

クルマ社会を問い、真の交通教育をつくる

# 交通教育研究

No.8 2006年10月2日  
発行：交通教育研究会事務局  
前田敏章

〒063-0850 札幌市西区八軒10条西2丁目7-22

郵便振替 02730-9-49371 <http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/site2/mokuji.htm> Tel.Fax.011-616-7688

報告

## 命を守る通学手段の再生に向けて、私たちにできること ～鹿児島県錦江町「原付特区」申請問題を例に～ 齊藤 基雄

### はじめに

鹿児島県肝属郡錦江町の「構造改革特区」提案  
(『南日本新聞』2006年7月8日報道)

#### 「原付特区」構想

原付免許年齢の満16歳から15歳への引き下げ  
高校生の通学手段の確保が目的  
路線バス廃止問題がきっかけ  
...11月8日に鹿屋便7往復以外が全廃  
(錦江町議会『きんこう議会だより』2006年第6号より)  
自治体代替バスの運行に伴う町財政への不安  
提案の採否は本年9月に決定

### 錦江町の交通事情

中心地・大根占までのアクセス



(大根占商工会HPより引用)

垂水・鹿屋・田代・佐多からの路線バス

...鹿児島交通(いわさきグループ)の子会社「大隈交通ネットワーク」がバスを運行  
垂水便3往復・鹿屋便14往復

錦江町内のコミュニティバス  
...錦江町役場が「大隈交通ネットワーク」に委託して運行  
5地区に各々週1回・1日3往復

小型フェリー  
...指宿との間に4往復  
左図の根占航路と競合

(『九州ローカルバス旅時刻表』HPより)

### 錦江町の位置



(『Yahoo!地図情報』アルプス社地図から引用)

### 錦江町の財政

2006年度当初予算(一般会計) 59億251万円

...前年比15億5,390万3千円の減

#### 歳入

地方交付税交付金の比率が53.1%、町債9.4%、県支出金6.5%、国庫支出金6.3%  
昨年と比較して、自主財源の比率が減少(22.3%→20.5%)  
一方、依存財源の比率が増加(77.7%→79.5%)  
地方交付税交付金の絶対額は減少するも、歳入に占める割合は増加(43.0%→53.1%)

#### 歳出

上位は公債費が23.4%、民生費21.1%、総務費14.4%、土木費10.2%、農林水産業費10.1%  
交通関係は「バス運行业務委託」が630万円、「生活支援移送サービス」が330.5万円、「へき地就学生徒スクールバス運行」が565万円

(錦江町議会『きんこう議会だより』より)

### 錦江町の現況

2005年3月22日に大根占町と田代町の合併により誕生

面積は163.15km<sup>2</sup>(札幌市でいえば中央区、北区、東区を合わせた程度)

(総務省統計局HP『統計でみる市区町村のすがた』より)

本年8月1日現在の人口は10,186人(半年前比161人、前年比232人減)

(錦江町役場『広報きんこう』2006年8月号、2月号、2005年8月号より)

本年8月3日の町長選で現職が無投票当選  
主要産業は茶、葉たばこ、畜産、加工大根

### 「原付特区」構想 その後の推移

内閣官房構造改革特区推進室から警察庁に対して、この構想について検討を要請

7月21日に結果発表 ...「対応不可」

同推進室から警察庁に対し、再検討を要請

8月4日に結果発表 ...「対応不可」

(以上、首相官邸「構造改革特別区域推進本部」HPより)

▼  
却下の可能性が高い

### 「原付特区」構想が提起した問題

過疎化・少子高齢化に伴う税収減  
 税収不足を債券や国・県からの支出に依存  
 依存度の高い地方交付税交付金の減少  
 地方交付税改革に伴う財源のさらなる減少への懸念  
 以上の理由から、町単独での路線バスの維持が困難  
 若年人口を中心とした定住人口維持の必要性

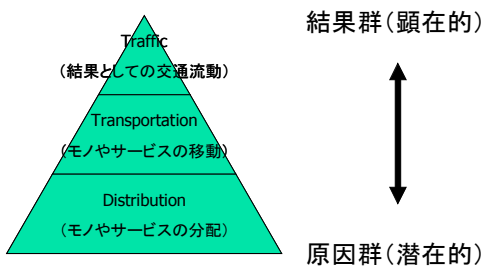
### 問題の論点

過疎化のもととなった産業政策  
 市場原理最優先の「行政改革」  
 自家用交通手段の低廉化と「バス離れ」  
 ▼  
 「二輪やクルマでいいじゃないか」論

### 今後において想定される問題

「原付特区」構想が却下されたとしても・・・  
 緊縮財政下で各自治体は交通手段の確保に難儀  
 過疎化、スプロール(土地利用の無秩序)化により、公共交通機関の維持が困難な地域が今後も拡大の傾向  
 ▼  
 錦江町の問題提起に触発されて・・・  
 ▼  
 特に過疎地の市町村議会において、国会や警察庁あてに、免許年齢引き下げを目的とした「道路交通法改正」の陳情や請願がふえることが予想されるのでは？

### 交通問題の構造



### 本会において考えること

モータリゼーション依存社会がもたらす問題  
 (安全、環境 etc.)  
 ...「交通」や「安全」、「環境」単独の問題ではない  
 左記の図の“Transportation”や“Distribution”に遡及して、問題の原因や背景を捉える  
 「安全」や「環境」の面で、「安さ」「便利さ」と引き換えに、どれだけのリスクが容認されてきたか？  
 リスクを甘受しない社会を再生するために、数十年～百年単位で生活空間の変革に臨むことの必要性

### 私たちにできること

モータリゼーション依存社会を強要されないために  
 交通安全教育・交通教育の現状・実態について知る  
 交通運輸政策の現状について概観する  
 モノやサービスの「原材料調達」に始まり、これにまつわる「雇用」「生産」「流通」を経て、「消費」に至るまでにどのような類のリスクが容認されているかを捉える  
 以上の具体的問題をもたらした政治・経済・社会の態様を知り、その克服方法について考える  
 ▼  
 これらの過程にあたり、市場原理への順応的政策・施策を行政から不当に押し付けられないよう、「人権」の視点が必要

### 「三ない運動」解体後の交通教育

校則の運用の仕方は問題  
 しかし、生徒を「バイクに乗せて教育すること」が解決策になるのか？  
 バイクでしか通学ができない地域がふえるのは、果たしてよいことなのか？  
 二輪やクルマの「便利さ」や「低廉さ」しか知らない層の多い教育現場において、「生徒の意見を取り入れる」とどのような指導体制ができてあがるか？  
 ▼  
 モータリゼーション社会に依存することの問題点について、情報を与えることが必要(生徒の思考の選択肢の拡大)  
 一方的な情報伝達や押しつけの類ではなく、生徒の自主的な思考をサポートする方向での情報提供

### 結論

「100%の自由」と「ゼロリスク」は、あり得ない  
 モノやサービスの流れの円滑な経済(ジャスト・イン・タイム、オン・デマンド)を追求すると、安全や環境は損なわれざるを得ない(逆も真なり?)  
 「幸福」や「豊かさ」の基準を、どう捉える？  
 ▼  
 「廉価で危険なモノやサービス」の大量普及から、「現在は高価だけど、安全であって、環境に負荷をかけないモノやサービス」を、社会共通の課題として、どうやって普遍化させ、求めていくか？

### あきらめない

経済のしくみ・あり方を変える権利をもっているのは、私たち「国民」一人一人  
 行政やマスメディアの情報に安易に流されない使える権利は、活用しよう！  
 どのような社会をつくりたいのかを自発的に考え、討論することを通じて、市民としての政治参加に備えた、思考力育成の手助けをすることが、教育現場で求められる

以上、8月26日の例会での報告資料より。

レポート

# クルマ社会の中の高校生

## ～実態調査にみる事故被害とクルマ優先意識～

前田敏章（北海道千歳高等学校）

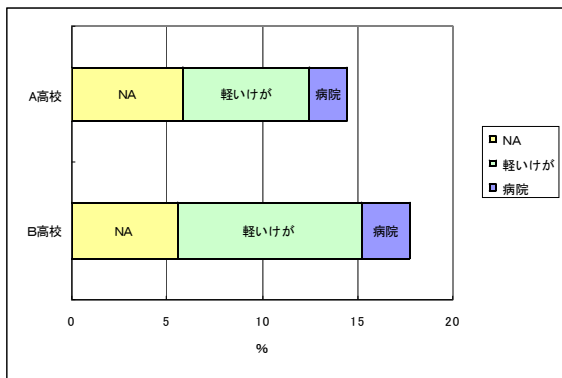
### 1 交通事故に脅かされる児童生徒の生存権 ～生徒の5人に1人が被害に～

#### (1) 高校生の実態

2002年および2005年、依頼された交通安全講話の際に、高校生の実態調査にご協力願ひ実施した。集計結果から生徒の置かれている危険な状況に慄然とした。

札幌市内のA高校（1年生と3年生対象、計578人、2005年秋調査）、および札幌市内B高校（全校生対象、計1057人、2002年春調査 斜体で表記）によると「事故にあった経験」はそれぞれ578人中、83人（14%）、1057人中、188人（18%）に及び、A高校では、そのうち2割、17人は2回以上も遭っている。

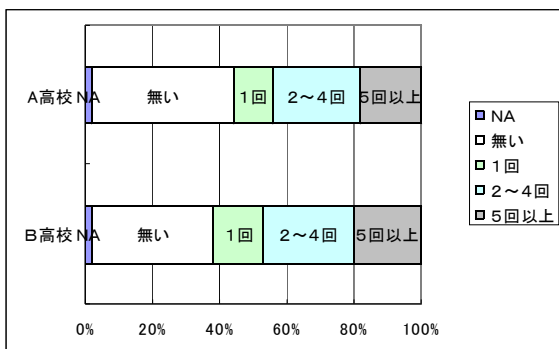
(図1) 事故に遭った経験者の割合と被害の程度



被害の程度は、入院・通院がそれぞれ、11人（1.9%）、27人（2.6%）。軽い怪我が38人（6.6%）、101人（9.6%）であった。態様は自転車通行中が77%、66%と圧倒的に多い。

図2のように、「クルマにより危険を感じたことがある」が321人（55.5%）、651人（62%）にのぼること、さらに2回以上もあるのが255人（44%）、503人（48%）にも達することは、後述の「事故の氷山図」を裏付ける。

(図2) 車により危険を感じたこと

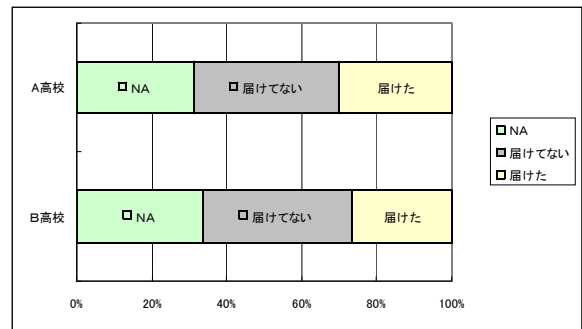


そして注目すべきことは、実際に被害に遭った場合も、学校や警察に届けない割合が大変に高いことである。(図3)

事故に遭ったと回答した83人、188人のなかで、学校又は警察に届けてない者が32人（39%）、75人（40%）と、「届けた者」25人（30%）、50人（27%）を上回っているのである。

「注意が足りないから被害にあった」と、被害者なのに叱責されることが要因の一つと思われるが、統計に表れる数値以上の被害があると予想できる。

(図3) 図1の中での学校や警察への届け



このように、生徒にとって通学などの生活道路は正に危険極まりない空間となっている。当然ながら被害体験は年齢の高い3年生の割合が高い。

総括すると、札幌市においては、高校3年までに、およそ6割の生徒が危険な場面に遭遇し、2割に近い生徒は実際に被害を受け、約2%の生徒が病院にかかるという憂慮すべき実態が浮き彫りになる。（なおA高校、B高校はどちらも比較的郊外に位置する普通高校であるが、A高校は私の講話の前の調査、B高校は講話後の調査という違いがある）

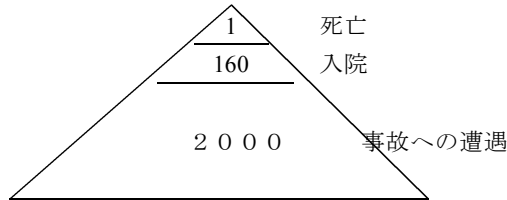
#### (2) ユニセフや「子ども白書」も警鐘

ユニセフ（国連児童基金）は、2001年2月、「豊かな国の子どもの事故死」という報告書で、加盟26か国の1991～1995の5年間の統計から、10万人当たりの事故死亡率を算出（最も少ないのはスウェーデンの5.2人、日本は8.4人）。最大の原因は交通事故で、事故死のうち41%を占めると警告している。この中で、「事故の氷山図」があり、子ども（0歳から14歳）の事故被害で1件の死者の背景に160件の入院、2000件の事故があると指摘している。

「98子ども白書」も、「不慮の事故は子どもの最大の

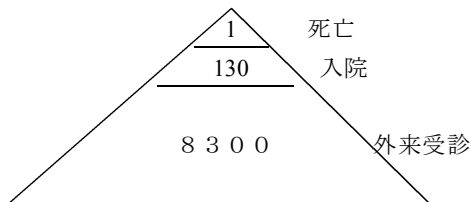
死因となっており、交通事故が62%を占め、15歳から19歳の年齢層では85%を占める。死亡例1例に対して入院を要する外傷が20～130例発生していると推計されており、この中には脊髄や頭部外傷などで重度の後遺症をもたらしている者も少なくない」と指摘していた。

(図4) 事故の氷山図、その1



死亡1例に対する入院と事故数、オランダ、0歳～14歳 (ユニセフ「豊かな国の子どもの事故死」2001年)

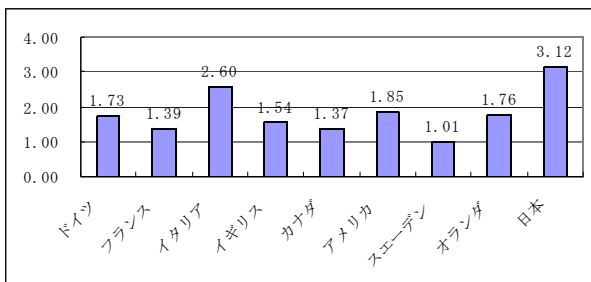
(図5) 事故の氷山図、その2



死亡1例に対する入院・外来の件数、10～14歳 (「98子ども白書」)

歩行、自転車乗車中の犠牲者の割合(人口比)は、日本は先進国中でも頭抜けて多く(図6)、一年間におよそ450人の子どもが歩行中あるいは自転車利用中に命を奪われ、負傷は7万人(うち頭部外傷などの重傷は2万5000人以上)という現実がある。

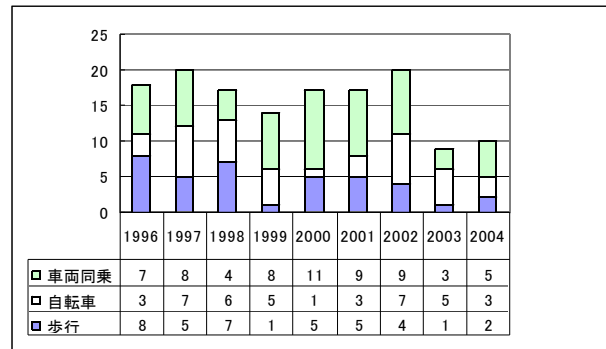
(図6) 人口10万人当たりの歩行・自転車死者数の国際比較(2003年の数値。「交通安全白書」平成17年版より)



### (3) 北海道の児童生徒の交通禍と世界的課題

ここ北海道に限っても、小学生から高校生までの児童・生徒が、歩行あるいは自転車通行中に、平均すると毎日5人が傷つき、毎月1人の割合で尊い命が奪われている。(図7～図9、道教委資料に基づき作成)

(図7) 道内児童生徒の被害死

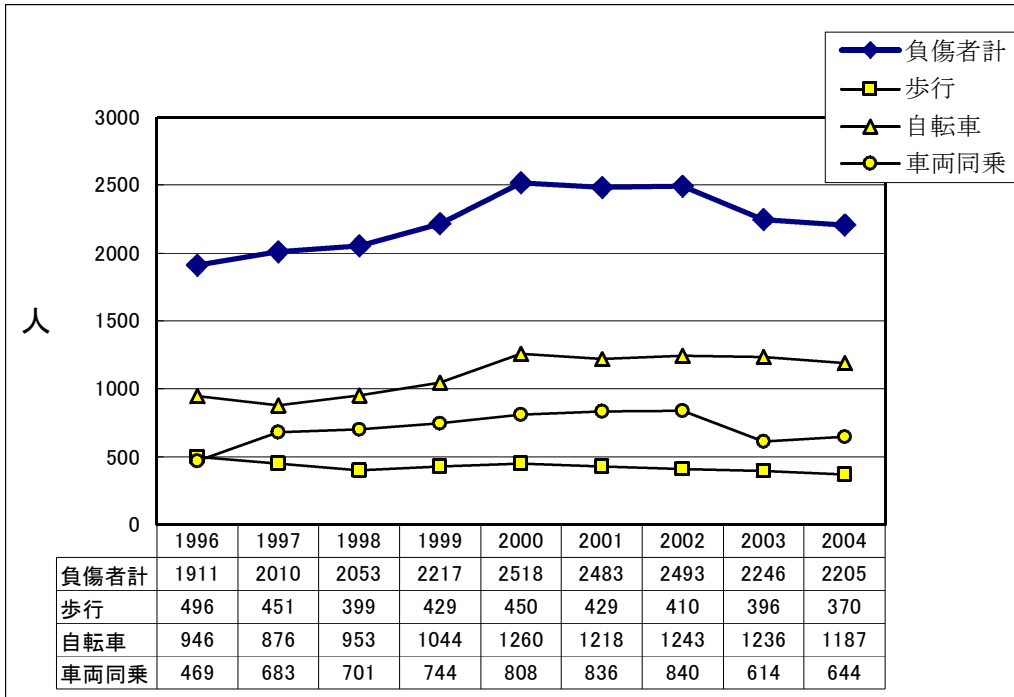


重要なのは、この児童生徒の交通禍、とりわけ負傷者数が増加傾向にあることである。道内児童・生徒1000人当たりの歩行・自転車中の負傷者数は、2000年にそれまでの1.8台から2.5台へ激増しており、以来高止まりである。(図9)

昨年来全国的にも、交通「死亡」事件の減少をとらえ、安全対策が奏功しているかのように喧伝されることがあるが、事故件数と負傷者数は減っていないのであり、警察の統計は24時間以内の犠牲者を死亡と統計していること、頭部外傷による重度の後遺症は最近の10年で2倍になった(交通安全白書)という現実を直視するなら、いっそう深刻な事態と認識すべきである。

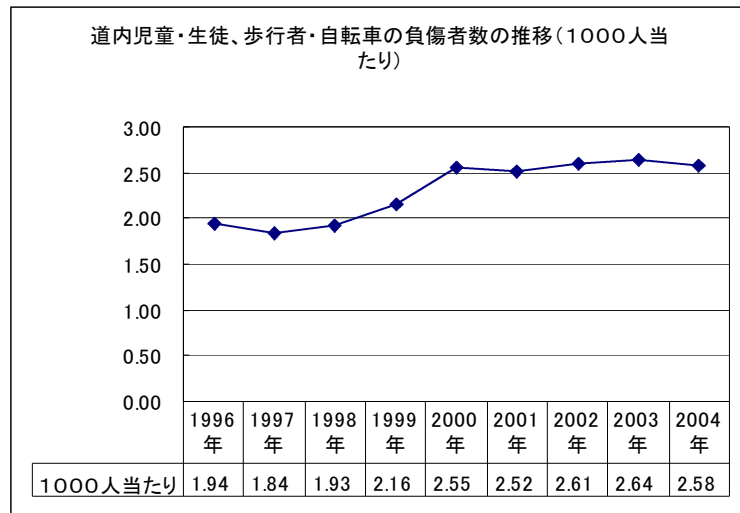
WHO(世界保健機関)の、2004年のレポートによると、2002年に世界中で道路交通事故によって亡くなった人は120万人、負傷した人は5000万人と推定されるという(注)。衝撃的である。

(注) この指摘は「18歳からの教養ゼミナール」(北樹出版)の「クルマ社会を考える」の章。同書ではさらに、朝日新聞の記事を引用しながら、自動車生産台数が世界3位になるなどモータリゼーションの真只中にある中国で、2003年の交通死が10万4000人であったという驚愕の数字も指摘している。



(図8) 道内児童生徒の被害負傷者数

(図9) 道内児童生徒の被害負傷者数の生徒数比(生徒1000人当たり)



## 2 意識としての「クルマ優先」 ～そして加害者予備軍に～

### (1) 学友の交通死を「仕方のない事故」と受けとめる高校生

私がそれまでの「交通安全教育」に大きな疑問を持つきっかけになったのは、長女を失ってから4年を経たある日、職員室に回覧されてきた1冊の文集「青春の灯」(札幌東警察署編集1999年)の次の記述に目を奪われたからである。

「全てが偶然でした。いつも待ち合わせの五分前に家を出るが、その日に限って余裕を持って十分前に家を出ました。そのときまたま右からの歩行者が多く、左からの友達に運転手が気づかなかったのです」「注意をするという気持ちをもって行動をしたとしても交通事故が起こってしまうのは仕方ないことだと思いますが」

文集は、1999年6月、札幌市内のある高校で、交通事故により学友(高1女子)を失った生徒たちが事故後、友の死と交通安全について書かれたものである。犠牲になった高校生は、安全であるべき交差点の横断歩道を自転車に乗り青信号で渡っていて左折トラックに轢かれた。娘と同様、被害者にとってまさに「通り魔殺人」に遭ったと同じであるこの事件を「偶然におきた仕方のな

い事故」と捉える残酷さ。さらには「車を運転しているのも人間です。完璧に何かをこなせる人間なんていません。それは運転も例外でなく、絶対によけてくれるとはかぎらないのです。だから車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなくてはなりません」と、凶器ともなりうるクルマを操作する運転者の責任、そして危険な道路環境を放置している社会への指摘はなく、迫る危険に被害者としかなり得ない歩行者自らが責任を負おうとする、卑屈な倒錯した意識。「クルマ優先社会」の中で理性や人権意識を奪われた若者は、免許取得後ただちに傲慢なクルマ社会の構成員となり、それまでの危険な犠牲者予備軍から、加害者予備軍ともなってしまうのではないか。

上記の高校生の受けとめが果たして大多数のものなのかどうか、前記札幌市内A高校において2005年秋に意識調査の協力をいただいた。設問と結果(図10)を示すが、私だけの杞憂ではないことが充分窺える数字である。

6年ほど前、札幌市内の高校1年生(女子)が、登校途中、青信号で横断中に左折トラックに巻き込まれ、即死されるという大変痛ましい事故がありました。

次の一文は、同じ学校の高校生が事故後「交通事故」について書いた感想の抜粋です。もし皆さんがこの立場(同じ学校の生徒が、同じような事故で命を失った)とすれば、どの感想が一番近いですか。どちらともつかない時は④にチェックを入れて下さい。

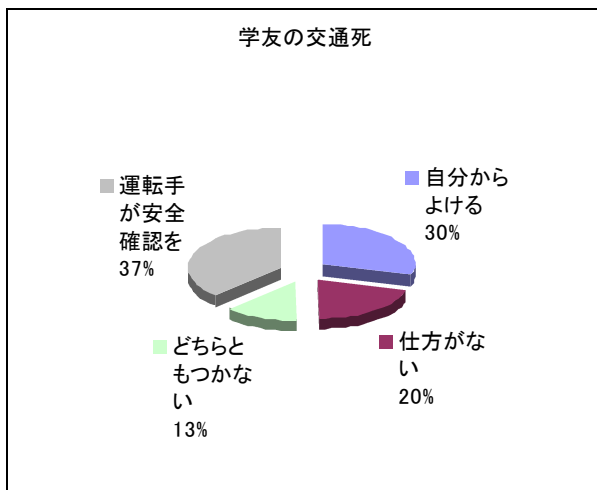
① 注意をするという気持ちを持って行動したとしても、交通事故が起ってしまうのは仕方のないこと。事故に対する知識をできるだけ持って防いでいきたい。

② 私たち高校生や小中学生などが交通ルールを守っていても、交通事故は防げない。車を運転する人が、前後左右の安全を確実に確認する必要がある。

③ 完璧な人間はいない。運転するのも人間だから、車が絶対によけてくれるとは限らない。車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなければならない。

④ どちらともつかない。

(図10) 学友の交通死に対しての感想 ↓



2002年春、道南のある高校で交通安全について体験講話を行った後の生徒の感想文に次の趣旨のものがあつた。

◆「いつまでもそんなふうには悲しむ必要ないと思う。もしかしら、それが彼女の運命だったのかもしれない。とにかく6年以上もずっとひきずって悲しんでいたら娘さんは迷惑する。成仏できなくなるから。」(1年女)

◆「殺された家族の気持ちは、ひいた運転手を殺したいくらいにうらんでしまうと言っていました、うらむのは良くないと思います。ひかれて死んだ人は前世で悪いことをして、又は現世で、うらみ、ねたみの悪い心をもっていたから、早くして命を亡くしてしまうのだと聞いています。私は因果応報というものがあると思っています」(3年女)

娘の交通死について親の心情を吐露する際、その受け止めの多様さにある程度の覚悟は何時もしている。しかし、この一文を読んだときはやはり辛かった。これが現在のクルマ社会の生徒への投影なのである。

## (2) 「イニシャルD」 ～若者の死と加害青年のこと～

気になっていたコミックが映画化され、この秋公開された。「INITIAL (頭文字)D」である。原作は講談社ヤングマガジン連載中の同名コミック。著者は、しげの秀一。この俗悪映画を批判するために観た。

なぜ批判するのか。私の所属する北海道交通事故被害者の会の会員で旭川市在住の山下芳正さんご夫妻のご長男博之さん(当時19歳、短大生)が、イニシャルDに傾倒した「学友」の運転する暴走車の助手席に同乗し、若く尊い命を理不尽に奪われたからである。(No.6 Oct.2005 p6参照)

運転していた学友(=被告)が「イニシャルD」の主人公に憧れており、物語の世界に倒錯して峠下りを楽しもうとした矢先の惨事であったことは、刑事裁判で検察側も具体的に指摘した。ちなみに「イニシャルD」はドリフトのD。ドリフトとは、コーナーの進入で意図的にリヤタイヤを滑らせ、ステアリングとスロットル操作でスライドさせたままコーナーを回るというドライブテクニックを言う。映画は、全編において改造車が一般道をドリフト走行する無法世界。スポーツとしてサーキット場でのレースという設定であれば問題は別だが、この物語は、自称「走り屋」のチームが公道である峠道(秋名山など)を舞台に「下り最速の伝説」のカーバトルを展開するのだ。

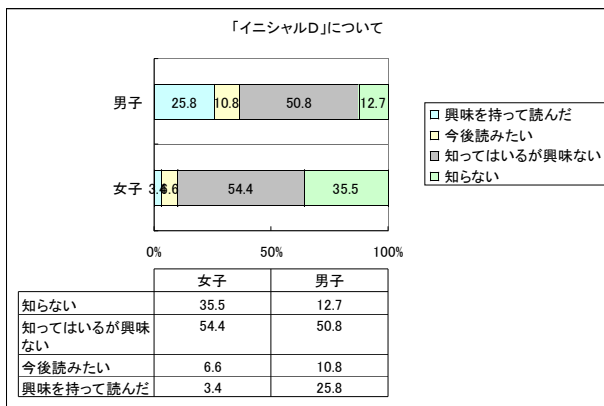
主人公を家業の豆腐屋を手伝う普通の高校生に設定しているが、何と中学1年の時から元ラリー屋の父に自家用車で豆腐の配達を命じられ、無免許で峠道を走りドライブテクニックを身につけたという不法極まりない設定。配役は華流(ファリユウ)スターで固めて「全アジア待望の映画化」と宣伝する。もちろん、このコミックと映画の本当の「主役」であるトヨタなど日本の各メーカーのスポーツカータイプが勢揃いしている。

若者の人気は抜群らしく、本校生徒からもこの映画を是非見たいという肯定的声を聞いた。

これについても先述の高校生の意識調査の際の質問項目に加えた。

- コミックの「イニシャル（頭文字）D」を知っていますか。読んだことがありますか。
- ① 全く知らない
  - ② 聞いたこと（読んだこと）はあるが、全く興味がない
  - ③ 本も映画も見てないが、興味があるので今後読みたいと思う
  - ④ 本を（面白いと思って）読んだ
  - ⑤ 興味があり映画を観た
  - ⑥ 興味があり、本を読み、映画も観た

(図11) 「イニシャルD」について



結果を図11に示すが、設問の④～⑥を「興味を持って読んだ」にまとめている。当然男子と女子の意識に有意の違いがあるが、男子の4人に1人が興味を持って本を読んだり、映画館まで足を運んでいるという状況の確認が出来た。もちろんここでの興味イコール実際の暴走運転ではなく、あくまで物語世界の事と理性的に捉える者が大多数とは思う。しかし不法行為をヒーローに仕立てあげ、日常化させているこの物語が、徐々に理性を麻痺させる役割を持つ問題作品であることは間違いない。そして、この出版や上映に際し社会的批判がほとんど為されず、若者が幻想としてのクルマの虜にされ、加害者予備軍としての危険にさらされている「クルマ優先社会」の現実が恐ろしい。なお、「イニシャルD」は、ゲーム機やパソコンのタイピングソフトなどのキャラクターとしても利用され、その影響は計り知れない。(※調査は2005年秋の体験講話の際に協力願ったが、アンケートは講話前に行っており、私のメッセージの影響はない)

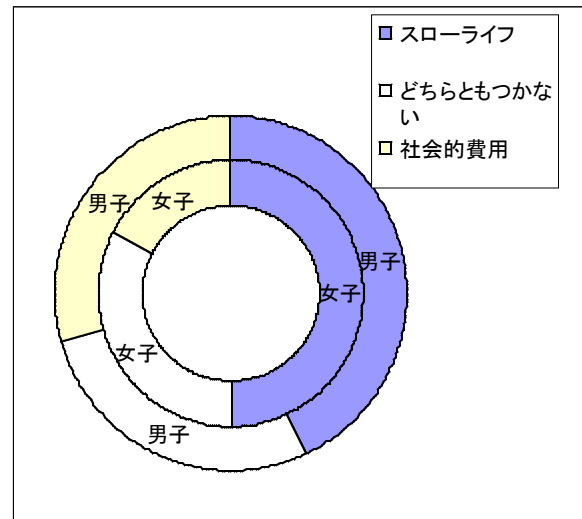
### (3) 「社会的費用」か「スローライフ」か

実態と意識調査の最後の項目に、「交通事故について」という設問で、「社会的費用」という考え方がどれほどあるかについて、スローライフの交通社会を対極にして聞いた。

交通事故についての次の考え方で、自分に近いものを選んで下さい。

- ① 社会として自動車交通の便益を享受している以上、便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害を最小化するとともに、・・・社会全体がバランスよく負担していく方向で施策を強化していくことが必要。
- ② 人の命には換えられないから、速度規制や厳罰化、免許取得の厳格化など、車使用の社会的規制を現行より強める必要がある。効率性や利便性よりも安全・安心のスローライフの社会が良い。
- ③ どちらともつかない。(又は別な意見)

(図12) 交通事故についての考え



結果は、男女差が若干見られ、男子では30%、女子では18%が、交通禍を仕方のない「社会的費用」と捉えていた。

若干乱暴な設問項目とは言え、他の調査結果と重ね合わせて分析するなら、クルマ社会の中で意図的に醸成されているクルマ社会予備軍としての意識構造が浮き彫りになる。

前節で述べた深刻な被害の立場に置かれている高校生は、卒業して免許を取得すると、いとも簡単に危険な加害者予備軍に成ってしまう。

以上

※ 本報告は、前号の拙稿「交通教育、これまでとこれから」(No.7 Apr. 2006 p7～)と同じく、共同レポート『「スローライフ交通教育」をめざして』(2005年11月)で報告されたものである。

連載

## 三ない運動を総括する—高校交通教育論の歴史（第3回）

齊藤 基雄（本会研究員）

### ■ 「三ない運動」に対する政府の反応

—高校への「運転者教育」導入への模索—

1976年以来、12年間連続で1万人台を下回った交通事故死者数は、1988年には前年の9,347人から10,344人へと再び上昇した。この1988年から、死者数ピークの1992年（11,451人）にかけての時期が一般に、「第二次交通戦争」と呼ばれている。

この「第二次交通戦争」における死者数において、最も多かった年齢層は、16～24歳であり、そのピークは1990年の3,158人であった。この年齢層における状態別の内訳で最も高かったのは、自動車乗車中であった。しかし、交通死者数の増加要因として、交通安全施策を統括する総務庁や交通安全教育を管轄する文部省（以上、当時）が注目していたのは、1970年代から一度も減少することなしに、1988年まで上昇を続けてきた自動二輪車乗車中の数値（1979年の478人から1988年の1,214人に連続的に増加）であった。

高P連（全国高等学校PTA連合会）による1982年の「三ない運動」全国決議以来、同運動の全国規模化が進んだにもかかわらず、自動二輪を中心に二輪の運転による高校生の死者が全国的に減少しなかった実態から、政府部内では、高校にバイク実技指導を導入し、ゆくゆくは免許取得のための幼児期からの交通安全教育を体系化しようという考え方が支配的となった。

最初に文部省は、1989年9月に高校正課授業に運転免許取得科目を導入する構想を発表した。この構想は、学科教習を高校内で行い、技能教習を既存教習所に委託するというものであった（『東京新聞』1989年9月20日夕刊）。その後文部省は、1994年度から翌年度にわたって各都道府県に1校ずつの研究指定校を設け、高校でのバイク実技指導を実用化する研究を推進した。この報告書は1996年6月に「交通安全教育指導者中央研修会」で発表され、免許取得後の継続的な運転実技指導を学校教育において推進することが提起された。

総務庁では1993年10月、「免許取得前の若者に対する交通安全教育の在り方に関する検討会」（座長：長江啓泰日大教授）が発足した。この会は総務庁のほか、警察庁や文部省、各県教育委員会（神奈川・愛知・岡山）、全国高P連、全国高等学校校長会、学識経験者（モータ

リゼーション交通体系に批判的な人は選ばれず）からの17人で構成された。最終報告書は1995年3月に発表され、免許取得を目的とした交通安全教育の高校現場での導入に向けての準備体制の推進が打ち出された。

一方、警察庁では、諸外国からの大型二輪輸入規制緩和の要求を受け、401cc以上自動二輪の免許について、指定教習所で技能検定ができるようにする一方、取得可能年齢を満18歳以上に引き上げる内容の道路交通法改正を、1996年9月に施行した。自動二輪の運転免許年齢は、このような極めて限定された領域で実現したものの、16歳の401cc以上自動二輪免許所有者が1994年8月時点において全国でわずか39人にすぎなかったことから、この程度の免許年齢引き上げによる事故防止の効果は、疑問視されるところである。

### ■ 神奈川県「四プラスーない運動」の崩壊

1980年9月に神奈川県で始まり、後の全国高P連による「三ない運動」の全国規模化に影響を与えた「四プラスーない運動」は、最初の3年間で高校生のバイク・車による交通事故死者（同乗者含む）を29人から26人へと減少させたものの、1983年に38人に急増してから、運動のあり方が疑われるようになった。

これを受けて1984年に開催された県民討論会「二輪車事故を中心として交通戦争を考える」では、「四プラスーない運動」への反発が各年齢層から続出し、討論会の推進委員がすべて「四プラスーない」反対派であったなど、運動の形骸化が見られはじめた。

保護者側の「四プラスーない」への反発が強かった県立津久井浜高校（横須賀市）では、自らも二輪愛好者であった当時の校長、島ノ江一彦氏の発案により、1988年に当時の「四プラスーない運動」を破って、免許取得生徒を県警の実技講習会に参加させた。その結果、生徒の事故件数が対前年比で56%も減少した（島ノ江一彦「かながわ新運動」その前後）、『週刊金曜日』1995年3月10日号、12～13頁）ことが評価された。

こうした動きがやがて各校に波及し、「四プラスーない運動」崩壊のもととなった。



## ■ 「かながわ新運動」への転換

1990年4月18日、神奈川県教育委員会は、これまでの「四プラスない運動」を推進してきた神奈川県高等学校交通安全運動推進会議による同運動の廃止と、これに代わる新運動発足の答申を受け、教育長通知「交通安全指導について」（平成2年高第10号）を発令した。

これにより、1980年9月以来、約10年続いた「四プラスない運動」が終結し、新たに「かながわ新運動」が始まることとなった。

「かながわ新運動」は、「四プラスない」が定めていた生徒の免許取得および運転の規制・禁止を全面的に撤廃（但し、大半の高校において通学利用は禁止）して、免許取得者に対して県警「ヤングライダーズスクール」での課外のバイク実技指導（不参加者に対する罰則規定はなし）への参加を促すものである。

同運動を定めた教育長通知（平成2年高第10号）の別添写（原文）による、「かながわ新運動」の具体的内容は、次の通りである。

### 記

1 「新運動」は、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議の構成員であるPTA及び私立高等学校等を包括する立場で展開されるものである。

そこで、県立高等学校にあつては、「新運動」の基本的趣旨に基づき、「車社会を生き抜く、高校生、高校生による、高校生のための交通安全運動」をキャッチフレーズとして取組まれたい。

2 生徒に対しては、「新運動への取組み」の中の「高校生の取組み」を踏まえて、高校生みずからが車社会の一員としての自覚を持ち、主体的に二輪車問題に取組むよう動機づけのための啓発指導等を行うこと。

3 家庭における取組みについては、県立高等学校PTA連合会が主体的に運動を展開するものではあるが、各学校にあつては単位PTAとの連携の中で、協力の要請・啓発を行うこと

4 学校における指導のあり方

学校は、高校生一人ひとりが高校生活の意義を自覚し、生き生きとして高校生活を過ごすとともに、みずから「車社会」の一員としての社会的責任を自覚し、生涯を安全に生きることができるよう、各教科・特別活動等を通して交通安全教育を行う。

ア 学校は、交通安全教育を年間計画の中に体系的に位置づけるとともに、ホームルーム活動、学年

・全校集会において、生徒に交通安全について考えさせる場を設け、生徒が主体的に交通安全意識を深めるよう努力する。

イ 学校は、生徒の安全と高校生活の充実を目指して生徒を指導し、生徒が家庭での話し合いをもとに免許取得を希望する場合は、家庭の話し合いとその結果を尊重し、生徒一人ひとりに応じた交通安全指導を徹底する。

ウ 学校は、二輪車等免許取得者の実態を正確に把握し、免許取得者に対しては、視聴覚教材等を積極的に活用するなどして、生徒の安全運転意識の高揚を一層図るとともに、専門的指導力を持つ警察等と連携して、安全運転技術講習会に参加させるなど、具体的な指導をする。

5 県立高等学校における高校生の二輪車事故防止については、かねてより「4+1ない運動」にあわせて、安全運転技術講習の実施など現実直視の取組みも行うよう指導してきたところであるが、この取組みについては各校に差がみられるのが実情である。

したがって、現実直視の取組みを行ってきた学校にあつては、「新運動」の趣旨を踏まえて、一層その推進に努めることとし、学校の実態によって現実直視の取組みを行っていない学校にあつては、「新運動」を契機として見直しを行い、「新運動」の趣旨に沿った取組みを積極的に行うよう努めること。

（以上）

上の具体的内容から、筆者には、この運動が従来の「四プラスない運動」のような校則を通じた一方的な（生徒自身と親・学校との意思疎通が不在な状態での）禁止ではなく、安全意識の啓発や安全教育への参加において、高校生自身の主体性が強調されている点は評価できるものの、その主体性の内容が「車社会の一員」という言葉によってのみ括られ、その意味の運用の仕方によっては、今後「車社会」に染まることを嫌う生徒が出た場合、そうした生徒の思想・信条を尊重することへの配慮が全く欠けてしまう懸念も想定できる。

「現実直視」により、交通死傷者を早急に抑制することは必要であるが、その一方、運転技能の低年齢からの普及を容認することが今後における代替交通手段の入手見通しや、自動車交通によってもたらされる種々の環境問題等にどのような影響を及ぼすか（すなわち、運転技能の早期普及によってモータリゼーションへの依存度

が高まった場合に想定されるリスク増大の可能性)を思考することの是非についても、この「新運動」では、主体性が強調される割に、あまり配慮されていない。

それから、「二輪車等免許取得者の実態を正確に把握」することが上の文書で謳われているものの、「新運動」発足から今日に至るまで、神奈川県当局が高校生の免許取得者数の推移を公表したことは、実は一度もない。

「新運動」は「四プラスーない運動」と性質の異なる問題がこれほど生じているにもかかわらず、同運動に対する県民側の検証体制は、全く組成されていない。

### ■ 東京における「三ない訴訟」

続く1991年には、「三ない」校則に反して自動二輪免許を取得したことを理由に退学処分を受けた元高校生が、本人の当時通っていた東京都葛飾区の私立高校を相手取り、「校則は違憲ならびに道路交通法に対する違法であり、校長に懲戒裁量権の乱用があった」として、損害賠償を求めた訴訟の判決が、5月27日に東京地裁から言い渡され、被告の高校側に賠償命令が出された。

判決の内容は、校則の違憲性の是非に対しては「憲法の規定は私人間相互の関係を直接規律するものでない」とした上で、「学校設置者は、生徒を教育するという在学関係成立の目的に関連する限りで生徒の校外の活動についても規律することができる」として、校則そのものに対しては違憲性・違法性ともに問われなかった一方、懲戒裁量権の乱用に対しては「学校教育法が処分理由を限定している趣旨に照らせば、退学処分は特に慎重な配慮が必要」であり、「他の処分によっても教育の目的は十分に達しえたはずであり、改善の見込みがなく、退学処分以外に方法がなかったというのは、社会通念上著しく妥当性を欠く」というものであった。

つまり、この訴訟では「校則合法・懲戒違法」の判決が出されたわけである。

### ■ 高P連「方針転換」への急展開

新聞各紙による「三ない運動」へのバッシングは、「第二次交通戦争」をきっかけに、神奈川県「四プラスーない運動」への批判を通じて、1990年の「かながわ新運動」への転換、そして翌年の東京での上記「三ない訴訟」以降、さらに拡大を続けた。これらの新聞報道に呼応して、投書欄においても、一般読者からの「三ない運動」への反対意見が数多く掲載されるようになった。

このような状況下にあつて全国高P連は、「かながわ新運動」によるバイク実技指導を容認する方向への転換に対し、明確に異を唱えることができなかった。さらに、東京での訴訟に対しても、同会からのコメントが公式に発表されることはなく、「三ない運動」の同会主導としての存在価値は、急速に薄れていった。

以上を背景に、「三ない運動」全国決議文の形骸化が進む。1990年8月の全国大会で「地域の実情に応じた運動」の導入という事項が同運動の「全国決議」に付帯決議として採択されてから、運動内容の変質に拍車がかかる。1992年8月の全国大会ではさらに、「全国決議」の本決議に「学校の立地条件等の特別な理由で正しく処置されたものに対する許可」という項目が追加された。

このように「地域の実情」とか「学校の立地条件」によるバイク利用の許可が掲げられるようになった要因として、1987年の「国鉄改革」を皮切りに拡大した過疎地における公共交通機関の衰退により、全国一律のバイク利用禁止が実質上、不可能となった点をあげることができる。これは、大半の地域において、二輪車への社会的評価が「暴走族の遊び道具」から通学のための「生活必需品」という位置づけに変化したことを意味する。

1994年5月に福島県でバイクを運転中の高校生が、教員の生徒指導取り締まりの車に追われて逃走中に事故死するといった事件で「三ない運動」の過熱ぶりが問題になると、高P連内部においても、運動のあり方そのものを見直す動きが表面化してきた。

まず、同年9月18日の『毎日新聞』紙上において、当時の木本由孝会長が、個人的見解としながらも「三ない運動」を廃止し、高校でのバイク実技指導に転換することを容認した。続いて1995年12月4日には、神奈川県内で開催された「湘南地区PTA交通安全集会」席上において、同県高P連の関俊平会長（当時）から、「全国高P連が1997年総会を目途に『三ない』廃止を含む運動方針の見直しを検討中であり、新しい全国決議は『かながわ新運動』を参考としたものになるだろう」という声明が発表されるなど、「三ない運動」の崩壊は、押しとどめることのできない流れとなった。

### ■ 交通経済学の視点による「三ない運動」反対論

1990年代になると、「三ない運動」への反対論は、教育法や教育学の関係者のみならず、交通経済学の側からも積極的に提起されるようになる。

例えば、旧国鉄の初代新幹線総局営業部長で交通評論家の角本良平氏は、「地方の道路が将来、整備されてくれば、何もムリをしてまで鉄道を残す必要もなくなります。都市整備を鉄道一本にしぼらず、もっと柔軟に考えて自動車やオートバイによる通勤・通学ができるようにしてもいいと思います」（JR東日本広報誌『JR EAST』1992年12月号、7頁、交通新聞社）と主張している。

この類の主張は、山口大学で交通経済学を担当し、総務庁（現・内閣府）の交通安全教育モデル事業のプロジェクト・リーダーの一人でもある澤喜司郎教授によって、さらに強められる。「かりに彼ら（筆者注：原文における前後の文章から、高校生や大学生等を意味する）が交通弱者であるとしても、そこには別の問題が提起されなければならないのである。それは、高校生は通学手段として私的交通手段を法的に利用できる権利を有しているにもかかわらず、それが校則によって禁止されていることである。つまり『三ない運動』が問題となり、校則によって交通弱者を生み出すことに問題があるといわねばならないのである」（『山口経済学雑誌』第43巻第5号、1995年5月、31頁、山口大学経済学会）。

これらの主張に共通する思想は、モータリゼーションが進展し、個人の自動車（二輪も含む）所有が容易となった今日、行政改革の観点から、不採算の公共交通を通学のためといえども、補助金を割いてまで維持すべきではないとともに、自らの交通手段を自らの責任において確保せよというものである。つまり、彼らの考え方によると「三ない運動」は、近代経済学の価格理論でいうところの「資源配分の効率性」（具体的には、交通サービスにおける需給均衡のこと）を実現するために、除去すべき“障壁”だということである。

## ■ 交通遺児学生における「二輪車教育反対論」の衰退

一方、「三ない運動」廃止論者の掲げる「高校への二輪車教育の導入」に反対し、1985年にブックレット『地球はそもそも歩行者天国』を著した「交通遺児学生会」はその後、1990年7月12日に「高校での指導がどう事故防止につながっているのかの研究もないまま、禁止から安全指導に転換するのは無謀だ」として、文部省（当時）に対し、高校への二輪車教育の導入に慎重な姿勢で臨むよう申し入れた（『東京新聞』1990年7月13日）。

しかし、同会ではその後、この問題に関して、『地球はそもそも歩行者天国』の時代には範囲としていた、「三

ない運動」のあり方や、高校への二輪車運転指導の導入の是非を、モータリゼーション交通体系の拡大をもたらしてきた諸々の社会経済的要因を軸にして捉える視点が希薄化ようになる。同時に、会の活動内容も、自動二輪免許年齢の引き上げ要求に特化していく。

1992年11月、同会の当時の代表、若宮紀章氏の論文「第2次交通戦争と自動車の安全向上」が岩波書店『環境と公害』誌（第22巻第2号）に掲載された。

この論文において若宮氏は、自動二輪免許年齢の引き上げと段階免許制度（原付免許取得後、数年を経なければ自動二輪免許を受験できないようにする）の導入、そして自動車の構造上の速度制限（全車種へのリミッター搭載など）を提起した。一方、同会がかつて『地球はそもそも歩行者天国』の時代に支持していた「三ない運動」に対しては、「現場の先生や父母の緊急避難的な“超現実主義”で、法律で認めている免許取得を校則で禁止するのは無理である」とした上で、議論の焦点を「三ない」の是非に終始させるのではなく、段階免許制度の導入に移行させるよう主張している。

この論文が「交通遺児学生会・代表」の肩書により投稿されている点から、これは事実上、同会が「三ない運動」の限界を認め、同運動に対して明確な不支持の意思を表明するものであるといえる。

上の論文以降、「交通遺児学生会」による「三ない」問題への論評やコメントは、殆どみられなくなる。やがて、1995年の阪神・淡路大震災に伴い、交通遺児奨学生が「自らを救済してくれた社会への恩返し運動」として1993年に発足させた任意団体「あしなが育英会」（災害遺児や自殺遺児への奨学金支援団体）による震災遺児への支援活動に、同会のメンバーも動員されることとなったため、その後の同会において、交通問題に関する活動は事実上、停止状態となり、今日に至っている。

これにより、何らかの報道機関に紹介されるほどの影響力のある、高校への二輪車教育の導入に反対する団体は、実質的に消滅した。当然、「三ない運動」に積極的に賛成する有力団体も、この時点においてなくなってしまっているため、同運動の解体は、より容易となった。

〔つづく〕

（この原稿は、交通権学会誌『交通権』第15号、1997年5月20日をもとに再編・加筆したものです）

書評

齋藤貴男著『人間選別工場～新たな高校格差社会～』（同時代社）  
池田 考司（東陵高校）

監視社会、格差社会に警鐘を鳴らすジャーナリスト齋藤貴男が昨年末に出版したのが、『人間選別工場～新たな高校格差社会～』同時代社です。この本は次の4つの章で構成されています。

1. わが母校の声を聞く～都立北園高校～
2. 強きを助け弱きを挫く～石原都政下の高校改革～
3. 改革の洪水で山河は荒廃す
4. 自律のために

交通教育に関係する部分として、鹿児島県の元通信制高校教師である中島栄一によるレポート「弱者切り捨ての高校再編」があります。（この部分だけが齋藤以外の人物による著述）ここで中島は、スローライフ交通教育の会学習会でも高校生バイク通学特区申請で話題になった鹿児島県肝属郡の高校統廃合についてレポートしています。過疎化と高校教育政策への競争原理の導入、公共交通への市場原理の導入は、交通弱者＝高校生とその家庭に大きな負担を背負わせることとなります。「学力」に応じての通学を強いられることになる高校生は、毎月2万円前後の通学定期代。あるいはバイク通学による事故のリスクを押しつけられるのです。「選択」と「競争」という「勝ち組」にはうれしい言葉によって。

学校選択の自由は、学校教育への参加権を保障されない日本の子どもと家族にとってはやむを得ない選択（権利）でもあると思いますが、それは他の先進国とは違う経済的自己負担とセットになったものなのです。そして、それは経済・文化資本というスタート時点での格差（ハンディキャップ）を下に隠しての選択・競争なのです。機会の平等を一貫して強く主張してきている齋藤は、この本の中でもその問題を強く主張しています。

交通教育・交通権の背後にある教育政策の問題点を知るのに役立つこの本をぜひお読みになってみて下さい。

編集後記

◆齋藤さんから指摘があり、錦江町の特区提案の記事(右記の南日本新聞)を読んだときは驚きでした。免許年齢の切り上げこそ必要であるのに、どこまで安全を軽視するのでしょうか。特区から全国へ、そして免許制限の緩和によって無秩序なモータリゼーション拡大が続けば、ローカル線が根こそぎ無くなりつつある北海道でも高校生の安全問題は一層深刻になります。◆検討を要請された警察庁が9月、最終的に「対応不可」と回答し、当面は

回避されました。しかしこれが次への布石にされる可能性は残り、楽観は許されません。スローライフ交通教育の会として再出発した私たちの活動の意義が問われます。◆それにしても警察庁が錦江町の再三の意見に対し却下の理由としてあげた次の状況は深刻です。

「平成17年中の、若年層（16～19歳）が第1当事者となった交通事故件数は、免許保有者1万人当たり273.9件と全年齢層の112.9件に比べ約2.5倍となっており、死亡事故件数についても、2.3件と全年齢層の0.8件と比べ3倍近い状況であることから、現行の原動機付自転車免許に係る取得年齢を引き下げることが、道路交通の安全の観点から認められない。」

「前回回答したとおり、運転免許制度は、国民の生命と身体安全にかかわるものであり、若年者による交通事故件数が高水準にあるため、今回の提案は、道路交通の安全の観点から認められない。また、運転免許は、通学等の自動車等を運転する目的や地域に応じて付与することとはなじまない。なお、16歳及び17歳の者が運転する原動機付自転車による事故件数のうち、約65%を高校生が占めていることから、高校に在学していることをもって、より安全に運転することができるものとはいえない。」（内閣府ホームページ掲載の警察庁、特区再検討要請回答より）（前）

「南日本新聞」2006年7月8日

15歳でも原付免許を 錦江町が特区提案  
バス路線廃止 高校生の通学手段に

錦江町は7日までに、高校生の通学用であれば15歳でも原付免許を取れるようにする構造改革特区構想をまとめ政府に提案した。岩崎グループのバス路線廃止問題など公共交通機関の存廃が論議される中、地域の高校生の通学手段を確保するのが狙い。

同提案は、今後警察庁など関係省庁で調整され、9月をめどに採否が決まる。採択されれば、申請を経て年内にも特区となり、現在の1年生も免許取得が可能となる。

原付免許受験資格の緩和特区構想は、岩崎グループの路線バス廃止問題がきっかけ。廃止になれば主に同町田代から鹿屋市内の高校に通う生徒が影響を受ける。原付免許が取れない16歳未満の1年生の場合、保護者が自家用車で送り迎えするか、下宿する以外、通学できなくなる恐れが出ている。誕生日が遅い生徒は1年近く不便を強いられるため、町職員が「誕生日によって権利が制限されるのは不合理」として、特区を提案した。（後略）





