

令和6年度第1回自転車安全教育検討部会 議事概要

- 1 日 時 令和6年10月28日(月) 午前10時から午前11時30分まで
- 2 場 所 分庁舎4階第1会議室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

(1) 京都市自転車安全教育プログラムについて(資料P3~P4)
(事務局から説明)

※委員から質問等なし。

(2) 自転車安全教育を取り巻く現状について(資料P5~P8)
(事務局から説明)

委 員: 国と警察庁が交通安全教育のガイドラインを作成される予定とのことだが、京都市が充実化を図ろうとしている自転車安全教育プログラムとの方向性の調整や連携はできるのか。

事務局: 警察庁とは意見交換を密にしており、本市のライフステージ別一覧をより細かくして充実すると聞いており、本市の方向性と食い違うことはないと感じている。本市も官民連携協議会の構成員として見守りつつ進めていく。

(3) 京都市における自転車事故、自転車教室の実施状況等について(資料P9~P33)
(事務局から資料P9~P20について説明)

委 員: P14にある市民アンケートについて、対象と規模を教えてください。

また、P18の高校生対象ヘルメットモニターについてもアンケートの回答者数を教えてください。

事務局: 市民アンケートについては、毎年1回、市内在住の方を対象に千人規模で実施している。各行政区の人口に比例して、年齢等も分散させて回答を得ている。

委 員: 市民に広報し、アンケートを依頼しているのか。

事務局: 市民アンケートについては業者に委託し調査をしている。

ヘルメットモニターについては160名枠に155名の応募があり、そのうちアンケートの回答者は135名であった。

委 員: P12に年齢別事故発生状況が示されているが、単独事故の場合、自転車に乗り始めた時期の事故というのは世界共通の課題になっている。事故を記録する時に当事者の背景も記録して調査していただくと、プログラムのどの部分を充実させたら良いのかが具体的になると思うので、検討していただきたい。

また、中学生頃から事故が増加するのは全国共通である。京都市内の中学校では自転車通学は多くないということだが、通学で自転車を使用していない生徒が、家の

周辺から違うところに行ったときに事故に遭いやすいということも指摘されているところである。

自転車の交通安全教育を、中学、高校時代に誰が実施するのかということが明確になっていない。原付免許は16歳から取得できるので、そこに関連付ける形で交通安全教育を実施すると考えると、中学校が重要な役割を果たすと思っている。

P19のヘルメットの着用率についてだが、小さいころからヘルメットを着用すると、小学校高学年、中学校、高校あたりで買い替えていると思う。そのタイミングで着用しなくなるのかなど、着用をやめてしまう状況についても考察が必要ではないか。

事務局：高校生を対象にモニター事業を実施した理由として、高校生になるとヘルメット着用率が全国的な統計で下がるということがあった。

事業のアンケートでヘルメットをかぶらない理由を問うと、周りがかぶっていないからという理由が一番多かった。周りの人間がかぶれば自分もかぶるという心理だろうと分析している。

委員：京都市の事故の発生状況の傾向が全国と比較して同じになっている原因について、何か分析されていたら教えていただきたい。

事務局：分析はできていない。

オブザーバー：事故当事者の背景の検討だが、警察としても個人のデータやどういう状況で発生したかというデータがあるので、公開できない個人情報等を削除したものを提供するのとは可能かと思うので、今後検討していきたい。

先ほど事務局からあったように、ヘルメットの着用について、高校生は「かっこ悪い」「周りが着用していない」という声がある。街頭啓発していても、4月に着用していても、秋頃にはほぼ着用していないという状況である。着用を後押しできるような啓発を進めていきたいが、うまく進められていない状況である。

委員：事故類型の分析は必要だと思う。小学生、中学生はどういう事故が多いかということが分かれば、安全教室でやるべき内容も見えてくると思う。また「みんながやっているから」というのはよくあることなので、周囲の環境が大事。

京都市の中学校で自転車通学をしている生徒はいないのか。

オブザーバー：特定の地域から通学する場合に自転車通学を認めている学校はある。

委員：その場合、ヘルメット着用の義務化はされているのか。

オブザーバー：着用の指導はしている。

委員：ヘルメットの着用を校則で義務化すると、学校の人気が下がるという話を聞いたことがある。そういう実態もあるので、着用の義務化は難しいところである。

(事務局から資料 P21～P33 について説明)

委員：小学校低学年の事故というのは、通学時よりも帰宅後に出かけるときに事故に遭うことが多いので、親や保護者、地域のサポートは重要だと思う。

スケアードストレイトは恐怖を与えてインパクトを残そうというプログラムだが、恐怖を与えるやり方では交通ルールを身につけるのは難しいと考えている。自転車の乗り方について試験を実施するという方向にできないかと思うのだが、実技込みの教室は非常に少なくなっているという印象。なので、実技系が組み込まれたプログラムにするというのが課題の一つかと思っている。

大学の学生に話を聞くと、自動車運転免許をとると、交通安全に対する意識が変わったと言う。その変化を中学校の自転車利用時にできないかということは常日頃考えている。京都市が実施している自転車教室で「勉強になった」というアンケート結果があるので、それぞれのプログラムが何をねらいとしているのかを整理して、補っていくべきことを考える必要がある。

ヘルメットの着用についても、かっこ悪いのが問題ではなくて命を守るために必要という、なぜ必要なのかということが分かっていない。自分の命は自分で守るという意識を、段階を踏んで学んでいかないとヘルメット着用率は上がらないと思う。そういったことから、それぞれのプログラムのねらい、何を意図しているのかという部分を整理していただけたらと思う。

委員：現行のプログラムの記載内容に、教える側が重点を置いているポイントが書かれているものもあれば曖昧なものもあるので、事業を実施している中で、足りていないと感じる情報も集めると改善点が見えてくると思った。

ある程度時間をかけたプログラムが多いが、商業施設で実施されるものだと買い物のついでに1時間の交通教室に行くのはつらいと思うので、本当に短く実施できるものをいくつか用意するというのも一つの方法だと思う。

事務局：補足の情報を申し上げる。本市では10月にヘルメット購入費の補助事業を行った。大宮交通公園サイクルセンターで実施している対象教室に参加された方は優先的に補助を受けられるもので、10月実施の教室については定員に達した。教室に来てもらうためにそういったインセンティブも有効と考えている。

委員：P29でいうとどの教室が対象になるのか。

事務局：表右側の教室が大人向けのものであるが、今年、これまでの実施状況を踏まえて教室の統廃合を行った。表の中だと、子乗せ自転車体験会と電動アシスト自転車体験会を一つの教室にして、子乗せ・電動アシスト自転車体験会にした。それとシニア自転車健康教室の二つがヘルメット購入費補助の対象教室である。また、定員は各回10人である。

委員：ヘルメットの補助事業は、各自治体にはあまりやらない方がよいと言っているが、京都市のように講習とセットにするというのはとても大切なことだと思う。なぜヘルメットが必要なのか学んだうえで着用していただける方を増やしていく方法はいろいろあると思う。

委員：P29の自転車乗り方デビュー教室、自転車スキルアップ教室、自転車ルール・マナ

一教室は、1 回参加したら自転車ルール・マナーの知識が一通り身につくと理解してよいか。

事務局：それぞれの教室の目的は少しずつ違うが、交通ルールの説明は一通りしており、大宮交通公園内に実際にある矢羽根等路面標示についても説明している。

委員：学校では、年間に何時間か安全教室に時間を割く方針になっていると思うが、今の現場では授業でやる内容が多すぎて、新しいことを実施することに抵抗感がある現場が多い。現場負担を考えたときに、小分けにして実施できる内容なのか、それともまとまった塊で実施すべきなのかということを、カリキュラムの観点から気になった。

事務局：サイクルセンターで実施する教室は実技があるので、一定の時間が必要である。しかし、例えば座学のための教室であれば時間を短縮し、目的や目標を明確化して実施する方法も可能かと思っている。

委員：学校で実施するより、サイクルセンターなど学校外で実施するという機会を生かしていくのが教育的に妥当かと思う。

委員：交通安全を学べるある施設では、交通ルールについて継続して学ぶと免許証のデザインを模したカードにスタンプを押してもらえて、最後はゴールド免許証がもらえる。継続して学ぼうと思える仕掛けがあれば良いと思う。

学校で安全教育について大きく時間を割くことはできないという話は聞くが、例えばホームルームで、先生が実際に体験した道路での出来事を少し話していただいて、それを何度か繰り返すのはどうかと提案したことはある。

委員：子どもが足をつかずに自転車に乗れるようになった瞬間に、もう大丈夫と思う人が多い。何がどのレベルまでできるようになったらスタンプを押して、最後「このレベルまで到達すれば一人で自転車に乗ってどこに行っても大丈夫」という本来の免許のイメージに近づくと思う。

自転車教室でも、乗れるようになったらルールを学びに来る人は少ないが、ルールを守って自転車を利用できているとは言えない。

幼少期は見様見真似で動きを覚えるが、中学生頃になると知識で与えられたこと、言われたことを体現できるようになるので、先ほど御意見があったような、常日頃から少しずつアドバイスを与えるような方法も良いと思う。

京都市では副読本を使用して安全教育を実施されているが、他の都道府県と比較して子どもの事故が非常に少ないという結果に表れている。

（事務局から P34 について説明）

事務局：補足として、現在、中高生を対象に実施している「見て分かる！自転車安全教室」では、講師が冒頭で「今日の教室を通じて意識せず安全行動がとれること、そして交通コミュニケーションができることを目指そう」と伝えてゴールを共有している。

それは、わかりやすく引き込まれる。教える側と教えられる側が目標を一致させることは重要だと感じている。

委員：先ほどコメントで出たように、自転車に乗れるようになった次の段階で何を身につけさせるべきかということがポイントである。特に、教える側が到達目標を設定しておきそこに向けてどのように教えるか、なおかつ受ける側もどこまでできるようになれば良いのかということが明確化できれば良い。

交通安全教育のループリックができれば良いのではないかと2年ほど前から考えてはいるが、作成方法が分からず結果として頓挫している状態なので、今回はお願いして部会委員にループリックの専門家にご参加いただいた。

まず、交通安全教育についてループリックの作成が可能かどうかを確認したい。

委員：まずループリックというのは、マルバツで判断できない子どもたちの答えを、レベルに分けて評価するツールである。

自転車安全教育について、知識や交通ルールについては、知っているかどうかはマルバツで分かる。だが、例えば周りに配慮しながら走行できるか、ということを考えてときに、どこまでやれば配慮できていることになるかという言語化が難しいところである。自己判断力のような部分をループリックとして書き起こしていくと、ライフステージに応じたようなものが出来上がると思う。

委員：そのためには、すでに指導に当たっている方々から、どういうことを教えようとしているのかということを集約していき、要素ごとに分けるという進め方で良いか。

委員：教えるときのポイントももちろん大事だが、どうなってほしいかという目的、目標を集める方が大事である。

ループリックは基本的に受ける側のことを学習のポイントで言語化したことになるので、受ける側にどうなってほしいのかという部分を体系化していく作業が必要になる。

委員：各教室で、受講者にどんなサイクリストになってほしいのかという到達目標や観点を可視化するというのが一つの方針かと思う。

また、実は京都市で行われているがプログラム冊子に掲載されていない事例があるかもしれないということなので、警察や教育委員会の方で、学校や企業で行われている好事例があれば集約し、内容に含められたらと思う。

自転車の安全教育や安全利用に興味のない方への方策は難しい課題である。聞いた話では、健康に関心を持つ方は多いので、健康教室と安全教室を合体させ、健康のために話を聞きに来たら交通安全も学べた、という仕組みがあればよいのではないかと考えている。

個人的には、継続的に参加したくなるような仕掛けがある短時間の教室があったらよいと思う。

委員：今後、交通安全に関するコンテンツがデジタル化していくことを考え、どう行動で

きるようになってほしいかという到達目標など具体的な内容を、見て分かるようにしていく必要があると思っている。

また、交通安全教育に関心のない方についても、安全のことだけをやろうとすると人は集まらないが、自転車に関する健康や体力づくりという内容にすると、たくさんの方が集まる。なので、そういったイベントの最後に、少し自転車の安全のことが学べるプログラムを複数用意しておき、主催側が選択して実施できるようなプログラムを用意できれば良いと思う。

また個人的には、プログラムを一つ決め切ってしまうより、教えられる側のレベルに応じて、教える側がプログラムを選べるという形ができるといいなと思う。

委員：今の話を聞いて思うのは、ライフステージに応じて自転車教室を実施していくわけだが、身につけてほしい目標というのは、どの世代であろうと同じことである。道路の性質上、子どもだから許容されるということはない。

到達目標は同じであっても、そこまでの導き方を受け手によって変化させていくことがポイントだと思う。

委員：プログラム冊子 P12 のポイント一覧というところを見て思ったのが、先ほど意見があったように、ライフステージ別に「ここまで守れば大丈夫」という計画の立て方は難しいなと思っていた。道路に出れば守らなければならないことは全員一緒ということである。だから、そういうポイントをループリックという形で固めていく作業はすごく大事であると考えている。

ただ、例えば加齢による運動認知能力の低下のように、ライフステージに応じた固有の課題は考慮すべきポイントになってくると思う。

委員：ポイント一覧の中に「交通ルールを他者にも教えることができる」というものがあるが、親が交通ルールの知識を知っていても、子どもに教えられるほど知っているかどうかは変わってくると思う。

委員：海外で自転車教育のプログラムを作り始めた背景は、移民の方などの大人が、どのように自転車を一定のレベルで乗れるようになるかということが想定されていた。大人が対象であれば短期間でポイントを教えるだけでなんとかなるかもしれないが、子どもに教えるとなると判断を伴うような内容は高度で難しいため、子どもから大人になる中で段階を踏んで教えていく必要があり、どこまで細分化して教えていくかということに注意すべき。

委員：限られた時間ではあるが、ポイントを押さえた形で進めていきたい。

今後の部会の予定としては、今年度に 3 回、来年度に 2 回開催するスケジュールで考えている。今回は、ループリックを作成していくうえで必要な要素や進め方を協議したい。そのために、専門家としてこれまでの事例紹介など含めてプレゼンテーションをいただきたいと思う。