

交通安全教育に係る関係者ヒアリング結果

This page intentionally left blank.

腕時計の修理専門会社として設立、現在は腕時計修理のほか、時計修理に関するカスタマーサービスを展開している。社員の自転車通勤を促進するとともに、自転車の安全利用を促すための積極的な取組が評価され、令和5年度「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト「優良企業」に認定された。

【取組事例】

自社において自転車通勤を積極的に推進するため、就業規則に自転車通勤規程を設けた他、駐輪場の確保や社員に対する交通安全教育を行う指導員を育成するため東京都交通安全協会主催の指導員講習を受講するなど環境作りに努めている。

【ヒアリング結果】

- 従業員の自転車通勤に関して、就業規則の中に自転車通勤規程を設け、「自転車通勤手当、自転車損害賠償責任保険の加入、ヘルメットの着用努力義務」について定めている。
- 自転車通勤者に対する交通安全教育は、警察署に交通安全教室を依頼して行っているほか、自転車安全教育指導員の認定を受けた指導員が、警察署と連携して交通安全教育を行っている。
- 交通安全教室において、警察官から「最近の事故発生状況」、特に近隣で発生した死亡事故の事例の説明を受けた際には、他人事には思えないとの意見があり、社員の交通安全への意識が高まっていた。
- トラック協会が作成した危険箇所マップは、プロのドライバーから見た危険箇所が図上に示されており、従業員への注意喚起に繋がり、また、安全教育の一環としても効果があると感じているため、社員に共有している。
- 警察署は、管内で発生した交通事故に関する豊富な情報を有していると思われるので、危険箇所について情報を提供していただきたい。
- 自転車専用通行帯の駐車違反についても、駐車車両を避けて通る際には多少の危険を感じるため、改善していただけたらありがたい。
- 交通安全教育については、従業員全員が受ける必要があると考えている。その理由として、車と自転車、それぞれのルールや特性をお互いにしっかり理解し合わなければ事故はなくならないと考えているからである。

This page intentionally left blank.

一般社団法人市民自転車学校プロジェクト

当初は個々の団体に所属する複数のメンバーであったが、自転車教育に特化した法人を立ち上げたことで活動が加速。自転車の活用を通じて市民の安全・安心・快適な社会環境の創出・保全を目的として、自転車交通安全教室等に積極的に取り組んでおり、その取組が評価され、令和5年度「自転車活用推進功績者表彰」を受賞した。

【取組事例】

年齢層と発達に応じた自転車安全教室を開催しており、未就学児には「デンマーク式自転車ゲーム」を取り入れたり、中・高校生には交通事故のシミュレーションを用いるなど工夫し、年齢層の特性に応じた教育内容としている。また、障がい児向けのワークショップにも取り組んでいる。

【ヒアリング結果】

- 交通安全教育は、「年齢層と発達に応じた交通安全教育」を基本としており、それぞれの特性に応じた教育内容に工夫している。
- 内容はそれぞれ異なるものの、「意識せずに安全行動が取れる能力を養う」というゴールは、どの年齢層においても同じである。単に「信号は守る」「自転車は左側通行」と当たり前の交通ルールを教えるのではなく、「事故に遭わないための知識・技能を身につけること」を目標としている。
- 特に未就学児への交通安全教育に重点を置いており、教育技法として「デンマーク式自転車ゲーム」を取り入れる等している。なお、「デンマーク式自転車ゲーム」は当法人のWEBで公開しており、幼稚園・学校の先生や自転車販売業者でもハンドブックがあれば実施することができるため、今後も普及していくことを願っている。
- 中・高校生に対しては、校区内の交通事故発生箇所について県警がWEBで公開している交通事故発生マップを引用し、また、当該場所を実際に写真撮影してスライドに投影してリンクさせることで、「身近なこと=他人事から自分事」という意識変化に繋がるように工夫している。
- 当法人は、もともと個々の団体に所属するメンバーであったが、自転車教育に関して行政からの要望もあり、自転車教育に特化した法人を立ち上げた。プログラムは既存の教育をリサーチ、受講者目線での工夫をプラスして、行動変容につながることを期待し、継続した活動を続けている。
- 警察への要望としては、「ここで事故がありました。」という情報に加えて、事故防止の対策に活用できる、その事故の原因や傾向についても提供いただき

たい。これにより、学校等で教育を行う場合であっても、「皆の知っているあの場所での事故」として、事故の傾向を学べ、行動変容につながる具体的かつ感銘力のある教育を行うことができる。

- 自治体によっては、自転車に関するハード面・ソフト面の両方をワンストップで担う部署や仕組みがあり、行政へのアプローチがしやすく活動しやすいので、行政の縦割りを越えた同様のルートを構築してほしい。

2014年に設立されたトヨタ・モビリティ基金は、「より良いモビリティ社会づくり」をミッションとして掲げ、国内では、①交通安全、②移動困難者の支援、③まちづくり・地域の移動課題への対応や、海外では渋滞対策、アフリカ農村の支援等様々な課題の解決に取り組んでいる。特に交通安全の分野では、「交通事故死傷者ゼロ」を究極の目標に、特に子どもと高齢者の交通事故防止に焦点を当てた諸活動と、技術やデータを活用した諸対策の両面から取り組んでいる。

【取組事例】

自治体や企業との協働による技術・データを活用した実証実験や、民間のノウハウを活用した啓発ツールを開発するなど、事故削減・抑止に向けた取組を積極的に展開している。

【ヒアリング結果】

- トヨタ・モビリティ基金は、様々な活動を通じてモビリティに関わるグローバルな社会課題の解決、モビリティの楽しさの追求を通して社会貢献していくことを目的としている。
- 毎年7月18日にモビリティ関連企業のトップが、トヨタグループ等が建立した蓼科山聖光寺に一堂に会して交通安全祈願を行っており、令和元年、交通事故死傷者ゼロの実現に向けてトップの意思統一を図る場として『タテシナ会議』が初開催され、本年、自転車メーカー・損保会社・IT機器メーカー等で構成される「タテシナ会議自転車・二輪分科会」等を立ち上げた。
- これまでにデータ活用や技術活用といった実証実験を行っており、愛知県豊田市で、「高齢者安全運転支援」、「スマートポールを活用した安全運転支援」、沖縄県では「レンタカー事故削減対策」といった実証実験を行っている他、助成事業として「視野障がい者の安全運転支援」等も展開している。いずれの取組も厳密な効果検証と普及に向けたモデル化に注力している由である。
- 「タテシナ会議自転車・二輪分科会」では、自転車ライダー・自動車運転手・歩行者などが法令違反を行う心理分析と行動変容を促す仕組みの仮説を作成し、インフラ（スマートポール）、自転車端末、自動車端末、スマートフォンおよびクラウドを活用し、危険箇所での行動変容（事故回避）および、住民の長期的な行動変容（法令遵守率の向上（例えば一時停止率向上など））を促す実証実験を行い、定量的な効果評価を経て、事故削減や法令遵守率向上につながる手法の確立を目指している。

- 児童向け対策としては、子どもたちが楽しみながら交通ルールを学べる「うんこ交通安全ドリル・ゲーム（歩行者編）」を製作。また、ブリヂストンサイクル株式会社の協力を得て「うんこ交通安全ドリル・ゲーム（自転車編）」を続いて製作。各自治体における交通安全教室等で役立ててもらっている。
- 行政（豊田市・名古屋市）や都道府県警察（沖縄県警察）とも連携協定を結び実証実験を行っていることから、今後、自転車を含む交通安全に向けて更に一緒に取り組むことができたらと考える。
- 交通安全を講じる上で、「クルマ・人・交通環境（三位一体）」の要因を一体としてアプローチしなければならない。この観点から、警察に求めることとして、詳細な事故情報の提供が挙げられる。現状のオープンデータに加え、更に詳細な情報を提供いただければ（個人情報不要）、その場所がどうして危ないのか？（インフラ側面）、そもそも人はどういう心理で法令違反や危険挙動に至っているのか（ヒト側面）という真因に迫ることができると考える。実証実験等を通じて得られたデータとの連関分析や、単にルール順守を呼びかける従来型の教育・啓発だけでなく、データや技術を使った新たなやり方にもチャレンジしていきたい。

ブリヂストンサイクル株式会社

自転車及び自転車関連商品の製造・販売を行っており、これまでキッズ向け自転車、通学・通勤向け自転車・電動アシスト自転車、自転車競技用自転車等の開発・販売も手掛けてきた。また、自転車の交通安全啓発活動にも取り組んでおり、その取組が評価され、令和4年度「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト「優良企業」に認定された。

【取組事例】

自転車の交通安全講習を開催しており、自転車ユーザーそれぞれの特性に応じて工夫を凝らした講習内容としている。また、トヨタ・モビリティ基金と協同し、小学生を対象に、楽しく自転車の交通ルールを学べる教育ツールを製作。そのツールを活用して、全国各地の小中学校で自転車の交通安全授業を行っている。

【ヒアリング結果】

- 自治体や警察署からの要望に応じて、自転車交通安全啓発活動を年間 50 回程度実施している。
座学講習、実技指導に加え、今年度からは「ヘルメットの正しい被り方」の実演指導についても取り組んでいる。
- 自転車交通安全に関する講習内容は、自治体からの要望も踏まえた上で、子どもからシニアまで年齢、地域特性など、受講者に合わせて細分化している。
例) 小学生には難しい話が聞き飽きてしまうことも踏まえ、「うんこドリル」を活用したクイズ形式にするなど
- 弊社講習会に参加された方からは、「知らないルールがあった」「ルールを学ぶ機会が少ないのでありがたかった」「久しぶりに自転車の交通ルールを聞いた」「楽しく学ぶことができた」という声を多くいただいております、自転車交通ルールの周知が行き届いていない実感がある。
- 交通安全啓発活動を行う上で、県庁、市役所、教育委員会など窓口が異なるため、本来であれば地域全体で展開すべきことが個別対応に留まっているのが実態である。活動を効率良く展開・拡大できるような「官民連携ルート」を整備していただけるとありがたい。
- 自転車交通事故死傷者ゼロに向けて、「誰に、何を、どうやって伝えていくか」適切なメッセージと方法につき、成功事例を収集、共有いただける仕組み、機能を構築いただけると、交通安全啓発活動のクオリティが上がると思う。

This page intentionally left blank.

スポーツバイク（自転車）の輸入卸販売を主要な事業として起業、スポーツバイクの文化を根付かせるためマウンテンバイクの乗り方教室を全国で展開し、現在では自社ブランドの日本人向けのスポーツバイクを開発、販売している。

また、自転車の安全利用のための積極的な取組が評価され、令和5年度「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト「優良企業」に認定された。

【取組事例】

主として未就学児を対象に、警察署と連携して幼稚園で自転車交通安全教室を開催、また、都立公園協会から業務委託を受けて都立公園等で自転車交通安全教室を開催している。交通安全教室では、自社の自転車・ヘルメットを提供している。

また、警視庁と協力し、一般企業向けの安全な自転車通勤推進規定のテンプレートや、安全乗車指導のマニュアルを公開している。

【ヒアリング結果】

- 自転車教育は、主に自転車教育を受ける機会が少なく不十分な未就学児を中心に行っている。
- 未就学児に正しい交通ルールを教え、またその取組を全国に波及させることは、正しい交通ルールを学んだ子どもが大人になり、正しい交通ルールが当たり前の交通環境の中で生活をしていくことに繋がると考えている。
- もちろん、未就学児だけに限らず、例えば、運転免許証を自主返納された方にとっては、その後の移動手段として自転車を利用される機会が増えることを考えれば、運転免許証を自主返納された方への自転車教育も重要だと考えている。
- 自転車教育のニーズについて、未就学児に対する自転車教育を通じて感じたことは、未就学児の父兄から自転車教育のニーズがあることは確か。反面、そのニーズに対して自転車教育が足りていないことも事実。
- また、自治体の交通政策担当者等は、自転車の活用推進を進める上でインフラ面の整備等のほか、自転車の安全利用に向けて自転車教育を必要としていると推察されるところ、自転車教育をどのように行えばよいのか、正直迷っているのではないかと思う。
- 自転車教育の担い手として、我々もこれまで活動しているが、自転車教育を行うには資機材や人件費等の金銭的負担が大きいため、本業と並行して行うとなると継続的な開催は難しい。公的補助金など、行政の協力が必要。

- 保育園や幼稚園に出向いて、一度に多くの園児に対して自転車教育を行い、さらに園児の父兄と一緒に参加させることができれば、非常に効率的だと考える。教室が終わって家に帰った後も、家庭で会話する話題にもなり、家庭全体の交通安全意識の向上にもつながる。
- 未就学児が対象であるため、教育内容は「相手に迷惑をかけないためにどうするか」「いつ走っていいか」「いつ止まらなければならないか」に重点を置いて教えている。
- もちろん、教育といっても覚えるべきことを全て詰め込んで伝えても、覚えていなければ意味がないため、まずは、「楽しかった」という経験になることを最優先にし、少しでも記憶に残してもらえるよう努めている。
- デンマークでは、公立小学校の中で教科として自転車教育が組み込まれているため、同じヨーロッパのドイツよりも自転車マナーはよい。その意味でも、未就学児に対する教育は重要であると考えている。

科学警察研究所は、警察庁の附属機関として科学捜査、犯罪防止、交通の安全と円滑等に関する研究・開発を行うため、生物学、医学、化学、薬学、物理学、社会学、教育学、心理学等の専門的知識・技術を有する研究職員が、それぞれの専門に応じた部門に配置され活動している。

【ヒアリング結果】

- マスメディアで自転車の法令違反や交通事故が注目を浴び、自転車の交通安全対策が社会的な関心を集めている今、人々の理解も得やすく、人々の行動変容をもたらす絶好の機会である。過去の海外における自転車ヘルメット着用義務化の際の先行研究でも示されているとおり、実際に法改正が行われるまでの間、できるだけ多くの人に根本的な行動変容を促すことができるか否かが、今後の法律への理解と遵守行動への鍵となる。そのためには、公共広告や SNS（インフルエンサー含む）の有効活用を含め、マスメディアを使った広報活動を強力に推進することも重要である。
- 交通安全教育は、子どもから高齢者まで、年代別にアプローチする必要がある。年代により、また通勤者や高齢者等、それぞれ行動特性も違うため、教える内容、教える方法をそれぞれに応じたものにする必要がある。例として、小学生児童に自転車免許証を付与するための教育プログラム、子を持つ親に対する教育プログラムなどが考えられる。
- 道路上のデバイスについて、例えば、法定外表示の1つである「矢羽根」は、自転車の運転者を視覚的に誘導し、車道通行の原則を徹底するもので効果があると考えられる。しかし、人は、こうしたデバイスを目にする機会が増えないと遵守しない傾向にあるため、行動を習慣づけるためには、広報活動に力を入れ、もっと普及させる必要がある。
- 犯罪予防対策では、①犯罪の脅威を伝え、②予防行動の有効性を伝えることで、③行動しようという動機を高めて行動してもらい、との3要素から成る。これは交通安全対策にも適用することができる。
- 交通安全対策は、フィールド実験の結果からも「法律を守りましょう」と伝えるだけでは不十分であることが分かっている。ルールを守らない人がいるとして、その人がルールを守らない心理的な行動阻害要因は何なのか（例：心理的リアクタンスの喚起）という見地からも検討を行い、阻害要因を取り除くことも必要である。
- 「赤信号で止まる」等、基礎的な交通ルールは皆理解しているものの、自転車関連の事故に遭う人の大半が何らかのルール違反をしている。多くの人が「ル

ールを知っているし、守らなくてはいけないことも分かっているが、ついやってしまう」状態になっているのではないかと考える。防犯行動も同じで、皆気をつけなければ犯罪に遭ってしまうことを分かってはいるけどやらない。特殊詐欺は典型的で、どれだけ被害が広がっていてもなかなか防犯行動に移さない。交通安全教育の内容を考えるに当たっても、心理的な行動阻害要因へアプローチする必要があることを強調したい。

- スケアード・ストレイトのような教育手法は、脅威アピールと呼ばれるものだが、これは違反や不安全な行動を行わないように勧告しつつ、勧告を受け入れなかった場合は、悲惨な出来事が起きることを示して対処行動を提示するもの。
- スケアード・ストレイトについて、先行研究の結果を俯瞰すると、この教育手法は、悲惨な出来事が起きるということを示して脅かすだけでなく、脅威を体感させた後、具体的な「対処の方法」を教えることが重要であることがわかっている。行動変容のためには、例えば、グループディスカッションと組み合わせることにより効果を発揮する。
- このような脅威アピールに基づく教育の効果を高めるには、参加者の自発的な思考を促すための働きかけを組み合わせることが有効である。グループディスカッションは、そのための工夫の1つである。一方向的な教育だけでは他人に言われただけで終わるため効果が持続しにくいだが、これにグループディスカッションを加えることで、自分自身で決めて行動するようになるため、より効果が高くなり持続性も生まれる。この手法は、一般の自転車ユーザーにも、違反者にも適用可能である。
- 日本は周りの人との協調的関係を重視する傾向が高い(相互協調的自己観)、つまり周りの人の行動に影響されやすい文化といえる。これを上手く使用することで、人の行動変容を生み出すことができるのではないか。そのためには、説得的手法により合理的な行動をするよう働きかける手法に加えて、「気づいたら他の大多数の人と同じ行動をしている」という状態を作り出すことが有効である可能性がある(広告・SNS等の有効活用)。そして行動を習慣化させることがルールへの定着につながるものと考えられる。