

# 三国丘中学校

## 自転車プロジェクト

### ～三中が広める堺の魅力～

#### 企画書（案）

6/3 ver.



#### 生徒会執行部

大津 龍二  
今西 純司  
山川 清陽  
三崎 りこ

# 目次

1. 企画の背景.....	1
2. 企画の概要.....	3
3. 実現に向けての課題.....	4
4. 課題の解決を含む企画の詳細.....	5
5. 経緯と今後のスケジュール.....	8
6. 運営体制.....	13
7. 資料.....	14



## I. 企画の背景

### 「三国丘中学校で自転車通学がしたい！」

本取組は、本校76期生の当時2年生であった山辺楓さんが、令和5年9月、校長室に行き、吉岡哲郎校長に「自転車通学がしたい！」と直談判したことから始まりました。その際吉岡校長は「これは難しい…」と感じ、山辺さんに、大人を納得させられる材料を用意するよう促し、帰しましたが、翌日彼女は事細かな資料を作成したうえで再び校長室にやってきました。すると吉岡校長も彼女の本気度を認め、乗り気となり、共に自転車通学に向けての考案を始めました。そして令和6年3月22日(金)の修了式後、山辺さんは体育館にて全校生徒と全職員の前でプレゼンし、結果として全校生徒の4分の3以上の信任を受け、これにより自転車プロジェクトが始動することが決まったのです。またその際、山辺さんだけでなく、生徒会執行部が主体となり、全校生徒の代表として企画の考案に携わることが決りました。

令和6年度になり、3年生になった山辺さんに生徒会執行部の主担当職員である大津龍二教諭、また生徒会役員から自転車プロジェクト担当として77期2年生の山川清陽さんが加わり、3人で協力し、5月にはプロジェクトの素案を完成させました。

6月6日(木)には、自転車プロジェクトメンバー3人と吉岡校長を合わせた4人で堺東まで行き、自転車の活用により回遊性を高める「SCC(Sakai Communication Cycle (さかいコミュニケーションサイクル))」のメンバーの方々や長らく堺の自転車業界に携わってきた方、堺市役所(サイクルシティ推進部 自転車企画推進課)の方など計10名の皆さんに、素案をプレゼンさせていただきました。その際、さまざまな視点からご質問やご指摘をいただき、今後応援していただくことを約束していただきました。

当初、令和6年度中の自転車通学実施をめざして企画の考案をしてきたプロジェクトメンバーでしたが、6月10日(月)に行われた校内の企画委員会にて、6日(木)にあったプレゼンの報告と素案の内容、今後の予定などについて説明したところ、参加職員からは、取組の詳細がまだ練り切れていないことや、全職員への周知不足、自転車通学について考えることは了承したが本当に実施することについては了承していないなど、多くの反対意見が出ました。

プロジェクトメンバーと他の職員の意識の差が浮き彫りとなり、本取組は大幅な軌道修正をすることになりました。またその際、一度全校生徒で通学するうえでの課題などについて考える場を設け、そのうえで詳細案を作成してはどうか、という意見が出ました。全校生徒の代表である生徒会執行部が主体となって企画を考案することは認められているものの、少人数での考案であり、内容が本当に全校生徒に沿ったものであるかという懸念もあったため、生徒会執行部から話し合い活動を改めて企画することを同意し、会議は終了しました。

本校の生徒会活動は前後期制であり、10月からの後期活動では、生徒会役員から77期2年生である三崎りこさんが新たにプロジェクトメンバーに加わりました。また、発案者である山辺さんは、高校進学に向けた受験勉強に集中するため、離脱が決まりました。

そして令和7年2月17日(月)、各教室にて全校生徒を対象にした自転車通学に関する話し合い活動が行われました。班ごとに考えを交流したうえで、生徒の皆さんには用意したファイルに意見を入力してもらいました。また、Microsoftの「forms」機能を利用し、生徒一人ひとりの意見を集めることもできました。

令和7年度になり、プロジェクトメンバーに今西純司主幹教諭が加わりました。その後もメンバーで協力し、職員や生徒たちからの意見でよりよいものを抽出しながら、本企画書を作成いたしました。



## 2. 企画の概要

### (1)目的

- ①自転車通学による通学時間の短縮や夏場の暑さ、冬場の寒さの軽減。
- ②自転車通学を通じた生徒の自転車利用に関するマナーの向上。
- ③部活動時などにおける校外での自転車利用に関するマナーの向上。
- ④三中生が安全な自転車通学を継続させることで、堺の魅力である自転車を安全面でPRする。

### (2)対象生徒

- ①自宅から本校までの距離が1.2km(実距離)以上であることを証明できる生徒。
- ②生徒会執行部が実施する自転車安全講習を受講し、かつ生徒会執行部が作成した自転車に関する試験(筆記・実技)の受験を通じて、安全に自転車通学ができると認められた生徒。
- ③人数は10名以内とする。(令和9年度以降は、実態に応じて人数増加も考慮)

### (3)実施時期(「7.」⑧大阪府が実施する交通安全に関する運動の期間は除外して実施)

第1回は令和8年1月(5日間程度)を予定。その後、課題の有無などを確認し、第2回は令和8年9月(10日間程度)、第3回は令和9年2月(10日間程度)を予定。令和9年度以降の実施については、生徒の通学状況や交通意識などを考慮し、段階的に回数を増やすことも検討する。

### (4)自転車の通学路

本校が認める徒歩での通学路のうち、生徒会執行部が点検・確認し、定めた通路にて通学する。

### (5)企画のゴール(最終目標)

生徒会執行部が実施する取組として、10日間程度かつ10名内で年間2回程度実施される自転車プロジェクトが、校区に住む方々や他の地域の人々に認知され、三国丘中学校の1つの文化として継承されていくこと。

### 3. 実現に向けての課題

令和7年2月に実施した職員向けアンケートより、職員が以下の事項を課題または懸念点として考えていることがわかった。(計31名回答。「7.」に一覧参照。)

- ・職員の負担増加への懸念
- ・事故の危険性
- ・事故発生時の対応
- ・自転車通学者の管理への不安
- ・駐輪場の整備および管理
- ・取組における規定
- ・違反生徒への指導
- ・生徒の交通意識の低さ
- ・生徒の安全確保

これらの課題の解決が期待できる内容を含めた企画の詳細を、次項「4.」で記すこととする。

## 4. 課題の解決を含む企画の詳細

(今後「4.」の内容をもとに、「三国丘中学校の自転車通学に関する規定」「自転車通学利用規約同意書」を作成予定。)

### (1)対象生徒

本校生徒のうち、自宅から本校までの距離が1.2km(実距離)以上であることを証明できる生徒を対象とする。対象生徒のうち希望する者は、生徒会執行部が定めた期間中、Googleマップなどの地図アプリにて紙面を出力し、「7.」記載予定の「自転車通学利用規約同意書」に必要事項を記入のうえ、該当欄に添付するなどし、生徒会担当職員に提出する。

期間中、生徒会執行部に必要書類を提出した生徒は、受付期間終了後、生徒会執行部が主催する自転車安全講習を受講する。その後講習の内容を踏まえた簡易な試験を受け、合格者のみ1次試験(筆記)対象者とする。

1次試験対象者は、後日生徒会執行部が用意する自転車の筆記試験を受験。高得点を取れた者を合格とし、2次試験(実技)対象者とする。最終的な合格者は10名以内とする。なお1次試験合格者は、自転車損害賠償責任保険等(自転車保険)への加入がわかるものを2次試験実施までに生徒会執行部に提出する。

2次試験対象者は、後日生徒会執行部が用意する自転車の実技試験を受験。使用する予定の自転車を学校に持ってこさせ、装備を点検する。点検後に不備のなかった者は、ブレーキのきき具合など、北館横の駐車スペースの一部を使って走行し、確認する。問題ないと判断された者を最終合格者とし、「7.」記載の「自転車通学免許証」を発行する。また、「7.」記載の「ナンバープレート」を発行し、自転車に装着させる。

なお通学生徒の最終的な選出に関しては、管理職や生徒指導主事、学年主任など、各職員にも相談のうえ決定することとする。

### (2)駐輪スペース

令和9年度1学期までは、北館校舎横にある職員用駐車スペースの一部を使い、カラーコーンとコーンバーを用いて設置。令和9年度2学期以降は職員用駐輪場を利用予定。

駐輪スペース付近の人員配置については、子どもの安全見守り隊などの地域の方や保護者、学校キーパーさん等に協力を要請する。また、生徒会役員も曜日ごとに担当する。

### (3)通学時間

登校時間は7時45分から8時00分とする。下校時間は15時30分から16時00分とする。

4時間授業または5時間授業の際は、終礼後10分後から30分間を下校時間とする。

部活動や生徒会活動など、放課後に学校が認めた活動に参加する場合は、この限りではない。ただし部活動の朝練習のための登校や、17時00分以降の下校については、当該部活動の主顧問に確認のうえ、承諾された場合のみ可能とする。この場合、監督責任は当該部活動の顧問となる。

### (4)通学路(図面は、「7.」③通学路を参照)

通学路は、生徒会執行部で定めたものを利用する。(歩道と同じとは限らない)

本校独自の乗り入れ禁止区域を設定する。(主に校舎内および学校周辺)

実施前、通学生徒を対象に、通学路を歩道にて確認する。

### (5)使用できる自転車の型および装備

**自転車の型は問わない。**

通学時ヘルメットは必ず着用する。ブレーキ、警音器(ベル)、前照灯(フロントライト)、尾灯(リヤライト)または反射器材、鍵が十分に装備され、防犯登録シールが貼られた自転車が使用できる。  
なお故障車、改造車は使用できない。

### (6)交通ルール

道路交通法に準ずる。以下、自転車の交通違反の例。

信号無視、一時不停止、通行区分違反(右側通行、歩道通行など)、携帯電話使用運転(ながら運転)、傘差しやイヤホン装着など公安委員会が定める違反、酒気帯び運転、あおり運転、妨害運転

### (7)違反者の対応

職員は、違反の取り締まりは原則おこなわないが、職員や関係者が偶然見つけた場合は、各学年の生徒会担当職員に報告し、生徒会主担当職員が当該生徒に確認し、事実であれば指導する。軽度の違反(校舎内での乗り入れ、ヘルメット非着用等)については厳重注意のうえ、保護者に連絡する。同生徒の2度目の違反については、軽重に関わらず免許を取り消す。重度の違反(道路交通法違反等)については、事故の危険性が高まることから厳重注意のうえ保護者に連絡し、1度目で免許を取り消す。

## (7)プロジェクト「成功」「現状維持」「失敗」の基準

令和7年度(冬季)、8年度(夏季・冬季)で計3回実施し、いずれも無事故・無違反であれば「成功」とする。軽度の違反者が発生した場合は、「現状維持」とするが、その場合は令和9年度以降に実施回数を増やすことはない。重度の違反者が発生した場合は、当該生徒の特性等も鑑みたうえで、主任会もしくは企画委員会にて管理職や生徒指導主事、学年主任等に諮りながら「現状維持」か「失敗」かを協議する。

事故が発生した場合は「失敗」とする。「失敗」の場合は、検討のうえで原則プロジェクトを終了させる。なお1度終了した場合、再開はしない。生徒会役員の中に自転車通学の担当を希望する者が出なかった場合に関してもプロジェクトは終了となる。

万が一「成功」「現状維持」「失敗」が明確に判断できない状況が発生した場合は、主任会もしくは企画委員会にて管理職や生徒指導主事、学年主任等に諮ったうえで決定する。

3回の実施が「成功」だった場合に限り、令和9年度以降に年3回以上の実施を検討する。なお年3回以上の実施を予定する場合は、回数や時期を企画委員会等で諮る。

## (8)事故発生時の対応

自転車通学中の事故発生時対応については、当該生徒の保護者が対応することが前提ではあるものの、学校側は生徒会担当職員が中心となり、管理職や生徒指導主事等と連携を図りながら対応する。そのため、今後作成予定の「自転車通学利用規約同意書」には、事故発生時に保護者の協力が得られるかという確認欄を記載する。

## (9)書類の管理

保健書類の管理については、生徒会主担当の職員が実施ごとに集め、期間中保管する。個人情報であるため、期間終了後は迅速に処分する。

## (10)その他

徒歩通学者の交通マナーの向上も併せ行う。警察と連携し、令和8年度以降、春の全国交通安全運動(4月6日～4月15日)や秋の全国交通安全運動(9月21日～9月30日)の期間を利用し、学校周辺を中心に、生徒会執行部が主体となって徒歩通学者を対象に交通マナー順守の啓発を図る。

## 5. 経緯と今後のスケジュール (令和5～10年度を記載。実態に応じて変更の可能性あり。)

### 【令和5年度】

月	日	内容	備考
9	某日	76期2年生山辺楓さんが吉岡哲郎校長に「自転車通学がしたい」と直訴。	
3	22	山辺さんが全校生徒・全職員にプレゼン。 生徒会執行部が主体となり、自転車プロジェクトの始動が決定。	

### 【令和6年度】

月	日	内容	備考
4	第2週	自転車プロジェクト始動。前期生徒会執行部が活動開始。 山辺さんに生徒会主担当職員の大津教諭と77期2年生の生徒会役員山川清陽さんがプロジェクトメンバーとして加わる。	
5	第5週	自転車プロジェクト素案完成。	
6	6	堺東にて「SCC」メンバーの方たちにプレゼン。 今後応援することを約束していただく。	
	10	校内の企画委員会にて6日のプレゼンと素案、今後の予定を説明。 反対多数により予定変更。今後、全校生徒による話し合い活動を踏まえて、再度企画の詳細案を作成することが決定。	
10	第1週	後期の生徒会執行部が活動開始。 77期2年生の三崎りこさんがプロジェクトメンバーに加わる。 発案者山辺さんは受験勉強のため離脱。	
2	17	各教室にて全校生徒による話し合い活動が行われる。 その際、Microsoftが展開するツール「teams」「forms」を利用し、全校生徒の意見を集める。	

【令和7年度】

月	日	内容	備考
4	第1週	前期生徒会執行部が活動開始。生徒会担当職員 今西純司主幹教諭がプロジェクトメンバーに加わる。	
	第3週	自転車プロジェクト企画書(案)完成。	
	22	校内にて自転車プロジェクトに関するミーティング開催。 堺市役所サイクルシティ推進部の方に企画書を見ていただき、助言 いただく。	
	26	通学路の点検(百舌鳥八幡駅・田出井町・堺市駅方面)。 自転車走行による危険な箇所の有無を確認。	
5	8	校内の企画委員会にて企画の概要を口頭説明。	
	14	通学路の点検(陵西通方面)。 自転車走行による危険な箇所の有無を確認。	
5	第5週	プロジェクトメンバーで企画書最終調整。	
6	5	校内の企画委員会にて企画提案。企画が通らなければ、内容を修正 し、7月企画委員会にて再度提案。	
8	下旬	保護者に文書にて自転車通学の概要を連絡。	
9	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第1回通学希望者を募集。	
	下旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
10	上旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
	下旬	1次試験合格者発表。	
11	上旬	1次試験合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
12	上旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
	中旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒步にて確認。	
1	中旬	第1回自転車通学実施。(5日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察 に協力を要 請する。
	下旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。	
2	上旬	事後アンケートで出た意見をまとめる。	
	下旬	事後アンケートで出た意見をふまえて、次回の改善案を検討する。	
3	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を 募る。令和8年度の実施の有無を含めて検討する。	

【令和8年度】

月	日	内容	備考
4	上旬	春の全国交通安全運動の期間中(4月6日～4月15日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
5	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第2回通学希望者を募集。	
	下旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
6	上旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
	下旬	1次試験合格者発表。	
7	上旬	1次試験合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
9	上旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒步にて確認。	
	中旬	第2回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	下旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。 秋の全国交通安全運動の期間中(9月21日～9月30日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
10	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。	
11	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第3回通学希望者を募集。	
	中旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
	下旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
12	上旬	1次試験合格者発表。 合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
1	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
	下旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒步にて確認。	
2	上旬	第3回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	中旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。	
	下旬	事後アンケートで出た意見をまとめる。 事後アンケートで出た意見をふまえて、次回の改善案を検討する。	
3	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。令和9年度の実施の有無を含めて検討する。	

【令和9年度】

月	日	内容	備考
4	上旬	春の全国交通安全運動の期間中(4月6日～4月15日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
5	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第4回通学希望者を募集。	
	下旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
6	上旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
	下旬	1次試験合格者発表。	
7	上旬	1次試験合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 2次試験合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
9	上旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒歩にて確認。	
	中旬	第4回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	下旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。 秋の全国交通安全運動の期間中(9月21日～9月30日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
10	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。	
11	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第3回通学希望者を募集。	
	中旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
	下旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
12	上旬	1次試験合格者発表。 合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
1	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
	下旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒歩にて確認。	
2	上旬	第5回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	中旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。	
	下旬	事後アンケートで出た意見をまとめる。 事後アンケートで出た意見をふまえて、次回の改善案を検討する。	
3	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。令和10年度の実施の有無を含めて検討する。	

【令和10年度】※令和11年度以降も年間2回程度の実施を予定。

月	日	内容	備考
4	上旬	春の全国交通安全運動の期間中(4月6日～4月15日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
5	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第6回通学希望者を募集。	
	下旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
6	上旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
	下旬	1次試験合格者発表。	
7	上旬	1次試験合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 2次試験合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
9	上旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒步にて確認。	
	中旬	第6回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	下旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。 秋の全国交通安全運動の期間中(9月21日～9月30日)、徒歩通学者を対象に、交通マナー(道路の横並びでの登下校など)の啓発を行う。	事前に警察に協力を要請する。
10	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。	
11	上旬	全校集会にて、全校生徒に自転車通学の概要を説明。 第7回通学希望者を募集。	
	中旬	通学希望者に企画詳細を説明。	
	下旬	通学希望者を対象に交通安全講習と筆記試験実施。(1次試験)	
12	上旬	1次試験合格者発表。 合格者を対象に、実技試験実施。(2次試験)	
1	中旬	2次試験合格者発表。(10名以内) 合格者を対象に、自転車装備の最終点検を実施。	
	下旬	生徒会執行部で定めた実際の各通学路を徒步にて確認。	
2	上旬	第7回自転車通学実施。(10日間程度) 警察に見守り協力をしてもらう。	事前に警察に協力を要請する。
	中旬	全校生徒と全職員を対象に事後アンケート実施。	
	下旬	事後アンケートで出た意見をまとめる。 事後アンケートで出た意見をふまえて、次回の改善案を検討する。	
3	上旬	校内の企画委員会にて次回の改善案を説明。参加職員からも意見を募る。	

## 6. 運営体制

- ・自転車通学における運営は生徒会執行部が担い、生徒会担当以外の職員は原則自転車通学に関する業務には携わらない。
- ・違反者が発生した場合、指導は生徒会担当職員が担う。
- ・駐輪スペースの管理については、事前に地域の方や保護者に無償による協力を要請する。協力が難しい場合は、自転車通学者の家庭から参加費を集め、有償による人員配置も含めて検討する。
- ・事故発生時対応については、「4.」(8)参照。
- ・書類や試験の準備など運営の補助は、自転車プロジェクトを担当する生徒会役員が中心となっておこなう。

## 7. 資料

### ①令和7年2月17日(月)自転車通学に関する全校生徒の話し合い活動での生徒の意見まとめ

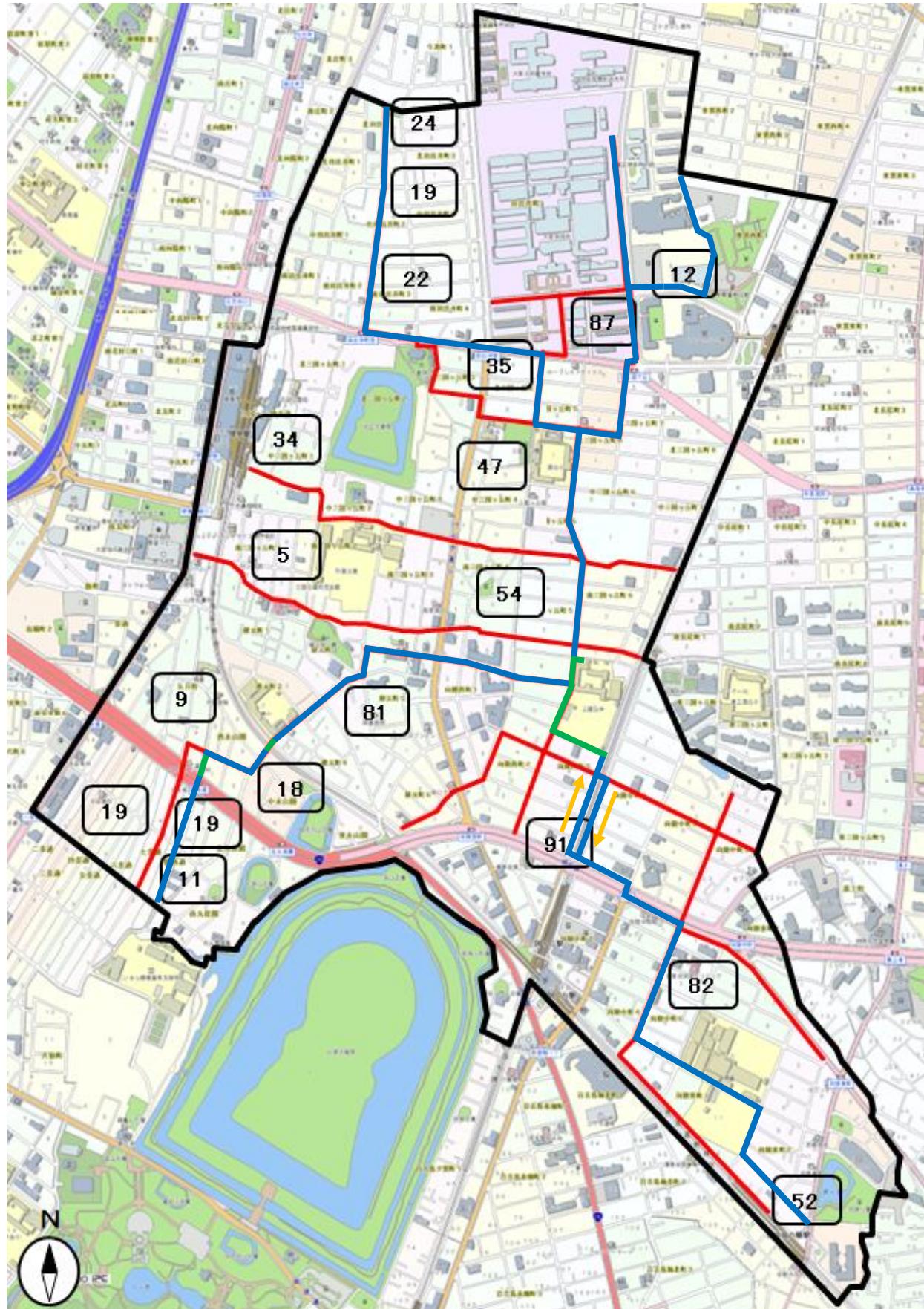
管理の問題についてのアイデア	ルールについてのアイデア	安全性を高めるためのアイデア
・実施前後の管理(書類の提出や確認、保管など)は誰がどのようにするか ・実施中の管理(ルール順守の確認や、違反への指導など)は誰がどのようにするか ※「先生が管理する」という選択肢は除外しなければならない	・「」のルールや減点方式の罰則について、「もっとこうしたらしい」という内容はないか ・違反者を減らすために、何か良い案はあるか ・ルールや罰則を増やすほど、管理する側は大変になる。この問題を解決する良いアイデアはないか。	・「ヘルメット着用」や「ブレーキ・ベルの装備の確認」などのほかに、安全性を高めるために何かできることはあるか
自転車のための新たな委員会を設置し管理する	下校時(部活動後含む)のルール策定(ライト点灯時間など)	通学路を指定する
生徒会・学級代表が管理する	違反した場合、即禁止にする	近隣の方に、自転車通学時間をアナウンスする
現在ある各種委員会の中で管理する	違反した場合、通学停止期間を設ける	定期的な点検
自分自身で管理する	法で定められた交通違反のレベルで決める	自転車の走行スピードを決める
人を雇う	罰則は先生方が目視した時に罰則をしたほうがいいと思う。ほかの生徒が見て先生に行った時には確実な証拠がないから(さすがに色んな人(大人数)が見ていた場合は罰則を発動したほうがいい)	交通ルール(左側通行、並走禁止、信号確認、左右確認、十字路では止まる、話しながら移動しないなど)順守
通学希望者の中で管理する	ルール・罰則追加(左側通行、自転車レーンを走る、歩道では自転車を押す、二人乗り・並走禁止など)	視力による規定を設ける
PTAが管理する	自転車についての講習の回数を増やす	学校で点検の仕方をレクチャーする
地域の方がボランティアとして管理する	試験を設ける(テストに受かった人だけ許可)	警察などに安全教室をしてもらう
放課後に学年主任または担任の先生が保護者に通達そして本人に指導	資格制(免許制)にする、免許証をつくる、一定期間違反がない人にゴールド免許を発行する	見回りをしてもらう(月に2回程度)
生徒会が管理し、緊急用の先生をつけておく	免許証のようなものにスタンプラーのように減点したことを可視化する	PTAや大人の人たちに協力してもらう 地域ごとに安全を見守る生徒を決める
生徒会。でも保険とかは結局先生がやらないといけない。子供ができることではない。結局先生の負担が増えただけ。	雨天時のルール(レインコート、禁止など)を策定する(朝降っていなくても放課後降る場合も考える必要あり)	自転車講習会をおこなう
各クラスで自転車を管理する人を1人ずつ選出する	通学可能時間の延長	集団(班)で登下校する
先生が管理しないと個人情報がばれるかも	通学可能地域の拡大	自転車用ドライブレコーダーの取り付け義務化
	ルールのさらなる明確化(素行不良、交通道徳など)	学校で一定期間ごとに確認する
	減点についてのルール変更(加点を設ける、持ち点の変更、減点数の変更など)	三中生(自分)とわかるような印などをつける
	月謝制にする	時間に余裕をもつ
	違反を点数でなく回数でカウントする(管理の負担軽減)	安全チェックリストを作る
	自転車用ドライブレコーダーの取り付け義務化	月1で抜き打ちテストを実施する
	日によって利用できる人(学年・クラスなど)を決める	雨天時は禁止する
	違反点数の回復やりセットを設ける	肘とひざにプロテクターを付ける
	ルールをわかりやすくするため、細かなものを減らしてまとめる	自転車に関する法律を知る研修を受ける
	使用できる距離を指定しない	鞄をかごの中に入れない
	見回りしてくれる人をつける	光る(蛍光色の反射する)シールをはる
	家が近い人同士で集団登校する	安全を守るための動画(ビデオ)を観る
	登校グループを作り、持ち点はグループ単位とし、罰則時は連帯責任で減点させる	通学可能時間を延長する(あせらないように)
		自転車の利用の有無で登校時間を分ける
		安全への意識を高める(自動車の内輪差の注意、リュックのひもなどが車輪に絡まないように、ライト点灯など)

駐輪スペースについてのアイデア	堺の魅力の伝え方についてのアイデア	その他
・学校生活を送る上で、邪魔にならないところでどこか使えそうな場所はあるか ・お金のかからない駐輪スペースの作り方で、何か良い方法はあるか	・周りの人に、堺をより魅力的に感じてもらうためには、自転車通学の際に何をすればよいか	・その他、自転車プロジェクトについて何か課題として感じることがあれば、その内容についての解決策を考えてください。
現3年生の校舎前(教員の駐車スペースの一部)	あった人にあいさつなどをする	罰則の確認方法の詳細
自動販売機付近	自転車(またはヘルメットなど)に堺の魅力を伝えられる広告(シールなど)を貼る	電動アシスト自転車は良いか
築山付近	車が止まってくれたら頭を下げる	通学可能範囲の拡大
教員の駐輪場	堺市のホームページに三国丘中学校は自転車プロジェクトをしていることを伝える	通学可能時間の延長
プール付近	堺の魅力より安全を大事にすればいい。近隣住民の理解が得られ、交通ルールを守ることで治安の良さがアピールできるから。	駐輪場について(作成方法、スペースは足りるのか、混雑、駐輪代の有無)
体育館周辺	ポスターを作る	下校時のルール策定(部活動、下校中の寄り道など)
南校舎側面	安全移動・絶対無事故	現小6にも聞くべき
新校舎に設ける	積極的に新しいことを進め、安全に進められるというところを見せる	数人の生徒が違反を起こしただけで、三国丘中学校全体のイメージが悪くなる
校庭	マナーを守っていたら学校の治安もよくなる	ルールのわかりにくさ
中庭	自転車をもっと活用したり周りに広めたりする	遅刻した場合の扱い
学年ごとなど駐輪場所を分散する	垂れ幕を作る	混雑が起きないための対策
コーンで囲んで場所を作る	古墳に関するグッズ展開を行う。(例、埴輪や土偶の置物や鉄剣の模型) 自転車に装着するグッズ展開を行う(ヘルメット)	希望者募集期間の拡大
藤棚	たすきをつけて堺を背負って走る	自転車の鍵の扱い
家庭科室の近くのスペース	堺のキャッチコピーを自転車のカゴの前に取り付ける(色々な人に認知され、ダサければ本当に自転車をどうしても使わ	一度一週間試用期間を作つて感想を聞くとかすれば具体的な意見が得られるのではないか 規則違反などは誰が判断するのか、誰が管理するのか
		減点の記録はどうするのか
		家から学校の距離で自転車登校可能な範囲を決める
		事故が起きた際の責任の所在の明確化
		誰でも利用できるようにする
		人身事故の危険性
		許可証の偽造への懸念
		監視がない通学途中のルール違反
		企業の広告をつけて広告収入でお金を取りそのお金で管理する人を雇う

## ②自転車通学に関する職員向けアンケート(令和7年2月実施。31名回答)

自転車プロジェクトについて、お気持ちを「1」で選んだ意見について、理由を教えてください。なお、できるだけ具体的にお願いします。 最も近いものを1つ選んでください。		懸念点のまとめ	懸念点への対策	その他、ご意見がありましたらお願いします。
どちらかといえば賛成	校区がもう少し狭ければ現状通りで問題ないかと思うが、登校に20.30分かかる生徒がいるならば、徒步で登校させるのもかわいそうな気がするから。	通学可能な距離	通学可能な距離の明確化	
どちらかといえば賛成	自転車通学可能な距離を具体化するのも難いと思うが…(1.5km以内であることを証明する必要はある? そうなら何資料を提出しないといけない?)	教師の負担、事故の危険、苦情の増加	教師の負担がない工夫の考案、安全性を高める工夫の考案、苦情への対応	
どちらかといえば賛成	肯定的部分: 子どもたちの負担軽減、市の自転車事業の一環になりうるから。 否定部分: 教員の負担増加・事故、トラブル、苦情の増加。			
どちらかといえば賛成	遠くから通てくる生徒がいるから。重い荷物を背負って何十分も歩くのは大変だと思います。			
どちらかといえば反対	罰則規定ありきの発想だから物事が良いものにならない。	罰則があること	罰則を無しにする?	グループワークの方法などのスキル向上が必要
どちらかといえば反対	最初はルールを守っていても慣れてくると守らない、守れない人が多くなる気がします。それにより、交通事故などがやめに関わってくるので危険だと思います。	慣れによる違反者および事故の増加	定期的な講習の実施	
どちらかといえば反対	だれがどのように取り組むのかがとても複雑	取り組まる者の複雑さ	取り組まりの有無を含めた明確化	
どちらかといえば反対	重大事故の可能性、交通ルール順守(危険運転)、駐輪場の整備・管理と教職員の勤務時間	教師の負担、事故の危険、違反者、駐輪場の管理	教師の負担がない工夫の考案、安全性を高める工夫の考案、駐輪場の管理者の明確化、苦情への対応	
どちらかといえば反対	子供たちが事故に巻き込まれたり、巻き込んでしまった際の代償が大きく、安全指導の面でも教職員の負担も大きいかと思います。命を守ることを最優先と思うと、どちらかといえば反対意見寄りになってしまっています。	教師の負担、事故の危険	教師の負担がない工夫の考案、安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	お忙しい中進めて頂いてありがとうございます。 一意見としてはやはり、事故に関しては非常に怖いを感じる。また、校舎改築が進んでいく中で、駐輪場所も大事だが、そこでも接触などの事故がありそうで、安全に進めていく自信がないため。	(駐輪場を含めた)事故の危険、	安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	自転車の置く場所がない。通学中の事故の発生時の保険や対応が不確定なため、賛成ができない。	駐輪場がない、自転車保険への不明瞭さ、事故時の対応の不明瞭さ	駐輪場の整備、保険への明確化、事故時の対応の明確化	
どちらかといえば反対	危険性が高いと思うから。	事故の危険	安全性を高める工夫の考案	プライベートなことを考えると、自転車に乗ることの危険性や義務に対して学習することは意義があると思う。プロジェクトを自転車に関する学習の場とし、部活動の移動の際に適応するようにしてはどうか。
どちらかといえば反対	自転車通学は反対。朝の時間帯は混雑しているし、それぞれが急いでいるので事故が発生しやすい。 交通事故の多い地域でもあり、事故による責任が持てない。また事故が発生したときの保護者の対応も期待できません。命の危険性を考えると危険を冒して自転車通学を許可する必要性を感じない。	朝の混雑や交通量の多さによる事故の危険、事故時の責任、保護者対応の不安	朝の混雑や交通量の多さへの懸念が残らない安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	取り返しのつかない事故の起きる可能性が徒步登校よりも高まると思うから。選択制ではなく、一部の地域のみ許容する形であれば検討してもよいと思う。	事故の危険	安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	自転車プロジェクトの趣旨 자체は素晴らしいと思いますし、生徒たちの主体的な取り組みも大切だと感じています。	生徒指導の対応等、朝から様々な対応が増えることが考えられる。また生徒指導についても一部の教員に偏りがあるため。	管理側の負担の大ささ	管理側の負担の軽減
どちらかといえば反対	ただ、あまでも期間があり(短期間)の場合の話であり、継続して、ずっと自転車通学がしても良くなるというのではなく、自転車通学を管理する側の生徒たち、それに関わる先生の負担的にも難しいと感じています。	事故の危険、教師の交通意識の低さ、各関係者との協力	事故の危険、教師の交通意識の低さ、各関係者との協力	毎日遅くまでお疲れさまでございます。他に生徒たち主体でできる活動を生徒たち自身に考えさせたらどうでしょうか。
どちらかといえば反対	プロジェクト自体は物事を変化させるという観点からいい学習になっていると感じているが、自身の気持ちはして事故などの危険性を危惧しているため少し反対である。 また生徒会プロジェクトを行った際に、子供たちの反応や取り組む姿勢に少し消極性を感じたため、少しプロジェクトへの意欲がそがれていると感じた。	事故の危険、生徒の意欲の低さ	安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	生徒指導、事故対応等、朝から様々な対応が増えることが考えられる。また生徒指導についても一部の教員に偏りがあるため。	違反者への対応、事故の危険	違反を減らす工夫の考案、安全性を高める工夫の考案	
どちらかといえば反対	不測の事態は起きるもの、事故が起きてからでは遅い。近隣の他の校がやっていない、先生自身が交通ルールを守っていない。ただし、おもしろい取り組みではある。近隣住民、保護者、関係各署が連携して理解や協力を得られるのであれば実施すればよいと考えます。	事故の危険、教師の交通意識の低さ、各関係者との協力	事故の危険、教師の交通意識の低さ、各関係者との協力	
どちらかといえば反対	事故への懸念。現時点、下校指導として徒步で歩く、車を避けない、大きく述べて歩くなど…先にそちらの対応など。また、駐輪場の対応や登下校指導など、最終的には確かに教員が対応しないといけなくなることが多い見えたるが見えたる。	事故の危険、登下校時の生徒の交通意識の低さ、教師の負担の大きさ	事故の危険、登下校時の生徒の交通意識向上、教師の負担の大きさ	
どちらでもない	このプロジェクトを進めるために細かいところまでとても考えられていて日々、本当に疲れ様です。 もし実際に通用できるようになれば生徒たちにとってのメリットも大きいと思います。 その中でやはり罰則制度や登校時間の見極めなど生徒だけでは管理し難い部分の生徒会担当の先生方の負担も大きいのが心配です。ただ、負担を分散するために例えば全職員で担当などを割り振る、となつても勤務時間前のこともあり、厳しい先生もいるので…負担の分散化が課題のように感じています。	教師の負担の大きさ	教師の負担の大きさ	
どちらでもない	登校中の子どもの安全確保のための体制を整えることが一番難しいのだろうと感じる。自転車登校を実施している学校の真似ができるならいいのではないかと思う一方、三國丘中学校の環境や実態(生員の負担)の面から、実施に向けた環境整備とその後継続していくための労力確保が本当に可能なのかが問題だと感じました。	登下校時の生徒の安全確保、教師の負担の大きさ	登下校時の生徒の安全確保、安全性を高める工夫の考案、教師の負担がない工夫の考案	
どちらでもない	自転車プロジェクトというものが、自転車通学の可否について考えるだけのものであるならば賛成です。 しかし、自転車通学を現実に進めていくとするならば大反対です。			具体的にあければキリがないし、書ききれません。それぐらいあり得ないし、簡単には協力できない案件だと考えてあります。本気でこのアンケートに解答しようとするはばど作業で時間がかかるかもしれません。自分自身もそうですが、大津先生の残業時間や在校時間、働き方を見て、これ以上の負担をかけはいけないと思います。大津先生が教員として自転車プロジェクトを本当に進みたいと考えており、苦にならない案件ならば…とも思いますが、教材研究や部活動と違って自分のやりがいだけでは済まない問題で、全教員を巻き込む問題です。
①登校下校時の事故の増加性我の重体化、その対応	今年度、自転車通学をしている(未認可)生徒は、知る限りで3名います。1年生砂、2年生筒井、3年生番匠です。(他にも認定校更変届を提出したうえで校区外から登校している生徒で自転車通学をしている生徒がいるかもしれません。)把握している3名のうち、2名が今年度登校中に車との接触事故を起こしてます。幸い大きな怪我には至りませんでしたが、2件の事故とともに事故現場まで保護者は来ませんでした。仕事を理由です。警察からの本人を取り、事故相手との連絡先の交換、事故相手と保護者の連絡の橋渡し、等々も教員がなければなりませんでした。	事故時の対応、駐輪場の管理、通学可否に関する規約	事故時の対応の明確化、駐輪場の管理の明確化、規約の制定	自転車通学を許可する方向で進みたいのならば、「進める場合」と「止める場合」の判断基準も明確にしてください。「生徒・保護者・教員にアンケートを取り3分以上上の賛成をもって進めん」や「3分の2以上満たない場合はその段階で自転車プロジェクトは中止する」等がわかりやすくなります。今はまだその段階に至っていないのかかもしれないが、誰がこの案件に本気で取り組んでいるのかもわかりません。
②管理について	学校が認め家庭教校地内に自転車を駐輪する場合、誰がどうやって管理するのでしょうか?「管理が必要ない」と本気で考へているならば、なぜ世の中に駐輪場があり、駐輪場管理人や機械があるのでしょう? 世の中で不法駐輪は撤去されます。場所も同様です。では、学校に駐輪する場合、誰がどうやって管理するのでしょうか? 管理がなければ自転車通学を認められない生徒が自転車で登校し、校内に停めても誰も気づきません。駐輪場の整理は誰がやるのでしょうか? 管理する人間や機械はどうやって訓練しますか? 定額競争で放題の教員で対応しますか?			
③継続について	仮に自転車通学が許可されたとして、毎年教員の異動は発生します。そんな中で、誰がどのようにこのプロジェクトを引き継いでいくのでしょうか? 生徒会を担当する教員が自転車プロジェクトを年度当初に離職や生徒、保護者に説明するのでしょうか? あるいは反対する教員多数になった場合は、以降自転車通学は中止にするのでしょうか? 三中でも部活動の終わり方が議論にあがっていますが、自転車通学を学校として見直したり、中止する規定は設けないのでしょうか? 「ただ立ち上げる」、以降は「赴任した先生にお任せ」はあり得ないと思います。			
どちらでもない	プロジェクトを進めることは賛成だが、実際に実現するのは困難を極めてしまうし、自転車通学になるところのデメリットが多いと思う。	登校に時間がかかるところを考えれば有効な通学手段であると思う。	駐輪スペースがない、違反者への指導	実際の生徒会のメンバーはこのプロジェクトに積極的なのだろうか?
どちらでもない	しかし駐輪スペースの問題、以前生徒会が全体に伝えていた、違反生徒への指導などを考えると負担が一部の先生に偏ることも予想され実用的ではないのとも思う。			
強く賛成	実際に家庭訪問等で生徒らの通学路を歩いていると、特に夏場は大人でもかなりしんどいと感じました。少しでも学校への通学の負担が軽減される生徒が増えるのであれば、できる限りのことはしたいと思います。			
強く反対	事故を起こす可能性がある。特に加害になってしまふと心配です。人の死ににかかわると思います。今、特に自転車の死亡事故が増加しているのにに対して自分事と考えられている生徒がどれだけいるでしょうか? 今の、クラブの際の自転車使用の様子や普段の登下校の様子を見ても、ルール徹底は難しく、校舎改築のため物理的にも難しいと思ひます。	事故の危険、生徒の交通意識の低さ	安全性を高める工夫の考案、生徒の交通意識向上	自転車関係の事故の増加数や、裁判になったケースなど調べてみてはいかがですか??
強く反対	自転車交通事故が増えており、昨年11月より自転車の罰則も強化されている中、何故自転車プロジェクトを進めようとするのか分かりません。拿さし運転、二人乗り、並進運転などの危険行為が予測でき、ヘルメット着用ははどうするかという課題や最悪の場合事故に遭うとも考えられます。リスクしかないと思います。	事故の危険、生徒の交通意識の低さ	安全性を高める工夫の考案、生徒の交通意識向上	生徒主体でプロジェクトをやらせたいということは良いと思います。他のプロジェクト案を検討されたら良いのではと思います。
強く反対	教師の負担は確実だと思います。自転車置き場の設置、自転車のいたずら処理、生徒の安全確保、マナーの向上、交通事故、等々。思いつくだけでもかなりの手間がかかり、生徒指導案件が何も起こらないことは考えられないと思います。	教師の負担の大きさ、駐輪場の整備、事故の危険、生徒の安全確保	教師の負担がない工夫の考案、駐輪場の整備、安全性を高める工夫の考案	
強く賛成	「自転車で通学したい」という生徒の声を尊重しつつ、それに応えるために生徒らがルールやマナーについて深く考えることができるよい機会だと思います。生徒の自主性を応援したいです。			

③自転車による通学路(案)



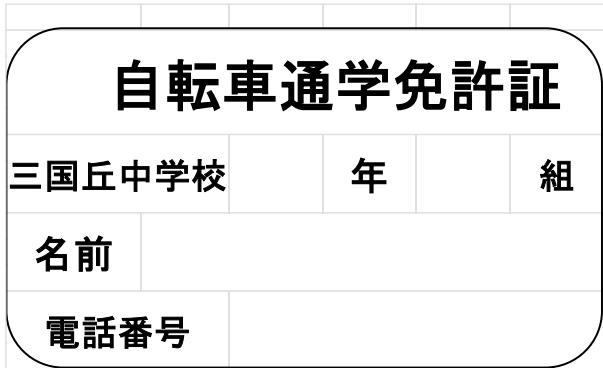
—— 指定通学路

—— 校区境界線

—— 自転車による通学路

—— 自転車による通学路(押し歩き)

④自転車通学免許証(イメージ)



⑤ナンバープレート(イメージ)



⑥三国丘中学校の自転車通学に関する規定

(今後作成)

⑦自転車通学利用規約同意書

(今後作成)

⑧大阪府が実施する交通安全に関する運動(警察への協力を要請しづらい期間であるため、

該当期間は通学を実施しない予定)

春の全国交通安全運動	4月6日～4月15日（毎年）
夏の交通事故防止運動	7月1日～7月31日（毎年）
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日（毎年）
自転車マナーアップ強化月間	11月1日～11月30日（毎年）
年末の交通事故防止運動	12月1日～12月31日（毎年）

## ⑨今後、堺市役所サイクルシティ推進部の方々に協力いただけること

- ・警察による自転車安全講習実施の要請
- ・希望者へのヘルメットの貸し出し
- ・通学路についてのアドバイス
- ・堺東駅などでの自転車に関するキャンペーンへの招待

(警察による自転車安全講習のパワーポイントイメージ)

2025年

**知っていますか？**

## 自転車の正しい乗り方



**大阪府警察本部交通部  
交通総務課自転車対策室**

**はじめに**

皆さんのがんばっている大阪の自転車事故の状況を見てみましょう。

**●大阪の自転車事故情勢について**



年	件数	負傷者数	死者数
令和2年	8,774	8,572	35
令和3年	8,880	8,737	27
令和4年	8,855	8,599	29
令和5年	9,041	8,801	37
令和6年	8,641	8,367	34

※ 死傷者数は自転車専用中の死傷者を計上

1年間で**8千件以上**の自転車が関係する**交通事故**が発生しています。

**●年齢別負傷者数（令和6年中）**

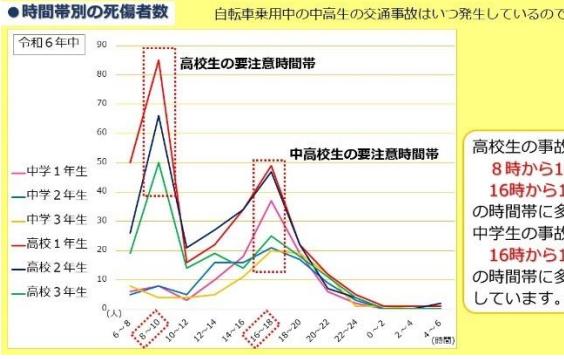


年齢	負傷者数
10歳	62
11歳	67
12歳	83
13歳	98
14歳	102
15歳	191
16歳	281
17歳	234
18歳	159
19歳	156
20歳	133
21歳	112
22歳	131
23歳	127
24歳	144
25歳	125
26歳	131
27歳	124
28歳	123
29歳	122

年齢別で見ても**自転車事故が特に多いのは高校生の年代**です。  
中高生の時に正しいルールを身につけ、交通事故を防止しましょう。

**●時間帯別の死傷者数**

自転車乗用の中高生の交通事故はいつ発生しているのでしょうか？



高校生の要注意時間帯  
中高校生の要注意時間帯

高校生の事故は、**8時から10時**、**16時から18時**の時間帯に多く発生し、中学生の事故は、**16時から18時**の時間帯に多く発生しています。

**大阪の自転車事故状況が分かりましたか？**

自転車は年齢を問わず乗ることができます、便利な乗り物ですが、交通ルールを守らないと自分自身が怪我をしたり、人を傷付けてしまうこともあります。

自転車事故から皆さんが命を守るために、  
正しい交通ルールを身につけ、安全に利用しましょう。




19

## 自転車の定義

**重要!!** 自転車は「車のなかま」、歩行者と同じではありません。

### ○ 車両の定義

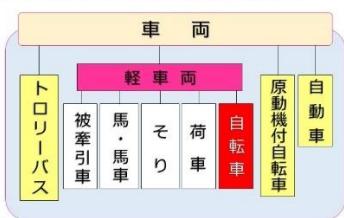
【道路交通法第2条第1項第8号】  
=自動車、原動機付自転車、  
**軽車両**及びトロリーバスをいう。

### ○ 軽車両の定義

【道路交通法第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、かつ、レールを必要としない車をいう。

### ○ 自転車の定義

【道路交通法第2条第1項第11号の2】  
→ペダルまたはハンド・クランクを用い、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をいう。



## 自転車の点検

自転車を安全に利用するために、自転車の点検整備をしましょう。

点検の合言葉 **ハ・ラ・ブ・タ・ベ・サ**



**ハンドル**

しっかり固定されているか

**ライト**

明るく点灯するか

**ブレーキ**

前後輪ともよく効くか

**タイヤ**

空気は入っているか

**ベル**

ちゃんと鳴るか

**サドル**

両足先が地面に着くか

## 自転車の通行するところ

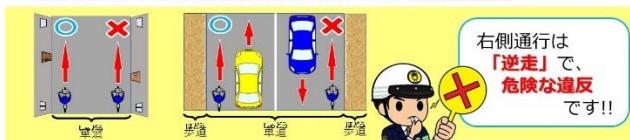
**重要!!** 自転車は「車道の左端」に寄って通行する。

### ○ 車道通行

→**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り出すためやむを得ず歩道または路側帯を横断するときは、この限りではない。)

### ○ 左側通行

→**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。



## 歩道通行の方法

### ○ 歩道通行の方法

【道路交通法第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りません。

**重要!! 歩道は歩行者優先!!**

- 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。

歩道での他の自転車と行き違う時は、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）

車道の左側通行が原則です！ 歩道通行は例外です！

## 自転車の歩道通行

### ○ 普通自転車の歩道通行

【道路交通法第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ます**。

**例外規定！**

①歩道通行可の標識・標示がある場合	②子どもや高齢者、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

自転車関連事故件数は減少したものの・・・  
でも、「自転車対歩行者」の事故は横ばい。



## 交差点横断時の注意点

### ○ 自転車横断帯による交差点進行

【道路交通法第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ない。



## 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

【道路交通法第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**。



## 交差点の右折方法

### ○ 自転車横断帯による交差点通行

【道路交通法第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

【道路交通法第3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。

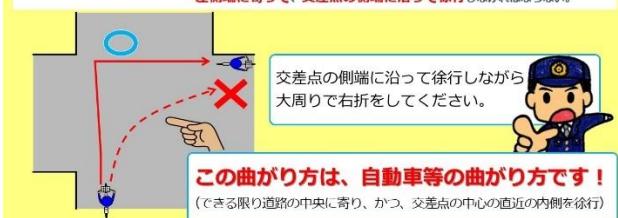


信号のない交差点は、どうやって曲がればいいの？

### ○ 自転車横断帯がない交差点での右折

【道路交通法第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。



## 自転車一時停止

### ○ 一時停止 【道路交通法第43条抜粋】

⇒自転車は、一時停止の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、交差車両等の通行を妨げないようにしなければならない。

### 重要!! 一時停止は自転車も止まって安全確認!!



## 自転車一方通行路の通行ルール

### ○ 通行の禁止等 【道路交通法第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進行してはならない。

### ○ 左側通行等 【道路交通法第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**に寄って進行しなければならない。



## 自転車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 【道路交通法第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**ようになればならない。



## 自転車ながら運転

### ○ 携帯電話使用等 【道路交通法第71条第5号の5】

⇒**自転車を運転する場合**においては、自転車が停車しているときを除き、

携帯電話用装置等を通話のため使用してはならない。

自転車を運転する場合においては、自転車が停車しているときを除き、

画像表示用装置に表示された画像を注視してはならない。

### 重要!! 自転車のながらスマホの罰則強化

#### 【罰則】

6ヶ月以下の懲役又は10万円以下の罰金  
(交通の危険を生じさせた場合)

1年以下の懲役又は30万円以下の罰金

罰則は自転車も車やバイクと同じ。

#### 【罰則】

片手運転でふらつきやすい  
画面(会話)に集中して  
周囲の状況が見えない  
など非常に危険!

自転車を停車させてから  
使用してください。



## その他に気をつけるべきこと

### 夜間のライト点灯義務

【道路交通法第52条第1項、大阪府道路交通規則第10条第1項】

自転車は、夜間(日没から日出までの間)、道路を通行するときは、前照灯をつけなければならない。

### 並進の禁止

【道路交通法第19条】

自転車などの軽車両は、他の軽車両と並進してはならない。

### 二人乗りの禁止

【道路交通法第57条第2項、大阪府道路交通規則第11条】

## 自転車ヘルメットの着用

### ○ 自転車に乗車する者に対する乗車用ヘルメット着用 【道路交通法第63条の11】

→ 1 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。  
2 自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に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。  
3 児童又は幼児を保護する責任のあるものは、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に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。



### 全世代でヘルメットの着用が努力義務

乗車用ヘルメットはSGマークなどの安全性を示すマークの付いたものを選びましょう

自転車事故で亡くなつた方の約6割は頭部の損傷が致命傷となっています。

また、亡くなつた方のはとんどがヘルメットを着用していませんでした。

万が一の時に正しくヘルメットを着用しましょう!

## 自転車安全利用五則を覚えましょう!!

### ～自転車安全利用五則～

#### 1 車道が原則、左側を通行

#### 歩道は例外、歩行者を優先

#### 2 交差点では信号と一緒に停止を守って、安全確認

#### 3 夜間はライトを点灯

#### 4 飲酒運転は禁止

#### 5 ヘルメットを着用



## 交通事故

### ○ 救護（緊急）措置義務 【道路交通法第72条第1項後段】

⇒交通事故があつたときは、その**自転車の運転者**は、直ちに自転車の**運転を停止**して、**負傷者を救護**し、道路における**危険を防止する措置**を講じなければならない。

### ○ 報告義務 【道路交通法第72条第1項後段】

⇒交通事故があつたときは、その**自転車の運転者**は、救護（緊急）措置を講じた後、直ちに最寄りの警察署等の**警察官**に、当該交通事故が**発生した日時**及び**場所**、死傷者の数及びその負傷の程度、損壊した物及びその損壊の程度等を**報告しなければならない**。



### 重要!! どんなに軽微な交通事故も発生すれば必ず届出!

交通事故が発生したら必ずやること

- 運転を停止して負傷者の救護
- 道路における危険を防止する措置
- 警察官に交通事故が発生した日時と場所等を報告

交通事故を起こしてしまったら、慌てず、その場で必要な措置をしてください。

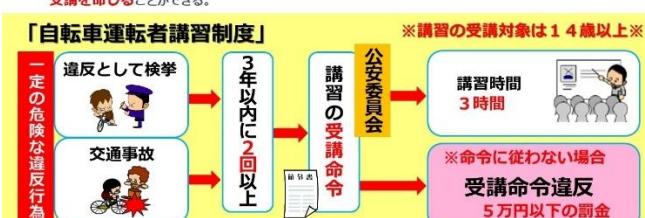
相手が立ち去ったからといって届け出をしないと、当て逃げやひき逃げになる可能性があります！



## 自転車運転者講習制度

### ○ 自転車運転講習制度の受講命令 【道路交通法第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」）を反復して行った**自転車運転者**に対し、都道府県公安委員会が行う「**自転車運転者講習**」の**受講を命じ**ることができる。



## 危険な違反行為16類型

### 1 信号無視

信号機の信号などに従わない行為

### 2 通行禁止違反

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で通行する行為

### 3 歩行者用道路における車両の義務違反(逆行違反)

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

### 4 通行区分違反

車道の右側通行や右側に設置された歩道帯を通行する行為

### 5 路側帯通行時の歩行者の妨害

自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為

### 6 遮断階切立入り

遮断機が閉じていたり、閉じようとしている踏切や、警報器が鳴っている時に踏み切りに立ち入る行為

### 7 交差点安全進行義務違反

信号のない交差点で左から来る車両や優先道路などを通行する車両の進行を妨害する行為

### 8 交差点優先進行妨害

交差点で右折するとさ、直進や左折しようとする車両の進行を妨害する行為

9 環状交差点 安全進行義務違反等	環状交差点内を通行する車両の進行を妨害する行為
10 指定場所一時停止等	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	車道寄りを徐行しなかったり、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	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運転する行為
13 酒気帯び運転等	酒気を帯びた状態で自転車を運転する行為
14 安全運転義務違反	ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為
15 携帯電話使用等	スマートフォンなどを手で保持して自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為
16 妨害運転	通行妨害目的で、交通の危険のおそれのある方法による違反（急ブレーキ等）をする行為

## 自転車保険の加入

○大阪府では自転車条例により、**自転車保険の加入が義務付けられています。**

### 自転車利用者が高額賠償や実刑を命じられた判決事例

神戸地裁（2013年7月） 9521万円

前方不注意 坂道を下っていた小学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。

東京地裁（2007年4月） 5438万円

信号無視 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。

大阪地裁（2007年7月） 3000万円

無灯火 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。

大阪地裁（2011年11月） 禁錮2年

危険な横断 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二人と衝突。男性二人は死亡。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…。

相手に怪我をさせた場合にも、

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列になって歩道を歩行中、立ち止まって携帯電話を使用していた歩行者に追突して、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：路側帯を自転車で歩行中に協見運転をし、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！！**  
**だから、自転車保険に加入しましょう！！**

## さいごに

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、  
しっかりと覚えておいてください。

## 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、自転車安全整備士が点検、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
共済	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
	ごくみんな共済coop、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
	P T Aの保険	P T A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	

私用の自転車も  
家族の自転車も  
保険に入って  
いるのか、  
確認しましょう。



## おわり

⑩2024年 堺市堺区 自転車関連交通事故データ(大阪府警察本部交通総務課作成「あなたのまちの交通事故マップ」より)



## あなたのまちの交通事故マップ



事故件数	死者数	負傷者	関連事故
185件	2人	192人	全件 子ども関連 高齢者関連 歩行者関連 自転車関連 二輪関連 貨物関連

計上年 2024

### 事故内容 すべて

高速を除く

すべて

\*2025年は3月末までのデータを表示

表示内容をPDFで出力

### 表示内容を画像として出力

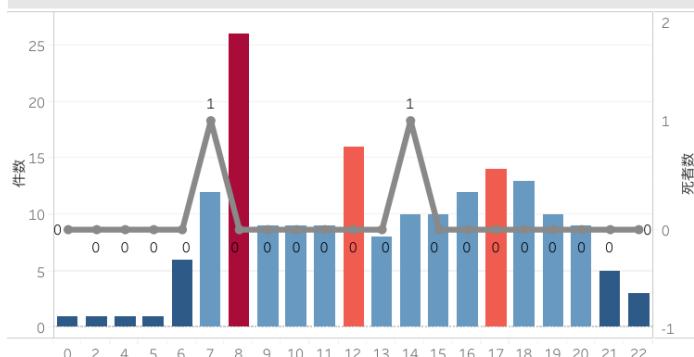
自転車関連



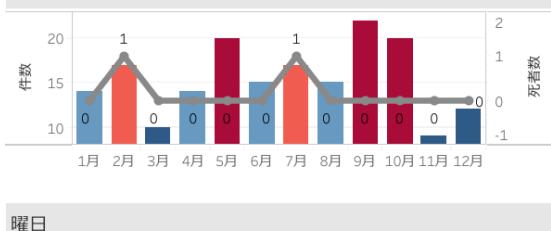
### 市区町村別事故件数・死傷者数

行政区	世帯数
市區町村	
堺市北区	198
堺市堺区	194
堺市西区	170
堺市中区	125
堺市南区	71
堺市東区	60
美原区	48

### 時間別件数・死者数



月別件数・死者数



年齡

A年齢	B年齢							
	18歳以下	19~24歳	25~34歳	35~44歳	45~54歳	55~64歳	65~74歳	75歳以上
18歳以下	1				2	1		
19~24歳	2	3	4	3	1	1	1	1
25~34歳	4	1	1	1	1	3	1	3
35~44歳	4	6	1	2	4	4	1	1
45~54歳	4	4	7	12	7	4	3	5
55~64歳	4	3	4	7	2	5	4	5
65~74歳	7	2	4	7	4	4	1	4
75歳以上	1		2	1	2	2	2	2
対象外	1							

当事者別

A種別	自動車	二輪車	B種別	自転車	歩行者
自動車				154	
二輪車				10	
自転車	1	1		11	7
対象外				1	

用途別					
A用途別	自家用	B用途別	自転車	対象外	
自家用			145		
事業用			19		
自転車	2		11		7
対象外			1		

⑪企画書案(5/19ver.)への職員からの意見内容をもとにしたQ & A

Q(質問・意見)	A(回答)
①登校時間について、教室の開錠が8:00以降であるため、早くても7:55にしてはどうか。	①安全上、徒歩通学生徒とできるだけ通学時間がかかるないようにするという意図ですので、この時間でさせていただきたいと考えています。
②使用できる自転車の型について、シティサイクル以外も可能にしてはどうか。	②自転車の型は多岐にわたり、基準を設けるという意味で一般的に普及率の高いシティサイクルのみとしましたが、特に不都合はなさそうなので、「型は問わない」ということに変更させていただきます。
③実施期間中、違反者の管理は生徒会で行うのか。	③違反の内容によっては、他の職員にも協力をお願いすることもあるかもしれません、原則生徒会担当で行います。その際、違反歴について入力・共有できるデータを作成予定です。
④距離の根拠説明が必要ではないか。	④距離に関しては、科学的根拠はありません。なお、直線距離ではなく実距離です。本校から堺東駅までの距離が1.1kmであり、駅前は交通量が多く、また道のりの勾配が大きい、そして本来、学校からの距離がより遠い生徒の通学の負担を減らすことがプロジェクトの目的の1つであるため、基準を1.2km以上といたしました。運用が始まり、様々な方からご意見をいただいた上で基準を変更する可能性は十分あります。
⑤人数の根拠説明が必要ではないか。	⑤人数に関しては、プロジェクトの特性上、より多くの生徒に対して利用してもらいたいという思いがありますが、安全性を担保する観点から10名以内という少人数での実施を考えさせていただきました。
⑥実際の通学時間でのシミュレーションが必要ではないか。	⑥教員による確認は始めているところです。プロジェクト開始までは、全ての通学予定路を実際の通学時間に走行し、確認した上で決定する予定です。
⑦事故は実施には起こりうるものだが、事故があった場合、本当にプロジェクトは中止でよいのか。	⑦おっしゃる通りです。自転車通学を実施する上で事故を100%防止できる保証はありません。ただし、事故を可能な限り未然に防ぐという観点から、筆記試験の実施によって、自転車や交通ルールに理解のある生徒を育み、装備を確認することで走行中の故障などを最大限防止したいと考えています。また、ここでの「事故」というのは、自転車通学生徒の過失割合が比較的高いものを差しており、例えば自動車が追越左折の場合は、過失割合は自動車100%対自転車0%となります。この場合、生徒側に非はありませんので、即中止の判断は逆に難しいと思います。なお、生徒側の過失割合の高い事故が起きた際には、事故の原因を見極めた上で、安全性の担保を第一に判断することが必要と考えています。いずれにせよ、一教員で判断するのではなく、管理職や生徒指導主事、学年主任などに諮りながら検討する予定です。
⑧筆記試験による成績で優劣をつけることは不登校につながる可能性があり、不適切ではないか。	⑧先述した通り、本プロジェクトで最重要であるのは、安全性の担保です。そのため、自転車通学生徒には、交通ルールに一定の理解がなければならないと考えています。筆記試験はその確認のためのものであり、交通ルールを十分に理解できていない生徒に自転車通学を許可することは現状難しいと思います。

⑨試験ではなく、無作為に選出した生徒を一定期間自転車通学させ、その中で出た課題について検証するはどうか。	⑨非常に面白い発想であり、個人的には興味がありますが、先述した通り交通ルールに一定の理解があるかどうか判断できない状態で自転車通学を許可することは、非常に危険性の高いことであると考えられるため、現状では難しいと思います。
⑩現状の駐輪スペースに、さらに10台の自転車を駐輪することは難しいのではないか。	⑩現在職員が利用している駐輪場に生徒が駐輪するのではなく、職員が駐車しているスペースを一部利用して駐輪する予定です。また、校舎改築による新しい職員用駐輪場には少しのスペースの余裕があると聞いております。万が一、スペースに余裕がない場合は、学校敷地内の空きスペースを利用する予定です。
⑪最終合格者で部活動顧問が認めない場合、部活動がある日の通学はどうなるのか。別生徒が繰り上げ合格となるのか。	⑪部活動顧問が認めない場合、ノークラブデーなど部活動がない日もしくは自転車通学時間として定めた時間帯に登下校できる日のみ自転車での通学を許可します。もしくは合格を辞退することもでき、その場合は別生徒を繰り上げ合格とします。いずれにせよ、通学希望者に企画詳細を説明する際に、平日の部活動前後の利用についての説明も必要と考えております。
⑫自転車通学路の根拠説明が必要ではないか。	⑫現状予定している自転車通学路は、学校指定の通学路を歩いて確認し、自転車を走行する上で比較的の危険性が高いと考えられる場所、またスロープのない歩道橋を通る場合などに関して一部変更しております。なお、先述した通り改めて実際の通学時間に教員が自転車で走行した上で最終的に決定する予定です。
⑬17時以降の下校は部活動の監督になる場合、許可も部活動顧問に委ねて欲しい。	⑬先述した通り交通ルールに一定の理解があるかどうか判断できない状態で自転車通学を許可することは、非常に危険性の高いことであると考えられます。また、万が一事故が発生した場合、当該部活動顧問だけでは対応しきれないと考えられるため、部活動顧問に許可を全て委ねるということは現状難しいと思います。
⑭事故発生時の対応は生徒会担当職員でよいのか。	⑭事故発生時の対応は、生徒会担当職員が中心となるものの、単独でおこなうのではなく、管理職や生徒指導主事等と連携を図り、必要に応じて指示を仰ぎながら対応すべきと考えております。
⑮現状、時短勤務や朝の委員会活動等、学年職員が足りていないが、朝の登校指導に教員が何人いるのか把握しているのか。	⑮具体的に把握はできておりませんが、職員が登校指導として校門付近で立っている時間帯には自転車通学生徒は登校いたしません。また、自転車通学を実施する上で、警察に見守りの協力を要請する予定であるため、職員に登下校指導の協力を仕事としてお願いすることは現状考えておりません。(管理職や生徒会担当など、一部の職員にはお願ひする可能性はあります。)