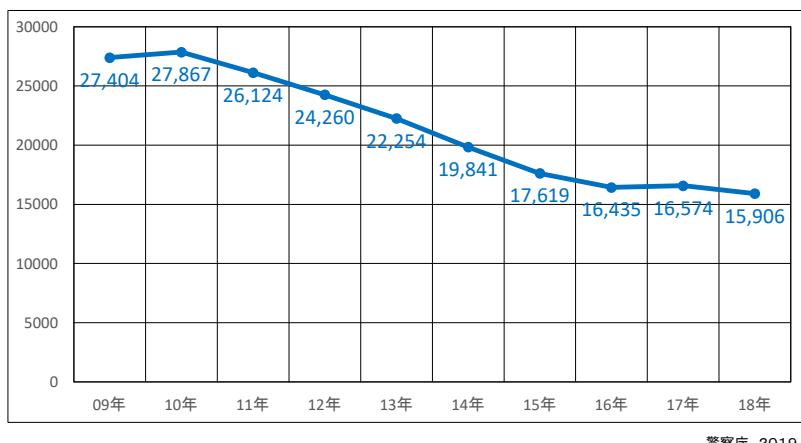


安全な自転車通学のために 学校で行うこととは

一般財団法人 日本自転車普及協会 学芸員
谷田貝一男

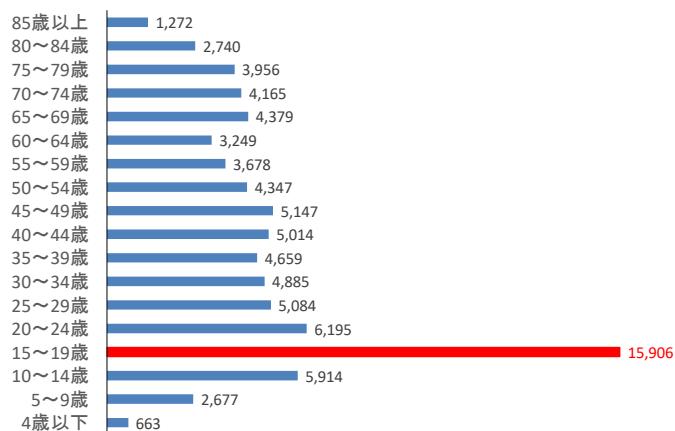
高校生の自転車事故の現状

◎15~19歳 全国で発生した自転車事故件数 10年間の推移



減少傾向 9年間で42.9%・4年間9.7%の減少率

◎2019年 全国で発生した自転車事故83,930件年代別件数



15~19歳 自転車事故全体の19.0%
10年間で最も高い(9年前は18.5%)

警察庁 2019

◎県内で発生した自転車事故

	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	4年間の減少率
県全体の事故件数	2556	2348	2012	1996	21.9%
高校生の事故件数	522	561	509	508	2.7%
高校生の占める割合	20.4%	23.9%	25.3%	25.5%	

平成29年 都道府県別 全自転車事故件数に対する高校生の自転車事故件数の割合

高校生の占める割合	都道府県数
20%以上	4県
15%以上20%未満	5県
10%以上15%未満	24道県
10%未満	14都府県

群馬県 25.5%

長野県 24.0%

山梨県 23.9%

山形県 20.0%

自転車の安全利用促進委員会 2018

自転車事故が発生する背景

①人間の知識・意識・行動

- ◎交通ルールを知らないという知識
- ◎事故が起こらない・自分は大丈夫という意識
- ◎急いでいる・みんなと同じという行動

②自転車という乗り物の欠陥

- ◎欠陥商品だった
- ◎整備不良だった

③道路環境

- ◎道幅が広い・狭い
- ◎歩道や自転車専用通行路・ガードレール等の有無
- ◎交差点・信号機等 安全のための装置の有無
- ◎カーブ・坂道・交差点での見通しの良さ 等

④通行状況

- ◎自動車・自転車・歩行者の通行量
- ◎時間帯・天候

なぜ高校生の自転車事故が多いのか?

①毎日通学している道だからという思い込み運転

- ◎自動車・自転車・歩行者がいつもの通り
通行していない・通行が少ない 安全
- ◎事故になったことがない 事故の発生を見たことがない 安心

②事故が起こりやすい危険な乗り方という認識がない

③自分が安全ならばよい

- ◎どうすれば自分の安全を守れるか > どうすれば相手に
被害を与えないか
- ◎自分が安全と思えばルール違反は関係ない

④みんなが同じ行動をしているから

①毎日通学している道だからという思い込み運転

◎交差点で一時停止しない



自動車・自転車が来ない 相手が避けてくれる 相手が止まってくれる
加害者にも 被害者にもなる可能性



一時停止して周囲の通行確認を行わない→出会い頭の事故

◎交差点を通行するときに周囲確認しない



左折する自動車



右折する自動車

信号が青

この交差点で事故になったことがない 事故の発生を見たことがない

周囲確認しないで直進

右折や左折する自動車に巻き込まれる・衝突する
通行量が多い道 特に被害者に なる可能性大

②事故が起こりやすい危険な乗り方という認識がない

◎スマホを使いながらの運転



日野泰雄 2014

23%の高校生が危険な運転とは思わない

群馬県道路交通法施行細則第25条(3)

運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、若しくは操作し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

◎イヤホン・ヘッドホンを使って運転する



日野泰雄 2014

38%の高校生が危険な運転とは思わない

群馬県道路交通法施行細則第25条(4)

イヤホーン等を使用してラジオを聞くなど安全運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で車両を運転しないこと。

◎大きな荷物を背負って運転する



31%の高校生が危険な運転とは思わない 日野泰雄 2014

背負った大きな荷物・重い荷物が動く
交差点を曲がるとき バランスをくずしやすい

→動かないようにしっかりと固定する

◎並んで走る



37%の高校生が危険な運転とは思わない 日野泰雄 2014

道路交通法第19条 軽車両(自転車等)は他の軽車両と並進してはならない

- 隣の自転車と接触して転倒
- 話をして前をよく見ていない
- 自動車の動きで衝突の危険

◎傘をさしての運転



37%の高校生が危険な運転とは思わない 日野泰雄 2014

群馬県道路交通法施行細則第25条(2)
道路において、傘を差し、物を担ぎ、物を手に持つなど著しく視野を妨げ、又は安定を害するような方法で運転しないこと。

◎右側通行

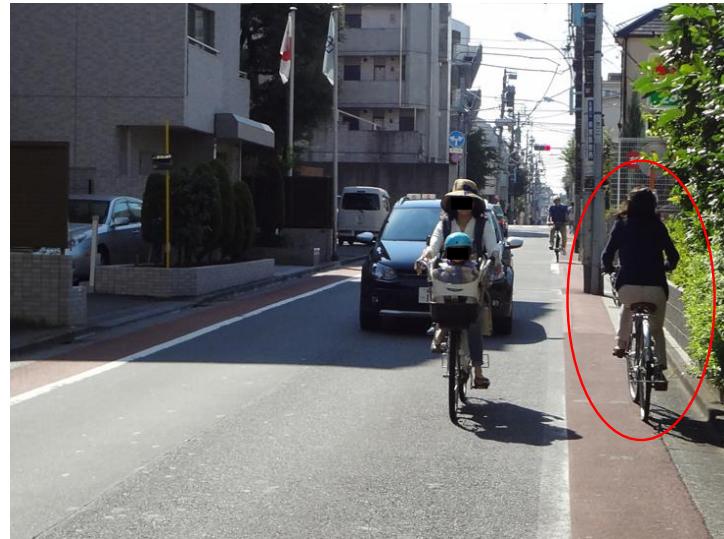


- 自動車の通行量が多い
- 自転車を避けて反対車線側に移動しにくい

歩行者

後ろから来る自転車に気づきにくい

危険性が非常に高い



どのような危険が潜んでいるか？

- ◎下り坂・見通しの悪いカーブをスピードを出して通行
- ◎遮断機が下りかかっている踏切を通行



③自分が安全ならばよい

◎信号無視



信号無視した自転車が歩行者とぶつかり、歩行者が大きなかが
歩行者の事故 自転車の信号無視 最も多い原因

信号無視した自転車が自動車にはねられて死亡 最も多い原因

◎歩道・狭い道で歩行者の間を通行



歩行者が多い

急いでいる 運転に自信がある

ぶつかるはずがない 自分は安全

◎自転車が歩道通行できる条件 道路交通法第63条の4

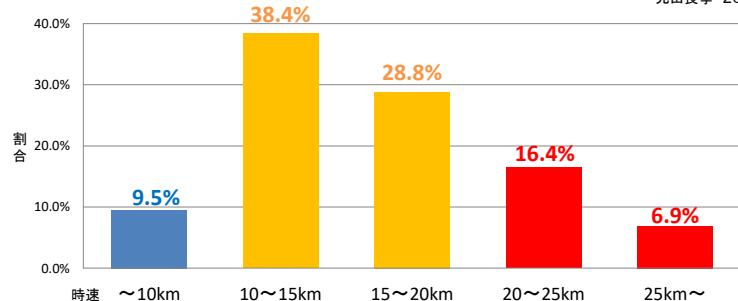
※道路標識等により歩道を通行することができるとしているとき
※車道又は交通の状況により歩道を通行するがやむを得ないと認められるとき
※13歳未満の児童・幼児と70歳以上の高齢者

◎歩道通行の方法 道路交通法第63条の4の2

※歩道の中央から車道寄りの部分 自転車通行帯と指定されている部分
※徐行(すぐに停止できること)
※歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければならない

16歳～20歳 歩道利用時の速度 (盛岡市 73名)

元田良孝 2011



◎歩道における事故発生と道幅との関係

両側とも4m以上	両側とも3～4m	両側とも3m未満	片側のみ3m未満
50.0%	23.8%	14.3%	11.9%



◎歩道における事故発生と混雑状況との関係

歩道も車道も混雑していない	歩道は混雑していないかかった 車道は混雑していた	歩道は混雑していた 車道は混雑していないかかった	歩道も車道も混雑している
66.2%	14.8%	10.1%	8.9%

日本自転車普及協会
2007

◎自転車の通行方向と事故発生との関係

自転車 前方から接近し てきたとき	自転車 後方から接近し てきたとき	自転車 歩道脇から出で きたとき
40.3%	32.3%	27.4%

日本自転車普及協会
2007



歩道で歩行者と事故を起こしたとき

ほぼ100%自転車側に過失責任が問われる

④みんなが同じ行動をしているから

◎徒步通学者と自転車通学者が混然一体として通行



交通ルールを守るという認識・意識がなくなる
接触・転倒事故の危険



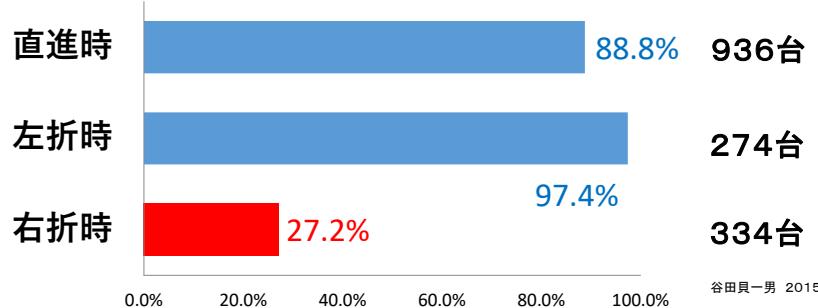
前を通行中の自転車の後輪に接触

◎右側通行しながらの右折



前の自転車と同じことをしているから安全と思っている
曲がった直後に自動車と衝突する危険

信号機のない交差点10か所における自転車の左側通行率



一時停止しない
皆が 右側通行している いいよね！ 事故発生！
歩行者の間を通行している



高校生自転車が関係する人身事故多発箇所 検証

◎A交差点付近



Google

※自動車の通行量が多い ▶ 赤信号の時間が長い ▶

自転車・自動車が集中 ▶ 自転車同士・自転車と歩行者との接触事故

※横断する距離が長い ▶ 斜め横断 ▶

横断中に周囲確認を怠る → 右左折自動車との事故

◎S交差点付近



Google

※自動車(特に大型車)の通行量が多い

※2本の幹線道路が斜めに交差・三国街道の交差点直前が登り → 見通しが悪い

※自動車の右折時 通行距離が長く、信号が変わる間際の無理な右折

※横断する距離が長い 横断中に周囲確認を怠る → 右左折自動車との事故

◎G交差点



Google

※左右の道路状況の見通しが悪い 自転車・自動車の接近が分かりにくい

※毎日通学している道路 ▶ 通行状況を知っている ▶ 「止まれ」を無視

※道路の幅が広い ▶ 横に広がって通行する

出会い頭の事故

◎K交差点



※館林駅前通りに平行する道路
※左右の道路状況の見通しが悪い
※左から右へ下り坂の道路 ▶ 左から来る自転車・自動車のスピードが速い
「止まれ」を守らないと出会い頭の事故

自転車という乗り物 検証

◎利用者が自らできる自転車の整備チェック

タイヤ

空気が入っているか ▶ パンクしやすい
表面がすり減っていないか ▶ スリップしやすい



ブレーキ

確実にかかるか
・レバーの引きが長くないか
・ゴムがすり減っていないか

ライト

・点灯するか

サドル

規定の下ライン



サドルが規定の高さを越えていないか ▶ サドルがはずれる危険

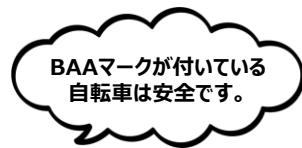
ブレーキ性能比較実験



車両の不具合による事故は年間413件発生！

そのうち約2割が中高生の事故。

※自転車の安全利用促進委員会調べ 2018年



◎安全に走行できるBAAマーク付き自転車を購入

※自転車協会(自転車に関わるメーカー・販売事業者で構成)が定めた自転車安全基準に合格

※点検整備されて完全に組み立てられた状態で販売

※万一、製造上の欠陥で事故が発生した場合は製造業者の責任で補償

どうすれば自転車事故をなくすことができるか?
学校で行うことは何か？

◎多くの学校で行われていること



講義



実技体験



スケアードストレー



シミュレータ体験

◎学校で行う安全教育の目標

①なぜ事故が起こるのかを考える

- ・自転車利用者の何がいけないのか？
- ・相手(特に自動車)の何がいけないのか？
- ・道路の形状に問題はないのか？
- ・交差点 道路の幅 自転車の通行空間
- ・歩道の有無・幅 カーブ 坂道
- ・自動車・自転車・歩行者の通行量が関係しているのか？

②どうすれば事故を防ぐことができるのかを考える

- ・自転車利用者はどうすれば良いのか？
- ・変更や充実を必要とする信号機などの設備はあるか？
- ・地域の人たちと協力できることがあるか？

◎学校で行う安全教育の方法(提案)

①自転車利用者と歩行者の立場を一緒にして考える

自転車利用者は歩行者にもなる

歩行者の立場で自転車の危険な利用を知ることができる

②地域住民の声を聴き、地域と一緒に考える

生徒の通学時の状況を最もよく知っている

地域の協力なしで学校の安全教育は成立しない

③生徒と教師の枠を外す

生徒も教師も同じ道路利用者である

一緒に考えて行動することで生徒の受け身体制がなくなる

①自転車利用者と歩行者の立場を一緒にして考える

歩行者の立場で自転車の危険な利用を知る



歩行者の立場では怖い・危険

②地域住民の声を聴く

自転車のどのような運転・通行が危険か

歩行者のどのような通行が危険か

▶ 安全対策に
反映させる

普段の生徒の様子を
教えてください

③生徒と教師の枠を外す

毎日の通学通勤経路を生徒と教師が同じ立場で見直す

- 歩行者・自転車利用者・自動車利用者として事故発生の可能性が高い場所はどこか
- 地域住民の声を参考にする



※注意すべき箇所の地図作り

※注意すべき自転車の乗り方のピックアップ

◎自転車事故をなくすために学校で行うこと(提案)

※みんなで調べて現場で確認(クラス単位)

生徒と教師が一緒に、通学通勤路で事故が
発生しやすい場所の地図作りを行う。

グループ単位で地図に取り上げた場所に行き
現場でなぜ発生しやすいのか・安全対策は何かを考える。
事故の原因は場所によって異なり、一律ではない。

安全対策 学年・学校全体で行動する
地域にも提案 協力を求める

※利用する自転車の安全のための確認

- 自転車にBAAのマークが貼付されている
- TSマーク(整備点検済の証)が貼付されている
- 防犯登録票が貼付されている



BAAマーク



TSマーク

※外部団体等に協力を求める

◆自転車の整備点検 専門家に依頼

群馬県自転車軽自動車商協同組合 027-231-6788

平成30年は県内42の学校で実施

◆自転車の安全利用講座 専門家のアドバイス

群馬県交通安全協会 027-252-0251



自転車安全整備士による点検・整備

香川県 私立英明高等学校

それでも事故が起きたら 保険加入の勧め

◎県交通安全条例 第9条

自転車を運転する者は、**自転車事故により生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めるものとする。**

◎保険に加入していなかった どうなるか

「交通ルール違反で事故を起こしてしまった」

「転倒事故を起こしてしまった」

→ 歩行者や自転車とぶつかった

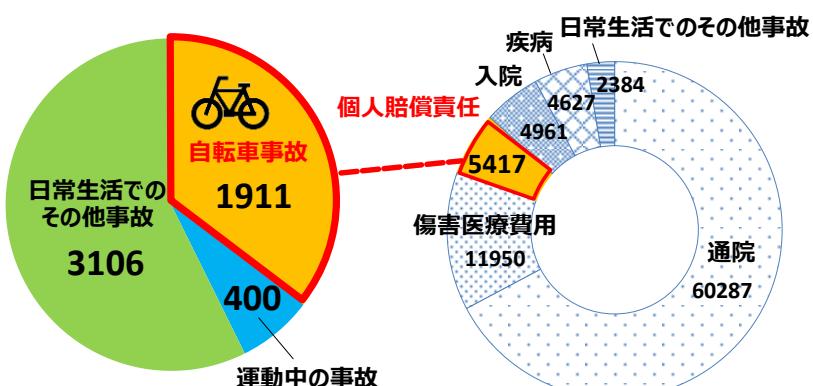
相手にけがを負わせてしまった 治療費用・慰謝料の支払

「相手の交通ルール違反で事故に巻き込まれてしまった」

→ けがを負った 相手が保険に入っていなかった

相手から治療費用を受け取れない

中高生の賠償責任（他人に損害を与えた場合）の保険金支払いは**自転車事故が最多多い！**

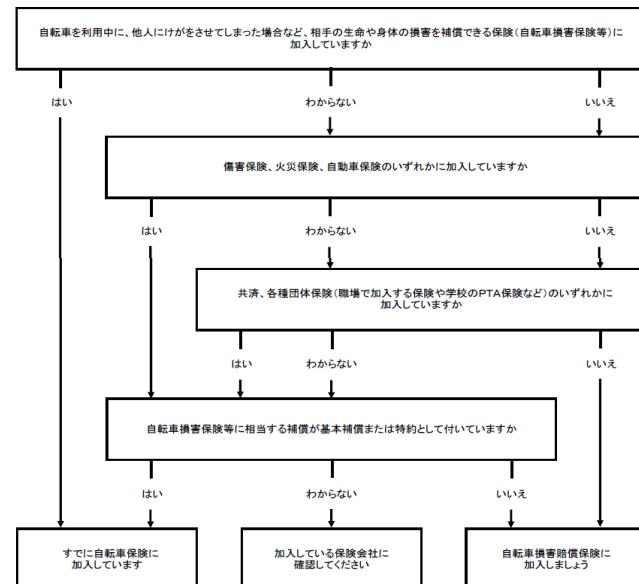


小中高校生向け保険商品の2016年4月～2017年3月支払い実績
AIG損害保険株式会社より

自転車保険の種類

種類		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
	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
共済		全労災・市民共済など
TSマーク付帯保険		自転車の整備・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

自転車保険に加入しているかチェックしてみよう



保険会社	商品名	補償範囲	補償内容	保険料(月額)	加入方法	加入年齢制限	対人賠償保険	本人死亡保険	本人入院保険	問い合わせ
ジャパン少額短期保険	ちゃりぼ	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	290円~370円	インターネット	なし	1000万円	300万円	日額6000円	http://charipo.net/
au損害	Bycle	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	360円~	コンビニ インターネット	74歳以下 2億円	500万円 250万円	日額8000円 日額4000円		カスタマーセンター 0800-700-0600 通話料無料 9:00~18:00 年末年始を除く
	Bycle S	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 歩行中の自転車との事故 自転車乗車車以外の交通事故	670円	インターネット	70~89歳 2億円	400万円 200万円	一時金4万円 一時金2万円		
		日常生活での事故								
三井住友海上	@さいくる	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	333円~	セブンイレブン	69歳以下 3億円	290万円	日額4000円		インターネットデスク 0120-933-504 通話料無料 9:00~17:00 土日祝・年末年始を除く
東京海上日動	eサイクル保険	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	320円~	インターネット	69歳以下 1億円	300万円	日額3000円		インターネットサポートセンター 0120-677-221 通話料無料 9:00~17:00 土日祝・年末年始を除く
	ドコモサイクル保険	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	450円~	スマホ	70歳以下 5億円	550万円	日額3000円		
		日常生活での事故								
損保ジャパン	自転車あんしん保険	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車乗車車以外の交通事故	350円~	ソフトバンク契約者	70歳未満 1億円	350万円	日額5000円		ソフトバンクあんしん保険お問合せセンター 0120-066-411 通話料無料 平日9:00~20:00 土日祝9:00~17:00 年末年始を除く
日本交通管理技術協会	TSマーク	本人への補償 相手への補償	自転車乗車中の事故 自転車整備点検料込	1000円台	自転車店	なし 1億円	100万円	一時金10万円		日本交通管理技術協会 03-3260-3621 土日祝・年末年始を除く 9:00~17:00

新学期に、自転車通学のマナーや 推奨自転車についての文書を配布しましょう。

※配布資料内あり（マニュアル集P●～P●）

通学許可の条件

保険加入について

安全な自転車選びの
推奨事項

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
- ・安全な自転車選びやメンテナンスの重要性を再確認する

参加者による意見交換会

◎自転車事故防止対策に関する自校の悩みについて

事故が減らない　効果がなかなか得られない
地域住民からの苦情が多い
どのような対策を行ったらよいかわからない　等々

◎自転車事故防止対策に関する取組の紹介

生徒の主体性の持たせ方
地域との協力の実践方法　等々

◎自転車事故を含めた交通安全対策効果の紹介