

(6) 成人

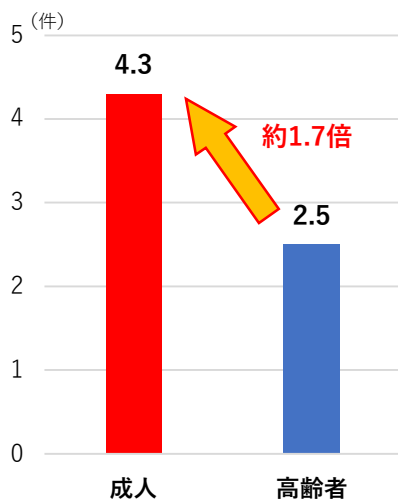
目標

- 高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。
- 他の模範となる行動を実践し、こどもに対して交通ルールを教えることができるようになる。

交通事故実態等

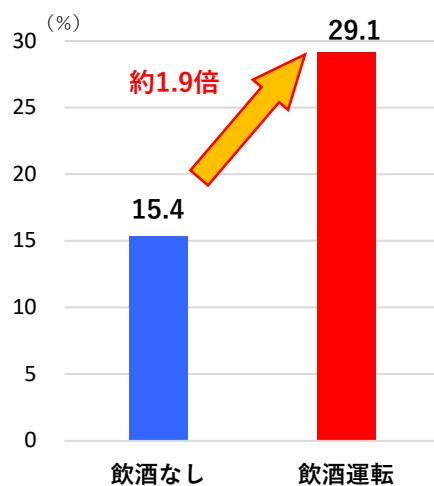
- 飲酒運転事故が多い。

- 成人・高齢者の人口10万人当たりの飲酒運転自転車事故件数（H27～R6合計）*



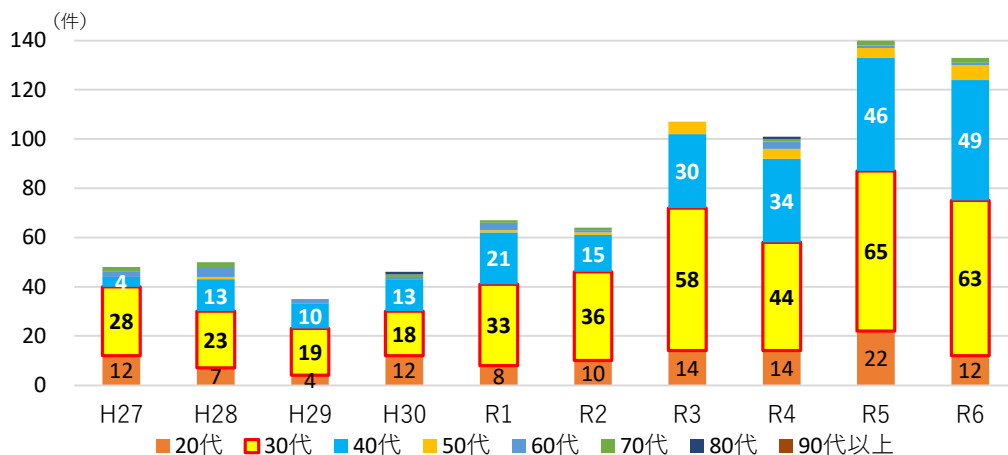
- * 自転車第1又は第2当事者となった事故を計上した。
- ・ただし、自転車相互事故は1件とし、第1当事者の飲酒状況・年齢に計上した。
- ・「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能、調査不能のいずれかに該当するものをいう。
- ・「成人」とは20～64歳の者をいい、「高齢者」とは65歳以上の者をいう。
- ・総務省統計局人口推計（2024年（令和6年）10月1日現在）から算出した。

- 自転車（第1当事者）事故における死亡重傷事故率比較（H27～R6合計）

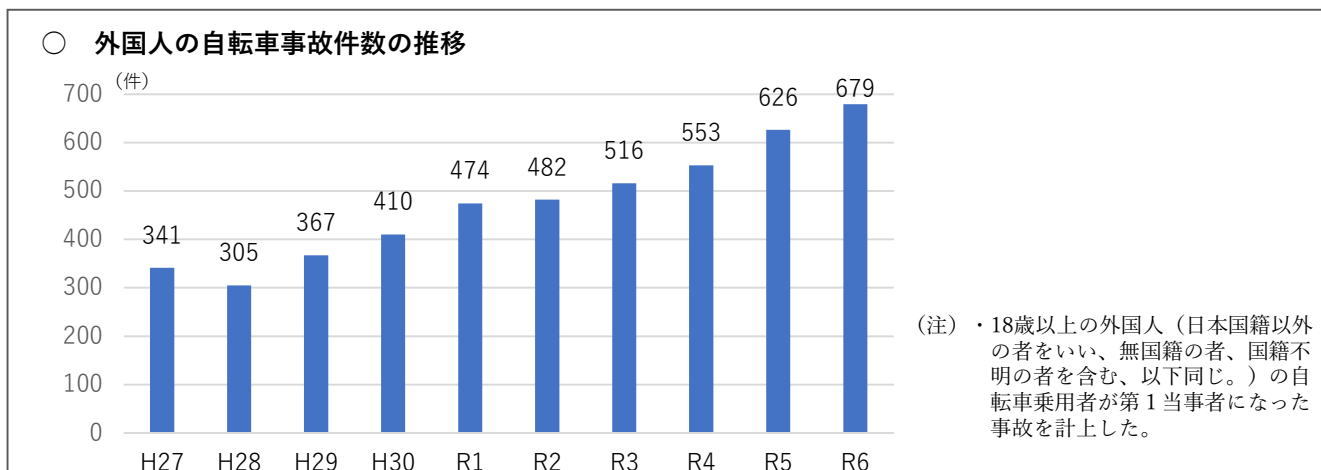


- 同乗者ありの自転車事故は増加傾向にあり、中でも30代・40代の割合が高い。
(※「同乗者あり」とは、幼児用乗車装置等に同乗者を乗車させた状態を指す。)

- 成人年齢層別同乗者あり自転車事故件数の推移（第1当事者）



- 外国人による自転車事故は増加傾向にある。



教育に当たっての基本的な考え方

- これまでに習得した交通ルールを再確認するとともに、飲酒運転等の悪質な違反行為について、民事・刑事・社会的責任と関連付けて教育する。
- 理解が不十分な点については、これまでの教育内容を踏まえ、再度、教育を行う。
- 保護者に対しては、幼児同乗用自転車を利用するときの注意点を教育するとともに、自らが模範となって子どもに対する交通安全教育を行うことの重要性が理解できるよう教育する。
- シェアリング自転車を利用する訪日外国人に対しては、自転車安全利用五則を中心に、在留外国人に対しては、一般成人と同様の交通ルールを教育する。

「技能」の教育内容

| 項目 | 習得すべき目標 |
|--|---|
| 公道における交通ルール等（安全確認や、交通におけるコミュニケーションを含む。）に則った運転の実践 | ・他者とコミュニケーションを取るとともに、危険を予測し、回避して、安定した車道走行ができる運転能力を身に付ける |

教育を行うときのポイント

- ・自転車の車種に応じた運転時の注意点を理解することが重要です。特に子どもを乗せた自転車を運転する場合、バランスをとることが難しくなります。自転車購入時に試乗することで、自転車の車種ごとの特性や、運転時の注意点への理解が深まることをアドバイスをお願いします。

20 こどもを乗せて自転車を運転するときの注意点

こどもを乗せて自転車を運転するときは、こどもが、大人が交通ルールを守っている姿を見ることにより、実践的な交通安全教育をする機会になります。逆に大人が交通ルールを守らずに自転車を利用すれば、悪い見本となるだけでなく、大きな事故につながるおそれもあります。

こどもの安全と将来の自転車の安全な利用のため、こどもを乗せて自転車を運転するときは、次の点に注意して、正しい自転車の利用を心掛けましょう。

1 こどもを背負って運転する時

○ 前抱っこは禁止

自転車の運転者は、ひも等を使用してこどもを背負って運転することはできませんが、体の前で抱っこしての運転はできません。抱っこしながらの運転は、

- ・運転者の視野やハンドル操作の妨げになる
- ・抱っこひもから転落する危険性がある
- ・転倒したときに大きなけがを負う危険性がある

といった理由から大変危険です。こどもを抱っこしての運転はやめましょう。

(背負って運転できる場合の、運転者の年齢、こどもの年齢、背負う方法については、それぞれの都道府県公安委員会規則を御確認ください。)

(例) 【三重県道路交通法施行細則第14条】

法第五十七条第二項の規定による軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限は、次のとおりとする。

一 乗車人員

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りではない。

(イ) 十六歳以上の運転者が、四歳未満の者一人を背負い、ひも等で確実に緊縛しているとき。

2 幼児用座席（いわゆるチャイルドシート）にこどもを乗せて運転する時

(1) 乗車させることができる幼児の人数

自転車の乗車人員について、都道府県公安委員会規則では、16歳以上の運転者は、

- 幼児を1人乗車させるときは、小学校就学の始期に達するまでの者1人
- 幼児を2人乗車させるときは、幼児2人同乗用自転車の幼児用座席（※）に小学校就学始期に達するまでの者2人

を乗車させることができるとされています。

（※）「幼児2人同乗用自転車」は、運転者のための乗車装置及び2つの幼児用座席を設けるために必要な強度や制動性能等、一定の要件を満たした特別の構造又は装置を有する普通自転車です。

自転車用幼児座席について、一般財団法人製品安全協会が定めるSG基準では

- ・前形の幼児用座席は、体重の上限を「15キログラム以下」
- ・後形の幼児用座席は、体重の上限を「24キログラム以下」

とされています（参照：p.72「column 8 自転車の安全性を示すマーク」）。

使用するときには、安全性の確保のため、幼児用座席に乗せるこどもの体重を確認しましょう。

(2) シートベルトとヘルメットを着用

こどもを同乗させた状態で転倒したり、交通事故に遭ったりすると、こどもが座席から投げ出されます。自転車乗車前には乗車用ヘルメットを正しく着用させ、幼児用座席のシートベルトをしっかりと締めましょう。また、こどもは大人の姿をよく見えています。大人もヘルメットを着用しましょう。

(3) 駐輪時の転倒防止

こどもを乗せた状態の自転車は、不安定となります。特に駐輪するときには、

- 平らな場所に駐輪するなど、駐輪場所に注意する
- 片足スタンドではなく、両立スタンドの自転車を利用する
- 駐輪時にハンドルが固定される機能を活用する

など、自転車が転倒することがないようにしましょう。

幼児2人同乗用自転車の型式検査に適合している自転車であるかを判断する目安として、「幼児2人同乗基準適合車」であることを示すBAAマークなどの安全性を示すマークがあります。

幼児2人同乗用自転車ではない自転車の前後には、幼児用座席を取り付けて乗車させることができないので、購入するときは、販売事業者を確認したり、安全性を示すマークを参考にしたりするようにしましょう。

幼児2人同乗基準適合車
一般社団法人自転車協会

幼児2人同乗基準適合車
を示すBAAマーク





子ども乗せ自転車の 乗り方の注意点

(電動アシスト・幼児2人同乗を含む)

保育園・幼稚園の送り迎え時は、時間にゆとりを持ちましょう。

大切な子どもの命を運んでいるということを、忘れないようにしてください。

乗せる前に

- 子ども同乗は小学校就学前まで。
- 年齢と体重に合ったシートに乗せましょう。
- 子どもにヘルメットとシートベルトを必ず着用させてください。
- 子どもを抱っこして乗るのは、ハンドル操作の妨げになり危険です。やめましょう。

子どもと荷物の乗せ・降ろし

- 以下の順番で乗せ・降ろしするのが安全です。

乗るとき

荷物→後ろの子ども→前の子ども

降りるとき

前の子ども→後ろの子ども→荷物

運転中は

- スピードの出しすぎに注意しましょう。
- ながら運転は禁止です。
(電話をしながら、音楽を聴きながら、傘をさしながらなど)
- 坂道での立ちこぎやけんけん乗りは、バランスを崩すので危険です!
- 車道と歩道の段差の乗り越えは避けましょう。やむを得ない場合はゆっくりと大きな角度で!

お子さまのためにも安全な自転車を!

自転車の安全性を示すマーク(BAAやSGなど)や「幼児2人同乗に適合する自転車」などの基準に合った安全な自転車を選びましょう。



子ども乗せ自転車は、駐輪中の事故にも注意!

- 自転車の左右の中心から外れた場所に荷物を載せると転倒する危険が大きくなります。
- 特にハンドルにぶら下げるとはやめましょう。

〈悪い例〉



- 駐輪する場所にわずかも傾きがあったり、スタンドの下に凹凸などがあると、転倒する危険が大きくなります。

- 自転車に子どもを乗せたら、決して目や手を離さず、いつでも支えられる体勢でいることが大切です。

- 幅が広くしっかりしたスタンドを備えた自転車を選びましょう。
- 点検時にはスタンドのぐらつきなどもチェックしましょう。

消費者庁ウェブサイトをもとに作成 (https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_016/)



(イラスト出典: 「Enjoy自転車Life in Kyoto」 (京都市))

21 電動アシスト自転車の交通事故と運転時の注意点

電動アシスト自転車は、ペダルをこぐとセンサーがこぐ力を感知して、モーターがその時に必要なパワーで補助をする機能がある自転車です。

ペダルを踏む力とモーターの補助する力の比率は道路交通法施行規則で定められており、時速24キロメートル以上になると補助する力が加わらなくなっています。

(参照：p.61「column 6 電動アシスト自転車の法令上の基準」)

1 交通事故実態

電動アシスト自転車は、上り坂でも軽い力で走ることができるなど便利で利用者が増えています。電動アシスト自転車事故は、令和元年 2,391件から令和 6 年 5,980件へと増加しており、電動アシスト自転車の普及が進み、利用者が増加している背景があると考えられます。一方で、自転車の新車出荷台数が減少しており、全自転車事故に占める割合が年々高くなっています。

※平成26年から令和6年の新車出荷台数*1の年平均成長率（CAGR）

・自転車：-4.9%（830万台→511万台） ・電動アシスト自転車：+5.1%（45.8万台→75.5万台）

電動アシスト自転車を除く自転車事故と電動アシスト自転車事故の死亡・重傷事故率（それぞれの自転車事故に占める死亡・重傷事故の割合をいいます。）をみると、自転車事故は約10%で推移している一方で、電動アシスト自転車事故は平成27年は18.6%と高い割合を示していたものの、直近5年では約13%まで低下しています。一般的な自転車と比較した場合、重量が重く速度が出やすいという電動アシスト自転車の特性が要因の1つとなっていると考えられます。

*1 経済産業省 産業動態 自転車総需要、電動アシスト自転車 出荷台数データより（生産動態・輸出入・販売 - 自転車産業振興協会）

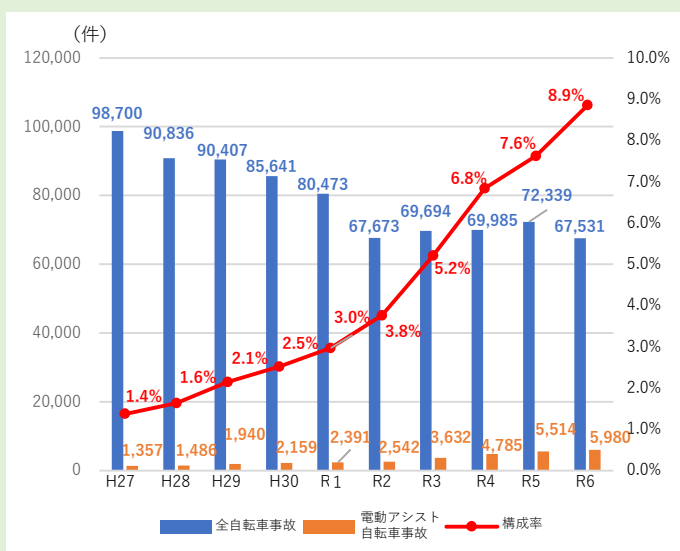
電動アシスト自転車は、モーターの補助する力により

- 坂道を楽に走行できる
- 停止後の発進が容易になる
- 荷物を積載しても安定した走行ができる

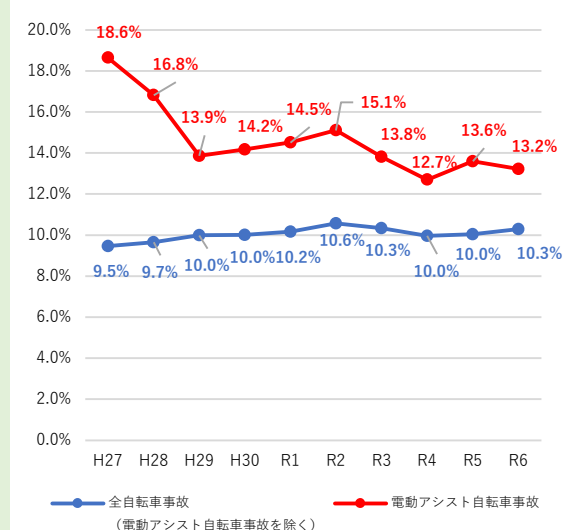
といったメリットがあり、特に高齢者にとっては運転免許返納後の移動手段として活躍が期待されます。一方、弱い力でペダルをこいだ場合でもスピードが出ることなど、普通の自転車との違いに注意して、走行することが必要です。

電動アシスト自転車を利用するときは、p.60「2 運転時の注意点」に注意して、安全運転を心掛けましょう。

○ 自転車事故と電動アシスト自転車事故の件数



○ 自転車事故と電動アシスト自転車事故の死亡・重傷事故率



2 運転時の注意点

(1) 押し歩いたり、向きを変えるとき

電動アシスト自転車は、普通の自転車と比べて車体が重いという特徴があります。

押し歩いたり、向きを変えるとき、小さな段差や傾斜でもバランスを崩しやすくなるため、通行する場所の路面の状況をよく確認しましょう。

(2) 発進するとき

- 自転車にまたがり、地面に両足を着いて車体を安定させてから、電源を入れましょう。電源を入れるとき、ペダルに足を乗せた状態だと駆動がかかり、急発進するおそれがあります。電源を入れるときは両足を地面に着けましょう。

- モーターの補助により予想以上の速度が出ることがあります。その感覚に慣れましょう。

- 発進時のいわゆる「けんけん乗り」は、不安定な状態で加速するため、危険です。両足を地面に着いた状態からこぎ始めましょう。

(3) 走行するとき

- 弱い力でペダルをこいでもスピードが出ます。周囲の状況に応じた安全な速度で走行しましょう。

- 上り坂を走行するときの「立ちこぎ」もバランスを崩しやすく危険です。上り坂を走行するときも座った状態でペダルをこぎましょう。

教育を行うときのポイント

- ・電動アシスト自転車はメリットが多くあります。これらのメリットは安全行動につながることを強調して伝え、メリットを生かし、交通ルールを守り安全運転することを教えましょう。（例：電動アシスト自転車は、モーターの補助する力により停止後の再発進が容易であるため、一時停止の標識のある場所では停止線で止まり、安全を確認してから再発進する）
- ・電動アシスト自転車の特性（例：普通の自転車と比べて車体が重い）を理解することも重要です。運転時の注意点を具体的に教え、必要に応じて試乗や広場等の安全な場所での練習を通じて、乗り慣れてから公道を走行するようにしましょう。

Column6

電動アシスト自転車の法令上の基準

「電動アシスト自転車」は、道路交通法施行規則において、

- ① 原動機が電動機（モーター）であること
- ② 時速24キロメートル未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対するモーターの補助する力の比率が、原則として

- 時速10キロメートル未満の速度では、2倍
- 時速10キロメートル以上、時速24キロメートル未満の速度では、【走行速度（時速）から10を引いた数値を7で割り、2からその数値を引いた数値】倍

（例えば、時速17キロメートルであれば、1倍
（計算式：2 - (17 - 10) ÷ 7 = 1）となる）

以下となること

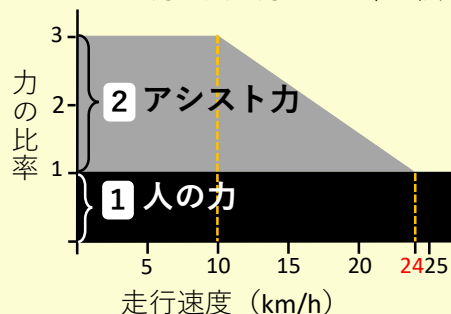
- ③ 時速24キロメートル以上の速度で走行する場合には、モーターの補助する力が加わらないこと

④ ①～③の基準に該当しないモーターに改造することが容易でない構造であること
といった基準が定められています。

ペダルとモーターを備えていて、外観上は電動アシスト自転車と似ていても、電動アシスト自転車の基準を満たさないものは、いわゆる「ペダル付き電動バイク」とされ、一般原動機付自転車や自動車に該当し、運転するときには運転免許が必要となります。これに違反すると無免許運転となるので注意しましょう。また、車両にナンバープレートの取付けや方向指示器等が必要になります。

電動アシスト自転車であることを確認する方法として、「型式認定のTSマーク」があります。型式認定のTSマークを表示している車両は、電動アシスト自転車の法令上の基準に適合しています。

<アシスト力と人の力との比率上限>



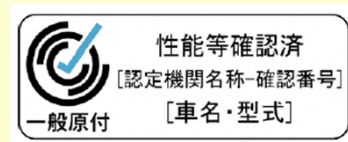
○型式認定のTSマーク

警察では、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、普通自転車や電動アシスト自転車等に対して型式認定制度を運用しています。国家公安委員会の型式認定を受けた普通自転車等は、TSマークを表示することができます。

型式認定制度は、普通自転車や電動アシスト自転車といった型式認定対象品が、道路交通法令の規定に定められた基準に適合することを明らかにすることによって、利用者の便宜を図るとともに、型式認定対象品に関する交通安全対策の推進が図られるようにするためのものです。自転車の安全な利用のため、TSマークが貼付されている普通自転車等を利用しましょう。（参考：警察庁HP）

| | |
|---------------------|---------|
| 株式会社〇〇〇〇 | |
| | 型 式 |
| | 〇〇〇〇〇〇 |
| 駆動補助機付自転車 型式認定番号 | 交NOO-〇〇 |
| 普通自転車 型式認定番号 | 交A〇〇-〇〇 |

また、国土交通省では、一部のペダル付き電動バイクに関して、道路運送車両の保安基準等を満たすことを確認し、確認を受けた車両には、確認済みの表示を行う制度（性能等確認制度）を運用しています。確認済みの表示がされた車両は、電動アシスト自転車ではありませんので、注意が必要です。



確認済みの表示

「知識」の教育内容

| 項目 | 習得すべき目標 |
|----------|--------------------|
| 全般の交通ルール | ・ 自転車の交通ルールを理解している |

教育を行うときのポイント

- ・ 未就学児～高校生までに習得すべき自転車の交通ルールを復習しましょう。
- ・ 成人の中には、自転車の交通安全教育から遠ざかっている人もいることから、最近改正された新たな交通ルールなどを盛り込むなどしましょう。
- ・ TSマーク等の自転車の車体の安全性を示すマーク（参照：p.72「column 8 自転車の安全性を示すマーク」）の付いたものを使うようにしましょう。

Column7

最近の自転車の交通ルールの改正

<令和5年4月1日施行>

- ヘルメット着用の努力義務化

年齢を問わず、自転車を運転する全ての利用者は、乗車用ヘルメットを着用するよう努めなければいけません。



<令和6年11月1日施行>

- 酒気帯び運転等の禁止

自転車の酒気帯び運転はお酒の量に関わらず、道路交通法で禁止されています。飲酒運転の罰則には「酒酔い運転」と「酒気帯び運転」があり、自動車と同じ厳しい罰則が適用されます。

また、飲酒運転をした運転者だけでなく、飲酒運転する自転車に同乗すること、飲酒運転をするおそれのある者に対して酒類を提供すること、飲酒運転をするおそれのある者に対して自転車を提供することは周辺三罪として罰則の対象となります。

【酒酔い運転：5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金】

【酒気帯び運転：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【自転車提供（酒酔い）：5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金】

【自転車提供（酒気帯び）：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【酒類の提供・同乗（酒酔い）：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【酒類の提供・同乗（酒気帯び）：2年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金】

（参照：p.51「**19** 飲酒運転はなぜ危険なのか？」）

- 自転車運転中の「ながらスマホ」

スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が罰則の対象となりました。

【交通の危険を生じさせたとき：1年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金】

【保持：6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金】

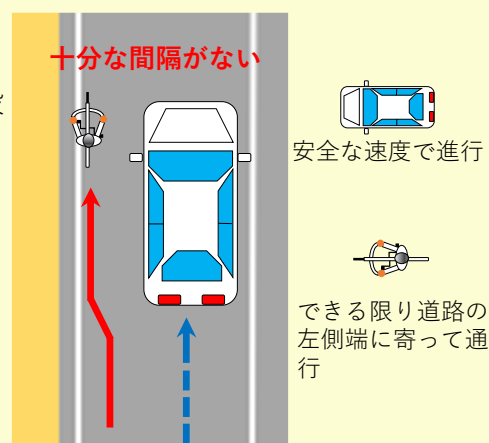


<令和8年4月1日施行>

- 交通反則通告制度（青切符）の導入
- 自転車の右側を車両が通過する場合のルールの新設

車両と自転車の間に十分な間隔がない状態で車両が自転車の右側を通過するときは、自転車は、できる限り道路の左側端に寄って、通行しなければいけません。

この場合、自転車の右側を通過する車両は、自転車との間隔に応じて安全な速度で進行しなければいけません。



「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

| 項目 | 重点 | 習得すべき目標 |
|--------------------------------|----|--|
| 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・ 特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・ 他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない |
| 他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ こどもにお手本を示す立場にあることを自覚し、ルールを守って安全な運転をすることができる |
| 安全な交通社会づくりの理解 | ★ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の交通安全啓発活動や地域におけるこどもの見守り活動に参加するなど、交通社会の一員としての責任を理解している |
| 刑事・民事上の責任の理解 | ★ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故を起こしたときに刑事・民事上の責任が問われ得ることを理解し、責任意識を持って安全な運転をすることができる |

教育を行うときのポイント

- ・ こどもの模範となるなど、交通安全教育を行う立場でもあり、社会の一員として交通安全を推進する模範となる行動・態度をとるように意識することが重要です。
- ・ 子育てに忙しい保護者世代に対しては、こどもの安全を守るため、急いでいるときこそ安全を確認することが重要であり、日々の積み重ねが交通安全につながることを伝えましょう。