

**第 8 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 12 月 2 日（火）10 時 00 分から 12 時 00 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

（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

（一財）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）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（※代理出席）
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。

(2) 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最終案について、資料1に基づき説明。

(3) 自由討議①（自転車の交通安全教育ガイドライン最終案について）

主な発言は次のとおり。

- 4 ページの「ライフステージごとの特性に応じた目標と教育内容」の記載について、
「「知識」については、義務教育を修了する中学生までに自転車で公道を運転するために必要となる基本的な知識を習得する」と「義務教育を修了する中学生までに」とあるが、ほかの項目においては、例えば小学生（4～6年生）の目標では、「中学生（13歳）から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。」とあるように、このガイドラインでは、「中学生（13歳）からは車道通行が原則」として「中学生（13歳）」を一つの区切りにして記載している。ガイドラインで掲げる目標については、一貫性を持たせた方が自転車の交通安全教育を行う主体も取り組みやすくなると思うので、それぞれの書きぶりを再度確認して統一してはどうか。
- ガイドラインに記載する教育内容については、教育対象の発達段階に応じて繰り返し教育することが重要であり、小学校段階、中学校段階といったように、それぞれの段階でレベルに応じた内容を学んでいき、既に習得した教育内容であっても各ライフステージで繰り返し学んでいくことが大切である。ガイドラインの目標等の書きぶりについて、「知識は小学生までに終える必要がある」といった誤解が生じないよう、ガイドラインに記載する教育内容は、段階的に繰り返し学んでいくものであるということが伝わるよう、書きぶりやほかの項目との整合性について配慮が必要である。
- 90 ページに「日本の交通ルールやマナーを理解し」とあるが、「マナー」というのは何を意味するのか整理しておく必要がある。歩行者といった交通弱者を優先することについても、交通ルールとして規定されているため、わざわざ「マナー」という言い方をする必要があるのか、疑問に感じる。また、交通ルールに違反した場合には罰則が設けられている一方で、マナー違反には特に罰則はなく、そのため、考え方によっ

ては、マナーは守らなくてよいという考えが生じてしまうのではないかと懸念している。

(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の結果報告について、資料2に基づき説明。

(5) 自由討議②（調査研究結果について）

主な発言は次のとおり。

- 学校教育では、人の命をはじめ、命は例外なく大事であるということ、つまり「**自他の生命の尊重**」を基盤として、いろいろな教育活動を行っている。スケアード・ストレイト方式は「**近しい人を交通事故で亡くした人のフラッシュバックのきっかけになるのではないかと**」といった交通安全教育の手法としての懸念も指摘されているほか、学校教育においては、やはり命を危険にさらすようなことはしてはいけないといった教育をしていかなければならないため、教員の中には実施に当たって葛藤する者も少なくない。スケアード・ストレイト方式のような脅威アピールに基づく教育手法の在り方について、問題意識を持つべきだと考える。
- スケアード・ストレイト方式の調査研究に関して、今回、教員へのアンケート調査を実施したとのことであるが、判断力を持った大人と精神的にも未成熟なこどもとでは、同じアンケートを実施した場合でも、異なる意見が出てくる可能性がある。そのため、今後、機会があればこどもたちに対するアンケートの実施を検討してはどうか。また、アンケート以外の方法でも、例えば海外の研究事例ではあるが、心理学者がある事例について大人とこどもに対して聞き取りを行った際、物事の感じ方、捉え方が双方異なる結果であったという研究事例があるため、心理学者による聞き取りについても実施を検討してはどうか。
- スケアード・ストレイト方式に関するアンケートについて、こどもに対して実施することは、慎重に判断する必要がある。スケアード・ストレイト方式による教育の実施に当たっては、これが正しい教育活動であるということが大前提にあるため、こどもに対してアンケートを実施するのであれば、スケアード・ストレイト方式の見直しを前提に、アンケート実施の可否を含め、実施する場面、方法等について慎重に検討する必要がある。

(6) 事務局説明

警察庁から、資料3に基づき「自転車ポータルサイト」及び「自転車の交通安全教育実施事業者公表制度」の運用について、また、資料4に基づき官民連携協議会の今後の運営方針と協議事項について、それぞれ説明。

(7) 自由討議②（今後の官民連携協議会の運営方針等について）

主な発言は次のとおり。

- ガイドラインの策定がゴールではなく、次の段階として、実際の教育現場で活用しやすい資料、例えば、それぞれのライフステージ別に、具体的にどのような教育を行

えばよいのかポイントを絞ってまとめられた資料の作成等に取り組んでいけたらと考えている。

- 今後の官民連携協議会の運営方針等について、ぜひ、学識経験者の参画を検討していただきたい。例えば、スケアード・ストレイト方式のような脅威アピールに基づく教育手法に関しても、研究の分野では20年以上前から、その賛否を含め議論が続いており、様々な研究成果も示されている。今後、自転車の交通安全教育の充実化に向けて、更に議論を進めていくに当たり、構成員あるいはオブザーバー等、どのように官民連携協議会に参画してもらうかは一任するが、官民に加え、学識経験者にも参画していただき、“学”の立場からの知見についても反映できたらと考えている。
- 交通ルールを守るだけでは安全は確保できず、やはり現状の道路環境についても見直しが必要である。今後の課題として、交通ルールを守って安全快適に通行できる環境整備を強力に進めていく必要があり、これは警察に限らず、政府全体で取り組んでいただきたいと考えている。また、現状の交通ルールは例外規程が多く、分かりにくい内容になっているため、外国人や子どもであっても理解しやすい交通ルールに変えていくことも必要である。

(8) 閉会

警察庁交通局交通企画課長から挨拶。