

# 平成30年度 学校安全教室推進事業 交通安全教室

【日程】平成30年11月14日（水）

【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

## 平成30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 平成30年11月14日（水） 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
14:05～15:00	講義 「国内外事例から見た学校における 交通安全教育の進め方」(55分)	大阪市立大学 大学院 工学研究科 准教授 吉田 長裕
15:00～15:25	講義 「自転車関連交通事故防止対策」(25分)	大阪府警察本部 交通総務課 自転車対策室 山川 勝
15:25～15:35	休憩(10分) シミュレーター等 体験	
15:35～16:55	講義 「全国の指導事例から学ぶ自転車通学指導」(80分)	自転車の安全利用促進委員会 遠藤 まさ子
16:55～17:00	事務連絡	

※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】**

**「国内外事例から見た学校における  
交通安全教育の進め方」**

大阪市立大学 大学院 工学研究科  
准教授 吉田 長裕

【MEMO】

# 自己紹介



- 所属: 大阪大学大学院工学研究科都市系専攻 准教授
- 専門: 交通計画、交通工学(歩行者・自転車交通と利用空間評価)
- 学会: 土木学会 土木計画学研究小委員会 自転車政策研究小委員会 学会代表(2016～)、国際交通安全学会、交通工学研究会
- 関連活動: 海外における自転車政策動向調査(交通安全/空間設計)、自治体自転車計画支援(京都市、高槻市、大阪市、堺市、静岡市等)



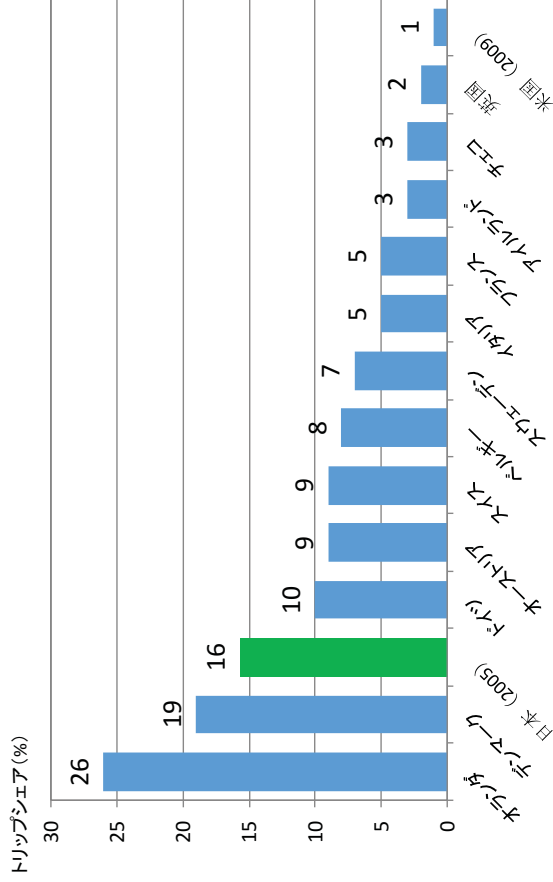
# 学校における交通安全教育の進め方～自転車を中心に～

吉田長裕 大阪大学大学院工学研究科

大阪府教育庁 平成30年度学校安全教室推進事業交通安全教室

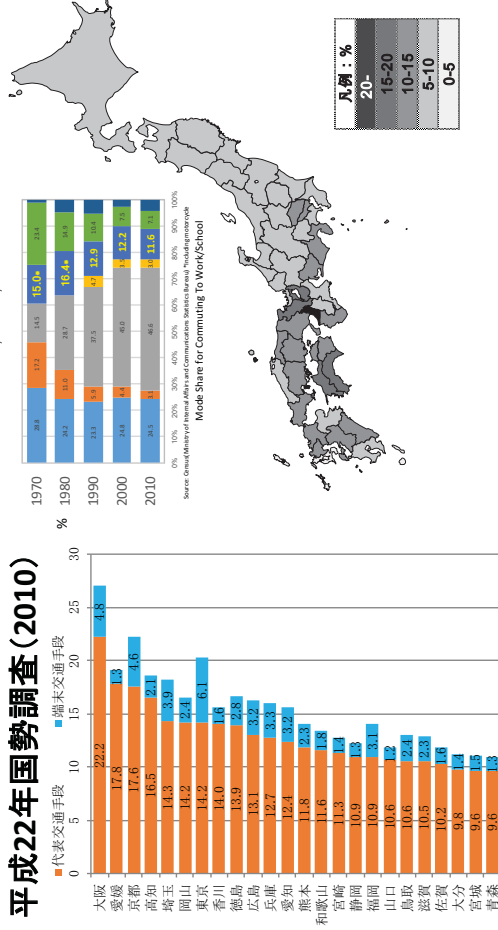
1

# 世界における自転車利用状況



Source: Cycling in the Netherlands (2009), 日本全国PT調査, 米国NHTS(2009)

# 国内における自転車利用状況(都道府県)



日本全体の自転車利用の傾向

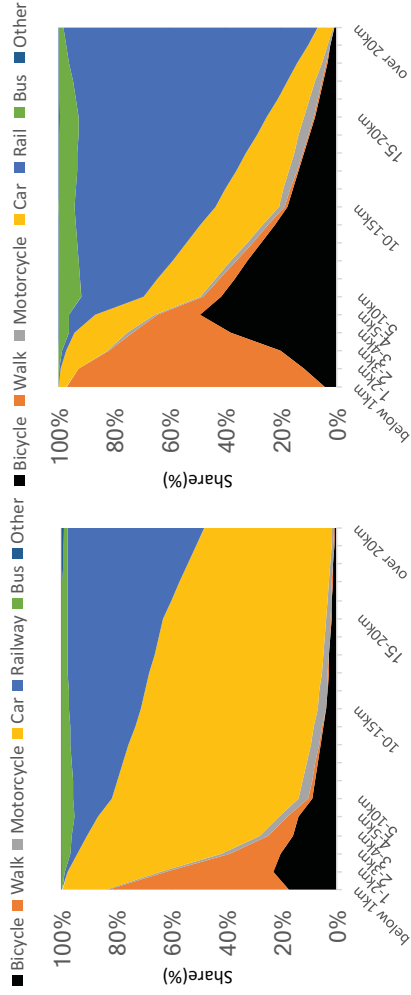
- 国勢調査(通勤・通学目的): 12.9%(1990) → 12.2%(2000) → 11.6%(2010)に減少
- 全国PT調査(全国全目的): 13.8%(2005) → 12.9%(2010) → 12.1%(2015)に減少

3

4



# 国内における自転車利用状況 全国PT調査(2015)



Trip length(km)

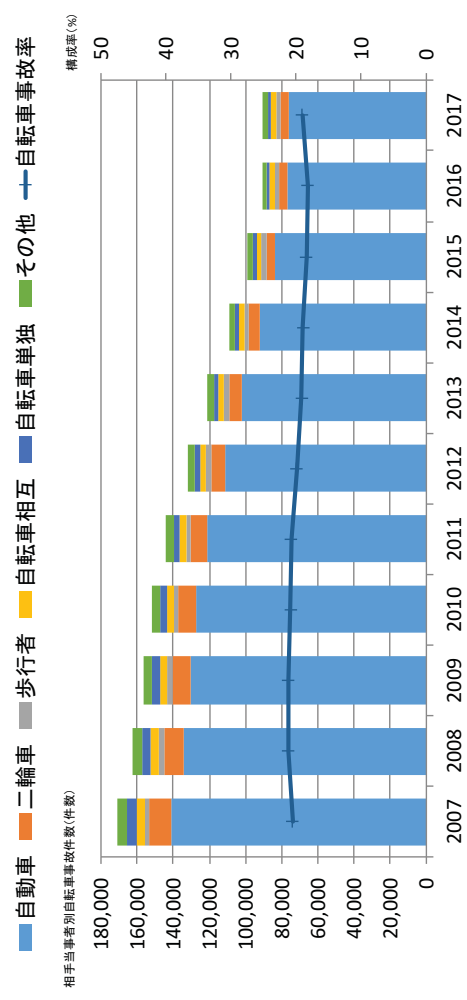
Source: 2015 Nationwide Person Trip Survey

Source: 2015 Nationwide Person Trip Survey

## 全目的

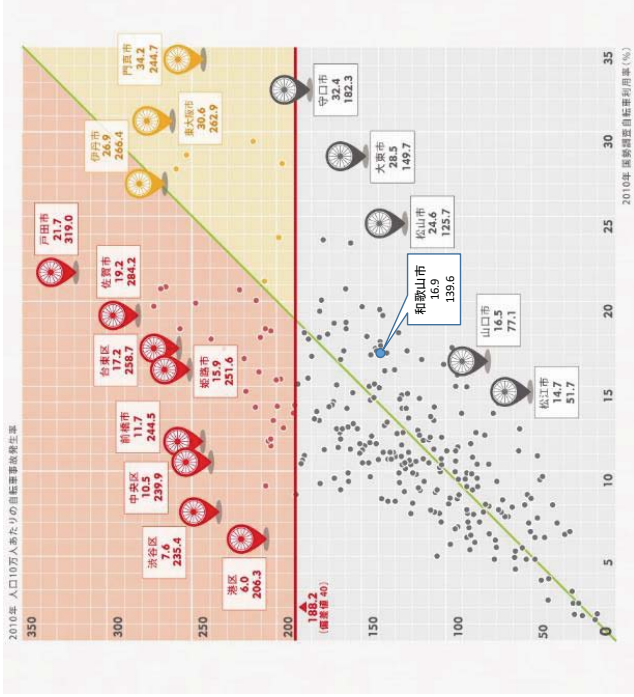
## 通学目的

# 国内における自転車事故の発生状況



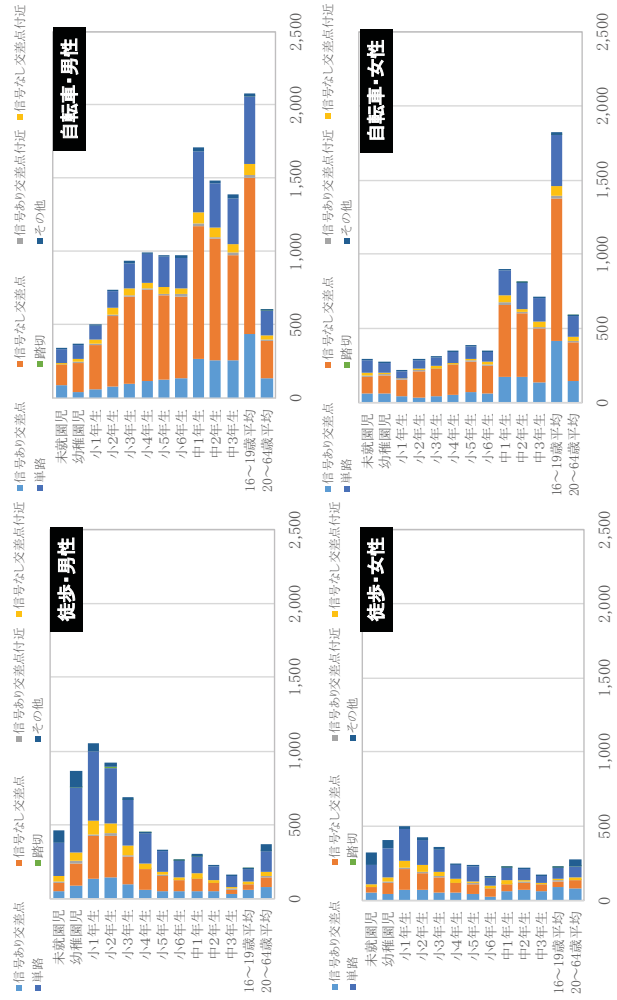
- 自転車事故件数自体はこの10年間で約53%減少
- 全人身事事件数に占める自転車関連事事件数の割合(图中:自転車事故率)は2010年から減少傾向だったが、2017年は増加

# 都市別自転車事故の状況(2010)



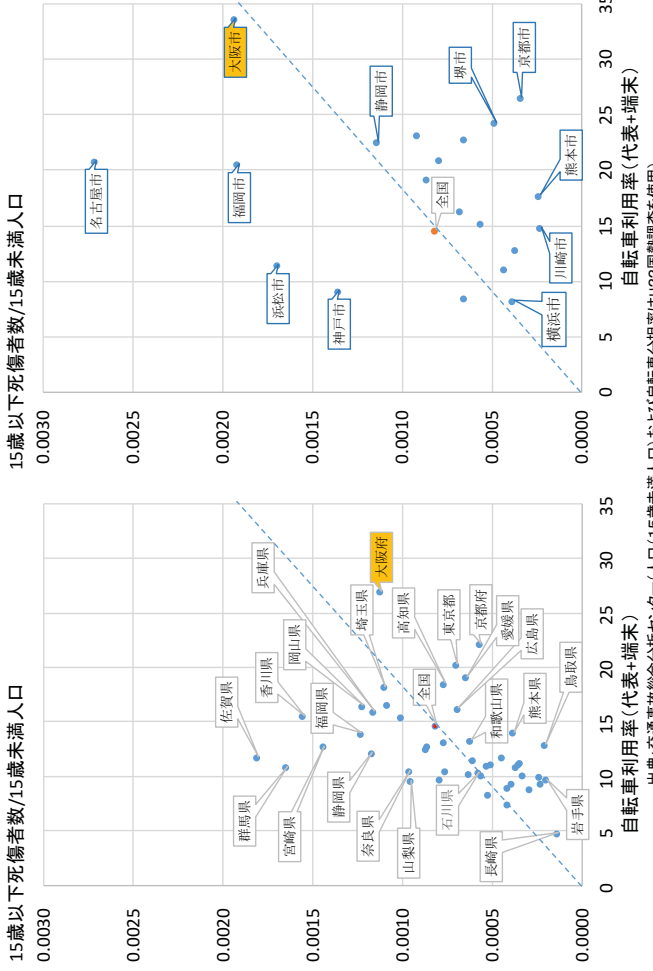
出典: <http://mainichi.jp/journalism/bicycle/data/infographic/>

# 学齢別性別発生場所別死傷者数(H26)

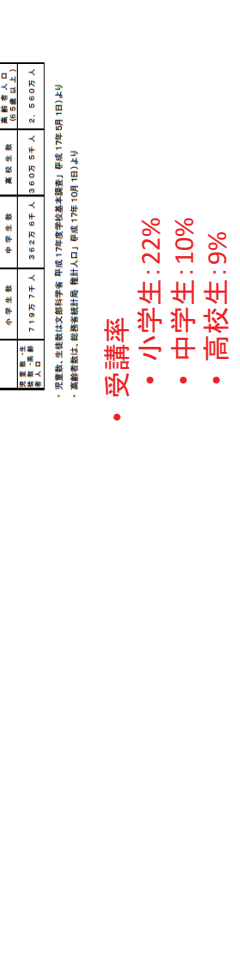
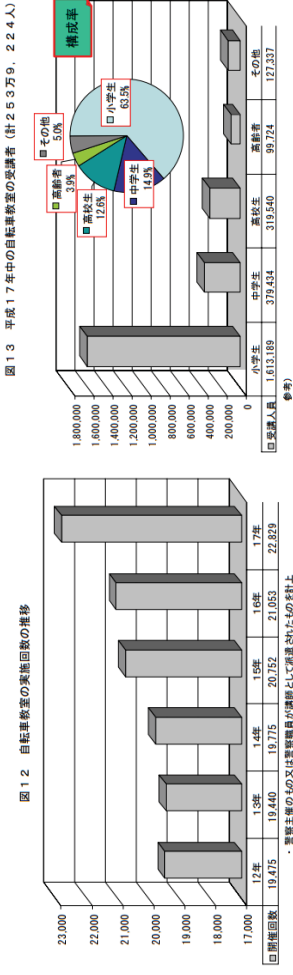


出典: 交通事故総合分析センター

# こども(-15歳)の自転車死傷者率(H27)



# 自転車に係る安全教育等の現状(H17)

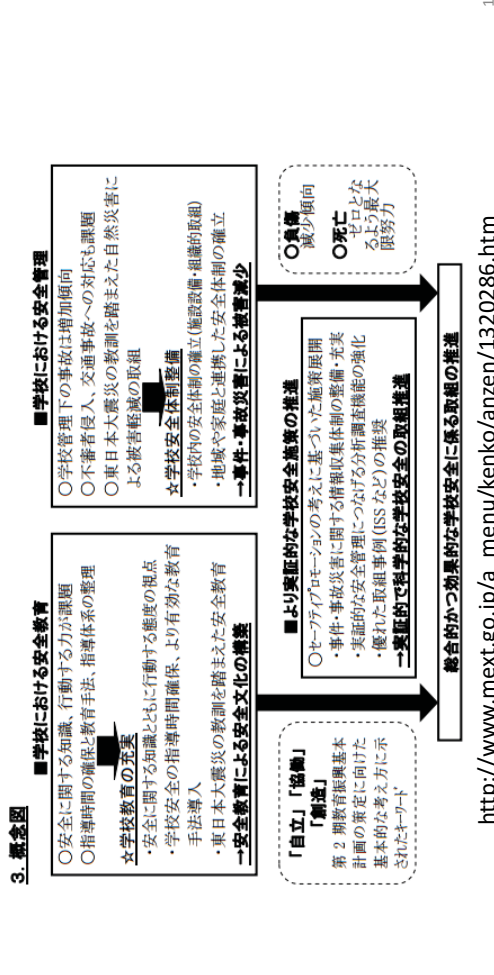


- ・ 受講率
  - ・ 小学生:22%
  - ・ 中学生:10%
  - ・ 高校生:9%

出典:H18「自転車の安全利用の促進に関する提言」自転車対策検討懇談会

# ＜参考＞学校安全の推進に関する計画について (文部科学省 平成24年4月27日閣議決定)

- ・ 学校保健安全法の制定(旧学校保健法の改正、平成21年4月施行)
  - 「国は、各学校における安全に係る取組を総合的かつ効果的に推進するため、学校安全の推進に関する計画の策定その他所要の措置を講ずるものとする」(第3条第2項)



# ＜参考＞学校における通学手段状況

- ・ 文部科学省:「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引」策定、平成27年01月。
  - ・ 関連資料「別添2 学校規模の適正化及び少子化に対応した学校教育の充実策に関する実態調査について」(PDF:1,915KB)」
- 【市町村調査】通学時間、距離の実態 (P.21～)
- 【市町村調査】徒歩・自転車以外での通学割合 (P.26～) 体力低下懸念
- 【統合事例調査】統合前後の通学距離、時間、通学手段の変化 (P.35～)
- 【統合事例調査】通学区域の拡大に伴う安全面での工夫 (P.47)

●2012年度二輪車に関する指導方針(三不ない運動)の状況

指導方針	都道府県	都道府県名
全体的に実施	1	福井県
原則禁止	10	群馬県・埼玉県・富山県・香川県・京都府・大阪府・和歌山県・広島県
教育委員会が確認	7	香川県・佐賀県
各中学校長の判断	22	石川県・岐阜県・静岡県・兵庫県
その他	4	岡山県・徳島県・高知県
実施していない	3	栃木県・千葉県・東京都
		三重県・滋賀県・高知県
		茨城県・神奈川県

(資料提供:須藤昭博議員)

- ・ 都道府県、教育委員会による三不ない運動の見直し

# <参考>安全教育の目標

## 安全教育の目標、重点

### 【安全教育の目標】

学校における安全教育の目標は、概説すると、日常生活全般における安全確保のために必要な事項を実践的に理解し、自他の生命尊重を基盤として、**生涯を通じて安全な生活を送る基礎を培う**とともに、**進んで安全で安心な社会づくりに参加し貢献**できるような資質や能力を養うことにある。

**ア** 日常生活における事件・事故災害や犯罪被害等の現状、原因及び防止方法について理解を深め、現在及び将来に直面する安全の課題に対して、的確な思考・判断に基づく適切な意思決定や行動選択ができるようにする。

**イ** 日常生活の中に潜む様々な危険を予測し、自他の安全に配慮して安全な行動をとるとともに、自ら危険な環境を改善することができるようにする。

**ウ** 自他の生命を尊重し、安全で安心な社会づくりの重要性を認識して、学校、家庭及び地域社会の安全活動に進んで参加・協力し、貢献できるようにする。

『生きる』をばくむ学校での安全教育』(文部科学省)

[http://www.mext.go.jp/b\\_menu/shingi/chukyo/chukyo3/061/siryo/\\_icsFiles/afilefield/2016/02/01/1366444\\_3\\_1.pdf](http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chukyo/chukyo3/061/siryo/_icsFiles/afilefield/2016/02/01/1366444_3_1.pdf)

# <参考>学校安全施策目標の進捗状況

交通安全について指導している学校の割合		99.6%	
		(36,325校/36,487校)	
指導している教育活動の時間 (単位：%)			
教科	総合的な学習の時間	学校行事	児童会・生徒会活動等
小学校 (20,015校)	45.7	24.5	85.0
中学校 (10,268校)	33.2	31.3	57.0
高等学校 (5,041校)	33.1	20.3	64.9
中等教育学校 (51校)	41.2	27.5	60.8
特別支援学校 (1,112校)	26.9	24.4	57.1
計 (36,487校)	39.8	25.8	73.5
			81.9
			15.0

第2次学校安全の推進に関する計画(別紙)H27年度 施策目標5  
[http://www.mext.go.jp/b\\_menu/kenko/anzen/\\_icsFiles/afilefield/2017/06/13/1383652\\_03.pdf](http://www.mext.go.jp/b_menu/kenko/anzen/_icsFiles/afilefield/2017/06/13/1383652_03.pdf)

# <参考>安全教育の目標

## 安全に関する資質・能力のイメージ

進んで安全で安心な社会づくりに参加し貢献しようとする府県や態度等

どのように社会・世界と関わり、よりよい人生を送るか

どのように学ぶか  
(アクティブ・ラーニングの観点からの創造的な学習プロセスの実現)

カリキュラム・マネジメントの実現

何を知っているか  
何が  
できるか

安全な生活を送るための基礎となる知識・技能

安全で安心な社会づくりの意義の理解

知っていること  
をどう使うか

安全確保のための的確な思考・判断に基づく意思決定(意志決定)・行動選択(危険予測・回避)等

- 法令等
- ・新しくしなやかな国民生活の発展を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法
- ・英学対策基本法
- ・交通安全対策基本法
- ・首都直下地震緊急対策推進基本計画
- ・国土強靱化基本計画
- ・教育振興基本計画
- ・気候変動の影響への適応計画
- ・学校安全の推進に関する計画
- ・第30次交通安全基本計画等

6

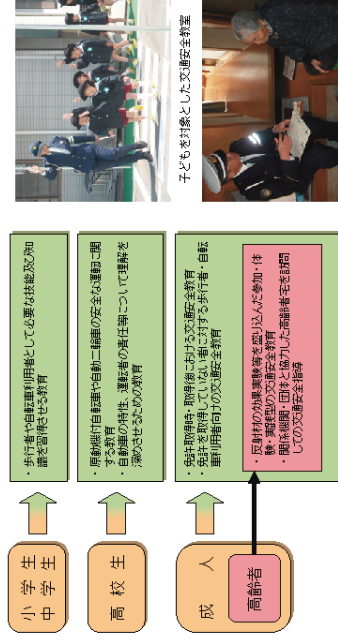
平成29年3月公示 新学習指導要領

[http://www.mext.go.jp/b\\_menu/shingi/chukyo/chukyo3/061/siryo/\\_icsFiles/afilefield/2016/02/01/1366444\\_3\\_1.pdf](http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chukyo/chukyo3/061/siryo/_icsFiles/afilefield/2016/02/01/1366444_3_1.pdf)

# <参考>交通安全教育指針 (平成10年9月22日)

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、交通安全教育指針を作成し、公表している。

この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。警察では、関係機関・団体と協力しつつ、この指針を基準として、**幼児から高齢者に至るまで**の各年齢層を対象に、交通安全の一員としての責任を自覚させるような交通安全教育を実施している。























# こどもの交通教育(デンマーク)

## 継続教育機会

小学校(2300校)では交通教育の義務化(交通教員の配置80%)

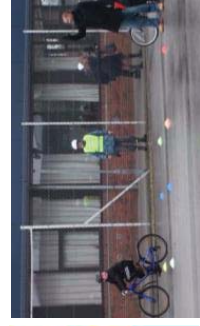
## 自転車教育

- ①理論→②実技・テスト→③フィードバック

### ①理論(テキスト・教科書)



### ②実技・テスト



### ③保護者へのフィードバック



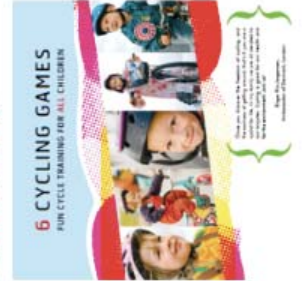
安全協会の交通トレーニングと教育戦略	
年齢	活動内容
3-6歳 (就学前)	子供交通クラブ 幼稚園のための教育教材
6-7歳	歩行者試験
9歳	自転車小試験
12歳	自転車試験
14-16歳	交通テスト/交通大使
16-17歳	教材(原付自転車免許)
15-21歳	青少年教育・キャンペーン
18-21歳	教材(自動車運転免許)

出典: <http://www.sikkertrafik.dk/>

# デンマーク式自転車プログラムとは？



講師：ロッテ ベック先生：建築家兼都市計画家、Urban Cycle Planning コンサルタントに所属。デンマークサイクリング大使館、デンマーク自転車連盟の国際委員会委員。1998～2010年の12年間、コペンハーゲン市交通部門で、自転車文化のプロジェクトマネージャーを経験。近年は、ボゴタ、メキシコ、リマ、メキシコシティ、リオデジャネイロ、クリティバ等の南米主要都市で教室の開設を支援しています。



主なゲームの種類	
①	リングが渡しゲーム
②	リングの場所取りゲーム
③	ジャボン玉ゲーム
④	ボールゲーム
⑤	布くぐり
⑥	一本橋
⑦	シーソー
⑧	洗濯物干しゲーム
⑨	ジグザグ走行
⑩	Kings Followers

- 自転車に慣れ楽しみながら技能の習得を目指した自転車教育プログラム
- 幼稚園までは自転車技能トレーニングを重視
- 小学校から自転車交通安全教育

⇒プログラム構成の考え方を援用し、実技プログラムの段階構成への応用

# 楽しみながら学べる自転車ゲーム

## •ねらいと効果

- 楽しく効果的に自転車に慣れ、技能も実践から習得可能
  - 保育園等は実際に交通状況で乗ることは困難ですが、自転車の乗り方について学ぶには小さすぎるわけではない(はやめに始めた方がよい)
  - 習熟した技能を身につけることで、のちのち実際の交通状況下において自転車に乗らなければならない時に、自転車ルールや信号や他の交通参加者への対処方法のよりよい学びなどを期待(まずは教育を受け入れる体制づくり)
- ## •実施条件
- 校庭など安全な場所での実施
  - ヘルメットを必ず着用
  - 体にフィットした自転車を使う
  - 転倒を許容(実際の交通状況下で1回転倒するよりも園庭で100回転倒するほうがよい)



[http://www.cyclingembassy.dk/wp-content/uploads/2010/06/Cykelleg\\_engelsk\\_endelig.pdf](http://www.cyclingembassy.dk/wp-content/uploads/2010/06/Cykelleg_engelsk_endelig.pdf)

# デンマーク式自転車教育(幼児)

## •ねらいと効果

- 楽しく効果的に自転車に慣れ、技能も実践から習得可能
- 保育園等は実際の交通状況下で自転車に乗ることは困難だが、乗り方を学ぶには小さすぎるわけではない
- 習熟した技能を身につけることで、実際の交通状況下において自転車に乗る時に、自転車ルールや信号、他の交通参加者への対処方法のよりよい学びとなることを期待(まずは教育を受け入れる体制づくり)

## •実施条件

- 校庭など安全な場所での実施
- ヘルメットを必ず着用
- 体にフィットした自転車を使う
- 転倒を許容(実際の交通状況下で1回転倒するよりも園庭で100回転倒するほうがよい)



[http://www.cyclingembassy.dk/wp-content/uploads/2010/06/Cykelleg\\_engelsk\\_endelig.pdf](http://www.cyclingembassy.dk/wp-content/uploads/2010/06/Cykelleg_engelsk_endelig.pdf)



# サイクリングゲームの実践

## ◇実践方法

- デンマーク自転車大使館のロケットベック女史を招へい
- スタッフとの事前打ち合わせを実施後、国内3都市で実施

項目	サイクリングゲーム開催の概要		
実施日	2016/10/9 (日)	2016/10/10 (月・祝)	2016/10/16 (日)
実施地域	尼崎市	京都市	金沢市
実施場所	尼崎市立尼崎北小学校グラウンド	京都市中京区竹間公園	金沢市北部公園グラウンド野球場
募集方法	同上小学校に募集用紙を配布	同上公園で募集用紙を配布	金沢市立森本小学校私立メロン幼稚園に募集用紙を配布
講習対象	22人 (3-8歳)	17人 (3-8歳)	22人 (3-8歳)
実施方法	年齢別に3グループに分け教室実施 (1回90分程度)		

## ◇サイクリングゲームの評価

- ①ゲームの構成内容の把握
- ②保護者へのアンケート調査
- ③講師へのヒアリング調査
- ④プログラム実施の考え方整理
- ⑤国内への展開可能性



## リング取り (動画)



## ジグザグスネーク (動画)



## ウォッシング (動画)





## 集団走行・ゴムロール (動画)



## トンネル (動画)



## サイクリングゲームの評価

- 保護者へのアンケート調査：47部回収

調査対象	ゲームに参加した子どもの保護者		
調査地域	尼崎市	京都市	金沢市
配布日	10月9日	10月10日	10月16日
配布部数	18	20	15
回収部数	16	16	15
回収率	88.9%	80.0%	100.0%

- 主な調査項目

- 回答者属性
- 子供の属性
- 参加理由、感想・意見 (自由回答)

- 講師役へのヒアリング調査：12名

- 担当の年齢グループと実施ゲーム
- 参加者の技能達成状況
- 参加者間の相互効果
- 改善点、現状の課題

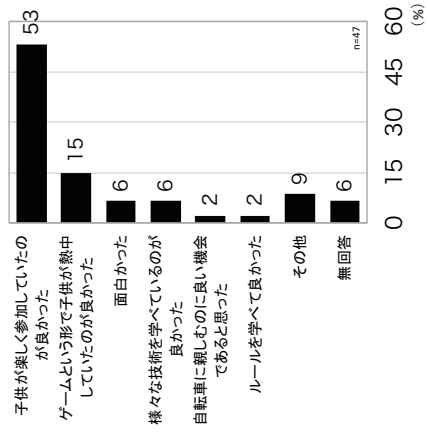
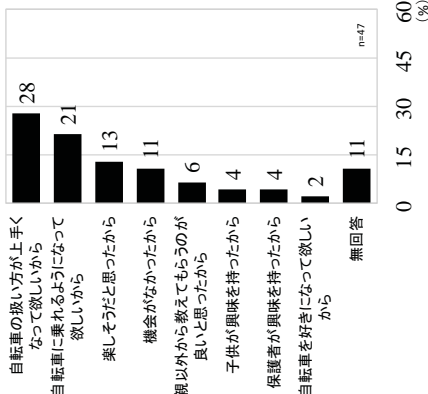


## 行動観察からみたできたこと/できなかつたこと

年齢グループ	実施したゲーム	運転者 (子ども) 本人ができた行動や能力	できそうでできなかった行動や能力	他者との関係や能力
小学生	障害物ゲーム(コーン)	一本橋をゆっくりと渡りきる・まっすぐ走る・目線を上げて、前方を見ながら走る、上半身を固めながらの自転車走行・ハンドル操作・バランス		集団走行 (1列走行、前が止まれば自分も止まる、車間距離確保)、一本橋走行
	洗濯物干しゲーム	ある程度のスピード走行・スピード走行からの目標物直前での停止・迅速なスタート・対向自転車を避けての走行	左側通行を遵守した走行	周囲のことを気にかけながら走る
	リング渡しゲーム	トンネルくぐり		
幼児 (5-6歳)	Kings Followers		片手放し運転・ハンドサイン	集団走行 (1列走行、前が止まれば自分も止まる、車間距離確保)
	リングの場所取りゲーム			
	洗濯物干しゲーム	ジグザグ走行	小回り	
	ボールゲーム		当てられた時の自己申告	衝突回避
幼児 (3-5歳)	シャボン玉ゲーム	片手なし走行	シャボン玉に触れること	衝突回避
	リング渡しゲーム		リングを片手に持ちながら走行	衝突回避
	障害物ゲーム		コースの記憶	
	ボールゲーム		地面にあるボールをよけながら、投げられてきたボールを避けること	
	リングの場所取りゲーム		リングの中に自転車を停めること	譲り合い、方向転換

## 保護者による評価

問：今回の自転車教室にお子さんをお参問：ゲームを取り入れた自転車教育について感想（自由回答）



参加理由：自転車の乗り方や上達の仕方をどう教えていいかわからない  
参加感想：ゲームのモチベーションを活用して短時間にスキル向上できる

## 自転車技能プログラムへの応用

LEVEL1	LEVEL2	LEVEL3
リング渡しゲーム	移動の速度をあげる	リング渡すときに片手運転
シャボン玉ゲーム	自転車の乗り歩きながらシャボン玉に触れる	シャボン玉にシャボン玉に触れる
障害物コース	指定の色のリングを踏む	他の色のリングを避けながら指定の色のリングを踏む
リングの場所取りゲーム	地面にあるボールを避ける	二つの行動を同時に行う
ボールゲーム	コーンの周りを走行	コーン間隔を狭めてジグザグ走行
ジグザグ走行	タオールをとって帰ってくる	競争形式にする（スピード走行）、チームプレイ
洗濯物干し	カーブ走行	片手はなし走行+判断
Kings Followers		

LEVEL1:全員が出来る行動：単純操作  
LEVEL2:3.4歳の子供が慣れてから出来るようになった行動：複数同時操作  
LEVEL3:5歳以上が慣れてから出来るようになった行動：複数同時操作+判断

- 対象年齢やレベルに応じて段階的にゲームの難易度を上げる
- 日本的な遊びに自転車を使っても同様な技能向上が可能

## ゲームが要求する技能の分類

ゲーム名	操作			中級					上級		回避行動	協調行動	
	交通ルール	初級	中級	ボールから回避	目標物直前の停止	地面のボールを避ける	迅速な走行スタート	迅速な走行スタート	片手はなし走行	スピード走行からの急停止			
リング渡しゲーム													
リングの場所取りゲーム													
シャボン玉ゲーム													
ボールゲーム													
布くぐり													
一本橋													
洗濯物干しゲーム													
ジグザグ走行													
Kings Followers													
(比較)小学校自転車交通安全事例													

青：5歳以上が慣れてから出来るようになった項目  
緑：3.4歳の子供が慣れてから出来るようになった項目  
地面のボールを避けながら、投げられたボールを回避するなど複数の操作を組み合わせた動きは3.4歳の子供は出来なかつた  
⇒操作レベルと操作を同時に要求する内容によりゲーム難易度を調整可能

## デンマーク式自転車教室実践結果

### ◇幼児向けデンマーク式自転車教室の実践

- 国内3都市での実践、保護者から一定の評価

### ◇デンマーク式自転車教育の背景と特徴

- こどもの時に自転車に乗れないと次の世代に自転車利用が大幅減少
  - 小さいときから技能向上を図ることの重要性
- 「理論（座学）を学んだあとに実技」を行う安全教育の順序が逆
  - まずは自転車スキル向上、交通ルールの教育は小学校から
- 遊びの中に交通技能向上を埋め込む
  - 体育や遊びの時間との共有
  - 遊びを取り入れると指導者の言うことを聞くようになる？
- 安全な場所でもよつとした失敗（転倒、衝突）を許容
  - 失敗からこどもはいろいろなことを学ぶ
  - 安全な自転車練習場所がとくに都市化で失われている？日本では？

### ◇自転車技能プログラムを発達段階に応じて実施する考え方



# こどもの発達に応じた自転車教室 Inclusive Cycling Workshopの開催

- 日時: 2017年11月25日(土)13:00～
- 場所: 愛媛県運転免許センター
- 参加者: 障がい児20名
- 方法: 障がいタイプ別に3つのプログラムを用意



## プログラムの考え方

- 従来・他団体の実施方法
  - ・ 視覚障がい者×タンデム自転車による体験会中心
  - ・ 目標となる自転車利用イメージは曖昧
  - ・ 熱烈的な支援者によって実施
- 本プログラムでの実施方法
  - ・ 障がいの特性別にプログラムをわけてマンツーマン対応
  - ・ 基本技能をタスクに分解してゲームを混ぜて組み立てる
  - ・ 基本的な交通安全知識の習得と実践
  - ・ ゲームを混ぜながら技能向上(複雑なタスクを同時処理できる)
  - ・ 関心のある主催者が簡易にできるようにする



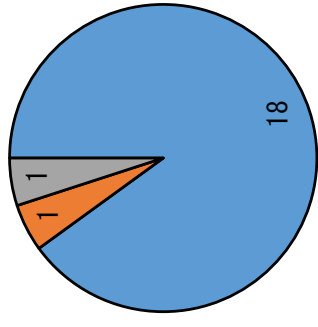
## 各プログラムの概要

	自転車タイプ	プログラム
身体障がい	タンデム非連動 四輪タンデム ハンドサイクル 車いす三輪自転車	①全体挨拶/準備運動②自転車の説明③実技:基本操作の練習(発進、スラローム、停止等) ④実技:単純な動作を混ぜたゲーム(シャボン玉たたき)⑤実技:自転車ゲーム(流鏝馬)
視覚障がい	3人乗りタンデム タンデムロード タンデム自転車	①全体挨拶/準備運動②自転車の説明③実技:基本操作の練習(発進、スラローム、停止、押し歩き等)④実技:単純な動作を混ぜたゲーム(リング渡し/ゆっくり競争)⑤実技:自転車ゲーム(流鏝馬)
知的・学習障がい	タンデム自転車 ペダルなし自転車	①全体挨拶/準備運動②自転車の説明③実技:タンデムの基本操作の練習(発進、スラローム、停止、押し歩き等)④実技:タンデムを使った単純な動作を混ぜたゲーム(ゆっくり競争)⑤ペダルなし自転車を使った実技(シーソー、段差、スラローム+波ぐり)⑥ペダルなし自転車を使ったゲーム

主 題	サポーター	種別	氏名	年齢	障がいの状態	使用する自転車	備考
グリーナA	A1	身体		13	身体・脳性麻痺	3人乗りタンデム・3輪ハンド・タンデム非運動	歩行困難・足に補助具装着・両腕の力はある(フリベルトノ二・ニーウェイバー)で2017年8月手帳 聴ずかしがら屋
	A2	身体		12	身体・側わん症	タンデム自転車・3輪ハンド	2016年 手帳・横断線体不自由児表賞・ハンドサイクル大好き
	A3	身体		15	身体・足補助具	タンデム非運動/三輪ハンド(スポーツ)	支えがあれば歩行も可能・運動型タンデム可能 性あり
	A4	身体		14	身体	タンデム非運動・3輪ハンド(車椅子)	
	A5	身体		15	伝い歩き可能 左半身不随	三輪電アシ・車いす自転車	支えがあれば歩行も可能・左右の握力差がある
グリーナB	B1	視覚		12	視覚障がい	普通自転車・タンデム自転車	随分的でチャレンジ大好き・障害物の無いところだけ一人乗り可能
	B2	視覚		6	弱視(色、人の影がわかる)	3人乗りタンデム・ペダル無し	言葉の理解度OK・積極的にチャレンジ大好き。3歳から補助輪経験あり
	B3	視覚		24	視覚	タンデム自転車	脳腫瘍により光のみが分かる。1年前までは自転車に乗っていた
	B4	視覚		5	視覚	タンデム自転車	
	B5	視覚		9	視覚	タンデム自転車	
グリーナC	C1	ダウン		13	ダウン症	ペダル無し・タンデム自転車・輪電アシ	小児癲癇により3才で全盲・タンデムイベントには常連
	C2	ダウン		13	ダウン症	ペダル無し・タンデム自転車	初参加・現在自転車練習中(以前補助輪付きで乗っていた)
	C3	ダウン		20	ダウン症	普通自転車・タンデム自転車	初参加・補助輪付きに乗っている。 ダウン症の自転車教習経験あり・ポップダンス・シンクロをやっている(プレーキ不安)
	C4	知的		17	知的	普通?タンデム自転車	コルネリア・デュランク症候群・バランス感覚低い
	C5	知的		15	知的A	普通?タンデム自転車	以前は一人で乗っていた・教習が苦手
	C6	知的		13	知的B	普通自転車・タンデム自転車	初参加・体障・バランスが悪い・一人で乗れるけれど乗せていない・アトリア派
	C7	知的		13	知的・てんかん	普通自転車・タンデム自転車	初参加・ダンス好き・インドア派・一人乗りOK
C8	知的		13	自閉症A	普通自転車・タンデム自転車	初参加・車や電化製品大好き・一人乗りOK	
C9	知的		14	自閉症A	普通自転車・タンデム自転車	初参加・一人で乗れる・スケジュール予定が分かっていない車を好む	
C10	知的		13	自閉症B	普通自転車・タンデム自転車	初参加・物作りや料理が好き・一人乗りOK・ディサービスでサクリング大好き	
C11	知的		15	発達障害B	普通自転車・タンデム自転車	初参加・一人で乗れる	

## Q8. 日常活動での外出の増減予想

Q8.もしトレーニング参加者が自転車に乗ることができれば、参加者の日常活動における外出は今よりも増えると思いますか？(例:買い物や通院など)当てはまるもの一つに〇をつけてください。

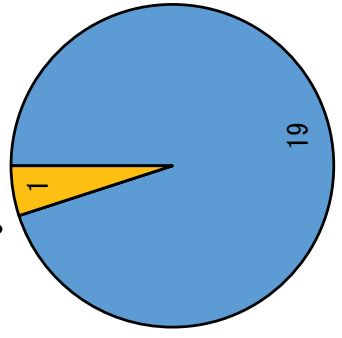


- 1 はい 増えると思います
- 2 いいえ 増えるとは思いません
- 3 わかりません



## Q10. 障がいのよる自転車に乗る能力への影響

Q10. トレーニング参加者の障がいは、自転車に乗る能力に影響があると思いますか？ 当てはまるもの一つに〇をつけてください。



- 1 はい、影響があると思います
- 2 いいえ、影響があるとは思いません
- 3 わかりません
- 無回答

## Q10.障がいによる自転車に乗る能力への影響

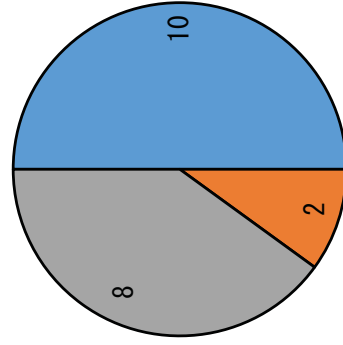
### ○理由

- ・ 6才以下が乗れるタンデムが少なく、身体にあわせれない。体力も弱いので、1人で座れるか不安
- ・ 標識等を含めた周りの状況の把握度合
- ・ 周りに注意ができないので
- ・ 判断が選れる事がある
- ・ 周囲のものに注意を払うことができない。危険を予知できない。カギをかけることを忘れてしまう。置き場所が分からなくなる。
- ・ 両下肢不自由の為
- ・ 交通ルールが理解できない。危険を察知することができない。とっさの判断ができない
- ・ 足が不自由なためペダルを踏むのが困難であるため
- ・ 運動能力全体が低いと思う
- ・ 運動神経と交通ルール把握・理解度
- ・ 視覚障がいがあるため
- ・ 足をふんばることが困難なため
- ・ 交通ルールの理解
- ・ 自転車で乗れるようになってからも、公道に出ることは無理だと思われれます。交通ルールを覚えたりや、不意の出来事に対処することはできません。一人ではむづかしいことだと思います。
- ・ バランスをとるのが難しい
- ・ 交通ルールを正しく理解できるかどうか不安。状況判断がきちんとできるかどうか。
- ・ 右手が不自由な為、ハンドルが握れない

61

## Q13.自転車で外出すること望ましさ(トレーニング後)

Q13.トレーニングを受けた後で、トレーニング参加者が、一人で自転車を利用して外出することは望ましいことですか？当てはまるもの一つに○をつけてください。

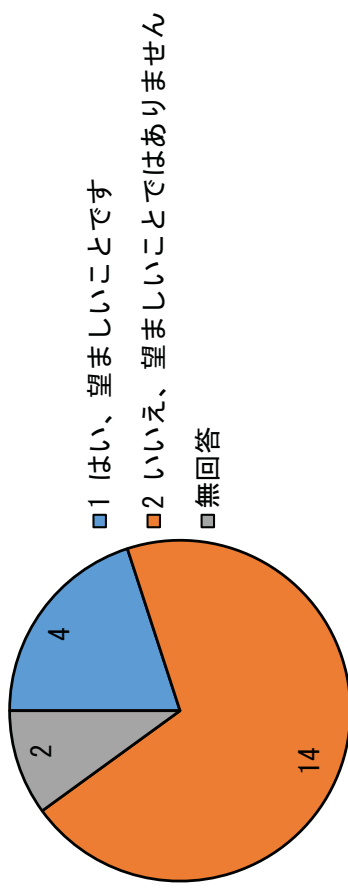


- 1 はい、望ましいこと
- 2 いいえ、望ましいことではありません
- 3 はい、ただしレジャー目的のだけです

63

## Q12.自転車で外出すること望ましさ(トレーニング前)

Q12.トレーニング参加者が、今すぐ一人で自転車を利用して外出することは望ましいことですか？当てはまるもの一つに○をつけてください。

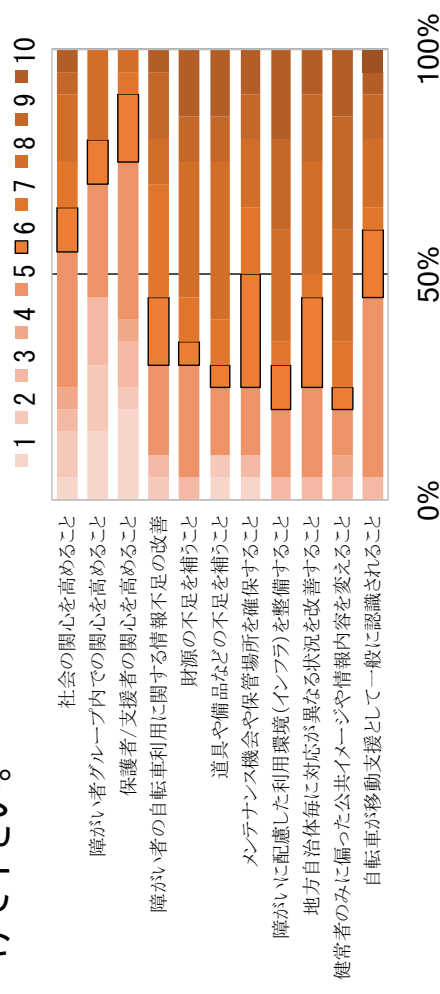


- 1 はい、望ましいこと
- 2 いいえ、望ましいことではありません
- 無回答

62

## Q15.自転車教室における各項目の困難の程度

Q15.障がい者向けの自転車教室を提供していく上で、以下の各項目における困難の程度について、1(容易)～10(困難)に最も当てはまる程度に一つずつ○をつけて下さい。

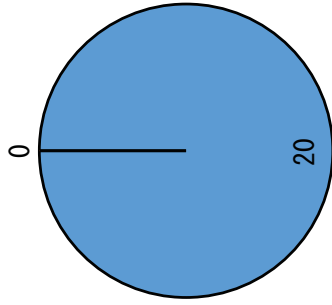


64



## Q16.交通安全教育の内容を含むべきか

Q16.あなたは、障がい者向けの自転車教室において、交通安全教育の内容(事故に遭わないうための方法等)を常も含むべきだと思いますか？当てはまるもの一つに○をつけてください。



■1 はい、含むべきです

■2 いいえ、含むべきではありません

## Q16.交通安全教育の内容を含むべきか

- 今日の機会があるまで、障がい者向けの教室があることを知りませんでした。
- 教育を受けないとわからないから
- 一般常識でわかりそうな事も、障がい者にとっても難しいことがたくさんあります。なのでそういった交通安全教育などを教えていただくとありがたいです。
- 自転車に乗ることはたのしいけれど、加害者にも被害者にもなりえらることを少しでも理解してもらいたいから。
- 交通ルールの周知が伴わなければ「乗り物」としての自転車の人車一体が成立しないと考えます。
- 自転車で乗る上で一番重要なことだと思います。技術的には乗れても事故にあちかと思えば乗せることができないからです。
- やはり障がいがあると経験が少なくなってしまうので、交通ルールも理解できていないことが多いので(頭でわかっただけでも、とっさの行動が難しいなど)
- 白杖を持つて歩いている人が視覚障がいを持つ人だと一目見てわかるように、周りの理解を得るためにも、自転車でも一目で障がいを持つ方が乗っているのかわかるような工夫が欲しいと思います。
- 自分だけがをやるだけでなく、他人にけがをさせることがあるということがあると思います。

65

## Q17.障がい者向けの自転車教室への期待

あなたは、障がい者向けの自転車教室が、今後、どのように改善されることを期待していますか？

- トレーニングの子供が今日の中で乗るたびに楽しくなって、いっしょの参加者といっしょに3人タンデムに乗りたいと言ってしまうほどに興味を持ちました。また、このように安全に乗る機会が増えたとうれしいです。
- 全ての方に知って頂くこと
- 健常者にも、障がい者が自転車に乗れるということを理解して欲しい。そして、みんなが安全に乗れる社会になって欲しいと思います。
- 電動アシスト自転車に乗りたいです。実際に外へ出て、交通ルールを体験しながら乗れる機会があればうれしいです。
- ある程度の期間に定期的に(頻繁に)開催されることに関係各位のお努力に期待します。
- 今回のはたまたまお誘いがあつたので参加できなくても参加するためには学校で自転車教室をやってくれたら良いと思います。
- 今日のようにレクイエーションをまじえて、教室をしていただけたら、楽しみながらルールを覚える事ができるのですね、こういう機会を増やしてもらえたらありがたいです。
- 県庁所在地以外でも気軽にできる場所があれば(地域の近くで)
- まずは、タンデム自転車についての理解がもっと社会に広がればよい
- 乗る人自身の意識も大事だけど、周りの理解が広い心で得られる事を望みます。
- こうゆう教室の回数も多くあるといいと思います。
- 健常者の人たちに広く知ってもらいたいこと大切だと思います。
- まず、そんな自転車教室がないので、こういう教室が定期的にあれば良いと思います。
- 自転車に乗れない子供に対して、継続して練習できる機会があると思います。安全面を考えるとかなり経験を積んだ上でないと一般道を走行するのは難しいと考えます。今後このような自転車教室が開かれる事を望みます。

67

66

## こどもの発達に応じた自転車教育国際セミナー



日時：平成29年11月26日(日) 9:30~16:00 (9:00開場)  
場所：松山市総合コミュニティセンター第二会議室  
参加費：無料(座席に限り有るため先着順)  
趣旨：愛媛において障がい児を対象とした自転車教室を実施し、オランダ、イギリスから招へいした専門家と意見交換を行います  
ご連絡：メールで以下へお知らせ願います  
実行責任者：吉田長裕(大阪府立大学工学部工学研究科准教授)  
メール: yoshida@eng.osaka-cu.ac.jp



ゲスト：ディベラ トゥイスク女史は、英キール大学で心理学・社会学専攻し、グロウニング大学大学院では美術心理学/人間工学を修了。その後、グロウニング大学の交通研究所、TNOを経て、オランダ交通安全研究所(SWOV)にて「子ども交通安全教育」に関わる研究に従事。  
ゲスト：ベリ・デン・プリンカー氏は、南アムステルダム田中大学で人間工学専攻を修了。屋外空間のVRアプリ開発において、七ヶ日視覚情報に関する研究に従事。1996年からロービジョンに関する研究所 Scientific Institute for Low Vision Use Research (SILVUR) 代表。2014年には、空間設計などに向けた最初のハンドブック「View on Space」を出版。  
ゲスト：ポーラ ベレント氏は、英ロンドン大学の後期博士課程の学生。歩行者・自転車交通に関する空間計画に関する研究に従事。英国歩行者自転車交通に関するNPOや交通者、カムデン区におけるプロジェクトに関与。本プロジェクトでは、英国及び韓国における障がい者向け自転車トレーニングに関する調査を担当し、2017年5~7月に在外研究員として大阪に滞在経験あり。

68



# パネルディスカッション(要約)

- ・ 障がい者の自転車利用を積極的に進めるための課題
  - ・ 藤江:大阪の知り合いで、身体・視覚障がい(自立歩行困難)児が保護者と日常的にタンデム自転車を使っている人がいるが、先日タンデム自転車(しまなみ海道約70km)を走行できた。昨日のWSでも障がい児童がどんなスキルを習得していた。ただ、どこまでできるかの判断が難しい。
  - ・ ベリー:難しい問題で、視覚障がいの自転車利用を心配する人がいるが、実際には条件さえ整えば安全に乗ったり、仕事のために使うことができる。現状は、障がいのない人の頼った認識・情報(例えば、障がい者は自転車に乗れないのではないかと考えられる。視力の1(基準以下なら運転できないレベル)の男の子の事例では、10m先しか見えないが十分に自転車で乗れている。どのような状況であれば障がいがあるも安全に自転車で乗れるか40年来研究しているが、オランダ国内でも安全でない場所(突然交差点が出てくる/白線が全くない/途切れる等)が多い。他の国に走りに行った経験も含めて総括すると、自転車道の外側線があれば走れると言った。
  - ・ デイペラ:他の障がいのある子どもの保護者は、本当に一人で自転車で乗れるのか心配している。とくに子どもにとっては、さらなるチャレンジになる。どうすればよいか聞かれた場合は、横に並んで保護者の監視下で走り、何か問題があれば保護者が子どもの行動を止めるよう伝えたい。こういう経験を積んでいくことで、障がい児が自信を持てるようになる必要があると思う。
  - ・ ポーラ:英国のNPOでは、「誰もが何でもできる」という認識の下で自転車の利用機会を提供している。ただし、障がい種別に対応した適切な自転車を用意しないといけない。また、自転車をどんな目的(日常生活/レジャー)で使うのかも重要。障がいのない人が障がいのことを理解しないといけない。理解もよくある。大切なことは、障がい者があまり無理せず快適に実行可能かどうか判断すること。多くの場合は、障がい者自身で判断できるので、障がい者自身に乗れる/乗れないの判断を委ねて良いのではないかと。

## インクルーシブ自転車ワークショップの成果と課題

- ・ 成果
  - ・ 障がい別にトレーニングプログラム構築と実施
    - ・ 身体/視覚障がいグループ:プログラムは概ね好評、継続したプログラム化により、日常利用につなげていける可能性大
    - ・ 知的・学習障がいグループ:技能の個人差大→ペダルなし自転車を使ったゲームによって、何ができて何ができないのか確認しながら進行
  - ・ 障がいの有無×自転車利用は、トレーニングによって改善可能
- ・ 課題
  - ・ 多様な自転車、こどもの体型にあったの自転車レパトリー不足
  - ・ 障がい児の保護者に自転車モビリティの可能性を伝える
  - ・ 保護者などがスタッフとして関わられる仕組み→地域展開、保護者展開

# パネルディスカッション(要約)

- ・ 誰が自転車の利用できる/できないを判断しているか?その克服方法は?
  - ・ 津賀:愛媛では、障がい児の保護者が自転車を買い与えると、自転車にある程度乗れるようになった事実がある。ダウン症協会でも2日間のプログラムを一時期実施したことがあり、実際に乗れるようになったそう。しかし、保護者が不安で、安全が確保できないという認識から自転車に乗せなくなり、結果的に乗れなくなっているようだ。ということは、できる/できないの境界線を引きかなければ、自転車に乗れる可能性はもっと広がるのではないかと。
  - ・ ベリー、デイペラ:私も同じ経験がある。子どものリスクに対する過剰な心配。英国は、保護者が自転車に乗らないのでその子どもも自転車に乗れないではないか?オランダでは、習うより慣れろ、転倒しながら学ぶ。小さいときに乗り始め、慣れながら乗り続けていくことが重要。車との衝突で命に関わることはあっても、転倒ではそこまでは至らない。安全を推進する立場では、市街地における自動車の速度低下(30km/h程度)がなによりも重要。

## オランダにおける交通安全教育の成果

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、様々な視覚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			
安全と不安安全な道路横断の認識	危険な交通状況の原因の理解、ディストラクションの抑制	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イネーション	道路横断に利用可能な時間と時間の判断、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 model)

- オランダで導入されている生涯交通教育用のツールキット(2006)  
<http://www.crow.nl/mobilititeit-en-gedrag/tools/toolkit>
- 学習目標のマトリックス (Goals for Driver education(GDE matrix)  
 →フィンランドでEU-funded research project (1999)の結果として公表されたもの  
 Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad & Hernetkoski (2002) )

表-6 学習目標のマトリックス

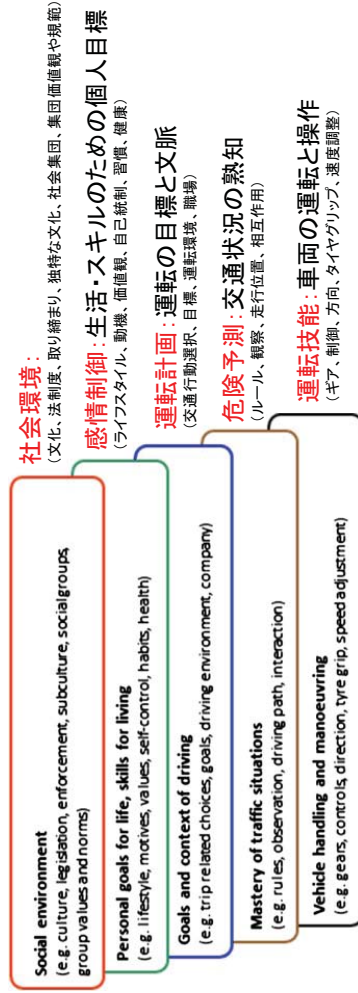
テーマ	1. 知識と技術	2. リスク要因の理解とコントロール	3. 自己評価
IV. 個人的能力、意志、及び能力	7・8年生	7・8年生	7・8年生
III. 交通の中で	7・8年生	7・8年生	7・8年生
II. 交通状況のコントロール	3・4年生 5・6年生	5・6年生	7・8年生
I. 具体的知識の習得	1・2年生	5・6年生	7・8年生

色分け・その教育方法がカバーしている領域・濃い色、部分的にカバーしている領域を薄い色で表現

→実践されているツールはいろいろあるが、効果検証されているものは少ないとのこと

1) M. Peräaho, E. Keskinen, M. Hatakka: DRIVER COMPETENCE IN A HIERARCHICAL PERSPECTIVE: IMPLICATIONS FOR DRIVER EDUCATION, University of Turku, Traffic Research, June, 2003.  
 2) 坪原 伸二:オランダの小学校における交通安全教育の実態 学校教育における位置づけとその背景、及び体系化への動き、都市計画論文集, Vol. 50 No. 1, pp. 89-100, 2015.

## GDE5階層モデル GDE5SOC(2010)



# GDE階層モデル

Table 1 GDEモデル

レベル	知識・技能	自己評価
レベル4: 感情コントロール	感情コントロール・自己コントロールと運転	自分の感情コントロール力や危険取行傾向
レベル3: 運転計画	運転計画	自分の運転計画や運転目的と安全性について
レベル2: 危険予測	危険予測やコミュニケーション力	自分の危険予測やコミュニケーション力
レベル1: 運転技能	運転技能や車両特性	自分の運転技能や法規理解

「運転行動階層モデル」によれば、**運転技能**のみが安全を保障するものではなく、どの程度の運転技能が必要かは交通状況についての**危険予測力**により決定される。そして、どの程度の**危険予測力**が必要かは、**ルール選択**や**出発時刻**など**運転計画**によって影響される。この**運転計画**力は、さらに上位に位置づけられる**感情コントロール力**などの生活全般にわたる**適応力**により影響されるという」

「自己評価技能の重要性が指摘された背景には、ドライバーの自己評価力の低さがある」→主観的安全と客観的な安全

→主観的安全と客観的安全の乖離を減らす方法:

- ・ マタ認知系(自分を客観視すること)による適正の自己管理
- ・ コーチングプログラム:ミラーリング

出典 太田博雄:ASV開発への交通心理学からの提言:

<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/36-1-06.pdf>

## 望ましい自転車利用者の目標

- GDE階層モデルを援用した目標:自転車コントロールからセルフコントロールへ
- まずは技能面をしっかりと身につける、交通に関する知識を身につけて行動面に反映できる(保護者によるコーチング)
- 危険予測とその後の対応などの安全に資する能力向上
- ちよとしたミス(過失)が自分や相手、周辺の人たちへ重大な影響をもたらすかもしれない、だから無理はしない、交通の目的を見失わない、より安全なオプションの選択へ
- 思春期特有の衝動的行動、リスクテイキング行動への対応

# 各ステージにおける自転車教育

- 保育園・幼稚園：交通教育
  - 自転車の乗り方、操作の仕方など技能面を繰り返し遊びながら
  - こどもを通して保護者の意識を変える
  - 保護者と同乗、もしくは保護者の自転車伴走によるコーチング
- 小学校：交通安全教育
  - 技能面の向上を実際の道路利用時に適用できるように、コーチング反復練習
  - 中学校、高校での自転車通学の可能性、予防的措置
  - 技能面及び最低限の交通知識(ルール、標識、装備など)についての基礎の確立
  - 教育の結果を保護者へフィードバック、責任分担
  - <交通事故実態> 信号なし交差点での通行方法(ルール)
- 中学校：修得した知識、経験の応用力向上
  - 高度な交通スキル、状況判断、危険予測、他者とのコミュニケーション能力(メタ認知)の向上
  - <交通事故実態> 信号なし交差点での通行方法(判断)
- 高校：過信等に対するところの教育
  - セルフコントロール、社会的な責任感の醸成を促す
- 特別支援学校
  - 自立した日常生活や社会生活を支援するための交通手段としての位置づけ
  - 障がいの程度・内容に応じた自転車利用のサポート

# <参考> 自転車に関する交通ルール

**車両の優先関係**

信号機がない交差点では、車両の優先関係があります。道路交差点直進0号

- **優先道路等**を通行している**車両がある場合**  
 交差点直進0号の道路のための車道中央線や車道通行帯があったり、交差点道路の幅が明らかに広がったりする場合は、すぐ停止できるような速度で通行するとともに、交差点道路を通行する車両の進行を妨げてはなりません。

交差点道路の幅が明らかに広い  
交差点道路の幅が明らかに広い

- **車道の幅が同じような道路を通行している車両がある場合**  
 車道の幅が同じような道路の場合は、すぐ停止できるような速度で通行するなどして、左側から来る車両の進行を妨げてはなりません。(左方優先)  
**注意！！**  
 右側からくる車両は優先ではありませんが、十分に注意しましょう！！

**自転車も車と同様それぞれの特徴に気づいてください。**

	<b>止まれ</b> 必ず一時停止して安全を確認します。		<b>自転車専用</b> 自転車専用通行帯に通行する場所。		<b>車両通行止め</b> 車両の通行を禁止します。
	<b>徐行</b> 直前に止まれる速度で進行します。		<b>歩行者専用</b> 歩行者だけが通れます。		<b>自転車専用</b> 自転車だけの通行に設けられた道路。
	<b>一時停止</b>		<b>歩行者専用</b>		<b>自転車通行止め</b> 矢印が示す方向と反対方向への通行はできません。
	<b>一時停止</b>		<b>歩行者専用</b>		<b>自転車一方通行</b>

**【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 山川 勝

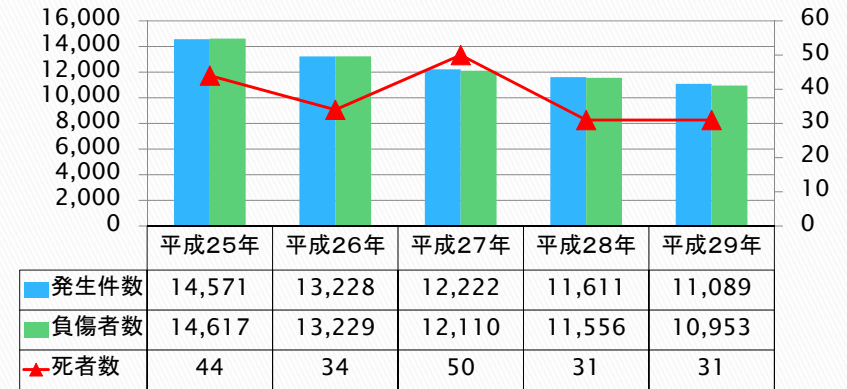
**【MEMO】**



# 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20	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
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 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
死者	1 愛知 2 東京 3 大阪	1 愛知 2 東京 3 大阪	1 大阪 2 愛知 3 埼玉	1 愛知 2 埼玉 3 大阪	1 大阪 2 愛知 3 埼玉	1 大阪 2 愛知 3 埼玉	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
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 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

発生件数 4年連続ワースト!  
負傷者数 5年連続ワースト!

## 平成30年の自転車関連事故発生状況 (8月末)

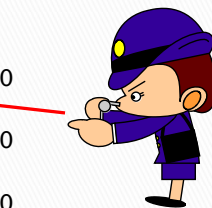
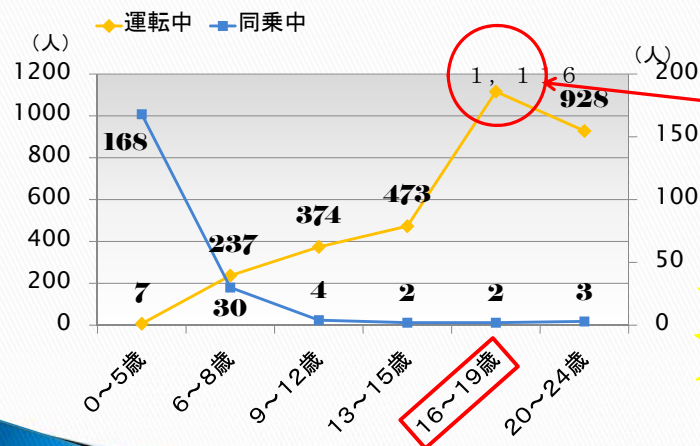
	平成30年 8月末	平成29年 8月末	対前年比		全事故に 占める割合
			増減率	増減率	
発生件数	7,258	7,130	+128	+1.8	32.2% (+1.7%)
死者数	15人	17人	-2	-11.8	18.1%
負傷者数	7,156人	7,056人	+100	+1.4	26.6%

8月末時点で発生件数、負傷者数は、  
全国ワースト2!

# 自転車関連事故の年代別負傷者数

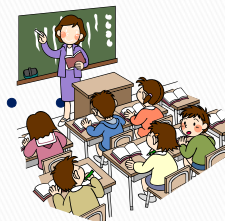
(平成29年)

中)



高校生の年代で  
自転車事故が  
**急増!**

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・・・・・・・・



中学生の関連する事故のうち、自転車関連事故は

**約87%**

(平成27年~平成29年)

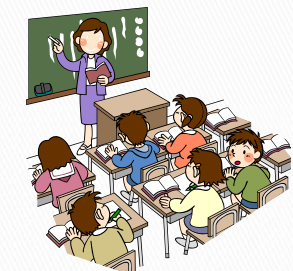
高校生の関連する事故のうち、自転車関連事故は

**約65%**

(平成27年~平成29年)



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

- 小学生**
  - 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
- 中学生**
  - 行動範囲の拡大（車道通行が原則）
  - 危険の予測・回避、社会的責任の認識
- 高校生**
  - 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

## 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



# 自転車安全利用五則

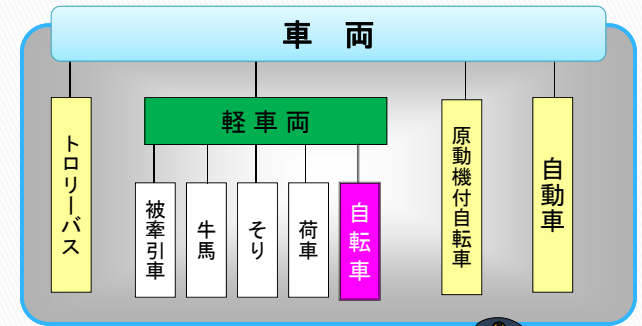
- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

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、児童や幼児を自転り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8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。



自転車は**車両のなかま**です。



# 自転車の走行する場所

- **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。)
- **左側通行** [道交法第17条第4項、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、**危険な違反行為**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。

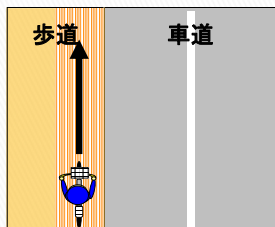
①歩道通行可の標識・標示がある場合	②子供や高齢者、身体障がい者が運転する場合	③車道又は交通の状況に照らし通行の安全を確保するため、やむを得ない場合
道路標識  自転車歩道通行可	13歳未満の子供 	道路工事や駐車車両が多い等の理由で車道通行が困難な場合など 
道路標示 	70歳以上の高齢者 	

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

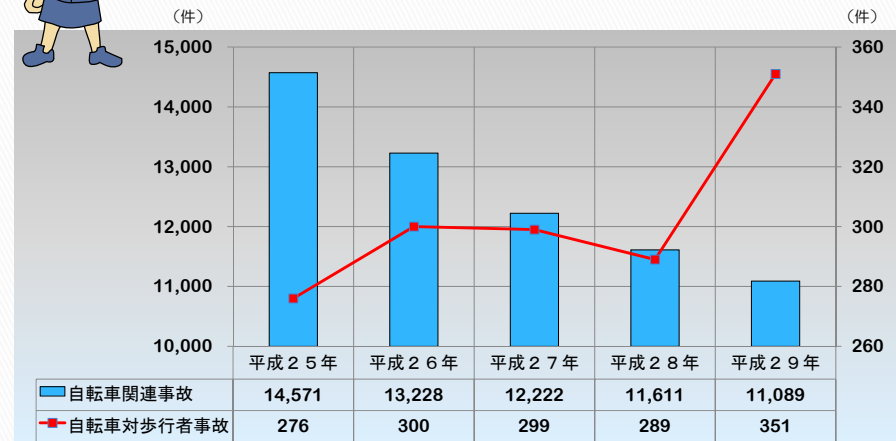
- **歩道通行の方法** [道交法第63条の4第2項]  
⇒歩道を通行するときは、次の事項を守らなければならない。

- 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。
- 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、速度を落とし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)

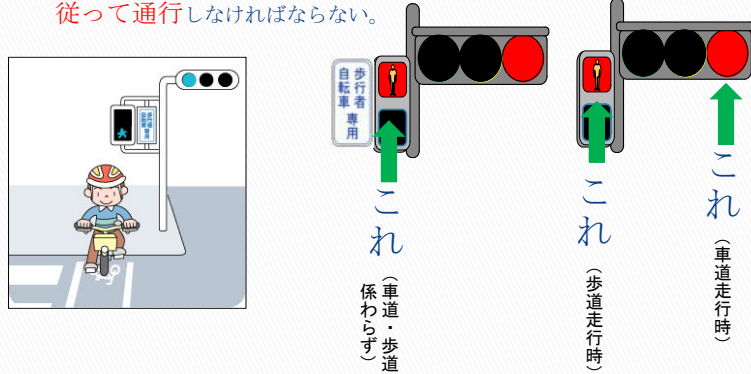
自転車事故全体は減少しているにもかかわらず「**自転車対歩行者**」の事故は **急増!**





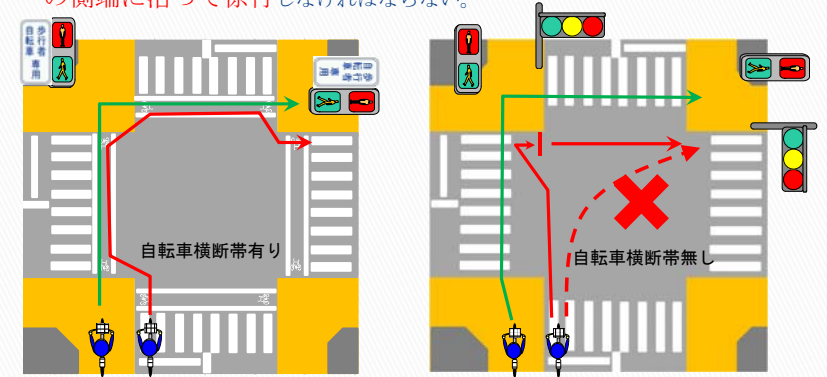
## 交差点横断時の注意点

- 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。
- 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ない。



## 交差点の横断方法

- 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。
- 自転車者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、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。



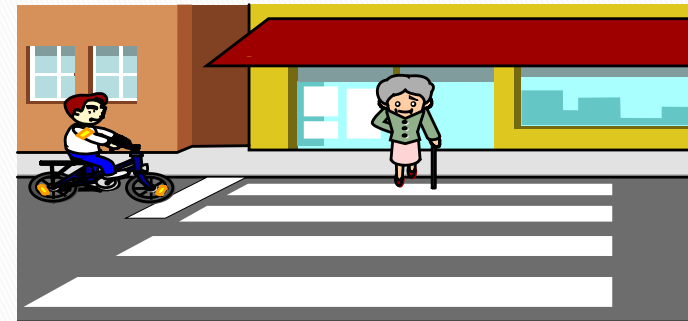
## 一方通行路の注意点

- 左側通行 [道交法第17条第4項、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。



## 横断歩道通行時の注意点

- 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19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。



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。

交通情報



例えば、「交通事故発生状況」のインデックスにある  
**「あなたのまちの交通事故発生マップ&交通事故発生状況一覧」**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。



ホームページの活用以外にも・・・

- 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



※ 小学生から高校生までに対応した問題を  
平成30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2018】

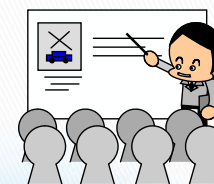
年2回、大阪府教育庁等を通じて配信しているものです。  
大阪府警察ホームページからも、ダウンロードしていただけます。

### 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



みなさん、知っていますか？



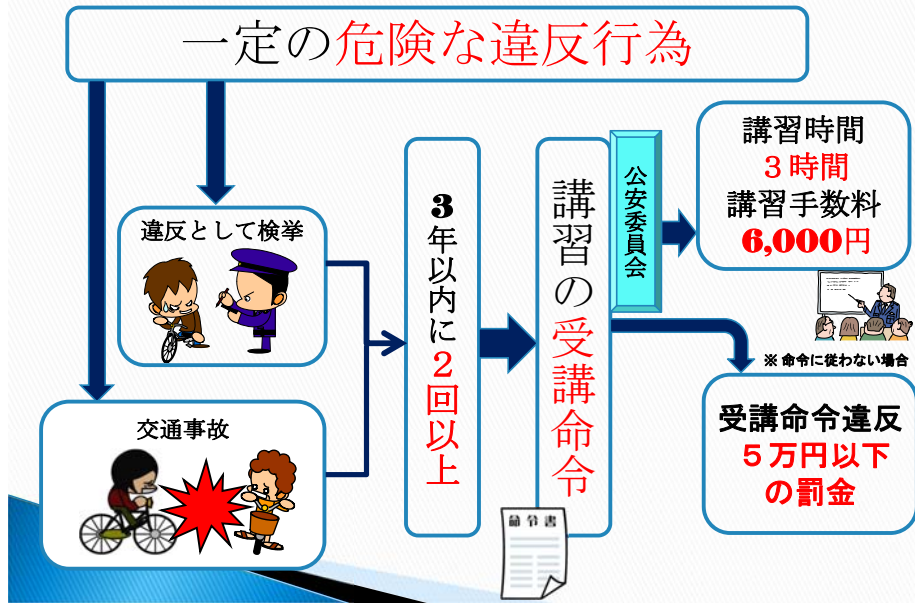
平成**27**年から  
「**自転車運転者講習制度**」

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**  
道路交通法第7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**  
道路交通法第8条第1項

道路標識などで自転車の通行が禁止されている道路や場所(歩行者天国など)を通行する行為

**高架道路やアンダーパスでは、標識を確認して!**

**3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)**  
道路交通法第9条

自転車の通行が認められている歩行者用道路を通行する際に、歩行者に注意をせず、徐行しないなどの行為

**商店街等では、歩行者に注意**

**4 通行区分違反**  
道路交通法第17条第1項、第4項又は第6項

車道の右側通行や、右側に設置された路側帯を通行するなどの行為

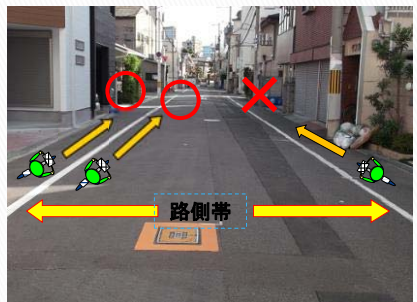
**自転車は車道の左側を通行!**

### 5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害



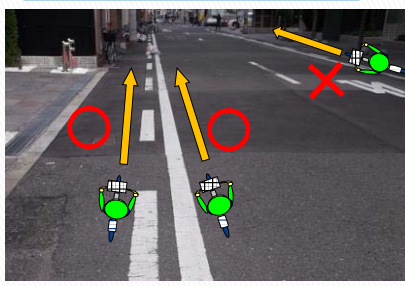
左側の路側帯は通行することができますが……  
歩行者の通行を妨げてはいけません!

もし右側の路側帯を通行すると……!



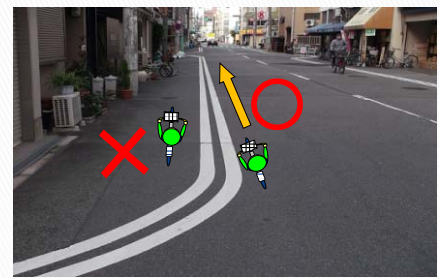
交通ルールを守って走ってくる自転車と正面衝突する可能性が!!

### 駐停車禁止路側帯



実線と破線の駐停車禁止路側帯も左側であれば通行することが出来ますが、歩行者の通行を妨げてはいけません!

### 歩行者用路側帯



実線2本の路側帯の中は自転車は通行できません!



**6 遮断踏切への立ち入り**  
道路交通法第33条第2項

遮断機が閉じていたり、閉じようとしている踏切や警報機が鳴っているときに踏切に立ち入る行為

**7 交差点安全進行義務違反等**  
道路交通法第36条

信号のない交差点で、左からくる車両や優先道路などを通行する車両などの通行を妨害する行為

**8 交差点優先車妨害等**  
道路交通法第37条

交差点で右折するときに、直進や左折をしようとする車両などの通行を妨害する行為

踏切への無謀な進入は  
大事故を招きます！

交差点では安全な速度で  
方法で進行し、安全確認  
をしっかりとしましょう。

交差点で右折する時  
には、直進、左折車に  
気を付けて！

**9 環状交差点  
安全進行義務違反等**  
道路交通法第37条の2

環状交差点内を通行する車両等の通行を妨害する行為など

**10 指定場所一時不停止等**  
道路交通法第43条

一時停止の標識などを無視して進行する行為

**11 歩道通行時の  
通行方法違反**  
道路交通法第63条の4第2項

車道寄りを行行しなかったり、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**  
道路交通法第63条の9第1項

ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車で走行する行為

交差点では一回止まって、歩道は、歩行者優先！  
しっかりと安全確認を！



ブレーキのない自転車  
に乗ってはいけません！

**13 酒酔い運転**  
道路交通法第65条第1項

酒に酔った状態で自転車を運転する行為

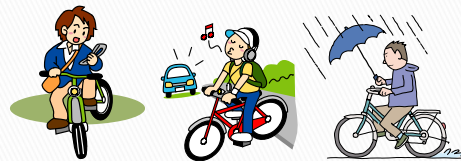
自転車でも飲酒運転  
はだめです！！

これも重要！

**14 安全運転義務違反**  
道路交通法第70条

●ハンドルやブレーキなどを確実に操作せず、また他人に危害をおよぼすような速度や方法で運転する行為  
●携帯電話を使いながら自転車を運転する等(※1)して、事故を起こした場合も、安全運転義務違反になることがあります。  
(※1) 夜間に前灯火で運転、傘差し運転及びイヤホン等を使用して大音量で音楽等を聴きながらの運転等もこれに含まれます。

- 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、16,000人以上（平成27年6月～平成30年9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～平成30年9月末）

年齢	男性	女性	合計
14歳	58	12	70
15歳	166	67	233
16歳	230	127	357
17歳	238	135	373
18歳	278	110	388
合計(件)	970	451	1,421



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！

## 自転車利用者が高額賠償や実刑を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。



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！

## 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。
- TS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TS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	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
共済		全労済、市民共済など
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	PTAの保険	PTAや学校が窓口となる保険
TSマーク付帯保険		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】**

**「全国の指導事例から学ぶ自転車通学指導」**

自転車の安全利用促進委員会

遠藤 まさ子

【MEMO】



# 全国の指導事例から学ぶ 自転車通学指導



自転車の安全利用促進委員会  
遠藤 まさ子



## 自転車の安全利用促進委員会について



<http://jitensha-anzen.com/>

[info@jitensha-anzen.com](mailto:info@jitensha-anzen.com)

自転車の安全利用促進委員会では、利用者の方々に安全安心で快適な自転車生活を送って頂くため、自転車の購入時に知っておくべき安全安心な自転車の選び方から購入後のメンテナンス、正しいルール・マナーといった自転車の利用方法、そして日々の心がけの大切さを啓発し、安全安心な自転車利用に関する様々な情報発信を行うことで自転車に関連する社会問題を減少させることを目的として活動している団体です。

本委員会では、各分野の研究者らの知見を集積し、相互の意見交換を頻繁に行うことで、最新動向の共有をおこなっています。本委員会にて集積・開発した内容については、随時皆様へも情報をお届けしてまいります。

## 自己紹介



自転車ジャーナリスト  
**遠藤 まさ子 (えんどう・まさこ)**

自転車業界新聞の記者や自転車専門誌の編集などを経てフリーランスへ転向。自転車・育児用品を中心に取材を行い、各誌に寄稿している。テレビ・新聞・雑誌などの各種メディアでコメンテーターとして登場する機会も多い。

●TVや雑誌、講演会 等でアドバイスもしています！



TBS あさチャン

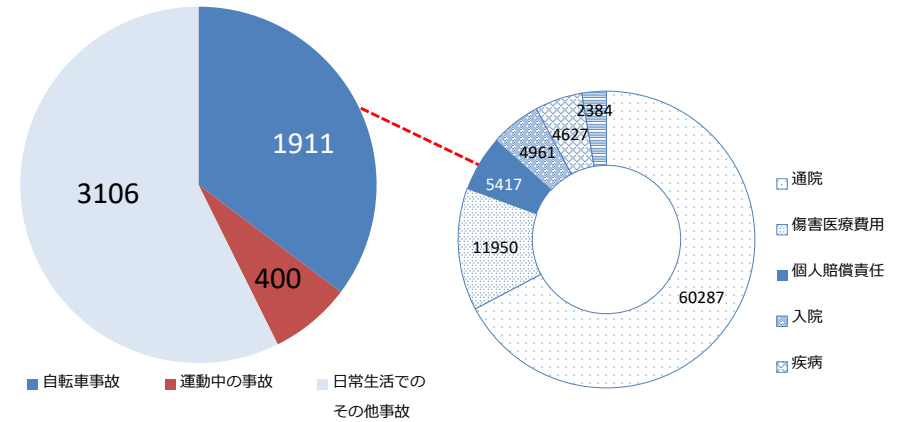


NHK あさイチ



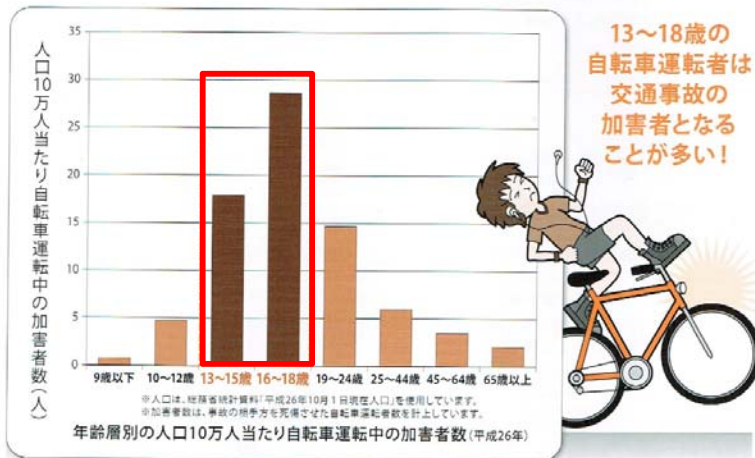
## 中高生の自転車事故の状況（全国）

### 学生の賠償責任の保険金支払い割合は 自転車事故が最も多い！



小中高校生向け保険商品の2016年4月～2017年3月支払い実績  
AIG損害保険株式会社より

### 中高生は加害者になる率が非常に高い！



一歩間違うと  
**大事故**になってしまうことも……



# 自転車は「乗りもの」。

安全に走り、止まれなければ  
事故に遭う/起こす危険が高まります。

## 若者が加害者側となった自転車事故

### 2017年12月 神奈川県川崎市で発生した事故



**被害者女性は頭を強く打って死亡。。。**



上り坂もすいすい走行できる電動アシスト自転車。  
しっかりブレーキをかけられる状態で運転していますか？

### 2008年9月 兵庫県神戸市で発生した事故

**被害者女性は頭を強く打って現在も意識不明  
加害者側には9,520万円の賠償金が。。。**



当時小学生男子は坂道を時速20km  
で走っていました。  
この速さどれくらいだと思いますか？  
みなさんの自転車はしっかり止まりますか？

高卒での生涯賃金は、平均**2億3000万円**  
= 42年間働いたとして、平均年収は547万円（額面）

故意や重過失による、生命や身体を害する  
不法行為に基づく損害賠償請求は

**「非免責債権」**



自己破産しても免責されない、  
銀行口座差し押さえ、凍結の可能性が……  
**働き先や生活の選択が狭まる**  
= **自由が失われる**



# どうして事故が起きる？

- ・不注意（意識）
- ・自転車の不具合  
（意識×構造・機能）
- ・走行環境  
（構造・天候など）

「意識」的な事故理由は  
「過失」と  
なる事が多い



## 中高生の自転車事故事例

### 中高生の自転車事故 事例①

#### 無灯火が原因の事故例 （無灯火＋下り坂）

発生日時：2018年5月中旬 22時頃  
被害状況：自損・顔面足にケガ  
事故概要：無灯火で坂を下っている最中に  
ライトを点灯しようとして  
バランスを崩し、フェンスに激突。  
高さ3mの崖から転落しないよう  
フェンスにしがみついているところを  
他の生徒に助けられ、救急搬送。  
事後対応：フェンスの持ち主への謝罪  
安全運転の指導



無灯火の危険性に加え  
乗車前チェックの重要性を教える必要！

### 中高生の自転車事故 事例②

#### 前方不注意が原因の事故例 （前方不注意＋無届け）

発生日時：2018年4月下旬 8時頃  
被害状況：手足の外傷（本人）、  
対歩行者は不明  
事故概要：側道走行中、側道中央付近に  
女性と子どもがいたため  
左側へハンドルを切ったところ  
子どもがその方向へ飛び出してきた。  
さらにそれを避けようと左へハンドルを切って転倒。  
警察には届けず、相手の母親と自分の連絡先を交換し  
その場を去った。  
事後対応：軽微な事故でも警察に現場検証してもらうよう全校指導。



現場検証をしていないと  
保険適用外になることも！



## 自転車の不具合が原因の事故例 (チェーン外れで自損)

発生日時：2018年5月下旬 7時30分頃  
 被害状況：脳震盪および外傷（1週間ほど欠席）  
 事故概要：坂道を下っている最中に**チェーンが外れてペダルを踏み外し、転倒。**  
 胸部をハンドルにぶつけ、転倒時に頭部も打ってフラフラしていて  
 通行人が救急車を呼んだ。  
 事後対応：登下校時の安全と整備について指導。  
 自転車の安全運転については他の生徒に対しても指導。



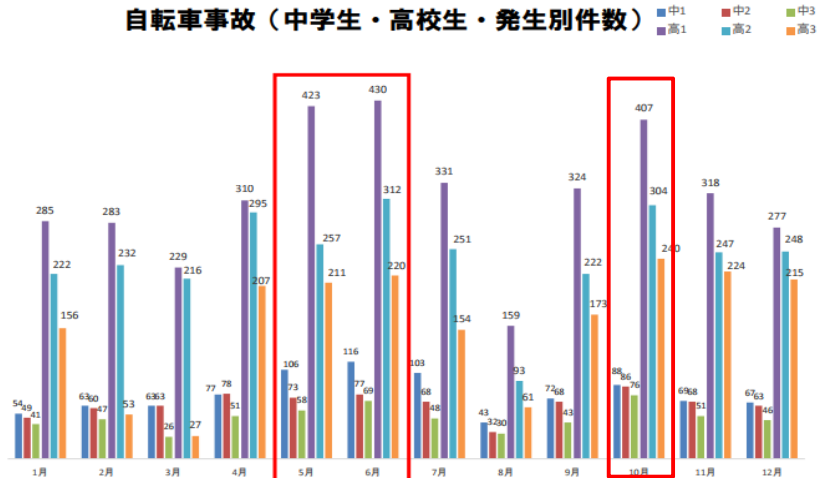
中高生に多い“自転車の不具合”  
自損でも警察への届け出を！

どのような指導が求められるのでしょうか？



## 5・6月と10月が最も事故が多い

自転車事故（中学生・高校生・発生別件数）



5・6月：慣れによる油断

10月：日の入りが早まり  
周囲が暗くなる



### <5-6月・春>

自転車通学への**慣れ**や**気のゆるみ**による  
油断、不注意で事故が増加

### <10月・秋>

日の入りが早くなり通学路が暗くなる  
**視界の悪さ**や**不注意**等で事故が増加



指導point

- ① 基本的な交通ルール・マナーの定着
- ② 通学路の危険地点の把握・再認識
- ③ 運転技術の向上
- ④ しっかりとしたメンテナンス
- ⑤ 購入時に事故が起きにくい自転車を選ぶ

事故が増加するタイミングを把握し  
意識付けをする指導を行うことが大事



指導point

- ① 基本的な交通ルール・マナーの定着
- ② 通学路の危険地点の把握・再認識
- ③ 運転技術の向上
- ④ しっかりとしたメンテナンス
- ⑤ 購入時に事故が起きにくい自転車を選ぶ

ソフト面

ハード面

事故が増加するタイミングを把握し  
意識付けをする指導を行うことが大事

全国の自転車通学指導事例  
(ソフト面)



スタントマンによる交通事故の再現

スクエアド・ストレート方式による交通安全教室





JAF CHANNELより： [http://movie.jaf.or.jp/details/77.html?\\_ga=2.73330448.2004925495.1539938806-605635520.1539938806](http://movie.jaf.or.jp/details/77.html?_ga=2.73330448.2004925495.1539938806-605635520.1539938806) 24



## 自転車運転免許証の発行

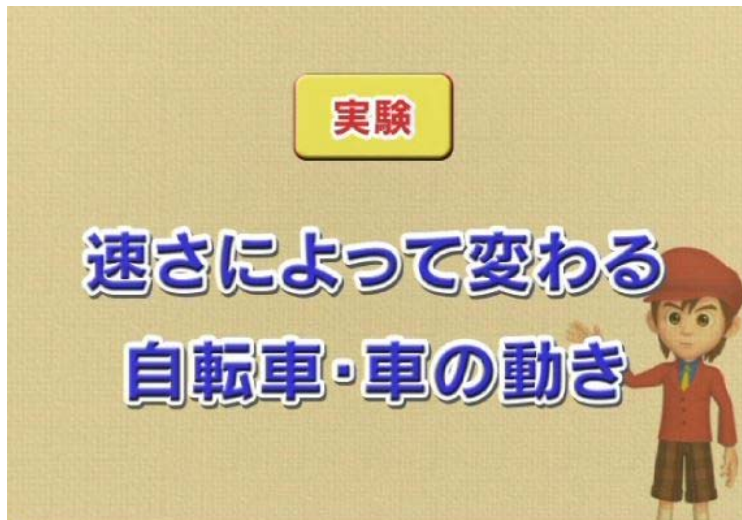
自転車免許発行のための筆記&実技試験を自動車学校と共同で開催。  
自転車も車と同じ車両であることを認識し、責任を持つよう指導。

### 実技試験（1班30分間）

自動車学校へ移動し、学校内の道路などを使用して試験。試験は1人あたり約2分間、10秒間隔でスタートする。



25



JA共済HPより： [http://social.ja-kyosai.or.jp/contribution/safety/movie/movie\\_bicycle\\_development.html](http://social.ja-kyosai.or.jp/contribution/safety/movie/movie_bicycle_development.html) 26



### 筆記試験（50分間）

正しいものには○、誤っているものには×をつけて回答。7割正答で合格とし、合格するまで何度も受験する。



Q 自転車は、道路の端であればどこを走ってもよい。



Q 歩行者用路側帯（白色実線が2本）は自転車でも通行することはできない。



Q 自転車で走行中、交差点を右折するときは車と同じ様に右折してもよい。



Q 「自転車歩道通行可」の標識がある場合、歩行者が前にいて危ないと感じたら、ベルを鳴らして歩行者に注意を促さなければならない。

27



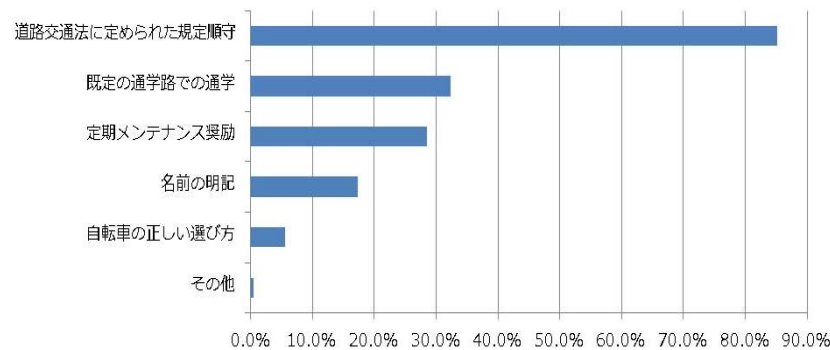


仙台市Youtubeより：<https://www.youtube.com/watch?v=LKIC-kfihNM>

## 全国の自転車通学指導事例 (ハード面)



### 通学指導内容は「道交法の規定遵守」が最も多い



通学時の自転車事故 被害者・加害者を減らすためのアンケート調査  
回答者：学校教諭（中学、高校計150校）



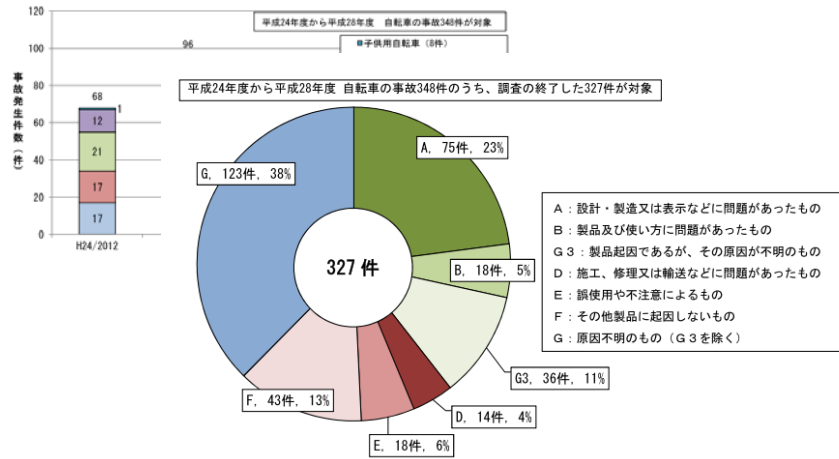
## 学校での 定期メンテナンス奨励は **28.6%**だけ

通学時の自転車事故 被害者・加害者を減らすためのアンケート調査 N=514校  
(2016年 自転車の安全利用促進委員会調査)





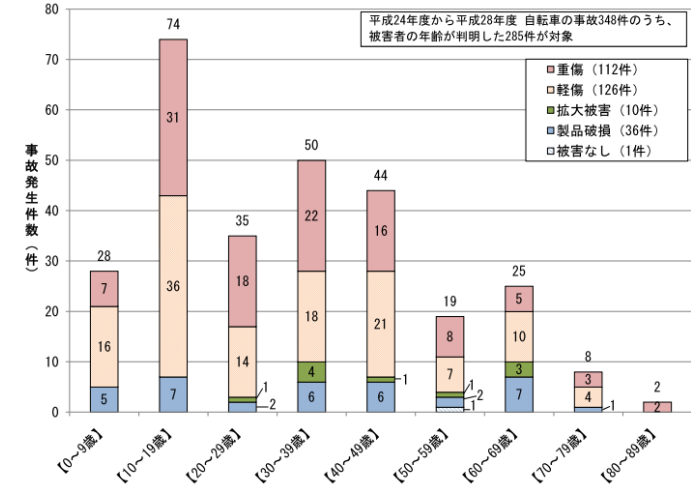
### 自転車の製品破損などによる事故件数は、減少傾向ながら平成24年度から28年度までに計348件発生！



出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 36



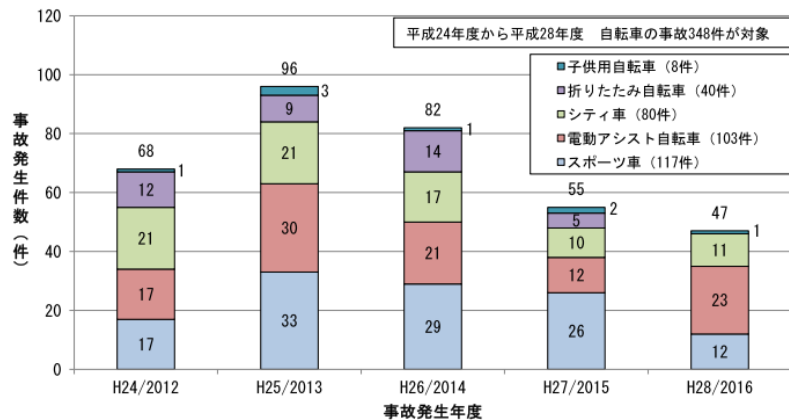
### 自転車の製品破損などによる事故件数は、減少傾向ながら平成24年度から28年度までに計348件発生！



出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 37



### 電動アシスト自転車の事故はスポーツ車に並ぶほど多い



出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 38



### 10代の自転車事故、前輪ロックとチェーン外れに要注意！

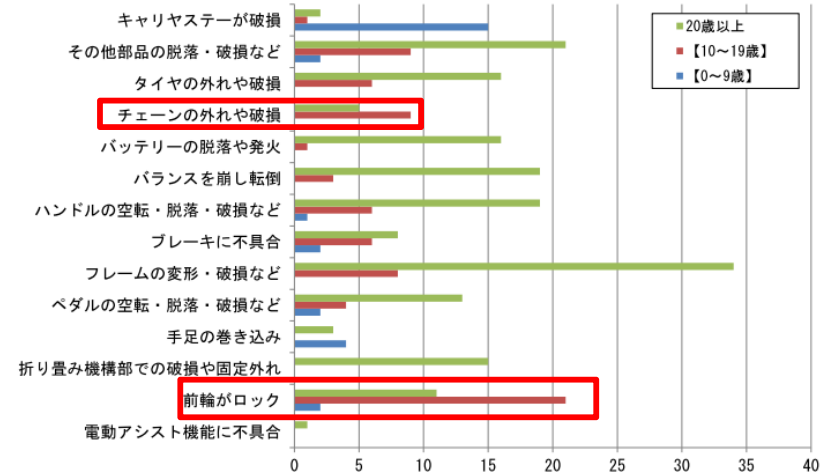


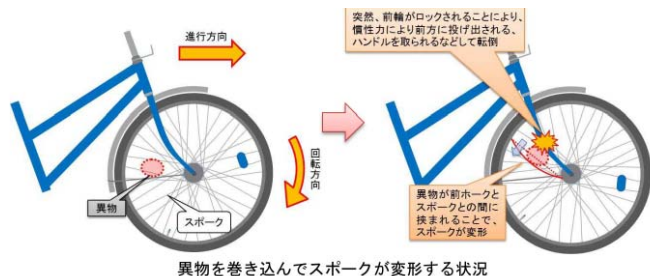
図1 年代別 事故事象  
出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 39



## 転倒理由の一大要因「前輪ロック」

表3 事象別被害状況

	重傷	軽傷	製品破損	総計
前輪がロック	12	9		21
チェーンの外れや破損	5	4		9
フレームの変形・破損など	2	4	2	8
ブレーキの不具合	3	2	1	6
ハンドルの空転・脱落・破損など	1	5		6
タイヤの外れや破損	4	2		6
ペダルの空転・脱落・破損など		4		4
バランスを崩し転倒	3			3
バッテリーの脱落や発火			1	1
その他部品の脱落・破損など	1	6	3	10
総計	31	36	7	74



異物を巻き込んでスポークが変形する状況

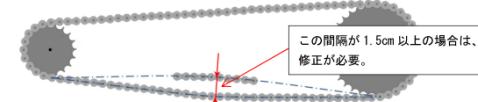
出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 40



## チェーンは伸びる！そして外れる！

### ○チェーンのたるみをチェック

自転車のチェーンは、走行するにつれ徐々に伸びて、たるみが発生します。走行中にチェーンから異音（金属がこすれるような音など）がする場合は、たるんだチェーンがチェーンケースなどに接触しているおそれがあります。乗車前の点検でチェーンが伸びすぎていないか確認しましょう。また、一定以上チェーンが伸びた際には、販売店などに相談してください。



チェーンのたるみの判別法（外装変速機なしの場合）



チェーンのたるみを判別している様子

出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 41

## 自転車メンテナンスのポイント



### 自転車点検の合言葉「ぶたはしゃべる」

乗車する前に、自分の自転車をチェックすることを習慣にしましょう！「ぶたはしゃべる」と言いながら行くと簡単です。

**ぶ** ブレーキ

**た** タイヤ

**反** 反射材（リフレクタ）

**は**  
**しゃ**

**車** 体

**（フレーム・ハンドル・サドル・チェーン）**  
**べ** ベル

**る**



※自転車の安心・安全BOOKより抜粋 42

○自転車全体を見ることで発見できる異常も多いので、乾いた布で表面についた泥やほこりを拭きとりながら、変わったところがないかチェックしましょう。  
○異常を感じたら自転車店で整備してもらいましょう。

## 参考 無料配布されている安全教育動画（JA共済）







## 定期的なメンテナンスは大切です

- ・ **タイヤに空気を入れる**
- ・ **異音がしたら自転車店で見てもらう**

これだけでも安全性は高まります！



## メンテナンスしている自転車としていない自転車の比較 ～ブレーキのメンテナンスの差～



## メンテナンスしている自転車としていない自転車の比較 ～リフレクタ（反射板）の差～



## タイヤの空気圧が低いと……

- ・ **ペダルが重くなる**
- ・ **スピードが出ない**
- ・ **ブレーキの効きも悪くなる**
- ・ **ハンドルも重くなる**

初速度13km/hに達した後、S字カーブ（24メートル）を漕がずに走行した際のタイムの比較  
（26インチ車輪シングル軽快車）



定期メンテナンスしている自転車

6.1秒

定期メンテナンスしていない自転車

10.9秒

定期メンテナンスしている自転車：タイヤの空気圧 460キロパスカル (4.7kgf/cm<sup>2</sup>)  
定期メンテナンスしていない自転車：タイヤの空気圧 200キロパスカル (2kgf/cm<sup>2</sup>)



## メンテナンスしている自転車としていない自転車の比較 ～タイヤ空気圧の差～



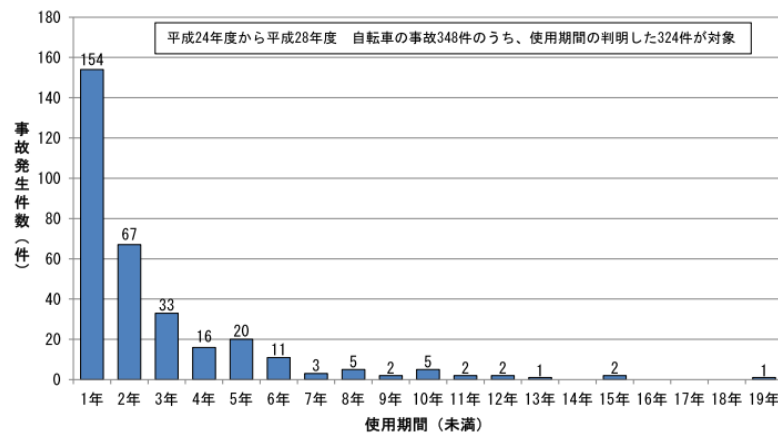
48



## 自転車通学指導で 見落としがちなポイント (自転車車体について)



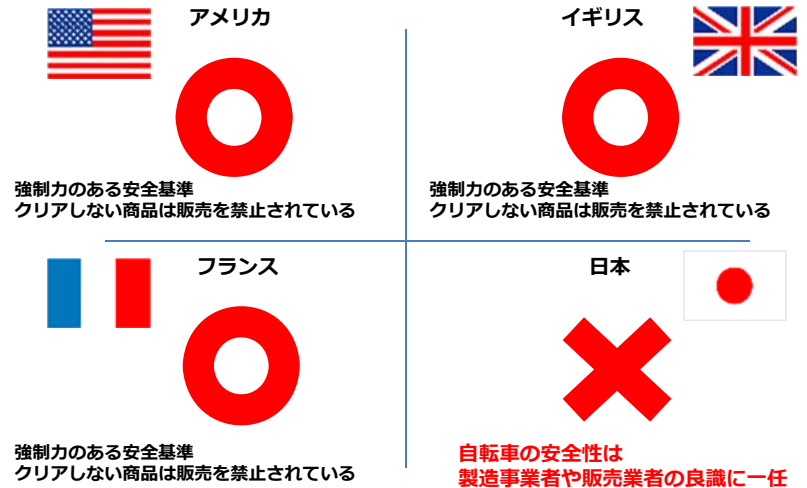
## 自転車の不具合による事故は 新品でも起こり得る！



出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構 自転車による製品事故の防止（注意喚起） 50



## 日本には強制力のある自転車の安全基準が存在しない



51

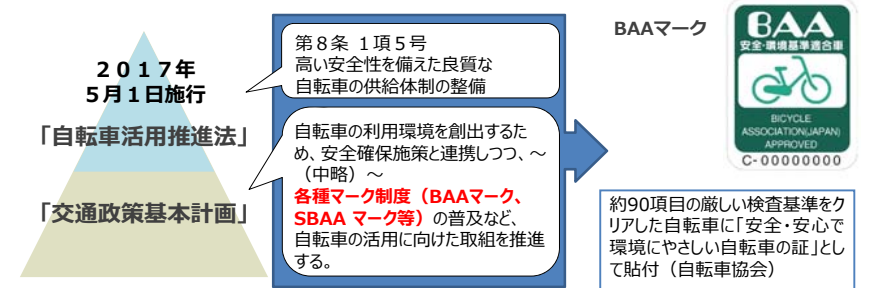
# きちんと 修理できる自転車か？

### 自転車活用推進法が2017年5月1日に施行！

社会的な交通手段としての自転車の役割拡大に向け、「自転車活用推進法」が2017年5月1日に施行となりました。本法は、国として初めて自転車政策全般の基本的な方向性を定めた重点施策として「15項目」を列挙。その中に、「高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備」という項目が記載されています。

### 自転車活用推進法と関連した自転車協会の「BAAマーク」

「自転車活用推進法」のベースになっている「交通政策基本計画」（閣議決定）では、「BAAマーク制度（一般社団法人 自転車協会）」の普及などの取組促進が明記されています。



### BAAマーク



#### 購入時に確認

安全基準を満たされた自転車  
のみに、貼付けされるマーク。  
90項目以上の厳しい検査に合格した自転車のみ、BAAマークが認定されている。

### TSマーク



#### 点検時に確認

安全整備士により、点検・整備を受けたことを示すマーク。赤・青2種類TSマークがあり、傷害保険と賠償責任保険が付いている。有効期限は1年のため、1年ごとにプロに点検を。

## 自転車事故を起こさないための対策とは？

- 自転車の**良い状態**を保つ
- **事故が起きにくい自転車**を選ぶ

そもそも修理不可能なほど、粗悪な作りの自転車も出回っています。





新学期に、自転車通学のマナーや推奨自転車について確認。

※配布資料内あり（マニュアル集P27～P30）

生徒・保護者の皆様へ、

**平成●●年度自転車通学について**

●●年度は自転車通学が可能な状況です。  
 自転車通学は安全で快適な通学方法の一つです。通学に安全な自転車は、「安全な」  
 自転車を選び、安全な乗り方を心がけてください。

●●年度は、自転車通学が可能な状況です。通学に安全な自転車は、「安全な」  
 自転車を選び、安全な乗り方を心がけてください。

**自転車通学の許可について**

＜資料準備（申請に必要な書類）＞  
 ① 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-1号）  
 ② 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-2号）  
 ③ 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-3号）

＜申請期間＞  
 ① 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-1号）  
 ② 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-2号）  
 ③ 自転車通学許可申請書（※様式第4-5-3号）

**通学車について**

下記に示す事項を満たす自転車を選び、使用許可します。

- 学校指定の自転車を選び、使用許可します。
- 自転車安全整備士による点検・整備を受けています。
- 自転車安全整備士による点検・整備を受けています。
- 自転車安全整備士による点検・整備を受けています。
- 自転車安全整備士による点検・整備を受けています。

指導point

- ・ 入学前の説明会時などに保護者へ交通安全を意識させる
- ・ 自転車のルールやメンテナンスの重要性を再確認する



実際に自転車のハード面から、自転車通学指導に力を入れている学校を紹介します

実際に自転車のハード面から、自転車通学指導に力を入れている学校を紹介します

●●年度は、自転車通学が可能な状況です。通学に安全な自転車は、「安全な」  
 自転車を選び、安全な乗り方を心がけてください。

●●年度は、自転車通学が可能な状況です。通学に安全な自転車は、「安全な」  
 自転車を選び、安全な乗り方を心がけてください。

●●年度は、自転車通学が可能な状況です。通学に安全な自転車は、「安全な」  
 自転車を選び、安全な乗り方を心がけてください。



私立英明高等学校（香川県）の事例



出典：私立英明高等学校

自転車安全整備士による点検・整備を自転車通学の条件としており、毎年自転車安全整備店の協力を得て、自転車通学生徒全員の自転車の整備・点検を実施しています。



自転車点検の実施

生徒指導部の教員がメンテナンスが必要な自転車を点検。点検を通して走行の仕方でも指導。交流のきっかけにも。



※写真はイメージです

**【実施目的】**  
 安全な自転車に乗ることで、事故を未然に防ぐ。  
 破損の状況などから、自転車の乗り方指導なども行う。

**【効果・成果】**  
 生徒がメンテナンスを意識することができ、常に安全な自転車で走行するようになった。他学年の生徒とのコミュニケーションのきっかけにも。

**【実施体制】**  
 生徒指導部の教員役5名で、授業の無い時間にローテーションで実施。



## 安全に走行できるBAAマーク付き自転車を義務化

生徒指導規程の中に安全基準適合車（BAAマーク付き自転車）を通学用自転車選びとして義務化。事故や不具合を未然に防いでいる。



※写真はイメージです



※画像出典：アノサイクルHP

### 【実施目的】

安全な自転車を義務化することで、事故を未然に防ぐ。自転車も車の仲間であり、製品に不具合があれば事故を起こすことを認識させる。

### 【効果・成果】

製品不良による事故は今まで起こっていない。

### 【実施体制】

生徒指導規程の項目にBAAマーク付き自転車で通学するように義務化している。

## 自転車の安全利用促進委員会 自転車通学指導セミナー

