

東京都自転車総合政策検討委員会
報告書

平成24年2月

＜ 本 編 ＞

目 次

第 1 章 報告の趣旨	1
第 2 章 自転車の現状	
1 自転車利用の現状	3
2 自転車事故の発生状況	8
第 3 章 自転車対策の基本的考え方	
1 基本方針	12
2 具体的対策の視点	14
第 4 章 対策の方向性	
1 交通ルールの遵守・マナー向上	15
2 放置自転車の改善	19
3 安全な走行空間確保	23
4 自転車の安全性向上	26
5 その他	28
5. 1 事故への対応と加害者責任	28
5. 2 ヘルメット着用の普及	31
第 5 章 今後の検討の方向	33

第1章 報告の趣旨

(1) これまでの自転車総合対策の検討経緯

自転車は、子供から高齢者まで幅広く利用できる手軽な乗り物であり、都民生活になくはならない主要な交通手段であると同時に、環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和、健康増進等にも有効である。しかしながら、交通事故の多発、運転マナーの悪さ、放置自転車問題など、自転車利用の手軽さの裏返しとも言える様々な問題が生じてきた。

こうしたことから、東京都は、自転車に関連する諸課題に的確に対応し、安全で快適な自転車利用を促進するために、自転車問題について総合的に検討することとし、学識経験者、都民、関係行政機関からなる東京都自転車総合対策検討会を設置し、平成19年1月、「自転車の安全利用推進総合プラン」(以下報告書において「19年プラン」という。)をとりまとめた。この19年プランは、自転車問題の解決を図るための都としての基本的な考え方を示すとともに、都の関係部局や区市町村などが自転車に関する施策を立案・検討するときのガイドとなるよう、各種の対策を幅広く整理し、実施主体には余りこだわらず、実現には課題が残されており長期間を要すると考えられる対策についてもあわせて提案したものである。

(2) 自転車をめぐる状況の変化

その後、安全で快適な自転車利用を目指して取組を進めてきたが、5年が経過し、この間、自転車をめぐって様々な動きがあった。国においては道路交通法が改正され(平成19年6月20日法律第90号、平成20年6月1日施行)、普通自転車の歩道通行に関する規定(13歳未満の子供及び70歳以上の高齢者が歩道通行できる等)及び乗車用ヘルメット(保護者が児童・幼児を自転車に乗車させる時に、ヘルメットをかぶらせる義務)に関する規定が加えられた。この改正に伴い、道路交通法のうち自転車について守るべき規定をまとめた自転車安全利用五則が発表された(平成19年7月10日閣府中央交通安全対策会議交通対策本部決定)。同時に、複数の幼児を持つ保護者から自転車の幼児2人同乗について切実なニーズがあることを考慮して、国において「幼児2人同乗用自転車」検討委員会が設置され、安全性に配慮した要件がまとめられた(平成21年3月26日)。また、走行空間の整備に関しては、全国98箇所が自転車通行環境整備モデル地区に指定(平成20年1月)され、自転車通行環境整備の課題の把握や対応策の検討が行われている。

東京都・警視庁においても、平成19年から毎年5月の自転車月間に「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」を実施し、関係機関・団体の協力の下、自転車の安全利用の普及・啓発を実施している。また、国において幼児2人同乗用自転車の要件がまとまったことを受け、幼児2人同乗用自転車の利用、傘差し運転の禁止、運転中の携帯電話の使用等の禁止についても東京都道路交通規則で明確化された(平成21年7月)。都建設局においては、『「10年後の東京」への実行プログラム2010』

に基づき、「東京都自転車走行空間整備方針」（平成22年3月）を策定して平成22年度から3カ年の具体的な整備計画を示した。

平成23年10月には、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（平成23年10月25日警察庁交通局長通達）が出された。その中で推進すべき対策として、①自転車の通行環境の確立、②自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、③自転車に対する指導取締りの強化が挙げられ、推進体制や関係機関との連携等については、各都道府県警察による地方公共団体への支援を行う旨、言及している。この通達を受け警視庁では、副総監を本部長とした警視庁自転車総合対策本部を設置した（平成23年12月）。また、九都県市首脳会議において埼玉県から、自転車の安全利用を促進する取組の検討を九都県市が一体となって行うことについて提案があり（平成23年11月）、第1回「九都県市における自転車安全利用対策検討会」が平成24年1月23日に開催された。

一方、この間、都内では、交通事故全体が減少する中で、自転車の関与する事故の件数は高止まりの傾向にあり交通事故全体に占める割合は増加傾向にある。また、歩道を猛スピードで走行したり、ブレーキを外した違法な自転車で公道を走行したりするルール・マナーを守らない自転車利用者の問題が大きな社会的関心を集めている。

（3）自転車総合政策検討委員会報告書の趣旨

東京都では、19年プランの取組状況を確認し、さらに自転車の安全利用に関わる課題・方策を検討して、今後の自転車安全利用の総合的な推進施策に役立てるため、警視庁ほか、区市町村、交通安全協会等の関係団体や業界団体の参加を得て、平成23年6月に東京都自転車総合政策検討委員会を設置し、検討を行ってきた。

本報告書では、その検討の成果として、今後の対策の方向性と課題を明らかにするとともに、19年プランとりまとめ以降の状況変化を考慮して必要な事項の報告を行うものである。その中では、19年プランを踏まえつつ、施策の実施主体や実現可能性についても、明らかにするよう努めた。また、とりまとめに当たっては、京都府及び埼玉県での自転車の安全利用の促進に関する条例制定の動きも視野に入れ、条例制定についての課題の検討を行った。更に将来的な課題についてもとりまとめ、今後の検討の方向性について報告を行うものである。

自転車対策を進めるにあたっては、関係者が多く存在するため、自転車利用者、民間事業者はもとより、幅広い都民の理解と協力を得ながら取組を進めていく必要がある。東京都は、報告書を踏まえ、それぞれの地域の実情に合わせて都民・事業者・行政が連携・協力しながら、自転車をめぐる諸問題の解決を図る仕組みづくりに向け、総合的な自転車政策の構築に引き続き取り組んでいく。

第2章 自転車の現状

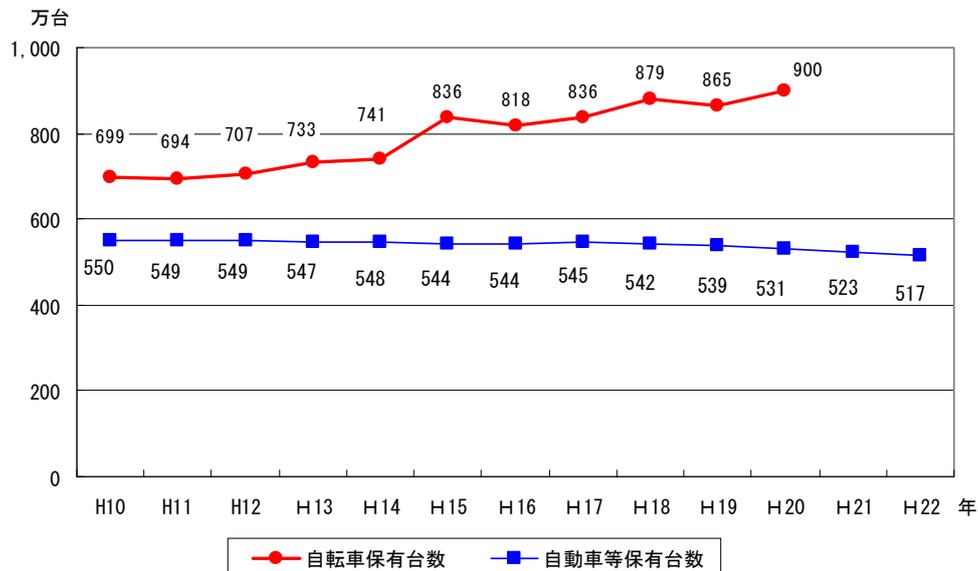
1. 自転車利用の現状

- 都内の自転車保有台数は平成20年で約900万台であり、自転車は都民生活に欠くことのできない交通手段となっている。
- 都内の移動に関する自転車の交通手段分担率は15%前後で、鉄道、徒歩に次ぐ主要な交通手段となっており、自転車を利用する移動のうち約8割は、出発地から直接目的地に移動するための交通手段として利用されている。
- 都民の約3人に2人が週に1日以上自転車を利用しており、そのうちの約半数が「週4日以上」利用している一方、「全く利用しない」人も20.8%いる。
- 自転車を利用する目的は「買い物(56.4%)」がもっとも多く、「通勤(16.4%)」や「通学(6.0%)」と合わせて日常生活の足となっている。

(1) 自転車保有台数

都内の自転車保有台数は平成20年で約900万台、全都道府県中1位で、全国の保有台数約6,100万台(平成20年)のうち約15%を占めており、年々増加傾向にある。これに対し、自動車等の保有台数は517万台(平成22年)で微減傾向である。

図2-1-1 東京都における自転車保有台数



資料：自転車保有台数は、自転車の国内市場動向調査（(社)日本自転車協会）より抜粋（平成20年調査終了）

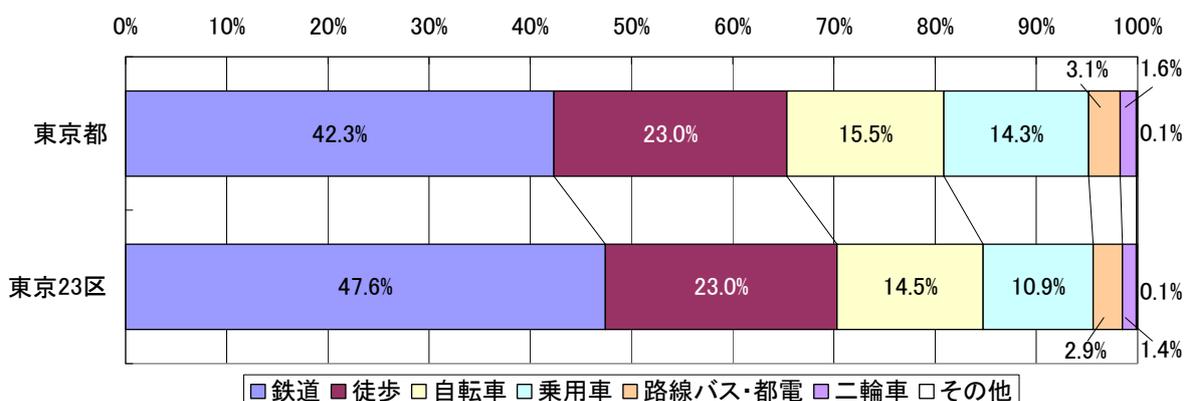
自動車等保有台数は、国土交通省関東運輸局東京運輸支局調べによる

(2) 自転車の利用特性

直近の第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）（注1）のデータによれば、1回の移動における最も優先順位の高い交通手段（代表交通手段）（注2）として自転車が利用されている割合（交通手段分担率）は、東京都で15.5%、東京23区で14.5%となっており、鉄道、徒歩に次ぐ、主要な交通手段となっている。

自転車による移動全体のうち、鉄道駅やバス停など公共交通機関までの移動ではなく、直接目的地までの移動が占める割合は、東京都で77.7%、東京23区で80.4%である。また、国土交通省資料によると距離別にみた自転車の交通分担率は1~2kmにピークがあり、5kmでは鉄道・バスに逆転される。こうしたことから、自転車は主として、自宅や職場に近接する身近なエリア内での移動手段として利用されていることが分かる。

図 2-1-2 東京都における代表交通手段分担率

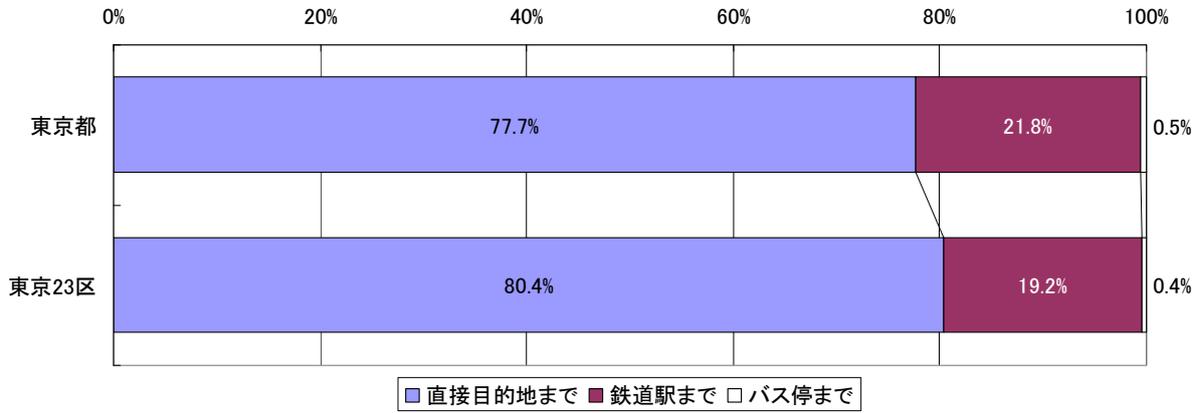


(注1) パーソントリップ調査：一定の調査対象区域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査。移動の起点と終点、移動の目的、利用交通手段等から人の動きを明らかにする。

(注2) 代表交通手段の優先順位：1回の移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合、主な交通手段の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車（自動二輪車・原付）→自転車→徒歩の順。

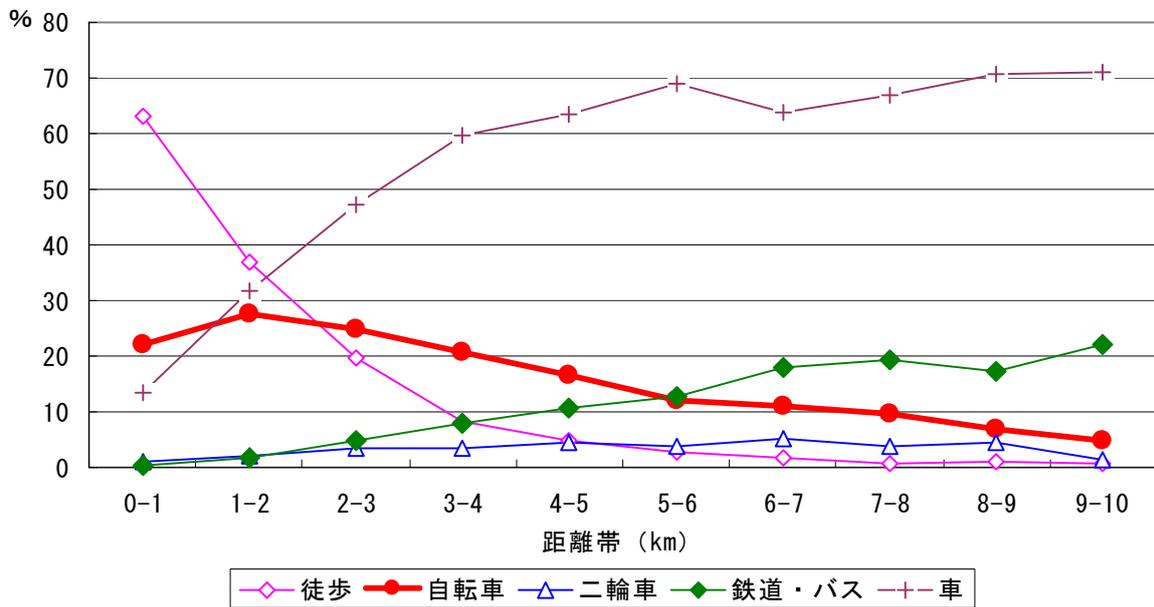
資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査のデータをもとに算出

図 2-1-3 自転車による移動の内訳



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査のデータをもとに算出

図 2-1-4 距離別の代表交通手段分担率（全国・全目的）

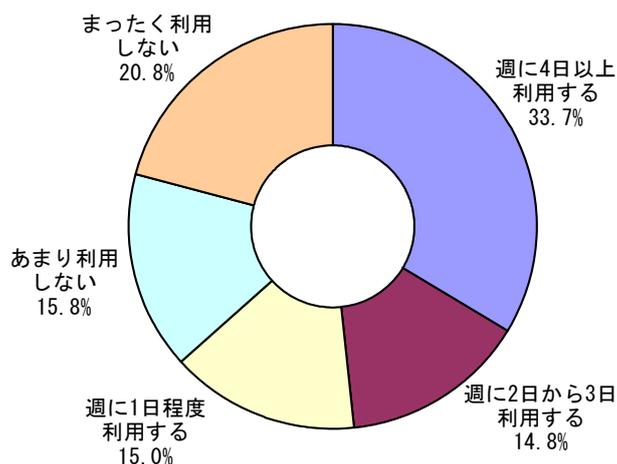


資料：全国都市交通特性調査（国土交通省 平成 17 年）

(3) 自転車の利用頻度

東京都が行った平成 22 年度第 5 回都政モニターアンケート調査によると、「週に 4 日以上」が 33.7%で最も多く、「週に 2 日から 3 日利用する (14.8%)」と「週に 1 日程度利用する (15.0%)」を加えると全体で 63.5%である。「まったく利用しない」人も 20.8%いる。

図 2-1-5 自転車の利用頻度

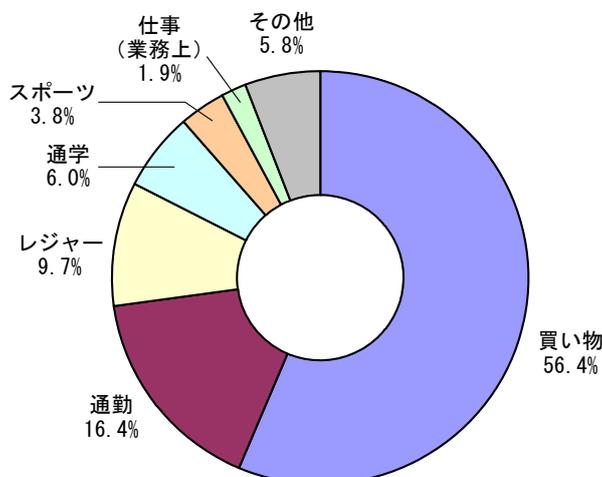


資料：都政モニターアンケート（東京都 平成 22 年 12 月）N=481

(4) 自転車の利用目的

(財) 自転車産業振興協会が行ったアンケート調査では、自転車を利用する目的は「買い物 (56.4%)」がもっとも多く、「通勤 (16.4%)」や「通学 (6.0%)」と合わせると 78.8%であり、日常生活の足としての利用が多くを占めている。

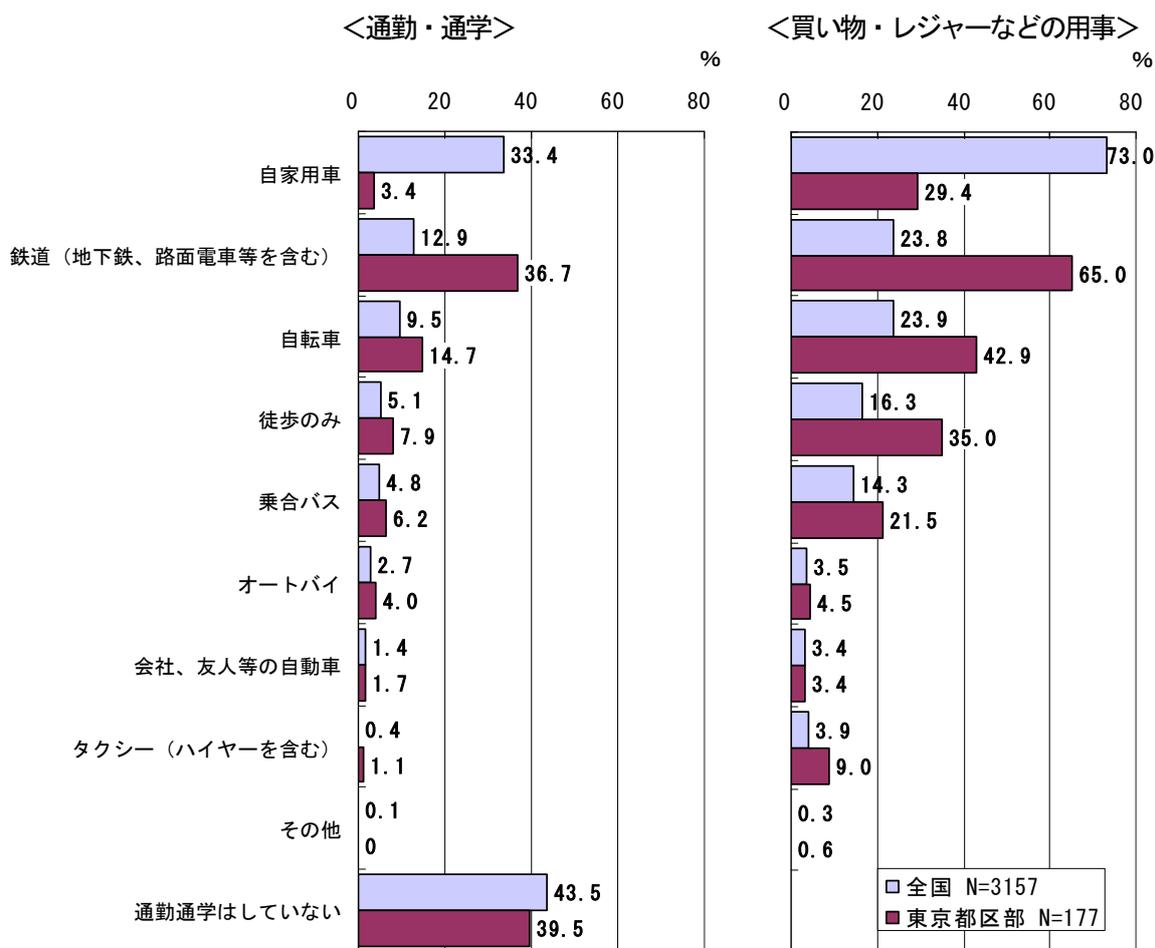
図 2-1-6 自転車の利用目的（全国）



資料：自転車の利用実態調査（財団法人自転車産業振興協会 平成 23 年 3 月）N=30405

また、内閣府が行った世論調査では、全国と東京都区部が比較されており、東京都区部では、通勤・通学のための交通手段として自転車を利用している人の割合は14.7%、買い物・レジャー等の用事で利用している人の割合は42.9%で、それぞれの目的の中で、自転車は鉄道に次ぐ第2位の交通機関となっている。

図 2-1-7 普段利用する交通機関（複数回答）



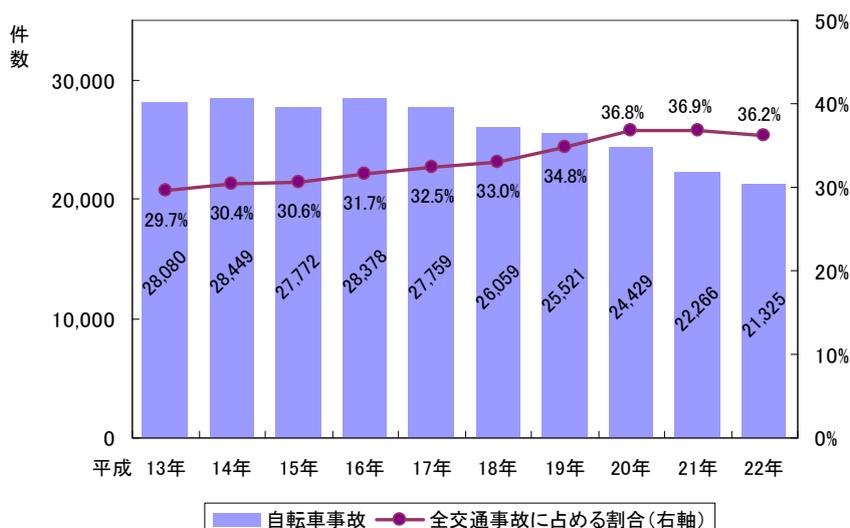
資料：歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（内閣府 平成21年7月）

2. 自転車事故の発生状況

(1) 自転車交通事故の発生件数

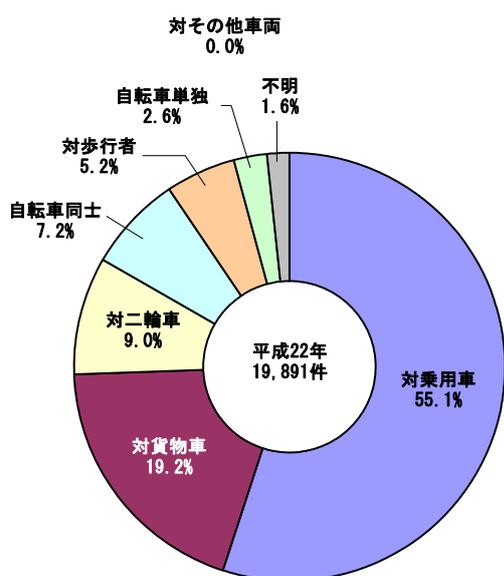
- 平成22年一年間に都内で発生した自転車事故は2万1千件余りで、平成13年からの10年間で約24%（約6,700件）減少したが、全交通事故に占める割合は、29.7%から36.2%に上昇している。自転車事故の相手当事者は8割以上が車両である。
- この期間中に、都内では自転車事故で毎年40人以上が亡くなっている。

図2-2-1 東京都における自転車交通事故発生件数の推移



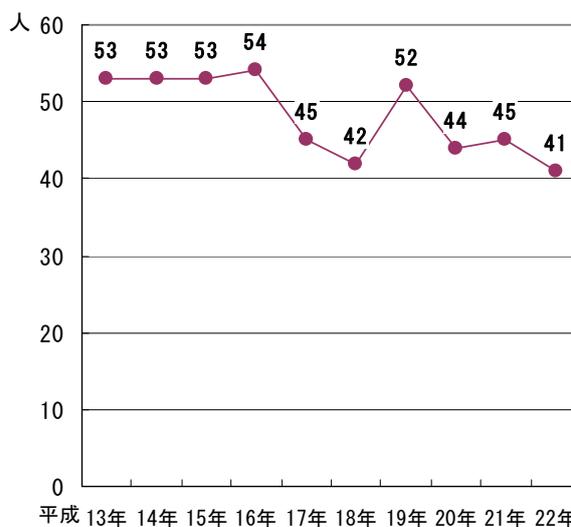
資料：警視庁データより作成

図2-2-2 東京都における自転車事故の相手当事者



資料：警視庁交通年鑑（平成22年）

図2-2-3 東京都における自転車事故の死者数の推移



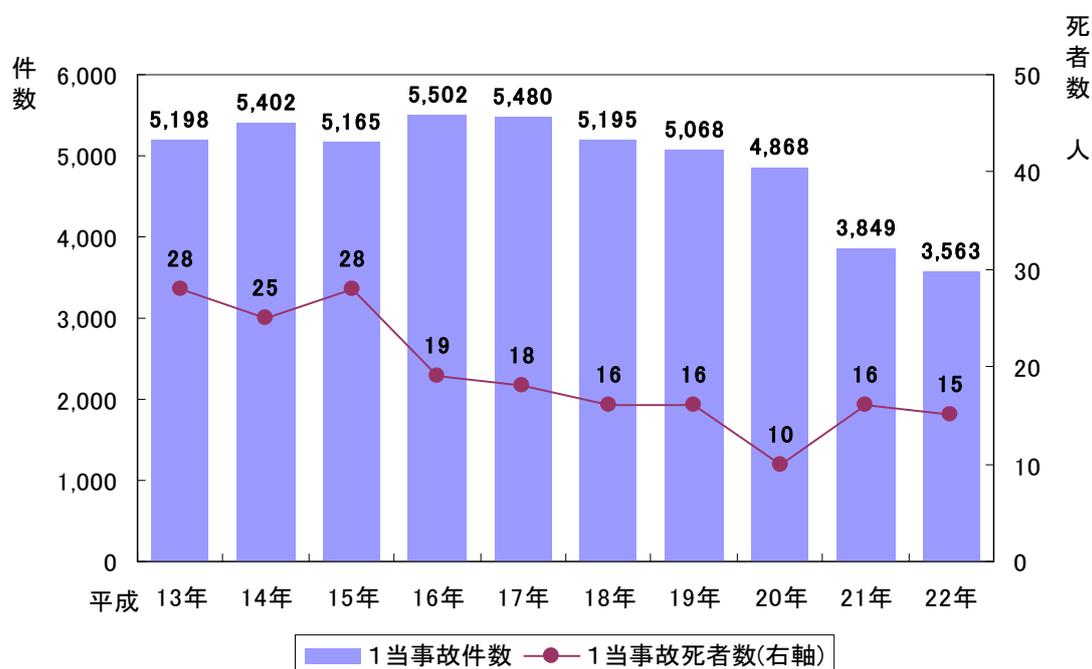
資料：警視庁データより作成

(2) 自転車に違反がある事故

- 自転車が第1当事者（注1）となっている事故は年間約3,600件発生しているものの、平成13年から10年間におけるピーク時と比較して、件数で約2/3、死者数で約1/2に減少している。
- 事故発生時に、自転車利用者側にも何らかの道路交通法違反がある場合が約半数を占めている。

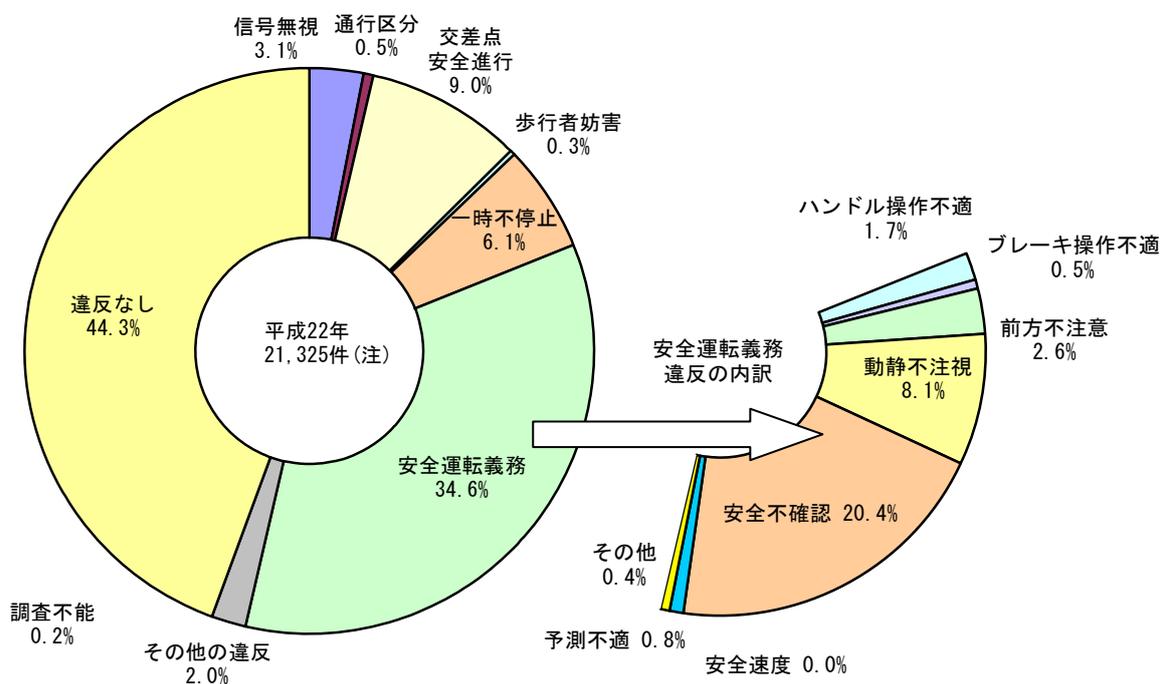
（注1）第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故過失が重い者をいい、または過失が同程度の場合には、人身損傷度が軽い者をいう。

図2-2-4 東京都における自転車が第1当事者である事故発生件数の推移



資料：警視庁データより作成

図2-2-5 東京都における違反別自転車事故の発生状況



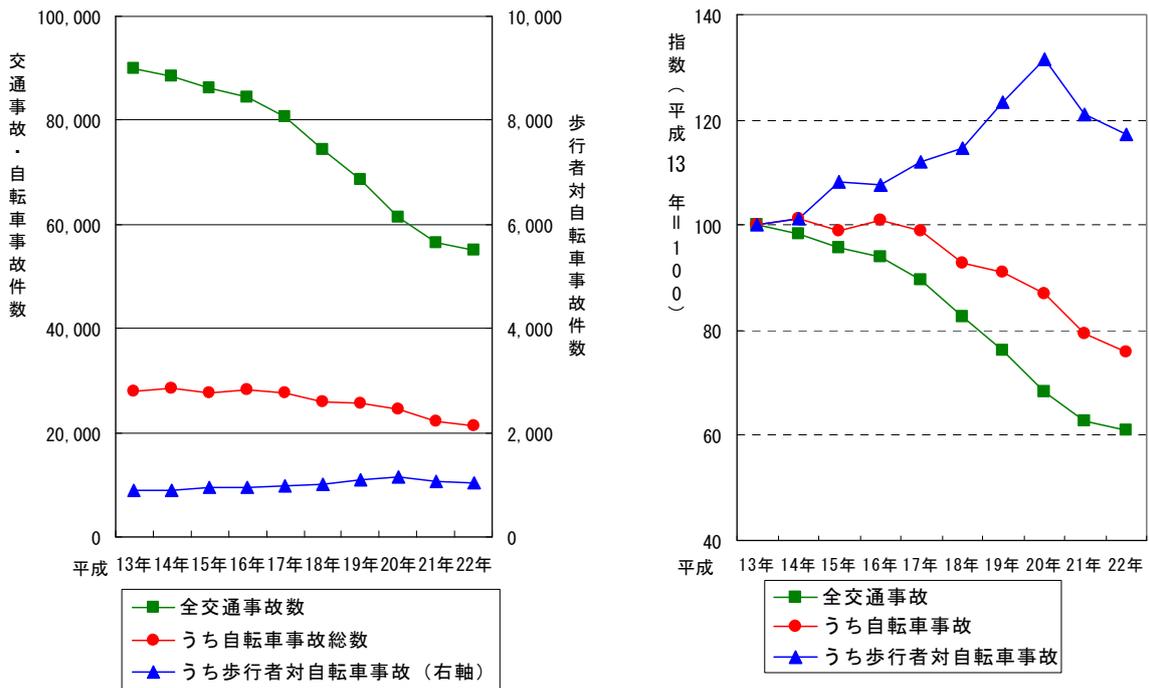
(注) 第1当事者 (3,563件) と第2当事者 (17,762件) の合計21,325件

資料：警視庁交通年鑑 (平成22年)

(3) 歩行者と自転車の事故

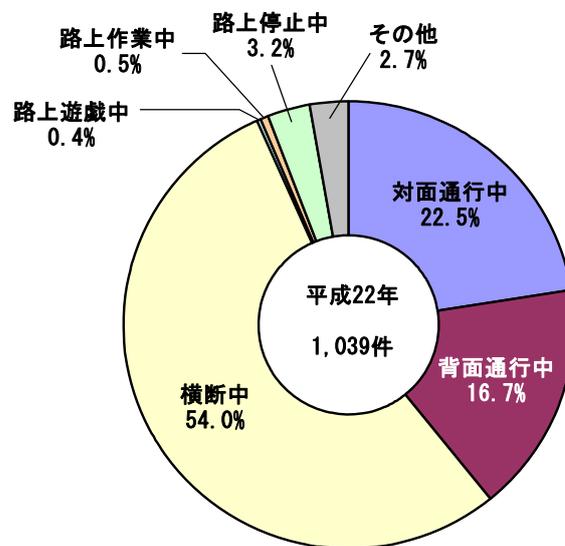
- 歩行者と自転車の事故は平成13年からの10年間では増加傾向にあり、平成18年からは、年間1,000件を超えて発生している。
- 歩行者と自転車の事故の発生状況では、過半数が歩行者の横断中に起こっている。

図2-2-6 東京都における歩行者と自転車の事故件数の推移（左）と同指数



資料：警視庁データより作成

図2-2-7 歩行者対自転車事故の発生状況



資料：警視庁交通年鑑（平成22年）

第3章 自転車対策の基本的考え方

1. 基本方針

19年プランでは、自転車利用について、「環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、交通面からその効果が期待されるとともに、健康増進の観点からも有効であり、改めてその身近で便利な短距離交通手段と言う特性を認識し、その利用を促進すべきである」という認識をもとに、一方でルール・マナーの向上や安全な走行環境の確保などの課題を示した上で、以下のことを前提に、自転車対策を推進するものとしている。

「自転車は、鉄道・自動車・徒歩などと並ぶ

都市における主要な交通手段の一つであり、

その利用を促進するための環境を整える」

また、自転車対策の実施に当たっては、以下の3つの考え方を基本として進めていくこととしている。

- ① 交通安全を最重視する。
- ② 地域特性に応じた対策を実施する。
- ③ 都民・事業者・行政が一体となって取り組む。

平成23年3月に発生した東日本大震災を機に、公共交通機関が途絶した際の移動手段としての自転車に注目が集まり、著しく自転車の需要が増加した。また、自転車通勤が話題になり利用者が増えているとの指摘もなされている。加えて、コミュニティサイクルや自転車シェアリングの取組が徐々に広がりを見せている。

こうした流れの中で、自転車の利用は、ますます多様な形態を取りつつ、一層拡大していく可能性がある。また、自動車から排出されるCO₂の削減等の環境対策や都民の健康増進の観点からは、自転車の利用を促進することが望ましい。一方で、自転車の関与する交通事故は減少しつつも、他の事故に比べて高止まりの傾向にあり、全交通事故に占める自転車事故の割合（平成22年で約36%）は、全国（同約21%）に比べて高くなっている。自転車利用者のルール違反やマナーの悪さに対しては、歩道上で歩行者と接触しそうになりながら猛スピードですり抜けてゆく行為等に対して、引き続き厳しい批判があり、自転車利用者一人ひとりの安全に対する意識が問われている。また、自転車走行空間の整備は進んでいるが、更なる取組が必要である。さらに、放置自転車は統計上減少を続けているものの、区市町村が相当のコストを負担して抑制しているのが実態であり、諸課題の解決に向けては、いまだ道半ばの状態である。

こうした状況を踏まえて、本委員会では、19年プランの基本的な考え方を尊重しつつ、以下の考え方を基本に検討を進めてきた。

都民・事業者・行政の責任を明確にするとともに、関係機関相互の連携体制を整備する等、自転車の安全利用に向けた仕組みづくりを進め、社会全体で自転車対策を推進する。

都民…責任ある交通社会の一員として自転車の安全利用に努める
事業者…利用環境の整備についてそれぞれの責任を分担
行政…ハード・ソフト両面での利用環境の整備

区市町村、警視庁、東京都が、これまで以上に自転車対策に力を入れるべきことは当然であるが、自転車の安全利用に向けては、まず、都民一人ひとりが責任ある交通社会の一員としての自覚と自転車も車両であるとの認識を持ち、自転車を適正に管理し、安全に利用するよう努めることが重要である。こうした観点から、ルール・マナーの習得、防犯登録、点検・整備、損害保険加入等、都民・自転車利用者に努力を求める事項を明らかにするよう努めた。

一方で、現状では、これらの自転車利用者に求められる取組のために、十分な環境が整備されているわけではない。このため、行政が、都民要望の高い自転車走行空間をはじめとするハード・ソフト両面での利用環境の整備を進めることはもとより、自転車に関わる民間事業者がそれぞれの立場で、自転車の安全な利用環境の整備についての責任を分担し、ともに自転車をめぐる様々な課題に取り組む方策についてまとめている。

さらに、地域特性に応じた対策を区市町村自らが検討し、実施することを基本としつつ、国・東京都・警視庁をはじめ、行政・民間を含めた関係機関・団体が連携して、区市町村の取組をサポートしていくための仕組みづくりについても検討を進めてきた。

その上で、今後の施策の方向、当面の具体的な取組、今後の課題について項目ごとに整理したものである。

2. 具体的対策の視点

19年プランでは、具体的な対策の視点として以下の4つを設定している。

- ① 交通ルールの遵守・マナーの向上
- ② 放置自転車の改善
- ③ 走行空間の安全性の向上
- ④ 自転車の安全性の向上

それぞれの視点については、①に関して「自転車利用者の義務を明確にした上で、交通ルールの遵守・マナーの向上に関する広報・教育の充実」、②及び③に関して「地域特性に応じた対策の実施」、④に関して「より安全な自転車を普及させるための対策の検討」に、力を入れて引き続き取り組んでいく。

以下、上記の4つの視点に沿って、今後の対策の方向性と具体的な取組事項についてまとめる。

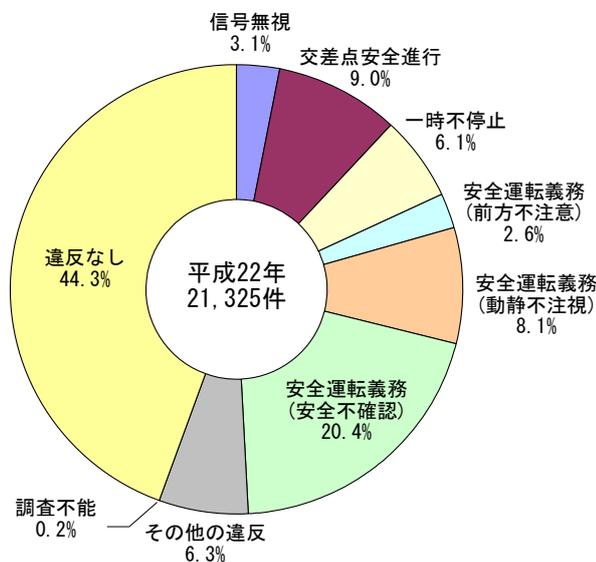
第4章 対策の方向性

1. 交通ルールの遵守・マナー向上

(1) 現状と背景

19年プランにおいても、「自転車の交通事故については、運転者の交通ルール違反に起因しているケースが多い」旨が指摘されているが、平成22年中に都内で発生した自転車事故のうち、自転車に何らかの違反があるものが半数を超えていることから、この傾向は現在も変わらない。

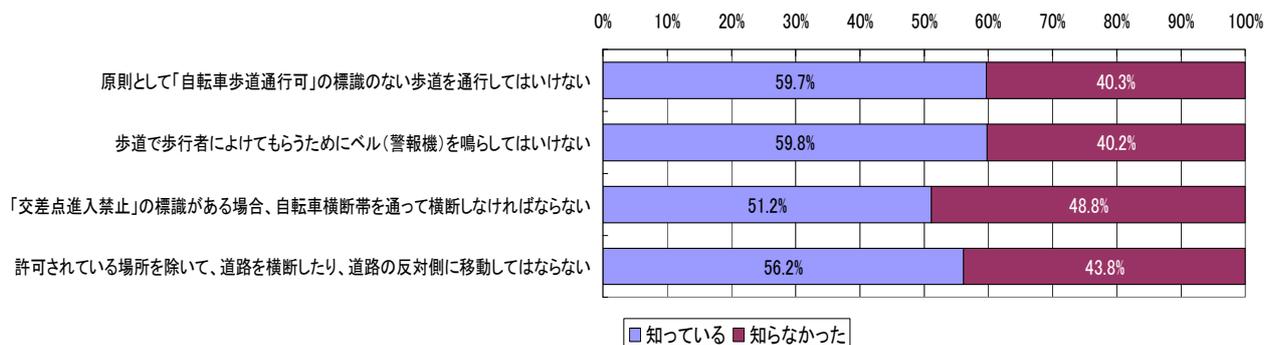
図4-1-1 東京都における違反別事故発生状況



資料：警視庁交通年鑑（平成22年）

その背景として、内閣府が平成22年に実施した「交通の総合的な安全性向上策に関する調査」で、主なルールに関する自転車利用者の認知度がいずれも6割未満であるように、自転車の走行に関する基本的なルールが自転車利用者に知られていないという事情がある。

図4-1-2 自転車利用のルール・マナーの認知度（自転車利用者）



資料：交通の総合的な安全性向上策に関する調査（内閣府 平成22年）

自転車は、特段の免許を取得することなく、子供から高齢者まで誰もが手軽に利用できる乗り物であるが、道路交通法をはじめとする関係法令に定めるルールを利用者全員に周知する機会が確保されていない。これまで、警視庁、教育庁、区市町村や関係団体の努力によって、様々な教育・啓発の取組がなされているが、自転車利用者の全体を対象とするには至っていない。特に、各団体の取組の対象となり難いのは、通勤や買物に

自転車を利用する一般成人層であり、自転車に関与する事故の年齢別発生件数では20～30歳代が最多となっていることから、この層への働きかけが重要であることが分かる。

一方、学校教育においては、これまで教育庁において「安全教育プログラム」の作成配布や安全教育推進校における活動、更には警察署等と連携した交通安全教室の実施等、限られた時間の中でできる限り取組を進めてきたところであるが、教育庁の調査によれば都立高校生の自転車事故発生件数が増加しており、高校生のマナーの悪さに関する苦情が多いことから、高校生や高専・専門学校、専修・各種学校、大学等の生徒・学生を中心とする若年層に対する実効ある対策が求められる。

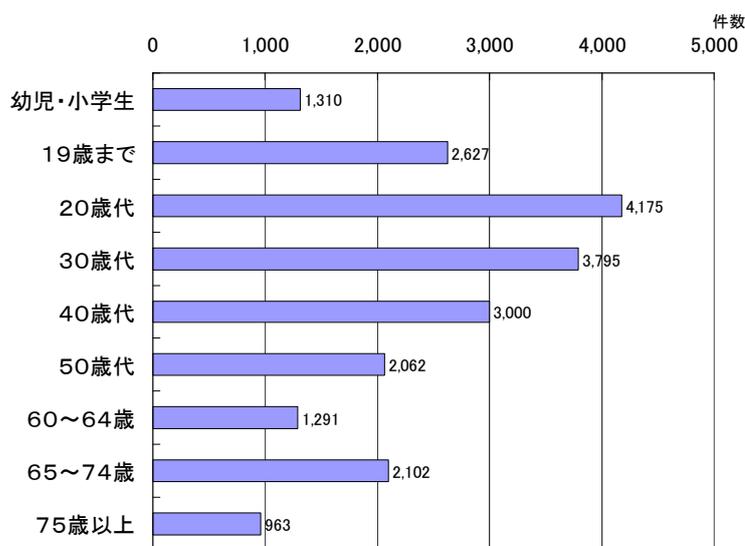
(2) 目指すべきもの

悪質なルール違反や事故を誘発しかねないような危険な走行に対しては、厳しい指導取締りが必要なことは言うまでもない。違反者に対する厳しい処分を求める都民の声も少なくない。

しかし、守るべきルールが必ずしも周知されていない現状では、そうした取組と並行して、ルール・マナーを習得・実践できるように通勤や買物に自転車を利用する一般成人層に向けた教育・啓発を重点に、習得する機会の充実に努めるとともに、こうした層の受講を促進する仕組みづくりを行うことが望ましい。それでも悪質な違反を犯す者には厳しく対処するという、一貫性のある対策を実施することが必要である。

一方で、自転車利用者は幅広い層にわたっており、また、非常に多数に及ぶことから、行政だけで受講機会を確保するのは困難である。民間における主体的な安全教育等の取組を支援、促進するとともに積極的に連携を図り、社会全体で自転車の走行ルールの浸透を図る取組を行っていく必要がある。

図4-1-3 東京都における年齢別自転車事故発生状況



資料：警視庁交通年鑑（平成22年）

(3) 施策の方向

- 自動車と違って運転免許制度はないものの、公道を走るに当たっては、必要な走行ルールを習得した上で自転車を利用することを、東京の自転車利用者の共通認識とすることが重要である。このため、関係機関が連携して、ルールを習得する機会の充実に努める一方、全ての都民にそうした講座の受講に努めるよう求める。
- 学校における交通安全教育・安全指導、特に中学生・高校生に対する取組を引き続き充実し、事故防止に努めるとともに、責任ある交通社会の一員として必要な資質・能力の育成を図る。
- ルールを習得する機会を拡充しつつ、悪質な違反者に対しては、厳正な指導取締りを行う。

(4) 具体的取組

今後の取組については、民間企業の果たす役割が大きい。特に業務上自転車を利用する企業や、従業員が通勤に自転車を利用する企業においては、自転車の安全利用に関する従業員教育に努めるべきであり、都・区市町村・警視庁は、必要な情報やノウハウの提供を行う。当面は、企業・団体に対する「出前講習会」のような取組も有効である。また、区市町村と連携し従業員を対象とした安全教育を行っている企業や、大手ショッピングセンターにおける安全教育に取り組む企業も現れており、こうした動きを支援し、連携しながら利用者が自転車の走行ルールを習得する機会の拡充に努める。

一方で、一般成人を含む自転車利用者に対しては、積極的に自転車走行ルールの習得・理解に努めるよう求める。当面は、例えば自転車利用者に安全講習会を行い、受講修了者に自転車駐車場の使用に係る優遇措置等を行っている自治体の事例も参考にしながら、安全教育を受けることのインセンティブ付与等の工夫を行い、安全講習を受けて自転車に乗ることを自転車利用者の共通認識としていく。また、自主的に自転車安全利用の普及啓発に取り組む企業・団体と積極的に連携し、安全教育を質・量ともに充実させていく。

学校教育においては、発達の段階に応じた安全教育を引き続き行い、児童・生徒が、自転車の安全な利用と点検・整備について理解を深め、交通のきまり、約束等を守った安全な利用ができるようにする。都では、主に中学生を対象とした安全教育の指導案と教材を作成・提供すべく検討を進めており、こうした取組も継続していく。特に、高校生には、自転車の安全な利用の仕方やマナーを指導するとともに、加害事故の責任についても指導を強化する。

自転車利用者に対する指導警告等の強化については、警視庁が「自転車総合対策推進計画」の中で、違反を現認した時は、看過することなく、即座に警笛等を活用した指導警告を行うこと、悪質・危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した積極的な検挙措置を行うこと等を示しており、こうした方向で引き続き取り組んでいく。

(5) 今後の課題

現在、一般成人向けに実施されている講習会等の規模では、自転車利用者のごく一部しかカバー

できない状況であり、さらに機会の拡充を図っていかなければならない。自転車の走行ルールの習得については、行政だけでなく、企業や販売店、地域住民等と連携して取り組む等、社会全体でその機会を確保すべきであるが、企業においては、安全教育に関するノウハウだけでなく、必要な人材やスペース等も不足しており、直ちに取り組める状況にはなっていない。このため、これまで経験のある行政機関等からのツールやノウハウの提供が不可欠である。

また、利用者がルールを習得した上で自転車を利用することや、企業が自転車に関する従業員教育を行うこと等、新たな負担を求める場合には、社会的な合意を形成することが必要となる。

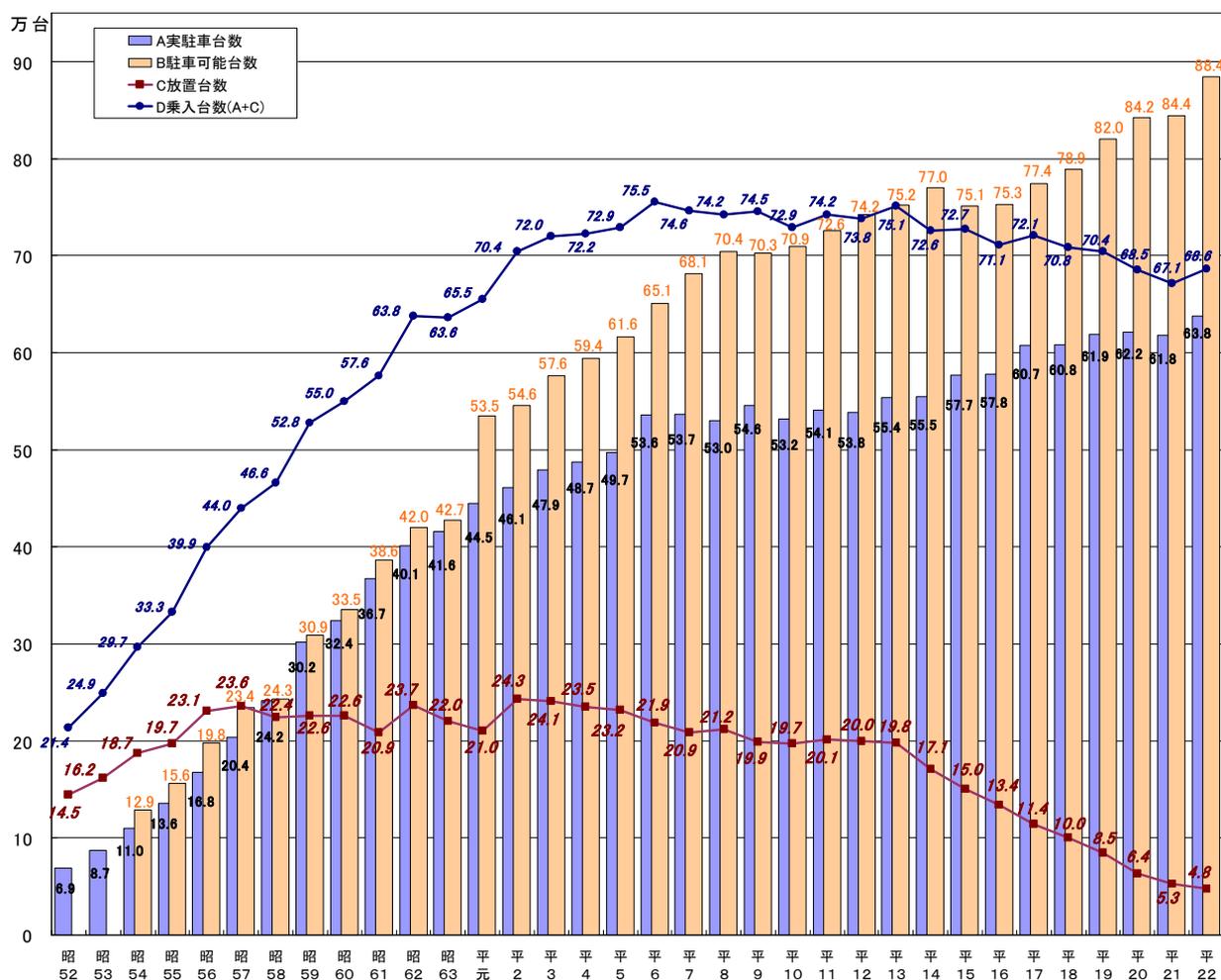
将来的には、安全教育の実施や利用者による安全教育の受講について、義務化を進めていくことも考えられるが、その場合には、これらの条件整備や社会的な合意形成の状況を十分踏まえつつ、慎重に検討を進めていく必要がある。

2. 放置自転車の改善

(1) 現状と背景

東京都調査によれば、平成17年度から、平成22年度までの間に、放置自転車台数は11万4千台から4万8千台へと、6万6千台（57.9%）減少している。また、駅周辺への乗り入れ台数68万6千台に対し駐車可能台数は88万4千台と、総数だけ見れば、都内全体では自転車駐車場は充足している状態である。

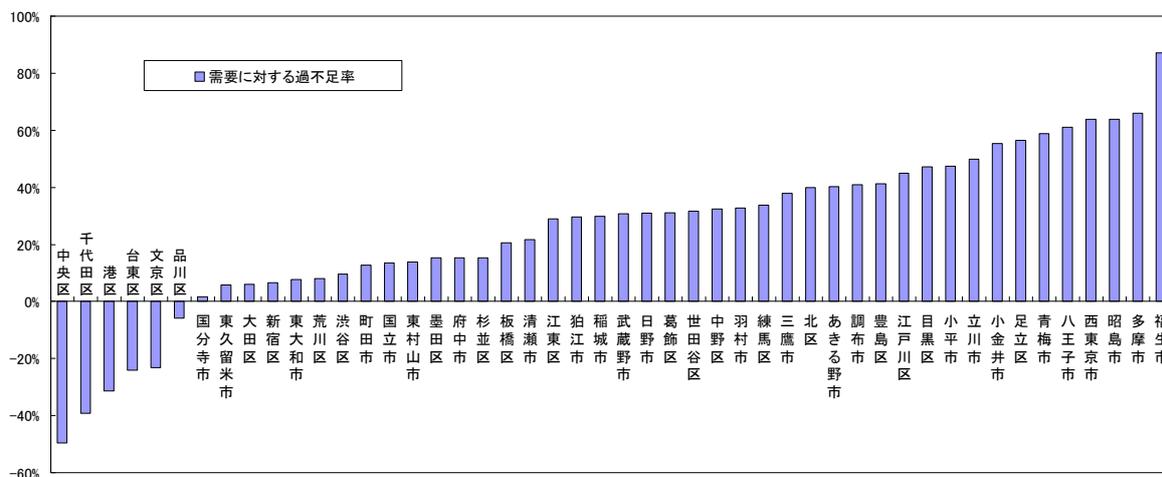
図4-2-1 東京都における自転車放置台数・駐車可能台数等の推移



資料：駅前放置自転車の現況と対策（東京都青少年・治安対策本部 平成22年度）

しかし、自転車駐車場の整備状況については地域差が大きく、都心部を中心にまだ全体として駐車可能台数が需要に追いつかない区が6区あるなど、周辺に駐車可能台数が不足している駅はまだ多数存在している。

図 4-2-2 区市町村別の自転車駐車場充足状況



資料：駅前放置自転車の現況と対策（東京都青少年・治安対策本部 平成22年度）

放置自転車の減少は、区市町村による自転車駐車場の整備、指導・撤去・処分等の取組によるものが大きく、区市町村が財政的・労力的に大きなコストを負担して、現在の規模に抑制しているのが現状である。特に、自転車駐車場が充足しているにもかかわらず、区市町村が放置自転車対策のために大きなコストを負担している状況においては、公平性の観点から、自転車を放置した者に応分の負担を求める必要がある。

現状では、撤去した自転車を返還する時に、利用者から保管料を徴収しているが、平成21年度中に都内で撤去された自転車のうち返還された割合は約63%であり、また、都心部を中心として、返還率が50%を大きく下回る区もあるのが実態である。これは、撤去の通知を受けても自転車を取りに来ない利用者が多いことに加え、所有者を特定できないものが多数あることが一因になっている。

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下、「自転車法」という。）に定める防犯登録制度は、都内では東京都自転車商防犯協会（以下、「防犯協会」という。）が東京都公安委員会の指定を受けて実施している。この制度は、本来は自転車の盗難防止や被害回復に資するためのものであるが、現在のところ、放置自転車の所有者を特定する際に活用できる制度が他にないのが実態である。防犯協会の調査によれば、登録証の貼付率は概ね90%以上であるが、区市町村が実際に撤去した放置自転車のうち、登録から所有者が最終的に確認できないものも多数あり、このことから、防犯登録のデータが必ずしも自転車所有者の実態を反映していないことが伺われる。

(2) 目指すべきもの

放置自転車は、都市の美観を損ねるばかりでなく、高齢者や障害者等の通行の大きな障害となり、震災等の非常時には道路を塞ぎ、避難・救助活動や物資の輸送に支障を来す等、様々な悪影響をもたらす。

このため、利用者が「自転車も車両である」という意識を持ち、責任を持って管理することや、定められた場所に駐車すべきことについての継続的な啓発活動はもとより、放置した者に対して相応の負担を求める制度を整備することで、放置自転車の抑制と社会的な負担の適正化を図ることが必要である。しかしながら、所有者の判明しない自転車が多数に上るとともに、地域によっては自転車駐車場の整備も不十分な現状では、前述の負担を求める条件が整っているとは言えない。

まずは、現在の防犯登録データを、できる限り自転車所有者の実態を反映したものとする必要がある。現在は、購入時に登録をした後、住所の移転や、自転車の譲渡・廃棄等に伴う登録変更が必ずしもなされていないのが実態であり、こうした事情の変化に伴う手続きが適正になされるようにすることが重要である。

また、未だに駐車可能台数が不足している駅が多数ある現状や、今後、自転車走行空間の整備を進める中では沿道の自転車駐車場整備を併せて進めるべきであること等を考慮すれば、それらハード面の整備に関しても、鉄道事業者等の民間企業を含む関係機関の、継続的で実態に即した協力体制が不可欠である。

(3) 施策の方向

- 現在の防犯登録制度について、各種変更登録が遅滞なく行われるよう、都民に対する周知の徹底や手続きの義務化等により改善し、より自転車所有者の実態を明確に反映したものとする。
- 鉄道事業者等、民間の関係者を含めた、放置防止のための協力体制を整備する。
- 防犯登録データの改善や、自転車駐車場の整備の状況を見ながら、自転車所有者に放置の責任を問い、相応の負担を求める制度の整備について検討する。

(4) 具体的取組

将来的には自転車所有者の責任を問い、負担を求めることも視野に入れつつ、当面は、防犯登録データを自転車所有者の実態を反映したものとする事と、駐車可能台数が不足している地域において、関係機関が連携して自転車駐車場の整備を行う仕組みづくりに力を入れる。

自転車には、車体登録の制度やナンバープレートが存在しないが、利用者、交通社会の一員として一定の責任を持って自転車を利用してもらうという意味からも、自転車の所有関係を明確にするため、防犯登録について、自転車法の規定では必ずしも明確になっていない再登録・変更登録・抹消登録の義務化について検討する。具体的には、自転車が他者に譲渡等された場合には新たな所有者が再登録を行うこと、都内での転居や法人の変更に伴う、住所・電話番号、名称等の変更等の届を徹底すること、自転車を廃棄した場合には抹消登録を行うこと、を明確に求める。また、新規登録の徹底の一環として、他道府県で登録された自転車について、東京都への転入に伴い都内で利用することになった場合等には都内の実施機関で再度登録を行うことの義務化についても検討する。併せて、そうした登録手続きに応じられる体制の整備についても検討する。

自転車駐車場の整備等に関しては、走行空間整備と併せて、地域の中で関係者が協議の上で取り組んでいく仕組みをつくる。また、鉄道事業者や、自転車駐車場の附置について大規模小売店舗立

地法に基づく届出を義務付けられている事業者との連携体制を強化し、同法に基づく届出義務の対象外となっている事業者に対し設置を求めていく仕組みについても、検討を進める。

(5) 今後の課題

登録制度の改善は、本来、何らかの法令により明確に規定されることが望ましいが、より実態に合った制度とし、施策の実効性を担保するためには、東京都で独自の制度を設けることも有効な選択肢の一つである。また、自転車利用者に変更登録を求めるとすれば、利用者に新たな負担を課すことになるため、登録料や事務手続のあり方について慎重に検討した上で、制度の拡充を行う必要がある。

こうした取組による防犯登録データの改善や、自転車駐車場の整備状況を的確に把握し、十分な条件が整ったと判断されるときには、社会的な合意形成を慎重に図りながら、放置自転車に対する所有者の責任を明確にし、適正な負担を求める制度の整備を検討していく。この場合、広く都民の意見を聴く手続きを経た上、自転車利用者や関係機関を含め、幅広い都民の合意形成を図るとともに、十分に時間をかけて、様々な課題を一つひとつ解決していく必要がある。

3. 安全な走行空間確保

(1) 現状と背景

東京都が行った平成23年度第5回都政モニターアンケート調査によると、「10年後の東京」計画の実現に向けて展開している施策への関心について、「自転車走行空間」との回答が全体の57%で、震災関連の2項目に次ぐ第3位となっており、都民の自転車の走行空間整備についての期待の大きさが分かる。

図4-3-1 「10年後の東京」計画の実現に向けた施策への関心（上位10項目、複数回答）



資料：平成23年度第5回都政モニターアンケート

一方、各道路管理者は、自転車道や自転車レーン、自転車歩行者道における自転車が走る場所の明示等の整備を行っている。例えば、国では自転車通行環境整備モデル地区を指定し、自転車道の整備（亀戸地区0.4km）等を行ってきた。都では、自転車交通量が多く安全性を向上させる必要がある区間や、観光スポット及び集客施設を結ぶ区間等で優先的に自転車走行空間の整備を進めている。区市町村でも、自転車利用者が多い地域において、例えば通勤・通学時に駅まで安全に走行できるルートや、自転車駐車場等を計画的に整備する方針等を策定する等、走行空間の整備に向けた取組が始まっている。それらの取組の結果、都内における自転車の走る場所が明確化された道路の整備は、進みつつある。

しかしながら、整備した区間同士の接続、ネットワーク化までは実現していないため、自転車利用者が連続して走ることができる走行空間は未だ少ない現状にある。

自転車走行空間の整備は、限られた道路空間の中で自転車のための空間を生み出さなければならないこと、自転車のために新たに用地買収を行って拡幅整備することが難しいこと等から、道路毎の幅員や利用状況等を踏まえて行っていく必要がある。また、自転車道や自転車レーンを整備するには、荷捌き施設、バス・客待ちタクシーの駐停車等との交錯が生じるため、地域における道路の利用実態に応じた調整に時間を要することが課題となっている。

広い地域にわたって、自転車道等自転車の走行空間を確保した大規模な整備を早急に行うことは困難な状況にはあるが、道路の整備だけではなく様々な工夫を凝らすことで、実態に合った連続した走行空間の確保を早急に実現していくことが必要である。

(2) 目指すべきもの

歩行者、自転車、自動車それぞれのための空間が分離された走行環境の整備は、各々の安全確保と交通事故防止のために重要であり、今後、自転車の利用促進を図っていく上でも整備を推進していく必要がある。このため、各道路管理者において、優先して走行空間の確保が必要な地域に、整備を引き続き行っていく。

表 4-3-1 都道における自転車走行空間の整備状況

平成 22 年度末	整備延長	100km
平成 23 年度～平成 32 年度 (うち平成 24～26 年度)	整備予定延長	100km (37km)

資料：東京のまちづくりNo.115（東京都建設局 平成 23 年 9 月）、2020 年の東京（東京都 平成 23 年 12 月）より作成

その上で、例えば、駅までの通勤・通学、商業施設までの買い物等実態に応じたルート等、地域において連続した自転車の走行空間整備の取組方針を策定するに当たっては、道路管理者・交通管理者の合意はもとより、交通事業者、地域の代表といった関係者の理解と協力が不可欠であることから、円滑に調整を図り、地域に最適な形態で走行空間を確保できる仕組みづくりを検討する。

さらに、走行空間の整備に併せて、自転車の駐車スペースについても考慮する必要があることから、自転車駐車場の設置等を含めた、自転車に関する総合的な調整ができる仕組みを検討していく。

(3) 施策の方向

- 利用実態や安全性を考慮して優先的整備区間を決め、走行空間を整備していく。
- 一定の地域内での連続した走行空間の確保に向け、最適なルートや手法を調整し、関係者の合意形成を図る仕組みを整える。

- 自転車走行空間のネットワーク化と自転車駐車場の設置等を促進するため、関係者が一堂に会し、調整を図れるようにする。

(4) 具体的取組

駅周辺、身近な生活空間、業務集積地区等地域の特性に応じた取組方針を早期に策定することが重要である。自転車は5～6 km以内の地域的な移動手段としての利用が多いため、取組方針の策定に向けて、地域的な実情を把握している区市町村が主体となり、必要に応じて、道路管理者・交通管理者を始めとする関係者を集め、協議・調整するための会議を設置することができる仕組みをつくる。

この会議では、交通事業者、地域の代表等、調整が必要な関係者と十分協議して、地区内の道路の幅員や交通量、事故の危険性等を踏まえ、道路の整備のみならず、街づくりの観点からの整備、交通規制や運用上の安全確保（地域交通安全活動推進員等の活用）等様々な手法を組み合わせた柔軟な取組方針を策定し、連続性やネットワーク化を進めることが重要である。

また、各関係者に対し、整備後の運用方法について総合的に協議することができる場とすること等についても検討する。

さらに、この会議を活用して、地域特性に応じたルートや自転車駐車場を整備した上で、自転車が安全に走行できる自転車安全マップや自転車駐車場マップ等を作成、提供して自転車利用者の利便性を図ることで、連続した走行空間に誘導していくような普及・啓発活動を行えるよう検討する。

(5) 今後の課題

地域の取組方針を策定するに当たっては、地域における歩行者と自動車との関係等を含めた自転車の利用実態を的確に把握する必要がある。

また、関係者の積極的な協力・参画が得られる仕組みにするには、会議に参加、協力することを原則とするようなルールづくりを行うことについても検討する必要があるが、そのためには連続した自転車走行空間の確保についての社会的合意形成が前提になる。

このため、会議は、走る場所、停めるところ、ルールの遵守及びマナーの向上が図れるような、自転車の利用環境整備に関する総合的な取組方針を検討できるよう、必要に応じて、交通事業者や地域の代表を関係者としてきめ細かく組み入れていくことが可能なものにする。

また、整備後は、適正な運用がなされるよう指導取締りの重点地区を決める等、警察署と地域で連携していくことも必要である。

4. 自転車の安全性向上

(1) 現状と背景

消費活動や市場構造の変化に伴い自転車の購入先が多様化しており、消費者が自転車専門店や量販店だけではなくインターネット販売で購入し、購入時の点検・整備がされないまま利用している場合もある。また、幼児2人同乗用自転車のように安全性の向上を目指して開発された自転車や、電動アシスト付自転車・競技用自転車（ロードレーサー、ピスト自転車等）など走行性能が向上した自転車も広く普及しつつあると言われている。

表4-4-1 安全マーク制度の概要

このような状況の中で、自転車利用者は、利用する自転車の特性や性能をよく理解し、安全性に対して以前にも増して自覚を持つことが大切である。

自転車の安全に係わる制度には、製品（自転車）の品質・機能に係わる「JIS マーク制度」、「SG マーク制度」、「BAA マーク制度」、自転車の点検・整備に係わる「TS マーク制度」の4種類がある。いずれの制度も任意の制度であるため、もっとも貼付枚数の多いBAA マークで約240万枚（幼児2人同乗用自転車を含む。自転車協会へのヒアリング。）であり、国内で生産・輸入される自転車数に対し、十分に普及しているとは言えない。さらに、購入時は安全性の高い

JIS マーク		工業標準化法第19条、第20条等に基づき、国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた事業者が、表示することができる。自転車に加えて、自転車の各部品、試験方法や組立作業方法について規格化されており、平成23年12月現在、40規格が制定されている。	経済産業省
SG マーク		安全性の高い製品の提供を通じて消費者利益を保護することを目的として設けられている。平成23年12月現在対象は125品目で、自転車用品では、自転車、自転車用・電動車いす等用及び走行遊具用のヘルメット、自転車用幼児座席、自転車用空気ポンプの4品目が対象。	財団法人製品安全協会
BAA マーク		安全・安心なものづくり、利用者の安全を第一に、自転車業界の自主基準である「自転車安全基準」を平成16年9月から開始。「自転車安全基準」に適合しているかどうかを検査する型式検査では、全部で90ヶ所の検査項目があり、特に安全性に影響の高い16項目（ブレーキ制動性能、フレームの強度等）については、BAAマークを貼付しようとする製造事業者・輸入事業者は自転車協会が認定した公的検査機関で必ず検査を受け合格する必要がある。	社団法人自転車協会
TS マーク		自転車の定期的な点検・整備を促進して、自転車の安全な利用と自転車事故の防止に寄与するとともに、万が一事故に遭った場合の被害者救済に資するために設けられた制度。自転車安全整備店の自転車安全整備士（自転車安全整備技能検定に合格した者）が、自転車の点検・整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な自転車であることを確認したときに、その証としてTSマークを貼付する。マークの有効期間は1年間。	財団法人日本交通管理技術協会

資料：各団体ホームページより作成

い自転車であっても、利用している間に不具合は生じるものであり、重要なのは、定期的な点検・整備である。

利用者が購入時に安全上の基準をクリアした自転車を選択し、特性や性能を十分理解したうえで利用し、定期的に点検・整備を行うことは、自転車の安全利用のための大切な柱のひとつである。

(2) 目指すべきもの

自転車はもともと不安定な乗り物であり、利用者は、その特性と性能をよく理解したうえで、利用していくことが重要である。そのために、車体の安全性の向上についても、自覚を持つ必要がある。前後輪両方にブレーキが装備されていない整備不良自転車や、故障等により前照灯のつかない自転車など、点検・整備が十分でない自転車は、法令違反であるだけでなく、重大な事故やケガの原因になりかねない。それらの防止のためにも、点検・整備して自転車を利用する習慣を自転車利用者に浸透させることが重要である。

その場合、単に自転車利用者に対して自覚を促すだけではなく、自転車の安全性の確保のための社会的な条件整備を行っていくことが大切である。

(3) 施策の方向

- 利用者が、自転車も自動車のように定期的な点検・整備が必要な「車両」であるという自覚を持ち、点検・整備を実際に行うことで、自転車を利用する個人や事業者の責任を明確化し、安全に利用する体制を整える。
- 幼児を乗せる保護者や高齢者など自転車の利用形態や利用者の身体状況に応じ、一層の耐加重性や安定性を備えた自転車の開発や、夜間の無灯火運転の防止につながるオートライトの標準装備など、製造事業者が積極的な技術開発とその実用化を行うことを促し、開発した技術が普及しやすい環境をつくる。

(4) 具体的取組

量販店やインターネットを含め、自転車をどこで購入しても、自転車を販売する者が購入者に対して点検・整備の必要性等を説明し、競技用自転車等についてもブレーキ等を備え、法令に合った状態で販売する義務を課すことについて検討する。

点検・整備の普及については、当面、安全な自転車として確認した証として用意されている「TSマーク」制度を活用することが有効である。

その上で、整備不良の自転車が走行している場合には、利用実態に応じて重点的な取締り地区を決め、区市町村と警視庁が協力し、指導取締りを引き続き強化する。

さらに、安全のために望ましい技術の普及に向け、例えば夜間の無灯火を防ぐという目的のため、製造事業者においてオートライトの標準装備を原則とする等の取組に向けて、必要な方策について検討する。

(5) 今後の課題

自転車の日常的な点検・整備を促進するためには、自転車販売店によるTSマーク制度の活用を含め、利用者自身が自主的に点検・整備をすることが、社会的な共通認識となることが重要である。

また、多様な自転車に応じた、利用者がニーズに合わせて手軽に点検・整備を受けられる機会の拡充に向けた、点検・整備項目の標準化が課題となる。

5. その他

5. 1 事故への対応と加害者責任

(1) 現状と背景

近年、自転車利用時には重大な結果を伴う事故の加害者となりうる場合があり、自転車利用者の社会的な責任を問い、被害者救済を求める声が高まっている中で、自転車利用者に対する高額な損害賠償請求を認める判例も出されている。

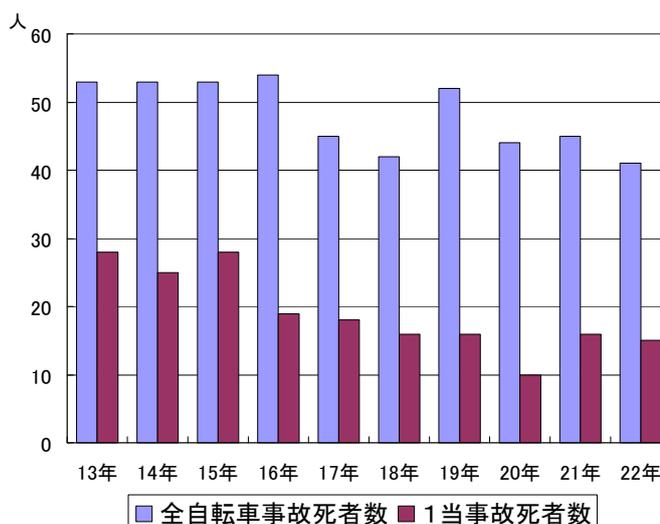
表 4-5-1 自転車事故の高額賠償例

年月日 裁判所	事故の状況	賠償額
平成 17 年 11 月 25 日 横浜地裁	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行、看護師の 54 歳女性に追突。被害者女性に重度後遺障害。	約 5,000 万円
平成 19 年 4 月 11 日 東京地裁	55 歳女性が横断歩道を横断中、信号無視し前方注視を欠いたまま時速 30 ないし 40 キロで走行してきた自転車（ノーブレーキピスト）にはね飛ばされた。被害者は頭を打ち、数日後に死亡。	5,437 万円
平成 19 年 7 月 10 日 大阪地裁	男子中学生が無灯火自転車で自転車通行可の標識のある歩道を走行中、62 歳の男性歩行者と正面衝突。被害者は頭を強打し数日後に死亡。	3,970 万円
平成 21 年 3 月 25 日 神戸地裁	自転車が信号のない交差点を歩いて横断中の 54 歳主婦と衝突。被害者は顔面局所の頑固な神経症状による後遺障害。12 級 12 号相当。	1,239 万円

自転車は車両の一種でありながら、自動車・自動二輪・原付とは異なり自賠償のような保険に加入する仕組みがない。しかしながら、自転車利用者は子供から高齢者まで幅広く、免許制度が存在していないこと、自転車が加害者となる重傷・死亡事故は、平成 17 年以降は年間 20 件未満と、利用者数に比べて件数として低い水準で推移していることから、早期に自賠償のような全員加入型の保険制度を導入することについては、慎重な意見がある。

一方、任意保険については、既に参加

図 4-5-1 東京都における自転車事故死者数の推移



資料：警視庁データより作成

している既存の保険（火災保険の特約や自動車保険の一部として等）の中で、自転車事故に伴う傷害や損害の賠償に保険が適用されるケースが多くあるにもかかわらず、加入者自身やその家族がそのことに気付かずにいるという実態がある。

これらの多くは、自転車事故だけに限定した保険商品ではないため補償内容が一般的な表現になっており、契約者がパンフレットや契約の概要を一見しただけでは、自転車事故に対する保障があるかどうかすぐには判らないことによる。最近になって自転車保険等という形で販売され始めた保険商品も、自転車事故の発生状況等を基礎にした算定に基づくものではなく、自転車に関する保険制度の整備はまだ始まったばかりと言える。

（２）目指すべきもの

自転車利用者は被害者となるだけでなく、加害者ともなりうるものであり、事故への対応と加害者としての責任を刑事上、民事上、道義上の全てにおいて負うものである。そのことを自転車利用者が十分に認識し、事故に備えた保険に加入するよう促すことが重要である。

また、既存の保険の組み合わせによる自転車事故への適用をきめ細かくみていくだけでなく、自転車事故だけに特化した保険で、自転車利用者が契約するに際して、補償内容や契約金額等について複数の選択肢のある商品が開発されることが望ましい。

いわば「自転車保険」のような自転車事故に特化した新しい保険商品が開発された上で、同時に自転車利用者の保険加入を促進するような仕組みを検討することが必要である。

（３）施策の方向

- 損害保険事業者に対しては、既存の保険商品のなかで自転車事故に適用される具体的な補償内容について契約者に向けた積極的なPRと説明を行っていくよう要請するとともに、自転車事故に特化した保険商品の開発、提供を求めていく。
- 自転車利用者に対しては、事故を起こした場合には加害者としての責任を負い、被害者救済と自分への備えとして保険が大切であることを認識してもらうよう普及・啓発を進め、積極的な加入を求めていく。

その際には様々な機会をとらえて、契約者が保険商品の情報に触れ、加入できるような環境をつくっていく。

（４）具体的取組

損害保険事業者に対し、自転車事故に特化した良質・低廉で手軽に契約できる新しい保険商品の提供・開発を求めていく。

また、新しい商品のPR及び既存の保険商品で自転車事故に関する部分の補償内容等を具体的にまとめたリーフレットやチラシを作成してもらい、自転車を購入したり点検整備等を行う店先でだれでも手にとって見るができるように努めていくことや、火災保険や自動車保険の新規契約や更新時に、契約者に対して自転車に関する補償内容を十分説明することを求めていく。

自転車販売者等に対しては、販売時及び点検・整備時に併せて保険加入を案内するよう協力を求めていく。現状でも既に行っているような、保険代理店と協力して自転車利用者向けの保険パッケージプランを提案していく等の方法で保険加入案内に積極的に関わっていくよう協力を求めていくことも一つの方法である。

自転車利用者が、保険商品や情報に触れる機会を増やし、自分にあった契約内容や契約金額を合理的に選択できるようにした上で、原則として保険に加入すべきことが自転車利用者の共通認識となることを目指していく。

(5) 今後の課題

自転車保険については、一定規模以上の加入者が見込まれ、企業としての採算性が期待できるようになれば、良質で低廉な保険商品の開発・提供が促進されると考えられる。そのためには、自転車利用者も原則として何らかの損害保険に加入するのが望ましいという認識が、ある程度社会的に共有されることが課題である。

一方、自転車利用者の意識改革を促し、原則として保険に加入して自転車を利用することが望ましいという認識を広く浸透させるためには、個々の事情に合わせて手軽に加入できる保険商品が選択できるようなメニューの提供が課題である。

この2つの課題は、相互に密接に関係していることから、損害保険事業者側と自転車利用者側の対策を並行して推進していくことが必要である。

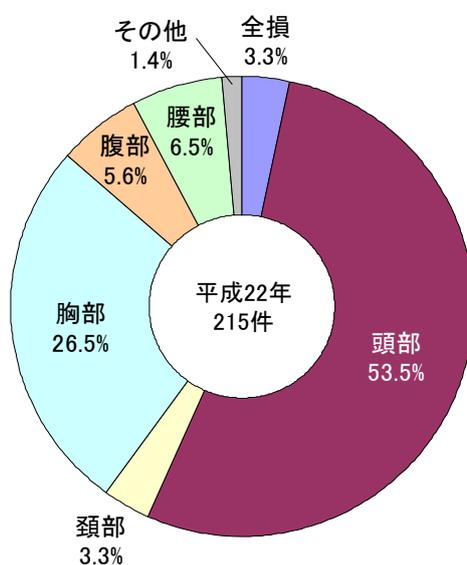
5. 2 ヘルメット着用の普及

(1) 現状と背景

道路交通法では、「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、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」ことが定められている。しかし、実際にはなかなかヘルメットを着用する習慣が普及しないのが現状である。

一方、都内の平成 22 年中の交通事故死亡者を損傷部位別にみると、頭部の損傷から死に至ったものの割合が 53.5%と最も高く、児童・幼児のみならず成人についても、事故への備えとして、自転車乗用時の頭部保護が重要であることが分かる。

図 4-5-2 東京都における損傷主部位別死者数



資料：警視庁交通年鑑（平成 22 年）

(2) 目指すべきもの

道路交通法で義務付けられた児童・幼児のヘルメット着用を習慣として普及させるとともに、一般成人についても可能な限りヘルメットの着用を促進する対策が必要である。

(3) 施策の方向

- 児童・幼児のヘルメット着用状況の実態を把握するとともに、小学校、幼稚園、保育園等を通じた保護者に対する啓発を行う。
- 一般成人のヘルメット着用を促進するための取組について検討する。

(4) 具体的取組

これまで、都は毎年 5 月の「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」の際に、ヘルメット着用の義務について、幼稚園・保育所等を通じて幼児の保護者及び小学校の児童に対して啓発リーフ

レットの配布等を行ってきており、今後、より効果的な方策を検討しつつ、引き続き啓発に努める。

一般成人のヘルメット着用の促進に向けては、例えば、高齢者の重大事故防止のための福祉との連携や、業務や通勤に自転車を利用する者の雇用主への働きかけ等、様々な方策が考えられるが、その中で緊急性や実現可能性を考慮し、優先順位を付けて取り組んでいく。

(5) 今後の課題

ヘルメットの着用が必ずしも普及していない現状の中で着用を促進するにあたっては、自転車利用者が負う新たな負担（購入時に係る金銭的負担等）について了解を得られるような、都民の交通安全意識の高揚が必要である。

第5章 今後の検討の方向

自転車をめぐる様々な課題の解決にあたっては、行政はもとより、民間事業者、都民がそれぞれの責務を果たし、社会全体での取組とすることが必要である。すなわち、都・区市町村ほか行政が一体となってハード・ソフト両面での条件整備を行う一方、自転車に関する民間事業者が、それぞれの立場で自転車安全利用の促進に資する取組を行うこと、さらには、都民・自転車利用者が、交通社会の一員として、走行ルールの遵守や自転車の適正な管理などに努めることが重要であり、この三者が歩調を合わせて、総合的に取組を進めていける体制づくりを進めなければならない。

そうした観点から、本編では、安全な走行空間の確保や、放置自転車の改善等について、対策の方向性に関する報告をまとめた。都は、ここで示された対策の実施について、取組が可能なものから順次、関係機関と連携のうえ、地域の特性に応じた対応を行っていく。

なお、安全利用に向けた環境整備のためには、国において、必要な法整備等が進められることが望ましいが、都や区市町村による事業化や現行の取組の強化、民間企業や国等といった関係機関への要請、協力依頼等と並び、新たな条例による自転車の安全な利用環境の整備も、有効な選択肢の一つだと言える。

ただし、条例の制定にあたっては、規定内容につき幅広い都民による合意形成を図りながら検討を進めていく必要がある。都は、国において進める政策の動向を注視しつつ、都民、自転車利用者、保険事業者、交通事業者、地元自治体である区市町村等、様々な立場からの意見を聴きながら、条例の有効性についても検討を進め、その検討の中から、自転車安全利用に向けた最善の方策を見出す必要がある。

こうした検討は、新たな検討会の設置や意識調査等を行うことにより、都民はもとより幅広い関係者の意見を十分に聴きながら検討を引き続き重ねていくことが必要である。

同時に、都としては、自転車に関する各種対策についての社会的な合意形成や、基盤整備の促進を行い、今後の総合的な自転車政策の推進につなげていくことが重要である。

< 付 属 編 >

1	東京都自転車総合政策検討委員会設置要綱	-----	35
2	東京都自転車総合政策検討委員会開催経緯	-----	37
3	自転車の安全利用推進総合プラン（平成19年）評価一覧	-----	38
4	関係法令等	-----	42

1 東京都自転車総合政策検討委員会設置要綱

平成 23 年 5 月 30 日 23 青総交第 75 号
改正 平成 24 年 1 月 13 日 23 青総交第 345 号

(目的)

第 1 平成 19 年 1 月に策定した「自転車の安全利用推進総合プラン」の取組状況及び自転車の安全利用に関わる課題・方策を検討し、今後の自転車安全利用の総合的な推進施策に役立てるため、東京都自転車総合政策検討委員会（以下、「検討委員会」という。）を設置する。

(検討事項)

第 2 検討委員会は、次の事項を検討する。

- (1) 自転車の安全利用の推進に関すること。
- (2) 自転車の走行空間の確保に関すること。
- (3) その他自転車の安全利用に関し必要な事項

(構成)

第 3 検討委員会は、委員長及び委員をもって構成する。

2 委員長は、青少年・治安対策本部治安対策担当部長をもって充てる。

3 委員は、別紙に掲げる者とする。ただし、東京都については、別紙に掲げる職にある者をもって充てる。

(任期)

第 4 委員の任期は、委嘱した日の属する翌年度の末日までとする。ただし、区市の委員は委嘱した日の属する年度の末日までとする。

(検討委員会)

第 5 検討委員会は、委員長が招集し、主宰する。

2 委員長に事故あるときは、委員長があらかじめ指定する者がその職務を代行する。

3 委員長は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

4 検討委員会は、公開で行うものとする。ただし、検討委員会の決定により非公開とすることができる。

(作業部会)

第 6 検討委員会に作業部会を置く。

2 作業部会は、座長及び委員をもって構成する。

3 座長は、青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課長をもって充てる。

4 作業部会の委員は、別紙に掲げる者とする。ただし、東京都については、別紙に掲げる職にある者をもって充てる。

5 作業部会は、座長が招集し、主宰する。

6 作業部会は、検討委員会から付託を受けた事項について検討する。

7 作業部会の中に必要に応じて専門部会を置くことができる。

8 座長は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(庶務)

第 7 検討委員会及び作業部会の庶務は、青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課において処理する。

附則

この要綱は、平成 23 年 6 月 1 日から施行する。

(別紙)

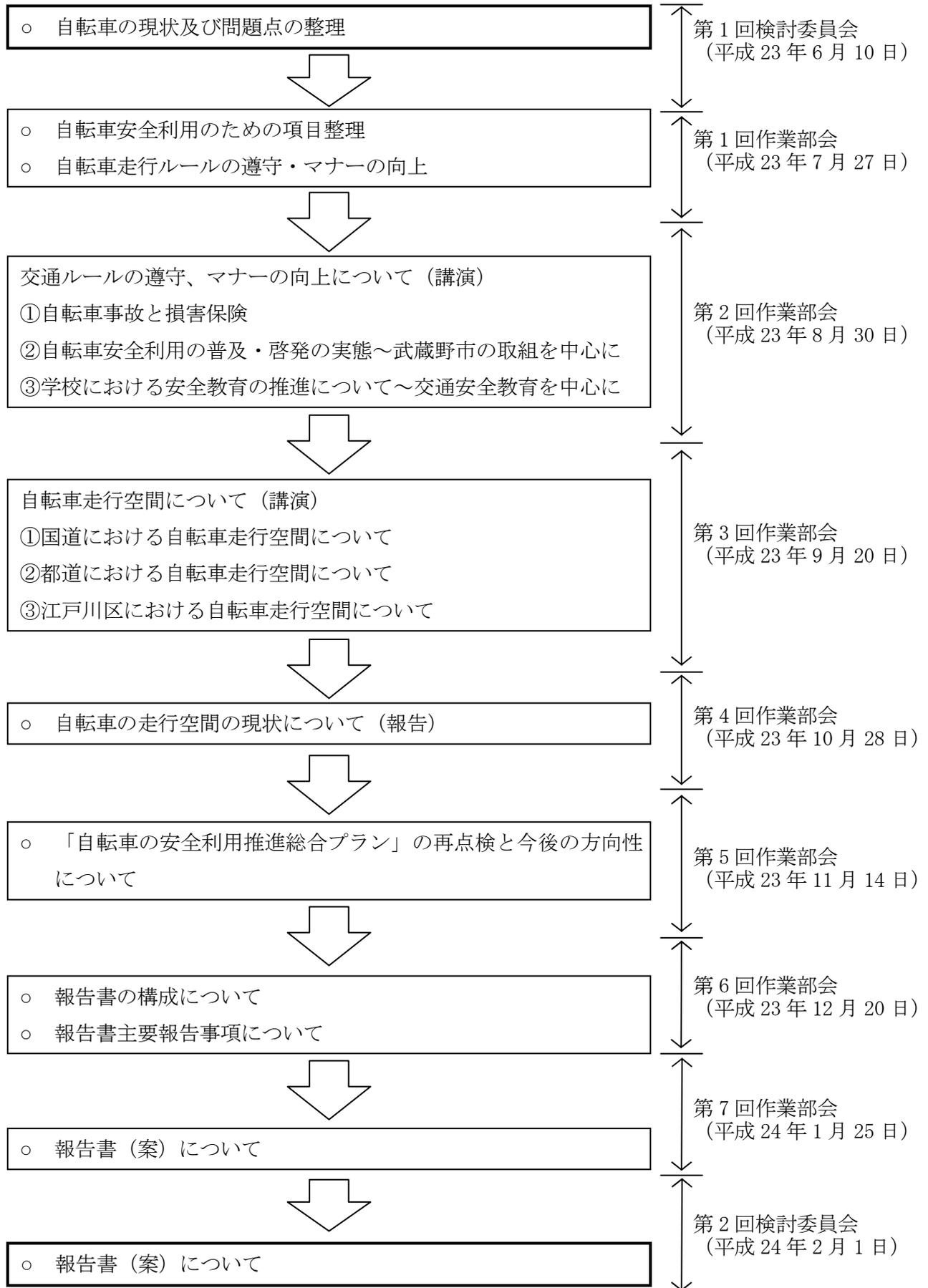
東京都自転車総合政策検討委員会 委員名簿

			所属団体・職	氏名
1	委員長	東京都	青少年・治安対策本部治安対策担当部長	伊東 みどり
2	委員	警視庁	交通部交通総務課長	伊藤 隆行
3			交通部交通規制課長	伊平 良裕
4			区市	台東区土木担当部長
5		昭島市都市整備部長		宗川 敏克
6		民間団体	財団法人東京交通安全協会安全対策部長	木滑 克英
7			財団法人日本交通安全教育普及協会主幹	石井 征之
8			東京都自転車商協同組合理事長	新井 茂
9			東京都自転車商防犯協力会会長	
10		東京都	知事本局計画調整部長	澤 章
11			都市整備局都市基盤部長	石川 進
12			環境局自動車公害対策部長	高橋 英次
13			産業労働局商工部長	河内 豊
14			建設局道路保全担当部長	鈴木 昭利
15			建設局道路建設部長	吉原 一彦
16			教育庁指導部長	坂本 和良

東京都自転車総合政策検討委員会 作業部会委員名簿

			所属団体・職	氏名
1	座長	東京都	青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課長	赤木 善弘
2	委員	警視庁	交通部交通総務課交通安全担当管理官	吉田 知成
3			交通部交通規制課都市交通管理室長	三枝 司佳
4			犯罪抑止対策本部自転車総合対策担当管理官	副島 賢二
5			区市	台東区都市づくり部道路交通課長
6		昭島市都市整備部交通対策担当主幹		江沢 秀也
7		民間団体	財団法人東京交通安全協会安全対策課長	山口 輝洋
8			財団法人日本交通安全教育普及協会主幹	石井 征之
9			東京都自転車商協同組合理事長	新井 茂
10			東京都自転車商防犯協力会会長	
11		東京都	知事本局企画調整部計画調整担当課長	佐藤 弘之
12			青少年・治安対策本部総合対策部 渋滞対策担当課長	安達 紀子
13			青少年・治安対策本部総合対策部 交通安全対策担当課長	福島 稔
14			青少年・治安対策本部総合対策部 交通安全対策担当課長	石田 周
15			都市整備局都市基盤部街路計画課長	佐々木 健
16			環境局自動車公害対策部交通量対策課長	村上 章
17			産業労働局商工部大型店環境調整担当課長	大場 誠子
18			建設局道路管理部安全施設課長	湯川 雅史
19			建設局道路建設部計画課長	村井 良輔
20			教育庁指導部指導企画課長	宮本 久也

2 東京都自転車総合政策検討委員会開催経緯



3 自転車の安全利用推進総合プラン(平成19年1月)評価一覽

視 点	番 号	項 目	区 分	対 策	評 価		今後の方向性	今後の取組にあたっての実施主体
					現状到達点	取組方針		
交通ルールへの遵守・マナー向上	1.1	広報・教育の徹底	早期	情報連絡の場の活用	○	○	区市町村自転車担当者研修会における情報交換を中心に取組んでいる。引き続き、研修に取り組みとともに、機会を捉えて情報交流を促進する。	東京都 区市町村
			早期	事故防止キャンペーンや交通安全教育、自転車教室等の実施	○	◎	区市町村での取組を中心に、スクエア・ドストリート方式などを取り入れつつ実施している。引き続き区市町村で取組むとともに、民間における取組を促進し、連携を図る。東京都・警視庁は受講者が受け入れやすい新たな手法を積極的に導入するなどして、区市町村を支援する。	東京都 警視庁 区市町村 民間団体等
			早期	学校における交通安全教育の推進	○	◎	都内公立学校については東京都教育庁が作成した「安全教育プログラム」に基づき、各公立学校で交通安全教育を実施。また、安全教育推進校における取組を進めている。引き続き、各学校の実情に合わせて取組を進める。特に中学校・高等学校における安全教育・安全指導の充実に向け、東京都及び警視庁で支援する。	東京都 警視庁 区市町村
			早期	「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施	△	○	区市町村で導入した例はあるが、活動が発展・注進に留まり、指導・警告ができないなど効果には限界がある。交通法規に精通した人材確保が難しい。	区市町村
			早期	自転車運転免許制度の実施	△	○	区市町村で小学校を中心に実施。引き続き取組みの拡大をはかるとともに、走行ルールの習得を自転車利用に欠かせないものとする共通認識の形成に向けて取組む。	区市町村 東京都 警視庁
			早期	自転車安全マップの作成	△	○	平成23年11月に警視庁成城署で自転車安全ルート推奨マップ(烏山北自転車等駐車場～日本女子体育大学)を作成。今後、各管内でも作成予定。	警視庁
			早期	ドライバードライバーに対する運転免許取得時・更新時の広報・教育の徹底	△	○	警視庁自転車総合対策推進計画で、自動車等の運転者が道を走行する自転車の安全に配慮した運転に心掛けるようドライバードライバーの教育に努めることとしている。	警視庁
			要検討	広報・教育システムの確立	△	◎	現状では、広報・教育の対象に偏りが生じており、学校以外でも、地域、職場等が様々な機会をとり、ライフステージ毎に切れ目のない交通安全教育の充実に向けて取組む。とくに普段交通安全教室に参加出来ない層や事故の多い年代等を対象とした多様な教室、講習会に民間団体等と連携して取組む。	東京都 警視庁 区市町村 民間団体等
			新規	企業における自転車通勤者向け自転車安全利用講習会	△	◎	自転車通勤への関心が高まっていることから、一般人向けの交通安全教育が急務である。自転車通勤を認めている企業等に、従業員を対象とした自転車安全利用講習会の開催を働きかけるとともに、ノウハウ等について企業を支援する。	東京都 警視庁 区市町村
			新規	スーパーなど出前自転車安全講習会(15～20分程度)	△	◎	グループ店舗及びジョブピッキングセンターにおいて自転車安全教室を開催する大規模小売店グループの例もあり、こうした取組みに対して、東京都・警視庁は、自転車を購入した親子や主婦層を対象とした交通安全教室の一つのモデルとして普及に向けて支援を行う。	東京都 警視庁 区市町村
			新規	駐輪場への優先的駐輪等インセンティブによる安全利用の普及啓発	△	○	講習会に参加、認定を受けた人に認定証を交付し、TSMマーク付帯保険の助成1,000円(市内居住者のみ)や新設有料自転車駐輪場の抽選優先の特典を設けている例もあり、区市町村で引き続き、こうした事例等を参考に取組を進める。	区市町村
1.2	自転車交通ルールを遵守させる制度の創設	早期	ルールを守らない利用者に対する指導警告、取締りの強化	○	○	警視庁自転車総合対策推進計画で、自転車対策重点地区・路線等を中心に自転車利用者に対する指導取締りを強化することとしている。	警視庁	
		要検討	切符制度を補填するペナルティの仕組みの創設	-	-	道路交通法との関係を見極めながら、対応の可能性について検討されるべき事項である。	-	
1.3	「ママチャリ」の安全ルールの確定	早期	幼児の安全性を高める用具の使用の啓発	○	○	平成20年6月に道路交通法で幼児や児童が自転車に乗る際のヘルメット着用が努力義務となり、区市町村でも普及促進に向けた取組が進んでいる。引き続き、取組の充実を図る。	東京都 警視庁 区市町村	
		要検討	幼児2人乗車可とするための基準づくり	◎	△	警察庁の「幼児2人同乗用自転車」検討委員会報告(平成21年3月)により、構造について一定の基準が確立。東京都においては平成21年7月東京都道路交通条例の改正により、その基準を満たす自転車を利用できるようになった。	東京都 警視庁 区市町村 実施済	

視 点	番 号	項 目	区 分	対 策	評 価 現状 到達 点	今 後 取 組 方 針	今後の方向性	今後の取組に あたる 実施主体	
放置自転車改善	2.1	自転車駐車が不足している駅周辺における取り組み	早期	行政・鉄道事業者の協力による駅周辺の自転車駐車整備の推進	△	◎	駅周辺の自転車駐車場は整備が進んでいるもののみ、駅周辺の放置自転車は多くの駅で問題となっている。区市町村で引き続き実施するとともに、関係者の連携の仕組みを整備する。	東京都 区市町村	
			早期	モビリティ・マネジメント手法の活用	△	-	平成19年、社会実験を実施した結果、有効であるという結果にまでは至らなかった。		
			早期	撤去の強化	○	○	区市町村で引き続き実施するとともに、利用者の責任を明確にし、負担を求めざる制度について検討する。	東京都 区市町村	
			早期	自転車駐車場の利便性の向上	△	○	駅周辺の自転車駐車場を案内するサインの設置やコイン式自転車駐車場(時間利用)が整備されつつあり、自転車利用者の利便性は向上している。区市町村で引き続き実施する。	区市町村	
			早期	モビリティ・マネジメント手法の活用			(項目再掲 2.1)		
			早期	「自転車マナー向上推進員」(仮称)の誘導・監視による自転車駐車場の利用の促進	△	○	引き続き区市町村で必要に応じ実施する。	区市町村	
			要検討	撤去後の保管期間の短縮による処分の迅速化 a) 防犯登録手続きの短縮 b) 撤去の手続きの簡略化 c) 所有者照会手続きの迅速化	△	◎	防犯登録制度について、自転車を他者に譲渡した場合に新たな所有者が登録を行うこと、都内の駐居や、法人の変更に伴う住所・電話番号、名称の変更届を徹底すること、自転車を廃棄した場合には抹消登録を行うことを求めるとともに、他道府県で登録された自転車について、都への転入時には都内で再度登録を行うこと等の義務化を検討する。併せて、そうした手続きに応じられる体制を整備する必要がある。 制度改善後の状況を見て、放置に対して負担を求める制度を検討。	東京都 警視庁	
			要検討	自転車販売店に対する防犯登録の義務化					東京都 区市町村
			要検討	放置自転車の所有者責任を問える制度の創設					東京都 警視庁
			要検討	自転車のデポジット					-
商店街等における買物交通への取り組み	2.3	商店街等における買物交通への取り組み	早期	地区単位での自転車駐車場の利用促進	△	○	地域の関係者の円滑な連携・協力が図れる仕組みについて検討する。	東京都 区市町村	
			早期	防置義務条例以前の既存施設等に関する措置	△	○	実際に実施している区市町村の例もあるが、地域によっては実施の困難さや実効性に違いがあり、区市町村が地域の実態に応じて取り組みを行う。	区市町村	
			早期	都市空間の有効活用による自転車駐車場整備	△	○	まちづくりの計画や再開発計画にあわせ、鉄道事業者の協力を得ながら引き続き必要に応じて整備していく。	東京都 区市町村	
			要検討	事業者の責任を明確にした自転車駐車場整備の枠組みの創設				東京都	
			△	◎	地域の実情を踏まえた対策の中で、民間事業者も含めた関係者の円滑な連携・協力が図れる仕組みについて検討する。	東京都			
			△	◎		東京都			
			△	◎		東京都			
			△	◎		東京都			
			△	◎		東京都			
			△	◎		東京都			

視 点	番 号	項 目	区 分	対 策	評 価 現 状 取 組 達 到 点	今 後 取 組 方 針	今 後 の 方 向 性	今 後 の 取 組 あ た っ て の 実 施 主 体	
安全な走行空間確保	3.1 自転車走行空間の確保		早期	道路の横断面構成の見直し等による自転車専用走行空間の整備	△	◎	自転車を歩行者や自動車から分離し専用の走行空間を整備する方針をもち、各道路管理者が整備対象路線を選定し、道路の構造と道路の利用状況を踏まえ整備手法を選定し実施する。	東京都 区市町村 警視庁	
			早期	自転車歩行者道の走行空間の区分	△	◎	各道路管理者が、歩道上での歩行者と自転車の交錯を防止する観点から、普通自転車通行可の歩道の構造的分離や視覚的分離を実施する。	東京都 区市町村 警視庁	
			要検討	自転車走行ネットワークの計画的な整備	△	◎	自転車を歩行者や自動車から分離し専用の走行空間を整備する方針をもち、各道路管理者が整備対象路線を選定し、道路の構造と道路の利用状況を踏まえ整備手法を選定し実施する。	東京都 区市町村 警視庁	
			要検討	歩道状空地の活用による走行空間の確保	△	○	手法としては可能だが、大規模な面的開発・整備のある地域ではか整備できない。	東京都 区市町村 警視庁	
			早期	自動車の通行規制による自転車走行ネットワークの確保	△	◎	地域における道路管理者・交通管理者をはじめとする関係者が円滑に協議・調整する場の整備を図った上、区市町村を中心に取り組む。	東京都 警視庁 区市町村	
			早期	自転車安全マップの作成		(項目再掲 1.1)			
	3.2 駅周辺での取り組み			早期	「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施		(項目再掲 1.1)		
				早期	自転車安全マップの作成		(項目再掲 1.1)		
				早期	「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施		(項目再掲 1.1)		
				早期	自転車安全マップの作成		(項目再掲 1.1)		
				早期	「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施		(項目再掲 1.1)		
				早期	コミュニティ道路の整備	△	○	コミュニティ道路は、自転車走行空間の確保に直結しているものではないが、自動車通交通の排除や速度抑制に一定の効果があると考えられる整備手法の一つ。生活道路における交通事故が大きくは減少していないことから、国では自動車の最高速度を一律30キロに制限する「ゾーン30」を5年をメドに全国に約3000指定する方針である。	区市町村 警視庁
3.3 身近なエリアでの取り組み			早期	自転車駐車場の位置情報の提供	△	○	携帯を活用した案内サービスや自転車ナビなどが開発・実用化されており、行政としてもこうした動きに対して、必要な対応を行う。	区市町村 東京都	
			早期	業務ビルにおける自転車駐車場の整備	△	○	オフィスビルに自転車通勤者向けの駐輪施設(更衣室・シャワーを併設)を設置する民間事業者が現れており、今後も設置に協力を求めていく。	区市町村 東京都	
			要検討	自転車走行ネットワークの計画的な整備		(項目再掲 3.1)			
			早期	観光地等での自転車駐車場の整備	△	○	利用される施設の設置者が、引き続き来訪者数に応じた自転車駐車場収容台数を確保していく。	区市町村	
			早期	レンタサイクルシステムの導入	△	○	区市町村や民間事業者によって、利用の実態に応じた事業展開が広がってきている。	区市町村	
			要検討	自転車走行ネットワークの計画的な整備		(項目再掲 3.1)			
新規		走行空間の確保の仕組み	早期	区市町村、地元、道路管理者・交通管理者が走行空間について協議・合意できる仕組み	△	◎	連続した自転車走行空間の確保のため、関係者の合意形成が必要不可欠であることから、区市町村、道路管理者、交通管理者をはじめとした関係者が地域における取り組みに基づき、一堂に会し、協議・調整ができる仕組みをつくる。	区市町村 東京都 警視庁	
			早期	自転車が走る場所の明示	△	◎	自転車道、車道における自転車専用通行帯及び普通自転車通行可の歩道における自転車の通行部分を、標識、サイン等により明示し、自転車の安全通行を促す。	区市町村 東京都 警視庁	

視 点	番 号	項 目	区 分	対 策	評 価 現 状 到 達 点	今 後 取 組 方 針	今 後 の 取 組 に あ っ た 実 施 主 体	
								今 後 の 方 向 性
自 転 車 の 安 全 性 上	4.1	安全な自転車の普及	早期	製造・輸入業者に対する安全マーク貼付の要請	-	-	東京都 区市町村	
			早期	安全マークの付いた自転車の販売の要請	△	○	東京都 区市町村	
			早期	購入時における安全マーク制度の普及促進	△	○	東京都 区市町村	
			早期	点検・整備制度の普及促進による安全性向上	○	◎	東京都 区市町村	
			要検討	新しい技術の開発・活用	△	◎	東京都	
	新 規				幼児2人同乗用自転車安全利用の促進	△	○	東京都 区市町村
					ブレーキをはずした整備不良自転車	○	○	警視庁 東京都
					TSMマーク付帯保険、傷害保険と賠償責任保険 など各種保険への加入	△	◎	東京都 区市町村
					「共済」的な補償制度の創設、既存保険が自 転車事故への適用できる旨の周知	△	◎	東京都
						△	◎	東京都

注1) 評価「現状到達点」欄の記号の意味は以下の通り。◎:完了、○:実施中、△:一部実施中、-:未実施

注2) 評価「今後取組方針」欄の記号の意味は以下の通り。◎:充実、○:現状維持、-:実施困難

4 関係法令等

1 道路交通法（抄）

（昭和35年6月25日 法律第105号）

（定義）

第二条

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

十一の二 自転車 ペダル又はハンド・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（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

（軽車両の路側帯通行）

第十七条の二 軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたものを除く。）を通行することができる。

2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

（左側寄り通行等）

第十八条 車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。ただし、追越しをするとき、第二十五条第二項若しくは第三十四条第二項若しくは第四項の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

2 車両は、前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

（軽車両の並進の禁止）

第十九条 軽車両は、軽車両が並進することとなる場合においては、他の軽車両と並進してはならない。

（左折又は右折）

第三十四条 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿つて（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

3 軽車両は、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り、かつ、

交差点の側端に沿って徐行しなければならない。

(横断歩道等における歩行者等の優先)

第三十八条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯(以下この条において「横断歩道等」という。)に接近する場合には、当該横断歩道等を通る際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車(以下この条において「歩行者等」という。)がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前(道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。)で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

2 車両等は、横断歩道等(当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除く。次項において同じ。)又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

3 車両等は、横断歩道等及びその手前の側端から前に三十メートル以内の道路の部分においては、第三十条第三号の規定に該当する場合のほか、その前方を進行している他の車両等(軽車両

2 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(抄)

(昭和55年11月25日 法律第87号)

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もって自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想され

る地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

- 2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。
- 3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
- 4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。
- 5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。
- 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

- 2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
- 3 市町村長は、第1項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。
- 4 第2項前段の規定による公示の日から起算して6月を経過してもなお第1項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。

5 第1項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第3項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

6 都道府県警察は、市町村から、第1項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

(自転車等の利用者の責務)

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録(以下「防犯登録」という。)を受けなければならない。

(自転車の安全性の確保)

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備することなどにより、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

(自転車製造業者等の責務)

第十四条 自転車の製造(組立を含む。以下同じ。)を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前2項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

3 大規模小売店舗立地法(抄)

(平成10年6月3日 法律第91号)

(指針)

第四条 経済産業大臣は、関係行政機関の長に協議して、大規模小売店舗の立地に関し、その周辺の地域の生活環境の保持を通じた小売業の健全な発達を図る観点から、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(以下「指針」という。)を定め、これを公表するものとする。

2 指針においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき基本的な事項

- 二 大規模小売店舗の施設（店舗及びこれに附属する施設で経済産業省令で定めるものをいう。次条第一項において同じ。）の配置及び運営方法に関する事項であって、次に掲げるもの
- イ 駐車需要の充足その他による大規模小売店舗の周辺の地域の住民の利便及び商業その他の業務の利便の確保のために配慮すべき事項
- ロ 騒音の発生その他による大規模小売店舗の周辺の地域の生活環境の悪化の防止のために配慮すべき事項
- （大規模小売店舗の新設に関する届出等）

第五条 大規模小売店舗の新設（建物の床面積を変更し、又は既存の建物の全部若しくは一部の用途を変更することにより大規模小売店舗となる場合を含む。以下同じ。）をする者（小売業を行うための店舗以外の用に供し又は供させるためその建物の一部の新設をする者があるときはその者を除くものとし、小売業を行うための店舗の用に供し又は供させるためその建物の一部を新設する者又は設置している者があるときはその者を含む。以下同じ。）は、政令で定めるところにより、次の事項を当該大規模小売店舗の所在地の属する都道府県（以下単に「都道府県」という。）に届け出なければならない。

- 一 大規模小売店舗の名称及び所在地
 - 二 大規模小売店舗を設置する者及び当該大規模小売店舗において小売業を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者の氏名
 - 三 大規模小売店舗の新設をする日
 - 四 大規模小売店舗内の店舗面積の合計
 - 五 大規模小売店舗の施設の配置に関する事項であって、経済産業省令で定めるもの
 - 六 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項であって、経済産業省令で定めるもの
- 2 前項の規定による届出には、経済産業省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 都道府県は、第一項の規定による届出があったときは、経済産業省令で定めるところにより、速やかに、同項各号に掲げる事項の概要、届出年月日及び縦覧場所を公告するとともに、当該届出及び前項の添付書類を公告の日から四月間縦覧に供しなければならない。
- 4 第一項の規定による届出をした者は、当該届出の日から八月を経過した後でなければ、当該届出に係る大規模小売店舗の新設をしてはならない。

（変更の届出）

第六条 前条第一項の規定による届出があった大規模小売店舗について、当該届出に係る同項第一号又は第二号に掲げる事項の変更があったときは、当該大規模小売店舗を新設する者又は設置している者は、遅滞なく、その旨を都道府県に届け出なければならない。

2 前条第一項の規定による届出があった大規模小売店舗について、当該届出に係る同項第三号から第六号までに掲げる事項の変更があるときは、当該大規模小売店舗を新設する者又は設置している者は、あらかじめ、その旨を都道府県に届け出なければならない。ただし、経済産業省令で定める変更については、この限りでない。

3 前条第二項の規定は前項の規定による届出に、同条第三項の規定は前二項の規定による届出について準用する。

- 4 前条第一項第三号から第五号までに掲げる事項に係る第二項の規定による届出をした者は、当該届出の日から八月を経過した後でなければ、当該届出に係る変更を行ってはならない。ただし、経済産業省令で定める軽微な変更については、この限りでない。
- 5 大規模小売店舗内の店舗面積の合計を第三条第一項の基準面積(同条第二項の規定により他の基準面積が定められた区域にあっては、当該他の基準面積)以下とする者は、その旨を都道府県に届け出なければならない。
- 6 都道府県は、前項の規定による届出があったときは、経済産業省令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。

4 大規模小売店舗立地法施行規則(抄)

(平成11年6月10日 通商産業令第62号)

(大規模小売店舗の新設に関する届出)

第三条 法第五条第一項第五号の経済産業省令で定める事項は、次のとおりとする。

- 一 駐車場の位置及び収容台数
 - 二 駐輪場の位置及び収容台数
 - 三 荷さばき施設の位置及び面積
 - 四 廃棄物等の保管施設の位置及び容量
- 2 法第五条第一項第六号の経済産業省令で定める事項は、次のとおりとする
- 一 大規模小売店舗において小売業を行う者の開店時刻及び閉店時刻
 - 二 来客が駐車場を利用することができる時間帯
 - 三 駐車場の自動車の出入口の数及び位置
 - 四 荷さばき施設において荷さばきを行うことができる時間帯
- 3 法第五条第一項の規定による届出は、様式第一の届出書を提出してしなければならない。

5 自転車安全利用五則

(平成19年7月10日 交通対策本部決定)

- 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

6 東京都道路交通規則（抄）

（昭和46年11月30日 公安委員会規則第9号）

（運転者の遵守事項）

第八条 法第71条第6号の規定により、車両又は路面電車（以下「車両等」という。）の運転者が遵守しなければならない事項は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 前方にある車両が歩行者を横断させるため停止しているときは、その後方にある車両は、一時停止し、又は徐行して、その歩行者を安全に横断させること。
- (2) 木製サンダル、げた等運転操作に支障を及ぼすおそれのあるはき物をはいて車両等（軽車両を除く。）を運転しないこと。
- (3) 傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で、大型自動二輪車、普通自動二輪車、原動機付自転車又は自転車を運転しないこと。
- (4) 自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、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。
- (5) 高音でカーラジオ等を聞き、又はイヤホン等を使用してラジオを聞く等安全な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等を運転しないこと。ただし、難聴者が補聴器を使用する場合又は公共目的を遂行する者が当該目的のための指令を受信する場合にイヤホン等を使用するときは、この限りでない。
- (9) 警音器の整備されていない自転車を運転しないこと。
- (10) またがり式の乗車装置に人を乗車させる場合は、前向きにまたがらせること。
- (11) どろ土の路外から舗装された道路に入る場合は、車両に付着したどろ土を路面に落とさないための確認をし、かつ、その措置をとること。

（軽車両の灯火）

第九条 令第18条第1項第5号の規定により軽車両（牛馬を除く。以下この条において同じ。）がつけなければならない灯火は、次に掲げるものとする。

- (1) 白色又は淡黄色で、夜間、前方10メートルの距離にある交通上の障害物を確認することができる光度を有する前照灯
 - (2) 赤色で、夜間、後方100メートルの距離から点灯を確認することができる光度を有する尾灯
- 2 軽車両（自転車を除く。以下この項において同じ。）が、夜間、後方100メートルの距離から道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第32条第1項の基準に適合する前照灯で照射した場合に、その反射光を照射位置から容易に確認できる灯とう色又は赤色の反射器材（後面の幅が0.5メートル以上の軽車両にあつては、両側にそれぞれ1個以上）を備え付けているときは、前項の規定にかかわらず、尾灯をつけることを要しない。
- 3 自転車が、法第63条の9第2項本文に定める反射器材（後面の幅が0.5メートル以上の自転車にあつては、両側にそれぞれ1個以上）を備え付けているときは、第1項の規定にかかわらず尾

灯をつけることを要しない。

(軽車両の乗車又は積載の制限)

第十条 法第 57 条第 2 項の規定により、軽車両の運転者は、次に掲げる乗車人員又は積載物の重量等の制限をこえて乗車をさせ、又は積載をして運転してはならない。

(1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16 歳以上の運転者が幼児用座席に幼児(6 歳未満の者をいう。以下同じ。)1 人を乗車させるとき。

(イ) 16 歳以上の運転者が幼児 2 人同乗用自転車(運転者のための乗車装置及び 2 の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。)の幼児用座席に幼児 2 人を乗車させるとき。

(ウ) 自転車専用若しくは自転車及び歩行者専用の規制(標識令別表第 1 の規制標識のうち、「自転車専用」又は「自転車及び歩行者専用」の標識を用いた法第 8 条第 1 項の道路標識による規制で、当該道路標識の下部に「タンデム車を除く」の表示がされているものに限る。)が行われている道路又は道路法(昭和 27 年法律第 180 号)第 48 条の 14 第 2 項に規定する自転車専用道路において、タンデム車(2 以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

(エ) 三輪の自転車(2 以上の幼児用座席を設けているものを除く。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

イ 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。

ウ 16 歳以上の運転者が幼児 1 人を子守バンド等で確実に背負っている場合の当該幼児は、ア((イ)及び(ウ)に該当する場合を除く。)及びイの規定の適用については、当該 16 歳以上の運転者の一部とみなす。

(3) 積載物の長さ、幅又は高さは、それぞれ次の長さ、幅又は高さをこえないこととする。

ア 長さ 自転車にあつてはその積載装置の長さに 0.3 メートルを、牛馬車及び大車にあつてはその乗車装置又は積載装置の長さに 0.6 メートルを、それぞれ加えたもの

イ 幅 積載装置又は乗車装置の幅に 0.3 メートルを加えたもの

ウ 高さ 牛馬車にあつては 3 メートルから、牛馬車以外の軽車両にあつては 2 メートルから、それぞれの積載をする場所の高さを減じたもの

(4) 積載の方法は、次のとおりとする。

ア 前後 積載装置(牛馬車にあつては乗車装置を含む。)から前後に最もはみ出した部分の合計が、自転車にあつては 0.3 メートルを、牛馬車にあつては 0.6 メートルを、それぞれこえないこと。

イ 左右 自転車にあつてはその積載装置から、自転車以外の軽車両にあつてはその乗車装置又は積載装置から、それぞれ 0.15 メートルをこえてはみ出さないこと。

7 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

(平成 23 年 10 月 25 日 警察庁交通局長通達)

記

第 1 基本的考え方

従来、自転車利用者は、多くの歩道で普通自転車歩道通行可（以下「自歩可」という。）の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場においては歩行者と同様の取扱いをされるものであるという誤解が生じていたところであるが、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。そのためには、自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、車道を通行することが危険な場合等当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールへの遵守を徹底させることが必要である。また、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反については、その取締りを推進することも必要である。

他方で、高齢者や児童、幼児を始めとしたそのような利用を期待できない者等には、引き続き、一定の場合に歩道の通行を認めることとなるが、その場合であっても、自転車は「車両」である以上、歩行者優先というルールを遵守させる必要性があることは論をまたない。

こうした考え方を踏まえ、良好な自転車交通秩序の実現を図っていくためには、自転車の通行環境の整備、自転車利用者に対するルールの周知及び自転車に係る交通安全教育並びに自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを並行して進めることが引き続き求められるが、今後は、従来の対策の成果を着実に定着させつつ、その在り方を点検し、質的にも量的にも対策の実効性を高めていくことが重要である。また、このような対策を効果的かつ適切に推進するためには、交通警察各部門の総合力の発揮、関係部門や関係機関・団体等との緊密な連携が重要であり、特に道路管理者、学校当局、自転車関係事業者、交通ボランティア等との適切な協働を図ることも必要である。

第 2 推進すべき対策

1 自転車の通行環境の確立

良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するためには、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者との分離を進めていくことが不可欠である。そのため、各都道府県警察にあつては、道路ネットワークの連続性の確保に配慮するとともに、道路管理者、地方公共団体等と連携した上で、計画的に以下の事業を実施すること。警察庁においては、年明けを目途に、各都道府県警察の来年度事業を取りまとめ、公表する予定である。

(1) 自転車専用の走行空間の整備

ア 道路管理者等と適切な連携を図り、自転車道の整備を一層推進すること。特に、従来は自転車道の整備が困難であった道路においても、平成 23 年 9 月に新設された規制標識「自転車一方通行」を用いて自転車道を整備することができる路線を精力的に抽出すること。

イ 平成 22 年 12 月に新設された規制標識「普通自転車専用通行帯」も活用して、普通自転車専用通行帯の整備を推進すること。なお、

○ 自転車の通行量が特に多い片側 2 車線以上の道路において、現在、自転車道又は普通自転車専用通行帯（以下「自転車道等」という。）が整備されていない場合には、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討すること。

○ 自転車の通行量が多い 2 車線道路に一方通行の交通規制（自転車を除く。）を実施することによる道路の両側に自転車道等の整備を検討すること。

ウ パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備が設置されている道路における自転車道等の整備

現在、パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備（以下「パーキング・メーター等」という。）が設置されている道路において、パーキング・メーター等の利用率が低い場合には、パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進すること。パーキング・メーター等の利用率が高い場合には、第 1 車両通行帯を駐車枠と自転車道等とすること等を検討すること。

(2) 自転車と歩行者との分離

ア 普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し

歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、幅員 3 メートル未満の歩道における自歩可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこと。

イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯の撤去

多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。

(3) 都道府県独自の対策の実施

(1) 及び(2)の事業に加え、各都道府県の実情に応じた独自の対策（二段停止線と共に自転車専用灯器を設置し、その他の車両用の灯器とは別の信号制御を行うなど）も実施すること。

(4) その他

(1)の事業を実施するに当たっては、自転車を含む車両の通行量、駐車需要等を勘案すること。その上で、事業を実施した箇所については、適切に駐車取締りを実施するなどの総合的な駐車対策を推進すること。

2 自転車利用者に対するルール周知と安全教育の推進

自転車利用者は今後も増加が予想されるところであるが、これら全ての利用者に自転車の正しい通行ルールを周知し、その理解の深化を図るため、今まで以上に

○ 各地方公共団体や関係機関・団体における自主的な取組を促すための積極的な働き掛けを実施すること

○ 自転車利用者の規範意識の醸成を強く促すような広報啓発・教育手段を創意工夫することに配意しながら以下の活動を展開すること。

(1) 自転車利用者に対するルールの周知徹底

- ア 自転車は「車両」であるということを全ての自転車利用者に徹底させること。
- イ 通行ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努めること。
- ウ ヘルメット着用については、映像資料等を活用するなど、被害軽減対策としての効果を十分に理解させることができるよう工夫し、幼児・児童はもちろんのこと、広く自転車利用者へヘルメットの着用を促すこと。
- エ 「自転車の安全利用の促進について」において示された措置については、地方公共団体としても実施することとされており、ルール周知に関する各種対策についても、各地方公共団体等の主体的な取組がなされるよう、強力に働き掛けを行うこと。
- オ 自転車販売店等の自転車関係事業者との連携を強化し、自転車の販売、修理等の機会を捉えてルールの周知を実施するよう積極的に働き掛けるとともに、必要な支援を行うこと。

(2) 自転車安全教育の推進

- ア 小学校、中学校及び高等学校等の教育機関における自主的な自転車安全教育の実施や警察と連携した自転車教室の授業等への組み込みについて、自転車の事故実態を示すなどしてその必要性を理解させながら、学校当局や教育委員会等に強く要請すること。その際は、教職員を対象とした自転車教室を開催して教職員自身の安全教育知識・技能の向上を図るなどの必要な支援を行うこと。
- イ 安全教育の対象者を高齢者、主婦、社会人、大学生等にも拡大するため、児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行うこと。また、更新時講習、高齢者講習、処分者講習等の各種運転者教育の機会において、自動車等の運転者の立場から、自転車の安全を確保するための留意事項等についての教育の実施に努めること。
- ウ 安全教育は、小学生に対しては自転車免許証の交付を行うなどして学習意欲を高め、中学生以上に対しては、安易なルール違反がもたらす具体的な危険や加害事故時の責任の重大性が明確にイメージできるような教育手法を採用してルール遵守意識の醸成を図るなど、受講生の年齢層に応じ、その教育効果が高まるよう内容及び手段に特段の工夫を行うこと。

3 自転車に対する指導取締りの強化

(1) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

自転車利用者の交通違反に対する指導取締りについては、「自転車利用者に対する交通指導取締りの強化について」(平成18年4月13日付け警察庁丁交指発第50号)により指示しているところであるが、自転車対歩行者の交通事故の発生件数が相当数増加し、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判が後を絶たない状況を踏まえ、街頭活動における指導警告をより一層積極的に推進するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処すること。

4 関係機関との連携等

(1) 地方公共団体等への支援等

近年、一部の地方公共団体において、条例を制定し、自転車の安全利用やそのための教育等

を推進しているところがあるが、各都道府県警察にあっては、このような事例を参考にしつつ、地方公共団体による自転車の交通ルール遵守等のための取組を積極的に支援すること。また、駐輪場整備や歩道上の放置自転車の撤去についても、地方公共団体等への働き掛けを行うこと。

(2) 関係機関等との協力体制の強化

対策を効果的かつ継続的に推進するため、これまでに、地方公共団体、学校、教育委員会、道路管理者、自転車関係団体等との間で設置した連絡協議会を活用するなどして、引き続き、関係機関等との協力体制の強化を図ること。

平成24年2月

平成23年度

登録番号(23)42号

東京都自転車総合政策検討委員会報告書

編集・発行 東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1
電話（直通）03(5388)3127

印刷 シンソー印刷株式会社
東京都新宿区中落合 1-6-8
電話 03(3950)7221



古紙/バブル配合率100%再生紙を使用しています
石油系溶剤を含まないインキを使用しています