

京都市の自転車教育 さらなる前進への提言

《概要版》

京都市会議員 吉田孝雄

2018年1月

《 目 次 》

はじめに ～なぜ自転車教育なのか？～	・・・4
I. 自転車教育の重要性	・・・5
I-1. 現代社会にとっての自転車教育	・・・5
I-2. 子どもたちにとっての自転車教育	・・・8
II. 自転車教育の現状と課題	・・・11
II-1. 我が国の自転車教育の現状と課題	・・・11
II-2. 地方自治体の取組	・・・21
III. 海外の自転車教育先進事例	・・・32
III-1. 海外と日本の比較	・・・32
III-2. デンマークの自転車教育	・・・35
III-3. ベルギー発の自転車教育	・・・40
IV. 自転車教育事例の見学調査	・・・41
IV-1. 横浜市	・・・41
IV-2. 大阪市	・・・42
IV-3. 堺市	・・・43
IV-4. 金沢市	・・・44
IV-6. その他	・・・45

V. 京都市の現状と課題	・ ・ ・ 49
V-1. 京都市の自転車安全教育	・ ・ ・ 49
V-2. 国内トップクラスの実践	・ ・ ・ 50
V-3. 関連機関と連携した自転車交通安全教室	・ ・ ・ 54
V-4. 道交法や教則が教育現場に与える影響	・ ・ ・ 66
VI. さらなる前進への具体的提言	・ ・ ・ 69
VI-1. 京都式自転車教育の開発と定着への環境整備	・ ・ ・ 69
① 未就学児童向け自転車教育カリキュラムの開発と環境整備	
② 学校教育に「見てわかる！自転車交通安全教室」を正式導入	
③ 学校現場の自転車交通安全教育の充実	
④ 小学校前項実施の自転車交通安全教室開催学年の見直し	
⑤ 中高大学入学時の自転車交通安全オリエンテーションの必須化	
⑥ 新・自転車計画の段階別カリキュラム開発と受講記録の活用	
⑦ 自動車教習所の所内練習コースに自転車走行位置表示	
VI-2. 金沢市視察で見た自転車関連事故再発防止の取組	・ ・ ・ 83
あしがき	・ ・ ・ 88
参考文献	・ ・ ・ 89

はじめに ～ なぜ自転車教育なのか？ ～

「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指し「だれもが安心して心地よく行き交うことができるまち京都」を実現させるための「京都・新自転車計画」が平成27年3月に策定された。この計画における今後の取組の方向性は、自転車の「みえる化」をキーワードに、(1)走行環境 (2)ルール・マナー (3)自転車駐輪環境 (4)自転車観光の4つの分野である。

この中の「ルール・マナー」においては、従来から継続的に自転車交通安全教育が実施されて来ているが、近年の自転車が関連する事故の現状を見ると、事故件数自体は緩やかな減少傾向にあるものの、自転車対歩行者の事故は増加している。これは、自転車側の無秩序な走行が引き起こす事故が件数の3分の2を占めると指摘されている。

京都市においては、内外の観光客がレンタサイクル等を利用する事例が増えており、他府県から転入して新たな生活を始める学生も多く、ルール・マナー向上の取り組みは喫緊の課題である。また、子育て環境日本一を目指して様々な施策を展開する中、自転車の安全教育が重要な政策課題であることは衆目の一致するところである。

28年12月に成立した自転車活用推進法では、第八条に「自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上」とあり、教育現場において指導者の育成が課題となっているとともに、「自転車利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発」が示されている。

京都市は、人口の密集する都心部を山紫水明の大自然が囲む、多彩な顔を持つ都市である。自転車交通安全教育においても、従来の画一的なものから、地域の特性に応じた自転車教育プログラムが求められている。

こうした動きを見据えて、国際都市京都における自転車活用の基礎となる自転車教育のさらなる前進を目指して研鑽を重ね、16項目の具体的な提言を取りまとめた。本市の政策に資するものとなることを心より望むものである。

2018年1月
京都市会議員 吉田孝雄

I. 自転車教育の重要性

I-1. 現代社会にとっての自転車教育

①交通安全教育指針

現在、我が国において一貫性のある「自転車教育」は、まだ確立していない。ただし、交通安全教育としては、国家公安委員会による「交通安全教育指針」が平成10年9月22日に示されている。

交通安全教育指針の策定は「今後長期的な観点から交通安全の水準をより一層向上させるためには交通安全教育の充実が重要であるとの認識に立ち、交通安全教育を段階的かつ体系的なものにするとともに、交通安全教育の内容を充実させることにより全国的な教育レベルの向上を図ることにある」と明記されている。また、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにとしている。

構成は、第1章に「交通安全教育を行うものの基本的な心構え」を示し、第2章では「交通安全教育の内容及び方法」として、幼児から高齢者までの各世代別における教育目的や内容、目標などを定めており、非常に細かく整理された内容である。

交通安全教育指針は自転車に特化したものではないが、交通安全を主眼とした視点で細く各世代に応じた進め方が示されている。しかし、あえて自転車教育として言うならば、自転車に関する交通規則やマナーといった内容に不十分さを覚える。以上は交通安全教育とした見方であるが、自転車教育とした場合は、現在各方面で独自の展開を見ることができる。

②健康の維持増進への活用（教育）

自転車教育の分野でも、自転車をツールとして健康づくりに活かそうという学びを含めた取り組みがある。（自転車活用推進法第八条九項「自転車の活用による国民の健康の保持増進」として示されている）

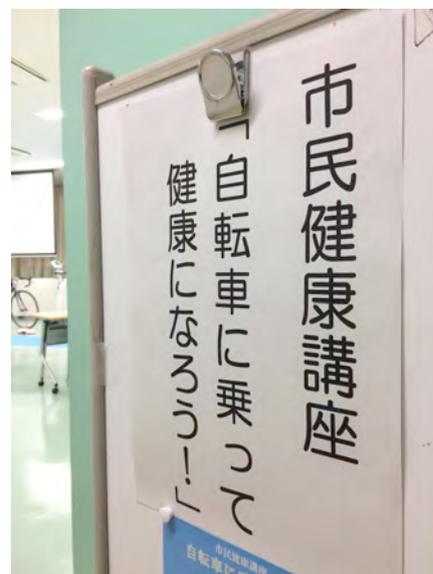
自転車に乗ると、体で一番大きな筋肉を有する足を、ペダルを回すことで30センチ上下させる運動につながることになる。かたや、歩行時の踵の上下は3センチとなり、筋肉の動きとして大きな差があることがわかる。

筋肉の伸び縮み運動は、毛細血管の発達を促すとともに血流も増やし新陳代謝も促すと言える。また、有酸素運動として継続しやすく、膝への負担が少ないメリットもある。

こうした様々な効果を持つ自転車を利用した科学を正しく身につけて、超高齢化社会における医療費削減に大いに寄与することは重要である。豊中市においてはこうした健康づくりを多くの市民に伝えようと、市民健康講座としてサイクリングなど自転車で健康づくりをしている経験者の体験談報告会を企画している。この部分も自転車教育の範疇に入る。



市民健康講座（豊中市）



市民健康講座（豊中市）

③まちづくりへの活用法

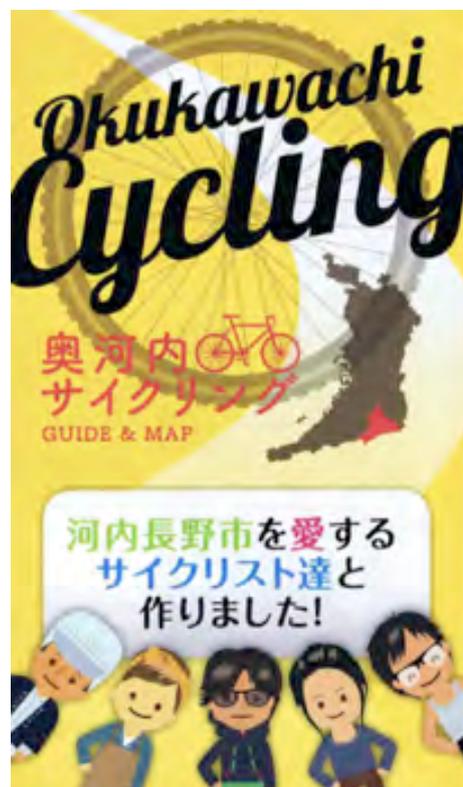
自転車をまちづくりのためのツールとした試みもある。これは単に自転車イベントや自転車観光客を誘致させるといった類いのものではない。

自転車をまちづくりのツールとして使うという試みを全国で展開するOVE南青山（株）シマノの取り組みがある。「自転車まちづくり」を促進するリーダー達の学び合いの場として「地域交流フォーラム」が定期的に全国で開催され、同様に取り組む他都市との交流を通じて切磋琢磨している。

その中の大阪府河内長野市の事例では、市の職員が市内を「自転車を使った町巡りコース」を提案するというミッションの元で、街の魅力の再確認と同時に街の道路事情、サイン計画などを見直すきっかけ等としている。



散走イベント（河内長野市）



サイクリングマップ

また、同市では、提案に使った自転車によるコースを「奥河内サイクリングマップ」としても生かしている。最近はいくつかの自治体で、ツーリングを「散歩」ならぬ「散走」とネーミングして、地域おこしのイベントを開催している事例が増えている」

I-2. 子どもたちにとっての自転車教育

我が国における子ども、特に未就学児を対象とした自転車教育は、国レベルではまだ存在していない。

①子どもの自立

未就学児から始まる自転車教育として知られるデンマークでは、この時期の子どもが学ぶ意味として、自転車教育を単に自転車に乗れることだけを目的としたものではなく、自転車が子どもにとって、親の監視下の外に一人で出て行く初めての乗り物であり、自転車教育によって「子どもの自立」を促す教育としての理念が定着している。

また、自転車教育は、人を思いやる優しさなどの社会性や、複数の事柄に同時に対処できる神経系の発達を促進させる狙いも含まれている。

すなわち、自転車教育先進国では自転車を「子どもの成長を支えるツール」であるとしての位置づけで進められている。



未就学児の自転車教育

②デンマークの教育の考え方

デンマークでは、自転車利用の取り組みを国レベルで行っており、始まりは1942年からの歴史を持っている。

2～3歳 自転車教育開始

8～9歳 自転車免許証を取得

12歳 公道を使用する交通ルール学習（サイクリストライセンス取得）

自転車を通じて子どもの体力、運動機能、精神、認知能力の発達を助けること。サイクリングを通じて、社会活動の一翼を担う喜びを感じ、子どもの自尊心を育むとされている。これに比べ、我が国では、ルール・マナーという言葉で、禁止事項や遵守させることだけを自転車交通安全教育として行ってきた。ここに大きな違いがある。

◎デンマーク式自転車教育プログラム

これらを実践するにあたりデンマークで活用されているのが、自転車を利用した遊び（自転車ゲーム）である。また、デンマークの45%の子どもは自転車通学しており、小学校（2,300校）では交通教育が義務化され、交通教員の配置が80%に達している。

自転車に慣れ楽しみながら技能の習得を目指した自転車教育プログラムは、未就学児には自転車技能トレーニングを重視した内容であり、小学校からは自転車交通安全教育がプラスされる。未就学児は実際の公道で自転車に乗ることは困難だが、安全な園庭などで乗り方を学ぶことはできる年齢である。

習熟した技能を身につけることで、実際の交通状況下において自転車に乗るときに、自転車ルールや信号、他の交通参加者への対処方法のより良い学びとなることを期待できる。

③子育て環境

現代社会において、子育てに関与できる親の時間の制約の中で、三輪車を遊具として買い与えた以降、成長とともにいずれ自転車デビューする子どもに対して、自転車の乗り方（操作方法）から公道で事故に遭わないための教育まで、どれだけの親が、その責任を果たしているだろうか。

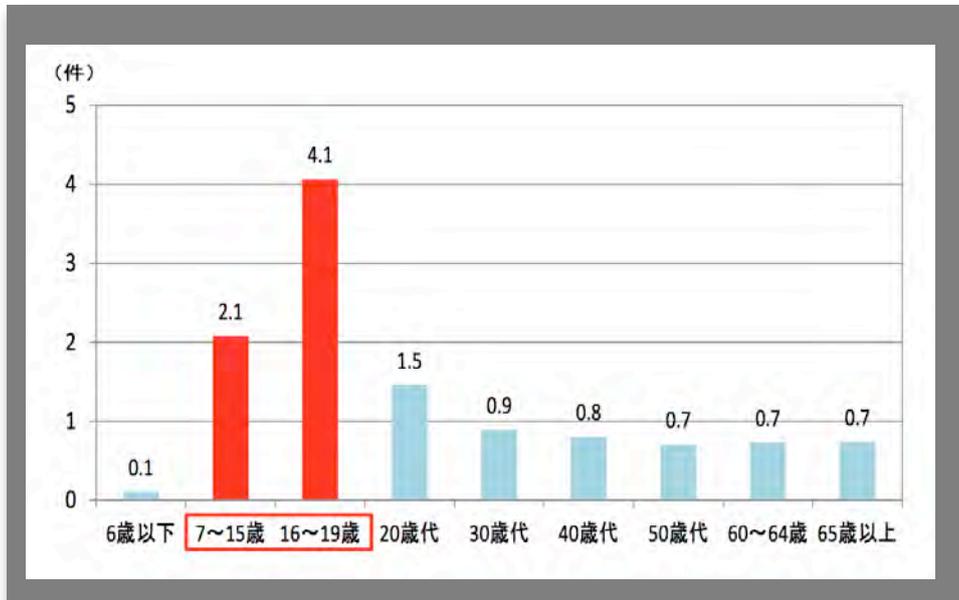
この時期の子どもへの自転車教育機材としては、ペダルなしの小型自転車、いわゆるキックバイクを用いる。キックバイクは3歳～5歳児を対象に作られており、三輪車以降に手にする乗り物としてはよくできていると言える。

必要なのは、公道で自転車デビューした際に、自転車の運転が無意識にできる状態でないと、信号や路面段差、横断歩道や歩行者といった様々なファクターに適正に対処できないからである。

海外の自転車教育先進国では、親の管理下の元で自転車の運転技術やルール等について学ぶ習慣が確立しているが、我が国における状況は深刻な実態であり、まず親を教育せねばならない状況にあると言える。

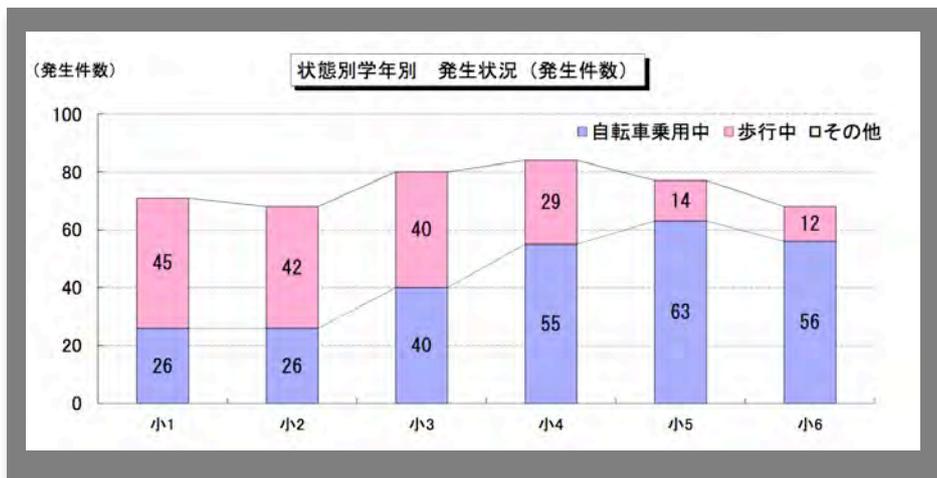
④年齢別自転車関連事故件数

未就学児以降における我が国の自転車関連事故数については、グラフが示すとおり自転車を利用する機会が増える時期に、事故が顕著に増えている。



人口千人当たりの年齢層別自転車関連事故件数（平成 24 年）

出典：「自転車交通（平成 26 年度政策レビュー結果 評価書）」国土交通省 平成 27 年 3 月



「小学生の交通人身事故発生状況」（警視庁 平成29年上半年期）

このことから、自転車教育は一般公道で自転車に乗り始める年令となる以前に、実践的な教育を受ける機会を構築させることが重要であると言える。

II. 自転車教育の現状と課題

II-1. 我が国の自転車教育の現状と課題

我が国の自転車教育、交通安全教育の根幹となる部分を定めている交通安全教育指針について、既に「I-1. 現代社会にとっての自転車教育」で示した。

ここでは、自転車教育について最近論じられた「自転車の交通安全教育の新潮流」(茨城大学 金教授)で指摘する課題を中心に資料から要約して紹介する。

① 国家公安委員会

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、交通安全教育指針を作成し公表している。

② 交通安全教育指針

この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。

警察では、この指針を基準として、幼児から高齢者に至るまでの各年齢層を対象に、交通社会の一員としての責任を自覚させるような交通安全教育を実施している。

自転車に関しては、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、児童・生徒、高齢者、主婦等の幅広い自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図っている。

この指針の第1章は「交通安全教育を行う者の基本的な心構え」、第2章は「交通安全教育の内容及び方法」であり、第2章には幼児から児童、中学生、高校生、成人、高齢者までの年齢層別に交通安全教育の内容及び方法が定められている。

ア. 交通安全教育を行う者の基本的な心構え

第1章「交通安全教育を行う者の基本的な心構え」には、交通安全教育を効果的かつ適切に行うための留意事項が示されている。

交通安全教育指針に基づく従来型の教育に対しては、交通ルールやマナーについての知識を覚えさせ、遵守するような指導だけに終始しているとの批判もあるが、社会にとっての交通ルール等の必要性や、他者への配慮、体験・実践型の教育手法の活用などについても、指針に記載されている点に注目したい。

イ. 自転車交通安全教育の取り扱い

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

a. 幼児

「自転車に乗車する場合の心得」としてヘルメットの着用と幼児用座席でのシートベルト着用の記載があるが、「自転車の利用者の心得」の項目はない。つまり自転車運転者としての交通安全教育の開始は幼児からではないということである。

b. 児童

「交通ルールを単に覚えさせるだけでなく、小学校周辺の道路の危険箇所等を取り上げて、具体的に指導することにより、児童が関心を持って習得することができるように留意する」という具体的な留意事項や、配慮事項として「自転車の正しい乗り方について指導する場合には、自転車の利用に関する小学校の指導方針を踏まえて行うことが必要である。」との記載がある。

c. 中学生

自転車を利用する機会が多く自転車乗車中に交通事故に遭う可能性が多いこと、社会人として本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあるとの認識の下で、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得させるとともに、他の人々の安全にも配慮できるようにすることが目的となっている。

d. 高校生

二輪車の運転者及び自転車利用者として必要な技能及び知識を習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目的としている。「自転車利用者の心得」として、道路及び交通の状況に応じて安全に走行することができることを目標とし、交通ルールを遵守しなかった場合の危険性を理解させるとともに、道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行することができるようにする、と記載されている。

e. 検討課題（交通安全境域指針）

自転車交通安全教育が開始されるのは児童からで、その項目は「安全な車両と服装」「点検整備」「正しい乗り方」「通る所」「走行上の注意」「交差点の通行」「歩行者・車両へ注意」「駐輪の注意」など多岐に亘っている。しかし児童では、「他者への配慮」はなく、これが取り上げられるのは中学生になってからである。したがって、自転車安全教育の指針としての検討課題は、開始時期が児童期からでよいのかという点と、「他者への配慮」を教育する時期が中学生からでよいのかという点にある。

	幼児 (6歳未満)	児童(6歳以上13歳未満)	中学生
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・心身の発達段階・個人差を考慮 ・適切な時間数と内容 ・教育手法の工夫(紙芝居、人形劇、腹話術等) ・保護者への交通安全教育 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車の利用者として安全に道路を通行できるようにすることが目的。 ・学年に応じた指導 ・歩行者を重点的 ・保護者への交通安全教育 ・交通ルール等の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行の技能と知識を習得 ・他者の安全にも配慮する
自転車関係項目	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車に乗車する場合の心得」としてヘルメットの着用と幼児用座席でのシートベルト着用の記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な車両と服装 ・点検整備 ・正しい乗り方 ・通る所 ・走行上の注意 ・交差点の通行 ・歩行者・車両に対する注意 ・駐輪の注意 	同左

交通安全教育指針における自転車関連項目（出典：「自転車の交通安全教育の新潮流」（金教授）

また、交通安全教育指針における「交通安全教育を行う者の基本的な心構え」には、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用することが必要であるとされているが、自転車安全教育に欠かせない自転車実技による交通安全教育は少ない。

特に、公道での実技講習はほとんどなく、危険回避などの自らの判断力を養うための教育が不足している。今後、公道に出ることを前提にした実践的な教育を重要視していく必要がある。

教育プログラムの作成にあたっては①～④がポイントとなる。

- ① 問題の特定
- ② 対象者の特定
- ③ 教える方法の計画
- ④ 実施後の評価

さらに、自転車安全教育における受講者の受講記録（履歴）が共有されておらず、受講者におけるインセンティブなども、今後積極的に取り入れていく必要がある。

③自転車安全利用五則

警察庁交通対策本部は、平成19年7月に自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを取り上げて自転車安全利用五則として公表している。

自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - ◆ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ◆ 夜間はライトを点灯
 - ◆ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

チラシでは、根拠規定やイラストとともに紹介し、自転車の安全運転のために、自転車に乗る方はもちろん、車の運転者や歩行者にも、内容の確認を呼びかけている。学校や自治体などが実施する自転車交通安全教育や指導・啓蒙の際には、このチラシが配布されることが多い。



自転車安全利用五則チラシ（裏表）

④自転車安全教育の教育主体と対象

自転車教育の重要性が喫緊の課題とされながらも、下表の如く今日においても、教育を受ける側の片寄りが顕著であり、特定の年齢層に偏らない継続性と体系化が重要である。

自転車安全教育の主体と対象について

対象 教育主体	小中高生	大学生等	成人			高齢者
			社員	保護者	その他	
学校等の教育機関	A	C	C	C	C	C
保育園・幼稚園	C	C	C	B	C	C
企業	C	C	B	C	C	C
自治会、町内会等	B	C	C	C	C	B
交通安全関係団体	A	C	C	C	C	B
自転車販売店	B	B	B	B	B	B

A 多くの主体が自転車安全教育を行っている

B 一部の主体が自転車安全教育を行っている

C 自転車安全教育があまり行われていない

自転車安全教育の教育主体と対象（出典：自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会
平成24年12月27日「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」

ア. 小中高生対象

小学生、中学生、高校生を対象とした自転車安全教育は、各都道府県警察と教育委員会、交通安全関係団体等との連携により進められている。今後はさらに内容や効果に対しての確認が必要である。

イ. 大学生等対象

大学生等を対象とする自転車安全教育については、学内の駐輪場を利用する学生を対象とした、駐輪場指定を受ける際の通学許可時に独自に行われている場合がある。また、学生協等による自転車安全教室が開催されているケースもある。しかし、各種交通機関までの一部利用者に対しての教育実態については、今後の調査に寄らねばならないが、街中の実態を見ると不十分であり、大学（短大、専門学校等を含む。）における教育を促進する必要がある。

ウ. 成人（社員）等対象

社員、従業員を対象とした自転車安全教育については、通勤や業務のような企業活動に関わる目的で自転車を利用することから、企業自らが社員教育の一環として行われている場合もある。

しかし、多くは鉄道やバスなどの公共交通機関前後の足としての利用が多く、自転車安全教育については今後、通勤や業務で自転車を使用する企業はもとより、一部利用の使用者に対しても、行うように協力を求めることが適当である。

また、自転車活用推進法の施行を受けて、今後ますます企業側の自転車活用推進に向けた取り組みの中で、自転車安全教育の継続的な実施を合わせて推進していく必要がある。

特に、業務で自転車を使用する企業については、道路交通法（昭和35年法律第105号）第74条第1項において、運転者に対して車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるよう努めなければならないとされていることにも留意する必要がある。

エ. 成人 保育所・幼稚園（保護者）等対象

成人による自転車利用の目的の一つとして、保護者による保育所や幼稚園への送迎がある。また、近年3人乗り用や電動アシスト車等、自転車操作にかかる重量が大型化する一方で、アシスト機能などの技術革新が新たな事故の発生を引き起こしかねない最前線と言える。保護者に対して、保育所や幼稚園で保護者を集める機会を捉えて、自転車安全教室をこれまで以上に充実させることが求められる。

オ. 成人 自転車販売店での購入者等対象

自転車販売店での自転車購入者への自転車安全教育は、自転車の使い方説明と合わせてできる最も確実な機会と言える。ただ、自転車の販売のみに終始せず、自転車利用者の拡大を考え、また、社会的責任についても「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）第14条第2項により、自転車の安全利用のための十分な情報を提供することの努力義務が課されていることも忘れてはならない。積極的な活動を期待したい。

カ. 成人 大店舗・スーパー・商店街・小売店への買い物客等対象

日常生活において成人が自転車を利用する目的の一つとして買い物がある。こうした自転車を利用する機会を捉えての自転車安全教育の実施もまた実践的であると言える。商店では、来店されるお客様に対してのCSRの一環としてや、駐輪に対してのコンセンサスの共有を含めて、また、安心安全なお買い物としてアピールする方法も考えられる。

キ. 成人 免許証更新者等対象

運転免許の更新は必ず訪れる絶好の交通安全教育の場として存在している。しかし、こと自転車に対してや、自転車利用の立場といった観点での教育内容は少ない。近年整備が進む自転車走行空間を示す表示などについての知識など、交通事故撲滅に向けた取り組みの一つとして取り上げていくべきである。特に、免許取得の際に行う実技教習の場において、自転車走行位置を示す矢羽根型ピクトグラムを設置するなど、社会状況に合わせた柔軟な対応が求められる。

ク. 高齢者 自治会、町内会等の地域コミュニティ来場者等対象

自治会や町内会、または地域のコミュニティは、特に既存の自転車安全教室に積極的に参加される高齢者がおられる中で、開催のタイミングや開催場所の設定などにより、参加出来ずにいる高齢者に対しての自転車安全教育を実施できる絶好の機会を有する単位である。

ケ. 在住外国人等対象

海外から来日する外国人で、一時的な旅行者でない場合は、日本における何れかの対象に所属されると考えられる。したがって、その所属内での対応が必要となる。上記各種教育主体のある中で、効果的な手法についての助言や講師の派遣等の支援を行っていける仕組みづくりが必要である。

現在、教育主体における専門的な知見や教育内容については、豊富な経験を有する警察等の支援が必要と考えられる。しかし、一方で内容やその効果については現状を見るかぎり、まだ十分とはいえない状況である。

警察における教育部門の増員もしくは、ある種の資格を持った指導者組織の必要性が考えられる。

ただし、既存の道交法における現状との乖離した部分や、交通の教則に見られる、理解しにくい決め事など、教える側の負担を取り除く必要もある。また、指摘した交通安全教育指針などの見直しも合わせて必要である。

さらに、違反行為をした際に取り締まわれないことが、次の違反を助長するきっかけとなる点から、街頭における違反取締りの強化に向けた組織化と法の整備が必須である。

⑤自転車安全教育の受講動機

自転車安全教育の重要性とともに、教育を受ける機会について「主体と対象」に分けて既に報告して来たが、自転車安全教育の受講に結びつく動機の確保が重要である。

現在、自転車安全教育の受講について法的な強制力を持つものとしては、平成27年6月1日から施行された改正道路交通法（法第108条の2第1項第14号）に基づく「自転車運転者講習」制度がある。

これは自転車乗車中の信号無視や一時不停止等、特定の「危険行為」を過去3年以内に2回以上繰り返すと受講が義務付けられるものである。

・「自転車運転講習」受講義務の対象となる危険行為（「法」＝道路交通法）

- (1) 信号無視 : 法第7条違反
- (2) 通行禁止道路（場所）の通行 : 法第8条第1項違反
- (3) 歩行者用道路での歩行者妨害 : 法第9条違反
- (4) 歩道通行や車道の右側通行等 : 法第17条1項、第4項又は第6項違反
- (5) 路側帯での歩行者の通行妨害 : 法第17条の第2項違反
- (6) 遮断踏切への立ち入り : 法第33条第2項違反
- (7) 左片車優先妨害・優先道路車妨害等 : 法第36条違反
- (8) 右折時、直進車や左折車への通行妨害 : 法第37条違反
- (9) 環状交差点安全信仰義務違反等 : 法第37条の2違反
- (10) 一時不停止 : 法第43条違反
- (11) 歩道での歩行者妨害等 : 法第63条の4第2項違反
- (12) 制動装置不備の自転車の運転 : 法第63条の9第1項違反
- (13) 酒酔い運転 : 法第65条第1項違反
- (14) 安全運転義務違反 : 法第70条違反

- ・ 自転車運転者講習 違反者の特性に応じた個別的指導を含む3時間の講習
(規第38条第14項) (講習手数料の標準額は5,700円)

尚、講習の受講命令を受けてから3ヶ月以内の指定された期間内に受講しないと5万円以下の罰金となる(法第120条第1項第17号)。



自転車運転者講習チラシ

また、上記以外の自転車安全教育の受講について強制力を持つものとしては、個別の組織(学校・企業等)の通学・通勤規則等によるものが存在する。

しかし、多くの場合において学校などの組織的な安全教育を受ける機会にない人々が、自転車安全教育を受けようとする動機の確保が重要である。

現在受講者に対しては、景品や割引券又は、自転車用ヘルメット(割引券)などが配られる場合があるが、受講の動機につながっているとは言い切れない。

また、自転車安全講習の内容が、いずれも似通った内容となり、受講記録なども残らないものが大半であり、積極的な受講動機には結びつかない理由の一つだと考えられる。

II-2. 地方自治体の取組

自治体では、様々な教育主体により自転車安全教育に対する取り組みが行われている。その中で自転車関連産業も多く、「自転車のまち堺」と銘打って積極的に取り組んでいる大阪府堺市と、自転車関連事故の削減を着実に進めている石川県金沢市の取り組みを紹介する。

①大阪府堺市

堺市の自転車についての取り組みは、平成16年「堺自転車環境共生まちづくり基本計画」が策定され、安全・快適で夢と活力の息づく楽しいまちづくりの中で、自転車の持つ3つの力として、「交通としての力」「人への力」「暮らしへの力」を掲げて進められてきた。

ア. 堺市自転車利用環境計画

計画策定から8年が経ったのち、社会面や経済面の状況の変化によって自転車利用のニーズが高まったことから、新たに「堺市自転車利用環境計画」を策定、「自転車のまち堺の飛躍～自転車を利用しやすいまち～」とした基本理念等が示された。



堺市自転車利用環境計画 (概要版)

イ. 堺市自転車のまちづくり推進条例

又、堺市における自転車安全教育については、平成26年10月に施行された「堺市自転車のまちづくり推進条例」があり、自転車安全教育に関わる項目として、第2節「自転車の安全利用に関する教育等」が示されている。

自転車利用者のみならずへ

自転車のまち“堺”

自転車を利用しやすいまちに！

「堺市自転車のまちづくり推進条例」を制定しました

平成26年10月1日施行

自転車は、環境にやさしく、心身の健康にもつながる身近な乗り物として利用する人が増える一方で、交通ルールやマナーを無視した自転車走行により、歩行者との事故が増加しています。また、自転車の盗難やひったくりなどの犯罪も多くなっています。

みんなでつくる自転車のまち“堺”

従業員等への自転車の安全利用啓発や利用促進、自転車利用推進委員の設置…など

事業者

自転車小売業者

自転車の安全利用の啓発…など

自転車の安全利用の理解を深め、自転車に起因する事故や犯罪の防止に努めてください。

市民等

堺市

自転車の安全利用や利用促進に関する活動の支援…など



堺市では、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図り、安全に、安心して、かつ、快適に自転車を利用することができるまちづくりを市民共通の願いとして進めるため、この条例を制定しました。

市、事業者及び市民等が協働し、自転車を有効に活用できるまちづくりに取り組みます。

自転車利用者のみならずにおかれましても自転車の安全利用にご理解いただき、事故及び犯罪の防止にご協力ください。

安全利用のポイント

● ヘルメットを着用しましょう

死亡事故 6割強が頭部損傷！

死亡事故	6割強 (33人)
その他	11% (5人)
全損	7% (3人)
頭部	66% (29人)
胸部	16% (7人)

府内における自転車での死亡事故の6割強は、頭部の損傷によるものです。

大阪府内の自転車乗車中負傷部位別死者数 (H25年中)

● 万が一の事故に備え、自転車損害賠償保険などに加入しましょう

自転車と歩行者又は自転車との事故は、増加傾向にあり、被害者に対する損害賠償額は高額となっています。

⇒自転車損害賠償保険については裏面をご覧ください

● わずかな時間でも、自転車の施錠は忘れずに！

自転車の盗難は、鍵の掛け忘れ・無施錠による被害が約半数に及びます。盗難に強い「シリンダー錠」の取り付けや「二重ロック」も行いましょう。

● ひったくり防止カバーを活用しましょう

ひったくり被害に遭われた方うち、自転車の前かごからのひったくりは約4割。ひったくり防止カバーを装着すれば、前かごからのひったくり被害はゼロに！



堺市・大阪府警察

このパンフレットは、印刷物の廃へリサイクルできます。

堺市自転車のまちづくり推進条例

条例制定の背景

- 環境への配慮や健康志向の高まりから自転車利用が増加
- 自転車関連事故の削減
- 自転車関連犯罪の防止
- 「自転車のまち堺」として自転車のまちづくりを推進

条例の特色

- ヘルメット着用の努力義務
- 自転車の整備及び点検の促進
- 自転車損害賠償保険等の加入の促進（義務化）
- ひったくり防止カバーの活用、施錠の徹底
- 事業所に自転車利用推進委員を設置

◎教育関連を抜粋)

第2節 自転車の安全利用に関する教育等 (保護者等による教育等)

第12条

未成年の自転車利用者の保護者は、当該自転車利用者に対し、自転車に関する事故を予防するために自転車の適正な利用方法を説明し、乗車用ヘルメットを着用させる等の自転車の安全利用に関する教育及び指導を行うよう努めなければならない。

(学校等における教育等)

第13条

学校(大学を除く。)の長は、その幼児、児童又は生徒に対し、発達段階に応じた自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導(以下この条において「教育等」という。)を行うよう努めなければならない。

2 中学校の長及び高等学校の長は、生徒の自転車通学を認める場合は、自転車の安全利用を確保するための措置を講ずるよう努めなければならない。

3 専修学校(学校教育法第124条に規定するものをいう。)の長、各種学校(同法第134条第1項に規定するものをいう。)の長及び大学の長並びに児童又は生徒の教育又は育成に携わる者(第1項に規定する学校の長を除く。)は、その児童、生徒又は学生に対し、自転車の安全利用に関する教育等を行うよう努めなければならない。

4 教育委員会は、第1項及び第2項で定める事項を効果的に実施するため、堺市立学校園に対して自転車の安全利用に関する教育等を行う上で必要な指導、助言又は援助を行うものとする。

(自転車小売業者の研修の受講)

第14条

自転車小売業者は、自転車の購入者に対し、自転車の安全利用に関する周知及びそのために必要な情報等の提供を効果的に行うため、市が実施する自転車の安全利用に関する研修を受講するよう努めなければならない。

第3節

施策体系

「まもる」安全利用

自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上と、安全なまちづくりを市民や事業者と協働して推進するための事業が4項目あげられています。

■事業8

市民・事業者・行政の協働による交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発

■事業9

安全な自転車利用を進めるリーダーの養成

■事業10

交通安全教育の推進

■事業11

自転車事故に対する危機管理意識の向上

ウ. 堺市自転車利用推進委員（さかい自転車リーダー）

条例の特色でもある「事業所に自転車利用推進委員を設置」が示されている。

堺市は市民や事業者と連携して自転車のまちづくりを進めており、平成 26 年 10 月施行の「堺市自転車のまちづくり推進条例」第 18 条「自転車利用推進委員の設置」で、「事業者は、従業員等の自転車の安全利用及び利用促進を図るため、市長が定める基準に基づき従業員等のうちから自転車利用推進委員を設置するよう努めなければならない」と規定している。

この自転車利用推進委員は「さかい自転車リーダー養成講座」と連動しており、講座受講後の試験において一定の基準に達する成績を収めて者が認定される。

◆企業担当者様へ 従業員の自転車事故防止等の対策に最適です
～コンプライアンスの向上～

第7回
さかい自転車リーダー
(自転車利用推進委員)
養成講座

本市では、自転車の安全利用や利用促進についての
普及啓発活動に取り組みでいただける人材を
養成しています

開催要項

平成29年
11/8 (水)

時間: 10:00～15:30
(9:30より受付)

会場: 堺市役所本館
地下1階 大会議室

対象: 堺市内に事業所を
有する企業

費用: 参加費無料

定員: 30名程度

参加者の声

社内の自転車の
安全利用が進んだ。

事業所内での
自転車の点検意識
が向上しました!

教材が充実して
いて使いやすい!

自転車について
知るいい機会に
なりました。

進呈教材

持ち帰ってすぐ使える!!
企業で役立つ自転車のルール・マナー
に関する豊富な教材を進呈

講座の内容

安全走行普及講座
・日常点検のコツを伝授
など

《お申込み・お問い合わせ》 これまで、100名以上の方に自転車利用推進委員になっていただいています。

必要事項を記入のうえ、FAXまたはe-mailにてお申込みください。
(ご記入いただきました個人情報につきましては、「堺市個人情報保護条例」の規定に基づき適正に取り扱います。)

フリガナ 氏名	フリガナ 会社名	フリガナ 部署名
住所 〒	TEL	FAX
年齢	E-mail	
性別 男・女		

事務局: 自転車企画推進課 TEL: 072-228-7636 FAX: 072-228-0220 e-mail: jiki@city.sakai.lg.jp

主催: 堺市、堺市自転車利用推進委員会 LEAD! bicycle 堺 http://bicycle-sakai.com さかい自転車リーダー

さかい自転車リーダー養成講座チラシ

②石川県金沢市

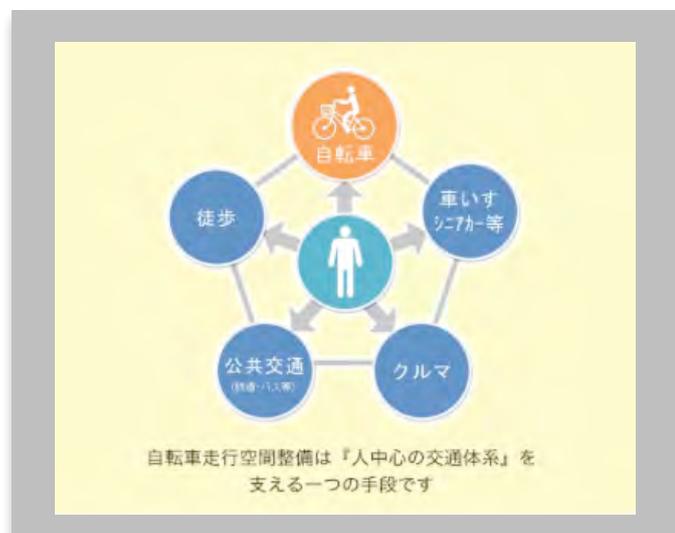
金沢市における取組として特筆すべき点は、自転車関連事故につながる自転車通行空間の創出とルール・マナー向上に対する取組を、国・県・市・警察・学識経験者等が中心となり一体となって協議会を構成し、定期的に勉強会や定例会を開いて情報の共有化を積極的に進めていることにある。

もともと、金沢市での取り組みは金沢市立中央小学校の児童生徒を、通勤通学の自動車や自転車から守ることからスタートしている。この小学校は繁華街に近い立地にあるため、通学路が通勤に使う自動車の抜け道や中高校生の自転車の通り道となっていた。当時、自転車は車を避けて歩道を通行していたため、通学する小学生と交錯する結果となり、非常に危険な状態であった。

その後、小学生の通学路の安全確保や自転車のルール遵守・マナー向上など、自転車・歩行者の交通安全のための取り組みを実施。自転車の通行量が多い地域を対象に地域住民と行政の協働で自転車走行指導帯を設置するとともに、街頭での交通安全指導が実施されてきた歴史を持っている。

ア. 金沢自転車ネットワーク協議会

金沢自転車ネットワーク協議会とは、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識経験者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくことや、自転車関連施策のプラットフォーム化（情報の共有化）を図ることを目的として設立されている。



イ. 基本理念

「自転車通行空間整備は『人中心の交通体系』を支える一つの手段」であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を示すものとしている。

従って「自転車ありき」ではなく、また、通行空間の整備をして終わりというものではない。本協議会は、その先にある利用者一人一人のあらゆる交通の質の向上を見据えた取り組みであることが重要なポイントであり、あくまでも人が中心の交通体系を確立させるために存在している。なお協議事項は「規約」で決められている。

ウ. 協議事項

第3条

協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について協議を行う。

- ①自転車走行空間ネットワークの検討・試行・整備・改善等に関する事項
- ②自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナー向上に関する事項
- ③自転車の駐輪環境や利用促進に関する事項
- ④既存の道路空間の活用・再構築に関する事項
- ⑤その他、歩行者・自転車・クルマの安全性・快適性向上に関する事項

まずは歩道を歩く歩行者の安全と、合法的に車道を走る自転車の安全を担保するため、通行空間のあり方を考え整備するという旗のもとで協議される。決して「犯人探し」をするものではない。したがって、改善にあたっての本質を正しくとらえることが重要であり、単に信号機・コーナーミラー・乱横断防止柵等の設置が目的ではない。この意味合いからも自転車政策に詳しい学識経験者をメンバーに加えることが重要である。

自転車事故が繰り返される現場に立った時、何故ここで事故が繰り返されるのか？ 何故、事故発生に至ったのかの原因を分析し、同様の事故が発生させないよう手立ては取れているのか？ また、自転車事故データを今後活かせる仕組みづくりがあるのか？ など痛ましい事故を繰り返さないよう生きた市民サービスとしてのあり方が必要である。

エ. 金沢市まちなか自転車利用環境向上計画

市内でも特に自転車利用ニーズが高く、解決すべき問題の多い中心市街地（まちなか）を対象に、自転車利用環境向上に向けた方針やそれらに基づく具体的施策などを整理し、平成23年3月に策定されている。

- 自転車通行空間の安全性向上（はしる）
- 便利で使いやすい駐輪環境の創出（とめる）
- 公共交通としての自転車利用促進（つかう）
- 自転車利用者へのルール遵守・マナーアップ（まもる）

自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、金沢のまちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整え、「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」の実現を目指している。

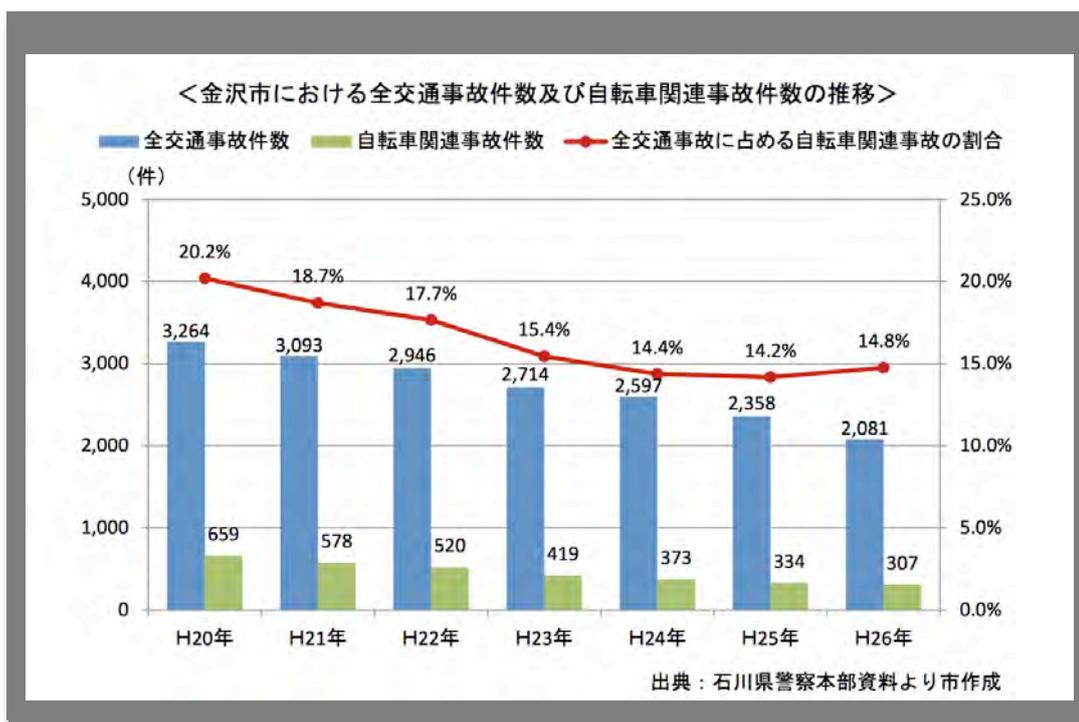


金沢市まちなか自転車利用環境向上計画

a. 中心市街地における自転車関連事故件数の推移

現行計画に基づく「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の各種自転車施策を総合的に展開した成果として、金沢市中心市街地(まちなか)では自転車関連事故が減少している。

自転車関連事故件数は、平成20年に659件であったが、平成26年には307件と、半数以下に減少している。



b. 計画の「中間見直し」

「金沢市まちなか自転車利用環境計画」は平成22年度～平成31年度の10カ年計画で進められている。

平成23年3月現行計画策定後4ヶ年の実績を「これまでの取組」「見直しにあたっての課題」「見直しの方向性」を整理するとともに、計画の「中間見直し」とする改訂版を示した。



金沢市まちなか自転車利用環境向上計画
(中間見直し)

3 計画見直しの方向性

【実行計画の4本柱】

「はしる」：自転車通行空間整備

- **自転車通行空間の安全性向上を図る**
- <基本方針>
 - ①道路の幅員や交通量等、状況に応じた自転車通行空間を確保する。
 - ②まちなかにおける主要な自転車のネットワークを設定し、優先的に整備する。

「とめる」：駐輪環境整備

- **便利で使いやすい駐輪環境の創出を図る**
- <基本方針>
 - ①既存の市営駐輪場の利用促進を図る。
 - ②現在の違法・迷惑駐輪や放置自転車、ならびに今後の駐輪需要増加に対応するため、まちなかに駐輪スペースを増設する。

「つかう」：自転車利用促進

- **公共交通としての自転車利用促進を図る**
- <基本方針>
 - ①市民や事業者が気軽に利用できる公共レンタルサイクルシステムの導入について検討する。
 - ②自転車マップの作成や案内サインの設置等による自転車の利用促進に向けた情報発信や、公共交通機関との連携に取り組む。

「まもる」：ルール・マナー向上

- **自転車利用者のルール遵守・マナーアップを図る**
- <基本方針>
 - 市民、地元組織（町会・校下等）、企業、市民団体、学校関係者、交通事業者、行政（国・県・市・近隣市町・果実等）等の協働により、子どもから大人までの自転車利用者にに対する意識啓発活動を実施する。

【これまでの取組】

- **自転車通行空間の整備**
 - ・ 郊外部を含む23.0km 整備済み（県道含む）
 - ・ 中心市街地の整備ネットワーク路線延長に対する整備率は26%（市道のみ33%）
- **交通安全対策の実施**
 - ・ 自転車事故多発箇所調査結果に基づく整備
- **自転車通行空間の評価**
 - ・ 「自転車走行指導帯の整備は概ね好評
 - ・ 「安全性」についてはやや評価が低い

- **駐輪場の整備・利用状況**
 - ・ 平成23年度以降11駐輪場を新設
 - ・ まちなかの主要市営駐輪場の稼働率67%
 - ・ 稼働率100%超の駐輪場あり
- **放置自転車対策**
 - ・ 放置自転車除去台数は減少傾向
 - ・ 香林坊109周辺やべっセル前、近江町いち は顔前などの一部地域で路上駐輪が発生
- **駐輪環境整備に向けた拠点の整理**
 - ・ 金沢市自転車等駐車対策協議会で整理

- 「まちなか」の運用開始（H24.3.24～）
- 「まちなか」の利用状況等
 - ・ 北陸新幹線開業で利用回数が増
 - ・ スマートフォンサイトに案内機能追加
- 「まちなか」の評価
 - ・ 利用者の9割以上が満足
 - ・ GWなど利用が集中する時期には約半数の利用者がポータに自転車がない状態を経験しており利便性が低下

- **マナーアップの取組状況**
 - ・ 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の施行（H26.4）
 - ・ 金沢市自転車マナーアップ強化の日、小学生3年生の自転車教室、ルール・マナー検定、ルール遵守宣言校、サイクルフェスタ、サイクルバーナードン・店、DVDやチラシの作成など多様な取組を展開
 - ・ 一方、大学生や一般成人、自動車ドライバ一等への周知啓発活動が不足
 - ・ 平成26年度には野々市市と合同で街頭指導を実施

【見直しにあたっての課題】

- まちなかにおける自転車通行空間のさらなる整備（整備ネットワークに基づく）
- 郊外部における自転車通行空間整備の考え方の整理（まちなかのノウハウを郊外へ拡大）
- 自転車事故多発箇所調査結果に基づく交通安全対策
- 整備済み区間における継続的なフォローアップの実施

- 既存駐輪場の適正利用の推進（長期駐輪対策の実施、駐輪場の案内性向上など）
- 新たな駐輪施設の整備
- 多様な駐輪ニーズへの対応
- 放置禁止区域の拡大、駐輪場の附属義務化・有料化の検討
- 郊外部における駐輪環境整備の考え方の整理（サイクル&ライド等）

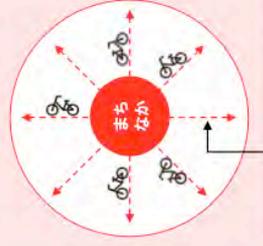
- 北陸新幹線開業に伴う利用者増への対応（運営体制やサービス内容の見直し、サイクルポートの拡充等）
- サービスエリアの拡大、電動アシスト自転車の導入検討、料金体系も含めたさらなる利便性向上の検討
- 公共交通機関とのさらなる連携（モバイルイマナジェメントの推進等）

- 平成27年6月1日の道交法改正に伴う自転車利用者への規制・取締り強化への対応
- 幅広い年齢層（これまで対象できていない大学生や一般成人、自動車ドライバー等）を対象としたルール・マナーの啓発活動を郊外部における通行空間整備やまちなかの拡大の検討に合わせたルール・マナーの取組の検討
- 郊外部における学校や地域、近隣市町と連携した交通安全指導・啓蒙の考え方の整理

【見直しの方向性】

「つなぐ・ひろめる」（まちなか→市場全体へ）

- 実行計画に基づき、平成23～26年度にかけて総合的な自転車施策を展開してきたことにより、自転車関連事故が減少するなどの効果が着実に現れてきている。
- また、それらの取組はまちなかに留まらず、すでに郊外部の自転車利用環境改善への発展をみせている（自転車走行指導帯の整備、パーク&ライド駐輪場の整備、まちなかを活かした地域連携、郊外部での街頭指導の実施等）。
- 今回の計画見直しにあたっては、まちなかにおけるハード、ソフト両面での総合的な自転車施策の効果や課題を踏まえ、その知見やノウハウを活かして、郊外部や近隣市町との連携に活かしていく必要がある。
- このことから、実行計画の4本柱を基軸としつつ、これまでの取組や成果を「つなぐ・ひろめる」という視点から見直しを行い、将来的には市場全体の自転車利用環境向上を目指す。



※4本柱の市場全体への展開

はしる	とめる
つかう	まもる

c. 自転車教育関連「まもる」中間見直し後の方針・方向性

◎施策の展開方針

- 市民、地元組織(町会・校下等)、企業、市民団体、学校関係者、交通事業者、行政(国・県・市・近隣市町・県警)等の協働により、子どもから大人までの自転車利用者に対する意識啓発活動を実施する。
- 小学生に対しては、現在実施している交通安全教育の継続等により、自転車利用のルールやマナーを周知する。
- 自転車利用頻度が高い中学生や高校生に対しては、学校での指導強化をはじめ、学校関係者や警察等との連携による定期的な街頭指導の実施等を通じて、自転車利用のルールやマナーを周知する。
- 大人の自転車利用者や自動車のドライバーに対しては、自動車教習所との連携、街頭指導や駐輪場での意識啓発活動等を通じて、自転車利用のルールやマナーを周知する。
- 各種施策の効果を見極めながら、施策の新設や改廃などの見直しを随時行い、より効果的・効率的な施策を展開する。

◎「つなぐ・ひろめる」の施策の方向性

★ルール・マナー向上の取組をひろめる

★幅広い利用者の安全意識をつなぐ

- これまでの取組で十分なアプローチができていない大人(一般成人)や大学生、自動車 ドライバーへの周知・啓発を推進する。
- 来街者への自転車ルール・マナーの意識啓発を図る。
- 郊外部における自転車通行空間整備に合わせたルール・マナー向上の取組について検討・実施する(近隣市町との連携による街頭指導等)。

■「まもる」に関する施策一覧

施策	内容
「金沢市自転車マナーアップ強化の日」の実施	<ul style="list-style-type: none"> ◆春と秋の全国交通安全運動期間中の1日を「金沢市自転車マナーアップ強化の日」に指定し、関係団体との連携による街頭指導を市内各所で実施する。 ◆近隣市町にまたがる路線での街頭指導にあたっては、近隣市町の関係部署や警察機関等と連携し、指導を行う。
小学校3年生自転車教室の実施	◆市内小学校3年生を対象に、神田交通公園において自転車の正しい乗り方とルールを実技指導する。
自転車ルール・マナーに関する検定の実施	◆自転車ルール・マナーに関する検定問題を作成し、市内の中学生や高校生を対象に実施することで、自転車のルール・マナーの意識向上を図る。

Ⅲ.海外の自転車教育先進事例

Ⅲ-1.海外と日本の比較

欧州諸国の自転車教育は、日本のように交通安全のみを目的としているのではなく、国レベルのビジョンの下で、自転車を都市や環境政策から、また子どもの発達や個人の社会参加のために必要不可欠なツールとして位置づけて、一貫した教育を行なっている。

この分野での第一人者である大阪市立大学工学研究科 吉田長裕准教授からのヒアリング及び講演や資料から趣旨を紹介する。

①交通安全指導制度

日本は自転車の分担率が高いにも関わらず、教育の義務化が徹底されていない。また、実技を含めた実践方式の制度やプログラムがほとんど実施されていない。

「自転車分担率」 日本：16% フランス：5% オランダ：26%

学校、地方公共団体が行う交通安全教育は、ほとんどが警察を主な指導員として実施している。また、警察以外が行う場合の指導者のほとんどは交通安全指導員の資格無しに指導を行っている。ただし、交通安全指導員の資格は法的なものではなく、資格がなければ指導が行えないというものではない。

「交通安全教育の指導員」 日本：地元警察・教諭
フランス：学校の教諭
オランダ：小学校教員

フランスでは、授業の中に交通安全教育の内容が組み込まれ、義務教育化されている。また、交通安全教育制度と免許制度が接続したものとなっている。日本では「学習指導要領」によりカリキュラムが設定されているが、交通安全教育を積極的に行う学校と、そうでない学校が二極分化する懸念が大きい。

「自転車安全教育」 日本：義務化なし
フランス：義務化
オランダ：義務化

②学習目標

学習目標について比較する。

日本：交通安全教育指針

フランス：Road Safety Education Guideline

オランダ：教育文化科学省による Road User としての目標

フランスの自転車達成目標と日本の交通安全指針における児童指導内容を比較すると、日本の交通安全指針では⑨速度、バランス、経路のコントロール⑫グループでの自転車の乗り方などの、実技による訓練でしか教育できない内容が不足している。

また、日本では④「尾灯・反射器材の必要性」については記載されているものの、フランスのように⑬「必要な保護装備の要求と使用」として、ヘルメットを含む自分にとって必要な保護装備は何なのかの判断を、子供にさせる内容が記載されていない。

日本の交通安全指針における児童指導内容

- ① 歩行者及び他の車両に対する注意
- ② 自転車標識の種類と意味
- ③ 点検と整備
- ④ 尾灯と反射機材の必要性
- ⑤ 自転車の通る場所
- ⑥ 交差点の通行の仕方（安全確認や右左折など）
- ⑦ 乗り方
- ⑧ 走行上の注意（並走の禁止など）
- ⑨ 合図
- ⑩ 駐車のルール

フランスの自転車達成目標

- | | |
|--------------------|--------------------|
| ①歩道や歩行者エリアでの安全な乗り方 | ⑧自動車に対応して運転できる |
| ②信号及び道路標識の意味の理解 | ⑨速度とバランスと経路のコントロール |
| ③自転車の安全装置の確認方法 | ⑩他のことを考慮して自転車に乗れる |
| ④装備の確認方法と使い方 | ⑪方向転換の意思を適切に示す |
| ⑤左側通行 | ⑫グループでの自転車の乗り方 |
| ⑥交差点の通行方法 | ⑬必要な保護装置の要求と使用 |
| ⑦乗ってはいけない場所の理解 | ⑭道路交通の規則を守る |

③教育教材費（フランス）

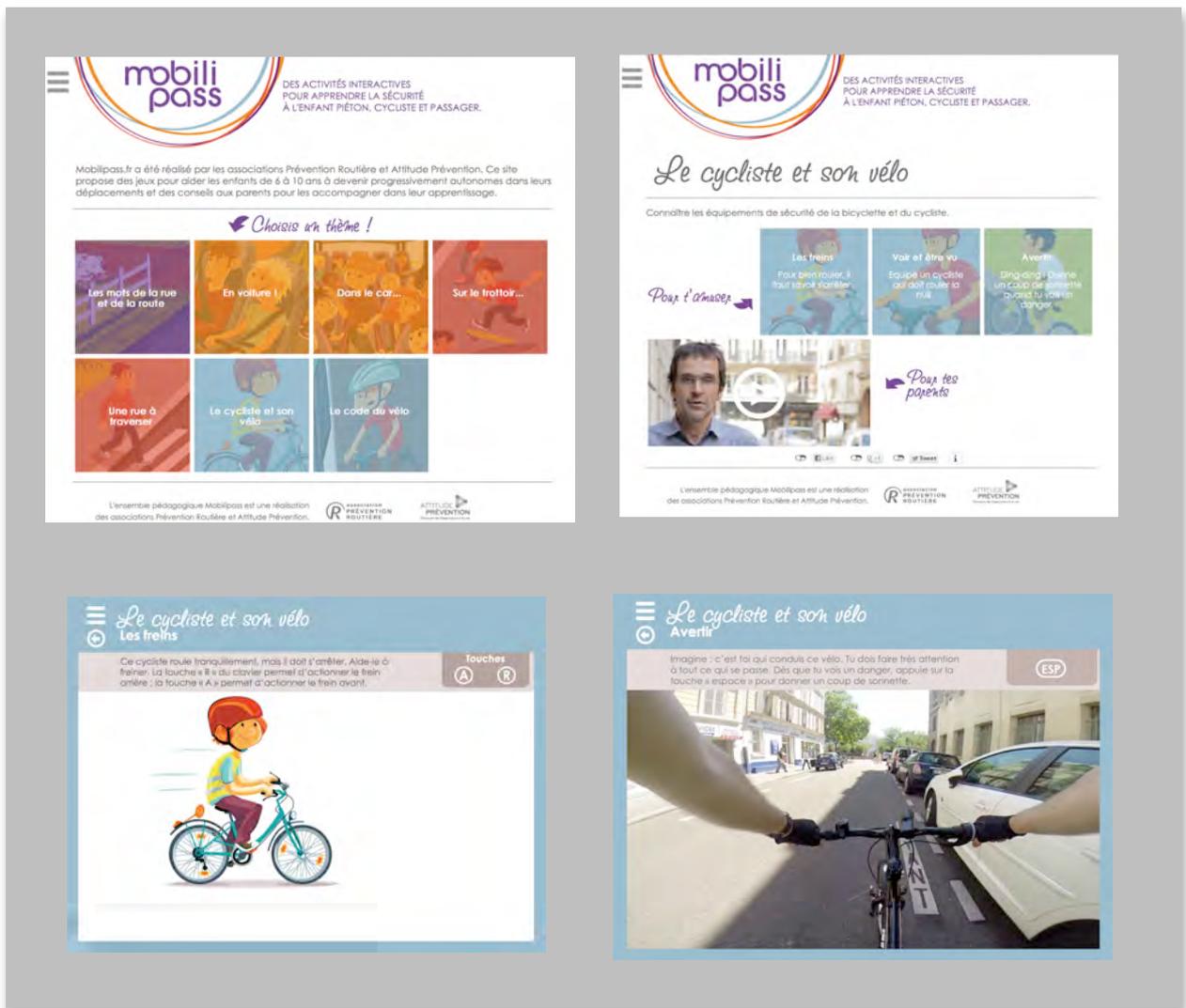
フランスの特筆すべき点として、教育ツールとその費用負担にある。

フランスで義務化されている交通安全教育は、年間2～3回のペースでの実施が多く、その教育教材費は国と保険会社との協定で、保険会社の収入の0.5%を割り当てることとなっている。

④Eラーニング（フランス）

教育は学校から家庭の保護者と共有できる仕組みになっているものもある。これはWEBを使ったEラーニングで、学習後の家庭での復習としての役割もある。

例：<http://www.mobilipass.fr>



出典：mobilipass WEB サイト

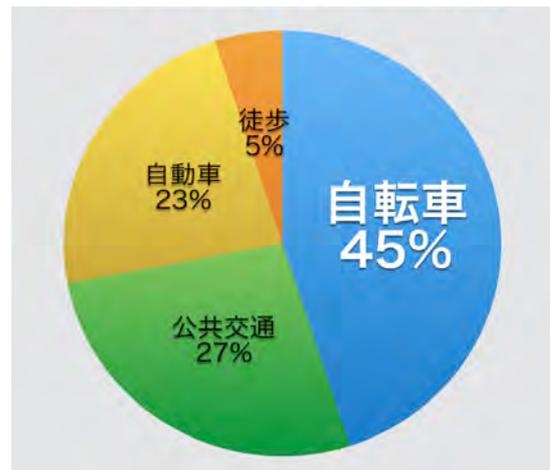
Ⅲ-2. デンマークの自転車教育

デンマークは、1994年から小中学校における交通安全教育が義務化されており、コペンハーゲンでは通勤・通学時に45%が自転車を利用している。

①背景

デンマークをはじめとする欧州諸国では、気候変動による酸性雨の問題や、地球温暖化による海面上昇の影響に警告を鳴らしており、国や都市を挙げて環境保全に取り組む姿勢がある。

また、コペンハーゲンは1960～1970年代には、日本と同様に車中心の社会だったが、今では環境に優しい自転車利用促進により、年間90,000トンの二酸化炭素削減に寄与している。



更に自転車利用による健康への効果として、毎日通勤する大人の死亡率が30%低下したとする結果がある。これら自転車利用は、国レベルの取り組みとなっており、「活気ある健康的な都市の創造は自転車から始まる」とした理念が根底にある。

②取組

デンマークでは小さいころに自転車の楽しさや乗り方を教育の中で教え、自転車に慣れ親しむことで、大人になっても自転車を利用する機会を増やそうとしているのである。

自転車教育のスタート時期は未就学児で、公道での自転車利用は早すぎるが、安全な場所で自転車の乗り方を学ぶことは十分できる年齢である。デンマークではその時期に、キックバイクを用いた「自転車ゲーム」を通じて、自分の自転車をうまく操れるようになること「自転車安全」を、楽しく効果的に学ぶ機会を与えている。

小学校では、専門講習を受けた教員により「自転車安全」に加えて交通状況を判断できるように交通安全教育が実施されている。

③デンマーク教育省

デンマーク教育省は、交通安全教育の学習目標を設定し、具体化したカリキュラムを提供している。更に、教育の現場では交通安全協会が教材などを提供して実践されている。

1942年から実施されている12歳時の自転車試験は、義務教育における到達目標であり、12歳までに子どもたちは、実際の交通状況下において一人で運転できるよう教育している。主な方法としては、「理論（テキスト・教科書）」と「実技・テスト」、「保護者へフィードバック」がある。

- | | |
|-----------------|-------------------|
| ■小さな自転車テスト：8～9歳 | ■大きな自転車テスト：11～12歳 |
| ・安全な場所での安全運転 | ・実交通下での安全運転 |
| ・交通の学習 | ・交通ルール |
| ・自転車免許証 | ・サイクリスト証明証 |

■12歳

能力目標 ・生徒は交通状況下で安全に移動することができる

習熟目標 ・交通ルールに従って交通状況下を一人で自転車に乗れる
・交通状況下で注意深く移動できる
・交通状況を予測し、それらの行動を適応する
・自転車利用者にとって安全なルートを選択する

知識目標 ・自転車の交通ルールを習得する
・交通状況下の注意事項を習得する
・他の自転車利用者との危険リスクを知る
・自転車利用者にとっての安全なルートの知識を得る

デンマークにおいて、自転車は子どもの発達を体力的、運動能力的、精神的、認知能力的に助け、サイクリングは、社会活動に必要であり、喜びを生み、子どもの自尊心と社会性を育むとされている。

又、教育学上、自転車は単に乗り物というだけではなく、子どもの多面的な自己開発、社会性、言語、自然と自然現象、文化的表現と価値観、身体と動き（運動能力、強さ、忍耐、運動、健康と幸福）に繋がるとしている。

④自転車ゲーム

■キックバイク

未就学児から始める自転車教育は、一般的な自転車に乗せる前段階として、ペダルによる駆動部品を持たない「キックバイク」と言われる、地面を足で蹴って進む乗り物を使用して行う。



横浜サイクルピクニック 子ども自転車教室

キックバイクは2歳～5歳児を想定して作られており、ブレーキ付きやブレーキなしタイプのものがある。又、サドルに座った姿勢で、地面を足で蹴る形になるため、身長に合わせてサドルの高さが調整できる機構になっていることが必要である。

■自転車ゲーム

簡単で楽しいゲーム（遊び）をキックバイクに乗った状態で行い、キックバイクに慣れ親しんでくる中で、自転車に乗ることが楽しいと感じ、自転車の自由を発見し、生活のための自転車利用者になることを期待する実践的な技能を楽しく効果的に習得させるプログラムである。

■「Keep it simple, Make it FUN!」

「とにかくシンプルに」「とにかく楽しく」、これは自転車ゲームの各コンテンツに求められるポイントである。

また、実際の交通状況下で1回転倒するよりも、安全な園庭で100回転倒する方がよいという考えがあり、転倒も経験することが大事だとしている。

■自転車ゲームの内容

自転車ゲーム名	内容	ゲーム風景
シャボン玉掴み	玩具を使って沢山シャボン玉を浮遊させ、子どもはキックバイクに乗りながら片手でシャボン玉を掴み取る。	
リング渡し	離れた位置にいる二人の大人の間を行き交いながら、リングを手渡しで貰い集める。	
リングの場所取り	地面にばら撒かれたリング群の周りを楽器が鳴っている間周り続け、楽器が止まったら、決められた色のリングに前輪を乗せる。	
ジグザグ走行	地面に置かれたジグザグやいろいろなコースに辿って、前に続いて進む。	
ボール当て	ボールを次々と転がし続けている間を縫って、キックバイクで走り抜ける。	

自転車ゲーム名	内容	ゲーム風景
ゴムロール渡り	20センチ幅長さ10メートルのゴム板上をはみ出さないように走行する。	
シーソー	障害物シーソーを落ちないように乗り越す。	
布潜り	大きく上下する布の下をくぐり抜ける。	
洗濯物干し	離れた位置に置かれた布と洗濯ばさみを集めて、物干しに干していく、二つのチームに分かれて、干した布の数を競い合う。	
キングス フォロアー	自転車になってからのゲーム。片手離し（ハンドサイン）。	

III-3. ベルギー発（ウィーラースクール・ジャパン）の自転車教育

自転車競技の本場ベルギー及びフランドル地方の自転車連盟が、子ども向けに開発した自転車教材をベースに、過去の経験と日本の環境を考慮に入れたオリジナルカリキュラムを実践している団体「ウィーラースクール・ジャパン」がある。

このカリキュラムは、最終的に自転車競技者の底辺拡大とその育成、強化を目指すことが基本になっているが、スポーツとしての自転車だけでなく「遊び道具」としての自転車、なによりも「楽しい乗りもの」としての要素が取り入れられている。

ウィーラースクールでは、自転車の教育において重要な目標のひとつとして「サイクルスポーツ（サイクリング）中に起こりうる、子どもの将来を棒に振ってしまう重大な事故から、彼らを守ることにある。」としている。

■カリキュラム（第一章～第七章）：第一章から第三章までを抜粋

第一章：自転車を使った教育の意義

第二章：サイクリングスクールの目的とそのゴール

第三章：準備1 スクールを始める前に

準備2 クラス分けとトレーニングの3つの要素

準備3 自転車の基礎知識と交通安全講習

準備4 実技カリキュラムの構成

実践 1-1 まっすぐ走る～停まる

実践 1-2 一本橋

実践 1-3 スラローム

実践 1-4 ゆっくり走る

実践 1-5 急制動

実践 1-6 8の字スラローム

実践 1-7 ボトルとり

実践 1-8 段差

実践 1-9 みんなで走る

実践 1-10 サーキットトライアル



参加募集チラシ

IV. 他都市を含む事例を見学・調査

IV-1. 横浜市：「横浜開港祭サイクルピクニック」見学調査

(平成 29 年 6 月 2 日)



開会式



おやこ自転車



子ども自転車ゲーム

横浜開港祭サイクルピクニックは「自転車の正しい乗り方」「自転車の楽しさ」「交通とまち（人と環境にやさしい交通が優先のまちの豊かさ）」をPRする自転車利用推進の啓発イベントで、会場は JR 桜木町近くの赤レンガパークにあり、「自転車アピール走行」「こども自転車ゲーム」「バス死角体験」「おやこ自転車なんでも相談室」や「横浜市パネル展示」など盛りだくさんの内容である。

このイベントは、元々大阪で始まった御堂筋サイクルピクニックをモデルとして、横浜の人たちが企画実現したもの。会場では「こども自転車ゲーム」の運営に大阪から御堂筋サイクルピクニック企画運営メンバーが指導に来ていた。

会場では、次回に向けての後継者育成が同時に進められていた。こうした民間と民間が行政を巻き込んでタッグを組んだ取組は、今後、全国各地に広がっていくことが望ましいと、会場の来場者へ行ったインタビューでも感じた。



車道アピール走行



バス死角体験コーナー



おやこ自転車

IV-2. 大阪市：「第12回 御堂筋サイクルピクニック」見学調査

(平成29年6月30日)



車道アピール走行前



子ども自転車ゲーム



子ども自転車教室

歩行者も自転車も安心して通行できる環境づくりを目指して始まった「御堂筋サイクルピクニック」イベントに参加した。12回目の開催とあり、大阪中之島での自転車安全利用啓発イベントとしての定着感が見られ、会場は盛り上がりを感じた。

このイベントでは「ちゃんと走ろう！(自転車の適正な利用)」「もっと自転車レーンを！」との掛け声で、参加者が実際に御堂筋の緩速車線をグループに別れて走るアピール走行を行い、車道走行の走り方等ルール・マナーを学んでいた。また、メイン会場となる中之島中央公会堂前広場では、企業や団体、大阪市等の出店があり、多くの参加者で賑わっていた。

車道を締め切って歩行者天国となった部分では、子ども自転車教室が開催されており、デンマークで実践されている自転車を使った「教育ゲーム」を取り入れているのだと説明があった。子どもたちはキックバイクや自転車に乗って楽しみながらぐんぐん上達している様子が見られた。

参加募集チラシ

遊びながら学ぶことができる、こうした取り組みは、これからの未来をつくる子どもたちにとって有効な教育手段でもあると感じた。

IV-3. 堺市：「さかい自転車リーダー養成講座」の取組

(平成29年11月8日)

堺市が定期的で開催している「さかい自転車リーダー養成講座」の参加者にヒアリングした。これは正式には「堺市自転車利用推進委員」と言い、堺市では市民や事業者の方と連携して自転車のまちづくりを進めるため、平成26年10月施行した「堺市自転車のまちづくり推進条例」の第18条「自転車利用推進委員の設置」で、「事業者は、従業員等の自転車の安全利用及び利用促進を図るため、市長が定める基準に基づき従業員等のうちから自転車利用推進委員を設置するよう努めなければならない」と規定している。

このため、事業所では率先して自転車の安全利用に関する指導を行うとともに、事業所内における自転車利用の促進に努める人材を要請する必要があり、本講座がその推進委員の要請場所となっている。参加者は皆真剣に受講していた。

講座内容

- ①安全走行普及講座「A」頒布教材による座学
- ②事故に合わない、起こさない自転車走行
- ③安全走行普及講座「B」実技指導・図上訓練教材による座学
- ④安全走行普及講座「C」コンプライアンスなど教材による座学
- ⑤筆記試験



講座横断幕



講座風景



講座テキスト

IV-4. 金沢市：金沢自転車ネットワーク協議会 発起人ヒアリング

(平成29年9月12日)



三国千秋・成子夫妻



自転車走行位置表示



シェアサイクル

今年で6年目となる全国会議「自転車利用環境向上会議」の立上げ人であり、内閣府第10次中央交通安全対策会議専門委員、国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境の創出の促進に関する検討委員会」委員など歴任される、金沢市在住（地球の友・金沢）の三国成子・千秋夫妻に金沢市の取り組みについてヒアリングに訪れた。

金沢市が全国的に自転車利用環境のモデル都市となり、市内における自転車関連事故が、この10年で55%の減少に結びついた背景には、自転車利用環境改善に長年取り組んでこられた、三国夫妻を中心とする金沢自転車ネットワーク協議会（以後「協議会」とする。）が機能して来たことにつきると言っても過言ではない。

この協議会は、三国夫妻が地域住民の声を聞きながら、現場の状況を全体的視点に立って見ることで、交通弱者にも配慮しながら金沢市や県、国、警察と協働のネットワークを広げ続けてきた成果である。

現在も、立場の違う行政の連携が協議会として、継続的な協議と定期的な勉強会を実現させており、痛ましい自転車事故の経験を活かせる仕組みづくりが、住民生活に寄り添った正のスパイラルが回り続けている。京都市においても、非常に参考になる好事例であると感じた。

IV-5. その他

①「自転車活用研究会 in 関西」セミナー参加（平成 29 年 6 月 21 日）

NPO 自転車活用推進研究会が定期的に行っているセミナーに参加し勉強した。今回のテーマは「必見！各種データに基づく自転車活用推進法の施行推進方策」と題して、超高齢社会における自転車環境を変える最新の研究データから分析する「高齢者の自転車の活用の在り方」「自転車事故の詳細」についてなどという盛りだくさんの内容であった。



自転車活用研究会 in 関西会場

講師の古倉宗治先生は東京大学法学部卒業。建設省を経て現在、京大大学院講師など、国における自転車の利用促進策などを研究している第一人者である。

このような勉強会で「知る・学ぶ」ことは、とても重要であり、京都市においても多くの関係者の参加を期待したいところである。

②「デンマーク式自転車教育」参加（平成 28 年 10 月 9 日）

京都市のこども未来館で開催された国際交通安全学会「幼児・小学生を対象としたデンマーク式自転車安全利用教室の国際ワークショップ企画」で、デンマークに学ぶ自転車交通安全教室のあり方を知る絶好の機会となった。

自転車交通安全教育の初期に位置付けられる実践的な教室のあり方について、現在、世界で実践されているデンマーク式の自転車安全利用教室の内容からは、楽しく効果的に自転車に慣れ、技能も実践から習得でき、習熟した技能を身につけることで、後々実際の交通状況下において自転車に乗らなければならない時に、自転車ルールや信号や他の交通参加者への対処方法のより良い学びとなることが期待できるとの説明に納得できた。



自転車ゲーム会場



ロッセ・ベック講師



セミナー会場

③「京都マナーアップフェスタ」参加（平成 29 年 5 月 21 日）



会場



子ども自転車教室 座学



実技

京都市と京都府警が主催する「自転車マナーアップフェスタin京都」が平安神宮前の岡崎公園で開催された。子どもを対象とした自転車安全乗り方教室では、紙芝居による交通ルール・マナーを学んだ後、実際に自転車に乗って障害物を乗り越えたり、一時停止をしたりして楽しくバランス感覚を身につけるトレーニングを行っていた。子どもたちの真剣な表情の中に見せる、楽しそうな眼差しがとても印象的。子どもの時期から段階的に自転車について学ぶことは、改めて必要だと感じた。

④「見てわかる！自転車交通安全教室」参加見学（平成 29 年 6 月 16 日）



開催中学校



教室風景



スライド画面

京都市で今年度から本格実施が始まった「見てわかる！自転車交通安全教室」を見学しに小栗栖中学校を訪問した。この教室は自分たちの校区の中に潜む危険な箇所、過去に自転車事故の起きた場所等を具体的に示して、何が危ないのか、なぜ危険なのか、そしてどのようにすれば事故に合わないのかという、生徒が知りたいことに答えて活かせる授業内容だった。

ここでは、中学校生徒以外に近隣の小学6年生や住民の方も参加されており、自分たちが住んでいる町の写真が多く出てきた説明に真剣に耳を傾け、しっかり聞いておられた。こうした新しい取り組みは、今後継続して全校に広げていく必要性を感じた。

⑤「スケアード・ストレイト自転車安全教室」参加見学

(平成29年7月7日)



スタント車両



実施グラウンド

スケアード・ストレイト教育技法による、プロスタントマンが自転車事故を再現する自転車安全教室を桃山中学校で見学した。

事故の再現は相当な迫力があり、思わず目を背けたくなる思いであった。この再現シーンを「怖い」と感じるか、「凄い」と感じるかによって、教育効果が大きく分かれるのではないだろうか。

現在、この教育技法による自転車ルール遵守率が上がったとする意見と合わせて、効果を疑問視する学識経験者の意見も存在しており、特に自転車先進国ではこの技法による教育を採用している国はない。京都市においても、改めて意見を整理確認する必要があると感じた。(57ページ詳しく紹介したい)

⑥ベルギー発の自転車教室「ウィーラースクール」の取組

(平成29年11月6日)

全国で精力的に活動する京都府南丹市美山町の自転車愛好家ブラッキー中島さんが実践している「ウィーラースクール」の参加者にヒアリングを行った。

これはベルギーで開発された自転車教育のカリキュラムがベースとなっており、子どもの頃から正しい交通安全・マナーなどを学ぶだけでなく、自転車の操作技術の向上を図ることで、知識だけではなく、技術的な側面からも、子どもが自らの安全を守れるようにすることを目的としている。

「一人でも多くの子どもに、自転車の楽しみを。」を合言葉に、実技練習中心の自転車教室である。



ウィーラースクール座学



実技

⑦サイクリングを組み合わせた「子ども自転車教室」

(平成 29 年 3 月 18 日)

地域に密着した(一社)団体が、地域の小学校中高学年を対象に希望者を募り、集団走行時のルールや公道における注意点などを校庭で学ばせた後、車や歩行者に気をつけ、ハンドサインも取り入れて目的地まで休憩をとりながら、楽しくサイクリングを実施しています。この活動の主催者であるCMA(一般社団法人 コミュニティマネジメント協会)にヒアリング調査を実施した。

実施当日、参加者同士少し緊張しながら学校を出発。見知らぬ校区外へと進むにつれて、ワクワク感や仲間意識が高まり、目的地での昼食時には皆笑顔でサイクリングの達成感を喜んでいた。

こうした取り組みは、単に子どもたちを自転車に乗せてサイクリングに連れてゆくといった事柄だけではない効果が期待される。当然、プログラムやコースの下見など、企画運営する側の経験が問われるところであり、このような経験豊富なインストラクターの養成が今後の課題だと感じた。



サイクリング出発



サイクリング風景



メンテナンス

V. 京都市の現状と課題

V-1. 京都市の自転車安全教育

京都市では警察や学校、各区域や団体等で様々な啓発や教育が継続して行われてきている。しかし、街中での自転車利用者の行動を見るにつけ、まだ十分な成果を上げているとは言い難い状況にあるといえる。また、京都市の自転車関係事故を検証すると、全国平均や京都府内と比べて高い割合となっている。

全交通事故に占める自転車関連事故の構成率・発生件数（平成28年）

	京都市	京都府	全国
構成率	24.1%	20.7%	18.2%
事故件数	1,183	1,678	90,837
事故件数割合（市/府）	70.5%		

出典：京都市調べ（平成30年1月）

京都市における自転車教育は、独自の副読本「安全ノート」を用いた学級活動（特別活動）等や教科指導（体育科・保健体育科）による保健学習とともに、警察やPTA、地域団体等の関係機関と連携した「自転車交通安全教室」を活用し、系統的な指導が実施されている。

①市立校における自転車交通安全教育

子どもたちを被害者にも加害者にもしないとの視点に立って、家庭・地域はもとより京都府警察とより一層連携を図り、各学校においては、交通安全教室の実施や本市独自の副読本「安全ノート」の活用など、更なる自転車交通安全教育の充実に取り組まれている。

その一方で、画一的な教材による交通知識（ルール）偏重主義との見方もあり、安全な運転ができるようにするための運転スキルを学ぶ実技教育不足との指摘もある。また、自転車の楽しさや可能性について知る・学ぶ・体験する機会が少ないという点は否めない。

我が国の将来を担う世代が自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を通じて健康増進、交通混雑の緩和、経済的、社会的な効果を得られるような自転車教育を検討する時期に来ているのではないだろうか。

V-2. 国内トップクラスの取組

①未就学児童対象の自転車教室

平成28年10月10日に中京区の竹間公園及びこどもみらい館において、公益財団法人国際交通安全学会の「こどもの交通安全教育プロジェクト」の主催による、デンマーク式の自転車教室と国際セミナーが開催された。自転車教育の先進国として知られるデンマークにおける自転車教育の一端に触れられる良いきっかけとなった。



ロッセ・ベック氏講演



デンマーク式自転車教室

建設局自転車政策推進室では、それを受けて自転車に乗り始める年齢層である幼児を対象に、基本的な自転車の乗り方やルール・マナーを楽しみながら学べる教室（キックバイク教室）を、平成28年度に試行的に開催している。



平成28年度 キックバイク教室

また、平成29年10月からは京都市立の保育所7箇所ではデンマーク式教育をベースとした「キックバイクを用いた子ども自転車教室」の試行実施が始まった。

これは保育所等の園庭にコースを設営し、各種自転車ゲームを行いながら、バランス感覚などの身体機能、ルールやマナーを守るという規範意識、他の人への配慮といった思いやりなどを複合的に学ぶプログラムを試行実施している。

「キックバイクを用いた子ども自転車教室」



重視しているポイント

- a. ぶつからないように他を思いやる
- b. ルールを守り、順番待ちができる
- c. チームプレーができる
- d. やる気、喜び、達成感を実感する

この自転車教室は、子どもをスタートラインに立たせて、ヨーイドンとゴール目指し、人より早く走ることを競い合うレースは行わない。

「①未就学児童対象の自転車教室」についての課題



現在、実施保育所での試行段階である。保育所での開催にあたっては、所有するグラウンドの広さ、キックバイクの移動、コースの設営など、今後段階的にプログラムを進めるにあたっての制約が考えられる。試行実施で得られた保育所側のアンケート、委託先の意見等を踏まえ、さらなる検討が必要である。

②小・中・高校向けの自転車教室

教科等における自転車交通安全教育

- ・ 学習指導要領や教育課程指導計画（京都市スタンダード）等に基づき、体育科又は保健体育科、特別活動等を通じて計画的に実施されている。
- ・ 小・中学校では、「安全ノート」を活用し、教育活動全体を通じて、「自転車の正しい乗り方」や交通ルール・マナー、自転車の整備点検等、系統的な指導を実施している。

■ 「安全ノート」の活用（活用頻度 1回／月：1P：20～30分）毎月16日の安全の日に実施が計画されている。

小学校1年生から中学校3年生までを対象とし、児童生徒の発達段階等を踏まえ、系統的に交通安全や災害安全を学び、子どもたちが実践につなげられるよう工夫されている。しかし、安全という守備範囲が広く「自転車安全」としてだけでみると、交通規則等の記述は少なく内容や実施回数についても十分とは言えないのが実情である。

「②小・中・高校向けの自転車教室」についての課題

小中学校の授業における「安全ノート」は学校安全の観点から作成されているもので、交通安全はもとより自転車安全教育について安全ノート単体使用では、自転車安全に関わる部分については十分とは言えず、複数の教材との併用が行われ、かなり専門性が高い内容となっていることから、専門職の設置も考慮する必要が考えられる。

また、子どもの学習にリンクした家庭内学習による復習と保護者への再教育、家庭内での問題意識の共有と言った観点から、保護者向けEラーニング教育の可能性を指摘する。これは電子版「安全ノート」とも位置付けられるもので、フランスではすでに導入されている例が見られる。

V-3. 関係機関と連携した自転車交通安全教室

①交通安全教室

PTAや地域各種団体、所轄警察等の関係機関の協力の下、自転車教室を含む交通安全教室が実施されている。小学校の低学年では、道路の歩き方や自転車の基本的な乗り方、高学年では、交通ルールやマナーに重きが置かれている。

平成28年度 小学校145校が実施（87%）残り21校
小学校入学前の半日入学等の機会で開催している学校もある。

市立高校では、所轄警察等の関係機関と連携し、通学時の街頭安全指導や交通安全教室等の取組を全校で実施している。



西京区内小学校

出典：西京区ホームページ



西京区内小学校

出典：西京区ホームページ

「①交通安全教室」についての課題

所轄警察署が継続的に実施しており、全校実施に向けての取組が期待される。

②自転車交通安全教室

休日に地域が開催する自転車教室とともに、所轄警察署との連携により、自転車交通安全教室を実施している。基本的に小学校4年生が対象であり、小学校全校164校で実施されている。（平日開催が主だが、土日開催もある）

講義と実技指導による講習をとおして、自転車の安全な乗り方や交通ルール・マナー、自転車の整備点検などを学習する。主に警察官の指導による教室と自校教員が指導する教室が実施されている。



座学



実技

「②自転車交通安全教室」についての課題

これらの自転車交通安全教室は、地域の関係諸団体にも協力いただき実施されているため、自転車等交通教材の準備や支援人数の確保、場所の制約（屋外：天候等 屋内：スペースの確保、施設の傷み等）といった課題があり、各校・各学区で実情に合わせた工夫がなされている。

また、自転車安全教育に欠かせない実技を伴う唯一の教室としての重要性がある。しかし、学校のグラウンドに擬似的な道路や信号機、見通しの悪い交差点など、実態とは異なる仮設したものを使用するなどの制約があるため、リアリティに欠けてしまい効果が下がってしまう。また、準備できる自転車の台数なども制限が出てしまう傾向にある。個人の自転車を持ち込む場合においては、会場までの道中での事故リスクに合わせて、自転車の整備状態にばらつきが多く、個々に整備（調整）対応が必要になるため、実技教育時に支障を来してしまうリスクがある。その他、休日開催においては、地域の部活動との調整も必要である。

③「自転車運転免許証の発行を伴う」自転車交通安全教室

京都府警交通企画課所管の小学4年生を対象とした教室で、警察官による自転車安全運転講習、学科テスト・実技テストの実施があり、後日児童一人一人に「自転車運転免許証」が交付される。他学年での実施も可能となっている、希望校は直接警察署に申し込む形だが、年々、希望校が増加している。

「自転車運転免許証の交付を伴う自転車交通安全教室」実施小学校数推移

年度	23	24	25	26	27	28
校数	86	94	105	120	126	114

平成28年度は、警察の都合により日程調整が困難であったため、実施校数が減少。日程調整できなかった学校は、自校教員による教室を開催していることが多い。

③「自転車運転免許証の発行を伴う」自転車交通安全教室の課題

実施希望校増加に伴う体制づくりと、継続実施の仕組みづくりが必要である。

④自校教員の指導による自転車交通安全教室

警察官による自転車交通安全教室同様に、自転車の安全運転に係る内容の講義と実技指導を実施。(学科テスト・実技テスト、自転車運転免許証の交付はない。)

「④自校教員の指導による自転車交通安全教室」についての課題

教員のマンパワーによるところが大きいため、継続できる仕組み作りの確立が必要である。

⑤中高生向け自転車安全教室

スケアード・ストレイト方式（以下「SS方式」という。）建設局自転車政策推進室が中高生を主な対象として、プロのスタントマンによる交通事故の再現を交えた自転車安全教室に取り組んでいる。

SS方式実施場

平成28年度 全13校

平成29年度 全10校

近年、採用されているSS方式については賛否両論が存在する。日本ではスタントマンによる交通安全教室が1992年（平成4年）に東京都の板橋警察署で実施され、2007年（平成19年）の道路交通法改正に自転車利用者対策の推進が盛り込まれたことをきっかけに、交通ルールを徹底する方法として小・中学校、高等学校、地域などの交通安全教室で広く採用されるようになった。



「⑤中高生向け自転車安全教室」についての課題

SS方式については、自転車利用についての教育やハード整備を伴わず、自転車利用者に対して一方的に危険や恐怖のみを示すことは健全な自転車の利用に影響を及ぼすことが懸念される。

リスクを教える方法は、受講者は問題を把握するが、実際への行動には至らない場合が多く、成果について過剰評価の傾向にあるとの報告がある。

「中学生を対象としたスケアード・ストレイト的自転車交通安全教室が安全意識に与える影響に関する一考察」土木学会論文集D3（土木計画）, Vol. 72, No. 5（土木計画学研究・論文集第33巻）では、この教育方法の効果に対して「スケアード・ストレイトの有無により安全意識に顕著な違いや変化は見られないものの、危険認知度については実施しない場合よりも経時変化が少ない」とまとめている。SS方式での教育は、開催側の期待度とは大きく異なる結論となっている。

高額なアクション映画のワンシーンを提供するだけでなく、受講生には、事故を人ごととせず、自身のこととして正しく学ぶ機会であればならない。

⑥「見てわかる！自転車交通安全教室」

建設局自転車政策推進室が中高生を対象に、自転車の交通ルール・マナーを啓発し、自転車事故を防止するため、開催校の周辺地域の交通事情を踏まえ、より身近な交通環境を題材にした座学形式の教室を、平成28年度に試行的に開催し、平成29年度から本格実施している。



座学スタート画面



開催風景

(平成28年度取組実績 全2校) (平成29年度取組実績 全9校)

これは、画像を見てわかりやすく、話を聞いて納得できる座学形式の講習で、40から50分程度、スクリーンなどに映し出した画像を示しながら、自転車のルール・マナーについて「自分の身を守りたためになぜ遵守しなければならないのか」を理解できるように解説している。また講習では、地域の交通事情や過去の自転車事故発生場所を具体的に示した画像を用いるため、受講者は自身の町のこととして率直に捉えることが期待できる新たな取組として、全国から注目されている。又、(公)日本交通政策研究会等の研究機関を始め、全国自転車活用フォーラム・第6回自転車利用環境向上会議in松山等からも事例報告や見学の依頼がきている。



地域の交通事情画面

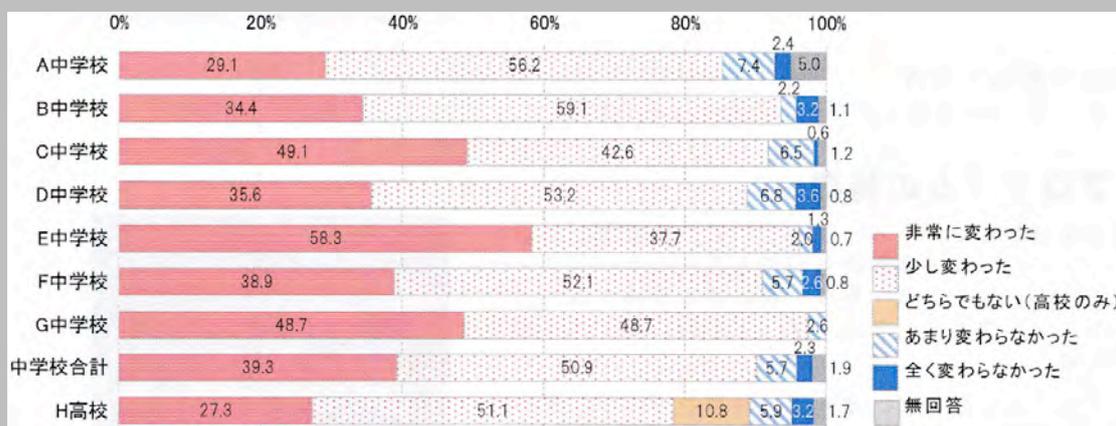


地域の風景を利用

アンケート「自転車の交通ルールやマナーの重要性」の理解度



アンケート「自転車の安全利用」に関する意識



⑥「見てわかる！自転車交通安全教室」についての課題

実施校の受講後のアンケート結果において、「自転車の交通ルールやマナーの重要性」の理解については、「まあまあ理解できた」まで含めると96%となっている。又、「自転車の安全利用に関する意識」については、「少し変わった」まで含めると90%となっており評価できる一方で、実施する講師に限りがあり、今後の継続実施と合わせて、開催校の拡大等に対応できる仕組み作りが求められる。また、プログラムの内容が地域密着スタイルであるため、学校以外での利用も考えられる。

⑦自転車安全教室（事故のリスク・社会的責任編）

建設局自転車政策推進室が中高生を対象に、自転車利用時に発生する事故について保険の専門家による具体的な事例を交えた説明を受けた。

自転車事故は被害者だけでなく加害者にもなりうることから、「事故を起こさないための自転車の安全な乗り方」、「事故を起こした場合のリスクや社会責任」等を学ぶ教室「自転車の交通事故とその責任」と題したテーマで平成29年度に試行的に開催している。



中学校自転車安全教室

出典：京チャリ Facebook

（平成 29 年度取組予定 全 6 校）

⑦自転車安全教室（事故のリスク・社会的責任編）についての課題

講義には説得力があり貴重だと言える、中高生以上にさらに対象を拡大しての継続が望まれる。

⑧大学生（定例の自転車講習会ほか）

建設局自転車政策推進室が大学生を対象に、自転車安全利用教育プログラムの試行的取組を同志社大学青木ゼミで実施した。会場のこどもみらい館では、前半に座学による自転車の安全利用について学び、後半はグラウンドに出て、実技を通して自転車の日常的な整備方法や徐行速度の確認などを体験した。



自転車ルール 学生学ぶ
中京で教室 アンケートに回答

交通安全講習を課す改正道交法の施行を受け、京都市と同志社大は14日、大学生向けの自転車教室を京都市中京区のこどもみらい館で開いた。市独自の教育プログラムの作成に向けた意見集約が目的で、学生が自転車の交通ルールを学び、アンケートに答えた。

市はこれまでに中高生向けの自転車教室を実施してきた。6月の改正道交法の施行以降、大学生による踏切の無理な横断や無灯火運転などの摘発が目立っており、対策が課題

3年の林千晴さん(20)は「普段は徐行ができていなかった。自転車での横断歩道の渡り方をきちんと学べてよかった」と話していた。(松尾浩道)

交通安全講習を課す改正道交法の施行を受け、京都市と同志社大は14日、大学生向けの自転車教室を京都市中京区のこどもみらい館で開いた。市独自の教育プログラムの作成に向けた意見集約が目的で、学生が自転車の交通ルールを学び、アンケートに答えた。

市はこれまでに中高生向けの自転車教室を実施してきた。6月の改正道交法の施行以降、大学生による踏切の無理な横断や無灯火運転などの摘発が目立っており、対策が課題

3年の林千晴さん(20)は「普段は徐行ができていなかった。自転車での横断歩道の渡り方をきちんと学べてよかった」と話していた。(松尾浩道)

交差点での一時停止について指導を受ける同志社大の学生(京都市中京区)

出典：京都新聞

「⑧大学生（定例の自転車講習会ほか）」についての課題

国公立市立、私立の大学は独立した法人として存在しているため、市内に位置しているにもかかわらず、市の権限で自転車安全教育を受講しているかの把握を行うことの障害となっている。市内で自転車を利用する学生に漏れがなく自転車安全教育が受講できるよう、学校側に促す権限と仕組みづくりが必要である。

⑨パパママ自転車教室

建設局自転車政策推進室が子ども乗せ自転車の事故をなくすため、「ママ」や「パパ」の視点で自転車の事故をなくすことや、子どもに正しい自転車ルール・マナーを伝えることを目的に「パパママ自転車教室」を開催している。

内容は座学形式となり、特に子育て時の正しい自転車利用の仕方を中心に、ヒヤリハットの共有や、自転車のルール・マナーを学ぶことが目的である。開催場所は、子育て中の保護者向けに、保育所・幼稚園等において実施している。

平成28年度取組実績

市立幼稚園（16園）

私立幼稚園（7園）

市営保育所（3園）

平成29年度取組実績

市立幼稚園（8園）

私立幼稚園（1園）



教室開催風景



開催会場

「⑨パパママ自転車教室」についての課題

子ども乗せ自転車は、三人乗りや電動アシスト等車種も多く、特有の使い熟しが必要であるため、ヒヤリハットの共有は重要である。また、自転車選びや日頃の点検、健康面等についての適切なアドバイスができるよう等、講師を選定することが重要である。

一方で、仕事や育児に手を取られてしまい、参加者が限られるため、開催時間や日にちなどの工夫で、多くの参加が欲しいところである。

⑩自動車教習所を活用した自転車安全利用教室講習

建設局自転車政策推進室が市内の各自動車教習所において、教習生向け及び一般市民向けの自転車講習を実施している。



講習風景（出典：京チャリ）

平成28年度取組実績 全10校

- ① 教習生向け
- ② 一般市民向け

平成29年度取組、上記10校において、引き続き実施している。

「⑩自動車教習所を活用した自転車安全利用教室講習」についての課題

実技と合わせた継続的实施が望まれる。自動車教習所における自転車安全教育として、自動車運転免許取得時の講習がある、自転車を車両として扱い、車道における弱者としての自動車側のマナーを教育する必要がある。

また、法定外表示ではあるものの、自転車通行位置表示のピクトグラムや矢羽表示についても教育する必要がある。（吹田市・茨木市の自転車安全教室）



⑪高齢者向け自転車安全教室

高齢者向けとして警察庁が示している交通安全教育指針における自転車に関する述としては、第2章「交通安全教育の内容及び方法」の第6節に「高齢者に対する交通安全教育」とした項目が記されている。

下記項目中の「自転車の利用者の心得」部分を抜粋した。

交通安全教育指針 (4) 自転車の利用者の心得

ア 目標

加齢に伴う身体の機能の変化が自転車の乗り方に及ぼす影響を理解させるとともに、自転車を安全に利用するためには交通ルールを遵守し、交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、正しい乗り方を習得させることにより、安全に道路を通行することができるようにする。

イ 内容

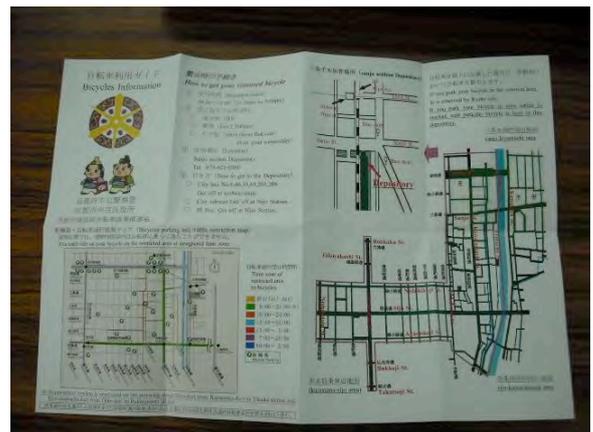
- (ア) 加齢に伴う身体の機能の変化が自転車の走行に及ぼす影響加齢に伴い、自転車での走行が不安定になったり、交差点を通行する場合に安全確認が不十分になったりすることについて、交通事故の実例等を用いて具体的に説明して理解させる。
- (イ) 乗ってはならない場合 酒を飲んだ場合又は疲れが激しい場合に自転車に乗ること等の危険性を説明し、これらの行為が禁止されていることを理解させる。
- (ウ) 安全に自転車に乗るために習得する必要がある事項
免許を受けていない、交通安全教育の受講経験がない等の理由から、交通ルール等に関する理解が十分でない者に対しては、安全に自転車に乗るために習得する必要がある事項を、教則第3章の内容に沿って指導する。特に、70歳以上の者が普通自転車を利用する場合は歩道を通行することができるが、歩道では原則として直ちに停止できるような速度で徐行し、警察官又は交通巡視員が歩道を通行してはならない旨を指示した場合はその指示に従わなければならないことを理解させる。

「⑪高齢者向け自転車安全教室」についての課題

高齢者に対する特別な自転車安全教育プログラムについては、今後の議論が必要ではあるが、自転車活用による健康づくり等、正しい知識の普及についても合わせて考える必要がある。

⑫訪日外国人向け自転車安全教育

訪日外国人向けに「自転車利用ガイド（英語表記）」を作成し、平成28年9月より関係先に配布が始められた。



ガイド

出典：京チャリ ガイド説明風景

「⑫訪日外国人向け自転車安全教育」についての課題

訪日外国人向けに自転車を貸し出す宿泊施設やレンタサイクル業者に対し、貸出手続きの中で一定レベルの注意事項が伝えられる仕組みの構築が必要である。

V-6. 道交法や交通の教則が教育現場に与える課題

道交法のはじめには「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。」と書かれている。これが道路交通法第一条である。しかし、現代社会において法律を個別に見ていくと、必ずしも危険や障害の防止に資するとは考えにくい部分も存在することは否定できない。また、「交通の方法に関する教則」（以下「教則」という。）における矛盾点や判断に困る部分の存在も否定できない。

①道交法 第五三条「合図」

第五三条 車両（自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

2 車両の運転者は、環状交差点においては、前項の規定にかかわらず、当該環状交差点を出るとき、又は当該環状交差点において徐行し、停止し、若しくは後退するときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

3 前二項の合図を行う時期及び合図の方法について必要な事項は、政令で定める。

4 車両の運転者は、第一項又は第二項に規定する行為が終わったときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、これらの規定に規定する合図に係る行為をしないのかかわらず、当該合図をしてはならない。



交通安全子供自転車大会

以上、この道交法第五三条「合図」は自動車と同じように自転車にとっても、事故に合わないための重要な行為である。しかし、自転車で忠実に遵守すると、乗車中に片手運転の継続を強いられることとなり、非常に危険な状態になる。この合図とは自動車における方向指示器（ウインカー）の点滅を意味するところであり、自動車のウインカーが故障した際に運転者が、運転席に座った状態において、右手を窓から車外に突き出すことで左折、右折を腕の形で示せる行為になっている。

従って、自動車でのウインカー点滅中は、自転車において片手運転をしながら合図（ハンドサイン）を出し続ける行為となるのである。

ハンドサインは自転車先進国でも日常多く見られるように、自分の行動（右折、左折）を相手に知らせて、接触等の事故を未然に防ぐ重要なコミュニケーションである。このハンドサインは必要な時に、目的を達するために行われることが有効であり、必ずしも右左折中に「継続して出し続けなければならない」とするものではない。この実情に合わない危険を伴う行為を二輪の自転車に強いている法律に疑問を感じる場所である。

本来自転車乗車中に身を守るべき行為として習得せねばならないハンドサインであるはずが、警察等が主催する自転車交通安全教室では、海外で一般的に行われているスタイルを教習できない事態が発生している。法にもとづいて教習すると、右左折中ずっとハンドルから片手を離して合図を出したままで曲がる行為を教えなければならないのである。

下記「Enjoy 自転車 life in Kyoto」で示すような自転車先進国で通常行われている行為は、「道交法に忠実ではない」という理由等になってしまう。

これは自転車安全教育を行う教育現場において混乱の原因ともなりかねない。このような重要な部分においては、早期の法整備が望まれる。

Enjoy 自転車 life in Kyoto 「自転車の安全な乗り方 Guide」



この冊子には警察の「監修」との表示は見当たらない。

②教則「自転車での踏切の横断方法」

教則において「踏切では、一時停止をし、安全を確かめなければなりません。踏切では、自転車を押して渡るようにしましょう。」と明記されている。しかし、道交法においては教則で示す「踏切での、自転車乗車状態での通行を禁止」との記載はない。これは教則の自転車に関する事項の中にある、法律に基づかない「子ども向けの推奨事項」なのである。

また困ったことに、こんな解釈もできてしまう。「厳密には、自転車で踏切に差し掛かる際は、通常は道路の左側を通行しているため、自転車から降りれば歩行者扱いとなる。自転車から降りてそのまま渡れば状況によっては、歩行者の道路右側通行義務違反などの交通違反となる恐れがある。」これは極端な例だが、教則の示している道交法にない「推奨事項」で、子ども向けなど特に年齢に関わるものにおいては、その年齢に達した際に必要な教育が受けられる仕組みを確立させておく必要がなければ、教育現場において混乱する原因ともなりかねない。

VI. さらなる前進への具体的提言

教育現場への視察を踏まえ、様々な学んだ先進事例や専門家の知見を生かし、今後展開すべき政策を提言する。

VI-1. 京都式自転車教育の開発と定着と環境整備

①未就学児向け自転車教育カリキュラムの開発と環境整備

未就学児に対する自転車教育の重要性については「子どもたちにとっての自転車教育」で報告してきた通りである。現代社会において、子育てに関与できる親の時間の制約の中で、三輪車を遊具として買い与えて以降、成長とともに自転車デビューする子どもに対して、自転車の乗り方（操作方法）から公道で事故に遭わないための交通安全教育まで、どれだけの親がその責任を果たしているだろうか。

必要なのは、公道で自転車デビューした際に、自転車の運転が無意識にできる状態でないと、信号や路面の段差、横断歩道や歩行者といった様々な交通状況に適正に対処できないのである。小・中学校と進むにつれて、自転車に乗る機会が増えるとともに、自転車に関連する事故数が急増している。この現実を直視することは親の責任であり、社会の責任でもある。

未就学児に対して自転車教育を実施しているデンマークでは、自転車を使った遊び（自転車ゲーム）を教育の場に用いることで、自転車に乗れるようになるためのバランス感覚などの身体機能の発達を助けるといった直接的な効果（操作スキル向上）とともに、自転車ゲームの中でルールや順番を守るという規範意識、更に人にぶつからないよう他を思いやるなど社会性を学ぶ機会ともなり、自転車に乗れるようになることだけを目的とはしていないという特徴がある。また、デンマークでは交通教育の義務化に伴い、それに関わる交通教員の配置が80%に達しているという。

京都市においてもデンマーク式を参考とした「キックバイクを用いた子ども自転車教室」を平成29年度において、各保育所や幼稚園からの依頼に応じた形で試行実施している。そこで、未就学児向けの取組について、次の3点を提案したい。

提言 1 未就学児向け京都式オリジナルカリキュラムの開発

京都市が試行実施した「キックバイクを用いた子ども自転車教室」では、子どもの取り組む意欲や向上していく姿が見て取れるなど、教員等から好評が得られた。“ワクワク感”を大事にしつつ、楽しみながら「交通安全」を学ぶカリキュラム開発は、デンマークで実施されている現場を体験したうえで進める必要がある。同時に、個別の園庭を利用した開催を希望する施設が円滑に運用できるよう、支援の仕組みを確立させるべきである。

提言 2 新しい自転車教育分野の研究と指導者育成

自転車教育をさらに推進していくには、指導者や運営する者に常に新しい知見を吸収する意欲や経験・能力が求められる。組織的に継続発展する人材育成は最重要事項である。自転車教育分野の研究を進め、効果を検証する体制を構築していただきたい。

提言 3 大宮交通公園を常設の「自転車安全教育学習施設」として活用

平成29年11月市会において、門川市長は「大宮交通公園再整備構想」を正式に表明された。自転車教育が持つ「子どもの自立促進」など、様々な可能性の開発と、自転車利用促進の観点から「自転車の楽しさ」を体験できるコンテンツを工夫していただきたい。また、これを拠点として、「親子チャレンジ自転車教室（仮称）」を定期開催し、多くの子どもたちが気軽に利用できる施設として定着させていくことを提案する。

自転車デビューに必要な、公道利用を前提とした生きた実技教育を行うには、原寸大の標識や信号を設置した自動車が対面通行可能な幅員のある道路設備とともに、矢羽根マークの自転車走行位置表示の設置など、リアルな練習環境が必要である。常設整備された自転車を使用して実技学習が受けられるなど、自転車を中心とした交通安全教育学習施設とする必要がある。



大宮交通公園（平成29年7月）

②学校教育に「見てわかる！自転車交通安全教室」を正式導入

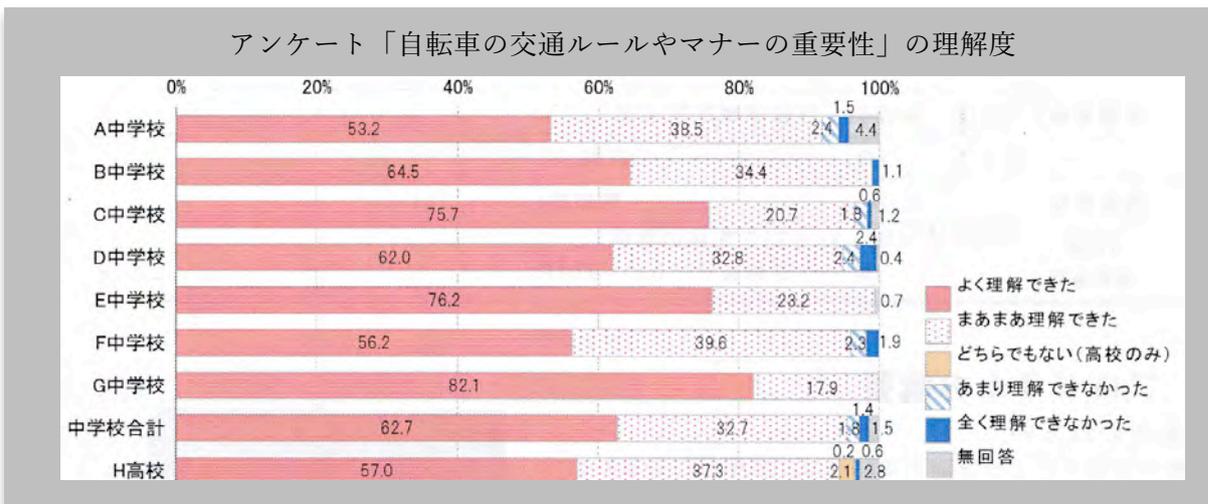
平成27年3月に策定された「京都・新自転車計画」のもと、自転車の「みえる化」をキーワードに各施策が進められている。

自転車教育においては、自転車のルール・マナーを知ることに加え、守る意味の理解と納得、自転車事故にあわない・起こさない知識と想像力を身につけることが重要である。危険と安全の本質を理解し、自分や他者の安全のためにとるべき行動が「みえる」ように教育を行っている。

「見てわかる！自転車交通安全教室」は、平成28年度に2校、29年度は9校で試行実施され、各学校の校区によって異なる危険箇所を、開催校毎に具体的に示すとともに、何が危ないのか、なぜ危険なのかをわかりやすい説明により、受講者にとって身近な問題として捉えることができると評価されている。

また、どのように通行するのかなど、知りたいことに答える、活かせる教育であることが、受講後のアンケートからも明らかとなっている。（「自転車の交通ルールやマナーの重要性」について「まあまあ理解できた」まで含めると96%となっている。）

この「見てわかる！自転車交通安全教室」は、地域密着型のコンテンツであるため、実施校以外の中・高校生以上を対象とする人々に対しても利用できる。



講座終了後のアンケート（生徒）結果

そこで、3点の具体策を提案したい。

提言4 「見てわかる！自転車交通安全教室」を全校で実施

平成28年度で2校、平成29年度では9校で試行実施した「見てわかる！自転車交通安全教室」は、生徒にとって身近な生活空間にある危険箇所を具体的に示すことで、何が危ないのか、なぜ危険なのかを目に見える形で納得できるので、他人事ではない自分ごとと捉えて学習できる、まさに活かせる教育として大きな評価を得ている。

私が見学した際も、下を向いたり私語をしたり、居眠りをするような生徒は確認できなかった。アンケート調査での感想も好評であり、極めて有効な学習であると確信した。「見てわかる！自転車交通安全教室」をすべての中学校で継続的に実施するべきだと考える。

提言5 「見てわかる！自転車交通安全教室」を3年ごとに開催

京都市立75の全中学校で、すべての生徒が受講できるには、各学校で3年ごとのサイクルで開催する継続性のある計画が必要である。そのためには、現在のように自転車活用推進研究会に委託する手法では限界があると言わざるを得ない。

そこで、教育委員会として専門チームを編成し、講習を受けたスタッフが市内の中学校を巡回して「見てわかる！自転車交通安全教室」を自前で開催するシステムを創設してはどうか。これは自転車教育の先進国に見られる専門教員制度と同じものである。

提言6 自転車教育などの特別講習を実施するオリジナルチームを結成

市内75校を3年サイクルで回すと年間25校で開催する。南北2つのエリアに分け、各グループで2～3名の講師を選任すると、1名が毎年4校で講習することとなり、不可能ではないのではないかと考える。

講師の選任は、働き方改革に着手している現今の情勢にかんがみ、現役の教員からの選抜ではなく、教員採用試験を控えた常勤・非常勤講師から募る手法を検討してはどうか。当人のスキルアップに繋がるとともに、正教員登用へのインセンティブとしても良いのではないかと考える。

なお、市内の中学校を巡回して特別学習を実施する手法は、自転車安全教育にとどまらず、多種多彩な分野でも大きな可能性がある。環境教育（エコ教育）、薬物乱用防止、性教育、防災教育、主権者教育、ネットリテラシー（情報モラル教育）、男女共同参画など、他にもたくさんある。子どもたちのためにも、オリジナルの特別学習チームを編成し、各々3年サイクルで全校実施するシステムを構築することを提案したい。



小栗栖中学校開催風景と使用教材画面

③学校現場の自転車安全教育の充実

小学校1年生から中学校3年生まで利用されている京都市独自の「安全ノート」は、学校における安全教育の要となる存在である。

内容は交通安全・災害安全・生活安全の3領域を学年毎、月別に構成している。特に交通安全では指導者用教材として、自転車交通安全教育プログラムの冊子が用意されている。



安全ノート

この指導者用教材は生徒の質問に応えるなど、教える上では「安全ノート」を補完する上で必須であると判断できるが、項目が多く専門性も高いため、教師への負担が重いと考えられる。

また、「安全ノート」で学習する内容は生徒が日常生活において必要とする知識量として、一月当たりイラストによる1ページの量で足りるのか。特に専門性の高い指導者用教材を使つての授業で、生徒の理解に差が生じていないのかが心配される。家庭と学校の役割分担も重要である。副読本など教材費に関し、次の2点を提案する。



指導者用教材

◎ 1・2年用 目次

- 4月 学校の行き帰り. 遊具の使い方
- 5月 自転車の乗り方 1. 地震のとき
- 6月 道を渡るとき 1
- 7月 郊外の安全
- 9月 避難訓練
- 10月 道を渡るとき 2
- 11月 自動車と人 1
- 12月 校内の安全
- 1月 自転車の乗り方 2. 地震に備えて
- 2月 踏切を渡るとき
- 3月 自動車と人 2
- 共通 自動車に乗るとき



提言 7

安全教育副読本「安全ノート」を最新版に改訂

学校安全の授業における「安全ノート」は、指導者用教材を用いたり専門知識が必要となるところもあり、教師の伝え方や生徒の理解度に差が生じる場合があるため、「安全ノート」に必要な情報量をわかりやすく盛り込むことが必要ではないか。

また、生活・交通・災害の3領域すべてを学校での教育のみで賄うことには無理があり、日常生活において家庭での役割分担が必要であることは間違いない。

学校から帰宅後に、「安全ノート」を家庭で共有することができれば、家族ぐるみで交通安全への意識を深めるきっかけとなるはずである。「安全ノート」を活用しやすいものに刷新する必要がある。

「安全ノート」を介して、帰宅後に保護者との学習内容の共有化がなされる仕組み（Eラーニング）を導入してはどうか。



Eラーニング（フランス）出典：mobili pass

提言 8

自転車教材費の財源を保険会社から組み入れる仕組みづくり

フランスでは交通安全教育が義務化されており、多くの学校では年間2～3回課程が実施されており、使用する教材の一部は交通安全協会から無料で提供されている。

この教材は、小・中学校別に教員向け資料や小・中・高校を対象にmobili pass（一部WEBとの連携あり）と呼ばれる教育ツールをセットにしたものを2014年から提供している。中身は6～12歳までは歩行者用、自転車用、自動車に同乗する時用に分かれて、12時間分の教材がある。

教材は単なる知識教育だけではなく、ロールプレイを実施するものもあり、中には教育した内容を保護者に共有したり、WEBを活用した再学習ツールも用意されている。

これら教育ツールをフランスでは、国と保険会社との間での協定に基づいて、保険会社の収入の0.5%を交通安全教材に割り当てることになっており、教員を含めたグループが教材の開発を行っている。この教育効果がやがて、保険料支払額の低減となり、大きな社会貢献となる。

このフランスでのモデルを参考にして、京都市の自転車教育用施策の財源として活用できないだろうか。



教員向け教材の資料 出典：

<http://eduscol.education.fr/cid45628/outils-pedagogiques-pour-l-ecole-primaire.html>

④小学校全校実施の自転車交通安全教室開催学年の見直し

自転車の安全利用には大きく分けて次の3つの要素が必要である。

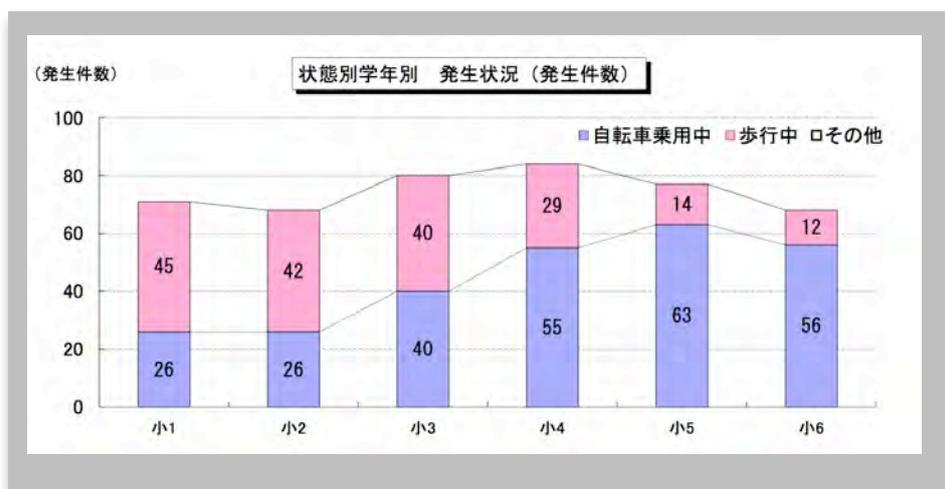
1. 交通状況に応じて判断できる能力
2. 自転車を操ることができる能力
3. 自転車に必要な機能が整っていること

多くの生徒が自転車に乗り始める小学生の時期、自転車の安全利用に欠かせないこの3要素をどこで誰に学ぶのか疑問である。法的に車両の仲間として位置付けられ、道交法で規制される自転車ではあるが、責任は保護者である親に求められているにも関わらず、親側にその意識が十分あるとは言い切れない。

小学校入学時に交通安全としてのオリエンテーションを受けたのちは、「安全ノート」等を使用した授業として教室で自転車の安全利用を学ぶことになるのみで、警察と連携した自転車交通安全教室の実施される4年生までは、自転車を使用した実技を伴う学習の場は用意されていない。次の提案をしたい。

提言9 自転車交通安全教室の3年生開催への移行

警察と連携して全校実施（平成28年度）している自転車交通安全教室の対象学年は4年生である。警視庁から発表された「小学生の交通人身事故発生状況」によると、小学1～2年生の交通事故は、歩行中に発生したものが多くを占めているが、小学3年生からは自転車乗車中の事故が急増する。交通事故に占める自転車事故割合が50%を超えない3学年での実施が必要である。ぜひ検討していただきたい。



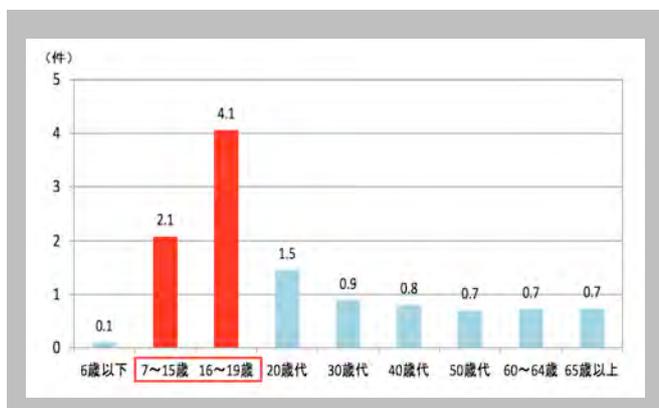
「小学生の交通人身事故発生状況」（警視庁 平成29年上半年期）

⑤中・高・大学入学時の自転車交通安全オリエンテーションの必須化

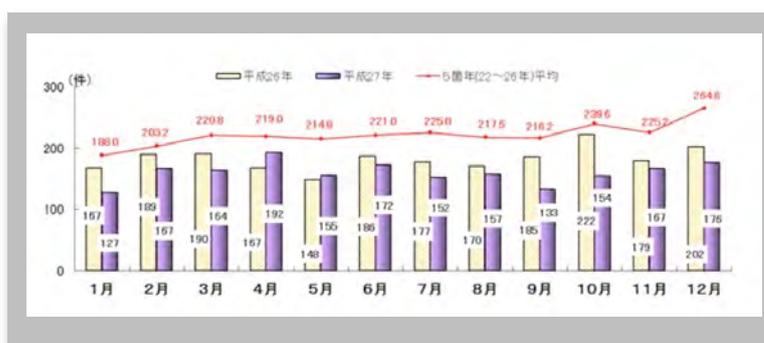
人口千人当たりの年齢層別自転車関連事故件数のグラフを見ると、「7～15歳」「16～19歳」の件数が突出して多いのがわかる。これはこの年齢域においての自転車安全利用に問題があることを示していると言える。

また、京都府警がまとめた自転車関連事故発生件数を見ると、平成27年では入学時期となる4月が192件と年間最多を記録している。

この2つのデータから、生活環境の変化が生じる時期に適切に自転車交通安全教育を実施することは、とても効果的であり痛ましい事故を一件でも減らすための策となり得ると考えられる。そこで次の提案をしたい。



人口千人当たりの年齢層別自転車関連事故件数（平成24年）



京都府自転車関連事故月別発生件数（平成26~27年）

提言 10

小学校入学時の交通安全講習を中学、高校、大学で実施

自転車関連事故は中・高・大学入学時期に増加傾向にあることがわかる。小学校入学時に実施している交通安全オリエンテーション同様、中・高・大学入学時において自転車交通安全教育を行うべきである。

⑥新・自転車教育の段階別カリキュラム開発と受講記録の活用

一般市民が参加できる自転車安全教室や自転車マナーアップイベント等の内容は、概ね「自転車安全利用五則」の説明やクイズなど、画一的でよく似たものであることが多い。これは参加者にとって、多くが退屈してしまう懸念であると言える。

それでは参加者の受講意欲は何にあるのか？ これまで多くの自転車交通安全教室を務められてこられた講師へのインタビューによると、受講者が自分自身の自転車利用について間違いがないか等の不安事項の確認のために参加されている傾向にあることがわかった。

自転車はどこを通れば良いのか、こんな場合どうすれば良いのか、このような疑問を解決したいと期待して参加されている人が多いのである。言い換えれば、日常生活に即した自転車利用にクローズアップする必要があるのではないだろうか。

参加者の聞きたいという動機に答えられ、またこれまで参加できていない人への参加を促す施策を講じることが、自転車利用促進につながり、交通環境や健康への寄与といった自転車活用推進法で示された方向性にもつながると考える。交通安全の基礎を踏まえた上で、魅力ある講座やイベントを開発する必要がある。

自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - ◆ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ◆ 夜間はライトを点灯
 - ◆ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

講座やイベントで基本的に抑える項目

そこで、次の2点を提案したい。

提言 11 聴きたくなる自転車安全教室のプログラム開発

一般参加型の自転車交通安全教室を「交通安全」だけに留まらず、自転車の安全利用を含めた活用推進にまで発展させることで、自転車の持つ可能性を再認識し、参加者の聞きたいという動機を促し、安全な自転車利用の推進を促す。

各講座には自転車安全利用五則等の交通安全啓発に関する一定の内容を入れることで「認定講座」として扱い、受講記録システムと連動させられるようにしてはどうか。

※主な講座のテーマ（京都市内外で開催された実例の一部）

- ・もう一度確認してみる自転車の安全利用
- ・ここはどうする中京区～自転車利用の問題解決（各行政区単位で設定）
- ・子育て利用における自転車利用の知恵袋
- ・子乗せ・3人乗りからスポーツ用まで電動アシスト自転車選びと使い方
- ・自転車を活用した健康・美脚づくりのポイント
- ・自転車でしか行けない絶景ポイント紹介と行き方
- ・ジテツーと呼ぶ自転車通勤術の秘訣
- ・かしこい自転車保険選びのポイント紹介
- ・知らないと損するヘルメットやライトの凄ワザ
- ・気になる～四国一周・しまなみ海道・ビワイチの魅力と攻略法
- ・解説～東京オリンピックで見られる公式自転車競技
- ・海外でレンタサイクル～海外自転車事情と自転車観光

提言 12 自転車安全講習受講の記録化と活用

自転車安全教育の重要性とともに、教育を受ける参加者の拡大が望まれる。また、参加者の偏りを是正する施策が必要である。

自動車における「運転講習受講記録制度」にある講習受講記録を残す仕組みを、自転車にも取り入れて個人の履歴として残せる仕組みを確立させてはどうか。その受講記録は後日各種割引やサービスとして受けられるようなインセンティブ機能を生み出す仕組みと連動させることで、参加者の受講動機に繋げ参加者の拡大に繋げる。

※「認定講座」とは、その内容が自転車交通安全啓発に寄与する等の一定の基準に適合した講座に与えるものである。

参考：自動車運転における運転講習受講記録制度

- 1 趣旨 この要領は、安全運転講習（道路交通法（昭和35年法律第105号）第108条の2第2項の規定に基づき実施する講習をいう。以下同じ。）の受講の事実（以下「受講事実」という。）及び交通関係の表彰の受賞の事実（以下「受賞事実」という。）の記録要領について定めるものとする。
- 2 受講事実の記録 所属長は、安全運転講習を実施した際に、当該安全運転講習の受講者から受講事実の記録の申出を受けたときは、当該受講者が持参したカードその他の用紙（その者の氏名及び生年月日が記載されているものに限る。以下「カード等」という。）に、次に掲げる事項を記録するとともに、当該安全運転講習を担当した者の印を押印させるものとする。
 - (1) 受講の年月日
 - (2) 受講済みの事実（「安全運転講習受講済」と記載すること。）
 - (3) 当該安全運転講習を実施した所属名
- 3 受賞事実の記録 警察署長は、交通関係の表彰の受賞事実の記録の申出を受けたときは、その事実を確認した上、当該申出を行った者が持参したカード等に次に掲げる事項を記録するものとする。なお、優良自動車運転者表彰規則（平成27年公委規則第11号）の規定に基づく優良自動車運転者の表彰（以下「優良自動車運転者表彰」という。）又はひき逃げ事件若しくはあて逃げ事件の捜査に協力したことによる表彰の受賞事実の記録については、「優良自動車運転者表彰規則の制定について」（平成27年3月27日例規（交総）第43号）5又はひき逃げ事件の捜査に協力した部外者表彰要領（平成12年3月28日例規（交指）第25号）6に定めるところによること。
 - (1) 受賞の年
 - (2) 表彰の種別
- 4 受講者への教示
受講事実を記録したカード等は、優良自動車運転者表彰の受賞資格を証明するものとなることから、受講事実の記録の際に、当該記録の申出を行った受講者に対し、当該カード等の紛失の防止に努めるよう教示すること。
- 5 再記録の要領
所属長は、カード等の紛失等により、受講事実又は受賞事実の再記録の申出を受けたときは、その事実を確認した上、当該申出を行った者が持参したカード等に記録するものとする。

⑦自動車教習所の所内練習コースに自転車走行位置表示

警察庁交通局が「自転車は車両であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。」と通達した通り、自転車は自動車と同じ車両の仲間として、道交法で定められており、車道における通行位置も決められている。

こうした法的な学習をする絶好の機会が、自動車運転免許証取得時に通う自動車運転教習所である。教習所内の運転コースは誰もが初めてハンドルを手に緊張しながら周回するコースが設置されており、信号や停止線、標識など次々と学習していく。この教習コースに法定外を含め、自転車走行位置に関する学習を取り入れることは、自転車事故の最大手が自動車である事からも、極めて必要である事に間違いない。そこで、次の具体策を提案したい。

提言 13 自動車教習所の教習コースにピクトグラムを設置

自動車運転免許証取得時に練習する教習コースに、自転車走行位置表示である、矢羽根やピクトグラム、自転車専用通行帯などを表示してはどうか。自動車との位置関係や走り方などを学ぶためにも、教習コースに自転車を車両として学ぶ表示を設置するべきである。



教習コースに自転車通行位置表示を仮設テストした例

VI-2. 金沢市視察で見た自転車関連事故再発防止の取組

① 自転車関連事故再発防止に向けた取組体制の見直しと強化

京都市内の自転車関連事故データを調査すると、同じ場所で何度も自転車事故が発生していることに気づく。

なぜ毎年同じ場所で自転車事故が繰り返し起こるのか。実効性のある対策が行われているのだろうか疑問に思う。交通管理者（警察）や道路管理者（行政）は何をしているのだと批判されてもやむを得ないのではないだろうか。

自転車安全教育のヒアリングで訪れた金沢市では、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、協議会形式で定期的に勉強会や報告会を設けて、事故の本質を見極めた取り組みを重ねることで、成果を着実に上げている。

この金沢自転車ネットワーク協議会に見える「事故の経験を生かし本質を突いた、成果が見える取組」の仕組みを京都市に取り入れていくべきである。

■ 生い立ち

金沢自転車ネットワーク協議会の生い立ちは、市の中心部にある金沢市立中央小学校の「児童生徒たちを通勤通学の自動車や自転車から守る」ことからスタートしている。取組の中身は、通学路における自動車・自転車対策から始まり、その時代の流れから、過去手付かずにできた自転車対策にシフトしているが、学びの本質はこの組織の運営にある。

■ 基本理念

《「自転車通行空間整備は『人中心の交通体系』を支える1つの手段」であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を示すものとする。》

このように、通行空間の整備をして終わりというものではなく、その先にある、利用者一人一人のあらゆる交通の質の向上を見据えた取組であることが協議会の重要なポイントである。

京都においても、京都市東山区大和大路通で発生した軽ワゴン車による暴走事故や京都府亀岡市篠町での登校中の児童を襲った痛ましい交通事故を契機として、「関係機関が集まり、より強固に連携し、児童が安全に安心して通学できる通学路の交通安全対策を、計画的にかつ継続的に実施する」とした組織「土木事務所・警察署道路交通連絡会議 通学路安全推進部会」が活動している。

関係機関 学校関係者：京都市教育委員会（体育健康教育室）
道路管理者：京都市建設局 各土木事務所（土木管理課）
国土交通省京都国道事務所
交通管理者：警察署（交通規制課）

※部会長は京都市教育委員会体育健康教育室保険安全課長を持って充てる。

この組織の直接的な発足は、自動車起因した事故によるものだが、市内の通学路を見ると、特に通学する児童と交錯する自転車との関係が危惧される。

また、通学に自転車を使用する生徒にとっては、事故の相手の大半は自動車であることから、歩行者と自動車に挟まれた自転車の通行空間整備の必要性とともに、自転車を運転する人と、自動車を運転する人双方のルールとマナーの教育と向上が必須であることがわかる。

「土木事務所・警察署道路交通連絡会議 通学路安全推進部会」平成29年3月末時点での報告書「京都市通学路交通安全プログラムに基づく取組状況について」を添付する。

報 告

平成 29 年 6 月 14 日
教 育 委 員 会
体育健康教育室（708-5321）
建 設 局
土木管理課（222-3568）

京都市通学路交通安全プログラムに基づく取組状況について
（平成 29 年 3 月末時点）

- 1 通学路における交通安全の確保につきましては、「京都市通学路交通安全プログラム（平成 27 年 7 月策定）」に基づき、土木事務所、教育委員会、警察署等の連携の下、土木事務所警察署道路交通連絡会議の下部組織である「通学路安全推進部会」において、通学路の危険箇所における課題を共有し、対策内容の検討や現地での合同点検等を行っています。
- 2 この度、本プログラムの策定（27 年 7 月）から平成 29 年 3 月末までの内容別対策数を取りまとめましたのでご報告いたします。
- 3 今後、教育委員会のホームページにて対策件数等の概要を公開します。

（※土木事務所、教育委員会、警察署の対策の内訳は裏面参照）

1 対策実施状況について

- 平成 27 年 7 月策定の「京都市通学路交通安全プログラム」に基づき、「通学路安全推進部会」^{※1}において、「カーブにより道路の見通しが悪い」、「道幅が狭く通学時間帯に歩行者や車両で混雑する」等、学校や地域から寄せられた通学路の危険箇所における課題や「ゾーン 30」の指定エリアについて情報共有を行い、対策を行ってまいりました。
- プログラム策定年度である平成 27 年度には、土木事務所が 45 対策、教育委員会が 766 対策^{※2}、警察署が 52 対策、合計 863 対策を実施しました。
- 平成 28 年度には、前年度からの継続事案や、新たに要望のあった事案について、土木事務所が 36 対策、教育委員会が 7 対策^{※3}、警察署が 34 対策、合計 77 対策を実施しました。
- 詳細は裏面のとおりに。

（※1）「通学路安全推進部会」：土木事務所の管轄区域ごとに教育委員会、各土木事務所、各警察署、区役所が参画して、通学路の安全対策について情報・課題共有と対策検討を行う部会

（※2）平成 24 年度設置の交通安全啓発の電柱幕について、破損、退色していた 766 枚を更新

（※3）注意喚起シールの路面貼付、カーブミラーの学校敷地内の設置、平成 24 年度設置の交通安全啓発の電柱幕について 4 枚を更新、新規に電柱幕 1 枚を設置

2 土木事務所対策状況

対策内容		対策 総数	H27 対策数	H28 対策数
路面(舗装) の補修等	舗装の補修に合わせ、歩行空間の明示や速度抑制を目的とした構造物を設置し、安全な歩行空間を確保する。	4	3	1
歩道の整備等	歩道の段差や勾配の解消、歩道の拡幅等により安全な歩行空間を確保する。	8	4	4
路肩整備, 水路蓋等の補修	路肩の整備や水路蓋等の補修を行い、安全な歩行空間を確保する。	2	1	1
防護柵の新設等	歩行者空間と車両通行空間を物理的に分離する。	4	4	0
ポストコーンの 設置	歩行者空間と車両通行空間を物理的に分離する。	3	3	0
区画線、路面標示 の補修、新設	外側線の新設や補修、「通学路」等の路面標示の設置を行い、歩行者の通行環境を改善する。	53	28	25
その他	カーブミラーの設置等の歩行者の通行環境を改善する。	7	2	5
合計		81	45	36

3 教育委員会対策状況

対策内容		対策 総数	H27 対策数	H28 対策数
注意喚起シールの路面貼付、カーブミラーの学校敷地内の設置、電柱幕の更新・設置		773	766	7
合計		773	766	7

4 警察署対策状況

対策内容		対策 総数	H27 対策数	H28 対策数
信号機設置		3	1	2
歩行者用信号秒数延長		5	5	0
横断歩道補修、新設		14	8	6
路面標示の補修、新設		10	7	3
一時停止規制の実施		4	1	3
道路標識の補修、新設		19	11	8
車両交通規制時間の変更、実施		5	4	1
交通規制（両側通行から一方通行へ）		2	2	0
速度制限の低速化		18	8	10
取締強化（車両速度超過、自転車通行）		4	4	0
その他		2	1	1
合計		86	52	34

金沢市のあり方に学び、次の点を提案したい。

提言14 通学路の安全対策に加害者・被害者としての自転車に関する項目を追加
土木事務所・警察署道路交通連絡会議通学路安全推進部会による活動対象は加害者としての自転車と、被害者としての自転車も想定されるが、「京都市通学路交通安全プログラムに基づく取組状況について」の報告書に、自転車に対しての対策や取組状況を追加する。短・中・長期計画を上げた中で優先順位を示したロードマップを作成すること。

通学路における児童生徒を自動車や自転車から守ることからスタートした「金沢自転車ネットワーク協議会」の在り方を参考にされたい。

提言15 対策数表示に効果検証を記載
金沢市自転車ネットワーク協議会では、「事故件数」や「遵守率」の比較等、効果の検証が行われている。本市においても、状況報告書「京都市通学路交通安全プログラムに基づく取組状況について」の対策状況として、取組部署毎に年度毎対策数の報告があるが、その対策の効果を検証していくべきである。

提言16 学識経験者の常時メンバー化と勉強会の実施
通学路安全推進部会の構成は、道路や交通、教育の担当者である。管理者双方だけによる会合は時として対策の視野を狭めかねない要因となる場合が考えられる。交通に対する豊富な知見を有する学識経験者を常にメンバーに加えることにより、海外や先進事例などの状況も共有するべきと考える。

定期的に、勉強会や定例会を開いて情報の共有化を積極的に進めることが大事である。

自転車教育分野において金沢で平成28年度に「新たな自転車安全利用 教育プログラム」として発表された事例もある。



あとがき

個人として政策提言を世に問うのは、「京都市まちなか自転車走行環境提案書」(2012年4月)、「京都市における『ふん害』対策の提案」(2014年7月)に続き、3年半ぶりの挑戦である。

自転車活用推進法の制定や、本市の「京都・新自転車計画」策定を機に、自転車の活用と推進の重要性が多くの方々に認知されつつある。ルールやマナーが定着し、安全な利用が本格的に進められるためにも、自転車教育の課題や今後の方向性を志向することは極めて重要であると考え、多くの識者と意見を交換し、現地調査を重ねる中で、さらなる前進のための提言を取りまとめることができた。

自転車を含む交通安全教育は、道路環境の整備と違って、目に見える形での効果の検証は難しい。しかし、社会をつくるのが人である限り、必ず結果として実を結ぶことは間違いない。これからも「誰もが安心して心地よく行き交うことができるまち京都」の実現に向けて取り組んでいくことを決意している。

本提言の資料収集やヒアリング、企画構成から執筆にあたっては、NPO 自転車活用推進研究会の藤本典昭理事が全面的にバックアップしてくださった。藤本氏がおられなければ、ここまでの内容にはならなかった。心より感謝申し上げたい。

参考文献

- ・国際交通安全学会 「こどもの交通モビリティと交通安全教育：適用制度の展開および拡張の可能性に着目した学際的研究」（平成 27 年度研究調査）
- ・京都市サイクルサイト <https://kyoto-bicycle.com>
- ・自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会 平成 24 年 12 月 27 日「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」
- ・京都府自転車安全利用促進計画（平成 28 年度～平成 32 年度）京都府
- ・公益社団法人日本交通政策研究会「自転車交通安全教育の新潮流」（2017 年 9 月）自転車交通安全教育の新潮流プロジェクト
- ・サイクリングッド 014（2017 年 7 月発行）株式会社シマノ
- ・「各地で進む自転車交通教育の取り組み」吉田長裕 大阪市立大学大学院工学研究科准教授
- ・堺市自転車利用環境計画 堺市
- ・「今後の交通安全教育の在り方について」警察庁通達平成 11 年 10 月 22 日
- ・京都府自転車安全利用促進計画（平成 28 年度～平成 32 年度）京都府
- ・「子どものための交通安全教育入門」ナカニシヤ出版
- ・京都・新自転車計画（平成 27 年 3 月）
- ・「中学生を対象としたスケアード・ストレイト的自転車交通安全教室が安全意識に与える影響に関する一考察」土木学会論文集D3（土木計画学）
- ・「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」警察庁交通局

ほか多数