

なぜ危険を知っていても事故は起きるのか
—高校生の楽観的バイアスと体験型交通安全教育の可能性—

愛媛県立土居高等学校 地域デザイン部
米本羽琉希・石河玲凰・石川央昌・猪川寛史・後藤和真

1 研究背景

近年、日本では自転車利用が増加する一方で、自転車事故も依然として多く発生している。警察庁の統計によれば、自転車事故の多くは通学時間帯に発生しており、高校生は事故リスクの高い年代の一つとされている。学校では交通安全教室が実施されているが、その多くは交通ルールや事故の事例を紹介する知識中心の教育である。しかし、交通心理学では「人は危険を理解していても必ずしも安全行動をとるとは限らない」と指摘されている。その背景にある心理要因の一つが楽観的バイアスである。これは、自分は他人より事故に遭いにくいと感じてしまう心理傾向であり、交通事故の要因の一つとして研究されている。

私たち地域デザイン部は、地域で交通安全教室を実施するとともに、地域を巡るサイクリングツアーや、高齢者施設へ商品を届ける自転車宅配活動「ドイーツ」を行ってきた。これらの活動を通して、自転車の安全運転は単なる個人の問題ではなく、地域社会との関係の中で形成されるものであると感じてきた。そこで本研究では、交通安全教室を受講した生徒を対象にアンケート調査を行い、高校生の交通心理の特徴と地域活動が交通安全意識に与える影響を分析することを目的とした。

2 研究目的

本研究では次の三点を明らかにすることを目的とした。

- ①高校生の自転車利用における危険認知の特徴
- ②高校生における楽観的バイアスの存在
- ③地域活動が交通安全意識に与える影響

3 研究方法

本研究では、交通安全教室を受講した高校生を対象にアンケート調査を実施した。アンケートは交通心理学研究を参考に、次の四つの心理要素で構成した。

① 危険認知 (Risk Perception)

自転車事故の危険性をどの程度認識しているか。

② 楽観的バイアス (Optimistic Bias)

自分は事故に遭いにくいと感じる心理。

③ 行動意図 (Behavioral Intention)

交通ルールを守ろうとする意思。

④ 社会的責任感 (Social Responsibility)

自分の交通行動が地域社会に影響すると感じる意識。




各質問は「まったくそう思わない」から「とてもそう思う」までの5段階評価とした。また、交通安全教室後の意識変化について自由記述も収集し、質的分析を行った。

4 研究結果

アンケート結果の平均値を分析したところ、以下の結果が得られた。



(対象生徒 2 年生 58 名)

(1) 危険認知

- 1 自転車事故は自分にも起こりうる  4. 1
- 2 通学路にも危険がある  4. 1
- 3 判断ミスで事故が起きる可能性  4. 1




※この結果から、多くの生徒が自転車事故の危険性について理解していることが確認された。特に「自転車事故は自分にも起こりうる」「通学路にも危険がある」「判断ミスで事故が起きる可能性」といった項目の数値がいずれも高いことから、生徒は事故が身近なものであり、日常の通学の中にも危険が潜んでいることを認識していると考えられる。しかし、危険を認識していても実際の行動に十分反映されているとは限らないため、今後は安全意識を具体的な行動につなげていく取り組みが重要である。

(2) 楽観的バイアス

- 1 自分は事故に遭いにくい  2. 8
- 2 周囲より安全運転ができています  3. 6



※危険認知が高い一方で、自分自身の事故リスクについては比較的 low に評価する傾向が確認された。特に「周囲より安全運転ができています」という項目の数値が高いことから、多くの生徒が自分の運転技術に対してやや楽観的な認識を持っている可能性がある。このような認識は、無意識のうちに危険行動を招く可能性もあるため、客観的に自分の行動を見直す意識を高めていくことが重要である。

(3) 行動意図

- 1 一時停止を守ろうと思う  4. 3
- 2 スピードを控えようと思う  4. 2
- 3 ヘルメットを着用しようと思う  4. 6

※愛媛県はヘルメットの着用率が全国第 1 位であり、今回の結果でも「ヘルメットを着用しようと思う」が最も高い数値となった。このことから、ヘルメット着用の意識は高校生の段階から一定程度定着していることがうかがえる。一方で、「一時停止を守る」「スピードを控える」といった日常的な安全行動については、決して低い数値ではないものの、ヘルメット着用に比べると相対的にやや低い結果となった。したがって、ヘルメット着用だけでなく、交通ルールを守る行動や安全な運転を意識することを、継続的に啓発していくことが重要である。

(4) 社会的責任感

- 1 自分の行動は周囲に影響する  3. 9
- 2 地域の安全に貢献したい  4. 1

※生徒の多くは、自分の交通行動が周囲や地域社会に影響を与えることを認識していることが分かった。しかし、その意識が十分な社会的責任感として定着しているとは言えず、まだ発展の余地があると考えられる。今後は、自分の安全だけでなく、地域全体の安全を意識した行動を促す教育や啓発活動が必要である。

5 自由記述の分析

自由記述では、交通安全教室後の意識変化として、「ヘルメットを必ず着用するようになった」「今までは事故は自分に関係ないと思っていたが、事故が起こる可能性を感じた」「普段通っている道にも危険な場所があると気づいた」といった回答が見られた。これらの回答から、交通安全教育によって危険認知が高まっていることが確認された。また、「歩行者の近くではスピードを落とそうと思った」「自分の運転が周りの人に影響すると感じた」という回答も見られ、自らの行動が社会に影響を及ぼしていることに気が付いた生徒も一部見受けられた。

さらに地域活動に関する回答では、「サイクリングツアーでは普段より周囲をよく見るようになった」「ドイツで高齢者に商品を届けるとき、安全運転を意識するようになった」などの意見が見られ、地域活動が交通行動への責任意識を高める可能性を示しているのではないかと考えている。

6 考察

本研究で最も特徴的だった結果は、危険認知と楽観的バイアスが同時に存在していた点である。多くの生徒は事故の危険性を理解しているにもかかわらず、「自分は事故に遭いにくい」と考える傾向が見られた。これは交通心理学で指摘されている楽観的バイアスが高校生にも存在する可能性を示している。この結果は、従来の交通安全教育によって危険認知を高めることはできても、楽観的バイアスを完全に解消することは難しい可能性を示唆している。

一方で、本研究では「地域の安全に貢献したい」という社会的責任感が高い値を示していた。この背景には、サイクリングツアーや自転車宅配活動などの地域活動が影響している可能性がある。これらの活動では、歩行者や高齢者と直接関わる機会があり、自分の交通行動が他者に影響することを実感する経験が生まれる。交通心理学では、社会規範や社会的責任感が安全行動に影響することが指摘されている。地域活動を通して他者との関係を意識する経験は、安全行動を促進する要因となる可能性がある。

7 体験型交通安全教育モデルの提案

先述した通り、知識としての危険認知と実際の交通行動との間には心理的なギャップが存在する可能性があると考えている。このギャップを縮めるためには、交通安全教育において「体験」の要素を取り入れることが重要ではないだろうか。体験を通して交通行動の意味を理解することで、交通ルールを単なる知識としてではなく、実際の行動として意識できるようになる可能性がある。

本研究で取り上げたサイクリングツアーや自転車宅配活動などの地域活動は、そのような体験型学習の一例である。例えばサイクリングツアーでは、地域の道路環境や交通状況を実際に体験しながら走行するため、普段の通学とは異なる視点で道路の危険性を認識する機会が生まれる。また、自転車宅配活動では、高齢者施設などに商品を届ける過程で歩行者や地域住民との関わりが生まれる。そのため、自分の交通行動が周囲の人に影響することを実感しやすくなると考えられる。

交通心理学では、人間の行動は知識だけでなく社会的関係や経験によって形成されると考えられている。地域活動のように他者との関係の中で交通行動を考える経験は、安全

行動の形成に影響を与える可能性がある。また、地域活動は交通安全教育に新しい価値をもたらす可能性もある。従来の交通安全教育は事故防止を主な目的として実施されることが多いが、地域活動と組み合わせることで、交通を「地域社会を支える行動」として捉える視点が生まれる。例えば、自転車宅配活動では安全運転が地域の高齢者の生活を支えることにつながる。このような経験は、交通行動を単なる移動手段ではなく、社会的な役割を持つ行動として理解するきっかけになると考えられる。

以上のことから、本研究では交通安全教育に地域活動を組み合わせた「体験型交通安全教育モデル」の有効性を提案する。このモデルでは、交通ルールの知識教育に加えて、地域社会との関わりを伴う体験活動を取り入れることで、交通行動に対する社会的責任感を育てることを目的としている。高校生が主体となって地域活動に参加することは、交通安全意識の向上だけでなく、地域社会への理解や関心を高める教育的効果も期待できる。

今後は、この体験型交通安全教育モデルの効果をより詳細に検証するため、地域活動への参加経験の有無による意識の違いや、活動前後での意識変化を比較する研究を行うことが必要である。また、長期的な視点から交通行動の変化を追跡することで、体験型交通安全教育が実際の安全行動にどのような影響を与えるのかを明らかにすることが重要だ。

8 結論

本研究では、高校生の交通心理を分析した結果、危険認知が高いにもかかわらず「自分は大丈夫だろう」という類の楽観的バイアスが存在することが確認された。また、地域活動の経験が交通行動に対する社会的責任感を高める可能性も示唆された。

以上の結果から、本研究では「交通安全教育＋地域活動」を組み合わせた体験型交通安全教育モデルを提案する。交通事故を減らすためには、交通ルールの知識教育だけでなく、地域社会との関わりを通して交通行動の意味を理解する教育が重要である。

9 本研究の独自性

本研究の特徴は、交通安全教育を交通心理学の視点から分析した点にある。

さらに、交通安全教室だけでなく、サイクリングツアーや自転車宅配活動などの地域活動と交通心理の関係に着目した点も特徴である。高校生が主体となって交通安全活動を実践し、その経験を心理学的視点から分析した研究は少なく、本研究は交通安全教育の新しい視点を示すものだと考えられる。

10 今後の課題

今後は調査対象を拡大し、地域活動への参加経験の有無による意識の違いを比較する必要がある。また、体験型交通安全教育が長期的に交通行動にどのような影響を与えるのかについても継続的な研究が必要である。