1 自転車交通安全教育の新潮流

茨城大学工学部教授
金　利昭

車道を基本とする新しい自転車通行帯整備が急速に推進されているが、自転車に関わる交通規則の理解と遵守が不十分であるために、新しい自転車通行帯が正しく活用されずに危険な交通状況が発生している。そこで本研究では、小学生以下の子供を対象にした国内外の新しい自転車交通安全教育の考え方や事例を収集・整理することによって、自転車の利活用を含むこれからの自転車交通安全教育のあり方と方法を考察した。重要なことは、自転車を子供の成長を支える道具と位置づけること、公道に出ることを前提にした実践的な教育が必要であること、国家公安委員会が定める「交通安全教育指針」を現場で実践するにあたっての制度や教材、教育者などを充実させることである。

自主研究「自転車交通安全教育の新潮流」（日交研シリーズ A-695）

1．はじめに

警察庁と国土交通省により自転車施策に関する「自転車ガイドライン」（「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2012 年）が発出されて以降、自転車レーンと車道混在を基本とする新しい自転車通行帯整備が急速に推進されている。しかし自転車に関わる交通規則の理解と遵守が不十分であるために、新しい自転車通行帯が正しく活用されずに危険な交通状況が発生している。

そこで本研究では、小学生以下の子供を対象にした国内外の新しい自転車交通安全教育の考え方や事例を収集・整理することによって、自転車の利活用を含むこれからの自転車交通安全教育のあり方と方法を考察した。

2．我が国の交通安全教育指針

国家公安委員会が公表している「交通安全教育指針」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（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内容及び方法が定められている。これまで通常行われている交通安全教育に対しては、交通ルール等（交通ルール及び交通マナー）の知識を覚えさせ、これらを遵守させる指導だけに終始しているとの批判もあるが、この指針の項目は多岐に亘っており、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も言及している点に注意したい。

3．新しい取り組み

1）自転車シミュレーター教室

茨城県つくば市では小学生児童に対して長期休みを利用して、自転車シミュレーターや体験装置、ゲームなどを用いた自転車交通安全教室を行っている。ここでは、なぜ交通ルールで決まっているのか、なぜ危険なのかを疑似的に児童自身が体験することができるようによく工夫されていると思われる。

■自転車シミュレーター　道路上で起こる様々な交通状況を疑似体験できる。特に指導員が重点的に指導していたのは、横断、交差点、踏切、緊急車接近などで「止まって左右後ろ確認する」ことであった。

■反射材体験　ゴーグルライトを使用し、暗闇の中で車のライトが反射材に当たったときに自動車ドライバーから対象がどのように見えているのか体感でき、反射材の有効性を実際に見て知ることができる。

図 1　自転車シミュレーター

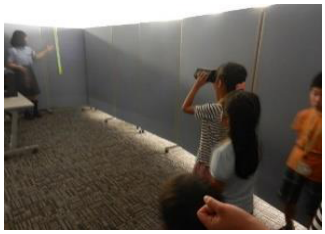

図 2　反射材体験

2）ベルギー発「ウィーラースクールジャパン」[1)]

ベルギーのカリキュラムがベースの実践的自転車教室であり、「一人でも多くの子どもに自転車の楽しみを」を合言葉に全国の自転車愛好家有志が参画している。特徴は、座学に加え自転車の操作技術を習得する実技練習があること、さらに長距離実走（サイクリング）の後に川遊びや農業体験などの楽しみを設けている点である（自転車の先には楽しみがある）。操作技術の向上では、路面の急変に対応したハンドリングを可能にすることによって実際に公道に出た時の事故の危険を減らすことや、体の使い方、自転車の扱い方を覚えることを目的としている。

図 3　実技（段差練習）

図 4　サイクリングへ出発

4．欧州の自転車教育制度

1）イギリスの自転車交通教育

教育として義務化されてはいないが、国が支援する「Bikeability」[2]と呼ばれる講習制度がある。これは、国が認定するインストラクターがＮＰＯと連携して、講習によって知識と実技の達成目標である Bikeability を身に着け、受講証明書が発行される制度である。Bikeability は年齢に対応する 3 段階のレベルがあり、子供は 8 歳ころから開始して、自転車技術の習得と実際の交通現場での安全な通行方法を身に着けることができる。インストラクターは 4 日間の講習と試験を受けた National Instructor Status(NSIP)保有者である。

【レベル 1】人や車のいない場所で、基本的な自転車の取り扱いを学び、自転車の乗り方を向上させます。レベル 1 を完了して赤いバッジを受け取ったら、あなたは次のことができるようになっています。

- ヘルメットを正しく装着できる。
- 乗る前の自転車点検ができる。
- 安全に乗り降りできる。
- 自転車に乗って自由に走行できる。
- 自転車を上手に操作して障害物を回避できる。
- 自転車ギアを効果的に使用できる。

2）フランスの自転車交通教育

1993 年に中学校の交通安全教育が体系化され、2002 年には小学校の教育カリキュラムにも交通安全教育が繰り込まれて義務化されている。その教育方針の特徴の第一は、幼稚園から高校終了時までの教育の連続性において道路の危険性に対する知識と自覚的な行動の習得を組み込んでいること、第二は、「市民教育」科目として社会の中の様々なリスクについて学ぶ一環として交通安全を教えることである。小学校の達成目標として歩行時 19 項目、車同乗時 10 項目、自転車利用時 14 項目がある。

3）デンマークの自転車交通教育

■なぜ「自転車」なのか？[3]　「活気のある健康的な都市の創造は自転車から始まる。そして自転車文化のすべては子供から始まる。」という考えが根底にあるようである。まず自転車は子供の発達を助ける―体力的に、運動能力的に、精神的に、認知能力的に―、次にサイクリングは社会活動に必要であり、喜びを生み、子供の自尊心と社会性を育むと考えている。

■継続的教育機会　小・中学校では 1994 年から義務化され、主に講習を受講した教員によって交通安全教育が実施されている。「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。

■自転車ゲーム[4]　自転車を乗りながらよく知られたゲーム（遊び）を行い、自転車に慣れ、実践的な技能を楽しく効果的に習得する。「自転車の乗り方は小さな頃から始めた方がよい。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」との考えから 2-3 歳から開始する。自転車ゲームは単純で楽しくすることで、自転車に乗ることが楽しいことを教える。結果として子供が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している。

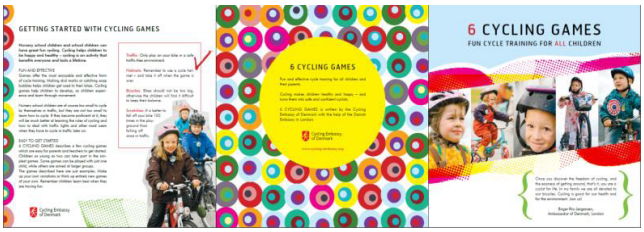

図 5　自転車ゲームのパンフレット

5．考察

(1)国家公安委員会が定める「交通安全教育指針」の記載事項は相当程度網羅されているが、課題の第一は現行では対象となっていない幼児（6 歳未満）に対する教育内容をどうするかという点、第二は「他者への配慮」を教育する時期が現行の中学生からでよいのかという点、第三は「交通安全教育指針」を現場で実践するにあたっての制度や教材、教育者などを充実させることである。

(2)「交通安全教育指針」で言及される参加・体験・実践型の教育手法は、先進的な自治体や自転車愛好家が様々な形で実施している。これらの効果を把握し、有効な教育手法を制度化して普及させることが望まれる。

(3)欧州諸国の自転車教育は、交通安全のみを目的としているのではなく、自転車を都市・環境政策のみならず子供の人間発達や個人の社会参加のための必要不可欠なツールと位置づけている。これが故に国の制度が充実していると考えられる。我が国としては、まず自転車の国家的な位置づけを明確にした上で、年齢層別の到達目標、到達目標を達成するための交通教材、国の支援制度または自転車教育の義務化などが検討課題となる。

(4)以上を総合して、これからの子供に対する自転車交通安全教育について考察し、自転車を子供の成長を支える道具であると位置づけること、公道に出ることを前提にした実践的な教育が重要であること等を指摘する。

参考文献

[1] http://cyclingschool.jp/（2017 年 7 月閲覧）
[2] https://bikeability.org.uk/（2017 年 7 月閲覧）
[3] Lotte Bech 氏の講演（2016 年 10 月 13 日）資料
[4] http://www.cycling-embassy.dk/（2017 年 7 月閲覧）