

2 ガイドラインのポイント

(1) ガイドラインの目的

自転車は運転免許が必要なく、誰でも、いつでも気軽に運転することができますが、運転に必要な技能、知識等を身に付けるための教育の機会が義務付けられていません。自転車利用者が自転車の交通ルールを知らずに事故に遭ったり、ルールを誤解して危険・迷惑な行為を行って、事故の加害者となったり、被害者となっていると指摘されています。

自転車を安全・安心に利用するためには、幼児から高齢者に至る幅広い世代において、それぞれのライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた交通安全教育を通じて、

- 「技能」（自転車を利用するときに“実際にできるかどうか”を確認できるもの）
- 「知識」（“ルールを身に付けたかどうか、知っているかどうか”を確認できるもの）
- 「行動・態度」（“安全に自転車を利用するためには必要な心構えや考え方自身に付いているか、そしてそれを実行できるか”を確認できるもの）

を身に付けることが重要です。

そのためには、警察だけではなく、事業者、保護者・家族、学校、自治体といった関係者が専門性を生かして教育を行い、相互に連携して交通安全教育を行うことが重要です。

このガイドラインは、自転車の交通安全教育を行うことにより、

- 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること
- 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと
- 自転車利用者が交通ルールを遵守して、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すること

を目的に、自転車の交通安全教育に携わる幅広い方に活用していただくために作成したものです。

(2) ガイドラインの構成

このガイドラインは、大きく2つのパートから構成されています。

① ライフステージごとの特性に応じた目標と教育内容 (p.14～p.69)

自転車の利用実態や交通事故実態は、未就学児、小学生、中学生といったライフステージごとに異なることから、重点的に教育を行う内容も各ライフステージで異なります。また、各ライフステージで心身の発達状況も異なるだけでなく、自転車の交通安全教育を受けた経験や、その前のライフステージの教育目標の到達状況も個人差があることから、教育を受ける人の身体能力や理解力にあった交通安全教育を行う必要があります。

このパートでは、自転車の交通安全教育が教育を受ける人のライフステージに応じて効果的なものとなるよう、ライフステージごとにその目標と教育内容を記載しています。

各ライフステージでは、

- 「知識」については、中学生になるまでに自転車で公道を運転するために必要となる一通りの基本的な知識を習得する
- 「技能」「行動・態度」については、それぞれのライフステージごとに、必要な事項を重点的に習得する

ことができるよう目標と教育内容を設定しています。

② 各教育主体が有する教育機会に応じた教育内容・方法例

(p.70～p.100)

このパートでは、自転車の交通安全教育を実施する主体となる、

- 販売事業者（小売店）
- レンタサイクル・シェアサイクル事業者
- 保護者・家族
- 学校等
- 雇用主事業者
- 自治体
- 交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体

が、安全教育の対象と接する場面（教育機会）を利用して行う自転車の交通安全教育の教育内容と教育方法の例を記載しています。

③ ライフステージごとの交通安全教育の目標

(1)に掲げた自転車の交通安全教育の目的を達成するためには、自転車利用者に対する体系的かつ継続的な教育を実施することが重要です。自転車は、幼児から高齢者まで、心身の発達状況、自転車の利用実態等が異なる様々な世代が利用します。これらのライフステージごとに、

- 対象者の心身の発達状況
- 自転車の利用実態
- 交通事故実態

を踏まえた目標を設定しています。

自転車の安全利用に必要な心身の発達状況を運動機能、知覚機能、認知機能、安全態度の視点でみると、その状況には個人差がありますが、運動機能、知覚機能は概ね10歳頃までにある程度発達する一方で、認知機能の成熟はより長い時間を要するとされており、13歳頃までは潜在的な危険の把握や他者の視点の取得が苦手であるとされています。また、安全態度は、年齢が高くなるほど交友関係といった外的な要因の影響を受けると考えられています。

自転車の利用実態については、未就学児は自宅周辺など極めて限定的な利用にとどまる一方、年齢が高くなるにつれて、利用範囲が拡大し、利用目的も多様化します。

	未就学児	小学生	中学生	高校生	成人	高齢者
心身の発達状況	運動機能 (バランス維持、動きのコントロールと調整)	未熟	一定度成熟		加齢に伴い変化	
	知覚機能 (視覚・聴覚)	未熟	一定度成熟		加齢に伴い変化	
	認知機能 (視覚的情報処理、実行機能、注意と集中、危険に対する感受性)		未熟（徐々に成熟）	一定度成熟	加齢に伴い変化	
	安全態度 (リスクを回避し、安全を優先する考え方、他者への思いやり)		加齢に伴い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響を受ける			
	利用実態		加齢に伴い、利用範囲の拡大・利用目的の多様化			
	主な教育主体	○販売事業者 ○保護者・家族 ○学校等 等		○販売事業者 ○雇用主事業者 ○自治体 等	○販売事業者 ○家族 ○自治体 等	

また、交通事故実態については、各ライフステージで次のような特徴が見られます。

ライフステージ	交通事故の特徴
未就学児	・車両同士の「出会い頭事故」が最も多い。
小学生 (1～3年生)	・自転車事故を起こした原因是安全運転義務違反が最も多く、その中でも「安全不確認」の割合がライフステージ別で最も高い。
小学生 (4～6年生)	・安全運転義務違反により自転車事故を起こした原因として、「動静不注視」（いまだ具体的な危険がないとして、相手方の動静注視を怠ることによる判断の誤り）による者の割合が増加し始める。
中学生	・通学で自転車を利用する者が増加し、通学時の事故が急増する。 ・学年別の死亡・重傷事故では、中学1年生（特に6月）が最も多い。 ・携帯電話保有率の上昇と相まって、携帯電話使用等に起因する事故が急増する。
高校生	・自転車事故の死傷者数は、主として高校生の年代でピークになる。 ・学年別の死亡・重傷事故では、高校1年生（特に6月）が最も多い。 ・歩行者が死亡又は重傷となった自転車事故の自転車の運転者は、高校生が多い。
成人	・飲酒運転事故が多い。 ・同乗者ありの自転車事故は、30代・40代の割合が高い。 ・他のライフステージと比較すると、安全運転義務違反による事故の原因是「安全不確認」が少なく、「動静不注視」が多い。
高齢者	・自転車乗用中の死亡事故がライフステージ別で最も多い。 ・自転車乗用中の車両単独の死亡事故のうち、路外逸脱や転倒が多い。 ・自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率が年齢層別で最も低い。

ライフステージごとの目標は、こうしたライフステージの特性を踏まえ、自転車の交通安全教育の目的を達成するために各ライフステージにおいて段階的に到達すべき、自転車の安全運転に必要な「技能」「知識」「行動・態度」の習得状況の目安を設定しています。

自転車の交通安全教育の目的

- 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること
- 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと
- 自転車利用者が交通ルールを遵守して、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すること

未就学児	小学生 (1~3年生)	小学生 (4~6年生)	中学生	高校生	成人	高齢者
<p>歩行者として、また、将来、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。 まっすぐ走る、止まりたい場所で止まるといった自転車の基本的な技能を習得する。</p>	<p>正しいブレーキのかけ方で止まること、周りの状況に合わせた速度の調整など自転車の技能を高める。 自転車に乗るときは、左側通行を徹底すること、歩道では歩行者が優先でゆっくり通行すること、赤信号、一時停止標識のある交差点では必ず止まることを身に付ける。</p>	<p>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。</p>	<p>自転車に乗るときの交通ルールの理解を深め、定着するようにする。 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を確実に習得する。 自動車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときの社会的責任を理解し、歩行者が優先であることを徹底する。</p>	<p>自転車に乗るときの交通ルール、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を理解・予測して回避するための能力を確実に習得する。 高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。</p>	<p>高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。</p>	<p>自転車に乗るときの交通ルールを確認し、理解が不十分な点を習得する。また、70歳以上で普通自転車で歩道を通行するときの歩行者優先を徹底する。 加齢によって、身体機能や認知機能が変化し、路外逸脱や転倒事故が増加することから、運転技能が十分か確認し、夜間の運転は控えるなどする。</p>

ライフステージごとに習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」を段階的に身に付ける

(4) ライフステージごとの教育内容

ライフステージごとの教育内容については、ライフステージごとの交通安全教育の目標から、その達成に必要と考えられる「技能」「知識」「行動・態度」に関する具体的な教育内容を設定しています。ライフステージごとの教育内容に関する基本的な考え方は、次のとおりです。

ライフステージ	基本的な考え方
未就学児	<ul style="list-style-type: none">交通社会の一員としての出発点として、道路は様々な車や人が利用しており、事故に遭わないために周りをよく確認することが大切であることを理解する。
小学生 (1～3年生)	<ul style="list-style-type: none">すべての交通ルールを習得するには理解力・記憶力が未熟であることを考慮して、「安全不確認」による事故に遭わないための交通ルールの習得とその実践に重点を置く。公道での運転機会が増加することから、自転車の通行場所や通行方法について基本を理解し、歩道を通るときは歩行者が優先であることを意識付ける。
小学生 (4～6年生)	<ul style="list-style-type: none">自転車が主要な移動手段となり、また、今後、13歳から車道通行が原則になることを踏まえ、車とともに車道を通行できるように、車道通行時に必要な交通ルールと技能を習得する。行動・態度面では、事故に遭わない、事故を起こさないために、道路に潜む危険を正しく理解できるようになる教育に重点を置く。
中学生	<ul style="list-style-type: none">知識面では、小学校までに習得した交通ルールを再確認し、その理解を深め、定着を図る。特に、車道通行や事故の要因として急増する携帯電話使用等の禁止に関する事項に重点を置く。自ら危険な行動をとる傾向がうかがわれ、身体の成熟により事故が重大化しやすくなることを踏まえ、危険予測を行い、自分が事故に遭わないことに加え、歩行者をはじめとする他者に配慮した安全な運転の実践に重点を置く。
高校生	<ul style="list-style-type: none">知識面では、これまでに習得した交通ルールが十分に身に付いているか確認する。特に被害者にも加害者にもなり得る立場であることから、自ら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・態度面では、危険な運転により生じ得る結果を理解し、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。
成人	<ul style="list-style-type: none">これまでに習得した交通ルールを再確認するとともに、飲酒運転等の悪質な違反行為について、民事・刑事・社会的責任と関連付けて教育する。理解が不十分な点については、これまでの教育内容を踏まえ、再度、教育を行う。保護者に対しては、幼児同乗用自転車を運転するときの注意点を教育するとともに、自らが模範となってこどもに対する交通安全教育を行うことの重要性が理解できるよう教育する。シェアリング自転車を利用する訪日外国人に対しては、自転車安全利用五則を中心に、在留外国人に対しては、一般成人と同様の交通ルールを教育する。
高齢者	<ul style="list-style-type: none">70歳以上で普通自転車を利用する場合には、歩道を通行することができるところから、歩道通行のルールを中心に、これまで習得した交通ルールを確認する。加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解する。路外逸脱や転倒が増加することから、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、自分を守るための教育にも重点を置く。

(5) 教育主体別の教育内容・教育方法例

交通安全教育の効果を高めるためには、それぞれの教育主体が持つ教育機会を活用し、ライフステージに応じた教育を、教育主体それが関係機関等と連携して行うことが重要です。関係機関と連携するときには、それぞれの教育主体の特徴を踏まえ、役割を分担しながら、ライフステージを通じて安全教育を反復継続することが効果的です。教育主体ごとの特徴は次のとおりです。

教育主体	教育主体の特徴	教育対象の特徴	教育機会の特徴
販売事業者	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の種類ごとの知見を有し、実際に乗る運転者と自転車に応じた教育内容を選択できる。 	全ライフステージ <ul style="list-style-type: none"> 未就学児～高校生までは保護者・家族同伴の場合が多い。 購入段階であることから、利用者の自転車への興味関心が比較的高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 接触機会は販売時の短時間であるが、教材の配布を通じた事後的な教育を行うことができる。 教育対象と直接のコミュニケーションをとることができ、交通ルール等の理解度を把握しやすい。
レンタサイクル・シェアサイクル事業者	<ul style="list-style-type: none"> 貸出時に、自転車の安全利用について利用者に教育を行うことができる。 ウェブサイトやアプリケーション等の媒体を活用し、貸出前に的を絞った教育を行うことができる。 	成人（外国人を含む） <ul style="list-style-type: none"> 自転車を所有していない者やしばらく自転車に乗っていない者による利用がある。 多くが成人であり、訪日外国人も利用する。 	<ul style="list-style-type: none"> 個々の接触機会は、自転車を利用する直前の極めて短時間であるが、アカウントを通じるなどし、利用者に對して反復・継続的な接触ができる。
保護者・家族	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活の中で繰り返し教えることができ、子どもの年齢・成長に応じて交通安全教育等に参加させることができる。 高齢者の自転車の安全な利用を促すため、継続的に注意喚起することができる。 	未就学児～高校生 高齢者 <ul style="list-style-type: none"> 特に低年齢層の子どもは、保護者の影響力が大きい。 買物や目的地への移動のため、日常的に自転車を使用することが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 接触機会・時間が多く、日常的な教育を行うことができる。 低年齢層の子どもは、保護者同伴で行動するが多く、日常生活を通じた教育を行うことができる。
学校等	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活全般における安全確保のために必要な事項を実践的に教育することができます。 ライフステージの変化に合わせた段階的かつ体系的な教育を行うことができる。 	未就学児～高校生 <ul style="list-style-type: none"> 家庭以外で段階的かつ体系的な交通安全教育を受けることができる。 通学のために自転車を利用する生徒が一定数存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 学校生活という、集団生活の場における教育を行うことができる。 教育場所（教室、校庭等）や教育設備・機材（視聴覚機材等）がある。
雇用主事業者	<ul style="list-style-type: none"> 従業員が業務で自転車を利用する場合は使用者責任を負う。 自転車通勤をしている場合は、自転車の安全利用のため、教育を行うことが求められる。 	成人（外国人を含む） <ul style="list-style-type: none"> 通勤や業務で日常的に自転車を利用する。 体系的な交通安全教育を受ける機会がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 教育時間は限定的であるが、あらゆる機会を捉えて、反復的かつ継続的な教育を行うことができる。

教育主体	教育主体の特徴	教育対象の特徴	教育機会の特徴
自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の道路事情や住民の居住実態等を把握しており、地域の特性に応じた交通安全教育を地域に根ざした形で実施することができる。 	<p style="text-align: center;">全ライフステージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同伴した家族や保護者が一緒に参加する、又は、見学する場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者の居住地区にある教育場所（公共の施設、公園等）で開催することができる。 ・地区的集会や広報誌等を活用し、様々な機会を通じて教育ができる。
交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体	<ul style="list-style-type: none"> ・専門的知見や専用の資機材を有し、受講者のライフステージに応じた交通安全教育を臨機応変に提供することができる。 	<p style="text-align: center;">全ライフステージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象者は、自分で受けたい交通安全教育を選択できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・他の実施主体と連携した交通安全教育を実施することができる。