

**第2回 自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会
議事概要**

1 開催日時等

(1) 開催日時

令和6年9月5日（木）14時00分から16時00分までの間

(2) 開催方法

オンライン会議による開催

(3) 出席者

<構成員>

（一財）全日本交通安全協会

（一財）自転車産業振興協会

（一財）日本交通安全教育普及協会

（一社）自転車協会

（一財）日本自転車普及協会

（一社）市民自転車学校プロジェクト

自転車利用環境向上会議全国委員会

特定非営利活動法人自転車活用推進研究会

（一社）日本シェアサイクル協会

（公財）日本交通管理技術協会

ブリヂストンサイクル株式会社

ヤマハ発動機販売株式会社

パナソニックサイクルテック株式会社

株式会社あさひ

ライトウェイプロダクツジャパン株式会社

全日本中学校長会

株式会社G a k k e n

（一財）トヨタ・モビリティ基金

京都市

金沢市

全国共済農業協同組合連合会

（一社）全日本指定自動車教習所協会連合会

（一社）日本自動車連盟

科学警察研究所

警視庁

<警察庁交通局>

交通企画課長

交通安全企画官

<関係府省庁>

文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課長

国土交通省道路局参事官（自転車活用推進）

2 議事進行

(1) 開会

事務局より開会を宣言し、警察庁交通局交通企画課長から挨拶。

(2) 構成員プレゼンテーション

交通安全教育に係る取組事例等について、警視庁から資料2に基づき、全日本交通安全協会から資料3に基づき、全国共済農業協同組合連合会から資料4に基づき、それぞれ説明。

(3) 自由討議①（現行の交通安全教育に係る課題等について）

主な発言は次のとおり。

- 現行の自転車の交通安全教育の問題点として、全体的に未就学児に対する教育機会が少ないということが挙げられる。5歳、6歳の未就学児は、自転車デビューに向けた準備期間ともいえ、本来であれば基本的な交通ルールの習得等、基礎的な教育を施す大切な時期であるにもかかわらず、未就学児を対象とした自転車の交通安全教育の機会は少なく、保護者任せになっている。
- 未就学児に対する自転車の交通安全教育をより充実させるためには、自治体とも連携し、保育園や幼稚園に対して自転車の交通安全教育の必要性を伝えていき、教育の機会を作り出すことが必要である。
- 自治体の取組事例として、京都市では、自転車の交通安全教育に特化した施設として京都市サイクルセンターを大宮交通公園の中に整備し、市内の保育園や幼稚園に対して年に2回募集を行い、未就学児に対する自転車安全教室としてキックバイク教室を実施している。なお、希望があれば講師が保育園や幼稚園に出向く、出張による教室も行っている。
- 将来の交通社会をよりよくするためには、今の子どもたちに対する教育が重要であるところ、現状は、こどもの模範となるべき保護者が交通ルールを破っている状況も見られる。そのため、保護者に対する教育も必要であり、例えば、こどもの送迎時に必ず目に付く場所に啓発ポスターを掲示し、機会あるごとに交通ルールを学べる環境作りが効果的である。また啓発ポスターの内容も、交通ルールに加え、なぜそのルールを守る必要があるのか一目で理解できる内容に工夫する必要がある。
- 仕事等の事情により、交通安全教室への参加が困難な保護者に対しては、ツールを活用した方法も有効である。例えば、自転車の交通ルールを掲載したクリアファイルを作成し、児童に配布する取組を行っているところ、このクリアファイルを積極的に利用してもらうことで、機会あるごとに自転車の交通ルールを再確認することができ

る。また、短時間で効果的に交通ルールを学んでもらうことを目的に啓発動画を作成しており、クリアファイルには啓発動画のQRコードも掲載して配布している。

- 交通ルール等を常に目に付く、耳にする状況に置くことは非常に重要である。交通事故の危険性やリスクのみを強調したコミュニケーションよりも、どのような行動が当たり前で、それが自転車の安全利用にどのようなにつながるかといった安全面からのメッセージを発信した方が、対象者も受け入れやすいと研究により示されている。
- 小学生に対する自転車の交通安全教育は、主に小学3年生を対象に行われているところ、警察庁の過去の資料ではあるが、小学生の状態別死傷者数を見ると、小学3年生の時点では、歩行中の死傷者数よりも自転車乗車中の死傷者数の方が上回っているという統計結果があるため、小学3年生になって初めて自転車の交通安全教育を受けるというのは遅すぎるのではないか。
- 自動車対自転車事故における自転車側の法令違反を見ると、約7割に自転車側に法令違反が認められるものの、残り3割は自転車側に法令違反がない状況で交通事故が発生しており、つまり、交通ルールを守ることで交通事故は起きないと言い切ることができない環境にある。交通ルールを守っていても結局、交通事故が起こるような環境下であれば、交通ルールを守らない人が出てくるのではないかと懸念している。まずは、交通ルールを守ることで交通事故は起きないという環境作りが必要ではないか。
- 複雑な自転車の交通ルール、そして自転車にとって走行しづらい現状の道路環境に鑑みると、交通事故に遭うから自転車には乗らないという選択肢を選ぶ人が増えるなど、自転車の利活用促進とは相反する結果が生じるおそれがある。

(4) 事務局説明

警察庁から、現行の交通安全教育の見直しに係る効果検証に向けた方向性等について、資料5～7に基づき説明。

(5) 自由討議②（現行の交通安全教育の見直しに係る検討事項等について）

主な発言は次のとおり。

- 教育手法の検討も必要だが、まずはライフステージ別に何をどこまで習得させるべきか目標を立てることが先決であり、その後、その目標を達成するために何を教育する必要がある、そのためにはどのような教育手法が有効であるのかを考えていくべきである。
- 自転車の交通安全教育の内容等に係る効果検証について検討を進めるに際しては、どの年齢、どの対象にそれぞれ何を教える必要があるのか、まずは目的（指導のねらい）を定めることが最優先事項である。今後、ガイドラインを策定するに当たっても、対象に応じた教育手法等を盛り込んでいくと思うが、この場合もまずは目的を設定していることが大前提であり、目的の設定と教育手法等の検討の順序が逆転しないよう留意すべきである。
- 警察庁の交通事故データに基づき、年代別の交通事故情勢を分析することが非常に重要であり、例えば小学生であればどのような種類の交通事故が多いのか、それを防ぐためにはどのような対応力が必要なのか、そしてその対応力を身に付けるために保

護者や教師がどのように教育する必要があるのかを、順を追って定めていく必要がある。自動車データの提供等も可能であり、どういう状況・場所が危ないのか、それは身近であればどこかといったデータの深掘り分析の結果を示すことで、なぜ交通ルールを守る必要があるのか、より理解が深まると考える。

- 最近では自転車に乗れない子どもが増えており、その背景として、地方部では、保護者が子どもに自転車に乗せないという家庭が増えてきているように感じる。自転車の利活用を促進するためには、まずは交通公園のように自転車に乗る練習ができる環境を作る必要がある。また自転車の利用実態は、地域の実情により様々であり、自転車の利活用促進に向けた取組も様々であるため、まずは地域特性、そしてそれぞれの自治体のニーズ等について把握する必要がある。
- 交通安全教育を積極的に受ける者よりも、交通安全教育の機会に参加しない、広報啓発に興味を示さない者に対するアプローチ方法を検討する必要がある。
- 歩道を走行する際の自転車の速度について、現在は徐行とされているところ、徐行の定義が抽象的であるため、具体的な走行速度を明確に示した方が自転車利用者も理解しやすいのではないか。
- 現状、スケアード・ストレイト方式による交通安全教育が多く行われているが、スケアード・ストレイトは交通事故の恐怖を疑似体験させるプログラムであり、また過去にはスケアード・ストレイトを展示中にスタントマンが生徒の前で亡くなるという事故も発生している。成長過程にある生徒に対して、自転車は怖い乗り物といった意識を植え付けかねないことから、スケアード・ストレイト方式の教育効果について、検証する必要がある。
- スケアード・ストレイト方式による交通安全教育は、特に近親者が交通事故被害に遭われた受講生にとっては、交通事故に対するトラウマがより深いものになり、そもそもこの方式による交通安全教育を受講しただけでは、交通ルールの必要性を理解するまでには及ばないと感じる。スケアード・ストレイト方式にこだわらなくても、例えばパネル等で見通しの悪い交差点を再現し、受講生に見通しの悪さを体験させるといった参加体験型の教育方法も有効だと考える。
- 海外における自転車の交通安全教育は、確かに参考にすべき点多々あるが、その分、相当な時間を費やしている状況にある。一例として、ドイツの小学校では、自転車の交通安全教育を1日に1ないし2時間、これを毎週、約1か月間続けている。他方、日本の場合は、交通安全教育のための時間を確保すること自体が難しく、海外の事例をそのまま実践することは困難な現状である。より長い時間を確保できればよいが、まずは現状の時間枠で教育効果が認められる手法を検討することが先決である。
- 自動車対自転車事故における自転車側の法令違反について、約3割は自転車側に法令違反がない状況で交通事故が発生している状況に鑑みると、相手方の法令違反に原因があることは明らかであるため、自転車側への教育だけではなく、自動車側への教育及び広報啓発の在り方並びに効果検証も自転車への教育内容・効果検証と一体不可分で効果がでることから、これらをセットで今回の協議会で行うことが必要である。

- 自転車関連事故のうち、約7割は自転車側に発見の遅れといった認知ミス、つまり人的要因が認められる。そのため、法令違反といった法的要因に係る教育だけではなく、どのような場面で人的要因が発生しているのか、そしてどのようなミスを防ぐ必要があるのかといった観点からの効果検証を併せて研究を進め、人的要因に係る教育についても行っていく必要があると考える。
- 過去に行った調査ではあるが、5年以内に交通安全教育を受けた中学生・高校生、また3年以内に交通安全教育を受けた中学生・高校生について、それぞれ交通事故の発生状況を全国の全データについてイタルダに依頼して調べたところ、いずれの場合も、交通安全教育を一度も受講したことがない中学生・高校生と交通事故の発生状況とはっきりとした違いがない状況であり、従前のような交通安全教育の効果について疑問を感じる結果であった。交通安全教育を行う上では、受講生の心に響き、行動変容を伴い、効果が持続する教育内容にすべきであることから、効果検証では、受講生の理解の程度まで検証する必要がある。

(6) 閉会