平成27年度研究調査プロジェクト（H2761）

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

報 告 書

平成28年 3 月

公益財団法人 国際交通安全学会
International Association of Traffic and Safety Sciences

研　究　組　織

プロジェクトリーダー：	吉田 長裕	（大阪市立大学大学院工学研究科 准教授）
IATSS 会員：	小川 和久	（東北工業大学教職課程センター 教授）
	北村 友人	（東京大学大学院教育学研究科 准教授）
	永田 潤子	（大阪市立大学大学院創造都市研究科 准教授）
	長谷川 孝明	（埼玉大学大学院理工学研究科 教授）
特別研究員：	蓮花 一己	（帝塚山大学心理学部心理学科 教授：IATSS 理事）
	大谷 亮	（（一財）日本自動車研究所 主任研究員）
	藤江 徹	（（公財）公害地域再生センター あおぞら財団 事務局長・研究員）
	藤山 拓	（University College London, Centre for Transport Studies, Senior Lecturer）
	矢野 円郁	（神戸女学院大学人間科学部心理･行動科学科 准教授）
	柳原 崇男	（近畿大学理工学部社会環境工学科 准教授）
	松原 淳	（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団 企画調査課 課長）
	高橋 輝好	（大阪市東京事務所 担当係長）
研究協力者：	小畑 亜樹	（神戸女学院大学人間科学部心理・行動科学科）

目　次

1 はじめに 1
2 研究の方法 2
2.1 既往調査・研究のレビュー 2
2.2　海外現地ヒアリング調査 3
2.3 国内の自転車交通安全教育団体へのヒアリング調査 4
3　国内における交通安全教育・モビリティに関する現状 5
3.1　国内の年齢別免許取得人口 5
3.2　歩行者・自転車事故に関わる統計 7
3.3　こどもの交通事故に関わる統計 8
3.4　こどもの交通安全教育の実態 11
3.5　国内の交通安全教育 12
4　海外における交通安全教育のヒアリング調査結果 14
4.1　フランスの自転車交通安全教育 14
4.2 オランダの自転車交通安全教育 23
5　国内の自転車交通安全教育団体へのヒアリング調査結果 26
5.1 国内の自転車交通安全教育の実施状況 26
5.2　国内の自転車交通安全教育制度 29
5.3　国内の交通安全教育の課題について 33
6　おわりに 37
[参考文献] 38

1 はじめに

本研究は、近年の自転車関連の道交法の改正や、交通分野における安全、環境問題への対応、国際交通安全学会における調査研究や海外調査の経緯等を踏まえ、免許取得前の障がい児を含むこどもの交通モビリティと交通安全教育に着目し、その適用制度の展開および拡張可能性を明らかにすることを目指したものである。

まず、国内における実態把握のために、国内の子供の交通事故死傷者数を学齢別にみたところ、徒歩に関しては学齢とともに減少傾向にある一方で、自転車に関しては逆に増加傾向にあることがわかった。

次に、諸外国におけるこどもの交通安全教育制度について、フランスおよびオランダについて調査を実施した結果、交通安全教育機会の義務化およびその教育証明書制度、さらに運転免許制度との連携制度等が既に実施されており、また、障がい児に対する交通安全教育についても事例を収集することができた。

最後に、国内においてこどもを対象とした自転車交通安全教育の実施関係機関や団体にヒアリング調査を行い、国内における自転車の交通安全教育に関する現状と課題の把握を行った。また、教育内容を項目別に比較することで教育実施団体間の特徴を明らかにすることができた。

2 研究の方法

2.1 既往調査・研究のレビュー

国内におけるこどもの交通事故、交通安全教育、交通モビリティに関する現状を把握するために、関連報告書や統計データを整理することとした（**表 1**）。

表 1　統計データの整理

項目	参照した報告書等
交通事故	・人口動態 ・歩行者・自転車の事故（警察庁） ・学齢別交通事故死傷者数（交通事故分析センター）
教育	・視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言（平成 12 年 5 月 国際交通安全学会） ・「子どもの交通安全確保に関する地方自治体等の施策の実態調査報告書」（平成 25 年 3 月 内閣府） ・「効果的な交通安全教育に関する調査研究」（平成 26 年 2 月文部科学省） ・交通安全教育指針（平成 10 年 国家公安委員会）
モビリティ	・運転免許統計 ・福祉系車両に関する資料

2.2 海外現地ヒアリング調査

諸外国における交通安全教育とモビリティに関する最新動向を把握するため、現地調査により海外の自転車交通安全教育の現状を把握し、制度の体系を整理する。調査対象としてフランスとオランダを選定した（**表 2**）。

フランスの自転車分担率は日本より低いものの、多くの国民が自転車に乗れる状況にある。フランスでは近年、自立的な行動を促す自転車の実技による教育を学校で行っている。以前は国内と同じように交通安全知識を中心に指導しており、国内での交通安全教育に参考となる部分が多いため比較対象として選定した（**表 3**）。

オランダは自転車分担率が日本より高く、約 9 割の学校において自転車に関する交通安全教育がなされており、教員による交通安全教育が円滑に実施されるよう教育に関わるツールが充実している。また、オランダでは障がい者向けの交通安全教育も実施されており、国内での交通安全教育に参考となる部分が多いため比較対象として選定した（表 4）。

表 2： 現地調査の概要

	交通安全教育の対象	モビリティの対象
フランス	こどもの自転車教育、交通安全教育証明制度	車両区分 L6E の普及状況
オランダ	こどもの自転車教育、障がい者の交通安全教育の実施状況	障がい者用車両の普及状況

表 3： フランス現地調査の概要

項目	内容
実施日	2015 年 10 月 20～21 日
方法	訪問ヒアリング、関連資料の収集
対象者	フランス交通安全協会安全教育担当者 フランス内務省道路交通安全課安全教育担当者 欧州四輪促進協会（European Quadricycle League）

表 4： オランダ現地調査の概要

項目	内容
実施日	2015 年 10 月 22 日
方法	訪問ヒアリング、関連資料の収集
対象者	オランダ道路環境研究所（SWOV）の交通安全教育担当

2.3 国内の自転車交通安全教育団体へのヒアリング調査

交通安全教育を行っている①学校②警察③地方公共団体④民間団体⑤ボランティア 15 団体（**表 5**）に対してヒアリング調査を行い、それぞれの団体が実施している講習内容から交通安全教育のニーズ・課題を把握することにした。調査の概要を**表 4** に示す。

表 5: ヒアリング調査対象団体

種別	対象
小学校	兵庫県内の都市部/地方部の４小学校
中学校	兵庫県内の都市部/地方部の３中学校
地方公共団体	兵庫県加古川市、大阪府堺市、東京都荒川区
民間団体	HONDA 鈴鹿支部、JAF 大阪支部、備前自動車岡山教習所
ボランティア団体	JAF ドレミグループ、ウィラースクール

表 6： 国内の自転車交通安全教育団体へのヒアリング調査の概要

項目	内容
実施日	2015 年 12 月 9 日（水）～2016 年 1 月 23 日（土）
方法	訪問ヒアリング
対象者	各団体の責任者および交通安全教室の指導者

3　国内における交通安全教育・モビリティに関する現状

3.1　国内の年齢別免許取得人口

（1）運転免許と車両の制限速度

国内の人口、社会構成を図 1 に示す。高齢者、障碍児、子どもなど移動に配慮が必要な人はマイノリティではなく、全体の 32.1%を占めている。

その一方、運転免許については若者の人口減に加えて、とくに都市部での保有率低下もしくは保有年齢が遅れる傾向にあり（16～19 歳の免許取得率:28.7%（平成 16 年）→20.5%（平成 26 年)、加えてマイナンバー制度の導入によって身分証明書代わりに運転免許証を取得していた若者がさらに減少する可能性もあり、交通事故リスクの高い免許非保有者の割合が今後いっそう高まる可能性がある（図 2)。

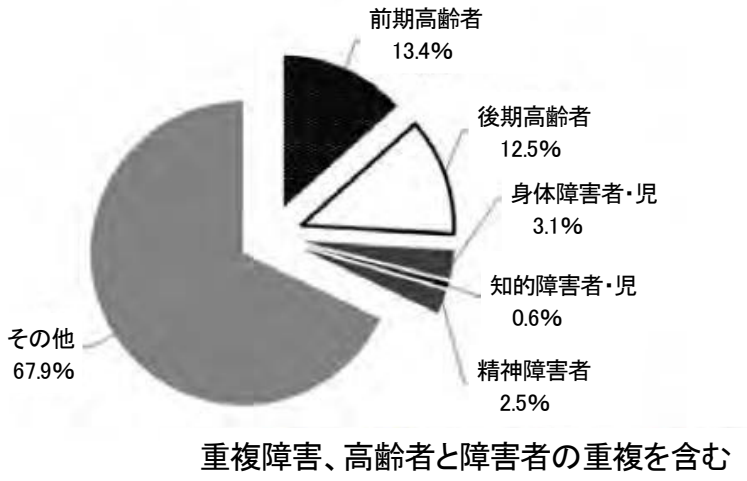


図 1　国内の人口・社会構成[6)]

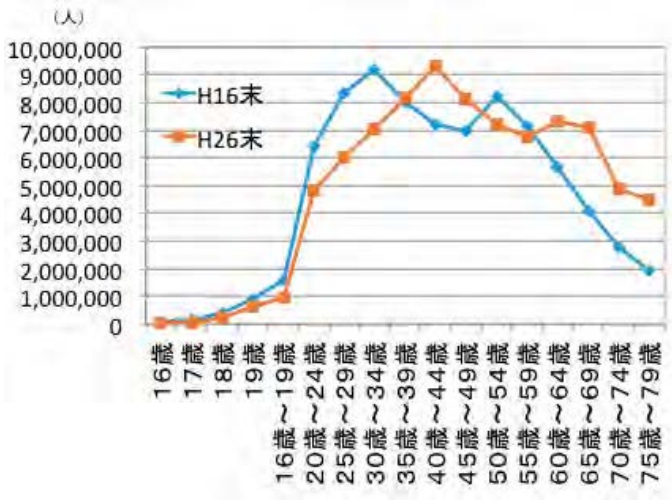


図 2 国内の年齢別免許取得人口（出典：運転免許統計）

また、障害者について運転免許取得の制限は知的障害に関しては現在なく、健常者と同じ試験に合格すればよく、何十回も試験を受けて取得している人もいる。ただし、運転免許証の取得や更新には、相対的欠格事由に該当するかどうかを判断するための申告書の記入が義務付けられている。申告書への記入内容によっては、運転適性相談を受けることが義務付けられ、てんかんや統合失調症などの問題が顕著化されており、知的障害者に対しては学科試験の実施に当たり、試験問題の漢字に振り仮名を付けるなどの対応が実施されている。

知的障害者は、障害の程度により最重度、重度、中度、軽度の4つに区分されているが、一般的には、そのうち中度・軽度（B1、B2）の人が就労可能と考えられており、全国で6万人以上の知的障害者が雇用されており、二種免許の取得者もいる。ただし、知的障害者の免許取得数は不明である。

3.2　歩行者・自転車事故に関わる統計

警察庁統計データの自転車（第 1・第 2 当事者）交通事故件数を用いて、自転車乗車中の交通事故の特徴・傾向をみた。自転車乗車中事故件数（第 1・第 2 当事者）の推移を**図 3** に示す。自転車乗車中事故件数は平成 17 年から平成 27 年まで下がり続けているが、平成 26 年から自転車事故の減少率は変わっていない。

一方、警察庁統計データから自転車乗車中と歩行中の年齢別死傷者数の特徴・傾向を年齢別 10 万人あたりの死傷者数（自転車乗車中・歩行中）としてみたところ（**図 4**）、自転車交通事故による死傷者数は、小中高生の年齢に相当する 5 歳から 19 歳において他の年齢層に比して高い状況にあり、また、5-9 歳の歩行中の死傷者数が多いことがわかる。

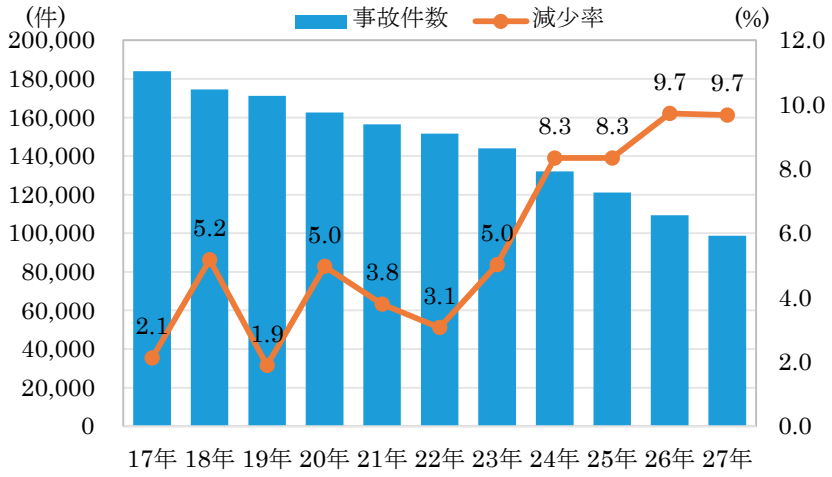


図 3 自転車乗車中事故件数（第 1・第 2 当事者）推移

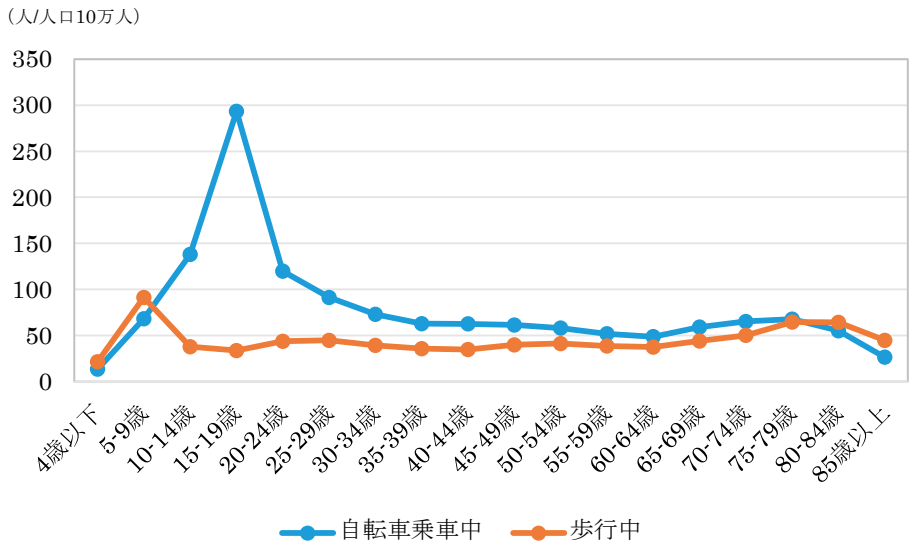


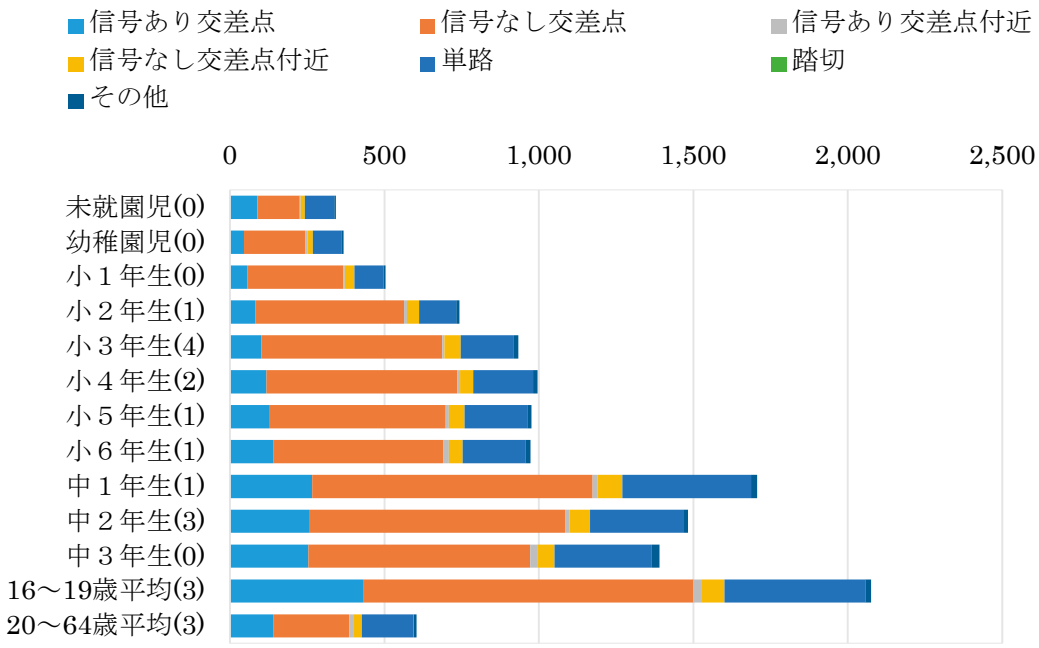
図 4　年齢別 10 万人中死傷者数（自転車乗車中・歩行中）

3.3　こどもの交通事故に関わる統計

年齢学齢別・道路形状別負傷者数を用いて、子どもの交通事故の特徴・傾向をみた。年齢学齢別・道路形状別負傷者数(自転車)を**図 4、5** に示す。自転車交通事故による負傷者数は学年が上がるごとに増加している。また、活動範囲が広がることによって自転車の利用が増えている可能性が高く、中学生になると死傷者数が大幅に増え、高校生になるとさらに死傷者数が増えていることがわかる。男女別で見ると、男性の方が負傷者の数は全学年で女性より多いが、女性の負傷者数は中学から急激に増えている。このことは中学や高校から自転車通学を始まることと関係があるものと考えられる。

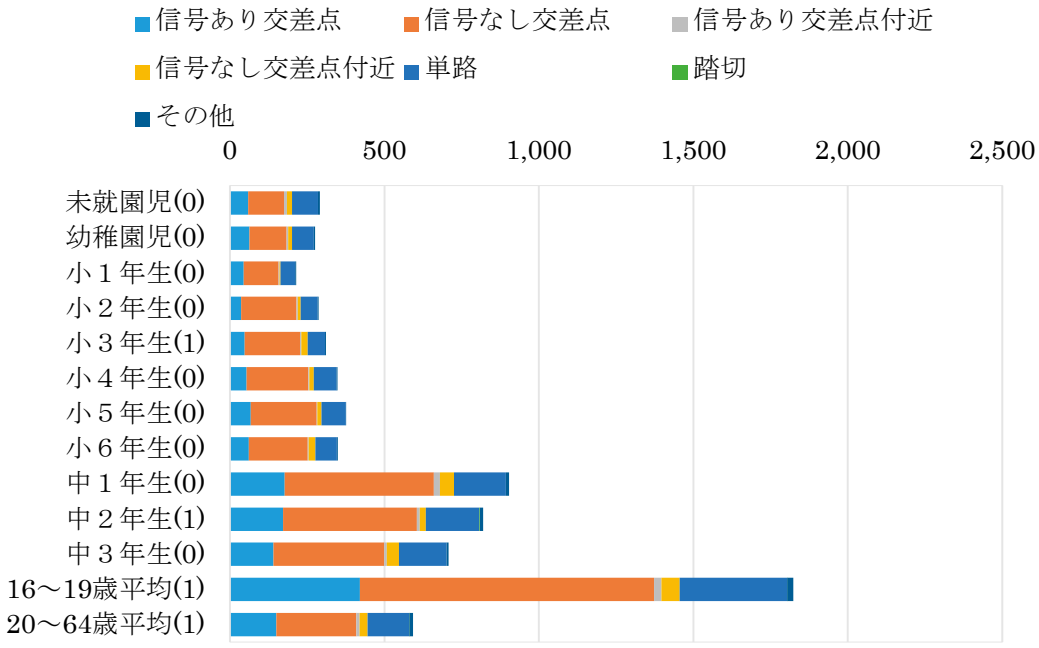
次に、年齢学齢別・道路形状別負傷者数(歩行)の小学校就学後を**図 6、7** に示す。歩行中の負傷者数は小学校 1 年のときにピークがあり、学年が上がるにつれて減少していることがわかる。

一方、道路形状別負傷者数を見ると、信号なし交差点での負傷者が一番多く、また信号あり交差点の負傷者数は学年があがるごとに増加している。このことは、こういった交差点における自転車の正しい乗り方を十分に習得できないままに、自転車利用機会が増加しているためと考えられる。



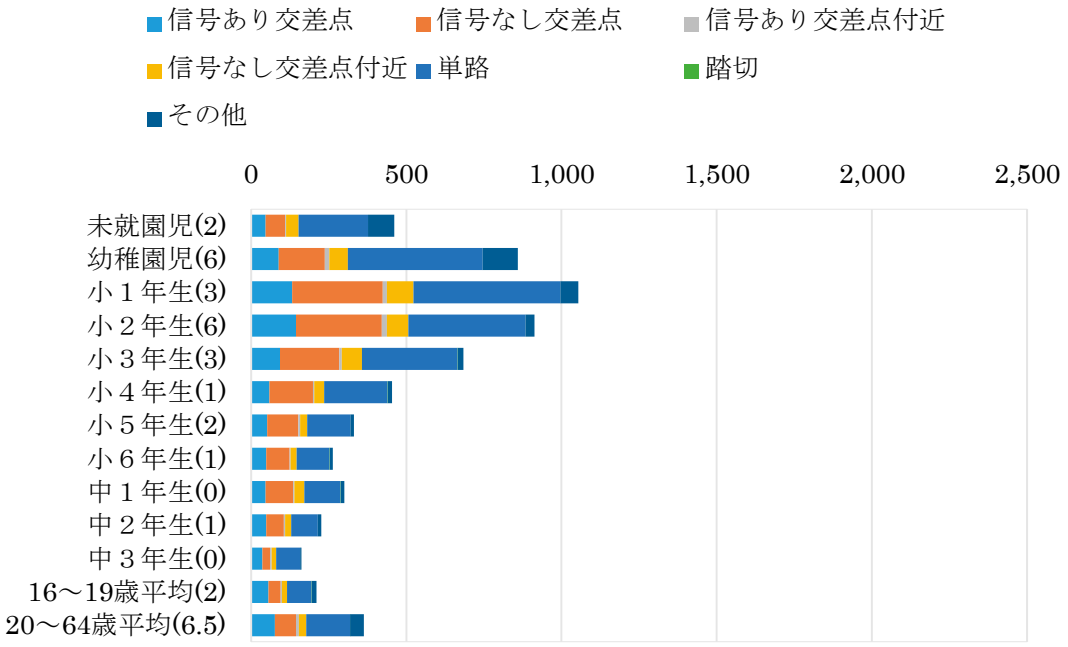
＊（）内は死者数

図 5　平成 26 年年齢学齢別・道路形状別　自転車乗車中負傷者数(男性)



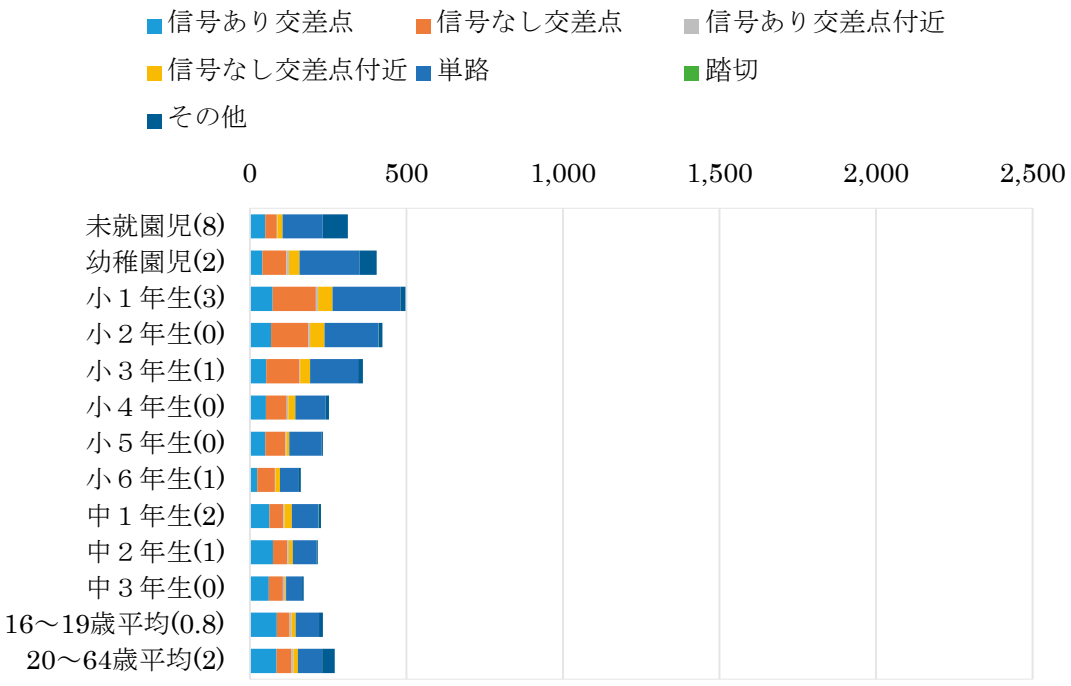
＊（）内は死者数

図 6　平成 26 年年齢学齢別・道路形状別　自転車乗車中負傷者数(女性)



＊（）内は死者数

図 7　平成 26 年年齢学齢別・道路形状別　歩行中負傷者数(男性)



＊（）内は死者数

図 8　平成 26 年年齢学齢別・道路形状別　歩行中負傷者数(女性)

3.4　こどもの交通安全教育の実態

こどもの交通安全教育に関しては、平成 18 年発行の「自転車の安全利用の促進に関する提言」によると、自転車の交通安全教室の受講率は年々増加傾向にあるものの、その受講率は、 小学生：22%、中学生：10%、高校生：9%となっており、学年とともに減少する傾向にあり、実施率においても依然として十分な実施には至っていない状況にある（図 9）。また、交通安全教育の実施主体としては、警察がほとんどとなっている（図 10）。

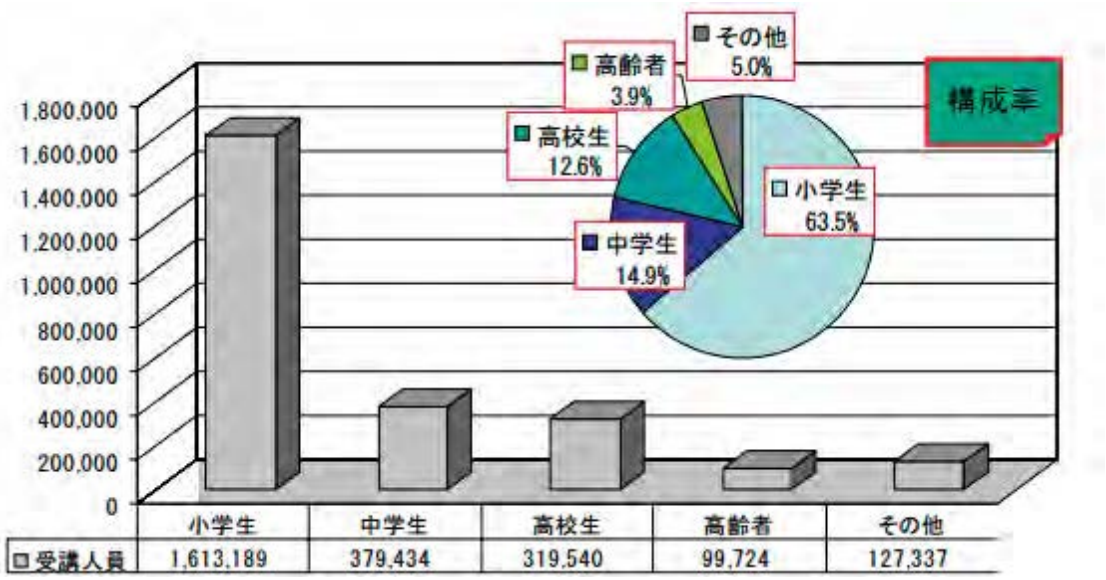


図 9 平成 17 年中の自転車教室の受講者 [7)]

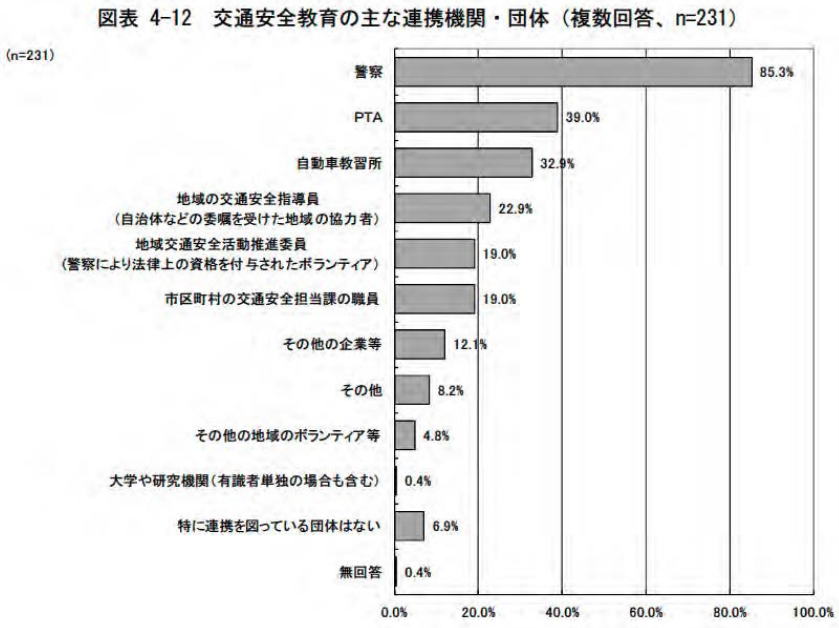


図 10： 交通安全教育の主な連携機関・団体 [2)]

3.5　国内の交通安全教育

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。交通安全指針は交通安全教育を行うものの基本的な心構えとして以下の 8 つを挙げている。

① 交通安全教育の意義についての理解
② 受講者の特性に合わせた教育の内容および方法の選択（地域ごとのカリキュラムの作成）
③ 受講者の理解を深める教育の実施（受講生間で話し合いなどを推奨）
④ 参加・体験型・実践型の教育手法の活用
⑤ 交通安全教育の効果の測定
⑥ 社会情勢に応じた交通安全教育の見直し
⑦ 受講者のプライバシーの保護
⑧ 関連機関との連携

①では、交通安全教育は指導者が担当部分の達成目標を理解した上で行わなければならないと記載されており、年齢毎に指導達成目標を示している。④では交通安全教育の方法として道路外で実技により、自転車または歩行の技能及び知識の習得の程度の認識、ビデオなどの視覚教材・運転シミュレーターで擬似的に体験させることが望ましいと記載されている。⑤では交通安全教育の効果の測定を、受講者に対し実施前及び実施後にアンケート等を使って把握、もしくは交通安全教育の受講者の交通事故発生状況と未受講者のそれと比較を行うことで交通安全教育の効果を測定することが記載されている。

幼児・児童・中学生の交通安全教育の内容および方法について**表 7** に示す。自転車指導内容に関しては、幼児の段階では歩行内容中心で自転車に関する記載はなく、児童の段階から記載されている。幼児の自転車教育は保護者が担当していると考えられるが、幼児の保護者が指導するべき内容についても記載はされていない。また、教育手法に関しては、地域や子供の年齢に合った教育手法で行う必要があると記載されているものの、それぞれの項目について具体的な手法については明確に記載されておらず、実技で教えるべき項目と座学で教えるべき項目についてわけられていないのが現状である。

表 7： 交通安全指針における学生別指導内容と教育手法について

	幼児	児童（6-12 歳）	中学生
歩行内容	①標識の種類・意味 ②交通ルール等の必要性 ③歩行者の通る場所 ④横断の仕方（横断するところ・信号機有りでの横断・信号機のないところの横断） ⑤踏切の渡り方 ⑥危険な行動の理解 ⑦反射板の装着	①標識の種類・意味 ②交通ルール等の必要性 ③歩行者の通る場所 ④横断の仕方 ⑤踏切の渡り方 ⑥信号の種類・意味 ⑦警察の指示に従うこと ⑧道路での禁止事項 ⑨危険箇所の確認	①～⑧（話し合いを通じて再認識） ⑨道路の状況に応じた危険予測と回避 ⑩交通事故の発生状況 ⑪交通事故の責任
自転車内容	×（記載されていない）	①自転車標識の種類・意味 ②尾灯・反射器材の必要性 ③点検・整備 ④乗り方 ⑤自転車の通る場所 ⑥走行上の注意（並走の禁止など） ⑦交差点の通行の仕方（安全確認・右左折など） ⑧歩行者及び他の車両に対する注意 ⑨駐車のルール ⑩合図	①～⑩（交通ルールを遵守しなかった場合の危険性とともに再認識） 保護者から指導する内容について記載なし
適切な教育手法	短時間で平易な言葉を使う紙芝居・人形劇・腹話術などの視聴覚に訴える教育手法が望ましい	計画的かつ継続的に行い、自動車を用いた内輪差・ダミー人形を用いた実験等の視聴覚に訴える教育手法が望ましい	計画的かつ継続的に行い、学習目標を明確にするために交通事故統計、身近な交通事故の実例を用いるのが望ましい

黒字：継続して行われている内容　赤字：単発的なもの

下線：保護者から指導するよう記載されているもの

次に、保護者に対する交通安全教育の指導内容について**表 8** に示す。保護者に対する指導内容は保護者が子供にどのような指導をさせるかについてであり、教育団体が子供に対する指導内容と同じ内容になっている。また、自転車教育については、児童の段階においてのみ、具体的な指導内容の記載にとどまっている。

表 8：幼児・児童・中学生別　保護者に対する指導内容

保護者への交通安全教育内容	
幼児	交通ルールを子供に教えることの重要性 歩行：幼児の道路の飛び出しの危険性、子供に反射板をつけさせること 自転車：記載なし
児童	交通ルールを子供に教えることの重要性 歩行：横断の仕方等の指導内容をできるようになるまで子供に教える 自転車：自転車の正しい乗り方・点検・前照灯をつけること、通行に関して注意するべきこと、歩行者等に関して注意することを子供に教える
中学生	教育団体が啓発活動をするべきであると記載。具体的な指導内容は記載されていない。

4　海外における交通安全教育のヒアリング調査結果

4.1　フランスの自転車交通安全教育

4.1.1　フランスにおける交通安全教育の概要

以下は、ヒアリングおよび資料調査の結果を整理したものである。

まず、日本とフランスの学齢の対応関係を示す（**表 9**）。大きな違いは、日本の小学校が 6 年制に対してフランスの小学校は 5 年制となっており、一方、日本の中学校が 3 年制に対してフランスの中学校は 4 年生となっているところである。フランスでは、小学校 CM2 時に APER といわれる交通安全証明書が発行され、中学校での ASSR に引き継がれるようになっている。ちなみに、APER を持っていないものは、中学校における ASSR 取得に必要な試験を受けることはできないようになっている。最大の特徴は、ASSR が EU における原付免許において学科試験パス時に発行される BSR と同等な位置づけとなっており、すなわち 14 歳までに交通安全に関する知識を継続かつ体系だって習得できる機会が保証されている点にある。

表 9：日本とフランスにおけるこどもの年齢と学校および学年の対応関係

年齢	日本		フランス		
	学校種別	学年	学校種別	学年	交通安全教育証明書
3 歳	幼稚園	年長*	幼稚園	Petite section 小クラス	
4 歳	もしくは	年中*	Ecole	Moyenne section 中クラス	
5 歳	保育園	年少*	maternelle	Grande section 大クラス	
6 歳	小学校	1 年	小学校	CP（準備コース）	
7 歳		2 年	Ecole	CE1（初級コース 1）	
8 歳		3 年	primaire	CE2（初級コース 2）	
9 歳		4 年		CM1（中級コース 1）	
10 歳		5 年		CM2（中級コース 2）	APER
11 歳		6 年	中学校	$6^{ème}$（第 6 学年）	
12 歳	中学校	1 年	Collège	$5^{ème}$（第 5 学年）	ASSR1
13 歳		2 年		$4^{ème}$（第 4 学年）	
14 歳		3 年		$3^{ème}$（第 3 学年）	ASSR2
15 歳	高等学校	1 年	高校	Seconde（第 2 学年）	
16 歳		2 年	Lycée	Première（第 1 学年）	
17 歳		3 年		Terminal（最終学年）	

（1）制度の変遷

フランスにおいては、1957 年に学校教育における交通安全教育が規定されたが、その内容は各学校に任されていた。その後、交通安全教育の一貫性のなさが指摘されるなかで、1993 年に中学校（11～14 歳）における交通安全教育義務化の制度導入により、すべての学校で統一した交通安全教育システム（ASSR）が確立した。2002 年には、3～10 歳までの交通安全教育システム（APER）確立し、加えて中学交通安全教育証明書（ASSR）を運転免許所得に対する義務とした。また、2015 年には、高校 15 歳時の交通安全教育の時間として、半日与えることが決められた。

（2）道路交通安全教育の目的

フランスの学校における道路交通安全教育は、以下のことを目的としている。

- 異なった科目分野の時間割とカリキュラムにおいて義務付けされた安全教育への配慮をより明瞭にさせる
- 幼稚園から高校終了時までの教育の連続性において道路の危険性に対する知識と自覚的な行動の修得を組込む
- 道路交通安全学校証明（ASSR）を考慮に入れ、学校での修得を運転証明（BSR、運転免許）における社会的認知に照合させる
- 技術的進歩を統合して更新された教育ツールを提供して教員の活動を支える

（3）教育の実施と証明書の発行

2006 年 7 月 11 日付けの教育法典を修正する知識と能力の共通基盤に関するデクレ第 2006-830 号は、付属 6「社会的および市民的能力」において、「共同生活の規則の段階的習得により一緒に生活し、…安全規則、とりわけ道路交通安全学校証明の取得による交通安全規則を守る」ことを生徒に習得させるとしている。実際に様々な段階において、交通安全教育が実施され、証明書が発行される。

- 小学校：道路初等教育証明（APER）
- 中学校：2 つのレベルの道路交通安全学校証明（ASSR）
- 高　校:道路交通安全教育は異なった科目分野のカリキュラムと学校が実施する啓蒙活動で評価される

（4）交通安全教育証明の種類

交通安全教育は、道路交通法典の第 2 編「運転者」の第 1 章「運転と交通安全教育」に規定されており、特に交通安全教育に関する証明については、第 1 節「運転と交通安全教育」の第 1 款「道路交通安全証明と証書」第 R211-1 条に以下の１）～５）に規定されている。

１）道路初等教育証明（Attestation de Première Education à la Route :APER）

小学校においては、通達に規定されている教育文書とそれに基づく評価グリッドを用いて、成績表に「助けることを学ぶ」証明と同様に記載される。評価グリッドは、歩行者、同乗者、ローラー利用者として道路空間の利用における知識、ノウハウ、行動を示している。教育文書は 3 つのサイクル（学年）に応じて、歩行者、同乗者、ローラー利用者の立場から、教育の目的と教育状況の提案を示す。教育文書はサイクルごとに以下の様な表の形をとっている。

２）道路交通安全学校証明（Attestation Scolaire de Sécurité Routière :ASSR）

中学校においては、就学時間中における道路交通安全に関する理論的知識に関して、試験の後に発行される。1987 年以降に生まれた者は後述する道路交通安全証明（BSR）ないし運転免許を取得するために、この証明の取得が義務付けられている。2 つのレベルから構成される。

第 1 レベル

対象：第 5 学年ないし同等の生徒、あるいは常用年に 14 歳に達する生徒

第 2 レベル

対象：第 3 学年ないし同等の生徒、常用年に 16 歳に達する他のクラスの生徒、あるいは学内の 16 歳以上の生徒

３）道路交通安全証明（Attestation de Sécurité Routière :ASR）

ASSR を所有しない者が免許証を取得するために必要な証明。

対象：ASSR を所有せず、1988 年 1 月 1 日以降に生まれた 16 歳以上の者

４）道路教育証明（Attestation d’Education à la Route :AER）

ASSR のうち歩行者、同乗者、健康の質問に焦点を合わせた試験によって得られる証明書。他の試験と異なり、試験時間の制限がない。なお AER は運転免許を取得する権利を与えるものではない。

対象：視覚障害のために ASSR や ASR の試験を受けることが出来ない者

５）道路交通安全証書（Brevet de Sécurité Routière :BSR）

EU の運転免許カテゴリーAM に相応する。最大 50 ㎤の原動機付自転車ないし四輪車を運転できる。

対象：1987 年以降に生まれた者（それ以前は免許不要）

法的根拠：2012 年 11 月 8 日付けの運転免許カテゴリーAM に相応する道路交通安全証書の取得条件を設定するアレテ

（5）証明書発行のための試験の内容

表 10 は、証明を発行する際の試験内容を示したものである。**4** 種類の利用者（歩行者、自転車、原付自転車、その他）と **7** つのテーマ（交通での態度、設備、規則、保健、速度、交差点、同乗者と事故）から構成される。表中の数字は、設問数を表す。

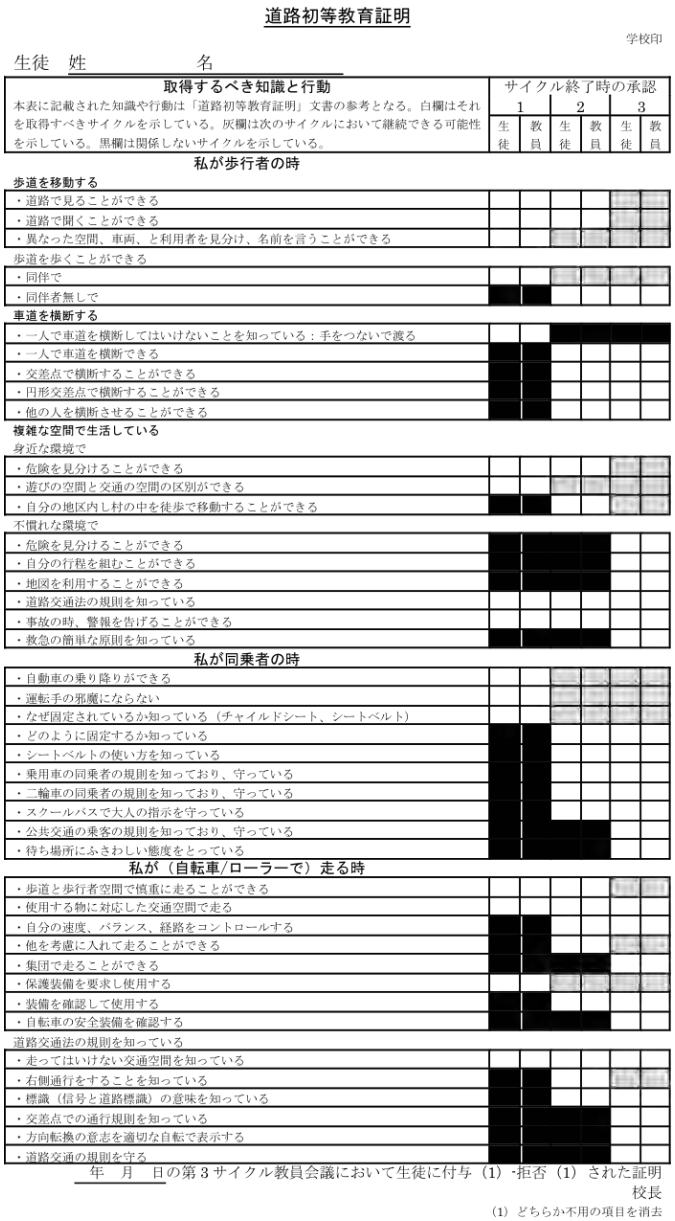
この表から、中学卒業の段階、すなわち ASSR1/2 において、自転車や原付自転車に関する多くの内容が試験で問われており、道路交通に関する基本的な内容を習得できるようになっている。

表 10： フランスと日本におけるこどもの年齢と学校および学年の対応関係

試験	利用者	テーマ						
		交通	交差点	速度	設備	同乗者と事故	規則	保健
ASSR1	歩行者	3（うちローラー1）	2					
	自転車	2	1		1			
	原付自転車	3	2	1	1		1	
	その他					2		1
ASSR2/ ASR	歩行者	1（歩行者全タイプ）	1					
	自転車	2	1					
	原付自転車	3	2	1	2		1	
	その他	1				3	1	2
AER	歩行者	8	1					
	その他	1				7		3

4.1.2　道路初等教育証明（APER）における自転車教育

道路初等教育証明は、フランスの小学校で実施されている交通安全教育であり、校長名で生徒個人に証明書が発行される（**図 11**）。内容に関しては、取得すべき知識と行動が、歩行者、自動車同乗時、自転車もしくはローラー（スケート）利用時にわけて個別項目の達成を生徒と教員それぞれが確認できるチェックリスト方式となっている。サイクルは、学年を表し、サイクル１（CE2（日本３年生相当））、サイクル２（CM1（日本４年生相当））、サイクル３（CM2（日本５年生相当））、黒塗りつぶし項目は教育しない項目、グレー項目は中学校でも継続して教育を実施する項目となっている。



道路初等教育証明

学校印

生徒　姓　　名

取得するべき知識と行動 本表に記載された知識や行動は「道路初等教育証明」文書の参考となる。白欄はそれを取得すべきサイクルを示している。灰欄は次のサイクルにおいて継続できる可能性を示している。黒欄は関係しないサイクルを示している。	サイクル終了時の承認					
	1		2		3	
	生徒	教員	生徒	教員	生徒	教員
私が歩行者の時						
歩道を移動する						
・道路で見ることができる						
・道路で聞くことができる						
・異なった空間、車両、と利用者を見分け、名前を言うことができる						
歩道を歩くことができる						
・同伴で						
・同伴者無しで						
車道を横断する						
・一人で車道を横断してはいけないことを知っている：手をつないで渡る						
・一人で車道を横断できる						
・交差点で横断することができる						
・円形交差点で横断することができる						
・他の人を横断させることができる						
複雑な空間で生活している						
身近な環境で						
・危険を見分けることができる						
・遊びの空間と交通の空間の区別ができる						
・自分の地区内し村の中を徒歩で移動することができる						
不慣れな環境で						
・危険を見分けることができる						
・自分の行程を組むことができる						
・地図を利用することができる						
・道路交通法の規則を知っている						
・事故の時、警報を告げることができる						
・救急の簡単な原則を知っている						
私が同乗者の時						
・自動車の乗り降りができる						
・運転手の邪魔にならない						
・なぜ固定されているか知っている（チャイルドシート、シートベルト）						
・どのように固定するか知っている						
・シートベルトの使い方を知っている						
・乗用車の同乗者の規則を知っており、守っている						
・二輪車の同乗者の規則を知っており、守っている						
・スクールバスで大人の指示を守っている						
・公共交通の乗客の規則を知っており、守っている						
・待ち場所にふさわしい態度をとっている						
私が（自転車/ローラーで）走る時						
・歩道と歩行者空間で慎重に走ることができる						
・使用する物に対応した交通空間で走る						
・自分の速度、バランス、経路をコントロールする						
・他を考慮に入れて走ることができる						
・集団で走ることができる						
・保護装備を要求し使用する						
・装備を確認して使用する						
・自転車の安全装備を確認する						
道路交通法の規則を知っている						
・走ってはいけない交通空間を知っている						
・右側通行をすることを知っている						
・標識（信号と道路標識）の意味を知っている						
・交差点での通行規則を知っている						
・方向転換の意志を適切な自転で表示する						
・道路交通の規則を守る						

年　月　日の第３サイクル教員会議において生徒に付与（1）-拒否（1）された証明

校長

（1）どちらか不用の項目を消去

図 11：　道路初等教育証明書（APER）

なお、このような学習教育目標をマトリックス形式で管理する手法については、Goals for Driver education(GDE matrix)と呼ばれるものである。これは、フィンランドにおける EU-funded research project（1999）の結果を援用したもので、基本的にはドライバーを対象として組み立てられたものであるが、他の交通参加者にも適用され普及しているものである。**表 11** は、オランダ CROW において交通安全に関わる生涯教育ツールを提供する際に用いられている GDE マトリックスを活用した事例である。縦軸（レベル）と横軸（テーマ）を組み合わせることでツールによる学習目標などを明確になるようになっている。

表 11： オランダ CROW における GDE マトリックスの解説 [10)]

	知識とスキル	リスク増加要因の理解と管理	自己評価、キャリブレーション、モチベーション
性格、向上心、能力			
交通状況における考慮と意思決定			
交通状況の熟知			
タスクの具体的な実行			

4.1.3　教育ツールについて

交通安全協会へのヒアリングの結果を整理すると、フランスでは国と保険会社の間での協定にもとづいて、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いる。交通安全協会では、この予算に基づいて教員を含めたグループによって教材が開発され、交通安全協会を通じて無料で配布されている。交通安全教育は義務化されており、多くの学校では年間に２～３回実施されている。使用する教材は、協会からの無料配布のものを使っても使わなくてもよく（シェアは約 20%程度)、基本的な実施方法は教員に委ねされている。具体的な教材として、小学校/中学校別に教員向け資料が用意されている他に（図 11)、小・中・高校を対象として 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（6～12 歳まで歩行者、自転車、自動車同乗に関わる計 12 時間分の教材）を 2014 年から提供している（図 12)。教材の内容としては、単なる知識教育だけでなく、ロールプレイを実施させるものもあり、なかには教育した内容を保護者に共有したり、WEB を使った事後の再学習ツールも用意されている。とくに自転車に対する教育に関しては、地域によって自転車利用率が異なっておりどのように教えるかは地域に委ねられている状況ではあるものの、近年では協会が自転車実地訓練を提供できる部隊をもっており、出先にて教育機会を提供している。加えて、身障者のこどもに対しても訓練を提供している事例も報告されている。

小学生用　　中学生用

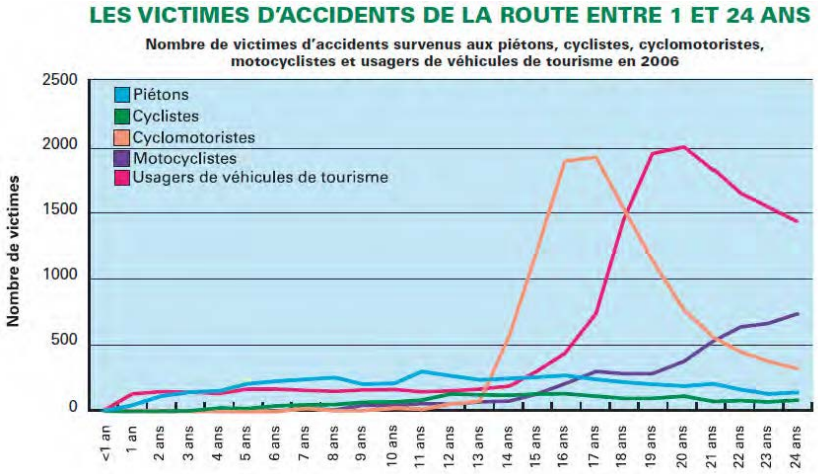
図 11：　教員向けの教育用の資料

図 12： 教育ツール Mobilipass の特徴

4.1.4 制度導入後の効果と免許制度への制度接続

（1）交通安全教育の義務化による効果

内務省へのヒアリングの結果、制度導入後の評価として、フランスでは 0-14 歳では事故死傷者数 75%減、15 歳-17 歳では事故死傷者数が 71%減になったとのことである。関連する統計資料としては、図 13 が教材内に示されている。



Cyclomotoristes：原付　usagers de véhicules de tourisme：自動車利用者

図 13： 2007 年の年齢別交通手段別の負傷者数

（2）交通安全教育と免許制度との接続について

フランスにおける交通安全教育制度に関しては、14 歳の段階で試験に合格すると、ASSR2 の証明証が発行される。この証明証に 7 時間の実地教習（公道外での実地教習 2 時間、路上実地教習 4 時間、四輪車運転の固有リスク 1 時間）が加わることで、EU 免許の AM ライセンスが発行され、車両区分 L1（二輪原付）、L2（三輪原付）、L6（軽四輪）の運転資格が与えられるようになっている。すなわち、フランスにおいては、すべての 14 歳が、日本でいうところの原付免許の学科試験相当の知識を習得できるようになっている。なお、フランスにおける AM ライセンスに関する軽四輪の運転資格は、2014 年 11 月に新たに加えられた事項となっている。四輪での実地教習を受けた場合は、免許証にコード Q が付与され、二輪、三輪車両は運転できず、軽四輪（L6）のみしか運転できないようになっている。

図 14： フランス国内で販売されている L6 規格の車両（出力(<4kW)、速度(<45km/h)、重量(<350kg)、2 名）

4.2 オランダの自転車交通安全教育

4.2.1 オランダにおける交通安全教育制度の概要

以下は、ヒアリングおよび資料調査の結果を整理したものである。

まず、日本とオランダの学齢の対応関係を示す（**表 12**）。大きな違いは、オランダでは、4–11 歳までの基礎教育の後、中等教育において職業、一般中等、高等前の３つのコースを選択できる点にある。

表 12：日本とオランダにおけるこどもの年齢と学校および学年の対応関係

<table>
<tr><td rowspan="2">年齢</td><td colspan="2">日本</td><td colspan="4">オランダ</td></tr>
<tr><td>学校種別</td><td>学年</td><td colspan="3">学校種別</td><td>学年</td></tr>
<tr><td>3 歳</td><td rowspan="3">幼稚園
もしくは保育園</td><td>年長*</td><td colspan="3"></td><td></td></tr>
<tr><td>4 歳</td><td>年中*</td><td colspan="3" rowspan="8">小学校（基礎教育）
BAO</td><td>groep 1</td></tr>
<tr><td>5 歳</td><td>年少*</td><td>groep 2</td></tr>
<tr><td>6 歳</td><td rowspan="6">小学校</td><td>1 年</td><td>groep 3</td></tr>
<tr><td>7 歳</td><td>2 年</td><td>groep 4</td></tr>
<tr><td>8 歳</td><td>3 年</td><td>groep 5</td></tr>
<tr><td>9 歳</td><td>4 年</td><td>groep 6</td></tr>
<tr><td>10 歳</td><td>5 年</td><td>groep 7</td></tr>
<tr><td>11 歳</td><td>6 年</td><td>groep 8</td></tr>
<tr><td>12 歳</td><td rowspan="3">中学校</td><td>1 年</td><td rowspan="3">職業教育
MAVO</td><td rowspan="3">一般中等
教育
HAVO</td><td rowspan="4">高等前
教育
VWO</td><td></td></tr>
<tr><td>13 歳</td><td>2 年</td><td></td></tr>
<tr><td>14 歳</td><td>3 年</td><td></td></tr>
<tr><td>15 歳</td><td rowspan="3">高等学校</td><td>1 年</td><td></td></tr>
<tr><td>16 歳</td><td>2 年</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>17 歳</td><td>3 年</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

オランダにおいては、交通省が交通安全教育の実施に対して責任をもっており、12 の州 388 の基礎自治体（Gemeente）それぞれが独自の教育政策を持っている（教育の地方分権化）。4–11 歳、12-17 歳において、学校カリキュラムの中に交通安全教育を組み込む際には、文化教育科学省も重要な役割を果たしている。

小学校における全ての義務的なトレーニングのうち、交通安全に関わる目標（Learning goals）は２つある。

- こどもは、道路のルールと交通表示の意味を知らなければならない
- こどもは、歩行者、自転車利用者、公共交通利用者として交通に安全に参加できなければならい

交通安全教育の大きな目標は国によって定めされているものの、これらのトレーニング目標が達成されているかを検証することは義務化されておらず、交通安全教育の方法や時間についても各基礎自治体が自由に選択できる状況にある。基礎教育の 7，8 年目において、自発的な理論および実用的な自転車テストが実施されているが、すべての小学校においてこれらのテストが実施されているわけではない。

小学校（基礎教育）においては、交通安全教育は義務であるが（1959 年～）、中等教育においては義務になっておらず、時間の設定もなくテストも実施されておらず、平均おおよそ 2 時間程度となっている。

このように、学校における交通安全教育および自転車教育については、州政府に委ねられている状況にあり、ヒアリングの結果によれば、こどもの自転車教育、交通安全教育の主な担い手は保護者であり、厳しい道路環境の中であっても保護者の監督のもとで実践しながら学んでいるのが実情とのことである。

4.2.2　オランダにおける交通安全教育の事例

最も有名なものは、小学校 7、8 年生の時に実施される自転車テスト「Verkeersexamen」である。オランダ交通安全協会を中心に毎年 4 月に全国一斉に実施されている。詳細については、参考文献を参照されたい。特徴は、8 年生の時に実施される実技テストで、実際の道路を使ってテストが実施されている点である。この他にも、ノールト・ブラバント州で実施されているトラフィックラベルという学校の認定制度や生涯交通教育用のツールキットの体系化などが実行されている。ただし、各教育ツールの効果については、必ずしも科学的に検証されているわけではないとのことである。いくつかの研究事例があり、学校で学んだ交通安全に関する知識が必ずしも行動に反映されず、複雑な交通状況になると正しい判断ができないなどの結果が報告されている。

4.2.3　障がい者・児の交通・安全教育の事例

オランダの道路交通法（RVV1990）の特徴として、障がい者のモビリティが明確かつ特徴的に位置づけられている点にある。身体障害者用車両として位置づけられているGehandicaptenvoertuig については、「16 歳以上であれば免許なしで走行可、制限速度は歩道 6kph/市街地内自転車道 30kph/市街地外自転車道 40kph/高速道路を除く道路 45 kph」となっており、具体的な車両条件として、幅 1.1m 以下、長さ 3.3m 以下、高さ 2.0m 以下、最高時速 18kph までである電動車イス（Scootmobiel）、最高速度 45kph までである障がい者用軽四輪（Brommobiel）となっている。前者は、トレーニングや原付免許が不要で、いわゆる自転車道と通行空間を共有している。また、後者については、原付免許が必要で、さらに技能トレーニングも必要な乗り物として位置づけられている。この車両以外でも、視覚障がい者用の歩行者、自転車のトレーニングも国の支援のもとで実施されているとのことである。これらのトレーニングは、専門家のいる例えばVISIO という団体が実施しているものの、最終的な利用適性判断については、保護者が行っているとのことである。

図 14：　オランダの障がい者用モビリティ

5　国内の自転車交通安全教育団体へのヒアリング調査結果

5.1 国内の自転車交通安全教育の実施状況

国内では、こどもの自転車事故状況に課題があるため、自転車に関わる交通安全教育の実施状況について異なる主体に対してヒアリング調査を実施した（**表 13**）。

a)学校

学校における交通安全教育については、体験を目的として行われる場合と知識を得ることを目的として行われる場合がある。前者には模擬交通環境を設置する場合と公道を利用する場合があり、後者にはビデオ鑑賞か講話を聞くなどの座学である。また、これらを組み合わせている場合もある。

b)地方公共団体

筆記試験（簡単な筆記テスト）、実技講習（正しい自転車の乗り方）を指導する。

c)民間団体

座学、実技、感受性教育の三つにわけて授業一コマに収まるようにそれぞれカリキュラムが組まれている。JAF は小学生に実技、中学、高校は DVD による座学が行われている。

d)ボランティア団体

JAF ドレミグループでは、音楽を通して座学、交通ルールについては模擬の横断歩道を作り歩行の実技、ウィラースクールは最初に自転車の文化や歴史についての座学から自転車の乗り方を指導し、その後に交通ルールを教える。

表 13: 団体別 講習の特徴

	団体名	講習方法の特徴
小学校	八条小学校	１年生は道路の歩行練習、３年生はグラウンドにコースを作って 自転車に乗り実技、５年生は実際に校区の道路を使って実地訓練
	福池小学校	一年生は歩行者、三年生は DVD による自転車について座学で説明, 実技はグランドに模擬の横断歩道を作る
	本山第二小学校	年に一度警察が来てグラウンドにて指導、教室にて教師が地区ごとに指導
	六甲アイランド小学校	自動車教習所で講話の後、歩行訓練
中学校	本庄中学校	座学については保健の授業、グラウンドでスケアードストレイト手法による見学
	豊岡南中学校	五クラスずつに分けて実技と座学を行う
	向洋中学校	スケアードストレイト手法による座学
地方公共団体	加古川市	①各学校から交通安全教室の希望の日時・内容等を記入した申込書を提出してもらう。 ②希望に応じた交通安全教室を実施。
	東京都荒川区	講義（交通ルールなど）、筆記試験（簡単な筆記テスト）、 実技講習（正しい自転車の乗り方）
	堺市	学校の希望にあわせて指導、低学年は歩行、高学年は自転車について安全教育、 高校はスケアードストレート手法による見学
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	座学、実技、感受性教育の三つにわけて授業一コマに収まるように それぞれカリキュラムが組まれている。
	JAF 大阪支部	小学生は実技（指導員が運転をして車に対する危険を教える）、 中学、高校は座学（動画による説明）
	備前自動車岡山教習所	実験や体験を中心にした座学
ボランティア団体	JAF ドレミグループ	音楽を通して座学、交通ルールについては模擬の横断歩道を作り歩行の実技
	ウィラースクール	自転車の歴史、文化の座学からグラウンドでの実技、 その後一般道路によるサイクリング

次に、団体別に交通安全知識指導内容について**表 14** に示す。交通安全知識の指導内容について標識について指導している団体は学校、地方公共団体であり、交通安全教育指針の指導内容として含まれている。また地方公共団体では、その地域により使われている標識に違いがあるので、指導を行う学校付近にある標識を主体として教育を行っている。その一方で民間団体、ボランティア団体では、標識に関わることは教育内容に含まれていないのがほとんどである。また、中学生においては、自転車の安全装備の点検の仕方は各自家庭で行われるものとして指導している学校は行っていなかった。以上を整理すると、交通安全知識の内容は、交通安全指針で指定された内容の範囲内で指導されているのがほとんどであった。

表 14:団体別 交通安全知識指導内容

団体別	団体名	交通知識								
		交通ルール	交通マナー	歩行・横断の仕方	安全走行の仕方	標識	点検の仕方	乗り方	自転車の動き	法律
小学校	八条小学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	福池小学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	本山第二小学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	六甲アイランド小学校	○	○	○	×	○	×	×	×	×
中学校	本庄中学校	○	○	○	○	×	○	○	○	○
	豊岡南中学校	○	○	○	○	×	×	○	○	○
	向洋中学校	○	○	○	○	×	○	○	○	○
地方公共団体	加古川市	○	○	○	○	○	○	○	○	△
	東京都荒川区	○	○	○	○	○	○	○	○	×
	堺市	○	○	○	○	○	○	○	○	○
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	○	○	○	○	×	○	○	○	○
	JAF 大阪支部	○	○	○	○	×	○	○	○	○
	備前自動車岡山教習所	○	○	○	○	×	×	×	○	○
ボランティア団体	JAF ドレミグループ	○	○	○	×	×	×	×	×	×
	ウィラースクール	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○：受講者全員に行う　△：受講者の一部に行う　×：行っていない

危険予測・実践指導内容について**表 15** に示す。危険予測について、死角に関わる教育は、全ての団体が行っていた。また、スタントマンによる実際の事故現場を見学してもらうスケアード・ストレイト手法は中学校で行われており、小学校のほとんどは DVD による教育がメインとなっている。生徒にとって交通事故の見学が刺激的な内容であるため、行わない学校もあった。

実践指導内容については、グランドでの実技は学校の生徒数が多い学校では一部の生徒しか行っていないという現状にあり、一般道での実技講習を行っている団体は少ない。実際に生徒が自転車に乗って行う教育や試験はまだ全体として行われていないということが分かる。これは、交通安全教育で使用する自転車の準備が課題となっているとの回答もあった。

表 15:団体別 危険予測・実践指導内容

団体別	団体名	危険予測			実技			
		スケアード・ストレイト手法	DVD による危険予知	死角の教育	グランドで実技講習	一般道で実技講習	技術向上	安全装備の確認
小学校	八条小学校	×	○	○	○	×	×	○
	福池小学校	×	×	○	○	○	×	○
	本山第二小学校	×	○	○	△	×	×	○
	六甲アイランド小学校	×	×	○	×	×	×	×
中学校	本庄中学校	○	○	○	×	×	×	○
	豊岡南中学校	○	×	○	△	×	×	○
	向洋中学校	○	×	○	×	×	×	×
地方公共団体	加古川市	×	○	○	○	×	×	○
	東京都荒川区	×	○	○	○	×	×	○
	堺市	○	○	○	○	×	×	○
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	×	○	○	○	×	○	○
	JAF大阪支部	×	○	○	×	×	×	○
	備前自動車岡山教習所	○	○	○	○	×	×	×
ボランティア団体	JAFドレミグループ	×	×	○	×	×	×	×
	ウィラースクール	×	×	○	○	○	○	○

○：受講者全員に行う　△：受講者の一部に行う　×：行っていない

以上より、全体の傾向として、道路交通法による交通ルールについての指導は行われているが、自転車による実技の交通安全教育は全体としてあまり行われておらず、一般道を使った実技講習も国内ではほとんど事例はなく、危険回避などの実際の状況に応じた自ら判断できる力を養うための機会が不足しているといえる。これは、学んだ知識を行動につなげたり、実際の交通場面に応用することが困難であることが、とくに発達段階において課題となっているためと考えられる。

5.2　国内の自転車交通安全教育制度

学校、地方公共団体、民間団体、ボランティア団体の各交通安全指導内容について以下に項目別に整理して示す。

（１） 講習目的

a)学校

交通安全指針に基づいた交通事故防止という目的が多いが、八条小学校、豊岡南中学校では道徳教育の一環として交通安全教育をおこなっており、交通安全教育に対して積極的である。また、本山第二小学校では、交通安全教育を生活指導の一環としている。

b)地方公共団体

交通安全指針に基づいた交通事故防止という目的とともに、交通事故に遭わない起こさないまちづくり、自転車事故を防止し、社会ルールを守る地域社会を実現することなどの地域のまちづくりのための一環であることが挙げられる。

c)民間団体

HONDA は、安心向上のための教育、JAF は段階ごとのルール、マナーを含めた交通安全活動、備前自動車岡山教習所は地域貢献活動の位置づけで「地域の交通安全の高揚」を目的に活動している。

d)ボランティア団体

JAF ドレミグループは公益活動の一環として子供たちの交通事故の防止、ウィラースクールは「楽しさ」をキーワードに技術の向上を目的としている。

以上より、学校、地方公共団体、警察は、国家公安委員会が作成した交通安全教育指針に基づいて交通安全教育を実施しており、一方、民間団体・ボランティア団体は、安心向上や、地域貢献活動など団体ごとに違う目的を持っていることがわかった。

（２） 対象者

a)学校

講習対象は学校ごとに異なっている。向洋中学校のように全学年を対象にする場合と、特定の学年だけで実施している場合がある。特定の学年を対象としている八条小学校、福池小学校は低学年に対し歩行の交通安全教育、学年があがると自転車の交通安全教育を行っている。

b)地方公共団体

学校が教育を行いたい学年に対象を合わせているので、対象学齢は決まってはおらず小学校、中学校、高校全ての学年を対象としている。東京都荒川区では、荒川自然公園で警察と協力して交通安全教育を行っており、受講者は小学四年生以上を対象としている。

c)民間団体

HONDA は生徒に直接指導せず、教師に対して指導方法や資料の使い方を指導しており、講習者の学年は学校に任せている。

d)ボランティア団体

JAF ドレミグループは園児、ウィラースクールでは園児～小学生を対象に行っている。

（３） 実施状況

a)学校

ほとんどの学校が年に一回程度、警察が直接学校に来て一時間程度の教育を行う。教諭が交通安全教育を行っている本山第二小学校は別に年間六回行っており、教諭が交通安全教育を行う学校は教育の回数も二回以上である。交通安全に対する意識が高い学校は、回数が多い結果となった。

実施時間については、交通安全教育に積極的な学校は実施時間二時間以上である。しかし、全体として学校で行われる交通安全教育は授業時間の都合上あまり行われていないのが現状である。

b)学校以外の団体

回数も実施時間も団体ごとに異なっており、東京都荒川区以外は学校で交通安全教育を行う。

表 16：団体別　講習対象者・講習実施状況

	団体名	講習対象	講習の実施状況		
			実施回数（年間）	実施時間	実施場所
小学校	八条小学校	小学 1,3,5 年生	1 回	2 時間	グラウンド、一般道路、教室
	福池小学校	小学 1,3 年生	1 回	2 時間	グラウンド　体育館
	本山第二小学校	小学 1,2,3 年生	6 回	1 時間	グラウンド　教室
	六甲アイランド小学校	小学 1 年生	1 回	2 時間	教習所内道路
中学校	本庄中学校	中学 2 年生	2 回 （警察別で 1 回）	1 時間、 警察は二時間講話	グラウンド　教室
	豊岡南中学校	中学 1 年生	1 回	4 時間	グラウンド、教室
	向洋中学校	全学年	1 回	1 時間	グラウンド
地方公共団体	加古川市	小、中、高校生	25 回[*1]	約 1～3 時間	グラウンド.体育館.教室
	東京都荒川区	小学 4 年生以上	12 回	一時間半	荒川自然公園
	堺市	保育園、幼稚園、小学校（92 校）、高校（2 校）堺市が関与しているもの	92 校	1 時間～1 時間半	実技はグランド、座学は体育館（高校は実技のみ）
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	高校の教員	30 校	50 分×3	グラウンド.体育館.教室
	JAF 大阪支部	小、中学生	小学校 5,6 校 中学校 7,8 校	小学校 45 分 中学校 50 分	グラウンド.体育館等　教室
	備前自動車岡山教習所	主に高校生。中学生、小学生、高齢者も行っている	30～40 校	50 分	グラウンド.体育館
ボランティア団体	JAF ドレミグループ	園児	37 校	30 分	体育館、教室
	ウィラースクール	受講者は小学生、中学生以上は少ない	10 校、講習者は年間約 2000 人	3 時間	グラウンド、教室、一般道路

*1:うち小学校 19 回、中学校 4 回、高等学校 0 回、その他 2 回

（4） 指導者形態

学校、地方公共団体が行う交通安全教育のほとんどは、警察が主指導員として行っており、講師の資格状況について、警察以外の指導者はほとんど交通安全指導員の資格無しに指導を行っている。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。しかしながら、指導者育成を行っている団体は少なく、また指導者育成制度が確立されている学校はなかった。

表 11:団体別　指導者形態

	団体名	主指導者	補助役	講師の資格状況
小学校	八条小学校	警察	教諭、PTA、地区の交通安全自治体	交通安全指導員
	福池小学校	警察、交通安全協会	教諭	交通安全指導員
	本山第二小学校	教諭、警察(年一回)	教諭	教諭（なし）、警察（交通安全指導員）
	六甲アイランド小学校	教習所職員	教諭	運転免許
中学校	本庄中学校	警察、教諭	教諭、市職員、交通安全協会	教諭は運転免許、警察（交通安全指導員）
	豊岡南中学校	警察	教諭	交通安全指導員
	向洋中学校	警察	教諭	交通安全指導員
地方公共団体	加古川市	加古川警察署、中学校は加古川市、小学校は加古川シルバー人材センター職員	教諭	×
	東京都荒川区	警察	市職員	×
	堺市	市職員	教諭	×
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	教諭	教諭	二輪の指導員資格
	JAF 大阪支部	職員	教諭	×
	備前自動車岡山教習所	職員	教諭	運転免許
ボランティア団体	JAF ドレミグループ	ボランティアメンバー	ボランティアメンバー	×
	ウィラースクール	ボランティアメンバー	ボランティアメンバー	×（指導者講習会はうけてもらう）

（５）指導者育成

表 12 に団体別指導者育成制度について示す。

指導者育成を行っている団体は少なく、また指導者育成制度が確立されている学校はなかった。民間団体と一部の地方公共団体は指導者教育制度が確立されており、学校の教諭に資料や DVD を渡して指導方法について解説している。

表 12:団体別　指導者育成制度

	団体名	指導者育成
小学校	八条小学校	警察、交通安全自治体が指導
	福池小学校	×
	本山第二小学校	警察、市教育委員会からの研修
	六甲アイランド小学校	×
中学校	本庄中学校	×
	豊岡南中学校	研修はないが、市や県での研修がある場合は参加
	向洋中学校	×
地方公共団体	加古川市)	×
	東京都荒川区	×
	堺市	年１回内閣府交通安全講習会、学校の教諭へ指導
民間団体	HONDA 鈴鹿支部	指導員へ直接会って資料やＤＶＤを渡して指導方法について解説する
	JAF 大阪支部	資料の貸し出し
	備前自動車岡山教習所	全国に 26 校のグループ教習所があり、そのグループ教習所から依頼があればノウハウの伝達や機材貸与を行っている
ボランティア団体	JAF ドレミグループ	×
	ウィラースクール	×

（６）運営補助・講習者評価制度

運営補助については､ほとんどの学校が外部から財政的な補助を受けていないが､一部、地区内の店舗に協力を依頼している事例があった。ボランティアグループについては、予算不足の問題からスポンサーの協力を要請していた。講習者評価制度について、自転車運転免許証の配布は講習受講者にのみ配布されるが、受講者を特定する制度ではなく、効果の評価は感想文、筆記テストの提出を行っている事例もあった。また全ての対象校、指導員とも、児童の交通安全意識がどの程度高まったかなどの定量的な評価を実施していないこともわかった。

5.3　国内の交通安全教育の課題について

5.3.1 国内の交通安全教育制度の課題

以下に、ヒアリング調査結果に基づいて、国内の交通安全教育制度の課題について項目別に整理した。

（1）　講習目的

学校、地方公共団体、警察は国家公安委員会が作成した交通安全教育指針に基づいて交通安全教育が行われており、民間団体・ボランティア団体はそれぞれ安心向上のための教育、地域貢献活動など団体ごとに違う目的を持っている。

（2）　指導者形態

学校、地方公共団体が行う交通安全教育のほとんどは、警察が主指導員として行っており、講師の資格状況については、警察以外の指導者はほとんど交通安全指導員の資格無しに指導を行っている。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が、結果的には、現状では指導者育成を行っている団体は少なく、また指導者育成制度も十分でないことがわかった。

（3）　講習者評価制度

受講者を特定するような制度はどの団体も行っておらず、効果の評価は感想文、筆記テストを提出する､本庄中学校では知識についてワークシートを使ったテストを行っている。また全ての対象校、指導員とも、児童の交通安全意識がどの程度高まったかなどの定量的な評価は実施していない。

（4）指導内容

道路交通法による交通ルールについての指導は行われているが、自転車による実技の交通安全教育は全体として行われているのは少なく、一般道での実技講習は国内ではほとんどなく、危険回避などの自ら判断できる力を養うための教育が不足している。

（5）保護者との連携

保護者へ行う交通安全については連絡しているが、具体的な内容や、保護者に対する間接的な教育は都市部ほどなされていない。

5.3.2　海外と日本の比較

（1）交通安全指導制度について

日本においては、自転車の分担率が高いにも関わらず教育の義務化には至っておらず、また、予防安全、生涯教育、モビリティ教育の前倒し、実技を含めた実践方式の採用といった関連する制度やプログラムがほとんど実施されていない状況にあることがわかった。

日本では学校、地方公共団体が行う交通安全教育のほとんどが警察を主指導員として行っており、講師の資格状況について、警察以外の指導者はほとんど交通安全指導員の資格無しに指導を行っていた。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。それに対しフランスでは、授業の中に交通安全教育の内容を組み込むものであり、日本での交通安全教育の時間不足の解決に繋がる。また、フランスでは交通安全教育制度と免許制度が接続したものとなっており、日本でも運転免許制度との関係を整理した上で、発達段階に応じて何をどこまでどのように教えるのか再検討することが望ましい。

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おり、その中で交通安全教育を新たに導入することは難しいとされる。また、日本では交通安全教育については警察が主体となって行っているが、フランスのように保護者や教諭が主体となって行う場合には、交通事故時の責任は明確にしておく必要がある。また、学校によって交通安全教育を積極的に行う学校とそうでない学校が現状は分かれていることから、交通安全教育に対する意義を保護者や教諭に求める必要がある。また、フランスが行っている小中学交通安全教育証明書の免許取得のための義務化を行う場合には、障がい者への対応が課題として挙げられる。

表 13： 日本と海外の自転車交通安全指導制度の比較

国名	自転車分担率	義務的教育	主な交通安全教育指導員	目標	記録制度	継続性	補助団体
日本	16%	×	地元の警察、または教諭	交通安全指針	×	幼稚園→小学校→中学校	地方公共団体、民間団体、NPO、ボランティア団体
フランス	5%	○	学校の教諭	Road Safety Education Guideline	APER ASSR	APER→ASSR→BSR	交通安全協会、警察、NPO
オランダ	26%	○	小学校教員	教育文化科学省による Road User としての目標	Traffic Diploma＋学校認証制度	幼児(traffic club)	交通安全協会 VVN、警察

次に、学習目標に関して、フランスの自転車達成目標と比較すると（**表 14**）、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足りていない。また、交通安全指針の④尾灯・反射器材の必要性については記載されているが、フランスのヘルメットを含む⑬必要な保護装備の要求と使用について交通安全指針では記載されておらず、追加的な装備に対する自主的な判断を子供にさせる内容が交通安全指針にはないことがわかる

表 14： フランス自転車達成目標と交通安全指針比較

フランスの自転車達成目標	交通安全指針　児童指導内容
①歩道や歩行者エリアでの安全な乗り方 ②.信号および道路標識の意味の理解 ③自転車の安全装置の確認方法 ④装備の確認方法、使い方 ⑤.左側通行 ⑥.交差点の通行方法 ⑦乗ってはいけない場所の理解 ⑧自転車に対応して運転できる ⑨速度、バランス、経路のコントロール ⑩他のことを考慮して自転車に乗れる ⑪方向転換の意思を適切に示す ⑫グループでの自転車の乗り方 ⑬必要な保護装備の要求と使用 ⑭道路交通の規則を守る	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・意味 ③点検・整備 ④尾灯・反射器材の必要性 ⑤自転車の通る場所 ⑥交差点の通行の仕方（安全確認・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

（2）指導内容について

交通安全教育指針にある小学生の自転車指導内容を、交通安全教育実施団体の指導内容や京都府警本部交通企画課が作成した小学生指導テキストの内容、フランスの道路初等教育証明の内容を項目別に整理し比較した（**表 15**）。国内では、交通知識に関する項目が多い一方で、反射材、自転車点検、ヘルメットの着用といった自身防御の教育や、実際の道路状況において判断を伴う乗り方や実技については、民間やボランティア団体をのぞき、ほとんど取り上げられていないことがわかった。

フランスで実施されている教育目標を含めて、教育項目の比較を行ったところ、国内の自転車交通安全教育については交通知識に偏っており、異なる団体間で複数回実施してもその内容が記録されておらず、役割分担等が十分になさないまま、同じ知識系教育が繰り返されている可能性のあることがわかった。

表 15：国内の交通安全教育実施団体別の教育内容の比較

	交通知識	危険予測	点検、装備	乗り方、特性	判断を伴う行動
交通安全教育指針	交通ルール、交通マナー、自転車の通る場所、二人乗り禁止、安全確認、駐車のルール、右・左折の仕方、横断の仕方	死角確認、危険箇所、危険予測	反射材、点検	乗り方	合図、実技訓練 交差点の通行の仕方
テキストによる小学校指導内容	標識,事故例、二人乗り禁止、横断の仕方、安全確認	飛び出し、死角確認、危険箇所	点検、ヘルメットの装備、 自転車の動き	乗り方、制動距離、内輪差、速度	合図、交差点の通行の仕方
学校	横断の仕方、安全走行の仕方、交通マナー、標識、安全確認	DVD による危険予測、死角確認	点検、ヘルメットの装備、	乗り方	実技訓練（グラウンド）、
地方公共団体	横断の仕方、安全走行の仕方、交通マナー、標識、法律、筆記テスト、安全確認	DVD による危険予測	点検、ヘルメットの装備	乗り方	実技訓練（グラウンド）
民間団体	横断の仕方、安全走行の仕方、交通マナー、標識、法律,安全確認	DVD による危険予測	点検、ヘルメットの装備	乗り方	実技訓練（グラウンド）
ボランティア団体	横断の仕方、安全走行の仕方、交通マナー、標識、安全確認	死角確認	点検、ヘルメットの装備	乗り方	実技訓練（グラウンド）、 実技訓練（一般道）、 技術向上、危険回避
フランスの自転車教育達成目標	標識、安全走行、交通マナー,左側通行	危険箇所	装備の使い方、保護装備、 自転車の動き、 安全装備の確認	乗り方、速度、 グループでの乗り方	合図、交差点の通行の仕方

6　おわりに

本年度の H2761 プロジェクトでは、国内の自転車交通安全教育の課題について、国外の事例調査とともに、国内の交通安全教育の実施状況についてヒアリング調査を行った。国内の指導内容は交通安全知識に偏っており、自転車の乗り方や特性、交通状況に判断を伴う行動についてあまり教育されていないことがわかった。また、道路交通法による交通ルールについての指導は行われているが、自転車による実技の交通安全教育は全体としてあまり行われておらず、危険回避などの自ら判断できる力を養うための教育が不足していることがわかった。

小学校での交通安全教育の実践には、時間の不足や教育指導者の担い手不足などが課題となっており、フランスのように授業の中に科目別で交通安全教育の内容を組み込むことで、交通安全教育の時間不足の解決を教育機関が主体となって検討することが望ましい。また、国内の公的機関で参照されている交通安全指針については、より具体化した交通目標を項目別に示し、それらが達成されているか検証する必要がある。

制度面について、現状ではどのような教育を誰が受けたかわかるようになっておらず、一方、すべてのこどもを対象に教育を実施していく場合には、障がい児への交通・安全教育の実施が大きな課題となっており、具体的な検討が必要である。

[参考文献]

1）国際交通安全学会:視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言, 平成 12 年 5 月.

2）内閣府：子どもの交通安全確保に関する地方自治体等の施策の実態調査報告書, 平成 25 年 3 月.

3）文部科学省：効果的な交通安全教育に関する調査研究, 平成 26 年 2 月.

4）国家公安委員会：交通安全教育指針, 平成 10 年.

5）ROSE25：GOOD PRACTICE GUIDE ON ROAD SAFETY EDUCATION, 2005.

6）日本交通政策研究会：自動車交通研究 環境と政策, 2015.

7）自転車対策検討懇談会：自転車の安全利用の促進に関する提言, 平成 18 年 11 月.

8）M. Peräaho, E. Keskinen, M. Hatakka: DRIVER COMPETENCE IN A HIERARCHICAL PERSPECTIVE; IMPLICATIONS FOR DRIVER EDUCATION, University of Turku, Traffic Research, June, 2003.

9）坪原 紳二：オランダの小学校における交通安全教育の実態 学校教育における位置づけとその背景、及び体系化への動き, 都市計画論文集, Vol. 50 No. 1, pp. 89-100, 2015.

１０） オランダ交通ツールキット CROW：http://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit, 2006.

１１） Nina Dragutinovic, Divera Twisk: The effectiveness of road safety education, CROW, R-2006-6, 2006.

１２） 欧州軽四輪車協会: https://www.equal-mobility.com/the-association

１３） フランスモビリパス：http://www.mobilipass.fr

１４） オランダ VISIO：http://www.visio.org/en-gb/home

非売品

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
報 告 書

発行日　平成 28 年 3 月
発行所　公益財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲 2-6-20　〒104-0028
電話/03（3273）7884　FAX/03（3272）7054

許可なく転載を禁じます。

公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences