

**第 5 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 4 月 11 日（金）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

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

株式会社 G a k k e n

一般財団法人トヨタ・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）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・安全課安全教育推進室長

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、自転車利用環境向上会議全国委員会から資料1に基づき、一般社団法人日本自動車連盟から資料2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。

- こどもは交通社会における経験が乏しいため、他の交通主体の立場に立った見方・考え方ができない。この点、事例紹介になるが、他の交通主体の立場を疑似体験させることにより、そのような見方・考え方を培わせるため、自動車の運転席から見た雨の日の視界、夜間の視界等、様々な交通環境下におけるドライバー目線の映像を撮影し、こどもたちに視聴させる取組を行った。実際に自動車を運転することがなくても、動画の視聴を通じて自動車のドライバー目線から歩行者・自転車がどのように見えるのか、より具体的に理解させることが可能であることから、動画を活用して他の交通主体の立場を疑似体験させることは効果的な教育方法の一つではないかと考える。
- ドライブレコーダーの映像や危険予測トレーニングの動画等を活用することで、ドライバーから自転車の動きがどのように見えているのか、また自転車利用者としてどのように行動する必要があるのかを理解してもらうことが可能である。
- こどもに対しては、自動車のシミュレーターを活用することも有効ではないか。例えば、どれくらいのスピードであれば、停止するまでにどれくらいの距離を要するのかを疑似体験させ、「車は急に止まらない」ということを体感させることで、道路への飛び出し等の不安全行動の抑止につながると考える。
- こどもに対しては、道路においてはどのような行動が危険なのか、どういう行動が安全なのかを具体的に伝えて実践させることが重要である。
- バスやトラック等の大型車は、多数のミラーが備え付けられているものの死角は解消されておらず、交差点における巻き込み事故等を防止するためには、歩行者や自転車利用者に大型車の死角を正しく理解してもらうことが重要である。

- 交通安全教育全般に言えることだが、交通事故を防止するためには、全ての交通主体が正しい知識を身に付ける必要があり、興味を持たない人へのアプローチ方法も検討する必要がある。
- 自転車で車道を通行することに危険を感じている自転車利用者が存在しており、全ての交通主体が安心して道路を通行できるようにするためには、それぞれの交通主体の意識を変える必要がある。これまで、自治体レベルでの自転車政策が進められてきているが、今後は国として、全ての交通主体が相互に配慮し合い、安心して道路を通行できるような方針を示す必要がある。
- 全ての交通主体が道路において共存するためには、地域や自治体、学校、関係機関等との連携が不可欠であり、例えば、地域一体となって交通安全に向けた街頭指導を継続することは、その効果が生じるまでにある程度の時間を要するものの、共通意識を持って継続することで、地域全体の意識変化につながる。

(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ライフステージ別の教育内容、教育方法について、資料3から資料8に基づき説明した後、自転車の交通安全教育事業者の公表制度の概要について資料9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

- ガイドラインの策定に当たっては、ライフステージに応じて、事故実態と重点的に教育すべき内容とその方法が一目で分かるようなめりはりのある資料構成にすることで、教育主体がガイドラインを活用しやすくなると考える。
- ライフステージ別の教育目標について、「～習慣づける」、「～習得する」といったソフトな表現になっているが、交通安全教育を行う上では「～をできるようになる」といったように、より具体的な目標を掲げて取り組む必要があると考える。特に成人は、こどもたちに対して教育する立場にある一方で、自転車の交通ルールを正しく理解していないというのが現状であり、教育主体となる成人を養成していくことが必要である。そのため、成人に対して交通安全教育を行う際には、「～こ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」ではなく、「～こどもに対して交通ルールを教えられるようになる」等のように、より踏み込んだ目標を掲げる必要がある。
- ガイドラインでは、販売事業者や雇用主事業者以外にも、自治体が教育主体である場合に考えられる教育内容・教育方法についても示す必要があるのではないかと考える。自治体においても交通安全教育の推進を図っているところ、ガイドラインで自治体に向けた項目を盛り込むことで、有効活用してもらえたいと考える。また、自治体以外にも、これから自転車の交通安全教育の担い手になる人へのメッセージを盛り込むことで、教育の担い手の拡充にもつながるのではないかと考える。

- 交通ルールを教える上では、なぜ交通ルールを守る必要があるのか対象者に理由を示す必要がある。例えば交差点における出会い頭衝突について、交差点に進入する際、左側通行と右側通行とでは、右側通行で交差点に進入した方が出会い頭衝突の発生割合が高いため、事故を回避するためには、まずは左側通行を遵守する必要があると伝えた方が、より説得力が増し、対象者の理解も得やすいと考える。そのためガイドラインでは、教育主体が交通安全教育で活用できるように自転車の交通事故実態の詳細を示していただきたい。
- ガイドラインでは、自転車安全利用五則について、それぞれの項目を遵守することで交通事故防止にそれぞれどれほどの寄与度があるのかについても示した方が、説得力が増すと考える。また、ライフステージごとの交通事故の特徴、例えば、高齢者は他の年齢層と比較して「操作不適」に起因する事故が多い、また他の年齢層と比較して「歩道上」で発生する事故が多いといった特徴を示し、このような交通事故の特徴を踏まえて重点的に教育すべき内容を示すなど、工夫が必要である。
- 自転車が従うべき信号機は、車道通行時は車両用信号機、歩道通行時は歩行者用信号機、車道通行時でも歩行者・自転車専用の標示板がある場合は、当該信号機に従って自転車横断帯を横断しなければならないというように、状況に応じて従うべき信号機が変わるため、自転車利用者にとって非常に分かりにくいというのが現状である。ヨーロッパのように、自転車のピクトグラム式の信号機を導入することで、自転車が従うべき信号機が明確になり、自転車利用者の理解も得やすく、信号遵守にもつながると考える。

イ 各論

(7) 教育内容について

- 技能について、「安全確認や合図等の意思表示の励行」とあるが、このような表現ぶりであれば、相手方に対する一方的な意思表示でも足りると誤って解釈される可能性があるため、「意思表示」ではなく「コミュニケーション」という文言により、交通事故防止のためには相手方との意思疎通が必要であることを明確に伝える必要がある。具体例として、道路において進路変更する場合、後続車との衝突を回避するためには、後方確認やハンドサインで後続車に対して一方的に進路変更の意思を伝えるだけでは足りず、後続車のドライバーとアイコンタクトを取る等相手方の反応を見ることが重要になる。その意味でも、「安全確認や合図等の交通におけるコミュニケーションの励行」等、「コミュニケーション」という文言で示すことにより、他の交通主体との意思疎通が重要であることを伝える必要がある。
- 技能について、特に未就学児に対しては、「認知、判断、行動」といった三要素を習得させることが重要であると考えており、これらは安全に横断歩道を横断する際の基本行動になる。また、技能に係る交通安全教育を通じて、人や物とぶつからないための距離感覚を養い、また、順番に並ぶといった他の参加者との関係

から社会性を身に付けることも可能であるため、これらの要素についても、教育内容に盛り込む必要がある。

- 技能について、成人に対して教育すべきことは、幼児同乗車の運転時の注意点も大切だと思うが、最も重要なことは、こどもを同乗させて走行するということは指導者としてこどもの手本になり、非常に責任が重いということを自覚させることである。

(イ) 教育方法について

- 「教育」は教育教材を活用した座学や参加・体験・実践型の教育のように、対象者に対する強い働きかけを通じて、知識・技能の向上、行動・態度の変容を目指すものだと考える。他方で、交通ルールに係るリーフレットの配布やポスターの掲示については、個別の対象者に直接的に働き掛けるというより、多くの対象者に幅広く周知を図るといった要素が強いため、「教育」ではなく広報啓発活動として整理すべきだと考える。そのため、交通ルールに係るリーフレット等の配布を教育方法として位置付け、ガイドラインに盛り込むことについては検討が必要である。
- 自転車は自転車販売店に限らず、インターネットや雑貨店等でも販売されている。自転車販売店における対面販売であれば交通安全教育の機会を設けることは可能であるが、非対面のインターネットで購入する場合や自転車に係る専門的知識を有する従業員がいない雑貨店等で購入する場合は、教育機会の確保が困難であるため、これらの販売ルートにおける交通安全教育の実施方法についても検討する必要がある。
- 教育方法の検討に当たっては、実際に教育に携わっている者を構成員とするワーキンググループを立ち上げる等、実際にどのような教育内容が効果的か検討する必要があるのではないかな。
- 街頭指導を行うに当たっては、街頭指導に従事する者が正しい交通ルールを理解しておく必要があるため、自転車の交通ルールの詳細や指導ポイント等を掲載した指導者マニュアルの作成も必要である。

(ウ) 公表制度について

- 掲載の基準について、教育の質を担保するために交通安全教育の開催実績を一つの基準にしているが、実施回数だけで判断するのではなく、個々の教育プログラムの効果についても検証する必要があると考える。例えば、個々の教育プログラムの目標を確認し、当該目標の達成状況を対象者に対するアンケートにより確認する等、教育プログラムの効果を検証してみてはどうか。

(6) 閉会