

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。

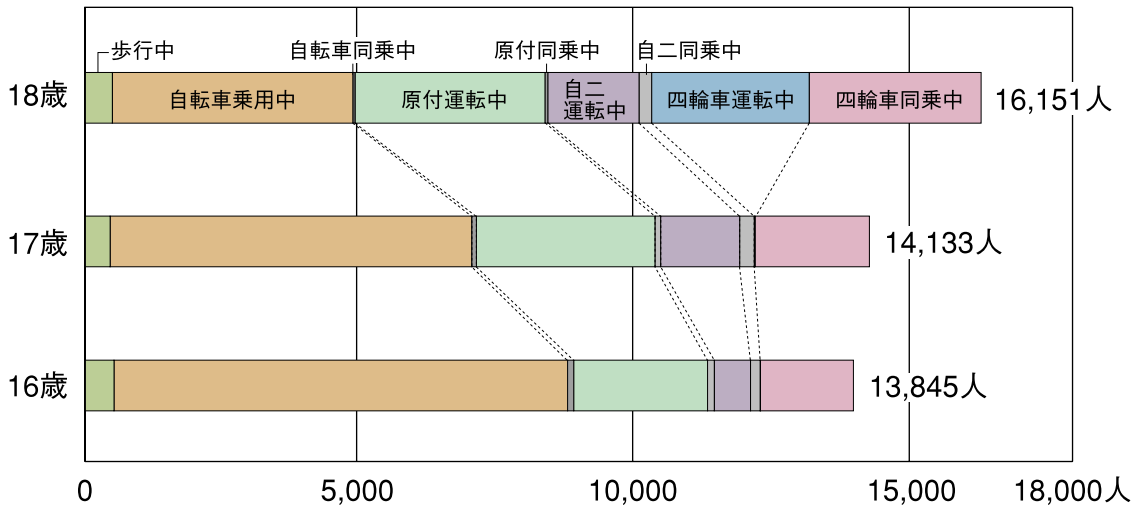
評価	1. 友達の車に安易に同乗することの危険を理解できたか。 2. 安易な同乗を避ける強い意志を持てるようになったか。
-----------	--

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

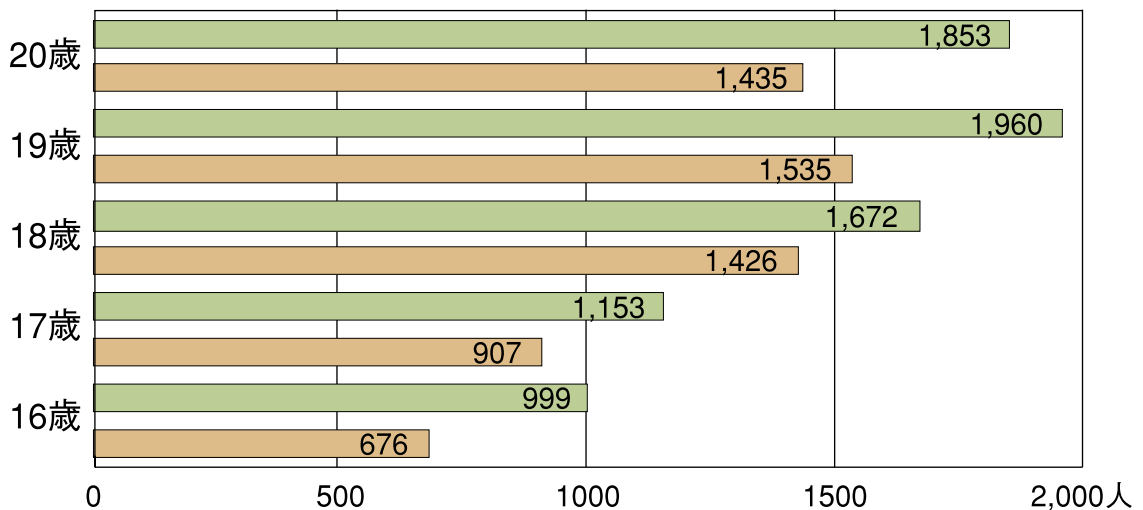


(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

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。

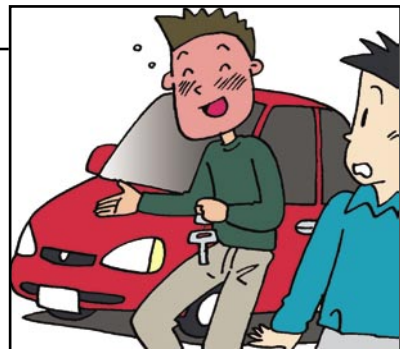
ケース A

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、警察に見つく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。

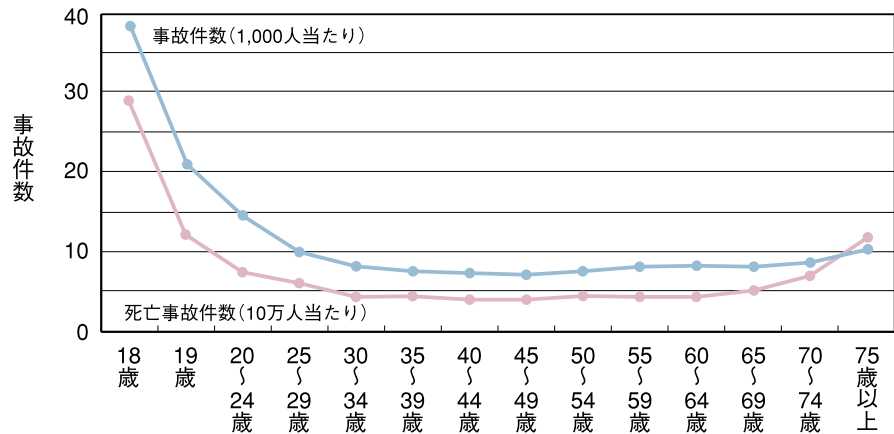
ケースB

- ・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。

□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)

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もらい罰金を科せられた例

- 同乗者は、自動車に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
		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。

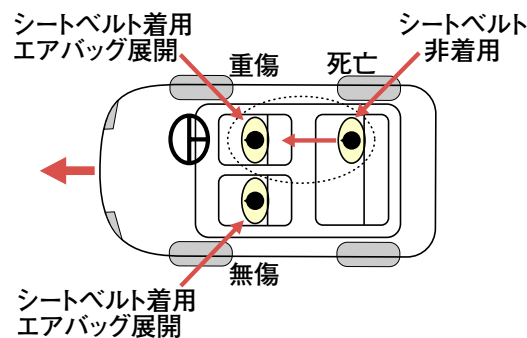
なお、日本損害保険協会の調査では、シートベルトをしない運転者の事故率は、ベルトをしている人の2.92倍という結果が出ている。シートベルトをしない運転者は危ない傾向があるということも生徒に知らせておきたい。

□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

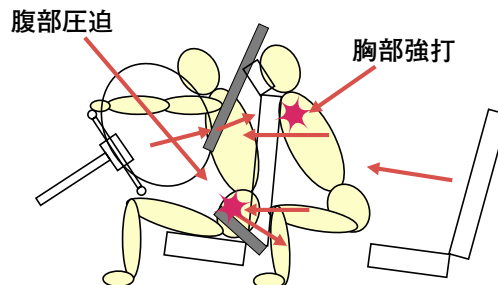
正面衝突した車の後部席に乗っていた人がシートベルト非着用だったケース。

- ・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ふ、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。