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【ガイドラインの目的・構成について】

「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」における検討結果概要

- ▶ 自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、政府としてもその活用を推進。
- ▶ 他方で、自転車関連交通事故件数や自転車対歩行者事故の発生件数が近年増加傾向にあるほか、自転車が当事者となった死亡・重傷事故の約4分の3には自転車側に何らかの法令違反が認められる。

上記を踏まえ、警察を中心に官民連携を強化し、<u>自転車の交通安全教育の実施主体を警察以外の関係団体や民間事業者等へ拡大して自転車の交通安全教育の機会を拡充する</u>必要があることに鑑み、

○ <u>いかなる実施主体が安全教育を行ったとしても一定の教育の質を担保することができるようにすること</u> を目的として、官民連携の拠点となる新たな体制において、それぞれの知見等を取り入れた自転車の交通安全教育に係るガイドラインを策定する。

ガイドラインの構成

【検討の方向性】

上記のガイドラインの策定の目的を踏まえ、実施主体にかかわらず<u>自転車の交通安全教育が体系的かつ恒常的に行われることを確保するため</u>、ガイドラインの構成については、すべてのライフステージの自転車利用者に共通する自転車安全教育の目的を掲げた上、ライフステージ別の交通安全教育の目標並びにこれに応じた具体的な教育内容・教育手法を記載する以下の構成とすることとしてはどうか。

【ガイドラインの構成(案)】 自転車の交通社会における位置付け 自転車の交通安全教育の目的 今回議論 交通事故防止対策における交通安全教育の位置付け 検討に当たっ ライフステージ別の ライフステージ別の心身の発達状況 交通安全教育の目標 ライフステージ別の自転車の利用実態 て考慮す ライフステージ別の自転車関連事故の実態 ライフステージに応じた教育内容 ライフステージ別の教育実施主体 (誰が、何を、どこまで教えるか) 次回以降議論 べき項目 ライフステージ別の心身の発達状況 ライフステージに応じた教育手法 既存の手法等の効果検証・見直し (どのように教えるか) 学校カリキュラムとの親和性等 需要と供給のマッチング 各実施主体による交通安全教育の紹介

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【交通安全教育の目的】

交通安全教育の目的

【検討の方向性】

ライフステージ別の交通安全教育の目標・内容・手法を検討するに当たっては、その前提としてすべてのライフステージの自転車利用者に共通する自転車の交通安全教育の目的を明確化することが必要。また、当該目的は、ガイドライン策定の目的を達成するための前提として、「なぜ自転車の交通安全教育を行う必要があるのか」を交通安全教育の実施主体や交通安全教育を受ける者に対し説得的に示すものとすることが必要であることを踏まえ、自転車の道路交通における位置付けから以下のとおり整理することとしてはどうか。

自転車の交通社会における位置付け

- 自転車は未就学児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用
- <u>道路交通法上「軽車両」に該当</u>し、車両としての交通ルールが 適用され、自動車や歩行者等の他の交通主体と通行空間を共有
- 他方、<u>自転車の運転には運転免許を要さず、体系的な運転者教</u> 育に係る仕組みが設けられていない
- また、<u>正しい交通ルールを認識しているにもかかわらず交通</u> <u>ルールを遵守していない層が一定数存在</u>

自転車の交通安全教育の必要性

交通安全教育の実施を通じて、ライフステージ別に求められる自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得させるとともに、自転車が「軽車両」であることの認識及び「自他の生命尊重」の理念を基盤とした、<u>交通ルールを遵守し、交</u>通マナーを実践する態度を習得させることが必要。



【交通安全教育の目的の整理(案)】

自転車の安全教育は、「<u>自転車の安全な運転に必要な知識及び技能</u>を体系的に習得させるとともに、自転車が「軽車両」であることの認識及び「自他の生命尊重」の理念を基盤とした、<u>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</u>を通じて、自転車利用者が交通ルールを遵守し、自己や交通空間を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること」を目的として、自転車に係る事故防止対策における重要な役割を果たす取組として行われるものと整理してはどうか。

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【交通安全教育の目的】

参考【既存の計画等における交通安全教育の目的・目標の整理】

- 第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定)(抄)
- <交通安全思想の普及徹底>

交通安全教育は、**自他の生命尊重**という理念の下に、**交通社会の一員**としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。(中略)また、人優先の交通安全思想の下、**子供、高齢者、障害者等に関する知識や思いやり**の心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

- 第2次自転車活用推進計画(令和3年5月28日閣議決定)(抄)
- <目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現>

自転車利用者は、**自転車が軽車両であるという意識**の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、**歩行者へ思いやり**をもって自転車に乗ることが求められている。(中略)利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

ライフステージ別の交通安全教育の目標について

自転車の交通安全教育の目的(前々頁)を達成するためには、自転車利用者に対する体系的かつ継続的な教育の実施が必要。この点、自転車利用者には、幼児から高齢者まで、心身の発達状況、自転車の利用実態等が異なる多様な層が含まれる。

<u>そこで、ライフステージ別の交通安全教育の目標の設定に当たっては、ライフステージごとに</u>

<u>○ 心身の発達状況</u> <u>○ 自転車の利用実態</u> <u>○ 警察以外の教育機会を有する者</u> <u>○ 交通事故実態</u> に応じたものにすることとしてはどうか。

【ライフステージごとの心身の発達状況、利用実態及び警察以外の教育機会を有する者】

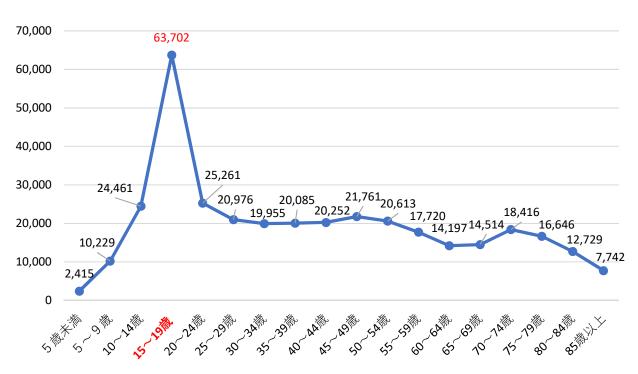
ライフステージことの心身の発達状況、利用実態及ひ警察以外の教育機会を有する者】												
	未就学児	小学生	中学生	高校生	成人	高齢者						
運動機能 (バランス維持、動きの コントロールと調整)	未熟		一定程度成熟			加齢に伴い変化						
知覚機能 (視覚・聴覚)	未熟		一定程度成熟			加齢に伴い変化						
認知機能 (視覚的情報処理、実行機能、注意と集中、危険 に対する感受性)		*	ミ熟(徐々に成長)	一定程度成熟	加齢に伴い変化						
安全態度 (リスクを回避し、安 全を優先する考え方、 他者への思いやり)	年齢が高く	くなるほど、社会	会性、感情、パー	·ソナリティ、道·	徳性による影響フ	が大きくなる						
利用実態	年齢が高くなるにつれて、利用範囲の拡大・利用目的の多様化											
警察以外の教育 機会を有する者		○保護者 ○教育機関 ○販売事業			○雇用事業者 ○自治体 ○販売事業者	○自治体 ○販売事業者 等 賽						

【自転車の交通事故実態(全世代)】

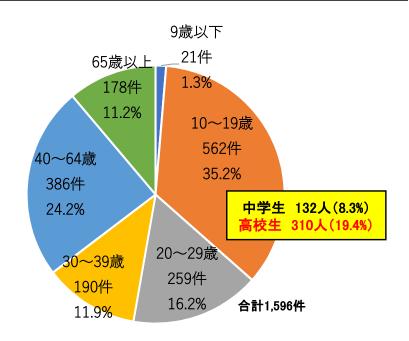
- ✔ 年齢層別自転車乗用中死傷者数は、15歳~19歳までにかけて増加。
- ✓ 「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者は、<u>10~19歳が最多の割合を占める</u> (中でも高校生の割合が多い。)。

年齢層別自転車乗用中死傷者数 (R1~R5合計)

「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における 自転車運転者(第1・第2当事者)の年齢層別件数(R1~R5合計)



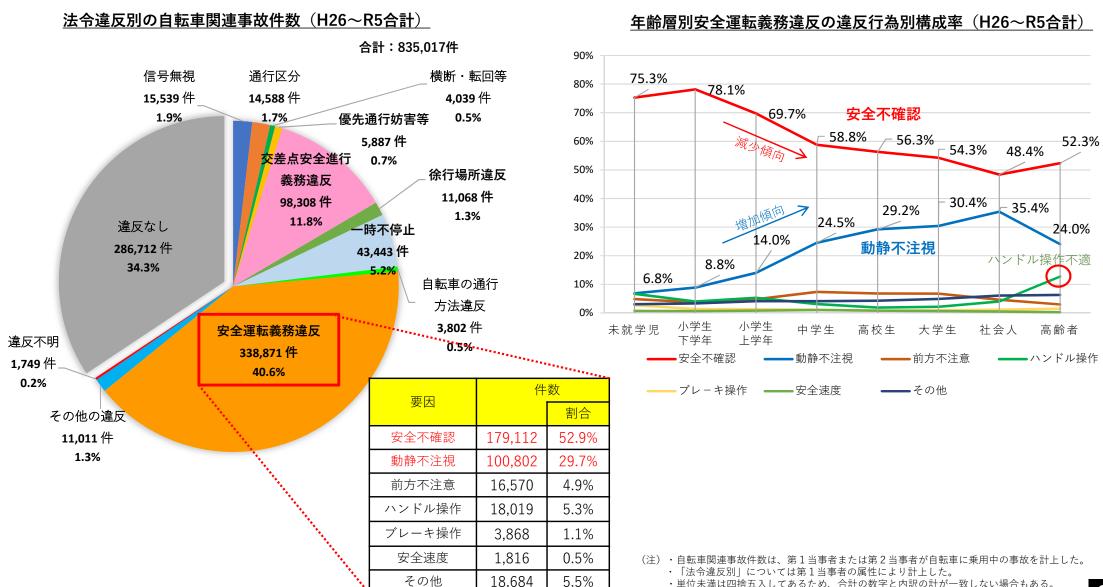
合計:351.674件



- (注)・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の 事故を計上した。
 - ・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

【自転車の交通事故実態(全世代)】

✓ 法令違反別の事故件数は、「安全運転義務違反」が約4割を占める。また、「安全運転義務違反」の要因は、<u>年</u> 代が上がるにつれ、「安全不確認」が減少し、「動静不注視」が増加する傾向がある。

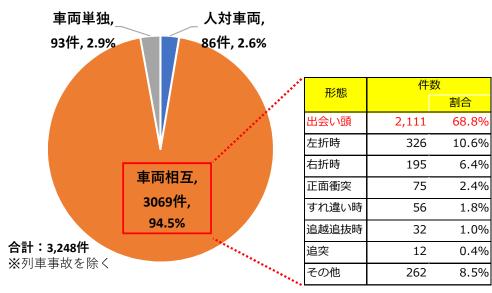


○未就学児の目標

未就学児の交通事故の特徴

- ○他の年齢層と比較して、年齢層別自転車乗用中死傷者数は 少ない。
- ○事故類型別では「出会い頭」事故が多く、法令違反別では 安全不確認の割合が高い。

事故類型別の自転車関連事故件数(H26~R5合計)



- (注)・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
 - ・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
 - ・「未就学児」とは、6歳以下の者をいう。
 - ・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

心身の発達状況等

○運動機能、知覚機能及び認知機能が未熟

目標

自転車に安全に乗るための基本的な技能を習得するとともに、自転車に限らず道路空間を安全に通行するための基本的な交通ルールを習得する。



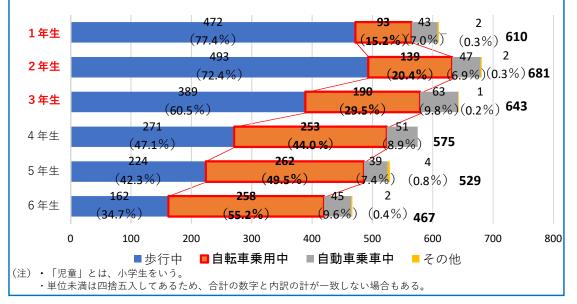
- ・自転車に乗る際のバランス能力
- ・(歩行者としての交通ルールも含めた) 「止まる」、「待つ」、「見る」といった 安全確認の方法

○小学生(下学年)の目標

小学生(下学年)の交通事故の特徴

- ○未就学児に比べ、年齢層別自転車乗用中死傷者数が増加。
- ○学年が上がるにつれ「自転車乗車中」における死者・重傷 者数の割合が増加。

児童の状態別死者・重傷者数(R1~R5合計)



心身の発達状況等

○運動機能、知覚機能及び認知機能が未熟

目標

自転車に安全に乗るための技能を習得するとともに、自転車に乗る際の基本的な交通ルールを習得する。



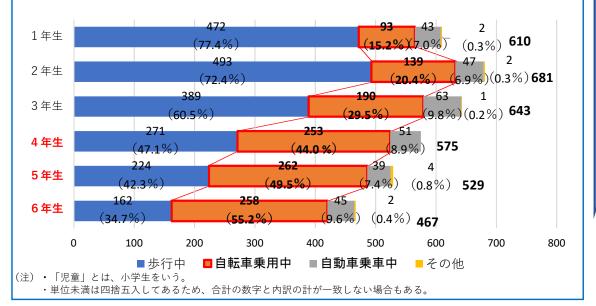
- ・自転車に乗る際のバランス能力、ブレーキ のかけ方
- ・「止まる」、「待つ」、「見る」といった 安全確認の方法
- ・自転車が守るべき信号・標識の意味、通行 すべき場所の理解と方法

○小学生(上学年)の目標

小学生(上学年)の交通事故の特徴

- ○事故類型別では「出会い頭」事故が多く、法令違反別では、 動静不注視(特に具体的危険性がないと思って注視を怠る などの判断誤り)による事故の発生割合が増加。
- ○学年が上がるにつれ「自転車乗車中」における死者・重傷 者数の割合が増加し、6年生では50%を超える。

児童の状態別死者・重傷者数(R1~R5合計)



心身の発達状況等

- ○運動機能、知覚機能が一定程度成熟
- ○認知機能は徐々に成長するが未熟

目標

自転車に乗る際の交通ルールを習得するとと もに、道路における危険を理解する。

- ・自転車が守るべき信号・標識の意味、通行 すべき場所の理解と方法
- ・軽車両であることの確認
- ・見通しの悪い交差点等の通行の仕方(死角 の理解)
- ・身の回りの危険箇所の把握

○中学生の目標

中学生の交通事故の特徴

- ○小学生に比べ、年齢層別自転車乗用中死傷者数が急増。
- ○小学生に比べ、携帯電話使用等(画像注視)に起因する事故が 急増。

年齢層別自転車乗用中死傷者数 (R1~R5合計)



<u>携帯電話使用等に起因する</u> <u>自転車関連事故件数(H26~R5合計)</u>



※総務省の通信利用動向調査によれば、R5の6~12歳の モバイル端末の保有状況は55.3%であるのに対し、13~ 19歳は91.0%と、中学生以降でモバイル端末の保有率が 極めて高くなる実態がある。

- (注) ・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
 - ・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
 - 「小学生」とは 7 歳~12歳の者をいい、「中学生」とは13~15歳の者をいう。

心身の発達状況等

- ○認知機能が徐々に成長
- ○通学等による自転車の利用範囲の拡大

目標

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、道路における危険を理解し、これを予測して回避するために必要な能力を習得する。



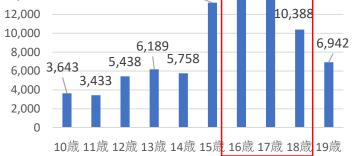
- ・「ながらスマホ」など、前方不注意 等につながる行為の危険性
- ・通学路の危険箇所の把握
- ・歩道、横断歩道又はその付近における歩行者保護の重要性

○高校生の目標

高校生の交通事故の特徴

- ○年齢層別自転車乗用中死傷者数がピークに。
- ○対歩行者(相手方)死亡・重傷事故件数が年齢層別で最多に。
- ○中学生に比べて、携帯電話使用等(画像注視)に起因する事故が 更に増加。







合計:88.163件

- (注)・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
 - ・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
 - 「中学生」とは13~15歳の者をいい、「高校生」とは16~18歳の者をいう。

心身の発達状況等

- ○認知機能が一定程度成熟
- ○社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響が大きくなる

目標

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、交通社会の一員として、自転車を運転する際の社会的責任を理解し、実践する。



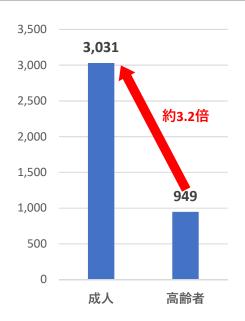
- ・「ながらスマホ」など、前方不注意 等につながる行為の危険性
- ・歩道、横断歩道又はその付近におけ る歩行者保護の重要性
- ・刑事、民事上の責任

○成人の目標

成人の交通事故の特徴

○高齢者と比較して飲酒事故率が高い。

飲酒状況別の自転車関連事故件数(H26~R5合計)



- (注)・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
 - ・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
 - ・「成人」とは18~64歳の者をいい、「高齢者」とは65歳以上の者をいう。

心身の発達状況等

- ○利用目的の多様化
- ○保護者は子どもを乗せての運転も行う

目標

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、 他の年代の模範となる行動を実践し、子どもに対 して交通ルールを教える立場にあることを自覚す る。



- ・飲酒による身体への影響及び飲酒運転の危険 性・悪質性
- ・歩道、横断歩道又はその付近における歩行者保 護の重要性
- ・他の模範となるため、自転車の交通ルールの再 確認

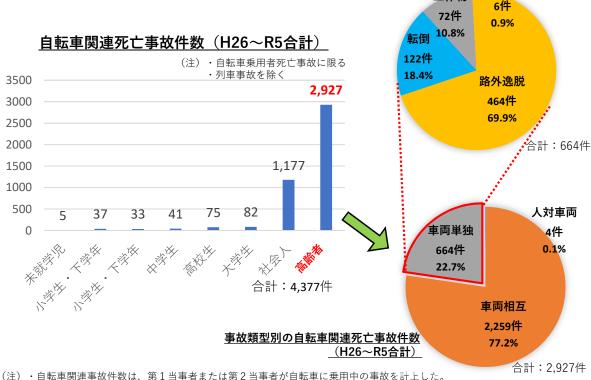
その他

工作物

高齢者の目標

高齢者の交通事故の特徴

- ○自転車乗用中の死亡事故件数が最多に。
- ○転倒や路外逸脱といった車両単独事故が多く、法令違反別で はハンドル操作不適の割合が高い。 車両単独



- - ・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
 - 「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。
 - ・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

心身の発達状況等

○運動機能、知覚機能、認知機能が加齢に伴い変化

目標

自転車に乗る際の交通ルールを確認すると ともに、加齢に伴う身体機能の変化を知り、 それに応じた安全な運転を行う。



考えられる主な教育内容

・加齢に応じて起こりうる身体機能の変化

ライフステージ別「交诵安全教育の目標」一覧

フ	<u> 1 ノス</u>	アーン別 父世	女全教育の日標」	一覧						
対象				学生 上学年	中学生	高校生	成人	高齢者		
心身の発達状況	運動機能	未熟			一定程度成熟			加齢に伴い変化		
	知覚 機能	未熟			一定程度成熟			加齢に伴い変化		
	認知 機能			未熟(徐々に	成長)		-定程度成熟	加齢に伴い変化		
	安全 態度		年齢が高くなる	ほど、社会性、感情、	' パーソナリティ、道徳!! '	生による影響が大きくな	3			
利力	用実態	年齢が高くなるにつれて、利用範囲の拡大、利用目的の多様化								
		事故類型別では「出会い頭」が最多 / 法令違反別では「安全運転義務違反」が最多								
事故実態		○他の年齢層と比較して、年齢層別自転車乗用中死傷者数は少ない。 事故類型別では「出会い頭」事故が多く、 法令違反別では安全 不確認の割合が高い。	○未就学児に比べ、年 齢層別自転車乗用中 死傷者数が増加。 ○ 学年が上がるにつれ 「自転車乗車中」に おける死者・重傷者 数の割合が増加。	○事故類型別では「出会い頭」事故が多く、法令違反別では、動静不注視(特に具体的危険性がないと思って注視を怠るなどの判断誤り)による事故の発生割合が増加。 ○学年が上がるにつれ「自転車乗車中」における死者・重傷者数の割合が増加し、6年生では50%を超える。	○小学生に比べ、年齢層別自転車乗用中死傷者数が急増。○小学生に比べ、携帯電話使用等(画像注視)に起因する事故が急増。	○年齢層別自転車乗用中死傷者数がピークに。○対歩行者(相手方)死亡・重傷事故件数が年齢層別で最多に。○中学生に世用等で、画りに見いて、画りに増加。	○高齢者と比較して飲 酒事故率が高い。	○自転車乗用中の死亡事故件数が最多に。○転倒や路外逸脱といった車両単独事故が多く、法令違反別ではハンドル操作不適の割合が高い。		
5 4	別の目標ライフステージ	自転車に安全に乗るための基本的な技能を習得するとともに、自転車に限らず道路空間を安全に通行するための基本的な交通ルールを習得する。	自転車に安全に乗るための技能を習得するとともに、自転車に乗る際の基本的な交通ルールを習得する。	自転車に乗る際の交通 ルールを習得するとと もに、道路における危 険を理解する。	自転車に乗る際の交通 ルールを確認するとと もに、道路における危 険を理解し、これを予 測して回避するために 必要な能力を習得する。	自転車に乗る際の交通 ルールを確認するとと もに、交通社会の一員 として、自転車を運転 する際の社会的責任を 理解し、実践する。	自転車に乗る際の交通 ルールを確認するとと もに、他の年代の模範 となる行動を実践し、 子どもに対して交通 ルールを教える立場に あることを自覚する。	自転車に乗る際の交通 ルールを確認するとと もに、加齢に伴う身体 機能の変化を知り、そ れに応じた安全な運転 を行う。		
	考えられる	・自転車に乗る際のバラン ス能力 ・「 止まる 」、「 待つ 」、 「 見る」といった安全確 認の方法	 ・自転車に乗る際のバランス能力、ブレーキのかけ方 ・「止まる」、「待つ」、「見る」といった安全確認の方法 ・自転車が守るべき信号・標識の意味、通行すべき場所の理解と方法 	・自転車が守るべき信号・標識の意味、通行すべき場所の理解と方法・軽車両であることの確認・見通しの悪い交差点等の通行の仕方(死角の理解)・身の回りの危険箇所の把握	・「ながらスマホ」など、 前方不注意等につながる 行為の危険性 ・通学路の危険箇所の確認 ・歩道、横断歩道又はその 付近における歩行者保護 の重要性	行為の危険性 ・ 歩道、横断歩道又はその 付近における歩行者保護	・飲酒による身体への影響 及び飲酒運転の危険性・ 悪質性 ・歩道、横断歩道又はその 付近における歩行者保護 の重要性 ・他の模範となるため、自 転車の交通ルールを再確 認	・加齢に応じて起こり得る 身体機能の変化 14		