

# 自動車教習所と連携したバイクの交通安全教育

1970年代後半から1990年代にかけて展開されたバイクの三ない運動により、多くの高校でバイク通学が禁止されていました。しかし、三ない運動がなくなった現在でも、生徒の安全を考えてという理由でバイク通学を禁止している学校がほとんどです。果たして、禁止することが本当に生徒の安全につながるのでしょうか。そこで今回は、交通安全教育指導をしっかりと行い、バイク通学を許可制で認めている山梨県の高校の安全教育現場に注目してみました。徹底した交通安全教育を行うことで生徒の意識がどう変わるのか、どういう効果がみられるか調査してきました。

## 高校生とバイク

「免許を取らせない」「買わせない」「運転させない」というバイクの「三ない運動」が1970年代後半から1990年代にかけて全国的に展開されていました。

その当時、若年層のバイクによる交通事故件数の増加、暴走族による騒音や危険走行が横行し、バイクは危険であるとか暴走族の乗り物というイメージが社会的に広まったことは否めません。1982年に、社団法人全国高等学校PTA連合会（当時）が高校生の生命を尊重する観点から「三ない運動」を推進することを決議。しかし、それに対して東京地方裁判所は1991年5月27日に「三ない運動」は違憲であるという民事判決を出しています。これにより状況は改善されるかと思われましたが、実際は校則でバイク免許の取得、バイク通学を禁止している学校がまだまだ多いのが現状です。本誌の定期読者の先生に実施したアンケート結果によると、実に8割以上の学校でバイク通学は禁止されていました。

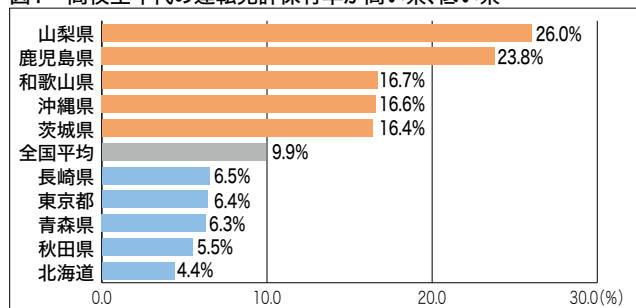
## 公共交通機関に代わる重要な足

このようにバイク通学を禁止する学校が多い中、現実問題として公共交通機関の利便性が悪い地域では、生徒の通学にバイクが必要な足となっている点を見逃すわけにはいきません。公共交通が不便でも自転車で充分ではないか、という意見もあるとは思いますが、山間の地域で坂道が多かったり、学校までの距離が長かったりするために自転車通学は難しい生徒も多いのです。

全国の高校生年齢（16～18歳）の運転免許保有率<sup>※注</sup>を都道府県別に見ていくと、トップは26.0%の山梨県で、全

※注：第一種免許（原付・普通免許等含む）のデータ。2種類以上の運転免許を保有している者は、上位の運転免許に計上。普通免許を持っている者は原付バイクに乗ることができる。

図1 高校生年代の運転免許保有率が高い県、低い県



出典：『運転免許統計 補足資料2』平成25年末現在、及び『国勢調査』平成22年より作成

国平均は9.9%です（図1）。

運転免許保有率の高い山梨県における高校生の通学手段としての原付バイク、そして交通安全教育について、現状を取材しました。

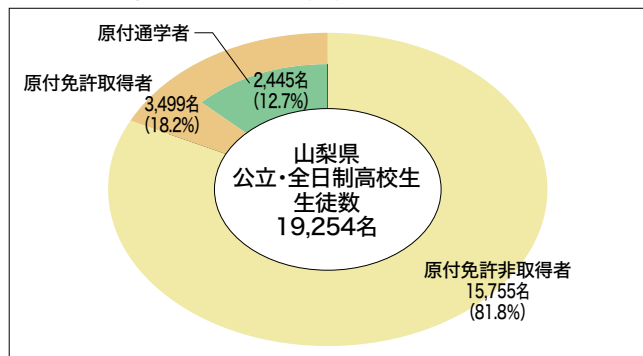
## 高校生の原付免許取得者が多い山梨県

山梨県には、全日制の高校が41校あり、そのうち約85%にあたる35校ではバイク通学が認められています。バイク通学が認められていないのは、県立高校4校と私立高校2校の計6校ですが、この6校は他の高校に比べて、割合鉄道の駅に近く、利便性が高いロケーションにあります。

次に、山梨県における公立・全日制高校生の原付バイク通学者割合（図2）を見てみると、生徒数1万9,254名（2014年9月19日現在）に対して原付免許取得者は3,499名と全体の18.2%に達しています。原付免許取得者のうち2,445名が、実際に通学で原付バイクを利用しているので、全体の12.7%が原付バイク通学者となっています。この現状について、山梨県教育庁の担当者は次のように説明してくれました。

「山梨県では通学手段の選択肢が限られています。鉄道などの公共交通機関の交通網が発達しておらず、運行

図2 山梨県の公立・全日制高校生の原付バイク通学者割合



出典:山梨県教育庁

本数も少ないという状況にあります。最寄り駅から高校までの距離が長いこと、坂道が多いことなどが主な理由として挙げられ、通学時にバイクは非常に重要な役割を果たしています。全国的に「三不運動」が展開されていた時期でもバイク通学を禁止することはありませんでした。また、学区が広域化されたということもあり、家から高校までの距離が10km以上という生徒も多くなっています。」

やはり公共交通機関や地理的な問題は大きいようで、山梨県の公立高校の多くでは、バイクが通学の重要な手段のひとつとして捉えられています。

## 交通安全教育へ積極的に取り組む 県立北杜高校

バイク通学を認める際には、いかに生徒の安全に配慮するかが重要になってきます。そこで実際の交通安全教育について、どのように取り組んでいるかを調べるため、JR中央線日野春(ひのはる)駅から徒歩約20分の場所に位置する山梨県立北杜高等学校の交通安全教育を取材させていただきました。県立北杜高等学校は2001年4月に、峡北高校、峡北農業、須玉商業が統合されてできた高校で、全校生徒数は716名(2014年4月現在)となっています。そのうち

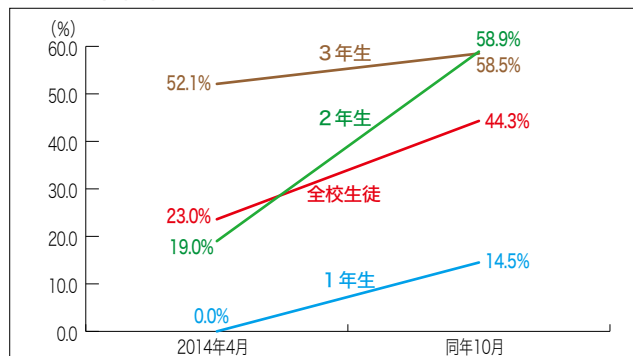
44.3%の生徒がバイク通学をしています(図3・写真①)。

北杜高校で生徒指導を担当する土屋浩之先生は次のように語っ



写真① バイク通学をする生徒が多い北杜高校の登校風景

図3 北杜高校のバイク通学生徒の割合



出典:北杜高校資料より作成

図4 北杜高校の免許取得から通学許可までの流れ

- 1) 原付免許取得許可申請を学校に提出
- 2) 原付免許取得許可式に出席  
…受検する生徒に対して、免許取得上の諸注意として試験の受検日、受検結果を必ず報告すること、実技講習を必ず受けることを伝える。式というよりも、受検に当たっての内容を伝える集会。
- 3) 免許取得受検
- 4) 学校に可否の結果を報告
- 5) 合格者は学校に原付バイク通学申請を提出
- 6) 原付通学許可式への出席
- 7) バイク通学開始

てくれました。

「現在、当校では許可制で認められた生徒のみが通学に原付バイクを利用しています。

免許取得から通学許可までの流れはここに示す通りです(図4)。ただし、免許を取得できるのは、春・夏・冬休みという学校の長期休み期間中のみとなっています。

また、バイク通学が認められるのは学校を中心にしてドーナツ型の直線距離で3～11kmとなっています。ただ一部の生徒については、自宅から学校までではなく、自宅から最寄り駅までというパターンもあります。このように通学でのバイク利用には制限がありますが、免許については申請があれば誰でも取得することができます。」

免許取得後、バイク通学を希望する生徒は、原付通学許可式(図4の6・写真②)に、保護者と一緒に出席する必要があります。その際に、道路交通法の遵守や自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書の発行手続きを



写真② 保護者とともに出席が義務づけられている通学許可式の風景。校長先生からのお話

(様式-生協9)

No. \_\_\_\_\_

**原動機付自転車通学誓約書**

平成 年 月 日

山梨県立北杜高等学校長 殿

私は、原動機付自転車通学許可の申請に当たり、道路交通法及び学校の『二輪車通学規程』を遵守するとともに、交通安全の意識を高めるため、国家公安委員会所管の『自動車安全運転センターが発行するSDカード（運転記録証明書）』の発行手続きをとることを、生徒・保護者連署をもって誓約いたします。

生徒氏名 \_\_\_\_\_

保護者氏名 \_\_\_\_\_  
(必ず各自の自筆にて御署名下さい)

運転免許登録		バイク（原動機付自転車）登録	
生年月日	平成 年 月 日	市町村 登録地	平成 年 月 日
住所		強制保険	平成 年 月 日
免許交付	平成 年 月 日	市町村 登録地	
免許番号		強制保険	

写真③ 通学に当たっては原動機付自転車通学誓約書を提出する必要がある

載された原動機付自転車通学誓約書（写真③）を提出します。運転記録証明書の発行手続きを強制しているのは、生徒の安全運転に対する意識を高めることが第一の目標であることと、事故・違反については自己申告制としており、対象者には学年主任からの注意指導があるため、申告しておらず指導を受けていない生徒がいることを避け、公平性を保つことを考えているためなのです。

原付通学許可式は、校長先生のお話、生徒指導係から注意・連絡事項などが伝えられ、平日の朝8時頃から約20分間行われています。取得許可式や通学許可式は、自他の命の大切さや交通安全の意識を高めることを目標としています。保護者にも学校側の思いを理解してもらい、協力・指導をお願いしています。これで初めてバイク通学が認められることになるのですが、バイク登校初日には生徒指導係がバイク等の点検をして合格した生徒にのみ、ヘルメットとバイクに通学許可を認めるステッカーを貼付します（写真④）。

## バイク通学には安全運転講習会の毎年受講が必須

バイク通学を行っている生徒に対しては、学校が地元の長坂自動車教習所の協力を得て開催している「二輪車（原付）安全運転講習会」への参加が義務づけられています。

写真④ バイク通学初日に生徒指導係から配布された通学許可ステッカーを、ヘルメットとバイクに貼付する



この講習会は、基本的に毎年6月、10月、11月に、午前と午後の1日2回、計6回開催しているそうです（1回の受講生徒数は約60人）。対象として、3年生、2年生、1年生の順に行われますが、部活動の都合で3年生と2年生は流動的で、1年生は11月と決められています。

講習会を担当する長坂自動車教習所と北杜高校の協力関係は約12年経っているようで、きっかけは、学校の合併で学区が広域化し、バイク通学を必要とする生徒が増えたため、当時の校長先生が教習所に生徒たちへの交通安全教育に協力してほしいと要望してきたことだったと言います。講習内容は、生徒たちに興味を持ってもらえるように、右直事故（右折車と直進車の事故）や巻き込み事故を見せるなど、体験型であることに留意し、さまざまな工夫を凝らしてきたそうです。また、初めて免許を取得した時、バイクに乗った時の気持ちを思い出してもらい、安全運転の大切さを思い出してもらうことに重点を置いています。

## 学科講習では道路標識を再チェック

今回は2014年11月22日（土）に開催された「二輪車（原付）安全運転講習会」を取材してきました。当日は、参加者68名の午前の部が9時にスタート。まずは全員が講義室に集合して開講式が行われ（写真⑤）、学科を先に受ける班（34名）と実技を先に受ける班（34名）の2班に別れました。

学科講習は講義室において「安全について考え直す」というテーマで行われ、最初に、原付バイクに乗る際の服装や運転前の確認事項についての講義、続けて道路標識についての講習が行われました。実際の道路上に設置されている標識が

北杜高校原付安全運転講習会



写真⑤ 長坂自動車教習所内の講義室で行われた安全運転講習会の開講式。生徒を前に講習会の意義、安全運転についてお話をされる土屋先生



写真⑥ 講習会では、道路上に設置された標識を見せ、その意味を改めて生徒たちに聞いていく。講師は長坂自動車教習所の小宮山さん

次々に示されて、それがどのような意味合いを持ったものなのかを生徒に聞いていきます。生徒たちが免許取得時に勉強したことですが、忘れていた標識もあるようで、講師からヒントをもらいながらも答えを導き出していました(写真⑥)。

## コースを利用したプロによる実技講習

約50分の学科講習が終了すると、先に実技講習を受けていた生徒と交代で自動車教習所のコース上での講習がスタートします。まずは、普段使用しているヘルメットとグローブを着用して自分のバイクにまたがり、ライディング中の運転姿勢とブレーキング時の指のかけ方などを確認。その後、普段バイクに乗る際の日常点検である、ライト、尾灯、ブレーキ灯、方向指示器、クラクション、タイヤなどのチェックを講師が行っていきます(写真⑦)。

生徒たちのバイクを見ると、新車はほとんどなく古いバイクが大半を占めていました。話を聞くと、これまで兄や姉が使用していたものや近所の人から譲ってもらったというものがほとんどです。従って、保安部品なども経年劣化が進んでいるのですが、自分で常日頃から点検をしている生徒は残念ながら少ないようでした。実際、講師のチェックでタイヤの溝が減っていることを指摘された生徒、さらにはブレーキ灯と尾灯が切れていたバイクもありました。このバイクについては、講師がすぐに教習所で所有していたランプに交換していました。このまま街中を走行していれば、整備不良で捕まっていたかもしれないので、いかにバイクの日常点検が重要であるか身を持って知ることになったわけです。

バイクの点検後は、コース上を講師と一緒に走る実走行講習です(写真⑧)。ここでは、講師が先導するバイクの後ろを走ることで、方向指示器を出すタイミング、進路変更のタイミングなどを学んでいきます。そして、一時停止ではしっかり足を付けて止まることを生徒に再認識してもらいます(写真⑨)。

コース上の実走行が終了すると、交差点における対向車

との距離感を学んでもらうための実技講習へと移ります。これは、右折する対向車と直進するバイクが交差点で接触する事故(右直事故)が増加傾向にあるため、速度感を養ってもらうための講習です。まずは、目の前を走り抜けていくクルマとバイクの速度と停車位置を当ててもらうテストですが、同じ速度で走行しても大きさが違うため、クルマのドライバーからはバイクが遠くに見え、バイクが近づいているのに右折してしまうことを体験。続いて、実際に右折するクルマに同乗して近づいてくるバイクがどのように見えているかを体験していました(写真⑩)。

生徒の指導を行っている土屋先生も、「実際のコースを使用して免許取得のためのプロである教習所の教官が指導を行ってくれるのは大きい」と効果の高さを語ります。

## 違反や事故を起こした生徒は反省会へ参加

講習を受けた直後は指導された内容をしっかりと守っているのですが、時間が経つにつれて慣れから違反や事故を起こしてしまう生徒もいるようです。そのため、交通違反や事故を起こした生徒に対しては、先述のように学年主任が注意指導を行っています。さらに、春夏秋冬の長期休み前には土屋先生をはじめとする生徒指導担当が中心になって「交通事故違反者反省会」を開催。1回でも事故や違反をしたことがある生徒は参加が必要で、4～7月までの事故と違反が対象となる2014年の夏休み前反省会は2、3年生が30人弱参加したと言います。ちなみに、一時停止違反、通行区分違反、スピード違反が主な違反行為となっているそうです。

反省会は約1時間行われ、教材用ビデオを見ながら改めて気をつける場面を思い出させるようにしています。そして、本人に反省文を書かせるとともに、それに対する感想などを語り合うようにしています。これにより、違反行為や事故が減ることを先生たちは願っていて、実際に免停になる生徒はほと



写真⑦ バイクの点検指導を受ける生徒たち



写真⑧ 講師先導の下、バイク走行の基本を学ぶ



写真⑨ 一時停止ではしっかり止まることを再確認



写真⑩ スピード感と距離感を実体験を再確認

んどいないそうです。

事故は、追突がいちばん多いと言います。その原因は、車間距離を充分にとっていないためや、クルマが急に止まったためにぶつかってしまうというパターンが多いようで、転んで怪我をしている生徒もいるそうです。実際、山梨県下における高校生が関わる交通事故状況を県警発表の資料で見ると、2013年度に高校生が関わった交通事故は、発生件数が265件、負傷者数が280人、死者は0となっています。この発生件数のうち100件（31.8%）が二輪車運転中となっています。なお、交通事故の原因については、原付バイクの場合、十分な安全確認を怠って相手を見落とししたり、発見が遅れたりした結果の「安全不確認」が最も多く、次いで相手を意識していながら危険はないものと判断して相手の動静注視を怠った「動静不注視」、さらに脇見運転、漫然運転などの「前方不注意」と続いています(図5)。

## 交通安全教育を早くから行うことが必要

このように、高校生のバイクによる交通事故の原因を探っていくと、事故の大半は運転している生徒の不注意によるものなのです。これは運転に慣れてきたことによる油断も要因のひとつと言え、それを改めて見直して注意喚起する場となっているのが、北杜高校が実施している安全運転講習会と言えます。

実際、今回の安全運転講習会に参加した生徒も次のよ

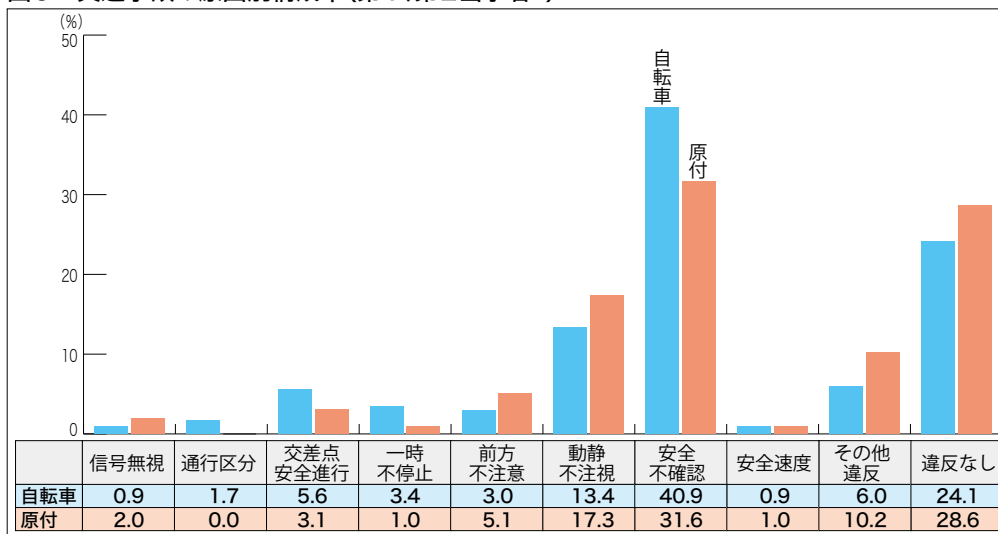
うに語っています。公共交通機関を利用すると乗り継ぎ時間の関係から通学に2時間以上かかるという2年生の男子高校生は、「バイク通学だと約30分です。今日の講習を受けて、忘れていた道路標識もあったので気をつけたいと思いました。」

また、バイクに乗ることで行動範囲が増えたという高校2年生の女子生徒は、「講習内容が、楽しみながら学べるように工夫されていて、忘れていたことを思い出すいい機会になりました。ライトやブレーキ、タイヤの減り具合のチェック方法も教えてもらったので、これから実践していきたいと思います」と語ってくれました。その他、「自分では一時停止していると思っていたのに、しっかり停止していないことに気づかされました。これからは、初心に戻ってしっかりと交通ルールを守っていきたいです」と語る生徒もおり、この講習会が初心を思い起こさせ、慣れによる危険を回避し、安全運転意識を再確認させる効果を持つことがわかりました。

山梨県の高等学校の先生方は、交通安全教育の重要性を十分理解し、指導しています。そして、生徒の安全については「毎日祈るような気持ちで指導」しているようすがうかがえました。

交通安全教育をしっかり実施すれば、生徒の交通安全に関わる意識は高まっていきます。自転車にしか乗らない人が意識していない交通標識を、彼らはしっかりと認識しており、他の自転車やクルマの動きにも気をつけています。

図5 交通事故の原因別構成率(第1、第2当事者※)



出典:山梨県警資料『交通事故のあらまし』より作成(資料提供:山梨県教育庁)

※第1当事者=最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む)の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者。

第2当事者=過失がより軽い者、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が重い者。

交通社会と言われる現代、バイクの使用を一律に禁止して、交通標識など最低限の交通ルールも知らせないまま生徒を交通社会に出してしまうことは危険ではないのか、校則でバイクを禁止にするのではなく、交通教育をしっかりと学べる場を作ることのほうが大切ではないのか、あらためて考えさせられました。これは現場の先生たちにも是非考えていただきたいことです。