

第1回 愛知県自転車交通安全教育のあり方検討会議議事録

日 時：2021年7月2日（金） 午前10時から正午まで

場 所：愛知県 東大手庁舎 1階 105会議室

出席者：名簿のとおり

【議事】

(1) 愛知県自転車交通安全教育のあり方検討会議の設置について

○委員間の互選により國分委員を座長に選任。

(2) 自転車交通安全教育のあり方について

○資料1、2、3に基づき事務局から説明

(國分座長)

ただ今の説明内容について、委員の方から質問等はあるか。

(片山委員)

第11次愛知県交通安全計画が策定中とのことだが、現状、まだ、実施計画も策定されていないということでよいか。

実施計画には学校教育の具体的な内容も書かれてくるので、その辺も併せて検討しながら学校での自転車の交通安全教育について論じたい。

(事務局)

これまでに、第11次愛知県交通安全計画については、パブリック・コメントを経た上で、手続きを進めている。法令に基づき、県が設置している交通安全対策会議の場で決定することとされており、今回は、7月8日に、交通安全対策会議を開催する。そこで、第11次愛知県交通安全計画（5か年計画）と、2021年度の実施計画について、審議し、決定する予定としている。

(林委員)

法令違反の件数について、高齢者は「横断転回後退」の違反が多いとのことだが、具体的にはどのような事例か。

(事務局)

車両として、自動車も自転車も共通の違反だが、例えば、センターラインが

あるような2車線、片側1車線の道路において、他の交通を阻害するような状況で、対向車線を横切るような形、それから対向車線に迂回するような形、あるいは、後退する、というもので、横断、転回、後退を道交法で禁止しているものである。おそらく、この高齢者の違反の場合は、交通量が多いところで、いきなり予期せぬ動きをして、事故に遭われたというような状況だろうと思う。

(國分座長)

それでは、委員の皆様から、それぞれの立場を基に、自転車の交通安全教育について、現在課題として感じていることや抱えている問題、それから、効果的と思われる教育手法などについて、まずは自由に意見をいただく場を設けたい。

まずは各委員から3分くらいを目安に御発言いただき、後ほど、議論の場を持ちたい。

片山委員から、時計回りで順番にお願いします。

(片山委員)

私は10年間にわたり、自転車を中心に交通安全教育を実施してきたが、小学校教育現場でも、市民活動の場でも、他の現場でもそうだが、自転車の教育を行う以前の段階に、根本的課題があると、つくづく思うようになった。

つまり、歩行者としての安全教育がしっかりとできていない中で、自転車に乗っても、オートバイに乗っても、車に乗っても、そもそも交通社会で交通ルールを守ろうという習慣が身につけていない状況を感じる。

先日、尾張旭市で調査をしたところ、歩行者によるスマホ歩きや横断している場所ではないところの斜め横断等が40%から50%くらい認められた。これから大人になってお手本を見せていくはずの高校生にも多いし、大人にも多い。こういった歩行者の交通行動の現状の上で、歩行者時の悪習慣のままに、自転車に乗車したり、車を運転したりということになる。子どもの時から染みつけた歩行者時の交通参加習慣が、乗り物運転でも、当然のようにその習慣が継続されることになってしまっているのではないか。

そのため、義務教育段階での徹底した交通参加者としての歩行者教育が必要だと感じる。現状でも特に、幼保の教育要領や指針の中では、交通安全教育、歩行者教育が重視されている。一方で、小学校の学習指導要領になると、その辺りの記述や実施上の位置づけに明確さが欠けてくる。幼保、小学校の低学年、中学年で、しっかりと歩行者教育をしていくことが、自転車の安全利用教育上では、とても重要な意味をもってくると考えている。

ただし、私も10年間小学校教員だったが、学校教育現場が歩行者教育を全く行っていないかと言うと、そんなことはない。登下校指導等を中心に懸命に行っているが、しかし、それ以上に、様々な交通ルールや自転車の教育まで行える時間があるかという点もまた別問題である。現状、小学校教育の指導内容には、ICTやSDGs等、様々な教育が入ってきており、教育現場も指導時間的にかなり厳しい状況である。

課題としては、現在の小学校教育現場の中では、1～6年生の各発達段階に応じた体系的な交通安全教育の時間を取るのが厳しくなっているのではないと思う。学校教育現場で、自転車の安全利用教育も含めて、交通安全教育の時間を過不足なく取るためにはどうすればよいかを課題と考えている。

(松岡委員)

私は、県の交通安全母の会として、幼稚園や保育園で、交通安全のキャンペーン等を、どちらかという点で自転車よりも、交通事故に遭わないためにどうしたらいいかということ、地元警察、市と一緒にやっている。

また、江南市では、二つの大きな老人クラブが自転車教室を年に1回ずつ、信号機や踏切がある交通児童遊園で行っており、その手伝いもしている。

そこで、ここは止まって後ろを見なさいとか、色々、自転車に乗る人の教育をしているが、老人会や警察からは、こういう教室に出てくる人達は、まだ交通安全への意識があるが、教室等に出てこない人が一番困るということを知っている。

そういう人達に、いかにルールを守らせるかということを考えていかなければいけないと思っている。

(塩野谷委員)

自分自身、最近まで自転車は、車が通る道路から区切られ、守られた歩道を走るものだと思っていた。「車と同じ場所を走る」ということとその危険性が、もっと明確にイメージできるようになるとよいのではないかと。車と同じ道路を走る自転車は、原付と同じようにヘルメットを被るものであるという感覚が浸透しないと難しいのかもしれない。

学校では、毎朝、校区の方々から交通の心配な所に立って子供の登校を見守ってくださっている。また、帰りも低学年、中学年の帰る時間に合わせて校区の方々から立ってくださる環境が整っている。校区の方々から守っていただけるおかげで子供の安全が確保できていると感じている。これらの動きは地域によって差はあると思うが、おおむねどこの小学校でも行われているのではないかと。

校内においても、1年生では、交通安全教室として運動場にラインを引いて模擬的な道路を作り、信号の守り方や待ち方、歩き方等を学んでいる。また、3年生では、自転車教室として、自転車の乗り降り、合図の出し方等を学んでいる。どちらも、交通指導員を講師に招いて教えてもらっている。学校では、交通安全に限らず、ルールを守ることは、自分を守り、相手を守るということになるということを、道徳教育も含めた学校生活全体を通して学んでいる。

小中学生は比較的ヘルメットを被っているのではないかと思う。被らないと先生に叱られる、ヘルメットを被るというルールを守らなければ試合に出してもらえない等といった理由もあるだろうし、通学に自転車が必要な場合、ヘルメットを被ることを条件として学校が自転車通学を許可しているということもある。高校生になって、ヘルメットを被らなくなるという状況は、子供自身が、危ないから、自分の命は自分で守らないといけないからヘルメットを被っているという自主的な姿勢が育てていないことの表れなのかもしれない。

効果的な教育的手法については、紙面に紹介されている、「やりたくなる仕掛けづくり」ということに大変興味をもっている。

(中村委員)

交通安全を小中高校とも所管している立場として、学校の先生からの声を聞くと、自転車マナーの向上は中々難しいとのことである。特に、直接一般の方から苦情が入ったりするが、自転車の並進とながらスマホが中々改善しない。

特に学年が上がるにつれて、こういったようなことが起こってくる。学校では当然指導しているので、いけないということを児童生徒はわかっていると思うが、自分事としては中々身に付いていかないというところが、大きな課題だと思う。

指導時間の確保が難しいということは、我々としても感じている。

発達段階に応じて、例えば小学校の低学年であれば、まずは安全な通学ができるように、通学路は右側を歩くとか、車に気を付けるとか、本当の初歩から指導を行い、中学年くらいになると自転車の乗り方といったことも入ってくる。中学校くらいになると、だいぶ発達段階も上がってきて、危険予知等も行っている。その他にも、防犯や防災の観点でも授業を行っており、やることが多い中で、自転車に特化した時間を割くことは難しい。

効果的な教育もさることながら、効率的という点も学校にとっては大事であると感じている。

(伊藤委員)

交通安全協会では、自転車安全利用に関するちらしを配布するなど、交通安全の啓発について色々な資料を作っているが、どれほど一般市民に届いているのかと感ずる。

県の条例が制定されたことを、いかに県民の皆さんに末端まで、ヘルメットを被らなければいけない、保険に入らなければいけないということを、どのような方法で伝えていくのかという枠組みをしっかりと作ることが大事である。

それぞれの主体で広報しているとは思いますが、例えば愛知県交通安全推進協議会の大きな枠の中で末端まで周知してもらい、どこかで情報が詰まっているようなことがあれば個別に要請していく、こういうような手法が必要ではないかと思う。

2点目に、自転車安全教育指導員という制度がある。昭和50年から全国で行われている講習で、これを交通安全協会が担当している。年間30名から40名が指導員になる。受講者は、学校の先生や自治体職員、交通指導員、警察官等で、一日講習を受けると修了証とバッジがもらえる。

自転車教室は、こういった資格がないとできないわけではないが、一つの後押しになると思う。地域や職場でリーダーとなって、自転車の安全指導をしていく人が増えていけば、効率的な啓発ができるのではないかと感ずる。

3点目に、我々の事業で、年一回、交通安全子供自転車大会を開催している。県内各地区の小学生、1チーム4名が、自転車の安全な利用について競うもので、例年30チームから40チーム、120名から130名の小学生が参加している。

内容は、信号機や踏切、見通しの悪い交差点、障害物を置いたコースを設定して、実際にそこで自転車に乗って、安全な右折の仕方や合図の仕方、安全確認ができるか、スラロームや8の字、一本橋を走行する技術を持っているか、また、60問の道路交通法の学科試験も受けてもらう。

このような活動を行っているが年々参加校が少なくなっていることが課題である。学校教育現場でも、地域によって温度差があると思う。

高齢者の自転車大会も年1回実施しており、非常に白熱した大会になる。高齢者の自転車大会を通じて思うことは、高齢者は、ルールを覚えようとしても、中々覚えられない。大事なものは、いかにヘルメットを着せさせるかだと思う。高齢者は、ちょっと転倒すると大事故につながる。条例に加え、施策の中でも補助制度を作っているのだから、いかにヘルメットを着せやすいようにするかが課題ではないか。

最後に、自転車教室を開催しているが、小学生のうちに、1回は自転車教室を受けて、道路交通法に接することが大事である。子供が家庭の中で育って、家庭の中のルールをお父さんお母さんから学ぶが、一歩外へ出れば、初めて接

するのは道路交通法である。赤信号は止まる、歩行者は右側を歩く※、そういった守らなければいけないルールに、子供のうちに慣れていくと、将来、ハンドルを握った大人になった時に、相手を労わる精神も身に付くのではないかと、ということで、初期の段階でしっかりした交通ルールを身に付けさせることが大事だと思う。

※（道路交通法第10条）歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄って通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄って通行することができる。

（小林委員）

自転車利用者の事故が減らない大きな理由は二つあると思う。

一つは、交通環境における法的な位置付けが非常に混乱していること。そもそも自転車はどこを走るのが全く周知されていない。もう一つが、具体的な事故抑止対策が非常に煩雑だということである。

最初の、交通環境における法的な位置付けの混乱というのは、自転車は車両の一つであるという理解がされていないこと。例えば、ながら運転、無灯火、歩道通行、傘差し運転等が悪いことだと思わずに、平然と繰り返されている。ただ、自転車は、そもそも、自由で手軽で便利な乗り物であったはずなので、これを否定するような施策では成功しない。私は平素から、車は安全で快適で便利なものである、なのになぜ人を死亡させるのか、その要因は車ではなく、あなた方ドライバーの考え方にある、車を本来の安全で快適で便利なものにしていくためには、何が必要か、皆さんの安全意識だけである、という話をいるんなどころでしている。

自転車は自由で手軽で便利なものであることを尊重しながら、自転車が悪い、車が悪いと一方的に誰かを悪者にするのではなく、どのように共存していくかを、我々はもう一歩進んで考えていかなければいけない。

もう一つ、大半のドライバーは、歩道があれば自転車は歩道を走ると勝手に思い込んでいる。そのため、自転車が車道を走ると、「歩道を走れ」という怒りの声が聞こえたりする。基本的には、歩道通行可の標識標示がある場合以外は、13歳未満または70歳以上しか歩道を走れないが、こんなことを知っている人はほとんどいない。

もう一つ、安全確保のためやむを得ない場合以外は歩道を走れないが、道路状況からすれば、歩道通行の方が安全な場所が少なくないのが現実である。道交法の規定、考え方に対して、現実の道路環境が追い付いていない現状を無視

してはいけないのではないかと思う。

二つ目の、具体的な対策の煩わしさというのは、一つはヘルメットである。去年の全国の自転車に乗っていて怪我をした方のヘルメット着用率は全体で10.5%、最も少なかったのが高齢者で4.4%だった。小学生は25.9%、中学生は40.8%が着けている。にもかかわらず高校生になると6.1%しか着けていない。ここの部分をどのように考えるか。

駅を経由する高校生は、駐輪場でどのようにヘルメットを確保するのかという具体的な問題が出てくるわけで、その辺も考えていかなければいけない。

自分がやった施策としては、春日井署で、1年間、交番の警察官に、中学、高校生のヘルメット非着用、イヤホン、ながらスマホ、無灯火、並進等の注意を徹底的に行かせた。切符を切るときはドライバーから文句を言われるが、高校生達に気を付けてねと声をかけると「ありがとう」と言ってくれるので、若い警察官が喜んでやってくれて、一年間相当行った。特に、2016年1月は3,200件、毎日100件以上行った。そうすると、本当に中学、高校生のながらスマホ、イヤホン、並列、無灯火、ヘルメット非着用がいなくなる。ただ、それを大人まで展開することはできなかった。そこから、非常に大きな壁があった。今でも行っているかはわからないが、そこまで徹底しないとまた元に戻ってしまうという傾向もあるんだろうと思う。

安全運転管理協議会としては、これまではドライバーに対する指導周知ばかり行っていたが、これからは、事業計画の中で、通勤で自転車を活用する人達の自転車の安全利用を大きく掲げていくことを考えている。それを自宅、買物にも展開してもらえれば、事業所、会社、通勤を通じた自転車の安全利用に繋がっていけると考えている。

総括すると、自転車の利便、自由と言われている良さを尊重しつつ、自動車との共存を目指すことが、私の考えている課題である。

(志治委員)

唯一の取り締まる側という形で紹介させていただくが、2015年から自転車運転者講習制度が始まった。3年以内に2回以上反復して違反したものを対象としたもので、講習時間が3時間、講習手数料が6,000円、対象者は14歳以上である。危険行為としては15類型を登録した。

信号無視や一時不停止等の違反をして検挙された危険行為登録が、2015年度は500人程度、昨年度は2000人で、年々増えている。講習実施回数についても、2015年度は初年度で0だったが、昨年度が26人で、これもまた増えていくのかなというところである。

ただ、この15類型の危険行為の中に、ながらスマホが入っていない。なが

らスマホで違反をして検挙された方は、危険運転対象行為ではないということで、どうかと思う。ながらスマホで自転車に乗る行為が、直接的に迷惑をかけるのかと言われるとそうではないが、事故という結果を発生させれば、当然しかるべき処分を受ける。

歩きスマホにしても、特に一宮でながらスマホによる死亡事故が起きた時は、社会的風潮もあって、かなり歩きスマホの姿もなくなったと思うが、ここ最近では、市役所の前の交差点を歩いている、半分くらいはながらスマホをして官庁街に入っていく。鉄道でも、「危険です、電車の乗り降りの際ホームに転落する恐れがあります、トラブルに発展する恐れがあります」というアナウンスがあっても平気でながらスマホをしている姿を見ると、とても悲しい。高校生だけでなく、大の大人が、更に官庁街に入っていく人間がながらスマホをしているというのはどうかと思う。その先に、自転車だとか、車の安全利用が進んでいくと思う。

我々は取り締まりという武器を使いながら、ただそれだけでは浸透しないので、色々な広報啓発等を、皆様方の力をいただきながら行っている。ヘルメットの助成金についても、まだまだ浸透していないというのが現実である。カッコいいヘルメットやデザイン性のあるものを、真剣に業者が考えていただければ、すごくいいものができるのではないかと感じている。あるにはあるかもしれないが、それが広く伝わっていないということと、どんなデザインがいいというのは主観的で、作る側の意見が多く、ユーザーの意見があまり反映されていないのではないかと。そういったことがうまく相乗効果ができれば高校生も被ってくれるのではないかと。一宮署では、5校の高校にモデル校として、自転車通学の生徒のヘルメット着用に取り組んでいただいて、200人近くの高中生に被ってもらえているという事例もある。

一つ一つの取組を、自治体や警察署ベースになるかもしれないが、条例ができたので、より強力で推進していきたいと考えている。

(木村委員)

一宮署の話があったが、先日一宮署に行き、いかにして高校生にヘルメットを被せるかということで、ファッションショーをしたらいいのではないかと、生徒が自らヘルメットを被って選ぶような形でやってはどうか、というようなことを提案させていただいた。

片山委員が仰った、まず歩行者からということについてだが、小さい子供が行動範囲を広げる時、親と一緒に自転車で行動する。みんなそうである。小さい時から自転車に乗っているわけだから、歩道を走る。乗り物に乗っているという感覚は全くない。歩行者の感覚だから、いつまで経っても歩道を走ったり、

ながらスマホでもなんでも全部やってしまう。

そういうことを直さなければいけないということは、子供だけじゃなくて、親の教育も絶対しなければいけない。いくら言っても、小さい時から乗っているわけだから、もう身に付いてしまっている。批判するわけじゃないが、13歳未満と70歳以上は歩道を走ってもいいというのはナンセンスである。道路の構造上、難しいことは難しい。走りにくいし、危ないし、それは認める。だが、グレーの部分を放置すると、いつまで経っても直らないと思う。

ヘルメットについても、自分の自転車でヘルメットを被ろうと言っているが、レンタサイクル、シェアサイクルが増えたが、あの人達はヘルメットを被らない。小学生の子に、どうしてあの人達はヘルメット被っていないのと聞かれた時に困る。ヘルメットを被らせるようにするのか、それともシェアサイクルをやめるのか、そこまで考えないと、被らない人がいっぱいいると思う。シェアサイクルに乗る人に限っては、100%、150%くらい被らないと思う。

教育について、私たちの団体では、自転車マップというのを各市町で、名古屋市始め、刈谷市とか、尾張北部広域行政圏全部だとか、豊田市とかでたくさん作っている。

どうやって作るかという、市民と一緒に自転車に乗って走り、ここが良い、ここが悪いというのを写真に撮って、みんなでワークショップをして、どうしてここが悪いのか、どうしてここが良いのかというのを話し合う。そうして、自分達で考えてやったことは、100%とは言わないが、90%残る。上から教えるのではなく、自分達から自発的に、ここが悪かったとか言った意見は、絶対覚えている。

そのマップを基に高校生が自転車で通う道を、この道がいいのではないかと、広い道よりもこの道が安全ではないかというマップ作りも行っている。

そういう意味では、自発的に、例えば学校の協力でも、実地訓練はもちろん大切だが、いろんな写真を撮って、これがなぜ悪いのか、なぜ良いのかをみんなで作るようなやり方で行ったら、ある程度一辺に、たくさんできるのではないかと思う。

一番多い間違いは路側帯で、みんな自転車歩行者道だと思っているが、歩行者用路側帯は歩道である。自転車歩行者道だから自転車も走っている人がたくさんいる。写真を見せたところで、これは自転車歩行者道だから走ってもいいと感じる。でも、実際は歩道だから、自転車は走れない。路肩はまた意味が違う。路肩と路側帯の意味もわかっていない。そういった部分を、自分達で知るように仕向ける教育でないと、上からこういうことをやりなさいと言っても、効果がないとは言わないが、その時はよくても、忘れてしまう。

一番気になるのは、ヘルメットである。レンタサイクル並びにシェアサイク

ルの人達がヘルメットを被っていないことを、子供達に聞かれた時に返答ができない。

(林委員)

道路をつくる側、道路管理者として今どのような道路を作ろうとしているかということの紹介も含めて話したい。

参考資料5に愛知県自転車活用推進計画の概要がある。自転車は安全で快適という中で、特に最近では三つのK、「環境」「健康」「観光」、それから「安全」という形で、道路環境も含めて整備していくということで、2ページ目の左下に図面がある。一番左側に歩道があって歩行者がいて、その横に自転車専用通行帯というのがある。これは車道の一部である。

道路構造の中で、特例的に自転車が歩道通行を認められている自転車歩行者道というのが道路構造基準上あり、今までは、自転車と歩行者が、良い意味で言うと共存するというので、自転車歩行者道を一所懸命作ってきた経緯がある。

本来、自転車は車両であるので、5年くらい前から、車道通行原則のガイドラインも出て、自転車歩行者道ではなく、車道の一部に自転車通行帯を作っていく流れになってきている。

今は過渡期なので、どこを走るべきかという教育が難しいと思うが、一つの事例として、豊橋市の自転車ネットワーク計画というものがある。市の道路管理者と学校や警察も参加して、主に自転車がよく利用される場所をネットワークとして計画し、自転車通行空間を優先的に作っていくが、その中でも、自転車歩行者道ではなく、車道通行原則ということで、自転車通行帯が、おそらくこれからどんどん増えてくる。その前には、車道混在ということで、少し自転車にしたら身の危険を感じるような形で、矢羽根の路面標示、青色で、車線の一番左端を走るような誘導をしているものがある。

自転車の安全教育だけでなく、自動車を運転している方に対しても、自転車に配慮するような教育はやっていかないと、せっかく車道に通行空間を作っても、自転車に利用していただけない。

道路管理者としては、せっかく作ったところを、走っていただけないということは、悲しい状況なので、その辺も連携しながらやっていければと思う。

個人的には、コンビニでレジ袋を使わないというのが、有料化したら一気に進んだ。小さな痛みを伴うような施策があれば、色々と一気に進むのかなと感じる。自転車についても、あまり大きな痛みはいけないので、小さな痛みを伴うような政策があると、高校生も守ってもらえるのかなと個人的には感じている。

(高野委員)

資料2の中で、自転車の法令違反は信号無視や一時不停止が多いとあるが、自転車通行区分にはあまりチェックが入っていない。例えば一時不停止でも信号無視でも、それまでの道のり、それまでの経緯で、どこを走ってきたかということは、この調査ではあまり調べてないと思う。一時不停止が、本当に左側通行だったのか、右側通行だった可能性もある。

自転車は左というのは徹底するべきだが、徹底されていない。先ほど話のあった豊橋市では、自転車通行帯ができています。矢羽根が書いてあり、明らかに進行方向は決まっている。それを平気で逆走するのが4割はいる。走っていると、対面でびっくりする。そんな現状である。

車道左側通行が優先順位はトップだと思う。基本であることができていない。自転車は左側通行という認識がない。

私は自転車屋で、現場にいる。学生等の事故の持ち込みが月に数件ある。そのほとんどは前面衝突で、自転車同士の衝突である。

どうしたのかと聞くと、中には自分で電柱にぶつかったものもあるが、「突然に出てきたからびっくりした」と言う。突然に出てくることなどあるのか、自分が左側を走っていたら相手も左側だから、道路幅の分だけ突然ということはありません。自分が右側を走っていて、交差点で左側通行の自転車が来れば突然だが、それは右側を走っているのが悪い。そういう現象を、細かく分析すると、突然自転車と衝突なんてあり得るはずがない。

これは基本中の基本で、自転車が左側を走っていれば、車との接触でも、一時不停止の場合でも右から来る車と道路幅で時間があり、止まれる。自分が右側を走っていたからこそ、突然車とぶつかってしまう。その基本を徹底すれば、事故が減るのではないかと思う。

私は、輪っかになるバンド型の反射材をお年寄りに持って行って、ハンドルの左に巻いてあげている。そうすると、はっと「あ、左側通行」って思って進路を変更する。目に見える何かがあることで、左側通行を意識する。そういうことをやって、お年寄りや老人クラブに感謝されている。

左側通行は、当たり前なのが徹底されていない。ヘルメットも保険も大事だが、それは出口論であって、入口論そのものである自転車の通行帯は左という原点をきっちりやらなければ、道路を共有する者として、自転車の使命を果たしていないし、根本的に間違っていると思う。

基本の基本、自転車に乗る場合は左側、この1点である程度、事故は減少するように思う。その辺の教育を一つのスローガンとしていただければ、お年寄りにも子供にもわかりやすいと思う。

(國分座長)

私はどちらかというところ、自動車の教育を専門としている。自動車の運転手の場合、基本的に、交通ルールを学んだから免許を持っているが、それでも一時停止はしない。ほぼ 100%しない。その人に、してくださいと言ってもしない。

そういう状況を主に研究として扱っており、一定の効果があったのが、ミラーリング法というものである。先ほども「自分ゴト化」という話があったが、要は、自分は止まらなくても大丈夫だと思っている。

「自分は一時停止していますか」と、まず自分に心を向けてもらう。その後、自分ではなく他者が一時停止していない映像を見ていただく。そうすると、自分も止まっていないうらなとを感じる。また、自転車が来ている映像も見る。そうすると、自分も事故を起こすかもしれないと、若干「自分ゴト化」される。こういった方法が自動車業界にあり、交通安全教育で効果検証されているものは多くないが、この方法については、一定の効果が、科学的に検証されている。

これとほぼ同じ自転車用の教材として、資料 3 の文部科学省の「安全な通学を考える ～加害者にもならない～」というものがある。

交通安全教育は、教え込むのはかなり難しいと経験上思っており、研究上も教え込まない方が効果があるということが分かっている。

これがそのまま自転車に生かせるかはわからないが、やってみる価値は大いにあると考えている。

2 点目として、やりたくなる仕掛けづくりである。自転車のヘルメットであれば、自分で選ばせるとか、自分で関与するということが大事だと考えている。かっこ悪い、かわいくないヘルメットは被りたくないのだから、自分で選ぶというのも一つ、プロデュースするというのも一つである。自分は大学の人間なので、SNS を使って、若い子達が、自ら関与してヘルメットを被っていくという仕掛けを、仕掛けづくりも含めて考えられないかと思う。

3 点目は、色々やるべきことはあるが、どこからやるべきかということである。出会い頭事故防止とあるが、これは、左側通行も含んでのことである。右側通行をしていると、見えた瞬間にぶつかる。これは、右側通行だから特にそうである。

出会い頭事故が死亡・重傷率が高いというのは明らかなので、出会い頭を防ぐために、左側通行をする、いざという時のためにヘルメットを被る。出会い頭はやはり頭部の損傷が多い。一瞬で、自動車と路面に頭部を 2 回打つ。

色々やることはあるが、優先順位として、ここから始めてはどうかと考える。

この際も、左側を走れというのは効果がないと考えている。要は、左側を走

った方がいいということに気づいてもらう必要がある。実際に、最も出会い頭事故に遭いにくいのが左側であるということもデータがあるので、その辺りを気付いてもらう仕掛けを何とかしないとイケないと思う。

具体論にまでは落ちていないが、全体をまとめさせていただけるかと思い、このような考えで臨んでいる。

では、色々な御意見をいただいたが、意見交換や質疑応答などをお願いする。

(松岡委員)

江南市で色々とヘルメットの話をしていたところ、ちょうど江南市では7月1日からヘルメットの購入補助制度が始まった。年齢要件などもあるが、申請すれば補助が出る。

高齢者や女性はヘルメットにすごく抵抗があるが、ヘルメットの外側を、自分の好きなものをマジックテープで止めて付けられる、時期に合わせて変えられるものがある。8,000円くらいするが、補助があれば、皆さんも手に入るのではないかと思う、江南市の場合は、市役所の危機管理室で展示して、パンフレットも用意している。

これを、私達が、スーパーの自転車置き場等でパンフレットを配ったり、何人かがヘルメットを被ってこういうものがあるというデモンストレーションをやって、パンフレットだけでは実物がわからないので、実物で皆さんに興味を持ってもらって、着けていただくということをやっていると思っている。

(片山委員)

先ほど、教え込まない、自分ゴト化させるためにはどうしたらいいかという教育手法についてのお話があったが、文部科学省の小学校の学習指導要領で、体育、道徳、特別活動の中では、交通安全に関わる内容を取り上げるように位置づけられている。本日、手元に実際に教科書も持ってきているが、教科書内だけでは、交通ルールや標識も含めて内容は極めて少ない。小学校段階の教科書では、基本的な交通ルールを押さえるような内容量は、実質2ページ程度でしかない。大した内容が掲載されていないのが現実だ。

そんな状況で、学校の教職員自体にも自転車の交通ルールに関しても知識がなくなっているし、教科書に載っていないから、教える必然性もなくなる。

ただし、三河地区などでは、「みんなの安全」という副読本がある。これは三河教育研究会が、三河の子供達のためだけに作ったもので、1年生から6年生まで学年毎の副読本としての教材となっている。表紙の写真は羽根井小学校という学校が、児童が実際に自転車に乗車する形態での実技講習をしている様子であるが、この学校例のように県内のどこの小学校でもこういった自

転車乗車の実技授業が行われているのかというと、中々実技講習はできないという学校が多い。私に関わる尾張旭市でも、少しずつ発達段階に応じた実技的な交通安全指導ができるようになった状況である。

先述の副読本を使えば、内容もしっかりしており、ルールも書いてあり、授業ができる。私が教員を務めていた日進市の小学校では、教育出版の全国版「わたしたちの安全」を採用している小学校もあった。1年生から6年生までの各本に、交通ルールや危険予測の為の訓練内容等が書かかれている。だが、担任時代の私も含めて、その教材を十分に活用できていない状況もあった。また、副読本の採用は、各小学校で任意の為、多くの小学校ではこういった副読本を採用していない。ということは、小学校教育現場で、交通ルールを基本的に教える機会が充分で無くなってきているという現状を皆さんに知っていただきたいと思う。

(國分座長)

皆さんやはり、それぞれのお立場での問題意識を明確に持っており、一方で、非常に困っているということも共有できたかと思う。

私達だけでは難しい話かもしれないが、良い方向に持っていきたいと考えている。

では、次の議題、議事(3)教育用パンフレットの内容について、事務局から説明をお願いします。

(3) 教育用パンフレットの内容について

○資料4に基づき事務局から説明

(片山委員)

この教育用パンフレットの「子供向け版」は何歳までを想定しているか。小学生、中学生ぐらいか。

(事務局)

幼児、小学生を想定している。

(片山委員)

「保険に入ろう」という記載もあるが、これは小学生の児童本人に向けたメッセージ内容として解釈してよいか。

(事務局)

今回お見せしたのはあくまで作成イメージである。

(片山委員)

例えば、自転車を運転する上で、不可欠ないくつかの交通ルールを、児童にもわかりやすい記載で、絵入りの説明を含める等した内容が入った方が良いのではないかと思う。

中面に、自転車乗車中のながらスマホの女子学生の絵が有るが、工事用のような白いヘルメットを被っている。せっかくなのでおしゃれなヘルメットの絵に変更し、被ろうという意欲に繋がるようなイメージづくりも大切だと思う。白いヘルメットに関しては、何か意図があり、絵として選んだのか。

(事務局)

イメージであり、特に意図はない。

(國分座長)

子供向けがイメージと全く違うという印象を持った。

特に子供の場合、子供にとっては、これを読む筋合い、動機付けがない。

教え込まない方が効果的で、子供達がこれを読んでみたくなるような仕掛け、漫画やクイズを増やすとか、読んでみたくなる、その中で自然に気付いてもらうようなストーリーのパンフレットが、子供向けにとっては、よいと思う。

大人向けは、情報としては、これが優先的に必要な情報かと私も同感だが、情報量が多くて、お仕着せがましく感じる。大人は読む気力はあるかもしれないが、導入をもう少し柔らかくしてほしい。

(松岡委員)

愛知県交通安全協会がパンフレットを2種類発行しているが、これは非常にわかりやすい。子供もパッと見れるし、目を引く。これはどういうところで配っているのか。

(伊藤委員)

年4回の各季の交通安全運動の際に、2万枚ずつくらいを作成し、警察署にある各地区の交通安全協会、ティッシュ等の広報グッズとあわせて配布している。市民へは、キャンペーン等で配布される。

(松岡委員)

他の団体も色々見てきたが、今回すごく絵が多く、特に、小学生や幼稚園の

ような低学年の子にはすごくわかりやすい。
県の方ももう少し柔らかくしてほしい。

(木村委員)

子供向けについて、中面上の右側通行、言っていることはもっともだが、これは絶対に見ない。

イラストで表現した方がいい。俯瞰の図じゃなくて、正面から見た感覚の絵の方がいいと思う。

あと、小学生の乗っている自転車は、整備は全くされていないので、載せた方がいいと思う。ブレーキが片方だけ全然利いていない自転車とかに平気で乗っている。

子供向けと大人向けは内容が変わってもいい。整備の方が重要だと思う。

(高野委員)

中面上の右側通行について、中身を読まずに絵だけを見て、右側通行が正しいと思ってしまっただけではいけないから、ダメだということをわかりやすく表示してほしい。

(國分座長)

例えば学校で配る場合に、教員の立場から意見はあるか。

(塩野谷委員)

子供に配り、子供が読むパンフレットであるならば、特にここがポイントというところがわかりやすくなっているとよい。そうすれば、子供にパンフレットを配る際、ポイントを絞って、より具体的なイメージがもてるように話すことができると思う。

(國分座長)

企業で使うとした場合、小林委員からはどうか。

(小林委員)

送付物と一緒に封入して配ることになるかと思う。

国の自転車安全利用五則では、「子供はヘルメット着用」となっているが、「子供は」の部分は取ってほしい。

来年、愛知県安全運転管理協議会が各事業所に示す推進項目では、ヘルメット着用と左側通行の徹底といった具体的な項目を中心に、まずは通勤から取

り組んでもらおうと考えている。

(片山委員)

整備について、この1か月間で、小学校2校で、3年生を対象にクラスごとに交通安全授業を実施した。

授業に楽しく、引き込まれるような仕掛けの一つとして、ブレーキをパネルクイズにして、子供達がどれくらい自転車の部品を理解しているかを試した。ところが、次々とパネルを外していき、最後の方になってほぼパネルが全部外れ、黒いブレーキシューが見えた時に、「あ、ブレーキ」っていう子が一人いたかどうかであった。自転車の整備とか、部品について、児童がいかに理解していないかという表れを感じた。

我々の子供の頃は、家庭では親が教えて、注油や空気を入れなさいと言われてたが、そうした伝承が途絶え始めている。小学校教育現場でも、1970年以降の第一次交通戦争の前後から十数年の間は、放課後に自分の自転車を学校の運動場に持って行って、整備状況の確認や運転実技指導を受けなければならないというような時代もあったが、こういった教育機会も今は途絶えている。

今回の教育用パンフレットに関しては、「ブレーキ」と書かれても、どの部品か児童もわからない可能性もあるので、写真や絵入りで児童に伝えた方が良いと感じた。

(國分座長)

全くそのとおりで部品がわからない、「ブレーキ」と書かれても「どこ」となってしまう。

子供にとっては、玩具の延長みたいに乗っているのに、機械としての意識がない。親側も知らない世代が増えてきて、教えられない。

親がこれを使って子供に教えられる機能性もあるといいかもしれない。

(伊藤委員)

大人も子供も自転車用のヘルメットを被りましょうと書いているが、そもそもヘルメットの着用についての義務規定というのは、条例の中で、自転車利用者は着用を努めなければならない、となっている。保護者や事業者も、監護する未成年者等にヘルメットを着用させるよう努めなければならないと規定されている。

ヘルメットを被りましょうと、任意で選択して被るようにしましょうという書きぶりだが、実際にお金がかかることで、誰も好きで買わないと思う。

一応義務なので、もう少し強く、例えば子供用のパンフレットであれば、親

御さんが受け取ったときに、「保護者としては被らせなければいけないだ」と感じるような、少し強いメッセージを入れた方がいいのではないか。

(國分座長)

私も義務はもう少し伝えるべきだと思う。ただ、一方で、お金のかかることで、罰則も特に設けていない。

条例で義務化されているのだが、条例の趣旨や意図、なぜ条例がこうなっているのかということ、丁寧の説明する必要があると思う。

罰するためでもなければ、制限するためでもなく、県民の安全な暮らしを確保するため、加害者、被害者両方の生活を守るためであって、ただ義務化を出すとは反発を買うかもしれない。「お金がかかる、嫌だ」と。

だからこそ丁寧に説明する必要がある。

(小林委員)

ヘルメットについて、買い物や駅に駐輪している時にどうするのかという声を聞く。持って買い物するのか、駅に置いておく間どうするのかと。

ヘルメットを保管する方法で、自転車の進化は期待できないかと思うが、その辺りはいかがか。

(高野委員)

ヘルメットを引っかけて、鍵をかけるヘルメットホルダーという商品がある。

(木村委員)

お金はかかるが、首に巻いて、衝撃があった時に開くエアバッグがある。

パーカーのフードが丸まったような感じで、本当に首に巻いているだけである。

(小林委員)

鍵について、ダイヤル式のものとはそうじゃないものがあるが、ダイヤル式はほとんど犯罪の抑止効果がない。

重たいものを持っていたり、置き場が暗かったりすると、右か左しか動かせないので、取ろうと思うとほとんど取られてしまう。

自転車盗難のうち、4割は鍵をかけていないというが、実はもっとかけていない。鍵をかけていてもダイヤル式は効果がない。

鍵をかけていて被害にあったと言ったら鍵を見せてもらうよう、交番で半年

徹底したら約半分は持っていなかった。嘘をついているということ。かけたと言わないと、親や学校に叱られるからかけたと言うが、実はかけておらず、だから鍵を持っていない。

そうすると、しっかり鍵をかけていて盗られる自転車は2割くらいである。

そのため、ダイヤル式は、将来に向けて、廃止する方向としてほしい。

ヘルメットを保管する時も、ダイヤル式のものと効果がないので、是非鍵式のものとしてほしい。

(高野委員)

私を知る中では、ダイヤル式のヘルメットホルダーはないと思う。

(國分座長)

鍵を持っていると嘘をつくことと関連して、ヘルメットについても、教育現場でチェックをすればするほど、学校に近づいたら被るということがあるので、そうならないように考えなければいけない。

よい時間になったので、ここまでとさせていただきます。

これはあくまでイメージで、今回の意見等を踏まえて、また次回、案が出てくるという形である。

では、議題としては本日用意しているものは以上であるので、検討会議としては終了し、事務局に進行をお戻しする。

(事務局)

今後の予定について、8月～9月頃に2回目の検討会議を開催したいと考えている。第2回会議では、自転車交通安全教育のあり方(案)及び教育用パンフレット(案)を示し、委員の皆様にご意見をいただきたいと考えている。

その後、第2回会議での議論を踏まえ、案をブラッシュアップし、11月に開催予定の第3回検討会議において、御意見をいただく。

なお、自転車交通安全教育のあり方(案)については、本日御意見をいただいた内容を元に、座長と相談の上事務局で作成させていただく。

会議後も、御意見等があれば、メールやお電話などでいただきたい。また、必要に応じて、事務局がヒアリング等を行わせていただく。

委員の皆様のご理解とご協力をよろしくお願いする。

以上