

2024年度
自転車交通安全教育機会拡充に向けた
実施状況調査研究事業

調査報告書



この事業は競輪の補助を受けて実施致しました。
<https://www.jka-cycle.jp>



一般財団法人
日本自転車普及協会

東京都品川区上大崎3丁目3番1号自転車総合ビル4階
<https://www.bpaj.or.jp/>

目次

□はじめに	· · · · ·	P.003
□ 調査概要	· · · · ·	P.006
■ A：網羅調査	· · · · ·	P.007
■ B：抽出調査	· · · · ·	P.009
□ A：網羅調査	· · · · ·	P.012
■ 調査概要（再掲）	· · · · ·	P.013
■ 回答者属性	· · · · ·	P.017
■ 回答結果		
└①交通安全施策全般	· · · · ·	P.019
└②自転車交通安全教室の現状	· · · · ·	P.024
└③自転車交通安全教室の状況	· · · · ·	P.030
└④必要するサポート・今後の展望	· · · · ·	P.043
■ まとめ	· · · · ·	P.051
□ B：抽出調査	· · · · ·	P.053
■ 調査概要（再掲）	· · · · ·	P.054
■ 調査内容	· · · · ·	P.057
■ 個票および発言録（全21団体）	· · · · ·	P.061
■ 課題の整理	· · · · ·	P.164
■ 連携の事例紹介	· · · · ·	P.166
■ 動画コンテンツの紹介	· · · · ·	P.170
■ まとめ	· · · · ·	P.173
□ 調査主体	· · · · ·	P.175
□ お問合せ	· · · · ·	P.188

□ はじめに

はじめに

はじめに

1. 調査の名称

2024年度自転車交通安全教育機会拡充に向けた実施状況調査研究事業

2. 調査の趣旨・目的

平素より自転車の利用促進・交通安全啓発に格別のご理解とご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、警察庁統計に基づく内閣府「令和5年度交通安全白書」にありますように、我が国における自転車が第一当事者又は第二当事者となった交通事故件数が、令和4年度において6万9,985件で前年より291件増加している傾向や、全交通事故に占める自転車事故が増加傾向にあり、加えて自転車対歩行者の事故が直近3年間増加しており、深刻な社会問題となっております。

我が国における自転車乗用環境は、諸外国と比べてまだ十分には整備されておらず、また自転車利用者の交通ルール・マナー教育につきましては、関係各位が様々にご尽力されておられるところではございますが、老若男女幅広い世代を対象に、隅々まで十分に行き渡っているとは言えない状態であると思われます。

こうした社会的背景を踏まえ、警察庁では令和5年度に『良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会』を開催した後、令和6年3月5日付閣議決定を経て改正道路交通法の施行悪質な自転車利用者の取締強化を目指すと共に、令和6年7月8日に第1回『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』を立ち上げ、令和8年春からの改正道路交通法施行に向けて、「交通安全教育」「違反取締」「交通規制」の3項目を推進することで、事態の改善を目指しているところです。

*警察庁主宰『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』構成員名簿

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kyougikai/01/siryou02.pdf>

*また弊会は、自転車活用推進本部主宰『自転車活用推進官民連携協議会』構成団体の一員でもございます。

構成団体 <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/jitensha-kyogikai/index.html>

この度、両官民協議会の一員である弊会（一般財団法人日本自転車普及協会）が主体となり、競輪機械振興補助事業（<https://www.jka-cycle.jp>）の補助を頂いて、現在我が国において公的機関・民間団体の皆様やその他有志活動主体の皆様が実施している各種自転車交通安全教育講習会等の内容を、収集・実地調査・検証し、皆様の交通安全教育活動を補足することができるよう、実効性のあるカリキュラムを模索すると共に、この普及を図るシステム・ツールを開発・確立するための調査研究を2024年度から3か年計画で行う運びとなりました。

次頁より調査の概要および2024年度の調査結果について記載をいたします。皆様方におかれましては、今後の自転車交通安全事業について、ご参考にしていただけましたら幸いです。

はじめに

3. 実施内容

初年度・2024年度においては、2024年10月～2025年3月末までを実施期間として、行政・公的機関や民間団体等が行う各種自転車交通安全教育講習会等の内容を調査・研究して報告書にまとめる。

4. 2024年度事業における調査設計

初年度・2024年度においては、「1. 網羅調査」・「2. 抽出調査」の2種類の調査を行うことで、現在の我が国における「自転車交通安全教育機会」についての概観を明らかにした。

調査概要

□ 調査概要／A：網羅調査

A：網羅調査

●調査目的

- ・現在日本全国で、どの位の頻度や規模での自転車交通安全教室が行われているか、実施内容や種類、実施回数、効果、課題について、網羅的に全体像を把握すること

※なお、警察が実施主体となっている自転車交通安全教室の回数等の分析は警察庁が行っている。今回の地方自治体への設問においては実施主体を問わず把握実態を問うているが、回答自治体によって警察主体の教室を把握し回答に含めているところもあれば、そうでない自治体もあった。

●調査概要

- ・全国の地方自治体に向けた網羅的な全数調査

●調査対象

- ・全国1788の地方自治体（都道府県及び市町村）

●調査方法

- ・調査依頼状をメールで案内し、WEBのアンケートフォームへの回答を依頼

① 「自転車を活用したまちづくりを推進する 全国市区町村長の会
(<https://www.bicyclemayors.jp/>)」の加盟自治体へメール配信
……417件配信（回答数119）※回答率28.5%

② WEB検索により取得した自治体メールアドレスへのメール配信
……869件配信（回答数104）※回答率12.0%

③ WEB検索による問い合わせフォームからの回答依頼
……432件配信（回答数154）※回答率35.6%

*合計1,718件配信（回答数377）※回答率21.9%

□ 調査概要／A：網羅調査

●調査設問

- ・各地方自治体の政策における、「自転車交通安全の啓発・対策」の位置づけ
- ・各地方自治体の行政区域内で行われている「自転車に関する交通安全施策」の種類
- ・各地方自治体の行政区域内で行われている「自転車交通安全教室」の実施実態の把握状況および把握方法
- ・把握できている「教室の種類数」「年間合計実施回数」
- ・把握している「自転車交通安全教室」について、教室別に「名称」「実施団体」「対象年齢」「警察協力有無」「実施目的・教室の内容」「R6年度に実施した回数」「1回あたりの平均参加者人数」「年間総数」「運営スタッフ人数」
- ・今後行政施策として市民に向けた自転車交通安全教育を推進するにあたって「必要とするサポート（情報・仕組み・ツールなど）」
- ・現在推進している自転車交通安全教室を含む自転車交通安全教育・啓発活動について、課題に感じていること
- ・市民に「自転車の安全な乗り方・ルールやマナー」を啓発していくためのアイデアや構想など
- ・本調査の内容や取り組みについて、ご意見・ご質問

●調査スケジュール

- ・2024年10月～11月：調査票の設計
- ・2024年12月～2025年1月：配信メールアドレスリストの取得・整理
- ・2025年2月1日～2月28日：調査依頼メールの配信・回答期間
- ・2025年3月～：調査結果の集計・分析

□ 調査概要／B：抽出調査

B：抽出調査

●調査目的

- ・現在国内で主体的に「自転車交通安全教室事業」行っている各団体（官民問わず）について、各団体および下部組織が行っている教室事業における、対象、実施内容・種類、実施回数、得られた結果・効果・課題、今後ほしい施策や情報などを細かく聞き取り、各団体特有の実施状況を個別的に深く把握すること

●調査概要

- ・特定の団体に絞ったヒアリング面談による聞き取り調査

●調査対象

- ・全国で主体的に「自転車交通安全教室事業」行っている各団体（官民問わず）
- ・予備調査の対象団体数は計428団体

●調査方法1（予備調査）

- ・ヒアリング面談に進む前の予備調査として、次の対象についてWEBアンケートによる予備調査を行った

① 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 加盟団体
……27団体

② 一般財団法人日本自転車普及協会 関連団体
……39団体

③ 一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟 加盟団体など
……272団体

④ WEB検索
……90団体

*合計428団体へ予備調査を依頼（回答数91）※回答率21.2%

□ 調査概要／B：抽出調査

●調査方法2（ヒアリング面談による聞き取り調査）

- ・予備調査に回答があった91団体の調査結果から、特に熱心な活動を行っている団体を21団体に絞り込み、掘り下げたヒアリング面談を実施した
- ・各団体へ直接アポイントを取り、直接訪問またはオンライン面談の形で聞き取り調査を行った

●調査スケジュール

- ・2024年10月～11月：調査票の設計
- ・2024年11月：予備調査依頼団体リストの取得・整理
- ・2024年12月4日～12月25日：予備調査依頼メールの配信・回答期間
- ・2025年1月：ヒアリング面談依頼団体の選定とアポイント
- ・2025年1月下旬～2月末：ヒアリング面談による聞き取り調査の実施
- ・2025年3月～：調査結果の集計・分析

□ 調査概要／B：抽出調査

●調査団体一覧

No	団体名	URL	ページ
1	一般財団法人 日本交通安全教育普及協会	https://www.jatras.or.jp/	62
2	一般財団法人 自転車産業振興会	https://jbpi.or.jp/	69
3	一般社団法人 自転車協会	https://www.jitensha-kyokai.jp/	73
4	一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）	https://jaf.or.jp/individual	77
5	一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会（全指連）	https://www.zensiren.or.jp/	81
6	一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト	https://ccsp.jp/	86
7	全国共済農業協同組合連合会（JA共済連）	https://social.ja-kyosai.or.jp/	92
8	東京葛飾バイコロジー推進協議会	https://www.bpaj.or.jp/bikecology	98
9	京都市	https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/soshiki/10-7-0-0-0.html	103
10	金沢市	https://www4.city.kanazawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kotsuseisakuka/giomugaiyo/4227.html	109
11	自転車利用環境向上会議全国委員会	https://jcc-nec.org/	115
12	日本自転車文化協会	https://www.jba-rw.org/	119
13	トヨタ・モビリティ基金	https://toyotamobilityfoundation.jp/	123
14	ブリヂストンサイクル株式会社	https://toyotamobilityfoundation.jp/	127
15	パナソニックサイクルテック株式会社	https://cycle.panasonic.com/pct/	132
16	ヤマハ発動機販売株式会社	https://global.yamaha-motor.com/jp/	138
17	ライトウェイプロダクツジャパン株式会社	https://www.riteway-jp.com/	143
18	株式会社あさひ	https://corporate.cb-asahi.co.jp/	147
19	CIEL BLUE KANOYA	https://cielbleu-kanoya.com/	151
20	Sparkle Oita Racing Team	https://sparkle-oita.jp/	156
21	群馬工業高等専門学校	https://www.gunma-ct.ac.jp/	160

A：網羅調查

□ A：網羅調査／調査概要（再掲）

□ A：網羅調査

■ 調査概要（再掲）

■ 回答者属性

■ 回答集計結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

└③自転車交通安全教室の状況

└④必要するサポート・今後の展望

■ まとめ

□ A：網羅調査／調査概要（再掲）

A：網羅調査

●調査目的

- ・現在日本全国で、どの位の頻度や規模での自転車交通安全教室が行われているか、実施内容や種類、実施回数、効果、課題について、網羅的に全体像を把握すること

※なお、警察が実施主体となっている自転車交通安全教室の回数等の分析は警察庁が行っている。今回の地方自治体への設問においては実施主体を問わず把握実態を調査しているが、警察主体のものの詳細は別途警察庁より発表がある調査結果に詳しい。

●調査概要

- ・全国の地方自治体に向けた網羅的な全数調査

●調査対象

- ・全国1788の地方自治体（都道府県及び市町村）

●調査方法

- ・調査依頼状をメールで案内し、WEBのアンケートフォームへの回答を依頼

① 「自転車を活用したまちづくりを推進する 全国市区町村長の会
（<https://www.bicyclemayors.jp/>）」の加盟自治体へメール配信
……417件配信（回答数119）※回答率28.5%

② WEB検索により取得した自治体メールアドレスへのメール配信
……869件配信（回答数104）※回答率12.0%

③ WEB検索による問い合わせフォームからの回答依頼
……432件配信（回答数154）※回答率35.6%

* 合計1,718件配信（回答数377）※回答率21.9%

□ A：網羅調査／調査概要（再掲）

●調査設問

- ・各地方自治体の政策における、「自転車交通安全の啓発・対策」の位置づけ
- ・各地方自治体の行政区域内で行われている「自転車に関する交通安全施策」の種類
- ・各地方自治体の行政区域内で行われている「自転車交通安全教室」の実施実態の把握状況および把握方法
- ・把握できている「教室の種類数」「年間合計実施回数」
- ・把握している「自転車交通安全教室」について、教室別に「名称」「実施団体」「対象年齢」「警察協力有無」「実施目的・教室の内容」「R6年度に実施した回数」「1回あたりの平均参加者人数」「年間総数」「運営スタッフ人数」
- ・今後行政施策として市民に向けた自転車交通安全教育を推進するにあたって「必要とするサポート（情報・仕組み・ツールなど）」
- ・現在推進している自転車交通安全教室を含む自転車交通安全教育・啓発活動について、課題に感じていること
- ・市民に「自転車の安全な乗り方・ルールやマナー」を啓発していくためのアイデアや構想など
- ・本調査の内容や取り組みについて、ご意見・ご質問

※調査票は次頁を参照

●調査スケジュール

- ・2024年10月～11月：調査票の設計
- ・2024年12月～2025年1月：配信メールアドレスリストの取得・整理
- ・2025年2月1日～2月28日：調査依頼メールの配信・回答期間
- ・2025年3月～：調査結果の集計・分析

□ A：網羅調査／調査概要（調査票）

2024年度「自転車交通安全教育機会拡充に向けた実施状況調査」 地方自治体様向け網羅調査・設問項目一覧					
<p>・ご案内しているWEBフォームURLからお入りいただき、以下のアンケート項目へのご回答のご協力をお願ひいたします。 ・ご多用中のところ誠に恐縮ですが、2025年2月28日（金）までにご回答のご協力をいただけますようよろしくお願い申し上げます。</p>					
Q番号	設問項目	対象者	回答形式	回答選択肢案	
基礎情報					
<p>SA: 第一回目 MA: 第二回目 FA: 自由記述</p>					
Q1	回答団体名 (団体名・部署名・住所・電話番号・メールアドレス)	全員	FA		
Q2	回答者名 (役職・氏名)	全員	FA		
自転車交通安全施策（自転車交通安全教室を含む）の実施状況 <p>SA: 第一回目 MA: 第二回目 FA: 自由記述</p>					
Q3	貴市町村（貴都道府県）の政策における、「自転車交通安全の発展・対策」の位置づけを教えてください。	全員	SA	<ul style="list-style-type: none"> ・重点施策であり、具体的な計画を策定済み ・重点施策であり、今具体的な計画を策定予定 ・重点施策として位置づけていない ・位置づけを候封/協議中である ・分からぬ 	
Q4	貴行政区域内で行われている「自転車に関する交通安全施策」について 当時はまるものをお教えてください。 また、そのうち特に重点的に取り組みたい施策があれば選択してください。	全員	MAマトリクス	<p><施策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通安全教室 ・冊子・チラシの配布 ・ウェブサイトからの情報発信 ・その他（<input type="text"/>）※自由記述 <p><重点施策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数選択 	
市内の自転車安全教室の概況把握について <p>SA: 第一回目 MA: 第二回目 FA: 自由記述</p>					
Q5	貴行政区域内に「自転車交通安全教室」についてお伺いします。 行政区域内で行われている「自転車交通安全教室」の実施状況の把握について 当時はまるものを選んでください。	全員	MA	<ul style="list-style-type: none"> ・実施状況について未調査である または 把握をしていない ・実施状況について調査しており、大まかに把握している ・実施状況について調査しており、精緻に把握をしている 	
Q6	「自転車交通安全教室」の実施状況の把握について 把握の方法を教えてください。	Q5で 把握している と答えた人	MA	<ul style="list-style-type: none"> ・行政が自ら直接調査・聞き取りを行っている ・監察からのデータ提供によって ・その他（<input type="text"/>）※自由記述 	
Q7	行政区域内で行われている自転車教室のうち、 把握できている教室の種類数」「年間合計実施回数」を教えてください。 ※不明な場合は、空欄のままで構いません	全員	MA	<ul style="list-style-type: none"> ・教室の種類：（<input type="text"/>）種類 ・年間合計回数：（<input type="text"/>）回 	
Q8	貴行政区域内で実施していることを把握している「自転車交通安全教室」について、 教室別に「名称」「実施団体」「対象年齢」「警察協力有無」を教えてください。 ※対象年齢が同じで、別の内容の教室を行っている場合は、全て個別に記入ください。	全員	FAマトリクス	<ul style="list-style-type: none"> ・わからない ・教室①（名称：<input type="text"/>）（実施団体：<input type="text"/>）（対象年齢：幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者）（警察協力：有・無） ・教室②（名称：<input type="text"/>）（実施団体：<input type="text"/>）（対象年齢：幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者）（警察協力：有・無） ・教室③（名称：<input type="text"/>）（実施団体：<input type="text"/>）（対象年齢：幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者）（警察協力：有・無） ・教室④（名称：<input type="text"/>）（実施団体：<input type="text"/>）（対象年齢：幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者）（警察協力：有・無） ・教室⑤（名称：<input type="text"/>）（実施団体：<input type="text"/>）（対象年齢：幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者）（警察協力：有・無） 	
Q8教室①について					
Q9	Q8でご回答いただいた「自転車交通安全教室」のうち教室①について、 実施目的・教室の内容 を教えてください。 ※複数種類を実施している場合は、当時はまるのをすべて選んでください。	Q8で 教室①に 回答した方	MA	<ul style="list-style-type: none"> ・補助輪外し ・乗り方教室 ・座学 ・実地講習 ・シミュレーター ・スクエアードストレート ・自転車ヒヤリハット地図 ・その他（<input type="text"/>） 	
Q10	Q8でご回答いただいた「自転車交通安全教室」のうち教室②について、 R6年度に実施した回数 を教えてください。 ※複数回している場合は、平均的な回数を選択してください	Q8で 教室②に 回答した方	FA	<ul style="list-style-type: none"> ・約（<input type="text"/>）回 	
Q11	Q8でご回答いただいた「自転車交通安全教室」のうち教室③について、 R6年度に実施したもののが1回あたりの平均参加者人数」「年間総数 を教えてください。	Q8で 教室③に 回答した方	FA	<ul style="list-style-type: none"> ・1回あたり：約（<input type="text"/>）名 ・年間あたり：約（<input type="text"/>）名 	
Q12	Q8でご回答いただいた「自転車交通安全教室」のうち教室④について、 R6年度に実施したものの運営スタッフ人数 を教えてください。 ※複数回している場合は、平均的な人数を選択してください	Q8で 教室④に 回答した方	FA	<ul style="list-style-type: none"> ・約（<input type="text"/>）名 	
Q8教室②について					
Q13 ～ Q16	Q9～Q12を繰り返し	Q8で 教室②に 回答した方	—	Q9～Q12を繰り返し	
Q8教室③について					
Q17 ～ Q20	Q9～Q12を繰り返し	Q8で 教室③に 回答した方	—	Q9～Q12を繰り返し	
Q8教室④について					
Q21 ～ Q24	Q9～Q12を繰り返し	Q8で 教室④に 回答した方	—	Q9～Q12を繰り返し	
Q8教室⑤について					
Q25 ～ Q28	Q9～Q12を繰り返し	Q8で 教室⑤に 回答した方	—	Q9～Q12を繰り返し	
自転車交通安全全般の施策について					
Q29	今後行政施策として市民に向けた自転車交通安全教育を推進するにあたって 「必要とするサポート（情報・仕組み・ツールなど）」があれば記入してください。	全員	FA		
Q30	現在推進している自転車交通安全教室を含む自転車交通安全教育・啓発活動につい て、課題に感じていることがあれば教えてください。	全員	MA	<ul style="list-style-type: none"> ・講習会の時間が確保できない ・講習会の場所が確保できない ・講師やスタッフ、専門人材などの人手不足 ・備品や教材、カリキュラムなどの不足 ・その他（<input type="text"/>）※自由記述 	
Q31	市民に「自転車の安全な乗り方・ルールやマナー」を啓発していくために アイデアや構想などがあれば、記入してください。	全員	FA		
その他					
Q32	本調査の内容や取り組みについて、ご意見・ご質問があれば、自由にご記入ください。	全員	FA		

□ A：網羅調査／回答者属性

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

■ 回答者属性

- 回答集計結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

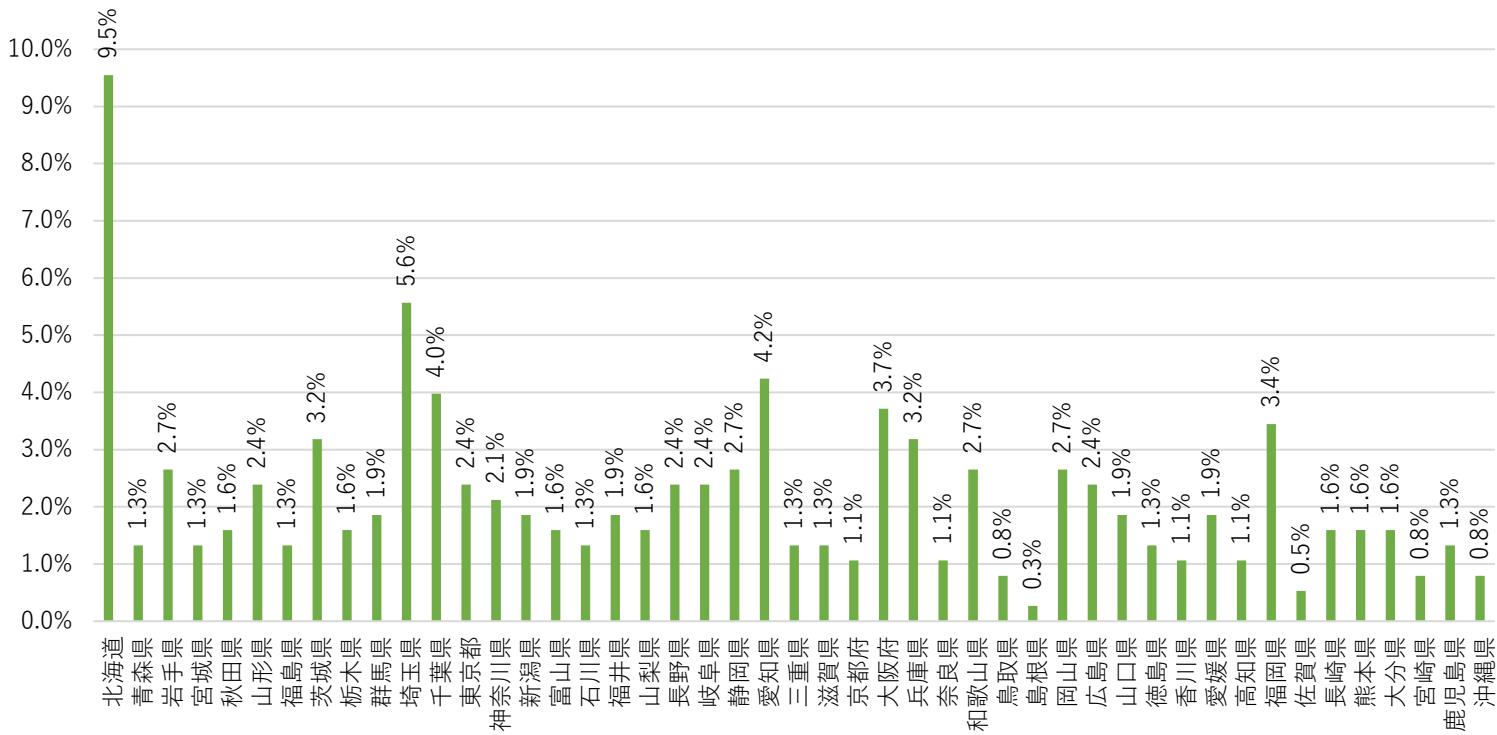
└③自転車交通安全教室の状況

└④必要するサポート・今後の展望

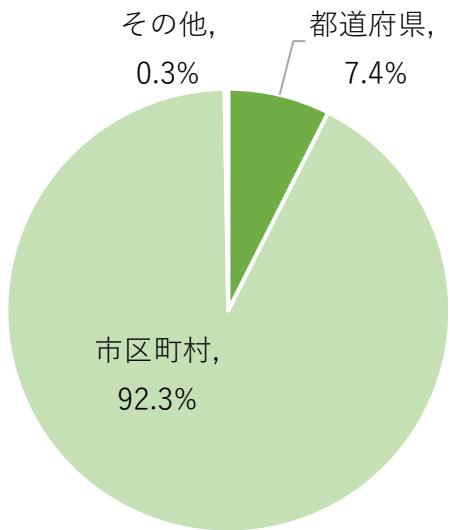
- まとめ

□ A：網羅調査／回答者属性

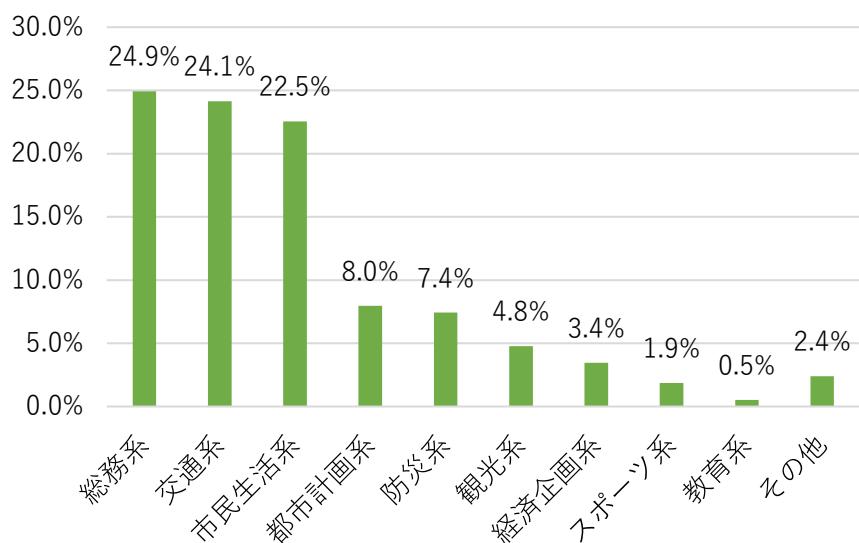
■回答都道府県



■団体属性



■回答部署



■回答依頼経路と回答率

属性	回答数	配信件数	回答率
「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」加盟自治体へのメール配信	119	417	28.5%
WEB検索により取得した自治体メールアドレスへのメール配信	104	869	12.0%
WEB検索による問い合わせフォームからの回答依頼	154	432	35.6%

□ A：網羅調査／回答結果／①交通安全施策全般

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

- 回答者属性

- 回答結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

└③自転車交通安全教室の状況

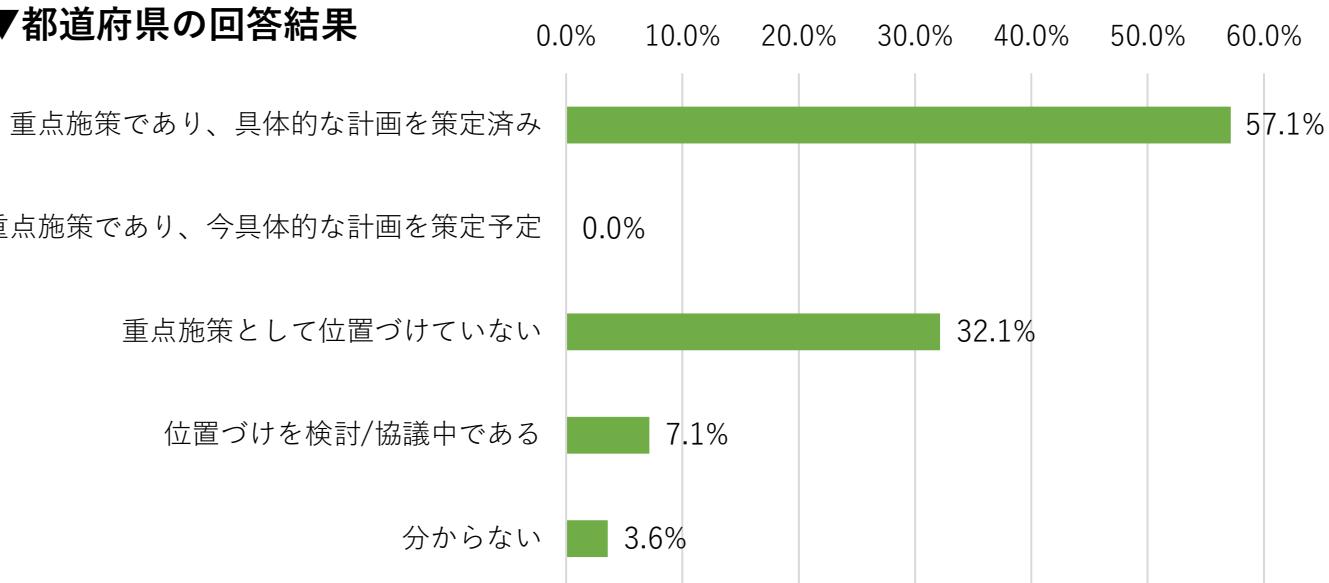
└④必要するサポート・今後の展望

- まとめ

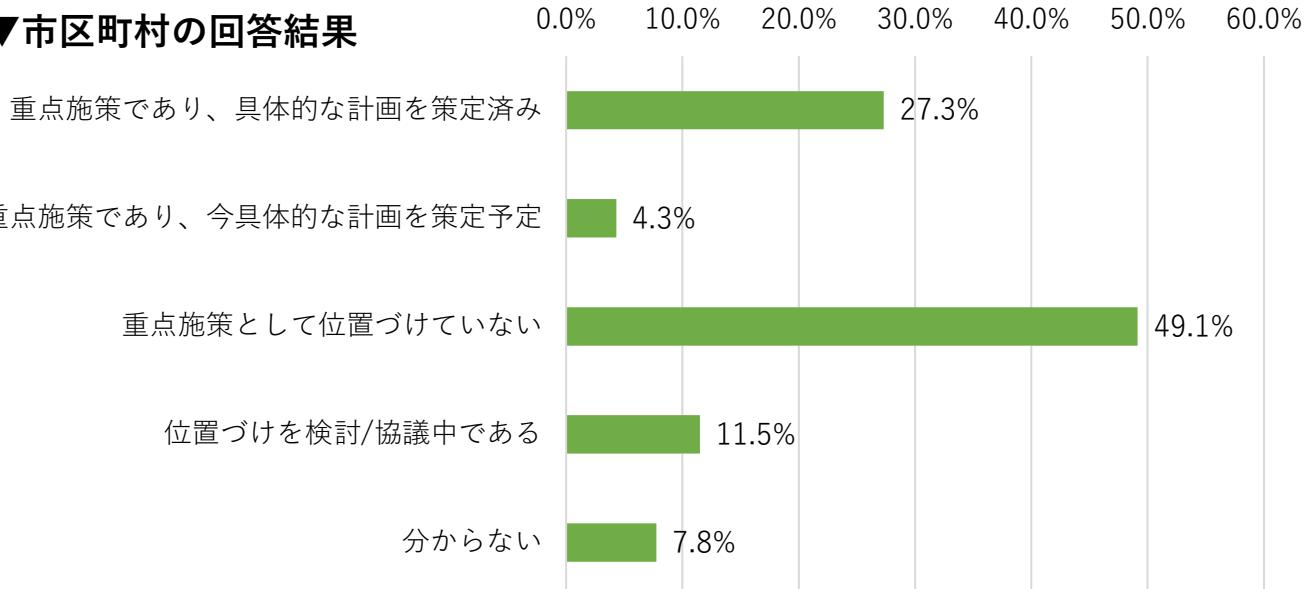
□ A：網羅調査／回答結果／①交通安全施策全般

■貴市町村（貴都道府県）の政策における、「自転車交通安全の啓発・対策」の位置づけを教えてください。

▼都道府県の回答結果



▼市区町村の回答結果



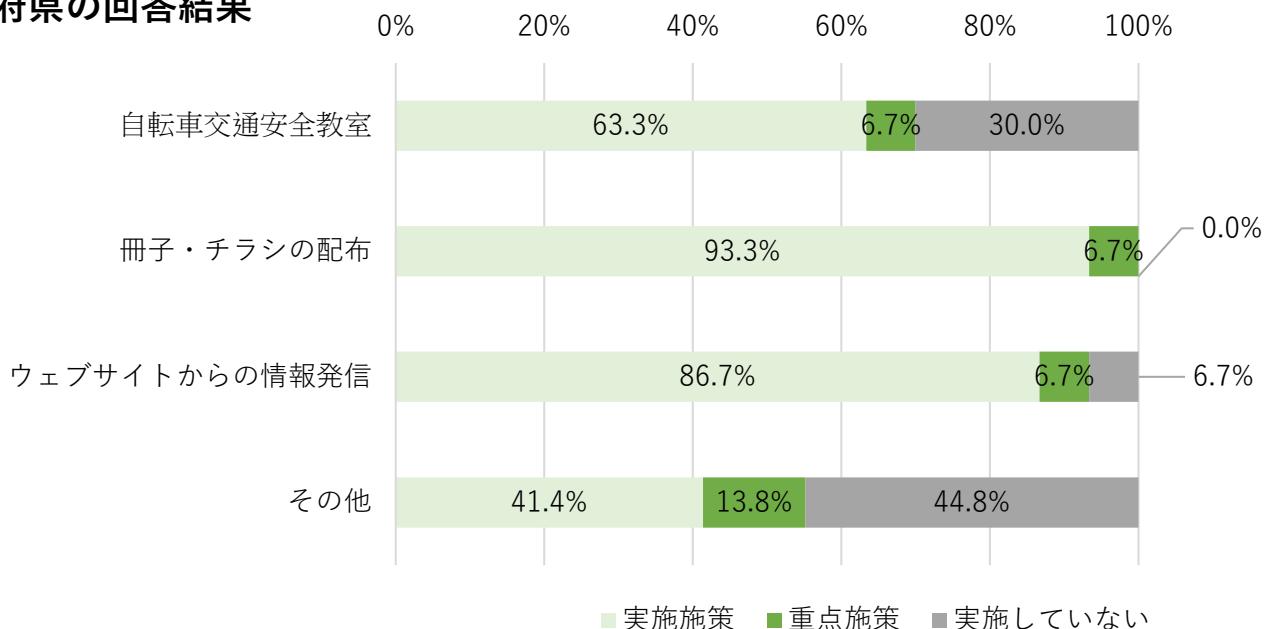
■結果要約

- 「自転車交通安全の啓発・対策」を重点施策として位置付けている割合は、都道府県57.1%と市区町村31.6%と大きく差があることがわかった。
- 都道府県単位では、重点施策を位置付けていないのは1/3程度であり、6割程度が具体的な自転車交通安全の計画を策定済みであった。
- 市区町村単位では、「位置づけを協議中」・「今後具体的な計画を策定予定」が15.8%にとどまっており、今後、啓発・対策が大規模に進行する数値的な兆しは乏しいと推察される。

□ A：網羅調査／回答結果／①交通安全施策全般

■貴行政区域内で行われている「自転車に関する交通安全施策」について、当てはまるものを教えてください。

▼都道府県の回答結果



<その他>

【条例制定】

- ・自転車条例の制定

【モデル事業】

- ・ヘルメット着用促進モデル高校事業
- ・自転車ヘルメットモニター事業
- ・高齢者自転車ヘルメット着用モニター事業
- ・自転車ヘルメット購入応援事業：高齢者・学生・子育て世代を対象に、ヘルメット1個につき最大4000円相当の電子マネー等を還元

【情報発信（空中戦）】

- ・自転車マナーアップキャンペーン
- ・SNSでの情報発信
- ・公式SNSによる「自転車に関する交通安全」を発信
- ・シェア・ザ・ロードの精神の普及（全ての自転車利用者に対するヘルメット着用促進 自転車損害保険等の加入促進）
- ・交通安全啓発動画の配信

【情報発信（地上戦）】

- ・各種イベントへの自転車シミュレータの出展
- ・教材DVDの貸し出し
- ・四季の交通安全県民運動やイベント等における啓発
- ・道路交通法改正に伴う街頭啓発

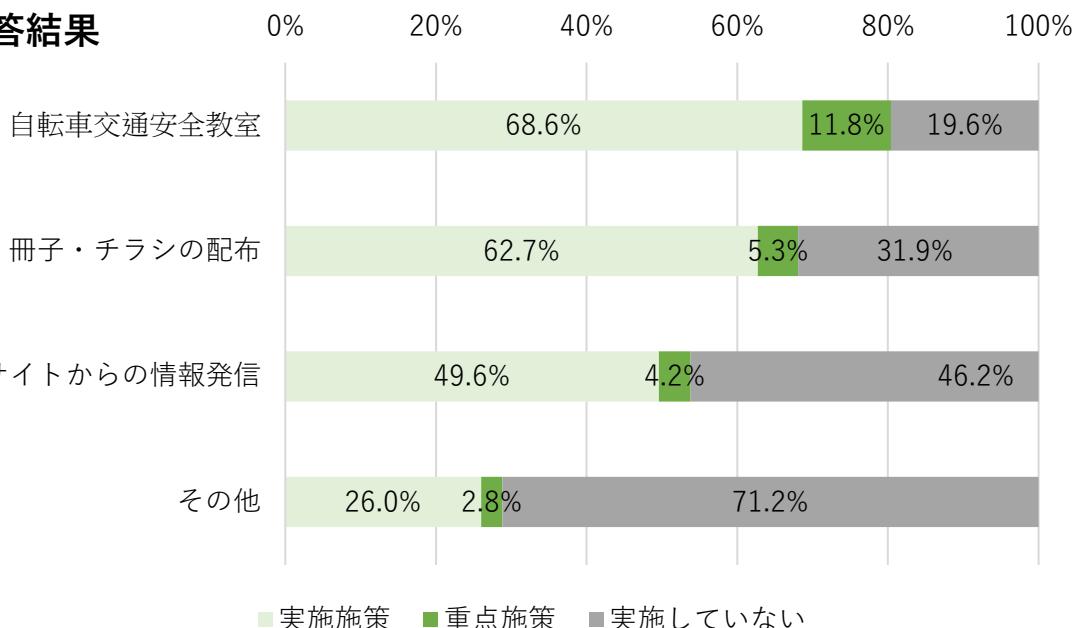
■結果要約

- ・都道府県単位で「重点施策」として位置付けているのは「その他」が最多で、その他には、条例制定やモデル事業の実施、マナーアップキャンペーン展開など「制度設計の改善」や「大規模な情報発信」が含まれる。
- ・一方で、自転車交通安全教室を重点施策として位置付けているのは6.7%に留まった。

□ A：網羅調査／回答結果／①交通安全施策全般

■貴行政区域内で行われている「自転車に関する交通安全施策」について、当てはまるものを教えてください。

▼市区町村の回答結果



<その他>

- ・ 幼児2人同乗用電動自転車購入費助成事業
- ・ 防災行政無線による周知啓発（町内全戸）
- ・ 自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度の実施
- ・ 注意喚起のため現地に看板や路面シートを設置
- ・ 中高生への自転車読本の配布
- ・ 地域イベント等を活用した交通ルールの周知・啓発物品の配布
- ・ 小学4年生を対象にした自転車の安全な乗り方を習得するための自転車運転免許講習を実施
- ・ 周辺自治体と協議会を設立し、自転車教室などを実施
- ・ 自転車用ヘルメット着用率調査
- ・ 自転車通学の新中学1年生にヘルメットを支給
- ・ 自転車安全点検
- ・ 市道に矢羽根型路面表示を施工
- ・ 警察等の関係団体による街頭指導
- ・ 学校全体で自転車利用における交通ルール・マナーの向上に取り組む高等学校を、「自転車安全利用推進校」に認定している
- ・ スポークリフレクター、夜光たすきの配付
- ・ シェア・ザ・ロード啓発マグネットステッカー
- ・ こども自転車乗り埼玉県大会出場に際してのレクチャーなど
- ・ ケーブルテレビ・市内デジタルサイネージ等からの情報発信
- ・ JR駅前及び中学校前において自転車の安全利用キャンペーンの実施

■結果要約

- ・ 市町村単位で「重点施策」として位置付けているのは「自転車交通安全教室」が最多で11.8%となった。また8割近い地域で、施策として実施していることが分かった。
- ・ また、ウェブサイトやSNSなどの発信よりも、冊子・チラシの配布など地域に密着し直接的に訴求できる地上戦施策が多く、重点施策に位置付ける傾向が読み取れる。

□ A：網羅調査／回答結果／①交通安全施策全般

■実施中の自転車交通安全施策と重点施策

	市区町村単位の傾向	都道府県の傾向
交通安全施策（全般）について		
「自転車交通安全の啓発・対策」の位置づけ	<ul style="list-style-type: none">重点施策として位置づけている割合は、31.6%「位置づけを協議中」・「今後具体的な計画を策定予定」が15.8%。今後、啓発・対策が大規模に進行する数値的な兆しは乏しいと推察	<ul style="list-style-type: none">重点施策として位置づけいる割合は57.1%同程度が具体的な自転車交通安全の計画を策定済み。重点施策を位置付けてないのは1/3未満。
実施中の自転車交通安全施策と重点施策	<ul style="list-style-type: none">11.8%が「自転車交通安全教室」を交通安全施策の中で重点施策として位置付けており、8割近い地域で、施策として実施中。ウェブサイトやSNSなどの発信よりも、冊子・チラシの配布など地域に密着し直接的に訴求できる地上戦施策を重視	<ul style="list-style-type: none">自転車交通安全教室を重点施策として位置付けているのは6.7%。「重点施策」として位置付けている施策は「その他」が最多で、これには条例制定やモデル事業の実施、マナーアップキャンペーン展開など制度設計の改善や大規模な情報発信が含まれる。

□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

- 回答者属性

- 回答結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

└③自転車交通安全教室の状況

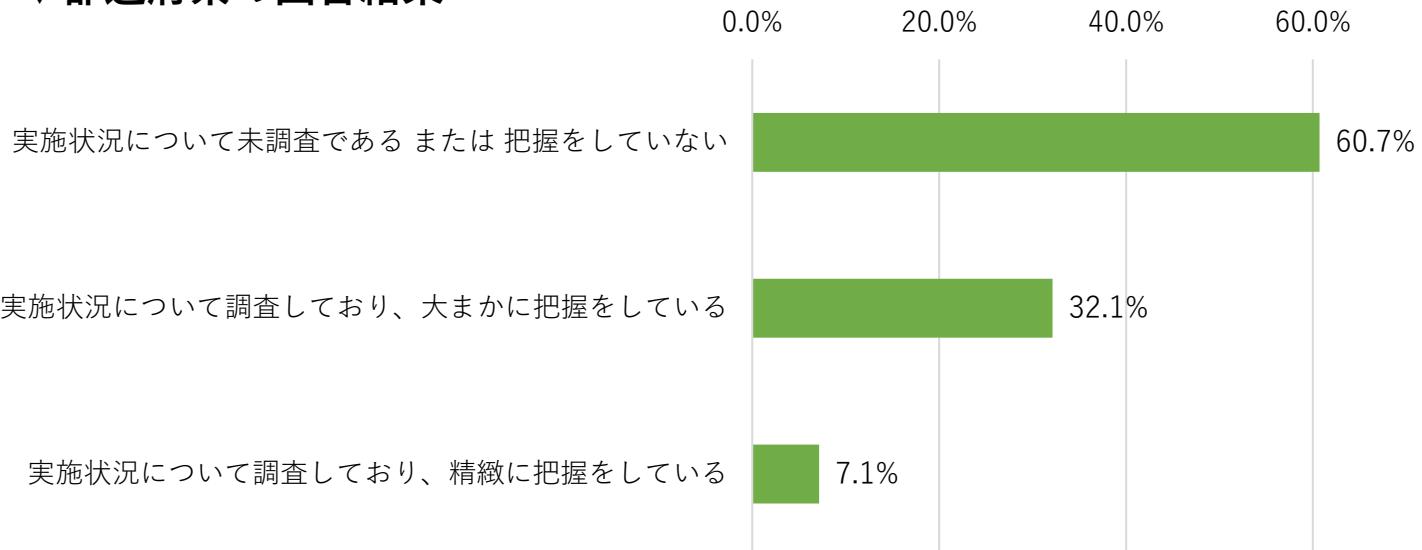
└④必要するサポート・今後の展望

- まとめ

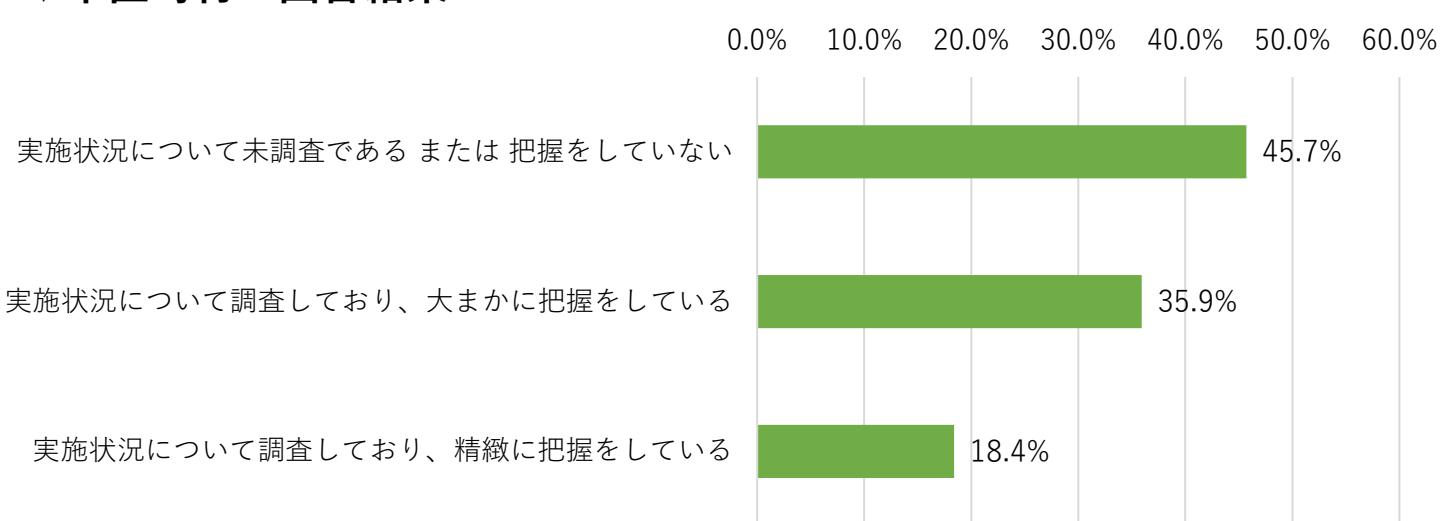
□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

■行政区域内で行われている「自転車交通安全教室」の実施状況の把握について当てはまるものを選んでください。

▼都道府県の回答結果



▼市区町村の回答結果



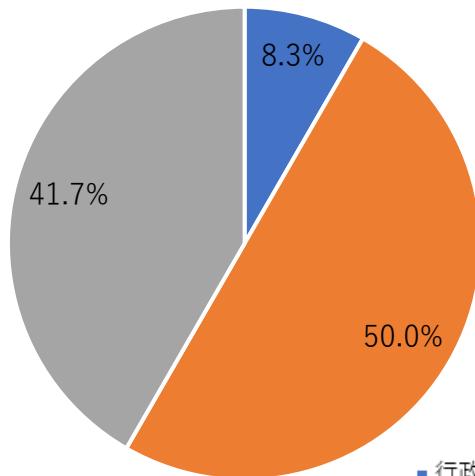
■結果要約

- ・ 自転車交通安全教室の実施状況の把握については、都道府県単位では60.7%・市区町村単位では45.7%が把握をしていないことがわかった。
- ・ 市区町村単位では、半数以上が把握をしており、そのうちの約半数が実施状況を調査し、精緻に把握していると回答した。

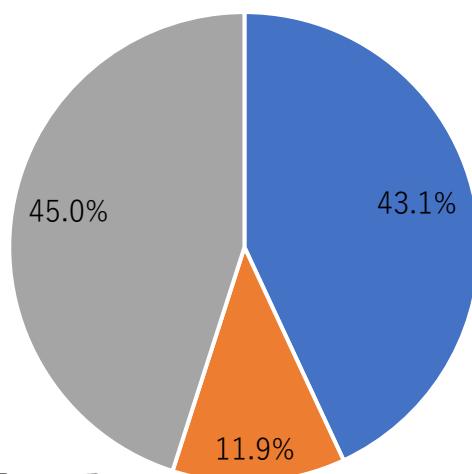
□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

■ 「自転車交通安全教室」の実施状況の把握の方法を教えてください。

▼都道府県の回答結果



▼市区町村の回答結果



<その他>

- ・ 県の事業として実施
- ・ 新潟県で実施している、各季運動の際、市町村に取り組み内容を確認している
- ・ 自転車交通安全教室実施の都度、参加人數等を把握している
- ・ 県教委に照会

<その他>

- 学校/教育部局単位
 - ・ 安全教室実施日に、小学校へ出向いて
 - ・ 各小学校との連携
 - ・ 学校からの依頼になるため、担当課が直接出向いているものだけ把握している。
 - ・ 教育部局より聞き取り
 - ・ 毎年度、市内の小学校に自転車教室開催希望調査を行い、申込があった小学校に赴いて、自転車教室を開催している
- 委託先の報告
 - ・ 交通指導員からの報告による
 - ・ 交通安全協会からの聞き取り
 - ・ プロサイクリングチームに業務委託で。
- それ以外
 - ・ 自治会からの情報提供
 - ・ 機材の貸出を当市がおこなっており、貸出の申込みがあった団体等の数は把握している
 - ・ メディア

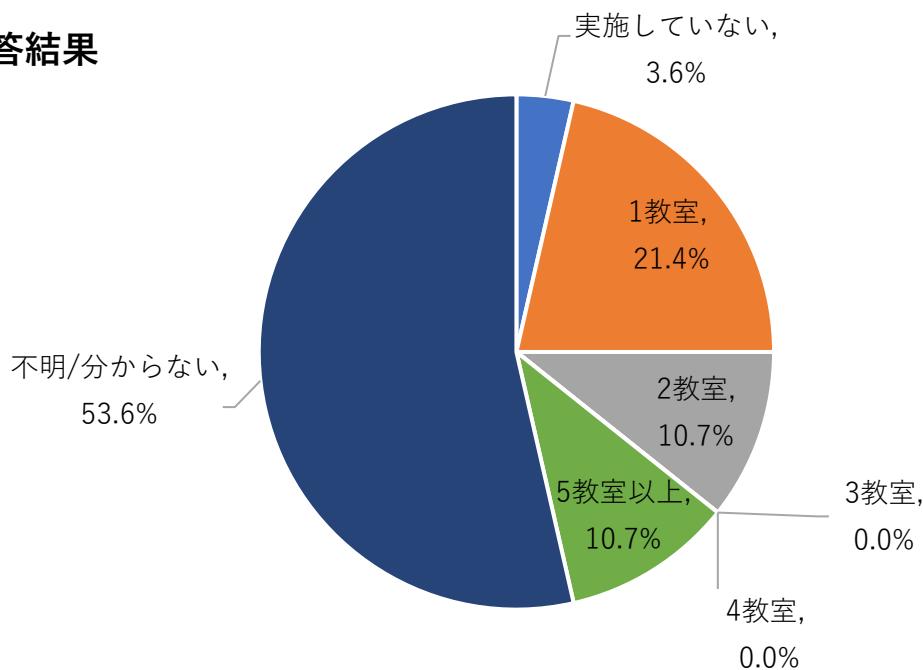
■結果要約

- ・ 自転車交通安全教室の実施状況の把握方法については、市区町村は約43%が行政自ら調査を行い、都道府県は50%が警察からのデータ提供によって、把握していることが分かった。都道府県は県警との連携が深いことが伺える。
- ・ 「その他」の手法としては、「学校・教育部局から直接情報提供を受ける」形が多く、「交通安全団体や自転車団体への委託」が次いだ。

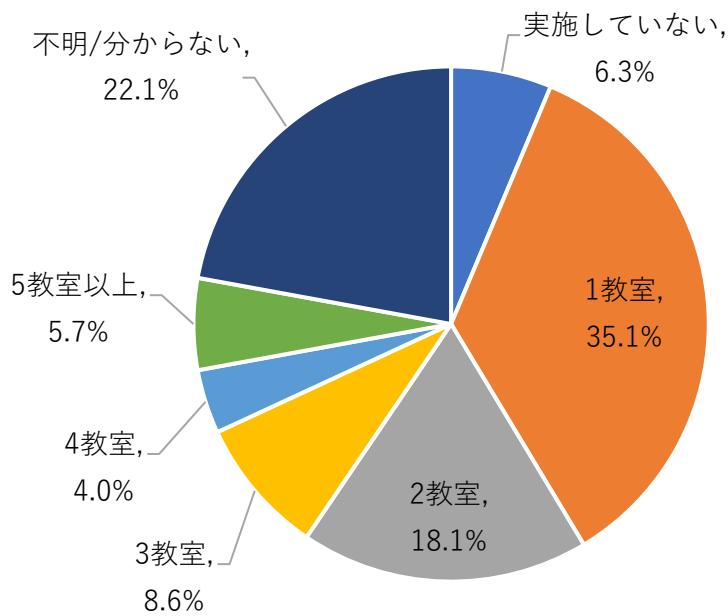
□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

■行政区域内で行われている自転車教室のうち、把握できている「教室の種類数」を教えてください。

▼都道府県の回答結果



▼市区町村の回答結果



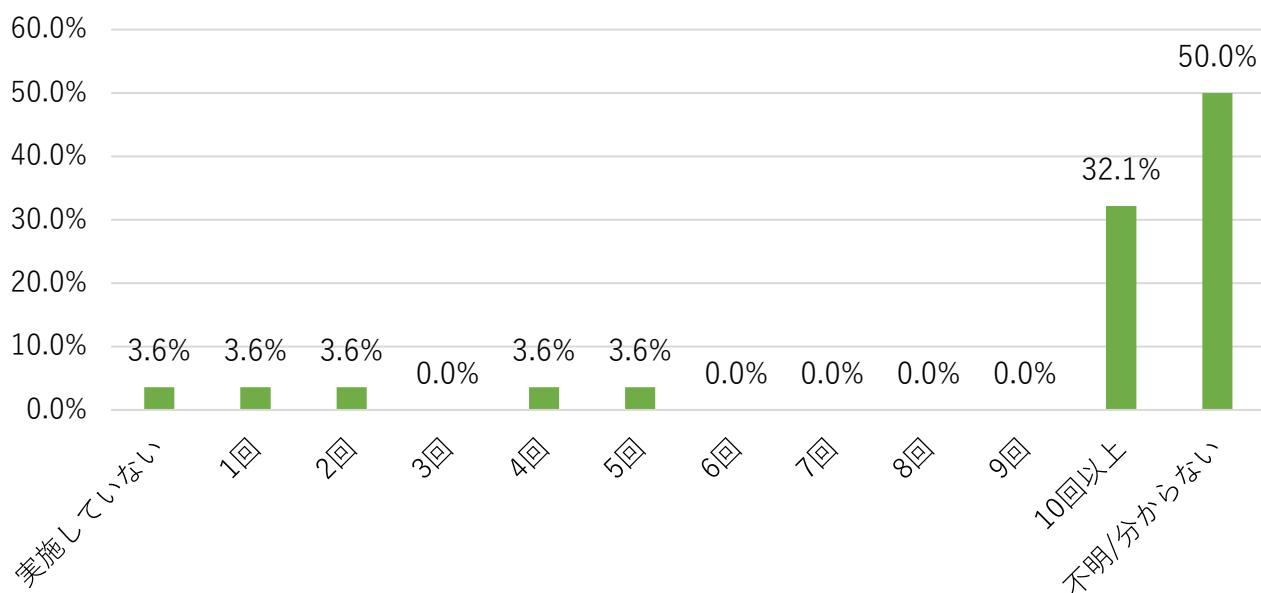
■結果要約

- 把握している自転車交通安全教室の種類数については、都道府県単位では53.6%が把握しておらず、市区町村単位では78%が把握をしている結果となった。
- 把握できている教室の種類は、いずれも「1教室」が最も多く、管轄区内の自転車教室実施状況について、細部まで把握できていない可能性が伺える。

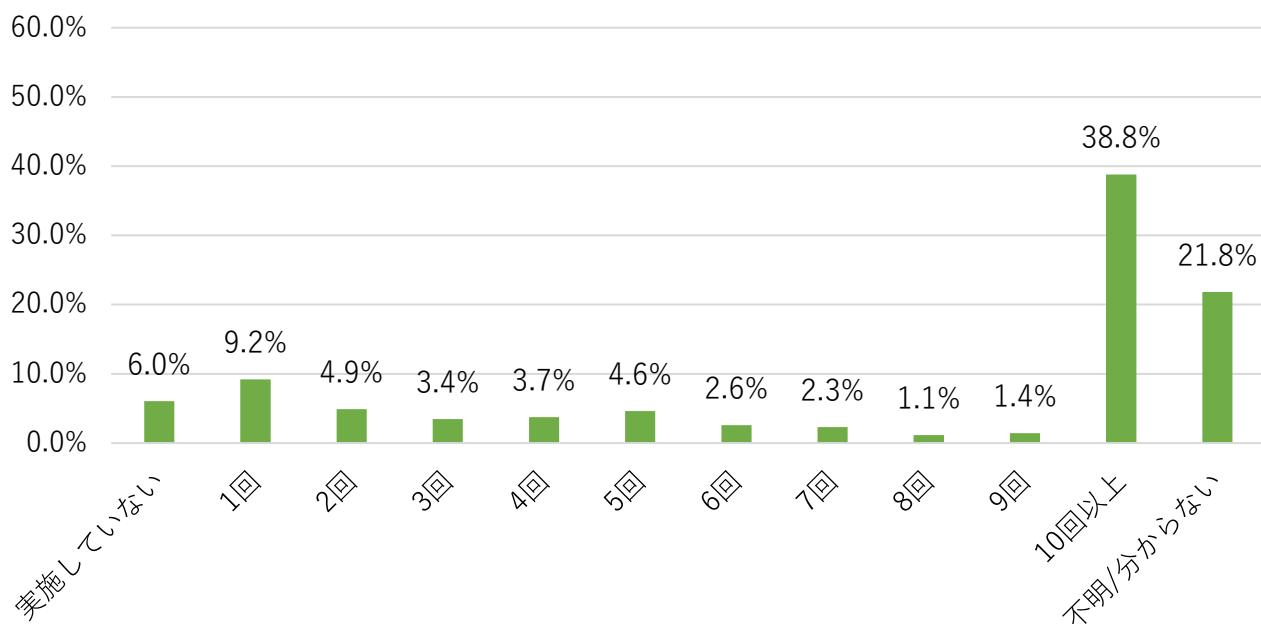
□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

■行政区域内で行われている自転車教室のうち、把握できている「年間の合計実施回数」を教えてください。

▼都道府県の回答結果



▼市区町村の回答結果



■結果要約

把握している自転車交通安全教室の年間実施回数については、都道府県単位では50%、市区町村単位では20%が把握していないという結果になった。
把握している回数は、いずれも「10回以上」が1/3以上となった。

□ A：網羅調査／回答結果／②自転車交通安全教室の現状

■まとめ

市区町村単位の傾向	都道府県の傾向
管轄区内の自転車交通安全教室の実施状況について	
自転車交通安全教室の実施状況の「把握状況」	<p>半数以上が把握。 そのうちの更に約半数が実施状況を調査し精緻に把握している</p> <p>60.7%が把握をしていない</p>
自転車交通安全教室の「把握方法」	<ul style="list-style-type: none">・ 約43%が行政自ら調査を行っている。・ 「その他」の手法としては、「学校・教育部局から直接情報提供を受ける」形が多く、「交通安全団体や自転車団体への委託」が次いた。 <p>50%が警察からのデータ提供によって把握 (県警との連携が深いことが伺える)</p>
把握できている「教室の種類数」	<ul style="list-style-type: none">・ 78%が1種以上の教室を把握をしている。・ 把握している数は、「1教室」が最も多い。・ 管轄区内の自転車教室実施状況について、細部まで把握できていない可能性が高い。 <p>53.6%が教室の種類を把握していない。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 把握している数は、「1教室」が最も多い。・ 管轄区内の自転車教室実施状況について、細部まで把握できていない可能性が高い。
把握できている「教室の年間実施回数」	<p>「10回以上」が1/3以上。</p> <p>「10回以上」が1/3以上。</p>

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

- 回答者属性

- 回答結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

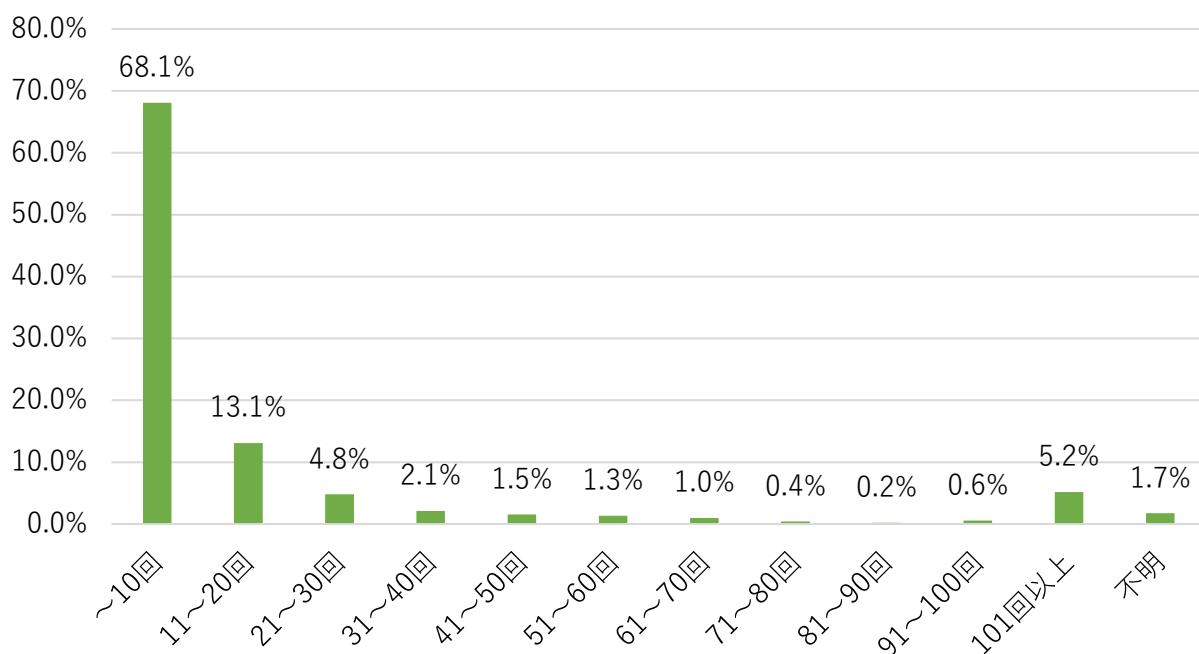
└③自転車交通安全教室の状況

└④必要するサポート・今後の展望

- まとめ

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した回数について教えてください。



▼～10回の内訳

回数	内訳（件）
1回	164
2回	37
3回	29
4回	26
5回	26
6回	17
7回	15
8回	11
9回	13
10回	13

▼101回以上の内訳

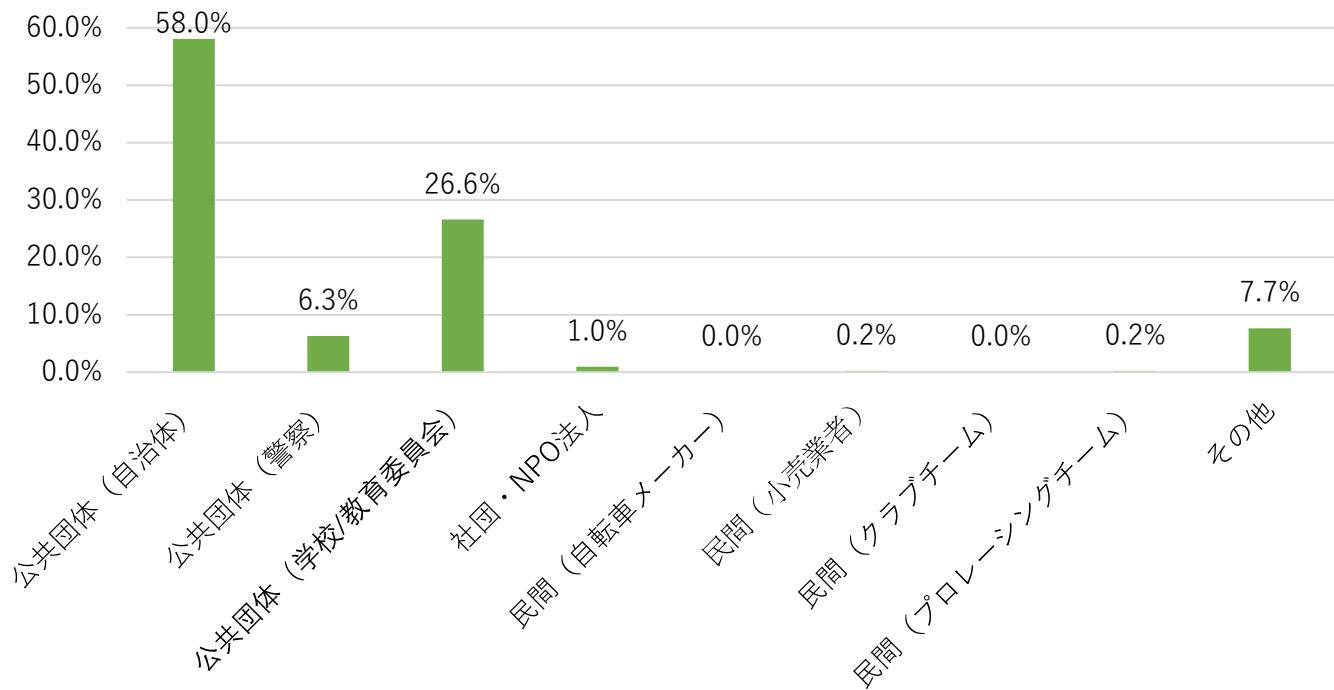
回数	内訳（件）
101～150回	14
151～200回	4
201～250回	3
251～300回	1
301回以上	5

■結果要約

- R6年度の自転車交通安全教室の1教室あたりの実施回数の把握状況としては、「1回」が最も多く、全体の約54%が「5回以内」という結果であった。
- ただし、「101回以上」という高頻度開催の地域も5.2%存在し、年度内に300回以上開催している地域もあった。教室によって実施回数に大きな違いがあるとうかがえる。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の実施団体について教えてください。



<その他>

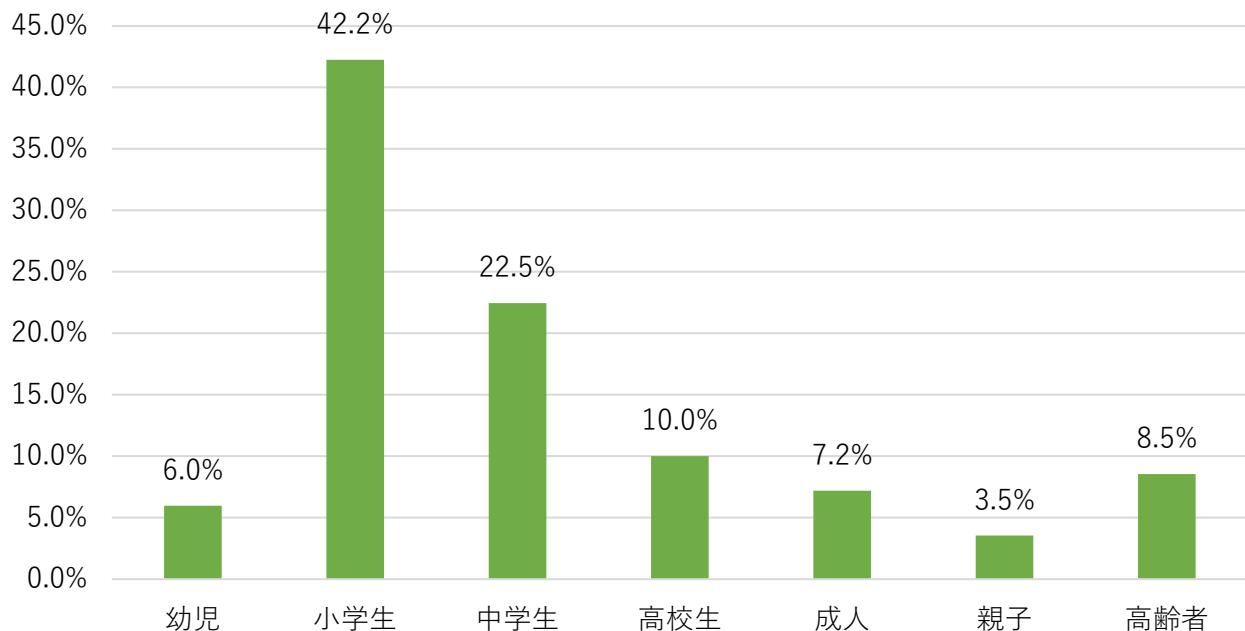
- ・アドベンチャーオホーツク推進協議会
- ・シマノ自転車博物館
- ・安全運転中央研修所
- ・株式会社大佐和自動車教習所
- ・古南老連
- ・戸田市サイクリング連盟
- ・町内会
- ・布袋老連老人クラブ

■結果要約

教室の実施団体としては、公共団体（自治体/警察/学校教委）が9割を占める。そのうち、自治体（58%）が最も多く・学校/教委（26.6%）・警察(6.3%)と続く。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の対象としている年齢層を教えてください。

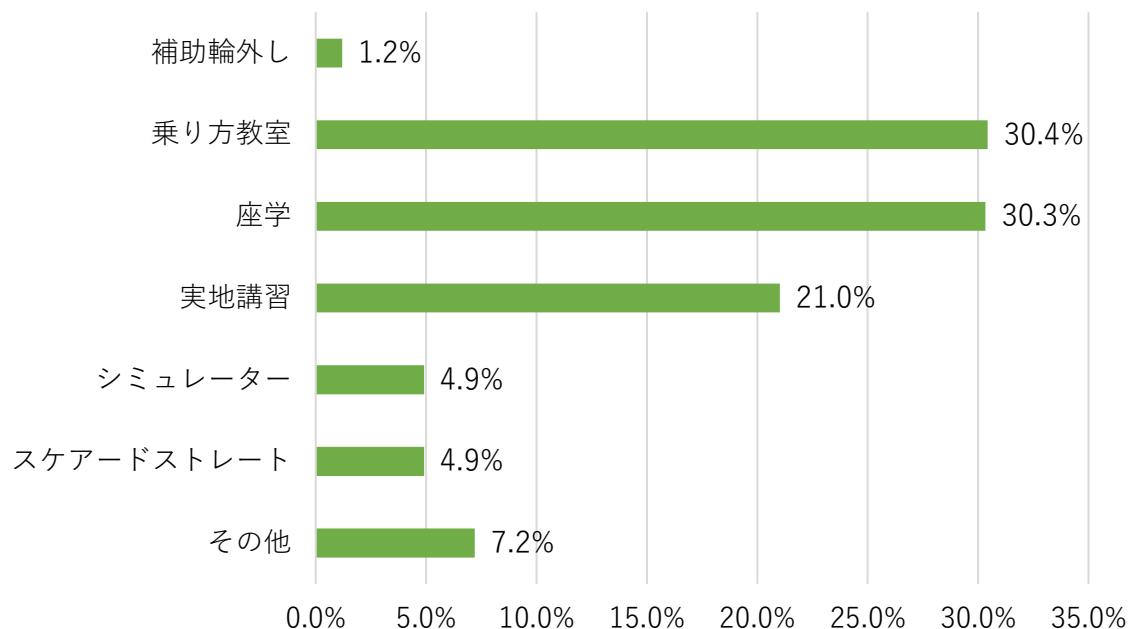


■結果要約

- ・自転車交通安全教室の対象年齢は、子供（幼児・小学生・中学生・高校生）向けが全体の約80%を占め、そのうちの半数が「小学生向け」である。
- ・成人も対象とする教室は全体の約20%で、そのうちの最多を占めるのが高齢者向け（約42%）であった。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の実施目的・教室の内容を教えてください。



<その他>

【座学/講習・試験・問題・テスト】

- 交通ルールの講話
- 指導員認定試験
- 危険予測の勉強・プリントによる予習・復習
- プリントによる自転車保険加入チェックと加入促進
- うんこドリルを活用
- 講座参加者に自転車ヘルメット助成券（上限2,000円）を配布

【動画・物語】

- 紙芝居
- DVD鑑賞
- パネルシアター

【実験・実演・体験】

- 実験
- 豆腐による落下実験（ヘルメット着用の効用確認）
- ヘルメットの安全性実演
- 反射タスキの活用と効果の体験
- スタントマンが実際に起きた自転車からむ交通事故を再現
- 交通安全体験車

【実地指導】

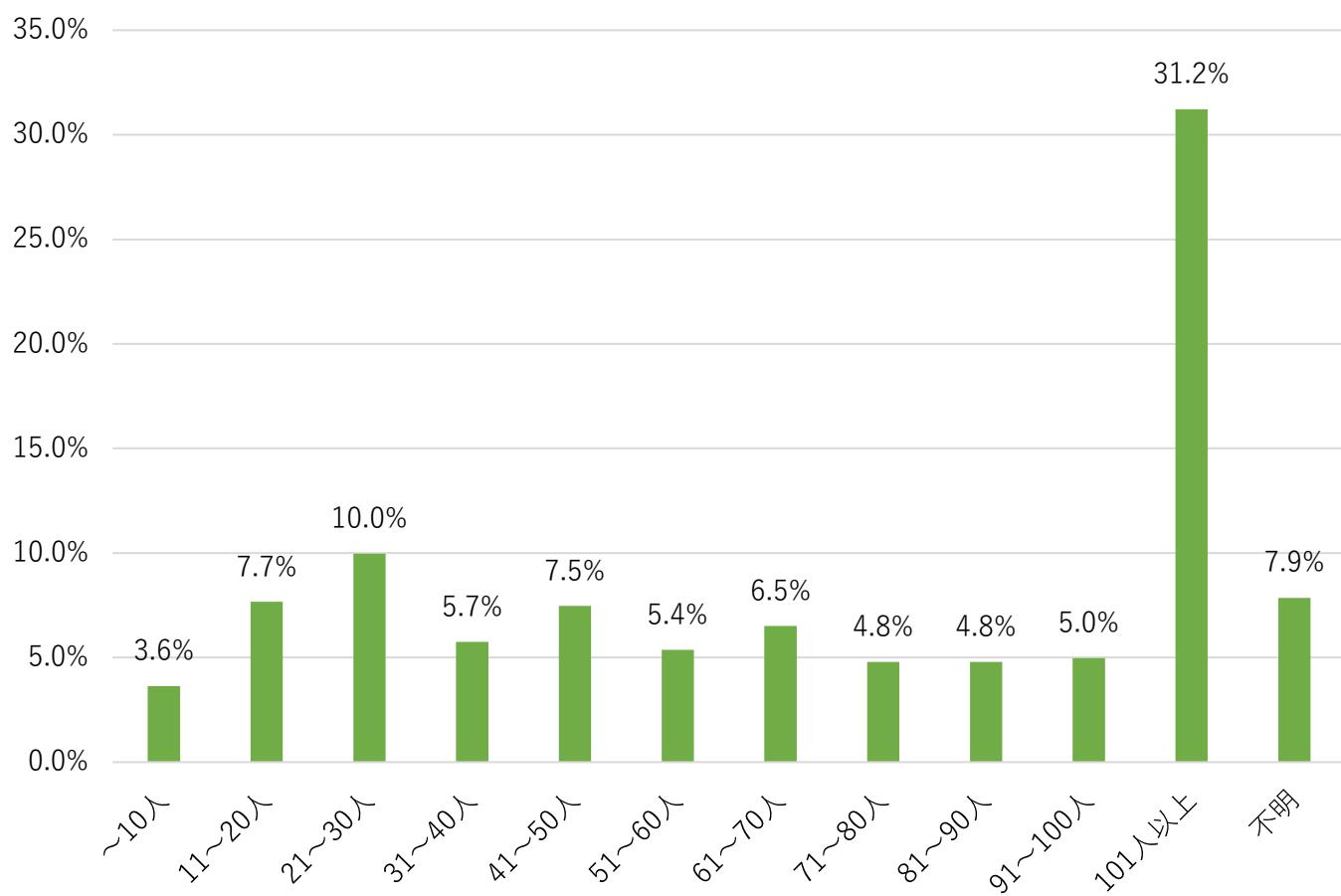
- 登下校の指導
- 横断歩道の渡り方

■結果要約

自転車交通安全教室の実施内容は、「座学・講座」と「乗り方指導」がともに約30%と最多であった。事故を自分事として捉えられるよう、実験・体験・物語などを活用する教室プログラムも存在している。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の
「1回あたりの平均参加者人数」を教えてください。



▼101人以上の内訳

人数	内訳（件）
101～150人	55
151～200人	36
201～250人	15
251～300人	14
301人以上	43

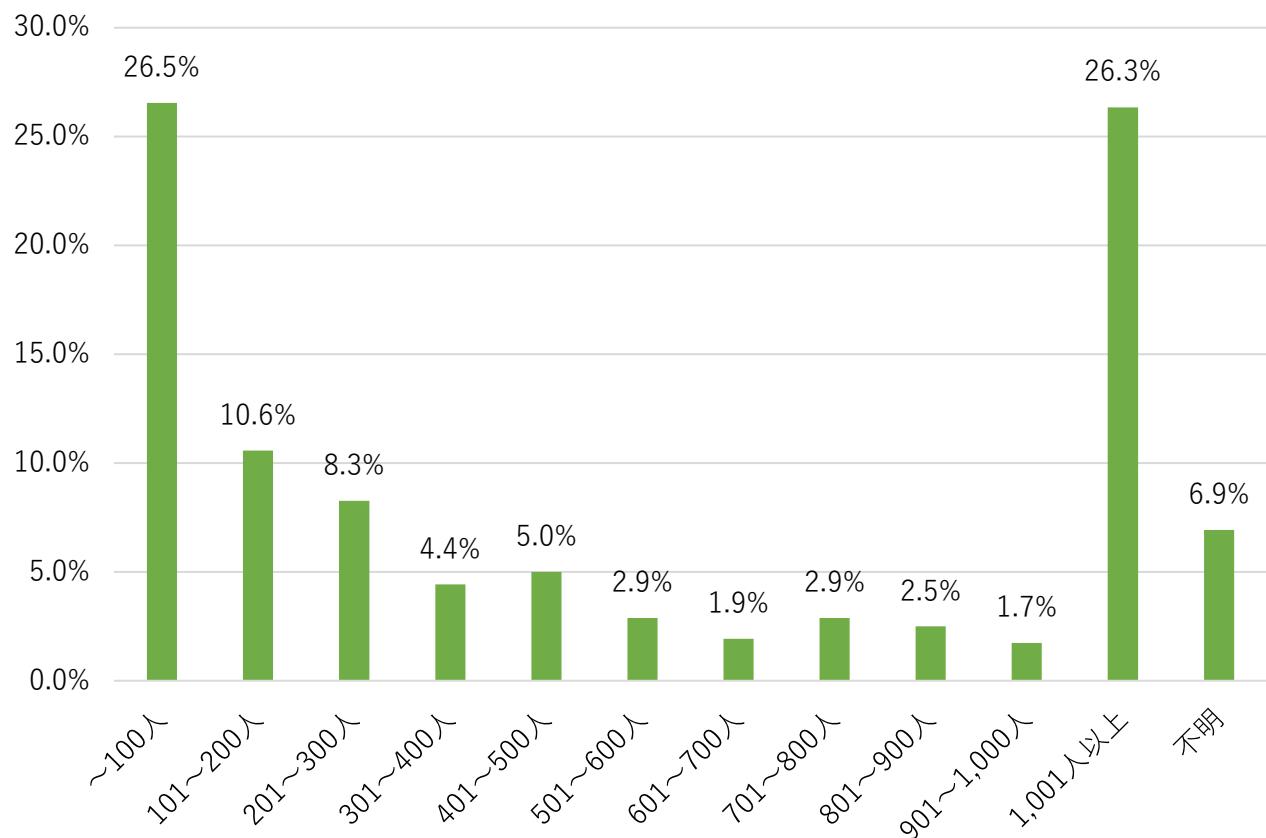
全体平均：125.5人

■結果要約

自転車交通安全教室の1回あたりの平均参加人数は、全体平均で125.5名となった。101名以上の大規模なものが30%以上あり、多いものでは300名を超える。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の「年間参加者総数」を教えてください。



▼1,001人以上の内訳

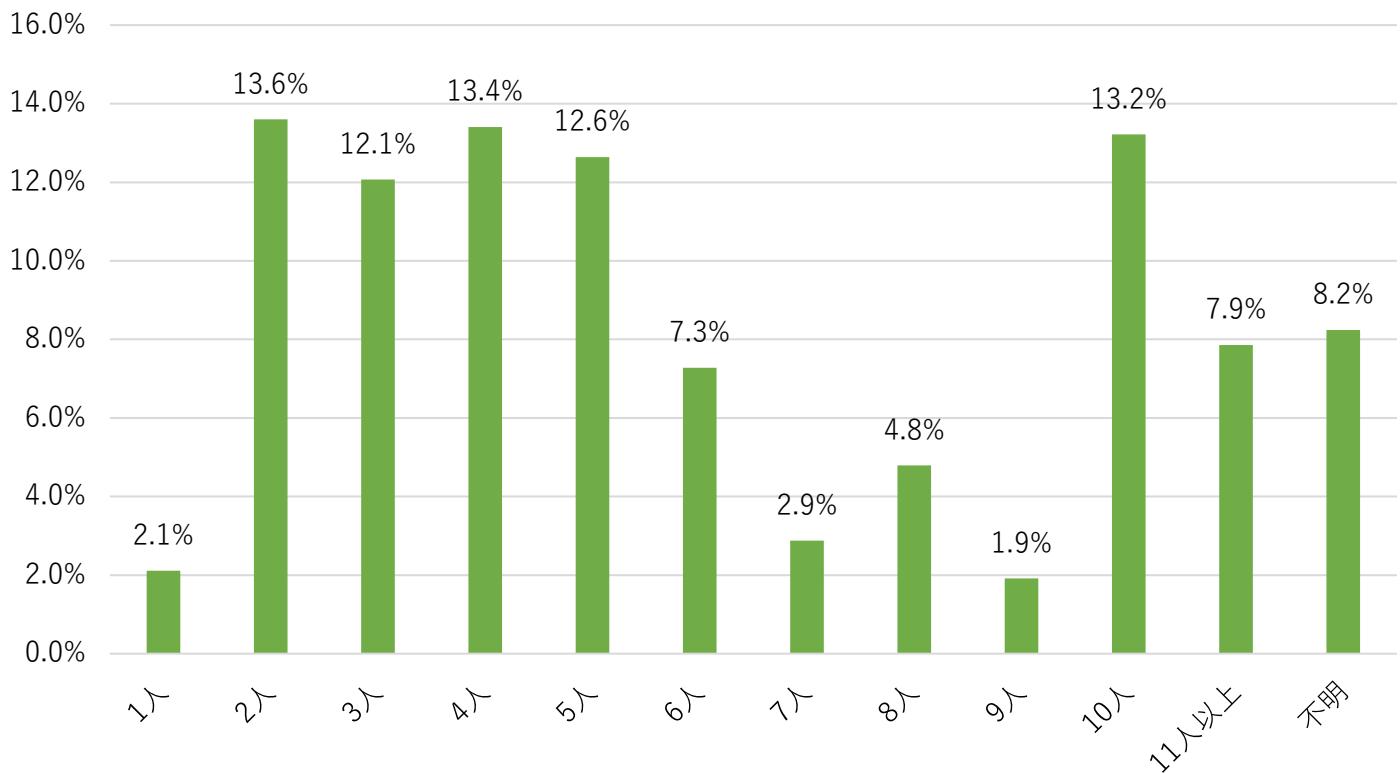
人数	内訳(件)
1,001~2,000人	40
2,001~3,000人	32
3,001~4,000人	12
4,001~5,000人	18
5,001~6,000人	7
6,001~7,000人	6
7,001人以上	22

■結果要約

自転車交通安全教室の1教室あたりの年間参加人数は、100名以下の小規模なもの(26.5%)・1,001人以上の大規模なもの(26.3%)と、二極化している。最も大きな教室では、年間7,001人以上参加している。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■令和6年度に実施した教室の
「1回あたりの平均スタッフ人数」を教えてください。

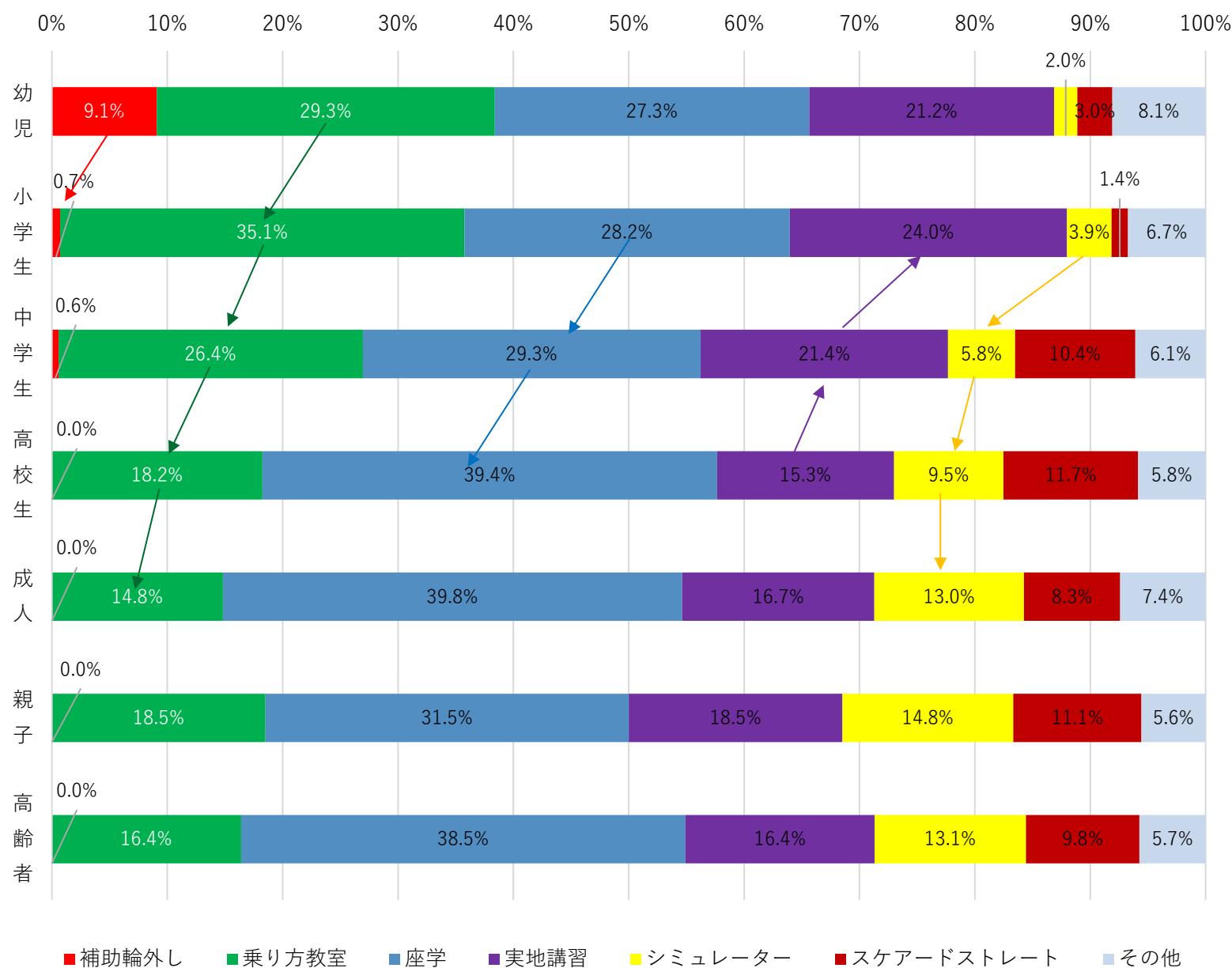


■結果要約

自転車交通安全教室の1回あたりの平均運営スタッフ数は、約半数が「2-5人」であった。一方で、約20%が「10名以上」となっており、教室の規模に応じて、教室間の差が大きいことが伺える。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■対象年齢別の「教室内容・目的」の傾向

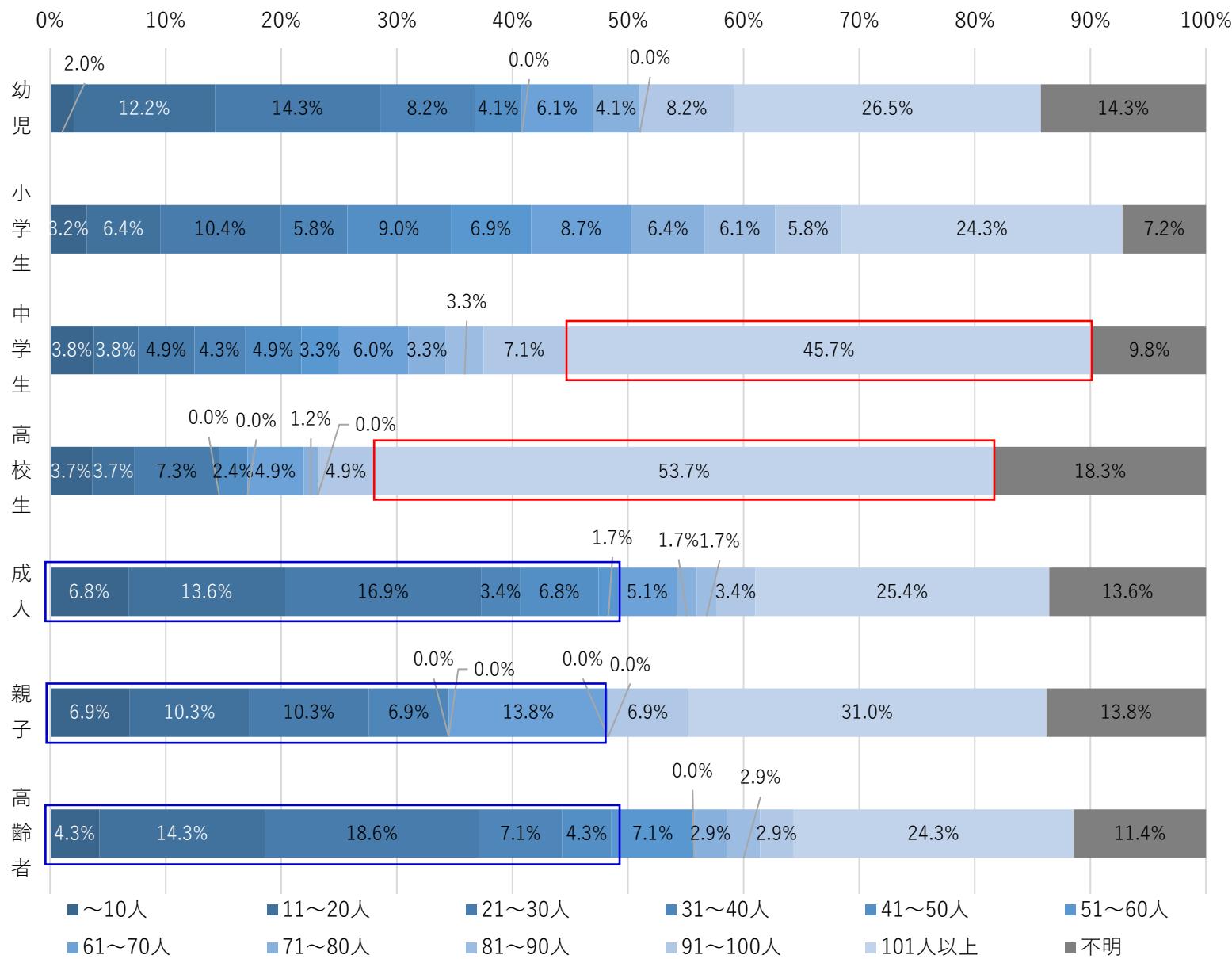


■結果要約

「補助輪外し」や「乗り方教室」「実地講習」は、対象年齢が低い教室ほど多く提供されている傾向があり、「座学」「シミュレーター」は、未成年より成年を含む教室で多く提供されている傾向がある。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■対象年齢別の「1回あたりの平均参加者人数」の傾向

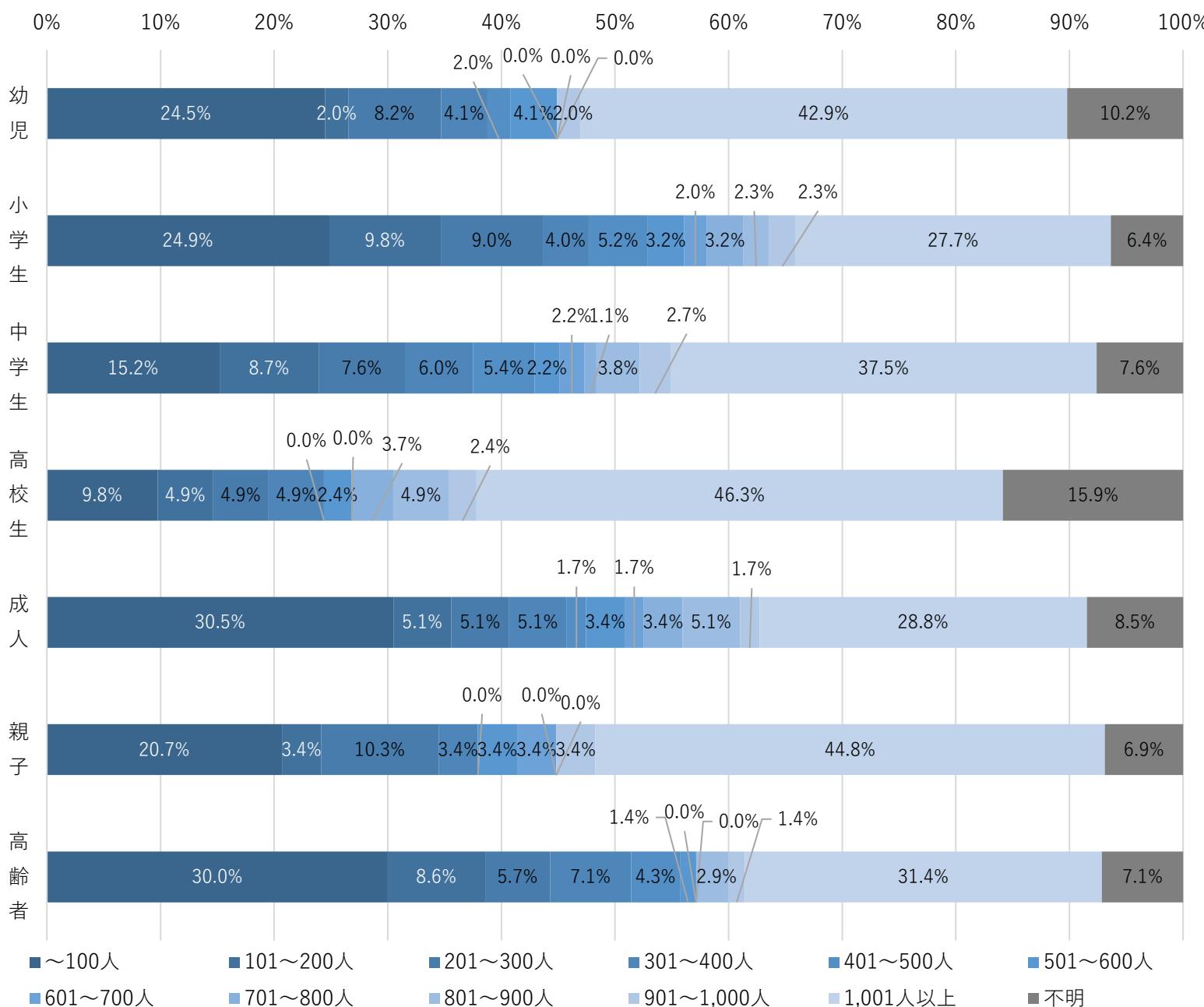


■結果要約

- 「中学生」「高校生」向けの教室は、1回あたりの参加人数が「101人以上の大型教室」が全体の約半数を占めており、「全校向けの一斉座学教室」という形式をとっていることが伺える。
- 一方、大人向けの教室は、約半数が「50名以内の教室」である。

□ A：網羅調査網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■対象年齢別の「年間参加者総数」の傾向

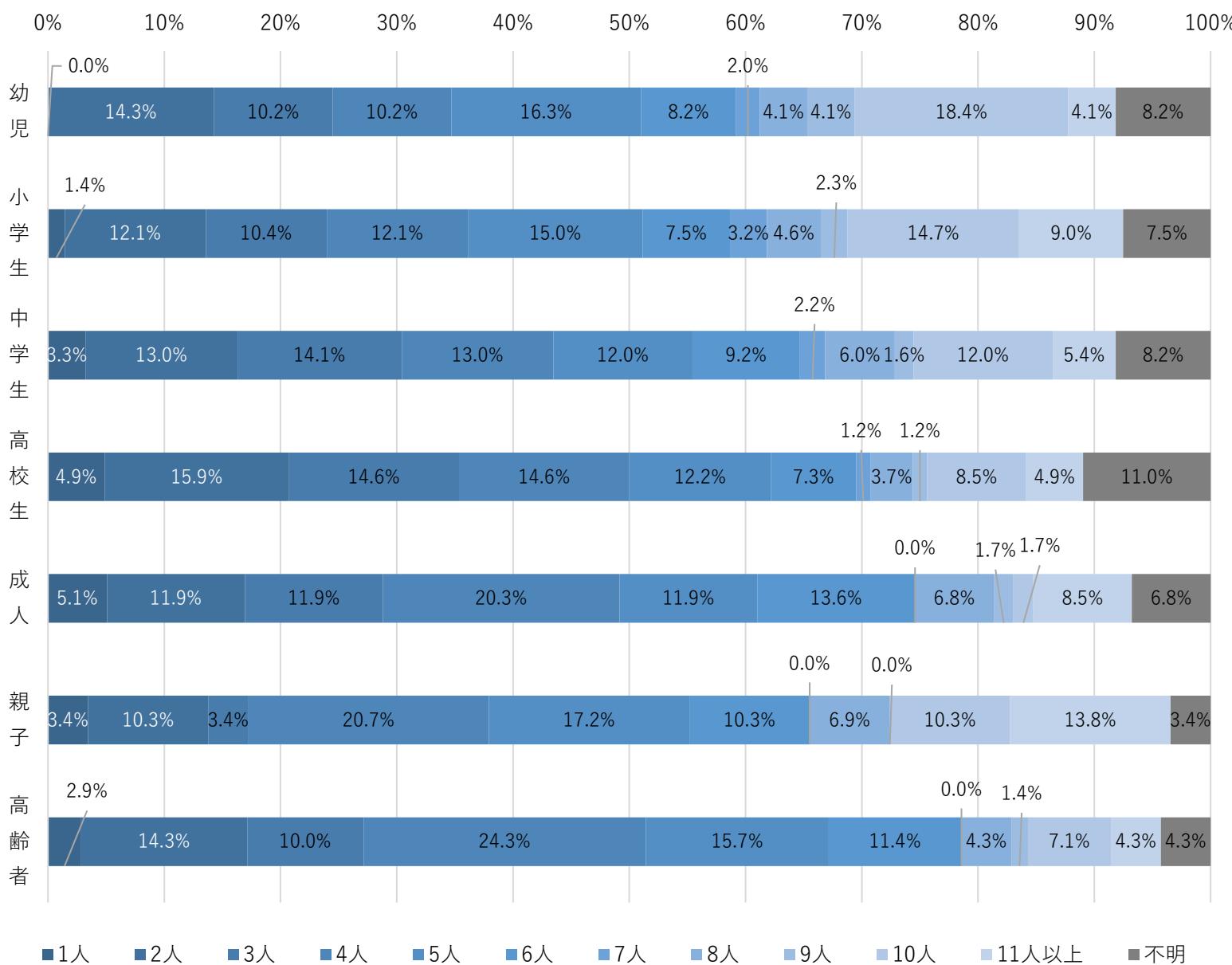


■結果要約

教室毎の年間参加者数についても、前頁の「教室の1回あたりの参加人数」に相関がみられる結果となっているが、1教室あたりの参加人数に比べて「幼児」「親子」「高齢者」の年間参加数の配分が増えていることから、これらは他年齢向け教室に比べて、教室の実施回数が多いことが伺える。

□ A：網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■対象年齢別の「1回あたりの平均的な運営スタッフ人数」の傾向



■結果要約

年齢の小さい子供を対象とした教室ほど、1教室あたりの平均スタッフ数が増える、ゆるやかな傾向が見て取れる。

□ A：網羅調査／回答結果／③自転車交通安全教室の状況

■まとめ

	全体傾向	対象年齢別の比較
個別の教室のR6年度概況について		
「実施回数」 分布・内訳	<ul style="list-style-type: none"> 「1回」が最も多く、全体の約54%が「5回以内」 「101回以上」という高頻度開催の地域も5.2%存在。年度内に300回以上開催している地域もあった。 教室によって実施回数に大きな違いがある 	
教室の 「実施団体種別」 分布・内訳	<ul style="list-style-type: none"> 教室の実施団体としては、公共団体（自治体/警察/学校教委）が9割を占める。そのうち、自治体（58%）が最も多く・学校/教委（26.6%）・警察(6.3%)と続く。 	
教室の 「対象年齢」 分布・内訳	<ul style="list-style-type: none"> 教室の対象年齢は、子供（幼児・小学生・中学生・高校生）向けが全体の約80%を占める。そのうちの半数が「小学生向け」である。 成人も対象とする教室は全体の約20%で、そのうちの最多を占めるのが高齢者向け（約42%）であった。 	
教室の 「目的・内容」 分布・内訳	<ul style="list-style-type: none"> 「座学」と「乗り方指導」がともに約30%で最多。 事故を自分事として捉えられるよう、実験・体験・物語などを活用する教室プログラムも存在している。 	<ul style="list-style-type: none"> 「補助輪外し」や「乗り方教室」「実地講習」は、対象年齢が低い教室ほど多く提供されている傾向。 「座学」「シミュレーター」は、未成年より成年を含む教室で多く提供されている傾向。
教室の 「1回あたりの 平均参加者人数」	<ul style="list-style-type: none"> 自転車交通安全教室の1回あたりの平均参加人数は、全体平均で125.5名。 101名以上の大規模なものが30%以上あり多いものでは300名を超える。 	<ul style="list-style-type: none"> 「中学生」「高校生」向けの教室は、1回あたりの参加人数が「101人以上の大型教室」が全体の約半数を占めており、「全校向けの一斉座学教室」という形式をとっていることが伺える。 一方、大人向けの教室は、約半数が「50名以内の教室」
教室の 「年間参加者総数」	<ul style="list-style-type: none"> 「100名以下の小規模なもの（26.5%）」、「1001人以上の大規模なもの（26.3%）」と、二極化している。 最も大きな教室では、年間7001人以上参加している。 	<ul style="list-style-type: none"> 「教室の1回あたりの参加人数」に相関がみられる。 「幼児」「親子」「高齢者」は他年齢向け教室に比べて、教室の実施回数が多い。
教室の 「1回の平均的な 運営スタッフ人数」	<ul style="list-style-type: none"> 約半数が「2-5人」。 一方で、約20%が「10名以上」で、教室の規模に応じて差が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 年齢の小さい子供を対象とした教室ほど、1教室あたりの平均スタッフ数が増える、ゆるやかな傾向。

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

- 回答者属性

- 回答結果

└①交通安全施策全般

└②自転車交通安全教室の現状

└③自転車交通安全教室の状況

└④必要するサポート・今後の展望

- まとめ

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

■今後団体として市民に向けた自転車交通安全教育を推進するにあたって、「必要とするサポート（情報・仕組み・ツールなど）」があれば記入してください。

<情報：最新動向・事例・統計・エビデンスなど>

- ・それぞれの年齢層に合った交通安全教育に関する事例の紹介
- ・どのような講座が効果的で、市民に興味と関心を持って参加していくだけか、他実施団体の事例等の情報があると有難い。
- ・現状は、学校が警察へ直接依頼し実施している状況。観光地のため、レンタサイクル利用者が非常に多く、高齢者住民の自転車利用者もいる。行政としても対応できるような仕組みや、少人数スタッフでも実施できるツールの提供、最新情報の把握ができる体制を必要としている。
- ・現役世代に対してのアプローチが足りていない
- ・交通安全教育に使用できる実際にあった事故事例や統計等の共有
- ・交通安全施策におけるエビデンスの具体例
- ・自転車ヘルメットの着用推進（主に高校生・大学生・成人・高齢者）について情報が欲しい
- ・自転車教育に特化した教材等の充実 SNSでの発信
- ・青切符の導入による運転免許を持たない高校生等に対する情報の発信
- ・他自治体の取り組みを知りたい
- ・道路交通法改正をめぐる最新の動向に関する情報

<人材や人材派遣団体>

- ・自転車教室の指導者・補助者の確保（現在はサイクリング協会などの協力により実施）
- ・ボランティアによる人材と活動
- ・現在、交通指導員による自転車交通安全教室を実施しているが、交通指導員の不足に伴う教室実施が難しくなることが予想されるため、交通指導員の確保等が必要となる。
- ・交通安全専門の職員等もいなく、人出不足の中で何かできることがあればご教授いただきたい。
- ・交通指導員、教師、PTA、スクールガード
- ・児童の交通安全教室を市の交通安全教化員が担っている。警察からのサポート（情報や講習）があれば、もっと自転車の交通安全教室を推進できると思われる。
- ・自転車事故に詳しい専門家による講師の派遣
- ・自転車事故の件数・年齢・状況等の情報 プロのスタントマンが実際に地域へ出向いて交通教室等を行ってくれる団体等の紹介
- ・実践的な自転車事故の再現を行う団体の派遣等
- ・社会人世代への教育・啓発の場の不足や市内の自転車利用マナーへの問題があるが、さらなる安全教育の推進には人材不足などの課題がある
- ・無料で自転車交通安全教室等の講師、資材等をお願いできるような団体。

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

<制度>

- ・ 警察による学校での自転車交通安全教室の継続的な実施
- ・ 警察等の協力・連携
- ・ 県交通安全研修センターにおける教育
- ・ 交通キャンペーンでの啓発活動
- ・ 交通安全関係機関と連携が必要。
- ・ 効果的に学校現場における自転車交通安全教育が推進されるよう、主な教育主体である警察や、実施現場である教育委員会等へ直接意見照会をしてもよいのではないか。
- ・ 高校生に対する交通安全教育の手法
- ・ 高齢者に対する交通安全教室の開催
- ・ 国からのヘルメット着用に関する補助金等の予算的補助
- ・ 国から地方公共団体等に対する自転車ヘルメット補助金促進事業の実施
- ・ 市・警察・関係団体の連携
- ・ 市で交通安全啓発のパンフレットや反射材等を購入して配布しているが、予算が限りがあるため、警察庁等で作成した交通安全啓発パンフレットや動画データの配布を学校や市等に行って欲しい。
- ・ 事故再現やシミュレーターなどを活用した参加体験型の交通安全教室に対する支援
- ・ 都道府県や警察等の積極的な協力体制の確立
- ・ 希望する学校で講習等を実施してくれる仕組み
- ・ 自転車交通安全教育を実施するための事業費支援
- ・ 小中高校において継続的に自転車の交通ルールを学ぶことができる仕組みづくり。
- ・ 全国交通安全運動等において、著名人を招いて実施するイベントの際、謝礼費用の補助や著名人の紹介をいただくなど。
- ・ 大学生や社会人に向けた安全教育の機会の創出
- ・ 必要性を説明できるだけの情報、警察側からのアプローチ
- ・ 幅広く交通安全の広報に活用できる補助金
- ・ 法改正等がなされた時に、随時情報を発信できるようなサポートなど

<プログラム・パッケージ>

- ・ 現在東京都が行っている「自転車シミュレータを活用した交通安全教室」等、市が無料で活用できる交通安全教室を提供いただきたい。
- ・ 交通安全教室は開催経費の負担なく受入地を募る形でパッケージ開催してもらえるとよい

A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

<物品・教材など>

- ・デザイン性、機能性の高いヘルメットの製造・販売
- ・一般環境からアクセスできるVR教材の作成
- ・外国語版の交通安全・マナーの啓発パンフレット
- ・各団体へ講座を行う際、実施希望時期が重なってしまい、時間及び職員の数に限りがあるため、各団体へ配布用できるチラシや講座等で使用できる教材用の動画等があると助かります。
- ・各年代や外国人向けの自転車交通安全教室のパッケージ、多言語対応チラシ・パンフレット・教材の提供
- ・教室実施のテンプレート、自転車事故の模擬動画、受講者からよく出る質問例
- ・交通安全のDVDや講座用の信号機などのツールが高価で購入できないので、近くで借りれるようにしてほしい。
- ・交通安全教材の無料貸出について、県からDVDや飲酒運転体験眼鏡がある。その他に体験できるような教材があれば受講者の事故防止・安全運転の意識啓発になると考える。
- ・講習対象者別の教材があれば活用しやすい
- ・座学より自分の体を使って学ぶ方が効果があると思うので、それに伴い各年代に合わせた自転車や標識、横断歩道のマットなどの小道具の整備が重要。
- ・子供たち向けの誰でも簡単に利用できる電子的教材
- ・市のホームページにアップできる動画の作成や講習会等で放映できるDVD等の作成
- ・自転車に関する交通ルールやマナーを学習できるパンフレットやweb動画等の無料ツール
- ・自転車を児童に数台持ってきてもらう必要があり、学校側の負担になっているので、教室用の自転車と輸送手段の確保。
- ・自転車交通安全教育を指導する側（ボランティア等）のための研修動画や教材（無料）があれば、利用したい。
- ・全国統一的に使用できる、最新の道路交通法改正を反映した自転車の交通ルールのテキストやチラシなどを毎年全国の中高生に渡せる数量あるとよい。（道路交通法は全国どこでも共通するものであるが、予算に余裕のある自治体だけが独自にツールを作成できる状況では、地域間で差が出てしまう。）
- ・体験型のシミュレーターやDVDといったツールの貸出
- ・体験型の教育ができる装置や映像資料などの貸し出し
- ・点灯式信号機（交通安全教室用）の貸し出しや講師派遣、自転車用啓発物品の配布等
- ・道路交通法の改正内容を分かりやすく解説したWebサイトやチラシ等が欲しい。
- ・年代別の安全教育実施マニュアル
- ・法改正等を踏まえた見やすくわかりやすいかつ各年齢層別に作成されたチラシ等の資料
- ・模擬信号機の導入

<その他>

- ・人員の提供。交通安全教室や啓発活動にはマンパワーが必要であり、予算増が困難なため人件費を増やす、転職による退職による人材流出が続く中、新規応募がない状況です。
- ・交通安全教育における教育効果のエビデンス、またそれを背景とした対象年齢ごとの効果的な教育手法などの科学的裏付けのある所見
- ・高齢者へのアプローチ手法として、紙媒体からデジタルへ転換するための学術的裏付けのある効果的手法
- ・企業における教育推進体制と交通安全教育部門とのネットワークの構築
- ・歩行実習や自転車実習が常時行える交通公園があると良い。

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

■広く国民に「自転車の安全な乗り方・ルールやマナー」を啓発していくために、アイデアや構想などがあれば、記入してください。

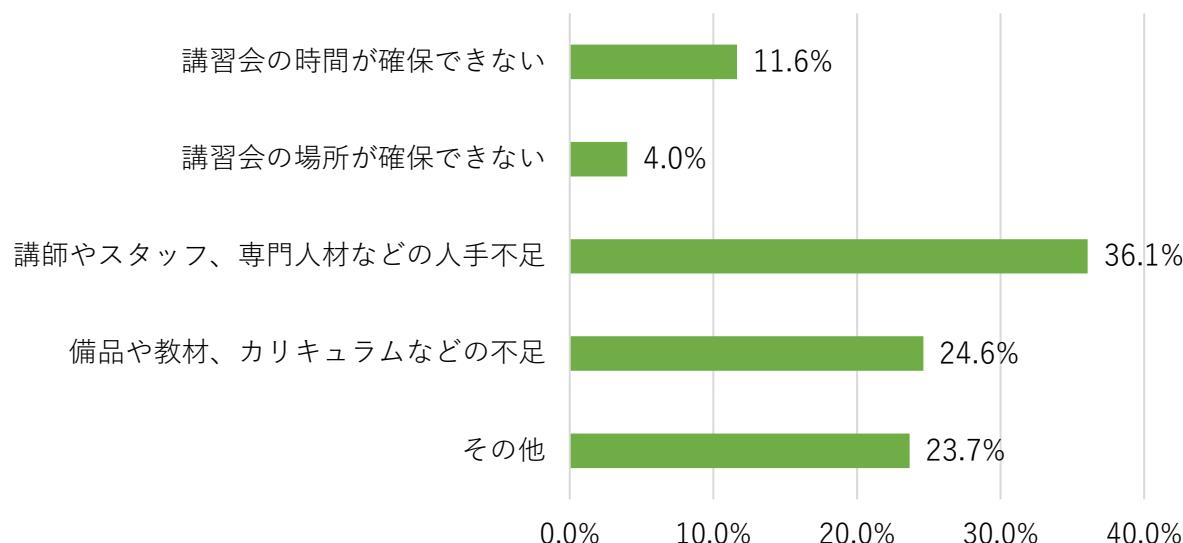
- ・令和8年5月までに新たに導入される「自転車の交通違反に対する交通反則通告制度」を周知するため、市独自の自転車ルールガイドブックを作成し、交通安全教室等で配布する。
- ・有名なYouTuberに取り上げてもらう
- ・本市では動画コンテンツを作成し、市内の学校等で活用してもらえるように取り組んでいます。そういうったものを警察庁や内閣府で整えてもらえると自治体の負担は大幅に減り、自治体間の教育格差も減るのではないかと思います。
- ・報道機関などで積極的に取り上げてもらうなど。
- ・歩道上への自転車走行レーン（車道側）を示すステッカーの貼付や標識設置など、ルールを自発的に学ぶのではなく、受動的に知ることができる環境づくり。
- ・費用がかかり現実的ではないかもしれないが、you tubeの広告で流せば、幅広い世代が交通安全の知識を深められると思う。
- ・年齢を問わず罰則規定を強化し、周知する。ヘルメット等、努力義務などの曖昧な表現を見直す。
- ・年齢に応じた交通安全教室動画の作成や市内でのイベントでの啓発活動
- ・電子媒体でのルールBOOKがあればHPなどで掲載可能
- ・町LINE等を用いた交通法規、ルールの掲載。
- ・中学生や高校生を対象に講習会を実施しているが、小学生を対象に講習会を実施することが必要であると感じているため、PTA連合会と連携した講習会を定期的に実施する。
- ・地域の自動車教習所や交通公園などの充実した施設で体験型の啓発
- ・人員や予算を必要としない他自治体の啓発例を教えていただきたい。
- ・小中学校、高等学校における指導、各地域での自転車教室の開催
- ・小学生在学時の交通教育の必修化
- ・商業施設などの多数の人が集まる場所において、モニターを使用し交通安全の啓発活動をする。
- ・自動車の運転免許更新時の講習の時に自転車の安全利用についても周知する。
- ・自転車利用者の免許制度実施
- ・自転車購入時にルールやマナーについての講習の義務付け（オンラインやDVD視聴など）
- ・自転車交通安全クイズを実施予定
- ・自転車の安全な乗り方・ルールやマナーをまとめたリーフレットの配布など
- ・自身のスマホやPCで交通安全について学べるアプリの開発
- ・市のホームページ等で広く市民に広報する
- ・子供のころからのマナーアップが必須であるため、小中高と連携した啓発活動が重要と考えるが、地道に呼びかけていくしかないと思う。
- ・国等の予算で自転車ルール・法律改正・ヘルメット着用（未着用の死亡率等）等について、SNS広告等で配信して欲しい。
- ・国は、必要な法律を施行するだけでなく、国民に周知できるような機会を設けるための予算も確保するべきである。
- ・高校生を対象としたスケアードストレート事業を実施予定
- ・高校生や一般の方に交通ルールのテスト（アンケート）を行い、優秀者には何か割引や、特典などを与える。
- ・公立中学校入学時に反射タスキを全生徒に配布し、通学時の活用を推進する。
- ・交通安全対策協議会で、市内の高校1校の生徒会を中心にヘルメット着用アンバサダーを数名指定した。校内や、市内高校生、地域住民にヘルメット着用が浸透するよう活動してもらっている。今後も、若い力を頼り発信していく手法が大切だと考えている。

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

- ・御会のような自転車の普及啓発に精通している団体などの協力があると啓発対応の一助となると考える。
- ・県警本部等が県と連携し、市町村を動かすことが必要
- ・警察が主催する高校生を対象としたヘルメットデザインコンテストに協力し、受賞作品の展示や広報等での周知を行っている。
- ・教育の一環として、園児には紙芝居等で、小学校・中学校には警察、交通指導員が講習・実技を教育している。大人に対する啓発は検討していないが子供に教育することでその効果はあるものと考えている。全市民を対象にヘルメット購入に際し補助を行っている。
- ・義務では、守らなくても良いと思っている人が多いので、規制してほしい。
- ・危険ドラレコ映像100連発などのTVなどで自転車編も作ってもらい、内閣府がTV番組のスポンサーになったらいいと思う。
- ・官民問わずマルチチャンネルで安全走行について継続的に発信する
- ・各種広報媒体を活用した広報啓発
- ・外国人向けのリーフレット配布などや、体験型（スケアードストレート）の実施をしたいが、予算のこともあり難しい。補助金などを検討してほしい。現状では、町広報誌へ交通ルールを1テーマずつ連載中。
- ・テレビCMやSNSを活用した広報啓発
- ・VRの活用
- ・SNS等のデジタルツールの活用
- ・LINEの通知機能を活用し、自転車のルールやマナーについてのプッシュ型の情報発信
- ・ACジャパンの活用
- ・国による人件費や事業費に対する財源措置があれば、より充実した啓発活動の実施が可能と考える
- ・全国統一的なポスターやチラシを各自治体に多く配布し、国全体で周知啓発を図るというはどうか

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

■現在推進している自転車交通安全教室を含む自転車交通安全教育・啓発活動について、課題に感じていることがあれば教えてください。



<その他>

【発信】

- 道路交通法で自転車交通に関する取り締まりを行うための法制定がされていない部分があり、一般の方への自転車交通安全教室・啓発活動を積極的に行いづらい部分がある。
- 広報紙のスペース不足

【リソース不足（ヒト・カネ・モノ）】

- （ヒト）専門人材の確保のための予算が不足している
- （ヒト）市主体の交通安全教室について、教育時間の確保、スタッフの確保。
- （ヒト）交通安全指導員の後継者がいない
- （モノ）自転車の手配の課題から、実技教育が代表児童のみとなり、教育効果が限定的である。
- （モノ）教育に使用する自転車が不足している。
- （カネ）自転車交通安全教育や啓発活動を実施する予算の確保

【参加者確保】

- 出前講座をやっているが申込みが少ない
- 若年層の参加者が少ない
- 生徒数減少により、小規模の学校は単体での交通安全教室が難しくなってきてる
- 高齢者向けの交通安全教室の申込率の低さ
- 町内に鉄道駅がなく、自転車利用者は少ないと感じている。

【効果測定】

- 周知啓発の効果がなかなか見えないこと
- 自転車乗車用ヘルメットの着用率向上のため、啓発活動を行っているものの着用率が低い
- ヘルメット着用が努力義務となっているが、全国の着用率で地域性が出ている。
- 自転車交通安全教室の実施先が固定化している。

【対象者のばらつき】

- 外国人への啓発
- 大学生への啓発方法
- 子育て世帯や高齢者等の成人への交通安全教育を行う機会が少ない

【学校との連携】

- 学校の方針で自転車教室を実施しない学校があり、市内の安全教育にばらつきがある。
- 学校の協力がないと教室実施が難しい。（特に高校は授業時間を割いて教室実施しない）
- 学校でも行いたいが、各学校でのスケジュールが旧年度で確定してしまうため、新年度で新たに追加が出来ず、実施校数が伸びないの状況、早い打合せが必要

□ A：網羅調査／回答結果／④必要するサポート・今後の展望

■本調査の内容や取り組みについて、ご意見・ご質問があれば、自由にご記入ください。

- ・ 本調査結果のフィードバックと、具体的なアイディア、即実践できるカリキュラムやツールの提供を希望する。
- ・ 本町では、小中学校や幼稚園などの教育機関において、警察による自転車交通安全教室を実施してもらっている、交通指導員による自転車利用者への啓発を行っていると聞いている。
- ・ 把握できていないことが多いため実際は小学校単位などでは教室はあるかもしれません。
- ・ 調査回収後の他市の取り組み等を教えていただき、ぜひ参考にさせていただきたいと思います。
- ・ 他団体における回答内容についての共有を図っていただきたい。
- ・ 他県の効果がある取り組みがあれば参考したい（特にヘルメット着用に関して）
- ・ 走行場所毎に注意すべきポイントについて、市民が具体的にイメージできて、自分が運転する時に活かしてもらうことが大切だと思うので、交差点、単路（車道）、単路（歩道）など場所を分けて、事故類型と代表的な状況（違反内容含む）や現場写真を整理した資料や教材があるとよいのではないか。（現在だと、例えば警察庁のHPにて場所、事故類型、違反内容など個々のデータは掲載されているが、具体的な事故発生状況をイメージしづらいと思う。（特に法令違反の内容。自転車側の法令違反が多いので、これを減らすためには具体的にどういう違反が多いのかイメージを共有し、改善を促していく必要があると思う）。
- ・ 全ての行政区に対して「自転車交通安全教室」の実施の有無等について聞き取りを行ったところ、行政区によってばらつきがあり、実施回数や人数との詳細については未把握であるが、実施している行政区にあっては、地元警察署と連携して、積極的に交通安全教室を実施している。
- ・ 自転車利用促進において、自転車利用者の成功体験が不足しているように思います。現在の道路状況は、駐停車車両が多いため自転車の車道走行には支障が多く、歩道走行では歩行者が優先です。一般道において、矢羽根型通行帯ではない自転車専用の通行帯が併設されていることはほとんどありません。自転車は自動車運転者からも歩行者からも邪魔者扱いとなっており、利用者にとって快適な自転車走行ができる環境とは言えないかも知れません。整った道路状況下で、ルール・マナーを遵守し、快適に自転車を利用するという成功体験が不足しているのではないかという旨の意見を、自転車関連シンポジウムの参加報告書において目にする機会があり、感銘を受けたところです。
- ・ 市内では、中学生は自転車通学する際ヘルメットの着用が義務付けられているが、高校生のヘルメット着用率が低い。そのため、道路交通法改正の話とヘルメット着用の話をセットで交通安全教室を開催できないか警察と協力し市内の高校に働きかけ、今年度は今まで教室を開催できていなかった2校で教室の申し込みがあった。道交法改正の青切符の話は高校の教員の皆さんにも関心が高く、来年度もなるべく多くの高校で開催したいと考えている。道交法改正だけでなく、ヘルメットの着用もセットで伝えていくべきだと考えている。
- ・ 高齢者、小中学生、幼稚園、保育園からの安全教室の申込みはあるが、行政区からの申込みは無い。推進もしていない。
- ・ 交通安全教育の重要性は理解しているところ、マンパワーが不足する中でどのようにそれを実践していくかが今後の課題であると考えています。
- ・ 継続的な啓発活動が必要だと感じている。
- ・ 外国人労働者への自転車マナーの周知について、良い方法があったら教えていただきたい。
- ・ ヘルメット着用努力義務化により、国等へヘルメット購入助成の働きかけをお願いします。
- ・ 全国からの交通安全教育の内容が、現場の安全教室に還元できる内容になることを期待しています

□ A：網羅調査／まとめ

□ A：網羅調査

- 調査概要（再掲）

- 回答者属性

- 回答結果

- └ ①交通安全施策全般

- └ ②自転車交通安全教室の現状

- └ ③自転車交通安全教室の状況

- └ ④必要するサポート・今後の展望

- まとめ

□ A：網羅調査／まとめ

- ✓ 自転車交通安全施策は、市区町村よりも都道府県単位でのほうが重点施策に位置づける傾向にあり、条例改正や啓蒙キャンペーンなど大掛かりな展開をしている。一方、市区町村は地道な取り組みに注力しており、その中でも自転車交通安全教室は8割近い地域で実施をしている。
- ✓ 市区町村は、管轄地域の自転車交通安全教室を何らか把握しているのは半数以上で、精緻に把握しているのはそのうちの約半数にとどまった。43%が行政自らの調査によって把握をしている。これは都道府県と比べていずれも高い数値であるが、地域の自転車交通安全教室を、市区町村が事細かに把握できているとは言えない。
- ✓ R6年度に実施された自転車交通安全教室の実施団体は、9割が公共団体(自治体・学校・警察)であり、子供向けの教室が約8割(全体の半数は小学生向け)・大人向けが約2割だった。プログラムの内容は「座学」「乗り方指導」がそれぞれ3割という結果であった。
- ✓ 教室の規模や参加人数(1回・年間)は教室によって二極化している。全教室の平均は、1回125名参加であるが、これは中高生向けの教室は1回あたりの参加人数が101名を超えるものが多いため、大人向けの教室は「半数以上が50名以下」である。
- ✓ 教室毎に課題やニーズは異なるが、全体としてヒト(専門人材・運営人材)・モノ(備品やカリキュラム)・カネ(予算)・情報(ナレッジ・事例・動向・統計・エビデンス・告知発信)など、様々なリソースが不足していることが伺える。
- ✓ 「自転車交通安全教室」というカテゴリに特化し、教室の開催・募集・運営・検証改善に必要なあらゆるリソースを体系化・一元化し、(教室開催者の立場毎に)必要な人が、必要なときに、必要なリソースにアクセスできるインフラがあれば、多くの教室にとって有益なサポートとなると考えられる。

B：抽出調查

B：抽出調查

□ B：抽出調査抽出調査／調査概要（再掲）

□ B：抽出調査

■ 調査概要（再掲）

■ 調査内容

■ 個票および発言録（全21団体）

■ 課題の整理

■ 連携の事例紹介

■ 動画コンテンツ紹介

■ まとめ

□ B：抽出調査／調査概要（再掲）

B：抽出調査

●調査目的

- ・現在国内で主体的に「自転車交通安全教室事業」行っている各団体（官民問わず）について、各団体および下部組織が行っている教室事業における、対象、実施内容・種類、実施回数、得られた結果・効果・課題、今後ほしい施策や情報などを細かく聞き取り、各団体特有の実施状況を個別的に深く把握すること

●調査概要

- ・特定の団体に絞ったヒアリング面談による聞き取り調査

●調査対象

- ・全国で主体的に「自転車交通安全教室事業」行っている各団体（官民問わず）
- ・予備調査の対象団体数は計428団体

●調査方法1（予備調査）

- ・ヒアリング面談に進む前の予備調査として、次の対象についてWEBアンケートによる予備調査を行った

① 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 加盟団体
……**27団体**

② 一般財団法人日本自転車普及協会 関連団体
……**39団体**

③ 一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟 加盟団体など
……**272団体**

④ WEB検索
……**90団体**

*合計428団体へ予備調査を依頼（回答数91）※回答率21.2%

□ B：抽出調査／調査概要（再掲）

●調査方法2（ヒアリング面談による聞き取り調査）

- ・予備調査に回答があった91団体の調査結果から、特に熱心な活動を行っている団体を21団体に絞り込み、掘り下げたヒアリング面談を実施した
- ・各団体へ直接アポイントを取り、直接訪問またはオンライン面談の形で聞き取り調査を行った

●調査スケジュール

- ・2024年10月～11月：調査票の設計
- ・2024年11月：予備調査依頼団体リストの取得・整理
- ・2024年12月4日～12月25日：予備調査依頼メールの配信・回答期間
- ・2025年1月：ヒアリング面談依頼団体の選定とアポイント
- ・2025年1月下旬～2月末：ヒアリング面談による聞き取り調査の実施
- ・2025年3月～：調査結果の集計・分析

□ B：抽出調査抽出調査／調査内容

□ B：抽出調査

- 調査概要（再掲）

■ 調査内容

- 個票および発言録（全21団体）

- 課題の整理

- 連携の事例紹介

- 動画コンテンツ紹介

- まとめ

□ B：抽出調査抽出調査／調査内容

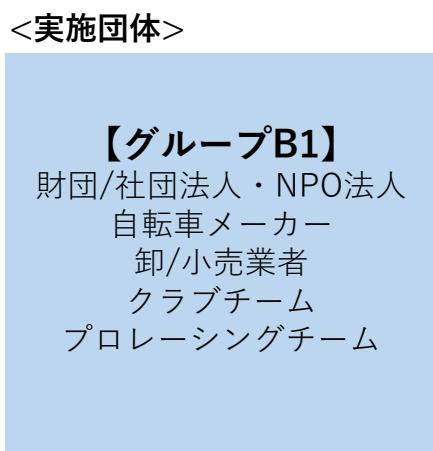
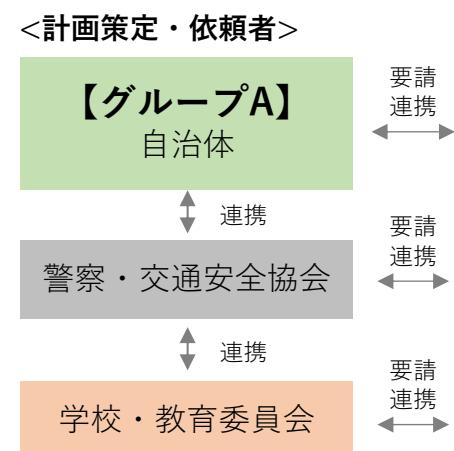
●分類

今回ヒアリングを行った21団体の回答をもとに、交通安全に関する活動を下記の①②に分類し、全体の概要をまとめた。

今回調査した団体は【 】内のいずれかのグループに分類することができる。

①交通安全教室・講座の実施

公的機関による依頼による実施



＜交通安全教室の実施＞

●ライフステージごとの交通安全教室の実施

- ・幼児向け
- ・小学生向け
- ・中学生向け
- ・高校生向け
- ・大学生向け
- ・社会人向け
- ・高齢者向け

民間による自主的な実施

＜計画策定・実施者＞

【グループB2】

財団/社団法人・NPO法人
自転車メーカー/卸/小売業者
クラブチーム/プロレーシングチーム

実施

●対象に合わせた交通安全教室の実施

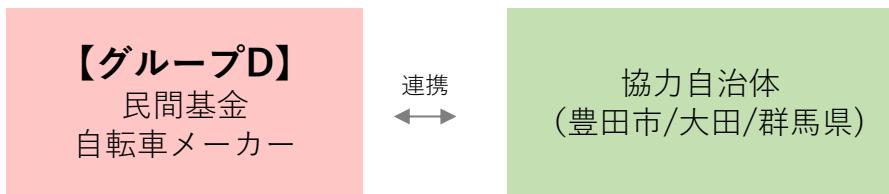
- ・保護者向け
- ・教師向け
- ・企業向け
- ・外国人向け
- ・障がいしゃ向け 等

②交通安全に関する実証実験・調査の実施

自治体の動き



民間の動き



交通安全の実証実験

□ B：抽出調査抽出調査／調査内容

●グループ

各グループごと立場と役割を以下のようにまとめ、今回面談した団体がどのグループに属するかまとめた。※グループB1・グループB2の住み分けは本ヒアリングで把握できた内容で分類。

グループ名	立場・役割	団体名
グループA	交通安全に関する取り組み・計画を策定し実施を依頼する立場	<ul style="list-style-type: none">・京都市・金沢市
グループB1	依頼をもとに交通安全教室を実施する立場	<ul style="list-style-type: none">・一般財団法人 日本交通安全教育普及協会・自転車産業振興会・一般社団法人 自転車協会・一般社団法人 日本自動車連盟・全日本指定自動車教習所協会連合会・一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト・全国共済農業協同組合連合会・東京葛飾バイクロジー推進協議会・パナソニックサイクルテック株式会社・ヤマハ発動機株式会社・CIEL BLUE KANOYA・Sparkle Oita Racing Team・群馬工業高等専門学校
グループB2	自団体で取り組み・計画を策定し実施まで行う立場	<ul style="list-style-type: none">・一般社団法人 日本自動車連盟・一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト・全国共済農業協同組合連合会・パナソニックサイクルテック株式会社・ヤマハ発動機株式会社・ライトウェイプロダクツジャパン株式会社・株式会社あさひ・群馬工業高等専門学校
グループC	実証実験を実施している自治体	<ul style="list-style-type: none">・金沢市
グループD	実証実験を実施・参画している立場	<ul style="list-style-type: none">・トヨタモビリティ・基金・ブリヂストンサイクル・パナソニックサイクルテック・自転車利用環境向上会議全国委員会・日本自転車文化協会

□ B：抽出調査抽出調査／調査内容

●調査団体ページ

No	団体名	グループ	ページ
1	一般財団法人 日本交通安全教育普及協会	【グループB1】依頼による実施	62
2	一般財団法人 自転車産業振興会	【グループB1】依頼による実施	69
3	一般社団法人 自転車協会	【グループB1】依頼による実施	73
4	一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）	【グループB1】依頼による実施 【グループB2】自主的に実施実施	77
5	一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会	【グループB1】依頼による実施	81
6	一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト	【グループB1】依頼による実施	86
7	全国共済農業協同組合連合会（JA共済連）	【グループB1】依頼による実施 【グループB2】自主的に実施実施	92
8	東京葛飾バイコロジー推進協議会	【グループB1】依頼による実施	98
9	京都市	【グループA】計画策定実施依頼	103
10	金沢市	【グループA】計画策定実施依頼 【グループC】実証実験を実施している自治体	109
11	自転車利用環境向上会議全国委員会	【グループD】実証実験に参画する団体	115
12	日本自転車文化協会	【グループD】実証実験に参画する団体	119
13	トヨタ・モビリティ基金	【グループD】実証実験に参画する団体	123
14	ブリヂストンサイクル株式会社	【グループB1】依頼による実施 【グループD】実証実験に参画する団体	127
15	パナソニックサイクルテック株式会社	【グループB1】依頼による実施 【グループB2】自主的に実施実施 【グループD】実証実験に参画する団体	132
16	ヤマハ発動機販売株式会社	【グループB1】依頼による実施 【グループB2】自主的に実施実施	138
17	ライトウェイプロダクツジャパン株式会社	【グループB2】自主的に実施実施	143
18	株式会社あさひ	【グループB2】自主的に実施実施	147
19	CIEL BLUE KANOYA	【グループB1】依頼による実施	151
20	Sparkle Oita Racing Team	【グループB1】依頼による実施	156
21	群馬工業高等専門学校	【グループB1】依頼による実施 【グループB2】自主的に実施実施	160

□ B：抽出調査抽出調査／個票および発言録（全21団体）

□ B：抽出調査

■ 調査概要（再掲）

■ 調査内容

■ 個票および発言録（全21団体）

■ 課題の整理

■ 連携の事例紹介

■ 動画コンテンツ紹介

■ まとめ

1.一般財団法人 日本交通安全教育普及協会

団体HP <https://www.jatras.or.jp/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み

交通安全教育の普及・徹底を目的とする法人として、国・地方公共団体・関係団体・関係団体・関係企業等と共に、交通安全教育の普及啓発に努め、積極的に各種の活動を展開。

■内容：

①東京都自転車シミュレータを活用した交通安全教室

<小～高校で実施>座学と自転車シミュレータを活用した危険予測学習や内容を実施。
学校毎に希望をヒアリングをしてカリキュラムを決定。

<高齢者への実施>都内自治体や警察署からの依頼により、地域の公民館などで開催。

<イベントでの実施>都内自治体や警察署からの依頼により、区民まつり等のイベントで実施。

②オンラインを活用した交通安全教室

<交通安全オンライン教室の実施>自賠責運用拠出事業。教材動画を見ながら設問に回答し、
学習していくプログラム。※1

③自転車安全利用講習（警察の協力を得て実施）

<自転車教室を実施>市/区からの依頼を受け実施。一般の方からの難しい質問や意見も多く出るため、
熟練の講師が参加することが多い。（例）武蔵野市での取り組み※2

④地域連携型の交通安全啓発活動（自転車教室）

東京都以外からの依頼を受けて実施する講習会。各自治体からのオーダーに応じ内容を決めている。

■対象/参加人数

①対象：小学校、中学校・高校

参加人数：平均で1回あたり104名、2024年12月現在18,982名

②対象：中学生、高校生

参加人数：平均で1回あたり476名、2024年12月現在3,330名

③対象：武蔵野市内を自転車で利用する中学生以上の方（武蔵野市開催の場合）

参加人数：1回あたり平均38名、722名

④対象：小学生、中学生、高校生、成人、親子、高齢者

参加人数：1回あたり平均73名、439名

■今後の課題

- ・効果測定
- ・取組の周知/拡散
- ・人材確保※3
- ・地域への活動紹介
- ・機材整備
- ・講習会後の交通安全意識の継続



※1 交通安全オンライン教室について
<https://www.ts-online.jatras.or.jp/>

※2 武蔵野市自転車安全利用講習会について
https://www.city.musashino.lg.jp/kurashi_tetsuzuki/bus_churin_chusha_kotsuanzen/jitensha_churinjo/1005371.html

※3 交通安全指導員について
<https://www.jatras.or.jp/anzen/index.html>

団体活動について

■活動目的	交通安全教育の普及・徹底を目的とする法人として、国・地方公共団体・関係団体・関係企業等と共に、交通安全教育の普及啓発に努め、積極的に各種の活動を展開。 <主な事業> ・交通安全指導者等の養成 ・交通安全指導者等の支援 ・交通安全教育の普及 ・調査研究 ・情報提供 ・教材や機材の制作・普及
■交通安全に関する活動内容	歩行者・自転車・自動車様々な分野の講習会を実施している。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	大きく分類して下記の4教室を実施している。 ①東京都自転車シミュレータを活用した交通安全教室 ②オンラインを活用した交通安全教室（自転車） ③自転車安全利用講習会▲ ④地域連携型の交通安全啓発活動（自転車教室） ▲=警察の協力を得ているもの
■種別毎の実施内容の詳細確認	<①東京都自転車シミュレータを活用した交通安全教室> 自転車シミュレーターを使った交通安全教室を実施
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	実施先は東京都が募集し、スケジュールを作成。当協会は、そのスケジュールを元に開催。 <学校での実施> ・自転車教室を小学校、中学校、高校において実施。発達段階に応じた内容を実践している。 講話型の座学のみでなく、自転車シミュレータを活用した危険予測学習や事故事例をテーマとしたディスカッション等により、児童・生徒らが自ら考え学習できるカリキュラムを実施。 ・基本の講義内容に加え、学校ごとに「どういった内容で進めてほしいのか等」ヒアリングは行ったうえ、カリキュラムを決定している。 講習会直近で事故があったときは、センシティブな部分にはふれないなど配慮したうえで開催している。 <高齢者への実施> 東京都内の自治体や警察署からの依頼により、地域の公民館や集まりがある際に開催。高齢者向けの講義の他、自転車シミュレータを使用して自らの運転を見直したり、危険予測学習を行っている。 <イベントでの実施> 東京都内の自治体や警察署からの依頼により、区民祭り等のイベントにおいて自転車シミュレータを出展し、来場者に体験してもらう。体験者は子供世代が多いが、一般層や高齢者など幅広い。シミュレータ体験終了後には体験結果表を渡し、自身の運転を見直してもらう他、危ない場面での注意事項を参考してもらう。

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><学校での実施の場合> 対象：小学校、中学校、高校 募集方法：実施計画書を提出し、その通りに動いている。 参加人数：18, 982名（2024年12月25日現在）平均で1回あたり104名。 東京都にて年間自転者教室事業は年間150回開催した。 イベントは50回開催。イベントが少なければ、自転車教室に数をまわす対応を行っている。</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p>運営実務者：2名 財源：基本的に委託事業のため、依頼者側の出費 1回あたりのコスト：貸出・講師の人数→14~15万円/回 (場所によってはさらに交通費が発生)</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果 データ・体感値として成果</p>	<p>委託事業のため、個々の実施をしっかりこなすことを念頭に置いている。 東京都側がアンケート回収は行っている。学校開催の場合は生徒ではなく学校の先生が記入している。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p>●効果測定について 講義ではしっかりと話を聞いてくれているが、内容をどれほど理解しているか、定着しているか測定する方法がないため、客観的に判断する方法が欲しい。効果測定まで行う事が難しいのが現状の課題と考える。 また、多くの場合は1学校1授業の時間しか自転車交通安全教室を行えない。その中でルールや危険予測学習を行うとなると、内容をある程度絞り込む必要があり、自転車のルールを網羅できない状況がある。</p> <p>●人材について 人手不足はあると思う。機材の発送や現地対応等様々な対応があるため、かなり大変。 活動当初は先生への講習会もたくさんしていたが、先生の業務が忙しすぎる。実際のところ学校で指導してもらうのは厳しいため、法律を熟知している自動車学校のスタッフを高校生向けの指導員として育成もしている。 自動車学校としては地域の協力者・将来の自動車学校受講生というメリットがある。指導員の養成は今後もしていかないといけない。 参考：https://www.jatras.or.jp/anzen/index.html</p> <p>●機材の不調 機械もののため、当日不調になってしまうこともある。極力内容重視しているものの、不備が0ではないため機材不備に対処できるのは、ある程度操作等分かっている人間じゃないと厳しい。ソフトウェアの開発も自前で（他社との共同開発）行っている。現在作っているものはほぼ自前で作り上げている。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<ul style="list-style-type: none"> この教室以外でも、ルールに関して学ぶ機会や自主的に学べるツールが望される。 別視点として、親が子供をしっかり見ることも重要

1.一般財団法人 日本交通安全教育普及協会

グループ
B1

■種別毎の実施内容の詳細確認	<②オンラインを活用した交通安全教室> オンラインサイトを立ち上げて自賠責運用拠出事業「交通安全オンライン教室」を行っている。 参考： https://www.ts-online.jatras.or.jp/
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	無償利用可能なWEBサイトにて、学習の対象を選択の後学習テーマの選択する。教材動画を見ながら、設間に回答しながら学習する。 このプログラムはオンラインだけでなく、実際の講習会で使用も可能となっている。 学校はICTなども使用しているため、各教室の自席から参加/リモート方式でつないでオンラインで進めていく方法もある。 スマホで意見を述べる必要があるため、高校生等学生でも楽しく参加してもらえている。回答した内容はは、登録した指導者（学校）に回答が送られ、先生が確認を行う。 児童生徒向けにオンラインで作っているが、対象をもっと一般や高齢者に向けて広げていく予定。今年度から3か年計画を立て普及していく予定。
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	対象：中学生、高校生 募集方法：基本的にWEBアクセスは無料。どなたでも参加できる。自団体からDMを送り、お知らせして開催もしている 参加人数：3,330名（2024年12月25日現在）平均で1回あたり476名。
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営実務者：1.5名 財源：自賠責運用拠出事業 1回あたりのコスト：リモート方式はモデル事業として実施するため現在料金は発生しない。
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果 データ・体感値として成果	47都道府県すべてからアクセスはある状況。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	・この取り組みをどのように広めていくかが課題。 ・高齢者向けにオンラインは可能なのかは一つの課題として残っている。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	取り組みの拡大とコンテンツの充実のために継続的な資金支援が必要なこと。

1.一般財団法人 日本交通安全教育普及協会

グループ
B1

■種別毎の実施内容の詳細確認	<③自転車安全利用講習会> 市・区からの依頼を受けたうえで自転車教室を開催
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	※以下自治体からの依頼を受けた一例として武蔵野市の事例の紹介。 https://www.city.musashino.lg.jp/kurashi_tetsuzuki/bus_churin_chusha_kotsuanzen/jitensha_churinjo/1005371.html 狙い：市内の自転車交通事故を削減することを目的としている。 プログラム内容：武蔵野警察署講話、専門講師による講義 (主なインセンティブ) ・2000円分ヘルメット助成金 ※武蔵野市在住の方のみ ・公共駐輪場定期利用の優先権 ・自転車安全利用認定証の交付 ・TSマーク付帯保険の助成(1000円) ※武蔵野市在住の方のみ
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	対象：武蔵野市内を自転車で利用する中学生以上の方 募集方法：インターネット、はがきでの申し込み 参加者数：722名 1回平均38名
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営人数：5名 運営財源：委託事業 年間開催：全地域合計で29回 武蔵野市では20回（※令和元年武蔵野市実績）
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	当該地域は、自転車利用が盛んなため、参加者の意識が高いように感じる。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	・武蔵野市では、難しい質問や意見が出てくる場合が少なからずある。 ・類似の事例として、民間企業や大学にも講習を行っているが、参加のモチベーションが低い場合がある。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	・一般の方からの突っ込んだ質問に対応可能な熟練の講師を派遣している。 ・こうした講習の参加人数を確保するためにはインセンティブの効果は大きいと感じる。
■種別毎の実施内容の詳細確認	<④地域連携型の交通安全啓発活動（自転車教室）> 東京都以外から依頼を受けて出向いた場合の講習会。流れとしては①と共通している
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	各自治体からのオーダーに応じて内容を決めている。 例えば藤枝市では、VRを使った教室を行ってほしいという依頼があり、スタンダロンVR型機材を使った事故再現体験を実施している。VR型の安全講習の開催は開催は藤枝市が最初。コロナ期間はオンライン講習会を行っていた。
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	対象：小学生、中学生、高校生、成人、親子、高齢者 募集方法：各自治体及び団体から連絡があった場合に実施 参加者数：439名 1回平均73名
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営人数：5名 運営財源：委託事業 年間開催：6回
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	各地域との連携については数年増加傾向にあるが、自転車案件についてはそれほど拡大していない。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	・地域への活動紹介 ・講習会後の交通安全意識は8~9割上がるという評価はあるが、それが以後継続しているかは難しい部分もある。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	地域への活動紹介へのサポート。

その他、交通安全施策全般について

<追加質問> 視点として考えうるものとして	団体と民間企業の自転車への取り組みは集まっているが、教育に関する部分を担っているところが現状官民連携協議会内には含まれていないのでは感じる。 地域の交通安全指導員は地域の方のため、行政関連の組織内の方が多いと思う。その部分の考え方が全国的にみると、京都市など加入している都市にヒアリングしてみてもいいのでは。結局は、依頼されて行っている団体が多い。各地域でのニーズに対する解決法も把握できていないと感じる。
<追加質問> シュミレーター機材の搬出	外部に委託。シミュレーターを設置（30分）して撤去（15分）する時間が必要。なれると結構簡単。 東京都外の場合は郵送対応。
<追加質問> 学校での交通安全教室について	学校によっては学校の規則で決められた学年・決められた講習を受講した子だけ（3年生が多い）が自転車に乗っていいという規則もあるため、逆に1・2年生は自転車に乗っていないという前提のため、講習会が開催できない。
<追加質問> 自転車に乗れる場所。自宅での学習について	都心だと自転車に乗れる（練習できる）場がないけど、親子でそういった場所に行きたいというニーズはあるため、そういった場の提供や訓練の仕方（知識）を理解してもらう。保護者が正しい知識があれば、家庭内で教えられる。様々な判断は家庭（保護者）にしてほしい。
<追加質問> 今回の自普協の取り組み全体への要望等	自転車に関する発信力はあると思うから、どんどん発信していってもらいたい。 発信することで多くの人の目にとまり、お手本となる乗り方をする人が増えていってほしい。
<追加質問> 自転車交通安全啓蒙に対するアイディア	地域によってはいい活動をほめる（スマートドライバー）の集まりを行っている、自転車版があつてもいいのでは。 地域毎にアレンジして使っていいロゴを準備して、スマートドライバーには配布するなど。

2.一般財団法人自転車産業振興会

団体HP <https://jbpi.or.jp/>

【グループB1】依頼による実施

2.一般財団法人自転車産業振興会

グループ
B1

■取り組み

自転車利用者に使用中の自転車の日常点検・整備の励行を促すために、日本自転車軽自動車商協同組合連合会及び傘下の各都道府県自転車商協同組合の協力を得て、学校や公共の場における「拠点型安全点検」及び学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体等と連携して「安全点検講習会」を実施している。

■内容

①学校や公共の場における「拠点型安全点検」

学校や公共の場において本事業の安全点検カードに従い、ブレーキ、ベル・ブザー、車輪などの自転車各部の点検を行う。

②学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体などと連携した「安全点検講習会」

自転車の選び方や、日常点検・整備の重要性、正しい自転車の乗り方等、自転車の点検だけでなく、事故を防ぐための指導と講習を実施している。

■対象/参加人数

①対象：学校、イベント会場等

参加人数：43都道府県、1839会場（1509会場が学校での実施）

募集方法：学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体からの要請

②対象：学校、イベント会場等

参加人数：25都道府県、344会場、26,438人の参加

募集方法：学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体からの要請

■今後の課題

・大きな意識格差

学校間での実施意欲の差が大きく、実施できるか否かは学校次第のところがある。

・少子高齢化の影響

学校の統廃合と生徒数の減少、並びに都道府県自転車商協同組合の自転車整備士の高齢化が課題である。



2.一般財団法人自転車産業振興会

グループ
B1

団体活動について

■活動目的	<p><目的> 自転車及び車いす並びにこれらの部品、附属品の生産、貿易、流通及び消費の増進並びに改善を図り、もって我が国自転車産業の振興と国民生活の向上に寄与する。</p> <p><事業活動></p> <p>①日本唯一の自転車専門技術研究所：技術研究所は、自転車等の品質・安全性の基礎となるJIS、ISO等の国内外の規格制定において主要な役割を果たしているほか、シティ車、電動アシスト自転車を始めとする各種自転車の技術研究開発を実施している。また、試験評価技術や規格制定に関する知見、ノウハウを活用して、安全で快適な自転車社会の構築に向けた多面的かつ重要な取組みを行っている。 参考：https://jbpi.or.jp/giken/</p> <p>②自転車メカニック技術向上を支援する検定・講座の実施：安全かつ快適なライド環境実現のため、自転車メカニックの技術向上を支援する各種講座と「スポーツ自転車整備士」検定を実施している。 参考：SMB（スポーツバイクメカニック）https://jbpi.or.jp/sbm/</p> <p>③自転車に関する各種事業：自転車の展示会「Japan Bike Show」、自転車産業の基礎的な指標となる各種統計データ収集および公表、国内外の自転車を取り巻く状況を報告したレポートなど様々な切り口から自転車産業の振興を目指している。 参考：https://www.japanbikeshow.jp/</p>
-------	---

■交通安全に関する活動内容	<p>自転車利用者に使用中の自転車の日常点検・整備の励行を促すために、日本自転車軽自動車商協同組合連合会及び傘下の各都道府県自転車商協同組合の協力を得て、学校や公共の場における「拠点型安全点検」及び学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体等と連携して「安全点検講習会」を実施している。</p> <p>●学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体等からの要請を受け自転車を点検する「拠点型安全点検」 ●学校、都道府県警察、地方公共団体、自転車安全推進団体等と連携し講習会を開催する「安全点検講習会」</p>
---------------	---

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	<p>「拠点型安全点検」及び「安全点検講習会」の実施時に都道府県警察と連携している。</p> <p><拠点型安全点検> ▲ <安全点検講習会> ▲ ▲=都道府県警察との連携あり</p>
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p><拠点型安全点検> 学校や公共の場において本事業の安全点検カードに従い、ブレーキ、ベル・ブザー、車輪などの自転車各部の点検を行う。 2023年度の実績は43都道府県、1,839会場、179,284台。</p> <p><安全点検講習会> 自転車の選び方、日常点検・整備の重要性や正しい自転車の乗り方等の講習会を実施する。 2023年度の実績は25都道府県、344会場、26,438人。</p>
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	自転車の各部を点検する「拠点型安全点検」及び自転車の選び方、日常点検・整備の重要性や正しい自転車の乗り方等の「安全点検講習会」の二つの事業を実施することで、自転車安全利用の促進について相乗効果をもたらす。

2.一般財団法人自転車産業振興会

グループ
B1

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<p><拠点型安全点検> 対象：小学校、中学校、高校、大学、公共施設、公園・街頭等 募集方法：学校、都道府県警察、地方公共団体等からの要請を受けて実施 参加者数：1967年度から実施 2023年度までの累計は、37万会場、7,600万台(2013～2023年度に実施した自転車小売店舗における店舗型安全点検の実績を含む。)</p> <p><安全点検講習会> 対象：小学校、中学校、高校、大学、公共施設等 募集方法：学校、都道府県警察、地方公共団体等と連携し実施 参加者数：1998年度から実施 2023年度までの累計は、8,400会場、97万人 備考：最近は増加傾向にある。2023年度は344会場で実施したが、うち106会場(約31%)で都道府県警察と連携した。</p>
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	<p>人数：都道府県自転車商協同組合の自転車技士・安全整備士の有資格者である 自転車整備士2～3人程度 会場：本事業の実施要領等により都道府県自転車商協同組合が実施会場の運営を 調整 運営コスト：1会場当たり1日2時間程度実施。</p>
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	「拠点型安全点検」及び「安全点検講習会」とともに年度毎に計画会場数を設定し実施している。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	<ul style="list-style-type: none">●大きな意識格差 学校間での実施意欲の差が大きく、実施できるか否かは学校次第のところがある。●少子高齢化の影響 学校の統廃合と生徒数の減少、並びに都道府県自転車商協同組合の自転車整備士の高齢化が課題である。

3.一般社団法人 自転車協会

団体HP <https://www.jitensha-kyokai.jp/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み

「製品の安全確保」と「自転車の有効利用促進」というテーマの元、自転車全体の安全啓発活動を中長期的に取り組んでいる。（交通安全活動としては、自転車の安全利用促進委員会として実施。※1）自転車安全基準をクリアした自転車に、BAAマークを付与する活動も行っている。

■内容

①教育者向け安全指導セミナー

全国の教育委員会と連携し、各地域の状況に応じた指導方法を共有し、教師を通じて生徒へ適切な指導を行うための指導セミナーを実施。安全な交通安全については安全な自転車を選ぶ必要があり、自転車の選び方や、運転の仕方なども講習に含まれている。

※2

②保護者向け教室を実施している。

幼児二人乗り自転車の扱い方法などの講習。HP上に動画を公開し啓蒙活動をしている。

※3

■対象/参加人数

①対象：教育委員会、学校先生、自治体の指導員

募集方法：主に自転車通学・自転車事故の割合が多い県をメインに行っている（群馬県は毎年実施）。また、教育委員会から「先生向けに講習してほしい」旨依頼が来ることが多い。

②対象：保護者

■今後の課題

- ・運営コスト：費用的部 分は自前になるため限りがある
- ・自転車利用による意識の差：都市部は自転車がなくても通学できるため、学校によつては自転車通学に関する意識の差はある。自転車通学が認められていない学校もあることや、学校の当事者意識にも差がある
- ・生徒の自分事化：最終当事者である生徒が、自分事としてとらえられていない実情がある



*参考情報

※1 安全利用促進委員会
<https://jitensha-anzen.com/>

※2 自転車通学安全教室マニュアル集
https://jitensha-anzen.com/reality/tools/jitensya_manual2023_2.pdf



※3 動画で学ぶ自転車ライフ
<https://jitensha-anzen.com/movie.html>

3.一般社団法人 自転車協会

グループ
B1

団体活動について	
■活動目的	WEBサイトより 安全・安心で環境に優しい自転車の製造、供給、販売を製販一体となって強力に推進することと相俟って、メンテナンスの重要性、交通ルールやマナーの遵守、更には自転車走行空間の確保等を広く訴えることで、自転車が持つ本源的な価値である利便性、健康増進、環境性が十分に発揮されるような社会を目指すことを目的とする。
■交通安全に関する活動内容	「製品の安全性確保」と「自転車の有効利用促進」という2つのテーマのもと、自転車全体の安全啓発活動を中長期的に取り組む
自転車交通安全教室について	
■「交通安全教室」の種別	自転車の安全利用促進会を組織し、10年以上活動を実施。
■種別毎の実施内容の詳細確認	●教育委員会と連携し「学校の先生を通して生徒に安全教育を実施すること」をメインとして実施。 ●その他、保護者を対象にした教室も行っている。最近では、自治体の生活指導員向け講習も実施
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<教育者向け安全指導セミナー> 狙い：全国の教育委員会と連携し、学校の先生を対象に安全指導のセミナーを実施。各地域の状況に応じた指導方法を共有し、教師を通じて生徒へ適切な指導を行う。安全な自転車を選んでもらうことを1つの目標としている。BAAマーク推奨校（全国700校程度）を会員WEBサイトで紹介。 内容：どのように生徒に指導するのかを考え、様々な方法を用いて実施している。（下記指導例参照）。 安全な交通安全については安全な自転車を選ぶ必要があり、自転車の選び方や、運転の仕方なども講習会に含まれている。 指導お役立ちツール等はWEBページ内に情報はまとまっており、開催後も見て学べるものを目指している。※1 (指導例) 県の交通事故関連の調査のうえ、自転車事故件数から状況の考察。 通学路の特徴をつかんだ危険予測 自転車事故公判 模擬裁判 自転車免許制の導入 自転車委員会の設置 自転車の一斉点検 等※2 ※1 https://jitensha-anzen.com/ ※2 自転車通学安全教室マニュアル集」 https://jitensha-anzen.com/reality/tools/jitensya_manual2023_2.pdf <保護者向け教育> 内容：幼児二人乗り自転車の扱い方等。

3.一般社団法人 自転車協会

グループ
B1

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><教育者向け安全指導セミナー> 対象：教育委員会、学校の先生、自治体の指導員 募集方法：主に自転車通学・自転車事故の割合の多い県をメインに行っている。（群馬県は毎年実施）教育委員会から「先生向けに講習してほしい」という依頼がくるパターンが多い。 <保護者向け教育> 対象：保護者</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p><教育者向け安全指導セミナー> 開催回数：昨年は22回の教室を行った。 実施の財源：自費（協会の活動費） 運営人数：事務局2名、講師1名、協会3名。 （実際現地では4~6名が稼働するイメージ） 1回あたりのコスト：資料代がかなり費用かかるため約100万ほど必要 マニュアル集は先生に渡す資料+具体的カリキュラムで100枚程度となる。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●学校側からのフィードバック 学校の先生は自転車の交通安全についてどう教えればいいのか分からずことが多い、先生からのアンケートでは好評をいただいている。 ●BAAマークの推奨活動 自転車安全基準をクリアした自転車に、BAAマークを付与する活動を行っており、その数を増やすことも目標としている。 町中にある自転車の3台に1台くらいはこのマークが貼られているということが協会の中心的活動。
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●運営コスト 費用的部は自前のため、コスト面は課題。 ●自転車利用による意識の差 都市部は自転車がなくとも通学できるため、学校によっては自転車通学に関する意識の差は少なからずある。 また、自転車通学が認められていない学校もあり、雪国もまだ手が届いていない部分もある。 学校の当事者意識にも差がある。 ●生徒の自分事化 最終当事者である生徒が、自分事としてとらえることが課題。
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<p>自団体の活動はオリジナルの活動のため、要望とすものは特にない。 ただ、同じことを他でもやっているのであればどこでどういったものを行っているのかといった情報があるとよい。 メーカーも学校に出向いて教室を行っているため、協会としても協力しながら講習会をできるとよいと考えている。</p>
<p>その他、交通安全施策全般について</p> <p><追加質問> 自転車の品質について</p>	<p>ルールマナーは当然学ばないといけないが、品質の高い自転車を選ぶ重要性は協会として伝えていきたい。 安全安心は「ルール・マナー」。品質も大事！！という事をセミナーで行って、初めて先生方も「なるほど」と思っていただける。</p>

4.一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）

団体HP <https://jaf.or.jp/individual>

【グループB1】依頼による実施

【グループB2】自主的に実施実施

■取り組み

ロードサービスの企業としての認知が強いイメージであるが、モビリティ全体を考える上で自転車も重要な対象としている。

JAFの交通安全啓発活動は車両全般を対象し、その一環として自転車の講習会を実施している。

■内容：

①学生向け自転車講習

- ・学校に訪問したうえでの交通安全教室の実施
- ・警察の許可を得たうえ実際の道路状況を撮影。実写を使った危険予測の学習。
- ・自転車走行中の危険予測トレーニングを行うためのVR体験。※1
- ・講習後の意識変化を確認するためのアンケート調査。

②イベントでの交通安全体験

メインコンテンツは自動車関連であるものの、一部自転車に関する講習を行うこともある。※2

③WEBサイトにおける自転車交通安全動画の公開※3

■対象/参加人数

①対象：学生（高校1年生がメイン）

依頼元：教育機関、自治体など

②対象：イベント参加者

依頼元：商業施設など

■今後の課題

- ・効果指標について：講習会後のアンケートを実施しているものの、成果につながっているのかが分からず。
- ・行動の変化：自動車では、意識→態度→行動の順で変化するといわれているが、意識以降の態度の変化に変わるものまでの過程が追えない。



*参考情報

※1参考VR動画

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/protect-life/360video/bicycle>



※2イベントの様子

<https://autoc-one.jp/news/5030930/>

※動画

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/online-training/risk-prediction/bicycle/scene82>

4.一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）

グループ
B1

グループ
B2

団体活動について

<p>■活動目的</p>	<p>※Webサイトより</p> <p><JAFの基本理念> 自動車ユーザーに対し、安全と安心の支えとなるサービスを提供するとともに、交通の安全と環境のための事業活動を積極的に推進し、健全な車社会の発展に貢献します。</p> <p><事業内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本全国のJAF会員 ・くるま社会のセーフティネット ・会員優待サービスとイベント ・社会課題への取り組み ・モータースポーツの振興 ・コミュニケーション
<p>■交通安全に関する活動内容</p>	<p>JAFは自動車連盟という名称であり、ロードサービスの企業としての認知が強いイメージであるが、モビリティ全体を考える上で自転車も重要な対象としている。JAFの交通安全啓発活動は車両全般を対象し、その一環として自転車の講習会を実施している。</p> <p>※下記WEBサイトでは、「いろいろなモビリティ」として、種別や危険予知動画、実験動画などを公開。 https://jaf.or.jp/common/safety-drive/various-mobility</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電動キックボード ・モペット（ペダル付き電動バイク） ・グリーンスローモビリティ ・電動ミニカー ・シニアカー ・トウクトウク ・トライク

自転車交通安全教室について

<p>■「交通安全教室」の種別</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・学生向け自転車講習 ・イベントでの交通安全体験
<p>■種別毎の実施内容の詳細確認</p>	<p><学生向け自転車講習> 学校を訪問し、交通安全教室を実施。</p> <p><イベントでの体験> 自転車向け講習は、上記の学生向けの講習がメインとなる。 一部JAFのイベントにて自転車交通安全コンテンツを体験してもらうこともある。</p>
<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p><学生向け自転車講習></p> <ul style="list-style-type: none"> ・動画や実写映像を使ったプログラムの実施：警察の許可を得て実際の道路状況を撮影し、危険予測を行う。 ・VR体験：自転車走行中の危険予測トレーニングを提供。（自転車目線で走っているときにどういったところを気を付けるのか等） ・アンケート調査の実施：講習後の意識変化を確認し、フィードバックを受ける。参加の際に気が付いたところ等の統計を取って、今後のプログラム生かす。 <p>※参考VR動画：https://jaf.or.jp/common/safety-drive/protect-life/360video/bicycle</p> <p><イベントでの体験> メインコンテンツは自動車関連だが、自転車に関するものも実施する場合がある。 イベントの様子参考：https://autoc-one.jp/news/5030930/</p>

4.一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）

グループ
B1

グループ
B2

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<学生向け自転車講習> 対象：自転車通学を始め、行動範囲が広がる高校1年生をメインとして実施している。 一部小中学校でも実施した実績があり。 依頼元：教育機関、自治体、等から依頼され、学校の生徒が参加する。 (高校からは直接依頼されることも多い。)
	<商業施設での体験講習> 対象：イベント参加者 依頼元：商業施設等企業からの依頼 ※参考参加人数実績 講習全体として（車のみを含む）は年間約420回の講習を通じ、延べ16万5,000人に実施した。
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営人数： 高校向けの講習の場合、実際に学校を訪問するのもJAFの方。 基本1名で向かう。全国52支部のほとんどに講師を担当している職員がいる。 運営の財源： ①依頼主の負担 ②支部の判断で無料で伺うこともあるため、JAFの会費から賄うこともある。 (社会課題の解決に活かしているという説明も行っている)。 1回あたりのコスト： コストについては特にデータを持っていない。 交通費・資料作成費などで考えて時給換算すると1日の講習会1時間以上で1万円以上。 (車関連の講習の場合。)
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果 データ・体感値として成果	高校生や自転車に限る直接的なものは無。 あらゆる交通環境への交通参加者「車・バイク・歩行者含む」活動を行っており、100万人/年の方に機会を与えられるような目標設定があり、毎年達成している（年度単位）。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	高校への講習会後のアンケート調査は行っているが、講習のアンケートはとっても、成果につながっているかはわからない。 意識→態度→行動の順で変化するが、意識が変わった後の変化（態度に変わるまで）の過程が終えていない。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	教育の効果をはかる仕組みづくり等があると良い
その他、交通安全施策全般について	
<追加質問> 【JAF様より】 原付の事例	愛媛県は知事が自転車に関するマナー徹底などすごく行っている。ヘルメット着用など。ただ原付のマナーが悪いという声も聞く。地域によっては自転車より原付の方が目立つ部分もある。
<追加質問> 【JAF様より】 ソフトとハードについて	官民連携協議会の中でも必要なものとしての見解も2パターンに分かれている。 「ソフトの部分（教育・ユーザーへの注意点を伝える）ハード部分（通行帯の設置・交通規制の整備課）」の両方を着実に進めていくことが重要。 一方で自転車ユーザーのマナー向上も必要だと思う。
<追加情報> RSJより 自転車交通安全の動画	WEBサイト内にて個別安全カテゴリー10という項目で、自転車の危険に関する動画が公開されている。（駐車場、生活道路、幹線道路、高速道路、バイク、自転車、歩行者） https://jaf.or.jp/common/safety-drive/online-training/traffic-safety-movie/bicycle

5.一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会

団体HP <https://www.zensiren.or.jp/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み：

指導監督機関（警察庁）と業界との橋渡し役を果たすとともに、各指定自動車教習所のレベルアップを目指した諸事業を行っている。現在、自転車に関する講習などの実施や取りまとめなどは行っていないが、会員教習所では、地域の「交通安全教育センター」として、自転車安全教室を実施している。（Webサイトで自転車交通安全指導をしている拠点を紹介。※1）

■内容

①教習所内を使った自転車交通安全教育

愛知県内にて、小学生を対象に教習所の昼休みを活用し、構内の教習コースを用いて自転車交通安全教育を実施。使用自転車は各自のものをトラックで現地まで配達の上使用。

②学校を訪問しての交通安全教育

座学と実地の両方を実施。高校生を対象とした教室では、シュミレーターを使用したうえでも実施。小学校での交通安全教室では、高額低学年の歩行訓練から行い、次に自転車の交通安全指導となる流れで行っている。

■対象/参加人数

- ・対象：小学生、高校生
- ・参加人数：1回あたり何十名単位での開催（教習所開催）
学年単位での座学正式が多数（学校開催）
- ・募集方法：会員教習所独自の判断で実施
自治体、警察等からの協力依頼を受け実施

■今後の課題

- ・高齢者講習：自転車にも車同様ルールがあることを知らないことが多い。
高齢者に対しての自転車講習は怪我などのリスクもある。電動アシスト自転車は、バランスなども不安部分があり逆に危ないケースもある。
- ・その他交通ルール関係：電動キックボードなども、ルールが分からず状況を生み出さないためにルールを教える場が必要。
- ・交通公園について：青梅市と多摩市に交通公園があり、多摩は現在も常駐で人がいるが、青梅は利用者の減少と施設の休暇により閉鎖となっている。
交通について、小さい頃から自発的に学べる機会が少なくなっている



指定自動車教習所シンボルマーク



*参考情報
※1 交通安全施策について
<https://zensiren.com/?bicycle>

団体活動について

■ 活動目的	<p><WEBサイトより抜粋> https://www.zensiren.or.jp/</p> <p>全指連は、自動車運転者教育の健全な発達をはかることによって、交通の安全と社会公共の福祉に寄与することを目的とし、全国47各都道府県指定自動車教習所協会を会員とする全国規模の業界団体です。各都道府県の指定自動車教習所協会は、管内の指定教習所を会員とします。</p> <p>指定自動車教習所とは(1) 資格のある指導員（※人的基準）が配置され (2) コースの面積や作り方、学科を勉強する教室があり（※物的基準）(3) その他教習の内容等（※運営基準）</p> <p>が道路交通法令の定める基準に適合しているものを公安委員会が指定したもので、卒業者には運転免許試験のうち技能試験免除の特典があります。全国に約1,230校（令和6年末）ありますが、名称は、自動車教習所、自動車学校、ドライビング・スクール、モーター・スクールなど様々です。毎年、新規免許取得者の約97%に当たる人たちが指定自動車教習所を卒業しており、初心運転者・旅客自動車運転者教育機関の中核をなしています。</p>
■ 交通安全に関する活動内容	<p>全指連は、指導監督機関（警察庁）と業界との橋渡し役を果たすとともに、各指定自動車教習所のレベルアップを目標にした諸事業を行っている。</p> <p><代表例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ブラッシュアップ講習：全国の約8,200万人の運転免許保有者を対象とした安全運転再教育です。個別のニーズに柔軟に対応したコンパクトな運転講習 ・ 高齢者運転支援：免許の更新期間が満了する時点で70歳以上になる方が更新前に受ける、【高齢者講習（法定講習）】を実施 ・ 外国語講習：外国語での教習を実施している ・ 企業講習：新入社員研修、事故再発防止研修、一般社員研修、企業講習、エコドライブ講習、運行管理者等講習など、個別講習を実施 ・ 原付講習：原動機付自転車を使用した講習 ・ 自転車講習※：自転車安全運転教室、小学生向け自転車安全講習、自転車乗り方教室、子供の自転車教室など ・ 交通安全教室：交通安全講習、幼稚園・小学性向け交通安全教室、シニア向け交通安全講習、高齢者交通安全教室、団体等への出張講習など <p>※印が自転車関連の交通安全施策</p> <p>以下のサイトで、上記の講習を実施している教習所を検索することが可能。 https://zensiren.com/</p>

自転車交通安全教室について

■ 「交通安全教室」の種別	<p>現在、全指連では実施の指示や取りまとめなどは行っていないが、会員教習所では、地域の「交通安全教育センター」として、自転車安全教室を実施している。各県から自転車交通安全教室を行った報告が、上がってくることもある。</p>
■ 種別毎の実施内容の詳細確認	<p><実施例> ※下記は愛知県で過去に実施されていた一例。（現在実施されているかは不明。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 教習所内コースを使った自転車交通安全教育 ・ 学校を訪問しての交通安全教育

5.一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会

グループ
B1

<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p><教習所内コースを使った自転車交通安全教育について> 愛知県内にて、小学生を対象に教習所の昼休みを活用し、構内の教習コースを用いて自転車交通安全教育を実施した。 使用自転車はトラックにて現地まで運んで実施した。</p> <p><学校を訪問しての交通安全教育> 座学と実地の両方を実施した。 高校生を対象とした教室では、シュミレーターを使用したパターンでも実施をした。 小学校での交通安全教室の流れとしては、まず小学校低学年で歩行訓練から始まることが多く、 次に自転車の交通安全指導となる流れがある。</p>
<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p>対象：小学校、高校 募集方法：自転車交通安全教室を行うかの判断は、会員教習所独自の判断、あるいは自治体、警察等からの協力依頼を受けて実施している。 参加人数：1回あたり、教習所で行うのは何十名単位となる。高校の場合は体育館などで学年単位により座学形式で行われることが多い。</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p>基本的に活動はボランティア（無料）となることが多いため、会員教習所での対応となる。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>現状、集計していないため具体的な数値は無いが、相当数を実施している状況。 (警察と協力して実施している交通教室の数自体は県の警察で管理している模様。)</p> <p>自動車教習中に「自転車の交通安全の話」をすると自分が今までどれくらい危ない自転車の運転をしていたのかを知る人が多いと感じる。 ドライバーという逆の立場になって初めて気づくこともあり、教習を受けることで自転車の乗り方も大きく変わると感じている。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p>●高齢者関係 今は小さい子に教えているが、一番危ないのは高齢者と感じることもある。 高齢者の一部の方は、そもそも自転車にも車同様ルールがあることを知らない人がいることがあり、 高齢ドライバーへの講習はあるものの、高齢者に対しての自転車の取り組みは特にない。</p> <p>また、普通免許返納後については、普段の足で使用するため原付免許は返納せず、段階的に返納する人もいる。 その一方、高齢者に対しての自転車講習は怪我などリスクもある。電動アシスト自転車は免許は必要ないが、バランスなども心配になり、逆に危ないケースも考えられる。</p>
	<p>●その他交通ルール関係 電動キックボードなども、ルールが分からない状況を生み出さないためにルールを教えている。また、免許を所有していない方は交通ルールを知らない方が非常に多い。</p> <p>●交通公園について 青梅市と多摩市に交通公園があり多摩は現在も常駐で人がいるが、青梅は利用者の減少と施設の両休暇により閉鎖することになっている。 交通について、小さい時から自発的に学べる機会が少なくなってしまっている。 https://www.city.ome.tokyo.jp/soshiki/75/81503.html</p>

【解決策】 課題に対する解決策の方向性・ 解決のために必要なサポート	問合せ自体はあるため、公開されるアプリなどといった交通公園や自転車安全教室の開催日などの情報を把握できれば便利だと思う。 交通教室の数自体は県の警察で管理していると思う。
その他、交通安全施策全般について	
〈追加質問〉 【全指連様より】 自転車講習について感じること	課題はたくさんあると思うが、高齢者と朝夕に子供を送迎するお母さんたちへの安全指導も大事だと思う。
〈追加質問〉 【全指連様より】 プログラムの公開は、交通安全 教室を行う方々のみに 公開なのか？	ポータルサイトは誰でもアクセスできるようにする予定。 裏側の管理をだれがどう行っていくかは今後詰めていく。
〈追加質問〉 【RSJより】 各教習所のカリキュラムの中で、 ドライバーに対してどのような 形で自転車利用者に対する注意 喚起をされているか、 何か具体例等ありましたらお知 らせください。	カリキュラム的には左折の時に左に寄せるための理由付けとして二輪車や自転車が 入ってこないようにという伝え方を行う。 路上教習では歩行者や自転車の見える範囲について等も伝えている

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

団体HP <https://ccsp.jp/>

【グループB1】依頼による実施

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

グループ
B1

■取り組み

「自転車は楽しい」という共通認識のもと、楽しく事故を起こさずにいられるのかを目的に活動。
「意識せず安全行動がとれること」はどの世代にも必要な事であり、安全への理解が深まる伝え方を意識しながら、ライフステージ毎に合わせた安全教室を実施している。

■内容（それぞれ具体的な実例はWEBサイトに公開※1）

①未就学児：デンマーク式自転車教室を中心とした教室。

自転車デビューを見据えた安全教育を実施。乗る楽しみや、社会性をはぐくむ取り組みを意識し、保護者向けにもメッセージを発信している。Webサイトでは、実施マニュアルがダウンロード可能。※2
(過去実施例) ・堺市・日野町・TOJ堺ステージ

②中高生：見て分かる自転車安全教室

「見て分かる自転車安全教室」を自分事としてとらえてもらうことを意識し実施している。
(過去実施例) ・吹田市、京都市、堺市

③シニア：

シニア向け自転車健康教室

④インクルーシブ：

様々な年齢層が対象となり「発達に応じた」自転車プログラム・体験会を実施。※2

■対象/参加人数

① 参加人数：

- ・堺市：1回10名（2グループ同時開催/1日5回開催時100名）
- ・日野町：1回10名・TOJ堺ステージ：最大12名×4回実施

② (参加人数：開催場所開催校により異なる)

④京都市参加人数：41名

■今後の課題

- ・学識経験者の不足：道路インフラの研究は進んでいるものの、教育・マナーに関する研究は不足している。教育をする側のガイドラインもないため、決まり事や財源がない。ハード面ではなくソフト面（教育）に関する学識者が必要であり、また、若手も知識があっても就職に活かすことができない実情がある。
- ・人材/財政的課題：交通安全教育の必要性を感じている自治体は多いものの、人的・財政的リソースが確保できず、具体的な活動に至らないケースが多く見られる。
- ・教室実施のための機材関係：使用する会場までのキックバイクの手配、使用する自転車の確保やメンテナンス作業の負担が大きい。



*参考情報

※1事例紹介

<https://ccsp.jp/activity/>

※2デンマーク式自転車教室マニュアル

<https://ccsp.jp/handbook/>

※2インクルーシブ体験会

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000332992.html>

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

グループ
B1

団体活動について

■活動目的	世代に応じた自転車安全教育の開発と提供 自転車は人にとって身近な「ツール」のひとつ。単に「移動手段」だけではなく、走る「楽しさ」や利用することで得られる「健康」など、さまざまなメリットがあることが知られており、「まちづくり」や「ひとづくり」に活用できるなど、自転車利用をとおして豊かな暮らしの創造といった多様な可能性をもっている。社会性+交通社会に順応できる+自分の健康維持にもつながるツールという思いの元活動を行っている。
-------	---

■交通安全に関する活動内容	「自転車は楽しい」という共通認識を上から目線ではなく、ユーザー目線に立って、どういったことが必要なのか、どうしたら楽しく事故を起こさずにいられるのかを目的に活動。「意識せず安全行動がとれること」はどの世代にも必要な事であり、安全への理解が深まる伝え方を意識ながら、世代別に交通安全教室を実施している。
---------------	--

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	*以下のライフステージごとに取り組みを実施している
■種別毎の実施内容の詳細確認	<未就学児対象> デンマーク式自転車教室 <中高生対象> 見てわかる自転車安全教室 <シニア対象> シニア向け自転車健康教室 <インクルーシブ> さまざまな年齢層が対象となり「発達に応じた」自転車プログラム・体験会を実施 *その他事例はWebサイトにあり https://ccsp.jp/activity/ * いずれも警察の協力なし

【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	※過去の実施例の紹介 <未就学児対象> 「デンマーク式自転車教室」を中心として、自転車デビューを見据えた安全教育を実施。乗る楽しみや、社会性をはぐぐむ取り組みを意識し、親御さん向けにもメッセージを発信している。 ●堺市キックバイクを用いた自転車教室 3歳児を対象に「ヘルメットスタート」としてヘルメットをかぶる意識をつけさせる活動を行った。。3歳児検診を受けた時に、市が自転車安全教室に関する案内をしているため、参加者は比較的多かった。過去には自転車安全教室を受けた人にはヘルメットを100%渡す活動も行っていた。（昨年は付与無し） ●日野町子ども自転車教室 子どもの主体性を尊重し、育むことを重視したプログラムを崩さずに実施。 7つの幼稚園・こども園と日程調整し、一回最大10名で1時間を基本に実施。 ●TOJ堺ステージにおけるキックバイク教室 自転車イベント開催に併せて、自転車を乗り始める時期である幼児を対象に、キックバイクを用いて、ルール・マナーや運転スキル、他者への思いやりを持った行動等について、ゲームを通して楽しみながら学ぶことを目的として実施
----------------------	--

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

グループ
B1

【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p>※過去の実施例の紹介</p> <p><中高生対象> 「見てわかる自転車安全教室」を実施。自分事としてとらえてもらうことを意識して実施。</p> <p>●吹田市、京都市、堺市 における自転車安全教室 ヒアリングや現地調査で得られた内容を元に制作した教材を使用し、体育館等で講義（50分程度）を実施。規則や義務だからというスタンスではなく、「何が危ないのか」「何が危険なのか」を、具体例を交えながら、見て分かりやすく、話を聞いて納得できる内容で実施。 *以下の3つを重点的に実施* ・事故は身近にある 　学校の校区の交通事情を事前に調べて、写真等で事故発生現場を見せながら共通点を気づかせる・学校付近の写真を教材として使用 ・交通コミュニケーション 　意思表示/コミュニケーションが発生している中では事故は起こらない。相手に伝えるコミュニケーションを意識している。 ・右側通行は危険 　左側を通行を定着させるために「左側を走ろう」ではなく、あえて「右側を走ることは危険」という切り口で講習を実施している。</p>
	<p><インクルーシブ> 一人で自転車に乗る機会の少ない障がいのある方でも楽しめる、様々なタイプの自転車（タンデム自転車、ハンドサイクルなど）を使って、誰もがサイクリングを楽しむインクルーシブサイクリング体験会を実施。</p> <p>●京都市インクルーシブサイクリング体験会2024 障がいのある方もない方も一緒に楽しめる自転車イベント。タンデム自転車やハンドサイクル等を用いて、ゲーム感覚で自転車に乗る練習をしたり、公園内を安全に走る体験などを実施。</p> <p>https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000332992.html</p>
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	<ul style="list-style-type: none">・運営人数：リーダー1名+サブ2名が基本（講習によって多少変化） 　*幼児向けのデンマーク式自転車教室では、1人のスタッフが見切れる参加者の数に上限（4名まで）を設け、質と安心安全を担保）・財源：委託事業為依頼者（委託を受ける前は見積をやり取りし、基本金額内で実施するスタンス）・受講料：基本無料となる

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

グループ
B1

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<p>※過去実例より</p> <p><未就学児対象> 対象：堺市 指導体制：1グループ10人に対し、指導者3人 参加者数：1回10名 2グループ同時開催の1日5回実施で100名 年間参加者数：200名</p> <p>対象：日野町 保育園・こども園 指導体制：1グループ10人に対し、指導者3人 平日 参加者数：1回10名 年間参加者：108名</p> <p>実施地域：TOJ堺ステージ 指導体制：1日に、 参加者数：最大12名×4回実施。 トータル参加者：20名</p> <p><中学生向け対象> 実施地域：吹田市 京都市 堺市 指導体制：1名 参加者：開催場所開催校により異なる。（全学年生徒800名の時もあれば、一学年200名程度のこともあり。） 年間参加者数：5000名以上の受講</p> <p><インクルーシブ> 実施地域：京都市 指導体制：10名 参加者数：41名 主催：京都市 協力：第一生命保険株式会社</p>
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果 データ・体感値として成果	<p>●アンケート取得 参加者アンケートをとっているが作るのは各自治体となっており、自治体がまとめている。行政としてのKPI目標はそれぞれ設定されていると思われる。アンケートの結果は次年度の予算獲得の判断材料のエビデンスとなるが、好評をいただいておりリピート開催につながっている。</p> <p>●地域の人材育成 今まで自分たちが実施者として交通安全教室を実施してきたが、地域によっては地元で実施を担える人材が育ってきている。（大阪府堺市）</p>

6.一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト

グループ
B1

【課題】 目的・成果に対する課題内容	●学識経験者の不足 日本では道路インフラに関する研究は進んでいるが、教育・マナーに関する研究は不足している。ともすれば「ルールを暗記して覚えること」が普通になってしまっている。教育をする側のガイドラインもないため、何も決まりごとがない・財源もない（海外は財源が確保されている）。ハード面ではなくソフト面（教育）に関する学識者（アカデミックに伝えられる人）が特にいない。また、若手も知識があっても就職には活かされない。
	●人的・財政的課題 交通安全教育の必要性を感じている自治体は多いものの、人的・財政的リソースが確保できず、具体的な活動に至らないケースが多く見られる。 指導者育成は京都や滋賀などで力を入れているが、学校に対しては指導者が育っていないため、学校の訪問は可能な分だけ対応する形になっている。
	●教室実施のための機材関係 使用する会場までのキックバイクの手配、また使用する自転車の確保、メンテナンス作業などが問題となっている。

【解決策】 課題に対する解決策の方向性・ 解決のために必要なサポート	●講習全般について 自転車が楽しくて乗りたいと思える・移動の選択肢として自転車があるという活用推進ができるように伝えていきたい。 大学で研究室などを設立し、財源をかけて議論できる場所が必要だと思う。
	●情報発信 行政職員や学校の先生、保護者へ自転車教育プログラムの存在を知らせるための情報発信等が必要。
	●人材育成 現場を担うスタッフの人材育成は必須。自団体内には各種マニュアルも存在しており、デンマーク式自転車教室の概要はDLも可能となっている。 参考： https://ccsp.jp/handbook/

その他、交通安全施策全般について

<追加質問> 今回の調査について	今回の調査結果は、誰にでも伝わるようにまとめてほしい。
<追加質問> 今後の展開について	交通安全教室について、どこに聞けばいいのか分かりやすいガイドブックなどを各行政に提供できるといい。

7.全国共済農業協同組合連合会（JA共済連）

団体HP <https://social.ja-kyosai.or.jp/>

【グループB1】依頼による実施

【グループB2】自主的に実施実施

■取り組み

JA共済は保障の提供と地域貢献活動を通じ、地域社会へ「安心」と「満足」を広げる活動を実施している。（Webサイトに交通安全に関する取り組み一覧あり※1）

■教室：

①自転車安全診断「すまいる号」の全国派遣

<シュミレーター>

自転車の事故は交通ルールの理解不足や軽視で、被害者にも加害者にもなる。そのため、乗車中ルールや危険予測を実践的に体験できるようシュミレーターでの疑似体験を通じて学ぶ機会の提供している。年代・活用シーンに合わせた7種類のコースから選択可能。

<展示>

ヘルメット着用努力義務化をうけ、キャップタイプや帽子タイプ、スポーツタイプのヘルメットを展示し、着用を呼び掛けている

訪問先により、「Aイベント会場への自主的な訪問」、「B県や警察、学校からの依頼による学校訪問」の2パターンがある。

②自転車安全教室

警察による講話やスケアードストレーによる疑似体験。生徒の前でスタントマンが交通事故を実演し、危険性を疑似体験することで、交通安全意識を醸成する。（実施プログラムは警視庁の自転車安全教育マニュアルに準じた内容）。※2

③高校生向け動画コンテンツの作成

自転車の交通違反に対する青切符制度の適用が16歳以上であることを踏まえ、ルールが未習熟である高校生を対象に学校の授業で活用できるコンテンツを制作予定。

■対象/参加人数

①A対象：幼児～高齢者（全年齢層）

B対象：小中高生

年間参加者数：約5300名（令和5年度実績）

②対象：中高生

財源：自賠責共済の運用益

■今後の課題

- スマイル号のシュミレーターが、今後施行される青切符制度に対応したプログラムになっていない。法令の変化に対応するプログラムを作る必要がある。
- スケアードストレーは、場合によっては好ましくない反応をもらうケースがある。

J A 共済の地域貢献活動

ちいきのきずな



*参考情報

※交通事故対策ページ

<https://social.ja-kyosai.or.jp/activity/traffic01/>

※スケアードストレー動画

<https://www.youtube.com/watch?v=zNElsBsJfp4>

7.全国共済農業協同組合連合会

グループ
B1

グループ
B2

団体活動について

■活動目的	<p><JA共済の活動目的> JA共済は保障の提供と地域貢献活動を通じ、以下の3つを柱として地域社会へ「安心」と「満足」を広げていく。</p> <ul style="list-style-type: none">・ひと いえ くるま に関する保障の提供（共済事業）・ひと いえ くるま くらし 営農に関する地域貢献活動・農業と地域社会の活性化・発展 <p>※自転車を含む交通安全活動は地域貢献活動として実施。</p>
■交通安全に関する活動内容	<p>様々な年代層に向けて、自転車だけでなく多くの交通事故対策活動を実施している。</p> <p><交通事故未然防止活動></p> <ul style="list-style-type: none">・幼児向け：JA共済アンパンマン交通キャラバン、一緒につくろう！つうがくろあんぜんMAP・生徒向け：自転車交通安全教室の開催※・シルバー世代向け：交通安全教室の開催、自動車安全運転診断・全世代向け：自転車安全運転診断車「すまいる号」※、服装"見えやすさ"診断「見えチェック」の実施 <p>※印が自転車関連の交通安全対策</p> <p><交通事故被害者の社会復帰支援活動></p> <ul style="list-style-type: none">・社会復帰支援のためのリハビリテーションセンターの開設・介助犬の育成・普及支援

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	<p>以下の2点を自転車関連の交通安全対策として実施</p> <p>①自転車安全診断車「すまいる号」の全国派遣 ②自転車交通安全教室の実施 ▲</p> <p>※別紙参考資料① ▲=警察の協力あり</p>
■種別毎の実施内容の詳細確認 ①自転車安全運転診断車「すまいる号」について	<p><概要> 自転車シュミレーターを搭載した自転車安全運転診断車「すまいる号」を全国に派遣し、巡回型の自転車安全運転診断を実施。</p>

7.全国共済農業協同組合連合会

グループ
B1

グループ
B2

<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p><狙い> 自転車の事故は交通ルールの理解不足や軽視で被害者にも加害者にもなる。そのため、乗車中ルールや危険予測を体験できるシュミレーターでのを通じて実践的に学び、それにそなえる。</p> <p><内容、体験の流れ> 待機 => シュミレーター体験（3分）=> 安全運転診断結果を配布 => アンケートを記入 => 終了</p> <p><プログラムの種類> 年代・活用シーン別に合わせた9種類のコースから選択可能。 例えば、低学年向けには基本的な一時停止を学ぶ内容、高学年向けには夜間運転や複雑な交通状況を再現した内容、 都会で住んでいる方は車の飛び出し等に対応したプログラムとなっている。</p> <p><その他取り組み> ヘルメット着用の努力義務化を受け、キャップタイプや帽子タイプ、スポーツタイプ等のヘルメットを展示し、着用を呼びかけている。また、着用を促すラッピングをトランクに施した。</p>
<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p>訪問先は以下の2パターンに分けられる。 A.イベント会場での実施（JA祭り等） B.県や警察、学校での実施 ※ ※小学校での活動が多い。来年もといった声はその場でよくいたただくが、県内でバランスよく訪問できるように県の方である程度調整はしていると思われる。</p> <p><対象>： Aの場合：幼児～高齢者（全年齢層） Bの場合：小中高生 <年間参加者数>：5284名（令和5年度実績） <募集方法>：無料にて参加 (上記Aの場合は現地で並んだ順で参加。上記Bで学校に訪問した場合は生徒がクラス単位などで参加することが多い)</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p><年間開催> 66回（令和5年度） <1回あたりのスタッフ人数> 1名（教習所より教習所指導員資格者1名を派遣、トランクを運転して現地へ向かう） <すまいる号の台数>：全国4カ所に4台 <運営財源>：自賠責共済の運用益 <運営コスト>：99,000円（別途交通費や宿泊費）※開催費用は全て無償で提供している。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>Aイベントへの訪問の場合 終了毎にアンケートを実施し、その場にて感想をヒアリングしているが、現状まとめた数値や指標は無い。 イベントでは親子連れで参加するケースが多く、体感としては子供の教育として実施されることが多い。</p> <p>B学校への訪問の場合 毎年生徒に対するアンケートは行っているため、リアルな声は集まる。意識が向上したなどの声は上がっている。何が交通安全の意識に効果的など具体的なデータはなし ※全体を通じて体験者の65%以上が20代未満となっている。 (アンケート回答例) 周りをよく見て発進したいと思いました。良い体験でした！等)</p>

7.全国共済農業協同組合連合会

グループ
B1

グループ
B2

【課題】 目的・成果に対する課題内容	今後施行される青切符に対応したプログラムになっていない。法令の変化に対応するプログラムを作る必要がある。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	昨年もヘルメットの努力義務化もあり、社会のニーズに沿って改良してきたが、社会や現場におけるニーズを踏まえたアドバイスがあると、次の対応を検討していきやすい。
■種別毎の実施内容の詳細確認 ②生徒向け自転車交通安全教室の実施	<概要> 中学・高校での授業の一環として行われる自転車教室で警視庁の交通安全教育マニュアルに基づいたプログラムを実施。 平成21年度より警察と連携して行う活動として取り組みを開始した。
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<狙い> ・警察による講和 ・スケアード・ストレートによる疑似体験 <内容> 警察等と連携したスケアード・ストレートによる交通安全教室を実施。生徒の前でスタントマンが交通事故を実演し、危険性を疑似体験することで、交通安全意識を醸成する。実施プログラムは警視庁の自転車安全教育マニュアルに準じた内容。 <流れ（例）> 会場準備リハーサル（2時間）>挨拶/警察による自転車ルールの確認（30分）>交通事故再現スタント（40分）>総括（30分）>撤収（1時間）
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<対象>：中学校 高校 <開催実績> 回数：204回 人数：80,449人 中学校：114校 高校：93校（令和5年度実績）
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	<運営人数>警察とスタントマンで実施1回あたり7名 <財源>：自賠責共済の運用益 <コスト>：340,000円（別途交通費や宿泊費）※開催費用は全て無償で提供している
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	（アンケート回答例） 事故の再現を初めて見たが衝撃的だった。夜間ライト点灯やヘルメットを被る等基本的なルールを守りたい。 自転車でも人の命を奪う可能性が分かった。 等
【課題】 目的・成果に対する課題内容	スケアード・ストレートは、場合によっては、好ましくない反応をもらうケースもある。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	安全に行っていくために警視庁の安全ガイドラインに沿って行っているが、官民連携協議会として効果の見直しが必要であるという声もある。マニュアルが変われば変更していく流れになる。施策自体効果はあると思うので、中身を見直しながら継続実施予定。
<追加設問> 自転車安全教室（すまいる号の派遣、スケアードストレートともに）を実施する場合は、主体的に実施するのか、要請を受けて実施しているか？	両パターンあり。イベントによって異なる。 スケアード・ストレートは依頼も多い。 (県内でまんべんなく行けるように調整はしてると思う。おそらく年単位) すまいる号の場合、人が集まるイベントへの参加は自主的に動く場合があるが、同様に学校からの要請もある。

その他、交通安全施策全般について

<u>啓蒙啓発に関するアイディア/構想</u>	<p>自転車の交通違反に対する青切符制度の適用が16歳以上であることを踏まえ、ルールが未習熟である高校生を対象に学校の授業で活用できるコンテンツを制作予定。（自動車免許を持っておらず、制度全体として学ぶ機会もない高校生を対象とした学びの機会を創出）</p> <p><コンテンツ概要> 近年はYouTubeや動画ダウンロード形式の方が主流となっており、これに対応した教材の制作を進めている。 （例）交通安全動画の間違い探し、興味を惹きやすい学園ドラマ風の交通安全に関するストーリー動画 等。</p> <p><動画制作の発想に至った理由> 仮に高校を対象とすると、全国に約4000校もあり講習会も年間数回になるため、交通安全教室で皆に同じように伝えていくために出向くのは限界がある。そこで、いかに短時間で最低限のものを知ってもらうための方法を考えた。理想は授業を行ってもらうことだが、すぐにとは難しい部分もあるため、文科省や自普協から「こういったものがあるよ」といった案内を行ってもらうと有難い。義務化はできないけど、先生の負担も減るツールとして提供できる。あくまでもターゲットは高校生だが、中身は誰が見てもいい内容を想定しており、WEBにも公開予定なので、いろいろなところで使ってもらいたい。</p>
団体として必要とするサポート	<p>コンテンツ制作にあたって、青切符制度についてどういった内容をメインに伝えていけばいいのかは、官民連携協議会・警察や専門家から意見をもらいたい。</p> <p>令和7、9月頃に高校向けに案内チラシ配布を検討しているが、どのように進めていくかが大切なアドバイスがあればもらいたい。</p>
<追加質問>【JAさんから】 本案件は自普協の独自案件の一環なのか？官民連携協議会も絡んでいる アンケートだと思うが、警察も含めた連携性はどうなっているか？	<p>この事業は自普協の主催で行っており、官民連携協議会とは別の動きをしようとしている。</p> <p>警察へは情報提供という形になり、今のところ官民連携協議会で主体的に題材とする予定は無。</p>

8. 東京葛飾バイコロジー推進協議会

団体HP <https://global.yamaha-motor.com/jp/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み

バイコロジーは「自転車」と「エコロジー」を組み合わせたワードであり、全国に27の組織がある。東京葛飾では地元での官民連携が強く積極的に活動を行っている。※1

■各教室の狙いや内容

①小学校自転車交通安全利用の講習会

ルールを守るために路上自転車安全利用及び、自転車の安全整備点検を小学校にて実施。

②高齢者自転車交通安全利用の講習会

免許返納後の自転車安全利用指導等のため、亀有警察署員による講習会の実施。

③自転車安全利用の交通パレード

自転車交通安全啓発と合わせ、亀有警察署員の指導によるパレードを実施。江戸川サイクリングロード～水元公園を往復している。バイコロジー推進協議会会員の安全利用研修の意味もある。

■対象/参加人数

①対象：区内の小学2・3年生

参加人数：区内の小学校49校を対象に毎年25校程度実施（各校30~80人）

募集方法：開催学校は警察が計画を立て、依頼される形で交通安全指導を実施

②対象：葛飾区高齢者クラブ

参加者：50名程度

③バイコロジー推進協議会及び一般区民

参加者：30名程度

■今後の課題

・交通安全以外の軸：交通安全活動と合わせ、インフラの整備も大事。自転車道や交通規制（自転車走行時間や区間の制限）を行うことも必要になってくる。交通安全と同時に自転車の楽しさ、健康や環境への効果など、自転車利用の利点をPRし、そのために何が必要なのか考えていくべき。

・自転車が多い地域ならではの悩み：地形や道路事情により自転車利用台数が多く、23区内で1番自転車の事故率が高い。そのため、「自転車は危ないから乗らせられない」という家庭が増え、交通安全教室では自転車に乗れない子も1割程度いる。（しかしながら実際に事故が多いのは高齢者である現実がある。）



*参考情報

※1バイコロジー運動の推進について
<https://www.bpac.or.jp/bikecology>

8. 東京葛飾バイコロジー推進協議会

グループ
B1

団体活動について

■活動目的	バイコロジーは「自転車」と「エコロジー」を組み合わせたワードであり、全国に27の組織がある。自転車の安全利用促進と環境保護を目的として活動をしているが、とりわけ東京葛飾では地元での連携や影響力のある方の参加もあり、積極的に活動を行っている。
■交通安全に関する活動内容	<交通安全活動の背景> 葛飾区は「江東デルタ地帯」と呼ばれ高低差がほぼ無い地形であることから、走りやすく自転車の使用が多い地域である。葛飾区民は「下駄感覚で自転車を使用している」感があり、鍵をかけないような人も多かった。 一方、その便利さゆえに放置自転車が問題となり、その対策を行っている区と協働することが活動のスタートとなった。その後自転車盗難対策や自転車安全（交通安全と車両単体）対策というように活動が展開してきている。 ハード面の対策として、放置自転車対策については「駐輪場の設置」、自転車盗難対策については「駐輪場へのカメラ設置」などを区が実施し、一定の成果が出ている。ソフト面の対策としての交通安全対策は、警察と共に区や当協議会が啓発活動を行っている。しかし、自転車の交通ルールの順守やマナーなどは、まだまだ課題が多く、近年は電動アシスト自転車やキックボードなども増え、より危険度が増している。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	東京葛飾バイコロジー推進協議会として様々な活動を行っているが、交通安全教室に当たる活動として3つを実施している。
■種別毎の実施内容の詳細確認	<小学校自転車交通安全利用の講習会> <高齢者自転車交通安全利用の講習会> <自転車安全利用の研修パレード> ※3つとも警察の協力あり
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<小学校自転車交通安全利用の講習会> 内容：路上自転車安全利用及び、自転車の安全整備点検を実施 狙い：小学校2年生、3年生を対象に幼少の頃よりルールを守る意識をつける <高齢者自転車交通安全利用の講習会> 内容：亀有警察署員による講習会 狙い：免許返納後の自転車安全利用指導等 <自転車安全利用の研修パレード> 内容：自転車交通安全啓発のために、亀有警察署員の指導によるパレードを実施。 江戸川サイクリングロード～水元公園を往復。 狙い：自転車交通安全啓発と合わせてバイコロジー推進協議会会員の安全利用研修の意味も含む。

8. 東京葛飾バイクロジー推進協議会

グループ
B1

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<p><小学校自転車交通安全利用の講習会> 対象：区内の小学校2, 3年生 募集方法：開催学校は警察が計画を立て、依頼される形で交通安全指導を実施 参加人数：区内の小学校49校を対象に毎年25校程度実施し、各校30～80人</p> <p><高齢者自転車交通安全利用の講習会> 対象：葛飾区高齢者クラブ 参加者：50名程度</p> <p><自転車安全利用の研修パレード> 対象：バイクロジー推進協議会及び一般区民 参加者：30人程度</p>
【運営面】 運営人数/運営実務者・ 運営財源/コスト・年間 開催数	<p>※小学校自転車安全利用講習会のケース</p> <p>運営人数：平均3人～5人で実施 運営実務者：警察、バイクロジーのスタッフとともに、安全点検を実施する自転車商の方が参加 年間実施数：25回程度 財源：日本自転車普及協会の交付金を利用</p>
【成果】 追及/追跡しているKPI・ 客観的な効果データ・体 感値として成果	<p>現状目標値は特に設定していない。 大きい目標として、バイク+エコロジーの考えのもと「自転車都市を作る」ことがある。 実際に自転車に乗ってくれれば、環境にも健康にも良いため、自転車の良さをPRすれば利点を実感できるきっかけにつながる。</p> <p>体感値としては、自転車安全利用五則内に、左側通行については7割以上が守っていると思うが、ヘルメット着用については、区の助成があるものの努力義務のためか、なかなか進まない。</p>
【課題】 目的・成果に対する課題 内容	<p><交通安全以外の軸> 交通安全活動と合わせてインフラの整備も大事。ヨーロッパのように自転車道を作る、交通規制（自動車走行時間や区間の制限）を行うことも必要ではないか。交通安全も大切だが、並行して自転車の楽しさ、健康や環境への効果など、自転車利用の利点をPRし、そのために何が必要かを考えるようにしていくべき。</p> <p><自転車が多い地域ならではの悩み> 葛飾区は地形や道路事情により自転車利用台数が多く、23区内で一番自転車の事故率が高い。 ※実際に事故が多いのは高齢者である。</p> <p>「自転車は危ないから乗らせない」という家庭が増えていて、実際、交通安全教室では自転車に乗れない子も1割程度いる。</p>

	<p><モデル地区として> 東京がやれば全国もそれに続いてしていくはず！と感じている。 そのためには、交通安全だけでなく、道路管理者や商業・観光関連事業者なども巻き込むことが重要。</p> <p><地域間の連携> 現状、対策・活動が警察の管轄ごとになってしまっている。管轄ごとの取組みについて情報交換し、連携して対策を考える。その際、安全について「目に見える数値（＝実績）」を活用して議論することが大切である。 警察の持っている事故データなどをもっと公開し、利用者に実態を理解してもらう必要がある。 警察と区民の橋渡しとしてバイクロジーの活動を活用するのも有効と感じる。</p> <p>【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要 なサポート</p> <p><楽しみのPR> ルールを学ぶためには、まずは楽しみながら自転車の便利さを体感してもらうのが一番であるので、「健康的で環境に優しいモビリティ」としての価値を高めるようなPRを行う。</p> <p><交通安全の定着に向けて> 現場を知っている人・やる気・認識がある人がキーパーソン。 また、地元の有力者を活動に取り込むことで行政との距離が縮むみ、活動しやすくなる。</p> <p>『自転車の方が楽に移動できる！』はずだが、実際に乗らない人は約2,3キロの距離も電車に乗ってしまう。 ある程度の距離を実際に乗ってもらうイベントなどを実施すると効果がある。 ※葛飾区役所からスカイツリーまで（6キロ）ツアードするイベントは参加者から好評だった。</p> <p>守るべきルールが多すぎると、実行できないので、できれば「今回は○○だけ」と絞って運動したほうが効果が高いと思う。</p>
--	--

9.京都市

団体HP <https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/soshiki/10-7-0-0-0.html>

【グループA】計画策定実施依頼

9.京都市

■取り組み：

建設局内に「自転車政策推進室」が設置されており、ソフト面だけでなくハード面も担当している。そのため、他自治体と比べてスムーズかつ包括的に自転車交通安全施策が実施でき、市内で様々な教室をおこなっている。また、自転車安全教育の「安全教育検討部会」を行うことで、包括的に自転車交通安全施策を行っている。※1

■各教室の狙いや内容

【大宮交通公園サイクルセンターで実施】※2

①キックバイク教室

未就学児対象。キックバイクを用いてゲームを通じ、バランス感覚や周辺認知の大切さを楽しく学ぶ。

②自転車ルール・マナー教室

小学校。座学及び乗り方教室。申込者の希望に応じ、自転車のルール・マナーに関する各種教材により学ぶ。

③電動アシスト・子乗せ自転車体験会

小学校。座学及び乗り方教室。（模擬道路使用）電動アシスト自転車及び、最大3人乗りが可能な子乗せ自転車の乗り方、注意点を学ぶ。

④シニア健康自転車教室

座学及び乗り方教室。（模擬道路使用）高齢者の特徴を踏まえ自身の体力やバランス能力を確認しながら、自転車の乗り方、注意点を学ぶ。

【大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】

⑤パパママ自転車講習会

座学。保護者の視点から、何気なく利用されている「子供のせ自転車」の使用時の注意点や、自転車のルール・マナーを学べる教室。（幼稚園・自動館での実施）

⑥「見てわかる！」自転車安全教室（連携：市民自転車学校プロジェクト）

座学。開催校の通学路など、実際に生徒が通行する危険個所等の画像を見ながら、自転車のルール・マナーを学べる。

⑦映像教材を活用した危険予知（連携：JAF）

座学。動画教材等を活用した危険予知トレーニングを通じて、交通ルールを順守する意識や事故にあわないための危険予知能力を高める教室。

⑧自動車教習所における自転車安全利用講習

座学。京都府知事から京都府自転車安全利用推進委員の委嘱を受けた校長・副校長が行う自転車教室

■対象/参加人数

- ・年間開催数：21会場 45回開催
- ・総受講者：1429名

■今後の課題

- ・大宮交通公園サイクルセンターの立地
- ・次世代の講師の育成：次世代をどう育てていくか、いかに広げていくかが課題。



*参考情報

※1安全教育検討部会

https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kekka/cmsfiles/contents/0000335/335753/bessi.pdf

※2大宮交通公園

<https://omiya-trafficpark.com/>

団体活動について

■活動目的	組織として、建設局の中に「自転車政策推進室」が設置されており、自転車に関することに対応している。自転車政策の背景には、かつての放置自転車問題への対応があり、その後、交通安全や走行環境整備へと発展していった。
■交通安全に関する活動内容	自転車政策推進室は自転車安全に関するソフト面だけでなくハード面も担当しており、主にレンタサイクル・シェアサイクル活用、走行環境整備、駐輪（放置自転車）対策、安全利用促進が含まれる。 https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kekka/cmsfiles/contents/0000335/335753/bessi.pdf

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	* 実施場所によって大きく2つに分類される。 ①大宮交通公園で実施している教室 ②それ以外の場所で実施している教室 * ①②それぞれで下記のライフステージ別の取り組みを実施。 未就学児／小学生／中高生／社会人／パパママ勉強会／高齢者等
■種別毎の実施内容の詳細確認	【①大宮交通公園サイクルセンターで実施】 < キックバイク教室 > < 自転車ルール・マナー教室 > < 電動アシスト・子乗せ自転車体験会 > < シニア健康自転車教室 > https://omiya-trafficpark.com/ 【②大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】 < パパママ自転車べんきょうかい > < 「見てわかる！」自転車安全教室 > < 映像教材を活用した危険予知 > < 自動車教習所における自転車安全利用講習 > ※いずれも警察の協力はなし
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	【①大宮交通公園サイクルセンターで実施】 < キックバイク教室 > キックバイク乗り方教室。キックバイクを用いて、ゲームを通じバランス感覚や周辺認知の大切さを楽しく学ぶ。 < 自転車ルール・マナー教室 > 座学及び乗り方教室。（模擬道路使用）申込者の希望に応じ、自転車のルール・マナーに関する各種教材により学ぶ。 < 電動アシスト・子乗せ自転車体験会 > 座学及び乗り方教室。（模擬道路使用）電動アシスト自転車及び、最大3人乗りが可能な子乗せ自転車の乗り方、注意点を学ぶ。 < シニア健康自転車教室 > 座学及び乗り方教室。（模擬道路使用）高齢者の特徴を踏まえ自身の体力やバランス能力を確認しながら、自転車の乗り方、注意点を学ぶ。

<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p>【②大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】 <パパママ自転車講習会> 座学。保護者の視点から、何気なく利用されている「子供のせ自転車」の使用時の注意点や自転車のルール・マナーを学べる教室。（幼稚園・児童館での実施）</p> <p><「見てわかる！」自転車安全教室> 座学。開催校の通学路など、実際に生徒が通行する危険個所等の画像を見ながら、自転車のルール・マナーを学べる。※市民自転車学校プロジェクトと協力して実施。</p> <p><映像教材を活用した危険予知> 座学。動画教材等を活用した危険予知トレーニングを通じて、交通ルールを順守する意識や事故にあわないための危険予知能力を高める教室。※JAFと協力実績あり。</p> <p><自動車教習所における自転車安全利用講習> 座学。京都府知事から京都府自転車安全利用推進委員の委嘱を受けた校長・副校長が行う自転車教室。</p>
<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p>【①大宮交通公園サイクルセンターで実施】 <キックバイク教室> 対象：未就学児 募集方法：Webサイトより申し込み 参加人数：857名/48回（R6実績）</p> <p><自転車ルール・マナー教室> 対象：小学校 参加人数：167名/5回（R6実績）（教室定員10名）</p> <p><電動アシスト・子乗せ自転車体験会> 対象：小学校 参加人数：24名/4回（R6実績）（教室定員10名）</p> <p><シニア健康自転車教室> 対象：高齢者 参加人数：19名/3回（R6実績）</p> <p>【②大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】 <パパママ自転車講習会> 対象：子育て中の保護者 参加人数：77名/11回（R6実績）</p> <p><「見てわかる！」自転車安全教室> 対象：中高生 参加人数：1115名/5回（R6実績）</p> <p><映像教材を活用した危険予知> 対象：中高生 参加人数：981名/7回（R6実績）</p> <p><自動車教習所における自転車安全利用講習> 対象：教習受講者 参加人数：13,995名</p>

<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・ 運営財源/コスト・年間 開催数</p>	<p>【①大宮交通公園サイクルセンターで実施】 地元のサイクルショップコンズサイクルへの委託事業。 運営実務者：コンズサイクルスタッフ 2名～4名 運営財源：市からの委託事業 開催数：キックバイク教室/48回、自転車ルール・マナー教室/5回、電動アシスト・子乗せ自転車体験会/4回、シニア健康自転車教室/3回</p> <p>【②大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】 <パパママ自転車講習会> 運営実務者：委託業者。（株）マミークリスタル 1名～2名 児童館や幼稚園で募集し、応募のあった箇所へ委託を受けたスタッフが派遣される。 運営財源：市からの委託</p> <p><「見てわかる！」自転車安全教室> 運営実務者：市民自転車学校プロジェクト理事 藤本氏 1名 学校の講堂や体育館で依頼がある際実施 運営財源：市からの委託</p> <p><映像教材を活用した危険予知> 運営実務者：JAFスタッフ 1名 運営財源：市からの委託</p> <p><自動車教習所における自転車安全利用講習> 運営実務者：各教習所講師 1名</p>
<p>【成果】 追及/追跡している KPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>●各教室アンケートを実施（以下は抜粋例）</p> <p>【①大宮交通公園サイクルセンターで実施】 <キックバイク教室> キックバイク教室は園児への教育に有効だと思うか 27団体のうち25団体が「とても思う」、「2団体がまあまあ思う」と回答</p> <p>【②大宮交通公園サイクルセンター以外で実施】 <パパママ自転車講習会> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全に対する理解 「よく理解できた」95%、「まあまあ理解できた」4% ・自転車交通安全に対する意識が変わったか？ 「非常に変わった」63%、「少し変わった」32% <p><「見てわかる！」自転車安全教室></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全に対する理解 「よく理解できた」69%、「まあまあ理解できた」29% ・自転車交通安全に対する意識が変わったか？ 「非常に変わった」50%、「少し変わった」42% <p><自動車教習所における自転車安全利用講習></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全に対する理解 「よく理解できた」76%、「まあまあ理解できた」22% ・自転車交通安全に対する意識が変わったか？ 「非常に変わった」58%、「少し変わった」37% </p>

<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●大宮交通公園サイクルセンターの立地 京都市の北区1カ所にしかないため、市北部と比べ南部に住んでいる人は物理的にアクセスしにくい。園バスを保有している幼稚園等は利用しやすいと考えられるが、そうでない場合や、その他遠方に居住する市民等は気軽に訪問することができない。 ●次世代の講師の育成 講師については、現状、教えることができる方に頼っている状況にあり、次世代をどう育していくか、いかに広げていくかが課題。現在の講師はとても分かりやすく、教室参加後に皆自転車に乗れるようになっているが、持続可能な体制を目指す必要がある。
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<p>市民向けの自転車安全教育に活用できるコンテンツ（動画や子供向けクイズ）を国、各企業、団体で様々に作成されているが、使用側がそれぞれの発信を探しに行かなければならない現状がある。それらすべての最新の情報が、一か所に集まる仕組みがあり、そこだけを見に行けば完結するという形があれば望ましい。動画、リーフレット、クイズ等種類に分かれています。更新があると更新概要がお知らせで通知される仕組みがあればなお良い。自転車の乗り方、ルール、法律は全国統一だと思うので独自性を出す必要はなく、地域特性の部分は自治体で担い、それ以外のところは民間企業や団体の力を借りていきたい。</p>
<p>その他、交通安全施策全般について</p>	
<p><追加質問> 京都市の自転車教育検討部会について</p>	<p>自転車安全教育の「安全教育検討部会」を行っている。 自転車を使う人がどういう行動をすれば安心なのか。危険な運転とはどんなものか、また、教える側と教えられる側が共有できる指標などを部会の先生たちと議論している。 結果的に、他の自治体でも使えるようなものを作れないか検討を進めている。 教室というリソースはなくても、親子で学べるときにもヒントになることを発信できるものを作っていくたい。たとえば「危険な運転をしない」と一口に言っても想像するものは皆それなので、具体的に伝わるものを作って公開していきたい。 参考URL https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kekka/kensetu/0000335753.html</p>
<p><追加質問> 自転車の乗り方・マナーを啓発していくためのアイディア</p>	<p>自転車の安全な乗り方やマナーは全国的に変わるもので無いので、テレビやラジオ、雑誌等、全国で統一的・定期的に目や耳に入る仕組みが欲しい。自転車月間等はあるものの、実際のところ、稀に感心の高い方が知る程度の認知度なので、そこにこだわらず、就職・進学等人が動くタイミング、大きく報道される事故が起こったタイミング等、時期を選んで行うべき。</p>
<p><追加質問> 自転車の乗り方・マナーを啓発していくためのアイディア</p>	<p>街の自転車屋とも話すが、自治体や企業、JA、JAF、警察等「いろんなところがいろんなものを作っていてよくわからない」「どう探していいかわからない」「周知啓発でも、同じようなもので違うことを依頼される」という声がある。安全な自転車活用、自転車教育に思いを持ってくれている自転車業の方も潜在的に多くいると思う為、その方々の力も借りて今後の自転車安全利用、自転車教育となっていけるよう、この調査結果が分かりやすく使いやすいシステムツールになることを願う。周知啓発や教育の二重三重行政とならないよう、この結果によって国や行政に対して有益なアドバイスをお願いしたい。</p>

10.金沢市

団体HP <https://www4.city.kanazawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kotsuseisakuka/gyomugaiyo/4227.html>

【グループA】計画策定実施依頼

【グループC】実証実験を実施している自治体

■取り組み

歩ける環境係として「歩ける街づくりの推進に関する業務」「公共交通の利用促進に関する業務」「自転車等駐車場の運営に関する業務」「交通安全の啓発及び指導に関する業務」の業務を実施。組織図上、自転車だけの取り組みだけでなく公共交通・歩行者も含めた交通政策を行っており、包括的に実施することができるが他地域にはない強みになっている。金沢自転車ネットワーク協議会に参画し包括的な取り組みを実施しつつ、交通安全教室は主に3種の交通安全教室を実施している。

■活動内容

①小学校3年生向け自転車安全教室

小学3年生を対象に年間83回の自転車交通安全教室を実施。単なる座学ではなく、実際の交通環境を体験しながら学べる仕組み。

<路線バスに乗り交通公園に移動>

移動中に「バスの乗り降りの仕方」「整理券の取り方」「運賃の支払い方」等公共交通の使い方を学ぶ。

<交通公園到着後>

実技指導を受ける。指導員の元「信号の前で止まる」「左右を確認する」「ヘルメットを正しく着用する」といった基本動作を徹底的に訓練する。

②幼児向け交通安全教育

幼児向け交通安全教育：「横断歩道の渡り方」「信号の意味」等の基本的な交通ルールを教えつつ、ヘルメット着用の重要性を伝えている。ルールの意味をより深く理解させるよう工夫している。

③地域向け自転車マナー教室

高齢者や学童向けには「ホンダのサイクルシミュレーター」を活用した体験型の自転車マナー教室を実施。シミュレーターで自転車を運転し、「この交差点で何が危険だった？」と指摘し合うことで、実際の走行時の危険予測力を養うことが学べる。

■対象者/参加人数

①対象：金沢市内の小学校3年生全員

参加人数：3625人

②対象：未就学児

③対象：未就学児～高齢者

参加人数：60人

■今後の課題

- 限られた財源：金沢市では年間約850万円の予算を確保し、自転車安全教室を運営している。この中には路線バスの借り上げ費用や自転車の修理費用も含まれる。限られた財源の中で、今後の継続や拡充をどのように図るかが大きな課題

- 担い手不足：費用の観点から、交通安全指導員を勤めてもらうための賃金が低くなってしまう。屋外で1日中声をかけ続けなければならないなど、労力に比べて賃金が低いため担い手が不足している。

- 中高大学生向けの講習：小学校までは体系的な教育が提供されているが、高校生・大学生向けの継続的な教育が不足している。高校生になると自転車通学の機会が増えるが、適切な交通ルールを学ぶ機会がないため、無謀な運転や逆走といった危険行為が目立つとの指摘がある



▼地域協議会の概念図



*参考情報

※1金沢自転車ネットワーク協議会

<https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/>

団体活動について

■活動目的	歩ける環境係として以下の業務を実施している ・歩けるまちづくりの推進に関する業務 ・公共交通の利用促進に関する業務 ・自転車等駐車場の運営に関する業務 ・交通安全の啓発及び指導に関する業務
■交通安全に関する活動内容	組織図上、自転車だけの取り組みだけではなく、公共交通、歩行者も含めた交通政策を行っており、包括的に実施することができる。他地域にはない強みとなっている。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	主に以下の3種の交通安全教室を実施
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p><小学校3年生向け自転車安全教室> <幼児向け交通安全教育> <地域向け自転車マナー教室></p> <p>※いずれも警察の協力なし</p>
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><小学校3年生向け自転車安全教室></p> <p>小学校3年生を対象に年間約83回の自転車安全教室を実施。この教室の特徴は、単なる座学ではなく、実際の交通環境を体験しながら学べる仕組みになっている点。例えば、児童はまず路線バスに乗って交通公園に移動します。この移動中に、「バスの乗り降りの仕方」「整理券の取り方」「運賃の支払い方」など、公共交通の使い方を学びます。バスに乗ることで、公共交通をより身近に感じさせることが狙いです。</p> <p>交通公園に到着すると、事前にYouTubeの非公開動画で学習した内容をもとに、実技指導を受ける形になります。指導員のもとで「止まれの標識で必ず止まる」「左右を確認する」「ヘルメットを正しく着用する」といった基本動作を徹底的に訓練します。実際の交通環境での行動に繋げることを目指しています。</p> <p><幼児向け交通安全教育></p> <p>県の条例改正に伴い、幼児向けの交通安全教室でも自転車の安全教育により力を入れるようになった。この教室では、「横断歩道の渡り方」「信号の意味」などの基本的な交通ルールを教えつつ、ヘルメット着用の重要性を伝えることを新たに取り入れ実施。例えば、幼児たちに「もしルールを守らなかったらどうなる？」と問いかけると、子どもたちは「ケガしちゃう！」「事故にあう！」と答えたり、その上で、「じゃあ、大切な命を守るために何をするべき？」と問いかけることで、ルールの意味をより深く理解させるよう工夫している。</p> <p><地域サイクルマナー教室></p> <p>高齢者や学童向けには、「ホンダのサイクルシミュレーター」を活用した体験型の自転車マナー教室を実施しています。例えば、高齢者がシミュレーターで自転車を運転し、「この交差点で何が危険だった？」と指摘し合うことで、実際の走行時の危険予測力を養うことができる。自動車学校の協力を経て実施している。</p>

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><小学校3年生向け自転車安全教室> 対象：金沢市内の小学校3年生全員 参加者数：約3600人 1回あたり平均：44名</p> <p><幼児向け交通安全教育> 対象：未就学児</p> <p><地域向け自転車マナー教室> 対象：未就学児～高齢者 参加者数：約60人 1回あたり平均：20名</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p>運営人数：現在、市が雇用する指導員は3名に限られ、その他は交通安全ボランティアや保護者の協力を得ている。 運営財源：市の財源を使用 年間開催回数：小学校3年生向け/83回、地域向けマナー教室/3回（依頼に応じて変動）</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>●アンケート 現状KPI指標などは今は特にたてていない。別課の計画で実施回数などは指標にしている例はある。 交通安全指導員が「自分の指導が本当に役立っているか分からぬ」という声があったため、アンケートをとったという経緯がある。</p> <p>●左側通行の認知度 平成19年頃から自転車マークを道路に引き始めた。その頃から、自転車が左側走行であるなど分かりやすくなつた。 実際にアンケートでも車道左側通行の認知度69%（平成21年）から91%（令和6年）に変化した。 「左側通行を守っているか」のアンケートでは、15%（平成21年）から現在34%（令和6年）となっている。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p>●限られた財源 金沢市では、年間約750万円の予算を確保し、自転車安全教室を運営している。この中には、非常勤的会計年度任用職員2名の人物費やバスの借り上げ費用、自転車の修理費用、自転車安全運転免許証などの消耗品費も含まれる。限られた財源の中で、今後の継続や拡充をどのように図るかが大きな課題となっている。</p> <p>●担い手不足 費用の観点から、交通安全指導員を勤めてもらう為の賃金がどうしても低くなってしまう。 屋外で1日中声をかけ続けなければならないなど、労力に比べて賃金が低いため継続的な担い手の確保に不安がある。</p> <p>●中高大学生向けの講習 小学校までは体系的な教育が提供されているが、高校生・大学生向けの継続的な教育が不足している。例えば、高校生になると自転車通学の機会が増えるが、適切な交通ルールを学ぶ機会がないため、無謀な運転や逆走といった危険行為が目立つとの指摘がある。</p>

<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●民間の担い手 行政全般として、外部委託できるものはする（職員を内部で抱えない。）という傾向がある。交通安全教室の実施を委託できる機関や仕組みがあるといい。
<p>その他、交通安全施策全般について</p>	
<p><シェアサイクルまちのりについて></p>	<ul style="list-style-type: none"> ●高い稼働率 シェアサイクルの利用者が年間30万人を超えた（観光客だけでなく、市民も使っている） 月会員も多い。また、雨が多い環境もあるため、シェアサイクルだと途中で自転車を返却（乗り捨て）できるため便利ということもある。 街の規模的にもコンパクトなため観光は自転車で完結できる。 朝に市民が郊外からまちなかに移動し、日中は観光客がまちなかを移動し、夕方また市民がまちなかから郊外に移動する、といった使い分けや、平日は市民が通勤に多く利用し、休日は来街者が観光に多く利用するといったように、市民と来街者のシェアがうまくいっている。 ●自転車の耐久性 メンテナンスはしっかり行っており、5年間でも廃棄となってしまうような故障は無い。

11.自転車利用環境向上会議全國委員会

団体HP <https://jcc-nec.org/>

【グループD】実証実験に参画する団体

11.自転車利用環境向上会議全国委員会

■取り組み：

金沢自転車ネットワーク協議会に参画し、歩行者・自転車・車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出を目指し活動。協議会では、歩行者・自転車・車のそれぞれが安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者・国土交通省金沢河川国道事務所・石川・金沢市・警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・思考・整備を継続的に展開していくことや、自転車関連施策のプラットフォーム化を図ることを目的としている。※1

■活動内容

①自転車・歩行者安全マップ作り：

自転車を使う中高生、徒歩で通学する小学生に、路上で危険と感じる場所を記入してもらい、危険個所の創出を行ったことで、当事者意識が芽生え自分事としてとらえることができた。その後、県や市の道路管理者やPTA、警察なども集まりどこを直すべきか検討し、3年以内の改善を目指して実施、HP上で改善箇所を「道の点検簿」として公開。

②自転車に車道の左側通行を促す路面標示：

車道の左側通行を促す「矢羽根」だけでなく、路上に文字で「左側通行」や「信号確認」と明示することで、実際に自転車が車道左側通行をするようになった。車が出てくる細街路交差点や駐車場前などでは、ドライバーの視界に入る位置に自転車のマークを路面表示することでドライバーへの注意喚起にもつながり、出会いがしら事故防止にもなっている。

危険個所では車のスピードを落とすために「ゆっくり」を表す「亀」のマークを路面に設置や警察の提案で車が自転車の追い越しを禁止するマークを設置した。

③月に一回の街頭指導：

路面表示に加え、自転車通行空間整備をしたところで月に1回地域住民に加え道路管理者や警察、学校関係者が参加し、手元にプラカード上のメッセージボードを持ち、自然と目に入るように実施。街頭で通学中の高校生や車のドライバーへば指導及び啓蒙活動を行う。※2

■今後の課題

- ・自転車に乗れない子供の増加：自転車に乗れない子供が多くなっており、そうした生徒は補助輪付自転車もうまく扱えないため実践感覚がなく、自転車ルールやマナーが身について言い難いレベル
- ・家庭での自転車に対する教育と文化の醸成：自転車に乗れることが子供の社会参加に役うだつものとは理解されず、子供の安全のためにと車での送迎も増えている。
- ・日本の自転車教育：教える/教わることが苦行になっているイメージがある。就学前の幼児から教える「デンマーク式自転車教室」は良い取り組み
- ・国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について：「矢羽根」自体はガイドラインで基準として示されているのみで、法律として定められたものではない。金沢市内で路面表示の他、道路上に文字が書かれているが、他県では「国のガイドラインにはない」という理由で警察が「認めない」ということ。他県でも実施できるよう進めていきたい



*参考情報

※1 金沢自転車ネットワーク協議会
<https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/>

※2 街頭指導の様子
https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/document/maintenance/knzw_jitensya_tukokukan_r0603.pdf

11.自転車利用環境向上会議全国委員会

グループ
D

団体活動について

■活動目的	金沢自転車ネットワーク協議会に参画し、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出を目指し活動。 ●金沢自転車ネットワーク協議会 歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくことや、自転車関連施策のプラットフォーム化（情報の共有化）を図ることを目的としている。 URL： https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/
-------	---

■交通安全に関する活動内容	具体的に取り組んだ内容 <自転車・歩行者安全マップ作り> <自転車に車道の左側通行を促す路面標示> <月に一回の街頭指導>
---------------	--

自転車交通安全活動について

【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<自転車・歩行者安全マップ作り> 第一段階として、H13年(2001年)～H17年（2005年）の5年間、自転車を使う高校生・中学生、徒歩で通学する小学生に、路上で危険と感じる場所を記入してもらい危険個所の抽出をおこなった。これにより、当事者意識が芽生えて、自分事としてとらえることができた。危険個所は、大人の目線と必ずしも一致せず、実際に走っている自転車利用者や生徒の声を反映できた。次に、県や市の道路管理者やPTA、警察なども集まり、毎年どこを直すべきか話し合い、3年以内の改善を目指して実施、HP上で改善箇所を「道の点検簿」として公開した。しかし、現在はこの活動は別の形で行っている。 <自転車に車道の左側通行を促す路面標示> 車道の左側通行を促す「矢羽根」だけでなく、路上に文字で「左側通行」や「信号確認」と明示することで、実際に自転車が車道左側通行をするようになった。 また、車が出てくる細街路交差点や駐車場前などでは、ドライバーの視界に入る位置に自転車のマークを路面標示することで、ドライバーへの注意喚起にもなり、出会いがしら事故防止にもつながっている。 危険個所では、車のスピードを落とすために「ゆっくり」を表す「亀」のマークを路面に設置したり、警察の提案でクルマが自転車の追い越しを禁止するマークを設置した。※ <月に一回の街頭指導> 路面標示に加えて、自転車通行空間整備をしたところでは、ソフト施策として月に1度（毎月15日）、地域住民に加えて道路管理者や警察、学校関係者が参加し、街頭での指導を行っている。手元にプラカード上のメッセージボードを持ち、自然と目に入るように実施する。その結果、通学の高校生だけでなく、クルマのドライバーへの啓蒙活動にもなる。 ※参考 URL: https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/document/maintenance/knzw_jitensy_a_tukokukan_r0603.pdf もともと2007年に、バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備からスタートした。（自転車が通行すべき「車道の左側端」をバスレーン内に明示した全国初の車道混在型の整備事例。） バスの運行が遅れるという懸念があったが、調査したところ運行に支障がないことが分かった。自転車とバスは競合するイメージがあるが、決してそうではなく、利用者にとつても「自転車」という移動手段が選べることで、結果的にバスの満足度が上がるような側面もある。データーを基に包括的に取り組むことが大事。
----------------------	---

11.自転車利用環境向上会議全国委員会

グループ
D

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<街頭指導>は公道で行う指導であり、<街頭指導>もまた交通安全教育となる。<街頭指導>を行う上での対象者は、当該地区での自転車通行者である。
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	<街頭指導>は基本的に道路管理者や警察、学校の先生、地域のボランティアで行われている。<街頭指導>の参加者は一回あたり約20-30名で、<街頭指導>の運営経費は当該道路の管理者による。
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	<p><金沢市内の自転車関連事故の激減> 金沢市内の自転車関連事故は、平成20年（2008年）の659件に対し、令和4年（2022年）には159件と、76%減少した。</p> <p><自転車通行空間整備路線での事故の減少> 人口が集中する金沢市中心部エリアを対象として、自転車通行空間が整備された路線と整備されていない路線の間で、自転車関連事故の発生状況を比較すると、整備された路線は整備されていない路線に比べて、1kmあたりの事故件数が大きく減少していることが分かる。</p> <p><交通安全意識の向上></p> <ul style="list-style-type: none">・2015年度に実施した交通量調査結果によると、ルール通り「車道左側通行」をする自転車の割合が27.8%から71.3%に向上し、車道逆走や歩道通行が大幅に減少した。・同じく、2011年度に実施した中央小学校地区での自転車通行空間整備後に実施したアンケート調査結果によると、自転車走行指導帯の整備は歩行者や自転車の通行環境改善に「効果的」との評価が8割以上を占めており、またクルマのドライバーの評価も高くなっている。・自転車通行空間整備（ハード）と、それにあわせた街頭指導等のフォローアップ（ソフト施策）が歩行者・自転車・クルマのそれぞれの通行環境の改善と交通安全意識の向上につながる結果となっている。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	<p>●自転車に乗れない子どもの増加 金沢市で実施している小学校3年生の自転車教室について、最近は自転車に乗れない子どもが多くなっている。そうした生徒は補助輪付き自転車も上手く扱われないため実践感覚がなく、自転車ルールやマナーが身についているとは言い難いレベルである。</p> <p>●家庭での自転車に対する教育と文化の醸成 また、各家庭の自転車に対する意識が低いことも懸念としてある。自転車に乗れることが子どもの社会参加に役立つものとは理解されず、子どもの安全のためにとクルマでの送迎も増えている。アメリカでは「親は子供が肩越しに後ろの確認をできなければ道路を走らせるな！」というような考えがある。金沢市での自転車教室でも、指導者には、例えば自転車公園内に路面標示された「矢羽根」の意味なども教えてほしい。</p> <p>●日本の自転車教育 日本は教える・教わることが苦行になっているイメージがある。ベルギーのゲント市では小学生も自転車通学している。楽しく学ぶ環境が整っている。小学校周辺の道路では、車も安全に配慮している。そういう意味では、就学前の幼児から教える「デンマーク式自転車教室」は良い取り組みだと言える。</p> <p>●国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について 「矢羽根」自体は上記のガイドラインで基準として示されているのみで、法律として定められたものではない。例えば金沢市では「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」に従って、自転車マークの路面標示に加えて「左側通行」や「信号注意」などの文字が書かれているが、これが他県では、「国のガイドラインにはない」という理由で、警察が「認めない」とのことである。これを何とか他県でも実施できるよう応援していきたい。</p>

11.自転車利用環境向上会議全国委員会

グループ
D

【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	●他地域へのサポート 金沢市内だけでなく、他の都市をサポートして行きたい。この活動で得た知見を全国へ広めていきたい。
	●自転車通行空間整備ガイドラインの改定 国のガイドラインを改定し、文字表記もできるよう改訂してほしい。「矢羽根」自体はガイドラインで指定されているだけで、法律としては制定されていない。
	●自転車対策の質的評価 例えば、自転車インフラ整備では、単純に距離を延長するだけでなく、実際の場所でそれが効果的かどうか、分かりやすいか等、効果検証する必要がある。交差点での走りやすさや、「矢羽根」、路面標示などのインフラ整備の質を高めるための支援があると良い。
	●データの重要性 交通安全施策では最終的には警察の承認が重要となる。そのためには根拠となるデータが大事になってくるので、データを取りながら実施していくことが大事。

その他、交通安全施策全般について

<交通安全施策の実施、行動について>	<p>・元々は環境問題に関心があり、環境に関する学びにおいて、「行動しないと変わらない」と思ったことがきっかけ。 海外での学びから、交通やまちづくりも環境問題に関わると思った。 また、高校生が毎日危険な道を走っていることに対して質問したところ、「安全と思い込んでいいないと怖くて自転車で通学できない」という声を聞いたことで、地図を作って危険な箇所を目視できる手段の構築などで改善していかなくてはと感じた。 皆怖いと思いながら道路を走っているのに、大人が見て見ぬふりはできないと思った。</p> <p>・行政担当者は2年～3年で変わることが多いので、そういった意味でも、変わらずに行動し続けることが大事。</p> <p>・毎年勉強会を行っているが、勉強会では「今後やります」というかけ声や計画ではなく、「実際にこれを行った」という結果に基づいて発表することを重視している。</p>
--------------------	---

<路面表示の一例>



12.日本自転車文化協会

団体HP <https://www.jba-rw.org/>

【グループD】実証実験に参画する団体

12.日本自転車文化協会

■取り組み

「地球を楽しくしたいー日本にスポーツバイクの文化を根付かせたいー」を理念とするライトウェイプロダクツジャパン(株)内に組織され、スポーツバイクをより楽しむためのプログラム開発や指導者の養成などを行っている。長野県伊那市において実施している国土交通省社会実験「安全な通学空間管理のDX実験」に参画。※1

■内容：

自転車交通安全における社会実験の実施

利用者目線、行政目線、地区目線の3つの視点から課題を共有し、横断的組織でPDCAを回し対策を実施している。

①調査

中学生が通学路における「ヒヤリハット箇所とグッド箇所（走りやすい、景色がいい場所）」を、デジタルデバイスを使用して汎用デジタルマップに打ち込む。（Web上にマップ作製マニュアルあり※2）

②デジタルマップへの集約

それらを専用の高精度デジタルマップに集約することで、利用者目線のヒヤリハット地点を顕在化させていく。安全意識を高めるためには、まず「自分事としてとらえる」ことが大事であり、自分たちで地図を作ることでその意識が高まる。

（中学生だけでなく地区の要望やPTAからの意見の吸い上げで大人でも実施するが、利用者の中学生が危ないと感じている箇所と異なることが多い。）

③現地調査

関係者にて現地調査を行う。関係者が一緒に見ることで相談・打ち合わせをすることで新たな発見がある。

④具体的な対策を実施

カーブミラーを付ける、植栽を切る等、小規模で対応できることがある。

■場所

実証実験の場所：伊那市内2つの中学校

■今後の課題

もっと使いやすく簡単なインターフェイスの開発など、ブラッシュアップは必要。対応しながらこの取り組みを他の市町村に展開していく予定。



* 参考情報

※1 安全な通学空間管理のDX実験
[HTTPS://WWW.JBA-RW.ORG/PROJECT/WP-CONTENT/UPLOADS/2024/10/IMAGE.PDF](https://www.jba-rw.org/project/wp-content/uploads/2024/10/IMAGE.PDF)

※2ヒヤリハットマップ作製マニュアル
https://www.jba-rw.org/project/wp-content/uploads/2024/08/manual_hiyoji.mp4

団体活動について

■活動目的	「地球を楽しくしたい — 日本にスポーツバイクの文化を根付かせたい —」を会社理念とするライトウェイプロダクツジャパン(株)の中にあり、スポーツバイクをより楽しむためのプログラム開発や指導者の養成などを行っている。
■交通安全に関する活動内容	<p>長野県伊那市において実施している国土交通省社会実験、「安全な通学空間管理のDX実験」に参画している。 https://www.jba-rw.org/project/</p> <p><主催> 道路空間整備構築プロジェクト推進協議会</p> <p><構成員> 伊那市、大成ロテック（株）技術研究所、飯田国道事務所、長野県伊那建設事務所 伊那市立春富中学校、伊那市立東部中学校、教育委員会、地域住民代表 伊那警察署、自転車利用向上会議全国委員会、北陸大学、日本自転車文化協会</p>

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	自転車交通安全における社会実験の実施
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p><概要> 利用者目線、行政目線、地区目線の3つの視点から課題を共有し、横断的組織でPDCAを回し対策を実施している。</p> <p>P : ①現状把握 ②情報共有 D : ③現地調査 ④解決策検討 C : ⑤解決策実施 ⑥評価 A : ①へ戻る</p>
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><プログラム内容></p> <p>中学生が自分たちの通学路における「ヒヤリハット箇所とグッド箇所（走りやすい、景色がいい箇所）」を、デジタルデバイスを使用して汎用デジタルマップに打ち込み、それらを専用の高精度デジタルマップに集約することで、利用者目線のヒヤリハット地点を顕在化させていく。安全意識を高めるには、まず「自分事としてとらえる」ことが大事であるが、自分たちで地図を作ることでその意識が高まる。またこのプログラムでは中学校も大人と一緒に構成員に参加することもあり、当事者意識が芽生えてくる。</p> <p>参考動画：https://www.jba-rw.org/project/wp-content/uploads/2024/08/manual_hiyari.mp4</p> <p>危険箇所とグッド箇所については、中学生だけでなく地区の要望やPTAからも意見を吸い上げ大人でも実施するが、利用者の中学生が危ないと感じている場所が異なる。縦割りでバラバラの情報を統合することで、見えてくることがある。</p> <p>危険箇所が判明したら、関係者にて現地調査を行う。現地を見て、相談・打ち合わせをすることで新たな発見がある。</p> <p>大きな予算で、大きく行うことが効果的か？という課題もある中で、例えば、カーブミラーをつける、植栽を切る、樹木を切って見通しをよくするなど、小規模で対応していくことがある。対応した場所は、新たな課題や予想以上の効果が出る場合がある。</p> <p>参考資料：https://www.jba-rw.org/project/wp-content/uploads/2024/10/image.pdf</p>

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><実証実験の場所> 伊那市 (関係者のつながりがあり、伊那市に決定。) <対象地区> 伊那市内2つの中学校で実施。 (社会実験ではあまり広範囲で無い方が望ましく、2校に絞る。)</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p>参画している各団体で実施。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p><この取り組みで得られたこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地図上にプロットすることで見える化が実施され情報が蓄積される。 ・実際に見てどう危ないかを確認することができる。※1 ・いろいろな担当者と考え方を共有して、あらたな気づきを得ることができる。 ・優先順位をつけられる。従来ではどこが危ないか、優先順位が立てられておらず、事故発生した箇所を対応することが多かった。※2 ・上記の動きからコンパクトな予算でも実行できることが分かった。 <p>※1 当該箇所では、スピードガンで車の速度を計測したり、交通量を調べるための簡易システムを構築するなどしてコストカットして調査している。正式なデータとの付け合わせも行ったが、精度も担保されていること分かっている。</p> <p>※2 例として八街の事故等があげられる</p> <p><実際のヒヤリハット件数の減少></p> <p>当該地区のヒヤリハット件数がR2からR6にかけて半数へ減少した。数値としても効果が出ていることが分かる。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p>今後の展開として、もっと使いやすく簡単なインターフェイスの開発など、ブラッシュアップは必要。</p> <p>やりながらこの取り組みを他の市町村に展開していくことになると思う。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方針性・解決のために必要なサポート</p>	<p>この取り組み全般について、抽出調査、網羅調査も含めて。可能であれば調査結果を公開・共有してもらいたい。</p> <p>例えば公開できるものが決まり次第、段階的に共有するなどの対策を検討してほしい。</p>

13.トヨタ・モビリティ基金

団体HP <https://toyotamobilityfoundation.jp/>

【グループD】実証実験に参画する団体

13.トヨタ・モビリティ基金

■取り組み

モビリティの楽しさを追求した取り組み等世界中の様々な移動課題の解決に取り組む。技術・データ活用/インフラ協調の観点と啓蒙活動の観点2つの観点で交通安全活動を実施。

■タテシナ会議：

毎年自動車や関係する業界のトップ役員が一堂に会することを受け、2019年に交通事故死傷者ゼロの実現に向けて思いを共有し、協働するための場として開催。2023年7月開催時には、交通安全への想いと交通事故死傷者ゼロに向けた取り組みをさらに実効性のある活動にしていくための「分科会」も発足。

分科会概要

- ・車両と自転車の相互通信などを活用した自転車・二輪車の交通死亡事故ゼロに繋がる仕組みと、新たな啓発手法を官民連携により構築
- ・コネクティッド技術を活用した事故防止、自転車利用者への法等ルールの理解、遵守意識の向上を目的とした実証を企画
- ・各技術の有効性検証や自転車に関するルールの周知を目的に、政府・自治体・外部団体等との連携強化に着手

■活動内容

①スマートポールの設置

交差点の視覚をカメラで検知し、歩行者や自転車に警告を出す「スマートポール」の開発を進めている。実際の交通安全対策には、市民の行動変容が大事であるが、表示された案内板の種類やスマートポール設置前と設置後で、ヒヤリハットの出現率の変化など、どのような行動が変わるか現在データを蓄積中。将来的には、車両との直接連携による高度な交通安全システムの構築も視野に入れている。※1

②群馬県の高校生への安全啓蒙活動

中高生の通学時における自転車事故の件数（1万人当たり）ワースト1の群馬県にて、ブリヂストンサイクルと協力して啓蒙活動を実施。高校生向けに自転車安全ガイドブックを作成し、配布する計画を進行中。※2

■対象者

- ①東京都大田区、愛知県豊田市 ※2
- ②群馬県、事故発生件数半減を目指している

■今後の課題

- ・交通事故全体は減少しているものの、自転車事故の割合は横ばいまたは他事故と比べて高い傾向にある。一時停止違反やルールの認識不足が主な要因として指摘されており、単にルールを遵守させるだけでなく、実態に即した「安全な乗り方」の啓発が必要とされている
- ・高校生に向けては利用5則を示すだけではなかなか浸透しないため、もう一步踏み込んで「なぜ必要か」という納得感のある活動が必要。裏にあるなぜやデータの裏付け等を有識者や群馬県とも協力し、高校生ヒアリング調査などを行っている

システムのイメージ



*参考情報

※スマートポール nについて

<https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/35682024.html>

※2群馬県の高校生への安全啓発活動

<https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/642641.pdf>

※3大田区での取り組み

<https://www.city.ota.tokyo.jp/kuseijoho/press/releaseR06/2024121301.html>

13.トヨタ・モビリティ基金

グループ
D

団体活動について	
■活動目的	渋滞対策、交通安全、地域の移動手段維持、水素基礎研究の助成、移動困難者の移動支援、アフリカ農村の支援、モビリティの楽しさを追求した取組み等、世界中のさまざまな移動課題の解決に取り組む。
■交通安全に関する活動内容	<p><タテシナ会議> 毎年、蓼科山聖光寺夏季大祭において自動車や関係する業界のトップ役員が一堂に会すことを受け、2019年に、交通事故死傷者ゼロの実現に向けて思いを共有し、協働するための場として初開催。2023年7月の開催時には、交通安全への想いと交通事故死傷者ゼロに向けた取り組みをさらに実効性のある活動にしていくための「分科会」も発足。</p> <p><概要></p> <ul style="list-style-type: none">車両と自転車の相互通信等を活用した自転車・二輪車の交通事故死傷者ゼロに繋がる仕組みと、新たな啓発手法を、官民連携により構築する。 <p><進捗></p> <ul style="list-style-type: none">コネクティッド技術を活用した事故防止、自転車利用者への法等ルールの理解、遵守意識の向上を目的とした実証を企画。（インフラ協調型（ITS）/スマートフォン連携型）各技術の有効性検証や自転車に関するルールの周知を目的に、政府・自治体・外部団体等との連携強化に着手 <p>→テクノロジーと従来の啓発を融合し、短期・長期の両面において人の行動変容を促す手法の提案・確立を目指す。</p>
自転車交通安全教室について	
■「交通安全活動」の種別	以下2つの観点で交通安全活動を実施 <ul style="list-style-type: none">①技術・データ活用/インフラ協調の観点 ※②啓蒙活動の観点 <p>※インフラ協調とは、車両と道路付帯物（信号）などのインフラがITS専用帯、5Gなどの無線通信で迅速かつ適切に情報をやり取りし、事故の抑止や渋滞緩和、自動運転支援などを実現するための仕組み</p>
■種別毎の実施内容の詳細確認	インフラ協調の観点：スマートポールの設置 啓蒙活動の観点：群馬県の高校生への安全啓発活動
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><スマートポールの設置> 交差点の死角をカメラで検知し、歩行者や自転車に警告を出す「スマートポール」の開発を進めている。東京都大田区などで実証実験を行い、その効果を検証する予定。将来的には、車両との直接連携による高度な交通安全システムの構築も視野に入れている。</p> <p>実際の交通安全対策には、市民の行動変容が大事であるが、表示された案内板の種類やスマートポール設置前と設置後で、ヒヤリハットの出現率の変化など、どのような行動が変わるか現在データを蓄積している。</p> <ul style="list-style-type: none">大田区の事例 https://www.city.ota.tokyo.jp/kuseijoho/press/releaseR06/2024121301.html 首長のトップダウンで導入が決定した経緯がある。今年の5月頃より実際に稼働予定。豊田市の事例 https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/35682024.html ヒヤリハットが大幅に（75%等-件数が最も多かった大林交差点）減少した実績あり。 <p><群馬県の高校生への安全啓発活動> 中高生の通学時における自転車事故の件数（1万人当たり）ワースト1の群馬県にて、ブリヂストンサイクルと協力して啓蒙活動を実施。高校生向けに人気漫画『弱虫ペダル』をモチーフにした自転車安全ガイドブックを作成し、配布する計画を進めている。 https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/642641.pdf</p>

13.トヨタ・モビリティ基金

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<スマートポール> 対象：大田区 豊田市 <群馬県> 対象：高校生 冊子配布は群馬県の全校対象に配布し、ヒアリング先は「群馬県サイクルサミット」に参加の特定の高校（20～30校）の中から実施予定。
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	交通安全教室の項目で無いので、今回は無
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	<スマートポール> まだ実証実験段階。 実用・普及に向けては5年、10年とスパンがかかるのでは。 豊田市ではヒヤリハットが75%近く減った実績がある。 <群馬県> ・冊子の認知度 ○○%（数値はこれから設定） ・群馬県の事故発生件数 半減を目指している。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	<全体的に> 交通事故全体は減少しているものの、自転車事故の割合は横ばいまたは他事故と比べて高い傾向にある。一時停止違反やルールの認識不足が主な要因として指摘されており、単にルールを遵守させるだけでなく、実態に即した「安全な乗り方」の啓発が必要とされている。 <群馬県高校生向け> 自転車利用安全5則を示すだけではなかなか浸透しないため、もう一步踏み込んで「なぜ必要か」という納得感のある活動が必要。裏にあるなぜやデータの裏付け等を有識者や群馬県とも協力し、高校生ヒアリング調査等を行っている。
【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要なサポート	企業の技術力を活かしながら、低コストで効果的な交通安全対策を実施し、今後は取り組みの進捗や成果を公開することで、さらなる協力を呼びかけていく方針。
その他、交通安全施策全般について	
追加 <今回の取り組みについて>	あるようでなかった基礎調査だと思う。まとめてどうなるのかといった鳥観図はみたことがないので興味はある。 車などの事故は減っているものの、自転車事故の割合は減っていない（自転車事故の割合は高まっている）ためどうにかしないといけないと思っている。
追加 <体感値として>	交通ルールだけを声高に言っても納得感がない。例えば、この危険な交差点は徐行と言われる7-8キロや少なくとも10キロ以下まで落とそう！など実際的なアドバイスをすれば、少しは行動変容につながるのではないか。そのためにどの場所が危険か、それは何故か、どうすればよいか等はデータ等で啓発・教育ができる体制を整えたい。 言わされたからやる、ルールがあるから守る（守れ）という手法ではなく、自分の身を守ることに繋げられる合理的なことなのだとそういうことがみんなに腹落ちしていくれば、自然とルール遵守やマナーといったものも向上していくものと思う。

14.ブリヂストンサイクル株式会社

団体HP <https://www.bscycle.co.jp/>

【グループB1】依頼による実施

【グループD】実証実験に参画する団体

■取り組み

自社の社会貢献活動の一環として、全国各地で自転車の交通安全教育を実施している。日本を代表する自転車ブランドとして注目度も高く、様々な団体から問い合わせが多く入る為、対応部署設置することとなった。

■各教室の狙いや内容

①交通安全教室の実施 ※1

代表的な下記のライフステージごとの課題に対して、カスタマイズをして各講習を実施している。取り組みを外注化せず、自分たちで行っているため「どうして問い合わせがあるのか」というところから把握・分析でき出来るのが強みとなっている。

<講習代表例と課題>

- ・未就学/小学生：乗る場所の減少。自転車に乗れない子供が増えている ※2
- ・小学生向け：自転車交通ルールの学習機会がなく、利用時の自転車事故の増加。
- ・中高校生向け：自転車交通ルールの学習機会がなく、登下校時の自転車事故の増加。
- ・ジュニアアスリート向け：顧問の指導力不足によるレース中の落車事故
- ・保護者（パパ/ママ）：送迎の長距離化による、自転車事故の発生 ※3
- ・自転車通勤者：コロナ禍自転車通勤増による自転車災害
- ・シニア：ドライバーの高齢化による、免許返納後の代替モビリティ
- ・外国人労働者向け：日本の交通ルールが理解されていない
- ・配送業者：コロナ禍での配送需要拡大から、配達員の交通ルール違反対策
- ・知的障がい者：通勤災害の削減

②タテシナ会議分科会への参加

トヨタ・モビリティ基金が実施するタテシナ会議分科会へ参画し、交通安全活動を行っている。

■対象/参加人数

年間開催数：約70回ほど実施。

■今後の課題

- ・人員不足：講習会を行える人員 자체が4名と少ないため、開催回数（参加人数）に限界がある。
- ・発信する情報のレベルの懸念：世間には質が担保されていない情報も出回っている。

*参考情報



※1活動事例

<https://www.bscycle.co.jp/company/eco.html>

※2行方市の事例

<http://namekan.jp/wp-content/uploads/2024/03/80c5f2712e95361acefac030a29ab58b.pdf>

※3参考動画

<https://www.youtube.com/watch?v=v6LqlhWGBEA>

団体活動について

■活動目的	ブリヂストンは、自社の社会貢献活動の一環として、全国各地で自転車の交通安全教育を実施している。サイクリズム関連や交通安全など世の中の困りごとに対して対応することが目的。参考： https://www.bscycle.co.jp/company/eco.html
■交通安全に関する活動内容	日本を代表する自転車ブランドとして注目度も高く、様々な団体から問い合わせが多く入る為、対応部署設置することとなった。 目の前に困ったことがあってブリヂストンサイクル以外に頼れない側面もある。 売上や利益には直接貢献はしないが、基本的に安全に自転車に乗ってもらうことを念頭に置いて活動している。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	背景とターゲットでやることは変わる。問い合わせごとそれぞれのニーズを深堀しカスタマイズをした自転車安全講習を実施している。
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p>様々なライフステージごとに交通安全活動を実施している。</p> <p><代表例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・未就学/小学生向け・小学生向け・中高校生向け・ジュニアアスリート向け ・保護者（パパ/ママ）・自転車通勤者・シニア・外国人労働者向け・配送業者 ・知的障がい者 等
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><実施形態></p> <p>代表的な下記のライフステージごとの課題に対して、各講習をカスタマイズして実施している。取り組みを外注化せず、自分たちで行っているため「どうして問い合わせがあるのか」というところから把握・分析出来ることが強みとなっている。</p> <p><ライフステージ別の困りごと・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・未就学/小学生：乗る場所の減少。自転車に乗れない子供が増えている ・小学生向け：自転車交通ルールの学習機会がなく、利用時の自転車事故の増加。※1 ・中高校生向け：自転車交通ルールの学習機会がなく、登下校時の自転車事故の増加。※2※3 ・ジュニアアスリート向け：顧問の指導力不足によるレース中の落車事故 ・保護者（パパ/ママ）：送迎の長距離化による、自転車事故の発生 ※4 ・自転車通勤者：コロナ禍自転車通勤増による自転車災害 ・シニア：ドライバーの高齢化による、免許返納後の代替モビリティ ※5 ・外国人労働者向け：日本の交通ルールが理解されていない ※6 ・配送業者：コロナ禍での配送需要拡大から、配達員の交通ルール違反対策 ・知的障がい者：通勤災害の削減 ※7 <p>※1 いわゆる「7歳の壁」の存在を意外と親御さんに知られていないことがあるので、注意して講習を実施。</p> <p>※2 学校の統廃合が進んだ地方では、結果的に通学距離が長くなる中高生が多くなり、より安全啓蒙が必要となっている。</p> <p>※3 高校生を対象に、教習所で安全教室を行った実績がある。教習所にとってはPRとなっている。</p> <p>※4 いわゆる「歩道を爆走」する問題に対する問い合わせが自治体からある。入園式などで、交通安全動画を上映するなどしている。 参考動画：https://www.value-press.com/pressrelease/350999</p> <p>※5 高齢者の自動車事故に伴う免許返納後の交通手段について自治体から問合せが多数ある。</p> <p>※6 海外の方は「そもそも日本が左側通行である」という基本的なことが分かっていないため、基本的な内容を教えている。</p> <p>※7 すべてを同じ内容で実施することは難しいため、ヘルメットのかぶり方など、特に重要な部分にポイントを絞って開催している。</p>

【対象者】 対象・募集方法・参加者数	事例ごとにニーズに対してカスタマイズした講習を行う為、講習ごとに異なる。ブリヂストンとしては参加人数にこだわりはない。 <参考 個別事例> ・ 行方市での自転車教室 ・バスケットボール（アルバルク）の試合会場などでも実施した実績がある。
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営人数：4名 ブリヂストンサイクル 運営財源/コスト：1回目は無料（自社負担にて実施）2、3年目より有料化 ※ 年間開催数：約70回ほど実施。コンテンツについては、問い合わせ内容によって異なる。 ※現状は、社会貢献活動の一環のため無償有償でも実費 + 5万円で実施する場合もある。
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果	<数値面> 事故0が最終目標としているが、啓発活動の目標数値と交通事故件数の数値の結びつきが見えずらい。（講習会を〇〇回行ったら、事故が〇〇件減ったというような数値を出すことはできない。） そのため、トヨタ・モビリティ基金と連携し、データ等をとっている。 <体感値面> 基本である「自転車安全利用五則」を知らない方がまだまだ多い印象。 その啓蒙の為、クリアファイルのグッズを作成。
【課題】 目的・成果に対する課題内容	講習会を行える人員自体が4名と少なく、講習会をやっても参加人数が限界がある。 どう広めていくのかが課題。
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	各地域ごとに講習ができる人員がいれば広く展開ができる。 都度ブリヂストン側が向かうのではなく、最新の情報共有さえできていれば、地域内で完結でき簡単に地域の方に交通安全の講習を受けてもらえる。県内で広める人がほしい。 各県にいればその人に教えれば連携できる。担い手をつくるネットワークが必要。
その他、交通安全施策全般について	
<追加質問> 高校生向けの動画コンテンツについて	高校生以下では長い動画は集中して観られないため、ショート動画の作成を進めている。 また、同じ内容の動画を3パターン程作成し「どれが一番分かりやすい・印象に残るか」のアンケートとするなどして、 3回見ている間にルールを記憶するようにしている。（実際の内容は3パターンとも同じ。 見せ方が違うだけで伝えていることは同じ内容）

<配布しているクリアファイル>



●3種類の動画を比較してどれが良いか、
アンケートを実施することで定着を図る。
<https://youtu.be/u0JsguDDhNU>
https://youtu.be/CaJ_a303TLA
<https://youtu.be/8a7yNcXjpG4>

●自転車安全利用五則を強調

<p><追加質問> 動画コンテンツ全般について</p>	<p>全国どこでも見られるため、どう対象の動画を認知できるか、知りたい人が知れる状態にしたい。 警察の動画も内容は良くてもつまらない（若者が見づらい）のであれば、見やすい・見たくなる動画を作り、どう広く周知させるかが課題。</p> <p>動画の内容について、ブリヂストンサイクルは警察との繋がりがあるため内容を確認してもらえるが、他社だと、正確な情報なのか（交通ルールに誤りがないのか等）確認の手段がないため間違いがあった際のリスクがある。</p>
<p><追加質問> 配布教材、ノベルティについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●クリアファイル 自転車安全利用五則や啓発動画のQRコードを記載し啓蒙活動を行っている。 ●うんこ交通安全ドリル 小学生でも興味を惹くように、クイズ形式で答えるリーフレットを作成。
<p><追加質問> 地域性について</p>	<p>群馬県は高校生の自転車ルール違反が多いデータがあるが、他県では逆にしっかりデータをとっていない可能性が高い。 おそらく群馬はしっかりデータをとっている。明らかにデータが少ない県もある（年間中学生の事故数2件のみ等） 県によってデータがしっかりとれていない。 長野県は「サンキュー活動」をしている影響からか、交通事故数が少ない。</p>
<p><追加質問> サイクリスト、非サイクリストでの意識の違い</p>	<p>中高生が交通ルールを知らない状況を作るのは良くない。家庭・警察・学校、がそれぞれ、啓発活動も行わないといけないと思う。 中級・上級者はみられている感覚があるため、ルールはしっかり守る方が多くなった印象はある。</p>
<p><追加質問> 今回の3か年プログラム全体について</p>	<p>交通ルールは難しいので、最終的な情報集約の際に、「理解しにくいもの、クオリティが低いもの、法律が守っていないもの」に集約されてしまうと、情報提供している側としては信用問題にも繋がる。</p> <p>ブリヂストンサイクルとしては、コンテンツを発する前に齟齬がないか毎回警察に確認してもらっているが、 例えば、安全啓発の動画で「ヘルメットのあご紐部分が緩い。ヘルメット装着時におでこが出ている、等」指導する側がしっかりとできていないことも多々ある。チェックする側も理解している人がチェックしたうえ発信されるのであれば、良いものになると思う。相談相手とチェック機能があれば実行力があると思う。</p>

15.パナソニックサイクルテック株式会社

団体HP <https://cycle.panasonic.com/pct/>

【グループB1】依頼による実施

【グループB2】自主的に実施実施

【グループD】実証実験に参画する団体

■取り組み：

ミッションに込めた想いである「安全・快適な移動」を実現するため、電動アシスト自転車の安全技術の開発と安全啓発活動を実施。年齢別、ライフステージ別に電動アシスト自転車の交通安全教室を実施。

■各教室の狙いや内容

①高校生向け（～19歳） 洛西高校自転車安全利用講習

通学時の電動アシスト自転車の注意事項及び乗り方説明

②大学生向け（20歳～22歳） 宇都宮大学講義

地域デザイン学部の授業の一部で子乗せ電動アシスト自転車の注意事項及び乗り方説明

③子育て世代（22歳～35歳） すぐすぐセンター子供載せ電動アシスト自転車講習

浪速区子育てプラザにて会員の方向けにこのものせ注意事項及び乗り方を説明。

④社会人向け サイクルマナーアップ&セーフティー企業講習

自転車推進企業管理者向けに電動アシスト自転車講習を実施。

⑤一般向け（スポーツ） ヨコハマサイクルスタイル2023

サイクルフェスタ2023にて、展示と試乗会を実施。

⑥一般向け（全般）

FC大阪のサッカーイベント、牧岡警察ブースに併設。電動アシスト自転車の乗り方説明。

⑦高齢者向け 筑波市高齢者向け電動アシスト補助金事業

受給条件として講習受講が必須。 ※1

⑧小学生向け（～12歳）

自転車交通ルールの座学を実施

⑨中学生向け（～16歳）

交通ルールの座学及び、電動アシスト自転車試乗による注意喚起。



■対象/参加人数

- ・年間開催数：21会場 45回開催
- ・総受講者：1429名

■今後の課題

- ・小学生の自転車練習環境の不足
- ・スケジューリング、実施先の決定
- ・効果測定の難しさ



* 参考情報

※筑波市での取り組み

<https://www.city.tsukuba.lg.jp/soshikikarasagasu/fukushi/bukoreifukushika/gyomuannai/6/1/13599.html>

団体活動について

■活動目的	地球上にやさしく安全・快適な移動と心躍る楽しさを世界中の人々にお届けするとともに、環境配慮型のものづくりを推進し、青空が広がり、笑顔があふれる未来を創造する
■交通安全に関する活動内容	ミッションに込めた想いである「安全・快適な移動」を実現するため、電動アシスト自転車の安全技術の開発と安全啓発活動を実施

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	年齢別、ライフステージ別に電動アシスト自転車の安全運転啓発活動を実施
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p>【2023年度の取り組み実例】</p> <p><高校生向け（～19歳） 洛西高校自転車安全利用講習> 通学時の電動アシスト自転車の注意事項及び乗り方説明</p> <p><大学生向け（20歳～22歳） 宇都宮大学講義> 地域デザイン学部の授業の一部で子乗せ電動アシスト自転車の注意事項及び乗り方説明</p> <p><子育て世代（22歳～35歳） すくすくセンター子供載せ電動アシスト自転車講習> 浪速区子育てプラザにて会員の方向けにこのものせ注意事項及び乗り方を説明。</p> <p><社会人向け サイクルマナーアップ&セーフティー企業講習> 自転車推進企業管理者向けに電動アシスト自転車講習を実施。各企業に帰り、自転車通勤者に向け管理者が安全啓発活動を実施。</p> <p><一般向け（スポーツ） ヨコハマサイクルスタイル2023> サイクルフェスタ2023にて、展示と試乗会を実施。啓発ポスターの掲示と乗り方教室で注意事項を説明。</p> <p><一般向け（全般）> FC大阪のサッカーイベント、牧岡警察ブースに併設。 電動アシスト自転車の乗り方説明。</p> <p><高齢者向け 筑波市高齢者向け電動アシスト補助金事業> 受給条件として講習受講が必須。</p> <p>【2024年度取り組み実例】</p> <p><小学生向け>（～12歳） 自転車交通ルールの座学を実施</p> <p><中学生向け>（～16歳） 交通ルールの座学及び、電動アシスト自転車試乗による注意喚起。</p>

<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p><高校生向け 洛西高校自転車安全利用講習> ①高校付近の事故多発場所にて注意喚起 ②駐輪場にてマナー講習 ③交通ルール及び電動アシスト自転車座学、試乗 丘の上にある高校で、自転車通学者の約80%が電動アシスト自転車で通学。</p> <p><大学生向け 宇都宮大学講義> ①少子化、子連れ外出についての課題など講義 ②ベビーカー、子乗せ電動アシスト自転車の注意点説明 ③試乗による乗り方説明 電動アシスト自転車を初めて乗る方が多く注意点や利便性について説明。</p> <p><社会人向け すぐすぐセンター子供載せ電動アシスト自転車講習> ①交通ルールの説明 ②電動アシスト自転車の乗り方の注意点説明 ③実車を用いた乗り方説明 子供の乗せおろしの順番や、道路上の注意事項等参考になったとの意見が多かった。</p> <p><一般向け ヨコハマサイクルスタイル2023> ①自転車関連メーカーが商品展示及び試乗会 ②e-bikeのガイドツアー実施 ③試乗に際し乗り方のなど注意点を説明 スポーツ車の人気は高く、e-bikeの需要も高まっている。</p> <p><社会人向け サイクルマナーアップ&セーフティー企業講習> ①交通ルールの説明 ②電動アシスト自転車の乗り方の注意点説明 ③電動アシスト自転車及び電動スケーター試乗による安全運転実習</p> <p><高齢者向け 筑波市高齢者向け電動アシスト補助金事業> ①交通ルールの説明 ②電動アシスト自転車の乗り方の注意点説明 ③電動アシスト自転車及び電動スケーター試乗による安全運転実習 受講者の約10%が自転車に乗れず、補助金の申請を断念 参考： https://www.city.tsukuba.lg.jp/soshikikarasagasu/fukushibukoreifukushika/gyomuannai/6/1/13599.html</p>
-------------------------------------	---

【対象者】 対象・募集方法・参加者 数	<p><高校生向け> 概要：洛西高校自転車安全利用講習 実施主体：京都府警、洛西高校 対象：新1年生 参加者：370名</p> <p><大学生向け> 概要：宇都宮大学講義（地域デザイン科学部） 実施主体：宇都宮大学 対象：大学生</p> <p><社会人向け> 概要：すくすくセンター子供乗せ電動アシスト自転車講習 実施主体：社会福祉法人庄所すくすくセンター、高槻警察 対象：すくすくセンター利用者</p> <p><一般向け スポーツ> 概要：ヨコハマスタイル2023 実施主体：ヨコハマスタイル実行委員会 协賛：自転車協会 対象：一般客</p> <p><一般向け 一般> 概要：サイクルマナーアップ&セーフティー企業講習 実施主体：埼玉県警本部 対象：サイクルマナーアップ&セーフティー登録企業</p> <p><高齢者向け> 概要：電動アシスト自転車補助金事業 年14回実施 実施主体：つくば市 高齢福祉課 対象：つくば市在中 70歳以上の方</p> <p><小学生向け>（～12歳） 概要：つくば市吾妻西児童館 7会場実施 実施主体：つくば市 サイクルコミュニティ推進室 つくば市吾妻西児童館 対象：1年生～6年生（児童館利用小学生対象）</p> <p><中学生向け>（～16歳） 概要：つくば市並木中等学校自転車安全利用講習 実施主体：つくば市 並木中等学校 対象：新1年生</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・平均2名で講習を実施（大規模講習では8名体制で対応したケースもあり） ・主に自社費用で活動を展開（補助金活用はなし） ・年間開催数：21会場 45回開催 ・受講者：1429名

<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・ 客観的な効果データ・体 感値として成果</p>	<p>※前提として、啓発活動がどの程度事故削減に寄与しているか、結びつきが見えない中でKPI設定は難しく、数値化する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年は年間45回を目標として実施をした。（実際は45回実施） ・「車車間通信技術」を活用したデジタル領域の取り組みでは、最終的に事故0を目指している。タテシナ会議の分科会の取り組みに参画中。
<p>【課題】 目的・成果に対する課題 内容</p>	<p>【交通安全教育の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●小学生の自転車練習環境の不足 都市部では自転車練習ができる公園が限られており、乗り方を学ぶ機会が減少。 実際に自転車に乗れない小学生は2~3割に及ぶ。 ●運営面での課題 スケジューリングの難しさ (交通安全週間などに依頼が集中し、年間のバランスが取りにくい) 実施先の決定方法スタッフの確保。 (当初は大阪を中心に実施、その後関東圏へ展開していった。) ●効果測定の難しさ 啓発活動がどの程度事故削減に寄与しているかを数値化する必要がある。
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要 なサポート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●マンツーマン指導 自転車に乗れない子に向けて、マンツーマンで自転車の乗り方を指導する取り組みも検討している。 ●運営面での課題 イベント元や法人が主導し計画的にスケジュールを組めば、実施者の負担が軽減される。 他団体と連携し、年間計画を組めるようにする。 ●効果測定の難しさ 啓発活動がどの程度事故削減に寄与しているかを数値化する必要がある。
<p>その他、交通安全施策全般について</p>	
<p>広く国民に「自転車の安 全な乗り方・ルールやマ ナー」を啓発していくた めに、アイデアや構想</p>	<p>ルール・マナーの改善のためには従来の個別安全指導だけでなく、行動変容の科学的ア プローチの構築が必要。</p>

16. ヤマハ発動機株式会社

団体HP <https://global.yamaha-motor.com/jp/>

【グループB1】依頼による実施

【グループB2】自主的に実施実施

■取り組み：

電動アシスト自転車として一般向けのPASと走る楽しみを追求したスポーツタイプのYPJを開。対象の用途にマッチした形で複数の講習を実施。

■各教室の狙いや内容

①子乗せ層

子供の乗せおろし、スタンドのかけ方、ベルトの絞め方等、子乗せに特化した安全な使用方法等を講習。※

②高齢者層

高齢者向けの電動アシスト自転車講習会を実施。

(例) 辻堂海浜公園「大人からシニアのための電動アシスト自転車安全講習会」※1

③企業向け

導入企業向けに安全講習を実施。希望団体はWebサイトより問い合わせ可能。※2

④自治体向け

導入自治体向けに安全講習を実施 希望団体はWebサイトより問い合わせ可能。※3

⑤トレインなどのフィールドでの実技講習会

YPJを利用した実技講習。※4

■対象/参加人数

年間開催数：各教室合算で約40回ほど実施

■今後の課題

- ・高校生に対する講習：教育委員会や学校とのコミュニケーションがほとんど出来ていない。
- ・新たなモビリティ：モビリティの種類増加。自動二輪、原付自転車が加わり、電動キックボード、モペット）
- ・講習を行う年齢層の優先順位：購入年齢層の広がり。年代ごとの優先順位が分かりにくくなってきた。

高齢化：地方では自転車に乗れない方の割合が増える傾向が高くなる。



*参考情報

※1子乗せ層参考

<https://www.yamaha-motor.co.jp/pas/information/safety-ride/>

※2大人からシニアの交通安全教室

https://www2.yamaha-motor.co.jp/up_file/Event/pas/apply/00135.pdf

※3法人紹介向けページ

<https://www.ymsj.jp/b2b/>

※4YPJオフロードレッスン

<https://www.yamaha-motor.co.jp/pas/event/lesson/>



団体活動について

■活動目的	感動創造企業 世界の人々に新たな感動と豊かな生活を提供するを企業目的とし、様々な製品を展開。 自動2輪が有名だが、電動アシスト自転車として一般向けのPASと走る楽しみを追求したスポーツタイプのYPJを展開している。
■交通安全に関する活動内容	製品を販売する立場として、自動2輪分野では数多くの交通安全啓蒙活動の取り組みを実施してきており、電動アシスト自転車においても同様に啓蒙活動を実施している。 参考：「自動二輪の安全講習」 https://www.ymsj.jp/business/safety.html

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	対象の用途にマッチした形で、複数の講習を実施。
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p><代表例></p> <p>①子乗せ層 ②高齢者層 ③企業向け ④自治体向け ⑤YPJ講習会</p> <p>※①～④は一般層（電動アシスト自転車PAS） ⑤はスポーツ層（e-Bike YPJ）</p>
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p>①子乗せ層 子供の乗せおろし、スタンドのかけ方、ベルトの絞め方等、 子乗せに特化した安全な使用方法等。</p> <p>参考URL： https://www.yamaha-motor.co.jp/pas/information/safety-ride/ https://www2.yamaha-motor.co.jp/up_file/Event/pas/detail/00116.pdf</p> <p>②高齢者層 高齢者向けの殿堂アシスト自転車講習会を実施 利用者や利用者周辺の安全に配慮された乗り物として推進 (例) 辻堂海浜公園 「大人からシニアのための電動アシスト自転車安全講習会」 https://www2.yamaha-motor.co.jp/up_file/Event/pas/apply/00135.pdf</p> <p>③企業向け 導入企業向けに安全講習を実施 企業向け導入の参考：https://www.ymsj.jp/b2b/</p> <p>④自治体向け 導入自治体向けに安全講習を実施</p> <p>⑤トレールなどのフィールドでの実技講習会 YPJを利用した実技講習。 参考：https://www.yamaha-motor.co.jp/pas/event/lesson/</p> <p>普通の自転車に乗ったことはあるけど、電動には乗ったことない人が講習会に参加し、講習会に参加することで、自転車購入につながることもある。 商品として広告することはNGという場もある。</p>

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p>対象・募集方法 ①～④の一般層向けの講習会では各地域の警察や交通安全協会や自治体側からの依頼で実施するパターンが多い。 オートバイでの過去の講習実績から、電動アシスト自転車の講習を依頼されるケースもある。 ⑤YPJの講習は自社からのアプローチで開催するケースが多い。</p> <p>募集方法：①～④は各団体で実施することが多い。⑤は自社にて。</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・年間開催数： 各教室合算で約40回ほど実施 ・予算： 基本的には自社負担にて運営。一部保険代や、自転車の移送台数が多い時などのトラック代＝物流費など負担してもらうケースはある。 ・運営スタッフ数： 辻堂で実施した例の場合、ヤマハ4名＋参加者20～30名程度、参加者は無料もしくは300円程度（保険代として）の場合もある。 交通公園のWEBサイトや地域紙等に掲載して募集。告知は自社Webに公開することもあるが実施の主体が行っている。 スケジュールさえ合えば、ヤマハとして対応可能人数は10名ほどいる。 (東西あわせて全国7か所に拠点あり。)
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>年初に回数目標を設定している。 基本的には昨年対比を超えることを目標としている。 一方で自社で主体的に行うケースが少ないとため、依頼が来た上での開催となり目標が立てづらい現実がある。</p>

【課題】 目的・成果に対する課題内容	<p><高校生に対する講習></p> <p>ヤマハとしては、今後電動アシスト自転車需要拡大の可能性のある高校生向けに対して行いたいが、教育委員会や学校とのコミュニケーションがほとんど出来ていないという現実がある。</p> <p>各自治体も学区が拡大していること、地域のバスの減便、高校生時代のアルバイト増、といった現状から、通学需要が今後拡大する可能性のある高校生に向けて行いたいが、各教育委員会の交通安全教育方針や施策がある中でどのように動くか難しい。</p> <p><新たなモビリティ></p> <p>道路の第一レーンはかつて、自動二輪と原付が中心であったが、近年そこに自転車が加わり電動キックボード、モペット、も加わってきている。新モビリティが出てきた中で、どのような各乗り物への安全教育をしていくのかが課題。自転車だけでなく、他の乗り物に乗っている人にも指導が必要だが、誰がどのように取りまとめていくのかが分からず、危惧している。同様のケースは歩道上も同じようなことが起こると考えている</p> <p><講習を行う年齢層の優先順位></p> <p>ヤマハが電動アシスト自転車を世界初商品として発売した30年前は購入層が限られていたが現在は購入年齢層が非常に広がりどこに重点を置くべきか優先順位が分かりにくくなってきた。</p> <p>学生に対しては自治体が主体となって講習を行っているが、ヤマハとしては社会人（共働きママさん含む）や高齢者に対する安全講習を中心に行っている。</p> <p>ヤマハとしては高校生から指導したい（原付バイクに乗り始める年代でもあること含め）</p> <p><高齢化></p> <p>ローカルエリアの高齢化。現在はまだ比較的都市圏の講習が多いが、たまに遠方の地域に指導に行った際には自転車に乗れない方の割合が増える傾向が高くなる。（バランスが取れなかったり、足が上がらずペダリングが出来ないケース） 3輪タイプ自転車の方が安全と思われがちだが、一概にそうではないこともある。</p>
【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート	自動2輪のように、自転車も横の連携を持ち、レベル感や内容など統一するプログラムがあると良い。
その他、交通安全施策全般について	
<横のつながりについて>	二輪の安全講習は、各銘柄間や業界団体間を通して全国的な横のつながりはあるものの、自転車は横のつながりはない。ヤマハは電動アシスト自転車しか製造・販売していないことに起因しているのかもしれないが、（現場レベルの感覚）/情報共有のきっかけがない。
<安全指導員の資格について>	自転車安全指導員の資格を知っている方が少ない。 警視庁との取り組みなどをうまく連携しながらやれるといいなと思う。 二輪車安全運転指導員資格のように、行政から教育を受けてある一定の安全教育の知識を持った人間が各銘柄や各エリアの交通安全協会傘下に必ずいるため、一般の方にもそういった認識が広がるといい
<交通安全の取り組みにおける過去の反省>	新たなモビリティが出てくると、注目を集めよくも悪くも目立ってしまう。その為、YPJ向けとして、安全な乗り方に加え、環境保護にも目を向けたマナーアップも講習内で実施している。

17. ライトウェイプロダクツジャパン株式会社

団体HP <https://www.riteway-jp.com/>

【グループB2】 自主的に実施実施

■取り組み

「地球を楽しくしたい — 日本にスポーツバイクの文化を根付かせたい —」という理念のもと、数多くのブランドを取り扱い卸売業務を行う。自社商品開発も行い、自社ブランドも展開している。自転車の積極的な利用、安心安全な利用促進として社内外で活動している。

■各教室の狙いや内容

みんなで遊ぼう！じてんしゃきょうしつmini

「スポーツ文化を日本に根付かせる」を目的に小金井公園サイクリングセンターで定期的に開催している。※1,2

特徴1：ペダルを外した自転車を使用し、友達との遊びを通じ「バランス感覚」や「反射神経」を養うプログラムの実施。

特徴2：ふらつきにくく、安全に停まれる日本最軽量クラスのキッズバイクZIT（自社製品※3）を使用し、疲れにくく楽しく遊び、学べる環境を創出。

特徴3：販売店舗と参加者をつなぐ接点として将来的に自転車が楽しめるよう、啓蒙交通安全教育を行う手前の段階として、【自転車はいいものだから大切に安全に乗ろう】と思ってもらうことを大切にしている。

■対象/参加人数

対象：未就学児

参加人数：1開催あたり約7名

開催場所：小金井公園内サイクリングセンター

■今後の課題

- ・事業化すること：警察や自治体などとの接点がないため、自治体などに教育費などを工面してもいい、活動を広げたい。
- ・自転車に乗れない子の増加：自転車の練習場所が少ないため、自転車に乗ったことがない、乗れない子が増えている。
- ・運営コスト：1回あたり参加費を数千円徴収しても、黒字化は難しい。運営コストと持続可能性を比例させたい。



*参考情報

※1 じてんしゃきょうしつHP

<https://www.riteway-jp.com/bicycle/riteway/school-top-koganeischool>

※2 じてんしゃきょうしつ開催予定ページ

https://event.cyclestart.jp/kids-event-list?_fsi=UFOcCDw9

※3 ZIT紹介ページ

<https://www.riteway-jp.com/bicycle/riteway/zit>



団体活動について

■活動目的	「地球を楽しくしたい ー 日本にスポーツバイクの文化を根付かせたい ー」 という理念のもと、数多くのブランドを取り扱い、卸売業務を行う。自社商品開発も行い自社ブランドも展開している。
■交通安全に関する活動内容	<p>自転車の積極的な利用、安心安全な利用促進として社内外に発信している。 (以下Webサイトより引用)</p> <p><社内取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通勤 ・社内安全講習 ・社内規程の作成と開示 <p><社外取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車安全利用モデル企業認定（警視庁交通部長 2017年） ・東京都自転車安全利用センター認定(東京都) ・東京都スポーツ推進企業認定(東京都) ・自転車通勤推進宣言企業認定(市自転車活用推進本部 2020年) ・スポーツエールカンパニー(スポーツ庁 2021年) ・自転車安全利用・乗り方講習

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	<種別> 未就学児向け自転車教室の実施
■種別毎の実施内容の詳細確認	<p><概要></p> <p>小金井公園サイクリングセンターで、『みんなで遊ぼう！じてんしゃきょうしつmini』を定期開催。</p> <p>参考HP :</p> <p>https://www.riteway-jp.com/bicycle/riteway/school-top-koganeischool</p>
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><狙い></p> <p>背景として、スポーツ文化を日本に根付かせるを目的に活動している。交通安全も大事だが、未就学児は楽しくないと自転車嫌となってしまうこともあり、まずは楽しく乗ることが大事と考えている。交通安全教育を行う手前の段階に力を入れることで、「自転車はいいものだから大切に安全に乗ろう」と思ってもらうことを大切にしている。</p> <p><プログラム内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペダルを外した自転車を使用し、友達との遊びを通じて「バランス感覚」や「反射神経」を養うプログラムを実施している。 ・ふらつきにくく、安全に止まれる日本最軽量クラスのキッズバイクZIT（自社製品）を使用し、疲れにくく楽しく遊び、学べる環境を創出。 ・販売店舗と参加者の接点をつくり、将来的にも自転車が楽しめるよう啓蒙している。
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<p>開催場所：小金井公園から委託を受ける形で、公園内のサイクリングセンター内で実施※1</p> <p>対象：未就学児</p> <p>募集方法：専用のWebフォームから申し込み（Lineにて開催日のお知らせ通知をもらうことも可）※2</p> <p>参加者数：1回7名定員</p> <p>※ 1 過去にはサンシャイン、西武池袋店で実施した実績もあり</p> <p>※ 2 https://event.cyclestart.jp/kids-event-list?_fsi=9zMBXVA8</p>

<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・ 運営財源/コスト・年間 開催数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・開催日：平日に開催 ・運営実務者：ライトウェイからスタッフを派遣している。 (習熟度の高い1名と、経験を積む1名の概ね2名) ・参加費：500円～1000円 を参加者が公園に支払う。 ・運営財源/コスト：ライトウェイとして金額負担は特にならない。 ライトウェイの機材 (ZIT) を使用している。 ・年間開催数：年20回程度実施 <p>※2名スタッフを派遣すると収支上は赤字ではあるものの、将来的な展開として継続していく予定。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・ 客観的な効果データ・体 感値として成果</p>	<p>親御さんの反応はかなり良い。 参加される方はなかなか自転車に乗れないもしくは自転車に乗ったことがない子も多いと感じます。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題 内容</p>	<p><事業化することについての課題> 教室の需要側との接点がない（警察、自治体など）。こうした活動が広がるように自治体などに教育費としてまわしてもらいたい。 また、地域のお店が活動できる状況を作りたいと考えているが、実際のところ小売店だけでは「企画、実施、集客」とすべてをこなすことが難しいと考えている。まずはこうした教室を自社で実施し、パッケージ化した上で展開してやっていきたい。（現在は回数を重ねて教育の体系を作っている所）</p> <p><自転車乗れない子（触れる機会の減少）> 自転車に乗ったことがない。乗れない子も増えていると感じる。 背景として自転車の練習場所が少ないのでないか。</p> <p><運営コスト面> 自転車教室の運営コストと持続可能性。1回の講習あたり数千円の参加費を徴収しても、運営コストが黒字化しにくい。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要 なサポート</p>	
<p>その他、交通安全施策全般について</p>	
<p><追加質問> 調査データについて</p>	<p>この取り組み全般について、抽出調査、網羅調査も含めて。可能であれば調査結果を公開・共有してもらいたい。 例えば公開できるものが決まり次第、段階的に共有するなどの対策を検討してほしい。</p>

18.株式会社あさひ

団体HP <https://corporate.cb-asahi.co.jp/>

【グループB2】自主的に実施実施

18.株式会社あさひ

■取り組み

自転車店舗サイクルベースあさひを日本全国に500店舗以上を展開し、子供向けの自転車から本格的なスポーツバイク、電動アシスト自転車まで、幅広い商品ラインナップを販売している。独自のオリジナルブランドも展開しており、ネット販売や海外事業も展開している。

■各教室の狙いや内容

①補助輪外し教室/キッズスクール

「ヘルメットを正しくかぶる」「自転車のパーツの名前を覚える」「自分で操作してみる」「実際に自分で乗ってみる」「今日の頑張りをパパやママに見てもらおう発表会」といった内容で教室を開催し、【できた】という経験を自転車を通じて経験してもらい、いろいろな経験を重ねて成長していく子どもたちへ【自分を信じて努力を積み重ねることの大切さ】を伝えている。※1、2

②自転車の交通安全/セーフティースクール

警察の協力を得た座学形式の安全講習。紙芝居や○×クイズを織り交ぜながら子供たちの興味を引く工夫を凝らし、交通ルール・自転車乗車時に守るべき道路交通法・ヘルメットの着用などに関する講習を、小学生とその親に向けて実施している。※3

■対象/参加人数

①キッズスクール

対象：幼児

参加人数：1開催あたり約8名

②セーフティースクール

対象：小学生と親

参加人数：1開催あたり15名

■今後の課題

- ・スタッフの確保
- ・全国的な統一
- ・参加率と意識の向上
- ・学習機会の確立



* 参考情報

※1キッズスクールHP

<https://www.cb-asahi.co.jp/lp/contents/events/kids/training/>

※2キッズスクール募集ページ

<https://chiriran.cb-asahi.co.jp/portal/event/2025/01/post-43.html>

※3セーフティースクールの様子

<https://www.cb-asahi.co.jp/blog/events/14891/>

団体活動について

■活動目的	自転車店舗サイクルベースあさひを日本全国に500店舗以上を展開し、子供向けの自転車から本格的なスポーツバイク、電動アシスト自転車まで、幅広い商品ラインナップを販売している。独自のオリジナルブランドも展開しており、ネット販売や海外事業も展開している。 <ul style="list-style-type: none"> ・店舗販売事業 ・ネット販売事業 ・商品供給事業 ・卸事業
■交通安全に関する活動内容	幅広い年代向けの商品を販売するため、本来であれば全年齢層への交通安全教室を行いたいが、大人がそういった場に集まるのは難しい。現在は子供向けに2種類の講習を実施している。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	
■種別毎の実施内容の詳細確認	<補助輪外し教室/キッズスクール> <自転車の交通安全/セーフティースクール>▲ ▲ = 警察の協力を得ている
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<p><補助輪外し教室/キッズスクール></p> <p>●狙い： 「できた」という経験を大切にしています。自転車の練習を通じて、私たちはこれから色々な経験を重ねて成長していく子どもたちへ 「自分を信じて努力を 積み重ねることの大切さ」を伝えている。</p> <p>●内容： <ul style="list-style-type: none"> ・ヘルメットを正しく被る：どうしてヘルメットは必要なのか？を子どもたちと一緒に考えながら正しい着用方法を親子で学ぶ。 ・自転車のパーツの名前を覚える：ハンドルってどこ？ペダルってどこ？をクイズで楽しく学ぶことができる。 ・自分で操作してみる：自分でスタンドを上げる、ブレーキを握って止まることができるよう練習 ・実際に自分で乗ってみる：あさひオリジナルの練習法 ・今日の頑張りをパパやママに見てもらおう発表会：親御さんの前で乗ってみる。 https://www.cb-asahi.co.jp/lp/contents/events/kids/training/ </p> <p><自転車の交通安全/セーフティースクール></p> <p>●狙い 交通ルール、自転車乗車時に守るべき道路交通法、ヘルメットの着用に関してなどの講習を小学生とその親に実施。近年夏が暑すぎることもあり、外での実地講習が出来ず、その代案として開始された。</p> <p>●内容 警察の協力を得て座学形式の安全講習を実施。長時間の集中力が持続しないお子様もいらっしゃるため紙芝居や○×クイズを織り交ぜながら興味を惹くように実施している。</p>

<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><補助輪外し教室/キッズスクール> 対象：幼児(4歳以上かつ、身長95cm以上) 募集方法：WEBサイトで告知。WEBサイトより申し込み。 https://chiririn.cb-asahi.co.jp/portal/event/2025/01/post-43.html 参加人数：1回あたり8名</p> <p><自転車の交通安全/セーフティースクール> 対象：小学生と親御さん 参加人数：1回あたり15人 https://www.cb-asahi.co.jp/blog/events/14891/</p>
<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p><補助輪外し教室/キッズスクール> 場所：店舗脇の駐車場 運営人数：5～6名 コスト：自社負担 年間開催数：60回 年間参加人数：600以上</p> <p><自転車の交通安全/セーフティースクール> 場所：地方の公民館等 運営人数：5～6名 コスト：自社負担 年間開催数：2回 年間参加人数：約30名</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>現状テスト段階のため、KPI値の設定はしていない。</p>
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p><スタッフの確保> スタッフは通常の業務もあるため、安全指導のために人手を確保することが難しい。</p> <p><参加率・意識> セーフティースクールではキッズスクールより参加率が低い。 自転車の安全教育が義務化されていないため、受講意識が低い。</p> <p><学習機会> 自転車は気軽に乗れるがゆえ、交通ルールの学習機会が少ない（自動車は免許制度があるが自転車はない）。学校教育の交通安全の学習機会を増やすことも一つの策。</p> <p><全国的な統一> 自治体ごとに施策が異なり、全国的な統一基準がない。 例えば、ヘルメット着用率の向上が課題となっているが、自治体ごとの取り組みがバラバラ。全国展開する店舗を運営するうえで、地域によって掲示物などが異なるのは避けたい。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<p>前提としては「皆が受けたい、受けないといけない」という講習にしたい。 自転車も同じ車両扱いのため、車両と同じようにルールを学んでいけるようにしたい。</p>
<p>その他、交通安全施策全般について</p> <p><子乗せ電動自転車の販売時の対応></p>	
	<p>購入の際は、電動アシスト自転車を体感してもらう為、一度試し乗りはしてもらうようしている。（一部、試乗不可の店舗もあり） 購入時に、子供を乗せる際の注意点などを伝えることもある。</p>

19.CIEL BLUE KANOYA

団体HP <https://cielbleu-kanoya.com/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み

地元密着のレーシングチームとして活動。鹿屋市からの委託を受け、自転車交通安全教室等の活動を実施している。※1 警察からも鹿屋市だけの枠にとどまらず「鹿児島県の自転車交通のアドバイザー」として無期限で依頼を受けている。

■各教室の狙いや内容

①自転車交通安全教室

警察と協力し、自転車の乗り方を実地形式で小学4年生を対象に講習を行う。

【ぶたはしゃべるか=ぶ：ブレーキ、た：タイヤ、は：ハンドル、しゃ：車体、べる：ベル、か：鍵】という標語を用いて、興味を引けるよう心がけた自転車の安全利用を啓蒙している。

②夢教室

プロ選手主導の元、実技を交えながら講演/交通安全についての座学と実地講習。

身近に感じてもらえるスポーツ選手ということをチームとしても意識し、安全講習と同時にロードレース競技の周知を行っている。

③ランニングバイク教室

未就学児向けのプログラムだが、本質的には「親子で参加する」ことを目的としている。子供が自転車に乗れた瞬間を家族で共有する機会をチームが創出し、チームに対してもいい印象を持ってもらえる。

■対象/参加人数

①対象：小学4年生

参加人数：1開催あたり60名

年間実施回数：約10校

②対象：小学4年生

参加人数：1開催あたり約50名

年間実施回数：約3校

③対象：未就学児と保護者

参加人数：1開催あたり約50名

年間実施回数：約5回

■今後の課題

- ・自転車を使った街づくりを目指しているが、職員が乗っていない実態がある。
- ・女性は髪形が変わってしまうため、ヘルメットをかぶらなかった
- ・キックバイク教室に子どものみの参加が多い。できれば親子で参加してほしい。また、近年公園での自転車利用が制限されることがあり、子供が自転車を練習できる場所が少ない



*参考情報

※地域貢献の実施事例

<https://cielbleu-kanoya.com/%e5%9c%b0%e5%9f%9f%e8%b2%a2%e7%8c%ae/>

団体活動について

■活動目的	地元密着のレーシングチームとして活動を行っている。 今年でチーム発足10周年となり、地域密着型のチームとして定着している。
■交通安全に関する活動内容	鹿屋市からの委託を受け、自転車交通安全教室等の活動を実施している。 警察からも鹿屋市だけの枠にとどまらず「鹿児島県の自転車交通のアドバイザリー」として無期限で依頼を受けている。 年20回は講習を実施し、これまでに15000人に対して講習を行ってきた。チーム内には講習のマニュアルも蓄積されている。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	地元密着型のチームとして3種の教室を実施をしている。
■種別毎の実施内容の詳細確認	<自転車交通安全教室> <夢教室> <ランニングバイク教室>
	<自転車交通安全教室> 交通安全協会及び、警察と協力しながら乗り方を実地形式で実施している。（主に交通安全協会との協力がメイン） 鹿屋地域は小学4年生になると自転車移動が可能になるため、小学校4年生を対象にしている。 講習の際には、生徒に対して「自転車には心の免許証」が必要と口頭で伝え啓蒙活動を行っている。 ぶたはしゃべるか（=ぶ：ブレーキ、た：タイヤ、は：ハンドル、しゃ：車体、べる：ベル、か：鍵）という標語を用いて、興味を惹くように心がけた自転車の安全利用を啓蒙している。 自転車は自身のものを使用し、実地講習をしているが、自転車に乗れない子供が多くなっている。 フォローアップするため乗れない子を乗せる教室も行っている。結果として90分で9割の子供が乗れるようになる。 乗ったことがある=乗れると思っている子供も多く、実際は乗れていないこともある。
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<夢教室> プロ選手主導の元、実技を交えながらの講演/交通安全についての座学と実地講習を実施。 身近に感じてもらえるスポーツ選手ということをチームとしても意識しており、安全講習と同時に、ロードレース競技の周知を行っている。 ※自転車交通安全教室か夢教室を実施するかは、学校の意向を聞きながら決定している。 <ランニングバイク教室> 未就学の子供向けのプログラムであるが、本質的には「親子で参加する」ということを目的としている。 子供が自転車に乗れた瞬間を家族で共有する機会をチームが創出し、チームに対してもいい印象を持ってもらえる。 <その他> JBCFからの依頼も年に1・2回ある。2024年は兵庫県で実施した。レースの前日、翌日に交通安全教室を実施。 チーム内には交通安全指導のカリキュラムがあり、最初に提示している。

<p>【趣旨内容】 狙い・プログラム内容</p>	<p><今後の展開を検討している取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ●企業向け R7年度は職場向けに行うことを鹿屋市と検討している。企業ごとに「華金サイクリング」をするようなイメージでSDGsや健康増進、自転車通勤における安全利用を啓蒙していく。 ●役所向け 市議会議員の方にも自転車に乗ってもらい、市役所の公用車として自転車を使用できるように進めている。自転車を使った街づくりとして、実際職員が乗っていないという現実があるため、議員と一緒に進めていけるよう動いている。 ●親子向け 親子で自転車の練習をしなくなっている。鹿屋市では必ず親子で参加してもらうようお願いし、親に対して指導している。「親子の自転車教室」授業参観の日に自転車教室を行うなども検討している。 ●高齢者向け 将来的には老人クラブにも講習を行っていけたら良いと考えている。
<p>【対象者】 対象・募集方法・参加者数</p>	<p><自転車交通安全教室></p> <ul style="list-style-type: none"> ●対象：小学校4年生が中心（小規模校では3年生～6年生まで実施。5、6年生は復習の意味もあり） ●1回あたりの参加人数：60人 ●年間参加人数：380人 ●年間実施回数：約10校 <p><夢教室></p> <ul style="list-style-type: none"> ●対象：小学校6年生が多い（令和6年：6年生、3年生、中学2年生で実施） ●1回あたりの参加人数：50人 ●年間参加人数：200人 ●年間実施回数：約3校 <p><ランニングバイク教室></p> <ul style="list-style-type: none"> ●対象：未就学児と親御さん ●1回あたりの参加人数：50人 ●年間参加人数：300人 ●年間実施回数：約5回 <p><募集方法></p> <p>どこの学校で実施するかは、交通安全協会が各学校にリサーチを行い、その後指定される。</p>

<p>【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数</p>	<p><運営実務者> スタッフ：3名～4名程度。全ての教室には選手も行っている。喋るのはスタッフで、選手に話題をふりながら展開することが多い。 ほとんどが鹿屋体育大学OBの選手のため、教員免許を持っている選手もいる。</p> <p><運営財源> 年間20回の開催というくくりで市から委託され、その枠組みの中で実施している。</p>
<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p><体感値></p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内でも鹿屋市のある大隅半島と対岸の薩摩半島を比べると、大隅半島の方が自転車の交通マナーが向上したと感じる。 活動の成果が出てきていると感じる。 ・講習中に生徒からサインを要望されることもあり、身近に感じてもらえるスポーツ選手ということが定着してきている。 ・講習後に生徒から手紙をもらうこともあり、チームとしても励みになっている。 ・鹿屋市から始まった業務を県に広めていくことが目標だったが、現在すでに活動中。まだ広まっていない部分もあるため、これからもっと進めていきたい。
<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<p><自転車での街づくり> 自転車を使った街づくりを目指しており、市の職員が自転車に乗るように呼びかけをしている。</p> <p><ヘルメット> 女性はヘルメットで髪型が変わってしまうため、かぶりたがらないことが多い。</p> <p><自転車の練習場所・自転車ばなれ> キックバイクも親子で参加してほしいと思っているが、子供のみの参加が多い。 近年、公園での自転車利用が制限されることがあり、子供が自転車を練習できる場所が少ないと感じている。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要 なサポート</p>	<p><自転車街づくり> 市の議員の方と一緒に進めていけるよう働きかけている。</p> <p><ヘルメット> ヘルメット着用については、価格も高額であることから義務に対する補助等は国として整備されるといいなと思う。 また、最終的には法律で縛るなどを行わないと利用率は高まらないと感じている。</p> <p><自転車の練習場所・自転車ばなれ> 「親子の自転車教室」授業参観の日に自転車教室を行うなども面白いと考えている。</p>

20.Sparkle Oita Racing Team

団体HP <https://sparkle-oita.jp/>

【グループB1】依頼による実施

■取り組み

地元密着のレーシングチームとして活動を実施。事業として、自転車ショップ、カフェ、コンサルティング事業、そしてプロスポーツチームの運営を行う。※

■内容

幼児・小学生向けの自転車教室

座学と実地の両方を行い、大分市と連携して交通ルールの指導を行っている。交差点での左側通行など基本的なことを分かってもらえるようなスライドの共有や、スイカを使った実演などでヘルメットの重要性を知ってもらう、子供に実際に自転車を持ってもらう、乗り方のテクニックを教えるなども行っている。また、わざとゆっくり乗る「遅乗り教室」や実際のレース動画も見てもらうなどし、様々な角度から指導を行っている。※2

■対象/参加人数

対象：小学生、未就学児

参加人数：1開催あたり約50名

募集方法：学校や幼稚園を訪問

■今後の課題

- ・活動資金としての支援や自己資金の調達方法の確保
- ・行政担当者との能動的な活動
- ・自転車は楽しくて一番身近な乗り物であり、社会的にも重要なパートで人の命にもかかわる乗り物で産業的にも幅広いお金が動いている。社会的活動をしている会社やチームは少ないため、選手が自ら動くことが大切
- ・企業や自治体との連携を強化し、自転車文化の発展と交通暗線の向上を両立させたい



*参考情報

※1クラブハウスについて
<https://sparkle-oita.jp/clubhouse/>

※2活動の様子
<https://nanavi.jp/news/22506/>

団体活動について

■活動目的	地元密着のレーシングチームとして活動を実施。 「九州から世界へ」地域から世界への挑戦を魅せることで、子どもたちがカッコいいと思い、夢を持つことができるようチャレンジをしている。 事業としては、自転車ショップ、カフェ、コンサルティング事業、そしてプロスポーツチームの運営を行っている。
■交通安全に関する活動内容	「自転車を活用した街おこし」に携わり、安全・安心に暮らせる街をコンセプトとして、大分市で活動を行っている。 特に自転車の安全教育には力を入れており、子どもたちに正しいルールやマナーを学んでもらうことを目的としている。 プロの選手が直接指導することで、子どもたちに憧れを持ってもらい、安全意識を高めることができると考えている。 また、ヘルメットの着用率を高める活動も実施しており、メーカー、行政と連携して日本一を目指している。 日常でもプロの選手が交通ルールを守る姿を見せてることで、大人や子どもたちに良い影響を与えることを目指しています。チームは毎日練習を行い、信号待ちの際のマナーなど、車との譲り合いを実践しています。こうした日常の行動も、安全意識の向上につながると考えています。

自転車交通安全教室について

■「交通安全教室」の種別	<幼児・小学生向けの自転車教室> ※警察の協力はなし
■種別毎の実施内容の詳細確認	座学と実地の両方を実施。
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	交差点での左側通行等、基本的なことを分かってもらえるようなスライドの共有。 スイカを使ったヘルメットの重要性の実演等を行っている。 また、選手が自転車を子どもに実際に持ってもらい、自転車の説明をしたり、乗り方のテクニックを教えている。 あえて遅く乗る「遅乗り教室」等も行っている。 未就学児を対象とした講習では、周りを見て気を付ける、お互いに譲り合う心を育むための講座をランニングから始め、次に自転車に乗ってもらう指導を行っている。 「友達を見てぶつからないように走ろう！」という呼びかけをし、相手を思いやる気持ちを醸成している。 参考URL https://nanavi.jp/news/22506/
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	対象：小学生 未就学児 募集方法：学校や幼稚園を訪問 参加人数：1回あたり50人 年間800人
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	運営人数/実務者：3名 運営財源：大分県、大分市からの受託事業 年間開催数：16回

<p>【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値として成果</p>	<p>●指導や押しつけで成果をだすのではなく、人を巻き込み、多くの方が関心をもち活動をする機会を設けることで成果が出るような仕組みを作ることが大事だと思っている。 もしKPIを作るのであれば、現在、大分県は愛媛県に次いでヘルメット着用率が2位のため、着用率NO.1を目指すこと等、はいい目標値となると考えている。 (参考：県別ヘルメット着用率（リンク先9枚目のスライドp19） https://www.city.oita.oita.jp/o256/documents/public_2_1.pdf)</p> <p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>
	<p>●プロチームとして活動していく以上、活動資金として支援や自己資金の調達方法の確保が課題となる。</p> <p>●行政の人は人事異動で部署にきて、そこの仕事をこなすことが仕事となってしまい最終的な目標が、理解されていないことが多い。内容を分かって能動的に活動することができれば次につながっていくと思う。</p> <p>●自転車は楽しくて一番身近な乗り物。社会的にも重要なパートで人の命にもかかわる乗り物。産業的にも幅広いお金が動いていると思う。でも社会的活動をしている会社やチームは少ないと思う。選手が自ら動くことが大切。</p>
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方向性・解決のために必要なサポート</p>	<p>自転車の安全教育の普及には、多くの人を巻き込むことが重要。 九州はアジア圏内に近いことやインバウンドとして熱いスポット。自転車としてはとても可能性があると思うので、うまく生かすために自転車関連の企業と近づくことで、さらに開拓できるのではないか。企業や自治体との連携を強化し、自転車文化の発展と交通安全の向上を両立させたい。</p>

21.群馬工業高等専門学校

団体HP <https://www.gunma-ct.ac.jp/>

【グループB1】依頼による実施

【グループB2】自主的に実施実施

■取り組み

群馬工業高等専門学校の自転車愛好会は活動の一環として、競技やサイクリングを楽しむだけでなく、交通安全教育も実施している。群馬県自転車競技連盟の「スーパー キッズ事業」にも協力し、小学生から高校生を対象に年間70回ほどの安全教室を開催している。

■各教室の狙いや内容

①学生向け自転車教室

座学と実地講習を実施。逆走の危険性や速度と衝撃力の関係、適切な走行位置などを解説。不要になった自転車のホイールを使って車で踏んでみるとして、工業学校の学生に理解しやすいように工夫。

②スーパー キッズ向け教室

交通ルールの理解だけでなく、事故発生時に大けがをしないための運動力向上を目指している。体を使った実践的な教育を行い、感覚的に安全行動を身につけさせるため、芝の上など転んでも怪我無い状況で、どれくらいスピードを出すと危険なのかや、腰から落ちる際のイメージをもたせながら実演してもらっている。※1

■対象/参加人数

①対象：学生

参加人数：1開催あたり3名

②対象：群馬県スーパー キッズ事業の自転車種目の子

■今後の課題

- ・競技活動を続けてきた学生が、大学卒業後に自転車に乗らなくなるなど自転車離れが多く、「生涯スポーツ」としての定着が難しく、指導者不足の原因にもなっている
- ・地域内の自転車教育の継続性がみえない
- ・全国的に異なる手法で実施されている交通安全教室の情報共有の不足。効果的なプログラムの共有や、統一的な指導方法の確立が必要になる



*参考情報

※1スーパー キッズ事業

<https://www.gunma-sports.or.jp/training/junior/superkids2024/>

団体活動について

■活動目的	愛好会として自転車講習会活動を行っている。 部活に所属する学生はレース目的という人もいれば、サイクリング目的の人もいる。 参加は個人のレベルや考えによるため、それに合わせて活動している
■交通安全に関する活動内容	群馬工業高等専門学校の自転車愛好会では、部活動の一環として、競技やサイクリングを楽しむだけでなく、交通安全教育も実施している。また、群馬県自転車競技連盟の「スーパーキッズ事業」に協力し、小学生から高校生を対象に年間70回ほどの安全教室を開催している。

自転車交通安全教室について

■「交通安全活動」の種別	対象別に以下の2つを実施
■種別毎の実施内容の詳細確認	<学生向け自転車教室> <スーパーキッズ向け教室> ※ともに警察の協力なし
【趣旨内容】 狙い・プログラム内容	<学生向け自転車教室> 座学：逆走の危険性、速度と衝撃力の関係、適切な走行位置などを理系の知識を活かして解説。不要になった自転車のホイールを使って、車で踏んでみたりするなどして、車に乗られると実際どうなるのかを目の前で実演も行った 実地講習：ヘルメットの重要性を実感させるため、ヘルメットに重りを入れて落下実験を実施。オフロードコースやマットを活用し、安全な転び方を学ぶ。 シミュレーション：速度差による事故の危険性や、自身がコントロールできる範囲のスピードを意識させるトレーニングを実施した。 <スーパーキッズ向け教室> 交通ルールの理解だけでなく、事故発生時に大けがをしないための運動能力向上を目指す。 小学生には体を使った実践的な教育を行い、感覚的に安全行動を身につけさせる。 オフロードコースがあるため、芝の上で転んでも怪我無い状況でどれくらいスピードを出すと危険なのかや、腰から落ちるなどイメージを持たせながら実演してもらうなど。 参考URL https://www.gunma-sports.or.jp/training/junior/superkids2024/
【対象者】 対象・募集方法・参加者数	<学生向け自転車教室> 参加者：1回3名 対象：学生 <スーパーキッズ向け教室> 対象：群馬県スーパーキッズ事業の自転車種目の方
【運営面】 運営人数/運営実務者・運営財源/コスト・年間開催数	<学生向け自転車教室> 年間開催数回：24回 運営財源：学校での取り組みの為無償で対応 運営人数：1名 <スーパーキッズ向け教室> 年間開催数回：年間約70回 運営財源：無償で対応（地域貢献活動の一環） 運営人数：1名
【成果】 追及/追跡しているKPI・客観的な効果データ・体感値としての成果	学生向けの自転車教室では、参加者全員が無事故無違反。警察からの連絡、地域住民からのクレームなしとなっている。

<p>【課題】 目的・成果に対する課題内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●大学生の自転車離れ 競技活動を続けてきた学生が、大学卒業後に自転車に乗らなくなる傾向が強い。野球やサッカーのように「生涯スポーツ」としての定着が難しく、指導者不足の原因にもなっている。 ●地域における自転車教育の継続性 大学生が卒業後も指導者として活動を続けられるような仕組みを整備することが重要。例えば、「毎週土曜の朝に地元の公園に行けば、自転車の指導者と一緒にサイクリングができる」といった取り組みが求められる。 ●交通安全教育の横のつながりの欠如 全国各地で異なる手法で実施されている交通安全教育の情報共有が不足している。効果的なプログラムの共有や、統一的な指導方法の確立が今後の課題。
<p>【解決策】 課題に対する解決策の方 向性・解決のために必要 なサポート</p>	<p>大学生のモチベーションが低下し、生涯スポーツとして一純粋に自転車に関わろうとするヒトが減少している。人材は勝手には育たない、誰かが丁寧に教え育てなければならないと感じる。</p>
<p>その他、交通安全施策全般について</p>	
<p><群馬の地域性について></p>	<p>群馬は逆走が多い。 12・3年前住んでいた松山は逆走はほほとんどなかった印象。ヘルメットもかぶり信号も守っていた。 北九州も逆走禁止の看板があるなど進んでいるが、群馬は遅いなと感じる。</p>

□ B：抽出調査／課題の整理

□ B：抽出調査

- 調査概要（再掲）
- 調査内容
- 個票および発言録（全21団体）
- **課題の整理**
- 連携の事例紹介
- 動画コンテンツ紹介
- まとめ

□ B：抽出調査／課題の整理

項目	内容	想定される懸念	考えられる対策（仮）
効果測定	交通安全教室の回数等、事故数減少に直接結びつくかどうか因果関係なデータを取ることが難しく、KPI設定が難しい。	<ul style="list-style-type: none"> 目標設定があいまいとなってしまい、データから効果的なプログラムの作成やアップデートが難しい。 効果測定がされないので、適切な実施回数や受講人数等がわからず、活動の計画が立てづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> すでに具体的に事故が減少している取り組みを参考にする。 タテシナ会議分科会のように、データ取得している団体の動きを参考にする。
各団体の連携	各団体が横の連携が薄く、各団体がそれぞれ実施している	<ul style="list-style-type: none"> 団体ごとの情報共有の場が少なく、効果的なプログラムの作成やアップデートが難しい。 情報発信の場が各団体個別からとなっており、受講者側は自転車の交通安全に関する活動の情報を入手することが難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 他団体の好事例を参考にする機会の創出。 集約した情報の公開
運営費用	予算に限りがありで実施回数に制限がある。	<ul style="list-style-type: none"> 受講者数を増やすことができない。 	
	交通安全コンテンツの有料化は難しい現状がある	<ul style="list-style-type: none"> ビジネス面での成立が難しく、実施者として外部からの参画が難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 他団体の好事例を参考にする機会の創出。
人材の確保・教育	交通安全教室を実施できる人材が不足しており、決まった人材に頼っている。	<ul style="list-style-type: none"> 担当者が俗人化してしまい、継続が懸念される。 交通安全教室には、自転車やその他機材が必要となるが、機材の維持の負担が大きい。 地方自治体の場合は担当者が2年～3年で変わってしまう懸念もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 教育プログラム勉強会の定期的な開催。
意識の差	学校で行っている交通安全教室は参加が必須となるが、一般の方はインセンティブがないと参加意識が低い現実がある。	<ul style="list-style-type: none"> 意識が高い人と意識が低い人での情報格差の発生結果として交通ルール・マナーが定着しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 楽しみながら交通安全が学べる、コンテンツ、イベントの作成。
新たなモビリティの登場	電動キックボードやモペット等も登場し、各プログラムが追い付いていない場合もある	<ul style="list-style-type: none"> 自転車交通安全は自転車だけでなく歩行者や他モビリティとの連携が大事だが、モビリティが増えている。 交通安全教室で行うプログラムのアップデートが必要。（主に動画コンテンツ等） 	<ul style="list-style-type: none"> 法律やガイドラインの確認する。
法整備や解釈の違い	ハード面（路面への矢羽根表記）などでは、警察の管轄ごとに解釈が異なっている場合がある。	<ul style="list-style-type: none"> 各自治体ごと、ハード面の整備が統一されない。 引っ越しなどで住まいが変わった場合等に、発生する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 法律やガイドラインの確認。
自転車に乗れない子供の増加	公園などで自転車乗り入れ禁止場所が増えており、自転車の練習場所が不足している。	<ul style="list-style-type: none"> 学校の安全講習などで、自転車に乗れない子供が増えている。 自転車に乗れないまま、大人になることも考えられる。 家庭での交通安全指導（マナー等）が行いづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 幼児向けのコンテンツの充実。 交通公園等、使用可能なインフラの確認と情報拡散。

□ B：抽出調査／連携の事例紹介

□ B：抽出調査

- 調査概要（再掲）
- 調査内容
- 個票および発言録（全21団体）
- 課題の整理
- 連携の事例紹介
- 動画コンテンツ紹介
- まとめ

□ B：抽出調査／連携の事例紹介-①

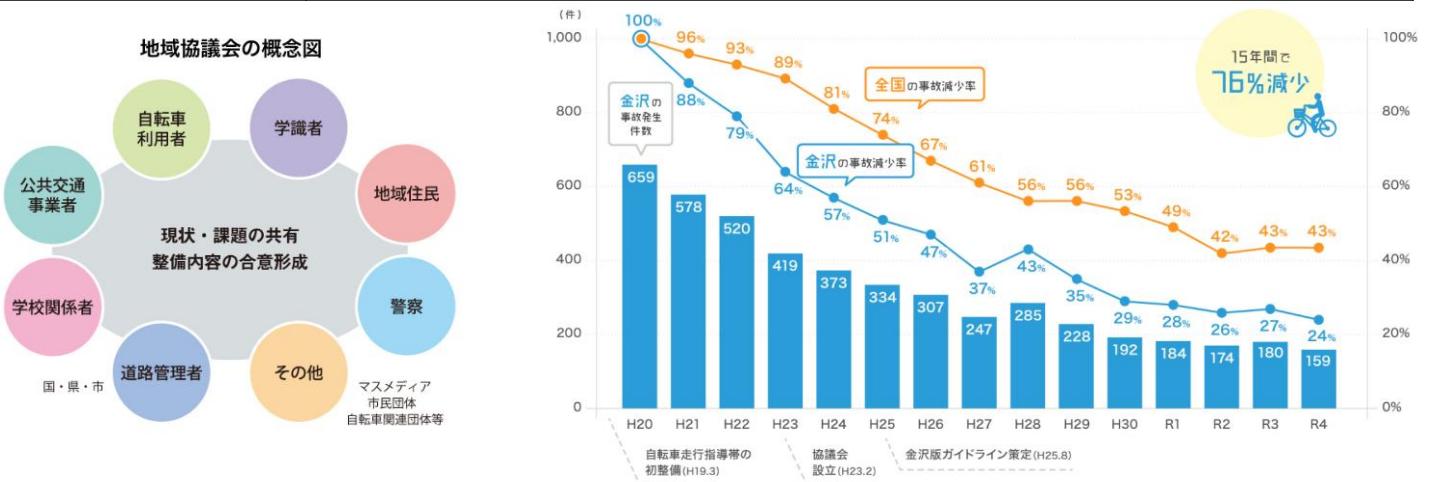
■金沢自転車ネットワーク事例紹介

官民が連携し10年にわたる活動の結果、自転車事故が減少している金沢市の事例を紹介。

- ・参画団体：金沢市（P107）、自転車利用環境向上会議全国委員会（P112）
- ・取組概要：10年間にわたる自転車利用環境整備を実施。学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が参画
- ・結果：金沢市内の自転車関連事故は、平成20年対し、令和4年には159件と76%減少

<ポイント>：継続的・効果的な自転車施策の展開に欠かせないキーワードとして6つがある。

①連携	あらゆる立場の関係者が参加する検討組織を設置し、現状・課題の共有をはじめ、整備内容に関する関係者の合意形成を行う。
②勉強会	行政関係者は、2~3年で異動する多いため、勉強会の場を定期的に設ける。
③調査	客観的データをることにより、関係者の共通認識を形成し活動を行う。各団体の立場ごと出同じ土台で協議できる状態を作る。
④ガイドライン	自転車通行空間整備にあたり、国道・県道・市道の統一基準となる「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を制定した。
⑤ネットワーク	金沢市中心部から半径5km圏内の市街地を対象とした「広域的な自転車ネットワーク候補路線」を選定、自転車ネットワークの青写真が示されることにより、整備促進に前向きな姿勢を醸成。
⑥フォローアップの実施	「自転車マナーアップの日」を設定し、国・県・警察、地域住民、学校等と連携し、協働で定期的に整備済み区間での街頭指導を実施。



■取り組みの派生

金沢自転車ネットワーク協議会で実施されている手法を参考に、長野県伊那市にて「安全な通学空間管理のDX実験」実証実験が行われ日本自転車文化協会（P117）が参画している。

ヒヤリハットマップ作成時に、グッド箇所もマッピング。情報の集約と地図作成をデジタル化。

金沢をベースに デジタル×子ども住民参加×横断的組織で効率的にPDCAを回す



□ B：抽出調査／連携の事例紹介-②

■京都市における事例紹介

京都市（P101）が自転車交通安全に関する計画を策定し、それをもとに市民自転車学校プロジェクト（P84）、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）（P75）が各交通安全教室を実施している。今回調査対象であった地方自治体と団体が連携している好事例。

- ・参画団体　：　京都市
市民自転車学校プロジェクト
JAF

<市民自転車学校プロジェクト>

「見てわかる！」自転車安全教室

開催校の通学路など、実際に生徒が通行する危険個所等の画像を見ながら、自転車のルール・マナーを学べる。生徒の「知りたい」ということを府に落とし、行動変容を期待するプログラム。

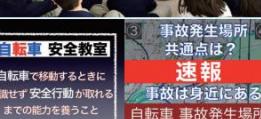
※幼児向け、高齢者向けのプログラムも京都市とともに開発

■身を守る術を「楽しく、わかりやすく」を大切に実践



中学生・高校生

校区に潜む危険個所を知って、身を守る必要な知識や技能を身につける



「なぜ」「どうして」の視点から行動変容につながる工夫が大切

京都市とともに安全教育の開発と実践



京都市立大宮交通公園

○令和3年4月にリニューアル 自転車広場・模擬道路・コミュニティ自転車店がある

○京都市とともに実践して開発してきた自転車安全教育を、公園内の自転車店が楽しく自転車安全教育を実施。



未就学児



高齢者

<一般社団法人日本自動車連盟（JAF）>

映像教材を活用した危険予知

動画教材等を活用した危険予知トレーニングを通じて、交通ルールを順守する意識や事故にあわないための危険予知能力を高める教室。

2015年には落星高校にて新入生218名に対して実地の自転車交通安全教室も実施。



□ B：抽出調査／連携の事例紹介-③

■トヨタ・モビリティ基金

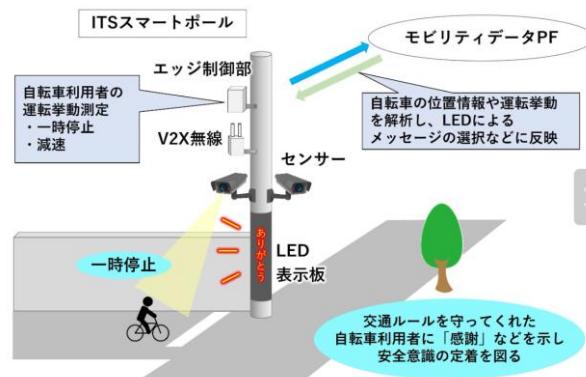
トヨタ・モビリティ基金が主催し、自転車の交通事故0を目指としたタテシナ会議分科会にパナソニックサイクルテック株式会社ブリヂストンサイクル株式会社が参画。実証実験をもとにデータが収集され、それをもとにした交通安全施策に期待ができる。

<自転車・二輪分科会参画企業(順不同)>



<スマートポールの設置>

交差点の視覚をカメラで検知し、歩行者や自転車に警告を出す「スマートポール」の開発を進めている。ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム)：人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策などの課題解決を目指すシステムを活用し車両との直接連携による高度な交通安全システムの構築も視野に入れている。



<群馬県の高校生への安全啓蒙活動>

中高生の通学時における自転車事故の件数（1万人当たり）ワースト1の群馬県にて、ブリヂストンサイクルと協力して啓蒙活動を実施。

高校生向けに自転車安全ガイドブックを作成し、配布する計画を進行中。小学生向けでは自転車交通安全の授業で活用したいという自治体からの相談を受けブリヂストンサイクル株式会社と、株式会社文響社が制作した「うんこ交通安全ドリル(自転車編)」を使った出張授業を実施。



□ B：抽出調査／動画コンテンツ紹介

□ B：抽出調査

- 調査概要（再掲）
- 調査内容
- 個票および発言録（全21団体）
- 課題の整理
- 連携の事例紹介
- 動画コンテンツ紹介
- まとめ

□ B：抽出調査／動画コンテンツ紹介

■ 動画コンテンツの紹介

調査対象団体のうち、下記団体にて自転車交通安全コンテンツを公開していた。オンラインで自由に閲覧でき、一般の方もアクセス可能となっている。

団体	内容	URL
一般財団法人 日本交通安全教育 普及協会	交通安全オンライン教室	https://www.ts-online.jatras.or.jp/
一般社団法人 自転車協会	動画で学ぶ自転車ライフ	https://jitensha-anzen.com/movie.html
JAF (日本自動車連盟)	疑似体験する360度VR動画	https://jaf.or.jp/common/safety-drive/protect-life/360video/bicycle
	危険予知 ・事故回避トレーニング	https://jaf.or.jp/common/safety-drive/online-training/risk-prediction/bicycle/scene82
全国共済農業協同 組合連合会 (JA共済連)	中学校・高校 自転車交通安全教室	https://www.youtube.com/watch?v=zNEIsBsJfp4
ブリヂストン サイクル 株式会社	ママパパ向け自転車の 交通ルールと安全な乗り方	https://www.youtube.com/watch?v=v6LqlhWGBEA
	高校生向け 3種の動画比較	https://youtu.be/uoJsguDDhNU https://youtu.be/CaJ_a303TLA https://youtu.be/8a7yNcXjpG4

□ B：抽出調査／まとめ

□ B：抽出調査

- 調査概要（再掲）
- 調査内容
- 個票および発言録（全21団体）
- 課題の整理
- 連携の事例紹介
- 動画コンテンツ紹介
- まとめ

□ B：抽出調査／まとめ

●まとめ

- ✓ 現状、自転車交通安全については、様々な団体がそれぞれの実情や分野・役割において実施しており、様々な種類の交通安全啓蒙活動が行われていることが分かった。
- ✓ 課題感として「それぞれの活動の横の連携が不足」があり、それに伴って「コンテンツの更なる充実」や、「効率的な実施計画の策定」などがしづらい状況となっている。
- ✓ 効果測定・KPI指標については、事故発生件数（率）と交通安全活動の実施回数における結びつきが分かりづらく、設定が難しい現実がある。
- ✓ そんな中、官民が連携しながらハード面とソフト面を包括的に整備し、実際に自転車事故件数が減少した先進的な自治体もり、他地域にも展開されている。
- ✓ また、デジタルを活用した実証実験が一部地域で実証実験が始まっている。自転車交通事故減少に向けた、各データ取得が取得され、交通安全課活動に生かされることを期待したい。

調査主体・お問合せ

□ 調査主体（事業紹介）

■調査主体

一般財団法人日本自転車普及協会

事業課(担当：村山)

運営課(担当:自転車文化センター 岩井・岸本)

P176より、

一般財団法人日本自転車普及協会が2024年度に行なった、
自転車交通安全関連事業の抜粋を記載します。

□ 調査主体（事業紹介）

●2024年度（一財）日本自転車普及協会　自転車交通安全関連事業＜抜粋＞

事務局　事業課

＜イベント・セミナー・調査活動・マスコミ取材等＞

1. バイコロジー統一キャンペーン

4月、9月の全国交通安全運動及び5月の自転車月間期間中に全国のバイコロジー組織と連携し、自転車交通安全啓発事業を計画した。『自転車安全利用五則（反射板・ティッシュ付）』を記載したパンフレットなどを、地域の実情に応じて警察と協力し配布する取り組みを実施した。感染防止に配慮し、自転車駐車場でカゴに入れるなどの方法で配布し、交通ルールやマナー向上を呼びかけるPR活動を行った。

また、警視庁交通総務課・駐車対策課・丸の内警察署主催で行われたブルーラインクリアキャンペーンに参加し、『自転車安全利用五則（反射板・ティッシュ付）』を記載したパンフレットを配布した。



香川県バイコロジーをすすめる会



沖縄県バイコロジーをすすめる会

□ 調査主体（事業紹介）

2. サイクルドリームフェスタ2024

日時：5月5日（日・祝）

場所：聖徳記念絵画館前通り及び神宮外苑サイクリング道路/東京都新宿区

誰にでも身近な自転車の多様な姿を子どもから年配の方たちにも知っていただき、自転車をより有効に活用することで得られるもの・ことを紹介しながら、実際に参加し楽しみながら学んでいただける体験型のイベント「サイクルドリームフェスタ2024」を開催した。https://www.bpaj.or.jp/file_upload/102013_main/102013_02.pdf

会場外周の道路を使用しての試乗会では、このイベントでは初となる双子や年子のお子さまを持つご家庭の方にとって、一緒に移動することが可能になると便利な子乗せ自転車“ふたごじてんしゃ”的試乗体験をしていただき、大変好評を得た。会場内ステージで展開したBMXパフォーマンスショーでは、演者の一人「莊司ゆう選手」が2023年UCI自転車競技世界選手権大会BMXフリースタイル・フラットランドで見事金メダル獲得した実力者でもあり、共に演じた「松村龍雅選手」との息もピッタリで、その演技の素晴らしさもさることながら、二人の仲の良さが伝わる場面が多くあり、観客の方にもご参加いただきながらのパフォーマンスは観る者全てを魅了する内容となった。

また、お子さまにも人気のピーポ君と警察官と一緒に交通ルールを楽しく学ぶコーナーや、白バイとパトカーの展示では、実際に乗車して写真撮影が可能なこともあり、子供はもちろん大人にも大人気のコーナーとなった。

お子さまを対象とした「BMX・MTB子ども乗り方教室」では、専門講師による指導を真剣に受ける子どもたちの眼差しに明るい未来を感じることが出来た教室となった。変わった形状の自転車を親子やお友だち同士で試乗できる「おもしろ自転車」の試乗コーナーでも楽しい歓声が聞こえ、インストラクターの案内と共にノリの良い音楽に合わせて踏むペダルのサイクリングフィットネスでは、息を切らしながらも爽快な疲れを感じている参加者の姿を見る事が出来た。

ステージで行った自転車メンテナンス講座では、プロのメカニックからのアドバイスも含め、初心者の方にも解りやすい説明の元、真剣にそのやり方を見ている方たちの姿が印象的だった。



ふたごじてんしゃ試乗の様子



おもしろ自転車試乗会



サイクリングフィットネス



自転車メンテナンス講座



BMX・MTB子ども乗り方教室



BMXパフォーマンスショー

□ 調査主体（事業紹介）

3. 「ツアーオブジャパン2024」自転車ロードレース

日時：5月19日～26日

場所：大阪府堺市、京都府京田辺市・精華町、三重県いなべ市、岐阜県美濃市、長野県飯田市、静岡県小山町、神奈川県相模原市、東京都品川区・大田区

自転車競技を通じて青少年の国際交流と国民体育の向上に寄与することを目的に、国際自転車競技連合(UCI)公認の自転車レース「ツアーオブジャパン2024」は、昨年に引き続き8日間8ステージのフルスペック開催し、コロナ禍前の姿に復活を実現した。また、TOJの開催趣旨のひとつである「アジアの若点選手の登竜門」としての位置付けを強化し、若手選手たちが数多く出場し、彼らの成長と挑戦の場として非常に有意義な大会となった。

https://www.bpaj.or.jp/file_upload/101998_main/101998_01.pdf

各ステージ共に警視庁を始め開催地府県警本部及びコース沿道所管警察署に交通規制、安全確保にご尽力頂き、大きな事故やトラブルなく終了することが出来た。《総来場者数：219,000人》



□ 調査主体（事業紹介）

4. 自転車セミナー

新しい自転車利用の社会的認知を図るとともに、高付加価値自転車の普及等の啓発活動を実施するため、自転車利用による地球環境への負担軽減・健康促進・文化醸成・技術促進・交通事故対策・交通ルール遵守・走行環境整備など「自転車が果たす社会的な役割」を広く一般に啓発し、様々な問題を考える場として、有識者・著名人を講師として招き、以下セミナーを開催した。

今年度は人数制限の解除や懇親会を再開し、新型コロナウイルス前の完全な自転車セミナー運用に戻すことが出来た。また、引き続きお住まいが首都圏から離れている方や開催時間に間に合わない方にもご視聴いただくため、オンライン配信も継続して行った。

今年度のセミナーは講師と一般参加者との繋がりを意識するだけでなく、ご登壇した講師が自転車関連団体との繋がりを作ることで自転車界の将来をより明るくするということをテーマに講師選定や関連団体への連携も強化した。

○第1回自転車セミナー

日 時 2024年10月2日（水）17：30～19：00

講 師 河村 美樹氏(HPCJC／日本自転車競技連盟)

テーマ 「アスリートとサイクリストの栄養学」～自転車日本代表を支える栄養士～

参加者数 16名(リアル：10名オンライン：6名)

内 容 24年7月に行われたパリ五輪に加え世界選手権など、今年数々の優秀な成績を納めている日本代表選手が、どのような食事を摂り、どういった調整をしているのか。自転車選手特有の不足しがちな栄養素・食べ物・飲み物など、種目別・性別で変わらぬのか。サイクリングの秋にトップ選手と比較した摂取栄養素の違いや、豆知識等をお話しいただいた。

○第2回自転車セミナー

日 時 2024年11月18日（月）18：00～19：30

講 師 中原 美智子 氏(株式会社ふたごじてんしゃ)

テーマ ふたごじてんしゃ誕生から見えた子ども乗せ自転車の課題

参加者数 16名(リアル：10名/オンライン：6名)

内 容 自身が「双子」のお子様を育てていく上でふたごじてんしゃを製作するに至ったきっかけや製作秘話をお話しいただいた。また、ふたごじてんしゃへのこだわりとして何をどのように重視して製作したのか、パーツのこだわり、安全性、操縦性等をお話いただいた。最後に子供小学生に上がっても自転車に乗せ続けるニーズについて参加者であるサイクリストの皆様のご意見交換も行った。

○第3回自転車セミナー

日 時 2024年12月19日（木）18：00～20：00

講 師 堂城 賢氏（自転車ティーチングプロ）

テーマ 「生涯スポーツの本当の形」～なぜ自転車でないといけないのか～

参加者数 40名(リアル：27名/オンライン：13名)

内 容 自転車を生涯スポーツとして何歳になってもずっと自転車を乗り続けられる方法とは何か、自転車を効率的に乗るにはただ無心でペダルを踏むだけではなく、理想的な姿勢・フォーム足の使い方等が大切になる。若い方でも、体の堅い方で伸び代がないと思い込んでいる方も、ご年配の方でも、知らないことがまだ沢山あったと感じていただける最新コンテンツをご用意いただきまして、皆様が自転車に乗るうえで非常にためになる内容をご提供いただいた。

□ 調査主体（事業紹介）

○第4回自転車セミナー

日 時 2025年2月26日（水）18：00～19：30
講 師 吉村 朋矩氏（福井工業大学）
テーマ 人を引き付ける“まち”と“みち”的実現に向けて—FUKUIからの挑戦—
内 容 歩く人や自転車にやさしく、活気があり、市民・来訪者が暮らしがやすい・過ごしやすいと思える“まち”と“みち”をどう実現していくのか。FUKUIで学生とともに行ってきた活動を中心に、ゆっくりを軸とした移動で地域性を楽しむための未来社会のヒントを紹介いただく。

○第5回自転車セミナー

日 時 2025年3月11日（火）18：30～20：00
講 師 畠中 勇介氏（キナンレーシングチーム）with栗村修TOJ大会委員長対談セミナー
テーマ 「畠中勇介の競技生活～次世代へ強化・継承していく為には？～」（仮題）
内 容 今年引退された畠中選手のプロ生活について、競技を始めたきっかけや、引退後育成に回る畠中選手の考えを本会理事のTOJ大会委員長栗村修が対談形式でお話いただく。

5. 自転車交通安全教育機会拡充調査研究事業

警察庁では令和5年度に『良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会』を開催した後、令和6年3月5日付閣議決定を経て改正道路交通法の施行(悪質な自転車利用者の取締強化)を目指すと共に、令和6年7月8日に第1回『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』を立ち上げ、令和8年春からの改正道路交通法施行に向けて、「交通安全教育」「違反取締」「交通規制」の3項目を推進することで、事態の改善を目指しており、本会も官民連携協議会に参画している。

本調査研究は、本会が競輪機械振興補助事業の補助を受けて、警察庁や同協議会参画団体と連携・役割分担を行った上、現在我が国において公的機関・民間団体やその他の有志活動主体が実施している各種自転車交通安全教育講習会等の内容を、収集・実地調査・検証し、より実効性のあるカリキュラムを作ると共に、この普及を図るためのシステム・ツールを開発・確立するための調査研究を、2024年度から3ヶ年計画で実施する。

初年度・2024年度においては、2024年10月～2025年3月末までを実施期間として、行政・公的機関や民間団体等が行う各種自転車交通安全教育講習会等の内容を調査・研究して報告書にまとめる。調査方法としては『抽出調査』と『網羅調査』の2系統を取っている。

『抽出調査』は官民連携協議会27団体及び関連団体401団体にwebフォームにより協力を依頼。官民連携協議会のうち20団体には、『抽出調査』実施後、【個別ヒアリング調査】をリアル訪問またはオンラインで、60分間～90分間で実施。『網羅調査』については、全国約1,780地方自治体に対してwebフォームにより協力を依頼。

なお、本調査研究の一環として、官民連携協議会構成団体の複数の団体と連携して、下記の勉強会を実施した。

○第1回 交通の『安全と教育』輪講 <https://www.bpaj.or.jp/?tid=102050>

主 催：「自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭」【安全・教育】分科会

共 催：（一財）日本自転車普及協会

日 時：2025年1月24日（金）13：30～17：00

基調講演：「オランダを中心とした自転車政策の基本」御子柴 慶治氏（日本自転車文化協会）

発表①：「トヨタ・モビリティ基金の交通安全への取組」八木 健一氏（トヨタ・モビリティ基金）

発表②：「金沢の事例と自転車施策の進め方」三国 千秋氏（地球の友・金沢）

発表③：「事例研究・討論 自転車事故をなくす方策」石井 勤氏（元朝日新聞記者）

□ 調査主体（事業紹介）

事務局 運営課（自転車文化センター） <https://cycle-info.bpaj.or.jp/>

1. <内部イベント・展示>

※自転車文化センター（品川区上大崎3-3-1）において開催

○本会所蔵のクラシック自転車を中心に年表など説明パネルと共に通年展示を実施。

○時事情報展示

自転車についての話題や速やかに情報を発信するため、自転車文化センター内に時事情報展示コーナーを設け、自転車利用者には欠かせない情報を広く一般の方に提供し、自転車の利用方法やルールを理解して、自転車を知っていただくという目的である。

時事情報展示は、自転車文化センターライブラリー内に掲示板を設置し、法律やニュースであったり、自転車安全利用に関する話題を掲出するほか、常設展示ではその時の旬な話題とともに展示自転車を入れ替えたり、映像などからも発信することで、一般来館者が分かりやすく情報を得ることを目指しております。

第1回 2つの展示を同時開催

- ① 「自転車月間—自転車で旅しよう—」 ギャラリー
- ② 「災害自転車コーナー」 ライブラリー

期 間 ①2024年4月3日（水）～6月2日（日）／②2024年4月3日（水）～7月28日（日）

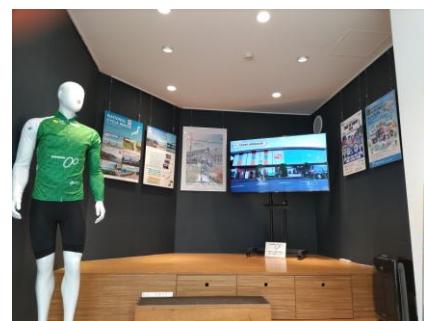
場 所 ①ギャラリー／②BCCライブラリー、ショーウィンドー

内 容 ①「自転車月間—自転車で旅しよう—」

自転車月間に開催されるイベント「ツアーオブ・ジャパン」「サイクルドリームフェスタ」の紹介とともに、自転車月間期間中のサイクリングに適した時期に、ナショナルサイクルルートや全国のサイクリングマップを掲出・配布などで、サイクリングの様々な楽しみ方を紹介した。ポタリング、輪行旅、サイクルトレインなど、実車の展示、用具類やパネルで紹介した。

また、1月1日の地震により被災された北陸・越（石川県・福井県・富山県・新潟県）4県の各観光協会にご協力いただき、サイクリング情報や各土地の紹介、北陸新幹線延伸に伴い、輪行での旅のおすすめ情報などパネルにして掲出した。併せてヘルメットの重要性を改めて推奨し、ヘルメットの展示も継続して行っている。

来館者数 433名



□ 調査主体（事業紹介）

② 「災害自転車コーナー」

1月1日に起きた能登半島地震から、自転車にできる可能性や利便性を改めて見直し、災害用自転車の実車展示や部品、パネルなどを使用して提案いたしました。自転車を漕いで電気を作る「発電自転車」、荷物を運べるよう悪路でも安定して走れるよう開発された自転車「リキシャタンク」、災害時に備える・積載する・移動する用件を解決するため作られ、悪路でもパンクの心配がない自転車「エマージェンシーバイク」、自転車を漕いで水を浄水する「浄水自転車」の展示を行った。

来館者数 467名



第2回 「自転車競技の世界」展

期間 2024年7月18日（水）～9月29日（日）※第1回災害自転車展と同時開催期間あり
場所 BCCライブラリー、ショーウィンドー、ギャラリー
内容 自転車競技とはどのようなものがあるのか。パリ2024大会の開催にあわせて、自転車競技の説明と選手の紹介、実車の展示とパネル展示を行った。
自転車文化センターで所蔵している自転車と最新の自転車をお借りして新旧の展示が実現した。自転車に興味のない方もパリ大会には興味のある方が多いため、来館者の方は非常に興味深く鑑賞されていた。

来館者数 709名



□ 調査主体（事業紹介）

第3回 「タンデム自転車」展

期 間 2024年10月2日（水）～2024年12月1日（日）
場 所 BCCライブラリー、ショーウィンドー、ギャラリー
内 容 令和5年7月1日から改正東京都公安委員会規則が施行され、東京都でも公道でのタンデム自転車走行が可能となりました。タンデム自転車はどのようなものなのかななど、来館者に分かりやすく実車の展示と交通ルールをパネルなどにして展示を行った。タンデム自転車が一同に展示される機会は少ないとため、とても貴重な展示となった。

来館者数 379名



第4回 「競輪・ケイリン・KEIRIN」展

期 間 2024年12月4日（水）～2025年2月16日（日）
場 所 BCCライブラリー、ショーウィンドー、ギャラリー
内 容 競輪とはどんな競技なのか？競輪グランプリや出場選手情報、競輪の歴史やガールズ競輪について、実車の展示を行いながらご紹介します。競輪とケイリン（自転車競技）の違いの説明や、競輪初期の発券機なども展示しています。

来館者数 478名



□ 調査主体（事業紹介）

2. <外部イベント・展示>

○出張展示

自転車の専門図書館・博物館類似施設である当センターは、交通の便がよい目黒駅から徒歩3分の場所にあり、自転車に関する様々な情報や魅力を発信してきた。駅から近い場所なので通りすがりの方の入場も増え、駅チカで行きやすいと口コミにも評価されている。一方で最寄り駅エリア外での認知は低い現状もあるため、様々なエリアの方に当センターや自転車に関する様々な情報発信し、自転車への興味・関心を持っていただくことを目的とした「出張展示」を実施した。

今年度の実施場所は若年層にターゲット絞り、若年層に人気のエリアである渋谷・吉祥寺を選定し、駅チカのレンタルスペースを借用し実施した。

2024年度は2か所で実施。

第1回 「Bicycle Gallery in SHIBUYA」

期 間	2024年9月11日（水）～9月17日（火）
場 所	「渋谷LOART GALLERY」 渋谷駅より徒歩7分 東京都渋谷区渋谷2-11-12 パーク・ノヴァ渋谷1F
内 容	①歴史自転車の展示5～6台 ②写真撮影可能とし、インスタなどSNSにアップしていただくようにした。 ③自転車文化センターパンフレットの配布 ④アンケートの実施
来場者	98名



第2回 「Bicycle Gallery in Kichijoji」

期 間	2024年11月4日（月・祝）～11月10日（日）
場 所	「マジェルカシェアスペース吉祥寺」 吉祥寺駅より徒歩6分 東京都武蔵野市吉祥寺本町3-3-11
内 容	渋谷と同様
来場者	379名



□ 調査主体（事業紹介）

3. <夏休み特別教室>

①自転車文化センター科学教室

期 間 2024年8月13日（火） ①10:30～12:00 ②13:30～15:00
場 所 科学技術館 4階サイエンスホールL（千代田区北の丸公園2番1号）
参 加 者 ①16名 ②15名
講 師 森下昌一郎（自転車文化センター学芸員）
参 加 費 無料
内 容 2024年度は科学技術館開設60周年記念企画として科学技術館で開催。2階の自転車広場にて展示中の歴史自転車の説明を含め、科学と歴史を同時に学べる内容として事前に参加者の募集をした。子ども達はとても熱心にメモを取り参加していた。



②自転車乗り方教室

期 間 2024年8月17日（土）13:30～15:30
場 所 自転車総合ビル6階601・602会議室（品川区上大崎3-3-1）
参 加 者 7名
講 師 山口文知（自転車文化センターサイクルアドバイザー）
参 加 費 1,000円（保険料込み）
内 容 • 座学（自転車の構造を説明）
• 実技（自転車に乗車し様々な課題に挑戦）
夏休み期間中を利用して、自転車に乗れない子供の乗り方教室を実施。何度も練習して乗れるようになった子もいたが、なかなかうまくいかず苦戦している子もいた。参加したお子さんたちは乗れるように必死に練習している様子が伺えた。本会会議室を利用したこと、夏場でも冷房が効いた部屋で転んでも下にカーペットが敷いてあるため、安全に試乗していただくことが出来た。毎年乗り方教室は保護者から、「開催しないのか？」などのお問合せをいただいており、自身の子どもへの教え方・練習方法で苦戦している様で、このような教室を開催していただくことはありがたいと大変好評である。



□ 調査主体（事業紹介）

4. <外部講演・講習会講師派遣>

※各外部会場等において、安全関連の周知も含めて実施。

①自転車安全講習会

日 時：2024年9月24日（火）13:30～15:50
場 所：Coconeri練馬区立区民産業プラザ 研修室1
主 催：(公社)練馬区シルバー人材センター
内 容：自転車の交通安全教育（講義）、自転車シミュレーターを活用した模擬運転体験
参加者：15名

②自転車の安全に関する研修会

日 時：2024年10月21日（月）14:00～16:00
場 所：ホテルブリランテ武蔵野2階 サファイア（埼玉県さいたま市中央区新都心2-2）
主 催：埼玉県自転車軽自動車商協同組合
内 容：座学
参加者：42名

③「自転車安全利用講習会」

日 時：2024年11月12日（火）13:30～16:00／2024年11月13日（水）13:30～16:00
場 所：住友不動産飯田橋駅前ビル10階
主催：しごとセンター会議室（東京都千代田区飯田橋3-10-3）
主 催：公益財団法人東京しごと財団
内 容：都内シルバー人材センター管理委員を対象として
「自転車シミュレーターを使った自転車安全講習会」
参加者：11/12（12名）、11/13（12名） 計24名

④「健康・快適自転車生活」講座

日 時：2024年11月16日（土）10:00～12:00
場 所：小平市立花小金井南公民館（東京都小平市花小金井南町2-12-6）
主 催：小平市中央公民館ホール
内 容：座学
参加者：9名
講 師：山口文知（サイクルアドバイザー）

⑤Cycle Art Festival2024 「自転車ルール啓蒙トーク」 及び自転車安全シミュレーター体験

日 時：2024年11月17日（日）9:45～16:00
場 所：取手競輪場 茨城県取手市白山6-2-8
主 催：茨城県／取手市
内 容：自転車安全ルール啓蒙トークショー、自転車シミュレーター、クイックキャッチ、
クイックステップ体験
講 師：栗村修自転車文化センター所長

⑥「自転車シミュレーターを使った自転車交通安全教室」

日 時：2025年3月14日（金）10:00～15:30
場 所：葛飾区シルバー人材センター事務局 1階・3階
主 催：(公社)葛飾区シルバー人材センター
内 容：自転車の交通安全教育（講義）、自転車シミュレーターを活用した模擬運転体
講 師：山口文知（サイクルアドバイザー）

□ 調査主体（事業紹介）

⑦ 「自転車シミュレーターを使った自転車交通安全教室」

日 時：2025年3月24日（月）～3月28日（金）のいずれか1日

場 所：五反田文化会館

主 催：品川区地域交通政策課

内 容：自転車シミュレーターを活用した模擬運転体験

講 師：山口文知（サイクルアドバイザー）

5. <マスコミ取材等出演・資料提供> 2024年12月末時点

自転車交通安全・事故の予防方法等について、テレビ・新聞・雑誌・ラジオ各社の取材他資料出等の対応を行った。

- ① (株)どりむ社、月間教育情報誌「関塾タイムス」にてセンター紹介(取材)
- ② 朝日新聞社大阪本社ドイツ製自転車「ジェイ・ラッド」について(取材)
- ③ (株)チャイルド本社、月間絵本「ひらめき」はつめいものがたり1月号「じてんしゃ」で使用(資料貸出)
- ④ (株)ROFL、BS12「船越英一郎の昭和再生ファクトリー」写真使用 (資料貸出)
- ⑤ (株)ウィレッジ、日本テレビ「シューイチ」昭和時代から今までの交通事情を紹介 (資料貸出)
- ⑥ (株)ROFL、BS12「船越英一郎の昭和再生ファクトリー」写真使用。④と別回
- ⑦ 毎日放送「よんチャンTV」 (資料貸出)
- ⑧ フジ・メディア・テクノロジー「GRAND CYCLE TOKYO」PRで写真使用 (資料貸出)
- ⑨ FMしながわ、8/2シナガワラジオ (出演)
- ⑩ 渋谷のラジオ、地域FM「渋谷自転車部」 (出演)
- ⑪ テレビ東京「ありえへん∞世界」昭和の常識令和の非常識ハブ毛等調査 (資料貸出)
- ⑫ (株)トップシーン、テレビ朝日「出川一茂ホラン☆不思議の会」 (資料貸出)
- ⑬ (株)ADDIX、バイシクルクラブ特集「自転車と旅する私」内で使用 (資料貸出)
- ⑭ (株)エスピーボーン、テレビ朝日「THE世代感」タンデム自転車写真 (資料貸出)
- ⑮ (株)ベネッセコーポレーション、中学生向け入試対策ドリルに歴史自転車掲載 (資料貸出)
- ⑯ (株)ネクサス、テレビ東京「開運！なんでも鑑定団」自転車写真7点 (資料貸出)
- ⑰ (株)ytb Nextry、読売テレビスペシャル番組「海を渡ったNIPPONプライド」イギリスで普及しているママチャリについて (取材)
- ⑱ (株)晋遊舎、月刊誌「LDK2月号交通ルールについて (取材)
- ⑲ (株)兜、テレビ東京「YOUは何しに日本へ？」昭和自転車について (資料貸出)
- ⑳ 日本経済新聞社、日本経済新聞(夕刊)「値札の経済額」電動自転車の価格変動など (取材)
- ㉑ 中央労働災害防止協会、月刊誌「安全と健康」2025年2月号寄稿、「自転車の交通災害を防ぐ」6000文字程度 (執筆)
- ㉒ (株)エヂカラ、テレビ朝日「THE世代感」昭和の自転車事情 (取材)

<参考>

自転車ADRセンター

<https://www.bpaj.or.jp/adr/>

本会が主体となり各自転車関係団体の協力を得て、平成25年より自転車事故に関する紛争を解決、予防することを目的とした調停機関として、自転車ADRセンターを開設している。

今年度及び平成25年からの実績については以下の通りである。

○問合せ件数 28件 (累計: 768件)

○申立受理件数 2件 (累計: 93件)

○和解成立件数 4件 (累計: 50件) ※件数は2024年12月末時点

以上

□ お問合せ

■お問合せ（事務局）

株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン

担当：羽生（はぶ）・川上（かわかみ）

TEL：03-3354-3900／MAIL：info@roots-sports.jp

ルーツ・スポーツ・ジャパン 他調査抜粋

○サイクリスト国勢調査2018

(<https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/3718/>)

地域でサイクリングを楽しむ「サイクリスト」の行動実態把握を目的とした全国的なマーケティング調査

○サイクリスト国勢調査2021

(<https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/5444/>)

地域でサイクリングを楽しむ「サイクリスト」の行動実態把握を目的とした全国的なマーケティング調査

コロナ禍におけるサイクリストの行動変容についても明らかにした

○平成30年度地方自治体におけるサイクルツーリズム施策に関する調査

(<https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/4264/>)

地方自治体のサイクルツーリズム（自転車・サイクリングを活用した観光交流振興）施策の実態を調査することによって、自治体側のサイクルツーリズム施策についての現状と取り組み意向、課題や阻害要因を明らかにすることを目的とした調査事業



競輪補助事業

この事業は競輪の補助を受けて実施致しました。

<https://www.jka-cycle.jp>