

第2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9月10日（金） 午前10時から正午まで

場 所：愛知県自治センター 5階 研修室

出席者：名簿のとおり

【議事】

1 自転車交通安全教育のあり方（案）について

（1）「自転車の安全利用に関する主な課題」及び「基本的な教育の方向性」

○資料1に基づき事務局から説明

（國分座長）

まずは資料1のうち「自転車の安全利用に関する主な課題」及び「基本的な教育の方向性」について、御質問や御意見を伺いたい。

（伊藤委員）

前回の検討会議で色々な課題を出していただいたが、ここに書いてある課題は、十分であり必要な部分であると思う。

自転車の交通安全の課題は、取り上げたらきりが無いほど多く、全てに対応を考えていくということはおよそ不可能であって、効果を出していくためには、課題を絞って、重要なものから取り組んでいくことが重要である。

こうして自転車のあり方の検討会議を重ねて、例えばこの中で検討された成果物が出てくると思う。それを、将来どういった形で還元していくのか。例えば、何らかの形の提言になるのか、あるいは、もっと積極的に働きかけを行っていくのか、あるいは、色々な機関と連携して施策を行っていくのか、道筋を示してもらえると意見が言いやすい。

（國分座長）

今後の成果物の還元については、資料1の「効果的と考えられる教育例」で、たくさんある教育手法をまとめた上で、各実施主体が選択しやすくするといったことが、まずは一つあり得ると思っている。まずは教育例の表を埋めて、事例が少ないところは新規に開発していくことになろうかと思う。

少なくとも、まずは始めはこういった教育例があり、これを実施するに当たってはこういう考え方で実施してくださいということからと思っている。

(事務局)

県としては、条例において各主体の教育が推進されるように必要な情報の提供を行うと定めている。従って、座長からも説明があったが、教材や教育の手法が、色々なものがばらばらにあるものを、検討会議で一つにまとめて、例えば学校や市町村、交通安全関係団体等に周知を図った上で、この資料を手掛かりに、教育に生かしていただくということを考えている。

(片山委員)

「ココから始まる安全運転」というちらしが、愛知県での条例施行にあわせるかのように、7月頃に各市町村に配布をされていたと思う。

これは何部くらい各市町村に配られて、費用はどれくらい掛けられたのか、参考に教えていただきたい。

(事務局)

ポスターは1万枚、ちらしは20万枚作成しており、各市町村にはポスターを30枚、ちらしを300枚ずつ配布している。

費用は、ポスター、ちらし合計で約200万円である。

(片山委員)

200万円ということで、中々の金額が掛かっているが、条例の検討会議に出ていた私もこれに気付かなかった。市民の方も市役所のホールにこれが置いてあっても目を通さない。

先ほど仰られたように、こういった色々様々にある教材、愛知県や、交通安全協会や、自転車の関連団体などが制作しているような教材が、いかに効果的に使われるか、教材として作られた刷り物が、どこで、いつ、だれが、だれに教育が施されるのか、それが周知されるのかが大事だと思う。良い教材はたくさんあるので。

(國分座長)

非常にたくさんの取組をされてきている中で、いかに市民、県民の皆様を知っていただいて実践していただくかが入口なので、委員の皆様には御意見頂けるとありがたい。

例えば、こちらからの投げかけになるが、「基本的な教育の方向性」について、甘い考えと思う方もいらっしゃると思う。私は、心理学を学んできたので、いかに行動を変えるかを考えて、こういう内容になっている。

もっとこういう方針もありではないかとか、もう少し別のやり方もあるので

はないかというような根本的な御意見も頂ければありがたい。

(塩野谷委員)

ミラーリング法について、教え込まない、自らの気づきを促すということは、教育の中でも同じで、教え込みはあまり効果が無いというところは、ずっと大事にされてきている。

1 ページ目左側の下段の①観察、②考察・気づき、③決定、④実践という流れの中で、自らこれが正しいという判断をして、自分で決定したことなら実践できるという流れは、そのとおりだと思う。

これを共有できると良いと思う。ミラーリング法でも、例えば交通の実際の場面を見せて、「今どんな危険が隠れているでしょうか」みたいな話から、「こうじゃない、ああじゃない、僕だったらこうする」みたいな、自分の立場を表明する場があって、お互い共有できれば、自分が気付かなかったこととか、より深い気づきに繋がると思う。

命に関わることなので正解の間口は狭いかもしれないが、納得して「こうしたい」と思えるようにするには、他の子の意見も聞きながら考えるという活動が入ってくると良い。受けるばかりじゃなくて、発信することで、より意思が強まると思う。

(國分座長)

ミラーリング法という体系化された手順の中には、動画を見た後、グループで話し合うという手順が入っている。

学校などでは、時間も無いが、是非そういう場を作っていただきたい。

(小林委員)

ドライバーに対する交通安全教育の方法は色々あるが、一番効果的だと感じるのは、教え込まない、自発的な行動を促すため、事故の場を見せたり、色々なものを見せて、あるいは死亡事故というのはこんなに大変なことなんだということを教え込むことによって、自分で安全運転する価値を見出さないと、変化できないということは仰るとおりである。

次に効果的だと感じることとしては、最初は褒める。事業所で指導するとき、最初はあまりにひどい状態で、いきなり叱ると反発を起こしてしまうので、最初は褒める。褒める段階を過ぎて、管理者が自発的に、褒めるだけでなく叱らなければいけないとなってくると、この会社はもう変化したとを感じる。

どのタイミングで褒めるから叱る、指導するという方向に切り替えていくのかということも考えていかないと、優しすぎるのではないかとも思う。

重点を絞る点についてはこのとおりで、この三つさえできれば、100%じゃなくて、まず事故を半分にするためにはこの三つをどれだけ徹底できるかだと思う。

(國分座長)

いかに自分で考えてもらうか、最初は自分で考えずらしめないわけで、そこまで持っていくために褒めるなど色々考えていかなければならない。

自動車のドライバーは基本的に運転免許を持っていて知識もあるが、自転車については、知らない、わかってない、認識がないということが多いのも事実である。※印で小さく「正しい方法を教え込むべき幼児・児童の段階を除く」とあるが、ここの教育のあり方が不足していると思っている。

児童、幼児、中学生辺りはまだ正しい方法を知らない方も多い。こうした方に対する教育の方向性について御意見はあるか。

(片山委員)

私も、小学校教育現場で10年程担任をしていたので、ミラーリング法に関しては、教育界では、日常、クラスの中で子供達40人近くと接していると、交通安全教育の時間そのものが取れていない現状があり、交通安全教育には当てはめる機会は少なかったが、教員はみんな、日々この手法を使っている。

ただ、発達段階に合わせてこのミラーリング法を使う上で、私が一時期懸念していたことがある。それは小学校教育現場でスケアード・ストレイトの衝撃的なシーンを見せると、中には恐怖で保健室に運ばれる子も出てくる。スケアード・ストレイト自体は、私自身は非常に勉強になった。いくら教育現場にいても、交通のことを考えていても、慢心している自分があったなと感じた。しっかり学んできて、交通のことを考えている大人には、効果があると思うが、発達段階に合わせてよく配慮しなければいけない。中学生でも保健室に運ばれたことがある。

事故の危険性の気付きを与える場合に、年齢とか心の成長に、その点は十分に配慮していただきたい。

(國分座長)

大人にとっては衝撃的な映像でも耐えられるが、子供への配慮はどこかに補足で入れることが考えられる。

(伊藤委員)

スケアード・ストレイトについて、安全運転管理協議会の講習でドライブレ

コーダーの衝撃的な画像を見せられて、確かに、普段乗っている運転の仕方は危ないということに気付き、本当に効果があると感じる。

一方で、小さい子供に対する教育は、親への教育も大事だという意見が前回出ていたが、まずは技術的に自転車に乗れるようになって、その後道路で自転車に乗る時に、何をお手本にするかということは、中々体系立てて教えられていない。

車の運転免許だと、運転教本があって、いろはのいから運転の仕方について教育されるが、自転車に関しては、口頭で、言葉で教えて学んでいく。こういうところでは飛び出してはいけないとか、右から来る車に注意しなさいとか、断片的な、これはしてはいけない、あれはしてはいけないというのは親から聞かすが、左側通行が原則だとか、まとまった教育というのは、触れる機会が中々無い。

前回、「みんなの交通安全」という教材が活用されているということを知ったが、小学生に対して、自転車に乗るときにはこういう乗り方をしてくださいということがまとまった教材を教科書として与えて、これが基本だというものを持っていないと、教える側も受ける側もはっきりとした基準ができない。

色々な教材というのは今度も出てくると思うが、そういった方向で教材を作っていくことが小さい子には大事だと感じる。

(國分座長)

課題のところには保護者に対する教育もしなければならないとあるが、本日の案の中では保護者に対する教育は抜けているかもしれないと感じている。

仰るとおり、子供が自転車に最初乗るときは保護者が手伝って、一緒に走りながら教えていくのがベースになっているので、保護者が間違っていると子供も間違ってしまう。

その観点で、本日の議題(2)にあるパンフレットが、県としては一案としてあるのかと思う。家庭用ということで、持って帰っていただいて、これを基に教育を行う。ただ、基本が全部入った冊子ではないものですから、確かにそういった教材は含めていくことが考えられる。

(高野委員)

資料1の2(2)に「やりたくなる仕掛けづくり」とある。この仕掛けづくりについて、人間は無意識の内に何か違和感を覚えることがある。左側を行かなければ違和感を覚えるという方法があると思う。例えば、自転車は左右対称になっているが、左側のハンドルの部分だけ何かを印として付けておく。何か付いてることで、全部左だと刷り込まれると、知らない内に違和感を覚えるよ

うになると思う。

色々な情報で伝えるよりも、視覚的に、体感的に違和感を覚える方法、自転車は左だと伝える方法、ハンドルに何かを付けておく。そういう単純なことから始めれば、年齢を問わず効果があると思う。

リングみたいなものでも、それに蛍光塗料があれば更に良いが、そういったグッズがあれば、左側を走らなければ何か違和感を覚えるような手法があると良い。

(小林委員)

バックミラーは自転車には付いているか。

(高野委員)

部品としてはある。付けた方が良いが、駐輪場に入れた時に引っかかるという駐輪場の人に怒られた人もおり、以前を思えば販売は落ちている。

(國分座長)

ああしろこうしろではなくて、そもそも左側をついつい走ってしまうというような仕掛けを作れると良い。

今は具体案が無いが、こういう仕掛けとか面白いのではないかというのを案に入れ込めたらと考えている。

(小林委員)

昔、バックミラーについて聞かれて、右側に付けてくださいと申し上げたことがある。右側にバックミラーを付けて右側を走ると何も見えない。左側を走っていれば、後ろから来る車が分かるので、一つの方法としてありかと思う。

(木村委員)

自転車に乗っている身としては、バックミラーはあったら良いとは思いますが、しっかり運転できる人だったら良いが、ふらふら運転している人には全く役に立たない。特にママチャリ乗っているような人達はふらふらして、乗り方もまずい。そういうことも踏まえると良し悪しだが、高野委員が仰る左側に気を付けるということは、絶対あった方が良い。

それと、今検討していることは、至極真っ当なことで、大変良いことだと思うが、いつ、どこで、どのようにして、何回ぐらいやるかの方が重要だと思う。

ここでこういうことをやった方がいい、ああいうことをやった方がいいと決めても、ここで決めただけで、実際にどこでやるのかということまで踏み込む

ことが一番重要だと思う。

(國分座長)

あり方検討会議ということで、方向性を示すことが最終の目標となっているが、その中で教育方法を提案するということもあるので、それを具体的にいつ、どこで、誰がというのはあり得ると思う。

(片山委員)

高野委員に伺いたいですが、左側通行を忘れさせないようにする為にハンドルの左に何か目印を付けるというお話、非常に良いなと思った。その際に、自転車販売店が売るときに全ての自転車に付けてしまうということとはできないか。お金もそんなに掛からないと思うので。

(高野委員)

そういうものが用意されれば協力する。反射するとか何かプラス一つあれば、理由も付く。メーカーにもお願いしたいが、乗るかどうかわからない。現場としては、その使命を担っても構わないと感じる。

(片山委員)

バックミラーについて、私もよく自転車に乗るので、山の中にしても街中にしても、バックミラーを付けてないと怖くて仕方ない。

自転車教室では、子どもたちに後ろも確認するんだよと伝えると、皆「何で後ろ？」となるが、小さいものや邪魔にならない折り畳みもあるので、そういったバックミラーの大切さ、後方に意識を払うことの大切さの周知も大事だと思う。

(國分座長)

続いて「効果的と考えられる教育例」について、事務局から説明をお願いします。

(2) 「効果的と考えられる教育例」

○資料1に基づき事務局から説明

(國分座長)

「効果的と考えられる教育例」について、御意見を伺いたい。

(志治委員)

歩行者は右側通行が原則だが、これは、今あまり言われていないように思う。

自転車の左側通行もそうだが、歩行者の右側通行が理解、認識されていることと思う。

千葉県の八街市の事故で、緊急の通学路点検を各小学校等で行っていると思うが、通学路の中にも、右側を通る通学路もあれば、左側を通る通学路もある。なぜかという歩道があるからで、歩道の無いところは右側を通行するが、左側にしか歩道が無い場合は歩道を通る。

通学団の子供達は、なぜこの時は左端を歩くのか知っているのか。通学団の班長がいると思うが、班長に学校からなぜ左を歩くのかを教えてあげて、それを班長が低学年の子に「ここは歩道があるから左側通行なんだよ」と教える。その発展として、「自転車は車と同じで左側なんだよ」という広がりできないかと思う。

学校から通学団の班長への指導はどのようにされているのか。どこを歩くかだけでなく、危険箇所だとか、どういったことに注意するかを指導していると思うが、それを高学年の子が低学年の子に教えると、広がりがあると思う。

まず大人が右側を歩いていないのがいけないとも思うが。

(塩野谷委員)

通学路を決定するにも、市の交通安全の関係者と調整しながら、通学路として登録をして、定期的に危険箇所がないか、交通事情が変わっていないかチェックをすることも義務付けられている。

仰るとおり、右側通行した方が危ない道もどうしても出てきてしまい、歩道のある左側を通るようにする通学路もある。

通学団会は、学期に1回は確実にあって、もし何か問題があった時には、小通学団会を短い時間で集めて、周知徹底して解散ということもある。

ルートについては教員も一緒に帰りながら、ここは左側を歩くとか、向こうからは見えにくいところだから気を付けるよう説明する機会も、年に一回は確実にある。その後も、班長に、今困っていることはないか、危ないと思うところはなにかということも確認している。

だから絶対大丈夫というものではないが、安全に学校に来るため、登下校を安全にするためにということについては、理由も無くそうさせているというような認識は無く、しっかりと子供と共有していると考えている。

(小林委員)

中学校ではどうか。

(塩野谷委員)

中学校は通学団で登下校しないので、通学団会という形はとっていない。

(國分座長)

法律的にも右側通行は当然原則だが、歩道があれば例外として左側通行が可能で、歩道が無い右側は危険である。

自転車については、確かに左側通行だが、交通法規は左側通行だから左だと伝えるのは、子供達には通じないと思う。議題2のパンフレットの大人向けの中面にあるが、左側通行の道路だから、当然、自転車も左側を走っている方が出会い頭事故が少ないというのが事実である。

もちろん、ルールは左側通行だが、それを言うと、何で日本は左なのかと子供は率直に思う。自転車は必ず左側を走らなければいけない乗り物ではなく、そう決めてあって、決めたから守れと言うのではなく、そう決めてあるから左側を走った方が安全だということを言わないと、伝わりにくいと思う。なぜなら、右側を走った方が安全だと思い込んで、決めているからである。

このパンフレットは一案だが、これまでこういうパンフレットは、自転車も車両だから左側通行ということだけだったが、左側通行の方がメリットがあるということを掲載しているものである。

(片山委員)

私が今回配布した委員提出資料の1ページ目に、「愛知県内に現存する交通公園（交通児童遊園）等の有効活用について」という内容を記述したが、愛知県内には、交通公園、交通児童遊園等の施設が、現状、私がインターネットで調べられただけで14施設ある。

座長が先ほど具体的に子供達に理由がわかるようにちゃんとビジュアル化するというお話をされていたが、どこでそれを学ぶのか。交通安全公園があれば、家庭で行って、自由に使える所もある。1970年代の第1次交通戦争の時に、当時の建設省が旗を振って、交通公園を日本全国にたくさん作ったが、今はほとんど有効活用されておらず、単なる放課後の児童公園のようになっている。

しっかりと全小中学校回っている施設も中にはある。愛知でも、豊田市の交通安全学習センターなどである。場合によっては、そういった施設からOSCNに指導依頼が来ることもある。あれっという感じが最初はしたが、自転車の教育ばかりをしているわけではないということがわかった。

こういった施設のブラッシュアップも必要だが、どこで学べるのかという

ことも表の中に書いてあると、具体的に学校でこの施設行こうということになるのではないか。

(國分座長)

講座等ということで、この表の下にホームページを示しており、この講座をやろうと思ったらここに連絡するという表にしようとしている。施設や場所なども要検討である。

先ほど発達段階でという話があったが、ここには発達段階とは明確に書いていない。発達段階での分類もあり得るかとは考えたが、いかがか。

(片山委員)

表中に記載されている「基礎」、「応用」、「発展」の内容が、そのまま発達段階を示しているということではないのか。

(國分座長)

そういうわけではない。

もちろん発達段階にも応じているが、どちらかというと、教え込み方の度合いで分けてあって、例えば小学生はこれ、大人はこれという観点ではない。

それを入れるとかなり軸が複雑になるが、実施する側としてはあった方が便利という意見があれば含めるべきかとは考えているので、また御意見があれば伺いたい。

(伊藤委員)

啓発活動でよく耳にするのは、モデル校とかモデル地区だとかで、全体ではできないけれど、1か所で自発的に取り組んでみて、その中で良い対策があれば周りに普及させていこうというような取組が色々なところである。

公益財団法人日本交通管理技術協会がモデル校制度というのを指定しており、全国でもそんなに数はないが、愛知県では、中学校だと、全国で39校ある中で岩倉中学がモデル校に指定されている。高校では、全国で36校ある中で豊橋商業高校が指定されている。大学では全国で4校ある中で名城大学が指定されている。

どういう形で指定されるかということ、例えば、通学の際にヘルメット着用だとか、決められた自転車教室を受けるだとか、そういう取組が評価されてモデル校に指定される。これは全国で紹介されて、この学校ではこういった取組をやっているということで参考になることだと思う。

こういった取組はどこのレベルでもできる。例えば、県のレベルでも、県警

のレベルでも、あるいは警察署のレベルでも地域のレベルでもできると思うが、こうした、一部の施策をクローズアップして紹介していくというのも一つの啓発の仕方になると思う。

(林委員)

前回、道路は今まで自転車歩行者道が主体で、自転車と歩行者の事故が多いということで、自転車と歩行者も構造的に適切に分離することを始めているということを説明させていただいた。

各市町村が自転車ネットワーク計画を作って、今まで車道の路肩が狭かった所を広くして、自転車通行帯なり、車道混在でも自転車が路肩を走れるような矢羽根を入れたりしている。そういうネットワーク計画を作るに当たって、道路管理者と警察と学校と一緒に作っているのだから、そういう道路が増えてきたときに、三者が連携して、中学校の通学路に当たっている所は、車道の左側を走るという教育の場としても活用してもらって、交通のルールも遵守できるようにという取組が一つあると良いと思う。

(國分座長)

冒頭に片山委員からあったように、知らないことが多くて、様々な活動があつて、取組があつて、道路も変わっていて、それをまず知ってもらおうという取組が、啓発の初歩には必要である。

自治体であれば、他の自治体はどうやっているのかということが必ず気になるだろうから、取組が広がっていくとも思う。

(片山委員)

講座等の一つとして、今回、私が提出した資料中に、J A F 愛知支部が小中生向けに講義を開始したということで、2021年7月15日の中日新聞に掲載されたものを紹介する。

民間企業も各学校教育現場を支援するために、効率的な授業を展開し始めているという事実があるので、こういったことも載せると良い。

学校教育現場も、コロナ禍以前から忙しい状況なので、10分から15分くらいの授業で、5日から10日で、今給食は黙って前を向いて食べるので、そういった時に動画で講義を行うような取組もどんどん紹介されていくと良い。もちろん、学校によっては、食育の観点から給食の時には食べるということに集中させることが大切と考えることもあるようだが。現状無料とのことである。

(志治委員)

モデル校の話で、一宮署で高校のモデル校を作っている。警察は警察で、警察署単位でモデル校を指定して、ヘルメット着用だとか、そういった活動をしていただいている。

私は豊橋署の交通課長をやっていたが、豊橋商業高校が日本交通管理技術協会のモデル校だということを全く知らなかった。そういった活動を動画で撮って、こんな取組をやっているということで、先ほど黙食という話もあったので、小学校でも中学校でも高校でも結構だが、3分から5分程度のものを流すだとか、刺激になることが検討できれば良いと思う。

(國分座長)

私も今気づきがあり、共有する場があると全然違うと思う。もちろん我々が頭絞ってこの表を埋めるというのも大事だが、各所で行っているモデル校は もちろん、様々な取組を共有する場があると、それぞれが共有し合って、それいいねとやり出すのが一番理想である。

(片山委員)

私は日進市の赤池小学校と香具山小学校で教員をしていた。香具山小学校が8年くらいで長かった。隣の日進東小学校が、交通安全子ども自転車大会にずっと出ている、長年、部としてやっていて、安全運転練習用の自転車も学校に数十台あるが、その事実を8年間、私は一切知らず、学校教育現場で共有もなかった。

そこに行った教員が、「自転車好きだよね。たまに教えに来てよ」と言うが、英語の方で忙しくて行けないと言っていた。学校教育現場から自分の団体を立ち上げた時に、警察署から指導の依頼をされて、「あ、それか」と思って実際指導してみたら、これをしっかり取り組めば効果があると感じた。

1970年代は各学校で取り組んでいたが、今では残念ながら一部の学校だけがやっていたらいい、そこを大会に出しておけばいいという感じに結果としてなっている。私達の団体が指導するので、貴校の小学校の子どもが出場するので、校庭の借用をお願いしますと言っても、他の開放でのスケジュール予定や多忙化を理由に、校庭すらも貸してもらえないことがあった。

教育現場と一体となって、愛知県教育委員会が共有して、どんどん、自転車の交通安全教育普及の協力関係を築いていけたらなと切に願う。

(中村委員)

モデル校という話が出たが、モデル校の話は県を通して来るものの中にはあるが、色々なところから学校に直接働きかけて、学校が独自の取組で行って

いるもの多くて、先ほどの豊橋商業高校も一宮署のモデル校の話も、県教育委員会は知らなかった。警察署からそれぞれの県立学校に行って、巻き込んでやっているの、実は県教育委員会が知らないというのが結構ある。

情報共有は確かに大事なことで、県教育委員会でも、国の委託事業で常滑市でモデル事業を行っているが、こうした所は成果発表会を行うことで、各学校と情報共有できるが、独自でやっているところは、その学校が発信してくれないとわからないため、全ての取組について 情報共有を行うことは難しい。

(國分座長)

知らないのはもったいない。限られたリソースなので、同じことをやりたいのだったら共有できればと思う。共有の場があって、事例を報告すると良いことがあると良い。何か共有すると嬉しいことがあるという仕掛けがあるホームページとか、そういう場を作ると良いかもしれない。

(片山委員)

我々の団体に、警察署から電話がかかってきて、自転車の交通安全教室をやっていたきたいと言われることがある。B - F o r c e を紹介しながら、なにかおかしいなと自分で気が付く。本当に情報を知らない。

学校教育現場で言えば、担任の先生が、交通安全や自転車の知識を知る場があると良い。学校教育現場では教員が毎日子供達に話しかけるので、自分は交通のことにに関してよく子供達に話していた。担任の力というのは義務教育ではすごく重要だと思う。

先ほどの提出資料中に、J A F の事例と同じ日の中日新聞に「自転車の事故防止へ 高校生に安全指導を 東郷で教員が研修会 県立高校教員対象・「交通安全指導者研修会」・県教委主催・6/25」という記事が掲載された。

これを知り合いの校長先生に聞いたところ、全然知らなかった。県教委の場合、県立高校は対象だが、中学校にはこういう情報は来ないという声があった。

小中学校でも教員向けにこういった研修会をやると、自転車の交通安全教育の部分での指導上の情報共有に繋がるのではないかなと思うがいかがか。

(中村委員)

学校安全は、交通安全、防犯、防災の3分野があり、防犯と防災の部分は小中学校を集めた研修会があるが、交通安全では行っていない。

この経緯はよくわからないが、おそらく既にいろいろな教材があることや、特に小学校では発達段階が大きく異なるといった事情から、県教委が一律の研修を行う必要性が薄れてきたためではないかと思われる。

この研修会は、例年だと、県の独自事業で、あまり予算が無く、県警にいつも講師をやってもらっているが、今回、自転車の安全利用促進委員会の方から提案があつて行ったもので、県立高校の教員には好評な研修会だった。

研修会を新たに増やすというのが、最近は難しいが、取組が色々とそれぞれ行われてきているので、市町村への情報提供を、できる範囲でやっていきたい。

(國分座長)

学校だけでなく、企業や高齢者、一般の方向けの教育の問題意識や事例等の御意見はあるか。

(木村委員)

日間賀島でずっとイベントを実施していた際に、B-F o r c eに4年続けて来ていただいた。模範的な自転車の乗り方をデモンストレーションしてもらい、島内を一周回っていく内に、みんなそれに付いていく。こういうときには、止まる時はこう合図するとかそういうことを全部教えていただける。

イベントが始まってB-F o r c eが抜けた時に、我々のレースは誰が1位にならないような仕組みを作っているのが安全に走るが、B-F o r c eに教えていただいたことは、絶対守って走っている。抜く時には、右入りますって声を掛ける。

B-F o r c eがいないときは、我々も言うことは言うが、こういったことは無い。ただ、長い間蓄積されて、自発的にやるようになった方もいっぱいいる。ここではこんなルールがあるということ、教えるわけじゃなく、見て覚えたという感覚で、これは大きな収穫だった。

もう一つ、子供が最初に自転車に乗るときに、親に付いて乗っていることが大問題である。

少し話は飛ぶが、長野県の「じてんしゃルールブック」、例えば自転車の乗り方、降り方、今こんな乗り方はしない。これは一番危険な乗り方で、世界中で日本だけである。普通トップチューブに跨って、サドルの前に立つ。そうすると面積も自転車の幅になり、乗るときも短い距離で安定する。ケンケンパで乗ると安定するまでふらふらする。左に降りるとそれだけ面積を取る。

今怖いのは、電動キックボードが非常に危険である。自転車通行帯や自転車道を走ってくる。自転車通行帯で止まって左側で立っていると、キックボードが膨らんで出たりする。原付扱いだから車道を走らなければいけないが、それ自体も分かっていない。

親の話に戻ると、ママチャリに乗っている人は絶対歩道しか走らない。明らかにママチャリとスポーツバイクとは全く性格違うので、その辺のことも踏ま

えて、色々なことをやらなければいけない。

私から思うと、横の連絡が全く無い。民間だったらあり得ない。横の連絡が無いから何をやっているかわからないということになる。

横の連絡がしっかりしていれば、親なら親向けの教室もできるだろうし、子供の教育は学校でやれるし、その連携ということもできる。

一般の大人だったら、先ほど申し上げているとおり、いつ、どこで、何を、どういうふうにするかということが一番重要なことであって、ここでこうしたい、ああしたいということは、一般の方は全部知っている。

だからミラーリング法という話もあるが、ミラーリング法をいつやるのかということが一番重要である。それが一番早急なことだと思う。

本当に早急にやってほしい。でないと、新しい乗り物がどんどん増えてくるとそういった問題もいっぱい出てくると思う。セグウェイが出てきたときだって、あれはミラーが無いから道路を走れなかったが、代替りのものがキックボードとして形に出てきている。

栄では、夕方キックボードがいっぱい走っている。車道を速く走っていると思ったら、信号が変わるとすっと歩道に乗り上げて、車が遠ざかると渡っていく。反対に、車道を走っている自転車はちゃんと止まっている。歩道を走っているママチャリはキックボードと同じことをしている。

志治委員が仰ったように、歩行者の交通安全感覚というのは全くなっていない。車が通っていなければ赤でも渡ってしまう。だから子供も付いて渡ってしまう。そういう場面をよく見かける。

車道を走っている自転車は、車両だという感覚があるから止まっている。その辺をどうするかが一番問題だと思う。

(國分座長)

イベントでというのは効果的だが、そこにいる人は意識が高く、自転車が好きな人である。

親は中々そうはいかなくて、その人達をどう巻き込んでいくか、自分ゴト化するかというのは、仰るとおりである。

いつ、どこでやるかというところまで、ある程度目途を付けてはどうかという点については、お金や人がかかったりするので、すぐにとはいかないが、例えばこういう場でこういうやり方をするということまで書くことが考えられる。

(木村委員)

小学校で親子を集めて自転車教室をやったことがある。

学校へ安全に行くにはどの道をどうやって通るのかという単純な発想から

やってみると面白いのではないか。ミラーリング法を活用できるし、父兄と一緒にやると良い。

(伊藤委員)

我々は、どの学校でどういうことをやっているかについては、ほんの断片しかわかっていない。愛知県で900以上ある小学校の中で、どの学校で、どれだけ時間を割いて、どういった内容の交通安全教育をしているかは分からないが、限られた時間の中で、取捨選択して詰め込むだけ詰め込む中で、優先順位から落ちてしまった学校についてはあまり触れられないし、逆に、先ほど日進市の話もあったが、これを取り上げてやろうということになると、クラブまでできて真剣に取り組むという温度差はやむを得ないと思う。

我々の検討会議の立ち位置としては、どこを出発点にするのか。小学校でやっていないからやらなければいけないんだというところから出発するのか、それとも、やっている学校とやっていない学校の温度差をどうやって後押しして、盛り上げていけるような形にしていくのか。そういったアイデアがあれば、マイナスになることはなくて、プラスになると思う。

一番良いのは、こういうこともやったらどうだろうというメニューを色々用意してみて、それを各学校で、時間の許す範囲内で、これはこのくらいの時期に始めるのが大事だということに気付いていただければ、実際に実行してもらえるのかなと思う。

あれもやりたい、これもやりたいというのを理想にしても、現実にはなっていない。一年でどうにかするという問題ではなく、今後5年、10年の流れの中で、少しずつモチベーションアップして、目的を達する、そんな流れで考えるべきではないかと思う。

(國分座長)

メニューを提示することをやろうとしているが、一例みたいなものは付けられたら理想的かと思う。

(木村委員)

自転車マップを作った時に、市民の方と役所の方とで作ったが、6人グループで、高齢者、小学生、役所の方、我々のNPOの会員、最低その4人を入れるようにし、後2人は分配したが、それぞれ視点の違う形でやると、全く違うことが出てくる。

老人の方は、ほんの小さな道路の段差がすごく気になる。例えば、車道と歩道の境には、目の不自由な方が分かるように数cmの段差がある。それを高齢者

は負担と思うが、小学生は全く思わない。

そういう違う視点がいっぱい分かる。自転車マップを作るワークショップをする時は、ここは良い場所、悪い場所、良い点、悪い点というのを決めるのに、グループの中でとてももめる。総合して良い悪いという形でアイコンを使ってマップを作っていたが、それぞれ違った視点を見せると、一番意見が聞けると思う。

(國分座長)

客観的な様々な視点から見るというのは大事である。なぜ左側を走らないのかということも、負担になるから走らなかつたりするわけで、そこを一緒に考えるのは非常に有効である。

では、続いて、教育用パンフレット(案)について、事務局から説明をお願いします。

2 教育用パンフレット(案)について

○資料2に基づき事務局から説明

(國分座長)

それでは、今説明いただいた教育用パンフレット2点について、御意見を伺いたい。

(片山委員)

前回の案と比較してみると、前回はあまり考えられていなかったと思うが、子供用に関しては、発達段階に合わせた内容に変更されており、小学校現場等での配布に対応している内容になったという印象を持った。

ただし、学校教育現場への配布予定数は、県の事情で、各校10枚と伺っている。

他の事例を紹介するが、長野県の作成した自転車の交通安全教育用の教材を見ると、発達段階に応じて作られているなどと思う。幼稚園、保育園向けと小学校1年生から3年生向けがある。長野県は全小学校の全児童に配布した。内容を作ったのが、長野県交通安全教育支援センターというところで、全県の小中学校を回っている機関である。

思い入れを感じるところが、一番後ろの「保護者の皆様へ」というところで、自転車教育の充実に向けて真剣に内容を吟味し取り組んでいるという気持ちが伝わってきた。

また、1年生から3年生対象に作られたというところがすごいと思う。忙し

い学校教育現場の状況を考慮し、授業の中で必ず使用するようという主旨での配布はしなかったとのことである。家庭で、おうちの方とも、一緒に学べるようにしたということだ。実際この教材を見てみると、家庭でも子供と一緒に見ようという思いになりそうだし、1年生から3年生だったら十分に内容を理解できるもので、クイズも入っていたりしてよく考えられていると思う。

幼稚園、保育園向けのものも、子供達が考えられるような内容になっており、これも長野県下全部に配っているようだ。

お金をかけるのであれば、これくらいの徹底した取組が大事になってくる。

事前に愛知県に伺ったところ、神奈川県と大阪府の資料を参考にしたとのことだった。大阪府自転車条例ルールブックは、発達段階に応じて、幼児の保護者向け、小学生とその保護者向け、中学生・高校生向け、高齢者向けと、細かく分けて作っている。条例を作ってそこまでやるのであれば、こういう配慮が必要だと思う。

神奈川県の条例・ルールBOOKは、条例ができたからちらしをつくっただけではなくて、実は1990年から、「かながわ新運動」ということで、教育委員会、教育界が交通安全教育に関して相当な入れ込みをした経緯がある。オートバイの「四+1ない運動」等も、その際に撤廃したということだ。こういった交通安全教育への必死の取組があつて、紙媒体としての「ちらし」等があるという部分は御理解いただきたい。

(小林委員)

大人向けのパンフレットを見て、頭の中が混乱してくるので確認したい。

上の真ん中のイラストで、右側通行の自転車は車から見えにくいからということで、事故件数が表示されているが、これは歩道上である。自転車通行可の歩道の場合、自転車はどこを走るかということ、なるべく車道寄りを走り、対向の自転車が来た場合には左側に避けるというのが基本的なルールだと理解している。その理解とこの数字が頭の中で混乱してしまう。ではどうしたらいいのかという疑問が素朴に出てきてしまう。

そもそも高野委員が仰った左側通行でないと危ないというのは、歩道を走ってくるイメージではなくて、小さな生活道路のことだと理解していた。

(國分座長)

この図は、左側の車道を走っていると0件、一番下の、歩道の車道側でない方を走っていると30件、16件と、ルールにのっとって走った方が事故が少なくなるというものである。

(小林委員)

歩道を走る方が安全な交通環境というのは少なくないが、交通ルールにのっとって、歩道可でも車道を走るべきだという意思表示なのかということが分からなくなってしまう。

例えば、左側の赤の 16 件は、歩道を走っていて左側通行をしている。

(國分座長)

そこまでメッセージを込めてはいないが、歩道を走るのは例外だと思っている。

左側と右側を比べただけで、右側通行の方が出会い頭事故が多いということを伝えられればよいので、これを示すと数字も多いし分かりにくい、混乱も起きるかもしれない。

(小林委員)

イラストの左側の真ん中の 16 件は、16 件と多いから危ないということだが、この 16 件の自転車通行というのはルール上問題ない。

(國分座長)

ルールに沿っていればいいということではない。私が言っている「ルールを守りましょうというのは意味がない」というのはそこで、死者を減らすことが検討会議や条例の目的なので、歩道が安全だという情報は載せたくない。

(小林委員)

何が危険で何が安全なのか、どの通行方法が良いのかを示してほしい。

この表だけを見ていると、数字の大小と赤青が混在している。赤は良くないのだろうと思いながら数字を見ると、数字は小さい方が良いという印象を受ける。しかし、車道の右側通行の赤色 8 件が歩道の右側通行の青 9 件より安全なはずはない。

歩道通行可であっても、道路交通法の原則どおり、車道の左側を走った時は 0 件であるということに加えて、この表は具体的な危険性を示しているわけだから、自転車通行可だからと歩道上を漫然と走るだけで事故を防ぐことができるということではない。

こうした趣旨の資料だということを前提とせずに見てしまうと、自転車通行可の歩道の車道寄りを走っていたのに、16 件で駄目だと赤色で表示されており、何でいけないのかという疑問が生じてしまう。

(國分座長)

左上に車道の左側通行が原則と書いてあるが、確かにわかりづらかったかもしれない。

(小林委員)

原則はそうだが、自転車通行可の歩道上を走る時には、車道寄りを走り、対向車が来た時には左に避けると私は承知していた。赤色の16件の人達の走り方はそのルールにのっとって許されるにもかかわらず、赤色でいけないことのように書かれてしまうと、どうすればよいのかわからないパンフレットになってしまう。

そもそも、右から出てくる車との交通事故は多いから気を付けて走ってくださいというのが伝えたいことだが、この表だけではそれが受け取りにくい。

(國分座長)

どういう表現をすると分かりやすいか示してもらえるとありがたい。

(小林委員)

どういう表現をすると分かりやすいのか、こうしたら解決するのではという案は今ここでは無いが、ぱっと見た瞬間に、赤色の16件が駄目と言われていたような気がして、何でという疑問が私の中で浮かんでしまったので、率直にお尋ねした。

また、高野委員が仰った左側通行は、この歩道上の話ではなくて、もう少し小さい生活道路のことだと思う。

(高野委員)

私が言いたかったのは、歩道が無い車道においては当然左側通行が原則。

交通課に聞いたところ、歩道上はどちらでもいいが、基本的にはできるだけ車道寄りを走ってほしいという言い方だった。そうすると、自転車によっては当然、左側通行と右側通行とが出る。

だから、私が左側通行の徹底と言うのは、歩道が無い車道においてである、

(小林委員)

私もそう理解していたので、歩道のある絵が出てきて、左側の件数が全部赤色で駄目みたいに言われてしまうと疑問が生じてしまう。

(國分座長)

赤いから駄目という印象なのか。

(小林委員)

そのとおりで、ぱっと見た瞬間に赤色は駄目とを感じる。

(國分座長)

確かに単純な印象としてそれはある。

(高野委員)

先ほど私が言ったように、左側通行が習慣になったときには、歩道上でも多分左側を通行するようになると思う。そのときの結果は私も想定できない。

習慣付けるのは左側通行で良いと思うが、色々な矛盾は出るかもしれない。

(小林委員)

もちろん道路形状によって色々なケースもあるのでそれを承知の上で、ルールを守っていても右側通行になる場合には危険性が高まるという図だという説明が無いと、ぱっと見た瞬間に赤色は悪い運転と受け止めてしまうと、これは問題無いのではないかという疑問が見た人の中に湧いてしまうと思う。

(木村委員)

大人向けのものは、色が全て補色でけばけばしく、目がちかちかする。子供向けのものは色温度が近くて見やすい。大人向けは色温度が全く逆だから見づらい。

また、左側のイメージ写真は不要である。このイメージ写真があることによって目が散ってしまう。横断するところの図を真ん中に持ってきて、例えば赤色の8件と書いてある横に、これは絶対駄目という説明を入れる。

2番目の赤色の16件は、走ってもいいが、どうせ走るんだったら歩道でも左側通行しましょうという注釈を付ければよい。短い文章でよい。

不要な情報がたくさん入っている。

子供向けは見やすいし、とても良いと思う。

大人向けは、はっきり言って見にくい。まず色が悪い。色を変えれば全く変わった見え方をする。また、イメージ写真によって目が散ってしまう。

(國分座長)

色を変えるべきということと、具体的に一個一個、簡単な解説が必要ということである。

全体を通して御意見があればいかがか。

(片山委員)

志治委員が子供の右側歩行について仰っていたが、分団会、通学団など愛知県内でも色々な呼び方があるが、分団会は学校と家庭との間をいかに安全に来て安全に帰ってもらうかを、多くの学校では中心としている。

分団会に関しては、新しく入ってきた子の班編成や人間関係など、色々なことが45分の中で取られてしまう。学期に1回ある中でも、友達関係のことや、この子はこっちの班にしないと暴れてしまう、喧嘩になってしまうというようなことに時間を取られることも多くあるのが実情だ。

そうすると、交通安全教育的な内容を期待して、副読本等の教科書を使って、なぜ右側を歩くのか、なぜという部分をしっかりと伝える時間を、別にとらない限りは、現状の分団会だけでは、子供達が自分で理解する時間を取ることは難しい。

なので、いつどこで、どのように、すでにある教材や新たに作成した教材を確実に使えるようにするのか、というところまで検討を落とし込まないと、学校教育現場の通常分団会だけに頼ってはいは、ルールもしっかりと伝わらないままであると考える。

(國分座長)

これにて、第2回検討会議を終了する。一旦、事務局に進行を戻す。

(事務局)

事務局から今後の予定について連絡させていただく。

第3回目の検討会議を11月頃に開催したいと考えている。本日議論いただきました意見を基に、座長と相談の上、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)をブラッシュアップし、再度、委員の皆様方に御議論をいただく。

先ほど座長からもありましたが、今回の会議後も、御意見等がありましたら、メールや電話で事務局までいただきたい。また、必要に応じ、事務局からヒアリングをさせていただく。

委員の皆様方の御理解と御協力をお願いいたします。

以上