



—— セーフティ・アクション ——

Safety Action

高校生の交通安全教育

21

学校における交通安全教育は、自他の生命の尊重という基本理念に立って、身近な交通環境における様々な危険に気付いて的確な判断のもとに安全に行動できる態度や能力を養うとともに、交通社会の一員として、その責任を自覚し、自己の安全のみならず他の人々や社会の安全に貢献できる健全な社会人を育成することを目指して、学校の教育活動の全体を通じて行うこととされています。

このため、交通安全教育は、安全教育の一環として、生徒の意識や行動の実態及び地域の実情に応じて、その目標、月ごとの重点、学年ごとの指導時間、指導内容等を定めた年間計画を作成し、これに基づいて計画的、組織的に指導を展開することが望まれています。

このような指導の考え方や進め方については、「生きる力をはぐくむ学校での安全教育」(文部科学省 平成13年11月)、「交通安全教育の新たな展開」((財)日本交通安全教育普及協会 平成12年3月)及び「みんなで実践 交通安全高校生用」((財)日本交通安全教育普及協会 平成15年3月)などによって、指導や学習のための具体的な手掛かりが公開され、広く活用されているところです。

しかし、特別活動のホームルーム活動における交通安全指導(Traffic Safety Guidance)は、「(2)個人及び社会の一員としての在り方生き方、健康や安全に関することのイ、心身の健康と健全な生活態度や習慣の確立、生命尊重と安全な生活態度や習慣の確立など」(高等学校学習指導要領)の内容として取り扱われることから、年間計画に基づいて行う計画的な指導のほかに、日常生活の中で随時生起する交通安全の問題や課題についての指導を行う必要があり、指導の内容や方法も多岐に及ぶことが考えられます。したがって、このような指導上の課題にも適切に対応できるような指導資料を望む現場からの声も少なくないようです。

この高校教師用参考資料「Safety Action 21 高校生の交通安全教育」は、ホームルームを担当する先生方のために企画されたものであり、随時生起する問題や課題だけでなく計画的な指導にも活用できるよう作成されたものです。何よりも資料が豊富に盛り込まれ、生徒や地域の実情に即した創意ある指導に役立つものと確信しています。

本書が、広く高校の現場に活用され、当面の交通事故防止だけでなく、人格の完成を目指す高等学校教育の充実に貢献し、生涯を通じる安全の確かな基礎が培われるよう心から念願する次第です。

平成16年7月
交通安全教育推進委員会
委員長 吉田 瑩一郎

目次

はじめに	I
高校生と交通教育	III
資料の特徴	IV
資料の構成	VI

[指導資料]

1. 交通社会人としての自覚はできている？	1
2. 自転車は歩行者？ それとも車両？	9
3. 路上ではみんなパートナー	21
4. 一時停止標識があるところでは 自転車も停まらないといけない？	29
5. 二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事	37
6. 車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある	47
7. この画面の中にどんな危険がありますか？(自転車乗用中)	57
8. 事故にあったらどうする？事故を見たらどうする？	67
9. 違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える	75
10. 高齢者とよいパートナーシップ	85
11. 上手に運転してるのに、危険な運転といわれる。どうして？	97
12. この画面の中にどんな危険がありますか？(原付運転中)	107
13. 事故現場であなたができること	119
14. 通学路の危険箇所マップづくり	129
15. 四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある	135
16. エコロジーと車の運転	143
17. 路上でよいコミュニケーションをとれることが、 よいドライバーの大事な条件	151
18. 運転はいろいろなものに影響される	159
19. 友達を車に乗せるということは 友達の命を預かるということ	169
20. 車の速度と自己過信(四輪車)	177
21. この画面の中にどんな危険がありますか？(四輪車運転中)	205
監修者等と作成過程	216

交通社会の中の高校生

交通安全教育は、生涯にわたって体系的に行うことで効果を上げます。なかでも新しい交通手段を使い始めるときに行う交通安全教育はとくに重要です。

高校の3年間でいえば、移動範囲が広がるとともに、移動手段にも新しく二輪車、四輪車が加わってきます。新しい交通手段を使い始める前に、あるいは活用の仕方が変わる前に、正しい乗り方や使い方について教えることが大切です。

どんな事故が多いか

高校生年代は、交通事故が多く発生する時期です。15～19歳の死亡原因を見ると、交通事故(25.4%)は、1位の自殺(28.5%)に次いで2位。3位は悪性新生物(10.0%)です。(厚生労働省平成19年)

高校生が直面する事故は、

- 新しい交通手段を使い始めてからの事故→二輪車、四輪車の初心者事故
 - 移動範囲が広がり、活用度が高くなることで増える事故→自転車
- さらに、
- 四輪車に同乗中の事故

などです。

この年代に最適なタイミングで交通安全教育を行うことは、生徒の生命を守る上でも、モラルの高い交通参加者を育成する上でもきわめて重要です。

交通安全教育で大切なこと

自転車、二輪車、四輪車運転中の事故といった高校生に多い交通事故の防止では、運転操作の仕方に注意や関心が向けられがちです。

自転車も車も、認知→判断→操作というプロセスの繰り返しで行われます。適切な運転操作スキルは事故防止上もちろん不可欠ですが、多くの研究から、「認知」や「判断」のスキルと、それらに影響を与える心理的・社会的要因や安全に対する考え方の方が重要であることがわかってきています。

リスクを犯す、ルールを破る、欲求不満をぶつける、友達にいいところを見せたい、といった若者特有の心の動きや、危険がわからなかったなどの知識不足も、認知→判断→操作のプロセスに悪い影響を与え、交通事故の一因となっています。

学校の授業を通して、よりよい交通社会人としての生き方を学んでもらうことは、大きな意味を持っています。

資料の特徴

1. 交通事故の現実に向き合う

この資料の特徴の1つは、高校生年代の交通事故の現実と向き合って、具体的、本質的な授業を進められることです。

生徒が新しく運転するようになる二輪車、四輪車は、楽しさ、便利さ、快適さ、自立性といった、大人として自由さをもたらします。同時に、事故を起こしたときには責任が発生し、人生計画を大きく狂わせます。

交通安全教育では、運転がもたらす自由と責任の両面から、生徒の関心や乗り物の特徴を捉えていくことが重要です。

2. 自分で考え、実行できるようにする

交通安全を、高校生が自分の頭で考え、実行できるようにすることを教育効果として期待しています。高校生が興味をもって受け入れられるようにテーマ、内容とも工夫しています。具体的には以下の4点を考えました。

1. 自動車工学、物理学、心理学、医学、法律など多面的なアプローチにする
2. 網羅的でなく、重点主義で取り上げる
3. 実感をもって考えられる（実技講習、実験、交通状況の観察、路上体験など）
4. さまざまな人たちの生の声に学ぶ（被害者の家族、救急病院医師、救命士、交通警察など）

3. 生徒が参加する授業

資料のもう1つの特徴は、生徒に積極的に授業に参加できる教育手法を取っていることです。

交通安全は、さまざまな知識や能力を必要とするチャレンジングなテーマです。問題の出し方が具体的であれば、生徒から予想以上の反応を引き出すことができます。

そのためにワークシートを核にして、先生と生徒がコミュニケーションをとりながら一緒に考えるという手法を採用しています。

生徒同士でディスカッションする、交通の危険場面を想定してロールプレイングをする、クイズに答え理由を発表するなど、たがいの意見の違いをオープンにしながら、交通安全について考えるという手法も取り入れています。

4. 交通安全教育をすぐに始められる

これらの教育を進める上で、学校現場には、交通安全を教育できる専門家は決して多いといえないのが実状です。

この資料は、交通について一般的な知識のある先生（たとえば、日常的に二輪車、四輪車を運転しているなど）なら誰でも、すぐに交通安全教育を始められるようにすることを目標に制作しました。

資料の構成

3学年21項目の学習内容

この資料は、1学年6～7時限の授業の展開を想定し、高校1～3年の3学年で21項目の学習ができるよう構成されています（表参照）。

- 事故が問題になっている自転車乗用中、二輪車運転中、四輪車同乗中といった現実的なテーマ、およびよりよい交通社会人、四輪ドライバーとなるための事前教育という2つの内容で構成されています。
- 交通事故防止に重要な「認知」や「判断」といったメンタルスキルの向上に必要な項目と、モラルアップのための内容を中心に多く取り上げています。
- 先生方のニーズに合わせ、学年に関係なく、また必要項目だけでも使っていただけます。

表 21項目の学年別構成

カテゴリー		高校1年	高校2年	高校3年
交通社会人として—— 法律の知識や社会的責任		1. 交通社会人としての自覚はできている？（交通社会人として発生する責任）	9. 違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える（とくに加害者としての責任）	15. 四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある（四輪ドライバーとしての自覚）
		2. 自転車は歩行者？ それとも車両？（自転車は車両という自覚）		16. エコロジーと車の運転
交通社会人として—— 共生の大切さ		3. 路上ではみんなパートナー（交通弱者との共存）	10. 高齢者とよいパートナーシップ（歩行者、自転車・二輪利用者としての高校生と高齢歩行者のよい関係づくり）	17. 路上でよいコミュニケーションをとれることが、よいドライバーの大事な条件（四輪ドライバーとして他者との情報の取り方、出し方の大切さなど）
事故防止のための 実践的な知識	自転車乗用中	4. 一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？（自転車の出会い頭事故防止の仕方）		
	原付運転中	5. 二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事（四輪車との事故防止の仕方）	11. 上手に運転してるのに、危険な運転といわれる。どうして？（運転プロセスの理解）	
	四輪車同乗中	6. 車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある（高校生に多い四輪車同乗中の事故防止の仕方）		
	四輪車運転中			18. 運転はいろいろなものに影響される（心的要因と運転の関係）
				19. 友達を車に乗せるということは、友達の命を預かるということ（高校生に多い四輪車同乗中の事故防止を運転者の立場で）
				20. 車の速度と自己過信（四輪車の重大事故を速度との関係で）
危険予測訓練		7. この画面の中にどんな危険がありますか？（自転車乗用中）	12. この画面の中にどんな危険がありますか？（原付運転中）	21. この画面の中にどんな危険がありますか？（四輪車運転中）
事故が起きたときの対応		8. 事故にあったらどうする？ 事故を見たらどうする？	13. 事故現場であなたができること	
地域社会への貢献			14. 通学路の危険箇所マップづくり	

用語の使い方

メンタルスキルやモラルアップを中心に

- 「交通事故」とは、人の死亡または負傷を伴う事故(人身事故)をさします。
 - 「第1当事者」とは、交通事故に関係した人のうち、過失がもっとも重い人をさし、過失が同程度の場合は、被害がもっとも軽い人をさします。(本資料では「加害者」と呼ぶ)
 - 「第2当事者」とは、交通事故に関係した人のうち、過失が少ない方あるいは、過失が同程度の場合は被害の程度が重い方をさします。(本資料では「被害者」と呼ぶ)
 - 車の区分は以下の通りです。
 - ・ 四輪車(大型自動車、普通自動車、大型および小型特殊自動車)
 - ・ 二輪車
 - ～自動二輪車(大型自動二輪車および普通自動二輪車)
 - ～原付
 - ・ 軽車両
 - ～自転車
 - ～その他
-

1	交通社会人としての自覚はできている？
題材設定の理由	高校生は、二輪車や四輪車の運転免許取得が可能な年齢となり、車社会へ参加できるようになる。免許取得後の責任や義務についての自覚を高める必要があると考え、本題材を設定した。
指導のねらい	1. 高校生になると交通社会人として、中学生のときと比べて、何が変わるかを理解できるようにする。 2.1 の理解を通して交通社会人としての自覚を高められるようにする（免許が取れる、運転者としての責任が問われる、事故にあう機会が増える、加害者として事故に関わるケースが増える、事故で人を死傷させると責任が問われる）。
準備	・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○ワークシートを配付する。 ○16歳で原付・普通二輪、18歳で大型二輪・普通免許を取得できるようになるとともに、責任が重くなることを強調する。
展開 (40分)	1. 高校生年代の交通事故の状況 2. 高校生の加害事故(第1当事者)の状況 3. 交通事故の責任	○高校生年代の交通事故の状況について、ワークシートの問題1の解答を通して考え、交通社会人としての高校生のあり方について意見を発表しあう。 (1) 中学生年代と高校生年代との違い (2) 高校の1年生年代と3年生年代の違い (3) 高校生年代の者が四輪車に同乗中に起こる事故の状況 ○交通事故には加害者(第1当事者)と被害者(第2当事者)という2つの立場がある。高校生が加害者となるケースが増えていることなどワークシートの問題2の解答を通して考える。 (1) 自転車での事故 (2) 二輪車での事故 (3) 四輪車での事故 ○交通事故を起こして人を死傷させると、どのような責任を問われるかについて、ワークシートの問題3の解答を通して考え、交通社会人としての責任の重さを自覚する。 (1) 刑事上の責任 (2) 行政上の責任 (3) 民事上の責任 この他に道義上の責任のあることも理解する。	○中学生年代との比較で、高校生の交通社会人としての立場の違いを理解させる。 ○事故の内容や件数の違いは、免許取得や、乗り物の利用範囲や利用方法の違い(自転車の利用範囲の拡大、四輪車同乗機会の増加等)が関係することを理解させる。 ○第1当事者と第2当事者の定義を簡単に触れて理解させる。 ○高校生では四輪車運転中に、事故の加害者(第1当事者)になるケースが多くなることを理解させる。同乗者を死傷させた場合には加害者(第1当事者)になることを強調する。 ○数は少ないが自転車乗用中でも加害者(第1当事者)になるケースがあることを強調する。 ○高校生でも、事故の加害者(第1当事者)になったときには、大人と同様、刑事、行政、民事の3つの責任を問われることを強調する。 ○事故の第2当事者であっても、自分の側に過失があれば、過失の度合いにあわせて、損害賠償の減額(過失相殺)等などの責任を問われることを強調する。
まとめ (5分)	車両を運転することの責任の重大性の自覚	○高校生が加害事故(1当事故)を起こす原因等を理解し、交通社会の一員としての責任ある行動をとるようにする。	○車両の運転免許取得に伴う責任の重さを考えさせる。

評価	1. 高校生年代の事故の発生状況や事故の責任の重さについて理解できたか。 2. 車社会へ参加する者として責任ある行動をとろうとする自覚が高められたか。
-----------	--

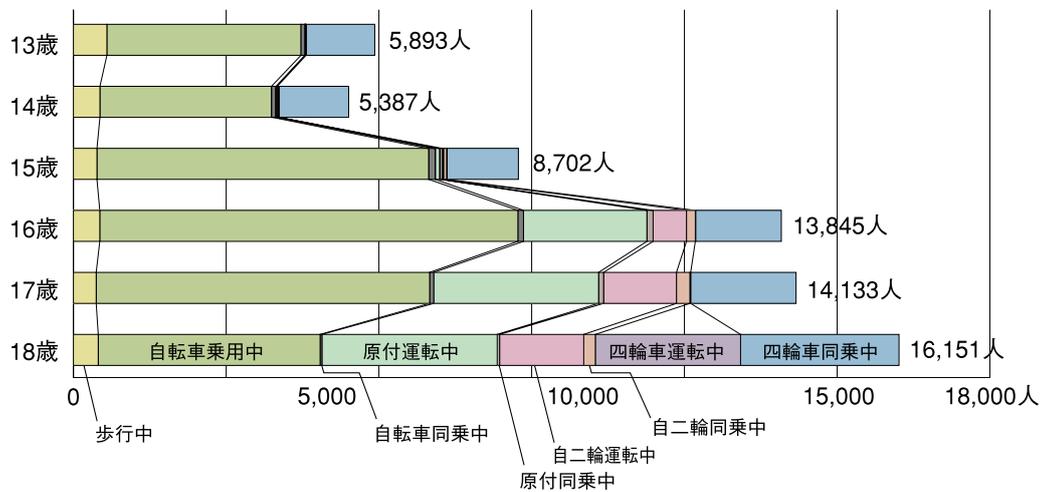
交通社会人としての自覚はできている？

問題 1

グラフは、年齢別に見た交通事故による死傷者数です。中学生のとき(13~15歳)と高校生になってから(16~18歳)とでは、事故の死傷者数はどのように変わるか、グラフから読み取りながら、その理由を考えてみましょう。

1. 15歳(中学3年生年代)と比べると、16歳(高校1年生年代)では交通事故による死傷者数が約2倍になっています。どんな理由が考えられますか。
2. 16歳(高校1年生年代)と比べると、18歳(高校3年生年代)では、死傷者数が増えています。どんな理由が考えられますか。
3. 四輪車に同乗中の死傷者数は、16歳以降だんだん増え、18歳では運転中と同じくらいの数になります。どんな理由が考えられますか。

年齢別・状態別死傷者数



(財) 交通事故総合分析センター (平成20年)

交通社会人としての自覚はできている？

問題 2

交通事故は、事故の当事者双方の過失で起きます。交通事故で過失の重い方を第1当事者、軽い方を第2当事者といいます。過失が同程度のときは、被害がもっとも軽い人が第1当事者になります。

高校生が自転車、原付、自動二輪車、四輪車運転中に起こした事故で第1当事者になった比率はそれぞれどれくらいだと思いますか。該当すると思うものに○をつけてください（％は概数）。

1. 自転車	15%	30%	40%	50%	75%
2. 原付	15%	30%	40%	50%	75%
3. 自動二輪車	15%	35%	45%	55%	75%
4. 四輪車	15%	35%	45%	55%	80%

問題 3

交通事故を起こして人を死傷させると、責任（刑事、行政、民事）が問われます。高校生の場合は、どのような責任が問われると思いますか？ 正しいと思うものに○をつけてください。

◆自分が第1当事者になった場合

1. 高校生は20歳未満だから責任を問われない。
2. 二輪車、四輪車を運転している場合は責任が問われるが、免許がいない自転車では責任を問われない。
3. 二輪車、四輪車はもちろん、免許がいない自転車でも歩行者でも、責任が問われる。

◆自分が第2当事者になった場合

4. 責任は相手にあり、ケガをした自分は事故の責任は問われない。
5. 自分の方がケガが重くても、自分の側で信号無視や安全不確認など過失があれば相応の責任を問われる。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

高校生になると、中学生のときと比べて、事故による死傷者数や、事故にあったときの交通手段の種類が変わることを高校生に読みとらせながら、理由を考えさせる問題。

- ①自転車の事故が増える。自転車を使った行動範囲が広がるためと考えられる。とくに、自転車通学距離も増える。自転車事故の6割は登下校時に起きている。
②新たに二輪車の事故が加わる。16歳の誕生日から原付や普通二輪車の免許が取れるようになるため、運転経験が少ないほど事故を起こしやすい傾向がある。
- 四輪車同乗中の事故が増える。さらに、四輪車運転中の事故が新たに加わる。18歳(高校3年生年代)の誕生日から普通免許が取れるようになるため、運転経験が少ないと事故を起こしやすい傾向がある。
- 先輩や同級生などに車に乗せてもらう機会が増えることが考えられる。乗せてくれる先輩や同級生は、運転の初心者で、運転経験が少ない。

問題 2

四輪車運転中は加害者(第1当事者)になるケースが多く、二輪車、自転車は被害者(第2当事者)になるケースが多いことを理解させる。しかし、二輪車や自転車でも、加害者(第1当事者)になることがある。

正解は、自転車17%(16.9%)、原付40%(41.3%)、自動二輪車36%(35.9%)、四輪車78%(77.8%)。

※カッコ内の数字は平成20年中に第1当事者になった割合

問題 3

二輪車、四輪車はもちろん、免許がいない自転車でも歩行者でも、事故の加害者(第1当事者)になったら、高校生であっても責任を負わなければならないことを理解させる。

正解は、3、5

高校生と中学生の違い

●二輪車、四輪車を運転できるようになる

高校生は、交通参加者として見ると、中学生のときと比べて大きく立場が変わる。

まず、16歳で原付、普通二輪車、18歳で大型二輪車の運転免許と四輪車の普通免許取得が可能になる。エンジン付きの乗り物を運転できるようになることで、自転車以上に行動範囲が広がるし、移動の楽しさを味わえるようになる。

同時に、運転者としての責任も求められるようになる。

●運転者としての責任が求められる

道交法第71条は車両等（自転車も含む）の運転者について遵守事項を定めている。この中には身障者や監護者がつきそわない児童（13歳未満）や幼児、高齢者が通行もしくは歩行しているときは、「一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにする」という規定がある。

交通事故を起こした場合について道交法第72条は、運転者（同乗者も）は負傷者を救護し、道路における危険を防止するなど必要な措置を講じる、また警察官に事故の状況などを報告しなければならないことを定めている。これを怠ると「救護義務違反」すなわち「ひき逃げ」になる。

自転車に乗る高校生、二輪車や四輪車を運転する高校生は、交通社会では1人の大人として認められるとともに、責任も大人として問われる。

道交法第70条は、次のように安全運転の義務について述べている。

自転車も、二輪車も、四輪車も、運転者は「他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」。

他人とは、道路で出会う歩行者や自転車、二輪車、四輪車の運転者だけではない。二輪車や四輪車の同乗者も含まれる。

運転中に事故を起こし、他人に危害を及ぼしたとき、高校生でも大人と同じように責任を問われる。

●交通事故による死傷者数は中学生年代の2.2倍に

高校生になると、事故数が中学生のときとは大きく変わる。（ワークシート参照）

事故の死傷者数は、16～18歳の高校生年代では4万4,103人で、13～15歳の中学生年代の1万9,968人に比べ、約2.2倍になる。

●交通事故の内容も変わる

高校生になると、事故の内容も中学生のときとは大きく変わる。（ワークシート参照）

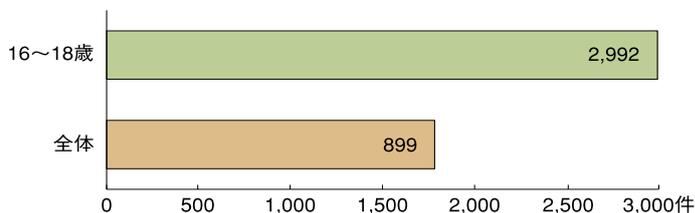
16歳では、原付と普通二輪車の事故、18歳になると大型二輪車と四輪車運転中の事故が加わる。16～18歳の事故率は、他の年齢層と比べて高い（グラフ1）。運転の初心者が多いことが事故に関係していると考えられる（グラフ2）。

四輪車同乗中の事故が高校生になると増えてくる。先輩や同年代の友達に乗せてもらう機会が増えることが関係していると考えられる。先輩や同年代の友達は、ドライバーとしての経験が浅いため、事故を起こしやすい。

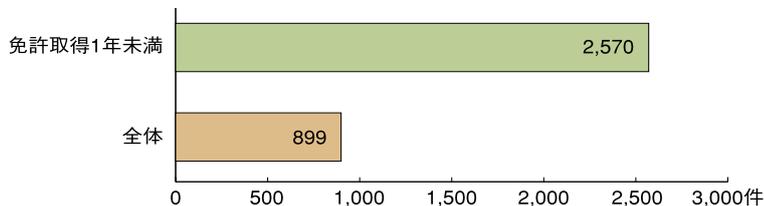
自転車事故も増える。自転車事故による死傷者数は全年齢中16歳がワースト1、ついで17歳はワースト3である（第2章15ページ参照）。高校生になると自転車通学が増えるなど、自転車の利用頻度や行動範囲が広がるからと考えられる。

高校生の自転車事故の発生時間は、8～10時がもっとも多く、ついで6時～8時、3番目は16～18時。登下校時だけで高校生の自転車事故全体の6割を超えている。

□グラフ1 運転者10万人あたりの交通事故件数（1当）

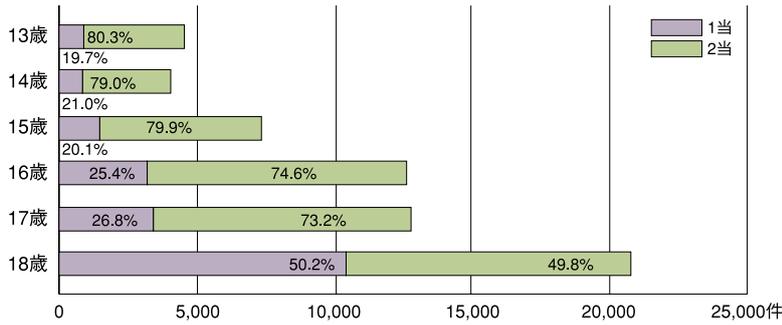


□グラフ2 免許保有者10万人あたりの交通事故件数（1当）

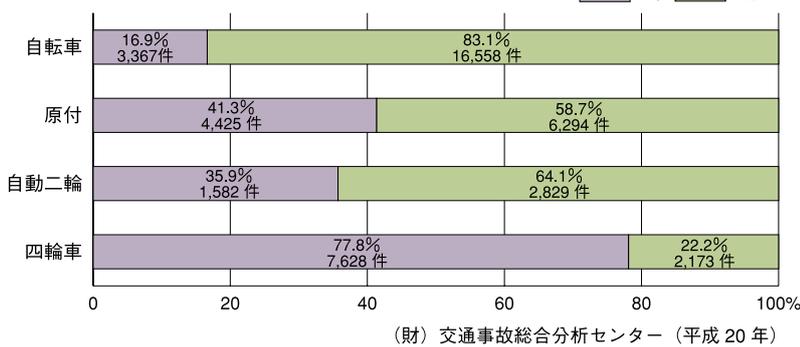


（財）交通事故総合分析センター（平成20年）

□グラフ3 年齢別 1当・2当の比率



□グラフ4 16～18歳の状態別 1当・2当の比率



高校生になると、二輪車や四輪車との素晴らしい出会いがある。自転車での行動範囲も広がる。その一方で事故の問題にも直面することを自覚させる必要がある。

●加害者として事故に関わるケースが増える
高校生になると、事故に加害者（第1当事者）として関わるケースが増えてくる。

交通事故で過失の重い方、過失が同程度の場合にはケガの程度が軽い方を「第1当事者」（当プログラムでは「加害者」と呼ぶ）、過失が少ない方あるいは、過失が同程度の場合にはケガの程度が重い方を「第2当事者」（当プログラムでは「被害者」と呼ぶ）という。

中学生年代のとき、交通事故で加害者としてかわる比率は約20%なのに対し、高校生年代になると約40%になる(グラフ3)。

高校生年代が加害者になるケースは、四輪車運転中に多い(グラフ4)。

自転車乗用中、二輪車運転中は、比率は低いですが、加害者になる事故が発生している。

高校生が加害者になったときの事故の責任

交通事故で人を死傷させると、刑事責任、行政責任、民事責任の3つの責任が問われる。これは高校生の場合も同じである。ただし、刑事責任については高校生は「少年法」にもとづいて問われることになる。行政責任と民事責任については、大人と全く同じ責任が問われる。

1. 刑事責任——「少年法」にもとづいて

高校生が交通事故で加害者(第1当事者)になると、大人と同様に以下の刑罰がある(表1)。

- ・自動車(二輪車、四輪車)運転中に相手を死傷させた場合は「過失運転致死傷罪」(自動車運転死傷処罰法)
- ・自動車(二輪車、四輪車)を運転中、悪質・危険な運転で事故を起こすと「危険運転致死傷罪」(自動車運転死傷処罰法)
- ・自転車乗用中の事故で相手を死傷させた場合は「重過失致死傷罪」(刑法第211条1項後段)

ただし、高校生の場合は「少年法」にもとづいて、検察庁が捜査を進める前に、家庭裁判所に送られる。成長過程にある少年には、刑罰ではなく、教育によって対処しようという考え方があるためである。

家庭裁判所は受理した交通事件を調査し、審判し、最終的な判断(終局決定)をする。

少年の交通事件は、他の非行とはやや異なる性質がある(凶悪性などが少ない)ことや、事件が多く、迅速処理が求められるといった理由のために、「審判不開始決定」「不処分決定」といった結論(刑事事件として起訴されない)になることが多く、2つをあわせると約77%を占める(グラフ5)。

□表1 大人の場合の刑事責任

二輪車や四輪車、自転車運転中に相手を死傷させると以下のような刑罰がある。交通死傷事故で、刑事事件として起訴されるのは100件中約11件である。

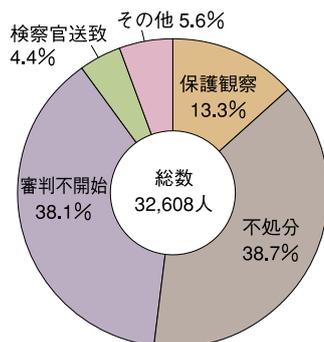
事故	運転者	刑罰	禁錮、懲役
交通事故で相手を死傷させる	四輪車 二輪車	過失運転致死傷罪	7年以下の懲役*2 もしくは禁錮*3 または100万円以下の罰金
	自転車	重過失致死傷罪	5年以下の懲役*2 もしくは禁錮*3 または100万円以下の罰金
悪質、危険な運転で死傷事故を起こす*1	四輪車 二輪車	危険運転致死傷罪	負傷/15年以下の懲役 死亡/1年以上20年以下の懲役

*1 悪質、危険な運転とは以下をさす

- ・アルコールや薬物等の影響
- ・制御不可能な高速度による運転
- ・他車や歩行者などの通行妨害を目的とする危険な割り込み
- ・危険な速度での信号無視

*2 懲役 刑事施設に拘留して所定の作業を行わせる

*3 禁錮 刑事施設に拘留する



□グラフ5 交通事犯少年の家庭裁判所の判断・業務上(重・自動車運転)過失致死傷の場合

*審判不開始決定 家庭裁判所は受理した事件を調査し、審判が必要なものは審判するが、審判を開始せずに事件を終わらせる決定をいう。保護処分、刑事処分などが必要ないとき、非行事実が認められなかったときに適用される。
*不処分決定 審判の結果、保護処分(保護観察、少年院送致など)の必要が認められなかったときにくだされる。

平成19年 司法統計

□表2 主な交通違反の基礎点数

交通違反	点数	
危険運転致傷等	45～55	
酒酔い運転	35	
救護義務違反(ひき逃げ)	35	
無免許運転	25	
速度超過(一般道路)	50km/h以上	12
	30km/h以上50km/h未満	6
	25km/h以上30km/h未満	3
信号無視	20km/h以上25km/h未満	2
	20km/h未満	1
指定場所一時不停止等	2	

「保護処分」になるケースではほとんどが「保護観察」である。

危険運転致傷罪を犯した場合、少年法第20条2項のいわゆる「原則逆送」規定により、検察官送致となるケースがある。(平成19年度は35件中12件が検察官送致)

検察官送致となって刑罰が科されると「前科」がつく。保護処分となった場合でも、前科とはならないが「前歴」がつく。いずれも履歴事項である。

2.行政責任

大人と同様の責任を負う。事故の種別や不注意の程度(責任の種別)により、運転免許の取り消しや停止処分、減点、反則金などの処分がある(表2～4)。

3.民事責任

大人と同様、高校生も損害賠償責任が求められる。交通事故賠償額は1億円を超えることがある。

最近目立つのが、自転車に乗った高校生が、歩行者を死傷させるなど加害事故(1当)を起こすケース。免許がなくても加害者として賠償責任が問われる。たとえば、女子高校生が携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、歩行中の女性と衝突し、女性に重大な障害が残った事故では、5,000万円の損害賠償金が請求されている。

□表3 人身事故の付加点数

*専ら違反者の不注意によるもの

事故の種別	点数	
死亡事故	20	
重傷事故	3カ月以上または後遺障害	13
	30日以上3カ月未満	9
軽傷事故	15日以上	6
	15日未満	3

[人身事故の損害賠償額の内容]

- ・ケガ 治療関係費、休業損害、慰謝料等
 - ・後遺障害 後遺障害が確定するまでの治療関係費、逸失利益*、慰謝料等
 - ・死亡 死亡するまでの治療関係費、葬儀費用、逸失利益、慰謝料等
- *逸失利益 事故がなければ得られた将来の利益

□表4 運転免許の取り消し・停止処分

*過去3年以内の運転免許の停止処分が0回の場合

*欠格期間とは、免許の試験を受けることのできない期間

処分の種類	点数	
免許の停止(30～90日)	6～14	
免許取消	欠格期間1年	15～24
	欠格期間2年	25～34
	欠格期間3年	35～39

ただし、被害者に過失がある場合には、過失の程度に応じて損害賠償額が減額される(過失相殺)。加害者の過失が100%のときは、損害賠償額の全額を支払うことになるが、被害者に過失があれば減額される。たとえば、相手の歩行者が信号無視していた場合には70%の過失相殺になり、賠償額が減らされたケースがある。

高校生が損害賠償金を求められた場合、どうやって支払うか。

社会人になって給与の中から毎月支払うことになる。

通常、高校生くらいの年齢では責任能力はあるものとされる。

未成年者に責任能力があっても、監督義務者の義務違反の結果、事故が起きたと認められる場合には、監督義務者にも民法第709条の不法行為責任が成立する(最高裁判例)。

また、民法第714条で、責任無能力者が責任を負わない場合は、監督義務者が損害を賠償する責任を負うとしている。被害者は、加害者の監督義務者(多くは親)に賠償請求ができ、親が支払わなくてはならないこともある。

事故の道義的責任

以上3つの法律上の責任以外に、「道義的責任」も重要である。事故の加害者として、被害者を見舞ったりし、被害者の気持ちを考えて誠実に対応しなくてはいけない。

交通はまず相手がいる。 他人のことを考えることが基本

吉田瑩一郎 日本体育大学名誉教授、日本安全教育学会会長

運転は技術や知識だけではない

私は50歳を過ぎてから自動車教習所に通い、二輪車免許と普通免許を取りました。教習所では知識や技術については、懇切丁寧に教えてくれます。確かにそれも重要です。

しかし実際は、知識や技術だけではよいドライバーにはなれません。運転には、それ以外にも「セルフコントロール」や「相手のことを思いやる気持ち」が必要となります。

交通にはまず相手があります。相手が次にどういった行動をとるか、それを常に予測しながら動く必要があります。日常生活において、自分のことしか考えていない人は、すぐに事故を起こしてしまいます。

たとえば、私が歩道を歩いていると、自転車に「よけてくれ」といつもベルを鳴らされます。本来、歩道では、自転車が優先なのではなく、歩行者の妨げとならない限り歩道を通行してもいい、というものなのです。相手を思いやり、ゆずりあうということを、是非日常生活でも実践していただきたい。

地域ぐるみの活動が必要

若いうちはとくに、自分だけは事故を起こさないと思いがちです。しかしそんなことは決してありません。そう思っている人がどんどん事故を起こしていく。とくに交通安全については、知識だけあっても仕方がないのです。学校で学んだことを実行しなければいけません。自分の命、他人の命がかかっている場合もあるわけですから。そのためには、親も地域も一体となって、幼い頃から、交通安全に取り組んでいくことが大切です。

東京には各国の大使館があり、外国人のお父さんや子どもたちが、ヘルメットをかぶって自転車に乗っている姿をよく見かけます。お父さんが先生となって、率先して交通安全を実行しているわけです。日本でも親が子に家庭生活の中で、自然に教える、ということがもっとできればいいと思います。たとえば、一緒に車に乗っているときに、運転席から歩行者や自転車がどのように見えるか、車の間をすり抜けていく原付がいかに危ないか、そういったことをもっと教えていけばいい。

また地域の教習所とも連携をとり、実技訓練ができるといいと思います。せっかく広い施設で、さまざまな設備も整っていて、専門の指導者もいるのですから。やはり口頭で説明するだけではなかなか頭に入ってこないものです。実際に体験してみてこそ、わかることもあります。

「ブレドライダー教育」の効果を上げるためには、地域ぐるみで、事故を減らすという同じ目標を持つことが必要なのです。子どもたちが日々、安全を実行できるようにするために。

2

自転車は歩行者？ それとも車両？

題材設定の理由	多くの生徒は、自転車は二輪車、四輪車と違い交通法規を適用されないと思っていて、自分本位な乗り方をする傾向にある。こうした危険に気づかせ、安全に乗りする方法について理解を深めさせたいと考え、この題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車は道交法では「軽車両」に分類され、二輪車、四輪車と同じ「車両」の1つであり、道交法に違反すると罰則の対象になることを認識できるようにする。 2. 自転車は四輪車との交通事故で被害者（第2当事者）となりやすいが、自転車側に過失があれば、損害賠償額の減額など過失の責任が問われることを理解できるようにする。 3. 自転車が加害者（第1当事者）になる事故があり、相手を死傷させると高校生でも多額の損害賠償金請求があるなど、重い責任が問われることを理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート（問題1～4）を人数分プリントしておく。 ・ワークシートの問題2,3に関連するような交通場면을VTRやデジタルカメラで撮影しておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ワークシートを配付し、その中の設問の解答や利用の仕方を理解させる。
展開 40分	<ol style="list-style-type: none"> 1. 違法な自転車乗用と罰則 <ol style="list-style-type: none"> (1) ワークシートの問題1の解答 (2) 罰則の解説 2. 自転車乗用時の交通事故による過失責任 <ol style="list-style-type: none"> (1) 過失責任 (2) 自転車側の過失責任 3. 自転車側が加害者となった場合の責任 <ol style="list-style-type: none"> (1) 加害者の責任 (2) 加害者となりやすい危険性 3. 高額な損害賠償金となった事故事例 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車乗用時の違法体験について、ワークシートの問題1に解答し、違法行為の危険性や罰則の意義について理解する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) ワークシートの問題1に解答する。 (2) 罰則の解説を聞いて自転車も車両の1つで道交法が適用されることを理解する。 ○自転車乗用時に交通事故となった場合に、その事故の状況によってどのような過失責任が問われるかについて、ワークシートの問題2に解答し、さらにVTRやデジタルカメラの映像を見て理解を深める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 信号機のある交差点の場合 (2) 一時停止標識のある信号機のない交差点の場合 (3) 信号機も一時停止標識もない交差点の場合 (4) その他 ○自転車乗用時に歩行者などに加害事故を起こした場合の過失責任についてワークシートの問題3に解答し、さらにVTRやデジタルカメラの映像を見て理解を深める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 自転車側が加害者となる場合 (2) 日常何気なく乗用していても加害事故を起こしやすいこと ○ワークシートの問題4に解答し、自転車が悲惨な加害事故を起こし、その責任をどう償うことになったかを知り、安全な乗用の大切さを理解する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の違法な乗用には罰則があることとともに、なによりも危険であるとの認識を深めさせる。 ○過失責任の意味について簡潔に触れる。 ○自転車側が被害者であっても過失責任が問われると、その分損害賠償額が減額されることを指摘する。 ○VTRやデジタルカメラで身近な交通場面を見せて、加害事故を起こしやすい危険性についても考えさせる。 ○事故責任の償いの重大性に気づかせる。 ○被害者側の立場についても考えさせる。
まとめ 5分	自転車は車両として道交法の適用を受け事故責任が問われること	○自転車は車両として道交法の適用を受けるものであることを十分理解し、違法な乗用はしないように心がける。	○日頃の自転車乗用方法の問題を反省させ、正しい乗用方法を励行させる。

評価	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車は車両として道交法が適用されることが理解できたか。 2. 自転車事故でも過失責任が問われることを知り、安全に乗りすることの大切さを理解できたか。
-----------	---

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 1

1～10までで、自転車に乗っているときにしたことがある項目に印をつけてください。その中で、刑罰の対象（道交法違反、都道府県条例違反）になると思うものに印をつけてください。

	したことがある	刑罰の対象になる
1. 2人乗り		
2. 一時停止標識のあるところで一時不停止		
3. 赤信号を無視する		
4. 酒酔い運転		
5. 夜間に無灯火で走る		
6. 傘さし運転		
7. 自転車通行可という標識のない歩道を走る		
8. 携帯電話をしながら走る		
9. 右側通行		
10. 並進可の標識のない道路を自転車2台で並んで走る		

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 2

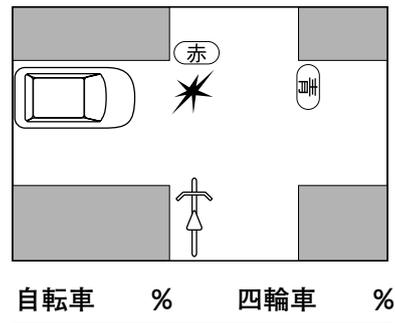
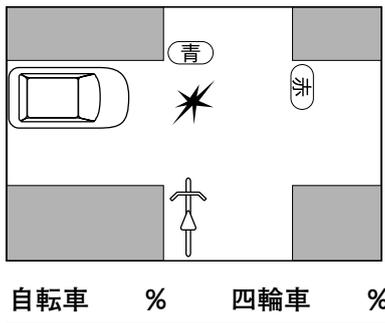
事故にあったとき、事故に関わった双方にどれくらいの過失があるかを示すのが「過失割合」です。自転車を乗用中に四輪車と事故を起こしたとき、自転車乗用者に過失がなければ、相手方の過失が 100% となり、損害賠償金は全額支払われます。

しかし、自転車乗用者に過失があれば、過失の割合によって、損害賠償額が減額されます。たとえば、自転車乗用者の過失が 20% のときは、相手の過失は 80% となり、自転車乗用者の損害賠償額は 20% 減額されます。

次のような事故の場合、自転車の基本的な過失割合はどれくらいになるとお考えですか。数字を記入してください。

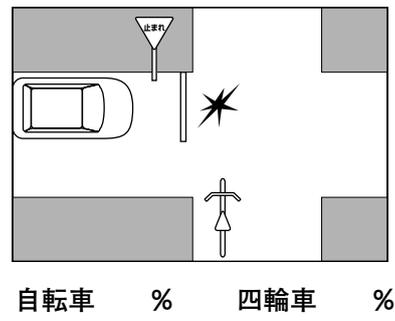
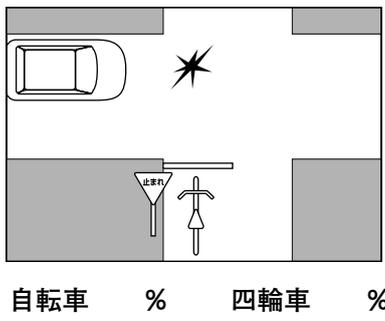
1. 信号機のある交差点で自転車と四輪車が衝突しました。

- ① 自転車側が青信号で、四輪車側が赤信号だったら ② 自転車側が赤信号で、四輪車側が青信号だったら



2. 一時停止標識のある信号機のない交差点で、自転車と四輪車が出会い頭に衝突しました。

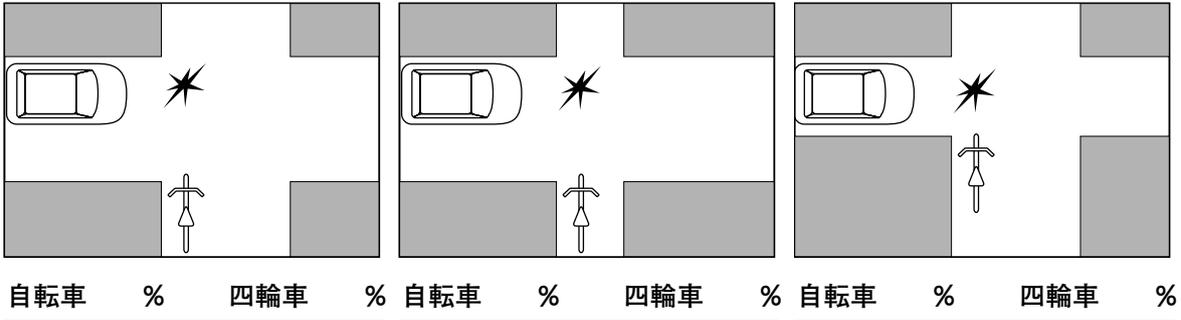
- ① 自転車側に一時停止標識があり、四輪車側にはない ② 四輪車側に一時停止標識があり、自転車側にはない



自転車は歩行者？ それとも車両？

3. 信号機も一時停止標識もない交差点で、自転車と四輪車が出会い頭に衝突しました。

- ① どちらの道路の幅もほぼ同じ ② 自転車側が狭く、四輪車側が広い道路の場合 ③ 自転車側が広く、四輪車側が狭い道路の場合



4. 前記1～3のような事故で、自転車乗用者に次の①～③のような過失があると、その分過失割合が増えます。何%加算されるでしょう。AとBのいずれかを選んでください。

- | | | |
|---------|----------|-----------|
| ① 傘さし運転 | A. 5～10% | B. 10～15% |
| ② 2人乗り | A. 5～10% | B. 10～15% |
| ③ 手離し運転 | A. 5～10% | B. 10～15% |

自転車は歩行者？ それとも車両？

2

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 3

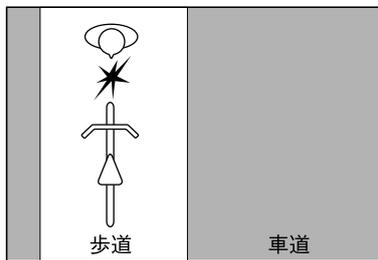
自転車が歩行者や他の自転車と接触したりして相手にケガをさせ、加害者になるケースが増えています。

次のようなケースでは、自転車の基本的な過失割合は何%になると思いますか。

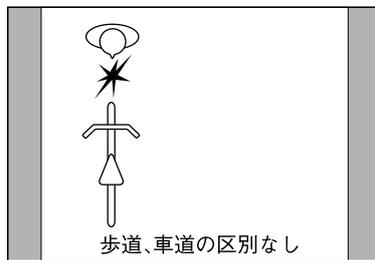
① 歩道(自転車通行可)を走行中に歩行者に衝突

② 歩道と車道の区別のない道で、歩行者に正面から衝突(自転車は左側を走行中)

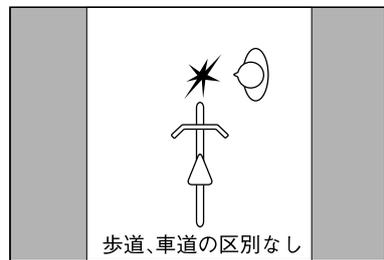
③ 歩道と車道の区別のない道を、横断中の歩行者と衝突(自転車は左側を走行中)



自転車 % 歩行者 %



自転車 % 歩行者 %



自転車 % 歩行者 %

問題 4

自転車で加害事故を起こして、高額な損害賠償額の支払いが求められた事例があります。次のケースは実際に起きた事故例です。自転車乗用者にどれだけの損害賠償額の支払が命じられたでしょう。

ケース 1 歩道と車道の区別のない道で

雨の降る夜、傘を斜めにさし、無灯火で自転車に乗っていたAは、傘をさして歩いていた高齢者(女性)と衝突し、高齢者は転んでケガをした。

1. 約 10 万円
2. 約 100 万円
3. 約 200 万円

ケース 2 歩道で

通行する人が多い地下鉄の駅付近の歩道で、主婦(61歳)と歩道を走ってきた自転車(17歳の男子)がすれ違ったとき、自転車のハンドルが主婦のショルダーバッグの肩ひもにひっかかり、主婦は転倒してケガをした(大腿骨骨折の重傷)。

1. 約 1,000 万円
2. 約 1,700 万円
3. 約 3,000 万円

ワークシートの利用についての解説

問題 1

高校生が自転車乗用中に、しばしば道交法違反となる行為をしていることを自覚させる問題。

すべてが道交法違反で罰則の対象。「6.傘さし運転」「8.携帯電話をしながらの走行」は都道府県条例で、違反となることがある。(p.9の表2を参照)

問題 2

自転車と四輪車の衝突事故では、自転車側の方がケガの度合いが大きくなりがちで、そのため1の①②のような同じ条件、同じ違反でも四輪車側は過失が0にならないことがある。自転車側に過失があったときは、過失の度合いによって損害賠償金が減らされる。

正解 *これは裁判上の一応の目安であり、実際には裁判によって決定される。
(示談の場合も同様)。

- | | | |
|---|----------|----------|
| 1 | ①自転車 0% | 四輪車 100% |
| | ②自転車 80% | 四輪車 20% |
| 2 | ①自転車 40% | 四輪車 60% |
| | ②自転車 10% | 四輪車 90% |
| 3 | ①自転車 20% | 四輪車 80% |
| | ②自転車 30% | 四輪車 70% |
| | ③自転車 10% | 四輪車 90% |
| 4 | ① A | ② A ③ B |

*問題の数字は、「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準2009年版」東京三弁護士会交通事故処理委員会、(財)日弁連交通事故相談センター東京支部による

問題 3

自転車が事故で加害者(第1当事者)になりうることを理解させる問題。

正解

- | | | |
|---|---------|---------|
| 1 | 自転車100% | 歩行者 0% |
| 2 | 自転車 90% | 歩行者 10% |
| 3 | 自転車 75% | 歩行者 25% |

*問題の数字は、「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準2009年版」東京三弁護士会交通事故処理委員会、(財)日弁連交通事故相談センター東京支部による

問題 4

自転車が歩行者を死傷させたとき、状況などで金額の差はあるが、多額の賠償金が請求されることを理解させる問題。ケース1とケース2で賠償金額がいちじりしく違うのは、被害者の年齢による逸失利益の差、被害程度などによると思われる。

ケース1 正解は3。約211万円。自転車の過失割合90%

自転車側は、無灯火、傘さし運転(片手運転)という過失があった。歩行者も傘をさして、通行車両を確認すべきであったという理由で、10%の過失を認めた。

ケース2 正解は2。1743.5万円。自転車の過失割合は100%。

混雑した道だったので、自転車乗用者は歩行者の持ち物などとの接触で、歩行者を転倒させてケガをさせることが予測できた。自転車乗用者は、運転に注意を払い、自転車を降りて手押しすることも必要だったというのが理由。

*問題の数字は、交通事故民事裁判例集、自動車保険ジャーナルによる

自転車事故は 16歳と17歳で突出して多い

自転車事故防止は、高校1、2年生の大きなテーマである

グラフ1は、高校生年代の交通事故を見たものである。16歳、17歳では、交通事故による死傷者数は、原付や自動二輪車運転中を抜いて、自転車乗用中がもっとも多い。

16歳、17歳の自転車乗用中の死傷者数の多さは、他の年齢と比べても際だっている。表1は、年齢別に自転車事故による死傷者数を多い順からみたものだが、16歳の死傷者数はワースト1、17歳はワースト3である。

交通事故で過失の重い方を第1当事者、軽い方を第2当事者という。過失が同程度のときは、被害がもっとも軽い人が第1当事者になる。

16～18歳の自転車事故の約83%は、高校生年代が被害者（第2当事者）として関わっている。（グラフ2）

事故の相手を見ると約83%が四輪車である。四輪車とぶつかれば、自転車に乗っている方が負傷の度合いは大きくなり、被害者とされることが多くなる。（グラフ3）

しかし、被害者となったから、相手の四輪車だけが悪いとは必ずしもいえない。自転車側にも、過失があれば、その責任を問われる。

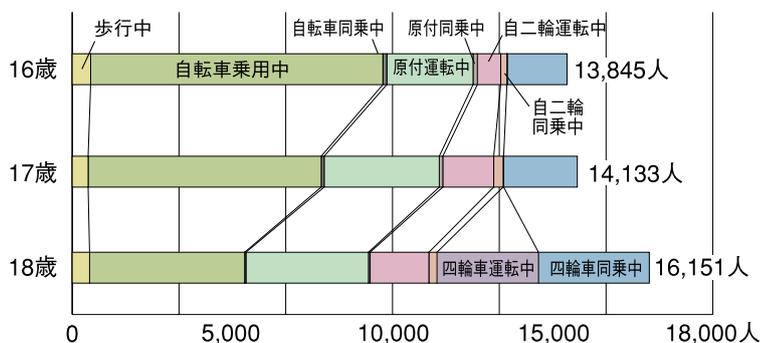
最近では、高校生が加害者（第1当事者）になって多額の賠償金の支払いを求められるケースもある。

自転車は免許がなくても乗れる。自転車に関わる道交法があるにもかかわらず、自転車のルール（法規）についてよく知らないまま乗っている、というのが実状であろう。

2人乗り、片手運転（傘さしなど）、無灯火などが道交法違反で、事故を起こしたとき過失と認められ、被害者（第2当事者）になっても、加害者（第1当事者）になっても責任を問われることを知っている高校生はどれだけのいるだろう。

危険な目にあわないために、過失を問われないために、自転車に関するルール（法規）を学ぶことは重要である。

グラフ1 年齢別・状態別の交通事故死傷者数



グラフ2 16～18歳の自転車事故の1当・2当比率



グラフ3 16～18歳の自転車事故に占める、四輪車との事故



(財) 交通事故総合分析センター (平成20年)

表1 年齢別自転車事故による死傷者数ワースト7

年齢	死傷者数
16歳	8,283人
15歳	6,613人
17歳	6,600人
18歳	4,373人
13歳	3,868人
14歳	3,437人
19歳	3,114人

自転車は「車両」であることを知らない高校生が多い

自転車は、道交法では「軽車両」に分類され、四輪車や二輪車と同じ「車両」の1つである。自転車は、四輪車や二輪車と同様、「他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転」する義務があり（道交法第70条）、守らなければ厳しく責任が問われる。事故を起こせば加害者（第1当事者）になって損害賠償を求められることになる。

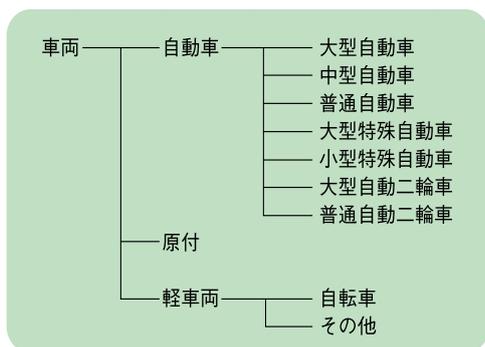
ところが、高校生はこうしたことを知らないことが多い。

グラフ4は、全国の高校生約5,400人を対象に行った交通安全意識調査の結果である。自転車は二輪車や四輪車と同じ車両として道交法に従わなければならないことを知らなかったと答えた生徒が約46%にのぼっている。

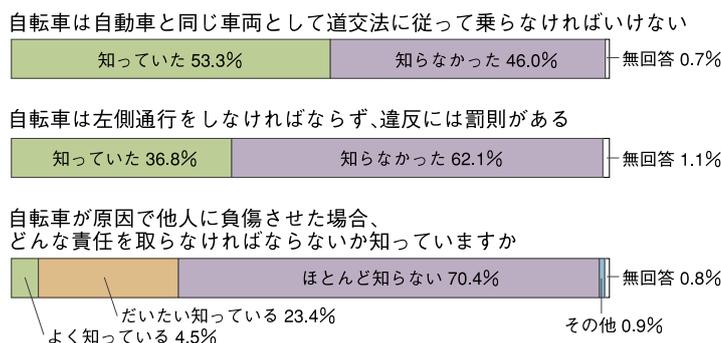
自転車が道路の左側部分を通行しなければ、違反になることを知らない生徒は約62%である。

また、自転車が原因で他人を負傷させたときの責任について「ほとんど知らない」という答えは約70%を占める。

図1 道交法の車両分類



グラフ4 交通安全意識調査(全国の高校生、N = 5,417)



平成15年 交通安全教育推進委員会調査

自転車の走行ルールは基本的に四輪車、二輪車と同じ

この項の目的の第一は、高校生に自転車は車両であるという意識をもって乗れるようにすることである。

表2は、自転車に関する交通法規と、違反した場合の罰則をまとめている。

一部例外はあるが、自転車は基本的に二輪車、四輪車などと同じ扱いである。

走る場所は車道。「左側通行」で、道路左側を走る。「信号無視」や「一時停止標識・標示」を守らないと違反になる。

自転車が歩道を走れるのは、標識などで許可された歩道の場合や、車道を安全に通行できない場合など。自転車の歩道通行は原則禁止である。

自転車の「酒酔い運転」も道交法違反である。よく大人でも、年末の飲み会などで「車は飲酒運転になるから、自転車を使う」という人がいるが、これは誤りである。

「無灯火」、ブレーキが壊れている自転車の乗用、自転車が2台並んでの走行、「2人乗り」なども道交法違反になる。

自転車で違反をすると、どのような罰則があるのだろうか。道路を2人乗りで走ったら2万円以下の罰金または料。通行許可されていない歩道を自転車で走ると3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金。酒酔い運転をしたら、5年以下の懲役または100万円以下の罰金になる。

事故で被害者になっても、自転車側に過失があれば損害賠償額が減額される——過失相殺について

自転車は、事故にあうとケガをすることが多い。

ただし、事故で自転車側がケガをしても、自転車側に過失があると、賠償金は全額は支払われない。過失の程度にあわせて、損害賠償額が減らされる。

民法第722条では、被害者に過失があったときは、裁判所はこれを考慮して損害賠償の額を定めることができるとし、これを「過失相殺」という。

事故時の過失割合の基本は、交通事故の相手と事故の形にわけて決められている。

ワークシートの問題2は、自転車でもっとも多い四輪車との事故で、信号機のある交差点と、信号機のない交差点で起きやすい事故について、自転車と四輪車の基本的な「過失割合」を見たものである。(詳しくは19ページ参照)

信号機のある交差点で自転車が青で進入していれば、自転車の過失割合はゼロ。

しかし、自転車側の信号が赤だった場合は、自転車の過失割合は80%になる。

自転車乗用者が事故で大ケガをしたとしても、自転車乗用者に大きな過失があるということである。かりに損害賠償額が1,000万円だったとすると、自転車側が受け取るのは80%を引いた200万円ということになる。

この基本的な過失割合以外に、さらに自転車に別の過失があれば5～15%の幅で修正が加えられる。

[5～10%の過失割合が加算されるケース]

・わき見運転、2人乗り、制動装置不良、無灯火など「著しい危険」

[15%が加算されるケース]

・手ばなし運転など「重度の危険」

逆に相手の四輪車に制限速度違反、酒酔い運転、わき見運転などがあれば、5～30%の幅で自転車の側の過失割合が減らされる。

双方の過失の度合いを考慮しながら、裁判所で最終的に過失割合が決められる。

道交法違反は厳しく問われることになる。

過失相殺

交通事故では、事故の原因は加害者だけの責任に帰せない場合がある。自動車保険で損害賠償額を出すとき、被害者にも過失がある場合、その「過失割合」に応じて賠償額を減額することになる。たとえば被害者に20%の過失があると、受け取る損害賠償額は20%を引いたものになる。

表2 自転車と道交法

道交法		違反した場合の罰則
原則的に車道を走る	* 車両は、歩道または路側帯（以下この条において「歩道等」という）と車道の区別のある道路においては車道を通行しなければならない（道交法第17条第1項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金
道路では左側（左側部分）通行	* 車両は道路の中央から左の部分を通行しなければならない（道交法第17条第4項） * 軽車両にあっては道路の左側端に寄って通行しなければならない（道交法第18条第1項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金 なし
自転車道の通行義務	* 自転車道が設けられている道路では、やむを得ない場合を除いて自転車道を通行しなければならない（道交法第63条の3）	2万円以下の罰金または料料
歩道の通行方法	* 道路標識等によって自転車の通行が認められている場合や、車道を安全に通うできない場合などは歩道を通うできる（道交法第63条の4第1項）	
歩道は歩行者優先	* 自転車が通うできる歩道では、中央より車道よりを徐行し、歩行者の通うを妨げるときは、自転車は一時停止しなければならない（道交法第63条の4第2項）	2万円以下の罰金または料料
並進禁止	* 軽車両は、他の軽車両と並進してはならない（道交法第19条） * ただし、普通自転車は標識で並進できる道路では並進できるが、3台以上の並進はできない（道交法63条の5第1項）	2万円以下の罰金または料料
交差点では2段階右折	* 右折するとき、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない（道交法第34条第3項）	2万円以下の罰金または料料
道路の横断	* 自転車横断帯があるときは、ここで横断する（道交法第63条の6）	なし
自転車の2人乗り原則禁止	* 公安委員会は軽車両の乗車人数の制限について定めることができる（道交法第57条第2項） * ただし、運転者が16歳以上のとき、幼児用座席の6歳未満は可	2万円以下の罰金または料料
合図をしなければならない	* 車両の運転者は、左折、右折、転回、徐行、停止、後退、進路変更時は、手、方向指示器、灯火などで合図をしなければならない（道交法第53条）	5万円以下の罰金
片手運転、傘さし運転、携帯電話をしながらの運転	* 車両等の運転者は、ハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなければならない（道交法第70条） * 公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るために必要と認めた事項をまもらなければならない（道交法第71条第6項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金 5万円以下の罰金
夜間無灯火禁止	* 日没から日出までは灯火をつけなければいけない（道交法第52条）	5万円以下の罰金
酒酔い運転禁止	* 酒気を帯びて車両等を運転してはならない（道交法第65条）	5年以下の懲役または100万円以下の罰金
制動装置設備義務	* 規定の制動装置を備えていない自転車を運転してはならない（道交法第63条の9第1項）	5万円以下の罰金
信号機の表示に従う	* 車両等は信号機の標示する信号または警察官等の手信号等に従わなければならない（道交法第7条）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金
一時停止の標識等に従う	* 道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前で一時停止しなければならない（道交法第43条）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金

高校生が自転車を乗用して 加害者になるケースが増えている

最近、自転車が加害者（第1当事者）として関わる事故（自転車対歩行者、自転車同士）が増えている。

高校生でも、加害者となるケースがある。高校生が乗る自転車が、歩道を歩く高齢者とぶつかるといふケースが多い。相手が高齢者の場合、重大事故になることがある。

自転車と歩行者の事故での、基本的な過失割合は以下のようなものである。

[自転車通行不可の歩道で]

・自転車 100%、歩行者 0%。

ただし、自転車の通行が認められたところは、過失割合が変わる。

[歩道と車道が区別されていない道路で]

・自転車が歩行者の正面から衝突——自転車 90% 歩行者 10%

・左側通行の自転車と、道路横断中の歩行者との衝突——自転車 75% 歩行者 25%

・右側通行の自転車と、道路横断中の歩行者との衝突——自転車 80% 歩行者 20%

と、状況によって過失割合はやや異なる。

さらに、他に双方に過失があると、5～15%の修正が加えられる。

自転車の過失としては、先に述べた自転車と四輪車衝突時のわき見や2人乗りなどが、歩行者の過失には、飛び出し、路上遊技などがある。

ワークシートの問題4では、高校生側に過失があったために、莫大な賠償責任が問われたケースを紹介している。

その他にも以下のような実例がある。

高校生が加害者になった自転車の死傷事故では、他に、刑事責任も問われる。

少年法にもとづいて検察庁から家庭裁判所に送られ、調査の上、審判が行われる。

高校生でも、自転車事故で多額の損害賠償が請求されれば、支払い義務がある。

・社会人になってから給与から毎月支払う

・民法第714条の、責任無能力者が責任を負わない場合は、監督義務者が損害を賠償する責任を負うにより、被害者は、加害者の監督義務者に対して損害賠償請求ができ、高校生の親が支払わなくてはならない。

自転車は気軽に乗って便利だが、四輪車と同じような加害性をもっていることを高校生に意識させることが必要である。

高校生の自転車事故のケース

- | | |
|--|-----------------|
| 1. 女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の女性と衝突。女性に重大な障害が残った。 | <損害賠償額 5,000万円> |
| 2. 男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は頭蓋内損傷で死亡した。 | <損害賠償額 4,032万円> |
| 3. 男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進入し、女性が運転する自転車と衝突。女性は頭蓋骨骨折で死亡した。 | <損害賠償額 3,138万円> |

*資料 日本損害保険協会

自転車事故に備えた 保険加入が必要

自転車には、二輪車や四輪車のように保険加入の義務がない。また、保険への関心も低い。高校生が、自転車事故で加害者になれば、高額の損害賠償額を支払わなければならない。被害者になってケガをしても、自分側に過失があったために過失相殺され、損害賠償額を減額されることもある。

自転車事故に備えて保険に加入しておくことが必要なことを高校生に指導する必要がある。

参考

自転車と四輪車事故の過失相殺の判断基準(自転車の基本過失相殺率)
 自転車事故の約85%は四輪車との事故である。事故の形では、信号機のない交差点での出会い頭の事故がもっとも多い。
 以下にあげるのは、自転車事故の過失相殺の判断基準である。さらに、過失があれば5~15%の幅で、自転車、四輪車それぞれに修正要素が加わる。

1. 信号機のある交差点で出会い頭に衝突

- 自転車青信号で、四輪車赤信号
自転車 0% 四輪車 100%
- 自転車赤信号で、四輪車青信号
自転車 80% 四輪車 20%
- 自転車黄信号で、四輪車赤信号
自転車 10% 四輪車 90%
- 自転車赤信号で、四輪車黄信号
自転車 60% 四輪車 40%
- 自転車赤信号で、四輪車赤信号
自転車 30% 四輪車 70%

2. 一方に一時停止標識のある信号機のない交差点で、出会い頭に衝突

- 自転車側に一時停止標識がある
自転車 40% 四輪車 60%
- 四輪車側に一時停止標識がある
自転車 10% 四輪車 90%

3. 信号機も標識もない交差点で出会い頭に衝突

- 幅がほぼ同じ道路のとき
自転車 20% 四輪車 80%
- 自転車が狭い道路で、四輪車が広い道路
自転車 30% 四輪車 70%
- 自転車が広い道路で、四輪車が狭い道路
自転車 10% 四輪車 90%

4. 一方が優先道路の信号機のない交差点で出会い頭に衝突

- 自転車が優先道路
自転車 10% 四輪車 90%
- 四輪車が優先道路
自転車 40% 四輪車 60%

「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準 2009年版」

保険は高校生の自転車事故のリスク管理に大切
 自転車事故に備えるには、傷害保険(自分のケガに対する保障)だけでなく、自分が加害者になったときにも備えられるように賠償保険(人を傷つけたり、人の物を壊したりしたときの保障)の両方が必要である。

1. 自転車総合保険 契約者とその家族が対象の自転車専用保険
 自転車の事故、損害について、契約者とその家族を保障する保険。自分と家族のケガの補償、相手に対する損害賠償がカバーされる。自転車専用なので、自動車保険に比べると掛け金が安いのが特徴。自動車保険・傷害保険の保険会社で扱っていることが多い。
2. TSマーク付帯保険 自転車そのものにかける
 乗っている人が死傷したときに対応する「傷害保険」と相手に対する「賠償責任保険」がついている。自転車自体にかかっている保険で誰が乗っていても適用される。
 TSとは、Traffic Safety(交通安全)の略。自転車安全整備店で点検・整備を受け、TSマークを貼り付けられると加入することになる保険。契約期間は1年で、継続加入するためには再度安全点検・整備を受けなければならない。



第1種 (青色)



第2種 (赤色)

TSマークの種類		第1種 (青色)	第2種 (赤色)
傷害保険	死亡・重度障害	30万円	100万円
	入院15日以上	1万円	10万円
賠償責任保険(限度額)		1,000万円	2,000万円

3. 傷害保険 自分が死傷した場合に
 自転車に限らず、自分のケガ(死亡を含む)に対する保障。死亡した場合、後遺障害が残った場合、入院・通院した場合に保険金が支払われる。賠償特約が用意されているものもある。「積立傷害保険」や「交通傷害保険」がある。

4. 個人賠償責任保険 相手に対する賠償のために
 契約者とその家族が、日常生活で人にケガをさせたり、人の物に損害を与えて損害賠償責任を負った場合に保険金が支払われる。支払限度額は契約によって異なるが、5,000万円の限度額で1年間の保険料が約2,000円程度。自転車に特化した保険ではないため、買い物中に誤って商品を壊してしまったなどの日常生活上での事故にも使えるのが特徴。

プレドライバー教育は自転車から

吉岡耀子 (株) JAF MATE 社 出版部長

自転車は加害者にもなりうる

自転車は交通弱者だと思われていますが、人を傷つけた場合には、賠償責任が生じてきます。「そういう立場なんだ」ということを教えたくて、中学生、高校生向きに以前にパンフレットをつくったことがあります。

「6900万台の無防備」という見出しをつけました。「無防備」というのは、自転車に乗る中学生、高校生は交通ルールを知らないだけでなく、知らないのにスピードを出している。「貴方達には責任がある、場合によっては加害者になることもある」ということを伝えなかったのです。

自転車は「プレドライバー教育」に密接につながっていると思います。

歩くところから始まって、人が初めて使うスピードの出る乗り物が自転車。スピードでは、車と歩行者のちょうど中間のところに立つ乗り物です。車道に降りれば車とのかかわりがあり、歩道であれば歩行者への気配り、自転車同士のやりとり、スピードコントロールなどの問題が出てきます。これらに加えて、交通ルールも知っておく必要があります。歩くスピード以上のスピードがあるもの、機械を操るということでは「プレドライバー教育」の要になりうると思います。

自転車に乗りはじめたとき、長距離で通学するようになったときなど、何か新しい場面にさしかかったときに、1つひとつキチッと教えていくことが大事でしょう。正しいことを知らないまま先に行ってしまうと、なかなか戻れません。すぐ癖になってしまうからです。

自転車で社会性を教えドライバー教育につなぐ

高校生の場合、自転車の乗り方といっても耳を傾けてくれないかもしれません。社会性に訴えるといいのではないのでしょうか。「自分たちも加害者になってしまうんだ」というのもインパクトがあります。

また、四輪車の中からの自転車の見え方、とくに四輪車の死角を教えるのは大事だと思います。自転車に乗っているときの自分たちの身の危険を知ることにもなります。

このようにして自分とは違う立場から見られる目を持つことは、ドライバーになってからも役立ちます。「交通」というのは路上のコミュニケーションです。自分だけでなく、相手からの自分の見え方、聞こえ方を考えながら行動することが大事です。

「プレドライバー教育」というとかなりギリギリの年齢の、免許を取る直前の教育のように感じられますが、もっと早く自転車から入るのがいいと思います。交通社会人として、スピードのことや交通の姿を教えるなど、やりようがある気がします。自転車を使って、路上での危機管理能力とか危機予測能力を学ばせる。

自転車を基本にして、だんだん体験的にステップアップしていくことだと思います。

3 路上ではみんなパートナー

題材設定の理由	交通に参加する者は誰もがパートナーとして思いやりやゆずりあいのある行動をとることが大切である。とくに幼児・児童や高齢者、視覚障害者や車イス利用者等に対しては、高校生として適切な対応を積極的にとり、安全な交通社会の実現に寄与しようとする態度を育成するために、本題材を設定した。
指導のねらい	1. 視覚障害者の立場を理解し、適切な対応がとれるようにする。 2. 点字ブロックの機能等を理解し、視覚障害者の交通安全を積極的に図るようにする。 3. 車イス利用者の立場を理解し、適切な対応がとれるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○身障者の立場に立って考えるようにさせる。
展開 (40分)	1. 視覚障害者への対応の仕方 2. 視覚障害者が通行上困っていることと、点字ブロックの機能 3. 車イス利用者への対応の仕方	○視覚障害者が道路を横断しているときにどのように接したらよいかについて、ワークシートの問題1の解答を通して学習する。 (1) 視覚障害者への声のかけ方 (2) 安全な道路横断への協力の仕方 (3) 視覚障害者が違法駐車で困っていること ○ワークシートの問題2の解答を通して、視覚障害者が道路を通行する際、何に困っているのか、また点字ブロックがいかに大事なものであるかについて理解し、通行を妨害しないためにどうすべきかを学習する。 ○車イス利用者に対する配慮や援助の仕方について、ワークシートの問題3、4の解答を通して学習する。 (1) 身障者用駐車スペースの使われ方 (2) 道路に障害物があるとき (3) 道路に段差のあるとき	○視覚障害者の身体に急に触れてはならないことを理解させる。 ○道路交通法上の決まりにも触れる。 ○視覚障害者は音などの周囲の状況と点字ブロックを頼りに歩いていることを理解させる。 ○違法駐車の際に気づかず杖を折ってしまったりケガをしたりする視覚障害者が多いこと、危険な車道を通行せざるをえないことなどを理解させる。 ○点字ブロック上での立ち話や駐車は視覚障害者の通行の妨げになることを強調する。 ○自転車を倒してしまったときの視覚障害者の気持ちについても触れる。 ○車イスの出し入れのために、身障者用には広い駐車スペースが必要であることを理解させる。 ○健常者が身障者用スペースを利用しようとしているのを見たら注意する勇気を持つよう強調する。 ○ワークシートの写真を見た感想や意見を発表させる。 ○困っている車イス利用者を助けるときは、必ず声をかけるようにさせる。 ○歩道に障害物があると車道を移動せざるをえず、危険なことを強調する。
まとめ (5分)	視覚障害者および車イス利用者の交通安全を進んで確保すること	○視覚障害者および車イス利用者の交通上の悩みや危険性を理解して、安全に交通ができるよう協力し、よいパートナーになれるよう心がける。	○視覚障害者および車イス利用者の路上での安全確保には、身障者のために具体的に何が出来るかについて日頃から理解を深めるようにさせる。
評価		1. 視覚障害者や車イス利用者の立場になって交通安全を考えることができたか。 2. 視覚障害者や車イス利用者の交通安全を図るために適切な対応の仕方が理解できたか。	

路上ではみんなパートナー

問題 1

白い杖をついた人が横断歩道を渡ろうとしています。次の行動の中で間違っているものに印をつけましょう。

1. 信号が青になったのでいきなり手をひいて一緒に渡る。
2. その人に話しかけているのがわかるよう、そばに行って「青になりましたよ」と話しかける。
3. 赤信号だったが、車が来ていなかったので、自分は信号無視をして渡り始める。
4. 信号が青になったので、後ろからトンと背中を押してあげた。

問題 2

次の写真を見て、白い杖をついた人が何に困っているのか、自分たちにできることは何かを考えてみましょう。



写真 1



写真 2



写真 3

路上ではみんなパートナー

問題 3

大型スーパーなどの駐車場には、身障者用駐車スペースを設けてあるところがあります（写真1）。写真2も参考にしながら、身障者用駐車スペースにはどのような特徴があるのか考えてみましょう。また、写真3、4のパイロンは何のためか、そこにはどのような問題があるのかも考えてみましょう。



写真 1



写真 2



写真 3



写真 4

問題 4

次の写真を見て何が問題なのか指摘してみましょう。



写真 1



写真 2

ワークシートの利用についての解説

問題 1

視覚障害者が道路を横断しようとしているときに、周囲の人がしてはいけないことを理解させる問題。

1.3.4 が間違っている。

1. →いきなり手をひいては視覚障害者は驚いてしまう。

3. →視覚障害者は耳をすまし、周囲の状況を配慮しながら待っている。
横断する人がいれば、もう信号が青になったもの、と思ってしまう。
信号無視はいつもしてはいけないが、特に視覚障害者が近くにいるときは絶対にしてはいけない。

4. →急に身体を触られるとびっくりする。必ず一声かけてから。

問題 2

視覚障害者が道路を通行するときに困っていることを理解させる問題。

写真 1

- ・やむをえず車道を歩くことになる視覚障害者。後ろから車が来ることもあり、駐車している車を手で伝ってギリギリの所を歩く。非常に危険。
- ・その他、掃除されていない車だと手や衣服が汚れるということもある。また、走行中の車に杖をひかれて杖が折れたり、転倒して後続車にひかれる、ということもある。また、歩道に車が停まっていることに気づかず杖で車をたたいてしまう。これで、車に傷をつける、などのトラブルが起こることがある。
歩道の、しかも点字ブロックに乗り上げ、駐車しようとする車を見たら注意する勇気をもつ。



写真 2

- ・ハッチバックが開いているのは杖では感知できない。何もないと思って歩き、ハッチバックにぶつかってケガをする。
ハッチバックを開けたまま駐車はしない、ということが大切。



写真 3

- ・点字ブロックの重要性を理解させる問題。
- ・自転車が点字ブロックの上にあるため、邪魔で歩きづらい。もし自転車を倒したとしても、自分1人では起こせない。駐車中（走行中でも）の自転車の車輪に杖がからんで折れることもある。
点字ブロックの上には障害物を置かないようにする。

写真提供（問題含む）
筑波大学 徳田克己教授

問題 3

身障者用駐車スペースについての問題。

- ・身障者用駐車スペースは店の出入りに近いところに設置されている。
- ・車イスで乗り降りするために十分なスペースが確保されている。
- ・写真 3、4 は身障者用駐車スペースを健常者が使うことを防ぐ目的でパイロンが置いてあるのだが、これでは、実際に身障者が利用する際、いちいちパイロンをどける必要があり、大変不便。

問題 4

車イス利用者が歩道で困っていることを理解させる問題。

1. スピードを落とさずに近づいてくる自転車は車イス利用者にとっては非常に怖いもの。よけようとして土手に転がる危険もある。自転車ですれ違うときは徐行する、自転車を降りて押すなどの配慮が必要。
2. 車イスは少しの段差でも転んでしまう可能性がある。歩道に乗り上げた車を迂回するために段差のある歩道をいったん降りて車道に行くのは危険だし、また歩道に戻るといっても大変な労力が必要。

先生のための資料

障害といっても、知的障害や、聴覚障害、半身麻痺などさまざま。ここでは、一見して障害があることがわかる「全盲の視覚障害者」と「車イス使用者」について、彼らが困っていること、それについてどのように対処すればよいのかを理解させる。

視覚障害者の 道路横断について 知っておくべきこと

視覚障害者には、全盲者と弱視者がいる。全盲者は歩行時には白い杖（道交法上では、黄色い杖の場合もある）を持っているが、弱視者は持たないことが多いことを前提に、ここでは白い杖を持った視覚障害者について学ぶ。

視覚障害者は点字ブロックや周囲の状況（音や匂い）を頼りに道路を横断している。周囲の音に感覚をすましているため、急に腕をつかまれたり、後ろから押されたりすると、びっくりして、怯えてしまう。手を差し伸べるときは、必ず、「一緒に渡りましょうか」など声をかけてから。また、話しかける際、その人に話しかけているのがわかるよう、後ろからでなく、正面や横から、はっきりと声をかけるようにする。

自転車で、歩行中の視覚障害者の脇を通り過ぎるときも、徐行する、自転車を降りて押すといった配慮をしなければならないことを教える。全盲者だけでなく、弱視者もいるため、夜間、自転車のライトをつけて走ることも重要なことである。

視覚障害者が赤信号で待っているときに、「車が来ていないから」と信号無視をすると、青になったと思ってついていく可能性があるため、大変危険である。

さらに視覚障害者の道路横断について理解を深めさせるには、「参考／授業の展開別案1」のようなことも考えられる。

授業の展開別案 1

視覚障害を疑似体験するため、横断歩道の音をカセットテープに集め、教室で聞かせる。青信号と赤信号の違いがわかるよう、耳をすませ、違いがわかったかと尋ねる。

→視覚障害者が音を頼りに道路横断するのを疑似体験し、いかに神経を張りつめているかを理解させる。

視覚障害者の歩行について 知っておくべきこと

視覚障害者は、杖を頼りに歩行している。通り慣れた道ならかなりの速度で、杖を強くたたきようにしながら歩いている。そこへ違法に歩道に乗り上げ駐車した車などがあると杖で車を傷つけたり、杖が折れる、といったトラブルが起こる。

また、視覚障害者の5人に1人が、開いているハッチバックや車からはみ出した積載物などにぶつかってケガをする経験をしたことがあるという。

点字ブロックについて

点字ブロックは、視覚障害者にとって大切なものだが、自転車が置かれていたり、その上で立ち話をしている人がいたりすると本来の目的どおり使用できないことが多い。自転車が置かれているときはハンドルなどが身体にあたって痛い思いをするし、もし自転車が倒れてしまったとしても自分1人では起こせない。たまたま自転車の所有者がその場にいれば、視覚障害者の方が、「ごめんなさい」と謝ってしまう。「自分は悪くないのに」と不快に感じる視覚障害者は多い。また、点字ブロックの上をずっと歩いていると足が疲れるので、点字ブロックを杖で確かめながら、その横を歩く人もいる。点字ブロックの上だけでなく、左右50cmは駐車したりしてふさがないようにすることが必要である。

身障者用駐車スペースについて

大型スーパーなどに設置されている身障者用駐車スペース。短時間だから、他に空いてないから、と安易に駐車する人が後を絶たない。身障者用駐車スペースの特性を理解し、自分がドライバーになったときに駐車しないのはもちろん、家族や友人が駐車しようとしたら「そこに駐車してはいけない」といえる勇気をもつ。

身障者用駐車スペースは、車イス使用者が車イスを出し入れするのに十分な広さ(通常の広さの1.5倍)が確保されている。また、店の出入りに近い便利なところにある。車イス使用者が健常者用の駐車スペースに駐車すると、車イスの出し入れができなくなる。

また、健常者が使用しないようにと、身障者用駐車スペースにパイロンを立ててあるところがあるが、車イス使用者がそこに駐車しようとする、車イスを降ろしてそれに乗り、パイロンをどけて、車イスから自動車に乗り移り、そして、駐車し、と大変な思いをすることになる。身障者用駐車スペースは常に開けておくようにする。

車イス使用者が困ること

車イスは幅があるため、歩道に乗り上げ駐車している車や、迷惑駐車の自転車などがあると、歩道を通行できない*。車道に出るにも、段差がある場合は、段差のないスロープまでいったん戻らなければならない。しかも車道を車イスで移動するのは危険でもある。歩道は歩行者だけでなく車イスも通ることがあるということを理解させる。

また、善意から、段差で困っている車イスをいきなり後ろから押す、という行為も、車イス使用者にとっては驚き、パニックになることもある。障害の種類によっては、急な動作に対応できず、車イスから転げ落ちてしまうこともある。必ず「押しましようか」と声をかけ、「お願いします」といわれて初めて車イスに手をかけるようにする。

さらに、車イス使用者の交通状況について理解を深めるために「参考／授業の展開別案 2、3」のようなことも考えられる。

*道交法第47条2では車両は駐車するときは「道路の左側端に沿い、かつ他の交通の妨害とならないようにしなければならない」としている。(罰則) 15万円以下の罰金

授業の展開別案 2

実際に車イスで生活している人に話をしてもらい、どういうことに困っているか、どんな危険な体験をしたか、ということ語ってもらう。

授業の展開別案 3

学校に車イスがある場合、平らなところを実際に乗って体験してみる。そして、次に歩道のラインをひき、迷惑駐車を想定して自転車をおいておく。歩道から出ずに自転車をよけて通ることの難しさを知る。

高齢者についても この項で考えてみよう

健常者でも高齢になると、足腰が弱くなり、電動車イスを利用する人も多い。この項では、あわせて、高齢者についても学んでおくとよい。

車イスだと目線が低いと、前方から来るものが見えにくいことがある。また、高齢者が歩いている場合も、目線を下に向けている場合が多いので、周囲の状況に気がつきにくい。自転車やドライバーなど周りが前もってスピードを落とすなどの対応をする必要がある。

高齢者とぶつかると、大きなケガにつながる可能性が高いことにも留意する。

調べ学習について

今回学習したことを踏まえ、生徒に宿題として〈調べ学習〉をさせ、次回の授業で発表させれば、点字ブロック、身障者用駐車スペースの問題について、より身近な問題として理解を深めることができる。

1. 自分の町にある点字ブロックを探しだし、どのような意図でそこにあるのか、実際にその点字ブロックが機能しているのかどうか、見ておきましょう。
2. 自分の町にある駐車場（スーパー、レストランなどでもよい）で身障者用の駐車スペースを探し、それがどのようなものか、どのように使われているのかを見て、考えてみましょう。

障害のある人が、交通場面で何に困っているのか 具体的に「知ること」から始めよう

徳田克己 筑波大学社会医学系教授、臨床心理士

「思いやり」ではなく、まず「知ること」

他人に対して「思いやりを持とう」とはよくいわれることです。障害者についても「思いやり、福祉の心を持って接しよう」と。しかし、この「思いやり」とは何でしょうか？

こんな話があります。私の大学では、地域のボランティアの人たちが、視覚障害の学生に図書館で朗読サービスをしてくださっています。私の研究室にも視覚障害の学生がいて、ボランティアの方が研究室まで学生を迎えに来てくださいます。「どうして迎えに来られるのですか」と尋ねると、「思いやりだから」との答え。別のボランティアの方は「自分で来てください」といいます。その方は「世の中には危険なところが多いので歩く練習をしておかないといけない。大学の中はそれほど危なくないから、大学の中では歩く練習をしておくべきです。だから時間がかかっても、研究室から図書館まで歩いてくるように、というのです。それが思いやりだと思うのです」とおっしゃる。

つまり、同じ「思いやり」の気持ちからといっても、まったく正反対の行動に出ることもあるのです。自分なりの「思いやり」を押し付けるのではなく、障害者が、実際の交通場面で何に困っていて、どんな手助けを必要としているのか、ということをもまずは具体的に知ってほしいと思います。

正しい認識から、適切な行動へ

障害者の人たち（白い杖を持っていたり、盲導犬を連れている視覚障害者や車イス使用者）に出会うのは、道路や歩道、信号待ちといった、交通場面であることが多いだろうと思います。視覚障害者は点字ブロックや周囲の状況（音、においなど）を頼りに、神経をときすませながら歩行をしています。そのことを知った上で、点字ブロックの上で立ち話をしたり、上にモノを置いたりしないようにしてください。手助けしたい、という気持ちから、急に背中を押したり、手をとったりするのもやめてください。まずはきちんと声をかけてから。

また、車イス使用者は、歩道に乗り上げた車の駐車、迷惑駐車などで歩道が通れず、仕方なく危ない車道を通らねばならず、事故にあうといったこともよくあります。どうかそういう事実を知り、歩道をふさがないようにしてください。

そして、この章で学んだことを、家に帰って家族の人たちにも話してあげてください。世の中にどんどん広まっていけば、障害のある方も、安心して街の中に出ていき、みんなと同じように買い物をしたりカラオケに行ったりという楽しい生活を安全にできるようになるのです。そんな日が一日も早くくることを願っています。

4 一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？	
題材設定の理由	一時停止標識は自転車にとっても重要な規制標識であるが、これを見かけても、自分には関係ないと無視して、交差道路に飛び出して事故を起こす恐れがある。そこで、一時停止標識の重要性について理解させ、安全な乗用態度を育てたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 一時停止標識は、守らないと事故になりやすい危険な場所につけられていることを理解できるようにする。 一時停止標識は、四輪車や二輪車だけでなく、自転車乗用者も守らなければならない標識であることを理解できるようにする。 一時停止標識の重要性を理解することで、信号機や一時停止標識のない小さな交差点の通行でも安全を心がけるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> あらかじめ、学校周辺の一時停止標識のある、見通しの悪い交差点を選び、デジタルカメラで撮影、討論用教材(画像など)を作る。 ワークシートを人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (20分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ワークシートを配布する。
展開 (25分)	<ol style="list-style-type: none"> 自転車乗用者にも関係する道路標識・標示 一時停止標識・停止線の重要性 学校周辺に実際にある一時停止標識の重要性(司会者の進行による話し合い) 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車乗用者にも関係する道路標識・標示について、ワークシートの問題1～2の解答をする。 <ol style="list-style-type: none"> 各標識・標示の意味と役割 道路標識の青色や黄色、赤色の意味 ○ワークシートの問題3について解答する。 <ol style="list-style-type: none"> 一時停止標識・停止線が設けられている場所の特性 一時停止標識・停止線と歩行者・自転車の関わり方の違い 一時停止違反による事故の危険性 ○学校周辺に実際にある一時停止標識を例にして、その重要性等について話し合う。 <ol style="list-style-type: none"> 一時停止標識がそこに設置されている意味 一時停止が守られているかどうか 事故の危険性とどうしたら守られるようになるか 	<ul style="list-style-type: none"> ○各標識・標示の意味や役割について発問に答えさせるなどして以下を確認させる。 <ol style="list-style-type: none"> 一時停止標識は、車両に対してのもので、軽車両である自転車も対象になる 一時停止標識が、守らないと危険を示す赤色であること 高校生年代の自転車事故では一時不停止によるものが多いこと ○一時停止違反による自転車事故の状況に触れる。 ○一時停止が守られない理由等について発問し、いきなり交差点に飛びだすことの危険性を明確にさせる。 ○生徒を司会者に指名して、話し合いを行わせる。 ○日頃その一時停止はどう守られているかについても考察させる。 ○ヒヤリ・ハットしたことも発表させる。
まとめ (5分)	一時停止による交通事故防止の重要性	<ul style="list-style-type: none"> ○一時不停止による自転車事故の状況を知って、一時停止による安全確認を励行する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者感覚で一時停止しないことの危険性も強調する。
評価		<ol style="list-style-type: none"> 一時停止標識・停止線の重要性が理解できたか。 一時不停止による事故の状況を知り、その標識を守ろうとする態度が形成されたか。 	

一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

問題 1

次の道路標識・標示のなかから、自転車を乗用する人も守らなければならないものを選んでください。



車両進入禁止



車両通行止め



一時停止



一方通行



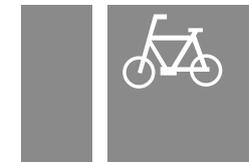
自転車横断帯



並進可



踏切あり



普通自転車の歩道通行部分
(路面標示)



停止線
(路面標示)

問題 2

交通信号には青色、黄色、赤色がありますが、道路標識にも青色、黄色、赤色をベースにしたものがあります。

赤色の意味は次のどれだと思いますか。1つを選んでください。

1. そのまま進むと危険、標識の指示通りにしないといけない
2. 注意して進みなさい
3. 標識の指示通りに先に進みなさい

問題 3

一時停止標識はどんな道路につけられていると思いますか。

正しいと思えるものをいくつでも選んでください。

1. 遮断機のない鉄道の踏切の手前にある
2. 一度止まって安全を確認しないと、交差道路を走ってくる車にぶつかりそうな信号機のない交差点によくある
3. ずっと信号機がなく、ノンストップで走れる道路(たとえば幹線道路)と交差する道によくある
4. T字形、Y字形、十字形に関係なく、信号機のない交差点でよく見る
5. 四方向とも信号機のある十字型交差点には設置されていない

ワークシートの利用についての解説

問題 1

正解は表示してあるものすべて。

道路標識や標示（路面に描かれたもの）の中で自転車も対象になるものの一部をあげた。

標識は規制、指示、警戒の3種類と案内標識、標示は規制と指示の2種類からなっている。

問題1では、車両進入禁止、車両通行止め、一時停止、一方通行が規制標識、普通自転車の歩道通行部分、停止線が規制標示。自転車横断帯、並進可が指示標識、踏切ありが警戒標識にあたる。

*内閣府の交通安全総合情報サイト Cross Road では、標識などのデータ素材を入手することができる。
(<http://www.cross-road.gr.jp/>)



問題 2

正解は1。

標識の色の中で赤の持つ意味を扱っている。規制プレートは青色または赤色、指示プレートは青色、警戒プレートは黄色。

青色は、一方通行、歩行者専用、指定方向外進行禁止、自転車横断帯のように、特定の方法に従って通行することを指定する標示板に使われている。

赤色はしてはならないの意味で、車両進入禁止、転回禁止、一時停止、歩行者横断禁止のように、特定の交通方法を禁止する標示板に使われている。

問題 3

正解はすべて。

一時停止標識についての既存の知識を問う質問。

一時停止標識は、幹線道路にアクセスする道路など、いったん停まって安全を確かめてから交差点に入らないと危険な道路側につけられている。違反すると、赤信号無視と同じ3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金。

一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

先生のための資料

一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？

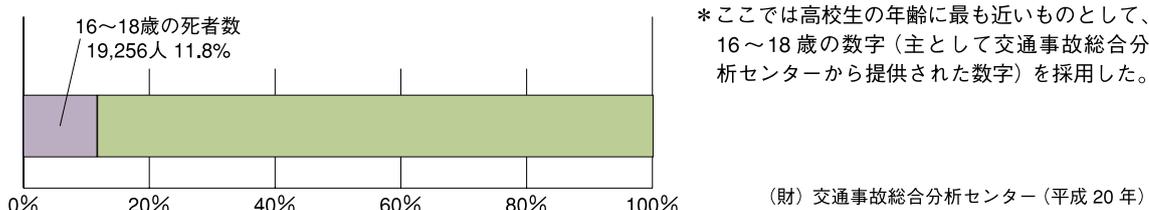
4

16～18歳の自転車事故の1、2当比率

自転車の人身事故は年間16万件以上起きている。平成20年度で見ると、166,847件、死傷者数162,967人になる。このうち16～18歳*の死傷事故は19,925件、19,256人、約12%を占めている(グラフ1参照)。

16～18歳の自転車事故中、自転車側が第1当事者(過失の重い者、過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い者)になったのは3,367件、第2当事者(過失の軽い者、過失が同程度の場合は人身損傷程度が重い者)は16,558件。約17%が第1当事者、約83%が第2当事者として、事故に関わっている。この1当2当比率は自転車事故全件数の比率とほぼ同じで、16～18歳で特に第1当事者が多いということはない。

□グラフ1 自転車の全死傷者数に占める16～18歳の比率(全死傷者数162,967人)



72%の事故が交差点で起きている

高校生年代(16～18歳)の自転車事故は、グラフ2のように約72%が交差点内で起きている。交差点付近は約5%ある。

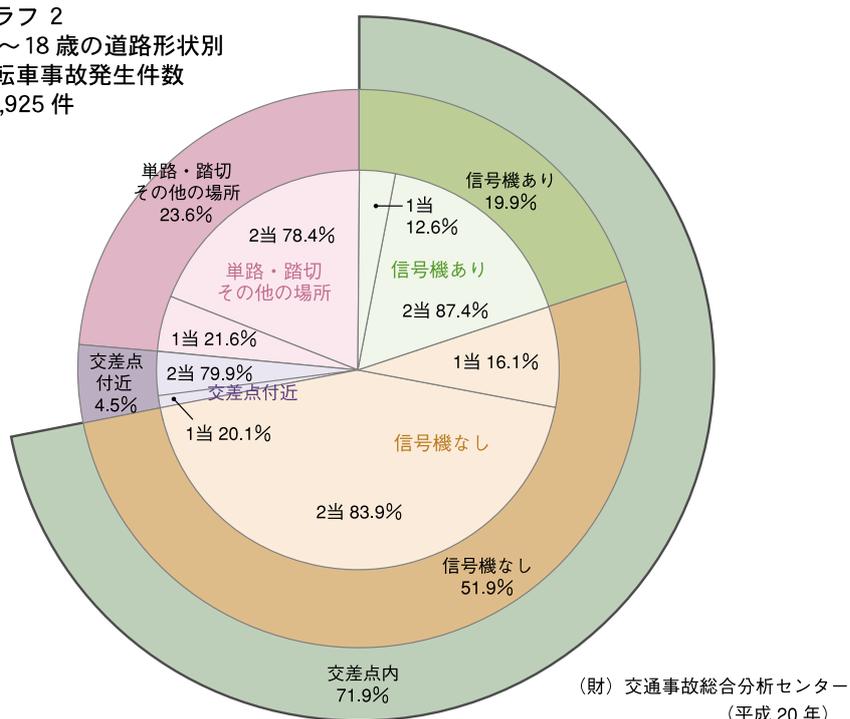
これらの数字は、高校生年代の自転車事故を減らす上で、交差点のような両者がクロスする場所の、安全な通行方法を習得させる必要性を示している。

交差点は十字路、T字路などのように、2つ以上の道路が交わる部分をいい、交通事故統計では道路形状別に①信号機のある交差点、②信号機のない交差点、③交差点付近に分類している。

高校生年代の自転車事故で、交差点(交差点内と交差点付近)で起きた事故を100とすると、構成比は以下の通り。②がもっとも多い。

- ①信号機のある交差点 19.9%
- ②信号機のない交差点 51.9%
- ③交差点付近 4.5%

□グラフ2 16～18歳の道路形状別自転車事故発生件数19,925件



事故の相手は 約83%が四輪車

16～18歳の自転車事故の相手は、グラフ3のように四輪車が83.3%と最も多く、次が二輪車（自動二輪、原付）で4.9%ある。

どのような形の交通事故が多いかは、事故類型別当事者別のグラフ4に示すとおりである。事故類型は、交通事故の形を示すもので、交差点などで、車両同士が出会い頭に交差する形で衝突すると「出会い頭」、左折中の車両と他の車両が衝突すると「左折時」、右折中の車両と他の車両が衝突すると「右折時」というように、類型別に分類されている。

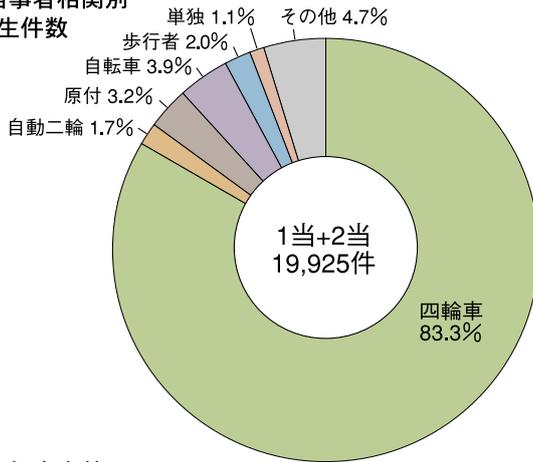
16～18歳の自転車事故で最も多いのは、主に交差点で起きる「出会い頭」で、19,925件中11,652件。この「出会い頭」という事故類型だけで、約60%を占める。

これに「右折時」の2,111件、「左折時」の2,286件を加えると、16～18歳の自転車事故の約80%が他の車両などと交差する形で事故になっている。

□グラフ3

16～18歳の当事者相関別
自転車事故発生件数

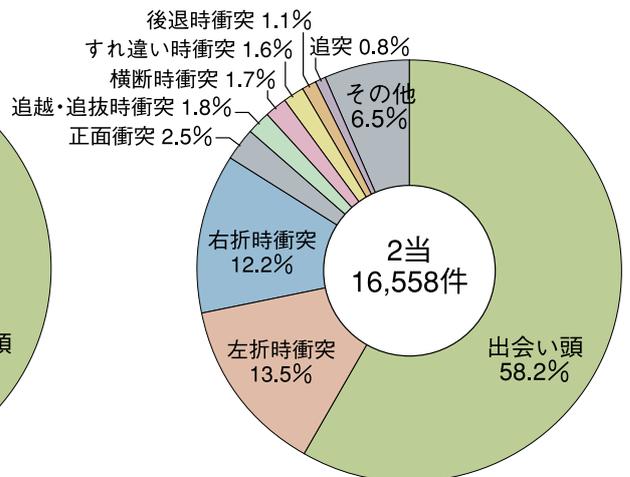
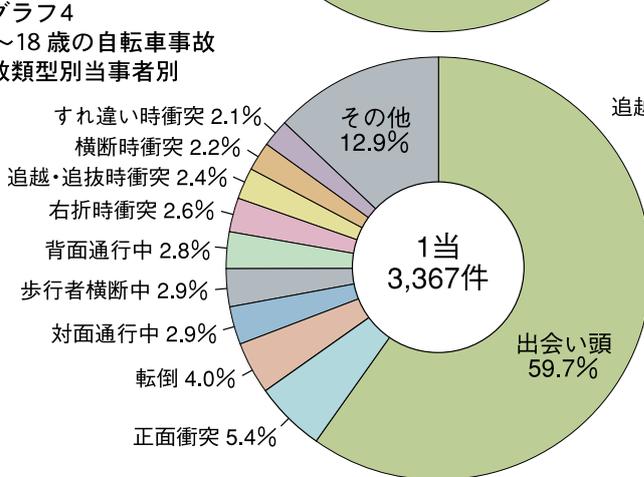
(財)交通事故総合分析センター（平成20年）



事故の相手	1当+2当	1当	2当
四輪車	16,606	1,907	14,699
自動二輪	341	89	252
原付	640	136	504
自転車	770	595	175
歩行者	407	395	12
単独	215	215	0
その他	946	30	916
合計	19,925	3,367	16,558

□グラフ4

16～18歳の自転車事故
事故類型別当事者別



事故直前に どんな違反をしていたか

グラフ2～4で、高校生年代の自転車事故がどのような場所で、誰を相手に、どのような形で起きているかを説明した。

グラフ5は、事故にあった高校生年代の自転車乗用者が、事故直前に犯した違反を扱っている。ここにあげられている違反が原因の1つになって事故が起きたと考えられる。

これらの違反の約40%を占めている、安全不確認、動静不注視、前方不注意は、交通情報の取り方や判断と関係している。

交差点の通行には安全確認、動静注視、前方注意は欠かせない。

また交差点通行の重大なルール違反である、信号無視と一時不停止が11.2%ある。

一時停止標識や赤信号を守らない理由については、

- ・法律を守る意識が低い
- ・交通法規を守らないと危険という知識が少ない
- ・交差点についての知識が少ない（一時停止標識は守らないと危険な場所に立てられている）
- ・危険を予測する力や発見する力が足りない（止まらずに、そのまま交差点に入っても危険はないと判断する）

などが考えられる。

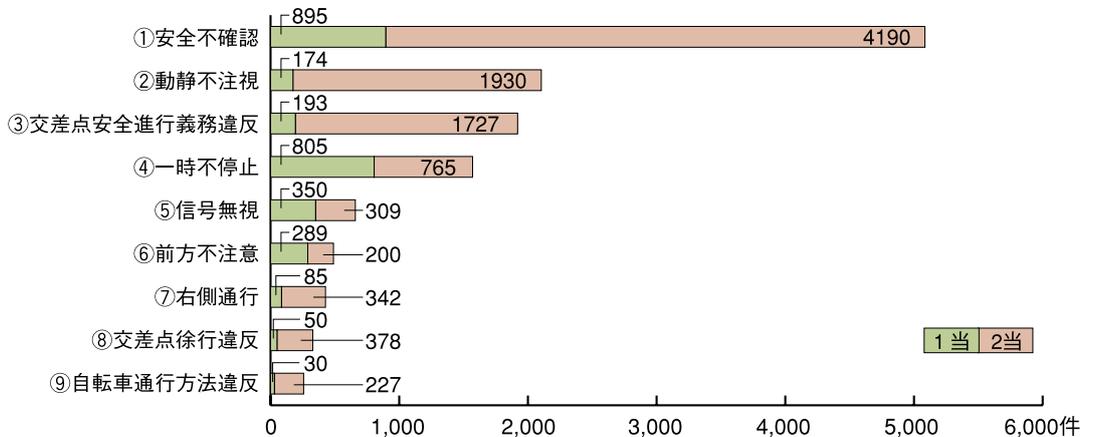
一時停止標識を 授業で取り上げる理由

高校生年代の自転車事故で、平成20年度、自転車側に事故直前の一時不停止違反があったのは、1,570件である（グラフ5）。交差点事故を防ぐためには、危険の発見など交通情報の取り方と交通法規の両面から学ぶ必要があるが、この項では、一時停止の重要性について述べる。交通情報の取り方については、「7.この画面のなかに、どんな危険がありますか？（自転車）」を参照されたい。

一時停止標識をこの項で取り上げる理由は、以下の4点である。

- 1) 高校年代の自転車事故には、事故直前の違反として交差点通行の重大な違反、すなわち信号無視と一時不停止によるものが11.2%ある（グラフ5の④、⑤）。道交法を守ることの重要性を、一時停止標識を例に説明する
- 2) 一時停止標識は四輪車、二輪車を規制するもので、自転車は関係ない、と思っている生徒がいる
- 3) 一時停止標識は守らないと危険ということを知らない生徒がいる
- 4) 一時停止標識のある交差点の安全な通行の仕方は、もっとも事故の多い、信号機も一時停止標識もない交差点の通行にも適用できる

□グラフ5 自転車乗用者の16～18歳の法令違反別交通事故件数（当事者別）19,925件



一時停止標識について

「信号機（および警察官による手信号など）」と、各種の「標識・標示」は、道路交通の円滑な流れと安全を確保する目的で、所要所に設置されている。

一時停止標識は問題3の解答で触れたように、幹線道路にアクセスする道路など、いったん停まって安全を確かめてから交差点に入らないと危険な道路側につけられている。

『交通の教則』はこの標識について次のように説明している。

「一時停止の標識があるときは、停止線の直前（停止線のないときは、交差点の直前）で一時停止をするとともに、交差する道路を通行する車や路面電車の進行を妨げてはいけない。また、進行方向に赤の点滅信号があるときも同じ。これは自動車、二輪、および、軽車両である自転車にも適用される」

道路交通法では、自転車は自動車（含む自動二輪車）、原付と同じく「車両」に分類されているが、「軽車両」と書かれたり「普通自転車」（車体の長さ190cm・幅60cmを超えない、幼児用座席を除き運転者席以外の乗車装置を備えていない、側車を付していないなど）と書かれることもある。「軽車両」は自転車と人や牛馬に引かれる荷車をいう。

なお「車両等」と車両に等がつくと、車両に電車を加えたものになる。

一時停止標識のある 交差点の通行方法

一時停止標識のある交差点の通行方法は、

- (1) 停止線で止まる（停止線がないところは交差点の直前で止まる）
- (2) 次に交差点の直前まで進み、止まる
- (3) その位置で交差道路の左右の安全を確かめる

安全を確かめるとは、交差点に入っても危険がないかを確かめること。車や路面電車、歩行者が来ていないかを確認する。

交差する道路を、左右や前方から走ってくる車がある場合、通過するのを待つか、すぐに横断や左折を始めるかの判断は、難しい。判断には、その車との距離、その車の速度、その車の走り方などと、自分の左折に必要な時間を考える。

- (4) 交差する道路を通行する車などが通り過ぎたあと、交差点に入る。自転車横断帯があるときはそれを使う。
- (5) 右折するときは、十字路、T字路ともに直進横断後、右に曲がる。

無理な横断にならないための一般的知識

1. 車はすぐに止まらない

ドライバーが前方に危険を発見してブレーキをかけようと判断し、ブレーキペダルを踏むまでの時間にも、車は走っている（時間を空走時間、距離を空走距離という）。1秒かかったとすると、60km/hの場合16.7m進む。

ブレーキを踏んだあと、止まるまでに、一定の距離を走る（制動距離）。制動距離はブレーキをかけたときの速度が高いほど長くなる。（185ページ参照）

2. 車の秒速＝（時速×1000）÷3600についての理解

キロメートル（km）をメートル（m）に、1時間（h）を秒（S）に換算する。

60km/hの場合は、1秒ごとに16.7m進む 3,600は60分×60秒

距離を理解させるには、身近なもの、たとえば25mプールを思い出させる。

車との距離がプール2つ分(50m)くらいとすると、60km/hで来る車は、約3秒で交差点に到達する。

事前の準備について

この授業では、学校周辺の一時停止標識のある実際の交差点をモデルに、生徒による討論が予定されている。

映像化またはプリンターによるアウトプットの画像は、以下のような位置と角度から撮影されることが望ましい。

- ① 停止線より手前位置から前方を撮影する（交差する道路の左、右側の交通状況がよく見えない地点から、自転車乗用中の目の高さで、一時停止標識も入れて）
- ② 停止線位置から前方を撮影する（この位置から交差する道路の左、右側の交通状況がどれくらい見えるかを確認するため）
- ③ 交差点直前で、交差する道路の左、右側の交通状況を撮影する。

授業の展開別案

事前にクラス代表（学年代表）などによる調査報告「警察（都道府県公安委員会）はなぜこの場所に一時停止標識をつけたのか」をまとめておく。

調査報告は、選ばれた生徒代表（各クラス2名程度）など、生徒自身が警察署交通課を訪問、一時停止標識の設置場所について、1、2カ所を選び設置理由を取材する。（たとえば過去その場所で交通事故が起きた、交通量の多い国道と交差している、見通しが悪いなど）

通常、一時停止標識の新設は、地域の警察署の要望にもとづいて県警察が決定する。生徒による取材調査は、警察署がなぜ設置を求めたかについて具体的に行われることが望ましい。そのあと、現場に行き、写真やビデオ撮影も行い、そこでの一時停止の必要性を観察する。

現場では、事故にあわないよう見張り役を置き、車などに十分注意する。

この学習プロセスは

- 1) 一時停止標識のある交差点の観察
- 2) 設置理由の考察
- 3) 教室での結果発表と討論

また、次善の案としては、警察署交通課に依頼し同一テーマで講義してもらうことも考えられる（できるだけ具体的な内容で）。

一時停止標識は警戒心を持って 自覚的に守るもの

時崎賢二 財団法人全日本交通安全協会 参事

道路標識の歴史は「通行止め」から始まる

道路標識の歴史は、古いところでは立入禁止を命じる立て札のように、通行止めから始まっている。一時停止を命じたり、注意を促す標識類はかつて日本にはほとんどなかった。停止線の標識は1934(昭和9)年頃からあり、歩行者横断中は一時停止するようにという一時停止の概念自体はこの頃もあった。ただ、今のような全面的に一時停止、という標識はない。1950(昭和25)年、法令が改正されたときにアメリカ式の一時停止標識ができた。出会い頭の事故が多くなり、必要だということで導入された。最初は黄色でSTOPという英語が入っているものだった。当時の日本人はあまり車を持っていず、車を運転するのは進駐軍が多かった。

その後、赤色に変わり、警告・警戒から禁止の意味合いが強くなった。東京オリンピックの頃、現状の三角形で赤色のものになった。標識類は、『道路標識・区画線及び道路標示に関する命令』で決められている。1960年にできた法令で、その後、適時改正を受けて現在、道路で見られる標識になっている。標識は青色、黄色、赤色に分けられ、それぞれ意味を持たせている。青は「こうしろ、ああしろ」、赤は「こうしちゃいけない」という意味が強い。黄色は「気をつけなさい」である。

一時停止標識の難しさ

一時停止標識は命令を意味する規制標識だが、警告・警戒も見る人に求めている。一時停止しないと自分が危ない。相手に危害を加えることがある。飛び出しということもある。必ず止まらなければならないが、形式的に止まるだけでなく同時に警告・警戒も要求される。通るな、というのは誰でもわかるが、一時停止には、なんで、なんのために、というわかりにくさがある。相当高度な、自覚的な行為を交差点を通過する人に求めているわけで、なかなか守りにくい側面がある。

高校生が交通安全の学習のために地元の警察に行って、「どうしてここにこんな標識があるのか」と尋ねてみるのは、その意味でもいいモチベーションになると思う。新しく立てたところは、それまでなかった事故がそこで起き、二度と起こさせないということで標識を立てたのかもしれない。

一時停止標識が必要な理由

交差点は広い方が優先で、狭い方は一時停止というのが原則になっている。同じくらいの幅だと、交通量の多い方が優先になる。基本的には、優先でない方に一時停止標識をつける。家や樹木で見通しが悪くなっている交差点が多く、こういう場所にはたいてい標識はつけてある。私は一時停止標識と一方通行の標識および車両進入禁止標識は、自転車にとっても大切な標識、と思っている(一方通行は「自転車を除く」となっていない場合はすべて自転車にも適用される)。一時停止標識をつける基準には、危険防止上とともに効率の面があることも指摘しておきたい。幹線道路のようなノンストップで通りたい道路は、なるべく止めないで行かせた方が効率的で、アクセスする道路から入ってくる車は合間を見つけて入れればいい、という考え方が基本にある。一時停止標識のある側から交差点道路に入ろうとする四輪車や自転車の安全は、大部分が一時停止標識を守れるかどうかにかかっている。

5 二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事	
題材設定の理由	二輪車（原付、自動二輪車）は四輪車より車体が小さいために四輪車の運転者から見落とされたり、実際より速度が遅く見られたり、まだ遠くにいる等と錯覚されやすいことから事故にあうことがある。二輪車にこうした傾向のあることを知って事故を防止できるようにしたいと考え、本題材を設定した。ここでいう二輪車とは原付と自動二輪車をさす。ただし、原付特有の問題を取り上げる場合は原付に限定して扱う。
指導のねらい	1. 二輪車の特性のプラス面とマイナス面についての理解を通して、安全な運転についての意識を高める。 2. 二輪車は機動性に優れているが、四輪車側からは見落とされやすい、軽視されやすいことを理解させ、安全な運転行動がとれるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○二輪車や四輪車の免許を持っていない場合でも、自分なりに推測するなどして問題を考え、考察を深めるようにする。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○二輪車・四輪車の免許の有無にかかわらず、推測するなどして、二輪車等の学習を深めて、交通安全に役立たせる。
展開 (40分)	1. 二輪車運転のプラス面とマイナス面 2. 対向右折車が見える交差点を二輪車で安全に直進する方法 3. 四輪車と並走状態となったときの原付の安全な走行方法	○二輪車の特性として、プラス面やマイナス面のあることをワークシートの問題1に解答することを通して理解する。 (1) プラス面 (2) マイナス面 (3) 二輪車の被視認性 ○交差点を二輪車で直進する際対向右折車との安全を図って走行する方法をワークシートの問題2-1の解答を通して理解する。 (1) 対向右折車側から二輪車はどのように見られやすいか。 (2) 二輪車側はどのような運転行動をしたらよいか。 ○原付で道路を直進しているとき、四輪車とやむをえず並走状態になった場合の安全な走行方法をワークシートの問題2-2の解答を通して理解する。 (1) 四輪車側から原付はどのように見られているか。 (2) 原付側はどのような運転行動をしたらよいか。	○二輪車の機能については簡単に触れる程度にする。 ○歩行時や自転車乗用時との違いを考えさせる。 ○生徒2～3名を指名して解答項目の上位2項目について上位にした理由を発表させ、各自の解答を比較させる。 ○二輪車の被視認性や速度の過小評価等の問題点に気づかせる。 ○2～3名の生徒に意見を発表させ、全体的に考えを深めさせる。 ○原付だけでなく自動二輪車ともその被視認性を考えた走行位置をとる必要性を指摘する。 ○四輪車がレストランに入るために急に左折する可能性にも気づかせる。 ○原付と四輪車の死角の特徴にも触れる。
まとめ (5分)	二輪車は見落とされやすいことなどをよく理解して、安全を最優先した運転行動をとるようにさせる	○二輪車は見落とされたり軽視されやすいことを理解して、さまざまな交通状況に応じて被視認性を高めるようにし、安全を優先した運転行動をとるようにする。	○二輪車運転者は四輪車等との調和を図った運転に心がけ、自分本位な運転は非常に危険であることを強調する。
評価		1. 二輪車の特徴としてプラス面とマイナス面のあることを理解できたか。 2. 二輪車の被視認性を高めるなどの安全を図った運転行動をとろうとする態度が見られるか。	

二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事

問題 1

16歳になると原付や自動二輪車の免許をとれるようになります。免許をとって二輪車を運転することには、プラス面だけでなくマイナス面もあります。プラス面、マイナス面それぞれについて、上位1～3位までに番号をつけてみましょう。

【プラス】

- [] 駐車スペースを簡単に見つけられる。
- [] 車体が小さいので、四輪車が渋滞のときでも安全間隔をとれば走ることができる。
- [] 自転車と違い、坂道でも楽に運転できる。
- [] 風を感じながら運転することができ、気持ちがいい。
- [] 自転車と比べて、行動範囲が飛躍的に広がる。
- [] 加速する感じや、スピードを出して走るのが楽しい。
- [] カーブで車体をバンク(傾ける)させて走る醍醐味がある。
- [] 好きなときに、行きたいところに出かけられる。
- [] 見た目にもかっこいい。
- [] 車体が小さく軽いので、四輪車に比べて省エネになる。

【マイナス】

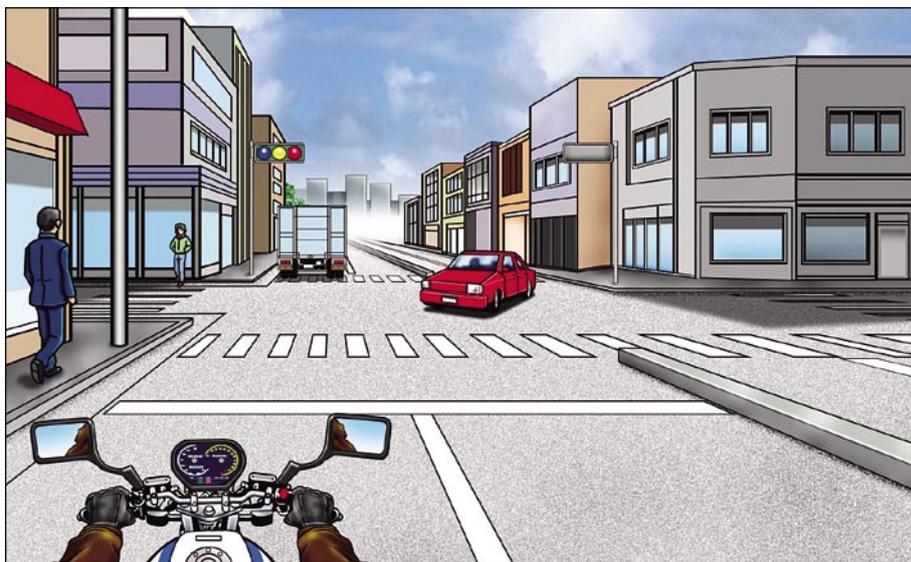
- [] ヘルメット着用が義務づけられているので、髪が乱れる。
- [] 雨だとレインウェアを着て運転しなければならず格好悪い。
- [] 免許取得試験があるので勉強しなければならない。
- [] 騒音・環境汚染の原因となる。
- [] 車体が小さいので、他の車から見落とされやすい。
- [] 車体が小さいために、他の車から実際のスピードより遅く感じられやすい。
- [] 四輪車とちがって二輪車は周りを覆うものがないので、事故を起こしたら致命傷になる可能性が大きい。
- [] ガソリン代や保険料などお金がかかる。
- [] 原付は四輪車に追い越されながら走るの、後方を気にして走らないといけない。
- [] 二輪車は事故を起こしたら、自分が加害者になる可能性がある。

二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事

次のような場面に来たら、二輪ライダーはどんなことを考え、どんな行動を取ればよいでしょう。正しいと思うものに○をつけてください。
(複数解答可)

問題 2-1

二輪車に乗ったあなたは、信号機のある大きな交差点にさしかかりました。信号は青、前方に、右折待ちの四輪車があります。



(1) どんな危険がありますか？

- ①前方の右折車は、二輪車の方が道をゆずると思って、右折を始める。
- ②前方の右折車は二輪車のスピードが遅いと思って右折を始める。
- ③前方の右折車は二輪車が実際よりも遠くに見え、大丈夫だろうと右折を始める。

(2) どんな行動を取ればよいでしょうか

- ①青信号では直進する二輪車が優先なので、そのままのスピードで交差点に入る。
- ②前方の右折車が強引に右折するかもしれないので、スピードダウンする。
- ③前方の右折車が二輪車のスピードを遅いと誤解して曲がるかもしれないので、動きに注意を払い、いつでもブレーキをかけられるように準備する。

二輪車は、四輪車に見せる・見られる運転が大事

問題 2-2

前方左にレストランが見えます。あなたと並んで走っている横のトラックは左のウィンカーを出して走っています。



(1) どんな危険がありますか？

- ① トラックは、すぐ横を走る原付に気づいているはずだから危険はない。
- ② トラックは左に寄ってきて、原付は接触されたり、巻き込まれるかもしれない。
- ③ トラックは、左のレストランから出てくる乗用車に気づき、駐車場に入れず急に止まるかもしれない。
- ④ 原付はトラックの死角に入っていて、トラックのドライバーから見えていないかもしれない。

(2) どんな行動を取ればよいでしょうか

- ① 減速してトラックを前に出させ、トラックのミラーに自分が映るようにする。
- ② トラックから原付は見えているはずなので、このまま並んで走る。
- ③ スピードを上げて、トラックより先に行く。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

二輪車の運転のプラス面とマイナス面について考えさせるきっかけをつくる問題。

生徒の順位付けを見ることで、生徒がそれぞれの二輪車への感じ方の違いを確認できる。なお、最上位と最下位の項目を答えさせるという方法もある。

解答を記入した後、生徒の順位付けの理由について発表させる。その後、以下を強調する。

- ・二輪車の魅力や特性が、交通場面でマイナスに働くことがある。
- ・二輪車の車体が小さい、機動性がある、という特性が、「四輪車からは見落とされやすい」「スピードを遅く見られやすい」「実際の走行位置より遠くにいるように感じられる」ということにつながり、事故の原因になることがある。
- ・二輪車の事故の相手でもっとも多いのが四輪車（約75%）。四輪車との事故防止のために、四輪車から二輪車がどう認識されているかを知ることが重要である。

問題 2-1

具体的な交通場面を例に、二輪車に対する四輪車の過小評価や軽視について考えさせる問題。

正解は(1)は①②③。(2)は②③。二輪車への過小評価は、スピードだけでなく、走行位置（遠くに見える）、さらに二輪車は四輪車に道を譲るだろうという軽視にもつながっている。(2)の①は道交法上は優先権があり正しいが、二輪車を軽視する四輪ドライバーは右折を始めるかもしれない。(詳しくは先生のための資料を参照)

問題 2-2

四輪車の死角を考えさせる問題。

正解は(1)は②③④。(2)は①。原付は、問題の場面のように四輪車の左横を走る機会が多いが、四輪ドライバーからはミラーでも確認できない死角になっている。(詳しくは先生のための資料を参照)

先生のための資料

二輪車の乗り物特性 ——魅力がデメリットに つながる

二輪車は魅力的な乗り物である。しかし、その魅力が別の角度で見ると、マイナスになることがある。(44ページの表1参照)

二輪車は、高校生にとって最初に乗ることができるエンジン付きの乗り物のため、乗る楽しさ、便利さだけに目がいきがちである。

プラス、マイナス両面から二輪車の乗り物特性を考えさせることは、安全運転の大切さを考えるきっかけづくりにつながる。

二輪車の事故の約4分の3は、四輪車との事故である(グラフ1)。

二輪車と四輪車は、大きさも、乗り物特性も、運転技術も違うため、たがいの行動特性が理解されずに起きる事故もある。四輪車との事故を防ぐためには、四輪車との関係で二輪車の特性を考えることが重要である。

□グラフ1 二輪車事故の相手に占める四輪車の比率



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

以下に主なポイントをあげる。

1. コントロールする楽しさがある⇔操作を誤ると転倒

二輪車は「人車一体の乗り物」といわれるように、車と1つになってコントロールする楽しさがある。とくに加速時やコーナリングで走りの醍醐味が味わえる。さらに練習するほど、コントロール技術が上達する喜びもある。

反面、コントロールを間違えると転倒につながる。

たとえばブレーキ操作。四輪車はブレーキペダルを片足で踏めばよいが、二輪車のブレーキは2系統・2操作のため、前輪ブレーキと後輪ブレーキを別々に操作する(図1)。短く安定して止まるためには前後のブレーキ力を適切に配分することがポイントで、操作する人の技量によって制動距離が変わってくる。急ブレーキが必要な危険な場面でコントロール技術が十分でないと、停止距離が伸びたり、タイヤをロックさせて転倒することもありうる。

二輪車はカーブでは車体を傾けて(バンク)走る。バンクさせているとき、危険を避けるためにブレーキをかけると、バランスをくずし、転倒につながることもある。これも四輪車にはないことである。

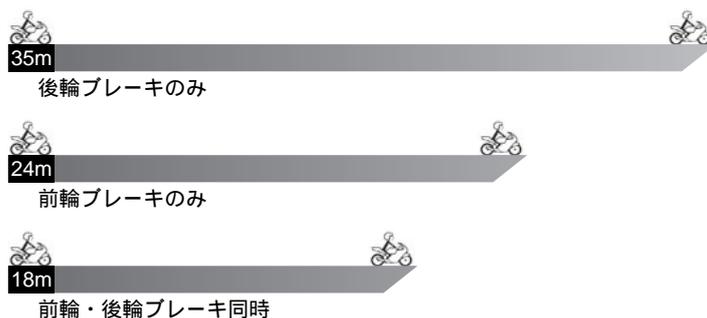
二輪車には「風を感じられる」というもう1つの魅力がある。四輪車のように覆いがないからだ、この魅力は、転倒したり、四輪車と衝突したときにはケガに結びつきやすい。

四輪車しか乗ったことのないドライバーは、こうした二輪車の特性を、知らないことが多い。とっさの急ブレーキや、カーブや進路変更中のブレーキも、四輪車と同じようにできていると思っている。そういう目で、四輪車を考えるということが必要である。

□図1 ブレーキは2系統2操作



□図2 二輪車の制動距離(60km/h)



2. 車体が小さいから機動性がある ⇔ 小さいために四輪車からの見落としや軽視がある
 二輪車は機動性の高い乗り物である。小回りがきくし、狭い道も走ることができる。
 四輪車が渋滞で動けない道路でも、車体の小ささを生かして、進むことができる。
 しかし、車体の小ささが、デメリットにつながることもある。

交通場面では、一般に

- 対向車の速度を実際より遅く感じる
- 対向車の位置を、実際より遠くに感じ、自分がある地点にくるまでにかかる時間を多く見積もってしまう

といわれている。トラックのような大きな車でも速度や距離を過小評価をされる対象になっている。車体が小さい二輪車の場合は、さらにこの傾向が強まる。

また、

- 人の注意は一般に小さなものより、大きなものに向きやすい
 - 小さなものより大きなものに圧迫感を感じる
- という傾向がある。

道路では、二輪車は見落とされやすいだけでなく、圧迫感が少ないので「道を譲ってくれるだろう」といった軽視も働きやすい。

また、車体の小さな二輪車は、四輪車の死角に入りやすく、ドライバーから見えなくなることもある。(後述)

こうした二輪車への錯覚、軽視について、四輪ドライバー自身が知らないケースがある。

二輪車の車体の小ささがもたらす交通場面でのデメリットについて、四輪車の視点からも知っておくことは、四輪車との事故防止のために重要になる。

二輪車の速度を読みとる実験から

二輪車が四輪車から速度を過小評価されやすい、ということを実験で確認した研究がある(1983年日本大学理工学部長江啓泰教授)

[実験方法]

前方から一定の速度(30、40、50、60km/h)で、四輪車とともに走ってくる二輪車の速度を8人に2回ずつ推定させた。

[実験結果]

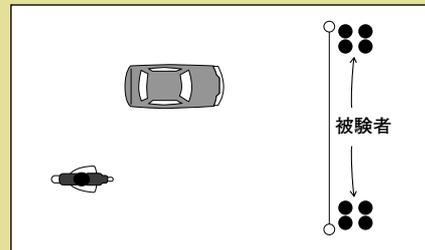
二輪車の速度を実際より高く推定したのはわずか1件。

正しく推定した数は、

- ・ 30km/hでは13、
- ・ 40km/hでは6、
- ・ 50km/hでは1、
- ・ 60km/hでは0

と速度が上がるほど減っていく。

50km/hでは、実際より10km/h低く速度を見積もったケースが12件、60km/hでは、20km/h低く見積もった人が11件と、速度が高いときほど、低く感じるという結果だった。



速度目測テストの回答

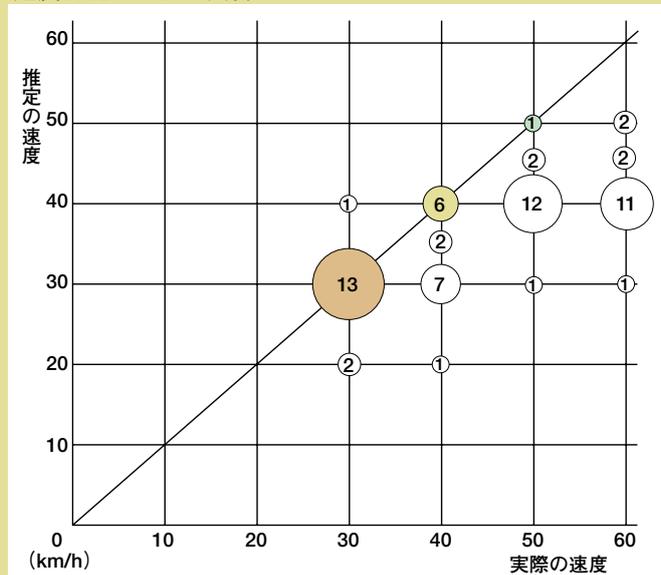


表1 二輪車の魅力とデメリット

二輪車の魅力（メリット）	二輪車のデメリット
<p>1. 乗り物特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人車一体の乗り物なので、コントロールする楽しさがある ・練習するとコントロール技術が上がるといふ喜びがある ・カーブや車線変更では車体をバンク（傾ける）させる ・加速するとき、カーブを通過するときなどに走りの醍醐味を感じる ・外に覆いがないので、風を感じて走る爽快感がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・コントロールを誤ると転倒する ・低速では不安定になる ・四輪車と違って、ブレーキは前輪と後輪の2系統のため、コントロールが難しい。使い方によって制動距離が変わってくるし、前後ブレーキの使い方を誤ると転倒する ・カーブなどで車体をバンクさせているときブレーキをかけたり、路面が変化（砂、水たまりなど）すると、スリップしたり、バランスが崩れ、転倒につながることもある ・外に覆いがないので、転倒したり、四輪車と事故を起こすとケガにつながりやすい
<p>2. 車体が小さい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小回りがきくし、狭いところも走れる。 ・四輪車と比べてガソリン消費量が少なく省エネになる ・四輪車に比べ車庫のスペースが小さくてすむ ・価格も維持費も四輪車より安い 	<ul style="list-style-type: none"> ・目立ちにくい。見落とされやすい。 ・とくに混雑した道では四輪車の陰に隠れて見えにくい。 ・四輪車の死角に入りやすい ・四輪車から、見誤られたり（スピードや走行位置の過小評価）、軽視されやすい（二輪車の方が道を譲るだろうと思われる）
<p>3. 乗り物への若者の特別な感情</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初めてのエンジン付きの乗り物として、スピードの魅力がある ・自転車と比べて、行動範囲が広がる ・二輪車を通じて友達ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・スピードの出し過ぎや急加速、不必要なバンク（車体を傾ける）などの運転技術への過信から起きる事故が、経験の浅さからくる見落としや判断ミスによる事故とともに多い

四輪車の二輪車に対する錯覚、軽視などで起きる事故

四輪ドライバーの二輪車に対する速度や走行位置の「過小評価」や「見落とし」「軽視」が働いて起きやすい事故の代表例が、「右直事故」（交差点を直進する二輪車と、右折する四輪車が衝突する事故）である。

ワークシートの問題2では、具体的なシーンを取り上げて、交通場面の中の二輪車の特性（デメリット）を考えさせる。

右直事故は、問題2-1のイラストのように、見通しがよく、四輪車と二輪車がおたがいに見えていても起きることがある。

二輪ライダーは、こういう場面では「当然四輪車は自分を見ているはず」「青信号で直進する二輪車に優先権がある」と考えがちである。

しかし、四輪ドライバーが

- ・二輪車の速度を低く見積もる
- ・走行位置を実際より遠くに感じる
- ・自分を先にかせてくれると思いきこむ

といった可能性がある。四輪車の動きをよく観察して交差点に入らなければいけない。交差点が混雑している場合には、さらに

- ・他の四輪車の動きに注意を奪われて二輪車を見落とす
- ・二輪車が他の四輪車の陰になって見えにくい

といった危険要素も考えて走らなければいけない。

「四輪車に乗るようになって初めて、二輪車が見えにくい存在であることがわかった。二輪車しか経験のないときは、四輪車は当然自分のことを見ていてくれると思って、四輪車の動きに注意を払っていなかった」との感想は、二輪免許を取ったあと、普通免許を取った人の話である。

事故を防ぐためには、「この場面で、自分は相手にどう見えているのか」と相手の立場にたって考えてみるのが大切である。

四輪車の死角を知っておこう

四輪車との事故を防ぐためには、四輪車の死角を知っておくことが重要である。

死角には2種類ある。

四輪車ドライバーは、左右や後方の情報を得るために、ドアミラーやルームミラーを使うが、ミラーを使っても見えない死角がその1つである。

図3のようにミラーの死角の範囲は広い。ドライバーが首を回せば死角が減って、A、B、Dは確認できる。しかし、ドライバーはそれを怠ることがある。

もう1つの死角は、四輪車の車体構造によるものである(図4)。これはミラーでも直接目で見ようとしても確認できない。

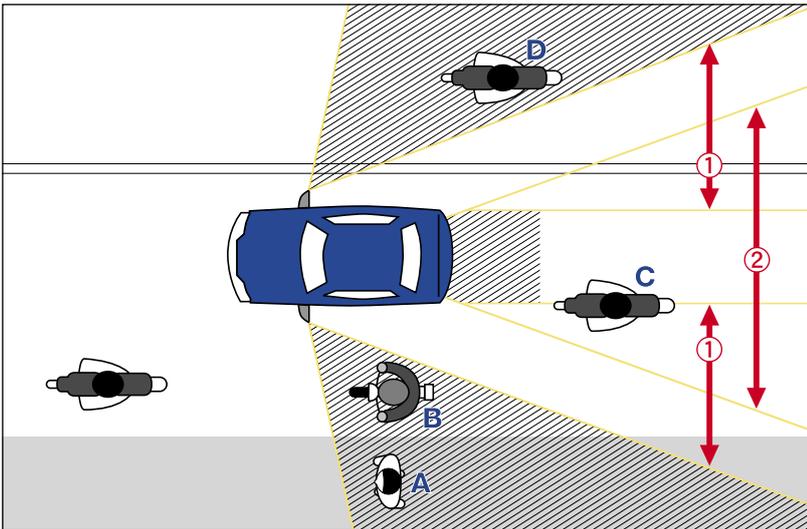
原付は、混雑した道で四輪車と並んで走ることがある。原付からはすぐ横を走る四輪車はよく見える。当然四輪車のドライバーも自分のことが見えていると思いがちである。ところが、すぐそばでも、そこがミラーの死角になって四輪車からは見えない。

自動二輪車でも、四輪車の隣の車線を走っているとき、四輪車の死角に入ることがある(D)。二輪車に気づかずに突然四輪車が車線変更してきて、ヒヤリとすることがある。

原付も自動二輪車も、四輪車に比べて車体が小さく、四輪車の死角に入りやすい。

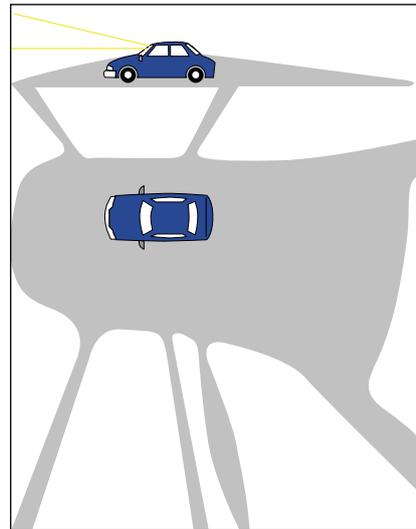
四輪車の死角に入らないポジションを走ること、かりに死角に入ってしまったらすばやく出ることが大切である。

□図3 ドライバーの視界



①はドアミラーに、②はルームミラーに写る範囲
斜線の部分はミラーに写らない。

□図4 乗用車の構造的な死角



見てもらうための工夫と 周りの動きをよく見る

混合交通はサバイバル、自分を守る運転が不可欠と指摘する識者もいる。

二輪車の昼間点灯は、小さな二輪車の存在をアピールして、四輪車からの見落としや、軽視を防ぐねらいで行われている。

見えやすい色の服を着ることや、四輪車から見落とされないポジションをとって走ることでもある。

見ていることを確認してもらう、 見られていることを確認する、そのことが大切

岡野道治 日本大学理工学部教授

誰もが自分と同じような反射神経を持っているわけではない

反射神経に自信がある若い人たちは、「見られる」ということをあまり意識しないのではないのでしょうか。たとえば、自転車でも、中学生くらいになると、夜間ライトをつけて走っている人は少ない。これは、自分はなにがあっても必ずよけられる、と思込んでいるせい。交通状況にいる人すべてが自分と同じ反射神経をもっている人ばかりではない、ということに気づいてほしいですね。自分が見ていることももちろん大切ですが、相手が自分を見ているかどうか、ということもとても重要なのです。

たとえば、直進する四輪車の後ろを二輪車で走行しているとき、対向車が右折しようとしている。対向車は、四輪車が直進するのは待っているが、その後ろの二輪車が直進しようとするときに、通過する時間を押し量るのが困難ことがあります。四輪車のかげになってずっと見えなくて、急に見えた、ということもある。そこで、右折したい四輪車は待つというのが正解ですが、待たずに右折しようとする場合があります。二輪車の方も止まれる準備をしておかねばならない、ということ。四輪車にとって二輪車の距離感はつかみにくい。「正しく見られているはず」と過信してしまっはけません。

相手が「見た」ことを確認してから次の行動へ

オーストラリアの交通安全教育テキストに、「自転車のときは手信号で自分の行きたい方向を知らせなさい。そしてそれをドライバーが見た、ということを確認しなさい」と書いてありました。たとえば後ろに車がいたときに自分が右折したいときは、手信号を出すだけでなく、後ろのドライバーが見たことを確認しろ、ということです。

どんな交通場面でも、なにか合図を出したときに、相手が認識したかどうか、必ず確認しないとイケない。たとえば高速道路で車を運転していて、車線変更をするとき、ハンドルを少し切ってからウィンカーを出すことがあります。本来は、ウィンカーを出して、相手がそれを見たことを確認してからハンドルを切る、というのが正解。ドライバーの目を見て確認、というアイコンタクトはとても重要ですが、なかなかそこまでする余裕がないのが実情です。

見られていることを確認する、見ていることを確認してもらう、ということまでできるといいですね。なかなか難しいことですが、たとえば、相手がちょっと車の速度を落としたということで、「見た」だろうな、ということは確認できるはず。

「見る・見られる」ことの意味を今一步踏み込んで考えていただきたいですね。

6 車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

題材設定の理由	高校生になると、友達や先輩の運転する四輪車に同乗する機会が生じてくる。こうしたときに無謀な運転で重大な事故に巻き込まれがちである。安易に同乗することの危険性を理解させ、こうした交通事故の防止を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 免許取り立ての若者の運転行動の危険性を理解させる。 2. 友達同士が同乗する場合などには注意力が低下した運転となりやすい危険性を理解させる。 3. 安全運転のためには、同乗者の協力や責任のある態度が必要であることを理解させる。
準備	・ワークシート(問題1、2、3)を人数分プリントしておく。 ・班別に話し合いを行うことと、ケースA～Cをロールプレイング(各5分)する班を指名しておく。

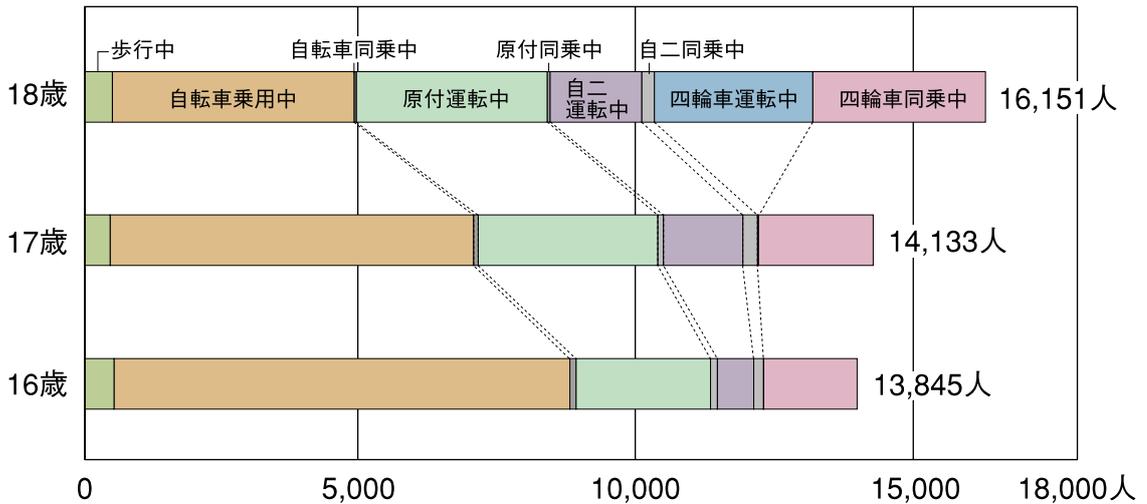
段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法を理解し、活発な話し合いを行い、ロールプレイングにも積極的に取り組む。	○班別に着席させ、司会者を中心に話し合いが活発となるように指示する。
展開 (40分)	1. 四輪車同乗中の事故の状況 2. 四輪車に同乗を誘われた場合のケーススタディ(ロールプレイング) 3. 四輪車に同乗する者の責任	○高校生年代の四輪車運転中と同乗中の事故の状況を、ワークシートの問題1と2の解答を通して理解する。 (1)18歳の四輪車運転中と同乗中の死傷者数の割合 (2)同乗中の負傷者の男女の割合 ○四輪車に同乗を誘われた場合にはどうしたらよいかについて、ワークシートの問題3のケースA、B、Cについてロールプレイングを行い、それにもとづいて班別に話し合い学習を深める。 (1)ケースA：免許取り立ての先輩からドライブに誘われた場合 (2)ケースB：少し酒を飲んでいる友達のお兄さんに車で家まで送ってくれるといわれた場合 (3)ケースC：先輩の運転で部活動の差入れ用の菓子の買い物に誘われた場合 ○四輪車に同乗する者の責任について、ロールプレイングによって感じたことなども含めて班別に話し合った意見を発表しあい、同乗者としての責任ある態度がとれるようにする。 (1)運転者が運転に集中できるようにすること (2)シートベルトはしっかりつけること (3)スピードオーバーや信号無視など絶対させないこと	○友達と同乗しているときに事故が起きやすい理由を考えさせる。 ○中学校や高校の同窓生や高校生同士で、ドライブ中に事故となるケースが目立つことについても触れる。 ○3つのケースについて、3つの班でロールプレイングすることを決めておき、それぞれ5分程度でロールプレイングさせる。 ○ロールプレイングは、臨場感のある学習の展開に効果的であり、役割を演じる生徒を含めて、話し合いが活発に行われるように配慮する。 ○友達や先輩にスピードオーバーなど違法な運転をやめさせるにはどうしたらよいかについて意見を出し合わせる。 ○危険を予測して、上手に同乗を断ることの大切さについて指摘する。 ○自分が運転者となった場合の心得についても触れさせる。
まとめ (5分)	若者同士のドライブでは特に自己抑制能力の発揮が重要であることを理解させる	○若者同士のドライブは、感情が高揚し、無謀運転となりやすいことを理解し、安易な同乗はさけるように心がける。	○友人や先輩であっても事故の悲惨さを考えて勇気のある言動が大切であることを強調する。
評価	1. 友達の車に安易に同乗することの危険を理解できたか。 2. 安易な同乗を避ける強い意志を持てるようになったか。		

車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

問題 1

18歳では、四輪車運転中と四輪車同乗中の死傷者数はほぼ同じです。どのような理由が考えられますか。

グラフ1 年齢別・状態別の交通事故死傷者数

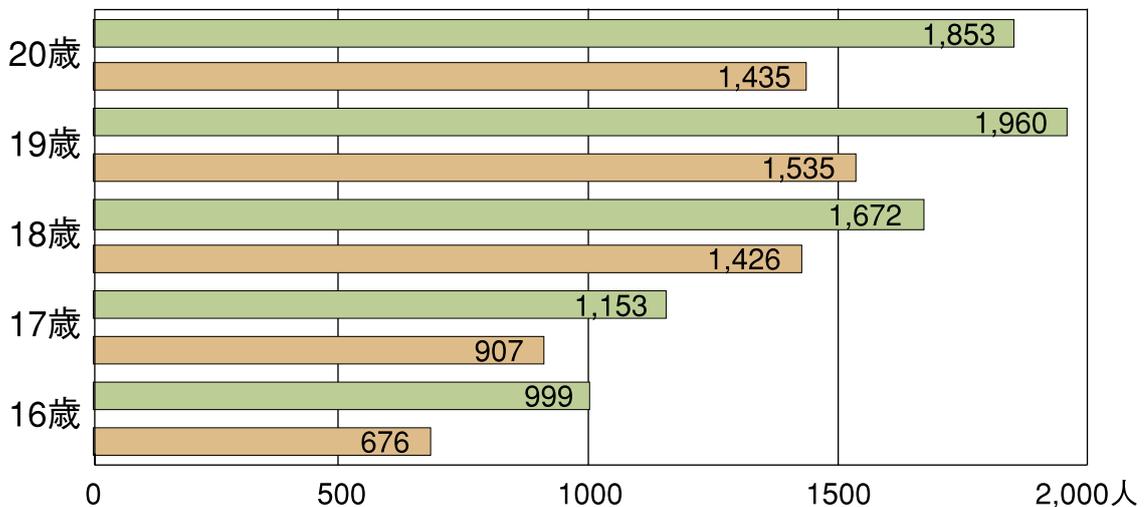


(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

問題 2

グラフ2は、四輪車同乗中の死傷者数を示しています。2本ずつある線のどちらが男性で、どちらが女性だと思いますか。

グラフ2 年齢別男女別四輪車同乗者の死傷者数



(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

問題 3

クラスを5～6人のグループに分け、それぞれのグループが以下のA、B、Cの状況で、どのような行動をとればよいのかを話し合い、前に出てロールプレイングで発表してみましょう。

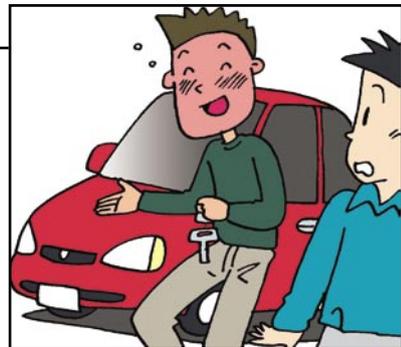
ケース A

免許取り立ての先輩から、ドライブに行こうと誘われた。自分の他に3人が誘われた。仲間同士でドライブに出かけるのは初めての体験。みんな心が浮き立っていた。そのうち1人が「もっとスピードを出そうぜ」と運転者にいった。あなたはどうする？



ケース B

友達の家へ遊びに行っていて、遅くなったので、友達のお兄さんが車で送ってあげようとあなたにいった。お兄さんは少しお酒を飲んでしたが、「ビールを少し飲んだだけだから、大丈夫」という。あなたはどうする？



ケース C

部活動の練習日、先輩がふらりと車で練習を見に来た。先輩がジュースと菓子の差し入れをしてくれるという。車に乗って買い物に行くことになった。「ちょっとそこまでだから」といって運転席の先輩はシートベルトをしていない。助手席の部員にも、後部席に座った自分にも、「わざわざベルトをする必要はない。俺の運転を信用しろよ」という。あなたはどうする？



ワークシートの利用についての解説

問題 1

18歳（高校3年生年代）で四輪車運転中と同乗中の死傷者数がほぼ同じであるのはなぜかを考えさせる問題。

四輪運転免許が取れるなど、四輪車への関心が高まり、先輩や同級生などの車に乗せてもらう機会が増えることが考えられるが、これが正解という研究はない。生徒の自由で活発な発言を期待する問題。

問題 2

18歳の四輪車同乗中の死傷者が、男女どちらに多いかを知り、運転や事故に関係の薄い女生徒にも交通安全に関心を向けてもらう問題。

正解は、上が女性、下が男性。女性の方が死傷者が多い。

女生徒は、自分は運転しないから事故に関係ないと思っている。しかし、運転しなくても、同乗者として事故にあうことがあることを理解させる。

問題 3

実際に起こりうる状況について、どういった対応をとるか、「ロールプレイング」の手法を使って具体的に生徒自身に考えさせることが目的である。

ロールプレイング実施のポイントは、

1. その状況に自分自身が置かれたら、どういう態度や行動をとるかを考えてストーリーを考える
2. 寸劇なので、ストーリーは簡潔に
3. ロールプレイング中は他の生徒は口をはさまないようにする

好ましいコミュニケーションの仕方を学ぶことが目的なので、好ましくない役割は教師が担当した方がよい。

解答として考えられる例としては以下があるが、あくまでも生徒の自由な発想を妨げないようにする。

ケースA

- ・さりげなく、新聞で読んだスピードオーバーで同乗者が死亡した事故例の話をする。
- ・「このあたりは警察が隠れて取り締まっている」といって、警察に見つかりと罰金など大変なのでやめよう、ということを暗にほのめかす。
- ・「自分は車酔いをするタイプなので」と体質のせいにして、スピードを落としてもらう。

ケースB

- ・飲酒運転の車には乗りたくないし、危険だから運転すべきでない、道交法違反に加担したくない、と率直に言う。
- ・断りにくいときは、「遅くなったらタクシーで帰ってきなさい」と親にいわれタクシー代ももらってきたので、といって断る。

ケースC

- ・親の車ではいつもシートベルトをしているので、習慣になってしまったから、といって自分はシートベルトを着用する。

先生のための資料

高校生年代の四輪車同乗中の死傷者数は、年齢が上がるほど増える

高校生年代の四輪車同乗中の事故の問題は、死傷者数が多い割に、あまり注目されていないようである。

ワークシートの問題1のグラフでわかるように、四輪車同乗中の死傷者を16、17、18歳で比較すると、高校3年生年代の18歳でもっとも多くなり、四輪車運転中の死傷者数とほぼ同じ数である。年によっては、「運転中」を上回り、「同乗中」の死傷者数の方が多いこともある。

ワークシートの問題2のように、同乗中の死傷者を男女別に見ると、女性が多い。

高校3年生になると普通免許が取得、四輪車に運転者として関わることになる。しかし、四輪車との関わりは、それ以前に同乗者として始まり、同乗者として四輪車の事故にあっていく。

高校生の交通事故を防ぐには、歩行者、自転車乗用者、二輪車・四輪車運転者といった、高校生自身が主人公として交通に関わるための教育と同時に、四輪車同乗者として危険にあわないための教育が欠かせないことをこのデータは示唆している。

友達や先輩の車に乗るリスクを考える

高校生はどんなふうに関与者として事故にあっているのだろうか。

毎年、卒業を控えた時期や、卒業した年の夏休みに、若者の運転する四輪車が事故を起こしている。これらの事故は、同乗していた複数の友人が死傷していることでも共通している。

多人数型の四輪車事故で、同乗者としてケガをしたり、死んだりするのが高校生年代の事故の特徴の1つである。

事故は、運転者の運転技術未熟やスピード違反、さらに運転経験も浅いのに、安易に人を乗せるといった、運転者側に責任があると思われる例が多い。

同乗者の側には、友達や先輩の車に安易に乗せてもらう、という問題がある。

車に乗せてもらうとは、運転者に命を預けるということである。

この種の被害を防ぐには、同乗とはどういう意味を持つものかを、生徒に考えさせることが重要な意味を持つ。

安易な同乗が危険ということを知れば、近い将来、自分が運転者になったとき、人を乗せることに慎重になると考えられる。

大阪日日新聞 2002年2月20日

先輩や友達はどうなドライバーか知っておこう

● 18～19歳は事故を起こしやすい

ワークシートの問題3のケースAは、同乗の意味と責任について考えさせるためのものである。

高校生になると、クラブの先輩や近所の上級生などから、ドライブに誘われるケースも増えてくる。

みんなと一緒に出かけるとの楽しさや便利さ、先輩に誘われた嬉しさで、高校生は、疑問もないまま乗せてもらいがちである。

免許を持っていない高校生にとって、免許を持っている友達や先輩は大人に見える。運転もうまいと思う。それまで家族が運転する四輪車にしか乗っていない生徒は、先輩や友達も、家族と同じように安全な運転をしようと思いがちである。

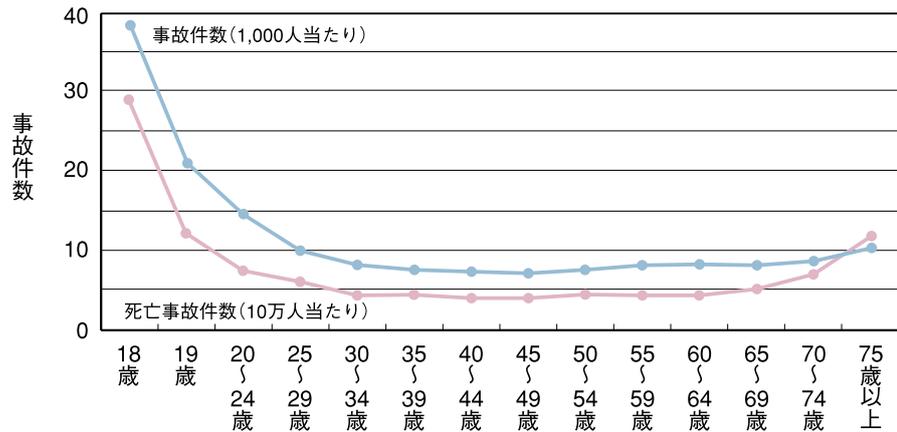
免許を持っていれば、誰でも安全に運転できるとは必ずしもいえないことを示すのがグラフ1である。年齢層別に事故率を見たものだが、18～19歳が他の年齢よりはるかに事故が起きやすいことを示している。

若くても、免許を取ったばかりでも事故を起こさない人はたくさんいる。しかし、先輩や友達は、両親の年代のドライバーよりも、はるかに事故を起こしやすい、ということを知って同乗者は知っておく必要がある。

車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

6

□グラフ 1 年齢別四輪免許保有者に対する四輪運転者の死亡・負傷事故件数の比率(1当)



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

車に乗せてもらうのは楽しい。でも危険もある

6

免許を取ったばかりの若いドライバーの特徴

若くて、免許を取ったばかりのドライバーの特徴としては、以下のようなことがあげられる。

- 運転が未熟なのにスピードが好き
→車をうまくコントロールできずに事故を起こす
- 道交法を守らない
→たとえば、赤信号でも突っ走る
- わき見やぼんやり運転をする
→おしゃべりに夢中になったりして盛り上がり、運転に注意がいかない

同乗者を乗せたときの若いドライバーの特徴

若者が人を車に乗せるときの特徴としては、以下のようなことがあげられる。

- 同年代の人を乗せているとき危険な運転になりがち
→自分より年上の人に乗っているときは運転が慎重になるが、同年代か、年下の人と乗っていると危険な運転になりがち
- 自分を誇示する
→自分の運転がうまいということを見せたい、ほめられたいという気持ちで、自分の運転技能にふさわしくないスピードを出したり、無理な運転をしがち
- 車内のムードに左右されやすい
→スピードを出して仲間にあおられると、危険なスピードでも出してしまいがち
- 他の車の走り方など外の環境に刺激されやすい
→追い越しをかけられたり、スピードをけしかけられたりすると、対抗して競いがち。同乗者がいると、この傾向が高まる

こういう特徴をつかんでおくことも、同乗者として必要である。

「スピードダウンして」という勇気を持つ

スピードは楽しい。しかし危険である。同乗者は、運転者に命を預けている。運転者に危険な運転をしないようにさせることが必要である。スピードを出しすぎていたら、注意をしなければいけない。どんなにドライブが楽しく、盛り上がっても、運転者をあおってはいけない。

でも、仲間がみんな乗っているとき、自分だけが「あぶないよ」と運転者にいうのは勇気がある。雰囲気やしらけてしまったり、バカにされるかもしれない。運転者が「俺の腕を信用しないのか」と怒りだすかもしれない。

しかし、自分だけでなく仲間の命もかかっている。

車の衝突時の衝撃力は、スピードが高いほど大きくなる。シートベルトをしていても、どんなに衝突安全性能がよい車でも、スピードがあまりに高ければ、体を守りきれない。

みんなのムードがしらけても、運転者が怒っても、「スピードを下げよう」という勇気を持つことが大切である。その勇気を持たないのなら、最初から乗せてもらわない方がよい。

事故で同乗者の責任が問われることがある

もし、スピードを出しすぎて事故が起き、同乗していた高校生が死んだりケガをしたりしたとする。

どんな場合でも、事故の責任（刑事責任）は運転者にある。

しかし、損害賠償責任（民事責任）では、同乗者の責任も問われ、加害者から同乗者に支払われる損害賠償額が減額されることがある。

スピードの出しすぎが運転者の意志だった場合は、同乗者が安全のためにスピードを下げるようにいかなかったという理由で、また同乗者がスピードを出すようあおった場合には、危険を承知でスピードを出させたという理由で、同乗者は一定の責任を問われる。

命を守るための第1の条件は、自分が同乗する四輪車のドライバーが、どういうドライバーか、乗せてもらって安心かどうか、まず考えることが大切である。

乗せてもらったら、運転が安全であるように、同乗者は協力することである。それが命を守るための第2の条件。安全運転に協力せずに事故が起きると、同乗者の責任が問われることを知っておく必要がある。

同乗者の損害賠償額が減額された例

- 深夜ドライブで仲間の車を追い越したときにハンドル操作を誤り、同乗者（被害者）が死亡。同乗者は、定員超過で車に乗り、運転者（加害者）が1人で運転し疲れていたことを知っていたし、スピードを楽しむ雰囲気づくりに関わっていたとして損害賠償額の25%減額
- 運転者（加害者）は転落事故を起こし、友達のお兄さん（被害者）にケガをさせた。同乗者は、運転者の免許取得が1カ月前で運転技術が未熟であったこと、雑談のあとほぼ徹夜状態で疲労して運転していたことを知っていた。さらに高速で運転していたことを知っていたのにスピードを落とすようにいわずにドライブを楽しんだとして、損害賠償額の15%減額

同乗を断りにくいシーンではどうする

先輩や友達のお兄さんに乗せてもらうとき、もう1つの問題がある。仲間意識とか先輩後輩の関係があって、自分では「怖いな」「一緒に行きたくないな」と思っても、その場の勢いや雰囲気に乗らないといけなような感じになってしまうことである。

乗らないことで、人間関係が崩れないか、仲間はずれにならないか、という心配の方が大きくなり、怖くても同乗してしまう。

ワークシートのケースBは、友達のお兄さんという、ちょっと断りにくい相手が、車に乗せてくれるというが、お酒を飲んでいたらどうするかという場面である。

高校生が、年上の人にノーというのは勇気がいる。

しかし、飲酒運転は危険である。2007年9月から、飲酒運転の罰則が厳しくなった（次ページコラム参照）。飲酒運転により、悲惨な事故が後を絶たないためである。アルコールが運転に与える影響は想像以上に大きい。運転は、「操作」の前に、交通状況を「認知」する、「判断」するという重要なプロセスがあるが、アルコールは認知や判断に必要な脳の働きも狂わせてしまう。どんなに運転操作がうまくても、認知や判断が間違っていたら、事故につながる。

酒気帯び運転の死亡事故率は、飲酒していないときの8.2倍、酒酔い運転にいたっては26.8倍という報告もある。

ケースBの場合は、同乗を断るべきだし、運転をやめるようにするのが正しい。

断れる雰囲気になかったら、「遅くなったらタクシーで帰ってくるように、母からいわれました。だから大丈夫です」などといって、やんわりと相手を傷つけないようにすることが必要である。

かりに飲酒運転と知っていて四輪車に乗せてもらい事故にあったらどうなるだろうか。

同乗者は、飲酒運転が違反であるにもかかわらず運転を制止しなかったことで、道交

飲酒運転の車に乗せて罰金を科せられた例

- 同乗者は、自動車で来ていた知人と一緒に飲酒した後、知人が酔っているのを知りながら自宅に送ってもらうため「もう眠いから帰ろう」と誘い、知人が酒気帯び運転する車の助手席に同乗した。

法第65条や刑法第61条の教唆、同第62条の幫助にあたり、懲役や罰金を命じられる可能性がある。さらに同乗者が死傷しても、損害賠償（民事責任）が減額されることがある。

無理をして車に乗せてもらっても、いいことは1つもない。

生徒のディスカッションのなかで、仲間意識とか先輩後輩の関係で断りにくい状況があった経験を持つ生徒に、その場面で、なぜ断りにくかったか、どうしたかを話させ、どうすれば、相手も自分も傷つかずに同乗を断れるか、ディスカッションを深めていくのもよい。

飲酒運転の罰則（道交法一部改正、平成19年9月19日施行）と違反点数

道交法第65条 何人も酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

- 2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、車両等を提供してはならない。
- 3 何人も、第一項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類等を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。
- 4 何人も、車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が第一項の規定に違反して運転する車両に同乗してはならない。

	内容	罰則	違反点数	
運転者本人に対する罰則	酒酔い運転	酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態）で運転	5年以下の懲役または100万円以下の罰金	
	酒酔い運転	身体に基準（呼気1リットルに0.15ミリグラム／血液中に0.3ミリグラム）以上にアルコールを保有する状態で運転	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	
運転者以外に対する罰則	飲酒運転するおそれがある者に対する車両等の提供	運転者が酒酔い運転	5年以下の懲役または100万円以下の罰金	
		運転者が酒気帯び運転	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	
	飲酒運転するおそれがある者に対する酒類の提供	運転者が酒酔い運転	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	呼気1リットル中アルコール濃度0.25ミリグラム以上→25点 同0.25ミリグラム未満→13点
		運転者が酒気帯び運転	2年以下の懲役または30万円以下の罰金	
	運転者が酒気を帯びていることを知りながら要求・依頼して飲酒運転の車に同乗	運転者が酒酔い運転	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	
		運転者が酒気帯び運転	2年以下の懲役または30万円以下の罰金	

*違反点数は平成21年6月1日の法改正から引き上げ

同乗させてもらうときには、どの席でもシートベルト

●自分の命を守るために

人の車に同乗するときの心得として、もう1つ重要なのはシートベルトを着用することである。ワークシートの問題3のケースCは、シートベルトの重要性を考えさせることがテーマである。

たとえば車が50km/hで壁に衝突したとする。車は止まっても、シートベルトをしていないと、人は50km/hの速度で移動するため、フロントガラスなどにぶつかったり、車外に放り出されたりする。シートベルトをしていれば、体は車に固定され、車と一緒に止まることができる。いざというとき自分の被害を少なくするには、シートベルトは欠かせない。

シートベルトの効果は数字でも明らかである。後部席に同乗中の致死率をシートベルト着用と非着用で比較すると、非着用の致死率は着用の約2.7倍にもなる（図1）。

●後部席でも必ずシートベルト

2008年6月から道交法一部改正により、一般道路を含むすべての道路において、後席同乗者へのシートベルト着用が義務化された。

後部席のシートベルト着用必要性については、自分を守るだけでなく、運転席と助手席の人を守るという点からも理解させる。

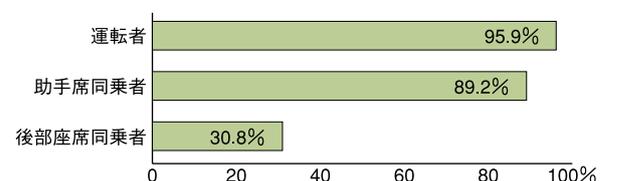
後部席に座る人がシートベルトをしていないと、衝突時に体が前に投げ出され、運転席と助手席のシートに激しく衝突する。自分自身がケガをするだけでなく、運転席と助手席の人に危害を与えることになる。

□ 図1 後部席シートベルト着用有無別致死率

着用	0.15
非着用	0.41
非着用／着用	2.7

*致死率＝死者数÷死傷者数×100 警察庁平成20年

□ グラフ2 2008年度一般自動車道シートベルト着用率



2008年警察庁とJAF合同調査

後部席のシートベルト着用率は法改正により向上したものの依然として低く、3割程度にとどまっている（グラフ2）。後部席は前席より安全と思われがちだが、決してそうではない。自分を守るだけでなく、運転席と助手席の人を守るために、必ず着用しなくてはならない。

交通事故は出発してから30分以内に起きるケースが多いといわれている。

ちょっと近くまでというときでも、どの席でもシートベルトは着用することが必要である。シートベルトをしない友達、先輩がいたら必ず着用するようにアドバイスすることが大切である。

高校生年代では、まじめなアドバイスは受け入れられにくいことがある。ロールプレイングの後、どんな風に話せば、シートベルトをしていない友達、先輩に受け入れられやすいか話合わせるのもよい。

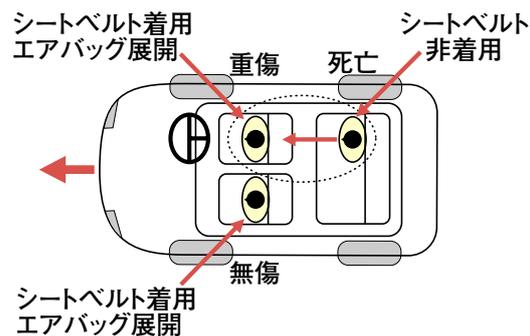
なお、日本損害保険協会の調査では、シートベルトをしない運転者の事故率は、ベルトをしている人の2.92倍という結果が出ている。シートベルトをしない運転者は危ない傾向があるということも生徒に知らせておきたい。

□図2 後部席乗員のシートベルト非着用が前席乗員に及ぼす影響

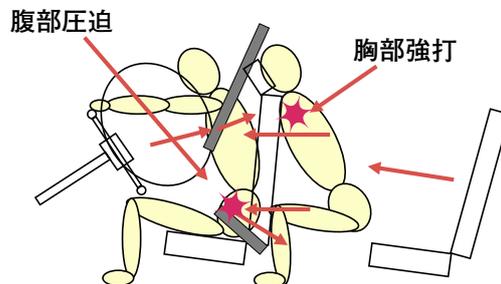
正面衝突した車の後部席に乗っていた人がシートベルト非着用だったケース。

- ・後部席の人は、体が前に飛ばされて、運転席のシートバックに激しくぶつかった。
- ・運転席の人は、シートベルトを着用し、エアバッグも開いたのに、シートベルトとシートバックに挟まれて重傷を負った。

・乗車位置と傷害の程度



・運転者の傷害の受け方



「イタルダ・インフォメーション27号」(財)交通事故総合分析センター

見落とされている同乗者教育

澤 喜司郎 山口大学経済学部教授

若者に共通の事故

2000年の4月25日夜間(雨)、本学の学生が起こした交通事故を紹介しよう。ある音楽系サークルの学生が数台の車に分乗して隣の町まで夕食に出かけ、その帰路に最後尾を走っていた車が他車とはぐれ、道に迷い、細い路地から制限速度を上回る速度で信号機のない交差点に一時停止をせずに進入した。その直後、右方向から走行してきた社員が運転する乗用車と衝突した。

社員の車には同乗者はなく、社員はシートベルトを着用していたために軽い打撲傷ですんだ。

学生の車には5名が乗車し、運転していた学生と助手席の学生はシートベルトを着用していたために擦り傷程度の軽傷であったが、後部座席に同乗していた3名の学生は4月に入学したばかりの1年生で、シートベルトを着用していなかったために車外放出され、うち2名が即死し、1名が脳挫傷による重傷を負った。

この交通事故は大学生の交通事故の典型的なパターンで、1件の事故で死傷者が学生側に多数出るという、つまり2台の車に多くの大学生が乗車しているために被害が量的に拡大するという特徴があり、これは大学生に限らず、若者にほぼ共通する特徴といえるかもしれない。

事故の原因は大学生の運転技術の未熟さにあるが、何よりも問題なのは「安易な同乗」であり、事故が起きた場合に被害が拡大しているのである。

同乗中の死傷者の多さを教えられていない

自動車乗車中の全死者に占める若者(16～24歳)の比率は約13%。10人に1人が若者である。しかも、自動車乗車中の死者の約24%を同乗者が占め、16～19歳では自動車運転中よりも同乗中の死者の方が多い年もある。

友人を乗せたがる大学生は、事故を起こした場合の同乗者に対する責任やリスクについては何も知らないし、乗せてもらう大学生も運転免許を持っていないこともあり、交通事故での同乗者の死傷の現状や、死傷率は運転者よりも同乗者の方が高いということを知らない。知らないというよりも、運転免許を持っていない者には誰もそのことを教えていない。

同乗者に対する十分な交通安全教育が行われなくてはならない。

安易な同乗の危険性を中心とした同乗者教育をぜひとも高校にお願いしたい。なぜなら、本学では同乗者教育をしようと思っても、冒頭で紹介したように、同乗者教育をする前に安易な同乗によって入学したばかりの大学生が死傷しているからである。そして、同乗者教育が高校において必要なのは、何よりも二輪車や自動車の運転免許を取得して運転者となる以前に、多くの高校生がすでに同乗者になっているという事実があるからである。

見落とされている同乗者の死傷という現状をみると、若者に対する交通安全については、高校と大学が連携し、役割分担を明確にした交通社会人教育を体系的に行うことが必要なのである。

7	この画面の中にどんな危険がありますか？（自転車乗用中）
題材設定の理由	自転車事故の多くは、一時不停止や安全不確認によって起きる場合が多い。交通状況に潜む危険を予測した安全な自転車の乗用を促したいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1.交通状況に顕在、潜在する危険を読み取り、事前に事故を回避する方法を理解させる。 2.他者の次の行動や自分の次の行動に伴って発生する可能性のある危険にも気づき、安全な行動がとれるようにする。 3.危険予測には自分自身の冷静な判断能力が大切であることを理解できるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。

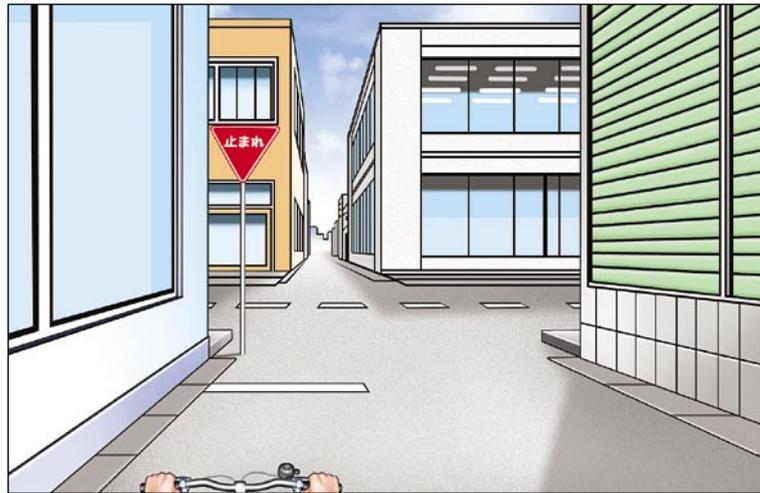
段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○ワークシートを配付し、学習のねらいをしっかりと理解させる。
展開 (40分)	1.危険予測訓練の意義と方法 2.危険予測訓練 3.ヒヤリ・ハット体験と危険	○危険予測訓練の意義と方法を理解し、積極的に学習に取り組む。 (1) 交通状況の読み取りの重要性 (2) 危険源や顕在危険、潜在危険 (3) 危険を予測して事前に回避する方法 ○危険予測訓練を、ワークシートの問題1、2、3で行い、危険を予測して安全に自転車で行く方法を身につける。 (1) 見通しが悪く、一時停止標識のあるT字交差点の右折時の安全な走行方法 (2) 国道を直進中、スーパーなどの駐車場の出口に四輪車が見える場面の安全な走行方法 (3) 信号が青になって自転車横断帯を渡ろうとしているとき、右横に左折車が見える場合の安全な走行方法 ○日頃自転車乗用中にヒヤリ・ハットした体験を発表しあい、その危険性について考え、常に危険予測に基づいて行動する交通態度が重要であることを理解する。	○身の回りにある危険に気づかせる。 ○危険を予測するには自らの冷静な判断力が必要であることを理解させる。 ○自らの行動に潜む危険にも触れる。 ○生徒に意見発表させ、さまざまな意見のあることから、お互いに考え方を深め合うようにさせる。 ○どのような意見でも許容しあう雰囲気を大切にする。 ○答えは無理に1つにしぼらなくてもよいようにする。 ○次の点に注意させる ア.自分から相手が見えない場合は、相手からも自分が見えない場合が多い。双方から見えない場所は、交通にとってきわめて危険な場所である。 イ.見通しの悪い交差点では、一時停止の標識がなくても、いったん自転車を降り、交差する道路の左右の安全を確認する。 ウ.ドライバーが他に気を取られていて自転車を見ていないことがある。 エ.自分からは相手が見えるので、相手も自分を見ていないと思わないこと。 ○生徒1～2名にヒヤリ・ハットの体験を発表させ、漠然とした自転車走行の危険性についてより具体的に考えさせる。
まとめ (5分)	交通状況に潜む危険や他者の次の行動を積極的に読んで、安全の確保を図っていくようにさせる	○交通状況は刻々と変化している。思い込みや自分本位な判断の危険を理解し、交通場面では危険予測行動を習慣化して安全な自転車の乗用を心がける。	○自分の安全な行動によって、他者の行動による事故の発生を未然に防ぐこともできるようにさせる。
評価		1.危険予測による安全行動の仕方が理解できたか。 2.交通状況に潜む危険や他者の次の行動を読むためには、安全についての知識や冷静な判断が欠かせないことを理解できたか。	

この画面の中にどんな危険がありますか？（自転車乗用中）

問題 1

あなたは、左右の見通しが悪く、一時停止標識もある小さな交差点にさしかかりました。自転車のスピードを落とし、右に曲がろうとしています。

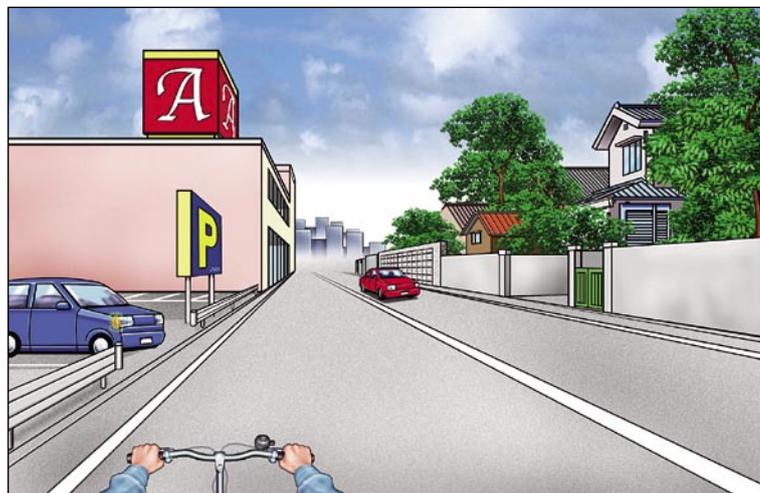
この場面を見て、どのような危険があるか、どのように右折すれば安全か考えてみましょう。



問題 2

あなたは友達の家へ行こうと、国道の左側端を走っています。大型スーパーの駐車場から右折して道路に出ようと出口で止まっている車が見え、あなたはその車のすぐそばまで来ました。

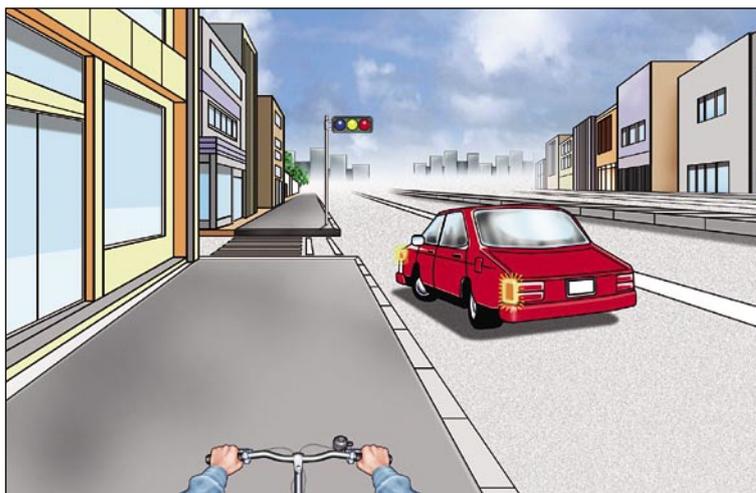
この場面を見て、どのような危険があるか、考えてみましょう。



この画面の中にどんな危険がありますか？（自転車乗用中）

問題 3

あなたは、自転車通行可の歩道を走っています。信号が青になったのを見て自転車の速度を上げ、自転車横断帯をわたろうとしています。右横に左折しようとしている車があります。この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。



問題 1

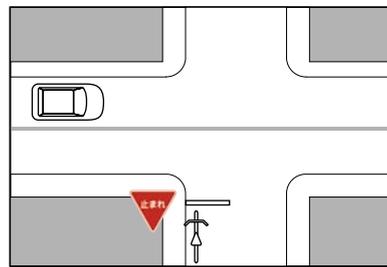
自転車側が一時停止標識を知らないか、知っていても無視したために起きる事故を想定している。「安全不確認」や「一時不停止」によって起きる事故に対応する。

一時停止標識のある交差点、見通しの悪い交差点、というのがこのケースのポイント。

一時停止標識の意味については、「4.一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？」を参照されたい。

問題1の自転車に乗る生徒は、交差点を右に曲がろうとしているが、交差する前方道路の左右に何があるかは見えていない。

そのまま交差点に入った場合、予測される危険は、建物のために見えない、前方の交差する道路の左右から、来ているかもしれない車やバイクなどの衝突である。(自転車や歩行者がきていれば、それらも衝突の対象になる)



◆安全な通行の手順は、

- ① 交差点の手前（停止線標示があれば停止線）でいったん停まる。
- ② その位置から交差している道路の左右が見えないときは、見えるところまで徐々に出る。
- ③ 右と左の安全を確認して交差点に入る。見通しの悪い交差点では、自転車に乗る生徒も、相手のドライバーの方も、衝突する直前までは、ともに相手が見えない。
- ④ 右折の方法は、近くに自転車横断帯のある交差点があればそれを利用する。なければ、直進して横断後、右に方向を変える二段階右折を行う。

この問題は、見えないことが最大の危険であること、を理解するきっかけになることを期待している。

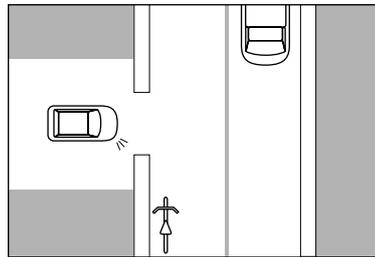
問題 2 と 3 は、自転車の生徒にはその車が見えているのに、車の運転者は生徒の自転車が見えていない、あるいは見えていないという危険をテーマにしている。

自分とクロスするかもしれない車の動きをよく見ていない、見ることは見るが見えているものの意味や、それが持つ危険性に気づかないなどの、「動静不注視」による事故に対応している。

問題 2

問題 2 の駐車場にいるドライバーは、上下車線の車の流れが切れる瞬間を狙って、右折して道路に出ようとしている。

こういう場合、普通、ドライバーの視線と注意は、左右の道路上の車の流れに向いていて、道路の路肩よりを近づいてくる自転車を見落として、発進してしまう危険がある。



一方、自転車の方は、こちらからは道路に出ようとしている四輪車がよく見えているので、四輪車のドライバーも自分を見ていると思い、なんの不安も感じずそのまま進行する危険性がある。

自分とクロスしそうな車が進行方向にある場合は、その車の動きに注意しながら、いつでも止まれるように進むことが望ましい。

問題 3

問題 3 の左折しようと合図を出しているドライバーは、左前方の横断歩道とその周辺を見て、歩行者や自転車の動きなどを確認、安全と判断すれば左折を始めようと待っている。

自転車の生徒の方は青信号なので、信号に従って交差点を渡ろうとしている。

信号機が青だと、何も危険はないと考えがちだが、青信号は四輪車などにとっては、直進だけでなく左折や右折ができるということである。

自分とクロスしそうな車が進行方向にある場合（ここでは左折車）は、その車の動きに注意しながら、いつでも止まれるように進む必要がある。

このケースで生徒にとって予測が難しいのは、問題 2 と同じように、ドライバーが生徒の自転車が気がついているかということである。

ドライバーは普通、左折する前や左折開始直後に歩行者や自転車の有無を確認する。このケースにあてはめると、横断歩道とその周辺を、右を見て左を見てまた右を見て、の順序で確認し、歩行者が途切れたので左折を始めたとする。

ところが、確認したときには視野の中に入っていなかった自転車が、左後方から不意に目の前に現れる。

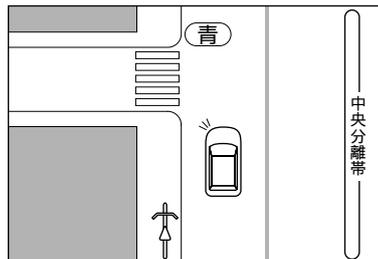
交差点に入ってきた生徒の自転車が

15～20km/～5.7m。

$(15000\text{m} \div 3600\text{s} \doteq 4.2\text{m/s})$

$(20000\text{m} \div 3600\text{s} \doteq 5.7\text{m/s})$

ドライバーが進行方向のどこかに注意を向けていると、いなかったはずの自転車が眼前に突然現れることになる。



先生のための資料

自転車事故の80%は被害者

自転車が一方の当事者となった人身事故は年間16万件以上起きている。高校生年代の16～18歳では平成20年度で19,925件。自転車事故全体の約12%を占めている。

交通事故では過失の重い方を第1当事者（1当）、そうでない方を第2当事者（2当）と呼んでいる。過失が同程度の場合は、人身損傷程度の重い側が第2当事者になる。

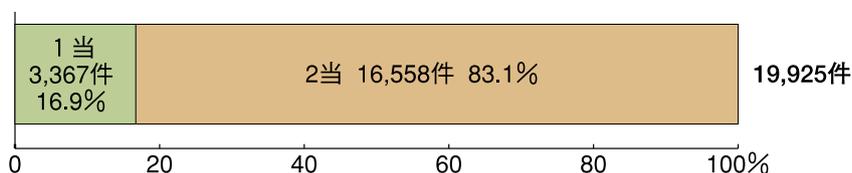
16～18歳の自転車事故中、自転車側が第1当事者になったのは3,367件、第2当事者は16,558件。約17%が1当、約83%が2当として、事故に関わっている。（グラフ1）

事故の相手についてはグラフ2に示してある。四輪車の占める比率が高い。

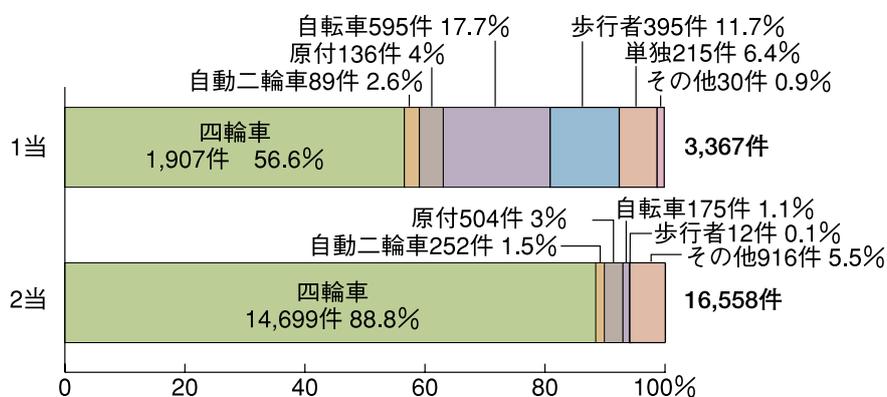
1当、2当とも、自転車の乗員は事故になると被害が重くなるケースが多い。自転車に乗る人は四輪車などからどのように自分を守るか、事故にならないための認知判断などメンタルスキル（mental skill）を積極的に身につけ、高める必要がある。

自転車と歩行者との事故のように、歩行者側の被害が大きくなるケースもある。加害者にも被害者にもならないためには、メンタルスキルの能力アップは欠かせない。

□グラフ1 16～18歳の自転車事故の1当・2当の比率



□グラフ2 16～18歳の自転車の事故の相手



（財）交通事故総合分析センター（平成20年）

どんな運転スキルが不足で事故になっているか

自転車、二輪車、四輪車などを運転するのに必要なスキル（技能）は、(1) 交通状況などを読みとり (2) 適切に危険を判断し、(3) どのような操作をするかを決定するメンタルスキル（mental skill）と、運転操作をするフィジカルスキル（physical skill）からなっている（103ページの図1と解説を参照）。

自転車乗用者で1当、2当となった16～18歳層は、事故直前にグラフ3のような違反をし、事故を起こしている（当事者別のグラフは34ページのグラフ5を参照）。

これらの法令違反が、どちらのスキルに関係したのを見ると、操作などのフィジカルスキルに関するものは、ハンドル操作（136件）、ブレーキ操作（47件）などで、件数は少ない。それに対して、安全不確認、動静不注視、前方不注意など、情報の見落としや判断の誤りなどの認知、判断、一時不停止、信号無視のような安全意識、安全態度により関係するもの、つまりメンタルスキル系で、19,925件中の半数を占めている。

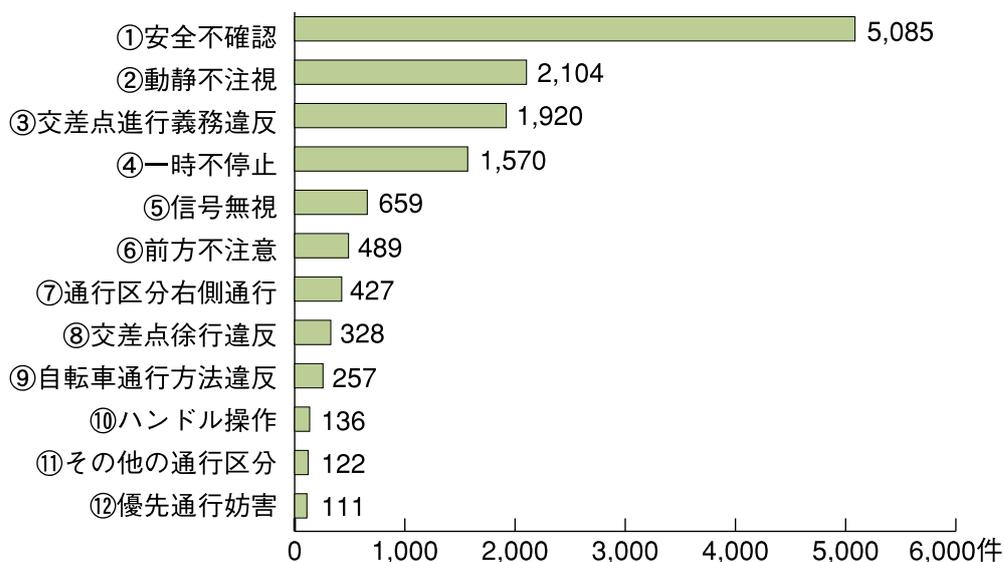
なお、「安全不確認」は、進む方向や周辺に危険があるかどうかを注意して見なかったこ

と、「前方不注意」は進む方向の危険を見落としていたこと、「動静不注視」は見えているものの意味や、それが持つ危険性に気づかなかつたり、過小評価したりすることである。「一時不停止」の違反には、歩道などでの歩行者の進路妨害などが含まれているが、多くは一時停止標識無視と思われる。

生徒に安全スキルと、交通法規を守るなどの安全態度の必要性と重要性を気づかせるには、実際の交通場面でどこにどんな危険があるか、隠れている危険も含めて、自力で見つけることが望ましい。

この項目では、危険予測トレーニング用ワークシート（問題1から3）を使って、安全スキルの必要性と重要性を啓発し、自分の安全は自分で守るという意識を高めることも期待する。

□グラフ3 自転車乗用者の16～18歳の主な法令違反別交通事故件数(1当+2当 19,925件)



(財)交通事故総合分析センター（平成20年度）

危険予測訓練の要領

1. 危険予測能力向上の意義

交通事故の多くは、交通状況に潜む危険の発見の遅れや危険の存在に気づかないことに起因している。また、目前に迫った危険に気づいた時点では、これを回避することは非常に困難である。そこで、交通状況に顕在、潜在する危険を早めに発見し、事故となる前に回避することが重要となる。

危険を早く発見するための危険予測能力は、危険予測訓練（KYTKiken Yosoku Training）によって向上させることができる。この学習は、交通安全にかかわる基本的な知識・技能の実践化を促進するとともに、交通状況の把握や他者理解が求められることから、交通社会人としての社会性の育成にも効果的であり、交通安全教育の重要な指導内容といえる。

2. 危険に対する考え方と危険源

交通状況に潜む危険には、一見してわかるものから複雑なものまで多種多様である。また、何が危険なのかを判別するには、危険についての基本的な知識がなければならない。事件事例から事故の原因を分析、考察することによって危険の生み出される危険源を知ることができるが、ここでは日常的で一般的な危険について取り上げる。

(1) 顕在危険

顕在危険は、直接見えている危険で、道路環境や交通状況、気象条件等で経験的に事故が起きやすいと思われる状況である。

- ・交差点 ・カーブ ・気象条件（雨・雪等）
- ・走行車両 ・道路の状況（広い・狭い・雪道・砂利道・坂道等） ・夜間等

(2) 潜在危険

潜在危険は、直接目で見ることのできない危険で、自他の交通参加者の次の行動の仕方によって発生する可能性のある危険や、走行車両や建物、塀、看板、電柱等の工作物が死角になって見えない部分に潜む危険である。

①自分の中にある危険

- ・急ぎ ・感情 ・悩み ・焦り ・思いこみ
- ・錯覚 ・誤認 ・自信過剰 等

②他者の中にある危険

- ・見落とし ・わき見 ・漫然 ・道迷い
- ・攻撃性 等

③交通行動に伴う危険

- ・急発進 ・急停止 ・急な右左折
- ・急な進路変更 ・飛び出し ・急な横断
- ・スピードオーバー ・一時不停止
- ・安全不確認 等

④死角という危険

- ・駐停車車両や走行車両による死角
- ・建物や塀による死角
- ・電柱や交通標識による死角
- ・樹木や雑草による死角
- ・カーブミラーの死角
- ・運転席からのミラーの死角や車体による死角 等

3. 危険予測訓練の指導方法

危険予測訓練の指導方法は、教師の指導を中心に進めるか、生徒の活動を中心に進めるかによって異なるが、生徒の学習段階や学習状況、学習内容の取り上げ方等によって指導効果の上がる方法をとることがよい。

(1) 教師主導型

学習の初期の段階では、身近でわかりやすい題材を取り上げて、危険予測訓練の基礎を身に付けさせる場合には、教師主導型で次のような手順で指導するのがよい。なお、この手順の要領は、基本的にはグループ討議型や個別学習型等でも共通するので、応用されたい。

①場面を読みとる

交通状況の前景図（歩行者や自転車乗用者等として）を示して（OHPや絵図等）、その場面の読み取りをさせる。交通状況を正確に読む訓練となり、感受性を豊かにさせる。ビデオ等による動画は臨場感があり、効果的であるのでこの利用もよい。

②場面の中にどんな危険があるか

次に、この場面にはどのような危険があるか解答させる。どのような解答も受け入れ、自由でのびのびとした雰囲気、気楽に発言させる。奇想天外な発言もありうるが、お互いの発言は尊重しあうようにさせる。発言内容は箇条書きに板書するのがよい。

- ③もっとも起こりやすく危険なものはどれか
 箇条書きされた危険項目の中で、この交通場面でもっとも起こりやすく重要なものはどれかについて、検討させ、解答させる。その解答の理由を確認させる。いくつかある中で、最終的には1～2項目に絞り込んで、考察を深めさせる。
- ④どうすれば危険を回避できるか
 絞り込んだ予測される危険はどのようにしたら回避できるかについて解答させる。この場合にもいくつかの解答が考えられるが、この状況に最も適した回避方法を選択させる。
- ⑤人の心理に踏み込んだ解答をさせる
 この解答で注意しなければならないことは、単に「安全確認をする」「スピードを出さない」「一時停止をして安全確認をする」「死角に気をつける」「自動車の動きに十分注意して横断する」というような定型的な解答ではなく、自分自身や他の交通参加者の心理的特性や事故を誘発させやすい背景、誤認や誤判断しやすい場面の考察等を添えた解答をさせることである。たとえば、
 「この場面では対向車の動きに気を取られやすいので、左右の状況の安全確認もしっかり行う」「この信号機のない交差点の角は樹木が死角となっているので、一時停止を2段階に行って十分安全を確かめる」「交通量の少ないこの住宅街の道路では、車は減多に来ないと思込みやすいことに留意して左右の安全を確かめてから道路を横断する」等
- ⑥学習意欲を高めるために
 次に時間があれば、選ばれなかった他の解答項目についても、いくつか取り上げて、その解答理由を発言者に求め、それに評価するコメントをして、学習意欲の向上につなげるように配慮する。
- ⑦正答の示し方
 OHPや絵図の掲示等で予測される危険を指摘するのも良い。また、危険回避しなかった場合の事故となる様子を、動きを示すように2～3段階に分けた俯瞰図で説明すると具体的に理解させることができる。俯瞰図はOHP等の投影機で全員が一度に見えるようにすると効果的である。
- ⑧学習のまとめ
 教師主導型の学習のまとめとして、次のことに触れる。
 ア 他者の次の行動や心の動きを読むことの大切さと、こうしたことを読みとるには自らの情緒の安定と冷静な判断力が必要であること。
 イ 自らの不用意な行動が他者の危険を誘発することになること。
 ウ 相手がエラーしても、それをあらかじめ予測して相手の間違った行動を補う（防衛的）行動がとれるようにする。
 エ 交通場面では常に危険感受性を豊かにし、危険予測に基づく安全行動に徹するように心がけること。
- (2) グループ討議型
 グループ討議型は、生徒が主体的に活動し、参加意識が高まるとともに、安全意識の内面化が促進され、実践的態度の形成に効果的である。
- ①この学習の流れは次のとおりである。
 ア 教師による導入（学習の意義、学習の流れ、資料の活用方法等）
 イ 班別討議（班長を中心に討議、ワークシートの活用、まとめと発表の準備）
 ウ 発表と質疑応答（班の代表者の発表と全体討議で考察を深め合う）
 エ 教師のコメント・指導・助言によるまとめ（実践化に結びつくようにする）
- ②グループ討議型を進める上での留意点
 ア 自己主張を積極的に行わせ、発表能力を高める。
 イ 他者の発言に触発されて発言させる。
 ウ 他者の異なる意見や考え方、着想を理解できるようにさせる（他者理解）。
 エ 多様な考え方のあることを学び合う。
 オ 多数の危険予測項目から、最も重要な項目に絞り込む過程を通して、分析・考察の深め方を学ばせる。
 カ 自己の発言に責任を持つように導く。
- (3) 個別学習型
 少ない時間で2～3の事例を取り上げて能率よく学習を行う場合には、この学習方法が適している。
 この学習方法の流れは次のとおりである。
 ア 各自が事例を考察して、ワークシートに解答する。
 イ その後、数人の者を指名して解答を発表させる。
 ウ 他の者は自己の解答と発表された解答を比較検討し、質疑応答を行う。
 エ 教師のコメント・指導・助言でまとめる。
 オ 正答の示し方は(1)の⑦参照。

8 事故にあったらどうする？ 事故を見たらどうする？

事故にあったらどうする？ 事故を見たらどうする？

8

題材設定の理由	生徒が交通事故にあった場合、冷静さを失ったりして適切な対応ができず、正当な損害賠償も得られない等の問題がある。事故の際の対応の仕方について理解させ、的確な行動がとれるようにしたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 1.事故現場における相手側との話合いの仕方をロールプレイングを通じて具体的に理解できるようにする。 2.生徒が事故のことを学校に知られるのを避けようと、事故を安易に処理することのないようにさせる。 3.事故現場に居合わせたときの基本的な行為（救護処置、安全確保、警察への通報）について理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。 ・班別に話合いを行うことと、ケースA～Cをロールプレイング（各5分間）する班を指名しておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○班別に着席させ、ロールプレイングを行う班には、その準備をさせておく。
展開 40分	<ol style="list-style-type: none"> 1.自転車乗用中に事故にあったときの対応の仕方 2.身近でひき逃げの交通事故が起こった場合の対応の仕方 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車で登校途中に、四輪車と接触事故を起こしたときの対応の仕方について、ワークシートの問題1のケースA～Cについて、ロールプレイングを通じて学習を深める。 (1)ケースAのロールプレイング(相手が自転車修理代として3万円差し出した例) (2)ケースAについての質疑応答 <ul style="list-style-type: none"> ①警察への事故の通報 ②相手側の住所・氏名・連絡先の確認 ③医師の診断 ④損害賠償等 (3)ケースBのロールプレイング(相手が逃げ去った例) (4)ケースBについての質疑応答 <ul style="list-style-type: none"> ①相手側の車のナンバー、色、形 ②発生時間、場所 ③周囲への協力要請 ④警察への連絡 (5)ケースCのロールプレイング(相手側がこちらの落ち度を指摘して、急いで行こうとした例) (6)ケースCについての質疑応答 <ul style="list-style-type: none"> ①警察への事故の通報 ②相手側の住所・氏名・連絡先の確認 ③医師の診断 ④損害賠償等 ○登校途中で高齢者が車にひき逃げされたのを目撃した場合の対応の仕方についてワークシートの問題2の解答を通じて学習を深める。 (1)目撃情報 走り去った車のナンバー、色、形、車種 等の記録 (2)ケガ人の救護 <ul style="list-style-type: none"> ①安全の確保 ②119番通報 ③負傷者の救護 	<ul style="list-style-type: none"> ○あらかじめ指名しておいた班に、ケースA～Cについて5分間程度のロールプレイングを教壇前の所で行わせそれをもとに質疑応答を行わせる。 ○事故で冷静さを失いがちとなるが、気をしっかりもって対応することが大切であることに触れる。 ○後で後遺症が出てくる可能性を強調する。 ○運転者には事故を警察に知らせる義務があるといった運転者側の責任についても合わせて指導する。 ○事故現場に居合わせた人の協力を得ることに触れる。 ○相手側が金をいくらか渡そうとしたら、受け取るべきかどうかについて考えさせ、その対応については、しっかりと理解させる。 ○事故現場で事故の相手に責められても、臆せず警察に通報することを指導する ○事故の相手は大人で、しかも自分側にも過失があっても弱気にならずに対処する大切さを強調する。 ○事故について、どちら側にもどのような落ち度があるかについては、警察官の立ち合いでしっかり自分の行動を話すことが大事であることを理解させる。 ○事故は当事者にとっては人生を左右する大きな出来事である。学校に遅刻することよりも、よい目撃者となること、ケガ人を救護することの大切さを理解させる。
まとめ 5分	事故に遭遇したら警察への通報、相手側の連絡先の確認等を冷静に行うようにさせる	<ul style="list-style-type: none"> ○軽傷と思っても後で後遺症が出てくることもあり、事故の際には警察への通報や、相手側の連絡先の確認を行うなど、冷静に対応できるようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○事故を学校に知られるのを避けたい気持ちから、事故を安易に処理してはならないことを強調する。
評価	<ol style="list-style-type: none"> 1.事故にあったときに対応すべき事柄について理解できたか。 2.事故に際しては冷静に行動しようとする態度が見られるか。 		

事故にあったらどうする？ 事故を見たらどうする？

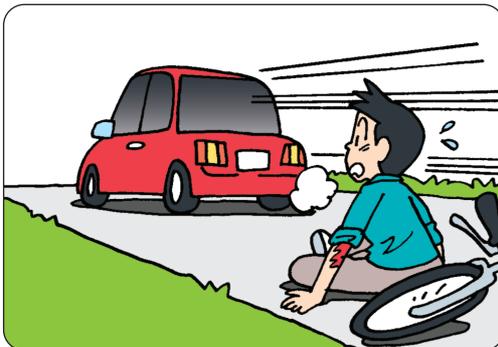
問題 1

あなたは自転車で登校途中です。道路の左端を走っていました。携帯電話が鳴ったので、とろうとしたとき、少しバランスを崩して、車道側によろけてしまいました。そこへ、後ろから走ってきた車と接触。転倒してしまいました。運転していたのは中年のおじさん。ドライバーの以下のA、B、Cの態度に対して、あなたならどう対応する？ ドライバーと自転車乗用者、それぞれの立場で演じてみましょう。



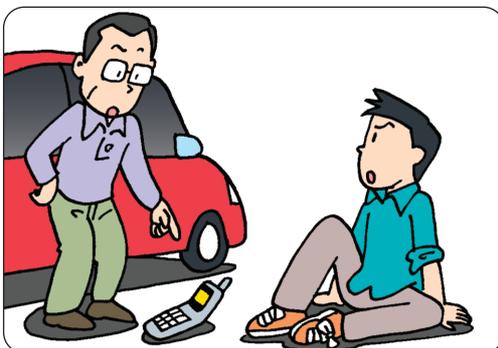
【ケースA】

ドライバー「息子が急病で病院に運ばれたんだ。それでとても急いでいたんだよ。大丈夫かい？ ああ、かすり傷みたいだね。これで自転車を修理して」と3万円を差し出した。あなたならどうする？



【ケースB】

ドライバーはしばらく徐行したが、そのまま走り去った。あなたならどうする？



【ケースC】

ドライバーはすぐに車から降りてきて「君が急に車道寄りに出てきたので、よけきれなかったんだ。携帯電話で話していたのかい？ それは違反だよ。困ったなあ。急いでいるんだけど」とそのまま車に戻ろうとする。あなたならどうする？

事故にあったらどうする？ 事故を見たらどうする？

問題 2

あなたは登校中に、高齢者が交差点で車にはねられるのを目撃しました。はねた車はそのまま走り去ってしまいました。その場に居合わせたあなたならどうする？

1. 学校に間に合わなくなるので、近くの人に119番をしてくれるように頼んでそのまま学校に行く。
2. 学校に間に合わなくなるし、面倒なことに巻き込まれるのは嫌なので、見なかったふりをする。
3. 走り去った車のナンバーを手帳にメモ。歩いてくる人に助けを求め、高齢者の救護、119番通報を手分けして行う。
4. 事故を目撃したので、警察官が来るのを待って、事故の状況を自分がわかっている範囲で伝える。学校には、事情を話して遅れる旨を伝える。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

ロールプレイングは、与えられた役割を演じることで、その立場に立った人の心情等の理解を深めるとともに、話し合いを行う題材のねらい等を具体的に臨場感をもって理解させることによって、これからの話し合いに役立てようとするものである。

ケース A

- ・事故が起きたとき、運転者（自転車の乗用者も含まれる）は警察に知らせる義務がある。また、運転者はケガ人の救護義務もある（道交法第72条）。
- ・あとで重大なケガがあることがわかり、治療費は3万円ではすまなくなることもある。「治療費はあとでお願いします」といい、警察に事故の通報をする。免許証などを見せてもらい、相手の連絡先も確かめる。

ケース B

- ・車のナンバー、できれば車の種類、車体の色をメモして、警察に通報する。

ケース C

- ・自転車の片手運転は道交法違反である。しかし、事故は多くの場合双方に過失があるもので、ドライバーの側にも違反があるかもしれない。
- ・叱られても、ひるまずに警察に通報をし、免許証などを見せてもらい、相手の連絡先も確かめる。

問題 2

正解は3と4。

- ・目撃者として、車のナンバーを控え、車種や色、時間、状況を覚えておく。できれば、警官が来るまでその場で待つ。
- ・同時にケガ人の命を助けるために、①安全の確保 ②119番通報 ③負傷者の救護（応急救護）を、現場に居合わせた人たちと協力して行う。自分でできることは、積極的に行う。

高校1年生年代の交通事故で一番多いのが自転車乗用中の事故である。相手の4分の3が四輪車で、高校生が被害者になるケースが多い。(自転車事故についてのデータは第2章、第4章参照)

事故にあったときに、対応知識が十分でないために、高校生が不利益を受けたり、問題が起きたりすることがある。

この章の第1のテーマは、自転車乗用中に、軽い事故にあった直後の相手(ドライバー)への対応法や法律的な知識を学ぶことである。

第2のテーマは、ひき逃げを例に事故現場に居合わせたときに、被害者のために、目撃者や救護者として、高校生としてできる初歩的な対応知識を学ぶことである。(ケガ人を助ける応急救護については第13章を参照)

事故にあったとき しなくてはいけないこと

高校生の自転車事故でよくあるのが、軽いケガだから大丈夫と思って、警察に通報せず、さらに事故の相手の連絡先も聞かずに帰ってきて、あとで大ケガだったことがわかるというケースである。とくに頭や腹の打撲は、後で重い症状が出てくることがある。

交通事故による傷害の治療や入院は、長期に渡ることもあり、そうなれば支払い額も高額になる。

事故の相手側の身元がわからないために、医療費を自分で払わなくてはならなくなるケースも多数あるという。

交通事故にあった直後、必ずしなければいけないのは、以下の4点である。(軽い事故の場合)

1.警察への通報

警察への通報は、加害者、被害者を問わず車両運転者の義務として法律で定められている(道交法第72条)。自転車は車両の1つだから当然この義務は果たさなくてはいけない。通報しないと、自動車安全運転センターから「交通事故証明書」を発行してもらえなくなり、保険金請求や損害賠償請求ができなくなる場合が出てくる。

2.相手の確認

ドライバーの運転免許証や自賠責保険の証明書を見せてもらう。氏名、住所、車のナンバー、車の持ち主、保険会社名などを確認する。保険などの手続きに重要。

3.軽いケガでも病院に行く

軽いと思っていたケガが、あとになって重いことがわかることがある。

4.保険会社への報告

ケガや車両の損傷があったときは、入っている保険会社に連絡も忘れずにする。(自転車の保険については第2章参照)

事故の際にとるべき対応の 知識がないために、 高校生が不利益を被る ことがある

一般に高校生は、事故の被害者になったときに、前記の4項目を知らなかったり、知っていても対応できないために、不利益を被ることがある。

●高校生側の問題

高校生側の問題で多いのが冒頭に上げた「自分のケガは大したことない」と思って、適切な対応をしないケースである。

高校生は体が丈夫で、高齢者のようにすぐ骨折するというものもないため、事故を重く受け止めない傾向がある。

また、事故にあったことに動転してしまい、痛さを忘れてしまうこともある。

加えて、ケガが軽いときは、警察に届けるのはイヤとか、面倒くさいという心理も働く。事故を起こすなんて恥ずかしいという気持ちを持つ生徒もいる。

結果的に「大丈夫」と考えて、警察に通報をせず、事故の相手の身元も確認せずにそのまま帰ってきってしまうと思われる。

●ドライバー側の問題

相手側のドライバーに問題がある場合もある。

ドライバーも面倒なことに巻き込まれたくないという心理が働く。軽い事故の場合、接触したくらい、自転車が転倒したくらいなら、うまくやり過ごしてしまおうとする人もいる。相手が高校生ならなおさらである。

- ・警察に通報しないように頼む
- ・お金を渡したり、高校生の方が悪いのだと高圧的な態度に出て立ち去るというケースもある。

お金を手渡されても、高圧的にいわれても、「警察に届けましょう」「免許証を見せてください」というべきだが、高校生の場合、そこまで気が回らないケースもある。

いずれのケースにしても、あとで大ケガとわかってから警察に届けても、相手がわからず、きちんと対応できなくなる可能性がある。

高校生には、自転車事故が起きたときにすべき4つの項目について、4つの項目を行うことを怠ったときのデメリットをしっかりと理解させる必要がある。

相手の車が走り去ったときはどうするか

さらに、言葉をかける間もなく、車が走り去ってしまうこともある。その場合にはどうすればよいだろう。

1.車のナンバー、さらに色、形、車種を覚える

車のナンバーは数字を1つ間違えると、まったく違う車になる。色、形、車種を覚えておくことが必要。

2.発生時間を覚えておく

時計を持っていない場合でも、他の人に聞くなどして必ずチェックする。

3.発生場所

住居標示や目印となる場所、建物（公園やビル）をチェックする。

4.周囲の人の協力を求める

車が逃げたときはそのままにせずに、「事故にあったから助けてください」「警察に届けてください」とお願いする。それによって、逃げた車と「合意して別れたのではない」ということが周囲にわかる。

協力を求めることで、目撃者としてそのときの状況を証言してもらえる。そのために連絡先を覚えてもらうこと。（目撃者がいないと、裁判などで苦勞する）

また、最近は携帯電話を持っている高校生が多い。その場で警察に通報して、上記1～3の情報を伝えるという方法も考えられる。

お金を手渡されたら

問題1は、自転車に乗っているときに、四輪車と接触してしまったあとの対応について考えさせる問題である。

ケースAは、接触した四輪車のドライバーが、高校生に、自転車修理代として3万円を渡す、というケースである。

お金を見た高校生は「3万円もくれる！」と思い、「新しい自転車を買える、トクした」「これは小遣いにしてしまおう。新しい自転車は親に買ってもらおう」と思うかもしれない。

通学途中で起きた事故だから「学校に遅刻してはいけない、早く行かなくては」という心理も働いているかもしれない。そういうとき「この3万円は、相手の謝罪の印であるし、わざわざ警察官を呼んでことを大きくしない方がいい」と思うかもしれない。

しかし、ここで考えないといけないのは、今は大したことがなくても、後で大きなケガをしていたことがわかったら、3万円ではすまない場合もあるということである。

正解は、「治療費は後日お願いします」といい、警察に事故の通報をすることである。もちろんドライバーに免許証を見せてもらい、名前や住所を確認する。

高校生にとって、学校に遅刻することの方が、事故の通報をするより重要なことのように思えるかもしれないが、きちんと手続きを踏むことの方が大事である。

学校に遅刻することについては、家に連絡して学校に理由を伝えてもらうようにするなど方法はある。

警察への通報が面倒と思う生徒もいるかもしれない。しかし、後のことを考えればきちんと処理した方がよい。

ケースBは、相手のドライバーが、事故の現場から走り去るケースである。

前述の「相手の車が走り去ったときはどうするか」を参照。

ドライバーにしかられたら

ケースCは、ドライバーに自転車乗用中の携帯電話使用は交通違反だから、としかられ、ドライバーは立ち去ろうとするケースである。

高校生の場合、大人のドライバーにしかられてびっくりし、「自分が悪かった」と逆に謝って、何もできずに終わってしまうケースがある。知識の少なさによるものである。

自転車乗用中の携帯電話使用は片手運転になり、ドライバーがいうように道交法違反（第70条あるいは71条）になることもある。

しかし、交通事故の多くは事故の当事者双方に過失があるもので、ドライバー側にも違反や過失はあるかもしれない。自転車側だけが悪いとするのは、正しくない。

事故が起きたとき、警察に通報することは、運転者の義務である。ドライバーにしかられてもひるまずに、警察に通報するなど、4つの項目をきちんと実行することが大切である。

よい目撃者になろう

問題2は、事故現場に居合わせたとき、どういう行動をとるべきか考えさせる問題である。通学の途中や、友達との待ち合わせ場所に行く途中などでは「あ、事故が起きた」とそのまま通過してしまうケースが多い。

しかし、交通事故は人の命がかかった問題である。

このケースのように、ドライバーが走り去った場合には、

1.目撃者としての情報を覚え、提供する

2.ケガ人に救助の手をさしのべる

この2つの大切さと、具体的な方法を理解させる。

目撃情報は、事故の真相の解明に大切である。

走り去った車のナンバー、色や形、車種、時間、場所、事故状況等である。とくにドライバーを特定するために、車のナンバーが大切である。忘れないうちにメモしたり、携帯電話に番号を記憶させるなどするとよい。

目撃者として、警察官が到着するまで現場にいる、あるいは、やむをえず現場を離れなければならない場合には、連絡先を伝えておくということも重要である。

ケガした人を助けよう

ケガ人の救護のためのポイントは以下の通りである。（詳しくは第13章参照）

- ①安全の確保
- ②119番通報
- ③負傷者の救護（応急救護）

ケガ人と救護者が後続車にはねられるなど、2次災害が起きないように、安全確保をすることがまず大切。

そして、ただちに119番通報をする。司令センターの質問に従って、場所やケガ人の数、ケガの程度などに答えていく。（携帯電話の場合は電話が切れても、再度連絡が取れるように最初に電話番号を伝えよう）

ケガ人の命を助けるためには、救急車が着くまでの応急救護が重要になる。応急救護の方法がわからなくても、司令センターが措置の仕方を電話で教えてくれるので、できることはする。

以上のことをすばやく行うためには、バイスタンダー（居合わせた人）の協力が大切である。自分1人で頑張ろうとせずに、人に協力を求めることが必要である。

応急救護の方法を知らなくても、安全確保や119番通報など、生徒ができることを行うことが大切である。

学校に遅れることの方が、事故現場にいることより生徒には重要に思えるかもしれないが、電話や携帯電話を使い、直接あるいは家族経由でも学校に伝える方法はある。

事故時の対応法を知らないために 自分で治療費を負担している方がたくさんいます

高山俊吉 弁護士

相手の連絡先をきちんと聞くこと

交通事故を起こした人には被害者を救護し、事故を警察に届ける義務があります。ただ、若い人は、ともすれば事故にあったことを重く受け止めません。面倒くさいことは回避したいと思っている人も少なくありません。

交通事故にあったら、まず助ける、そして警察に届けるというのは基本的な約束事です。それを必ず守っていただきたい。

若い人たちに多くみられる傾向ですが、事故にあったそのときは、たいしたことはないと思いがちだということです。事故にびっくりして、痛いとか苦しいとか思わないこともあります。後から痛みに気づいて交通事故を届ける人が少なくありません。

しかし、もう事故の相手方はどこに行ってしまったかわからない。結局自分で治療費を負担しなければならないという方がいっぱいいます。

電話番号を聞くとか免許証を見せてもらうというところまで、知恵を回してほしいものです。相手方のドライバーに「ケガは大丈夫だね」といわれ、そのまま立ち去られそうになっても、「ちょっと待ってください。事故ですから、ちゃんと届け出てください」といいたいですね。

運転者が逃げてしまいますと、「不申告事故」といって、相手がケガをしている場合には「ひき逃げ」になります。自転車を壊して逃げれば「あて逃げ」です。道交法の規定により普通の自動車事故よりも、その運転者は重く処罰されます。

相手方に逃げられてしまった場合は、車のナンバー、色、形、車種などを覚えておきたいものです。

事故現場に居合わせた人に協力してもらう

相手が逃げた場合は、近くにいる方に、「今事故にあったから届けてください！」「誰か助けてください！逃げられました！」などと協力を求めることが大事です。

協力を求めて、「どうしたの？」となれば、「私は110番するよ」とか「私が目撃者になってあげるよ」とか、協力してくれる人たちも出てきます。

あとで「ああ、あのときあなたはちゃんと青で渡ってたのに、あの車がきたんだよね」と証言してくれる人が出てくることもあります。

逃げて捕まった相手方が、「いや、私の対面信号は青でした」と水掛け論になることがありますね。そこで、第三者が見ていてくれて、その方の連絡先がわかれば、証言してもらうこともできるかもしれません。そうやって状況を正確に把握して、悪い運転手を処罰することが必要になることもあります。

そういうことで保険金の支払い額が大きく変わることが珍しくありません。

1当（第1当事者）が歩行者の場合、自分で医療費も負担しなければならない場合もあります。過失の内容が結論を分けることになり、保険金の出方が全然違うことにもなるのです。

そういう意味でも、目撃者の役割は重要ですね。

9 違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える	
題材設定の理由	高校生が悪質な交通違反をしたり、交通事故で人を死傷させたりすると、民事、刑事、行政上の責任を問われるだけでなく、特定の職業には就けない場合がある。生徒にこのことを理解させて、より一層交通安全に取り組むようにさせるためにこの題材を設定した。
指導のねらい	1. 交通違反や交通事故を起こし、罰金刑以上の刑事罰を受けた場合に就けない職業を具体的に理解できるようにする。 2. 交通事故を起こした責任の重大さとともに、犯罪となることの意味を理解し、交通安全に徹することができるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○交通安全は、進路選択や人生に関わることに触れる。
展開 40分	1. 進路の選択 2. 交通犯罪と職業の選択 3. 人生設計と交通安全	○将来就きたい職業を考える。 ○交通犯罪を犯した場合には、その罪を償えばすむわけではなく、就職できない職業のあることをワークシートの問題1と2の解答を通して理解する。 (1) 反則金の支払いですむ場合（行政罰） (2) 罰金以上の刑を科せられた場合（刑事罰） (3) 禁錮以上の刑を科せられた場合（刑事罰） ○将来の目標に向かって人生設計を立てるためには、交通安全に心がけることが大切であることを理解する。 (1) 人生設計と交通安全 (2) 企業等における交通安全重視の状況 (3) 交通安全を図ることのできる能力や態度	○2～3名の生徒にどのような職業に就きたいと考えているか発表させ、それがどうしたら実現可能かコメントする。 ○刑法上の業務上過失致死傷罪と危険運転致死傷罪には軽く触れる程度にする。 ○反則金、罰金、禁錮、懲役の違いには軽く触れる程度にする。 ○「欠格事由」について軽く説明する。 ○問題の正解は生徒にしっかり理解させる。 ○道交法違反や交通事故で、科料刑以上の刑は「交通犯罪」で、「前科」となる。窃盗や傷害と同じ犯罪であり、反則金を取られることはまったく異なることを強調する。 ○交通安全は人生設計と大きく関わるものであることに気づかせる。 ○交通事故は企業にとっても大きな損失となることから、事故を起こしやすい人の採用を避けようとする傾向があることを指摘する。 ○資格や免許を必要としない仕事でも、交通犯罪を犯していると、就職の際にマイナスの条件になることを強調する。
まとめ 5分	交通安全を図ることは、人生設計と深く関わることを理解させる	○交通事故等を起こせば、加害者としての重大な責任の他に、職業選択にも大きな影響が及ぶことを理解し、交通安全に徹するように努める。	○日頃から自律心をもって行動し、交通安全に努めるようにさせる。
評価	1. 交通事故等を起こした場合には、就けない職業のあることが理解できたか。 2. これからの職業選択や将来の人生設計も考えて、交通安全に徹しようとする態度が見られるか。		

違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える

問題 1 刑罰には6つの種類があります。重い順に並べてみましょう。

罰金：1万円以上

拘留：期間は1日以上30日未満。刑事施設に拘置する

禁錮：無期と有期があり、有期禁錮は1カ月以上20年以下。刑事施設に拘置する

科料：千円以上1万円未満

懲役：刑事施設に拘置して所定の作業を行わせる。無期と有期があり、有期懲役は1カ月以上20年以下

死刑：刑事施設において、絞首して執行する

問題 2 交通違反をすると、「反則金」や「罰金」を科せられます。どちらもお金を支払うことになるので、同じように思えるものです。しかし、「罰金」は悪質な違反に課せられるもので、刑罰であり前科になります。「反則金」とはまったく違います。

次のうち「罰金」や「罰金以上」の刑が課せられると思うものに○をつけてください。

1. 無免許運転
2. 制限速度の30km/h未満の速度超過
3. 不注意で相手を負傷させた事故
4. 不注意で相手を死亡させた事故
5. 飲酒運転
6. 制限速度の30km/h以上の速度超過
7. 一方通行標識無視
8. 飲酒運転で相手を負傷させた事故
9. 飲酒運転で相手を死亡させた事故
10. 信号無視

違反や事故はあなたの人生設計に影響を与える

問題 3

悪質な道交法違反を犯したり、交通事故で人を死傷させたりし、罰金以上の刑事罰（罰金、禁錮、懲役）を受けると、どんなに頑張っても就けない職業があります。

以下の職業は、A、Bどちらかに該当すると、就けなくなることがあります。正しいと思うものに○をつけてください。

- | | | |
|--------------|----------|----------|
| ①看護師 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ②医師 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ③教師 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ④歯科衛生士 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ⑤弁護士 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ⑥栄養士 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ⑦あん摩マッサージ指圧師 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |
| ⑧職業訓練指導員 | A. 罰金刑以上 | B. 禁錮刑以上 |

ワークシートの利用についての解説

問題 1

犯罪の種類と罪の軽重を知る問題。

正解 死刑、懲役、禁錮、罰金、拘留、科料

*刑法第2章

問題 2

交通事故で人を死傷させたり、悪質な道交法違反をすることは、犯罪である。どうすることが交通犯罪になるのかを理解させる問題。

正解 1、3、4、5、6、8、9

問題 3

刑事上の責任を負った場合、就きたいと思っていた職業に就けなくなることを生徒に理解させる問題。

正解 ① A、② A、③ B、④ A、⑤ B、⑥ A、⑦ A、⑧ B

将来の夢の実現に 交通安全は不可欠

高校3年になると、生徒は就職あるいは進学に向けた活動が本格化する。進学も、将来就きたい仕事と関係する。人生の夢に向かって準備する重要な時期である。

高校生に理解させたいのが交通安全と就きたい仕事との関係である。就職前に人身事故を起こしたり、悪質な道交法違反をすると、就きたい職業に就けないことがある。とくに国家試験などを必要とする公の職業が該当する。

女生徒に人気のある看護師や歯科衛生士、栄養士がこれにあたる。

高校生の就職先で希望の多い公務員の場合には、なれないケースもある。大学に進学し医師や裁判官をめざす生徒がいるかもしれないが、医師や裁判官も同様である。

なぜだろう。人身事故や悪質な道交法違反は「犯罪」である（コラム参照）。犯罪を犯した人は人の生命に関わる仕事に就くのはふさわしくなく、そういう人を排除することでその仕事や資格の信頼性を保つという考え方に基づいている。

刑の種類と交通事故や道交法違反

重い順に死刑、懲役、禁錮、罰金、拘留、科料がある。懲役から科料とは以下を指す。

刑罰の種類／内容	人身事故		道交法違反
	危険運転致死傷罪	過失運転致死傷罪	道交法違反
懲役 無期と有期があり、有期懲役は1カ月以上20年以下。刑事施設に拘置して所定の作業を行わせる	○	○	○
禁錮 無期と有期があり、有期禁錮は1カ月以上20年以下。刑事施設に拘置する		○	○
罰金 1万円以上		○	○
拘留 期間は1日以上30日未満。刑事施設に拘置する			○
科料 千円以上1万円未満			○

刑罰の具体例

[人身事故] 自動車運転致死傷処罰法

罪名	主な適用条件	罰則		無免許の場合
危険運転致死傷罪	・アルコール・薬物の影響により正常な運転が困難 ・制御困難な高速度で走行 ・通行禁止道路の危険な走行	負傷	15年以下の懲役	6ヵ月以上20年以下の懲役
		死亡	1年以上20年以下の懲役	
	・アルコール・薬物、特定の病気の影響で正常な運転に支障が生じる恐れ	負傷	12年以下の懲役	15年以下の懲役
		死亡	15年以下の懲役	6ヵ月以上20年以下の懲役
過失運転致死傷罪	・運転上必要な注意を怠り、人を死傷	死傷	7年以下の懲役 もしくは禁錮または100万円以下の罰金	10年以下の懲役

*自動車事故による死傷事故の実態に即した法整備のために、平成26年5月に新法「自動車運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(略称:自動車運転致死傷処罰法)が制定された。罰則が新設され、無免許運転による事故の場合、刑が加重された。

[道交法違反]

たとえば

- ・速度超過30km/h(高速道40km/h)以上 →5年以下の懲役または100万円以下の罰金
- ・飲酒(酒酔い) →5年以上の懲役または100万円以下の罰金
- ・飲酒(酒気帯び*) →3年以下の懲役または50万円以下の罰金
*呼気中アルコール0.15mg/l以上
- ・無免許運転 →1年以下の懲役または30万円以下の罰金

仕事によって異なる 「欠格事由」

法律では、特定の理由があると、特定の職業に就くことを認めないということを規定している場合がある。特定の理由を「欠格事由」といい、犯罪を「欠格事由」にしているものには、表2(次ページ)のような職業がある。いずれも、国家試験や資格試験に合格してから、免許を取る仕組みになっている。

少年法第60条には、「人の資格に関する法令の適用」という規定がある。公職などの職業について資格を制限するものである。人身事故を起こしたり道交法違反を犯して家庭裁判所に送られて「逆送」となり「刑事手続き」に付されたときに適用される。

平成19年に、交通事故や道交法違反で家庭裁判所に送られ、「逆送」となり「刑事手続き」に付されたケースは4,729件。少年の車両運転による交通犯罪の約6%にあたる(表1)。

□表1 少年が車両運転による交通犯罪で逆送となったケース

	件数	逆送
・危険運転致死罪	2件	2件
・危険運転致傷罪	33件	7件
・業務上(重・自動車運転)過失致死傷罪※	32,608件	375件
・道交法違反等	40,714件	4,345件

平成19年検察統計

※自動車事故による致死傷は「業務上過失致死傷罪」が適用されてきたが、平成19年の刑法改正で、「自動車運転過失致死傷罪」が適用された。ただし、施行が6月だったため、平成19年の統計では「業務上過失致死傷罪」もカウントされている。

1. 「罰金以上の刑」で就けなくなる職業(表2)

たとえば、医師や看護師の場合には「罰金以上の刑」に処せられると免許を与えられないことがある。

人身事故(危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪)は当然であるが、道交法違反をすると、たとえ国家試験に合格しても、免許は与えられないことがある。

30km/hを超える速度違反、飲酒運転、無免許運転などは、罰金や懲役が科せられる。たとえば、一般道路で30km/h未満の速度違反で「反則金」を科せられるのはまったく意味が違う。道交法違反を軽く考えてはいけない。

「罰金以上の刑」に処せられたら、免許を与えないことがあると法律に定められたものには、ほかに歯科衛生士、保健師、助産師、薬剤師、歯科医師、栄養士、調理師などがある。

人の命を預かる職業だからこそ、厳しく法律に定められている。

せっかく国家試験合格をめざして猛勉強しても、1件の道交法違反や交通事故のために将来の夢を閉ざされることがあるということを高校生に理解させておきたい。

看護学校や大学の医学部、薬学部では、交通安全の時間を設けて意識高揚を図ったり、運転免許を持った人に対する安全運転の実技教育を行っているところもある。

2. 「禁錮以上の刑」で就けなくなる職業(表2)

教育職員、裁判官、弁護士、保護司、国家公務員、地方公務員などは、「禁錮以上の刑」に処せられると一定期間その仕事に就くことができない。(条件の詳細は次ページ表2-2を参照)

禁錮以上の刑には、懲役もある。危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪だけでなく、酒酔い運転、無免許運転など悪質な道交法違反がこれに該当する。

たとえば、教師や弁護士をめざして大学に進学して資格試験に合格しても、相手を死傷させる交通事故を起こしたり、道交法違反を犯して「禁錮以上の刑」に処せられたら、あこがれの職業に就けなくなる。

交通事故は、悪意をもって起こしているわけではない。しかし事故を起こせば、窃盗などと同じように刑罰の対象になるということを高校生に理解させたい。

人身事故は履歴書の記載の対象

では、国家試験や免許がいらぬ職業なら、交通事故や違反が就職に影響を及ぼさないかというところではない。

人身事故や悪質な道交法違反は、刑が言い渡されて消滅するまでは、履歴書の賞罰事項の記載の対象になり、書かなければいけない。書かなければ履歴詐称になる。

*企業への就職については、交通事故で刑罰をうけたという理由での就職拒否は、少なくとも法令上はないようである。交通事故を理由とする解雇・内定取り消しについての裁判例では、企業側に厳しい判断が出る傾向にある。

口表 2 交通事故による刑事上の責任と職業

1. 「罰金以上の刑」によって免許を与えられないことがある	医師（医師法第4条） 看護師・助産師・保健師（保健師助産師看護師法第9条） 歯科医師（歯科医師法第4条） 歯科衛生士（歯科衛生士法第4条） 薬剤師（薬剤師法第5条） 理学療法士・作業療法士（理学療法士法及び作業療法士法第4条） 視能訓練士（視能訓練士法第4条） 臨床工学技士（臨床工学技士法第4条） 言語聴覚士（言語聴覚士法第4条） 救急救命士（救急救命士法第4条） あん摩マッサージ指圧師・はり師・きゅう師 （あん摩マッサージ指圧師、はり師、きゅう師等に関する法律第3条） 義肢装具士（義肢装具士法第4条） 柔道整復師（柔道整復師法第4条） 栄養士・管理栄養士（栄養士法第3条） 獣医師（獣医師法第5条） 調理師（調理師法第4条の2）
2. 「禁錮以上の刑」によって免許を与えられない	教育職員*1（教育職員免許法第5条） 裁判官*1（裁判所法第46条） 検察官*1（検察庁法第20条） 弁護士*1（弁護士法第6条） 保護司*1（保護司法法第4条） 職業訓練指導員*1（職業能力開発促進法第28条5項） 大麻取扱者*1（大麻取締法第5条2項） 弁理士*1（弁理士法第8条） 地方公務員*2（地方公務員法第16条） 国家公務員*2（国家公務員法第38条） 自衛隊員*2（自衛隊法第38条） 公認会計士*3（公認会計士法第4条） 司法書士*3（司法書士法第5条） 社会保険労務士*3（社会保険労務士法第5条） 不動産鑑定士*3（不動産の鑑定評価に関する法律第16条） 自動車運転代行業*4（自動車運転代行業の業務適正化に関する法律第3条） 精神保健福祉士*4（精神保健福祉士法第3条）第 社会福祉士・介護福祉士*4（社会福祉士及び介護福祉士法第3条） 技術士*4（技術士法第3条） 行政書士*3（行政書士法第2条の2） 宅地建物取引業*5（宅地建物取引業法第5条）
3. 「禁錮以上の刑」によって免許を与えられないことがある	建築士*5（建築士法第8条） 酒類販売業*3（酒税法第10条）

*1 禁錮以上の刑に処せられた者

*2 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わるまでの者、またはその執行を受けることがなくなるまでの者

*3 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わり、またはその執行を受けることがなくなってから3年を経過しない者

*4 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わり、またはその執行を受けることがなくなってから2年を経過しない者

*5 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わり、またはその執行を受けることがなくなってから5年を経過しない者

□少年法と資格について

少年が犯罪を犯して刑に処せられても、刑の執行が終わったり、執行の免除を受けたり、執行猶予期間中は「将来に向かって刑の言い渡しを受けなかったものとみなす」としている。

第60条（人の資格に関する法令の適用）

- 1 少年のとき犯した罪により刑に処せられてその執行を受け終り、又は執行の免除を受けた者は、人の資格に関する法令の適用については、将来に向かって刑の言渡を受けなかったものとみなす。
- 2 少年のとき犯した罪について刑に処せられた者で刑の執行猶予の言渡を受けた者は、その猶予期間中、刑の執行を受け終ったものとみなして、前項の規定を適用する。
- 3 前項の場合において、刑の執行猶予の言渡を取り消されたときは、人の資格に関する法令の適用については、その取り消されたとき、刑の言渡があったものとみなす。

人の資格に関する法令の手続きについて

- ・手続きが裁判所で終局した場合には、少年法第60条は適用されない。家庭裁判所で、不開始、不処分、保護処分（保護観察、少年院送致）などの場合がそれにあたる。
 - ・家庭裁判所で逆送となり、刑事手続きに付された場合でも、少年法60条により、「少年の時に犯した罪」の場合は（刑罰を受ける時点で成人になっていたとしても）、以下のような取り扱いになる。
- 罰金の場合、罰金が支払いが終わった時点で、1項の適用により、その後の資格制限の適用がなくなる。
 - 禁錮以上の実刑を受けた場合、表2の*2には成人と少年では差はないが、*1、3、4、5は執行が終わった時点（仮釈放終了時点）で、1項の適用により、その後の資格制限の適用がなくなる。
 - 禁錮刑以上の刑ながら執行猶予となった場合には、2項の適用があるから、執行猶予期間中であって資格制限の適用はない。

自分の将来の夢と交通安全が密接につながっていることを伝えてほしい

澤 喜司郎 山口大学経済学部教授

交通事故を起こして退学をしいられたある医学生

数年前のことになるが、医学部の学生が運転中に交通事故を起こし、同乗者が死亡するという事故があった。運転していた学生は、直後に退学し、医者となる夢を捨てた。

人身事故、それも重大な事故を起こすと刑法では「罰金以上の刑」に処せられる。医師法では、「罰金以上の刑」に処せられると、たとえ国家試験に合格しても、医師免許は与えられないことがあると定められている。学業を続けても、医者になれない。学生の退学は、このためである。

医学部に入るために、一所懸命勉強し、努力もしてきただろうに、本人も悔いても悔いきれないだろう。

多くの大学の医学部では、こうしたことが起きないように、入学時に交通安全の重要性について説明し、交通安全講習会を開いている。

数は少ないが、教育学部の学生対象に講習を行っている大学もある。教師を目指す学生が「禁錮以上の刑」を受けると、必要な単位を履修して資格を得ても教員免許は与えられないからだ。

看護学部、法学部などでも交通安全講習を行っているところがあると聞く。

交通事故と職業について知らない学生たち

私は、平成7年から大学で「交通安全学」を担当している。現在は新入生を対象に、1学期30時限で、事故を起こさない、事故にあわないための実践的な授業を、工学、物理学、心理学、生理学など多角的なアプローチによって行っている。

この授業には、医学部と教育学部の学生の参加が多い。将来、学校で授業として交通安全教育が行われることを願っている私にとって、教育学部の生徒の参加が多いことは嬉しいことだが、教師を目指す学生自身が、交通安全と自分の職業との関係について知らないのである。

大学生ですらこうである。おそらく、高校卒業後、就職を希望する生徒たちの中にも、交通事故を起こしたために、就きたい職業に就けなくなるということを知らない人は少なくないのではないかと思う。

高校の先生を対象に交通安全の講義を引き受けたことがある。この機会にと思い、仕事と交通安全についてお話をした。先生方の中にも初めて知ったという方がおられ、もっと詳しい資料がほしいと、何人もの方からお問い合わせをいただいた。

仕事を持つ、ということは人生で重要なことである。交通安全ということが、運転や安全知識にとどまらず、将来の夢実現にとっても大切だということを若者に教えておくことはきわめて重要だと思う。そういう観点から、交通安全を高校で取り上げていただければ、生徒たちに新しい観点で交通安全という問題を捉えてもらえるのではないだろうか。

10 高齢者とよいパートナーシップ

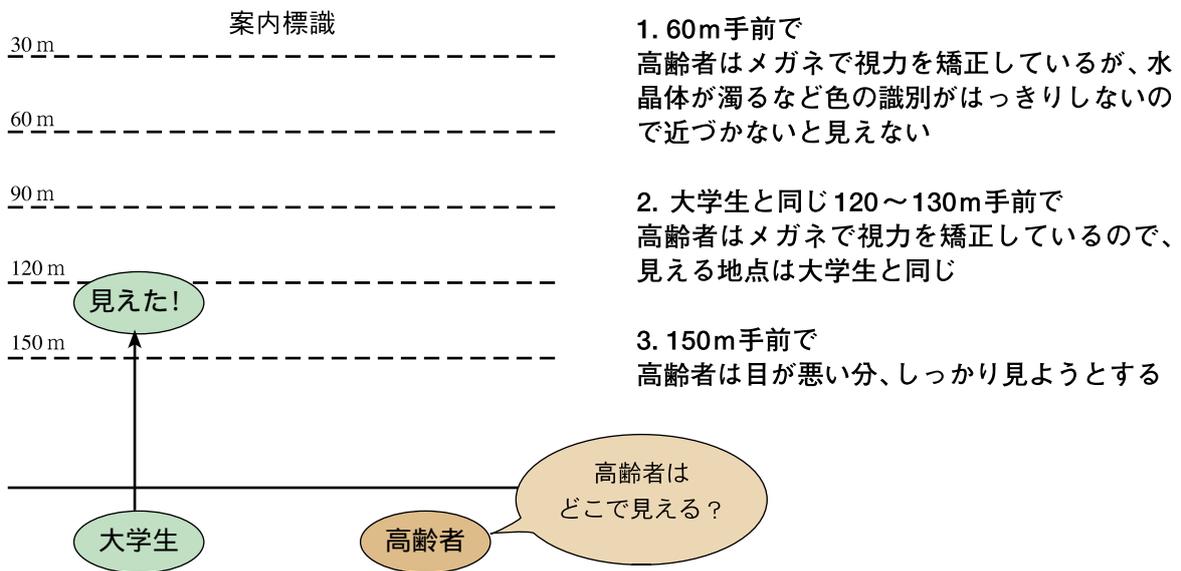
題材設定の理由	高齢社会を迎え、高齢者の交通事故の増加は深刻な社会問題となっている。また、高校生が高齢者と事故を起こす例も少なくない。高齢者の行動特性等を理解し、高齢者とよいパートナー関係を築くことによって交通事故を防止できるようにしたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 1. 生徒が実際に高齢者疑似体験用道具を身につけ、高齢者の身体機能の低下を体験し、高齢者に対する理解を深めるようにする。 2. 高齢者の身体機能の低下と交通行動の関係から、交通事故防止に役立つ方法を考えるようにする。 3. 高校生として、高齢者にどう関わるのが大切かを考え、そのような行動が取れるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート(問題1)を人数分プリントし、宿題にしておく。 ・ワークシート(問題2、3)を人数分プリントしておく。 ・高齢者疑似体験用ツールを3組(3グループ分)借用しておく。 ・体験学習用として、白いガムテープ、箱とリボン、カラーポスター、ストップウォッチ3個、巻き尺を用意しておく。 ・会場として校庭の一部を確保。 ・生徒を3グループに分けておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 ●高齢者疑似体験用道具の使用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと内容を理解し、積極的に高齢者の疑似体験を行うようにする。 ○ワークシートの利用方法を理解し、役割を担当する。 ○高齢者疑似体験用ツールの使用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○校庭の所定の場所に集合させる。 ○グループ別に用意した高齢者疑似体験用道具を確認させる。
展開 (40分)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者の行動特性 2. 高齢者疑似体験 3. 高齢者の行動特性と交通安全 	<ul style="list-style-type: none"> ○宿題だった問題1に解答する。 ○高齢者の身体機能の変化を理解するために、高齢者疑似体験用ツールを身につけて、ワークシートの問題2について体験する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 視機能低下の体験 (2) 歩行機能低下の体験 (3) 聴覚機能低下の体験 (4) 指の機能低下の体験 ○高齢者の行動特性から、高齢者が交通事故にあいやすいことを理解し、ワークシートの問題3に従って意見を発表しあう。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 高齢者の身体機能の低下について実感したこと (2) 高齢者の交通行動の危険性について (3) 交通場面における高齢者の思いや悩みについて (4) 高齢者とよきパートナーとなり、交通安全を図ることについて ○問題1の答えをもう一度考え正解を確認する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○何人かの生徒に答えさせる。 ○正解は3の学習の終わりのところで発表することを伝える。 ○グループごとに所定の場所で体験学習をさせる。全員が交代で体験できるように配慮する(校庭で行う)。 ○高齢者疑似体験用ツールを身につけたり外したりする作業は、グループ内で協力して行わせる。 ○視聴能力や歩行速度の測定等の作業も生徒に交代で行わせる。 ○高齢者の視覚・聴覚・歩行・指の機能低下が交通場面でどういう影響を与えるか具体例(先生のための資料参照)を紹介して生徒の理解を深めさせる。 ○生徒がこれまで高齢者の交通行動で気になったり、ヒヤリとしたことが、高齢者の身体的機能低下と関係していることを気づかせる。 ○問題1に再び答えさせ、正解を確認させる。
まとめ (5分)	高齢者の立場に立って思いやることが大切であること	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者の身体機能の状況を十分に理解し、その行動特性に配慮して交通安全を図ることに努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者とよいパートナーとしての関係を自ら築いていくようにさせる。
評価		<ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者の身体的機能の低下が、交通行動にどう表れるかが理解できたか。 2. 高齢者とよいパートナーとしての関係を築こうとする意欲が見えるか。 	

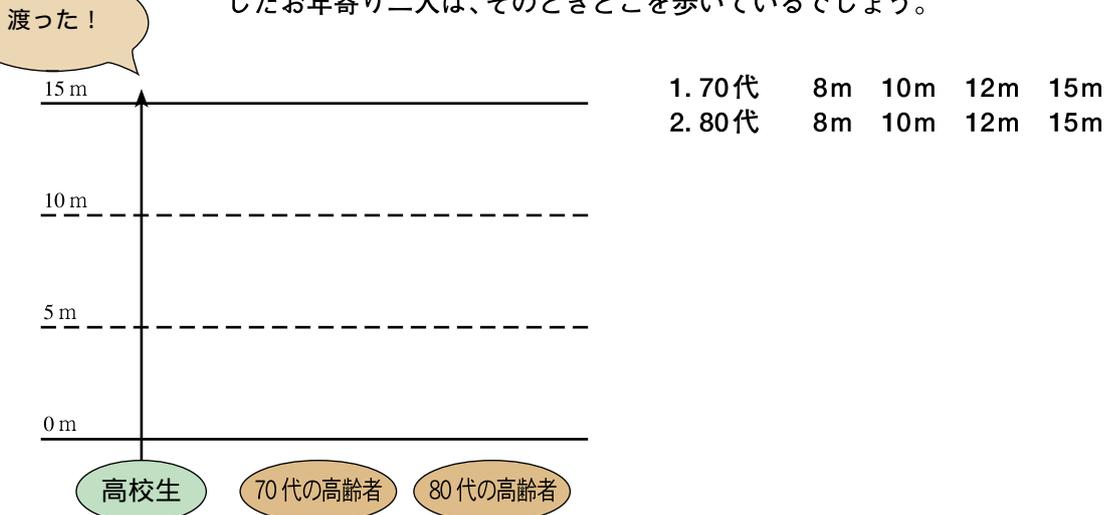
高齢者とよいパートナーシップ

問題 1 次の問題に答えてください。

- ① 道路には、行き先を示す案内標識があります。40km/hで車を運転中に、案内標識がどの地点で読めるのか、大学生と70～80歳の高齢ドライバーで比較する実験をしました。
 大学生は、案内標識の120～130m手前で読みとることができました。
 では、70～80歳の高齢者はどの地点で読みとれたでしょうか。



- ② 15m幅の道があります。信号が青になったのと同時に、高校生と、70代の高齢者、80代の高齢者が同時に歩き始めました。
 高校生のあなたは、急ぎ足で歩いて10秒で道路を渡りきりました。一緒に歩き出したお年寄り二人は、そのときどこを歩いているでしょう。



高齢者とよいパートナーシップ

問題 2 「インスタントシルバー体験」をしてみましょう

①体験1

- ・「特製ゴーグル」を装着して、10m先に貼ったポスターの色、模様、文字を読み上げる
- ・その後、ゴーグルをはずして確認する。さらに「特製ゴーグル」を付けて歩いてみる

②体験2

- ・スタート地点と15m地点にガムテープで印をつけ、足に重りをつけて何分で歩けるか計ってみる

③体験3

- ・ティッシュで耳栓をして立つ。後ろから走ってきた自転車の音に何メートルで気づくか計ってみる

④体験4

- ・手の指の働きを抑えるようにした手袋をして、箱にリボンをかける

問題 3 「インスタントシルバー体験」の感想を話合しましょう

1. 体験を通してどんなことを感じましたか
2. 交通の場面で高齢者はどんなことに困っていると思いますか
3. 交通の場面で高齢者にどんなことをしてあげられるか考えてみましょう
4. 問題1に、もう一度答えましょう

ワークシートの利用についての解説

問題 1

高齢者の交通事故を防ぐためには、高齢者に対する安全教育が重要だが、それだけでなく、他の世代が高齢者の交通行動を理解し、それに応じた行動をとることが必要である。

高齢者の交通行動を理解する前提として、知っておかないといけないのが高齢者の身体の機能の低下である。(高齢者の身体機能低下には個人差がある。以下の数値は平均値)

交通に関係する高齢者の機能低下では、視機能、運動機能、聴覚、感覚器官などがある。とくに重要になるのが、視機能、運動機能である。

①は視機能の衰えをたずねる問題。正解は60m。交通場面で、どういう問題を起こすか考えさせる(詳しくは「先生のための資料」参照)。

②は脚力の衰えをたずねる問題。70代は12m、80代は10m。歩行速度が遅くなることが、交通場面でどういう問題を起こすか考えさせる(詳しくは「先生のための資料」参照)。

生徒には答えをいわせるだけで、正解は実験の後で発表する。

資料提供：東京都老人総合研究所 溝端光雄

問題 2

高齢者は、老化に伴うさまざまな身体機能の低下のために、交通場面で、若者には想像がつかないようなことで困っているケースがあるが、説明だけでは分かりにくい。

ツールを使って、高齢者の身体機能の衰えを疑似的に体験してもらうために、「インスタントシルバー体験」を行う。体験を通して、高校生にとって何ともないことが、高齢になるとやりにくくなることを理解してもらう。

「インスタントシルバー体験」用ツールは、各県の社会福祉協議会などが貸してくれる。

体験1 「特製ゴーグル」から見ると、景色はぼんやりする(白内障の体験)

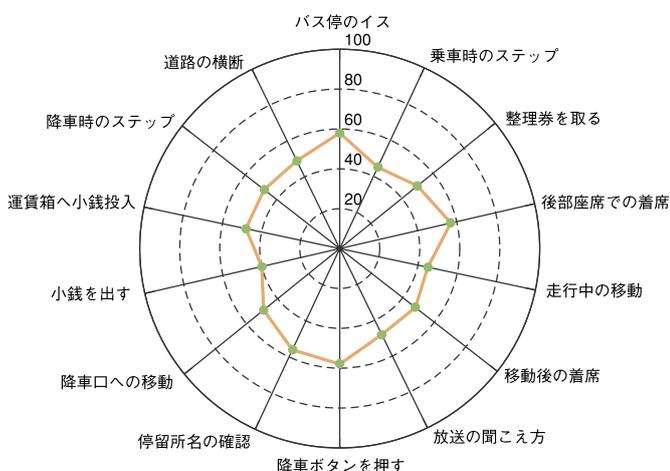
体験2 「重りをつけて歩くこと」で、歩く速度が遅くなり歩幅も小さくなる(筋力の低下の体験)

体験3 「スポンジ製耳栓」のために後ろからくる自転車の音が聞こえにくい(老人性難聴は、主に高音域を主体にした感音性の難聴といわれるので、単なる耳栓はあくまで老人性難聴の疑似的な体験をするためであることを理解させる)

体験4 「手袋」のために、ものがつかみにくくなる(巧緻性障害の体験)

この疑似体験で注意することは、眼も足も耳も手の指の衰えも、すべて同時進行で進むわけではないことである。また、衰えは個人差が大きいことにふれておく。

図は、インスタントシルバー体験ツールを使って、バス乗車を体験した人の感想だが、すべての項目に渡って、日頃を100とすると60以下という採点の結果が出ている。



「わずかな行動が制約されるお年寄りのつらさがよくわかった」「正直なところ、お年寄りがもたもた降車しているのは鈍くさいと思いましたが、料金箱にお金を入れるのも大変とわかり、反省しました」という声が聞かれた。

□図 高齢乗客体験後のチェック結果
*日頃の状態を100とした場合、体験したそれぞれの行動は何%程度であったか記入したもの。

提供：京都光華女子大学 北川睦彦教授
京阪バス中央事故防止・旅客接客向上対策委員会

もっと簡単に室内だけで体験するために

時間や費用をかけられないときは、以下の3点だけでも、高齢者の世界が体験できる。(京都光華女子大学 北川睦彦教授)

1. 老人性白内障や視野狭窄を体験する「特製ゴーグル」(これのみ借りることも可能)
2. 聴覚の衰えを体験するためにティッシュで「耳栓」
3. 特製の軍手

問題 3

1～3は、高齢者が交通場面で困っていることについて、想像力を働かせ、自分たちに何ができるかを考えさせる問題。

グループごとのディスカッションで、意見を出し合い発表させる。

高齢者が困っていることを実感でき、自分たちが生活の範囲の中で手助けできる具体的な行動について意見がいえることが重要である。

最後に、問題1の答えをもう一度考えさせる。最初に考えたときと、2度目に考えたときと、正解者の数がどれくらい変わるか変化を確認する。

インスタントシルバー体験 (Through Other Eyes)

カナダで開発されたプログラムで、若者に高齢者の身体機能の衰えや心理的变化を疑似的に体験してもらうことがねらい。

ツールには以下のようなものがある。

1. 視力 特製ゴーグル／白内障や視野狭窄を体験
2. 聴力 スポンジ製耳栓／高音がカットされる
3. 手 ビニール手袋と軍手 (各1枚ずつ、指2本ずつをテープでとめる)／指先の不自由さや触覚の低下など
4. 肘 空気クッション／手の回しにくさを体験
5. 手首 利き手に1kgの重り／動作の不自由さを体験
6. 足首 右に2kg、左に1kgの重り／平衡感覚の変化
7. 膝 右膝に厚紙／関節の曲がりにくさ
8. 杖 身体を支える便利さと、落としたときの拾いにくさなど

* 貸出先／各県の社会福祉協議会 (費用の目安：消耗品代500円／人、傷害保険代など)

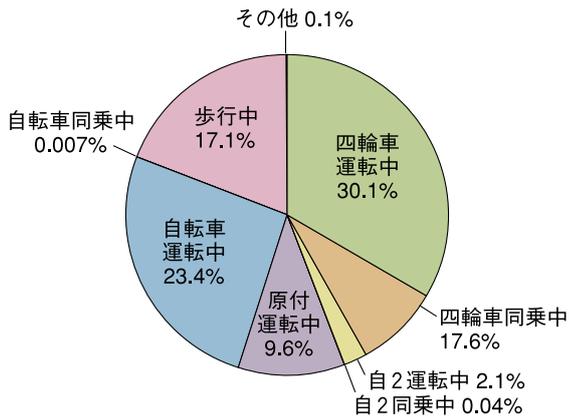
先生のための資料

高齢者の交通事故が増えている

日本では、高齢化が急速に進み、人口の約22.2%を65歳以上の高齢者が占めている（平成20年総務省統計）。それにともない高齢者の交通事故が増えている。平成20年の高齢者の交通事故死者数は2,499人で全交通事故死者数の48.5%を占め、6年連続で4割を超えた。負傷者数は12万3,560人で全体の約13%を占めている。

状態別に死傷者数を見ると、四輪車運転中の比率（30.1%）が高く、自転車乗用中（23.4%）、歩行中（17.1%）を上回っている。高齢者＝歩行者といった見方だけでなく、四輪車を運転したり自転車に乗る行動的な高齢者という見方が必要である。

グラフ1 状態別高齢者（65歳以上）の死傷者数
合計12万6,059人



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

また、高齢者の事故では致死率が高く、全年齢の致死率と比較して3.7倍にもなる。衝撃に耐える力が高齢者では急速に下がるためと考えられる。

高齢者の人口は2015年には26%台に達すると推計されている。高齢者の事故はますます増えると思われる。

高齢者事故を防ぐためには、高齢者に対する安全教育が重要だが、それだけでなく、他の世代が高齢者の交通行動を理解し、それに応じた行動をとることが必要である。

この項では、高齢者の交通行動を高校生に理解させるために、

- 老化に伴う機能低下に可能な限り総合的に触れ、機能低下が交通場面面でどういう形で表れるか
 - 高齢者が交通の中で何に困っているのか、それに対して高校生は何ができるのか
- などを考えてもらうことをねらいとする。

なぜ、高齢者の身体機能の衰えや交通行動を理解することが大切か

なぜ、高齢者の身体機能やそれに伴う交通行動を理解しておくことが必要なのか。その重要性を示す実験の1つがワークシートの問題1である。

この実験は東京都総合老人研究所溝端光雄氏が行ったものである。

この結果は何を意味するのか。たとえば、東京方面に行くのに右折という指示があったとする。若いドライバーでは交通案内標識の120m手前で指示を認識して車線変更を始めるが、判読が遅い高齢ドライバーでは標識の60mくらい手前から車線変更し始めることを意味していると考えられる。

若いドライバーには高齢ドライバーの車線変更は「急な割り込み」に思えて、道を譲ろうとしないことにつながるかもしれない。

一方、高齢ドライバーは、若いドライバーが「自分の運転を邪魔している」と思い違いし、いらいらするかもしれない。場合によっては無理な車線変更となるかもしれない。

ここに両者の葛藤が生まれる。

しかし、若者と高齢者では案内標識の見え方に違いがあることを、互いに知っていたらどうだろうか。お互いに譲ろうという気持ちにつながり、ニアミス等のトラブルは避けることができるのではないだろうか。

* 道交法第71条第2項2号

高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者で、その通行に支障のあるものが通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行を妨げないようにすること。

高齢者は身体のどんな機能が衰えるか

高齢者の交通行動を理解する前提として、知っておかないといけないのが高齢者の身体の機能の低下である。

高齢者になると、個人差はあるものの全体的に身体機能が低下するが、交通の場面ですべて問題になるのは「視機能」、「運動機能（筋力、関節）」の衰え。「反応時間の低下」や「判断の遅れ」などもある。また、高齢者は「骨」が丈夫でなくなっているため、いったん事故にあうと骨折しやすいだけでなく、内臓などに重大なダメージを受けやすい。

「病気」も重要である。脳機能の老化が、認知や判断の力に影響することも考えられるが、まだ研究は途上にある。

問題2では、実験を通して、身体の老化を体験させ、高齢者の機能低下と交通行動との関係を想像させる。

問題3では、生徒の発表になかった身体機能の変化について、必要に応じて以下を参考に補足説明するのもよい。

視機能の低下 ——老眼の意味

「認知」に大きな影響

高校生が考える高齢者の機能低下は、おそらく歩行速度が遅くなる、段差でつまずくなど、足の衰えに関するものが多いと思われる。インスタントシルバー体験で、「特製ゴーグル」を使った実験を最初に持ってきたのは、目の衰えの重要性を考えてほしいという意図がある。

ドライバーでも歩行者でも、眼前の情報を「認知」してから、「判断」というプロセスを経て「操作（アクセルを踏む、歩くなど）」という行動に移る。

このプロセスの最初にあたるのが「認知」だが、ドライバーの認知する情報の90%は目から取っているといわれている。その意味で、視機能の衰えは交通の場面できわめて重要といえよう。

動体視力が衰える

視力には、静止したものを見る「静止視力」と、動くものを見分ける「動体視力」があるが、加齢とともに「動体視力」の低下が著しいといわれている。

ドライバーは車の運転中には、前方視界に時々刻々と現れる歩行者や対向車などの対象物の動きを見分けながら、ハンドルやブレーキ等の適切な操作を行っているので、この「動体視力」は走行安全上、大変重要な能力といえる。

年をとって「老眼」になったといわれる現象は、視機能という点からいえば静止視力の低下をさしており、その加齢に伴う低下は動体視力ほどには低下しないとされている。つまり、じっと見つめていれば、次第に焦点が合ってきて、意外に見えるようになるのである。

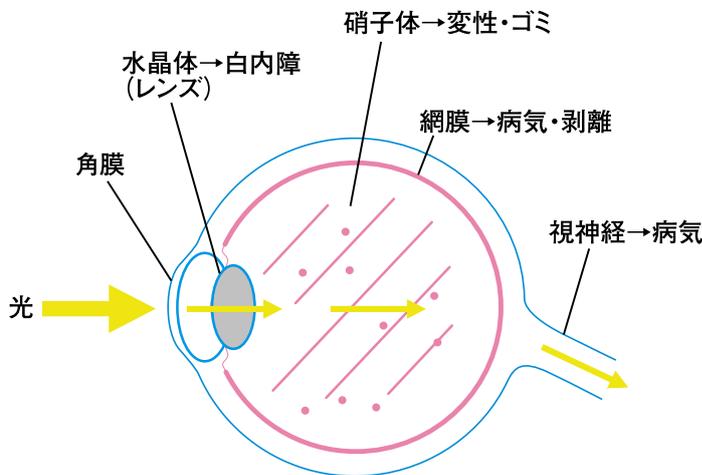
生理学的に言えば、「老眼」という現象は、水晶体と毛様体（毛様筋）の弾力が失われることが原因の1つといわれている。つまり、私たちは、脳の指令に基づいて、水晶体（レンズ）の厚さを毛様体で引っ張ったり緩めたりする調節によって、対象物の像を網膜上に結ばせている。私たちが移動しながら対象物を見分ける場合には、時々刻々と変わる眼と対象物までの距離に応じて前記の焦点調節を行う必要がある。その能力が老化で衰える高齢者では、動体視力に加齢の影響が顕著に表れ、静止視力の衰えは意外と顕在化しない。

水晶体やガラス体が濁る

「老眼」のもう1つの現象は、水晶体やガラス体に不溶性のタンパク質が出現することである。それが進行すると、白内障と診断されることになる。網膜までに光が通過する水晶体やガラス体が黄白色に濁るので、低照度下（暗い所）、あるいは明暗や色のコントラストがはっきりしていない場合には、見分けにくくなる。

たとえば、黒い背景の青い表示マークとか、白い背景に黄色で表示されたマークは見分けにくく、また同じ色で統一された階段では踏み外すということが起こる。先のマークでは黒い背景の青マークなら白マークにすれば視認性は向上するし、階段なら段鼻と呼ばれる部分に色の違うタイルを貼れば良いのである。

図1 眼球の断面と加齢による変化



谷島一嘉 佐野短期大学学長
「人と車」2003年8月号

問題1①の実験では、大学生が120～130m、高齢者は60mまで、近づかないと読み取れないという結果が得られている。高齢者がそこまで近づかないと見分けられないのは、動体視力や水晶体の老化などによる視機能の低下が要因と考えられる。

授業で触れてほしいのは、このケースのように、若者ドライバーに迷惑に思われることを、高齢ドライバーが故意にやっているのではなく、身体機能の衰えでやむを得ないケースがあるということである。

もし、二輪車や四輪車を運転中、交通案内標識にかなり近づいてきてから、高齢ドライバーの運転する四輪車が車線変更をしてきたとしても、見分けられなかったのだと理解して、腹を立てずに進路を譲ってあげる心のゆとりを持ちたいものである。何より、交通事故の防止は、互いの行動、認識の理解にある。

運動機能の低下

歩行速度が遅くなる

高校生は、高齢になるほど歩く速度が遅くなることは感覚的に知っていても、どのくらい遅くなるか数値的には理解していないと思われる。

一般的に、歩行速度は、性別や年齢、足の長さ、あるいは歩く路面の勾配、さらには手荷物の有無やその重量などによって変化する。

街路の交差点で横断歩行者を観測して得られた歩行速度と年齢などの説明要因を統計モデルで解析すると、歩行速度に最も影響する要因は筋力の低下や歩幅の減少など、年齢が深く関係していることが知られている。その調査結果を使って求めた平均歩行速度は、

成人(非高齢者)が1.5～1.6m/sec(5.4～5.7km/h)

前期高齢者(65～74歳)が1.2m/sec(4.3km/h)

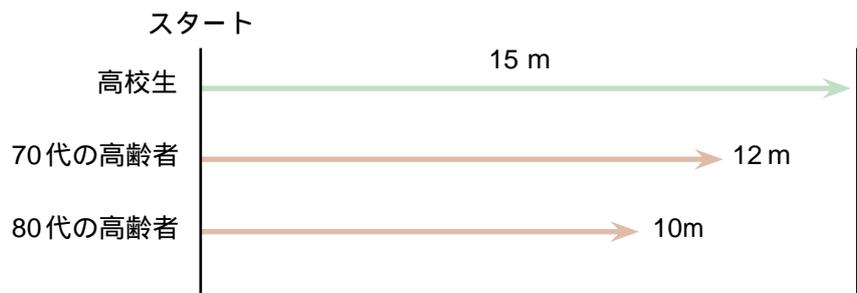
後期高齢者(75歳以上)が1.0m/sec(3.6km/h)

となっている。

この数値を参考に、15m幅員の道路(片側2車線の道路にほぼ相当)を、上記の平均歩行速度で横断した場合を考えたのが問題1である。

高校生が15m道路を渡りきる時間は約10秒となるが、70代の高齢者なら12.5秒、80代の高齢者なら15秒かかることになる。

高校生が道路を渡りきったとき、70代の高齢者は12mの地点を、80代の高齢者は10mの地点を歩いていることになる。



瞬発性の筋力が弱まる

歩行速度の低下を詳しく調べてみると、その低下は歩幅の減少に由来するものであり、歩幅の減少は筋力の老化と関わっていることが知られている。リハビリテーション医学の運動療法を扱った論文によれば、筋力には瞬発性(短距離走)と持久性(長距離走)のものがあり、高齢者では瞬発性の筋肉の衰えが先に顕在化し、その後で持久性の筋力の衰えが顕在化するといわれている。この点は、私たちのいくつかの経験的常識と符合しているように思われる。すなわち、最初の一步の踏み出しが遅れたり、膝を高く上げられなくなって小股で歩くようになり、とっさの危険を避けること(回避)ができにくくなったりすることなどが、その証左である。さらに、筋力の衰えが進むと、長い距離を歩くのが大変になる。

自転車に乗るとき不安定に

こうした筋力の低下は、自転車に乗るときにも影響してくる。自転車を走らせるためのペダルを踏む力が弱くなり、適度なスピードが出ないので、走行安定性が悪くなり、おのずと転びやすくなる。ブレーキを握り始めるのも遅いし、握る力も弱いから、停止距離が長くなる等の傾向がある。

骨が弱くなる

* 1 デカニュートンとは、およそ、1kgの物体を持ち上げるのに必要な力。
 1 デカニュートン(daN) = 10 ニュートン(N)
 1kgw (地球上で 1kg の物体を持ち上げるのに必要な力) = 9.8N \approx 10N = 1daN

高齢になると、骨が弱くなる。

どれくらいの力を加えると骨折するかという交通事故分析にもとづくフランスの研究者のデータによると、20～30代は800デカニュートンに対し、60代では450デカニュートン、70代では300デカニュートンである。

20～30代では何ともない衝撃が、高齢者になると骨折につながることを示している。

自転車に乗る高校生と、歩く高齢者が衝突する事故が最近目立つ。相手が高齢者の場合は骨折になってしまいやすい。高齢者の骨折は、寝たきりにつながりやすい。

耳が聞こえにくい

一般的に高齢になると聴力も落ちる。とくに、4,000Hz以上の高音域が聞き取りにくくなる。後期高齢層(75歳以上)になって、難聴が入ってくると、四輪車や二輪車が後ろから近づいてきたとき、若い人なら気づいてよけるが、難聴気味の高齢者なら気づかないままという場合も生じてくる。

高校生が二輪車や自転車で、前を歩くお年寄りに近づいたときには、お年寄りが自分の接近に気づいていないかもしれないと思って、速度を落とすなど、とっさの場合に対応できる余裕を確保しておかなければならない。お年寄りは「よけてくれない」とか「向きを急に変えて前に出てくる」かもしれないと思って準備しておくことが事故回避につながる。

反応時間が遅くなる

一般的に反応時間は、もっとも速いのが20代。40代では20代より20～30%遅くなり、60代になると倍近く遅くなる。個人差は大きいですが、加齢とともに長くなる。とくに、複数のものを見て、その結果に応じて選択的に反応する場合には、その反応時間は長くなる。

授業の展開別案

問題 1

グループに分かれて、身近な高齢者(1人でも複数でも)に、交通状況(電車、バス、歩道、車道)において何に困っているかを聞き、出てきた意見について、自分たちはどういった対応をとればよいのか話し合おう。

話合った結果をグループごとに発表しよう。

高齢者が困っていること

それらについて、自分たちはどうすればよいか

問題 2

問題 1 で取材した事柄にも留意しながら、自分たちが普段、よく目にする高齢者の交通行動で「これは危ない」とか「高齢者はもっとこういうことに気をつけるべき」だと思ったことは何か、グループで話し合、その結果を発表しよう。クラスで出た意見を A4 用紙 1 枚程度にまとめ、代表者が地域の老人会などへ「こういったことに気をつけよう」と持っていきましょう。

高齢者自身にもっと気をつけてもらいたいと思うこと

展開別案について

日頃街を歩いたり、四輪車や自転車で走ったり、電車やバスに乗るときに、不自由や不都合を感じることを、直接高齢者に取材して聞きまとめる。祖父母と同居していなければ、近所の高齢者に協力していただく。

高齢者の身体機能の衰えについて知識を得たり、疑似体験した後に行くと、高齢者の話を真剣に聞くことができる。

高齢者が困っていることとしては環境面では「チェック項目1」、自分たちがどうすればいいかは「チェック項目2」のような内容が考えられる。生徒の指摘がない項目は、補足説明すると効果的であろう。

老化に伴う機能低下については、できるだけ総合的に触れ、高齢者の交通事故の防止方法を具体的に考えられるように工夫する。

また、環境面だけでなく、日常生活や心の問題まで、生徒にできる限り広い視野から考えさせるように誘導することが望ましい。たとえば運動や食事の改善による老化防止効果、「ちょボラ」(ちょっとしたボランティア)と「よけいなお世話」の違いにも触れておくとよいだろう。

展開別案では、高校生自ら考え、具体的アクションを起こすための作業をする。これをきっかけに地域の高齢者と交流を深めるなど、地域とのつながりづくりに発展させることができる。

チェック項目1 [高齢者が困っていること]

- 1) 電車やバスなど：
 - ・都市部の立体駅での階段や長い乗り換え通路
 - ・券売機の利用(足を乗せる車いすのステップが入らない、改札口が通れない、駅ホームに出られないなど)
 - ・電車やバスの乗り換え案内や着発時刻の案内板が読みづらい
 - ・車いすでは乗り込めない電車やバスの車両 など
- 2) 歩行や電動車いす利用、自動車運転など：
 - ・歩行者用信号機の青時間が短い
 - ・歩道の舗装面やマンホール場所にある凹凸など
 - ・歩道と車道の段差、その段差を車道面まで切り下げている箇所
 - ・立体横断施設(歩道橋と横断地下道)の利用が困難(階段、エレベーターがないなど)
 - ・ドライバ- 向けの案内標示(文字サイズ、文字と背景とのコントラストなど)
 - ・ドライバ- 向けの路面標示(一時停止の指示、減速指示、中央線や路側帯の明示など)
 - ・ドライバ- 向けの交差点
 - ・道路照明(とくにトンネル部)
 - ・自動車の運転がしづらい(操作性、文字盤が見えにくいなど)
 - ・超高齢化時代に適した免許更新制度

チェック項目2 [それらについてどうすればよいか]

基本的には、上記の困っていることを解消する対策について考える。

- 1) 電車やバスなど：
 - ・立体的な鉄道駅でのエレベーター設置や動く歩道の整備
 - ・バリアフリーな券売機に設備を改める、広い幅の改札口の設置
 - ・視認性のよい乗り換え案内板や着発時刻の案内板などの充実
 - ・車いすでも乗りやすい電車やバスの車両開発と普及促進 など
- 2) 歩行や電動車いす利用、自動車運転など：
 - ・青時間延長可の歩行者用信号機の設置
 - ・歩道面の平坦性の向上
 - ・歩車道段差の除去や、段差切り下げ箇所のデザインの工夫
 - ・立体横断施設(歩道橋と横断地下道)へのエレベーター設置を含めた、やさしい歩行経路の確保
 - ・ドライバ- 向けの案内標示(表示文字の大型化、高輝度表示の採用など)
 - ・ドライバ- 向けの路面標示(一時停止の指示、減速指示、中央線や路側帯の明示など)
 - ・ドライバ- 向けの交差点改良(変則交差点の改良など)
 - ・道路照明を明るく(とくにトンネル部)
 - ・乗りやすく運転しやすい自動車車両の開発
 - ・超高齢化時代に適した免許更新制度の工夫

提供 / 溝端光雄 東京都老人総合研究所

高齢者の身体の衰えが日常生活の中でどう表れているか知ることから始めてほしい

溝端光雄 東京都老人総合研究所 介護・生活基盤研究グループ室長

高齢者は寝室で転ぶ事故が多い

高齢になると、若い人にはなんでもないことができなくなる。若い人にはそれが想像がつかないから、交通場面でコンフリクトが起きます。このコンフリクトを少なくするために、互いに行動特性の違いについて理解し合う教育が大切です。

高齢者の交通行動は、身体的な機能の低下に関係します。後期高齢者(75歳以上)が住まいの中で転びやすい場所はどこか。実は階段ではなく、寝室です。布団やじゅうたんの端につまづいているのです。足が上がらなくなっているからです。無論、元気な高齢者なら外出されるので、そうした方の場合では、歩道橋の階段や歩道の小さな凹凸につまづいています。

また、後期高齢者の方では、転倒すると9割くらいの確率で骨折となってしまいます。骨折すると寝たきりになって、立ち上がれなくなるケースも少なくありません。最近、ヒッププロテクターといって、下着の上に装着する腰を保護するコルセットのようなものがあり、すり足となった高齢者の方々がお使いになっている例も増えてきています。

高齢者になると歩行速度がゆっくりになりますが、その背景には筋力の老化も関わっていることを考えるべきです。そして、その筋力には、瞬発性のものと持久性のものの2つがあって、高齢者では先に瞬発性の筋力の方から衰え始めます。すり足になったり、とっさの回避ができなくなるのです。避けようと頭では思っても、身体が素早く動かないのです。しかし、持久力を担う筋力の方は、高齢になってジョギングやマラソンを続けている人のデータからもわかるように、トレーニングによって、その老化はある程度は防げるのです。こういうことも知っておくことが必要です。

高校生に高齢者の交通事故を考えてもらうためには、日常的なところから高齢者の衰えについて調べたり、考えてもらうとよいと思います。

危ないときには一声かける

街で後期高齢者の方が歩いていると思ったら、目がよく見えていない、耳が聞こえていない、歩く速度は遅い、ぶつかれば転んで骨折するかもしれないということを、いつも念頭に置いておく。それらを知っていれば、高校生側で自転車のスピードを落として近づいたり、大きくよけることなどが、自然にできるようになります。

青信号が点滅し始めても、横断を終えていない高齢者を見かけたら「危ないですよ」とちょっと声をかけて、手助けしてあげる、ちょボラをやってみましょう。こういうことから始めるのが大事だと思います。

11 上手に運転しているのに、危険な運転といわれる。どうして?	
題材設定の理由	事故の過半数は、わき見や安全不確認のような、情報を取る上でのエラーや安全態度の不足で発生しているが、若い人たちは、車を動かす操作スキルが高ければ事故にあわないと思いがちである。四輪車や二輪車の運転とはどういう行為か、交通状況の認知、判断、対応能力の重要性を理解し、事故防止を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. わき見運転の原因（危険を発見したり予測できない）や、これが若者に多いという特性を理解できるようにする。 2. わき見運転が重大な事故に結びつきやすいことを理解できるようにする。 3. 日頃の生活態度や心がけをしっかりとさせることで、わき見運転による事故が防げるものであることを理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。 ・ワークシートの問題3の解答用イラスト(100ページ) ・グラフ1 自動車(原付以上)運転者の違反別・年齢層別事故件数(102ページ)

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ワークシートを配付し、そこにある問題について学習を深めていくものであることに触れる。
展開 (40分)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運転者の心理や生理状況と運転行動 2. わき見運転の要因と特徴 3. わき見運転の危険性と事故の防止 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転とはどういう行動か、なにが運転に危険な影響を与えるかについて考え、ワークシートの問題1に答える。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 認知・判断スキル (mental skill) と操作スキル (physical skill) (2) 認知・判断・操作の意味と関連性 (3) 運転態度や経験の重要性 ○わき見運転の要因や特徴について、ワークシートの問題2と3に答える。 <ol style="list-style-type: none"> (1) わき見しても安全と思った理由 (2) わき見運転と漫然運転の違い (3) 問題3のシーンで、この後追突事故となった原因(イラスト2から考える) ○わき見運転の危険性を理解して、正確な情報収集と危険予測に基づく安全運転を心がける。 <ol style="list-style-type: none"> (1) わき見運転による事故の発生状況 (2) わき見運転と情報収集との関連性 (3) 危険感受性と安全運転 	<ul style="list-style-type: none"> ○問題1の解答を生徒1名に読み上げさせ、各自その解答と比較して違いを考えさせ、要点をコメントする。 ○認知・判断・操作のうち認知と判断能力がもっとも重要であることを指摘する。 ○車を使う目的によって運転態度が変わりやすい理由を2～3あげさせてコメントする。 ○問題3で考えさせた後イラスト2を示して、さらにその原因について考えさせる。 ○「わき見」の原因が外だけでなく、車室内にもあることと、事故の多くが「見る」ことの不十分さから起きていることを強調する。 ○運転者の違反別・年齢層別の交通事故件数のグラフ(102ページ)を示して検討させる。 ○事故の多くが「見る」ことの不十分さから起きていることを検討させる。 ○運転にはしっかりとした人生観や生活態度が関係することに気づかせる。
まとめ (5分)	<p>運転者としての責任感がわき見を防ぎ集中力を生むものであること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○安全で上手な運転は、運転操作スキルだけではなく、安全を最優先しようとする心がけや集中力などの安全スキルが重要であるとの認識を深めて、安全運転に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ○わき見運転が重大な事故に結びつきやすいことを強調し、日頃の生活態度を正していくことが事故防止に大切であることを理解させる。
評価	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運転行動の認知・判断・操作が、運転者の心理や生理と交通状況によって変化しやすいものであることが理解できたか。 2. わき見運転の危険性を理解して、生活態度や心がけを正して安全運転に努めようとする姿勢が見られるか。 		

上手に運転してるのに、危険な運転といわれる。どうして？

問題 1

運転免許を持たない人は、親や先輩の運転する四輪車に同乗した経験を思い浮かべ、以下の項目から、運転に悪い影響を与えると思われるものを、いくつでも○で囲んでください。

1. 運転免許を取ったばかりなのに、運転がうまいとうぬぼれる
2. 雪が積もっている
3. 雨が降っている
4. 道路照明が少なく、道路が暗い
5. きついカーブ
6. 運転中よそ見する
7. 運転中話に夢中になる
8. 運転しながら携帯電話をかける
9. 落ち込んでいる
10. いらいらしている
11. すぐ怒る
12. 疲れている
13. 体の調子が悪い
14. 周りの人と協調するのが下手
15. シートベルトを着用しない
16. 車は危ないと思わない
17. 車は遊びや趣味で乗る
18. 車は人に注目されるために乗る

上手に運転してるのに、危険な運転といわれる。どうして？

問題 2

このイラストの主人公は、自動二輪車のライダー A 君、後ろにガールフレンド B さんを乗せて、商店街を走っています。安全な車間距離を隔てて、前を空車のタクシーが 1 台走っています。タクシーも自動二輪車も、30km/h くらい。先の方の歩道には立ち止まっている人もいます。

この後すぐ A 君は振り向いて B さんに「ぼくは君が好きなんだ」と気持ち打ち明けます。

A 君が振り向いて想いを告白をしても安全かどうか、このイラストの画面から判断してみてください。



問題 3

四輪車や二輪車の事故で一番多いのは、運転中の「わき見」が原因になるものです。運転中のドライバーにとってどんな行為が「わき見」になるか、思いつくだけあげてください。

例：横の景色を見る 振り向いてリアシートの友人と話す

ワークシートの利用についての解説

問題 1

問題1の1から18はすべてが運転に危険な影響を与える。

1は運転経験が少ないことが、情報の知覚から判断、操作までの運転プロセスに与える影響についての無知

2～5は走行環境からくる運転の難しさ

6～8は情報の取り方や注意に影響を与える要素

9～13は情報の取り方から操作まで運転の全プロセスに影響を与える要素

14～18は運転の態度や安全意識に影響を与える要素。当然、運転の全プロセスに影響を与える

問題1の質問項目はすべて、運転にとって危険要素だが、一見危険と思えないものも含まれている。

上で区分したほとんどのグループに○がつけば運転行動について、生徒の既有知識が相当のものだと判断できる。○のつき方が少ないグループ(たとえば14～18の項目)があれば、今後の指導の目安になる。

問題 2

問題2は「わき見」の問題。実際に高校生が起こした事故事例を下敷きにしている。授業では「わき見前」(問題2)と「わき見中」(下図)のイラスト2枚を使用する。

- ・「わき見前」では、空車のタクシーが危険要素。
- ・客が手をあげればタクシーはブレーキを踏み止まる。
- ・タクシーと自動二輪車の間の車間距離は普通(十分な車間距離)。

2枚目のイラスト「わき見中」は解説に使用するもので、振り向いていた短い時間の中に、タクシーは減速、左に寄って停まりかけ、A君が正面に向き直ったときには、車間距離が縮まっていて、タクシーに追突してしまう。

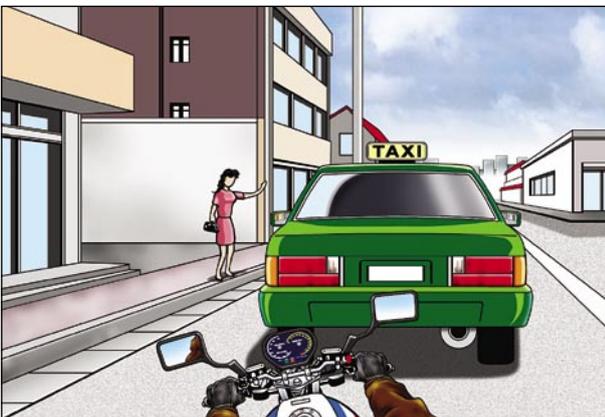
この問題は、103ページのシャイナー(D・Shinar)ブロック図にあてはめると、運転者の感覚系、運転者の知覚・注意と運転者の判断、に対応している。

A君は感覚系の目を通し、前方の交通状況を見て、短い時間なら振り向いても安全と判断した。

彼は確かにタクシーに目を向けて、タクシーを見たが、タクシーの前方に、手をあげるかもしれない歩行者がいたことには注意を向けなかった。

また、タクシーは客がいれば止まるものだという知識を、判断にあたって動員できなかった。車間距離が短くなると、とっさの回避ができないという知識も生かせなかった。

イラスト 2



運転において見るとは、見る方向に目を向けるとともに、注意も向けることだと、識者は指摘している。

同時に、得られた情報を正しく判断する上で、別の情報(ここでは客がいれば止まるタクシーの習性、交通状況は常に化するなどの知識)のインプットも欠かせないことを、このケースは示している。

A君は「動静不注視」と「わき見運転」という2つの法令違反をして、重傷事故を起こした。16～18歳の年齢層だけでなく、この2つの違反行動は、各年代層の運転者にもっとも多い(102ページグラフ1参照)。

問題 3

問題3は、授業中や歩行中にやっている「わき見」と同じような「わき見」が、車の運転中にもあることを自覚させる問題。

●車外への「わき見」

四輪車・二輪車共通の例

- ・店を探す、立て看板を見る、気になる人やものを見る、景色を見る

●車内での「わき見」

四輪車の例

- ・同乗者の顔を見て話す
- ・操作用ノブなどを探す
- ・MDなどを探す
- ・携帯電話の操作をする
- ・カーナビやテレビの画面を見る
- ・床に落ちたものを探す
- ・食べ物や飲み物を置いたり取ったりするために横を向く

二輪車の例

- ・同乗者の顔を見て話す
- ・操作用ノブなどを探す

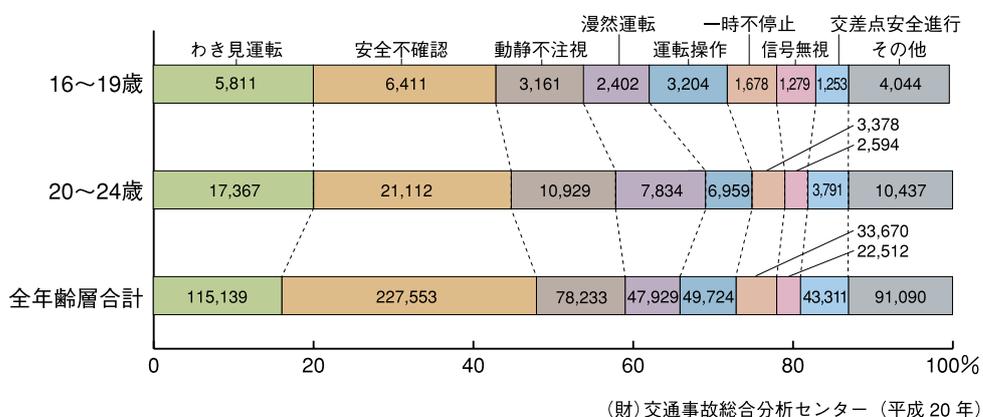
見ない、気がつかない ——若い人に多い事故

若い人たち（16～24歳）は、四輪車や二輪車の運転で重要なのは車を操作する運転テクニック（操作スキル）と考えがちだが、実際には「わき見」や「安全不確認」という行為（認知、判断などのメンタルスキル）が、事故要因の過半数を占めていると推定される。

グラフ1は人身事故の第1当事者になった車の運転者（原付以上）の主な法令違反をまとめたものだが、「わき見」「安全不確認」「動静不注視」「漫然運転」だけで過半数を越えている。4つとも、見るという行為に関係している。

また、「4.一時停止標識があるところでは自転車も停まらないといけない？」で見たように、16～18歳の自転車事故でも、「安全不確認」と「動静不注視」が事故時の法令違反のなかで多くを占めている（自転車では「わき見」という違反項目ではカウントされていない）。「わき見」は走行中に必要な交通の動きなどから一時的に目をそらし、別のものを見ていることをいう。

□グラフ1 自動車（原付以上）運転者の違反別・年齢層別交通事故件数（第1当事者）



「わき見」には左右の風景に見とれるだけでなく、振り向いて同乗の友達に話しかけたり、ナビ、テレビ、携帯電話の画面やプッシュボタンに視線を当てることも含まれる。その間、運転に必要な視覚情報はゼロになり、周りの車や人の動きに変化が起きれば、追突などの事故になる。

速度計を見る、フェンダーミラーを見るなど、運転に必要な情報を取るために進行方向から目をそらす行為も、長く見ていればわき見になる。

速度が出ている四輪車や二輪車、自転車でも、1カ所を長く見過ぎると、その時間だけ、わき見しているのと同じ結果になってしまうことも指摘しておきたい。（1秒間に進む距離：40km/hでは11.11m、15km/hでは4.17m）

「安全不確認」は、進む方向に危険があるかどうかを確認しないで、行動を起こしたことをいう。交通状況を視覚情報として取らなかったことに等しい。

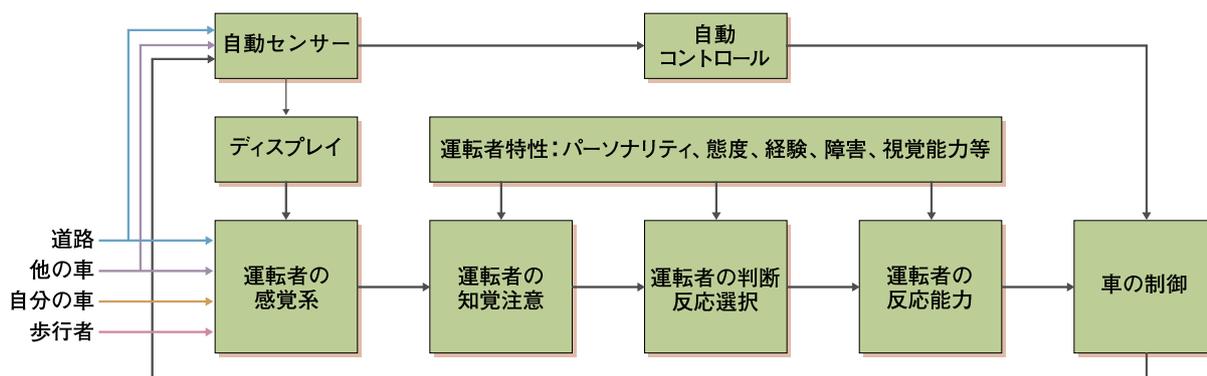
「動静不注視」は、見ることは見るが、見えているものの意味や、それが持つ危険性に気づかなかったり、危険性を過小評価した結果、注意を向けるのをやめたり、対応しないことである。

運転行動モデル

運転とはどういう行動か、どういう流れで進められるものかを整理したのが、運転行動モデルと呼ばれるものである。一例としてダビット・シャイナー（D・Shinar）のプロット図を上げる（図1）。

自転車、車などで移動するとき、人は感覚系（眼、耳など）を使って知覚し、判断し、反応を選択し、反応して自転車や車を制御するという行為を繰り返す。この反復が運転者に求めるのは、たくさん入ってくる情報（この図では、道路や他の車の動き、歩行者などと、速度計などディスプレイ類）に対し、情報に注意し、情報を選別し、危険を予測させるような大事な情報を見落とさず、すばやく的確に判断・選択して、ある動作（たとえば減速操作）を命令する脳作業である。

□図 1 運転者-車-道路のシステムにおける運転者の機能を示すブロック図 (Shinar, 1978)



D・シャイナー 交通心理学入門 野口薫・山下昇共訳 サイエンス社

運転という行為は、このように、「見る」ことから「判断、反応選択」に関するメンタルスキル (mental skill) と、車を制御するための反応能力と操作するスキル (physical skill) で成り立っている。

Shinarは知覚や反応能力に影響を与えるものとして、運転者特性、パーソナリティ、態度、経験、障害、視覚能力などをあげている。

また、MikkonenとKeskinenは運転者の行動を、4つの階層として捉え、運転者の交通安全教育は、それぞれの階層で行われる必要がある、としている(図2)。

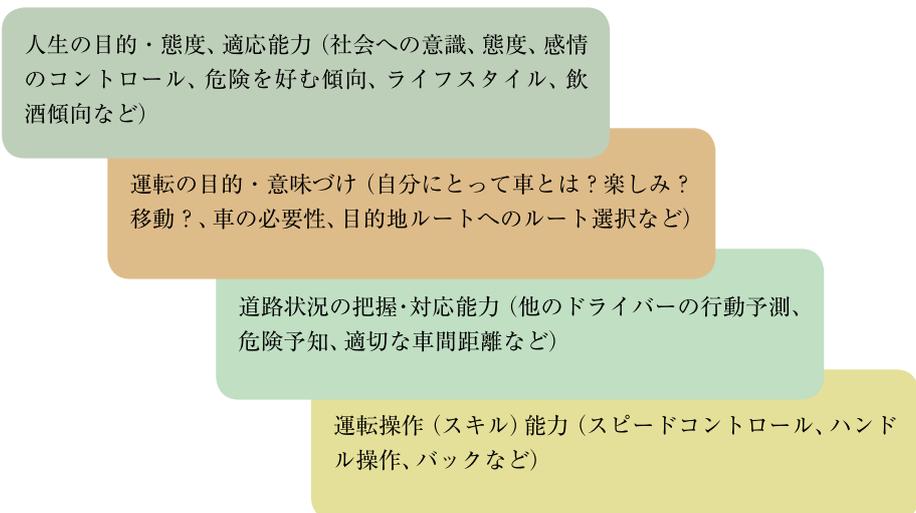
図2は下から上へ、

1. 運転操作スキル系
2. ハザード(危険)知覚系: 1をコントロールする
3. 車への態度: 2をコントロールする
4. 人生目的・社会適応(社会への意識、態度など): 運転者のあり方を決定する
とより高次になっている。

運転上のモラル、社会生活上のモラルは3と4に入るものである。

普通、若者は情報処理や運転操作で、中高年層より高い能力を持つとされている。しかし、実際には、わき見、動静不注視、安全不確認などのような、情報処理や運転操作以前のメンタルな段階で、事故に結びつくエラーを起こしている。

□図 2 ドライバー行動階層モデル (Mikkonen & Keskinen, 1980)



交通安全学 企業開発センター

錯覚は注意しても避けられない。 その事実を知っておくことが大切

野口 薫 日本大学教授、千葉大学名誉教授

多くの事故は知覚の誤り、「錯覚」で起こる

新聞やテレビで、若者がスピードを出しすぎてカーブを曲がり切れなくて崖下に転落した、といった事故のニュースを報道するとき、「運転の操作ミスで」といったいい方をすることがよくあります。しかし実際は操作ミスではありません。そんなに曲がっているとは思わずにスピードを落とさなかった、認知・判断のミスなのです。

このように、「そんなに曲がっていないだろう」と感じたり、自分の出している速度や対向車の速度を、実際は100km/h出ているでも70km/hに感じたり、下り坂なのに上り坂に見えたり、といった「錯覚」は、健全な目と脳を持っている限り、いくら注意しても避けることができない厄介なものです。どのような交通場面でどのような錯覚が生じるかをあらかじめ理解しておいて、それぞれの場面で見かけと実際はこのようにずれているのだと自分にいい聞かせて、適切な行動をとる以外に方法はありません。

とくに速度感の錯覚は問題です。たとえば、交差点で直進車と右折車がぶつかる右直事故がよくありますが、あれは、右折車のドライバーが直進車の速度を過小評価し、「あの速さなら右折できる」とってしまうのが問題なのです。とくに向こうからやってくる直進車がバイクのように小さいものだと、実際の速度よりも遅く見積もってしまう。近くまで来るとわかるのですが、遠いと「行ける」と錯覚してしまうのです。遅い速度、40km/hや50km/hではそれほど大きな錯覚は起こりません。80km/hや100km/hとなると遅く感じる割合が増えてきます。

歩行中も例外ではない

高校生ですと、実際に四輪車を運転することはあまりないでしょうが、ドライバーの目からは、歩行者、自転車、二輪車がどのように見られているか、を理解しておくことは重要でしょう。

また、歩行者として交通状況にいるときも錯覚が起こります。たとえば横断歩道。ドライバーにとって対向車の速度知覚が難しいように、歩行者にとっても、横からくる車の速度の見積もりは難しいものです。都会では、横断歩道でも車は停まろうとしないから、歩行者は右や左からやってくる車の速度を見積もって横断しなければなりません。車が近くまでくると比較的正確に見積もることができそうですが、遠くて速い車の場合、実際より遅い、と過小評価する傾向があります。これは、横断しようとする歩行者の年齢が高いほど過小評価の程度が高くなります。

歩行者が道路を横断しようとしている状況をつくって、50mあるいは100mの距離からやってくる車の速度を20、40、60km/hと変化させて、それぞれの速度を推測させてみる。そして、実際の速度はどうだったかを教え、速度が速いほど、また遠くの車の方が、実際の速度よりも遅く感じられることを体験する、といった実験ができるといいですね。

12	この画面の中にどんな危険がありますか？（原付運転中）
題材設定の理由	高校生年代の原付事故の相手の4分の3は四輪車である。事故時の原付ライダーの違反には安全不確認や一時不停止が多い。他の車両は来ないとの自分本位な態度が、事故の誘因と考えられることが多い。あらかじめ危険を予測して運転しようとする態度を身につけ、事故防止を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 原付対四輪車で起きやすい交通状況を取り上げ、顕在、潜在する危険を読み取り、事故を回避できるようにさせる。 2. 四輪車の次の行動や自分の次の行動に伴って発生する可能性のある危険にも気づき、安全な行動がとれるようにさせる。
準備	・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。 ・班編成と発表者を決める。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○班別に着席させ、ワークシートの問題について意見を出し合い、代表が発表し、質疑応答を行うようにさせる。
展開 40分	1. 危険予測訓練の意義と方法 2. 危険予測訓練	○危険予測訓練の意義と方法を理解し、積極的に学習に取り組む。 (1) 交通状況の読み取りの重要性 (2) 危険源や顕在危険、潜在危険の内容 (3) 危険を予測して事前に回避する方法 ○危険予測訓練を、ワークシートの問題1、2で行い、班別に話合った内容を代表者が発表する。質疑応答を通して、危険を予測して安全に原付で走行する方法を理解する。 (1) T字交差点の横断時の危険予測（問題1） ①一時不停止 ②左右から出てくる歩行者・自転車との衝突 ③自転車線に右左折して入ってくる車両との衝突 ④ビデオショップ駐車場から出てくる車両や人の危険等 (2) 信号機のある交差点の直進時の危険予測（問題2） ①対向右折車との衝突 (3) 班別発表と質疑応答 ①問題1のケースについての安全な走行方法 ②問題2のケースについての安全な走行方法 ③各自の日頃の運転行動（原付利用者）と今後注意すべきこと	○身の回りにある危険に気づかせる。 ○危険を予測するには冷静な判断力が必要であることを理解させる。 ○自らの行動に潜む危険にも触れる。 ○生徒に意見を発表させ、さまざまな意見のあることからお互いに考え方を深め合うようにさせる。 ○どのような意見でも許容しあう雰囲気大切に作る。 ○答えは無理に1つにしぼらなくてもよいようにする。 ○生徒から意見が出てこなかったポイントについては補足する。 ○原付に乗っていない生徒がいるときには、将来自分が四輪車ドライバーになったとき、原付との事故が起きない安全な走りをする上で重要である、ということを説明し動機づける。 ○班の代表者にはそれぞれ要点を3分程度で発表させる。 ○重要な内容にはコメントし、理解を深めさせる。 ○日頃の運転上の問題点を考えさせる。
まとめ 5分	交通状況に潜む危険や他の交通の次の行動を読んで安全を確保すること	○冷静な心で、常に交通場面に潜む危険を予測するように心がけ、他者や自分の次の行動に潜む危険を読み取り、安全な走行方法を的確に行えるようにする。	○原付は他車から見落とされやすいことなどにも注意して、他車の動きをよく読む必要性を強調する。
評価	1. 危険予測の重要性とその方法が理解できたか。 2. 常に危険感受性を高めて、危険予測にもとづく安全運転をしようとする態度が見られるか。		

この画面の中にどんな危険がありますか？（原付運転中）

問題 1

あなたは前の2車線道路を突っ切って、正面に見えるビデオショップ横（向かって右）の駐車場に原付を止めようと思います。
この場面を見て、どのような危険があるか、考えてみましょう。
どんな運転をすればいいでしょう。



問題 2

あなたは青信号の交差点にさしかかりました。対向車線で右折しようとする車が見えます。
この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。
どんな運転をすればいいでしょう。



ワークシートの利用についての解説

原付でもっとも多い四輪車との事故防止を中心に、危険予測トレーニングを行い、交通状況の中に「見える危険」と「見えない危険」を発見することがいかに重要かを生徒に理解させる。

それぞれの場面で、どんな危険があるか生徒に自由に発言させ、足りない部分を教師が補う形で授業を進めていくと効果的である。

問題 1

四輪車との事故でもっとも多い「出会い頭衝突」を取り上げている。

出会い頭事故は、信号のない交差点で起きるケースが多い。

このケースのポイントは、目の前の交通状況の中に「見えない危険」がどれだけあるかを、交差点手前から道路を横断し、駐車場に停まるまでで考えさせることである。

- 前方の交差する道路の左右から車が近づいているかもしれない。交わる道路は2車線道路。交差点に近づいてくるドライバーからは、わき道から出てくる原付は、建物の死角に入るので見えないかもしれない。自転車や人が交差する道路の左右から出てくるかもしれない。
- このイラストでは見えないが、ビデオショップや駐車場から出てくる人や車がいるかもしれない。

信号のない交差点で、目の前に危険がない場面では、原付は一時停止を無視したり、右方向だけを確認して出ていき、左方向からの車や自転車に衝突することがある。

見えない危険を予測して、一時停止線で停まって、右→左→右の確認をする。見通しが悪いときには、見えるところまでゆっくり進んで、停止し、右→左→右を確認して道路に出るのは、信号機のない交差点通過の原則である。

このケースでは、交差点に入ったあとも、店や駐車場から人や車が出てくるかもしれないことも予測して注意を配ることが必要である。

問題 2

四輪車との事故で2番目に多い「右折時衝突（右直事故）」（主として原付が直進、四輪車右折）を取り上げている。

このケースでは、原付が見通しのよい交差点を、青信号に従って交差点に入るときも、対向車線に右折待ちする車がいるときは、その動きに注意していないと事故の危険があることを理解させる。

原付側は青信号の上、直進なので優先である。しかも右折車からは原付がよく見えている。「見えない危険」はどこにもありそうにない。それでも、右折待ちの車が右折を始めることがある。なぜ、四輪車は右折を始めてしまうのだろうか。

【四輪車が原付を見落とすケース】

●右折待ちの四輪車は、四輪車の流れを中心に見ていることもあるので原付の前を走る四輪車が通過すると、対向車線の流れがとぎれたと思って右折を始めることがある。

- ・車体が小さい原付を見落とすことがある
- ・四輪ドライバーの心理も考えないといけない。「次の約束時間が迫っている」などの急ぎ、焦りが、原付見落としの原因になる

【四輪車から原付が見えていても右折を始めるケース】

●右折待ちの四輪車から、原付が見えていても、四輪車が出てくることがある。

- ・四輪車ドライバーが、原付は減速してくれるだろうと思う
- ・原付の車体が小さいために、実際よりスピードが遅く感じられたり、遠くを走っているように見えて、四輪車は「大丈夫」と判断して右折を始めることもある

原付は、車体の小ささのために、四輪車に軽視されたり、無視されることがあるという危険を知っておく必要がある。

原付側が青信号で直進でも、右折待ちの四輪車がいるときは、四輪車が原付を見落とししたり、軽視して出てくるかもしれない、ということを考えて、右折待ち車の動きをよく見ながら通過する必要がある。

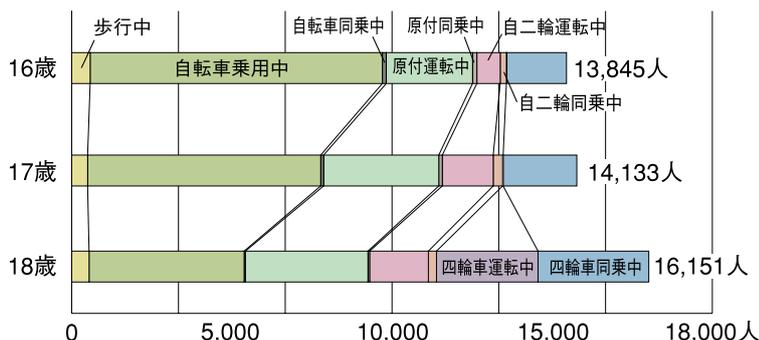
先生のための資料

原付事故による死傷者数は 18歳がワースト2、 17歳がワースト4

グラフ1は、高校生年代の交通事故による死傷者数を見たものである。16歳、17歳では、原付乗車中の死傷者は、自転車乗用中に次いで多く、18歳では、四輪車乗車中に次いで多い。

16、17、18歳の原付事故による死傷者は、他の年齢と比べて多い。18歳（高校3年生年代）が3,473人でワースト2、ついで17歳（高校2年生年代）が3,319人でワースト4。16歳（高校1年生年代）は2,533人でワースト6である（表1）。

□グラフ1 高校生年代(16～18歳)の状態別死傷者数



□表1 年齢別の原付乗車中の死傷者数ワースト7

年齢	死傷者数
19歳	4,046人
18歳	3,473人
20歳	3,457人
17歳	3,319人
21歳	2,911人
16歳	2,533人
22歳	2,319人

(財) 交通事故総合分析センター（平成20年）

原付事故の相手の約74%は 四輪車

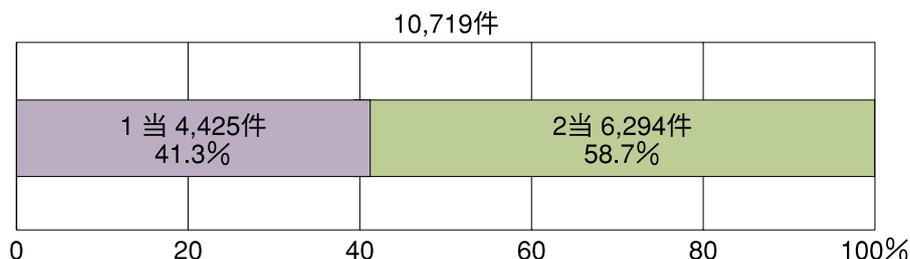
原付事故防止は、高校3年間に渡って大きなテーマといえる。

高校生年代の16～18歳が原付運転中に起こした事故で、

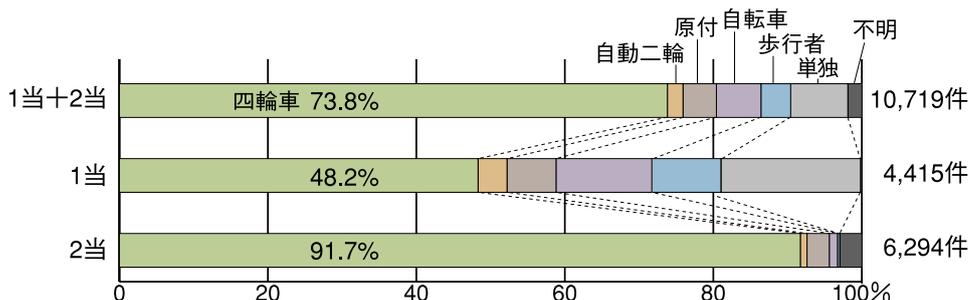
- ・原付側が第1当事者（以下1当。過失の重い側、過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い者）になったのは事故全体の約41%
- ・第2当事者（以下2当、過失の軽い側、過失が同程度の場合は人身損傷程度が重い者）は約59%である（グラフ2）。

16～18歳の原付運転中の事故の相手を見ると、約74%が四輪車である。とくに原付が2当のときは約92%と四輪車の比率が上がる（グラフ3）。原付の事故を防ぐためには、四輪車から自分を守るスキルを身につけることが重要である。

□グラフ2 16～18歳の原付事故の1当・2当比率



□グラフ3 16～18歳の原付事故の相手に占める四輪車の比率



(財) 交通事故総合分析センター（平成20年）

出会い頭衝突が約30%

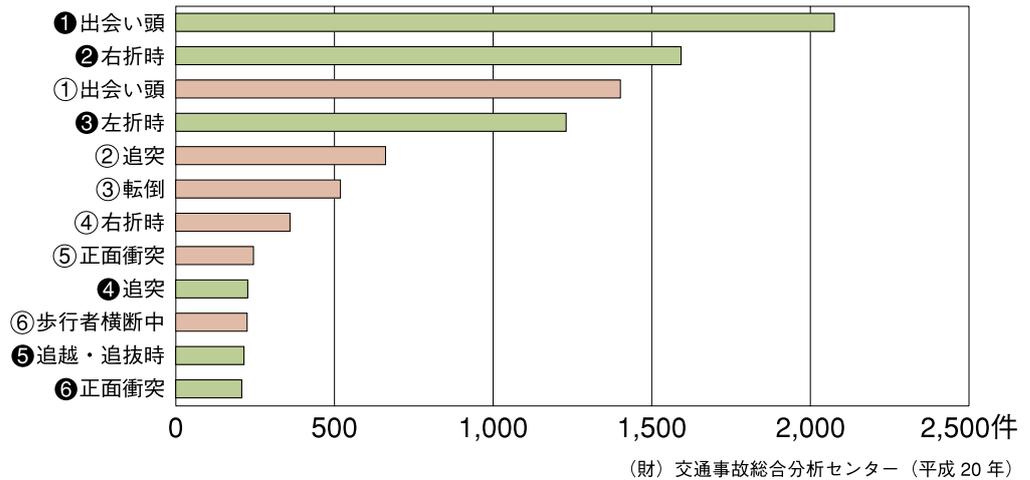
16～18歳の原付事故はどういう形で起きているのだろうか（グラフ4参照）。

- 1位 2当「出会い頭衝突」 2,075件（19.4%）
- 2位 2当「右折時衝突」 1,592件（14.9%）
- 3位 1当「出会い頭衝突」 1,401件（13.0%）
- 4位 2当「左折時衝突」 1,234件（11.5%）

と1～4位まですべて交差点での事故である。これに5位の1当「追突」、6位の1当「転倒」が続く。

とくに注目したいのが「出会い頭衝突」の多さである。1当と2当の「出会い頭衝突」を加えると3,476件で、16～18歳の原付事故全体（10,719件）の約32%を占める。

□グラフ4 16～18歳の原付事故のワースト12（白丸1当、黒丸2当）



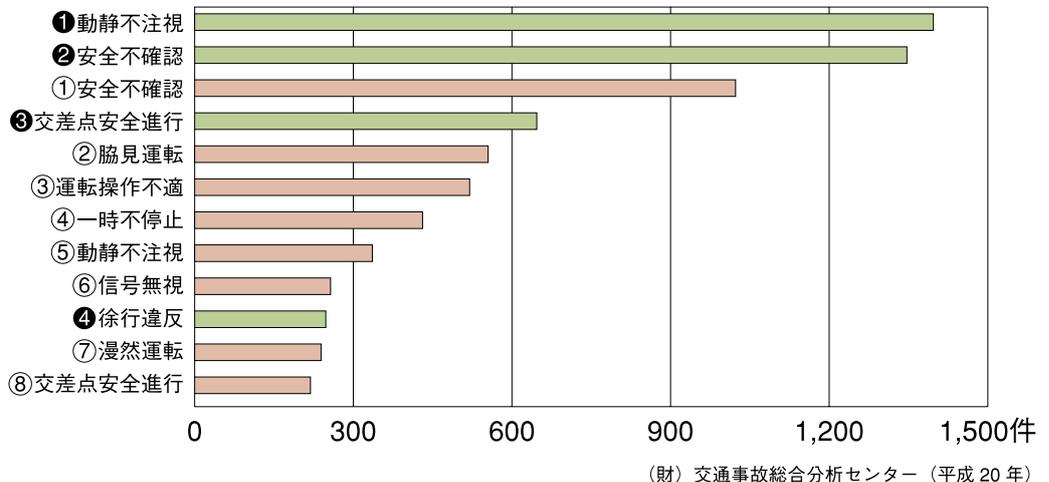
動静不注視、安全不確認などの違反が上位を占める

事故時の違反を見てみよう。「動静不注視」「安全不確認」「わき見運転」などが上位にくる。ワースト14のうち操作に関するものはワースト6位の「運転操作不適」（原付1当）の1項目のみである。

運転は、「認知する→判断する→操作する」というプロセスで行われる。操作の前の、「認知する→判断する」というプロセスでのミスが多いことを示している。

交通状況の中で、四輪車との関係でどんな危険があるか見つけだす力をつけることが、事故から身を守るために重要になる。

□グラフ5 16～18歳の原付事故の法令違反ワースト14（白丸1当、黒丸2当）



授業の展開別案

別の展開案として、高校生年代の原付事故で出会い頭事故、右折事故以外にもよく起きる事故の危険予測の問題と解説を取り上げる。

これらを参考に、学校で実際に起きた事故を取り上げると、生徒の関心も高まり効果が期待できる。

ワークシート

問題 3

信号が青になった交差点に近づきました。あなたは原付で直進しようとしています。

すぐ右横を乗用車が走っています。

この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。

あなたはどんな運転をすればよいでしょう。



問題3は、左折時衝突（原付直進、四輪左折）を取り上げる。

原付は制限速度30km/hで、道路の左側に寄って走るので、四輪車と並んで走ることが多くなる。原付からは横を走る四輪車がよく見えるので、当然自分のことを見てくれていると思いがちである。ところが、四輪車には死角がある（45ページ参照）。そこに原付が入ると、ドライバーからはまったく見えなくなる。

とくに問題になるのが、交差点に四輪車と並んで近づくときである。四輪車が左折のサインを出していたり、急に幅寄せしてきたら要注意である。原付が死角に入っていると、四輪車のドライバーは横に何もいないと判断して左折、または車線変更を開始する。

四輪車と並行して走っているときは、四輪車のドライバーから見えていないということを自覚して、四輪車の動きから目を離さないこと。

四輪車は内輪差があるため、左折するとき後輪は前輪より内側を通る。原付が四輪車と並行して走っていると、四輪車の側面に衝突してしまうが、衝突を防ごうとして急ブレーキをかけると転倒することがある。

また、左折する先の横断歩道を渡る自転車や歩行者のために、四輪車が左折の途中で急停止することがある。それにも注意が必要である。

四輪車が左折などのため、左側のウインカーを点滅させたら、原付は速度を落とし、四輪車に進路をゆずる。

ワークシート

問題 4

夕食後、本を返しに友達の家に向かっていきます。道路は2車線、あたりには道路照明もなく、暗い道です。この場面を見て、どのような危険があるか考えてみましょう。どんな運転をすればいいと思いますか。



問題4は、最近原付で増えてきている駐車車両への衝突を取り上げる。

駐車車両への衝突事故は、死亡事故率が高く、事故全体の死亡事故率の約5倍になっている。発生時間では夜間(20～24時)が多く、年齢別では16～17歳がもっとも多い(財)交通事故総合分析センター)。

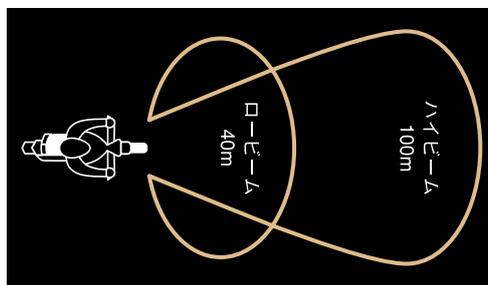
夜間、すいた道路では、誰も来ないだろうとスピードを出してしまいがちである。

危険の1つは、道路左端の駐車車両である。原付は、道路の左側に寄って走る。道路照明のない暗い道では、路面の状態を見るため、下を向いて走ることも多い。車はないと思い込んで走っていたら、発見が遅れ、突然目の前に駐車車両ということがある。

また、駐車車両で死角になっている向こうから、歩行者や無灯火の自転車が道路を横断してくるかもしれない。

夜間、すいている暗い道では、前方に注意して走り、対向車がないときにはライトはハイビームにし、できるだけ遠くの情報が取れるようにする。駐車車両の発見が遅れたときにも回避しやすいよう、昼間よりスピードを下げている。

ハイビームとロービームの照射範囲の比較



ワークシート

問題 5

中学の時代の友達の家久しぶりに遊びに行く途中です。
左カーブにさしかかりました。
この場面の中に、どのような危険があるか考えてみましょう。
どういう運転をすればよいでしょう。



問題5は、カーブの先の見えない危険の予測がテーマである。

1. スピードを出しすぎる危険

- ・ スピードを出しすぎてカーブに入ると、ふくらんで対向車線にはみだし、前方から車がきていれば衝突の恐れがある。

2. カーブの先の見えない危険

- ・ 駐車車両があるかもしれない
- ・ 左右から車が出てくるかもしれない
- ・ 水たまり、じゃりがあるかもしれない
- ・ カーブのきつさが変わるかもしれない

原付は、コーナリング中(車体を傾けたまま)、危険を避けるために、急ブレーキをかけたり、進路を変えようとする、転倒の可能性がある。

また、路面に砂、小石などが落ちていて滑りやすくなっていると、スリップして転倒する可能性もある。

カーブの手前では、減速する、コーナリング中にブレーキをかけないですむよう、カーブの先を予測して走ることが大切になる。

交通安全教育は、まずKYTから

石毛昭治 財団法人日本交通安全教育普及協会 主幹

この画面の中にどんな危険がありますか？(原付運転中)

危険予測で多くの事故は避けられる

交通事故の多くは、危険意識の乏しさや危険に気づくのが遅れたりすること
に起因しています。違反別交通事故件数で常に上位を占めている「一時不停止」
や「安全不確認」、「信号無視」等による事故は、ルールさえ守っていれば防げた事
故といえます。「自分は事故にはあわない」「ルールを無視しても事故にあわなけ
ればよい」「いつもは大丈夫だったから」などの自分に都合のよい解釈で交通行動
していたことによる事故ともいえます。

交通場面は多種多様な交通参加者が行き交っており、交通ルールによって安全
で円滑な交通秩序が確保されていますが、しばしばこの秩序は自分勝手な解釈や
他の交通参加者との調和を無視するような行為によって乱され、交通事故を発生
させてしまうこととなります。こうした違反行為をする人も、「ひょっとしたら
自分も事故にあうかもしれない」「他の人の命を奪うことになるかもしれない」と
の自覚を持てば、その交通行動は自ずから正されることになると思います。

また、高校生は瞬発力や敏捷性等の運動能力、自転車や二輪車の運転技能等に
自信過剰な傾向があり、事故が起きやすい危険な状態になっても「いざとなれば
自分なら危険は避けられる」と思い込んでいるようですが、実際には、二輪車運
転中に目前に迫った危険に気づいた時点では、すでに時遅く危険回避するいとま
もなく「ノーブレーキで衝突」というような事故になりがちです。こうした
事故の多くも早め早めに危険に気づいていれば避けられているものです。危険
に気づかないのではせっかくの運転技能も役に立ちません。そこで、危険意識を
高め、あらかじめ危険を予測して事前にそれを回避していく安全運転能力を身に
つけることが非常に大切といえます。

危険予測能力を持てば、高齢者であっても身体機能等の低下を補って優良な運
転者として安全運転を続けていくことができます。

自己実現能力や社会性が育まれる

危険予測能力を育成するための危険予測訓練(KYT: Kiken Yosoku
Training)は、5段階の学習(指導)過程によって自己実現能力や社会性が育まれ
ます。

第1段階の「交通場面の読み取り」は、その場面に何が見えているかを的確な言
葉で表現する学習で、交通状況をわかりやすく、端的に他の人に伝える表現能力
が養成されます。さらに、よく観察して初めて気がつく箇所もあり、交通状況の
把握能力が育てられます。この一瞬の読みの深さ、的確性は交通行動でもっとも
重要な情報収集能力となるものです。

第2段階の「危険の予測」では、顕在危険・潜在危険の予測学習で、予測能力が
養成されます。見えていても危険と思わない、見えていない所に潜む危険がわか
らない、自分自身の次の行動に潜む危険に気づかない、といった課題を学習して
危険予測能力を高めます。この学習の過程で、さまざまな危険源のあることを理

解し、危険感受性を豊かにすることができます。

第3段階の「予想される危険項目のしぼり込み」では、数項目指摘された危険項目のうち、この場面でもっとも起こりやすい項目を討論などによって選ぶ過程で、考察力や分析力、洞察力が養われます。

第4段階の「しぼり込んだ危険の回避方法の選択・決定」では、自他を含めたこの場面の交通参加者の次の行動や心理の働き等を考察し、最適な危険回避方法の根拠も明らかにして選択・決定することになります。「この交通状況での人の落ち込みやすい交通心理を読む」こともこの過程で学習され、他者の心理を読むためには、自らの心や情緒の安定・冷静さや、他者との調和を図ろうとする社会性が求められます。

第5段階の「交通安全行動の実践化」では、こうした危険予測に基づく安全行動を着実に実践していくとの心構えを生徒が話し合ったりすることで、内面的に安全を優先する価値観の形成が図られるようになります。

危険予測訓練には交通安全教育の内容が集約される

危険予測訓練は交通安全行動の頭脳トレーニングであり、シミュレーション学習といえます。交通安全に必要な知識が動員され、グループ討論等を通じて安全の態度・能力が育成されます。したがって、この学習方法は非常に効果的な交通安全教育の手法といえます。知識集約型で実践型の学習としての性格を持っていますが、交通安全教育の初歩の段階からも、内容や進め方の難易度を工夫することによって興味・関心を引き出し、関連して学習範囲を広め、深めようとするなど生き生きとした学習が展開でき、さらに学習のステップアップを図っていくことができます。危険予測訓練がホームルーム活動等で積極的に展開されることを願っています。

13 事故現場であなたができること

題材設定の理由	交通事故による死亡者を1人でも少なくするためには、事故現場に居合わせた人の応急手当（ファーストエイド）が非常に大切である。生徒に事故現場での対処の仕方や応急手当の方法を理解させ、実践できるようにしたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 交通事故場面に遭遇した場合に通報や安全確保等の基本的行動がとれるようにさせる。 2. 応急手当の基本的手法を理解させる。 3. 心肺蘇生法の手順を理解させ、実践できるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○交通事故現場に居合わせた人の応急手当の重要性に触れる。
展開 (40分)	1. 交通事故現場に遭遇した場合にとるべき基本的行動 2. 応急手当の方法 3. 心肺蘇生法とAED使用の手順の確認	○交通事故現場に遭遇した場合にとるべき基本的行動について、ワークシートの問題1の解答を通して学習を深め、実際に行動できるようにする。 (1)安全確保（第2次災害の防止） (2)被害者の救護 (3)救急車要請（119番通報） (4)近くにいる人の協力要請 ○救急車が到着するまでに応急手当を行うことが重要であることから、ワークシートの問題2と3の解答を通じて、応急手当の方法や手順を理解する。 (1) 応急手当（止血、人工呼吸、胸骨圧迫、心肺蘇生法） (2) 心肺蘇生法（CPR:Cardio-Pulmonary Resuscitation） (3) 緊急事態における時間の経過と死亡率の関係（カーラーの救命曲線） ○心肺蘇生法の手順の説明を聞いて、「保健」で学習したことなどを参考にして、その手順を再確認し、応急手当の役割が果たせるようにする。 (1) 観察（意識・呼吸・気道の閉塞等を読み取る） (2) 判断（呼吸がない、あるいは普段通りの息がない場合は、心肺蘇生法実施の決断をする） (3) 心肺蘇生法の実施（人工呼吸2回+胸骨圧迫30回の繰り返し）、AED（自動体外式徐動器）の使用	○交通事故現場に遭遇したら、まず第1に、自分自身の気持ちを落ち着かせ、悲惨な現場でも冷静に状況を把握して、次のとるべき行動を決断して、実践することが重要であることを強調する。 ○問題1の解答を生徒に発表させ解説する。 ○携帯電話で連絡するときの注意事項に触れる。 ○救急救命の第2の鎖になる「すばやい応急手当」のために必要な確認事項を理解させる。 ○応急手当は、治療ではなく、ケガ人の状態を悪くさせないようにすることであることを気づかせる。 ○問題2と3について、生徒に順次解答を発表させ、解説する。 ○「グッドサマリアンロー」にも触れる。 ○民法698条「緊急事務管理」にも触れる。 ○応急手当（by-standerによるfirst aid）の方法について触れる。 ○心肺蘇生法は「保健」で学習しているが、その方法を再確認させる。 ○心肺蘇生法は右手で鼻翼をつまみ、あご先挙上、頭部後屈法で行うのが良い。 ○ここでは具体的にダミー人形を使用した実習は行わない。 ○AEDの使用手順を体験させるとよい。
まとめ (5分)	観察・判断・応急手当の手順の重要性を理解させる	○交通事故現場に遭遇したら、気持ちを冷静にして、基本行動を行い、心肺蘇生法が必要と判断したら、勇気を持って実践できるようにする。	○交通事故現場だけでなく、身近な人が倒れた場合にも応急手当が必要であることに触れる。
評価		1. 交通事故現場に遭遇した際の必要な基本的行動が理解できたか。 2. 心肺蘇生法の手順を理解し、積極的に実践しようとする態度が見られるか。	

事故現場であなたができること

問題 1

交通事故発生現場にたまたま居合わせ、負傷者がいることがわかったら、すばやく119番に連絡することが大切です。

あなたが119番するとき、伝えるべき3つの優先項目に○をつけてみましょう。

- ・住所または場所
- ・道路名
- ・交通事故であること
- ・現場の目標となるもの
- ・どうして負傷したのか
- ・通報者の電話番号
- ・自分の生年月日
- ・負傷者の性別
- ・負傷者の意識の状態
- ・負傷者の人数
- ・救急か火事か

問題 2

救急車が到着するまでの平均時間は約7分です。負傷者の命を救うために、この7分の中にまず4つの大切なことを確認して、必要なら応急手当を施しておく必要があります。

4つとは何でしょう？

また、それらを確認するためにはどうすればいいと思いますか？

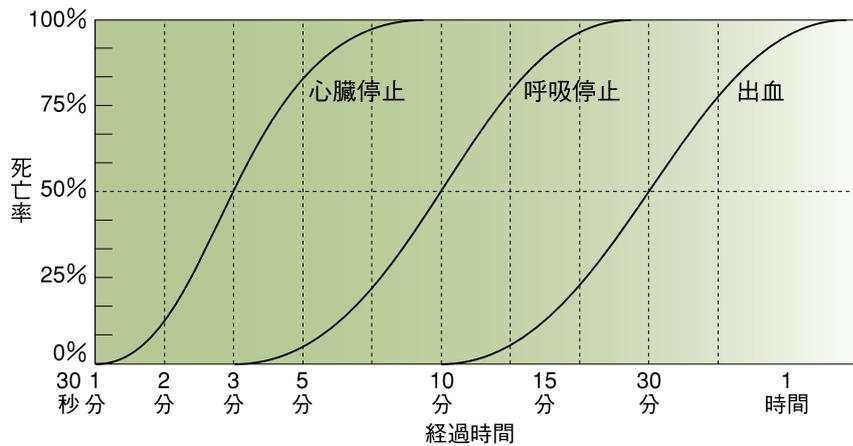
正しいと思うもの4つに○をつけましょう。

- (1) 意識があるかないか → 肩や腕を軽くたたきながら、耳元で声をかける
- (2) 衣服が破れていないか → 着衣のどこが破れているかを見る
- (3) 保険証を持っているか → 耳元で大声で尋ねる
- (4) 呼吸があるかないか → 自分の頬を相手の口と鼻に近づけ、吐く息を感じるか。呼吸音が聞こえるか。また、10秒以内に同時に胸と腹が動くかを見て確認
- (5) 歩けるかどうか → 負傷者に歩けるかどうか尋ね、歩けそうなら安全な場所に移動する
- (6) 呼吸のない人でも体の反応のサインがあるか
→ 呼吸のない人には、2回の人工呼吸をし、それに反応して、呼吸が出るか、咳をするか、身体を動かすかなどの徴候を確認する
- (7) 出血の有無 → 身体のどこからどのくらい出血しているかを見る

事故現場であなたができること

問題 3

グラフは、緊急事態で心臓、呼吸が停止したとき、多量に出血したときの時間の経過と死亡率の関係を示しています。グラフを読みながら以下の空欄を埋めてみましょう。



カーラーの救命曲線 (改変)

- ①心臓が停止して () 分が経つと 50%の人が死に至ります。
() 分が経過すると、ほぼ 100%の人が死んでしまいます。
- ②呼吸が停止して () 分が経つと 50%の人が死に至ります。
() 分が経過するとほぼ 100%の人が死んでしまいます。
- ③また、出血が始まって () 分が経つと 50%の人が死に至ります。
() 分が経過するとほぼ 100%の人が死んでしまいます。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

救急救命活動は4つの鎖に例えられる。

1. 早い通報→2. 早い応急手当→3. 早い救急処置→4. 早い医療処置の4つである。

ここでは、最初のステップである「早い通報」の仕方のポイントが何かを学ぶのが目的である。119番すると、まず「火災か、救急か」を聞かれる。次に救急隊が現場に到着するために必要な場所の確認。事故の状態を聞かれる。

- 正解
- ・救急であること
 - ・交通事故であること
 - ・住所または場所
 - ・目標になる目印
 - ・負傷者の人数
 - ・負傷状態
 - ・意識状態
 - ・通報者の電話番号

*最近では、高校生でも携帯電話を持っているケースが多い。携帯電話の場合、
・通話が切れやすい、
・通報者が今いる場所がわからない場合が多い
ため、「火災か、救急か」の質問の後に、携帯電話番号を聞かれる場合がある。携帯電話番号をすぐ伝えられるようにすることが重要になることも付け加える。(125ページ参照)

問題 2

救急車が来るまでの「応急手当」が、ケガ人の救命率を上げる鍵を握っている。応急手当で何をするのかを知るための問題。

正解 1、4、6、7

問題 3

救急車が来るまでの「応急手当」がいかに大切かを理解させるための問題。グラフは「カーラーの救命曲線」といわれるもので、フランスのカーラー博士が作成したもの。緊急事態における時間の経過と死亡率の関係を表している。

- 正解
- ① 3、10
 - ② 10、30
 - ③ 30、60

応急手当が 負傷者の救命率を上げる

交通事故による死傷者を少なくするために、車の安全性能の向上、交通インフラの改善などが行われているが、もう1つ重要なのが、事故の現場で負傷者の救命率を上げるために行う救急救命活動である。

救急救命活動では、救急隊の救命処置や医療機関での救命治療など、専門的な対応が重要である。しかし、事故現場に居合わせた人が行う、救急車が来るまでの応急手当（ファーストエイド）が、救命率アップにきわめて効果的であり、必要性が高まってきている。

救急救命は鎖にたとえられる。

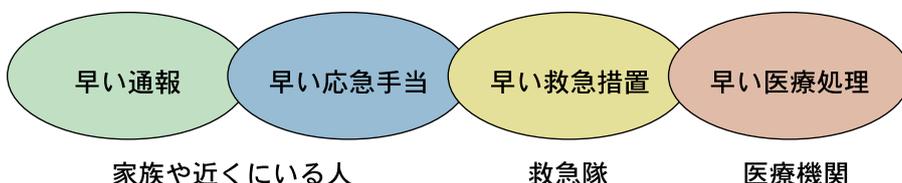
第1の鎖が早い通報、第2が救急車到着前に家族や近くにいる人による早い応急手当、第3が救急救命士による早い救急措置、第4が医療機関における早い医療処置である（図1）。

第2の早い応急手当がなくては、4つの鎖はうまくつながらない。

事故現場に居合わせた人の「応急手当」が、とても重要な意味を持つ。

応急手当の方法は、一般の人でも講習を受ければ身につけることができる。応急手当は交通事故の現場に居合わせたときだけでなく、家庭内の事故にも役立つ。応急手当を学んでおくことの大切さを動機付けることをワークシートではめざす。

□ 図1 救急救命の鎖



救急車が来るまでの 7分の空白を埋める意味

平成19年中に、交通事故現場に救急車が出動した回数は、全国で60万1,931件、救急車によって運ばれた人は62万7,702人にのぼる。（図2）

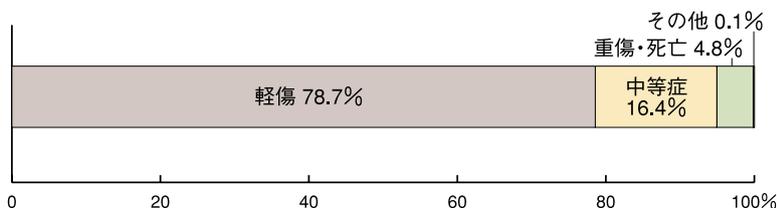
運ばれた人の78.7%は入院加療を必要としない「軽傷」、16.4%は入院を要するが重傷に至らない「中等症」。残り4.0%、2万5,340人が、重傷（3週間の入院加療が必要）や病院に着いたときに死亡が確認されている。

今、全国平均で、救急車が現場に到着するまでの平均時間は7.0分（前年より0.4分延びている）。さらに、医療機関に着くまでの時間は平均33.4分（前年より1.4分延びている）。通報から病院や診療所に着くまでに、40分かかかる計算になる。（図3）

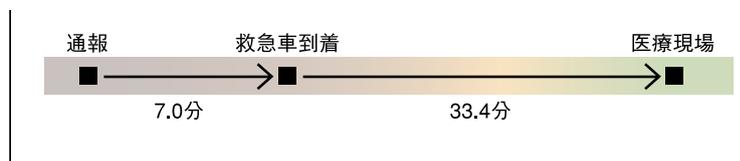
救急車搬送中に、高度な救急処置を行うために救急救命士の資格制度が設けられ、救命に大きな効果を上げている。

しかし、もっとも注目しなくてはいけないのは、救急車が到着するまでの7分という時間の意味である。

□ 図2 交通事故現場から救急車に運ばれた人（62万7,702人）



□ 図3 負傷者が現場から医療機関に着くまでの平均時間



消防白書（平成20年版）

ワークシートの問題3で、緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したグラフ(カーラーの救命曲線)を紹介している。それによると

- 心臓が停止して3分間放置されると死亡率は約50%
- 呼吸が停止して10分間放置されると死亡率は約50%
- 大量出血して30分間放置されると死亡率は約50%

と、迅速に適切な処置をしないと死亡率が高くなることを示している。

事故現場で、救急車が来るまでの7分間、意識を失っている人に何もせずにはおっておけば、救命率はどんどん下がり、最悪の場合は死に至る。

逆に、呼吸や心臓停止という命の危険にさらされている人でも、この間に1秒でも早く人工呼吸や心臓マッサージなどの応急手当をすれば、命を救える可能性がある。

事故現場に居合わせた人の「応急手当」がとても重要な意味を持つ。

まだ低い実施率

応急手当の効果は明らかだが、実態はどうか。

平成19年の消防庁の調査によると、救急隊員が搬送した心肺機能停止傷病者のうち、一般市民が目撃したケース1万9,707件を調べたところ、家族など近くにいる人に応急手当を実施されたのは9,376件(47.6%)である。

●応急手当を受けた人の1カ月後の生存率は12.2%(9,376件中1,141件)

●応急手当を受けなかった人の1カ月後の生存率は8.4%(1万330件中872件)

である。近くにいる人による応急手当が行われた場合の1カ月生存率は、行われなかった場合と比べ約1.5倍高くなっている。

□図4 応急手当の救命効果(心肺機能停止傷病者の救命率)



現場に居合わせた人の応急手当は2005年(41.0%)に比べ増加傾向にあるが、半数に満たない理由は、

- 「やり方がわからない」
- 「手当をしたために症状が悪くなったら責任を問われるかもしれない」という2つが大きな要因になっていると考えられる(図5)。

「やり方がわからない」については、講習会などを利用すれば学ぶことができる。

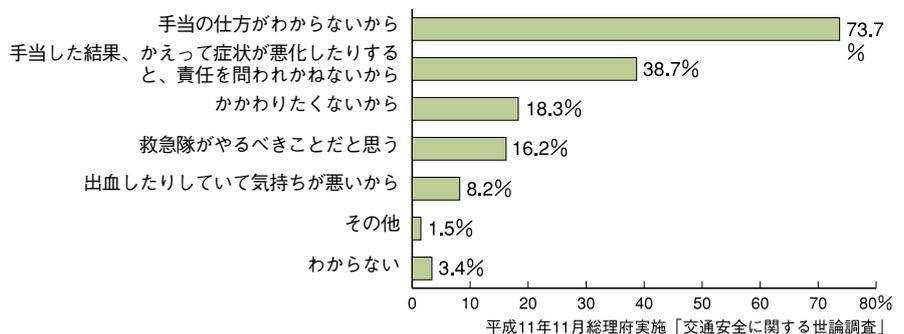
「手当をしたために症状が悪くなったら責任を問われるかもしれない」については、訴えられることがないように法律で配慮されている。*

とくに交通事故現場では、ケガ人に手をさしのべることが躊躇されるのは確かである。しかし、何もしないことのマイナスの方がはるかに大きい。ためらいを捨てて、勇気を持つことである。

そのためには、応急手当の方法を身につけることである。事故現場では周りにもパニックに陥りがちだが、応急手当の方法を身につけていれば、落ち着いて対応できるようになる。

欧州では、事故のとき近くにいる人(バイスタンダー)による応急手当が重要として、学校での教育に力を入れてきたという。

□図5 交通現場で一般市民による応急手当が積極的に行われない理由



*アメリカには「グッドサマリアンロー」(善きサマリヤ人法)がある。善意で救命処置をした人は、手当のミスの責任は問われないという内容である。州によっては医師も対象に含まれる

日本にも同じような法律があるが、対象は一般人のみ。

・刑法第37条(緊急避難時)では、救命手当は、「社会的相当行為」として違法性を問われず、故意もしくは、重過失でなければ法的責任はないと定めている。

・民法698条(緊急事務管理)では、悪意または重過失がない限り、善意で実施した救命手当の結果に対して、被災者から責任を問われることはないとしている。

応急手当の流れとポイント

交通事故現場で、どんな手順で応急手当をすればよいだろうか。応急手当の主な流れは図の通りである。

救命率を高めるには、現場に居合わせた人が、早く119番通報して、救急車が駆けつけるまでの数分間に応急手当をすることである。

応急手当で重要なのは、ケガを治療することではなく、状態を悪くさせないようにし、命を保つという役割である。

1. 事故現場の把握

- 2次災害が起きないようにする。
- 危険な場所の場合は、安全な場所に移すなどする。

2. 119番通報（下図）

- 少しでも早く救急車に来てもらうための通報の仕方を覚える。

3. ケガ人の観察（次ページ）

- どんな応急手当が必要なのか確かめるために、ケガ人の状態を知ることが大切。

- 〔観察項目〕
1. 意識の状態
 2. 呼吸の状態
 3. 出血の状態

4. 観察結果に応じた応急救護をする（※は次ページ）

1. 意識がない 気道確保※
2. 呼吸がない 人工呼吸＋胸骨圧迫の繰り返し（心肺蘇生法）※
AEDの使用※
3. 出血がある 止血する

事故現場の把握のポイント

交通事故の場合、事故現場で2次災害が起きないようにすることが大切である。ケガ人の安全の確保と同時に、救助者の安全確保が重要である。救助に向かった人が、後続車にはねられるということがあってはならない。救助者がケガをしないようにして、救助をすることだ。

救助者が1人の場合には、安全な場所で手を挙げて、後続車を止めること。後続車にハザードランプをつけてもらったり、三角板を立てたり、発炎筒をたいてもらって安全確保をする。1人でいろいろなことをするのは難しいので、助けを借りることが重要である。

複数の人が事故現場に立ち会ったら、手分けをして、安全確保や119番通報をする。

携帯電話で119番するときの注意ポイント

救急救命の鎖を、救急車に早くつなぐのが119番通報である。

高校生は携帯電話の利用も多いので、携帯電話で通報するときの注意点を指導しておくとうい。消防本部がたずねるのは、下図のように4つの項目である。とっさの場合、電話をかける立場の人はどうしてもあわててしまうが、消防本部の質問に従って答えていけばよい。

消防本部の問いかけ	通報者の通報内容
1. 火事ですか、救急ですか。	→ 救急です。
2. 何区(市)、何町、何丁目、何番、何号ですか。	→ ○○市(区)△△町□丁目□番□号の○★★ビルの前です。
3. どうしましたか。	→ 交通事故です。「(は)さまれている」等、できるだけ内容を具体的に言ってください。
4. よろしければあなたのお名前と電話番号を教えてください。	→ ○○です。 電話番号は、□□□-△△△△-××××です。

携帯電話の場合、通報者が今いる場所がわからない場合が多く、事故発生場所を聞き取るのに時間がかかる傾向がある。付近の目標となる建物や住居表示板等に表示されている所在を確認して通報することが重要である。

携帯電話での通報のポイント

- ・ 所在・目標を確かめてから通報する。
- ・ 運転中に通報する場合は、安全な場所に一旦停車してから通報する。
- ・ 災害救急情報センター(119番受付場所)から呼び出すことがあるので、通報後10分間程度は電話の電源を切らないようにする。
- ・ 電話番号はすぐ言えるようにしておく。

参考：東京消防庁のホームページ（<http://www.tfd.metro.tokyo.jp/>）

ケガ人の観察と 応急手当の仕方

応急手当は、ケガ人の観察から始まる。以下、ケガ人の観察法と判断、応急手当のポイントを紹介する(東京消防庁資料に依拠)。



1. 意識の確認

- ・肩を軽く叩き、名前を呼んだり、「大丈夫ですか」と声をかける
- ・呼びかけに対し、目をあけたり応答がなければ意識がないと判断する

「だれか来てください」
「あなたは119番へ通報してください」
「あなたはAEDをもってきてください」

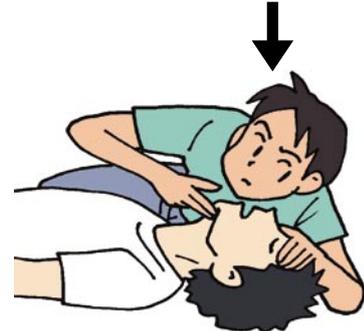
2. 助けを呼ぶ

- ・意識がなければ、大声で助けを求め、119番通報とAED(自動対外式除細動器)搬送を頼む
- *協力者が誰もいないときは、自分で119番通報することを優先する



3. 気道の確保

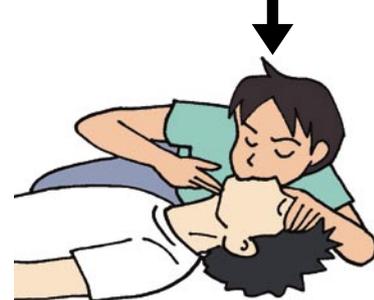
- ・意識がない場合、呼吸しやすくするために、あごを引き上げ、頭を後ろにそらせ、気道を確保する



4. 呼吸の確認

- ・気道を確保した状態で、頬を口と鼻に近づけ、呼吸音が聞こえるか、胸と腹部が動くか10秒以内で見る

呼吸なし

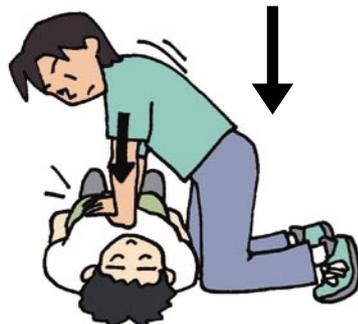


5. 人工呼吸2回

- ・呼吸がなければ人工呼吸を2回行う

[人工呼吸のポイント]

- ・気道を確保したまま鼻をつまむ
- ・1秒かけて、胸の上がりが見えるまで息を吹き込む
- ・いったん口を離し、もう1回吹き込む

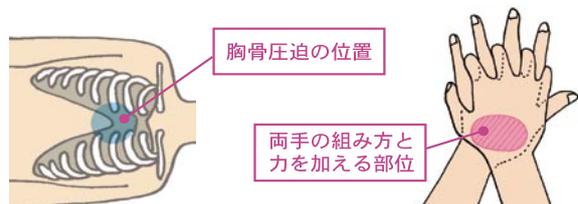


6. 胸骨圧迫30回

- ・人工呼吸が終わったら、胸骨圧迫(心臓マッサージ)を30回して全身に血液を送り込む

[胸骨圧迫のポイント]

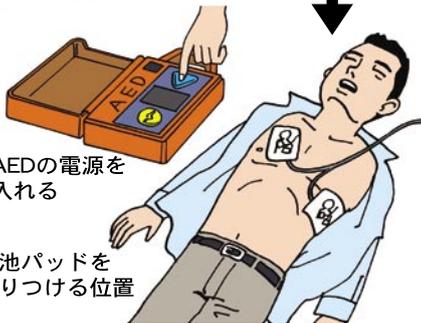
- ・胸の真ん中を、重ねた両手で強く(胸が4~5センチ沈むまで)、早く(1分間に100回)、絶え間なく(30回連続)圧迫する





7. 心肺蘇生法(5と6の組み合わせ)を繰り返す

- ・ 胸骨圧迫30回と人工呼吸2回の組み合わせを、救急隊に引き継ぐまでか、AEDが到着するまで絶え間なく続ける



AEDの電源を入れる

電池パッドを貼りつける位置

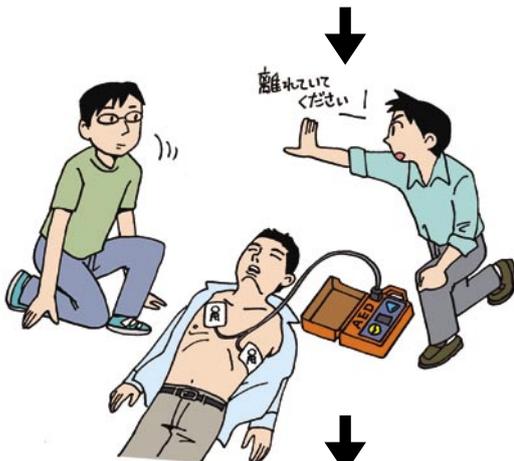
8. AED到着と使用手順

① 準備

- ・ AEDをケガ人の横に置き、電源を入れる
- ・ 電極パッドを胸に貼る

② AEDが電気ショックの必要性を自動的に判断

- ・ 電極パッドを貼り付けると、AEDは自動的に心電図の解析を始める
- ・ 電気ショックの必要性があるとAEDが判断すると、「ショックが必要です」など音声の流れ、自動的に充電(数秒かかる)が始まる。
- * 心電図解析中は、ケガ人に触れてはいけません



離れてください！

③ ショックボタンを押す

- ・ ショックが必要なときは、誰もケガ人に触れていないことを確認し、点滅するショックボタンを押す
- ・ 電気ショックが終わると「ただちに胸骨圧迫を開始してください」などの音声が出る



ショックボタンを押す

9. 心肺蘇生法とAEDの手順の繰り返し

- ・ AEDの音声に従って、心肺蘇生法(胸骨圧迫30回と人工呼吸の組み合わせ)を2分(5サイクル)行ったら、AEDは再び心電図解析を行う。
- ・ 救急車が来るまで、またはケガ人の応答があるまで、心肺蘇生法とAEDの手順を繰り返す

授業の展開別案

応急手当の講習を受けよう

応急手当について動機付けの授業が終わったら、応急手当の実際を体験する時間を設けると効果的である。

受講した高校生に感想を聞くと、

- ・ 「人間の命の重さを感じて、命を大切にしないといけないと思った」
 - ・ 「何もできないケガ人を助けるために、自分でできることをやろうと思った」
- など、応急手当のハウツーを知ることを通し、人命の尊さに目を開かれたという声が多い。

交通安全は、まず命の大切さを思うところから始まる。応急手当の講習はそのきっかけづくりの1つになるかもしれない。

応急手当の講習受講の問い合わせには、地域の消防署(救命講習)、日赤病院が応じてくれる。

救命は時間との勝負。 安全を確保しながら適切な処置を

岡部孝夫 東京消防庁 救急部救急指導課 課長補佐兼救急普及係長

安全を確認し、119番へ

「いきなり、目の前で交通事故が起こったら……そんなことは自分には絶対ない」と思っているかもしれません。しかし、実際に東京消防庁管内では、平成20年、交通事故による救急車の出場は67,799件、約8分に1件ということになります。人の移動が多い朝夕の通学・通勤の時間帯の出場が多いですね。いつ、どこで事故に遭遇するかわかりません。

交通事故の現場に居合わせたら最初にする事、それは安全の確保です。後続車にはねられたら、助けを求めている人も助けようとしている人もケガをしないで済みます。ハザードランプや三角表示板で事故車両であることを知らせ、協力して路上のケガ人を安全な場所に移動させましょう。

そしてすぐに119番通報をしてください。住所がわかっている場合には携帯電話からの通報でもよいですが、自分のいる場所がよくわからない場合は、近所の家の人に頼んで固定電話からかけてもらうか、公衆電話から通報してください。大きな事故では、複数の人から119番通報が入ります。自分1人ですべてを伝えねば、と思わずに、指令センターからの質問に従って、わかるところだけ答えられれば結構です。

バイスタンダーとしてできること

事故で重傷を負った人の処置は時間との勝負です。すばやい通報とともに、救急隊が到着するまでの間、バイスタンダー（その場に居合わせた人）が協力しあって、生命の維持に必要な救命手当を行うかどうかで生死が分かれることもあります。東京では、救急車到着までの間に心肺蘇生をした人の救命率は、何もしなかった人の1.5倍という統計もあります。事故現場に居合わせた高校生が、迅速な応急手当をしたために助かった例もあります。

オートバイ同士の交通事故で運転手が左腕を骨折、たまたま現場を通りかかった学習塾帰りの女子高校生が、自分の襟に巻いていたマフラーと近くにあった木材を使用して骨折固定処置を行い、到着した救急隊に引き継ぎました。骨折は、そのまま放っておくと、血管を切ったり、神経を傷つけたり、という二次的被害が起こることもあります。しっかりと固定しておくという応急手当がなされたために、大事には至りませんでした。

また、乗用車とトラックの交通事故で、乗用車の運転手が車の中に閉じこめられた状態となり、近くを通りかかった高校生と社会人が協力し、車両から救出するとともに、頭部からの出血に対し、高校生が持っていたタオルで止血処置をしました。出血の程度にもよりますが、出血が多いとき、そのまま30分放置しておくと、死亡率は50%になるといわれています。迅速な処置がなされたことは幸いでした。全国の消防署では、救命講習を開催していますので、ぜひ受講してください。

一方、とにかく面倒なことには巻き込まれたくない、誰か他の人がするだろう、という意識で、事故が起こっても見て見ぬふりをしてしまう、という人もいますかもしれません。しかし、もし自分が事故にあったときに、誰も助けてくれないとしたらどうでしょう？ 「人を助け、助けた社会に救われる」1人ひとりが地域社会の一員であるという気持ちをもって、応急手当の技術を習得するなど「救命できる社会」をつくっていきましょう。

14 通学路の危険箇所マップづくり

題材設定の理由	生徒の通学時における交通ルールやマナーの問題が指摘されることが多い。また、車両との接触や衝突等の危険性も高い。今までのヒヤリハット体験等をもとに危険箇所マップの作成を通して、安全な通学態度を身につけさせたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	1.通学路に潜む危険を具体的に考察・検討させ、地図上に表現する作業を通じて安全な通学方法を理解できるようにする。 2.地域住民のヒヤリハット体験の聞き取り調査を通し、多角的視点から通学路の安全を考えて通学することの大切さを理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ワークシートを人数分プリントしておく。 白地図(班に1枚と全体用の大きな白地図1枚)、シール(白地図に貼り付けるための小さなシール。5色程度)は生徒1人あたり20枚程度、付せん紙。 通学路等別に班分けし、事前調査をさせておく(実地調査、地域住民からの聞き取り調査) マーカーペン(黒・赤・黄・青)

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○通学路等の班別に着席し、班長の司会で作業が進められるようにする。 ○ワークシート、シール、付せん紙、白地図、マーカーペンの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○シールは色別に、対歩行者、自転車、四輪車、二輪車等でヒヤリハットしたことを分けて貼ることを周知させておく。
展開 40分	<p>1.通学路等班別危険箇所マップづくり</p> <p>2.危険箇所マップの内容の班別検討</p> <p>3.通学路の危険と安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○通学路等別の班に分かれ、自分たちの体験や、あらかじめ実地調査や聞き取り調査してきた資料をもとにワークシートを参考にし、白地図上にヒヤリハットした理由を述べながらシールを貼る。 (1) 駅から学校までの通学班の危険箇所マップ (2) 地域別に自宅から学校までの通学班の危険箇所マップ ○通学路等班別に作成した危険箇所マップで、シールが多く貼られた所や少ない所についてその理由や原因を検討し安全対策をまとめる。 (1) 交通量や見通し等の問題 (2) 道路の線形や信号機の有無等の問題 (3) 自らの通学態度がヒヤリハットの誘因となることの問題等 ○班の代表者が、班で話合った要点を発表し、黒板に貼られた全体の大きな白地図にまとめ、安全な通学方法について考えを深めあう。 (1) ヒヤリハットする人の多い箇所の安全な通過方法 (2) ヒヤリハットする人の多い箇所の安全対策 	<ul style="list-style-type: none"> ○班ごとにワークシートを参考に白地図にシールを貼るようにさせる。 ○地域住民のヒヤリハット体験を班員で確認しあいながらシールを貼るようにさせる。 ○子どもや高齢者のヒヤリハット体験は、その理由をよく考えさせる。 ○シールが多く貼られた場所や少ない場所について、それがなぜであるかについて積極的に意見を出させる。 ○道路の形態や交通安全施設の設置状況の違いに注目させる。 ○シールが貼られない場所で起きた事故の原因についても考えさせる。 ○通学路での危険箇所について理解させる。 ○多くの人が危険を感じる箇所の特性をよく理解して、安全に通学できるようにさせる。 ○道路施設等での改善点があるか、考えさせる。
まとめ 5分	通学路での危険箇所について理解させる	<ul style="list-style-type: none"> ○多くの人が危険を感じる箇所の特性をよく理解して、安全に通学できるようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○危険箇所では、立ち止まる、徐行するなどしてしっかり安全確認することが第一であることを強調する。
評価	<p>1.どのような所で多くの人が危険を感じているかについて理解できたか。</p> <p>2.安全確認を第一にしてヒヤリハット体験を繰返さないとの決意が見られたか。</p>		

通学路の危険個所マップづくり

ステップ
1

地図のコピーを貼りあわせて通学路の地図をつくりましょう。

ステップ
2

これまでに自分がヒヤリハットした個所と、家族や近所の高齢者、小学生から聞いたヒヤリハットした個所に色別シールを貼りましょう。

- 歩行者として
- 自転車利用者として
- 原付利用者として

ステップ
3

シールを貼った個所でなぜヒヤリハットしたか、付せん紙に理由を書いて貼りましょう。

ステップ
4

シールがたくさん貼られた個所（＝危険個所）について、意見を出し合い、他の人のヒヤリハット体験を聞いて、共通点、違う点、新しい発見を書きとめてみましょう。

1. 共通点はどこか（相手、状況など）
2. 違う点はどこか（相手、状況など）
3. 新しい発見があったか

ステップ
5

シールがたくさん貼られた個所を安全に通過する方法について、意見を出し合しましょう。また、道路設備等に改善が必要なところがあれば意見を出し合しましょう。

ワークシートの利用についての解説

通学路でヒヤリハットした体験と一緒に地図にプロットしていく「危険箇所マップづくり」の具体的な方法について、以下解説する。

事前に家族や近所の高齢者、小学生から、危険箇所について聞き、その情報もあわせて地図に盛り込み、高校生以外の視点からも危険箇所を確認する。

【用意するもの】

(1)白地図（2m四方）

●地図は(株)ゼンリンのものがよい。使用にあたってはゼンリンに事前了解をとる。

●ゼンリンの地図の一部は公にされていて、パソコンなどで取り込めるようになっているので活用すると便利。

<http://www.do-map.net/>

(2)色分けシール（5色くらい。生徒1人に20枚程度配布）

(3)付せん紙（はがせるもの）

ステップ 1

◆作業は白地図づくりから始まる

白地図は世帯主名まで入った地図がよい。

地図を拡大コピーして貼り合わせ、2m四方くらいの部分マップをつくる。次に生徒に、通学路を確認させる。

ステップ 2

◆色分けシールをヒヤリハット体験があった個所に貼っていく

シールは5色くらい用意し、生徒1人に20枚ほど配る。

●シールの色分けの仕方は班ごとに決めさせる（危険を感じたときの自分の交通手段と相手によって決めていく／歩行者対四輪車、自転車対四輪車、原付対四輪車など）

●歩行者としてヒヤリハットしたこと、あるいは自転車としてヒヤリハットしたことなど、カテゴリー別に順番に作業を進めていくとよい。

●シールは、同じ場所に何人もが貼ってよい。集中してシールが貼られたところが危険箇所を示すことになる。

ステップ 3

◆付せん紙に危険を感じた理由を記入して貼り付ける

付せん紙は、貼り替えができるように、はがれるものを使う。

付せん紙には、具体的なヒヤリハット内容を記入する。

ステップ 4

◆シールが集中した危険箇所について話し合う

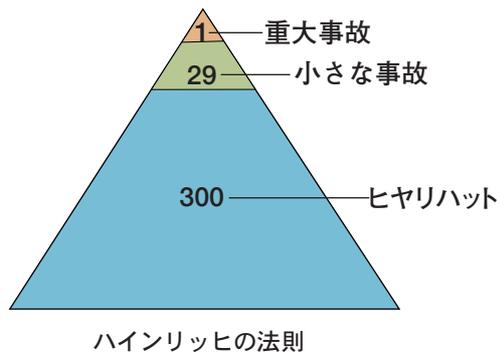
どんなヒヤリハット体験が多いかを班のメンバーで話し合う。話し合いの中で、共通点、異なる点、新しい発見等を書きとめ、どうすれば、危険な目にあわないか意見を出し合う。

道路施設等に問題があると思われる場合には改善点も出し合う。

ステップ 5

◆白地図を黒板に貼り、班ごとに成果を発表する

小さなヒヤリハットをなくすことが事故防止につながる



危険箇所マップづくりは、交通安全を身近に感じさせる参加型の教育手法として、評価が高まっている。互いに意見を出しながら、共同で作業し、まとめ上げていくというおもしろさに加え、他の人の意見を聞くことによって、自分で気づかなかった危険を発見できる。

さらにヒヤリハット体験を出し合うのには、交通安全では大切な意味がある。

「ハインリッヒの法則」というものがある。1件の重大事故の背景には、29件の小さな事故があり、29件の小さな事故の背景には300件のヒヤリハット体験があるという産業災害のデータである。

大事故を起こさないためには、小さなヒヤリハットの場面をなくすことが重要だということである。危険箇所マップづくりで、シールがたくさん貼られた箇所は、将来、大きな事故が起きるかもしれないという警告を発する場所である。危険箇所について話し合うことは、ヒヤリハットを少なくし、ひいては事故防止につながっていく。

危険箇所マップづくりをさらに有効にするためのポイント

「危険箇所マップ」と「事故マップ」を比較する

【用意するもの】

- ・透明シート（地図と同じ大きさのもの）
- ・黒いシール
- ・付せん紙（危険を感じた理由を記入して貼り付ける。はがせる付せん紙がよい）

危険箇所マップは、あくまでも参加者の体験にもとづいてつくられる。実際に事故が起きた場所と一致するとは限らない。

危険箇所マップづくりの次のステップとして、事故が起きた場所を示す「事故マップ」をつくって2つのマップを比較し、事故への考察を深めるとよい。

事故マップづくりには、地域の警察の協力が必要になる。過去3年間に地域で起きた事故データ（事故の箇所、事故の形など）を教えてもらい、地図の上に透明シートを置いて、実際に事故が起きた箇所に黒いシールを貼っていく。

危険地点と事故発生地点を重ねると、以下の3つのパターンが明らかになる。

- ①ヒヤリとしている場所で事故が起きているケース
- ②ヒヤリとしているけれど事故が起きているケース
- ③ヒヤリしていないのに事故が起きているケース

①は当然のこととして、その場所が危険な場所であることを確認させ、多くの人々に認知させることが必要となるが、とりわけ②と③が問題になる。

②についてはこれから事故が起こる可能性の高い場所であるので、警察や道路管理者に、この場所は事故は起こっていないけれどもヒヤリとしている人が多い、という情報を伝えれば、ヒヤリ段階で対策が講じられる。警察への提案に有効なデータとなり得るかもしれない。

③のケースはとくに注意が必要である。ヒヤリとしていれば注意をするが、ヒヤリとしていない場所で事故が起きているため、一層危険な場所といえる。「みなさんがヒヤリしていないのに事故が起きている。とても危険な場所です」というPRが必要になる。

生徒に①～③の問題を考えさせ、どうすれば危険が防げるかをディスカッションさせる。

なお、地域の事故データについては、生徒の参加意欲を高めるために、生徒に調べさせるのもよい。事前に、先生から地元警察署に、危険箇所マップづくりの趣旨などを説明、生徒の取材への協力要請をしておくことが必要になる。

危険箇所マップづくりを地域活動に発展させる

1. 高校生がリーダーになって、高齢者や小学生の危険箇所マップづくりをする

交通安全を身近に感じてもらうために、さらに一歩進めて、高校生が自分たちでつくったマップを、地域の高齢者や小学生の交通安全のために役立ててもらうための活動にまで発展させると、さらに効果が期待できる。

高校生が指導者の立場で、高齢者や小学生に、自分たちの成果を伝えていく。そのプロセスが、学習であり、達成感ももたらす。さらに地域貢献にもつながる。

[活動例]

- 高校生が作成した危険箇所マップを持って、小学校へレクチャーに行く。
- 危険箇所マップを持って、老人会で話をする。
- 危険箇所マップをもとに、チラシやポスターをつくり、老人ホームなどへ配付する。
- 危険箇所マップに透明シートを貼って、病院、老人会の会場や小学校に掲示させてもらい、期間を決めて、それを見た人々に新たに危険箇所にシールを貼ってもらい、理由も書いてもらう。
それをもとに、生徒に事故多発箇所のチェックと対応法を考えさせ、小学校や老人会などでレクチャーする。
- 交通安全施設の問題であれば、所轄の警察署に改善要求の提言をしに行く。など

①高齢者の危険箇所マップづくりのポイント

- ・高校生に、高齢者事故の現状を説明。事故防止のために危険箇所マップづくりの意義を説明。
- ・生徒は手分けして高齢者を訪問し、危険体験を取材する。
- ・それを地図上にシールで示し、危険を感じた理由を付せん紙に書く。
- ・地図をコンピューターにインプットし、危険箇所や危険を感じた理由を書き込み、地図を完成する。
- ・一方、警察で過去3年の高齢者事故実態を教わり、地図上に黒いシールを貼る。
- ・地図を持って高齢者宅や集会場を訪問して、危険箇所や安全な通行方法を説明する。

②小学生対象の交通安全テキストづくりのポイント

- ・高校生に、小学生の事故の現状と、事故防止のために危険箇所マップづくりの意義を説明。
- ・生徒は手分けして小学生と面談し、危険体験を取材する。
- ・一方で、警察で過去3年間の小学生の事故実態を教わり、地図上に黒いシールを貼る。
- ・地図をコンピューターにインプットし、生徒に安全対策を練らせる。
- ・それを警察や道路管理者に示し、安全施策の提案をさせる。
また、警察や地区の交通安全団体にも参加してもらい、チラシや教材をつくって小学校で説明したり、使ってもらったりする。

*地元紙などに生徒の活動を紹介してもらう

生徒の意欲を起こさせるために、新聞の地域版、市町村の広報誌などに、危険箇所マップづくりについて記事掲載を依頼するなども考えられる。

2. 事故多発箇所をビデオに収録

地域の危険箇所についての理解を深める、ということをねらいとするには、次のような展開例も考えられる。

- (1)所轄の警察署から現場の交通警察官の方に来てもらい、周辺地域でその人が扱った事故について、現場で起きたことを話してもらう。(高齢者や電動車イスと自転車、四輪車との事故など、話に広がりが出るようなケースが望ましい)
- (2)事故が起こったとされる場所にビデオカメラを設置。数時間固定して撮影を続ける。(肖像権の侵害にならないように十分な配慮が必要である)
- (3)撮影したビデオを15分くらいに編集。事故につながりそうな危ないシーンを集める。
- (4)編集したビデオをクラスで発表。実際に事故が起こったときは何がどう問題だったのか、討論する。
- (5)編集したビデオと討論でわかった問題点を持って、小学校や、老人クラブなどでレクチャーをする。道路の問題なら、警察へ提言する。

高校生の危険箇所マップづくりを地域のボランティア活動につなげよう

鈴木春男 自由学園最高学部長、千葉大学名誉教授

高校の交通安全教育では、受け身ではなく生徒に主体的に参加してもらえるような教育、それを動機づけるような企画が必要だと思います。さらに、生徒に一定の役割を演じてもらうこと、それと同時に、生徒にも興味をもってもらい、しかも自分のためになるものが大事だと思います。

「ネイバーフッド・ウォッチ」プログラムのヒント

少し年齢は下がりますが、私がアメリカでリサーチした「ネイバーフッド・ウォッチ」という交通安全教育はまさに、その好例だと思います。

「ネイバーフッド・ウォッチ」は、アメリカのアラバマ州のある街で行われていた教育プログラムです。小学生が高齢者を訪問して生活の手助けをする、という活動です。これは表向きは小学生のボランティア教育。実際には、高齢者のための交通安全教育でもあるのです。

高齢者に対して、子どもたちが高齢者の家までの行き帰りに事故にあわないように、「子どもたちに交通安全教育をしてほしい」と依頼します。そのために、正しい交通ルールをまず高齢者自身が身につけてほしいということで、ルールブックを渡して読んでもらうのです。高齢者は子どもたちのためにと勉強して、交通安全のための具体的な行動を子どもたちに伝えます。その過程で、高齢者も交通安全を学び、結果的に高齢者事故が減るのです。

この例をヒントにして、今、茨城県岩井市の交通ボランティアと警察が協力して、小学生が高齢者を訪問してヒヤリ地図をつくるという活動が始まっています。小学生の活動ですが、高齢者にも協力を依頼して小学生に交通安全教育をしてもらう、という形で、高齢者自身の交通安全教育にもつなげる。相手のために何かする、という役割を与えることで動機づけし、交通安全教育を行うという手法です。

マップづくりだけで終わらせない

高校生対象の危険箇所マップづくりは、主体的に参加できる交通安全教育ですが、自分たちが上げた成果を、地域の高齢者や小学生に伝えていくところまで行うことは大変よいことだと思います。高齢者を例に取れば、高校生は、事故の現状を高齢者に説明することを通して、高校生には「高齢者の事故を減らすための交通安全教育をする」という役割が与えられます。その手段として、学校区のヒヤリ地図をつくるわけです。

また、説明のさい高齢者から交通ルールなどの質問が出たときに答えられないとまずいので、といって高校生に交通安全教育をすることができます。これは高校生による、高齢者に対するボランティア活動ですが、相手に対して何かをするという主体的な役割を与えることで、自分も勉強しますから、教育効果も期待できます。

さらに、地域貢献になることも重要です。同じ手法で、高校生に、小学生や中学生の交通安全教育をさせることも考えられます。高校生に小・中学生の交通安全のための教科書をつくらせることなどもできるでしょう。また危険箇所マップをつくって警察や道路管理者へ危険箇所の改善提案をする、ということも考えられます。

今の高校生は、つくられたものに乗せられることに対する拒否反応、反発があると思います。「今自分たちの周りの問題で何が重要なのか」ということを発見してもらうところからスタートさせることが大事です。危険箇所マップづくりは、その動機づけにもなります。

15 四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある	
題材設定の理由	生徒は普通免許取得年齢を迎え、免許取得やドライブのことを考えると、気持ちがうきうきがちである。しかし 免許取り立てで事故を起こす例が少なくない。免許を取得し、運転することに伴う責任を教え、安全な運転態度の育成を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 四輪車の免許を持つことにはプラスとマイナスの両面があることを理解できるようにする。 2. 友人同乗の事故事例を通して、免許取り立てで起こしやすい事故の特徴を理解できるようにする。 3. 事故の責任の重大さに気づき、初心運転者としての自覚を高めることができるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート（問題 1、2、3）を人数分プリントしておく。 ・班別の話合いができるように班別編成と発表するための代表者を決めさせておく。 ・グラフ 1～3 年齢層別四輪車運転中、同乗中死傷者数（140 ページ）

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 ●事故統計表の見方 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートと事故統計表の利用方法を理解する。 ○班別に話合い、代表者が発表できるようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○四輪ドライバーとなったときの責任の重さに触れる。 ○班別に着席させる。 ○生徒 2 人程度に解答を発表させ、コメントする。
展開 (40分)	<p>1. 四輪車運転のプラス、マイナス面</p> <p>2. 普通免許を取り立てて運転したときに起こしやすい事故の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○普通免許を取得して四輪車を運転することになった場合に、四輪車運転のプラス・マイナスの両面があることを、ワークシートの問題 1 と 2 の解答を通じて理解し、安全運転に心がけるようにする。 (1) 四輪車運転のプラス面 (2) 四輪車運転のマイナス面 <ul style="list-style-type: none"> ○普通免許を取り立てのときに起こしやすい事故の特徴について、事故統計表を参考にし、ワークシートの問題 3 の解答を班別に行った後、班の代表者の発表について質疑を行う。 (1) 免許取り立てで友人を誘ってドライブする計画を立てる楽しさ (2) 友人を同乗させてドライブすることの楽しさと危険性 (3) 事故が起こった原因と事故の責任 (4) こうした事故の防止方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転は楽しいことばかりでなく、自動車保険や維持管理の費用が必要であることや、事故が発生すれば大人と同様に責任が発生することを理解させる。 ○四輪車の運転では、とくに対歩行者、自転車、二輪車事故で加害者の立場になりやすいこと、さらに同乗者にケガをさせたら責任が問われることを強調する。 ○問題 3 は班別に話合わせ、代表者に発表させる。 ○質疑応答を活発にさせ、コメントする。 ○若者の事故の原因は、運転テクニックよりも知識や経験不足からくる状況判断の間違いにあり、その理由にも触れさせる。 ○友人の同乗者がいるときに事故を起こしやすい理由をしっかりと理解させる。 ○事故の責任の重大性を指摘する。
まとめ (5分)	免許を取って運転するには強い責任感が必要であること	<ul style="list-style-type: none"> ○四輪車の免許を取得し、運転できるようになることについて、楽しさなどプラス面のみから考えがちであるが、責任の重さや悲惨な事故の可能性のあることをしっかりと考え、事故を起こさないようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○友人同乗時の運転では、自己抑制が困難となりやすいことを自覚して、安全運転に徹することの重要性を理解させる。
評価	<p>1. 四輪車の免許を取得し、運転することにはプラス、マイナス面のあることを理解したか。</p> <p>2. 免許取り立てで交通事故を起こしやすいことを理解して、安全運転しようとの態度が見られるか。</p>		

四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある

問題 1

普通免許を取って、四輪車に乗るメリットとして以下のことが考えられます。あなたにとって重要だと思う項目を3つ選んで○をつけてみましょう。

- ・[] 行動範囲が広がる
- ・[] 友達を車に乗せて、好きなところに行ける
- ・[] たくさんの荷物を運べる
- ・[] 雨でも濡れずに移動できる
- ・[] 出かけたいときに（夜中でも）いつでも出かけられる
- ・[] 家族の送り迎えができる
- ・[] 就職のとき、四輪車の免許があるほうが有利
- ・[] 自立した大人の仲間入りができる
- ・[] カッコいいイメージがある
- ・[] 公共の交通手段がないところへも行ける
- ・[] スピードを楽しめる

問題 2

四輪車の免許を取って、車を運転することに伴うデメリットとしては以下のことが考えられます。あなたが大きなマイナスだと思う項目を3つ選んで○をつけてみましょう。

- ・[] 免許取得の費用、車の購入費、維持費などでお金がかかる
- ・[] 免許取得のための勉強をしなければならない
- ・[] 同乗者に対して責任が生じる
- ・[] 歩行者、自転車とぶつかると、相手に大きなケガをさせる
- ・[] 人身事故を起こすと、その後の人生（自分も相手も）に大きな影響が出る
- ・[] 排気ガスなどで環境に負荷をかける
- ・[] 事故を起こすと自分もケガをする
- ・[] 二輪車と事故を起こすと四輪車が加害者になりやすい
- ・[] 車に頼ってしまって、健康によくない
- ・[] 駐車スペースを探さなければならない
- ・[] 交通渋滞の要因となる

四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある

問題 3 以下のシナリオを読んで、後の質問について、話合しましょう。



フミヤ（18歳）は今春高校を卒業し、自動車修理工場で働いている。高校卒業後すぐに、自動車教習所に通い始め、3週間前に免許を取得。週末、高校のテニス部で後輩だったガールフレンド紀香（17歳）と、その友達カップル真紀、達男（17歳）を誘い、兄の車を借りて海に行くことにした。

天気はよく、絶好の海日和。初めての遠出で気分は高揚していた。



「この車、走りがスムーズですね。もっとスピード出るでしょう？」と達男にいわれ、アクセルを踏み込むフミヤ。速いテンポのラップを聞きながら、いい感じで飛ばしていた。



紀香はカーブでタイヤが鳴るのを聞きながら「怖い」と感じたが、その場の雰囲気壊したくなかったので、なにもいわなかった。

真紀が「ビーチの駐車場、すぐにいっぱいになっちゃうのよね。まだ空いてるといいのだけれど」とつぶやくのを聞いて、フミヤは、ますますスピードを上げる。



次のカーブで、スピードの出しすぎで曲がりきれず、車はガードレールと電柱に衝突。誰もシートベルトをしていなかったこともあり、大きな事故になった。助手席にいた紀香は病院に運ばれたが翌日死亡。後部座席にいた達男、真紀、運転していたフミヤは重傷だったが、3カ月の入院の後、退院した。

[質問]

1. 起こったことを順番に整理してみましょう。
2. このドライブで楽しかったことをあげてみましょう。
3. このドライブが楽しくなくなった原因と結果をあげてみましょう。
4. フミヤ、紀香、真紀、達男の役を割りあて、どうすれば事故は防げたか、自分だったらどうするか話合しましょう。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

問題1、2 四輪車の運転について、プラス面とマイナス面の両面から考えさせるきっかけをつくる問題。どれも正しい。生徒がどの項目に○をつけるかを見ると、生徒がそれぞれ四輪車への感じ方の違いを確認できる。

解答を記入した後、生徒に発表させて、理由をたずねる。さまざまな意見があることから考えを深めることができる。

問題 2

生徒の発表の後、安全面から以下を強調する。

四輪車の運転には、楽しさ、便利さなどがある。しかし、

- ・対歩行者、自転車、二輪車事故を起こしたとき、四輪車は加害者になりやすい
- ・単独事故でも同乗者を死傷させれば、加害者としての責任を問われる

問題 3

高校生および高校卒業直後に起こしやすい多人数型の四輪車事故を例にして、免許を取ったばかりのときに、友達とドライブするプラス面、マイナス面を考えさせる。

[プラス面]

- ・ドライブの楽しさを共有できる（車内でのおしゃべり、同じ時間をすごせる、目的地での遊び）
- ・電車やバスと違って乗り換えなしに目的地に行ける
- ・一緒にいる時間が長くなるので友達関係が深まる
- ・車を運転しているという優越感がある など

[マイナス面]

- ・免許を取ったばかりのときは、運転に必要な知識や経験の不足、運転技術の未熟などから事故を起こしやすい
- ・友達と一緒にだと、話に夢中になって注意が散漫になり、大事な情報を見落とすことがある
- ・友達にあおられて、無理な運転（たとえばスピードの出しすぎ）をしてしまう
- ・カッコいいところを見せるために無理な運転をしてしまう
- ・事故が起きると死傷者が複数に。しかも同乗者を死傷させた責任はドライバーが負う など

免許を持つことは 楽しいことばかりではない

18歳の誕生日を迎えると、普通免許が取れるようになる。
普通免許を取る、ということは若者にとっては画期的なできごとである。
二輪免許を取ったとき以上に、一人前の大人になったような気分になる。車が運転できれば行動範囲が広がるし、友達と一緒にいつでも出かけられるなど自由が得られ、それまでの生活とは大きく変わる。生徒は、車のある新しい生活に、楽しい夢や期待を持っているだろう。

しかし、免許を取って車を運転することは、決して楽しいことばかりではない。
運転するときには道交法に従わなくてはならない。守らなければ罰則がある。
万が一事故を起こせば、刑事、民事、行政責任等が問われる。未成年であっても、大人と同じように賠償金が請求される。重大な違反をしたり、事故を起こせば免許は取り消される。

車を持てば、自賠責保険、任意保険に入ったり、ガソリン代や駐車場の確保、車の点検・修理など経済的な負担もかかってくる。

免許を取ることについて、若者は自分にとって楽しく、有利な側面だけをとらえて、責任や負担といった自分たちに不利な面については、あまり考えようとしないう傾向がある。

交通安全教育を専門とする蓮花一己氏（帝塚山大学教授）は、行動や意識を変えさせるためには、それによって得られるものだけでなく、失うものをよく理解させるべきだという。

普通免許取得についても、そのポジティブな面とネガティブな面の両面から考えさせることが重要である。

一番大きな変化は 人の命に責任をもつこと

免許を取って運転するときの責任は、道交法は、以下のように規定している。
「第70条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」

運転者は、事故を起こさないよう安全運転をすることが求められる。一緒に道路を使う人たち（歩行者と、自転車、二輪車、四輪車の運転者と同乗者）の命を守る義務を負う、ということである。

事故の責任、といったとき、生徒は、四輪車の事故の相手になる歩行者、自転車、二輪車、四輪車を、責任の対象だとだけ考えがちである。

問題3のように同乗者を死傷させたときも、運転者は同乗者に対して加害者として責任をとらなくてはならない。

18歳は 事故を起こしやすいとき

普通免許が取得できる18歳は、交通事故の発生ではどのような年齢なのかをデータで見よう。

免許取得年齢に達したばかりだから、他の年齢に比べれば18歳の普通免許保有率は約16%と低い。

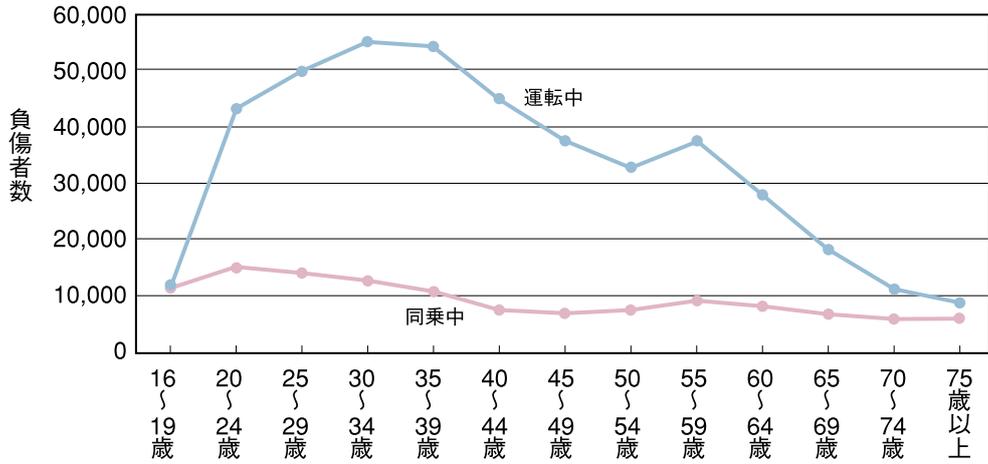
事故による負傷者、死者数も、他の年齢層に比べれば少ない。（グラフ1、2）

しかし、免許保有者あたりの事故による負傷者、死者数は、18歳は群を抜いて多い。（グラフ3）

交通安全教育を研究する交通事故総合分析センターの岡村和子氏は、歩行者⇨自転車⇨二輪車⇨四輪車と交通手段の「モード」が替わるときが、一番事故が起きやすいときという。

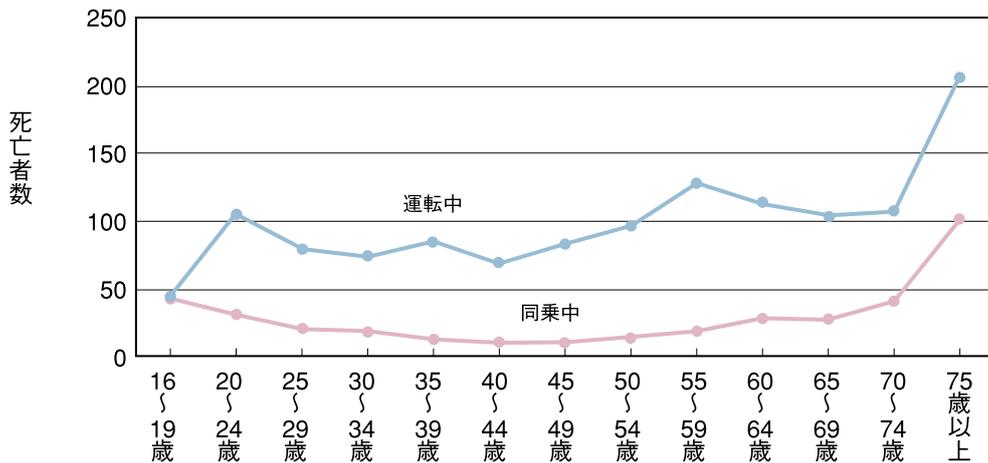
18歳は、四輪運転者へとモードが替わる年である。四輪運転者としての経験不足と若者特性によって、交通場面で大きな危険に直面する。

□グラフ1 年齢層別四輪運転中、同乗中負傷者数



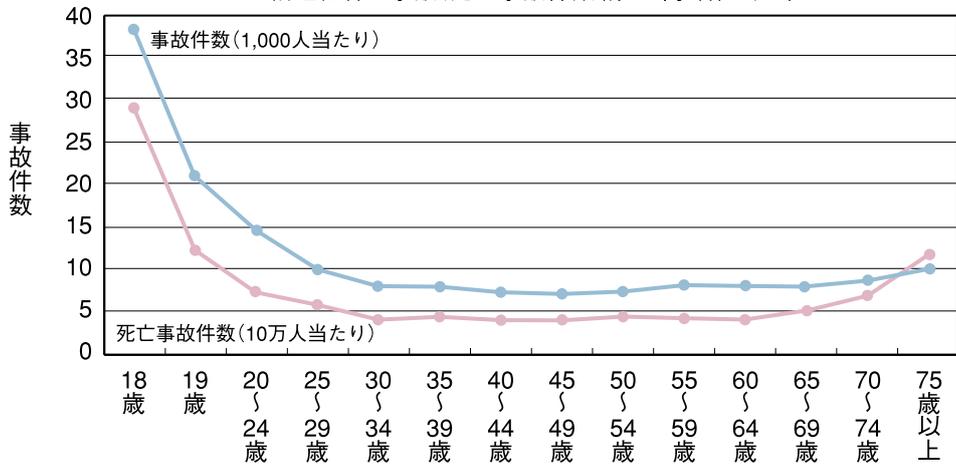
(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

□グラフ2 年齢層別四輪運転中、同乗中死者数



(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

□グラフ3 年齢層別四輪免許保有者に対する四輪運転者の事故、死亡事故件数(第1当事者)の比率



(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

ライフサイクルと交通手段の 関連をふまえた教育が大切

岡村和子 財団法人交通事故総合分析センター 研究部 研究第一課長

自転車は軽車両ということを知らない高校生

高校生の交通安全指導項目として最初に挙げられるものに、自転車の安全教育があります。バイクや自動車の安全教育も重要となって来るのはもちろんですが、多くの先生や保護者にとって、自転車通学をする生徒の事故は最も身近な心配事ではないでしょうか。ですから、高校生に安全な自転車の利用方法を指導することは理にかなっているわけです。

しかし、あえて問題提起をすると、高校生になるまで自転車の正しい乗り方をほとんど教わった経験がなく、自転車に関する法令の知識を持っていないという現状はおかしいと言わざるを得ません。

これは、何も高校生に限ったことではありません。大人でさえ、自転車は軽車両として道路交通法が適用されること、たとえば、飲酒運転も禁止されていることを知らない人が多いのが現状です。

最適な時期に繰り返し教育することが大切

自転車を例として挙げましたが、要は、幼少時以降の適切な時期に、学ぶべきことを学ばないまま放置されている事柄が多すぎるのではないのでしょうか。

幼児が親と一緒に歩いて外出する、あるいは親の運転する自動車に乗るといった日常的な体験の中で、歩行者としての、あるいは同乗者としての訓練は始まっているはずなのです。同乗者として、どこの座席に座っていても、その人に合ったシートベルトを着用するという習慣が身につけていけば、大人になってもその習慣は消えないでしょう。歩行者用信号が青であっても、必ず左右、背後を確認してから横断する習慣がついていけば、意識しなくても確認行動をしているはずなのです。

これと同様に、自転車利用時の基本的なルールは、高校生になってからではなく、自転車に乗り始める小学生前後の時期に、基礎的な通行ルール（左側通行、交差点の通行方法など）を習得していなければおかしいのです。当然、家庭や地域での日常的な指導の役割も問われることとなります。このように、それぞれの交通手段に接するようになる前後の、最もタイミングのよい時に、個別の交通手段についての交通教育、安全教育を始めることが非常に大切です。一度だけ教育をすればよいかといえばそうではなく、成長に応じて、また、大人になってからも、ライフサイクルに応じた最適な時期に、繰り返して教育に接する必要があります。

公共交通も交通教育の重要な教材

高校生になって初めて自転車の正しい乗り方を教わるのでは遅すぎるのは明らかですが、高校生に対しては、小学生に対するのとは異なる指導項目、指導方法があります。たとえば、小学生は、「～すべき」という基礎的なルールを理解するだけで精一杯かもしれませんが、高校生であれば、万が一事故にあった（起こした）後のさまざまな影響を知り、理解することができます。

成長過程を踏まえたライフサイクルと交通手段の関係という意味では、自転車や自動車といった私的な交通手段以外に、公共交通も交通教育の重要な題材です。

バスや電車の車内でマナーの悪い生徒が、バイクや自動車に乗ったら、急に他の歩行者や運転者を思いやる安全運転をするようになるとは思えません。

交通教育は、私的な交通手段だけでなく、バスや電車も含めたすべての交通手段を含めたものであり、ライフサイクルと交通手段を考慮した交通教育が浸透すれば、自然と公共交通にも注意が向けられるものと思われます。

16 エコロジーと車の運転

題材設定の理由	車の運転における安全意識も、地球環境を守るエコロジー意識も、一定の社会性（自と他の生命を尊重するなど）を求められることで共通している。環境負荷を減らす行動を通して、生徒の社会への適応力を強めたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	1. 日常の些細な行動でも、生徒1人ひとりの実践が地球温暖化などの環境対策につながることを二酸化炭素を例に、理解できるようにする。 2. 二酸化炭素の排出量は、運転の仕方によって削減が可能であることを理解できるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2、3）を人数分プリントしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。	○ワークシートを配付する。
展開 (40分)	1. 高校生にできる環境にやさしい行動 2. 車の運転における環境にやさしい行動 3. 環境負荷削減の行動と社会への適応性（討論）	○ワークシート問題1の解答を通し、以下を理解する。 (1) 毎日の少しの努力でCO ₂ を減らせる (2) 水道や都市ガスなどを使うと、なぜCO ₂ を排出することになるか ○ワークシート問題2と3の解答を通し、以下を理解する。 運転でも環境負荷削減に貢献できること ○質疑や討論を行う。 (1) 人間はなぜCO ₂ 削減に努めなければならないか (2) 自分には関係ない、やりたい人だけがやればいい、という考えがいかどうか	○日常生活での些細な行動でも積み重なれば効果が出ることを強調する。 ○電気、都市ガス、LPG、水道、ガソリンの単位あたりのCO ₂ 排出量を強調する。 ○CO ₂ 排出量の計算式の単位、係数の意味を説明、理解させる。 ○正解説明を通して、地球温暖化と、地球温暖化を防ぐいろいろな方法について理解させる。
まとめ (5分)	人間はなぜ自と他の命を守る行動をしなければならないかを理解する	○社会的適応力とは、高校生として持たなければならない大事な条件であることを理解し、環境対策もできることからやっていくように心がける。	○環境負荷削減も交通安全も社会が掲げている目標であることを強調する。
評価	1. 環境にやさしい行動の大切さについて理解できたか。 2. 車の運転における環境にやさしい行動について理解できたか。		

エコロジーと車の運転

問題 1

地球温暖化をもたらす原因になるガス(温室効果ガス)の半分以上が二酸化炭素(CO₂)といわれています。

二酸化炭素の排出量削減に協力するために、日常生活でもできることはいろいろあります。あなたなら、次のどれとどれをしますか。すでに実行していることや、これからしたいことに○をつけてください。

1. 冷房の温度を1℃高く、暖房の温度を1℃低く設定する
2. 待機電力を50%削減する
3. シャワーを1日1分家族全員が減らす
4. 風呂の残り湯を洗濯に使いまわす
5. ジャーの保温を止める
6. 家族が同じ部屋で団らんし、暖房と照明の利用を2割減らす
7. 買い物袋を持ち歩き、省包装の野菜を選ぶ
8. テレビ番組を選び、1日1時間テレビ利用を減らす

問題 2

ガソリンを使う量が少なければ、それだけ二酸化炭素の排出量を減らすことができます。

燃費性能(ガソリン1リッターで走れる距離)がほぼ等しい、同じ型式の1500cc乗用車AとBの2台で、目的地に向かいました。途中、駅前で5分、サービスエリアで10分、コンビニで5分、車を止め、買い物や休憩をしました。

このとき、A車のドライバーはエンジンを切り(アイドリング・ストップ)、B車のドライバーはエンジンを切らずに(アイドリング状態)いました。

この3回、計20分の時間、アイドリング・ストップしたA車が、しなかったB車と比べ、節約できたガソリンの量はおおよそ次のどれだと思いますか。

- ① 600cc ② 280cc ③ 120cc

エコロジーと車の運転

問題 3

わが国には自家用乗用車だけで 5,700 万台以上が保有されています。
ある 1 日、この 5,700 万台の車全部が、20 分程度アイドリング・ストップをして、平均 280cc のガソリン消費を減らしたら、どれだけの二酸化炭素排出削減になるか計算してください。

燃料 1 リットルあたりの二酸化炭素排出係数を 2.3kg として計算する。

ワークシートの利用についての解説

温室効果をもたらすガスには、二酸化炭素、フロンガス、メタンガス、亜酸化窒素などがあるが、このうち二酸化炭素は温室効果の原因の50%以上を占めているといわれる。

問題 1

1～8は、日常生活の中でだれにでもできる二酸化炭素(CO₂)排出抑制の行動例。小さな行動でも、ちりも積もれば山となることを理解させたい問題。

問題1の1～8を実行すると、CO₂削減量は年間、下表のようになる。

	一世帯当たりの年間CO ₂ 削減効果	一世帯当たりの年間排出量に対する削減割合(%)	一世帯当たりの年間節約効果
1	約33kg/年	0.5%	約1,800円/年
2	約60kg/年	1.5%	約3,400円/年
3	約69kg/年	1.1%	約7,100円/年
4	約7kg/年	0.3%	約4,200円/年
5	約34kg/年	0.5%	約1,900円/年
6	約238kg/年	4.1%	約10,400円/年
7	約58kg/年	1.0%	
8	約14kg/年	0.2%	約800円/年

資料/環境省ホームページ

CO₂削減量は2種類の表記方法がある。1つはkg-C(炭素換算値)での表記、もう1つはkg-CO₂(二酸化炭素換算値)表記。炭素換算値を二酸化炭素換算値に変える計算式は、

$$\text{kg-C (炭素換算値)} \times 3.67 \doteq \text{kg-CO}_2 \text{ (二酸化炭素換算値)}$$

[3.67とは]

$$\text{CO}_2 \div \text{C} = \{12.01 + (16 \times 2)\} \div 12.01 = 44.01 \div 12.01 \doteq 3.67$$

(炭素原子量12.01、酸素原子量16×2)

[kg-CO₂(二酸化炭素換算値)]

- ・電気 1kWh (キロワットアワー)につき0.39kg-CO₂
- ・都市ガス 1m³ (立方メートル)につき2.1kg-CO₂
- ・LPG 1kg (キログラム)につき3.0kg-CO₂
- ・水道 1m³ (立方メートル)につき0.36kg-CO₂
- ・ガソリン 1ℓ (リットル)につき2.3kg-CO₂

資料/環境省の二酸化炭素排出量算定用排出係数一覧

[計算例]

60Wの電球の使用を、日本の全家族(5,000万世帯)が1日に1時間減らすと、1年間でどれだけの量のCO₂の排出を減らせるか。

$$0.06(\text{kW}) \times 0.39(\text{kg-CO}_2) \times 365(\text{h}) \times 50,000,000 \text{世帯} \\ = 427,050,000(\text{kg-CO}_2) \quad \text{約} 42.7 \text{万t}$$

問題 2

正解は②280cc。アイドリング10分あたりの乗用車の燃料消費量は140cc(環境庁データ)。280ccの価値を考えるために、次の問題3を用意した。

問題 3

問題3は、ちりも積もれば山となる一例。

$57,000,000 \text{ 台} \times 0.28 \times 2.3 \div 36,708,000 \text{ (kg-CO}_2\text{)} = 36,708 \text{ (t-CO}_2\text{)}$

約3.6万トンの二酸化炭素の排出が減らせる。

先生のための資料

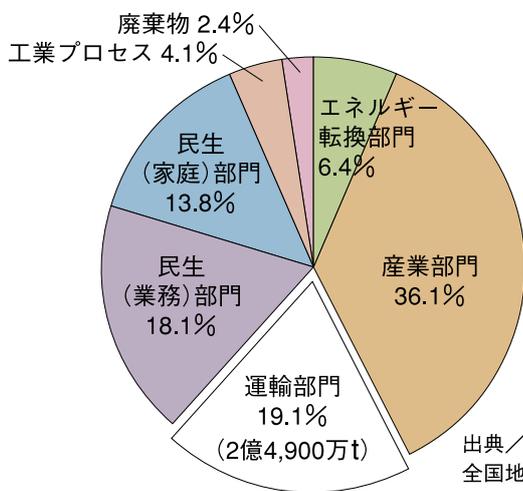
交通安全と環境問題

よい交通参加者として成長するためには、高い社会的適応力が求められる。
日常生活での行動規範や考え方とかけ離れたところで、歩き方、自転車や車の乗り方が存在しているわけではない。
この項で環境問題を扱うのは、一見交通安全と離れるように見えるが、自分や他者の命を大切にする、危険につながる自分本意の行動は抑える、社会が決めているルールや目標を尊重するなど、1人の人間という立場で考えると、本質的なところで共通している。

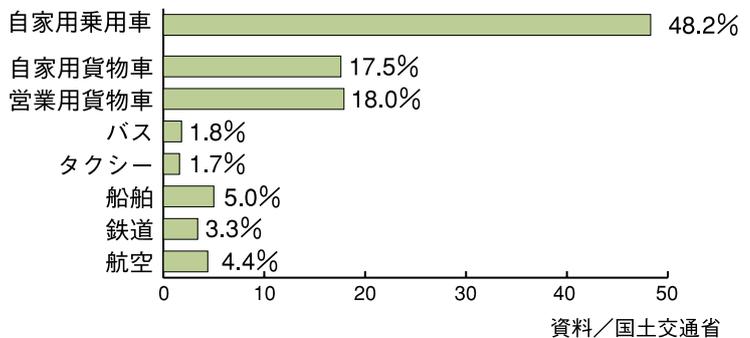
なぜ二酸化炭素が

自動車に関係する環境問題には、地球の温暖化 (CO₂)、大気汚染 (CO、NO_x)、省資源 (燃費、リサイクル) などがある。
四輪車を使う立場では、排気ガスに含まれるCO₂ (二酸化炭素)、NO_x (窒素酸化物) が直接関係する。この項では、誰にでもできる環境対策としてCO₂を取り上げる。
CO₂排出量削減の努力はワークシートの問題1で例を挙げたように、日常生活の多くの場面で今すぐにも実行することができる。
共存、共生を求める環境意識が育てば、将来、四輪車を運転するようになったときも、危険な運転をしない、高い社会性を備えたドライバーになることが期待できる。
わが国から排出されるCO₂の約19%は、運輸部門で占め (グラフ1)、その約90%が四輪車の排気ガスによっている (グラフ2参照)。
CO₂削減に協力するには、国が税制 (自動車税、自動車取得税) の軽減措置を通して薦めているような自動車を購入することが望ましい。

□グラフ 1 日本の部門別のCO₂排出割合 (%)
2007年 13億 1,400万 t



□グラフ 2 運輸部門のCO₂排出量 2007年 2億 4,900万 t



出典/温室効果ガスインベントリオフィス
全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト
(<http://www.jccca.org/>) より

運転とCO₂

ドライバーは、運転の仕方によっても、CO₂削減の運動に協力することができる。

- ・ 停車して待つときなど、アイドリング・ストップを心がける
- ・ カーエアコンの使用時間を減らす
- ・ 空ぶかしをしない
- ・ タイヤの空気圧を適性に保つ (空気圧が低いと転がり抵抗が増える)
- ・ トランクの中などに不要な物を入れたままにしない
- ・ 急発進・急加速をしない
- ・ 等速走行を心がける
- ・ 無駄な走行をしないために、あらかじめ地図でルートを調べる
- ・ 渋滞の時間帯を避けて走行する

排気ガスを少なくする運転、要するに燃料の消費を抑える運転を心がけることで、CO₂を減らすことができる。
また次ページコラムにあるように、安全運転にもつながる。

コストを意識した運転は、環境にも優しい

堀内武徳 堀内経営研究事務所 所長

「等速運転」がコストを抑えるポイント

高校生のみなさんの中には、将来、運輸関係の会社でドライバーとして働く人もいるかもしれません。運送ドライバーの仕事で大事なことの1つが、いかにコストを抑えるかです。車を動かすにはお金がかかります。ガソリンや軽油などの燃料、タイヤだって定期的に交換しなければなりませんし、修繕費もかかります。こういったコストを最低限に抑えるのがドライバーとしての技術の1つです。

では、コストを抑える運転とは、どのような運転でしょうか。端的にいうと、1リットルの燃料でできるだけ長い距離を走行し、定められた積載量を守り、常にベストの状態の車を運転することです。

そのためには、タイヤの空気圧などの日常点検をしっかりと行い、急ブレーキ、急スピード、急発進といった「急」のつく運転はしないことです。カーブを曲がる時、タイヤを鳴らすようでは、タイヤの寿命を縮めてしまいます。スピードの出しすぎ、蛇行運転などは、 unnecessary 燃料を消費します。アイドリングもできるだけしない。そして、安定した等速の運転を心がけます。車間距離が短いと、前の車の動きに影響されてしまい等速運転ができなくなるので、十分な車間距離も必要です。

等速運転では眠くなるのでは？という質問を受けることがあります。とんでもない。常に等速で走るほどの緊張状態はありません。優秀なドライバーとは、等速運転をいつも意識しているドライバーです。

出費を抑えたエコドライブで交通安全

このような運転をすると、車種や走行距離にもよりますが、東京一大阪間を日常的に往復する大型トラックで、年間1人20万円の節約ができるという試算もあります。50台の車がある会社なら、エコドライブだけで年間1,000万円ものコストダウンができるという計算です。プロのドライバーだけでなく、一般のドライバーだって、コストを意識した運転を行うことで、燃料を無駄に消費することも、必要以上の排気ガスや騒音を出すこともなく、タイヤだって十分長持ちさせることが可能なのです。つまり、地球温暖化に拍車をかける二酸化炭素の排出を抑え、無駄のない、環境に優しい「エコドライブ」につながるというわけです。

また、車間距離をとっていれば非常に安定した等速運転ができ、交通事故防止にも大変役立ちます。交通事故を起こしてしまうと、いろいろなお金が出ていくだけでなく、精神的、社会的ショックも大きいものです。

コストを意識して運転することが、結果的に、環境に優しく、事故を起こさない運転につながるというわけです。

17 路上でよいコミュニケーションをとれることが、 よいドライバーの大事な条件	
題材設定の理由	生徒は、交通ルールやマナーの大切さは知っていても、事故にならなければよいとか、自分は大丈夫と自分本位に考えて行動しがちである。安全で円滑な交通を図るためには、生徒は交通参加者として、他者との良好なコミュニケーションをとる能力を身につける必要があると考え、本題材を設定した。
指導のねらい	1. 歩行者で混雑した道路を他の人と接触したり衝突しないで、円滑に歩行するには、ルールやマナーを大切に、他者とのコミュニケーションをとることの大切さを理解できるようにする。 2. 「座る位置の移動」のゲームを体験させ、ルールの大切さを理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ワークシート(問題1,2)を人数分プリントしておく。 「座る位置の移動」のゲームを行うため、各班をチームとして参加させるが、その際、教室の机とイスを隅に移動できるように考えておく。 ストップウォッチ1個

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ゲームが行われるので積極的に参加する。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ゲームの仕方やルールを理解させ班別にチームとして参加させる。 ○ゲームの際には机・イスを移動して、場所を設定する。
展開 (40分)	<p>1. 人通りの多い道の安全な歩行の仕方</p> <p>2. 「座る位置の移動」をスムーズに行うゲームによるコミュニケーションの方法</p>	<p>○人通りの多い道を他者とぶつからないように、安全に歩行する方法についてワークシート1と2の問題の解答を通して考え、適切なコミュニケーションがとれるようにする。</p> <p>(1) 歩行者で混雑している中を、他者と接触したり衝突しないように歩行する。</p> <p>(2) 他者の動きを読む。</p> <p>(3) 自分の動きを他者に知らせる。</p> <p>(4) 道を譲り合う。</p> <p>○班ごとにチームを組んで「座る位置の移動」のゲームをルールに従って行い(156ページ参照)、移動をスムーズに行うにはルールを守るとともに、他者の動きにも注意することが大切であることを実感する。</p> <p>(1) 座席位置を、合図で他の席に素早く、他と接触しないで移動する。</p> <p>(2) 移動のつど座席順を並び替えるが、混乱しないように移動する。</p> <p>(3) スムーズな移動にはルールが必要であることを理解する。</p> <p>(4) 他者との安全で円滑な交通を図るためにお互いの行動を理解しあうためのコミュニケーションが大事であることを理解する。</p>	<p>○人込みの中を日頃どのように気をつけて歩いているかについて2~3名の生徒に発表させ、適宜コメントする。</p> <p>○ワークシート2の解答を1~2名の生徒に発表させ、他の生徒と異なる回答を取り上げてコメントする。</p> <p>○ゲームのときには、机・イスを教室の隅に寄せて、使用するイスを所定の位置に置く。</p> <p>○このゲームの方法を全員に十分理解させておく。</p> <p>○スムーズに移動し、かつ短時間でできることがポイントであることを理解させておく。</p> <p>○スムーズに移動できなかったチームは、その原因について考えさせる。</p>
まとめ (5分)	安全で円滑な交通を図るためには、ルールやマナーが大切であること	○安全で円滑な交通を図るために、お互いに交通ルールを守るとともに、譲り合いや助け合いの精神をもって行動するようにする。	○とくに車を運転する場合などでは、他者とのコミュニケーションを取りあって行動することの重要性を強調する。
評価	<p>1. 路上ではよいコミュニケーションをとることの大切さが理解できたか。</p> <p>2. 自分本位な行動の危険を知り、ルールやマナーを大切にしようとする態度が見られるか。</p>		

路上でよいコミュニケーションをとれることが、 よいドライバーの大事な条件



問題 1

この人込みの交差点には若い人たちもたくさんいます。みんな他の人にぶつからないよう、他の人のじゃまをしないよう、上手に渡っています。どんなことに注意し、どんな対応をしながら渡っているか、考えてください。

路上でよいコミュニケーションをとれることが
よいドライバーの大事な条件が

路上でよいコミュニケーションをとれることが、よいドライバーの大事な条件

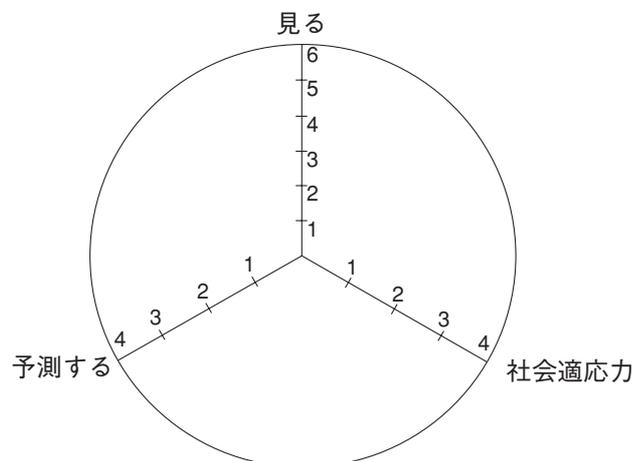
問題 2

人通りの多い道（商店街や駅の構内、学校の廊下など）を歩いているとき、あなたは他の歩行者とぶつからないためにどんなことに注意していますか？

自分が日頃からやっていること、心がけていること、そうした方がいいと思うことの番号に○をつけてください。

1. 前や左右をよく見て、人の動きにあわせて歩く
2. うつむいて歩かない
3. わき見しながら歩かない
4. 携帯電話をかけた時、メールを見ながら歩かない
5. 雨の日は傘で周りが見にくくなるので、人にぶつからないよう注意する
6. 歩いているときは友人たちと話に夢中にならない
7. 急に立ち止まると、後ろの人とぶつかることもあるので、急に止まらない
8. 急に進む方向を変えると、他の人にぶつかりやすいので、急に変えない
9. このままだと前から来る人とぶつかると思ったら、あらかじめ避ける
10. 階段などで、前の人たちの歩き方が遅くなったら、自分も速度を落とす
11. 仲間同士、横一列に並んで歩かない
12. 自分が大きな荷物や長い荷物を持っているときは、人にぶつけないよう注意する
13. 高齢者や子供、親子が道をふさぐようにゆっくり歩いていたら、
 - ①すぐに追い越さず、タイミングを見て追い越す
 - ②ちょっとくらいぶつかったり、かすってもいいから追い越す
 - ③声をかけて、相手が気づいてから追い越す
14. 車イスや電動車イスの人が来たら通りやすいように道をあける

テストが終わったら、グラフを作ってみましょう



ワークシートの利用についての解説

問題 1

写真は東京・渋谷駅前のスクランブル交差点。いつも人で溢れている。

たくさんの人が一度に数方向から交差点に入るが、軽く接触することはあっても、強くぶつかることはなく横断している。

ぶつからずに歩けるのは、若い人でも十数年の歩行経験と、その間に学習した歩行スキル、危険認知力や判断力、反応力を持っているからである。

Mikkonenのドライバー行動階層モデル（103ページ参照）は、運転行動について見たものだが、歩行者行動モデルとしても応用できる。

具体的には、

1. 自分に関係する前後左右の人の動き（歩く方向、歩く速度、集団の流れ方、集団の大きさ・密度など）を見て、行動予測、危険予測をする。
2. 自分の動き（方向、速度、人との距離、体の角度など）をコントロールし、人とぶつからずに歩ける空間を見つけ、あるいは空間をつくり、進んでいく。
3. 「前を開けて」「どいてください」のような言葉は発しないが、たがいに、言語以外の手段、速度、歩幅、体の向き、時には目つきや雰囲気などで情報を出し、たがいにそれを認知し、意味を察し、対応する。

情報の出し忘れや見落とし、誤判断をすると、ぶつかるかニアミス（車ならヒヤリハット）が起きる。

そこを歩く目的（遊び、仕事など）や、社会への適応能力なども歩き方に影響を与える。

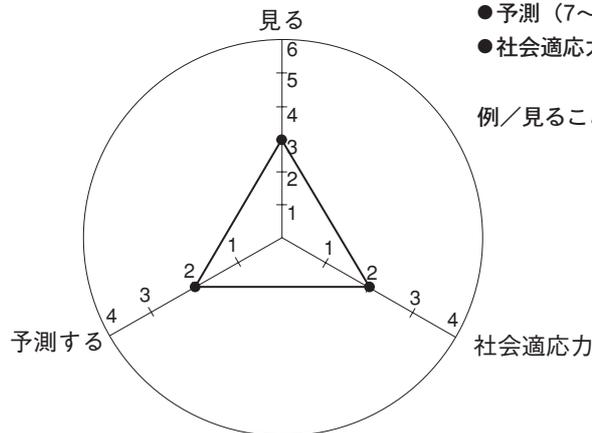
問題 2

問題1で考えたことを再確認するためのワークシート。全問題が社会との適応能力と関係があるが、問題の1～6はとくに見ること、7～10は予測、11～14は高齢の歩行者のような交通弱者をじゃまと思うかなど、ダイレクトに社会適応力を扱っている。

結果をグラフに描かせるとよい。自分の足りない点がわかる。

- 見ること（1～6）6点
- 予測（7～10）4点
- 社会適応力（11～14）4点

例／見ること3点、予測2点、社会適応力2点の場合



先生のための資料

コミュニケーションを取り合うことの大切さ

人間社会は、会話や身体表現などを使ってコミュニケーションをとり合うことで円滑さと安全が保たれている。

混んだ電車に乗っていて降りる駅が近づいてきたとき、黙って乗客を押ししたり、かき分けるとトラブルになるが、「降ります」と声を掛けると横に寄ってくれる。

コミュニケーションは自分の意志（情報）の発信と相手の受信表示（情報）で成り立っている。

生徒の1人を話し手、1人を聞き手にして、聞き手が相づちをうつ場合とうたない場合の違いを発表させる実験をしてみるとよい。

うなずかないという約束を、あらかじめ聞き手だけにしておいて実験をすると、それを知らない話し手の方は、「私の話を聞いてないの」と思い始め、「うんとかすんとかいったらどう」と怒り出すかもしれない。

交通の場面でも同じで、歩行者同士、歩行者や自転車利用者と車のドライバー、車のドライバー同士の間の意思の伝達や疎通がなかったり不十分だと、事故になる可能性が高い。

四輪車の言葉

四輪車のドライバーが歩行者や自転車乗用者に発信する情報はいくつもある。

- ・ホーンは見通しの悪い場所での警告
- ・ウインカーの点滅は右左折や左右への進路変更の意思表示
- ・走行中の四輪車のハザードランプの点滅は「停止します」または「ありがとう」
- ・ブレーキランプの点灯は減速か停止の警告

を意味している。

歩行者や自転車の言葉

歩行者や自転車の側からも出さなければいけない情報がある。

夜間、ドライバーはヘッドライトや道路照明などのあかりで情報を取って走っている。見える範囲は狭くなっている。

歩行者や自転車乗用者が、自分がいることを知らせるには、白っぽい服装、反射材、ライトが役に立つ。右左折や進路変更をするとき、曲がる方向に腕を水平に伸ばすのも、自転車乗用者がしなければならない情報発信である。

情報は自分から取る

今まで述べたことは、相手に伝えようと意志的にわかりやすく発信されている情報と、それに基づくコミュニケーションの話である。

しかし、情報はいつも積極的に、わかりやすく出されているとは限らない。相手側にコミュニケーションを取る意志がない場合、たとえば、電車からホームに降りるとき、すぐ前の人が、降りながら携帯電話を開いた場面を想定してみる。

普通、メールも電話も操作中は歩行速度が急に遅くなる。その人にぶつからないためには、情報を自発的に取る必要がある。

[前の人が、周辺に発信している情報]

- 1.携帯電話を開く：メールか電話の操作を始める合図。この情報を見落とすと、急に相手の速度が落ちたときぶつかってしまう。
- 2.その人の特徴（年齢や服装など）：高校生、青年、中高年の男女かなど、予測や注意のための情報。
その人が次にしようとすることを経験的に判断する（メールか電話か、操作しながらのろろ進む人か、脇に避けてくれる人かなど）。
- 3.その人の次の動き：キーボードなどの操作を始める

要するに、相手の行動を見、相手はどういう人か判断し、次になにをしそうか、それはどんな変化を、あなたとその人の間に起こすか、注意して情報を取り続ける必要がある、ということである。

人にぶつからない歩き方のポイントになる情報の出し方、取り方は、自転車や二輪車、四輪車を運転するときの情報処理と基本的には変わらない。

歩行者同士の衝突は、めったに事故にならないが、歩行者と車の衝突は大きな人身事

故になる。

車側に、コミュニケーションを取る意志がない場合を考え、歩行者側は積極的、自発的に情報を取っていく必要がある。

右左折の合図を出さずに曲がってくる四輪車や、左右の安全（歩行者や自転車の存在）を確かめない四輪車がたくさんいることを、知っておく必要がある。

歩行者や自転車乗用者は、進路の前方や横に自分とクロスするかもしれない四輪車がいるときは、四輪車の挙動を情報として取り続けなければならない。

（102ページのグラフ1参照。年間に起きる自動車に関係した約90万件の事故で、わき見運転、安全不確認、動静不注視、漫然運転の法令違反で事故を起こした運転者は60%以上になっている）

授業の展開別案

体験学習

①座る位置の移動

体験学習「座る位置の移動」は、数グループに分けた生徒たち全員の座る位置を交換させることで、ルールを守ることの必要性を体験させる。

生徒を数グループ（ABC、ABCD）に分ける。グループの構成人数は多い方がいい。指示係と時計計測係を各1名決める。

- 1.ABCの順に座る。
- 2.合図があったら、ABCからCABの順に並び替えるように説明する
- 3.合図とともに、各人が自由に移動する。
 - ・ストップウォッチを押す
- 4.全員の着席を確認する。
 - ・ストップウォッチを止める
- 5.合図があったら、CABの配列から元のABC配列に戻るよう説明する。

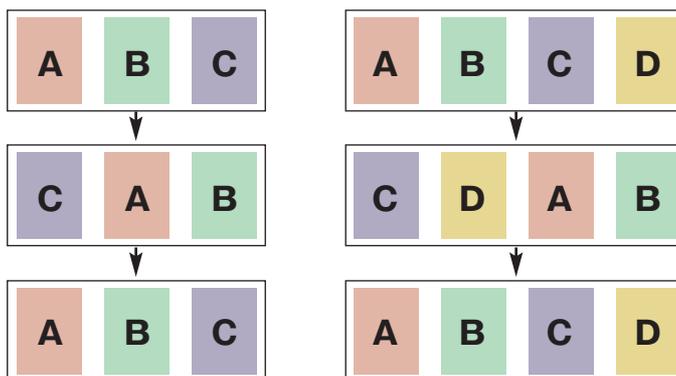
移り方のルール、「Cグループは前を通過して元の席に、AとBグループは、後ろを通過して元の席に移る」を説明する。（図参照）
- 6.以下は3.4に同じ。終了後、かかった時間を発表する。

ABCDの4グループの場合の移動ルールは、Aは前、Cは後ろから移動、その後BとDも同様にする。

最後に、かかった時間を発表する。

ある約束を守れば移動が速く、混乱も少なく実施できることを生徒たちは体感できる。

□図 移り方のルール



②疑似横断歩道の横断

横断歩道に見立てたラインをガムテープなどで作り、両側にスタート地点をつくる。歩道幅は、混雑状態をつくれるように適宜加減する。長さは、4車線道路程度。

- 1.生徒を2組に分け、それぞれのスタートラインから、線をはみ出させないように一斉に歩かせる。
- 2.ぶつかったり、接触した生徒に手を挙げさせる。
- 3.次は生徒の数人に、顔や視線を横にしたり、うつむいたりして、いっしょに歩かせる。
- 4.スムーズに通過できるアイデアを生徒から出させる。（例：Aグループは横断歩道の左側、Bグループは横断歩道の右側を渡る）
- 5.アイデアのいくつかを採用し、横断させる。

コミュニケーションの基本は挨拶 日常生活でも路上でも

蓮花一己 帝塚山大学教授

車同士もコミュニケーションしている

笑顔は万国共通です。挨拶は国によってさまざまです。笑顔と挨拶で、相手に対して敵意がないことを示しているのです。外国では握手は右手でします。利き腕であり、剣を持つ右手を広げ、何も無いことを示すのです。日本のお辞儀は自分の首をさらして、どうぞ自由に、と差し出すことですね。挨拶をすることで、その後の人間関係をスムーズにします。

挨拶の基本は相手の目を見ることです。アイコンタクトというのは非常に大切です。交通状況では少し距離があるので、実際にドライバー同士目を合わせてコミュニケーションをとる、ということはなかなかできません。その代わりに車についているツールを使って、コミュニケーションをすることはあります。たとえば、パッシングをして道を譲ってあげたり、クラクションをプツと鳴らして「ありがとう」とお礼をいったり。そういったちょっとした挨拶は日常的に道路でも行われています。

また、通常、生活していて相手に伝えたいことがあると、早めに教えてあげよう、と思います。道路でも同じ。進路変更の方向指示器は早に出すことも大事です。

相手の立場を思いやること

「コミュニケーション」というのは非常に重要なもので、たとえば、身近なところでは「うなずき」ということがあります。試しに「うなずかない」と決めて誰かと会話をしてみましょう。この人、本当に私の話を聞いているのか、という気持ちになり、会話がスムーズには成立しないでしょう。そういった簡単な実験を授業で取り入れてみるのもいいかもしれません。表情、身振り手振りといったボディランゲージ、それと言語が結びついて、私たちはコミュニケーションをしている、ということを知ってもらうために。

また、アメリカでよく行われている役割訓練の手法を取り入れるのも「相手の立場で考える」にはよいかもしれません。たとえば医師と患者の関係を考えたときに、患者の心理としては医師を「上」と見ているので、医師の何気ない一言がプレッシャーとなったりすることがあります。そのことについている本人は気づいていない。学校の先生と生徒の関係でもいえることです。

ロールプレイングなどで立場を逆転し、患者、あるいは生徒となって受け止めたときに「なるほど、こんなふう思うのだな。発言に気をつけよう」と相手の立場に立ってものを考えることができる、そういう訓練です。歩いていると車は邪魔、車に乗っていると歩行者は邪魔と思うことはよくあります。それぞれの立場をシミュレーションすることでわかることもたくさんあると思います。

18 運転はいろいろなものに影響される

題材設定の理由	高校生は、高校卒業前後に普通免許取り立てで四輪車を運転し、友人等を同乗中に事故を起こす例が少なくない。こうした事故の誘因等について考え、事故の防止を図りたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	1.友人等を四輪車に同乗させて運転する場合を4つのシーンに分けて班別に話し合わせ、その場面に潜む危険性を防止できるようにする。 2.同乗者や交通環境のほかに、自分自身の考え方や行動に潜む危険も理解させ、自制心を強めるなど安全運転ができるようにする。
準備	・ワークシートを人数分プリントしておく。 ・発表用紙（模造紙など）と記入器具を用意しておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 ○班別に着席し、班長が司会し、後で発表できるようにする。	○班別に着席させ班長に積極的に話し合いを進めさせる。 ○四輪車の運転者になったと仮定して考えさせる。
展開 40分	1.卒業後の四輪車の免許取り立ての運転で予想される危険と安全な運転方法 2.班別の発表と質疑応答 3.交通事故の3要因	○高校を卒業後に免許取り立ての運転で、予想される危険と安全な運転方法について、ワークシートのシーン1～4をもとに班別に話し合う。 (1)シーン1：初めてのデートでの運転の楽しさと危険性 (2)シーン2：CDのボリュームを上げて歌いながらの運転の楽しさと危険性 (3)シーン3：飲酒の危険性 (4)シーン4：追い抜かれた車を抜き返そうとするときの運転の危険性 ○上記1のシーン1～4について、班別に話し合った内容を発表し、質疑応答をして、多様な考え方のあることを知るとともに、考えを深めあう。 (1)楽しさも、安全性を軽視すれば悲惨な結果になること (2)危険についての知識を持つこと、冷静さや自己抑制が重要であること (3)飲酒は運転プロセスすべてに影響を与える (4)運転者としての義務と責任が重大であること ○交通事故には3要因が考えられるが、そのうちの人的要因が大部分を占めることを理解し、認知や判断力を高めて、安全運転ができるようにする。 (1)人的要因 (2)車両的要因 (3)環境的要因	○シーン1～4について、それぞれ簡潔に意見を出し合い、発表できるようにまとめさせる。 ○運転を自慢したい心理や同乗者に気が奪われがちになる危険性に気づかせる。 ○音楽に熱中することは運転に必要な注意力を散漫にさせる危険性に気づかせる。 ○飲酒運転は絶対してはいけない。 ○追い抜かれた場合には進路をゆずる気持ちや安全を第一にする運転態度を同乗者に示すことの大切さに触れる。 ○各班の発表は3分程度とし、一通り終わってから、まとめて質疑応答させる。 ○必要に応じてコメントする。 ○運転行動の3要素（認知・判断・操作）にも触れる。
まとめ 5分	運転する者の責任感が何よりも重要であること	○免許取り立ての運転で、友人などを乗せている場合には、調子によってスピードを出したり、運転テクニックを自慢したりしての危険な運転は絶対しないと決心する。	○運転者自身の考え方や行動の中に重大な危険性が潜むことを自覚させ、自己抑制心のある運転行動をとるように強調する。
評価		1.車の運転には安全が第一であることを理解したか。 2.運転者は同乗者や交通状況等とともに自分自身の気持ちのあり方にも危険性が潜んでいることを理解して、安全な運転行動をとることの大切さを理解したか。	

運転はいろいろなものに影響される

問題 1

車を運転するときには、楽しいと思った行為が危険につながる可能性があります。

1. 以下の4つのシーンで、楽しいことは何か、危険なことは何か、ドライバーになったつもりで、空欄を埋めてみましょう。
2. なぜそう思うのかを話し合い、グループの代表者が発表しましょう。

設定／あなたは学校を卒業し、普通免許を取得して3カ月。
その間ほぼ毎日四輪車を運転していて、多少、運転に自信もでてきた。



[シーン1]

ガール（ボーイ）フレンドとの初デート。待ち合わせの場所に向かうあなたは、買ったばかりの新車を運転している。道が予想以上に混んでいるが、すこし急げば約束の時間に間に合いそう。

- この状況での運転は、楽しいことばかりですね。どんなことが楽しいか、いくつでも上げてください。
- また、この状況の運転で、どんなことが危険につながりそうか、いくつでも上げてください。



[シーン2]

交通量の多い場所を走っているとき、お気に入りのCDなどのボリュームを上げ、自分も大声で歌いながら運転。

- この状況で、あなたにとって楽しいと思えるのはどんなことですか、いくつでも上げてください。
- この状況の運転で、どんなことが危険につながりそうか、いくつでも上げてください。

運転はいろいろなものに影響される



[シーン3]

友達の祝いの会で、断り切れずビールをグラスに2杯飲んで、運転している

- この状況で、あなたにとって楽しいと思えるのはどんなことですか、いくつかも上げてください。
- この状況の運転で、どんなことが危険につながりそうか、いくつかも上げてください。



[シーン4]

友人3人を乗せて走っていると、後ろにいた車が反対車線に出て、自分の車を追い抜いていった。カチンときて抜き返そうと思い、急加速して追いつこうとする。

- この状況で、あなたにとって楽しいと思えるのはどんなことですか、いくつかも上げてください。
- この状況の運転で、どんなことが危険につながりそうか、いくつかも上げてください。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

車の運転には、直接的、間接的に危険と結びつく、人のさまざまな行為や状態がある。

シーン 1

楽しい面は、初デートの実現。新車を運転する喜び。新車を見たときの相手の反応や2人きりのドライブを想像するのも、楽しいこと。

反面にある運転上の危険は、浮わつた気持ち。心が浮わつくと、運転していて「不注意」「見落とし」になりやすく、発見遅れや判断誤りなど認知、判断でミスしやすくなる。

約束時間に間に合わせたいことから来る「焦り」や「急ぎの気持ち」も、同じようなミスを生む。運転操作では、無理な進路変更、速度の出しすぎ、前車への接近のしすぎなどで危険に結びつく。

また、新車やレンタカーなど不慣れな車を運転するときは、慎重に運転する必要がある。

シーン 2

運転は情報の認知、意志決定、決定にもとづく操作から成り立っている。お気に入りの音楽は、運転の楽しさを増してくれる。渋滞しているときなどは、気持ちをリラックスさせてくれる。

しかし、ボリュームを上げすぎたり、音楽の中に没入すると、音楽に心が移って（「内的な注意散漫」）、認知が遅れるなどのエラーを起こさせる。

また、他車からの警報音などを聞き落とす心配もある。

シーン 3

飲酒運転は道交法で厳しく罰せられる違反である。

少量でもアルコールは中枢神経に影響を与え、認知（知覚、注意）、意志決定（判断、反応選択）、操作（反応）という運転の各プロセスに影響を与える。

具体的には居眠りを引き起こすほか、注意散漫、スピードの出しすぎ、ハンドルの切りすぎなどの原因になる。

シーン 4

友だちとのドライブは楽しい。自分の運転で喜ばせることができる。プライドも充たされる。運転だけでなく自信も湧いてくる。いいところを見せたいという気持ちが働く反面、楽しいドライブを続けるためにも注意深く運転したい気持ちも起きる。

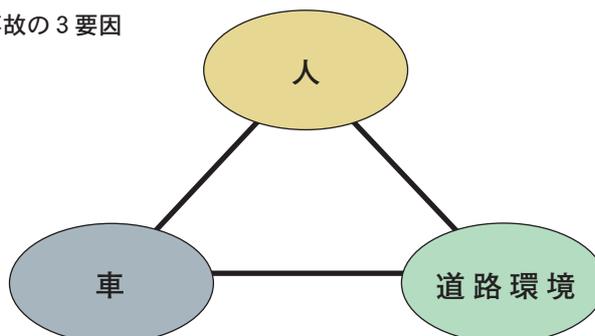
事故の間接的な原因に「他の運転者からの圧力」がある。交差点でのスタートダッシュ（信号グランプリ）、連続カーブでの追い上げ、速度を出さないなら道をあけるのパスングライトなどがその例だが、制限速度で走っていたときの追い越しもプレッシャー（挑発）になる。

カチンときて急加速するときは冷静さを失っていて、運転の各プロセスに影響を与える。さらに注意が先行車にだけ向けられるので、見落としなどのエラーも起きやすくなる。

一番多い事故は人間的要因

交通事故の要因には、人間（ドライバー）と車両と道路環境（周りの車、道路、天候など）の3つがある（図1）。事故はこのどれかに不具合が生じたり、エラーが絡むと起きる。

□図1 交通事故の3要因



たとえば、運転中、突然ブレーキが効かなくなって起きた事故は車両的の要因、崖崩れで土砂に埋まったのは走行環境的の要因である。橋の上の道路が氷結していてスリップした、というのは、氷結を予想した運転をしていれば事故は避けられたかもしれないので、走行環境的の要因に人的要因が絡んでいる。

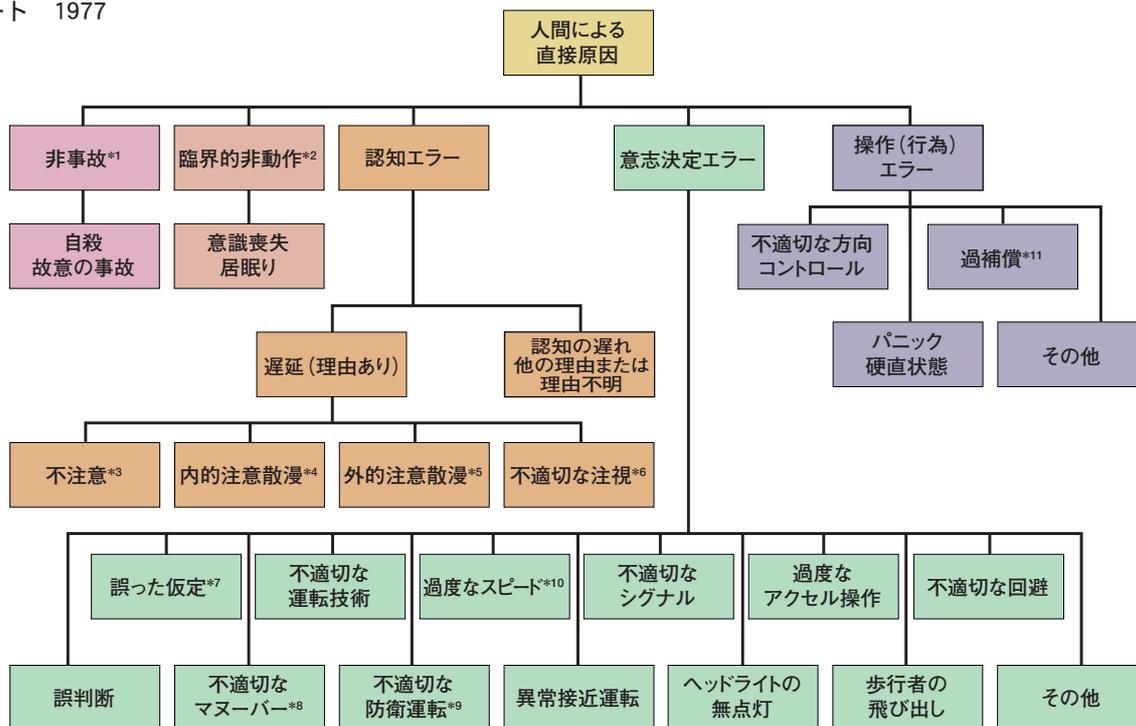
3要因のなかで圧倒的に多いのは人間（ドライバー）の要因で、約90%を占めているといわれる。事故防止では、最終的には人間（ドライバー）が鍵を握っている。

図2（次ページ）は、認知（知覚、注意）、意志決定（判断、反応の選択）、操作（反応）という運転行動のなかで、事故と関わる運転者のエラーを示している。

図3（次ページ）は、運転に必要な認知、意志決定など情報処理機能の能力を低下させてしまう、いろいろな状態、状況などを示している。

おおまかにいえば運転は、1人の人間を構成する身体と生理、精神と情緒、経験のすべてに支えられている。

□図2
交通事故の人間による直接原因の樹形図
トリート 1977

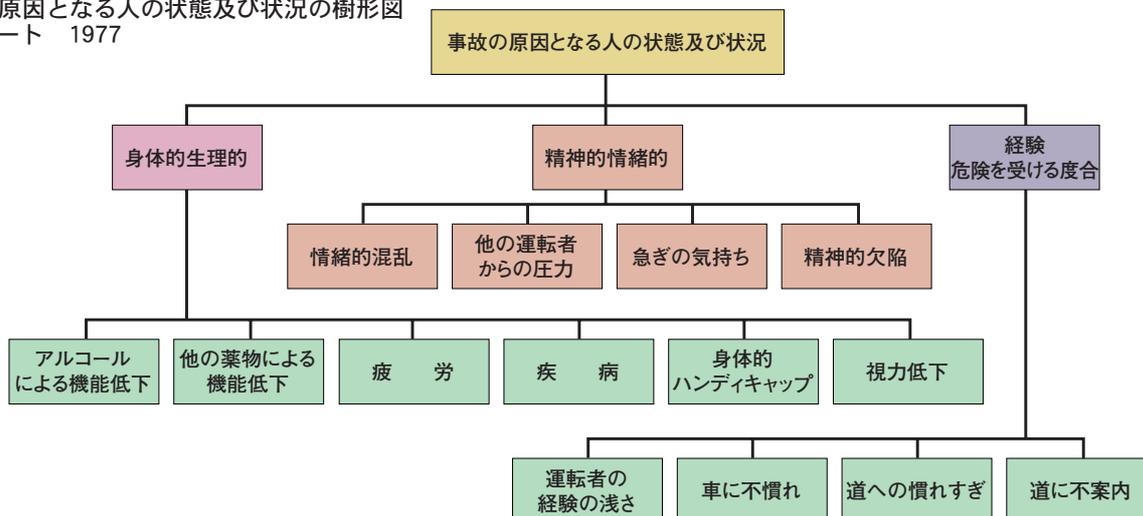


図中の主な用語解説 (トリートによる定義を一部簡略化して掲載する)

- *1 非事故：故意（自殺など）
- *2 臨界的非動作：意識を失う、眠る
- *3 不注意：運転以外のことなど考えごとをしている、心が浮わついているなどして認知が遅れる
- *4 内的注意散漫：車内の何かに注意が向いて、危険について認知が遅れる
- *5 外的注意散漫：車外の何かに注意が向いて、危険について認知が遅れる
- *6 不適切な注視：はっきりと、眼で監視することが必要な状況で、適切な視覚探索ができず、認知が遅れること
- *7 誤った仮定：相手についての間違っただ予測
- *8 不適切なマヌーバー：マヌーバーは方略と訳される。たとえば並進右折のとき、衝突の危険が高いコースの取り方をする
- *9 不適切な防衛運転：他の運転者が予想とは反対の行動をしたら、衝突の危険が増すような行動（一方通行の道路で、両方向に注意しない横断）
- *10 過度なスピード：車の流れや道路状況から著しくはずれたスピード
- *11 過補償：ハンドルの切り過ぎなどのコントロールミスで生ずる緊急事態での不適切な反応

図2と用語解説はD・シャイナー 交通心理学入門 野口薫・山下昇共訳 サイエンス社

□図3
事故原因となる人の状態及び状況の樹形図
トリート 1977



D・シャイナー 交通心理学入門 野口薫・山下昇共訳 サイエンス社

「人はふだん生活するように運転する」(ティルマン、ホップス)と指摘されたのは半世紀以上も前のことだが、今日では広く受け入れられている。

生徒がやがて企業などに就職し、業務などで運転するとき、この言葉の意味を深く考える機会に巡りあうかもしれない。

高校在学中に四輪運転免許を取得する生徒の多くは、就職を意識している。

働くとはどういうことかなどの事前教育は、就職指導に欠かせなくなっている。生徒は運転も例外ではないことを知っておく必要がある。

企業に入社すると、通常は新入社員研修を受ける。社員として持つべき心構え、マナー、知識、責任、ロイヤリティなどとともに、業務への適応性や意欲も試される。

この新人教育のなかに運転トレーニングを加えるところも少なくない。輸送業界は当然だが、それ以外の車(含む二輪車)を業務の一部として使用している業界でも、著名企業を中心に行われている。業種は営業などセールス業、保守・管理などのサービス業、デリバリー業と範囲は広い。

これらの企業のなかには、社内免許制度を採用しているところもある。新入社員たち(パート社員も)は、先輩による同乗指導など厳しいチェックとテストを受けたあと、初めて業務に車を使える。運転適性に問題があると判定されると、配置転換もある。

学生時代の運転と、企業に属する社員としての運転は決定的に違うという認識が、こうした企業にはある。

安全運転の基本の1つは、個々の社員が使う車両室内の整頓度にある、と指摘する企業もある。小さい例のように見えるが、車内が汚れていたり、伝票や書類が散らかっていると、経験的にエラーを起こしやすいとされる。オフィスで、机の整理整頓が求められるのも同じ理由だろう。

最近では、プライベートな時間での車使用にも、安全を呼びかける企業が出てきている。

「人はふだん生活するように運転する」は、「人はふだん働いているように運転する」と言い換えることもできる。競争社会が、いい仕事をする(いい運転をすることでもある)社員を求めていることははっきりしている。

優良運転者を調べたある研究は、知能指数、身体能力は他の運転者と変わらないが、その人たちは、職場では信頼があり、忠実で、まじめで、注意深く、よく働く社員、家庭でも同様の特徴を持つ夫、父だったと報告している。

運転は人間がするということである。

運転教育は、直接的には危険を発見するスキルと知識(この項のワークシートなどのような)および操作スキルの教育だが、生徒たちにとっては人間教育(狭義には社会適応能力向上)の一側面を満たすものでもあるといえる。

(この項は「D・シャイナー 交通心理学入門 野口薫・山下昇共訳 サイエンス社」を参照した)

運転は「手足」でなく、「頭」でするものです

岡村和子 財団法人交通事故総合分析センター 研究部 研究第1課長

運転とは操作と思っていないか

運転とは、ブレーキやアクセルを踏む、ハンドルを回すといった「操作」のことを指すと思っていないか？もちろん、安全に運転するためには、ブレーキ操作、ハンドル操作といった基本的な動きが的確にできることが不可欠です。しかし、こういった、いわゆる「操作」の能力は必要条件ではありますが、十分条件ではないのです。つまり、「操作」がうまくできること、さらには身体能力が高いといったことは、安全な運転をするためには確かにあったほうがよいのですが、器用に操作できること、高い身体能力があることイコール安全で成熟した運転ができるということにはならないのです。

むしろ、急ブレーキを踏むとか、ハンドルを切るといった具体的な操作に入る前の段階である、「認知」と「判断」の過程の方が、事故予防の観点からは重要です（人的要因を「認知」「判断」「操作」に分けて考える点については、第11章を参照してください）。

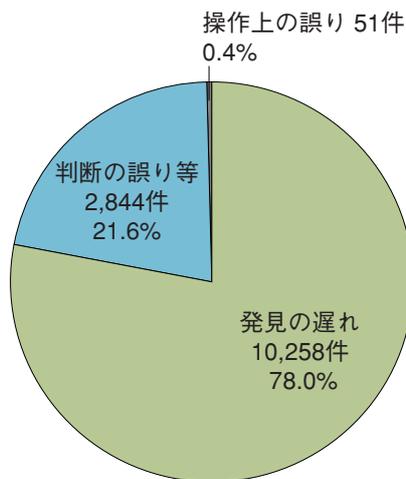
事故は認知、判断エラーで起きるケースが多い

グラフは、交通事故データにある人的要因、つまり運転者のヒューマンエラーの内訳を示したものです。グラフ1は、夜間に信号のある交差点を右折中に、対向直進車と衝突した若者ドライバーのヒューマンエラーを、グラフ2は、昼間に信号のない交差点で追突事故を起こした若者ドライバーのヒューマンエラーについてみたものです。

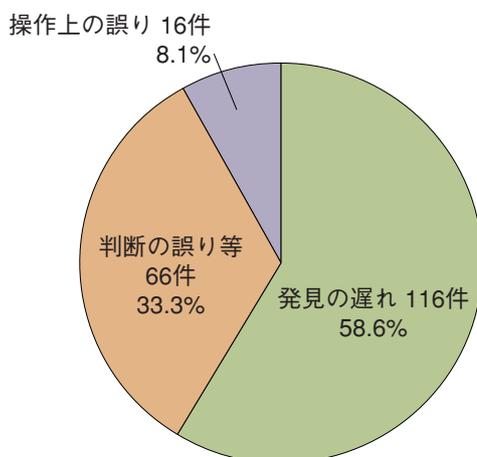
どちらの場合も、「操作」のエラーはわずかなものであり、大半は「認知」エラー（発見の誤り）と、「判断」エラーとなっています。特に、危険に結びつく事態そのものを見逃してしまった「認知」エラーが多いことが注目されます。具体的には、①考え事、イライラ、ボーっとしたり、慣れのため油断をしていた等の心身状態と、②車内や車外への脇見（車内の場合は、同乗者との会話やオーディオ操作、タバコを落とした等。車外の場合は、沿道の施設や景色を見ていた等）に分けられます。①の最たる例として、飲酒、寝不足、過労によるコンディション悪化による発見の遅れも含まれます。

そもそも、上に挙げたような認知エラーをおかさないためには、自分自身の体調管理や心理状態の把握ができること、周囲の人の発言や他のドライバーの動きに流されず冷静な状況判断ができることなどが要求されます。このときの判断（「判断」エラーの判断ではありません。もっと前の段階の状況判断です）が甘いと、自らを危険な方向に導いてしまうというわけです。つまり、ヒューマンエラーの入り口にある「認知」エラーをおかさないためには、自分の行動がもたらす結果とそこに潜む危険性を知り、自分自身の行動をコントロールすることが求められているのです。

□グラフ1 夜間の信号交差点における右折直進事故について
[第1当事者となった18-24歳の運転者のヒューマンエラー]



□グラフ2 昼間の信号のない交差点における追突事故について
[第1当事者となった18-24歳ドライバーのヒューマンエラー]



注：若者ドライバーは、18-24歳の乗用車運転者で、第1当事者となった人をさす。
平成10-14年の交通事故件数を合計した。

急ブレーキを多用する人は運転が下手

「操作」の話に戻りますが、急ブレーキを踏んだり、急ハンドルを切るというのは、他に手段がない場合の緊急回避操作です。急ブレーキや急ハンドルを多用し、同乗者や他のドライバーをびっくりさせるような運転操作をするドライバーは、不安全なばかりか、運転が下手であるといっても過言ではありません。本当に運転が“うまい”ドライバーとは、自分の行動をコントロールでき、自らを危険な状況に近づけないように賢く冷静に行動できる人のことであり、歩行中の子供や高齢者を気遣うことはもとより、他のドライバーのヒューマンエラーもカバーしてあげられるくらい余裕のある人のことをいうのではないのでしょうか。

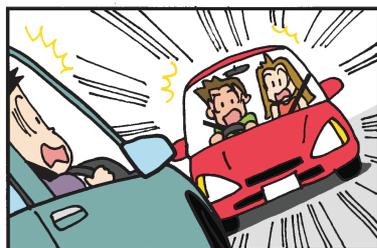
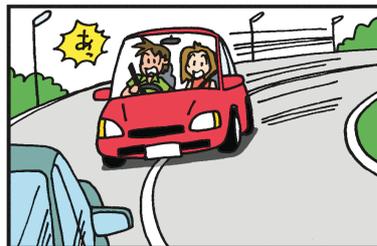
19	友達を車に乗せるということは、友達の命を預かるということ
題材設定の理由	高校3年生年代の交通事故の死傷者でもっとも多いのが四輪車乗車中で、その約半数は同乗中である。普通免許を取得して間もない高校生が、友達を乗せた車で事故を起こす多人数型の事故を防止したいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 運転する車に人を同乗させるときは、同乗者の命に責任を負うという自覚を持つようにする。 2. 友達と一緒にドライブは楽しいが、友達の影響を受けて運転が危険なることを理解させ、自制心をもって安全運転に心がけるようにする。
準備	・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントしておく。 ・クラスを5～6人のグループに分ける。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの使用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法を理解し、活発な話し合いを行うようにする	○ワークシートを配布し、学習のねらいを理解させる。 ○積極的な参加意識を持たせる。
展開 40分	1. 普通免許の取得 2. 人を同乗させた車で事故を起こした運転者の責任とその後の人生 3. 四輪車に人を同乗させたときに取るべき行動	○普通免許取得の希望の有無を話し合い、生活行動がどのように広がるかを考える。 (1) 免許取得希望は在学中か、卒業後か (2) 免許を取ったら何をしたいか ○グループディスカッションをしながら、ワークシートの問題1のケーススタディに対する解答を考える。 (1) 同乗者がいる車で事故を起こしたときの責任の範囲について (2) 事故後の運転者と同乗者、家族の問題について ○ワークシートの問題2の5つのケースを読み、四輪車に人を同乗させたり、同乗を頼まれたときに、どうすればよいかを考え、学習を深める。 (1) 同乗中の友達にスピードを出せとあおられた (2) 同乗中の恋人と別れ話が出た (3) 同乗中の友達がシートベルトをしていない (4) 体調が悪いときに、祖母の病院への送迎を頼まれた (5) 買ったばかりの車に、先輩から同乗を頼まれた	○免許を取ったら、友達を乗せて出かけたという生徒の気持ちを取り上げて、話題とさせる。 ○事故で同乗者にケガをさせると、運転者の責任が問われることを認識させ、責任の範囲、重さを理解させる。 ○事故は若者や初心者に多く起きる傾向がある。免許を取ったばかりのときは、自分が運転する車に人を乗せない方がよいということについて考えさせる。 ○友達や先輩が同乗しているときに、事故を起こしやすい理由を考えさせる。 ○体調が悪いとき、心理的に不安定なとき等に、事故を起こしやすい理由を考えさせる。 ○同乗者が与える運転へのマイナスの影響を認識させ、運転に集中するための方法を考えさせる。 ○同乗者の好ましくない行動に注意を与える勇気を持つ大切さに気づかせる。
まとめ 5分	同乗させることは、その人の命を預かり、その責任を負うことである	○高校3年生年代では四輪車同乗中の死傷者が多いことを理解し、安易に人を同乗させてはいけないことを認識する	○運転の初心者のうちほとくに、気軽に人を同乗させないように心がけさせる。
評価	1. 友達を同乗させた車で事故が起きやすい理由が理解できたか。 2. 自分の車に人を乗せる、ということは、その人の命を預かる、人の命に責任を負うことだということを認識できたか。		

友達を車に乗せるということは、友達の命を預かるということ

問題 1

以下の文章を読んで、その後の質問についてグループで考えてみましょう。



ケイスケは2カ月前に四輪車の免許をとった。卒業式を半月後に控えている。

今日はガールフレンドのエリカを誘って、2人で車で出かけることにした。

エリカが「洋服が見たい」というので、市内の駐車場に車をとめ、ショッピングセンターに行く。そのあと、近くの映画館で映画を見た。

帰り道の車の中、CDを代えようとしたケイスケは一瞬視線を前方からはずした。顔を上げたら、道は左カーブになっていて、車は対向車線に飛び出しそうになった。

反対車線の前方から走ってくる乗用車を避けようと、左にハンドルを切った。ハンドルを切りすぎてガードレールに衝突した。

気がついたとき、ケイスケは病院にいた。助手席にいたエリカも同じ病院に運ばれた。エリカはせき髄にダメージを受け、一生介護が必要な身体となった。

[質問] ケイスケ、エリカのその後の人生について

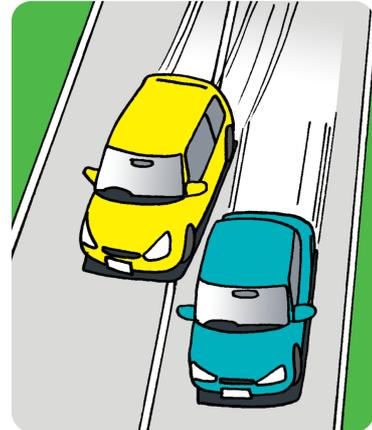
1. 経済的にはどのような影響があるか？
2. 精神面ではどのようなダメージを受けるか？
3. 法律的にはどんな罰を受けるか？
4. ケイスケのその後の人生はどうなるだろうか？
5. エリカのその後の人生はどうなるだろうか？

友達を車に乗せるということは、友達の命を預かるということ

問題 2

以下のシナリオを読んで、あなたが運転者ならどうするか、考えてみましょう。

1. 後ろの車が、どけといわんばかりに追い上げ必要以上に近づいてきた。助手席の友達が、「もっとスピードを出して、ぶっちぎれ」という。
2. 彼女(彼)を助手席に乗せてドライブしていたら、突然別れ話を切り出され、激しく動揺した。口論になってイライラした。
3. 仲間とコーラス部の会場に車でいった。後部席の友達はシートベルトをしていない。
4. かぜで体調が悪い。昨夜も咳がひどくて寝られなかった。そんなときに、おばあちゃんを車で病院まで送ってほしいと母に頼まれた。
5. 免許を取って2カ月たった。土曜の夕方、届いたばかりの新車に乗って町を走っていたら、部活の先輩に会い、これから遠乗りに出かけようと誘われた。



問題 1

友達を同乗させて事故を起こし、同乗者の身体に深刻なダメージを与えてしまったケースを取り上げ、事故の責任について考えさせる問題である。運転していたケイスケは、事故の主たる責任がある第1当事者として、ケガをさせた同乗者に対して3つの責任(刑事、行政、民事)が問われることになる。

このケースでは、次のようなことが考えられる。

- ①経済的には民事責任として、高校生でも大人と同じように多額の賠償金が請求される。任意保険でまかなえない場合には、給与をもらうようになったら月払いで支払う。ただし、未成年の場合には、経済力のある親に賠償金請求ができる。その場合は親が負担する。
- ②重い後遺症に苦しむ友人、その家族の怒り。精神的に一生重荷を背負わなければならない。
- ③刑事責任については、20歳になっていないので、検察庁から家庭裁判所に送られ審判を受ける。人身事故と、違反(よそ見、前方不注視など)の責任が問われる。行政責任としては、免許停止。(第1章参照)
- ④就職が決まっても、人身事故を起こした場合には、採用取り消しになる可能性がある。将来、教師、医者など公的資格を必要とする職業を希望していれば、人身事故を起こしたことにより罰金以上の刑に処せられれば、たとえ試験に合格しても免許は交付されない。(第9章参照)

問題 2

日常生活にありがちな車の同乗の状況を設定し、安全のためにドライバーがどういう判断をしたらよいかを考えさせる問題である。

それぞれのケースでは以下のことが考えられる。

1. 同乗者がなんといおうと、事故が起きたらドライバーの責任。「先に行きたい人は行かせよう。無理して事故を起こしたら、乗っている君も事故にあうよ」というふうに、同乗者の意見に左右されないこと。
2. 車を安全な場所に停めて、落ち着くまで運転を控える。動揺の原因をつくった彼女(彼)と同じ車内にいることでますますイライラするようなら、最寄りの駅まで送って1人になるなど。
3. 助手席はもちろん後部席の友達にもシートベルトを着用するように話す。運転席と助手席のシートベルトは着用が義務づけられているが、後部席の着用は法制化されていない。後部席のシートベルト着用率はまだ1桁台である。しかし、後部席の人がシートベルトをしていないと、事故時に車外に放出されたり、運転席や助手席に後ろからぶつかっていき運転席や助手席の乗員を死傷させることがある。(54~55ページ参照)
4. 体調が悪いときに運転するのは道交法違反(第66条)になる。おばあちゃんによくしてあげたい気持ちもわかるが、バスなどを利用してもらおう。
5. すごくみんなを乗せたい気持ちはあるが、車に慣れていないし、万が一のことがあったら、責任をとらなくてはいけない。運転に慣れていないので、と断る勇気を持つ。

同乗者が死傷したら、 運転者に加害責任が 発生する

四輪車の事故というと、車や歩行者との衝突をイメージしがちだが、人を乗せていて事故を起こし、ケガをさせる事故も多い。

18歳の交通事故による死傷者は、四輪車運転中の死傷者よりも同乗中の死傷者の方が多く、その数は原付運転中に次いで2番目である（第6章を参照。平成13年交通統計より）。

四輪車を運転するようになると、人を同乗させる機会も増える。もし、高校生が友だちを車に乗せていて、自分側が第1当事者として事故に関わって、友だちを死傷させたら誰の責任になるか。運転していた高校生は、加害者として責任を問われる。車や歩行者とぶつかって相手を死傷させたときと同じように、刑事、行政、民事の3つの責任を問われる。

人を車に乗せる、ということはその人の命の責任を負うことである。その自覚をもつことが必要である。

同乗者を 死傷させたときの責任

ワークシートの問題1では、友達を同乗させて事故を起こし、同乗者に深刻な被害を与えてしまったケースを取り上げている。人を同乗させることの責任の重さを考えさせるのがねらいである。

一緒にいるのが楽しい、みんなと移動できれば便利、ドア・ツー・ドアでどこでも行ける——動機はさまざまだが、高校生年代のドライバーは、気軽に人を同乗させ、事故を起こしている。

交通事故の裁判に多数かかわってこられた弁護士の高山俊吉氏は「同乗者をケガさせたり、死なせたりしたとき、どんなことになるのか、まったく知らない高校生が多い」という。

では、具体的に、同乗者に事故でケガをさせてしまったとき、どんな責任や結果が待っているのだろうか。

1.高校生でも「刑事責任」を問われる

運転者は、同乗者をケガさせたり死なせたりすると、「刑事責任」を問われる。

刑事裁判では、高校生でも裁判に立ち会わなければいけない。証拠調べなどがあるからで、民事裁判のときのように弁護士に任せられるわけにはいかない。

判決後、少年の場合には大人とは異なる扱いを受ける。大人なら刑務所に行くような厳罰にあたるのが少年院入所、執行猶予にあたるのが保護観察である。

「行政責任」も発生する。大きな事故を起こせば免許停止や取消しになる。

2.高校生でも、賠償金は大人と同様に請求される

賠償請求が保護者に行くこともある

民事裁判では、運転者は同乗者から損害賠償請求される。高校生といっても大人と同様に賠償金を請求される。

賠償金が保険でカバーできないときには、高校生のような未成年の場合は親に支払い義務が発生する。

賠償金の支払いは、加害者とその家族で分担して支払うことはできない。誰かが一括で支払うことになっている。しかも、誰が支払うかは、被害者が指定することができる。当然、被害者は支払い能力のある人を指定するから、未成年者が加害者になったときは、その親を支払い者として指定する。

最近では、自賠責保険だけではまかないきれないほど高額な賠償金の支払いを命ずるケースが増えている。任意保険に入っていなかったために、賠償金と自賠責保険額の差額が千万円単位で発生した場合、そう簡単に現金で支払えるものではない。親が家屋敷を売却して賠償金にあてるというケースも少なくない。

事故を起こせば、親に大きな負担をかけることになる。

同乗者をケガさせたり、死なせたりすると、自分だけでなく、親も責任を問われることがある。「車に乗るということは、責任の網の目の中に身を置く、ということを理解できなければ、車を利用する資格はない」（弁護士高山俊吉氏）といえる。

3. 運転者、同乗者の両方が亡くなってしまったとき

同乗者をケガさせたり、死なせたりした事故で、運転者が亡くなってしまふというケースもある。

亡くなった運転者が高校生だった場合、責任はどこに行くのか。

子どもが独身の場合、法律では、権利も義務も親が相続することになっている。加害者としての賠償債務は親が相続することになる。

親は、子どもを失うという悲しみとともに、加害者としての責任と賠償金の支払い責任を背負わなくては行けない。

同乗者の責任が問われることがある

ふだんの生活で、友達や知り合いの車に乗せてもらうことを「無償同乗」「好意同乗」と呼んでいる。

同乗者の乗車中の事情によって、保険金が減額されることがある。

- ・運転者が飲酒運転であることを知っていて、乗せてもらった
- ・運転者がスピードを出しすぎたのを知っていて、何もいわなかった
- ・運転者をあおってスピードを出させたなどの場合である。

(第6章「車に乗せてもらうときは慎重に」参照)

以上は、運転者やその家族が負う責任についてだが、高山弁護士は、こうした法律的な問題は知識として知っておくべきことだが、もっと高校生に知ってほしいのは、「事故の後に、さらに大変な次の困難が生み出される」ことだという。

事故は一瞬のうちに終わる。しかし、その瞬間から世界も、人生も変わる。

人生の始まりに、人を死傷させるということの意味について生徒に考えさせる必要がある。(コラム参照)

ディスクッションの中で、生徒に、友達との楽しいドライブで事故を起こした後の「事故の関係をめぐる心、人生の深い嵐」をより深く考えてもらうためのアドバイスをするために、先生用の参考文献として以下がある。

- ・「遺された親たち」1～6巻 佐藤光房 あすなろ社
- ・「交通死」二木雄策 岩波新書

人を車に乗せるときにすべきこと

人を車に乗せる、ということはその人の命に責任を持つことである。運転席に座るといふことは、自分がその車の責任者になるということである。

同乗者にケガをさせないため、同乗者に必ずシートベルトを着用してもらおう。

同乗者のいいなりになるのはいけない。運転の責任は、運転者にある。

運転中、同乗者のほめ言葉や、はやしたりする言葉がどれくらいドライバーに影響するかも知っておこう。みんなの言葉にやすやすのらず、常に気持ちをコントロールすることが大事である。

また、騒ぎそうな友達を乗せるときは、運転の妨げになることはしないほしい、ということを手伝いに伝えなくては行けない。

疲労も運転に影響する。人を乗せるときには、自分の身体コンディションもよく考えて、断るときには、はっきり伝えることが大切である。

初心者のうちは事故を起こしやすい傾向があることも知っておくべきで、人を乗せないくらの慎重さを持つことが必要である。

道交法第66条には「…過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない」と書かれている。

参考/交通事故に関する責任や、事故の後に続く裁判や賠償については、地域の弁護士会が講演を引き受けてくれる。

人を車に同乗させるときは その人の命に責任をもつという覚悟がいる

高山俊吉 弁護士

大きな困難は事故の後にある

よく高校から交通安全について講演依頼を受け、法律家として交通事故の賠償の話をしてほしいといわれます。

でも、私は交通事故で賠償について話す比率は少ないですね。確かに、知識として知っておいてもらいたいですが、そういうことについて詳しいことが事故を避ける決定的な鍵ではありません。賠償について触れるのは、知らないと困るからという程度の位置づけです。

極端な話、賠償金の問題は保険に入っていればいい。というより、保険に入らないのは論外です。

私が高校生たちに知ってほしいのは、事故にあった後、どんなに大変な次の困難が生み出されるかということです。

私は、高校生が運転中に事故にあい、同乗者を死なせてしまったという事件をいくつも担当してきました。同乗者を死なせたとき、どんなことになるのか、まったく知らずにいる高校生が多いというのが実状です。

事件は一瞬、零点何秒かで終わっています。しかし、その瞬間から世界が、人生が変わる。このことを知ってほしいと思います。

人生の始まりの時期に人を死なせるという意味

同乗者が亡くなるということは、運転者は加害者になることで、刑事責任が問われます。「前科者」になるということです。

人を殺すということを人生の始まりの時期に経験してしまうというのは、経歴にキズがつくだけでなく、自分自身にとって生涯忘れられないキズがつきます。生き方の問題として大変なキズになる。このことを高校生たちは知りません。

車に関わる生活に入るということは、果たすべき責任があるということです。「自分はまだ高校3年だから」とか「給料をもらってないから一人前じゃない」といったことを、世の中の誰も許してくれない世界に入っていくことです。

親同士の壮絶な闘い

同乗事故は、同乗者が傷つくだけではありません。運転している本人が亡くなることもあります。

いちばん悲惨なのは運転者も同乗者も両方とも死亡してしまうという事故です。

加害者としての責任は、親に相続されます。同乗者の遺族は、運転者の遺族に対して賠償請求する。それも四十九日も過ぎないうちにです。子どもを失った悲しみで親は立ち上がれないうちに、運転者の親は、加害者の親として訴訟を受けなければならないのです。

ここから親と親との間の、壮絶な戦いが始まります。えんえんと4年も5年もかかる裁判になることは珍しくありません。

死んでしまった運転者は別に苦しみはしないが、残された家族、相手の家族がどんなに苦しむか、その大きさを高校生たちに肝に銘じてほしいのです。

交通事故が起きると、数字化され、だんだん無機質になっていきます。交番の壁に掲げられた「昨日の事故は1件」という数字は、通り過ぎる人にはただの1という数字です。しかし、残された家族には1とは読めません。

病気とか、天寿をまっとうしたというなら、悲しくても死は受け入れられます。しかし、交通事故は違います。この死に他に責任のある人がいるというのは、家族にとって非業の死であり、何十年たっても過去のことになっていないのです。

交通事故は、人の生活の中にとてつもない傷を残してしまう。その怖さをどうやってわかってもらうかです。

交通事故をめぐる深い心の嵐を伝えたい

私の子供の頃を考えても、死について現実感を持って考えられませんでした。それが子供の特権でもある。だから未来が広がるのです。

高校生に伝えたいのは、車に乗ることは楽しくて、便利ですが、同時に危険に近づくことでもあるということです。その危険というのは、痛いということだけでなく、もっとその先に起こってくる、とてつもない、人の苦しみや悲しみの原因になることです。それをしっかり踏まえておくことです。

そうすると「友達を車に乗せるといふことは友達の命を預かるということ」ということの中身が、厚みを持って感じられてくるでしょう。

交通安全教育は、知識の伝達だけになってはいけないと思います。

交通事故の死を巡って、関係者の中でどういうふうに取り返しのつかない深い嵐になっていくのかを多少ともわかってもらうために、私は、講演というチャンスがあるとき、高校生たちにできるだけ話をしようとしています。でも、交通事故で子どもを失った親の言葉の1万分の1の思いも話せません。それでも、これからも話し続けていこうと思っています。

20	車の速度と自己過信（四輪車）
題材設定の理由	若者は免許取り立てであっても、自己過信から安全よりもスリルを求めやすく、最高速度違反による死亡事故が多い。いずれはドライバーとなる生徒に、自己過信の危険性を理解させ、安全な運転行動をとるようにさせたいと考え、本題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 1. 四輪車の衝突実験のビデオを視聴し、衝撃の大きさや人体に及ぼす影響を理解できるようにする。 2. 最高速度違反による若者の事故の特徴や「お地蔵様になった三姉妹」の事故事例の考察等によって、車の性能限界や人間の生理的限界のあることを理解し、自己抑制力のある行動がとれるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・「お地蔵様になった三姉妹」（出典：『遺された親たち』佐藤光房／あすなる社、1992年）を人数分プリントし、あらかじめ読ませ、感想文を書かしておく。 ・衝突実験のビデオ「JAFユーザーテスト～後席シートベルト～」とビデオデッキ、テレビを用意する。 ・ワークシート（問題1、2）を人数分プリントする。 ・グラフ4 年齢層別の死亡事故に占める最高速度違反（183ページ）を人数分プリントする。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法を理解し、積極的に意見を出し合うようにする。 ○宿題についてワークシートに答えられるようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ビデオ視聴の準備をさせる。 ○事前に配付した宿題のプリントを用意させる。
展開 40分	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車の衝突と衝撃の大きさ 2. 最高速度違反による若者の死亡事故の特徴 3. 「お地蔵様になった三姉妹」の事故の原因と再発防止 	<ul style="list-style-type: none"> ○車の衝突が人体に与える衝撃の大きさについて、衝突実験のビデオを視聴して理解し、ワークシートの問題1の解答を通してさらにスピードコントロールの重要性の理解を深める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 速度に比例して衝撃力が大きくなること (2) 衝突時に人間が瞬間的にもちこたえられる衝撃 ○事故統計表から、若者の最高速度違反による死亡事故の特徴を把握し、車の性能や人間の生理的限界のあることを理解する。また、安全運転が大切であることを理解する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 四輪車の性能限界（車速と制動距離やカーブの曲線と安全運転等） (2) 人間の生理的限界（危険反応時間等） ○宿題の感想文を1～2名の生徒が指名により読み上げ、各自の感想文とあわせて考察を深める。また、ワークシートの問題2の解答を通じて、若者の自分本位で経験不足の運転が悲惨な事故となりやすいことを理解する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 事故の原因と事故の悲惨さ (2) 三姉妹がお地蔵様となったこと (3) 事故の再発防止の方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○衝突実験のスピード50km/hは、通常一般道路を走る速度であるが、この速度で衝突したときの衝撃の大きさを強調する。 ○走行中にシートベルトをしないという結果になるかを理解させる。 ○事故統計表から、その背景を読み取らせて意見を発表させる。 ○制御不可能なスピードを出す危険性を十分考えさせる。 ○自己過信となりやすい心理に触れさせ、その危険性を指摘させる。 ○1～2名の生徒に感想文を読み上げさせる。 ○事故の背景には急ぎや運転スキルへの過信と経験不足など、人間的な要因が大きいことを理解させる。 ○スピードオーバーによる事故が自分だけには起こらないと思うのは間違いであることを気づかせる。
まとめ 5分	スピードの「スリル」よりも「安全」こそ優先すべきであること	<ul style="list-style-type: none"> ○物理的、生理的な限界のあることを踏まえて、他者をも重大な事故に巻き込む恐れの大い、自己を過信した運転行動は絶対しないと決意する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○自他の安全を優先する態度こそ、優れた運転態度であることを指摘する。
評価	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車の性能や人間としての限界を知って、自己過信の危険性が理解できたか。 2. 三姉妹の事故の例から、安全運転に徹しようとの気持ちが強められたか。 		

車の速度と自己過信 (四輪車)

問題 1

車の衝突実験のビデオを見て、衝撃と人体の関係を学びましょう。
直感的に教えてください。

1. 衝突実験で使われている 50km/h の速度は、どういう道路で四輪車がよく走っている速度でしょう？

- a. 住宅街などの生活道路 b. 国道や県道 c. 高速道路

2. 壁に衝突する実験は、道路での車同士のどんな事故を想定していると思いますか？

- a. 乗用車とトラックの正面衝突
b. 乗用車と軽自動車との正面衝突
c. 同じ大きさの車との正面衝突

3. 人間が瞬間的に手や足で支えられるのは、約何 km/h で衝突した場合の衝撃までだと思いますか？

- a. 7km/h b. 20km/h c. 50km/h

4. エアバッグ装着車の運転席や助手席にいるとき、衝突時の安全について、どちらが正しいと思いますか？

- a. シートベルトはしなくても、エアバッグが人体への衝撃を減らしてくれる
b. シートベルトとエアバッグの両方が機能して、人体への衝撃を減らしてくれる

車の速度と自己過信 (四輪車)

問題 2

宿題で読んだ「お地藏様になった三姉妹」の文章に出てきたことをもとに、次の質問に答えましょう。

1. 加害者の車が走っていた県道の制限速度（最高速度）は？
2. 事故が起きた道は右カーブ、左カーブどちら？
3. 道路のどの部分を走っていましたか？
4. 事故を起こしたときのスピードは？
5. なぜ加害者はスピードを出していたのでしょうか？
6. 加害者に対し、検察はどう処分したでしょう？
7. どうすればこの事故は防げたと思いますか？

問題 1

事故を起こしたときの、乗員、車への衝撃について直感的に答えさせ、知識と実際との間にある落差について考えてもらうきっかけにしたい問題。

衝突実験のビデオを見せたあと質問をする。次の問題2で、実際の衝突事故事例「お地蔵様になった三姉妹」についての感想を述べさせるときに、より具体的な意見を引き出すことにつながる。

1. 正解はb。最高速度50km/hの標識は、市街地を離れた国道や県道などにある。よく見かける走行速度だが、衝突したときの衝撃の大きさは映像から読みとる。

例外もあるが、普通、最高速度は住宅街は～30km/h、～40km/h、郊外50km/h、高速道路は80～100km/hのようになっている。

2. 正解はc。壁に正面から衝突させる実験は、同じ質量の車が、同じスピードで正面衝突したことを想定している。(衝突した相手が大きな質量の車なら、自車への衝撃は大きくなり、相手が質量の小さな車なら自分側の衝撃は少なくなるが相手側が受ける衝撃は大きくなる)

3. 正解はa。衝突したとき、人間が瞬間的に支えられるのは、手を突っ張って50kg、足をふんばって100kgくらいの力といわれている。衝突時のスピードに換算すると7km/hくらい。7km/hとは自転車で走る速度にあたる。

4. 正解はb。シートベルト(拘束装置)で車外に向かって飛び出そうとする体を拘束し、エアバッグが開いて衝撃を吸収する。エアバッグはシートベルトの補助装置の位置づけで、シートベルトをしていないと効果を発揮しない。

問題 2

三姉妹を交通事故で死亡させてしまった加害者は、専門学校に通う19歳の少年。高校卒業直前の2月に免許を取り、9カ月後の11月に事故を起こす。スピードと衝撃の関係を考えさせるために、文章に戻って事実確認をさせる。

1.40km/h

2.ゆるい右カーブ

3.中央分離帯に寄ったところ

4.105km/h

5.・友達の妹を電車の発車時刻に間に合うように車で送るため急いでいた

・制限速度の2倍以上の速度を出していたが、大丈夫だと思っていた

(カーブでは速度が出ているほど、外側にふくらもうとする力が大きくなる。右カーブの場合は、左の方に走行ラインがふくらんでいく)

・道は人通りが少なく、しかも信号機と信号機の設置してある間隔が長いので、スピードを出したくなる道だった

6.検察の判断を文章から読み取らせる

検察側の指摘する経験不足による運転技術の未熟は、ハンドル操作のような運転技術(スキル)だけでないことを考えさせる。

・通学時間帯で子供たちの通行があることを予測した運転をしていない

・カーブそのものについての知識がない

・カーブではセンターライン寄りを走ってくる対向車が少なくないという知識がない

・高速で急激なハンドル操作をしたときの車の挙動について、知識がない

・その道路がなぜ最高速度40km/hに制限されているかの知識がない

(歩行者を保護するガードレールがない。カーブなどの路面設計が曲がりやすいように作られていない。道路幅が狭い。信号機など、速度を出しにくくする設備が少ないなど)

*事故当時(91年)には業務上過失致死罪だったが、2001年の刑法改正で、車の制御が困難な高速度運転による死傷事故には「危険運転致死傷罪」という罪科が設けられいっそう厳しい罰が科せられるようになったことに触れる(死亡は1年以上の有期懲役)

7. 制限速度を守る

- 社会が決めているいろいろな決まりを積極的に守ることは、社会で生活する人にとって欠かせない態度・姿勢、と思える。この態度・姿勢を自他の努力で育成する
- 運転する人は、未熟、無思慮な1つの暴走事故が被害者とその家族、加害者とその家族にどういう影響を深く長く与えるかを考え、記憶に刻むことで、安全運転を心がける
- 具体的な運転面では、その道路の制限速度（最高速度）の意味を理解し、注意深く情報を取り、速度オーバーをしないよう運転する
- 急いでいるときはスピードを出し、無理をしやすい。時間の余裕をもって出発する

先生のための資料

若者の死亡事故の原因トップは最高速度違反

四輪車を運転する若者の事故の原因は何が多いのだろう。

グラフ1は、四輪車運転中に事故を起こした18、19歳の若者が事故直前に犯していた違反を、負傷事故と死亡事故で比較したものである。

- ・負傷事故ではわき見運転、安全不確認など「不注意」による違反が中心だが、
- ・死亡事故になると違反の種類が変わる。最高速度違反が増えて約19.3%を占めることがわかる。

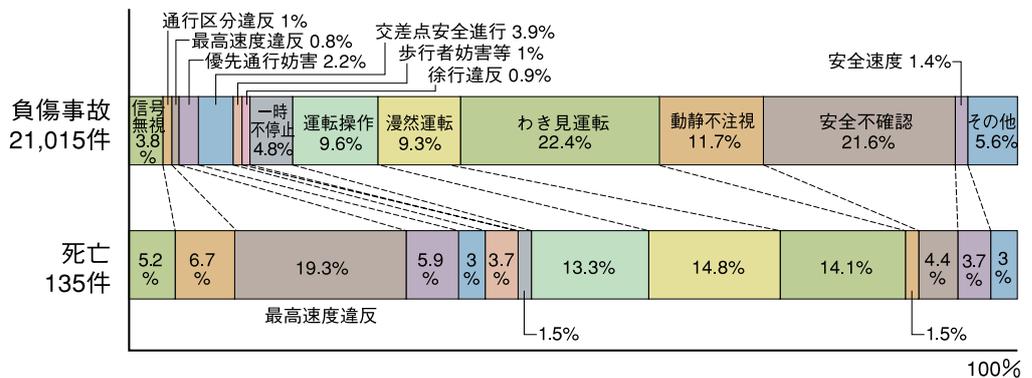
グラフ2は、四輪車運転中の18、19歳の若者の危険認知速度（事故直前の車両の速度）を見たものである。

- ・負傷事故では40km/h以下が81.1%を占めるのに対し、
- ・死亡事故では40km/hを超えるケースが74.8%ある。

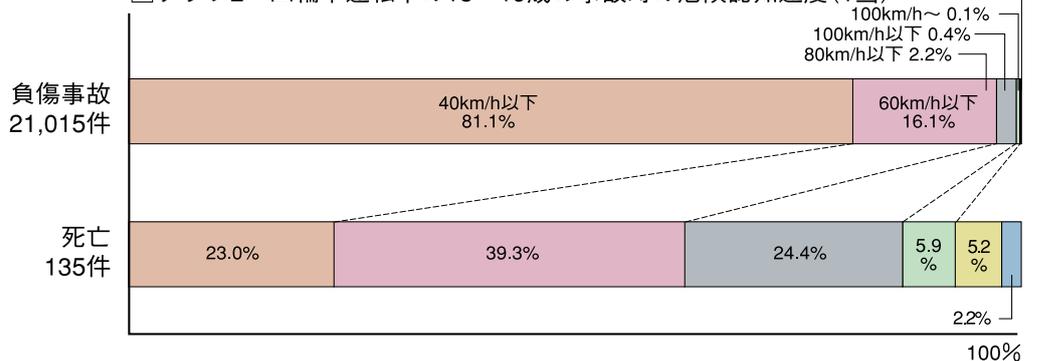
では、若者四輪車運転者では、どんな形の事故が多いのだろう。グラフ3からは、

- ・負傷事故では「追突」や「出会い頭」など速度が比較的高くない状態で起きる事故類型が多いのに対して、
- ・死亡事故では車両単独（工作物衝突、転落など）や正面衝突など、高いスピードで衝撃力の大きい事故類型が多いことがわかる。歩行者との事故も多い。

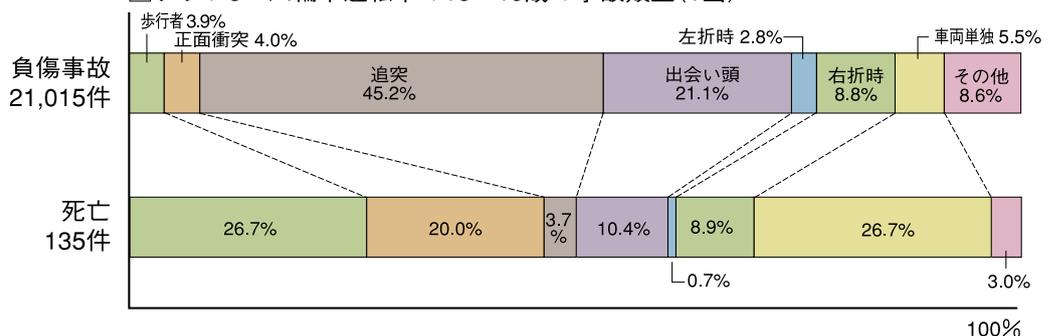
□ グラフ1 四輪車運転中の18～19歳の法令違反(1当)



□ グラフ2 四輪車運転中の18～19歳の事故時の危険認知速度(1当)



□ グラフ3 四輪車運転中の18～19歳の事故類型(1当)



(財)交通事故総合分析センター (平成20年)

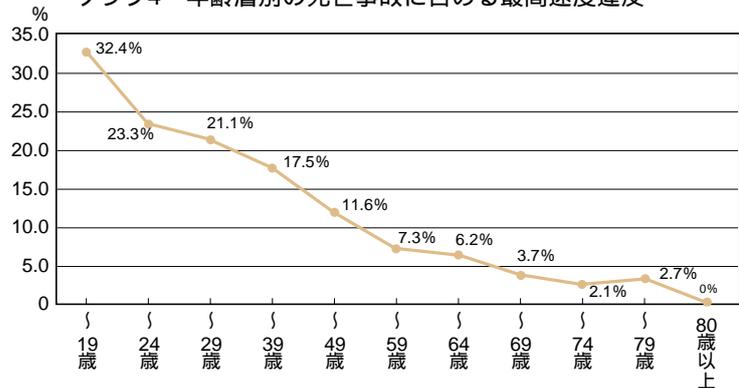
若者はスピードが好き

グラフ4は、年齢層別に、死亡事故の違反に占める最高速度違反の比率を見たものである。10代では32.4%と突出して比率が高いが、年齢が上がるほど比率は低くなり、30歳代になると10%台に減っていく。

若者はスピードが好きという傾向は、グラフ5からもわかる。

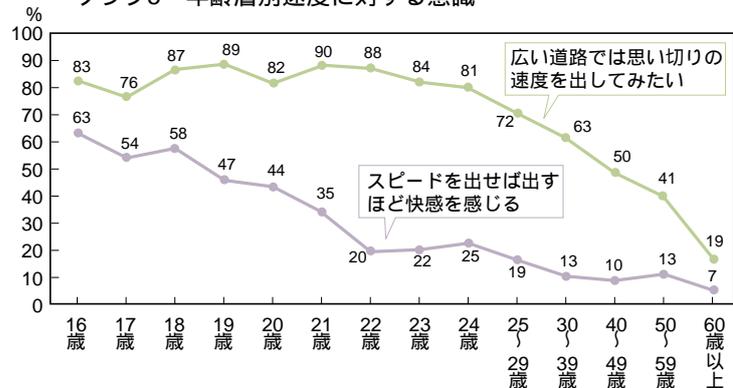
- 「広い道路では思い切りの速度を出してみたい」が16～24歳でほぼ80%以上
- 「スピードを出せば出すほど快感を感じる」は、16～18歳では50%以上も占めている。

グラフ4 年齢層別の死亡事故に占める最高速度違反



(財)日本交通安全教育普及協会発行「人と車」2002年9月号
運転者教育講座 長山泰久大阪大学名誉教授

グラフ5 年齢層別速度に対する意識



(財)日本交通安全教育普及協会発行「人と車」2002年9月号
運転者教育講座 長山泰久大阪大学名誉教授

違反ドライバーは「快感」や「時間」を優先させる

なぜドライバーが速度違反するかについての調査・研究によると、違反行動の動機には運転時の「快感」「リスク」「時間」「コスト」という4つの要因が関係し、速度違反行動にもっとも影響を与えるのが「快感」である。

規制速度をオーバーするドライバーと、それを守ろうとするドライバーを比べると、大きな違いは「快感」と「リスク」の受け取り方である。違反行動をするドライバーは、速く走ることが「快感」と考えるが、規制速度を守るドライバーは、速く走ると「リスク」を高めると考えている。ただし、違反行動をするドライバーは「リスク」に関心なわけではないが、速く走ることによって「リスク」が大きくなると考えない。

高速走行は「コスト」がかかるが「時間」を短縮できると考えている点では、速度違反をするドライバーも変わらない。しかし、違反をするドライバーは「コスト」にはこだわらず、「時間」の短縮を優先させる傾向がある。

高速走行とスピード違反を快感と考える若者に、速く走ることとリスクの関係を機会あるごとに教える必要がある。

**問題2の具体例を通して
スピードと事故について
多面的に考えてもらう**

熊本大学医学部恒成茂行教授は、交通事故で亡くなった若者の法医学解剖を通して、「並ではないスピード」による事故の多さを知ったという(187ページ参照)。一般道を120km/hで二輪車や四輪車を運転していて衝突しているケースがある。

道路条件などから見て、コントロール不可能と思えるスピードで若者は走り、事故を起こしている。

宿題で生徒に読んでもらう「お地蔵様になった三姉妹」は、「並ではないスピード」105km/hで起こした若者の事故である。

普通に、免許を取って間もない若者に多い、オーバースピードでの事故には、以下の様な点が共通している。

- ・高速でも車をコントロールできるという自己過信がある
- ・道交法などルールを守らなくていいという挑戦的な気持ちがある
- ・高速走行の経験が相対的に少ない

三姉妹を殺してしまった19歳の若者の場合も、免許取得後7カ月しか経っていない。おそらく、

1. 高速走行についての知識(他の車や歩行者との関係、ブレーキング、車の挙動など)が不足している
2. 高速走行の難しさや怖さについての経験が不足している
3. 高速走行の操作技術やエマージェンシー技術がない

などを事故の背景要因としてあげることができる。認知→判断→操作という一連の運転行動でいうと、1と2は認知、判断についてのもので、知識や経験とそれらに基づく予知、予測能力も含まれている。3は操作スキルの問題である。

その他、この若者の場合には運転者の認知、判断に影響を与える心理的要因として

- ・「急ぎ」「若い異性といっしょ」「他車もスピードを出している」

があった。

**スピードが高くなると
運転の世界は大きく変わる**

衝撃力

速度が車の運動にどのように関係するか、以下に述べる。

ワークシートの問題1では、ビデオ映像を使って、衝突時の衝撃について、実感させることをねらいにしている。衝突実験で使われる速度50km/hは、四輪車に乗っていればよく出すスピードである。

衝撃(a)と衝撃力(F)は以下の式で求められる。

$$a = \frac{(v_1 - v_0)}{t}$$

衝撃(a)を重力加速度g = 9.8 (m/s²)を基準にして表すと

$$\frac{a}{9.8}(G)$$

衝撃力F (kg) = 質量 × 衝撃 (G)

50km/h (13.9 m/s) で走ってきた車 (v₁=13.9) が、衝突し停止 (v₀=0) するまでに要した時間tを0.1秒 (sec) とすると

$$a = \frac{(13.9 - 0)}{0.1} = 139 \text{ m/s}^2$$

$$\frac{139}{9.8} \doteq 14G$$

総重量1.2t (1,200 kg) の車の場合なら、

$$\text{衝撃力} = \text{重量} \times \text{衝撃 (G)} \quad \rightarrow \quad F = 1.2t \times 14 \doteq 17t$$

つまり、この場合の衝突時には、約17tの物体にかかる重力と同じ力を受けることになる。

a : 衝撃 [m/s²]
 v₁ : 衝突直前の速度 [m/s] (秒速)
 v₀ : 衝突後の速度 [m/s] (秒速)
 t : 衝突時間 (衝突してから速度0になるまでの時間)
 F : 衝撃力

運動エネルギー

車は速度が高くなるほど、衝突時の衝撃が大きくなるだけでなく、走行中も止まりにくくなり、カーブも曲がりにくくなる。

四輪車も他の動く物体と同じように、運動エネルギー K を持っている。

$$K = \frac{1}{2}mv^2$$

m : 質量 [kg]
v : 速度 [m/s]

運動エネルギーは質量と、速度の2乗に比例することを覚えておきたい。車の質量(重量)と速度がそれぞれ2倍になると、運動エネルギーは8倍になる、ということである。車をブレーキで停止させるためには、このエネルギーを熱に変えそのほとんどをブレーキで吸収しなければならない。

ブレーキング

- ・制動距離 / ブレーキが効き始めてから停止するまでの距離を「制動距離」という。おおよその制動距離 S を求める式は

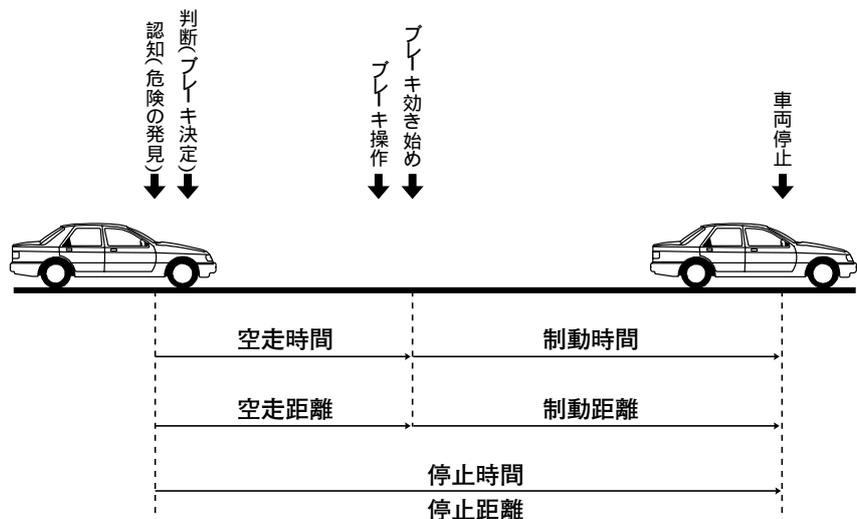
$$S = \frac{v^2}{2g\mu}$$

v : 速度 [m/s] (秒速)
g = 9.8 [m/s²] : 重力加速度
μ : 路面の摩擦係数
(路面の滑りやすさを示すもので、数字が小さいほど滑りやすい。氷上 0.07 固まった雪上 0.15
アスファルト乾 0.75 ~ 0.80 湿 0.45 ~ 0.60)

この式からわかるように、路面状態(摩擦係数)が同じ場合、速度が高いほど制動距離が長くなる。一方、摩擦係数が小さい数字になる(路面が滑りやすくなる)と、速度が同じでも制動距離が長くなる。

- ・停止距離 / 運転者が危険を発見(認知)するなどして、止まろうと考え(判断)、反応・操作し、ブレーキが効き始めるまでには1~2秒程度かかる。この間、車は走り続けている。この時間を「空走時間」、走った距離を「空走距離」という。この空走距離を制動距離に足したものが、つまり危険を発見してから実際に車が止まるまでに走る距離を「停止距離」という。

車の速度が高いほど、判断、操作などに費やされる空走時間内に走る空走距離は長くなる。当然、停止距離は長くなる。



コーナリング

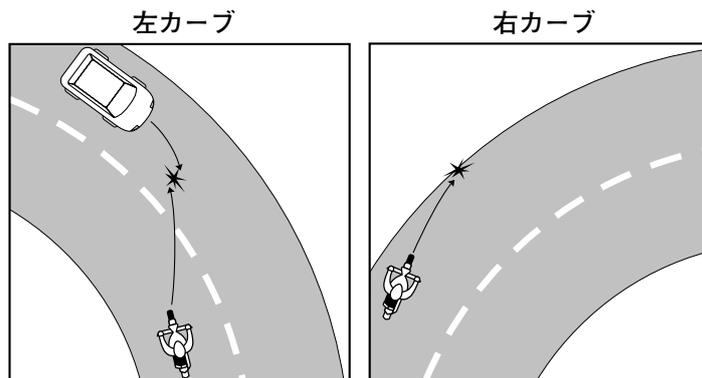
- ・カーブ走行／国道や高速道路などのカーブには30R、400Rなどとカーブのきつさを示す標示がある。Rは半径を示すので、30Rとあれば半径30mの円周(曲線)に等しいカーブ、ということである。半径が短いほど急なカーブになる。カーブの手前では速度を落とせといわれているのは、それぞれのカーブには通過するための限界速度があり、それを超すと曲がりきれなくなるからである。カーブを通過できるおおよその限界速度は以下の式で求められる。

$$v = \sqrt{g \mu R}$$

v : 速度 [m/s] (秒速)
 g = 9.8 [m/s²] : 重力加速度
 μ : 路面の摩擦係数
 R : 曲線半径 [m]

カーブの限界を超えた速度以上で曲がろうとすると、曲がりきれず、大回りになる。右カーブではふくらんで路外に飛び出し(「お地蔵様になった三姉妹」の事故はこれにあたる)、左カーブでは、センターラインを超えて対向車線に飛び出し、対向車線を車が走っていれば正面衝突につながる。

- ・進路変更距離／前方の落下物を避けるなどのように、危険回避には進路変更をとまなう場合がある。進路変更のときの車の動きは曲線(カーブ)を描くので、スピードが高くなるほどハンドルを大きく切ることができなくなり、進路変更にかかる距離が長くなる。



危険なスピードによる交通事故を厳しく処罰

平成13年の刑法改正で、人身事故について新たに「危険運転致死傷罪」が設けられた。(負傷は15年以下の懲役。死亡は1年以上の有期懲役)

刑法で危険運転による人身事故の責任を厳しく問うようになったことがわかる。さらに、平成19年の刑法改正で、適用される対象が「四輪以上の自動車」から、自動二輪車や原付を含む「自動車」に広げられた。

「危険運転致死傷罪」にあたる悪質な違反としては、以下の4つが上げられた。このうち3つが速度に関するものである。

1. アルコール・薬物の影響で正常な運転が困難な状態で運転
2. 車制御が困難な高速度運転
3. 危険な速度での割り込みや幅寄せ
4. 危険なスピードで赤信号を故意に無視

若者の事故の最大の原因はスピード それも並ではないスピードで起きている

恒成茂行 熊本大学医学部教授

大学で交通安全の授業をする理由

私は法医学者として、殺人や交通事故など不幸な死にあった方々のご遺体の解剖をしてきました。その中で、どうしてこういうことで大事な命を落としてしまうのだろうと、憤りを感じるような若者の交通事故死に何件も関わりました。絶対これは何とかしないとならない、そういう思いで大学の交通安全講座を始めました。1994年のことです。

毎年1、2年生を対象に、法律、工学、交通安全教育、救急医療、交通心理などの専門家の先生方と分担して、講座を開いています。ここで習ったことを、大学卒業後に職場や地域、家庭で生かしてもらえれば本当に嬉しいと思います。

法定速度を守れば起きなかった事故

若者の死亡事故の最大の原因はスピードです。それも並ではないスピードです。原付を運転中、カーブを曲がりきれずに道路脇のブロック塀に激突して亡くなった16歳の男子高校生の場合は約80km/hでした。

正面からはわからないのですが、頭の骨が折れ、後頭部が平らになっていました。これは簡単なことなのです。バイクがカーブを曲がる時に遠心力が働きますが、スピードが速すぎると、遠心力に耐えられなくなり、放り出されます。それで、男子高校生は壁に激突したのです。物理の遠心力の話は、単なるお勉強としてでなく、車の運転にも応用してきちんと考えてほしいと思います。

交通事故で死にたくない、と思うなら簡単なことです。道交法で定められたスピードを厳格に守ればよいのです。

シートベルト着用をどう動機づけるか

四輪車乗車中の死亡事故で、怖いなど思うのは、シートベルトを装着していない多くのドライバーがハンドルで前胸部を打って、命を失っていることです。

車が50km/hで進んでいるときは、中にいる運転席の人も、助手席の人も、後部席の人も、みんな同じ50km/hで前に進んでいます。ところが、車が衝突して止まったり、急ブレーキで止まったときでも、中に乗っている人はそれまでと同じ速度で前に行こうとします。

これは、止まっているものは止まったままの状態でありつづけ、動いているものはあくまでも運動を続けようとする物理の法則によるものです(慣性の法則)。必然的にドライバーは、前にあるハンドルやダッシュボードパネルに衝突するわけです。また、助手席の人もダッシュボードパネルに衝突し、後部席の人は、運転席や助手席の背もたれに衝突して、前席の人に大きなダメージを与えます。

では、こういうことを防ぐ方法はあるのでしょうか。それは簡単なことです。衝突であれ、急ブレーキをかけてであれ、車が止まったと同時に人も止まるようにすればよいのです。それには、車と人を一体化させればよいのです。そのために、人を車に縛り付ければよく、車が止まったとき、人間も止まります。それがシートベルトの原理です。

シートベルトをしなさい、していないと道交法で減点1点になる、と自動車学校などで教わります。しかし、シートベルトはそのためにするものではありません。

理屈がわかれば、誰がなんといおうと、車を運転するときにはシートベルトは当然つける。人にいわれなくてもつけることが当然なのです。

ハンドル操作を誤った乗用車が桜の木に激突

クラッシュアブルボディの話

次も若者の事故です。ゆるい下り坂のS字カーブで、ハンドルをちょっと切り損ね、桜の木に乗用車が激突した事故です。速度は約120km/hでした。衝突した車を横から見ると、前の部分はグシャグシャでした。しかし正面から見ると、乗員の生存空間はしっかりと確保されていました。

車は人が乗っている空間は壊れないように車のフレームが組まれています。前後は、衝突したとき壊れるようにつくられています。これを「クラッシュアブルボディ」と呼んでいます。車の前後はなぜ壊れることが大切なのでしょう。前後が壊れることによって事故の衝撃が吸収されるのです。車をぶついたらボンネットの部分が壊れた、と怒ってはなりません。

車外放出の怖さ

問題はこの事故のドライバーです。シートベルトをしていなかったために車外に放出され、頭部にケガをして即死しました。この車は前後は潰れていても、生存空間が確保されていました。シートベルトをちゃんとつけて運転席に固定されていれば、助かっていたでしょう。

しかし、この事故は、はっきりいえば120km/hで飛ばさなければよかったです。60km/hくらいで走っていれば、起こりえなかった事故だといえます。

下り坂カーブの広域農道で、乗用車が路外に飛び出す

エアバッグはシートベルトをしないと効果を発揮しない

カーブを曲がりきれずに土手に激突して、車が大破し、ハンドルが変型。エアバッグが開いたのに運転していたサラリーマンが亡くなった事故がありました。死者はシートベルトをしていませんでした。

このケースで重要なことは、エアバッグは安全装置ですが、装置としての効果が発揮できるのはシートベルトをしているときだ、ということです。このケースでは、シートベルトをしていなかったため、土手への激突によって身体が前方に放り出され、エアバッグが開いていたにもかかわらずハンドルにぶつかって大きなダメージを受けていました。ハンドル外傷は致命的できわめて怖いものです。

教育の力を信じている

法医学解剖では、亡くなった人が、いつ、どのようにして亡くなったなどを調べますが、そのみが解剖の目的ではありません。私たちにとって、死者から何かを学び、それを生きている人達に還元することが極めて大切です。不幸な死が二度と起こらないような社会にする、という役割を課せられています。

事故を防ぐために大切なのは教育の力だと思っています。

私は大学の授業で、関わってきたさまざまな事故の事例を具体的に紹介し、なぜ事故が起きたか、またそれを予防するには、どのようにすべきであるか、などについて講義します。授業の締めくくりには、あるご遺体の未修整の悲惨な写真を見せます。大型トラックに轢かれて亡くなった家庭の主婦の方です。本当に無惨な姿です。こういう姿で一生を終わりたい、と思う学生は1人としていないと思います。

私は「絶対に、嫌です」。家族、友人、後輩、知人、すべてがこういう姿で一生を終えてほしくはありません。こういうことをしっかりと心にとめて、大学生に広い視野で交通安全の問題を考えていただきたい、と思います。

お地蔵様になった三姉妹

鳥取県八頭郡船岡町は鳥取市から南へ約20キロ、中国山地の山あいにある静かな町だ。交通事故もめったにない。1990年8月くらい1年3カ月、町内で交通死亡事故は起きていなかった。

同町橋本、会社員大谷幸彦さん(36歳)の家は、脇に大江川という小さな川が流れる県道42号線沿いにある。

大谷さん方の仏壇には、異様に幅の広い、真新しい位牌があった。幅が広いのは、3つの戒名が1枚の位牌に並んでいるからだ。黒漆の地に金粉で書かれた戒名は「智光奈園童女位」「智円美保童女位」「智心善郁童女位」。命日は1991年11月2日。

取材にうかがったのは、92年の3月8日だった。仏間にはまだ、お母さんのものも含めて、四組の立派なおひな様が飾られていた。おひな様をいつまでも飾っておくと娘の嫁入りが遅れる、などといわれる。が、その心配も不要なのだ。3組のひなの主は、もうこの世にいない。

幸彦さん、千代子さん(36歳)夫妻には、3人のお嬢さんがいた。長女奈穂美ちゃん(当時12歳)、次女美保ちゃん(同9歳)、三女郁里ちゃん(同8歳)。船岡町立大江小学校の6年生、3年生、2年生だった。

昨年11月2日の朝7時半ころ、3人はいつものように家を出て学校へ向かった。土曜日だった。大江小では校区内を6地区に分けて集団登校するよう指導しているが、三姉妹の家がある斉原地区は学校から最も遠く、十数戸しかない同地区の小学生は三姉妹だけ。いつも3人で約2キロの道を通学していた。先頭は長姉の奈穂美ちゃん、いちばん後ろに次女の美保ちゃん、間に末っ子の郁里ちゃんと、歩く順序はいつも決まっていた。

「そうしなさいと、親がいったわけではありません。下の妹をかばって、自然にそうなったようでした。郁里が1年生に上がったときから、奈穂美が『お姉ちゃんについておいで』と先頭に立ち、中のお姉ちゃんの美保が後ろから郁里を見守るようになりました」と、母親の千代子さんは回想する。

幸彦さんは鳥取市内の半導体をつくる会社に勤めているが、この日は土曜日で、会社が休みだった。朝4時すぎに、自分で車を運転して家を出て、鳥取市の東寄り、兵庫との県境に近い東浜の海岸へキスの投げ釣りに出かけた。

母千代子さんが勤める鳥取市の紳士服縫製会社は、この日は休みではなかった。いつもの通りこどもたちよりひと足早く、7時にマイカーで家を出た。

祖父幸男さん(62歳)と祖母春子さん(65歳)は、7時過ぎに3人の孫娘と一緒に朝食をすませたあと、それぞれ所用があって、孫たちより先に家を出た。

息子夫婦は勤めに出て、幸男さんと春子さんが田畑を耕している。そのとき、幸男さんはモミを干していた。家を出るとき、幸男さんは中の孫の美保ちゃんに声をかけた。「美保ちゃんや、きょうは半ドンで早く帰るやろ。おばあちゃんが帰ってきたら、モミをしまうのをお手伝いしてくれよ」。美保ちゃ

んは「わかつとる、ちゃんとするから」と元気に答えた。「これが最後でした」と語りながら、幸男さんは涙を拭った。

祖母の春子さんは、勤めに出ている嫁の千代子さんに代わって、いつも孫たちの面倒をみているが、この日は幸彦さんが釣りから昼前には帰って、子どもたちと一緒に昼食をとる約束をしていたので、安心して用足しに出かけた。

最後に家の戸締まりをしたのは、当時同居していた幸彦さんの末弟の寿彦さん^{としひこ}だった。三姉妹と一緒に家を出て、「バイバイ」と手を振って右と左に別れた。

学校へ行くには、家を出て県道を右へ、大江川の上流の方へ向かう。県道は片側一車線で、川に沿って緩やかにカーブしている。見通しはごくいい。家から200メートルほど来たところだった。三姉妹は道路西側の、川とは反対側の歩道を歩いていた。ガードレールはなく、歩道と車道は高さ約20センチの縁石で仕切られているだけだった。

猛スピードで対向してきた白い乗用車が縁石を乗り越え、空中で回転しながら、三姉妹の方へ飛び込んできた。

この県道42号線は制限速度40キロだが、見通しがよいうえ信号機のない区間が長く、交通量が少ないので、ふだんからスピードを出して走る車が多い。それにしても、その乗用車のスピードは異常だった。

三姉妹の方へ向かってきた白い乗用車は、あまりの猛スピードに緩やかなカーブを曲がり切れず、ハンドルを切り損ねて高さ約20センチの縁石に乗り上げ、道路脇のブロック塀にぶつかった。そして空中を数回転しながら三姉妹をなぎ倒し、そのはるか先の歩道上に仰向けにひっくり返って止まった。速度計は105キロを指して止まっていた。

加害者のはちに業務上過失致死で起訴されたが、その起訴状には「漫然時速約90キロメートルの高速度で道路の中央線寄りを進行した過失により」とあった。

もっとも無残だったのは、いちばん下の郁里ちゃんだった。首がちぎれ、歩道上にはバラバラになった手や肉片が、交通安全の白い通学帽、靴、ランドセルなどとともに散乱していた。

外出先で事故の知らせを受けた祖父幸男さんは、知人の車で8時ころ現場に駆けつけたが、「おじいさんは入ってはいけん。現場をみたら卒倒するから」と、部落の人たちに制止された。現場にはロープが張られ、数台のパトカーが来ていた。

バラバラになった郁里ちゃんの遺体には、毛布が掛けてあった。のちに部落の人たちが細かい肉片をきれいに拾って、お棺に入れてくれた。肉片を拾っている様子の写真が、地元の新聞に載った。現場は血の海で、その後何日も痕が残っていた。

幸男さんが現場へ着いたとき、2番目の美保ちゃんは救急車で鳥取市の鳥取生協病院へ運ばれたあとだった。美保ちゃんは歩道脇の側溝の中に落ちていて、八頭消防署の救急隊が駆けつけたときは、まだかすかに息があった。いちばん上の奈穂美ちゃんがどうなったのか分からないのが気がかりだったが、病院で手当てを受けている美保ちゃんは助かるもの、と幸男さんは思っていた。

幸男さんは警察の要請で、郁里ちゃんの担任の先生に乗せてもらって、いちど郡家署^{こおげ}へ行った。その、幸男さんが現場を離れていた間に、いちばん上の奈穂美ちゃんが見つかった。現場から10メートルも離れた茶畑の中で、仰向けになって倒れていたのだ。部落の人々が横一線になってしらみつぶしに捜し、約1時間後に見つけた。まだかすかに息があったが、救急車で郡家町の板倉脳外科医院へ運ぶ途中で息を引き取った。

警察署から現場に戻った幸男さんは、奈穂美ちゃんが見つかって運ばれたと聞き、美保ちゃんと同じ鳥取生協病院で手当てを受けているものと誤解した。重傷でも、上と下の孫は助かるかも知れない、と思った。が、現場にいた警察署長は、幸男さんに「もう一柱は郡家の板倉(脳外科医院)さんにおられます」といった。「もう一柱」という表現に、奈穂美ちゃんも死んだ、と思知らされた。

嫁の千代子さんの実家のお父さんと一緒に板倉医院へ行くと、霊安室に変わり果てた奈穂美ちゃんの姿があった。死因は外傷性ショック死だった。

署長に「どうやって連れて帰られますか」ときかれ、葬儀屋に棺を2つ頼むよう、次男にいった。

「早く連れて帰りたいのに、しばらく待って下さい、といわれました。バラバラになった郁里の遺体を縫い合わせるのに時間がかかる、というのです。そして、ようやく連れて帰れることになったら『この遺体は湯灌^{ゆかん}も出来ません。いらう(いじる)ことも出来ません』といわれました。なんとむごい…」

警察が車を2台出してくれた。1台に郁里ちゃんの遺体を、1台に板倉医院から奈穂美ちゃんの遺体を乗せて、帰った。

出社してすぐ、夫の次弟からの電話で事故を知った三姉妹の母親、千代子さんは、8時少し前に鳥取生協病院へ駆けつけた。

「『お母さんですか』ときく看護婦さんの顔つきを見たら、あ、駄目なのかな、と思いました。看護婦さんが私を『なんてかわいそうな』という目で見ていましたから」

「いま、美保ちゃんの頭を調べていますので、廊下でお待ち下さい」といわれ、春子さんと一緒に待った。春子さんは、出先から9時ころ、生協病院へ駆けつけて来ていた。

しばらくすると、病院へ警察官が2人きた。千代子さんと春子さんは、警官

に「奈穂美と郁里はどうなっているのでしょうか」と必死に尋ねた。警官は「2人ともお宅のお子さんですか」ときく。「はい、そうです」と答えると、名前、学年、年齢などを聞かれた。あとで思うと、そのとき、その警官は、3人を集団登校中のグループで、姉妹だとは思っていなかったようだ。

いくら尋ねても、2人がどうなっているのか、警官はなかなか教えてくれない。そして千代子さんに「とにかく郡家署へ来て下さい」という。たまりかねた春子さんは「2人がどうなっているか、分からないなんてことはない。それは警察の怠慢だ」と声を荒げた。すると警官は、口ごもりながら「それぞれのところに運ばれました」といった。「おかしいな。なんで別々の病院へ運ぶんだろう」と千代子さんは不審に思った。

やがて大江小の校長先生も駆けつけた。しかし校長先生も、口をモグモグさせて「事故としては、なにしろ大きな事故でして」と繰り返すばかり。

千代子さんと春子さんがさらにしつこく尋ねると、警官はようやく「郁里さんは現場にいます。奈穂美さんは郡家の板倉脳外科に運ばれました」といった。

「いい方にしか解釈できませんでした」と春子さんはいう。「現場にいるということは、郁里は元気にしていて、事故の時の模様などを警察にきかれているのだろう。奈穂美も個人医院に運ばれたくらいだから、ちょっとどこかを打った程度で、たいした怪我ではないに違いない。しかし、個人医院では心もとない。応急処置がすんだら、はやく設備の整った大きい病院へ移さなければ、と思いました」

しかし2人の警官はしつこく、千代子さんに「郡家署へご足労願いたい」という。千代子さんは「上と下の子がどうなっているのか分からず、中の子がいつ息を引き取るか分からないという状態なのに、なぜいま私が、警察へいかなければならないのですか」と食ってかかった。すると警官はようやく、「実は、郁里さんは現場で亡くなりました。それで、お母さんに警察までご足労願いたいのです」といった。

「母も私もキャーッと叫んで泣き崩れ、その場にへなへたと倒れました。自分の車はとても運転できないので、警察の車で郡家署へ連れてってもらいました。下の子は死んでしまったし、美保は時間の問題だといわれているし、いいようのない気持ちでした。でも、奈穂美だけはまだ板倉さんで生きている、と思っていました。奈穂美ひとりだけでも……」

その、最後の願いも、郡家署に着くと同時に打ち砕かれた。千代子さんが郡家署へ行ったあと、幸男さんからの電話で、春子さんも奈穂美ちゃんと郁里ちゃんの死を知らされた。電話に出た春子さんは、「もう、いけん。美保も時間の問題だということです」と泣き崩れながら幸男さんに伝えた。

そのころ父の幸彦さんは、なにも知らずにキスを釣っていた。郡家町に住む従弟が幸彦さんを捜して海岸へやってきたのは、11時半ころだった。やは

り釣り好きの従弟で、キス釣りならたぶんあのへんだらうと、当たりをつけて捜し出してくれたのだった。

「こどもたちが事故に遭った。奈穂美ちゃんと郁里ちゃんは駄目だが、美保ちゃんは助かるかも知れない」と、従弟はいった。

幸彦さんが鳥取生協病院へ着いたのは正午ころだった。待ち構えていた弟に「危篤だから早く」といわれた。エレベーターがなかなかこないの、3階まで走って上がろうとしたが、足がガクガクして思うように上がれなかった。

しかし美保ちゃんは、父親が駆けつける十数分前に、息を引き取っていた。11時40分。死因は全身打撲だった。

「きれいにしてもらったら、せめて私が美保ちゃんを抱いて帰ろう、と思いました。ところが、病院の規則でそうはできない、といわれました」と春子さん。幸彦さんが頼んだ葬儀社の車で、美保ちゃんは家へ帰った。

加害者は、19歳の少年だった。この年の3月、地元の工業高校土木科を卒業、家業の土建業を継ぐため、大阪市西淀川区の建設関係の専門学校に進学して土木工学を学んでいた。卒業前の2月に免許を取ったばかり。文化の日と振り替え休日の連休を前に、船岡町の実家へ帰ってきていた。

少年は友人の妹をJR因美線の郡家駅へ送って行く途中だった。7時50分の鳥取行きに間に合わせようとして、スピードを出していたらしい。緩やかな右カーブの道の中央線寄りを走っていて、やはり中央線寄りに進行してきた対向車に驚き、ブレーキをかけながらハンドルを左に、さらに右に切って走行の自由を失い、左前方に暴走して歩道に乗り上げた。車体は三姉妹をなぎ倒してから歩道上に仰向けにひっくり返り、屋根はぺちゃんこになった。

現場近くに住む主婦は『『バーン』という爆弾が落ちたような音がして、それまでにぎやかに聞こえていたこどもたちの声の急に聞こえなくなりました。出てみると……』。目撃したもののあまりの無残さに、あとの言葉がつかづかなかった。

逆さになった車の助手席の窓から、少年とセーラー服の少女が、手を血だらけにしてはい出してきた。近所の人が119番に通報する間、少年は土下座して「助けて下さい。早く救急車を呼んで下さい」と繰り返していたという。

少年は駆けつけた警察官にその場で業務上過失致死の現行犯で逮捕された(運転免許証の所持者が事故を起こすと、それが遊びに行く途中でも、すべて「業務上過失」になる)。シートベルトをしていたので、自身はかすり傷を負っただけだった。

悲報は、三姉妹が通学していた大江小(西尾誠校長、児童57人)にもただちに伝えられた。3時限終了後に急きよ、全校集会を開き、西尾校長が「こんな悲しいことは初めてです」と、全児童に事故を報告した。全員が黙とう。あちこちからすすり泣きの声が上がった。

葬儀は、事故の翌日の3日、自宅で行われた。「本当はもっとゆっくりお別

れしたかったのですが、奈穂美と美保はきれいだったけど、縫い合わされた郁里の遺体がいたみがひどく、急がなくてはなりませんでした。いまの葬儀では、親類や親しい知人が棺の中の顔を拝んでお別れしますが、郁里はそうされるのもかわいそうでした。縫い合わせたところはなんとか包帯と、その上からお花で隠しましたが、唇のところが切れていて…」と、祖母の春子さん。

棺には、事故のとき身につけていたランドセル、教科書、白い帽子などを入れた。七五三に千代子さんの里から祝ってくれて、氏神さまにお参りして大喜びした赤、紫、ピンクのかわいい晴れ着も入れた。美保ちゃんの机の上にあった「このアメは美保のアメです」と袋に書かれたアメは、美保ちゃんの棺に入れた。

バラバラになった郁里ちゃんの遺体は、まるで壊れた人形のようなだったという。家族がのちに人づてに聞いたことだが、事故の直後、現場に落ちていた郁里ちゃんの首を人形の首だと思って、ひょいと触った人がいた。それは、人形の感触ではなかった。その人はそれから1週間ほど、その感触が忘れられず、眠れなかったという。

2週間後、郡家署は事故が起きた県道の路面にV字形の減速マークと、大きな文字で「ゆっくり」と書いた。中央線のはみだし禁止区間も約120メートル延長し、町や県郡家土木事務所などと協力してカーブ表示板3基を設置した。カーブ地点にある交差点の歩道沿いには土のうを積んだ。のちにはガードレールも設けられた。

1月、児童数が54人に減ってしまった大江小のPTAは、交通安全を特集した会報『おおえがわ』を発行、校区の全戸に配布した。児童たちは「登下校の時には、(事故防止の)ほうしをかぶることに特に注意していますので、運転をする人も、急なカーブの所はスピードを落としてほしいです」(6年、森藤由佳子さん)、「歩道にちゅう車してあると、車道を歩かないといけなくなるので、やめてください」(5年、浦林泉さん)などと、作文でドライバーのマナー向上を呼びかけた。

3月、同校は毎年度末に発行する詩・作文集『おおくらやま』第12集に、とくに「思い出のページ」の1章を設け、生前の作文の中から担任教師が選んだ三姉妹の遺稿を収録した。同級生も3人の思い出を書いた。

幸彦さんは友人の紹介で千代子さんと知り合い、1978年に結婚した。千代子さんは結婚後も鳥取市内の紳士服縫製会社でフルタイムで働いた。夫の両親がまだ若く元気だから、家のことは心配なかった。休日には若夫婦も両親と共に田畑へ出た。

79年9月5日、長女の奈穂美ちゃんが誕生した。

「奈穂美は、何にたとえようもないほどかわいい孫でした」と、祖母の春子さんはいう。「私は3人のこどもを産んで育てましたが、男の子ばかりでした。

初孫で、しかも初めて経験する女の子。女の子ってこんなにもかわいいものだったのかと初めて知り、夢中でかわいがりました」

82年7月13日、次女的美保ちゃんが生まれた。幸彦さんは「2番目は男の子がいいかな、とも思いましたが、生まれてみれば女の子はやはりかわいかった」という。

2人とも名前は春子さんが付けた。2人とも「美」という字が入っている。「女の子ですから、美しい、優しい女性に育って欲しいと思いました」

83年9月2日、三女郁里ちゃん誕生。幸彦さんは「もう、あきらめていました。きっとまた女の子だろうと思っていたら、その通りでした」。

しかし春子さんは「男の子がほしいなんて全然思いませんでした」という。「いずれ1人にお婿さんをとって家を継がせるのだから、かわいい女の子ばかりの方がいい、と思っていたのです」

郁里ちゃんが生まれたとき、春子さんはたまたま体の具合が悪くて入院していた。そのため千代子さんは産後しばらく、40キロほど離れた岩美郡の実家に帰っていた。だから、郁里ちゃんだけは春子さんの命名ではない。名付けたのは、千代子さんの実家の祖父母だった。「かおり」とはなかなか読んでもらえず、よく「いくりちゃん」といわれた。

山あいの町がどこでもそうであるように、船岡町橋本の斉原地区も若い人が年々減っていて、こどもは少ない。事故が起きたとき、地区の小学生は三姉妹だけだった。近所に友達が少ないだけに、姉妹はいっそう仲がよかった。いつも3人一緒に遊んだ。

郁里ちゃんが生まれたとき、上の奈穂美ちゃんは4歳で、保育園児だった。生まれたばかりの郁里ちゃんがかわいくて仕方なく、「おんぶする」といってきかなかった。春子さんが「奈穂美ちゃんにはまだ無理だよ。もう少し大きくなったらおんぶさせてあげるから」となだめても、「私が大きくなるころには、郁里ちゃんも大きく、重たくなって、おんぶ出来なくなってしまうじゃないの」と理屈をこねて、なかなか納得しなかった。春子さんが郁里ちゃんを支えて奈穂美ちゃんにおんぶの真似をさせ、重くて無理なことをようやく納得させた。

4つをかしらに下2人は年子という3人の子育ては、普通なら容易なことではないが、まだ若くて元気なおばあちゃんがいた。母親の千代子さんが勤めに出ている昼間、三姉妹の子守は春子さんの仕事だった。寝かしつけるのも春子さんでなくてはいけなくなり、奈穂美ちゃんはおばあちゃんと一緒に寝た。郁里ちゃんが生まれると、美保ちゃんもおばあちゃんと寝るようになった。両親と一緒に寝るのは郁里ちゃんだけだった。

3人は2階に布団を2組敷いて、おばあちゃんを真ん中に川の字になってやすんだ。眠る前のひととき、おばあちゃんが昔ばなしをして聞かせたり、3人でにぎやかに歌を歌ったりした。

「こういうとなんですが、美保は幼いころから『私はお母ちゃんのお腹から出たけれど、おばあちゃんの子だけんな』とっていました」と、春子さんは嫁に気兼ねしながらいう。

郁里ちゃんは物心つくようになると、おばあちゃんと一緒に寝るお姉ちゃんたちがうらやましくてならなかった。「お姉ちゃんたちはいいなあ。私もおばあちゃんと一緒に寝たい」とせがんだが、さすがの春子さんも「3人はかなわん。お前は母さんと一緒に寝ておくれ」といいきかせた。

「このごろは夜、床に入ると、何だかとても布団が広いように感じられるのです。すると、無性に寂しくなる。雨がしとしと降る夜などは、余計そうです。ずっと私を真ん中に、川の字になってやすんできました。奈穂美と美保が、両側から『おばあちゃん、こっちを向きんさい』と私を引っ張って、昔ばなしや歌をせがみました。私は仕方なく、5分ずつの約束で片方を向きました。すると反対側の子が、2分とたたないうちに『もう5分たったからこっち』というのです」

「寂しくてたまらなくなると、夜中にひとりで起きて仏間へ下り、仏壇の前に座って孫たちの名前を呼んだりします。昼間、裏の山の上にあるお墓や、現場に近い大江川の川べりなど、ひと様に聞こえないところへ行って、声に出して孫たちの名前を呼ぶこともあります」

大谷さんの一家は、かわいい三姉妹を中心に、まるで絵に描いたように幸せな一家だった。

春から秋、しばしば一家そろってバーベキューをした。家の前の駐車場でやることもあったが、車に炭や、石油罐を半分に切って作った手製のかまどなど用具一式を積み込んで、景色のいい山の中や川べりへ遠出してやることもあった。国立公園の^{だいせん}大山まで行ってやったこともある。

「とにかく、こどもたちをあちこち連れ歩くのが楽しみでした。ふだんは両親とも勤めに出ているので、休みの日にはできるだけスキンシップを、という気持ちでした」と、幸彦さんはいう。バーベキューの肉は千代子さんが勤めの帰りに鳥取市内で買ってきた。

バーベキューはたいがい日曜にやった。前日の土曜が休みだと、釣りと素もぐりが得意な幸彦さんは、日本海まで車をとばし、新鮮な魚やカキ、サザエ、イガイなどを獲ってきた。炭をおこし、金網で肉や魚、貝、野菜などを焼き、それをさかんに男たちはビールを飲んだ。そのまわりを、三姉妹がはしゃぎ回った。夏は花火もした。

事故の翌日の11月3日も、バーベキューをする予定になっていた。船岡町からだいぶ中国山地よりに入った^{ちづ}智頭町の紅葉の名所で、盛りの紅葉を眺めながら、こどもたちと1日を楽しむつもりだった。幸彦さんは、そのためのキスを釣りに行っていたのだ。

旅行にもよく行った。事故の2年前には、車2台で四国へ行った。瀬戸大橋

を渡って讃岐の金比羅様にお参りするまで2台一緒に行って、そこから三姉妹と両親は3泊4日で四国一周、祖父母は2泊3日で高知を回った。

「若い者は私らを邪魔にせずに連れていってくれますし、孫たちも行こう、行こうといってくれるし、3人の孫を中心にした、最高の仲良し一家でした」と、幸男さん、春子さんは口をそろえた。

この旅行で三姉妹がなにより不満だったのは、大好きなおじいちゃん、おばあちゃんと車が別々だったことだ。「こんど旅行するときはおじいちゃんたちと一緒に車で行きたい」という娘たちの願いを容れて、幸彦さんはその後、車を買替えた。8人乗りのワゴン車だ。これなら一家全員が乗れるし、荷物もいっぱい積める。夏休みにはキャンプをしようと、事故のしばらく前に用具一式を買込んだ。しかし、キャンプはついに一度も実現しなかった。

事故の年の夏休みには一家で信州へ行き、黒部ダムを見た。おじいちゃんがビデオを撮りまくった。

大町と松本間の観光ワサビ園で、みんなでヤマメの塩焼きを食べた。美保ちゃんはヤマメがとても気に入って、お代わりをして食べた。その様子を写した写真がある。その写真を見ると、祖母の春子さんには、ああ、あのときもっと食べさせてやればよかった、という悔いが残った。四十九日までに供えなかったら生臭物は供えられなくなって後悔すると、四十九日の法要にわざわざヤマメを注文して取り寄せ、塩焼きにして供えた。その話をしたら、春子さんの妹もヤマメを買ってきて供えてくれた。

幸彦さんは写真が趣味で、こどもたちの写真をたくさん撮っているが、このときワサビ園で撮った三姉妹の写真は、とくにお気に入りの1枚だ。色違いのおそろいの花柄のワンピースで、奈穂美ちゃんを真ん中に、美保ちゃんと郁里ちゃんが左右から頭の上で手をつないでいる。この写真は事故ののち、ある写真週刊誌に大きく掲載された。

全戸数が15戸で、こどもの少ない斉原地区で、三姉妹は地区のすべての人々に愛された。学校へ行く途中でだれかに出会うと、「おはよう」とあいさつした。それも、3人が声をそろえているのではなく、先頭の奈穂美ちゃんから順に「おはよう」「おはよう」「おはよう」とかわいい声がつづくのだった。「さようなら」も同じだった。「あいさつぶりが、本当にかわいかった」と、いまも地区の人々の語り草になっている。

奈穂美ちゃんは長女らしくおっとりしておとなしい性格だった。男の子たちに人気があり、他の地区からわざわざ「奈穂美ちゃん、遊ぼう」と男の子たちがやってきた。祖母の春子さんが「奈穂美ちゃんは男にもてがいいなあ」と冷やかすと、けろりとして「私はみんなに好かれるのよ」といった。

長姉としての自覚も強く、学校から帰ると妹たちに学校の決まりについて注意し、手本を示した。

次女的美保ちゃんは体は小柄だったが、奈穂美ちゃんと対照的に性格は活

発で、自分の方から積極的に友達をつくっていくタイプだった。

郁里ちゃんの勉強机は両親の部屋に同居していたが、奈穂美ちゃんと美保ちゃんは階下のこども部屋で勉強した。はじめ2つの机は背中合わせになっていたが、勉強中に奈穂美ちゃんが美保ちゃんにちょっかいを出すので、美保ちゃんは「お姉ちゃんが私をちょこちょこする。どうにかして」と祖母の春子さんに訴え、机を同じ向きに直した。それらの机は、いまもそのままになっている。

郁里ちゃんはいかにも末っ子らしく、人なつっこく、ちゃっかりしていて、しかられても屈託がなかった。面倒見がよく、2年生になると1年生をかわいがって先生にほめられた。

奈穂美ちゃんと美保ちゃんは、1年生のときから、学校の近くにある書道の塾に通っていた。奈穂美ちゃんは初段のお免状をもらっていた。だからノートの字も力のあるきれいな字で、先生が赤ペンで「奈穂美さんの字を見ると、先生の心も引き締められます」と書き込んでくれたこともあった。負けん気の強い美保ちゃんは、お姉ちゃんに負けまいとがんばって、やはりきれいな字を書いた。

ところが事故の年の7月、書道の先生が亡くなってしまい、書道塾はなくなった。

奈穂美ちゃんは「中学生になったら英語があるから」と、7月から数キロはなれた郡家駅の近くにある英語塾に通い始めた。バス停は家のすぐ前にあるのだが、バスは1時間半に1本くらいしか来ない。行きは夕方の5時少し前のバスに乗り、帰りは7時ころ、塾の前で勤め帰りの父母のどちらかの車と待ち合わせた。

美保ちゃんは自分からいい出して、下の部落の珠算塾に通うようになった。集中力の強い、なにか始めると必ず最後までやり遂げる性格だった。「学校から帰ってきて、ちょっと姿が見えないなと思うと、机に向かってソロバンの練習をしていました」と、祖母の春子さんはいう。郁里ちゃんも3年生になったら行くことになっていた。

事故のあとの10月24日、県規模の珠算の検定試験が行われた。生きていれば、美保ちゃんも初めての試験を受けることになっていた。自分でさっさと申し込んできたもので、これこれのお金が必要、と申し込んでから報告した。「私、かならず受かるけ」と力説していた。受かったに違いないと、親も祖父母も確信している。

美保ちゃんの積極性について、祖父の幸男さんはこんな思い出を語った。

美保ちゃんが2歳のときの、小学校の運動会だった。全校児童50余人の過疎の町の小学校の運動会は、保育園も合同で行われる。奈穂美ちゃんが保育園児だったから、一家もお弁当を用意して出かけた。

4年生以上の、盆踊りに似た踊りが始まったときだった。気がついたときは、

もう止めようがなかった。美保ちゃんはトコトコと前に出て、踊りの輪に混じり、邪魔にもならず、器用に真似しながら踊っていた。見物席から大きな拍手が起きた。校長先生は「学校始まって以来の飛び入りだ」と、笑っていった。

保育園の園長さんは「保育園は3歳からの決まりだけど、美保ちゃんはいますぐにでも預かりたい。例外を認めてくれるかどうか、役場に相談してみようかしら」といった。

奈穂美ちゃんは小食だった。「ご飯粒を拾うようにして食べました」と祖母の春子さんはいった。果物とお餅が好きだった。

美保ちゃんはカレーと、おばあちゃんの手作りのコロッケが大好物だった。春子さんが「きょうはコロッケだよ」というと、美保ちゃんは声をあげて喜んだ。ご飯を食べずにコロッケばかり食べた。

郁里ちゃんはなんでもよく食べた。

和尚さんに相談したら、四十九日を過ぎたら生臭物は供えてはいけないが、祭壇が置いてあるそれまでの間は、肉でも魚でも、3人の好きだったものを何でも供えていい、といわれた。で、きょうはお姉ちゃんが好きだったもの、あしたは美保ちゃんが好きだったものと、朝昼晩、それが仕事のように作っては祭壇に供えた。

美保ちゃんのお好物だったカレーとコロッケを、四十九日までにいったい何回作って供えたか、数が多くて春子さんは覚えていない。が、四十九日を過ぎてからは、カレーもコロッケも一度も作っていない。大谷家の献立にカレーとコロッケが復活する日は、果たしてくるのだろうか。

事故の前日の金曜日の晩、春子さんはおハギを作った。郁里ちゃんのお好物だ。翌日が土曜だから、孫たちが学校から帰ってからオヤツに食べればよいようにと、たくさん作った。郁里ちゃんは、大人でも2個も食べれば十分そうな大きなおハギを、3個も食べた。「あー、おいしかった。おばあちゃん、きょうは堪能したわ、といって喜んだ郁里のようすが、いまでも目に浮かびます」と、春子さんはいう。おハギは生臭物ではないから、四十九日以後もたびたび作って供えている。奈穂美ちゃんのお好物だったお餅も。

四十九日の法要がすんでから、幸彦さんと千代子さんは学校に残っていたこどもたちの上ばきや作文、図画などを取りに行った。それぞれの教室のそれぞれの机の上に飾られている花を見たとき、胸をつかれ、涙があふれた。

女の子が生まれるたびに、千代子さんの実家から立派なおひな様が届いた。百ヶ日の法要のとき、和尚さんに「おひな様はどうしたら供養になるでしょう」と相談した。「飾ってあげなさい。こどもたちが喜ぶますよ」といわれた。幸彦さんが、勤めが遅番の日、こどもたちによく見えるようにと、仏壇の前に飾った。つらい仕事だった。飾りながら、胸が熱くなった。

三姉妹を中心に、とにかく明るくて、幸せな一家だった。幸彦さんはカラ

オケが好きで、立派なカラオケセットを買ってきた。休日の夜など、一杯のんでから、よく家族でカラオケ大会を開いた。こどもたちも大好きで、「カラオケしようよ」とせがんだ。お父さんの影響で、みんな得意なのは演歌。奈穂美ちゃんの十八番は「忍び酒」だった。「たまには親類や近所の人たちも集まって、にぎやかに歌うこともありました」と、千代子さんは回想する。

事故の年の、お盆の納涼祭のときだった。生活改善センターの舞台上で、奈穂美ちゃんと美保ちゃんは、「男と女のラブゲーム」という歌をとてとても上手にデュエットした。

事故のあと、幸彦さんも千代子さんも、2週間、会社を休んだ。2人で祭壇の前に座って、話をすることもなく、ボーッとしていることが多かった。「位牌の前でこどもたちの写真を見ていると、悲しいうちにもなぜか気持ちが落ち着きました」と幸彦さん。

しかし、いつまでも休んではられない。千代子さんの同僚は「会社へ出てきた方が気が紛れるから、早く出てきんさい」と、声をかけてくれた。幸彦さんはふだんの交代勤務を、年内いっぱい定時勤務にしてもらった。

2週間後、2人は職場に復帰した。以前はそれぞれの車で通勤していたが、事故後は幸彦さんが運転する車に千代子さんも同乗して、一緒に通勤するようになった。こどもたちのことを考えて運転中に放心状態になったら、事故を起こす。それがこわいので、助手席の千代子さんと2人がかりで注意して運転しよう、と思ったのだ。

入社すると、千代子さんの同僚は「出てきたか。大丈夫か。がんばらなきゃいけんよ」と励ましてくれた。「かえってつらくて、せつなかった」と、千代子さんはいう。2人とも、会社へは出たものの、さっぱり仕事にならなかった。仕事でも、考えるのはこどもたちのことばかりだった。

三姉妹の両親、祖父母の4人からお話をうかがった。母親の千代子さん、祖父の幸男さん、祖母の春子さんの3人は終始、泣きながら思い出を話した。聞く方も、ついもらい泣きした。嗚咽で、取材のテープはしばしば空白を録音した。

ところが、父親の幸彦さんだけは、見た目にはごく冷静に、淡々と話した。とても不思議だった。「なぜ？」と、ぶしつけに聞いてみた。

「悲しみを無理に抑えているのです。性格なのでしょう。千代子はちょこちょこ泣いているようですが、私は独りでいるときも、ほとんど泣きません。感情を表にだすのって、好きじゃないんです……」と、言葉を選びながらいった。

かたわらから、春子さんが息子の代弁をした。「これの叔母たちに聞きました。これは『わしまでが泣いたら、まわりの皆が駄目になってしまう。こらえているくらい、苦しいことはない。わしも泣きたい、わめきたいが、わしがそんなことではこどもらの供養も満足にはできない。声を出して泣ける者

は幸せや』と叔母たちにいったそうです。叔母たちは『幸彦が必死に悲しみをこらえているのが、痛いほど分かった。それだけにいっそう胸がいたんだ』とっていました」

「小さいときから、年寄りをいたわる、しんから優しい子でした。弟たちも決してこの兄には逆らいませんでした。いま、本当は泣きたいのでしょう。でも、泣いたら親が余計つらい思いをするだろうと、こらえているのです」

見事なまでに感情を抑えて、悲しみを顔に出さない幸彦さんだが、夢の中ではその抑制もなくなる。こどもたちが帰ってきた夢を、3回も見たという。夢だから、事故で死んでもうこの世にいないと分かっているのに、こどもたちがバタバタと帰ってきて、階下で遊んでいる……。枕が濡れていた。

見た目には冷静な幸彦さんだが、事故後、気がついたら体重が3キロ減っていた。そのまま戻らない。

お酒は好きで、毎晩飲むという。が、かならず定量でやめる。酒で悲しみを忘れようとはしなかった。「酒に逃げるのは、自分で許せない性格なのです」

その幸彦さんが、加害者に対するいまの気持ちは、との問いに「殺してやりたい」と即座に答えた。淡々とした口調だけに、その言葉にこめられた恨みの深さが、怖いくらいに感じられた。

刑事裁判の証人として出廷して、加害者に対する気持ちをきかれたときは「許すということは、ようしない。嚴重に処罰してほしい」といった。

92年3月17日、鳥取地裁で開かれた求刑公判で、検察側は「運転歴わずか7ヵ月で、制限速度の2倍以上の90キロ以上の速度でカーブを曲がろうとした。運転技術の未熟さがもたらした事故で、その責任は重大」として、3年以上4年以下の懲役を求刑した。

加害者の少年は2月上旬のある日、父親に伴われて謝りに来た。そのとき幸彦さんと千代子さんはまだ勤めから戻っておらず、家にいたのは春子さん1人だった。春子さんは「お詫びにあがらせてもらいました」という父親と、戸外で応対した。「線香を上げたいといったが、家には絶対上げなかった」と、春子さん。「あすの夕方、また来させてもらい、ご両親にお詫びしたい」という父親に「息子夫婦がどういうか、とにかく伝えます」とだけいった。

翌日の夕方、加害者の少年と父親が再び来たとき、千代子さんは会社から帰ってきていた。しかし会わなかった。「顔を見るのもいやでした」

幸彦さんは帰って来ていなかった。前日、加害者が来たことを聞いて、「また来ても、絶対に会わない」といった。春子さんはそう加害者の父親に伝えた。

「裁判所に証人で行って被告の顔を見たとき、思わず頭にカーッと血がのぼって、できることなら半殺しにしたいと思いました。1対1で会ったりしたら、みさかいかつなくなっていて、自分が何をするか分からないと思い、会うべきではないと思ったのです」と、幸彦さんは静かに語った。

「悲しみは無理にもこらえることが出来るが、怒りを抑えることは出来ません」ともいった。

加害者の少年はその後も毎晩のように大谷家の前へ来て、庭から手を合わせていた。春子さんはそれを見るだけで怒りがこみあげてきた。出て行って「手を合わせるのなら、現場へ行って合わせて下さい」といった。

大谷さん一家の悲しみに追い打ちをかけるような、信じられないことが起こった。根も葉もない、とんでもないうわさがひろまっていたのだ。

そのうわさとは——父通事故で死んだ3人の女の子の父親は、自身も17年前の11月2日に兵庫県で人身事故を起こし、人を殺して、それをきちんと解決していなかった。その因果がめぐってきて、同じ11月2日にこども3人が事故に遭ったのだ……。

いつ、どこで始まったうわさかは分からないが、病院の待合室や理髪店でささやかれ、次第に増幅されたうわさは、やがて町中にひろまった。ずっと知らずにいたのは、大谷家の人たちだけだった。ある日、そのうわさを聞いた千代子さんの実家から電話で知らせてきて、ようやく知った。

大谷さん一家をよく知っている人は、そのうわさに接したとき「あのお父さんはずっと同じ会社に勤めているのだから、そんなバカなことは絶対にあり得ない」と、その場で反論してくれたという。しかし、人の口に戸は立てられなかった。

「人間ってずいぶんいい加減なものなんだと、つくづく思い知らされました」と幸彦さんはいう。

口さがない、閉鎖社会の田舎だから、そんな心ないうわさがとぶのだろうか。しかし、うわさは鳥取市内にまで広がっていた。千代子さんは会社の同僚から「うわさは聞いてとったけど、耳に入れていいものかどうか分からなくて黙っていた」といわれた。幸彦さんものに鳥取市内の友人から聞いた。

事故からしばらくして、幸彦さんは「供養のため、現場に三姉妹のお地蔵様をまつろう」と思った。お地蔵様をまつるには、県と警察に届け出て許可を受けなければならない。手続きを済ませて、11月の末、町内の石屋さんに頼んだ。この機会に、裏山にある先祖代々の墓も新しくすることにして頼んだら、石屋さんはお地蔵様の値段をずいぶんサービスしてくれた。新しいお墓は、翌年の春のお彼岸に出来た。

白御影石の3体のかわいらしいお地蔵様が出来上がってきたのは、12月15日だった。忌みがあける12月20日の四十九日まで、石屋さんが巻いたさらしそのまま、現場に安置しておいた。

四十九日の法要のあとで、和尚さんにお経を上げてもらい、さらしを解いた。開眼法要には遺族と親類の人たち20人が出席した。三姉妹によく似た、かわいらしいお地蔵様だった。

お地蔵様の背中には三姉妹の名前が彫られている。並び方は、登校時の順

序とは違う。中央に背の高い奈穂美ちゃん、向かって右に美保ちゃん、左に郁里ちゃん。夏休みの思い出の信州旅行で、大町と松本の中の観光ワサビ園で撮って、事故後に写真週刊誌にも載った、幸彦さんがいちばん気に入っている写真と同じ順序なのだ。お地蔵様の背丈は奈穂美ちゃんの50センチ、美保ちゃんと郁里ちゃんの40センチ。

「上のお姉ちゃんを囲んで、いかにも仲良く写っている、仲の良かった様子がいちばんよく分かる写真なので、仏様になってからも仲良く、と念じて……」

お地蔵様が雨や雪に打たれるのがいたましい。幸彦さんは親類の人とブロックを積んでお堂を作った。屋根はコンクリートに鉄筋を入れて、ブロックにさし渡した。

お地蔵様は、大谷家を出て県道を右へ200メートルほど行った右側にある。鳥取市へ通勤する幸彦さんと千代子さんは朝、反対に県道を左の方へ向かう。2人は会社が終わってから線香とろうそくを用意し、いったん家を通り過ぎて、お地蔵様に手を合わせてから家に入る。

お地蔵様がまつられた秋、地元の人々や三姉妹の同級生が供えるお花が絶えなかった。果物や菓子のお供えも多い。加害者が供えたこともあったようだ。いまは祖母の春子さんが花を絶やさずに供え、毎日水を替える。「冬はお花が高いけど、長持ちします」

三姉妹のお地蔵様は、好きだったスナック菓子や缶ジュースを供えられ、いっぱいのお花に囲まれていた。

幸彦さんはいう。「起きなくてもいい事故でした。これ以上、悲しい思いをする人を出さないでほしい。せめて娘たちの地蔵を見て、交通安全の意識を深めてもらえたら」

『遺された親たち』佐藤光房 あすなろ社より

21 この画面の中にどんな危険がありますか？（四輪車運転中）	
題材設定の理由	就職予定の生徒は卒業後、社会人として四輪車を運転する機会が多くなる。初心運転者の事故が目立つことから、社会人としての自覚を持って、危険予測した安全運転を心がけ、事故の防止を図れるよう、予備教育として本題材を設定した。
指導のねらい	1. 交通場面に潜む危険を予測することによって、前方不注意やスピード違反等の危険に気づき、安全運転の重要性を理解できるようにする。 2. 自分自身の行動の仕方や思い込みやあせりなどに潜む危険に気づき、危険予測に徹した安全運転が、社会人としての責任ある行動でもあることを理解できるようにする。
準備	・ワークシート（問題 1、2、3）を人数分プリントしておく。 ・班別の話合いを代表者が発表できるようにしておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法	○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 ○班別に着席し、班の話合いの進め方や代表者が発表することを確認する。	○社会的責任の意味を簡潔に触れておく。 ○会社員となった立場で考え、話合いを行うものであることを理解させておく。
展開 40分	1. 社会的責任と運転態度 2. 危険の予測と安全運転の方法	○学校を卒業し、就職すると社会人としての責任ある行動が求められるが、運転者としてハンドルを握る態度がどう変化するかについて、ワークシートの問題 1 と 2 の解答を通して理解を深める。 (1) 新入社員として社有車を業務運転する場合の安全運転意識 (2) 会社の勤務時や勤務外の休日等、自動車を運転する場合の安全運転意識 ○社有車の運転で、交通状況に応じた危険を予測して、安全に運転する方法について、問題 3 の交通場面と、問題 1 と 2 の解答を班別の話合いを通して学習を深め、安全に運転しようとする態度の大切さを理解する。 (1) 交通場面に見えている先行車、並列走行車、後続車の挙動にかかわる危険性 (2) 交通場面に見えていない先行車の前方のカーブや交通状況、並列走行車や後続車等に潜む危険性 (3) 自分自身に潜む思い込みやあせり、自分に都合のよい判断をする危険性	○新入社員になった立場で考えさせる。 ○問題 1 と 2 の解答を 2 ～ 3 人の生徒に行わせ、コメントする。 ○会社員としての責任について考えさせる。 ○新入社員としての自覚と運転態度との関係に気づかせる。 ○交通状況や心理的变化等に伴って安全運転意識や安全運転態度が変化しやすい危険に気づかせる。 ○班別に話合いを行わせ、代表者が発表し、質疑応答によって、学習が深められるようにする。 ○見えている他車の動きに気を取られてカーブの先の渋滞や先行車の急ブレーキ等予測しない危険性を指摘する。 ○カーブ曲線に合った安全速度は厳守しなければならないことを理解させる。 ○自分自身の行動や心理に潜む危険の自覚が大切であることにも触れる。
まとめ 5分	社会人として危険を予測した安全運転が大切であること	○社会人としての責任ある行動とは、運転者としても交通状況や自分自身の行動等に潜む危険を予測して、安全に徹した運転態度をとることであることを理解する。	○危険予測に基づいた運転が習慣となるように心がけさせる。

評価

- 危険予測の方法が理解できたか。
- 社会人としての責任ある行動と安全運転意識の関係を理解し、安全運転に徹しようとする態度が見られるか。

社会人になると運転は変わる？

設定／あなたは学校を卒業後、ある医薬品会社に就職。営業部に所属し、新人として四輪車で病院回りをしている。主な仕事は医薬品の注文取りと配送。
なお、あなたの運転経験は1年未満。

運転するときの心構え（運転態度や意識）について質問します。

問題 1

あなたは今、医薬品を届けるため病院に向かっています。あなたの気持ちにあてはまるものを1つ選んで、○印をつけてください。

1. 会社の業務中に事故を起こすと、昇給査定などでの勤務評価が落ちるから、注意して運転する
2. 自分の車でなく会社の車だから、少しくらいなら乱暴に運転しても、早く仕事を終える方がいい
3. 人の命を救う医薬品を扱っている立場からも、絶対に事故を起こしたくない。事故の相手だけでなく、会社にも迷惑がかかる

問題 2

医薬品会社営業部所属のあなたが、いつもより安全な運転を心がけるのはどんなときですか。いくつでも、あてはまるものに○をつけてください。

1. 渋滞で遅刻しそう。いつも通らない裏通りに入った。遠回りだが道はすいている
2. 上役を乗せて、商談のため取引先に向かっている
3. 同僚に緊急の仕事で呼ばれ、待ち合わせ場所に急いでいる
4. 1日中忙しく働いて疲れたので、早く家に戻り休みたいと思っている
5. 今日は休日。学校時代の友人数人を乗せ、なんとなく街を流している
6. 里帰りした姉夫婦と長女（2歳）を乗せて、駅に向かっている
7. 会社で面白くないことがあった。高速道路に入りスピードを出して気晴らしをしようとしている

この画面の中にどんな危険がありますか？（四輪車運転中）

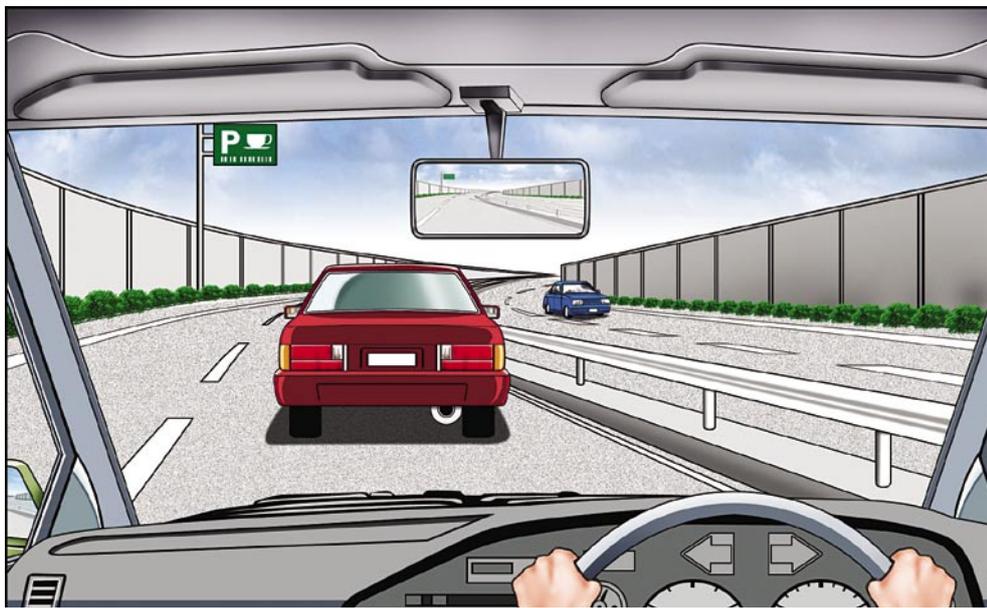
問題 3

状況説明

- 1) あなたは医薬品会社の営業担当（と仮定してください）。
- 2) 得意先の病院から、なるべく早く医薬品を届けてくれ（大至急ではありません。念のため）と注文があった。
- 3) あなたは会社の車で病院に向かうが、早く届けた方が喜ばれると思い、高速道路に乗った。
- 4) このあたりの高速道路は2車線。最高速度制限は100km/h。
- 5) あなたが降りる高速の出口までは約40kmある。

あなたの運転行動

- ◆左側の走行車線は走っている車の速度が遅い（80km/hくらい）ので、あなたはすぐ追越車線に移っている。
- ◆速度を上げた（100km/hくらい）ので、先行車Bに追いつきかかっている。
- ◆前方にカーブ（右カーブ）が見えてきた。



この画面の中にどんな危険がありますか？（四輪車運転中）

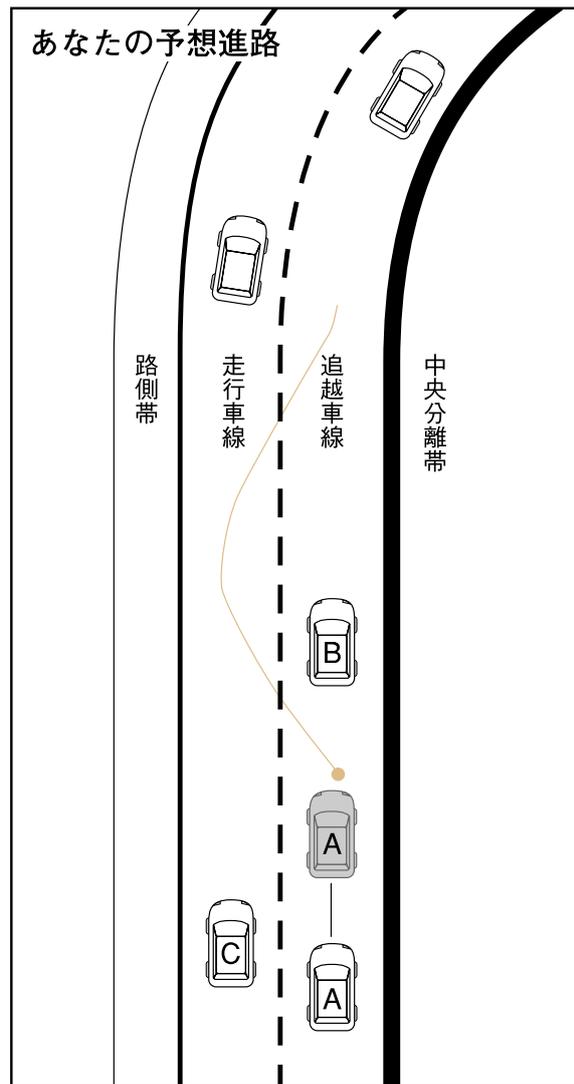
問題 3-1 次あなた(A)がしたい行動を1つ選んで○をつけてください。

- ① 前の車Bにどんどん接近（パッシングライトを使うなど）して、Bを走行車線に移らせ、進路を開けてもらう
- ② 車Bに接近しすぎたと思い、軽くブレーキを踏んで車間距離を少し開け、そのまま車Bの後ろを走りつづけ、戻れるところで走行車線に戻る
- ③ 進路変更して走行車線にいるC車の前に出（図参照）、そのまま走行車線を走り、再び追越車線に進路変更してB車の前に出る

問題 3-2

もう一度、状況イラストや予想進路図を見、また問題3-1の①②③の、それぞれ見える危険、見えていない危険がどこかにないか、あったとすれば、どういう運転をすべきか、グループごとに考えてください。

みなさんは医薬品会社の営業担当という状況設定を、お忘れなく。



ワークシートの利用についての解説

この項は、医薬品会社の営業部員になったつもりで、可能な限り、設定された交通場面の安全を考えてみるという設定になっている。

四輪車の運転経験がなく、まだ就職もしていない生徒に、ある交通場面を示し、医薬品営業部員の立場から、運転中の危険（見える危険、見えていない危険）の発見や正しい予測を期待するのは難しい。

解答が正しいことは望ましいが、それよりもワークシート記入と、危険予測の討論を行う過程で、運転とはどういうことか、就職して社会人になるとはどういうことかについて、生徒に新しい発見があるかもしれないことを期待している。

例：プライベートで運転することと、会社の業務で運転することの違いや共通点の発見。

問題 1

ワークシートの問題1と2は、運転するときの心構え（運転態度、運転意識、運転の目的）を扱っている。これらが運転とどのように関わるかは、103ページのドライバー行動階層モデル(Mikkonen & Keskinen)を参照されたい。

問題1は安全運転をもたらすモチベーションを問うもので、1、3が正解。企業から見た評価では、3、1の順。2は社有車を大事にしない傾向があるのであてである。

問題2では、とくに安全な運転を心がける場面を質問している。

上役を乗せている2と小さな子どもを乗せている6が一番○がつけやすい。しかし、その他の項目もそれぞれの理由から危険要素が多く、○をつけるのが正しい。

1は不慣れな道、急いでいる、裏通りには歩行者や自転車が多いなど、危険な要素が重なっている。

3は急ぐ気持ちと、意識が緊急な仕事に向けられていることが、危険と結びついている。

4は疲労と心のゆるみ。

5は開放感と雑談などによる交通状況への不注意。

7は、高すぎるスピードと、ドライブ目的としての不満解消。

どの設問も、注意深い運転が求められる状況設定になっている。

問題 2

問題 3

手順

- 1) まず問題 3-1 を行い、解答が同じ人同士をグループ化する
- 2) 各グループが顕在、潜在の危険を発表し、他のグループが評価する

問題 3-1 の選択肢について

- ①は前車 B にプレッシャーをかけ、進路を開けさせる
 - ②は車間距離を開けて B のあとを進行する
 - ③は進路変更して並進車 C の前に出、加速して B の前に出る
- ①と③は、急いでいる人が取りたがる運転行動。
急ぎだけでなく安全を意識する人は②を選択する。

問題 3-2 について

討論を想定している問題 3-2 は、問題 3-1 の①②③をベースに話合うことで、予測が近づいているカーブの危険まで行き着くことを期待してつくられている。

以下に、①②③の行動をとる場合の「見える危険」「見えない危険」の主なものについて説明する。

問題 3-1 の①

●見える危険

①車間距離の不足（つまり過ぎ）、という危険

理由：B 車がなにかの理由（例：前方に故障車、前方が渋滞）で急に速度を落とすと、A 車も急ブレーキをかけなければならない。遅れば追突。通常 100km/h で走る場合の安全な車間距離は 100m。

道交法では、直前の車が急に止まっても、追突を避けられる必要な距離を取るよう決められている。

②B 車にばかり視線が集中、という危険

理由：B 車の前方や走行車線の車の動きに目がいなくなる。たとえば、前方に渋滞がある場合、いくつかの情報がある。

- ・車の流れが遅くなる
- ・ハザードランプを点滅させて後続車に渋滞を知らせる車がいる

このような危険情報を見落としやすい。

③A 車のドライバー（あなた）の気持ち、という危険

理由：急いでいる心理や、高速度、車間距離の不足（つまり）などからくる緊張感から、情報の見落としや判断エラーが起きやすくなっている。

④B 車のドライバーの気持ち、という危険

理由：追い上げられたり、パッシングライトを使われたドライバーは、焦りや怒りから、急加速し、前方の車の動きの変化を見落としてしまうかもしれない。

道交法では、最高速度制限の範囲内で走る A 車に追いつかれた B 車は、進路を譲って走行車線に戻らなければならない。

●見えない危険

①近づいているカーブ、という危険

理由：カーブの手前ではブレーキを踏んで減速する車が多い（カーブの曲線がきついほど、ドライバーはスピードを落とす）。急に前車との距離がつかまる。車間距離を十分とっていないと危険。

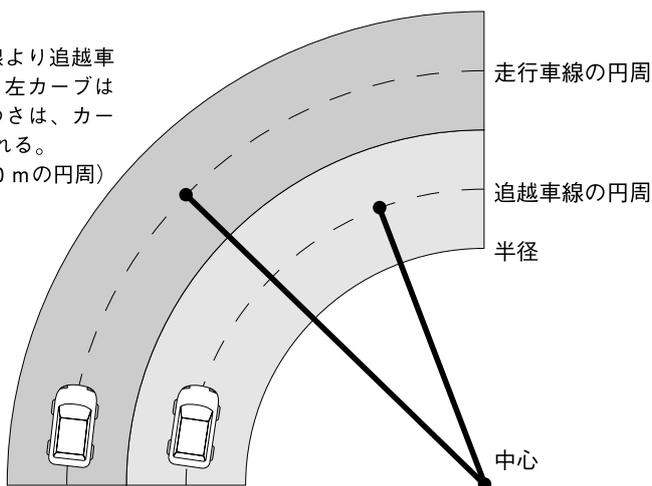
②カーブ曲線のきつさ、という危険

理由：カーブへの進入速度が高すぎると、進路が外側にふくらみ（オーバーラン）、曲がりきれないことがある。また、このときに強くブレーキを踏むと、タイヤがすり減っていたり、雨などで路面が滑りやすくなっていると、スリップなどを起こして進路が変わったり、横転することがある。カーブのきつさを判断し、きつさに合わせて減速（速度選択）するのは、ドライバーにとってカーブに入る前の欠かせない操作。

③カーブの中の状況、という危険

理由：カーブの中に入るまでは、カーブの中の状況が見えない（車が流れているか、流れの速度が遅くなっているかなど）。

右カーブは、走行車線より追越車線のカーブがきつい。左カーブはその逆。カーブのきつさは、カーブの半径（R）で示される。
（例：230 R=半径 230 mの円周）



問題 3-1 の②

●見える危険

①車間距離がつまりすぎ、という危険

A車のドライバー（あなた）は、減速して車間距離を取ることで、車間距離の不足（つまりすぎ）の危険を回避している。
なおA車は、追い越しが終わった後は走行車線に戻らなければならない。

●見えない危険（主なもの）

①近づいているカーブ、という危険

（①に同じ）

②カーブ曲線のきつさ、という危険

（①に同じ）

③カーブの中の状況、という危険

（①に同じ）

問題 3-1 の③**●見える危険****①車同士の間隔が狭い、という危険**

理由：C車の前に入る進路変更は、A車とB車、A車とC車の距離があまりとれないため、進路変更は急な旋回に近くなり、速度が高いため、予定していたよりも進路がふくらむ可能性がある。

②気持ちに余裕がない、という危険

理由：高速走行中での無理な進路変更のため、不適切な操作（ハンドル、アクセル、ブレーキなど）になりやすい

●見えない危険（主なもの）**① C車の加速、という危険**

理由：C車の前に出ようとA車が進路変更に入ったとき、C車がそれに気づかずスピードを上げる（追いつかれ義務違反）と、A車とC車は衝突する可能性がある。

②近づいているカーブ、という危険

理由：①に同じで、走行レーンのC車の前を走る先行車が速度を落としはじめる可能性がある。

③カーブ曲線のきつさ、という危険

（①に同じ）

④カーブの中の状況、という危険

（①に同じ）

まとめ

運転は情報の認知（知覚・注意）、判断・反応選択（意志決定）、操作（反応）という行為の繰り返しで行われる。A車がB車の後についたときに、交通状況（予測される次の交通状況も含め）にふさわしい情報収集と予測、正しい意志決定ができていれば、大部分の危険は回避できる。

また③のような意志決定と操作をすると、2度にわたる高速での進路変更という操作スキルを求められることになる。

死亡事故とスピード

若者層（16～24歳）の場合、死者が出るような大きな事故では、最高速度違反をしている比率が高い（グラフ1）。

平成20年度でみると、16～19歳の自動車の運転者が第1当事者として起こした死亡事故137件中、26件が最高速度違反で、約5分の1を占めている。

死亡事故に結びつく最高速度違反は、この年齢層の特徴といえることができる。

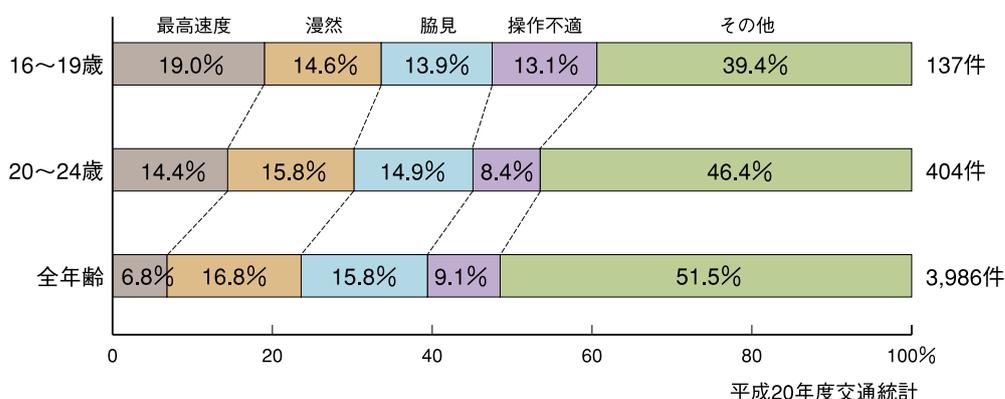
『交通統計』でカウントされる事故時の違反は、主な違反だけである。実際には、最高速度違反とともに、他の違反、たとえば若者層に多い、わき見、安全不確認、漫然運転などの項目でも、同時に違反していたと推定される。

わき見、安全不確認、操作エラーなどは、そのときの走行速度が高いと死亡事故になる可能性がある、ということである。

高速国道で起きている事故は、こうした推定を裏付けている。高速国道では年間に1万件以上の交通事故（人身）が発生している（平成20年10,965件）。

事故時の違反で多いものを平成20年を例に順にあげると、前方不注視で約40%、動静不注視22%、次はハンドル操作7%とブレーキ操作不適6%。最高速度違反は3%である。

□グラフ1 自動車など(原付以上)運転者の違反別・年齢層別死亡事故件数（1当）



高速国道では高速走行の欲求がほぼ満たされると考えると、前方不注視と動静不注視で60%以上になるのはうなずける。不注視にはよく見ていなかっただけでなく、見たことは見たが、注意して見なかった、も含まれている。

この項では「高速道路、前方にカーブが見えてきた」をテーマにした危険情報と予測を扱うが、スピード、車間距離、情報収集の範囲、情報の意味と判断の問題が出てくる。

危険予測のプロセス

危険予測トレーニングは、ある交通場面を設定、その中にどんな危険があるかを問い、見えている危険、見えていない危険を指摘させ、危険に対する情報収集能力と予測能力の向上を図るものである。

簡単にできそうだが、仮に答えが正しくても、なぜそう予測したか？ 判断の根拠は？ そのとき両者の関係はどうなってるの？ などと聞いていくと、相当に難しい作業であることがわかる。

たとえば、以下のようなプロセスを経ることが求められる。

- ①今、このイラスト（提示された交通状況）のなかではどんなこと（見えている危険、隠れている危険も含む）が起きているか？ そのなかで、あなたは今、何をしようとしているか？
 - ②イラストを見て、次に起きそうだとあなたが予測すること（他者の行動、状況など）は何か？
 - ③行動や状況の変化（変化しない）を、そのように予測できる理由は何か？
 - ④予測の結果、あなたと他者の関係はどのように変わるか？
 - ⑤その関係の変化は、とくに注意すべきものか？ 危険なものか？
 - ⑥危険（危険でない）となぜ思うか？
 - ⑦それは、どういう修正（意志決定や車の操作など）を、あなたに求めるものか？
- そのなかで、予測される事故の危険を未然に防ぐベストの対応は何か？

危険予測は当然、何が危険なことか、またその危険をもたらす理由は何か、を体験や知識を通して知っていること（知らなければ覚える、正確でなければ修正する）を前提にしている。

この項の問題では、予測すべき危険の1つにスリップがあるが、滑りやすい路面（たとえば雨で濡れた路面）プラス高速という条件での急ブレーキは、スリップを起こしやすいという知識がないと、思いつかない。

こうした知識を前提に、現状の交通場面を把握（情報収集の範囲は交通状況によって異なる）、次に①他者の行動予測（行動や状況など）、②それがもたらす自分と他者の関係変化予測、③その変化がもたらす危険の予測（顕在化していない危険の発見）、の3つの予測と、それにふさわしい適切な対応の決定を求めている。

運転免許を取ったばかりの初心者は（運転免許を持たない人はなおさら）、①から⑦までのプロセスの中で、多くの見落としや誤判断をする。何が危険かを知らないことも多い。

③④⑤⑥⑦は、ほとんど考えの中に入ってこない可能性もある。

何が危険か、どんな行動が新しい危険を生むかを知るためにも、危険予測ワークシートにトライする意味がある。

車の運転は知識だけではできない

堀内武徳 堀内経営研究事務所 所長

職業ドライバーは自分自身が頼り

私は、依頼されて、運輸・運送業の会社でドライバーの交通安全意識を高めるための教育を行うことがあります。会社内の仕事は、何かあればその場ですぐに相談できますが、車の場合、いったん運転を始めたら、すべて自分の責任でさまざまな状況に対応しなければなりません。運送会社としては、ドライバーに任せなければ仕事ができないのです。十分に責任を果たせる人材にしか、車を与えることはできないということです。

もしドライバーが事故を起こしたらどうなるでしょう。企業は収入を得るところか、信用を失います。信用を回復するには大変な時間を必要とします。運送会社にとって、信頼できるドライバーをいかに育てるかが大切なのです。

免許さえあれば、車の運転さえできれば、職業ドライバーになれる、と思っている人もいるかもしれません。とんでもない。たとえばトラックドライバーの場合、事故を起こさない運転、地球環境に貢献できる運転が求められます。さらに、荷物を積む、積んだ場合の措置、輸送中の荷物に対する配慮、到着してからの荷物の降ろし方、お客様との接し方、すべてを1人で行わないといけません。一人前の職業ドライバーになるには3年かかります。その間、各社工夫して教育の機会を設けているのです。

体験して学習する

昭和40年代初めまでは、正運転手、副運転手、助手という段階がありました。免許を持っていても正運転手にはなれません。助手からはじめて、荷物の積み方、区分けの仕方、タイヤ交換の仕方といったことを先輩から教えられ、副運転手になって、コストを考えた運転の仕方を先輩から教えてもらいます。当時の車は性能が今ほどよくはなかったので、燃費、タイヤ、修繕費の運行3費の削減を徹底して教えていました。高度経済成長期になって、品物を運ぶ人間が不足して、ワンマン運転になりました。そうした中で、それまでの現場での教育体験が崩れていったのです。

ワンマン運転になってからは、速度や運行距離、運行時間を記録する運行記録計など、運転を監視するシステムが発達しました。一定期間、運行記録計のデータ状況を見ていれば、その人の運転のどういったところが危険かもわかります。運転管理者とドライバーの間で十分コミュニケーションがとれていれば、起こらなくていい事故を防ぐといったことも可能です。しかし実際には、事故が起こってはじめて、自分の運転を反省し、注意するようになります。何度も事故を繰り返す人は全体から見れば、ほんの少しです。毎年違う人が事故を起こしています。50人いれば、全員が潜在危険者なのです。

だからこそ、体験させて実感させる教育が必要なのです。

たとえば、タイヤの空気圧が重要なことを知ってもらうために、空気圧の違う2台の車を運転してもらいます。空気圧の低いタイヤでは旋回が大きくなり、タイヤも減る、ということがわかります。危険を発見して急ブレーキを踏むまでに、1秒くらいの反応時間があってノーブレーキで進む距離があるということも、実験をすれば確かめることができます。安全な運転の必要性を理解させるために体験学習は大事です。

監修者等と作成過程

この指導資料は、交通安全教育推進委員会とテキスト編纂小委員会（委員長岡村和子）の監修のもとで作成しました。

原稿作成にあたっては、専門の諸先生や団体の力をお借りしました。また、高校の先生には授業で活用していただき、ご意見を反映しました。

ご協力いただいた方々は下記の通りです。高校の先生方についてはスペースの関係上記載を省略させていただきましたが、この場を借りて厚くお礼申し上げます。

これからも、指導資料を教育現場でご活用いただき、ご意見を伺いながら、さらに充実した内容にしていきたいと考えています。

なお、交通安全教育推進委員会は下記の方々に委員をお願いし、事務局は（財）日本交通安全教育普及協会に置いています。企画・編集は（株）コンセプトが担当しました。

交通安全教育推進委員会（敬称略、平成16年）

〔委員長〕

吉田瑩一郎 日本体育大学名誉教授、日本安全教育学会会長

〔委員〕

岡野道治 日本大学理工学部教授、(財)国際交通安全学会会員

岡村和子 警察庁科学警察研究所交通科学部交通科学第二研究室主任研究官、交通心理学会会員

澤喜司郎 山口大学経済学部教授、(社)日本交通科学協議会評議委員

高山俊吉 弁護士、(財)国際交通安全学会会員、(社)日本交通科学協議会会員

大越 茂 (社)日本自動車工業会交通統括部

鈴木博治 (社)日本自動車工業会交通教育ワーキンググループ

石毛昭治 (財)日本交通安全教育普及協会主幹、日本体育大学非常勤講師、日本安全教育学会常任理事

ご協力いただいた方（掲載順、敬称略、平成16年）

吉岡耀子 (株)Jaf Mate社出版部長

徳田克己 筑波大学社会医学系教授、(財)国際交通安全学会会員

時崎賢二 (財)全日本交通安全協会参事

蓮花一己 帝塚山大学教授、(財)国際交通安全学会会員

溝端光雄 (財)東京都高齢者研究・福祉振興財団 東京都老人総合研究所 社会参加・ヘルスプロモーション研究チーム研究副部長

野口 薫 日本大学教授、千葉大学名誉教授、(財)国際交通安全学会理事

岡部孝夫 東京消防庁救急部指導課課長補佐兼救急普及係長

鈴木春男 自由学園最高学部長、千葉大学名誉教授、(財)国際交通安全学会理事

堀内武徳 堀内経営研究事務所所長

恒成茂行 熊本大学医学部教授、(財)国際交通安全学会顧問

佐藤光房 作家（「遺された親たち」あすなろ書房）

高校教師用参考資料

Safety Action 21

高校生の交通安全教育

初版 平成16年8月25日発行 第2刷 平成17年2月10日発行
第3刷 平成17年7月5日発行 第4刷 平成21年7月25日発行

監修 交通安全教育推進委員会

発行者 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

取扱先 財団法人 日本交通安全教育普及協会

〒106-0031 東京都港区西麻布3-24-20 交通安全教育センター

電話 03-3478-1831（代表） FAX 03-3478-1835

Safety Action

高校生の交通安全教育

