

第4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 配付資料一覧

- 資料1 ライフステージと発達に応じた自転車安全教育（一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト）
- 資料2 学校における安全教育（交通安全）（全国学校安全教育研究会）
（省略）
- 資料3 安全教育副読本・教材の制作について（株式会社 Gakken）
（省略）
- 資料4 前回の議論の整理
- 資料5 自転車の交通安全教育の全体像
- 資料6 各ライフステージにおける交通安全教育の教育内容等
- 資料7 各ライフステージを通じて習得する交通ルール一覧

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



ライフステージ と発達に応じた 自転車安全教育

着目点と内容 実践者報告

2025年1月 28日（火）

一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト
(CCSP)



目次

ライフステージと 発達に応じた自転車安全教育

1. 自転車安全教育 の 着目点
2. ライフステージ毎 の 着目点・内容
 - ① 未就学児
 - ② 中高生
 - ③ 高齢者

自転車安全教育の着目点は**目的・ゴール**を設定すること

目的「自転車で移動する時、意識せず安全行動が取れる能力を身につける」

目的とする「**安全行動**」を身につけるには何が「**安全**」なのかという**理解**と、「**行動**」できる**スキル**が必要

幅広い利用者年齢層には安全行動が意識せずとも行える様に、**行動変容**に繋がる**年齢層・発達毎**に**伝え方の工夫**が重要

プログラム	■ 未就学児	大学生
	小学校 低学年	社会人
	小学校 高学年	■ 高齢者
	■ 中学生	障がい者
	■ 高校生	(■：事例紹介)



2

■ 未就学児への 伝え方 着目点は「**遊びながら学ぶ**」



自転車で自由に移動できる **楽しさを引き出し** 体を使った **ゲーム遊び** を体感、**遊びながら安全行動を習得** 出来る工夫が重要、**訓練スタイルではない**

「**安全**」にあたる部分の工夫

みんなで楽しく遊ぶために欠かせない「列に並ぶ」「他人にぶつからない」「順番を待つ」と言った基本的な **社会性** を「幼稚園の砂場での学び」と同様、**遊びながら習得**、ゲームに仕掛けられた様々な小さなハードルを乗り越えて行くことで得られる成功体験は、成長を促し、**自立した社会人となる基礎** を育む

「**行動**」にあたる部分の工夫

不安定な自転車に乗車するための体幹やバランス感覚、転けるとき感覚など、運転操作に必要な **スキル** を **遊びながら習得** する

遊びに使用する自転車 はペダルがついていない **ランニングバイク**、止まる為の**ブレーキが付いている物** を使用

3

■ 未就学児への 伝え方

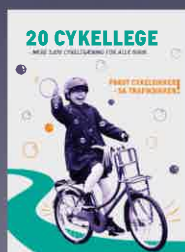
遊びながら学ぶ 自転車安全教育は **交通法規を学ぶ以前**
の準備段階に **必須**

「**未就学児への自転車安全教育は人間教育の第一歩**」

■ 未就学児教育に 盛り込む内容

自転車ゲームは、デンマークサイクリスト連盟から伝授したものをベースに、
京都市の幼稚園・保護者、多くの知見を取り入れ作成したプログラム

プログラムは **自転車デビュー** に必要な **スキル** に応じて **段階的に構成**



20通りの自転車ゲーム
(和訳版)
デンマーク
サイクリスト連盟
NPO法人
自転車活用推進研究会



遊びながら学ぶ
子ども自転車教室
(一社) 市民自転車学校
プロジェクト (CCSP)

解説書を公開

4

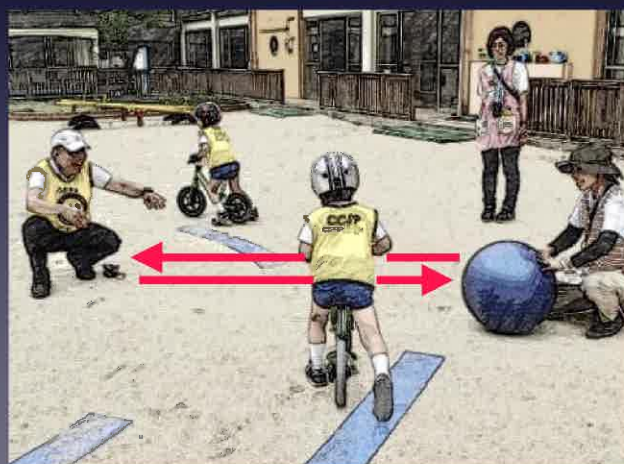
■ 未就学児教育に盛り込む内容

例「ボールにぶつかるなゲーム」

子どもが自転車で進む前方を大きなボールが右・左にゴロゴロと行き来している
状況、ボールにぶつからない様に通り抜けるゲーム

ボールの動きを観察、
タイミングを考えてスタート
運転行動の三要素 を学ぶ

認知 ➡ **判断** ➡ **行動**



5

■ 未就学児教育に 盛り込む内容

例「お片付けゲーム」

自転車に乗ったままの状態では地面に散らばっている沢山のリングを、手で拾い集めるゲーム

リングの場所を **確認**、手が届く位置に **近寄り**、倒れないように身体を傾け、腕を伸ばして **拾い上げる** 動作から **空間認識能力** を学ぶ



ぶつからない様に周りの
友達との位置関係も認識



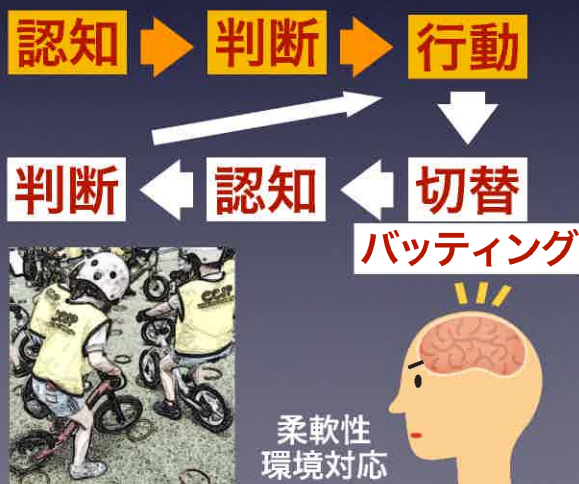
6

■ 未就学児教育に 盛り込む内容

例「リング取りゲーム」(椅子取りゲームに似ている)

地面に散らばっている沢山のカラーリングから指定されたカラーのリングを探して、自転車の前輪をリングに乗せるゲーム

リングの場所を確認し前輪を近づけようとした時、目指していたリングを取られてしまった場合、リングを取り合うのではなく、目標を切り替えて周りにある他のリングから探す **柔軟な環境対応** を学ぶ



7

■ 中高生への 伝え方 着目点は「伝え方に工夫」



ルールだから義務だからというスタンスでは無く、何が危ないのか何故危険なのか、どのようにしたら良いのかと言う「**理解を納得に変えて腑に落とす**」**伝え方**の工夫が重要

「ルールを覚えて暗記する」ことを安全教育の目的とせず、日常の**自転車利用**を**振り返る切っ掛けづくり**から始める「またルールか」と感じた瞬間から行動変容は期待できない

限られた時間内で最大限
「**君たちを事故から守りたい**」
とする**想いを伝える**

終わった後
「**話を聴いて良かった**」と
感じるてもらえる**工夫が重要**



8

■ 中高生への 伝え方

- ① 生徒の「**知りたい**」に答える内容であること
- ② **活かせる** 具体的な話であること
- ③ 画一的ではなく**地域に密着した教材**であること
- ④ 画像を多く取り入れて**分かりやすい**こと
- ⑤ とにかく生徒にとって**身近な内容**であること

■ 中高生教育に 盛り込む内容

例「事故は身近にある」

学校周辺の自転車**事故発生箇所**や危険箇所を**写真撮影**したものを**教材**に使用。身近な知っている場所での事故発生情報はインパクトがあり、**人ごとから自分ごと**となり、再びその場所を通るたびに**記憶がリフレッシュ**、注意ポイントとして**継続した注意喚起の仕組み**となる

9

■ 中高生教育に 盛り込む内容

例「右側通行は危険」

自転車で車道を走っている時、走っている場所が車道の左側なのか右側なのか **走行位置を意識** しているのかについては **個人差がある**

しかし **事故に遭いたくない** 起こしたくないと考えるのには **個人差がない**
事故に遭わないために、どうしたら良いのか わかりやすく説明

自転車の左側通行について説明する際

「自転車の **右側通行は事故リスクが高くて危険**」
であることを事例を示して分かりやすく

「**左側通行するだけでメリットがある**」と説明



10

■ 中高生教育に 盛り込む内容

例「交通コミュニケーションは身を守る」

自転車事故の相手との間に **コミュニケーション** が存在していれば故意・過失でない限り、その相手との **事故は起きない**

自転車乗車中 のアイコンタクトや身振り手振りの動作は相手に向けての **意思表示** となり、**事故から身を守る術** となる事をわかりやすく説明

ドライブレコーダー は自転車側の **危険行為を映像記録** して残される一方、**正しい行為** は正当性を主張できる **メリット** となる事を説明

例 **路上駐車車両** を右に **避ける際**、自転車側の急な進路変更・飛び出しは「**あおり運転**」となる可能性、しかし**後方確認動作** は安全確認をしている **証拠** となる



11

■ 高齢者への 伝え方 着目点は「楽しみながら気づく」



高齢者は運動神経の衰えもあるが、危険性を単に指摘するだけではなく、自転車に乗り続けるには **安全行動が出来ているのか** を **自ら確認**して **事故に備える機会** の提供が必要

「安全」にあたる部分の工夫

楽しく自転車と共に身体を動かす **ゲームを体験後**、リラックスした状況で **ヒヤリハットの共有** や、必要な **安全行動と** 体験した **ゲームの関係** 等を説明、フィードバックすることで **気づきを行動変容に繋げる**

「行動」にあたる部分の工夫

自転車ゲームを通して、バランス感覚、ふらつき、身のこなし方等、**運転** に必要な **スキル** を **自己診断** して、自ら「**気づける**」**機会づくり** にする

12

■ 高齢者 への 伝え方

楽しみながら気づく 自転車安全教育は **自転車に乗り続けるための** ライフステージにおける **自主点検** として **活用**

「**高齢者への自転車安全教育は移動の選択肢を助ける手段である**」

■ 高齢者教育に 盛り込む内容

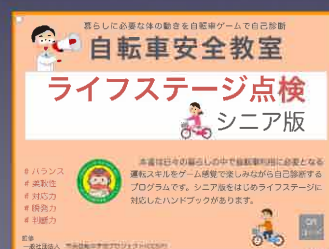
自転車ゲームは、デンマークサイクリスト連盟から伝授したものをベースに、高齢者向けに多くの知見を取り入れ作成したプログラム

使用する自転車はペダルを外し、両足が地に着く安定したスタイルで実施

プログラムは **自転車安全利用** に必要な **スキル** に応じて **段階的に構成**



20通りの自転車ゲーム
(和訳版)
デンマーク
サイクリスト連盟
NPO法人
自転車活用推進研究会



自転車安全教室
ライフステージ点検
シニア版
(一社) 市民自転車学校
プロジェクト (CCSP)

13

■ 高齢者教育に 盛り込む内容

例「ゲーム見返り美人」

直線コース上に立てられた標識を確認してゴールするゲーム

標識は進行方向に対して標識面が見えない様に裏向きに設置、標識を確認するには振り返る「**後方確認動作**」が必要、スムーズにできるかの **自己診断**



14

■ 高齢者教育に 盛り込む内容

例「洗濯物干しゲーム」 (紅白玉入れゲームに似ている)

洗濯物 (タオル) と洗濯バサミをそれぞれを拾い集め、物干し竿に固定するゲーム、時間内にできた数を競う (チームを組んで競い合う)

ゲームは自分のスキルに応じたスピードで参加出来、洗濯物を干せた数が自分のスキルの目安、ゲームは各所の動作から **総合的な運転スキル** の **自己診断**となる



15

前回の議題

ライフステージ別の交通安全教育の目標

主な意見（要約）

- 自転車に乗っている以上、自身が加害者になり得ることは全年齢層に共通することであるため、全ての年齢層で自転車が加害者になり得ることを理解させることが重要ではないか。
- 他の交通主体に対する配慮の必要性については、未就学児の段階から反復・継続して教育を行うことが重要ではないか。
- 自分の身の安全だけでなく、他者への配慮の重要性なども関連付けて考えることができるよう、「自転車に安全に乗る」ことだけでなく、「安全・安心に自転車を利用する」ことを目標として掲げてはどうか。
- 特に中学生・高校生は、自分たちが将来の安全な交通社会を作り、それを支えていくという役割・ミッション・使命を担っており、こうした使命を全うするために、今交通ルール等を学んでいるのだということを意識させる必要があり、こうした使命感を定着させることも交通安全教育の一つの目標なのではないか。
- 高校生は、自動車の運転免許取得を控えているという観点から、危険予測能力と危険回避能力を向上させる教育は必要不可欠と考える。
- ライフステージ全体を通じた目標について、習得すべき態度は、「交通ルールを遵守し、交通社会の一員としての自覚した態度」としてはどうか。

今回は、前回議論したライフステージ別の目標に沿って、ライフステージ別の教育内容、教育方法について検討を行う。

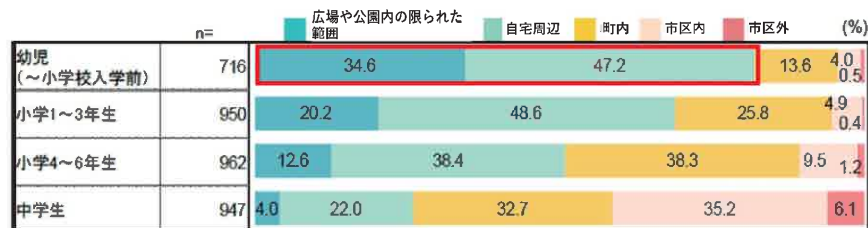
自転車の交通安全教育の全体像

資料 5

		未就学児 (～6歳)		小学生		中学生 (13～15歳)	高校生 (16～18歳)	成人 (19～64歳)	高齢者 (65歳～)	
		下学年 (7～9歳)		上学年 (10～12歳)						
利用実態		自転車に乗り始める／利用頻度の増加		行動範囲が拡大				通勤や仕事での利用	生活目的での利用 (買い物・通院)	
		保護者と同乗／保護者と一緒に運転		通学目的での利用				電動アシスト車や幼児同乗車の利用増		
心身機能の発達	知覚・運動	未熟								加齢に伴い変化
	認知	未熟 (徐々に成長)								加齢に伴い変化
	態度・安全	成長に従い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響が大きくなる								
事故実態	共通	事故類型別では「出会い頭」が最多 / 法令違反別では「安全運転義務違反」が最多								
	特徴	「安全運転義務違反」の要因として「安全不確認」が増加		「安全運転義務違反」の要因として「動静不注視」が増加					「ハンドル操作不適」が増加	
				自転車乗用中死傷者数が急激に増加 歩行者死亡・重傷の事故が急激に増加 携帯電話使用等に起因する事故が増加				飲酒事故率の増加		
目標	全体	自転車の安全・安心な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得させるとともに、自転車が「軽車両」であることの認識及び「自他の生命尊重」の理念を基盤とした、交通ルールを遵守し、 <u>交通社会の一員としての自覚した態度</u> を習得させることを通じて、自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること。								
	ライフステージごと	安全・安心に自転車を利用することができるよう、自転車の基本的な技能を習得するとともに、他者の存在を前提として、自転車に限らず道路空間を安全に通行するための基本的な交通ルールを学ぶ。	安全・安心に自転車を利用することができるよう、自転車の技能を向上させるとともに、自転車に乗る際の基本的な交通ルールを習得し、交通社会における他者への配慮を習慣づける。	自転車に乗る際の交通ルールを習得するとともに、道路における危険を理解し、 <u>車道通行を前提とした他の交通主体への配慮</u> を習得する。	自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、道路における危険を理解し、これを予測して回避するために必要な能力を習得することにより、 <u>交通社会の一員としての自覚</u> を習得する。	自転車に乗る際の交通ルールを確認し、 <u>道路における危険の予測・回避能力を養う</u> とともに、 <u>将来の交通社会を担う存在として</u> 、自転車を運転する際の社会的責任を理解し、実践する。	自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、他の年代の模範となる行動を実践し、子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。	自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、加齢に伴う身体機能の変化を知り、それに応じた安全な運転を行う。		
		※下線部は第3回協議会の議論を踏まえた修正部分								
教育内容・教育方法 (※白抜き部分が教育方法)	技能	・ 自転車に乗る際のバランス能力 ・ 正しいブレーキのかけ方 公道以外の場所での練習						電アシ車及び幼児同乗車の運転時の注意点 電アシ車等購入時の試乗や注意呼びかけ	加齢による運転技能の低下の理解 家族、自治体等による呼びかけ	
	知識 (交通ルール)	・ 信号機の信号等に従う義務 ・ 徐行すべき場所 ・ 指定場所における一時停止 ・ ヘルメットの着用 ※歩行者の交通ルールとあわせて教育	・ 道路交通法上の自転車の位置づけ ・ 通行区分 (車道が原則、左側左側端通行及び歩道通行の際のルール) ・ 右左折の方法 ・ 交差点の通行方法 ・ ライトの点灯 ・ 整備点検	・ 通行区分 (自転車道及び普通自転車専用通行帯並びに路側帯通行) ・ 横断歩行者の優先 ・ 並進の禁止 ・ 二人乗り等の禁止 ・ 携帯電話使用等の禁止	・ 事故時の対応	・ 酒気帯び運転等の禁止	・ 全般の交通ルール (ルールの再確認)			
		「技能」及び「行動・態度」の教育と関連付けながら必要な知識を習得させる (※安全教室等の機会のほか、購入時や日常生活における声かけ等あらゆる機会を活用して実施)								
	危険予測・回避行動	交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得・徹底 ・ 交差点等を模した空間での法規走行 ・ 日常的な道路の走行 (保護者が付き添い) において「止まる」「見る」「確かめる」を声かけ	・ 身の回りの危険箇所の把握 ・ 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測 ・ 見通しの悪い交差点でのフィールドワーク、危険箇所のプロット ・ 実際に起きた交通事故の概要と危険予測に関する教訓の説明			危険予測・回避行動は、高校生までの習得を目指す		身の回りの危険箇所の把握 家族、自治体等による危険箇所の呼びかけ 加齢による認知機能の変化の理解 シミュレーター等を用いながら危険予測能力の再確認		
	行動・態度	他者がいることの認識及び他者を思いやる気持ちの養成 日常生活や技能面の教育を通じ、他者や物へぶつからないこと等の重要性を認識させる	歩行者保護の重要性の理解と実践 交通ルールの教育を通じ、歩行者と自転車の優先関係や、どのような配慮を行うべきか考えさせる	歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践 交通ルールや危険予測・回避について学ぶ中で、自分がどのような運転を行えば交通の円滑が保たれるかを検討・討論 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践 交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことの他者への教育や発表			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 地域の交通安全イベント等への積極的参画			
教育主体・教育機会		販売事業者、レンタル・シェア事業者 (購入時、利用時の教育)								
		保護者 (日常的教育)					雇用主事業 (日常的教育、安全教室等の開催)		家族 (日常的教育)	
		学校等 (日常的教育、安全教室等の開催)								
	交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体、自治体 (安全教室等の開催や他の教育主体への協力)									

未就学児の交通事故実態等

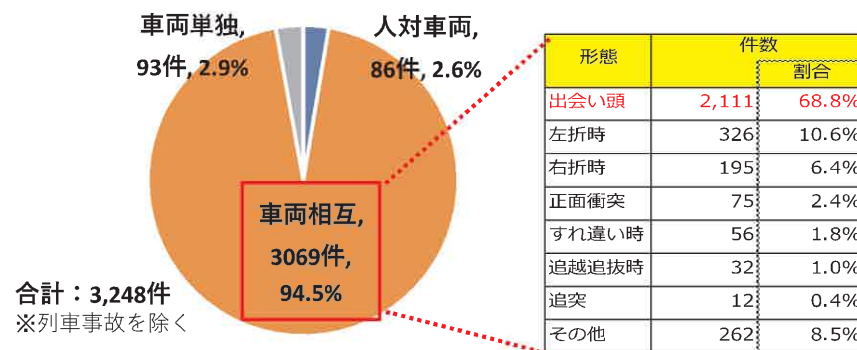
【図1】子どもの自転車での行動範囲



出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）2021年度自転車の交通ルールに関する意識調査に関する報告書

- 公道を運転する機会が少なく、公道を運転するとしても、自宅周辺など極めて限定的な範囲

【図2】未就学児の事故類型別の自転車関連事故件数 (H26～R5合計)



(注) ・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
・ただし、自転車相互事故は1件とし計上した。
・「未就学児」とは、6歳以下の者をいう。
・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

- 事故類型としては、車両相互の出会い頭事故が最多

※出会い頭事故：相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した事故

目標（第3回協議会において議論）

安全・安心に自転車を利用することができるよう、自転車の基本的な技能を習得するとともに、他者の存在を前提として、自転車に限らず道路空間を安全に通行するための基本的な交通ルールを学ぶ。

教育内容

【基本的な考え方】

- 事故に遭わないために最低限身につけるべきものとして、「**出会い頭**」事故防止に資する交通ルールとその実践に重点を置く
- 交通社会の一員としての態度を習得させる出発点として、道路においては他者と空間を共有していることを認識させる

○技能

- 自転車に乗る際のバランス能力
- 正しいブレーキのかけ方

※下線部は基本的な考え方を踏まえ、重点を置くべきと考えられる教育内容を示す

○知識（交通ルール）

- 信号機の信号等に従う義務
- 徐行すべき場所 ※見通しの悪い交差点等での安全確認
- 指定場所における一時停止
- ヘルメットの着用

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」を習得

<交通社会の一員としての態度>

- 他者がいることの認識及び他者を思いやる気持ちの養成

※歩行者の交通ルール（横断歩道の渡り方、信号機の信号等に従う義務、歩行者の通行すべき場所等）と併せて教育

小学生（下学年）の自転車の交通安全教育

小学生（下学年）の交通事故実態等

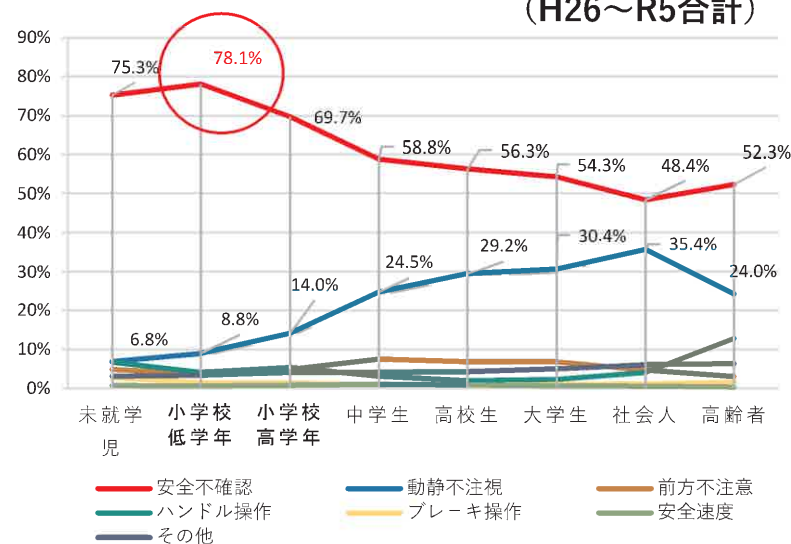
【図3】子どもの自転車利用頻度

	n=	1週間に5回以上	1週間に3~4回	1週間に1~2回	1か月に1~2回程度	半年に1回以下	運転しない	(%)
幼児 (~小学校入学前)	1,389	7.1	6.1	18.4	15.9	4.1	48.4	
小学1~3年生	1,195	6.5	12.8	30.6	23.5	6.1	20.5	
小学4~6年生	1,134	7.4	18.9	31.1	20.1	7.4	15.2	
中学生	1,132	23.8	15.1	21.8	15.4	7.5	16.4	

出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）2021年度
自転車の交通ルールに関する意識調査に関する報告書

- 自転車利用頻度が急激に上昇
- 公道を運転する機会も増加（p1図1参照）

【図4】年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率
(H26~R5合計)



- 安全運転義務違反のうち、安全不確認が年代別で最大の割合を占める

※安全不確認：安全確認をしなかった又は不十分だったことによる発見の遅れ

目標（第3回協議会において議論）

安全・安心に自転車を利用することができるよう、自転車の技能を向上させるとともに、自転車に乗る際の基本的な交通ルールを習得し、交通社会における他者への配慮を習慣づける。

教育内容

【基本的な考え方】

- 全ての交通ルールを習得するには理解力・記憶力が未成熟なため、安全不確認による事故に遭わないための交通ルールとその実践に重点を置く
- 公道を運転する機会が増加するため、歩道通行は可能だが、自転車は車の仲間であり歩行者を保護しなければならないことを意識付ける

○技能

- 自転車に乗る際のバランス能力
- 正しいブレーキのかけ方

○知識（交通ルール）

- 未就学児までで習得する交通ルール（特に、信号機の信号等に従う義務、徐行すべき場所、指定場所における一時停止を再確認）
- 道路交通法上の自転車の位置づけ ※自転車は軽車両
- 通行区分（車道が原則、左側左側端通行及び歩道通行の際のルール）
- 右左折の方法
- 交差点の通行方法 ※車両等・横断歩行者への注意と安全な速度・方法での進行
- ライトの点灯
- 整備点検 ※「ぶたはしゃべる」

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底

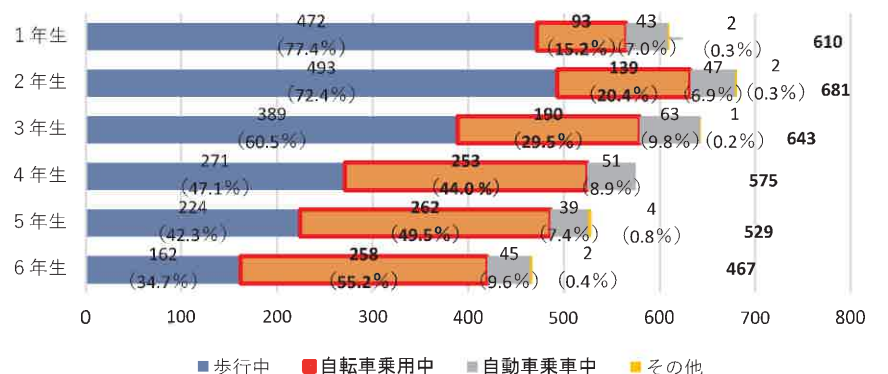
<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者保護の重要性の理解と実践

小学生（上学年）の自転車の交通安全教育

小学生（上学年）の交通事故実態等

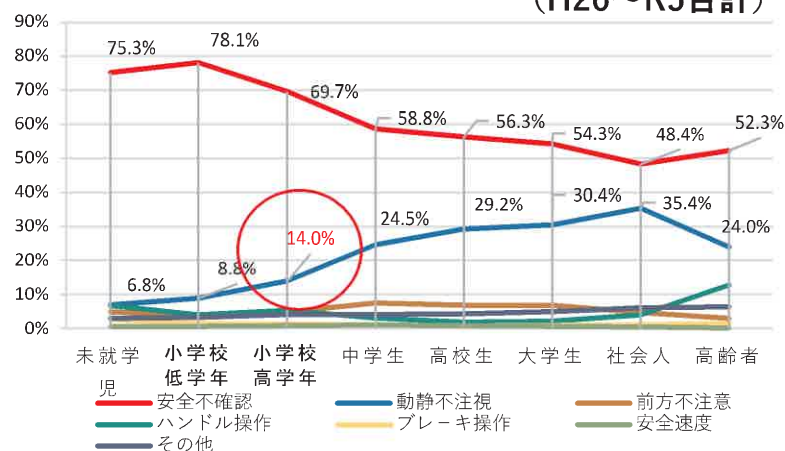
【図5】児童の状態別死者・重傷者数（R1～R5合計）



(注) ・「児童」とは、小学生をいう。
・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

➤ 上学年になるにつれ、自転車乗用中の事故の割合が上昇

【図6】年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率（H26～R5合計）



➤ 動静不注視が増加しはじめる

※動静不注視：相手が譲ってくれると思って注視を怠ったその他特に具体的危険性がないとして注視を怠った判断の誤り等

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを習得するとともに、道路における危険を理解し、車道通行を前提とした他の交通主体への配慮を習得する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自転車が主要な移動手段となるため、知識面では、自転車に乗る際の交通ルールを一通りマスターさせるが、中でも中学生以降で特に気をつけるべきルールを先取りして重点的に教育
- 行動面・態度面では、道路に潜む危険を正しく理解できるようにする教育内容に重点を置く

○知識（交通ルール）

- 小学生（下学年）までに習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分（車道が原則、左側左側端通行及び歩道通行の際のルール）を再確認）
- 通行区分（自転車道及び普通自転車専用通行帯並びに路側帯通行）
- 横断歩行者の優先
- 並進の禁止
- 二人乗り等の禁止
- 携帯電話使用等の禁止

13歳から歩道通行の特例が適用されなくなるため重点的に教育

中学生から携帯電話使用等に起因する事故が急増（p4図8参照）するため重点的に教育

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
 - 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
- ⇒ これらを踏まえた採るべき回避行動

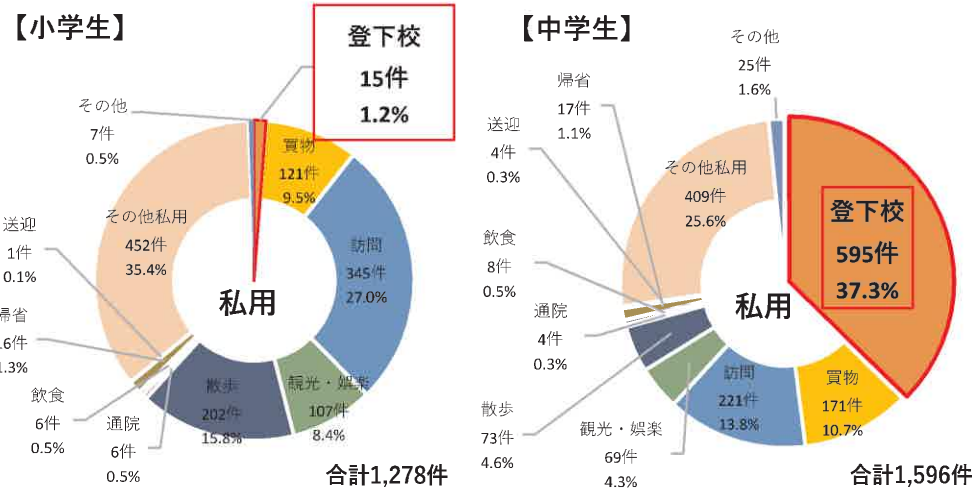
<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる安全な運転を行うべきことの理解と実践

中学生の自転車の交通安全教育

中学生の交通事故実態等

【図7】通行目的別の自転車関連死亡・重傷事故件数（R1～R5合計）



(注) ・自転車乗用者が第1または第2当事者となった事故における自転車乗用者の通行目的を集計した。
・自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの通行目的を1件として計上した。

- 登下校時の事故が小学生と比べ急増
- 登下校での自転車利用により、小学生と比べて高頻度での利用者が増加（p2図3参照）

【図8】携帯電話使用等に起因する自転車関連事故件数（H26～R5合計）



- 携帯電話保有率の上昇もあり、携帯電話使用等に起因する事故が急増

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、道路における危険を理解し、これを予測して回避するために必要な能力を習得することにより、交通社会の一員としての自覚を習得する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自ら危険な行動をとる傾向がうかがわれるとともに、身体 of 成熟により事故が重大化しやすくなることを踏まえ、行動面・態度面では、自分が事故に遭わないことに加え、**他者に配慮した安全な運転の実践に重点を置く**
- 知識面では、これまで習得した交通ルールを再確認・徹底させるが、特に、**通行区分や携帯電話使用等の禁止に関する内容に重点を置く**

○知識（交通ルール）

- 小学生までで習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分、携帯電話使用等の禁止を再確認）
- 事故時の対応

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
- 歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
- 身体機能の成熟により事故の被害（加害する場合を含む）が重大になることの理解
- 「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解
⇒ これらを踏まえた採るべき回避行動

高校生で対歩行者事故がピークとなる（p5図10参照）ため、先取りして重点的に教育

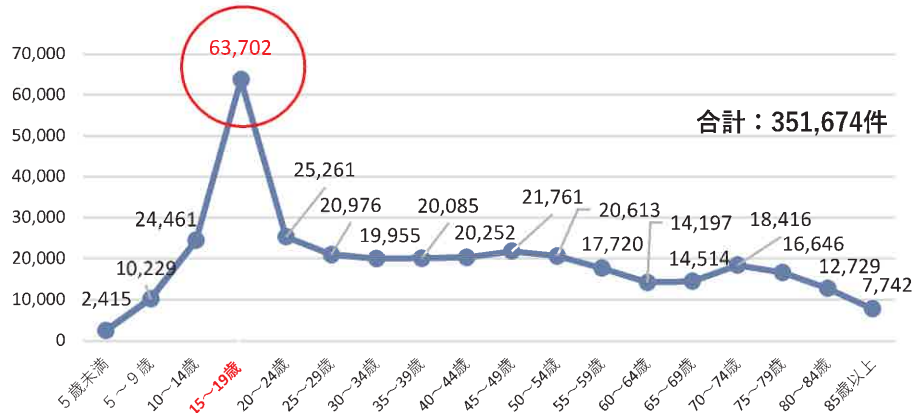
<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 刑事・民事上の責任の理解

高校生の自転車の交通安全教育

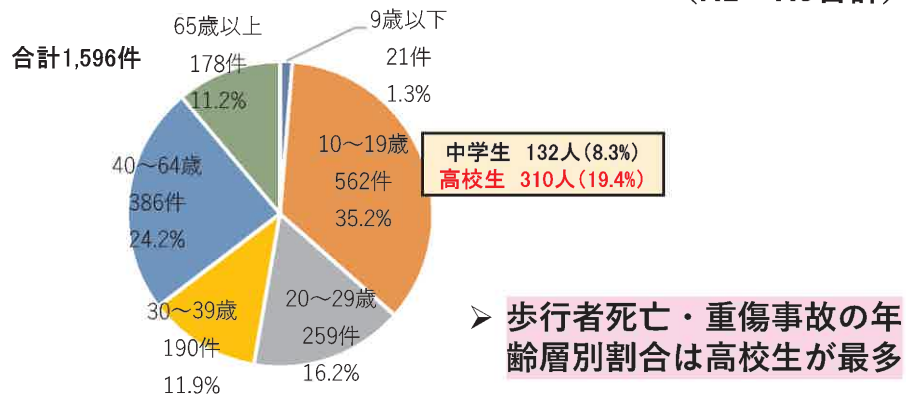
高校生の交通事故実態等

【図9】年齢層別自転車乗用中死傷者数（R1～R5合計）



➤ 高校生が該当する年代での死傷者数がピークに

【図10】「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者（第1・第2当事者）の年齢層別件数（R1～R5合計）



➤ 歩行者死亡・重傷事故の年齢層別割合は高校生が最多

(注) ・自転車関連事故件数は、第1当事者または第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
・単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを確認し、道路における危険の予測・回避能力を養うとともに、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転する際の社会的責任を理解し、実践する。

教育内容

【基本的な考え方】

- 知識面では、これまで習得した交通ルールを確認する中で、特に、**自己の死傷や対歩行者事故に直結するような違反に関する交通ルールに重点を置く**
- 行動面・態度面では、**危険な運転により生じうる結果を理解させ、行動変容につなげるとともに、社会的責任の理解に重点を置く**

○知識（交通ルール）

- 中学生までで習得する交通ルール（特に、道路交通法上の自転車の位置づけ、通行区分、横断歩行者の優先、信号機の信号等に従う義務、徐行すべき場所、指定場所における一時停止、携帯電話使用等の禁止、ヘルメットの着用を再確認）
- 酒気帯び運転等の禁止 ※特に高校3年生

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 中学生と同内容の教育を行う（特に、身体機能の成熟により事故の被害（加害する場合を含む）が重大になることの理解、「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解と、これらを踏まえた採るべき回避行動に重点を置く）

<交通社会の一員としての態度>

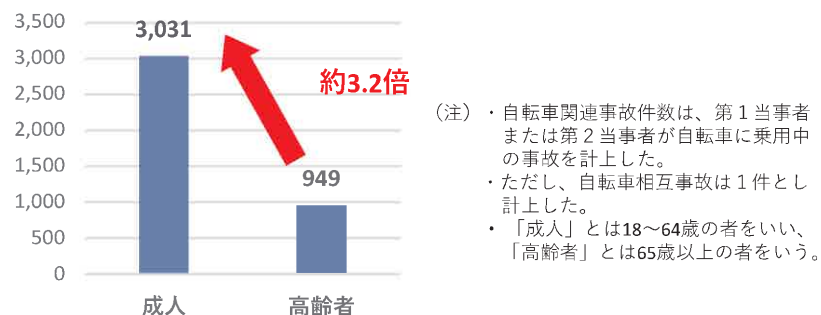
- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 安全な交通社会づくりの重要性の理解と積極的な参加・協力を通じた社会的責任の醸成
- 刑事・民事上の責任の理解

成人の自転車の交通安全教育

成人の交通事故実態等

<成人全般>

【図11】飲酒状況別の自転車関連事故（H26～R5合計）



➤ 飲酒をした状態での事故は成人（～64歳）が多い

【図12】年齢層別自転車使用者の車種別構成率（R3）

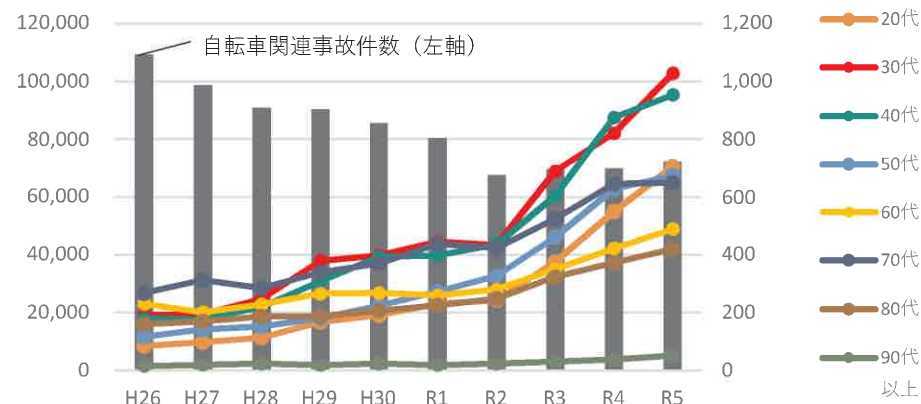
（横％表）

	軽快車	子供車	電動アシスト自転車（幼児同乗）	電動アシスト自転車（その他）	ロードバイク	マウンテンバイク	クロスバイク	その他	使用者数
									n=18,475
10歳未満	6.7	89.9	0.1	0.4	0.3	1.5	0.3	0.9	669
10代	61.5	20.7	0.2	2.9	3.6	4	4.2	2.8	2,184
20代	70.4	1.1	1	8.4	5.8	4.3	3.9	5.3	1,369
30代	59.4	1.4	5.6	7	6.5	4.8	5.3	10	1,460
40代	62.8	1.1	3.1	9	5	4.8	4.8	9.2	2,924
50代	63.5	0.6	0.5	8.5	5.9	5	5.3	10.7	4,425
60代	61.5	0.2	0.4	12.5	5.9	5	4.2	10.4	3,335
70歳以上	66.2	0.1	0.3	15.4	3.6	2.3	2.8	9.4	2,109

出展：一般財団法人自転車産業振興協会（2022年）「2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」より警察庁作成

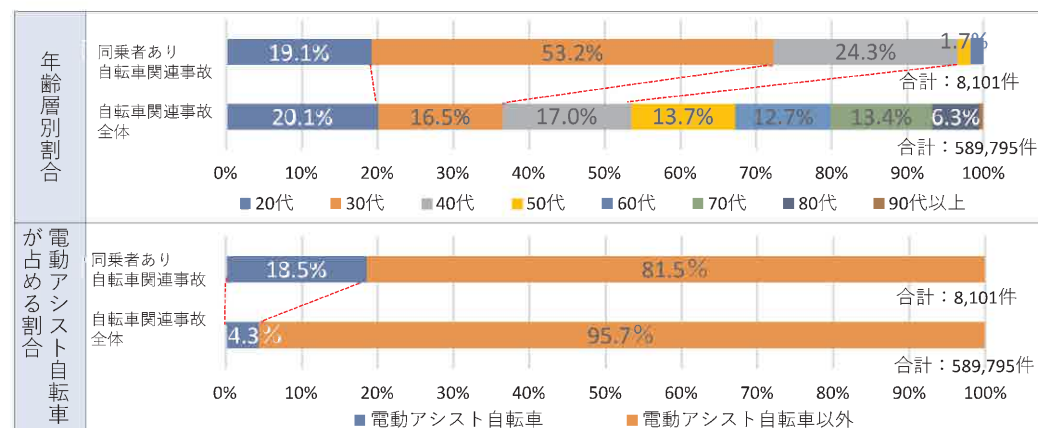
- 30代・40代は電動アシスト自転車（幼児同乗）の使用割合が高い
- 電動アシスト自転車（その他）は年代が上がるにつれ使用割合が増加

【図13】年齢層別電動アシスト自転車事故件数の推移（H26～R5合計）



➤ 全世代で増加傾向にあるが、中でも30代・40代の増加が顕著

【図14】同乗者あり自転車関連事故の年齢層別件数の割合と電動アシスト自転車事故が占める割合（当事者20代以上・H26～R5合計）



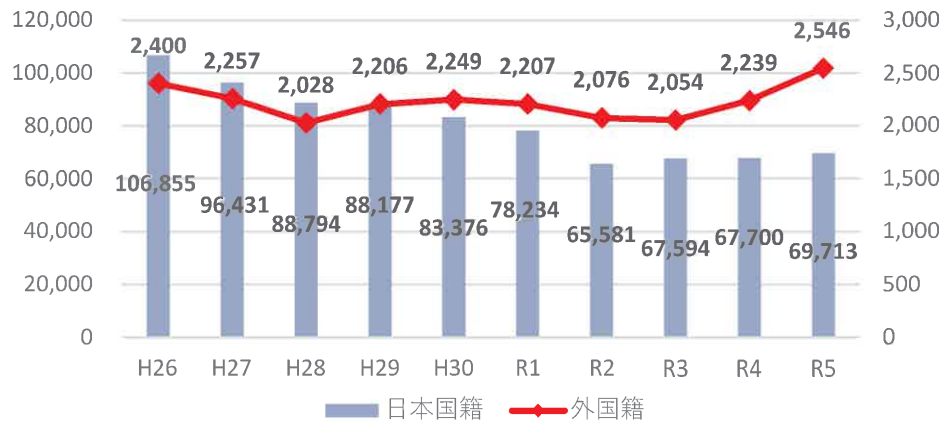
➤ 同乗者ありの事故は、30代・40代の割合が高い。また、同乗車ありの事故に占める電動アシスト車事故の割合も高い。

成人の自転車の交通安全教育

成人の交通事故実態等

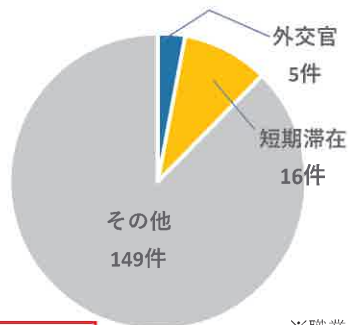
<外国人>

【図15】当事者が外国籍を有する自転車関連事故件数の推移



➤ 外国人による自転車関連事故は増加傾向

【図16】当事者の職業区分が「外国人」である自転車関連事故件数の内訳 (R4～R5合計)



合計：170件

➤ 短期間日本に滞在する外国人による事故件数は比較的少ない

※職業区分が「外国人」とは、「外交官」、「短期滞在者」又は「その他」に分類される者をいう
 ※外交官：在日外国公館の外交官として身分・特権を有する者
 短期滞在者：在留資格が「短期滞在」の者
 その他：上記以外の者。ただし、日本に居住する外国人（永住権のある外国人含む）は除く。

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、他の年代の模範となる行動を実践し、子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。

教育内容

【基本的な考え方】

- これまで習得した交通ルールを再確認するとともに、**飲酒運転等の悪質性の高い違反行為については、民事・刑事・社会的責任と関連付けながら教育**
- また、増加傾向にある電動アシスト自転車の事故を防止するため、**電動アシスト自転車利用者に対し注意点を教育**
- **保護者に対しては、子乗せ自転車や電動アシスト自転車を運転する際の注意点及び子どもに対する教育の重要性を教育**
- 訪日外国人に対しては五則を中心に、在留外国人に対しては一般成人が身につけるべきものと同等の交通ルールを教育

○知識（交通ルール）

- **全般の交通ルール**（特に、携帯電話使用等の禁止、酒気帯び運転等の禁止を再確認）

○技能

- **電動アシスト自転車及び子乗せ自転車の運転時の注意点**

<危険予測・回避行動>は、高校生までの習得を目指す

○行動・態度

<交通社会の一員としての態度>

- **歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践**
- **他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践**
- **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（子どもへの教育の必要性の理解を含む）**
- **刑事・民事上の責任の理解**

高齢者の自転車の交通安全教育

高齢者の交通事故実態等

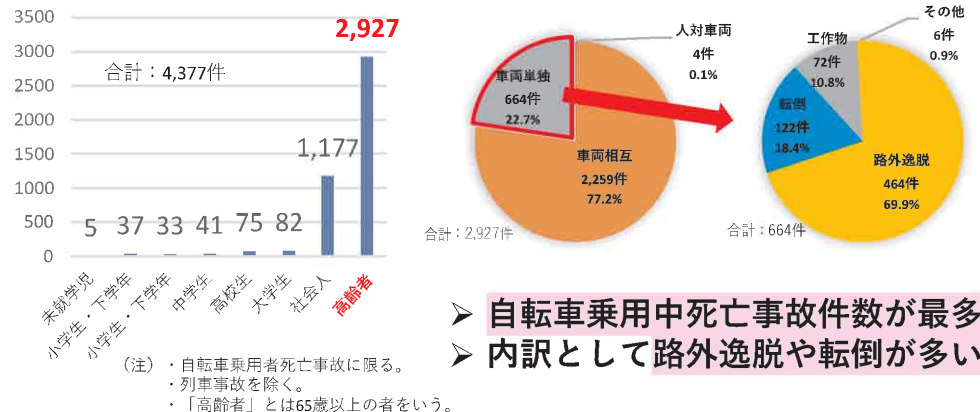
【図17】自転車の利用目的（令和5年アンケート調査）

	n=	生活（買物・通院等）	通勤・通学	趣味	仕事	その他
全体	3,017	78.9	33.6	23.5	9.6	2.8
男性	1,606	76.5	34.6	28.6	11.1	3.1
女性	1,411	81.5	32.6	17.6	7.9	2.5
10代	530	47.2	54.0	23.2	3.2	6.6
20代	410	71.5	43.2	24.1	18.8	0.5
30代	436	85.1	38.5	26.4	17.0	1.4
40代	464	88.4	31.5	20.5	9.3	1.1
50代	416	90.1	28.1	19.0	9.4	2.4
60代	389	86.9	24.4	23.1	7.7	2.6
70代	372	91.9	7.0	29.0	3.0	4.6
運転免許あり	2,183	84.6	30.8	23.9	11.3	2.2
運転免許なし	539	71.8	39.0	22.3	7.6	0.6

※全体比+10pt以上(=■), +5pt以上(=●), -5pt以下(=○), -10pt以下(=□)

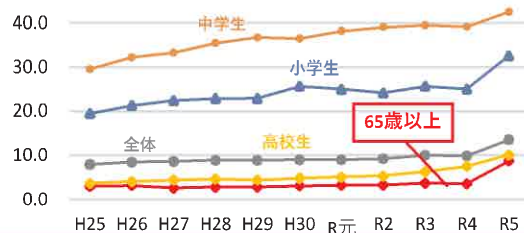
- 高齢者は生活目的での利用が多く、買物・通院等、自宅周辺の行き慣れた場所への移動手段としていることがうかがわれる

【図18】自転車関連死亡事故件数（H26～R5合計）



- 自転車乗用中死亡事故件数が最多
- 内訳として路外逸脱や転倒が多い

【図19】自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移



- 死傷者のヘルメット着用率が年齢層別で最も低い

目標（第3回協議会において議論）

自転車に乗る際の交通ルールを確認するとともに、加齢に伴う身体機能の変化を知り、それに応じた安全な運転を行う。

教育内容

【基本的な考え方】

- 自宅周辺等への短時間の移動であっても、ヘルメットを着用するなど、自分の身を守ることを教育
- 加齢による身体機能の変化を自覚した運転を実践する

○技能

- 加齢による運転技能の低下の理解

○知識（交通ルール）

- 全般の交通ルール（特に、ヘルメットの着用を再確認）

○行動・態度

<危険予測・回避行動>

- 身の回りの危険箇所の把握
- 加齢による認知機能の変化の理解
- ⇒ これらを踏まえた採るべき行動

<交通社会の一員としての態度>

- 歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
- 他の模範となる運転を行うべきことの理解と実践
- 安全な交通社会作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実践
- 刑事・民事上の責任の理解

考えられる教育方法とその留意点

○ライフステージ別の教育方法と留意点については、以下のようなものが考えられるのではないかと。 ※教育内容との対比については別紙参照

対象		未就学児	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
			下学年	上学年				
技能	方法	公道以外の場所で、乗車姿勢、ブレーキのかけ方を練習					電アシ車購入時の試乗や注意呼びかけ	家族、自治体等による呼びかけ
	留意点	- 習熟度の個人差に配慮し、個別フォローが必要な者に対しては、できる限りの個別指導を実施 - ゲーム性を取り入れるなど楽しみながら自転車に親しめるよう配慮 - ブレーキを正しくかけられているかまで確認（※「走れる」だけでは公道走行には不十分）						
知識	方法	「技能」及び「行動・態度」の教育と関連付けながら必要な知識を習得させる （※安全教室等の機会のほか、購入時や日常生活における声かけ等あらゆる機会を活用して実施）						
	留意点	- 理解しやすいような文言やイラストを用いる - クイズ形式など楽しみながら学べるよう留意		- 各ライフステージの事故実態等を踏まえ、特に指導が必要なルールについては重点的に教育を行うなど、メリハリをつける - ルールを教えるだけにとどまらず、「なぜ当該ルールがあるのか」「守らないとどのような危険があるのか」を教える（又は考えさせる）			外国人向けの教材も用意	
行動・態度	方法	<危険予測・回避行動> - 交差点等を模した空間での法規走行 - 日常的な道路の走行（保護者が付き添い）において「止まる」「見る」「確かめる」を声かけ		- 見通しの悪い交差点でのフィールドワーク、危険箇所のプロット - 実際に起きた交通事故の概要と危険予測に関する教訓の説明		- 危険な自転車の運転が撮影された映像等の視聴 - シミュレーターやスケアードストレイトを用いた危険性の体感		家族、自治体等による危険箇所の呼びかけ シミュレーター等を用いながら危険予測能力の再確認
		<交通社会の一員としての態度> 日常生活や技能面の教育を通じ、他者や物へぶつからないこと等の重要性を認識させる 交通ルールの教育を通じ歩行者と自転車の優先関係や、どのような配慮を行うべきか考えさせる		交通ルールや危険予測・回避について学ぶ中で、自分がどのような運転を行えば交通の円滑が保たれるかを検討・討論		交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことの他者への教育や発表		
	留意点	- 実際の道路に近い環境下での訓練が効果的（※教習所等との連携を検討） 「技能」「知識」も含め、保護者参加型のイベント等で学習させることにより、家庭での教育や、保護者の行動変容を図る		- 自転車事故が増えやすい時期や長期休みの前に重点的に行う - 危険の回避行動についても、必ずセットで教育 - 自ら学んだことを発表したり他者に教える形式や、ディスカッションを積極的に設けることにより、当事者意識の高揚を図る		地域の交通安全イベント等への積極的参加		
						対歩行者事故等により損害賠償や刑事責任が発生した事例の学習		

考えられる教育主体・教育機会

- 交通安全教育の効果を高めるためには、以上で整理した教育内容・方法による教育を、以下のような教育主体それぞれが持つ教育機会を活用しながら、ライフステージを通じて反復継続して実施する必要がある

教育主体	教育対象	教育機会	担うことが考えられる教育内容
販売事業者、レンタル・シェア事業者	全ライフステージ	自転車購入時 レンタル等利用時	知識
保護者・家族	未就学児～高校生 高齢者	自転車購入時 日常的教育	技能 知識 行動・態度
学校等	未就学児～高校生	日常的教育 安全教室等	技能 知識 行動・態度
雇用主事業者	成人	日常的教育 安全教室等	知識 行動・態度
交通安全教育を行う 民間事業者や地域の 団体、自治体	全ライフステージ	イベント・安全教室等	技能 知識 行動・態度

今回検討した教育内容・教育方法を枠組みとしつつ、各教育主体が持つ教育機会の特性に応じ、それぞれの教育主体がどの教育内容に重点を置き、どの教育方法を実施することができるかについて、次回以降具体的な検討を行う

また、好取組事例の紹介や他機関との連携方策等の交通安全教育の充実化に資する取組について、本協議会やガイドラインにおいてどのようなことを実施可能かについて引き続き検討を行う

各ライフステージを通じて習得する交通ルール一覧

資料7

カテゴリー	交通ルール		未就学児	小学生		中学生	高校生	社会人	高齢者	法条	五則	危険行為
				下学年	上学年							
歩行者保護をはじめとする他の交通主体との調和のための交通ルール	道路交通法上の自転車の位置づけ			自転車は軽車両						§ 2 (11)	—	—
	通行区分	原則		車道が原則 + 左側通行						§ 17 ①④	—	④
				左側端を通行						§ 18 ①	—	—
				普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所（ナビラインとの相違も含む。）						§ 20	①	—
				自転車道がある場合の通行場所 + 通行方法（自転車道内での左側通行）						§ 63 の3	—	—
		例外		歩道通行が可能な場合 + 歩道通行時の義務（車道寄りを徐行、歩行者の通行を妨げる場合には一時停止）						§ 63 の4	—	⑪
			普通自転車通行指定部分（歩道上）がある場合の通行場所 + 通行方法（歩道の状況に応じた安全な速度と方法）						§ 63 の4	—	—	
			路側帯通行（路側帯の種類 + 通行方法（歩行者の通行を妨げない速度と方法））						§ 17 の3	—	⑤	
	横断歩行者の優先			横断中又は横断しようとする歩行者がいるときの取るべき行動						§ 38	—	—
並進の禁止			他の軽車両との並進の禁止						§ 19	—	—	
事故に遭わないための交通ルール	信号機の信号等に従う義務		従うべき信号 + 信号の意味 + 取るべき行動							§ 7	②	①
	徐行すべき場所		左右の見とおしがきかない交差点・まがりかど附近等における徐行の必要性 + 安全確認							§ 42	②	—
	指定場所における一時停止		「一時停止」標識の意味 + 安全確認							§ 43	②	⑩
	右左折の方法		左折：左側端に沿って通行 右折：左側端に寄り交差点の側端に沿って通行							§ 34	—	—
	交差点の通行方法	交差点の通行方法（交差点を通行する車両等と横断歩行者に特に注意 + できる限り安全な速度と方法で進行）							§ 36	②	⑦⑧	
		交差点における優先関係 + 進行妨害の禁止							—	⑧		
危険な行為の禁止	乗車の制限等		二人乗り等の禁止							§ 57	—	—
	携帯電話使用等の禁止		携帯電話使用等の禁止（その他交通の安全を図るため公安委員会が必要と認めて定めた遵守事項を含む。）							§ 71 (5の5)	—	⑯
	酒気帯び運転等の禁止		酒気帯び運転等の禁止（酒類提供等の禁止を含む。）							§ 65	④	⑬
自分の身を守る方法	ヘルメットの着用		ヘルメット着用の必要性							§ 63 の11	⑤	—
	ライトの点灯		ライトを点灯する必要性							§ 52	③	—
	整備点検		自転車の各部の名称 + 最低限の点検項目（「ぶたはしゃべる」）							§ 62	—	⑫
	事故時の対応		交通事故発生時の救護措置、危険防止措置、警察への報告							§ 72	—	—

【自転車安全利用五則】

- ①車道が原則、左側を通行
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

【危険行為】

- ①信号無視
- ②通行禁止違反
- ③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ④通行区分違反
- ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ⑥遮断踏切立入り
- ⑦交差点安全進行義務違反
- ⑧交差点優先車妨害
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等
- ⑩指定場所一時不停止
- ⑪歩道通行時の通行方法違反
- ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ⑬酒酔い・酒気帯び運転
- ⑭安全運転義務違反
- ⑮妨害運転（いわゆる「あおり運転」）
- ⑯携帯電話使用等