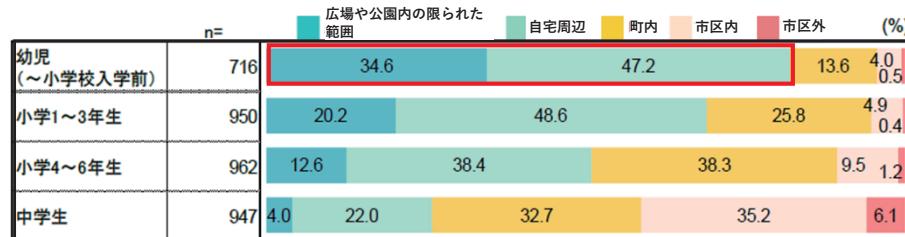


未就学児の自転車の交通安全教育

未就学児の交通事故実態等

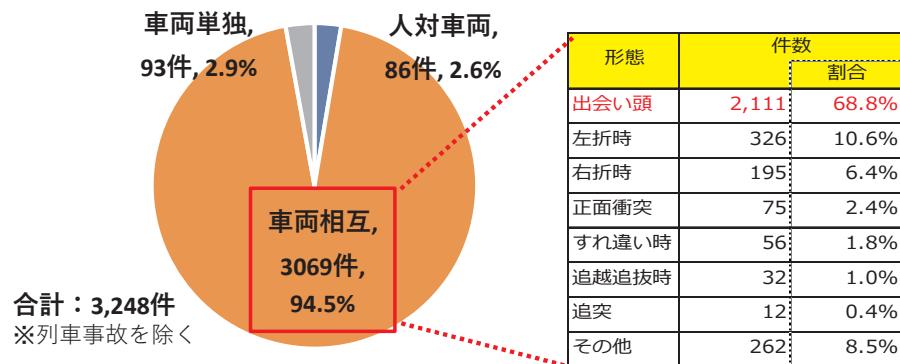
【図1】子どもの自転車での行動範囲



出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）2021年度自転車の交通ルールに関する意識調査に関する報告書

- 公道を運転する機会が少なく、公道を運転するとしても、**自宅周辺など極めて限定的な範囲**

【図2】未就学児の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。

- 事故類型としては、**車両相互の出会い頭事故が最多**

※出会い頭事故：相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した事故

目標（第3回協議会において議論）

安全・安心に自転車を利用することができるよう、自転車の基本的な技能を習得するとともに、他者の存在を前提として、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学ぶ。

教育内容

【基本的な考え方】

- 事故に遭わないために最低限身につけるべきものとして、「**出会い頭**」事故防止に資する交通ルールとその実践に重点を置く
- 交通社会の一員としての態度を習得させる出発点として、道路においては**他者と空間を共有していることを認識させる**

○技能

- **自転車に乗る際のバランス能力**
- **正しいブレーキのかけ方**

※下線部は基本的な考え方を踏まえ、重点を置くべきと考えられる教育内容を示す

○知識（交通ルール）

- **信号機の信号等に従う義務**
- **徐行すべき場所** ※見通しの悪い交差点等での安全確認
- **指定場所における一時停止**
- **ヘルメットの着用**

○行動・態度

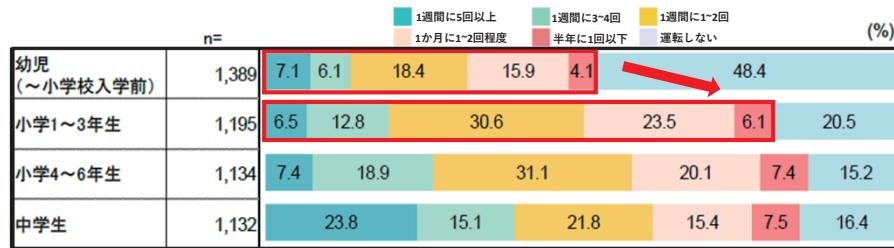
- <**危険予測・回避行動**>
 - **交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」を習得**
- <**交通社会の一員としての態度**>
 - **他者がいることの認識及び他者を思いやる気持ちの養成**

※歩行者の交通ルール（横断歩道の渡り方、信号機の信号等に従う義務、歩行者の通行すべき場所等）と併せて教育

小学生（下学年）の自転車の交通安全教育

小学生（下学年）の交通事故実態等

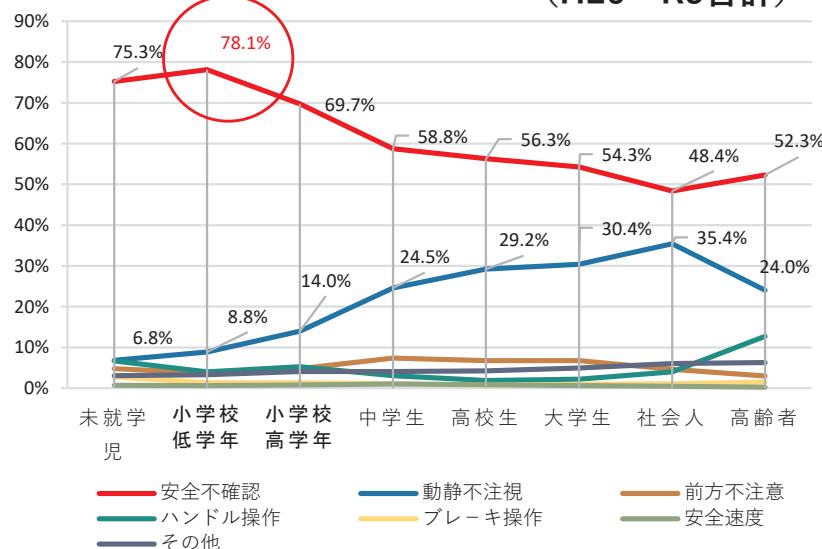
【図3】子どもの自転車利用頻度



出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）2021年度自転車の交通ルールに関する意識調査に関する報告書

- 自転車利用頻度が急激に上昇
- 公道を運転する機会も増加 (p1図1参照)

【図4】年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率
(H26~R5合計)



- 安全運転義務違反のうち、安全不確認が年代別で最多の割合を占める

※安全不確認：安全確認をしなかった又は不十分だったことによる発見の遅れ

目標（第3回協議会において議論）

安全・安心に自転車を利用できるよう、自転車の技能を向上させるとともに、自転車に乗る際の基本的な交通ルールを習得し、交通社会における他者への配慮を習慣づける。

教育内容

【基本的な考え方】

- 全ての交通ルールを習得するには理解力・記憶力が未成熟なため、安全不確認による事故に遭わないための交通ルールとその実践に重点を置く
- 公道を運転する機会が増加するため、歩道通行は可能だが、自転車が車の仲間であり歩行者を保護しなければならないことを意識付ける

○技能

- 自転車に乗る際のバランス能力
- 正しいブレーキのかけ方

○知識（交通ルール）

- 未就学児まで習得する交通ルール（特に、信号機の信号等に従う義務、徐行すべき場所、指定場所における一時停止を再確認）
- 道路交通法上の自転車の位置づけ ※自転車は軽車両
- 通行区分（車道が原則、左側左側端通行及び歩道通行の際のルール）
- 右左折の方法
- 交差点の通行方法 ※車両等・横断歩行者への注意と安全な速度・方法での進行
- ライトの点灯
- 整備点検 ※「ぶたはしゃべる」

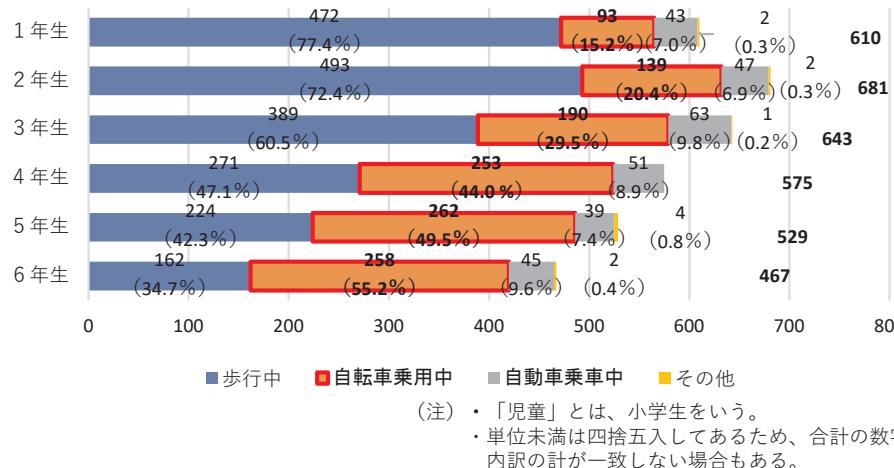
○行動・態度

- <危険予測・回避行動>
 - 交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底
- <交通社会の一員としての態度>
 - 歩行者保護の重要性の理解と実践

小学生（上学年）の自転車の交通安全教育

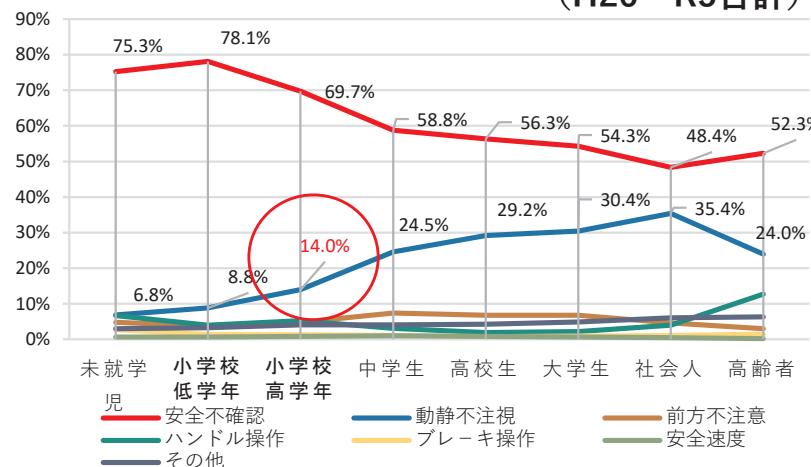
小学生（上学年）の交通事故実態等

【図5】児童の状態別死者・重傷者数（R1～R5合計）



➤ 上学年になるにつれ、自転車乗用中の事故の割合が上昇

【図6】年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率（H26～R5合計）



➤ 動静不注視が増加しあはじめる

※動静不注視：相手が譲ってくれると思って注視を怠ったその他特に具体的危険性がないとして注視を怠った判断の誤り等

目標（第3回協議会において議論）

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し、車道通行を前提とした他の交通主体への配慮を習得する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自転車が主要な移動手段となるため、知識面では、自転車に乗る際の交通ルールを一通りマスターさせるが、中でも中学生以降で特に気をつけるべきルールを先取りして重点的に教育
- 行動面・態度面では、道路に潜む危険を正しく理解できるようする教育内容に重点を置く

○知識（交通ルール）

- 小学生（下学年）まで習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分（車道が原則、左側左側端通行及び歩道通行の際のルール）を再確認）
- 通行区分（自転車道及び普通自転車専用通行帯並びに路側帯通行）
- 横断歩行者の優先
- 並進の禁止
- 二人乗り等の禁止
- 携帯電話使用等の禁止

13歳から歩道通行の特例が適用されなくなるため重点的に教育

中学生から携帯電話使用等に起因する事故が急増（p4図8参照）するため重点的に教育

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
- 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
⇒これらを踏まえた採るべき回避行動

<交通社会の一員としての態度>

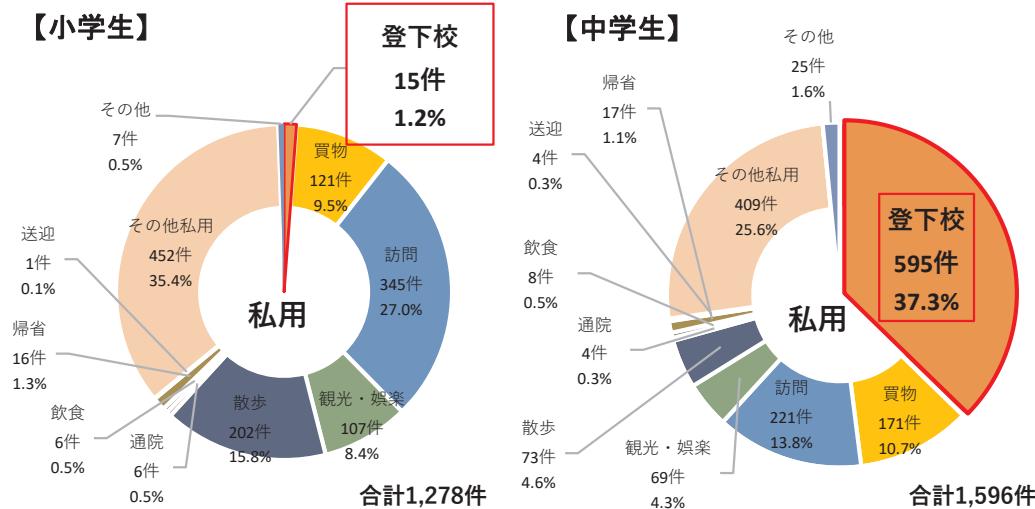
- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる安全な運転を行うべきことの理解と実践

中学生の自転車の交通安全教育

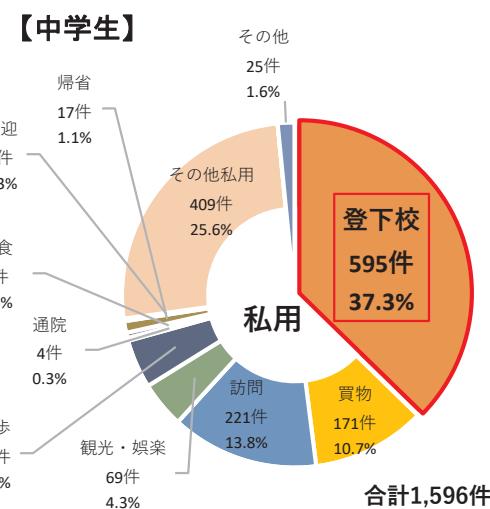
中学生の交通事故実態等

【図7】通行目的別の自転車関連死亡・重傷事故件数
(R1～R5合計)

【小学生】



【中学生】



(注) • 自転車乗用者が第1または第2当事者となった事故における自転車乗用者の通行目的を集計した。
• 自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの通行目的を1件として計上した。

- 登下校時の事故が小学生と比べ急増
- 登下校での自転車利用により、小学生と比べて高頻度での利用者が増加 (p2図3参照)

【図8】携帯電話使用等に起因する自転車関連事故件数
(H26～R5合計)



- 携帯電話保有率の上昇もあり、携帯電話使用等に起因する事故が急増

目標（第3回協議会において議論）

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ことにより、交通社会の一員としての自覚を習得する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自ら危険な行動をとる傾向があるかがわるとともに、身体の成熟により事故が重大化しやすくなることを踏まえ、行動面・態度面では、自分が事故に遭わないことに加え、**他者に配慮した安全な運転の実践に重点を置く**
- 知識面では、これまで習得した交通ルールを再確認・徹底させるが、特に、通行区分や携帯電話使用等の禁止に関する内容に重点を置く

○知識（交通ルール）

- 小学生まで習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分、携帯電話使用等の禁止を再確認）
- 事故時の対応

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
- 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
- 身体機能の成熟により事故の被害（加害する場合を含む）が重大になることの理解
- 「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解
⇒これらを踏まえた採るべき回避行動

高校生で対歩行者事故がピークとなる (p5図10参照)ため、先取りして重点的に教育

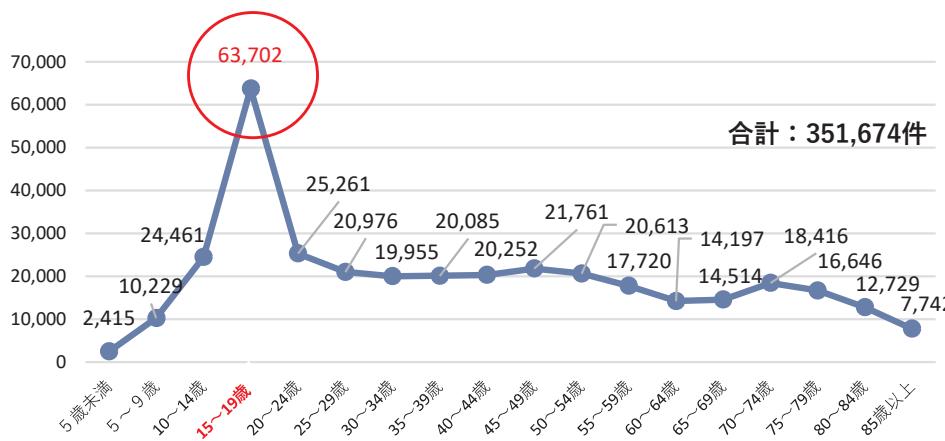
<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 刑事・民事上の責任の理解

高校生の自転車の交通安全教育

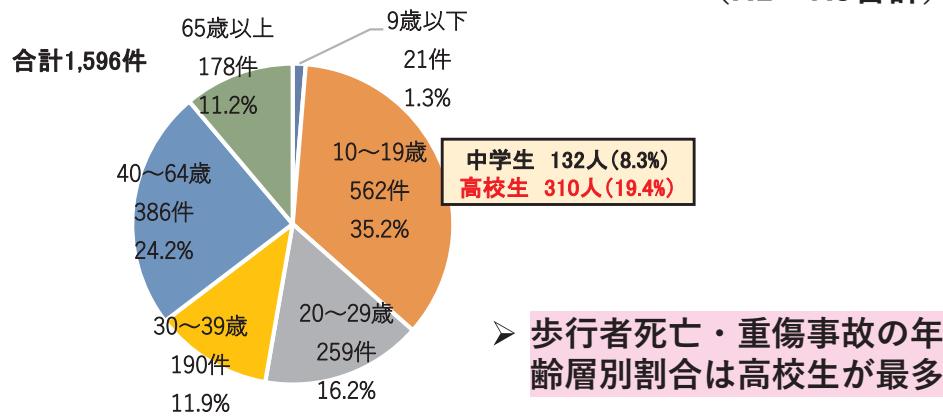
高校生の交通事故実態等

【図9】年齢層別自転車乗用中死傷者数（R1～R5合計）



➤ 高校生が該当する年代での死傷者数がピークに

【図10】「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）



(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。

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを確認し、道路における危険の予測・回避能力を養うとともに、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転する際の社会的責任を理解し、実践する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 知識面では、これまで習得した交通ルールを確認する中で、特に、**自己の死傷や対歩行者事故に直結するような違反に関する交通ルールに重点を置く**
- 行動面・態度面では、**危険な運転により生じうる結果を理解させ、行動変容につなげるとともに、社会的責任の理解に重点を置く**

○知識（交通ルール）

- 中学生まで習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分、横断歩行者の優先、信号機の信号等に従う義務、徐行すべき場所、指定場所における一時停止、携帯電話使用等の禁止、ヘルメットの着用を再確認）
- 酒気帯び運転等の禁止 ※特に高校3年生

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 中学生と同内容の教育を行う（特に、身体機能の成熟により事故の被害（加害する場合を含む）が重大になることの理解、「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解と、これらを踏まえた採るべき回避行動に重点を置く）

<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行なうべきことの理解と実践
- 安全な交通社会づくりの重要性の理解と積極的な参加・協力を通じた社会的責任の醸成
- 刑事・民事上の責任の理解

成人の自転車の交通安全教育

成人の交通事故実態等

<成人全般>

【図11】飲酒状況別の自転車関連事故（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。

➤ 飲酒をした状態での事故は成人（～64歳）が多い

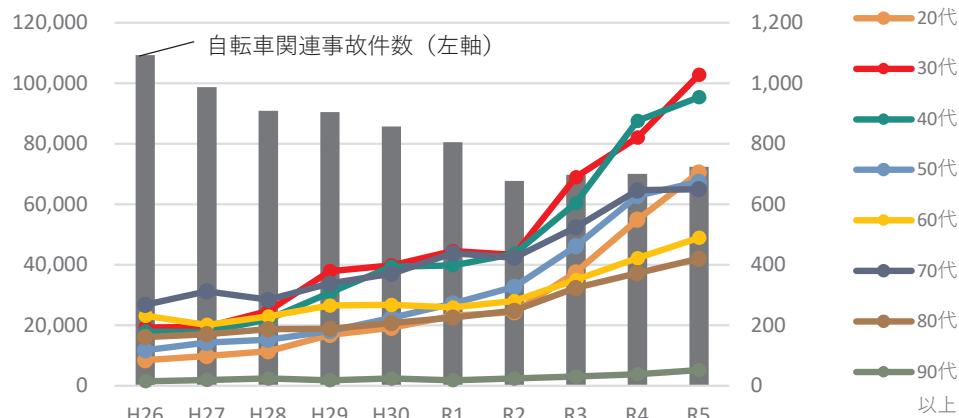
【図12】年齢層別自転車使用者の車種別構成率（R3）

	軽快車	子供用自転車	自転車電動アシスト（幼児同乗）	自転車電動アシスト（その他）	ロードバイク	マウンテンバイク	クロスバイク	その他	使用者数	(横%表)	
										n=18,475	
10歳未満	6.7	89.9	0.1	0.4	0.3	1.5	0.3	0.9	669		
10代	61.5	20.7	0.2	2.9	3.6	4	4.2	2.8	2,184		
20代	70.4	1.1	1	8.4	5.8	4.3	3.9	5.3	1,369		
30代	59.4	1.4	5.6	7	6.5	4.8	5.3	10	1,460		
40代	62.8	1.1	3.1	9	5	4.8	4.8	9.2	2,924		
50代	63.5	0.6	0.5	8.5	5.9	5	5.3	10.7	4,425		
60代	61.5	0.2	0.4	12.5	5.9	5	4.2	10.4	3,335		
70歳以上	66.2	0.1	0.3	15.4	3.6	2.3	2.8	9.4	2,109		

出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）「2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」より警察庁作成

➤ 30代・40代は電動アシスト自転車（幼児同乗）の使用割合が高い
➤ 電動アシスト自転車（その他）は年代が上がるにつれ使用割合が増加

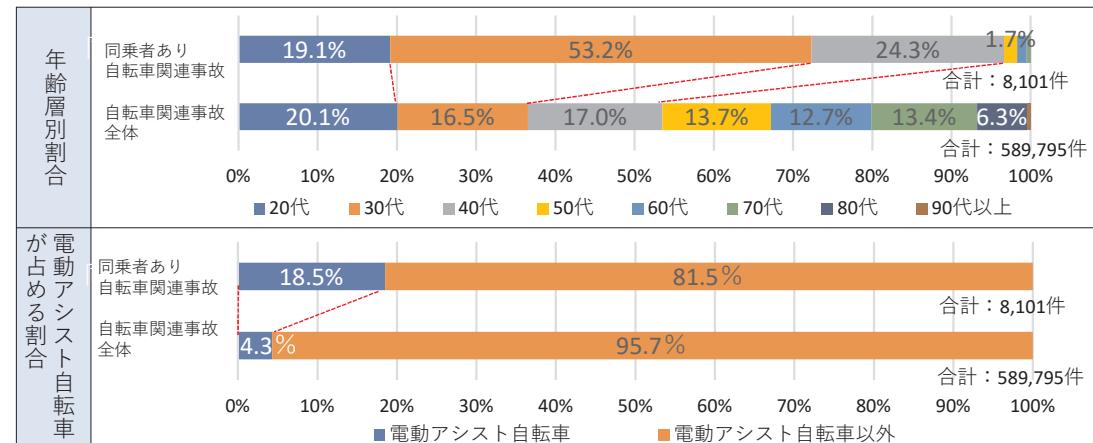
【図13】年齢層別電動アシスト自転車事故件数の推移（H26～R5合計）



(注)
・駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）が第1当事者または第2当事者となった事故を計上した。
・ただし、駆動補助機付自転車相互の事故は1件とし計上した。

➤ 全世代で増加傾向にあるが、中でも30代・40代の増加が顕著

【図14】同乗者あり自転車関連事故の年齢層別件数の割合と電動アシスト自転車事故が占める割合（当事者20代以上・H26～R5合計）



(注)
・「自転車関連事故全体」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件として計上した。
・「同乗者あり自転車関連事故」とは、同乗者が負傷した自転車関連事故をいい、第1当事者及び第2当事者の同乗者あり自転車関連事故件数を合計した。

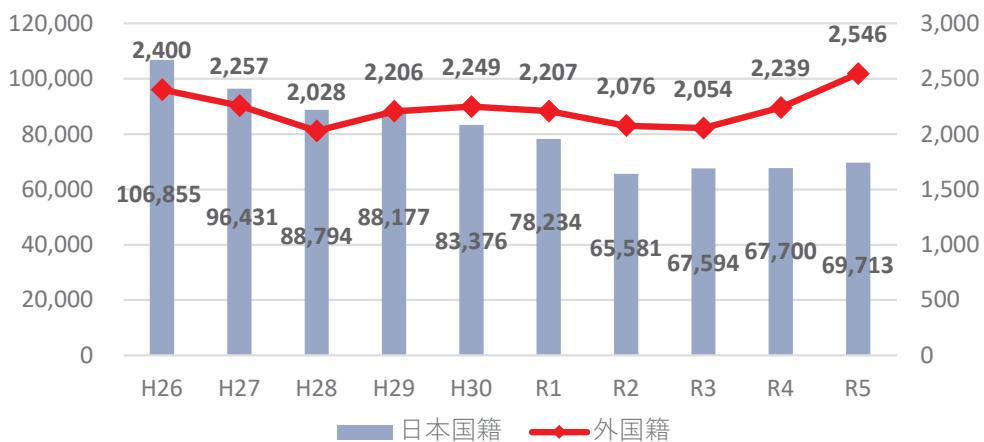
➤ 同乗者ありの事故は、30代・40代の割合が高い。また、同乗車ありの事故に占める電動アシスト車事故の割合も高い。

成人の自転車の交通安全教育

成人の交通事故実態等

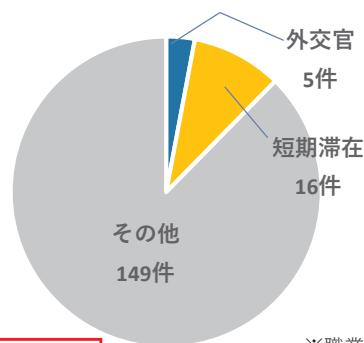
<外国人>

【図15】当事者が外国籍を有する自転車関連事故件数の推移



➤ 外国人による自転車関連事故は増加傾向

【図16】当事者の職業区分が「外国人」である自転車関連事故件数の内訳
(R4～R5合計)



➤ 短期間日本に滞在する外国人による事故件数は比較的少ない

※職業区分が「外国人」とは、「外交官」、「短期滞在者」又は「その他」に分類される者をいう
※外交官：在日外国公館の外交官として身分・特権を有する者
短期滞在者：在留資格が「短期滞在」の者
その他：上記以外の者。ただし、日本に居住する外国人（永住権のある外国人含む）は除く。

目標（第3回協議会において議論）

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。

教育内容

【基本的な考え方】

- これまで習得した交通ルールを再確認するとともに、飲酒運転等の悪質性の高い違反行為については、民事・刑事・社会的責任と関連付けながら教育
- また、増加傾向にある電動アシスト自転車の事故を防止するため、電動アシスト自転車利用者に対し注意点を教育
- 保護者に対しては、子乗せ自転車や電動アシスト自転車を運転する際の注意点及び子どもに対する教育の重要性を教育
- 訪日外国人に対しては五則を中心に、在留外国人に対しては一般成人が身につけるべきものと同等の交通ルールを教育

○知識（交通ルール）

- 全般の交通ルール（特に、携帯電話使用等の禁止、酒気帯び運転等の禁止を再確認）

○技能

- 電動アシスト自転車及び子乗せ自転車の運転時の注意点

＜危険予測・回避行動＞は、高校生までの習得を目指す

○行動・態度

＜交通社会の一員としての態度＞

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 安全な交通社会づくりの重要性の理解と積極的な参加・協力を通じた社会的責任の醸成（子どもへの教育の必要性の理解を含む）
- 刑事・民事上の責任の理解

高齢者の自転車の交通安全教育

高齢者の交通事故実態等

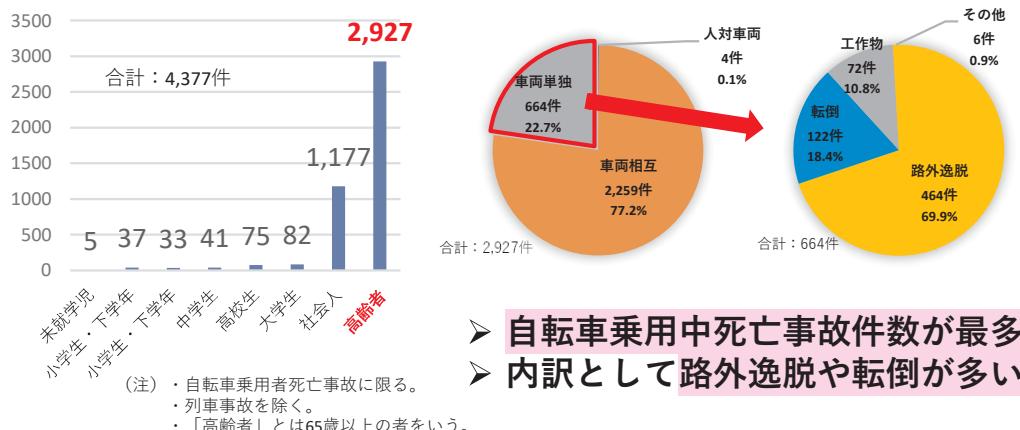
【図17】自転車の利用目的（令和5年アンケート調査）

	n=	生活（買物・通院等）	通勤・通学	趣味	仕事	その他
全体	3,017	78.9	33.6	23.5	9.6	2.8
男性	1,606	76.5	34.6	28.6	11.1	3.1
女性	1,411	81.5	32.6	17.6	7.9	2.5
10代	530	47.2	54.0	23.2	3.2	6.6
20代	410	71.5	43.2	24.1	18.8	0.5
30代	436	85.1	38.5	26.4	17.0	1.4
40代	464	88.4	31.5	20.5	9.3	1.1
50代	416	90.1	28.1	19.0	9.4	2.4
60代	389	86.9	24.4	23.1	7.7	2.6
70代	372	91.9	7.0	29.0	3.0	4.6
運転免許あり	2,183	84.6	30.8	23.9	11.3	2.2
運転免許なし	539	71.8	39.0	22.3	7.6	0.6

※全比+10pt以上(=■), +5pt以上(=■), -5pt以下(=□), -10pt以下(=■)

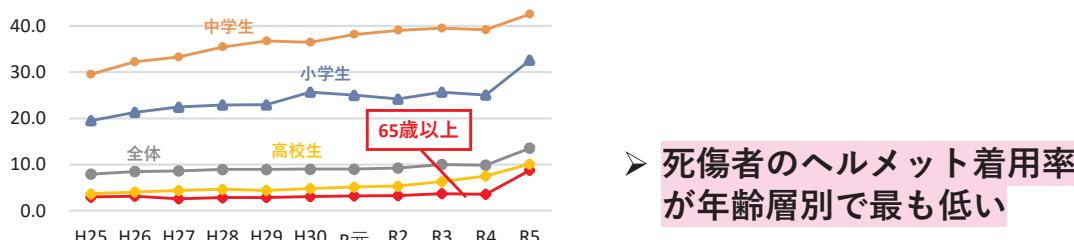
- 高齢者は生活目的での利用が多く、買物・通院等、自宅周辺の行き慣れた場所への移動手段としていることがうかがわれる

【図18】自転車関連死亡事故件数（H26～R5合計）



- 自転車乗用中死亡事故件数が最多
- 内訳として路外逸脱や転倒が多い

【図19】自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移



目標（第3回協議会において議論）

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。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自宅周辺等への短時間の移動であっても、ヘルメットを着用するなど、自分の身を守ることを教育
- 加齢による身体機能の変化を自覚した運転を実践する

○技能

- 加齢による運転技能の低下の理解

○知識（交通ルール）

- 全般の交通ルール（特に、ヘルメットの着用を再確認）

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
- 加齢による認知機能の変化の理解
- ⇒これらを踏まえた採るべき行動

<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 安全な交通社会作りの重要性の理解と積極的な参加・協力を通じた社会的責任の実践
- 刑事・民事上の責任の理解

考えられる教育方法とその留意点

○ライフステージ別の教育方法と留意点については、以下のようなものが考えられるのではないか。
※教育内容との対比については別紙参照

対象		未就学児	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
技能	方法	公道以外の場所で、乗車姿勢、ブレーキのかけ方を練習					電アシ車購入時の試乗や注意呼びかけ	家族、自治体等による呼びかけ
	留意点	<ul style="list-style-type: none"> 習熟度の個人差に配慮し、個別フォローが必要な者に対しては、できる限りの個別指導を実施 ゲーム性を取り入れるなど楽しみながら自転車に親しめるよう配慮 ブレーキを正しくかけられているかまで確認（※「走れる」だけでは公道走行には不十分） 						
知識	方法	<p>「技能」及び「行動・態度」の教育と関連付けながら必要な知識を習得させる (※安全教室等の機会のほか、購入時や日常生活における声かけ等あらゆる機会を活用して実施)</p>						
	留意点	<ul style="list-style-type: none"> 理解しやすいような文言やイラストを用いる クイズ形式など楽しみながら学べるよう留意 		<ul style="list-style-type: none"> 各ライフステージの事故実態等を踏まえ、特に指導が必要なルールについては重点的に教育を行うなど、メリハリをつける ルールを教えるだけにとどまらず、「なぜ当該ルールがあるのか」「守らないとどのような危険があるのか」を教える（又は考えさせる） 			<ul style="list-style-type: none"> 外国人向けの教材も用意 	
行動・態度	方法	<p><危険予測・回避行動></p> <ul style="list-style-type: none"> 交差点等を模した空間での法規走行 日常的な道路の走行（保護者が付き添い）において「止まる」「見る」「確かめる」を声かけ 		<ul style="list-style-type: none"> 見通しの悪い交差点でのフィールドワーク、危険箇所のプロット 実際に起きた交通事故の概要と危険予測に関する教訓の説明 		<ul style="list-style-type: none"> 危険な自転車の運転が撮影された映像等の視聴 シミュレーターやスクエードストレイトを用いた危険性の体感 		<ul style="list-style-type: none"> 家族、自治体等による危険箇所の呼びかけ シミュレーター等を用いながら危険予測能力の再確認
	留意点	<p><交通社会の一員としての態度></p> <p>日常生活や技能面の教育を通じ、他者や物へぶつからないこと等の重要性を認識させる</p>		<p>交通ルールや危険予測・回避について学ぶ中で、自分がどのような運転を行えば交通の円滑が保たれるかを検討・討論</p>		<p>交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことの他者への教育や発表</p> <p>地域の交通安全イベント等への積極的参加</p> <p>対歩行者事故等により損害賠償や刑事責任が発生した事例の学習</p>		
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 実際の道路に近い環境下での訓練が効果的（※教習所等との連携を検討） 「技能」「知識」も含め、保護者参加型のイベント等で学習させることにより、家庭での教育や、保護者の行動変容等を図る 							

考えられる教育主体・教育機会

- 交通安全教育の効果を高めるためには、以上で整理した教育内容・方法による教育を、以下のような教育主体それぞれが持つ教育機会を活用しながら、ライフステージを通じて反復継続して実施する必要がある

教育主体	教育対象	教育機会	担うことが考えられる教育内容
販売事業者、レンタル・シェア事業者	全ライフステージ	自転車購入時 レンタル等利用時	知識
保護者・家族	未就学児～高校生 高齢者	自転車購入時 日常的教育	技能 知識 行動・態度
学校等	未就学児～高校生	日常的教育 安全教室等	技能 知識 行動・態度
雇用主事業者	成人	日常的教育 安全教室等	知識 行動・態度
交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体、自治体	全ライフステージ	イベント・安全教室等	技能 知識 行動・態度

今回検討した教育内容・教育方法を枠組みとしつつ、各教育主体が持つ教育機会の特性に応じ、それぞれの教育主体がどの教育内容に重点を置き、どの教育方法を実施することができるかについて、次回以降具体的な検討を行う

また、好取組事例の紹介や他機関との連携方策等の交通安全教育の充実化に資する取組について、本協議会やガイドラインにおいてどのようなことを実施可能かについて引き続き検討を行う