

エデュカーレ

保健体育

No. 19

特集 高校生の交通事故



CONTENTS

特集

- 高校生の交通事故…………… 2
- なるほどデータ
授業に使える図版資料…………… 4
- スポーツアラカルト
フェンシング…………… 5

- ワードファイル
今話題の「環境」キーワード…………… 6
- ちょっと質問!!
日ごろの疑問に答えるQ & A…………… 7
- 情報検索マップ
CROSS ROAD…………… 8

特集

高校生の交通事故

① 高校生の交通事故

近年、日本の交通事故による死亡者は減少をつづけており、高校生の年代においても、大きく減少した。しかしながら、高校生の年代における死亡の原因のうち、交通事故がおよそ20%を占めているという現状がある。高校生の年代における交通事故には、どのような特徴があるのかについて考えてみたい。

また、高校生が交通事故の被害者になることがある一方で、加害者側の立場に置かれることもある。その現状についても取り上げる。

② 高校生の年代の交通事故の特徴

2010年の交通事故統計をみると、高校生が多い年代（16～19歳）の死亡者数は196人であり、その内訳は、原付

を含めた自動二輪車乗車中が95人でもっとも多く、自動車乗車中が75人、自転車乗車中が16人、歩行中が7人、その他が3人であった（図1）。

自動二輪車は、16歳になると免許の取得が可能になり、高校生の年代から乗車をはじめる人も多い。自動二輪車は、自動車と同様のスピードで走るにもかかわらず、転倒した際に、からだが保護されるような構造ではないため、事故が発生したときに搭乗者が重症化しやすい傾向がある。しかし、自動二輪車がことさら危険な乗り物というわけではない。事故の原因の多くは、安全確認不足、運転者のルール違反や油断などの人的な要因が引き金になって起こるからである。

この年代の死亡者数は、交通事故全体の中では、決して多いというわけではないが、人口10万人あたりの死者数でみると、65歳以上の高齢者に次いで高い値となっている（図2）。

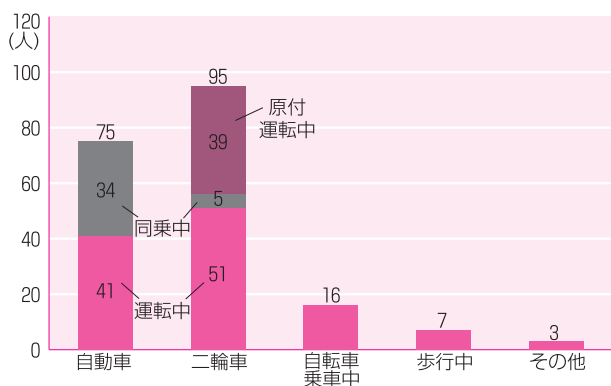


図1 16～19歳の交通事故による状態別死者数(警察庁資料, 2010年)

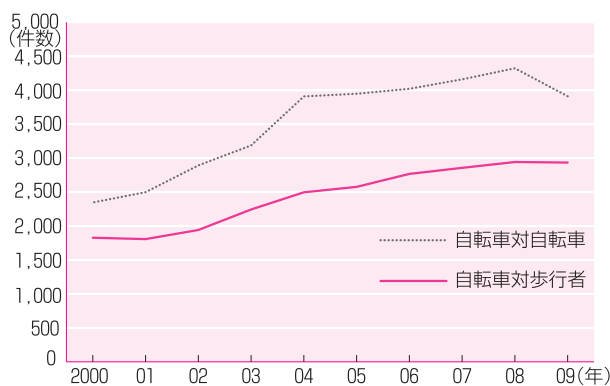


図3 自転車対歩行者の事故件数の推移(警察庁資料, 2009年)

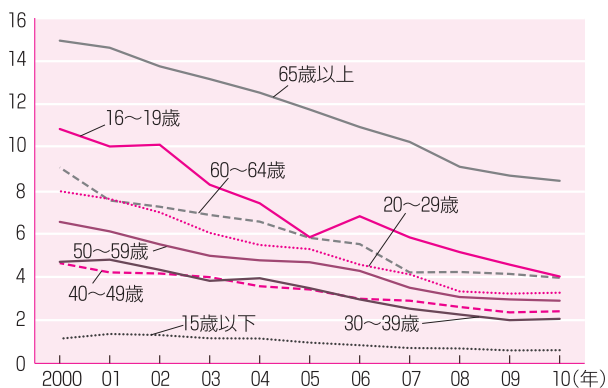


図2 年代別の人口10万人に対する死者数(警察庁資料, 2010年)

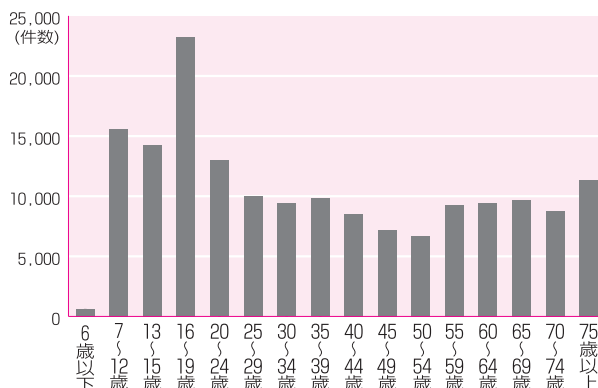


図4 年齢別自転車乗用中事故件数(警察庁資料, 2008年)

3 自分が加害者になるということ

高校生で、特に自動二輪車の運転免許を持っていない生徒にとっては、交通事故について、自分が被害者になる可能性についての認識はあっても、加害者になり得るということを意識することは少ないだろうと思われる。

しかし、近年、交通事故件数が減少傾向にある中で、自転車加害者となるケースが多く、自転車対歩行者の事故は増加傾向にある(図3)。特に、高校生の年代における事故件数は、他の年代と比べても非常に多い(図4)。歩行者が自転車に対して「迷惑・危険」と感じた項目としてもっとも多いのは「歩道を歩いている際に、すぐそばを過ぎていった」ことであり、自転車運転者は歩行者などに対して配慮をして通行することが求められる(図5)。

自転車運転中であっても、みずからが加害者となる事故を起こした場合には、当然、賠償責任が生じることになる。損害賠償責任については、判例で中学生にも責任能力を認めているため、当然、高校生が自転車事故の加害者になった場合でも責任能力はある。このため、高校生であっても加害者になれば損害賠償金を支払う必要があり、収入がないからといって免責されることはない。ただし、実際の賠償金は、就職して給料が貰えるようになってから支払うことになる。

近年では、自転車加害者となる事故を重く受け止めるようになってきており、2010年には、東京・横浜・大阪地方裁判所等の交通事故専門の裁判官によって、歩道

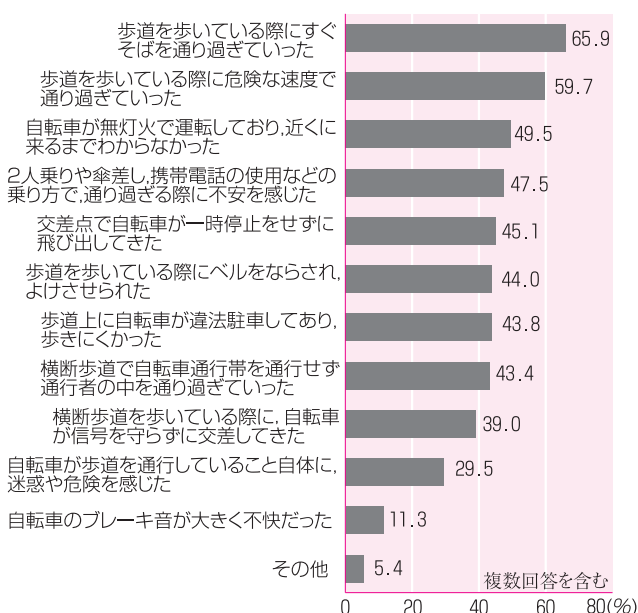


図5 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた内容(内閣府「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書」, 2010年)

で発生した自転車と歩行者の事故については、原則的に自転車側に責任があるという基準が示されている。

自転車を運転していた未成年者が加害者となった事故についての、損害賠償請求に関する裁判の判例をいくつか紹介する。

判例1 女子高校生が、夜間に無灯火で携帯電話を操作しながら運転していたところ、歩行者に追突した。被害者は手足にしびれが残って歩行困難になった上、職も失った。この事故で裁判所は、加害者に約5,000万円の支払いを命じた。

判例2 女子高校生が、傘をさしながら自転車を運転していたところ、T字路で出会い頭に自転車と衝突し、相手の左大腿部を骨折させた。この事件で裁判所は、加害者に約500万円の支払いを命じた。

判例3 男子高校生が、登校時に下り坂を走行中(かなりスピードが出ていた)、歩行者と接触し、転倒させて死亡させた。この事故で裁判所は、加害者に約1,000万円の支払いを命じた。

判例4 男子高校生が、駅付近の混雑した歩道で自転車に乗っていたところ、歩行者とすれ違ったときに、ハンドルが歩行者のバッグの肩ひもにひっかかって転倒させ、けがを負わせた。この事故で裁判所は、加害者に約1,500万円の支払いを命じた。

4 交通事故を減らすための取り組み

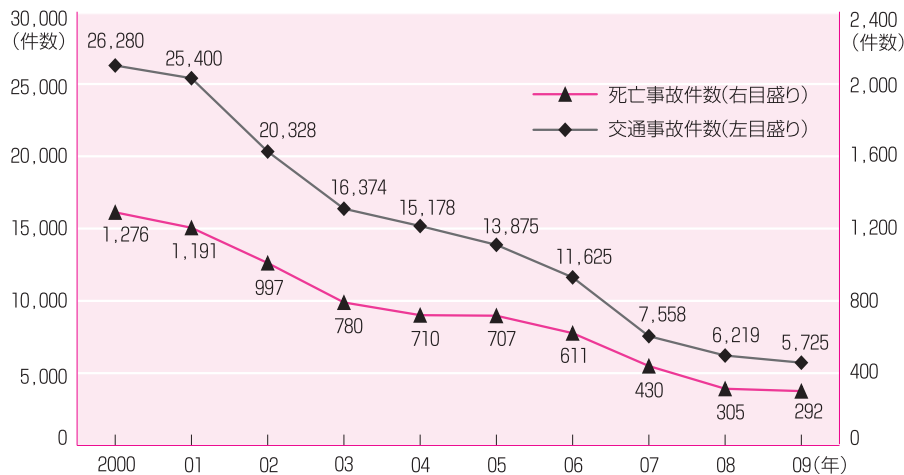
自転車を通学や通学以外の移動の手段として使っている高校生は非常に多い一方で、自転車教室のような交通安全教育は小学生を対象に行われるものが多く、事故の当事者になりやすい年代である高校生が参加する機会は、少ないといわれている。

このため、政府としても、「中学生・高校生に対する教育機会の確保」「交通安全教育機会・啓発機会の拡大」「交通安全教育内容の改善」「自転車運転者や歩行者に対するルールの周知」の他、具体的な施策として「ヘルメットの着用促進」といったことへの取り組みを強化しつつある。

また、交通安全教育の内容面で、中学生以上に対しては、具体的な自転車事故の事例やその要因、自転車運転者の責任、交通違反に対する制裁の内容などを教えるとともに、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体感させるなどの工夫を行うことを求めている。

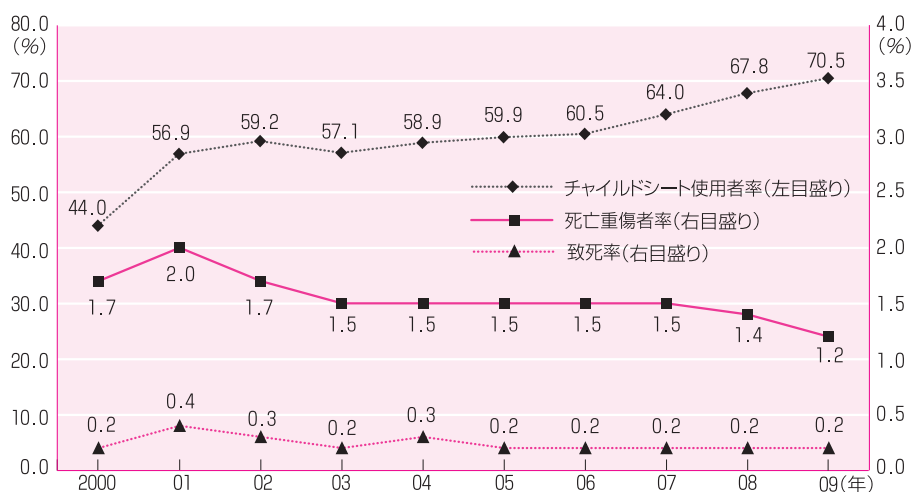
(編集部作成)

① 飲酒運転による交通事故数の推移 (警察庁資料, 2009年)



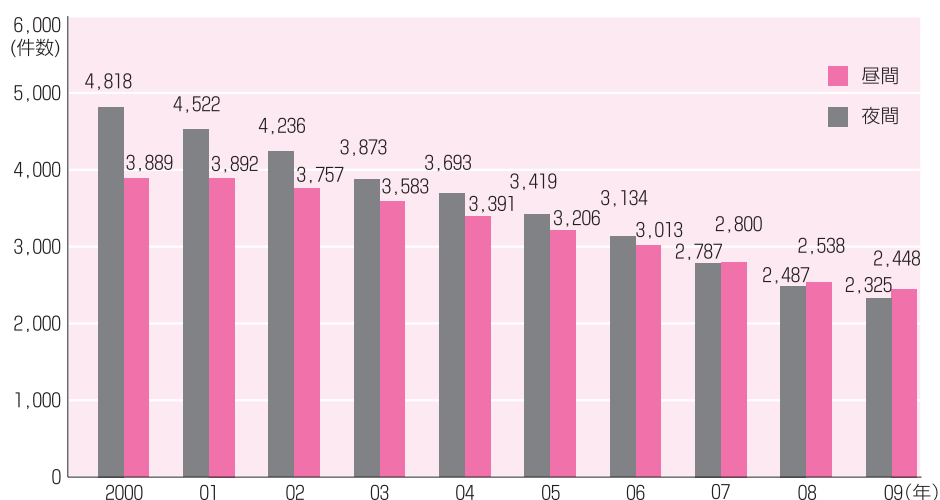
飲酒運転による事故の増加を受けた、2001年以降の飲酒運転に対する厳罰化や「危険運転致死傷罪」「自動車過失運転致死傷罪」の新設などの効果もあり、近年、飲酒運転による交通事故件数、交通死亡事故件数ともに減少傾向である。しかし、それでも重大な事故は発生しており、さらなる飲酒運転撲滅の徹底が求められている。

② チャイルドシート使用者率、死亡重傷者率の推移 (警察庁資料, 2009年)



チャイルドシートの使用者率は年々上昇してきている。また、それに伴うように死亡重傷者率は低下してきており、チャイルドシートが子どもの安全に寄与していることがわかる。

③ 昼夜別の交通死亡事故件数の推移 (警察庁資料, 2009年)



2000年には交通死亡事故件数のうち、半数以上を占めていた夜間の事故は、年々減少してきており、2007年以降は昼間の事故件数の方が多くなっている。

fencing

フェンシング

1 いつ生まれた？

フェンシングの起源は、中世ヨーロッパの騎士による戦闘手段としての剣術であるといわれる。その後、時代を経て、19世紀の末頃には競技としてヨーロッパ各地で盛んに行われるようになってきた。その頃にはルールが統一されていなかったが、1914年になって統一された。ちなみに、フェンシングは、1896年の近代オリンピックの第1回大会(アテネ)から実施されているが、当時は統一されたルールの下での実施ではなかったため、多くの争いが起こったといわれる。

フェンシングは、幅1.5～2m・長さ14mの「ピスト」と呼ばれる試合台の上で行われる。競技種目には、「フルーレ」「エペ」「サーブル」の3つがあり、この3つの一番大きな違いは、使用する剣が異なることである。

フルーレ 3つの剣のうち、もっとも軽くよくしなる細身の剣を使う。フルーレは、相手の胴体への突きのみが有効となる種目で、胴体以外の部分への攻撃や突き以外の打撃は無効となる。また、フルーレには、先に攻撃をした人が優先権を持つという「攻撃権」というルールがあり、相手から攻撃を受けたときには、まず攻撃を防御しなければ相手を攻撃することはできず、攻撃権がないときに有効面に打撃を加えても無効である。

エペ 3つの剣のうちもっとも重く、まっすぐな剣を使う。エペもフルーレ同様に突きのみが有効となる種目であるが、有効面が全身と剣の内側と広いのが特徴である。一方で、エペには攻撃権というルールはない。

サーブル 重さはフルーレと同様であるが、剣断面が長方形であるという特徴がある。サーブルは、フルーレ・エペとは異なり、「突き」だけではなく「斬る」ことでも打撃が有効になるという特徴がある。有効面は両腕を含めた上半身全体である。また、サーブルはフルーレ同様に「攻撃権」のルールがある。

2 日本での歴史

日本には、1887年にフランス人により「片手軍刀術」として伝えられたのが最初であるといわれる。これはスポーツというよりは、軍事訓練の1つとしてヨーロッパの剣術を導入した形であった。

スポーツとしてのフェンシングが伝わってきたのは、1932年のことで、フランス留学から帰国した岩倉具清が慶應義塾大学、法政大学、YMCAなどの学生に教えたのがはじまりとされる。その後、1936年に「大日本フェンシング協会」が設立されたが、戦争のため一時解散し、1947年に「日本フェンシング協会」として改めて設立された。オリンピックには1960年のローマオリンピックから選手を派遣している。

フェンシングは、世界的にはヨーロッパを中心に、競技人口が多いものの、日本では、まだまだ競技人口が少ないのが課題となっている。日本では、剣道が幅広く行われていることも、フェンシング人口が拡大していかない1つの要因と考えられている。ちなみに、高校生の競技人口は、2010年で2,113名という状況であり、今後もさらなる拡大が望まれている。

3 現在の動向

1964年の東京オリンピックの男子フルーレで団体4位入賞を果たしたものの、メダル獲得にはいたらず、その後は国際大会でもなかなかメダルが獲得できない期間が長くつづいていた。しかし、2007年の世界選手権で、女子フルーレ団体で初のメダル(銅メダル)を獲得し、さらに2008年の北京オリンピックでは、男子フルーレ個人で太田雄貴が銀メダルを獲得するなど、近年、躍進が目立ってきている。

カーボンフットプリント

直訳すると「炭素の足跡」とされる。これは、私たちが消費する商品などについて、つくられるときから、捨てられるまでの過程で排出される温室効果ガスの量を、CO₂に換算し、どこでどれだけ排出されてきたのかを表示することを意味する。すでに日本でも、紙おむつやシャンプーなどの商品の一部で導入されているものもある。

近年、私たちには、CO₂の排出量を削減していくことが求められているため、自動車の利用を控えるなどの努力をしている家庭も多くある。しかし、CO₂の量は目に見えないので、さらに削減するためには、どのようにすればよいのかについて迷うことも多い。そこで、商品を購入するときにカーボンフットプリントが表示されていれば、より少ないCO₂排出量の商品を選ぶことで、CO₂の削減に取り組めるようになるため、今後、多くの商品に導入されることが期待されている。

関連分野→環境と健康

サーマルリサイクル

「熱回収」という意味で用いられており、廃棄物を焼却処理するときに出る、熱エネルギーを回収して利用することである。この利用方法としては、焼却熱を利用した発電や温水の熱源などがある。また廃棄物を固形燃料化して利用することも、サーマルリサイクルの一部である。

熱源として利用される廃棄物としては、廃プラスチック類や廃ゴムなどが多い。もちろん焼却処分の前に、原料としてリサイクルできる部分を取り除くことが重要である。基本的には、廃棄物のすべてを原料として再利用できるようにすることが大切であるが、現状としては難しい。このためサーマルリサイクルは、いわゆる最後の砦として行われていることを忘れてはいけない。

資源を有効に利用し、再利用する循環型社会を構築していくためには、製品化段階からリサイクルを意識することも必要であるし、私たちが廃棄物を出す際の分別も重要である。

なお、サーマルリサイクルという言葉は、いわゆる和製英語であり、欧米では「サーマルリカバリー」という言葉が使われている。

関連分野→環境と健康

フードマイレージ

食料の輸入量と、生産地から消費地までの移送距離を乗じて数値化したものである。移送する量や距離が多いほど数値は大きくなり、エネルギー消費量やCO₂などの温室効果ガスの排出量も多くなることを意味する。1994年にイギリスの消費者運動家であるティム・ラング氏が提唱したフードマイルズ運動に由来する。

国別のフードマイレージをみると、日本が他国を圧倒しており、2番目にフードマイレージが多い韓国と比較しても、およそ3倍にもなる。このことは、日本が食料の多くを、遠い国々からの輸入に頼っていることのあらわれである。

フードマイレージは、国を超えた移動について換算した数値であるが、日本では、国内でも食料の移動量が多いことも指摘されている。日常的にスーパーマーケットなどで目にする野菜についても、同じ種類の野菜であっても複数の産地のものがあったり、かなりの遠方で生産されたものがある。もちろん、特定の地域でしか生産されていないものもあるが、近隣の地域で同じ種類のものが生産されているにもかかわらず、遠くから運ばれたものも多くある。

近年では、「地産地消」が推進されるようになってきており、なるべく近隣の地域で生産されたものを消費する取り組みが行われているが、決して十分とはいえないので、個人でも意識して取り組むことが必要である。

関連分野→環境と健康、環境と食品の保健

ちょっと
質問!!

日ごろの疑問に答える

Q & A

Q 肉離れとは、どのような症状だろうか？

A 運動時に発生する「肉離れ」は、筋肉が急激に収縮したときに、筋膜や筋線維が部分的に損傷した状態を意味する。十分なウォーミングアップをしなかったときや、筋肉に過度な衝撃が加わったときに発生することが多い。

肉離れには程度があり、以下の3段階に分けられる。

軽度 筋肉にほとんど損傷がない状態。走ったり、ジャンプするなど、運動をすると痛みを感じる程度のもの。回復までに2週間～3週間程度かかる。

中程度 筋膜や筋線維に一部損傷がある状態。日常生活でも痛みを感じる。損傷部分にへこみがみられることもある。回復までに1か月～1か月半程度かかる。

重症 筋肉の部分断裂がある状態。強い痛みがあり、脚部の場合では自力で歩行はできず、損傷部分にへこみや内出血がみられる。回復までに2か月以上かかる。

肉離れの症状を感じたら、ただちに運動を中止してRICE処置を行うことが大切である。その後は、できるだけ早く医療機関を受診して、診察や治療を行うことが望まれる。治療法としては、けがの急性期のRICE処置で冷やしたのとは逆に、患部の内出血がおさまった後は温熱療法を中心に治療が行われることが多い。

解説 「足がつる」などの症状は、筋肉が痙攣を起こした状態であり、肉離れとは異なる。しかし、急性期では似たような痛みがあらわれることもあるので、痛みが強い場合や、なかなか改善がみられないときには、医療機関で診察を受けるようにすることが大切である。

関連分野→体ほぐしの意義と体力の高め方

Q 運動中にマウスピースを使用すると、どのような効果があるのか？

A 運動中に使用するマウスピースは「マウスガード」ともいわれ、運動中の衝撃によって口腔内が損傷するのを防ぐ働きがある。特にボクシングなどの格闘技やアメリカンフットボールなどの競技では、口の

付近に打撃や衝撃を受けることが多くあるため、競技中の使用が義務化されている。

また、近年では、けがの予防だけでなく、使用によって歯を十分に噛み合わせることができるために、使用していないときよりも、強い筋力の発揮が可能になることがわかってきた。このため、以前は、競技中に声によるコミュニケーションが重要になる種目では敬遠されることが多かったが、自分の歯や噛み合わせの強さなどに応じたオーダーメイド品の普及などもあり、現在では、幅広い競技で使用されるようになってきている。

関連分野→体ほぐしの意義と体力の高め方

Q 食品の個人輸入では、何でも輸入することが可能だろうか？

A 食品を輸入するときには、一般的な食品に対しては「食品衛生法」、穀物や果物などに対しては「植物防疫法」、肉類などに対しては「家畜伝染病予防法」によって、検査をすることが定められている。しかし、個人が、自分自身で消費することを目的に輸入する場合には、食品衛生法による検査は免除されている。ただし、家畜伝染病予防法で定める指定の動物や、動物を原料とする製品、植物防疫法で定める特定の植物などについては輸入自体が禁止されていたり、規制があるので、注意が必要である。また、個人で使用するには量が多いなどと判断されると、没収や廃棄を求められることもある。

近年、海外で販売されている「健康食品」を個人輸入するケースも増加してきているが、海外では健康食品として扱われる商品であっても、国内では医薬品として扱われる場合もあり、そのときには「薬事法」によって規制を受ける。

食品などを個人輸入する場合には、自分で判断するだけでなく、品目や輸入量などについて、検疫所などの行政機関に事前に確認することも大切である。

関連分野→環境と食品の保健

CROSS ROAD

～交通安全関連情報サイト～

交通安全総合ネットワーク「CROSS ROAD」は、内閣府が運営する Web ページである。

「CROSS ROAD」は、より多くの人に交通安全に関する情報を伝えるとともに、交通安全教育や交通安全の啓発活動を行うのに役立つ情報を、効率的に入手できるようにすることで、学校などでの交通安全教育や啓発活動をより一層推進することを目的としている。

掲載されている主な項目については以下のとおり。

■交通安全関連情報

交通法規として「道路交通法」と「交通安全対策基本法」、交通安全政策として「交通安全基本計画」を掲載している他、地方公共団体の交通安全担当窓口や、交通安全関係団体の案内、イベント・お知らせなどの情報提供をしている。

■交通安全教育

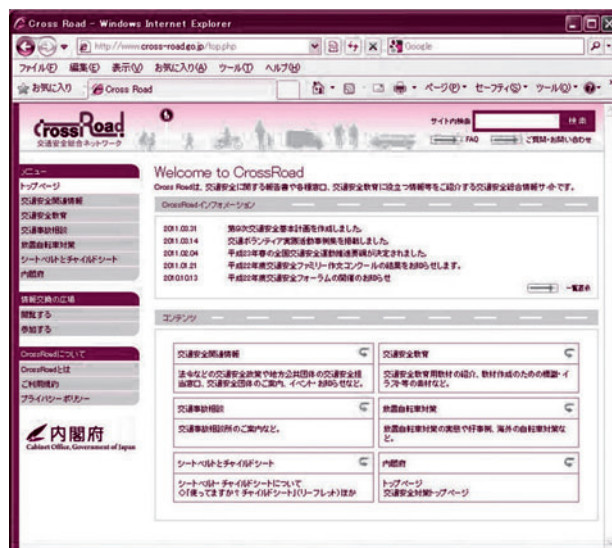
学校や家庭などで行う、交通安全教育に利用できる教材の他、道路標識などの教材用素材集やイラスト集などが提供されている。

■交通事故相談

実際に交通事故にあった際に相談できる窓口として、各都道府県などに設置されている、交通事故相談所の連絡先一覧や、「交通事故紛争処理センター」など交通事故問題解決のための斡旋先のリンク集が掲載されている。

▼「CROSS ROAD」トップページ

(<http://www.cross-road.go.jp/top.php>)



(トップページの写真は2011年4月19日現在)

■放置自転車対策

交通事故の原因にもなる、放置自転車の実態調査結果について紹介されている。

■シートベルトとチャイルドシート

シートベルトやチャイルドシートの必要性、重要性について啓蒙する資料が掲載されている。

エデュカーレ

[保健体育 No.19]

◆ご意見・ご提案・原稿をお待ちしております。

発行所 教育出版 第一学習社

発行者 松本 洋介

ホームページ <http://www.daiichi-g.co.jp/>

2011年5月1日発行
定価100円(本体95円)

東京: 〒102-0082 東京都千代田区一番町15番21号	☎03-5276-2700
大阪: 〒564-0044 吹田市南金田2丁目19番18号	☎06-6380-1391
広島: 〒733-8521 広島市西区横川新町7番14号	☎082-234-6800
札幌 ☎011-811-1848	仙台 ☎022-271-5313
つくば ☎029-853-1080	東京 ☎03-5803-2131
名古屋 ☎052-769-1339	神戸 ☎078-937-0255
福岡 ☎092-771-1651	金沢 ☎076-291-5775
	新潟 ☎025-290-6077
	横浜 ☎045-953-6191
	広島 ☎082-222-8565