

# 登下校中の事故

解説者



日本女子大学  
教職教育開発センター  
教授 坂田 仰

大阪府の公立高校に勤務後、東京大学大学院法学政治学研究所公法専攻博士課程単位取得退学。1996年、日本女子大学に赴任。専門は、憲法学、公教育制度論。2021年9月に『新訂第4版 図解・表解教育法規』（共著、教育開発研究所）を出版。

学校で起こり得る危機に対し、どのような備えをしておくべきか。事故や災害などが発生したら、被害を最小限にとどめるためにどう対応すればよいのか。学校の危機管理について研究する坂田仰教授が解説する本コーナー。第8回は、登下校中の事故について解説する。

### 生徒への交通安全指導と、地域と連携した通学路の安全確保が必要

高校では、電車や自転車など、生徒の通学の手段や経路は様々であり、登下校中の安全管理は、生徒自身に委ねられている部分が大さきと思います。学校保健安全法では、各校で通学を含めた学校生活その他日常生活における安全に関する指導について計画を策定・実行すること（第27条）や、児童生徒等の安全確保を図るため、保護者や地域の関係機関との連携を図るよう努めること（第30条）が規定されており、生徒への交通安全指導や、地域と連携した通学路の安全確保が必要になります。

また、文部科学省が毎年策定する「交通安全業務計画」（\*1）では、通学路を含めた地域

社会の安全を確保する一般的な責務は、地域を管轄する自治体が有するとし、学校設置者や学校は、地域と一体となつて通学路の安全対策に努めることとしています。加えて、生徒が在学中に二輪車や自動車の運転免許の取得可能年齢に達することを踏まえ、自転車や二輪車、自動車に関する安全指導を行い、交通事故には責任や補償問題が生じることや、加害事故を起こさない努力の必要性を生徒に理解させる交通安全教育の徹底を求めています。

### 登下校中に多い自転車事故 ヘルメット着用が努力義務の自治体も

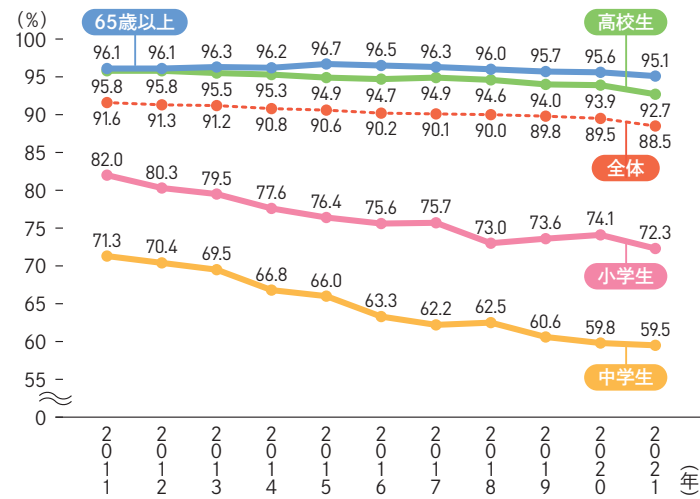
各校に策定が義務づけられている「危機管理マニュアル」には、登下校時の緊急事態や交

## 生徒を被害者にも加害者にもさせない！

- ✓ 交通安全教育を徹底し、生徒の交通安全への意識を高める。
- ✓ 自校の「危機管理マニュアル」の登下校に関する項目を改めて確認。
- ✓ 生徒に、自転車乗用時のヘルメットの着用を奨励。
- ✓ 自転車通学をしている生徒・保護者に、自転車保険等の加入を促す。

\*1 交通安全対策基本法の規定により、内閣府の中央交通安全対策会議が策定する交通安全基本計画に基づき、関係各省が毎年、交通安全業務計画を策定することになっている。

図 自転車関連交通事故 ヘルメット非着用者率(死傷者)の推移



注)「ヘルメット非着用者率(死傷者)」とは、自転車乗用中の死傷者のうち、ヘルメット非着用者の割合をいう。

※警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について」を基に編集部で作成。

交通事故への対応に関する事項が明記されていると思いますが、登下校中の安全管理で高校で特に重要な事項は、自転車事故についてです。警察庁の集計(\*2)によると、高校生の自転車関連死亡・重傷事故の約6割が登下校中に発生し、約8割が事故時に一時不停止や安全不確認などの法令違反をしていました。2015年6月に道路交通法の一部が改正され、自転車乗用時に危険行為を繰り返した者に自転車運転者講習を受講させる制度がで

きました。危険行為としては、信号無視や通行禁止違反のほか、自転車乗用中のスマートフォンでの操作やヘッドフォンの使用など、15項目が定義されています。生徒を交通事故の被害者にも加害者にもさせないために、交通ルールの順守や自転車通学での注意点を伝える指導を改めて徹底したいところです。それでも、不測の事態として交通事故が起ることはあります。事故の被害をできるだけ抑えるために、2つの備えが挙げられます。1つは、自転車乗用時のヘルメット着用です。21年のデータ(\*3)を見ると、自転車関連交通事故では、死者の約6割が頭部を損傷していて、ヘルメット着用の場合の致死率が0.35%に対し、非着用の場合は0.56%と、1.6倍でした。高校生の自転車乗用中の死傷者のうち、ヘルメット非着用者の割合が9割以上(図)であることから、ヘルメット着用は重要な安全対策だと言えます。自治体もそれを認識し、群馬県や愛知県、愛媛県などでは、自転車乗用時のヘルメット着用を努力義務とする条例を定めています。

**自身の被害に加え、加害者となった場合に備えて、自転車保険等の加入を**

もう1つは、自転車保険等への加入です。

自転車では、大きな事故にはならないと軽視するのは危険です。例えば、小学生の運転する自転車歩行者と正面衝突し、歩行者が意識不明となったケースや、高校生が自転車危険運転をしたために、会社員の乗った自転車と衝突し、会社員が重大な後遺障害を負ったケースがあります。いずれも加害者には、1億円近い賠償金の支払い命令が出されました。加害者が未成年であっても賠償責任は免れられず、場合によっては、保護者に賠償命令が下されることもあります。

交通ルールやマナーを守って適正に自転車を利用することを促すため、そして、自転車事故による損害から事故の当事者を守るため、自治体が条例によって自転車保険等への加入を義務・努力義務にする動きが全国的に広まっています。22年4月時点で、宮城県や秋田県、東京都などの30都府県が自転車保険等への加入を義務、北海道や青森県などが努力義務とする条例を制定しています(\*4)。条例のある自治体では毎年度初めに、自転車通学をする生徒に対して自転車保険等の加入を促していると思います。加入は任意ですが、生徒が事故に遭い、治療が必要になった場合はもちろん、万が一、加害者となった場合にも備え、加入することが望ましいと、生徒や保護者に伝えるとよいでしょう。

\*2 警察庁交通局「自転車関連事故に係る分析」(2019年4月)による。2014~18年のデータに基づく分析。  
 \*3 警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について」(2022年3月)による。  
 \*4 国土交通省「自転車損害賠償責任保険等への加入促進」による。