

**第6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6月19日（日）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

全国高等学校長協会

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、株式会社あさひから資料1に基づき、ライトウェイプロダクツジャパン株式会社から資料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。

- 交通安全教室は、教育スキルの習熟した者がインストラクターとして当該教室を主導する必要があることから、社内研修等を通じたインストラクターの育成が重要となる。
- 自転車の乗り方教室を開催するに当たっては、公園や商業施設の広場・駐車場等の広いスペースを確保する必要があり、その際、施設使用料といった費用負担が生じることが多い。また、教室の規模や内容に応じて必要な数のインストラクターを配置し、場合によっては安全管理の面から更に人員を配置する必要があるなど、人件費・活動費の面でも負担は大きい。このような費用負担を全て受講者に転嫁することは困難であり、教室の開催を持続可能なものとするには、例えば、1日に複数回の教室を開催することで人件費の圧縮を図るなど工夫が必要である。
- 交通安全教室を継続的に開催するためには、一定の利益を得る必要がある。その点、少額の参加費であっても、教室の参加定員を満たす受講者を確保することができれば、ある程度の収益が見込め、費用負担の軽減につながる。
- 自転車の乗り方教室については、受講者の多くが実施店舗周辺の近隣住民の方であるため、受講者を募るために店頭告知を行うことで十分受講者が集まる。また、店舗のウェブサイトや SNS 等を通じた告知は多くの方の目に触れることとなるし、登録者限定のメールマガジンについても、必ず登録者の目に触れるといった利点がある。また未就学児を対象とした教室では、店舗近隣の保育園に直接告知することも効果がある。
- 交通安全教室の開催等の情報発信の方法について、自治体と連携して交通安全教室を開催する場合は、自治体のウェブサイトや SNS を有効活用するほか、年齢層の高い方や主婦層の方であれば自治体の各種紙面や各地域のコミュニティ紙から情報を得て交通安全教室の開催を知ったという方が一定数存在するため、これらの地域に

根ざした紙媒体も情報発信では活用できる。

#### (4) 事務局説明

警察庁から、自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究に係る現状報告について資料3に基づき説明した後、自転車の交通安全教育ガイドラインの策定に向けて、同ガイドラインの骨子案について、資料4から資料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。

##### ア 総論

- ガイドラインの中で使われている文言と、学習指導要領で記載されている文言については、誤解が生じることはないよう平仄を合わせるべき。
- 成人のように交通安全教育を受ける機会のない者については、自転車の交通ルールを学ぶ機会を確保することは難しい。このような場合、交通ルールを守らない自転車利用者に対しては、警察による指導取締りが交通ルール周知の機会になると思うが、ガイドラインでは、警察における交通ルール周知の取組についても記載すべきではないか。
- 運転免許の更新時講習等の機会において、自転車の交通ルールを周知させることが有効であり、こうしたことをガイドラインに記載すべきではないか。
- ガイドラインは、これを手にした教育主体が、対象者に何を教える必要があるのか、どのように教えればいいのか理解できるよう、分かりやすい文言や図表を用いて示す必要があり、また、ガイドラインに基づく教育の実効性を担保するためにも、具体的な教育方法例についても示しておく必要がある。また、各ライフステージにおいて「この年代には最低限これだけは伝えてほしい」といったように要点を絞った記載も必要であり、コラムや資料集といった項目も教育主体にとって有益な情報であると考える。

##### イ 各論

###### (ア) 教育内容・教育方法について

- 高校生に対する「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・実践」に係る教育方法の一例として、高校の授業の一環として、高校生自らが「まちづくりとしての交通安全」というテーマで、通学路における危険箇所の改善を図るため、警察や道路管理者と連携して危険箇所を点検し、生徒自ら改善策を検討するといった「課題解決の授業」を行ったという例がある。高校生に対しては、交通安全イベント等への参加を促すといった受動的な内容のものだけではなく、学生自身が課題を発見し、解決策を模索するというような能動的な内容の教育も効果的だと考える。
- 中学・高校生に対して「身の回りの危険箇所の把握」に係る教育を行う際には、どこがどのように危険なのかを具体的に教示することが重要である。そのためガイドラインでは、危険箇所の把握に当たっては、交通事故や民間の様々なデータを有効活用したより実践的な教育が重要である旨を記載しておく必要がある。

- 自転車の通行場所と通行方法は様々あり、例えば路側帯も複数種類があつて、自転車が通行できる路側帯はどのようなものか、正直、分かりにくい。このような場合には、こどもであれば保護者同伴による実際の公道走行を通じて、地域にはどのような路側帯があるのか、どの路側帯であれば通行可能であるのか、路側帯ではどのように通行するのかを実際に走行させて教えることが有効である。また、街頭指導を通じた教育も有効で、実際の現場で自転車の通行場所・通行方法を具体的に教えることも効果が高いと考える。
  - 資料6の交通ルールの解説について、例えば、路側帯の種類など、日本の交通ルールは複雑すぎて、子どもには理解が難しい。交通ルールをより単純化するといった検討も必要なのではないか。
- (イ) 事例・教材紹介について
- 自転車のポータルサイトで教育コンテンツ等を掲載予定とのことだが、交通安全教室等で活用できる教育教材をダウンロードできるようにしていただけたら、教育主体の負担軽減や、より効果的・効率的な教育につながると考える。また、交通安全教室の事例紹介のよう動画があれば、どのように教室を進行すればいいのか参考になる。

(6) 閉会