

### 3 自転車に関する道路交通秩序の維持と交通安全教育

項目1で述べたとおり、近年の自転車交通安全の取組としては、道路交通法改正による自転車交通ルールの導入や自転車安全利用五則の徹底を始めとする取組がある。これは、一般の自転車利用者に直接働きかけて、彼らの安全な利用を求めるものである。この意味で、項目2の取組が、自転車が安全に利用できる環境づくりをまちづくりのアプローチで行うことが主であること(注1)と対照的である。この取組は、一般の交通ルールと同じく、普及啓発や教育による遵守の確保と適切な取締りという要素からなると思われる。ここでは、そのような考え方で各種の取組について取り上げることとする。

#### (1) 施策の概要

##### ア 近年の道路交通法改正等

道路交通法については、平成19年及び25年の2次にわたり、自転車の交通ルールに関して次のような趣旨の規定を設ける改正がなされている。

- 平成19年改正(注2)
  - ・ 普通自転車の歩道通行の要件等(普通自転車は車道通行が原則であることを維持しつつ、運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者等の場合には、例外として歩道通行可とする)
  - ・ 児童・幼児の保護責任者に対する児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務
  - ・ 地域交通安全活動推進委員の活動内容に、自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進を追加
- 平成25年改正(注2)
  - ・ 路側帯通行に関して、自転車を含む軽車両については道路の左側部分に設けられた路側帯に限定することを規定
  - ・ 自転車の制動装置に係る検査、応急措置命令等の規定の整備(ブレーキに不備のある自転車に関して、警察官による当該自転車の検査、自転車運転者に対する応急措置命令等をできるものとする)
  - ・ 政令で定める違反行為を繰り返した自転車運転者に対する講習の受講命令等の新設

(注) 1 ただし、自転車ネットワーク計画の発想は、ソフト面との緊密な連携を重視している。

2 平成19年の改正は、道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)による改正を、25年の改正は、道路交通法の一部を改正する法律(平成25年法律第43号)による改正をいう。

自転車はもともと軽車両として交通法規に服していたことを考えれば、少なくとも、自転車の車道通行のルールは、全く新しいルールが作られたものでは

なく、曖昧な点があったことを、実地に即してルールをはっきりさせることにより、自転車交通についての秩序を確立しようとしたという側面があるものといえるかもしれない。

また、警察庁は、道路交通法の平成 19 年の改正と第 9 次計画の策定を踏まえて、23 年 10 月、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（平成 23 年 10 月 25 日付け警察庁丙交企発第 85 号、丙交指発第 34 号、丙規発第 25 号、丙運発第 34 号警察庁交通局長通達）を发出している。この通達では、「第 9 次交通安全基本計画において掲げられた「平成 27 年までに 24 時間死者数を 3000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成する上でも、自転車に係る対策の推進は喫緊の課題である」とされ、「自転車は「車両」であることを自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させる」ことを基本として、次のような 3 本の柱による総合的な対策を実施するとしている。

i) 自転車の通行環境の確立

- ・規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- ・普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し
- ・自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去 等

ii) 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

- ・自転車は「車両」であるということの全ての自転車利用者への徹底
- ・ルールを遵守しなかった場合の罰則や事故発生リスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知 等

iii) 自転車に対する指導取締りの強化

- ・指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙措置など厳正な対処
- ・街頭における指導啓発活動時に、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対して歩道以外の場所の通行を促進 等

新法に添った形での規制の見直しや悪質な違反の指導取締りの強化と並んで、二つ目の柱にルールの周知と安全教育が上がっている。第 9 次計画で直接、関係するのは「交通安全思想の普及徹底」と「道路交通秩序の維持」であると思われるが、この通達の内容は同計画と整合しているものと理解できる。

## イ 自転車交通ルールについての国民の意識等

平成 22 年から 24 年にかけて、内閣府、警察庁及び東京都が、道路交通法に  
関係規定を有する主な自転車交通ルールの認知についての質問項目を含む意

識調査を行っている。それらのどの調査結果をみても、掲げられたルールを「知っている」と答えた者は多い。(図表3-(1)-①)

これらの意識調査では、合わせてルールの実践(当該ルールを守っているかいないか)についても調査しており、その結果をみると「守っていない」とする者が少なくないルールもあることが分かる。

なお、東京都の意識調査では、年齢層別の結果が明らかにされているが、これによると、「守っていない」と回答した者は、15歳から19歳までの層が全ての項目において全年齢層を上回っている。

図表3-(1)-① 自転車交通ルール別認知と遵守状況(意識調査調査結果)

(単位: %)

自転車交通ルール	警察庁 意識調査		内閣府 意識調査		東京都意識調査			
	認知して いる	守ってい ない	認知して いる	守ってい ない	全年齢(15歳以上)		15歳から19歳	
					認知して いる	守ってい ない	認知し ている	守って いない
車道通行原則	92	46	60	65	92	71	93	80
車道左側通行	94	28	—	—	92	71	93	80
自転車道等の通行	—	—	89	33	—	—	—	—
並進禁止	—	—	64	38	78	35	76	55
信号の遵守、一時停止	88	26	—	—	92	65	90	75
二人乗りの禁止	84	9	95	20	92	17	97	23
携帯・傘差し運転の禁止	94	28	傘: 92 携: 95	傘: 47 携: 24	94	41	98	58
イヤホン禁止	—	—	—	—	91	24	97	43
ライト点灯	98	9	99	28	96	15	97	30

(注) 1 警察庁「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査」(平成23年)、内閣府「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査」(平成22年)、東京都「自転車安全利用に関する意識調査」(平成24年)に基づき、当省が作成。

2 表中の「自転車交通ルール」は、中央交通安全対策会議が掲げている「自転車安全利用五則」に係る自転車交通ルールであって、道路交通法に根拠を有するものを当省において整理している。ルールと道路交通法の対応関係は次表のとおりとする。以下の本文、図表では、原則、この整理による。

なお、「携帯・傘差し運転の禁止」及び「イヤホン禁止」は、道路交通法第71条第6号に基づく公安委員会規則により、定められるものである。

自転車交通ルール	道路交通法
車道通行原則	第17条第1項、第63条の4
車道左側通行	第17条第4項
自転車道等の通行	第63条の3
並進禁止	第19条
信号の遵守、一時停止	第7条、第43条
二人乗りの禁止	第55条第1項
携帯・傘差し運転の禁止	第71条第6号
イヤホン禁止	第71条第6号

ライト点灯	第52条第1項
-------	---------

- 3 小数点1位を四捨五入している。
- 4 警察庁意識調査は、自転車に乗らない者を含む1,297人の回答（一部、記載すべき選択肢の数を超えて選択肢を選択している場合は、誤記として集計から除外している。）、内閣府意識調査は、自転車利用者1,501人の回答、東京都意識調査は、自転車に乗らない者も含む368人の回答（ルールの認知）及び自転車利用者216人の回答（ルールの遵守）である。
- 5 遵守状況については、「常に守っている」とするもののみを遵守しているものとし、各調査結果の「あまり守らない」、「守らないこともある」（警察庁意識調査）、「しばしば守らないことがある」、「たまに守らないことがある」（内閣府意識調査）、「ほとんど守っていない」、「あまり守っていない」、「だいたい守っている」（東京都意識調査）の選択肢を「守っていない」ものとして整理した。  
 また、警察庁意識調査では、「ルールは知っているが、守らないこともある」又は「ルールを知っているが、あまり守らない」と回答した者に対して、ルールを守れない理由を質問している。（図表3－(1)－②）

図表3－(1)－② 自転車交通ルールを守れない理由（警察庁意識調査）

通行環境が不十分でルールを守れないから	自転車は他の自動車等と比較してルール違反をしても事故を起こす可能性は低いから	他の人もルールを守っていないから	ルールを守らなくても取締りを受けることはないから	無回答	全回答者数
462人 (58%)	143人 (18%)	136人 (17%)	122人 (15%)	109人 (14%)	790人 (100%)

- (注) 1 警察庁「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査」（平成23年）に基づき、当省が作成。  
 2 複数の選択を可としたものであり、人数及び割合を合計しても790人、100%にはならない。

一方、当省では、上記9項目の自転車交通ルールの遵守状況について、9都道府県の144か所（自転車道12か所、自転車専用通行帯13か所、法定外表示実施箇所13か所、普通自転車歩道通行可規制の歩道78か所、車道混在28か所）において路上調査（注1）を行った。（図表3－(1)－③）

その結果、実際に自転車通行台数が多くみられた場所（注2）について、「自転車道等の通行」、「車道通行原則」など走行場所に関するルールが、比較的遵守されていないということが観測された。（図表3－(1)－④）

- (注) 1 調査地点において最も利用者が多くなると考えられる時間帯（駅前や学校周辺であれば通勤時間帯など）を中心とした1時間において、調査を担当した当省職員の前（片側）を通り過ぎた自転車の法令遵守状況（自転車の道路における通行場所、進行方向）について、図表3－(1)－③の（注）3の考え方に沿って調査を行った。  
 2 具体的には、1時間当たりの自転車通行台数が50台以上であった8都府県82か所（自転車道6か所、自転車専用通行帯9か所、法定外表示実施か所6か所、普通自転車歩道通行可規制のある歩道49か所、車道混在12か所）である。

地方公共団体別内訳は次のとおり。山形県4か所〔山形市4か所〕、東京都15か所〔足立区8か所、渋谷区7か所〕、新潟県3か所〔新潟市3か所〕、愛知県10か所〔名古屋市7か所、豊橋市3か所〕、大阪府18か所〔大阪市12か所、堺市6か所〕、岡山県13か所〔岡山市11か所、倉敷市2か所〕、香川県9か所〔高松市9か所〕、福岡県10か所〔福岡市6か所、久留米市4か所〕

図表3-(1)-③ 主な自転車交通ルールの遵守状況

(単位：台、%)

主な自転車交通ルール	通行台数	違反等台数	違反等率
車道通行原則	4,793	1,780	37.1
車道左側通行	4,046	643	15.9
自転車道の通行	1,008	245	24.3
並進等禁止	12,828	672	5.2
信号の遵守、一時停止	5,292	298	5.6
二人乗りの禁止	12,828	23	0.2
携帯・傘差し運転の禁止	12,828	353	2.8
イヤホン禁止	12,828	1,079	8.4
ライト点灯	681	164	24.1

- (注) 1 当省の調査結果による。  
 2 調査した地点の周辺環境、天候、道路整備形態等の条件が区々であるため、遵守事項全体に係る違反等率は算出していない。  
 3 各遵守事項に係る調査結果の算出に際しての考え方は次表のとおりである。

主な自転車交通ルール	算出に際しての考え方
車道通行原則	「違反等台数」欄は、調査対象箇所において、自転車が歩道を通行している台数を計上している。 また、歩道上に普通自転車歩道通行可の交通規制のある箇所(自転車歩行者道)は、自転車が歩道を通行することが認められているため、当該集計対象から除外している。 なお、13歳未満の子供や70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転する場合及び車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合についても歩道通行することが認められているが、これらの自転車を除外する作業は行っておらず、集計台数の中には本来違反とはならないこれらの当該対象者が含まれている(違反台数ではなく、歩道の通行台数となる。)可能性がある。
車道左側通行	「通行台数」欄は、調査対象箇所において、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在(法定外表示あり)及びその他の車道を走行している自転車の台数を、また「違反等台数」欄は、そのうち逆走する自転車の台数を計上している。
自転車道の通行	「通行台数」欄は、自転車道が整備されている調査対象箇所において通行した自転車の総通行台数を、また「違反等台数」欄は、自転車道を通行せず、歩道を通行したり、当該指定部分以外の車道を通行している自転車の台数を計上している。
並進等禁止	「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、車道にあつては並進を、普通自転車歩道通行可の交通規制のある歩道にあつては歩道の中央から車道寄りの部分以外(歩道中央部付近等)を通行している自転車の台数を計上している。
信号の遵守、一時停止	「通行台数」欄は、調査対象箇所(信号機や一時停止の規制がある交差点付近)を通行した自転車の台数を、また「違反等台数」欄は、交差点付近における信号無視、指定場所一時不停止の自転車の台数を計上している。
二人乗りの禁止	「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、二人乗りを行っている自転車の台数を計上している。
携帯・傘差し運転の禁止	「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、携帯電話の操作をしながらや傘差し運転している自転車の台数を計上している。
イヤホン禁止	「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、イヤホンを使用している自転車利用者の自転車通行台数を計上している。
ライト点灯	「通行台数」欄は、夜間に調査対象箇所を通行した台数を、また「違反等台数」欄は、夜間にライトを点灯していない自転車の通行台数を計上している。

図表 3 - (1) - ④ 自転車交通ルールの遵守違反の例

① 自転車道以外の通行



道路交通法第 63 条の 3 違反

② 逆走（車道左側通行違反）



道路交通法第 17 条第 4 項の違反

③ 並進



道路交通法第 19 条違反

④ 携帯・傘差し運転



道路交通法第 71 条第 6 号、都道府県公安委員会規則違反

ウ 自転車交通ルールに関する交通安全教育

自転車交通ルールについては、まだまだ、国民に十分に徹底しているとは言えないと思われる。それ故に、前述の警察庁の通達に掲げられている「ルールの周知と安全教育の重要性」は論を俟たないと考えられる。また、東京都の意識調査で「守っていない」と答えた者が 15～19 歳の層が多かったことについては、そのまま一般的な傾向とまで判定する材料とはし難いものの、学校教育を中心とする交通安全教育の重要性を根拠付けるものとしては十分と考えられる。

「交通安全白書」(平成 26 年版内閣府)では、交通安全教育の取組について、次のように記述されている。

「交通安全教育指針(平 10 国家公安委員会告示 15)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化した。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を強化した。

学校においては、学習指導要領等に基づき、体育・保健体育の時間はもとより、関連する教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めている。

また、交通安全のみならず生活全般にわたる安全教育について、目標、内容等を明示した学校安全参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」などの参考資料等の活用を促し、安全教育の充実を図った。」(内閣府「平成 26 年版 交通安全白書」第 2 章第 2 節 1「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」)

ここから、交通安全教育については、

- ・幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じ段階的かつ体系的に行われている。
- ・交通安全教育指針(平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号)を活用して、警察、地方公共団体、民間団体等が取り組んでいる。
- ・学校では、学習指導要領(注)に基づき、学校安全参考資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育(平成 22 年 3 月文部科学省)などを利用して、体育・保健体育の時間など、教育活動全体を通じて行われている。

ことが分かる。

また、自転車に関する交通安全教育については、

- ・自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対し、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導が強化されている。

ことが特に言及されている。

つまり、警察と学校を中心に進められている交通安全教育の中で、自転車の安全利用に関する指導も行われていることが見て取れる。

(注) 学習指導要領は、幼稚園、小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校ごとに作成されている。ちなみに、平成 19 年の道路交通法改正により年齢における車道通行原則の例外が認められていない 13 歳以上の者のうち「生徒」を対象とする学習指導要領は、中学校学習指導要領(平成 20 年改訂、24 年実施)、高等学校学習指導要領(平成 21 年改訂、25 年実施)となる。

学校では、実際にどのくらい自転車の交通安全教育の取組（以下「自転車交通安全教育」という。）がなされているのであろうか。特に、近年の自転車交通ルールの変化といえる車道通行原則については、少なくとも中学生・高校生は一般的には歩道通行要件に該当しなくなることから、生徒にはその徹底を求める必要があるが、中学校、高等学校ではどうであろうか。

「自転車」交通安全教育に限定したデータはないが、文部科学省が平成 25 年に委託研究で実施した「効果的な交通安全教育に関する調査研究」において、交通安全教育一般の実施状況について、中学校、高等学校にアンケート調査を行っており、おおまかなイメージをつかむことができる。

この調査によると、回答のあった中学校 1,446 校のうち、交通安全教育を実施している旨の回答をしたものは 1,375 校（95.1%）であった。高等学校については、調査対象 256 校中 231 校（90.2%）が交通安全教育を実施していると回答している。

同調査では、交通安全教育を実施していると答えた中学校に対して、学年ごとに交通安全教育の目標を聴いている。当該回答状況をみると、「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」、「自転車による事故の防止」、「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」、「道路（通学路）の安全な通行方法の習得」、「交差点や道路を横断する際の安全確保の方法」、「地域・地区における危険箇所の把握」については、半数以上が、どの学年でも目標にしているものに挙げている。

また、交通安全教育を実施していると答えた高等学校に対しても、同様の調査をしており、「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」、「自転車による事故の防止」、「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」、「道路（通学路）の安全な通行方法の習得」、「交通規制・道路標識の理解」、「加害者になった場合の措置（賠償責任、保険、事故時の応急措置等）」は、半数以上が、どの学年でも目標にしているものに挙げている。

このように、中学校及び高等学校のいずれにおいても、「自転車による事故の防止」と、自転車の安全な乗り方・走り方の習得」を挙げている学校が多かったところから、学校現場でも自転車安全教育のウェイトが大きいと考えられる。

## (2) 調査結果及び所見

当省では、本行政評価・監視の実施に当たり、各地の学校や警察において、一般に交通安全教育を中心的に実施しているものと考えられる学校と警察とが連携した取組の工夫の事例を調査した。当該事例は以下のとおりである。なお、事例においては、都道府県レベルは単に「県」と、市町村レベルは単に「市」として記述する。

### 【事例1】一警察署管内の中学校・高等学校参加の自転車無事故無違反ラリー運動

関係機関名	警察署、警察署管内を所管する市の役場、警察署管内中学校・高等学校
事例内容	
<p>A警察署では、平成24年度から警察署管内を所管する市の役場及び管内に所在する12の学校（5中学校及び7高等学校 生徒数約3,000人）の参加を得て、「220日間自転車無事故無違反ラリー」（以下「ラリー」という。）を実施している。</p> <p>参加した各学校は、自転車無事故無違反記録連続220日間を目指し、生徒の自覚を促す。警察署交通課長、役場部長、参加中学校・高等学校の生徒指導担当者から成るラリー委員会が、目標を達成したと認める学校を表彰する。他方、ラリー期間中に参加校の生徒が第一当事者となる人身事故を発生させた場合や、一般人から自転車乗用中のマナーが悪い（自転車乗用中の携帯電話の使用・信号無視等）という通報が警察又は学校に寄せられた場合、当該生徒が所属する学校は、警察や役場の交通安全講習の開催などの支援を得て交通安全教育を強化する。</p> <p>A警察署は、ラリーの実施の効果として、参加校生徒の交通安全意識の向上や参加校生徒の人身事故減少（平成24年：3件→25年：1件）を挙げている。また、参加校は、機会があるごとに生徒の自転車マナーについてA警察署に尋ねるようになったという。地域において、自転車安全教育における警察と学校の連携ができた例といえる。</p>	

### 【事例2】自転車安全利用モデル校の指定

関係機関名	県警察、県教育委員会、同県内中学校・高等学校
事例内容	
<p>B県警察では、県下の自転車に関係する交通事故や自転車盗の多発に鑑み、自転車を安全かつ秩序正しく利用し、自転車利用者のマナーアップを図るため、平成23年度及び24年度に県内中学・高等学校（私立を含む）を対象に「自転車安全利用モデル校」に指定して、重点的に自転車安全教育を行っている。その教育内容は、警察官等を招致した自転車交通安全教室を含む年2回以上の自転車関係教育の実施や駐輪指導、学校と連携した街頭指導、月例又は適時の情報提供などである。</p> <p>モデル校数は、平成23年度は中学校13校・高等学校13校、24年度は中学校17校・高等学校17校と増えているが、モデル校生徒が関与した交通事故件数の総計は、17件減少している（142件→125件。一方、非モデル校数は減少しているにもかかわらず、事故件数は増えている153件（23年度）→166件（24年度）。）。B県では、平成25年度から県内の中学校及び高等学校全てを対象に、同内容の自転車安全教育を行っている。モデル校の指定の際には、警察と県教育委員会との協議が行われてお</p>	

り、そのような連携が県内全体の自転車安全教育の広がりにつながった事例である。

### 【事例3】自転車運転免許制度の試み

関係機関名	県立高等学校、県警察、県教育委員会
事例内容	
<p>C県立甲高等学校では、平成25年5月から、C県警察及びC県教委と連携したモデル事業として自転車運転免許制度をC県内で初めて導入した。</p> <p>自転車運転免許証は、自転車安全点検に合格し鑑札を受けた自転車を持ち、賠償責任保険に加入し、自転車運転に関する実技と座学の講習を受けた者に対し、C県警察本部長と甲高等学校長の連名で発行される。免許証交付後は、交通安全ポイントが年間10点与えられ、二人乗りや夜間無灯火などの自転車運転マナー違反があると、所定の点数を減じられる。</p> <p>同校では、制度導入後には生徒の交通事故件数が平成24年の12件から25年には9件に減少。同校の生徒を対象に実施したアンケートによると、自転車運転免許講習会後の変化として、生徒の55%が交通マナーや交通ルールに気を付けるようになったと回答している。学校と警察の協力によるユニークな自転車安全教育がなされた事例である。</p>	

### 【事例4】学校・地域・警察連携の総合的な自転車安全教育

関係機関名	県立高等学校、県警察、自転車販売店等
事例内容	
<p>交通量が多い国道沿いに位置するD県立乙高等学校では、同校生徒の関係する交通事故の全てが、生徒が自転車で通行中、横断歩道を含む車道上で発生しており、その数も多い。平成20年度には、同校生徒1人がそのような交通事故で亡くなり、このことを契機に交通安全教育に力を入れている。</p> <p>その教育内容は、学校の協力要請を受けた市内の自転車販売店による年2回の自転車車両点検指導、生徒指導部長、一般社団法人日本自動車連盟、警察署員等による交通安全講話、PTAの協力による街頭指導、生徒参加の交通安全宣言や標語設定、自転車通学者への自転車保険加入義務付けなどである。</p> <p>こうした取組が行われている中、乙高等学校の生徒が当事者となった交通事故件数は、平成22年度の25件から、23年度19件、24年度12件、25年度（26年2月時点）7件と減少している。熱心な学校側の取組で、警察だけでなく地域社会の多様な参加も得て自転車安全教育がなされた事例である。</p>	

### 【事例5】指導警告票の活用（複数事例あり）

関係機関名	県立高等学校、県教育委員会又は市教育委員会、県警察又は警察署
事例内容	
<p>県教育委員会又は県立高等学校が、県警察本部又は所轄の警察署から、指導警告票交付件数等の情報の提供を受け、県教育委員会は管内高校に情報伝達し、高校での生徒指導に役立っている。（複数事例あり）</p> <p>また、E市教育委員会は、E市を所轄する警察署から、指導警告票の交付件数や違反形態別の件数等の情報を入手し、提供された情報を基に校長会等で各校における自転車安全教育に係る注意喚起を実施している。</p> <p>警察から提供された取締情報を教育現場における自転車安全教育にいかしている事例である。</p>	

上記事例として紹介した取組では、いずれの場合も、当省の調査の時点で、自転車交通事故の減少という成果を挙げている。総じて言えば、学校や教育委員会と警察、地方公共団体の熱心な姿勢がよくかみ合った場合に、そのような結実をみる取組となっているものと考えられる。警察庁が平成24年に開催した「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」の提言では、事例として紹介した取組に類似したものも含めた多様な取組が、学校だけでなく、様々な主体においてなされていることが紹介されている。

このうち事例5において、警察と学校の連携の鍵となっている「指導警告票」とは、道路交通法違反行為を行った運転者等に対して、当該違反行為を指摘し、自転車安全利用五則や民刑事の責任を問われる可能性について注意を喚起する等の指導警告を行う内容の書面であり、検挙の際に交付される交通切符（いわゆる「赤切符」）とは異なる。自転車に関する違反での交付件数は、近年増加し続けており、平成25年には241万件で、18年の約1.7倍となっている（注1）。前述の懇談会の提言を受け、警察庁では25年に「自転車の交通ルールの徹底を図るための指導警告の実施について（平成25年3月26日付け警察庁丁交指発第35号、丁交企発第29号）」を発出し、自転車交通取締りのための指導警告票の様式の基準などを定めた。

また、警察は、従来、「自転車による交通違反に対しては指導警告を行うことを原則とし、悪質・危険な違反について検挙するという方針で指導取締りを推進している」（注2）が、ルールの徹底方策の一つとして「繰り返し指導警告を受けている者が学校の生徒であれば、その学校に対し自転車安全教育を行うよう働きかけを行う」べきことを前述の懇談会は提言しており、今後、警察ではこの趣旨に沿って指導警告票が活用されていくものと思われる。

（注）1 検挙件数は平成25年で7,193件（うち交通切符による検挙件数は6,796件）であり、

- 18年に比較すれば12倍以上となる。
- 2 「自転車の交通ルール徹底方策に関する提言」(平成24年12月27日自転車の交通ルール徹底方策に関する懇談会)

他方、当省調査では、指導警告票の交付件数を把握している教育委員会は調査対象の27教育委員会中2教育委員会にとどまり、未把握が25教育委員会となっている。学校では38校(指導警告票は児童には交付されないため、調査対象中の18小学校を除いている。)中4校にとどまり、未把握は34校となっている。

さらに、未把握の25教育委員会及び34校を調査した結果、10教育委員会及び16校が生徒に対する効果的な教育・指導を行う見地から指導警告票の交付実績の把握の必要性を感じるなどとしている。

また、交付件数等を未把握の学校からは、「生徒の指導警告票の交付件数等の情報は、どこから、どのようにして情報が入るのか仕組みが不明である。仮に指導警告票の情報を把握することができれば、生徒への指導が可能になるかもしれない」、「生徒指導上、情報把握の必要性はあるが、学校から情報提供を要望した場合、警察から提供されるのか、仕組みがどのようになっているか不明」等との意見がみられた(図表3-(1)-⑤)。

図表3-(1)-⑤ 指導警告票の交付実績の把握の必要性等に関する意見要望

<教育委員会>

意見要望の内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>○指導警告票の交付状況を把握することで、交通事故の未然防止に役立つのであれば交通安全指導の材料となる可能性がある。</li> <li>○教育委員会が指導警告票の交付状況等を確認した場合、学校における生徒のケアや交通安全指導を徹底するよう依頼する材料になると考える。</li> <li>○学校名ごとの件数などの把握により、交通安全指導をするよう学校に働きかけをする材料にできる余地はある。</li> <li>○把握していることによって、児童生徒の交通規則違反の状況や具体的実態を把握することになり、児童生徒への今後の交通安全指導へ役立つと考えている。</li> <li>○(指導警告票の把握については)各学校が地域特性に応じて、実施するものであると考える。</li> <li>○今後、警察との連携を進める中で、指導警告票の交付状況を把握する必要性があれば、その方策を考えていきたい。</li> <li>○教育委員会、学校としては、指導警告票の交付について把握し、生徒の指導等にいかすことも考えられるが、現在は情報を得ていない。</li> <li>○今後、把握方法について検討したい。</li> <li>○各学校が指導警告票の交付について把握していないため、市教委としても把握できない。指導警告票が交付された生徒数に関する情報は有用な情報であるため、警察から提供してもらえれば有り難い。</li> </ul>

○警察から情報提供があれば、必要な指導を行うことができるため、把握することが望ましい。

#### <学校>

#### 意見要望の内容

- 交付状況が分かれば交通安全指導につなげる事は可能と考える。
- 仮に、指導警告票の交付状況が分かれば、生徒指導主事から教職員への交通安全指導につなげることができると思われる。
- 把握の必要性は感じており今後検討する。
- 集会等で指導警告を受けた者は申し出るようには指導しているが、今のところ申出はない。指導警告状況を学校でも把握し多方面から指導する必要がある。
- 全体集会において注意喚起を行えるので、把握の必要性はある。
- 指導警告票を交付された生徒数は、全体集会において注意喚起を行うなど、一定の交通安全教育には活用できるので、連絡してほしい。
- 警察から情報提供があれば何らかの活用を図ることもできると考える。
- 生徒の指導材料とするために把握は必要。
- 交通事故や自転車盗難と違い、生徒の指導警告票の交付等の情報はどこから入るのか仕組みが不明。
- 教頭会において、県全体の状況として説明を受けたことはある。学校別の指導警告件数、違反行為別の状況が分かれば指導しやすいと思う。
- 生徒指導上、情報把握の必要性はあるが、学校から情報提供を要望した場合、警察から提供されるのか、仕組みがどのようになっているか不明。
- 指導警告票に関する情報があれば指導の幅が広がるため、情報提供してもらえれば有り難い。
- 生徒が自ら報告しない限り把握できない。警察から情報提供を受けることができれば、生徒に指導することができるため、情報提供をしてもらえれば有り難い。

(注) 当省の調査結果による。

前述の「効果的な交通安全教育に関する調査研究」では、高等学校、中学校、小学校のいずれを対象としたアンケートでも、交通安全教育実施の連携機関として、「警察」を挙げるものが6～8割超となっている。また、都道府県及び市区町村のいずれのレベルの教育委員会においても、交通安全教育実施上の課題と解決の方向性として、「有効な交通安全教育の実施に向けた他機関（警察・自動車教習所等）との連携方法」を挙げるものが6割を超えている。これは交通安全教育に関して、都道府県教育委員会、市区町村教育委員会及び学校（以下「都道府県教育委員会等」という。）にも警察と積極的に連携する意欲が強いことを示すものとの印象を与えるが、そうであるとする、指導警告票の活用に関して警察が積極的に取り組む傍ら、学校現場には図表3-(1)-⑤に挙げたような認識があるのは説明が難しい状況といえる。指導警告票に係る前述の懇談会提言後の警察の取組の日の浅いことの影響も考慮する必要があると

も考えられるところであるが、いずれにせよ、両者のコミュニケーションを更に強めることがこの状況の解消に役立つものと考えられる。

#### 【所見】

したがって、文部科学省及び国家公安委員会（警察庁）は、都道府県教育委員会等における自転車交通ルールの遵守に向けた指導・教育の充実を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 文部科学省は、都道府県教育委員会等に対し、都道府県警察とのより一層緊密な連絡・調整等連携の下に、各都道府県等の個人情報保護条例の範囲内において、指導警告票に係る情報の適切な活用の推進を図るよう指導すること。
- ② 警察庁は、都道府県警察に対し、都道府県教育委員会等とのより一層緊密な連絡・調整等連携の下に、各都道府県の個人情報保護条例の範囲内において、指導警告票に係る情報の適切な活用の推進を図るよう指導すること。