

令和3年度 学校安全教室推進事業 交通安全教室

【日程】令和3年12月1日（水）

【会場】私学会館 4階 講堂

【主催】文部科学省・大阪府教育庁

令和3年度学校安全教室推進事業交通安全教室実施要項

- 1 目的 交通安全教育における各校の課題解決に向けて、教職員の資質と指導力の向上を図り、各校における交通安全教育の推進に資する。
- 2 主催 文部科学省・大阪府教育庁
- 3 日時 令和3年12月1日(水) 14:00～17:00
- 4 会場 場所：大阪私学会館 4階講堂
大阪市都島区網島町6-20
JR大阪城北詰駅 3番出口より西(右)へ徒歩2分

5 時程等

時刻	内容	講師等
13:30～ 14:00	受付	
14:00～ 14:05	開会・あいさつ	大阪府教育庁 保健体育課
14:05～ 15:35	講義 「近年の自転車交通関連制度と交通安全教育の実践状況」 (90分)	大阪市立大学 大学院 工学研究科 准教授 吉田 長裕
15:35～ 15:50	休憩(15分)	
15:50～ 16:20	実践発表 「E-bike 導入プロジェクトを通じた交通安全の探究学習」 (30分)	大阪府立豊中高等学校 能勢分校 准校長 菅原 亮
16:20～ 16:45	講義 「自転車関連事故防止対策」 (25分)	大阪府警察本部 交通総務課 自転車対策室 警部補 中沢 正宏
16:45～ 17:00	事務連絡	

6 対象者

- (1) 府立学校の交通安全教育担当教職員
- (2) 市町村教育委員会の指導主事等及び市町村立学校園の交通安全教育担当教職員
- (3) 私立及び国立の学校園の交通安全教育担当教職員

【講義】

**「近年の自転車交通関連制度と
交通安全教育の実践状況」**

大阪市立大学 大学院 工学研究科
准教授 吉田 長裕

【MEMO】



近年の自転車交通関連制度と交通安全教育 の実践状況

大阪市立大学大学院工学研究科 吉田長裕

令和3年度 学校安全新卒研修事業 交通安全教室

1

近年の自転車関連制度の変更点

年	内容
2007	「道路交通法」改正：普通自転車の歩道通行可能要件明確化
2008	国土交通省・警察庁 全国で98箇所の自転車通行環境整備のモデル地区を指定
2009	文部科学省「学校保健法等の一部を改正する法律」施行：学校安全計画の策定義務化
2011	「道路標識令」改正：「自転車一方通行」規制標識新設により自転車道や自転車道での一方通行規制が可能、警察庁通達「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」
2012	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
2013	「道路交通法」改正：路側帯の自転車通行が道路左側に限定
2015	「道路交通法」改正施行：自転車運転者講習制度、交通工学研究会「平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引」発行
2016	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂、国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」改訂
2017	「自転車活用推進法」施行、文部科学省「第2次学校安全の推進に関する計画」閣議決定
2018	「第1次自転車活用推進計画」閣議決定
2019	「道路交通法施行令」改正：自転車のあおり運転危険行為として規定、「道路構造令」改正：自転車通行帯の新設・自転車道の設置要件明確化、自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」策定
2020	交通工学研究会「改訂 平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引」発行、道路交通法改正：普通自転車の定義に係る規定の見直し
2021	警察庁「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会中間報告書概要(新たな交通ルールと今後の主な検討課題)」発行、「第2次自転車活用推進計画」閣議決定

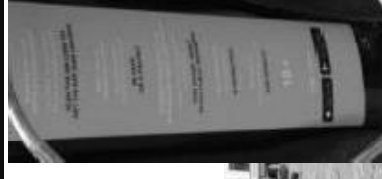
自転車政策：環境・健康・観光(3K)

・日本における自転車施策



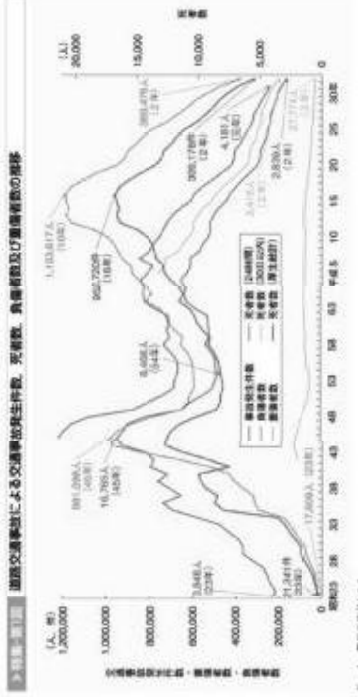
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/>

新たなシェア型モビリティ



4

交通事故発生状況の長期的推移

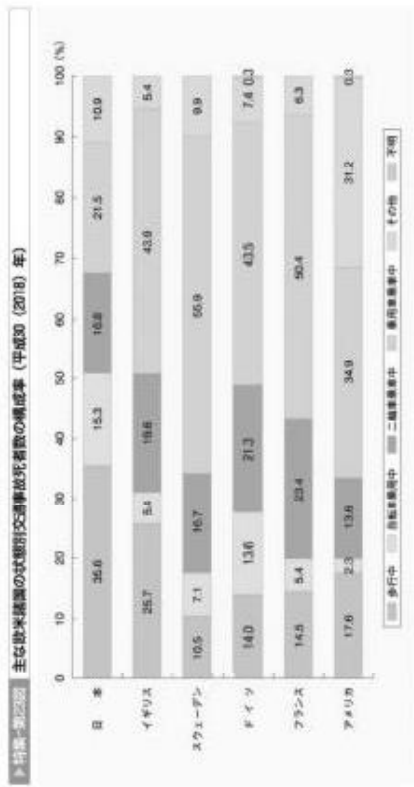


R2年の人身事故

- ・ 人身事故309,178件
- ・ 死者数2,839人 (24時間以内)
- ・ 負傷者数369,476人
- 第10次計画に定める「令和2年までに24時間死者数を2,500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ことばできなかった

出典：令和3年版交通安全白書

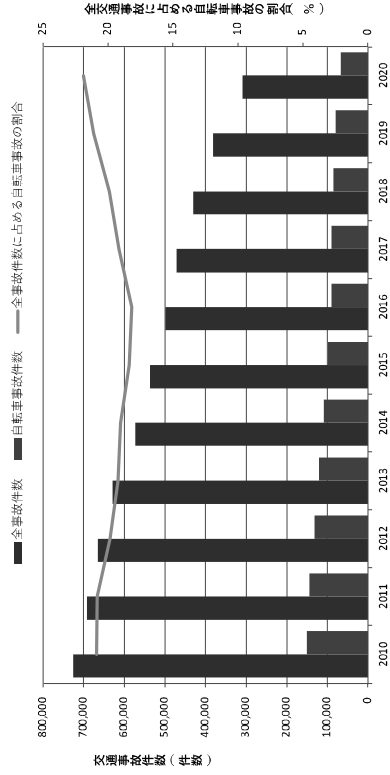
欧米諸国との比較



→ 主な欧米諸国と比較して、歩行中+自転車乗車中死者構成率が半数以上なのは日本だけ

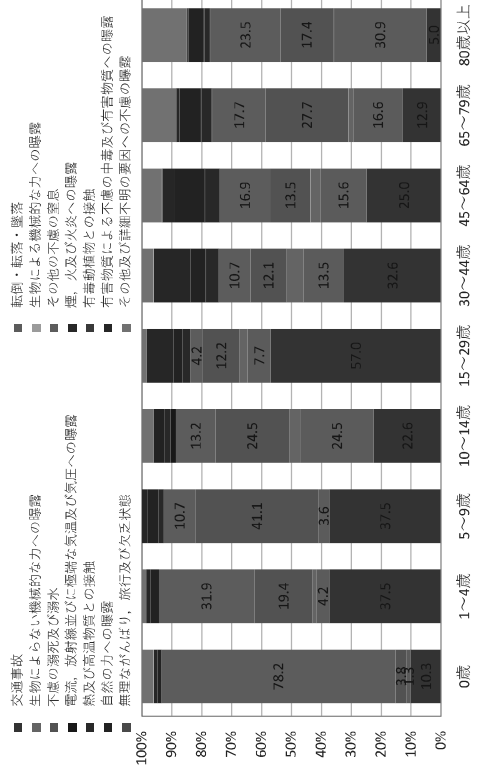
出典：令和元年版交通安全白書

自転車事故の発生状況



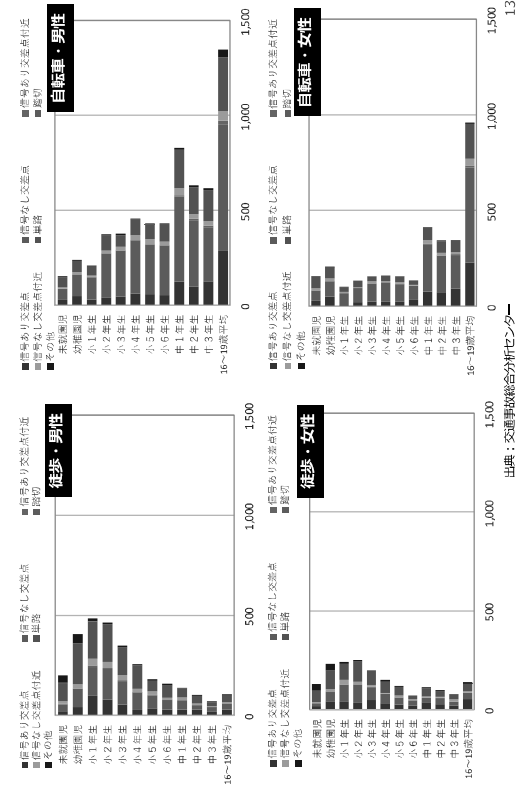
- 全事故件数に占める自転車関連事故件数の割合 (図中：自転車事故率) は2010年から減少傾向、2017年から増加傾向、件数自体はこの10年間で約47%減少
- 全事故件数は昨年から19%減少、自転車事故件数は16%減少
- 近年は対歩行者及び自転車単独は減っていない

不慮の事故による死因(2020)

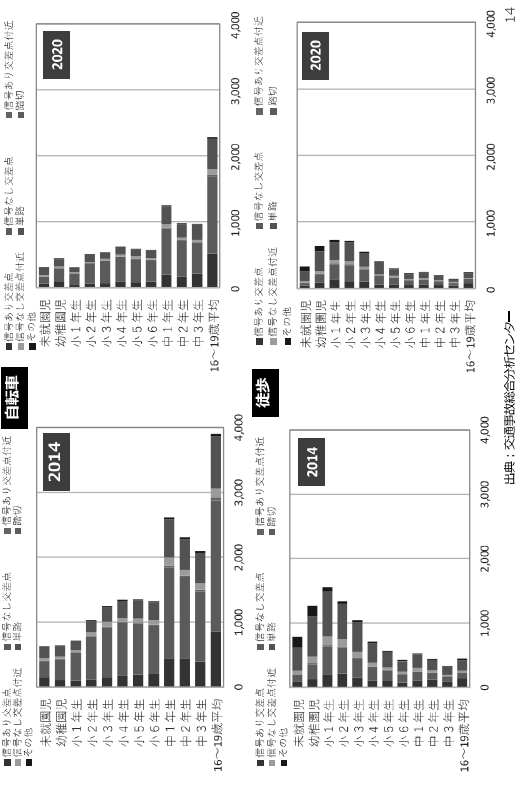


e-Stat

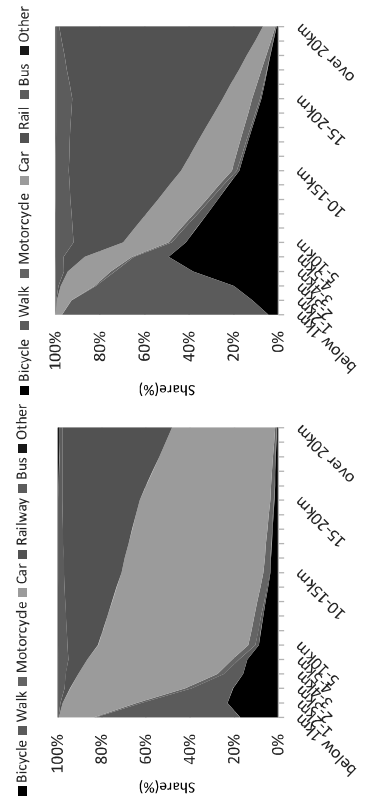
学齢別性別死傷者数 (2020)



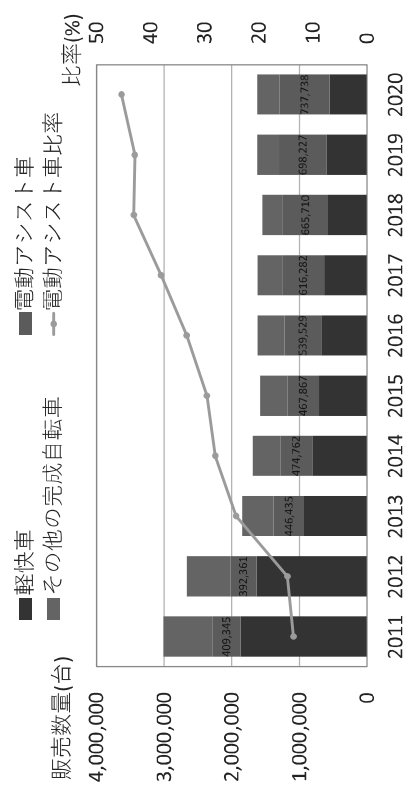
学齢別性別死傷者数 (2014, 2020)



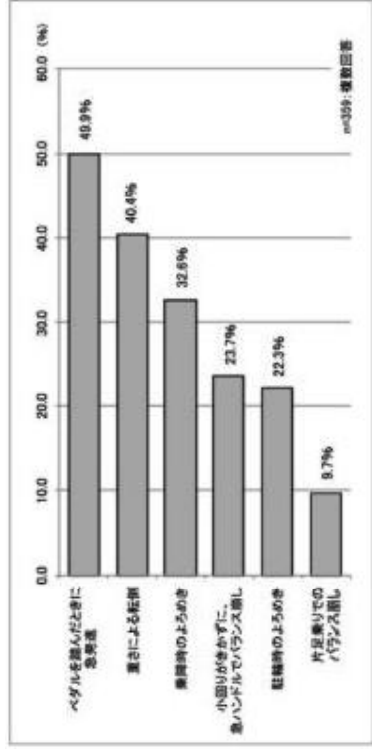
国内における自転車利用状況 全国PT調査 (2015)



電動アシスト自転車の国内販売台数



電動アシスト自転車での「危ない経験」



出典：『自転車の安全・安心利用に関する意識調査』2018年（KODI株式会社）

交通安全教育指針

第1章：交通安全教育を行う者の基本的な心構え

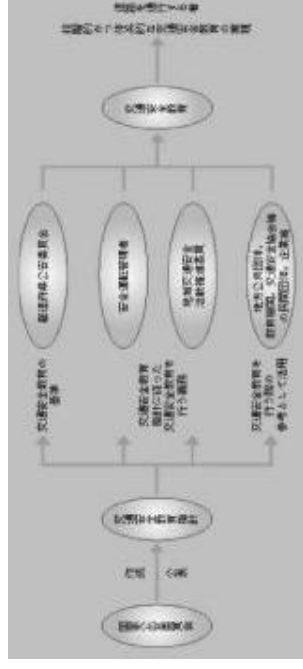
1. 交通安全教育の意義についての理解
2. 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択
3. 受講者の理解を深める交通安全教育の実施
4. 参加・体験・実践型の教育手法の活用
5. 交通安全教育の効果の測定
6. 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し
7. 受講者のプライバシーへの配慮
8. 関係機関・団体相互の連携

第2章：交通安全教育の目標、内容及び方法

- ・ 幼児（保護者）/児童/中学生/高校生/成人/高齢者の対象別
- ・ 歩行/自転車乗車/自転車乗車時の心得（目標・内容）
- ・ 自転車乗車時心得
 - ・ 自転車に関する基本的な事項
 - ・ 自転車に乗るに当たっての心得
 - ・ 自転車の点検整備
 - ・ 自転車の正しい乗り方
 - ・ 自転車の通る所
 - ・ 歩行上の注意
 - ・ 交差点の通行の仕方
 - ・ 歩行者及び他の車両に対する注意
 - ・ 自転車を駐車する場面の注意

交通安全教育に関する制度：警察庁

- ・ 道路交通法：道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的
- ・ 交通安全教育指針（H10.国家公安委員会）：交通安全教育を行う者が道路を通行する者に対して効果的かつ適切な交通安全教育を行うことができるようになるため
- ・ 交通の方法に関する教則（H20に自転車関連30年ぶりに改正）：道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようにするため



<参考>交通安全教育指針における幼児・児童・中学生・高校生・高校生の指導内容の比較（歩行、自転車）

	歩行	自転車	適切な教育手法
幼児	①標識の種類・意味 ②歩行者の通る場所 ③横断の仕方（横断するところ、信号有りの横断・番号なしの横断） ④歩切の渡り方 ⑤危険な行動の理解 ⑥反社会的振る舞い	×（記載なし）	短時間で平易な言葉を使う（絵、人形劇、指図など）の視覚的・聴覚的指導が望ましい
児童（6-12歳）	①標識の種類・意味 ②歩行者の通る場所 ③横断の仕方 ④歩切の渡り方 ⑤歩行者の通る場所 ⑥歩切の渡り方 ⑦標識の種類・意味 ⑧歩切の横断に使うこと ⑨道路での禁止事項 ⑩危険箇所の確認	①自転車乗車の種類・意味 ②燈光・反射器の必要性 ③点検・整備 ④乗り方 ⑤自転車の通る場所 ⑥歩切の横断（歩道の禁止など） ⑦交差点の通行の仕方（安全確認など） ⑧歩行者及び他の車両に対する注意 ⑨自転車のルール ⑩歩切	計画的かつ継続的にを行い、自動車を用いた内輪走・タミーン形を用いた実演等の視覚的に訴える教育手法が望ましい
中学生	①～⑧（話し合いを通じて再認識） ⑨道路の状況に応じた危険予測と回避 ⑩交通事故の発生状況 ⑪交通事故の責任	①～⑩（交通ルールを遵守しなかった場合の危険性とともに再認識）	計画的かつ継続的にを行い、学習目標を明確にするために交通事故統計、身近な交通事故の実例を用いるのが望ましい
高校生	①～⑩（交通事故の発生状況 ②交通安全の一言としての自覚）	①～⑩（歩切ルールを遵守しなかった場合の危険性とともに再認識） ⑪危険回避	計画的かつ継続的に実施し、交通安全の重要性を伝えること、交通安全の事例を用いるなど工夫すること、必要である

黒字：継続して行われている内容 赤字：単発 下線：保護者指導項目

交通安全教育の考え方

交通安全教育：「積極的に交通行動のパターンに影響を与えることを狙いとした施策全体」

交通安全教育を成功裏に導くための10ステップ

1. 交通安全教育の役割の認識
2. 交通安全教育の優先順位付けと社会における役割の強化
3. 可能性のあるすべての関係者の調整
4. 学校や幼稚園での交通安全教育の優先順位付け；カリキュラムでRSEを見える化
5. 交通安全教育とモビリティ教育の相乗効果と組み合わせを促進
6. リスクグループとしての10代の若者の扱い
7. 保護者の関与の促進
8. 長期的ビジョン；明確な概念ベースの継続的教育によりすべての道路利用者にリーチする
9. 教育と取り締まりや道路環境改善の相乗効果および組み合わさる促進
10. 研究、評価および質の管理強化



Source: One group discussion

ROSE25: BOOKLET GOOD PRACTICE GUIDE ON ROAD SAFETY EDUCATION, 2005.

オランダにおける交通安全教育研究の成果

活動	心理過程	~7歳	~9歳	~14歳	14歳以上
文脈の中の情報の判断	様々な危険原因に対する注意の分割、様々な情景領域からの情報間の関係分析、情報処理、衝動性の統制	不十分			
安全と不安な道路横断の認識	危険な交通状況の原因の理解、ディスプレイストラクシオンの抑制	不十分			
他の参加者の存在の気づき	周囲を視覚的探索、他の交通主体の動きの理解、様々な情報から重要な情報の選別	50%が不十分			
注意の分割と集中	衝突までの余裕時間（距離と速度）の予測、加速と減速の観察と予測	子供が成長する毎に改善			
責任感	エラーの結果の理解				自分の行動により危険が生じる場合、50%しかその行動を悪いと判断しない
観察と行動のコーディネーション	道路横断に必要な時間と判断、自分の最大歩行速度の考慮				年齢制限について利用可能な情報はなし

GDE (Goals for Driver Education)

不可欠な要素	知能と技能	リスク増要因	自己評価
コントロールレベル 操縦と価値観 (メタレベル)：感情コントロール力	ライフスタイルの違い	高リスクの受容性/安全運転設備の欠如	自己状態・能力の限界の理解
運転の意思決定 (戦略レベル)：運転計画力	交通行動選択の重要性の理解	技能の過大評価/リスクの過小評価	動機・批判的思考の重要性の理解
交通状況の把握 (戦略レベル)：危険予測力	交通ルール習得と応用	ルール不遵守時のリスク/ハザード知覚技能の不足	乳児スキル等の調整能力
車両制御 (操作レベル)：運転技能	車両操作の習得	シートベルト非着用等によるリスク増	車両操作の調整

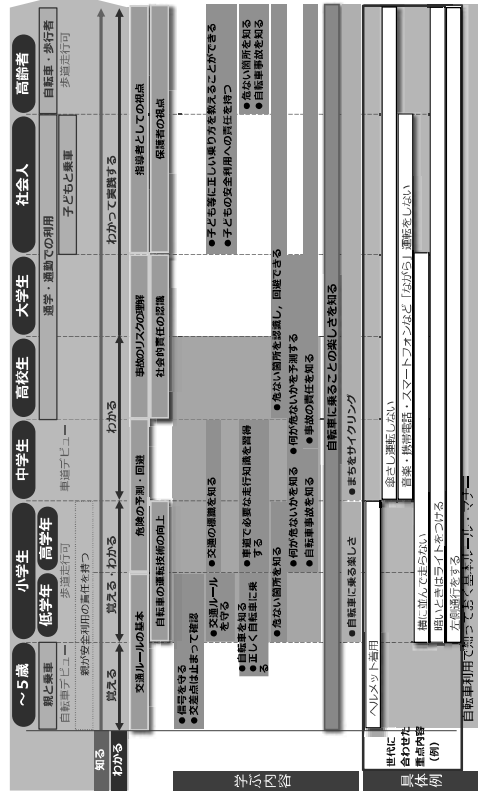
- ・ 自動車ドライバーを対象とした教育及び評価手法モデルで、運転技能、危険予測力、運転計画力、感情コントロール力からなる4つのレベルと、運転者教育で考慮すべき3つのカテゴリーに分けた合計12セルからなる階層構造
- ・ 上位のレベルが下位のレベルの行動を制御し導いていくという前提のもと、これら12セルの各項目について評価を行うことが求められている。

【出典】 M. Peräaho, E. Keskinen, M. Hatakka : Driver Competence in a Hierarchical Perspective ; Implications for Drive Education, University of Turku, Traffic Research, 2003.

<国内事例> 京都市>

ライフステージ別の教育内容

2-2. 教育内容と事業一覧 (案)



デンマーク式自転車教室



R3年度 国土交通省近畿運輸局 バリアフリー化推進功労者表彰 優秀賞受賞 奈良西蔵蓮学校/一般社団法人 市民自転車学校プロジェクト/公益財団法人 公害地域再生センター

ICTE交通バリアフリー研究・活動参加対象

障害者向けの自転車教育はたな
いという先入観等の障壁によりほと
んど後付・実施されていないが、障
害者が自転車に乗れるようになっ
たという直接的な達成感だけでなく、
社会性、協調性、運動性、環境認知
等、障害者の自立活動にあたって
の課題の解決に繋がる取り組み。
今後、障害者に対応した自転車運
の普及や継続した普及活動を通
し、障害当事者の生活の質の向
上を目指す。

子どもの発達と
自転車教育

「F」

GDEを援用した自転車運転の評価



おわりに：自転車交通・安全教育の課題

- そもそも自転車とは？
 - 生まれながらに誰もが乗れる能力ではない
 - 一度乗り方を覚えたと忘れやすい：手続き記憶
 - 歩行者を対象とした教育手法とは大きく異なる（技能修得は必須）
 - 危険回避行動も含め様々な身体的使用方法を記憶させる
 - 電動シェア型モビリティの紹介と懸念事項
- 国内の自転車の事故・安全教育
 - 高校生年代が最も事故が多い
 - 電動アシスト自転車の普及
 - 安全教育の枠組み・考え方
- 考慮すべき事項
 - 交通安全教育の記録、目標設定、評価に関する制度設計
 - 自転車運転時に求められる能力：運転技能～危険予測能力～運転計画力～感情コントロール
 - 発達段階の考慮、自発的学習支援
 - 自己評価を促すための具体的な運転評価・指導方法の検討

【MEMO】

【講義】

**「E-bike 導入プロジェクトを通じた
交通安全の探究学習」**

大阪府立豊中高等学校 能勢分校
准校長 菅原 亮

【MEMO】



本日のアジェンダ

E-bike導入プロジェクトを通じた 交通安全の探究学習

令和3年12月1日
大阪府立豊中高等学校 能勢分校
准校長 菅原 亮



1 能勢分校の周辺環境

2 E-bike導入プロジェクトを通じた交通安全の探究学習

3 今後の展望

本日のアジェンダ



1 能勢分校の周辺環境

2 E-bike導入プロジェクトを通じた交通安全の探究学習

3 今後の展望



能勢町の地理

- 大阪の最北端（大阪のてっぺん） 中山間地
- 標高 約200m～500m
- 面積 98.75 k㎡（森林面積 80%）
→ 大阪府第3位
- 人口 9,581人（2021年6月現在）
→ 大阪府第3位（下から）
- 気温 冬季最低気温 -10度
→ 家庭用冷凍庫と同じくらい



大阪の最北端

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school nose branch

5

能勢町の名産品



栗
「銀寄」栗茶祥の地



丁稚ようかん



日本酒 秋鹿酒造
G20乾玄米酒



菊炭

断面がとても美しく茶の湯で重宝

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school nose branch



人形淨瑠璃

秦淨瑠璃200年の歴史

6

生徒の移動環境（1/3）

能勢町内に鉄道はなし。さらに令和3年度より阪急バス（通学利用者が多い）が減便。公共交通機関による町内の移動に制約あり。



町内バス 路線図



便数

- 利用者減少に伴う阪急バスの減便
 - 左記線色の路線
 - 平日：朝1便・夕2便
 - 土日祝日：運行なし
 - 左記オレンジ色の路線
 - 平日：8便
 - 土日祝日：運行なし

平日の通学以外に係る町内の移動は、
自転車が保護者の送迎に頼る部分が大きい

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school nose branch

7

生徒の移動環境（2/3）



歩道のない山道…



暗いトンネル…

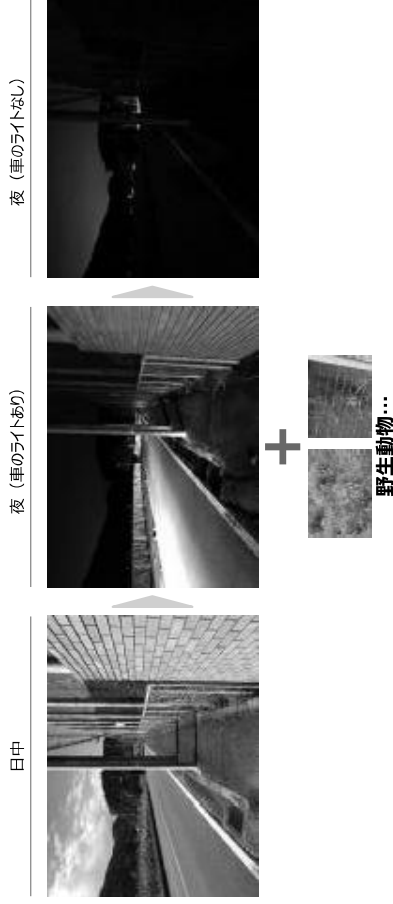


急激な坂道…
(上95下56%)

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school nose branch

8

生徒の移動環境 (3/3)



交通利便性がよく、安心・安全な移動環境とは言いがたい

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

9

本日のアジェンダ

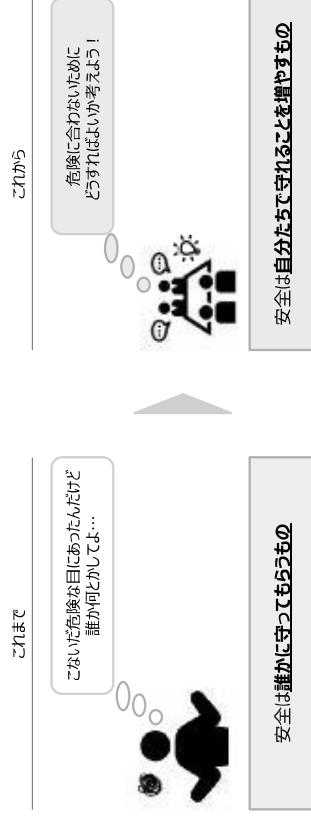
- 1 能勢分校の周辺環境
- 2 E-bike導入プロジェクトを通じた交通安全の探究学習
- 3 今後の展望

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

10

「交通安全を探究する」とは？

交通安全に対する思考のパラダイムシフトが必要。本プロジェクトでは生徒自身が自分たちで試行錯誤し行動している



「地域の交通事故を防止するために何が出来るか？」を生徒たち自身が探究する

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

11

E-bike導入プロジェクト概要 (1/3)

能勢町の交通安全課題の解決に向けた共同研究を開始。東京大学を始め複数の教育機関や行政等と連携の上で実践。

テーマ：中山間エリアの高校通学における交通安全課題の解決と教育的効果の測定

研究内容	体制
① 実際の通学の様子を映像で記録・分析し交通手段を可視化する	東京大学 北村 友久 教授
② 地域の交通安全課題について自ら考え、実践、改善を繰り返すアクション・リサーチ型のアプローチを採用する	大阪大学 土井 優司 教授
③ 通学生徒の安全面の確保のため、運転者に対する適切な情報発信と、交通安全教育の手段について提案する	大阪市立大学 吉田 真結 准教授
④ 提案事項を実践することによる事業性評価、生徒・家族の拘束時間の緩和や温室効果ガスの排出削減を計測し可視化する	九州大学 馬場本 俊介 教授
	豊中高等学校 能勢分校
	能勢町役場
	株式会社 能勢・豊能まちづくり
	公益財団法人 国際交通安全学会

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

12

E-bike導入プロジェクト概要（2/3）

本プロジェクトに係るプレスリリースや生徒による発表・報告の機会をすでにいただいた。

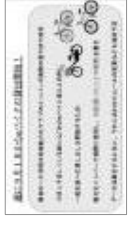


地域電力会社「能勢・豊能まちづくり」
プレスリリース

NPO法人「豊中市民エネルギーの会」
生徒による発表

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

NPO法人「豊中市民エネルギーの会」生徒による発表 ※一部抜粋



自分たちの活動を対外的に周知できる機会を生徒が積極的に活用

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

E-bike導入プロジェクト概要（3/3）

「地域魅力化クラブ」の生徒を中心に、令和3年9月から乗車開始。まさに現在実証実験中。

参加生徒

地域魅力化クラブ部員 + α 11名

1年：4名
2年：6名
3年：1名

地域魅力化クラブとは…

地域の課題解決や魅力発信などに取り組んでいる能勢分校のクラブ活動。
地域（能勢・豊能）にある魅力を「探す」「広める」「作る」をキーワードにして活動中。

導入車両



ロードバイク型：1台



クロスバイク型：2台



軽快車型：7台

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school hose branch

生徒たちがめざすこと

めざすことは2点。特に探究学習の観点では「交通事故防止するための仕組み提案」を重視する。

基本的なルールを守る + 事故を防止するための仕組みを提案する

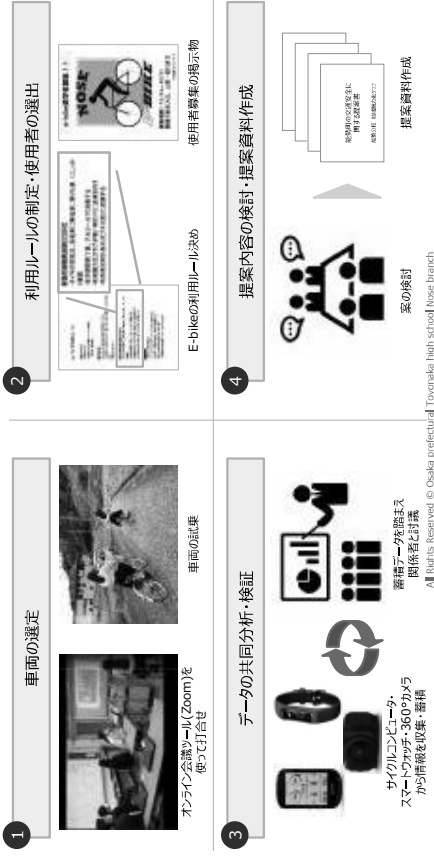
- ・ 交通ルールの理解
- ・ 安全に乗車するための車両整備
- ・ 加害者・被害者になってしまった時の対応

- ・ 道路・街灯など通学環境の改善
- ・ 啓発活動（対 運転者側）
- ・ 交通安全教育（対 利用者側）



プロジェクトにおける生徒たちの活動

「交通事故防止するための仕組み提案」を見据えて、生徒が主体的に取り組んでいる。



E-bike導入による効果

開始わずか2か月で、通学に係る3つの負担軽減に寄与。

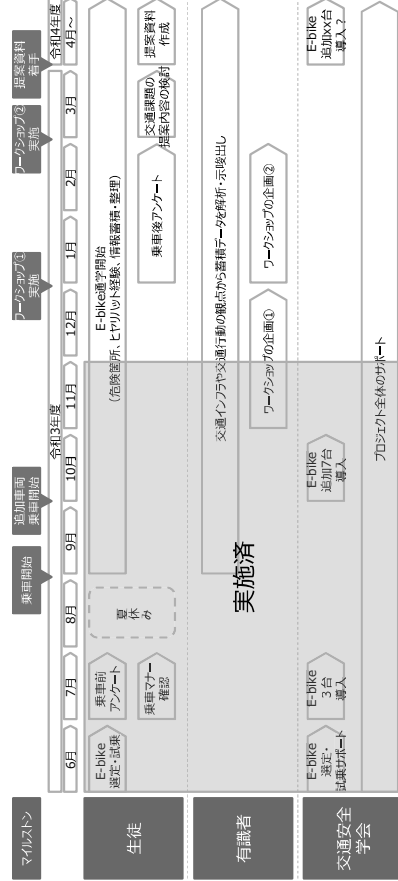


本日のアジェンダ

- 1 能勢分校の周辺環境
- 2 E-bike導入プロジェクトを通じた交通安全の探究学習
- 3 今後の展望

今後のスケジュール

今年度は「通学における危険情報の収集・蓄積・検討」がメイン。来年度から通学環境改善に向けた提案を磨きこむ想定。



各校での交通安全に係る探究学習の開始に向けて

「総合的な探究の時間」等の授業を活用して、地域や企業との連携による「実践体験型PBL」の実施計画の設計が重要。

PBLとは … Project Based Learning (課題解決型学習)		
	実践体験型	フィールドリアル型
目的	地域や企業と連携して 実社会 における課題解決を目指す	特定の課題に対して主に 机上 で学習を深める
プロセス	各グループの課題内容から 代表者 を出し、 実際に現場に足を運んで検証する サイクルを繰り返す。解決の案口を導き出す	各自が 開発 してきた内容や グループ で集めた リアルタイム のフィードバックを共有して課題解決の方向性を導き出す
メリット	机上の討論では学習できない 実体性・実践性 がある。フィールドでの学習は、リアルタイムを持って探究できる	実施が容易なため、 多様 にわたるテーマを 数多く 探究できる

“地域の交通安全”を“地域と連携”しながら探究したい

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school/nise branch

21



EOF

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school/nise branch

23

最後に



まずは交通安全・通学環境の改善を 自分ごとにするキッカケづくりから

「総合的な探究の時間」などを活用して
交通安全に係る探究学習を始めてみてはいかがでしょうか？

<連絡先>

大阪府立豊中高等学校 能勢分校
准校長 菅原 亮 (すわら ひろ)
I-SugawaraR@medu.pref.osaka.jp
TEL: 072-737-0666 (学校代表)

All Rights Reserved © Osaka prefectural Toyonaka high school/nise branch

22

【MEMO】

【講義】

「自転車関連交通事故防止対策」

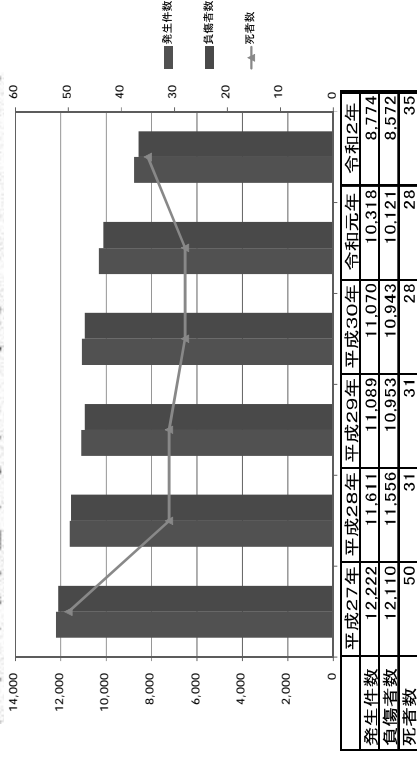
大阪府警察本部 交通総務課 自転車対策室
警部補 中沢 正宏

【MEMO】

自転車関連交通事故防止対策

大阪府警察本部交通総務課自転車対策室

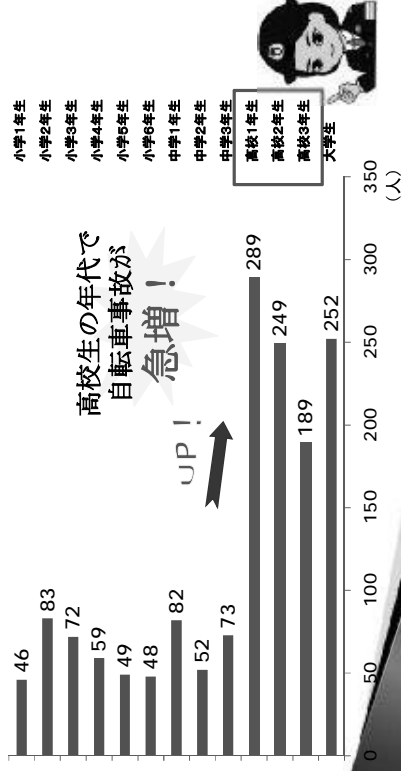
自転車関連事故発生状況 (過去6年間の年平均推移)



全事故に占める自転車関連事故の割合は、全国平均が約2割のところ、大阪は、約3割で推移

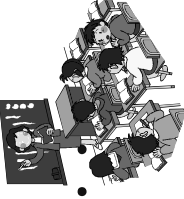
自転車乗車中の学年別負傷者数

(令和2年中)



高校生の年代で
自転車事故が
急増!

UP!

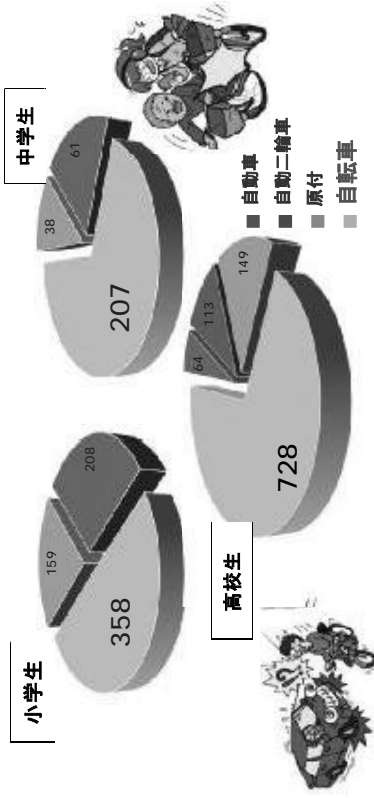


学校の先生方は、
大変お忙しいと思います
ですが……

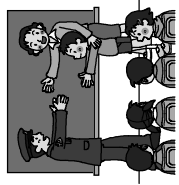
子どもたちの「命」を守るためには
警察だけではなく、
家庭や学校での交通安全教育が
欠かせません……



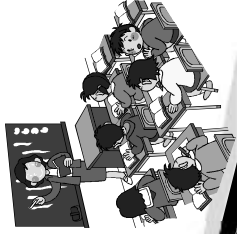
小中高の状態で別死傷者数 (令和2年中)



小中高の事故のうち、どの学齢においても
自転車関連事故が一番多い



年齢に応じた段階的な交通安全教育により、
自転車を安全に利用する知識・技能の取得が
非常に重要になってきます！



対象者の年齢等に応じた交通安全教育

- 親と一緒に運転 (歩道通行可能な年齢)
- 交通ルールの基本を覚える

小学生

- 行動範囲の拡大 (車道通行が原則)
- 3歳未満の者であれば歩道通行可能
- 危険の予測・回避、社会的責任の認識

中学生

- 通学での利用 (車道通行が原則)
- 交通事故が多発する時期
- 危険の予測・回避、社会的責任の認識

高校生



指導ポイントについて

- ① 自転車の正しい通行方法
- ② 自転車の違反行為
- ③ 自転車運転者講習制度
- ④ 自転車保険への加入



自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

道路交差点により、13歳未満の児童や幼児を乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない

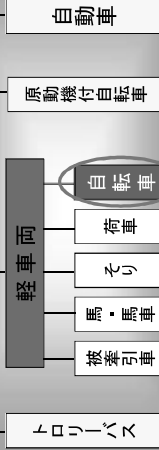


自転車の定義

- ① 車両の定義 [道交法第2条第1項第8号]
 - ⇒ 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。
- ② 軽車両の定義 [道交法第2条第1項第11号]
 - ⇒ 自転車、荷車その他の人の力もしくは動物の力により、または他の車両にけん引されるもの、レールを必要としない車をいう。
- ③ 自転車の定義 [道交法第2条第1項第11号の2]
 - ⇒ ペダル又はハンド・クラシクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車で、レールを必要としないもの。

自転車は
車両の仲間
です

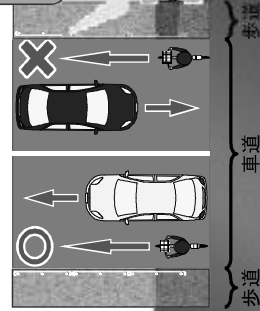
車両



自転車の走行する場所

- ① 車道通行 [道交法第17条第1項抜粋]
 - ⇒ 自転車は、歩車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない。
(ただし、道路外の施設や場所へ出入りするためやむを得ず歩道または路側帯を横断するときは、この限りでない。)

- ② 左側通行 [道交法第17条第4項、第18条第1項抜粋]
 - ⇒ 自転車は、道路（車道）の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければならない。



原則!
右側通行は、逆走です。
危険な違反です!!!



自転車が歩道通行できる場合

- ① 普通自転車（歩道通行） [道交法第63条の4第1項]
 - ⇒ 普通自転車は、次の場合には、歩道を通行することができる。

① 歩道通行可の標識・標示がある場合	② 子供や高齢者、身体障がい者が運転する場合	③ 車道又は交通の状況に照らし通行の安全を確保するため、やむを得ない場合
 道路標識 道路標識	 13歳未満の子供 70歳以上の高齢者	 道路工事や駐車車両が多い等の理由で車道通行が困難な場合など

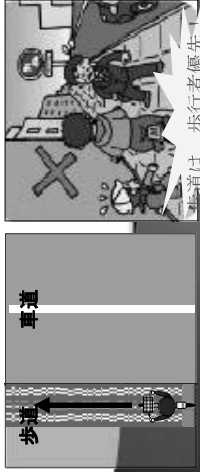
中学生以上は、原則①か③に該当しなければ、歩道通行はできません!



歩道を走る時の注意点

- 歩道通行の方法 [道交法第63条の4第2項]
⇒歩道を通行するときは、次の事項を守らなければならない。

- ①歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。(歩行者の有無にかかわらず)
- ②歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければなりません。

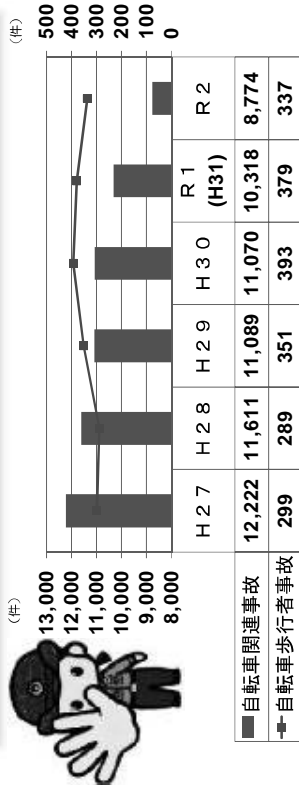


歩道でほかの自転車と行き違ふときは、速度を落としなが安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、列向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。
(交通の方法に関する教則)

歩道は、歩行者優先

車道の左側通行が原則です！ 歩道通行は、例外です！

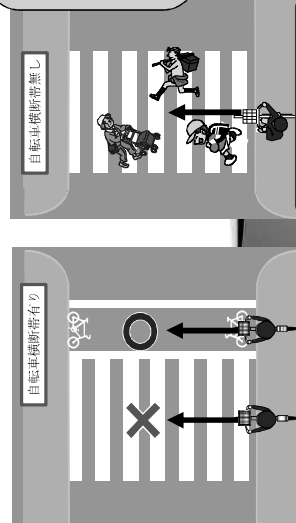
自転車事故全体は減少しているにもかかわらず
「自転車対歩行者」の事故は 増加傾向！



歩道走行中に歩行者に「ベル」を鳴らすのはもってのほか！
歩道は、「歩行者のための道」で、歩行者が優先です。

交差点横断時の注意点

- 自転車横断帯による交差点進行 [道交法第63条の7第1項]
⇒交差点に自転車横断帯があるときは、自転車はその自転車横断帯を通行しなければなりません。

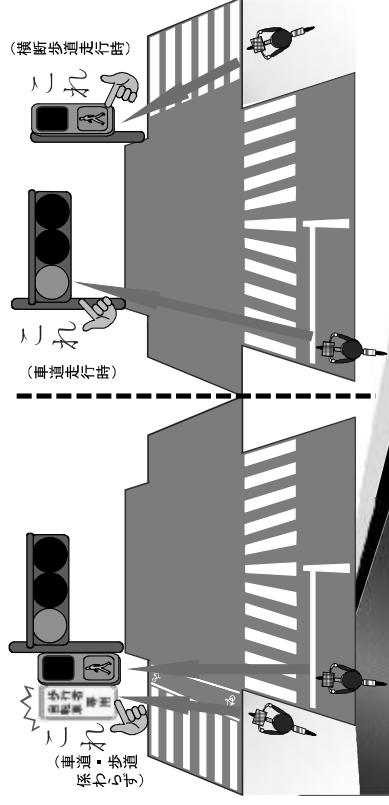


横断歩道は歩行者のための場所ですので、横断中の歩行者がいないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車が乗ったまま通行してはいけません！
(交通の方法に関する教則第3章第2節1(6))

歩行者の通行を妨げる時は、自転車を押し歩き！

交差点での従うべき信号

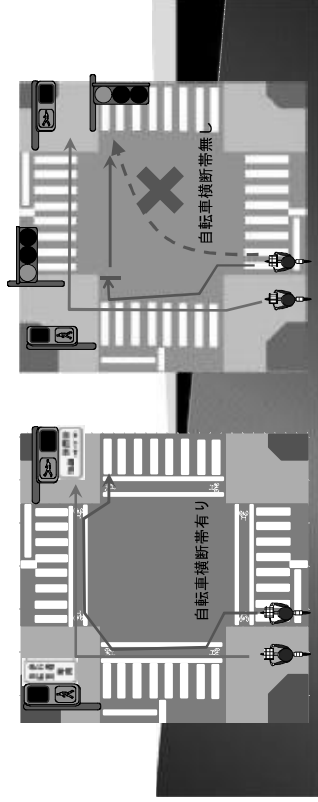
- 歩行者・自転車専用信号に優先の義務 [道交法第7条、施行令第2条第5項被控]
⇒「歩行者・自転車専用信号機」があるときは、自転車は、その信号に従って通行しなければなりません。



（重道・歩道係わらず）
（重道進行時）
（横断歩道進行時）

交差点の右折方法

- 自転車横断帯による交差点通行 [道交法第63条の7第1項]
⇒ 交差点に自転車横断帯があるときは、自転車は、その自転車横断帯を進行しなければなりません。
- 自転車横断帯がない交差点での右折 [道交法第34条第3項]
⇒ 自転車は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。

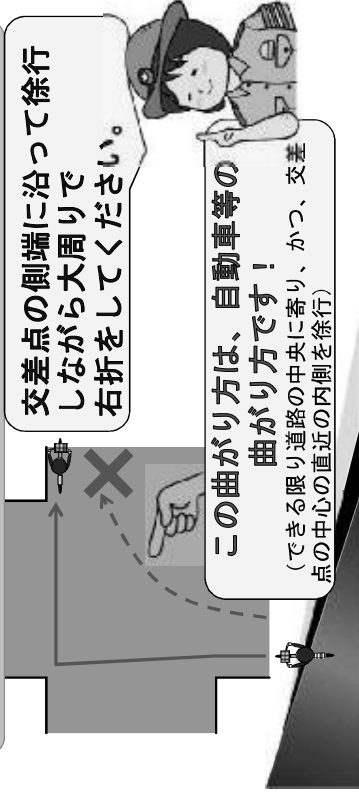


信号のない交差点は、どうやって曲がればいいですか？

【道交法第34条第3項】

自転車は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。

交差点の側端に沿って徐行しながら大周りで右折をしてください。



一方通行の通行ルール

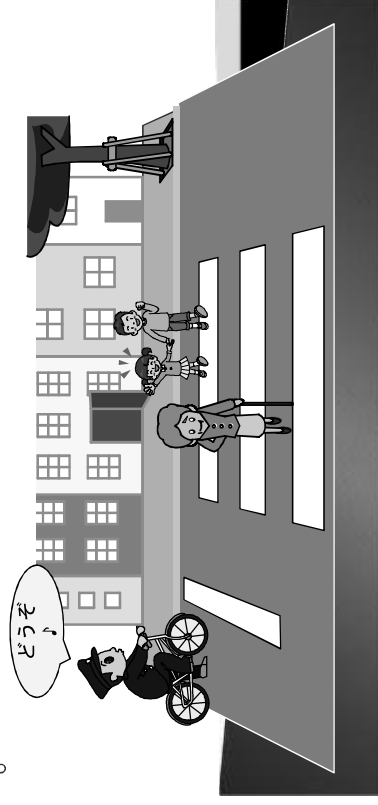
- 通行の禁止等 [道交法第8条第1項]
⇒ 自転車は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路またはその部分を通行してはなりません。
- 左側通行等 [道交法第17条第4項、第18条第1項抜粋]
⇒ 自転車は、道路（幹道）の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければならない。



御堂筋、界筋、四つ橋など
大阪市内には、自転車も一方通行の道が多くありますので注意して下さい！

横断歩道通行時のルール

- 横断歩行者等がいる場合の一時停止 [道交法第38条第1項]
⇒ 自転車は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等があるときは、その横断歩道等の前で一時停止し、かつ、その歩行者等の通行を妨げないようにしなければなりません。



安全ルールを守る

- **酒気帯び運転の禁止** [道交法第65条第1項抜粋]
⇒何人も酒気を帯びて車両等（自転車）を運転してはならない。
- **並進の禁止** [道交法第19条]
⇒自転車など軽車両は、他の軽車両と並進してはならない。
- **二人乗りの禁止**
[道交法第57条第2項、大阪府道路交通規則第11条]
- **夜間はライトを点灯**
[道交法第52条第1項、大阪府道路交通規則第10条第1項]
- **一時停止の遵守** [道交法第43条]
⇒車両等（自転車）は、一時停止の道路標識がある交差点では、その交差点の（停止線）の直前で一時停止しなければならない。



ヘルメットの着用

- **児童・幼児のヘルメット着用** [道交法第63条の11]
⇒児童や幼児を保護する責任のある者は、児童や幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。



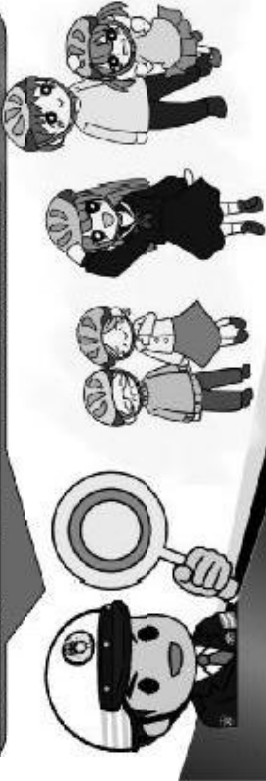
大阪府自転車条例では、
65歳以上の高齢者に
堺市、高槻市の条例では、
全ての自転車利用者に
「ヘルメット着用を努めること」
が定められています。

※罰則はありません

命を守るためにもヘルメットの着用！

ヘルメットの着用②

また、令和3年3月に行われた「第11次交通安全基本計画」や同年4月16日に公布、同日から施行されている「交通方法に関する教則」及び「交通安全教育指針」の一部改正があり、
全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットの着用を推奨しています。



頭の形が
変わる位の
衝撃

頭部が大きく変形し、骨が折れる



頭部以外

頭部負傷62人

自転車事故で亡くなった方の
約7割が頭部を負傷していました！
また、全員がヘルメットを
着けていませんでした。



骨折に至る力の約4倍！



ヘルメットで
受ける衝撃が
大幅に
減少



骨折に至る力の約4分の1

平成28年～30年の自転車乗用中の死者数90人

ところで、みなさん！

大阪府警察のホームページを見られたことはありますか？

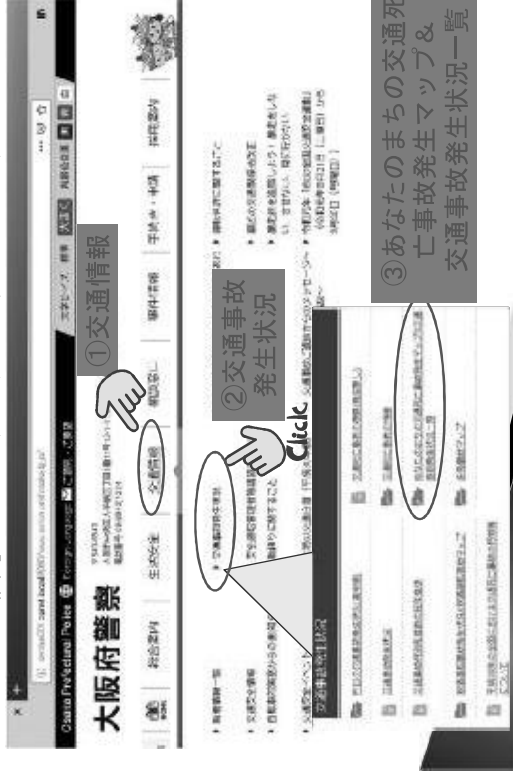
事件・事故情報をはじめとして、子供を交通事故や犯罪から守るための、様々な情報を掲載しています！



交通事故防止については・・・

大阪府警察ホームページ

「交通情報」をクリックすると、様々な項目が出てきます。



全体マップをクリックすると、大阪府下全体の地図が出てきます。

ここで、身近に発生した交通事故発生状況を確認していただけます。例えば、府警本部のある「中央区」をクリックする



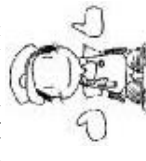
このように、中央区で発生した事故の発生場所が、地図上に記載されています。

ホームページの「自転車対策室からのお知らせ」にも、啓発チラシやルールブックを掲載しています。



その他・・・

- 視聴覚教材（DVD）等の活用
（大阪府交通安全協会が貸出ししています。）
- 交通安全テスト、パワーポイント資料の活用



など、様々な方法があります。

【交通安全テスト】

毎月、関係機関を通じて配信しているものです。
大阪府警察ホームページからも、ご覧いただけます。

問題

解答・解説

check!
check!

※ 小学生から高校生までに対応した問題を
平成31年1月号から毎月掲載していま
す。



【中高生のための自転車の交通事故防止2021】

大阪府教育庁等を通じて配信しているものです。
大阪府警察ホームページからも、ダウンロードしていただけます。

主な内容

- ① 自転車関連交通事故発生状況について
- ② 自転車の通行方法について
- ③ 自転車運転者講習制度について
- ④ 自転車保険の加入について



自転車運転者講習制度

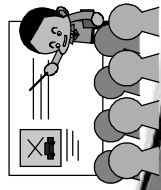
自転車運転者講習制度の受講命令 [道交法第108条の3の4]
⇒ 都道府県公安委員会は、次に掲げる規定の違反行為（「危険行為」）を反復してした
自転車運転者に対し、都道府県公安委員会が行う「自転車運転者講習」の受講を命じる
ことができる。

みなさん、知っていますか？

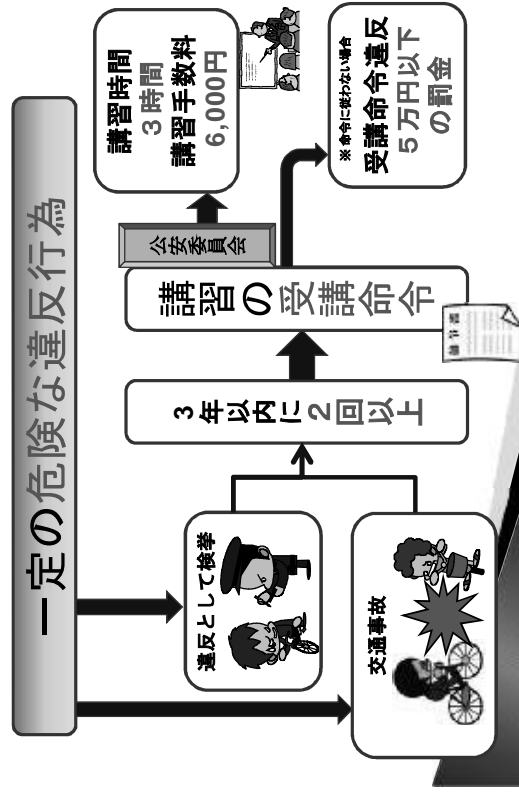
平成27年6月から

「自転車運転者講習制度」

が始まっています！



? 自転車運転者講習制度とは・・・



一定の危険な違反行為

1 信号無視

赤信号は必ず止まる！
赤信号の青信号などに変わらないうちに通行する行為

2 通行禁止違反

通行禁止の道路に通行する行為
通行禁止の道路に通行する行為

3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)

歩行者用道路に徐行する行為

4 通行区分違反

歩行者専用道路に車両を通行させる行為

5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害

歩行者が通行する路側帯に歩行者の通行を妨げるような速度と方向で通行する行為

商店街等では、歩行者に注意！

左側の路側帯は、通行できませんが、歩行者の通行を妨げてはいけません！

6 遮断路切立入り

遮断路が閉じていたり、扉がよわたりしている場所から、遮断路が閉まっている箇所を通行する行為

7 交差点安全進行義務違反等

交差点を安全に通行する義務違反等

8 交差点優先車妨害等

交差点で優先車に妨げられ、優先車又は左折車両等の通行を妨害する行為

赤信号は必ず止まる！

歩行者専用道路に車両を通行させる行為

歩行者が通行する路側帯に歩行者の通行を妨げるような速度と方向で通行する行為

歩行者専用道路に車両を通行させる行為

歩行者が通行する路側帯に歩行者の通行を妨げるような速度と方向で通行する行為

歩行者が通行する路側帯に歩行者の通行を妨げるような速度と方向で通行する行為

高架道路やアンダーパスでは、標識を確認！

歩行者優先！

商店街等では、歩行者に注意！

左側の路側帯は、通行できませんが、歩行者の通行を妨げてはいけません！

警報器が鳴り始めたら、減らない！

右回りに徐行！

交差点では、安全な速度と方法で進行し、安全確認をしっかりとしましょう。

「止まれ」の標識は、必ず止まる！

あらかじめその前からできる限りの道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。

歩道は、歩行者優先！車道寄りを徐行。

12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転

ブレーキが壊れた自転車やブレーキが壊れた自転車等を使用して走行する行為

ブレーキの点検を行いましょう！

13 酒酔い運転

酒に酔った状態で自転車を運転する行為

自転車でも飲酒運転は禁止です！！

14 安全運転義務違反

ハンドルやブレーキ等を故障時に操作せず、また他人に危害を及ぼすような速度や方向で走行する行為、また、安全運転義務違反に該当する行為

携帯電話を使用しながら・・・
音楽を聴きながら・・・
傘を差しながら・・・
夜間、ライトをつけずに・・・

15 妨害運転

他の車両等の通行を妨害する目的で、安全運転義務違反に問われることがあります！

- 1 通行区分違反
- 2 高ブレーキ禁止違反
- 3 車間距離保持義務違反
- 4 進路変更禁止違反
- 5 追越し違反
- 6 警告器使用制限違反
- 7 安全運転義務違反

これらの違反行為で事故を起こした場合、安全運転義務違反に問われることがあります！



講習制度の対象者は14歳以上

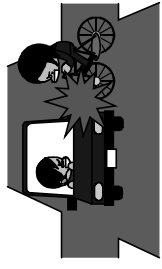
大阪では、25,000件以上(平成27年6月～令和3年8月末)

違反行為を伴った事故を起こしています。中・高校生4人が、講習対象者に！！

危険な違反行為をして登録されている件数(平成27年6月～令和3年8月末)

年齢	男性	女性	合計
14歳	87	22	109
15歳	242	116	358
16歳	362	198	560
17歳	387	199	586
18歳	441	174	615
合計(件)	1519	709	2228

他には・・・



大阪府自転車条例により
平成28年7月1日から
「自転車保険の加入」
が義務づけられています！



相手の人を死亡させるような
大きな事故は、起こさないよ・・・



相手にケガをさせた場合にも、損害賠償を
命じられた事故事例もあります！

事例1：友人たちと2列になって歩道を走行中、立ち止まって携帯電話
中の歩行者に追突して、負傷させた。
損害賠償：約55万円（平成15年9月：千葉地裁判決）

事例2：路側帯を自転車で走行中に、脇見運転をし、歩行者に追突して
負傷させた。
損害賠償：約270万円（平成23年8月：大阪高裁判決）

自転車利用者も加害者になり得ますので注意を！

自転車利用者高額賠償や実刑命じられた判決事例

前方不注意

神戸地裁（2013年7月） 9520万円

坂道を下ってきた小学5年生の自転車が歩行中の62歳女性と衝突。
女性は無意識不明。

信号無視

東京地裁（2007年4月） 5438万円

信号を無視した37歳男性の自転車が横断歩道を歩行中の35歳女性
と衝突。女性は死亡。

無灯火

大阪地裁（2007年7月） 3000万円

歩道上で無灯火の15歳少年の自転車が歩行中の62歳男性と正面
衝突。男性は死亡。

危険な横断

大阪地裁（2011年11月） 禁錮2年

60歳男性の自転車が安全確認をせずに渋滞の切れ目から道路を横断。
その自転車を避けようとしたタンクローリーが歩道に乗り上げ男性2人と
衝突。男性2人は死亡。自転車が死亡事故を誘発したとして実刑判決。

自転車保険への加入確認

事故の相手方を補償する自転車保険の種類

●自転車事故による損害賠償責任は「個人賠償責任保険」で補償されます。

●TSMマーク付帯保険は、自転車安全整備店で購入、点検、整備した自転車に貼られる
TSMマークに付帯した保険です。

自転車保険の種類		保険の概要
個人賠償責任保険	自転車向け保険 自動車保険の特約	自転車事故に備えた保険 自動車保険の特約で付帯した保険
共済	火災保険の特約 傷害保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険 傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	共済の団体保険 PTAの保険	共済の構成員向けの保険 PTAや学校が窓口となる保険
TSMマーク付帯保険	クレジットカードの付帯保険	自転車の車体に付帯した保険 カード会員向けに付帯した保険

保険に加入
していただけますか？



最近、テレビやニュース等でも聞いたことのある方がいるかもしれませんが...

電動キックボード

を運転するには原付免許若しくは小型特殊
自動車を運転できる免許が必要になります！

ですので、道路上で運転すると無免許運転等の罪に問われる可能性があります。



簡単に説明すると

- ①免許証が無ければ運転することが出来ない乗り物！
- ②運転するには、自賠責保険への加入、ヘルメットの着用
ナンバープレートの標示、前照灯等の保安基準の適合！

道路上で乗るには、ハードルの高い乗り物

自転車対策室からのお知らせ



大阪府警察本部自転車対策室

作品介绍

最優秀賞



中学生の部
栗田 美音 さん

ポスター(イラスト)



高校生の部
木下 あおいさん



大学・専門学校生の部
河口 凌太 さん

作品介绍②

最優秀賞

スマホより 前を向いて しっかり運転

中学生の部 鈴木 陸斗 さん

前を見て よそ見 スマホは 事故のもと

高校生の部 鬼塚 舞人 さん

スマホより 周りをよく見て 事故防止

大学生・専門学校生の部
岡田 柚希 さん

自転車は手軽に乗れる、
とても便利な乗り物です。
しかし、ひとたび事故を起こせば、
被害者にも、被疑者にもなり得ます。
自転車に乗るときは

「車両の運転者」
になるということを、しっかりと
指導してあげてください。



大阪府警察本部自転車対策室



交 対 協 第 5 3 号
令 和 3 年 1 0 月 1 4 日

大阪府交通対策協議会
関係機関・団体の長様

大阪府交通対策協議会会長
大阪府知事 吉村 洋文

全年齢層への自転車ヘルメット着用の推奨について（依頼）

日頃は、大阪府交通対策協議会の運営にご尽力いただき誠にありがとうございます。

さて、当協議会では、道路交通法及び平成28年4月に制定された「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を踏まえ、「府民運動大綱」における推進事項として自転車ヘルメットの着用促進を定め、児童、幼児の保護者及び65歳以上の高齢者等に対し、自転車事故時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果を周知し、自転車ヘルメットの着用を促進して参りました。

今般、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、大阪府における陸上交通の安全に関する施策の大綱として策定された「第11次大阪府交通安全計画」において、これまでの児童、幼児の保護者及び高齢者だけでなく、全ての年齢層の自転車利用者に対してもヘルメットの着用を推奨していくこととされました。

今後、当協議会におきましても、本計画に基づき、全ての年齢層への自転車ヘルメットの着用を推奨していく必要があります。

つきましては、貴機関・団体におかれましても、職員に対し自転車利用時のヘルメット着用を推奨していただきますとともに、所管業務を通じて広く府民に対してもヘルメット着用の重要性について広報啓発を行っていただきますようお願いいたします。

【参考】全年齢層への自転車ヘルメット着用の推奨等に関する記述

- 国：第11次交通安全基本計画（P17, P48）
- 大阪府：第11次大阪府交通安全計画（P41）
- 国家公安委員会告示：交通の方法に関する教則、交通安全教育指針

連絡先

担 当 大阪府都市整備部交通戦略室
交通計画課安全対策グループ 永山・寒川
電 話 06-6941-0351（内線3980）
06-6944-9290（直通）
F A X 06-4397-3714
E-mail kotsudoro-g10@sbox.pref.osaka.lg.jp

【MEMO】

【MEMO】

【MEMO】