

第1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7月8日（月）14時00分から16時40分までの間

(2) 開催方法

三田共用会議所での対面参加及びオンライン参加

(3) 出席者

<構成員>

（一財）全日本交通安全協会（オンライン）

（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

日本自転車軽自動車商協同組合連合会

（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

全国学校安全教育研究会

全国連合小学校長会（オンライン）

全日本中学校長会（オンライン）

全国高等学校長協会

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＞
交通局長
交通企画課長
交通安全企画官
＜関係府省庁＞
内閣府政策統括官（共生・共助担当）付参事官（交通安全対策担当）
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【代理】
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、警察庁交通局長から挨拶。

(2) 構成員による自己紹介

構成員から、自転車の交通安全教育に関するこれまでの取組や問題意識等について発言。

(3) 事務局説明・討議

配付資料に沿って、警察庁から、官民連携協議会の設置経緯、良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会の検討結果の概要、官民連携協議会の検討内容・スケジュール、都道府県警察による現行の交通安全教育の内容に係る整理等について説明した後、現行の交通安全教育に係る検討課題等について討議した。

構成員からの主な意見は次のとおり。

- 説明があった現行の交通安全教育に係る調査結果は、その手法に着目したものとなっているように思われるが、交通安全教育は手法のみならず内容も重要である。例えば、諸外国では、交通ルール等の安全に関する内容に加えて、自転車が地球環境や健康等の観点から重要であること等、自転車の利用促進に関する内容がセットとなっている。今後の検討に当たっては、自転車が大切な移動手段であることの理解が交通ルールの遵守に直結するので、自転車の利用促進に関する内容も含めて検討していく必要がある。また、安全面のみならず安心面すなわち、交通事故に遭わないために交通ルールを遵守するという安全面に加え、全ての交通主体が互いに思いやり、尊重し合うことで、安心して通行できる交通社会を構築するという安心面の内容も必要である。さらに、自転車関連事故の多くは出会い頭事故であるなど交通事故の具体的な実態をデータで示すとともに、交通事故に関係する重要な個々の交通ルールの根拠を具体的に示し、交通ルールを伝える上では、なぜ交通ルールを守る必要があるのか、その理由を分かりやすく伝え、心から理解して遵守する態度の醸成を図る必要があると考えている。

- 交通安全教育の検討に当たっては、自転車に対する社会の価値観の変化も伴わなければならないと感じている。車道を通行する自転車のマナーは向上してきたと思われる一方、歩道を通行する自転車のマナーは諸外国の状況と比べても悪い。我が国では、自転車は「歩行者の延長上のもの」という認識があるのではないか。そういった価値観を変化させられるような内容も含め、体系的に整理していく必要がある。
- 自転車は、「歩行者の延長上のもの」という認識が強い。また、交通安全教育を充実させるだけではなく、自転車の通行環境の整備も併せて講じる必要がある。例えば、路上駐車対策を強化し、自転車の通行空間を確保しなければ、歩道を通行している自転車が車道を安全・安心して通行することができない。自転車は「車両の仲間」という意識改革を根付かせるための仕掛けが少ないと感じており、思い切った仕掛けも検討していく必要があるだろう。
- ベルギーやオランダを実査してみると、街づくりの中で自転車をどう位置付けてきたかが大きいと思われる。必ずしも立派な自転車道である必要はないが、道路標示をはじめとした自転車の通行環境の整備が重要であると考えている。また、住民が主体的に参加し、それぞれの実情を踏まえてどのような街づくりをしていくか議論し、その中で自転車も交通参加者の一員であるという意識が芽生えるような仕組みづくりが必要である。
- 東京都の学校では、「東京都安全教育プログラム」というものがあり、その内容との整合性も図る必要がある。また、学校では交通安全教育の重要性に鑑み、短時間ではあるものの教育を行っているが、昨今の教員の働き方改革の流れもあり、交通ルール等の学習時間を増加させることは難しいため、手軽に学ぶことができる資料等があればありがたい。さらに、保護者参加型教育の重要性は分かるが、共働き世帯も多いため、保護者が参加することも難しくなっている。保護者啓発をより効率的に行うため、例えば、保護者が子どもに交通ルールを簡単に教えられるようなツール等があるとよいのではないか。このほか、自転車の歴史や他国の交通事情等に係る説明は、子どもたちの興味をひきつける観点からは有効ではないか。
- 歩道を走行する自転車が多い状況にあるが、歩道は、妊婦や障害のある方等の弱者ともいえる方々も安全に歩くことができる場所として守ることが重要と考えている。自転車の交通事故防止を図る上では、交通安全教育等のソフト面と通行環境の整備といったハード面の両輪で取り組んでいく必要がある。この協議会では、主にソフト面の議論となるどころ、是非とも実施主体による内容の差をなくし、一定水準以上とするためにも、対象に習得してほしい内容を整理し、それを学べるような具体的な指導要領の策定に取り組むべきである。また、車道通行が原則となる「13歳」を一つの節目として、その年齢に達するまでに一般的な交通ルールが身に付けられるようにすることを一つのテーマにしてほしい。そして、保護者参加型教育の重要性は分かるが、なかなか保護者が一同に集まることは難しいため、保護者に交通ルール等を正しく伝えることができるツール等の整備にも取り組むべきである。

- 自動車や二輪車のように運転免許を要する場合は、交通ルールを体系的に学ぶ機会があるということもあり、うっかり的な交通違反の発生が多いのではないかと思う。一方、自転車の場合、軽車両という認識が足りないためか、運転免許保有者であっても確信犯的に交通ルールを犯しているという印象も受ける。また、近年、運転免許を取得する年齢がかつてよりも高くなってきており、交通ルールを学ぶ機会が後ろ倒しになっている。運転免許を必要とする乗りものを製造している業界として、運転免許を取得するまでの間における交通安全教育の在り方について、更に検討していかなければならないと感じている。
- 実際に交通安全教育を行う際、「自転車は自動車と同じ交通ルールで、左側通行をしなければならない。この交通ルールに反すれば、交通事故に遭うリスクが高まる。」、「自転車が歩道を通行することは例外的なことであり、また、歩道を通行している自転車は車道を通行している自動車からは見えない。」といった内容を伝えるようにしている。ライフステージ別の交通安全教育に係るガイドラインの策定に当たっては、交通心理学のような学術的な観点も必要であり、どのように伝えれば行動が変わるかといった点も含められるとよいだろう。自転車の乗り方・使い方を教える座学と、乗り方・使い方を学ぶ実技、その上で意見交換をしていくグループワークの両輪で取り組んでいくべきである。
- 例えば、自転車横断帯の有無により通行すべき場所が変わること等、中学・高校生に交通安全教育を行うときは、複雑な交通ルールをより分かりやすく、かつ、理解を得やすいように伝え方には特に気を遣い、工夫している。

(4) 閉会

警察庁交通局交通企画課長から挨拶をし、閉会。