

15 四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある	
題材設定の理由	生徒は普通免許取得年齢を迎え、免許取得やドライブのことを考えると、気持ちがかうきうきがちである。しかし 免許取り立てで事故を起こす例が少なくない。免許を取得し、運転することに伴う責任を教え、安全な運転態度の育成を図りたいと考え本題材を設定した。
指導のねらい	1. 四輪車の免許を持つことにはプラスとマイナスの両面があることを理解できるようにする。 2. 友人同乗の事故事例を通して、免許取り立てで起こしやすい事故の特徴を理解できるようにする。 3. 事故の責任の重大さに気づき、初心運転者としての自覚を高めることができるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ワークシート（問題 1、2、3）を人数分プリントしておく。 班別の話合いができるように班別編成と発表するための代表者を決めさせておく。 グラフ 1～3 年齢層別四輪車運転中、同乗中死傷者数（140 ページ）

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 5分	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 ●事故統計表の見方 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートと事故統計表の利用方法を理解する。 ○班別に話合い、代表者が発表できるようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○四輪ドライバーとなったときの責任の重さに触れる。 ○班別に着席させる。 ○生徒 2 人程度に解答を発表させ、コメントする。
展開 40分	<p>1. 四輪車運転のプラス、マイナス面</p> <p>2. 普通免許を取り立てて運転したときに起こしやすい事故の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○普通免許を取得して四輪車を運転することになった場合に、四輪車運転のプラス・マイナスの両面があることを、ワークシートの問題 1 と 2 の解答を通じて理解し、安全運転に心がけるようにする。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 四輪車運転のプラス面 (2) 四輪車運転のマイナス面 ○普通免許を取り立てのときに起こしやすい事故の特徴について、事故統計表を参考にし、ワークシートの問題 3 の解答を班別に行った後、班の代表者の発表について質疑を行う。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 免許取り立てで友人を誘ってドライブする計画を立てる楽しさ (2) 友人を同乗させてドライブすることの楽しさと危険性 (3) 事故が起こった原因と事故の責任 (4) こうした事故の防止方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転は楽しいことばかりでなく、自動車保険や維持管理の費用が必要であることや、事故が発生すれば大人と同様に責任が発生することを理解させる。 ○四輪車の運転では、とくに対歩行者、自転車、二輪車事故で加害者の立場になりやすいこと、さらに同乗者にケガをさせたら責任が問われることを強調する。 ○問題 3 は班別に話合わせ、代表者に発表させる。 ○質疑応答を活発にさせ、コメントする。 ○若者の事故の原因は、運転テクニックよりも知識や経験不足からくる状況判断の間違いにあり、その理由にも触れさせる。 ○友人の同乗者がいるときに事故を起こしやすい理由をしっかりと理解させる。 ○事故の責任の重大性を指摘する。
まとめ 5分	免許を取って運転するには強い責任感が必要であること	<ul style="list-style-type: none"> ○四輪車の免許を取得し、運転できるようになることについて、楽しさなどプラス面のみから考えがちであるが、責任の重さや悲惨な事故の可能性のあることをしっかりと考え、事故を起こさないようにする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○友人同乗時の運転では、自己抑制が困難となりやすいことを自覚して、安全運転に徹することの重要性を理解させる。
評価	<p>1. 四輪車の免許を取得し、運転することにはプラス、マイナス面のあることを理解したか。</p> <p>2. 免許取り立てで交通事故を起こしやすいことを理解して、安全運転しようとの態度が見られるか。</p>		

四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある

問題 1

普通免許を取って、四輪車に乗るメリットとして以下のことが考えられます。あなたにとって重要だと思う項目を3つ選んで○をつけてみましょう。

- ・[] 行動範囲が広がる
- ・[] 友達を車に乗せて、好きなところに行ける
- ・[] たくさんの荷物を運べる
- ・[] 雨でも濡れずに移動できる
- ・[] 出かけたいときに（夜中でも）いつでも出かけられる
- ・[] 家族の送り迎えができる
- ・[] 就職のとき、四輪車の免許があるほうが有利
- ・[] 自立した大人の仲間入りができる
- ・[] カッコいいイメージがある
- ・[] 公共の交通手段がないところへも行ける
- ・[] スピードを楽しめる

問題 2

四輪車の免許を取って、車を運転することに伴うデメリットとしては以下のことが考えられます。あなたが大きなマイナスだと思う項目を3つ選んで○をつけてみましょう。

- ・[] 免許取得の費用、車の購入費、維持費などでお金がかかる
- ・[] 免許取得のための勉強をしなければならない
- ・[] 同乗者に対して責任が生じる
- ・[] 歩行者、自転車とぶつかると、相手に大きなケガをさせる
- ・[] 人身事故を起こすと、その後の人生（自分も相手も）に大きな影響が出る
- ・[] 排気ガスなどで環境に負荷をかける
- ・[] 事故を起こすと自分もケガをする
- ・[] 二輪車と事故を起こすと四輪車が加害者になりやすい
- ・[] 車に頼ってしまって、健康によくない
- ・[] 駐車スペースを探さなければならない
- ・[] 交通渋滞の要因となる

四輪車の免許を持つことは、プラス、マイナスの両面がある

問題 3 以下のシナリオを読んで、後の質問について、話合しましょう。



フミヤ（18歳）は今春高校を卒業し、自動車修理工場で働いている。高校卒業後すぐに、自動車教習所に通い始め、3週間前に免許を取得。週末、高校のテニス部で後輩だったガールフレンド紀香（17歳）と、その友達カップル真紀、達男（17歳）を誘い、兄の車を借りて海に行くことにした。

天気はよく、絶好の海日和。初めての遠出で気分は高揚していた。



「この車、走りがスムーズですね。もっとスピード出るでしょう？」と達男にいわれ、アクセルを踏み込むフミヤ。速いテンポのラップを聞きながら、いい感じで飛ばしていた。



紀香はカーブでタイヤが鳴るのを聞きながら「怖い」と感じたが、その場の雰囲気壊したくなかったので、なにもいわなかった。

真紀が「ビーチの駐車場、すぐにいっぱいになっちゃうのよね。まだ空いてるといいのだけれど」とつぶやくのを聞いて、フミヤは、ますますスピードを上げる。



次のカーブで、スピードの出しすぎで曲がりきれず、車はガードレールと電柱に衝突。誰もシートベルトをしていなかったこともあり、大きな事故になった。助手席にいた紀香は病院に運ばれたが翌日死亡。後部座席にいた達男、真紀、運転していたフミヤは重傷だったが、3カ月の入院の後、退院した。

[質問]

1. 起こったことを順番に整理してみましょう。
2. このドライブで楽しかったことをあげてみましょう。
3. このドライブが楽しくなくなった原因と結果をあげてみましょう。
4. フミヤ、紀香、真紀、達男の役を割りあて、どうすれば事故は防げたか、自分だったらどうするか話合しましょう。

ワークシートの利用についての解説

問題 1

問題1、2 四輪車の運転について、プラス面とマイナス面の両面から考えさせるきっかけをつくる問題。どれも正しい。生徒がどの項目に○をつけるかを見ると、生徒がそれぞれ四輪車への感じ方の違いを確認できる。

解答を記入した後、生徒に発表させて、理由をたずねる。さまざまな意見があることから考えを深めることができる。

問題 2

生徒の発表の後、安全面から以下を強調する。

四輪車の運転には、楽しさ、便利さなどがある。しかし、

- ・対歩行者、自転車、二輪車事故を起こしたとき、四輪車は加害者になりやすい
- ・単独事故でも同乗者を死傷させれば、加害者としての責任を問われる

問題 3

高校生および高校卒業直後に起こしやすい多人数型の四輪車事故を例にして、免許を取ったばかりのときに、友達とドライブするプラス面、マイナス面を考えさせる。

[プラス面]

- ・ドライブの楽しさを共有できる（車内でのおしゃべり、同じ時間をすごせる、目的地での遊び）
- ・電車やバスと違って乗り換えなしに目的地に行ける
- ・一緒にいる時間が長くなるので友達関係が深まる
- ・車を運転しているという優越感がある など

[マイナス面]

- ・免許を取ったばかりのときは、運転に必要な知識や経験の不足、運転技術の未熟などから事故を起こしやすい
- ・友達と一緒にだと、話に夢中になって注意が散漫になり、大事な情報を見落とすことがある
- ・友達にあおられて、無理な運転（たとえばスピードの出しすぎ）をしてしまう
- ・カッコいいところを見せるために無理な運転をしてしまう
- ・事故が起きると死傷者が複数に。しかも同乗者を死傷させた責任はドライバーが負う など

免許を持つことは 楽しいことばかりではない

18歳の誕生日を迎えると、普通免許が取れるようになる。
普通免許を取る、ということは若者にとっては画期的なできごとである。
二輪免許を取ったとき以上に、一人前の大人になったような気分になる。車が運転できれば行動範囲が広がるし、友達と一緒にいつでも出かけられるなど自由が得られ、それまでの生活とは大きく変わる。生徒は、車のある新しい生活に、楽しい夢や期待を持っているだろう。

しかし、免許を取って車を運転することは、決して楽しいことばかりではない。
運転するときには道交法に従わなくてはならない。守らなければ罰則がある。
万が一事故を起こせば、刑事、民事、行政責任等が問われる。未成年であっても、大人と同じように賠償金が請求される。重大な違反をしたり、事故を起こせば免許は取り消される。

車を持てば、自賠責保険、任意保険に入ったり、ガソリン代や駐車場の確保、車の点検・修理など経済的な負担もかかってくる。
免許を取ることについて、若者は自分にとって楽しく、有利な側面だけをとらえて、責任や負担といった自分たちに不利な面については、あまり考えようとしないう傾向がある。

交通安全教育を専門とする蓮花一己氏（帝塚山大学教授）は、行動や意識を変えさせるためには、それによって得られるものだけでなく、失うものをよく理解させるべきだという。
普通免許取得についても、そのポジティブな面とネガティブな面の両面から考えさせることが重要である。

一番大きな変化は 人の命に責任をもつこと

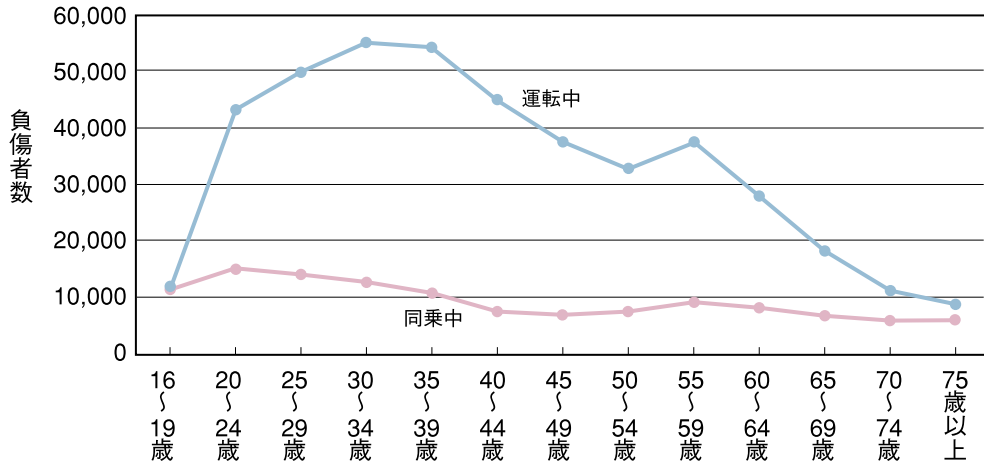
免許を取って運転するときの責任は、道交法は、以下のように規定している。
「第70条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」
運転者は、事故を起こさないよう安全運転をすることが求められる。一緒に道路を使う人たち（歩行者と、自転車、二輪車、四輪車の運転者と同乗者）の命を守る義務を負う、ということである。

事故の責任、といったとき、生徒は、四輪車の事故の相手になる歩行者、自転車、二輪車、四輪車を、責任の対象だとだけ考えがちである。
問題3のように同乗者を死傷させたときも、運転者は同乗者に対して加害者として責任をとらなくてはならない。

18歳は 事故を起こしやすいとき

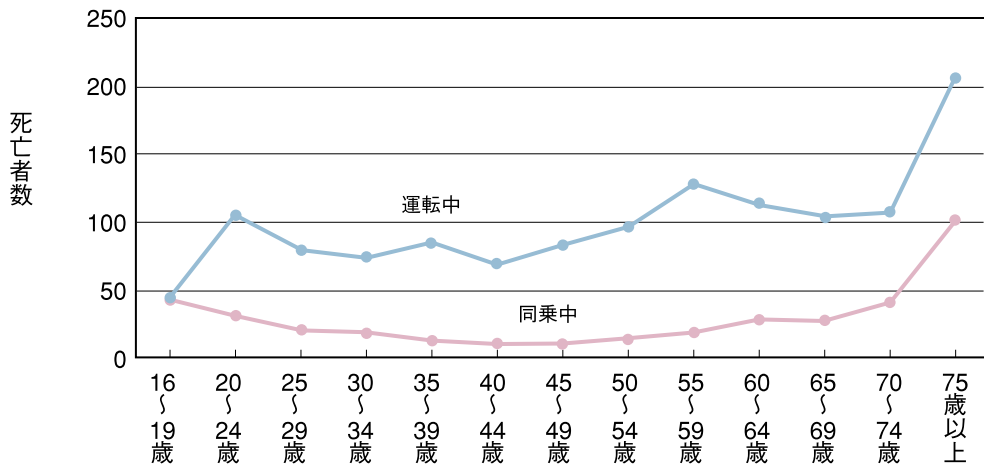
普通免許が取得できる18歳は、交通事故の発生ではどのような年齢なのかをデータで見よう。
免許取得年齢に達したばかりだから、他の年齢に比べれば18歳の普通免許保有率は約16%と低い。
事故による負傷者、死者数も、他の年齢層に比べれば少ない。（グラフ1、2）
しかし、免許保有者あたりの事故による負傷者、死者数は、18歳は群を抜いて多い。（グラフ3）
交通安全教育を研究する交通事故総合分析センターの岡村和子氏は、歩行者⇨自転車⇨二輪車⇨四輪車と交通手段の「モード」が替わるときが、一番事故が起きやすいときという。
18歳は、四輪運転者へとモードが替わる年である。四輪運転者としての経験不足と若者特性によって、交通場面で大きな危険に直面する。

□グラフ1 年齢層別四輪運転中、同乗中負傷者数



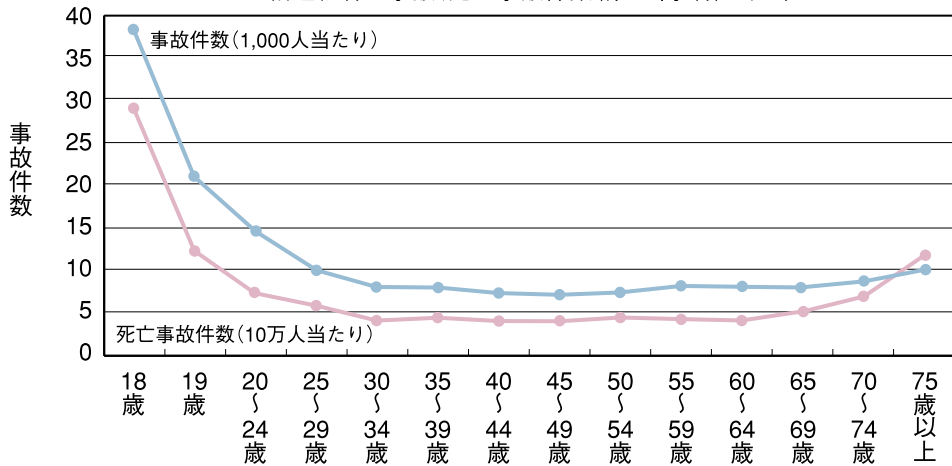
(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

□グラフ2 年齢層別四輪運転中、同乗中死者数



(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

□グラフ3 年齢層別四輪免許保有者に対する四輪運転者の事故、死亡事故件数(第1当事者)の比率



(財) 交通事故総合分析センター (平成 20 年)

ライフサイクルと交通手段の 関連をふまえた教育が大切

岡村和子 財団法人交通事故総合分析センター 研究部 研究第一課長

自転車は軽車両ということを知らない高校生

高校生の交通安全指導項目として最初に挙げられるものに、自転車の安全教育があります。バイクや自動車の安全教育も重要となって来るのはもちろんですが、多くの先生や保護者にとって、自転車通学をする生徒の事故は最も身近な心配事ではないでしょうか。ですから、高校生に安全な自転車の利用方法を指導することは理にかなっているわけです。

しかし、あえて問題提起をすると、高校生になるまで自転車の正しい乗り方をほとんど教わった経験がなく、自転車に関する法令の知識を持っていないという現状はおかしいと言わざるを得ません。

これは、何も高校生に限ったことではありません。大人でさえ、自転車は軽車両として道路交通法が適用されること、たとえば、飲酒運転も禁止されていることを知らない人が多いのが現状です。

最適な時期に繰り返し教育することが大切

自転車を例として挙げましたが、要は、幼少時以降の適切な時期に、学ぶべきことを学ばないまま放置されている事柄が多すぎるのではないのでしょうか。

幼児が親と一緒に歩いて外出する、あるいは親の運転する自動車に乗るといった日常的な体験の中で、歩行者としての、あるいは同乗者としての訓練は始まっているはずなのです。同乗者として、どこの座席に座っていても、その人に合ったシートベルトを着用するという習慣が身につけていけば、大人になってもその習慣は消えないでしょう。歩行者用信号が青であっても、必ず左右、背後を確認してから横断する習慣がついていけば、意識しなくても確認行動をしているはずなのです。

これと同様に、自転車利用時の基本的なルールは、高校生になってからではなく、自転車に乗り始める小学生前後の時期に、基礎的な通行ルール（左側通行、交差点の通行方法など）を習得していなければおかしいのです。当然、家庭や地域での日常的な指導の役割も問われることになります。このように、それぞれの交通手段に接するようになる前後の、最もタイミングのよい時に、個別の交通手段についての交通教育、安全教育を始めることが非常に大切です。一度だけ教育をすればよいかといえばそうではなく、成長に応じて、また、大人になってからも、ライフサイクルに応じた最適な時期に、繰り返して教育に接する必要があります。

公共交通も交通教育の重要な教材

高校生になって初めて自転車の正しい乗り方を教わるのでは遅すぎるのは明らかですが、高校生に対しては、小学生に対するのとは異なる指導項目、指導方法があります。たとえば、小学生は、「～すべき」という基礎的なルールを理解するだけで精一杯かもしれませんが、高校生であれば、万が一事故にあった（起こした）後のさまざまな影響を知り、理解することができます。

成長過程を踏まえたライフサイクルと交通手段の関係という意味では、自転車や自動車といった私的な交通手段以外に、公共交通も交通教育の重要な題材です。

バスや電車の車内でマナーの悪い生徒が、バイクや自動車に乗ったら、急に他の歩行者や運転者を思いやる安全運転をするようになるとは思えません。

交通教育は、私的な交通手段だけでなく、バスや電車も含めたすべての交通手段を含めたものであり、ライフサイクルと交通手段を考慮した交通教育が浸透すれば、自然と公共交通にも注意が向けられるものと思われます。