

第7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9月5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

別紙のとおり

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

ア 交通安全教育に係る取組事例等について、パナソニックサイクルテック株式会社から資料1に基づき、ヤマハ発動機販売株式会社から資料2に基づき、それぞれ説明。

イ 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。

- 電動アシスト自転車は、際限なく速度が出るため危険な乗り物との指摘もあるが、電動モーターのアシストにより発進時の身体的負担が軽減されるほか、発進が容易になることで、停止・再発進を繰り返すことについて心理的負担も軽減されることから、信号の遵守、一時停止標識の遵守、さらにふらつかずに徐行できるなどといった安全行動につながるという利点がある。電動アシスト自転車を販売する際には、このような利点を併せて説明することで、利用者の交通ルール遵守を図っている。
- 電動アシスト自転車は、低速時に電動モーターのアシストを受けることでバランスをとりやすく、ふらつかずに走行できるといった特徴がある。例えば、電動アシスト自転車のかごに約5キログラムの荷物を載せて走行するのを実演し、ふらつかずに走行できるといった安全性をアピールすることで、電動アシスト自転車の普及促進を図っている。
- 利用者に電動アシスト自転車を安全に利用してもらうため、電動アシスト自転車の取扱い説明書において、「けんけん乗りをしない」等の電動アシスト自転車利用時の注意点を記載し、利用者に対する注意喚起を図っている。
- 自転車に交通反則通告制度が導入されることについて、報道では、自転車の歩道通行がクローズアップされている印象を受けるところ、事実、歩道通行可の標識がない歩道でも、多くの自転車が通行している。自転車で歩道通行する際の交通ルー

ルを周知するため、例えば、取扱い説明書に歩道通行時の交通ルールを掲載するなど、自転車販売時の機会を利用して周知することも有効である。

- 一口に自転車の交通ルールと言っても、どのような内容をどのような形で自転車利用者に伝えるか、自転車業界内で統一したものを示すことで、自転車メーカーにおいてもスムーズな告知活動が行える。

(3) 事務局説明

ア 自転車の交通安全教育ガイドライン本文案の検討状況について

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、同ガイドラインの本文案の検討状況について、資料3及び4に基づき説明した。

イ 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。

- ガイドラインで示す技能、知識、行動・態度といった教育内容と学習指導要領等において示される学校教育において身に付けさせるべき能力等については、それぞれ整合性を図る必要があり、また学校現場で活用できるガイドラインにするためには、ガイドラインで示す内容が学校教育と連動している必要がある。
- 学校教育では、教え込む教育よりも、様々な情報に基づき自ら調べたり他者との対話を行ったりする活動等を通じて、安全行動を取るためにはどのようにすべきか、こどもたちが主体的に考え行動するといった教育に重点を置いている。特に学校教育の在り方や学習指導要領との整合性については、文部科学省と連携し、文部科学省の意見についてもガイドラインに反映する必要がある。
- 学校における交通安全教育は、学校だけではなく、関係機関と連携して、社会全体で推進する必要があるということを強調してガイドラインに示していただきたい。また、ガイドラインの中で関係機関が行う交通安全教育の取組事例が紹介されているが、単に取組事例を紹介するだけではなく、学校が関係機関とどのように連携し、交通安全教育を進めていくべきかについても示していただきたい。
- スケアード・ストレイト方式による交通安全教育について、交通事故を経験したことのあるこどもにとっては、フラッシュバックのきっかけになることや、過去にはスケアード・ストレイト実施中にこどもたちの目の前で事故が起きるなど、実施に当たっては懸念点が多々ある。スケアード・ストレイト方式による交通安全教育の在り方については、実際に交通事故に遭った方などから広く意見を聞くようにしていただきたい。
- 現状の交通ルールは例外事項が多く、複雑で分かりにくい。例えば、従うべき信号について、「車道通行時は車両用信号、歩道通行時は歩行者用信号に従う」だけであれば理解が容易だが、ここに「歩行者・自転車専用信号機」がある場合はこれに従うといったように、例外的な交通ルールが設けられていることで複雑化している。また、例えば路側帯の種類について、成人になるまでに路側帯の種類と意味を理解すればよいという整理かもしれないが、それであれば成人とこどもで守るべき交通ルールが基本的に違うことになる。交通ルールは、こどもや高齢者、外国人、誰もが

理解しやすいものである必要があるため、ガイドラインでは、将来的に単純で分かりやすい交通ルールに改めていくことについても書き込んでいただきたい。

- ライフステージ別の習得すべき目標について、「歩道を走るときは」と記載している部分については、「歩道を通行するとき」と改めていただきたい。また、「停車している車両に関する危険予測」というコラムについて、駐車車両の回避の仕方が説明されているが、交通におけるコミュニケーションについての記載がないため、他者との意思疎通に関する事項も追記していただきたい。
- 自転車乗車中の安全確認の必要性について記載はあるが、具体的な後方確認の方法が記載されていないため追記していただきたい。また、車道通行時には他者の動きを的確に把握する必要があるため、車の方向指示器の意味を理解しておく必要がある。こどもや運転免許を取得していない自転車利用者の方のためにも、車の方向指示器の意味についても記載していただきたい。
- 未就学児や小学生を対象にした交通安全教室を行うに当たっては、平易で分かりやすい文言、方法で伝える必要があるところ、ガイドラインに記載されている文言と実際に交通安全教育で用いる文言とは相当乖離している。そのためガイドラインでは、実際の交通安全教室で活用できるように交通ルールやコラムについてはイラストを用いて記載したり、また自転車のポータルサイトと連動して、交通安全教室で活用できる教育コンテンツを紹介するなど、これまで交通安全教育に携わったことのない方でも活用しやすいものにしていただきたい。
- ガイドラインでは、小学1年生から3年生までを「下学年」として区分しているが、小学1年生と小学3年生では心身機能の発達状況に差があるため、ポータルサイトに掲載する教育コンテンツでは、「1・2年生用」「3・4年生用」「5・6年生用」と区分して準備しておくことで、より教育効果を高めることができるのではないかと。また、ガイドライン策定後は、状況に応じて小学生の区分けを「下学年」「上学年」から「低学年」「中学年」「高学年」という区分けに改定することも検討していただきたい。
- こども乗せ自転車は、こどもを乗せて走行することで、親が模範となり実践的な教育ができるという観点から教育効果は高い。そのため、こども乗せ自転車にこどもを乗せて走行する際には、親がこどもの模範になる必要があることを明記するとともに、親のルール違反がこどものルール違反につながるといった悪い例も併記していただきたい。
- こども乗せ自転車の利用時の注意点として、抱っこひもによる前抱っこの危険性やチャイルドシートのシートベルトの必要性、また片足スタンド自転車の危険性についてコラム等で追記していただきたい。併せて、保護者がこどもにヘルメットを着用させるよう意識を払う必要があることについて、成人の項目でも取り上げていただきたい。

ウ 「自転車のポータルサイト」における教育コンテンツの紹介について

警察庁から、「自転車のポータルサイト」における教育コンテンツの紹介について、

資料5に基づき説明した。

エ 自由討議③（自転車のポータルサイトにおける教育コンテンツの紹介について）

主な発言は次のとおり。

- 「「自転車交通安全教育ガイドライン」に定めるライフステージごとの教育内容を原則として2つ以上含むこと」とあるが、ガイドラインでは、「知識」「技能」「行動・態度」の三領域に分けて整理しており、また、これまでの構成員の取組事例の紹介でも、複数の領域を内容とした交通安全教育が実施されていることから、複数の領域から構成される交通安全教育がよりよい事例だと考える。そのため、一つの領域に偏ることなく、例えば「知識」と「技能」から一項目ずつといったように、複数の領域から構成される教育コンテンツを掲載することとしてはどうか。
- 「教育を受ける人のライフステージの特徴に応じた効果的なものとなっていること」について、「効果的」の判断については、受講者に対する事後アンケートや聞き取り等による受講者の行動の変化の確認など、客観的な裏付けがあれば評価しやすい。

(4) 閉会