

2-2. 交通安全教育

(1) 子ども、保護者向けの交通安全教育の充実

欧州諸国においては、小学3、4年生の年代を中心として自転車の交通安全教育が実施されている。その際、公道での試験を実施し、それに合格した証としての自転車運転免許証（これがなくとも自転車の運転は可能）の交付等により、子どものルール・マナー習得に対するモチベーションを高めつつ、効果的に交通安全教育に取り組まれている。

また、学校の授業の一部として教育が行われている場合であっても、他教科の中で交通安全に関する知識を学べるよう教科書を工夫するといった取り組みは行われているものの、多くの時間が割かれているわけではなく、その習熟に向けた両親による日常的な反復指導を促進するための取り組みが行われている。これらにより、必ずしもルール遵守が徹底されているわけではないものの、その周知は図られている。

一方、我が国における国民アンケート調査結果によると、年代が若くなるほど小学生時の自転車交通安全教育の経験率は高く、18-19歳の層で70%強となっている。これは、警察と自治体を中心に取り組まれている自転車教室の実施回数の増加⁸や、一部の地域における自転車運転免許証の活用等が図られている効果であり、我が国においても、小学生向けの自転車交通に係る交通安全教育は行われているものと考えられる。一方で、両親から教育を受けた者は、全体の11%程度にすぎない。

以上のことから、我が国においても小学生時の自転車交通安全教育は一定程度行われてきているものの、その定着を図る取り組みや両親等の保護者による反復指導が不足していることから、ルールの認知、順守が十分とは言えない状況につながっている可能性が考えられる。国民アンケート調査において保護者による指導への高い期待が示されていることも、こうした点を背景としているものと考えられる。

ただし、我が国においては、保護者においてもルール、マナーの認知度そのものが十分に認知されているわけではないことから、保護者による適切な指導を期待しにくい状況にある。

こうした状況を踏まえると、今後の自転車に係る交通安全教育としては、小学生時における交通安全教育機会をさらに普及させていくとともに、小学生時に教育機会を十分得られなかった児童も未成年期に教育機会を得られるよう中学・高校生向けの交通安全教育を引き続き行うことが有効であると考えられる。

特に高校生は、交通事故統計にて把握されている年齢層別（1歳刻み）自転車乗用中の死傷者数や国民アンケート調査で明らかになったように、自転車事故の当事者になるリスクが高い層であることから、スクエアード・ストレート教育技法⁹等を用い、危険な運転行為の

⁸ 警察白書によれば、警察主催、または警察職員が講師として派遣された自転車教室の開催回数としては、2001年には19440件であったものが、2006年には24971回、2009年には約31,000回と増加している。

⁹ 怖い思い、ヒヤッとする体験を通じて、社会通念上望ましくない行為を自主的に行わせないようにする教育技法。自転車交通安全教育においても、危険な乗り方による衝撃的な事故場面を見学させることなどによって、交通安全意識の醸成を図ることができると考えられる。

抑制や危険箇所の予測などの能力を身につけさせることが有効であると考えられる。そのほか、近年は自転車事故を仮想体験できるシミュレーターの開発も進んでおり、これらを活用することも考えられる。なお、シミュレーターを各学校や市町村で用意するのが困難な場合も考えられることから、そのような場合において、より広域な単位で資材調達する等も考えられる。

図表 V-8 シミュレーターを利用した交通安全教室



さらに、保護者の知識の定着に向け、交通安全教育の実施方法の工夫（「自転車免許交付試験」を保護者が観覧する中で実施する、公道での試験の実施に保護者の協力を得る等）を図ることや、保護者の参画を考慮した開催方法の工夫（学校での保護者会と日程を合わせて同時開催にする、学校以外での親子同伴イベントでの共催等）を図ることも有効であると考えられる。

これらの取り組みにより、学校教育だけでなく、日常的に親から子へ教育が行き渡るような環境を整備していくことが有効なのではないかと考えられる。また、オランダのBVL（ブラバント州交通安全校認証制度）のような学校における交通安全への取組みを促進するために、学校の取組みに対する表彰を行うことも効果的であると考えられる。

また、交通安全教育の実施主体に関しては、従来から主体的な役割を果たしている学校や警察、自治体に加え、上記のように保護者の参画が期待されるほか、近年では自動車メーカーや運送会社等による社会貢献活動の一環としての交通安全教室の開催・支援もみられ、こうした多様な主体が連携した取組みを一層進めていくことが求められる。

【海外調査結果より】

- ・交通ルール、乗車技術の習得には、未就学期や小学生期において両親が大きな役割を果たしている。
- ・また、学校教育における自転車の交通安全教育は、小学校3・4年生期に集中して実施している。必ずしも多くの時間を割いているわけではないものの、全国一斉の試験（国によっては、免許証も交付）の存在が、習得に対する子どものモチベーションを効果的に高めている。
- ・また、交通ルール、乗車技術を習得していない移民の場合、子どもにこれらを教えることもできないため、移民の母親のグループ（婦人会、教会等）に対して交通安全教育の講師となる人材を育成している。

【国民アンケート調査結果より】

- * 認知度の低いルール・マナーの項目における認知度は、教育経験を有する層において、経験の無い層よりも高い傾向が示されている。
- * 必要な対策として、自転車利用者では「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」、「放置自転車の撤去強化」、「自転車走行空間の整備」、「路上駐車取締り強化」が多い。歩行者・クルマ利用者は「自転車に関する交通安全教育を行う講習会などの開催」、「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」、「取締りや罰則強化」の回答率が特に高い。
- * 参加・協力して良い対策として、自転車利用者では「利用のルール・マナーの周知・徹底」、「自転車に関する交通安全教育を行う講習会の開催」が多く、歩行者・クルマ利用者も同様の傾向だが、やや回答率が低い。
- * 自転車交通安全に関する教育経験としては、「受けたことがない」、「小学校に通っていた際に受けたことがある」が多くなっている。年齢が高いほど受けたことがない割合が高い。
- * 交通安全教育の改善すべき点は、自転車利用者、歩行者・クルマ利用者のいずれも「小学校教育において」、次いで「保護者が責任を持って」取り組むことを充実・強化すべきとする割合が特に高い。

【参考事例】親子自転車安全教室（上越市立高田西小学校）

高田西小学校では、毎年度、子ども会育成会主催の親子自転車教室を実施している。実施にあたっては学校や保護者に加え、市役所（防災危機管理課）、警察の協力も得ている。

教室の内容は、「自転車の保守点検、乗り方についての全体指導」に加え、小学校1・2年生は校庭での自転車乗車練習を実施し、3年生以上は保護者や警察が街頭の要所で安全確認を行いながら、学校周辺の公道での自転車乗車練習（1週15分程度）を実施している。試験参加者には修了証が与えられる。

なお、こうした保護者参画による公道での交通安全教室は、広島県竹原市立荘野小学校¹⁰、福井県坂井市立鳴鹿小学校¹¹などでも実施されている。

図表 V-9 保護者等の協力による公道での試験の実施例



資料) 高田西小学校ウェブサイト

¹⁰ 情報源は広島県環境県民局総務管理部県民活動課ウェブサイトより
(<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/anzen/news/h20.6/390.takehara20.6.17.html>)

¹¹ 情報源は同校のウェブサイトより (http://www.naruka.ed.jp/pages/gyouji_06/koutsu.htm)

(2) 高齢者など事故被害・加害リスクの高い層に対する交通安全教育の充実

欧州諸国において、高齢者に対しても、体系的な自転車交通安全教育の一環として、高齢者団体等と連携した講習会等が実施されている状況にある。

国民アンケート調査の結果より、我が国においては、年代が高くなるほど自転車安全利用に関する交通安全教育を受けたことのない者の割合が高く、60歳以上では約70%にも上っているほか、運転免許非保有者は、自転車利用時の事故経験率が高いことが示されていることから、こうした層に対する重点的な教育、啓発が必要であると考えられる。

我が国においても、高齢者は比較的時間に余裕のある層が多いと考えられることから、高齢者関連団体等と連携しつつ、ルール・マナーの周知・啓発、具体的な事故事例に関する情報提供等が有効であると考えられる。

また、高齢者への交通安全教室には、実車を用いた教育において危険を伴う層も含まれることが考えられることから、前述したシミュレーターなどを活用した疑似体験により、安全に自転車利用時のリスクを認識させるといったアプローチも有効であると考えられる。

また、高齢者への交通安全教育に際しては、高齢者を「交通弱者」扱いすることにより、自らについてそのような自覚を持たない高齢者の参加が得られにくくなることも考えられるため、そうした点への配慮も必要であると考えられる。

【海外調査結果より】

・シニアに関しては、時間的な余裕のある層が多いため、シニア団体などを通じて意見交換・収集、講習などの機会を設けて交通安全教育を進めている。

【国民アンケート調査結果より】

・自転車利用者のうち、被害事故では男女とも18～29歳までの若年層と60～69歳、加害事故では男性の18～29歳と60～69歳、女性の50～59歳で経験率が高く、また被害事故において、運転免許非保有者の経験率が高くなっている。

・事故当時の相手の年齢は、自転車利用者ではいずれのケースでも大学生・成人が最も多いが、事故、ヒヤリ・ハットとも加害の方が高齢者及び高校生の割合が高くなっている。

・被害事故の28.9%、加害事故の16.7%が通院、被害事故の5.0%、加害事故の6.7%が入院しており、被害事故の相手がクルマのケース及び相手が60歳以上のケースでは、通院の比率が全体と比較して高くなっている。