

高等学校における交通安全の問題

- 通学中におこる事故の背景について -

猪股俊二*

毎年300名近い高校生が交通事故で死亡し多数の生徒が負傷している。それは高校生の恣意的な交通行動と交通規範への洞察が欠如していることが多いからである。高等学校だけでなく、家庭、地域社会が連携しあい高校生の交通行動の変容を支援していかなければならない。

The Subject for Traffic Safety in High School

Shunji INOMATA*

About 300 high school students die and many more are injured by traffic accidents every year. Many of these accidents are caused by arbitrary behavior on the road by the students themselves and lack of knowledge of traffic regulations. Not only high schools, but also the home and the community must work together to bring about a change in behavior on the road by high school students.

1. はじめに

交通事故死のニュースは依然として後を絶たない。今日国民に共通している認識として、交通事故による死傷は当事者と関係した人々の問題であって、多くの者には関係がないといった無視にも似た冷淡な受け止め方が流布している。

高等学校（以降高校という）の生徒にも、交通事故に関して他者の問題であって自分の交通行動について関係がないとの意識が潜在している。高校の交通安全に関する指導に低迷と混乱が認められるのは、このような状況が教員・生徒・保護者の背景にあるからであり、交通安全を充実していく上で大きな壁になっている。しかし警察庁による交通統計（職業別死傷者数）によれば、平成10年の高校生の交通事故による負傷者数は4万件以上に達している。二輪

車であれ、自転車であれ、また歩行中であれ、交通事故による後遺症は生徒一人ひとりの人生設計を破綻させるほど深刻な問題を内在させているのである。交通事故による生徒の心身の傷害への対応、生涯を通じた交通安全の進め方など、高校における交通安全に関する指導は緊急の課題である。高校生の通学上の事故実態、交通安全の課題を概括し、高校におけるこれからの交通安全教育について考察することにする（Table 1, Fig.1）。

2. 高校生の交通事故の実態

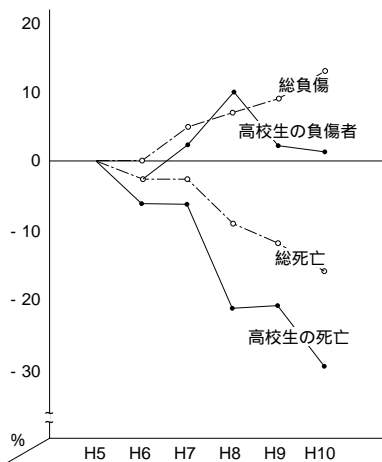
平成10年の交通事故による死者数は9,200余で連続して減少傾向を示しているが、16～19歳未満の者の交通事故による死者数は65～69歳未満の場合より多く、決して少なくない。昭和61年から公表されている職業別交通事故統計によると、平成10年の高校生の交通事故死は275名、一方傷者数は40,482名に達している¹⁾。Table 2は通行目的別すなわち通学時における登・下校時の児童生徒の死傷者数の推移である²⁾。この数字は高校生の事故件数の総数ではな

* 国際武道大学教授
Professor,
International Budo University
原稿受理 1999年11月1日

Table 1 高校生の交通事故(事故死者・事故負傷者)

年	全国総数 死者数	高校生 死者数	全国総数 負傷者数	高校生 負傷者数
S.61	9,317人	449人	712,330人	36,903人
62	9,347	472	722,179	37,471
63	10,344	490	752,845	40,095
H.1	11,086	556	814,832	43,764
2	11,227	540	790,295	41,858
3	11,105	483	810,245	42,323
4	11,451	495	844,003	42,428
5	10,942	391	878,633	39,906
6	10,649	363	881,723	38,885
7	10,679	363	922,677	40,870
8	9,942	308	942,203	41,402
9	9,640	309	958,925	40,769
10	9,211	275	990,675	40,482

注) 参考文献1) から作成。



注) 平成5年の数値を100%とした変動率で表示。
Fig.1 高校生の交通事故死者数・負傷者数

いが、登・下校時における小・中・高校の児童生徒全てが依然として交通事故に巻き込まれる危険が高いことを示している。

高校生の通学時の状況について別の資料から考察してみる。Table 3、Fig.2、Fig.3のように、交通統計では、第一当事者としての通行目的別交通事故における自転車および原付自転車(以下原付という)の登・下校時の事故件数を明らかにしている³⁾。自転車による登校を認めている中学校は全国的には多くはない。一方、最近の高校生の自転車に関する調査⁴⁾によると「自転車による通学を認めている・条件付きで認めている」と回答した高校(全国の公私立高校3,000校抽出)は、89.5%に達しており、通学への自転車利用生徒は全国的にみて多数にわたる⁴⁾。この値は平成元年度の調査結果と差はない⁵⁾。このことは自転車事故の第一当事者は高校生による走行時の事故と想定しても過言ではない。さらに原

Table 2 通行目的別負傷者・死亡者数

年	登校時		下校時	
	負傷者数	死亡者数	負傷者数	死亡者数
S.61	17,950人	77人	13,882人	88人
62	18,664	84	14,107	90
63	19,355	72	14,908	86
H.1	19,967	71	15,684	99
2	19,189	75	15,093	91
3	20,190	81	15,243	95
4	20,970	83	16,255	91
5	20,432	85	15,584	76
6	20,920	70	15,553	75
7	21,587	73	15,344	63
8	21,125	52	15,427	55
9	20,753	59	15,208	66
10	20,046	64	14,800	43

注) 参考文献1) から作成。

Table 3 通行目的別第一当事者交通事故件数

年	登校時				下校時			
	負傷者発生 事故件数(件)		死亡者発生 事故件数(件)		負傷者発生 事故件数(件)		死亡者発生 事故件数(件)	
	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付	自転車	原付
S.61	1,644	1,285	7	10	1,079	1,062	5	12
62	1,746	1,274	12	12	1,207	1,061	10	6
63	2,380	1,147	6	9	1,541	1,081	9	13
H.1	2,753	1,231	7	6	1,709	1,140	9	13
2	2,493	1,337	11	8	1,529	1,185	15	20
3	1,980	1,394	7	9	1,266	1,165	6	15
4	2,301	1,323	8	9	1,777	1,270	12	15
5	2,689	1,171	14	7	1,624	1,049	7	13
6	2,675	1,153	8	11	1,652	971	7	11
7	2,614	1,136	8	8	1,522	836	7	10
8	2,429	1,162	6	12	1,505	906	7	6
9	2,319	1,153	3	8	1,438	886	6	12
10	2,152	1,121	5	8	1,356	871	5	8

注) 参考文献1) から作成。

付については免許取得年齢から考え、原付事故の件数はほぼ高校生に起因するものと推定できる。

このような高校生による交通事故の死傷者数の増加が、高校現場のみならず保護者を含め地域社会を巻き込んだ交通安全の問題として問題化しているのである。その問題について整理してみる。

第一が全国のほぼ8割におよぶ高校で実施されていた「三ない運動」による交通安全に関する学校の管理指導に対する評価である。「交通事故加害者になる可能性の高い年代に対して、三ない規制だけでなく乗せて指導する方法も含めて、高校生に対する交通安全教育の充実は不可欠」とする考え方が認知されてきているが、反面「高校生にはバイクは不要であり、『三ない運動』による交通事故防止の方法は生命尊重からも継続すべきである」とする考え方も支持され、高校における交通安全に関する指導が

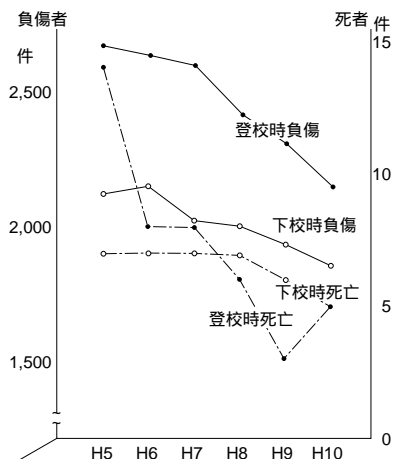


Fig.2 通行目的別第一当事者交通事故件数・自転車

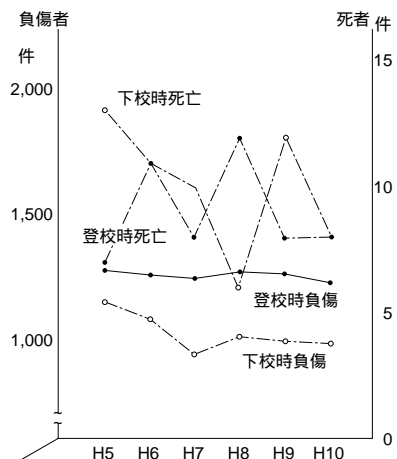


Fig.3 通行目的別第一当事者交通事故件数・原付

二分されている状況で、交通安全の指導に関するコンセンサスが形成されにくい状況がある。

第二が「三ない運動」が浸透するに伴い、高校における交通安全教育がやや希薄になるとともに、規制的な管理指導に変質してきたことがあげられる。この変質が教師と生徒の信頼関係を損う事態を生じさせ、高校における「三ない運動」の対応の変化が平成元年頃から多様化してきている今日でも、なお「三ない運動」の評価は分かれている状況にあるといえる⁶⁾。平成元年以降多少の増減の問題はあるが、高校生の交通事故死は確実に減少してきている。しかし平成10年においても自転車・原付・自動車常用中における交通事故による死者は275名を数え、さらに負傷者数の増加傾向は、何等かの後遺症をかかえた生徒の生涯が決して平坦なものではないことを示唆している。教師と生徒との信頼関係の改善を通して真の交通安全に関する指導と助言を再確立することが高校生期における交通安全に関する主要な課題の一つになってきている。

第三は依然として自転車・原付による通学時（登・下校時の傷害の主要原因）の事故が高いことがあげられる。登・下校時の交通事故は学校管理下の事故として日本体育・学校健康センター法（以下健康センター法という）で規定されているだけに、事故防止の指導と活動は急務である。さらに第三者が介在した交通事故の場合、健康センター法の共済給付の対象にはならないだけに、自転車保険等の損害賠償責任を果たす社会的責任がある。また第一当事者としての自転車事故は経済的負担が大きいのにもかかわらず、自転車保険の加入率が低いことも調査結果が

示している⁴⁾。高校生としての社会的責任の履行など生活の在り方を含め交通安全教育に関する課題はきわめて大きい。

3. 高校における交通安全教育の課題

3-1 高校生に認められる問題意識と行動

1) 交通安全に関する意識の欠如

若者の交通安全に共通している特性の一つに危険感受性の欠如があげられる。二輪車、自転車走行中のrisk takingがその典型である。自己中心的な行動によって他者が被った精神的苦痛には一顧だにしない。一顧だにしないのではなく一顧だにできない感受性の低さが指摘できる。人間としての社会化形成の過程において家庭での他者感受性の学習不足、加えて小・中学校における情操の形成が等閑にされてきた結果でもある。例えば前述の調査によると、通学時の自転車走行のマナー等の問題点について教員サイドでは次のことを明らかにしている⁴⁾。

Fig.4は自転車走行中の傘さし、夜間の無灯火、歩道における並進など学校として通学等の交通行動の問題としているが、他者を無視した自己中心的な行動が及ぼす影響について高校生は配慮できないことが多いのが問題なのである。高校では全国的にみて不十分ではあるが、特別活動におけるホームルーム活動で交通安全の学習を展開している。にもかかわらず交通安全に関する態度形成・行動変容にまで至らないことが指摘できる^{4,7)}。

2) 自己抑制体験の喪失

交通災害の急激な増加の要因は、現代社会が高速社会に移行したことと無縁ではなく、車を保有する

ことが社会的ステイタスとみなされず、普通のこととして誰もが保有することができるようになり、交通の絶対量の増大を招来したことである。誰もが運転することができること、法令の範疇外の交通規範にも習熟していることに関連していなければならぬにもかかわらず、未成熟のまま今日まで推移していることに今日における交通問題が老若男女を問わず深刻な課題になっている原因と考えられる。

古代ギリシャの伝承として「賢き人々の言葉」がガンダーラのキネアス廟の碑文に刻まれている⁸⁾。

「子どものときは節度を学び、
青年のときは自己を抑制することを学び
中年のときは正義を学び
老年は良き助言者になることを学ぶ。
そして悔いなく死ぬ」

古来から若者が自己の感情を抑制することは至難のこととされてきた。だからといって自転車・原付の暴走行為や自己中心的な行動を許容することが認められてはいない。戦後父性原理による人間の社会化の意義が否定され、正邪の規範が揺るぎ、自己の行動に対する内省の機会が薄らいできている。青年時代は自己を否定し、権威を許容することなく社会規範さえも否定し、疾風怒濤のごとく新しい価値観を創造する過度期である。しかし否定しようとしても否定しようとする対象や権威が存在していなければ、それらと対峙することによって内省の機会や自己抑制力を培うことができなくなる。若者の行為全

てを放任するような今日の社会状況の中にあっては、若者一人ひとりが生涯を通じる真の価値創造を育むことはきわめて難しくなっている。人間社会において自己欲求の抑制を経験するのは人間として不可欠のことだからである。それは精神活動には乗り越える対象や否定する規範があってはじめて自己の精神構造を構築できる動因になるからである。

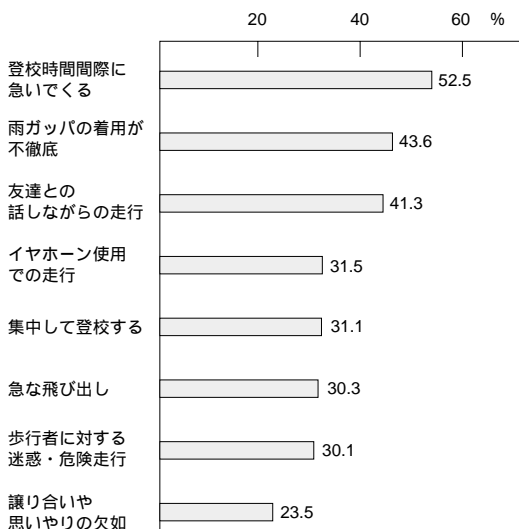
一方豊富な物の溢れた社会環境に浸ってきた若者にとって、欠乏から生み出される欲求不満を経験しその欲求不満に耐える能力を培うことを、現代社会は矮小なものにしたことも否定できない。少しの労力を提供することにより、それ相応の財を掌中にすることができる状況にあっては、欲求不満耐性を培うことは至難なことなのかもしれない。この耐性の育成は自己抑制力の形成に深くかかわっている。事故を起こした若者の追跡調査によると、若者の運転特性が浮き彫りになってくる⁹⁾。

3) 他者感受性の希薄

交通安全における自己抑制を達成する基礎は、社会が人間としての倫理観を自己化できるように支援していくことに他ならない。今日の複雑多様化し悪化している交通環境の中で自動車、二輪車、自転車が適切に走行していくためには、交通環境を他者と共有していかなければならないことは自明のことである。このような交通環境において他者と共存していくことは交通安全教育の目標であり、人間として具現しなければならない理念なのである。高校生期にこそ他者感受性を豊かにしていくことは、最も求められる課題の一つなのである¹⁰⁾。

4. 生命の尊重の学習

最近高校生の争いが原因となった殺人行為がニュースになった。どのような理由があるにせよ相手を抹殺できる権限は人間には付与されていない。相手を抹消することが可能な交通手段を選択するとき凶器になりうる二輪車や自転車の走行に「怖れ」をいただき、生命の尊厳を自覚させることが高校の交通安全教育の一つの課題である。阪神・淡路大震災の際、一人の命を救う決死の活動が多くの感動を与えてくれた。と同時に生命の尊厳さを我々に再認識させてくれた。ボランティア活動に参加した若者の多くは、このニュースに触発され困難の渦中に身を投じたのである。この爽やかな感性を育てている精神的風土を高校における交通安全教育の手がかりにしていかなければならない。



注) 参考文献2)より作図。

Fig.4 通学時の交通マナー等の問題点

現代において生命あるものに対する畏敬の念があまりにも希薄になっていることがあげられる。交通事故の増大は社会の進展とともに必然的であり、仕方のないことであるとする変な許容性が底辺にある。我国における安全教育は意図的に宗教的心情を通して生命の尊厳を深く認識させることを回避してきた。公立の学校教育において特定の宗教教育は不必要であるが、宗教的心情を培うことを否定してはいない。平成14年度から実施される教育課程では道德教育の重視が改訂の骨格になっている¹¹⁾。しかし道德教育の重視とは裏腹に、この1年間児童生徒の喧嘩やいじめ等による死亡事故が起きている。中学生や高校生では人間としての社会的な分別力が成人の域と変わらないとされているが、他の命を抹殺することに怖れを感じることなしに暴力を行使することができるのであろうか。相手を自殺に追い込む脅迫やいじめがもたらす非人間性の行為に怖れを抱かないのであろうか。これらのことは極言すれば生命を軽視する我国の精神的風土の衰退を暗示しているように考えられてならない。

交通事故による事故死亡が多発していることも、根底に自他の生命の軽視がある。交通事故による負傷事故の多発、1万件に達する死亡事故に対して交通安全教育にかかわっている人々の間に「しらけ」の意識があると指摘されている。法定伝染病の罹患がもたらす社会的混乱から考えると、交通問題に対する一種のしらけ意識による事故防止対策が矮小化されているとしたら、国民の間に生命の軽視につながる危険な思潮が底流に生じていることになる。このような危険な思潮を改変していくために、生徒に生命を尊重する理念を自己のものとしていく学習の強化が必要なのである。

学校における安全教育の目標に「自他の生命の尊重を基盤にして、危険を予知的確な判断によって安全に行動することができるよう態度と能力を育成する」ことがあげられている。このことは次の四項目に普遍化することができる。

- ・生きとし生けるものの生命の連続性に対する認識を深めること
- ・生きとし生けるもの全てが生命を支え合っていることを認識すること
- ・自分はかけがえのない存在であり、自分の生涯は自分が創出していかなければならないことに対する認識を持つこと
- ・人間の生命の不思議さ、神秘さを深く認識すること

と

これらの全てが生活の中で総合され実践されてはじめて生命を尊重する心情が形成されるのである。安全教育が、生命の尊重を基盤にして人間の在り方生き方の学習に根元的にかかわっていることを、教員はじめ保護者の全てが評価して高校生を支援していかなければならない。

5. これからの交通安全教育の展開

5-1 生命尊重の学習の強化

若者の多くは、未来と豊かさに価値をおき、あたかも永遠に生きるものであるかのように思い、死のことについて考えることを避け、死は老後という時間の延長に起きるものであると考えていることが多い。しかし死は不可避であり時間を超越して起こるものであり、厳粛な現実なのである。

「掌の指の間から時間という砂がサラサラと音を立てて流れていく」と自己の生命と作家活動の時間との相克を表現した作家がいるが、自分自身生きている時間が限られ、無限にあるのではないことを高校生に意識させ、事故によって自己の可能性を未完のまま終止符を打つことの無念さを理解させなければならない。

「死ぬな、けがすな、病気すな」は西宮市立大社中学校の校門脇の石柱に刻まれた言葉である。「死ぬな！」の魂を揺さぶるような呼びかけは、中学生に生きることの大事さを端的に表わしているのである。生涯を通じて自分自身の死を準備し、自分だけのかげがえのない死を全うできるように、死生観に基づく生命尊重の学習が高校における交通安全教育の基盤にしていくことが重要である¹²⁾。

5-2 社会成熟の学習の涵養

交通規範はもとより交通マナーの遵守はその国の社会成熟度を示す一つである。研修で訪問したフランス・パリの凱旋門周辺の交通渋滞はすさまじいものであったが、警笛がかしましく響くのではなく、怒声が飛び交うのではなく、ロータリーの周辺を車相互が譲り合いながらそれぞれ目的の道路に分かれていく状況を見て、フランスにおける社会成熟の一つを知らされた思いがした。

高校生期には自己を客観視すること（自己抑制力）を基盤にしながら、交通法規の遵守はもとより、交通マナーの実践に習熟させることが肝要になる。成長・発達に伴って高校生期には交通環境に参入していく機会が多い。原付・自転車走行であれ、歩行者

であれ、小・中学生期とは異なった空間が拡大し交通経験も複雑・多様になってくる。その交通環境におけるさまざまな経験を通して、社会成熟度を主体的に蓄積していく必要性に気付かせていかなければならない。しかし我国の車社会の成熟度に問題があると考えられることから、高校生に対して交通社会人としての師表の役割を果たしていない面が指摘できる。他車の運転行動や狭隘な道路使用における一方的な譲歩を強要される機会が多い。しかし、他者感受性の高さは、将来望ましい防衛運転ができるレベルの高さに関連するものである。

5 - 3 生徒による問題解決の創意工夫

交通安全に関する研究指定校の活動の成果の一つに、交通安全の諸問題に生徒自身が主体的に解決方法を実践していることがあげられる。高校生が交通安全の問題に対する高校生としての責任と義務を自覚して行動したときには、関係者が驚くほどの成果を生むものである。生徒自身による問題解決の創意工夫は、高校生の交通問題に対する責任と自覚を促し、その活動に対する学年の縦の伝承を円滑にしていくことにある。そのレベルまで高めている高校の教師集団の指導姿勢に学ぶことが多い。問題解決の方法の思考や活動結果の考察における適切な示唆、生徒の解決行動における多様な支援の仕方、活動のための環境づくりなど生徒の活動を引き出している示唆に富んだ実践がある。各高校では交通安全教育活動の参考にしていくことが望まれる。

6. おわりに

交通安全教育の成果は今学習したことが即戦力として生かされることは希有のことである。自己中心的な現在の高校生に対して、地味であっても繰り返し繰り返し習慣化されるまでの学習の継続と、賞賛による生徒の行動強化を意図的に行わなければならない。

高校生はどのような危険状態に遭遇しても自分だけは常に安全で生命が保障されているとの意識が高い。国民の誰もが自然災害のみならず交通災害にあってもこのような意識を抱えていることが多い。雲仙普賢岳の大火災流の惨事はこのことの証左とはいえないだろうか。この安全に対する「正常化の偏見」の意識を改変することはきわめて困難である。しかし生徒達にこの意識の改変を迫り、行動変容を確かなものにしていくような全教育活動におけるカリキュラムの確立と実践こそ、高校における交通安全教

育の要諦であると思慮するのである。

参考文献

- 1) 警察庁『交通統計』昭和61年～平成10年版
- 2) (財)日本交通安全教育普及協会『平成11年度高校生の自転車に関する交通安全教育調査 研究報告書』1999年
- 3) (財)国際交通安全学会『自転車事故に関する調査研究報告書』1990年
- 4) (財)国際交通安全学会『高校生に対する交通安全教育の一方策報告書』1993年
- 5) (財)日本交通安全教育普及協会『高等学校における交通安全教育に関する調査報告書』1997年
- 6) 樋口隆康『ガンダーラーの美神と仏たち』NHKブックス、NHK出版協会、1987年
- 7) 自動車安全運転センター『当世若者ドライバー考 自動車安全運転センター報告』1988年
- 8) 長山泰久『人間と交通社会』幻想社、P 314、1989年
- 9) 教育課程審議会答申『幼稚園、小学校、中学校、高等学校、盲学校、聾学校及び養護学校の教育課程の基準の改善について』1998年
- 10) アルフォンス・デーケン『死を教える』メディカルフレンド社、pp 6～48、1986年
- 11) 和田浩明「高校生の交通事故と安全教育の在り方 その1・2」『人と車』Vol 35, No 9～10、(財)全日本交通安全協会、1999年
- 12) (財)日本交通安全教育普及協会『高校生の交通安全についての意識等に関する調査研究報告』1998年
- 13) (財)日本交通安全教育普及協会『高等学校教員の交通安全についての意識等に関する調査研究報告書』1999年
- 14) (財)日本交通安全教育普及協会『高校生の保護者の交通安全教育についての意識等に関する調査研究報告書』1997年
- 15) (財)日本交通安全教育普及協会『高等学校自転車に関する安全指導の手引き三訂版』1995年
- 16) (財)国際交通安全学会『高等学校における課外の交通安全指導の手引き』1990年