

**第3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10月30日（水）10時00分から12時30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

日本自転車軽自動車商協同組合連合会

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

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

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>

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
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、日本交通安全教育普及協会から資料1に基づき、ブリヂストンサイクル株式会社から資料2に基づき、京都市から資料3に基づき、科学警察研究所から資料4に基づき、それぞれ説明。

(3) 自由討議①（交通安全教育に係る取組について）

主な発言は次のとおり。

- 学校教育に携わる立場としては、特に中学生・高校生は、自分たちが将来の安全な交通社会を作り、それを支えていくという役割・ミッション・使命を担っており、こうした使命を全うするために、今交通ルール等を学んでいるのだということを意識させる必要があると考えている。こうした使命感を定着させることも交通安全教育の一つの目標なのではないか。
- 学校教育では、必要な知識・技能を身につけるとともに、身につけた知識・技能を基に適切に「思考・判断」できるようにすることを重要視している。交通安全教育で言えば、正しい交通ルールを学び、それに基づき実際の道路において適切な思考・判断を行うことであり、この「思考・判断」ができるようになることによって安全な行動をとるという「態度」へとつながる。したがって、交通安全教育においても、例えばグループディスカッションを行うなど、「思考・判断」能力を伸ばすために効果的な手法を考える必要がある。
- スケアード・ストレイト方式による交通安全教育については、交通事故の被害者遺族である生徒にとってはマイナスの効果が生じる可能性があるほか、命を大切にする教育に重点を置いている今の学校教育において脅威アピールによる教育手法が適切なのかについても疑問を感じることもあり、その在り方について検討する必要がある。
- 未就学児を対象とした交通安全教育が特に重要であり、単に交通ルールを教えるよりも、実際の道路に似た環境での実地体験を通じて交通ルールを楽しみながら理解させた方がより効果的だと考える。この点、京都市のように道路標示等を模した公園で自転車の乗り方教室を常時開設することは効果的な取組である。実地体験を行うことのできる場所や指導者の確保は課題だと思うが、例えば、地域の自動車教習所の協力を得て、街にある表示なども反映させた環境で自転車の交通安全教育を行うなど、実

際の生活実感に根ざした取組を全国に普及させるべく具体策を模索してほしいと考えている。

- 交通事故防止を図る上では、全ての交通主体がお互いの交通ルール等を理解し、他者への配慮が必要であると考えている。京都市では、自動車教習所と連携した自転車安全講習も行っている。
- 現在の交通安全教育は、教える側と教わる側が明確に分かれているが、例えば、交通ルールを学んだ上級生が、次に下級生に交通ルールを教えるなど、教わる側が次に教える側の立場になることで、交通ルールをより深く理解することができ、知識の定着にもつながる。これは保護者とこどもの関係にもいえることであり、こうした教わる側が教える側に回り、伝播させる方法や内容を盛り込み、教育の連鎖を創出していくことが効果的である。
- 「知識」・「技能」・「態度」という階層モデルについては非常に共感するところがある。「知識」・「技能」はもちろん重要ではあるが、「態度」の変容につながらなければ意味がなく、これらの三つの教育の中で、メリハリをつけて、「態度」の変容に重点を置いた教育内容の設定が必要である。態度の変容をより促すような効果的な教育手法が示された文献等があれば、引き続き共有いただきたい。
- 幼少期に学んだことは大人になっても生きてくるため、10歳までを一つの節目として交通安全教育を行うことは重要だと考える。他方で、地域性にもよるが、車社会の進展や子どもを自転車に乗せない親が増えていること等により、小学生になっても自転車に乗れない子どもが増えている。このような状況下では、自転車に乗れない子どもにどのように交通安全教育を行うかを議論するよりも、まずは、子どもが楽しく自転車に乗ることのできる環境作りを先行して行う必要がある。

(4) 事務局説明

警察庁から、自転車の交通安全教育ガイドラインの策定に向けて、同ガイドラインにおける自転車の交通安全教育の目的及びライフステージごとの目標について、資料5及び6に基づき説明。

(5) 自由討議②（自転車の交通安全教育ガイドラインの策定に向けた検討について）

主な発言は次のとおり。

- 交通安全教育の目的の整理（案）について、「交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させることを通じて」との記載があるが、「交通マナー」はエチケットと同義であり、強制力はなく、とても軽い印象を受けるため、従うのは自由とも捉えられる。そのため、「交通マナーを実践する態度」の箇所は、第11次交通安全基本計画に倣い、「交通社会の一員としての自覚した態度を習得させること」とすべきと考える。併せて、「自己や交通空間を共有」とある箇所については、「自己や交通社会を共有」と、「交通社会」という文言を使用してはどうか。
- 対歩行者事故の実態からは、中学生や高校生が加害者になる割合が高いとのことだが、自転車に乗っている以上、自身が加害者になり得ることは全年齢層に共通することであるため、ライフステージ別の目標においても全ての年齢層で自転車が加害者に

- なり得ることを理解させることが重要ではないか。他の交通主体に対する配慮の必要性については、未就学児の段階から反復・継続して教育を行うことが重要であり、未就学児や小学生であっても、自転車で歩道を通行する際には「歩いている人を守らなければならない」ということは理解できると考える。
- ライフステージ別の目標について、高校生の目標の中にも危険予測に係る項目を追加してはどうか。高校生は、自動車の運転免許取得を控えているという観点からも、危険予測能力と危険回避能力を向上させる教育は必要不可欠と考える。
 - ライフステージ別の目標について、未就学児や小学生下学年を対象に行う実技指導では、順番を守る、他者とぶつからないように配慮するといった社会性を身につけることも目標の一つとしている。そのため、未就学児と小学生下学年の目標に「社会性の習得」についても追加すべきと考える。
 - こどもに対する交通安全教育では、大人の関わり方が重要になる。保護者はもちろんのこと、こどもたちが自転車に乗って集まってくるような塾や習い事等の講師、指導者等も安全教育の担い手としての役割を果たすべきではないか。ガイドラインの策定に当たっては、こうした大人たちがガイドラインを手にした際に、こどもに対して、具体的に何を教える必要があるのかを分かりやすく示す必要がある。
 - 13歳から車道が原則になるといっても、こどもたちは急に車道走行に対応ができるわけではないので、歩道を通行できる小学生の間から、例えば、合図を適切に行うことができるようにしておくなど、車道を走行する際に正しい振る舞いができるよう準備しておく必要がある。ガイドラインではその点も意識して構成を考えていただきたい。
 - 交通安全教育を行うに際しては、教育をする側、そして教育を受ける側が、互いに目標到達点を共有する必要がある。それぞれの目標到達点にかい離があると、高い教育効果は見込めないと考える。
 - 「知識」・「技能」・「態度」の階層モデルからも、最終的に「態度」に変化を生じさせ、「態度」の変化を継続させるような教育を行う必要があると考える。この点、「態度」、つまり受講生の心、内面の部分がどのように変化したのか計測できる尺度があれば、教育内容・手法の改善にも役立つと考える。
 - ガイドラインの策定に当たっては、学校における安全教育との整合性を考慮し、カリキュラムや教材の作成を連動させることが望ましいのではないかと考える。
 - ライフステージ別の目標について、「自転車に安全に乗るための」との記載があるが、教育振興基本計画に示されているウェルビーイングの観点にも鑑み、「安全・安心に自転車を利用するために」という表現をすれば、他者への配慮の重要性なども関連付けて考えることができるのではないかと考える。
 - 学校は、全ての学びの拠点であることから、学校で教えればこどもたちに浸透していくであろうとの考えの下、様々な教育要素が学校教育に参入してきているが、結果として、放課後も塾や習い事等で忙しいこどもにとってカリキュラムのオーバーロードにつながっている。また、学校外で保護者に求められる役割も多く、我々の目から

- 見ても、保護者は多忙で大変な印象を受ける。このような状況において、自転車の交通安全教育は、他の教科と関連付けながら効率的に知識を身につけられるようにしたり、動画コンテンツやクイズ形式の教育教材をオンデマンドで子どもたちが触れられるようにしておいたりするといった手法が効果的ではないかと考える。特に、学びの質を高めるためのICTの活用は、現在の学校教育でも推進しているところであり、こうした取組によって、じわじわと交通ルールが浸透していくのではないかと考える。
- 小学生の学年が上がるにつれて、歩行中の事故よりも自転車乗車中の事故が増加するという統計データがあるが、交通安全教育を行う上では、事故が増加する学年を対象に教育を行っているようでは対応が遅く、前倒して教育を行う必要があると考える。その意味では、未就学児と小学生下学年に重点を置き、教育を行う必要がある。
 - 自転車が車の仲間であるということを認識させるためには、警察であれば自転車用信号機の普及促進や駐車車両対策など、交通ルールを守ることを促すような環境面の整備を行う必要があると考える。
 - 自転車利用者の中には、交通ルールを遵守する者、遵守しない者、そしてルールを理解しているが守らなくても特に問題はないだろうと考えている日和見傾向にある者が存在すると思うが、交通事故を減らすためには、まずは日和見傾向にある者を交通ルール遵守型に移行させることが重要だと考える。その一つの方法として、自転車は車両であるとの意識改革につながるような明確なキャッチフレーズ等を用いたキャンペーンを行うことが有効なのではないか。
 - 日本自転車普及協会では、警察庁と連携し、民間事業者や関係団体が行う自転車スクールの実態調査を行い、教育内容とそれぞれの効果についてリサーチし、その結果に基づき有効なカリキュラムの検討を進めていく予定である。
 - 人は、徒歩から自転車へのプロセスを経るため、初めて乗り物に乗るという観点からは、自転車に乗り始めるタイミングが初めて交通社会の一員になるという考え方もできる。欧州の「良き交通社会人を育てる」という考え方なども参考にしながら、知識、技能、態度といった技術論より高いレベルでの基本的な考え方・位置づけも検討する必要があるのではないか。
 - デンマークの事例だが、小学校の各科目の教科書に自転車に関連付けた内容を盛り込んでいる。また、国内でも、ヘルメットの着用促進に向けて、色々な施策に自転車に関連する項目を盛り込んでいる例も見受けられる。自転車の交通安全教育の時間を確保することが困難な日本においては、小学校の幅広い科目の教科書に自転車の安全利用に関連する内容を取り入れるなど、自転車に関する情報を常に身近に置いておく環境作りが必要であると考えられる。

(6) 閉会