

第1回東京都自転車対策懇談会 次第

日時：平成24年6月4日（月）

午後3時～5時

場所：東京都庁第一本庁舎

北塔42階特別会議室A

- 1 開会
- 2 東京都青少年・治安対策本部長挨拶
- 3 座長の互選
- 4 懇談会の運営に係る事務局説明
- 5 意見交換
 - (1) 交通ルールの遵守・マナーの向上
 - 安全教育等について
 - 自転車使用事業者に係る対策について
 - (2) 放置自転車の改善
 - 駐輪場の使用・確保について
 - 防犯登録の改善について

東京都自転車対策懇談会設置要綱

平成24年5月9日 24青総交第76号

(目的)

第1 平成24年2月に公表した「東京都自転車総合政策検討委員会報告書」に基づき、自転車に関する施策を推進するに当たって、東京都・区市町村等が実施する対策の進め方や民間事業者や自転車利用者が担うべき役割について、幅広い関係者が認識を共有し、対策の方向性についての合意形成を図るため、東京都自転車対策懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。

(検討事項)

第2 懇談会は、次の事項について検討する。

- (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) その他自転車の利用に関すること。

(委員)

第3 懇談会は、次に掲げる者につき、青少年・治安対策本部長が委嘱する委員をもって構成する。

- (1) 自転車施策に造詣の深い学識経験者 4名程度
- (2) 自転車施策に関係する行政実務者 3名程度
- (3) その他検討事項に関係する者 27名程度

(任期)

第4 委員の任期は、委嘱した日の属する年度の末日までとする。

(座長)

第5 懇談会に座長を置き、座長は委員の互選により選任する。

- 2 座長は、懇談会の会務を総理する。
- 3 座長に事故があるとき又は座長が欠けたときは、あらかじめ座長が指名する委員（副座長）がその職務を代理する。
- 4 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。

(事務局及び庶務)

第6 懇談会の事務局は、次に掲げる者をもって構成し、懇談会の庶務は、青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課が行う。

- (1) 青少年・治安対策本部総合対策部調整担当部長
- (2) 青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課長
- (3) 知事本局計画調整部計画調整担当課長
- (4) 都市整備局都市基盤部街路計画課長
- (5) 環境局自動車公害対策部交通量対策課長
- (6) 産業労働局商工部大型店環境調整担当課長
- (7) 建設局道路管理部安全施設課長
- (8) 建設局道路建設部計画課長
- (9) 教育庁指導部指導企画課長

- (10) 警視庁交通部交通総務課交通安全担当管理官
- (11) 警視庁交通部交通規制課交通規制担当管理官
- (12) 警視庁生活安全部生活安全担当管理官
- (13) 警視庁犯罪抑止対策本部自転車総合対策担当管理官

(補則)

第7 懇談会は、公開で行うものとする。ただし、座長の決定により非公開とすることができる。

2 この要綱に定めるもののほか、懇談会の運営について必要な事項は、座長が別に定める。

附則

この要綱は、平成24年5月9日から施行する。

(敬称略)

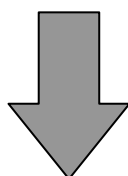
委員		
区分	団体等	氏名
学識経験者 (4名)	政策研究大学院大学特別教授	森地 茂
	(公財)労働科学研究所 主管研究員	岸田 孝弥
	立教大学法学部教授	神橋 一彦
	東京工業大学教授	屋井 鉄雄
その他自転車 利用者に関 する関係者 (27名)	東京サイクリング協会 専務理事	北川 常夫
	自転車利用者	佐滝 剛弘
	東京都私立幼稚園PTA連合会 会長	月本 喜久
	東京都自転車商協同組合 理事長	新井 茂
	日本チェーンストア協会関東支部 事務局次長	武内 得真
	(一社)日本ショッピングセンター協会 情報企画部長	原田 真一
	(一社)自転車協会 専務理事兼事務局長	高橋 譲
	(一社)自転車駐車場工業会 代表理事	片岡 大造
	(一社)日本損害保険協会 生活サービス部長	西村 敏彦
	(一社)東京バス協会 常務理事	市橋 千秋
	(社)東京乗用旅客自動車協会 常務理事	稲田 正純
	(社)東京都トラック協会 常務理事	井出 廣久
	東日本旅客鉄道株式会社東京支社 企画調整課長	植松 繁
	(一社)日本民営鉄道協会 運輸調整部長	小林 圭治
	東京都商店街振興組合連合会 副理事長	篠 利雄
	東京都町会連合会 常任理事	堀江 毅
	(公社)東京都盲人福祉協会 会長	笹川 吉彦
	(一社)日本フランチャイズチェーン協会 CSR推進部長	前田 慎吾
	東京私立中学高等学校協会 文化部長	須藤 勉
	東京都公立小学校長会 対策部長	後藤 良秀
	東京都中学校長会 生徒指導部長	松岡 敬明
	東京都公立高等学校長協会 生徒指導委員長	原田 晴夫
	(財)東京交通安全協会 常務理事	加納 道朗
	(財)日本交通安全教育普及協会 専務理事	川口 雄
(公財)日本交通管理技術協会 常務理事	川野 修一	
東京商工会議所 総務統括部長	小林 治彦	
(社)東京都老人クラブ連合会 会長	増田 時枝	
行政実務者 (3名)	国土交通省東京国道事務所 所長	渡辺 学
	渋谷区 土木清掃部長	日置 康正
	調布市 都市整備部技術長	常世田 弘

事務局	
所属・役職	氏名
青少年・治安対策本部総合対策部調整担当部長	伊東 みどり
青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課長	黒川 浩一
知事本局計画調整部計画調整担当課長	佐藤 弘之
都市整備局都市基盤部街路計画課長	佐々木 健
環境局自動車公害対策部交通量対策課長	村上 章
産業労働局商工部大型店環境調整担当課長	久保田 直子
建設局道路管理部安全施設課長	湯川 雅史
建設局道路建設部計画課長	村井 良輔
教育庁指導部指導企画課長	出張 吉訓
警視庁交通部交通総務課交通安全担当管理官	吉田 知成
警視庁交通部交通規制課交通規制担当管理官	吹浦 秀俊
警視庁生活安全部生活安全担当管理官	高橋 孝人
警視庁犯罪抑止対策本部自転車総合対策担当管理官	副島 賢二

※(公財)は公益財団法人、(一社)は一般社団法人、(公社)は公益社団法人の略。

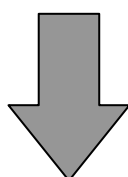
東京都自転車対策懇談会のスケジュール（案）

- 第1回懇談会（6月4日）
次の論点について議論
- ・ 交通ルールの遵守・マナーの向上
 - ・ 放置自転車の改善



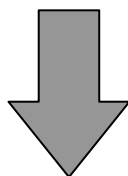
- 第2回懇談会（7月12日）
- (1) 次の論点について議論
 - ・ 安全な走行空間確保
 - ・ 自転車の安全性向上
 - ・ 自転車損害賠償保険の普及
 - ・ ヘルメット着用の促進
 - (2) 第1回論点の再確認
 - (3) 提言の方向性の確認

委員への提言素案送付・ご意見の反映



- 第3回懇談会（8月下旬）
提言案について議論

委員への提言最終案送付・最終調整



- 都への提言（9月上旬）

《自転車対策に係る主な論点と対策の例》

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
交通ルールへの遵守・マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の交通事故の多くは、運転者の交通ルール違反に起因 ○ 自転車は、運転免許制度がないため、ルールを周知する機会が少なく、ルールが未浸透 ○ 特に一般成人層は、行政が実施する教育・啓発の対象になり難い ○ 若年層のマナーの悪さに関する声が多く、若年層に対する対策が必要 ○ 自転車事故は20代、30代が最多 ○ 自転車事故死亡者のうち、65歳以上の高齢者が約半数 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会全体で自転車の走行ルールの浸透を図る取組の実施 ○ 悪質な違反を犯す者への厳しい対処 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全教育指針の策定 ○ 保護者による未成年者への安全教育の促進(努力義務化) ○ 学校による児童・生徒への安全教育の促進(努力義務化) ○ 高齢者に対する安全教育の促進 ○ 運転免許を受けていない者に対する安全教育の実施(講習の実施) ○ 安全講習を受講するインセンティブの付与 ○ 自転車小売業者による購入者への情報提供の促進(努力義務化) ○ 指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締り
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車を業務等に使用する事業者(以下「自転車使用事業者」という。)には、一般の利用者とは異なる責任が生じるが、現在は、それらの者が講じるべき対策等が未整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各事業者が講じるべき対策等を示し、適切な自転車使用を促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車使用事業者による従業員への安全教育の促進(努力義務化) ○ 自転車を使用して運送事業を行う者の責任の明確化(自転車整備の義務化、従業員への安全教育の義務化など) ○ 業として自転車の貸し出しを行う者の責任の明確化(自転車整備の義務化、利用者に対する安全利用の説明義務化、保険加入義務化など)

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
放置自転車の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○ 放置自転車対策には、区市町村をはじめ社会的に大きなコストを負担 ○ 駐輪場の整備状況は地域差が大きく、一部地域では不足 ○ 駐輪場附置義務のない事業所の周辺における放置自転車 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 放置自転車の抑制と社会的な負担の適正化 ○ 関係機関が連携して駐輪場の整備を行う仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車での通勤・通学を認めている者による駐輪場設置、又は自転車利用者の駐輪場確保実態の確認の促進(義務化) ○ 駐輪場の整備等に関する地域関係者(道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、商店街等)による協議の仕組みづくり ○ 様々な手法による駐輪場の確保
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車所有者の特定を可能とする情報は防犯登録しかないが、防犯登録への所有関係の反映が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実態を反映した防犯登録 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 購入、譲渡、住所変更等に伴う防犯登録の新規登録、再登録、変更登録、抹消登録等の確実な実施(義務化など) ○ 都、区市町村、自転車小売業者等による防犯登録制度の周知の促進(都による広報啓発の実施、区市町村による住所移転時の防犯登録手続の周知、自転車小売業者による説明の努力義務化など) ○ 駐輪場管理者による防犯登録確認の促進(努力義務化) ○ 利用者責任の明確化のための登録制度

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
<p>安全な走行空間確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各道路管理者が、自転車道等における自転車走行空間の明示等を行っているものの、区間同士の接続、ネットワーク化までは未実現 ○ 自転車走行空間を示すマーク等は、道路管理者等により異なり、未統一 ○ 自転車走行空間の整備には、拡幅整備が困難といった課題。また、荷捌き施設・バス・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といった課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者、自転車、自動車それぞれの走行空間が分離された走行環境の整備推進 ○ 利用実態や安全性を考慮した区間を優先的に整備 ○ 地域の関係者で最適なルートや手法について合意形成を図る仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車走行空間を示すマーク等の標準化の促進 ○ 交通安全マップや駐輪場マップの提供等による自転車利用者の連続した走行空間への誘導の促進 ○ 道路管理者・交通管理者を始めとする関係者による協議の仕組みづくり
<p>自転車の安全性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の品質・機能に係わる制度(JIS、SG、BAA)及び点検・整備に係わる制度(TS)は、いずれも任意の制度であるため、普及が不十分 ○ 自転車利用者に対する定期的な点検・整備が未普及 ○ 標準的な点検・整備項目の不存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全な自転車の普及 ○ 自転車利用者に対し、点検・整備して自転車を利用する習慣の浸透 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 標準点検・整備指針の策定 ○ 自転車製造業者による安全性の高い自転車の製造の促進(オートライト、ウインカーなど) ○ 自転車小売業者による法令に適合した自転車の販売の促進(義務化) ○ 自転車利用者による定期的な点検・整備の促進(努力義務化) ○ 点検・整備をするインセンティブの付与 ○ 整備不良自転車の走行に対する重点的な指導・取締り

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
自転車損害賠償保険の普及	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の強制保険制度が不存在 ○ 加害者に対し、高額な損害賠償請求を認める判決 ○ 加入保険の中で、自転車事故に伴う障害や損害に対応できるにもかかわらず、加入者等がその事実に気付かないという実態 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 保険加入の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車利用者による保険加入の促進(努力義務化) ○ 自転車利用事業者による保険加入の促進(努力義務化) ○ 自転車小売業者による保険加入勧奨の促進(努力義務化) ○ 保険会社による幅広い保険商品の普及・提供等の促進(努力義務化)
ヘルメット着用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車乗用中死者の約7割は、頭部損傷が原因 ○ 保護者に対する児童又は幼児へのヘルメット着用の努力義務が規定されているものの、着用が未普及 ○ 自転車事故死亡者のうち、65歳以上の高齢者が約半数 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 児童・幼児へのヘルメット着用を普及 ○ 高齢者を含む一般成人のヘルメット着用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 幼稚園・保育所、小学校等を通じた幼児・児童の保護者への啓発活動の促進 ○ 高齢者のヘルメット着用の促進(努力義務化) ○ 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

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

各委員からのご意見

交通ルールの遵守・マナーの向上

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

(全般的事項)

- 問題の根本は「利用者の社会的責任感の低さ」。自転車に対する感覚を180度変える意識改革、社会的責任を負っていることを自覚してもらえるような手立てを講じるべき。安全教育・指導取締りと共に自転車ナンバー登録制度の導入が必要。(東京バス協会:市橋委員)
- 対策で示された事項をいかにスピーディーにできるか、実効性こそが重要。(東京バス協会:市橋委員)
- 自転車の安全利用意識の向上、自転車関与事故の防止等を図るため、東京都の自転車条例を整備すべき。(東京タクシー協会:稲田委員、東京都盲人福祉協会:笹川委員)
- 「ルールの遵守・マナーの向上」は、“交通”に限った話ではない。本来は、もっと意識の深い部分を直すことが必要。幼少の頃から他人を思いやる気持ちを養う躰ができれば、かなり改善するのではないかと。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- スポーツ用の自転車と普通自転車では、速度や走行空間が異なる。自転車の種類が増えていることを把握・理解した上で対策を考える必要性が高まっている。(佐滝委員)
- 大きな事故を未然に防ぐためには、指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締りが必要。(日本ショッピングセンター協会:原田委員、自転車駐車場工業会:片岡委員)

(安全教育)

- 交通安全教育指針の策定は賛成。(東京都町会連合会:堀江委員、自転車駐車場工業会:片岡委員)
- (家庭、学校での)安全教育の促進が必要。(東京サイクリング協会:北川委員、東京都自転車商組合:新井委員、東京タクシー協会:稲田委員、東京都トラック協会:井出委員、日本交通安全教育普及協会:川口委員、東京都老人クラブ連合会:増田委員)
- 安全教育については、努力義務だけで効果が出るかは疑問。ルール違反に対しては、注意や反則金で済ますのではなく、講習を受けないと次に警告を受けた際には、より重い処分となるような仕組みなども検討すべきかもしれない。(佐滝委員)
- 年齢層に応じた自転車講習の義務付けと高校生以上の違反者に対する厳しい罰則が必要。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)
- 学校による児童・生徒への安全教育の促進(努力義務化)について、具体的にどのような対策なのか。ヘルメットの着用を含め、徹底することで、安全への意識を持つようになると思う。(東京都公立小学校長会:後藤委員)
- 「高齢者に対する安全教育の促進」について、平成27年に東京都の高齢化率は25.2%になると予測さ

れていることから、今の高齢者だけではなく、50歳代などにも安全教育の必要性を感じる。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)

(事業者)

- 自転車使用事業者は、宅配便のリヤカー利用について歩道走行を廃止させることが必要。(東京サイクリング協会:北川委員)

(その他)

- 自動車運転者への周知(違法駐車等)も必要。(東京商工会議所:小林委員)
- 自転車の接近を音で確認することが困難であるため、自転車に発音装置の整備を義務付けるべき。(東京都盲人福祉協会:笹川委員)
- 自転車の前後に夜間光るものを取り付けるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

(全般的事項)

- 危険な運転をしたり、自転車は車両という意識が低い自転車利用者が多く、危険を感じる。(日本ショッピングセンター協会:原田委員、東京バス協会:市橋委員、東京タクシー協会:稲田委員、東京都トラック協会:井出委員、東京都町会連合会:堀江委員、東京都盲人福祉協会:笹川委員、東京都公立小学校長会:後藤委員、東京都公立高等学校長協会:原田委員、日本交通安全教育普及協会:川口委員、東京都老人クラブ連合会:増田委員、東京国道事務所:渡辺委員)
- 自転車は道路交通法で「軽車両」に分類され、本来、車道を通行すべきものだが、違法駐車等で、車道を走ることが現実的にままならない場所も多い。自転車利用者のみならず、自動車の運転者を始め交通社会を構成するすべての者にルールを周知することが必要ではないか。(東京商工会議所:小林委員)
- 自転車は、既に重要な都市交通の担い手。東日本大震災後のエネルギー事情、首都圏直下型地震の発生による交通網の麻痺等を考慮すると、車等から自転車へのシフトをもっと促す必要性も議論すべき。自転車がどのような役割を担う交通手段と位置付けるかビジョンを描く必要がある。(佐滝委員)
- 歩行者が安心して通行できる、安全な環境づくりやルールづくりが必要。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- 渋谷区で行っている「坂道の歩道におけるポールを設置」など自治体独自で出来る方法を積極的に採用すべき。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 「歩行者優先」といった標識は意味が伝わらない。「自転車は車道寄りを走行」といったものに変えるべき。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)

(ルール・マナーの徹底、取締り等)

- 自転車利用者のルール・マナーに対する意識・知識は本人の自覚に任されているため、個人差が大き

い。自転車利用者のルール違反が社会的な問題の一つの要因ではあるが、自動車利用者や歩行者にもルール違反(信号無視、違法駐車、自転車への幅寄せ等)という問題があることを議論の前提として確認する必要がある。(佐滝委員)

- 右側走行の徹底的な排除、歩道における歩行者優先の周知・徹底が必要。また、歩道の自転車通行区分については歩行者の認知も必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 行政(警視庁)としてルール・マナーの周知・徹底についての広報活動が必要。安全教育よりも幅広い世代に対して短期に効果的であろう。(財)日本サイクリング協会に協力して「サイクリスト誓言」[①右側通行をしない②歩行者最優先③夜間・暗所でのライト点灯]の策定・製作を行い、昨年末から全国の賛助会員に配布し周知・徹底をしている。今後はニューヨークのBike Smartを参考に東京自転車ガイドを作成したい。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 交通ルールに対する教育を義務化すべき。自転車免許制度も検討し、自動車免許と連動させるほうがよい。また、利用者・自転車使用事業者への安全教育などの活動支援を法的に整備すべき。教育にコストをかけた方が、後でコストをかけるより、より安全安心な社会実現に、効果が大きく、持続性がある。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 車道走行が間違っただけで自転車利用者に伝わっている。車道走行上のルールの啓発が必要。(東京都自転車商組合:新井委員)
- 登下校時の自転車対策(登校時に10分程度集中する通学路対策、下校時の無灯火運転等)の検討が必要。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)
- マナー向上に取り組む優良事例に対する表彰、公表等が必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 車道走行の自転車の危険性を減らすため、違法駐車車両の取締りが必要。(東京タクシー協会:稲田委員)

(交通ルールの見直し)

- 自転車の交通ルールやその運用に問題があるもの(安全な車道走行ができない道路が多い中での原則車道走行、スクランブル交差点での歩行者・自転車専用信号等)もある。ルールそのものの見直しも必要。(佐滝委員)
- 雨天時の傘差し運転と交通ルールとの間にギャップがある。交通ルールについて、見直しができないか。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)

(環境整備)

- 歩道の人と自転車を分離すべき。道路に自転車通行帯を設けるべき。(東京都自転車商組合:新井委員、東京都トラック協会:井出委員)
- 自転車道の確保として、車道に自転車道の路側帯を明確に示す必要がある。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)
- 夜間、通行帯等が認識できるような看板や路面表示をすべき。(東京都老人クラブ連合会:増田委員)

(その他)

- 地域での取組が必要。(東京都トラック協会:井出委員)
- 安全教育、取締りに限らず、地域社会が悪質な自転車利用者を追放するための取組の検討が必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 自転車対自動車の事故については、弱者救済の視点から、自動車側の責任が重い。欧米諸国と同様に自転車側の自己責任を明確にすれば自転車対自動車の事故が減少するのではないか。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 損害賠償保険、点検整備の義務化も必要。(東京都自転車商組合:新井委員)
- 自転車走行レーンの早期設置と適正な運用(東京商工会議所:小林委員)

放置自転車の改善

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

(全般的事項)

- 放置自転車の問題の根本は「利用者の社会的責任感の低さ」。(東京バス協会:市橋委員)
- 車から自転車に乗り換える意識の徹底が必要。そのためにも乗用環境の整備が重要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 各自の防犯対策も必要。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)

(駐輪場の確保)

- 個々の店舗が駐輪場を用意するケースが少ない商業集積地や一定の集客が見込まれる施設には、駐輪場の設置を義務付けるようにすべき。(佐滝委員)
- 道路管理者や交通管理者、鉄道事業者に駐輪場の設置を義務付けることは、大きな負担となるのではないか。(東京商工会議所:小林委員)
- 放置自転車対策の遅れている地域の駐輪場設置が急務。対策を講じて放置自転車が減少している市区町村をモデルケースとして対応すべき。(東京都自転車商組合:新井委員)
- ニューヨーク等の条例(自転車通勤の奨励と駐輪場の設置義務化)を参考に、東京都も条例を作るべき。オリンピックに向けて、今の放置自転車であふれている実態を海外に見せるのはマイナス。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 場所を取らない駐輪場(ロッカーサイクル、自転車縦掛式駐輪場)の設置を促進することも一方法ではないか。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 駐輪場への案内を分かりやすくする等により、駐輪場の利用を促進すべき。(佐滝委員、東京バス協会:市橋委員、東京国道事務所:渡辺委員)
- 駐輪場の確保とあわせて、放置についての啓蒙活動を考える必要がある。(JR東日本:植松委員)
- 駐輪場への対策として、ボランティアの確保等これまで以上の人員確保が必要。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)

(協議会作り)

- 駐車場整備に関する地域関係者には自治体も加わるべき。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 都・区市町村・自転車商・警察との連携による方法を、協議会で「協議決定すべき」。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(放置自転車の撤去等)

- 放置自転車の処分ルール等の法的根拠の明確化が必要。(東京都トラック協会:井出委員)
- 放置自転車禁止区域ではなく、自転車を廃棄する場所を設け、置いたら即撤去することとし、違反者に

は高額(自転車を購入できる程度)の罰金を科してはどうか。(東京都町会連合会:堀江委員)

(防犯登録)

- 防犯登録の徹底や変更等の義務化が必要。(自転車駐車場工業会:片岡委員、東京都トラック協会:井出委員、東京国道事務所:渡辺委員、東京商工会議所:小林委員)
- 防犯登録制度は登録率も高く、盗難被害回復にも非常に有効であるので更に啓発・推進することが重要。(東京都自転車商組合:新井委員)

(利用者責任の明確化のための登録制度)

- 防犯登録制度は、治安対策のための制度。利用者責任の明確化のためには自転車ナンバー登録制度が必要。(東京バス協会:市橋委員)
- 自転車も車両である以上、自動車の登録に準ずるべき。保険も含めて検討すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 自転車の所有者や利用者まで特定できる制度があると便利。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

(全般的事項)

- 放置自転車は、駐輪場の整備により次第に改善されつつある。自転車乗用環境・走行空間の整備に伴い、より遠距離の自転車利用が進み、自宅から学校・職場へ直接移動することにより駅前放置が減少する。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 駅周辺の駐輪場が少なく、迷惑駐輪が多い。モラルの低下も要因ではないか。(東京都トラック協会:井出委員、東京都公立小学校長会:後藤委員)
- 放置自転車が、法律違反であることを認識していない。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 安価な自転車が放置自転車を生む状況を作り出していることもある。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 放置自転車対策には、新たなアイデア・工夫が必要。(東京バス協会:市橋委員)
- 自転車を放置してはいけない場所を地域住民に知らせるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 商業施設におけるお客さまへの声掛けが万引き防止につながるという見方がある。駐輪場で駐輪係が放置しそうな者(例:普段見かけない者)に声を掛けることで、放置自転車を減らせるかもしれない。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- 「自転車法」の自転車等対策協議会が有効に機能しているか。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 駐輪場の整備状況は地域差が大きく、一律の対応策は難しいのではないか。(東京商工会議所:小林委員)
- 放置自転車対策は、政治にある(政在治輪一政在養民)。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(放置自転車の撤去等)

- 放置自転車は、歩行者・自動車の障害になっている。特に高齢者や視覚障害者にとっては危険を伴

い、早急な排除が必要。(東京タクシー協会:稲田委員、東京都盲人福祉協会:笹川委員、東京都老人クラブ連合会:増田委員)

(駐輪場の確保)

- 自転車駐車場有料化の議論(有料ならいくらが適正か)がなされるべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 持ち主不明の自転車対策として、放置後1ヶ月が経過したものの処置対策が必要。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)
- 定期利用と一時利用の住み分けができるような政策的誘導も必要ではないか。(JR東日本:植松委員)
- 鉄道、店舗等の事業者や自転車での通勤・通学を認めている者に対して駐輪場の附置義務を課すため、条例を制定すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員、東京タクシー協会:稲田委員)
- 通勤に自転車をという声も多いが、会社には駐輪スペースはなく、通勤災害の場合等の措置も未検討の所が多く、ちぐはぐな状況にある。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 利便性の優れた路外駐輪場と補完的な暫定路上駐車場の整備促進が必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 近隣の大学は、駐輪場が設けられていないようで、近隣の住宅地に自転車を放置する学生が多く、トラブルになっている。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)

(利用者責任の明確化のための登録制度)

- デポジットの制度化が必要。(東京都自転車商組合:新井委員)
- 自転車の所有者が確実に分かる仕組みがあれば、廃棄目的で自転車を放置する者が減るのではないか。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)



危険を予測し回避する能力と、他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てる

- 安全教育の課題**
- ① 発生した個別事項ごとの応急的・緊急的な対応、指導になりがち
 - ② 系統的・体系的な指導資料が十分でない
 - ③ 学校ごとの取組に差がある

安全教育に関して「必ず指導する基本的事項」を明確化し、意図的・計画的に配置した総合的な「安全教育プログラム」を作成し、公立学校の全教職員及び教育関係機関に配布するとともに、「安全教育推進校」を指定し、「安全教育プログラム」に基づく実践の普及・啓発を図り、児童・生徒に危険を予測し回避する能力と、他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育成する安全教育を推進する。

安全教育プログラムの作成と配布【都内公立学校教員6万人全員に配布】

「安全教育プログラム実践編」(平成24年3月版)の主な内容

理論編

- 安全教育の基本的な考え方
- 安全教育プログラムのねらいと構成
- 必ず指導する基本的事項

交通安全に関しては、「自転車安全五則」を掲載

実践事例 (25事例を掲載)

- 年間指導計画
- 日常的・定期的な安全指導(幼・小・中・高・特支)
 - ・「子供110番の家」の場所を確認しよう
 - ・「雨や雪の日の安全な歩行の仕方を確認しよう」
 - ・「家庭での地震の備えについて考えよう」
 - ・「自転車の放置駐車など交通社会の問題について考えよう」
他
- 特設する安全学習・保育
 - 交通安全(7事例)**
 - ・「安全な歩行の仕方」～登下校の歩き方を考えよう～…小学校2年生
 - ・「安全な自転車走行の仕方」……小学校3年生
 - ・「スクエアード・ストレイト方式による交通安全教室を通じた地域との連携」……中学校全学年
 - ・「自転車交通安全教室 ～スタントマンを活用した交通安全教室～」……高等学校全学年等
 - 生活安全(4事例)**
 - ・「安全に歩こう」～校舎内での歩行のきまり～ ……小学校2年生
 - ・「九小村山探偵団」～地域安全マップづくりをしよう～…小学校全学年等
 - 災害安全(14事例)**
 - ・「地震災害から身を守る」……小学校5年生
 - ・「地震発生時の対処の仕方を考えよう」…中学校全学年等

安全教育推進校(12校)の指定

「安全教育プログラム」の普及・啓発

24年度12校指定(幼1、小・中各3、高4、特別支援1)
 「安全教育プログラム」に沿った実践の公開及び資料作成

- 【幼稚園】
 文京区立明化幼稚園(災害安全)
- 【小学校】
 ○世田谷区立玉堤小学校(災害安全)
 ○小平市立小平第四小学校(災害安全・生活安全)
 ○あきる野市立増戸小学校(交通安全・災害安全)
- 【中学校】
 ○中央区立佃中学校(災害安全)
 ○台東区立柏葉中学校(生活安全・災害安全)
 ○葛飾区立常磐中学校(交通安全・災害安全)
- 【高等学校】
 ○都立葛西南高等学校(交通安全・生活安全)
 ○都立府中高等学校(交通安全)
 ○都立多摩工業高等学校(生活安全・災害安全)
 ○都立芦花高等学校(交通安全)(自転車シミュレーター)
- 【特別支援学校】
 ○都立羽村特別支援学校(災害安全)

※府中高校・芦花高校については、スクエアード・ストレイトを実施

小学校における交通安全(自転車)

生活安全(不審者対応)

災害安全(防災訓練)

高齢者に対する安全教育の例

参加・体験型講習会の充実

道路横断の疑似体験をすることができる「歩行者教育システム」や、反射材の効果を実験することができる「くらピカBOX」などの活用により、効果的な参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

《歩行者教育システム》

スクリーン上の道路や自動車の映像を見ながら、道路に見立てたシート上を歩行し、道路横断を疑似体験することにより、自動車の速度感覚や自己の身体能力を理解できるシステム



《くらピカBOX》

暗闇をつくり反射材に光をあてることにより、夜間の歩行中や自転車乗用中における反射材の効果を実験できる効果体験ツール



老人クラブ、高齢者イベント等での交通安全教育

老人クラブ、高齢者サークル等において、加齢による身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。また、警察職員等による高齢者宅への家庭訪問を行い、個別に交通安全教育を実施している。

その他、高齢者交通安全グランドゴルフ大会において、交通ルールを確認しながら競技を行うコースを設け、グランドゴルフを行いながら交通ルールを習得できるようにするなど、各種高齢者イベントで交通安全教育を実施している。【武蔵野市】

交通安全講習を受講させるインセンティブの例

受講者に対する定期駐輪場の優先利用

受講者に対して自転車安全利用証を交付し、その写しを公営駐輪場の利用申込みの際に提出した人から優先して駐輪場利用の抽選を行っている。

【三鷹市】

受講者に対するTSマーク費用の補助

受講者に対して、TSマークの貼付のための自転車の点検・整備に要する費用の一部を補助している。

【武蔵野市・三鷹市】

各種イベントの開催と併せた講習等の開催

各種アトラクション、歌謡ショー、落語等の様々な年齢層に合わせたイベント開催と併せて自転車安全講習を実施している。

受講者に対する受講証等の交付

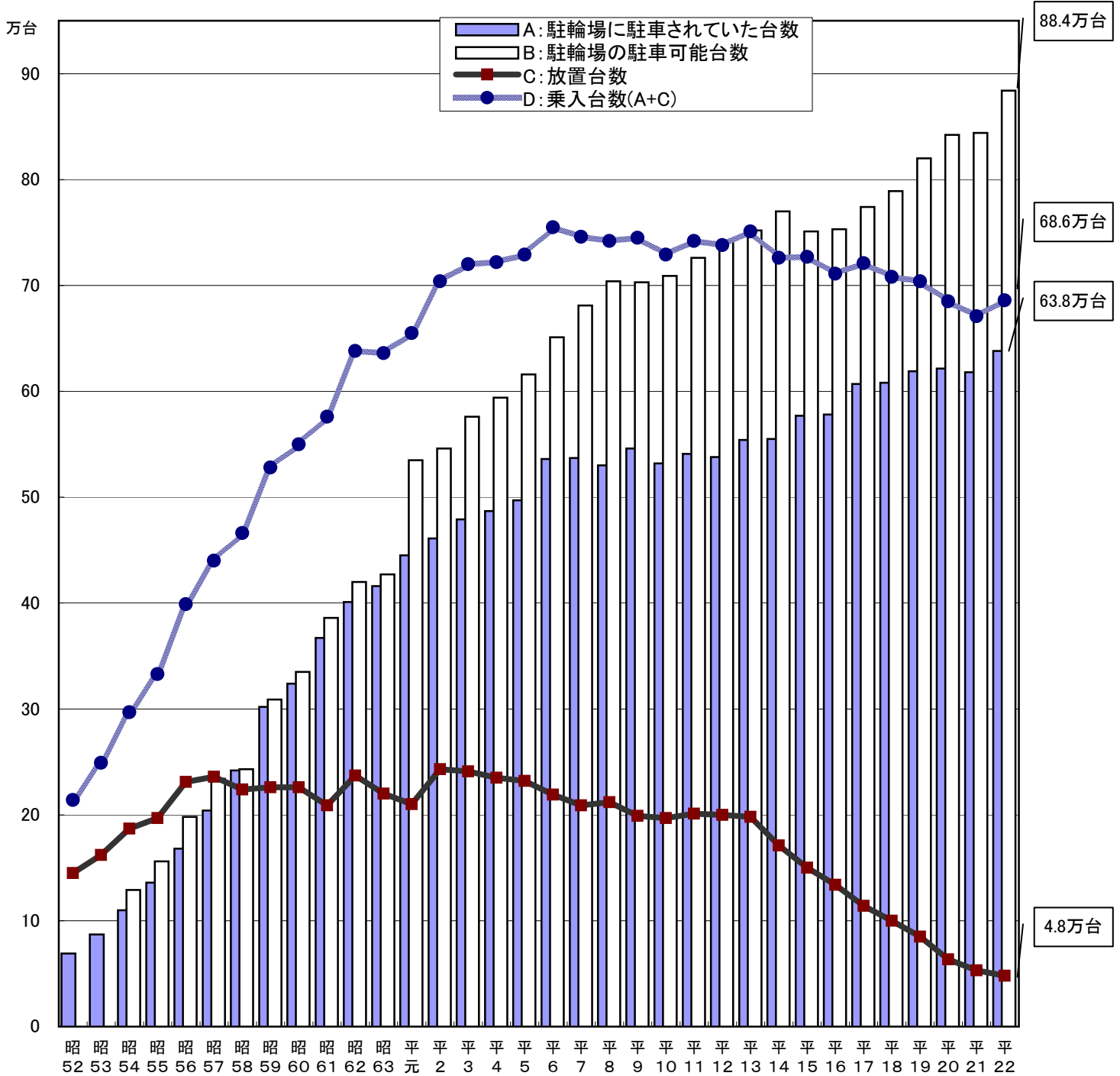
受講者（特に児童・生徒）に対して、いわゆる“自転車運転免許証”等を交付することにより、知識・技術の習得の達成感を得させている。

受講と併せた自転車の無料の点検・整備等

受講会場において、受講者が持ち込んだ自転車について自転車安全整備士等が無料で点検・整備を行っている。

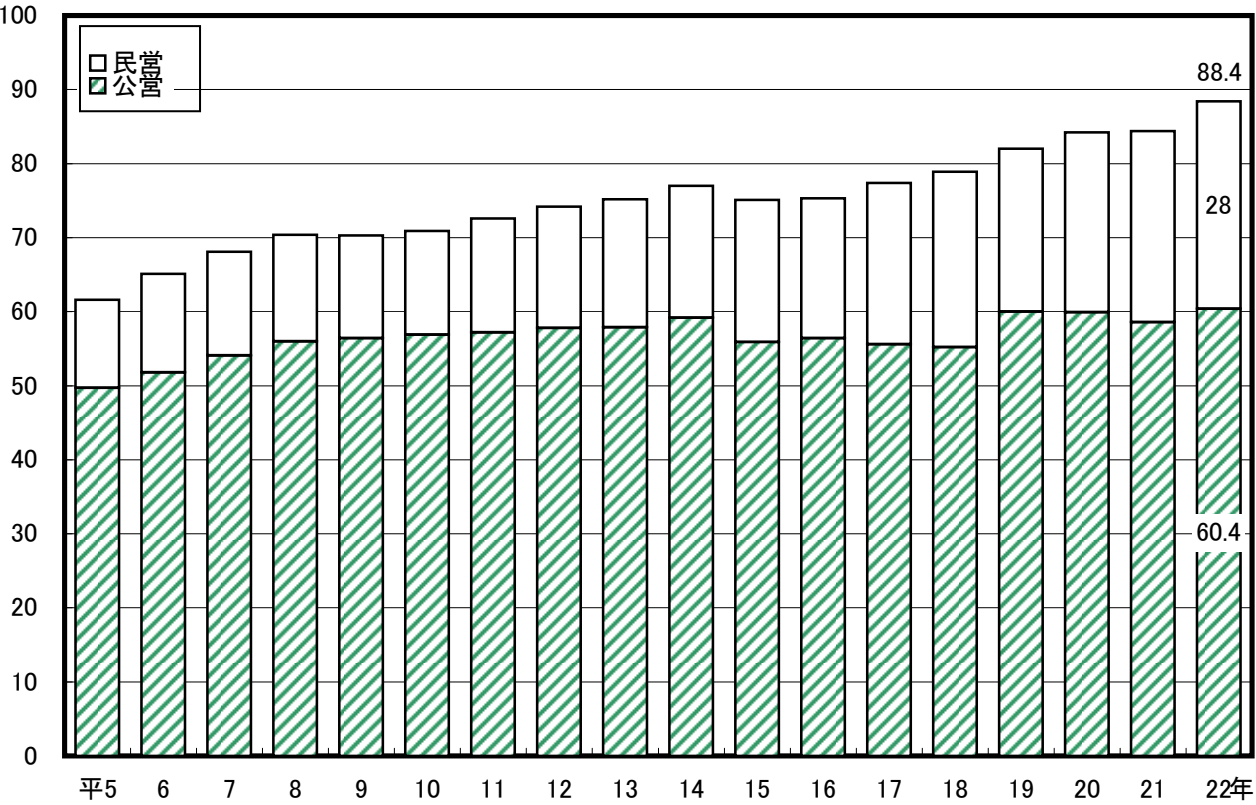
都内における放置自転車等の現状と対策

駅周辺の放置自転車等の状況



公営・民営別駐車可能台数の推移

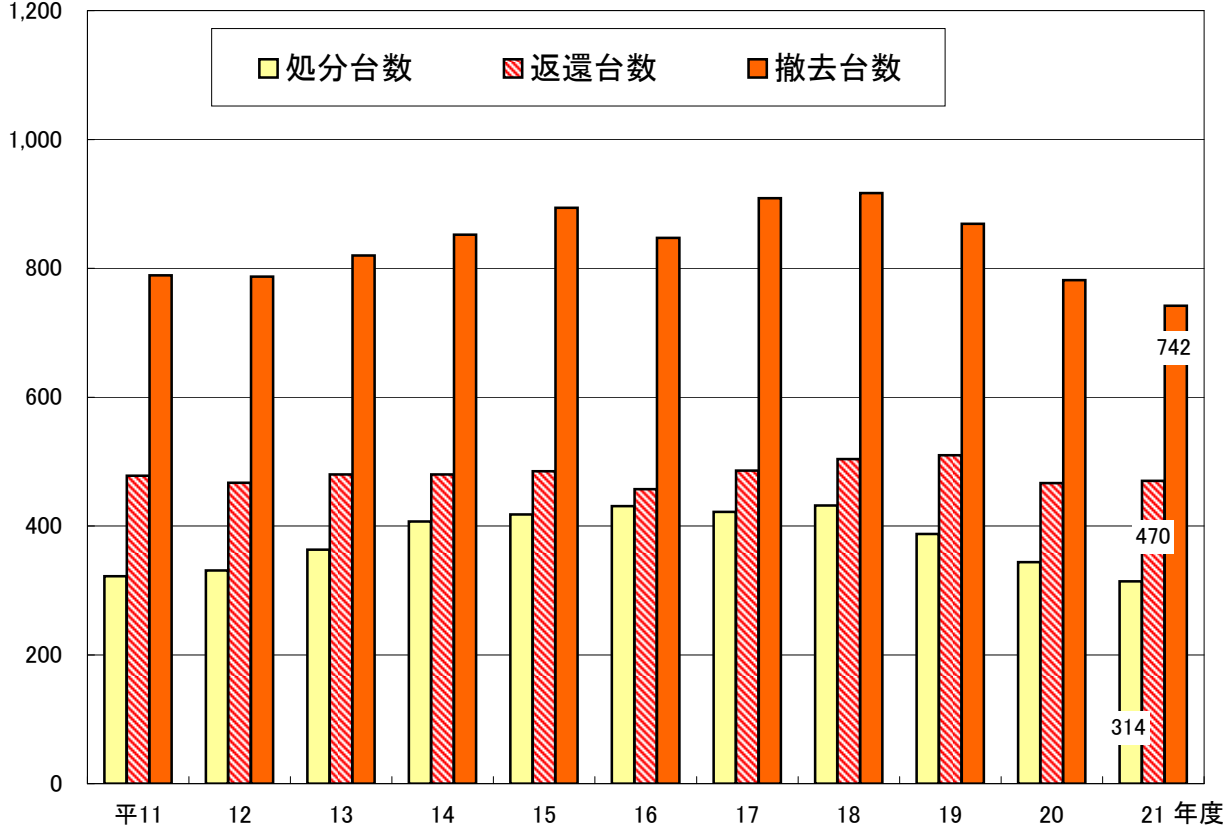
万台



駅前放置自転車の現況と対策 P24より

放置自転車等の撤去・返還・処分台数の推移

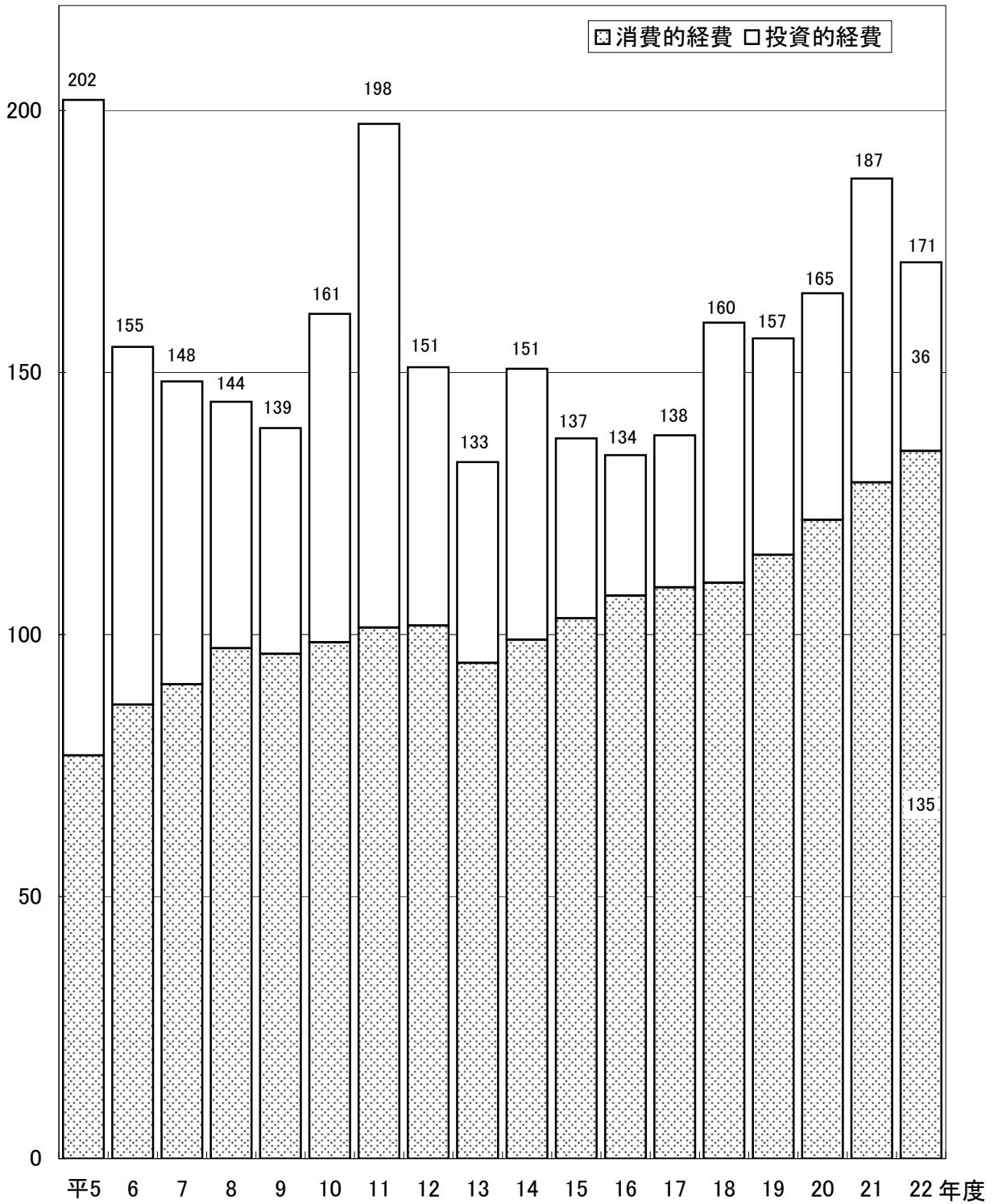
千台



駅前放置自転車の現況と対策 P42より

放置自転車対策費の推移

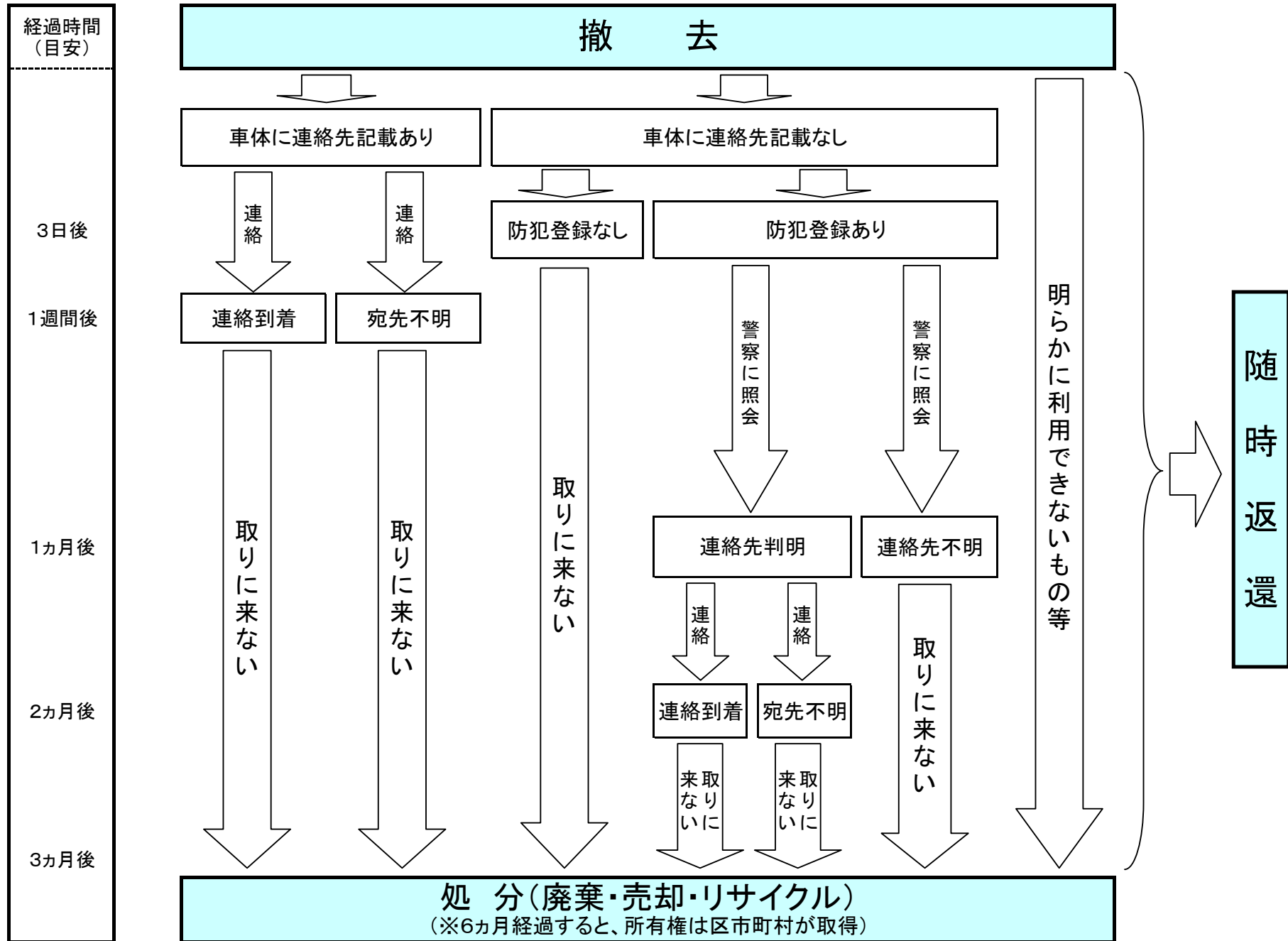
億円



投資的経費・・・自転車等駐車場の建設、増・改築に要する経費

消費的経費・・・放置自転車の整理・撤去・返還、自転車等駐車場の維持管理、普及啓発等に要する経費

区市町村における放置自転車の処分までの流れ(例)



駐輪場附置義務条例の概要

駐輪場附置義務条例は、17区（23区のうち約74%）、22市・町（39市町村のうち約56%）にて制定。義務の程度は、次のとおり。

区 部

【遊技場等】（17区で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が150㎡超（駐輪台数）店舗面積等10㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台

【百貨店、スーパーその他の大型小売店舗】（17区で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が200㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が400㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台

【銀行等金融機関】（17区で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が250㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等25㎡ごとに1台

【スポーツ、体育、健康増進施設】（13区で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が250㎡超（駐輪台数）店舗面積等25㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が900㎡超（駐輪台数）店舗面積等45㎡ごとに1台

【学習、教養、趣味等の施設】（13区で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が150㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が900㎡超（駐輪台数）店舗面積等45㎡ごとに1台

市 部

【遊技場等】（22市・町で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等15㎡ごとに1台

【百貨店、スーパーその他の大型小売店舗】（22市・町で規定）

- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が400㎡超（駐輪台数）店舗面積等40㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等30㎡ごとに1台

【銀行等金融機関】（22市・町で規定）

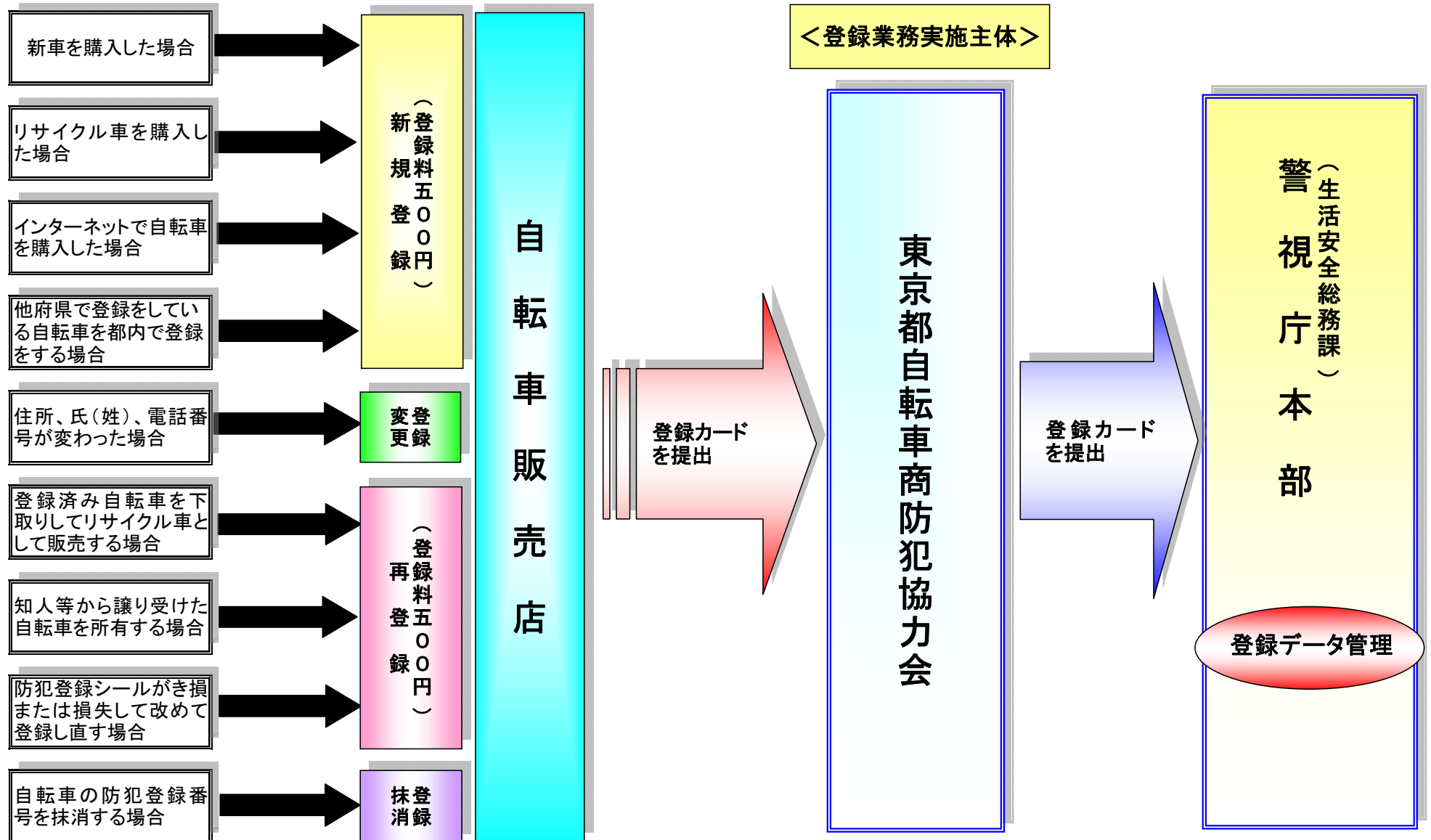
- ・最も厳しい規制
（対象）店舗面積等が300㎡超（駐輪台数）店舗面積等20㎡ごとに1台
- ・最も緩い規制
（対象）店舗面積等が500㎡超（駐輪台数）店舗面積等50㎡ごとに1台

（参 考）標準的な店舗面積のスーパーにおける必要駐輪台数

- 住宅地域のスーパー（標準的な店舗面積等：1,000㎡程度）
区部：約50台
市部：約25～30台
 - 郊外の大規模スーパー（標準的な店舗面積等：3,000㎡程度）
区部：約150台
市部：約75～100台
- （※ コンビニエンスストアの標準的な店舗面積等は150㎡程度）

都内自転車防犯登録の流れ

資料 1 2



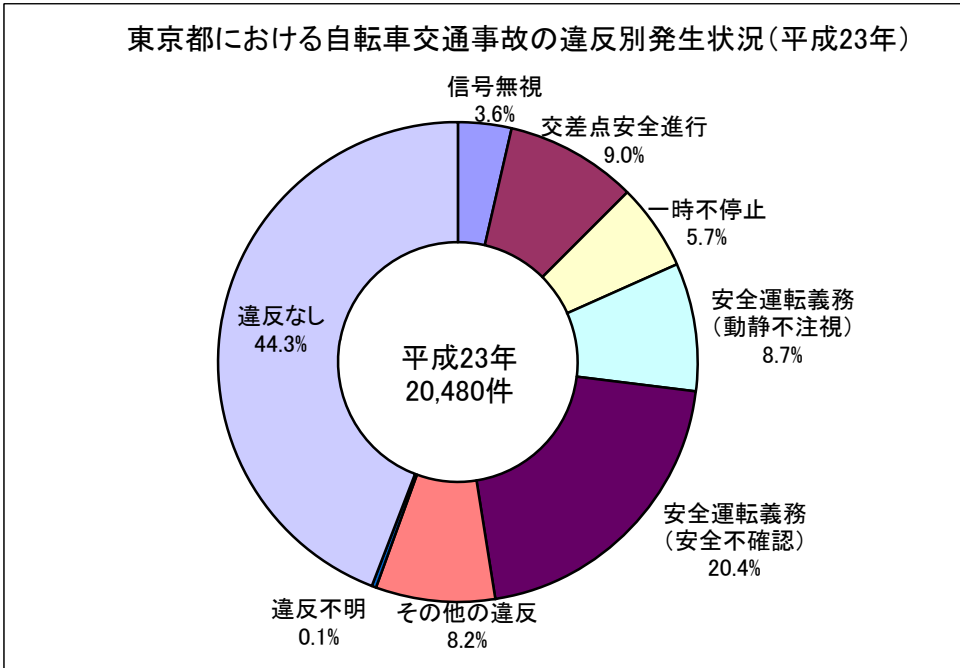
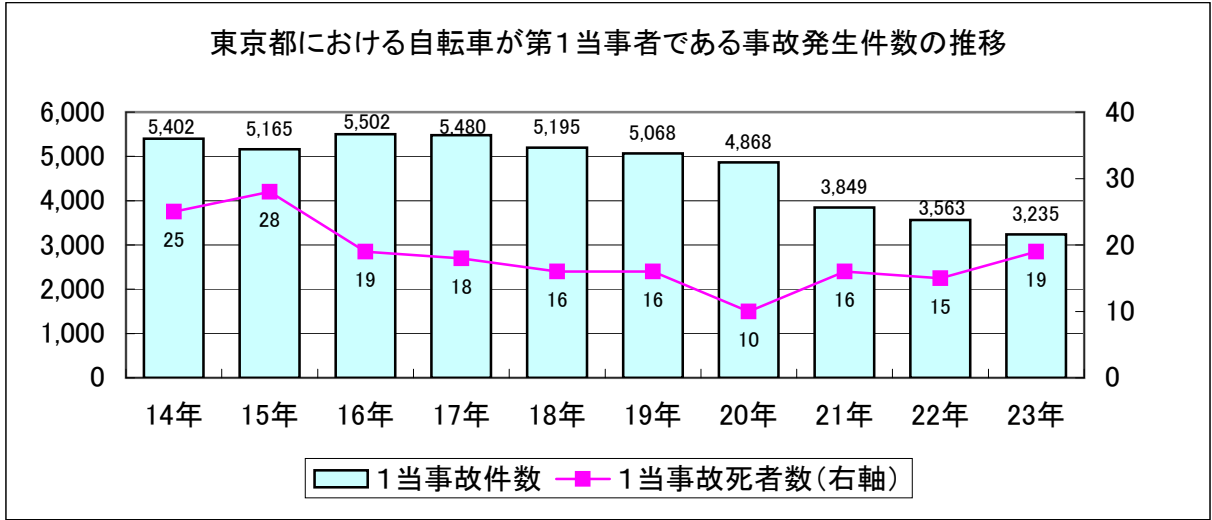
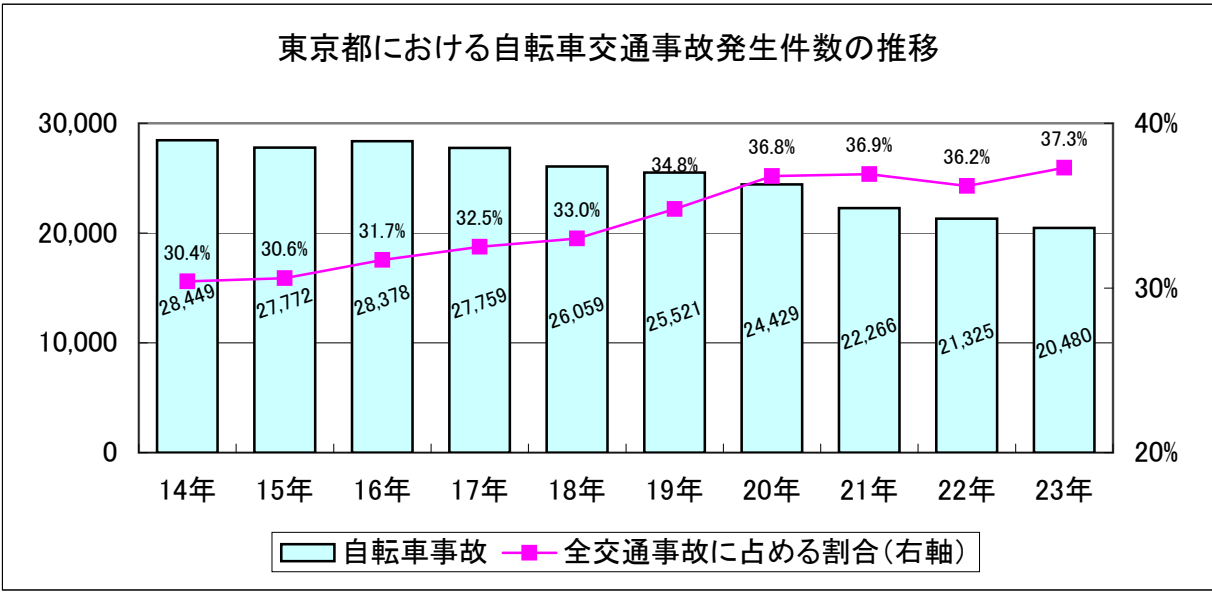
東京都における自転車関係の基本的な統計

- 自転車保有台数（平成20年）【平成22年1月自転車産業基礎資料（社）自転車協会から】
約8,999千台（全国約69,100千台に占める割合：13%）
（10年前(H10)：約6,987千台（同：11%））
- 交通事故発生件数（平成23年）
51,477件（全国691,937件に占める割合：7.4%）
（10年前(H13)：90,012件（同：9.5%））
- 自転車交通事故発生件数（平成23年）
19,209件（全国144,018件に占める割合：13.3%）
（10年前(H13)：26,696件（同：15.2%））
 - ・ 交通事故における自転車関与率（平成23年）
37.3%（全国20.8%）
（10年前(H13)：29.7%（同：18.5%））
 - ・ 歩行者対自転車事故件数（平成23年）
1,010件（全国2,801件に占める割合：36.1%）
（10年前(H13)：887件（同：49.1%））
- 自転車乗用中死者数（平成23年）
38人

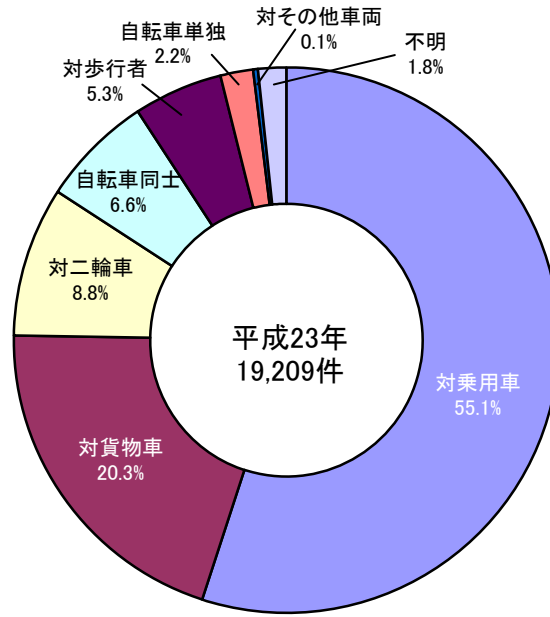
都内の交通事故死者数215人に占める割合：17.7%
全国の自転車乗用中死者数628人に占める割合：6.1%

 （10年前(H13)：53人（都内同：14.8% 全国同：5.3%））
- 防犯登録台数（平成22年）
約1,807万台（10年前(H12)：約1,007万台）
- 放置自転車台数（平成22年）
約4.8万台（10年前(H12)：約20万台）
- 区市町村が放置自転車対策に要している経費（平成22年度予算）
約171億円（10年前(H12)：約124億円）
- 放置自転車の撤去・処分・返還台数（平成21年度）
撤去：約73万4千台（10年前(H11)：約77万1千台）
処分：約31万3千台（10年前(H11)：約31万9千台）
返還：約46万3千台（10年前(H11)：約46万2千台）
- 都道における自転車走行空間[※]の整備状況（平成22年度末現在）
約100km（都道に占める割合：4.3%）
 ※ 歩行者、自転車等がともに安全で快適に通行できるよう、歩道内での構造的・視覚的分離や車道の一部を利用した自転車レーンの設置など、多様な手法によって整備される自転車の通行部分

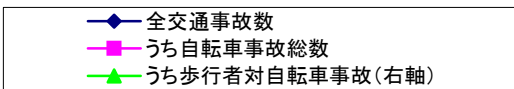
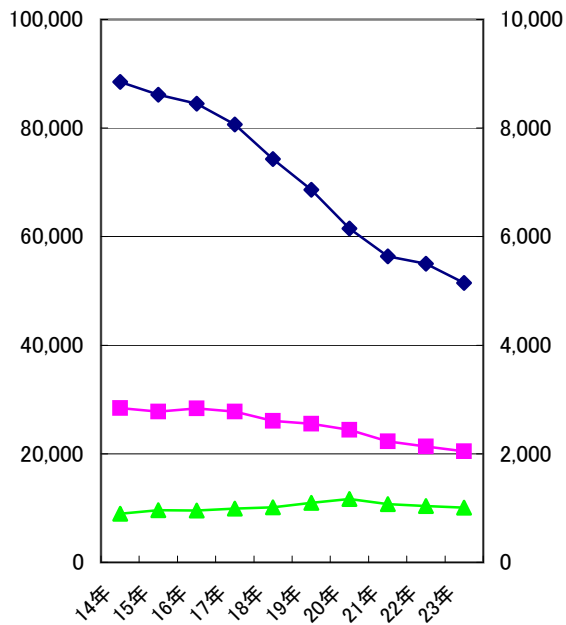
東京都における自転車関係事故統計



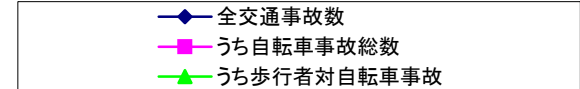
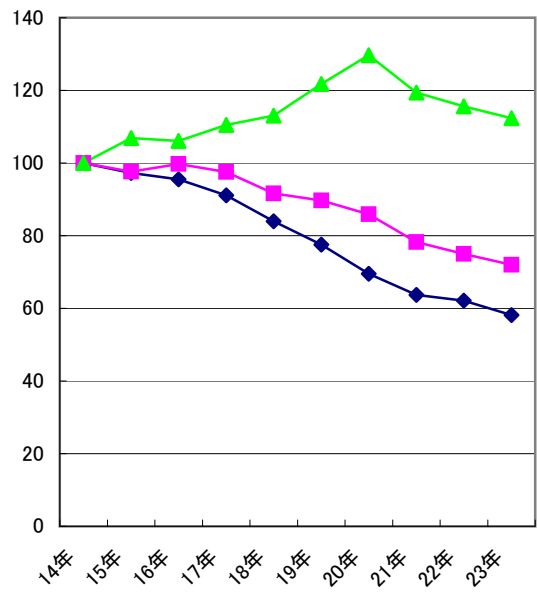
東京都における自転車交通事故の相手当事者の状況(平成23年)



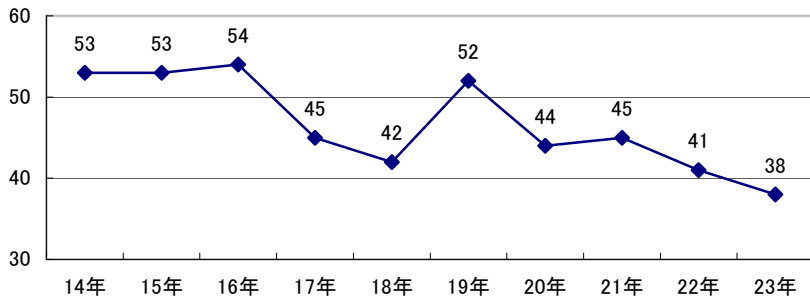
東京都における自転車交通事故件数の推移



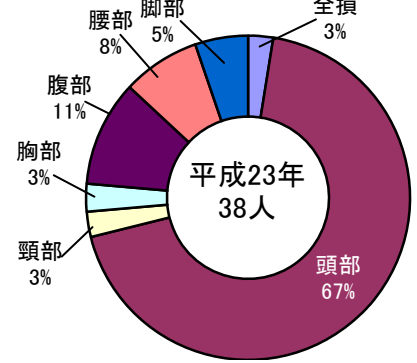
東京都における自転車交通事故件数の推移 平成14年を100とした指数



東京都における自転車乗用中死者数の推移



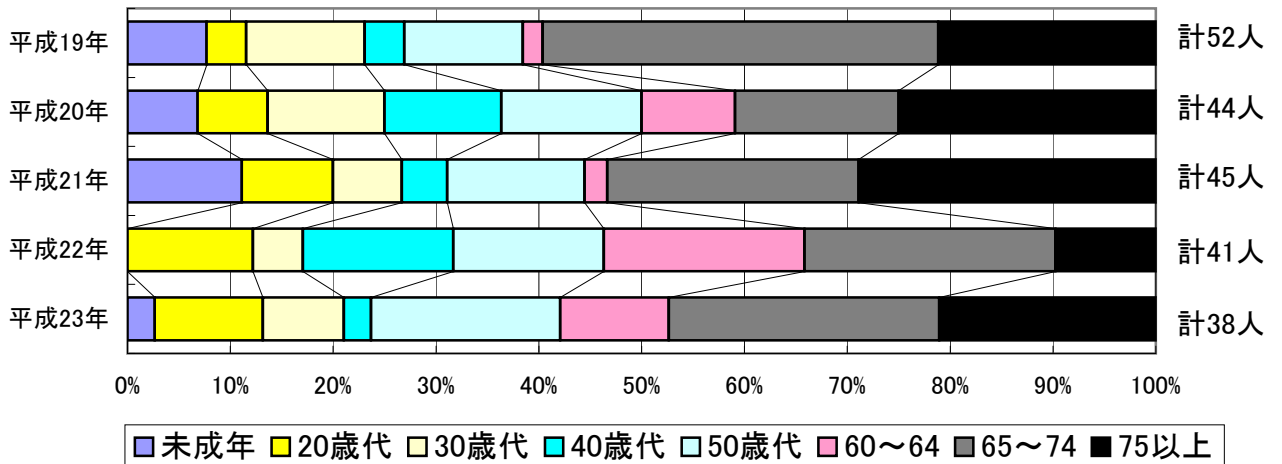
東京都における自転車乗用中死者の損傷主部位(平成23年)



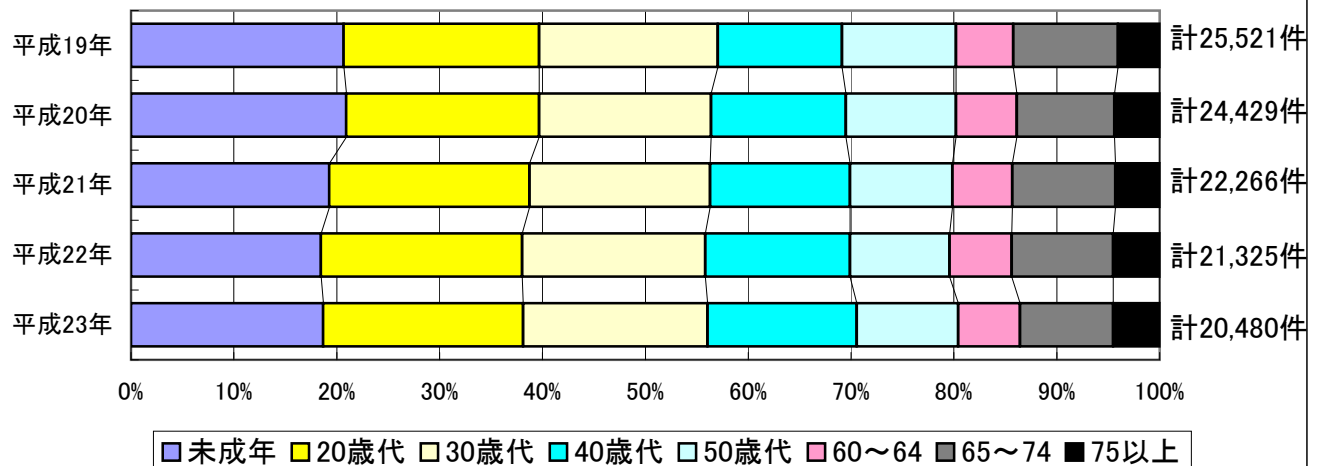
(参考)平成23年の自転車乗用中死亡事故における相手当事者の内訳

合計	乗用車	貨物車	歩行者	単独事故	相手当事者不明
38	13	18	2	4	1

東京都における自転車乗用中死者数の年齢層別割合の推移



東京都における自転車交通事故件数の年齢層別割合の推移



関 係 法 令 等 参 照 条 文

○ 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（定義）

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

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2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。

（停車及び駐車を禁止する場所）

第44条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。（略）

（駐車を禁止する場所）

第45条 車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。（略）

（車両等の灯火）

第52条 車両等は、夜間（略）、道路にあるときは、政令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。（略）

（合図）

第53条 車両（略）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

（自転車道の通行区分）

第63条の3 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

（普通自転車の歩道通行）

第63条の4 普通自転車は、次に掲げるときは、第17条第1項の規定にかかわらず、歩道

を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。〈下記参照〉

三 前2号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（略）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が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らない。（略）

（普通自転車の並進）

第63条の5 普通自転車は、道路標識等により並進することができることとされている道路においては、第19条の規定にかかわらず、他の普通自転車と並進することができる。ただし、普通自転車が3台以上並進することとなる場合においては、この限りでない。

（自転車の制動装置等）

第63条の9 自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車を運転してはならない。〈下記参照〉

2 自転車の運転者は、夜間（略）、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。（略）〈下記参照〉

（児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項）

第63条の10 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。

（酒気帯び運転等の禁止）

第65条 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、車両等を提供してはならない。

3 何人も、第1項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。

（運転者の遵守事項）

第71条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

一 ぬかるみ又は水たまりを通行するときは、泥よけ器を付け、又は徐行する等して、泥土、汚水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼすことがないようにすること。

六 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項〈下記参照〉

(車両等の使用者の義務)

第74条 車両等の使用者は、その者の業務に関し当該車両等を運転させる場合には、当該車両等の運転者及び安全運転管理者、副安全運転管理者その他当該車両等の運行を直接管理する地位にある者に、この法律又はこの法律に基づく命令に規定する車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるように努めなければならない。

2 車両の使用者は、当該車両の運転者に、当該車両を運転するに当たつて車両の速度、駐車及び積載並びに運転者の心身の状態に関しこの法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を遵守させるように努めなければならない。

第74条の2 車両の使用者は、当該車両を適正に駐車する場所を確保することその他駐車に関しての車両の適正な使用のために必要な措置を講じなければならない。

○ 道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）（抄）

(普通自転車により歩道を通行することができる者)

第26条 法第63条の4第1項第2号の政令で定める者は、次に掲げるとおりとする。

- 一 児童及び幼児
- 二 70歳以上の者
- 三 普通自転車により安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障害として内閣府令で定めるものを有する者

○ 道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）（抄）

(普通自転車の大きさ等)

第9条の2 法第63条の3の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190センチメートル
 - ロ 幅 60センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 側車を付していないこと。
 - ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

(制動装置)

第9条の3 法第63条の9第1項の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 前車輪及び後車輪を制動すること。
- 二 乾燥した平坦な舗装路面において、制動初速度が10キロメートル毎時のとき、制動装置の操作を開始した場所から3メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させ

る性能を有すること。

(反射器材)

第9条の4 法第63条の9第2項の内閣府令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- 一 自転車に備え付けられた場合において、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第32条第1項の基準に適合する前照燈で照射したときに、その反射光を照射位置から容易に確認できるものであること。
- 二 反射光の色は、橙色又は赤色であること。

○ 東京都道路交通規則（昭和46年東京都公安委員会規則第9号）（抄）

(運転者の遵守事項)

第8条 法第71条第6号の規定により、車両等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。
- (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、(略) 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。(略)
- (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。

(軽車両の乗車又は積載の制限)

第10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 2輪又は3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(略)が行われている道路又

は道路法第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DEM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2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) 3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。

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。

○ 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(昭和55年法律第87号)(抄)

(目的)

第1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、もつ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。

(定義)

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自転車 道路法第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。

二 自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路法第2条第1項10号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。

三 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第3条 国及び地方公共団体は、第1条の目的を達成するため、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全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第4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5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6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。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第9条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第10条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第11条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第12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13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等により、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14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。

○ 自転車道の整備に関する法律(昭和45年法律第16号)(抄)

(目的)

第1条 この法律は、わが国における自転車の利用状況にかんがみ、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、もつて交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資することを目的とする。

(定義)

第2条 (略)

3 この法律において「自転車道」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 もつぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分
- 二 自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分

4 この法律において「自転車道整備事業」とは、自転車道の設置に関する事業をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第3条 国及び地方公共団体は、第1条に規定する目的を達成するため、自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(自転車道整備事業の実施)

第4条 道路管理者は、道路法第30条の規定に基づく政令で定める基準に従い、自転車及び自動車の交通量、道路における交通事故の発生状況その他の事情を考慮して自転車道整備事業を実施するよう努めなければならない。

(自転車道の計画的整備)

第5条 社会資本整備重点計画法第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画は、自転車道の計画的整備が促進されるよう配慮して定められなければならない。

(自転車専用道路等の設置)

第6条 市町村である道路管理者は、自転車の通行の安全を確保し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資するため、市町村道であつて道路法第48条の13第1項の規定による指定をした道路又は同条第2項の規定による指定をした道路を設置するよう努めなければならない。

(自転車の通行の安全を確保するための交通規制)

第7条 都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まって、自転車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。

○ 渋谷区自転車等の放置防止等に関する条例（平成2年条例第20号）（抄）

(目的)

第1条 この条例は、公共の場所における自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関し必要な事項を定めることにより、自転車等の放置を防止し、通行の障害を除去するとともに街の美観を維持し、災害時の緊急活動及び避難行動の場を確保し、もって区民の安全で快適な生活環境を向上させることを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 公共の場所 道路、公園、駅前広場その他の公共の用に供する場所で、自転車等駐車場以外の場所をいう。
- 二 自転車等 道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車及び同項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 三 放置 公共の場所において、自転車等の利用者が当該自転車等から離れていることにより、直ちにこれを移動させることができない状態をいう。
- 四 撤去 放置されている自転車等を他の場所に移送することをいう。

(区の責務)

第3条 区は、自転車等駐車場の設置を推進するとともに、自転車等が大量に放置されている地域における指導及び啓発その他の自転車等の放置防止施策の実施に努めなければならない。

(区民の責務)

第4条 区民は、自転車等の放置防止について、前条の規定により区が実施する施策に協力しなければならない。

(自転車等の利用者等の責務)

第5条 自転車等の利用者又は所有者(以下「利用者等」という。)は、公共の場所において、自転車等を放置することのないように努めるとともに第3条の規定により区が実施する施策に協力しなければならない。

- 2 自転車の利用者等は、その利用又は所有する自転車に住所及び氏名を明記しなければならない。

(施設の設置者の責務)

第6条 鉄道施設、図書館等の公益的施設、百貨店等の商業施設、遊技施設等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、その施設の利用者のために、自ら自転車等駐車場の設置に努めるとともに、第3条の規定により区が実施する施策に協力しなければなら

ない。

(放置禁止区域の指定等)

第7条 区長は、自転車等の放置により良好な生活環境が著しく阻害され、災害時における緊急活動及び避難行動に支障があると認められる地域を、自転車等の放置を禁止する区域(以下「放置禁止区域」という。)として指定することができる。

(自転車等の放置禁止)

第8条 自転車等の利用者等は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

(放置禁止区域内の放置自転車等に対する措置)

第9条 区長は、放置禁止区域内に自転車等が放置されているときは、当該自転車等をその場所から撤去することができる。

(放置禁止区域外の放置自転車等に対する措置)

第10条 区長は、放置禁止区域外の公共の場所において自転車等の放置により良好な生活環境が阻害されていると認めたときは、自転車等の利用者等に対し、これを放置することのないよう指導するものとする。

2 区長は、前項に規定する措置を講じても、なお当該自転車等が放置されているときは、あらかじめ撤去する旨を警告した後、当該自転車等を撤去することができる。

(緊急時における放置自転車等に対する措置)

第11条 区長は、前条の規定にかかわらず、自転車等の放置が歩行者等の通行若しくは安全を著しく阻害し、又は消防、救急等の緊急活動を阻害する箇所に関し、急を要すると認められるときは、当該自転車等を直ちに撤去することができる。

(撤去した自転車等に対する措置)

第12条 区長は、第9条、第10条第2項又は前条の規定により自転車等を撤去したときは、当該自転車等を区規則で定める集積所に移送し、保管するものとする。この場合において、当該自転車等が明らかにその機能を喪失しているとき認められるときは、区長は、直ちにこれを廃棄することができる。

2 区長は、前項前段の規定により自転車等を保管したときは、その旨の公示をするものとする。

3 区長は、第1項の規定により保管した自転車等の利用者等が確認できたときは、当該利用者等に自転車等を、速やかに引き取るよう通知するものとする。

4 区長は、第1項の規定により保管した自転車等について、区規則で定める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は、これを売却し、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、当該自転車等について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、区長は、当該自転車等について廃棄等の処分をすることができる。

5 区長は、前項前段の規定により売却した自転車等について、第2項の公示の日から起算して6月以内に利用者等が確認できたときは、売却した代金を当該利用者等に返還するものとする。

(費用の徴収)

第13条 区長は、第9条、第10条第2項若しくは第11条の規定により撤去した自転車等を引き渡すとき又は前条第5項の規定により売却代金を返還するときは、撤去に要した費用として、別表第一に定める額を当該自転車等の利用者等から徴収する。

(区立自転車等駐車場の設置等)

第14条 区は、自転車等駐車場(以下「区立駐車場」という。)を設置する。

(自転車等駐車場の附置勧告)

第24条 区長は、第6条に規定する施設が次の各号のいずれかに該当するときは、その施設の設置者に自転車等駐車場を当該施設に附置するよう勧告することができる。

- 一 自己の施設に自転車等駐車場がなく、又はその規模が小さいために、公共の場所に常時放置される自転車等を多数発生させ、交通及び住民の生活環境を阻害していると認められるとき。
- 二 新築、増築等により前号と同様の状況が想定されるとき。

○ 調布市自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例（平成9年条例第22号）（抄）

(目的)

第1条 この条例は、自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進、自転車等の駐車対策を総合的に推進することにより、市民の利便の増進及び安全の確保を図るとともに、道路等の公共の用に供される場所の機能の低下を防止し、もって快適な都市環境の形成に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法第2条第1項第11号の2に掲げる自転車をいう。
- (2) 自転車等 自転車及び道路交通法第2条第1項第10号に掲げる原動機付自転車をいう。
- (3) 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- (4) 放置 自転車等の利用者が、自転車等駐車場以外の公共の用に供される場所において、当該自転車等から離れて直ちに移動することができない状態をいう。
- (5) 暫定自転車等駐車場 自転車等駐車場のうち、簡易な設備を有する駐車場で暫定的に設置されるものをいう。

(市長の責務)

第3条 市長は、第1条に規定する目的を達成するため、自転車等駐車場の整備に関する施策を推進するとともに、自転車等の放置防止に努めなければならない。

2 市長は、自転車等が大量に放置されている地域における指導、啓発その他の駐車対策を実施しなければならない。

3 市長は、地域の状況に応じた自転車等の駐車対策を効果的に推進するため、必要があると認めるときは、道路管理者、警察その他の関係機関及び関係団体に、協力を要請するよう努めなければならない。

(市民の責務)

第4条 市民は、市長が実施する自転車等の駐車対策に関する施策に協力しなければならない。

(利用者及び所有者の責務)

第5条 自転車等の利用者は、自転車等を放置してはならない。

2 自転車の利用者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に被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。

3 自転車の所有者は、当該自転車に自己の住所及び氏名又は名称を明記するよう努めるとともに、防犯登録を受けなければならない。

(小売業者の責務)

第6条 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、購入者に対し、当該自転車に所有者の住所及び氏名又は名称を明記すること及び当該自転車について防犯登録を受けることの勧奨に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(鉄道事業者等の責務)

第7条 鉄道事業者等は、自転車等を利用して鉄道等に乗り継ぐ旅客の利便に供するため、自転車等駐車を設置するよう努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(施設の設置者又は管理者の責務)

第8条 公共施設、商業施設、娯楽施設その他自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者又は管理者は、その施設の利用者のために、自ら自転車等駐車の設置に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(道路管理者等の責務)

第9条 道路管理者及び警察は、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、放置されている自転車等の撤去等に努めるものとする。

(自転車等駐車場)

第12条 市長は、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、自転車等駐車の設置に努めなければならない。

2 市長は、自転車等の利用者の利便に供するとともに、自転車等の駐車対策に資するため、暫定自転車等駐車を設置する。

(建設費の補助)

第15条 市長は、民営の自転車等駐車の設置が自転車等の駐車対策に寄与すると認めるときは、当該民営の自転車等駐車を設置しようとする者に対し、その建設費の一部を補助することができる。

(自転車等駐車場の設置)

第16条 法第5条第4項に規定するところにより、百貨店、スーパーマーケット等の大規模店舗、金融機関の店舗、遊技場その他自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設を新築し、又は増築しようとする者は、利用者の利便に供するため、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。

2 前項に規定する施設及び自転車等駐車場の規模は、規則で定める。

(自転車等駐車場の構造及び設備)

第17条 前条の規定により設置される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、自転車等が有効に駐車できるものでなければならない。

(自転車等駐車場の設置の届出)

第18条 第16条の規定により自転車等駐車場を設置しようとする者は、規則で定めるところにより、あらかじめ、その内容を市長に届け出なければならない。届け出た内容を変更しようとするときもまた同様とする。

(自転車等駐車場の管理)

第19条 第16条の規定により設置された自転車等駐車場の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車場をその設置の目的に適合するように管理しなければならない。

(措置勧告)

第20条 市長は、第16条、第17条又は前条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、自転車等駐車場の設置、原状回復その他当該違反を是正させるため必要な措置を講ずることを勧告することができる。

(放置禁止区域の指定等)

第21条 市長は、自転車等が大量に放置され、又は放置されるおそれがあると認められる地域を自転車等放置禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）として、指定することができる。

2 市長は、放置禁止区域を指定しようとするときは、あらかじめ協議会の意見を聴くものとする。

3 市長は、第1項の規定による指定をしたときは、その旨を告示しなければならない。

4 前2項の規定は、放置禁止区域を変更し、又は解除する場合について準用する。

(放置禁止区域内における措置)

第22条 市長は、放置禁止区域内において自転車等が放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。

(放置禁止区域外における措置)

第23条 市長は、放置禁止区域外において自転車等が放置されているときは、あらかじめ撤去する旨を警告した後、当該自転車等を撤去することができる。

2 市長は、放置禁止区域外において急激に自転車等の放置が著しくなり、災害時における緊急活動及び避難行動が極めて困難になると認めるときは、当該自転車等を撤去することができる。

(自転車等駐車場内における措置)

第24条 市長は、自転車等駐車場内において自転車等が相当の期間継続して駐車してあるとき又は第13条に規定する暫定自転車等駐車場内において利用登録のない自転車等が駐車してあるときは、当該自転車等を撤去することができる。

(放置防止誘導員)

第25条 市長は、放置禁止区域内において必要があると認めるときは、放置防止誘導員を置くことができる。

2 放置防止誘導員は、次の各号に掲げる活動を行う。

(1) 自転車等の放置防止の啓発

(2) 自転車等駐車場への誘導

(3) 前2号に掲げるもののほか、市長が必要があると認めること。

(撤去した自転車等に対する措置)

第26条 市長は、第22条から第24条までの規定により自転車等を撤去したときは、当該自転車等を一定の期間保管し、その旨を告示するとともに当該自転車等の利用者又は所有者(以下「利用者等」という。)の確認に努め、利用者等が確認できた自転車等については、その利用者等に対し、速やかに引き取るよう通知するものとする。

2 市長は、前項の措置を講じた後、引取りのない自転車等及び利用者等が明らかでない自転車等については、市において処分する旨の告示をした後、当該自転車等の処分をすることができる。

3 前2項の規定にかかわらず、市長は、撤去した自転車等が明らかに自転車等としての機能を喪失していると認められるときは、直ちに当該自転車等を処分することができる。

(費用の徴収)

第27条 市長は、第22条から第24条までの規定により撤去した自転車等については、撤去及び保管に要した費用として別表に定める額を当該自転車等の利用者等から徴収することができる。

○ 三鷹市自転車の安全利用に関する条例(平成16年条例第4号)(抄)

(目的)

第1条 この条例は、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(昭和55年法律第87号。以下「法」という。)第3条の規定に基づき、市民、三鷹市(以下「市」という。)、警察署、関係団体及び事業者が協働して自転車の安全利用に関する活動を行うことにより、市民の自転車の安全利用に関する意識の向上を図り、もって市民生活における自転車の交通安全の推進に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 自転車 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。

(2) 関係団体 三鷹交通安全協会、三鷹市交通安全対策地区委員会その他交通安全に関する活動を行う団体をいう。

(3) 事業者 公益財団法人日本交通管理技術協会が認定する自転車安全整備士の資格を有する者を置く市内の自転車販売を業とするものをいう。

(市長の責務)

第3条 市長は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項について必要な施策を実施しなければならない。

(1) 自転車の安全利用に関する意識の啓発及び教育活動等の事業の推進

(2) 警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する活動の支援

(3) 自転車利用者による自転車の点検整備及び自転車事故保険への加入の促進

(関係団体の責務)

第4条 関係団体は、自転車利用者に対して自転車の安全利用に関する意識の啓発に努めるものとする。

2 関係団体は、市及び警察署が実施する自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(事業者の責務)

第5条 事業者は、事業活動を通じて、自転車利用者に対して自転車の安全利用、点検整備等について、適切な助言を行うよう努めるものとする。

2 前条第2項の規定は、事業者について準用する。

(自転車利用者の責務)

第6条 自転車利用者は、自転車の利用に関する法令を遵守し、自転車の安全利用に努めなければならない。

2 自転車利用者は、市、警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。

3 自転車利用者は、自らが利用する自転車について安全確保ができるよう点検整備に努めなければならない。

4 自転車利用者は、自転車事故保険への加入に努めなければならない。

(自転車安全運転証の交付等)

第7条 市長は、自転車利用者に対して自転車の安全利用に関する講習会（以下「講習会」という。）を開催し、修了者に対して自転車安全運転証を交付することができる。

2 市長は、講習会を開催するに当たり、警察署、関係団体、事業者等に対してその協力を求めることができる。

3 市長は、第1項の規定により自転車安全運転証の交付を受けた者に対して必要な支援を行うことができる。

(指導又は勧告)

第8条 市長は、事故を未然に防止するため、歩行者等に危害を及ぼすおそれがある危険な運転をする自転車利用者に対して、必要な指導又は勧告を行うことができる。

(ボランティアとの協働)

第9条 市長は、市民、関係団体等のボランティアとの協働により、自転車の安全利用に関する活動を推進するものとする。

都議会における自転車施策に関する主な質疑答弁の概要

平成23年第1回定例会～平成24年5月末現在

全 般

○東京都自転車条例を策定すべき(都・区市町村・自転車運転者の責任の明確化、交通安全教育の徹底、登録ナンバー制度の導入、点検・整備や保険加入の促進、走行空間の整備など)

⇒条例も含め、様々な自転車対策のあり方については、幅広い関係者の合意形成を図りながら、実効性のある対策を検討していく。

○社会全体で安全利用に取り組むための仕組みづくり(都民・行政・事業者の役割と責務の明確化、関係各機関の連携体制の整備など)

⇒自転車を巡る諸課題の解決には、社会全体で取組を進めていく必要がある。各関係者の役割と責務を明らかにし、東京の特性を踏まえた総合的な自転車政策の構築に取り組んでいく。

交通ルールの遵守・マナーの向上

○自転車安全利用五則の周知の取組

⇒警視庁ホームページへの掲載、リーフレット等の配布等による普及啓発を行っているが、今後も積極的に情報発信に取り組む。また、警察官による指導警告あるいは取り締まりも強化していきたい。

○自転車の安全教育について、現在の学習指導要領における取扱い

⇒中学校学習指導要領解説書の中に「自転車運転時などの交通規則の理解」について例示。

○全ての学校で取組を進めるための青少年・治安対策本部としての対策

⇒教員による自転車の安全教育を支援するため、中学校を対象とした教材等の作成に向け、教育庁と連携して検討。

○20代～30代の事故の抑制と高齢者の死亡事故予防が課題

⇒20代～30代対策として、JR東日本のトレインチャンネルを活用した広報啓発などの新しい取組等を実施。高齢者対策として、スクリーン上で道路横断時の危険を疑似体験することができるシステムを活用した安全教育などに加え、衝撃吸収材が内装された帽子(セーフティキャップ)の紹介活動を試験的に実施。

○自転車安全講習の具体的な取組

⇒自転車シュミレータを導入し、安全教育の取組を推進。また、大規模商業施設と連携した取組を行うほか、企業の従業員教育に活用することも検討する。

○安全利用対策における都と区市町村の連携

⇒自転車対策を進めるに当たっては、住民に身近な区市町村における取組が重要だが、取組の前提となる、制度やルールの整備は都において統一的に行うことが望ましい。

○区市町村の自転車対策事業の参加者へのインセンティブ付与

⇒自転車利用者が交通社会の一員としての責任を自覚し、安全講習の受講等を主体的に取り組むべきだという認識が社会全体で共有されることが望ましい。そのような社会的認識を醸成するため、当面はインセンティブの付与も有効。

○悪質で危険な利用者への対策

⇒一般的なルール・マナーの違反に対しては指導警告を実施、悪質で危険な利用者に対しては取締りを実施。違反が複数回に及ぶなどの悪質な利用者に対しては、実質的な処罰につながるよう、関係機関と協議に努めている。

放置自転車・防犯登録制度

○防犯登録制度を活用し、車両の所有者としての責任を問うていくべき。国に先駆けて、自転車の所有関係を明確に反映できるよう改善をすべき

⇒関係行政機関や防犯登録を行っている東京都自転車商防犯協力会と連携し、防犯登録に自転車所有関係をより正しく反映させるための方策について検討し、利用者の責任の明確化を図る。

○見えやすく分かりやすい登録番号表示(ナンバープレートなど)について検討すべき

⇒所有関係の明確化などに資するものとするが、多種多様な自転車に適合した表示方法、制度の実効性の確保など解決すべき課題も多い。また、現在の防犯登録制度は、住所移転時等の変更登録が必ずしもなされておらず、防犯登録に自転車の所有関係をより正しく反映させるための取組が必要。

自転車の走行空間

○歩行者から分離された自転車走行空間の整備が原則

⇒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などを対象として、道路構造や利用状況を踏まえ、広い歩道を活用した構造的分離や視覚的分離、車道の一部を活用した自転車レーンの整備を進めている。

○自転車走行レーンを積極的に整備していくべき

⇒自転車需要に対応し、車道空間を確保しつつ、歩行者、自転車それぞれの安全・安心を実現する自転車走行空間の整備が重要である。道路構造や利用状況を踏まえ、広い歩道を活用した構造的分離や視覚的分離、車道の一部を活用した自転車レーンの整備を進めている。

○広い歩道を活用した自転車走行レーンの整備が必要

⇒車道に自転車レーンを整備するに当たっては、必要となる道路幅員の確保、店舗の荷さばきやパーキングメーターなどの施設への対応、違法路上駐車等の排除など、様々な課題があり、関係者間の合意形成や連携が肝要。現在、都は、現状の道路構造や利用状況を踏まえて、広い歩道を活用した構造的な分離や視覚的分離、自転車レーンなど、多様な手法を用いて自転車走行空間の整備を進めている。引き続き自転車走行空間の整備を、地域の理解と協力を得ながら着実に推進している。

○歩道は歩行者と自転車の安全対策が重要

⇒歩道は、歩行者の安全確保はもとより、都市の緑など潤い空間、ライフラインの収容空間として重要な役割。「十年後の東京」計画に基づき、安心・安全な自転車走行空間の整備を進める。

○自転車走行空間の整備及び既存道路における課題と対策

⇒既存道路の自転車走行空間整備の課題は、歩行者、自転車、自動車の交通需要を踏まえ、限られた道路幅員の中で自転車走行空間を確保すること。現在、植樹帯等による構造的分離、車道の一部に自転車レーンを設置など、様々な手法で整備を進めている。

○地域における連続した自転車走行空間を確保するための今後の取組

⇒道路の整備だけでなく、様々な工夫を凝らすことで、地域の実態に合った連続性のある走行空間を確保する事が重要。そのため、道路管理者や交通管理者等の関係機関が、地域の関係者の意見を聴きながら、最適なルート等について調整を図る仕組みを検討する。

○交差点における自転車の安全確保に向けた取組

⇒交差点部における自転車の動線の分離や滞留空間の確保など、自転車にとって安全な交差点の構造については、既に交通管理者と連携して検討を進めている。今後とも、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して利用できる道路空間の整備に努める。

○自転車走行空間の整備と利用者のルール・マナーの徹底は車の両輪。更なる対策が必要

⇒これまでに整備した百キロメートルに加え、新たに十ヶ年で百キロメートルを整備する。この整備に向け、国や交通管理者を交えた検討委員会で優先して整備する箇所の選定を進め、車道の活用を基本に、道路交通状況に合わせた整備の検討を行う。

自転車の安全性

OTSマークの普及

⇒自転車総合政策検討委員会においては、普及を促進すべきであるとの意見と、保険期間の短さや補償額の少なさを懸念する意見とをともにいただいている。

自転車損害賠償保険

○保険加入の促進

⇒将来的には、原則として保険に加入して自転車を利用すべきことが都民の共通認識となることが望ましい。

○自転車を対象とした保険の普及に係る今後の取組

⇒自転車に特化した保険商品の開発・提供や補償内容の説明に関する損害保険業界への要請や、利用者への普及啓発などを行っていく。

ヘルメットの着用

○全ての利用者にヘルメット着用を義務付けるべき

⇒自転車利用者が、事故時の被害の軽減のため、ヘルメットを着用する事は有効。しかし、全ての利用者への義務付けを前提とした場合、利用者が負う新たな金銭負担をはじめ解決すべき課題も多くある。