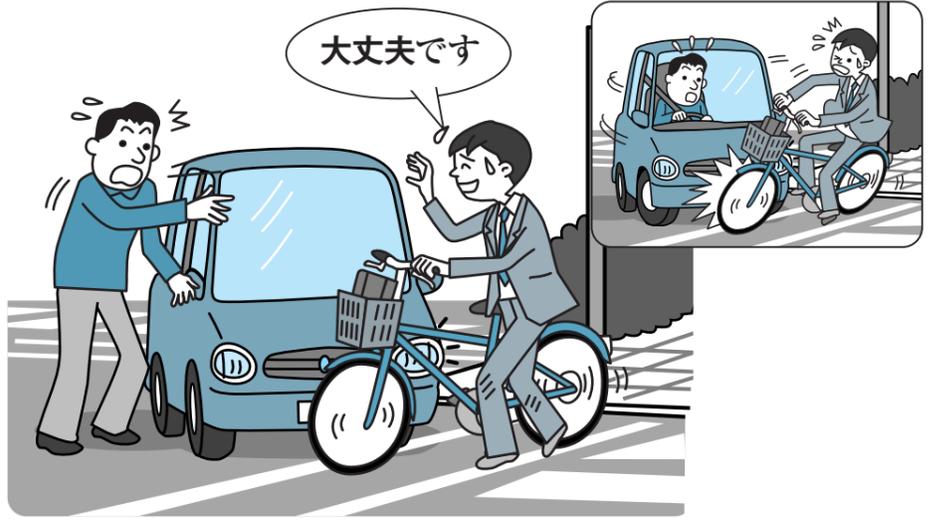


STREAM

交通安全教育の潮流

高校におけるこれからの交通安全教育 連載:第1回

高校生の交通事故の実態と課題



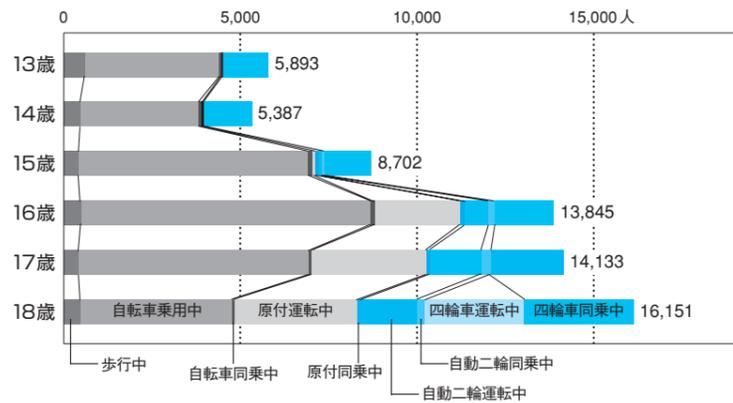
交通統計に表れない「大丈夫な事故」

例えば、ある高校生が自転車乗用中に四輪車と接触事故を起こしてしまつたとする。直後は高校生は自分の身体に問題がなかったのだ、「大したことはない」と、学校や警察へは連絡をしなかった。しかし後で事故の影響が身体にあらわれ、「大丈夫」の言葉を鵜呑みにした運転者が救護義務違反に問われた例もあるという。ある県では、これを「大丈夫な事故」と呼び、こうしたケースをなくそうとしている。事故に直面した時の対応知識がない高校生が陥りやすいことから、「大丈夫な事故」にして後々不利益を被らないよう、軽微なものであつても事故として届出を行うことを、学校を通じて生徒へ指導している。

高校生年代は、特に自転車乗用中の交通事故死傷者数が他の年齢に比べて際立って多いのが特徴である。自転車乗用中においては、「大丈夫な事故」など交通統計には表れない潜在的な事故や、事故に至らないヒヤリハットは数多く発生していると考えられる。

グラフ①: 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)



こうした現状をみると、高校生が事故で死傷することを防止し、将来のよき交通社会人育成のために、免許取得前である高校生への交通安全教育は重要な役割を担っている。本紙では今年度、高校にスポットを当て、「高校におけるこれからの交通安全教育」はどうあるべきか、行政や教育現場、識者への取材を通じて、様々な角度から探っていく予定である。

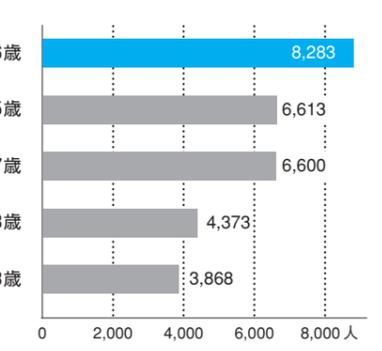
第一回目は、高校生の交通事故の実態と課題について探っていく。

自転車事故の死傷者数が最も多い年齢は?

16〜19歳の状態別交通事故死傷者数の推移をみると、自動車、自動二輪、原付乗車中では、いずれも減少傾向が続いている。しかし、平成22年の自転車乗用中の死傷者数は16〜19歳が253人(1・2%)増加した(警察庁資料)。今、高校生への交通安全教育は自転車事故の防止が重要なテーマなのである。

13〜18歳の各年齢の状態別死傷者を比べると(以下のデータはすべて平成20年)、16〜18歳は中学生年代(13〜15歳)より増加している(グラフ①)。ここ数年、少子化による高校の統廃合が進んだこと、都市部以外では公共交通が十分に整備されていないことなどから、通学での自転車利用が増え、通学距離も長くなるなど行動範囲が広がるため、事故

グラフ②: 年齢別自転車事故による死傷者数ワースト5



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

高校生は一時不停止の割合が他の年齢層に比べて高い

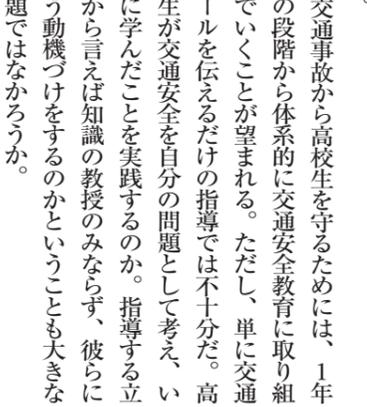
高校生年代の自転車事故は、どんな場所、どのような形で起きているのだろうか。自転車事故発生件数を道路形状別にみると、最も多いのは信号機のない交差点内と全体の51・9%を占めている。信号機のある交差点内と合わせると、自転車事故の約7割は交差点内で起きている(グラフ③)。

また、事故の相手は83・3%が四輪車である(グラフ④)。事故類型別にみると、交差点内で車両同士が出会い頭に衝突する「出会い頭事故」が最も多く、59・7%を占めている。事故の直前の法令違反(第1当事者)で、最も多いのは安全不確認(26・6%)、その次が一時不停止(23・9%)である(グラフ⑤)。

が増えているのではないかとと思われる。16〜18歳の状態別交通事故死傷者数は自転車乗用中が最も多い。また、自転車乗用中の死傷者数を年齢別にみた場合、16歳は自転車事故の死傷者のワースト1位である(グラフ②)。

16歳は高校1年生に当たり、自転車事故の6割は登下校中に起きていることから、1年生にとつての環境の変化や慣れない通学路を走ることが事故に遭う要因になっているのかもしれない。

グラフ③: 16〜18歳の道路形状別自転車事故発生件数(19,925件)



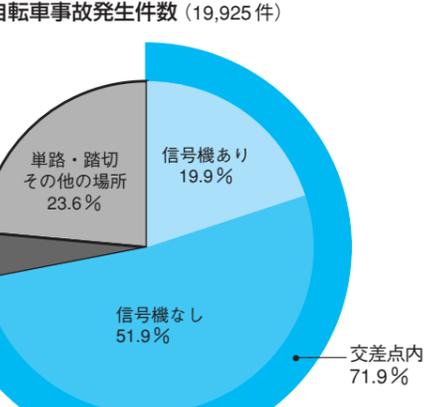
高校生年代の自転車事故は、どんな場所、どのような形で起きているのだろうか。自転車事故発生件数を道路形状別にみると、最も多いのは信号機のない交差点内と全体の51・9%を占めている。信号機のある交差点内と合わせると、自転車事故の約7割は交差点内で起きている(グラフ③)。

また、この年頃になると、リスクを過小評価したり、あえてリスクをとろうとする心理もこのような事故実態に関係しているのかもしれない。

いかに自分の問題として交通安全を考えてもらおうか

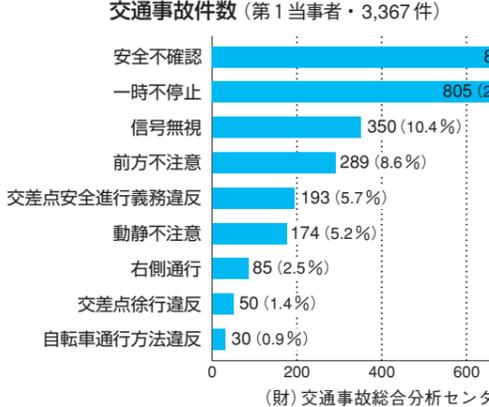
しかし、自転車で歩行者などに危害を及ぼし、事故の加害者になった場合は、高校生でも数千円の高額な損害賠償を求められるケースも目立ってきている。交通ルールを知らなかったでは済まされないのである。自らが被害者になり大きな怪我を被った場合はもちろん、交通事故の加害者になったら自分の描いた人生設計が大きく狂ってしまうこともある。

グラフ④: 16〜18歳の当事者相関別自転車事故発生件数(19,925件)



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

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(第1当事者・3,367件)



(財)交通事故総合分析センター(平成20年)

※第1当事者は交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。第2当事者は過失がより軽い者または過失が同程度の場合は被害がより重い者。

「生きる力」をはぐくむ交通安全教育をめざして

高校における交通安全教育の目的は、自ら安全に行動し、自他の生命を尊重する思いやりの心を持った交通社会人を育てることだ。高校生を事故の加害者、被害者にならないため、こうした資質を身につけてもらうための教育の充実が必要であり、自分で考え、実践することができる「生きる力」をはぐくむこともつながる。

本紙では、このような認識のもと、今後、高校における交通安全教育はどうあるべきか、効果的な交通安全教育を実践している現場や様々な視点から取材し、高校生に関わる先生方や保護者の皆さまに情報を提供していきたいと考えている。