

4 ライフステージごとの目標と教育内容

(1) 未就学児

目標

- 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。

交通事故実態等

- 自転車に乗り始める未就学児は、公道を運転する機会が少なく、公道を運転する場合も自宅周辺など極めて限定的な範囲にとどまる。

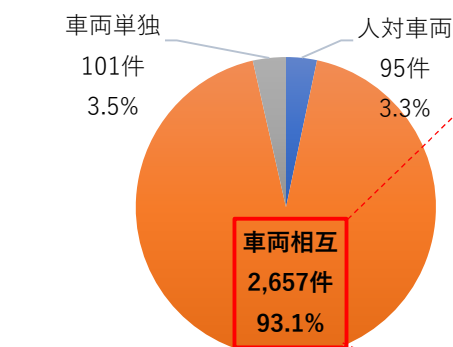
○ こどもの自転車での行動範囲

n=		広場や公園内の限られた範囲	自宅周辺	町内	市区内	市区外	(%)
幼児 (～小学校入学前)	716	34.6	47.2	13.6	4.0	0.5	
小学1～3年生	950	20.2	48.6	25.8	4.9	0.4	
小学4～6年生	962	12.6	38.4	38.3	9.5	1.2	
中学生	947	4.0	22.0	32.7	35.2	6.1	

〔出典：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〕

- 未就学児の自転車事故の事故類型は、車両同士の**出会い頭事故**が最も多い。

○ 未就学児の事故類型別の自転車事故件数（H27～R6合計）



合計：2,853件

※列車事故を除く

形態	件数	
	件数	割合
出会い頭	1,778	66.9%
左折時	308	11.6%
右折時	179	6.7%
正面衝突	64	2.4%
すれ違い時	56	2.1%
追越追抜時	28	1.1%
追突	11	0.4%
その他	232	8.7%

（注）・6歳以下の自転車乗用者が第1当事者・第2当事者となった事故を計上した。
・ただし、車両相互事故は1件として計上し、第2当事者を抽出した。
・「車両相互」とは、自転車事故の相手方が自動車、原動機付自転車、軽車両（自転車等）をいう。
・表示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。

未就学児は「出会い頭事故」が最も多い

「出会い頭事故」は、すべてのライフステージにおいて、自転車事故の中で最も多くなっていますが、未就学児では、特にその割合が高くなっています。周りを見ずに道路に飛び出すなど、事故に遭わないための基本的な行動が身に付いていないことが原因と考えられます。

教育に当たっての基本的な考え方

- 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。

教育を行うときのポイント

- ・ こどもは大人のまねをします。保護者はこどもを幼児用座席に同乗させる機会が多いため、こどもたちが交通ルールに従った運転ができるよう、模範となる運転をすることが重要です。また、こどもと同伴走行するときも、付き添う大人がこどもたちの模範となるよう心掛けましょう。
- ・ 未就学児が公道を一人で自転車に乗ることは危険です。必ず大人が付き添い、一緒に交通ルールを確認したり、安全を確認したりして、自転車の運転に必要なことを教えましょう。
- ・ 13歳未満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ます。歩道を安全に通行できるように歩道通行のルールを教えましょう。

「幼児の特性」




- ・ 一つのものに注意が向くと、まわりのものが目にはいらなくなる
- ・ ものごとを単純にしか理解できない
- ・ そのときどきの気分によって行動が変わる
- ・ 抽象的なことばだけではよく理解できない
- ・ 大人のまねをする
- ・ 大人に依存しやすい
- ・ 応用的動作ができない
- ・ 物かげで遊ぶ傾向がある

（出典：「幼児交通安全教本」（昭和48年5月5日中央交通安全対策会議決定））

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
バランス能力の向上	・ ふらつかずに発進してまっすぐ走れるようになる
ブレーキのかけ方	・ 止まりたい場所で「止まる」ことができる

教育を行うときのポイント

- ・ こどもが自転車を運転する前に、保護者が自転車の点検を行いましょう。（参照：p.25「 9 「ぶたはしゃべる」で自転車点検」）。
- ・ 自転車を運転する未就学児に対しては、保護者が正しいヘルメットの着用の仕方（参照：p.24「 8 正しいヘルメットの着用の仕方」）を理解し、ヘルメットを着用させましょう。
- ・ バランス能力やブレーキのかけ方に不安がある場合は、公道に出る前に、公園や広場などの安全な場所で十分に練習しましょう。（参照：p.21「 5 「正しいブレーキのかけ方」とは？」）
- ・ 最初は自転車に慣れ親しむことを目標に、こどものペースに合わせて練習しましょう。

「知識」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標	参照
信号機の信号等に従う義務	★	・ 基本的な信号の意味（「青」は進むことができる、「赤」は止まる）を理解している	p.112 8
徐行すべき場所	★	・ 身の周りの徐行すべき場所で、ゆっくり走らなければいけないことを理解している	p.113 9 p.16 1
指定場所における一時停止	★	・ 交差点は、事故が起きやすい危ない場所であり、事故に遭わないために、一度止まって、車がいなか確認することが大切であることを理解している ・ 「止まれ」の標識・標示の意味を理解している	p.113 10 p.17 2 p.18 3
ヘルメットの着用	★	・ 自転車に乗るときに、自分の命を守るためにヘルメットを着用することが必要であることを理解している	p.120 20 p.32 14

1 「徐行すべき場所」とは？（参照：p.113「**9** 徐行すべき場所」）

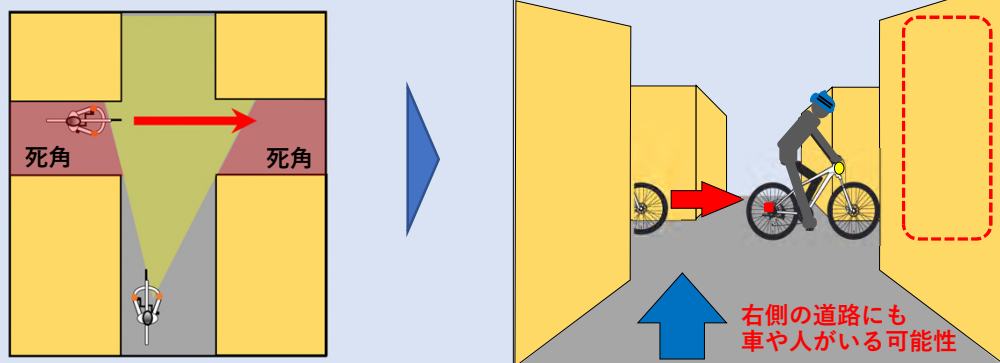
徐行とは、車両がすぐに止まることができる速度で進行することです。

次の場所では、事故が起きやすくなることから、徐行をしなければいけないと道路交通法で規定されています。

- ・ 左右の見とおしがきかない交差点
- ・ 上り坂の頂上付近
- ・ 道路の曲がり角付近
- ・ 勾配の急な下り坂

未就学児には、見えない場所から車や人がくること、飛び出さずに周りをしっかり確認する必要があることを教え、見えない場所に近づくときはスピードを落としてゆっくり走ることが習慣となるようにしましょう。また、見えない場所の手前では、飛び出しを防いだり、車や人との衝突を防いだりするためにも、一度止まることが大切です。

（例）左右の見とおしがきかない交差点



民家の塀などで左右の見とおしがきかない交差点では、交差点に入る前に、左右が見とおせる位置で安全確認を行う必要があります。交差点では、「止まる」「見る」「確かめる」を確実にいき、見えない場所にいる車や人の存在を確認しましょう。

「行動・態度」の教育内容

項目	重点	習得すべき目標
交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得	★	<ul style="list-style-type: none"> ・「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象を具体的に理解し、交差点に入るときや道路外の施設や場所から道路に出るときに、「止まる」→「見る」→「確かめる」の順番で実践している
他の人がいることの認識及び他の人を思いやる気持ちの醸成	★	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道は、歩行者の道路であり、歩行者とぶつからないように周りをよく見て通ることができている ・急に動きを変えるなど、ほかの人の迷惑となる運転をしない

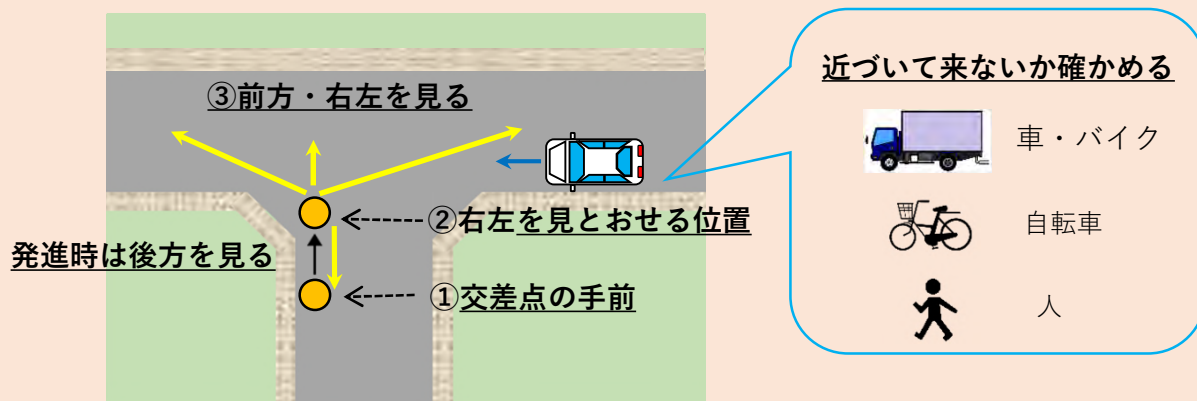
教育を行うときのポイント

- ・未就学児は、歩行者として道路を安全に通行できるようになることが最も重要です。
- ・未就学児の自転車の安全教育に当たっては、歩行者として気を付けることと共通する点も多く（例えば、交差点等において、急に車道や横断歩道に飛び出すことなく、一度止まって、車が来ないか確認することは、歩行者として道路を安全に通行する大前提です。）、歩行者の交通安全教育の中で、自転車と関連付けながら行うことが効果的です。

2

「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象

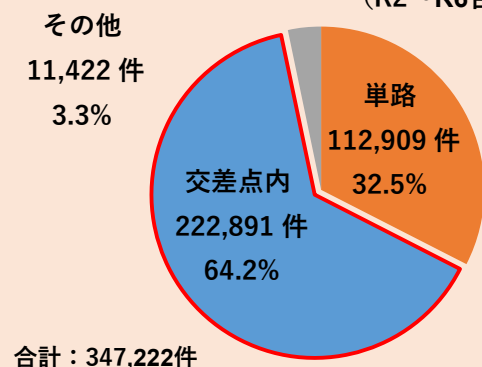
- 「止まる」場所 ⇒ 飛び出しを防ぐため、①交差点の手前（※）で一度止まり、（※停止線がある場合はその直前）
②右左を見とおせる位置までゆっくり進んでから、再度止まる
- 「見る」方向 ⇒ 交差点の③前方と右左を見る、発進するときは後方を見る
- 「確かめる」対象 ⇒ 車やバイク等、他の交通主体が近づいて来ないかを確かめる



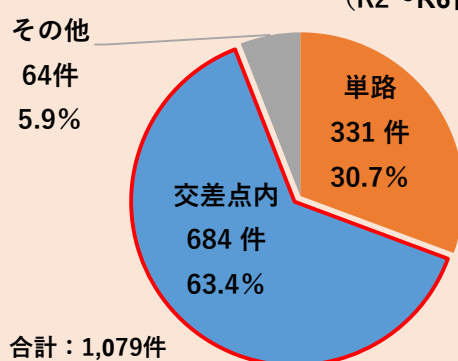
3 「交差点」ってどんな場所？

交差点とは、十字路、丁字路その他2つ以上の道路が交わる部分をいいます。
自転車事故が発生した場所を見ると、交差点内での事故が最も多くを占めています。

○ 全年齢層の衝突地点別の自転車事故件数
(R2～R6合計)



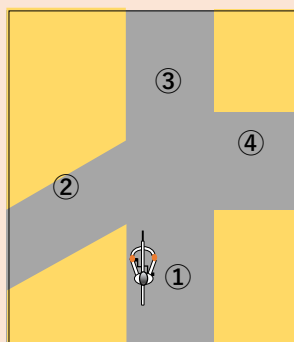
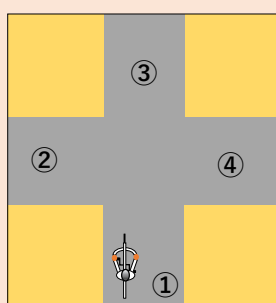
○ 未就学児の衝突地点別の自転車事故件数
(R2～R6合計)



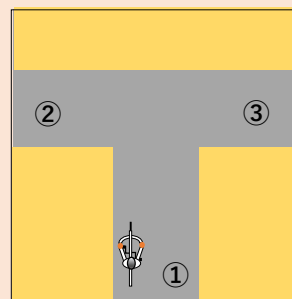
(注)「単路」とは、歩道、路側帯、自転車道、自転車専用道路、第一通行帯（走行車線）、第二通行帯以上（追越し車線）等をいう。

身の周りのどこに交差点があるのかをこどもと一緒に確認しながら（地図や写真を示すことも有効です）、徐行すべき場所や一時停止といった交通ルールを学び、「止まる」「見る」「確かめる」といった交差点における行動・態度を実践できるようにしましょう。

十字路



丁字路



「交差点」について教えるときの一例として、自宅近くの交差点で、交差道路（例：上図②、③、④）を指差しながら「交差点は道路が増える場所」、「（道路が増えることで）多くの自動車や自転車、人が通る場所」といった伝え方があります。

4 「出会い頭事故」が発生する場所

出会い頭事故は交差点だけではなく、道路外の施設の出入口等でも起こります。（下図参照）

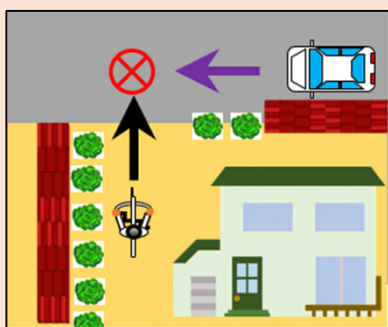
交差点や横断歩道に限らず、自宅や公園から道路に出るときにも「止まる」「見る」「確かめる」ことが大切なことを理解できるようにしましょう。

歩道を通行するときには、駐車場などから出てくる自動車との出会い頭事故が多いことから、特に、歩道を通行する機会が多いこどもたちには、

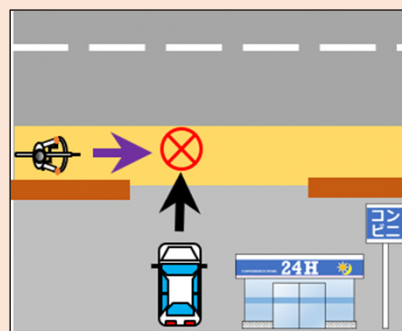
- 歩道でも自動車との事故が起こるので自宅や店の出入口の近くでは注意すること
- 歩道では徐行のルールがあること（参照：p.24 「6 歩道の通行方法」）
- 歩道の車道寄りを通行すること（参照：p.24 「7 歩道で車道寄りを通行しなければならない理由」）

を教えることが必要です。

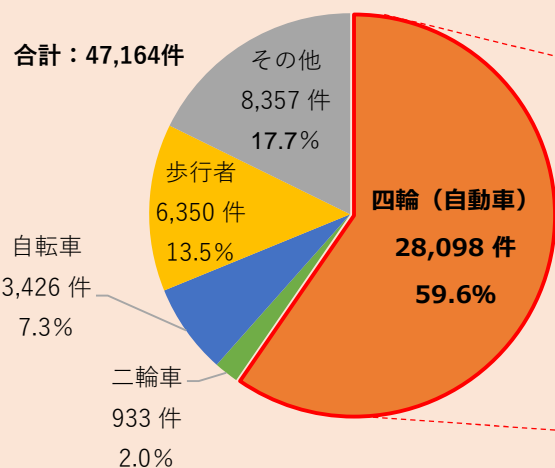
（例）自宅の出入口



（例）コンビニの駐車場出入口前の歩道上



○ 全年齢層の歩道における相手当事者別自転車事故件数（R2～R6合計）



事故類型	件数	
	件数	割合
出会い頭	16,979	60.4%
左折時	5,929	21.1%
右折時	1,707	6.1%
追越追抜時	110	0.4%
追突	70	0.2%
正面衝突	54	0.2%
すれ違い時	35	0.1%
その他	3,214	11.4%

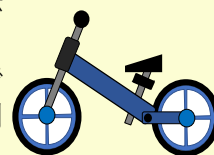
（注）・表示単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

Column2

ペダルなし二輪遊具（いわゆるキックバイク）

未就学児が自転車に乗る上で必要なバランス能力などの技能を身に付ける方法として、幼児用のキックバイクを使った練習があります。

ただし、自転車とは異なり、キックバイクは遊具であり、交通の頻繁な道路での使用は道路交通法において禁止されています。キックバイクの練習は、その利用が認められる安全な場所で保護者の下で行うようにしましょう。



（道路交通法第76条第4項 「何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。

- 三 交通のひんぱんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること。」）

(2) 小学生（１～３年生）

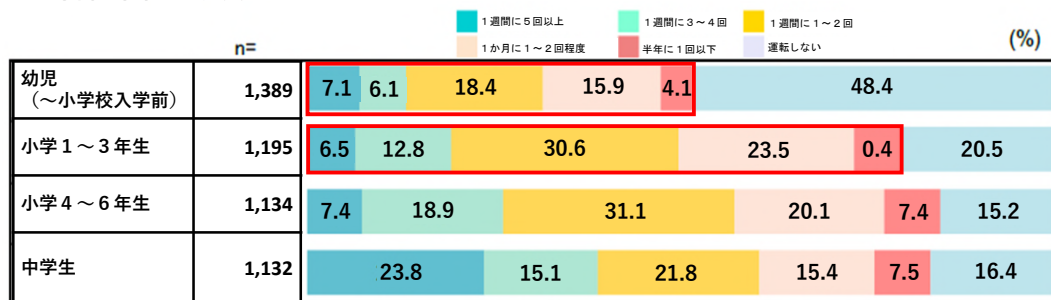
目標

- 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。

交通事故実態等

- 自転車の利用頻度が急激に上昇し、公道を運転する機会も増加する。

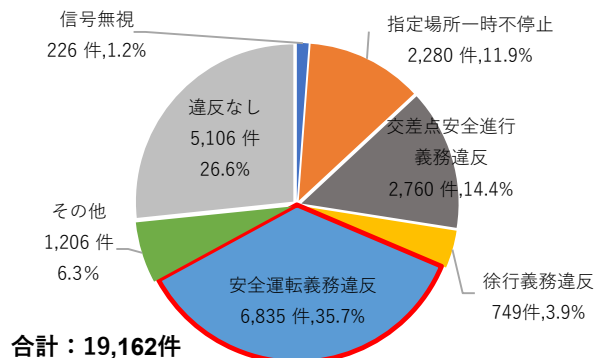
○ こどもの自転車利用頻度



出典：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

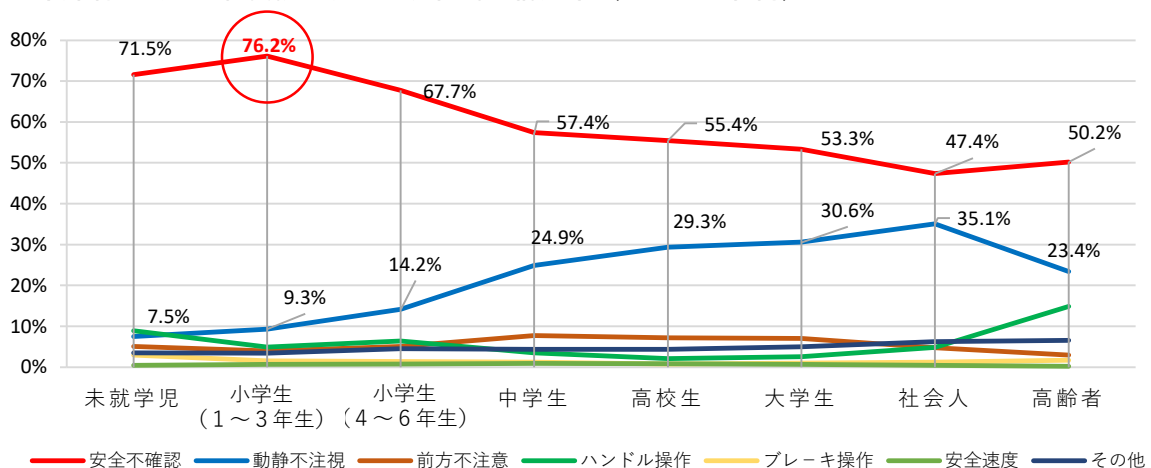
- 自転車事故を起こした原因は安全運転義務違反が最も多く、その中でも「安全不確認」の割合がライフステージ別で最も多い。

○ 小学生（１～３年生）の法令違反別の自転車事故件数（H27～R6合計）



(注) ・自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故を計上した。
・ただし、自転車相互の事故は1件とし、第1当事者の年齢層（7歳～9歳）及び違反を計上した。

○ 年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率（H27～R6合計）



「安全不確認」による事故とは？

「安全不確認」による事故とは、安全確認をしなかった又は安全確認が不十分であったことによる発見の遅れを要因とする事故をいいます。

未就学児と小学生（1～3年生）で安全不確認による事故の割合が高いのは、危険そのものを認識できていないことが要因であると考えられ、「止まる」「見る」「確かめる」を確実に行うことが重要です。

教育に当たっての基本的な考え方

- 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。

教育を行うときのポイント

- ・13歳未満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ます。歩道を安全に通行できるように歩道通行のルールを教えましょう。

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
バランス能力の向上	<ul style="list-style-type: none">・ふらつかずにゆっくり走ることができる・コーナーやカーブを安定して曲ることができる
ブレーキのかけ方	<ul style="list-style-type: none">・正しいブレーキのかけ方で、止まりたい場所で「止まる」ことができる・周りの状況に合わせて速度の調整など適切なブレーキ操作ができる

教育を行うときのポイント

- ・走行技能を向上させるためには、繰り返しの練習が必要です。
- ・乗降時・発進時には、バランスを崩しやすいので、後方の安全を確認し、後方から自動車が近づいてきているときは、自動車が通り過ぎるまで待つよう教えましょう。
- ・雨天時にはブレーキの制動距離が長くなることを教えましょう。

5 「正しいブレーキのかけ方」とは？

ブレーキは、両手でかけるようにしましょう。

ブレーキをかける順番は、静かに後輪ブレーキをかけ（左側のブレーキレバーを握る）、続けて前輪ブレーキをかける（右側のブレーキレバーを握る）ようにしましょう。

片手のブレーキは、前輪又は後輪だけにブレーキがかかり、操縦が困難になったり、車体後部が持ち上がって転倒したりするおそれがあります。

前方に注意し、いつでも「両手でブレーキ」をかけられるようにして運転しましょう。

「知識」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

※赤字は本ライフステージで新しく追加された内容

項目	重点	習得すべき目標	参照
道路交通法上の自転車の位置付け		・ 自転車は車の仲間であることを理解している	p.105 1
車道の通行方法	★	・ 自転車の通行場所は、車道が原則であり、歩道は例外であることを理解している (13歳未満は歩道を通行することができる) ・ 車道を走るときは、道路の左側端を走らなければならないことを理解している	p.106 2 ①
歩道の通行方法	★	・ 歩道を通行するときは車道寄りをゆっくり進み、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならないことを理解している ・ 歩道上に普通自転車通行指定部分がある場合は、その部分を通行しなければならないことを理解している	p.109 3 p.24 6 p.24 7
駐輪場所・駐輪方法		・ 人や車が通る場所に駐輪してはいけないことを理解している	p.112 7
交差点の通行方法		・ 交差点がどのような場所であることを理解している ・ 交差点を通行するときは、他の車両と横断歩行者に特に注意し、安全な速度と方法で走らなければならないことを理解している	p.115 12 p.18 3
信号機の信号等に従う義務	★	・ 基本的な信号の意味（「青」は進むことができる、「赤」は止まる）を理解している ・ 車道を走るときは（原則として）車両用信号に従うこと、歩道を通るときは歩行者用信号に従うことを理解している ・ 右左折時に従わなければならない信号を理解している	p.112 8
徐行すべき場所	★	・ 身の周りの徐行すべき場所で、ゆっくり走らなければならないことを理解している	p.113 9 p.16 1
指定場所における一時停止	★	・ 交差点は、事故が起きやすい危ない場所であり、事故に遭わないために、一度止まって、車がないか確認することが大切であることを理解している ・ 「止まれ」の標識・標示の意味を理解している	p.113 10 p.17 2 p.18 3

項目	重点	習得すべき目標	参照
右左折の方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 右左折時には、交差点の手前で、道路の左側端に寄って走っていることを理解している ・ 右折時には交差点を直進し、交差点の側端に沿って右折（二段階右折）をすることを理解している 	p.114 11
踏切の通行方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切の遮断機が閉じている時（閉じようとしている時）、警報機が鳴っている時は、踏切に入ってはいけないことを理解している ・ 踏切を通過するときは、踏切の直前で一度止まって、電車が来ていないか安全を確認しなければいけないことを理解している 	p.117 13
ヘルメットの着用	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に乗るときに、自分の命を守るためにヘルメットを着用する必要があることを理解している ・ 正しいヘルメットの着用の仕方を理解している 	p.120 20 p.24 8 p.32 14
ライトの点灯	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日が暮れてから自転車に乗るときは、ライトを点灯しなければいけないことを理解している 	p.119 19
点検整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の各部の名称と最低限の点検項目（「ぶたはしゃべる」）を理解している 	p.120 21 p.25 9

教育を行うときのポイント

- ・ 多くの小学1～3年生は、自転車で公道デビューし、自転車の利用が増える時期です。保護者と行動する機会を通じて、繰り返し交通ルールを教えましょう。
- ・ 交通ルールを教えるときは、イラストや写真を示しながら教えましょう。また、こどもの理解度を確認するときには、交通ルールテスト等を活用しましょう。
- ・ 交通ルールを守りながら実際に公道を走行する実践的な教育は効果的です。行動を共にする保護者や大人がこどもの模範になるようにしましょう。
- ・ ヘルメットを正しく着用しているか、自転車の点検ができているか、保護者が一緒に確認をしましょう。

Column3

「5つの左」で安全運転

愛知県警察では、普通自転車の安全利用を呼び掛ける合言葉『自転車のルール「5つの左」』を活用して交通安全教育を行ったり、YouTube（動画サイト）で自転車利用時のポイントを説明しています。

- ①車道の左側を走る、②左側から乗る、③左足をつく、
④ブレーキは左から、⑤左側に降りる



愛知県警察YouTube

6 歩道の通行方法（参照：p.109「3」自転車の通行方法と通行場所【歩道】）」

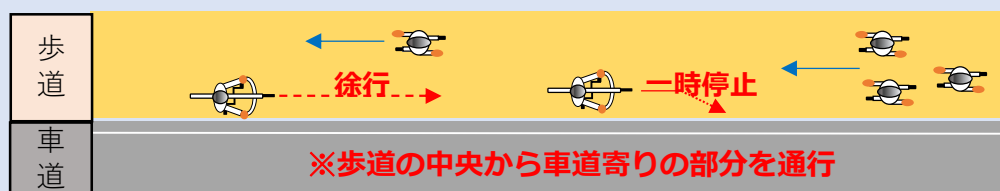
小学生は普通自転車で歩道を通行することができますが、その場合でも歩行者を優先しなければいけません。

歩道を通行するときは、

- ・歩道の中央から車道寄りの部分をゆっくり進むこと
- ・歩行者にぶつかりそうなときは、一時停止しなければいけないこと
- ・特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に注意する必要があること

を歩行者の安全のため理解し、実践するように教育しましょう。

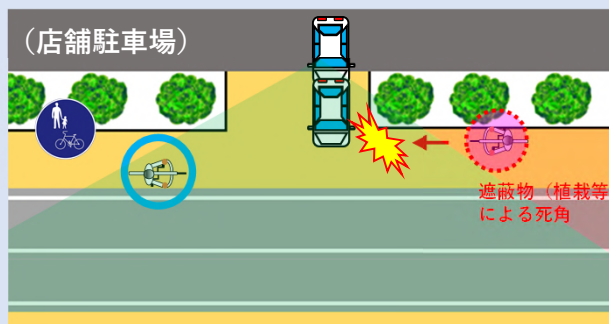
また、歩行者が多い場合や歩道が狭い場合には、事故を起こさないために、自転車から降りて押し歩きをすることが習慣となるようにしましょう。



7 歩道で車道寄りを通行しなければならない理由

（参照：p.109「3」自転車の通行方法と通行場所【歩道】）」

普通自転車で歩道を通行するときに、歩道の中央から車道寄りの部分を通行しなければいけないのは、道路外の施設や交差道路から出てくる自動車との距離を確保して、自動車から自転車を発見しやすくし、ブレーキをかける時間を確保し、事故を防止するため



8 正しいヘルメットの着用の仕方（参照：p.120「20」ヘルメットの着用）」

ヘルメットは、頭のサイズに合ったものを着用するようにしましょう。正しく着用しないと、事故時の衝撃を十分に吸収できずに頭を守れない可能性があります。メーカーの取扱説明書等を確認し、正しく着用しましょう。

ヘルメットの選び方

実際に試着し、自分の「頭囲」にあったサイズを選びましょう。

さまざまな種類が販売されています。購入の際は、自転車専門店やホームセンターへ。



SG マーク、JCF マークなどの安全認証マークが付いているヘルメットは安全基準をクリアしています。



ヘルメットのかぶり方



眉の上あたりまで深くかぶる

ヘルメットは水平にかぶる

あごひもは指が1,2本入る程度

あごひものV字の位置が耳の下にくる

一度でも強い衝撃を受けたヘルメットは衝撃吸収効果が失われています。外見に傷がなくても買い換えましょう。

（イラスト出典：全国共済農業協同組合連合会）

9 「ぶたはしゃべる」で自転車点検（参照：p.120「**21** 点検整備」）

自転車で交通事故を起こさない、遭わないために、自転車の点検整備がとても大切です。

「ぶたはしゃべる」を合言葉に、日々の自転車点検を心掛けましょう。

※「は」を「ハンドル」とするケースなど、自転車点検の合言葉は様々あります。



（イラスト出典：内閣府）

「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底	★	・ 交差点に入るときや道路外の施設や場所から道路に出るときに、「止まる」「見る」「確かめる」をすることが習慣化している
歩行者保護の重要性の理解と実践	★	・ 歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・ 高齢者や身体の不自由な人といった特に配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる

10 カーブミラーに注目

カーブミラーは、自転車や自動車の運転者から見えない場所にいる車両や歩行者の存在を知らせるため、「交差点や道路の曲がり角、急カーブの見とおしの悪い場所」に設置されています。

カーブミラーが設置されている場所を通行するときには、他の車両や歩行者がいないか確認しましょう。

また、カーブミラーでも見えない場合もあるので、カーブミラーを見るだけでなく、交差点ではしっかり止まって自分の目で安全を確認しましょう。

★カーブミラーを見る時の注意点★

①死角がある

カーブミラーを確認するだけでは見えない箇所（死角）があります。

交差点では十分に速度を落とし、自分の目で安全を確認しましょう。

②遠くに見える

カーブミラーに映る自動車や歩行者は小さく、遠くにいるように見えます。

映った相手の距離や速度を把握しづらいので注意が必要です。

③反対に見える

カーブミラーは鏡なので、映ったものが左右反対に見えます。

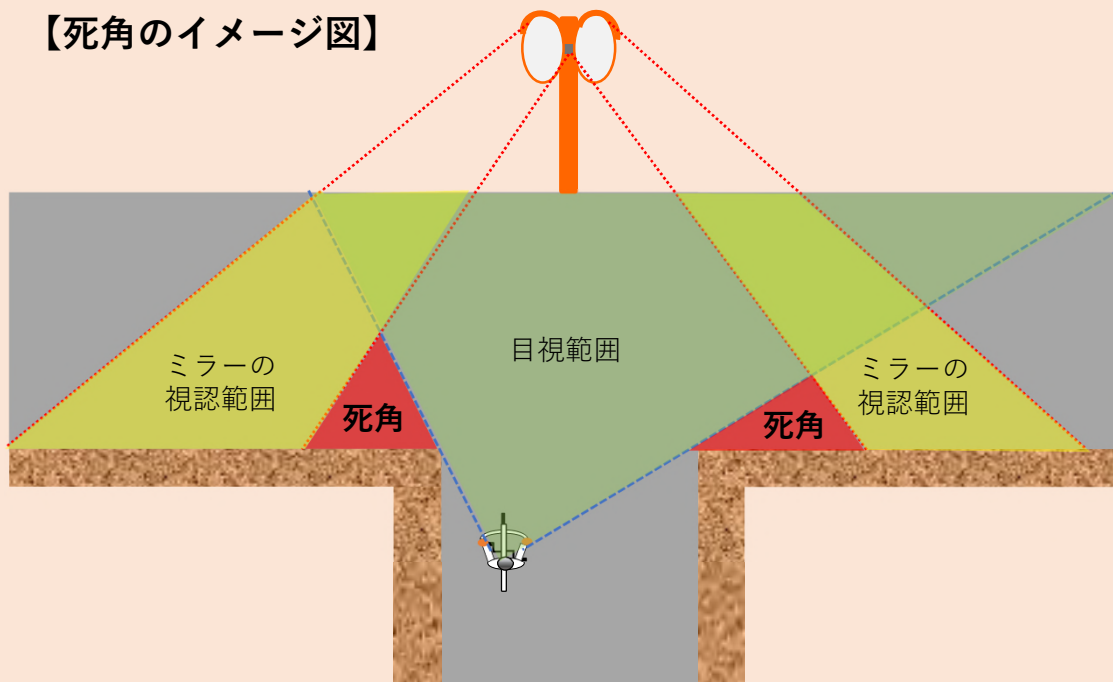
間違って通行すると交通事故につながる可能性もあるので注意しましょう。

④夜間等は見えづらい

無灯火の自転車や暗い色の服を着ている歩行者は見えづらいことがあります。

特に、夜間や雨天等の場合は見えづらいので、必ず自分の目で安全を確認しましょう。

【死角のイメージ図】



※死角は運転者の位置、交差点の形状、カーブミラーの位置等で変化します。

※カーブミラーは、自動車の走行位置（道路の左側）から見ることを前提として設置されているため、道路の右側からではミラーの視認範囲や死角が異なり、進行している車両や歩行者の姿を確認できない場合があります。

(3) 小学生（４～６年生）

目標

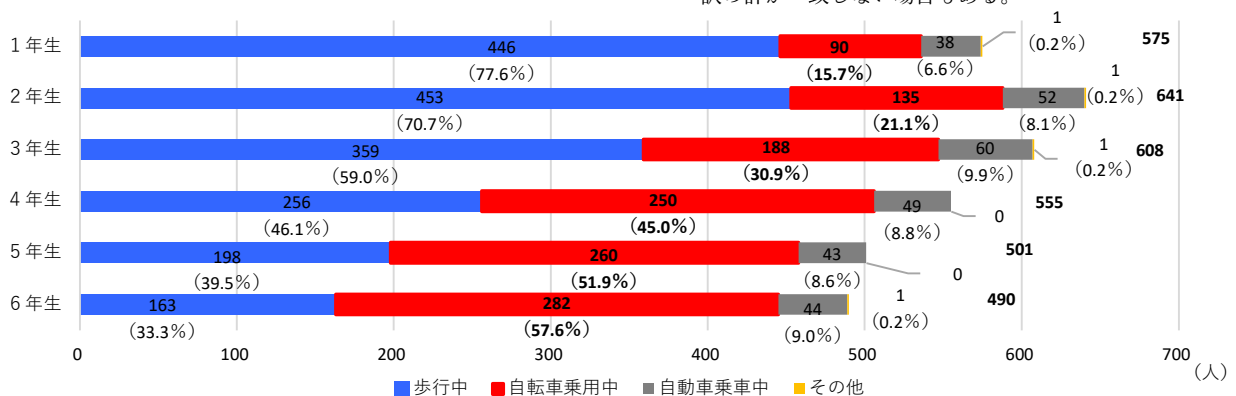
- 中学生（13歳）から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。

交通事故実態等

- 学年が上がるにつれ、自転車に乗用中の事故の割合が高くなる。

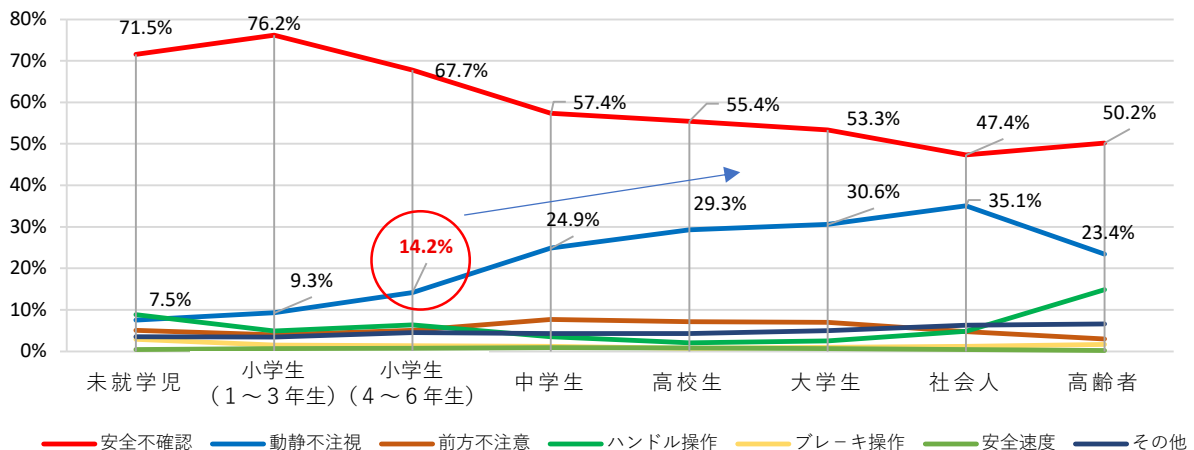
○ 小学生の状況別死者・重傷者数（R2～R6合計）

（注）・「自動車乗車中」には「二輪車乗車中」を含む。
・表示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。



- 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」による者の割合が増加し始める。

○ 年齢層別安全運転義務違反の違反行為別構成率（H27～R6合計）（再掲）



「動静不注視」による事故とは？

「動静不注視」による事故とは、相手の存在を認識したが、いまだ具体的な危険がないとして、相手方の動静を注視することを怠ったことによる判断の誤りを要因とする事故をいいます。（例：進路前方にあるコンビニ駐車場から車道に出ようとする自動車の姿を認めたが、自動車が停止してくれるだろうと思い注視を怠り、車道に出てきた自動車と衝突）

小学４～６年生ごろから、認知機能が発達し始め、危険性そのものを認識できていない「安全不確認」による事故は減少し始めます。一方で、いまだ具体的な危険がないと判断を誤ったことによる事故が増加し始めます。危険性を正しく認識して判断し、適切な回避行動をとることができるようになるための教育を行きましょう。

教育に当たっての基本的な考え方

- 自転車为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。

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
公道における交通ルール等（安全確認や、交通におけるコミュニケーションを含む。）に則った運転の実践	・ 自転車を安定して運転しながら、後方確認を行うなどの自分の身を守るための安全確認、あいさつ等を通じた他者との意思疎通や、横断者と車両の動きとの関係を理解した運転を行うことができる

教育を行うときのポイント

- ・ 自転車に乗り始めた時期や地域における利用実態により、個人ごとに技能の習得状況は大きく異なることから、個人の技能習得状況に応じた教育を行うことが重要です。
- ・ 自転車に乗るときにバランスをとることが難しい場合や正しいブレーキのかけ方に不安がある場合は、まずは前の段階のライフステージの技能の教育内容に戻り、習得すべき目標を順を追って達成するようにしましょう。

11 車道通行に向けた準備（参照：p.109「**3** 自転車の通行方法と通行場所【歩道】」）

13歳からは、原則として自転車は車道の左側端を通行します。ただし、次の場合は、普通自転車は歩道を通行することができます。

①道路標識や道路標示で歩道通行が認められているとき

②車道や交通状況から見て、安全のためにやむを得ず歩道を通行する必要があると認められるとき

（例：自動車の交通量が非常に多い、連続した駐車車両がある、車道の幅が狭いなど、事故の危険が高い場合）

歩道を通行していて車道に出るときには、後方からの車両に注意するようにしましょう。

実際に公道を走行するときは、信号を守る、一時停止をするなど基本的な交通ルールを守るとともに、安全確認を行い、自分の身を守ることが大切です。

さらに、あいさつやアイコンタクト、ハンドサインなどを通じて周囲とコミュニケーションをとることも身に付けましょう。

「普通自転車歩道通行可」の
道路標識・道路標示



「知識」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

※赤字は本ライフステージで新しく追加された内容

項目	重点	習得すべき目標	参照
道路交通法上の自転車の位置付け		・ 自転車は車の仲間であることを理解している	p.105 1
車道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の通行場所は、車道が原則であり、歩道は例外であることを理解している（13歳未満は歩道を通行することができる） ・ 車道を走るときは、道路の左側端を走らなければならないことを理解している ・ 普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所について、矢羽根型路面表示との相違も含めて理解している ・ 自転車道がある場合は自転車道を走らなければならないことを理解している 	p.106 2 p.28 11 p.31 12
歩道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道を通行するときは車道寄りをゆっくり進み、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならないことを理解している ・ 歩道上に普通自転車通行指定部分がある場合は、その部分を通行しなければならないことを理解している ・ 自転車が通行して良い路側帯とその通行方法について理解している 	p.109 3 p.110 4 p.24 6 p.24 7
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は一時停止し、道を譲らなければならないことを理解している	p.111 5
並進の禁止		・ 他の自転車と横に並んで走ってはならないことを理解している	p.111 6
駐輪場所・駐輪方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 人や車が通る場所に駐輪してはならないことを理解している ・ 点字ブロックの上やその付近、道路標識等により駐車が禁止されている道路では、駐輪をしてはならないことを理解している ・ 駐輪をするときは、駐輪場を利用すべきであることを理解している 	p.112 7 p.32 13

項目	重点	習得すべき目標	参照
交差点の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点がどんな場所であることを理解している ・ 交差点を通行するときは、他の車両と横断歩行者に特に注意し、安全な速度と方法で走らなければならないことを理解している 	p.115 12 p.18 3
信号機の信号等に従う義務	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的な信号の意味（「青」は進むことができる、「赤」は止まる）を理解している ・ 車道を走るときは（原則として）車両用信号に従うこと、歩道を通るときは歩行者用信号に従うことを理解している ・ 右左折時に従わなければならない信号を理解している 	p.112 8
徐行すべき場所	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 身の周りの徐行すべき場所で、ゆっくり走らなければならないことを理解している ・ 徐行すべき場所が具体的にどのような場所であることを理解している 	p.113 9 p.16 1
指定場所における一時停止	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点は、事故が起きやすい危ない場所であり、事故に遭わないために、一度止まって、車がいなか確認することが大切であることを理解している ・ 「止まれ」の標識・標示の意味を理解している 	p.113 10 p.17 2 p.18 3
右左折の方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 右左折時には、交差点の手前で、道路の左側端に寄って走ることを理解している ・ 右折時には交差点を直進し、交差点の側端に沿って右折（二段階右折）をすることを理解している 	p.114 11
踏切の通行方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切の遮断機が閉じている時（閉じようとしている時）、警報機が鳴っている時は、踏切に入ってはいけないことを理解している ・ 踏切を通過するときは、踏切の直前で一度止まって、電車が来ていないか安全を確認しなければならないことを理解している 	p.117 13
二人乗り等の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は二人乗りをしてはいけないことを理解している 	p.118 16
携帯電話使用等の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話の画面を注視しながら運転したり、携帯電話を手で持って通話しながら運転したりしてはいけないことを理解している 	p.118 15

項目	重点	習得すべき目標	参照
ヘルメットの着用	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に乗るときはヘルメットを着用する必要があることを理解している ・ 正しいヘルメットの着用の仕方を理解している ・ なぜヘルメット着用が必要かを理解している 	<p>p.120 20</p> <p>p.24 8</p> <p>p.32 14</p>
ライトの点灯	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日が暮れてから自転車に乗るときは、ライトを点灯しなければいけないことを理解している 	p.119 19
点検整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の各部の名称と最低限の点検項目（「ぶたはしゃべる」）を理解している 	<p>p.120 21</p> <p>p.25 9</p>
事故時の対応		<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故に遭ったとき、すぐに周りにいる大人に助けを求めることを理解している ・ 事故に遭ったことを保護者や学校、警察に報告しなければいけないことを理解している 	<p>p.121 22</p> <p>p.44 18</p>

教育を行うときのポイント

- ・ イラストや動画など、視覚に訴える分かりやすい教材を活用しましょう。
- ・ 携帯電話使用等に起因する事故が中学生から急増するため、小学4～6年生の段階で、「携帯電話等を使用しながらの運転が危険であること」を教えましょう。
- ・ 次のライフステージ（13歳以上）では、普通自転車で歩道通行ができる年齢ではなくなるので、特に後方から通行してくる他の車両（自動車、バイク等）に注意するため、後方確認の正しい方法を教えましょう。（参照：p.34「**15** 停車している車両に関する危険予測」）

12 逆走（右側通行）はなぜ危険？

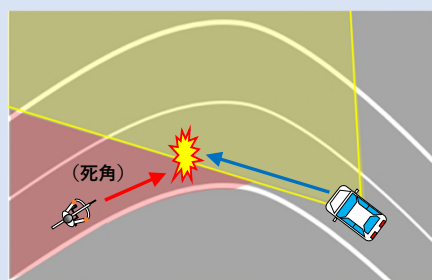
（参照：p.106「**2** 自転車の通行方法と通行場所【車道】」）

逆走（自転車で道路の右側を通行すること）は、

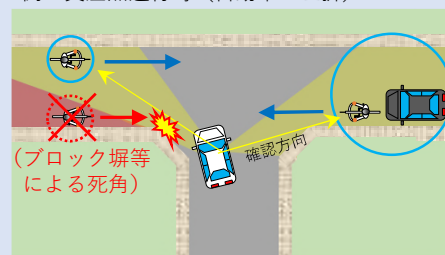
- ・ 駐車車両等の障害物があるときや、見とおしの悪いカーブで、対向車から自転車がみえず、正面衝突する危険がある
- ・ 自転車が車道の右側を通行すると、交差点で自転車が自動車の左方から飛び出てきたときに、自動車の運転者から自転車の発見が遅れ、衝突する危険がある

といったことから、大変危険です。

例：見とおしの悪いカーブ



例：交差点通行時（自動車が左折）

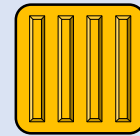
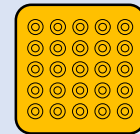


- ※ブロック塀等の死角により、右側通行する自転車の発見が遅れる
- ※車両は左側通行であるため、自動車運転者の注意は車道の左側を進行してくる車両に向くため、自転車の発見が遅れる

13 点字ブロックの上には自転車をとめない

点字ブロックは、正式には「視覚障害者誘導用ブロック」といい、視覚障害者に対する誘導、段差の存在等の警告、注意喚起等を行うために歩道上に敷設されているブロックです。

視覚障害者は、足裏の触感覚や白杖でブロックの突起を確認して通行しています。視覚障害者の安全な通行の妨げになるため、点字ブロック上に自転車をとめることや物を置くことはやめましょう。



14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？（参照：p.120「20 ヘルメットの着用」）

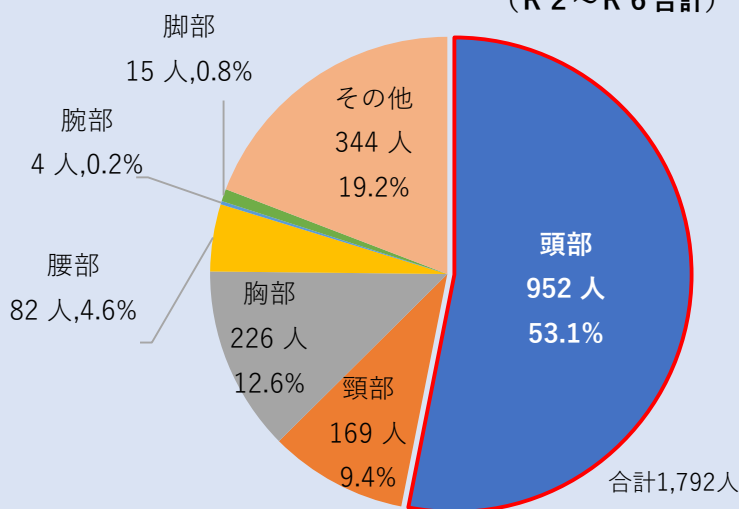
自転車乗用中の死者（令和2年から令和6年までの合計）の約5割が、頭部に致命傷を負っており、頭部を保護することは極めて重要です。

自転車乗用中に頭部を負傷した者（令和2年から令和6年までの合計）のうち、ヘルメットを着用していなかった者の致死率（ヘルメットを着用しておらず、頭部を負傷した者に占める死者数）は、ヘルメットを着用していた者の致死率（ヘルメットを着用して頭部を負傷した者に占める死者数）の約1.4倍となっています。

ヘルメットは頭部の保護に有効であり、事故に遭ったときに命を守ります。自らを守るため、自転車を運転するときは、ヘルメットを正しく着用するよう努めましょう。

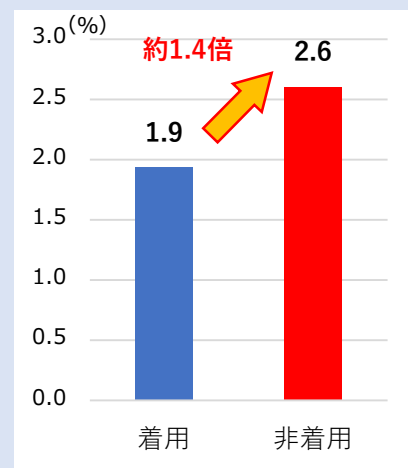
自転車乗用中死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）

（R2～R6合計）



（注）・「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

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（R2～R6合計）



「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
身の周りの危険箇所の把握	★	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路や自宅周辺の <ul style="list-style-type: none"> ○交通事故が発生した場所 ○他の交通主体とぶつかりそうになった場所 ○見とおしの悪い交差点 ○転落の危険性のある用水路 <p>といった身の周りの危険箇所を理解し、危険箇所では注意しながら運転することができる</p>
歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測	★	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や車両の合図や意図を汲み取ることができる ・駐車車両の死角からの歩行者の飛び出しや、自動車にはミラー等の死角があり、巻き込み事故の危険性があることなどを理解し、これらを予測して、状況に応じた安全な行動をとることができる ・近くの歩行者や車両が突然進路を変えるかもしれない、前を走る車両が急に止まるかもしれないといった、他の交通主体が意図しない動きをする可能性を常に予測し、注意を払って運転することができる
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		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・「事故を起こさなければ良い」という意識ではなく、他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない
他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践		<ul style="list-style-type: none"> ・下級生にお手本を示す立場にあることを理解し、ルールを守って安全な運転をすることができる

15 停車している車両に関する危険予測

交通事故に遭わないようにするためには、運転技能の習得や交通ルールを守るほか、周囲の環境から危険を予測しながら運転することが非常に大切です。

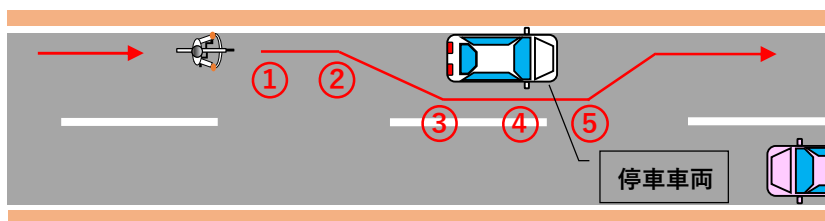
自転車で車道を走行中、進路前方の停車車両を追い越すときに、どのような危険を予測する必要があるのか考えてみましょう。

☆予測される危険の例☆

- ・後方や前方から車両が来ないか
- ・停車車両が急発進しないか、ドアが開かないか
- ・停車車両の陰から歩行者等が飛び出さないか

★運転のポイント★

- ①速度を落として、右後方と対向車線の安全確認、目視確認（アイコンタクト）等による周囲とのコミュニケーション（必要に応じて一旦停止）
- ②緩やかに右に進路変更
- ③停車車両と安全な間隔を保持、停車車両の陰を確認しながら通過
- ④左側（停車車両の陰を含む）の安全確認
- ⑤緩やかに左に進路変更



後方確認は肩越しに、しっかりと後ろを確認しましょう。

これにより、後方の自動車などにも進路変更することが分かります。

★停車車両の方向指示器（ウィンカー）に注意★

- ・停車車両が右側の方向指示器を点滅させたら、車両が発進する合図です。停車車両の後ろで一時停止して、停車車両が発進するのを待ちましょう。
- ・走行中に左側の方向指示器を点滅させている車両の左側を追い抜くと巻き込み事故につながり大変危険です。一時停止して車両が左折するのを待ちましょう。

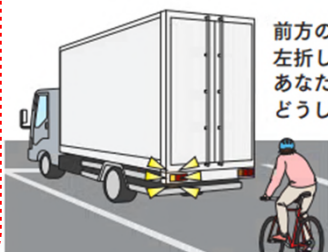
停車しているバス

バスの右側から走り抜けることは危険



出発するバス

出発しようとするバスを追い越すことは道路交通法で禁止されている



前方のトラックが左折しようとしています。あなたは直進したい場合、どうしますか？

安全な方法は、トラックを左折させてから進むことです。

出発しようとするバスの追越しは禁止されていますが、これは自動車だけではなく自転車にも適用されます。

停留所で乗客の乗り降りのために停車しているバスが、出発しようと方向指示器を点滅させていれば、その後方にある車両は一時停止して、バスに進路を譲りましょう。

（道路交通法第31条の2）

（イラスト出典：金沢自転車ネットワーク協議会）

16 運転席からの死角に注意

全ての自動車には、運転席から目視で確認できない範囲、死角があります。

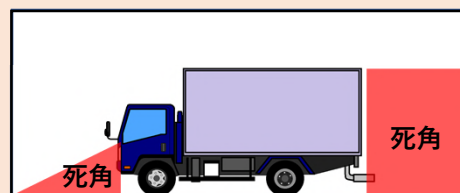
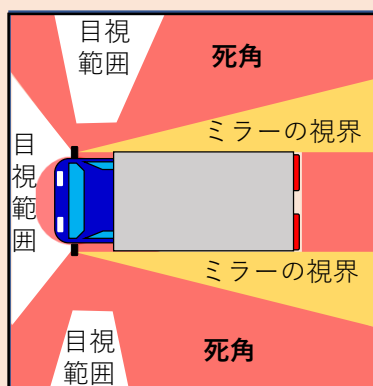
運転席からの死角は、自動車の構造によるもので、自動車の種類によってその範囲に差があります。自動車には、この死角を補うためにミラーの取付けが義務付けられています。ミラーでも全ての死角を補うことはできません。

運転席からの死角を理解して、

- ・ 死角には入らない
- ・ 自動車が右左折、後退するときは、自動車との距離を保つ

といった行動を取ることで、巻き込み事故や接触事故等を防ぐことができます。危険を予測し、回避するためにも、死角について正しく理解しましょう。

【死角のイメージ図】



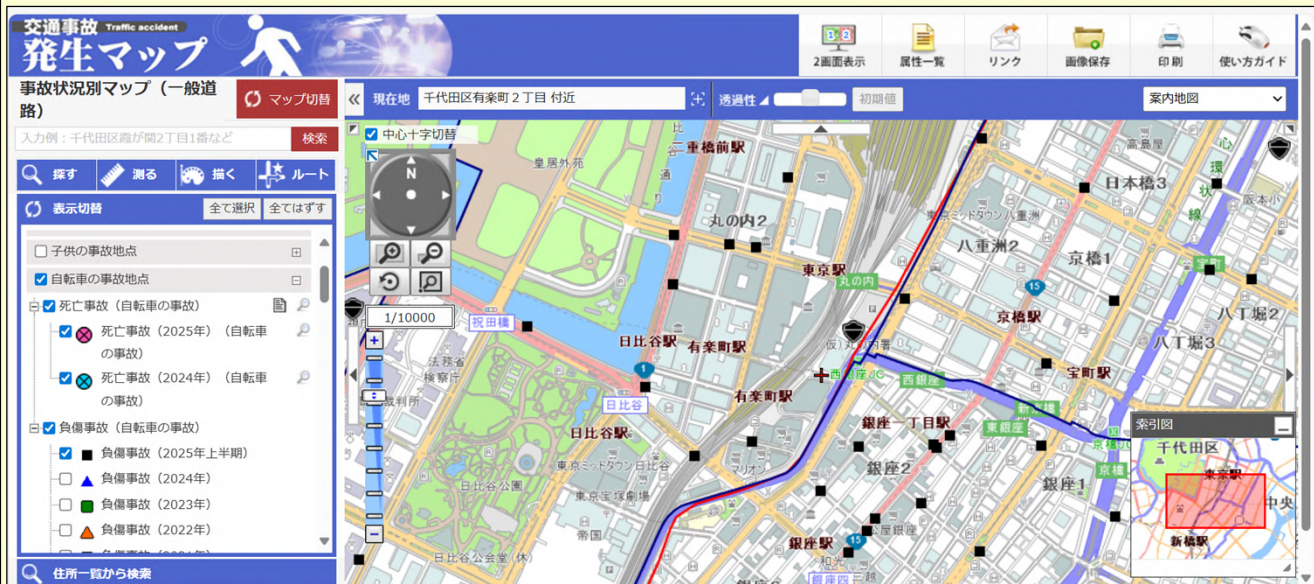
* ミラーの取付け位置、角度等によって死角の範囲は異なります。

Column4

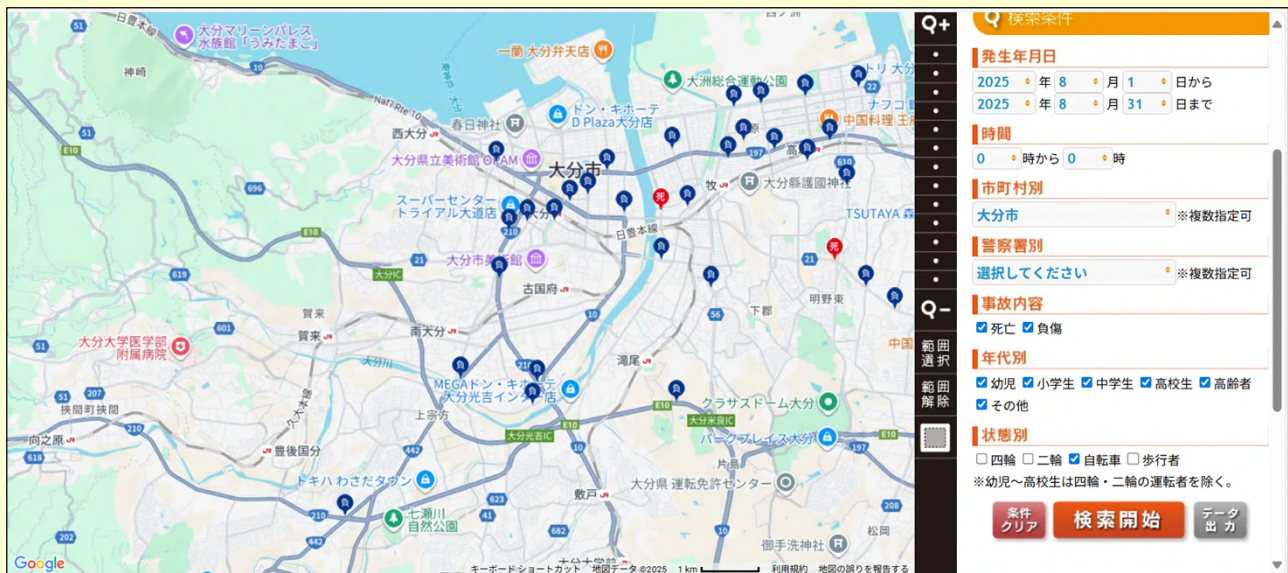
交通事故発生マップ

都道府県警察等では、管内で発生した交通事故の概要を地図上に表示した「交通事故発生マップ」（都道府県警察等により名称は異なります。）をホームページ等で公開しています。身の周りの危険箇所の把握に活用することができます。

【警視庁：交通事故発生マップ】



【大分県警察：みんなの事故防止マップ】



(4) 中学生

目標

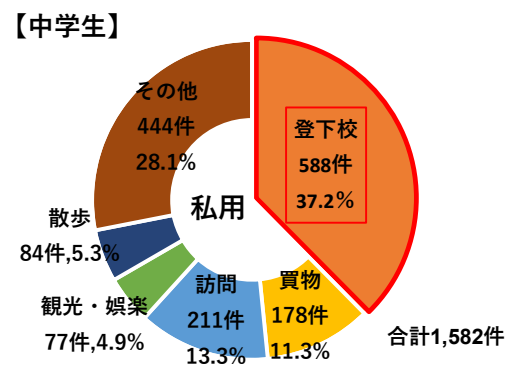
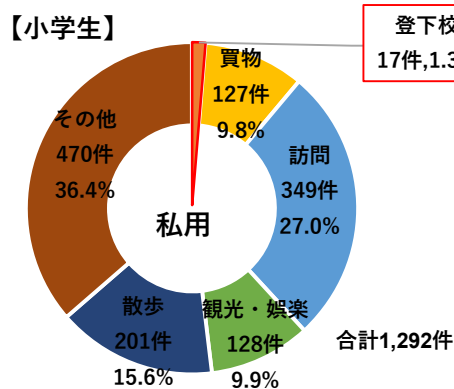
- 自転車に乗るときの交通ルールを理解を深め、定着するようにする。
- 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員として、自転車の安全を確保することが大切なことを自覚する。

交通事故実態等

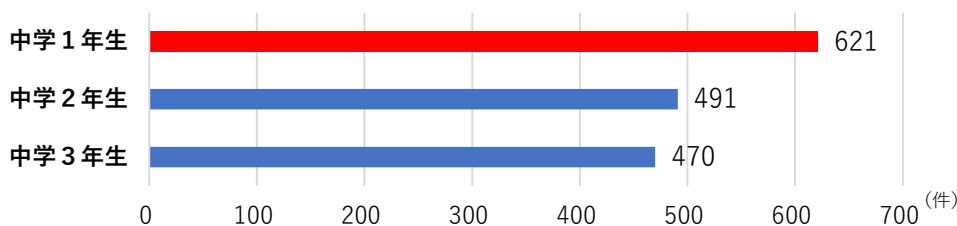
- 通学で自転車を利用する者が増加し、通学時（注：下図グラフでは「登下校」と記載）の事故が急増する。
- 学年別の死亡・重傷事故では、中学1年生（特に6月）が最も多い。

○ 通行目的別の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）

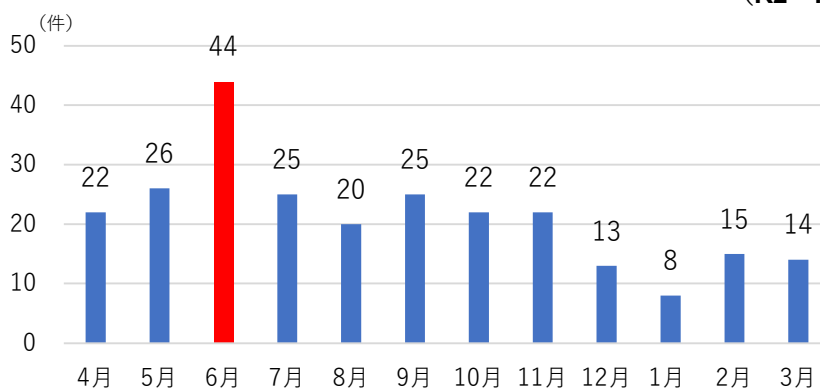
（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故における自転車乗用者の通行目的を集計した。
・自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの通行目的を1件として計上した。



○ 学年別の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



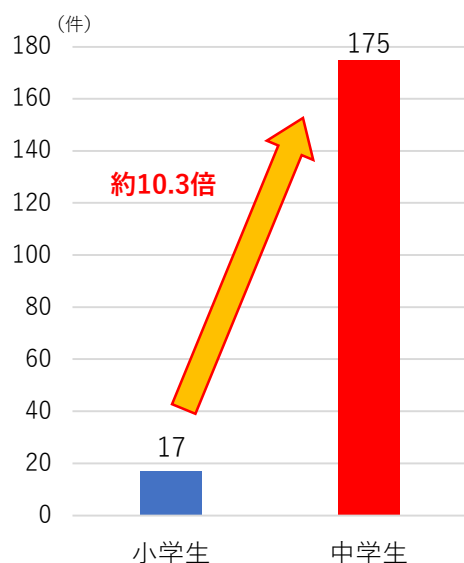
○ 中学1年生の月別登下校及び学業中の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を計上した。
・自転車相互事故は第1・第2当事者それぞれの当事者の学齢を計上した。
・「学業中」とは、学校等の幼児、児童、生徒等が、その者の属する学校等の校外授業、遠足、クラブ活動等の目的で通行することをいう。

- 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。

○ 携帯電話使用等に起因する自転車事故件数（H27～R6合計）



（注）・通話目的使用又は画像目的使用のみで計上した。

「ながらスマホ」の危険性

スマホを持って通話することはもちろん、手に持たずに画像を注視することも法律で禁止されています。

通話しながらの運転は片手運転となり、ブレーキもかけにくい状態となるほか、周囲の音が聞こえにくくなり、他者の存在に気付きにくくなります。

また、画像を注視しながらの運転は、文字や動画に集中してしまい、歩行者や他の自転車・自動車の存在を見落とししたり、意図せず信号を無視してしまうなどの危険があります。

（参照：p.118 「15 携帯電話使用等の禁止」）

教育に当たっての基本的な考え方

- 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。

教育を行うときのポイント

- ・思春期を迎える中学生の時期は精神的な自立をしようとして、これまで身に付けてきた習慣や道徳、社会的規範等に反発しようとする場合や、仲間との関係が重要な要因となり、本人が危険と知りつつも仲間の前ではあえて危険に身をさらすような場合があるとされています。
- ・このような特性を踏まえ、交通ルールの知識のみならず、安全な運転を心がける「行動・態度」の教育が特に重要です。「行動・態度」についての教育はディスカッションやグループワークといった教育方法が効果的です。

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
公道における交通ルール等 (安全確認や、交通におけるコミュニケーションを含む。)に則った運転の実践	・ 自転車を安定して運転しながら、後方確認を行うなどの自分の身を守るための安全確認、あいさつ等を通じて周囲とコミュニケーションをとることや他の車両や歩行者の動きを踏まえた安全な運転ができる

17 「イヤホンやヘッドホンで音楽を聴きながらの運転」はなぜ危険？

(参照：p.119 「17 イヤホン・傘差し運転の禁止」)

イヤホン等を使用して安全運転に必要な音や声が聞こえない状態で自転車を運転する行為は、道路交通法に基づく都道府県公安委員会規則で禁止されています。

イヤホン等を使用して大音量で音楽を聴きながら自転車を運転すると、

- ・ 他の通行車両のエンジン音やクラクションの音
- ・ パトカーや救急車のサイレンの音
- ・ 警察官の呼び声や警笛の音

といった安全な運転に必要な音や声が聞こえないため、後続車両の接近に気付かずに衝突する可能性が高まるなど大変危険です。

＊ ただし、イヤホンを片耳のみに装着しているときや、オープンイヤー型イヤホンや骨伝導型イヤホンのように、装着時に利用者の耳を完全には塞がないものについては、安全な運転に必要な音又は声が聞こえる限りにおいて、違反にはなりません。












(例) 【奈良県道路交通法施行細則第15条第6号】

高音量でカーラジオ等を聞き、又はイヤホン、ヘッドホン等を使用して音楽を聞く等安全な運転に必要な交通に関する音又は声を聞くことができないような状態で車両等を運転しないこと。ただし、難聴者が補聴器を使用する場合又は公共目的を遂行する者が当該目的のための指令を受信する場合にイヤホン等を使用するときは、この限りでない。

「知識」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

※赤字は本ライフステージで新しく追加された内容

項目	重点	習得すべき目標	参照
道路交通法上の自転車の位置付け		・ 自転車は車の仲間であることを理解している	p.105 1
車道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の通行場所は、車道が原則であり、歩道は例外であることを理解している ・ 車道を走るときは、道路の左側端を走らなければならないことを理解している ・ 普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所について、矢羽根型路面表示との相違も含めて理解している ・ 自転車道がある場合は自転車道を走らなければならないことを理解している 	<p>p.106 2</p> <p>p.31 12</p>
歩道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 13歳以上の運転者が歩道を通行できるのはどのようなケースかを理解している ・ 歩道を通行するときは車道寄りをゆっくり進み、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならないことを理解している ・ 歩道上に普通自転車通行指定部分がある場合は、その部分を通行しなければならないことを理解している ・ 自転車が通行して良い路側帯とその通行方法について理解している 	<p>p.109 3</p> <p>p.110 4</p> <p>p.24 6</p> <p>p.24 7</p> <p>p.28 11</p>
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は一時停止し、道を譲らなければならないことを理解している	p.111 5
並進の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 他の自転車と横に並んで走ってはいけないことを理解している ・ 並進をすることにより、自動車や歩行者が通行するスペースが狭くなったり、並進車両との会話で注意力が散漫となるなど、他の自動車や歩行者の通行に支障を及ぼすおそれがあることを理解している 	p.111 6

項目	重点	習得すべき目標	参照
駐輪場所・駐輪方法		<ul style="list-style-type: none"> ・人や車が通る場所に駐輪してはいけないことを理解している ・点字ブロックの上やその付近、道路標識等により駐車が禁止されている道路では、駐輪をしてはいけないことを理解している ・駐輪をするときは、駐輪場を利用すべきであることを理解している 	p.112  p.32 
交差点の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点がどんな場所であることを理解している ・交差点を通行するときは、他の車両と横断歩行者に特に注意し、安全な速度と方法で走らなければいけないことを理解している 	p.115  p.18 
信号機の信号等に従う義務	★	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な信号の意味（「青」は進むことができる、「赤」は止まる）を理解している ・車道を走るときは（原則として）車両用信号に従うこと、歩道を通るときは歩行者用信号に従うことを理解している ・右左折時に従わなければいけない信号を理解している 	p.112 
徐行すべき場所	★	<ul style="list-style-type: none"> ・身の周りの徐行すべき場所で、ゆっくり走らなければいけないことを理解している ・徐行すべき場所が具体的にどのような場所であることを理解している 	p.113  p.16 
指定場所における一時停止	★	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点は、事故が起きやすい危ない場所であり、事故に遭わないために、一度止まって、車がないか確認することが大切であることを理解している ・「止まれ」の標識・標示の意味を理解している 	p.113  p.17  p.18 
右左折の方法		<ul style="list-style-type: none"> ・右左折時には、交差点の手前で、道路の左側端に寄って走ることが理解している ・右折時には交差点を直進し、交差点の側端に沿って右折（二段階右折）をすることを理解している 	p.114 

項目	重点	習得すべき目標	参照
踏切の通行方法		<ul style="list-style-type: none"> ・踏切の遮断機が閉じている時（閉じようとしている時）、警報機が鳴っている時は、踏切に入ってはいけないことを理解している ・踏切を通過するときは、踏切の直前で一度止まって、電車が来ていないか安全を確認しなければいけないことを理解している 	p.117 13
二人乗り等の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は二人乗りをしてはいけないことを理解している 	p.118 16
携帯電話使用等の禁止	★	<ul style="list-style-type: none"> ・携帯電話の画面を注視しながら運転したり、携帯電話を手で持って通話しながら運転したりしてはいけないことを理解している 	p.118 15
ヘルメットの着用	★	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車に乗るときはヘルメットを着用する必要があることを理解している ・正しいヘルメットの着用の仕方を理解している ・なぜヘルメット着用が必要かを理解している 	p.120 20 p.24 8 p.32 14
ライトの点灯	★	<ul style="list-style-type: none"> ・日が暮れてから自転車に乗るときは、ライトを点灯しなければいけないことを理解している 	p.119 19
イヤホンをつけたり傘を差しながらの運転の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態での運転や傘を差しながらの運転をしてはいけないことを理解している 	p.119 17 p.39 17
点検整備		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の各部の名称と最低限の点検項目（「ぶたはしゃべる」）を理解している 	p.120 21 p.25 9
事故時の対応		<ul style="list-style-type: none"> ・事故時にとるべき対応を理解している 	p.121 22 p.44 18

Column5

自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分

自転車の交通違反で検挙された場合、青切符等の交通違反に対する処理手続とは別に、

- ・ 自転車で交通違反を繰り返したときには、自転車運転者講習
- ・ 自動車の運転免許を有している自転車運転者は、運転免許の停止処分

の対象となる場合があります。

① 自転車運転者講習

14歳以上の者が、以下の16種別の交通違反で、3年以内に2回以上反復して検挙され又は交通事故を起こしたときは、青切符等の交通違反に対する処理手続とは別に、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」といいます。）により「自転車運転者講習」（講習時間は3時間、受講料が必要）の受講が命じられます。

なお、公安委員会から講習の受講を命じられたにもかかわらず、3か月以内に受講しないときは、5万円以下の罰金が科せられます。

講習では、

- ・ 小テストによる交通ルールの理解度のチェック
- ・ 犯しやすい違反行為の事例紹介
- ・ 視聴覚教材による危険性の疑似体験

といったことが行われます。

自転車運転者講習の対象となる交通違反

- | | |
|------------------------------|-------------|
| ① 通行区分違反 | ② 通行禁止違反 |
| ③ 歩行者用道路徐行違反 | ④ 歩道徐行等義務違反 |
| ⑤ 路側帯進行方法違反 | ⑥ 信号無視 |
| ⑦ 指定場所一時不停止等 | |
| ⑧ 優先道路通行車妨害等、交差点安全進行義務違反 | |
| ⑨ 交差点優先車妨害 | |
| ⑩ 環状交差点通行車妨害等、環状交差点安全進行義務違反 | |
| ⑪ 酒酔い運転、酒気帯び運転 | ⑫ 妨害運転 |
| ⑬ 携帯電話使用等（交通の危険）、携帯電話使用等（保持） | |
| ⑭ 遮断踏切立入り | ⑮ 自転車制動装置不良 |
| ⑯ 安全運転義務違反 | |

② 運転免許の停止処分

運転免許を有している者が自転車で交通違反を犯した場合であっても、運転免許の点数が付されることはありません。

しかし、公安委員会が、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、運転免許保有者に対して、6月を超えない範囲内で期間を定めて運転免許の停止処分が行われることがあります。

具体的には、運転免許を有している者が、自転車でひき逃げ事件や死亡事故等の重大な交通事故を起こした場合や、酒酔い運転・酒気帯び運転をはじめとする特に悪質・危険な違反を犯した場合に、運転免許の効力が停止されるときがあります。

（参考：警察庁「自転車ルールブック」）

18 事故時の対応について（参照：p.121「22 事故時の対応」）

「自動車と交差点で衝突した」「歩行者と歩道上でぶつかった」といった交通事故が発生した場合には、その場所で、①から③の対応を行う必要があります。

① 安全の確保

- ・更なる事故を防止するため、歩道に移動するなど、安全を確保しましょう。
- ・自転車を移動する場合に、周りに通行人がいるときは、助けを求めましょう。

② けが人の救護

- ・事故によりけが人がいる場合は、119番通報し、救急車を呼びます。
- ・けが人を安全な場所に移動する場合にも、周りに通行人がいるときは、助けを求め、119番通報等の協力を得ましょう。

③ 警察への連絡

- ・110番通報し、警察に連絡します。
- ・家族、学校等にも忘れずに連絡しましょう。

※「事故に遭った」「事故を起こした」いずれの場合も、その場所から立ち去らず、①から③の対応を取りましょう。

「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
身の周りの危険箇所の把握	★	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路や自宅周辺の <ul style="list-style-type: none"> ○交通事故が発生した場所 ○他の交通主体とぶつかりそうになった場所 ○見とおしの悪い交差点 ○転落の危険性のある用水路 といった身の周りの危険箇所を理解し、危険箇所では注意しながら運転することができる
歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測	★	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や車両の合図や意図を汲み取ることができる ・駐車車両の死角からの歩行者の飛び出しや、自動車にはミラー等の死角があり、巻き込み事故の危険性があることなど理解し、これらを予測して、状況に応じた安全な行動をとることができる ・近くの歩行者や車両が突然進路を変えるかもしれない、前を走る車両が急に止まるかもしれないといった、他の交通主体が意図しない動きをする可能性を常に予測し、注意を払って運転することができる

項目	重点	習得すべき目標
身体機能の成熟により事故を起こした場合の相手方の被害が重大となる可能性があることの理解	★	・歩行者と衝突した場合、相手方に大けがを負わせるなど、加害者になる場合があることを自覚し、他者との衝突を回避するための安全確認を徹底している
「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解	★	・画像を注視しながらの運転や携帯電話を持って通話しながらの運転は、文字や動画・会話に集中してしまい、注意力が散漫になって歩行者や車両を見落とししたり、片手運転になったりして、他者と衝突する危険性があることを理解し、運転に集中している
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	★	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない
他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践		・小学生や下級生にお手本を示す立場にあることを自覚し、ルールを守って安全な運転をすることができる
刑事・民事上の責任の理解		・交通事故を起こしたときに刑事・民事上の責任が問われ得ることを理解し、責任意識を持って安全な運転をすることができる

(5) 高校生

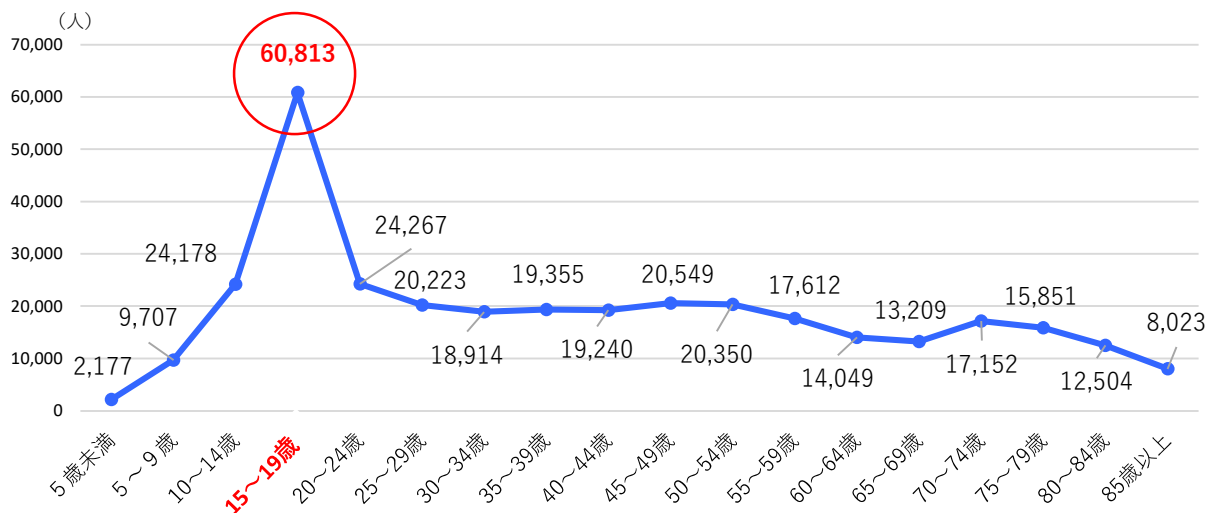
目標

- 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。
- 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。

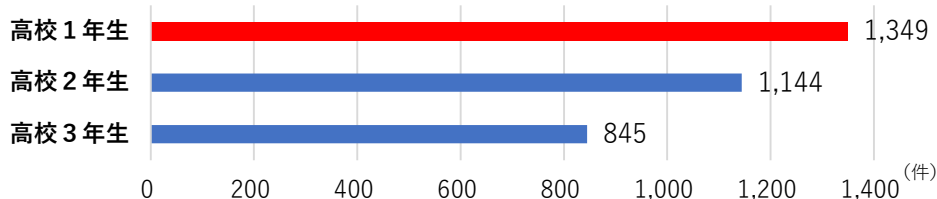
交通事故実態等

- 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。

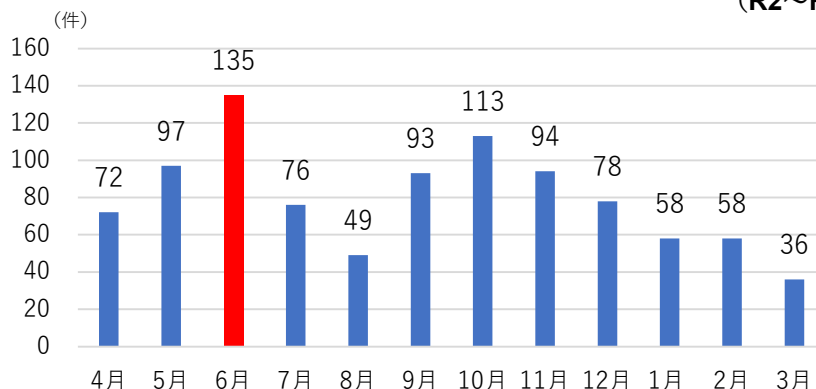
○ 年齢層別自転車乗用中死傷者数（R2～R6合計）



○ 学齢別の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



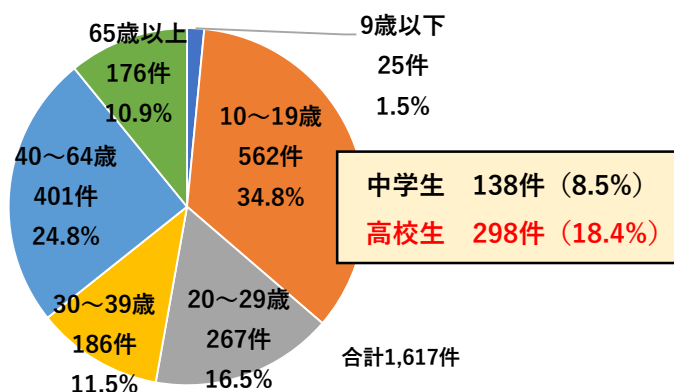
○ 高校1年生の月別登下校及び学業中の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を計上した。
 ・自転車相互事故は第1・第2当事者それぞれの当事者の学齢を計上した。
 ・「学業中」とは、学校等の幼児、児童、生徒等が、その者の属する学校等の校外授業、遠足、クラブ活動等の目的で通行することをいう。

- 歩行者が死亡又は重傷となった自転車事故（「自転車対歩行者」事故）の自転車の運転者は、高校生が多い。

○「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（R2～R6合計）



教育に当たっての基本的な考え方

- 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。

教育を行うときのポイント

- ・交通事故は、「信号を無視した」「安全確認をしなかった」というように、交通ルールを守らなかったことが原因で発生します。そして、交通ルールを守らなかった理由には、例えば「寝坊して遅刻しそうだったので信号を無視した」「友達との会話に気を取られていて安全確認を怠った」など、様々な理由があります。
- ・高校生自身の日頃の行動を振り返り、「交通ルールを守るためにはどうしたらよいか」という観点から考え、毎日の生活に交通安全意識を取り入れることも大切です。











「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
公道における交通ルール等（安全確認や、交通におけるコミュニケーションを含む。）に則った運転の実践	・ 自転車を安定して運転しながら、後方確認を行うなどの自分の身を守るための安全確認、あいさつ等を通じて周囲とコミュニケーションをとることや他の車両や歩行者の動きを踏まえた安全な運転ができる

「知識」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

※赤字は本ライフステージで新しく追加された内容

項目	重点	習得すべき目標	参照
道路交通法上の自転車の位置付け		・ 自転車は車の仲間であることを理解している	p.105 1
車道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の通行場所は、車道が原則であり、歩道は例外であることを理解している ・ 車道を走るときは、道路の左側端を走らなければならないことを理解している ・ 普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所について、矢羽根型路面表示との相違も含めて理解している ・ 自転車道がある場合は自転車道を走らなければならないことを理解している 	<p>p.106 2</p> <p>p.31 12</p>
歩道の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 13歳以上の運転者が歩道を通行できるのはどのようなケースかを理解している ・ 歩道を通行するときは車道寄りをゆっくり進み、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならないことを理解している ・ 歩道上に普通自転車通行指定部分がある場合は、その部分を通行しなければならないことを理解している ・ 自転車が通行して良い路側帯とその通行方法について理解している 	<p>p.109 3</p> <p>p.110 4</p> <p>p.24 6</p> <p>p.24 7</p> <p>p.28 11</p>
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は一時停止し、道を譲らなければならないことを理解している	p.111 5
並進の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 他の自転車と横に並んで走ってはいけないことを理解している ・ 並進をすることにより、自動車や歩行者が通行するスペースが狭くなり、他の自動車や歩行者の通行に支障を及ぼすおそれがあることを理解している 	p.111 6

項目	重点	習得すべき目標	参照
駐輪場所・駐輪方法		<ul style="list-style-type: none"> ・人や車が通る場所に駐輪してはいけないことを理解している ・点字ブロックの上やその付近、道路標識等により駐車が禁止されている道路では、駐輪をしてはいけないことを理解している ・駐輪をするときは、駐輪場を利用すべきであることを理解している 	<p>p.112 </p> <p>p.32 </p>
交差点の通行方法	★	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点がどんな場所であることを理解している ・交差点を通行するときは、他の車両と横断歩行者に特に注意し、安全な速度と方法で走らなければいけないことを理解している ・交差点における車両の優先関係について理解している ・交差点で右折するとき、その交差点を直進又は左折しようとする他の車両があるときは、その進行を妨げてはいけないことを理解している 	<p>p.115 </p> <p>p.18 </p>
信号機の信号等に従う義務	★	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な信号の意味（「青」は進むことができる、「赤」は止まる）を理解している ・車道を走るときは（原則として）車両用信号に従うこと、歩道を通るときは歩行者用信号に従うことを理解している ・右左折時に従わなければいけない信号を理解している 	<p>p.112 </p>
徐行すべき場所		<ul style="list-style-type: none"> ・身の周りの徐行すべき場所で、ゆっくり走らなければいけないことを理解している ・徐行すべき場所が具体的にどのような場所であることを理解している 	<p>p.113 </p> <p>p.16 </p>
指定場所における一時停止	★	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点は、事故が起きやすい危ない場所であり、事故に遭わないために、一度止まって、車がいなか確認することが大切であることを理解している ・「止まれ」の標識・標示の意味を理解している 	<p>p.113 </p> <p>p.17 </p> <p>p.18 </p>

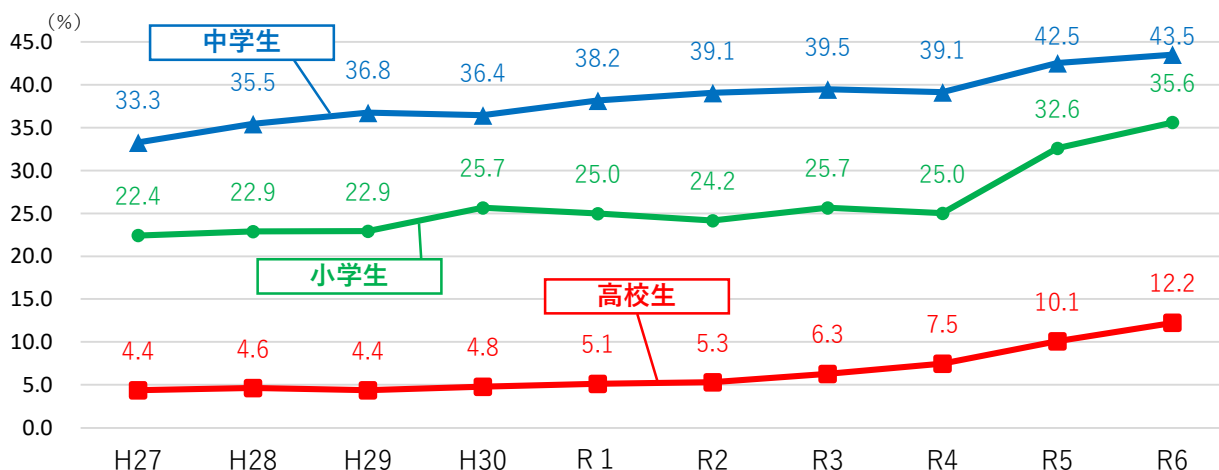
項目	重点	習得すべき目標	参照
右左折の方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 右左折時には、交差点の手前で、道路の左側端に寄って走っていることを理解している ・ 右折時には交差点を直進し、交差点の側端に沿って右折（二段階右折）をすることを理解している 	p.114 11
踏切の通行方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切の遮断機が閉じている時（閉じようとしている時）、警報機が鳴っている時は、踏切に入ってはいけないことを理解している ・ 踏切を通過するときは、踏切の直前で一度止まって、電車が来ていないか安全を確認しなければいけないことを理解している 	p.117 13
二人乗り等の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は二人乗りをしてはいけないことを理解している 	p.118 16
携帯電話使用等の禁止	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話の画面を注視しながら運転したり、携帯電話を手で持って通話しながら運転したりしてはいけないことを理解している 	p.118 15
ヘルメットの着用	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に乗るときはヘルメットを着用する必要があることを理解している ・ 正しいヘルメットの着用の仕方を理解している ・ なぜヘルメット着用が必要かを理解している 	p.120 20 p.24 8 p.32 14
ライトの点灯	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日が暮れてから自転車に乗るときは、ライトを点灯しなければいけないことを理解している 	p.119 19
イヤホンをつけたリ傘を差しながらの運転の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態での運転や傘を差しながらの運転をしてはいけないことを理解している 	p.119 17 p.39 17
点検整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の各部の名称と最低限の点検項目（「ぶたはしゃべる」）を理解している 	p.120 21 p.25 9
事故時の対応		<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故時にとるべき対応を理解している 	p.121 22 p.44 18

項目	重点	習得すべき目標	参照
飲酒運転の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車も車と同様に、飲酒運転が法律上禁止されていることを理解している ・ 飲酒運転の危険性について理解している 	p.117 14 p.51 19
制動装置不良自転車の運転の禁止		<ul style="list-style-type: none"> ・ ブレーキを備えていない制動装置不良自転車（いわゆる「ピスト自転車」）を道路で運転してはいけないことを理解している 	p.119 18

教育を行うときのポイント

- ・ 自転車乗用中の死者の約5割が、頭部に致命傷を負っており、頭部を保護することは極めて重要である一方、自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率は、中学生が約4割であるのに対し、高校生は約1割と低い状況です。
- ・ 自転車事故の死傷者数が、主として高校生の年代でピークになるため、改めて、自転車事故では頭部に致命傷を負う可能性が高いこと、ヘルメットの正しい着用は頭部の保護に有効であり、事故に遭ったときに自身の命を守るためにも必要であることを教えましょう。
(参照：p.32「**14** ヘルメット着用が必要なのはなぜ?」、p.120「**20** ヘルメットの着用」)

○ 自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移



(注) ・「ヘルメット着用率」とは、自転車乗用中の死傷者のうち、ヘルメット着用者の割合をいう。

19 飲酒運転はなぜ危険なのか? (参照：p.117「**14** 飲酒運転の禁止」)

アルコールには麻痺（まひ）作用があり、脳の働きを麻痺させます。

一般に「酔う」とは、血中のアルコール濃度が高くなることにより、大脳皮質（理性や判断をつかさどる部分）の活動をコントロールしている大脳下部の「網様体」が麻痺した状態を言います。お酒に酔うと知覚や運転能力をつかさどる部分が抑制されることにより、同じ話を繰り返したり、足下がふらついたりします。

飲酒時には、安全運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下している状態になるため、飲酒運転は、転倒したり危険の察知が遅れることによりブレーキ操作が間に合わず、他者と衝突するなど、交通事故の危険性が高くなります。(参照：p.62「column7 最近の自転車の交通ルールの変更」)

(参考：警察庁HP)



「行動・態度」教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
身の周りの危険箇所の把握		<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路や自宅周辺の <ul style="list-style-type: none"> ○交通事故が発生した場所 ○他の交通主体とぶつかりそうになった場所 ○見とおしの悪い交差点 ○転落の危険性のある用水路 <p>といった身の周りの危険箇所について地図アプリ等を活用して理解を深め、危険箇所で注意しながら運転することができる</p>
歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測		<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者や車両の合図や意図を汲み取ることができる ・ 駐車車両の死角からの歩行者の飛び出しや、自動車にはミラー等の死角があり巻き込み事故の危険性があることなどを理解し、これらを予測して、状況に応じた安全な行動をとることができる ・ 近くの歩行者や車両が突然進路を変えるかもしれない、前を走る車両が急に止まるかもしれないといった、他の交通主体が意図しない動きをする可能性を常に予測し、注意を払って運転することができる
身体機能の成熟により事故を起こした場合に相手方の被害が重大となる可能性があることの理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者と衝突した場合、相手方に大けがを負わせるなど、加害者になる場合があることを自覚し、他者との衝突を回避するための安全確認を徹底している
「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 画像を注視しながらの運転や携帯電話を持って通話しながらの運転は、文字や動画・会話に集中してしまい、注意力が散漫になって歩行者や車両を見落とししたり、片手運転になったりして、他者と衝突する危険性があることを理解し、運転に集中している

項目	重点	習得すべき目標
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	★	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない
他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践		<ul style="list-style-type: none"> ・小学生や中学生にお手本を示す立場にあることを自覚し、ルールを守って安全な運転をすることができる
安全な交通社会づくりの理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通安全啓発活動等に参加するなど交通社会の一員としての責任を理解している
刑事・民事上の責任の理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故を起こしたときに刑事・民事上の責任が問われ得ることを理解し、責任意識を持って安全な運転をすることができる

(6) 成人

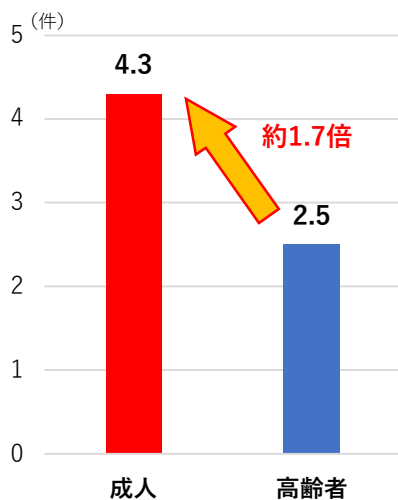
目標

- 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。
- 他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ことができるようになる。

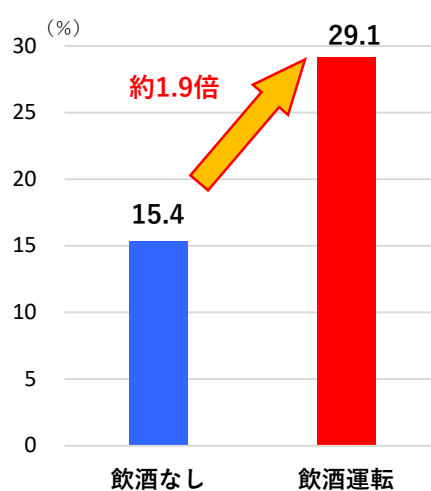
交通事故実態等

- 飲酒運転事故が多い。

- 成人・高齢者の人口10万人当たりの飲酒運転自転車事故件数（H27～R6合計）*



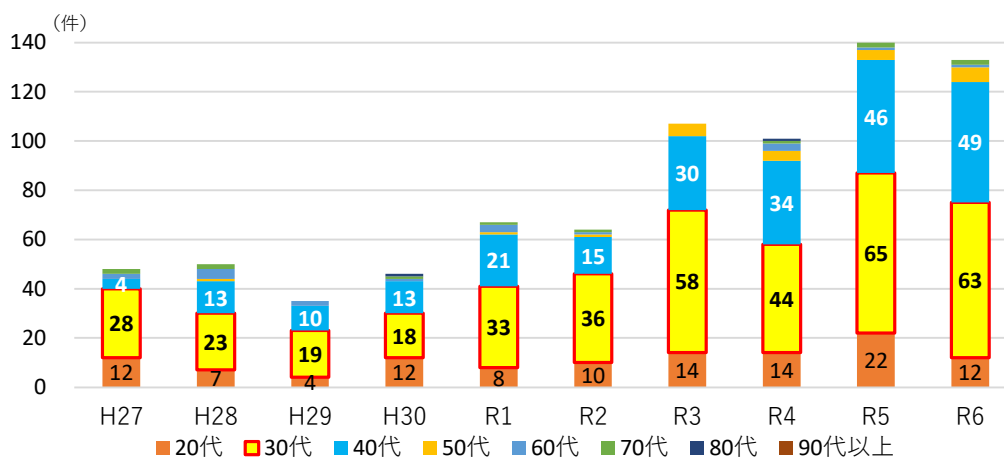
- 自転車（第1当事者）事故における死亡重傷事故率比較（H27～R6合計）



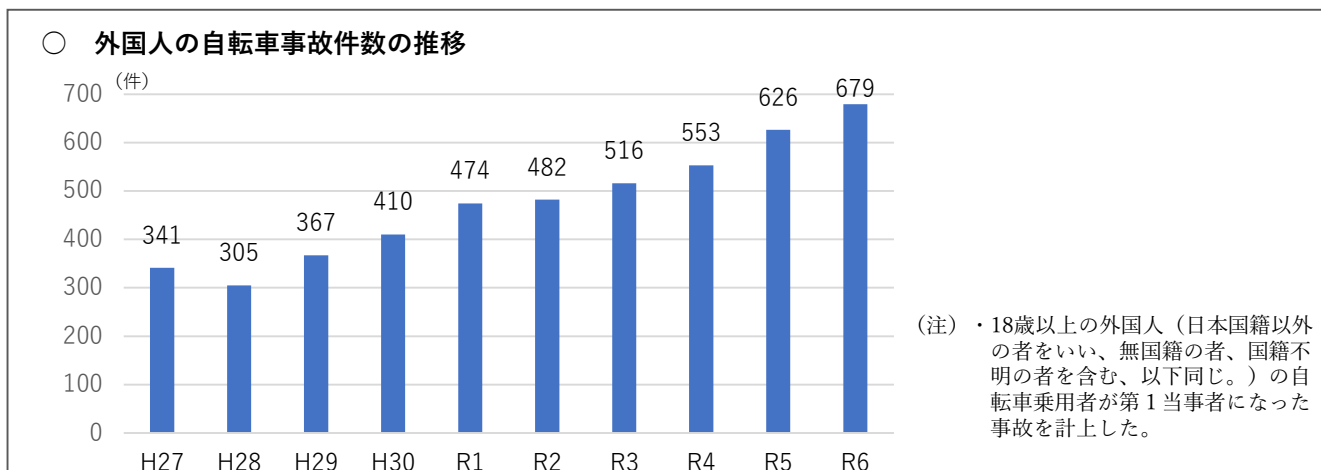
- *・自転車第1又は第2当事者となった事故を計上した。
- ・ただし、自転車相互事故は1件とし、第1当事者の飲酒状況・年齢に計上した。
- ・「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能、調査不能のいずれかに該当するものをいう。
- ・「成人」とは20～64歳の者をいい、「高齢者」とは65歳以上の者をいう。
- ・総務省統計局人口推計（2024年（令和6年）10月1日現在）から算出した。

- 同乗者ありの自転車事故は増加傾向にあり、中でも30代・40代の割合が高い。
（※「同乗者あり」とは、幼児用乗車装置等に同乗者を乗車させた状態を指す。）

- 成人年齢層別同乗者あり自転車事故件数の推移（第1当事者）



- 外国人による自転車事故は増加傾向にある。



教育に当たっての基本的な考え方

- 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利用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子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。

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
公道における交通ルール等 (安全確認や、交通におけるコミュニケーションを含む。)に則った運転の実践	・他者とコミュニケーションを取るとともに、危険を予測し、回避して、安定した車道走行ができる運転能力を身に付ける

教育を行うときのポイント

- ・自転車の車種に応じた運転時の注意点を理解することが重要です。特に子どもを乗せた自転車を運転する場合、バランスをとることが難しくなります。自転車購入時に試乗することで、自転車の車種ごとの特性や、運転時の注意点への理解が深まることをアドバイスをしましょう。

20 こどもを乗せて自転車を運転するときの注意点

こどもを乗せて自転車を運転するときは、こどもが、大人が交通ルールを守っている姿を見ることにより、実践的な交通安全教育をする機会になります。逆に大人が交通ルールを守らずに自転車を利用すれば、悪い見本となるだけでなく、大きな事故につながるおそれもあります。

こどもの安全と将来の自転車の安全な利用のため、こどもを乗せて自転車を運転するときは、次の点に注意して、正しい自転車の利用を心掛けましょう。

1 こどもを背負って運転する時

○ 前抱っこは禁止

自転車の運転者は、ひも等を使用してこどもを背負って運転することはできませんが、体の前で抱っこしての運転はできません。抱っこしながらの運転は、

- ・運転者の視野やハンドル操作の妨げになる
- ・抱っこひもから転落する危険性がある
- ・転倒したときに大きなけがを負う危険性がある

といった理由から大変危険です。こどもを抱っこしての運転はやめましょう。

(背負って運転できる場合の、運転者の年齢、こどもの年齢、背負う方法については、それぞれの都道府県公安委員会規則を御確認ください。)

(例) 【三重県道路交通法施行細則第14条】

法第五十七条第二項の規定による軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限は、次のとおりとする。

一 乗車人員

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りではない。

(イ) 十六歳以上の運転者が、四歳未満の者一人を背負い、ひも等で確実に緊縛しているとき。

2 幼児用座席（いわゆるチャイルドシート）にこどもを乗せて運転する時

(1) 乗車させることができる幼児の人数

自転車の乗車人員について、都道府県公安委員会規則では、16歳以上の運転者は、

- 幼児を1人乗車させるときは、小学校就学の始期に達するまでの者1人
- 幼児を2人乗車させるときは、幼児2人同乗用自転車の幼児用座席（※）に小学校就学始期に達するまでの者2人

を乗車させることができるとされています。

（※）「幼児2人同乗用自転車」は、運転者のための乗車装置及び2つの幼児用座席を設けるために必要な強度や制動性能等、一定の要件を満たした特別の構造又は装置を有する普通自転車です。

自転車用幼児座席について、一般財団法人製品安全協会が定めるSG基準では

- ・前形の幼児用座席は、体重の上限を「15キログラム以下」
- ・後形の幼児用座席は、体重の上限を「24キログラム以下」

とされています（参照：p.72「column 8 自転車の安全性を示すマーク」）。

使用するときには、安全性の確保のため、幼児用座席に乗せるこどもの体重を確認しましょう。

(2) シートベルトとヘルメットを着用

こどもを同乗させた状態で転倒したり、交通事故に遭ったりすると、こどもが座席から投げ出されます。自転車乗車前には乗車用ヘルメットを正しく着用させ、幼児用座席のシートベルトをしっかりと締めましょう。また、こどもは大人の姿をよく見えています。大人もヘルメットを着用しましょう。

(3) 駐輪時の転倒防止

こどもを乗せた状態の自転車は、不安定となります。特に駐輪するときには、

- 平らな場所に駐輪するなど、駐輪場所に注意する
- 片足スタンドではなく、両立スタンドの自転車を利用する
- 駐輪時にハンドルが固定される機能を活用する

など、自転車が転倒することがないようにしましょう。

幼児2人同乗用自転車の型式検査に適合している自転車であるかを判断する目安として、「幼児2人同乗基準適合車」であることを示すBAAマークなどの安全性を示すマークがあります。

幼児2人同乗用自転車ではない自転車の前後には、幼児用座席を取り付けて乗車させることができないので、購入するときは、販売事業者を確認したり、安全性を示すマークを参考にしたりするようにしましょう。

幼児2人同乗基準適合車
一般社団法人自転車協会

幼児2人同乗基準適合車
を示すBAAマーク





子ども乗せ自転車の 乗り方の注意点

(電動アシスト・幼児2人同乗を含む)

保育園・幼稚園の送り迎え時は、時間にゆとりを持ちましょう。

大切な子どもの命を運んでいるということを、忘れないようにしてください。

乗せる前に

- 子ども同乗は小学校就学前まで。
- 年齢と体重に合ったシートに乗せましょう。
- 子どもにヘルメットとシートベルトを必ず着用させてください。
- 子どもを抱っこして乗るのは、ハンドル操作の妨げになり危険です。やめましょう。

子どもと荷物の乗せ・降ろし

- 以下の順番で乗せ・降ろしするのが安全です。

乗るとき

荷物→後ろの子ども→前の子ども

降りるとき

前の子ども→後ろの子ども→荷物

運転中は

- スピードの出しすぎに注意しましょう。
- ながら運転は禁止です。
(電話をしながら、音楽を聴きながら、傘をさしながらなど)
- 坂道での立ちこぎやけんけん乗りは、バランスを崩すので危険です!
- 車道と歩道の段差の乗り越えは避けましょう。やむを得ない場合はゆっくりと大きな角度で!

お子さまのためにも安全な自転車を!

自転車の安全性を示すマーク(BAAやSGなど)や「幼児2人同乗に適合する自転車」などの基準に合った安全な自転車を選びましょう。



子ども乗せ自転車は、駐輪中の事故にも注意!

- 自転車の左右の中心から外れた場所に荷物を載せると転倒する危険が大きくなります。
- 特にハンドルにぶら下げるとはやめましょう。

〈悪い例〉



- 駐輪する場所にわずかも傾きがあったり、スタンドの下に凹凸などがあると、転倒する危険が大きくなります。

- 自転車に子どもを乗せたら、決して目や手を離さず、いつでも支えられる体勢でいることが大切です。

- 幅が広くしっかりしたスタンドを備えた自転車を選びましょう。
- 点検時にはスタンドのぐらつきなどもチェックしましょう。

消費者庁ウェブサイトをもとに作成 (https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_016/)



(イラスト出典: 「Enjoy自転車Life in Kyoto」 (京都市))

21 電動アシスト自転車の交通事故と運転時の注意点

電動アシスト自転車は、ペダルをこぐとセンサーがこぐ力を感知して、モーターがその時に必要なパワーで補助をする機能がある自転車です。

ペダルを踏む力とモーターの補助する力の比率は道路交通法施行規則で定められており、時速24キロメートル以上になると補助する力が加わらなくなっています。

(参照：p.61「column 6 電動アシスト自転車の法令上の基準」)

1 交通事故実態

電動アシスト自転車は、上り坂でも軽い力で走ることができるなど便利で利用者が増えています。電動アシスト自転車事故は、令和元年 2,391件から令和 6 年 5,980件へと増加しており、電動アシスト自転車の普及が進み、利用者が増加している背景があると考えられます。一方で、自転車の新車出荷台数が減少しており、全自転車事故に占める割合が年々高くなっています。

※平成26年から令和6年の新車出荷台数*1の年平均成長率（CAGR）

・自転車：-4.9%（830万台→511万台） ・電動アシスト自転車：+5.1%（45.8万台→75.5万台）

電動アシスト自転車を除く自転車事故と電動アシスト自転車事故の死亡・重傷事故率（それぞれの自転車事故に占める死亡・重傷事故の割合をいいます。）をみると、自転車事故は約10%で推移している一方で、電動アシスト自転車事故は平成27年は18.6%と高い割合を示していたものの、直近5年では約13%まで低下しています。一般的な自転車と比較した場合、重量が重く速度が出やすいという電動アシスト自転車の特性が要因の1つとなっていると考えられます。

*1 経済産業省 産業動態 自転車総需要、電動アシスト自転車 出荷台数データより（生産動態・輸出入・販売 - 自転車産業振興協会）

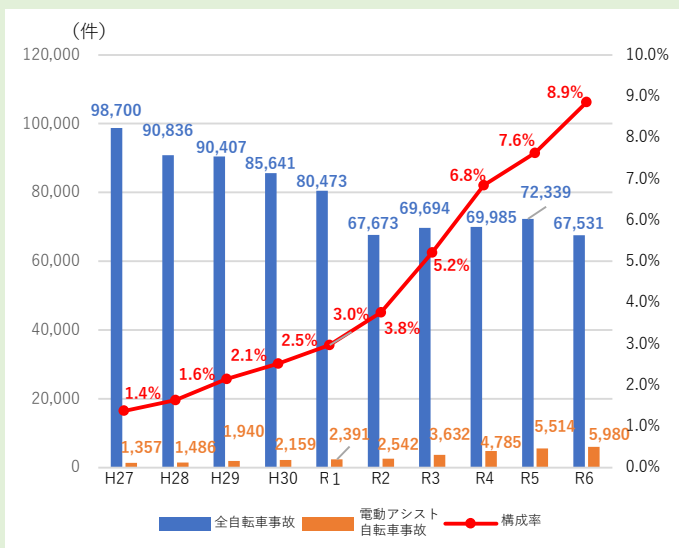
電動アシスト自転車は、モーターの補助する力により

- 坂道を楽に走行できる
- 停止後の発進が容易になる
- 荷物を積載しても安定した走行ができる

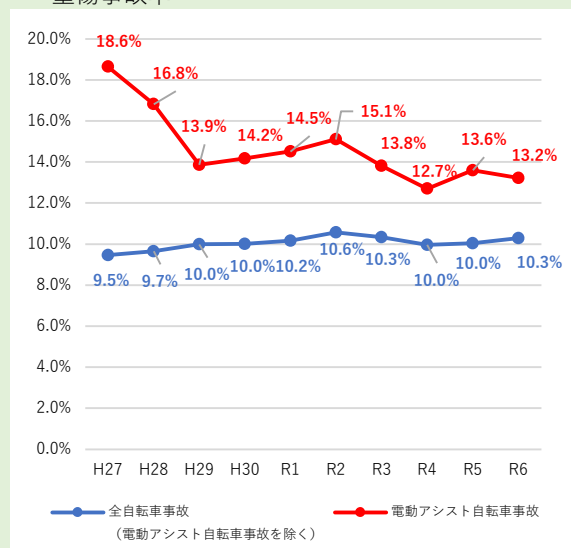
といったメリットがあり、特に高齢者にとっては運転免許返納後の移動手段として活躍が期待されます。一方、弱い力でペダルをこいだ場合でもスピードが出ることなど、普通の自転車との違いに注意して、走行することが必要です。

電動アシスト自転車を利用するときは、p.60「2 運転時の注意点」に注意して、安全運転を心掛けましょう。

○ 自転車事故と電動アシスト自転車事故の件数



○ 自転車事故と電動アシスト自転車事故の死亡・重傷事故率



2 運転時の注意点

(1) 押し歩いたり、向きを変えるとき

電動アシスト自転車は、普通の自転車と比べて車体が重いという特徴があります。

押し歩いたり、向きを変えるとき、小さな段差や傾斜でもバランスを崩しやすくなるため、通行する場所の路面の状況をよく確認しましょう。

(2) 発進するとき

- 自転車にまたがり、地面に両足を着いて車体を安定させてから、電源を入れましょう。電源を入れるとき、ペダルに足を乗せた状態だと駆動がかかり、急発進するおそれがあります。電源を入れるときは両足を地面に着けましょう。

- モーターの補助により予想以上の速度が出ることがあります。その感覚に慣れましょう。

- 発進時のいわゆる「けんけん乗り」は、不安定な状態で加速するため、危険です。両足を地面に着いた状態からこぎ始めましょう。

(3) 走行するとき

- 弱い力でペダルをこいでもスピードが出ます。周囲の状況に応じた安全な速度で走行しましょう。

- 上り坂を走行するときの「立ちこぎ」もバランスを崩しやすく危険です。上り坂を走行するときも座った状態でペダルをこぎましょう。

教育を行うときのポイント

- ・電動アシスト自転車はメリットが多くあります。これらのメリットは安全行動につながることを強調して伝え、メリットを生かし、交通ルールを守り安全運転することを教えましょう。（例：電動アシスト自転車は、モーターの補助する力により停止後の再発進が容易であるため、一時停止の標識のある場所では停止線で止まり、安全を確認してから再発進する）
- ・電動アシスト自転車の特性（例：普通の自転車と比べて車体が重い）を理解することも重要です。運転時の注意点を具体的に教え、必要に応じて試乗や広場等の安全な場所での練習を通じて、乗り慣れてから公道を走行するようにしましょう。

Column6

電動アシスト自転車の法令上の基準

「電動アシスト自転車」は、道路交通法施行規則において、

- ① 原動機が電動機（モーター）であること
- ② 時速24キロメートル未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対するモーターの補助する力の比率が、原則として

- 時速10キロメートル未満の速度では、2倍
- 時速10キロメートル以上、時速24キロメートル未満の速度では、【走行速度（時速）から10を引いた数値を7で割り、2からその数値を引いた数値】倍

（例えば、時速17キロメートルであれば、1倍
（計算式：2 - (17 - 10) ÷ 7 = 1）となる）

以下となること

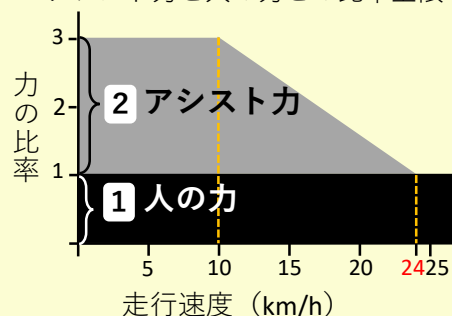
- ③ 時速24キロメートル以上の速度で走行する場合には、モーターの補助する力が加わらないこと

④ ①～③の基準に該当しないモーターに改造することが容易でない構造であること
といった基準が定められています。

ペダルとモーターを備えていて、外観上は電動アシスト自転車と似ていても、電動アシスト自転車の基準を満たさないものは、いわゆる「ペダル付き電動バイク」とされ、一般原動機付自転車や自動車に該当し、運転するときには運転免許が必要となります。これに違反すると無免許運転となるので注意しましょう。また、車両にナンバープレートの取付けや方向指示器等が必要になります。

電動アシスト自転車であることを確認する方法として、「型式認定のTSマーク」があります。型式認定のTSマークを表示している車両は、電動アシスト自転車の法令上の基準に適合しています。

<アシスト力と人の力との比率上限>



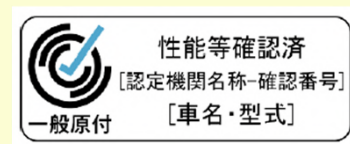
○型式認定のTSマーク

警察では、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、普通自転車や電動アシスト自転車等に対して型式認定制度を運用しています。国家公安委員会の型式認定を受けた普通自転車等は、TSマークを表示することができます。

型式認定制度は、普通自転車や電動アシスト自転車といった型式認定対象品が、道路交通法令の規定に定められた基準に適合することを明らかにすることによって、利用者の便宜を図るとともに、型式認定対象品に関する交通安全対策の推進が図られるようにするためのものです。自転車の安全な利用のため、TSマークが貼付されている普通自転車等を利用しましょう。（参考：警察庁HP）

株式会社〇〇〇〇	
	型 式
	〇〇〇〇〇〇
駆動補助機付自転車 型式認定番号	交NOO-〇〇
普通自転車 型式認定番号	交A〇〇-〇〇

また、国土交通省では、一部のペダル付き電動バイクに関して、道路運送車両の保安基準等を満たすことを確認し、確認を受けた車両には、確認済みの表示を行う制度（性能等確認制度）を運用しています。確認済みの表示がされた車両は、電動アシスト自転車ではありませんので、注意が必要です。



確認済みの表示

「知識」の教育内容

項目	習得すべき目標
全般の交通ルール	・ 自転車の交通ルールを理解している

教育を行うときのポイント

- ・ 未就学児～高校生までに習得すべき自転車の交通ルールを復習しましょう。
- ・ 成人の中には、自転車の交通安全教育から遠ざかっている人もいることから、最近改正された新たな交通ルールなどを盛り込むなどしましょう。
- ・ TSマーク等の自転車の車体の安全性を示すマーク（参照：p.72「column 8 自転車の安全性を示すマーク」）の付いたものを使うようにしましょう。

Column7

最近の自転車の交通ルールの改正

<令和5年4月1日施行>

- ヘルメット着用の努力義務化
年齢を問わず、自転車を運転する全ての利用者は、乗車用ヘルメットを着用するよう努めなければいけません。



<令和6年11月1日施行>

- 酒気帯び運転等の禁止
自転車の酒気帯び運転はお酒の量に関わらず、道路交通法で禁止されています。飲酒運転の罰則には「酒酔い運転」と「酒気帯び運転」があり、自動車と同じ厳しい罰則が適用されます。
また、飲酒運転をした運転者だけでなく、飲酒運転する自転車に同乗すること、飲酒運転をするおそれのある者に対して酒類を提供すること、飲酒運転をするおそれのある者に対して自転車を提供することは周辺三罪として罰則の対象となります。

【酒酔い運転：5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金】

【酒気帯び運転：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【自転車提供（酒酔い）：5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金】

【自転車提供（酒気帯び）：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【酒類の提供・同乗（酒酔い）：3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金】

【酒類の提供・同乗（酒気帯び）：2年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金】

（参照：p.51「19 飲酒運転はなぜ危険なのか？」）

- 自転車運転中の「ながらスマホ」

スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が罰則の対象となりました。

【交通の危険を生じさせたとき：1年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金】

【保持：6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金】

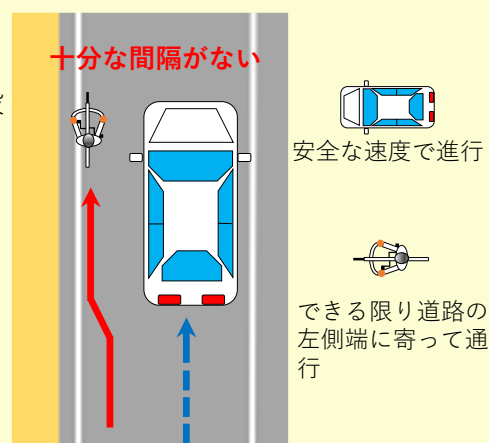


<令和8年4月1日施行>

- 交通反則通告制度（青切符）の導入
- 自転車の右側を車両が通過する場合のルールの新設

車両と自転車の間に十分な間隔がない状態で車両が自転車の右側を通過するときは、自転車は、できる限り道路の左側端に寄って、通行しなければいけません。

この場合、自転車の右側を通過する車両は、自転車との間隔に応じて安全な速度で進行しなければいけません。



「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
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		<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・ 特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・ 他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない
他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践		<ul style="list-style-type: none"> ・ こどもにお手本を示す立場にあることを自覚し、ルールを守って安全な運転をすることができる
安全な交通社会づくりの理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の交通安全啓発活動や地域におけるこどもの見守り活動に参加するなど、交通社会の一員としての責任を理解している
刑事・民事上の責任の理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故を起こしたときに刑事・民事上の責任が問われ得ることを理解し、責任意識を持って安全な運転をすることができる

教育を行うときのポイント

- ・ こどもの模範となるなど、交通安全教育を行う立場でもあり、社会の一員として交通安全を推進する模範となる行動・態度をとるように意識することが重要です。
- ・ 子育てに忙しい保護者世代に対しては、こどもの安全を守るため、急いでいるときこそ安全を確認することが重要であり、日々の積み重ねが交通安全につながることを伝えましょう。

(7) 高齢者

目標

- 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。

交通事故実態等

- 生活目的での自転車利用が多く、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。

○ 自転車の利用目的

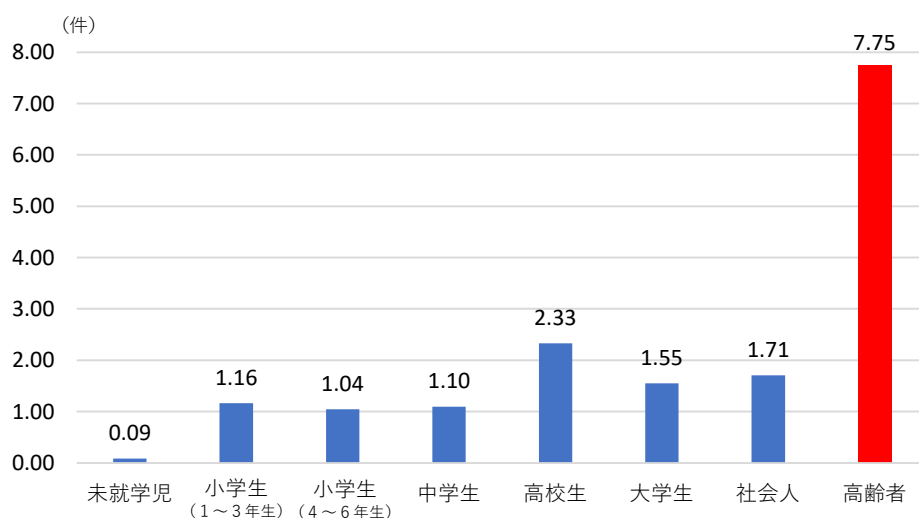
	n=	生活（買物・通院等）	通勤・通学	趣味	仕事	その他
全体	3,017	78.9	33.6	23.5	9.6	2.8
男性	1,606	76.5	34.6	28.6	11.1	3.1
女性	1,411	81.5	32.6	17.6	7.9	2.5
10代	530	47.2	54.0	23.2	3.2	6.6
20代	410	71.5	43.2	24.1	18.8	0.5
30代	436	85.1	38.5	26.4	17.0	1.4
40代	464	88.4	31.5	20.5	9.3	1.1
50代	416	90.1	28.1	19.0	9.4	2.4
60代	389	86.9	24.4	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（＝ ）

※「自転車の交通ルールに関するアンケート調査報告書」（2023年8月警察庁委託事業）より

- 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。

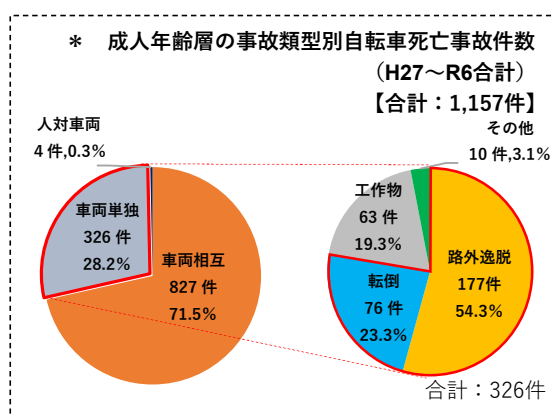
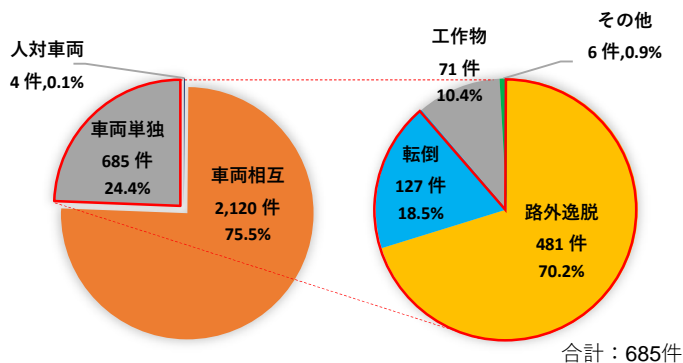
○ 年齢層別の人口10万人当たりの自転車死亡事故件数（H27～R6合計）



（注）・自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者となった事故のうち、自転車乗用者が死亡した事故を計上した。
 ・同条件の自転車乗用者の相互事故は1件として計上した。
 ・「高齢者」とは65歳以上の者をいう。
 ・総務省統計局人口推計（2024年（令和6年）10月1日現在）から算出した。

- 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。

○ 高齢者の事故類型別自転車死亡事故件数（H27～R6合計）
【合計：2,809件】

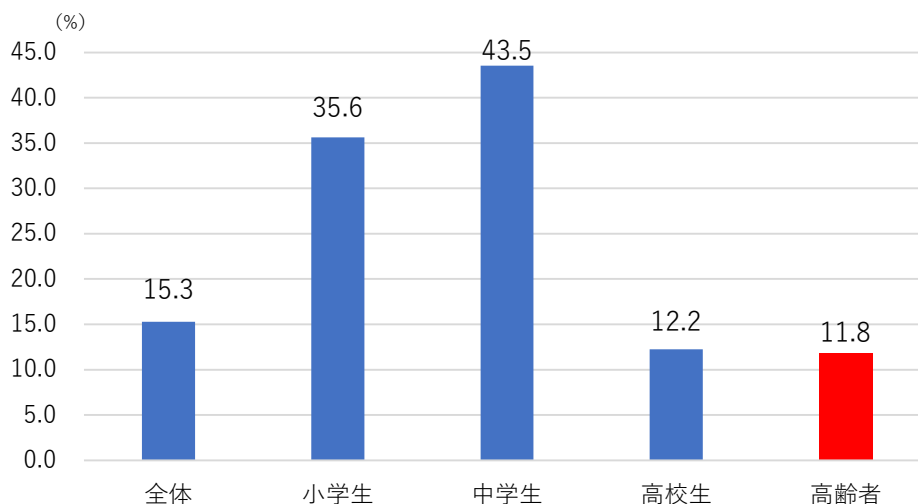


「路外逸脱」とは？

路外逸脱とは、崖下、川原、溝、田畑といった道路以外の低い部分に落ちたりすることをいいます。高齢者は行き慣れた場所への移動であっても、こうした事故に注意しましょう。

- 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。

○ 自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の比較（R6中）



（注）・「ヘルメット着用率」とは、自転車乗用中の死傷者のうち、ヘルメット着用者の割合をいう。

教育に当たっての基本的な考え方

- 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ことから、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。

「高齢者の交通行動の特色」

- ①体力の全体的な衰えなどにより歩行速度が遅くなったり、身体の反応が遅れがちで、危険を避けるためのとっさの行動をとることが困難となる。
 - ②視力や聴力の弱まりに加え、つまずきを避けるために注意が足下にいきがちになり、危険の発見や回避が遅れがちになる。
 - ③平衡感覚の衰えから、歩行や自転車の乗り方が不安定になる。
 - ④自分の身体機能の低下に関する評価が甘くなりがちで、つい無理をしてしまう傾向がある。
 - ⑤過去の経験に頼りがちで道路交通の変化や交通ルールの変更等の新しい状況への適応力が弱い。
 - ⑥運転経験のない人が多いこともあって、交通ルールや自動車の特性についての知識に乏しい。
- (出典：「高齢者交通安全教育指導指針」(平成2年2月13日高齢者交通安全対策推進会議決定))

教育を行うときのポイント

- ・高齢者は、身体の反応が遅れたり、とっさの行動をとることができなかつたりする場合があります、特に、動体視力や柔軟性の低下により安全確認がおろそかになったり、筋力低下によりブレーキやハンドル操作のミスが起こりやすくなったりするので注意しましょう。
- ・例えば、自転車乗用中に転倒したとき、とっさに受け身を取れず、頭部から地面に倒れ込み、致命傷を負うことがあります。自身の身体機能の変化について確認するとともに、ヘルメットを正しく着用することが大切です。

「技能」の教育内容

項目	習得すべき目標
加齢に伴う運転技能の変化の理解	・加齢による運転技能の変化を把握し、理解している

教育を行うときのポイント

- ・自身の身体機能の変化を把握するとともに、例えば
 - 安定した低速走行ができない ⇒ 歩道では自転車を押して通行する
 - 緩やかな上り坂での発進はバランスを崩す ⇒ 平坦な場所まで移動して発進するといったように、自身の状態に応じた安全行動を考え、実践することが重要です。
- ・自転車の運転に不安を感じた場合には、軽量でフレームの高さが低く足つきのよい自転車に乗り換えたり、自転車の利用を控えて他の交通手段の利用を検討するようにしましょう。また、教育をするときは、客観的に、自転車を継続して利用することに不安がある場合には、そのことを本人にしっかり伝えて理解してもらうことが大切です。

22 年齢や体力に応じた自転車の選択

自転車を安全に利用するためには、年齢や体力に合わせた自転車選びが大切です。

特に高齢者は、自転車利用時に転倒することで大きなけがにつながってしまうおそれもありますので、次の【選び方のポイント】を参考にして、自転車販売店に相談しながら自分に合った自転車を選びましょう。

【選び方のポイント】

① またぎやすさ

前輪と後輪の間にあるフレームの位置が低いものは、自転車にまたがるときに足を高く上げる必要がなく、楽にまたがることができます。

② 安定性

タイヤのサイズが小さく低重心設計のもの、タイヤの幅が太いものは安定性があり、発進するときや運転中のふらつきが少なくなります。

また、タイヤのサイズが小さいことで、とっさの時に地面に足を着けることができます。

③ 運転のしやすさ

ひざを大きく曲げる必要がなくこぎやすい自転車など、ペダルやハンドルなどが自分の身体に合った構造の自転車を選びましょう。

④ 用途に合わせた性能

発進時や坂道を上るときには電動アシスト機能、夜間に自転車を運転するときにはオートライト機能など、自転車利用の用途に合わせた機能を選びましょう。

※ 電動アシスト自転車や三輪自転車など、自転車にはそれぞれの特性（メリット・デメリット）があります。自転車を選ぶときは、販売事業者からそれぞれの特性について説明を受け、自身の年齢や体力に合ったものか確認しましょう。

23 運転技能の確認



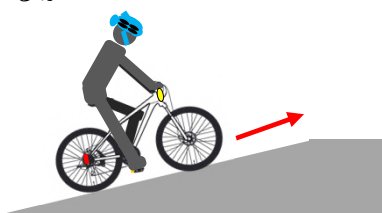
- ・運転技能の確認として実技を行う場合には、事前に体調・身体の状態を確認するなど、安全に配慮した上で

- バランスを崩しやすい低速で、ふらつかずに走行できるか
- ジグザグ走行など、頻繁なハンドル操作を要する状況下で走行できるか
- 緩やかな上り坂で、バランスを崩さずに発進できるか

といった内容を実施して、筋力や平衡感覚の衰えといった身体機能の変化を確認しましょう。

***実施前に準備運動を十分に行い、ヘルメットを着用しましょう。**

***実技中は、スタートやゴール、コースの中間に複数人の人を配置して、突然の転倒などに備えましょう。もし、配置する人が少ない場合は、実技する高齢者の横に付いていつでも対応できる体制を取りましょう。**

<p>(例) 白線の上をゆっくり進む</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・低速でもバランスを保持できるか ・細かなハンドル操作やスピード調整ができるか 	<p>(例) 目標（カラーコーン等）の間を進む</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ペダルを漕ぎながら繰り返しのハンドル操作ができるか ・バランスを保持して足をつかずに走行できるか 	<p>(例) 緩やかな上り坂の途中でこぎ始める</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・バランスを崩さず発進できるか ・ペダルを踏み込んだときにハンドル操作でバランスを保持できるか
--	---	---

- ・前かごや荷台に重い荷物を積んでの走行は、バランスを崩しやすく、また車体を支えることが難しくなり、転倒や路外逸脱の原因につながります。
- ・こうした危険性を理解してもらうため、実際に前かご等に重い荷物を積んで行う走行体験も有効です。

「知識」の教育内容

項目	習得すべき目標
全般の交通ルール	・自転車の交通ルールを理解している

教育を行うときのポイント

- ・高校生までに習得すべき自転車の交通ルールを復習しましょう。
- ・特に高齢者については、単独の死亡事故も多く発生していることから、ヘルメットの正しい着用の必要性について教えましょう。（参照：p.32「**14** ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）
- ・自動車の運転免許を返納した方は、免許更新時講習で教育を受ける機会が減るため、教育を行うときには道路交通法の改正による交通ルールの変更点についても教えましょう。（参照：p.62「column 7 最近の自転車の交通ルールの改正」）

「行動・態度」の教育内容（★は重点的に教育すべき事項）

項目	重点	習得すべき目標
身の周りの危険箇所の把握	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅周辺の <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故が発生した場所 ○ 他の交通主体とぶつかりそうになった場所 ○ 見とおしの悪い交差点 ○ 転落の危険性のある用水路 <p>といった身の周りの危険箇所を理解し、危険箇所で注意しながら運転することができる</p>
加齢に伴う身体機能・認知機能の変化の理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 加齢に伴う身体機能・認知機能の変化について理解している ・ 例えば、視力の低下により周囲が見えにくくなる薄暮時間帯の自転車利用は控えるなど、身体機能等の変化に応じた補償運転（※下記 24 参照）を実践している
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		<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道では速度を落とし、人とぶつからない間隔を空けて、周りをよく見ながら通ることができる ・ 特に高齢者や身体の不自由な人といった配慮が必要な人に対しては、安全のために十分な余裕を持って進路を譲ることができる ・ 他の交通主体からの見え方を意識した上で、急ブレーキをかけさせるなどの他者に迷惑をかける危険な運転をしない
他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践		<ul style="list-style-type: none"> ・ こどもにお手本を示す立場にあることを自覚し、ルールを守って安全な運転をすることができる
安全な交通社会づくりの理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の交通安全啓発活動や地域におけるこどもの見守り活動に参加するなど、交通社会の一員としての責任を理解している
刑事・民事上の責任の理解	★	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故には、刑事・民事上の責任が生じることを理解している ・ 交通事故発生時にとるべき行動を理解している

24 「補償運転」とは？

運転能力が発揮できるよう心身及び環境を整え、危険を避けるため、運転する時と場所を選択し、加齢に伴う運転技能の低下を補うような運転をすることをいいます。

自身の身体機能等の変化が運転行動にどのような影響を及ぼすか理解し、安全を確保するためにとるべき行動を考え、実践することが重要です。