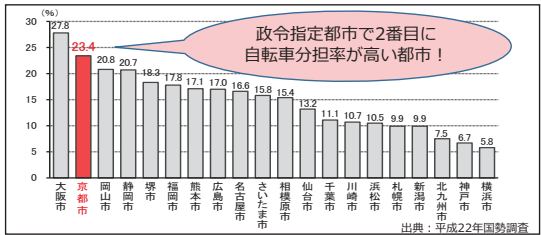


1 京都市の特徴と自転車分担率

京都市の特徴

- 学生のまちであり、自転車利用の多い大学生が、京都市の人口（147万人）の約1割にのぼる。
- 国内外からの観光客も多い（特に外国からの観光客は年間805万人と多い）。観光客によるレンタサイクルの利用が増えている。
- 道路の幅員が狭く、細街路が多い。歩道の設置率も低い。

政令指定都市の通勤通学における代表交通手段としての自転車分担率の比較



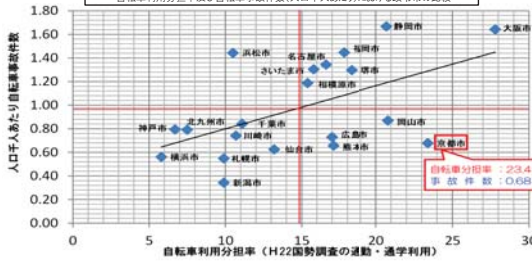
出典：平成22年国勢調査

2 京都市内の自転車事故の状況

○京都市の自転車利用分担率は政令指定都市の中で、大阪市に次いで23.4と高いが、人口千人あたりの自転車事故件数は、0.68と低い水準となっている。

○しかし、全交通事故の5件に1件は自転車事故が占めており、自転車事故をさらに減少させていくことが課題である。

自転車利用分担率及び自転車事故件数(人口千人あたり)における政令市の比較



※赤線は政令市の平均、黒線は近似直線

※自転車事故件数は、各都市において公表されている年が以下のとおり異なる。
H26:札幌市、さいたま市 H28:名古屋市 H29:上記以外

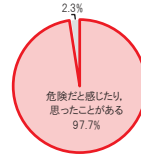
3

3 自転車走行に対する市民の実感

- 様々な普及啓発に取り組んでいるものの、ほぼすべての人が自転車走行に危険を感じた経験がある。
- 「ながら運転」や歩道上でのスピードを出しての走行など、自転車のルール・マナーが守られていないと、多くの人が感じている。

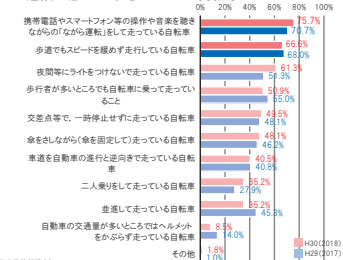
○自転車走行に対する印象

危険だと感じたり、思ったりしたことがない



出典：京都市民アンケート（建設局自転車政策推進室）

○危険に感じたり, 思ったりする自転車



H30(2018)
H29(2017)

4 「京都・新自転車計画」の概要

平成27年3月 「京都・新自転車計画」策定

5つの「みえる化」

ルール・マナーの「みえる化」

自転車走行環境
「みえる化」

自転車駐輪環境
「みえる化」

自転車観光の
「みえる化」

「みえる化」

- 「知る」＋「みえる（わかる）」＝「守る」
 - ・知る・学ぶ機会の提供
 - ・何かなぜ危険かとの納得と理解
 - ・年齢等の段階に応じた啓発・教育
 - 「備える」（万一の事故対応と安全利用の意識向上）
- 面的な整備によるネットワークの構築
- ・最も安全な道路と幹線通行の徹底（自転車専用道を中心とした整備）
- 都心部を中心に、自転車専用道を90 km整備（H30年度末）
- 駐輪場の整備，運用の改善（量から質へ）
 - 駐輪場の情報提供の充実（駐輪場の検索システム）
 - 撤去の維持と強化（H19 8月～H30 236台）
- 民間による観光型レンタルサイクルの発展支援
- ・優良なレンタルサイクル事業者の認定制度とPRなど
- 関連施策との積極的な連携促進
- ・健康・福祉・環境など

5 ルール・マナーの「みえる化」

「京都市自転車安全教育プログラム」の策定
(平成30年3月策定)

- ・ライフステージ別のポイントを明確化
- ・現在実施している自転車安全教室等を、体系別、世代別に整理
- ・京都市の今後の安全教育の内容検討や各種団体での安全教育の取組に活用

- 知る**

 - 知る・学ぶ機会の提供
 - 年齢等の段階に応じた啓発・教育

+

みえる(わかる)

 - 何がなぜ危険かの納得と理解

＝

守る

 - まちなかでの実践



6 ライフステージ別の特徴

 勉 励 	● 自転車に乗る前には、心身の健康な成長期に重なるため、身体的な発達と知識を習得させることに主眼を置く。 ● 自転車に乗る前には、安全を第一とし、自ら自転車に乗ることを、子ども自身に促す。指導者の役割は重要である。 ● 自転車安全教育は、幼稚園・保育園等において行だけでなく、家庭において行うことも重要であり、保護者に対する正しい指導書を作成・実施することも必要である。
 小 学 生 	● 学年によって、日常生活で保護者と一緒に自転車に乗車する機会が増えることから、保護者による基本的な通ルールの教育も必要である。 ● 学年によって、1人で自転車に乗車する機会が増えるよう、行動範囲が広がることから、安全な技能や知識を習得することにより、自分自身を危険を知覚し、回避する能力が求められる。
 中 学 生 	● 自分で自転車に乗るだけでなく、13歳からは車通学が基本となるためである。 ● 学年の上昇に伴って、通学・通園の手段・手段の選択・選択する能力を習得してもらう必要がある。 ● 中学校からは、自転車運転免許取得も必要であり、政令で定められている「自転車運転技能講習」の受講が義務付けられていることから、自転車は、乗り方の他であり、交通ルールや交通信号などにも留意して学ぶ必要がある。
 高 校 生 	● 生活において自ら自転車に乗る機会に、自転車で通学すると、自転車に乗車機会が増えることにより、事故に遭うリスクも高まることである。 ● 自転車乗りのルール・マナーの徹底に加え、より広域な社会的責任についての理解が重要である。
 大 人 	● 自転車は、大半が学生、若者のための1期（約10年）の日本全国から大学へ入生が入るが、出身地域により、自転車の運転が不得手な学生や、自転車安全教育を一度も受けていない経験のない学生も存在すると思われる。
 社 会 人 	● 企業等で通勤している場合は、通勤や通学で自転車を使用することによって、事故に遭う場合、当該会社、当該通勤や通学する個人の責任が大きいと考え、厳格に安全対策を講ずる必要がある。 ● 自転車は、通勤や通学に必要不可欠な手段として取り入れられる必要があり、そのための法的保護は、日常生活で自転車を利用する者にとって必要である。
 高 齢 者 	● 高齢者により運動能力や認知能力が低下するため、高齢者の利用は慎重に考える必要がある。 ● 自転車は高齢者にとって移動の手段となる場合だけでなく、娯楽としても重要な役割を果たす場合、対策が徹底しやすい世代でもある。

これらの特徴を踏まえ、

- **ライフステージ別の自転車安全教育のポイント**を明確にする。
- 現在実施している自転車安全教室等を体系別、世代別に整理し、**ライフステージ全体の中で果たす役割や、課題**を明確にする。

7 ライフステージ別の自転車安全教育の主なポイント一覧



御清聴いただきましてありがとうございました。





ポロクル運営と自転車のまちづくり

NPO法人
ezorock

2019.8.30

NPO法人ezorockについて

北海道という課題先進地で起る社会的課題と若者のアイデアやパワーを結び、解決に向けた取り組みを展開。

ポロクルにはezorockに所属する学生を中心とした若者が毎年30～50人が参加。
2009年から、300名以上の学生が参加している。



NPO法人
ezorock

ポロクルクルーが参加・実施してきた啓発活動や安全教育



▲交通安全子供自転車北海道大会
(北海道交通安全協会との連携)

▲自転車マナーアップDAY
(COOPさっぽろとの連携)

▲さっぽろ自転車押し歩きキャンペーン
(札幌市、大通まちづくり会社との連携)

▲自転車ツアーの実施
(さっぽろサイクルラボとの連携)

NPO法人
ezorock

ポロクルとNPO法人ezorock



これらの活動にezorock所属の若者 (クルー) が参加

NPO法人
ezorock

現場の運営に若者が関わるといこと



【STEP1】自転車のルールを知る

【STEP2】ルールを実践する

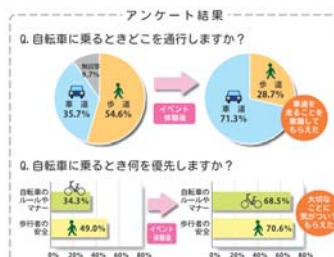
【STEP3】ルールやマナーについて考える

【STEP4】ルールやマナーを伝えていく

自転車のルールやマナーを伝えるメッセンジャーが増えていく

NPO法人
ezorock

SAPPORO♡BICYCLE DAY



NPO法人
ezorock

分科会4 自転車の交通安全 (空間整備と安全教育の連携)



セッション2 安全教育と連動した取り組み

茨城大学工学部 都市システム工学科
教授 金 利昭

toshiaki.kin.prof@vc.ibaraki.ac.jp

0

整備区間の遵守率



水戸市 市道千波2号線
事前の遵守率：ほぼ0%

- ・ 2016年：93%
- ・ 2017年：94%
- ・ 2018年：80%

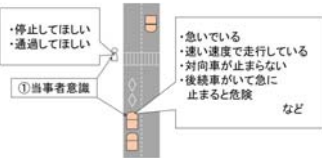


水戸市 幹線市道39号線

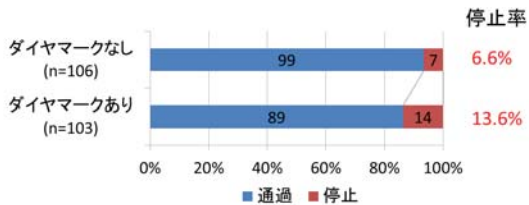
- ・ 事前2016年：15%
- ・ 2017年：80%
- ・ 2018年：86%

自転車利用者である高校生には、**高校への啓蒙啓発活動や街頭指導**を実施

無信号横断歩道での停止率



調査結果
停止率は1割程度
ダイヤモンドの有無で有意な差はない



2019年2月25(月)～26日(火) 11:00～12:00 立市井天町一丁目 (40km/h制限)

ドライバーが**停止しない理由**

後続車がいる時：急に止まると危険だから
後続車がない時：通り過ぎた後でも歩行者は渡るから

4

一方通行化と押し歩きの可能性【結論】

(資料) 本田慎弥・金利昭：自転車の車道左側通行に伴う迂回・歩道押し歩き・歩道通行に関する分析、土木計画学研究・講演集Vol.57CD-ROM, 2018

- (1) 交差点間隔にかかわらず、**迂回・歩道押し歩き**を無理なく選択する人が歩道通行を選択する人より多くなるのは**出発地からおよそ50m**、および**次の交差点から出発地向きに50m**である。
- (2) 交差点間隔が500mの場合、100mから350mで歩道通行が選択されやすく、特に150mから250mでは半数以上に選択されやすい一方、交差点間隔が200mの場合は、がまんをとまなえ迂回・押し歩きの選択率が距離にかかわらず約6割となったことから、**交差点間隔が長いほど歩道通行が発生しやすくなる**。
- (3) **若年層ほど迂回の選択率が高く、高齢層ほど押し歩きの選択率が高い**。
- (4) 「がまん次第で歩道通行も迂回・押し歩きも選択する」**変動層**が距離にかかわらず、**2割～3割存在する**。
この層は、街頭指導や取り締まりの強弱が行動選択に影響する。
- (5) 検証実験の結果、**実際に押し歩きを行った後は押し歩き可能な距離が増加した**。そのため、社会実験や強力な指導、取り締まりなど一度実行させ、慣れさせることが押し歩きの選択距離の増加に繋がると考えられる。

6

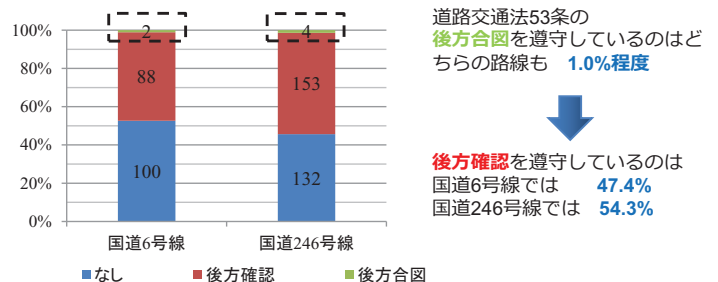
コメント

1. 通行帯整備と交通安全教育は両輪
・通行帯無の交通安全教育・交通安全無の通行帯は役立たない
・座学ではなく公道へ出る実践教育
2. 守られない規則
・後方合図1% 後方確認5割
・無信号横断歩道での自動車停止率1割
・自転車押し歩きは50m
・同調圧力
・気をつけて走れば「歩道は絶対安全」というジレンマに対して「混在」の可能性
3. 自転車と他者の交通コミュニケーションGAP
4. 規則・マナーが無いことによる問題→サイクリングロード
5. 従来型交通安全教育と新しい交通安全教育の役割分担・制度化
・つくば市自転車シミュレーター教室
・ベルギー発の自転車教室～ウィーラースクールジャパン
・欧州(イギリス、フランス、デンマーク)の自転車教育制度ーデンマーク式自転車教室
・国家公安委員会「交通安全教育指針」
・交通安全子供自転車全国大会
6. 交通安全の社会的位置づけの見直し

1

自転車と他者とのコミュニケーション A: 安全挙動の遵守実態

(資料) 川井涼太・金利昭・本田慎弥：車道通行自転車の道路変更時における交通規則と安全挙動分析、土木計画学研究・講演集Vol.55 CD-ROM, 6P, 2017年6月



道路交通法53条の
後方合図を遵守しているのはど
ちらの路線も **1.0%程度**

後方確認を遵守しているのは
国道6号線では **47.4%**
国道246号線では **54.3%**

道路交通法53条と**実態には乖離**がある

- ・ 後方合図の遵守率は極端に低い
- ・ 後方確認は**約半数の人が遵守**している

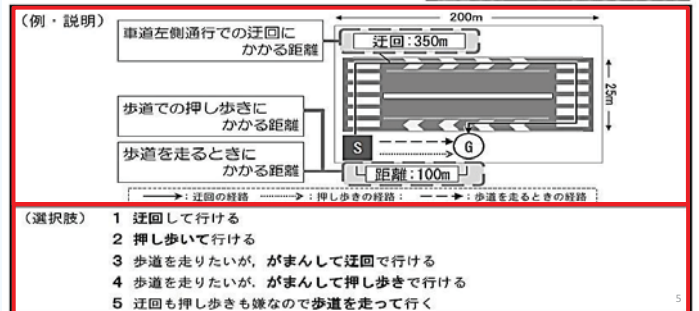
3

一方通行化と押し歩きの可能性【調査方法】

(資料) 本田慎弥・金利昭：自転車の車道左側通行に伴う迂回・歩道押し歩き・歩道通行に関する分析、土木計画学研究・講演集Vol.57CD-ROM, 2018

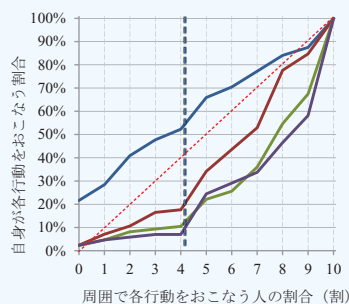
以上をふまえて、下図のようなスタート地点(S)からゴール地点(G)まで行くときを考えると、**(規則通り) 迂回する、(規則通り) 押し歩き、(規則を守らず) 歩道を通る のいずれかをどんな気持ちで選ぶか、選択肢の中から最も近いものを一つお選びください。**

(回答は次ページからはじまります)



5

同調圧力



同調圧力：例えば、自分以外の他者が車道左側通行をしていた場合に、それを実行している人数を知った後に自分は車道左側通行をするかということ。

(資料) 本田慎弥・金利昭：自転車の車道左側通行に伴う迂回・歩道押し歩き・歩道通行に関する分析、土木計画学研究・講演集Vol.57CD-ROM, 2018

車道左側通行の場合には、他者がやっていたら車道左側通行は増加していくが、歩道押し歩きや合図、ヘルメットの場合には他者がやっても容易には増加する傾向にはない。

7

「それでも車道は・・・」に対して

(1) 気をつけて走れば、「歩道は絶対安全」
しかし、――

1. 車道走行は、歩道走行に勝る
(自転車にとって)◎安全 ◎快適 △便利
(歩行者にとって)◎安全 ◎快適
(車にとって)△安全
2. 但し、「まともな車」の場合に言えること
「危険車」は存在する ― 追突の致死率は高い
3. したがって、「だから歩道走る」は理解できる
歩道を徐行し、歩行者を優先し、交差点で確実な安全確認をすれば、「絶対安全」
4. これに対してどう言えるか
(1)「危険自転車」は存在する → 対歩行者事故は必ず起きる → 歩行者の安全安心は確保できない
(2)自転車の利便性・利点は大きく低下する⇒一般論として成立しない
⇒自転車の利便・快適な歩道走行と歩行者の安全安心は、両立しない

5. 結局、社会選択の問題であろう AorB

A: 自歩道＝自転車自動車優先社会

自身の安全を優先して歩道走行をする自転車者、安全運転をすれば「絶対安全」
しかし、自転車の利便性・利点は大きく低下する。危険自転車は必ず存在するので、歩行者には自衛を強いることになる ⇒ 安全な歩道の不在

B: 車道＝歩行者優先社会

自転車者にとって、車道は絶対安全ではない、危険車を覚悟して自衛してもらう。
その代わりに自転車の利便性・快適性を得る。歩行者は絶対安全を手に入れることができる

8

混在(シェアードスペース)に対して

「混在」の可能性考

⇒ 安易な導入は危険

- ・自歩道の失敗から明らか
- ・サイクリングロードの混乱を見よ

(成立の前提)

- ① 交通の優先順位が確立されていること
- ② 交通規則・マナーが遵守されること

9

自転車と他者のコミュニケーションGAP

錯綜の危険を防止するため交通コミュニケーションが重要

本研究における
交通コミュニケーションの定義

自転車同士の追い越し

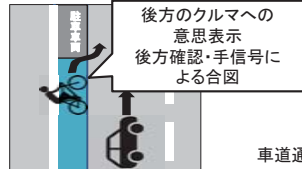


ベル(音響器)



やむを得ない場合以外
で鳴らしてはならない
(道交法第54条)

自転車の進路変更



手信号による合図
(道交法第53条)



自転車利用者には
受容性が低い

車道通行のためのルール・マナーなどソフト整備が不足

自転車と他者のコミュニケーションGAP 進路変更時の意識まとめ

	現状	理想	考察
自転車同士の追い越し	危険不快 近距離・速いスピード・コミュニケーションなし →安全感高まる ①何もせずに追い越す ②ベルを鳴らす	コミュニケーションあり →安全感高まる ①ベルを鳴らす ②声かけ	・存在を知らせることがマナーとして確立されるべき ・ベル(音響器)ではなく、コミュニケーション用のベルの開発利用
自転車の進路変更	①後方確認のみ ②立ち止まって安全を確認する 実行 できる ← できない 後方確認 手信号 男性 若中年 女性 若中年 男性 若中年 女性 若中年 スポーツ 普通自転車	後方確認のみ 後方確認 + 手信号による合図	・後方確認できない場合は一時停止 ・合図の重要性を自転車にも理解させる
ドライバー	危険不快 後方確認や合図がない進路変更 →安全感高まる	後方確認 + 手信号による合図	

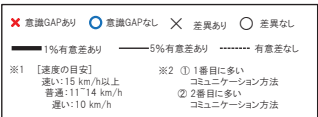
11

自転車と他者とのコミュニケーション B: 自転車と歩行者の意識GAP (歩道上)

(資料) 金利昭: 自転車歩行者間の追い越し・追い越され事象における当事者意識GAPと交通コミュニケーション方法に関する基礎的研究、都市計画論文集Vol.51, No.3, 2016

- 自転車利用者はコミュニケーション行動を伴わない追い越しを行う割合が高く、その理由として「歩行者にとって安全」、「歩行者を驚かせたくない」など歩行者優先を挙げている。
- 逆に歩行者は「ベルを鳴らしてほしい」、「声をかけてほしい」といったコミュニケーション行動を伴う追い越しを理想としている。
- コミュニケーション方法について自転車利用者と歩行者の意識の間にはGAPがある。

このギャップをなくして
豊かな交通にしたい



比較項目	歩行者の意識	自転車の意識
優先順位意識	歩行者優先	歩行者優先
側方確認と歩行者間の距離	自転車との距離別 手を伸ばせば届く距離 速い 手を伸ばしても届かない距離 1m以上離れた距離 普通	歩行者との距離別 手を伸ばせば届く距離 速い 手を伸ばしても届かない距離 1m以上離れた距離 普通
年齢別理想の追い越され方法	29歳以下 ① 何もせずに追い越す ② 自然に気づかせるのを待つから追い越す 30~64歳 ① ベルを鳴らす ② 何をせずとも追い越す 65歳以上 ① 何もせずに追い越す ② ベルを鳴らしてほしい ③ 声をかけてほしい	学生 ① 何もせずに追い越す ② 自然に気づかせるのを待つから追い越す 社会人 ① 何もせずに追い越す ② 自然に気づかせるのを待つから追い越す 高齢者 ① 何もせずに追い越す ② 自然に気づかせるのを待つから追い越す 理想の追い越し方法

河川堤防・公園内 = 自歩道

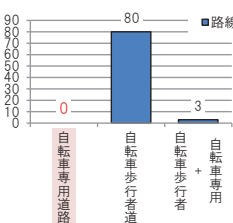


13

サイクリングロードの問題

(資料) 矢澤拓也・金利昭: サイクリングロードの現状および計画に向けた一試論、土木計画学研究・講演集Vol.53, 2016

① 自転車専用空間の不在



- ・ 83路線のうち80路線が自転車歩行者道
- ・ 3路線も自転車歩行者道の区間が存在
- ・ 86路線のうち61路線が一般道を併用
- ・ “完全な” 自転車専用道路は不在

サイクリングロードは実質的な混在空間

共存方法を検討する

② 情報管理体制の不備

- ・ 本庁ではなく出先の事務所管理
- ・ どこが管理しているかわからない
- ・ 管理部署の変更、経年に伴う情報喪失

情報を一元管理する

③ 自治体間の連携不足

- ・ 同一路線が自治体間を跨ぐ場合、管轄の区間のみを管理 (同一路線の分割管理)
- ・ 道路の整備進捗状況の不一致
- ・ タンデム自転車の交通規制の不整合

自治体の連携体制を整える¹⁴

道路交通法との不適合

○ サイクリングの利用行動と道路交通法

	並進	ベル	高速走行	追い越し
利用	並んで走ること 親子は目的の一つ	警笛(ベル)を鳴らして存在をアピール	速く走ること スポーツ目的	遅い自転車を追い越すこと
	一緒に走りたい	自分の存在を気付かせたい	速く走りたい	早く追い越したい
道路交通法	禁止	禁止	なし (自動車の規制速度)	なし (追い越し禁止の標識があればそれに従う)
危険性	低	低	高	高

1)ベルの写真(転載)アメリカ製ホイール自転車のベル <https://www.rakuten.com/item/58775> (閲覧日: 2016年2月6日)

(1) 同一路線の複数管理者の連携が不十分

・整備水準が定められていない

→ 自治体間の連携

(2) サイクリングロードは実質的に歩行者・自転車の混在空間

→ 両者の共存方法または自転車専用区間

(3) サイクリングと法整備が不適合

サイクリングロードの法制度が社会的に曖昧で周知が不十分

・「並進の禁止」や「走行速度の制限がない」

・道路交通法が適用外でも自由に出入りできる場所では道路交通法が適用

→ サイクリングロードと法の適合性を確定

交通安全教育の課題

また現在、多くの実施主体団体が
様々な手法を用いて自転車交通安全教育を行っている。

警察

学校

民間

NPO

自転車交通安全教育をどのように行っていくか？

つくば市自転車シミュレーター教室

主催：茨城県つくば市危機管理課

調査日 2016年8月24日

屋内の限られた空間で、体験形式で、児童が遊びも踏まえながら楽しく自転車交通安全について学べる工夫が施されている

- 自転車シミュレーター等を活用し、身を守るために必要な「止まって観る」を指導
- 児童が興味をひくような遊び・パズルを用いて交通ルールを指導

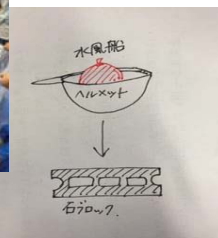


【アンケート結果】「自転車シミュレーターは楽しかった」、「また参加したい」など
自転車シミュレーター教室に対してプラスの意見が多い

つくば市自転車シミュレーター教室

ヘルメット実験

- 水風船をヘルメットの中に入れた場合と、水風船だけの場合で、右ブロックに落とす。水風船は人の頭の代わり。
- そのまま水風船だけを落とすときは、水風船は割れる。ヘルメットの中に入れたときは、水風船は割れない。



【狙い・効果】

- ✓ ヘルメットの大切さを見て感じてもらうことが出来る。
- ✓ 実際にその実験を見て衝撃を受け、自転車に乗るときは必ずヘルメットを付けるようになった児童がいる。保護者からの反応も良い。

つくば市自転車シミュレーター教室

まとめ

- ① 警察で指導している交通ルールなどの内容を、児童を対象に、どう伝えればわかり易いか、どう教えるかなど、伝え方の部分を工夫している。
✓ 体験形式、遊びも踏まえながら楽しく、疑似的に児童自身が体験する
✓ 『なぜ交通ルールで決まっているのか』『なぜ危険なのか』
- ② 自転車シミュレーター教室は、自転車の交通安全と自転車のプラスイメージを与えることができ、自分自身が体験することで印象付けることができると考えられる。
- ③ しかし、教育効果の実証は課題。

ウィーラースクール in 京都美山

調査日
2016年7月18日, 31日



ベルギーのカリキュラムがベースの実践的自転車教室であり、自転車の愛好家たちが「一人でも多くの子どもに自転車の楽しさを」を合言葉に全国からサイクリストの有志が集まったボランティアグループ

主な対象者は幼稚園児から小学生

「事故に遭わないための乗り方」だけでなく、「遊び道具」「楽しい乗り物」として提案



ウィーラースクール in 京都美山

【座学】

【操作技術の向上】

ウィーラースクール in 京都美山

【実走】

【川遊び】

- ① 自転車への理解を深める
自転車の歴史等の紹介
- ② 安全に関する知識を深める
メンテナンスの必要性
- ③ 自転車での楽しみ方の提案
社会に出ることが出来る方法

・安全走行のための
テクニックの習得

公道に出ることを考え、路面の急変、段差等に慣れておくことで事故の危険を減らす。



スラローム

←一本橋走行

←シーソー
(段差練習)

子供たちが主体となって
点呼や手信号の確認



サイクリング目的地川辺
地元の方とのふれあい



自転車を乗った
先に楽しみが待っている



ウィーラースクール in 京都美山

特徴的な考え方、指導方法

- 公道に出ることを前提
⇒子供が**社会の一員**となり、**社会のリスク**も体で感じる
- 自転車に**楽しく乗るための**交通ルールやマナー
⇒交通ルールや自転車技術だけでなく、サイクリングや川遊び等をセットにすることによって、自転車の楽しさを子供たちが知ることができるといった考え
⇒交通ルールやマナーを**学んだ先には楽しみが待っている**
- 自転車は人生を豊かにする、子供の成長を支える**道具**であるといった考え



国家公安委員会「交通安全教育指針」

(1)「交通安全教育を行う者の基本的な心構え」について

従来型の交通安全教育に対しては、交通ルール等(交通ルール及び交通マナーをいう)の知識を覚えさせ、これらを遵守するような指導だけに終始しているとの批判もあるが、社会にとつての**交通ルール等の必要性や、他者への配慮、体験・実践型の教育手法の活用などに関する詳しい記載**がある

- 受講者が自ら進んで交通ルールを遵守し、交通マナーを実践できるようにするためには、単に受講者に交通ルール等(交通ルール及び交通マナーをいう)を覚えさせ、これらを遵守し、実践するように指導するだけでなく、交通ルール等が**交通の秩序を維持し、交通事故を防止するため果たす役割を理解**させる必要がある。
- 指導者は、それぞれの交通ルール等が定められている理由を示し、これらを守らない場合の**危険及び周囲の人への迷惑**について具体的に説明するなど、受講者の理解を深めるよう努めることが必要である。
- **参加・体験・実践型の教育手法**を積極的に活用することが必要である。
- 交通安全教育は、常にその**効果を測定**しながら実施することが必要である。

26

まとめ

1. 国家公安委員会が定める「交通安全教育指針」の記載事項は多岐に亘っており、ある程度網羅されているように思える。しかし一方で、自転車に関わる交通規則・マナーの理解と遵守が不十分であることは身近な交通現場を見れば自明とも言えるし、交通安全教育に関わる現場関係者からは不十分であるとの批判があることも事実である。この乖離から現行の自転車交通安全教育の問題点を考察すると、
①自転車交通安全教育の**開始時期**が児童期からでよいのか？
②自転車利用者に対して「**他者への配慮**」を教育する時期が中学生からでよいのか？
③「交通安全教育指針」を現場で実践するにあたっての**制度や教材、教育者**などが不足？
2. 「交通安全教育指針」で記載される**参加・体験・実践型の教育手法**は、すでに先進的な自治体や自転車愛好家などによってさまざまな形で実施されている。これらの新しい自転車交通安全教育の**効果を把握し、有効な教育手法を制度化して普及**していくことが望まれる。
3. 欧州諸国の自転車交通安全教育は、交通安全のみを目標としているのではなく、さらに上位にある国家的目的の下で、自転車を**都市・環境政策のみならず子供の人間発達や個人の社会参加のための必要不可欠なツール**と位置づけているが故に、国の制度が充実していると考えられる。したがって我が国としては、まず自転車の国家的な位置づけを明確にすることが先決であり、その上で年齢層別の到達目標、到達目標を達成するための**交通教材、国の支援制度または自転車教育の義務化**などが検討課題となると考えられる。
4. 以上から、**自転車を子供の成長を支える道具である**と位置づけること、**公道に出ることを前提にした実践的な教育**が重要。

28

従来型

交通安全子供自転車全国大会

全日本交通安全協会が発行している『**自転車の交通安全ブック～自転車の安全な乗り方～**』から出題されている

出題形式

- 交通規則に関する問題(三者択一)
- 標識・標識に関する問題(三者択一)
- 安全な乗り方に関する問題(正誤問題)



出典：全日本交通安全協会HP

各20問で合計60問実施。600点満点で競う

30

デンマークの自転車交通教育

活気のある健康的な都市の創造=(合致)=自転車

Keyword: 自転車文化 ➡ **すべて**は子供から始まる



- 2-3歳から開始
- ・自転車の乗りながら実施するよく知られたゲーム(遊び)
- ・単純を保つ(複雑にしない)
- ・(子供のにとって)楽しくする...自転車の乗ることが楽しい

- 子供たち
- ・自転車の自由を発見する
- ・生活のための自転車利用者になる



国家公安委員会「交通安全教育指針」

(2)「交通安全教育指針」における自転車交通安全教育の取り扱い

幼児(6歳未満)、児童(6歳以上13歳未満)、中学生、高校生、成人、高齢者の年齢層別に交通安全教育の目標と内容が記載されている

(課題)

- 自転車安全教育の開始時期が児童期からでよいのか？
- 「他者への配慮」を教育する時期が中学生からでよいのか？

	幼児(6歳未満)	児童(6歳以上13歳未満)	中学生
特徴	・心身の発達段階・個人差を考慮 ・適切な時間数と内容 ・教育手法の工夫(紙芝居、人形劇、腹話術等) ・保護者への交通安全教育	・歩行者及び自転車の利用者として安全に道路を通行できるようにすることが目的。 ・学年に応じた指導 ・歩行者を重点的 ・保護者への交通安全教育 ・交通ルール等の必要性	・自転車通行の技能と知識を習得 ・ 他者の安全にも配慮 する
自転車関係項目	・「 自転車に乗車する場合の心得 」としてヘルメットの着用と幼児用座席でのシートベルト着用の記載	・安全な車両と服装 ・点検整備 ・正しい乗り方 ・通る所 ・走行上の注意 ・交差点の通行 ・歩行者・車両に対する注意 ・駐輪の注意	同左

従来型

交通安全子供自転車全国大会

主催：全日本交通安全協会

- 昭和41年から**継続して**実施
- **競技を通じて**全国の小学生に安全に自転車に乗るための**知識と技能**を身に付けることが目的
- 学科テストによる**座学指導**、走行安全テストと技能走行テストによる**実技指導**を兼ね備えている
- 地区→都道府県→**全国大会**
- 第50回実績
参加校**1,031校**／20,601校中⁵⁾
参加児童**5,076人**／1,122,023人中⁵⁾

現地視察	2017年8月9日(水)
ヒアリング	2017年11月29日(水)



課題

- 不参加校が多い
- 選手以外への効果が未知数
- **教育効果が限定的**

29

従来型

交通安全子供自転車全国大会

走行安全テストの実施内容(模擬コースで実施)

- 信号あり(なし)交差点の右左折
- 故障車脇の通過
- 踏切の通過
- 横断歩道の通過



自転車を利用する上で**遵守すべき点**を模擬コースを用いて綿密に行っている

31

実技走行テストの実施内容

- 遅乗り走行
- S字走行（手信号も実施）
- スラローム走行
- 8の字走行（手信号も実施）
- でこぼこ道走行
- 2枚の板乗り走行



▲遅乗り走行

▲S字走行

▲スラローム走行

▲8の字走行

自転車を利用する上で**必要な運転技術**を養うことができると予想できる

- 交通安全子供自転車全国大会は長い歴史があり実技指導も行っている点から実績を評価できる。しかし不参加校が多く選手以外への教育効果も不明である。
- プロチームが行う教育は指導時間の不足が問題。
- 以下についての検討が必要
 - 小学校での座学と実技の**セット教育の義務化**
 - 実施主体団体の特徴に合った**教育の役割分担・制度化**

いろいろな教育を制度化する

子供の自転車交通安全教育における枠組み

教育の役割	指導レベル	必須	発展
自分の安全	知識 (規則・整備)	理解 (なぜ・理由)	行動 (現場・実地)
周囲の安全	実技 (運転技術 等)		他者への配慮
利用の促進		楽しさ 利点	自立教育

公

公

回

協

従来の自転車教育

交通安全子供自転車全国大会

プロチーム・自動車学校等

愛好家・NPO等

デンマークの自転車交通安全教育

- 継続的教育機会：小学校では交通安全教育の義務化（交通教員の配置）
- ① 理論（テキスト・教科書）
- ② 実技・テスト
- ③ 保護者ヘフィードバック

3-6歳	子供交通クラブ 幼稚園のための交通教材
6-7歳	歩行者試験
9歳	自転車小試験
12歳	自転車試験
14-16歳	交通テスト/交通大使
16-17歳	教材（原付自転車免許）
15-21歳	青少年教育・キャンペーン
18-21歳	教材（自動車運転免許）

なぜ「自転車」なのか？

自転車は、**子供の発達を助ける**

・体力的に ・運動能力的に ・精神的に ・認知能力的に

サイクリング

・社会活動に必要となる ・喜びを生む ・子供の自尊心を育む ・**社会性を育む**

教育学上—子供の**多面的な自己開発**・・・乗り物というだけではない

- ・社会性 ・言語 ・自然と自然現象 ・文化的表現と価値観
- ・身体と動き（運動能力、強さ、忍耐、運動、健康と幸福）
- ・研究知見「**学校に自転車や歩いていくと、子供は学校でより集中しやすく、より多く学ぶ**」

不注意を教えているようです



自分の安全のためだけでなく
他人へ迷惑をかけない・不快にさせないことも教える

交通（ルール）は、市民教育
自転車を材料とした市民教育

36

フランスの交通安全教育

- 近年の交通安全教育制度の変遷
 - ・1993年：中学校で交通安全教育を体系化
 - ・2002年：小学校の教育カリキュラムにも交通安全教育が繰り込まれて**義務化**
- 教育方針
 - ・幼稚園から高校終了時までの**教育の連続性**において
 - ・道路の危険性に対する知識と自覚的な行動の習得を組み込む
 - ・「**市民教育**」科目として、**社会の中の様々なリスクについて学ぶ**
- 小学校での交通安全に関する達成目標
 - ・歩行時：19項目 車同乗時：10項目 **自転車利用時：14項目**
- 特徴
 - ・小→中→高と**継続した教育制度**（免許制度に接続）
 - ・チェック内容は、小学校高学年から始まり、中学校では2回の試験を実施、**証明書（APER、ASSR）発行**
 - ・中学校で得られるASSR証明書の交通安全教育互換（BSR証明書）により、原付免許学科試験免除

フランス 小学校での達成目標（自転車）

【取得すべき知識と行動】自転車14項目

- 歩道や歩行者エリアでの安全な乗り方
- 自転車の種類に対応した道路で走る
- 速度、バランス、経路をコントロールできる
- 他者のことを考慮**して自転車の乗れる
- グループでの自転車の走行
- 必要な保護装備の準備と使用
- 自転車装備の点検と使用
- 自転車の安全装置の点検
- 乗ってはいけない場所の理解
- 左側通行
- 信号及び道路標識の意味の理解
- 交差点の通行方法
- 方向転換の意思を適切に示す**
- 道路交通の規則を守る

自転車の交通安全教育

1. 交通安全 = 自転車・交通を材料とした
市民教育 人間教育



文化を創る

- 生涯発達を支える街づくり⇒**自転車の楽しさを教える**
 - ・座学と技術の両面からの交通安全教育
 - ・公道に出ることを前提にした実践的な教育
 - ・自転車は子供の成長を支える道具と位置づける

自転車の楽しさ
ツーリズムの楽しさ

を教えることの重要性

まとめ

- ① 自転車を**子供の成長を支える道具**であると位置づける
(集団性、遵法性、達成感、社会でのリスク対応)
- ② **遊び、体験、旅**の道具の視点からの交通教育
- ③ 公道に出ることを前提にした実践的な教育
- ④ **座学と技術**の両面からの交通教育

40

最後に言いたい大事なこと

- ・ 歩道とは何か？ 道路・交通はどうあるべきか？
 交通路＝運動場＋認識場
 子供：体力場 ＋ 学習場
 追体験の場
 老人：健康維持 ＋ 自己同定（世界認識）
- ↓
- 人間の生涯発達を支える交通・街づくり
- ・ 「自転車」は、自転車を材料とした市民教育
 自転車交通規則・マナー＜交通マナー＜マナー＜文化

41

好き／嫌い の理由 ⇒ 移動の利点・価値

機能的利点	意味的利点
010 安全性(交通安全性)	110 思索(考え事・準備)
020 防犯性	120 健康・運動
030 防犯性	130 気分
040 迅速性(所要時間)	131 楽しい・気持ちいい・好き
041 はやさ	132 気分転換
042 時間の有効活用	133 ストレス解消
043 その他	134 スリル・スピード感
050 低廉性(経済性)	135 生活のリズム
060 確実性(信頼性)	136 その他
061 確実性	140 自由・季節
062 汎用性	141 自然・季節
063 その他	142 植物
070 自由性(随意性)	143 動物
071 主体属性(荷物・グループサイズ)	144 その他
072 付帯行動(音楽・本・睡眠・アルコール)	150 風景・情報
073 時刻	151 風景
074 行動範囲(距離・坂道)	152 周辺認知(周辺観察・行動範囲)
075 ルート選択(寄り道・換所)	153 情報収集
076 スピード(自分のペース)	154 発見
077 天候	155 学習
078 便利	156 その他
079 その他	160 コミュニケーション
080 簡便性	161 子供
081 接続(乗り換え・アクセス)	162 家族
082 駐車・管理	163 知人・友人
083 楽・気楽・手軽・面倒でない	164 見知らぬ人
090 快適性	165 ペット(犬など)
091 身体的制約	166 社会学習
092 疲労	167 自己顕示
093 移動環境(音・光・混雑・温度)	168 その他
094 プライバシー(他人の目、服装)	
100 環境適合性	

移動の意味

42

手段と機能的・意味的利点の関連

	安全性	防犯性	防炎性	速達性	低廉性	確実性	自由性	簡便性	快適性	環境適合性	思索	健康・運動	気分	自然・季節	風景・情報	コミュニケーション
徒歩	△			△	○	△	◎	○	△	△	△	☆	○	○	◎	△
自転車	△		✓	◎	○	○	☆	◎	△	○		◎	○	○	△	
車		✓		☆	△	△	☆	◎	○				○			△
バス	△			○	◎	△	◎	☆	○	○			△		○	△
鉄道	○			◎	○	☆	☆	◎	○	△			○		○	△

【想起数】☆:1000以上 ◎:500~999 ○:100~499 △:10~99 無:10未満

- ・ 徒歩は、すべての意味をもっている
- ・ 徒歩・自転車は、健康・運動

43

これまでの移動の思い出分析から

- ① 小学校期では、歩きの思い出が多く、その内容は通学時や自然との接触や友人との遊び等楽しい思い出が比較的多い。一方、高校・大学期になるにしたがって、バスや鉄道や自動車の思い出が多くなっていくが、その内容は他人との接触や事故等嫌な思い出もみられるようになる。
- ② 歩くことが好きだという好意的意識は小学校期から高く現れるが、マイナスの意識は小学校期では低く、高校・大学期で高くなっていく。歩いているときの関心の対象は、小学校期では草花等の自然的なものであり、高校・大学期になると周りの風景・建物・人等社会的なものが現れてくる。そして、歩きに対する好意的意識や自然・周りに対する関心は、よく歩いたり散歩したりする人に現われる傾向が認められる。子供時代の歩きによる移動は、自然や動植物への関心(自然体験)、友人・知人や他人との会話(コミュニケーション)、街や道の発見(発見・学習)といった意味をもつものと考えられる。
- ③ 自転車は、小学校期では実用的なものであると同時に遊び道具である。中学校期以降は実用性が高くなっていく。自転車による散歩や新たな発見、気持ちがいいと感じるのは全期を通じてみられ、小学校低学年という早い時期から意識されている。高齢者では健康・運動の意味が顕著になる。
- ④ バス・鉄道に対しての疲れるとか座りたいというマイナスの意識は、小学校期では低く、高校・大学期で高くなる。乗車中の意識の対象は年代と関係が認められ、車外の風景への関心は小学校期からみられ継続性が高い。車内での他人の観察や他人との会話、本を読んだり音楽を聴いたりすることに対する関心は高校・大学期から多くみられるようになる。

44

原点 自転車の潜在力

いろいろなことが言われてきたが

交通の**安全・安心**を超えて
 健康/環境・エネルギー/弱者の社会参加
 交通まちづくり
 自転車＜交通＜まちづくり＜QOLの向上

原点は **社会の優先順位＝文化**

- 歩行者：歩道なのに安全・安心に歩けない
 ★通学児童・弱者を守る
- 自転車：通学自転車(高校・大学生)を守る、加害者にしない



車を制御

45

私の交通文化論

交通は文化の鏡

移動(moving)は感動(move)

交通路は学習装置・教育装置

一社会への入り口

・・・子供の社会化・文化化

・・・老人＝世界認識・自己同定の場

46