

自転車交通安全教育 ガイドライン

令和7年12月

自転車交通安全教育の充実化に向けた

官民連携協議会

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

このガイドラインは「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」において策定しました。

本協議会は、従来の自転車の交通安全教育を抜本的に見直すとともに、交通安全教育に関する研究成果や科学技術の進展を踏まえた手法を取り入れ、自転車の交通安全教育の充実・深化を図ることにより、自転車の交通秩序を整序化し、もって安全・安心で快適な交通社会の実現に寄与することを目的としています。関係省庁や地方公共団体のほか、自転車の販売事業者や振興団体、交通安全教育を実施している民間事業者等を構成員として、令和6年7月に第1回の協議会を開催し、ガイドラインについて検討してきました。

このガイドラインは、本協議会に参画する関係機関等の自転車の交通安全教育に関する知見や経験を取り入れたものであり、このガイドラインが自転車の交通安全教育に関わる方々に活用され、自転車の安全・安心な利用が一層進むことを期待しています。

本協議会は、引き続き、官民連携と自転車の交通安全教育についての情報共有の拠点として活動することとしています。

【構成員一覧】（令和7年12月現在）

- （一財）全日本交通安全協会
- （一財）自転車産業振興協会
- （一財）日本交通安全教育普及協会
- （一社）自転車協会
- （一財）日本自転車普及協会
- 日本自転車軽自動車商協同組合連合会
- （一社）市民自転車学校プロジェクト
- 自転車利用環境向上会議全国委員会
- 特定非営利活動法人自転車活用推進研究会
- （一社）日本シェアサイクル協会
- （公財）日本交通管理技術協会
- ブリヂストンサイクル株式会社
- ヤマハ発動機販売株式会社
- パナソニックサイクルテック株式会社
- 株式会社あさひ
- ライトウェイプロダクツジャパン株式会社
- 全国学校安全教育研究会
- 全国連合小学校長会
- 全日本中学校長会
- 全国高等学校長協会
- 株式会社G a k k e n
- （一財）トヨタ・モビリティ基金
- 京都市
- 金沢市
- 全国共済農業協同組合連合会（JA共済連）
- （一社）全日本指定自動車教習所協会連合会
- （一社）日本自動車連盟（JAF）
- 内閣府政策統括官（共生・共助担当）付参事官（交通安全対策担当）
- 文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課
- 国土交通省道路局参事官（自転車活用推進）
- 科学警察研究所交通科学部
- 警視庁交通部交通総務課

【事務局】

- 警察庁交通局交通企画課

目 次

1	はじめに（自転車を取り巻く情勢）	1
2	ガイドラインのポイント	3
(1)	ガイドラインの目的	3
(2)	ガイドラインの構成	3
(3)	ライフステージごとの交通安全教育の目標	4
(4)	ライフステージごとの教育内容	7
(5)	教育主体別の教育内容・教育方法例	8
3	ガイドラインの活用方法	10
4	ライフステージごとの目標と教育内容	14
(1)	未就学児	14
(2)	小学生（1～3年生）	20
(3)	小学生（4～6年生）	27
(4)	中学生	37
(5)	高校生	46
(6)	成人	54
(7)	高齢者	64
5	各教育主体の教育内容と教育方法の例	70
(1)	販売事業者	70
(2)	レンタサイクル・シェアサイクル事業者	74
(3)	保護者・家族	76
(4)	学校等	80
(5)	雇用主事業者	90
(6)	自治体	92
(7)	交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体	95
(8)	警察の取組事例	101
6	基本的な自転車の交通ルール	105
7	教材紹介	122
8	自転車の交通安全教育実施事業者公表制度	123
付録 1		124
付録 2		126

1 はじめに（自転車を取り巻く情勢）

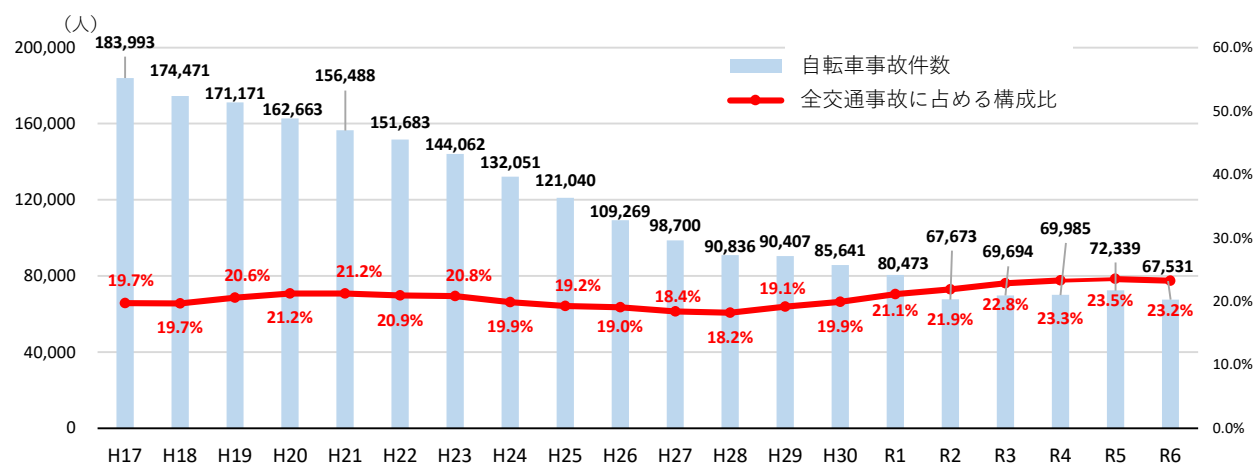
自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が様々な用途で利用する身近な交通手段であり、また、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等に資するものとして、総合的かつ計画的にその活用を推進することが国の責務とされています。

また、近年、国民のライフスタイルの変化に伴い、通勤・通学や配達における自転車利用のニーズが従来にも増して高まっています。

しかし、交通事故情勢をみると、近年、交通事故件数の総数が減少傾向にある中で、自転車関連事故*件数が全交通事故に占める割合は増加傾向にあり、自転車と歩行者の交通事故件数も増加傾向にあります。

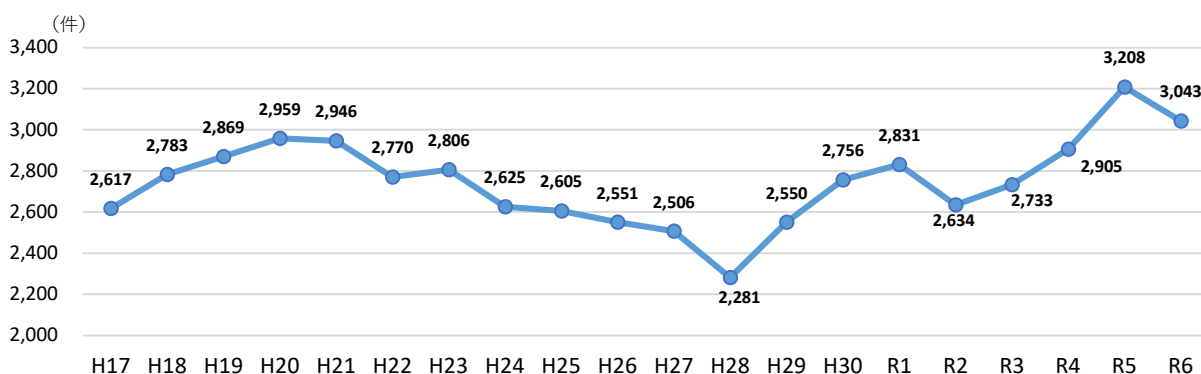
* 「自転車関連事故」とは、自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者になった交通事故のことです。「第1当事者」とは、交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者のことをいいます。以下、このガイドラインでは、「自転車関連事故」を「自転車事故」といいます。

○ 自転車事故件数（第1・第2当事者）及び全交通事故に占める構成比の推移



(注) 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。ただし、自転車相互事故は1件として計上。

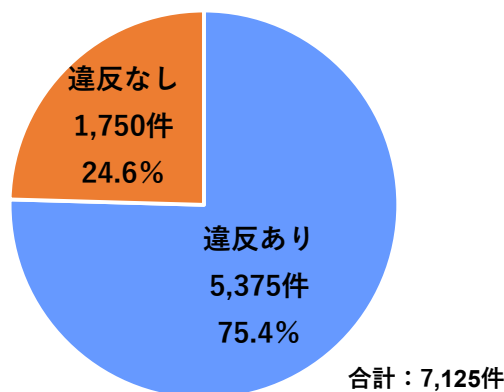
○ 自転車対歩行者事故件数の推移



(注) 自転車乗用者が第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車乗用者が第2当事者の事故を計上。

さらに、自転車が当事者となった死亡・重傷事故件数の約4の3には自転車側に何かしらの法令違反が認められるなど、自転車を取り巻く交通事故情勢は厳しい状況にあります。「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」のためには、自転車の利用者が、より一層、交通ルールを遵守することが求められています。

○ 自転車乗用中（第1・2当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（R6中）



自転車利用のニーズが高まる中、自転車の利用者自身が事故に遭わないようにするだけでなく、歩行者や自転車に対する加害者とならないために、自転車の利用者一人一人が自転車を安全・安心に利用するために必要な「技能」「知識（交通ルール）」「行動・態度」を身に付けることが重要です。

Column1

自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入

「道路交通法の一部を改正する法律」（令和6年法律第34号）が令和8年4月1日から施行され、16歳以上の者が行った自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が導入されます。

交通反則通告制度は、いわゆる「青切符」制度とも言われ、自動車の交通違反のときに広く行われている違反処理の方法ですが、今までは自転車には導入されていませんでした。

これまで、自転車の交通違反が検挙されると、いわゆる「赤切符」等を用いた刑事手続による処理が行われ、警察による捜査を経て、検察官が起訴・不起訴の判断を行い、起訴されると裁判を受けることになっていました。その結果、有罪となると、罰金を納付するなどする必要があり、いわゆる「前科」がつくことになります。

こうした刑事手続による処理は、青切符が導入されている自動車の違反処理と比べ、時間的・手続的な負担（例：取締り時の書類作成、取調べのための出頭）が大きいことや、検察に送致されても不起訴とされ、実態として違反者に対する責任追及が不十分であることが指摘されていました。

しかし、近年、自転車を取り巻く交通事故の情勢が厳しく、また、その原因として、自転車側の法令違反が認められる場合が多い状況にあることから、警察では、自転車に対する取締りを強化しており、自転車の交通違反の検挙件数が増加しています。

そこで、自転車の交通ルールの遵守を図るため、16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、青切符を導入することとなりました。自転車への青切符の導入により、自動車と同様に、手続的な負担を軽減するとともに、違反者に前科がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及が可能となります。今後、違反の実情に即して、自転車の一層の安全な利用のための指導警告や、青切符、赤切符等による処理が行われます。

警察庁では、安全・安心な自転車の利用のために、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について取りまとめた自転車ルールブックを公表しています。



自転車ルールブック
（警察庁）

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必要な心構えや考え方が身に付いているか、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にすること

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 → 一定程度成熟					加齢に伴い変化
	知覚機能 (視覚・聴覚)	未熟 → 一定程度成熟					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) → 一定程度成熟					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は「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にすること

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
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。	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。	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。	自転車に乗るとき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。	自転車に乗るとき交通ルール、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。	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。	自転車に乗るとき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に変化し、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。
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	・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)	・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)	・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	・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	・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	・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。
高齢者	・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。

(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、教育主体それぞ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	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 - 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。	- 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	- 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） - 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。	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、利用者に対して反復・継続的な接触ができる。
保護者・家族	- 日常生活の中で繰り返し教えることができ、こどもの年齢・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 - 特に低年齢層のこどもは、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。	- 接触機会・時間が多く、日常的な教育を行うことができる。 - 低年齢層のこどもは、保護者同伴で行動することが多く、日常生活を通じた教育を行うことができる。
学校等	- 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る。 - 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 - 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。	- 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（視聴覚資機材等）がある。
雇用主事業者	- 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） - 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。	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	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。	全ライフステージ 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。	- 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。 - 地区の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	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。	全ライフステージ 対象者は、自分で受けたい交通安全教育を選択できる。	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。

3 ガイドラインの活用方法

自転車の交通安全教育は、自転車を購入する時、自転車に乗る前、家庭や学校における日常生活といった様々な場面（教育機会）で行われています。

このガイドラインでは、教育を受ける人のライフステージに応じて、教育主体が有する教育機会を活用し、習得することが必要と考えられる「技能」「知識」「行動・態度」に関する教育内容や教育方法の例を、官民それぞれの知見を取り入れ、示しています。

教育機会は、

- 時間（限られた時間しかないのか、ある程度まとまった時間を確保できるのか）
- 場所（屋外で実際に自転車に乗ることができるのか、屋内での座学なのか）
- 人数（何人くらいの人に教えることになるのか）

が異なります。

また、地域によって自転車がどのような時間や場所で使われることが多いかといった利用実態や、どのような場所でどのような相手との交通事故が起こっているかといった事故実態が異なります。

交通安全教育を行うときは、こうした教育時間・場所・人数や、自転車の利用実態等を踏まえ、このガイドラインを参考にして教育内容・方法を選定しましょう。

なお、一つの教育主体が自分たちだけで考えるのではなく、様々な教育主体が情報交換や役割分担を行い、このガイドラインを参考に、地域や社会が連携して交通安全教育を行うことが効果的です。

ガイドラインの活用にあたって

- このガイドラインでは、自転車の交通安全教育を行う方（教育主体）が、教育内容を検討したり指導マニュアルを作成したりするときに参考になるよう、ライフステージに応じた適切な教育内容等をまとめています。
- p.122「7 教材紹介」で紹介している警察庁の「自転車ポータルサイト」では、実際の教育において活用できる教育教材を紹介しています。このガイドラインと併せて活用しましょう。
- このガイドラインでは、それぞれのライフステージで教育すべき内容を

- ・「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必要な心構えや考え方が身に付いているか、そしてそれを実行できるか”を確認できるもの）

に3分類しています。

教育後には、教育効果を確認し、活用する教育教材を見直すなど、教育対象に合った教育方法に随時改善していくことも有益です。

「技能」「知識」「行動・態度」

教育にあたっては、人の発達段階を踏まえる必要があります。子どもなどが自転車を初めて利用するときには、まずは「技能」と「知識」の内容を習得することが不可欠となり、これを身に付ける必要があります。その後は、自分だけでなく、他の交通主体（交通参加者）のことを考慮して、安全かつ思いやりのある行動をとれるようになることが求められます。そのために必要な内容が、「行動」であり「態度」です。教育内容としての「行動・態度」は、それ単体で（機械的に）習得できる技能や知識と異なり、自身の行動が周囲に与える社会的影響などを意識した、より高度な概念といえます。

行動（＝実際の振る舞い）と態度（＝考え方）は、常に一致するとは限らず、行動と態度が乖離すること（例：できればルールを守ろうという気持ち（態度）はあっても、時に、その気持ちとは矛盾する行動をとってしまうこと。）があります。しかし、望ましい態度（＝考え方）が形成されなければ、それに対応した望ましい行動（＝実際の振る舞い）をとることができないことから、望ましい行動と態度は、セットで習得すべき内容となります。

教育を行った結果、「技能」「知識」「行動・態度」の内容を習得できたかどうかを確認することは大変重要です。教育を行った者の狙い通りの目標が達成されたかどうかを確認するようにしましょう。「技能」「知識」については、走行テストや知識テストを行うことにより、教育内容が実際に身に付いたか確認できます。

一方、「行動・態度」については、教育効果を可視化することは簡単ではありませんが、「態度」については、教育後にアンケートを行うなどして、教育を受けた人の考え方が望ましい方向に変化したか確認することが可能です。「行動」については、その後の日常の自転車運転中の様子を観察して確認することは難しいですが、例えば教育効果の測定に詳しい専門家に依頼するなどして、行動変容の有無とその内容を確認することは可能です。

教育内容・方法の選定の流れ

次の①～⑥の流れを参考にして、教育内容・方法を選定してください。

① 教育対象を確認

- ・教育対象を確認します。
- ・p.14～「4 ライフステージごとの目標と教育内容」で、教育対象に応じた目標と教育内容を確認します。
- ・教育対象のこれまでの教育状況や知識等の習得状況を確認します。

② 地域における自転車の利用実態・事故実態を確認

- ・自転車の利用目的や利用時間、通行する道路の状況等の利用実態を確認します。
- ・どのような場所で、どのような事故が発生しているか確認します。
(参照：p.36「column 4 交通事故発生マップ」)

③ 教育目標を設定

- ・①、②を踏まえ、個別に「教育目標」を設定します。

④ 教育内容を選定【p.14～】

- ・教育を行う時間・場所・人数を踏まえ、教育対象のライフステージのページを参照し、「教育内容」を選定します。
- ・教育内容に応じた基本的な自転車の交通ルールは、p.105～「6 基本的な自転車の交通ルール」を参照してください。

<例>

「保護者」が「小学5年生」のこどもに家庭で教育する場合

- ・教育対象：小学5年生
- ・p.27～「小学生（4～6年生）」のページで、目標・教育内容を確認

- ・利用目的：主に自宅近くの公園までの移動手段
- ・利用時間：主に夕方
- ・道路状況：歩道がある住宅街の生活道路を通行
- ・事故実態：一時停止標識のある交差点で自動車と自転車の出会い頭事故が発生

- ・教育目標：「歩道を通行する場合は、車道寄りの部分をゆっくり通行し、歩行者の通行を妨げる場合は一度止まる」「交差点での一時停止を必ず行う」

- ・時間：自転車と一緒に外出する時
- ・場所：実際の道路（模範走行）
- ・教育内容：知識「歩道の通行方法」「指定場所における一時停止」

「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、歩道が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

・「項目」ごとに習得すべき目標を記載しています。対象者の理解度を確認しつつ教育を進めるようにしてください。

・それぞれの項目について解説していますので、参照してください。

- ・特に重点的に教える必要のある項目には「★」があります。
- ・教育時間によって教えることのできる内容は限られますので、重点項目を中心に選定してください。
- ・ライフステージを通じて、全ての項目を習得できることを目標としています。

⑤ 教育方法を確認【p.70～】

- ・ p.70～「5 各教育主体の教育内容と教育方法の例」で、教育主体別の教育方法の例を確認します。

教育内容	各ライフステージで習得すべき知識
教育方法 (例)	・ こどもを幼児同乗用自転車に同乗させたり、保護者と同伴走行したりするときに、保護者がこどもと一緒に交通ルールを学習 ・ こどもの関心を引く教材を用いた教育 ・ ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性の説明、ヘルメット着用の促進（参照：p.24「8 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）

- ・ 教育方法の例を示しています。
- ・ 活用できる教材については、⑥のポータルサイトで紹介しています。

⑥ 活用できる教育教材を確認【p.122～】

- ・ 警察庁の「自転車ポータルサイト」に自転車の交通安全教育に活用できる教育教材を紹介しています。



【教育教材の例】
神奈川県警察
「スマートチリリンスクール」

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。

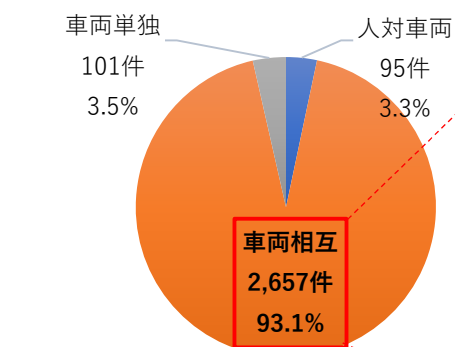
○ こどもの自転車での行動範囲

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」）

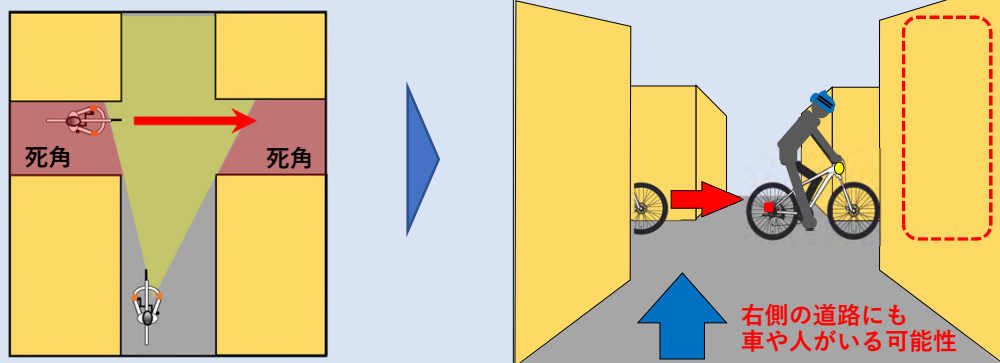
徐行とは、車両がすぐに止まることができる速度で進行することです。

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 <u>交差点</u> | ・ 上り坂の頂上付近 |
| ・ 道路の <u>曲がり角</u> 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

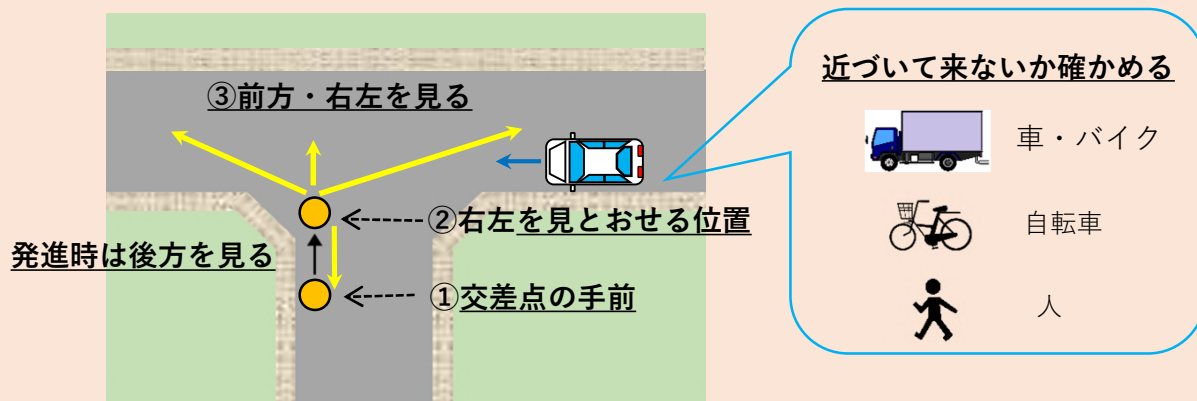
項目	重点	習得すべき目標
交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得	★	・「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象を具体的に理解し、交差点に入るときや道路外の施設や場所から道路に出るときに、「止まる」→「見る」→「確かめる」の順番で実践している
他の人がいることの認識及び他の人を思いやる気持ちの醸成	★	・歩道は、歩行者の道路であり、歩行者とぶつからないように周りをよく見て通ることができている ・急に動きを変えるなど、ほかの人の迷惑となる運転をしない

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

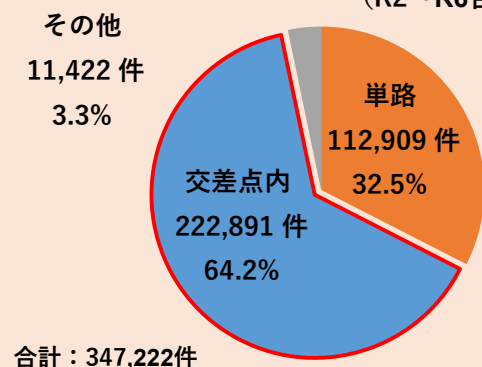
- 「止まる」場所 ⇒ 飛び出しを防ぐため、①交差点の手前（※）で一度止まり、（※停止線がある場合はその直前）
②右左を見とおせる位置までゆっくり進んでから、再度止まる
- 「見る」方向 ⇒ 交差点の③前方と右左を見る、発進するときは後方を見る
- 「確かめる」対象 ⇒ 車やバイク等、他の交通主体が近づいて来ないかを確かめる



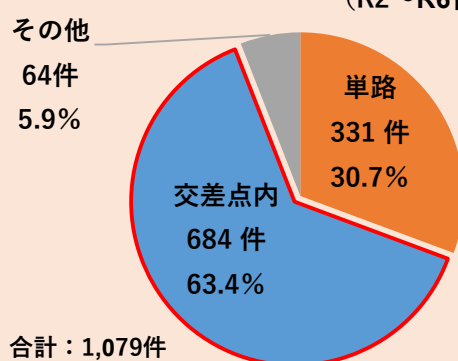
3 「交差点」ってどんな場所？

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)



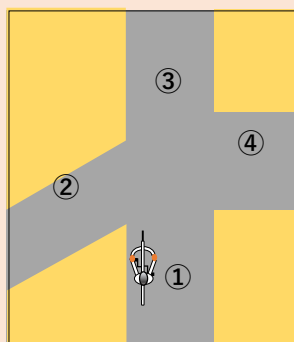
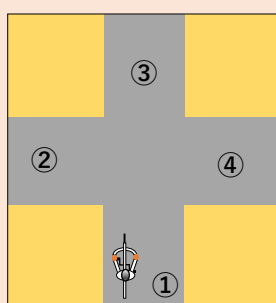
○ 未就学児の衝突地点別の自転車事故件数
(R2～R6合計)



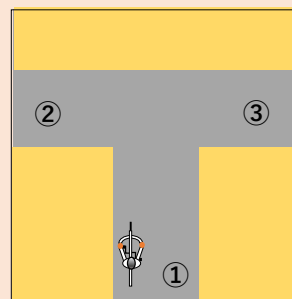
(注)「単路」とは、歩道、路側帯、自転車道、自転車専用道路、第一通行帯（走行車線）、第二通行帯以上（追越し車線）等をいう。

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）

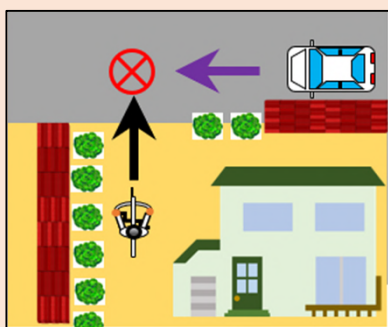
交差点や横断歩道に限らず、自宅や公園から道路に出るときにも「止まる」「見る」「確かめる」ことが大切なことを理解できるようにしましょう。

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。

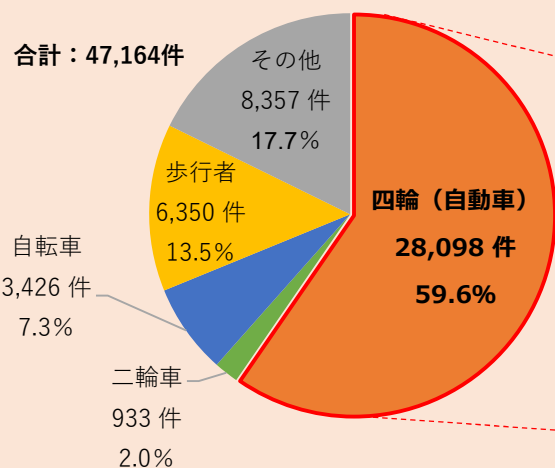
（例）自宅の出入口



（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%

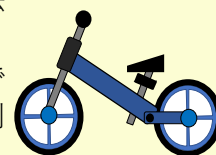
（注）・表示単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

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）

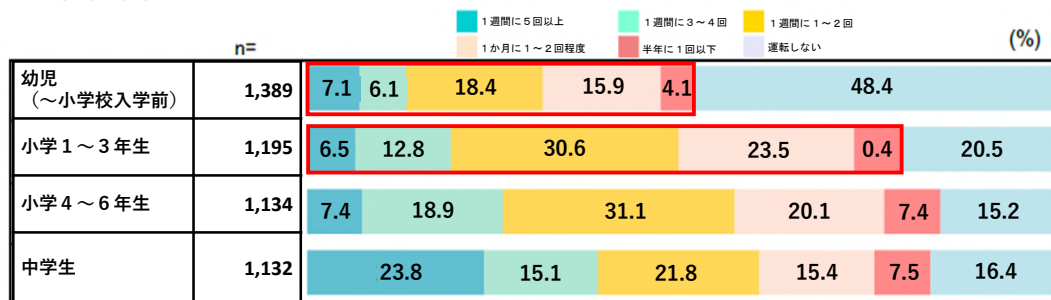
目標

- 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。

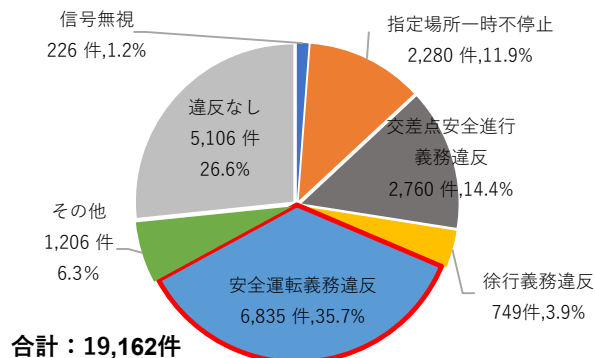
○ こどもの自転車利用頻度



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

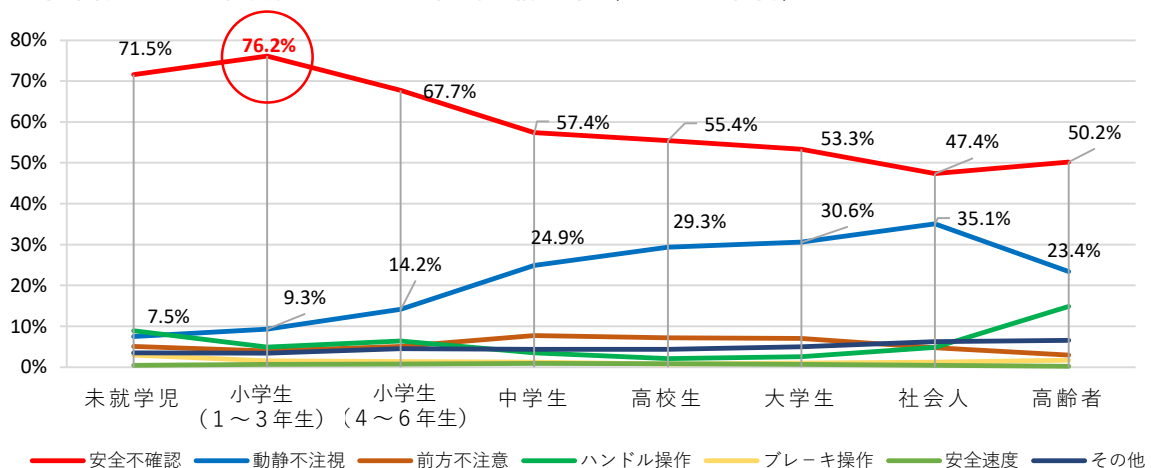
- 自転車事故を起こした原因は安全運転義務違反が最も多く、その中でも「安全不確認」の割合がライフステージ別で最も多い。

○ 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	・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	・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		・ 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		・ 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には、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	★	・ 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	★	・ 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		・ 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】）」

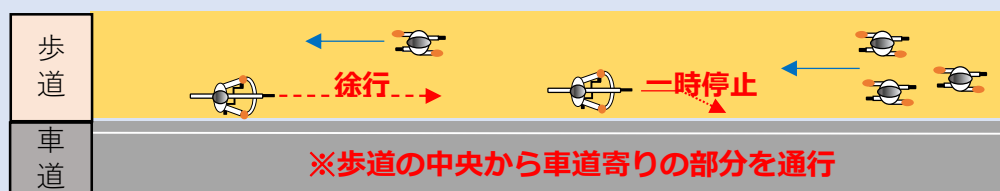
小学生は普通自転車で歩道を通行することができますが、その場合でも歩行者を優先しなければいけません。

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。

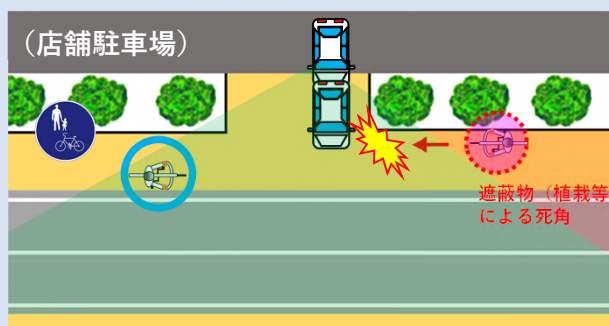
また、歩行者が多い場合や歩道が狭い場合には、事故を起こさないために、自転車から降りて押し歩きをすることが習慣となるようにしましょう。



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

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。

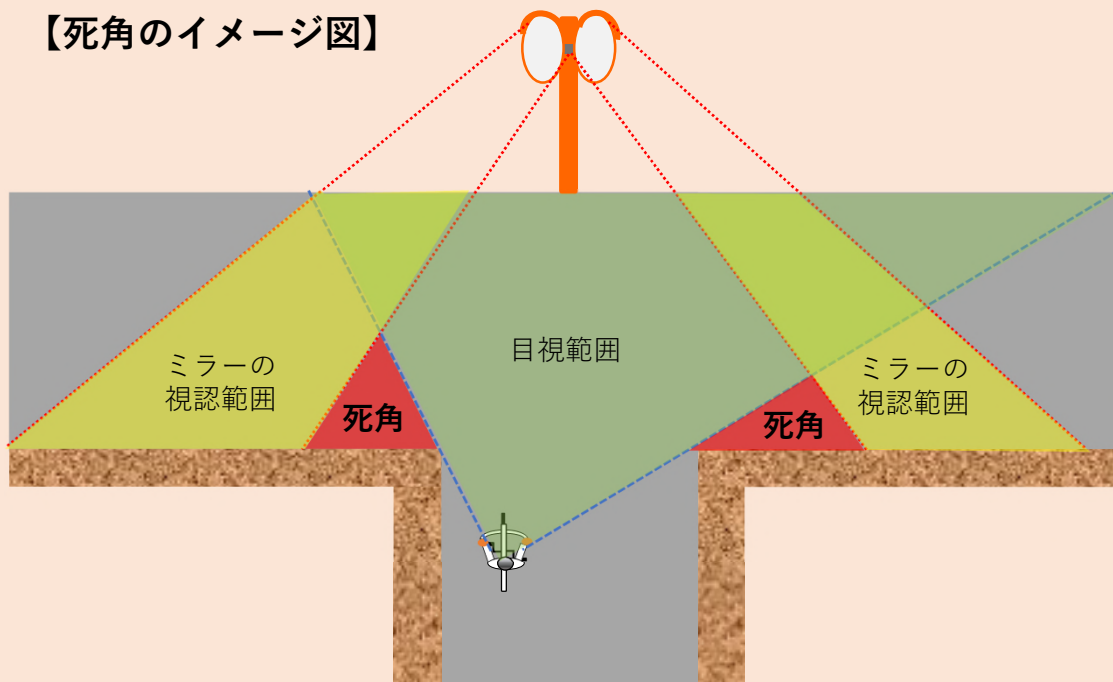
間違って通行すると交通事故につながる可能性もあるので注意しましょう。

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

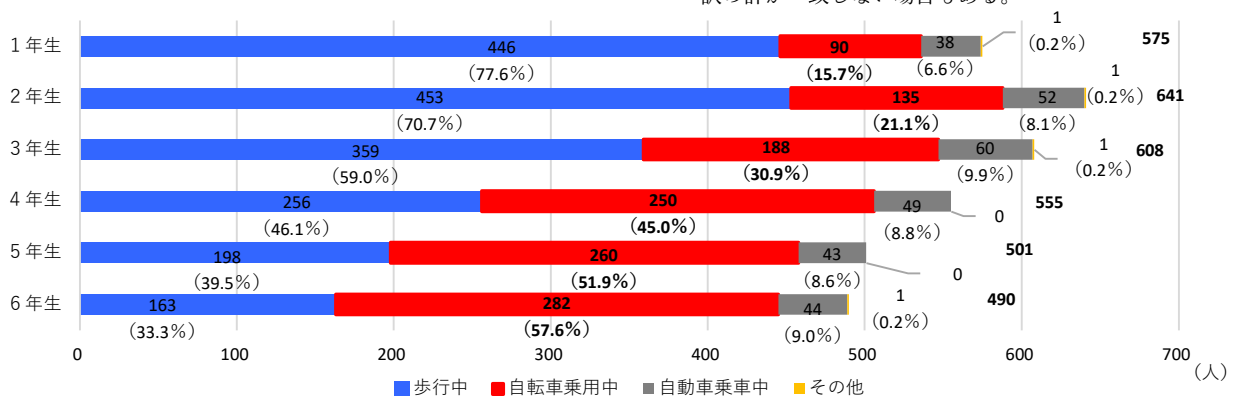
- 中学生（13歳）から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。

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。

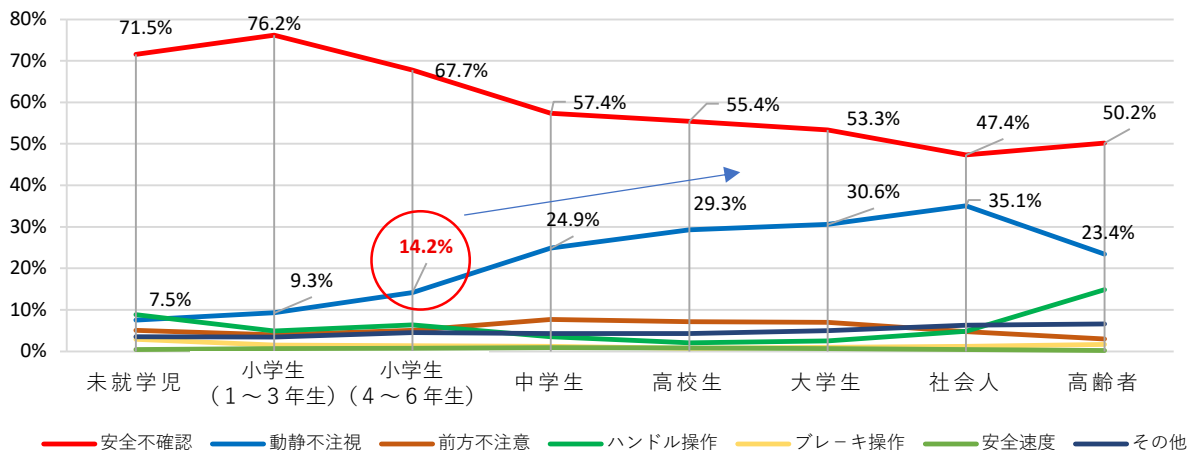
○ 小学生の状況別死者・重傷者数（R2～R6合計）

（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。

「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	★	・ 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	★	・ 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いけないことを理解している	p.111 6
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 ・ 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 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	★	・ 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	★	・ 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 ・ 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	★	・ 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		・ 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		・ 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		・ 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		・ 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	★	・ 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	★	・ 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		・ 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		・ 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.121 22 p.44 18

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？

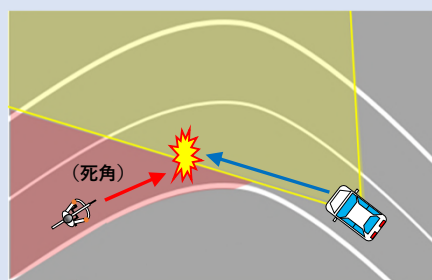
（参照：p.106「**2** 自転車の通行方法と通行場所【車道】」）

逆走（自転車で道路の右側を通行すること）は、

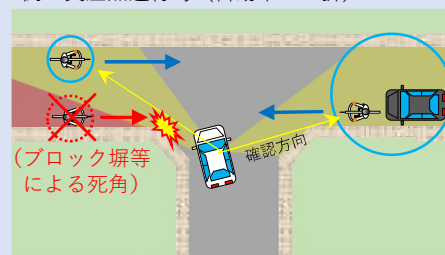
- ・ 駐車車両等の障害物があるときや、見とおしの悪いカーブで、対向車から自転車がみえず、正面衝突する危険がある
- ・ 自転車が車道の右側を通行すると、交差点で自転車が自動車の左方から飛び出てきたときに、自動車の運転者から自転車の発見が遅れ、衝突する危険がある

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）

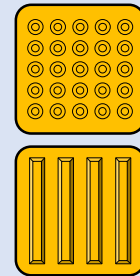


- ※ブロック塀等の死角により、右側通行する自転車の発見が遅れる
- ※車両は左側通行であるため、自動車運転者の注意は車道の左側を進行してくる車両に向くため、自転車の発見が遅れる

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。



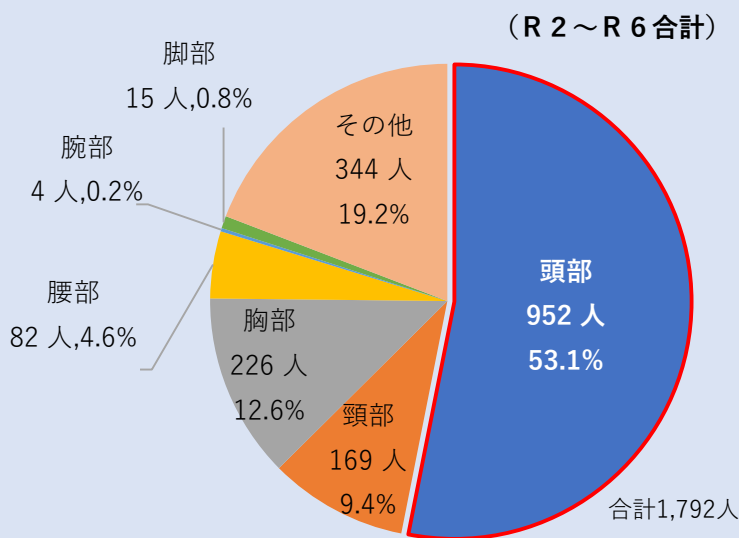
14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？（参照：p.120「20 ヘルメットの着用」）

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。

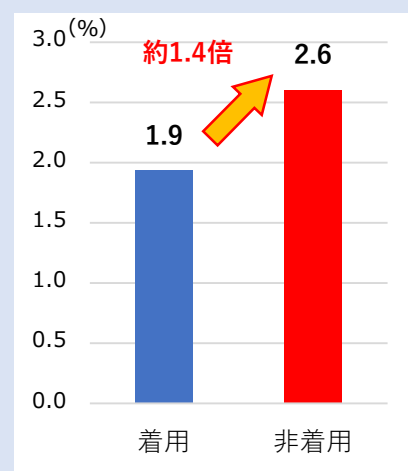
ヘルメットは頭部の保護に有効であり、事故に遭ったときに命を守ります。自らを守るため、自転車を運転するときは、ヘルメットを正しく着用するよう努めましょう。

自転車乗用中死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）



（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	★	・ 通学路や自宅周辺の ○ 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	★	・ 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		・ 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		・ 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。

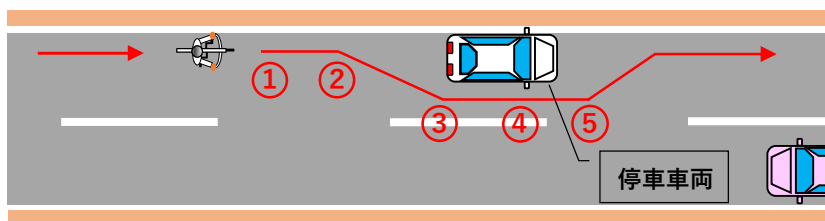
自転車で車道を走行中、進路前方の停車車両を追い越すときに、どのような危険を予測する必要があるのか考えてみましょう。

☆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。

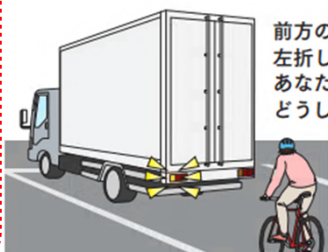
停車しているバス

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、出発しようとして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。

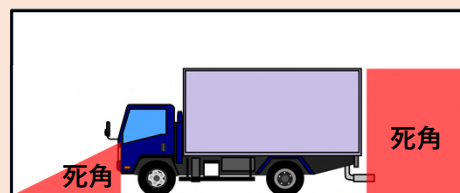
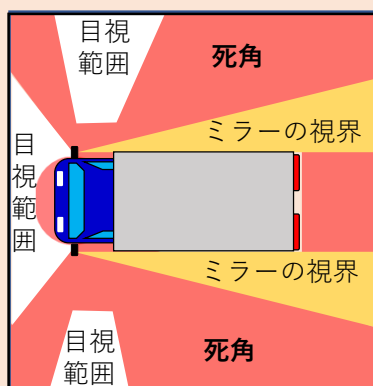
運転席からの死角は、自動車の構造によるもので、自動車の種類によってその範囲に差があります。自動車には、この死角を補うためにミラーの取付けが義務付けられています。ミラーでも全ての死角を補うことはできません。

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】



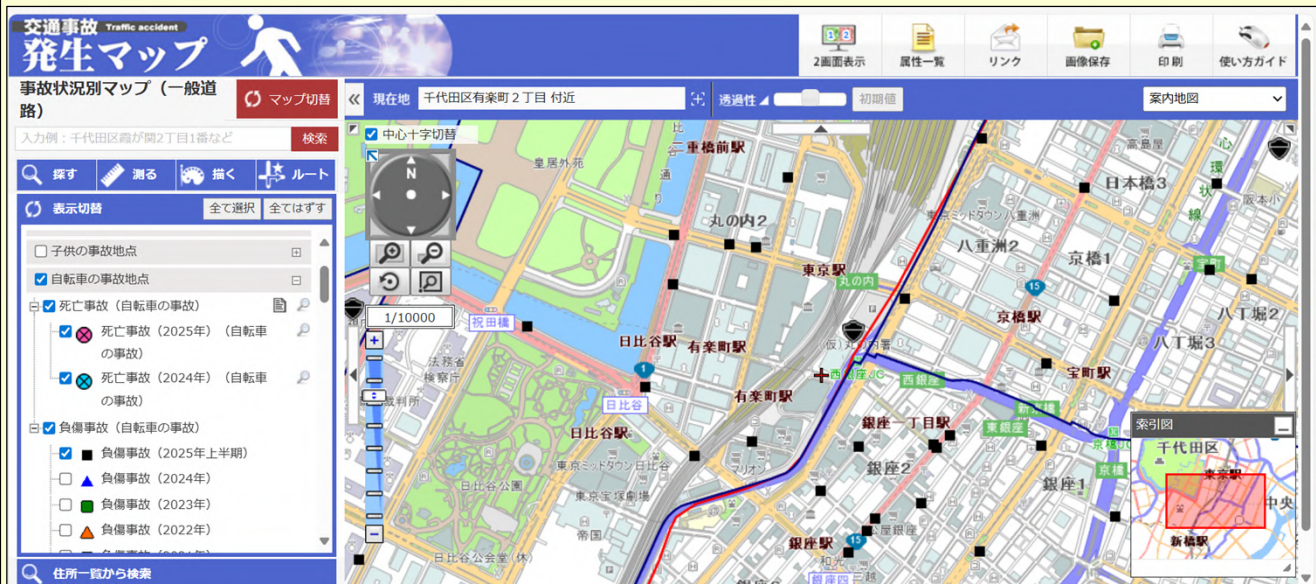
* ミラーの取付け位置、角度等によって死角の範囲は異なります。

Column4

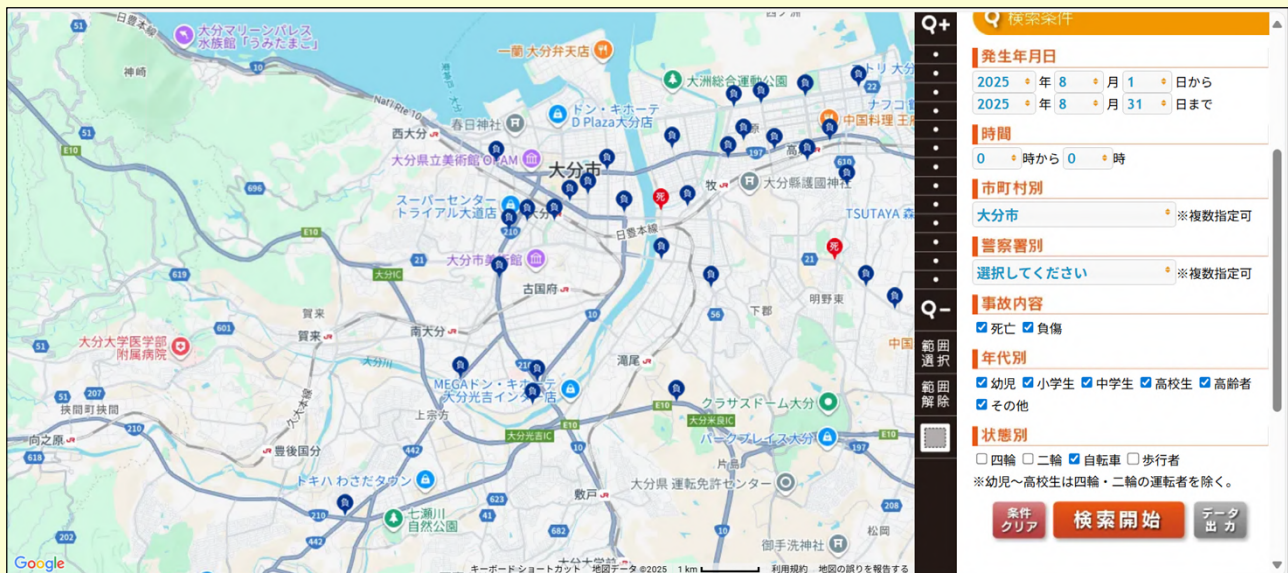
交通事故発生マップ

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

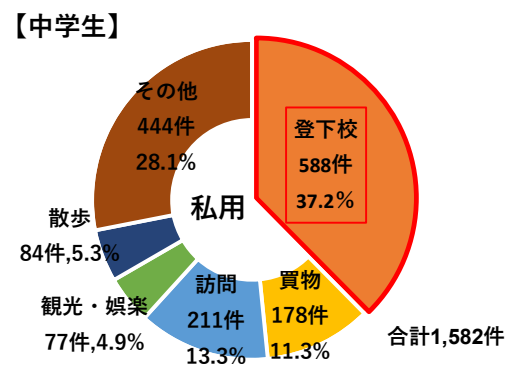
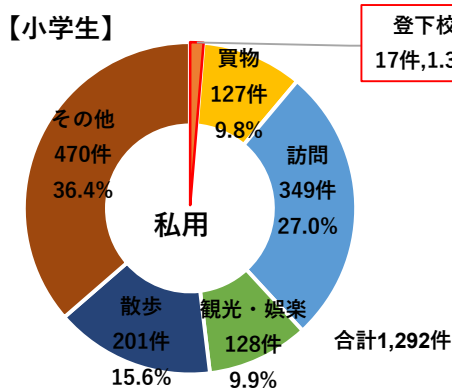
- 自転車に乗るときの交通ルールを理解を深め、定着するようにする。
- 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員として、自転車の安全を確保することが大切なことを自覚する。

交通事故実態等

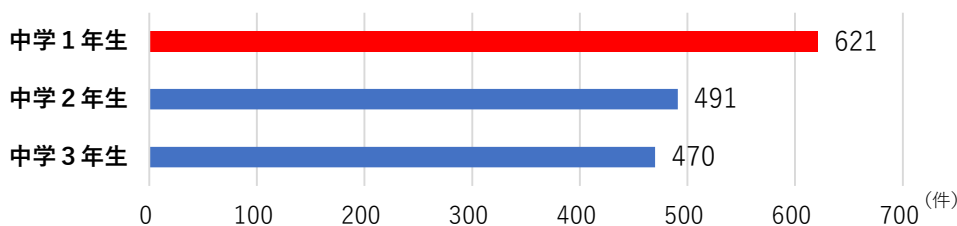
- 通学で自転車を利用する者が増加し、通学時（注：下図グラフでは「登下校」と記載）の事故が急増する。
- 学年別の死亡・重傷事故では、中学1年生（特に6月）が最も多い。

○ 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）

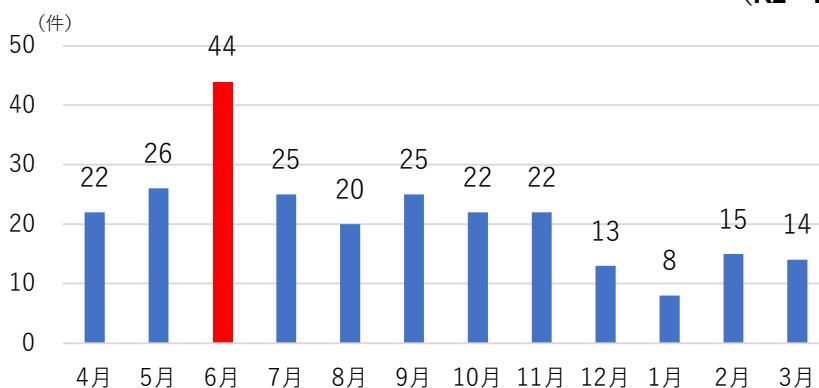
（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故における自転車乗用者の通行目的を集計した。
・自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの通行目的を1件として計上した。



○ 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）



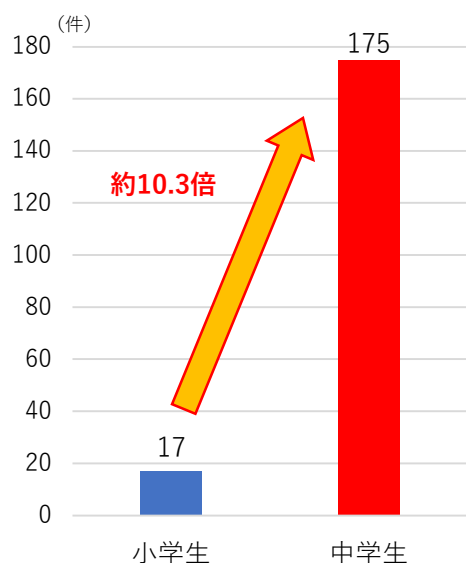
○ 中学1年生の月別登下校及び学業中の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



（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	★	・ 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.106 2 p.31 12
歩道の通行方法	★	・ 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.109 3 p.110 4 p.24 6 p.24 7 p.28 11
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		・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	★	・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	★	・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	★	・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	★	・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		・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 

項目	重点	習得すべき目標	参照
踏切の通行方法		・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		・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	★	・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	★	・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	★	・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		・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		・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		・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	★	・通学路や自宅周辺の ○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	★	・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	★	・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

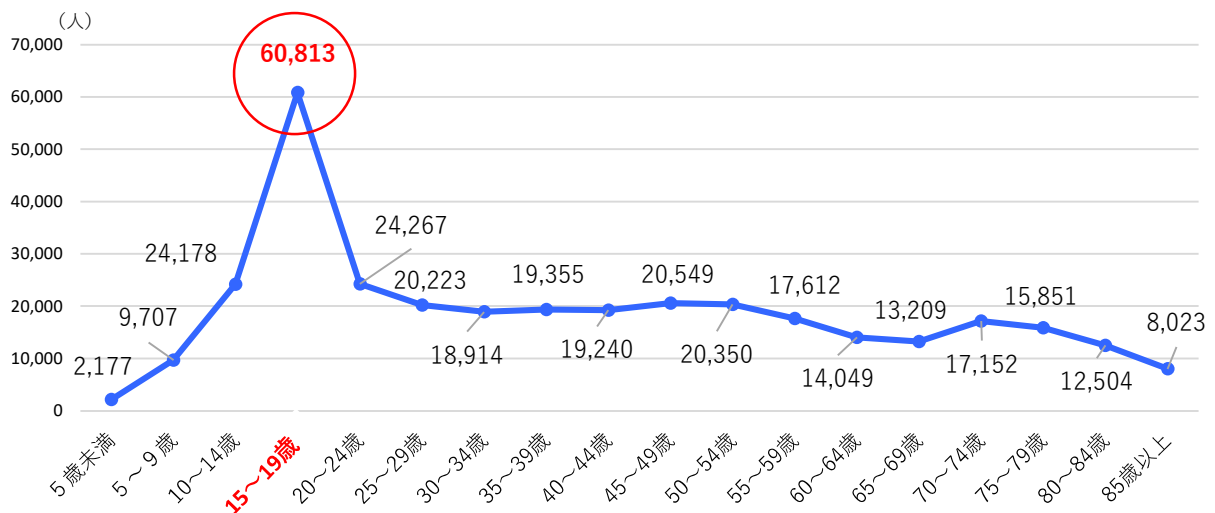
目標

- 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。

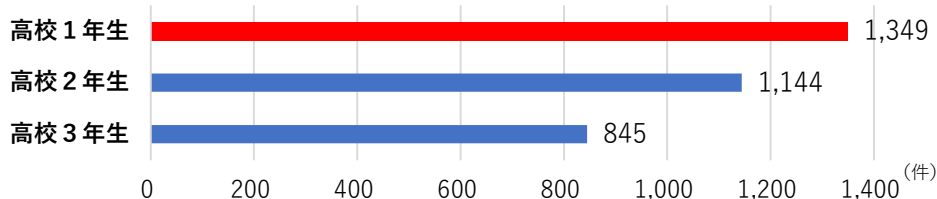
交通事故実態等

- 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。

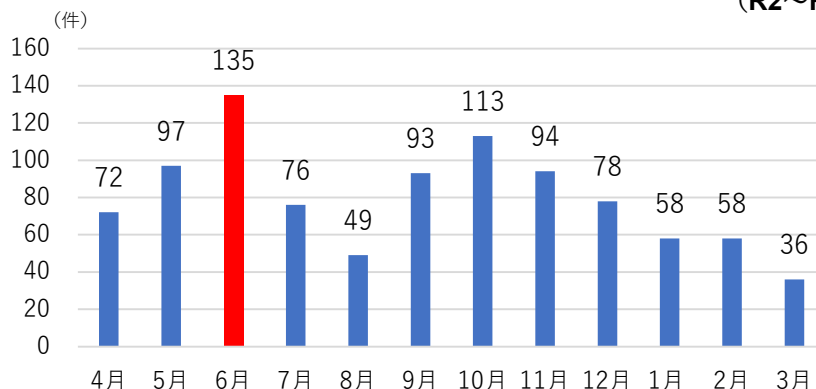
○ 年齢層別自転車乗用中死傷者数（R2～R6合計）



○ 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）



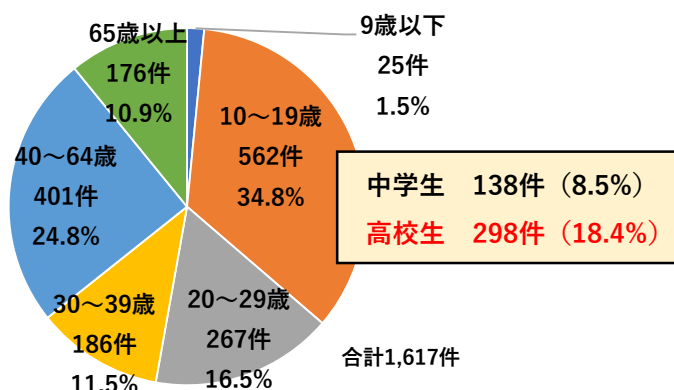
○ 高校1年生の月別登下校及び学業中の自転車事故における死亡・重傷事故件数（R2～R6合計）



（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	★	・ 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.106 2 p.31 12
歩道の通行方法	★	・ 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.109 3 p.110 4 p.24 6 p.24 7 p.28 11
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		・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	★	・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.115  p.18 
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いけない信号を理解している	p.112 
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 ・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	★	・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  p.17  p.18 

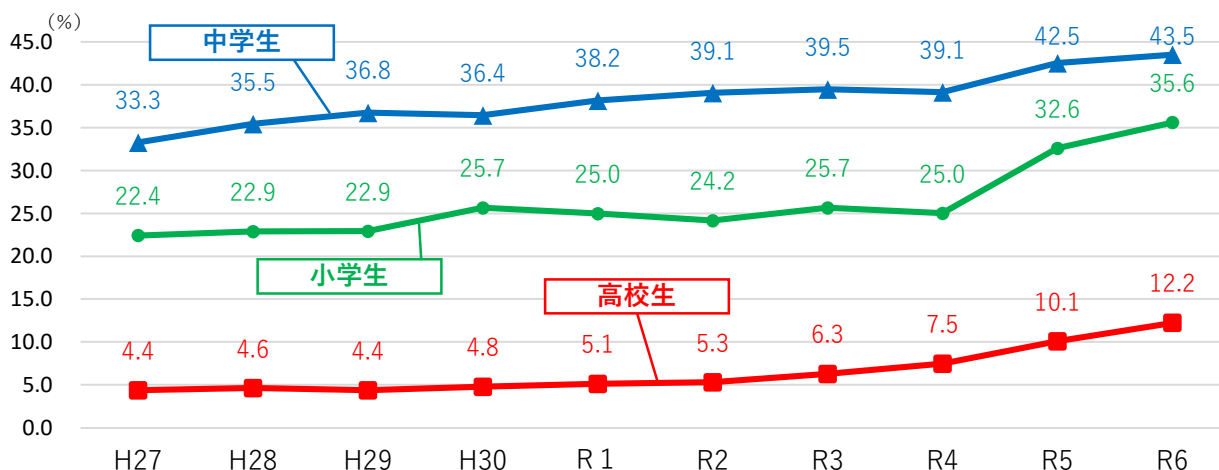
項目	重点	習得すべき目標	参照
右左折の方法		・ 右左折時には、交差点の手前で、道路の左側端に寄って走ることを理解している ・ 右折時には交差点を直進し、交差点の側端に沿って右折（二段階右折）をすることを理解している	p.114 11
踏切の通行方法		・ 踏切の遮断機が閉じている時（閉じようとしている時）、警報機が鳴っている時は、踏切に入ってはいけないことを理解している ・ 踏切を通過するときは、踏切の直前で一度止まって、電車が来ていないか安全を確認しなければいけないことを理解している	p.117 13
二人乗り等の禁止		・ 自転車は二人乗りをしてはいけないことを理解している	p.118 16
携帯電話使用等の禁止	★	・ 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	★	・ 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	★	・ 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		・ 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		・ 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		・ 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		・ 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		・ 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改正」)

(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		・ 通学路や自宅周辺の ○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
歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測		・ 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	★	・ 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

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	★	・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	★	・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	★	・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

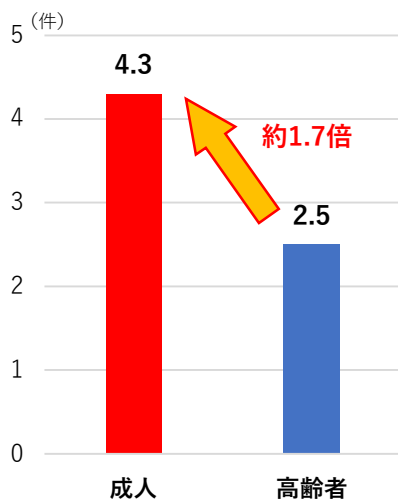
目標

- 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。

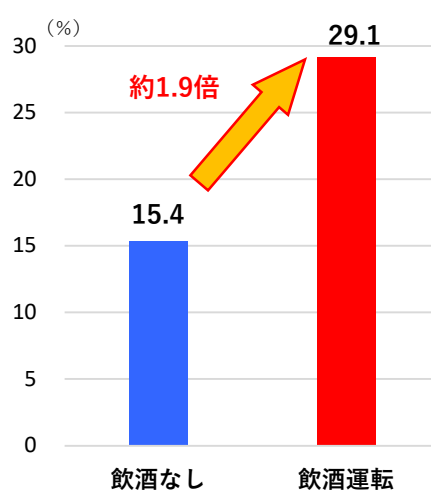
交通事故実態等

- 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）*



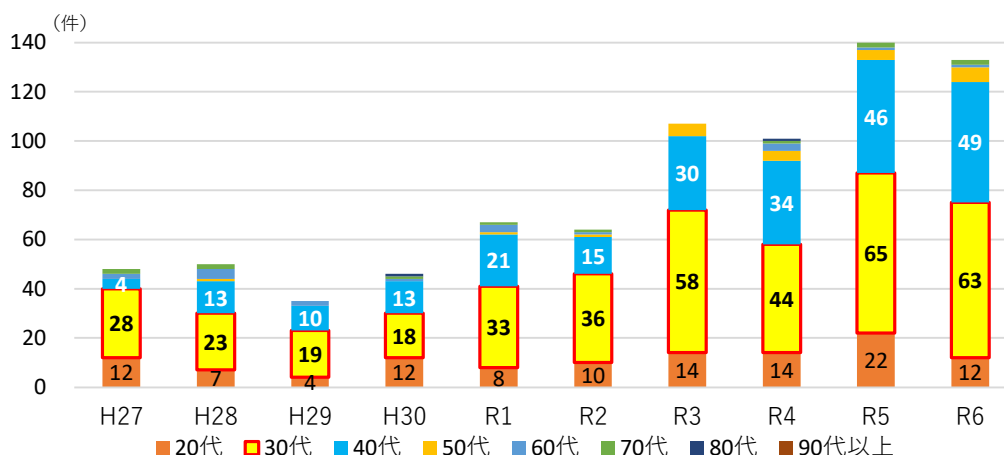
- 自転車（第1当事者）事故における死亡重傷事故率比較（H27～R6合計）



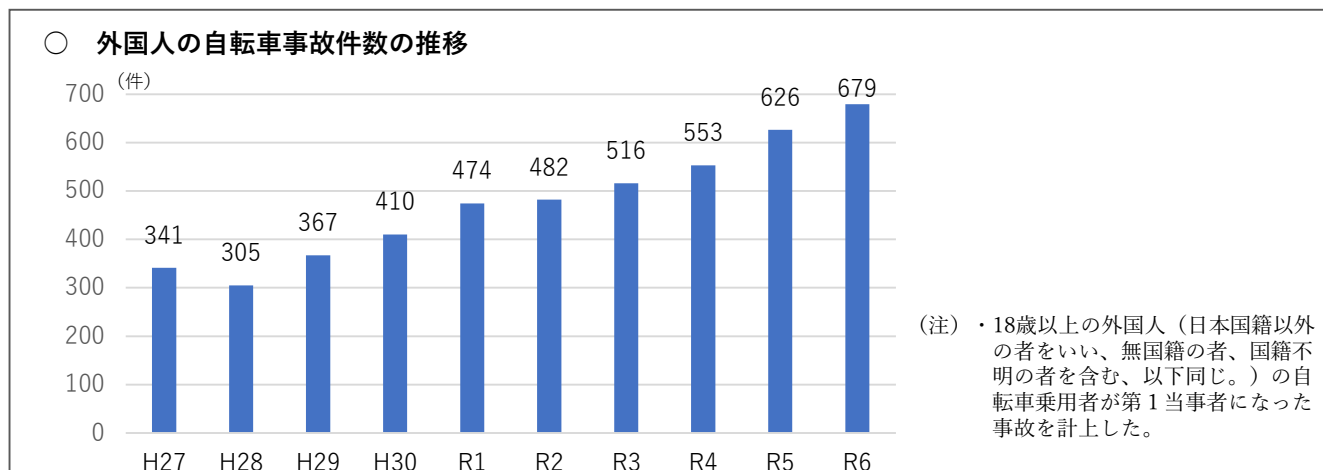
- *・自転車第1又は第2当事者となった事故を計上した。
- ・ただし、自転車相互事故は1件とし、第1当事者の飲酒状況・年齢に計上した。
- ・「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能、調査不能のいずれかに該当するものをいう。
- ・「成人」とは20～64歳の者をいい、「高齢者」とは65歳以上の者をいう。
- ・総務省統計局人口推計（2024年（令和6年）10月1日現在）から算出した。

- 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してみることで、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）

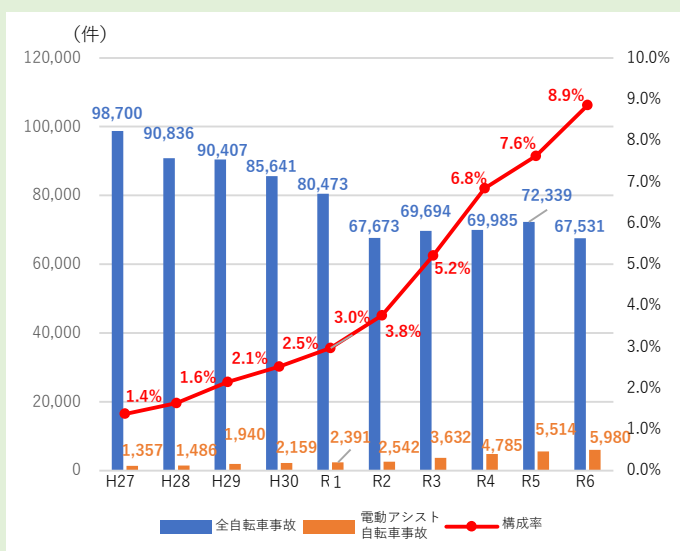
電動アシスト自転車は、モーターの補助する力により

- 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

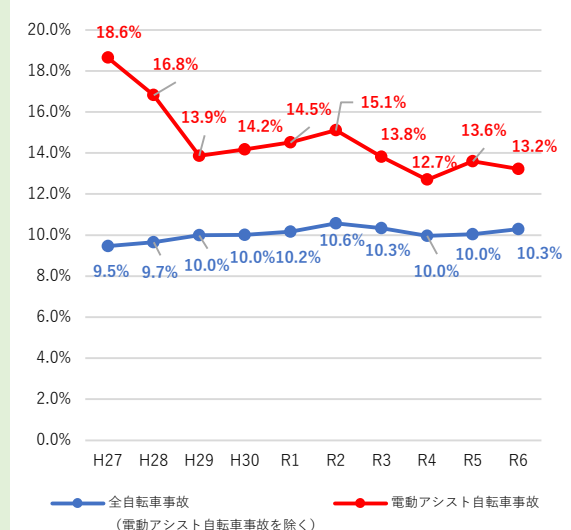
といったメリットがあり、特に高齢者にとっては運転免許返納後の移動手段として活躍が期待されます。一方、弱い力でペダルをこいだ場合でもスピードが出ることなど、普通の自転車との違いに注意して、走行することが必要です。

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

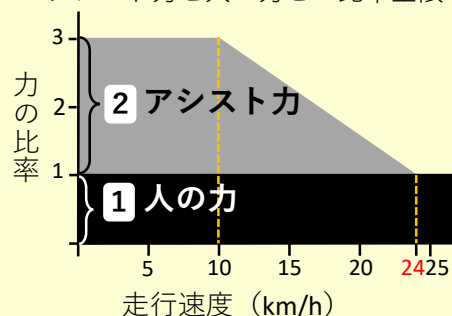
- ③ 時速24キロメートル以上の速度で走行する場合には、モーターの補助する力が加わらないこと

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>



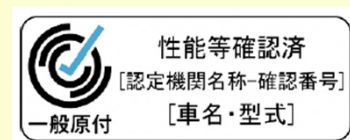
○型式認定のTSマーク

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】

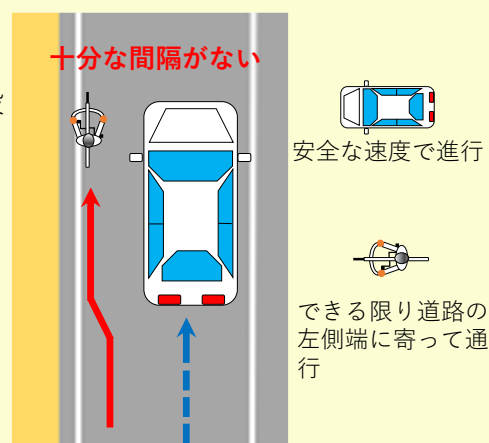


<令和8年4月1日施行>

- 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		・ 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		・ 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	★	・ 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	★	・ 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

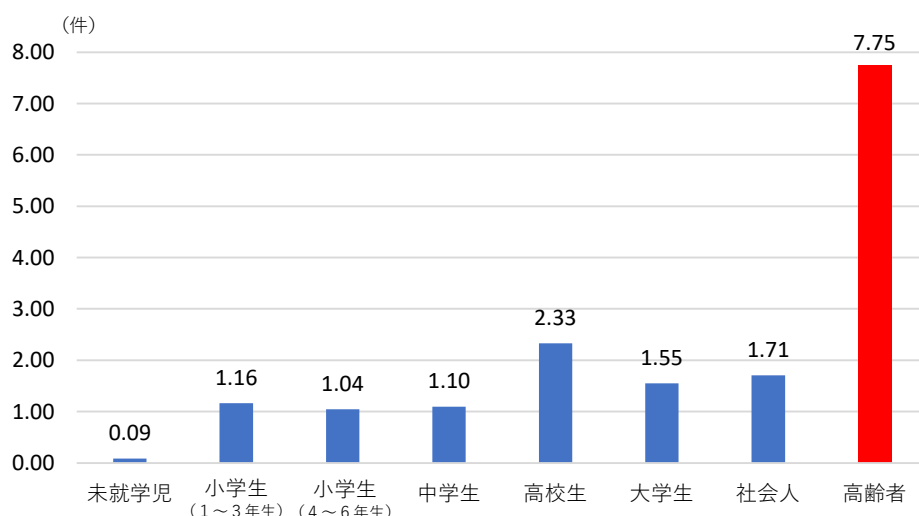
	n=	生活（買物・通院等）	通勤・通学	趣味	仕事	その他
全体	3,017	78.9	33.6	23.5	9.6	2.8
男性	1,606	76.5	34.6	28.6	11.1	3.1
女性	1,411	81.5	32.6	17.6	7.9	2.5
10代	530	47.2	54.0	23.2	3.2	6.6
20代	410	71.5	43.2	24.1	18.8	0.5
30代	436	85.1	38.5	26.4	17.0	1.4
40代	464	88.4	31.5	20.5	9.3	1.1
50代	416	90.1	28.1	19.0	9.4	2.4
60代	389	86.9	24.4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

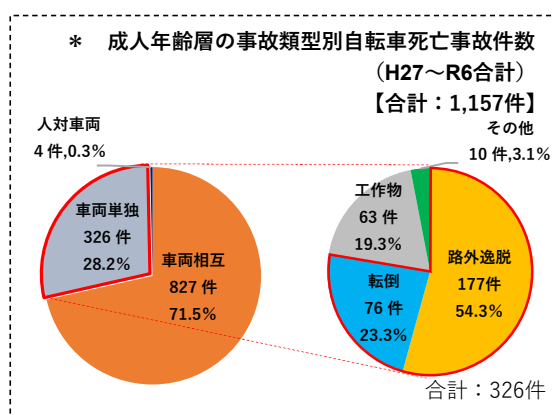
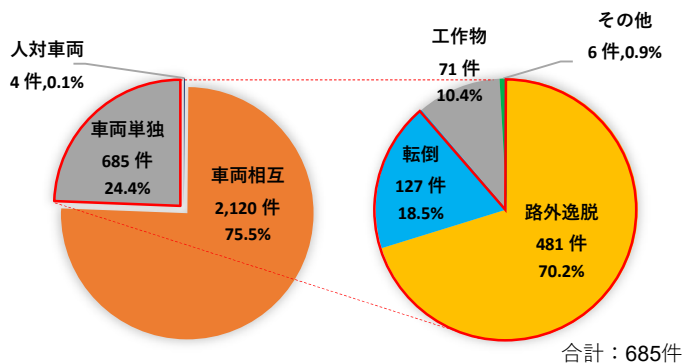
○ 年齢層別の人口10万人当たりの自転車死亡事故件数（H27～R6合計）



（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】

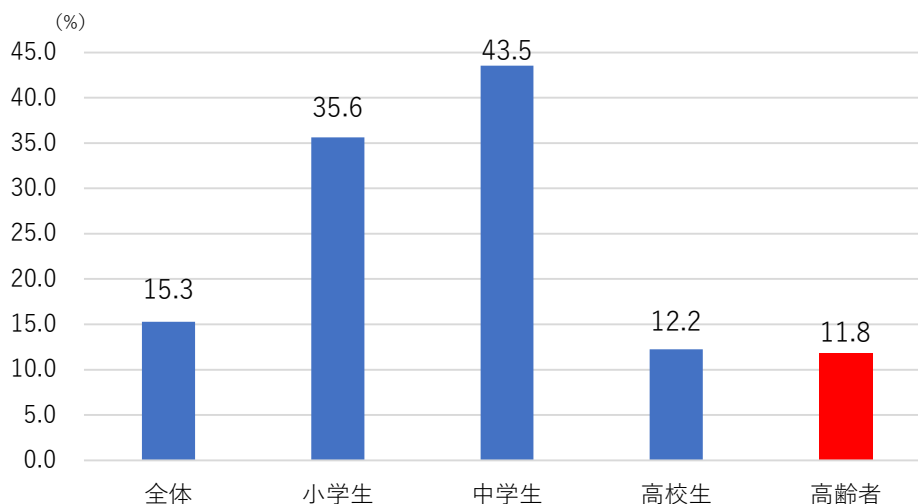


「路外逸脱」とは？

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

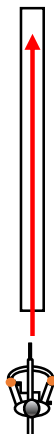
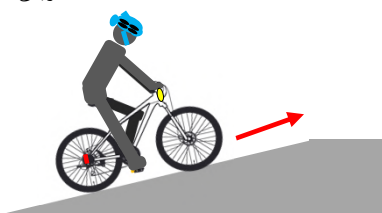
- ・運転技能の確認として実技を行う場合には、事前に体調・身体の状態を確認するなど、安全に配慮した上で

- 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。**

(例) 白線の上をゆっくり進む  ・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	(例) 目標（カラーコーン等）の間を進む  ・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	(例) 緩やかな上り坂の途中でこぎ始める  ・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	★	・ 自宅周辺の ○ 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、危険箇所で注意しながら運転することができる
加齢に伴う身体機能・認知機能の変化の理解	★	・ 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		・ 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		・ 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	★	・ 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	★	・ 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。

5 各教育主体の教育内容と教育方法の例

(1) 販売事業者

特色

- 多くの自転車利用者と接する機会があり、自転車の種類ごとの知見を有する。
- 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ほか、自転車に乗ることの保護者も含めてアドバイスを行うことにより、家庭における交通安全意識の醸成が期待できる。
- 販売時等に効果的な教育を行うとともに、自転車購入者に対する教材を配布することができる。

主な教育の対象

全ライフステージ

- ※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（1～3年生）」、p.27「小学生（4～6年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」、p.54「成人」、p.64「高齢者」参照

「技能」の教育内容・教育方法の例

教育内容	幼児同乗用自転車、電動アシスト自転車の特性や運転時の注意点
教育方法 (例)	・ 幼児同乗用自転車等の運転時の注意点（参照：p.56「  こどもを乗せて自転車を運転するときの注意点」、p.59「  電動アシスト自転車の交通事故と運転時の注意点」）について試乗を通じた説明、リーフレット等を示しながらの説明
教育内容	自転車の基本的な操作と乗車姿勢、体格に合った自転車に乗ることの重要性
教育方法 (例)	・ 販売時や試乗時における自転車の正しい乗車姿勢・ブレーキ操作等の基本操作についての説明 ・ サドルの調整・固定方法や自転車の点検整備の具体的方法の実演とポイントの説明

教育を行うときのポイント

- ・ 体格に合わない自転車は、「正しい姿勢で乗車できず転倒等の事故につながる」など具体的な危険を挙げ、こどもの成長に合わせてサドルの高さの調整をすることが必要なことを説明しましょう。

「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	普通自転車が通行できる場所
教育方法 (例)	・普通自転車が通行できる場所を説明（参照：p.105「1 道路交通法上の自転車の位置付け」、p.106「2・3 自転車の通行場所と通行方法」） ・普通自転車の規格外になる自転車は歩道を通行することができないなど、普通自転車の通行場所・通行方法と異なることを説明（販売する場合）
教育内容	各ライフステージで重点的に教育すべき交通ルール
教育方法 (例)	・交通ルールが記載されたリーフレットの配布とリーフレットに基づく説明 ・周辺地域の事故多発地点や、各ライフステージにおける事故実態の説明 ・販売等の受付時間を利用した交通ルール理解度テストの実施や交通ルール学習動画の視聴 ・自転車と同時のヘルメット購入を促すとともに、こどもに同伴する保護者を含め、全ての年齢でヘルメットの着用が努力義務となっていること、ヘルメットを正しく着用したときの被害軽減効果について説明
教育内容	点検整備の着眼点と方法
教育方法 (例)	・自転車の安全な走行を維持するため、定期的（年1回が目安）に自転車点検をすることが重要であることの説明 ・BAAマーク、SGマーク、JISマーク、TSマークといった自転車の安全性を示すマークの意味について説明（参照：p.72「column 8 自転車の安全性を示すマーク」）

教育を行うときのポイント

- ・口頭による説明のほか、交通ルールが記載されたリーフレットを活用し、自転車の通行場所と通行方法、指定場所における一時停止など重要なポイントを具体的に示しながら説明しよう。

【事例】店頭でのリーフレットの配布

株式会社あさひでは、自転車の製品や機能以外に、交通ルール等が記載されたリーフレットを作成し、自転車を販売するときに、購入者に配布しています。



表紙



「ぶ・た・は・しゃ・べる」



「自転車利用五則」等

Column8

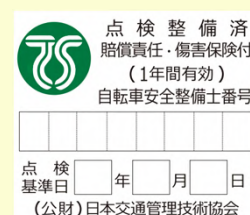
自転車の安全性を示すマーク

自転車の安全基準として参考となるのが、車体に貼付されているマークです。

マークの中で、普通自転車に深い関わりのあるものとして、主にBAAマーク、SGマーク、JISマークがありますが、いずれもメーカー出荷時に貼られるものです。点検整備済証のTSマークは自転車安全整備店として登録された自転車店の自転車安全整備士が点検・整備したときに貼り付けられるもので、傷害保険と賠償責任保険が1年間ついています。他のマークが貼付された自転車に点検整備済証のTSマークが加わることで、より安全・安心に利用することができます。

(参考：自転車の安全利用促進委員会HP)

名称	BAAマーク	SGマーク	JISマーク	TSマーク (点検整備済証)
マーク貼付の タイミング	メーカー出荷時	メーカー出荷時	メーカー出荷時	自転車安全整備店 での点検時
交付団体	一般社団法人 自転車協会	一般社団法人 製品安全協会	工業標準化法による JIS認証取得者	公益財団法人 日本交通管理技術協会
説明	消費者の安全を第一に、業界自主基準である「自転車安全基準」を制定し、更に環境負荷物質使用削減も取り入れ、安全・安心だけでなく環境にも配慮した製品を目指している。これらの基準に適合した自転車に貼付されているのが「自転車協会認証」BICYCLE ASSOCIATION(JAPAN)APPROVEDマーク。	対象製品ごとに安全性に関するSG基準が定められ、その基準に適合した製品に貼付されるマーク。同協会では自転車を含む各種消費生活用製品の安全性を認証している。また、対人賠償責任保険が付いており、自転車の有効期限の目安は購入日から5年間。Safe Goodsマーク。	国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた事業者が、認証を受けた製品又はその包装等に表示することにより、その製品が該当するJIS規格に適合していることを示すマーク。現在、登録認証機関には、一般財団法人日本車両検査協会、一般財団法人日本品質保証機構などがある。Japanese Industrial Standardsマーク。	同協会に自転車安全整備店として登録された自転車店の自転車安全整備士により点検・整備を受けたことを示すマーク。点検整備済証のTSマークには青色マーク、赤色マーク、緑色マークの三種類があり、傷害保険と賠償責任保険が付いている。TRAFFIC SAFETYマーク。



「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	刑事・民事上の責任の理解
教育方法 (例)	・交通事故を起こした場合の損害賠償責任について、実際に自転車の交通事故で多額（9,500万円超）の賠償金が命じられた事例（参照：p.73「25 損害賠償事例と自転車損害賠償責任保険等の加入」）を紹介するなどして説明 ・販売時に、条例に基づく自転車損害賠償責任保険等の加入を促す

教育を行うときのポイント

- ・都道府県によっては、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務となっていることを説明しましょう。

25 損害賠償事例と自転車損害賠償責任保険等の加入

自転車損害賠償責任保険等への加入義務に関する条例は、平成27年10月に初めて兵庫県で施行され、その後も多くの地方自治体で義務化や努力義務とする条例が制定されています。

令和6年4月1日現在、34都道府県において、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化、10道県において努力義務化する条例が制定されています。

【高額賠償の事例】

賠償額：約9,500万円（神戸地方裁判所 平成25年7月4日判決）

- ・男子小学生（11歳）が夜間、自転車で帰宅途中に歩道と車道の区分の無い道路（坂道を下っている途中）において、歩行中の女性（62歳）と正面衝突した
- ・女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らず、寝たきりの状態となった
- ・裁判所は、男子小学生の母親に対し、自転車の運転に関する十分な指導や注意をしていたとはいえ、保護者の監督義務を果たしていなかったとして、約9,500万円の損害賠償を認めた

令和6年4月1日現在

条例の種類	都道府県
義務 (34都府県)	宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
努力義務 (10道県)	北海道、青森県、岩手県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県
未制定 (3県)	島根県、長崎県、沖縄県

(参考：国土交通省)

(2) レンタサイクル・シェアサイクル事業者

特色

- 事業者は、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有することが多く、これらを活用し、貸出前に絞った教育を行うことができる。

主な教育の対象

成人（外国人を含む。） ※p.54「成人」参照

「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	自転車安全利用五則（特にヘルメット）
教育方法 (例)	・ 交通ルールが記載されたリーフレットの配布、ウェブサイトやアプリケーションを通じた利用者への交通ルールの周知（例：ポップアップ通知による周知） ・ 貸出時における交通ルール理解度テストの実施や交通ルール学習動画の視聴 ・ 貸出し拠点においてヘルメットを貸し出すとともに、貸出時に全ての年齢でヘルメット着用が努力義務となっていること、ヘルメットを着用したときの被害軽減効果について説明

教育を行うときのポイント

- ・ 訪日外国人のほか、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の利用も想定されます。動画やアプリケーションを活用して、国籍や年齢を問わず幅広い者を対象とした教育内容を心がけましょう。
- ・ 特に訪日外国人に対しては、自転車は車道の左側通行が原則、歩行者優先、事故時の消防・警察への通報など基本的な交通ルールを説明しましょう。
- ・ 外国人利用者が自転車の通行場所や通行方法、信号機の意味、標識の種類など日本の交通ルールを理解できるよう複数言語のリーフレット等を活用しましょう。

教育内容	事故時の対応
教育方法 (例)	・ 交通事故発生時における119番・110番通報の説明（参照：p.44「 18 事故時の対応について」）

教育を行うときのポイント

- ・ 交通事故発生時の通報は法律で義務付けられており、補償を受けるためにも、その場で通報し、立ち去らないことが重要であることを説明しましょう。

【事例】ウェブサイトでの外国語版交通ルールの周知

株式会社ドコモ・バイクシェアでは、外国人利用者に対して同社ウェブサイト及びアプリケーションで英語版の自転車安全利用五則を周知しています。



【事例】シェアサイクル利用時のヘルメット貸出し

石川県金沢市が実施主体となる金沢市公共シェアサイクルでは、提携窓口において無料でヘルメットを貸し出し事業を行っています。



「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解
教育方法 (例)	・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り、重大な交通事故に発展する可能性があることを説明
教育内容	刑事・民事上の責任の理解
教育方法 (例)	・リーフレットやウェブサイト、アプリケーション等を通じて、利用者による交通違反や交通事故の事例を示し、飲酒運転等の危険行為や交通事故に関する刑事・民事上の責任について周知

教育を行うときのポイント

- ・自転車の貸出しのときだけでなく、自転車を利用している間にも交通ルールを意識できるよう、車体やアプリケーション上のポップアップを活用して、「ながらスマホ禁止」や「飲酒運転禁止」の注意喚起を行い、利用者の安全行動を促しましょう。

(3) 保護者・家族

特色

- こどもの行動に大きな影響を与える。こどもの安全と将来のため交通安全教育を実施することが求められている。
- 自転車の安全利用に必要な「技能」「知識」「行動・態度」に関して、日常生活の中で繰り返し教えることができ、こどもの年齢・成長に応じて交通安全教室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に、継続的に注意喚起することができる。

教育を行うときのポイント

- ・交通安全教育は保護者・家族が正しい交通ルール等を理解していることが前提となります。保護者・家族が子どもと一緒に交通ルールを学び、保護者が子どもと一緒に自転車を運転するときには、ルールを守って模範的な運転を行い、子どもに正しい交通方法を見せることが大切です。

主な教育の対象

未就学児～高校生、高齢者

- ※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（１～３年生）」、p.27「小学生（４～６年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」、p.64「高齢者」参照

「技能」の教育内容・教育方法の例

教育内容	バランス能力の向上、ブレーキのかけ方
教育方法 (例)	・ 自転車に乗る練習ができる公園等における幼児用のキックバイク等を活用した段階的なバランス能力の習得、保護者の補助による自転車の乗り方の練習 ・ 進んでは止まるの反復練習（参照：p.19「column 2 ペダルなし二輪遊具（いわゆるキックバイク）」、p.21「  「正しいブレーキのかけ方」とは？」） ・ 自治体や事業者が開催する交通安全教室への参加
教育内容	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
教育方法 (例)	・ こどもが自転車を利用して公道を走行するときに、同伴する保護者が交通ルールを遵守した模範的な行動を実践
教育内容	加齢に伴う運転技能の変化の理解
教育方法 (例)	・ 低速でのバランスの保持や、緩やかな上り坂での発進等を通じた筋力や平衡感覚の衰えといった身体機能の変化の確認（参照：p.68「  23 運転技能の確認」）

【事例】親子参加型の交通安全教室への参加

ブリヂストンサイクル株式会社では、こどもが自転車の乗り方を練習するときのサポート方法や自転車の交通ルールをこどもと共に保護者に学んでもらうため、親子参加型の自転車の乗り方教室を開催しています。



【事例】高齢者に対する交通安全教室

一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、高齢者を対象に、バランス感覚や後方の安全確認の動作がスムーズに行えるか等を確認し、安全な運転に必要な行動をとることができているかを自ら確認する機会を提供することを目的とした交通安全教室を開催しています。



「知識」の教育内容・教育方法の例

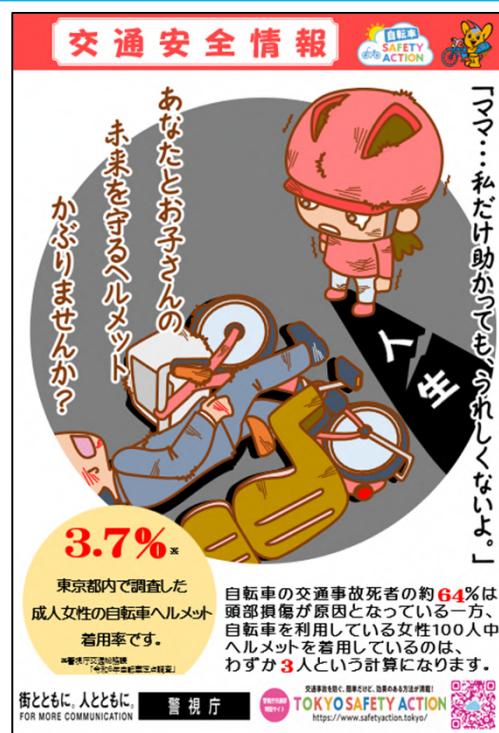
教育内容	各ライフステージで習得すべき知識
教育方法 (例)	・こどもを幼児同乗用自転車に同乗させたり、保護者と同伴走行したりするときに、保護者がこどもと一緒に交通ルールを学習 ・こどもの関心を引く教材を用いた教育 ・ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性の説明、ヘルメット着用の促進（参照：p.24「8 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）

教育を行うときのポイント

- ・こどもの成長に合わせた教育が大切です。これまでの習得状況等を踏まえて、必要に応じて各ライフステージよりも前段階の教育内容を選択して、交通安全の基礎を身に付けましょう。
- ・保護者や家族と一緒に参加・実践しながら運転技能を習得しているかを確認し、御家族で自転車の安全な利用について話し合しましょう。
- ・高齢者の自転車死亡事故（H27～R6）のうち、単独事故では、路外逸脱（道路の外に自転車が飛び出してしまうこと）と転倒が約9割を占めています。加齢によって運転技能が低下すると、命に関わる重大交通事故につながる可能性があることを理解し、御家族で自転車の安全な利用について話し合うことも重要です。（参照：p.65「高齢者の事故類型別自転車死亡事故件数」）

教育を行うときのポイント

- ・子どもを乗せて車を運転するときには、車のドライバーの視点では、自転車がどのように見えているのか、自転車のどのような運転が危険であるかなど、具体的に危険を伝えましょう。（参照：p.35「**16** 運転席からの死角に注意」）
- ・子どもは大人のまねをする特性があります（参照：p.15「幼児の特性」）。ヘルメットの効果・必要性について、子どもが納得して理解できるよう、保護者がヘルメットを着用し、子どもにお手本を示しましょう。



「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得・徹底
教育方法 (例)	・日常的に道路を走行するときに、交差点等において「止まる」「見る」「確かめる」を繰り返し実践（子どもに対して模範を示す、声掛けを行う） （参照：p.17「2「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象」）
教育内容	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
教育方法 (例)	・歩行者として歩道や車道を通行するときにも、道路には他の人や自動車が存在することを教える ・日常生活や技能に関する教育機会を通じて、ほかの人や物、自動車とぶつからないためにどのように行動すべきか話し合う
教育内容	歩行者保護の重要性の理解と実践
教育方法 (例)	・自転車で走行中に歩行者とぶつかった場合には、歩行者がけがをするおそれがあることを教える ・知識に関する教育機会を通じて、歩行者と自転車の優先関係やどのような配慮が必要かを話し合う
教育内容	身の周りの危険箇所の把握
教育方法 (例)	・地域の危険箇所とその場所で想定される危険について具体的に教える ・危険を避けるためには、どのように行動（回避行動）するべきか話し合う（参照：p.16「1「徐行すべき場所」とは？」、p.17「2「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象」、p.19「4「出会い頭事故」が発生する場所」）

教育内容	歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
教育方法 (例)	・ 交差点や道路を横断するときには、自動車の運転者から見落とされている可能性があること、見落としによる巻き込み事故に遭う可能性があることを教え、自動車の通過を待ってから進行するなど、事故防止のための具体的な行動について教える (参照：p.16「1「徐行すべき場所」とは?」、p.18「3「交差点」ってどんな場所?」、p.19「4「出会い頭事故」が発生する場所」、p.24「6歩道の通行方法」)

教育を行うときのポイント

- ・ 交通安全教育では、「自分自身を守ること」と「他者の安全に配慮すること」を両立させることが重要です。これらの意識を醸成するためには日常生活の中で教育することが大切です。
- ・ 高齢者の路外逸脱や転倒による事故は、自転車のほか、高齢者が利用する電動自転車いすでも発生しています。側溝や小さな段差に脱輪したときには、電動自転車いすであってもバランスを崩して転倒する可能性があります。自宅周辺のガードレールのない用水路等の危険箇所について、御家族で話し合うことが大切です。

Column9

楽しみながら交通ルールを学ぶことができる教材

未就学児や小学生に対して、自転車の安全利用に必要な「技能」「知識」「行動・態度」を教えるときには、楽しみながら学ぶことができる教材を用いることが効果的です。

各ライフステージに合った教材については、p.122「7 教材紹介」で紹介している警察庁の「自転車ポータルサイト」に掲載していますので、活用しましょう。



【教材例】

トヨタ・モビリティ基金とブリヂストンサイクル株式会社が制作・提供することも楽しみながら交通ルールを学ぶことができるアプリ

Column10

自転車の交通安全教育実施事業者公表制度

家庭での自転車の交通安全教育に加えて、まとまった時間が確保できる場合には、専門的な知見を有する事業者・団体等が開催する交通安全教室に参加して、家庭では受けることのできない、自転車の交通安全教育を受けることが効果的です。

都道府県警察では、自転車の交通安全教育を行う事業者・団体等であって、このガイドラインに即した教育を行っているなど一定の基準を満たすものを「自転車の交通安全教育実施事業者」として公表しています。公表事業者は、都道府県警察ホームページや警察庁が運営する「自転車ポータルサイト」に掲載されています。(参照：p.123「8 自転車の交通安全教育実施事業者公表制度」)<自転車ポータルサイト (<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>) >



(4) 学校等

特色

- 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立場にあり、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ができる。
- 学校における交通安全教育として、各教科指導や特別活動等を利用した交通安全教室の開催のほか、朝の会や帰りの会等において、日頃から交通安全のための指導・注意喚起・呼び掛けができる。
- 様々な教育の機会を効果的に活用して、教育の時間に応じてその狙いを的確に定めた効果的な教育を行うことができる。

教育を行うときのポイント

- ・ こどもの成長や自転車の利用実態に応じて教育内容を検討し、集団生活を通じて他者への配慮の重要性等が理解できるよう実践的教育を行いましょう。
- ・ このガイドラインには、就学前や学齢期のこどもに対する交通安全教育の内容が記載されていますが、これらの内容を全て学校等の中で行うものではなく、民間事業者や保護者・家族、自治体、地域の団体等が学校等の外で実施する内容が含まれています。学校においては、学習指導要領等や学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』を踏まえて、交通安全教育が行われており、これらとこのガイドラインとの整合性を踏まえつつ、学校での授業や関係機関等と連携した交通安全教育を実施しましょう。

主な教育の対象

未就学児～高校生

※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（1～3年生）」、p.27「小学生（4～6年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」参照

「技能」の教育内容・教育方法の例

教育内容	バランス能力の向上、ブレーキのかけ方
教育方法 (例)	・ 学校のグラウンドや体育館において、警察や自治体等と連携した乗り方教室を実施 ・ まっすぐ進む、ブレーキで止まるといった基本的な操作を反復練習 ・ 自治体や事業者が開催する交通安全教室への参加
教育内容	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
教育方法 (例)	・ 公道走行に向けて、学校のグラウンドや体育館に模擬信号機・標識、交差点を設置して市街地を模した空間（模擬道路）を設定し、安全確認や交通ルールに則った実践的な走行練習

教育を行うときのポイント

- ・参加・体験・実践型の交通安全教育を通じて、自転車の運転に必要な技能を習得するだけでなく、主体的・対話的で深い学びにより、このガイドラインに示す「知識」や「行動・態度」と関連付け、理解を深めましょう。

「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得すべき知識
教育方法 (例)	・視聴覚教材、アニメやクイズ等、楽しく交通ルールを学ぶことができる教材の使用 ・ICTを活用した双方向型学習による教育 ・グループワーク等を通じて、生徒が交通ルールの意義について自ら考え、主体的に交通安全について議論することを促す教育 ・朝の会や帰りの会等を通じ、ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性を説明 (参照：p.24「8 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」)

教育を行うときのポイント

- ・教育主体が一方向的に交通ルール（知識）を教えるのではなく、質問や意見交換ができるようにして、生徒の主体的な学びを促すことが大切です。
- ・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特色を活かして、関係機関と連携して効果的な教育を行いましょう。
- ・必要に応じて、各ライフステージよりも前段階の教育内容を履修して、交通安全の基礎への理解を深めましょう。

「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の習得・徹底
教育方法 (例)	・通学路や自宅周辺の見とおしの悪い交差点を確認し、危険箇所マップを作成（危険箇所の可視化） ・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を通じて、「止まる」「見る」「確かめる」といった安全行動の必要性を教える ・シミュレーターを用いた危険性の体感

教育内容	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
教育方法 (例)	・歩行者と自転車の優先関係や他の自転車との関係において、どのような配慮を行うべきかについての検討・討論 ・危険な自転車の運転映像を視聴し、どのような運転をすべきか検討・討論

教育内容	歩行者保護の重要性の理解と実践
教育方法 (例)	・ 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についての検討・討論 ・ 危険な自転車の運転映像を視聴し、どのような運転をすべきか検討・討論 ・ 自転車の事故により損害賠償や刑事責任が生じた事例の学習を通じて、対歩行者事故では加害者にもなり得ることを教える

教育内容	身の周りの危険箇所の把握
教育方法 (例)	・ 通学路や自宅周辺の見とおしの悪い交差点や交通事故発生場所を確認し、危険箇所マップを作成（危険箇所の可視化）

教育内容	歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測
教育方法 (例)	・ 危険な自転車の運転映像を視聴し、他の交通主体の動きを予測することの必要性について説明 ・ 歩行者と自転車の優先関係や他の自転車との関係において、どのような配慮を行うべきかについての検討・討論 ・ シミュレーターを用いた危険予測トレーニング

教育内容	他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践
教育方法 (例)	・ 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 ・ シミュレーターを用いた危険予測トレーニング ・ 歩行者と自転車の優先関係や他の自転車との関係において、どのような配慮を行うべきかについての検討・討論 ・ 自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論

教育内容	他の模範となる運転を行うことの理解と実践
教育方法 (例)	・ 自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論 ・ 交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことに基づく下級生や家族に対する指導、発表

教育内容	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
教育方法 (例)	・ 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 ・ 危険な自転車の運転映像の視聴 ・ 自転車の事故により損害賠償や刑事責任が生じた事例の学習を通じて、対歩行者事故では加害者にもなり得ることを教える

教育内容	「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解
教育方法 (例)	・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 ・危険な自転車の運転映像の視聴 ・シミュレーターやVRゴーグルを活用した危険性の体感

教育内容	安全な交通社会づくりの理解
教育方法 (例)	・自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論 ・交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことに基づく他者への指導、発表 ・地域の交通安全イベントへの参画

教育内容	刑事・民事上の責任の理解
教育方法 (例)	・危険な自転車の運転映像の視聴 ・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についての検討・討論 ・自転車の事故により損害賠償や刑事責任が生じた事例の学習

教育を行うときのポイント

- ・交通安全教育では、「自分自身を守ること」と「他者の安全に配慮すること」を両立させることが重要です。これらの意識を醸成するためには日常生活の中で教育することが大切です。

Column11

関係機関・団体との連携、役割分担

学校で行う自転車の交通安全教育の中には、各教科指導で行われるものや、朝の会や帰りの会等における交通ルールの指導、呼び掛けなど、児童生徒に接している教員が行うことが適していると考えられるものもあれば、危険予測に関する教育など、交通安全教育に関する専門的な知見・ノウハウを有する機関・団体が行うことが適していると考えられるものもあります。それぞれの強みをいかすことができるよう、関係機関・団体と連携・役割分担をして、児童生徒に対する自転車の交通安全教育が全体として効果的なものとなるようにすることが重要です。

学校での自転車の交通安全教育については、学習指導要領等や学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』との整合性を踏まえつつ、年間を通じて効果的に行われるよう、自転車の交通安全教育のカリキュラムを整理して、学校安全計画に盛り込み、目的を明確にして効果的に実施されることが期待されます。

Column12

「愛媛県立高校における自転車通学時のヘルメット着用に向けた取組」

愛媛県では、自転車利用時のヘルメットの着用を促進するため、平成25年に施行された「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」において、自転車利用者の責務として、自転車利用時の自転車乗車用ヘルメットの着用を規定しました。

また、平成27年7月には高校生のヘルメット着用の促進を図るため、県内全ての県立高校等においてヘルメット着用を自転車通学の条件とし、自転車通学時のヘルメット着用を義務付け、平成29年度までには私立・国立高校においても同様に義務化されました。

Column13

自転車安全利用モデル高校

警視庁では、都内の高校を対象にした自転車安全利用モデル高校という制度を平成29年から設けています。

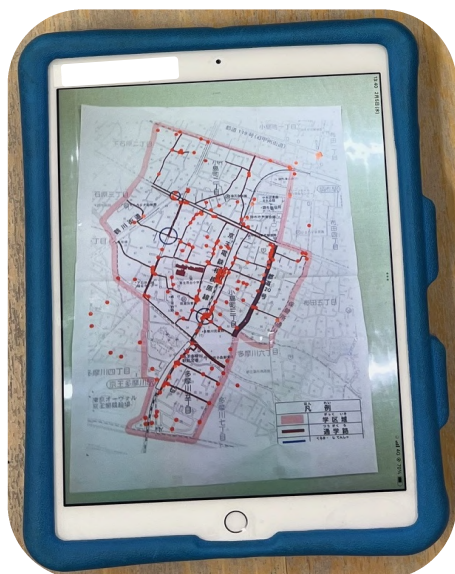
同制度は、自転車通学の生徒に対し、自転車の交通安全教育を計画的に実施するとともに、校則により自転車用ヘルメットの着用や賠償保険加入の義務付け等を実施している高校を、「自転車安全利用モデル高校」に指定し、これを賞揚することで、高校生の交通ルール意識の向上や、交通事故被害の軽減等を図っていくことを目的としたものです。

生徒会が中心となり駅周辺等で交通安全キャンペーンを実施するなど、交通安全意識の醸成と安全な自転車利用の促進に貢献しています。（参考：警視庁HP）

【事例】ICTを活用した危険箇所のマップ作成

一部の小・中学校では、通学路の危険箇所を図示したマップを作成し、危険箇所での回避行動についてグループワークを実施しています。

危険箇所のマップ作成やグループワークでは、児童生徒に配分されたコンピュータ端末を活用し、児童生徒が危険と感じた場所を調査・集約したほか、危険箇所のマップや写真、ワークシート等をリアルタイムで共有することで、限られた学習時間の中で効果的・効率的に授業を行っています。



【事例】中学校における「自転車の「ながら運転」の危険性を考え、理解する」ことをテーマとした指導

- 「ながら運転」の具体的場面の危険性を指導する際に、算数・数学や理科等の知識を活用するなど、教科の学習による見方・考え方が実際の場面で十分に働くよう、その危険性の理由まで学習を深めることができる指導事例を紹介します。
- 交通安全教育の指導案を検討するに当たっては、児童生徒が、危険な場面や他者などの安全を守らなければならない個別の場面に遭遇したとき、それまでの学習を活かし、主体的に考え最適な行動ができるよう、本事例を参考とし、他の教科と関連付けるなど工夫するようにしましょう。

1 指導のねらい

交通事故による傷害は、人的要因や環境的要因などが関わって発生することを、数学的、科学的な知識及び技能を活用しながら考えることができるようにする。

また、第3学年理科の内容である力学的エネルギーの学習につなげ、指導内容の深化を図る。

【知識及び技能・思考力、判断力、表現力等】

傷害の防止について、危険の予測やその回避の方法を考え、他者や社会に伝えようとする意欲や態度を向上する。

【学びに向かう力、人間性等】

2 学習指導要領との関連

保健体育 保健分野(3)傷害の防止 交通事故の危険予測と回避

3 指導計画等

(1) 交通事故の危険予測と回避

ア ねらい

交通事故による傷害は、人的要因、環境要因などが関わって発生することを体験的に理解する。

既習内容を活用し、自転車の「ながら運転」の危険性についての課題意識をもつ。

イ 展開

(注)「◎」は評価のポイントを示している。

	学習活動・学習内容	支援・留意点
導入	○生徒が経験した道路歩行中に感じた自転車の危険について振り返る。 ・発問「道路歩行中に感じた自転車の危険な運転を思い出しましょう。」 ・発問「危険な運転のうち、交通事故の加害者となる可能性の高い場面を挙げましょう。」	・危険な運転について個人で振り返りをさせてから、小集団で危険な場面を整理させる。 ・交通安全教材等を活用し、具体的な場면을提示する。 ・体験については、運動場又は屋内運動場等で行う。ラインを引き、仮想道路上を走行する。
展開	○スマートフォン「ながら運転」の体験 ○体験によって気付いたことと危険性についての意見交換 ・発問「『ながら運転』をした場合とそうでない場合の違いを挙げましょう。」 ・発問「時速15kmで5秒間、『ながら運転』した場合に何m進むでしょうか、また、その間、どのような危険があるでしょうか。」	・進行方向の左右に適切な物体を置いたり人を配置したりして、「ながら運転」をした場合としない場合の見え方を比較できるようにする。 ・距離の求め方を確認する。 ◎「ながら運転」中は、見えているつもりでも、実際は見えていないことを様々な例を挙げながら認識することができている。
まとめ	○教師による講話 ・「ながら運転」時の速さと距離に触れながら危険性を伝える。 ・今後、学習するエネルギーに触れながら、運動する物体が自らに及ぼすエネルギーと他に与えるエネルギーの影響や危険性を伝える。 ・今後に行う課題解決に向けた具体的な取組への意欲をもたせる。	・教科等の学習と関連させる。 - 算数・数学の学びが活用されていることを意識させる。今後の理科の学習に関連させ、走る自動車もつ運動エネルギーの大きさについて触れる。さらに、その運動エネルギーを他の物体（例：ピストルの弾丸など）の運動エネルギーと比較させながら、走る自転車の危険性を説明する。 ◎算数・数学等の教科の学習が活用されることについて、教科の学習の大切さを述べている。（ワークシート） ・「ながら運転」による事故の新聞記事等を活用する。

(2) 交通事故防止

ア ねらい

交通事故の防止に向けて、危険の予測やその回避の方法について学んだことを、他者や社会に伝える方法を考え、伝える。

イ 展開

(注) 「◎」は評価のポイントを示している。

	学習活動・学習内容	支援・留意点
導入	○「ながら運転」の危険性の確認をする。 ・発問「前回の授業では、どんな体験を通してどのような学習をしましたか。」 ・発問「『ながら運転』がなぜ危険なのか説明してください。」	・教科等の学習と関連を想起させる。 - 算数・数学の学びが活用されていることを再確認させる。今後の理科で学習する走る自転車がもつ運動エネルギーの大きさについて触れ、走る自転車の大きな運動エネルギーの影響、例えば、衝突時の影響がどの程度になるのか考えさせる。
展開	○「ながら運転」の危険を伝え地域での交通事故を減らす取組を考える。 ・発問「ながら運転による交通事故を減らす取組をどのように行いますか。」 ○「ながら運転」の危険性を発信し、交通事故を減らす取組を考える。 (例) ・地域の健全育成会議等でのプレゼンテーション ・校区の小学校児童に対するプレゼンテーション ・「ながら運転」防止標語の作成	・進行方向の左右に適切な物体を置いたり人を配置したりして、「ながら運転」をした場合としない場合の見え方を比較できるようにする。 ・距離の求め方を確認する。 ・「ながら運転」をした場合としない場合の見え方について、「(1)交通事故の危険予測と回避」での学習を活用し、その危険性についてプレゼンテーションを行う。 ◎教科の学びを活用しながらプレゼンテーションを考えることができている。
まとめ	○教師による講話 ・次時からの活動についての説明をする。 ・地域の人々に「ながら運転」の危険性を理由を明確にして伝える取組を学級活動で行うことを伝える。	・地域の人々に対して行う。 ・生活班ごとに視聴覚教材、ポスターなどを作成、活用し分かりやすく説明する。

(参考：全国学校安全教育研究会「研究紀要」)

【事例】小学生向けの教育プログラムに関する実証

1 教育プログラムに関する実証について

警察庁では、自転車の交通安全教育について、実証に基づく定量的・定性的なエビデンスを得ることを目標に、交通心理学の専門家や交通安全教育実施者といった有識者からなる調査研究委員会を開催し、授業内での教師から生徒への問いかけや生徒同士のグループワークといった双方向型教育を取り入れた教育プログラムを検討し、学校の授業における実証を通じてその教育効果等について検証を行いました。

教育プログラムの作成においては、交通事故の怖さや悲惨さの体験を通じた交通事故防止を目的として実施する交通安全教育手法とは異なり、「事故リスクが潜む道路交通環境に適応するための力を身に付け、将来的に、交通社会の一員としての責任を果たすことができるよう、自転車を運転する際に必要な資質・能力を習得すること」を教育の目的に設定し、教育内容の検討を行いました。

2 教育対象と教育目標

対象は、自転車の利用頻度が上昇する年齢層である小学生としました。

教育目標は、道路幅の狭い交差点で自転車負傷事故が複数回発生しているといった実証協力校の通学区域の特徴も踏まえ、対象年齢層に特に習得してもらいたい「交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底」（小学3年生）、「歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測と危険の回避」（小学6年生）としました。

3 教育内容

教育目標の達成に特に必要と思われる教育内容を取り入れてプログラムを作成しました。また、「ヘルメットの着用」や「点検整備」といった、知識として身に付けたい内容もこの教育プログラムの教育内容としました。

このガイドラインに記載している小学生に関する教育内容のうち、この教育プログラムに取り入れた項目は、次のとおりです。

	小学生（1～3年生）	小学生（4～6年生）
技能	・ バランス能力の向上 ・ ブレーキのかけ方	・ 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
知識	・ 道路交通法上の自転車の位置付け ・ 車道の通行方法 ・ 歩道の通行方法 ・ 駐輪場所・駐輪方法 ・ 交差点の通行方法 ・ 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 ・ 右左折の方法 ・ 踏切の通行方法 ・ ヘルメットの着用 ・ ライトの点灯 ・ 点検整備	・ 道路交通法上の自転車の位置付け ・ 車道の通行方法 ・ 歩道の通行方法 ・ 横断歩行者の優先 ・ 並進の禁止 ・ 駐輪場所・駐輪方法 ・ 交差点の通行方法 ・ 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 ・ 右左折の方法 ・ 踏切の通行方法 ・ 二人乗り等の禁止 ・ 携帯電話使用等の禁止 ・ ヘルメットの着用 ・ ライトの点灯 ・ 点検整備 ・ 事故時の対応
行動・態度	・ 交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底 ・ 歩行者保護の重要性の理解と実践	・ 身の周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 ・ 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 ・ 他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践

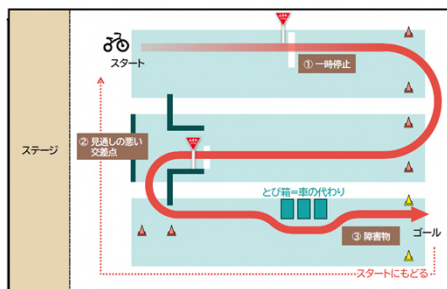
※ 黄色ハイライトが今回の教育プログラムで教育内容に取り入れた項目

4 教育方法

実証協力校（東京都内の小学校）の小学3年生と小学6年生を対象に、授業時間（2時限分）を活用して、教室における座学（小学3年生と小学6年生は個別で実施）と体育館での実技（小学3年生と小学6年生の合同で実施）を行いました。

座学は、自転車の交通ルール（知識）に加え、自転車を運転する際の行動・態度を学ぶ内容とし、特に小学6年生には、具体的な場面の写真を基に、どのような危険が予想されるかなどについて、グループワークによる議論をしてもらいました。

実技は、体育館内に公道を模したコースを設置し、自転車の運転に関する技能の学習に加え、座学で学習した内容が実践できているかを確認するため、小学3年生が走行し、小学6年生が付き添って指導（アドバイス）を行う形で実施しました。



実技のコース（イメージ）

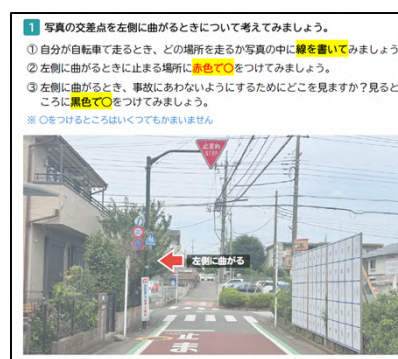


小学6年生のグループワークで使用した写真（例）

5 効果測定

授業の実施前、実施直後、実施1か月後の各時点で、参加児童に対して具体的な交差点の写真を示し、自分が自転車でその交差点を左折するときを確認する場所等を回答してもらい、回答における指摘箇所や内容の変化を確認することにより、教育効果を測定しました。

また、授業実施後に、参加者に対してアンケートを実施し、授業を通じて役立ったと思う内容、自転車に乗るときに気を付けたいこと等について確認するとともに、授業を担当した教員に対して聞き取りを実施し、実証した授業で重要だと思う内容、省いてもよいと思う内容等を確認しました。



効果測定で使用了問題
（小学6年生用）

6 実証結果

交差点における確認箇所数について、小学3年生、小学6年生ともに、授業の実施前と実施後を比べると、授業の実施後の方が多く、実施1か月後も一定程度効果の持続が見られました。また、授業前時点で確認箇所数が少なかった児童の方が確認箇所数が多かった児童と比べて、この傾向が顕著に見られました。

このことから、今回の教育プログラムが参加児童の「行動・態度」に一定の教育効果があることが示唆されます。

また、参加者へのアンケート、教員への聞き取り結果から、教育内容や教育方法について、主に以下の示唆が得られました。

- ・集中力を持続させて教育を実施するためには、特定のテーマに絞ることが必要
- ・クラスの前で発表するなど学んだ内容をアウトプットすることで自らの理解が深まる
- ・上級生から下級生への指導を通じて、上級生に、下級生の模範となるべき立場であるとの自覚が芽生える
- ・主体的な学びを促進する上で、グループワークの実施は効果的
- ・教育の実施にあたっては、運用面での支援を含め、警察や自治体等の協力が不可欠
- ・ヘルメットの正しい着用の仕方や自転車の整備・点検など、個別に補助が必要な教育内容については、学校だけで教育を行うことが難しい場合があるため、保護者や地域等、学校以外の教育主体との役割分担が必要である

7 まとめ

双方向型教育を取り入れた今回の教育プログラムは、教育対象であった小学生の行動・態度の変化に一定効果があることが示唆されました。また、参加者へのアンケートや教員へのヒアリングの結果から、教育プログラムの中で実施をしたグループワークや上級生から下級生への指導について、他の模範となる安全な運転を行うことの理解や主体的な学びにつながることにについて、示唆を得ることができました。

また、ヒアリングでは、交通安全教育については、学校だけで完結することは困難であり、実施にあたり警察や自治体等の支援が不可欠であることや、自転車の交通安全教育には保護者・家族等、学校以外の教育主体との役割分担が必要であることが改めて明らかになりました。

学校での交通安全教育を支援する側においても、従来の交通安全教育の手法にとらわれず、昨今の学校教育を取り巻く環境変化を十分に理解し、指導に関わる能力（子どもの理解、学校安全の考え方、専門性など）の向上や連携体制の構築を、「学校—家庭—地域」の枠組みの中で推進することが求められます。

(5) 雇用主事業者

特色

- 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、当該従業員の自転車の安全な利用のために、教育を行うことが求められる。
- 社内研修等の機会を通じ、交通ルールの教育や、企業責任と関連付けて社会的責任の啓発を行うことができる。
- 外国人の従業員を有する企業で、外国人従業員が業務又は通勤で自転車を利用する場合には、外国人従業員が日本の交通ルールやマナーを理解し、自転車を安全に利用することができるよう教育を行うことが重要となっている。

教育を行うときのポイント

- ・業務で自転車を使用する事業所の場合は、運行管理や指導教育、日常の運行前点検等を実施して、事業所全体で交通安全意識を高めましょう。

主な教育の対象

成人（外国人を含む。） ※p.54「成人」参照

「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	全般の交通ルール
教育方法 (例)	・社内研修や交通安全 e ラーニング等を活用した従業員への定期的な教育 ・事業所や駐輪場等でのポスターの掲示等により自転車の交通ルールを周知 ・忘年会シーズン等の飲酒運転が増えやすいと考えられる時期における飲酒運転禁止の注意喚起 ・ヘルメット着用の効果・必要性の呼び掛け（参照：p.24「 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）

教育を行うときのポイント

- ・「朝礼等の短時間の機会」と「社内研修等の長時間の機会」ごとに教育方法や教育内容を工夫して効果的な教育を実施するとともに、映像やイラストを用いて外国人従業員をはじめとする様々な立場の従業員に分かりやすい内容となるようにしましょう。（参照：p.122「7 教材紹介」）

Column14

交通安全 e ラーニング

e ラーニングは、パソコンやスマートフォン、タブレットなどの情報機器を使って、インターネットなどを経由して学習することです。

自治体や企業では、e ラーニングによる交通安全教育を推進しており、有効活用することで自転車の安全利用に係る理解が深まることが期待できます。



(イラスト出典：日本自動車連盟)

「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	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
教育方法 (例)	・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についての検討・討論 ・自分の行動を振り返り、自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論
教育内容	他の模範となる運転を行うことの理解と実践
教育方法 (例)	・企業の社会的責任、通勤災害防止の観点から、法に則った模範的な運転が重要であることを説明
教育内容	安全な交通社会づくりの理解
教育方法 (例)	・自治体等が開催する交通安全イベントの案内と参加の促進
教育内容	刑事・民事上の責任の理解
教育方法 (例)	・交通事故を起こした場合における損害賠償責任について、実際に自転車の交通事故で多額（9,500万円超）の賠償金が命じられた事例を紹介（参照：p.73「25 損害賠償事例と自転車損害賠償責任保険等の加入」）するなどの説明 ・対歩行者事故や飲酒運転等により損害賠償や刑事責任が発生した事例を紹介

教育を行うときのポイント

- ・交通ルールを守るほかに、自転車自体の安全性の確保も交通事故防止のために重要です。通勤災害防止のため、安全性が確保された自転車を利用することの重要性について教育しましょう。（参照：p.72「column8 自転車の安全性を示すマーク」）

(6) 自治体

特色

- 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。
- 関係機関・団体が開催する交通安全教室等について、住民に広く周知することができる。

教育を行うときのポイント

- ・地域の交通実態に応じた教育内容を検討するとともに、地域の交通安全活動の主体として関係機関や事業者等と連携して交通安全教育を推進しましょう。

主な教育の対象

全ライフステージ

- ※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（1～3年生）」、p.27「小学生（4～6年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」、p.54「成人」、p.64「高齢者」参照

教育を行うときのポイント

- ・対象者のライフステージに応じた教育内容を確認し、対象者の知識等の習得状況に応じて、教育内容や教育方法を検討しましょう。習得状況によっては、各ライフステージよりも前段階の教育内容を選択することも検討しましょう。

26 広報誌等を活用した高齢者への周知

警察庁交通局が令和6年に実施した調査研究では、高齢者に対しては、新聞・雑誌や自治体の広報誌など従来型の紙媒体による広報に優位性があるとされています。

例えば、高齢者に対しては、地域の道路における危険箇所や事業者等と連携した交通安全教室の開催案内を広報誌を使って周知することが効果的と考えられます。

「技能」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する技能
教育方法 (例)	・高齢者で増加する路外逸脱や転倒の防止のため、重い荷物を積んだ状態での自転車乗車体験等を内容とする交通安全教室の開催 ・事業者等と連携した自転車の安全な乗り方に関する交通安全教室の開催

教育を行うときのポイント

- ・ライフステージや運転技能に応じて、公道以外の場所での練習を取り入れましょう。
- ・家族や保護者が一緒に参加する交通安全教室は、対象者の運転技能を保護者等が確認する機会となり、家族の話し合いのきっかけにもなります。

【事例】交通公園の再整備と自転車教室の開催

京都市では、老朽化した大宮交通公園を、自転車を通じて学び、楽しみ、交流する場となるよう、自転車安全教育の拠点（サイクルセンター）として再整備しました。

公園には、実際の道路と同じように信号機や矢羽根マークが整備された「模擬道路」があるほか、「自転車広場」ではこどもから高齢者までライフステージに応じた自転車教室が開催されています。



「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する知識
教育方法 (例)	・自治体の広報誌、ウェブサイト等を通じ、地域の住民に対して交通ルールを周知 ・ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性の説明、ヘルメット着用の促進（参照：p.24「8 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「14 ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）

教育を行うときのポイント

- ・地区の集会を開催したときに、リーフレット等を配布して交通ルールについて説明したり、広報誌等を有効活用して自転車の安全利用を呼び掛けたりしましょう。

【事例】「自転車運転免許証」の交付

練馬区では、学校・警察と連携し、区立小学校の3年生又は4年生を対象に、自転車の交通安全教育を実施しています。受講後、実技試験及び筆記試験を実施した上で、受講生（児童）に対して「自転車運転免許証」を交付しています。



（イラスト出典：練馬区ホームページ）

「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する行動・態度
教育方法 (例)	・地域の道路における危険箇所の呼び掛けと通行時の留意点について説明 ・交通安全イベントの開催や交通安全ボランティアの募集等を通じた地域の安全な交通社会づくりに対する意識の醸成

教育を行うときのポイント

- ・危険箇所における安全な通行方法を教えるときは、危険箇所付近の通行すべき場所（位置）について、写真やイラストを用いて具体的に説明しましょう。
- ・転落防止柵のない用水路付近を通るときは、状況に応じて、自転車から降りて押し歩きするなど、安全な通行方法について説明しましょう。

【事例】自治体による地域における危険箇所の呼び掛け

岡山市では、用水路等への転落事故を防止するため、地域における危険箇所を具体的に示した啓発チラシを作成し、地域住民に注意喚起をしています。

用水路は要注意! 転落は命に関わります

道路からの転落事故件数
N=596件 (平成25年度～令和2年度)
令和2年度: 10件 (1.7%)
令和1年度: 12件 (2.0%)
令和0年度: 15件 (2.5%)
平成29年度: 18件 (3.0%)
平成28年度: 22件 (3.7%)
平成27年度: 25件 (4.2%)
平成26年度: 28件 (4.7%)
平成25年度: 32件 (5.4%)
平成24年度: 35件 (5.9%)
平成23年度: 38件 (6.4%)
平成22年度: 42件 (7.0%)
平成21年度: 45件 (7.6%)
平成20年度: 48件 (8.1%)
平成19年度: 52件 (8.7%)
平成18年度: 55件 (9.2%)
平成17年度: 58件 (9.7%)
平成16年度: 62件 (10.4%)
平成15年度: 65件 (10.9%)
平成14年度: 68件 (11.4%)
平成13年度: 72件 (12.1%)
平成12年度: 75件 (12.6%)
平成11年度: 78件 (13.1%)
平成10年度: 82件 (13.7%)
平成9年度: 85件 (14.3%)
平成8年度: 88件 (14.8%)
平成7年度: 92件 (15.4%)
平成6年度: 95件 (16.0%)
平成5年度: 98件 (16.5%)
平成4年度: 102件 (17.1%)
平成3年度: 105件 (17.6%)
平成2年度: 108件 (18.1%)
平成1年度: 112件 (18.8%)

年齢構成
N=596件
65歳以上: 65% (388件)
50歳～64歳: 35% (208件)
49歳以下: 0% (0件)

事故発生時間帯
N=596件
21時～0時: 13% (77件)
18時～21時: 23% (138件)
15時～18時: 15% (89件)
12時～15時: 21% (125件)
9時～12時: 21% (125件)
6時～9時: 2% (12件)
3時～6時: 2% (12件)
0時～3時: 1% (6件)

こんな場所が要注意!!

- ① 狭い道路に隣接する用水路等
- ② 交差点の進行方向にある用水路等
- ③ 道路上にある用水路等
- ④ 同じ方向の道路をつなぐ橋にある用水路等
- ⑤ カーブの外側にある用水路等

用水路等で転落しないために

- ・近くを通行するときは注意しましょう
- ・自転車に乗るときは、ヘルメットをかぶりましょう
- ・夜間はライトを点灯しましょう
- ・飲酒運転は絶対にやめましょう

①～⑤のような危険な場所があれば、お近くの
 ●区役所(地域整備課、土木農林分室または農林水産振興課)
 ●支所(産業建設課)まで、ご連絡ください。

(イラスト出典：岡山市ホームページ)

(7) 交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体

特色

- 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。
- 交通安全教育の指導者養成や他の実施主体と連携して交通安全教育を実施することで、より多くの人に対して質の高い交通安全教育を提供することができる。

教育を行うときのポイント

- ・ (1)～(6)の実施主体と連携するなどし、専門的な知見や資機材を活用して効果的な教育を目指すとともに、それぞれが情報交換を行うなどして交通安全教育をよりよいものとしましょう。

主な教育の対象

全ライフステージ

- ※ p.14「未就学児」、p.20「小学生（1～3年生）」、p.27「小学生（4～6年生）」、p.37「中学生」、p.46「高校生」、p.54「成人」、p.64「高齢者」参照

教育を行うときのポイント

- ・ 対象者のライフステージに応じた教育内容を確認し、対象者の知識等の習得状況に応じて、教育内容や教育方法を検討しましょう。習得状況によっては、各ライフステージよりも前段階の教育内容を選択することも検討しましょう。

「技能」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する技能
教育方法 (例)	・ バランス能力及びブレーキのかけ方の練習 ・ 市街地等の混合交通を模した中での安全な通行の練習

教育を行うときのポイント

- ・ 公道以外の場所で開催するときは、ブレーキのかけ方等に加えて、模擬信号機や標識等を設置した模擬市街地を設定し、ルールに則った走行の練習ができる教育方法を取り入れるなど、実践的な運転技能の向上を図りましょう。

【事例】未就学児に対する乗り方教室

一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、未就学児を対象に「遊びながら学ぶ」ことに着目し、ペダルなし二輪遊具を使用したゲームを通じて、バランス感覚や「認知・判断・行動」といった能力を養い、自転車での公道デビューに向けて運転に必要なスキルを身に付ける乗り方教室を開催しています。



【事例】模擬道路における実践型学習

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、地域や小学校等と連携し、学校のグラウンド等に模擬信号・標識、遮蔽物による死角を設置し、市街地を模したコースにおける実践型の教育に取り組んでいます。



【事例】障害者向けの自転車教育

一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、障害者の自転車利用を促進するため、ペダルなし二輪遊具やタンデム自転車、ハンドサイクルを活用した障害者に対する自転車教育を行っています。

「技能」ではゲーム形式で楽しみながら学べるプログラムを、「知識」では個人に合わせて理解しやすいよう段階的に、また体験を通じて学べるプログラムを取れ入れたりしています。



「知識」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する知識
教育方法 (例)	・視聴覚教材、アニメやクイズ等、楽しく交通ルールを学ぶことができる教材の使用 ・ICTを活用した双方向型学習による教育 ・グループワーク等を通じ、生徒が交通ルールの意義について自ら考え、主体的に交通安全について議論することを促す ・ヘルメットの正しい着用とその効果・必要性の説明、ヘルメット着用の促進（参照：p.24「正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「ヘルメット着用が必要なのはなぜ？」）

教育を行うときのポイント

- ・対象者が主体的に考えられるような教育方法を積極的に取り入れ、指導者の専門的な知識を生かしながら、正しい交通ルールの理解と定着を図りましょう。

「行動・態度」の教育内容・教育方法の例

教育内容	各ライフステージで習得する行動・態度
教育方法 (例)	・開催地域の見とおしの悪い交差点や交通事故発生場所を確認し、危険箇所マップを作成（危険箇所の可視化） ・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 ・シミュレーターやVRゴーグルを用いた危険性の体感と危険予測トレーニング ・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についての検討・討論 ・自分がどのような運転を行えば自らを守り、交通の円滑を確保することができるかについての検討・討論 ・交通ルールや危険予測に関して自ら学んだことに基づく他者への指導、発表 ・自転車の事故により損害賠償や刑事責任が生じた事例の学習 ・地域の交通安全イベントへの参画

教育を行うときのポイント

- ・事象事例を活用した教育により、自転車を安全に利用するための行動や態度を具体的に理解することができます。また、シミュレーターなどを用いた参加・体験・実践型の交通安全教育により、危険を実感することも効果的です。

【事例】ICTを活用した交通ルールの学習

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、地域及び小・中・高校と連携し、ICTやオンラインを活用した交通安全教室を展開しています。参加・体験型の学習手法を取り入れることで、児童生徒が主体的に交通安全に関する知識やルール、マナーを習得できるよう工夫を凝らしています。



タブレットを使って教育用アプリから学習した内容の確認と感想をクラス全員で共有

【事例】自治体等と連携した出前教室

ブリヂストンサイクル株式会社では、自治体・学校・警察からの問合せや依頼内容に応じた交通安全啓発活動を行っています。

「ライフステージ別に、どのような内容を、どのように伝えたら意識変容・行動変容を起こせるか」、参加者の反応を見ながら内容を見直し、啓発活動を行っています。



授業の様子



イベント出展

【事例】交通安全こども自転車大会の開催

一般財団法人全日本（都道府県）交通安全協会では、全国の小学生に自転車の安全な乗り方の競技を通じて、交通ルールや走行技能を身に付けるとともに、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、自転車大会を開催しています。



【事例】交通安全教育指導者研修会の開催

一般財団法人日本交通安全教育普及協会では、交通安全教育に携わる行政担当者や交通指導員等を対象に、基礎理論や指導方法の講義、実践事例の発表、班別協議などを通じて、指導者の資質向上と実践活動の促進を目的とした研修会をオンライン形式で開催しています。



Column15

スケアード・ストレイト方式による交通安全教育について

1 スケアード・ストレイト方式についての調査の実施

スケアード・ストレイト方式（以下「ＳＳ方式」といいます。）とは、プロのスタントマンが交通事故を再現することで、交通事故の怖さを体感し、交通ルール遵守の重要性について考える交通安全教育手法です。

ＳＳ方式は、これまで広く取り入れられてきた手法ですが、命を大切にするために行う交通安全教育の現場で、スタントマンが事故に遭うところを見せることが手法として適切であるかとの指摘があります。また、特に近い人を交通事故で亡くしている方のフラッシュバックのきっかけとなり得るのではないかと指摘もあります。そこで、ＳＳ方式の今後の在り方の検討の参考とすることを目的に、警察庁交通企画課で令和７年度に実施した「自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究委員会」において、ＳＳ方式に関する文献調査、ＳＳ方式を実施した（する）学校の教員等に対するアンケート調査を実施しました。



スケアード・ストレイトの実演例

2 文献調査

脅威アピールに基づく教育手法（脅威情報を示して恐れを与え、脅威を回避するための対処行動に関する情報を提示して、対処行動を実行するように推奨する手法）について、国内外の文献において、以下のような指摘が確認されました。

- ・受講者の不安全な行動を促す場合もあり、期待より態度や行動を変容させる効果は弱い
- ・慢性的な不安やストレス、不必要な不快感を与える可能性がある
- ・安全教育としての効果は大きくなく、むしろ逆効果となる可能性がある
- ・脅威アピール型教育を行うのであれば、具体的な対処行動を教える、あるいは、対処行動を考える訓練をすることが必須

3 教員に対するアンケート調査

ＳＳ方式の実施校・実施予定校（小学校～高校）の担当教員（計104名）を対象に、令和７年９月にアンケート調査を行ったところ、その結果の概要は以下のとおりでした。

- ・実施受入れ理由は「生徒に事故の恐ろしさを理解させるため」との回答が最多
- ・実施に際して、生徒のメンタル面への影響を懸念したことや配慮したことがあるとの回答が７割近くに上り、約３割の教員はＳＳ方式の積極的な実施意向は示していない
- ・スタントマンの演技を賞賛するなど、交通安全教育の本来の目的と異なる反応を示す生徒が認められたと回答する教員が一定数存在した
- ・一方、実施後の生徒の安全意識に関しては、約８割が「上がった」と感じており、ＳＳ方式を交通安全教育手法として「適切」と考える教員も多い。約７割の教員は今後の継続実施の意向を示している
- ・実施経緯について、自発的に応募したとの回答は約２割にとどまる。危険箇所の情報を生徒から収集し発信する安全マップづくりの活動、新入生のための安全な自転車運転の動画づくりといった「生徒の主体性を重視した教育活動」の実践意向を示す教員も一定存在した

加えて、実施校の教員だけでなく、全国学校安全教育研究会（※）に参画する教員（計33名）を対象に、追加アンケート調査を行ったところ、以下の結果が得られました。

- ・ＳＳ方式を交通安全教育手法として「適切」とする回答と「不適切」とする回答の数がおよそ同数であった
- ・ＳＳ方式の実施意向については、約８割の教員が消極的な回答であった

※ 学校安全教育に関する調査、研究並びに普及推進を図ることを目的とする、全国の幼稚園・小学校・中学校・高等学校の教職員並びに教職員関係者を会員とする団体。「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」の構成員でもある。

4 まとめ（ＳＳ方式の今後の在り方について）

ＳＳ方式については、教員から生徒のメンタル面の懸念や配慮の必要性が多数指摘されています。ＳＳ方式の実施主体、学校を含む関係者が倫理的な懸案事項をあらかじめ共有した上でＳＳ方式の実施するかどうかを判断することが重要です。

今回の調査結果では、生徒の安全意識の向上につながったとの意見が多い一方で、新たな手法の導入は学校現場の負担の課題もあることから、代替手法が示されない中では、現行の手法に対して肯定的な回答が出やすいと考えられる点に留意が必要です。

また、実際の態度や行動を変容させる効果には否定的な指摘もありました。スタントマンによる実演自体を否定するものではありませんが、事故の恐ろしさを理解させて行動・態度を変えようとする方式の実施は慎重であるべきであり、危険予測の習得に重点を置くなど、事故の脅威アピールから脱却することが必要と考えられます。加えて、スタントマンの演技を強調する、「スタントショー」としての要素が強すぎると、交通ルール遵守の重要性といった、本来学ぶべき事項がおろそかになることに留意する必要があります。

ＳＳ方式については、学校教育の現場で必ずしも積極的な理由で実施されているものではなく、現在の学校教育が「主体的・対話的で深い学び」を重視し、生徒が主体的に安全行動をとるための具体的な知識や思考力を育む教育への転換が期待されていることを踏まえると、事故の脅威アピールを前提としたＳＳ方式以外の交通安全教育の選択肢を学校が検討することができるよう、警察や実施主体をはじめとする関係機関が、現在の学校教育の方向性を踏まえ、現行の教育手法に関する見直しや工夫、新たな教育手法の開発の検討を行うことが求められます。

(8) 警察の取組事例

警察における自転車の交通安全教育

警察では、自転車の安全・安心な利用のため、学校、事業者、自治体等と連携して、交通安全教育や広報啓発活動を推進するとともに、ルールを守らない自転車利用者に対する指導取締りを実施しています。

取組事例

①学校等との連携

警察官を学校等に派遣し、児童生徒等に対して、

- 実技指導（法規走行）や危険予測に関する実践的な教育
- ヘルメットの着用促進に向けた広報啓発

等を行っています。

【保育園・幼稚園】

保護者参加型の交通安全教室



【小学校】

模擬道路における実技指導



【中学校】

VRゴーグル・シミュレーターを活用した危険予測



【高等学校】

「自転車ヘルメット着用推進リーダー」の任命と着用促進に向けた広報啓発



埼玉県警察

「こども自転車運転免許証」の交付

小学校と連携して小学生に対する交通安全講習を実施し、講習終了後、学科試験・実技試験を行っています。こどもの交通安全に対する意識を高めるため、試験合格者に「自転車運転免許証」を交付しています。

氏名	埼玉 太郎	交通安全
学校名	さいたま市立〇〇小学校	自転車運転免許証 
小学校卒業まで有効		
交付	令和 02 年 04 月 01 日	
交通ルールを守ります		
〇〇市教育委員会・〇〇警察署		

取組事例

②事業者との連携

- 通勤や業務に自転車を利用する従業員
- 外国人従業員（技能実習生）
- 訪日外国人旅行者（レンタサイクル・シェアサイクル利用者）

等に対する教育と広報啓発を実施しています。

【販売事業者】

自転車配達員に対する安全教育の機会に点検整備箇所について確認



【レンタサイクル・シェアサイクル事業者】

多言語による自転車の交通ルールの広報啓発



【雇用主事業者】

外国人従業員に対する交通安全教室



※二次元コードを記したプレートを自転車（シェアサイクル）の前かごに取り付けており、利用者が二次元コードをスマートフォン等で読み取ることで四か国語による自転車の交通ルールが閲覧できる。

③自治体等との連携

高齢者に対して、

- 買物や通院等の日常生活
- 老人クラブ等の活動
- 家庭（戸別）訪問

等の機会を捉えた教育を実施しています。

【自治体】

公民館における出前教室



④免許証の更新時講習時における交通安全教育

免許証の更新時講習や高齢者講習で使用する講習用動画において、自転車の交通ルールについて教育を実施しているほか、都道府県警察のホームページで自転車の安全利用を図るための教育教材等を公開しています。

【更新時講習用動画】※画面キャプチャ



※「自転車の保護」の観点から自転車の交通ルールや対自転車事故の特徴（出会い頭事故が多い）について説明する講習用動画

【自転車の安全利用を図る教育教材】

福岡県警察
「eチャリ・ラーニング～自転車の学校～」

神奈川県警察
「スマートチリンスクール」



各都道府県警察の交通安全に関する問合せ先

交通安全教育をはじめとする交通安全に関する業務は、各都道府県の警察本部「交通企画課」（都道府県によっては「交通総務課」という名称の場合があります。）が担当しています。警察に交通安全教育を依頼する場合など交通安全に関する問合せは、各都道府県警察のホームページで連絡先（代表番号等）を確認していただき、「交通企画課」（又は「交通総務課」）宛てにお問合せください。

⑤指導取締りの際の交通安全教育

自転車の交通違反に対して、原則として、指導警告を実施しています。また、悪質・危険な違反に対しては検挙を行っています。

こうした中で、自転車の交通ルールについて理解し、交通ルールを守るよう指導を行っています。

○指導警告

違反の態様が悪質・危険な違反に直ちに当たることがないときは、原則として、現場で「指導警告票」等を渡すなどし、指導警告を行います。

指導警告は、同じ違反をすることのないよう、違反者自身が行った行為が交通違反になるなど自らの違反の危険性や交通ルールを遵守すべきことの重要性を理解してもらうことを目的としています。

【指導警告票】

(例：奈良県警察)

自転車指導警告票	
交付日時	令和 年 月 日 午前・後 時 分
取扱者	署・隊
あなたの運転行為は	
☐ 飲酒運転	☐ 番号無視
☐ 一時不停止	☐ 無灯火
☐ 通行禁止	☐ 歩道通行
☐ 歩道通行の方法	☐ 整備不良
☐ 不安定運転等	☐ 傘さし運転
☐ 携帯電話使用等	☐ イヤホン等使用
の道路交通法違反に抵触します。 これらの行為は、交通事故の原因となり大変危険です。 「自転車も乗車中は自動車と同じ車両の仲間」です。 このような違反を繰り返さず、安全運転に努めてください。 なお、酒酔い・酒気帯び運転、ヒスト等の制動装置不良車 運転、道端踏切立ち入りは、直ちに検挙の対象となります。	
奈良県警察	

自転車安全指導カード	
交付日時	令和 年 月 日 午前・後 時 分
取扱者	署・隊
☐ 信号は守りましょう。 ☐ 歩道では、歩行者の通行を優先させましょう。 ☐ 並進せず、1列で通行しましょう。 ☐ 「止まれ」の標識のある所や、見通しの悪い交差点を渡るときは、必ず止まって安全確認をしましょう。 ☐ 暗くなり出す前からライトをつけましょう。 ☐ 二人乗りや手放し運転はやめましょう。 ☐ 運転中に携帯電話(スマホ)を使ってはいけません。 ☐ 運転中にイヤホン等を使って、音楽を聞くなどしてはいけません。 ☐ 傘さし運転は危険なのでやめましょう。 ☐ 交通事故が起きた際の被害防止や被害を軽減するため自転車運転の際はヘルメットをかぶりましょう。 ☐ 踏切を渡るときは、必ず止まって安全確認をしましょう。 ☐ 運転する自転車の整備をしましょう。 (ブレーキ・タイヤ・ライト・反射材など)	
奈良県警察	

保護者の皆様へ	
お子様の危険な自転車の乗り方について、指導をいたしました。 お子様が悪質な交通事故に遭われることのないように、ご家庭でも自転車の安全な乗り方について、話し合いをしてください。 また、万一の交通事故に備え、ヘルメット着用の指導と自転車保険等への加入をお願いいたします。	
	
奈良県警察	

※様式は都道府県警察によって異なる

○検挙

交通違反が交通事故の原因となるような、歩行者や車両にとって、危険性・迷惑性の高い悪質・危険な違反であったときは検挙を行います。

27 「交通安全教育指針」と「交通の方法に関する教則」

国家公安委員会は、交通安全教育を行う方が効果的かつ適切な教育を行うことができるようにするための交通安全教育に関する指針（交通安全教育指針）、道路を通行する方が適正な交通の方法を容易に理解することができるようにするための教則（交通の方法に関する教則）を作成・公表しています。

これらには、自転車の正しい乗り方や運転に必要な知識等が含まれています。

6 基本的な自転車の交通ルール

* p.126「付録2」に基本的な交通ルールの一覧表を掲載しています。

1

道路交通法上の自転車の位置付け

小学生（1～3年生）から

- ・ 道路交通法では、自転車は「軽車両」と位置付けられ、自動車と同じ「車両」の一種です。
- ・ 自転車には、一定の基準を満たす「普通自転車」のほか、タンDEM自転車やペロタクシー等、様々な種類があります。



【歩行者】



ひと

* 自転車（側車付き・牽引している自転車は除く。）を押して歩く場合は、歩行者とみなされます。

普通自転車

一定の場合には歩道通行
できる（[3](#) 参照）



普通自転車以外の自転車

歩道通行できない



タンDEM自転車



ペロタクシー



牽引自転車

「普通自転車」の基準

○車体の大きさ

長さ190cm以内、幅60cm以内

○車体の構造

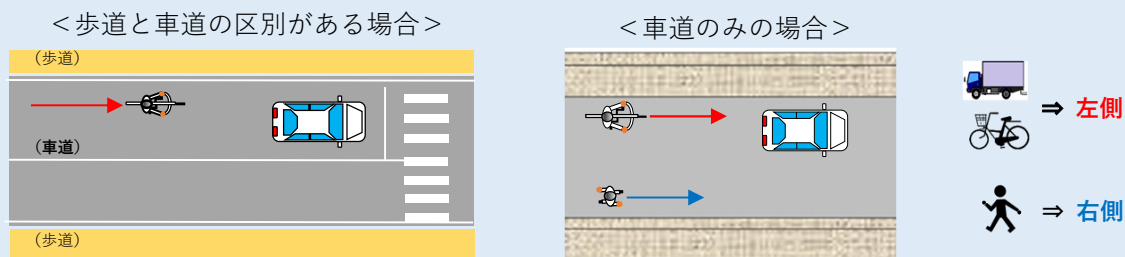
- ・ 四輪以下の自転車である
- ・ 側車を付けていない（補助輪は除く。）
- ・ 乗車装置は一つである（幼児用乗車装置は除く。）
- ・ ブレーキは、走行中簡単に操作できる位置にある
- ・ 鋭い突出部がない

- ・ 小学1～3年生は、「歩行者は道路の右側、自転車を含めてくるまは道路の左側を通ります」というように、歩行者の交通ルールと関連付けて伝え、歩行者と自転車との交通ルールの違いを教えましょう。
- ・ 自転車は「車両」であることについて、中学生以降では、法律上の位置付けを含めて、繰り返し触れましょう。

①「車道通行」と「左側通行」の原則

- ・ 自転車は、車道の中央（中央線があるときは、中央線）から左側の部分を、左端に沿って通行しなければいけません。

* 歩道を通行できる場合と通行方法については **3** 参照

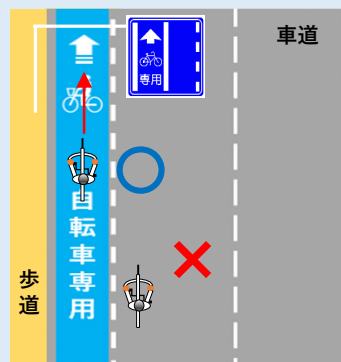


- ・ 小学生には、くるまは左側を走ること、自転車も同じく左側を走ることを教えましょう。
- ・ 中学生からは、自動車やバイクと同じように車道の左側の部分を通行することを伝えましょう。
- ・ 道路の右側を通行する「逆走」は、交通事故のリスクが高まることを教えましょう。
例えば、見とおしの悪いカーブでは対向車から自転車が見えず、正面衝突のおそれがあります。「なぜ左側通行する必要があるのか」、「なぜ交通ルールを守る必要があるのか」、その理由を併せて理解することが大切です。（参照：p.31 **12**「逆走（右側通行）はなぜ危険？」）

②普通自転車専用通行帯がある場合の通行場所

- ・ 普通自転車で車道を通行するとき、車道に普通自転車専用通行帯があるときは、その普通自転車専用通行帯を通行しなければいけません。
（**3** の場合には、歩道を通行することができます。）

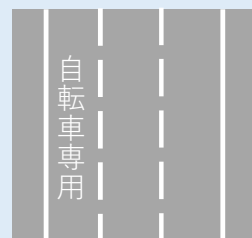
【普通自転車専用通行帯】



「普通自転車専用通行帯」の道路標識



「普通自転車専用通行帯」の道路標示

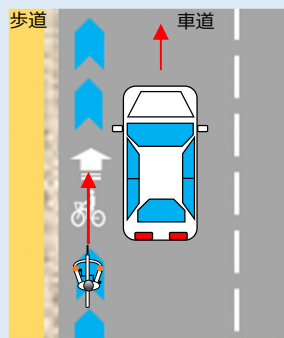


- ・ 「普通自転車専用通行帯」の道路標識・標示やどのような場所であるかについて、イラストや身の周りの実際の場所の写真を用いて説明しましょう。
- ・ 普通自転車専用通行帯の道路標識・標示があるときは、その部分（通行帯）を通ることを教えましょう。
※13歳未満の方、70歳以上の方等は歩道を通行することができますが、歩道を通行するときは、「歩行者が優先」であることを強調して教えましょう。

（参考）矢羽根型路面表示

- ・ 矢羽根型路面表示は、自転車通行ルールを分かりやすく伝えるものです。
- ・ 矢羽根型路面表示は、自転車の運転者だけでなく、自動車の運転者に対しても、自動車と自転車が車道上で混在することについて注意を促す役割があります。（自動車が矢羽根型路面表示を踏みながら通行する場合もあります。）
- ・ 必ずしも矢羽根型路面表示がされた場所を通行するよう義務付けるものではありませんが、自転車で通行するときはこれを目安としましょう。

< 矢羽根型路面表示 >

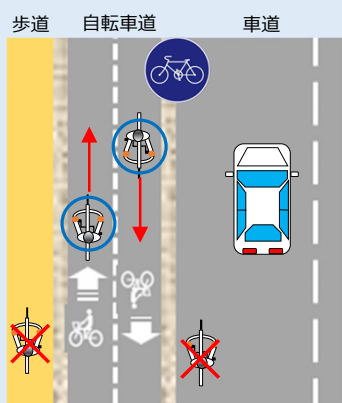


- ・ 矢羽根型路面表示は、普通自転車専用通行帯とは異なり、その部分を通行しなければいけないことはありません。しかし、自転車が通行する部分・方向を知らせ、自動車に対しても自転車が通行する部分として注意を促す役割があるので、自転車で通行するときは、これを目安とすることを教えましょう。

小学生（４～６年生）から

③自転車道がある場合の通行場所と通行方法

- ・ 普通自転車は、自転車道があるときには、自転車道を通行しなければいけません。
- （ **3** の場合には、歩道を通行することができます。）



* 自転車道とは、自転車が通行するため、縁石柵等の工作物によって区画された車道の部分です。

- ・ 道路の片側にしか自転車道がない場合でも、自転車道を通行しなければいけません。
- ・ 自転車道では左側端を通行しなければいけません。

「自転車専用」の道路標識
（自転車道には設置されている場合があります）



- ・ 「自転車道」の道路標識や自転車道がどのような場所であるかについて、イラストや身の周りの実際の場所の写真を用いて説明しましょう。
- ・ 自転車道があるときは、必ずその部分を通ることを教えましょう。
- ※13歳未満の方、70歳以上の方等は歩道を通行することができますが、歩道を通行するときは、「歩行者が優先」であることを強調して教えましょう。

自転車の通行が制限されているとき

- ・ 一方通行道路の逆走をはじめ、自転車を含む車両の通行が一律に禁止されている道路を通行してはいけません。
- ・ また、自転車に限って通行が認められている遊歩道といった道路においては、特に歩行者に注意して徐行しなければいけません。

「車両通行止め」



「車両進入禁止」



「特定小型原動機付自転車・自転車通行止め」



「歩行者用道路」



自転車は通行できません



自転車を除く

自転車は通行できます



自転車を除く

自転車は徐行して通行できます

自転車は、高速道路・自動車専用道路を通行することはできません。

高速道路等への自転車での立入りは、法律で禁止されているだけではなく、自動車が高速で行き交う場所であるため、大変危険です。

高速道路等の出入口には、「自動車専用」の標識が設置されているほか、誤進入を防ぐため「自転車進入禁止」等の注意喚起の看板や路面表示が設置されています。

交通事故を防ぐためには、道路標識等を確認して交通ルールを守ることが大切です。

「自動車専用」の道路標識



①歩道を通行できる場合の通行場所（参照：p.28「**11** 車道通行に向けた準備」）

- ・次のようなときは、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・道路標示で歩道を通行することができるとされているとき
- ② 13歳未満の方若しくは70歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

「普通自転車歩道通行可」の
道路標識・道路標示



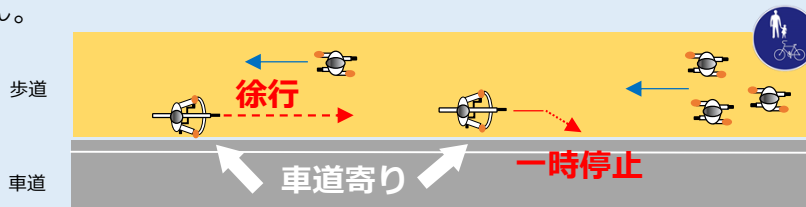
【やむを得ないと認められるとき】

道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるとき

- ・歩道を通行できるのは「普通自転車」です。普通自転車の基準を満たすか、事前に確認しましょう。（参照：p.105「**1** 道路交通法上の自転車の位置付け」）
- ・歩道は歩行者のための道路です。「歩行者が優先」であることを強調しましょう。
- ・車道から歩道へ、歩道から車道へと通行場所を変えるとき、周囲の安全確認についても教えましょう。
- ・自転車を押して歩く場合は、歩行者とみなされ、歩行者として歩道を通行することができます。自転車を運転する場合は車両、押して歩く場合は歩行者とみなされることについて教えましょう。（ただし、側車付きの自転車や牽引している自転車は、押して歩いたとしても歩行者とみなされず、歩道を通行することができません。）

②歩道を通行できる場合の通行方法

- ・普通自転車が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徐行*しなければいけません。
- ・また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければいけません。

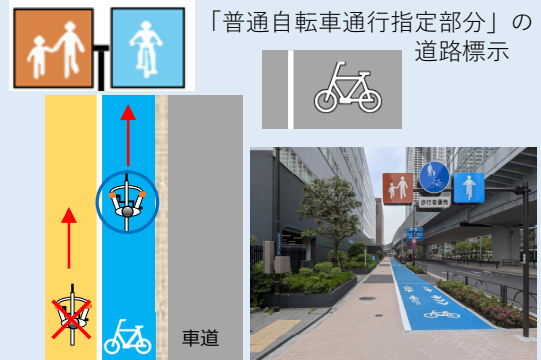


* 徐行とは、直ちに停止することができそうな速度で進行することをいいます。

- ・歩道は「歩行者が優先」です。車道寄りを徐行しなければいけません。歩行者の間を縫うように走ったり、建物寄りを通行したりすることは、歩行者や車両と衝突する危険性があることを教えましょう。（参照：p.24「**6** 歩道の通行方法」、「**7** 歩道で車道寄りを通行しなければならない理由」）
- ・歩行者が多く通行している場合や歩道が狭い場合には、自転車から降りて押し歩きすることを教えましょう。

③普通自転車通行指定部分が設けられている場合の通行場所と通行方法

- ・普通自転車で歩道を通行することができる場合で、「普通自転車通行指定部分」が設けられている歩道を通行するときには、普通自転車通行指定部分を徐行して通行しなければいけません。
- ・また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければいけません。

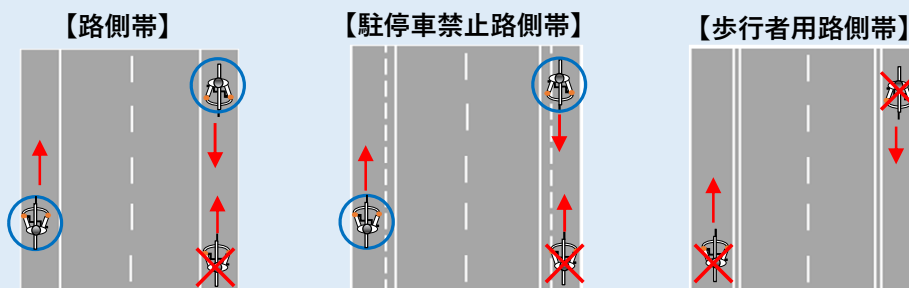


【普通自転車通行指定部分】

- ・「普通自転車通行指定部分」の道路標示やどのような場所であるのかについて、身の周りの実際の場所の写真やイラストを用いて説明しましょう。
- ・指定部分以外の歩道に歩行者がいない場合でも、道路標示に従って指定部分を通行しなければいけないことを教えましょう。
- ・指定部分を進行する場合で歩行者がいなければ、徐行の必要はありません。しかし、建物から歩行者が飛び出してきたり、車が店舗駐車場に出入りするために歩道を横切っておそれもあるので、状況に応じてすぐに止まれる速度で通行することを教えましょう。

路側帯がある場合の通行場所と通行方法

- ・自転車は、著しく歩行者の通行を妨げるときを除いて、路側帯を通行することができます。
- ・自転車で路側帯を通行するときは、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行しなければいけません。
- ・ただし、白の二本線で標示された路側帯（歩行者用路側帯）は、路側帯内を自転車で通行することはできません。



自転車で路側帯内を通行するときは、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければいけません。

- ・路側帯を通行するときも、歩行者を優先し、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行する必要があることを教えましょう。
- ・歩行者が多いなどの理由から、路側帯から車道に出るときは、後方の安全確認を行うことを教えましょう。また、後ろから車が来ている場合には、無理に進路を変えず、一時停止して車が通り過ぎるまで待つように教えましょう。

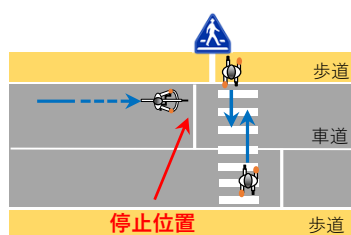
5

横断歩行者の優先

小学生（４～６年生）から

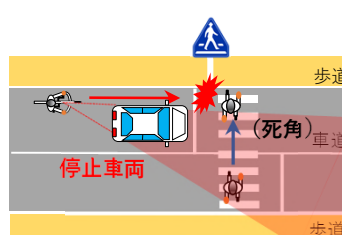
- ・横断歩道に接近する場合には、横断歩道付近の見とおしがよく、歩行者の姿がないことが明らかなきを除き、横断歩道の直前（停止線があるときはその直前）で停止することができるような速度で進行しなければいけません。
- ・横断歩道を横断中又は横断しようとする歩行者がいるときは、横断歩道の直前で一時停止し、その通行を妨げないようにしなければいけません。
- ・横断歩道又は横断歩道の直前で停止している車両がある場合には、その車両の側方を通過してその前方に出ようとするときは、一時停止しなければいけません。

<横断中の歩行者がいる場合>



停止線で一時停止

<横断歩道の直前で停止車両がある場合>



横断中の歩行者が停止車両の死角に入り衝突の危険

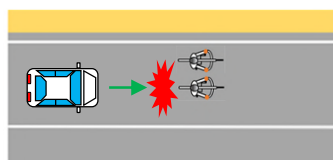
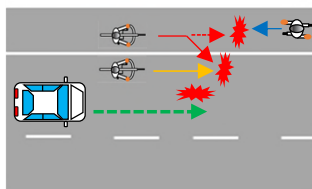
- ・自転車は、「車両の仲間」であり、歩行者を保護する立場にあることを教えましょう。
- ・横断歩道付近に街路樹や電信柱等がある場合、その陰（死角）に歩行者がいて、突然横断歩道に飛び出してくるおそれがあることを教えましょう。
- ・歩行者が横断歩道の前に立っている場合や横断歩道に向かって歩いている場合、横断歩道付近に街路樹等があり、歩行者の有無を確認できない場合には、すぐに止まれる速度まで減速して進むように教えましょう。
- ・横断歩道を横断する歩行者のほか、横断歩道付近から斜め横断する歩行者もいるため、横断歩道を通行するときは、歩行者の動きに注意する必要があることを教えましょう。

6

並進の禁止

小学生（４～６年生）から

- ・自転車は、並進（別の自転車と横に並んで走ること）してはいけません。
- ・他の自動車や歩行者を巻き込んだ事故に発展したり、他の自転車や歩行者の通行に支障を及ぼしたりするおそれがあります。



「並進可」の道路標識



- ・なお、例外的に道路標識により並進できるとされている道路では、並進ができます。この場合でも、３列で並進してはいけません。

- ・並進しながら会話していると注意力が散漫になり、周囲の安全確認がおろそかになるほか、道路を塞いで他の自動車や歩行者の通行の妨げになることを教えましょう。
- ・道路の左端に沿って一列で走行することを教えましょう。

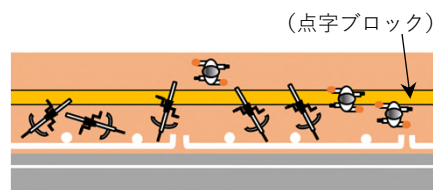
7

駐輪場所・駐輪方法

小学生（１～３年生）から

- ・自転車は車両の一種です。決められた場所（駐輪場）に駐輪しなければいけません。
- ・道路上に自転車を駐輪することは歩行者や他の車両等の通行の妨げになり、特に歩道で点字ブロックの上に自転車を駐輪すると、視覚障害者の通行の妨げになって大変危険です。

- ・歩道は身体の不自由な人や車椅子を利用している人など、多くの人が通行する場所です。他の交通主体への配慮の必要性和関連付けて、自転車は決められた場所に駐輪することを教えましょう。



8

信号機の信号等に従う義務

未就学児から

【車道進行時】

- ・車道を進行するときは「車両用信号」に従わないといけません。
- ・ただし、「歩行者用信号」に「歩行者・自転車専用」の標示がある場合は、車道を進行するときであっても、歩行者用信号に従ってください。
- ・赤信号で停止する場合には、停止線が設けられているときには、その直前で停止しなければいけません。また、自転車を除く一方通行道路を反対側から通行してきた場合で、停止線が設けられていないときには、交差点の直前（交差点の直前に横断歩道があるときは、横断歩道の直前）で停止しなければいけません。
- ・「車両用信号」が黄色の場合、安全に止まれないときを除いて、停止位置を越えて進行してはいけません。

【車両用信号】



【歩行者用信号】



【歩道進行時】

- ・横断歩道を進行するときは、「歩行者用信号」がある場合には歩行者用信号に、車両用信号しかない場合は車両用信号に、それぞれ従わないといけません。
- ・赤信号で停止する場合、交差点の直前（交差点の直前に横断歩道があるときは、横断歩道の直前）で停止しなければいけません。

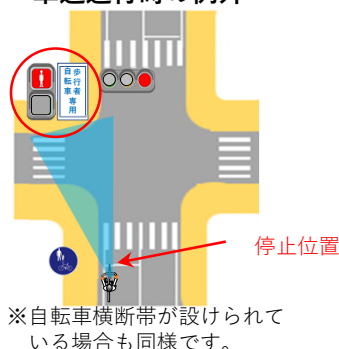
【歩行者用信号】



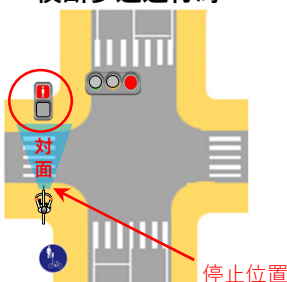
<車道進行時>



<車道進行時の例外>



<横断歩道進行時>



- ・従うべき信号を教えるときには、イラストを用いて説明しましょう。
- ・赤信号で停止線を越えて進行すると、歩行者や自動車等と衝突するおそれがあるので、赤信号で停止する場所は停止線（交差点の直前）であることを強調して教えましょう。
- ・青信号で進行する場合でも、周囲の安全確認を行うことが大切です。特に交差点では、右折や左折する自動車から見落とされる可能性があるため、周りの状況を確認してから進行することを教えましょう。

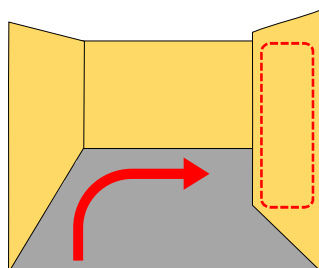
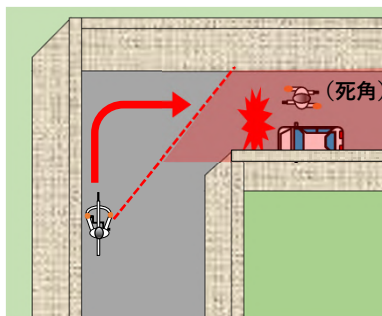
9

徐行すべき場所

未就学児から

- ・信号機がなく、左右の見とおしがきかない交差点や、道路の曲がり角付近・上り坂の頂上付近・急な下り坂では、徐行*しなければいけません。

* 徐行とは、直ちに停止することができるような速度で進行することをいいます。



曲がった先に車や人がいる可能性があります。速度を落として曲がり角の先の状況を確認しましょう。

- ・見えない場所（死角）には、歩行者や自動車がいる可能性があることを教えましょう。
- ・左右の見とおしがきかない交差点や道路の曲がり角付近などは、見えない場所（死角）が多くあるため、通行するときには、速度を落として見えない場所の状況を確認する必要があります。（参照：p.16 「**1**「徐行すべき場所」とは？」）
- ・左側通行を守ることで、右側から進行してくる自動車と距離をとることができ、衝突を防ぐことができます。左側通行の必要性についても併せて教えましょう。（参照：p.31 「**12** 逆走（右側通行）はなぜ危険？」）

10

指定場所における一時停止

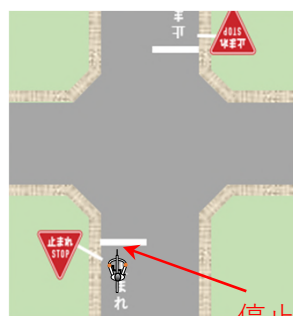
未就学児から

- ・一時停止標識等のある交差点では、
 - 停止線があるときはその直前
 - 停止線がなければ交差点の直前で一時停止しなければいけません。

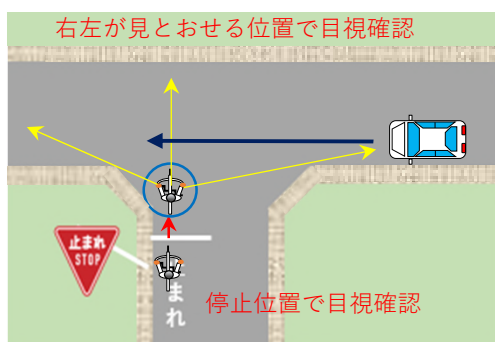
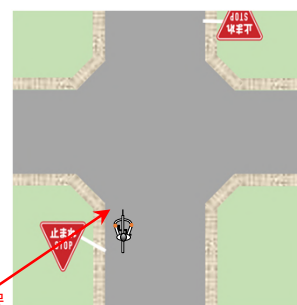
「一時停止」の道路標識



停止位置は、停止線の直前



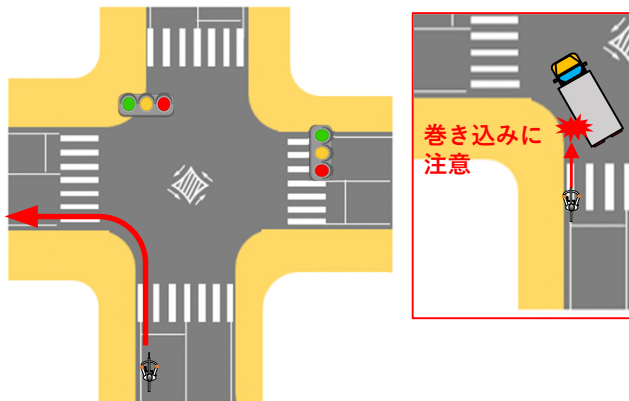
停止線がなければ、交差点の直前で停止



- ・停止位置の手前で十分に速度を落としてから、停止位置で止まることが重要です。
- ・停止位置で進路前方と交差点の右左を確認し、人や自動車などが来ていないかを確認した後、交差点の右左が見とおせる位置までゆっくり進み、再度、右左から人や自動車などが来ていないか確認すべきことを教えましょう。
- ・自動車が来ている場合など、安全に進行できないときは、自動車が通り過ぎるまで待つように教えましょう。（参照：p.17 「**2**「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象」）

【左折】

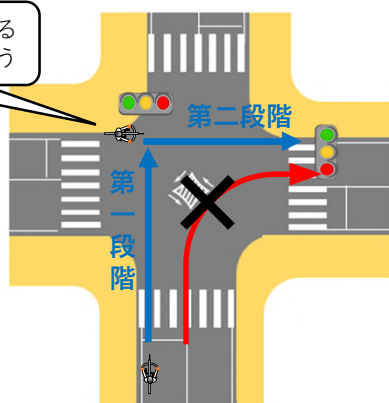
- ・左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければいけません。



【右折】（いわゆる二段階右折）

- ・右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければいけません。

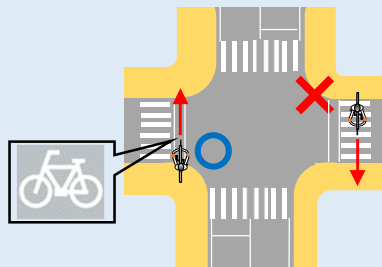
- ・停止して右に向きを変える
- ・停止後は対面の信号に従う



- ・右左折の方法は、イラストを用いて視覚的に説明しましょう。
- ・交差点での巻き込み事故を防ぐために、前後の自動車と距離を空ける必要があることを教えましょう。特にバスやトラック等の大型車から自転車は見えづらいこと、曲がるときに前輪より後輪が内側を通ることから、十分な距離を空けることが重要であることを教えましょう。（参照：p.35「 運転席からの死角に注意」）
- ・右折するときは、右折レーンの有無にかかわらず、
 - （信号があるときは信号に従って）交差点の向こう側までまっすぐ進んで、停止する
 - 停止後、右に向きを変えて対面の信号が青になってから進む
 という二段階右折の方法を教えましょう。

①道路を横断するときのルール（自転車横断帯が設けられているとき）

- ・ 自転車は、道路を横断しようとするとき、近くに自転車横断帯があれば、その自転車横断帯を通行しなければいけません。

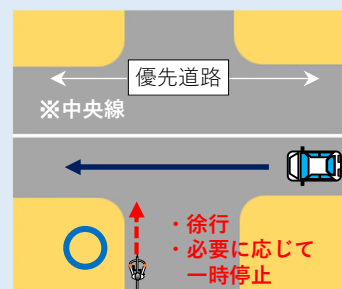
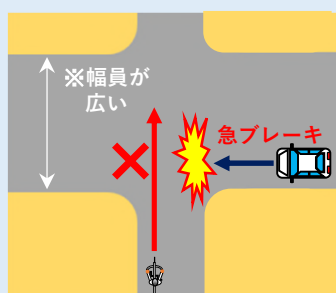
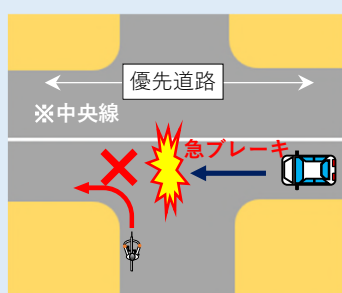


自転車横断帯

高校生から

②交差道路に入るときルール

- ・ 交差道路が優先道路*である場合や通行してきた道路よりも明らかに幅員が広い場合は、交差道路を通行する車両の進行を妨害してはならず、かつ、交差点に入るときは徐行しなければいけません。



(例) 徐行せず、また、停止することなく交差道路に入る
→衝突の危険や自動車の急ブレーキを誘発するなど
大変危険です。

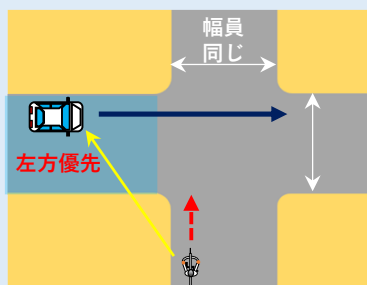
- * 優先道路とは、道路標識により優先道路として指定されている道路や、交差点を突っ切る形で中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいいます。



「優先道路」の標識



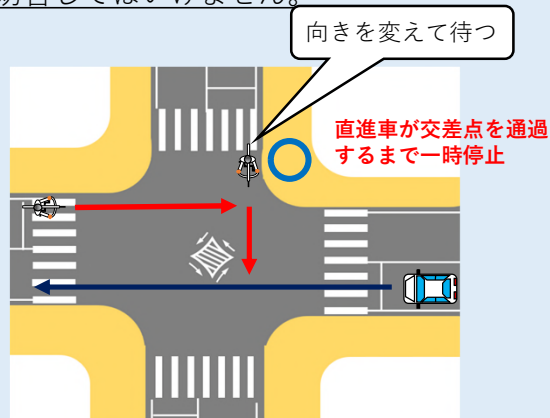
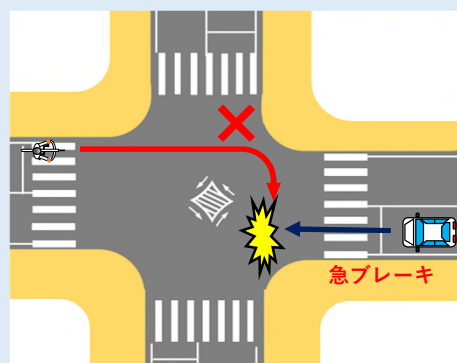
- ・ 交差道路が優先道路ではない場合や通行してきた道路と幅員が同じような場合で、自転車や信号のない交差点に入るときには、原則、交差道路の左方から進行してくる車両が優先となります。



左側の車両を優先するのは、車両は左側通行であることから、左方から進行してくる車両を右側によけることはできるものの、右方から進行してくる車両については左側によけることが難しいためです。

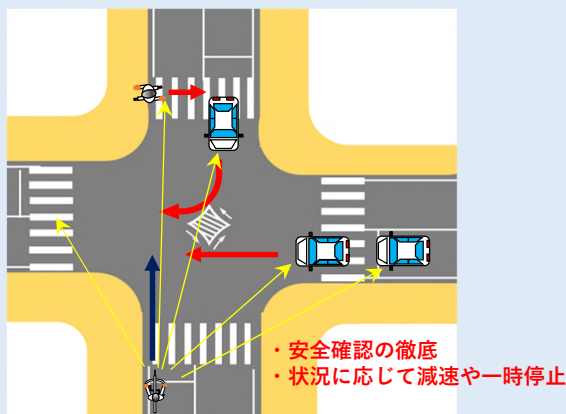
③交差点を右折するときのルール

- ・自転車で交差点を右折（二段階右折）する場合には、交差点において直進し、又は左折しようとする車両があるときは、その車両の進行を妨害してはいけません。



④交差点内を通行するときのルール

- ・自転車で交差点に入るときは、交差道路を通行する車両、反対方向から入ってきて右折する車両、道路を横断する歩行者に特に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければいけません。



- ・小学生に対しては、「徐行すべき場所」「指定場所における一時停止」「右左折の方法」といった交差点が関係する交通ルールと関連付けて教えましょう。
- ・「止まる」「見る」「確かめる」に加えて、交差点を通行するときには、歩行者や自動車に注意して、例えば、近づいてくる自動車があれば再度止まり、自動車が通り過ぎるのを待つなど、安全に交差点を通行する方法について教えましょう。
（参照：p.17「「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象」）

- ・ 自転車で踏切を通過しようとするときは、踏切の直前（停止線があるときはその直前）で停止し、安全であることを確認しなければいけません。
- ・ また、踏切の遮断機が閉じようとしているときや警報機が鳴っている間は、その踏切に入ってははいけません。

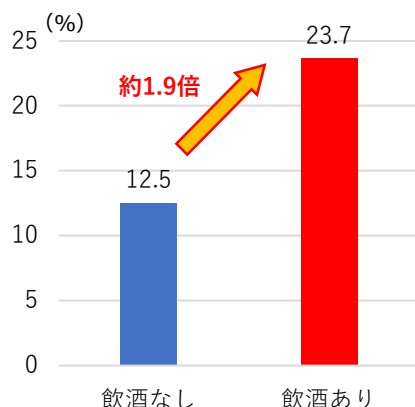
- ・ 踏切での安全確認は、踏切に向かって列車が近づいて来ないか確認することに加えて、踏切を通過した先の道路の状況を確認することを教えましょう。渋滞車両により、踏切を渡りることができない場合（踏切内で停止することになる場合）は、通過せずに待つように教えましょう。
- ・ 警報機が鳴り始めたら、遮断機が閉じていなくても踏切内に立ち入ってはいけないことを教えましょう。
- ・ 踏切では、自転車の車輪がレールの間に挟まったり、落輪したりしないよう、注意して通行したり押して歩いたりすることを教えましょう。

- ・ お酒を飲んで自転車を運転することは禁止されています。
- ・ また、自転車運転者に酒類を提供したり、飲酒をした人に自転車を提供したり、飲酒した人に要求・依頼して自転車に同乗したりする行為も処罰の対象となります。

（参照：p.62「Column7 最近の自転車の交通ルールの改正」）



飲酒運転による死亡・重傷事故率（R6中）



酒酔い運転、酒気帯び運転は、交通反則通告制度の対象外です。赤切符等の刑事手続で処理されます。

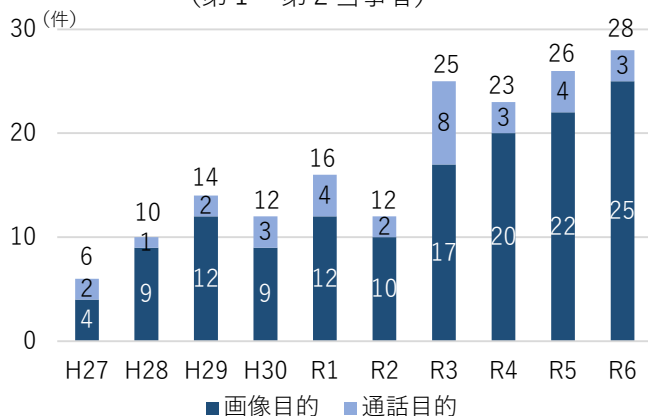
- ・ アルコールが身体に及ぼす影響や運転操作に及ぼす影響を理解することが重要であり、飲酒運転は交通事故の危険性が高くなることを教えましょう。（参照：p.51「**19** 飲酒運転はなぜ危険なのか？」）
- ・ たとえ微量であっても、お酒を飲んだら自転車に乗ってはいけないこと、飲酒運転をした場合の罰則について教えましょう。
- ・ 自転車を運転する人に飲酒をすすめることや、飲酒をした人に自転車を貸すこと、飲酒をした人に要求・依頼して自転車に同乗することも処罰の対象となることを教えましょう。

15

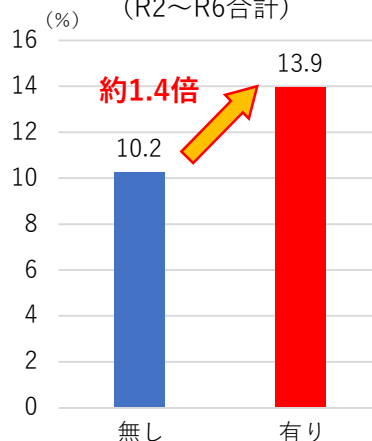
携帯電話使用等の禁止

小学生（4～6年生）から

- ・ 自転車を運転するときは、携帯電話・スマートフォン等を使って通話したり、表示された画像を注視したりすることが禁止されています。

携帯電話等使用自転車死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)

※「画像目的」とは、メール、インターネット、ゲームなどの画像、動画を見ること、また、それらの機能を使用するために画面を操作することなどをいう。

自転車乗用中死傷者（第1、2当事者）
携帯電話使用有無別死亡・重傷事故率比較
(R2～R6合計)

- ・ 携帯電話・スマートフォン等を使用していた自転車の死亡・重傷事故件数は増加傾向にあります。特に画像や動画を見る目的で使用しているときの事故が多く発生しています。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、歩行者の存在を見落とししたり、意図せず信号を無視したりするなどの危険があることを教えましょう。
- ・ ホルダーに固定している場合でも、走行中に画像を注視したり、操作することは禁止されています。携帯電話やスマートフォン等を使用する場合には、安全な場所に停止して行うようにすることを教えましょう。

16

乗車の制限等

小学生（4～6年生）から

- ・ 自転車で二人乗り*をしてはいけません。
 - ・ 自転車で二人乗りをすると、ブレーキの効が悪くなる危険性があるほか、バランスを崩し転倒する可能性があります。
- * ただし、16歳以上の保護者が、小学校入学前の幼児を幼児用座席に乗せて運転することや、タンDEM自転車や三輪の自転車で乗車するための座席がある場合は、自転車の運転者以外の者を乗せて運転することができます。（参照：p.56「こどもを乗せて自転車を運転するときの注意点」）

「タンDEM自転車」

二人以上の乗車用装置とペダルが縦列に設けられた自転車です。
普通自転車ではないため、歩道を通行することはできません。



- ・ 自転車の二人乗りは、同乗者の体重の分重くなるため、ブレーキの効が悪くなったり、バランスを崩しやすくなったりするなどの危険があります。
- ・ 都道府県公安委員会規則により自転車の運転者以外の者を乗せて運転することができる場合でも、ブレーキに影響が生じることを理解し、バランスを崩さないよう走行することが大切なことを教えましょう。

17

イヤホン・傘差し運転の禁止

中学生から

(参照：p.39 「**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？」)

- ・ 自転車に関するルールの中には、都道府県公安委員会で規定しているものがあります。
- ・ 傘差し運転や、イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態での運転は、全ての都道府県で禁止されています。
- ・ 傘を差しての運転は、自転車のハンドル、ブレーキの操作が難しくなり、イヤホンをつけての運転*は、周囲の音が聞こえず、自動車や歩行者の動きに気付けなくなり、重大な事故に発展するおそれがあります。
- * 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。

- ・ 雨天時は雨衣（レインウェア、ポンチョ等）を着用し、両手でハンドル操作・ブレーキ操作を行うように教えましょう。
- ・ 雨天時は路面が滑りやすくなっており、特にマンホールや路面標示の白色ペイント部分の上を通るときは速度を落としてゆっくり走る必要があることを教えましょう。
- ・ 運転するときは、目視による安全確認のほか、自動車のエンジン音や緊急自動車のサイレンの音を聞いて、他の車両が近づいて来ないか確認することも大切です。目視に加え、音を聞いて周囲の状況を確認することを教えましょう。

18

制動装置不良自転車の運転の禁止

高校生から

- ・ ブレーキがない自転車や、ブレーキが故障した自転車を運転してはいけません。
- ・ 前車輪及び後車輪の両方にブレーキを備え付けておく必要があります。

- ・ トラック競技等に使用される競技用の自転車（ピストバイク）は、ブレーキが備え付けられていないため、公道では使用することができません。また、故障によりブレーキが効かない状態の自転車も使用することができません。
- ・ ブレーキがない、ブレーキが効かない状態の自転車は、他者との衝突を回避できないなど、大変危険です。自転車に乗るときは、ブレーキを含めた点検をすることを教えましょう。

19

ライトの点灯

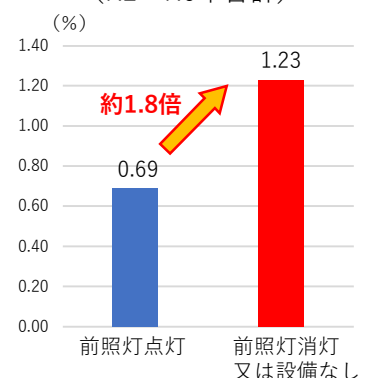
小学生（1～3年生）から

- ・ 夜間や暗いトンネルでは、ライトをつけなければいけません。
- ・ ライトをつけないと、道路の状況の確認や、周りの自動車、歩行者の発見がしづらくなるだけでなく、自動車や歩行者からも自転車の存在を発見しづらくなり、自動車や歩行者と衝突したり、誤って道路から用水路に転落したりするなど、重大な事故につながるおそれがあります。



- ・ ライトをつけることは、自動車や歩行者等に対して、自身の存在を知らせる役割があることを教えましょう。
- ・ 安全のため、夜間には反射材を着用することを教えましょう。

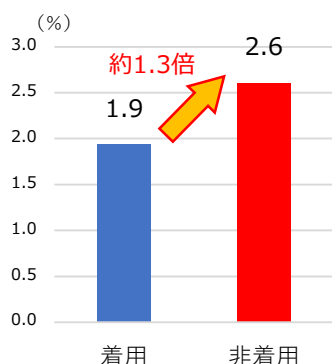
自転車乗用中の夜間前照灯点灯状況別致死率比較
(R2～R6年合計)



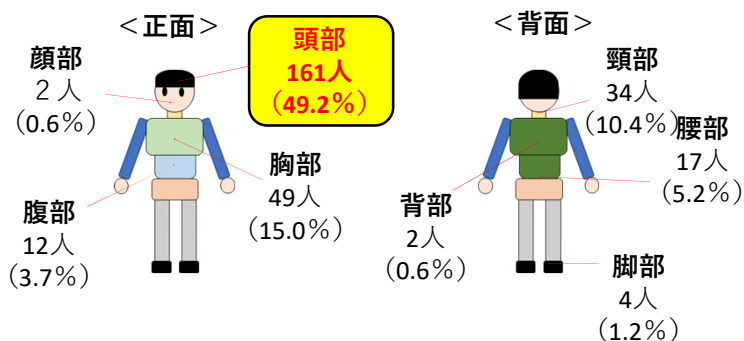
(参照：p.24「**8** 正しいヘルメットの着用の仕方」、p.32「**14** ヘルメット着用が必要なのはなぜ?」)

- ・自転車を運転するときは、ヘルメットの着用が努力義務とされています。
- ・自転車の交通事故では、頭部に致命傷を負うことが多いため、頭部を保護することは極めて重要です。

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)



自転車乗用中の損傷主部位別死者数 (R6中)



- ・幼児用座席に幼児を乗せて自転車を運転するときは、同乗する幼児にもヘルメットを着用させるよう努めなければいけません。
- ・保護者は、自転車を運転する13歳未満のこどもにヘルメットを着用させるよう努めなければいけません。

- ・ヘルメットの着用は、頭部の保護に有効で、命を守るものであることを教えましょう。
- ・あわせて、交通事故に遭ったとき、頭部以外への負傷を軽減させるために、長袖・長ズボンを着用するなど肌の露出を少なくすることを教えましょう。

- ・ブレーキの不具合は衝突回避に影響を与えるほか、タイヤの摩耗はスリップによる転倒につながり、制動距離にも影響を与えます。
- ・ブレーキ、タイヤ、反射器材、車体、ベル（警音器）等、利用の都度、点検し、悪いところがあれば整備に出しましょう。また、定期的に自転車販売店へ行って点検や整備をしてもらいましょう。

- ・こどもが利用する自転車の点検については、保護者・家族の協力が必要です。自転車を利用するときに、こどもと一緒に点検を行い、点検要領を教えましょう。
(参照：p.25：「**9** 「ぶたはしゃべる」で自転車点検」)
- ・故障によりブレーキが効かない状態の自転車は使用することができません。ブレーキが効かない状態の自転車は、他者との衝突を回避できないなど、大変危険であり、また、交通違反になることを教えましょう。
(参照：p.119「**18** 制動装置不良自転車の運転の禁止」)

- ・自転車も、交通事故を起こした場合には、負傷者を救護するとともに、警察に報告しなければいけません。（参照：p.44「**18** 事故時の対応について」）

【安全の確保】

- ・けが人を安全な場所に移動させる
- ・自転車を安全な場所に移動させ、自分自身も安全な場所に移動する
- ・必要に応じて、通行人等に協力を依頼する

【けが人の救護】

- ・けが人がいる場合は、119番通報し、救急車を呼ぶ
- ・必要に応じて、通行人等に協力を依頼する

【警察への連絡】

- ・110番通報し、警察に連絡する
- ・必要に応じて、通行人等に協力を依頼する

- ・未就学児と小学生には、交通事故に遭ったときは、通行人や近隣住民、近くの店の大人に助けを求めることを教えましょう。また、その場所から、事故の相手方や周りの大人に依頼して、保護者や学校に連絡してもらう必要があることを教えましょう。
- ・中学生以上には、自転車で事故に遭った場合や事故を起こした場合には、警察に報告する義務があること、負傷者を救護する義務があることを教えましょう。

7 教材紹介

警察庁の「自転車ポータルサイト」では、教育主体が自転車の交通安全教育に活用できるよう、自転車の交通安全教育を行っている民間事業者、関係機関等の教材を紹介しています。

サイトは誰でもアクセスでき、実際に自転車の交通安全教育を実施しようとする方が、教育対象のライフステージごとに、自転車の交通安全に関する教材を参照することが可能です。自転車の交通安全教育に活用するときには、教育機会や教育したい内容に応じた適切な教材を選ぶようにしましょう。

教材一覧

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

小学生(4~6年生)

うんこ交通安全 自転車編 (ゲーム)

(一財) トヨタ・モビリティ基金

ドリルに比べてより細かい自転車乗車中の注意事項に加え、複雑な道路環境…

[□ 続きを読む](#)

小学生 (4~6年生)



スマートチリンスクール

神奈川県警察

自転車の利用者に知ってほしい基本的な交通ルールを、小学生3年生以上を…

[□ 続きを読む](#)

小学生 (4~6年生)

中学生

高校生

成人



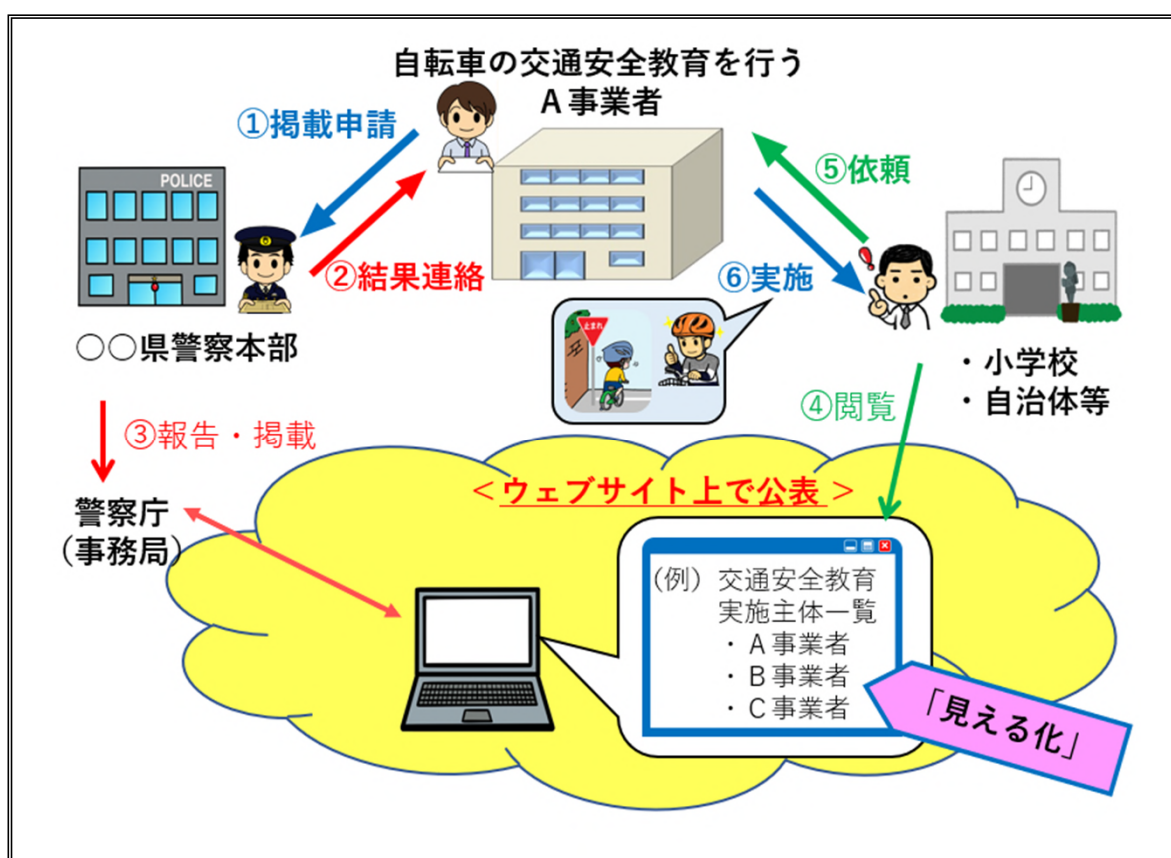
< 自転車ポータルサイト (<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>) >

8 自転車の交通安全教育実施事業者公表制度

「自転車の交通安全教育実施事業者公表制度」は、このガイドラインに即した効果的な自転車の交通安全教育を行う事業者・団体等を、警察において「自転車の交通安全教育実施事業者」として公表する制度です。自転車の交通安全教育の需要（自転車の交通安全教育の実施に関する学校や自治体等のニーズ）と供給（事業者・団体等による交通安全教室等のシーズ）のマッチングを促進し、自転車の交通安全教育の充実化を図ることを目的としています。

公表の対象となる事業者・団体等については、各都道府県警察のウェブサイトのほか、警察庁の「自転車ポータルサイト」に掲載します。

※ 「自転車の交通安全教育実施事業者公表制度」は、令和 8 年以降に開始予定です。



< 自転車ポータルサイト (<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>) >

付録 1

このガイドラインにおける教育内容と教育方法の全体像は以下のとおりです。

	未就学児 (～6歳)		小学生		中学生	高校生	成人	高齢者
	1～3年生	4～6年生						
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				通学目的での利用	通勤や仕事での利用	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						電動アシスト車や幼児同乗車の利用増	
	未熟						加齢に伴い変化	
	未熟 (徐々に成熟)						加齢に伴い変化	
	加齢に従い、社会性、感情、パーソナリティ、道徳性による影響を受ける							
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							
事故実態	「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 対歩行者の死亡・重傷事故が急激に増加 携帯電話使用等に起因する事故が増加					
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になること							
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。	・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。 ・自転車を徹底することは、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が身に付ける。	・中学生(13歳)から安全に車を走らせるよう、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。	・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回避する能力を習得し、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。	・自転車に乗るときの交通ルールの車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を回避・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。	・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。	・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に変化し、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。	
技能	・バランス能力の向上 ・ブレーキのかけ方		・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					
	・加齢に伴う運転技能の変化の理解							

教育内容・教育方法例（※白抜き部分が教育方法の例）			
知識（交通ルール）	危険予測・回避行動		交通社会の一員としての態度
	行動・態度		
・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 ・道路交通法上の自転車の位置付け ・歩道の通行方法 ・駐輪場所、駐輪方法 ・交差点の通行方法 ・右左折の方法 ・踏切の通行方法 ・ライトの点灯 ・点検整備	「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」をこどもと一緒に言う ・身の周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 ・見とおしの悪い交差点でのフィールドワーク、安全マップの作成 ・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 ・「ながらスマホ」等の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験	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、自分の行動を振り返り、自分がどのような運転を行えば自らを守るともに交通の円滑が保たれるかを検討・討論 他の模範となる安全な運転を行うことの理解と実践 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理解 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が発生した事例の学習	全般の交通ルール（ルールの再確認） ・イヤホンをつけたたり傘を差しながらの運転の禁止 ・飲酒運転の禁止 ・制動装置不良自転車の運転の禁止 ・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
教育主体・教育機会			
販売事業者、レンタル・シェアサイクル事業者（購入時、利用時の教育）		雇用主事業者（日常的な教育、安全教室等の開催）	
保護者（日常的な教育）		学校等（日常的な教育、安全教室等の開催）	
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）		家族（日常的な教育）	

付録 2

各ライフステージを通じて習得することとしている基本的な交通ルールの一覧です。

* p.105～「6 基本的な自転車の交通ルール」で各ルールを解説しています。
該当する番号のページを参照してください。

カテゴリー	交通ルール		未就学児	小学生		
				1～3年生	4～6年生	
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付け	1		自転車は「軽車両」であり「車両」の一種		
	自転車の通行場所と通行方法	車道	2	車道が原則 + 左側通行		
			①	左側端を通行		
			2		普通自転車専用通行	
		歩道	2		自転車道がある場合	
			③			
			3		歩道を通行できる場合の通行場所 + 通	
			①②		普通自転車通行指定部分（歩道上）が設け	
			3			
	③					
4			路側帯が設けられて			
横断歩行者の優先		5		横断中又は横断しよ		
並進の禁止		6		他の軽車両との並進		
駐輪場所・駐輪方法		7		駐輪場所（駐輪場の利用） + 歩行者や		
事故に遭わないための交通ルール	信号機の信号等に従う義務	8	従うべき信号 + 信号の意味 + 取るべき行動			
	徐行すべき場所	9	左右の見とおしがきかない交差点・曲がり角付近等における徐行			
	指定場所における一時停止	10	「一時停止」標識の意味 + 安全確認			
	右左折の方法	11		左折：左側端に沿って徐行 右折：左		
	交差点の通行方法	12		交差点の通行方法（自転車横断帯 +		
		①④				
	踏切の通行方法	12				
②③						
13		踏切の直前（停止線がある場合はその直前）				
危険な行為の禁止	飲酒運転の禁止	14				
	携帯電話使用等の禁止	15			携帯電話使用等の	
	乗車の制限等	16			二人乗りの禁止	
	イヤホン・傘差し運転の禁止	17				
	制動装置不良自転車の運転の禁止	18				
自分や他者の身を守る方法	ライトの点灯	19		ライトを点灯する必要性		
	ヘルメットの着用	20	ヘルメット着用の必要性			
	点検整備	21		自転車の各部の名称 + 最低限の点検項目		
	事故時の対応	22			交通事故発生時の	

中学生	高校生	社会人	高齢者	法条	五則
				§ 2① (11)	—
				§ 17①④	①
				§ 18①	
				§ 20②	
				§ 63の3	
				§ 63の4	
				§ 63の4	—
				§ 17の3	
				§ 38	
				§ 19	
				§ 44～	
				§ 7	②
				§ 42	②
				§ 43	②
				§ 34	—
				§ 36	②
				§ 33	—
				§ 65	④
				§ 71 (5の5)	—
				§ 57	—
				§ 71 (6)	—
				§ 63の9	—
				§ 52	③
				§ 63の11	⑤
				§ 62	—
				§ 72①	—