

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.6 Oct.5.2005.

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

Tel.Fax. 011-616-7688 tmaeda@asahi.email.ne.jp

二輪車・自動車を学校交通教材とすることの是非について考える ～「人間と交通社会」（長山泰久著）と「地球はそもそも歩行者天国」 （交通遺児学生の会編著）を読み比べてみよう～

齊藤 基雄（本会研究員）

● 現状と今日的意義

昨今、交通を扱った教育の分野において、一見して相反する二つの動きが目立っている。

一つは、文部科学省・内閣府において、現在のわが国の運転免許取得率の高さ、すなわち「国民皆免許」状況を根拠に、二輪車・自動車を高校の交通教材として積極的に取り入れようとする動きである。これは、1970年代から各都道府県の高校PTAで始まった「三ない運動」（生徒に免許を取らせない、バイクを買わせない、運転させない）に対する国民各層からの反発を受けて、1989年に文部省（当時）が運転免許取得に関する学習の高校正課授業への導入を検討し始めて以来、1999年の「免許取得前の若者に対する交通安全教育の推進方策に関する検討会・報告」を経て、2000年4月から、二輪・四輪教育モデル校制度の拡大（一都道府県に複数校以上）という方向で今日まで続けている。

もう一つは、国土交通省の主導により、都市人口の分散が進まない地域でかつ財政難から道路の拡幅・新設が望めない、渋滞多発地域の小中学校を主たる対象として、道路交通の流動性低下により懸念される市場経済（物やサービスの取引）の停滞を阻止すべく、ピーク時旅客交通の公共交通への転換を目標とした教育（TFP＝トラベル・フィードバック・プログラム）である。これは、今世紀に入ってから目立ってきており、主として当該地域の「総合的な学習の時間」で取り入れられていることが多い。

わかりやすくまとめると、前者は「クルマ利用の現実鑑み、生徒の免許取得と車両所有に便宜を図る教育」であり、後者は「クルマ利用の増大がもたらす弊害を考え、不要不急の運転を抑制する教育」といえる。つまり、前者の教育を強化すれば後者の目標達成は困難となり、後者の教育を強化すれば前者を求める生徒側の需要は減るはずである、ということである。

しかしながら現在、前者の教育を推進する側において

は、後者の動きに警戒する姿勢は見られず、後者の教育を推進する側は、それどころか「三ない問題」を“過去の問題”と決めつけているがために、クルマ利用を問い直す教育がこれまでわが国において導入困難とされてきた歴史的経緯を、全く無視している。

原因は、両者の教育が一見して相反の関係にありながら、監督官庁の違いにより、現在は縦割的に“相互不可侵”の関係が成り立っていると同時に、実は両者ともに、これらの研究活動を支えているスポンサーが、自動車・道路関連業界（メーカー、ディーラー、ゼネコンなど）だからである。

両者に共通するとみられる目的は、これら業界の性格から、個人レベルでのモビリティ（移動力）向上によって、人・物・金の回転を向上させる市場経済のさらなる活性化にあると考えられる。それが証拠に、後者の教育プログラムにおいて、公共交通を「活用する」範囲は、やはり都市部のうち交通量の分散が見込まれない場所に限られている一方、過疎地で廃止寸前の状態にある鉄道やバスの重要性について考える内容は全くみられない。

今日、規制緩和と政策の進展により、地方の鉄道やバスにおいては、廃止手続きが容易となり、年々、高校生の通学手段の私的交通への転移が進み、非積雪地の高校では過疎地を中心に、二輪を新たな通学手段として活用する動きも拡大しつつある。これが拡大すれば、生徒の通学時の安全性の低下とともに、環境・エネルギー保全に対する意識醸成の遅滞も懸念される。

生命尊重の視点から、自動車交通における安全・環境・エネルギーの諸問題を総合的に捉え、これらの負荷軽減を目指す本会の交通教育では、後者の教育と外見は同じようにみえながらも、この系列の研究者たちとは一線を画し、社会的・経済的背景を伴う歴史認識を重視する取り組みを強調していきたい。

具体的には、免許取得・クルマ利用の強制に異議を唱える立場から、「クルマ利用を抑制する教育がこれまで、

わが国でほとんど取り入れられなかった理由」、すなわち前者の教育がこれまでに拡大してきた要因への着目を通して、交通戦争の阻止に寄与する「人・物・サービスの“群れ方”」や「移動手段の“選び方”」、そしてこれらを支える社会インフラの「維持の仕方」を、生徒一人一人が考えることのできる教育プログラムの制作に取り組みたい。

そのために本会では、前者の思想の根源となっている『人間と交通社会』（長山泰久著）と、実は後者の TFP が出現する以前、唯一「クルマ利用抑制の交通教育」を提起し、真に生命・環境の尊重を目的論に据えていながら、モータリゼーション批判派の多くにおいてさえ、残念ながら積極的に支持されたことのなかった『地球はそもそも歩行者天国』（交通遺児学生の会編著）を読み比べることで、新しい交通教材の制作に必要な基礎知識や問題設定方法の涵養を早急に図っていききたい。

● 二輪・自動車教育推進論の元祖 — 『人間と交通社会』

1. この本の概要

著者は、現・阪大名誉教授の長山泰久氏であり、交通心理学が専門である。「交通心理学」は歴史的に、産業労働の安全性や効率性の向上を目的とした「産業心理学」から派生したものとされる。「産業心理学」において、作業時の安全性向上を図るために必要とされる教育対象は、作業場（工場、建設現場、オフィスなど）の従業員およびこれらの場所に入出入りする取引先や来客等とされているが、これを交通現場に応用すると、教育対象は不特定多数の路上を往来する車両とその運転者、そして歩行者、すなわち「全ての道路利用者」とされることになる。それゆえ、「交通心理学」の研究者の大半は、運転者と歩行者の双方の路上における安全責任を「同等」とみなす説をとっており、結果として、「歩行者にも運転免許取得レベルの交通法規の習得が必要」とか「将来の免許取得に備えて、路上での運転に必要な危険察知能力は幼少時から身につけておくことが必要」、従って「大人になれば皆が免許を取得するのだから、学校は生徒のバイク利用を禁止するのではなく、早期からクルマ利用に慣れてもらうため、免許取得を目的とした安全教育をすべきである」という主張が出てくるわけである。この本は、そうした流れの「元祖」とであるとされる。

この本は、1980年に著者が住友海上福祉財団（現・三井住友海上福祉財団）主催「交通安全に関する論文募集」において内閣総理大臣賞を受賞した論文「交通教育の体系化」をベースに1989年に刊行されたものであり、大きく五つの章で構成されている。

最初の「一、人とクルマの関わり」では、この本の出版当時において若者の二輪車利用が「暴走族」というイ

メージで否定的に捉えられている状況を嘆いた筆者が、クルマ（二輪・四輪）に興味・関心の高い青少年を、自ら能動的にライフ・スタイルを創出する（つまり、今の教育用語でいえば「生きる力」といったところか？）ポジティブな生活者として受け入れられる社会への転換を訴えている。

次の「二、運転行動をめぐって」では、運転行動に最も影響を及ぼす要因の一つが「人間の知覚」と規定され、道路環境に適合するために運転者が主体的選択決定を行うことが「クルマの運転」とあるとの著者の考えから、安全運転に必要な知覚訓練の早期からの継続的な必要性が唱えられている。

「三、事故をめぐって」では、「事故要因の中で最も重要なものは、物理的要因でなく人的要因である」として、交通行動の基本を「社会的秩序の問題」と認識する視点から、「交通事故の被害者は他人の不応性の犠牲となっている」とみなした上で、二輪、四輪双方の運転者層において、運転視野からの相互理解を実技教育に取り入れるべきという主張がなされている。

「四、文化と交通について」では、この章の終わりの部分において、1960年代の東京都心における若者のサーキット行為に対する一般市民の警察への取り締まり要求が、この地を締め出されたサーキット族同士の郊外での縄張り争いを通じて、後の暴走族を生み出すきっかけになった点あげられている。見方によってこれは、「暴走族を生み出したのは、地域住民のエゴである」と言わんばかりの主張にも読み取れる。

最後の「五、交通教育の問題をめぐって」では、以上の章を踏まえて、安全運転の普及のために早期、とりわけ従来「三不運動」によってバイクの運転・所有がPTAの手で規制されてきた、高校年齢層からの運転技能の修得と、これを満たすために幼稚園・保育所・小学校・中学校の歩行者・自転車教育にも、将来のクルマの運転に必要な知覚訓練を備えるべきであることが説かれている。そうした視点に立ってこの本では、クルマを安全に上手く運転する人が「よき交通社会人」とされている。

2. この本の論点・問題点

「一、人とクルマの関わり」において、クルマ関心層に対する肯定性を一面的に強調するのは、結果として、相対的にクルマ非関心層をネガティブ・イメージで捉えることになる。これは、当時の「暴走族」がもたらした二輪へのネガティブ・イメージによる、純粋な二輪愛好者の“悲哀”といった時代背景を差し引いても、一人一人の価値観の多様性に反するのではないだろうか。

「二、運転行動をめぐって」～「四、文化と交通について」では、総合して次の問題点を提起できる。

- ① 人間の知覚に個人差がある点を考慮した場合、運転適性に不向きな人にまで訓練（運転すること）を強いる方向をほめめかすのは、やめるべきではないか？
- ② 安全に運転できればよいのか？完全無欠な「安全運転」など可能なのか？
- ③ 人的要因を強調するあまり、訓練の必要性を早期からの運転技能の取得につなげる発想で、真に安全運転に必要な技能と意識がどれだけ定着するのか？「運転者教育」の本場とされてきた米国において、ロバートソン報告書がいくつかの州においてカリキュラム削除をもたらした事実から考えて、再検討されるべきである。

「五、交通教育の問題をめぐって」では、次の問題を提起できる。

- ① 「運転」を教える場所として、学校教育は本当にふさわしいのか？「三ない」反対＝“運転者教育”導入では、あまりにも短絡的ではないだろうか？
- ② 「免許取得率の高さ」なる結果論を絶対化するあまり、クルマに関心のない人への運転技能取得を「安全」の名のもとにおいて、推奨してもよいのか？（「平和の尊さを知る教育が必要」を口実に、徴兵制を肯定するのと同じ発想ではないか？）
- ③ 例えば、「リスク認識を高めることが必要」だからといって、喫煙や覚醒剤、銃砲の使用を生徒に経験させることが“教育”といえるか？クルマ（二輪・四輪）の使用に関してそうした教育が奨励される根拠は、それが「生活必需品だから」ということになるが、クルマを「生活必需品」として評価するかどうかの判断は、百歩譲っても生徒の自己決定権に委ねられるべきではないのか？
- ④ クルマ利用を極力避け、環境面・健康面・エネルギー面で負荷の少ない交通手段に関心を持ち、その利用を日常生活習慣とする人は、「よき交通社会人」でないのか？

3. この本を読む際の注意

論理展開の手法という面でこの本を読む場合、これに反対する考え方を掲載せずに、著者が選択した特定の事象を「客観的事実」（ここでは「国民皆免許状況」と称して意図的に繰り返す手法は、その段階で「客観」の手を離れ、著者の「主観」（自己主張）に転化する点に注意すべきであろう。そうした点に注意して精読すれば、自己責任原則にもとづく「交通手段の自己所有」を、この本の著者がたとえ、著書内に明記していなくとも、暗黙のうちに人々の交通政策選択の前提としていることに、読者は気づくであろう。

4. この本の理論が交通教育の「普遍的思想」となった理由

この本に対する批判や反論は、次に挙げる『地球はそ

もそも歩行者天国』を除くと、その後、現在に至るまで皆無に等しい。理由として、以下のことが考えられる。

第一に、二輪に対する社会的評価の変化である。「国鉄改革」やバス事業者における「退出規制緩和」を背景に、その後のクルマの普及率が全国的に上昇を続け、低所得層においては安売り原付や中古軽トラの入手が容易になり、さらに高齢層においても「寝たきり」や「認知症」でない人、すなわち自らの意志で「移動行為」のできる人の多くがクルマの所有と運転を手放さなくなったため、二輪の位置づけが「暴走族の遊び道具」や「一部のツーリング趣味者のためのもの」から、過疎地（特に非積雪地）を中心に「生活の足」として肯定的に受け入れられるようになった。

第二に、地方交通を取り巻く上の要因により、「三ない運動」を全国決議文として推進してきた全国高等学校PTA 連合会が 1997 年の全国大会（山形市で開催）において、同運動を「決議文」から、より拘束力の低い「宣言文」に格下げし、付帯決議として「地域の実情に応じた二輪車教育の導入」を掲げることになったため、同運動が実質的に放棄されたことである。

第三に、1998 年に警察庁から出された「交通安全教育指針」（平成 10 年 9 月国家公安委員会告示第 15 号）が高校現場に「免許取得のための安全指導」を要求したことをもって、高校における二輪教育がここで正式に「国策」の地位に登りつめたことである。

第四に、先の第一の理由とも若干関連するが、高校年齢層の若者でクルマ好きの人たちが「暴走族」に何の関心ももたなくなったことである。『読売新聞』2005 年 1 月 27 日付夕刊によると、2004 年の一年間に全国の警察が確認した暴走行為の参加人員は、延べ 93,438 人であり、その前年に比べて 31 %も減少したということである。警察庁の分析には、未成年に関しては「上下関係の厳しい組織に嫌気を感じ離脱するものも多い」という指摘がある一方、ここ 1、2 年の間で平均年齢が 30 歳以上の集団の摘発がみられるほど、構成員が「高齢化」しているという。これは相対的にみて、若者と二輪を結びつけるイメージが社会的にネガティブなものでなくなったことを意味する。

第五に、「脱クルマ系」運動の側においても、この本は意外と、肯定的に受け入れられることが多いのが現状である。理由は、いわゆる「脱クルマ系」市民運動従事者のほとんどが、「加害となる社会的・経済的状況をいかに減らすか」よりも「歩行者・弱者である子ども・高齢者としての怒り」といった視野に関心を集中させており、交通教育に関しては金太郎飴の如く「歩行者よりもドライバーを教育せよ」という語句を額面通りに受け取って、その内容（いつ、どこで、だれを、どのように…）もろくに吟味せぬまま、無批判に礼賛してきたため、それが免許取得を強制する要素をもつ交通教育であって

も、これを批判するだけの「情報免疫力」を持ち合わせていない人の比率が少なくないからである。これは、「脱クルマ系」市民運動従事者の多くが大都市圏の、自ら加害者にならない権利（クルマ利用を強制されない権利）について、侵害される懸念が不要とされる地域に居住していることに関係しているものと推測できる。

● わが国初のモータリゼーション批判交通教育論『地球はそもそも歩行者天国』

1. この本の概要

この本が刊行されたのは1985年であり、いわゆる「第二次交通戦争」で「三ない運動」に対する教育学者やマスコミ等を中心としたバッシングが盛んになった1989年よりも前の時期である。そのため、時代背景的には、二輪に対する市民一般のイメージが「暴走族」であり、生徒の「暴走族化」防止の観点から、「三ない運動」に関して地域住民の若干の賛成もあったことを、念頭に置く必要がある。

編著者は「交通遺児学生会」。これは、交通遺児学生寮「心塾」寮生有志による組織であるが、「心塾」寮生の活動が災害遺児救済を主目的とした「あしなが育英会」のボランティア活動にシフトして以来、現在、この会は実質的に活動停止状態である。なお、この本が依拠する学術分野は、先の『人間と交通社会』と異なり、特定されていない。

この本は全部で6章構成となっている。第1章は「バイクは高校生の麻薬!？」。ここでは編著者が、生命の尊厳よりもスリルとスピードを好むバイク・車好きの高校生に対して、強く懸念している。そこで高校生自身が自らの運転で生命や健康を損ねないよう、二輪の「高校での安全教育」よりも、自動二輪免許年齢の満18歳以上への引き上げが必要であると主張し、そうした立場から、全国高等学校PTA連合会の「三ない運動」(当時)を支持している。

第2章は「ダウン寸前の公共交通」。編著者は、当時の国鉄分割・民営化の是非をめぐって、ローカル公共交通を守る立場から、反対の意を表している。ここでは、環境やエネルギーといった問題の視点からも、クルマに依存しない交通体系を考える教育の必要性を説いている。

第3章「交通遺児は怒っている」から第5章「車をとりまく諸問題」では、はじめに、交通遺児家庭の実態を知ること、クルマ社会のもたらす問題点を認識できる教育が必要であるとしている(長山理論では、この点が欠落している)。そして、クルマの持つ負の側面(遊び場の喪失、交通外傷、騒音公害、大気汚染、生態系破壊、エネルギー浪費、これらがもたらす外部不経済など)についての認識を深めなければならないとの視点から、「ク

ルマを減らす」が“原因療法”であるのに対し、「高校での安全教育」は“対症療法”にすぎないことを説いている。その上で、ロサンゼルス市の電網解体や第三世界への交通戦争輸出などを具体例として、自動車メーカーの市場拡大戦略に警戒することの必要性を提起している。

第6章は「具体的提言」であり、モータリゼーションからの脱却に向けての行動提言と政策提言を通じて、脱クルマ型交通教育の方向性がここに記されている。

2. この本の論点・問題点

渋滞性悪説にもとづく現在の俄か「脱クルマ論」とは全く異なり、真に生命や環境の尊重といった視点を明確化したこの本において、交通教育の変革を訴えた役割は積極的に評価されるべきであるが、残念ながらこの本の思想を能動的に評価する動きは、これまでわが国の「脱クルマ系」諸運動において、みられることは殆どなかった。以下に、想定される理由を提起しておきたい。

まず、この本の冒頭において、バイク・クルマ好きの高校生への懸念が、安全や環境といった問題の「加害者」としてよりも、「運転する自分=交通被害者」としての側面から強調されている。そのため、「二輪や自動車のもつリスクを自ら、“危険である”と認識できるようにするため、運転者教育の学校での実施は必要」とあるのか、「現行法で許された免許取得・車両所有を学校が取り締まるのには反対」といった、いわゆる「反管理教育」勢力や、これを支援してきた左派勢力からは、この本は実質的にタブーとされた。そのせいか、「脱クルマ系」の研究者や市民運動のうち、これら勢力とつながりの深い層において、この本の提起した問題が積極的に発展することはなかった。確かに、「管理教育」が生徒の能動的思考力を削ぐといった点は、非常に問題である。だからといって、生命や環境を毀損する社会・経済のしくみが単に「管理教育反対」の理由のみで許されてよいか、そして運転可能な人口の比率上昇ゆえに「クルマしか選択できない市場原理主義経済から逃れられない社会」が来ても、それでよいのかについて、法改正といった「立法」の視点から、少なくとも「脱クルマ系」研究者においては、議論が深められるべきではなかっただろうか。

次に、上の問題と若干、関係があるかもしれないが、編著者自身において、この本の唱える交通教育を体系化できるほどのブレン(職業研究者におけるこの本の支持者)を揃えなかったことは、やはり痛手であろう。この本の提起した「交通教育の偏向」は、現在でも未解決の状態であるほど重要な問題であるが、モータリゼーション批判派の交通研究者の大半がこの本の存在を知らずに今日まで推移してきたのは、これらの人々の交通教育問題への関心の薄さだけでなく、編著者および出版元の

情報発信力および広報戦略の弱さにもよるものと分析できる。

そして、これは先の長山本批評の4.の第五の理由にも関連するが、「脱クルマ系」運動の従事者において、この本はそれなりに普及はしたものの、それがこの本の提起する主張を積極的に支える力には到底、及ばなかったこともあげられる。現在の「脱クルマ系」運動従事者の間において、最も関心の高い問題は「歩行環境」に集中している。この本の訴えた問題は、次代を担う青少年の交通手段選択において「交通教育」が及ぼし得る影響である一方、実際の「脱クルマ系」運動の従事者層においては、運転免許政策や交通運輸政策の動向よりも、狭義の「歩行環境」にのみ関心範囲が完結する傾向が強いのが現状である。幼児・高齢者の「歩行環境」は確かに喫緊の課題であるが、単に「歩行環境」だけを考えるなら、モータリゼーション対応型の歩車分離道路網で“解決可能”とあしらわれるのが落ちである。「将来のわが国において入手可能な交通体系」の視点から、「脱クルマ系」諸運動の側においては、この本の扱う領域が一部年齢層の限られた問題に収まるものではないという認識を、改めて高める必要があるのではないだろうか。

さらに、この本の第6章の「具体的提言」が脱クルマ型交通教育の方向性を打ち出したのは、確かに画期的であったが、その内容が問題提起の域にとどまり、長山本『人間と交通社会』の「交通教育の体系化」（同書 335～360頁）に匹敵できるボリュームでなかったのは残念である。この本の制作経緯や時期から考えて、無理な要求をするのはよくないが、せめて続編で教育プログラムを具体化するなどの企画があれば、今ごろ、「クルマ利用を抑制する教育」がTFPの“一人勝ち”にならずに済んでいたことであろう。

最後に、この本が、社会的合意形成の最も困難な「免許年齢の引き上げ」に焦点をおいてしまったことは、やはり「痛手」といえる。司法、すなわち警察による取締り手法への過度の依存は、「管理に対する反発」を好む人の比率が高まれば高まるほど、却ってその反対勢力に油を注ぐだけで終わりかねない。「最初に取り締まりありき」よりも、自発的な「クルマを選択しない」ライフスタイルの市民権再確立を通じてこそ、「三ない問題」が初めて「司法論」の手を離れて、「立法論」に到達できるようになり、その結果として免許年齢の引き上げが可能になるのではないだろうか。

● まとめ

両書を読み比べると、今後の論点は、①早期からの危険察知能力や運転技能習得を旗印にした「高校での二輪（四輪）教育」が、本当に「安全運転者の育成」に寄与しているのだろうか。②仮に「運転技能の向上」や「事故

率の減少」が達成されても、それでクルマ依存の拡大が許されるのは、果たしてよいことなのか。以上の二つに集約できると思われる。①については、本会会員の総力をあげてのデータ収集・分析による実証、②については、クルマがもたらしている交通外傷（交通事故）以外の諸々のリスクとその原因・性質と、異なるリスク間の相互関係について、さまざまな角度から吟味することが必要である。

地域限定型の目的違いとはいえ、「過度のクルマ利用を問い直す」ことを旗印にする教育プログラムが、クルマ利用の視点で道路行政を支えてきた側から先に出てきたことに対して、「脱クルマ系」の研究者や市民運動の側は、これに恥を感じるとともに、危機感を高めなければならない。しかもこのプログラムが、「三ない問題」が交通教育全般に影響を及ぼしてきた歴史的経緯を全く無視していることに、注意する必要がある。

「三ない問題」の議論抜きに、免許年齢前の高校生向け交通教育の手段・目標・目的が論じられることは本来、あり得ない。なぜなら、通学から雇用に至るまで包括的に、「国民皆免許」前提の交通政策がひとたび罷り通ってしまえば、「脱クルマ」交通体系の再生は絶望的に困難となるからである。この問題に「脱クルマ」の視点から真正面から取り組むことができるのは、わが国では本会だけである。今、本会が調査研究活動ならびに情報発信体制の構築を怠れば、「クルマ利用を問い直す教育」は、都市部限定の「渋滞解消のための脱クルマ論」に主導権を握られ、「脱クルマ」交通体系の再生が中途半端な形で終わってしまうおそれがあることを、われわれは肝に銘じるべきである。

TFPが短期間でプログラムの実用化を進めることができたのは、複数研究者による集団研究・情報収集体制が機能していたからである。一方、もともとの「脱クルマ系」を標榜していた研究者の側においては、いまだに集団研究体制が出来上がっておらず、「一匹狼」や「特定の一人にお任せ」状態が続いているために、研究資源の集積とその活用に全く程遠い。

以上の現況から、両書の精読を早期に終わらせ、上に掲げた二つの論点を本会の「基礎研究」として、一刻も早く集団研究体制を成立させることを視野に入れた組織の再構築が、本会の今後の課題である。

以上

報告

可能性を秘めた若い
命が失われたこと

6月25日(土)、学校は休み。前日、バイクで海までドライブしようという声があがり、高校3年生7名とその友人2名は地下鉄東豊線・新道東駅に午前9時集合して出発することになった。当日、遅刻する者がいて約40分予定より遅れて出発した。後部に座った者は、免許を取得していない。バイク免許取得も運転も学校が禁止していることは知っていた。運転した者は免許を無断で取得し、アルバイトで得た金でバイクを購入した。しかし、排気量によっては、免許取得後1年間は後部座席同乗禁止であるということまで知らなかった。

一行は丘珠の道道を北に向かった。2台が他を引き離して先行した。A君が同乗したバイクの運転者は2番目であったが、突然150kmを超す(先頭バイク運転者の証言)猛スピードで追い抜きをかけた。バイクは歩道の縁石に接触したはずみで横転し、A君は車道に激しく叩きつけられた。工事現場用のヘルメットは真っ二つに割れ、頭部にダメージを受けたため意識はその時点でなかった。目撃した住民と当事者により警察、消防署へ通報が行われ、A君は市立病院に運ばれた。脳の損傷が激しく、回復することなく息を引き取った。

葬儀には式場の外にも数多くの友人が弔問に駆けつけ、生前の人望の大きさをうかがえた。しかし、呼び止めることのできない遠いところへ行ってしまった彼に対して、今私ができるのは、心から悲しむことだけだ。巧みな言葉は一切無力である。

生きている私が悲しみから立ち直ってからすべきことを考えた。「気をつけよう、と呼びかけ続ける」だけでは足りない。「命を大切にしよう、と訴え続ける」のは、ずっと続けているが、それだけでも具体性がない。交通事故の犠牲者をこれ以上出さない教育環境を一つひとつ創り上げていかなければ、という模索はまだ続く。(k)

映画評

映画・コミック
「イニシャルD」批判

前田敏章(千歳高等学校・遺族)

気になっていたコミックが映画化され公開されている。「頭文字(INITIAL)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、しげの秀一)先日市内の映画館に足を運び、この俗悪映画を批判するために見た。

なぜ看過できないか。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。博之さんの被った事件の概要は後記するが、被告が「頭文字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指摘した。

「実写化不可能と言われたレーシングコミックの完全映画化」と謳われた件の映画は、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年の時から父(元ラリー屋)に自家用車で豆腐配達を命じられ、峠道で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」であるトヨタはじめ、各メーカーのスポーツカータイプが勢揃いしており、若者の人気は抜群らしい。映画のパンフレットを求めたが売り切れていた。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ている。

このような悪徳コミックや映画に社会的批判の声がほとんど聞かれない「クルマ優先社会」の現実が恐ろしい。

山下博之さん交通死事件

平成15年4月23日午後10時25分頃、北海道深川市音江町の道道で、短大生(当時19歳)の運転する乗用車が、制限速度40kmをはるかに超える時速100km以上で、先行する軽自動車を追いつき、直後に左カーブに入り、ブレーキを踏んだところ、車が一回転し制御を失い約70m離れた道路右側の街路灯に激突。助手席の山下博之さんを出血性ショックで死亡させた。加害者は軽傷。

加害者はこの日、午後8時頃に納車されたばかりの操作に慣れない車を、任意保険に未加入であることも承知の上でハンドルを握った。事故の前は、制限速度50kmの一般道を時速100kmから120kmで危険走行し、同乗していた友人から「危ないからスピードを落とせ」と注意されていた。夜間の雨降りで見界が悪く路面も滑りやすいという悪条件のなか、タイヤは制動の劣るスタッドレスタイヤ装着のままだった。

※ 山下さんのご家族は、運転者を危険運転致死罪で告訴。署名などの運動も行った結果、加害者は危険運転致死罪で、懲役2年10月の実刑となった。

(「北海道交通事故被害者の会」会報より)

連載

三ない運動を総括するー高校交通教育論の歴史（第1回）

齊藤 基雄（本会研究員）

■はじめに

筆者は、本号巻頭の拙稿「二輪車・自動車を学校交通教材とすることの是非について考える」において、「三ない問題」の議論抜きに、高校生向け交通教育の手段・目標・目的が論じられることは本来、あり得ないと提起した。

なぜなら、「三ない運動」（生徒に運転免許を取らせない、バイクを買わせない、運転させない）の是非論とその動向が、単なる生徒個人の交通安全の問題に決してとどまるのではなく、これまで「交通弱者」として位置づけられてきた高校生に免許取得を目的とした教育を導入することの可否を通じて、次代を担う青少年のクルマ社会への向き合い方に影響を与えるとみられる結果、将来的に入手可能な交通体系の種類や内容をも規定する潜在力を孕んでいるからである。

この連載では、これからの高校生向け交通教育の方向性を考えるために、高校交通教育論に「三ない運動」のもたらした影響を、同運動とこれを取りまいてきた議論の推移を軸に、総括してみたい。

■「三ない運動」の定義

一般的に「三ない運動」と呼ばれている、高校生に対してバイク・車の使用を禁止する運動は、全国高等学校PTA 連合会（以下、「全国高 P 連」と略す）の主導により、全国展開されてきた。

後述する 1982 年の同会による最初の「三ない運動」全国決議では、同運動の定義として、「免許を取らない」「乗らない」「買わない」という規定がなされているが、実際には各道府県単位（東京都は都単位では実施していなかった）の高校 PTA 連合会や教育委員会等において、「三ない」に「車に乗せてもらわない」を加えた「四ない運動」や、「四ない」に「親は子どもの要求に負けない」をさらに加えた「四プラスない運動」など、細部の異なるさまざまな形態の運動が実施されてきた。

そこで本稿では、これらの運動を論じるにあたり、全国的（一般論的）な記述に関しては「三ない運動」の名称を、各地域ごとの運動に関しては当該名称を、それぞれ用いるものとする。

■「三ない運動」の起こり

「三ない運動」は、全国高 P 連による「全国決議」の発足前から、各道府県で個別に実施されてきた。その起源には諸説あるが、大手報道機関の調査による有力な説では、1970 年 4 月から愛知県において通学利用禁止などの条件つきで開始された「四ない運動」、そして全

面禁止を伴うものとしては、1971 年 10 月に島根県で始まった「三ない運動」が最初であるとされる（『毎日新聞』1981 年 2 月 5 日、16 面）。

これらの運動は、当時の「第一次交通戦争」（1970 年、全国の交通事故死 16,765 人）のもとでの生徒数増加を背景に、交通事故防止を主目的として生まれた。その後、1975 年前後からの「暴走族」の社会問題化につれて、生徒の「暴走族化」阻止に重点を移して「三ない運動」導入地域が急増し、1981 年には 31 府県に達した（阿部俊明、遠藤満雄『三ない運動は教育かー高校生とバイク問題の現在ー』ペリカン社、1994 年、13 頁）。

出生率上昇による生徒数急増の当時、学校内部においては、大人数相手のマスプロ指導を交通安全教育として展開することに限界が生じつつあったと同時に、学校外部からは、高校進学率の上昇のなかで、地域社会（商工会、自治会等）からの暴走族取締りの要請が警察や市町村役場にとどまらず、暴走族となる年齢層の人が多くとされる各高校に対しても直接向けられるようになったことが、1970 年代後半からの「三ない運動」拡大の背景とみられる。

■「三ない運動」の全国運動化

「三ない運動」導入地域がふえるにつれて、全国高 P 連では、同運動の拡充強化を効果的に図るためのネットワーク化が検討されるようになった。

1980 年 9 月 10 日、神奈川県において「四プラスない運動」が発足した。これは、「三ない」に「車に乗せてもらわない」と「親は子どもの要求に負けない」を加えた、いわば「三ない運動」の“最強化版”であり、神奈川県高等学校交通安全運動推進会議（県立・私立各高等学校長会、私立中学校長会、公立中学校長会、県立・市立各高等学校 PTA 連合会、私立父母連合会、神奈川県 PTA 協議会、高等学校生徒指導担当者により構成）が神奈川県教育委員会教育長に実施を「依頼」する方式で発足した。

湘南海岸を中心に当時、全国的に有名な「暴走族多発地帯」を多く抱える神奈川県において強力に推進された「四プラスない運動」は、1980～1982 年までの最初の 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 人へと減少させる効果をあげた。一見して、3 人減は数値的に少なく感じられるものの、暴走族の蟻集が急増傾向にあった神奈川県において、これほどの抑制ができたという事実は、他地域の PTA 関係者にとって、やはり注目の的であった。

同運動の設立者の一人であった当時の神奈川県 PTA

連合会の小島幸生会長は、このような効果を背景に、自らが副会長を務めていた全国高P連において、「三ない」を全国的運動として推進すべく、1982年に次の決議文（原文）をまとめあげた。

「特別決議文

現今の高校生のオートバイによる事故激増を憂え、青少年の生命の安全を守る上から、又『免許を取らない』『乗らない』『買わない』の主旨の徹底及び親の責任を促す上から、次の対策を実施する。

一、高校生のオートバイ、及びバイクの免許取得並びに運転については原則として禁止する。

二、オートバイ、及びバイクを特別な理由があつて運転する場合に限り、保護者の申請により学校長がPTA会長と協議の上許可にする。

三、交通安全教育上の観点から、高校生に限らず一般人も含めて50cc以下のバイクの運転許可についても、普通免許取得時と同様な安全教育及び実技講習を受けたものに発行するよう関係機関に要望する。

四、50cc以下のバイクの安全性とスピード制限について、より一層の努力を各メーカーに要望する。

以上のような対策を進めても、なおかつ事故の減少をみない場合には、免許取得年齢の十八才引き上げに向けて運動を展開する。

右 全国高等学校PTA連合会第32回大会において特別決議する。」

上の「特別決議文」から、次の特徴が読み取れる。全

般的には、車種に関して、「オートバイ」が自動二輪、「バイク」が原付として記述されている。次に二、については、「特別な理由」を設けることによって形式上は“全面禁止”を謳っていないため、個別の高校現場で「三ない」校則が“人権侵害”として問題視されても、その総元締である全国高P連は、同校則普及の責任を一切、逃れることができる。そして三、については、現在もペーパーテスト合格のみで運転できる原付に対して実技講習の必要性を唱えていながら、それをいかなる機関が主催すれば望ましいかに関して、何ら具体的に明記されていない。さらに四、についてはあたかも、原付にリミッターが装着された場合、高校生の当該車種の運転は受け入れてもよいとの解釈さえ、可能である。

このように「特別決議文」は外見上は強力な運動推進を匂わせていながら、中身は運動がいつ形骸化してもおかしくないものとなっている。次号以降で述べるが、実際のところ、その後の全国高P連大会において、決議文の内容は、改訂がなされるごとに「骨抜き」状態と化していく。

この「特別決議文」が1982年8月25日の全国高P連大会（仙台市で開催）で採択され、「三ない運動」の全国的展開は、ここに始まった。

〔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）

会の紹介

スローライフの
交通教育創造へ

池田 孝司（札幌東陵高等学校）

昨日、札幌市内で交通教育研究会の運営委員会が開催されました。「交通教育」というと、「＝交通安全教育」というイメージを持たれる方、効率的交通利用教育、運転指導などを考える方が多いかと思いますが、私たちは、自動車産業丸抱えの他の交通教育研究団体・学会（残念ながら、「交通権学会」を除く関係学会はそのような傾向があると言えるかもしれません。もちろん、良識派の方も中にはいるとは思いますが）とは異なり、効率優先、自動車産業・土建業界の利潤拡大、環境破壊、人命軽視の今までの交通教育を批判し、クルマを絶対のものと考えず、公共交通を重視し、地域社会、自分らしい生き方の選択を大切にしたい＜スローライフ＞の交通教育を研究・実践する団体です。

交通死は数的には減っていますが、ナビゲーターシス

テムの普及による生活道路への自動車進入数の増加による事故増加、重度障害を持った交通事故被害者の激増など問題は増える一方です。しかし、残念ながら、検察・警察は、交通事故への対応になかなか多くの労力を割こうとせず、交通事故は加害者（死亡事故の場合はほとんどそうです！）の主張を鵜呑みにした事故処理と裁判が行われているのが実態です。事故被害に遭わなければ、このような恐ろしい実態はなかなか知ることありません。

人権の重視がようやく進んできている中、交通問題での人権重視、政策的改善を多く人々が主権者として考える必要があると思います。まだ未開拓（クルマ社会への「適応」を進める交通教育は、潤沢な予算とともに存在しますが）なこの分野に多くの方が関心を持っていただければと思っています。

この問題に興味を持たれた方は、まずは交通事故被害者の会のHP（<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>）をご覧ください。

※ 池田さんが事務局長を務める北海道教科研のブログページ（9/19）から転載させていただきました。