

教育 情報

高等学校における交通安全教育

公益財団法人 日本自動車教育振興財団

参事 笈沼 孝雄

1. 交通事故の現状

我が国の交通事故は、平成16年をピークに発生件数、死傷者数ともに減少をしている。発生件数は、平成16年の95.2万件が平成23年には69.2万件に、また死傷者数も119万人から86万人に大幅に減少している。特に死亡者数は、平成8年に1万人をきってからは減少を続け、平成23年には4600人台まで減少している。この要因としては、エアバッグ、シートベルトの装着義務化、最近では、衝突被害軽減ブレーキなどの衝突防止技術など、クルマの安全装置を含めた性能の向上がある。また、道路インフラの整備、交通違反の罰則の強化などが考えられる。

2. 自転車事故の現状

近年、自転車は、CO₂を発生させない環境に適した乗り物、健康に適した乗り物として脚光を浴び始め、さらに東日本大震災で帰宅困難者が大量に発生した際に、交通マヒに影響されない乗り物として、自転車の需要が一段と高まっている。

こうした中で、高校生が普段活用している自転車の事故について見ると、発生件数は交通事故全体の発生件数と同様、減少傾向にあるが、減少割合が自動車による事故に比べて低いことから、自転車事故が交通事故全体に占める割合は約2割と漸増傾向にある。また、死傷者についてみると、平成23年では自転車乗用中の死傷者数は、約14万3700人で、交通事故全体の

死傷者数85万9100人に対して16.7%と高い割合となっている。

また、自転車による交通事故の形態も被害事故だけでなく、加害事故も増加しつつあり、平成22年では、加害事故は2万3600件と自転車事故全体の15.6%を占めている。その主な原因は、「安全不確認」「一時不停止」「信号無視」「交差点進行義務違反」などの法令違反によるケースが大半を占めており、中には高額な賠償責任

年次	発生件数	死傷者数	死亡者数	負傷者数
平成 1年	661,363	825,918	11,086	814,832
平成 2年	643,097	801,522	11,227	790,295
平成 3年	662,388	821,350	11,105	810,245
平成 4年	695,345	855,454	11,451	844,003
平成 5年	724,675	889,575	10,942	878,633
平成 6年	729,457	892,372	10,649	881,723
平成 7年	761,789	933,356	10,679	922,677
平成 8年	771,084	952,145	9,942	942,203
平成 9年	780,399	968,565	9,640	958,925
平成10年	803,878	999,886	9,211	990,675
平成11年	850,363	1,059,403	9,006	1,050,397
平成12年	931,934	1,164,763	9,066	1,155,697
平成13年	947,169	1,189,702	8,747	1,180,955
平成14年	936,721	1,176,181	8,326	1,167,855
平成15年	947,993	1,189,133	7,702	1,181,431
平成16年	952,191	1,190,478	7,358	1,183,120
平成17年	933,828	1,163,504	6,871	1,156,633
平成18年	886,864	1,104,551	6,352	1,098,199
平成19年	832,454	1,040,189	5,744	1,034,445
平成20年	766,147	950,659	5,155	945,504
平成21年	737,474	916,022	4,914	911,108
平成22年	725,773	901,071	4,863	896,208
平成23年	691,937	859,105	4,612	854,493

警察庁交通局統計による

交通事故の発生件数・死傷者数の推移

年		19	20	21	22	23
相手当事者別						
自転車 関連 事故	自動車	141,345	134,300	130,747	127,419	121,004
	うち死亡事故	665	637	593	584	556
	二輪車	11,642	10,639	9,973	9,496	9,134
	うち死亡事故	24	19	25	16	17
	歩行者	2,856	2,942	2,934	2,760	2,801
	うち死亡事故	8	4	4	5	6
	自転車相互	4,159	4,322	3,910	3,796	3,611
	うち死亡事故	3	3	5	1	1
	自転車単独	5,397	4,939	4,327	3,714	3,158
	うち死亡事故	40	45	56	44	45
	その他	5,619	5,383	4,514	4,441	4,310
	うち死亡事故	7	13	9	8	8
	計	171,018	162,525	156,405	151,626	144,018
	うち死亡事故	747	721	692	658	633

警察庁交通局統計による

自転車関連事故状況(相手当事者別交通事故件数)

を負う場合も増加してきている。さらに、自転車乗用中に死傷した者(被害事故, 加害事故を問わず)の約3分の2に何らかの法令違反が認められるというデータもある。

今後自転車利用者に交通ルールをいかに守らせるかが、交通事故全体の死傷者数, 事故件数を減少させるうえでも喫緊の課題となってきた。

3. 自転車の歩道走行

自転車は、幼児から老人まで誰もが気軽に利用する乗り物であるが、道路交通法上「軽車両」として位置づけられており、交通規則も原則、自動車と同じである。しかしながら、国民の多くはこの意識が欠如している。

1950年代、道路を走行する車両は自転車を中心であった。60年代に入りモータリゼーションが台頭して、道路の主役はクルマに移行し、国もクルマが走行しやすい道路インフラの整備に力を傾注してきた。また、70年にママチャリが発売され爆発的に普及したこともあり、自転車はクルマにとってさらに邪魔者の存在になった。このような状況もあり、同年に歩道走行を可能とする道交法の改正が行われ、その後も自転車が通行可能な道路要件を定め、標識のある歩道については自転車の歩道走行を認めたため、自転車は車道から歩道へとさらに追いやられ、2007年には児童などに限り標識の有

無にかかわらず、歩道走行が可能となる改正が行われ、自転車の歩道走行は常態化したといえる。しかしながら、本来歩道は歩行者のためのものであり、自転車が通行するためには一定のルールがあるが、ほとんどの人はそのルールを知らないで走行している。また、携帯電話やスマホを使用しながら走行する者など、マナーをわきまえない利用者も増え、昨今、歩道における自転車事故が急増している。

4. 自転車走行環境の現状

こうした状況を踏まえ、警察庁は平成23年10月に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」と題する通達を各警察書宛に発信したことは、記憶に新しいところである。

この通達の基本的考え方は、これまでの道交法の対応で「自転車利用者の多くが道路交通の場において歩行者と同様の取り扱いをされると誤解が生じていることを踏まえるとともに、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度自転車は「車両」とであるということを自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成するすべての者に徹底させる」ということにあり、このための推進すべき対策としては、自転車専用の走行空間の整備と自転車と歩行者の分離による自転車の通行環境の確立と自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締りの強化を掲げている。

上記、対策の中で掲げられている「自転車専用の走行空間の整備」「自転車と歩行者の分離による自転車の通行環境の確立」の現状を見ると、オランダ、ドイツなどヨーロッパの自転車先進国に比べると大きな差がある。我が国の市街地における通学・通勤用の自転車専用道路(自転車レーン)はほとんど見られず、大半は我が国独自の歩行者と自転車が共有する自転車歩行者道(自歩道)である。最近では、車道の片側の一部を青色で塗った自転車専用道路を見かける

ようになったがその距離はごく僅かである。

自転車先進国のヨーロッパも最初から自転車レーンが設置されていたわけではなく、道路における歩道、自転車道、車道の配分を見直し、交通弱者保護を優先した結果、現在のような状況が生まれたのである。欧米においては、歩道を自転車が走行することは原則禁止されており、歩道は自転車を降りて手押しすることが徹底されている。

我が国においても、交通事故対策だけでなく、環境、健康などの観点から国民の自転車利用を促すためにも、今後、市街地における自転車専用レーンを増やすことが不可欠であり、このためには、2車線の道路を一方通行化し、余った空間に歩道や自転車レーンを設置するなど、思い切った施策が必要であるが、まず、車道にブルーで色分けした自転車レーンを作ることから始める必要があると考える。

5. 学校における安全教育的現状

子供たちが自転車に乗れるようになるのは、一般的に両親、兄弟から教えられるケースであろう。まず乗れるようにすることだけで、自転車の交通ルールを教えてはいない。保育園や幼稚園でも横断歩道の渡り方や信号の見方は教えても、自転車のルールは教えていない。小学校・中学校においても自転車通学を原則禁止しているので、歩行の際の交通ルールは教えても、自転車の交通ルールを教えていないのが現状である。ただ、一部の学校では、警察と連携して「交通安全教室」を開催しているところもあるが、ごく稀である。つまり幼児のころから中学校まで、自転車は乗れるが、交通ルールやマナーについて何の教育も受けていないのが、我が国の現状である。こうした生徒が高校に入学し、初めて自転車通学を経験することになる。しかし、高校においても交通安全のための授業はなく、自転車に関する交通規則を学ぶ機会はない。これでは、事故が起こっても不思議ではな

い。多くの高校においては、通常年1~2回程度、生徒指導や交通安全担当の教員が、地元警察などの外部の専門家を講師に招き「生徒の安全にかかわる問題」(交通安全以外に非行や薬物等の犯罪防止など)について研修会を実施しているようであるが、通常の授業時間に交通安全教育を実施している学校はほとんどない。

文部科学省の学習指導要領は「交通安全」について規定しておらず、都道府県教育委員会も交通安全の指導について具体的に指示をしている実態にないといえる。つまり、現場任せになっているのが実態であるが、担当の教員も指導マニュアルもなく、輪番で担当するため、おぼろげな体制になっていると思わざるを得ない。

一方、学校によっては、新たな取組を始めているところがある。具体的には、自転車運転免許制度を導入し、自転車事故の防止を図っている。導入した学校の制度をみると、学科と実技の試験があり、学科については警察の協力のもと道路標識の意味など交通法規に関する設問を20問作成し、80点以上が合格ラインになっている。また実技については、地元の自動車教習所の協力のもとコースに7か所のチェックポイントを設定し、学科と同様80点以上が合格ラインになっている。この制度導入による効果として、生徒の交通意識やマナーの向上を挙げている。しかしながら、このような制度を導入している高校はまだわずかであり、行政や警察も制度導入に向けて積極的に働きかける必要があると思われる。

6. 日本自動車教育振興財団の活動

公益財団法人 日本自動車教育振興財団（以下財団という）は、平成3年、「社会と自動車のより良い関係を形成するため、高等学校における自動車及び交通に関する教育への支援事業を行い、我が国の交通社会及び交通文化の健全な発展に寄与すること」を目的に設立され、

① 機材提供を中心とした自動車技術教育の支

講師派遣メニュー

研修メニュー	研修のポイント	講師
危険予知による交通安全	さまざまな交通場面の画像等の情報から、交通環境に潜む危険を考え、「自分は相手にどう見られているか」「危険と思われていないか」をふり返ると同時に、クルマ側のドライバー目線も確認しながら、事故に遭わない・起こさないためのポイント等を解説する	日本自動車連盟
クルマ・自転車・人がつくる道路交通と安全	車社会デビューに向け、映像や画像等を用いて、注意すべきポイントや道路交通における落とし穴など、具体例に即しながら事故回避について解説する	日本自動車連盟
交通事故とその責任	高校生を対象に、交通事故を起こした時、あわてたり困ったりしないように、交通事故から生じる責任、解決の手立て、および交通事故に備える自動車保険について分かりやすく話す。また、自転車事故についても加害事故例、防止策などを解説する	日本損害保険協会
自転車と交通安全について	高校生の誰もが遭遇する危険のある自転車事故について、事故原因、事故例、自転車安全利用五則などを解説する	日本損害保険協会

年	20	21	22	23	24
実施回数	23	45	82	108	157
受講者数	9,308	18,110	33,907	52,173	74,489

講師派遣過去5年間の推移

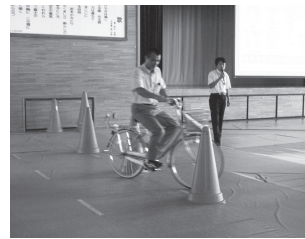
援事業

- ② 高等学校及び教諭を対象とした研修会の開催と講師派遣事業
- ③ 国内外の交通実態に関する調査研究と教材の作成と情報提供
- ④ 自動車教育の普及啓発事業 などを行っている。

このうち、交通安全教育については、四つのメニューからなる「講師派遣メニュー」を全国約5900校の全ての高等学校に案内、希望に応じて専門講師を派遣している。

過去5年間の派遣実績は、別表の通りであるが、近年通学時における生徒の自転車事故の増加を背景に派遣件数、受講者数ともに年々増加している。

また、財団主催の高校教員向け研修会（JAEF研修会）においても、ここ数年自転車の交通安全をテーマにした講演会を毎年実施しているが、生徒指導を担当する教員を中心に、参加者も増加しており、交通安全に対する関心の高さが窺える。さらに、財団の広報誌である「Traffication」の特集記事でも交通安全を数多く取り上げており、「歩道を走る自転車の安全について」「自転車通学の環境整備」「高校における自転車交通安全教育の現場」「東京の道路に自転車レーンが設置できないのか?」「自転車安全ルート



推奨マップは本当に安全か」「自転車の車道走行と自転車ナビマーク」「導入が進む高校での自転車免許制度」「通学路の交通安全対策を見る」といったタイトルで自転車の交通安全に関する様々な取組や事例を紹介している。

このように財団は、自転車事故の低減に向けた様々な活動を行っているが、今後とも現場の役に立つ情報の提供、啓蒙活動に取り組んでいきたい。

(参考)

公益財団法人日本自動車教育振興財団

URL : <http://www.jaef.or.jp/>