＜自転車の安全利用促進委員会＞

自転車通学
安全教育マニュアル集

2019年6月版

はじめに

近年自転車通学中の中高生による事故が増加しています。
交通量の多い悪路を通学路として使って事故に遭ったり、見通しの悪い路地で急に曲がってきた車に巻き込まれるなど、中高生が被害者になってしまう、いたたまれない事故は尽きません。

また、昨今は生徒が加害者になる事故も多発しています。
学校への道を急いでつい信号を無視してしまったり、荒い運転でスピードを出すなど、自身の不注意で人に怪我をさせ、大きな賠償問題につながるケースも少なくないのです。

安全安心な自転車ライフの実現を目指す「自転車の安全利用促進委員会」では、事故を１件でも減らすべく、全国の中学・高校向けに“自転車通学の実態調査”を行い、ご協力いただいた皆様に調査の結果をフィードバックさせていただいております。

その他にも、事故を減らすことに成功した学校の好事例の共有や、対策が不足している点を参考資料としてお配りするなど、安全で安心な自転車通学の実施に向けた啓発活動を行っています。

この度、自転車の安全利用促進委員会では、「自転車通学安全教育マニュアル集」を作成いたしました。
本資料が、少しでも皆様のお役に立てますと幸いです。

自転車の安全利用促進委員会 一同

目次

第1章　自転車通学に関連する事故の実態

全体の自転車事故と中高生の事故について　P 4

調査から見る自転車事故実態　P 5

自転車活用推進法施行　交通安全教育・啓発も重点に　P 7

第2章　各校の自転車通学指導実態

自転車通学指導の実施頻度について　P 9

自転車通学指導の内容について　P10

自転車通学で義務づけている項目について　P11

第3章　自転車通学指導事例

“自転車安全利用5則”の徹底/ルール・マナー試験　P13

通学路の特徴を掴み、危険を予測する教育　P19

自転車免許制度の導入　P21

近隣住民のなど第3者を意識させる教育　P23

自転車事故の社会的責任について考える教育　P26

自転車の選び方/整備の指導　P28

第4章　自転車通学指導お役立ちツール

<入学前に配布>自転車通学許可証・推奨事項　P31

<入学前・入学直後に配布>自転車通学点検整備カード　P37

<入学前・入学直後に配布>自転車通学点検早見表　P38

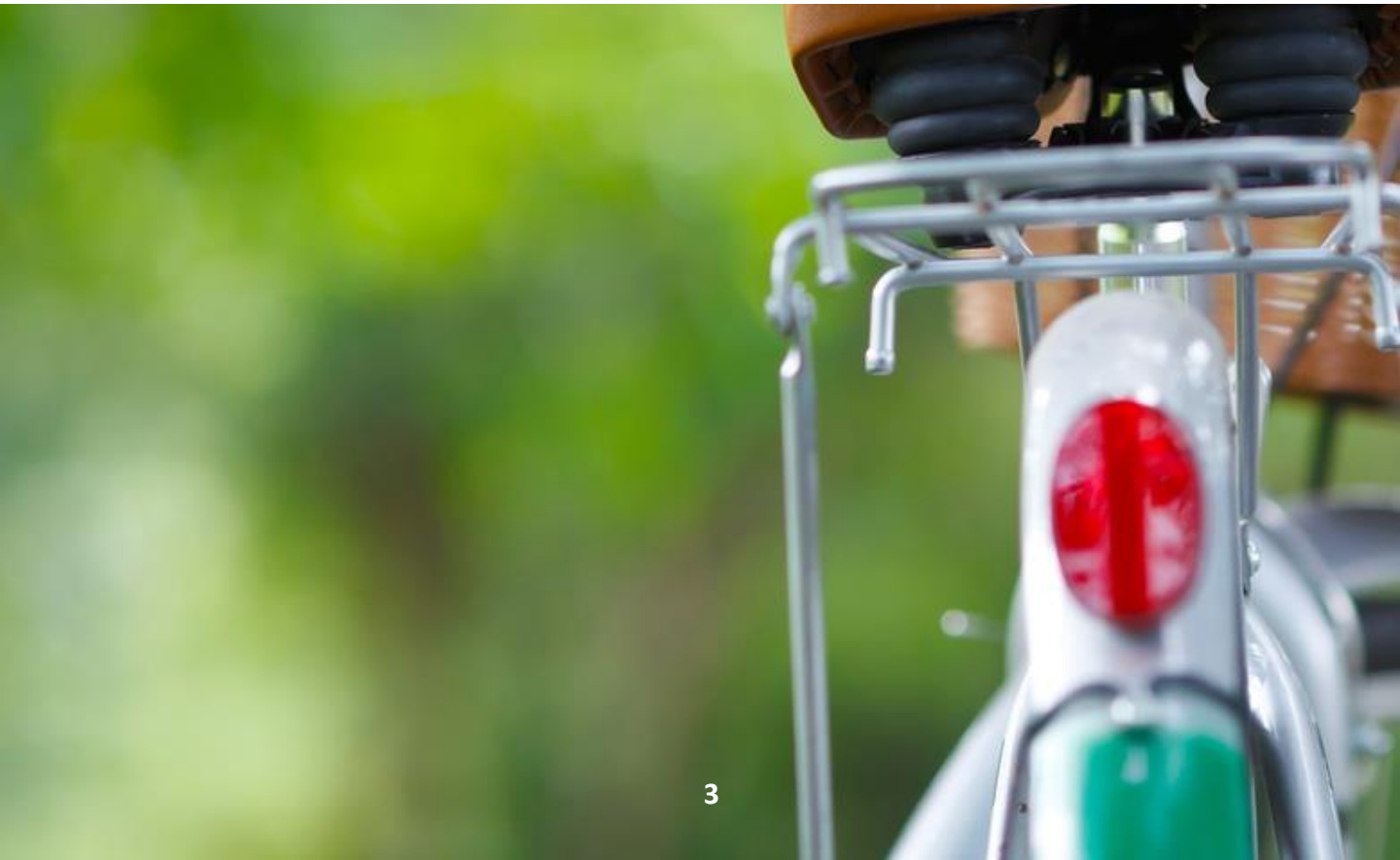
<入学直後に配布>交通事故時対応マニュアル　P39

<適宜実施>小テスト

自転車の安全利用促進委員会とは　P41

第1章

自転車通学に関連する事故の実態



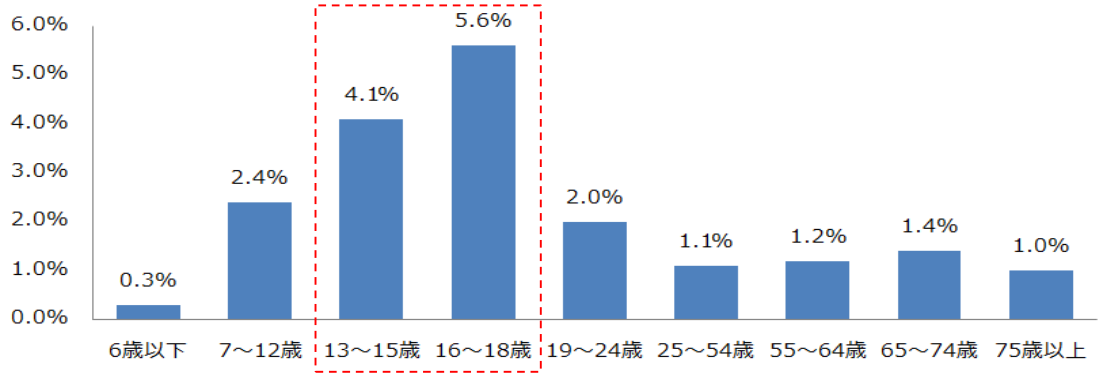
全体の自転車事故と中高生の事故について

自転車事故の割合が高いのは“シニア”ではなく“中高生”！！

子どもからお年寄りまで、気軽に便利に使える交通手段である自転車。通勤や通学、買い物といった普段の生活での移動手段であることに加え、サイクリングなど余暇を楽しむツールでもあります。国土交通省の資料によると、2016年の自転車保有台数はおよそ72,383千台で、国民1人あたり約0.57台の自転車を持っていることになります。

このように生活に欠かせない自転車ですが、各年代別の人口千人当たりの自転車事故割合は、交通事故総合分析センターの資料（2009年）によると、中高校生の事故頻度がシニア層（55歳以上）に比べ高いことがわかりました。

【年齢層別の千人当たりの自転車事故頻度 】



出典：公益財団法人交通事故総合分析センター イタルダインフォメーション 2009年

【中高生の自転車事故が多い理由】　自転車の安全利用促進委員会メンバー・古倉宗治氏による考察

① 中高校生は、自転車利用や交通に関する経験が浅く、交通事故の危険性に対する認識が低い

② ルールマナーに関する教育を受けているものの、自転車という車両を運転しているという意識や責任感が乏しく、実際の現場での行動に結び付きにくい

③ 客観的なデータ（事故の発生場所、相手方、事故態様、事故要因など）に基づく重点的かつ具体的な説明が手薄であること

中高生の事故原因は、約7割が法令違反！全体と比べても高い傾向に。

【自転車事故における違反の割合】

全自転車事故		合計
中学生	違反	1,958件
	全体	2,720件
	違反率	72.0%
高校生	違反	6,575件
	全体	9,545件
	違反率	68.9%
全　体	違反	73,382件
	全体	112,134件
	違反率	65.4%

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター　2015年

他の世代に比べて、中高生に多い自転車事故。しかも、中高生が関わった事故の約7割が、法令違反が原因だったことも明らかになっています。

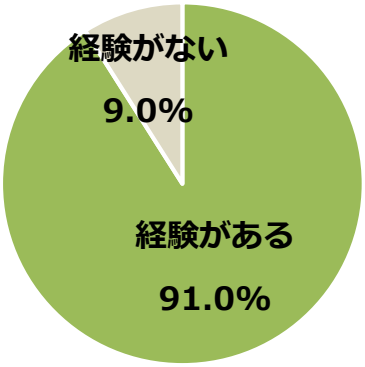
2015年6月の道路交通法改正で、「信号無視」「路側帯通行時の歩行者通行妨害」「歩行者用道路徐行違反」「通行区分違反」など14項目の違反者に対して、講習の受講が義務づけられました。しかしそれ以前に、中高生は自動車免許取得時のような本格的に道路交通法を学ぶ機会が少ないため、具体的な交通ルールを学ぶ時間が必要でしょう。

調査から見る自転車事故実態

高校生の9割が自転車走行中にヒヤリハット経験あり！

2016年に自転車の安全利用促進委員会（以降 当委員会）が、高校生100名を対象に実施したインターネット調査によると、9割以上の高校生が自転車走行中にヒヤリハットを経験していることがわかりました。これらは事故にならずに済んでいる場合も多いですが、一歩間違えば重大な事故に発展していた可能性のある、危険な出来事と言えます。

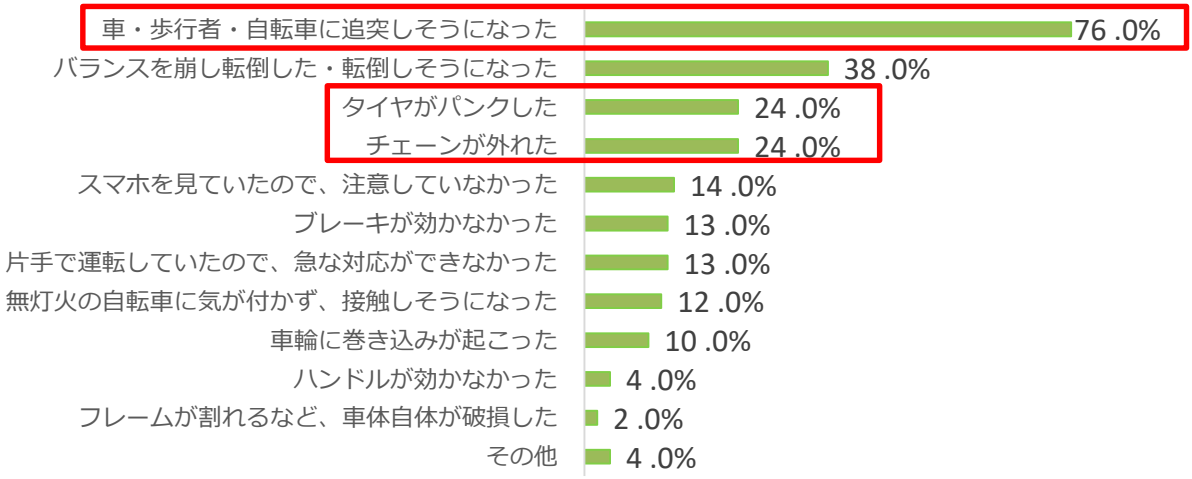
自転車走行中にヒヤリと感じたり、ハッとした経験はありますか。



ヒヤリハットの原因とは？「車・歩行者とぶつかりそうになった」「タイヤがパンクした」

具体的なヒヤリハットの原因についても聞いてみると、「車・歩行者・自転車と追突しそうになった」が76.0%と断トツ。中高生は特に、おしゃべりしながらの並進やスマホを操作しながらの運転も多いため、前方不注意から事故につながってしまいます。そのため「ながら運転」がどれだけ危ないかを、しっかり指導する必要があります。また、「タイヤがパンクした」「チェーンが外れた」という、ヒヤリハットも約4人に1人が経験しているようです。このような原因はメンテナンス次第で防ぐことが出来るので、定期的なメンテナンスを呼びかけましょう。

自転車に乗っていてヒヤリと感じたり、ハッとした原因は何ですか。

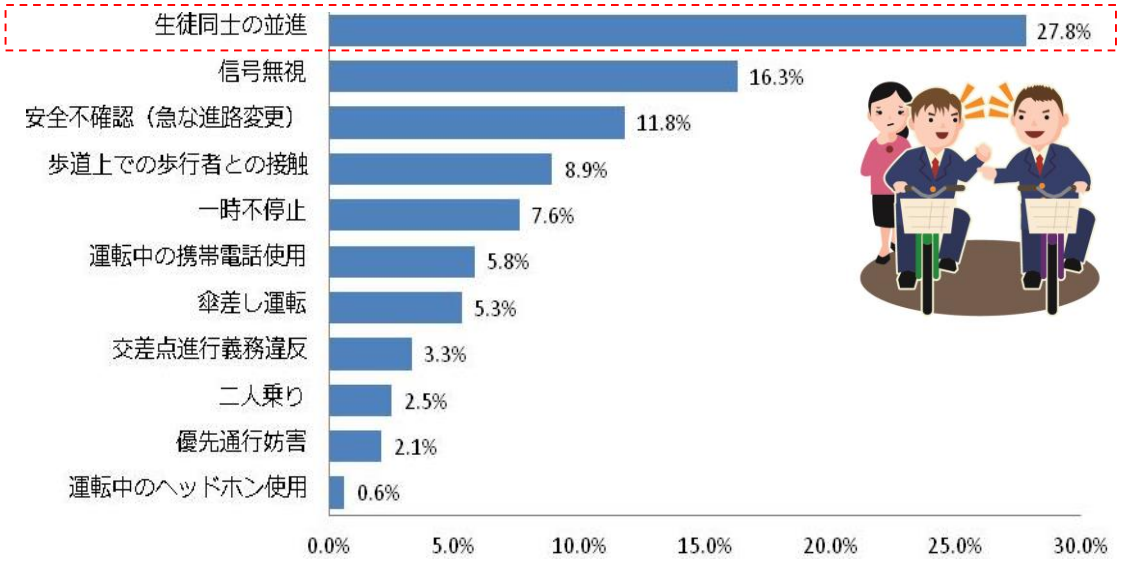


調査から見る自転車事故実態

【アンケート結果】
自転車通学者の事故原因、約3割が「生徒同士の並進」で最多

2015年に当委員会が全国の中学校・高等学校に対して行ったアンケートの結果によると、学校側が把握している「生徒が加害者になった事故」の原因で最も多いのが「生徒同士の並進」で、27.8%にも上ることがわかりました。

【Q：生徒さんが加害者になる場合、どのような原因で事故が発生していますか？　】



警鐘！並進は複数の危険要素をはらんでいる

中高生にありがちなルール違反が並進です。しかも、2台のみならず、3台4台と横に広がって走っていることも多々あります。さらに、スマホをいじりながら並進するという非常に危険な行為も少なくありません。これでは、生徒自ら事故を招いているようなものです。

【「生徒同士の並走」が危険な理由】　当委員会メンバー・古倉宗治氏による考察

① 話に夢中になり、運転に対する注意力が散漫になる

② 横を走行している相手の方を見ることが多いので、前方不注意などの安全運転義務違反になる可能性がある

③ 車道では、道路の中央側にはみ出して運転することになるため、後ろから来る車などの通行の障害になる

④ 速度が遅くハンドルのふらつきが生じることから、事故の可能性が高くなる

自転車活用推進法施行　交通安全教育・啓発も重点に

自転車活用推進法が2017年5月1日に施行！
――「交通安全教育・啓発」も重点に

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2016年の国会で制定され、2017年5月1日に施行となりました。環境に優しく、災害時にも動ける利点を挙げ、安全に配慮しながら活用を進めてクルマ依存を減らすことが、国民の健康や交通混雑の緩和につながると明記されています。自転車の安全利用促進委員会のメンバーである公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所 所長の古倉宗治氏は「国に自転車政策への関わりを義務づけたのは大きい」と評価しています。

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。取り組みを進めるため、国土交通相を本部長として官房長官や厚生労働相ら関係閣僚でつくる自転車活用推進本部を国交省に設置しています。自転車に限定した法律はこれまで安全利用促進と駐輪対策を定めた法や自転車道整備法がありますが、今回は利用環境の改善を総合的に進める内容となったのです。

「自転車活用推進法」の重点施策「15項目」の中では、8号として「交通安全に係る教育及び啓発」が明記されています。自転車通学中の中高生が被害者になる事故、加害者になる事故が増加している中、国が自転車通学指導の周知・徹底を重視していることがわかります。

●『自転車活用推進法』が掲げた重点施策 15項目

① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
③ シェアサイクル施設の整備
④ 自転車競技施設の整備
⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進
⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進
⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備
⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
⑭ 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援
⑮ その他自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる対策

opinion

「自転車活用推進法」、自転車への意識向上のきっかけとして評価

古倉　宗治氏｜公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所 所長

国に自転車政策への関わりを義務づけたのは大きいと言えます。従来は、やるなら地方の責任でというスタンスがありました。自治体に対する努力義務規定は、自転車への意識が全国レベルで高まるきっかけになります。

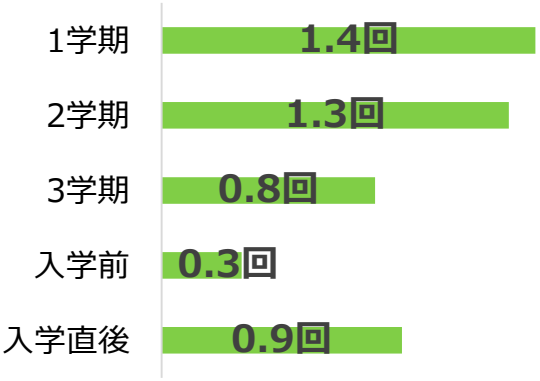
第2章
各校の自転車通学指導実態

自転車通学指導の実施頻度について

学校での、平均的な自転車通学指導の頻度は年3.7回。

2016年に当委員会が全国の中学校・高等学校（計447校）に対して行ったFAXリサーチによると、自転車通学指導の回数・頻度は年間3.7回が平均で、時期は1学期・2学期に実施している場合が多いことがわかりました。また、最も指導数が多かった学校では年間60回実施しており、ショートホームルームなどで、こまめに自転車通学教育をしているようです。

自転車通学指導回数について



調査方法：FAXリサーチ
調査対象：全国の中学･高校（公立･私立）
回答数：合計 447 校
調査時期：2016 年 10 月

具体的な指導内容

- 道路交通法や標識のルールについての小テスト実施
- 交通量の多い通学路での立哨指導
- 校庭や自動車教習所等での実技講習
- 左側通行の徹底/傘差し運転をしないよう、具体的に注意事項を記載した誓約書を提出させる
- スケアードストレイト
- 自転車免許制度の導入

専門家の意見

今回の調査を受け、当委員会メンバーの古倉氏・疋田氏からは、生徒に対しての日常からの啓発、より実利のある講習内容への変更が必要だとのコメントがありました。

【古倉 宗治氏】
可能であれば、講習は**定期的に実施することが望ましい**です。回数は、他の授業等の日程もあると思われますので、一年に一度程度でもやむを得ないと思いますが、日常的にポスター掲示や声掛けなどはするべきでしょう。ただし、ルールの羅列など通り一遍の内容ではなく、**それぞれの学年に応じた内容や、事故の多い場所・相手方・態様、事故の要因などのデータを適切に提供して、これに基づいた具体的な教育**をすべきだと考えます。

【疋田 智氏】
欧米諸国に較べると講習が驚くほど少ないです。しかも、有効な教育が為されていません。きちんとした自転車交通安全指導が行われている学校は、非常に少ないのが現状です。
まずは、**守らせることに優先順位を決め「これだけは！」というものを実行させる**ことです。さしずめ**「左側通行」などは、教えるべき最有力候補**だと思います。はじめに「なぜ左側通行なのか？」というのを教員自身が知るべきでしょう。生徒だけでなく、教員も自転車について学ぶ必要があるのではないでしょうか。

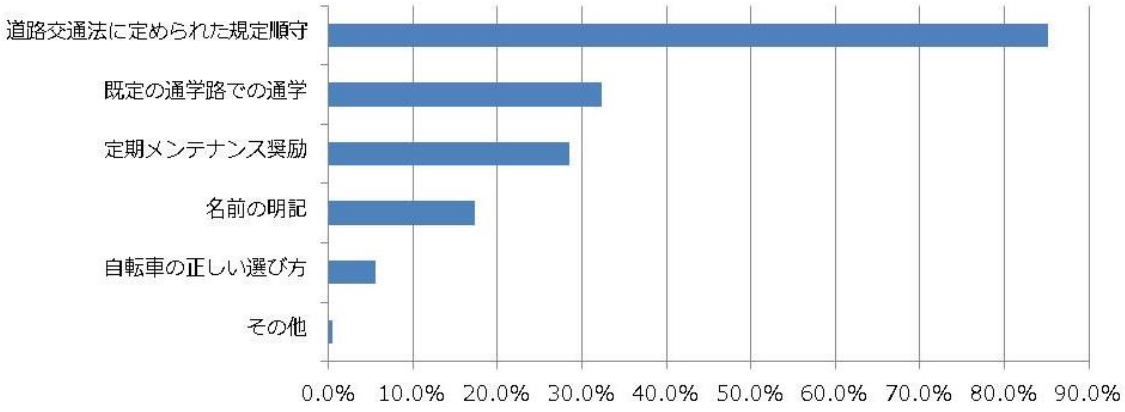
自転車通学指導の内容について

【アンケート結果】
ルール・マナーの指導が最も多いものの、生徒の意識が変わらないのが課題

自転車通学指導・講習内容についての質問に対して、実に85%の学校で「道路交通法に定められた規定遵守」を指導しているとの回答が得られました。

しかし、実際に指導する立場の方々からは「事故は“対岸の火事”と生徒たちが思っている」「交通ルールを守ることについて自覚が足りない」など、まだまだ自分ゴト化していない生徒が多いというコメントが多くよせられました。

【Q：生徒さんに対してどのような通学指導を行っていますか？ 】



自転車通学指導のチェックポイントは **5つ** ！

①　教育の最優先事項としての、『自転車安全利用5則』の徹底
（左側通行、車道通行、歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行、安全ルールを守る、ヘルメット着用）

②　環境に応じた教育
（地域で事故の多いエリア、事故の多い態様、学年に応じた事故理由などの啓発）

③　他人からの見られ方を意識させる
⇒　NPOの調査では「ルール無視が周りから厳しく見られていると示すこと」について、一般の自転車利用者のうち70.7%が、ルール遵守に効果がある方法として回答

④「事故は怖い」と危機訴求する
（事故現場を実演するスケアード・ストレイト法や、裁判賠償実例・事故被害実例の提示など）

⇒　NPOの調査で「事故を起こした場合に自分が損をすると示すこと」について、一般の自転車利用者のうち84.9%が、ルール遵守に効果がある方法として回答

⑤　自転車・授業自体に興味を持たせる
（交通安全教育そのものが「面白くない授業」となってしまっていることが原因）

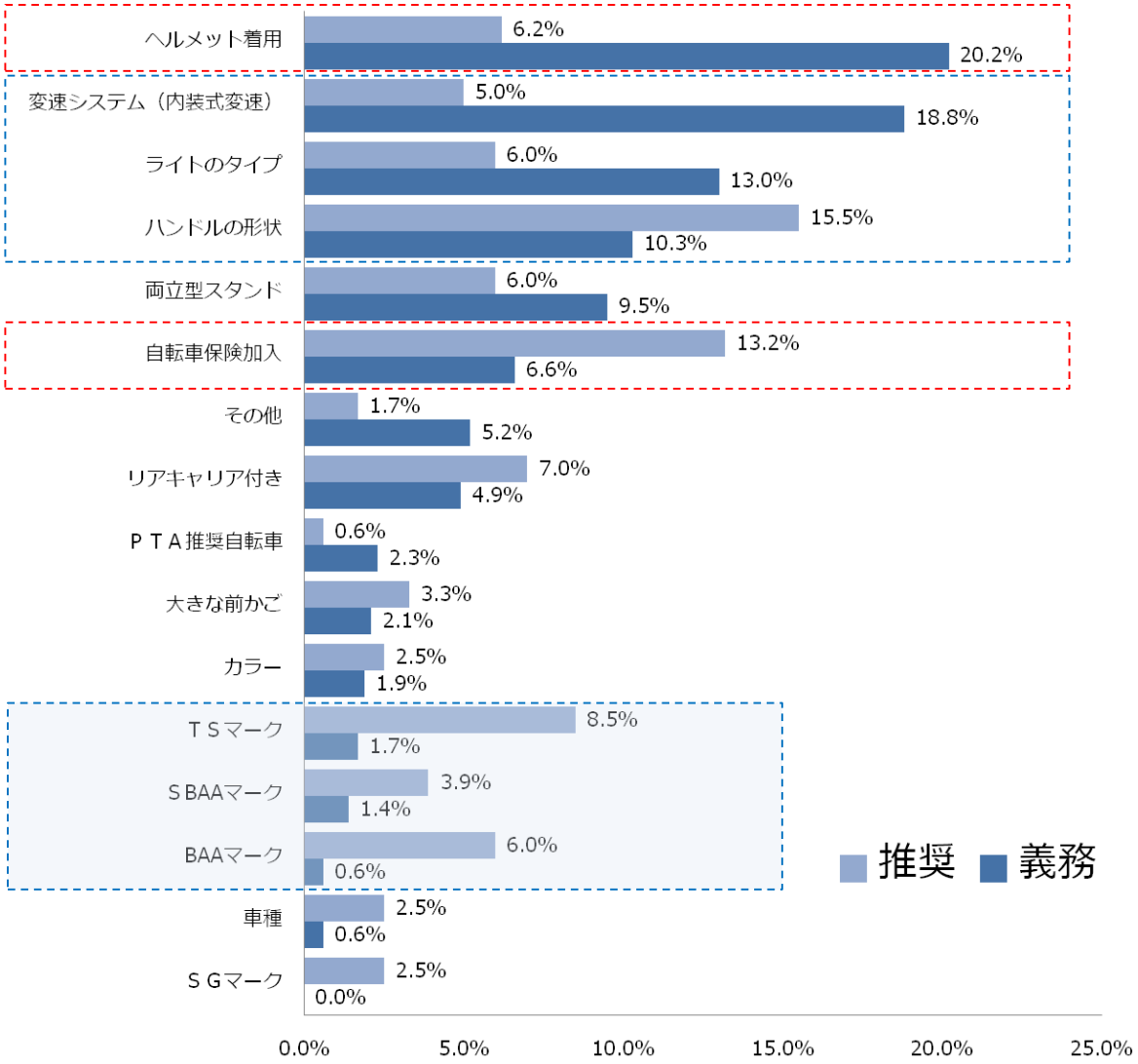
自転車通学で義務づけている項目について

【アンケート結果】
「ヘルメット着用」の義務化、「自転車保険加入」推奨が多い
ハード面では「変速システム」など機能面が中心の結果に

生徒に対しての自転車指導内容と合わせ、各校の自転車指導担当者が気にしていた義務化・推奨項目については、「ヘルメット着用」「自転車保険加入」など自転車事故発生時の対策（ソフト面）について重きが置かれる傾向が見られました。

また、自転車自体の機能・性能面（ハード面）については「変速システム」「ライトのタイプ」「ハンドルの形状」などについての義務化・推奨が進んでおり、「BAAマーク」「TSマーク」などの安全マークについてはまだまだ低い数値にとどまっています。

【Q：自転車について義務化、もしくは推奨している項目などありますか？　】



細かな内容については次章で解説いたします。

第 3 章

自転車通学指導事例

“自転車安全利用5則”の徹底

■“自転車の安全利用5則” を生徒へ理解させるためには

POINT

● 自転車の基本的な安全利用のルールを認知させる

安全利用5則

① 左側通行
② 車道通行
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
⑤ ヘルメットの着用

【指導方法】

● ホームルームや集会などで
⇒ 上記“自転車安全利用5則”について解説。
なぜ左側を走行した方が安全なのか、解説の図や動画などがあるとよい。

● 実技講習
⇒ 校庭や自動車教習所を利用して、自転車の正しい走行について実践する。

● 自転車通学ミニテスト
⇒ 自転車運転時のマナー、交通ルール・標識などについて出題。

【全国の中学・高校の実例】

● 自転車安全利用5則や事故防止のためのパンフレットを配布
⇒ 中高生の事故状況や交通ルール、自転車の購入基準、メンテナンス方法など、自転車通学について網羅的な情報を載せた冊子を生徒に配布。

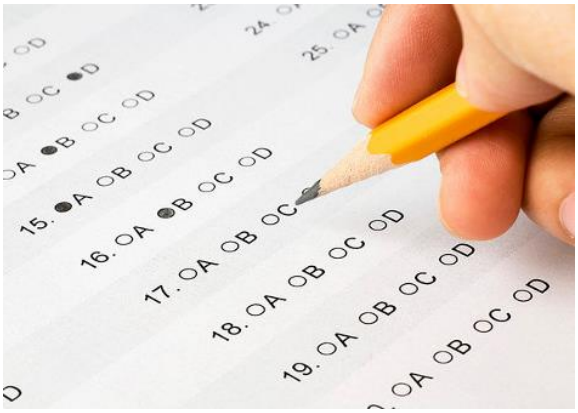
● 交通安全週間/マナーアップキャンペーンなどを実施
⇒ 年間に複数回、安全な自転車通学を意識するタイミングを設ける。
保護者や近隣住民も参加し、生徒と共に学ぶ機会を創出。

● 自転車事故が発生した際に随時HRで概要を共有
⇒ 事故の原因と事故が起こった背景を、全体集会・HRなどで共有する。

[参考] 教員への教育
⇒ 外部講師を招聘し、生徒指導やメンテナンスなど自転車通学に関する基礎知識を学習。
教員が自転車通学に関するプロとして、生徒に指導できる状況を作る。

対策例：自転車のルール・マナー試験

テストで自転車のルール・マナーについて確認



【実施概要】

実施学年：全学年

実施時期：新学期や交通安全教室に合わせて、または長期休暇前などに随時実施。

実施内容：安全利用5則や、道路交通法などを学び、自転車側にも道路を走行する責任があることを学ぶために、ルール・マナーの試験を実施する。

実施までのステップ

ステップ１
ホームルームなど短時間で実施できる、小テストを作成。
内閣府や県警がWEB上で公開している、交通安全教育教材などを活用すると、小テスト作成の手間を省くことが出来る。
※ https://www8.cao.go.jp/koutu/kyouiku/index.html#kouza（内閣府 交通安全対策）

ステップ２
新学期や交通安全教室のタイミングに合わせて、講習を受ける前にルール・マナーの試験を朝のホームルーム時間に実施。
※朝のHR時点では自己採点は無し。

ステップ３
自転車の安全教室終了後、2回目のテストを実施し、自己採点。
担当教員が正解を解説する。

ステップ４
どの問題が正答率が低かったか確認し、生徒の理解度が低かった項目について指導を深める。

【POINT】
－生徒が道路交通法を学ぶことができます。
－また、生徒が何について理解できていないのかを把握して、指導に役立てましょう。

【練習問題】

次の（　）の中に、あてはまる言葉を選び解答用紙に記号で答えなさい。

1　自転車の点検

① 自転車に乗る（　ア　）に、必ず点検を行います。
② ブレーキがきちんときくか，（　イ　）は点くかを確認してから乗ります。
③ サドルはまたがったときに（　ウ　）が地面に着くように調節します。

2　並進の禁止

① 並進とは（　エ　）台以上横に並んで走ることで，法律で禁止されています。
② ただし、並進可の標識のある場所は（　オ　）台まで並進できます。

3　車道の左側通行、路側帯（ろそくたい）通行、自転車専用道路の通行

① 自転車で道路を走るときは，車道の（　カ　）はしに沿って（　キ　）で走るのが原則です。右側通行はやめましょう。また、自転車は（　ク　）を通ることができます。ただし、歩行者の通行に大きなさまたげになるところや、白の（　ケ　）本線の路側帯の標示のあるところは通れません。自転車は自転車道や自転車（　コ　）通行帯のあるところでは、そこを通行します。

※路側帯（ろそくたい）…歩道のない道路のはしに設けられた帯状の部分で、白線によって示された部分

4　「自転車及び歩行者専用」の道路では徐行（じょこう）

① 自転車は「自転車及び歩行者専用」の標識がある歩道を通ることができます。ただし、歩道の（　サ　）を徐行し、歩行者の通行をさまたげるおそれのある場合は、一度止まらなければなりません。　※徐行…すぐに止まれる速度で走行すること。

5　夜間の運転

① 無灯火は周りから自転車が見えないので、非常に危険です。夜間は必ず（　シ　）をつけ、明るい目立つ色の服装や反射器材の活用を心がけましょう。

6　信号を正しく守る

① 歩行者用信号機の青信号の点滅は（　ス　）信号と同じです。渡り始めないで、次の青信号になるまで待ちましょう。

7　踏切の通過

① 踏切では、（　セ　）をして安全を確かめなければなりません。自転車を降り、押して渡るようにしましょう。

8　こんな乗り方は危険！法律でも禁止されています。

① 二人乗りは（　ソ　）である。
② 二人乗りは（　タ　）が不安定になる。
③ 二人乗りは（　チ　）がききにくく、（　ツ　）を切ることがスムーズにできなくなる。
④ 傘さし運転は（　テ　）が見えにくくなる。
⑤ 傘さし運転は自動車のクラクションやエンジンの（　ト　）が聞こえにくい。
⑥ 傘さし運転は雨に濡れるのを気にして（　ナ　）おろそかになる。

※ア～ナにあてはまる言葉

ア（　前　）　イ（ライト）　ウ（両足）　エ（　２　）　オ（　２　）

カ（　左　）　キ（一列）　ク（路側帯）　ケ（　２　）　コ（専用）

サ（車道より）シ（ライト）　ス（黄色）　セ（一時停止）　ソ（法律違反）

タ（ハンドル操作）　チ（ブレーキ）　ツ（ハンドル）　テ（　前　）

ト（　音　）　ナ（注意）

自 転 車 法 規 テ ス ト

年　　組　　番　氏名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

次の問題を読んで、正しいものには〇を、間違っているものには×をつけなさい。各５点

１，自転車に乗る前には，必ずブレーキやハンドル，タイヤの点検をしなければならない。	
２，足先が地面に着かなくても，ペダルがふめれば自転車を運転してもよい。	
３，自転車が車道を通るときは，車道の左はしに沿って通行する。	
４，交通量も少なく，道路が広ければ二人乗りをしてもよい。	
５，雨の日は傘をさして自転車に乗ってもよい。	
６，この標識のある歩道は，自転車で通ることができる。	
７，自転車が歩道を通行できるときは，歩道の左を通行する。	
８，自転車が通っても良い歩道を通行中に，歩行者が前を歩いているときは，ベルをならしてどいてもらう。	
９，この標識のある道路では，自転車は押して歩かなければならない。	
１０，歩道と車道の区別のあるところでは，車道を通行するのが原則である。	
１１，この標識のある場所では，安全確認をすれば止まらなくてもよい。	
１２，自動車が渋滞（じゅうたい）していて，前に進めないときは，車の間を通って前に進めばよい。	
１３，ともだちと自転車で走るときは，横に並んで走ってもよい。	
１４，自転車横断帯の直前で歩行者用（自転車用）信号が青の点滅になったときは急いで渡らずに次の信号が青になるまで待つ。	
１５，道路を横断しようとするときに，自転車横断帯がないときは，近くの横断歩道を押して渡る。	
１６，この標識のあるところでは，自転車は２台以上横に並んで通行することができる。	
１７，夜間は自転車の尾灯や反射器のない自転車に乗ってはならない。	
１８，夜間に自転車に乗っているときは，街灯が明るいところでは自転車のライトを点けなくてもよい。	
１９，踏切は一旦停止してから，自転車を押して渡る。	
２０，自転車を駐車するときは，どこに置いてもよい。	

【解答】

1〇　2×　3〇　4×　5×　6〇　7×　8×　9〇　10〇　11×　12×　13×14〇　15〇　16×　17〇　18×　19〇　20×

テストの答え＆解説

1. 自転車は車道の左側を走るのが原則。
歩道では無く、下記のような路側帯のある道路ではどのように走行するのが正しいですか。

① 路側帯は車道では無いので、車両に注意すれば左右どちら側の路側帯を走っても問題はない。

② 路側帯は歩行者が使用するため、車道外側線の内側を走行するのが正しい。

③ 車道の左側もしくは路側帯の車道よりを通行する。

解説：車道もしくは路側帯の左側の通行が正解。「改正道路交通法」により、「自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯」に限定されています。

回答 ③

2. 赤信号にも関わらず横断しようとした自転車と、青信号のため右折してきた自動車の事故の過失割合は、どちらのほうが大きいでしょうか。

① 自動車の前方不注意かつ重大事故につながるため、車のほうが過失割合が大きい。

② 明らかに法律違反をしているのが自転車なので自転車のほうが大きい。

③ どちらにも道路交通法の違反があるため、半々の割合。

解説：事故の主たる原因は、赤信号を無視して横断した自転車にあるため、自転車の方が過失の割合が大きい。

回答 ②

3. 自転車乗車中に歩行者をひいてしまい、被害者が重症・死亡になった場合の賠償請求額について可能性が高いものはどれですか。

① 16歳までは賠償責任はない。

② 死亡時には数百万円、重症時には数十万程度の賠償請求が命じられる。

③ 被害者が死亡、もしくは重大な障害を持った場合には数千万～1億円ほどの賠償請求が命じられる。

解説：自転車事故は骨折などのケガや、重傷・死亡事故に発展することもあります。ここ数年で、自転車事故の損害賠償額は高額化しており、被害者が死亡した場合や後遺症の残る被害を折った場合は数千万円～数億円もの損害賠償が命じられます。

回答 ③

4. 自転車の整備・メンテナンスで正しいものを選びなさい。

① 自転車は自動車ではないので、空気をこまめに入れるだけで十分である。

② 自転車の購入後、半年から～1年ごとに自転車安全整備士・自転車技士による整備が必要である。

③ 自転車はブレーキの効きが悪くなってきたら、整備・メンテナンスする。

解説：自転車は生活用品ではなく、車両です。自動車が車検するように、自転車も半年～1年に1回は自転車のプロの整備を受けましょう。

回答 ②

通学路の特徴を掴み、危険を予測する教育

ルールの羅列などはもちろん、**それぞれの学年に応じた内容や事故の多い場所類型、事故の多い相手方、事故の多い態様、事故の要因などのデータを適切に提供して、これに基づいた具体的な教育**をすべきであると考えます。　（当委員会メンバー：古倉宗治氏）

POINT

- **事故の多いエリアなど通学路の整備・啓発活動**
- **学年・季節などタイミングに合わせた教育**

【代表的な指導方法】

危険行為を未然に防ぐ活動。

● 通学路の設定・指導
⇒ 交通量・道路環境を加味した通学路設定。定期的な通学路上での指導・安全確認。

● ハザードマップの共有
⇒ 事故頻度の高い箇所を特定し、マップ化する。

● 学年に応じた自転車指導
⇒ 入学直後で自転車通学に慣れていない4～5月など、タイミングに合わせた内容を教育。

【全国の中学・高校の実例】

● 新１年生への自転車通学オリエンテーション
⇒ 入学直後に上級生から下級生に向けたオリエンテーションを実施。通学者目線で、どこが危険か、どのような自転車通学をすればよいのかを指導。

● 通学路探索
⇒ ハザードマップを手に、通学路を実際に歩いてみるオリエンテーション。現地を見ながら、何が危険かその理由を把握することで、自転車通学全般の意識を向上させる。

● 自転車事故の定点観測
⇒ 季節ごとに事故の発生しやすい場所をデータ化。自転車通学者の増加タイミング、寒くなり運転しにくくなるタイミングなど、時期に合わせた対策を実施。

● 校内の自転車通学ポスター掲載
⇒ 事故毎に原因を分析。原因と事故が起こった背景を、目につきやすいスペースに掲載。

● 自動車目線での教育指導
⇒ 高校３年生時には自動車免許取得が可能になることから、自動車運転者の視点で、どのような運転が危険なのか再認識させる。

● 体育の自転車通学授業前倒し
⇒ 2学期以降で予定されていた、自転車通学に関連する体育の授業項目を4月に前倒し、自転車教育の時間を確保。新入生に対して4月時点で丁寧な自転車教育を実施することで、生徒に対し、事故の多い4～5月に安全意識を高めさせる。

交通安全マップ

①和田橋（一年生は上流側）

歩道橋は**自転車を降りて**渡ろう
歩道を走行するときは、
歩行者優先です。
並列走行はやめよう。

②ガソリンスタンド前

スピードを落とそう！
右側にある建物が視界を遮り、右側から来る歩行者や自転車が見えず、衝突してしまう可能性があります。

③校門前

飛び出し注意！
高高の校門前は、車と自転車の交通量が多く、事故が起こりやすいです。**一時停止**をして、
車が来ていないのを確認してから渡りましょう。

自転車免許制度の導入

新入生を対象に、自転車免許制度を実施。

自転車免許発行のための筆記試験＆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している。

POINT

- **新学期スタートから間もないタイミングで実施することで、自転車通学・交通法規についての基礎知識をつける。**
- **自転車も車両の仲間であり、責任を持って走行する必要があることを理解させる。**

【実施概要】

実施体制：学校・自動車学校

実施学年：新１年生　※自転車通学の有無に関わらず

実施時期：4月下旬 1限目～4限目 ※5班に分け、30分ずつ開始時間をずらして実施

実施内容：実技試験（自動車学校で実施）、筆記試験（学校で実施）

その他　：実技試験会場へは、バス移動を想定。

実施までのステップ

ステップ１　前年度1～3月頃までに、自転車免許制度の実施を企画。

ステップ２　最寄りの自動車学校へ依頼。日時を確定する。

ステップ３　実施概要・スケジュール・役割分担表を作成。生徒の班分けをする。

ステップ４　ステップ２の資料について、自動車学校と打ち合わせ。実施へ。

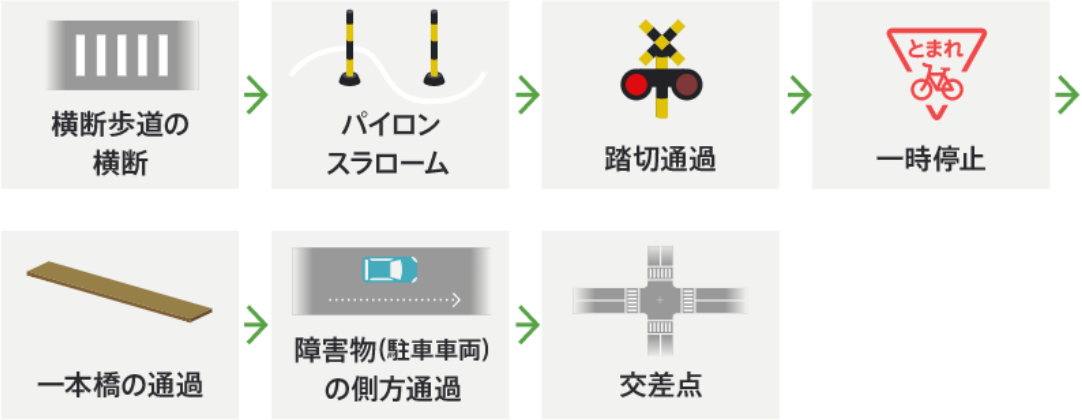
自転車免許制度の導入

タイムスケジュール例（約500名で実施する場合）

第1班		第2班		第3班		第4班		第5班	
8:50	集合・開校式								
9:00	実技試験	9:20	集合・開校式						
9:30	終了	9:30	実技試験	9:50	集合・開校式				
9:35	閉校式・移動	10:00	終了	10:00	実技試験	10:20	集合・開校式		
昼休み後	筆記試験	10:15	閉校式・移動	10:30	終了	10:30	実技試験	10:50	集合・開校式
		昼休み後	筆記試験	10:35	閉校式・移動	11:00	終了	11:00	実技試験
				昼休み後	筆記試験	11:05	閉校式・移動	11:30	終了
						昼休み後	筆記試験	11:35	閉校式・移動
								昼休み後	筆記試験

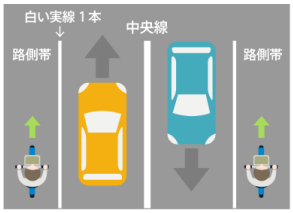
実技試験例

自動車学校へ移動し、自動車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。

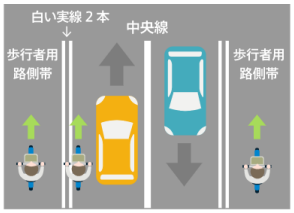


筆記試験例

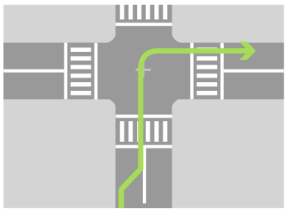
学校へ移動し、筆記試験は同時刻に一斉に実施。50分間。
正しいものには○、誤っているものには×をつけて回答。7割正答で合格とし、合格した場合のみ自転車免許を交付。不合格の場合は何度も受験が必要。



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」の標識がある歩道を走る際、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。

近隣住民など第3者を意識させる教育

自転車利用は、人柄を最も如実にしかも公衆の面前で現します。生徒の意識を向上させるために、自らの自転車利用の態度が周りの人からどのように評価されているかをアンケート調査結果などで示すこと、ルール違反や歩行者無視といった社会性のないルール違反がいかに恥ずかしいかを示すことなどが必要でしょう。

中高生を含む一般の自転車利用者に、ルール遵守に効果がある方法についての具体的な内容(例：自転車側の高い死傷率等)を示して、アンケート調査*が行われました。その結果から、「事故を起こした場合に自分が損をすることを示す」（84.9%）、「ルール無視が周りから厳しく見られていることを示す」（70.7%）などが効果的と考える人が多いことがわかっています。

＊ NPO自転車政策計画推進機構2015.12「自転車の安全利用とスマート駐輪に関するアンケート調査」N=430

（当委員会メンバー：古倉宗治氏）

POINT

- **生徒に複数の視点で自転車通学を考えさせる**
- **自転車指導やそのための活動をシステム･制度化する**

【代表的な指導方法】

生徒たちが主体的に動く活動。

● 生徒が主体となった自転車通学指導
⇒ 生徒が自主的に活動する仕組み。生徒が主体となり自転車通学指導に関わる教育。

● 自転車通学モデル校など学校としてのモデル化。
⇒ 自治体・警察と連動し、学校自体をモデル校にする。近隣住民にも交通安全に努めている姿勢を示す。

出典：自転車安全利用モデル高校の紹介（警視庁HPより）

【全国の中学・高校の実例】

●自転車の安全月間の設置
⇒見回り・校門での安全運転の呼びかけなど。

● 自転車委員会の設置
⇒ 生徒主導の委員会。交通安全週間に合わせたポスター作成や交通指導などを行う。

● 警察や他団体からのモデル校指定
⇒ 他団体からモデル校指定を受け、活動成果を報告する必要性を持つことで、生徒・教員ともに自転車通学に対する意識を高める。

出典：自転車安全利用モデル高校の紹介（警視庁HPより）

対策例：生徒主導の取り組み　自転車委員会の設置

生徒に自発的に活動させることで、自転車通学に関する意識が向上

【実施概要】

実施内容　：自転車委員会の設置

構成メンバー：各クラスから1名～2名選出　※教員はサポート役として1名選出

目的　：生徒が主体となり、生徒目線＆生徒同士で自転車通学を考えることで、ルール・マナーを遵守しようという連帯感をつくる。

任期　：６月下旬から翌年６月上旬（新２年生が担当）

活動内容　：ハザードマップの作成・更新
新１年生への自転車通学オリエンテーションの実施
通学路での定期指導
学校認証ステッカー・メンテナンス点検　ほか

実施までのステップ

ステップ１　クラス委員選定時に、自転車委員会メンバーを選出。

ステップ２　交通安全週間に合わせたポスター作成、生徒目線での通学路危険箇所マップ作成など、時期ごとに啓発ツールを制作。

ステップ３　通学路での通学指導、週3回のメンテナンス確認(担当クラス分)など、定期活動も合わせて行う。

ステップ４　定期的に打ち合せを実施。自転車通学についての反省点・課題などを出し合い、生徒主体で活動を行う。

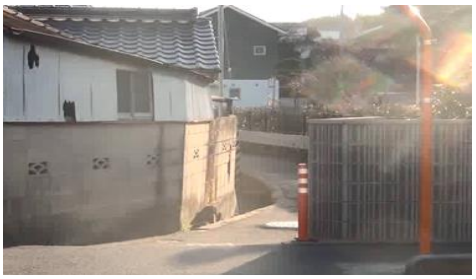
対策例：生徒による自転車安全運転啓発ビデオの作成

近隣住民のリアルな意見や思い等をビデオで伝える。

学校周辺の交通安全指導員の方へインタビュー

生徒の様子や普段感じていることを取材

走行状況なども撮影


通学路の危ない地点についても紹介

【実施概要】

実施内容　：自転車安全運転啓発ビデオの作成

作成者　：生徒会メンバー、放送部など

目的　：学校の近隣住民が、自転車通学状況をどのように思っているかを知ることで、自転車を運転することの責任の重さを知る。

活動内容　：近隣住民へのインタビュー、ビデオの作成。全校集会などで放映。

実施までのステップ

ステップ 1　自転車安全運転啓発ビデオを作成するメンバーを決める。

ステップ 2　近隣住民から、学校にどのような意見が寄せられているか確認する。

ステップ 3　意見を基に、誰にどのようなインタビューを実施したらよいか、どのようなビデオを作成するか企画書を作成する。

ステップ 4　インタビュー対象者へ企画書を送付し、取材交渉。機材の準備なども進める。

ステップ 5　取材実施・ビデオ編集。　※取材実施時には教員も立ち会う

自転車事故の社会的責任について考える教育

教員の方々から最も多かった悩みが、「頭では分かっているが行動が伴わない」「加害者になることもあるという意識が低い」「危機感があまりない」など、生徒に“事故は怖い”という認識がないということ。自転車は車両であり、加害者にも被害者にもなり得ることをきちんと伝える必要があります。

POINT

- **加害者・被害者になり得ることを理解させる**
- **リアルな状況を作り、その世界に引き込む**

【代表的な指導方法】

加害者・被害者どちらの状況もリアルに理解できる活動。

● 被害者になる可能性を理解させる教育
⇒ 実際に交通事故の現場を再現する“スケアードストレート”等をおこない危機訴求をする。

● 加害者になる可能性を理解させる教育
⇒ 被害に遭われた方の声や、加害者がその後どのような人生を送るのかなど、加害者になることの怖さを理解させる。

【全国の中学・高校の実例】

● スケアードストレートの実施
⇒ スケアードストレート（事故現場を再現し、恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法）を外部団体の協力を経て実施。

● 模擬裁判
⇒ 地方裁判所協力のもと、自転車通学事故を加害者側の立場で体験できる講習を実施。

● 弁護士によるワークショップ・講座
⇒ 弁護士会に依頼し、過去の判例などを学ぶワークショップ・講演を実施。

● 交通事故者の遺族による講演
⇒ NPO法人などと協力し、交通事故者の遺族による講演を実施。実際に被害にあった方の言葉を聞くことで、加害者・被害者になり得ることを理解させる。

対策例：自転車事故公判　模擬裁判

地方裁判所の裁判官に協力してもらい、生徒たちに自分自身が加害者になる自転車事故があることを気づかせる。

【実施概要】

実施内容　：自転車側（生徒）が加害者となった事故を想定しての模擬裁判

運営　：生徒会メンバー、クラスの代表者　など

協力依頼先　：地方裁判所（弁護士会）

目的　：事故の加害者になった場合、どのような責任を負う必要があるのか、具体的に学ぶため実施。

実施時間　：授業2コマ分

その他　：裁判員制度も同時に学ぶことができるため、社会科の授業と合同での実施も。

実施までのステップ

ステップ１　地方裁判所・弁護士会への協力依頼。事務担当者協力のもとプログラム・模擬裁判の判例選定・台本作りを実施。

ステップ２　開催日時の決定。模擬裁判への出廷者選定（教員もしくは生徒）、事前に内容の打ち合わせを実施。

出廷者：裁判官3名 ＋ 事務員他2名 ＋ 教師もしくは生徒1～2名

ステップ３　当日プログラム/2時間（自転車事故の判例説明・模擬裁判・裁判員制度などについて紹介）。

ステップ４　生徒へのアンケート・感想文を実施。

自転車の選び方/整備の指導

　近年、輸入自転車の増加により、品質の低い自転車も販売されている状況にあります。またインターネット販売も一般化してきており、自転車の組み立てを購入者自身がしている場合、誤った組み立ての状態で走行している可能性もあります。

そういった安全性の低い自転車が走行中に破損、重大な事故も何件も発生しているので、事故防止のために、“ルール”“マナー”などの意識改革だけでなく、自動車が車検を実施するように“メンテナンス”も心がける必要があるでしょう。

POINT

- **自転車事故が起きにくい自転車を教える**
- **常に最良の状態に自転車を保つ**

【代表的な指導方法】

●自転車のタイプ（軽快車・クロスバイクなど）、装備品（ライト・カゴ・スタンド）の指定

●安全マーク（BAAマーク、TSマークなど）貼付自転車の推奨

● 定期メンテナンス
⇒ 自転車事故を防ぐための作業として理解させ、定期的にメンテナンスを実行させる。

【全国の中学・高校の実例】

● 通学用自転車の推奨事項を文書化
⇒ 通学に適し、メンテナンスしやすい自転車という視点で自転車を選ぶよう、推奨事項をまとめ、入学予定の生徒へ配布する。

● メンテナンスチェックリストの導入
⇒ メンテナンスのチェックリストを作成。
自転車のどの部分がどのような状態ではダメなのか、理解する。

● 生徒主導のメンテナンス
⇒ 自転車委員会や、クラスの交通安全担当などが、定期的に自転車のメンテナンスチェックを行う。

対策例：通学用自転車の一斉点検

自転車メンテナンスチェック

【実施概要】

実施内容　：ブレーキ・ライト・カギ・ベル・ステッカー貼付状況のチェック
20mほど走行し、ライトが付くか、ブレーキが効くかをチェック。
停止位置で下記右図の項目をチェック。

実施時期　：毎年4月

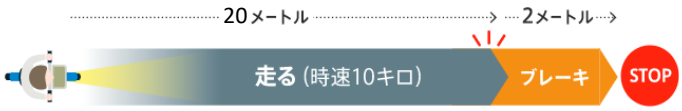
実施場所　：校庭

その他　：クラスごとに実施

«チェック項目»

- ライト：前照灯が点灯するか
- ブレーキ：制動能力をみる
- カギ：カギが付いているか・二重ロックにしているか
- ベル：鳴るか
- ステッカー：後輪泥よけに貼っているか

【点検方法】



自転車安全整備士による定期点検

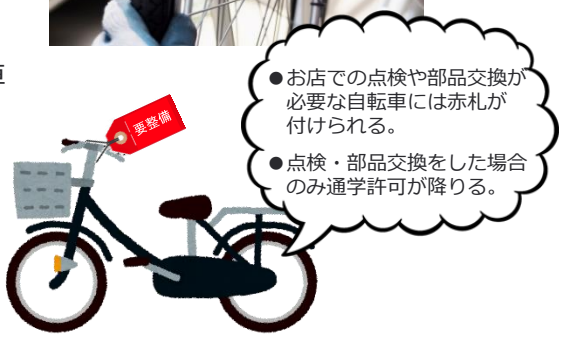
【実施概要】

実施内容　：生徒が授業を受けている間に、
自転車安全整備士が自転車の状態を
確認。安全性が低い自転車には、
赤札などを貼り、警告する。
※赤札を貼られた場合、その自転車
での通学は停止とする学校も。

実施時期　：毎年4月頃

実施場所　：学校の駐輪場

協力先　：学校の最寄りの自転車店　など



第4章

自転車通学指導お役立ちツール

生徒・保護者の皆様へ

令和●●年度自転車通学について

●●●●●学校では自転車許可証を発行します。
「自転車通学許可申請書」での申請により許可するものです。約束を守れない場合は、「反省文」「許可停止」「許可取り消し」等の措置をとっています

ついては、新年度に自転車での通学を希望する学生は下記を確認の上、申請をおこなってください。

自転車通学の許可について

＜交付申請対象者（申請ができる学生）＞
原則、本校から直線距離で●●㎞以上に居住する学生に限る

＜申請場所及びシールの申請・交付場所＞
●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●（本校●階）

＜交付申請手続きについて（必要書類等）＞
① 通学登録票
② 自転車通学許可申請書（本紙Ｐ４、シール交付申請も兼ねています）

＜申請期間＞
令和●●年●月●日（●）～●月●日（●）

通学車について

下記に示す事項を満たした自転車に限り、使用を許可します。

▼学校許可シールが貼付された自転車であること

▼防犯登録した自転車であること

▼普通自転車（競技用車は不可）であること

▼定期的にメンテナンスされた自転車であること（1 年に 1 回自転車店でチェックしてください）

▼ハンドルやサドルが自身の体型にあったものであること。改造車でないこと。

▼ライト・反射板・ベルがついた自転車であること

▼雨天時の雨ガッパ使用

登下校における自転車通学のルールについて

▼通学車の基準を満たしていること

▼学校指定の通学路を通ること

▼雨天の場合は雨ガッパを利用すること

▼自転車点検で不備とされた自転車には乗らないこと（定期メンテナンスをおこなう）

▼学校で指定された自転車置き場を利用すること

▼交通ルールを遵守すること

―車道通行時は左側通行をすること

―２人乗りをしないこと

―２列走行・併走しないこと

―信号無視をしないこと

―傘差し・手荷物運転をしないこと

自転車通学許可の停止・取り消しについて

毎年４月、『自転車通学許可申請書（P４参照）』（１年生は新規、２・３年生は更新）を提出いただきます。この書類には、道路交通法や学校で定められた約束事を守るとの誓約が記載されています。すべての項目が満たされた場合に限り、自転車通学を許可いたします。また、次頁の各推奨事項へのご協力をお願いしています。

ただし登下校時に、道路交通法や学校で決められた約束事が守られなかった場合、原則として下記の措置をとります。学校だけでなく、ご家庭でもしっかりご指導いただき、安全な自転車通学ができるようご協力ください。

＜違反事項＞
▼信号無視
▼一時不停止
▼並進
▼傘さし運転
▼無灯火
▼２人乗り
▼右側通行、
▼蛇行運転やスピードの出し過ぎなどの危険運転等

＜停止・取り消し期間＞
▼停止　　：　　●●日間
▼取り消し　：　　●●日間

保護者の皆様へのお願い（推奨事項）

近年、中高学生が運転する自転車による加害事故が全国的に多発しています。事故に巻き込まれてしまったケ―ス、見通しの悪い路地で急に曲がってきた車に巻き込まれてしまったケ―スなど、中高生が被害者になってしまう、いたたまれない事故はつきません

当校では、より安全安心な自転車通学の実現のために、下記を推奨しています。保護者の皆様におかれましては、何かとご入り用の際にご負担をおかけして申し訳ございませんが、主旨をご理解いただき、下記についてのご協力をお願い申し上げます。

＜自転車保険の加入＞

昨今被害者だけでなく、生徒が加害者になってしまうケ―スも注目を浴びています。学校へ急ぐ中で信号無視や、スピ―ドを出した荒い運転などが原因で、人に怪我をさせ、大きな賠償問題につながる事故も多発しています。様々な形の保険がありますので、加入を検討してください。

＜ヘルメットの着用＞

ヘルメットの有無で事故時の生存率に大きな違いがあります。

蒸れる・かっこ悪いなど、着用に二の足を踏んでしまいますが、常時着用し、あごひもをしっかりしめるように心がけましょう。

＜自転車安全マ―ク＞

① BAA マ―ク

一般社団法人　自転車協会が乗る人の安全性を第一に考え、安全性の向上と環境保全を目的とした、「自転車安全基準」をクリアした自転車のみに貼付できるマークです。ブレーキや　フレームだけでなく、照明やねじの１本１本まで、細部にわたる約 90 ポイントに厳しい基準を設定しています。厳しい検査に合格した自転車だけに貼れる安全・安心の証です。

② TS マ―ク

自転車を安全に利用してもらうための 制度で、自転車安全整備士 が自転車点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認をしたときに貼られるマークです 。このマークが貼られる自転車には傷害および賠償責任保険が付加されます。

ＴＳマークには、青色マーク（第一種）と赤色マーク（第二種）があり、賠償内容が違ってきます。

第一種ＴＳマーク
（青色マーク）

第二種ＴＳマーク
（赤色マーク）

＜その他通学車について＞

「通学車について」に含まれていない下記についても、各ご家庭でご検討の上、ご判断ください。

▼自立型スタンド

▼大きめのかご（生徒かばん等の荷物が入りやすいもがおススメです）

▼荷台（荷物を固定する紐もご用意ください）

令和　　年　　月　　日

自転車通学許可申請書

●●●学校

自転車通学をするにあたり、下記「自転車通学の許可基準」を厳守することを約束します。

＜自転車通学の許可基準＞

●通学車について

□　学校許可シールが貼付された自転車であること

□　防犯登録した自転車であること

□　普通自転車（競技用車は不可）であること

□　定期的にメンテナンスされた自転車であること（1 年に 1 回自転車店でチェックしてください）

□　ハンドルやサドルが自身の体型にあったものであること。改造車でないこと。

□　ライト・反射板・ベルがついた自転車であること

□　雨天時の雨ガッパ使用

●登下校における自転車通学のルールについて

□　学校指定の通学路を通ること

□　雨天の場合は雨ガッパを利用すること

□　自転車点検で不備とされた自転車には乗らないこと（定期メンテナンスをおこなう）

□　学校で指定された自転車置き場を利用すること

□　交通ルールを遵守すること

●推奨事項　※強制ではありません。各ご家庭でご判断ください

□　自転車保険への加入

□　ヘルメットの着用

□　安全基準マ―クである BAA マ―ク貼付自転車

□　ＴＳマーク貼付

□　自立式スタンドであること

□　大きなかご

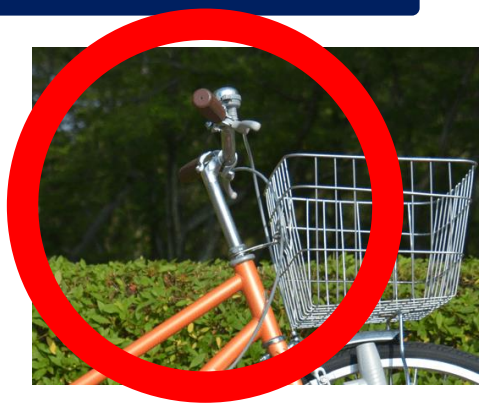
□　荷台（紐含む）

年　　組　　番　　氏名：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

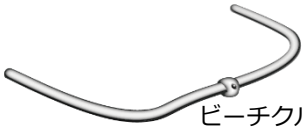
保護者名：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

自転車の安全利用促進委員会
自転車通学車の選び方

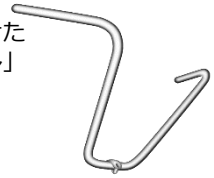
ハンドルの形状



狭い路地や急転回など、操作性を考えてアップハンドルやストレートハンドルの自転車がおススメです。



ビーチクルーザーなどに採用されている「クルーザー・ハンドル」



大きく上に角度をつけた
「カマキリ型ハンドル」

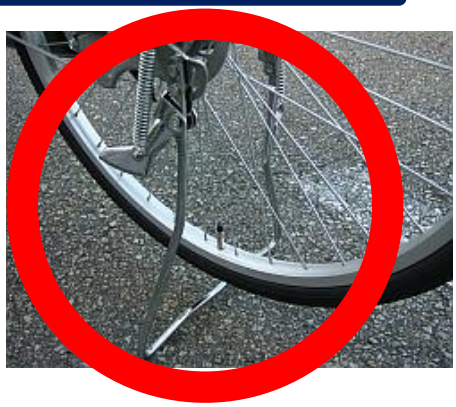
鬼ハン・カマハンは
危険であることを教える！

荷物が重くなると操作しづらくなることもあります。また、ドロップハンドルや改造ハンドル等は危険です。

ライトのタイプ

前照灯に付いた光センサーによって明暗を検知し、電球を自動点灯・消灯するハブダイナモがおススメです。自身で点灯するタイプの場合は、ブレーキ操作時にバランスを崩さないように気をつけましょう。

両立型スタンド



荷物が重いと駐車時に転倒する可能性があるので、安定性の高い両立型スタンドがおススメです。

大きなかご・リアキャリヤ

通学かばんなどの荷物をしっかり乗せられる大きめのかごがおススメ。耐荷重も重要です。

荷台を活用する際は荷物が安定するように、紐でしっかりと固定しましょう。

BAAマーク

利用者の安全を第一に考えて、自転車協会が制定した「自転車安全基準」。適合した自転車には、BAAマークが貼付されています。

粗悪な自転車では、フレーム破断などによって、予期しない時や場所で発生する事故が増えています。

【参考】BAAマークって？

フレームやパーツの強度など、安全性に関わる部分は多岐に渡ります。店頭で簡単にチェックするなら、まず**BAAマーク**の貼付を確かめましょう。

BAAマークは、
フレームの縦パイプ
前側の見やすい箇所
に貼られています。

BAAマークとは……

- サドルの下【シートポスト】に貼付
- 国内で最も普及している自転車の安全基準マーク
- 工場出荷時に貼付されるので、店頭確認も可能
- 90箇所も検査項目がある厳しい基準

●●中学校・高等学校

自転車通学点検整備カード

点検日：令和　　年　　月　　日

年　　組　　番　　氏名：

通学については交通ルールやマナーを守って登下校しましょう。

また、下記項目を点検し、毎日の自転車運転には十分注意して、自転車事故をなくしましょう。

【自転車通学点検項目】

項目数	点検整備項目	チェック
1	ブレーキの効き具合（前後輪）	
2	タイヤ（空気圧、みぞの減り具合）	
3	ハンドル（まっすぐか、ゆるみはないか）	
4	サドルの高さ	
5	チェーンのゆるみ	
6	ヘッドライト	
7	尾灯・反射板の点灯	
8	ベル	
9	ヘルメット	
10	荷台・かご	

【自転車安全基準項目】

項目数	点検整備項目	チェック
1	学校許可ステッカー	
2	防犯登録	
3	BAAマーク貼付	
4	TSマーク貼付	
5	自転車保険加入	

※ 点検において、修理が必要と認められる項目は、各自で、 また最寄りの自転車店ですみやかに整備してください。

●●中学校・高等学校

自転車通学点検項目早見表

点検日：令和　　年　　月　　日

【自転車通学点検項目】

項目数	点検整備項目	備考
1	ブレーキの効き具合（前後輪）	・ブレーキの効き具合は適切か（効きすぎ・効かなすぎではないか） ・ブレーキシュー(ゴム)の山が減っていないか ・ワイヤーの動きはスムーズか、レバーに適度な引きしろはあるか
2	タイヤ（空気圧、みぞの減り具合）	・空気圧は適切か・不足していないか ・タイヤが磨り減って溝がなくなっていないか、切傷はないか
3	ハンドル（まっすぐか、ゆるみはないか）	・ハンドル周辺にがたつきはないか ・前輪と直角に固定されているか ・高さは適切か
4	サドルの高さ	・サドルはぐらついていないか ・両足は地面に届きくか（ちょうど両足のつま先が地面につき、かかとが地面から少し浮くくらいに調整）
5	チェーンのゆるみ	・たるんだり、減ったりしていないか ・サビついていないか・油切れはないか ・ギヤとの噛みあわせは問題ないか
6	ヘッドライト	・ライトが明るく点灯するか
7	尾灯・反射板の点灯	・尾灯は点灯するか ・正しい角度で設置されているか ・反射板は前後についているか
8	ベル	・正常に作動するか
9	ヘルメット	・着用しているか
10	荷台・かご	・荷台やかごはぐらついていないか ・荷物をのせてバランスを崩さないか
11	鍵	・正常に作動するか ・ダブルロックになっているか
12	学校許可ステッカー	・学校許可ステッカーを貼付しているか
13	防犯登録	・防犯登録を済ませているか

【参照：自転車安全基準項目】

項目数	点検整備項目	備考
1	BAAマーク貼付	自転車の安全・安心の基準です。マーク貼付自転車を利用するようにしましょう。
2	TSマーク貼付	自転車安全整備士が点検・整備した証です。マーク貼付自転車を利用するようにしましょう。
3	自転車保険加入	事故を起こした場合の万が一の備えです。加入を検討しましょう。

自転車交通事故時対応マニュアル

交通ルール・マナーを遵守して交通事故に遭わないようにすること。

ただし、もし事故の被害者・加害者になってしまった場合には、落ち着いて以下のように対応すること。

Ⅰ　被害者になってしまったとき

① **自分の怪我について**

基本的には病院で診察・治療を受ける。重傷の場合は救急車（119番）を呼ぶ。もしくは相手に呼んでもらう。

② **道路上の危険防止**

路肩や歩道など安全な場所に移動する。

③ **警察(110番)に連絡**

保険適用、示談交渉に不可欠です。

④ **保護者・学校(●●●-●●●-●●●)に連絡**

相談し、指示を受ける。

⑤ **事故状況の確認**

相手の名前、住所、連絡先の確認。事故状況を自分の目で確認しメモを取る。

※　損害保険会社への連絡

任意保険に加入している場合は保護者から連絡を取ってもらう。

Ⅱ　加害者になってしまったとき

① **怪我人の救護が最優先**

相手をいたわり丁寧に対応する。大きな怪我のときは救急車(119番)を呼ぶ。

※怪我人がいないとき

自分の責任で相手の車に当たってしまったら、相手車の破損が軽微なときも必ず立ち止まり謝罪して丁寧に対応する（修理費は全校生徒加入保険に申請できる）。

② **道路上の危険防止**

路肩や歩道など安全な場所に自転車を移動する。

③ **被害者と相談の上、警察(110番)に連絡**

保険適用、示談交渉に不可欠です。

④ **保護者・学校(●●●-●●●-●●●)に連絡**

相談し、指示を受ける。

⑤ **事故状況の確認**

相手の名前、住所、連絡先の確認。
事故状況を自分の目で確認しメモを取る。

※　損害保険会社への連絡

●●高校では「全高Ｐ連賠償責任補償制度」（加害者賠償）に全校一括加入しているので、保護者から保険会社に連絡をしてもらう。

自転車の安全利用促進委員会とは

自転車の安全利用促進委員会概要

http://jitensha-anzen.com/　　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、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が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まいります。

本委員会では、各分野の研究者らの知見を結集し、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おり、一般社団法人自転車協会の協力により運営しています。本委員会にて集積・開発した情報は、随時皆様にお届けしてまいります。

【委員会メンバーご紹介 (一部)】

古倉 宗治 (こくら・むねはる)

公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所
京都大学法科大学院・公共政策大学院講師・博士(工学)
自転車の総合的体系的な利用促進策、放置問題の新たな発想による解決策や自転車の交通政策などを手がけるほか、街づくりに関する法制的な規制、都市環境における環境共生のあり方、景観、土壌汚染など都市計画・都市環境分野で国、地方公共団体、民間等からの調査研究に従事。

遠藤 まさ子(えんどう・まさこ)

自転車ジャーナリスト
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。

疋田 智 (ひきた・さとし)

学習院大学生涯学習センター非常勤講師/ NPO法人自転車活用推進研究会理事
自転車で通勤する人を意味する「自転車ツーキニスト」を名乗り、広めたことで知られる。
都市交通の中で自転車を活用することを説き、TBSラジオ「ミラクル・サイクル・ライフ」のパーソナリティなども務めている。

長谷部 雅幸 (はせべ・まさゆき)

公益財団法人シマノ・サイクル開発センター 自転車博物館 事務局長・学芸員
自転車の本場ドイツとオランダに10年間駐在するなど海外の事情にも詳しい。
自転車技師、自転車安全整備士、日本サイクリング協会インストラクターの資格を持つ。
2011年マスターズ優勝など現在もサイクルスポーツを楽しむ。

【協力】

一般社団法人自転車協会

【本件に関するお問い合わせ先】

※冊子内の各資料についてはデータのご提供もできます。

自転車の安全利用促進委員会 事務局
担当：池山、神谷、成清、小浜
Email：info@jitensha-anzen.com