

**第4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7年1月28日（火）14時00分から16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

（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

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

株式会社G a k k e n

京都市

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、市民自転車学校プロジェクトから資料1に基づき、全国学校安全教育研究会から資料2に基づき、株式会社G a k k e nから資料3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。

- 学校教育においては交通安全教育に係る時限数が限られているところ、交通安全教育で使用する教育教材は、各学年の交通事故実態等を踏まえて重点的に教育すべき内容に的を絞ることで、短時間でも効果的に活用できるようにする必要があるのではないか。
- 教科書、副読本の制作に当たっては、対象となる年齢前後に特徴的な交通事故事例・場面を取り上げている。また、交通事故は「行動要因」「環境要因」「車両要因」の3要因が絡み合って発生することを学び、併せて交通事故が起こった、あるいは起こりやすい場面について3要因を手掛かりに分析できるような構成にしている。
- 学校教育においては、例えば、年度始めに自転車の交通安全教育を行い、これを受講して初めて課外で自転車の利用を認めるといった取組を行うなど、教育内容だけではなく教育機会についてもよく検討されている。教育教材の制作にあたっては、隙間時間や通常授業等、様々な教育機会でも活用できるよう工夫が必要である。
- 二輪車で通学を許可する高等学校では、生徒を指導する立場にある教員が都道府県交通安全協会主催の二輪車安全教育指導員講習会に参加されている。自転車についても都道府県において自転車安全教育指導員講習会が実施されていることから、教員の方の交通安全教育に係る指導力を高めるためにも、今後、同講習会を積極的に活用されてはどうか。

(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ライフステージ別の教育内容、教育方法について、資料4から資料7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。

ア 総論

- 現時点で整理している内容では、例えば「成人」であれば知識、危険予測・回避行動を全て習得していることを前提としているが、現状は、全ての成人が正しい知識等を習得しているとは言い難い。ガイドラインを策定するに当たっては、15年、20年後に効果が出るような内容のものだけではなく、“今”問題がある現状に対して“今”効果が出るような教育を行うという観点も忘れてはならない。
- 全ての年齢層を通じて正しい知識・技能等が習得できていない現状に鑑みると、まずは自転車が軽車両であることを認識させ、自転車を運転するに際しては法令を遵守する義務が生じるということを理解させる必要がある。また、大人は子どもを教育する立場にあることから、正しい知識等を身に付け、指導できる大人を育成することも重要だと考える。
- 子どもに対する交通安全教育について、自転車先進国では身近な家族による教育が進んでいるところ、国内では、親・保護者が子どもを幼児用座席に乗せたまま信号無視をするなど、子どもに間違った姿を見せているのが現状。親・保護者には、子どもを教育する立場にあることを自覚させ、模範になってもらう必要があるため、ガイドラインではその役割を明記する必要がある。
- 子どもにとって年齢が低いほど親・保護者の影響力は大きいいため、特に低年齢を対象とした教育に係る部分では、親・保護者の役割等についても触れていただきたい。また、子どもの安全のためなら親・保護者は時間を割いて学んでくれるため、親・保護者を対象とした教育教材を紹介してはどうか。
- 今回整理した教育内容・教育方法をもとに、具体的に各教育主体がどのようにして教育を行うかを検討していくことが重要。例えば、「危険箇所の把握」という教育内容について、具体的にどのような場所を危険箇所としてピックアップすべきかといったことについて、何かしらの基準のようなものを示せば、教育の充実に資するのではないか。
- 自転車と自動車は姿形がかけ離れているため、自転車が自動車の仲間であることは子どもにとってイメージしにくい。自転車はバイクの仲間と表現した方が、イメージしやすいと思うので、「自転車はバイクの仲間」と表現してはどうか。また交通ルールの中でもバイクと同じ左側通行である旨を強調して教育してはどうか。
- 「教育」であるから学校が全てを担うというものではなく、特に子どもにとっては保護者・家庭における教育が重要であると考え。また、「教育」により全てが解決できるわけではないため、社会的ルールの厳格化をはじめ、社会的な仕組みとして悪質な運転者に対する処遇などを考えていく必要があるのではないか。
- 免許を要さない乗り物として、自転車以外にも電動キックボードがあり、16歳から運転が可能であるため、高校生の利用も想定される。自転車のガイドラインではあるが、電動キックボードの交通ルールもその中で関連付けて教えていってもよいのではないか。
- 学校現場においては、技能を含めて自転車の交通安全教育を行うことのできる指導者が必要であり、指導者の育成も喫緊の課題ではないか。

- 「一時停止」の標識の形について、海外では赤色の八角形の標識が多く使用されており、日本が一時停止の標識として使用している赤色の逆三角形の標識は、海外では「譲れ」の標識として使用されている。青切符の導入に向けて、標識の形等について外国人にも意味を理解できるようにする必要があるのではないか。

イ 各論

(ア) 目標について

- 「安全・安心に自転車を利用」とあるが、「安心」という文言は、「安心して歩道通行する」「安心してながらスマホをする」といったように誤った解釈をされる可能性があるため、再検討が必要。「安全に楽しく自転車を利用」としてはどうか。
- 「安全」は交通事故が起こる危険性がないという物理的な要素を含み、「安心」は他の交通主体との間で生じる不安がなく、快適に通行できるという精神的な要素を含んでいると考えており、目標に「安心」の要素を盛り込むことは適当である。

(イ) 技能について

- 交通ルールに関する知識や危険予測は、実際に自転車で公道を走行することで理解が深まるものであるため、自転車に乗れない者に対していくら知識や危険予測を教えたところで、実感がわからずに習得ができないと考えている。この点、「技能」の対象を小学生下学年までとしているが、小学生上学年以降であっても自転車に乗れない者がいるのが実情であることから、全てのライフステージを通じて技能を学ぶ機会を設けておかないと、自転車に乗れない者は交通ルールの習得や危険予測の習得に関して置き去りになってしまい、新たに自転車に乗ることができるようにならないのではないか。
- 「技能」については少なくとも小学生上学年までは教育内容として必要ではないか。学年が上がるにつれ必要となる「技能」は、小学生下学年までで学ぶ「止まる」「曲がる」等の基本的技能とは異なり、「公道において交通ルールを意識して運転する」という応用的技能といえるから、この点をライフステージごとに習得する「技能」の差として表現してはどうか。また、こうした公道での走行を通じて培われる応用的な技能については、こどもと行動を共にする親・保護者も教育に携わることを明確化してはどうか。
- 電動アシスト自転車は成人に限って利用されるものではなく、またロードバイクのように軽快自転車とは乗り方が全く異なる自転車も広く利用されている。これを踏まえ、「技能」の内容を成人及び高齢者層に対する電動アシスト自転車に特化した内容に限定せずに「自転車の特性に応じた運転時の注意点」とした上で、教育対象も全年齢層に広げてはどうか。
- バランス能力やブレーキ操作だけではなく、車道において後方の安全確認や手による合図を励行するなど、他の交通主体とコミュニケーションを図り、安全で安心して走行するために必要な技能もある。そのため、「技能」の教育対象を小学

生下学年にとどめず、小学生上学年以降は自転車運転時の安全確認の励行等を内容とするなど、全年齢層を「技能」の教育対象とすべきである。

- 電動アシスト自転車は、発進時のふらつきが少ないため転倒防止につながり、またアシスト機能により発進時の負担が少ないため、一時停止や信号停止後の再発進が苦にならず、法令遵守の促進につながる等のメリットもあると考えられることから、電動アシスト自転車に特化した交通安全教育の内容を記載するに当たっては、交通事故の危険性といったマイナスイメージだけではなく、これらのメリットについても伝えることが重要である。

(ウ) 知識について

- 交通ルールであれば、なぜルールが設けられているのか、なぜルールを守らなければならないのかを併せて教え込むことで、対象者の納得感を得ることが大切だと考える。腹落ちしていなければ、自然にルール遵守をしているという継続的な行動変容にはつながらない。
- 高校生は、自転車に乗り始めてから概ね10年が経過するタイミングで、自転車の運転にも「慣れ」が生じている。「慣れ」を払拭させるためにも、この年代の死傷者数が多いことや、対歩行者事故では相手方に危害を与えることも、併せて教え込む必要がある。
- 交通反則通告制度の対象が16歳以上であることに鑑みると、高校生までには自転車の交通ルールを一通り学んでおく必要があるのではないかと考える。
- 限られた教育機会、教育時間の中では、1つのライフステージで全ての交通ルールを網羅することは困難であるため、ライフステージごとに学ぶべき交通ルールに区切りをつけて、段階的に教育していく必要がある。また、地域特性や自転車の利用実態等に応じて重点的に教えるべき教育内容を柔軟に変えていくことも重要である。
- 出会い頭事故は、信号機が設置された幹線道路の交差点では発生は少ないが、幹線道路と脇道の交差点や幹線道路から外れた裏道の交差点での発生が多い。教育を行う上では、どのような道路形状の交差点が出会い頭事故の発生リスクが高いのかなど、具体的に教える必要がある。
- 酒気帯び運転については、あまり早く教えても実感が湧かずに自分事として捉えることは難しいのではないかと考える。高校3年生からが対象であっても決して遅くはないと考える。
- 高齢者に係る過去の研究から、高齢者は学んだ交通ルールを律儀に遵守するという特性があることが明らかであるため、高齢者に対する教育内容については、高齢者特有の交通事故に重点を置き、的を絞って教えることで、効果的・効率的な教育につながるのではないかと考える。
- 自転車に乗るための交通ルールに加え、駐輪方法や駐輪場所等についても教育する必要がある。

- 一時停止の標識のない交差点についても、とにかく停止するよう教育すべきか検討が必要。
- (エ) 行動・態度について
 - アイコンタクトやハンドサインといった交通コミュニケーション、意思表示は、「行動・態度」の教育内容で示されている「歩行者や車両といった他の交通主体への配慮」ではカバーされない内容であると考えられるため、交通コミュニケーション、意思表示は別途記載していただきたい。
- (オ) 教育手法について
 - オンラインや ICT 等のデジタルコンテンツを活用することで、時間や場所を選ばずに教育機会を確保することができるため、教育手法を検討する上では、デジタルコンテンツの積極的な活用も検討いただきたい。
 - 「スケアード・ストレイト」による教育については、こどもに与える影響や他の先進国での実施状況に鑑みれば、ガイドラインに記載をするべきではない。
- (カ) 教育機会について
 - 自治体の取組の一例として、高齢者を対象とした電動アシスト自転車の購入費補助事業制度がある。補助を受ける条件として、交通安全講習の受講を設けており、試乗会も行っている。高齢者を対象とした電動アシスト自転車に係る交通安全教育を行うのであれば、自治体と連携したこのような制度の普及も考えられる。
 - 高齢者は買い物で自転車を利用する機会が多いため、例えば高齢者の利用が多いスーパー等の店舗の協力を得て、買い物で訪れた高齢者を対象に交通安全教育を行ってはどうか。また、運転免許証の自主返納をした高齢者に対しては、免許返納後の主な交通手段として電動アシスト自転車等を含め自転車という選択肢があることをアピールすることで、免許の自主返納の促進、自転車の利活用の促進、いずれにもつながるのではないかと。

(6) 閉会