

論文

子どもの良いモデルになっていない親の交通行動 1

—交通場面における定点観察調査—

筑波大学医学医療系 水野 智美

筑波大学医学医療系 徳田 克己

I. はじめに

交通ルールやマナーを守ることは、大人だけでなく、幼児においても同様に重要である。交通ルールやマナーを守るための教育は、幼児期から生涯にわたって、家庭、学校、社会などにおいて行われている。新井（2001）は、幼児期の交通安全教育の目標は①子どもを交通事故の犠牲にしないこと、②現在および将来の良き交通社会人を育てることの2点を掲げ、「自分の感情や認知・行動も含めて交通の場においてどのような危険があるかを認識し、その発見や予測の仕方を学ぶ」ことを教育内容として挙げている。

しかし、幼児期における家庭での指導は、「車に気をつけなさい」「車が来ないかを確かめなさい」「信号をよく見て渡りなさい」などの「決まり文句」がかけられるにすぎず、具体的に交通場面でどのように行動すればよいのかについて十分に教えられていないことが指摘されている（星，1993；新井，1997）。

また、幼児期の子どもは、親しい関係にある人、自身にとってプラスになるような支配する力を持つ人の言動をまねて言動、社会性などを身につけて行くと言われている（中島，1993）。まさに、幼児期の子どもにとっては保護者や兄姉、祖父母がモデルの対象となる。しかし、保護者自身が子どもに「～しなさい」あるいは「～してはいけない」と教えていながらも、自身ができていないことは多い（Mizuno, Edano & Tokuda, 2015）。その上、子どもに指摘されると、言い訳をしたり、開き直ったりすることがある。例えば、赤信号で横断しようとした（してしまった）場面を子ども

に指摘されたときに、約4割の保護者が「大人と一緒にの際は大丈夫」「今は仕方がなかったから」などと言いつけをしたり、開き直りをしていることが確認されている（Mizuno et al., 2015）。これによって、子どもは保護者の言い訳を含めて、行動をまねていくことになる。

なお、一般的に、交通場面における大人の行動は、命令的規範と記述的規範の2つの社会的規範が関係していると言われている（Cialdini, Kallgren & Reno, 1991）。命令的規範とは、法律による罰則、社会的な報酬などによって、一義的に適切な行為であるのか不適切な行為であるのかが認知されているものである。例えば、赤信号で横断してはならないということは、道路交通法第7条で示されており、一般的にも同様に認識されている。記述的規範とは、周囲の人の行動を見て、その状況において何が適切あるいは不適切な行動であるかを考え、行動する規範である。例えば、赤信号の際に周囲の人々の行動を見ることによって、自身の行動を決めること（止まるべきか、無視をしてしまうか）を指す。信号無視については、自動車を運転しているドライバーよりも歩行者の方が悪質性の評価、罪悪感、抵抗感が低いことが確認されている（小林・内山・松本，1977）。大人は、赤信号で渡ってはいけないという知識を持ち合わせながらも、周囲の行動に左右されるといふ、命令的規範よりも記述的規範に影響されているのであろう。

さらに、大人であっても交通ルールを知らずに、命令的規範さえ持てない状況もある。その例が、歩行者用信号が点滅している場合の横断である。

道路交通法施行令第 2 条では、「歩行者は、道路の横断を始めてはならず、また、道路を横断している歩行者は、すみやかに、その横断を終わるか、または横断をやめて引き返さなければならない」と示されているにもかかわらず、そのことを知らない人が多い（矢野・森・齋藤, 1998；関根・吉田・富岡・井筒・本間, 2003）。

また、「歩きながらスマートフォンを操作（以下、ながらスマホ）しない」「エスカレータの上を駆け上がらない」などの交通マナーに関しては、企業や学校などにおいて様々な啓発活動が行われている（西館・水野・徳田, 2016）にもかかわらず、なかなか改善がみられない。Mizuno, Tokuda & Cho (2016)は、ながらスマホに関する啓発ポスターやテレビのニュースなどの視聴の有無とながらスマホの実施との関係性を比較したが、視聴している人としていない人では有意な差がなく、啓発の効果がほとんどないことを明らかにした。つまり、交通マナーは知っているが、守れない人が多いのである。

幼児は自分が交通事故に遭わないように、また適切な交通行動が身につくように、交通ルールとマナーに関する知識と行動を学習していかなければならない。幼児がそのような知識と行動を最も効果的に身につける方法として、近くにいる保護者の行動を模倣することがある。そこで私たちは一連の研究において、保護者が子どもの前でどのような交通行動をしているのか、子どもが保護者の交通行動をまねすることについてどのように認識しているのか、子どもは不適切な交通行動を保護者が行うことをどのようにとらえているのかについて、交通場面における定点観察調査(研究 1)、保護者に対する質問紙調査(研究 2)、幼児に対するヒアリング調査(研究 3)を通して明らかにしたいと考えた。

II. 目的

本稿（研究 1）では、横断歩道において幼児を連れた保護者が子どもの良きモデルにならない行動をどの程度行っているのかを定点観察調査

によって明らかにすることを目的とした。具体的には、幼児を連れた保護者が子どもと一緒に横断歩道上を信号無視して渡るケース、歩行者用信号が点滅した後に子どもと一緒に横断を始めた（以下、点滅信号後の横断）ケース、子どもと一緒に歩きながらスマートフォンをしているケースがどの程度いるのかを計測する。また幼児を連れた保護者がその他にどのような不適切な行動を交通場面でしているのかを確認する。

III. 方法

1. 手続き

幼児連れの家族を 1 ユニットとして、横断歩道を渡ろうとする幼児連れ家族のうち、何ユニットの家族が信号無視をしたか、点滅信号後に横断をしたかを計測した。また、調査区間として定めた歩道（約 10m）を通行する幼児連れ家族のうち、いくつの家族連れが歩きながらスマートフォンの操作をしていたのかを計測した。

2. 計数場所と日時

信号無視、点滅信号後の横断については表 1 に、ながらスマホに関しては表 2 に示す場所と日時で定点観察調査をした。なお、計数場所の選定基準は、横断歩道に関しては、①押しボタン式ではない（一定時間毎に信号が変わる）歩行者用信号機が設置されていること、②歩行者用信号機に青残り時間の秒数表示が設置されていないこと、③駅から徒歩 5 分以内であり、幼児連れの家族が利用する施設が近隣にあることとした。

ながらスマホに関しては、①神戸市内、大阪市内、東京 23 区内にあること、②子どもを連れた家族が遊びに行く場所に近い、あるいはその場所に向かう途中であることとした。

IV. 結果と考察

1. 信号無視、点滅信号後の横断

表 3 には信号無視、点滅信号後の横断をした家族の割合を、表 4 には計測中に観察された横断歩道上での不適切な交通行動を示した。表 3 によると、計測場所全体を通して、幼児連れ家族の 5%

表 1. 信号無視、点滅信号後の横断の計数場所と時間

場所	日時	横断歩道距離
JR 大正駅前・大正通交差点（京セラドーム大阪、イオン大阪ドームシティ店への進行方向）（大阪市）	2018 年 4 月 7 日（土） 10：40～11：40 ※調査日は 14 時からプロ野球の公式試合あり	21m
JR 神戸駅前・神戸ガス燈通り（アンパンマンミュージアム前）（神戸市）	2018 年 4 月 7 日（土） 14：00～15：00	9m
大阪市営地下鉄大阪港駅前・天保山への進行方向（大阪市）	2018 年 4 月 29 日（日） 14：30～15：30	9m
J R 天王寺駅前・谷町筋・天王寺動物園への進行方向（大阪市）	2018 年 4 月 30 日（月：振替休日） 10：30～11：30	7m
J R 小岩駅前・北口・イトーヨーカドー前（東京都）	2018 年 5 月 20 日（日） 14：00～15：00	7m

表 2. ながらスマホの計数場所と時間

場所	日時
阪急神戸三宮駅前 阪急サンキタ通り（神戸市）	2018 年 4 月 8 日（日） 11：00～12：00
JR 三ノ宮駅前 神戸丸井前（神戸市）	2018 年 4 月 8 日（日） 12：30～13：30
上野恩賜公園 動物園入場門前（東京都）	2018 年 4 月 22 日（日） 10:00～11:00
JR 東京駅 コンコース（東京都）	2018 年 4 月 22 日（日） 11:45～12:45
新橋駅汐留口前（東京都）	2018 年 4 月 29 日（日） 10：10～11：10
なんば駅前 千日前通 ビックカメラ前（大阪市）	2018 年 4 月 29 日（日） 14：05～14:05
難波駅前 戎橋付近（大阪市）	2018 年 4 月 29 日（日） 15:15～16:15
大阪市営地下鉄大阪港前 天保山マーケットプレイス前（大阪市）	2018 年 4 月 30 日（月 振替休日）9：30～10：30
JR 大阪駅 コンコース（大阪市）	2018 年 4 月 30 日（月 振替休日）12：00～13：00

が信号無視をしていることが確認できた。特に、JR 神戸駅前、JR 天王寺駅前での信号無視が目立った。

なお、JR 神戸駅前（写真 1）では、幼児連れ家族を除いて、横断歩道を通行した人数は 312 人であり、そのうちの 28%（88 名）が赤信号で横断

していた。この場所は、赤信号（約 1 分）の間に車が約 4～5 台しか往来せず、横断歩道の距離も短いことから、一般の人も赤信号で渡る割合が高かった。赤信号で渡る割合が高い条件として、八木（2016）は、横断歩道の距離が短く（5m～11 m）、車の往来が少ないことを挙げている。また、

表 3. 信号無視、点滅信号後の横断をした家族の割合

場所	横断した家族数	信号無視	点滅信号開始後の横断
JR 大正駅前	210	1% (2 家族)	3% (6 家族)
JR 神戸駅前	44	14% (6 家族)	5% (2 家族)
大阪市営地下鉄大阪港駅前	211	2% (4 家族)	18% (37 家族)
JR 天王寺駅前	237	8% (18 家族)	11% (27 家族)
JR 小岩駅前	96	1% (9 家族)	21% (20 家族)
計	798	5% (39 家族)	12% (92 家族)

表 4. 横断歩道上での保護者の不適切な交通行動

【信号無視】

- ・赤信号で保護者が子どもを先導して渡らせていた（JR 大正駅前）。
- ・幼児を連れて横断歩道を赤信号で渡っており、左折してきた車に轢かれそうになった（JR 天王寺駅前）。

【点滅信号後の横断】

- ・横断歩道を渡り始める前に信号が点滅していたにもかかわらず、保護者が先導して走って子どもを渡らせていた（JR 神戸駅前）。
- ・点滅信号後に家族で渡り始め、途中で信号が赤になった。車が走行してきたため、一番後ろを歩いていた幼児だけが中央分離帯に取り残されてしまった（JR 天王寺駅前）。

【その他】

- ・横断歩道を渡る際に立ち止まって左右を確認している親子連れはいなかった（JR 大正駅前）。
- ・横断歩道を渡る際に手を挙げていた幼児は 1 名のみであった（JR 大正駅前）。
- ・横断歩道ではない場所（ショッピングモールの出入り口前道路）から道路に侵入して横断歩道を渡る（いわゆる斜め横断をする）家族が多かった（JR 小岩駅前）。
- ・保護者が幼児を連れて、ながらスマホをしながら横断歩道を渡っていた（JR 小岩駅前）。

佐藤・大杉（2017）は、周囲に信号無視をする人が多いことを挙げている。この場所は、八木（2016）、佐藤・大杉（2017）が指摘する条件に合致しており、幼児連れの家族であっても、周囲につられて信号無視をしてしまったと思われる。

一方、大正駅前（写真 2）では、横断歩道の距離が長い上に、調査時に通行した一般人（幼児連れ家族を除く）2190 人のうち、赤信号で渡った人は 4%（86 人）であり、幼児連れ家族が信号無視をする割合は 1%にとどまった。

また、全体 12%の幼児連れ家族が点滅信号後の横断をしていた。特に多かったのは、JR 小岩駅前（21%）、大阪市営地下鉄大阪港駅前（18%）であった。どちらの横断歩道も、距離は短いが、歩行者用信号が赤の際には車の往来が連続してあった。そのため、幼児を連れて赤信号で横断することは危険であると判断したのであろうが、点滅信号で横断を開始することについては、危険であると認識しなかったと推測される。

また、表 4 によると、赤信号での横断も点滅信



写真 1. JR 神戸駅前の計測場所



写真 2. JR 大正駅前の計測場所

号後の横断も保護者が子どもを先導している様子が観察された。さらに、信号が点滅しているときに横断し始めた家族の中で、子ども（5 歳ぐらいの女儿と 7 歳ぐらいの男児）を中央分離帯に残して、大人（おそらく両親）だけが先に渡ってしまったケースがあり、交通行動として保護者が子どものモデルにならないばかりではなく、子どもに大きな危険が及ぶケースがあった。

その他として、JR 大正駅前では、横断歩道を渡る際に立ち止まって左右を確認している親子連れはなく、手を挙げて横断した幼児は 1 名のみであった。調査時は、プロ野球の公式試合の開始前であり、多くの人通りがあった。そのため、通行する人は周囲の流れに添って歩いており、横断歩道前で左右を確認する人はいなかった。このような周囲の行動によって、幼児連れの家族も危険の認知が低まり、周囲と同様に子どもに左右の確認をさせなかったり、子どもに手を挙げるように促したりすることがなかったと思われる。

さらに、JR 小岩駅前では、斜め横断をする親子連れが多くみられた。保護者が平然と斜め横断をしていたことから、子どもも疑問を持たずに保護者と一緒に斜め横断をしているように感じられた。

2. ながらスマホ

表 5 に幼児連れの家族のうち保護者がながらスマホをしながら歩いていた割合を、表 6 にながらスマホをしていた家族の例を示した。表 5 による

と、全体で約 1 割の家族連れが幼児と歩く際にながらスマホをしていることがわかる。

また、表 6 に示したように、保護者も子どももそれぞれがながらスマホをしているケース、両親がそれぞれながらスマホをしているケースがあった。そのなかには、ポケモン GO をしている親子もおり、他の歩行者と明らかに歩行速度が異なり、ゆっくり歩いたり急に立ち止まったりしている様子がみられた。なかには、保護者がながらスマホをしているため、子どもと手をつなぐずに歩いているだけでなく、子どもに注意を払わないために、子どもが他の歩行者とぶつかりそうになっている（保護者は、その状況を認識していない）ことがあった。

V. まとめ

定点観察調査より幼児連れの家族の中には信号無視をしたり、歩行者用信号が点滅した後に横断をし始めたりするケースが少なくないことが明らかになった。観察をしていると、子どもが赤信号で渡ろうとしたところを保護者が注意するケースがある一方で、保護者が子どもを先導して信号無視をするケースも少なからずあった。また、子どもと一緒に歩きながら、保護者がながらスマホをしているケースもあった。なかには保護者と一緒に子どもがポケモン GO をしながら歩いているケースも見られた。

表 5. ながらスマホの割合

場所	通過した家族数	ながらスマホ
阪急神戸三宮駅前 阪急サンキタ通り	110	11% (12 家族)
JR 三ノ宮駅前 神戸丸井前	156	9% (14 家族)
上野恩賜公園	605	4% (24 家族)
JR 東京駅	189	3% (6 家族)
新橋駅	201	16% (32 家族)
なんば駅前 千日前通	167	11% (19 家族)
なんば駅前 戎橋付近	233	15% (34 家族)
大阪市営地下鉄大阪港前	198	16% (32 家族)
JR 大阪駅	137	12% (16 家族)
計	1996	9% (189 家族)

表 6. ながらスマホをしていた家族の例

- ・父親と子どもの二人連れのそれぞれがポケモン GO をしており、歩きながら操作したり、突然立ち止まったりしていた（阪急神戸三ノ宮駅前）。
- ・母親がながらスマホをしていたところ、子どもがそれをのぞき込み、二人で画面を見ながら歩いていた（阪急神戸三ノ宮駅前）。
- ・子どもの手を引きながら母親がスマホの画面を見て歩いているため、子どもが前から来た人にぶつかりそうになっていたが、母親はそのことに気付いていない様子であった（JR 三ノ宮駅前）。
- ・父親が子どもを肩車しながらながらスマホをしていた（上野恩賜公園）。
- ・保護者は子ども（3～4 歳ぐらい）と手をつながず、ながらスマホをして歩いている。子どもは保護者の元から 40～50m 離れたところで保護者との距離に気付き、追いかける。その間、子どもは他の通行者にぶつかりそうになっていた（上野恩賜公園）。
- ・父親がポケモン GO をしており、突然、立ち止まる。それに合わせて、母親と子どもも父親の操作が終わるまで待っている。他の通行人は迷惑そうな様子で、その家族連れを避けていた（大阪市営地下鉄大阪港前）。
- ・子どもが保護者の前を歩いており、後ろにいる両親はともに歩きスマホをしていた（JR 大阪駅）。

このように、信号無視をする、歩行者用信号が点滅した後に横断する、ながらスマホをするケースは、それぞれ 1 割程度であり、必ずしも多いとは言えない。しかし、交通ルールやマナーを守っていない姿を親が子どもに見せることによって、子どもが交通事故に遭う危険性が高まることは間違いない。また、ルール違反をする姿を子どもに見せることは、ルールやマナー

を守る「良き交通社会人」として子どもを育てていく教育を阻害する行為であると言える。

文献

- 新井邦二郎(1997)我が国の子どもの交通安全教育の問題点, IATSS Review, 22 (3), 16-24.
 新井邦二郎 (2001) 交通安全教育の評価, IATSS Review, 27 (1), 54-61.

- Cialini R. B., Kallren C.A. & Reno R. R. (1991) A Focus Theory of Normative Conduct: A Theoretical Refinement and Reevaluation of the Role of Norms in Human Behavior, In Zanna M. P. (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, 24, New York: Academic Press.
- 星忠通 (1993) 家庭における交通安全教育, *IATSS Review*, 19 (1), 17-23.
- 稲垣具志・小早川悟・寺内義典・青山絵里 (2016) 子どもの道路横断判断に関する情報提供による保護者の意識への影響分析, *土木学論文集 D3 (土木計画学)*, 72 (5), 1985-992.
- 北折充隆・吉田俊和 (2000) 記述的規範が歩行者の信号無視行動におよぼす影響, *社会心理学研究*, 16, 73-82.
- 北折充隆・吉田俊和 (2004) 歩行者の信号無視行動に関する観察的検討: 急ぎ要因となれ要因の影響について, *社会心理学研究*, 19, 234-240.
- 小林實・内山絢子・松本弘之(1977)交通違反の悪質性意識, *科学警察研究所報告交通編*, 18, 51-61.
- 松井玲子 (2018) 子どもの生活とルールー幼児期の交通安全教育を事例として一, *京都聖母女学院短期大学研究紀要*, 47, 13-26.
- Mizuno T., Edano H. & Tokuda K. (2015) Parents' Behavior that Cannot Be Role Models for Children: Comparison between university students' perspective in 2014 and 2000, *The Asian Society of Child Care*, 6, 23-32.
- 水野智美・徳田克己 (2002) 親や教師は子どもの「手本」になり得ているのかー大学生を対象にした回想調査の結果を中心に一, *経営福祉学研究*, 7, 29-42.
- Mizuno T., Tokuda K. & Cho H. (2016) The Current Situation of "Using a Smart phone while Doing Something Else" and Related Factors, *Journal of Digital Convergence*, 14 (12), 561-569.
- 中島力 (1993) 『子どもの社会的発達』, ソフィア.
- 西館有沙・水野智美・徳田克己 (2016) 歩きスマホ防止意識を高める啓発映像の内容とその効果ー視聴覚教材としての可能性を探る一, *教材学研究*, 27, 109-116.
- 佐藤祐也・大杉尚之 (2017) 記述的規範と人数が歩行者の信号無視に及ぼす影響, *山形大学大学院社会文化システム研究科紀要*, 14, 55-64.
- 関根祐一・吉田螢一郎・富岡元信・井筒次郎・本間啓二 (2003) 小学 6 年生児童の安全知識、動規範道徳性、安全行動に関する調査の分析, *安全教育学研究*, 3 (1), 47-62.
- 八木喜彦 (2016) 横断歩道の距離が歩行者の信号無視行動に与える影響、*立正大学心理学研究年報*, 7, 37-40.
- 矢野伸裕・森健二・齋藤威 (1998) 待ち時間表示装置のフライング横断抑制効果に関する検討, *科学警察研究所報告 [交通編]*, 39 (1), 35-39.

付記

本研究は、公益財団法人 タカタ財団における平成 30 年度研究助成事業を受けて行ったことを記す。

Parents' Behaviors in Traffic that are not Good Role Models for the Children 1

— Fixed point observation in traffic —

Toddlers must learn the knowledge and behavior related to traffic rules and manners so that they would not be involved in traffic accident and can learn appropriate traffic behavior. The efficient way to learn those knowledge and behaviors for toddlers is to copy the behavior of their parents who are close to them.

In this research, the objective was to clarify to what degree parents behave in a way that is not a good role model for their children when they cross the crosswalk in fixed point observation. Specifically, we measured the case where toddlers with children ignore the traffic signal and cross the street, the parents start walking when the traffic signal is blinking, using a smartphone when they are walking with their children.

The result showed that there are 10% of parents who cross while the signal is blinking and using a smartphone while walking each. Although the number is necessarily high, but it is suggested that showing the children that their parents do not follow the traffic rule and manners makes the danger of children being involved in the traffic accident high.