

2019 年度 日本交通心理学会
学校・家庭部会報告書

家庭における交通安全教育に関する実態調査

2019 年 9 月

《学校・家庭部会委員一覧》

	氏名	所属
部会長	大谷 亮	一般財団法人日本自動車研究所
副部会長	山口 直範	大阪国際大学
部会委員	伊藤 嘉康	豊田市交通安全学習センター
部会委員	谷口 嘉男	株式会社八日市自動車教習所
部会委員	中井 宏	大阪大学
部会委員	宮崎 一	学校法人山田学園 有瀬幼稚園
部会委員	向井 希宏	中京大学

調査協力：株式会社ネオマーケティング

目次

1. はじめに	1
2. 本報告書について	3
3. 概要	5
4. アンケート調査	6
4.1. 目的	6
4.2. 方法	6
4.2.1. 調査対象者	6
4.2.2. アンケート調査の質問項目と回答方法	6
4.2.3. 手続き	9
4.2.4. 分析内容	9
4.3. 結果	10
4.3.1. 調査対象者と対象子の属性や特性, および両者の関係	10
4.3.2. 単純集計	15
4.3.3. 安全教育実施の関連要因の検討	24
4.3.4. 安全教育未実施の理由と調査対象者や対象子の属性との関連の検討	35
4.3.5. 安全教育の内容と調査対象者や対象子の属性との関連の検討	39
4.3.6. 安全教育の場所と属性との関連の検討	41
4.4. 考察	42
4.4.1. 家庭における安全教育の実施状況について	42
4.4.2. 安全教育実施の関連要因について	43
4.4.3. 安全教育の未実施の理由と保護者および子どもの属性との関連について	44
4.4.4. 安全教育の内容と保護者および子どもの属性との関連について	45
4.4.5. まとめ	45
引用・参考文献	47

家庭における交通安全教育に関する実態調査

1. はじめに

自動車の出現により、迅速かつ円滑な移動や物資の輸送が可能となり、私たち人間は便利で快適な生活を手に入れることができるようになりました。一方で、道路交通事故の発生により、多くの尊い命や生活が奪われるという問題にも直面しています。

本報告書で対象としている子ども¹についても、世界で1日に約500人以上もの大切な命が交通事故により失われており、これは約4分間に1人の割合で子どもの命が奪われている換算になります（World Health Organization (WHO), 2015）。日本では、昭和30年代以降に子どもが犠牲となる交通事故が多く発生しましたが、各種対策により、その後は減少傾向にあります。しかしながら、人口10万人当たりの歩行中の交通事故死傷者数は7歳児が最も多く（（公財）交通事故総合分析センター, 2017）、これまでと同様に、子どもを対象にした交通安全対策を継続しつつ、新たな視点に立った取り組みを行っていくことが求められています。

様々な交通事故防止対策の中でも、安全教育や啓発活動は人間そのものに焦点を当てているため、根本的な対策と位置づけることができます²。子どもへの交通安全教育は、保育所、幼稚園、さらには小学校などの保育・教育機関を通して実施されていますが、技量の習得や適切な態度の育成のためには、継続的な教育を実現することが重要であり、この点から、普段から子どもと接している家庭の役割が大きいと言えます。

家庭における子どもへの交通安全教育は、事故防止の意味だけではなく、将来の自動車運転者候補としてより良き社会人を育成するといった意義もあり、次のような様々な意味を持っていると考えられます。

【家庭における交通安全教育の意義】

- ① 子どもの交通事故防止対策,
- ② 将来の自動車運転者候補の育成,
- ③ 交通だけではなく、防犯や防災にも繋がる態度の育成,
- ④ 様々な人々が介在する交通を具体例とした規範意識などの社会勉強の場,
- ⑤ 子どもの成長を保護者が確認する好機,
- ⑥ 子どもと保護者のコミュニケーションの場, など。

¹ 国際連合の「子どもの権利条約」では、18歳未満を子どもと定義しています。

² 事故を低減するための対策には、道路の拡張やガードレールの設置などの環境対策（Environment）、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全運転支援システムや自動運転の実用化といった工学対策（Engineering）、道路交通法の制定などの強制・規制対策（Enforcement）、より良い見本を見せるなどの事例対策（Example）、教育・啓発などの教育対策（Education）があり、英語の頭文字をとって5E対策もしくは、事例対策または環境対策を除いて4E対策と呼ばれています。日本の場合、広い土地が確保できないために環境的対策に制限があることや、各種安全諸施設や装置を利用するのは人間であることから、より良き交通社会人を育成するための教育的対策への期待が大きくなっています。

日本交通心理学会学校・家庭部会（以下、「部会」）では、これまで保育・教育現場および家庭における交通安全教育の在り方や手法について検討してきました（谷口，2016）。この中で、子どもの交通事故の更なる低減，および，より良き交通社会人の育成を目指した今後の取り組みを検討する上で，もう一度原点に立ち返り，家庭における交通安全教育，特に道路横断方法の訓練に関する状況を把握することが重要と考え，日本交通心理学会における部会プロジェクトテーマとして，インターネットを用いたアンケート調査を実施しました。本報告書は，その結果の一部をまとめたものです。

子どもの交通事故低減，および，より良き交通社会人の育成のための教育に日々努力されている保護者の皆様，さらには子どもへの交通安全教育に従事されている方々や研究者などの多くの方々が新たな視点を得るために，本報告書の内容が少しでもお役に立てれば幸いです。

2. 本報告書について

本報告書では、家庭における子どもへの交通安全教育の実態を調べるため、インターネットを利用したアンケート調査の結果と、結果に基づいて部会で検討した内容を記しています。

ここで、調査を実施するに際して、以下の定義を設けました。

【 本報告書における各種の定義 】

● 調査対象者

アンケート調査にご協力頂いた方（以下、「調査対象者」）は、次の通りです。

調査対象者：

「保育所・幼稚園入学前から小学校2年生まで（3歳-8歳児までを想定）の子どもがいる保護者」

※ 保護者として、子どもと同居する祖父母などにも回答を求めましたが、本調査では、両親のみを対象に分析を行いました。

※ 一般的には、保育園という通称を用いますが、本調査では、正式名称の「保育所」を使用します。

※ 学校教育法では、学校とは「幼稚園・小学校・中学校」ですが、本報告書では、下記の子どもを想定して、調査対象者に回答を求めました。

● 回答に際して想定する子ども

調査対象者が回答に際して想定する子どもは、次の通りです。

回答に際して想定する子ども（以下、「対象子」）：

「保育所・幼稚園入学前から小学校2年生まで（3歳-8歳児までを想定）の自身の子どもの中で、最年長の子」

● 対象とする教育

本報告書で対象とする教育は、次の通りです。

対象とする教育（以下、「安全教育」）：

「実際の道路などで横断方法（信号の意味、横断歩道の使用、一旦停止、周囲の確認など）を言葉と行動で示す、もしくは子どもに実践させてそれを保護者が観察して教えること」

※ 家庭で実践している上記以外の教育については、自由記述で回答するように調査対象者に求めました。

本報告書の構成は以下の通りです。

【 本報告書の構成 】

3 章：概要

4 章：アンケート調査

4.1 節：目的

4.2 節：方法

4.3 節：結果

4.4 節：考察

5 章：おわりに

アンケート調査の全体の内容を詳しく知りたい方は、3 章から順にお読み下さい。また、調査結果をもとに、子どもへの安全教育について考えたい方は、4.4 節を御覧ください。さらに、本報告書の全体像を知りたい方は、3 章の概要をお読みいただくと幸いです。

3. 概要

本報告書のアンケート調査の概要は、以下の通りです。

目的：

家庭における子どもへの安全教育に関する実態を把握すること。

方法：

- ・インターネットを使用したアンケート調査を実施。
- ・アンケート調査の対象者は、保育所・幼稚園入学前から小学校2年生まで（3歳-8歳児までを想定）の子どもがいる保護者856名（男性と女性同数の428名）。
- ・保護者の回答に際して対象にした子どもは、保育所・幼稚園入学前から小学校2年生まで（3歳-8歳児までを想定）の自身の子どもの中で、最年長の子。
- ・対象とした安全教育は、実際の道路などで横断方法（信号の意味、横断歩道の使用、一旦停止、周囲の確認など）を言葉と行動で示す、もしくは子どもに実践させてそれを保護者が観察して教えること。
- ・アンケート調査の実施に際して、質問30項目からなる調査シートを作成し、選択形式で回答するように保護者に依頼。

結果：

- ・安全教育の実施状況として、「週に1-2回」と回答する調査対象者が最も多かったものの、「安全教育を全く実施しない」と回答した調査対象者も10%程度存在。
- ・安全教育の実施時期や場所、および教育の内容としては、「気づいたときに実施」との回答が最も多く、「屋外」や「自宅」で実施され、「言葉で説明する」場合が多い傾向あり。
- ・本調査で対象とした安全教育（道路での横断方法の訓練）以外の教育については、実施していないと回答する調査対象者が多く存在。
- ・男性に比べて、女性保護者の方が、子どもへの安全教育の実施の割合が高い傾向あり。
- ・子どもの年齢が上がると、安全教育の未実施の割合が高い傾向あり。
- ・一人っ子の場合に、安全教育の実施の割合が最も高い傾向あり。
- ・子どもが徒歩で登校する場合や自動車で送迎の場合に、安全教育の実施の割合が低い傾向あり。また、子どもの自動車利用頻度が高いと、安全教育の実施の割合が高い傾向あり。
- ・幼少期に自らの親から安全教育を受けたと回答した保護者は、子どもへの安全教育の実施の割合が高い傾向あり。
- ・子どもの年齢が上昇すると、子どもは既に交通安全について知っていることや、危険な道路がないことが理由となり、安全教育を実施しないという回答が増加。
- ・子どもの年齢が小さいと、安全教育を理解できないから実施していないとの回答が増加。

4. アンケート調査

4.1. 目的

インターネットを使用したアンケート調査により、家庭における子どもへの安全教育に関する実態を把握することを目的としました。本報告書で検討した内容は、4.2.4項をご参照下さい。なお、本報告書で対象とする安全教育は、2章に記した通りです。

4.2. 方法

4.2.1. 調査対象者

2章に記したように、本報告書の調査対象者は、「保育所・幼稚園入学前から小学校2年生まで（3歳-8歳児までを想定）の子どもがいる保護者」です。

対象者の募集はインターネット調査会社に依頼し、事前調査により、上記の条件を満たす保護者を選定しました。また、分析に際しては、調査対象者（保護者）の内、検討対象となる質問項目の全てに回答をした両親（母親もしくは父親）のデータを使用しました。

以上の選定と対象データの選別により、表4.1に示す調査対象者を分析対象としました。ただし、この内、4名は両親であることが特定できなかったために、分析対象から除外し、合計856名の有効回答について解析を行いました。

表4.1 インターネット調査に協力した対象者（この内、856名のデータを解析）

(人数)	16-25歳	26-34歳	35-44歳	45-54歳	55歳以上	合計
男性	0	100	200	100	30	430
女性	30	100	200	100	0	430
合計	30	200	400	200	30	860

4.2.2. アンケート調査の質問項目と回答方法

インターネットを用いたアンケート調査として、表4.2に示すように、①調査対象者の基本属性に関する質問3項目、②スクリーニングのための質問5項目、および、③家庭における安全教育の実施状況などを調べるための質問30項目からなる調査シートを作成しました。

具体的には、調査対象者と対象子の関係、調査対象者および対象子の属性や特性、家庭における安全教育の実施状況、調査対象者および対象子の交通安全に関する知識や行動、調査対象者の交通事故の可能性に関する考え（リスク認知）などに関する質問項目を設定しました。

また、回答に際しての調査対象者の負荷を極力低減するために、選択方式の回答を用いました。

表 4.1 アンケート調査の質問項目

注) 調査に際しての前提は下記の通り。

【 調査対象となる子ども 】

2018年4月（調査時期）時点で3歳-8歳まで（小学2年生）の中で、最も年長の子ども。
双子など、対象となる子どもが複数名いる場合は、そのうち一人を選択。

【 安全教育の定義 】

実際の道路などで、信号の意味、横断歩道の使用、一旦停止、周囲の確認などの道路の渡り方を子どもに言葉と行動で示す、もしくは、子どもに実践させてそれを保護者が観察して教えること（子どもの危険な横断や行為に対して注意することは、教育の定義には含まない）。

(a) 基本属性に関する質問項目

調査	質問番号	質問内容	回答方法	選択肢
基本属性	1	あなたの性別をお答えください。	選択式	1.男性、2.女性
	2	あなたの年齢をお答えください。	自由回答	-
	3	あなたのお住まいの地域をお答えください。	選択式	47都道府県

(b) スクリーニングのための質問項目

調査	質問番号	質問内容	回答方法	選択肢
スクリーニング	1	あなたと同居しているお子様の年齢を教えてください。	選択式 (複数回答可)	0歳-9歳、10歳以上、および「いない・同居していない」の12通り
	2	調査対象となるお子様の性別をお答えください。	選択式	1.男性、2.女性
	3	あなたはご結婚されていますか。	選択式	1.既婚、2.未婚、3.その他（離婚・死別等）
	4	あなたの職業をお答えください。	選択式	1.会社経営者・役員、2.会社員（正社員、教員）、 3.会社員（派遣・契約社員）、4.自営業・個人事業主・フリーランス、 5.自由業（開業医・弁護士事務所経営など）、6.公務員、7.学生、 8.主婦・主夫（専業）、9.パート・アルバイト・フリーター、 10.無職・休職中・求職中、11.その他（ ）
	5	あなたのご家庭では、道路の渡り方の教育以外にお子様交通安全教育を実施している、または、まだありますが、実施している（したことがある）場合、いつ、どこで、誰が、誰に、何を教えているかを具体的に書きください。	自由回答	-

表 4.1 アンケート調査の質問項目（つづき）

(c) 本調査の質問項目

調査	質問番号	質問内容	回答方法	選択肢
本調査	1	あなたと本調査の対象となるお子様との関係をお答えください。	選択式	1.息子、2.娘、3.甥っ子、4.姪っ子、5.孫、6.その他（）
	2	あなたのお子様は、何人いますか。 (自身の子どもについて、成人や同居に関わらず回答)。	選択式	1.0人、2.1人、3.2人、4.3人、5.4人以上、6.5人以上
	3	あなたが、自動車（二輪車も含む）の運転免許を取得してから何年になりますか。 (複数の免許の所有者は、初めて取得した免許を回答)。	選択式	1.1年未満、2.1年以上5年未満、3.5年以上10年未満、4.10年以上15年未満、5.15年以上20年未満、6.20年以上25年未満、7.25年以上30年未満、8.30年以上、9.免許は持っていない
	4	あなたと同居しているご家族の家族構成について、お答えください。	選択式	1.子・孫の2世代、2.子・親・祖父母の3世代、3.子・親・祖父母・曾祖父の4世代、4.その他（）
	5	本調査の対象となるお子様は、兄弟構成のうち、どれにあたりますか。	選択式	1.一人っ子、2.兄（一番上の子）、3.姉（一番上の子）、4.弟（一番下の子）、5.妹（一番下の子）、6.真ん中、7.双子・三つ子
	6	本調査の対象となるお子様の主な通学方法をお答えください。	選択式	1.徒歩（集団登校）、2.徒歩（一人で登校）、3.自転車、4.バス、5.電車、6.自転車と送迎、7.自動車で送迎、8.その他（）
	7	本調査の対象となるお子様は、どのくらいの頻度で自転車を利用しますか。	選択式	1.ほぼ毎日、2.週3-4回、3.週1-2回、4.月2-3回、5.月1回、6.2ヶ月に1回、7.半年に1回、8.年に1回、9.分らない、10.利用していない
	8	本調査の対象となるお子様の性格をお答えください。	選択式 (複数回答可)	1.人懐っこい、2.何でも一生懸命する、3.約束を守る、4.よくよし悪い、5.恥ずかしがり屋、6.ぼんやりすることが多い、7.自立心がたがり屋、8.じっとしてられない、9.短気、10.おとなしい、11.周囲の影響を受けやすい、12.友好的、13.その他（）
	9	本調査の対象となるお子様について、交通法規を理解していると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	10	本調査の対象となるお子様について、正しい道路の横断方法を理解していると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	11	本調査の対象となるお子様について、正しい道路の横断を行なっていると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	12	本調査の対象となるお子様に、下記の道路の渡り方の教育をどの程度実施されていますか。 (自身での実施に限って回答)。	選択式	1.ほぼ毎日、2.週3-4回、3.週1-2回、4.月2-3回、5.月1回、6.2ヶ月に1回、7.半年に1回、8.年に1回、9.全くしない
	13	本調査の対象となるお子様に、道路の渡り方の教育を【Q12の回答表示】でしか実施しない理由をお答えください。 (自身での実施に限って回答)。	選択式	1.既に子どもが横断方法を知っているため、2.子どもが教育内容を理解できないため、3.子どもが嫌がるため、4.教育を実施する時間が無いため、5.教育を実施する場所がないため、6.危険な道を歩くことがないため、7.その他（）
	14	本調査の対象となるお子様に、道路の渡り方の教育をいつごろから行ない始めましたか。最も教えた時期をお答えください。 (自身での実施に限って回答)。	選択式	1.気づいたときはいつでも、2.保育所・幼稚園入学前、3.保育所・幼稚園入学直前、4.保育所・幼稚園入園中、5.小学校入学直前、6.小学校在学中
	15	本調査の対象となるお子様にどのような方法で道路の渡り方の教育を行ないましたか。 (自身での実施に限って回答)。	選択式 (複数回答可)	1.自分で見本を示す、2.言葉で説明する、3.実際に子どもに横断を促して説明する、4.その他（）
	16	本調査の対象となるお子様に、実際の道路以外で、道路の渡り方の教育を実施するときの場所をお答えください。 (自身での実施に限って回答)。	選択式	1.自宅（屋内）、2.自宅（庭）、3.（交通）公園、4.自宅以外の屋内、5.その他（）
	17	ご自身以外に、本調査の対象となるお子様に道路の渡り方の教育を行なった方をお答えください。	選択式 (複数回答可)	1.配偶者、2.自分の親（子どもの祖父母）、3.警察官、4.地方公共団体の職員、5.保育所・学校教職員、6.地域ボランティア、7.自動車教習所などの交通安全専門家、8.その他（）
	18	あなたのご家庭では、本調査の対象となるお子様へ「道路の渡り方の教育」の定義以外の交通安全教育を行なったことがありますか。 (自身での実施に限って回答)。	選択式	1.行なったことがある、2.行なったことはない
	19	あなたは、子どもの交通安全教育は、主に誰が担うべきだと思いますか。	選択式	1.親、2.祖父母、3.警察官、4.地方公共団体の職員、5.保育所・学校教職員、6.地域ボランティア、7.自動車教習所などの交通安全専門家、8.その他（）
	20	あなたは、もし保育所・学校で子どもの交通安全教育が開催されたら、参加しますか。	選択式	1.親子で参加する、2.子どもだけで参加する、3.参加しない、4.わからない
	21	あなたが、交通安全教育を実施するために必要だと思うものをお答えください。 (実施予定がない場合は、実施することを想定して回答)。	選択式 (複数回答可)	1.交通安全の知識、2.子どもへの教え方の知識、3.保護者としての責任感、4.実施のための時間、5.実施のための場所、6.実施のための協力者、7.資金、8.その他（）
	22	あなたは、一般的に、歩行者・自転車利用者が交通事故に遭う可能性は何%くらいだと思いますか。	自由回答 (百分率の数値入力)	%
	23	あなたは、一般的に、子どもが歩行中・自転車乗車中に交通事故に遭う可能性は何%くらいだと思いますか。	自由回答 (百分率の数値入力)	%
	24	あなたは、本調査の対象となるお子様が歩行中・自転車乗車中に交通事故に遭う可能性は何%くらいだと思いますか。	自由回答 (百分率の数値入力)	%
	25	ご自身の子ども時代に、誰から交通安全教育を受けましたか。	選択式 (複数回答可)	1.警察官、2.地方公共団体の職員、3.保育所・学校教職員、4.保護者、5.祖父母、6.地域ボランティア、7.自動車教習所などの交通安全専門家、8.その他（）、9.覚えていない・受けていない
	26	ご自身について、交通法規を理解していると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	27	ご自身について、正しい道路の横断方法を理解していると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	28	ご自身について、正しい道路の横断を行なっていると思いますか。	選択式	1.非常にそう思う、2.そう思う、3.ややそう思う、4.どちらでもない、5.あまりそう思わない、6.そう思わない、7.全くそう思わない
	29	あなたは、本調査の対象となるお子様と一緒に自家用車に乗るとき、チャイルドシートを着用していますか。	選択式	1.いつも言っている、2.ときどき言っている、3.全く言っていない、4.自動車は持っていない、乗っていない
	30	あなたは、本調査の対象となるお子様が自転車に乗るとき、ヘルメットを着用するように言っていますか。	選択式	1.いつも言っている、2.ときどき言っている、3.全く言っていない

4.2.3. 手続き

アンケート調査の進め方として、インターネット調査会社にモニター登録している保護者を対象にして、基本属性やスクリーニングに関する質問項目への回答を事前に求めました。その後、本報告書の目的に合った保護者を対象にして、本調査を実施しました。

アンケート調査に際しては、以下の内容を説明し、同意が得られた保護者を対象にして、本調査の質問項目への回答を求めました（インフォームド・コンセントの取得）。

【 調査対象者への主な事前説明 】

- ・調査協力の有無によって不利益を被ることはなく、個人の自由意志で参加できる。
- ・調査に際して、個人が特定されることはない。
- ・調査結果は研究の目的以外には使用しないが、学会などの発表やホームページの掲載に使用する可能性がある。
- ・研究終了後は、本調査の情報の流出を防止する。
- ・個人の能力などを測定する調査ではないため、回答に際しては正直に質問に答えることが求められる。

以上のアンケート調査に関する手続き、および調査協力者の質問内容への回答は、全てインターネット上で行いました。

4.2.4. 分析内容

インターネットによるアンケート調査の結果に基づいて、以下の内容について検討を行いました。

- ① 各質問項目に対する回答率と調査対象者の性別の差（性差）（単純集計）
- ② 家庭における安全教育の実施の有無に関連する要因（教育実施の関連要因の検討）
- ③ 安全教育の未実施の理由に関連する要因（教育未実施理由の関連要因の検討）
- ④ 実施している/した安全教育の内容に関連する要因（教育の内容の関連要因の検討）
- ⑤ 安全教育実施場所に関連する要因（実施場所の関連要因の検討）

以上の分析に際しては、統計学における仮説検定³の手法を用いて、結果の解釈を行いました。

³ ある仮説（例えば、「安全教育の実施状況に都道府県の差はない」など）に対して、その仮説が妥当か否かを統計学的に検証すること。

4.3. 結果

インターネットを利用したアンケート調査について、4.2.4 項に記した内容の結果を以下に示します。

4.3.1. 調査対象者と対象子の属性や特性、および両者の関係

本調査の対象者および対象子の属性や特性は、以下の通りです（図 4.1）。

◇ 調査対象者の人数（図 4.1 (a)）：

男性 428 名，女性 428 名（計 856 名）。

◇ 平均年齢（図 4.1 (b)）：

男性 41.3 歳（標準偏差 7.3 歳），女性 38.1 歳（標準偏差 6.8 歳）。

◇ 調査対象者の居住地（図 4.1 (c)）：

多い順に，関東（35.6%），関西（18.7%），中部（16.4%），九州・沖縄（9.1%），東北（5.0%），中国（5.0%），北海道（4.6%），北陸（3.3%），四国（2.3%）。

◇ 対象子の年齢（図 4.1 (d)）：

多い順に，6 歳児（23.8%），7 歳児（23.7%），5 歳児（20.8%），4 歳児（17.8%），3 歳児（13.9%）。

◇ 対象子の性別（図 4.1 (e)）：

男児（49.4%），女児（50.6%）。

◇ 調査対象者の既婚（図 4.1 (f)）：

既婚（95.9%），未婚（0.4%），その他（3.7%）。

◇ 調査対象者の職業（図 4.1 (g)）：

多い順に，会社員（48.5%），主夫・主婦（24.5%），パート・アルバイト（12.5%），自営業（5.6%），公務員（4.0%），派遣・契約社員（2.2%），会社役員（1.2%），無職他（0.7%），自由業（0.5%），その他（0.4%），学生（0.0%）。

◇ 対象子との関係（図 4.1 (h)）：

息子（49.4%），娘（50.6%）。

◇ 子どもの人数（図 4.1 (i)）：

多い順に，2 人（52.6%），1 人（27.5%），3 人（15.7%），4 人（3.7%），5 人以上（0.6%）。

◇ 所有する車の免許経過年数（図 4.1 (j)）：

多い順に，20 年-25 年未満（26.4%），15 年-20 年未満（21.1%），10 年-15 年未満（18.7%），25 年-30 年未満（12.6%），30 年以上（7.5%），5 年-10 年未満（7.1%），免許なし（5.5%），1 年-5 年未満（0.8%），1 年未満（0.2%）。

◇ 家族構成 (図 4.1 (k)) :

多い順に, 2 世代 (89.4%), 3 世代 (9.8%), 4 世代 (0.6%), その他 (0.2%)。

◇ 対象子の続柄 (図 4.1 (l)) :

多い順に, 一人っ子 (27.2%), 末妹 (17.9%), 長兄 (17.3%), 長姉 (16.6%), 末弟 (14.8%), 真ん中 (中間) (6.1%), 双子他 (0.1%)。

◇ 対象子の通園・通学方法 (図 4.1 (m)) :

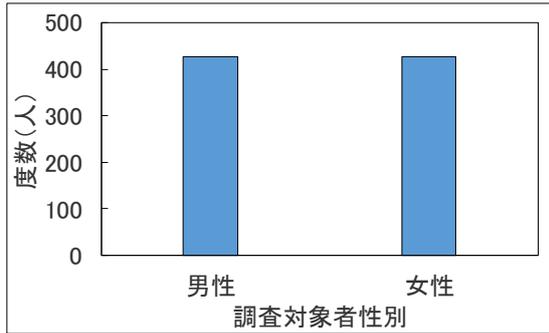
多い順に, 徒歩/集団登下校 (36.8%), 自動車送迎 (20.9%), 徒歩/一人 (19.0%), バス (11.4%), 自転車送迎 (6.2%), 自転車 (2.3%), 保護者と徒歩 (2.2%), 電車 (0.6%), その他 (0.5%)。

◇ 対象子の自転車利用頻度 (図 4.1 (n)) :

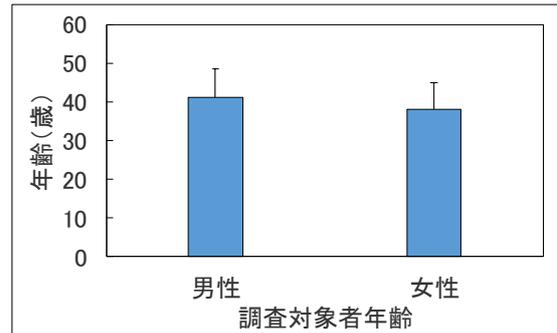
多い順に, 利用なし (30.1%), 週 1-2 回 (20.2%), 月 2-3 回 (17.3%), 月 1 回 (9.1%), 週 3-4 回 (8.2%), ほぼ毎日 (6.7%), 2 ヶ月に 1 回 (3.7%), わからない (2.5%), 半年に 1 回 (1.6%), 年に 1 回 (0.6%)。

◇ 対象子の性格 (複数回答可) (図 4.1 (o)) :

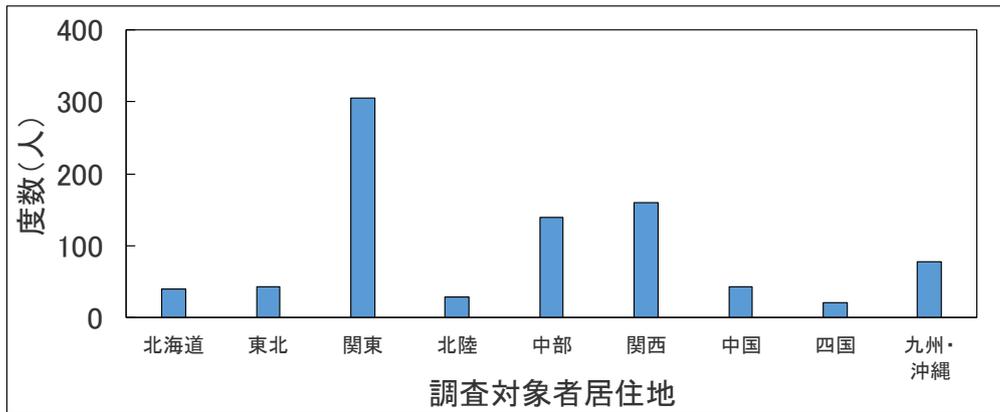
多い順に, 人懐っこい (15.2%), 恥ずかしがりや (15.0%), 友好的 (12.0%), 一生懸命 (11.9%), じっとしてられない (我慢なし) (10.8%), 約束を守る (8.4%), くよくよし易い (5.7%), 周囲影響大 (5.7%), 短気 (5.2%), おとなしい (3.9%), ぼんやり多 (3.2%), 目立ちたがり (2.6%), その他 (0.3%)。



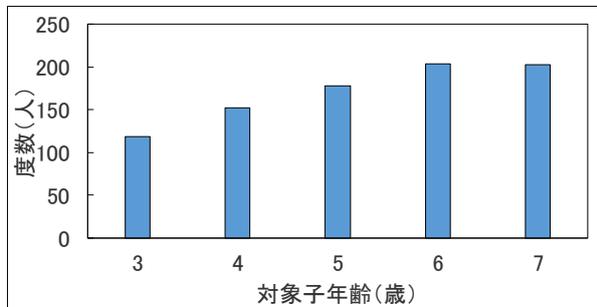
(a) 調査対象者の性別



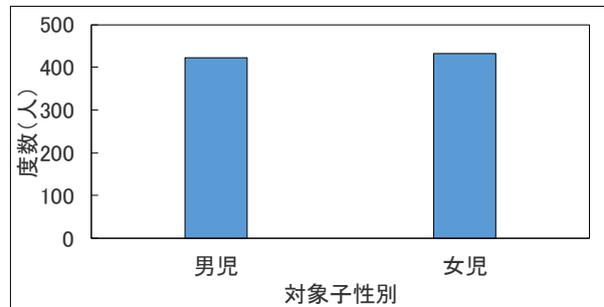
(b) 調査対象者の年齢



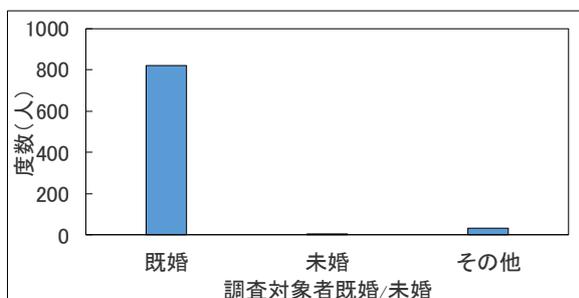
(c) 調査対象者の居住地



(d) 対象子の年齢

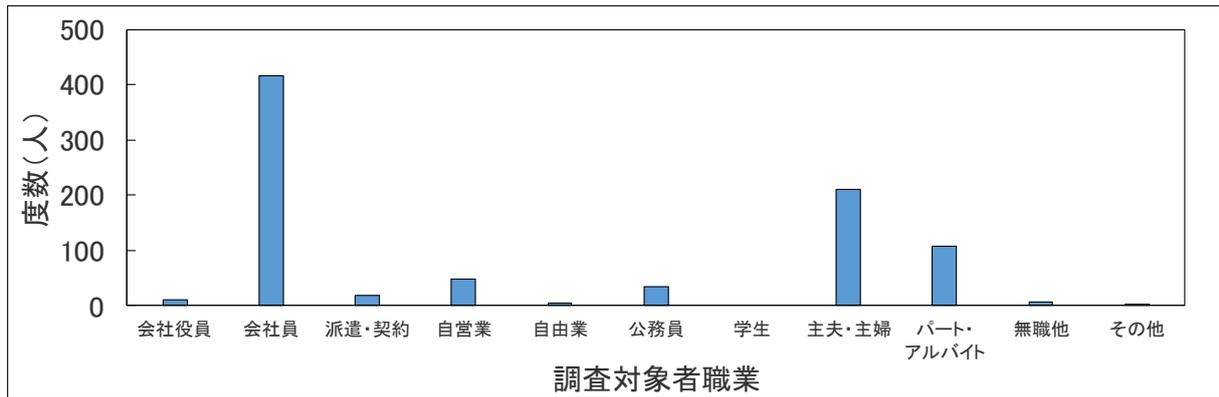


(e) 対象子の性別

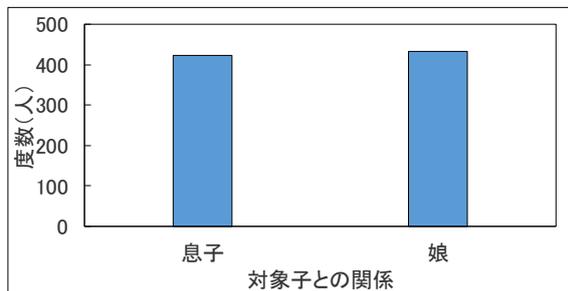


(f) 調査対象者の既婚状況

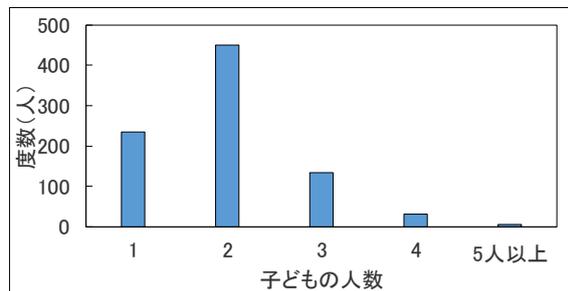
図 4.1 調査対象者と対象子の特徴についての回答



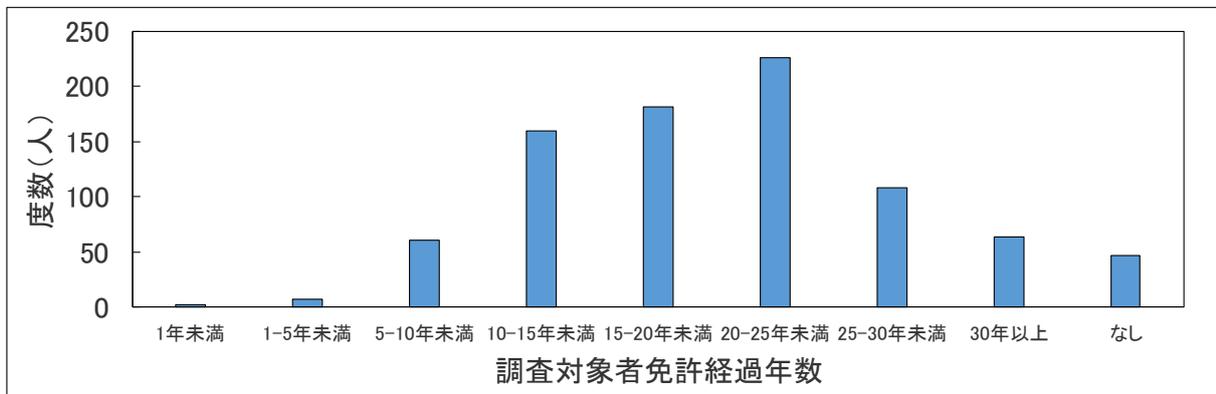
(g) 調査対象者の職業



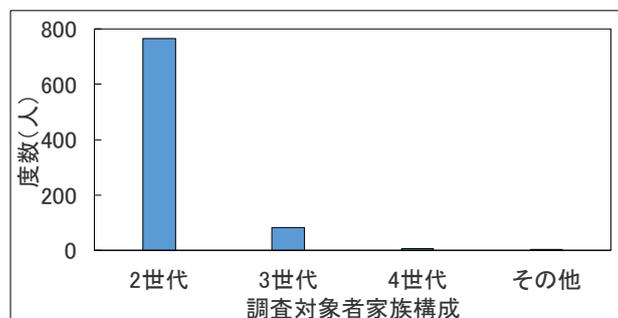
(h) 調査対象者と対象子の関係



(i) 調査対象者の子どもの人数

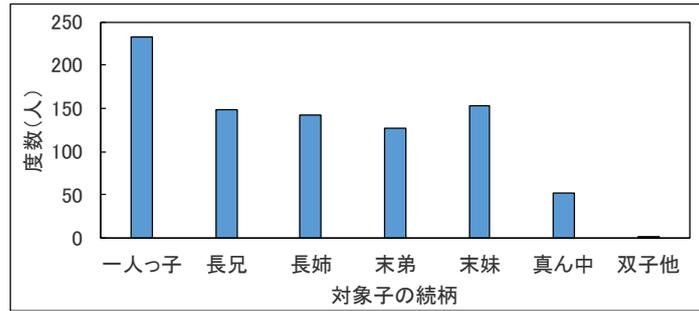


(j) 調査対象者が保有する免許の経過年数

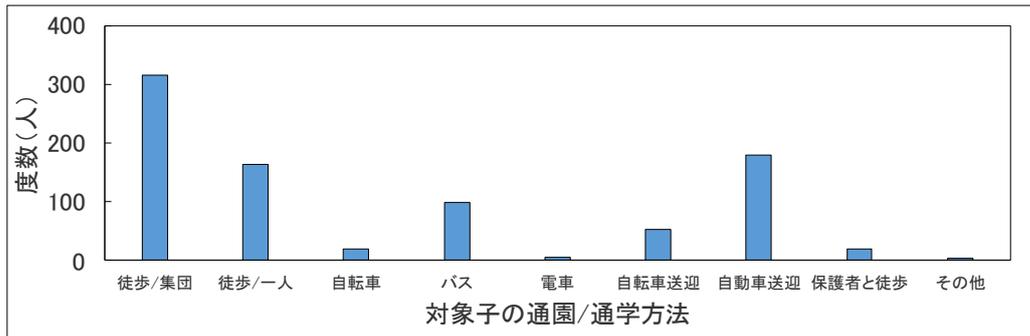


(k) 調査対象者の家族構成

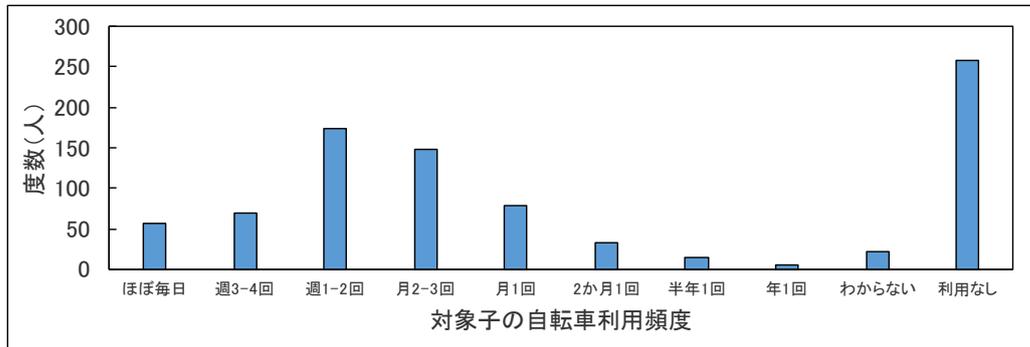
図 4.1 調査対象者と対象子の特徴についての回答 (つづき 1)



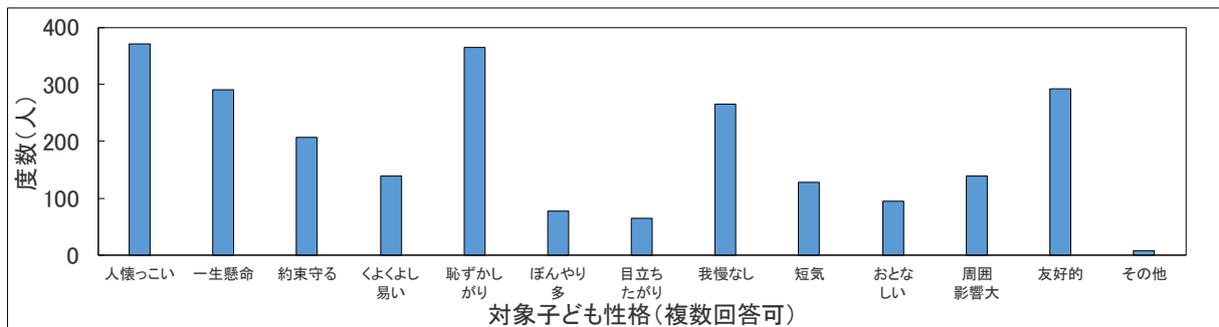
(l) 対象子の続柄



(m) 対象子の通園/通学方法



(n) 対象子の自転車利用頻度



(o) 対象子の性格

図 4.1 調査対象者と対象子の特徴についての回答 (つづき 2)

4.3.2. 単純集計

(1) 家庭における安全教育の実施状況

調査対象者の家庭における安全教育の実施状況について、集計した結果は以下の通りです（図 4.2）。

◇ 安全教育の実施状況（図 4.2 (a)）：

「週に 1-2 回」と回答した調査対象者が最も多く（全体の 25.7%）、次に、「ほぼ毎日実施している」と答えた調査対象者が多い結果となりました（同 13.3%）。一方で、「安全教育を全くしていない」と回答する調査対象者も見られました（同 9.7%）。

◇ 安全教育を実施しない理由（図 4.2 (b)：複数回答）：

「対象子が既に交通安全について知っているため」と回答する調査対象者が最も多く（全体 32.0%）、次に、「実施する時間がない」と答えた調査対象者が多い結果となりました（同 25.0%）。また、「危険な道路がない」との回答も見られました（同 18.5%）。

◇ 安全教育の開始時期（図 4.2 (c)：複数回答）：

「気づいたときに実施」という回答が最も多く（全体の 55.5%）、次に、「保育所や幼稚園の入園中（同 17.2%）」や「園入学前（同 16.7%）」と回答する調査対象者も見られました。

◇ 安全教育の内容（図 4.2 (d)：複数回答）：

「言葉で説明する」といった回答が最も多く（全体の 40.7%）、「見本を示す（同 30.8%）」や「実践と言葉で説明の両者を行う（同 28.5%）」と回答する調査対象者も見られました。

◇ 安全教育を実施する場所（図 4.2 (e)）：

「屋外（全体の 25.5%）」や「自宅（同 24.8%）」と回答した調査対象者が多く見られました。また、「公園（交通公園含む）での教育」と回答した調査対象者もいました（同 21.8%）。

◇ 調査対象者以外の安全教育の対象者（図 4.2 (f)：複数回答）：

「配偶者」と回答する人数が最も多く（全体の 49.8%）、「園・学校職員（同 17.7%）」や「子どもの祖父母（16.2%）」と回答する調査対象者も見られました。

◇ 他の安全教育の実施の有無（図 4.2 (g)）：

本調査で対象とした以外の交通安全教育を「実施していない」と回答した調査対象者が多く見られました（全体の 66.6%）。

◇ 安全教育を実施する責任者（図 4.2 (h)）：

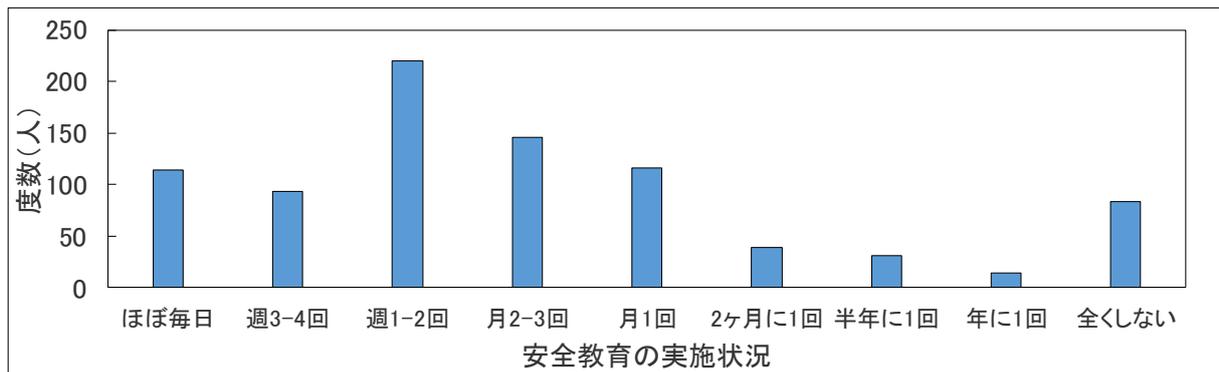
「親」と回答する割合が最も多く見られました（全体の 83.9%）。

◇ 保育所や幼稚園、小学校で実施される安全教育への参加の希望（図 4.2 (i)）：

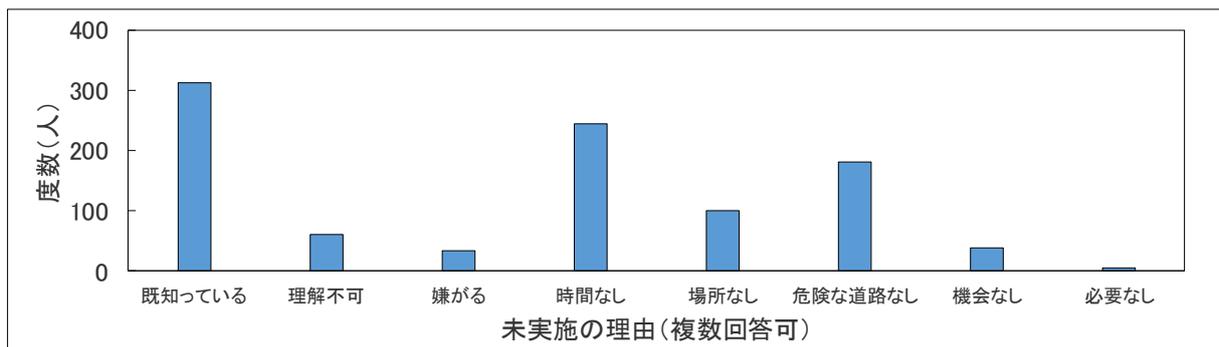
「親子とも参加したい」と回答する調査対象者が最も多く見られました（全体の 59.6%）。

◇ 教育担当者が持つべき技量（図 4.2 (j)：複数回答）：

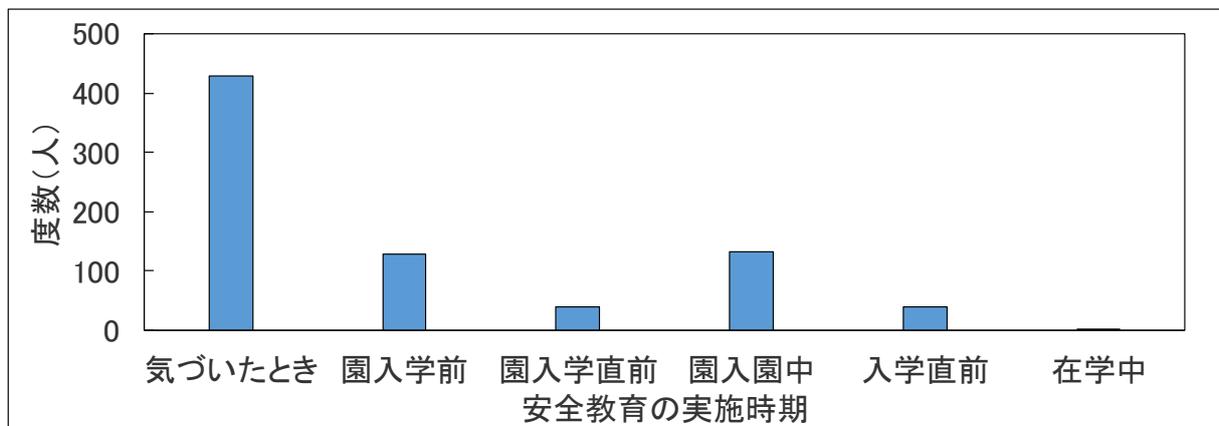
「交通安全の知識（全体の 27.6%）」や「子どもへの教え方（同 25.2%）」と回答する調査対象者が多く見られました（複数回答）。



(a) 安全教育の実施状況



(b) 安全教育の未実施の理由



(c) 安全教育の開始時期

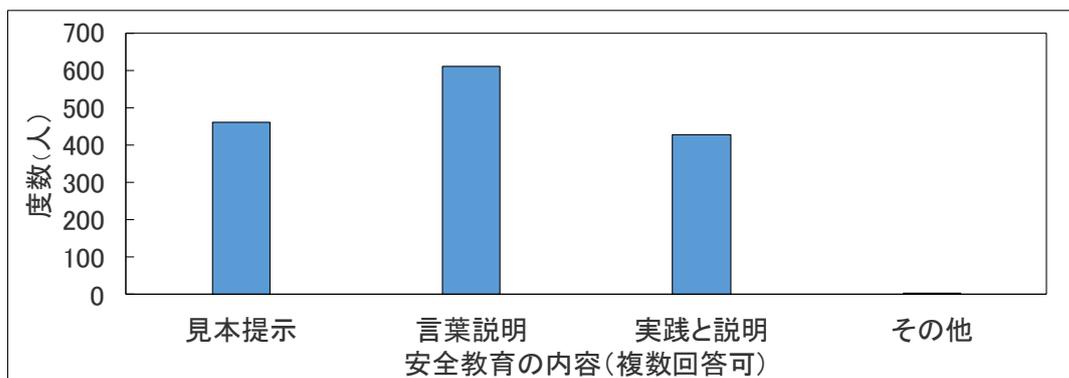
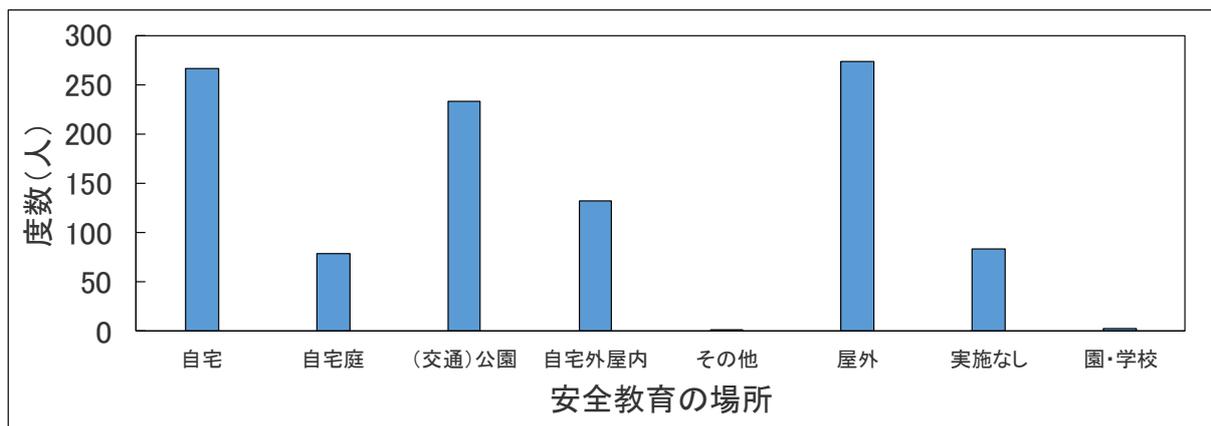
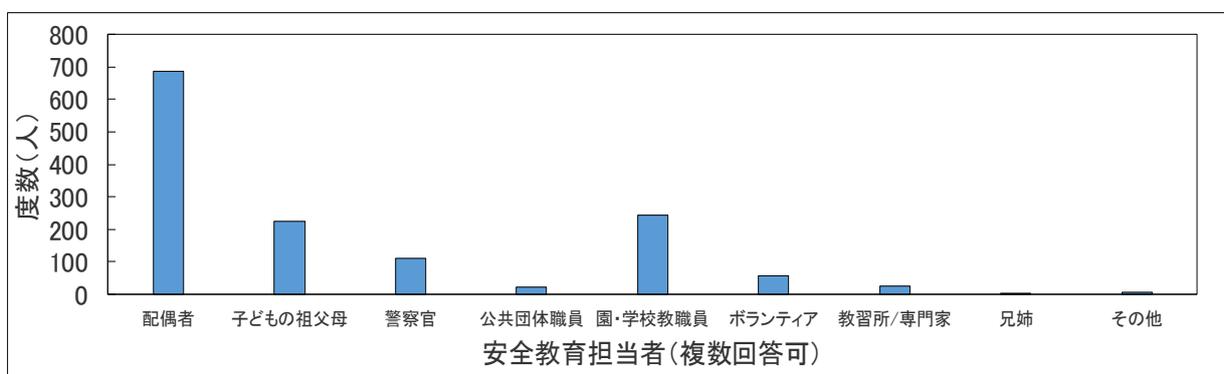


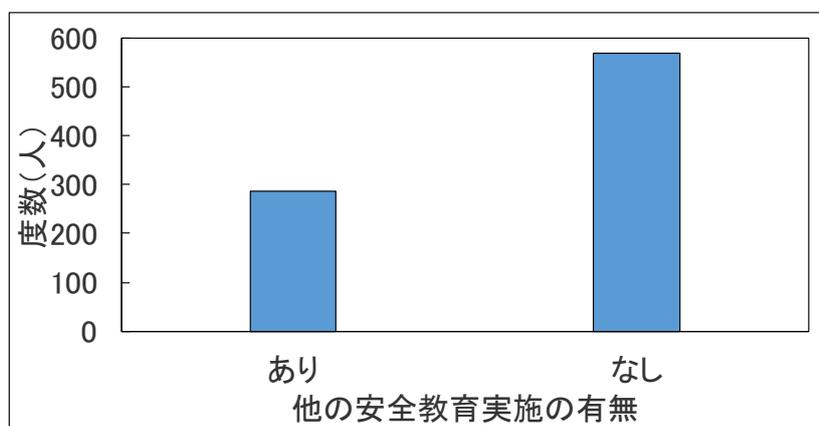
図 4.2 安全教育の実施状況についての回答



(e) 安全教育の場所

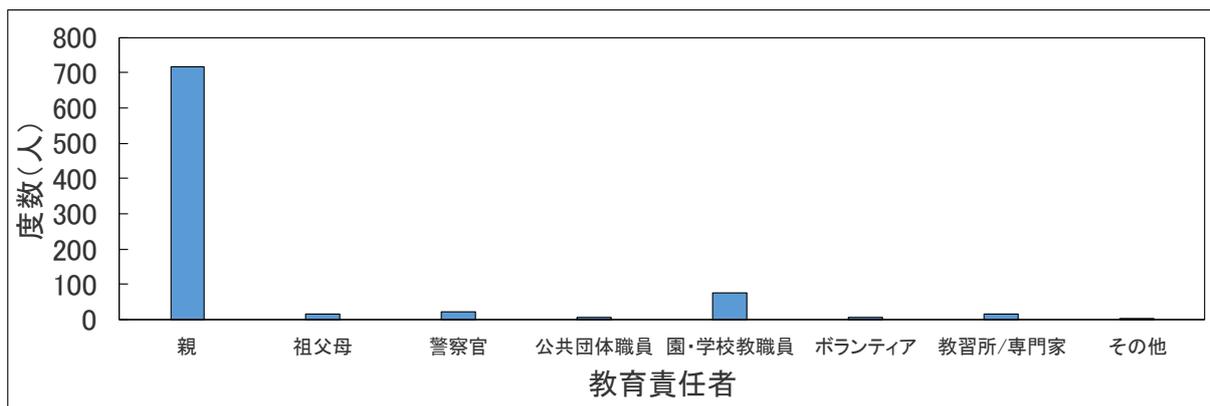


(f) 調査対象者以外の安全教育の担当者

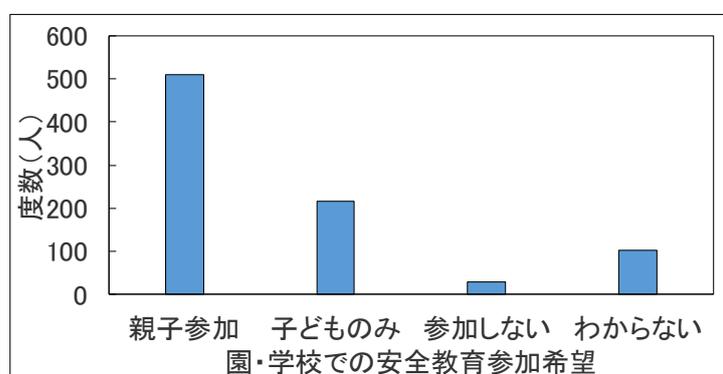


(g) 他の安全教育実施の有無

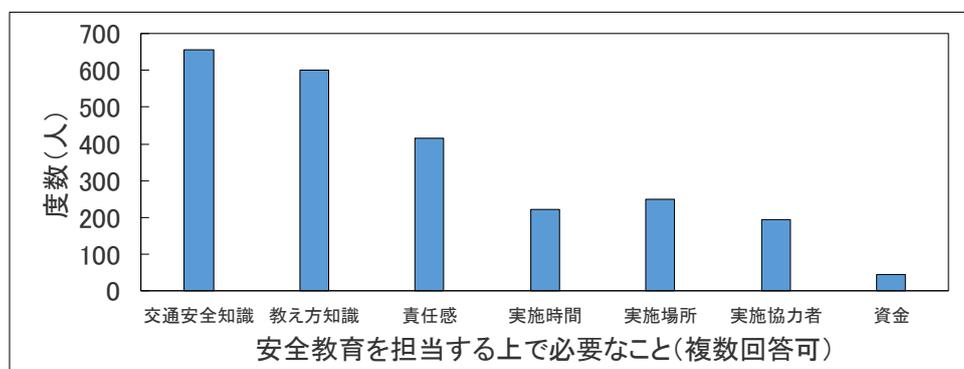
図 4.2 安全教育の実施状況についての回答 (つづき 1)



(h) 安全教育担当の責任者



(i) 園/学校における安全教育への参加希望



(j) 教育担当者が持つべき技量

図 4.2 安全教育の実施状況についての回答 (つづき 2)

(2) 対象子、交通事故の危険性、および自身に対する保護者の認識

対象子、交通事故の危険性、さらには自身に対する保護者の認識について、集計した結果は以下の通りです（図 4.3）。

◇ 対象子の交通法規の理解に関する調査対象者の認識（図 4.3 (a)）：

対象子の「交通法規の理解」に関する質問に対して、「ややそう思う」と回答する調査対象者が最も多い結果となりました（35.6%）。

◇ 対象子の横断行動の理解に関する調査対象者の認識（図 4.3 (b)）：

対象子の「横断行動の理解」に関する質問に対して、「ややそう思う」と回答する調査対象者が最も多い結果となりました（38.8%）。

◇ 対象子の道路横断行動に関する調査対象者の認識（図 4.3 (c)）：

対象子の「正しい道路横断行動」に関する質問に対して、「ややそう思う」と回答する調査対象者が最も多い結果となりました（36.3%）。

◇ 歩行や自転車乗車時の交通事故リスクに関する調査対象者の認識（図 4.3 (d)）：

「歩行や自転車乗車時の交通事故リスク」に関する質問に対して、約 30%程度の確率で生じると調査対象者は認識し、男性よりも女性の方がリスクをより高く評価しました。

◇ 子ども一般の交通事故リスクに関する調査対象者の認識（図 4.3 (e)）：

「子どもの一般的な交通事故リスク」について、約 30%程度の確率で生じると調査対象者は認識し、男性よりも女性の回答者の方がリスクをより高く評価しました。

◇ 対象子の交通事故リスクに関する調査対象者の認識（図 4.3 (f)）：

「対象子の交通事故リスク」について、約 23%程度の確率で生じると調査対象者は認識し、男性よりも女性の回答者の方がリスクをより高く評価しました。

◇ 幼少期の安全教育経験（図 4.3 (g)）：

調査対象者が幼少期に安全教育を受けた教育担当者として、「保護者」と回答する人数が最も多い結果となりました（全体の 29.5%）。次いで、「保育所・保育園や学校の職員（同 23.9%）」や「警察官（同 19.4%）」との回答する調査対象者も多く見られました。また、「記憶がない／受講していない」と回答する調査対象者も存在しました（同 10.6%）。

◇ 自身の交通法規の理解に関する調査対象者の認識（図 4.3 (h)）：

自身の「交通法規の理解」に関する質問に対して、「そう思う」や「ややそう思う」と回答する調査対象者が最も多い結果となりました（全体の 36.1%）。

◇ 自身の横断行動の理解に関する調査対象者の認識（図 4.3 (i)）：

自身の「横断行動の理解」に関する質問に対して、「そう思う」や「ややそう思う」と回答する調査対象者が多い結果となりました（それぞれ全体の 39.0%と 32.4%）。

◇ 自身の道路横断行動に関する調査対象者の認識（図 4.3 (j)）：

自身の「正しい道路横断行動」に関する質問に対して、「そう思う」や「ややそう思う」と回答

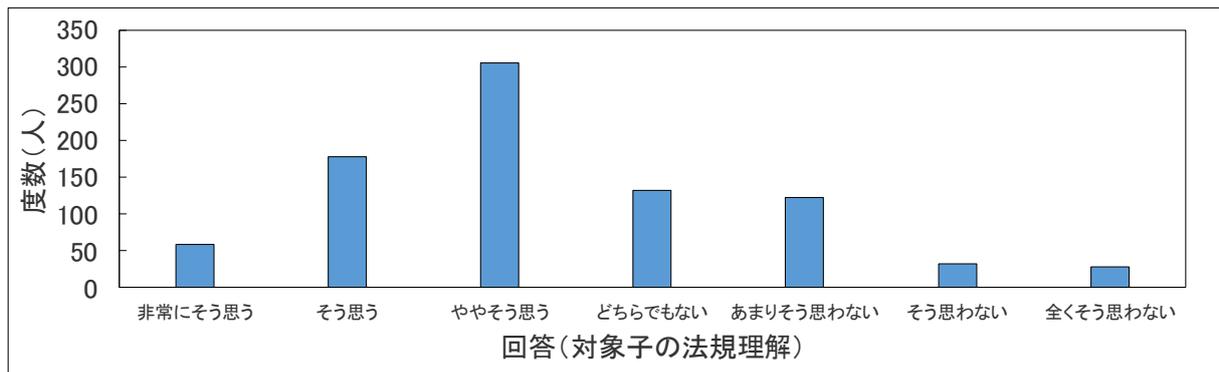
する調査対象者が多い結果となりました（全体のそれぞれ31.8%と34.3%）。

◇ **チャイルドシートの着用の指示（図4.3（k））：**

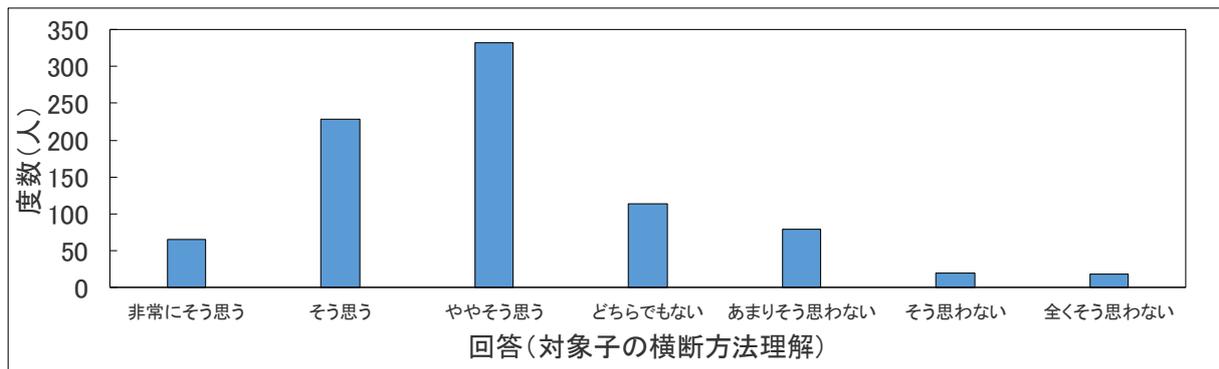
自動車乗車時に、対象子にチャイルドシートを着用するように「いつも言っている」と回答する調査対象者が最も多い結果となりなした（全体の63.4%）。

◇ **ヘルメット着用の指示（図4.4（l））：**

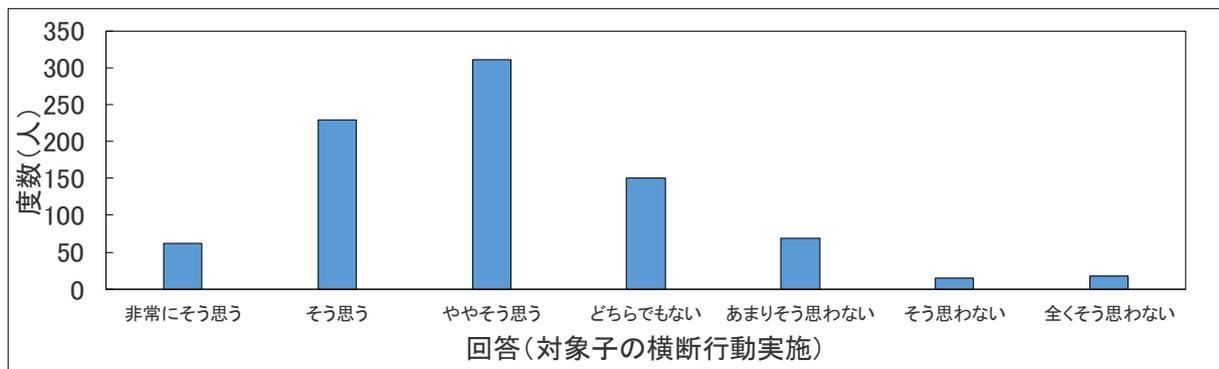
自転車乗車時に、対象子にヘルメットを着用するように「いつも言っている」と回答する調査対象者が最も多い結果となりました（全体の54.8%）。



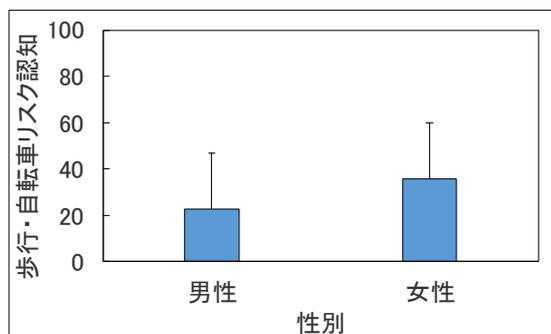
(a) 対象子の交通法規の理解に関する調査対象者の認識



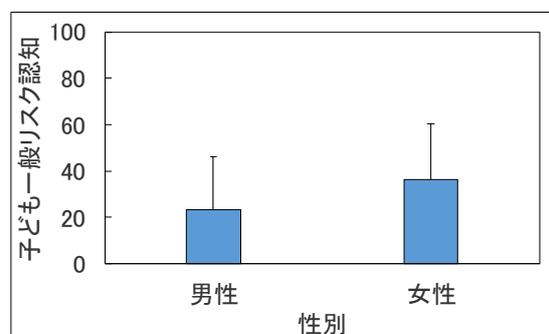
(b) 対象子の横断行動に関する調査対象者の認識



(c) 対象子の正しい横断行動に関する調査対象者の認識

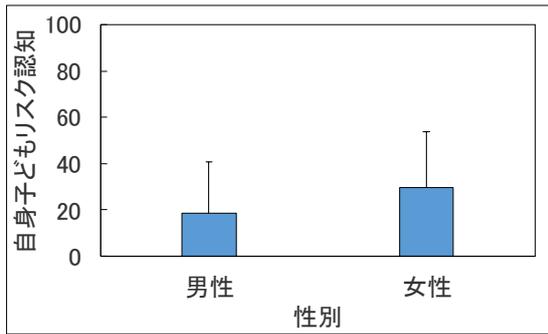


(d) 歩行や自転車乗車に関するリスク認知

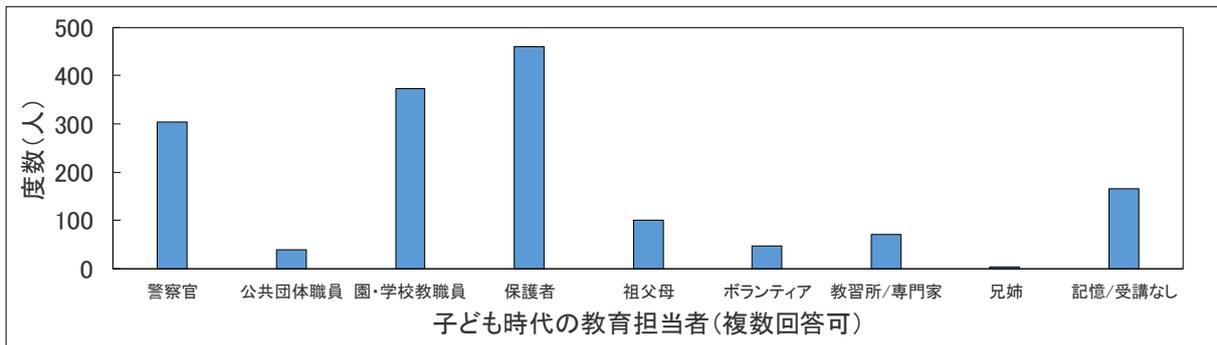


(e) 子ども一般に関するリスク認知

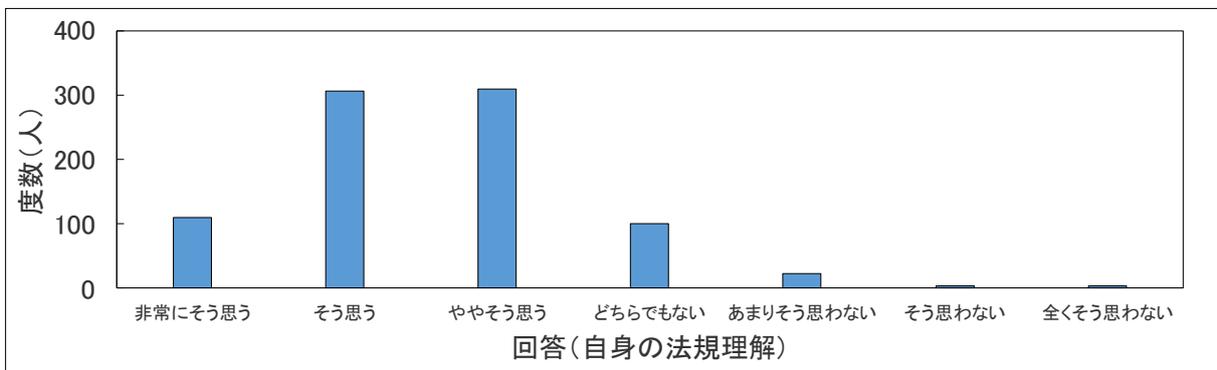
図 4.3 その他の質問項目への回答



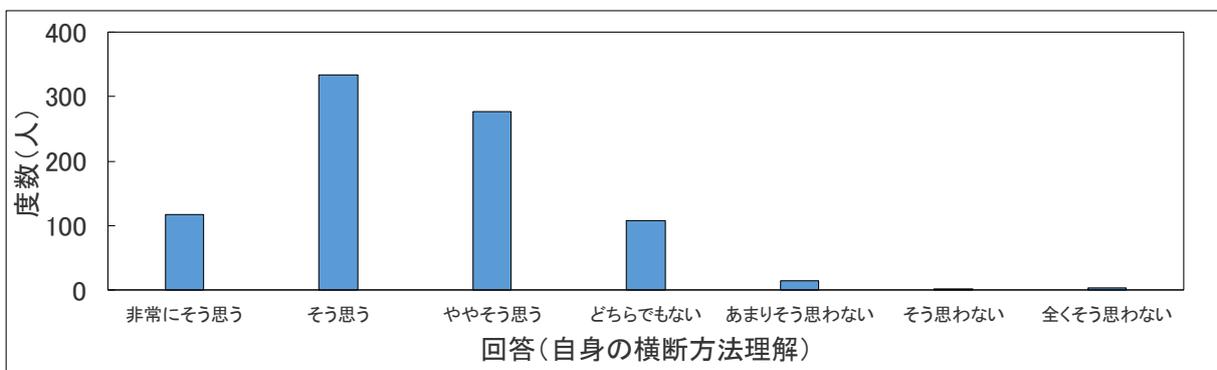
(f) 対象子に関するリスク認知



(g) 調査対象者の幼少期の教育担当者

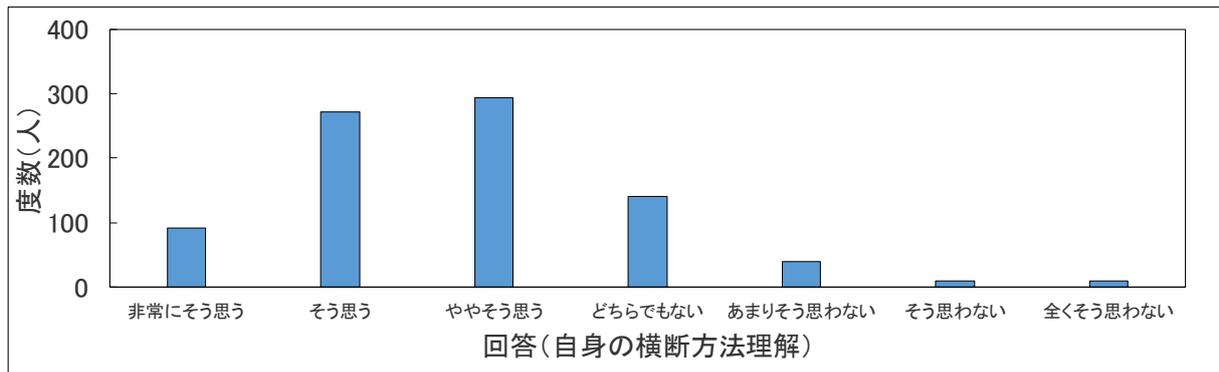


(h) 自身の交通法規の理解に関する調査対象者の認識

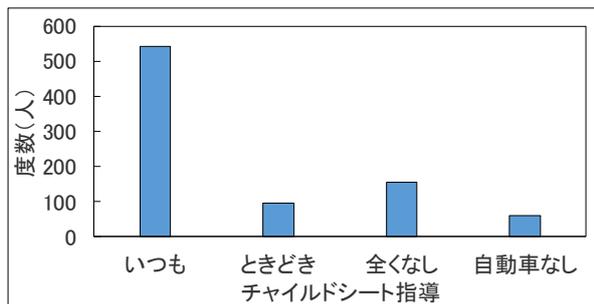


(i) 自身の横断行動に関する調査対象者の認識

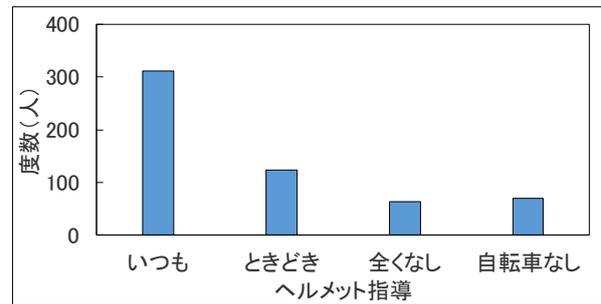
図 4.3 その他の質問項目への回答 (つづき 1)



(j) 自身の正しい横断行動に関する調査対象者の認識



(k) チャイルドシート着用の指示



(l) ヘルメット着用の指示

図 4.3 その他の質問項目への回答 (つづき 2)

4.3.3. 安全教育実施の関連要因の検討

安全教育の実施に関連する要因を調べた結果は、以下の通りです。

なお、分析に際しては、本調査の質問項目番号 12（「本調査の対象となるお子様について、道路の渡り方の教育をどの程度実施されていますか」）に対して、「ほぼ毎日」から「週 1-2 回」に回答した調査協力者を「**実施群**」、残りの「月 2-3 回」から「全くしない」に回答した調査協力者を「**未実施群**」としました。また、図の中に χ^2 , p, Φ , V といった記号が記されていますが、これは、各要因の差が統計的に意味のあるものか（有意差）や、各要因の効果の大きさ（効果量）を示すものであり、本報告書では、有意差と効果量の双方が満たされた場合に、関連ありとしました。

(1) 調査対象者および子どもの属性との関連

調査対象者および子どもの属性（調査対象者の性別、居住地域、対象子の年齢、性別、調査対象者の職業、子どもの人数、世帯構成、対象子の続柄）の差により、安全教育実施の有無に違いが生じるか否かを調査しました。集計した結果は以下の通りです（**図 4.4**）。

◇ 調査対象者の性別（**図 4.4 (a)**）：

調査対象者の性別について、「男性」に比べて、「女性」の方が安全教育の実施の割合が高い傾向が示されました。

◇ 調査対象者の居住地（**図 4.4 (b)**）：

調査対象者の居住地について、「北海道」「関東」「関西」「四国」地区では、未実施よりも安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 対象子の年齢（**図 4.4 (c)**）：

対象子の年齢について、「年齢が増加」すると、安全教育の未実施の割合が増加する傾向が見られました。

◇ 対象子の性別（**図 4.4 (d)**）：

対象子の性別の違いによる安全教育実施の有無に、大きな差は見られませんでした。

◇ 調査対象者の職業（**図 4.4 (e)**）：

保護者の職業について、「会社役員」「自営業」「主婦・主夫」「パートなど」「無・休職」では実施の割合が高く、会社員では未実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 子どもの人数（**図 4.4 (f)**）：

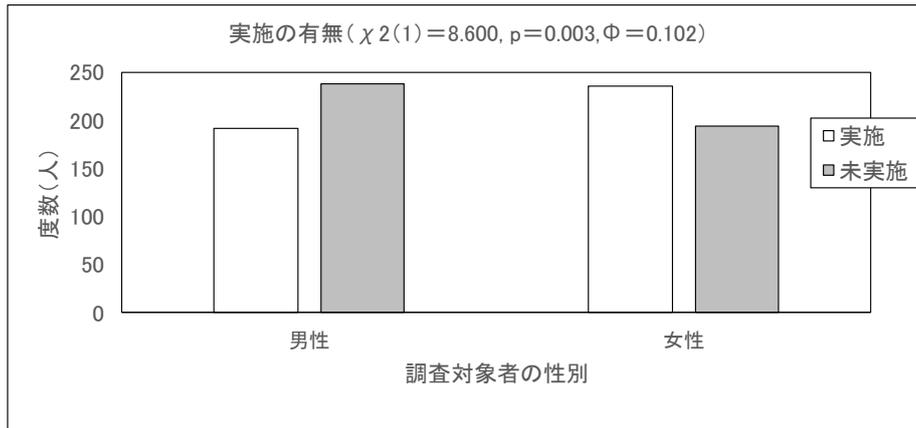
子どもの人数の違いによる安全教育実施の有無に大きな差は見られませんでした。

◇ 世帯構成（**図 4.4 (g)**）：

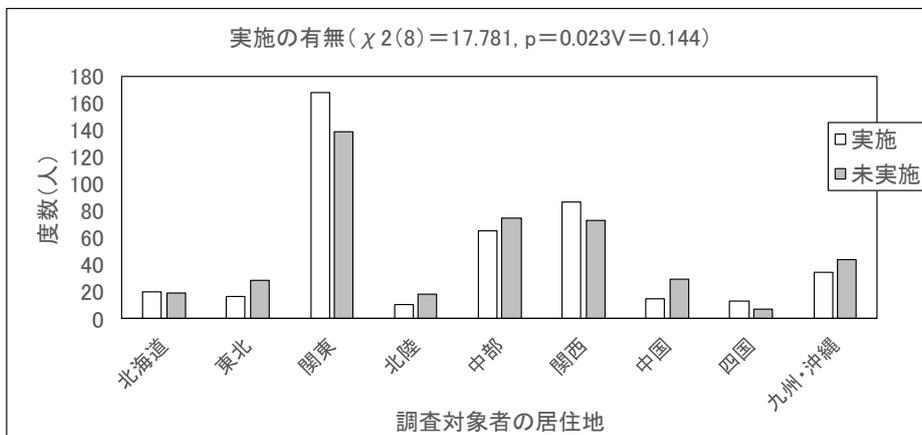
調査対象者の世帯構成の違いによる安全教育実施の有無に大きな差は見られませんでした。

◇ 対象子の続柄（**図 4.4 (h)**）：

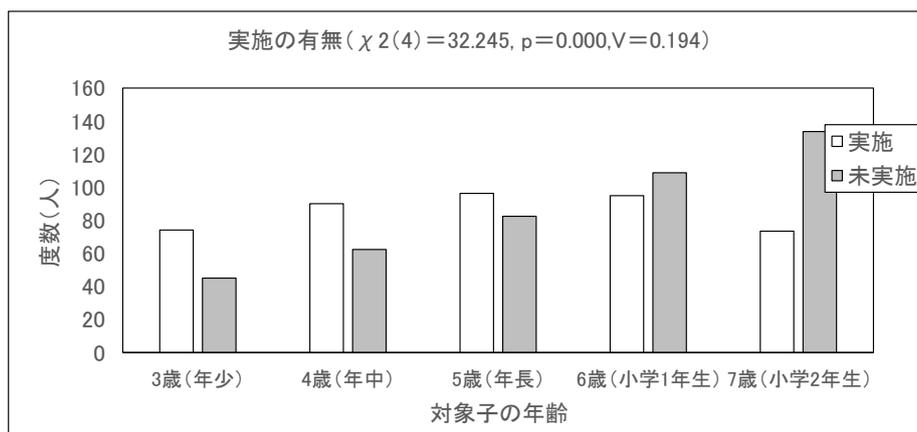
対象子の続柄について、「一人っ子」が安全教育実施の割合が最も高い傾向が見られました。



(a) 調査対象者の性別の影響

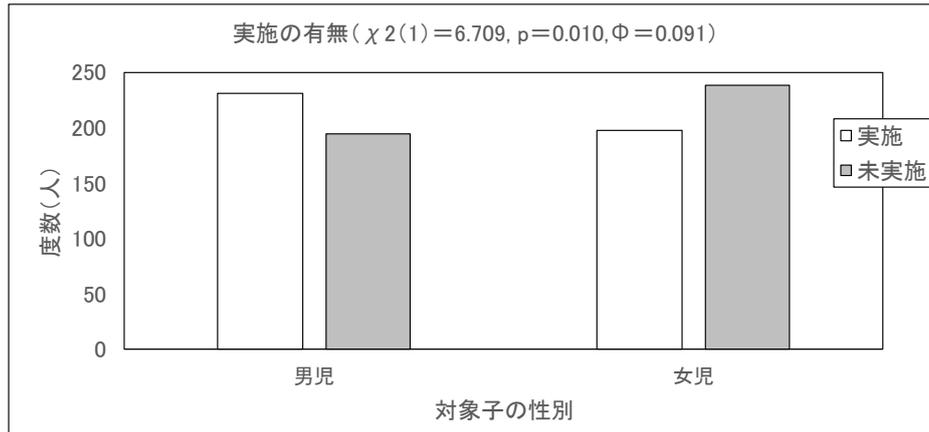


(b) 調査対象者の居住地の影響

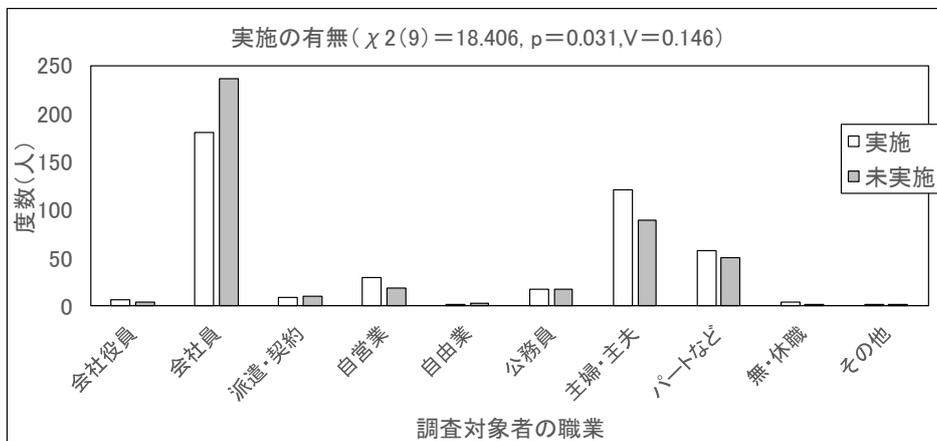


(c) 対象子の年齢の影響

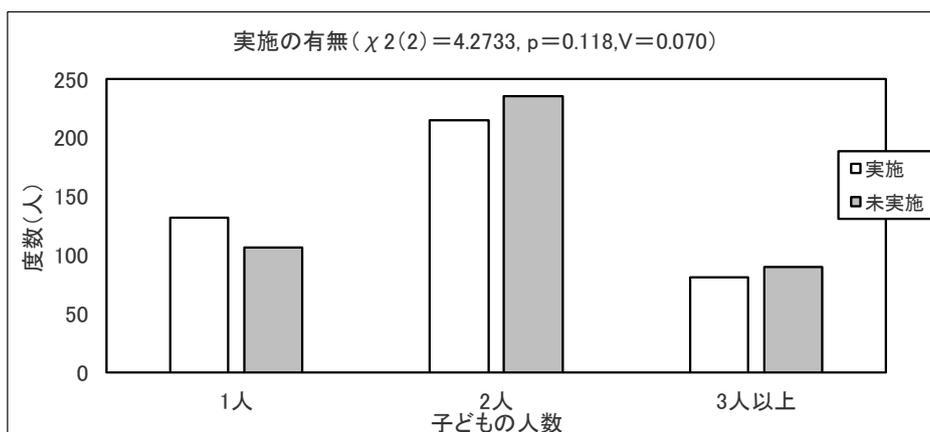
図 4.4 実施の有無に関する調査対象者および対象子の属性の影響



(d) 対象子の性別の影響

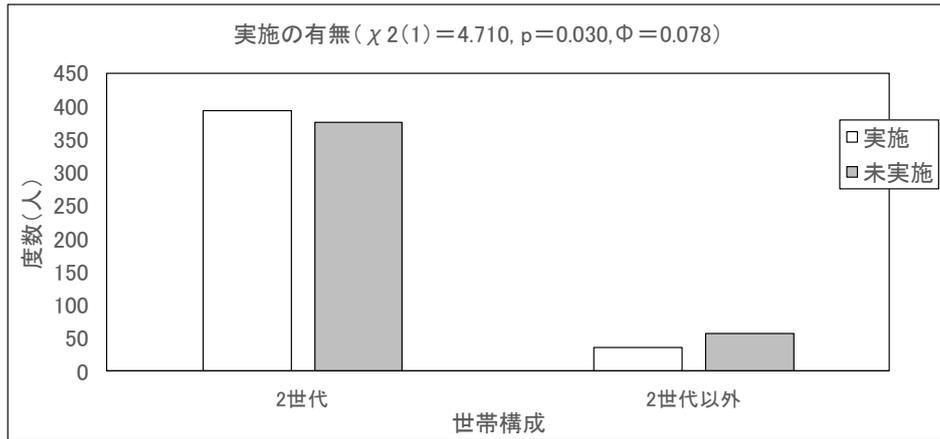


(e) 調査対象者の職業の影響

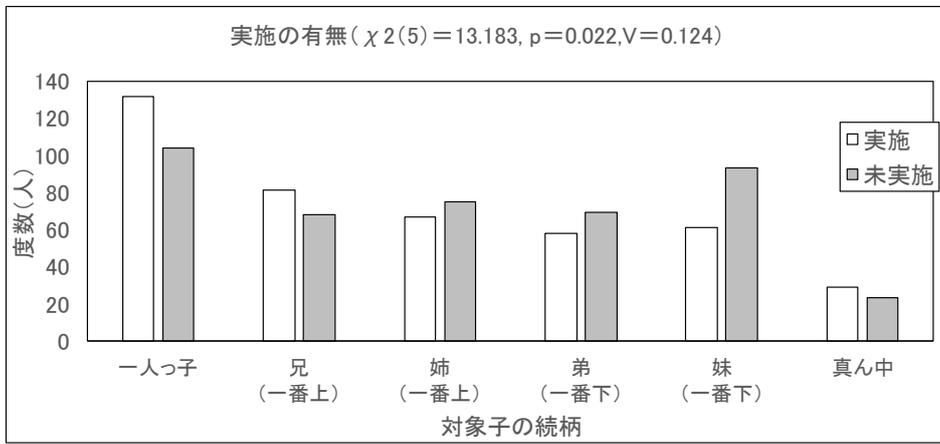


(f) 子どもの人数の影響

図 4.4 実施の有無に関する調査対象者および対象子の属性の影響 (つづき 1)



(g) 世帯構成の影響



(h) 対象子の続柄の影響

図 4.4 実施の有無に関する調査対象者および対象子の属性の影響 (つづき 2)

(2) 対象子の交通習慣との関連

対象子の交通習慣（対象子の通学・通園方法，対象子の自転車利用，対象子の自転車利用頻度）の差により，安全教育実施の有無に違いが生じるか否かを調査しました。集計した結果は以下の通りです（図 4.5）。

◇ 対象子の通学・通園方法（図 4.5 (a)）：

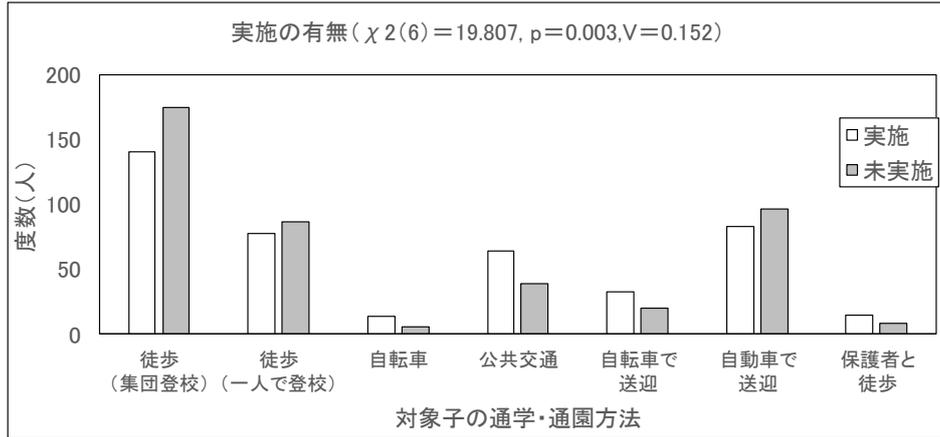
対象子の通学・通園方法について、「徒歩での登校」や「自動車での送迎」では，安全教育の実施の割合が低い傾向が見られました。

◇ 対象子の自転車利用（図 4.5 (b)）：

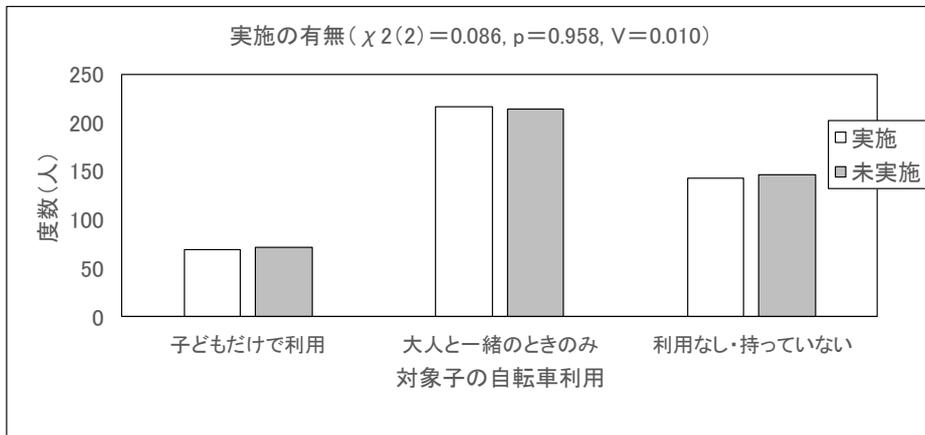
対象子の自転車利用の差による安全教育実施の有無に大きな差は見られませんでした。

◇ 対象子の自転車利用頻度（図 4.5 (c)）：

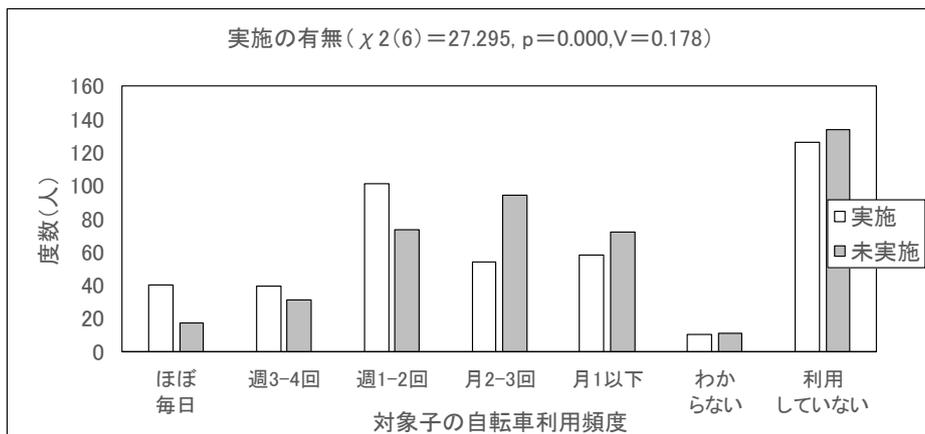
対象子の自転車利用頻度について，利用頻度が高いと，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。



(a) 対象子の通学・通園方法の影響



(b) 対象子の自転車利用の影響



(c) 対象子の自転車利用頻度の影響

図 4.5 実施の有無に関する対象子の交通習慣の影響

(3) 調査対象者の認識との関連

交通安全に関する調査対象者の自身および対象子に対する認識（自身の交通法規の理解，横断行動の理解，横断行動，対象子の交通法規の理解，横断行動の理解，横断行動）の差により，安全教育実施の有無に違いが生じるか否かを調査しました。集計した結果は以下の通りです（図 4.6）。

◇ 調査対象者の交通法規の理解（図 4.6 (a)）：

自身の交通法規の理解について、「交通法規を理解している」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 調査対象者の横断行動の理解（図 4.6 (b)）：

自身の横断行動の理解について、「横断行動を理解している」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 調査対象者の横断行動（図 4.6 (c)）：

自身の横断行動の認識について、「正しい横断行動を行っている」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 対象子の交通法規の理解（図 4.6 (d)）：

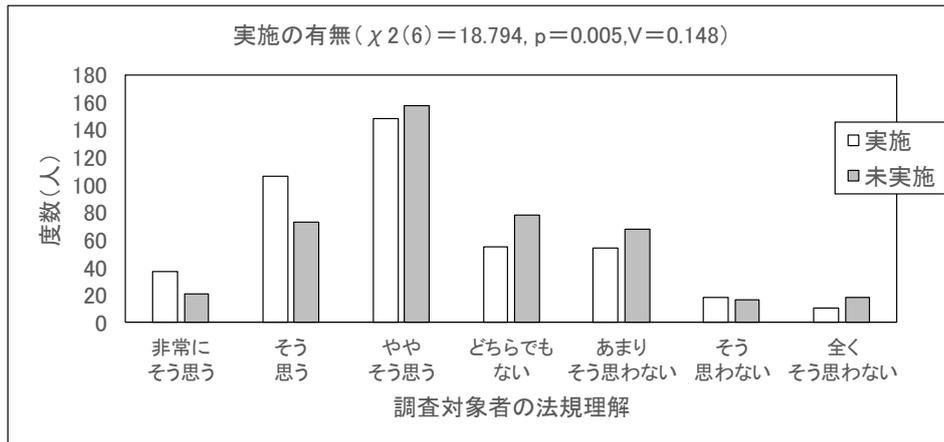
対象子の交通法規の理解について、「交通法規を理解している」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 対象子の横断行動の理解（図 4.6 (e)）：

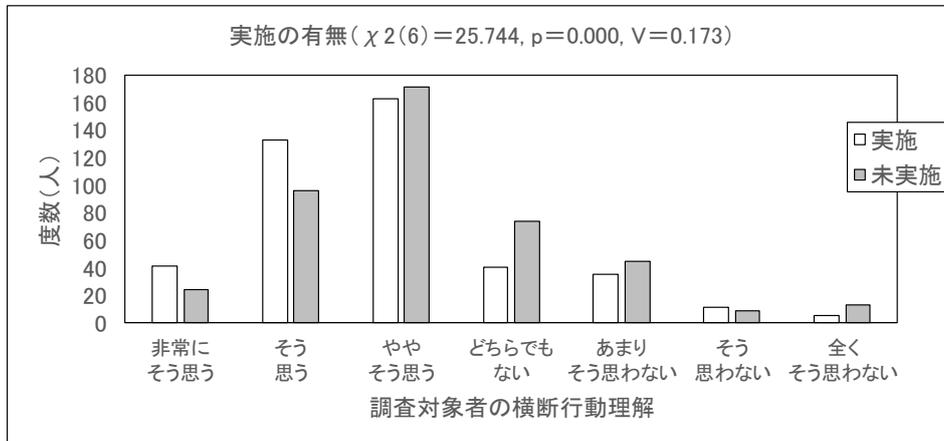
対象子の横断行動の理解について、「横断行動を理解している」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 対象子の横断行動（図 4.6 (f)）：

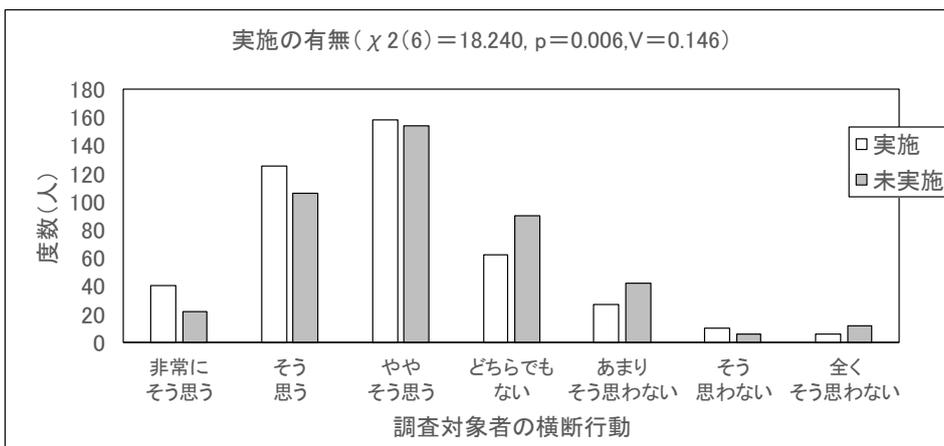
対象子の横断行動の認識について、「正しい横断行動を行っている」と考える調査対象者は，安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。



(a) 自身の交通法規の理解に関する認識の影響

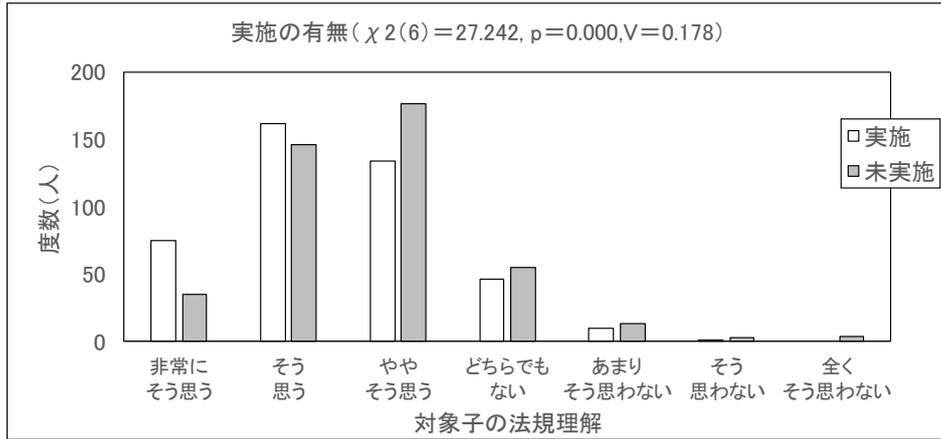


(b) 自身の横断行動の理解に関する認識の影響

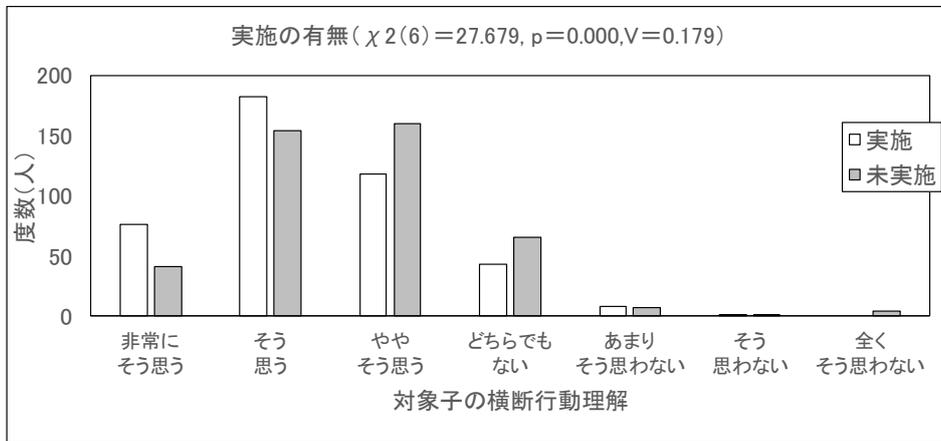


(c) 自身の横断行動に関する認識の影響

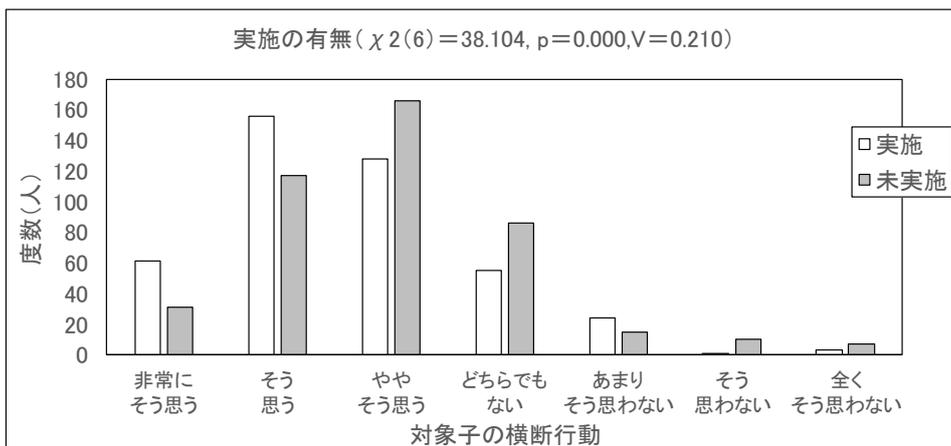
図 4.6 実施の有無に関する対象子の交通習慣の影響



(d) 対象子の交通法規の理解に関する認識の影響



(e) 対象子の横断行動の理解に関する認識の影響



(f) 対象子の横断行動に関する認識の影響

図 4.6 実施の有無に関する対象子の交通習慣の影響 (つづき 1)

(4) 幼少期の教育担当者との関連

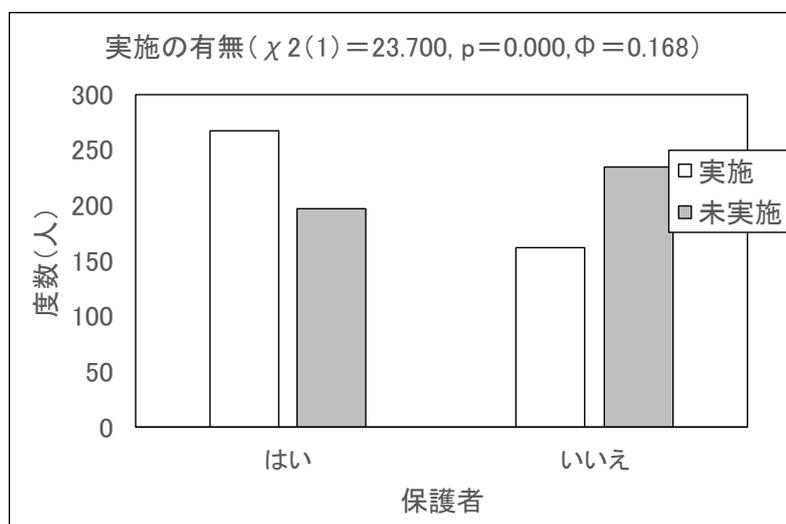
調査対象者が幼少期に安全教育を受講した教育担当者の差により、安全教育の実施の有無に違いが生じるか否かを調査しました。集計した結果は以下の通りです (図 4.7)。

◇ 幼少期の教育担当者が保護者の場合 (図 4.7 (a)) :

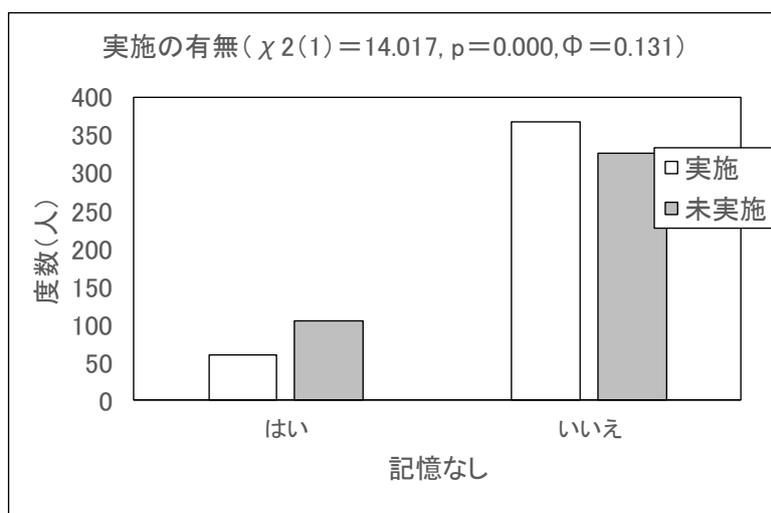
幼少期の教育担当者が保護者の場合、「幼少期に保護者から教育を受けた」と回答した調査対象者は、対象子への安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。

◇ 幼少期の教育担当者の記憶なし/実施なしの場合 (図 4.7 (a)) :

幼少期の教育担当者の記憶なし/実施なしの場合、「幼少期の教育担当者の記憶なし/実施なし」と回答した調査対象者は、対象子への安全教育の実施の割合が低い傾向が見られました。



(a) 幼少期の教育担当者が保護者の場合の影響



(b) 幼少期の教育担当者が記憶なし/実施なしの場合の影響

図 4.7 実施の有無に関する対象子の交通習慣の影響

(5) その他の関連要因

安全教育の実施の有無について、その他の要因との関連を調査し、以下の結果が得られました。

◇ 対象子の性格に関する保護者の認識：

調査対象者が認識する対象子の性格の差による安全教育の実施の有無に、大きな差は見られませんでした。

◇ 教育の要件に関する保護者の認識：

教育の要件（安全教育を実施する際に必要と考えるもの）に関する調査対象者の認識の差による安全教育の実施の有無に、大きな差は見られませんでした。

◇ 保護者のリスクに関する認識：

安全教育の実施の有無の違いによる歩行者や自転車の事故のリスク、子どもの事故のリスク、対象子の事故のリスクに関する調査対象者の認識に、大きな差は見られませんでした。

4.3.4. 安全教育未実施の理由と調査対象者や対象子の属性との関連の検討

安全教育未実施の理由として、以下の内容別に、調査対象者および対象子の属性との関連を調べました。

【 安全教育未実施の理由 】

- ・既に対象子が交通安全について知っているから
- ・対象子が安全教育を理解できないから
- ・対象子が安全教育を嫌がるから
- ・安全教育を実施する時間がないから
- ・安全教育を実施する場所がないから
- ・危険な道路がないから
- ・安全教育を実施する機会がないから
- ・安全教育を実施する必要がないから

調査対象者および対象子の属性の内、「対象子の年齢」と「調査対象者の居住地」が、安全教育の未実施の理由との間に関連が見られたので、以下に特徴的な結果を示します。

(1) 対象子の年齢と安全教育未実施の理由との関連

対象子の年齢と安全教育の未実施の理由との関連に関する特徴的な結果は、以下の通りです(図 4.8)。図の中では、各質問で問われている理由が当てはまる場合には「はい」、当てはまらない場合には「いいえ」と記しています。

◇ 「対象子が既に知っている」が未実施の理由(図 4.8 (a)):

対象子の年齢が上がると、安全教育を未実施の理由として、「対象子が既に交通安全について知っているから」と回答する割合が高い傾向が見られました。

◇ 「対象子が安全教育を理解できない」が未実施の理由(図 4.8 (b)):

対象子の年齢が下がると、安全教育の未実施の理由として、「対象子が安全教育を理解できないから」と回答する割合が相対的に高くなる傾向が見られました。

◇ 「対象子が嫌がるから」が未実施の理由(図 4.8 (c)):

6歳(小学1年生)では、安全教育の未実施の理由として、「対象子が嫌がるから」と回答する割合が相対的に高くなる傾向が見られました。

◇ 「時間がないから」が未実施の理由(図 4.8 (d)):

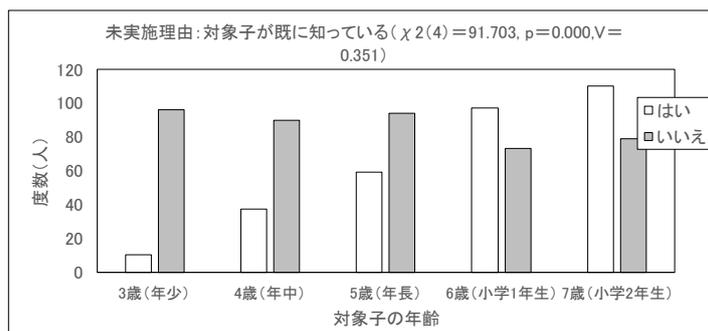
対象子の年齢が上がると、安全教育の未実施の理由として、「時間がないから」と回答する割合が低い傾向が見られました。

◇ 「場所がないから」が未実施の理由（図 4.8 (e)）：

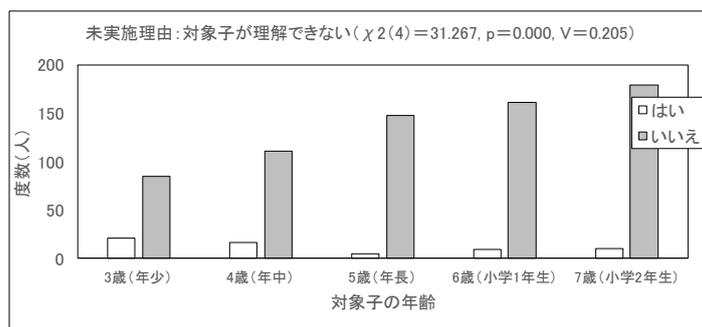
対象子の年齢が上がると、安全教育の未実施の理由として、「場所がないから」と回答する割合が低い傾向が見られました。

◇ 「危険な道路がないから」が未実施の理由（図 4.8 (f)）：

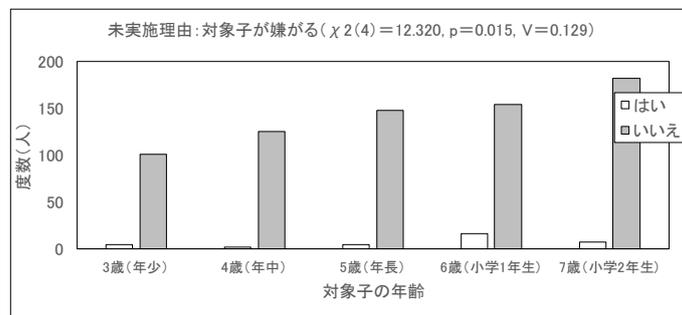
対象子の年齢が上がると、安全教育の未実施の理由として、「危険な道路がないから」と回答する割合が低い傾向が見られました。



(a) 「対象子が既知っている」が理由

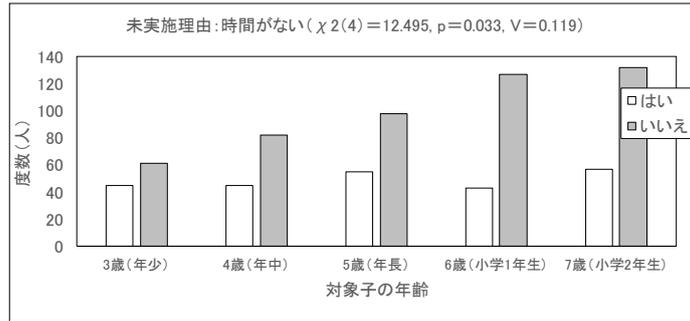


(b) 「対象子が理解できない」が理由

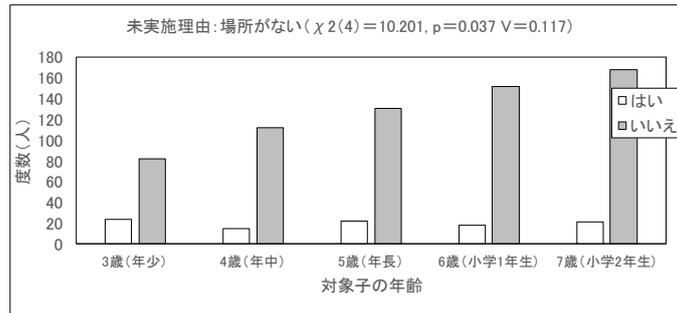


(c) 「対象子が嫌がる」が理由

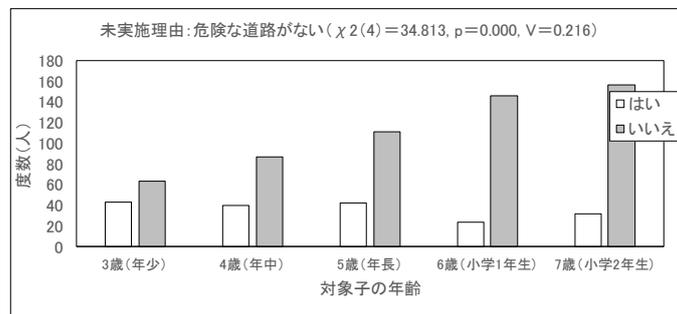
図 4.8 対象子の年齢との関連



(d) 「時間がない」が理由



(e) 「場所がない」が理由



(f) 「危険な道路がない」が理由

図 4.8 対象子の年齢との関連 (つづき 1)

(2) 調査対象者の居住地と安全教育未実施の理由との関連

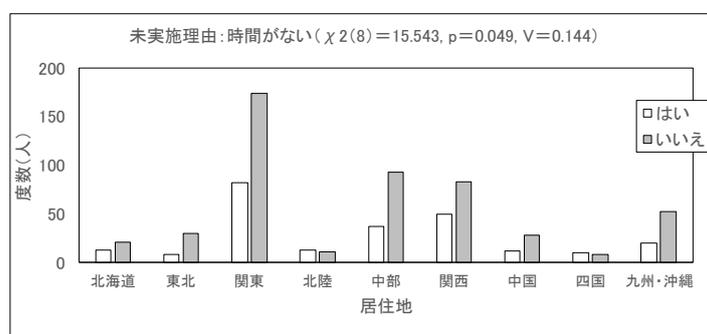
調査対象者の居住地と安全教育の未実施の理由との関連に関する特徴的な結果は、以下の通りです（図 4.9）。

◇ 「時間がない」が未実施の理由（図 4.9 (a)）：

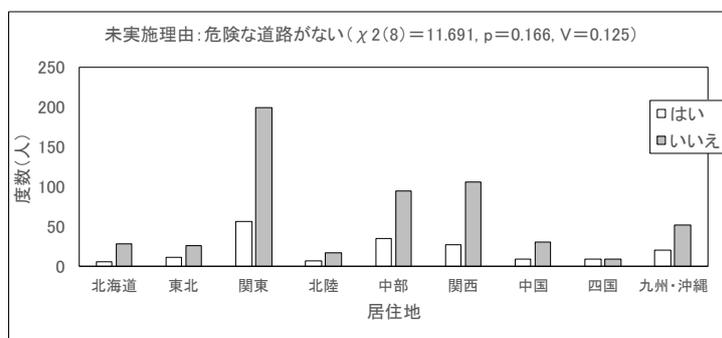
北陸および四国地方以外は、安全教育の未実施の理由として、「時間がない」と回答する割合が低い傾向が見られました。

◇ 「危険な道路がない」が未実施の理由（図 4.9 (b)）：

四国地方以外は、安全教育を未実施の理由として、「危険な道路がない」と回答する割合が低い傾向が見られました。



(a) 「時間がない」が理由



(b) 「危険な道路がない」が理由

図 4.9 調査対象者の居住地との関連

4.3.5. 安全教育の内容と調査対象者や対象子の属性との関連の検討

以下の安全教育の内容別に、調査対象者および対象子の属性との関連を調べました。

【 安全教育の内容 】

- ・見本を示す
- ・言葉で説明する
- ・実践させる

調査対象者および対象子の属性の内、「対象子の年齢」と「調査対象者の性別」が、安全教育の内容との間に関連が見られたので、以下に特徴的な結果を示します。

(1) 対象子の年齢と安全教育の内容との関連

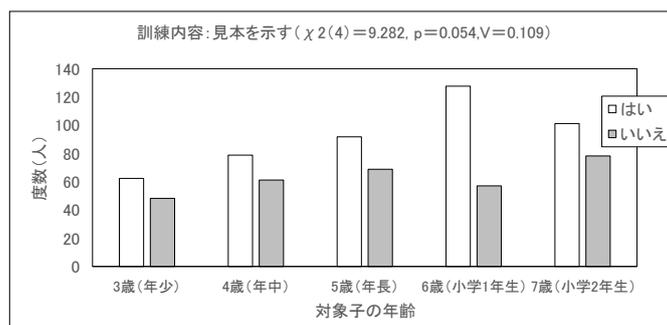
対象子の年齢と安全教育の内容との関連に関する特徴的な結果は、以下の通りです(図 4.10)。

◇ 「見本を示す」が安全教育の内容(図 4.10 (a)):

全ての年齢において、安全教育の内容として、見本を示すと回答する割合が高い傾向が見られました。

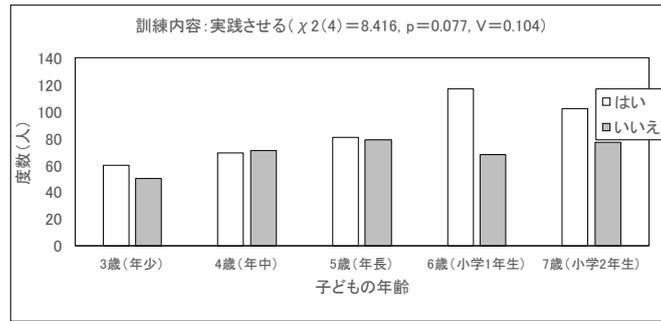
◇ 「実践させる」が安全教育の内容(図 4.10 (b)):

6歳児の場合に、安全教育の内容として、実践させると回答する割合が高い傾向が見られました。



(a) 「見本を示す」が訓練内容

図 4.10 対象子の年齢との関連



(b) 「実践させる」が訓練内容

図 4.10 対象子の年齢との関連 (つづき 1)

(2) 調査対象者の性別と安全教育の内容との関連

調査対象者の性別と安全教育の内容との関連に関する特徴的な結果は、以下の通りです (図 4.11)。

◇ 「実施させる」が安全教育の内容 (図 4.11) :

調査対象者が女性の場合は、安全教育の内容として、実践させると回答する割合が高い傾向が見られました。

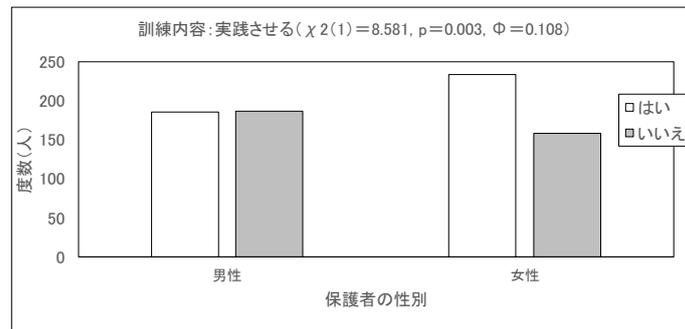


図 4.11 調査対象者の性別と安全教育の内容との関連

4.3.6. 安全教育の場所と属性との関連の検討

以下の安全教育の場所別に，調査対象者および対象子の属性との関連を調べましたが，特徴的な結果は見られませんでした。

【 安全教育の場所 】

- ・ 自
- ・ 自宅庭
- ・ (交通) 講演
- ・ 自宅以外の屋内
- ・ 屋外
- ・ 実施なし

4.4. 考察

本報告書で実施したインターネットを使用したアンケート調査の結果、以下のような結果が得られました。得られた結果をもとに、考察を加えます。

4.4.1. 家庭における安全教育の実施状況について

家庭における安全教育の実施状況について、得られた主な結果は下記の通りです。

- ・安全教育の実施状況として、「週に1-2回」と回答する調査対象者が最も多かったものの、「安全教育を全く実施しない」と回答した調査対象者も10%程度見られました。
- ・安全教育を実施しない理由としては、「対象子が既に交通安全について知っているため」との回答が最も多く、「実施する時間がない」や「危険な道路がない」などの回答も見られました。
- ・安全教育の実施時期や場所、および教育の内容としては、「気づいたときに実施」との回答が最も多く、「屋外」や「自宅」で実施され、「言葉で説明する」場合が多いことが示されました。
- ・本調査で対象とした安全教育（道路での横断方法の訓練）以外の教育については、実施していないと回答する調査対象者が多く見られました。
- ・教育を担当する人が持つべき技量として、「交通安全教育の知識」や「子どもへの教え方の知識」との回答が多く見られました。

以上の結果から、本調査で定義した安全教育、すなわち道路の横断方法に関する訓練は、家庭内において、定期的というよりも、気づいたときに随時実施されていることがわかりました。また、一方で、安全教育を全く行っていない家庭も散見されました。安全教育を実施しない理由としては、対象子が交通安全について既に知っていると回答する保護者が多いことや、危険な道路がないなどの対象子および交通状況に関する保護者の認識が影響している可能性が示されました。また、時間がないなどの日々の生活スタイルによって、安全教育が実施されない状況も明らかになりました。

さらに、道路の横断方法の訓練以外の安全教育が実施されない事例が、相対的に多ことが示されました。この結果は、対象子が3歳-8歳までの子どもであったために、基本的な技量の取得が交通安全教育の中心となっているためと考えられます。また、子どもを対象にした交通安全教育の内容や実施方法について、道路の横断方法の訓練以外に保護者がイメージできなかった可能性もあります。

1章にも記しましたように、家庭における交通安全教育の意義には、子どもの事故防止対策だけではなく、将来の自動車運転者候補の育成として、より良き社会人の育成といった意味もあり、家庭の中での継続的な実施が望まれます。今後、家庭で実施できる効果的な交通安全教育プログラムを開発し、様々な観点から継続的に交通安全教育が実施されることが期待されます。この際には、教育担当者として必要と考えている技量、すなわち「交通安全教育の知識」や「子どもへ

の教え方の知識」を保護者が習得できることが求められ、時間のない保護者でも、スキルの習得や子どもへの安全教育が可能となるプログラムが必要となります。

4.4.2. 安全教育実施の関連要因について

家庭における安全教育実施の関連要因について、得られた主な結果は下記の通りです。

- ・男性に比べて、女性保護者の方が、子どもへの安全教育の実施の割合が高いという結果が得られました。
- ・子どもの年齢が増すと、安全教育の未実施の割合が高くなりました。
- ・一人っ子的場合に、安全教育の実施の割合が最も高い傾向が見られました。
- ・子どもが徒歩で登校する場合や自動車で送迎の場合に、安全教育の実施の割合が低い傾向が見られました。
- ・子どもの自転車利用頻度が高いと、安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。
- ・保護者の認識について、自身および子どもが、交通法規や横断行動を理解している、さらには正しい道路の横断行動を行っていると考えた保護者は、安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。
- ・幼少期に自らの親から安全教育を受けたと回答した保護者は、子どもへの安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。一方、安全教育を受講した記憶がないと回答した保護者は、子どもへの安全教育の実施の割合が低い傾向も見られました。

以上の結果から、家庭における子どもへの安全教育は母親が実施する割合が高い状況が示されました。これは、母親の方が子どもと接する機会が多い現状を反映した結果と解釈できます。

また、子どもの年齢が増すと、家庭における安全教育のみ実施の割合が高くなる傾向や、子どもの続柄（一人っ子か否かなど）によって、交通安全教育の実施の割合が異なることが示されました。以上の結果は、子どもの年齢が増して親から自立し始めると、家庭における安全教育が遂行され難くなり、続柄によって保護者の子どもの安全に対する構えが異なることが影響していると考えられます。ただし、如何なる子どもの続柄であっても、交通事故の危険性は同じであり、様々な子どもに対して機会均等に安全教育が実施されることが求められます。

さらに、徒歩で通学・通園する子どもは、歩行中の事故の危険性が高いと保護者は認識し、家庭における安全教育の実施の割合が高くなると思われましたが、結果は予想に反するものでした。この理由については、子どもの年齢との関連（安全教育が実施され難い年長児ほど、徒歩による通学・通園が多い）が考えられますが、徒歩による通学・通園のために歩行中の交通事故の危険性のある子どもに対して、家庭の中でも安全教育を実施する必要があります。また、交通事故に遭うリスクに関する保護者の認識をみると（図 4.3 (e) や (f)）、子ども一般や自身の子どもが事故に遭う危険性を小さく評価しており、この点が、交通安全教育の実施に影響を及ぼす可能性が

あります。ただし、本研究では、子どもに対する保護者のリスク認知と交通安全教育との間に明確な関係が認められませんでした。この点については、今後、より詳細な分析を行う必要があります。

次に、自身および子どもに対する保護者の認識と交通安全教育の実施との間に関連がみとめられ、自身および子どもが交通法規や横断行動を理解している、または正しい横断行動を行っていると考えられる調査対象者は、安全教育の実施の割合が高い傾向が見られました。この結果は、おそらく、安全教育を実施しているために、自身および子どもが交通法規や道路の横断行動を知っており、正しい道路の横断行動をしていると保護者が認識したためと考えられます。

最後に、保護者自身の幼少期の体験が、自身の子どもの安全教育の実施に影響を及ぼしている可能性、すなわち、自身が親から安全教育を受講した経験があると回答した保護者は、自身の子どもの安全教育を実施している割合が高いことが明らかとなりました。これは、交通安全教育の伝統が、親から子へ受け継がれていく可能性を示す興味深い結果と考えられます。親からの安全教育の実施例は、保護者自身が安全教育を遂行する際のモデルであり、このモデルが親から子へと受け継がれていっているのではないかと推察されます。交通安全教育実施のモデルを絶やさないために、また、より良い内容と方法に改善するために、現在の子育て世代の役割が大きいですと言えます。

4.4.3. 安全教育の未実施の理由と保護者および子どもの属性との関連について

家庭における安全教育の未実施の理由と保護者および子どもの属性との関連について、得られた主な結果は下記の通りです。

- ・子どもの年齢が上昇すると、子どもは既に交通安全について知っていることや、危険な道路がないことが理由となり、安全教育を実施しないという回答が増加しました。
- ・子どもの年齢が小さいと、子どもが理解できないため、安全教育を実施していないとの回答が増えました。

以上の結果から、子どもの年齢が交通安全教育の未実施の理由と関連しており、低年齢の場合には、子どもが理解できないために安全教育を実施しないといった回答が多い傾向が見られました。子どもへの交通安全教育についてまとめた研究では、5歳くらいになれば、安全教育が実施可能と報告しています (Dragutinovic & Twisk, 2006)。幼少期の子どもが理解できる安全教育の内容や方法を、家庭内で考えてみることを推奨されます。

また、年齢が上昇すると、子どもが交通安全について理解しているとの回答が多く、危険な道路がないためと回答する保護者が多くなりました。ここで、海外の研究では、幼少期の子どもの道路の横断に関する能力を保護者が過大評価するといった結果が示されています (Dunne, Asher, & Rivera, 1992)。この研究を参考にすると、本報告書で対象となった保護者も、自身の子ども

への交通安全に関する能力を過大に評価している可能性があり、交通安全に関する子どもの実際の能力と保護者の認識との関係について、引き続き調査することが重要になります。また、子どもを対象にした安全教育を実施するためには、教育担当者である保護者自身が、自身の子どもの能力を適切に評価する必要があります。日常の子育ての中で道路上の子どもの様子を見て、適切な安全教育を遂行できる技量を習得することが求められます。

4.4.4. 安全教育の内容と保護者および子どもの属性との関連について

家庭における安全教育の内容と保護者および子どもの属性との関連について、得られた主な結果は下記の通りです。

- ・調査対象となった子どもの年齢の場合には、道路の歩き方の見本を示すとの回答が多く見られました。
- ・6歳児の場合に、道路の歩き方を実践させる訓練が多いことが示されました。

以上の結果から、保護者は子どもの年齢段階に応じて、交通安全教育の内容を決定していると考えられます。前にも記しましたが、子どもを対象にした安全教育を保護者が実施する際には、交通安全に関する自らの子どもの能力を保護者が適切に評価する必要があります。この点から、子どもの年齢段階に加えて、自らの子どもの特徴に配慮して、安全教育の内容を保護者が決定することが望まれます。

4.4.5. まとめ

アンケート調査の結果、家庭における子ども（3歳-8歳児まで）の安全教育に関する実態が明らかとなり、週に1-2回程度、気づいたときに実施されることが多く、約10%の保護者が家庭において安全教育を実施していないという状況が示されました。また、保護者の性別や子どもの続柄によって、安全教育の実施の有無が異なることがわかりました。

この点から、子どもの交通事故防止のために、保育所、幼稚園、および小学校における安全教育だけではなく、家庭での継続的な教育が全ての子どもに同様に求められます。アンケート調査の結果では、保護者が自らの親から安全教育を受けたことを記憶している、自身の子どもに対しても教育を実施する割合が高く、安全教育の伝統が受け継がれていく可能性が見られました。現在の保護者はこの良き伝統を引き継いで、家庭における交通安全教育のモデルを伝承するといった大きな役割を担っていると言えます。

また、子どもの年齢によって、安全教育を実施しない理由が異なり、幼少期には「教育内容を理解できないから」、年長になると、「既に交通安全について知っているため」との回答が多い傾向が見られました。海外では、5歳くらいの子どもであれば、道路の方法に関する訓練が可能であると報告する研究者もおり、普段から子どもと接する機会の多い保護者が、子どもの発達の様

子を見て、適切な時期に適切な内容を教えることが重要となります。また、1章に記したように、家庭における交通安全教育の意義は多用であり、また、9歳から12歳くらいまでは複雑な交通環境に子どもが適応することが難しいと考えられていることから（MacGregor, Smiley, & Dunk, 1999 ; Michon, 1981）、年長になっても継続的な安全教育が実施されることが求められます。

アンケート調査では、道路の横断方法の訓練以外の安全教育について実施される事例が少ないことが示されました。今後、年長の子どもに対しても、道路の横断方法の訓練以外の教育が家庭内で実施できるように、容易に実施できる教育方法や内容を研究者などが考案し（宮崎, 2016）、保護者の眼に触れるように情報展開できる仕組みが必要になります。この際には、保護者が子どもの発達の様子を正しく評価して、適切な教育方法や内容を選択できるようにすることが求められます。

本報告書で記したアンケート調査の結果は、家庭における安全教育の一側面を示すものであり、今後も、継続的に調査と分析を行う必要があります。

本報告書における今後の課題は、以下の通りです。

- ・本報告書では、家庭における安全教育の実施の有無や関連する要因を、クロス集計といった分析方法で検討しました。今後は、異なる分析手法（例えば、多変量解析⁴）により、さらに詳細な調査を行う予定です。
- ・道路の横断方法の訓練以外に家庭において実践されている特徴的な教育手法や内容を、本報告書のアンケート調査では明らかにすることができませんでした。今後は、異なる調査法により、家庭における安全教育の好事例を調査し、広く普及させることが重要です。
- ・本研究では、保護者に対するアンケート調査により、家庭における安全教育の実施状況などを把握しましたが、今後、子どもの実際の交通行動などを観察して（大谷, 2012）、安全教育の効果把握することが求められます。
- ・本報告書のアンケート調査では、保護者の交通事故に関するリスク認知を調査しました。保護者のリスク認知と家庭における安全教育の実施の有無との間に大きな関連が認められませんでした。今後、保護者のリスク認知に影響する要因を明らかにして、さらに詳細な分析を行う必要があります。

⁴ 多変量解析とは、多種多様なデータの関連性や背景要因を明らかにしたり、ある対象物の変化を予測するために用いる統計学的手法です。

引用・参考文献

- Dragutinovic, N., & Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education. SWOV. R-2006-6.
- Dunne, R. G., Asher, K. N., & Rivera, F. P. (1992). Behavior and parental expectation of child pedestrians. *Pediatrics*, Vol.89, p486-490.
- (公財) 交通事故総合分析センター. (2017). 特集 小学一年生が登下校中に遭った死傷事故. *イタルダイインフォメーション*, No.121.
- MacGregor, C., Smiley, A., & Dunk, W. (1999). Identifying gaps in child pedestrian safety—Comparing what children do with what parents teach—. *Transportation Research Record*, 1674, p32-40.
- Michon, J. A. (1981). Traffic education for young pedestrians—An introduction—. *Accident analysis and prevention*, Vol.13. (3), p163-167.
- 宮崎一. (2016). [事例 11] 家庭における継続的安全教育の個別事例. 大谷亮・金光義弘・谷口俊治・向井希宏・小川和久・山口直範 (編) *子どものための交通安全教育入門—心理学からのアプローチ—* ナカニシヤ出版 p58-59.
- 大谷亮. (2012). 小学校児童の横断行動に関する検討—観察調査に基づく交通安全教育の内容に関する考察—. *日本応用心理学会第 79 回大会発表論文集*, p53.
- 谷口俊治. (2016). あとがき. 大谷亮・金光義弘・谷口俊治・向井希宏・小川和久・山口直範 (編) *子どものための交通安全教育入門—心理学からのアプローチ—* ナカニシヤ出版 p64-65.
- World Health Organization (WHO). (2012). Ten strategies for keeping children safe on the road.