

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6回(最終回)

実効性ある交通安全教育のための提言



弁護士・高山俊吉さん

これまで5回にわたり、高校生の交通事故の状況や教育の現場、交通安全教育に関する国の方針、教職員やPTAの取組みを紹介してきた。

今回は、交通事故事案に数多く携わりその悲惨さを熟知しているほか、高校でも交通安全に関する講演を長年行っている弁護士の高山俊吉さんの意見と、当コーナーの締めくくりとして、高校生への交通安全教育について提言をしていく。

事故の加害者になると賠償責任は生徒自身に

「事故の加害者になれば、自分の経歴にキズがつくだけでなく、精神的な負担を抱えることとなります。特に高校生は、その後の人生に及ぼす影響が大きい。しかし、それを理解している高校生は少ないのです。」

数々の交通事故の裁判に関わってきた高山さんは、高校生が自転車事故の加害者になった場合の問題点として、被害者への補償が困難になることを挙げる。

「残念ながら、自転車は保険に加入していないケースが多い。これまでの裁判での判例の適用をみますと、高校生になると、保護者の責任が問われるケースはわずかで、賠償責任は多くの場合、本人が負うこととなります。死亡事故になれば賠償金額は数千万円、傷害事故でも何百万円になるのが普通です。当然、高校生は負担能力がありませんから、長期の分割払いということになります。私は10

代から20代という時に、こうした経済的な負担を負う人を見ても驚かされました。最後まで賠償責任を果たせた人は多くはありません。保護者も責任を放棄して、逃げてしまうことがあります。そのため、自転車も保険に入っておくべきだと思います。」

事故時の対応を知らない自分不利を被る

高山さんは、事故に遭ったり、事故を起こしたりした時の正しい対応も、高校生に指導しておくべきだと指摘する。事故の直後は気が動転していて、痛みに気づかないことも珍しくなく、後になってから交通事故を警察に届ける人が少なくないそうだ。しかし、事故の相手がわからなければ、治療費などは、すべて自分で負担することになる。

「クルマ対自転車の場合、ドライバー側も注意が必要です。過失がある自転車利用者から、「ごめんなさい。大丈夫」と

いわれたからといって、その場を立ち去ってはいけません。もし、その自転車利用者ケガをしていたら、救護・報告義務違反いわゆる「ひき逃げ」になってしまうからです。多くの中学生・高校生は権利意識がまだ希薄ですから、その場の気分でドライバーに謝ったり、「大丈夫です」などと答えてしまいがちです。」

自発的な経験が安全意識を育てる

高山さんは高校で講演を行う時、生徒自らの行動変容を促す交通安全教育として、次のような取組みを提案しているという。

「高校周辺には危険と思われる交差点が何カ所か存在するはず。生徒たちに、その交差点を長時間、目立たないようにビデオ撮影させる。そこを通行しているクルマ、自転車、歩行者がどのような行動をとっているのかを記録させるのです。その中から、危険と思われる行動の映像だけを編集させる。そして、現場

当コーナーの振り返り

テーマ	内容
第1回 高校生の交通事故の実態と課題	高校生年代(16~18歳)は自転車乗用中の交通事故死傷者数が他の年齢に比べて多い(ワースト1位は16歳・平成20年)。事故の6割は登下校中に起きている。その一方で、高校年代では交通事故統計には表れない「大丈夫だ事故*1」も存在している。
第2回 高校の交通安全教育の現場	生徒へのアンケートなどを実施し、生徒の事故体験やヒヤリハット体験などを把握しておくことが、適切な指導には欠かせない。指導においては、事故が自分に与える影響を考えさせることや、生徒の危険予測能力を養うことが必要である。
第3回 交通安全教育に対する国の方針	平成25年度から実施される新しい高等学校学習指導要領では、交通安全を含む「安全」に関する指導を適切に行うよう努めることが追加された。学習指導要領に基づく安全学習、行事やホームルームにおける指導と合わせ、登下校時の声かけなど、教育活動全体を通じて行うことが求められている。
第4回 指導者養成の現場から	高校には交通安全の専門知識を持った教職員が少ない。(財)日本交通安全教育普及協会では、さまざまな研修を通じて効果的な指導方法を伝えるとともに、教職員に生徒の交通安全に対する問題意識を高める取組みを展開している。
第5回 交通安全教育におけるPTAの役割	交通安全教育においても、PTAは学校、家庭、地域社会の核としての役割を果たす役割がある。教育のベースとなるのは、「子どもを事故から守る」という思いと、保護者と子どもとの日々のコミュニケーションである。

*1 大丈夫だ事故=事故に遭ってしまったが、その直後は自分の身体に問題がなかったため「大したことはない」と判断し、学校や警察へ連絡をしなかったケースを指す。

高山さんは「生涯を通じて交通安全に関心を持つことで、多くの方々が事故にあわずに人生を送れることを願っています。そういう意味でも、高校の先生方や保護者の皆さんが主体的に交通安全教育に参加することが重要です」と、高校での交通安全教育の深化に期待する。

いなかだった生徒に、その映像を見せ、みんな何が問題か、どこを改善すればいいか、話し合ってもらって、自分たちなりの安全対策をまとめる。そして、警察署や自治体にその意見を聞いてもらう。もちろん、その意見が簡単に実現するわけではなく、要望が受け入れられれば最上ですが、実現しなくてもなぜ簡単にいかないのかを考えることで、他人事だと思っていた交通安全が自分たちの問題になるのです。」

この手法は、それまでの自分を守る交通安全教育から、社会の安全に自分がどのように関わるかを意識させる交通安全教育へと発展させることをねらっている。

SJ編集部からの提言

提言 1

高校入学後に自転車を基本とした交通安全教育を

高校生年代(16~18歳)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。通学や日常の移動の手段として自転車を利用している高校生が多いことから、自転車乗用中の事故防止は重要なテーマであり、入学直後から指導していくべきである。

また、交通安全指導に携わる現場の先生からは、最近の高校生の危険予測能力の低下も指摘されている。生徒たちが安全な生活環境で成長してきたことをふまえ、目に見えない危険を想像させる危険予測トレーニングなども指導に取り入れていく必要がある。こうした教育をきちんとやることは、生徒が成長し、二輪車や四輪車の運転者となった時にも生きてくるはずだ。

提言 2

生徒の実態に即してPDCAサイクル^{※2}を回し、交通安全活動を進化させる

当コーナーで紹介した高校では、交通安全教育の取組みを始めるにあたり、生徒に「交通安全アンケート」を実施。それをもとに年間の教育計画を立案した。自転車での登下校時のヒヤリハット体験が多いことから、生徒自身によるハザードマップづくりなどを盛り込んだ。さらに、「大丈夫だ事故*1」を経験した生徒もいたことから、事故時の対応についても指導を行ったという。生徒の実態を把握することで、解決すべき課題が見えてくるのである。

指導した後は、生徒の実態調査や意識調査によって教育内容を評価し、教育計画の見直し、改善を図っていかなければならない。

※2 PDCAサイクル=Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(見直し)を繰り返すこと。

提言 3

「生徒の命を守るため」教職員、保護者も一体となって交通安全への理解を深める

教育計画を立てても、生徒への指導は一部の教職員、あるいは警察や自治体に任せてしまう高校も少なくないだろう。しかし、交通安全教育は粘り強く、繰り返し指導していかなければ効果は出ない。そこで、身近に接している教職員や保護者が交通安全への理解を深め、生徒をサポートしていく必要がある。

また、生徒が加害事故を起こしてしまった場合に備えて精神的ケアはもちろん、補償制度に加入するなど金銭的な面でも教職員や保護者が考えておかなければならない。

そして、すべての教職員と保護者が学校を取り巻く地域とも連携し、生徒に自分の命を守るということにとどまらず、交通安全の一員であることを意識させるための教育をめざしていくべきである。

