

# 自転車に係る交通安全教育の将来像

# 自転車に係る交通安全教育の現状と改善に向けた主な意見

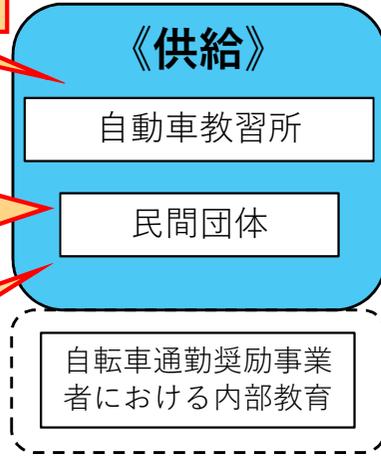
## 自転車の交通安全教育の現状と充実策との比較（イメージ）

### <現状と問題点>

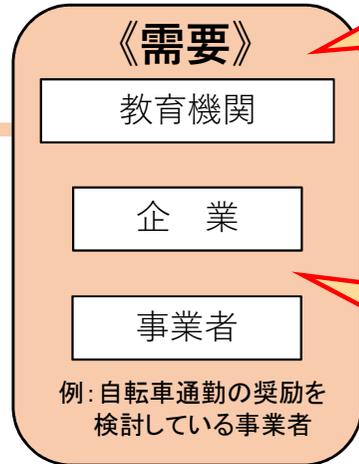
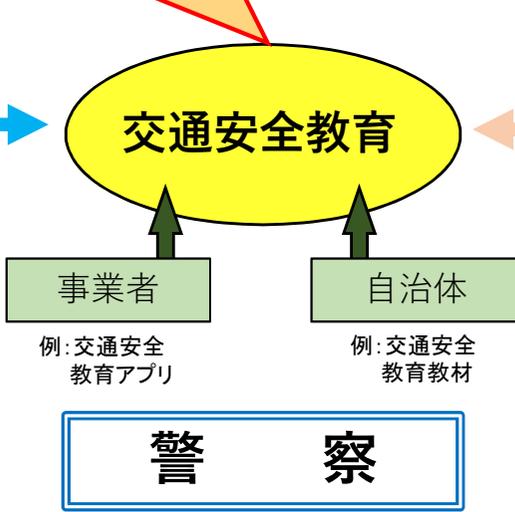
安全教育に係るニーズの正確な把握が困難

安全教育の内容や効果的な手法・ツールの周知が不十分

警察と実施主体との連携が不十分



・実施主体による内容の差  
・対象に応じた細分化が不十分



自ら交通安全教育を実施しようとしてもノウハウがない

安全教育の依頼先が分からない（ニーズの潜在化）

## 交通安全教育実施者等からの改善に向けた主な意見（安全教育に携わる民間事業者等の方々からいただいたもの）

- 交通安全教育の充実化に当たっては、**官民連携を強化**し、交通安全教育を効率よく展開・拡大できるような体制整備が重要である。
- 未就学児（幼児）、小学生、中・高校生、大学生・社会人、高齢者のように、それぞれの段階で自転車の利用範囲や身体的能力等が異なるため、**ライフステージに応じた教育を実施することが重要**である。
- 自転車の視点のみならず、**自動車の運転者の視点等、異なる視点から考えること**や、自転車、自動車等、**それぞれのルールや特性を理解することが重要**である。
- 教育の担い手を広げる観点からは、教育の内容や時間等、教育を行う側がどのような内容をいつ行うべきか等が示された**モデルカリキュラム**があるとよい。
- 一方的な講義に終始せず、グループディスカッションやクイズ形式等、新たな手法を取り入れるなどして双方向的な内容とするなど、**交通事故に遭わないための行動変容を促すもの**でなければならない。
- 内容の検討に当たっては、**交通ルールを守らない心理的要因等を分析することが必要**である。また、一方的な講義形式のみではなく、**グループディスカッションを組み合わせる**ことにより、自ら判断して行動するようになるため、**行動変容を促す効果が期待される**。

# 今後の自転車の交通安全教育の充実策の方向性（たたき台）（第2回資料の再掲）

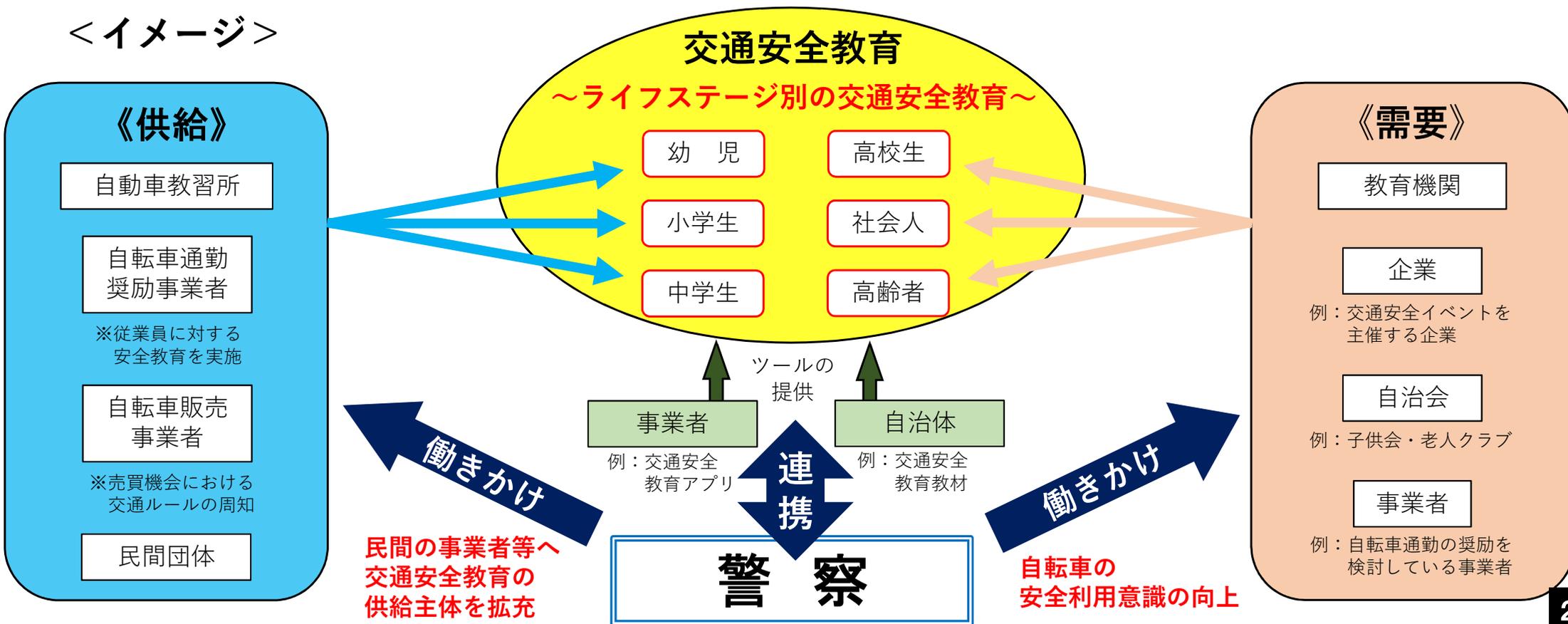
## 自転車の交通安全教育の現状と課題

- 自転車は、運転に運転免許を要さず、利用者が交通安全教育を体系的に受ける場がない。
- 自転車のニーズが拡大していることや、自転車の交通ルール遵守の徹底を図る必要があることを踏まえ、自転車の交通安全教育も抜本的に強化させる必要がある一方、リソースの制約上、警察のみでこれら全てに対応することは困難。

## 今後の方向性（案）

- 従来の警察主体の取組にとどまらず、**警察が主体となって各方面に働きかけ、自転車の交通安全教育に関する社会的な需要・供給の流れを創出するとともに、需要と供給のマッチングを促進し、交通安全教育の体系を充実させる。**
- 上記に加え、警察主体の自転車交通安全教育の取組状況について、検証・体系化・見直しを進める。具体的には以下のとおり。
  - 警察による既存の教育プログラム（例：警察による安全教室）を見直すことにより、真に効果的な教育内容に重点的に教育を実施
  - 都道府県警察が行っている自転車の交通安全教育の取組の好事例を収集して体系化し、着眼点等を都道府県警察に還元

## <イメージ>



警察庁（国レベル）

○ 既存の教育プログラム※の充実・深化

- ・ 既存の教育プログラムの検証・深化（行動経済学やEBPMの観点から検証等）
  - ・ **効果の高いプログラムやツールの提供**
- ⇒ **自転車利用者の行動の科学的・実証的な根拠に基づく変容**

※ 自転車運転者講習についても同様に、その内容の充実・深化を図る

○ 「自転車安全教育」認定制度の構築

- ・ 警察庁において認定のためのひな形を作成し、民間事業者の自転車に係る**安全教育**を都道府県警察が**認定**
- ・ **安全教育の担い手を「見える化」**  
（例）認定企業をウェブサイトで公表

検証・深化の結果を反映

○ 官民連携の拠点となる体制の構築

- （仮称）自転車安全利用官民連携協議会
- ・ 教育の受け手側のニーズの把握・管理
  - ・ 民間事業者とのパートナーシップ協定
  - ・ 民間等の知見を踏まえた**ライフステージ別のガイドライン**の作成



都道府県警察（都道府県レベル）

認定

実態把握

※ 潜在的な需要・供給も積極的に発掘  
※ 把握した情報は警察本部で集約・管理

○ 管内における交通安全教育の実態把握

- ・ 交通安全教育に対するニーズを有している学校や企業等の把握（**需要の把握**）
  - ・ 自転車の交通安全教育を行っている自転車販売事業者等の把握（**供給の把握・認定**）
- ⇒ **需要と供給のマッチング（引合せ）を行い、ニーズに応じた安全教育をあっせん**

○ 対外的な情報発信活動の強化、教育内容の充実

- ・ 警察本部（警察署）で把握した情報、特に**交通安全教育に役立つ情報をウェブサイト等で積極的かつ可能な限り具体的に発信**
  - ・ 既存のプログラムの検証・深化を踏まえた**安全教育・啓発活動の内容の充実化**
- ⇒ **安全教育を「自分事」と捉えられるようにし、需要を刺激**

# 【参考】ライフステージに応じた自転車に係る交通安全教育の方向性等に係る整理（イメージ）

		特徴等	方向性
未就学児		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 心身の発達状況が一人一人で相当異なる → 個々の発達状況に応じたきめ細かな指導を行うことが適当</li> <li>○ 走行形態は、「保護者の運転する自転車に同乗」あるいは、「保護者に同伴して近距離を走行」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転免許の取得における<b>場内教習に相当</b> → 基本的な自転車の乗り方を身に付ける</li> <li>○ 少人数指導（一人の指導者につき未就学児4、5人程度か）</li> <li>○ 自転車に親しみを持ってもらえるよう、自転車に乗る楽しさを実技教育やゲーム形式等を通じて楽しみながら学習</li> <li>○ 実技教育を行う場合は、保護者とセットで行うことが効果的</li> </ul>
小学生	低学年	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 保護者に同伴して自転車に乗ることが増加し、歩道上を通行する機会が大半</li> <li>○ 中学年程度になると、学区内であれば一人で自転車を運転する機会も想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転免許の取得における<b>仮免許保有者に相当</b> → 基本的な乗り方・交通ルールの定着</li> </ul>
	高学年	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一人で又は友人と自転車を利用して行動する機会が増加</li> <li>○ 低学年と比べて行動範囲も広がり、場合によっては学区外を自転車で走行することも想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転免許の取得における<b>初心運転者に相当</b> → 基本的な乗り方・交通ルールの維持・向上に加え、危険予測・回避のための基礎や他者を考慮した運転に必要な基礎を身に付けることが中心</li> </ul>
中学生		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 基本的に、一人で又は友人と自転車を利用して行動することになり、通学や通塾等によって昼夜問わず利用</li> <li>○ これまでと異なり、一般の自転車利用者と同様の交通ルールが適用 → 車道通行が原則、自転車運転者講習制度の対象となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転免許の取得における<b>本免許保有者に相当</b> → 自転車の運転に必要な技能・交通ルール（車道通行の原則等を含む。）の維持・向上、交通事故に遭わないための乗り方（知識・意識）が中心（以降、各段階において同じ。）</li> <li>○ 「他の交通主体から自転車がどのように見られているか」について理解させることも重要 → 自他の安全を実現するための主体的な行動を促し、地域の安全な交通社会の実現に貢献していくことを目指す</li> <li>○ 「社会的同調効果」が目立つ時期であることから、行動経済学や交通心理学の知見を取り入れた自らの行動変容を促す教育を行うことが効果的</li> </ul>

# 【参考】ライフステージに応じた自転車に係る交通安全教育の方向性等に係る整理（イメージ）

	特徴等	方向性
高校生・大学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 行動範囲が更に拡大</li> <li>○ いわゆるママチャリタイプの自転車のみならず、クロスバイクやロードバイクタイプの高速度が出やすい自転車も利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事故を起こした場合における社会的責任をより学び、交通参加者としての意識付けを維持・向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 社会の一員として責任ある意思決定・行動選択を行い、地域の交通安全活動へ積極的に参加するなど、安全な交通社会の実現に貢献していくことを目指す</li> </ul> </li> <li>○ 運転免許の取得時講習や初心者講習等の機会を活用し、自転車と自動車の関係を中心とした自転車に係る交通ルールの知識を維持・向上（アップデート）</li> </ul>
社会人	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車を利用するシーンが多岐にわたる             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 日常生活や通勤で自転車を利用するほか、趣味で利用する者も見受けられる</li> </ul> </li> <li>○ こどもを乗せて又はこどもと同伴して自転車を運転             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ こどもの動静についても常に意識し、注意する必要</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ これまで身に付けた知識・技能等の維持・向上</li> <li>○ こどもと共に参加し、参加・体験型の教育を通じて、自転車の乗り方や交通ルールを学ぶことが効果的</li> </ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自らの生活圏内にとどまる場合が多い</li> <li>○ 身体機能の低下が不可避であり、自らの身体機能の状況を正確に認識させる必要</li> <li>○ これまでと異なる交通ルールが適用             <ul style="list-style-type: none"> <li>例）（70歳以上の場合、）歩道通行が全般的に可能となる</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一方的な講義形式ではなく、実車を活用した教育を行うことにより、自らの身体機能の状況を認識させ、それに応じた運転を促すことが重要</li> <li>○ 行動範囲（大半が生活圏内）における危険箇所等を把握させ、交通事故に遭わないための行動を促すことが重要</li> </ul>