



東京都自転車安全利用推進計画



安全安心なまちづくりを推進する
マスコットキャラクター「みまもりいぬ」

令和3年5月改定

東京都

目 次

第1	はじめに	1
1	自転車事故等の現況	1
2	東京都自転車安全利用推進計画について	1
3	現行計画の成果と課題	1
4	計画改定の方向性	3
第2	理念	3
第3	計画期間	4
第4	数値目標	4
第5	安全利用に関する各主体の役割等	5
第6	実施事項	6
1	自転車の安全利用の実践	6
(1)	自転車の利用に関する心構え	6
(2)	自転車利用者等による安全利用の実践	6
ア	自転車利用者による安全利用の実践	6
イ	事業者による安全利用の実践	7
2	自転車の安全利用に関する教育の推進	8
(1)	自転車利用者による取組	8
ア	主体的な学習	8
イ	安全教室等の受講	8
(2)	様々な主体による教育の推進	8
ア	保護者による教育	8
イ	学校における教育	9
ウ	事業者による教育	10
エ	地域の団体等による教育	11
オ	自転車関連事業者による教育	11
カ	行政による取組	12
(3)	対象に応じた適切な教育の推進	14
ア	保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育	14
イ	一般利用者に対する教育	15
ウ	高齢者に対する教育	15
エ	従業者に対する教育	16
オ	電動アシスト自転車の利用者に対する教育	16
カ	自転車シェアリング等の利用者に対する教育	17
キ	外国人の自転車利用者に対する教育	18
ク	安全教室等の受講を促進するための創意工夫	18
3	放置自転車の削減	18
(1)	自転車利用者による取組	18

(2) 駐輪場・サイクルポートの整備の推進	19
ア 行政による整備等	19
イ 小売業者、鉄道事業者等による整備等	19
ウ 一般事業者による整備等	20
(3) 適正な駐輪の啓発	20
ア 行政による啓発	20
イ 小売業者、鉄道事業者等における啓発	21
ウ 一般事業者による啓発	21
(4) 放置自転車の撤去等	22
ア より効果的・効率的な放置自転車の撤去	22
イ 撤去に要した費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止	22
ウ 区市町村による撤去に対する支援	22
(5) 各主体が連携した放置自転車の削減	22
4 安全な自転車利用環境の整備等	22
(1) 自転車利用環境の整備	22
ア 適切な整備形態の選定による自転車利用環境の整備	22
イ 生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備	23
ウ 効果的な交通安全対策の実施	23
エ 関係者の連携促進	23
(2) 自転車ネットワークの形成	23
ア 自転車通行空間の連続性・統一性の確保	23
イ 複数の区市町村にまたがる自転車通行空間の整備における調整	24
(3) 自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進	24
ア 自動車運転者の配慮	24
イ 自動車運転者に対する説明	24
ウ 自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導	24
エ 違法駐車車両の排除	24
5 安全性の高い自転車の普及	24
(1) 自転車の点検整備の推進	24
ア 自転車利用者等による日常的な点検整備の実施	24
イ 自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施	25
(2) 安定性の高い自転車等の開発・普及	25
ア 自転車製造業者等による取組	25
イ 自転車小売業者による取組	26
(3) 安全走行に係る器具等の開発・普及	26
6 自転車事故に備えた措置	26
(1) ヘルメットの着用	26
(2) 反射材等の利用	27
(3) 自転車損害賠償保険等への加入	27
ア 自転車利用者等による保険加入	27

イ	自転車損害賠償保険等への加入の確認等	28
ウ	自転車損害賠償保険等への加入啓発	28
(4)	自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及.....	29
7	悪質・危険な自転車利用者に対する対処	29
(1)	自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り	29
ア	効果的な街頭指導の実施	29
イ	指導警告カードの活用	29
ウ	悪質・危険な違反者に対する取締りの実施	29
(2)	悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施.....	30
第7	総括	30
1	各主体の連携による取組	30
2	民間活力の有効利用	30
3	東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて	30
	おわりに	31

第1 はじめに

1 自転車事故等の現況

都内では、令和2年中に1万件を超える自転車に関係した交通事故（以下「自転車事故」といいます。）が発生し、自転車乗用中に交通事故で亡くなられた方は、34人に上ります。全ての交通事故に占める自転車事故の割合（以下「自転車関与率」といいます。）は4割を超え、全国平均の約2割と比べても高い状況となっています。

また、都内の駅周辺における放置自転車は、統計上は減少しているものの、依然として歩行者等の通行の妨げとなっているとともに、区市町村においては、その対策費として、近年では200億円近い経費が投じられている状況です。

2 東京都自転車安全利用推進計画について

東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年東京都条例第14号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、自転車利用者だけでなく、行政、事業者等の自転車に関わる全ての主体に対して、その社会的責任に応じた義務等を課しています。そうした義務等を各主体が確実に果たすためには、具体的な取組を明確にすることが必要です。そこで、東京都は、東京都自転車安全利用条例第8条第1項の規定に基づき、自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）の促進に向けた東京都の施策及び自転車利用者、事業者等の取組を総合的に推進するため、東京都自転車安全利用推進計画（以下「当初計画」といいます。）を策定しました。

さらに、その当初計画を第10次交通安全計画に合わせ、平成28年度から令和2年度までの東京都自転車安全利用推進計画（以下「前計画」といいます。）に改定しました。

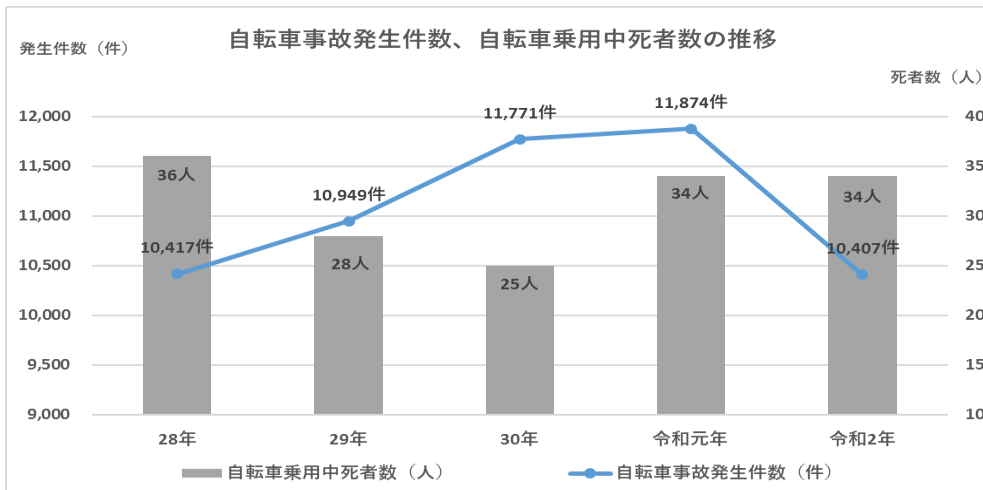
3 前計画の成果と課題

前計画（平成28年度から令和2年度まで）の達成状況は次のとおりでした。

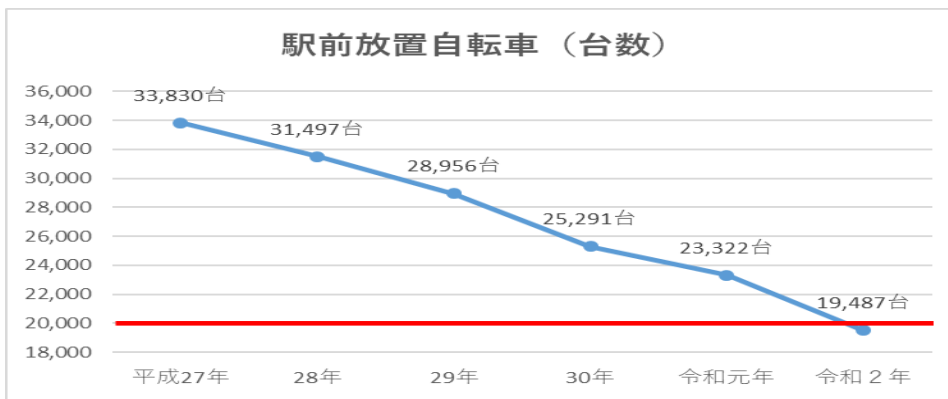
項目	現行計画数値目標	令和2年の数値
自転車乗用中死者数	20人以下	34人
自転車事故発生件数	8,000件以下	10,407件
駅前放置自転車台数	20,000台以下	19,487台

自転車乗用中死者数及び自転車事故発生件数については、目標達成とまでいかなかったものの、現行計画初年度である平成28年の自転車乗用中死者数36人、自転車事故発生件数10,417件と比較すると減少しています。

駅前放置自転車台数については、駐輪場の利用促進や撤去等の取組を強化することで目標を達成することができました。



(警視庁の統計より作成)

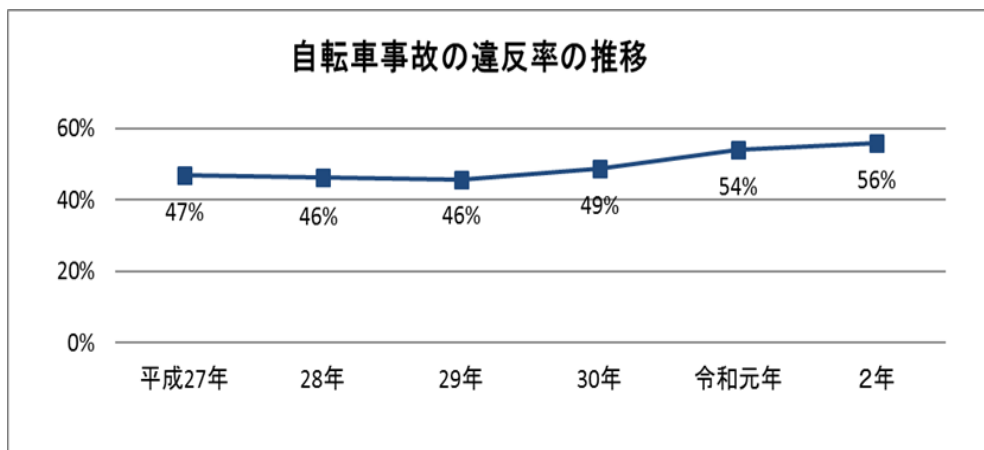


目標の達成状況を分析すると、以下3点の課題が浮かび上がりました。

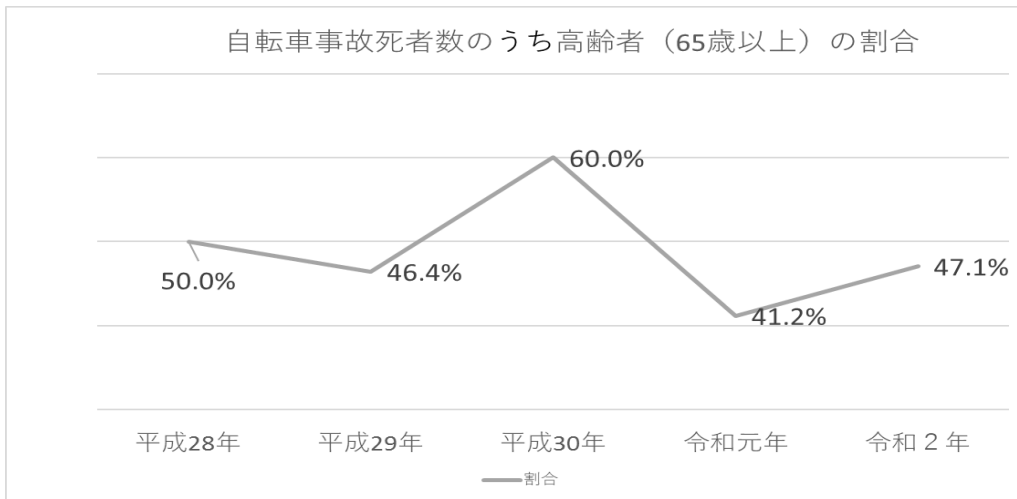
1点目は、都内の自転車事故発生件数は減少しているものの、前述のとおり、自転車関与率が全国と比較すると高いことが挙げられます。自転車事故の過半数が自転車利用者側にも違反があることから、自転車利用者が自転車を「車両」と認識し、ルール・マナーを遵守することが必要です。

2点目は、自転車乗用中の死者数のうち65歳以上の高齢者の割合が依然として高く、高齢者の自転車利用時における安全の確保が必要です。

3点目は、目標は達成したものの、いまだ多くの放置自転車が発生していることです。通行の安全等を確保するためにも自転車利用者が適切に駐輪する取組の促進が必要です。



(警視庁の統計より作成)



(警視庁の統計より作成)

4 計画改定の方向性

新型コロナウイルス感染症の影響（以下「コロナ禍」といいます。）もあり、自転車販売台数の増加や自転車の事業利用、自転車シェアリングの利用など、自転車の新たな利用形態も注目されています。

そこで、こうした自転車の利用形態等の多様化も踏まえ、更なる自転車の安全利用を促進するためには「新しい日常」で注目の集まるデリバリー事業者など多様な主体と連携し、社会全体での自転車安全利用の気運醸成を推進する必要があります。

改定に当たっては、「東京都自転車安全利用推進計画協議会」（行政や警察をはじめ、自転車に関わる様々な団体の代表者で構成）において、自転車に関わる各主体の取組や今後想定される都内における自転車利用環境等の変化などを協議するとともに、都民等からも広く意見を募集しました。

さらに、令和3年に改定予定の東京都自転車活用推進計画など、自転車に関して都が策定する他の計画や、『未来の東京』戦略などとの整合性も図りながら改定を進めてきました。

今後は、変化し続ける都内における自転車利用環境等に適切に対応するため、継続的に自転車利用実態等を調査・分析し、その結果を踏まえた自転車の安全利用施策を展開していきます。

第2 理念

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、環境負荷低減や健康増進に寄与するだけでなく、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。さらに、重要な交通手段の一つとしても見込むことができます。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。

自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車は車両であるとの認識の下、自転車を放置しないことも含め、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。その一方で、自転車は、運転免許が不要であることなどから、幅広い年齢層の利用者があらゆる場面で利用しているとともに、交

通ルールの遵守といった安全意識の面等では、徒歩と比べて速度が高い車両であるにもかかわらず、徒歩での移動と同じ感覚で利用される傾向にあります。したがって、その安全利用を社会全体に浸透させるためには、自転車利用者だけでなく、行政、事業者等の自転車に関わる全ての主体が一丸となって取組を推進することが必要です。

そこで、この計画では、『社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する』ことを理念として掲げ、究極的には自転車事故や放置自転車がない社会を目指します。

第3 計画期間

都内における交通安全対策の総合的かつ着実な推進を図るための計画として、第11次東京都交通安全計画（令和3年度東京都交通安全対策会議策定）があります。同計画は令和3年度から令和7年度までを計画期間とし、その内容には、自転車の安全利用を推進するための様々な取組も盛り込まれています。

この計画は、第11次東京都交通安全計画に記載された自転車の安全利用に関する取組をより具体化するものであり、同計画と相互に連携するものであるため、計画期間は、第11次東京都交通安全計画に合わせて、令和3年度から令和7年度までとします。なお、令和7年度以降は、新たな東京都交通安全計画の策定や他の自転車に関連する都の計画などとの整合性をとりながら、この計画も改定することとします。

第4 数値目標

自転車に関わる全ての主体が一丸となり、この計画の理念を実現するため、全ての主体の取組の総合的な結果として目指す数値目標（令和7年中）は、次のとおりとします。

- ・ 自転車乗用中死者数 18人以下
- ・ 自転車事故発生件数 7,000件以下
- ・ 駅前放置自転車台数 15,000台以下

【数値目標の考え方】

数値目標として掲げる項目は、この計画の理念として掲げた「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものであり、かつ、第11次東京都交通安全計画の目標（令和7年中の道路交通事故死者数110人以下）とも整合するものである必要があります。

そこで、まず、自転車事故によって人命が失われないようにするとともに、交通事故のない社会を目指すべく引き続き「自転車乗用中死者数」及び「自転車事故発生件数」を項目としました。また、「交通秩序の確立」の観点から「駅前放置自転車台数」も項目としました。

その上で、それぞれの目標数値は、各目標の改善傾向を勘案しながら、これまで実施してきた取組の深化はもちろんのこと、新たな取組により更なる改善を図るため、より一層のペースで減少させる数値を設定しました。

なお、自転車乗用中死者数については、死者数1人の増減により数%の変動が生じることとなるため、具体的な数値を目標とすることは適当ではないという考えもありますが、死者数は最も重要な指標であることに鑑み、数値目標を設定しました。

(参考：令和2年の各数値)

- | | |
|-------------|---------------|
| ・ 自転車乗用中死者数 | 34人 |
| ・ 自転車事故発生件数 | 10,407件 |
| ・ 駅前放置自転車台数 | 19,487台 (速報値) |

第5 安全利用に関する各主体の役割等

第2に掲げたとおり、自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、警視庁、国及び区市町村）、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

○ 行政

行政は、自転車の安全利用を推進するために必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が社会全体で効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、また、広域的自治体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

○ 自転車利用者

自転車利用者は、自転車を安全で適正に利用すべきであることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

○ 事業者

事業者は、業務に関連した自転車の利用、従業者による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

○ 保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の交通ルール・マナーに関する規範意識を醸成します。また、保護者は、子供の模範となるように自転車を安全で適正に利用します。

○ その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自転車の安全利用に関する自主的な取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第6の実施事項においては、道路交通法（昭和35年法律第105号）、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「自転車法」といいます。）、東京都自転車安全利用条例等に規定された自転車の安全利用に関する事項等を踏まえ、都として、行政、自転車利用者、事業者等がそれぞれ果たすべきと考える具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第6 実施事項

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。

- 1 自転車の安全利用の実践
- 2 自転車の安全利用に関する教育の推進
- 3 放置自転車の削減
- 4 安全な自転車利用環境の整備等
- 5 安全性の高い自転車の普及
- 6 自転車事故に備えた措置
- 7 悪質・危険な自転車利用者に対する対処

1 自転車の安全利用の実践

(1) 自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

また、自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、区市町村においては、放置された自転車の撤去・保管等に要する経費として年間180億円以上の経費が投じられているなど、多大なコストを生じさせています。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、自転車を放置しないことも含めた交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

(2) 自転車利用者等による安全利用の実践

ア 自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、自転車事故の過半数が自転車利用者側にも違反があるという現状を踏まえ、次のような基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

- ・ 信号を遵守する。
- ・ 交差点で一時停止をするなど、急な飛び出しをせず周囲の安全を確認する
- ・ 携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視、イヤホンの使用、傘差し運転、並進等の危険な運転をしない。
- ・ 車道は左側を通行する。
- ・ 道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合、子供（13歳未満）や高齢者（70歳以上）等が自転車を利用する場合、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合において、歩道を通行する際には、歩行者優先で車道寄りを通行し、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止する。
- ・ 進路変更や駐停車車両を追い越す際には、後方などの安全確認を行う。
- ・ 夜間はライトを点灯する。
- ・ 自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。
- ・ 大人も子供もヘルメットを着用する。
- ・ 夕方や夜間は反射材を着用するなど、目立つ服装をする。
- ・ こまめに点検整備をする。
- ・ 自転車の利用によって生じた損害を填補するための保険又は共済（以下「自転車損害賠償保険等」といいます。）に加入する。
- ・ 電動アシスト自転車や幼児二人同乗用自転車の利用に当たってはその特性を踏まえて利用する。
- ・ 自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

イ 事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、自転車の安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者、自転車旅客運送事業者及び自転車貸付事業者は、東京都が実施する講習会等の受講や社内で自転車安全利用を推進する責任者の選任、定期的な研修を実施することなどにより従業員等自転車利用者の安全利用を促進します。さらに、東京都自転車安全利用条例に規定する他の自転車利用者の模範となるような安全利用の実践等を行います。



2 自転車の安全利用に関する教育の推進

(1) 自転車利用者による取組

ア 主体的な学習

自転車利用者は、自転車の安全利用を実践できるよう、東京都自転車安全利用指針（以下「安全利用指針」といいます。）、東京都自転車点検整備指針（以下「点検整備指針」といいます。）、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、交通ルール・マナーを積極的に習得します。

イ 安全教室等の受講

自転車利用者は、学校、事業所、商業施設等における自転車の安全利用に関する教育（以下「教育」といいます。）の実施状況について、行政の広報誌やウェブサイト等を通じて把握し、積極的に自転車安全教室（以下「安全教室」といいます。）等を受講します。

(2) 様々な主体による教育の推進

ア 保護者による教育

(ア) 保護者による教育

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、子供に対し、交通ルール・マナーを教えます。

(イ) 子供の模範となる自転車利用

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、自ら正しい交通ルール・マナーを習得・実践することにより、自転車の安全利用について子供の模範となります。

(ウ) 保護者への支援

行政は、自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを配布することなどにより、保護者が子供に対して容易に教育を行うことができるようにします。

また、行政及び学校等の子供の教育・育成に携わる者は、主に子供を対象とした安全教室等を開催する際に、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。



自転車安全利用リーフレット
(小学生・保護者向け)

イ 学校における教育

(ア) 学校における教育

学校においては、幼児・児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、それぞれの発達段階に配慮しつつ、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的とした「安全教育プログラム」（東京都教育委員会作成）等を参考として、次のような参加・体験・実践型の安全教室を行政や警視庁と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。

- ・ スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感させるスケアード・ストレイト方式による安全教室
- ・ 街中での自転車の運転を模擬的に体験できる各種自転車シミュレータを活用した安全教室
- ・ 基本的な交通ルール等を学ぶ座学と実技指導を受講する自転車免許証交通安全教室

特に、自転車通学者に対しては、並走・二人乗りや傘差し運転、携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視といった違反行為を行わないよう指導に努めるほか、自転車通学時のヘルメットの主体的な着用につなげるため、ヘルメットデザインの検討や着用のルール化等を通して、自転車の安全利用を促進します。



スケアード・ストレイト方式による安全教室

着用したくなるようなヘルメットデザインの検討

(イ) 学校への支援

行政は、学校における教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等を行います。

特に東京都は、児童・生徒がコロナ禍においても自宅等で自転車の安全利用に関する知識を習得できるよう、安全利用の啓発コンテンツを集めたリンク集を作成し、学校へ提供します。

また、警視庁は学校における教育が推進されるよう、各警察署において、自転車交通事故の発生状況や指導取締り状況など、実情に応じた情報提供を行い、保護者を含めた交通安全教育を推進します。

【安全利用の啓発コンテンツを集めたリンク集はこちら】

[https://www.tomin-
anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/campaign/contents.pdf](https://www.tomin-
anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/campaign/contents.pdf)



ウ 事業者による教育

(ア) 事業者による教育

事業者は、業務や通勤で自転車を利用する従業員が自転車を安全で適正に利用できるよう、自転車安全利用に係る責任者や教育担当者（以下「自転車安全利用推進者」という。）を選任し、人事異動期に合わせた定期的な教育機会の確保、安全利用指針を踏まえた教育マニュアルの作成や社内研修の実施など従業員の自転車の利用形態に応じた適切な教育を行います。

また、自転車の安全利用や交通事故に関する情報をすみやかに従業員と共有します。

さらに、「新しい日常」の浸透等により今後も利用の増加が見込まれる、自転車を用いて飲食物等を配達するデリバリーサービスにおいては、事業者（サービスのプラットフォームを提供する事業者を含む。）は、雇用の有無にかかわらず、配達員の交通事故防止に向けて、交通ルールを始めとする交通安全に必要な情報を継続的に提供するとともに、講習会の開催等を行います。



(イ) 事業者への支援

行政は、事業者による従業員への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

特に東京都は、事業者による従業員への教育が適切に実施されるよう、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの講習会を開催するなど、事業所内における自転車安全利用に係る責任者等の人材育成を行います。講習会の開催に当たっては、リモートでの開催を行うなどによりコロナ禍でも受講しやすい環境を整えます。

また、警視庁と連携して自転車安全利用モデル企業や自転車安全利用推進事業者など社内での自転車安全利用に取り組む事業者の拡大を図ります。

さらに、自転車を用いて飲食物等を配達するデリバリーサービス事業者の団体と連携して、交通ルールやマナーなど必要な情報や教材の提供、自転車月間等の機会をとらえた自転車の安全利用に係る啓発活動等を行います。

警視庁は、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を、「自転車安全利用モデル企業」に指定し、安全利用管理者に対して講習を実施し、ホームページで活動状況を公表するなど、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。また、事業者（サービスのプラットフォームを提供する事業者を含む。）を通じて配達員に対する実技の講習会を開催するなど自転車の安全利用を促進します。

各業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。



自転車安全利用 TOKYO セミナーの様子

エ 地域の団体等による教育

(ア) 地域の団体等による教育

町会・自治会、PTA、老人クラブ、交通ボランティア等は、団体の加入者等が自転車を安全で適正に利用できるよう、教育の実施、団体の広報誌や機関誌への交通ルール・マナーの掲載等に努めます。

(イ) 地域の団体等への支援

行政は、地域の団体等による教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

オ 自転車関連事業者による教育

(ア) 自転車関連事業者による教育

自転車小売業者、自転車貸付事業者、駐輪場の運営等を行う事業者をはじめとした自転車関連事業者は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、ポスターの掲示、顧客への説明等により、交通ルール・マナーやヘルメット着用、自転車損害賠償保険等への加入の必要性の周知等を実施するとともに、従業員が顧客に対して正確な情報を説明できるように、従業員に対して自転車の

交通ルール・マナー等について教育します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。

(イ) 自転車関連事業者への支援

行政は、自転車関連事業者による顧客に対する教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットや自転車関連事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

特に東京都は、東京都自転車安全利用サポーター（カ（イ）参照）や自転車小売業者と連携して、顧客向けの自転車ルール・マナーのチェック様式を提供します。

自転車ルール・マナー確認書

カ 行政による取組

(ア) 自らが自転車を利用する主体としての取組

業務で自転車を利用する行政職員は、他の自転車利用者の模範となるように自転車を安全で適正に利用します。

(イ) 様々な主体と連携した取組

行政は、安全利用指針により教育の方法等を示すほか、保護者、事業者、地域の団体等と連携し、各種自転車シミュレータを活用した安全教室、スケアード・ストレイト方式による安全教室、自転車免許証交通安全教室等を行います。

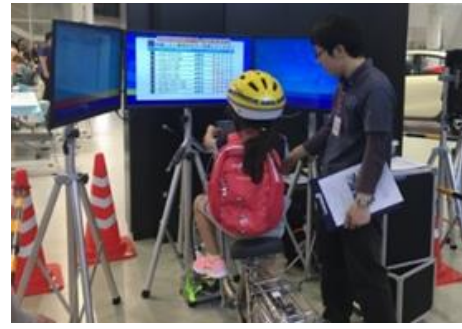
特に東京都は、社会全体での自転車安全利用を推進するために都と協定を締結した事業者・団体（以下「東京都自転車安全利用サポーター」といいます。）等や学生などのボランティアと連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。

また、自転車安全利用PRサポーターである「東京交通少年団」と連携し、子供の視点から自転車の安全利用を訴えかけるなど、効果的な啓発活動を行います。さらに、区市町村の取組を促進するため、自転車の安全利用に関する先進的な事例の紹介や情報提供、区市町村による自転車安全利用に係る計画の策定を促進していきます。

警視庁は、自動車運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教えるとともに、自転車シミュレータ、自転車交通安全教育資機材等の各種教育資機材を活用した出前型の交通安全教育の実施、交通安全教育センター等における自転車交通安全教室及びファミリー自転車教室の開催等により、自転車安全利用意識の向上を図ります。また、自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）やモデルサイクリスト等の活動を通じ、効果的な啓発活動を行います。



VRを活用した自転車シミュレータ



自転車シミュレータ



東京交通少年団



自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）

(ウ) 都内一斉での啓発の実施

行政は、全国交通安全運動、自転車安全利用TOKYOキャンペーン、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行います。



自転車安全利用 TOKYO キャンペーンキックオフイベント

(3) 対象に応じた適切な教育の推進

ア 保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

保護者の監督下で自転車を利用する子供に対しては、座学だけでなく、実際に自転車を利用しながら、保護者が交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導します。

(イ) 保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

小学生用

自転車に正しく乗ろう

「自転車は、車の仲間です。」
「交通ルールが決まっています。」
「決まりを守って正しく乗り。」
「交通事故にあわないように気をつけましょう。」

自転車の交通ルール 自転車安全利用五則

① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
自転車は、車道の左側を通ることが決まっていますが、子供（13歳未満）が自転車に乗るときは、歩道を通ることができます。

保護者の方へ
大人（13歳以上）が自転車で歩道を行くことは、道路標識により自転車や歩道を行くことができます。ただし、70歳以上の老人と身体の不自由な人も、子供と同様に歩道を通ることができます。
（道路交通法第64条の4、道路交通法第65条第2項、交通の法に関する教則）

② 車道は左側を通行
車道を通るときは、左側を通ります。

③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
歩道は歩いている人が優先です。歩道を通るときは車道側に寄って通行し、歩いている人のほう寄りになりそうときは止まりましょう。

④ 安全ルールを守る

- ▶ 二人乗りはいけません。
- ▶ 自転車どうして、横に並んで走ってはいけません。
- ▶ 夜はライトをつけましょう。
- ▶ 信号は必ず守りましょう。
- ▶ 「止まれ」の標識や、道路に「止まれ」と書いてあるときは、必ず止まって安全を確認しましょう。
- ▶ 左右が見えにくい交差点を通るときは、しっかり左右の安全を確認しましょう。

⑤ 子どもはヘルメットを着用
自転車に乗るときは、ヘルメットをかぶりましょう。

保護者の方へ
保護者の方は、13歳未満の子供にヘルメットをかぶらせるように指導しなければなりません。
（道路交通法第63条の11）

街とともに、人とともに
THE MORE COMMUNICATION
けいしちよう

警視庁作成リーフレット（小学生用）

イ 一般利用者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

成人を含め、保護者の監督下を離れて自転車を一人で利用する者（以下「一般利用者」といいます。）に対しては、行政、家庭、学校、事業者、地域の団体等が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法も含めた教育を行います。

行政は、自転車関連のイベントや地域の行事等に合わせて、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車シミュレータ交通安全教室の開催等を行うとともに、インターネットやテレビ等の様々な広報媒体を活用し、幅広い年齢層が教育を受けられるようにします。

警視庁は、自転車交通ルール、自転車交通事故発生状況、自転車交通事故再現映像等の自転車の交通事故防止に関する情報を各種講習、ホームページやインターネットの活用、自転車関連事業者との連携等を通じて広く周知し、自転車安全利用意識の向上を図ります。

(イ) 一般利用者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、商業施設や自転車小売業者等と連携した安全教室の開催等により、一般利用者に対する教育を支援します。

ウ 高齢者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

高齢者に対しては、身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を察知し、高齢者自身にその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。

また、自転車事故による死者のうち高齢者の占める割合が高いことを踏まえ、自転車利用時のヘルメットや反射材の着用を促します。

行政は、老人クラブ、シルバー人材センター等と連携するなどし、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車の安全利用に関する知識・技能を身に付けさせます。

特に東京都は、高齢者を対象とした区市町村主催の交通安全イベント等において、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を開催します。

また、運転免許返納者をはじめとした高齢者を対象に、事故情報の提供や交通ルールに関する講義、電動アシスト自転車体験など実技を組み合わせた講習会の開催や自転車の安全利用に関する情報を提供します。



高齢者を対象とした講習会の様子

(イ) 高齢者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、老人クラブ、シルバー人材センター等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。

エ 従業者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

業務で自転車を利用する従業者に対しては、事業者が、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、自転車利用に伴う危険とその回避方法を具体的に教育します。また、自転車通勤をする従業者に対しては、事業者が、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等を紹介するなどして、従業者が安全に自転車通勤をするとともに、自転車を放置しないように教育します。

(イ) 従業者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、事業者と連携した安全教室の開催等により、従業者に対する教育を支援します。

特に東京都は、自転車安全利用推進者を選任した事業者をホームページに掲載するとともに、研修講師の派遣など従業者に対する教育を支援します。

各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促します。

オ 電動アシスト自転車の利用者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

電動アシスト自転車の利用者に対しては、自転車小売業者等が販売時等に法令基準や車体の重さなど電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方や、ヘルメット着用の必要性等を具体的に教育します。

行政は、自転車関連のイベントやリーフレットの配布等を通じて、ルール・マナーやヘルメット着用の必要性等について周知し、自転車の安全利用を促進

します。

特に東京都は、東京都自転車安全利用サポーターと連携し、電動アシスト自転車の特性を踏まえた正しい乗り方を普及啓発します。

(イ) 電動アシスト自転車の利用者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、地域の団体や事業者と連携した安全教室の開催等により、電動アシスト自転車の利用者に対する教育を支援します。

カ 自転車シェアリング等の利用者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

レンタサイクル、自転車シェアリングの利用者に対しては、自転車貸付事業者や行政等が、安全教室の開催や、会員申込時や貸出時に自転車に関する交通ルール・マナーやヘルメット着用の必要性等について周知し、利用者が自転車を安全に利用するよう啓発します。そのうち、電動アシスト自転車の利用者に対しては、法令基準や車体の重さなど電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方について周知し、利用者が自転車を安全に利用するよう啓発します。

(イ) 自転車シェアリング等の利用者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、自転車貸付事業者と連携した安全教室の開催等により、レンタサイクル、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援します。

特に東京都は、業界団体と連携して、自転車貸付事業者に対して安全利用や交通事故に関する情報を提供することなどにより、レンタサイクル、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援します。

交差点の通行方法

●交差点での右折は「二段階右折」です
信号機のある交差点を右折する場合は、青信号で交差点の向こう側まで真っすぐに進み、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進みます。

【自転車走行等が表示がある場合は、それに沿ってまわります】

交差点を左折するときは、できる限り道路の左側端に沿って徐行します。
左折する車に巻き込まれないように気をつけましょう！

これは違反行為です

飲酒運転
二人乗り
並進
スマートフォン・携帯電話・イヤホン使用

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行(車道の右側通行禁止)
- 3 歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行
- 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
 - 信号遵守と交差点での一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用
※東京都では、大人もヘルメットの着用を推奨しています。

持ち運びに便利な折りたたみ式のヘルメットもあります！

ヘルメットは28人中22人が着用しています！

ルール・マナーを守って安全・快適に♪自転車シェアリング☆

編集発行 東京都環境局環境改善部自転車課
電話：03-5388-3525
(自転車の安全利用に関すること)
東京都民安全推進本部総合推進部交通安全課
電話：03-5388-3127

東京都

自転車シェアリングリーフレット

キ 外国人の自転車利用者に対する教育

(ア) 教育の機会の確保と実施上の留意事項

業務や通勤で自転車を利用する外国人従業者に対しては、事業者が、英語等で、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、自転車利用に伴う危険とその回避方法等を具体的に教育します。

観光等でレンタサイクル、自転車シェアリングを利用する外国人に対しては、自転車貸付事業者や行政等が、会員申込時や貸出時に、英語等で、自転車に関する交通ルール・マナー等について周知し、利用者が自転車を安全に利用するよう啓発します。

(イ) 外国人の自転車利用者に対する教育の実施への支援

行政は、英語その他の外国語を活用した交通安全に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、事業者と連携した安全教室の開催等により、外国人の自転車利用者に対する教育を支援します。

ク 安全教室等の受講を促進するための創意工夫

教育を行う各主体は、次のようなインセンティブを付与するなどして、自転車利用者が自ら積極的に安全教室等を受講するよう、創意工夫します。

- ・ 受講者に対する駐輪場の優先利用
- ・ 会場における自転車の無料の点検整備
- ・ 様々な年齢層に合わせたイベントとの同時開催
- ・ 安全教室の受講成績が優秀な者や他の自転車利用者の模範となる者に対する表彰

東京都は、自転車シミュレータを活用した交通安全教室等の受講者に、「自転車安全利用宣言証」を交付し、自転車利用者が自覚して行動する気運を醸成するとともに、交付を受けた者に対して、協賛企業の特典を付与し、安全教室等の受講を促進します。



自転車安全利用宣言証



特典を受けられる店舗・施設のステッカー

3 放置自転車の削減

(1) 自転車利用者による取組

自転車利用者は、道路における自転車の放置が道路交通法に違反する行為であること、また、放置自転車は歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、その撤去・保管等に多大なコストが生じていることを認識し、自転車を決して放置せず、

あらかじめ目的地周辺の駐輪場をインターネット等で確認するなどして、駐輪場等を利用します。

(2) 駐輪場・サイクルポートの整備の推進

ア 行政による整備等

(ア) 駐輪場やサイクルポートの整備

行政は、地域の実情を踏まえ、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。また、状況に応じて、駐輪場やサイクルポート設置のための用地の提供、道路占用許可、補助金の交付といった適切な手法も活用します。

(イ) 駐輪場やサイクルポートの整備に関する支援・協力

東京都は、駐輪場やサイクルポートの整備に関し、公有地等における用地確保、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行います。

また、鉄道事業者は、行政から駐輪場の設置に協力を求められたときは、自転車法に基づき積極的に協力します。



サイクルポートの様子

イ 小売業者、鉄道事業者等による整備等

(ア) 駐輪場の整備

区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例や大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）の適用を受ける小売業者等は、それらの法令に基づき、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。その際、商店街の各店舗など、個々の店舗の敷地内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。

また、小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例に基づき、土地の利用状況等を踏まえ、可能な限り、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。

(イ) 駐輪場の整備に関する支援

東京都は、各種業界団体等を通じて、東京都自転車安全利用条例をはじめとした関係法令の周知、駐輪場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備を促します。

ウ 一般事業者による整備等

(ア) 駐輪場所の確保

事業者は、敷地内における駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務用スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための駐輪場所の確保を推進します。

(イ) ビル所有者等による協力

オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の駐輪場所の確保等の義務を果たすことができるよう、敷地内における駐輪場所の確保、オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力を努めます。

(ウ) 行政による働き掛け

行政は、業界団体を通じるなどして、事業者に対し、東京都自転車安全利用条例に基づく事業者の義務を周知し、事業者による主体的な駐輪場所の確保を促進します。

(3) 適正な駐輪の啓発

ア 行政による啓発

(ア) 駐輪場情報の提供

行政は、ホームページ等で域内の駐輪場情報の提供を促進します。

特に東京都は、インターネット等で地図情報を提供している事業者に都内の駐輪場の情報を提供することにより、自転車利用者による駐輪場の利用を促進します。

(イ) キャンペーン等の実施

行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置が道路交通法に違反する行為であることやその撤去・保管等に多大なコストが生じていることの周知を含めて、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

特に東京都は、放置自転車削減を一層効果的に推進するため、インターネット、デジタルサイネージ等の広報手法も活用し、キャンペーンの周知を行います。



駅前放置自転車クリーンキャンペーンの様子

(ウ) 関係者による連携の促進

行政は、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

特に東京都は、効果的な放置自転車対策を推進するため、都心の放置自転車が集中する区等の関係者による会議を開催するなどして、効果的な取組の紹介等、情報共有を図ります。

(エ) 放置自転車、駐輪場の整備等に関する情報提供

東京都は、駅周辺における自転車等の放置台数や収容台数等について調査を実施し、結果を取りまとめ公表することで区市町村等の放置自転車対策に役立っています。

また、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制、撤去、処分や駐輪場の整備等について情報提供します。

イ 小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ア) 分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、顧客や鉄道利用者等による駐輪場の利用を促進するため、看板、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(イ) 他の交通手段の利用案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、駐輪場の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者等の自転車が違法に放置されないように案内を行います。

ウ 一般事業者による啓発

(ア) 自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することにより、通勤途中の駅周辺等も含めて従業者が通勤自転車を違法に放置

しないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないように指導します。

(イ) 自転車での来客等への啓発

事業者は、顧客等が自転車を違法に放置しないよう、事業所の周辺の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(4) 放置自転車の撤去等

ア より効果的・効率的な放置自転車の撤去

区市町村は、自転車法に基づき、次のような方法によるなどして、より効果的かつ効率的に放置自転車を撤去することにより、放置自転車を抑止し、安全な通行環境を確保します。

- ・ 放置自転車が歩行者の通行に著しい支障を生じさせている地区等を、駐輪場の整備状況にかかわらず、直ちに放置自転車を撤去できる区域として指定すること。
- ・ 撤去する地区や時間帯をランダムに変えること。
- ・ 撤去自転車の所有者に対する通知を省略すること。
- ・ 撤去自転車の保管場所の確保等のため、撤去自転車の処分までの期間を短縮すること。

イ 撤去に要した費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止

区市町村は、放置自転車の撤去・保管等に実際に要した費用に見合う額の手数料を設定した上で、撤去自転車の引取りの有無にかかわらず、その手数料を徴収するよう努め、自転車利用者に対し、自らの放置について確実に経済的負担をさせることにより、放置自転車を抑止します。

ウ 区市町村による撤去に対する支援

東京都は、放置自転車の撤去がより効果的かつ効率的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

(5) 各主体が連携した放置自転車の削減

行政、鉄道事業者、小売業者等は、放置自転車の解消に向け、それぞれの役割や取組内容を具体的に協議・決定する会議を設置することなどにより、連携して駐輪場の整備、近隣の駐輪場の利用啓発等を推進します。

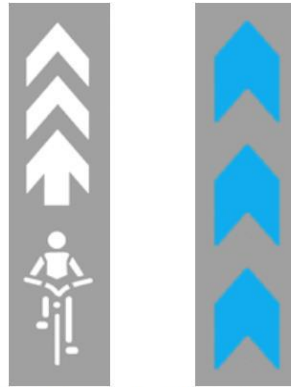
4 安全な自転車利用環境の整備等

(1) 自転車利用環境の整備

ア 適切な整備形態の選定による自転車利用環境の整備

道路管理者及び警視庁は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月国土交通省道路局・警察庁交通局。以下「ガイドライン」といいます。）も参考にして、道路の構造や利用状況等を踏まえ、自転車道、自転

車レーン（普通自転車専用通行帯）、車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）、自転車歩行者道における自転車の通行部分の指定等の適切な形態を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。特に、貨物の積卸しやバス停留所、タクシー乗り場等、駐停車需要が見込まれ、自転車との交錯の危険性が高い箇所においては、それぞれの安全確保に一層配慮した整備を検討します。



自転車ナビマーク 自転車ナビライン

イ 生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備

道路管理者は、自転車利用者、歩行者等の安全を確保するため、幹線道路の整備を推進し、生活道路に入り込む自動車を排除します。

ウ 効果的な交通安全対策の実施

警視庁と道路管理者は互いに連携し、道路交通状況等を踏まえ、区域を定めて自動車の走行速度を30キロメートル毎時以下に抑制する“ゾーン30”等の生活道路対策や、自動車と自転車の交錯を防ぐ信号制御など、自転車が安全に通行できる環境を整備します。

エ 関係者の連携促進

東京都は、道路管理者や警視庁、バスやタクシー事業者をはじめとした運送事業者、沿道の小売業者等による協議会を設置するなどして、関係者の連携を促し、安全な自転車利用環境が整備されるように促します。

(2) 自転車ネットワークの形成

ア 自転車通行空間の連続性・統一性の確保

道路管理者及び警視庁は、ガイドラインも参考にして、自転車通行空間のネットワーク化を図る計画の策定・実施において互いに連携・協力するとともに、自転車通行空間を整備する際は路面表示の色や形状等について、歩行者、自転車、自動車それぞれにとって安全で分かりやすく、連続性・統一性のあるものとなるように検討します。

また、まちづくりと連携し、無電柱化事業などにおいても自転車通行空間を確保することにより、ネットワーク化を図ります。

イ 複数の区市町村にまたがる自転車通行空間の整備における調整

東京都は、国、都、区市町村、警視庁等による協議会を設置し、連続した自転車通行空間の整備を推進します。また、区市町村の自転車ネットワーク計画策定を促進します。

(3) 自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進

ア 自動車運転者の配慮

自動車運転者は、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をするとともに、貨物の積卸し等の際は自転車の車道走行に配慮した駐停車をします。

イ 自動車運転者に対する説明

行政は、自動車運転者を参加者に含む交通安全教室等において、自転車の通行ルールや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことを理解させます。

ウ 自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導

警視庁は、自動車運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

エ 違法駐車車両の排除

警視庁は、自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な車道走行の確保を視野に入れて行います。

5 安全性の高い自転車の普及

(1) 自転車の点検整備の推進

ア 自転車利用者等による日常的な点検整備の実施

(ア) 自転車利用者等による点検整備

自転車利用者、業務で自転車を使用する事業者及び自転車貸付事業者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

(イ) 点検整備の普及・啓発

東京都は、自転車利用者等による点検整備が行われるよう、点検整備指針で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材を公表します。

また、年に一回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行うよう、関係団体と連携し普及啓発を図るほか、自転車の定期的な点検整備や安全な利用を促進する事業に取り組む区市町村を補助します。



日常的な点検整備のポイント

イ 自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施

(ア) 自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、適切に点検整備を行うように啓発します。

また、行政等が行う安全教室に参加するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。

自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

(イ) 自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

(2) 安定性の高い自転車等の開発・普及

ア 自転車製造業者等による取組

自転車製造業者等は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車等の開発や普及を図ります。



三輪自転車等を紹介する様子

イ 自転車小売業者による取組

自転車小売業者は、自転車利用者の特性、自転車の利用形態等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

(3) 安全走行に係る器具等の開発・普及

自転車製造業者等は、電池の高性能化やLED照明による省電力化等を踏まえ、テールランプ、オートライト、ドライブレコーダーや側面反射材等の自転車の安全利用に役立つ器具やその器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。

東京都、自転車小売業者等は、テールランプ、オートライトや側面反射材等が普及するよう、広報啓発等を行います。

6 自転車事故に備えた措置

(1) ヘルメットの着用

行政、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して、ヘルメットの着用効果等を分かりやすく説明するほか、安全教室等におけるヘルメットの展示、割引販売の実施、自らの率先した利用等により、ヘルメットの着用等を促進します。

行政は、ヘルメット着用による頭部保護の必要性について、人口当たりの事故発生件数の多い高校生や事故による死者数の多い高齢者をはじめとした自転車利用者、広報啓発等を行い、社会全体でのヘルメット着用の気運醸成を図ります。

特に東京都は、学校等と連携して高校生に対するヘルメット着用のルール化の促進や対象に応じた媒体を活用した啓発により、ヘルメットの着用等を促進します。

また、リーフレットやDVD等の視聴覚教材をホームページに掲載するなどして、事業者の業務や通勤で自転車を利用する従業者等に対するヘルメット着用促進を支援します。

警視庁は、安全教育、各種指導・取締り、自転車安全利用指導啓発隊（B E E M S）の活動を通じ、ヘルメット着用の重要性を啓発します。



自転車乗用中のヘルメット着用促進リーフレット

(2) 反射材等の利用

行政、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して反射材の利用効果をわかりやすく説明するほか、地域のイベントや交通安全教室等で反射材の効果を体験できるツール等を用いた啓発や反射材の配布等を行い、普及を図ります。

(3) 自転車損害賠償保険等への加入

ア 自転車利用者等による保険加入

自転車利用者（未成年者を除きます。以下同じ。）、業務で自転車を使用する事業者、保護者（監護する未成年者が自転車を利用する場合。以下同じ。）、自転車使用事業者（事業活動において自転車を利用する場合。以下同じ。）、自転車貸付事業者（自転車を貸し付ける場合。以下同じ。）は、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、東京都自転車安全利用条例で義務付けている自転車損害賠償保険等に加入します。

また、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めます。

ただし、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入の措置が講じられているときを除きます。（自転車貸付業者の場合は、自転車貸付業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときを除きます。）

【自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等はこちら】

<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/anzenriyou-sokushin/jitenshahoken/index.html>



イ 自転車損害賠償保険等への加入の確認等

自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」といいます。）に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めます。自転車購入者が自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めます。

事業者は、自転車を利用して通勤する従業者がいるときは、当該従業者に対し、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めます。自転車を利用して通勤する従業者が自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該従業者に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めます。

自転車貸付事業者は、借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の内容に関する情報を提供するよう努めます。

ウ 自転車損害賠償保険等への加入啓発

行政は、自転車利用者に対し、都内で自転車を利用する場合には自転車損害賠償保険等の加入が義務となっていることを、キャンペーンやイベント、交通安全教室などのさまざまな機会を通じて広報啓発します。

特に東京都は、自転車損害賠償保険等の加入状況等を把握することにより、自転車利用中の自転車損害賠償保険等への加入について、自転車損害賠償保険等を引き受ける保険者（以下「保険会社」といいます。）や東京都自転車安全利用サポーターなどと連携しつつ、ホームページやインターネット広告、ポスター・リーフレット等様々な媒体を活用して促進します。

保険会社は、自転車損害賠償保険等の普及に努めます。

自転車小売業者は、自転車の販売時に購入者に対して、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報提供を行います。

学校等の設置者は、自転車を利用する児童、生徒及び学生並びにその保護者に対して、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めます。



保険ポスター（利用者向け）



保険ポスター（事業者向け）

(4) 自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及

行政や事業者は、自転車事故が起きた場合の基本的な対処手順（他の交通の妨げにならない場所への自転車の移動、被害者の救護、警察への通報等）や応急手当の方法を記載したリーフレットの配布や社内研修などにより、自転車利用者が自転車事故に遭った際に適切な対処を行える知識を普及します。

7 悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(1) 自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り

ア 効果的な街頭指導の実施

警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態や利用実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線を中心に、通勤・通学や配達が増える時間帯に指導を行うなど、指導の効果が上がる街頭指導を行います。なお、同地区・路線において、自転車の通行台数及び自転車利用者の交通ルール遵守状況を調査し、その結果を安全対策に活用するとともに、ホームページで公開します。

東京都は、警視庁等と連携し、自転車利用者に対して安全利用に関する街頭での啓発に取り組みます。

イ 指導警告カードの活用

警視庁は、交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化します。

ウ 悪質・危険な違反者に対する取締りの実施

警視庁は、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な

違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。

(2) 悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施

警視庁は、自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して、自転車運転者講習の受講を命令する制度（自転車運転者講習制度）の周知及び適切な運用により、悪質・危険な自転車利用者を減らし、自転車の安全利用推進を図ります。

第7 総括

1 各主体の連携による取組

第6で示した実施事項において主体として明示された行政機関、事業者等は、自転車の安全利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、その役割を適切に果たす必要があります。その上で、各主体による取組の効果をより一層高めるため、各主体が相互に連携して必要な取組を実施することが重要です。

2 民間活力の有効利用

自転車の安全利用に関する事業者の取組は、それぞれの社会的責任に鑑み実施すべきものです。しかし、例えば事業者による安全教室や駐輪場の整備、安全性の高い自転車の製造等が採算に合う事業として成立する場合には、事業者の創意工夫や競争が促進され、一層効果的な取組になることが期待できます。

一方で、こうした取組が採算に合う事業として成立するためには、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等が、「自転車の利用により利便性等のメリットを享受するためには、自転車を利用する際に安全教室等の受講による交通ルール・マナーの習得や駐輪場の利用といった一定の手間やコストを負担しなければならない」といった認識を持つ必要があります。

そこで、行政は、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等に対して、自転車利用に伴う社会的責任やコスト負担の必要性を含め、この計画に記載された取組を求めるなど、民間活力が有効に利用されるための意識を醸成します。

また、自転車に関する物・サービスを提供する側の自転車製造業者、自転車小売業者、駐輪場事業者等は、提供している物・サービスについて創意工夫をすることで、物・サービスの利用を促し、安全利用に関する取組の拡大につなげます。

3 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

2021年に東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。東京都では、事故の危険性が高い区間等における自転車走行空間の優先的な整備や、東京都

自転車安全利用条例の制定などに取り組んできましたが、東京2020大会開催を踏まえ、より充実した自転車利用環境の整備が求められています。

第6で示した実施事項は、自転車の安全利用を推進するための基礎的かつ普遍的なものです。そのため、自転車に関わる全ての主体が、第6で示した実施事項に一体となって取り組むことで、東京が世界に誇る“誰もが安全で安心できる道路交通”を実現することができます。

おわりに

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。しかし、運転免許が不要であり容易に利用できることなどから、自転車は徒歩と比べて速度が高い車両であるにもかかわらず、交通ルールの遵守といった安全意識の面等では、徒歩での移動と同じ感覚で利用される傾向にあります。

そこで、自転車に対する意識を抜本的に転換し、「自転車は車両であり、その利用には車両の利用者としての責任が伴う」という意識を社会全体に更に浸透させ、全ての者に適切な行動を促すことが重要です。

現在は、コロナ禍を踏まえた「新しい日常」の浸透により、自転車の利用に対する社会的関心が高まっており、安全教育の推進、安全な自転車利用環境の整備等によって自転車の安全利用に対する意識を広く浸透させる絶好の機会です。

この計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ため、自転車に関わる全ての者には、自らの責任を認識し、期待される役割を果たしていくことが強く求められています。

本計画のデータは、東京都都民安全推進本部のホームページにも掲載しています。

