

シリーズこれがニッポンの50ccの現実だ

バイクを通じて高校生に交通安全教育。これこそ

真の教育なり

「三不運動」とは高校生に「バイクの免許を取らせない」「バイクに乗らせない」「バイクを買わせない」という長年続いてきた運動。今回はこの運動の見直しに取り組んでいる群馬県の須藤昭男県議会議長員にお話を伺った。

REPORT: ベ〜(キョーフ・クリエイト)

「三不運動」の今を聞く!



PHOTO: © 編集部

須藤昭男さん 群馬県みどり市出身。平成11年4月、群馬県議会議員に初当選し、4期目となる現在は、群馬県議会議長を務める。バイク1号機はマメタン。現在はハーレーのオーナー。

初心者ドライバーの事故率が全国ワースト1位の群馬県。その原因は、果たして? ●現在、群馬県では1982年(昭和57年)より積極的に推進されてきた三不運動の見直しに向けた動きがあると聞いています。その理由は何? 須藤氏(以下須):群馬県は公共交通機関が発達していき、自動車やバイクを

日常的に利用する人が多いんです。しかし90年以降、免許取得1年未満の事故率が全国でワースト1位(2002年はワースト2位)を記録しており、不名誉な状況が続いている現状があります。 ●原因はどこにあるのでしょうか? 須:首都圏のように公共交通機関が発達していない県は、何と群馬県に限ったことではありません。免許の取得方法に問題があるのかと県内の教習所で実

態調査を行ったことがあります。しかし教習は国の指導に基づきカリキュラムが組まれている。群馬県の教習所が甘いわけではなかった。 私は、もっと根本的なところの問題があるのではないかと感じました。子供の頃からの交通安全教育の不足ではないか。小学生には小学生の、中学生には中学生に応じた教えるべき事柄や教え方があるはず。真正面から取

り組み、早い時期から教えていくことが事故減少につながっていく。では高校生はどうなのか? バイクの運転免許は16歳で取得できるのに、三不運動によって高校生の免許取得を禁止している。高校の3年間だけ交通事故が起これなければ良いと言っているではない。高校生は卒業したら、車社会に出て行く。交通事故を起こさなくて起きている人は一人もいない。加害者、被害者ともに人生が変わってしまい、将来を棒に振りかねない。こうした不幸をどうしたら減らせるか。 ●高校生は卒業したら、車社会の中で生きて行く。これはほぼ避けようのない事実ですよ。 須:将来を見据えた交通安全教育を受けてこそ、教習所での限られた一定教育で公道に送り込まれ、初心者の事故が増える。初心者の事故増大は、これまで子供たちへの交通安全教育を先送りしてきたこと。また「高校生をバイク事故から守る」という大義名分を掲げながらも、実は3年間、教えるべきことを教えずにスルーしてきた三不運動にも原因があるのではないかと? 以上の点に着目しつつ、現代社会に

相応しい高校生と運転免許の在り方、つまり、三不運動の見直しについて取り組もうと考えたわけです。すでに三不運動は一定の成果を果たしたと思っておりますし、なにも、高校生全員に免許を取らせると言っている訳ではない。遠距離通学の生徒や、経済的理由でアルバイトをする高校生もいます。最寄り駅まで母親が送り迎えしている、働かないといった話も聞きます。こんな運転免許を必要とする生徒が、高校の許可を得て、きちんと学校のゼッケンをつけて、自己の責任で乗ることが大切なのです。また、昔と違って価値感も多様化してきて、誰もがバイクに乗りたいがるわけでもない。必要としている人だけが免許を取得すれば良いのです。時代に合った、三不運動に変わるものを打ち出していくべきではないかと思えます。

警察も、ワースト1を問題視。ともに動き出した県と警察 須:街で感じるのは、子供たちの自転車のマナーの悪さ。自転車も道交法上は立派な車両ですが、そのことを全く認識していない生徒が多い。歩道を猛スピードで走る、友人同士で二人乗りする、イヤホンで音楽を聴きながら運転する、スマホを見ながら運転する等々です。 ●昨今では自転車がお年寄りや衝突し、死亡させてしまったという痛ましい事故も頻発に発生しています。 須:自転車事故は、特に中高生の発生率が高いのが特徴です。自転車はバイクや自動車と同じ、このことをもっと自覚して欲しい。また、保険にもきちんと加入しておく必要があります。しかし自転車の場合は保険未加入の車両が非常に多い。 ●運転免許取得時には、保険加入の大事さも学ぶことができるんですが。 須:交通安全教育や自転車のマナー向上、保険加入の啓蒙活動は、主に警察や交通安全協会などが実施しています。しかしこれだけでは限界があるのが実情。自治体、学校、地域、家庭が共通認識を持ち、正面から考えていかなければいけません。 ●交通安全教育の見直しは、子供たちへの交通安全教育の推進。交通安全環境の整備は、たとえば「どの地域のどの交差点で事故が多いのか」という調査に加え、同交差点に信号を付けるなど交通安全防止のための環境の整備。交通安全思想の啓蒙の一例としては、各学校を訪問し、スタントマンにより自転車事故を再現するなどして「いかに交通事故は恐ろしいものなのか?」を、子供たちに見せて教え

係団体との意見交換を実施。今年12月の条例制定を目指し、現在まとめの段階に入っているという。 ●県議会の「交通安全対策特別委員会」では①交通安全基本条例の制定、②交通安全環境の整備、③交通安全思想の啓蒙、以上の3つを柱に取り組みを推進していると聞きました。具体的にはどのようなことを実施しているのですか? 須:①交通安全基本条例の制定は自転車マナー向上や三不運動の見直しなど、子供たちへの交通安全教育の推進。②交通安全環境の整備は、たとえば「どの地域のどの交差点で事故が多いのか」という調査に加え、同交差点に信号を付けるなど交通安全防止のための環境の整備。③交通安全思想の啓蒙の一例としては、各学校を訪問し、スタントマンにより自転車事故を再現するなどして「いかに交通事故は恐ろしいものなのか?」を、子供たちに見せて教え

るといふものです。 ●ところで、警察はどういう姿勢なのでしょう? 須:群馬県警本部は2013年1月、教育委員会の教育長に対し、「高校生の交通事故防止を推進する上で、運転免許取得を前提とした交通安全教育を実施していくことが望ましい。については三不運動を見直して欲しい」という意見書を提出しました。つまり、県議会と県警の考え方や向かっては一致しているのです。(次号に続く)

一生を見据えた交通安全教育が必要ではないか。



交通安全教育には国や自治体だけでなく、学校、地域の協力が不可欠。写真はイメージです。

写真提供: 日本自動車工業会 <http://www.mc-info.jp>