

第4回自転車安全教育検討部会 議事概要

1 日 時 令和7年6月5日（木）午前10時から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）第5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の資料説明（資料4～6）
（事務局から説明）

委員：ただいまの内容について質問があれば発言をお願いします。

委員：資料4の自転車の交通安全教育の全体像についてだが、これはまだ確定したものではない。例えば、小学生でいうと、学年を上と下の2つではなく、3つに分けたほうがいいのではないかという意見や自転車に乗れない場合はどうするのかという意見が出ている。この資料は国家公安委員会が作成した交通安全教育指針に沿って作成しているため、この内容をベースに今後課題の洗い出しを行い、民間企業等でも活用できるようなものにしていくとしている。例えば、自転車に乗れない人や今まで実施しているスケアード・ストレート方式がどのような観点で課題になっているのかということをきちんと理解したうえで、新しい教育プログラムのベースを作ろうとしている。

委員：まだ確定ではないということだが、駐輪場所・駐輪方法が前回からの修正点として赤枠で示されている。京都は比較的昔から違法駐輪の撤去等を重点的に行っているので、この点を踏まえられたのだと思う。

続いて、2つ目のループリックの検討について、事務局から説明をお願いします。

（2）行動評価指標（ループリック）の検討について

（事務局から説明）

委員：確認だが、分類の欄に記載されている社会的技能・運動的技能という文言は最終的に資料上に残るのか。

事務局：観点の欄に記載しているメタ認知を含め、前回の議論の中でこういった視点があったので掲載している。最終的に掲載するかは未定である。

委員：Aは技能と呼べるか分からないが、社会的技能となると、Aも含まれるのではないかと思いますので確認した。

委員：ライフステージの区別についてだが、イメージとして単純に未就学児、小学生、中学生と分けられているが、これは自転車の運転レベルを段階的に示しているものだと認識しており、交通社会の中できちんと自転車を運転できるようになるためには、このステップを踏んで、順に学んでいかないとけないということを示しているように思われる。

例えば、ここに記載してある目標を、小学校卒業までの間の達成目標のような形で示して、その目標を達成するためには具体的に何をすべきなのかということを考えていくという方法も分かりやすいかと思う。但し、その目標をそれぞれの学年で絶対に達成しないといけないと考えるのではなく、段階的に次のステップでは何をできるようにしないといけないかということを考えてもらおうと良いと思う。

京都市では大宮交通公園内の模擬道路を走行しながら乗り方を学ぶ自転車教室を実施しているが、ステージ1や2に、道路に出て走り出す前のトレーニングのような、そういった観点を入れるのもいいのではないか。最初は安全なところで練習して、次は家の前の道路、次は同じ小学校区内、次は中学校という風に段階的に行動範囲が広がっていくようなイメージも要素としてあってもいいのではないかと思う。

事故との関係でいうと、今は対車の事故を強く意識していると思うが、自転車の事故では、例えば、歩行者優先の概念の欠如や技術が伴わないことが原因で自損事故もあり得るということを、どこかのステージからは入れる必要があるので、このような観点から、資料の内容に抜けがないかを確認していただきたい。

委員：このループリック自体は学習者側からすると到達目標が示されていて、指導者側からするとここまで到達させれば良いということが示されているので、例えば、今委員がおっしゃったように、その方向性だとステージ6は誰もができるようになってもらいたいレベルで、その先を見据えて、じゃあ、この次は何をすればいいのかとなった場合でも対応できるものを目指して作成されている。例えば高校生にはステージ7を目指してほしいし、高校での授業や府警の教室等を通じて指導できれば到達できる。

A-3にある、いわゆる加害者になる可能性を小学生のうちから学ばせるのはどうか。人の物を壊すということはあるかもしれないが。どういった教育を作っていくかはまた今後考えていく必要がある。

委員：先日ループリックの素案を確認したが、その際はD知識のところにある事故実態の記載がなかったが、加えられたということか。ルールに関する知識と事故実態に関する知識があって、この事故実態に関する知識は、具体的にこういう事故があるから気を付けないといけませんねとか、こういうふうに運転しましょうと示すために使われるという想定でいいのか。

事務局：そのとおりである。官民連携協議会の資料にある科警研のコーン図のとおりで、まず知識があり、その上に技能があり、その上に態度があって、一番下の知識の部分にこのルール等と事故実態は付随している。委員がおっしゃったとおり、交差点で事故が多いということを知ると、なぜその交差点で多くて、じゃあどうしたらいいのかということを考え、その結果、止まらないといけないとか、注意深くならないといけないというようなことに反映してくると思う。ただ、このように考えるためにはその事故実態を知っているか知らないかが前提となるため、上の表に具体的に全部入れることが難しく、一旦ここに事実としてお示しをした。

委員：ルールは一般的に全国津々浦々で守らないといけないものだが、事故実態は事例ベース

の話になってくる。今事務局がおっしゃったように、こういう事故実態があるから、例えば譲り合いが大事だとか、車が出てくる場所に気をつけようとか、こういう危険箇所があるよというところに繋がっていく話ではあるので、このDをカリキュラムとして組んでいくとなったときには、Dだけを取り出すのではなく、上のABCと結びつけながら学習を進めていく必要があると思う。

今回、Dのステージ8・9・10と白黒の資料のD知識の部分に記載のある、“交通ルールを完全に理解し”という言葉が話題になっていたが、この言葉について、教育学では、知識がどのように高まっていくのかということを考えたときに、まずは「知っている・できる」レベル、「とりあえず言われたら思い出せる、自分なりにできる」、例えば面積の公式を知っている・ちゃんと分かっているというレベルと「自分で使える」というレベルがあって、恐らくそれ以上になってくると、これがもう知識であるということすら忘れてしまった状態で自然に体に染みついていくレベルになってくるという議論がある。

例えば教育現場でいうと、批判的に思考するという方法がある。何かを考えようとなったときに、批判的思考をすることや前提を深く疑うことが大事だとか、データをちゃんと吟味するように指導されたな、じゃあその視点で見てみようというふうに考えるのはなく、何か物事を考えるとなったときに、何も言われないでも自然と前提を疑うとか体に染み付いているということが、最も高次なのではないかと言われている。この辺りの話を踏まえると、完全に理解するという文言は、例えば体得と表現してもいいのではないかと思う。このレベルになると、自ずとABCのレベルの方も高まっているはずだという想定のもとで動くのがいいかと思う。

ただ、そうなると別の問題が生じてきて、例えば小学生レベル、ステージ1・2で扱うような知識が、本当に高齢者レベルや社会人レベルになるまで身体化されないのか、どの時点でいわゆる体得レベルに至るべきなのかというところが少し難しいのだが、イメージとしてその辺の言葉がいいか考えた。

委員：完全に理解するのはなかなか難しいが、表現としては、意識せずともできるという表現になるのだろう。完全に理解という表現はC-1のステージ8・9にもある。自転車の特性を完全に理解とはどういうことなのか。

委員：自転車の仕組みや、ライトなどの部品がどういう役割を果たしているのかを理解することではないか。

委員：これは、ルールだから守るのではなく、当たり前を守るようになるということか。

これは知識にあたるのか、安全を優先する考え方とか、A-1・A-2の辺りに含まれるのではないか。そもそも、知識をループリックに入れるということ自体があまりそぐわないということだったかと思うが。

委員：知識は切り離せないものだと思う。BとCは独立させることができるかもしれないが、Dはルールについて座学で指導するようなケースでしか独立できないと思う。そのため、ABCの基盤であることには違いがないし、科警研のコーン図で上に行く矢印と下に行く矢印の両方があったというのはそういうことだと思う。Dがあった方が知識の重要性に目が向くので、

記載することには意味があると思う。

委員：そうすると、C-1の完全に理解も体得というような表現にすればいかがかということか。

委員：C-1は違う。ルールに関しては体得でいいと思うが、C-1は完全に理解の方がいいのではないか。ここでどういう理解を想定しているのかが問題になってくるが、中学生・高校生レベルで理解しておいたほうがいい特性と、社会人レベルで理解しておいたほうがいい特性は違うのか。

委員：例として記載されているが、社会人でいうと子乗せ自転車を使うであろうターゲット層なので、その点が追加されている。子どもを乗せる順番に気をつける、子どもを前に乗せたまま離れることのないように注意してほしいということ等を伝えたいのと思うが、そこが単なる理解と完全に理解の違いになるのか。完全にではなく、十分に理解くらいの表現でもいいような気がする。

委員：事故実態の箇所については、もう少し改良してもいいように思う。例えば、ライトを点灯しないと死亡事故のリスクが高まるということをステージ1から教えるのは難しい。そのため、まずステージ1では、自転車に乗るときの基本的な安全装備として何があるのかということを理解し、次の段階として、その安全装備が何のためにあるのかということを理解するという観点で整理していくと分かりやすくなる。

また、小学生になると自転車事故が増えるが、事故データを見ると、小学校の通学ではほとんど自転車を使用しないが、家に帰って公園に行くとき等に自転車を使用しているケースが見受けられる。ステージ2までは、事故が起こった場合には基本的に保護者の責任になるため、自転車に乗る際は保護者の許可をとるとか、保護者と一緒に乗ることが必要だということを知識として知ってもらう必要があると思う。このような内容を落とし込んでいくと、もう少し具体的になると思う。

日本ではまだルールが定着していないが、それは、なぜルールが必要なのかという点を理解できていないことや、例えばヘルメットを着用するのが面倒くさい等、自身の不便益が上回っていることが要因にあると考えられる。例えばヘルメットを単に強制的に義務だからという理由で着用し始めても途中でやめる人がいることを鑑みると、やはりルールが何のために必要なのかという観点は必要だと思う。また、小学校から中学校、高校と行動範囲が広がる際にはより慎重な運転をしてほしいということを事故実態と繋がるエッセンスとして入れておくべきかと思う。

事故実態はルールだけでなく、知識・技能にも及ぶし、実際に高次のところにも及ぶことがあるが、年齢によってできることには限界があるという点も考慮して記載いただきたい。

委員：事故実態を加えた方がいいのではないかと申し上げたのは私で、理由としては、例えば小学生のうちに起こる事故の半分以上は出会い頭事故で、保護者はこの事故実態を踏まえて、飛び出すと危ない等の歩く際の指導を行うので、指導する側がどういう事故実態があるからこういう指導をするんだということを明確に分かっておいた方がいいのではないかと思います、追加していただいた。事故実態の部分をループリックの中に細かく入れるとなると文量

の関係上も難しいが、事故実態は自転車を運転する本人にも指導する側にも知っておいてほしいので、併記してもいいのかもしれない。

委員：文言の整理で言うと、例えば事故実態とルール等のところで、ライトを点灯する話はルール等に含まれていないので、こういうところは、自転車装備関係の話としてまとめてしまって、自転車になぜ安全装備が付いているのかということをヘルメット着用と同じレベルで記載するのもありかと思う。

委員：なぜそういうルールがあるのかということを知っておくということか。

委員：それは次のステージで、まずは、自転車に乗るときに必要な装備を知っていることと確認ができるかという2点だと思う。

委員：まずステージ1では、信号は止まる等のルールがあることを学ぶことになる。知識で言うと、ステージ2から3の間の内容が飛んでいるように思われる。ステージ3に行くには、なぜルールがあって、ルールを守らないとどうなるのかということまで分かっているということになるので、身近な危険箇所や生活圏における事故実態を知っていることも重要だと思う。ルールの理解についても、なぜそのルールがあるのかということや必要性みたいなものまで知っていると記載した方が深みが出てくるように感じる。

先日、小学生がながらスマホをしているのを目撃した。今はA-2のステージ5にながらスマホをしないと記載されている。これを言うと、一番初めの部会の際の議論に戻ってしまい、みんな一番上を知っておいた方がいいということになってしまいが、これを見ると、ヘルメットを着用するとか、ながらスマホをしないという観点が小学生には必要ないのかという風に見えるか懸念がある。ステージ2からゆずり合いの気持ち以外にも、運転に集中する等の観点を加えてもいいのではないか。

委員：自動車も含めてスマホ等のながら運転は後から出てきたものなので、他のルールと同じように適用するならば、運転中は集中して運転以外のことは基本的にしないということを最初の段階から要素としてしっかり含めていくべきだと思う。最初はそれがなぜなのかということを理解するのは難しいと思うが。

委員：事務局からは、次の第5回の部会までに、今回の部会での意見を反映した修正後のループリック案を自転車安全教育に携わっておられる方々に見ていただいて、この内容で理解できるかという点とそれぞれの団体等で実施されているプログラムがループリック内のどこに該当するのかという点を確認すると聞いている。また、それで終わりではなく、自転車安全教育に携わっておられる方々に実際にループリック案を使用していただき、使用中に出てきた改善点を聞き取ったうえで、随時更新していくとのこと。改善点としては、例えば、先程申し上げた知識のステージ2と3の間の飛んでいるという点や、ながらスマホはもう少し下のステージから意識すべきではないかというような点が想定されるが、こういった微修正は部会が終わった後も行われていくものだと思う。

一番右の欄にチェックリストが付いているが、これはどういう位置付けか。

事務局：チェックリストは、ループリックのように深まりがないもの、知っているか・知らないか、で

きているか・できていないかだけのことであるが、それぞれの観点からは欠いてはいけない項目を記載している。もしかしたら、この内容はこっちの観点のチェックリストに入るのではないかと、とか、むしろ観点の中に表現として入れていったほうがいいのではないかと、ということがあるかもしれないが、最初に委員からループリックの作成方法を説明いただいた際に、深まりはないが、それぞれの観点においてきちんとできていないといけなことをチェックリストに入れると伺った。その視点で、例えばB-1の危険予測であれば、この観点を考えるには、交差点で止まる、減速して安全確認という行動が必要だと思い、記載している。年代によっては、難しいこともあるかと思うが。

委員：B-1の例えばステージ3・4にある、歩道側から車が出てきうる場所というのは、チェックリストの中で言うと、生活圏の死角を含むという箇所を指しているのだと思う。そういう意味だと重複している部分もあるかと思う。チェックリストの内容はすでにループリック案の中に組み込まれているので、チェックリストを必ず載せる必要があるのか。ループリックを見た人にチェックリストはどのステージでもできないといけないのか等の疑問を持たせることになる気がする。

A-2のチェックリストにある危険運転 16 種類とは何か。

事務局：警察が実施する自転車運転者講習の対象となる危険行為が16種類あるということである。

委員：危険行為 16 種類全てを理解していないとチェックがつかないのはどうなのか。チェックリストをこのまま掲載する場合は、説明書きが必要かもしれない。

委員：チェックリストを見ると、C-2に止まる・待つ・見るの基本動作が不足なく行えるという技能部分の内容があるが、その他は大体が知識に関するものだと思う。恐らくDに知識に関する記載があるので、A-2やB-1のチェックリストの内容の位置づけが難しいのだと思う。A-2やB-1のチェックリストの内容も知識ではあるので、Dの後ろに全部まとめて記載してもいいのかもしれない。まとめて記載する場合には、B-1やB-2に関する知識であることを示すために、例えばB-1であれば、交差点における危険の理解(B-1)というようにタグ付けをして分かりやすくなるよう工夫することはできると思う。

委員：確かに、ルール等もしくは事故実態に合わせられるところもある。C-2で見ると、チェックリストに止まる・待つ・見るの基本動作が不足なく行える、とあり、ステージ2に加速減速が適切にできるという記載があり、重複している部分もある。

委員：もしくは、チェックリストの内容をどこかのステージから理解して備えるべきだと考えるのであれば、今BやCに散らばっているチェックリストを例えば、B-1、B-2の下に、B専用のチェックリストとして付け加えるというの手かもしれない。そうすると、例えばC-2の止まる・待つ・見るに関しても、止まるはこのステージでチェック、見るはこのステージでチェック、という風にステージごとにチェックを付けていけるし、ルール等の知識とは違うということを言えて整理しやすいと思う。ただ、それぞれの分類に付け加えていくと表の縦長がさらに助長されてしまうが。

委員：止まる・待つ・見るに関しては、B-1のステージ3にも記載されているので、内容が多岐に渡るのであれば、委員がおっしゃったとおり、まとめてタグ付けするという方法もあると思う。但し、ルール等や事故実態の中に記載しておけば、各分類に繋げることもできるし、Bで言うと、実はすでにステージ1から10の間にチェックリストの内容が含まれているのかもしれないので、現状のままでいいとは思う。

その他、何かあるか。

委員：先程から議論があるルール等の箇所について、Dのステージ3から生活圏という文言が出てくるが、これはステージ3から実際の道路に出ることを想定しているのか。それであれば、ステージ1から実際の道路を走行することを明確にした方がいいと思っている。

また、知識の部分は、自転車に乗る時に必要な知識（保険を含めた装備関係）と交通ルールに分けた方がいい。交通ルールについては、最初は生活圏の中にあるものを理解できるようにするなど段階を踏む必要があると思うが、そういう立て付けの方が子どもには理解しやすいように思う。例えば、自転車の駐輪に関しても、子どもが学校や公園等で自転車を練習する場合には、予め停める場所を作ってあげるといったことも重要かと思う。こういうことが最初からあると、街に出た時に、勝手に自転車を置いてはいけない、とか、じゃあどこに停めたらいいですかというような質問が当然に出てくるようになると思うので、最初の段階から明確にしておいて、エリアが広がっていく中でさらに深まっていくという風な流れを作れるといい。

また、今の立て付けだと HOW の部分が抜けてしまうので、ルールをどうやって習得していくかという HOW をイメージできるような形で記載した方がいいのではないか。

委員：今の案だと、ステージ3ぐらいになってくると、理解してもらいたいルールが増えてきて、自転車は駐輪場に停めるというようなルールも出てくることになるかと思う。もともと国の官民連携協議会では、中学生になったら交通ルールを習得していることが前提にされているが、未就学児と小学生の上学年と下学年で知っておくべきルールは何か想定されているのか。

委員：今まで具体的な HOW の部分のフィードバックがないが、本当にできるのか、でもできていないから事故が起きているという事実もあるので、今後変えていかないといけない部分もあると思う。そのため、今国で決めていること全てをフォローする必要はないと思っており、むしろ皆さんのそれぞれの専門的ご経験に基づいて、もう少し段階的に踏まえていくためにはどのような風な考え方が望ましいのかということを記載していった方が実践的な活用に関がっていくと思う。

委員：今のルール等を適用すると、例えば上学年はステージ4のところだとすると、自転車は車道通行が原則ということもこの辺りから教えていくことになっていて、下学年はステージ3の内容をみんなに身に付けてほしいので、二段階右折から点検から空気の入れ方等を教えるという風には見えないのか。

委員：ルール等のところには、必要な装備というキーワードを入れた方がいいと思う。

委員：京都市のモデルで言うと、高校生ぐらいからはルールを3段階に設定されている。

委員：ルールを1個1個書くと、色々なものが出てくる。例えば飲酒運転だったら、色々な経験を積んできたら、飲酒は運転に影響するから駄目だよねということが分かるので、小さい頃から知識として教えるという観点もあるかと思う。ここに具体的に記載した方が分かりやすいとは思いますが、知識として、小さい頃から順に踏まえていくと整理できそうな感じがする。

委員：大学の先生は、自分が授業するということを考えた上でループリックを組むと思うが、仮に先にループリックが提示されていた場合、HOW、どうやってその到達目標までいかせるかという点は各先生が考えていくことになるのか。

委員：そういうことになる。あとは授業づくりとか、どういう事例を選んでくるとか、どういう風にグループで学ばせるかというところは、ここに書かなくてもいい面ではある。

委員：どうすれば子どもたちにルールの必要性が伝わるかということを考えるのは現場マターというのであれば、例えば現在実施している自転車教室はこういうところを目指してやっているという事例があれば参考にできるということなので、ループリックを見て HOW まで分かる必要はないと思う。例えばステージ4を目指すならば、周りがしていることを見て学んでいただくということになるかと思う。

委員：タイヤの空気充填等、装備に関わる知識は小さいときから必要なことなので、最初のステージ1に含まれるものかと思う。ルール等の中で、装備関係の内容とルール関係の内容に分けた方がいいのではないか。

事務局：装備関係の内容とルール関係の内容に分けることについては1度検討する。

委員：確かに自転車の定期的な点検は車検とは違いルールではないので、分ける方が分かりやすいということであれば検討いただければと思う。

委員：事故実態を見ると色々な示唆に富むが、例えば夜に事故が多いのはライトを点けていないことが原因である。なぜ小中学校や高校でライトを点けないのかと言うと、そもそもライトを点けるということが知識として理解されていないからである。ライトを点けることが当たり前と思うためには、ステージの最初の段階で装備として何があるのかということを教えて、それがなぜ必要なのかということを段階的に教えていく必要がある。今はルールベースになっているが、まずはそれが何のためにあるのかということを教えて、その次にそのためにルールがあるという流れでいくとしっくりくるのでは。

委員：しかし、幼児用の自転車の中には、ライトがついていないものも売っている。

私は子どもに、うちのはライトが付いていないから、君はまだ夜間は自転車に乗れないよと教えていた。

委員：それは玩具である。車道に出ていい車両になった瞬間、ベルとライトの装備が必要になる。日本の場合は、自転車と玩具との境界が曖昧である。三輪車も道路通行していい道具としてはカウントされていない。私が一番頭を悩ませたのは、高齢者の事故実態でハンドル操作を誤るという点であるが、これはどうするか。

委員：その点は、A-2に交通量や道路形状等によっては自転車の使用を控えてほしいと記載されている。最終的には自転車からの卒業ということも考えられると思う。

色々意見が出たが、本日の議論を踏まえて修正版を確認いただき、そのあと実際に京都市で自転車教育を実施している外部の声を聞くという流れを事務局側で踏まえていただこうえで、第5回へ進めていくことになると思う。