

「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」

（最終回）第7回「三ない運動」と交通安全教育

交通安全教育NPO OSCNじてんしゃスクール 代表

片山 昇

今回は、オートバイ漫画を紹介し、「三ない運動」がもたらしたことへの考察を深める。

～もう、無茶はしない？～

『安全運転の風を感じる・・・』

もう、無茶はしない

家族、仲間、仕事 そして思い出・・・

背負うものが増えたんだ。』

（2008 警視庁ポスターより）

2008年、警視庁はオートバイの安全運転啓発ポスターに『750ライダー』^{ナナハン}（石井いさみ作）の主人公、早川 光を登場させた。

『750ライダー』^{ナナハン}は、1975～1985年『週刊少年チャンピオン』（秋田書店）で10年に亘る長期連載漫画。主人公の光は校則で禁止されているオートバイに乗り、さらには登下校もするライダーとして描かれている。



～ あこがれのオートバイ ～

2000年代以降、中高年層（40～60代）によるオートバイ重大事故比率が顕著となる。これを受け、警視庁は、啓発広告塔として早川 光を起用した。連載当時から30年余経過し、大人になった中高年の読者層に呼びかけたのだ。

リターンライダーという言葉がある。20歳前後にオートバイ乗車経験があり、その後暫くオートバイから遠ざかり、中高年になって再び乗るようになった層を指す。

或いは、若い頃オートバイに憧れていたが、「三ない運動」による禁止や経済的理由等で乗ることが許されず、大人になり免許を取得し大型オートバイを購入した中高年ライダー。そのような方々も概ね当てはまるようだ。

ところが、現代の高出力化したマシンに対して、中高年ライダーの技術や安全運転習慣が伴わず重大事故が増加するようになる。若年層の二輪車離れも影響し、1980年と比べ2000年代には20歳前後の若者と40歳以降の中高年者のオートバイ死亡事故比率が逆転傾向を示した。

若い頃とは違うのだから、もう無茶はしないでねと念を押されている年齢層は、若者時代にオートバイを遠ざけられた世代と重なる。当時1980年代前後は、空前のオートバイブームとなり、若者の死亡事故が急増。その対処療法的対策で、高等学校に於いて「三ない運動」が台頭

した時期だ。大人として知識と経験を基に、分別のある運転ができる筈の中高年が、相変わらず「無茶な運転をしないでね」と呼びかけられている。若者のオートバイへの興味を、継続した交通安全教育として育むのではなく、免許取得可能年齢を考慮せずに闇雲に遠ざけてきた結果のように私の目には映る。

～運転の基本～

「背負うものが増えたから無茶をしない」では、本来は困る。背負うものがあるが無かるうが、交通社会で全ての乗り物を運転する行為は、他の交通参加者や自分の命に対して大きな責任が常に伴う。乗りものを運転する以上必要な自覚は、立場や年齢とは関係がない。

国民として、この部分の知識や自覚を、児童生徒の頃から家庭や学校でくり返し教育されなければ安全な交通社会は成立しない。

誰もが避けては通れない交通場面。その為の基本内容を学ぶ機会を確保することは、この国の教育基本法や学校教育法に照らしても、理にかなっている。

～ 『750ライダー』の抵抗 ～

この漫画の初期（～1978年）には、1970年代の交通や学校を取り巻く社会問題が数多く描写されている。「かみなり族」・「狂走族」・「暴走族」。道路交通法でのオートバイヘルメット着用義務（罰則規定有）への過渡期。高校現場での「三ない運動」へと至る過程の様相。荒唐無稽と笑いとばせない事象が記録されている。

その根底には、暴走族などの極端な印象から偏った情報を鵜呑みにし、“オートバイは若者を狂暴化させる傾向をもつ乗り物”と決めつけ青少年から遠ざけさえすれば済むという短絡的な社会風潮への抵抗も感じとることができる。

2019年発刊の週刊少年チャンピオン50周年記念号に“750ライダー”石井いさみ先生レジェンドインタビュー」が掲載されていた。

自身もオートバイの魅力にとりつかれ、1960年頃の高校生時に、50cc原付で走り回った経験をもつ石井いさみ氏（76）は次のように語る。

「当時のオートバイは食堂の岡持ちといった商売道具として利用されており、遊戯としてオートバイを乗ることは完全な“悪”として見なされ、不良の必需品であった」、「初期の読者はがき（葉書）なんて、“働く道具で遊ぶな！”、“不良漫画を描くな”って感じで誹謗中傷だらけ。仕事以外でオートバイに乗るイコール不良って時代でしたから。こっちは読者をもっと煽るつもりで、ガンガン遊ばせるようにオートバイのシーンを描きましたね」。（引用終）

～ 遠ざければよいのか ～

「三ない運動」とは、高校生を対象にオートバイの「免許を取ら(せ)ない」「買わ(せ)ない

」「運転し(させ)ない」とした運動だ。「乗せてもらわない」を加えた「四ない運動」もある。若年層の交通事故死を減らす為の施策だった。

この経緯は40年前に遡る。1982年に「全国高等学校PTA連合会」(全高P連)が、「三ない運動推進」を特別決議。その後、多くの都道府県教育委員会が追随し、校則等により生徒からオートバイを遠ざけた。法律上は免許取得可能年齢が16歳にも関わらず展開された。(※1)

一方近年、予てよりの国の方針に従い、全国的傾向として次のような転換が始まっている。

“遠ざけているだけでは問題の先送りに過ぎない。”免許取得可能年齢の生徒がオートバイに関心を持ったならば、乗り物を安全に運転することを学ぶ好機として積極的にとらえ、その為の教育機会を創出することが肝要だ。その上では家庭もその教育に対して責任を持つようにしてもらいたいという方向性への転換である。

神奈川県は30年前に「4+1ない運動」(※2)を廃止、埼玉県は2019年に、「三ない運動」を撤廃し、「乗せて教える交通安全教育」へと歩み始めた。

さらに、2012年には、全高P連も「マナーアップ運動」への転換を行った。全国組織による「三ない運動」は終結したかのようにみえた。

～ 今でも「〇ない運動」 ～

ところが、愛知県では、「2022年愛知県交通安全実施計画」の公文書中で、「暴走族対策」と「一般ライダー」を区別しないような形態(※3)で、「四ない運動」を高等学校で推進する旨の記述を明記している。事実上、「暴走族」とは無縁な生徒にもあてはまる県全体での校則的存在となっている。(※4)

2019年時点で、都道府県教育委員会として、「三ない運動」を推進しているのは、愛知県を含めた5府県程度とみられている。

二輪車を校則で否定する風潮は、自転車も含めた交通安全教育についても、教師による指導研究の機会減少につながった。過去に実施されていた指導研究のデータを踏まえると、1980年以降に高校でオートバイの指導研究が激減したことで、小中学校等の義務教育現場で自転車を含めた交通安全教育の機会が減少していくことは、無関係では無いように感じられる。

～ 学ぶ場がない ～

私は、10年ほど前に自転車の交通ルールと運転技術学習の場を市民活動団体として立ち上げた。その理由には、学ぶ場の消滅があった。

学校や保護者、地域住民から、「よく分からない自転車のルールや安全運転技術を学ぶ場を創って欲しい」という声が多数寄せられた。

当時の私は小学校高学年の担任をしていた。学校教育活動の場で、登下校指導や警察官によ

る年1回の講話以外には、教員による交通安全教育に関する体系的指導や研究機会は少なく、交通安全教育に関する新たな指導案や実践報告に巡りあえることは近年では稀となっている。

～ 盛んだった交通安全教育 ～

1960年頃から10数年間は、自転車やオートバイを含めた二輪車ブームや第一次交通戦争と呼ばれた交通事故死者激増が重なり、家庭や教育現場でも二輪車を含めた交通安全教育は盛んに行われていた。当時書かれた指導案や教育現場経験者からの貴重な証言等から、発達段階をふまえた実に多様な取組を確認した。(※5)

小中学校での自転車運転指導は当然のことながら、高等学校では登下校にオートバイ通学が許可され、教員による安全乗車教育が一般的に行われていたとの証言もあった。

保健体育領域で交通安全教育の泰斗、日本体育大学名誉教授の吉田瑩一郎氏によれば、「学校における交通安全教育は、幼児、児童生徒の交通事故防止の緊急対策として、昭和37年の文部事務次官通達によって学校教育に導入されることとなり、学校の教育計画に基づく正規の教育活動として計画的、組織的に行われるようになった。(中略)昭和43年(小学校)、昭和44年(中学校)の学習指導要領の改訂で、教育課程における所要の位置づけがなされ学校教育に根をおろすこととなった」(『学校における交通安全教育』JATRAS2006年2月号)。一方で、同論文内で吉田氏は、2006年時点で既に交通安全教育にそれほど力を注がなくなりつつあった学校教育現場の状況を憂えている。

～ なくしてはならないもの ～

依然として、「三ない運動」的思考が、教育的指導という名の下に居座る。又、交通安全教育は警察による交通指導に任せさえすればよいという丸投げ傾向も散見される。

教育とはかけ離れた思考停止の規制や指導の放棄は、次世代の交通社会を担う児童生徒の貴重な経験や成長の機会を阻む。

半世紀前には、義務教育校の特別活動や保健体育領域等で、専用の副読本も用いて、発達段階に応じ体系的に行われていた交通安全教育。

交通社会でも科学技術の進出が著しい昨今であればこそ、その基本内容について、人への継続教育が今一度見直されるべき時期に来ていると思う。「安全」を全て、科学や道路対策に依存してしまうようでは、甚だ心許ない。

「新時代に対応した」という文言で、新教科や内容が教育現場に次々と放り込まれる社会。

社会生活で誰もが必要とする、命に関わる交通安全教育を、形骸化させてはならない。

それは同時に、二輪車文化や二輪車スポーツの「基礎・基本」ともなり得るのである。

～ 注釈 ～

(※1) これに対して当時、学校内外から反対気運が噴出。以下の書籍に詳述されている。

- ・「若者は危険なライダーか、責任逃れをする学校と親たち」菊池哲彦，1981 かんき出版
- ・「俺たちは乗りたいんだ 教育的バイク論の提言」土屋省三，1981 凱風社
- ・「バイク退学事件の研究 生徒懲戒の乱用を問う」坂本秀夫，1987 三一書房 他

(※2) 「4 + 1 ない運動」の + 1 は、この場合、「親は子どもの要求に負けない」を意味する。(神奈川県表記は漢数字を用いない)

(※3) 実施計画中の文書には、矛盾がある。第2節：交通安全思想の普及徹底、項目1：段階的かつ体系的な交通安全教育の推進、細目(4)：高校生に対する交通安全教育の推進の文書中以下の記述がある。「特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とする」

一方で、第5節：道路交通秩序の維持、項目3：暴走族等対策の推進、細目(1)：暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実の文書中で、「暴走族追放気運の高揚を図るため、免許はとらない・買わない・乗らない・乗せてもらわないの四ない運動を推進するとともに生徒が暴走族に加入したり、暴走行為をしないよう交通安全教育を徹底する」と記載がある。「オートバイ乗車＝暴走族の萌芽」という論理構成であり、前節の記述との矛盾が認められる。

(※4) 筆者が令和3年愛知県主催「自転車交通安全教育のあり方検討会議」の委員を務めた際、同席の「四ない運動」実施機関の一つ「県教委保健体育課」担当者に確認。以下の回答が得られた。「各県立高では、一部生徒の例外を除き、事実上生徒全員に対し『四ない運動』を推進している。この方針については、愛知県公立高等学校PTA連合会の要請によるところが大きく、県教委はそれに応じて実施している。」

(※5) 当時の取組の一部は、国会図書館所蔵の「日本交通安全教育普及協会」機関誌「交通安全教育」の1970年代に多く記録されている。全国各地の義務教育校や高等学校での交通安全に関する指導案や実践記録、PTA関係者の家庭での取組について寄稿があった。近年、この機関誌も含め、以前のような教育現場からの実践記録等は激減し、交通関連の機関による研究発表が主流となっている。