

令和元年度 学校安全教室推進事業 交通安全教室

【日程】令和元年10月24日（木）

【会場】大阪国際交流センター 小ホール

【主催】文部科学省・大阪府教育庁

令和元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 令和元年10月24日(木) 14:00~17:00
- 4 会場 大阪国際交流センター 小ホール
大阪市天王寺区上本町8丁目2番6号
近鉄「大阪上本町」駅 南へ400m
大阪市営地下鉄谷町線・千日前線「谷町九丁目」駅 南東へ500m
大阪市営地下鉄谷町線「四天王寺前夕陽ヶ丘」駅 北東へ500m

5 時程等

時刻	内容	講師等
13:30~ 14:00	受付 シミュレーター等 体験	
14:00~ 14:05	開会・あいさつ	大阪府教育庁 保健体育課
14:05~ 15:25	講義 「交通事故の現状とアクティブラーニング手法による交通安全教育」(80分)	一般財団法人 日本交通安全教育普及協会 普及事業部 次長 彦坂 誠
15:25~ 15:40	休憩(15分) シミュレーター等 体験	
15:40~ 16:10	講義 「自転車関連交通事故防止対策」(30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
16:10~ 16:40	実践発表 「地域と連携した自転車通学指導」(30分)	大阪府立東百舌鳥高等学校 教諭 福島 洋平
16:40~ 17:00	事務連絡・シミュレーター等 体験	

※当日は13時半ごろから**自転車シミュレーター体験**・**VRを活用した自転車事故疑似体験**もできますので、希望する方は早めに来場してください。

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】

**「交通事故の現状とアクティブラーニング手法
による交通安全教育」**

一般財団法人 日本交通安全教育普及協会
普及事業部 次長 彦坂 誠

【MEMO】

大阪府高等学校交通安全教育指導者研修会
2019年10月24日

交通事故の現状と アクティブラーニング手法による交通安全教育



(一財) 日本交通安全教育普及協会
普及事業部 彦坂 誠

交通事故は、なぜ起こるのか？



他人まかせの交通安全になっている
自分事として「意識」をしていない！

交通事故の発生要因

- 1. 無知** **初心者**
危険を知らない、経験不足など
- 2. 無視** **若年者**
知っているけどやらない
法律と利益を天秤にかけている
- 3. 過信** **ベテラン**
今まで大丈夫だったから・・・
加齢に伴う身体機能を補足する必要がある

交通事故対策 4 E

Enforcement (法執行・取締り)

Engineering (工学)

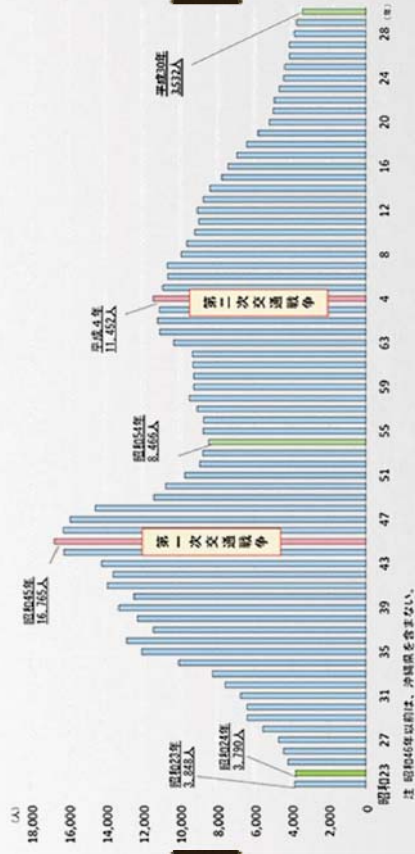
Environment (環境)

Education (教育)

【 **Example (模範・事例)** 】

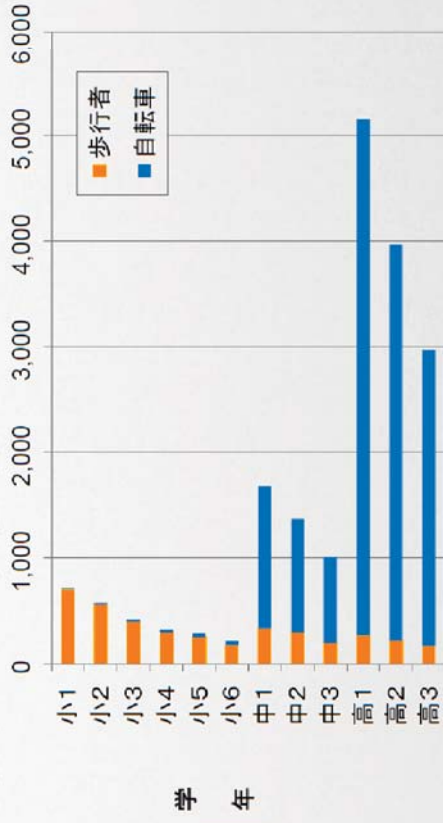
交通事故の状況

交通事故死者数の推移（昭和23年～平成30年）



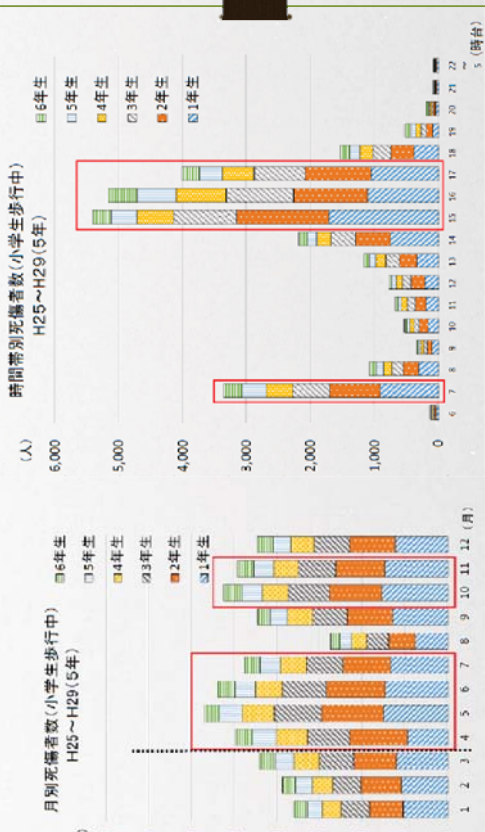
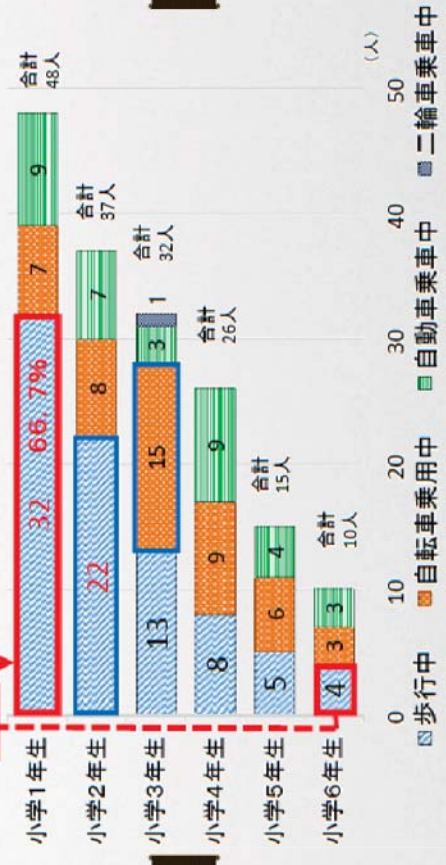
小学生の交通事故状況

死傷者数(人) H24事故統計(警察庁)

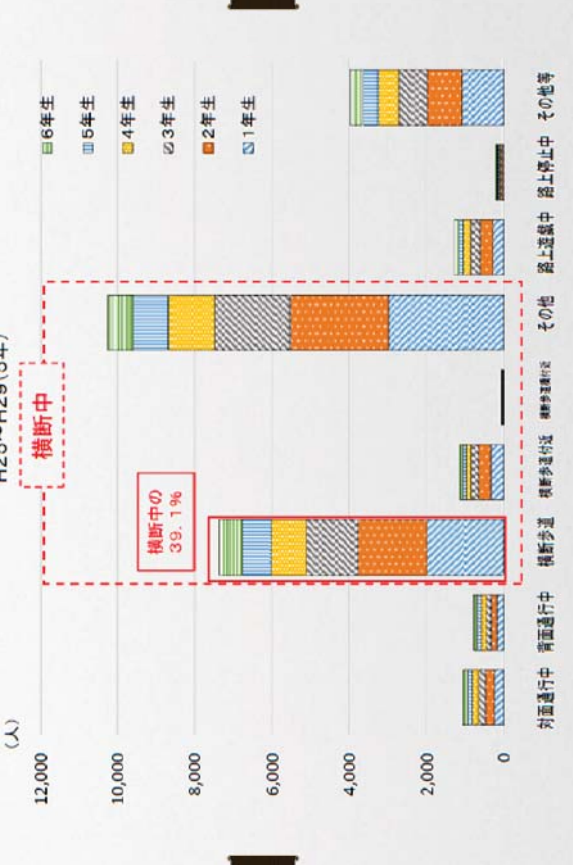


「安全に通学しよう～自分で身を守る、みんなを守る～」
文部科学省 児童の安全な通学のための教育教材 2013.03 より

小学生の状態別死者数 H25～H29(5年)



事故類型別死傷者数(歩行中の第1・第2当事者) H25～H29(5年)



【 事故状況 】

- 小学1年生の歩行中の死者数は小学6年生の8倍。
- 歩行中の死傷者
 - ・月別：4～7月と10月・11月
 - ・時間帯別：15～17時台と7時台
 - ・通行目的別：下校中・登校中
 - ・衝突地点別：交差点内
- 事故類型別：横断中が最も多く、「横断歩道」が約39.1%

幹線道路同士の交差点

・交差点流出部で事故が多発
・自転車横断帯以外を通行する自転車との事故も発生

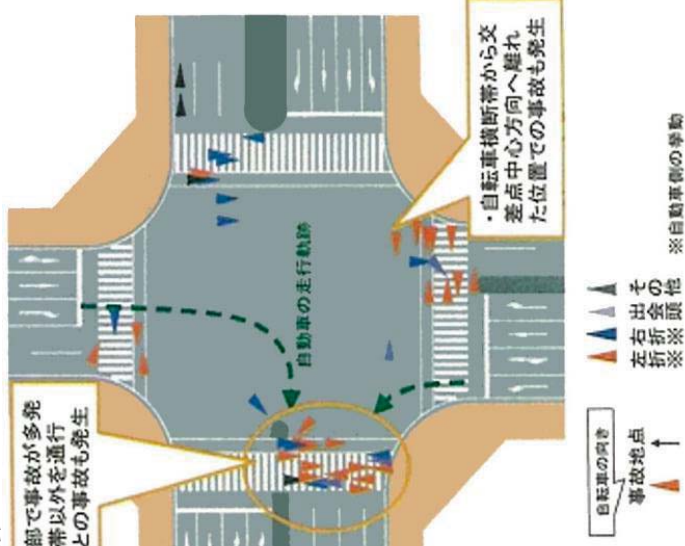
交差点横断時に事故が多発！



- 横断歩行者・自転車が優先されることを過信しない。
- 右左折車ドライバーに自分の存在が認知されているか注意する。



アイコンタクト



自転車の向き
事故地点 ↑

▲ 右折
▲ 左折 ※ ※ ※
▲ 出会い
▲ その他

※自動車側の挙動

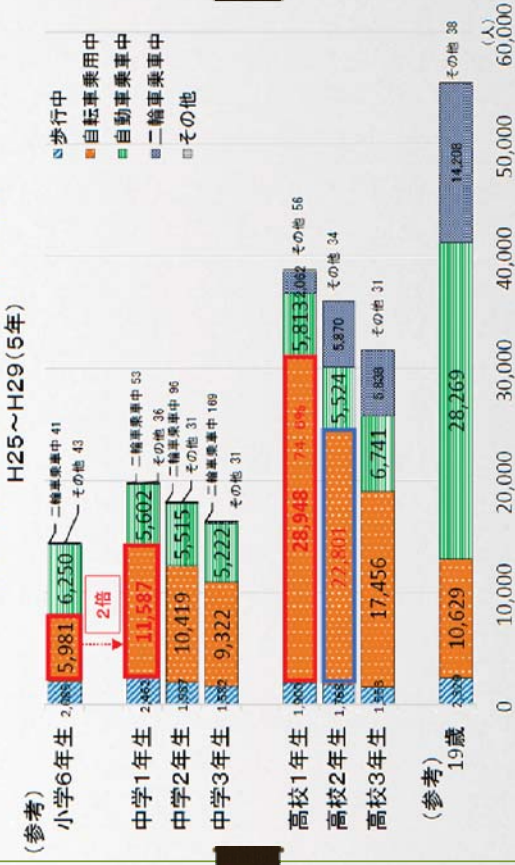
中学・高校生の の 交通事故状況

【 交通事故防止のポイント 】

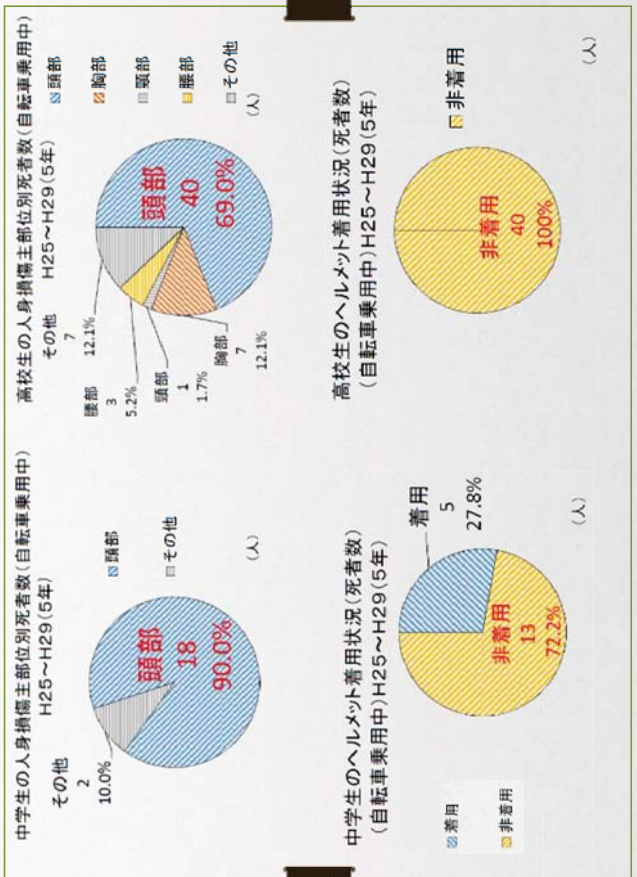
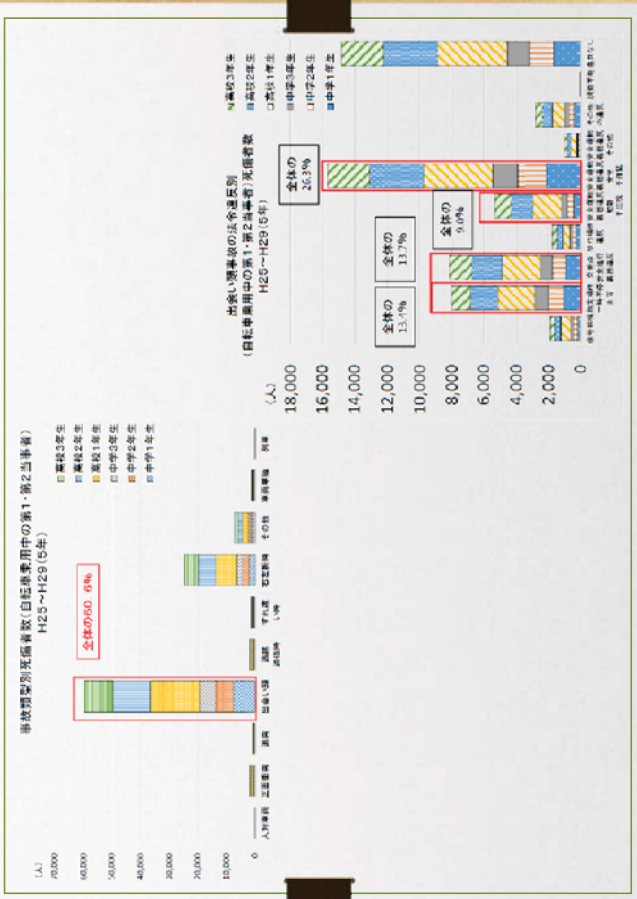
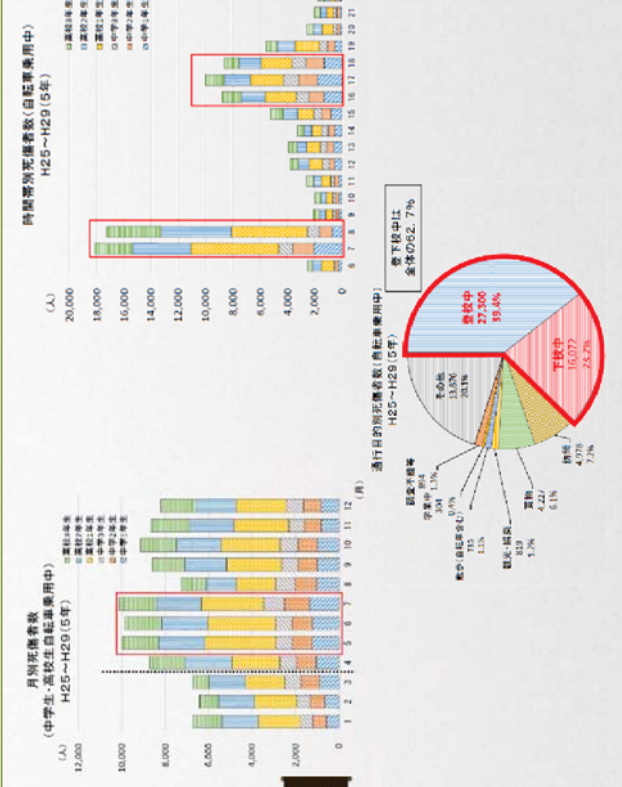
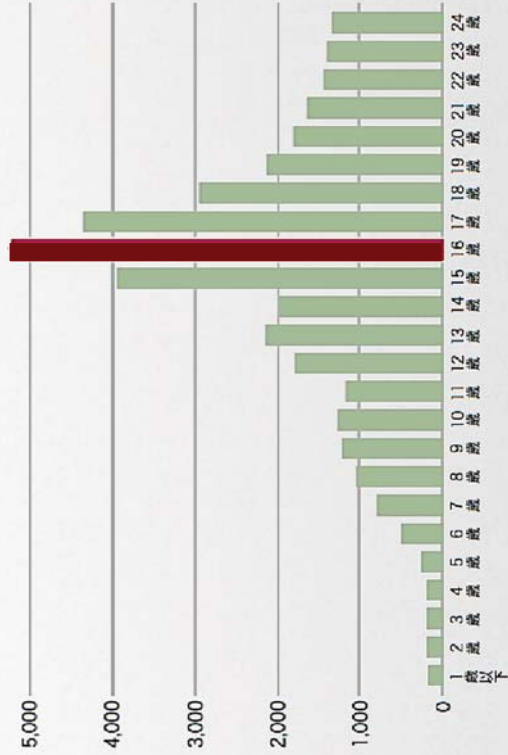
- 大人が「交通ルール遵守の手本を示すこと」「思いやりの気持ちを持つこと」
・子どもに対し、まず、大人が普段から「交通ルール遵守の手本を示す」こと。
・子どもが道を横断しようとするとき、車両運転者やそばにいる人は、安全に横断できるようにすること。
・運転者も歩行者も、特に子どもに対する「思いやりの気持ちを持つ」こと。
- 子どもへの「横断の仕方」の教育（特に1・2年生）
・横断歩道や信号機がある交差点が近くにあるときは、そこを横断すること。
・横断する前に、青信号や横断歩道でも「立ち止まる」「右左をよく見る」「車が止まっていることを確認する」こと。
・横断中であっても「右左をよく見る」こと。
※ 教育する上での注意点
・新1年生には、4月以降も繰り返し教える。
・「子ども」の目線」で危険な交差点等を確認して教える。
・車両（特にトラック等）から子どもは見えにくくなることを教える。

「止まる」「見る」「待つ」「待つ」「もしかして」

中学生・高校生学年別の状態別死傷者数



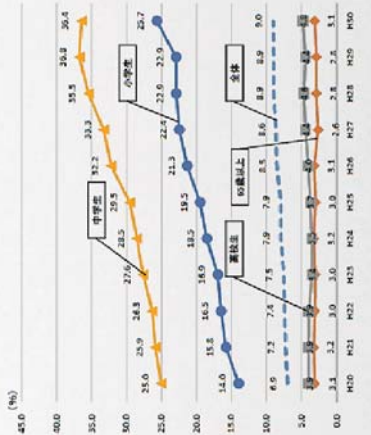
自転車乗用中の年齢層別死傷者数 (24歳以下) 5年 (H25~H29年) の平均 (警察庁)



自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移、ヘルメット着用状況別の致死率

④ 自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移 (平成20年～平成30年)

ヘルメット着用率 (死傷者) の推移



⑤ 自転車乗用中死傷者のヘルメット着用状況別の致死率比較 (平成21年～平成30年合計)

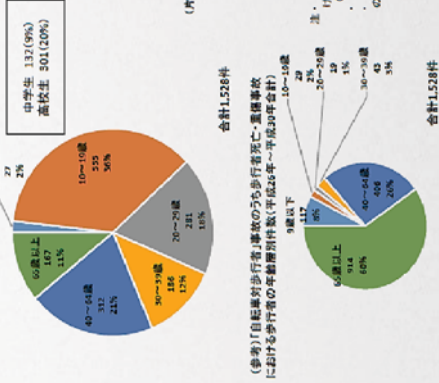
ヘルメット着用状況別の致死率



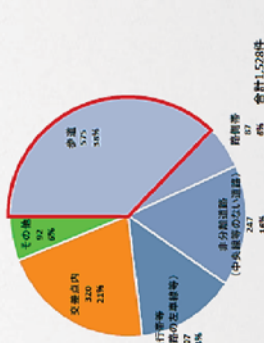
注：「ヘルメット着用率 (死傷者)」とは、自転車乗用中の死傷者のうち、ヘルメットを着用者の割合をいう。
注：「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

「自転車対歩行者」事故

事故における自転車運転者の年齢層別件数

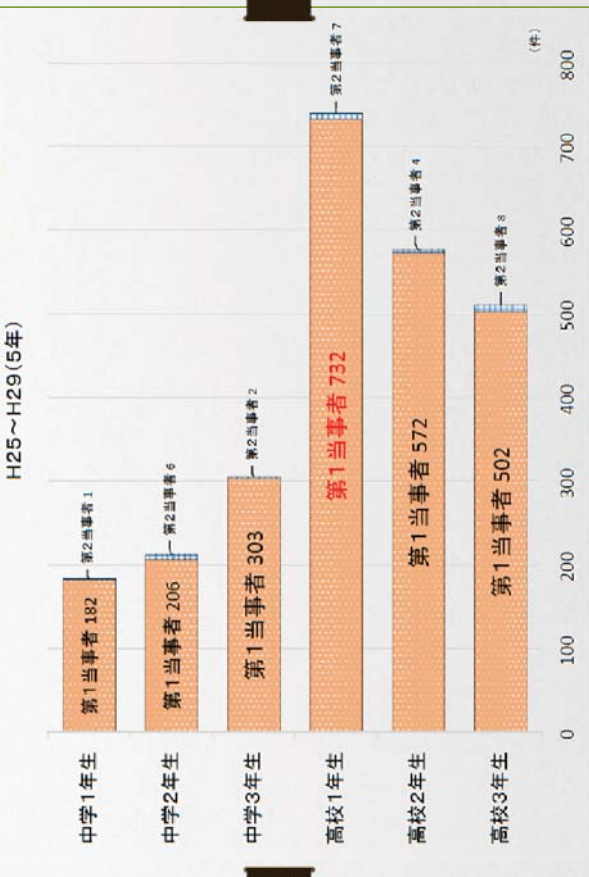


事故における衝突地点別件数

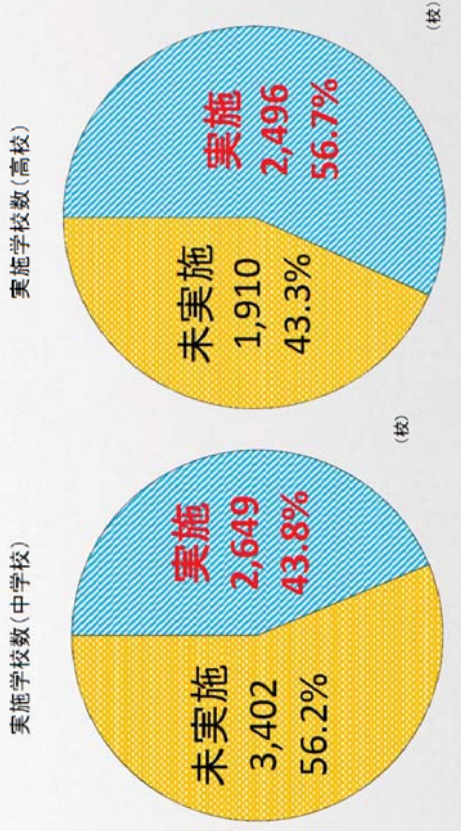


注：「踏切等」とは、多行きの通行の用に供し、又は単線の道路を横つたが、歩道の設けられていない道路と踏切の間に設けられている歩道の間の部分をいう。
「非分離道路」とは、中央線等のない道路の中央の空のまわりの歩道をいう。
「第一通行帯」とは、中央線等により車道通行帯の設けられている道路の最も左側の通行帯をいう。

自転車関連事故件数(対歩行者事故)の学年別・当事者別



【 損害賠償責任保険等の加入確認 】



【 交通事故状況のポイント 】

- 自転車乗用中の死傷者は、小6から中1で倍増し、高校1年生（年齢では16歳）が最多。
- 自転車乗用中の死傷者は、
 - ・ 月別：4月から増加し、5～7月が多い。
 - ・ 時間帯別：7・8時台、16～18時台が多い。
 - ・ 通行目的別：登・下校中が多い。
 - ・ 事故類型別：出会い頭事故が多い。
 - ・ 出会い頭事故の衝突地点：交差点
 - ・ 法令違反：安全不確認、指定場所一時不停止等、交差点安全進行義務違反、動静不注視
- 自転車乗用中死者のうち、人身損傷主部位が頭部損傷は、中学生90.0%、高校生69.0%
- 人身損傷主部位が頭部損傷死者のうち、ヘルメット非着用は中学生72.2%、高校生100%
- 自転車通学の生徒にヘルメット着用を励行している高校は少ない（7.7%）。
- 中・高校生の自転車乗用中（対歩行者）事故では、第1当事者となった割合は98.9%。特に高校1年生の第1当事者が多い。
- 損害賠償責任保険等の加入確認を実施している学校は、中学校43.8%、高校56.7%。

【 自転車事故防止のポイント 】

- 特徴としては、「自分は大丈夫」「自分の運転や
- 「自転車安全利用五則」の教育 ※自転車は車両であることを意識させる
 - ・ 歩道通行時の「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行（すぐに停止できるような速度での通行）」、「歩行者の通行を妨げそらにならば止まる」ことの徹底。
 - ・ 交差点では「信号を守る」、「一時停止場所では必ず一時停止する」などを行い、しっかりと安全確認すること。
 - ・ 運転が不安定になったり、周囲の交通の状況に対する注意が不十分になったりする「スマートフォンの使用」、「ヘッドホンの使用」、「傘差し」運転の禁止。
 - ・ 「並進」等の危険性の理解。
- ヘルメットの着用
 - ・ 自転車の死亡事故では、頭部損傷によるものが最も多いことから、ヘルメット着用の必要性を周知すること（特に高校生）。
 - ・ ヘルメットの着用については、本人に加えて、家族に着用の理解を促す。
- 相手当事者の救済を図るための損害賠償責任保険等への加入
 - ・ 自転車と歩行者の事故では、自転車側が第1当事者になることが多いことから、万が一の事故に備え、相手当事者の救済を図るための損害賠償責任保険等の必要性について周知。
 - ・ 損害賠償責任保険等については、家族や学校で相談して加入促進を図ること。

高校生の交通違反の特徴

- 自分は大丈夫と思いがち。また、自分の運転や運動神経を過信している傾向。
- 交通他者に対しての配慮が不足。
- 交通違反がどのような事故に結びつくかイメージできていない。
- 交通事故の影響を軽んじる傾向にある。
ex.軽傷で済むなど

自転車での加害事故例

判決認容額	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で行方不明の歩道に侵入し、歩道と車道の区別のない道において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 (神戸地方裁判所、2013年7月4日判決)
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯の片手前歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。 (東京地方裁判所、2008年6月5日判決)
6,779 万円	男性が夕方、ベットの片手を片手に下り坂をスピードを落とさず走り交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。 (東京地方裁判所、2003年9月30日判決)
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は脳挫傷等で11日後に死亡した。 (東京地方裁判所、2007年4月11日判決)
4,746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75歳）と衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。 (東京地方裁判所、2014年1月28日判決)

※ 判決認容額は、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払った金額とは異なる可能性があります。

※ 日本損害賠償協会調べ

交通安全とは？

1. 感情コントロールと交通社会との共生 = 道路は「みんなのもの」
 - ① 様々な交通他者がいる（クルマ・バイクなど、障がい者や高齢者）
 - ② 交通（混合）とは「交通他者と会話する」こと
 - ③ 感情コントロール（急ぎ、焦りなど）
2. 親子でリスク情報を共有する = リスクある道路交通環境への適応
 - ① どんな場面が危ないか、どんな行動が危ないか共有する
 - ② 子どもは親を見ている → 子どもは安全な行動を知っている
→ 親の危険行動が子どもに影響する
 - ③ 交通他者の行動観察から「自分の危険行動」を学ぶ（ミラーリング）
→ 他者視点から自分の行動を意識する
→ 他者の行動と自身の行動を比較する
→ 理想の姿と比較する
 - ④ リスク回避 → 危険予測学習を取り入れよう

児童に対する 交通安全教育について

小学校低学年の特性

- 衝動的な側面を持つ（「飛び出し」につながる）
 - ・夢中になると、見えるものも見えなくなる
 - ・そのときどきの気分によって行動が変わる
- 言葉だけではよく理解できない
 - ・「具体例」と「体験」による学習が必要
- ものごとを単純にしか理解できない
 - ・「見えない危険」への理解がしづらい
 - ・ルールを守っていれば、絶対に安全だと認識している
- 大人を頼ったり、大人のまねをしがち

衝動的な側面を持つ

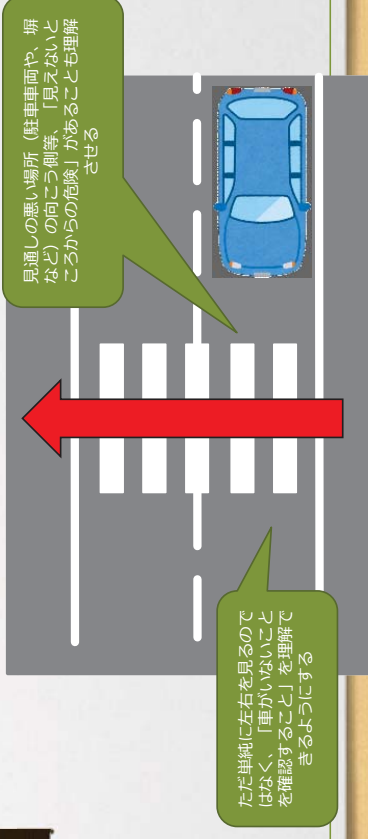
- 一般的な性格として、衝動的な側面を持つ
- 事故原因として多い「飛び出し」につながる
- 脳の発達上、正しい道程である
 - ・個人差はあるが、決して「欠点」ではない
- これらに配慮した教育の必要性
 - ・子どもの特性を理解する
 - ・飛び出しが発生しそうな場所への立哨 等

ことばだけではよく理解できない

- たとえ話や、講話だけでは理解しづらい
- 実際に、体験を通した訓練を行う
 - ・ 校庭に模擬的な道路を設定し、全員が体験する 等
 - ・ 単に「右・左・もう一度右」ではなく「右の何を見るのか」を教える
 - ・ ちゃんと安全を確認できているか？（首を「右・左」と言われるままに、左右に振っているだけではないか？）

【 体験を通した訓練の例 】

- ・ グラウンドに白線と実際の車で以下のようなコースを設定
- ・ 体験前に、状況の説明と正しい横断方法の実演
- ・ 児童が横断を体験
- ・ できていない点を抽出（首を振っているだけ等）
- ・ できていない点を解説、正しい方法の実演
- ・ 再度、児童が横断を体験



ものごとを単純にしか理解できない

- 「見えない危険」への理解がしづらい
 - ・ 見える危険（顕在的危険)
例：車が向こうから来ている
 - ・ 見えない危険（潜在的危険)
例：見通しの悪い角の向こうから、車が来るかもしれない

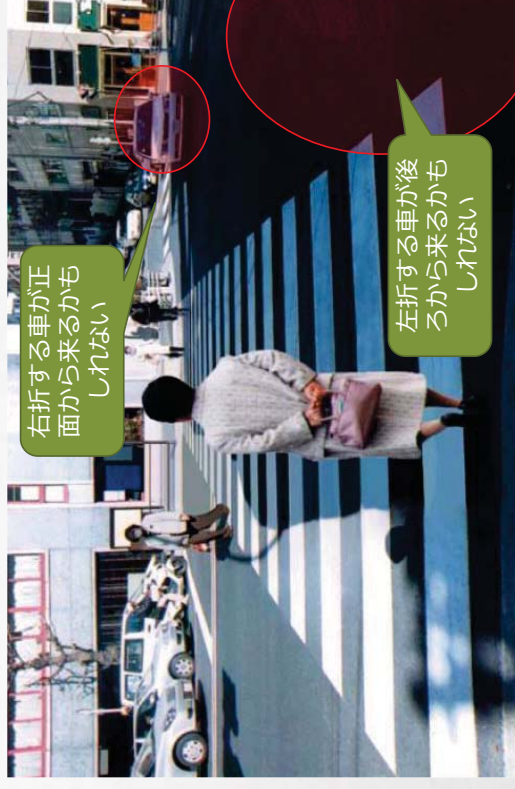
見える危険と見えない危険の例



ものごとを単純にしか理解できない

- ルールを守っていても、絶対に安全だと認識している
- 交差点での青信号横断時の巻き込み事故が増えている
 - 右左折車の巻き込み事故等、「ルールを双方が守っている中での事故が起きることがある」、と理解しづらい
- これらの点を踏まえた安全教育をする必要性
 - 映像や画像を用いた危険予測学習 等

青信号の交差点を横断する時の危険 (危険予測学習の例)



大人を頼る、まねをしがち

- 児童は大人の様子をよく見て、まねをする
- 先生方や保護者も交通ルールやマナーを守り、きちんとしたお手本を示すことが大切
- 交通安全教育は「継続」が重要
 - その場だけで終わらず、保護者の理解も得て、家庭でも指導をしていただく

中・高校生に対する 交通安全教育について (自転車教育)

地域連携型自転車モデル事業について

地域の交通安全教育センターである自動車学校を指導者とし、より実効性のある交通安全教育を実施する。

実施時間に合わせ、「法規学習」「グループディスカッション」「体験学習」を実施する。

- 主催：県教育委員会・開催高等学校・協力自動車学校
- 共催：（一財）日本交通安全教育普及協会
- 協力：（一社）日本自動車工業会

※ 兵庫県および山形県においてモデル事業を実施。

【 主なカリキュラム 】

1. 法規学習（座学）
2. グループディスカッション
3. 体験学習
 - ① イヤホン使用運転の危険性
 - ② ドライバーの死角
 - ③ 信号交差点での危険性
 - ④ 見通しの悪い交差点での危険性
 - ⑤ 駐車車両の側方走行時の危険性

など

カリキュラムの例

約120名を対象に2項目

時間	2クラス	2クラス
0:00~0:05	5	開会式
0:05~0:35	30	法規学習 体験学習（イヤホン・死角）
0:35~0:45	10	移動・休憩
0:45~1:15	30	体験学習（イヤホン・死角） 法規学習

約770名を対象に2項目

時間		内容
0:00~0:50	50	法規学習
0:50~1:00	10	休憩
1:00~1:50	50	グループディスカッション

鶴岡中央高校×鶴岡自動車学園（約380名）

約240名を対象に3項目

時間	1年	2年	3年
0:00~0:10	10	開会式	
0:10~0:15	5	移動・休憩	
0:15~0:55	40	法規学習	グループディスカッション 体験学習
0:55~1:00	5	移動・休憩	
1:00~1:40	40	グループディスカッション 体験学習	法規学習
1:40~1:45	5	移動・休憩	
1:45~2:25	40	体験学習	グループディスカッション

体験学習：イヤホン使用運転の危険性/ドライバールの死角/狭路走行

イヤホン等使用運転の危険性体験



歩道通行を想定した狭路走行体験

実施上のポイント

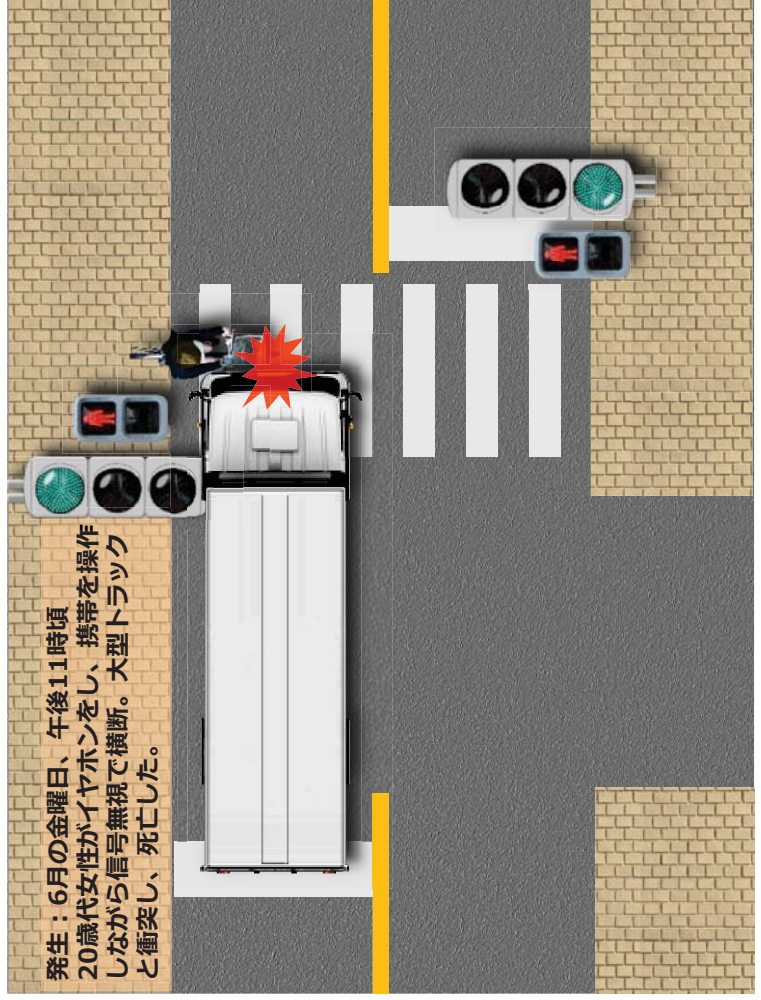
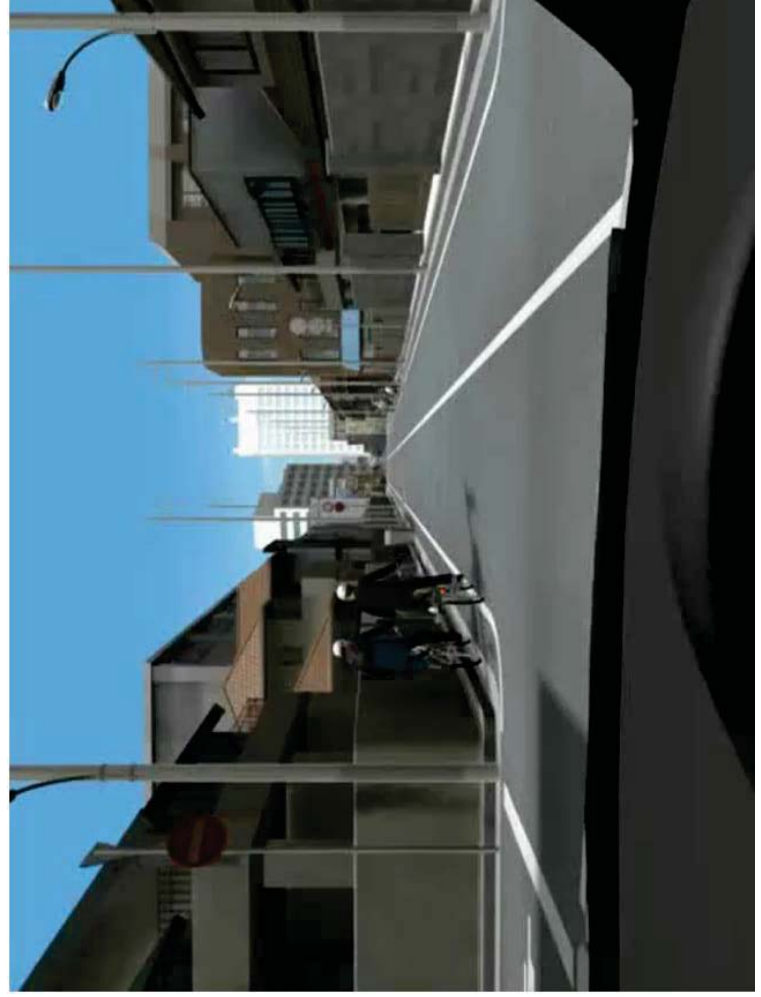
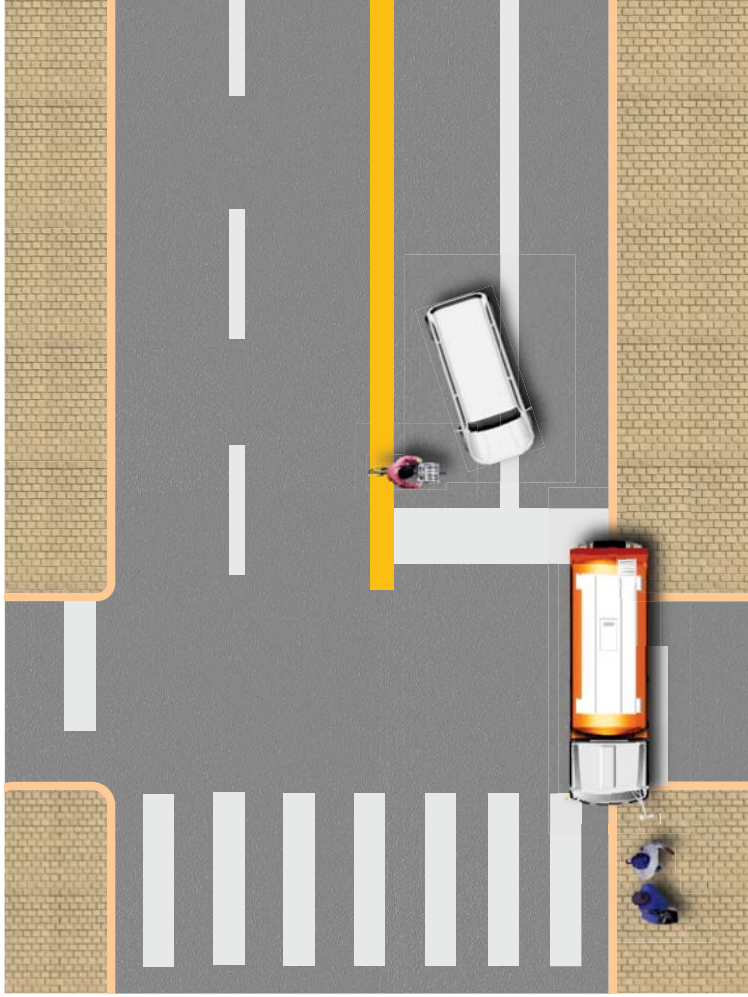
1. 自動車学校は免許取得だけでなく、地域に対して交通安全教育を実施する責務を負っているので、まずは気軽に相談してみる。
→ 幼少中・大学、企業には、すでに交通安全教育を実施していることが多い。
2. 予算などにおいても、相談をしてみる。
→ PRの場と捉える自動車学校も少なくない。
3. 大人の生徒を移動させることは決して上手ではない。
→ 当日、担任の引率は不可欠。
→ 学年単位での実施など、なるべく人数を少なくする。
4. 最近、自動車学校も人手不足であるため、協力人数に限りがある。
→ 「全員体験」などの大人数を要する場合は相談。
5. ドライバーとしての意見をカリキュラムに取り入れる。
→ 路上教習で、生徒の通学風景を知っている。
6. 自動車学校によって、スキルが異なる。
→ あくまで一民間企業であるため、複数に当たってみる。

◆自転車の男に禁錮刑

大阪市浪速区でタンクローリーが歩道に突っ込み男性2人が死亡した事故を誘発したとして、重過失致死罪に問われた無職の被告(60)に対し、大阪地裁(真鍋秀永裁判官)は28日、禁錮2年(求刑禁錮3年6月)の判決を言い渡した。真鍋裁判官は「被告の行為が死亡事故につながることは予見できた」と指摘した。被告は無罪を主張していた。

判決によると、被告は今年5月12日、左右を十分に確認しないまま、自転車で国道を横断。走行中のライトバンに無理な車線変更をさせ、ライトバンを避けようとしたタンクローリーに急ハンドルを切らせて、事故を誘発した。

平成23年11月30日(火)
毎日新聞



発生：6月の金曜日、午後11時頃
20歳代女性がイヤホンをし、携帯を操作しながら信号無視で横断。大型トラックと衝突し、死亡した。

自転車で事故を起こした時の義務

1. 救護措置、危険防止措置義務

負傷者を助け、保護する（119番通報）。
負傷者の危険防止措置をする。

2. 報告義務

警察官への報告義務（110番通報）。
事故現場から立ち去ってはいけない。

※ 義務を怠ると、**ひき逃げ事件**となる。

自転車事故の当事者責任

1. 刑事上の責任

「**重過失致死傷罪**」：5年以下の懲役もしくは禁錮、
または100万円以下の罰金

2. 民事上の責任

損害賠償金の支払い：最高額は約1億円

3. 道義的責任

被害者へ誠実に謝罪、見舞い、償う。

4. 行政上の責任

自動車運転免許等の停止処分等

交通違反や交通事故による 将来への影響

1. 「**罰金以上の刑**」によって免許を与えられないことがある
医師・看護師・救急救命士・栄養士・調理師等

2. 「**禁錮以上の刑**」によって免許を与えられない
**教育職員・国家（地方）公務員・介護福祉士
宅地建物取引業等**

3. 「**禁錮以上の刑**」によって免許を与えられないことがある
建築士・酒類販売業等

自己理解を促すための
グループディスカッションの進め方
= アクティブラーニング手法による交通安全教育 =

グループ・ディスカッションで動機づけを強化

「グループ・ディスカッション」の教育効果

- **受動的学習から能動的学習へ**
 受講者にとっては、上から一方的に伝える指導ではないため、心理的な反発が緩和され、受け入れやすくなる。
 また、受講者自らが、主体的・協働的に学習することができるため、受講者の参加意欲や集中心力を高め、学習効果を上げることができる。
- **集団による相互作用で課題に対する理解が進む**
 他者の意見に接することによって、自分が思い浮かばなかった問題点や解決方法に気づくことができる。
- **望ましい安全行動についてグループで決定する**
 集団決定に自ら参加することで、ルールを守る強い自覚を促すことができる。

交通事故を自分事として「意識」するためには

STEP 2

(行動を変えようとする意識)

事故に遭ったり、起こしたりしたくないと自ら強く望む
 ・ 交通事故による影響を具体的にイメージする

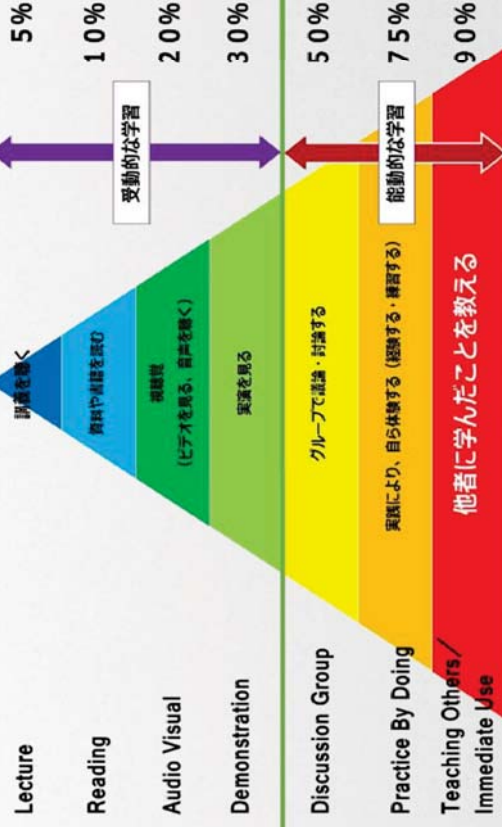
(手法)

トラフィック・アクシデント・ストーリーで、
 具体的にイメージ

交通事故によって誰にどのような影響を与えるのかを
 具体的に考えてもらう

アクティブ・ラーニング (能動的学習) 平均学習定着率

Learning Pyramid (ラーニング・ピラミッド)



交通事故を自分事として「意識」するためには

STEP 1

(安全の基準を明確化)

安全行動と危険行動を具体的に自分自身が理解

- ・ 交通ルールを正しく理解する
- ・ 安全な交通行動を理解する (自分と他者にとって)

交通事故を自分事として「意識」するためには

STEP3

(何ができていて、何ができていないのか)

自分自身の行動を客観的に評価する

- ・STEP1, 2を経て、正しく自分の行動を評価する

(手法)

自己理解を促すディスカッションで、自己評価

- ・他者の視点から自分の行動を意識する
- ・他者の行動と比較する
- ・理想の自分と比較する

グループ・ディスカッションの展開例

展開例 (50分)

※グループ分けは1グループ、4~8名程度とする

① 導入・説明 (5分)

- ・課題と討議のルール等の説明を行う。(資料の配布等)
- ・アイスブレイク(緊張をほぐすために、自己紹介後あだ名を決める等)
- ・役割決め(司会、書記、発表者、タイムキーパー、レファエリー等)

② 個人学習 (5分)

- ・課題に対して、周りに相談せずに自分で考える。

③ グループ学習 (20分)

- ・個人で考えた意見を持ち寄り、グループで出し合った意見をまとめ、もう一度深く掘り下げて話し合う。

④ 全体発表 (15分)

- ・他のグループのさまざまな意見を共有することで、考えを深める。

⑤ 振り返り (5分)

- ・個人、グループ学習や全体発表を通じて、気づきを得ることで、今後の行動計画を設計する。(自分自身がどのように行動すれば、事故を回避できるのかを計画する)

グループ・ディスカッションの展開例

【展開パターン】

①生徒：40名 場所：教室 時間：50分



定点観測 (一時停止交差点)



定点観測（一時不停止）

動画をもとに話し合ってください。

- ① どのような交通違反がありましたか？
- ② どのような危険が予測できますか？
- ③ なぜ、危険な行動をしてしまうのか？
- ④ どうしたら安全に行動できますか？

トラフィック・アクシデント・ストーリー



トラフィック・アクシデント・ストーリー

交通事故発生場面を見て物語を作ってください。

- ① 発生日時（いつ頃・何曜日・何時ごろ）
- ② 事故の主な原因（誰が、どのような違反）
- ③ 自転車運転者の年齢・体調
- ④ 事故前の心理状態
- ⑤ この事故によるけが人
- ⑥ この事故による被害・障害の程度

グループ・ディスカッションの進め方ルール

話し合いをスムーズに進めるために

- 発言には制限なし。自由に意見を出し合う。
- 愚痴や文句は厳禁。前向きに明るく話し合う。
- 他の人の話をよく聞いて、意見を尊重する。
- 他の人の意見から、発想を広げる意識を持つ。
- 発言は数を重視する。質は後からついでくる。

アイスブレーク

自己紹介をしてください
「実は私、こう見えて〇〇なんです」

職務の話はナシ

演習

交通場面観察（一時停止のある交差点）



定点観測（一時不停止）

個人学習

- ①どのような交通違反がありましたか？
- ②どのような危険が予測できますか？

定点観測（一時不停止）

自分の行動を振り返る

- A まったく同じ行動をしている
- B たまには同じ行動をしてしまう
- C こんな危ない行動はしない

定点観測（一時不停止）

グループ討議

- ③なぜ、危険な行動をしてしまうのか？
- ④どうしたら安全に行動できますか？

定点観測（一時不停止）

グループ討議

- ③なぜ、危険な行動をしてしまうのか？
どんな理由、どんな気持ちで？

定点観測（一時不停止）

グループ討議

- ④どうしたら安全に行動できますか？
模範解答ではなく、自分が本当にできること。

私の行動目標

自分の一生で、できること。

署名

◆具体的な防止策について
「いつ」「だれが」「どこで」「何を」「どうする」

◆影響について

1. 本人
2. 家族
3. 学校や進学
4. クラブ活動
5. 社会的影響 (SNSなど)

交通事故の責任

いざというときには保険があるから・・・

行政責任：免許停止・取り消し

刑事責任：罰金、禁錮、懲役

民事責任：賠償責任

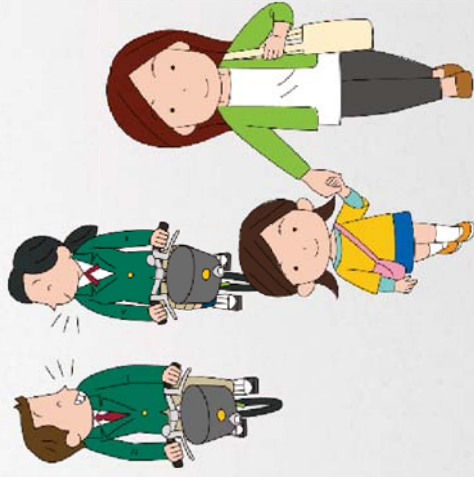
社会的責任：社会的信用の低下、
SNSなどによる情報の拡散

保険がカバーするのは民事責任だけ！

トラフィック・アクシデント・ストーリー



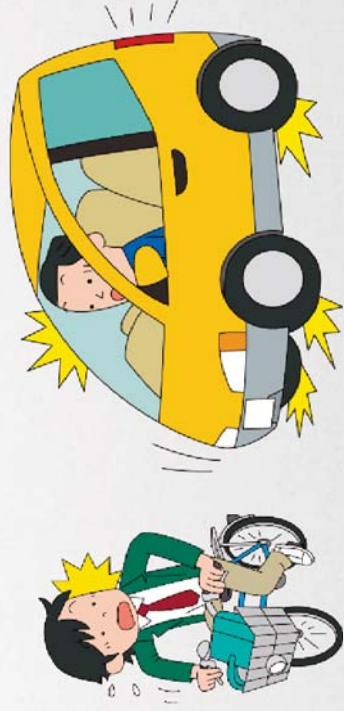
トラフィック・アクシデント・ストーリー



トラフィック・アクシデント・ストーリー



トラフィック・アクシデント・ストーリー



お疲れ様でした



一般財団法人 日本交通安全教育普及協会
普及事業部 彦坂 誠

〒101-0031 東京都千代田区東神田1-9-8 THE WAVES AKIHABARA 7 階
☎ 03-5835-3071

e-mail hikosaka@jatras.or.jp

【講義】

「自転車関連交通事故防止対策」

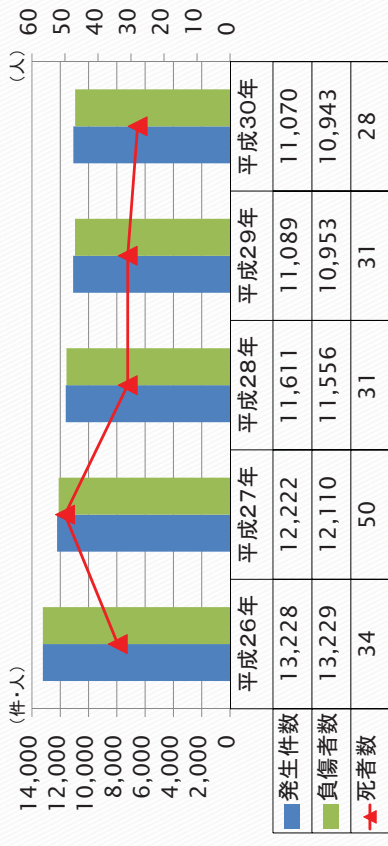
大阪府警本部 交通総務課 自転車対策室
警部補 中沢 正宏

【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5年間・経年推移)



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

自転車関連事故ワースト都道府県の推移

	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30
件数	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 東京 2 大阪 3 愛知
死者	1 愛知 2 東京 3 大阪	1 大阪 2 埼玉 3 埼玉	1 愛知 2 埼玉 3 大阪	1 大阪 2 埼玉 3 埼玉	1 大阪 2 愛知 3 大阪	1 東京 2 愛知 3 大阪	1 大阪 2 愛知 3 埼玉	1 東京 2 埼玉 3 大阪	1 愛知 2 埼玉 3 大阪	1 埼玉 2 愛知 3 千葉 4 大阪
負傷者	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 東京 2 大阪 3 埼玉	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 大阪 2 東京 3 愛知	1 東京 2 大阪 3 愛知

昨年、ワースト連続記録を返上したものの、人口10万人当たりの発生件数で見ると、依然大阪が1位になります！

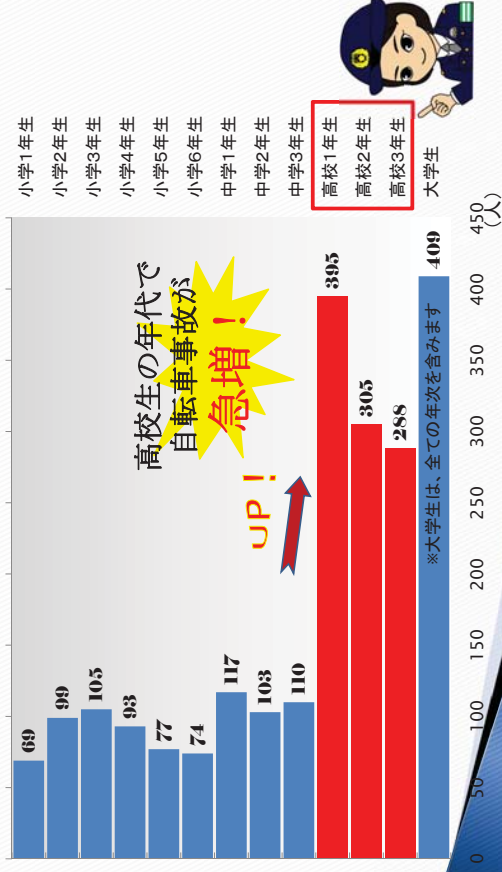
令和元年の自転車関連事故発生状況 (8月末)

	令和元年 8月末	平成30年 8月末	対前年比		全事故に 占める割合
			増減率	増減数	
発生件数	6,591 件	7,258 件	-9.2	-667	32.7% (-0.5%)
死者数	17人	15人	+2	+133	21.5%
負傷者数	6,459人	7,156人	-9.3	-667	27.0%

8月末時点で件数、負傷者数、死者数は、全国ワースト2！

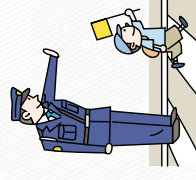
自転車関連事故の学年別負傷者数

(平成30年中)



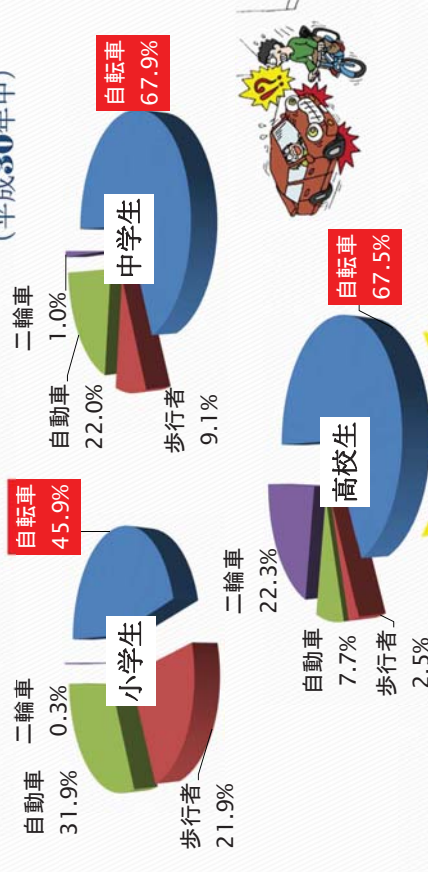
学校の先生方は、大変お忙しいと思います・・・ですが・・・

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・・・

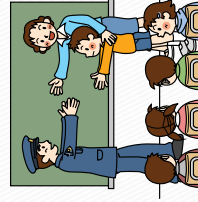


自転車関連事故の状態別死傷者数

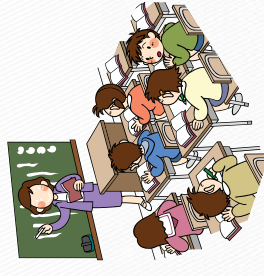
(平成30年中)



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



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

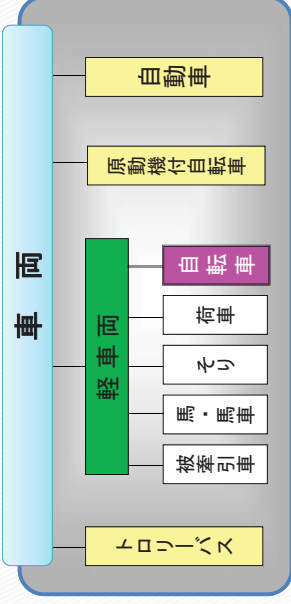
- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

道路交通法により、13歳未満の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

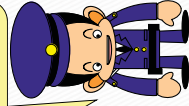


自転車の定義

- 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。
- 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で、レールを必要としない車をいう。
- 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・クラックを用い、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。



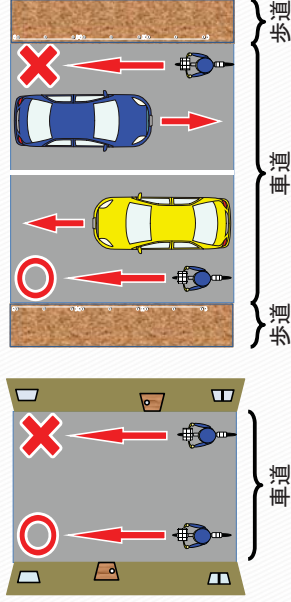
自転車は車両の仲間です



自転車の走行する場所

原則!

- 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に入出入りするためやむを得ず歩道を横断するときは、この限りでない。)
- 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。



日本は、イギリスと同じ
左側通行の国です。

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

- 普通自転車の歩道通行 [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。**例外規定!**

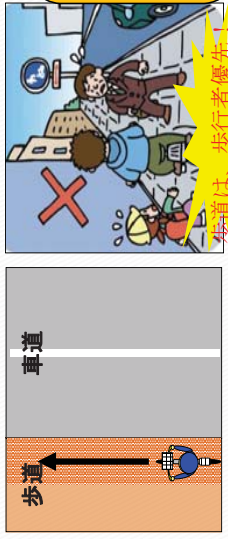
①歩道通行可の標識・標識がある場合 	②子供や高齢者、身体障がい者が運転する場合 	③車道又は交通の状況に照らし通行の安全を確保するため、やむを得ない場合
-----------------------	-------------------------------	---

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。

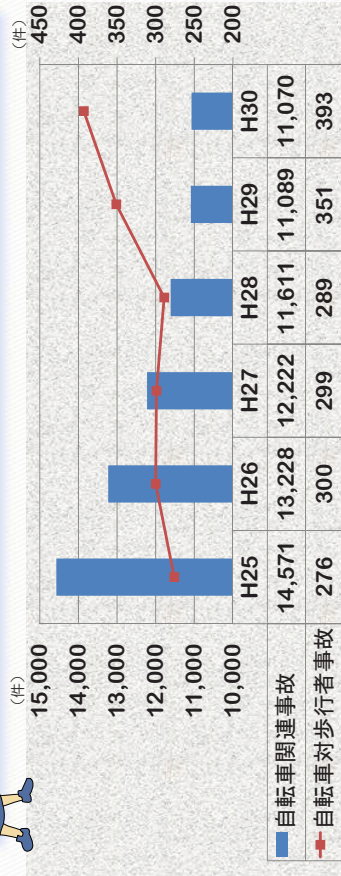


歩道でほかの自転車と行き違
うときは、**速度**を落とすなが
ら安全な間隔を保ち、歩行者
に十分注意して、**対向する自
転車を右に見ながら**よけるよ
うにしましょう。
(交通の方法に関する教則)

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!

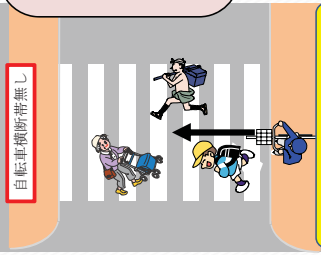
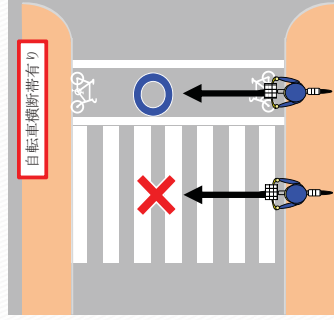


歩道走行中に歩行者に「ベル」を
鳴らすのはもってのほか!
歩道は、「歩行者のための道」で、
歩行者が優先です。



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らぬ。



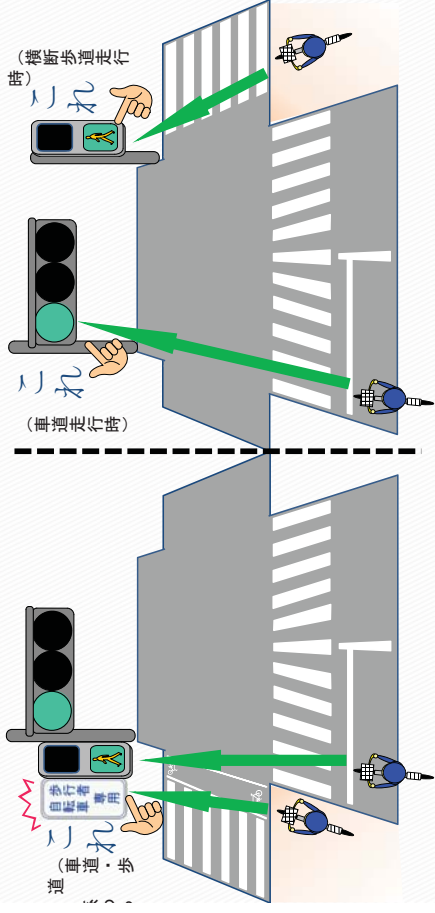
横断歩道は歩行者のための場所ですので、横断中の歩行者がいないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはけません！
(交通の方法に関する教則第3章第2節1(5))



歩行者の通行を妨げる時は、自転車を押し歩き！

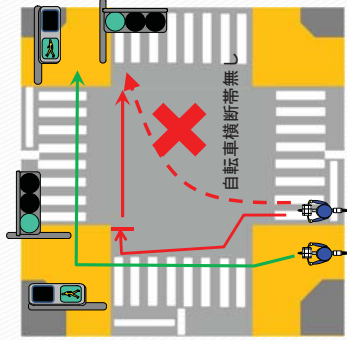
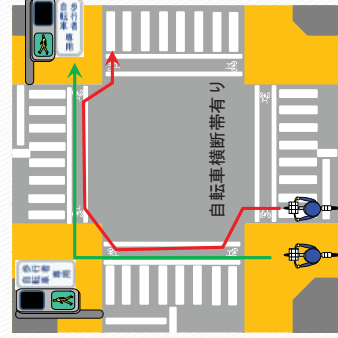
交差点での従うべき信号

- 歩行者・自転車専用信号に従う義務 [道交法第7条、施行令第2条第5項抜粋]
⇒ 「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らぬ。



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らない。
- 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らない。



信号のない交差点は、どうやって曲がればいいですか？

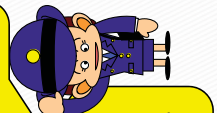
[道交法第34条第3項]

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らない。

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。

この曲がり方は、自転車等の曲がり方です！

(できる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行)



一方通行の通行ルール

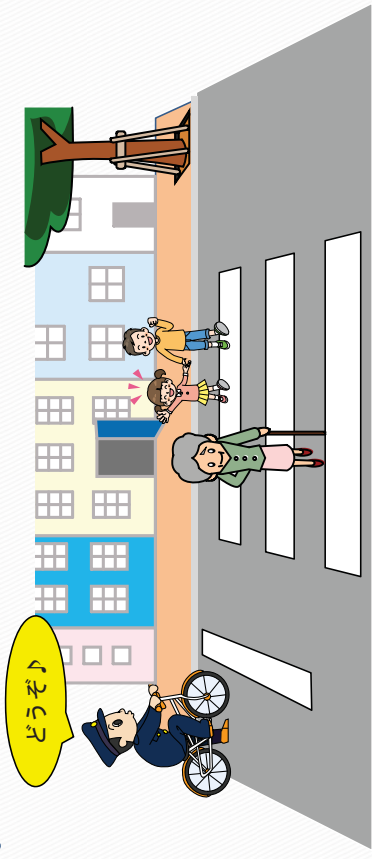
- 通行の禁止等 [道交法第8条第1項]
⇒ 自転車は、**道路標識**等によりその通行を禁止されている道路またはその部分を通行してはならない。
- 左側通行等 [道交法第17条第4項、第18条第1項抜粋]
⇒ 自転車は、道路（車道）の中央から**左側部分の左側端**に寄って通行しなければなりません。



御堂筋、堺筋、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、その道路の**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らない。



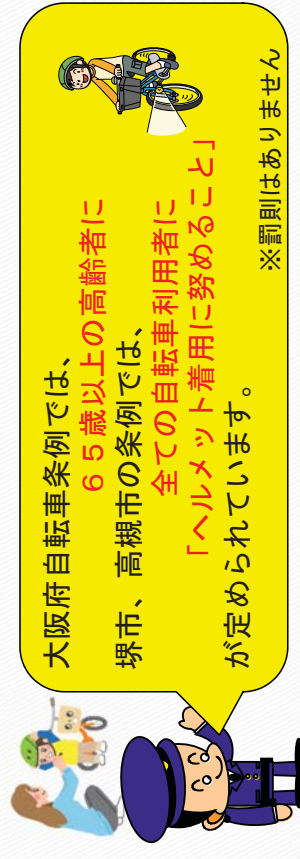
安全ルールを守る

- 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]
⇒ **二人乗り**は禁止されています。
- 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]
⇒ 夜間は**ライト**を点灯する必要があります。
- 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。**



中学・高校生では、ヘルメット着用の義務はありませんが...
命を守るためにもヘルメットの着用！

ヘルメット未装着時

頭の形が
変わる位の
衝撃

頭部が大きく変形しています

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す
また、全員がヘルメットを
着けていませんでした。

ヘルメット未装着時

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

ヘルメットが頭部を保護しています

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

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。

①交通情報

②交通事故発生状況

③あなたのまちの交通死亡事故発生マップ&交通事故発生状況一覧

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」をクリックすると

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。

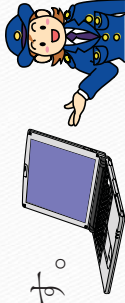
ホームページの「自転車対策室からのお知らせ」にも、啓発チラシやルールブックを掲載しています。



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。



【中高生のための自転車の交通事故防止2019】

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

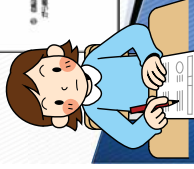
【交通安全テスト】

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。



自転車運転者講習制度

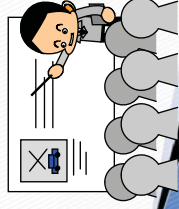
- 自転車運転者講習制度の受講命令 [道交法第108条の3の4]
⇒ 都道府県公安委員会は、次に掲げる規定の違反行為（「危険行為」）を反復してした自転車運転者に対し、都道府県公安委員会が行う「自転車運転者講習」の受講を命ずることができる。

みなさん、知っていますか？

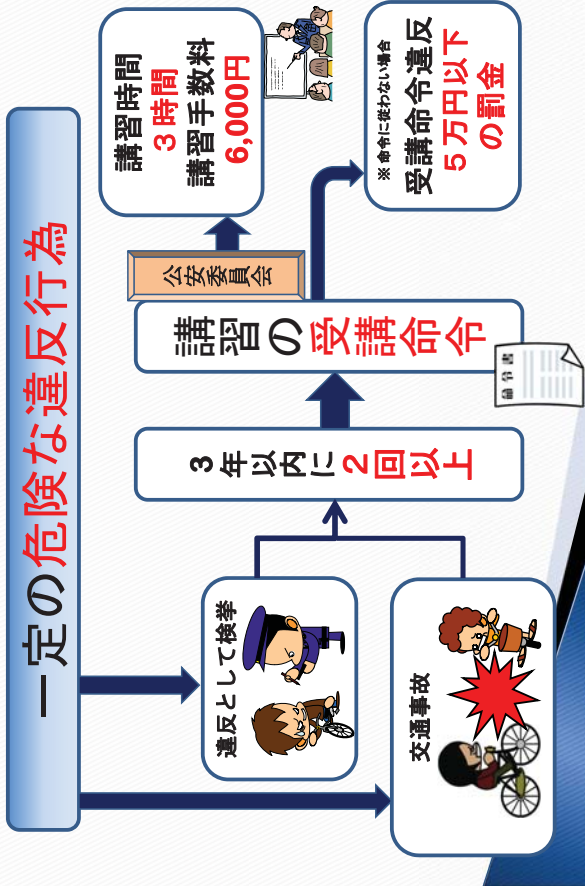
平成27年6月から

「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
道路交差点第17条

信号機の信号などに従わない行為
赤信号は必ず止まる!

2 通行禁止違反
道路交差点第8条第1項

道路標識などで自転車の通行が禁止され、歩行者専用道(歩道)を通行する行為

高架道路やアンダーパスでは、標識を確認!

3 歩行者専用道における車両の義務違反(徐行違反)
道路交差点第9条

自転車の通行が認められていない歩行者専用道に、歩行者と行きかきなどの行為

商店街等では、歩行者に注意!

4 通行区分違反
道路交差点第17条第1項、第4項又は第9条

車道の右側通行や、右側に設置された歩行者専用道に通行するなどの行為

車道の左側通行!

5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
道路交差点第17条の2第2項

自転車が通行できる路側帯に、歩行者と行きかきなどの行為

左側の路側帯は、通行できますが、歩行者の通行を妨げはけません!

6 遮断路切への立ち入り
道路交差点第33条第2項

遮断機が閉じていたり、同じようになっている場所が壊れている状態に立ち入りする行為

警報器が鳴り始めたら、渡らない!

7 交差点安全進行義務違反等
道路交差点第36条

直進のみの交差点で、左からくる車両や歩行者などを通行する歩行者の通行を妨害する行為

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。

8 交差点優先車妨害等
道路交差点第37条

交差点で右折するとき、直進車や左折車を優先する行為

交差点で右折するとき、交差点を妨害してはいけません!

9 環状交差点安全進行義務違反等
道路交差点第37条の2

環状交差点内を通行する同等の通行を妨害する行為など

「止まれ」の標識は、必ず止まる!

10 指定場所一時不停止等
道路交差点第43条

一時停止の標識などを設置して通行する行為

歩道は、歩行者優先!

11 歩道通行時の通行方法違反
道路交差点第63条の4第2項

車道側の歩道を通行する歩行者の通行を妨害するなどの行為

12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
道路交差点第3条の9第1項

ブレーキ等が壊れた状態のまま、不良自転車で通行する行為

ブレーキがなかったり、故障した自転車に乗ってはいけません!

13 酒酔い運転
道路交差点第65条第1項

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!!

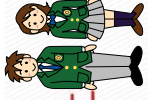
14 安全運転義務違反
道路交差点第70条

- ハンドルのブレーキなど運転に操作する、車体部分に危険な物を取り付けるなどの行為
- 携帯電話を覗きながら、傘を差しながら、夜間、ライトをつけずに・・・

安全運転義務違反に問われることがあります!

- 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・・・

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、21,000件以上 (平成27年6月～令和元年8月末)

自転車の違反で検挙されたり、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～令和元年8月末)

年齢	男性	女性	合計
14歳	65	14	79
15歳	195	83	278
16歳	273	155	428
17歳	297	157	454
18歳	337	126	463
合計(件)	1,167	535	1,702

自転車利用者が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55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

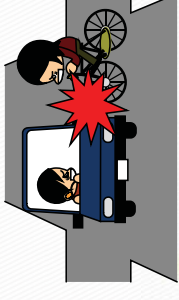
歩道上で無灯火の15歳少年の自転車が歩行中の62歳男性と正面衝突。男性は死亡。

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。

参考にもう一つ・・・



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：路側帯を自転車で行く途中、脇見運転をし、歩行者に追突して負傷させた。

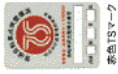
損害賠償：約**270万円** (平成23年8月：大阪高裁判決)

自転車利用者も**加害者**になり得ます!

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 火災保険の特約 傷害保険の特約	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 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
共済	共済	つくみん共済coop.、市民共済な
団体保険	会社等の団体保険 PTAの保険	団体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
クレジットカードの付帯保険		カード会員向けに付帯した保険

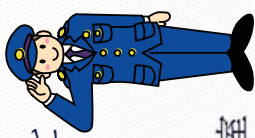
保険に加入
していますか？



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

【講義】

「地域と連携した自転車通学指導」

大阪府立東百舌鳥高等学校

教諭 福島 洋平

【MEMO】

地域と連携した自転車通学指導

大阪府立東百舌鳥高等学校
教諭 福島 洋平



本校の取り組みポイント

1. 校外の巡回指導
2. 協調学習を導入し、主体的な学びの育成
3. 地域との絆
4. 生徒指導のプログラムの立ち上げ

生徒の実態

1. 自転車の運転は、10年以上のベテラン
2. 小学校や中学校まで、徒歩通学者が多数
3. 実際に注意や指導された経験が少ない
4. 生徒の9割が自転車通学
5. 登下校の時間が同じ

生徒の課題

1. なから運転の危険性は、実際に体験しないと認識しづらい。
2. 高校生が特別自転車マナーが悪いわけではなく、生徒も一般の方も、正しい交通マナーを認識できていないことも少なくない。
3. 登下校時刻に混雑し、**一時的に**マナー違反になってしまふ。 ※ 苦情が集中

学校の取り組みは十分？何が問題？

学校として、取り組めることと取り組めないことを明確にすることで、地域からの苦情に対して、的確に対応していく。



1. 生徒の実態や課題にあった教育活動が適切に行われているか？
2. 地域との絆はできているのか？

年間で計5回の校外巡回指導を実施

登校指導週間 4月・9月・1月

下校指導週間 6月・11月

・4月は1週目に設定しており、特に新入生に対して、効果が高い。

・上記以外でも、適宜、校外巡回をして、挨拶すること、地域の方に親しみを持ってもらう、苦情を減らすことができた。

何がおかしいでしょうか？



自転車は車両信号で進む！



警察官と合同で、登校指導！



協調学習による主体的な学びの育成

- STEP1. 生徒に自転車マナーを向上させるために、6月に協調学習を実施
- STEP2. その後に、警察官の交通安全に関する講習会&質問会を実施
- STEP3. その講習会と質問会に地域の各自治会長らを招待し、学校は地域の一つであることを認識させる

協調学習の資料

交通安全グループワークシート。 _____ 班。

○日常生活での自転車利用について考えよう。

- ・日常生活のどのような場面で自転車を利用することが多いですか？
- ・中学校、高校で利用頻度はどう変わりましたか？
- ・これまでに経験、目撃した事故や、「しどろしどろ」も感じた危険にはどのようなものがありますか？

交通安全クイズ

1年組 番号前： _____

○自転車のマナー
自転車のマナーとして認められることには○、法律で禁止されている行為は、やるべきではないことには△、法律で禁止されている罰則のあることには×をつけてみよう。

No.	内容	マーク
1.	自転車は道のどちら側でも運転がよい。	○
2.	信号のある交差点でも片側二車線以下なら、一時に右折してもよい。	○
3.	前の歩行者が気づいていないようなので、ベルを鳴らして知らせる。	○
4.	雨が強くなったので、傘をさして走る。	○
5.	スマホのGPSで場所を確認しながら走る。	○
6.	イヤホンで音楽を聴きながら走る。	○
7.	一時停止中は自転車のものなので、自転車は気にしなくてよい。	○
8.	二人乗りは数を合わせればよい。	○
9.	雨くなったらライトをつけずに走る。	○
10.	友達と併走しながら、これからどうするか相談をした。	○
11.	自転車は車道を走るのが原則だが、歩道を走ってもよい。	○

○交差点を横断（スローダウン）を考えよう。

協調学習の狙い

生徒**自ら**が課題を見つけ、その課題対策として、どのようなルールや行動が必要かを議論させることで、自転車マナーを順守しようとする意識を高める



警察官による交通安全教育



登下校の危険箇所について講演



交通安全教育の講演会 参加者は誰でしょう？



各自治会長より講話 日頃の見守り活動について



自治会長の招待の狙い

- ・学校としての取り組みや生徒の様子を実際に見ていただくことで、生徒に対する偏見や不信感を和らげ、親しみを持っていただく
- ・自治会長からのスピーチを実施することで、地域の思いや願いを直接、生徒に伝えていただく
- ・地域の協力を求めやすい

【成果】

各地域と連携し、登下校中の危険な箇所に標識を設置するよう堺市に申請し、速やかに設置が完了

連合自治会の寄合に参加



地域との交流



堺市の職員と現地調査1



堺市の職員と現地調査2





生徒への注意喚起の配布物や指導実績を時系列で表示！

- ※ 夏季休業中の過ごし方について
- 7月13日 雨天時の自転車乗車には、レインコート着用の連絡
 - 7月5日 西警察署管内学警連絡会
 - ※ 生活安全と自転車マナーや交通安全のため、情報交換
 - 6月28日 南警察署管内学警連絡会
 - ※ 生活安全と自転車マナーや交通安全のため、情報交換
 - 6月20日(月)～24日(金) 特別下校指導を実施 ※学校周辺の巡回指導
 - ※ 先陣・引陣検校、生徒団に対して、自主的に自転車マナー指導を実施
 - 6月13日(月)～17日(金) 自転車マナー 特別巡回指導
 - ※ 正門付近にて、一列進行・イヤホン高鳴・スマホ高鳴などの巡回指導
- 6月9日 臨時全校集会
 ①校長より全生徒対象に講話
 ※講話内容:交通安全について

注意

本日、近隣の方より本校の生徒と接触事故があったと連絡がありました。併走したり、接触を操作したりすることないようにしなさい、事故を未然に防ごう心がけが何よりも大切です。万二、事故があった場合、馬手にその場を立ち去ることなく、必ず警察に連絡し、高校生らしい言動を心掛きなさい。

また、自転車は軽車両と同じ扱いになります。車両番号の信号機で横断になり、充分、注意を払って通行してください。併走は厳禁です。併走は、自分の通学マナーに問題がないかを今一度振り返り、高校は地域の1つの施設であるということを忘れず、東百番館高校生として、恥ずかしくない言動がきちんと出来るようしてください。

4月11日～15日 特別通学指導期間

生徒指導ブログの立ち上げ

学校側での指導内容を公表することのメリット

- ①『どんな指導をしているのか』という苦情に対して効果あり
- ② 苦情があった際に、迅速に指導内容をブログで公開しているため、同じ方からの苦情が減少

懸垂幕で生徒と地域の方にアピール



今後とも御指導・ご鞭撻を宜しく
お願い致します。
ご清聴ありがとうございました。



【MEMO】

【MEMO】

【MEMO】