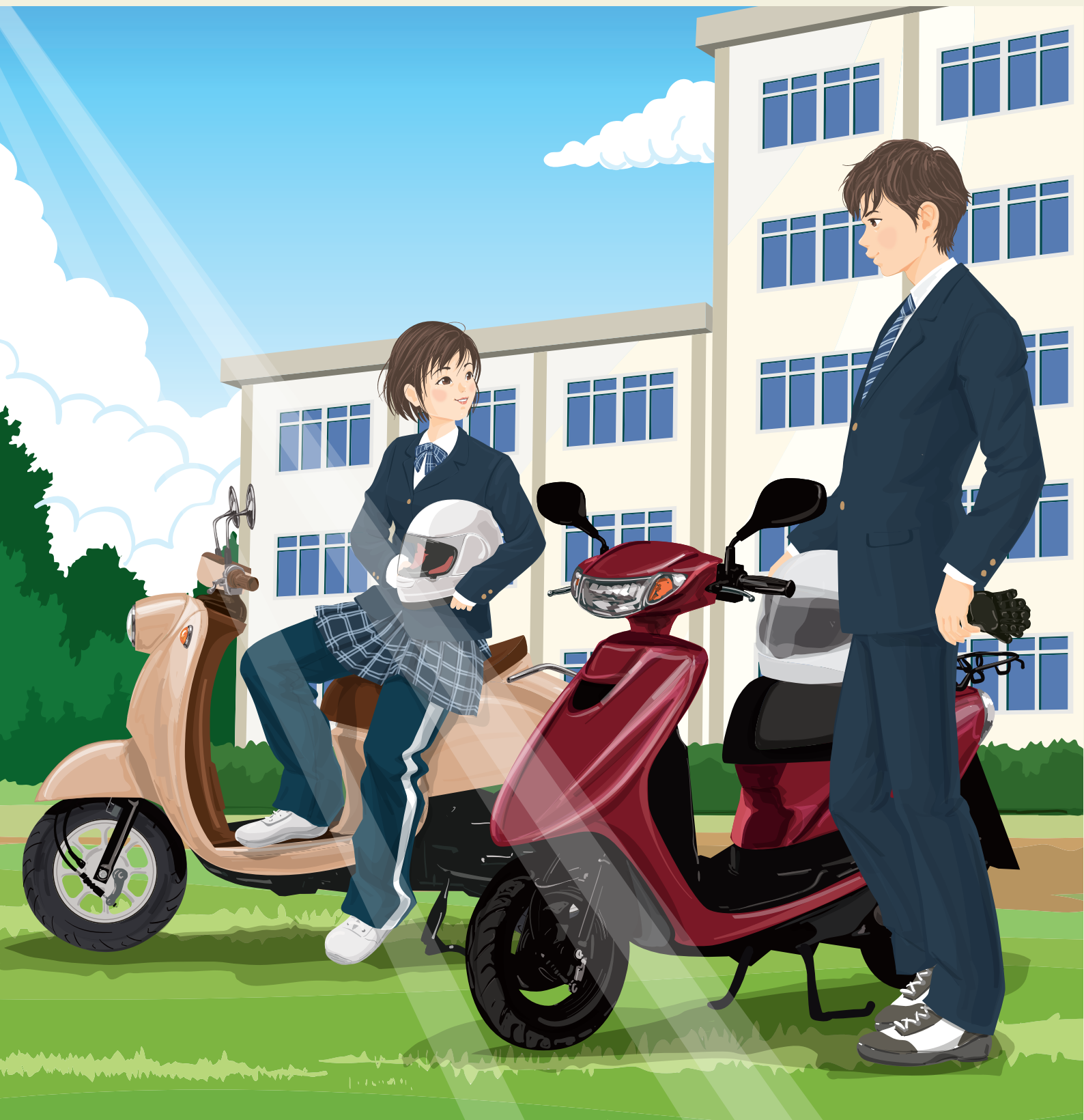


高校生の二輪車安全運転教育の充実

このパンフレットでは、高等学校における二輪車指導の現状と二輪車安全運転教育の必要性について紹介します。



一般社団法人
日本二輪車普及安全協会

一般社団法人

日本自動車工業会

高校生の二輪車利用

日本の法律では、満16歳で原付や普通二輪などの運転免許を取得することができます。高校生の二輪車利用は、現在、どのような状況になっているのでしょうか？

■ 高校生年代(満16歳または満18歳)で取得できる主な運転免許

年齢	取得できる免許の種類	運転できる車両
16歳	原付免許	原動機付自転車(50cc以下)
	小型特殊免許	小型特殊自動車(農耕用車両など)
	普通二輪免許	普通自動二輪車(400cc以下)、小型特殊自動車、原動機付自転車
18歳	大型二輪免許	大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車、原動機付自転車
	普通免許	普通自動車、小型特殊自動車、原動機付自転車
	準中型免許	準中型自動車、普通自動車、小型特殊自動車、原動機付自転車

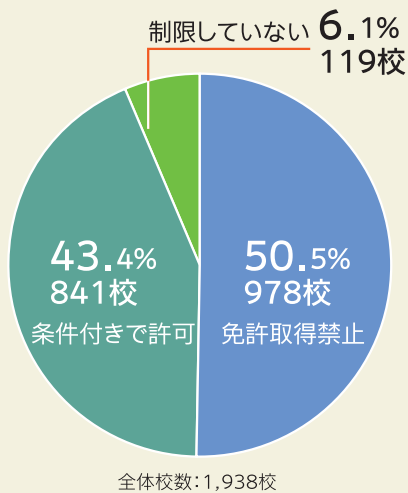
「二輪車禁止」の学校が大半を占めている

日本自動車工業会(自工会)の調べによると、全国の高校の約半数は、生徒の原付免許取得を禁止しています(普通二輪免許は8割以上が禁止)^{※1}。

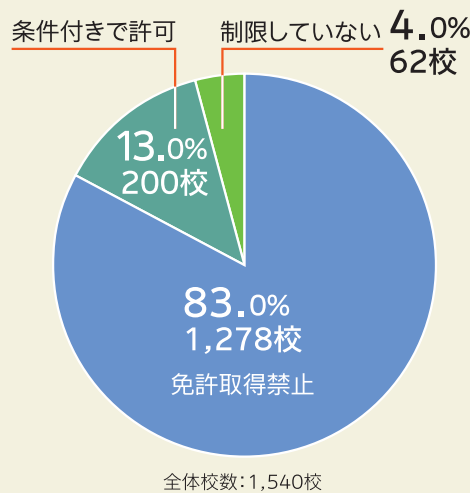
こうした禁止規則は、昭和50年代に「三ない運動」^{※2}として広まり、現在も続いているものです。

免許取得を禁止している高校では、二輪車の安全運転教育^{※3}もなされません。また、二輪車の利用を認めている高校でも、すべての学校が安全運転教育を行っているわけではないのが実態です。高校生年代への安全運転教育は、生涯教育の観点から、生徒の卒業後の人生においてもたいへん有益なものと考えます。

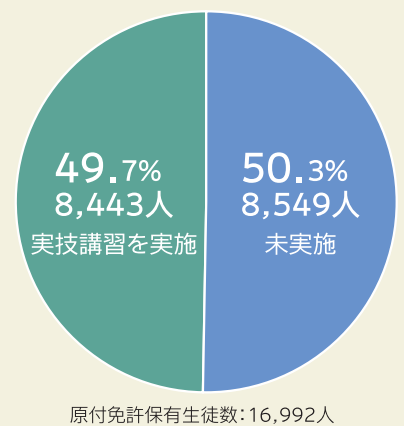
■ 原付免許取得に関する方針



■ 普通二輪免許取得に関する方針



■ 原付免許保有生徒に対する実技講習の実施状況



※1 高校生の二輪車利用に関する全国調査

平成28年に自工会が都道府県教育委員会を対象に行った調査。都道府県立高校(全日制)のうち、原付の免許取得について「免許取得禁止」「条件付きで許可」「制限していない」「その他」に該当する学校数を回答してもらったところ、31県(県立全日制1,938校)が回答し、「免許取得禁止」がほぼ半数、「条件付き許可」が約4割を占めた。同様に、普通二輪免許の取得については、25県(県立全日制1,540校)が回答し、「免許取得禁止」が8割を超えた。また、この調査において「原付免許保有生徒数」は1万6,992人(26県が回答)で、同じく「原付実技講習の受講者数」は8,443人(20県が回答)となっている。把握できた範囲での計算によるが、実技講習の実施率は49.7%までしか及んでいない。

※2 「三ない運動」とは

「バイクの免許を取らない、乗らない、買わない」を合言葉に、高校生の二輪車利用を禁じた社会運動。昭和57年に「全国高等学校PTA連合会」が全国大会で決議し、以来、5年ごとに見直しを図りつつ継続されてきた。この運動によって、各都道府県教育委員会は「三ない運動」を主体的に推進、または追認するところが増え、結果的に全国の高校の多くは生徒の運転免許取得を校則で制限するようになった。

※3 高校生に対する交通安全教育の推進

国の「第10次交通安全基本計画」(平成28年度～32年度)では、高校生への交通安全対策について、二輪車の実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実を図る方針を打ち出している。

厳しさ増す通学環境

少子化の問題は、高校生の通学環境にも影響を与えています。
大都市と地方都市の交通事情の違いによって、どんな問題が生じているのでしょうか？

通学にかかる負担の差が広がる

わが国では少子化により学校の統廃合^{※4}が進み、学区の廃止^{※5}も行われています。

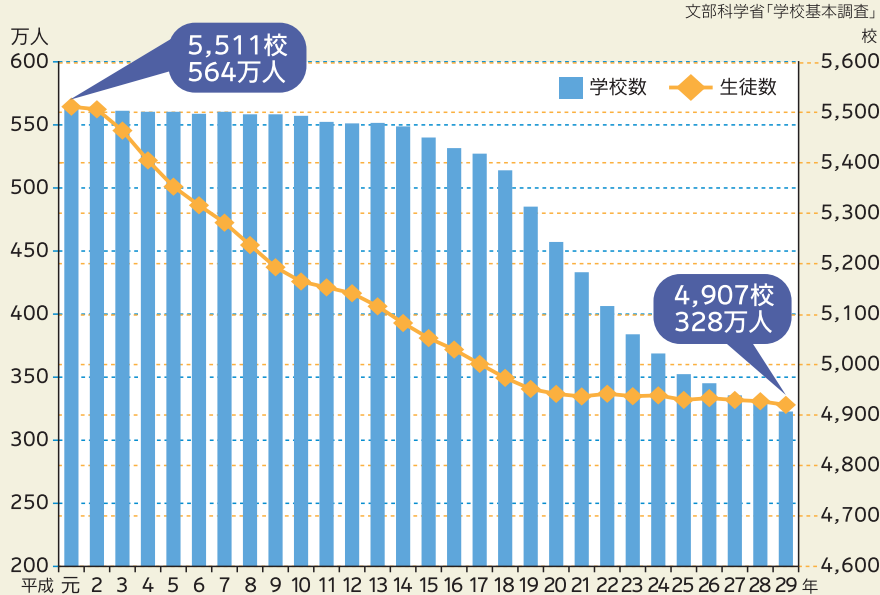
このため通学距離が拡大している地域が多く、鉄道やバスの費用が月に数万円になる生徒もいます。

地方都市では片道10～20kmの自転車通学や保護者に

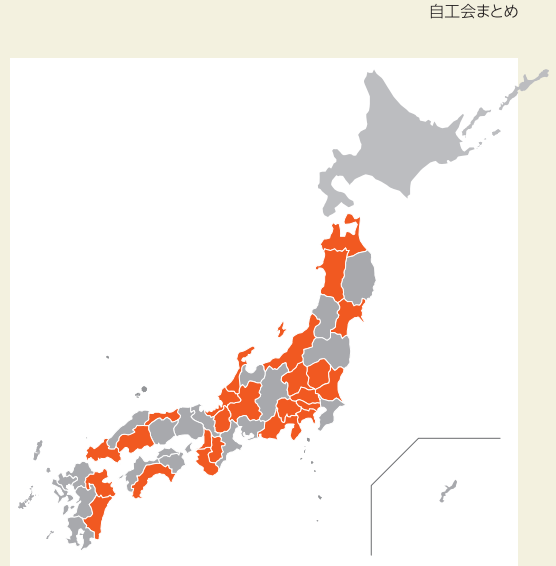
よる“マイカー送迎”が当たり前になるなど、生徒や家庭の負担が増大しています。

大都市と地方都市とを比べた通学環境の差は、学校生活の充実度、学習到達度にも影響しかねない問題です。

■ 高等学校の学校数・生徒数の推移



■ 学区を廃止した25都府県



課題解決の一助 原付通学は生徒と家庭の負担を軽減する

地域によっては原付での通学が認められている高校生もいます。

原付での通学は、鉄道やバスの費用が節約でき、登下校にかかる時間が短縮されるなど、大きなメリットがあります。

また実際に原付通学をしている生徒は、「自転車に比べて疲れないから勉強に集中できる」と話すなど、原付通学は学校生活の充実にも役立つ面があるようです^{※6}。

そうしたメリットを活かすためには、二輪車の事故を防ぎ、安全に利用するための教育が重要です。



※4 学校の統廃合進む

高校生の数は、平成元年の564万人をピークに、平成29年には328万人にまで減少している。公立高校の再編整備計画等により、高校の数は平成元年の5,511校から、平成29年には4,907校へと減っている。

※5 学区廃止は全国で半数を超える

高校を選択できる自由が広がり、平成30年4月1日までに、全国25都府県が学区を廃止している。

※6 自工会「高校生への二輪車安全運転教育 好事例2018」を参照
http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/high_school_student.html

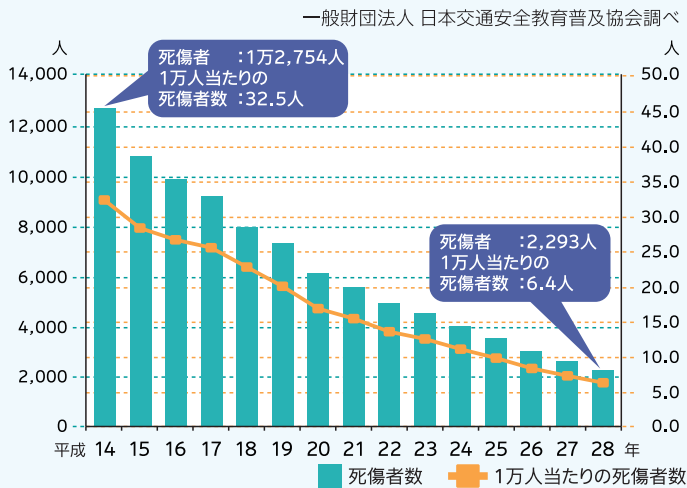
高校生の二輪車事故や利用スタイルも変化

「三ない運動」が始まった昭和50年代の社会背景には、若者による二輪車事故の急増や、暴走族の問題がありました。それから約40年が経ち、わが国の交通状況、社会情勢は大きく変化しています。インターネットが発達しスマートフォンが普及して、若者の興味や関心は多様化しています。高校生と二輪車の関係も、新しい価値観で見直してみる必要があります。

二輪車の事故は減少・暴走族の活動は鎮静化

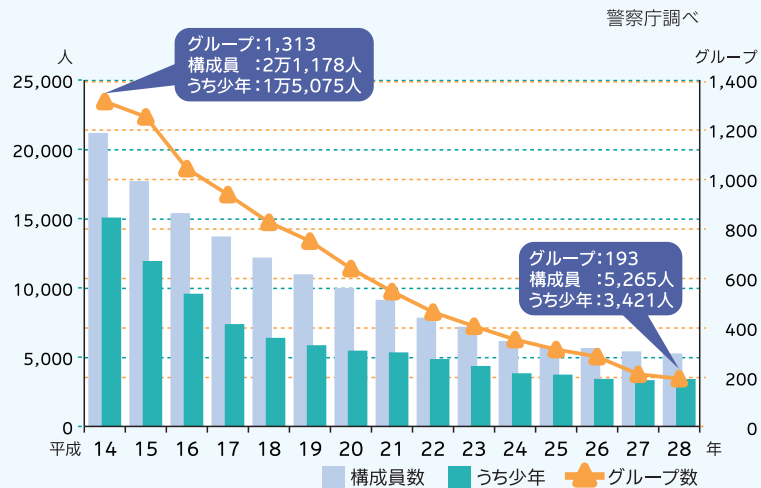
この30年間で、高校生の二輪車事故は大きく減少しました※7。未成年者による暴走族の活動も鎮静化に向かっています。

■ 高校生の二輪車乗車中の死傷者推移



高校生の交通安全に関わる課題※8※9も変化しており、時代に整合した新たな二輪車指導のあり方が求められるところです。

■ 暴走族のグループ数・構成員の推移

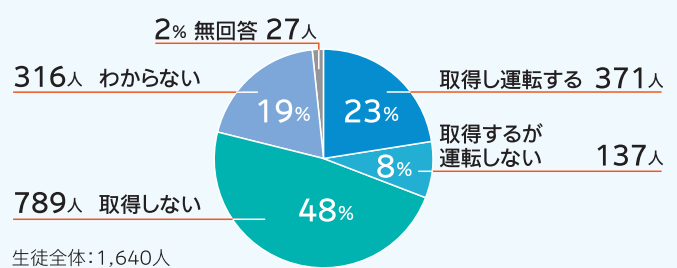


高校生は安全運転を学ぶことに肯定的

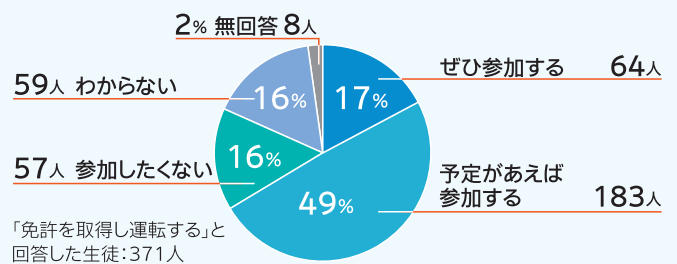
近年、わが国では40代以上のライダーが増え、親子世代と一緒にツーリングを楽しむなど、二輪車の利用スタイルが変化しています。二輪車に対して高校生がどう考えているか埼玉県教育委員会が行った意識調査※10によると、「二輪車の免許を取得して運転する」という高校生は全体の約23%。そのうち「安全講習へ参加する」が66%を占め、安全運転を学ぶことに肯定的な高校生が多いことがわかりました。



■ 原付・自動二輪車の免許取得意向



■ 安全運転講習の受講意向



※7 高校生の二輪車事故は大きく減少

高校生の二輪車乗車中の死傷者は年々減少しており、データがある平成14年から平成28年までみると、約6分の1まで減少している。

※8 無許可での免許取得問題

「三ない運動」の見直しに取り組んでいる埼玉県教育委員会の調べによると、同県内で学校の許可を得て原付免許を取得した生徒は193人(平成

29年)。これに対し無許可で免許を取得した生徒は、同県教育委員会が把握できただけで1年間に135人おり、これらの生徒には安全運転教育がなされておらず、重大事故にもつながっていると憂慮されている。

※9 交通安全教育の“空白”に懸念

群馬県では、四輪の初運転者による人身事故発生率が全国ワーストワンの状態が長年続いた。その原因の一つに、高校生年代に行うべき安全運転

2 時代に整合した二輪車指導方針を!

生徒の自主・自律を尊重する教育に力点

わが国では、平成28年に満18歳での選挙権が認められ、近い将来、成人年齢は18歳へと引き下げられる見通しです。そうした時代の趨勢にあって、高校生の自主・自律を促す教育^{※11}は、ますます重視されています。二輪車に乗ることを禁止する管理的な指導から、二輪車のメリットとリスクを生徒にしっかり理解させ、利用するかどうかを自分で考えられるオープンな教育環境が求められています。

今も「三ない運動」に合理性はあるか?

慶應義塾大学法学部 小山 剛 教授に聞く

高校生のバイクを禁止するいわゆる“三ない運動”が全国的に広がったのは、当時、バイク事故の増加や暴走族の問題があって、規制導入もやむを得ない社会背景があったからでしょう。

過去には“三ない運動”の違法性を争った裁判もありましたが、結論としては、学校長には生徒を規律する包括的な権能があり、社会通念に照らして著しく不合理でない限り、免許取得を禁止する校則は有効であるというものです。

しかしながら、それから30年以上が過ぎた現在、当時のように生徒のバイクを禁止しなければならない社会事実があるのでしょうか？ 事故が減って暴走族も下火になった今、規制の合理性を十分に吟味する必要があります。

とくに“三ない運動”は、生徒の学校内における行動や、学校と直接関わりのある行動だけでなく、私生活も含めた一切を規制の対象にしています。果たして校則でそこまで規制すべきかどうかは疑問が残ります。

また、通学の不便な生徒に対して、ほかの生徒と同じく一律にバイク通学を禁止するのも不合理なことに思えます。

学校は校則を自由に定めることができるのですから、地域の実情に合わせた柔軟な見直しを行い、学校として自主的に規制を取り除いていくことが望ましいと考えます。



こやま・ごう：法学者

日本国憲法およびドイツ憲法に精通し、基本権保護の法理、憲法上の権利の私人間効力、憲法上の権利の具体化の研究(内容形成)などに業績多数。著書では過去の「三ない裁判」を例に、校則の妥当性や、校則により規律し得る範囲について述べている。

教育が「三ない運動」によって先送りされていると考えられたことから、同運動を廃止する『群馬県交通安全条例』の制定へとつながった。

※10 埼玉県 高校生の原付・自動二輪車に関する意識調査

平成29年7月、埼玉県教育委員会が県内1,640人の高校生を対象に実施した。

https://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/f2209/documents/houkokusho_all.pdf

※11 わが国の人材育成の方向性

『教育基本法』は、教育目標の一つとして「個人の価値を尊重して、その能力を伸ばし、創造性を培い、自主及び自律の精神を養う」としている。「第3期教育振興基本計画」(平成30年度～34年度)は、2030年以降の社会を展望し、「夢と自信を持ち、可能性に挑戦するために必要となる力を育成すること」、「社会の持続的な発展を牽引するための多様な力を育成すること」などが若者への教育テーマとして掲げられている。

3 積極的に二輪車の安全運転教育を!

二輪車の「実技講習」が効果的

高校生に二輪車の乗車を認める場合、学校は効果的な安全運転教育を行うことが大切です。

学校と地域社会が協力し、二輪車講習会などの実施体制づくりが必要です。

安全運転に関する座学と、それに関連した運転実技を学ぶ講習は、道路での危険を読む力を養うなど、

生徒の経験値を高めます。

安全運転教育は若者の人格形成に役立つ

日本大学理工学部 関根 太郎 教授に聞く

交通安全教育は「自他の生命を尊重する」という理念に基づいています。交通社会の中でいかに生きるか、協調性をもち、相手を思いやる心を育まなければなりません。

そのためには幼年期から高齢期に至るまで、各年代に応じた段階的かつ継続的な教育・啓発が大切で、乗り物を禁止することで安全教育の機会を失ってしまうのは非常に残念なことです。

とくに原付や自動二輪車に乗り始める高校生年代は、実技講習を受けることで、正しい運転技能を習得するだけでなく、「ヒヤリ・ハット」といった危険場面の疑似体験によって、予防的な安全知識を効果的に身に付けることができます。また、乗り物を運転する際のルールやマナーの大切さを学ぶことで、一般社会で生きるための人格形成にも役立つのです。

これからわが国は超高齢社会が進み、パーソナルモビリティの役割が拡大します。二輪車が担う社会的な役割は大きくなり、高校生年代からの二輪車の安全運転教育は、ますます重要なものになると考えます。



せきね・たろう：工学博士

研究分野は、「自動車運動力学」、「ドライバー自動車系インターフェース」、「パーソナルモビリティ」、「コネクティッドカーの利活用」。二輪車の安全運転教育の研究にも長年取り組んでおり、警察庁をはじめさまざまな研究プロジェクトに参加。近年は、スマートフォンを活用して生徒一人ひとりの通学時の交通行動を分析し、安全指導に活かす手法も提唱している。



二輪車関係団体のノウハウも活用可能

一般社団法人日本二輪車普及安全協会は、広く一般の二輪車利用者を対象にした安全運転講習会「グッドライダーミーティング」を開催しています。

また、地域の交通安全協会と協力して、高校生を対象にした二輪車講習も実施しています。

このほか、安全運転講習のガイドブック「高校生のためのSafety Riding! 指導マニュアル」を制作し、二輪車指導者の育成にも取り組んでいます。

高校生への二輪車講習の実施については、同協会が相談を受け入れています(裏表紙参照)。



「三ない運動」見直しの動き

これまで40年近く続いてきた「三ない運動」ですが、近年、そのあり方を見直す動きが出てきています。

「三ない運動」の全国展開に幕…全国高等学校PTA連合会

「三ない運動」の母体となっていた「全国高等学校PTA連合会(全高P連)」は、全国大会で「三ない運動」の決議・宣言を行ってきました。

しかし、社会情勢の変化に伴い「三ない運動」への関心は地域によって差が開き、平成29年度の静岡大会では運動の全国展開を取りやめました^{※12}。

※12 今後の「三ない運動」の展開

全高P連は、「地域の実情や昨今の社会情勢等の変化に鑑み、各都道府県市高等学校PTA連合会がそれぞれの立場で、『バイクの三ない運動』を独自に展開すること」とした。近年は、各機関・団体等と連携・協力して、「自転車・バイク・歩行者のマナーアップ運動」を推進している。



全国高等学校PTA連合会全国大会・平成29年度静岡大会

交通安全条例を制定し「三ない運動」を廃止…群馬県

群馬県は、平成26年12月に「群馬県交通安全条例」を制定しました。

これにより、「高校は生徒の運転免許取得(二輪・四輪とも)を妨げない」方針が打ち出され、同県教育委員会は、全高校に校則を改定するよう通知しました。

平成29年7月には、同県教育委員会の主催では初めてとなる高校生対象の二輪車安全運転講習が実施されています。



群馬県教育委員会が主催した二輪車安全運転講習

「三ない運動」に替わる新指導要項を検討…埼玉県

平成30年2月、埼玉県の「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する検討委員会」がとりまとめた報告書では、今後は「三ない運動」を廃止し、高校生が免許取得を希望する際、保護者も含めて安全への理解を促すとともに、二輪車安全運転講習の受講や任意保険への加入などルールを定め、そうした手続きを踏まえたうえで生徒の乗車を認めるよう提言しています。

同県教育委員会は「三ない運動」に替わる新しい指導要項の作成に取り組むこととなります。



埼玉県教育委員会が設置した検討委員会



二輪車メーカーおよび二輪車関係団体は、ライダーへの安全運転教育を推進しています。

高校生を対象にした二輪車の安全運転講習等につきましては下記にお問い合わせください。

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 安全本部

TEL. 03-6902-8190

発行：一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 〒170-0005 東京都豊島区南大塚2-25-15 South 新大塚ビル7F

一般社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館