

2025年度
「自転車交通安全教育情報サイト・アプリ設計準備調査研究事業」
事業実施報告書

2026/3/30



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>



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/>

■はじめに

■事業概要

- ・ 与件の整理
- ・ R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・ WEBサイト構成案
- ・ WEBサイト機能一覧
- ・ WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

- ・ 制作アプリの与件・構成案
- ・ 制作アプリ 要求定義書
- ・ 制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

はじめに

■調査の名称

2025年度自転車交通安全教育情報サイト・アプリ設計準備調査研究事業

■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ます。

こうした社会的背景を踏まえ、警察庁では令和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4月1日付での自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符交付）の施行に向けて、「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、誰もが自転車交通安全ルール・マナーを正しく理解している社会の実現に向け、実効性のあるカリキュラムを策定すると共に、そ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年度からの3か年計画で実施しております。

次頁より、2年目となる2025年度（令和7年度）の事業実施内容および成果物についてご報告いたします。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れば幸いです。

■本年度（2025年度）の実施内容と事業成果

初年度（2024年度）に実施した自転車交通安全教育の実態把握（網羅調査・抽出調査）の成果をベースに、第2年度目となる2025年度は以下の取り組みを実施し、社会実装に向けた具体的な仕組みを構築いたしました。

(1) 専門情報サイト「自転車ルール.jp」の制作と公開

2026年春から本格施行される「自転車青切符制度」への理解促進を主軸としつつ、幼児から高齢者までを6つのライフステージに分類。各世代の実際の事故傾向という客観的データに基づいた、実効性のある推奨カリキュラムを整理・体系化しました。これらの情報に加え、全国の自転車交通安全教室の検索機能を実装したポータルサイト「自転車ルール.jp」を制作・公開いたしました。

(2) アプリ開発に向けた設計準備と要求定義

次年度（2026年度）に開発・提供を予定しているスマートフォンアプリについて、その仕様と要求定義を策定しました。単なる情報発信にとどまらず、全国の自転車安全指導団体が現場で抱える「効果的な教材の不足」や「習熟度・効果測定の困難さ」といった課題を解決するため、クイズ出題機能や公式スコアによる習熟度認定機能（自転車交通安全界のTOEIC構想）を備えた「B to B to C」モデルのプラットフォームとして、アプリの全体設計を完了いたしました。

■本報告書の構成について

本報告書では、上記R7年度事業の成果物である「WEBサイトの構成・機能詳細」および、次年度に向けた「制作アプリの要求定義・画面遷移図」等について詳細に取りまとております。

■はじめに

■事業概要

- ・ 与件の整理
- ・ R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・ WEBサイト構成案
- ・ WEBサイト機能一覧
- ・ WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

- ・ 制作アプリの与件・構成案
- ・ 制作アプリ 要求定義書
- ・ 制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

事業概要・与件の整理

－本事業によって「目指すべき姿」と「現状」の整理

本事業の**目指すべき姿**としての**大目的**と、現状の関係を次のように整理し、この「現状」と「目指すべき姿」の差分をいかに埋めるための具体的な道筋を「当面の三カ年計画」として設定した。（※三カ年計画については後述）

3か年計画取組初年度の現状（2024年時点）

- ✓ 官民で自転車交通安全教育に対する取り組みは行われているが、国内での取り組みの実施状況や、各取り組みの課題、また有用性についての網羅的な情報整理が行えていない状況
- ✓ 自転車が第一当事者または第二当事者となる事故が近年増えており、自転車利用者の交通ルール、マナー教育も十分とは言えない状況
- ✓ 自転車が第1当事者または第2当事者となる交通事故（自転車関連事故）の件数が交通事故件数全体の23.5%を占めるという状況（警察庁交通局の統計数値より）。

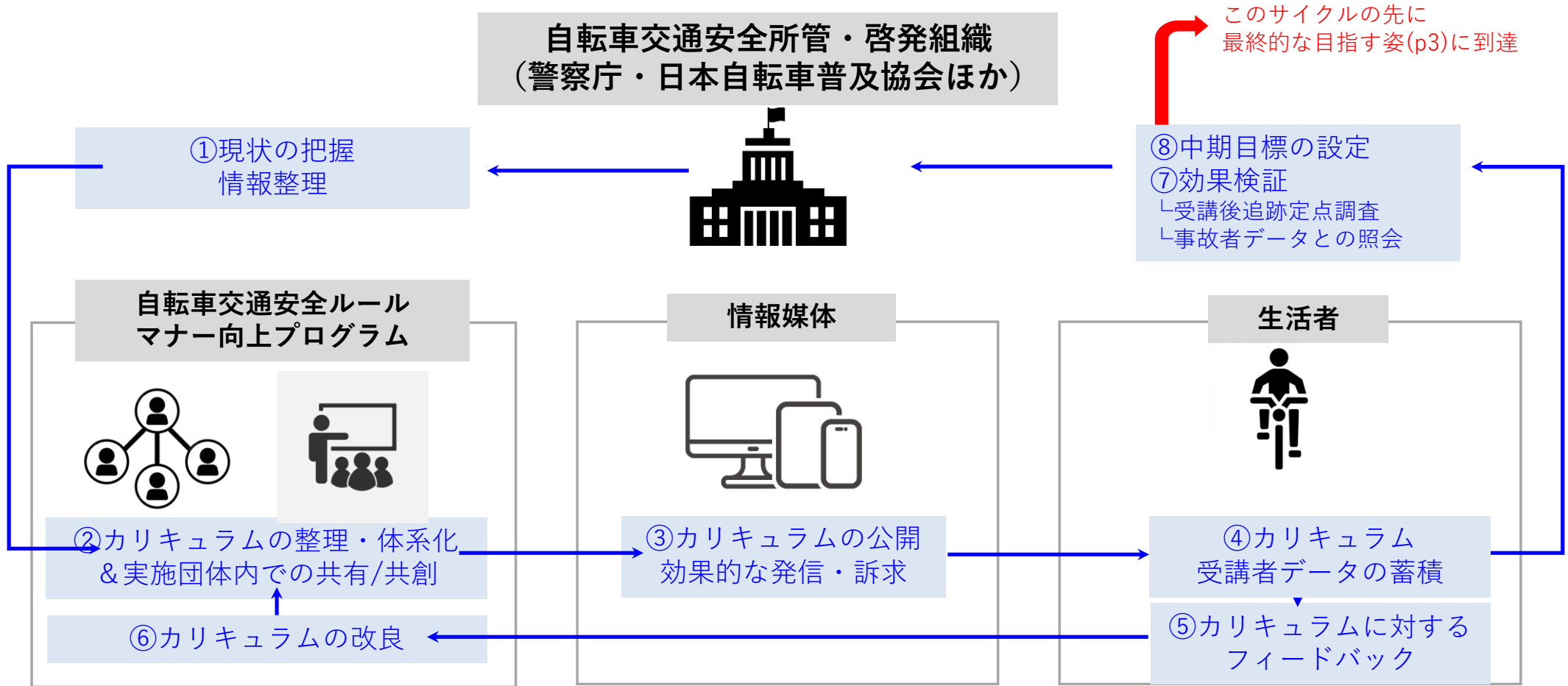
大目的・最終的に目指すべき姿

- ✓ 自転車交通安全教育に対する取り組みの実施状況や、各取り組みの課題、また有用性についての網羅的な情報整理と検証が行われ、実用的なプログラムに体系化されている。
 - ✓ **誰もが自転車交通安全ルール・マナーを正しく理解**している社会
 - ✓ 自転車が第1当事者または第2当事者となる交通事故（自転車関連事故）の件数が**交通事故件数全体の●%以下（※）**となる社会
- ※…具体的な数字目標は現時点では決められず、3か年計画終了時に設定

事業概要・与件の整理

-三カ年計画後のアクションプラン（概念図）

大目的・最終的に目指すべき姿を「誰もが自転車交通安全ルール・マナーを正しく理解している社会」と定義したとき、直近の三年間で実行すべきアクションプランを下記の①～⑧の順に整理した。



※事項にて①～⑧を三カ年に分けて実施するスケジュールを、次頁にて具体的に詳述。

事業概要・与件の整理

- 三カ年計画後のアクションプラン（スケジュール）

前項で整理した①～⑧のアクションプランを三か年に分け実施するスケジュールを以下のように設定した。今年度は②～⑥を実施し、WEBサイトの作成来年度以降の効果検証とアプリ公開に向けた準備実施した。

実施年度	No.	アクション内容	アクション実施後に目指す状態
1年目 (R6)	①	現在の実施状況の把握と情報整理	・国内における自転車安全教室、講習会などの実態を網羅的に把握できており、それらの取り組みの「実施内容」「有用性」「課題」についての情報が整理されていること
2年目 (R7)	②	カリキュラムの体系化 および 共有・共創	・前年度調査で得られた知見をもとに、自転車利用者の交通ルール・マナーアップに対して有用で効果的なカリキュラムが、対象（幼児・学生・一般・高齢者など）ごとに策定され、体系化されていること。
	③-①	カリキュラムの公開 効果的な発信・訴求 (Web)	・体系化されたカリキュラムを含む自転車交通安全教室についての情報が、誰でも自由にアクセスされるように公開されていること。 ・体系化されたカリキュラムを含む自転車交通安全教室についての情報を、効果的に情報発信できる仕組み・ツールのプランニングが出来ていること。（スマートフォンアプリ等）
	④	カリキュラム受講者データの蓄積	・体系化されたカリキュラムが全国の自転車安全教室を行う団体（官民間問わず）と共有され、随時意見交換やフィードバックが得られる環境が整備されていること ・フィードバックを元にカリキュラムを改良できる環境が整っていること ・改良、ブラッシュアップされた情報が定期的にメンテナンスされる環境が整っていること
	⑤	カリキュラムに対するフィードバック	
	⑥	カリキュラムの改良・情報公開のメンテナンス	
3年目 (R8)	③-②	カリキュラムの公開 効果的な発信・訴求 (アプリ)	・体系化されたカリキュラムを含む自転車交通安全教室についての情報が、スマートフォンアプリなどで発信されている
	⑦	目標設定・中期アクションプラン策定	・大目的「国内における自転車に関する交通事故を減らすこと」について、本事業（3か年）終了後の新たな目的・目標設定ができていないこと 例) 当カリキュラムの普及率、実施率、情報へのアクセス数、自転車事故の発生数 など
	⑧	効果検証 ↳ 受講後追跡定点調査 ↳ 事故者データとの照会	・新たに設定された目的・目標についても、定期的にその達成度を測ることができる環境が整えられ、必要に応じてカリキュラム自体も見直しができる体制となっていること

R7年度事業の実施内容

- 実施方針

R7年度は以下の3つの取り組みを実施し、**誰もが自転車交通安全ルール・マナーを正しく理解**している社会に向け、実施方針を決定した。

取組①Webサイトの作成

2026年春から本格的に施行される「自転車青切符制度」導入に向け、制度の内容を紹介するWEBサイトを作成し公開する。

青切符制度に関して理解を深める学習コンテンツを盛り込む。(※一部R8年度に公開)

青切符制度以外にも、基本的な自転車交通ルールを掲載する。

前年度の調査対象のみならず、同様の事例がある団体も調査し、多くの団体の情報を掲載する。

取組②カリキュラムの作成と掲示

各ライフステージごとの自転車交通安全に関する課題や特徴をまとめあげ、それぞれに対応する代表的な交通安全教室の種別を紹介する。

本情報を取組①のWEBで公開し、広く情報を配信する

ライフステージごとに異なる自転車安全講習をわかりやすくマッピング。

取組③アプリの概要決定

WEBサイトにまとめた内容を効果的に情報発信でき、だれでもアクセスしやすい環境を作るための、アプリの仕様を固めていく。

取組①②の情報が更に分かりやすくなうようアプリを設計

実施方針

今年度は自転車交通安全に特化したWEBサイトを作成し、「青切符制度」、「全国の自転車交通安全教室」、「ライフステージ（6類型）別のカリキュラム」の情報を主としてまとめ上げ、閲覧者である一般ユーザーに有益な情報を配信いたします。

上記と並行して、アプリの使用を固め、次年度に向けた準備を行います。

■はじめに

■事業概要

- ・与件の整理
- ・R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・WEBサイト構成案
- ・WEBサイト機能一覧
- ・WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

- ・制作アプリの与件・構成案
- ・制作アプリ 要求定義書
- ・制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-WEBサイト構成案

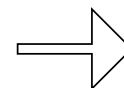
WEBサイトでは「知る」、「参加する」、「学ぶ」の3つの概念を柱とし、**青切符制度の紹介を主軸としながらも、自転車交通安全について知識を深められるサイト**を作成。

R7年度はその中でも「知る」、「参加する」についてまとめ上げ、R8年度に「学ぶ」コンテンツを追加する。

R7
年度

1. 「知る」 自転車交通安全ルール・青切符制度紹介

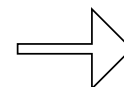
- 青切符制度の説明（青切符制度とは？）
 - └青切符導入の背景・目的（近年の自転車交通事故数等）
 - └青切符制度の具体的内容（今まで」と「これから」を例示）
 - └「学ぶ」コンテンツへ誘導（R8年度追加項目）



自転車青切符制度について、不明な人が発生しない状態を作る。

2. 「参加する」 自転車交通安全教室紹介・カリキュラム紹介

- 年代別自転車における特徴と注意点
 - └各年代別のサイクリングにおける注意点を紹介
 - └代表的なカリキュラムを掲載
- 自転車交通安全教室の紹介
 - └教室表示 検索機能（一覧表日、タグ付で検索可能）
 - └各教室の簡易的な紹介（ポップアップ画面による簡易的なもの）
 - └各教室実施団体へのリンク



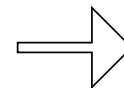
交通安全ルールに不安を抱える人にたいして、どのような教室があり、どこで受けることができるのかが分かる状態を作る。

※各項目の内容については、警察庁作成のWEBサイトの内容と調整・すり合わせを実施。

R8
年度

3. 「学ぶ」 R8年度事業にて実施想定 オンライン体験型コンテンツ

- テストケースによるクイズやQ&A
 - └青切符に関係するもの
 - └青切符に関係しない一般ルール



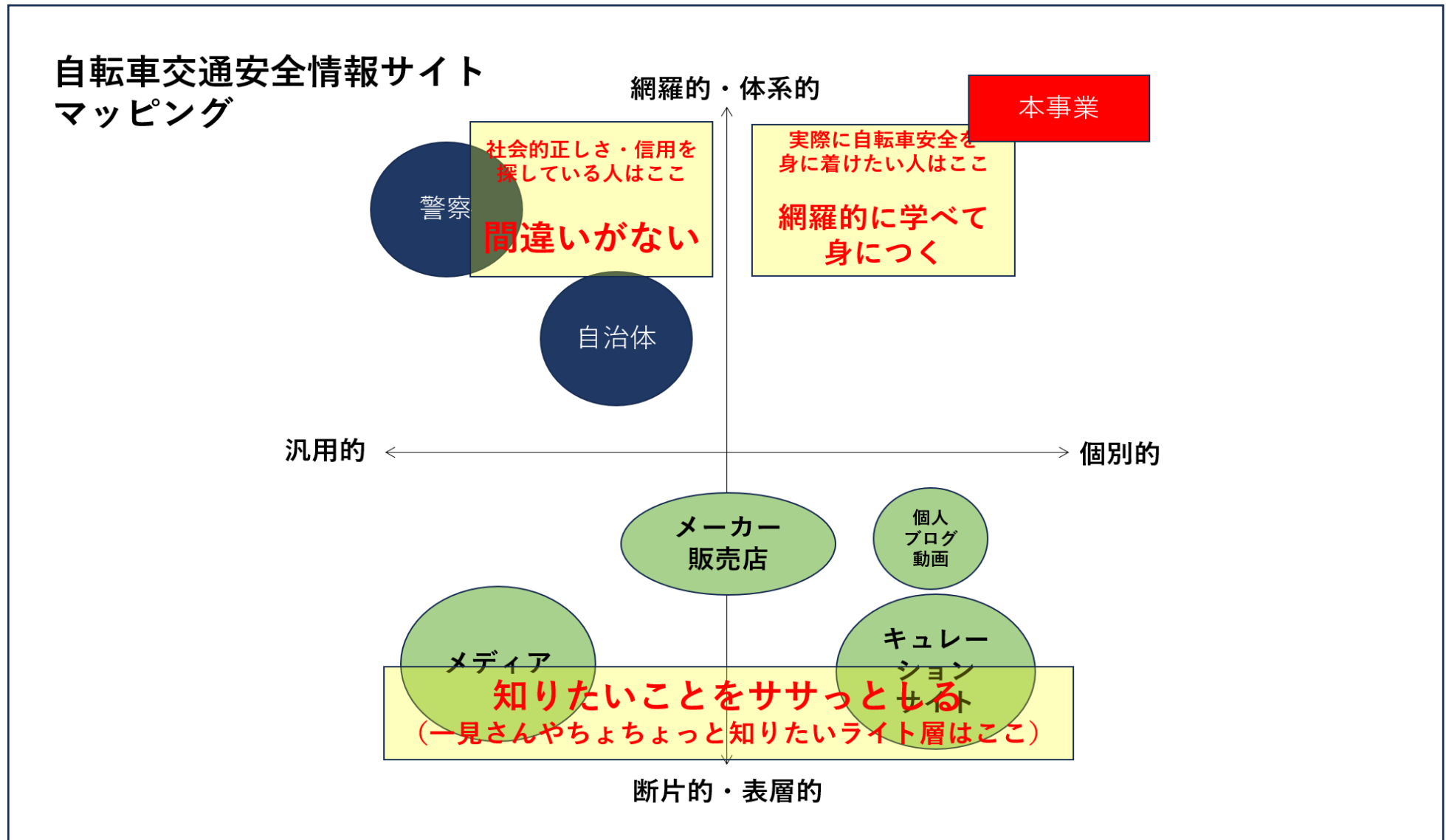
自転車青切符制度について、学習コンテンツを実装し、理解度を深められる状態を作る。

※「学ぶ」コンテンツについては、R8年度に実施を予定

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイトのポジショニングマッピング

自転車交通WEBサイトのポジショニングを以下のマトリクスにてマッピングを行った。
本事業では「網羅的かつ個別的」なポジションを目指すこととした。



WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 必要な要素の整理

WEBサイトを作成するにあたり、大切な要素を以下のようにまとめ上げた。また、サイト名やアクセス導線についても方針をまとめた。

<要素について>

網羅的である	自転車の交通ルールが網羅されている
個別的+体系的である	【年代別：6分類】 + 【シーン別：通勤・通学・買い物・サイクリング】
中立的公的	客観的データに基づいている
本質的である	客観的データに基づいている

<記を踏まえた上サイト名称（案）>

自転車安全ポータル anzen-portal.jp

自転車安全白書 anzen-hakusyo.jp

The 自転車交通安全 the-anzen.jp

<WEBサイトへの週きゅあく導線>

「検索」や「aiの参照リソース」にヒットすることが最大の流入経路

=本WEBサイトの信頼性（検索サイトがアルゴリズムで評価するサイトのレーティング）をあげること。

→ 【必要要素①】 公的データや客観的事実に裏打ちされたファクトベースの構成

→ 【必要要素②】 公的機関（警察）や業界団体から、本サイトに非リンクが設定される

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 推奨カリキュラムの決定方法

推奨するカリキュラム決定に伴い3つの方法論を検討し、実際の事故や違反データから傾向を出す手法とした。

方法論①

交通安全に寄与した実証データに基づき、正当性を示す

不可

網羅的客観データが取れない

（例：具体的にどの交通安全施策が、事故発生減につながってあ相関関係を表すことが出来ない。）

方法論②

権威（人や組織）に基づき、正当性を示す

難

万人に普遍に権威的である組織・人のお墨付きは片寄が発生してしまう。

方法論③

普遍的ファクト（年代別自転車交通事故や違反データ）に基づき、その傾向から論理で正当性を示す

可

実際に事故件数が多いものからそれを防ぐためのカリキュラムを作成する。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 推奨カリキュラムの決定方法

前項で示した③の方向性に基づいたWEBサイトの掲載イメージ

ファクトに基づき、論理で正当性を示す

※データは暫定の集計数値

【表1】ライフステージ別・自転車事故の統計的特徴

以下の表は、警察庁などの統計データを基に、ライフステージ毎の事故の特徴を整理したものです。この客観的データは、本レポートで後述する各ライフステージ別カリキュラムが、憶測ではなく具体的なリスクに直接対応する物である事の論拠となります。

ライフステージ	死傷者数・構成比(令和4年) ²	死亡者数・構成比(令和6年) ⁴	主な法令違反 ²	特徴的な事故要因・状況 ⁴
14歳以下	11.2%	-	安全運転義務違反、一時不停止	友人との並走、飛び出し
15-19歳	18.5%	-	安全運転義務違反(前方不注意)、信号無視	携帯電話等使用(関連事故の約6割が19歳以下)、通学中の事故
20-64歳	42.0%	-	安全運転義務違反、一時不停止、信号無視	飲酒運転(特に50歳代が最多)、通勤・業務利用
65歳以上	19.1%	69.4%	安全運転義務違反、一時不停止	頭部損傷による死亡(死者の約5割)、車両単独事故(転倒)



こうした実情を踏まえ、年代毎に「目標・重点学習要領・提供団体」を独自に定める

【表2】ライフステージ別・実践されている教室・カリキュラム一覧

ライフステージ	カリキュラム目標	主な学習内容	主な教育手法・プログラム例	主な実施団体
幼児期	自転車とのポンコツな出会いと身体的基礎の構築	簡単な標識・信号の意味、バランス感覚、ブレーキ操作	親子参加型教室、キックバイクを用いたゲーム形式、人形劇・紙芝居 ⁵	自治体、警察、NPO法人
学童期	交通ルールの実践的理解と危険予測能力の基礎形成	自転車安全利用五則、安全確認、車両コントロール、車両点検	実技教室(一本橋、スラローム)、ヒヤリハットマップ作成、自転車免許講習 ¹³	学校、警察、自治体、自動車教習所
思春期	交通社会の一員としての責任の自覚と高度なリスク管理	道路交通法、加害責任(高額賠償)、他車の特性理解、危険回避	スクエアード・ストレイト、アクティブ・ラーニング(危険予測討議)、死身体験 ⁷	学校、警察、自治体、専門企業(スタント等)
成人期	ライフスタイルの変化に対応する知識のアップデート	法改正内容、多様な自転車の特性、保険の重要性	企業向けeラーニング・出張講話、自動車教習所での講習、保護者向け教室 ¹¹	企業(JAF等)、自動車教習所、自治体、NPO法人
高齢期	身体能力の変化の客観的把握と安全な運転への自己調整	高齢者の交通ルール、身体機能低下のリスク、余裕を持った運転	実車を用いた運転能力アセスメント、「いきいき運転講座」(対話中心)、電動アシスト自転車講習 ²⁵	自治体、警察、老人クラブ、日本自動車工業会

この表から、なぜライフステージ別に教育内容を最適化する必要があるのかが一目瞭然となります。例えば「15-19歳」では「携帯電話等使用」が深刻な問題である一方、「65歳以上」では「単独転倒」とそれが「頭部損傷による死亡」に直結するリスクが極めて高いことがわかります。これらの違いを無視した画一的な教育では、効果は限定的と言わざるを得ません。

参照データ：

※2警察庁交通局「令和6年における交通事故の発生状況について」25/2月 <https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/jiko/R06bunseki.pdf>

※3日本損害保険協会「自転車の事故」24/8月 https://www.sonpo.or.jp/about/useful/jitensya/ctuevu0000005j2p-att/book_bicycle.pdf

※4警察庁交通局「自転車関連交通事故の状況」23/2月 <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/01/siryuu07.pdf>

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト カリキュラム作成のイメージ

前項で示した③の方向性に基づいたWEBサイトの掲載イメージ

カリキュラム作成のイメージ

【表面】 WEBサイトベースでのイメージ

あなたに最適な安全を、見つけよう。

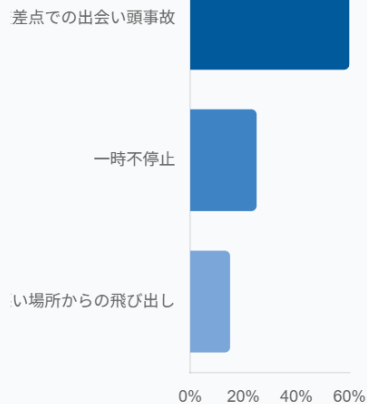
自転車の利用シーンやライフステージによって、必要な知識やスキルは異なります。JBPAは、6つの年代別に最適な学習プログラムを「認定カリキュラム」として定義。あなたやご家族にぴったりの、質の高い学びへの最短ルートをご案内します。

- 👶 幼児期
- 👦 児童期
- 👦 中学生
- 👦 高校生
- 👦 成人期
- 👦 高齢期

👦 児童期

この年代の主な事故原因 TOP3

行動範囲が広がり、一人で自転車に乗る機会が増える時期。交通ルールを本格的に学び始める必要があります。



JBPA認定カリキュラムのポイント

- ✓ 信号と標識の意味
- ✓ 交差点の安全な渡り方（自転車横断帯）
- ✓ 左側通行の徹底

【表面の主張を支える論拠】 独自の考え方を論説レポートとしてまとめる

ライフステージ別
有効なカリキュラムと実践教養の紹介
(一社) 自転車普及協会

目次

序章：日本の自転車交通の現状と安全教育の新たなパラダイム

第1章 幼児期 (3-5歳) - 「楽しい」から始める安全の意識
第2章 児童期 (6-12歳) - ルールを「自分ごと」にする実践的学び
第3章 中学生 (13-15歳) - 「リスク管理」を習得し、責任を学ぶ
第4章 高校生 (16-18歳) - ライフスタイルの変化に対応する知識のアップデート
第5章 高齢期 (65歳+) - 経験を活かし、変化と向き合う

終章：持続可能な自転車安全社会の実現に向けて

序章：日本の自転車交通の現状と安全教育の新たなパラダイム
導入：なぜか、自転車安全教育の体系化が急務なのか
自転車は、私たちの生活に深く根ざした最も身近な移動手段です。近年、自転車利用の急増により、道路空間への混雑が顕著となり、安全確保の課題が浮き彫りになっています。しかし、この利便性の裏面では、自転車に関わる交通事故は依然として社会的な課題であり続けています。

これまで、自転車の安全教育は主に学校単位で、あるいは地域の交通安全教室などで断片的に実施されてきました。しかし、利用者のライフステージによって異なるリスクや必要とされる知識・スキルは大きく異なります。幼児期の基礎習得、学童期の基礎的知識、中学生の学習意欲、成人期の経験に基づく実践的学び、そして高齢期の身体機能の変化への対応。これら全ての段階で同じ教育が有効であるはずがありません。

本レポートの目的は、こうした断片的な安全教育から脱却し、人の一生に寄り添う「生涯学習（ライフロングラーニング）」としての自転車安全教育の有効な体系を整理し、実際に各地で実践されている優れた教育プログラムを紹介することにあります。各ライフステージにおける身体的・認知的能力と、統計データに基づく事故リスクを科学的に分析し、それに基づいて最適化された効果的なカリキュラム事例を提示することで、利用者が自身に合った学びの場を見つける一助となることを目指します。

統計データで見る日本の自転車事故の全体像
警察庁の統計によれば、自転車関連の交通事故件数そのものは長期的には減少傾向にあります。しかし、その一方で、交通事故件数における自転車事故の割合は近年、増加傾向を示しているという構造的な課題が浮き彫りになっています。これは、自転車の安全対策が機動的に向上し、事故件数を押し下げているのに対し、自転車利用者の安全対策がそれ以上に追いついていない可能性を示唆する重要な指標です。

事故の類型をみると、特に中学生や高校生で自転車による事故の割合が顕著です。「出会い頭」が最も多く発生しています。また、事故の発生場所は「交差点」及びその付近が全体の約7割近くを占めています。日本の自転車安全教育が、特に交差点における危険予知スキルを磨くことに重点を置いてきたことが裏付けされています。年齢層別の死者数を見ると、そのリスク分相は決して均一ではありません。15-19歳が全体の約18%、65歳以上が約16%を占めるなど、高校生を中心とする若年層と高齢者が突出して高いリスクに曝れていることが明らかです。この2つのグループが、今後の安全教育における最重要ターゲットであることは論を待たません。

【表1】ライフステージ別：自転車事故の統計的特徴

以下の表は、警察庁などの統計データに基づき、ライフステージ別の事故の特徴を整理したものです。この表のデータは、本レポートで後述する各ライフステージ別カリキュラムが、従来とは異なる具体的なリスクに直接対応するものであることを示しています。

ライフステージ	死者数・傷亡数 (推定)	死亡者・傷亡者 (推定)	主な事故原因	特徴的な被害状況
14歳以下	11.2%	-	交差点横断歩道、一時不停止	大人との衝突、横断歩道
15-19歳	18.5%	-	交差点横断歩道、出会い頭、信号無視	横断歩道未歩行、信号無視による衝突
20-64歳	42.8%	-	交差点横断歩道、一時不停止、信号無視	横断歩道未歩行、一時不停止による衝突
65歳以上	19.5%	68.4%	交差点横断歩道、一時不停止	横断歩道未歩行、死亡・重傷の割合高

この表から、なぜライフステージ別に教育内容を最適化する必要があるかが一目瞭然となります。例えば「15-19歳」では「横断歩道未歩行」が突出した課題である一方、「65歳以上」では「横断歩道」とそれが「出会い頭」による死亡に直結するリスクが極めて高いことがわかります。これらの違いを踏まえ、従来のような「誰れもに標準的」とは異なるべき教育が必要とされています。

教育パラダイムの転換：ルール遵守からリスクマネジメントへ
従来の安全教育は、「横断歩道を渡る」「一時不停止」といったルールを一方的に教えることに重点が置かれていました。ルールを教えることは、必ずしも実践できることは同様ではありません。なぜなら、その背景にある「なぜそれが必要なのか」

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 警察ポータルサイトとの関係性

WEBサイトを作成するにあたり、2025年12月に公開された警察庁自転車ポータルサイトを参考としながら、差別化を行った。

<警察庁自転車ポータルサイト>

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>



<警察庁ポータルサイトとの差別化について>

掲載項目と内容を精査し差別化を行った。

【警察庁ポータルサイト】	【自転車普及協会ポータルサイト】
<ul style="list-style-type: none">▼新しい自転車制度<ul style="list-style-type: none">↳交通反則通告制度（青切符）について↳交通反則通告制度（青切符）の趣旨↳従来の手続きとの違い↳青切符交付後の手続きについて↳対象年齢について▼自転車の交通ルール<ul style="list-style-type: none">↳自転車安全利用五則↳基本的な交通ルール▼取り締まりについて<ul style="list-style-type: none">↳取り締まりの基本的な考え方↳取り締まり例▼事故・違反の発生状況<ul style="list-style-type: none">↳自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移↳自転車事故の様態↳違反の発生状況▼自転車の交通安全教育<ul style="list-style-type: none">↳学びたい人向け↳安全安心な自転車利用に向けて<ul style="list-style-type: none">↳教材一覧↳申し込み↳自転車交通安全教育実施事業者公表制度（教室検索）↳実施者向け<ul style="list-style-type: none">↳官民連携協議会↳自転車交通安全教育ガイドライン↳教室事例紹介	<ul style="list-style-type: none">▼初めての自転車青切符<ul style="list-style-type: none">↳かんたん3ポイント↳今まではどうだったの↳なぜ青切符が導入されるか↳青切符の手続きの流れ↳どんな時に取り締まりになるの↳青切符と赤切符↳16歳未満と16歳以上の違い↳自転車運転講習の対象となる危険行為16種↳よくある質問▼自転車の交通ルール<ul style="list-style-type: none">↳自転車安全利用五則↳事故に合わない為に 自転車事故発生理由TOP3↳基本的な交通ルール↳自転車の整備↳初めての「自転車保険」ガイド▼年代別事故例<ul style="list-style-type: none">↳幼児/小学生/中学生/大学・社会人/子育て世代/シニア▼年代別カリキュラム<ul style="list-style-type: none">↳幼児/小学生/中学生/大学・社会人/子育て世代/シニア▼自転車交通安全教育教室検索

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 警察自転車ルールブックとの関係性

WEBサイトを作成するにあたり、2025年9月に策定された「自転車を安全・安心に利用するために－自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入－（自転車ルールブック）（PDF）」を参考とした。

自転車を安全・安心に利用するために
 ー自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入ー
 【自転車ルールブック】

令和7年9月
 警察庁交通局

* 自転車の交通ルール

(1) 歩行者保護をはじめとする他の交通主体との調和のための交通ルール

ア 自転車で車道を通行するときのルール

(7) 車道通行の原則

自転車は、「軽車両」と位置付けられ、自動車と同じ「車両」の一種です。原則として、歩道又は路側帯*と車道の区別のある道路では、**車道を通行**しなければなりません（法第17条第1項）。

これに違反すると、**通行区分違反（反則行為）**として、反則金（6,000円）の対象となります。

* 路側帯とは、歩道のない道路にある、歩行者が通行するために、道路の側端に白線で区画された場所です。



路側帯

(イ) 左側通行の原則

自転車は、基本的に道路の左側端に寄って通行しなければなりません（法第17条第4項、第18条第1項）。

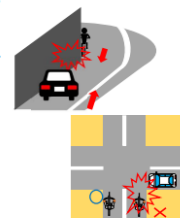
自転車の右側通行は、逆走となり、**通行区分違反（反則行為）**として、反則金（6,000円）の対象となります。



逆走はなぜ危険？

- 逆走（自転車で道路の右側を通行すること）は、
 - ・ 駐車車両等の障害物があるときや、見通しの悪いカーブで、対向車から自転車がみえず、正面衝突する危険がある
 - ・ 自転車が車道の右側を通行していると、交差点で自転車が自動車の左方から飛び出してきたときに、自動車の発見が遅れ、ブレーキをかける余裕がない
 といったことから、大変危険です。

右側通行は危険



ライフステージごとの教育内容と習得すべき目標

会議後廃棄

(1) 未就学児

区分	項目	習得すべき目標
技能	バランス能力の向上	ふらつかずに発達してまっすぐ走れるようになる
	ブレーキのかけ方	止まりたい場所で「止まる」ことができる

区分	項目	重点	習得すべき目標
知識	信号機の信号等に従う義務	★	基本的な信号の意味（「青」は進め、「赤」は止まれ）を理解している
	徐行すべき場所	★	・ 交差点がどのような場所であるかを理解している
	指定場所における一時停止	★	・ 身の回りの交差点やまがりかどにおいて、ゆっくり走るべきであることを理解している ・ 「止まれ」の標識・標示の意味を理解している
	ヘルメットの着用	★	自転車に乗る際はヘルメットを着用する必要があることを理解している

区分	項目	重点	習得すべき目標
行動	交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」を習得	★	・ 「止まる」場所、「見る」方向、「確かめる」対象を具体的に理解し、交差点に進入するときや道路外の施設や場所から道路に出るときに、「止まる」「見る」「確かめる」を正しい順番で実践している
	他の人がいることの認識及び他の人を思いやる気持ちの醸成	★	・ 歩道が誰のための道かを理解している ・ 歩道では、歩行者とぶつからないように周りをよく見て通ることができている ・ 急に動きを変えるなど、ほかの人の通行の迷惑となる運転をしない

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 構成案（サイトマップ）

WEBサイトに掲載する内容をまとめ上げ、以下のようなサイトマップを作成した。

サイト構成	内容	説明（伝えたいこと）
ヘッダー	<ul style="list-style-type: none"> ●ロゴ（サイトタイトル） ●メニュー 	
【TOP】	<ul style="list-style-type: none"> ●キービジュアル、画像の掲載 ●Webサイトの説明 ●各コンテンツの入り口 	<p>どのような目的をもってこのWebサイトが運営されているか説明する。</p> <p>この完成度と納得感でWeb全体への見られ方が変わってくる。堅い内容をいかに、興味を持ってもらえるか。</p>
【知る】 自転車交通安全ルールについて	<ul style="list-style-type: none"> ●青切符制度について（青切符制度とは何かを説明する） <ul style="list-style-type: none"> ↳青切符導入の背景・目的・周辺情報 ↳青切符制度の具体的内容 ●自転車の基本ルール（安全に走るための基本ルールを掲載する） <ul style="list-style-type: none"> ↳自転車安全利用5則 ↳自転車の交通ルール ↳自転車の装備 ↳保険について 	<p>青切符制度の内容を説明し、過去と何がどのように変わったかを知らせる。</p> <p>難しい内容で読み飛ばされる可能性があるため、分かりやすい工夫をし、滞在時間を延ばすような工夫。</p> <p>罰則の面をよりは「安全に楽しく」ということを強調。</p>
【参加する】 自転車交通案電&検索	<ul style="list-style-type: none"> ●年代別自転車における特徴と注意点 <ul style="list-style-type: none"> ↳6類型ごとにまとめる ●自転車交通安全教室の紹介 <ul style="list-style-type: none"> ↳教室表示 検索機能（一定条件で検索可能にする） 	<p>年代（発達段階）によって乗り方やリスクなどが異なる。現状の事故件数のエビデンスをもとに、お墨付き（注意すべき点＝カリキュラム）を提示</p> <p>各年代の特徴が分かったのちに「教室を検索する（こんなものがありますよ。）」できるようにする。年代別で検索できればベスト。教室の種類を調べた結果次第？</p> <p>※実際に個人で参加できる教室が少ない？ => 団体のリンクを掲載して、ユーザー自身が問い合わせ。</p>
【学ぶ】 学習コンテンツ ※R8年度追加予定コンテンツ	<ul style="list-style-type: none"> ※アプリに対応した簡易バージョンコンテンツ 	<p>青切符をはじめ、交通ルールの理解度をテストする場を設けて学習効果をUP。</p> <p>アプリの簡易版。R8追加</p>
フッター	<ul style="list-style-type: none"> ●問い合わせ ●サイトマップ ●利用規約・プライバシーポリシー ●運営団体 	

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（TOPページ）

TOPページを設定し、サイト内のコンテンツを整理し分かりやすく表示をした

■サイトタイトル：自転車ルール.jp

■サイトドメイン：https://jitensha-rule.jp/

<TOPページ>

自転車ルール.jp

- HOME
- 青切符制度について
- 自転車の交通安全ルール
- 年代別事故例
- なぜ今年齢に合わせた安全教育が必要なのか？
- 自転車教室に参加する

自転車の移動準備
Cycling Preparation
準備ができていないと危険です。

今のあなたに
正しい安全を

青切符制度と自転車の安全な乗り方

安全な乗り方を学ぼう！

自転車の交通安全教室を探す

安全な乗り方について知ろう

point 01

始めます！
自転車でも青切符制度

青切符制度とは？

どんなものが違反になる？

切符を切られてしまったら？

自転車青切符制度について

point 02

ルールだけじゃない
快適に自転車に乗るために

自転車の交通安全ルールとポイント

point 03

児童の事故が増えています
注意点すべき点は？

世代別で異なる自転車事故例

年代に合わせたカリキュラムが必要です
なぜ今年齢に合わせた安全教育が必要なのか？

自転車事故のリスクは年齢やライフスタイルとともに大きく変わります。若年層は負傷が多く、高齢者は死亡事故が増える傾向にあり、子育て世代には子乗せ自転車特有のリスクもあります。あなたや家族が今必要な知識やスキルを見つけてみましょう。

年代に合わせた安全教育内容

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車青切符制度について）

2026年4月から実施される自転車青切符制度について、内容を説明するページを作成した。

<自転車青切符制度>

自転車ルール.jp

- HOME
- 青切符制度について
- 自転車の交通安全ルール
- 青切符制度
- 青切符制度に関するお問い合わせ
- 青切符制度に関するお問い合わせ
- 青切符制度に関するお問い合わせ

はじめての自転車青切符ガイド

青切符制度が始まります。今こそ、ルールの再確認を

2026年4月1日から、自転車の交通安全にも「青切符（交通反則通知）」が導入されます。本ページでは自転車に乗るすべての方に向け、青切符制度の内容を分かりやすく紹介します。



自転車だから大丈夫と思いませんか？

自転車は身近な乗り物ですが、交通ルールの対象外ではありません。2026年4月からは違反行為に対して青切符による取り締まりが始まります。少しくらい「今まで大丈夫だった」は通用しない時代が始まります。

こんな運転は取り締まりの対象になります



ながらスマホ運転

走行中に携帯電話やスマートフォンを保持して通話・注視する行為。



信号無視

信号機の赤信号等を無視して交差点を通過する行為。



通行区分違反（右側通行・歩道通行など）

右側通行や、歩行者優先の区分を無視した歩道通行。



指定場所での一時不停止違反

一時停止標識のある場所で停止せずに走り去るなどの違反も取り締まり対象になります

まずはカンタン3ポイント

point 01

いつから始まるの？



2026年4月1日開始

point 02

対象となる人は？



16歳以上の自転車利用者

point 03

どんな制度？



反則金の納付で刑事手続なし
※重大違反は除く

- 今までのルールではどうだったの（青切符制度スタート前の取扱い）
- なぜ青切符が自転車にも導入されるの？
- 青切符の手続きの流れ
- どんな時に「取締り」になるの？
- 青切符（反則行為）と赤切符（非反則行為）
- 年齢別の処理：16歳未満と16歳以上の違い
- 自転車運転講習の対象となる「危険行為16類型」
- 制度の全体像・まとめ（指導・青切符・赤切符の関係）

よくある質問

- Q 自転車違反をただで、取締りとなりますか？
- Q 指導警告とは具体的にどのようなことがされるのですか。
- Q 指導取締りはいつ、どこで行われますか。
- Q 青切符は前科になりますか
- Q 反則金は分割可能ですか
- Q 自転車の違反で取締りを受けた場合、運転免許証にも影響がありますか
- Q 自転車で取り付けてあるスマートフォンを確認した場合はどうなりますか？
- Q イヤホンしながら運転した場合は、取締りを受けますか

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全ルールについて）

「自転車の交通安全ルール」のページを作成し、一般的に自転車に乗るために必要な知識を網羅するページを作成した。

<道路を通行する上で主な交通ルール>

道路を通行する上での主な交通ルール

多くの自転車交通ルールの中でも、特に日常で気をつけたい代表的な交通ルールをピックアップしました。ルールを守って安全に走行しましょう。

違反が特に発生しやすい注意すべき場所

以下の3か所は、上記の違反とともに事故が発生しやすい場所です。走行時は特に注意しましょう。

No.1
一時停止すべき場所



「止まれ」標識のある場所、踏切、見通し不良の交差点では一時停止が義務です。停止線の手前で完全に停止し、安全を確認してから進みます。

No.2
信号機のある場所



交差点では徐行し、歩行者優先を徹底します。横断歩道や横断帯が設けられている場合は、必ずそれに従って進行します。

No.3
交差点



自転車は車両として信号機に従います。歩行者専用信号ではなく、原則として車両用信号に従う必要があります。赤信号での進入は重大事故の原因となり、道路交通法違反となります。

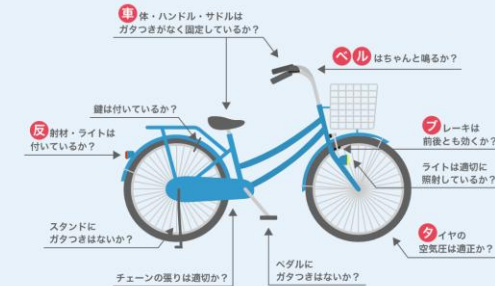
- 徐行すべき場所 +
- 左折・右折の方法 +
- 並進の禁止 +
- 道路外に出る場合の方法 +
- 自転車の横断の方法 +
- 進路変更の禁止 +
- 踏切の通過 +
- 夜間のライト点灯 +
- 警音器の使用 +

<自転車の整備・点検>

自転車の整備・点検

自転車の整備点検は、安全走行の基本です。ブレーキやタイヤ、ハンドルなどの不具合は、重大な事故に繋がります。出発前に短時間の点検と、定期的メンテナンスすることで、安全性が大きく向上します。

“ぶたはしゃべる”を合言葉に基本の点検をしよう



ぶ ブレーキ +

た タイヤ（空気圧） +

は 反射材・ライト +

しゃ 車体（ハンドル・サドル等） +

べる ベル +

車種ごとに確認したい項目

使用する自転車の種類や用途によって、点検すべきポイントは大きく異なります。日常点検「ぶたはしゃべる」に加えて、子ども乗せ・電動アシスト・保管・スポーツバイクの各観点で以下をチェックしましょう。

子ども乗せ自転車の注意点



- ① スタンドの安定性**
必ず両立スタンドを使用しましょう。地面が平らで固い場所で停車し、ロックが確実にかかっているかをチェック。
- ② 空気圧チェックは最優先**
荷重が大きいため、空気圧不足は転倒の原因となります。月1ではなく週1でチェック。
- ③ チャイルドシート固定**
ネジのゆるみ・ガタつき・破損がないかを確認しましょう。肩ベルトは子どもの体格に合わせて調整しましょう。
- ④ 乗り降りの順番**
バランスが取れるよう、乗車時は後座席=>前座席の順番、降車時は前座席=>後座席の順番で子どもの乗り降りさせましょう。
- ⑤ 雨天時**
濡りやすく視界が悪いので、ライト点灯+徐行を徹底しましょう。

電動アシスト自転車の注意点



- ① バッテリー**
錆びの汚れ・腐食・緩みを確認。盗難防止ロックの動作もチェック。
- ② モーター周り**
異音・振動ないか。ペダル感触が急に変化した場合は整備店へ。
- ③ ブレーキ強化**
車体重量が重いため、ブレーキ負荷が大きい。ローター・シューの摩耗を早めに確認。
- ④ アシスト異常表示**
エラーコードが出た場合は無理に走らず取扱説明書・販売店へ。
- ⑤ バッテリー保管**
高温多湿・直射日光を避け、過充電を避ける（寿命短縮）。

スポーツ自転車特有の点検事項（ロード・MTB・クロスバイク）



- ① クイックリリース/スルーアクスル**
確実に固定されているか必ず確認しましょう。レバーの向きが走行中に触れにくい位置にあるかも重要です。
- ② タイヤ種類&空気圧**
ロードは高圧（規定値内）、MTBは路面に合わせて調整しましょう。サイドカット・異物刺さり・ビードずれに注意が必要です。
- ③ ホイールの振れ**
回転させて左右・上下の振れを確認しましょう。スポーク折れや緩みがある場合は直ちに調整が必要です。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全ルールについて）

「自転車の交通安全ルール」のページを作成し、一般的に自転車に乗るために必要な知識を網羅するページを作成した。

<初めての「自転車保険」ガイド>

はじめての「自転車保険」ガイド

自転車は身近な乗り物ですが、歩行者との接触等で加害者となってしまう高額な賠償が発生することがあります。このページでは、最低限知っておきたい自転車保険の基礎まとめました。

なぜ保険が必要？

自転車を運転する人は、違反や乗り方次第で交通事故の加害者となる可能性があります。子ども・高齢者・電動アシスト自転車利用者でも、状況次第で被害者に重大な後遺障害が残ったり、命にかかわる事故となり、数千円規模の賠償責任が発生することがあります。万一に備え、賠償責任保険+傷害保険の組み合わせを検討しましょう。また、単独転倒によるケガにも備えて置くことも大切です。

※自治体によっては自転車損害賠償保険等への加入を義務化している地域があります。お住まい・通学先の最新情報をご確認ください。

実際にあった対人事故による高額賠償事例

約9,500万円〈小学生 vs 歩行者〉	+
約9,660万円〈高校生 vs 歩行者〉	+
約5,000万円〈会社員自転車 vs 歩行者〉	+
約4,700万円〈大学生スポーツ自転車 vs 歩行者〉	+

単独事故による傷害保険のモデルケース

例① 子ども（小学生）の自損転倒で前腕骨折	+
例② シティサイクルで段差につまずいて転倒（顔面裂傷+歯の損傷）	+

自転車保険に加入する前に

自動車保険や火災保険の特約で自転車事故の賠償がカバーされている場合があります。自転車保険を検討の際は、加入している保険の内容を確認しましょう。

万一が事故が発生してしまった場合は

万一が自転車で事故が起きたときに、まず何をすべきかわかりやすくまとめました。緊急の時こそ冷静に、安全確保から連絡、記録、受診まで、落ち着いて正しく行動するための基本的な流れを説明します。

- まずは安全を確かめる** 車が来ない場所へ移動して、二次事故を防ぐ。
- けが人が助ける** けが人がいたら119番で救急車を呼びましょう。無理に動かさず、救急隊を待つ。
①いちばん大事
- 警察を呼ぶ** 110番はぜったい必要。軽いぶつかりでも必ず通報しましょう。
- 相手の情報をメモする** 名前、住所、電話番号を確認しましょう。事故を見ていた人がいれば、その人の連絡先も。
- 現場をスマホ等で撮る** こわれた場所、ぶつかった位置、道路のようすなどを写真に残す。
- 病院でみてもらう** 痛みがなくても、あとで出ることがあるので必ず受診をしましょう。
- 保険に連絡する** 入っている保険に早めに連絡しましょう。

事故発生後に抑えておくポイント

事故現場で当事者間での交渉及び金銭のやり取りを控えましょう

事故直後に、相手と現場で示談交渉やお金の受け渡しをすることは控えましょう。適切な損害額や怪我の状況がわからない段階での交渉やお金のやり取りは、後日のトラブル発生に繋がる可能性があります。

治療に関する損害賠償金は、交通事故を原因とするケガのみ支払われます

治療費は加害者から賠償されることが原則ですが、交通事故によって生じたケガであるか、怪我に対する治療が必要・妥当なものであるかが争点となる場合は、被害者の自己負担になる恐れがあります。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。ヘッダー部分には「特に気を付けてほしい年代別事故例」を掲載し、幼児期、小学生、中高生、大学生・社会人、子育て世代、高齢者の6類型ごとにまとめた。

<ヘッダー部分（世代別で異なる自転車事故例）>

自転車ルール.jp

- HOME
- 青切符制度について
- 自転車の交通安全ルール
- 年代別事故例
- なぜ今年齢に合わせた安全教室が必要なのか？
- 自転車教室に参加する

自転車の補助事業
このWEBサイトは自転車の補助事業の一環として作成しました。

あなたはどの世代？

世代別で異なる自転車事故例

自転車はライフスタイルや体の成長・変化とともに使用用途が異なり、交通事故原因は世代別異なります。自身のライフステージに合わせた、注意点を紹介します。



特に気を付けてほしい年代別事故例

case 01



子乗せ自転車での転倒事故

幼児同乗用自転車の事故のうち、約3割が転倒事故です。運転者自身は軽傷でも、より高い位置に乗っている子どもが頭部に重傷を負うケースが少なくありません。特に停車時は、必ず平らな場所に停車し、子供から目を離さず、また、乗車させる順番を守りましょう。

子育て世代

case 02



ながらスマホ

走行中にスマホを操作して前方をよく見ていない状態は「安全運転義務違反」に該当し、事故につながれば重大な責任を負うことになります。画面に気を取られると信号や歩行者に気づくのが遅れ、片手運転でバランスも不安定になります。スマホ操作は必ず停車してから行うことが基本です。

中高生 大学生・社会人

case 03



安全不確認による交差点事故

安全不確認による交差点事故は、自転車事故で最も多い典型例で*道路交通法の「安全運転義務違反」に当たります。左右の確認不足や速度を落とさず進入することで、車や歩行者との出会い頭衝突が起こりやすく、重大事故につながります。特に見通しの悪い交差点では“止まるつもりで徐行”と確実な目視確認が重要で、確認を怠ること自体が法令違反になることを知る必要があります。

小学生

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

< 世代別で異なる自転車事故例（幼児期） >

年代別の事故例と予防ポイント

各世代の典型的な事故事例と、背景にある年代特性・原因を並べて表示しています。学年・生活パターン・身体機能・走行環境の違いが、事故の起こり方に影響します。

すべて 幼児期 小学生 中高生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者

年代別	事故例	年代別特徴と原因	該当する違反	防止策
幼児期	飛び出しによる出会いがしらの事故	幼児の突発的行動 判断力・注意力の未発達	安全不確認 一時不停止	保護者が道路側に立つ・遊びエリアを限定するなど。
幼児期	子乗せ自転車同乗中の転倒	同乗時の不安定さの認識欠如 重心変化への対応遅れ	なし	発進前に姿勢確認、ヘルメット着用徹底
幼児期	駐車場内での接触事故	幼児の突発的行動 ドライバーからの視認不足	なし	道路以外でも、駐車場など死角が多い場所で自転車に乗せない。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

<世代別で異なる自転車事故例（小学生）>

小学生	小学生	小学生
一時停止無視 登校後の帰宅時、住宅街の交差点で「止まれ」の標識を見落とし、そのまま進入。直進してきた自動車と出会い頭衝突。	横断歩道信号無視 青信号が点滅し始めた交差点を「今なら渡れる」と進入。右折車と衝突し転倒・軽傷。	友人との並走ふざけ運転 友人と並んでおしゃべりしながら走行。前方の歩行者に気づかず接触・転倒。
年代別特徴と原因 通り慣れた道で「車は来ないだろう」と思い込み。標識や停止線の意味理解不足。	年代別特徴と原因 「遅刻しそう」「信号が変わる寸前だから大丈夫」といった心理的要因。	年代別特徴と原因 並進運転の禁止の知識の欠如。「友人と話しながら走るのが楽しい」「広い道だから大丈夫」という過信。
該当する違反 一時不停止	該当する違反 信号無視	該当する違反 並進違反
防止策 「止まる・見る・確かめる」の3動作を徹底。校内交通教室で「実際に止まって左右を見る」訓練を導入。	防止策 時間に余裕をもって行動する。信号の変化（青→点滅→赤）を視覚教材で学ぶ。	防止策 並走禁止の法令（道路交通法第19条の2）を理解させる。ペア走行を疑似体験で再現し、「どちらかが前を見ない危険」を学ぶ。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

<世代別で異なる自転車事故例（中高生）>

中高生	中高生	中高生
<h4>ながらスマホによる出会い頭衝突</h4> <p>下校中、SNSを確認しながら片手運転。前方の信号待ち車列に気づかず追突。軽傷を負うとともに、後続自転車の転倒を誘発。</p>	<h4>スピード出しすぎによる歩道通行事故</h4> <p>通学中、下り坂でペダルを踏み続け高速走行。歩道から交差点進入した際にブレーキが間に合わず出会い頭で車と衝突。</p>	<h4>夜間の無灯火走行で自動車と接触</h4> <p>部活帰りの夜、自転車のライトを点けずに走行。交差点で右折車に発見されず出会い頭衝突。骨折。</p>
<h5>年代別特徴と原因</h5> <p>スマートフォンをいびきだす年代。携帯電話使用（ながらスマホ）運転。</p>	<h5>年代別特徴と原因</h5> <p>自転車での通学機会の増加。「遅刻しそう」「下り坂はスリルがある」など心理的要因。自転車の速度・制動距離の理解不足。</p>	<h5>年代別特徴と原因</h5> <p>自転車での通学機会の増加。「街灯が明るいから大丈夫」「ライトの電池がもったいない」といった安全軽視。</p>
<h5>該当する違反</h5> <p>前方不注意 安全運転義務違反</p>	<h5>該当する違反</h5> <p>安全速度義務違反</p>	<h5>該当する違反</h5> <p>無灯火走行</p>
<h5>防止策</h5> <p>「自転車は停車して操作」ルールの明文化。校則・家庭連携で「自転車×スマホ禁止」の徹底。実証型教材で視線外しの危険を体感。</p>	<h5>防止策</h5> <p>「制動距離」や「速度と視野の関係」を科学的に体感させる授業。学校や地域での「下り坂安全講習」を導入。</p>	<h5>防止策</h5> <p>「見えるため」ではなく「見られるための灯火」を理解させる指導。夜間安全走行の体験授業（暗室内シミュレーション等）。</p>

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

<世代別で異なる自転車事故例（大学生・社会人）>

大学生・社会人	大学生・社会人	大学生・社会人
飲酒運転による事故 仕事帰りに飲酒后、自転車で帰宅途中にふらつき転倒。対向車線に逸脱し、通行車両と接触。	ヘッドホンやイヤホン装着に起因する事故 通勤中、イヤホンで音楽を聴きながら走行。後方から接近した車両に気が付かず、車線変更時に衝突。	ながらスマホによる出会い頭衝突 大学生が地図アプリを見ながら走行中、赤信号を見落とし横断中の歩行者に衝突。
年代別特徴と原因 飲酒ができる年代。「少しなら大丈夫」「代行費用がもったいない」といった軽視。	年代別特徴と原因 周囲音の遮断による安全運転義務違反	年代別特徴と原因 携帯電話使用（ながらスマホ）運転。
該当する違反 酒酔い運転 酒気帯び運転	該当する違反 安全運転義務違反	該当する違反 前方不注意 安全運転義務違反
防止策 飲酒後は「押して帰る・タクシー利用」を徹底。企業や大学の安全教育で「飲酒運転＝刑事罰」の明示。	防止策 「音が聞こえない状態の危険体験」教材を活用	防止策 停止時のみ操作するルール化。企業・大学の自転車通勤規定で「スマホ操作禁止」を明文化。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

< 世代別で異なる自転車事故例（子育て世代） >

子育て世代	子育て世代	子育て世代
停車時の転倒 信号待ち中、前後に子どもを乗せて停車。バランスを崩し、自転車ごと横倒れ。後席の子どもが頭部を強打。	子供のはみ出しによる接触事故 保育園送迎中、後席の子どもが足を外に出した際、通過したガードレールと接触し骨折。	荷物過積載によるハンドル操作不良事故 買い物帰りに前後のチャイルドシート + 買い物袋をハンドルにかけて走行。下り坂でふらつき転倒。
年代別特徴と原因 子供を同乗させる機会の増加。子乗せ自転車特有のバランス感に慣れていない。	年代別特徴と原因 子乗せ自転車特有の車幅感覚に慣れていない。	年代別特徴と原因 買い物や日常の移動として自転車に乗る機会の増加。
該当する違反 なし	該当する違反 なし	該当する違反 安全運転義務違反
防止策 両足を確実に地面につける位置にサドル調整。停車時はブレーキをしっかり握り、ハンドルを正面に保持。子供の乗り降り、乗車時は後部座席から、降車時は前部座席からを徹底。	防止策 ベルト着用を習慣化。歩道通行時も車両・障害物との間隔を意識。保護者向け安全講習の実施。	防止策 「荷物は前かごのみ・左右均等」を徹底。過積載防止を販売店で周知。荷重限界（チャイルドシート + 荷物）の表示徹底。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別事故例）

各年代別の傾向から代表的な事故例を紹介するページを作成し、年代別に気を付ける点と防止策を集約したページを作成した。

< 世代別で異なる自転車事故例（高齢者） >

高齢者	高齢者	高齢者
<p>段差やカーブでふらつき転倒</p> <p>住宅街の緩やかなカーブで道路の段差を越える際、バランスを崩し転倒。骨折・頭部外傷を負う。</p> <p>年代別特徴と原因</p> <p>操作遅れ・体幹バランス低下・段差認識の遅れ。加齢により平衡感覚が衰え。</p> <p>該当する違反</p> <p>なし</p> <p>防止策</p> <p>低重心の自転車へ切り替え。段差前での減速・ハンドル直進保持を習慣化。（段差に対してなるべく斜めに入らないようにする。）地域指導では「歩道の乗り上げ・降り」練習を実施。</p>	<p>ブレーキ操作ミスによる転倒・車道逸脱事故</p> <p>夕暮れ時に、ハンドル操作ミスと、ブレーキ操作遅れで側溝へ転落。頭部を打ち死亡。</p> <p>年代別特徴と原因</p> <p>視力の低下。前後ブレーキの使い分け誤り、反応遅れ、手指の筋力低下。</p> <p>該当する違反</p> <p>なし</p> <p>防止策</p> <p>暗くなってから自転車に乗らない判断。「両手で均等に握る」練習の反復。電動アシスト車では制動距離を体験。整備時のブレーキ調整確認を徹底。</p>	<p>横断歩道通過時の衝突事故</p> <p>横断歩道を自転車に乗ったまま横断。右折車が気づかず接触。重傷。</p> <p>年代別特徴と原因</p> <p>横断時の安全不確認。視認遅れ・判断遅れ。加齢による視野狭窄で車両接近に気づかず。</p> <p>該当する違反</p> <p>横断方法違反 安全運転義務違反</p> <p>防止策</p> <p>横断時は「降りて押す」ことを徹底。地域講習で「見えている＝見られているとは限らない」理解を浸透。</p>

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。ヘッダー部分には「自転車乗用中の年齢別死傷者数の推移」を掲載し、幼児期、小学生、中学生、大学生・社会人、子育て世代、高齢者の6類型ごとにまとめた。

<ヘッダー部分（世代別で異なる自転車事故例）>



WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

< 幼児期 >

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中学生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

幼児期

「できた！」からはじめる交通安全の第一歩

このステージの課題：データで見る危険性

幼児（1～5歳）の歩行中の死亡・重傷事故の行動類型では、「一人歩き（保護者不随）」が35.2%と最も多く、次いで「飛び出し」が20.3%となっています。保護者の監督下を離れた際の突発的な行動が、重大な事故に直結しています。

出典：警察庁「令和2年 警察庁交通局幼児・児童の交通事故発生状況について」

カリキュラムの目標

自転車に乗れることの楽しさを通じて、「走る・曲がる・止まる・見る」という安全行動の基本を学び、保護者と共に安全意識を育みま

習得すべきこと

知識
ヘルメットの重要性、道路の危険な場所（駐車場、交差点）、信号機の基本的な意味を知る。

技能
ふらつがずに発進してまっすぐ走れるようになる。止まりたい場所で「止まる」事ができる。

態度
他の人を思いやる気持ちの醸成。自転車乗車時も歩行時と同様に注意する。交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」を習得。

実践事例

デンマーク式自転車ゲーム

単なる乗り方教室ではなく、「遊び」を通して安全を学びます。パイロンを並べたスラローム走行や、一本橋を渡るバランスゲームなど、子どもが夢中になるプログラムの中で、自然とブレーキ操作やバランス感覚が身につきます。また、「相手との距離感をたもつ」、「急に進路を変えないなど」、他の人に思いやる気持ちを醸成します。

この年代に有効なポイント

「教える」のではなくまずは「楽しく自転車に触れる」アプローチ。子どもが持つ知的好奇心や遊びたい欲求を安全教育に結びつけることで、退屈させずに集中力を維持させ、自発的な学習を促します。また、幼児の特性を理解することが大切です。

幼児の特性

- ・一つのものに注意が向くと、まわりのものが目にはいらなくなる
- ・ものごとを単純にしか理解できない
- ・そのときどきの気分によって行動が変わる
- ・抽象的なことばだけではよく理解できない
- ・大人のまねをする / 大人に依存しやすい
- ・応用的動作ができない
- ・物かげで遊ぶ傾向がある

出典：「幼児交通安全教本」（昭和48年5月5日中央交通安全対策会議決定）

応用のポイント

安全教育の「ゲーミフィケーション（ゲーム化）」。例えば、自転車に乗りながらカード集めをしたり、お片付けゲームをする等の遊びを応用すればどんな教室でも導入可能です。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<小学生（低学年）>

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 **小学生** 中学生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

小学生

このステージの課題：データで見る危険性

小学生の自転車での死亡・重傷事故のうち、安全不確認が24.4%、次いで交差点安全進行義務が16.3%となっています。一時停止の標識があるにも関わらず安全確認を怠ったことや、交差点での安全確認不備で発生しています。

出典：交通事故総合分析センター「子供の交通死亡・重傷事故(令和6年中)」

カリキュラムの目標

一人で安全に行動できるよう、具体的な交通ルール(左側通行の徹底、信号、標識、歩道の通行方法)を理解し、交差点での安全確認を習慣化します。また正しくブレーキをかけ止まることなど、自転車の技能を向上させます。

この年代の特性

- ・就学と同時に1人で移動することが増え行動範囲が広がる。
- ・歩行中の事故では7歳が多く「魔の7歳」と呼ばれる。
- ・友人と出かける機会が増える。

低学年 (1~3年) 高学年 (4~6年)

「歩く」と「乗る」の基本ルールを学ぶ

習得すべきこと

知識
信号や道路標識の意味を正しく理解する。また、歩道の通行方法や徐行すべき場所などを理解している。自転車は「車の仲間」であることを知る。

技能
コーナーやカーブを安定して曲ることができる。正しいブレーキのかけ方で、止まりたい場所で「止まる」ことができる。

態度
交差点等における「止まる」「見る」「確かめる」の徹底。危険箇所の把握し、歩行者や車両といった他交通主体の動きを予測する。ヘルメットの重要性を理解している。

実践事例

座学と実技を組み合わせた自転車講習（金沢市）

金沢市では、小学校3年生全員を対象に、実際の道路（車線、信号、標識）を模した「交通公園」での実地教習を行っています。座学で学んだルールを、安全な環境ですぐに実践できるのが大きな強みとなっています。

有効なポイント

「安全な疑似体験」の提供。実際の道路で練習させるのは危険ですが、交通公園のような閉鎖された環境であれば、子どもたちは失敗を恐れず何度でも反復練習できます。金沢市の事例では、交通公園への移動に路線バスを利用することで、公共交通の利用方法も同時に学べるという「複合的な交通安全教育」を実現しています。

応用のポイント

「簡易コースの設置」。交通公園が近くになくても、学校の校庭や体育館に白線やカラーコーンで交差点やS字カーブ、一時停止線を描くことで、交通公園と同様の学習効果を再現することが可能です。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

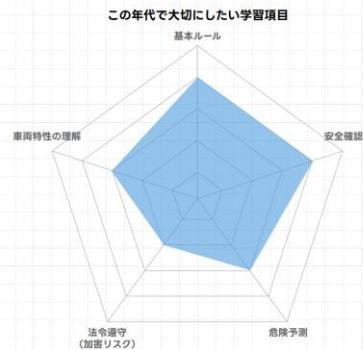
-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<小学生（高学年）>

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中学生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者



小学生

このステージの課題：データを見る危険性

小学生の自転車での死亡・重傷事故のうち、安全不確認が24.4%、次いで交差点安全進行義務が16.3%となっています。一時停止の標識があるにもかかわらず安全確認を怠ったことや、交差点での安全確認不備で発生しています。

出典：交通事故総合分析センター「子供の交通死亡・重傷事故(令和6年中)」

カリキュラムの目標

一人で安全に行動できるよう、具体的な交通ルール(左側通行の徹底、信号、標識、歩道の通行方法)を理解し、交差点での安全確認を習慣化します。また正しくブレーキをかけ止まることなど、自転車の技能を向上させます。

この年代の特性

- ・ 就学と同時に1人で移動することが増え行動範囲が広がる。
- ・ 歩行中の事故では7歳が多く「魔の7歳」と呼ばれる。
- ・ 友人と出かける機会が増える。

低学年 (1~3年)

高学年 (4~6年)

「車の仲間」としての意識改革

習得すべきこと

知識

歩道走行は13歳未満までであることや、中学生以降スマホ操作時の事故が増加することを知り、次のステージへの心構えを持つ。

技能

低学年で学んだ「止まる」「見る」「確かめる」を、より複雑な交通状況（見通しの悪い交差点など）で実践できる。

態度

自分は「歩行者」ではないという意識を持ち、他者に流されず、率先してルールを守る。

実践事例

自転車スキルアップ教室（京都市大宮交通公園）

公園内に設定された、模擬の交通環境（交差点・信号機）を利用し、自転車の安全な乗り方、基本的な交通ルールなどを学ぶ。

有効なポイント

「知識」と「行動」を結びつけることが大切です。ルールを頭で理解させるだけでなく、実際の乗車体験を通じて、規範意識を高めます。特に「自分は大丈夫」という意識が芽生え始める高学年に有効です。

応用のポイント

自転車シミュレーターやVRを活用することで、スタントによる事故再現をせずとも効果が期待できます。また事故事例をテーマとしたディスカッション等を通じて、生徒が自ら考える力をはぐくみます。「歩道走行は13歳未満であること」や、「中学生以降スマホ操作時の事故が増加」することから、高学年次ではその点に触れる事が有効です。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

< 中高生（中学生） >

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中高生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

中高生

このステージの課題：データを見る危険性

登下校で自転車を利用する機会が増える中、自転車乗用中の死亡・重傷事故は10代後半で最も多く、特に高校生年代が高い水準となっています。法令違反別にみると「安全運転義務違反」が全体の約6割を占め、その中には前方不注意や「ながらスマホ」などが含まれます。また、中学生以降は歩行者との接触事故の割合が増加し、人口比でも高校生の事故が多い傾向がみられます。「自分は大丈夫」という過信が、重大な結果を招くことにつながっています。

出典：警察庁 年齢別自転車乗用中死傷者数（令和6年中）

カリキュラムの目標

加害者にもなり得る立場となる中、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員であることを自覚する。

① この年代の特性

- ・ スマートフォンを used する年代。ながら運転の危険が高い。
- ・ 思春期を迎え、危険とわかりつつ反発する傾向がある。
- ・ 身体の成熟により事故が重大化しやすい。

中学生 高校生

「わかっている」と「できている」のギャップを埋める

習得すべきこと

□ 知識
並進走行や一時不停止の危険性。自転車事故による高額賠償事例を知り、加害者リスクを学ぶ。（交通反則通告制度（青切符）の対象外ではあるが、危険行為であることに変わりはないと理解する。）

🚲 技能
自転車を安定して運転しながら、自分の身を守るための安全確認や後方確認を行うなどの安全確認や、あいさつを通じて周囲とコミュニケーションをとることができる。

♡ 態度
歩行者や車両といった他の交通主体への配慮の重要性の理解と実践。加害者になり得る立場、「ながらスマホ」等の危険な行為の危険性の理解。交通社会の一員として、自律的に安全運転を実践する。

📖 実践事例

見て分かる自転車教室（市民自転車学校プロジェクト）

近隣で発生した事故現場の調査やヒアリングで得られた内容を元に行う講義形式の教室。規則や義務だからというスタンスではなく、「何が危険なのか」「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。

👁️ 有効なポイント

「地域密着」と「当事者意識」。一般的なルール説明に終始せず、「いつも通るあの交差点」という具体的な場所で指導することで、生徒はすぐに自分の行動にフィードバックできます。

👁️ 応用のポイント

「生徒参加型」の危険箇所のマップ作成。路上での危険箇所の洗い出しを行ったり、危険回避する方法をグループでディスカッションする等、参加型の取り組みを行うことで、自分事としてとらえることが可能となります。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

< 中高生（高校生） >

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中高生 大学生・社会人 子育て世代 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

中高生

このステージの課題：データで見る危険性

登下校で自転車を利用する機会が増える中、自転車乗用中の死亡・重傷事故は10代後半で最も多く、特に高校生年代が高い水準となっています。法令違反別にみると「安全運転義務違反」が全体の約6割を占め、その中には前方不注意や「ながらスマホ」などが含まれます。また、中学生以降は歩行者との接触事故の割合が増加し、人口比でも高校生の事故が多い傾向がみられます。「自分は大丈夫」という過信が、重大な結果を招くことにつながっています。

出典：警察庁 年齢別自転車乗用中死傷者数（令和6年中）

カリキュラムの目標

加害者にもなり得る立場となる中、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員であることを自覚する。

この年代の特性

- ・ スマートフォンを使いだす年代。ながら運転の危険が高い。
- ・ 思春期を迎え、危険とわかりつつ反発する傾向がある。
- ・ 身体の成熟により事故が重大化しやすい。

中学生 高校生

罰則と責任を理解し、危険を回避する

青切符制度の対象年齢として

10代は自転車事故の死傷者数が最多です。特に高校生は、「ながらスマホ」やイヤホン使用といった「安全運転義務違反」が目立ちます。中学生と異なり、「16歳以上」は自転車交通反則通告制度（青切符）の対象となり、違反が罰則に直結することを強く認識する必要があります。

習得すべきこと

知識
法改正により「16歳以上」が「交通反則通告制度（青切符）」の対象となることを具体的に理解し、違反が罰則に直結する法的責任を重く受け止める。

技能
悪天候時や夜間走行時、スマホの通知など、集中力が阻害される状況下でも、安全を最優先した運転操作と危険予測ができる。

態度
交通社会の一員として、罰則の有無に関わらず、自律的に安全運転を実践する。歩行者や他の車両への配慮を徹底する。

実践事例

[交通安全オンライン 教室（一般財団法人 日本交通安全普及協会）](#)

教育現場において、WEBサイト場に設定された教材動画を見ながら設問に回答し学習する。最終的にはオンライン上のテストも実施し、実際の交通安全教室の講義と組み合わせて実施することで高い効果が期待される。

有効なポイント

交通ルールのある程度理解した年代であり、交通安全に興味を持ちづらい年代であるが、スマホ等で手軽に学べるため、興味を持った参加が期待できる。

応用のポイント

16歳以上が「交通反則通告制度（青切符）」の対象になることや、将来的に取得する「車や原付免許取得にも役立つ」という点を伝え、学習意欲をさらに高める。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<大学生・社会人>

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中学生 **大学生・社会人** 子育て世代 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

基本ルール
安全確認
危険予測
法令遵守
(加害リスク)
車両特性の理解

大学生・社会人

責任ある大人として、スマートな自転車ライフを

このステージの課題：データで見る危険性

自転車加害者となる事故で、9,500万円という高額な賠償命令が出た事例があります。法令違反では「信号無視」「一時不停止」といった基本的なルールの軽視が目立ちます。「知らなかった」では済まされない、重大な社会的責任が問われる年代です。

出典：平成25年7月4日 神戸地方裁判所判決

カリキュラムの目標

最新の道路交通法を再確認し、社会的な責任を自覚した上で、周囲の交通に配慮できる機能的な運転を習得します。

習得すべきこと

知識
自転車の交通ルール全般を理解している。道路交通法の改正内容（罰則強化など）を把握する。自転車保険加入の重要性を理解する。

技能
他者とコミュニケーションを取るとともに、危険を予測し、回避して、安定した車道走行ができる運転能力を身につける。

態度
地域の交通安全啓発活動や地域におけるこどもの見守り活動に参加するなど、交通社会の一員としての責任を理解している。事故における、刑事・民事上の責任を理解している。

実践事例

[サイクルマナーアップ&セーフティ（パナソニックサイクルテック株式会社）](#)

企業が法令順守や従業員のスキルアップの一環として、専門講師が企業に出向いて講習会を実施。従業員の安全意識向上だけでなく、企業のイメージアップにも繋がります。企業が法令順守や従業員のスキルアップの一環として、専門講師が企業に出向いて講習会を実施。

有効なポイント

学習機会の「デリバリー（出前）」。多忙な社会人は自ら学習機会を探すことが困難なため、職場という生活動線上で講習会を実施することで、参加への障壁を劇的に下げています。

この年代の特性

- ・飲酒ができる年齢となり、飲酒運転事故が増加する。
- ・自転車交通安全に関する知識を学ぶ機会が少なくなる。

応用のポイント

ターゲット層に合わせた「場」の提供。企業だけでなく、大学のキャンパスや地域のイベント会場、商業施設など、対象者が集まる場所へ出向いてミニ講習会や啓発活動を行うことが有効です。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<子育て世代>

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中学生 大学生・社会人 **子育て世代** 高齢者

この年代で大切にしたい学習項目

基本ルール 安全確認 危険予測 法令遵守 (加害リスク) 車両特性の理解

子育て世代

自分の安全、子どもの安全、どちらも守るために

このステージの課題：データで見る危険性

幼児同乗用自転車の事故のうち、約3割が転倒事故となり、次いで同乗者身体のみ出しが約2割となります。運転者自身は軽傷でも、より高い位置に乗っている子どもが頭部に重傷を負うケースが少なくありません。特に停車中や発進時など、不安定な状態での転倒が目立ちます。また、身体のみ出しによる事故では、骨折など重篤な怪我を負う危険性が高いので注意が必要です。

出典：国民生活センター「幼児同乗中の自転車の事故」

カリキュラムの目標

幼児二人同乗用自転車特有の危険性を理解し、子どもを乗せた状態でも安定して走行・停車できる運転技術を取得します。自分の運転が子供への教育であることを自覚します。

習得すべきこと

知識

普通自転車と幼児幼児二人同乗用自転車の違いなど乗車可能年齢や人数、正しい乗せ方を知る。駐輪時も含め転倒時のリスクを理解する。子供のみ出しのリスクをを

技能

子どもを正しい順番で安全な乗せ降ろしができる。重い車体で安定した走行ができる。

態度

子どもの命を預かっているという責任感を持ち、絶対に無理な運転はしない。ヘルメット、シートベルトを着用する。

実践事例

[電動アシスト・子乗せ自転車体験会（京都市大宮交通公園）](#)
電動アシスト自転車や子乗せ自転車特有の注意点等、安全な乗り方を学べる講習会。

有効なポイント

「リアルな状況設定」での実技訓練。ただ話を聞くだけでなく、実際に体験することで、頭と体の両方で同乗走行の難しさと危険性を理解できるため、学習効果が非常に高いです。

この年代の特性

- ・ 子供を乗せて運転する機会の増加。
- ・ 買い物等、生活の足として使用する機会の増加。
- ・ 同乗した子供が、大人が交通ルールを守っている姿を見ることにより将来的な交通ルール順守につながる。

応用のポイント

「課題の具体化」。同乗自転車に限らず、例えば坂道走行や雨天走行など、特定の状況に絞ったテーマで実技講習を行うと、参加者の課題意識と合致しやすく、満足度の高い教室になります。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<子育て世代>

幼児同乗自転車と安全な載せ方について

幼児同乗自転車は、幼児2人を乗せても安全に走行できるよう、強度や制動性能、駐輪時の安定性等が強化された自転車です。安全基準を満たした自転車には、「幼児2人同乗基準適合車」のマークがついています。

幼児二人同乗用自転車の場合



幼児二人同乗用自転車には、16歳以上の運転者が、6歳未満の幼児2人を乗車させることができます。



幼児二人同乗用自転車には、16歳以上の運転者が4歳未満の子供を1人背負い、幼児用座席に1人を乗車させることができます。

普通自転車の場合



普通自転車には、16歳以上の運転者が、6歳未満の幼児1人を乗車させることができます。

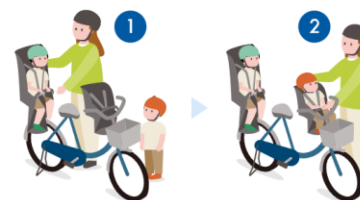


普通自転車には、16歳以上の運転者が4歳未満の子供を1人背負い乗車させることができます。



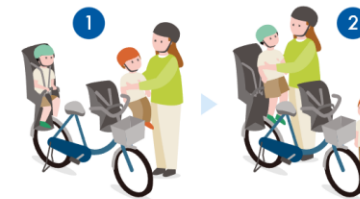
安全性の確保

平らな場所にスタンドを立て、ぐらつかないようにしましょう。



載せる順番は、①後部座席 ②前座席の順番です。

初めに後部座席、大きいお子さんを後ろに。次に前座席、小さいお子さんを前に。



降ろす順番は、①前座席 ②後部座席の順番です。

初めに前座席、小さいお子さんを先に。次に後部座席、最後に大きいお子さんを降ろします。

子乗せアシスト自転車の注意点

[子育て世代向け家族の笑顔のために。電動子乗せの安全ポイントまとめ](#)

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

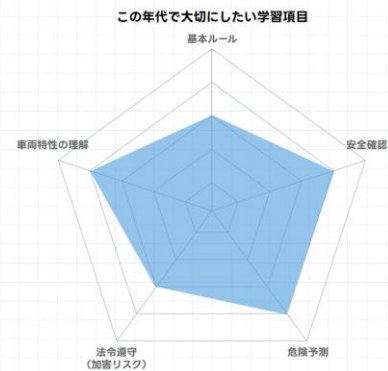
-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

各年代別の特色、事故傾向から重点的に学習するポイントまとめ上げたページを作成し、ライフステージ別に対応するカリキュラムをまとめた。

<高齢者>

あなたのライフステージを選択してください

幼児期 小学生 中学生 大学生・社会人 子育て世代 **高齢者**



高齢者

これからも安全に、長く自転車を楽しむために

このステージの課題：データで見る危険性

自転車乗用中の死亡事故のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は全体の約7割（69.5%）にもものぼります。法令違反別に見ると、最も多いのは「安全不確認」で、長年の経験からくる「慣れ」や身体機能の低下が重大事故に直結していることがわかります。

出典：警察庁「令和4年における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」

カリキュラムの目標

現在の自身の身体能力を把握し、それを受け入れた上で、無理のない安全な自転車の利用方法を再確認・習得します。事故や転倒によるケガが重篤化するリスクを認識し、予防のためヘルメットの着用や視認性の高い服装を身に着けることを意識します。

習得すべきこと

知識

身体機能の変化が運転に及ぼす影響を知る。若年層と比べて、転倒や事故時に怪我が重篤となる可能性が高いことを知る。

技能

自身の身体能力を考慮し安全な速度域を理解する。低速でふらつかずに走行できる。

態度

自身の能力を過信せず、体調が悪い日は運転を控える。時間に余裕を持った行動を心がける。両足が地面につくサドルの高さにする、体にあった車輪径の小さい自転車を使用するなどの工夫をする。

実践事例

警視庁 シニア向け自転車教室（東京都）

「自分の能力を知る」ことに重点を置き、専門の機材を用いて動体視力や俊敏性を測定し、結果を本人にフィードバックすることで、身体能力の低下を客観的なデータとして示します。

この年代に有効なポイント

「客観的なデータ」による自己認識の促進。ただ「気をつけましょう」と言うのではなく、具体的な数値で能力の変化を示すことで、本人が納得し、行動変容に繋がりがやすくなります。

高齢者の交通行動の特色

- ・ 体力の全体的な衰えなどにより歩行速度が遅くなったり、身体の反応が遅れがちで、危険を避けるためのとっさの行動をとることが困難となる。
- ・ 視力や聴力の弱まりに加え、つまづきを避けるために注意が足下にいきがちになり、危険の発見や回避が遅れがちになる。
- ・ そのときどきの気分によって行動が変わる
- ・ 平衡感覚の衰えから、歩行や自転車の乗り方が不安定になる。
- ・ 自分の身体機能の低下に関する評価が甘くなりがちで、つい無理をしてしまう傾向がある。
- ・ 過去の経験に頼りがちで道路交通の変化や交通ルールの変更等の新しい状況への適応力が弱い。
- ・ 運転経験のない人が多いこともあって、交通ルールや自動車の特性についての知識に乏しい。

出典：「高齢者交通安全教育指導指針」（平成2年2月13日高齢者交通安全対策推進会議決定）

応用のポイント

「簡易的な身体能力チェック」の導入。専門機材がなくても、例えば「片足で何秒立てるか」「決められた範囲をふらつかずに歩けるか」といった簡単なテストでも、自身のバランス能力や俊敏性を自覚するきっかけになります。

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（世代別交通安全カリキュラム）

子育て世代のカリキュラムページ内に、PDFリンクを設定し、チラシデータとしてダウンロードできるようにした。

子育て世代が注意したい 子乗せ自転車の安全ポイントのまとめ

ご自分の安全、子ども安全、どちらも守るために

幼児同乗用自転車の事故のうち、約3割が転倒事故となり、次いで同乗者身体のはみ出しが約2割となります。運転者自身は軽傷でも、より高い位置に乗っている子どもが頭部に重傷を負うケースが少なくありません。特に停車中や発進時など、不安定な状態での転倒が目立ちます。また、身体のはみ出しによる事故では、骨折など重篤な怪我を負う危険性が高いので注意が必要です。

ご自身とお子さんの怪我を防ぐ為に

子乗せ自転車での転倒事故が増えてます

幼児同乗用自転車の事故のうち、約3割が転倒事故です。運転者自身は軽傷でも、より高い位置に乗っている子どもが頭部に重傷を負うケースが少なくありません。特に停車時は、必ず平らな場所に停車し、子供から目を離さず、また、乗車させる順番を守りましょう。

子供の身体のはみ出しによる接触事故に注意

同乗させた子供の身体のはみ出しによる事故の約半数は骨折となり、人の骨の中で最も大きい大腿骨を骨折する事故が発生しています。子供が足を投げ出すことも想定されるので、すり抜けや狭い場所の走行は避けましょう。

■ 幼児同乗自転車の安全な載せ方について

転倒事故を防ぐために、「載せ方」「降ろし方」の正しい手順を守りましょう。

※幼児同乗自転車は、幼児2人を乗せても安全に走行できるよう、強度や制動性能、転倒時の安定性等が強化された自転車です。安全基準を満たした自転車は、「幼児2人同乗基準適合車」のマークがついています。

※前座席は1歳～4歳未満が目安、後部座席は1歳～小学校入学前まで

- 1 安全性の確保**
平らな場所にスタンドを立て、ぐらつかないようにしましょう。
- 2 載せる順番は、①後部座席 ②前座席の順番です。**
初めに後部座席、大きいお子さんを後ろに、次に前座席、小さいお子さんを前に、安全ベルトを確実に装着させましょう。
- 3 降ろす順番は、①前座席 ②後部座席の順番です。**
初めに前座席、小さいお子さんを先に、次に後部座席、最後に大きいお子さんを下ろします。

他人に怪我をさせないために

**車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

忙しい朝、お子さんを保育園等に送迎する時に焦ってしまい、交通ルールがおろそかになっていませんか？

自転車は車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。道路の中央から左側部分の左側に寄って通行しましょう（一方通行道路で「自転車を除く」の補助標識があり、自転車の規制が除外となっている場合に通行（逆行）する場合も同じです。）

交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

歩行者の延長で自転車に乗っていませんか？

自転車は、道路を通行する際は、信号機等に従わなければいけません。特に、交差点での信号遵守は重要です。一時停止標識のある場所や踏切などでは必ず停止して左や後方の安全を確認しましょう。

■ 自転車の通行場所

車道通行の原則：歩道と車道の区別がある道路では車道を通行。左側端を通行し、一番左側の通行帯を利用。

例外的に歩道を通行できる場合

「自転車通行可」や「自転車及び歩行者専用」など、歩道通行を認める標識・標示がある場合。

児童（13歳未満）、高齢者（70歳以上）、身体の自由な方や、車道通行が危険と判断される場合。

車道が工事・渋滞・交通量過多などにより狭く危険で、歩道を歩行者優先通行する必要がある場合。

大人が交通ルールを守る事で、将来子供達が交通ルールを守る事につながり、安心な未来につながります。

？ 自転車青切符制度とは。

自転車だから大丈夫と思っていませんか？

自転車は身近な乗り物ですが、交通ルールの対象外ではありません。2026年4月から、自転車の比較的軽微な113種の交通違反行為には青切符による取り締まりが行われています。「少しくらい」「このくらいなら大丈夫」という感覚は通用しません。自転車にも、ルールを守った安全な利用が求められています。

まずはカンタン3ポイント

いつから始まる？

2026
2026年4月1日開始

対象となる人は？

16歳以上の自転車利用者

どんな制度？

反則金の納付で刑事手続なし
※重大違反は除く

🚫 こんな運転は取り締まりの対象になります

ながらスマホ運転

信号無視

通行区分違反（右側通行・歩道通行など）

指定場所での一時不停止等

緑の補助事業 競輪の補助事業 このパンフレットは、競輪の補助により作成しました。
<https://jka-cycle.jp/>

自転車安全に関する詳細はこちら
<https://jstnharule.jp/>

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全教室検索ページ）

全国各地で実施している自転車交通安全教室を調査し、各教室の情報を一覧化するページを作成、一般消費者がアクセスしやすい環境を作った。

自転車の交通安全教室を探す



* 次ページの協力依頼文書に対して、回答をいただいた団体の情報のみを掲載

自転車の交通安全教室一覧

東北

都道府県	教室名	対象年齢	主催者名	運営者名	メール	電話番号	WEBサイト
青森県	小・中学生を対象とした交通安全教室	小学生（低学年） 小学生（高学年） 中学生	公益社団法人青森県トラック協会	青森県トラック協会三八支部	sanpachi@aotakyo.or.jp	0178-28-2131	
青森県	交通安全教室	未就学児 小学生（低学年） 小学生（高学年） 中学生 高校生	八戸市	(株)ムジコ・クリエイティブ 八戸モータースクール	kurashikotsu@city.hachinohe.aomori.jp	0178-43-9218	詳細
岩手県	小学生向け自転車教室	小学生（高学年）	宮古ドライビングスクール	菊池 信太郎	miyako.driving.s@gmail.com	0193-69-2131	詳細
宮城県	自転車交通安全教室	小学生（低学年） 小学生（高学年） シニア	多賀城市	多賀城市		022-368-2078	詳細
福島県	ペーパードライバー講習	社会人 子育て世代 シニア	会社南湖自動車学校	会社南湖自動車学校		0248-22-1177	詳細

関東

都道府県	教室名	対象年齢	主催者名	運営者名	メール	電話番号	WEBサイト
茨城県	高齢者電動アシスト自転車等購入費補助事業	シニア	つくば市	つくば市、パナソニックサイクルテック株式会社			詳細
茨城県	二ノ宮児童館交通安全教室	小学生（低学年） 小学生（高学年）	二ノ宮児童館	二ノ宮児童館、つくば市、パナソニック サイクルテック株式会社			詳細
栃木県	自転車の安全利用について	社会人 子育て世代 シニア その他	栃木県	くらし安全安心課 生活・交通安全担当	kurashi@pref.tochigi.lg.jp	028-623-2185	

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

-自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全教室検索ページ）

全国各地で実施している自転車交通安全教室を調査するにあたり、以下の3つの属性に対し調査案内を送付し、情報を集約した。

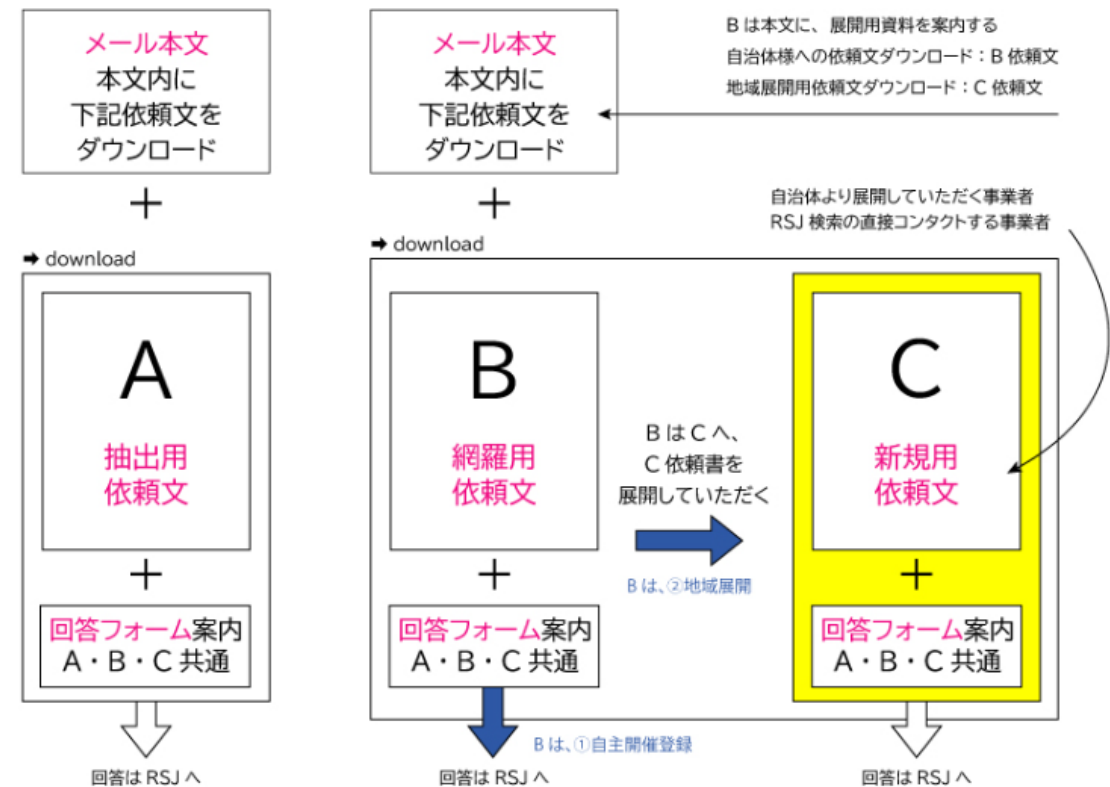
<調査案内送付件数>

グループ属性	送付件数
【A】 官民連携協議会参画団体・ JBCF登録チーム	405件
【B】 全国の地方自治体（県・市町村） *メール配信+一部問合せフォームより案内	1,902件
【C】 その他自転車交通安全教室実施団体	94件

調査案内送付合計 2,401件

回答件数合計 85件

<調査案内送付の概念図>



WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開） -自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全教室検索ページ）

各団体に向け、以下の調査案内を送付した。

【A】官民連携協議会参画団体向け案内

令和8年1月14日
一般財団法人日本自転車普及協会
(公印省略)

自転車交通安全教育に関わる自転車関係団体
各位

弊会運営「自転車交通安全の情報発信サイト」開設に伴う情報掲載(依頼)について

謹啓 新春の候、貴顕におかれましては時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。
平素より、自転車の利用促進・交通安全啓蒙に格別のご理解とご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年実施させていただきました「2024年度「自転車交通安全教育機会拡大に向けた実施状況」調査研究」ではご多忙にもかかわらず、多大なるご協力をいただき、誠にありがとうございました。心より御礼申し上げます。調査結果は弊会HP <https://www.bpai.or.jp/?t=102078> にてご報告させていただきます。〓

さて、このたび令和7年12月11日付にて、警察庁より「自転車交通安全ポータルサイト」が公開されました。〓
*警察庁：自転車交通安全（<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>）

これまでの検討経緯と調査研究を踏まえ、同協議会の構成団体の一員である弊会（一般財団法人日本自転車普及協会）が主体となり、警察庁ポータルサイトに追加した取り組みとして、交通反則通告制度施行直前でお問合せが追加すると見込まれる令和8年3月末公開予定とした「自転車交通安全の情報発信サイト」を、2025年度競輪補助事業（<https://www.jka-cyclo.jp/>）の補助を受けて新たに立ち上げることを目指しております。〓

つきましては、皆様が主体的に実施されている自転車交通安全教育講習会等を、弊会サイトにご掲載させていただきたく存じます。〓

昨年に続きご多忙のところ誠に恐入りますが、皆様の貴重な取り組みを広く情報発信して国民の皆様により一層多くの学びの機会をご提供させて頂きたく、何卒ご登録賜りますよう、よろしく御礼申し上げます。〓

謹白

■弊会サイト【サイトタイトル:自転車ルール.jp】【サイトドメイン:jiten-sh-rule.jp】2026年3月末公開予定
弊会サイトは、『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』に加え、2026年4月1日より施行予定の自転車に関する「交通反則通告制度（いわゆる「自転車青切符制度」）の制度概要の解説」や、「ライフステージ・利用形態別の事故例」、「効果的な交通安全学習」等を幅広く掲載し、自転車利用者の皆様が安全に自転車を利用するための一助となる総合的な情報発信サイトとなることを目指しております。〓

■依頼内容
『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』の設置にあたり、皆様が主体的に実施されている自転車交通安全教育講習会等を、是非ご掲載いただきたいと希望しております。掲載が可能でしたら、登録フォームへご入力をお願いいたします。〓

■掲載登録フォーム・掲載イメージ
次ページにてご案内いたします。〓

調査主体：一般財団法人日本自転車普及協会
事業推進課(担当：村山)
業務課(担当：自転車文化センター 岩井)

調査受託者・お問合せ先(事務局)：〓
株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン
担当：羽生(はふ)、伊藤(いとう)
TEL：03-3554-3800 MAIL:info@roots-sports.jp

【B】全国の自治体向け案内

令和8年1月14日
一般財団法人日本自転車普及協会
(公印省略)

各都道府県各市区町村
自転車活用推進課または自転車交通安全政策
ご担当部署 御中

弊会運営「自転車交通安全の情報発信サイト」開設に伴う情報掲載(依頼)について

謹啓 新春の候、貴顕におかれましては時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。
平素より、自転車の利用促進・交通安全啓蒙に格別のご理解とご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年実施させていただきました「2024年度「自転車交通安全教育機会拡大に向けた実施状況」調査研究」ではご多忙にもかかわらず、多大なるご協力をいただき、誠にありがとうございました。心より御礼申し上げます。調査結果は弊会HP <https://www.bpai.or.jp/?t=102078> にてご報告させていただきます。〓

さて、このたび令和7年12月11日付にて、警察庁より「自転車交通安全ポータルサイト」が公開されました。〓
*警察庁：自転車交通安全（<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>）

これまでの検討経緯と調査研究を踏まえ、警察庁及び自転車活用推進本部協議会の構成団体の一員である弊会（一般財団法人日本自転車普及協会）が主体となり、警察庁ポータルサイトに追加した取り組みとして、交通反則通告制度施行直前でお問合せが追加すると見込まれる令和8年3月末公開予定とした「自転車交通安全の情報発信サイト」を、2025年度競輪補助事業（<https://www.jka-cyclo.jp/>）の補助を受けて新たに立ち上げることを目指しております。〓

つきましては、皆様が主体的に実施されている自転車交通安全教育講習会等を、弊会サイトにご掲載させていただきたく存じます。〓

昨年に続きご多忙のところ誠に恐入りますが、皆様の貴重な取り組みを広く情報発信して国民の皆様により一層多くの学びの機会をご提供させて頂きたく、何卒ご登録賜りますよう、よろしく御礼申し上げます。〓

謹白

■弊会サイト【サイトタイトル:自転車ルール.jp】【サイトドメイン:jiten-sh-rule.jp】2026年3月末公開予定
弊会サイトは、『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』に加え、2026年4月1日より施行予定の自転車に関する「交通反則通告制度（いわゆる「自転車青切符制度」）の制度概要の解説」や、「ライフステージ・利用形態別の事故例」、「効果的な交通安全学習」等を幅広く掲載し、自転車利用者の皆様が安全に自転車を利用するための一助となる総合的な情報発信サイトとなることを目指しております。〓

■依頼事項①【地方自治体向け】自転車教室情報のご登録依頼
『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』の設置にあたり、自治体様が主体となって実施されている自転車交通安全教育講習会等を掲載させていただきます。掲載可能でしたら、登録フォームへご入力をお願いいたします。〓

※自治体様が主体のものがない場合は「依頼事項②」として、下記「依頼事項②」をお願いできます。〓

■依頼事項②【地域の事業者等主体の自転車教室情報のご登録依頼】
自治体様主体以外の、各地で開催されている事業者等主体の教室情報も掲載したいと計画しております。地域の団体・事業者様へ、情報登録のご依頼をお願いしますと大変お喜び存じます。展開用資料を団体・事業者様へ転送いたします。事業者様からのご登録をご依頼いただけますと幸いです。〓

※メール本文の【地域事業者様用展開用資料】をダウンロードしていただき、事業者様の方へ展開ください。〓
なお、自治体様主体の教室と、自治体以外の事業者様の教室と、重複した情報提供があっても構いません。〓
いただいた情報に重複があった場合、事務局で確認の上、登録情報は審査させていただきます。〓
できるだけ多くの教室を掲載させていただきたく、自治体様・事業者様双方からの情報提供をお願いいたします。〓

■掲載登録フォーム・掲載イメージ
次ページにてご案内いたします。〓

■備考
*警察庁主催『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/koutan/kikaku/bicycle/kyougikai/01/siryou02.pdf> 〓

*また弊会は、自転車活用推進本部主催『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-kyougikai/index.html> 〓

*本「2025年度自転車交通安全教育情報サイト」アプリ設計準備調査研究」事業は、競輪機械振興補助事業の補助を受けて実施しております。【<https://www.jka-cyclo.jp/>】

調査主体：一般財団法人日本自転車普及協会
事業推進課(担当：村山)
業務課(担当：自転車文化センター 岩井)
<https://www.bpai.or.jp/>
<https://cyle-info.bpai.or.jp/>

調査受託者・お問合せ先(事務局)：〓
株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン
担当：羽生(はふ)、伊藤(いとう)
TEL：03-3554-3800 MAIL:info@roots-sports.jp
<https://roots-sports.jp/>

【C】その他自転車交通安全教室実施団体向け案内

令和8年1月14日
一般財団法人日本自転車普及協会
(公印省略)

自転車交通安全教育に関わる自転車関係団体
各位

弊会運営「自転車交通安全の情報発信サイト」開設に伴う情報掲載(依頼)について

謹啓 新春の候、貴顕におかれましては時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。
平素より、自転車の利用促進・交通安全啓蒙に格別のご理解とご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

このたびは突然のご依頼で失礼いたしました。弊会は下記官民協議会の構成団体として各事業を展開しております。〓
*警察庁主催『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』
*自転車活用推進本部主催『自転車活用推進官民連携協議会』
構成団体 <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/jitensha-kyougikai/index.html> 〓

さて、このたび令和7年12月11日付にて、警察庁より「自転車交通安全ポータルサイト」が公開されました。〓
*警察庁：自転車交通安全（<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html>）

これまでの検討経緯と調査研究を踏まえ、同協議会の構成団体の一員である弊会が主体となり、警察庁ポータルサイトに追加した取り組みとして、交通反則通告制度施行直前でお問合せが増加すると見込まれる令和8年3月末公開予定の「自転車交通安全の情報発信サイト」を、2025年度競輪補助事業（<https://www.jka-cyclo.jp/>）の補助を受けて新たに立ち上げることを目指しております。〓

つきましては、皆様が主体的に実施されている自転車交通安全教育講習会等を、弊会サイトにご掲載させていただきたく存じます。〓

ご多忙のところ誠に恐入りますが、皆様の貴重な取り組みを広く情報発信して国民の皆様により一層多くの学びの機会をご提供させて頂きたく、何卒ご登録賜りますよう、よろしく御礼申し上げます。〓

謹白

■弊会サイト【サイトタイトル:自転車ルール.jp】【サイトドメイン:jiten-sh-rule.jp】2026年3月末公開予定
弊会サイトは、『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』に加え、2026年4月1日より施行予定の自転車に関する「交通反則通告制度（いわゆる「自転車青切符制度」）の制度概要の解説」や、「ライフステージ・利用形態別の事故例」、「効果的な交通安全学習」等を幅広く掲載し、自転車利用者の皆様が安全に自転車を利用するための一助となる総合的な情報発信サイトとなることを目指しております。〓

■依頼内容
『全国の自転車安全教室一覧の検索機能』の設置にあたり、皆様が主体的に実施されている自転車交通安全教育講習会等を、是非ご掲載いただきたいと希望しております。掲載が可能でしたら、次ページにてご案内の登録フォームへご入力をお願い申し上げます。〓

調査主体：一般財団法人日本自転車普及協会
事業推進課(担当：村山)
業務課(担当：自転車文化センター 岩井)
<https://www.bpai.or.jp/>
<https://cyle-info.bpai.or.jp/>

調査受託者・お問合せ先(事務局)：〓
株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン
担当：羽生(はふ)、伊藤(いとう)
TEL：03-3554-3800 MAIL:info@roots-sports.jp

WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開） -自転車交通安全情報サイト 機能一覧（自転車交通安全教室検索ページ）

各団体に向け、調査案内とともに登録フォームの案内を送付した。

【A】 【B】 【C】 共通 登録フォームの案内

「自転車交通安全の情報発信サイト」の掲載登録フォーム

掲載が可能でしたら、下記 URL よりご登録ください。

登録フォーム URL：
https://docs.google.com/forms/d/1PVzW61vkrTxPBJTh_xcKz9GUtPOi3yeTqW7GH8gzMng/edit

【登録期限】2026年2月11日（水）まで



■登録項目

【必須／非掲載項目】

- メールアドレス：事務局との連絡用とし、登録内容を自動送信するメールアドレス
- 所属先・事業者名／担当者・入力者名／（役職）／（電話番号）

【必須／WEB サイトへの掲載項目】

- 教室名
- 実施エリア(都道府県)：都道府県、その他 ※複数選択可
- 対象年齢：未就学児／小学生（低）／小学生（高）／中学生／高校生／社会人／子育て世代／シニア／その他
- 実施者情報：主催者名／運営者名
- お問合せ：リンク先 URL／メールアドレス／電話番号
※お問合せとして、「リンク先 URL」「電話番号」「メールアドレス」「その他」のうち、いずれか一つ以上は必ずご記入いただけますようにご協力をお願いします。当サイトは広く一般の方が閲覧することを想定しており、当サイトで皆さまの教室を検索された方が、教室の詳細情報にアクセスできるようにするため。

【任意／非掲載項目】

※次の①～⑦はサイト上へ掲載は致しません。調査研究へのご協力として可能な範囲でご回答いただけましたら幸いです。

- 実施場所：主たる実施場所、主たる市区町村など
- 教室カテゴリー：乗り方教室、交通安全教室など
- 実施回数：年3～4回、不定期開催 など
- 費用：有料・無料・保険のみ・その他
- 自転車の持参：持参必要・持参不要・貸出あり・自転車使用無し
- 教室の目標、目的
- 備考

■登録方法

一事業者様につき、何回でもご登録可能です。教室名ごとにご登録をお願いします。

例：A が「太郎子供向け教室」と「花子高齢者向け教室」を実施している場合 → 2 回に分けてのご登録
例：「山田自転車教室」を北海道と青森県で実施している場合 → 1 回のご登録（フォーム内で北海道と青森県へチェック）

「自転車交通安全の情報発信サイト」の掲載イメージ

WEB 掲載時のデザイン（見た目）は下記とは変わります。ご了承ください。

■表示項目：実施エリア、教室名、対象年齢、実施者情報、お問合せ
■検索方法：都道府県、対象年齢

北海道	
自転車教室情報	教室名称：太郎子供向け教室 対象年齢：未就学児
実施者情報	主催者名：A 運営者名：B
お問合せ	URL：http：..... Mail：...@..... 電話番号：00-0000-0000
自転車教室情報	教室名称：花子高齢者向け教室 対象年齢：シニア 対象年齢
実施者情報	主催者名：A 運営者名：B
お問合せ	URL：http：..... Mail：...@..... 電話番号：00-0000-0000
青森県	
自転車教室情報	教室名称：太郎子供向け教室 対象年齢：未就学児 対象年齢
実施者情報	主催者名：A 運営者名：C
お問合せ	URL：http：..... Mail：...@..... 電話番号：00-0000-0000

「自転車交通安全の情報発信サイト」の補足事項

■当情報サイトの対象

- 広く一般市民の方を対象としております。

■目的・利用イメージ

- 一般市民の方が、それぞれのお住まい近辺などで自転車教室情報を探しの際に、最初の検索用としてご利用いただけることを想定しております。
- 当情報サイト内では教室自体の詳細には触れず、基本情報（実施エリア、対象年齢など）のみをご確認いただいた利用者が、詳細につきましては各自治体様・各事業者様等のサイトなどを閲覧いただくことを想定しております。

■ご登録教室の情報精度について

- R8 年度の実施予定が決まりの場合は R8 年度の情報をご登録ください。
- R8 年度の実施予定が未定の場合は、R7 年度（または過年度）の実績情報をご登録いただけると幸いです。
- 当情報サイトを訪れて検索された利用者が、各自治体様・各事業者様等のページにて最新情報を取得できるようにご紹介できればと考えております。

（ご記載いただくリンク先に現時点での教室情報が掲載されていなくても、関連する情報やお問合せ先が掲載されているページへ飛ばしていただく形でも構いません）

■追加・削除依頼につきまして

- 当情報サイト公開後も、ご要望があれば追加・削除対応をさせていただきます。

※ その他、ご登録においてご不明点がございましたら、お手数ですが、何なりと事務局までお問い合わせください。
※ 登録フォームへの記入ではなく、Excel データなどで一覧情報のご提供にも対応させていただきます。

ご不明点等ございましたら、事務局までご連絡下さい
調査受託者・お問合せ先（事務局）
株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン
担当：羽生（はふ）・伊藤（いとう）

■はじめに

■事業概要

- ・与件の整理
- ・R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・WEBサイト構成案
- ・WEBサイト機能一覧
- ・WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

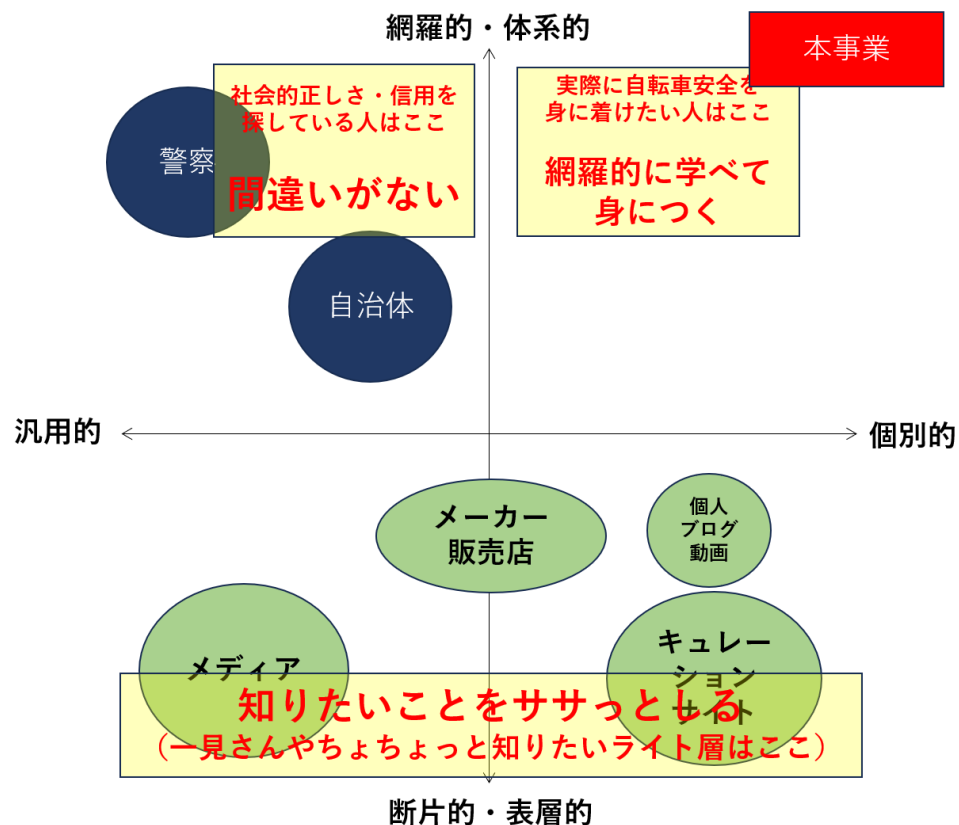
- ・制作アプリの与件・構成案
- ・制作アプリ 要求定義書
- ・制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

基本的にはWEBサイトのポジショニング・必要要素と変わらない

自転車交通安全コンテンツマッピング



コンテンツに求められる要素

- ・網羅的である： 自転車の交通ルールが網羅されている
- ・体系的である： 【年齢：6分類】
【シーン：通勤・通学・買い物・サイクリング】
- ・中立的公的： 客観的立場から「お墨付き」がある
- ・本質的である： 実際の自転車交通安全スキルの向上に寄与する

+

WEBサイトにはない「コンテンツ性」を
アプリで保管できると良い

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの与件・構成案（ターゲット）

アプリのターゲット① 前提

WEBサイトに比べて格段に利用されるハードルが高い

インストールされ
(安全系は1インストール獲得単価見込2000円以上)

ユーザー登録され
(インストールしても登録で3/4が離脱)

使い続けられる
(インストール後の1カ月後画面持続率は5%)

障壁 1

インストールの壁

ユーザーに選ばれることが、いかに困難で高コストな挑戦であるか。

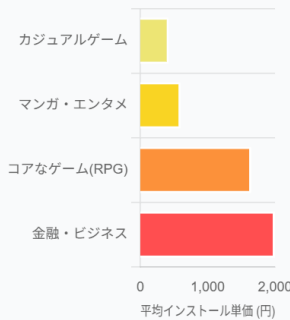
アプリ市場の「質の淘汰」

Google Playでは低品質アプリの排除が進み、アプリ数は2年足らずで半減。もはやストアに「存在する」だけでは意味がなく、リリース初期から「卓越した品質」が求められる時代になりました。



1インストールあたりの高すぎる対価 (CPI)

特に競争の激しい日本市場では、ユーザー1人を獲得するコストは極めて高額です。これは、アクティブ化や収益化の保証がない、純粋な初期投資です。



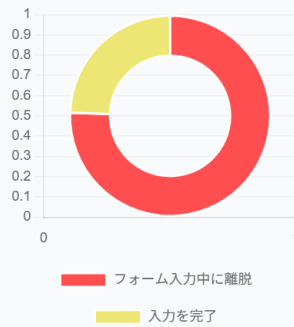
障壁 2

アクティベーションの試練

ダウンロードを、真のアクティブユーザーへ転換させる際の大きな摩擦。

オンボーディングでユーザーは消える

サインアップは最大の離脱ポイント。「多すぎる入力項目」や「プライバシー懸念」が、ユーザーにアプリを放棄させています。



アクティブ化への遠い道のり

たとえオンボーディングを乗り越えても、アクティブユーザーになるのは一握り。金融アプリの例では、100人インストールしても、30日後にアクティブなのは僅か14人です。



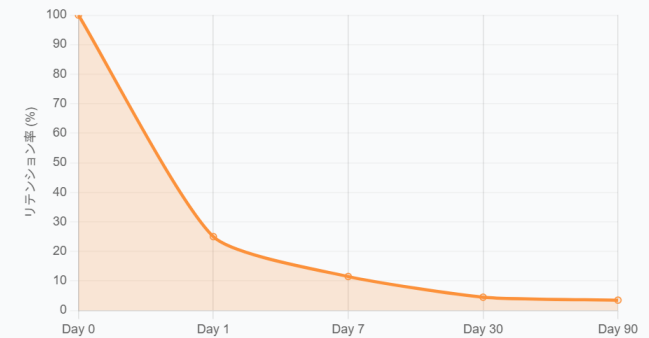
障壁 3

チャーン（離脱）との終わらない戦い

ユーザーを惹きつけ続けることが、ほとんどのアプリが失敗する真の理由。

「穴の空いたバケツ」：ユーザーリテンションの現実

平均的なアプリは、インストール後30日でユーザーの約95%を失います。マーケティング予算を注ぎ込んでも、そのほとんどが数日で流れ出てしまうのが実態です。



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

-制作アプリの与件・構成案（ターゲット）

アプリのターゲット② そうした状況の中、最も強みを活かせるフィールドで勝負すべき

<自普協様・本事業ならではの強みは？>

- ・業界団体のネットワーク
- ・各教室との接点

=「自転車安全指導」という観点でユーザーと直で繋がっている団体がたくさんいる

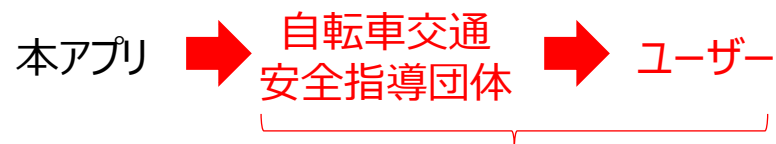
- ★彼らを介してユーザーに届けるのがベスト
- ★彼らのかゆいところに手が届くアプリに！

<逆に勝負しちゃいけないところは？>

- ・大衆ユーザーのマーケティング力
- ・コンテンツ単体の面白さ・奇抜さ（編集力）

=そういう見せ方や表現が分かりやすい情報は、アクセス稼ぎのメディアが無料＆わかりやすい＆DL不要のアクセス性で沢山提供してくる。

B to B to C



この団体さんが、安全指導において困っていることを解決してあげるアプリにすれば、使ってもらえる！

~~B to C~~

ユーザーに直接届けようとする
格段にハードルがあがる

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの与件・構成案（方向性）

アプリのターゲットに対する提供価値（団体さんが困っていることは？このアプリが解決できることは？）

対象
団体

- ① 自転車交通安全を教えようとしているけど、「教材や教え方」に困っている人。
- ② 「自転車交通安全習熟度認定」に困っている人。

想定対象団体	① 教材・教え方で困っていること	② 習熟度認定・効果測定で困っていること
サイクリングイベント団体	イベント参加者向けの事前安全チェックや、ルール理解度の簡易テストを手軽に実施したいが、その都度自作で作成するにはハードルが高く、配布・回収する手間が大きい。	イベント参加の条件として「一定のルールを理解していること」を示したいが、客観的な証明手段がないため、自己申告のチェックシート提出に留まっている。
自転車メーカー	展示会やイベントブースで、来場者の興味を引く短時間で実施できる魅力的な交通安全コンテンツが欲しい。しかし、毎回企画・制作するのはリソース的に困難であり、発信する情報の正確性（法改正への追従など）にも常に気を配る必要がある。	ブースでのクイズ正答者への景品提供は行っているが、一過性のものであり、参加者の継続的な学習やブランドへのエンゲージメントに繋がっていない。
自治体・自治会	地元のお祭りや地域イベントで、子供から高齢者まで幅広い年齢層に対応できる標準教材が必要だが、手元にあるのは画一的なチラシや古いパネルのみ。特に外国人住民向けの多言語対応教材が不足している。	イベント参加者に景品を渡して終わりになっており、地域の交通安全意識がどれだけ向上したかを測定できず、次年度の予算要求の根拠が弱い。活動の効果を客観的なデータで示したいというニーズが強い。
小学校・中学校	授業時間は限られており、体系的で効果的な交通安全教育を実施するための標準化された教材や指導ノウハウが不足している。特に「なぜそのルールが必要か」を生徒に納得させ、自分事として捉えさせるのが難しい。	生徒の交通ルール理解度を測りたいが、テストを作成・採点する手間がかけられない。また、生徒一人ひとりの弱点を把握し、個別指導に繋げることができていない。
高等学校	「ながらスマホ」やイヤホン着用など、高校生特有の危険行動に特化した、生徒が「ダサい」と感じないリアルな教材が不足している。教員自身も指導法に悩んでいる。	青切符制度の対象となる16歳以上の生徒に対し、その内容とリスクを効果的に伝え、理解度を確認する手段がない。スケアードストレートは効果的だが、全校で実施するのは困難。
警察・交通安全協会	指導員の高齢化や人手不足が進む中、効率的に広範囲の住民へ教育機会を提供する必要がある。特に、成人や高齢者といった、交通教室への参加率が低い層へのアプローチに苦慮している。	講習会を実施しても、その場限りの知識習得に留まりがち。受講後の安全意識が持続しているか、行動変容に繋がっているかを追跡・評価する仕組みがない。
NPO・市民団体	独自の優れた教育プログラムを持っているが、それを広く周知・展開するためのプラットフォームがない。活動は情熱に支えられているが、運営リソース（特にITツールやキックバイク等の機材）が不足している。	活動の社会的インパクト（例：教室参加者による理解度苦情・事故率の低下）を助成金申請などのために証明したいが、効果測定のための客観的なデータを収集・分析する手段がない。

このアプリが
あれば・・・

**機能①【多用途の問題出題機能】を使って
各団体のニーズにあった問題を出題できる**

年代別：年齢に応じた
クイズ型自転車ルールクイズ&解説
用途別：通勤・通学・登園・買い物・趣味乗りに
応じたクイズ型自転車ルールクイズ&解説

**機能②【検定&習熟度認定機能】を使って
その人の自転車交通安全スコアを出せる**

- ・アプリ上で「本テスト」を受ける。
- ・スコア表示され、証明できる。
- ・点数を証明することで：お祭りブースの景品もらえる
：自転車を買える
：自転車イベントに参加できる

自転車交通安全界のTOEICのような立ち位置（免許よりはるかに緩いが、スコアに社会的な意味がある）

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの与件・構成案（方向性）

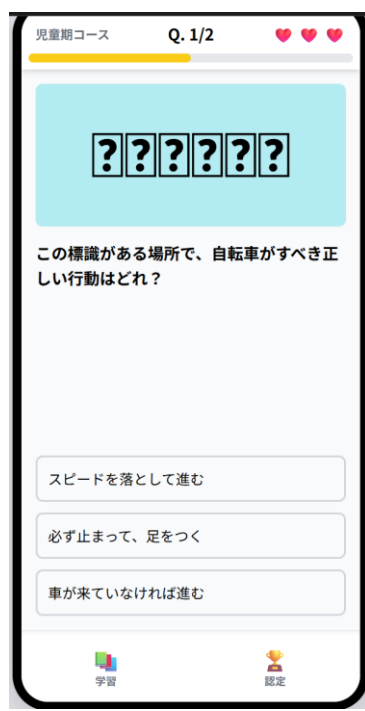
アプリのイメージ

機能①【多用途の問題出題機能】を使って 各団体のニーズにあった問題を出題できる

ライフステージを選択

→ 児童期に学ぶべき
カリキュラムから出題。
(レベル1-10から選択)

→ レベルを選択すると
クイズ形式で履修



機能②【検定&習熟度認定機能】を使って その人の自転車交通安全スコアを出せる

→ クイズで訓練したら
公式検定に挑戦

→ 結果判定・公式スコア認定

→ 公式スコアを利用した
認証・特典



<認証など>

- ・スコア80以上で
ツール・ド・東北参加可

<割引特典など>

※要：業界内調整

	飲食店の代金	5%オフ
	カラオケ	30%オフ
	資格受講費	3万円割引など
	車検	10%オフ
	スーツやネクタイ	10%オフ
	引っ越し料金	20%オフ
	ホテル宿泊料	10%オフ
	マイカーローン	金利優遇
	旅行代	3%オフ

アプリのパブリックリレーション

自転車交通安全を教える団体に
それぞれの現場で利用してもらうこと

検定結果に応じたメリット
（イベント参加や自転車関連割引など）を
業界に広げていくこと

検定の受講およびスコア上昇が
事故防止につながることをデータ示すこと

データ比較例
検定受講者 vs 社会全体者
ハイスコア獲得者 vs ロースコア獲得者

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

1. 本文書の目的

本文書は、一般財団法人日本自転車普及協会（以下、自普協）が令和8年度事業として開発を計画している「自転車交通安全アプリ」について、何を實現したいのか（What）を明確にすることを目的とする。

2. プロジェクトの背景

2.1 社会的背景

自転車利用者の増加に伴い交通事故・違反が社会問題化。2024年の道路交通法改正で取締り強化、16歳以上への青切符制度も導入。交通安全教育の重要性がかつてないほど高まっている。

2.2 現場の課題

課題①：教材・教え方の不足（標準教材なし、体系的カリキュラムなし、法改正追従困難）
課題②：習熟度認定・効果測定の困難さ（客観測定手段なし、第三者証明不可、予算根拠データなし）

2.3 協会の強み

業界団体として自転車交通安全指導団体と広いネットワークを保有。団体を介してエンドユーザーに届ける「B to B to C」モデルが最も効果的。

3. 事業の目的とゴール

事業目的：「自転車交通安全界のTOEIC」的な役割となることを目指すプラットフォームを構築し、日本全体の自転車交通安全意識を向上させる。

ゴール	具体的な状態
教育機会の拡大	全国どこでも誰でもいつでも自転車交通安全を学べる環境を提供
習熟度の可視化	客観的なスコアにより、自転車交通安全の理解度を証明できる
団体の課題解決	教材・効果測定に困っている団体が、本アプリで課題を解決できる
データに基づく改善	利用データを分析し、教育効果を継続的に向上させる
業界全体の底上げ	スコアに社会的価値を持たせ、安全意識向上インセンティブを創出

3.3 期待する効果

- ・自転車交通安全教育を受ける人数の増加
- ・交通ルール理解度の客観的な向上
- ・自転車関連事故・違反の減少（長期目標）
- ・協会のプレゼンス向上と業界内での求心力強化

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

4. ターゲットユーザーと提供価値

4.1 主要ターゲット（B to B）：自転車交通安全指導を行う各種団体

団体種別	抱えている課題	本アプリで解決したいこと
サイクリングイベント団体	参加者の安全チェックに手間がかかる	事前テストで参加条件クリアを証明させたい
自転車メーカー	展示会で使える魅力的な安全コンテンツがない	ブースでクイズを実施し正答者に景品
自治体・自治会	お祭りで交通安全啓蒙したいが教材がない	幅広い年齢層対応クイズを簡単に実施
小学校・中学校	授業で使える標準教材がない	生徒の理解度を自動で測定・採点
高等学校	青切符制度を効果的に伝える手段がない	高校生が興味を持つ形で啓蒙
警察・交通安全協会	指導員不足で教育機会を広げられない	効率的に多くの住民に教育を届けたい
NPO・市民団体	活動の効果を証明するデータがない	助成金申請に使える客観的データ

4.2 エンドユーザー（B to B to C）：幼児 / 児童（小学生） / 学生（中高生） / 成人 / 高齢者 / サイクリング愛好家

5. 実現したい機能（要望レベル）

機能要望①

多用途の問題出題機能

年代・ライフステージに応じた問題出題
難易度選択による段階学習
解説付きでルールの理由を理解
イベント・授業等の多場面活用

機能要望②

検定・習熟度認定機能

公式検定による客観的スコア取得
証明書・QRコードでの第三者証明
スコア連動の特典
受験データの集計・分析

機能要望③

カスタムクイズ機能

団体独自のクイズセット作成
QRコードで即座に参加可能
アプリインストール・登録不要
正答率による景品条件設定

機能要望④

特典連携機能

サイクリングイベント参加資格
自転車関連商品の割引
保険料割引（将来構想）

機能要望⑤

データ分析・レポート

学習進捗・弱点の確認
団体別受講者データ集計
全体利用状況・事故率相関分析

6. 利用シーン（ユースケース）

シーン①：小学校での交通安全教室

教員がアプリで「児童期・レベル1」の問題出題 → 児童がタブレットで4択クイズに回答 → 即座に採点・解説表示 → 教員が管理画面でクラス全体の正答率を確認 → 弱点分野を把握し重点指導

シーン②：地域のお祭りでの交通安全ブース

自治会がカスタムクイズ作成（5問・全年齢向け） → QRコード印刷・掲示 → 来場者がスマホで読み取り挑戦 → 全問正解者にうちわ → イベント後レポート確認

シーン③：サイクリングイベントの参加条件

主催者が「スコア80点以上で参加可」と告知 → 参加希望者がアプリで検定受験 → 80点以上取得しデジタル証明書発行 → 申込時にQRコード提示 → 主催者が資格確認

シーン④：自転車販売店での割引適用

販売店が「スコア70点以上で5%割引」キャンペーン → 購入希望者がアプリで検定受験 → 70点以上取得し証明書表示 → 店員が確認し割引適用

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

7. 対象プラットフォーム / 8. 関連プロジェクト / 9. 制約条件

7. 対象プラットフォーム

プラットフォーム	必要性	備考
iOS (iPhone/iPad)	必須	一般ユーザーの利用を想定
Android	必須	一般ユーザーの利用を想定
WEBブラウザ	必須	カスタムクイズはWEB版のみで提供

8. 関連プロジェクトとの連携

令和7年度事業：自転車交通安全啓発WEBサイト
・2026年3月26日公開
・本アプリとデザイン・ブランディングを統一
・WEBサイトとアプリで相互補完的なコンテンツ提供

9. 制約条件

予算

別途。ランニングコストを極力抑えられる設計とすること。

スケジュール

開発期間：2026年6月～2027年3月末（10ヶ月間）。本番公開：2027年3月末。

コンテンツ

初期リリース時600問想定。問題作成は自普協が検討し、受託者とも協議の上共同で開発する。

特典連携

特典連携先との調整は2026年6月～12月。12月までに連携先確定予定。

10. 目標成功基準（KPI案）

指標	目標値	測定時期
アプリダウンロード数	10,000件以上	公開後6ヶ月
検定受験者数	5,000人以上	公開後6ヶ月
導入団体数	50団体以上	公開後1年
カスタムクイズ実施回数	100回以上	公開後1年
特典連携パートナー数	10社以上	公開時点

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

11. 2026年度の進め方

11.1 本文書の活用

1. 自普協内での合意形成 — 本文書をもとに事業目的・方向性を確認
2. 開発ベンダーへの提示 — 見積依頼時の基礎資料として使用
3. 要件定義への展開 — 本文書をインプットとして詳細な要件定義を実施
4. 2026年度の関連予算に応じて、本要求定義の実施可能範囲について再度検討のうえ実施

11.2 次のステップ — 令和8年度アプリ開発プロセス

No.	工程	時期
1	事業者・補助額決定	2026年6月頭
2	開発ベンダー決定	2026年6月中旬
3	要件定義フェーズの開始	2026年6月中
4	基本設計・詳細設計・構築	2026年7月～2027年1月末
5	各種データ登録（問題・解説など）	2026年12月～1月末
6	開発・テスト	2027年1月末～2月末
7	バグ改修	2027年3月
8	本番公開	2027年3月末

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

11.2 令和8年度 アプリ開発 時系列工程表（案・予定）



※ 想定工数・プロセス・納期は開発ベンダー選定後に精緻化予定

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリの要求定義書

11.3 開発外のスケジュール（案・予定）

<問題クイズ関連>

工程	時期
問題作成	2026年7月～
問題確認・監査	2026年8月中旬
問題修正	2026年9月上旬
問題校了	2026年9月中
解説作成（図など含む）	2026年11月中旬
解説確認・監査	2026年12月中旬
解説修正	2026年12月中
解説校了	2027年1月中旬
問題登録	2026年12月～1月末

<団体向け広報渉外活動>

工程	時期
関連団体リストアップ	2026年6月中
団体向けセールシート作成	2026年6月中
プロモート	2026年7月～11月
特典提供決定	2026年12月中
各種データ登録	2026年12月～1月末

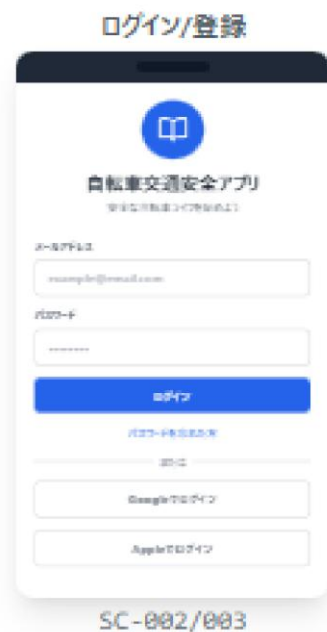
<交通教育団体への導入PR : B2B>

- ・アプリのサービス紹介媒体制作（チラシ・ポスター）
- ・アプリのサービス紹介媒体制作（WEBサイト）
- ・アプリの媒体資料制作

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

【1】ユーザー登録＞HOME

【1】ユーザー登録＞HOME



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

【2】練習問題

【2】練習問題



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

【3-1】公式検定（一連の流れ）

【3-1】公式検定（一連の流れ）



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

【3-2】公式検定（結果&解説）

【3-2】公式検定（結果&解説）



【4】特典利用

【4】特典利用

特典利用フロー

ホーム → 特典一覧 → 特典提示（QRコード） → 店舗/受付で利用



【5】カスタムクイズ出題（WEB版）

【5】カスタムクイズ出題（WEB版）



【6】マイページ

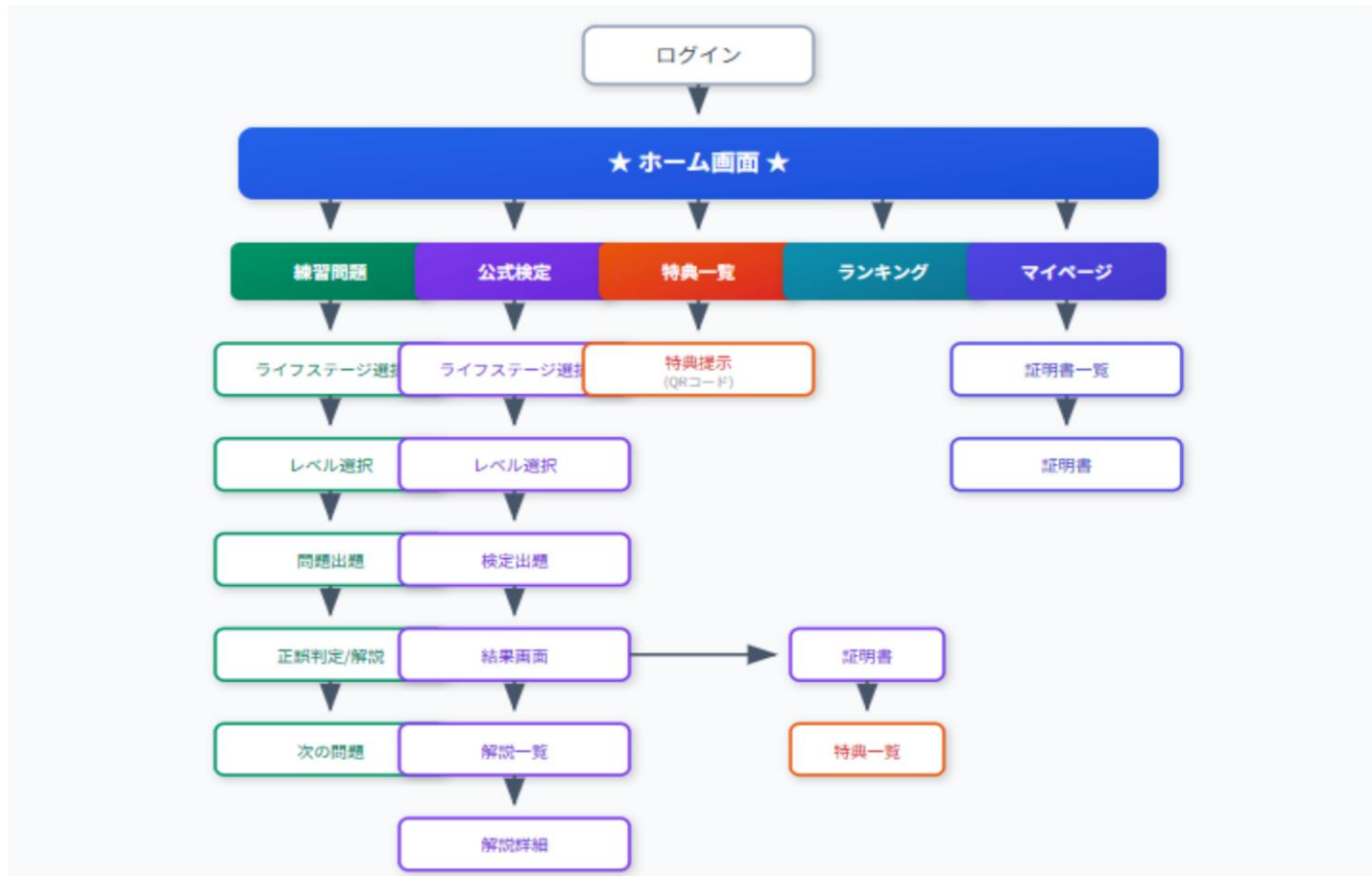
【6】マイページ



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

全体ページ遷移図（概略）

全体ページ遷移図（概略）



アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

要求画面一覧表（ユーザー向け）

要求画面一覧表（ユーザー向け）

画面ID	画面名	概要	主な遷移元	主な遷移先
SC-002	ログイン	ユーザー認証	アプリ起動	SC-004
SC-003	新規登録	ユーザー登録	SC-002	SC-004
SC-004	ホーム	メインメニュー	SC-002	SC-005, SC-014, SC-015
SC-005	ライフステージ選択	6段階から選択	SC-004	SC-006
SC-006	レベル選択	5段階から選択	SC-005	SC-007, SC-009
SC-007	練習問題	クイズ出題	SC-006	SC-008
SC-008	練習解説	正誤・解説表示	SC-007	SC-007, SC-004
SC-009	公式検定	検定実施	SC-006	SC-010
SC-010	検定結果	スコア・合否表示	SC-009	SC-011, SC-013, SC-004
SC-011	解説一覧	全問の正誤一覧	SC-010	SC-012
SC-012	解説詳細	各問題の詳細解説	SC-011	SC-011, SC-010
SC-013	証明書	デジタル証明書	SC-010, SC-014	SC-015
SC-014	マイページ	プロフィール・履歴	SC-004	SC-013, SC-018
SC-015	特典一覧	利用可能特典一覧	SC-004, SC-013	SC-015B
SC-015B	特典提示	QRコード表示	SC-015	-
SC-016	ランキング	全国ランキング	SC-004	-
SC-017	お知らせ	お知らせ一覧	SC-004	-
SC-018	設定	各種設定	SC-014	-

アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備） -制作アプリ 画面イメージ&遷移図

要求画面一覧表（カスタムクイズ向け）

要求画面一覧表（カスタムクイズ向け）

画面ID	画面名	概要	主な遷移元	主な遷移先
SC-101	カスタムクイズトップ	イベント情報・開始	QRコード	SC-102
SC-102	カスタムクイズ問題	クイズ出題	SC-101	SC-103
SC-103	カスタムクイズ結果	結果・景品表示	SC-102	-

■はじめに

■事業概要

- ・ 与件の整理
- ・ R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・ WEBサイト構成案
- ・ WEBサイト機能一覧
- ・ WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

- ・ 制作アプリの与件・構成案
- ・ 制作アプリ 要求定義書
- ・ 制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

■終わりに

本年度（2025年度）は、初年度の調査結果を基盤として、専門情報サイト「自転車ルール.jp」の公開、ならびに次年度に向けた交通安全教育アプリの設計準備を完了することができました。本事業の推進にあたり、多大なるご協力を賜りました関係機関、ならびにヒアリングや調査にご協力いただいた各団体の皆様に、心より御礼申し上げます。

次年度（2026年度）は、本3か年計画の最終年度として、今回設計準備したアプリの本格的な開発・提供、および実証調査へとフェーズを移行いたします。本年度構築したWEBサイトと、次年度開発するアプリを両輪として活用し、「誰もが自転車交通安全ルール・マナーを正しく理解している社会」の実現、ひいては自転車関連事故の減少に向けて、より一層尽力してまいります。

関係各位におかれましては、引き続き変わらぬご支援とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

一般財団法人日本自転車普及協会

■はじめに

■事業概要

- ・与件の整理
- ・R7年度事業の実施内容

■WEBサイト（R7年度事業成果物：WEBサイトの制作および公開）

- ・WEBサイト構成案
- ・WEBサイト機能一覧
- ・WEBサイト制作スケジュール

■アプリ（R7年度事業成果物：R8年度事業に向けての設計準備）

- ・制作アプリの与件・構成案
- ・制作アプリ 要求定義書
- ・制作アプリ 画面イメージ & 遷移図

■終わりに

■調査主体・お問合せ

■調査主体：一般財団法人日本自転車普及協会

事業推進課(担当：村山)

業務課(担当:自転車文化センター 岩井)

■調査受託者・お問合せ先（事務局）

株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン

担当：羽生（はぶ）

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



競輪補助事業

この調査研究は競輪の補助を受けて実施いたしました。

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