

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。
-----------	--

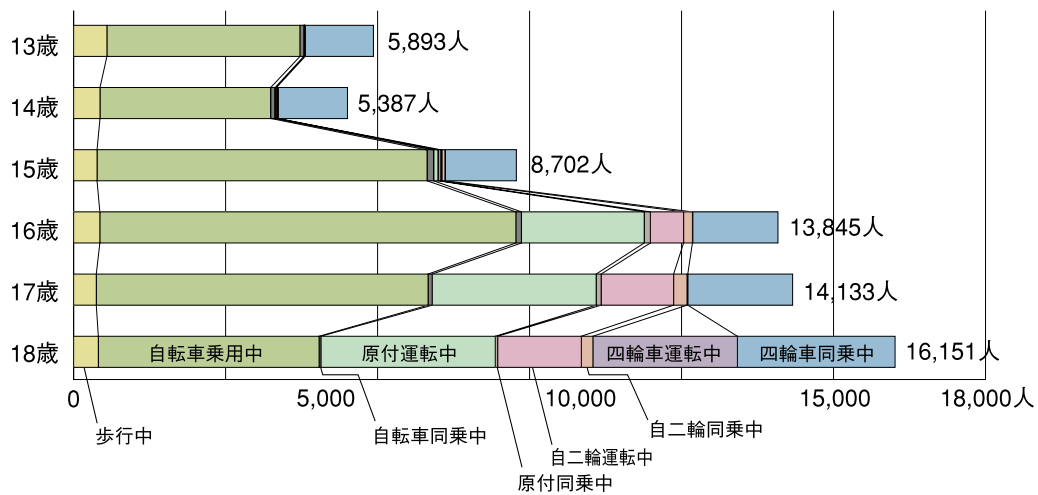
交通社会人としての自覚はできている？

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）

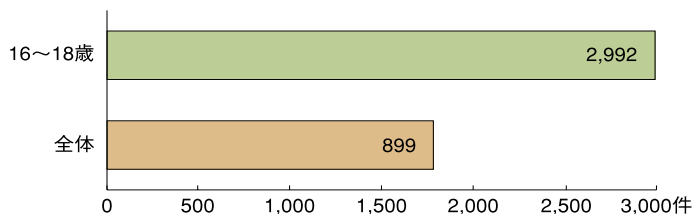
16歳では、原付と普通二輪車の事故、18歳になると大型二輪車と四輪車運転中の事故が加わる。16～18歳の事故率は、他の年齢層と比べて高い（グラフ1）。運転の初心者が多いことが事故に関係していると考えられる（グラフ2）。

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。

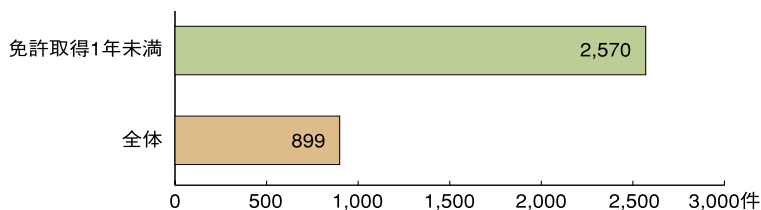
自転車事故も増える。自転車事故による死傷者数は全年齢中16歳がワースト1、ついで17歳はワースト3である（第2章15ページ参照）。高校生になると自転車通学が増えるなど、自転車の利用頻度や行動範囲が広がるからと考えられる。

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）

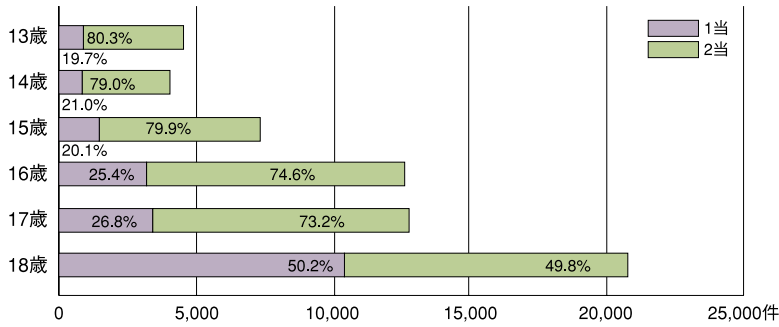


□グラフ2 免許保有者10万人あたりの交通事故件数（1当）

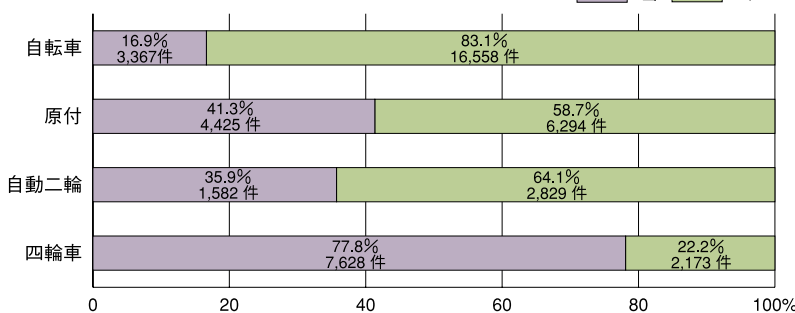


（財）交通事故総合分析センター（平成20年）

□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



(財)交通事故総合分析センター (平成20年)

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。

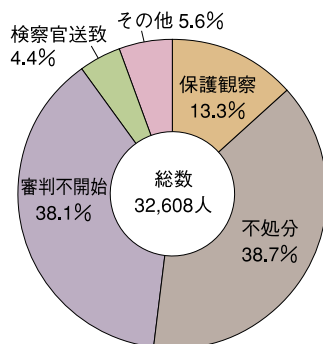
事故	運転者	刑罰	禁錮、懲役
交通事故で相手を死傷させる	四輪車 二輪車	過失運転致死傷罪	7年以下の懲役*2 もしくは禁錮*3 または100万円以下の罰金
	自転車	重過失致死傷罪	5年以下の懲役*2 もしくは禁錮*3 または100万円以下の罰金
悪質、危険な運転で死傷事故を起こす*1	四輪車 二輪車	危険運転致死傷罪	負傷/15年以下の懲役 死亡/1年以上20年以下の懲役

*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。

「ブレドライバー教育」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。