



警察 庁

– National Police Agency –

令和8年10月19日
学校安全部会(第3回)
資料2

文部科学省中央教育審議会初等中等教育分科会学校安全部会

～自転車に関する交通安全教育等について～

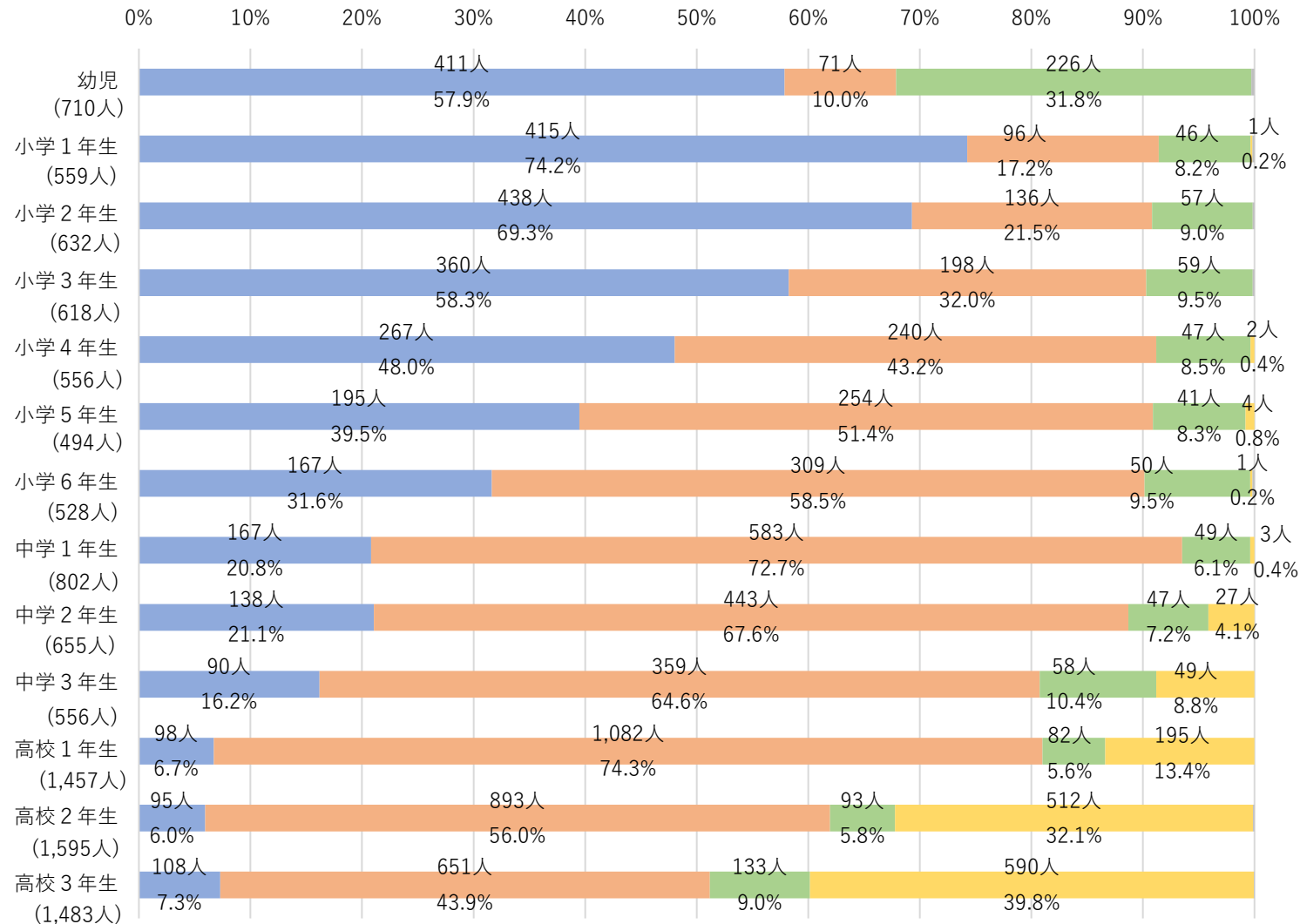
令和8年10月19日

警察 庁 交 通 局

幼児・児童・生徒に関する交通事故の状況

- 小学生は低学年ほど歩行中の事故、高学年になるほど自転車乗用中の事故の割合が高くなっている。
- 中学生・高校生は自転車乗用中の割合が最も高く、学年が上がるにつれて二輪車乗車中の割合が高くなっている。
- 高校生から死者・重傷者が大きく増加し、特に自転車乗用中が増加

幼児・児童・生徒の状態別死者・重傷者数【令和3年～7年合計】

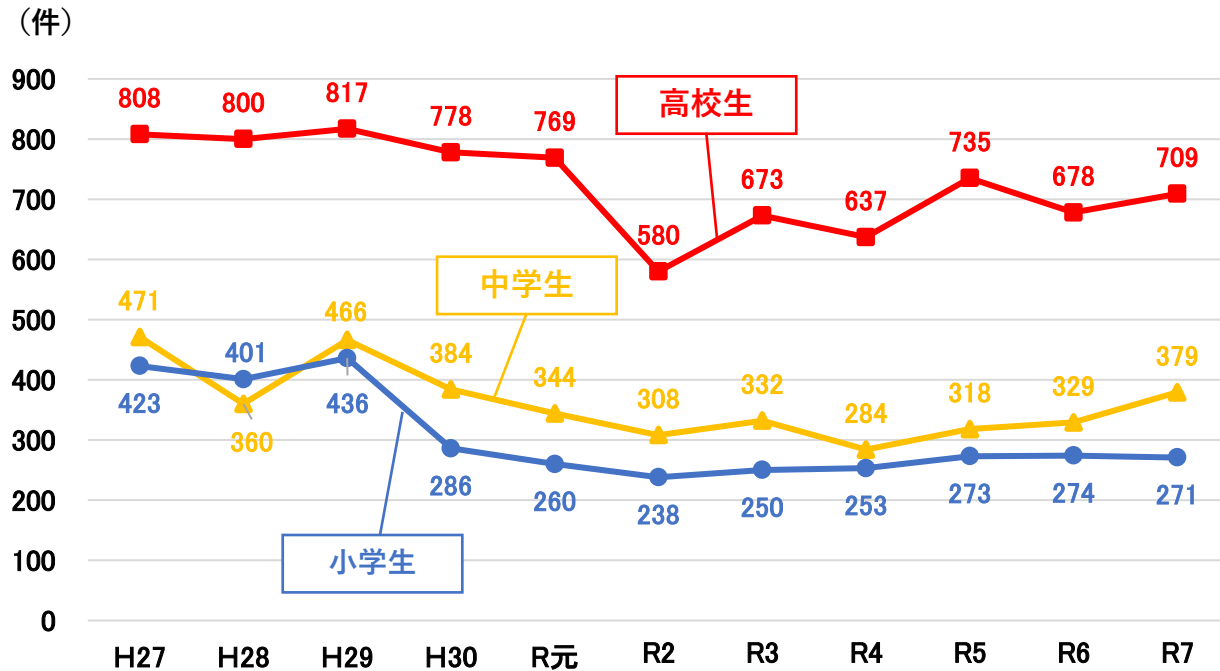


(注) 「幼児」とは、未就園児と就園児をいう。
「児童」とは、小学生をいう。
「生徒」とは、中学生及び高校生をいう。

■ 歩行中 ■ 自転車乗用中 ■ 自動車乗車中 ■ 二輪車乗車中 ■ その他

児童・生徒の自転車関連死亡・重傷事故件数の推移

児童・生徒の自転車関連死亡・重傷事故（第1・第2当事者）件数の推移 （平成27年～令和7年）



		H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	H27比較
死亡重傷事故	高校生	808	800	817	778	769	580	673	637	735	678	709	0.88
	中学生	471	360	466	384	344	308	332	284	318	329	379	0.80
	小学生	423	401	436	286	260	238	250	253	273	274	271	0.64

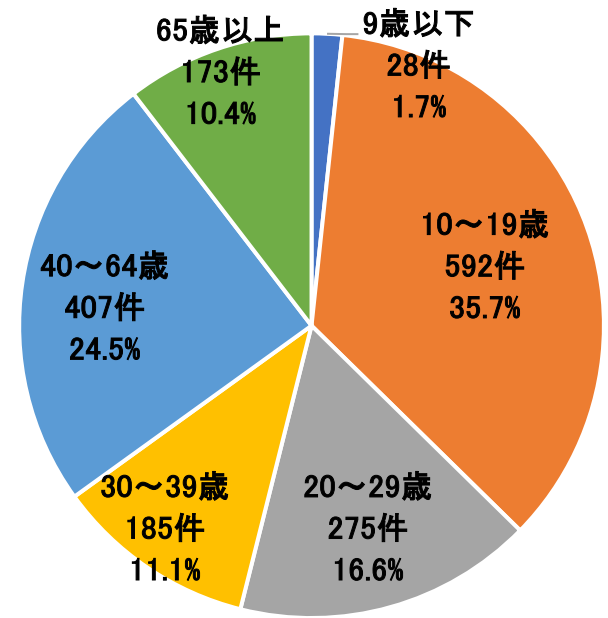
注・ 自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故を計上した。ただし、同じ学齢の自転車相互の事故は1件とした。

自転車対歩行者の交通事故の状況

「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における 自転車運転者（第1・第2当事者）の年齢層別件数 （令和3年～7年合計）

中学生 142件 (8.6%)
高校生 324件 (19.5%)

合計1,660件



自転車事故による高額賠償事例

○ 神戸地方裁判所、平成25年7月4日判決

男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の障がいを負い、意識が戻らない状態となった。男子小学生側に対し、約9,500万円の支払いが命じられた。

○ 東京地方裁判所、平成20年6月5日判決

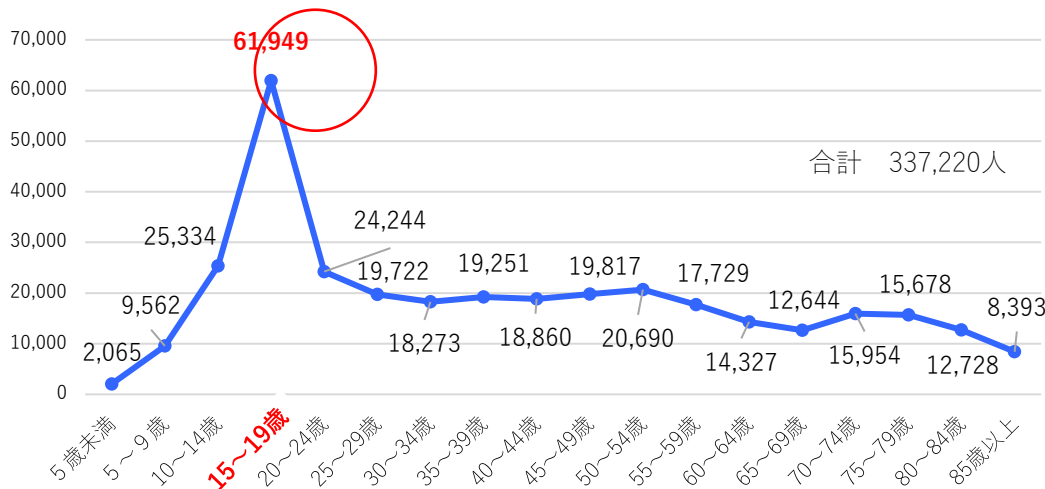
男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障がい（言語機能の喪失等）が残った。男子高校生側に対し、約9,300万円の支払いが命じられた。

高校生の自転車関連事故件数等

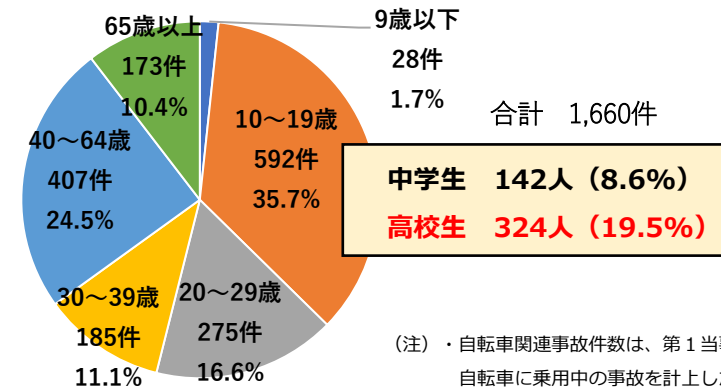
- 自転車関連事故の死傷者数は、主として高校生の年代でピークになる
- 高校生の自転車事故のうち、高校1年生による事故（特に6月）が最も多い

○ 年齢層別自転車乗用中死傷者数（R3～R7合計）

（注）・自転車乗用中の死傷者数（全当事者）を計上した。

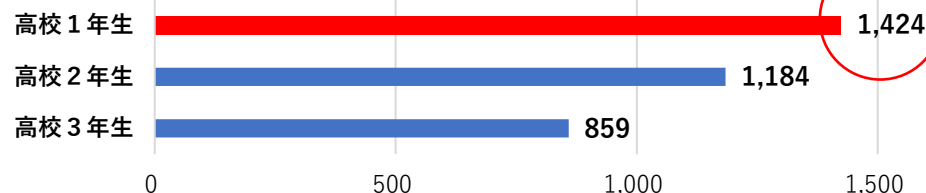


○ 「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者（第1・第2当事者）の年齢層別件数（R3～R7合計）



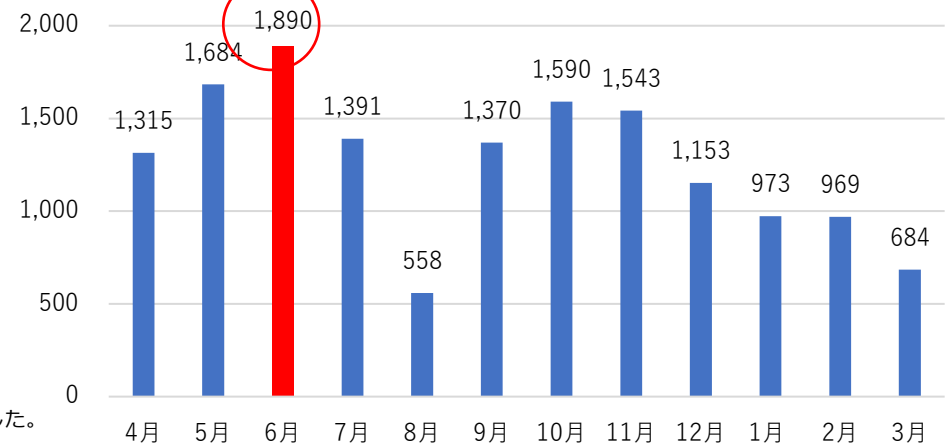
（注）・自転車関連事故件数は、第1当事者又は第2当事者が自転車に乗用中の事故を計上した。
・表示単位未満は四捨五入してあるため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合もある。

○ 学齢別の自転車関連死亡・重傷事故件数（R3～R7合計）



（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を計上した。
ただし、高校生相互の事故はそれぞれ計上した。

○ 高校1年生の月別通学等（登校・下校・学業中）自転車関連事故件数（R3～R7合計）

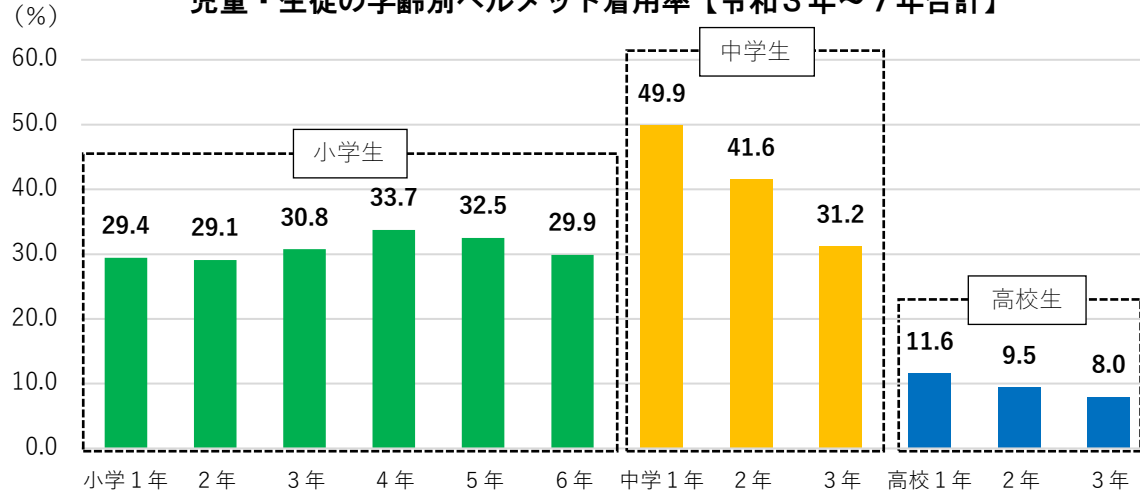


（注）・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を計上した。
ただし、高校生相互の事故はそれぞれ計上した。

自転車乗車用ヘルメット着用促進に向けた取組

ヘルメット着用の現状

児童・生徒の学齢別ヘルメット着用率【令和3年～7年合計】



(注) ・「ヘルメット着用率」とは、全死傷者のうち、ヘルメットを着用していた者の割合。

- 全ての自転車利用者について乗車用ヘルメットの着用を努力義務とすることを内容とする道路交通法の一部を改正する法律が令和5年4月1日に施行され、約3年半が経過した。
- ヘルメット着用率は、小学生は全学年で約3割、中学生は1年生が最も高く約5割で、学年が上がるにつれ低くなり、高校生は全学年で低くなっている。

ヘルメット着用が自転車通学の条件とされている例

○ 栃木県

栃木県では、警察と教育委員会が連携し、ヘルメット着用促進を訴える動画の制作や冊子の作成、教育委員会による自転車用ヘルメット着用率調査等の各種施策を講じたところ、令和8年度から全ての県立高等学校において、自転車通学を許可する条件として「自転車用ヘルメットの着用」が追加されることになった。

○ 福岡県

福岡県では、警察と教育委員会が連携し、自転車乗車中の高校生に係る交通違反状況等の高等学校への提供、自転車販売店に対する割引制度の働き掛け等の各種施策を講じたところ、教育委員会が令和7年度から自転車に通学する全ての県立・市立高等学校の生徒に自転車ヘルメットの着用を義務付けることを決定した。



【栃木県警察と県教育委員会が
合同で作成した冊子】

自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究

概要

これまでの自転車に係る交通安全教育の内容・手法について、科学的・実証的な観点等から検証・分析を行い必要に応じて見直しを図るなど、より効果的な教育の内容・手法について調査研究を行い、**ライフステージに応じた新たな交通安全教育の方向性を検討するためのエビデンスを得ることを目的として、警察庁において「自転車の交通安全教育の充実化に向けた調査研究」を実施。**

構成員

○交通心理学・工学研究者 ○交通安全教育実施団体・企業 ○自転車関係団体・企業 ○関係府省庁 ○教育関係者 等

主な調査研究内容

小学生向け教育プログラムの実証

- **対象に応じた教え方等に係る検討**
教えるべき内容は適切である一方、小学校低学年に、難しい用語を用いた説明をしたり、参加・体験を伴わない方法で教えたりするなど、**対象に応じた教え方・伝え方が不十分である場合**がある
→ 児童の興味・関心を持続させるための教育内容・手法について検討
- **双方向型教育の効果検証**
交通ルールや交通事故の危険性等については、**講義や映像視聴等の一方向型の教育**が多く見られる
→ 先行研究やアンケート調査等を踏まえ、グループディスカッション等の双方向型教育の導入や、自ら考えさせる機会を多く設けることにより、**危険予測能力等の定着度に効果があるかについて検証**



スケアード・ストレイト方式（SS方式）の整理

- **SS方式に関する文献調査**
交通事故の怖さを体感させることができる一方、**倫理上の懸念がある**との指摘
→ 国内外におけるSS方式に対する考え方、効果、課題等に関する文献調査を実施
- **SS方式実施校へのアンケート調査**
学術的研究結果の調査に加え、**教育現場における実状**を調査
→ 担当教員を対象に、SS方式により学べたことができたこと等の内容を調査
⇒ 文献調査及びアンケート調査を踏まえ、**SS方式の今後の在り方等について整理**
※ 研究倫理上の観点から実証実験は実施せず



調査研究で得られた示唆を、「自転車の交通安全教育に係るガイドライン」にも反映

小学生向け教育プログラムの実証について①

プログラム概要

- 目的：将来的に、交通社会の一員としての責任を果たすことができるよう、自転車を運転する際に必要な資質・能力を習得する
- 教育対象：実証協力校（東京都内の小学校）の小学3年生及び小学6年生
- 教育目標：3年生：「止まる」「見る」「確かめる」の徹底
6年生：歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測と危険の回避

教育内容

教育目標の達成に必要と思われる教育内容を中心にプログラムを作成。

	小学生（1～3年生）	小学生（4～6年生）
技能	・ブレーキのかけ方	
知識	・道路交通法上の自転車の位置付け ・車道の通行方法 ・歩道の通行方法 ・交差点の通行方法 ・信号機の信号等に従う義務 ・指定場所における一時停止 ・ヘルメットの着用 ・点検整備	・道路交通法上の自転車の位置付け ・車道の通行方法 ・歩道の通行方法 ・横断歩行者の優先 ・並進の禁止 ・交差点の通行方法 ・指定場所における一時停止 ・ヘルメットの着用 ・点検整備
行動・態度	・交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底	・歩行者や車両といった他の交通主体の動きの予測

教育方法

- 教室における座学（3年生と6年生が個別に実施）と体育館での実技（3年生と6年生が合同で実施）を実施。
- 座学では、小学生に理解しやすい平易な表現を用いた教材を使用し、授業の中で児童への問いかけを行いながら教育。
- 危険予測について自ら考えることで能力を向上させるため、6年生はグループワークを実施。
- 地域特性を踏まえた「身近な危険」を理解させるため、座学の教材では学区内の危険箇所の写真を用い、実技ではこれを模したコースを設定。
- 実技では、他の模範となるべき6年生が3年生と一緒にコースを回り、指導（アドバイス）を実施。



事後・追跡調査内容

- 実証の実施前、実施直後、実施後1か月の各時点で、参加児童に対して具体的な交差点の写真を示し、自分が自転車でその交差点を左折するときに確認する場所等を回答してもらい、回答における指摘箇所や内容の変化を確認することにより、教育効果を測定。
- 授業実施後に、参加者に対してアンケートを実施し、授業を通じて役立ったと思う内容、自転車に乗るときに気を付けたいこと等について確認するとともに、授業を担当した教員に対して聞き取りを実施し、実証した授業で重要だと思う内容、省いてもよいと思う内容等を確認。



効果測定で使用了写真例 7

小学生向け教育プログラムの実証について②

結果と実証から得られた示唆

全体として

- 今回の実証プログラムを通じて、3年生・6年生ともに、交差点における確認箇所数が増加するなど、一定の効果がみられた。特に、授業前の確認箇所数が少ない児童において、確認箇所数が大きく増加する結果となった。

教育内容

- 集中力を持続させるためには、特定のテーマに絞るといった対応が必要。
- 自らの身を守る「危険予測と回避方法」は、小学生の事故の現状等を踏まえると重要なテーマ。
- 整備・点検は必要な事項ではあるが、保護者の監督下で自転車に乗車する間は、保護者が責任を持つべきものである。

教育の実施手法

- 一方的な説明では興味・関心が削がれるが、一方で興味を持たせるためであっても、遊びの要素が多すぎると本来学ぶべき事項への注意が散漫になる可能性がある。
- 学んだ内容をアウトプットすることで自らの理解が深まるほか、模範となるべき立場であるとの自覚も芽生える。
- 主体的な学びを促進する上で、グループワークの実施は効果的。
- 実技においては、実際に自転車をこがずとも、「危険予測と回避方法」を身に付けることは可能。

教材

- 動画を使用すると興味を持たせやすく、指導者の力量にも左右されない。
- 身近で見慣れた地域の写真を教材に用いることで、高い興味・関心を得ることが可能だが、教材準備の負担も考慮すると、ある程度標準化された教材が必要。

役割

- 地域特性を踏まえた教育を実践するためには、地元警察や地域社会の協力が不可欠。
- ヘルメットの被り方、自転車の整備・点検等は、個別に補助が必要となる場面があること、きちんと知識を持った者が指導する必要があることから、学校以外の教育実施主体との役割分担が必要。
- コースの設営、資機材の準備は、関係者や地域社会との連携が不可欠。
- 学校で交通安全教育を実施する上での負担を解消するためには、教材の提供、関係者の協力が不可欠。

改正法の施行に向けた取組（広報啓発、交通安全教育等）

令和6年改正法の概要（令和8年4月1日施行分、自転車関係）

○ 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

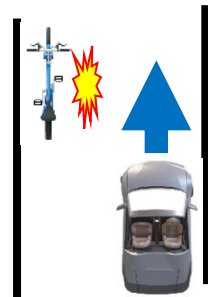
自転車等の16歳以上の運転者がした一定の違反行為を反則行為とし、交通反則通告制度（青切符）を適用することにより違反処理の合理化を図る。



○ 自動車等の安全を確保するための規定の創設

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

- ・ 自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
- ・ 自転車等はできる限り道路の左側端によって通行



本制度の円滑な施行に向けて、自転車の交通ルール、交通反則通告制度、自転車の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について、国民に対し丁寧な周知を行う必要性

具体的な取組

- ① 「自転車を安全・安心に利用するために（自転車ルールブック）」の作成、各種媒体を活用した広報啓発の実施
- ② 官民連携協議会の開催を通じた自転車の交通安全教育の充実（「自転車の交通安全教育ガイドライン」の策定等）
- ③ 自転車通行空間の整備推進



自転車を安全・安心に利用するために（自転車ルールブック）の作成

資料の目的と構成

目 的

自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入に当たり、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について周知を行い、自転車の安全・安心な利用を図るための資料（警察庁HPで公表）

構 成

- ① 自転車への青切符の導入の背景と手続（導入の背景、検挙後の手続の変更点、青切符の対象とならない場合）
- ② 自転車の基本的な交通ルール（自転車安全利用五則の紹介）
- ③ 自転車の交通違反の指導取締り（基本的な考え方、指導取締りを重点的に行う場所・時間帯）
- ④ 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分（自転車運転者講習、運転免許の停止）
- ⑤ 自転車の交通ルール

自転車の基本的な交通ルール

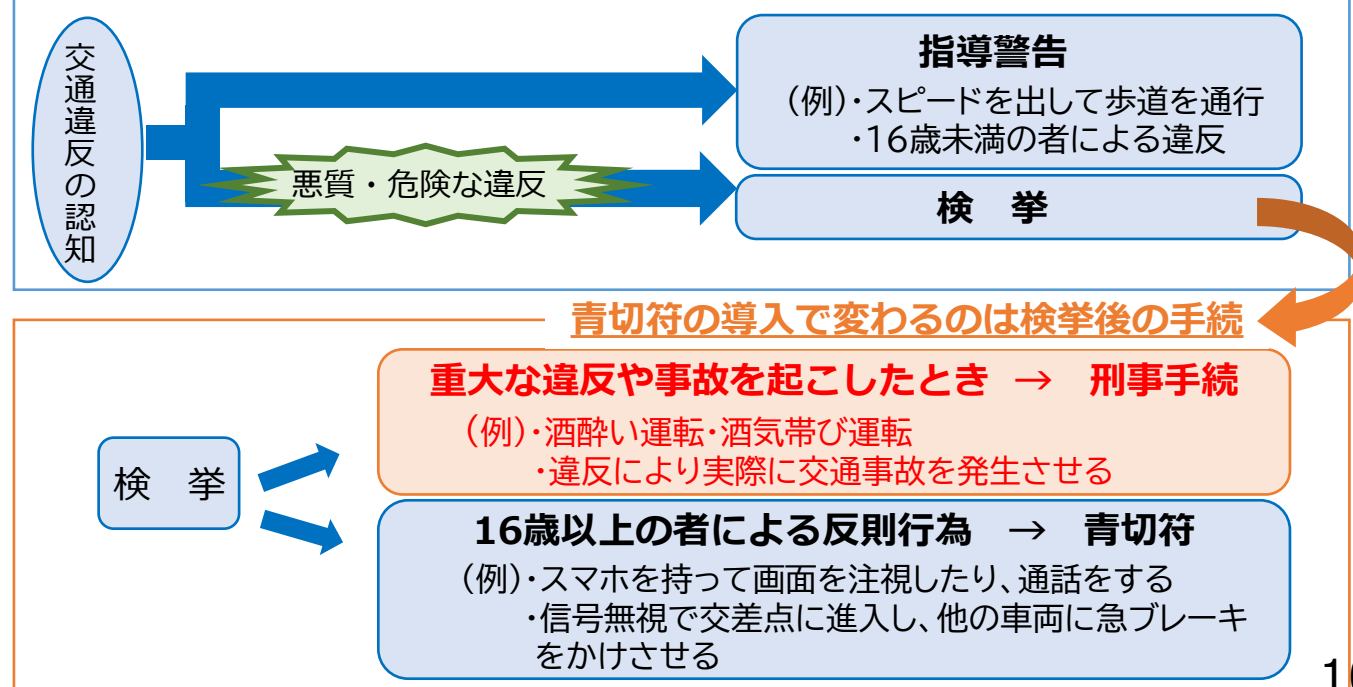
自転車安全利用五則

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止
を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

五則に基づく基本的ルール、
違反した場合における危険性
等を解説

自転車の指導取締りの基本的な考え方

自転車の指導取締りの基本的な考え方 → 青切符の導入前後で変わらず



各種媒体を活用した広報啓発

自転車ポータルサイト

- 令和7年12月、自転車の基本的な交通ルールや青切符制度の概要、指導取締りの基本的な考え方について分かりやすく説明する特設サイト（自転車ポータルサイト）を警察庁ウェブサイト上に開設
- 自転車の交通安全教育に活用できるよう、自転車の交通安全教育を行っている民間事業者、関係機関、都道府県警察等が展開する教育教材も紹介
- 国民からのご意見・ご要望も踏まえ、自転車の交通ルールや指導取締りの考え方に関する『よくある質問』を掲載



【自転車ポータルサイト】



【掲載教材例（うんこ交通安全 自転車編
（トヨタ・モビリティ基金））】



【『よくある質問』（自転車ポータルサイト）】

各種媒体を活用した広報啓発

- 改正法の内容や自転車の交通ルール等を説明する動画やポスター・多言語版（日・英・中）リーフレットを作成し、警察庁YouTube（動画）や自転車ポータルサイトに掲載
- テレビ番組による取り上げ等を通じ、反則行為やその適用基準について継続的に周知
- 訪日外国人向けの自転車の交通ルール周知について、シェアサイクル事業者団体向けに依頼文を发出



【警察庁】もう一度おさらい！自転車の交通ルール

【動画】

（もう一度おさらい！自転車の交通ルール）



【ポスター（英語版）】

自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会

目 的

様々な自転車の交通安全教育に係る実施主体の情報共有の拠点とするとともに、それぞれの知見等を取り入れた**自転車の交通安全教育に係るガイドラインの策定**等、交通安全教育の更なる充実化を図るために設置するもの

構成員

◆ 自転車関係団体
◆ その他関係団体・企業

◆ 自転車関係企業
◆ 関係府省庁 等

◆ 教育関係団体・企業
※事務局：警察庁交通局交通企画課

自転車の交通安全教育ガイドライン

- 合計 8 回の官民連携協議会における検討を経て、令和 7 年12月に策定
- **自転車の交通安全教育に携わる幅広い方に活用してもらう**ことを想定し、心身の発達状況や自転車の利用目的等の**ライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な「技能」「知識」「行動・態度」に関する教育内容等を取りまとめたもの。**

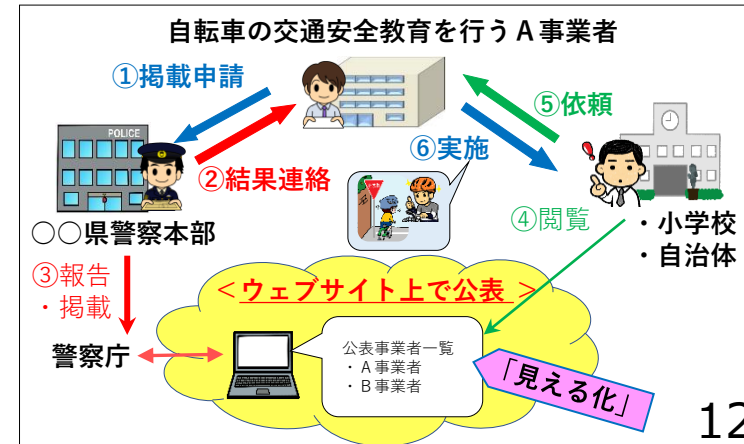
4 ライフステージごとの目標と教育内容	
(1) 未就学児	
目標	歩行者として、また、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。
交通安全実践等	まっすぐ走る、止まりたい場所ですまるといった自転車の基本的な技能を習得する。
○ こどもの自転車での行動範囲	
年齢	7歳 8歳 9歳 10歳 11歳 12歳
歩行者として	7歳 8歳 9歳 10歳 11歳 12歳
自転車利用者として	7歳 8歳 9歳 10歳 11歳 12歳
歩行者として	7歳 8歳 9歳 10歳 11歳 12歳
自転車利用者として	7歳 8歳 9歳 10歳 11歳 12歳

【ガイドライン（抜粋）】

自転車の交通安全教育実施事業者公表制度

- 自転車の交通安全教育ガイドラインに即した効果的な自転車の交通安全教育を行う事業者・団体等を、警察において「自転車の交通安全教育実施事業者」として公表する制度
- **自転車の交通安全教育の需要と供給のマッチングを促進し、自転車の交通安全教育の充実化を図る**ことを目的としている
- 官民連携協議会において公表の基準について検討し、令和 8 年 1 月から受付を開始している

【公表制度のイメージ】



資料の目的と構成

目 的

ライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた自転車の交通安全教育を通じ、

「技能」、「知識」、「行動・態度」を身に付け、

- 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得する
- 交通社会の一員としての自覚を持つ
- 自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようになる

ことを目的に、自転車の交通安全教育に携わる幅広い方に活用してもらうためのもの

⇒ 自転車ポータルサイトにも掲載し、周知



【ガイドライン】

構 成

➤ 主に以下の2つのパートから構成

① **ライフステージごと（※）の目標と教育内容**

※ 「未就学児」、「小学生（1～3年生）」、「小学生（4～6年生）」、「中学生」、「高校生」、「成人」、「高齢者」の7つ

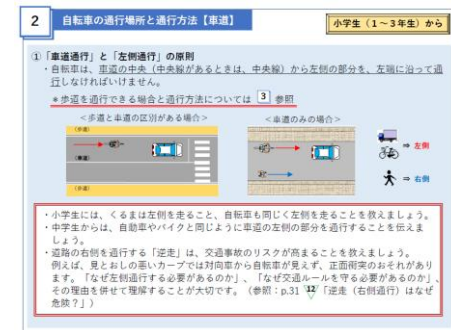
【目標例】（小学生（4～6年生））

中学生（13歳）から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。

② **各教育主体（※）の教育内容と教育方法の例**

※ 「販売事業者」、「レンタサイクル・シェアサイクル事業者」、「保護者・家族」、「学校等」、「雇用主事業者」、「自治体」、「交通安全教育を行う民間事業者や地域の団体」の7つの主体

➤ その他、実際の交通安全教育に活用できるよう、ガイドラインの活用方法、基本的な交通ルール、教材紹介、交通安全教育実施事業者の公表制度概要等を掲載



【交通安全教育のページ（抜粋）】