



第4回 自転車安全教育検討部会

2025. 6. 5 (木)
10:00-11:30

建設局自転車政策推進室

本日の流れ



1. 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
第5回の内容（抜粋）
2. 行動評価指標（ルーズブリック）の検討について ※別紙
 - ・ 第3回部会を踏まえた修正後の観点案
 - ・ 行動評価指標（ルーズブリック）案
3. 第5回部会について

自転車の交通安全教育の全体像

資料 4

		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 電動アシスト車や幼児同乗車の利用増	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					
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、交通社会の一員としての自覚した態度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、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。	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。	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。	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、こ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。	修正部分	
教育内容・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			・ 公道における交通ルールを意識した運転、安全確認や合図等の意思表示の厳格な実施 ・ 自転車の特性に応じた運転時の注意点 ・ 保護者と同歩行する際に保護者が模範行動を実践 ・ ロードバイクや電動アシスト自転車等購入時の試乗や運転時の注意点の呼びかけ			幼児同乗車の運転時の注意点 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 ・ 自転車の通行場所と通行方法 (車道が原則、左側端を通行、歩道通行時のルール) ・ 右左折の方法 ・ 交差点の通行方法 ・ ライトの点灯 ・ 整備点検 ・ 駐輪場所、駐輪方法	・ 自転車の通行場所と通行方法 (自転車道及び普通自転車専用通行帯を通行、路側帯通行時のルール) ・ 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			・ 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」等危険な行為の危険性の理解 ・ 危険な自転車の運転が撮影された映像等の視聴 ・ シミュレーター等を用いた危険性の体感			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	交通安全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 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 刑事・民事上の責任の理解 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		
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)				
		学校等 (日常的教育、安全教室等の開催)				家族 (日常的教育)				
		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)								

各ライフステージを通じて習得する交通ルール一覧

修正部分

資料 5

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)	—	—
	自転車の通行場所と通行方法	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	①	—
		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	駐輪場所、駐輪方法			駐車場所（駐輪場の利用） + 歩行者や車の通行を妨げない + 点字ブロックの上やその付近には駐車しない						§ 44~	—	—
	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
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（「ふたはしゃべる」）						§ 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】

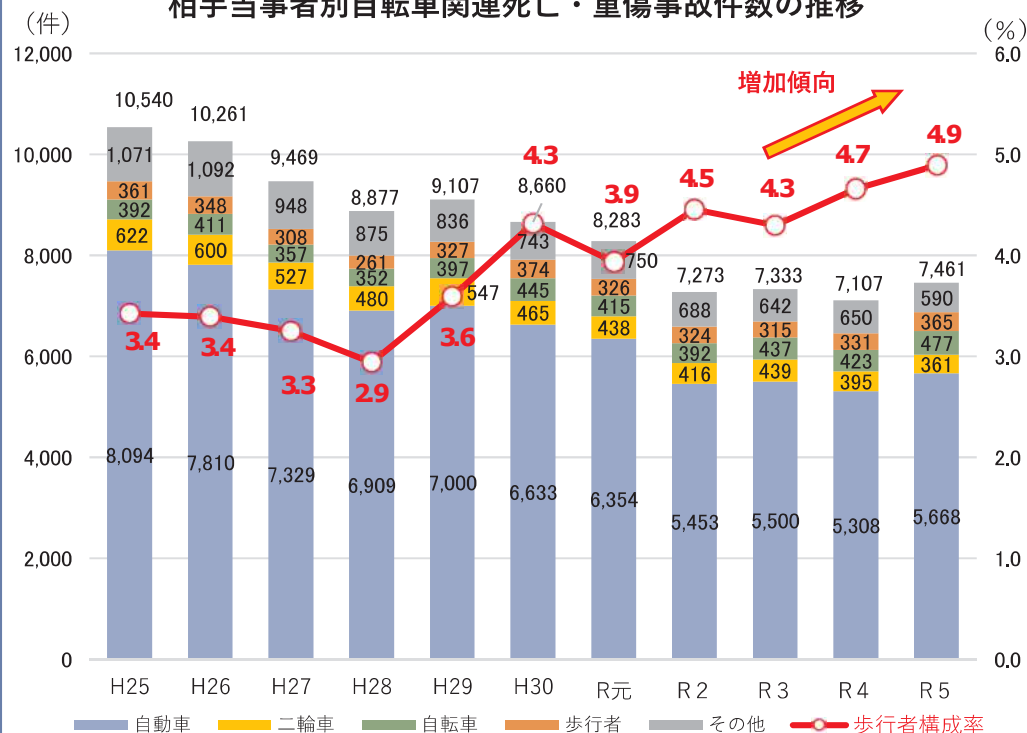
- ① 車道が原則、左側を通行
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

【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

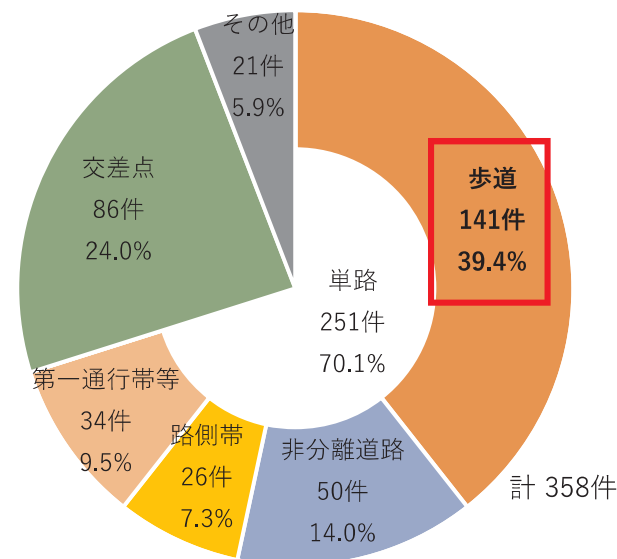
交通事故実態（対歩行者事故）

相手当事者別自転車関連死亡・重傷事故件数の推移



※自転車運転者が第1又は第2当事者となった死亡・重傷事故について、事故の相手方となった当事者別に件数を集計したもの。
 ※自転車同士の事故は、1件として計上した。
 ※歩行者構成率とは、自転車運転者が第1又は第2当事者となった死亡・重傷事故のうち、その相手方当事者が歩行者であった割合をいう。

衝突地点別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数【R5】



※自転車対歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった件数を計上した。
 ※「路側帯」とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路側寄りに道路標示（白線）によって区画された部分をいう。
 ※「非分離道路」とは、中央線等により道路の中央が定められていない道路をいう。
 ※「第一通行帯」とは、中央線等により車両通行帯の設けられている道路の最も左側の通行帯をいう。

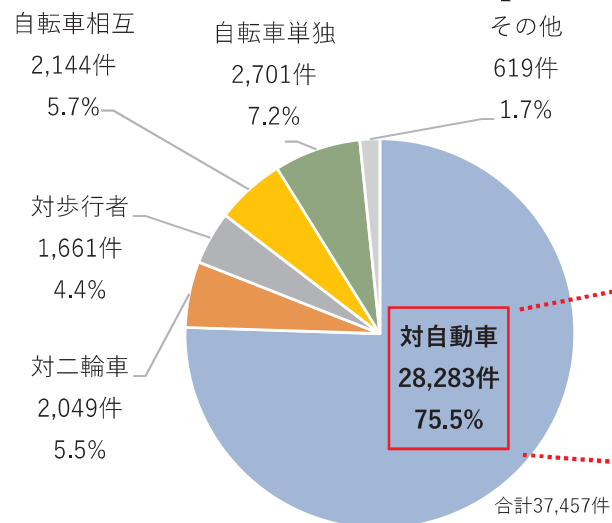
- 自転車対歩行者事故の構成率は近年増加傾向（平成25年 3.4% → 令和5年 4.9%）
- 自転車対歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった事故の衝突地点別では「歩道」が最多

「車道が原則」「歩道は例外」の徹底
 歩道等通行時、歩行者保護の徹底

交通事故等の現状を踏まえた全ライフステージで共通して教育すべき基本的な交通ルール

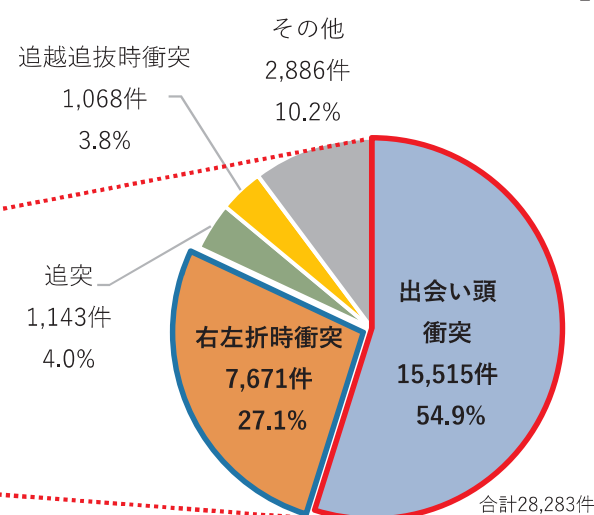
交通事故実態（対自動車事故）

相手当事者別自転車関連死亡・重傷事故件数（第1・2当事者）
【R1～R5合計】

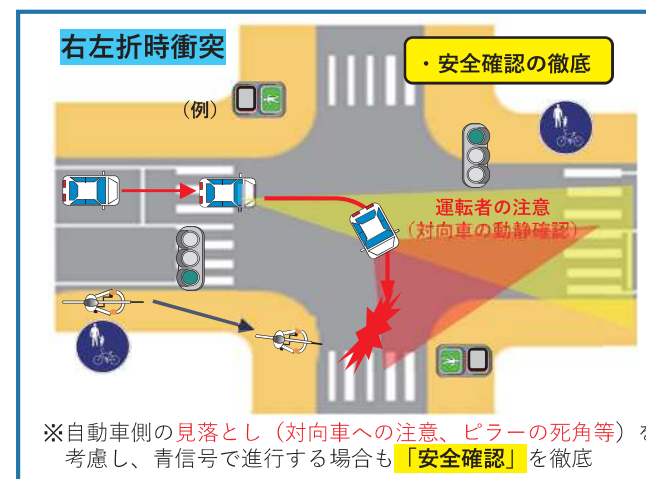
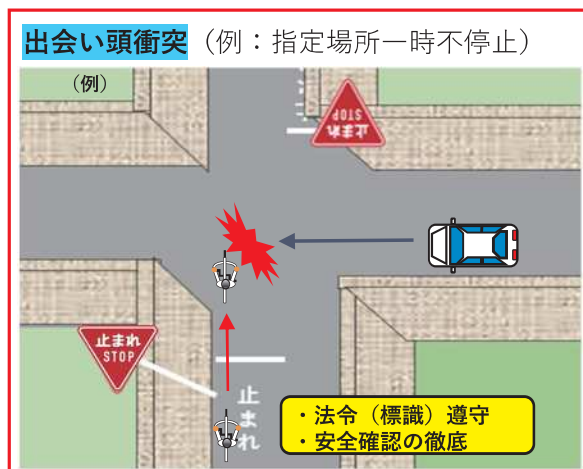


※自転車運転者が第1当事者又は第2当事者となった死亡・重傷事故について、事故の相手方となった当事者別に件数を集計した。

事故類型別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数（第1・2当事者）
【R1～R5合計】



※出会い頭とは、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類型。



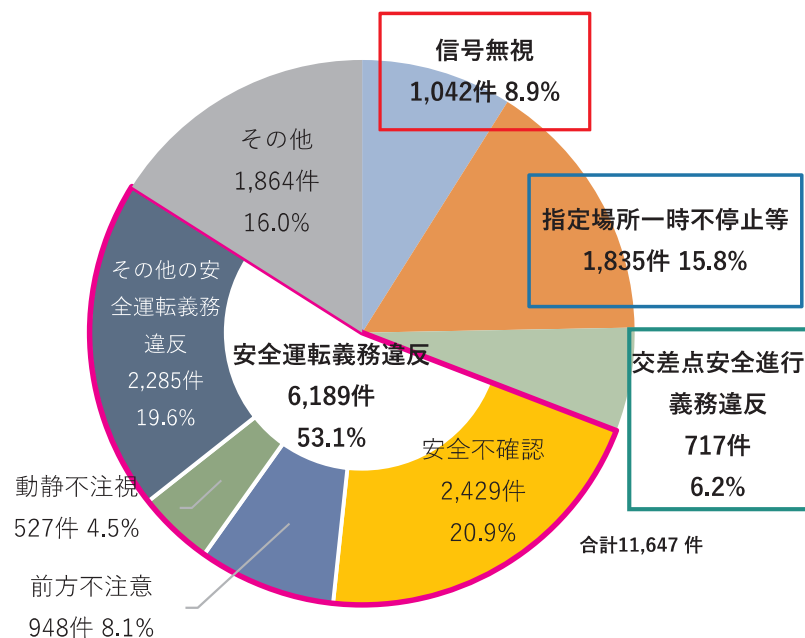
- 自転車関連死亡・重傷事故では、対自動車事故が最多
- 対自動車事故のうち、事故類型別では「**出会い頭衝突**」「**右左折時衝突**」が8割以上を占める

交差点及びその付近通行時の法令遵守
安全確認の徹底

交通事故等の現状を踏まえた全ライフステージで共通して教育すべき基本的な交通ルール

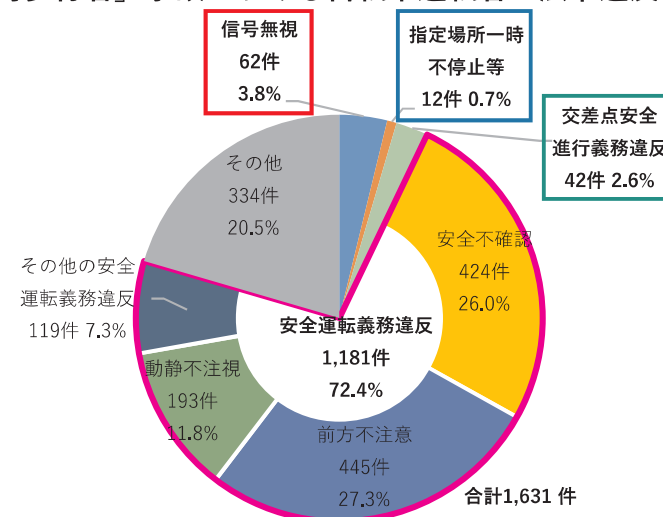
交通事故実態（法令違反状況）

自転車関連死亡・重傷事故における自転車運転者（第1当事者）の法令違反状況【R1～R5合計】

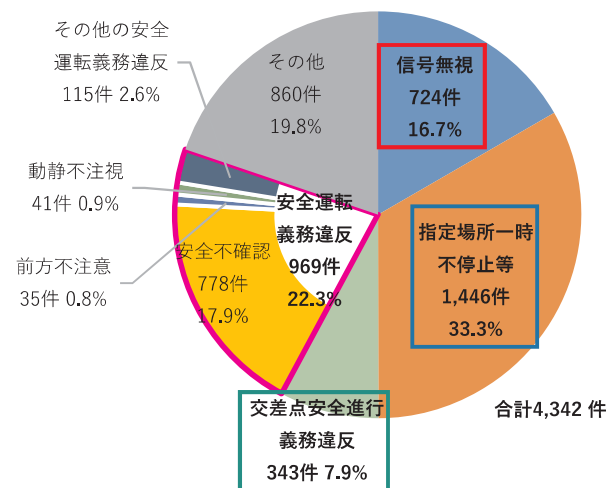


※自転車が第1当事者になった死亡・重傷事故について、自転車運転者の法令違反別に集計した。

「自転車対歩行者」事故における自転車運転者の法令違反状況



「自転車対自動車」事故における自転車運転者の法令違反状況



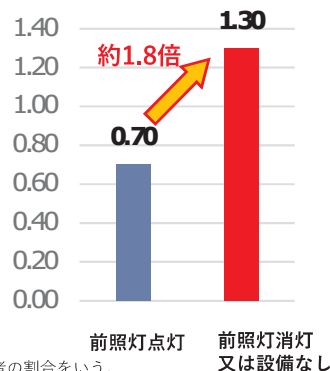
- 自転車関連死亡・重傷事故における第1当事者の法令違反状況は、「安全運転義務違反」が最多で次いで「指定場所一時不停止」、「信号無視」、「交差点安全進行義務違反」が多い

安全確認の徹底
信号・標識の遵守

交通事故等の現状を踏まえた全ライフステージで共通して教育すべき基本的な交通ルール

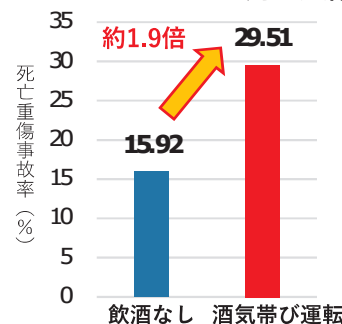
交通事故実態（致死率等）

自転車乗用中の夜間前照灯点灯状況別致死率比較【R 1～R 5 合計】

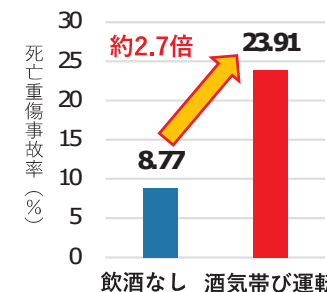


酒気帯び運転に起因する自転車の交通事故発生状況【H26～R5合計】

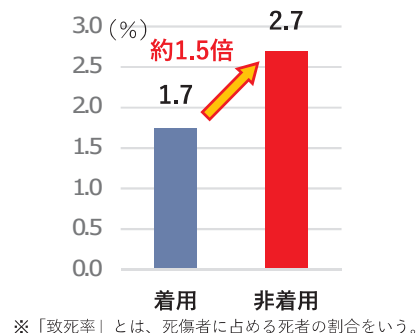
自転車（第1当事者）の交通事故における死亡重傷事故率



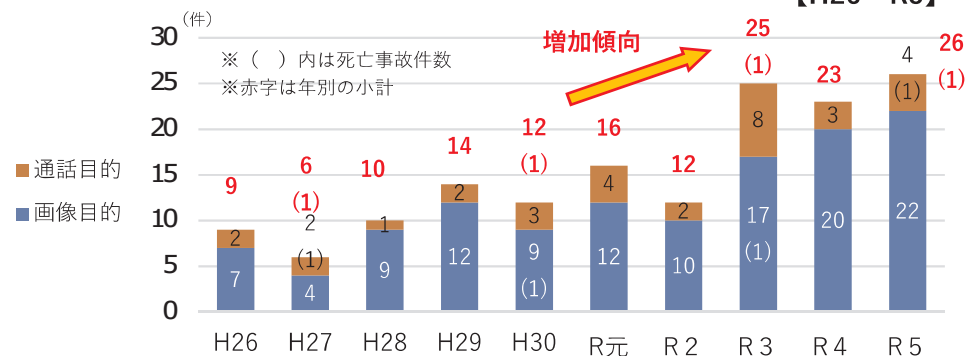
自転車（第2当事者）の交通事故における死亡重傷事故率



自転車乗用中人身損傷主部位「頭部」のヘルメット着用状況別致死率比較【R 1～R 5 合計】



携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数の推移（第1・第2当事者）【H26～R5】



- 自転車乗車中の交通事故における夜間前照灯消灯又は設備なしの場合の致死率は、前照灯点灯の場合と比較して高い
- 酒気帯び運転に起因する自転車関連事故における死亡重傷事故率は、飲酒なしの場合と比較して高い
- 自転車乗車中の交通事故におけるヘルメット非着用の場合の致死率は、ヘルメット着用の場合と比較して高い
- 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は増加傾向にあり、特に画像目的による使用が多い

夜間走行時の前照灯点灯の徹底

法令遵守（飲酒運転の禁止）の徹底

ヘルメット着用の徹底

法令遵守（携帯電話等使用の禁止）の徹底

交通事故等の現状を踏まえた全ライフステージで共通して教育すべき基本的な交通ルール

全ライフステージで共通して教育すべき基本的な交通ルール

交通事故等の現状

- 自転車対歩行者事故の構成率は近年増加傾向
- 自転車対歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった事故の衝突地点別では「歩道」が最多
- 自転車関連死亡・重傷事故では、対自動車事故が最多
- 対自動車事故のうち、事故類型別では「出会い頭衝突」「右左折時衝突」が8割以上を占める
- 自転車関連死亡・重傷事故における第1当事者の法令違反状況は、「安全運転義務違反」が最多で、次いで「指定場所一時不停止」、「信号無視」、「交差点安全進行義務違反」が多い
- 自転車乗車中の交通事故における夜間前照灯消灯又は設備なしの場合の致死率は、前照灯点灯の場合と比較して高い
- 酒気帯び運転に起因する自転車関連事故における死亡重傷事故率は、飲酒なしの場合と比較して高い
- 自転車乗車中の交通事故におけるヘルメット非着用の場合の致死率は、ヘルメット着用の場合と比較して高い
- 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は増加傾向にあり、特に画像目的による使用が多い

【自転車安全利用五則】

①車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先

②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

③夜間はライト点灯

④飲酒運転は禁止

⑤ヘルメットを着用

＋
「ながらスマホ」の禁止

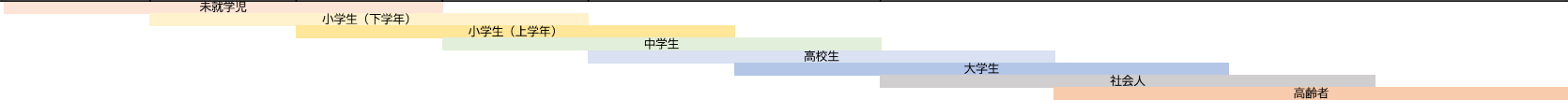


交通事故等の現状を踏まえ、まずは全ライフステージ共通して、「自転車安全利用五則」を基本行動として実践する必要がある、特に①、②、⑤に重点を置いた教育を推進する必要がある

(※③は小学校下学年以上、「ながらスマホ」の禁止は小学校上学年以上、④は高校生以上等、年齢層や自転車の利用実態に応じて実施)

第3回_安全教育検討部会でのご指摘を踏まえた修正

分類	観点	定義（最も上のレベルの文章）	チェックリスト
<態度> A. 交通社会の一員としてのふるまい	メタ認知 交通社会の一員としての自覚	交通社会の状況に思いを馳せることができ、自らの行動によってこどもに交通ルールを示し、教える立場にあることを自覚しルールに則った行動ができる。また、自分自身の運転行動を客観視し、行動に問題がある場合は自ら改善行動をとることができる	
	安全を優先する考え方	自転車使用時は時間にゆとりを持ち、車道通行時、歩道通行時、いずれも他の交通主体と譲りあう。また、天候、体調等によっては、移動時間が増えるとしても、より安全な移動方法を選択する。これらを他の人にも伝える（促す）ことができる	☐ 危険運転とされる運転行動を理解 ・危険運転16種類
	自転車利用の責任	自転車は車両であることを認識し、加害者にも被害者にもなりうることを理解した運転行動が継続的にできており、特に歩道通行時の歩行者優先が徹底している	
社会的技能 <状況認識・対応能力> B. 道路通行時に必要とされる能力	道路における危険の理解 顕在的危険と潜在的危険の予測及び回避	道路形状などから通行中の道路における危険箇所を把握し、適切な回避行動を自己の判断で行うなど、自分も他人も事故に遭わないための適切な運転行動が意識せずできる	☐ 交差点における危険の理解 ☐ 交差点で止まる、減速して安全確認 ☐ 生活圏の死角を含む危険箇所の把握（歩道側から出てくるクルマへの注意含む）
	交通状況の把握と適切な判断、対応	車道左側を通行し、道路を走る他の交通主体と十分にコミュニケーションをとったうえで、譲り合い通行する	☐ 道路上における優先関係（優先道路、歩道上の歩行者優先等） ☐ 道路上におけるほかの交通主体（歩行者、二輪車、クルマなど）の動きの理解 ☐ どの信号に従うべきかの状況判断
運動的技能 <運動・操作能力> C. 安全に自転車で走行する能力	特性に応じた車両操作、バランス感覚	自分の乗る自転車の特性を完全に理解したうえで、常に安定的な車両操作ができる	☐ 「止まる」「待つ」「見る」の基本動作が不足なく行える
	加減速とハンドル操作の調整（自己の運動能力を自覚した行動の変化）	どのような道でも安定してハンドル操作ができ、天候（雨、雪など）などによって路面状況が悪いときは平時より取扱いが難しく、操作に限界があることを理解してハンドル操作ができる	
<知識> D. 自転車に関して一般的に必要な知識	交通ルールと事故実態の理解	自転車を使用するときに必要な交通ルールを完全に理解し、実践しており、失敗したときは自ら行動を変えることができる。また、他者が理解できるように説明することができる	
<長期的> ?. 自転車の楽しさ	自転車を使って身体を動かすことの楽しさ	・日常的にあらゆる場面で自転車を活用している ・サイクリング、散歩など自転車に関する趣味がある	

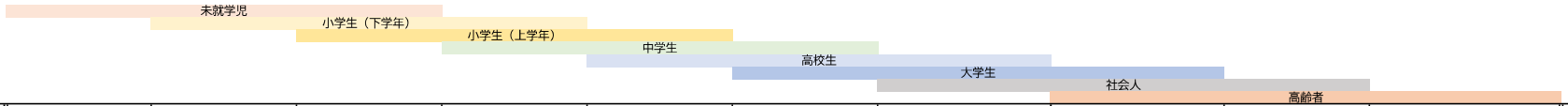


○全体総括版の行動評価指標（ルーブリック）イメージ

未就学児 小学生（下学年） 小学生（上学年） 中学生 高校生 大学生 社会人 高齢者												
分類	観点	ステージ 1	ステージ 2	ステージ 3	ステージ 4	ステージ 5	ステージ 6	ステージ 7	ステージ 8	ステージ 9	ステージ 10	チェックリスト
<状況認識・対応能力> B. 道路通行時に必要とされる能力	（B－1） 道路における危険の理解 顕在的危険と潜在的危険の予測及び回避	行動に移すには至らないが、道路上に止まらなければならない場所があることを理解している	横断歩道、交差点など、必要な箇所で大人の指示によって減速・停止ができる	生活圏の交差点、歩道側からクルマが出てきうる場所を認識し、減速、停止を自らの判断で行える。「見る」（左右確認）、「待つ」（確実に停止してから判断）が適切に行える		生活圏の危険箇所を把握し、自分も他人も事故に遭わないための適切な運転行動を行える		道路形状などから通行中の道路における危険箇所を把握し、適切な回避行動を自己の判断で行うなど、自分も他人も事故に遭わないための適切な運転行動が意識せずできる			生活圏の危険箇所を把握し、加齢による認知能力の低下により危険察知から対応まで時間を要することを理解したうえで、自分も他人も事故に遭わないための適切な運転行動ができる	□交差点における危険の理解 □交差点で止まる、減速して安全確認 □生活圏の死角を含む危険箇所の把握（歩道側から出てくるクルマへの注意含む）
	（B－2） 交通状況の把握と適切な判断、対応	歩道を（車道と歩道が分離していない道では左端を）通行する	歩道を（車道と歩道が分離していない道では左端を）譲り合い通行する	歩道通行時は歩行者優先であると理解し、他の交通主体と譲り合い通行する		車道左側を通行し、交通コミュニケーションをとることを心がける。通行状況に応じ、車道通行時は三灯式の信号、歩道通行時は歩行者用信号に従う		車道左側を通行し、道路を走る他の交通主体と十分にコミュニケーションをとったうえで、譲り合い通行する			加齢による認知能力の低下により、交通状況の把握や把握後、行動に移すまでに時間を要することを認識し、余裕を持った運転をする	□道路上における優先関係（優先道路、歩道上の歩行者優先等） □道路上におけるほかの交通主体（歩行者、二輪車、クルマなど）の動きの理解 □どの信号に従うべきかの状況判断

未就学児 小学生（下学年） 小学生（上学年） 中学生 高校生 大学生 社会人 高齢者												
<運動・操作能力> C. 安全に自転車で走行する能力	（C－1） 特性に応じた車両操作、バランス感覚	キックバイク等ペダルのない車体で、地面を足で蹴りながら転倒せずに進むことができる	キックバイク等でバランスをとって進むことができ、両足を上げて倒れない、落ちていたものを拾うなど姿勢が不安定になっても自力で元に戻せる	平坦な道で、他者の手を借りず、自転車でバランスをとって走行することができる	でこぼこなど路面の状況が悪くとも、自転車で安定的に走行することができる	自分の乗る自転車の特性を理解したうえで、安定的な車両操作ができる ・特性（スポーツバイク、電動アシスト自転車）		自分の乗る自転車の特性を完全に理解したうえで、常に安定的な車両操作ができる ・特性（子乗せ自転車（バランスを崩しやすい））			自己の状態（体力、バランス能力）を認識し、自転車の特性を理解したうえで安定的な車両操作ができる	
	（C－2） 加減速とハンドルの調整（自己の運動能力を自覚した行動の変化）	ブレーキを握ることができ、足での制動ではなくブレーキによる減速ができる	加速、減速（ブレーキ操作）が適切にできる	右左折、加速、減速（ブレーキ操作）が自己の判断で適切にできる	坂道、細街路など注意が必要な道路でも適切なハンドル操作ができる	どのような道（平坦な道、カーブしている道、坂道、細街路など）でも安定してハンドル操作ができる		路面状況（悪天候、路面のでこぼこなど）によって、平時よりも操作が難しくなる場面を理解したハンドル操作ができる ・滑りやすい場所、見えなくなる可能性がある場所等を把握した運転			自己の状態（体力、バランス能力）を認識し、余裕をもったハンドル操作ができる	□「止まる」「待つ」「見る」の基本動作が不足なく行える

○全体総括版の行動評価指標（ルーブリック）イメージ



分類	観点	ステージ1	ステージ2	ステージ3	ステージ4	ステージ5	ステージ6	ステージ7	ステージ8	ステージ9	ステージ10	チェックリスト
<知識> D. 自転車 に関して一 般的に必要な 知識	(D) 交通ルール と事故実態 の理解	道路に決まり (ルール)があ ることを知っ ている	道路にあるル ールのうち信号 、止まれなど基本 的なものを知っ ている	生活圏を移動す るときに必要な ルール、事故が 起きやすい状況 を理解している	生活圏を移動するときのルール を、車道走行時を含め理解してお り、生活圏でどのような事故が起 こっているかもわかっている		自転車を使用するときに必要な交通 ルールを把握し、事故実態を踏ま え、ルールを守ることが自分の安全 にも繋がることを理解している		自転車を使用するときに必要な交通ルールを完全に理解し、 実践しており、失敗したときは自ら行動を変えることができる。 また、他者が理解できるように説明することができる			

ルール等

- ・信号に従う
- ・止まれ（指定場所一時停止）
- ・ヘルメット着用
- ・自転車保険加入義務
- ・例外的に歩道通行できる条件の理解
- ・歩道通行時の通行位置、歩行者優先義務、徐行
- ・交差点の通行方法（二段階右折）
- ・車道通行、歩道通行など条件により従うべき信号が変わることの理解
- ・駐輪場に定める（放置自転車にしない）
- ・自転車ライトの点灯方法、暗くなってしまう前からの点灯
- ・自転車乗車前の点検（「ぶたはしゃべる」）
- ・タイヤの空気充填方法

・自転車は車道通行が原則

・車道走行時の通行位置（左側通行）

・並進、二人乗り、傘差し、ながら運転（ながらスマホ含む）の禁止

・飲酒（酒気帯び）運転の禁止

・自転車店等による定期的な点検

事故実態

- ・交差点での出会い頭の事故が最も多く、次いで右左折時の事故が多発（例：一時停止しなかったことによる事故）
- ・ライトを点灯しないと死亡事故のリスクが高まる
- ・ヘルメットを着用しないと死亡事故のリスクが高まる
- ・小学校（上学年）から、周りの車や人の存在や動きを認識していながらも危険はないと判断し、周囲への注意を怠ったことが原因の事故が増える（動静不注視）
- ・小学生、中学生の事故は学校帰宅後（１６時～）の時間帯に多い
- ・高校生は特に自転車事故件数（及び死傷者数）が多く、通学時間帯（朝・夕）の事故が多い
- ・ハンドル操作を誤る、バランスを崩す等が原因の事故が増える

1. 交通安全教育の定義と位置付け

運転行動の階層モデルは、子どもにも適用可能 文献 5)

