

自転車の安全利用促進に関する提言 (素案)



平成 2 1 年 1 1 月

市川市自転車安全利用対策懇談会

目 次

- I 市川市自転車安全利用対策懇談会委員名簿
- II 市川市自転車安全利用対策懇談会開催経緯
- III 自転車の安全利用促進に関する提言

I 市川市自転車安全利用対策懇談会委員名簿

岩手県立大学総合政策学部教授

鬼高自治会長

千葉県行徳警察署交通課庶務係長

行徳ハイライズ自治会長

千葉県自転車軽自動車商協同組合市川支部支部長

八幡門前自治会長

和洋女子大学研究生

和洋女子大学4年生

八幡・自転車対策協議会副会長

千葉県市川警察署交通課庶務係長

市川市交通安全母の会役員

千葉商科大学3年生

千葉県サイクリング協会監事

市川市道路交通部交通計画課長

Ⅱ 市川市自転車安全利用対策懇談会開催経緯

第1回 平成21年5月29日(金)

第2回 平成21年6月26日(金)

第3回 平成21年7月24日(金)

第4回 平成21年8月28日(金)

第5回 平成21年9月29日(火)

第6回 平成21年11月6日(金)

Ⅲ 自転車の安全利用促進に関する提言

第1 市川市内の自転車利用の現状と交通事故の状況

1 自転車保有台数の推移

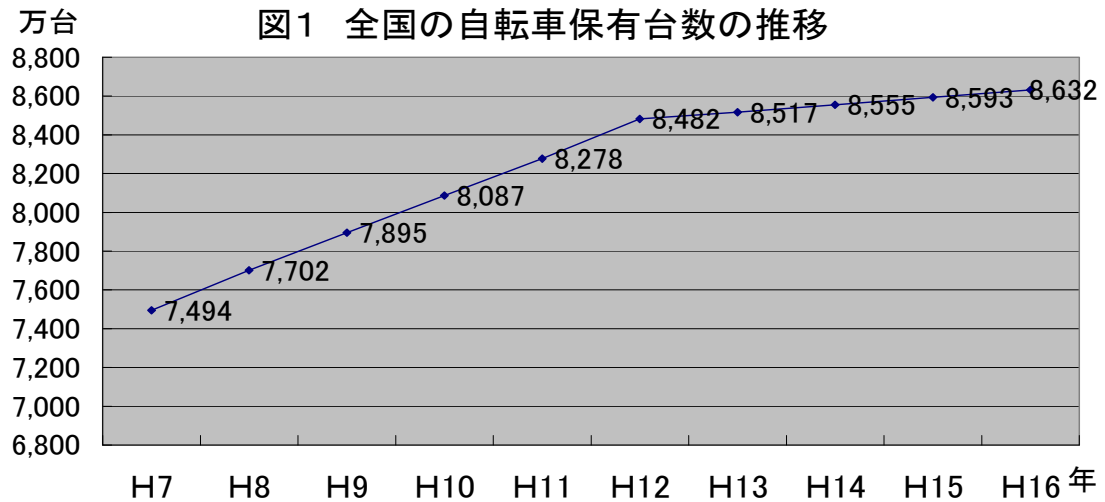
自転車は、買い物や通勤・通学などの日常生活における交通手段として、あるいはレジャーや業務の手段として、多様な用途に利用されています。

また、性能や形状についてもマウンテンバイクやスポーツタイプのものから、ママチャリ、子供用自転車まで幅があり、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に利用されています。

図1のとおり自転車の保有台数は年々増加しており、(財)自転車産業振興協会統計によると、全国の自転車保有台数は、平成16年では8,632万台になっています。

平成16年の全国の自動車保有台数が約7,809万台であるので、自転車の保有台数は、自動車の保有台数を上回るほど多いということがわかります。

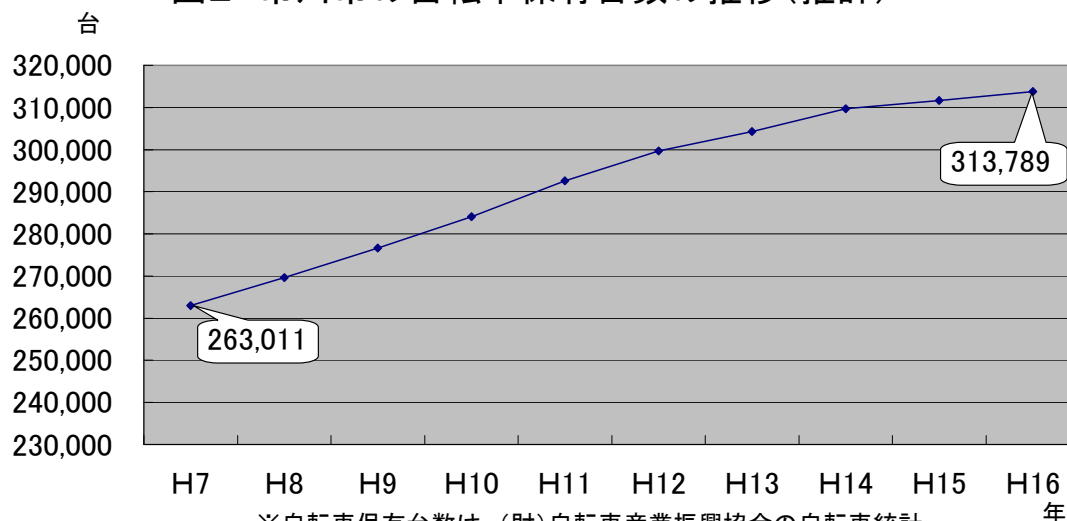
資料：自動車の保有台数は、軽自動車以上で平成16年12月末の国土交通省統計資料による。



資料：自転車保有台数は、(財)自転車産業振興協会の自転車統計要覧による。

また、市川市の自転車保有台数について、全国保有台数を基に人口比で推計したものが図2ですが、全国の保有台数同様、年々増加しており、平成16年では、約31万4千台で、0.68台/人で、たいへん多くの自転車があることがわかります。

図2 市川市の自転車保有台数の推移(推計)



※自転車保有台数は、(財)自転車産業振興協会の自転車統計要覧、総務省統計局の人口の推移、市川市統計年鑑の市の人口の推移により推計した。

2 交通機関分担率

交通機関には、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩などがありますが、表1により近隣市の自転車の交通機関分担率を見てみますと千葉県(11.1%)及び千葉市をはじめ各市(10.6%~14.3%)と比べて、市川市の自転車の交通機関分担率18.1%が最も高く、市川市は自転車を利用する割合が非常に高いことがわかります。

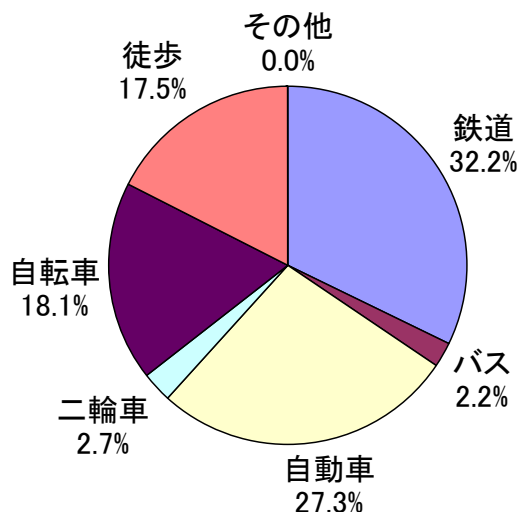
表1 千葉県・近隣市の自転車の交通機関分担率(平成10年)

	市川市	千葉市	船橋市	松戸市	柏市	浦安市	習志野市	鎌ヶ谷市	千葉県
分担率%	18.1	10.6	12.9	14.1	12.9	12.7	12.7	14.3	11.1

(平成10年東京都市圏パーソントリップ調査、目的種別代表交通手段別OD表を用いて各市の自転車交通分担率を集計)

なお、平成 10 年の市川市の交通機関分担率は、次のとおりです。

図3 平成10年市川市の交通機関分担率



3 交通事故の状況

1) 全交通事故件数の推移

平成 16 年以降の過去 5 年間の全交通事故件数の推移は、表 2 のとおりです。全国、千葉県、市川市とも平成 16 年以降は、事故件数が減少していることがわかります。

表 2 全交通事故件数の推移

年	H16	H17	H18	H19	H20
全国(件)	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147
千葉県(件)	38,240	36,694	33,834	31,161	27,586
市川市(件)	2,376	2,293	2,083	1,916	1,533

データ：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

2) 自転車事故件数の推移

平成 16 年以降の過去 5 年間の自転車に関する交通事故の件数は、表 3 のとおりです。全交通事故同様、自転車の事故件数についても平成 16 年以降は事故件数が減少しております。

表 3 自転車事故件数の推移

年	H16	H17	H18	H19	H20
全国(件)	187,980	183,653	174,262	171,018	162,525
千葉県(件)	8,897	8,596	7,874	7,788	7,137
市川市(件)	821	802	756	737	607

データ：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

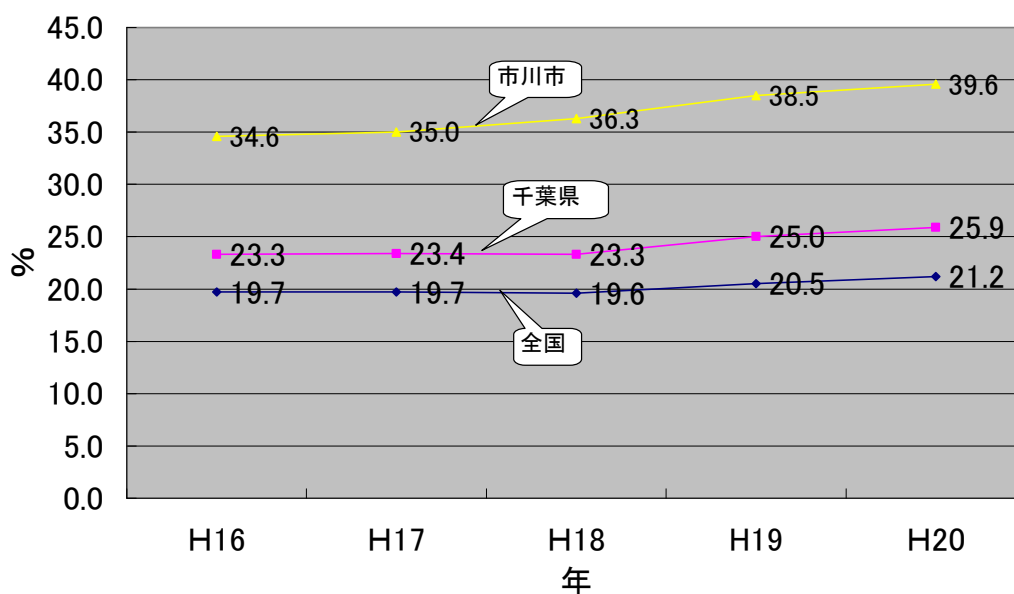
3) 交通事故件数に占める自転車事故件数の構成率の推移

全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合については、図4のとおり全国、千葉県、市川市とも平成16年以降、概ね増加する傾向にあります。平成16年以降、全交通事故、自転車事故が、全国、千葉県、市川市とも毎年減少していることと合わせると、自転車の交通事故は、自動車、二輪車等の交通機関の事故に比べ平成16年以降、事故件数が減少する割合が低いということが出来ます。

また、千葉県は、全国に比べ交通事故全体の中で自転車の事故が多いということが言えますし、市川市は全国や千葉県と比べ、交通事故全体の中で、特に自転車に関係する事故が多いということになります。

平成20年で比較しますと全国の全交通事故件数に占める自転車事故件数を1とした時に、千葉県は、約1.2倍、市川市は約1.9倍も自転車の事故が多いということが出来ます。

図4 全事故件数に占める自転車事故件数の構成率の推移



データ：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

4) 自転車乗車中の死傷者数の推移

自転車乗車中の死傷者数は、表4のとおり平成16年以降、全国、千葉県、市川市とも減少しています。

表4 自転車乗車中の死傷者数の推移

年	H16	H17	H18	H19	H20
全国 死傷者数(人)	190,251	185,532	175,453	171,923	162,967
千葉県 死傷者数(人)	9,052	8,706	7,927	7,840	7,153
市川市 死傷者数(人)	828	815	763	746	614

資料：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書より

5) 自転車乗車中の事故で自転車に違反のある割合は約3分の2を占める

表5のとおり、全国の自転車乗車中の交通事故（※第1・第2当事者）で死傷している者のうち違反のある者の割合は、平成10年から20年では、71.3%から66.5%を占めており、全体の約2/3あるいは、それ以上を占めています。このデータから、身を守るためには交通ルールを守ることがとても重要であることがわかります。

表5 自転車乗車中の交通事故（第1・2当事者）における死傷者のうち法令違反者が占める割合の推移

平成	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
違反者の割合 (%)	71.3	70.9	70.8	69.0	68.1	67.3	67.3	67.4	67.0	67.1	66.5

資料：警察庁交通局 平成20年中の交通事故の発生状況

※「第1当事者」とは、交通事故の発生に直接関係した者で、責任（過失）がより重いか、又は責任（過失）が同程度の場合にあっては、被害がより軽い方の当事者をいう。

※「第2当事者」とは、責任（過失）がより軽いか、又は責任（過失）が同程度の者にあっては、被害がより重い方の当事者をいう。

6) 自転車事故の原因別発生状況

図5のとおり、千葉県では、自転車事故の原因で1番多いのが安全不確認で44.5%、2番目が動静不注視10.4%、3番目が交差点安全進行義務9.9%、4番目がハンドル操作不適6.1%、5番目が予測不適4.8%となっています。

図6のとおり、市川市では、自転車事故の原因で1番多いのが千葉県と同じ安全不確認で39.2%、2番目も千葉県と同じで動静不注視が16.4%、3番目がハンドル操作不適で10.6%、4番目が徐行で6.7%、5番目が一時不停止で5.3%となっております。

したがって、千葉県、市川市とも安全不確認や動静不注視、ハンドル操作不適が自転車の事故原因として多いのが特徴となっています。

なお、動静不注視とは、相手の存在を確認していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったことを言います。

図5 平成20年千葉県の自転車事故の原因別発生状況

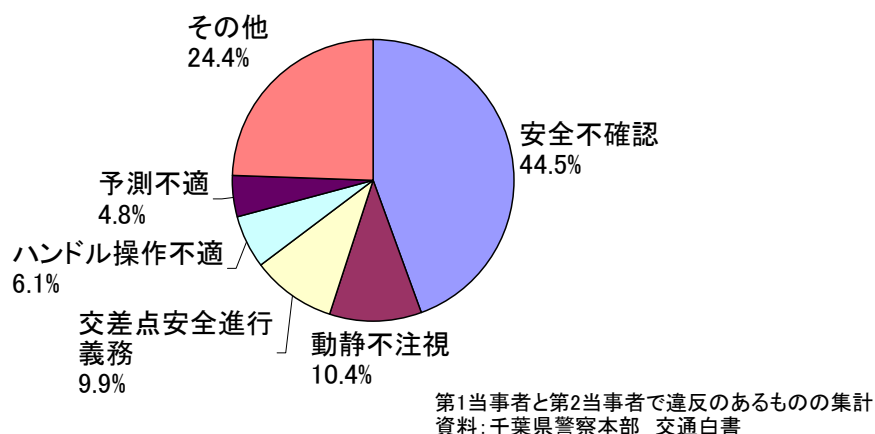
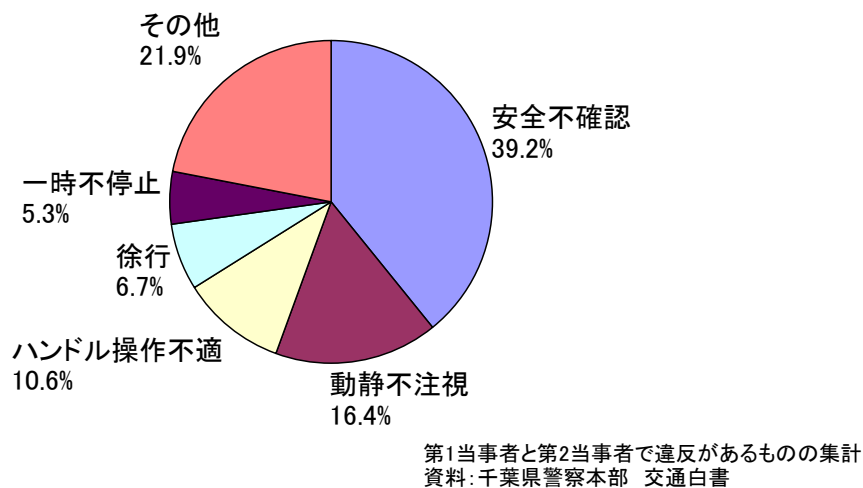


図6 平成20年市川市の自転車事故原因別発生状況



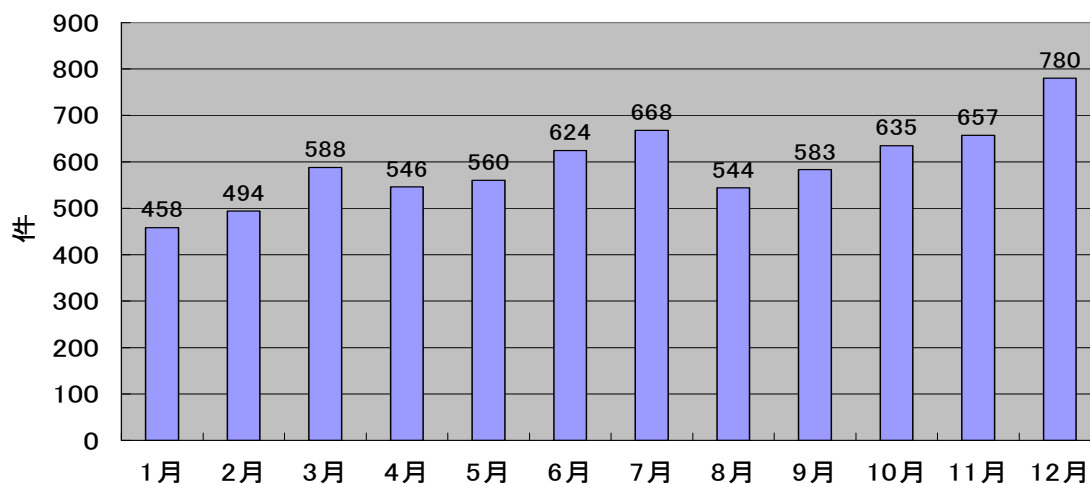
7) 自転車事故の月別発生状況

図7のとおり、平成20年中の千葉県内の自転車の月別事故件数は、12月が最も多く780件で(10.9%)、2番目が7月の668件(9.4%)、3番目が11月の657件(9.2%)、4番目が10月の635件(8.9%)、5番目が6月の624件(8.7%)となっています。

逆に少ない順に1番目が1月の458件(6.4%)、2番目が2月の494件(6.9%)

となっています。

図7 平成20年 千葉県内の自転車事故月別発生件数

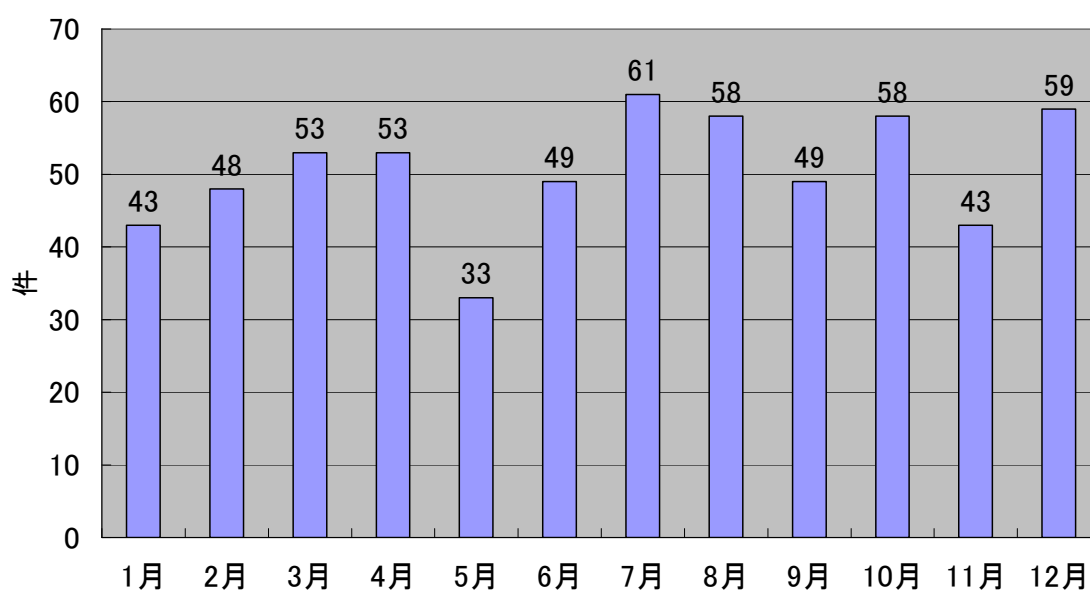


データ：千葉県警察本部発行の交通白書

図8のとおり、平成20年中の市川市内の自転車事故の月別事故件数は、7月が最も多く61件で(10.0%)、2番目が12月の59件(9.7%)、3番目が8月、10月の58件(9.6%)、5番目が3月、4月の53件(8.7%)となっています。

逆に少ない順に1番目が5月の33件(5.4%)、2番目が1月、11月の43件(7.1%)となっています。千葉県及び市川市に共通なのは、7月と12月に自転車の事故が多く発生しており、逆に1月に事故が少ない状況であるということです。

図8 平成20年市川市内の自転車事故月別発生件数



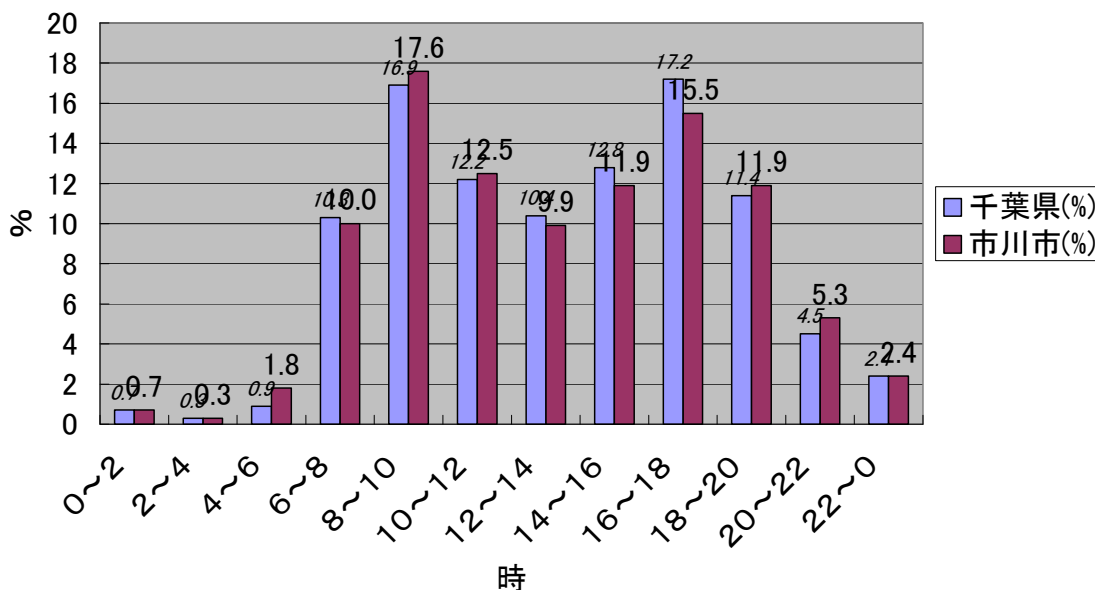
データ：千葉県警察本部発行の交通白書

8) 自転車事故の時間別発生状況

図9のとおり、平成20年の自転車の事故は、千葉県、市川市とも8時～10時までと16時～18時の通勤、通学時間帯に多く発生しています。

千葉県と市川市の違いは、千葉県は、16時～18時の夕方に一番多く自転車の事故が発生しているのに対し、市川市は8時～10時の早朝に一番多く発生しています。

図9 平成20年自転車事故の時間別発生状況

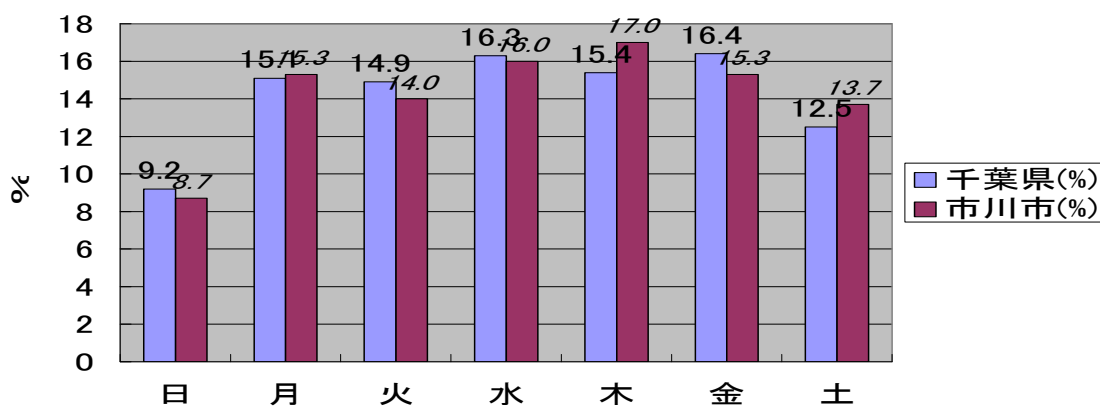


データ：千葉県警察本部発行の交通白書

9) 自転車事故の曜日別発生状況

図10のとおり、平成20年の自転車事故は千葉県、市川市とも通勤、通学の多い月曜日から金曜日に事故が多発しており、日曜日は最も自転車の事故が少なくなっています。

図10 平成20年自転車事故の曜日別発生状況

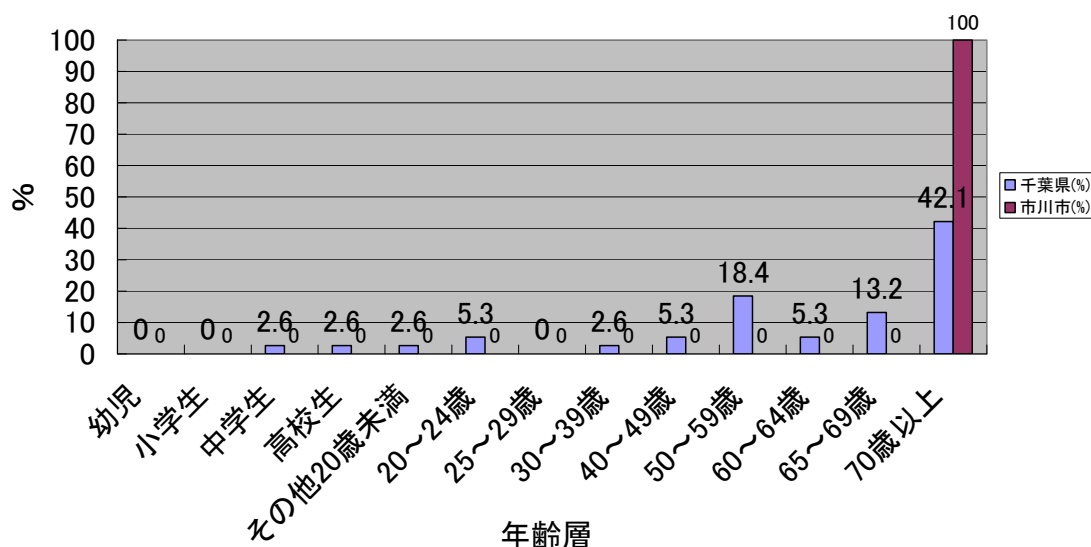


データ：千葉県警察本部発行の交通白書

10) 自転車事故の年齢層別死者数

図 11 のとおり、平成 20 年の自転車事故では、千葉県及び市川市（死者 1 名）とも、70 歳以上の高齢者の死者数が多くなっています。

図 11 平成20年自転車事故の年齢層別死者数の構成率



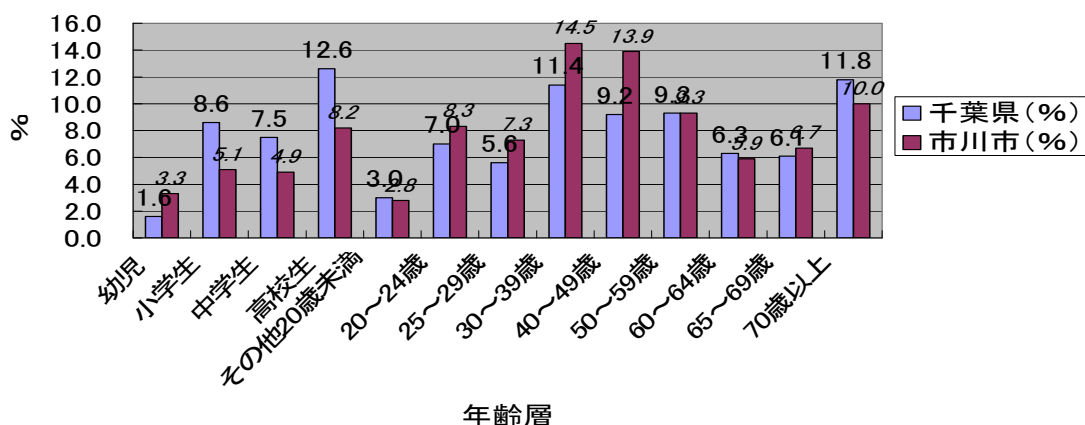
データ：千葉県警察本部発行の交通白書

11) 自転車事故の年齢層別負傷者数

図 12 のとおり、平成 20 年の自転車事故による負傷者数は千葉県では、高校生が通学等で自転車を利用するためか 1 番多く 12.6%、2 番目が 70 歳以上で 11.8%、3 番目が 30～39 歳の 11.4%となっています。

市川市では、30～39 歳が 1 番多く 14.5%、2 番目が 40～49 歳で 13.9%、3 番目が 70 歳以上で 10.0%となっています。

図 12 平成20年自転車事故の年齢層別負傷者数の構成率



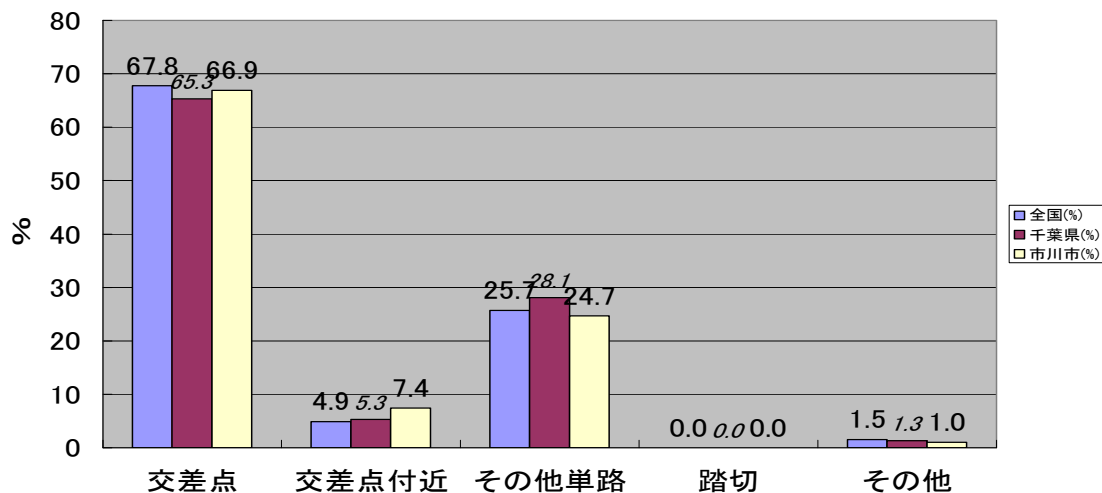
データ：千葉県警察本部発行の交通白書

12) 自転車事故道路形状別発生状況

図 13 のとおり、自転車事故は、全国、千葉県、市川市とも交差点及び交差点付近で約 7 割発生しており、残りは、その他の単路でほとんど発生しています。

なお、ここで単路とは、道路のうち交差点及び踏切等を除いた部分を指し、交差点付近とは、交差点側端から 30 m 以内の場所を言います。

図 13 平成20年自転車事故の道路形状別発生状況



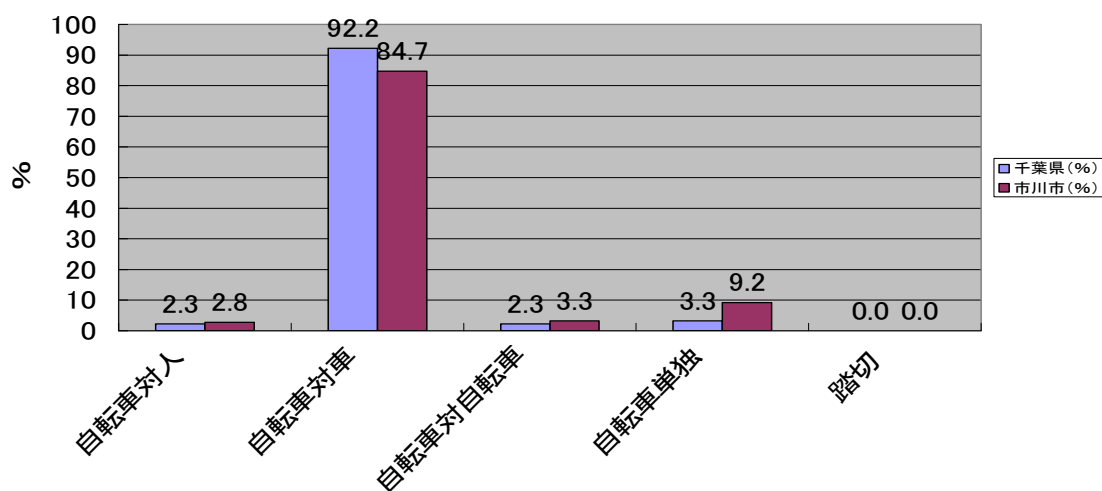
データ：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

13) 自転車事故の事故類型別発生状況

図14のとおり、平成20年の自転車事故の事故類型で、1番多いのは千葉県、市川市とも自転車対車で全体の8割から9割を占め、2番目が自転車単独事故、3番目が自転車対人の事故となっています。

千葉県と市川市を比較しますと、千葉県全体では自転車対車の事故が市川市よりも多く全体の92.2%を占めており、市川市の84.7%より7.5%も多くなっています。また、自転車単独の事故が千葉県が3.3%のところ市川市は、9.2%で市川市の方が5.9%も多くなっています。

図14 平成20年自転車事故の事故類型別発生状況



データ：千葉県警察本部発行の交通白書

14) 人口1万人当たりの全交通事故件数

表6のとおり、平成20年の人口1万人当たりの全交通事故件数は、全国が60.3件、千葉県が45.3件のところ、市川市は33.5件ですので、市川市は人口の割に全交通事故の件数が少ないことがわかります。

また、近隣市と比べても1番、人口1万人当たりの全交通事故件数が少ないことがわかります。

表6 平成20年の人口1万人当たりの全交通事故件数

	人口（人）	全交通事故件数	人口1万人当たりの全事故件数
市川市	457,564	1,533	33.5
千葉市	917,854	4,363	47.5
船橋市	584,152	2,378	40.7
松戸市	473,727	1,805	38.1
柏市	385,823	1,701	44.1
浦安市	156,532	553	35.3
習志野市	157,893	583	36.9
鎌ヶ谷市	105,334	440	41.8
千葉県	6,090,799	27,586	45.3
全国	127,066,178	766,147	60.3

事故データ：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

人口：総務省 住民基本台帳 平成20年3月31日現在

(15) 人口1万人当たりの自転車事故件数

表7のとおり、人口1万人当たりの自転車の事故件数は、全国が12.8件で、千葉県が11.7件のところ、市川市は13.3件ですので、市川市は全国平均や千葉県平均と比べて、自転車の事故が多いことがわかります。

また、近隣市と比べても鎌ヶ谷市14.7件、柏市13.7件に次いで自転車の事故件数が高いことがわかります。

全国の人口1万人当たりの自転車事故件数と比べると市川市は約4%自転車事故件数が多いと言えますし、同様に千葉県と比べると約14%も多いと言えます。

表7 平成20年の人口1万人当たりの自転車事故件数

	人口(人)	自転車事故件数	人口1万人当たりの自転車事故件数
市川市	457,564	607	13.3
千葉市	917,854	1,188	12.9
船橋市	584,152	731	12.5
松戸市	473,727	602	12.7
柏市	385,823	527	13.7
浦安市	156,532	194	12.4
習志野市	157,893	193	12.2
鎌ヶ谷市	105,334	155	14.7
千葉県	6,090,799	7,137	11.7
全国	127,066,178	162,525	12.8

自転車事故：警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書

人口：総務省 住民基本台帳 平成20年3月31日現在

(16) まとめ

市川市は、全国や千葉県、千葉市など近隣市と比べて、自転車の交通機関分担率が高く、通勤・通学や買い物、業務、サイクリングなどの利用を含めた自転車の利用がとても多い都市です。

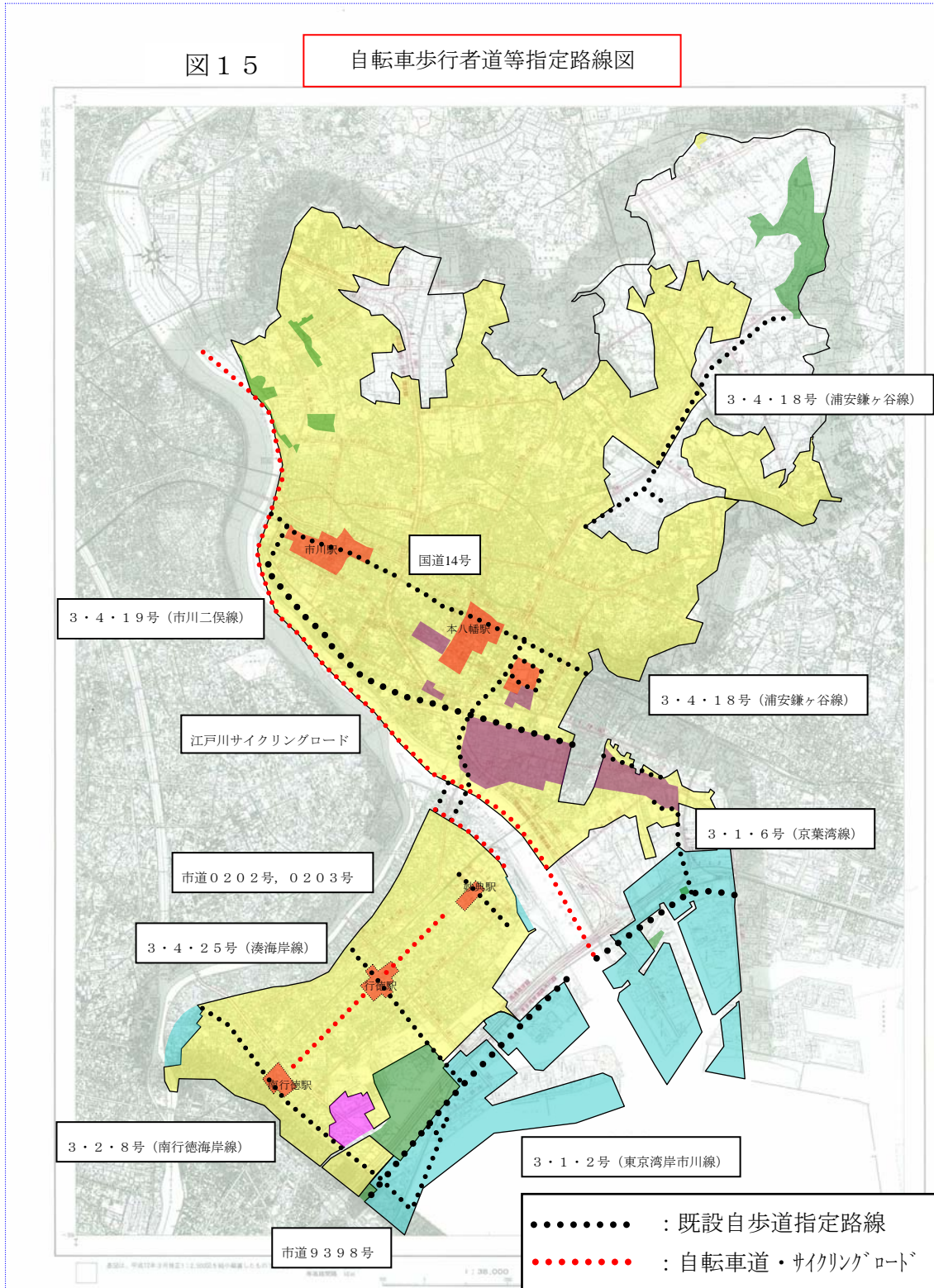
また、市川市は全国や千葉県、近隣市と比べ、人口1万人当たりの自転車の事故件数が多いというのが現状です。

第2 自転車の安全対策の現状

1 自転車走行環境の現状

市川市内の自転車歩行者道指定路線等は、次のとおりです。

図15 自転車歩行者道等指定路線図



2 駐輪場の整備状況

1) 駐輪場の整備

市内の駐輪場の整備状況については以下のとおりです。

表8 自転車等駐車場整備状況

①有料施設 9 駅 29 施設

場所	施設数	延床面積 m ²	整備台 数
市川駅	5	7,040.57	5,240
八幡3駅	11	10,619.41	7,780
下総中山駅	1	1,620.00	1,400
市川大野駅	5	2,592.87	2,230
行徳駅	2	5,572.00	5,180
南行徳駅	3	1,934.69	1,490
妙典駅	2	2,500.00	2,533
合計	29	31,879.54	25,853

②無料施設 10 駅 3 バス停 19 施設

場所	施設 数	延床面積 m ²	整備台数
市川駅	2	3,715.00	2,450
八幡駅	2	3,781.70	3,130
原木中山駅	1	1,419.42	880
行徳駅	2	1,368.58	1,200
南行徳駅	2	1,956.60	1,680
二俣新町駅	2	1,022.00	1,020
市川塩浜駅	2	1,539.00	1,530
国府台駅	2	406.73	350
北国分駅	1	807.00	500
国分高校ハ ス停	1	153.35	80
国分バス停	1	255.21	170
一本松ハ ス停	1	38.95	30
合計	19	16,463.54	13,020

③無料自転車置場

場所	施設数	延床 面積 m ²	整備台数
市川真間駅	1	210	210
国分高校 バス停脇	1	49	60

※八幡3駅とは、JR 本八幡駅、都営新宿線八幡駅、京成八幡駅、の3駅を表す。

表9 歩道等を利用した自転車置場設置状況

[総武線市川駅]

設置場所	設置台数	形態	料金	備考
第1自転車置場	140台	平置き	無料	ダイエー横 アイアイロード内
第2自転車置場	97台	平置き	無料	市川グランドホテル横 アイアイロード内
計	237台			

[東西線南行徳駅]

設置場所	設置台数	形態	料金	備考
第1自転車置場	63台	機械ラック式	2時間無料 その後8時間毎に1 00円	ロータリー
第2自転車置場	117台	〃	〃	行徳駅寄り高架 脇
第3自転車置場	42台	〃	〃	市民センター前
第4自転車置場	45台	〃	〃	今井橋通り側
第5自転車置場	450台	平置き	無料	第3駐輪場脇
計	717 台			

(機械式設置台数計：267台)

表89の主要駅 合計台数

JR市川駅…7,927台

八幡3駅周辺…10,910台

東西線行徳駅…6,380台

東西線南行徳駅…3,887台

2) 買物客用の駐輪場の整備

(1) 買物客用の駐輪場の現状

① 条例に基づく商業施設の駐輪場の整備

買物客用の駐輪場は、商業施設が整備するのが原則です。

そのため、市では、「市川市自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例（平成5年6月施行）」で、建物の新築、あるいは増築する際に、その面積や用途に応じて、駐輪場の整備を義務付けています。

これにより、商業施設に付帯する駐輪場は徐々に整備されてきましたが、対象外となる小規模事業者による買物客用駐輪場の整備はなかなか進まないのが現状です。

②買物客等が利用できる市営駐輪場

そこで、市営駐輪場に「日中の駐輪機能」をもたせ、不特定多数の方が、自由に利用できるようにした駐輪場である「第5種駐輪場」を設置することとしました。

市川市では、これまで通勤通学自転車の放置自転車対策に取り組んできましたが、駐輪場の整備が整った地域について、「第5種駐輪場」を設置することとし、平成19年2月に供用開始した「市川第7駐輪場」に続いて、平成21年3月に「八幡第10駐輪場」に、そして同年4月に「八幡第5駐輪場」の一角に《第5種料金》適用区画を設け、買物客用自転車の受け入れを図っています。

図16、図17参照

③駐車料金

《第5種料金体系》は、“最初の2時間までは無料。その後2時間ごとに100円を徴収”する料金体系です。

2時間の無料時間帯は利用者アンケートの結果を踏まえて定めたもので、2時間を超過した場合に有料にしたことで、高い回転率で駐輪場が利用されるようになりました。

(2) 今後の方針

買物客が短時間とは言え自転車を駐輪場にとめずに路上駐輪（放置）することは、結果的に、通勤通学自転車の放置を増やす可能性が高いことなどから、今後も必用に応じて、第5種駐輪場を整備し、放置自転車対策を推し進めてまいりたいと考えています。

図16 市川第7駐輪場位置図

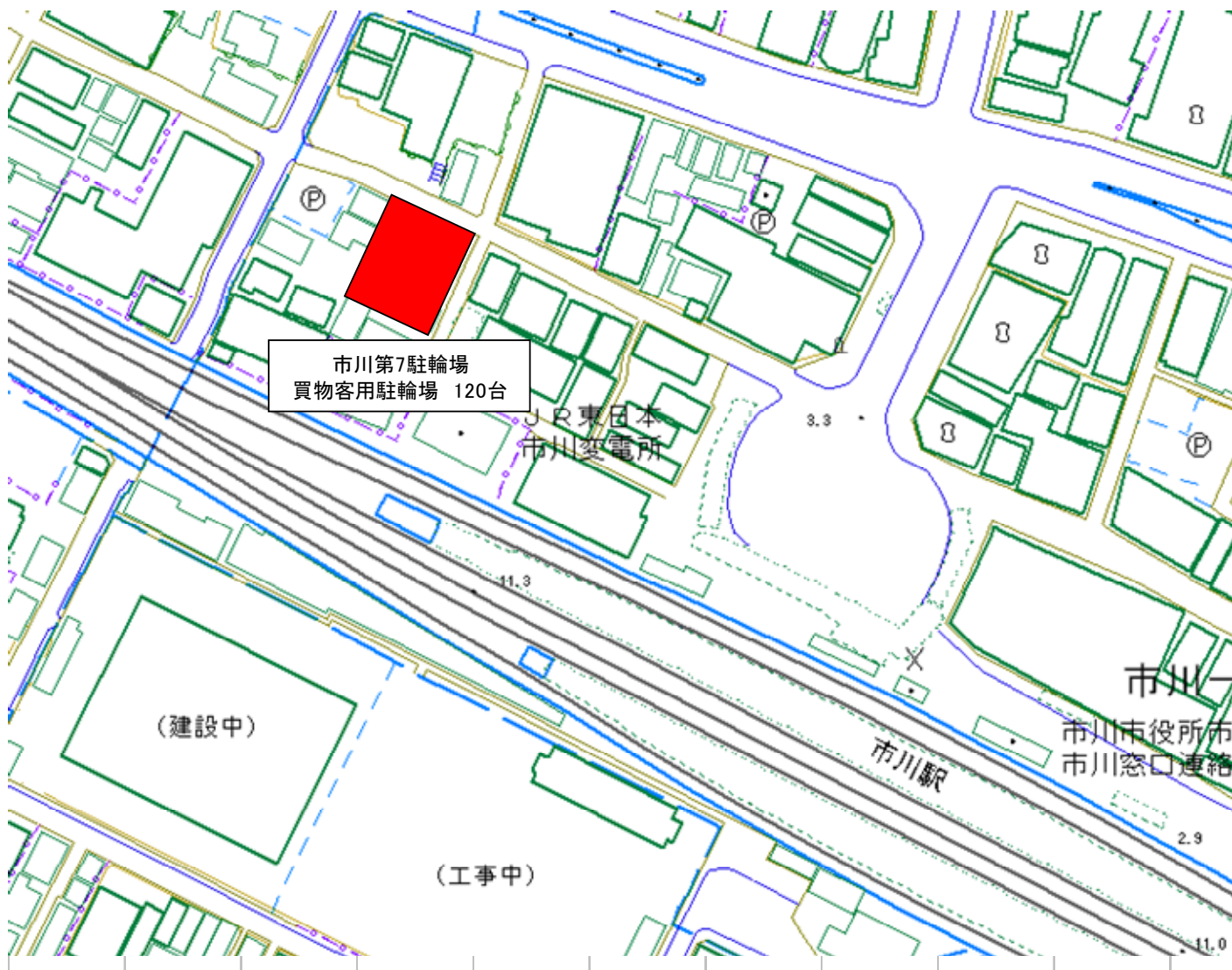
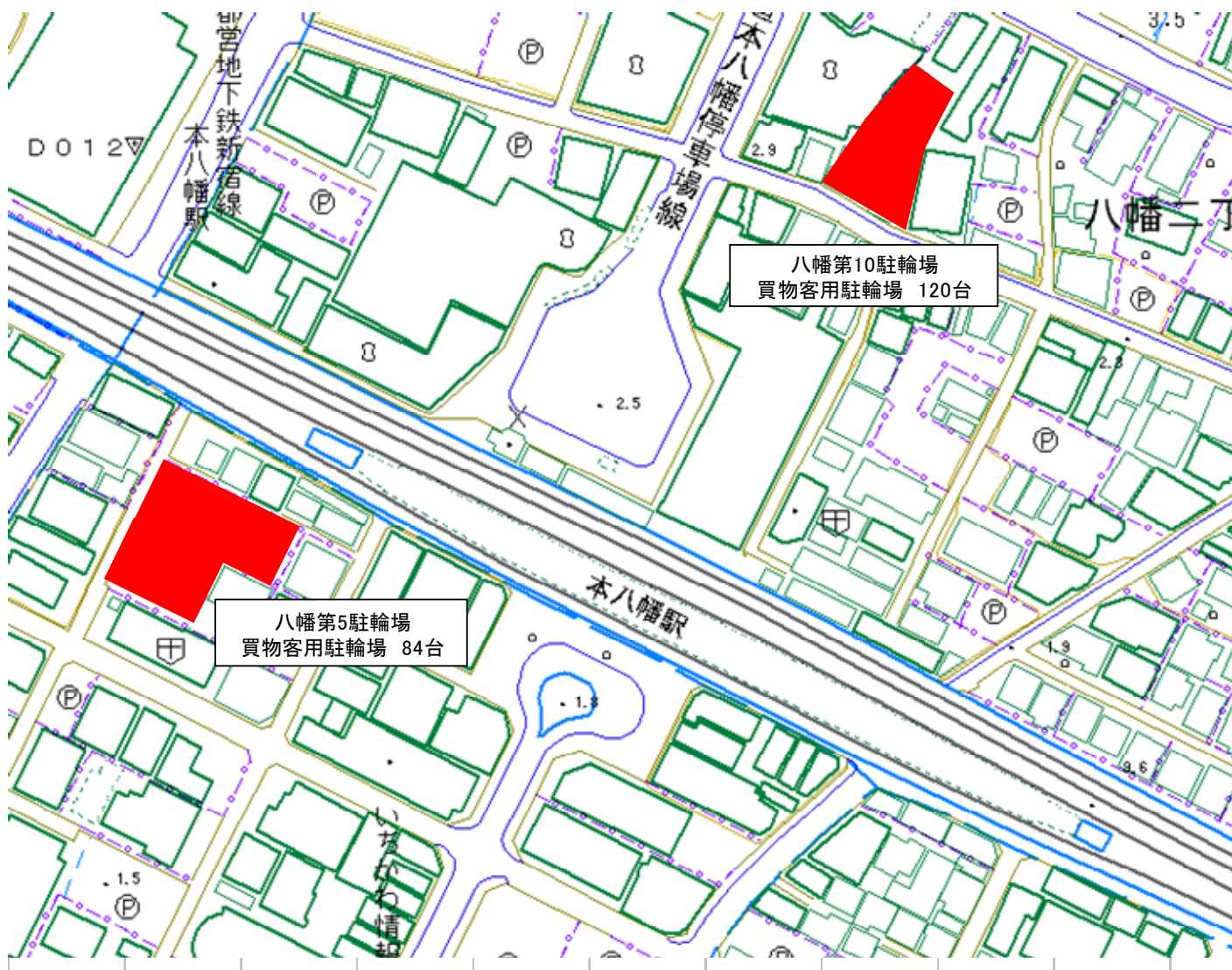


図17 八幡第5、第10駐輪場位置図



3 放置自転車の現状と対策

1) 放置自転車の現状

表 10 は平成 16 年度以降の放置自転車と処分の状況です。

平成 16 年度以降、一日当たりの放置台数は、毎年減少しております。また、放置自転車の引き取り率は、平成 16 年度以降、概ね減少する傾向にあります。

表 10 放置禁止区域の指定のある駅周辺の放置自転車と処分の状況

年 度	一日あたり の放置台数	撤去台数	引渡台数	引取率%	破砕台数	売却台数	リサイクル 台数
16	5,125	21,690	7,315	33.7	21,166		1,102
17	4,215	18,032	5,200	28.8	12,994		1,184
18	3,996	14,824	3,853	26.0		14,994	682
19	3,551	13,751	3,699	26.9		14,453	560
20	2,657	11,824	2,509	21.2		11,373	388

※数字は、市川、八幡、市川大野、妙典、行徳、南行徳の各駅の合計。※「一日当たりの放置台数」は、各年度 1 1 月の晴天の平日午前 1 1 時に計測。 ※破砕及び売却台数は放置禁止区域外で撤去した自転車を含む。

2) 放置自転車対策

市川市では、放置自転車対策として、リサイクル自転車を無料で貸し出すレンタサイクルを行っています。「通勤通学者用レンタサイクル」は登録制であり、利用者は申請・登録を経た方に限られます。正利用とは自宅から駐輪場までの道程を想定したもので、逆利用とは駐輪場から通勤・通学先までの道程を想定したものです。正利用で用いた自転車を逆利用の方が利用することで、1 台の自転車を 2 人で使うことができます。一方の「街かど回遊レンタサイクル」は主要駅にて行っているものであり、利用者が限定されていないものです。こちらは 1 日だけの貸出で、登録制ではありません。

(1) 通勤通学者用レンタサイクル (コンピュータ管理の社会実験)

表 11 通勤通学者用レンタサイクル

年度	駐輪場	設置台数	正利用	逆利用	利用件数	一日平均
20	市川第 7	100	59	82	33,517	91
	国府台	25	7	22	4,369	11

※平成 19 年 2 月 1 日開始。

(2) 街かど回遊レンタサイクル

表 12 街かど回遊レンタサイクル

年度	設置台数	利用台数	年間利用日数	利用日数 1 日あたり
20	80 台	15,775 台	360 日	44 台

※平成 18 年 11 月 3 日開始。

4 自転車の交通安全教育等

1) 小学校における交通安全教育

小学校における自転車の安全利用のための交通安全教育は、小学3年生または4年生を対象としており、4人一組の体制で行っています。

4人のうち正職員が1名、そして非常勤の職員3名という構成で、主に4月から7月の1学期の午前の2時間目に小学校において実施しています。

実際には、このほか、3時間目に1年生を対象にした「道路を安全に歩くための歩行安全教室」も行っています。

平成20年度中の自転車に関する指導の実績

・小学生(3年生または4年生) 40校 3,910人

(1) 自転車安全利用五則について

自転車安全利用五則は、子供には分かりにくい言葉も多く含まれているので、なるべく易しい言葉を使って説明するようにしています。

(2) 各種標識について

①横断歩道

平成20年6月1日に改正道路交通法が施行され、自転車に乗ったまま横断歩道を渡ってよいということになりました。

しかし、指導の場では、歩行者と児童の安全を考慮し、横断歩道上ではなるべく自転車を押して渡るように指導をしています。

②自転車横断帯

自転車横断帯のある場所では自転車に乗ったまま通行することが出来ますので、横断歩道ではなく自転車横断帯を進むように指導しています。

併せて、この自転車横断帯を渡る際に、右左折してくる自動車に十分注意をするように指導しています。

また、横を歩く歩行者にも十分注意するように指導しています。

③一時停止

自転車は歩行者の仲間ではなく、軽車両という車の仲間であることを説明した上で、「一時停止」は、自転車も絶対に守らなければいけない標識であること、及び「飛び出し」を絶対にしないように指導しています。

④学校・幼稚園・保育園等あり

「学校・幼稚園・保育園等あり」の標識は、付近に子どもがいる恐れがあることから、車両の運転手に対して注意を促すためのものです。

この標識は直接児童に関係するものではありませんが、先の「横断歩道」の標識と「一時停止」の標識、そしてこの「学校・幼稚園・保育園等あり」の標識を並べ、児童に見せます。

これらの標識はそれぞれ、青・赤・黄色となっているので、信号と同じ色であると同時に、赤は危険、青は気をつけて行動する、黄は注意、というように意味も似ているということを児童に説明しています。

(3) 自分の身体にあった自転車の選び方

「自分の身体にあった自転車の選び方」では、学校から借りた大人用の自転車を使い、指導員が見本を見せながら説明しています。

実際には、足がきちんと着き、かつ跨った状態でハンドルを動かした時に膝にハンドルが当たらない自転車を選ぶことを指導しています。

(4) 正しい発進の方法

「正しい発進の方法」も指導員が自転車に乗車して、見本を見せます。

具体的には、最初に自転車の左側に立ち、右の後方を確認します。

それから自転車に跨りますが、このとき、右足を上にしてペダルに乗せ、左足を地面に着けるといふ姿勢で乗るように指導をしています。

最後にもう一度右後方を確認して発進する、というのが指導している正しい発進の方法です。

(5) 模擬コースを使った自転車実技

「模擬コースを使った自転車実技」ですが、これは最初に指導員が見本を見せ、その後、児童にコースを走ってもらいます。

見本では正しい発進の方法を実践したあと、コースに出ます。

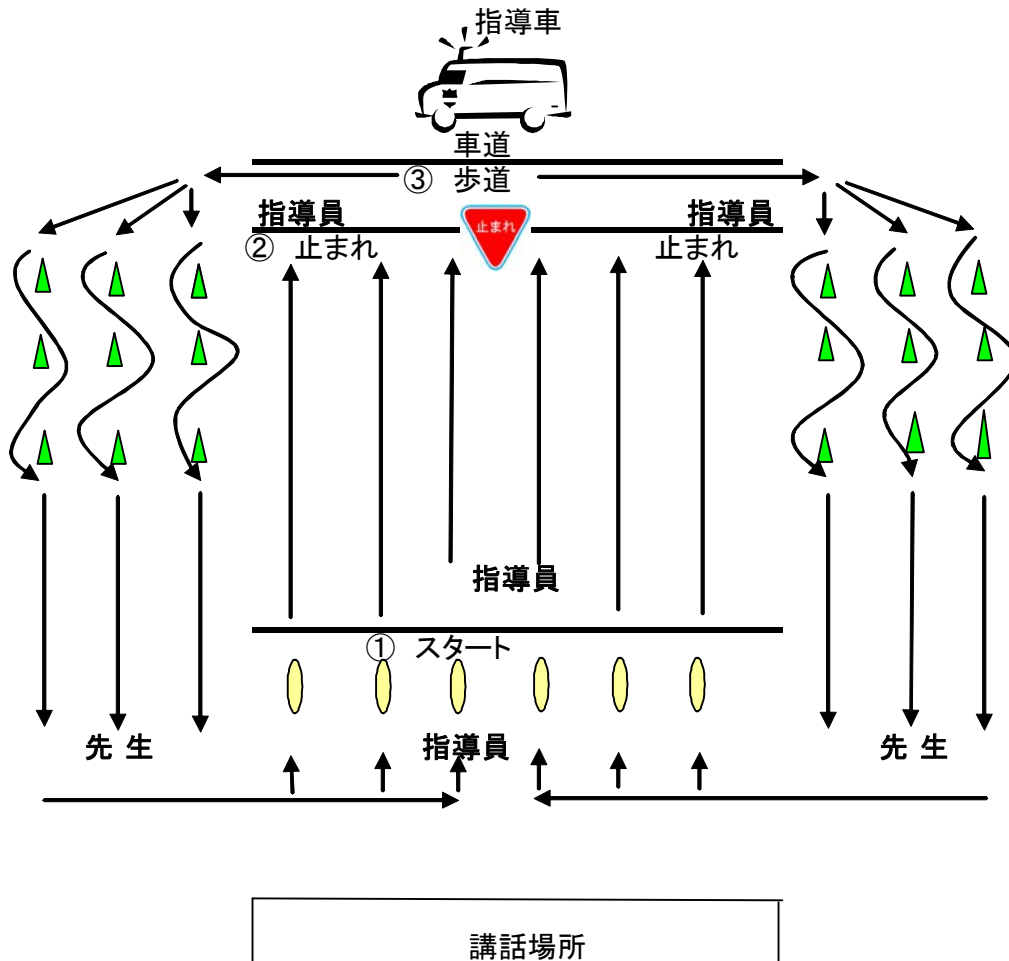
コースはp 26のとおり、まずまっすぐ進んだ後、一時停止で一旦止まり、歩道に出た後、車道寄りを通り、※スラロームを通過して戻る、という流れです。

(6) 確認クイズ

「模擬コースを使った自転車実技」と「確認クイズ」を並行して行っています。

クイズはp 27を参照して下さい。

自転車安全教室コース図



* 講話場所は、児童が眩しくならないよう、当日現地にて、向きを決めさせていただきます。

<指導のポイント>

- ① 発進の仕方 (右足ペダル、左足地面、右肩後方確認)
 - ② 一時停止 (" 、 " 、左右の安全確認、発進時右肩後方確認)
 - ③ 歩道走行 (車道寄りの端を走る)
- * スラロームでハンドル操作の練習

子ども自転車 運転免許教室クイズ

正しいものに○、ルール違反には×をつけよう。

1ベルを鳴らして歩行者を追い抜いて行った。



答え

2ヘルメットをかぶってから自転車に乗る。



答え

3止まれ標識があっても、自転車は止まらなくてよい。



答え

4灯りのあるところでは、夜でもライトをつけなくてよい。



答え

5友達を後ろに乗せて家まで送った。



答え

6クイズをしながら、並んで走った。



答え

7友達と自転車で競走した。



答え

8自転車は、自動車と同じ仲間。



答え

8問正解



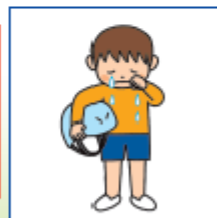
知っているんだから、交通ルールは守ろうね。

4〜7問正解



もう一回おさらいしよう。

0〜3問正解



このままじゃ自転車に乗るのはあぶないよ。交通ルールをしっかり覚えよう。

じ てん しゃ あん ぜん
自転車は安全ルールを
 まも たの の
守って、楽しく乗ろう！ 

1 歩道は歩行者優先。歩いている人に道をゆずろう。



どうしてかな？ 歩道はもともと歩く人のための道。歩いている人にぶつかったり、じゃまになってはいけないからだね。

2 ヘルメットをかぶろう。



どうしてかな？ 転んだときやぶつかったときに、ヘルメットは頭を保護してくれるから、天けがを防げるんだよ。忘れずにかぶろうね。

3 交差点では信号を守ろう。必ず安全確認をしよう。



どうしてかな？ 信号を守らないと事故をおこすよ。事故をおこすと、自分がけがをするばかりでなく、ほかの人にもけがをさせてしまうからだね。

4 夜は必ずライトをつけよう。



どうしてかな？ 前が見えなくて自分が危険だし、車やほかの人からあなたの自転車が見えなくて危険。大きな事故になりやすいんだよ。

5 二人乗りは禁止。並んで走るのも禁止。



どうしてかな？ 二人乗りだとバランスをくずして転んだり、ほかの人にぶつかったりするよ。並んで走るのも、ほかの人がめいわくをするし、おしゃべりに夢中になって、事故をおこしやすいからだよ。

6 中学生になったら原則として「車道通行」



どうしてかな？ 自転車は車の一種なんだ。だから、中学生になったら、原則として車道の左端を走ることになるんだよ。

●保護者の皆様へ●

交通事故の2割が自転車事故、自転車安全利用五則を守りましょう。

 自転車は、車道が原則、歩道は例外

 車道は左側を通行

 歩道は歩行者優先で、車道寄りを行行

 安全ルールを守る

乗車位置、二人乗り・並走の禁止、車道はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止、安全確認

 子どもはヘルメット着用

<保護者の方へ> 平成10年の法律改正で、保護者が子どもにヘルメットをかぶらせる努力義務がつけられました。



不許複製

2) 高等学校における交通安全教育

高校生に対する交通安全講話は以下のとおりです。

平成 20 年度中の自転車に関する指導の実績

- ・ 高校生(1校のみ) 772人

(1) 自転車安全利用五則、各標識について

高校生に対する交通安全講話のうち「自転車安全利用五則」と「各標識」の説明については、小学生に対する指導とほぼ同様です。違いは、「学校・幼稚園・保育園等あり」の標識を見せないことです。

(2) 違反と罰則について

小学生への指導との違いは、「違反と罰則について」を説明することです。「自転車安全利用五則」「安全ルールを守る」の中の飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間のライト点灯、信号の遵守、交差点での一時停止と安全確認、などの項目の罰則について主に説明しています。

講話の時間は 10 分間しかないので、以上の説明を行って終了となります。これ以外に、市川警察署から交通事故等についての講話と市自転車対策課より、駐輪場等について説明をしています。

3) 交通安全啓発

(1) 広報及び自治会回覧による周知

平成 20 年 6 月 1 日から改正道路交通法が施行されたことに伴い、自転車の通行ルールが変更されましたので、市では広報や自治会回覧で、市民の皆様にその内容をお知らせし、交通ルールの普及に努めています。

なお、交通ルールについては、次頁(4)自転車の交通ルールの基本、(5)平成 20 年 6 月 1 日改正道路交通法施行(自転車の通行ルールの変更)参照

(2) 交通安全運動期間中の啓発

春・夏・秋・冬の交通安全運動期間中に市では、警察、交通安全協会、交通安全母の会、自転車商協同組合など交通安全団体と協働で、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルトの着用の徹底、悪質な違反や危険運転の防止とともに自転車の安全利用の推進のための啓発活動を実施しています。

具体的には、主要四駅周辺（JR 総武線市川駅、本八幡駅、東京メトロ東西線の行徳駅、南行徳駅）等において、自転車安全利用五則等のちらしと反射材等の啓発物資を配布しています。

また、自転車商協同組合員は、自転車の点検を実施しています。

表 13 期間を定めて行う交通安全運動

運動名	期間（例年ほぼ同じ）
春の全国交通安全運動	4月6日から4月15日
夏の交通安全運動	7月20日から7月31日
秋の全国交通安全運動	9月21日から9月30日
冬の交通安全運動	12月10日から12月31日

（3）毎月の啓発活動

毎月15日は「自転車安全の日」と定められています。

市では警察をはじめ交通安全団体と、その毎月15日前後に、市では警察署や交通安全協会、交通安全母の会等の交通安全団体と協働で駅周辺等で自転車安全利用五則や反射材などの啓発物資を配布しています。

その啓発活動の中で自転車商協同組合員は、自転車の点検をしています。

（4）自転車の交通ルールの基本

自転車安全利用五則（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

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

（5）平成20年6月1日改正道路交通法施行（自転車の通行ルールの変更）

①歩道通行要件の明確化

自転車が歩道通行できるのは

ア. 「歩道通行可」の標識等がある場合

イ. 次の方が運転する場合

- ・ 児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）
- ・ 70歳以上の高齢者
- ・ 内閣府令で定める障害（視覚・聴覚等の障害、音声・言語等の機能障害、肢体不自由など）のある身体障害者

ウ. 車道又は交通の状況に照らして、やむを得ないと認められる場合

- ・ 道路工事や連続した駐車車両などのため車道の左側端の通行が困難
- ・ 自動車等の交通量が著しく多く、道路幅が狭いなどのため、自動車等との接触の危険がある・・・等

（しかし、自転車は車の仲間なので、歩道は歩行者優先で通行しなけ

ればなりません。)

②歩行者用信号機のある横断歩道通行

自転車は、歩行者用信号機のある横断歩道を通行できます。

(ただし、横断歩道では、歩行者の通行を妨げる恐れのあるときは、自転車を押して渡りましょう。)

③子どもの乗車用ヘルメット着用

13歳未満の子どもを自転車に乗車させるときは、保護者はヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。

(6)平成21年7月1日改正千葉県道路交通法施行細則施行(自転車の通行ルールの変更部分)

①自転車の乗車人員に関する規定の改正

幼児(6歳未満)2人を乗せて、安全基準を満たした自転車を運手することができるようになりました。

②自転車運転者の遵守事項に関する規定の改正

○傘差し運転等の禁止

傘差し運転など、視野を妨げたり不安定になるような危険な運転が禁止されています。

○携帯電話等使用禁止

自転車乗車中に携帯電話等(携帯音楽機器含む)を手で保持して通話や操作、表示された画像を注視することが禁止されています。

○ヘッドホン等使用禁止

周囲の音が聞こえないような音量で音楽等を聞くのは危険なので、禁止されています。

5 自転車の点検整備・保険

1) 自転車の関係する事故での損害賠償の事例

(1) 携帯電話の画面に気を取られ無灯火自転車で歩行者に衝突した事故

夜、高校1年生の女子がライトをつけずに自転車で走行中、携帯電話を使用してその画面に気を取られ、前方の歩行者に気づかないまま衝突し、転倒させて歩行困難となる後遺障害を負わせた。

損害賠償 5000万円

(2) 歩道を通行中、高齢歩行者に接触する事故

中学3年生の男子が自転車の通行が禁止されている幅2mの歩道を自転車で通行しているとき、ハンドルが高齢歩行者に接触し、転倒させて大腿骨骨折などの重傷を負わせた。

損害賠償 458万円

(3) 傘さし運転をして自転車と出会い頭に衝突した事故

雨の日、高校1年生の女子が自転車で傘をさして前かがみでT字路交差点に進入したため、交差点を進行してきた自転車と出会い頭に衝突し、左

大腿部骨折の重傷を負わせた。

損害賠償 505 万円

(4) 一時停止せずに進行し、乗用車と出会い頭に衝突した事故

高校2年生の男子が一時停止の標識を守らずに見通しの悪い交差点へ飛び出し、交差道路を走行してきた漫然運転の乗用車と出会い頭に衝突して重症を負った。

受け取るはずの賠償金 50%減

(以上(1)から(4)の事故の事例：自然社のパンフレットより引用)

2) TSマーク制度

TSマーク制度は、上記のような「自転車事故の防止」及び「自転車の安全利用の促進」を図るために、昭和53年の道路交通法の一部改正に伴い、自転車安全対策の一環として、昭和54年に警察庁の指導により創設されたものです。

TSとはTRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったもので、年に1回、自転車安全整備店で点検・整備を受けると、その印として自転車に貼付されます。

市では、最近では平成21年2月14日の広報でTSマーク付帯保険の記事を掲載していますし、警察等交通安全団体と協働で毎月15日前後に行っている自転車キャンペーンで配布しています。

(1) TSマークの種類と付帯保険の補償内容

TSマークには2種類あり、それぞれの補償内容は表14の通りです。

表14 TSマークの種類と付帯保険の補償内容

TSマーク種別	第1種TSマーク (青マーク)	第2種TSマーク (赤マーク)
傷害保険	○ 入院15日以上 一律1万円 ○ 死亡・重度後遺障害(1~4級) 一律30万円	○ 入院15日以上 一律10万円 ○ 死亡・重度後遺障害(1~4級) 一律100万円
賠償責任保険	○ 死亡・重度後遺障害(1~7級) 限度額1000万円	○ 死亡・重度後遺障害(1~7級) 限度額2000万円

(2) TSマーク貼り付けに要する費用

TSマーク制度(自転車安全整備制度)の所管である(財)日本交通管理技術協会によりますと、TSマークの点検費用は、1,000円~2,000円程度であるとのことでした。

TSマークは、青と赤の2種類がありますが、店によってマークの色が異なりますので、点検整備を受ける前に店で確認してください。

(3) TSマーク保険の有効期間

保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検・整備を受けた日から1年間です。期限がきたら、また点検・整備を受けて更新できます。

(4) TSマーク制度の自転車事故防止効果

TSマーク制度は、点検整備による安全な自転車の利用促進を図ることによって、自転車の事故防止に大きく貢献しています。

例えば、TSマークを貼付している自転車と貼っていない自転車の事故（事故率）を平成18年の統計により比較しますと、TSマークを貼り付けた自転車の死亡事故は約104,378台に1件ですが、全自転車の死亡事故は約69,328台に1件発生しています。全自転車の死亡事故率は、TSマーク貼付自転車の死亡事故率の1.5倍高くなっています。

資料：(財)日本交通管理技術協会の「TSマーク」のQ&A

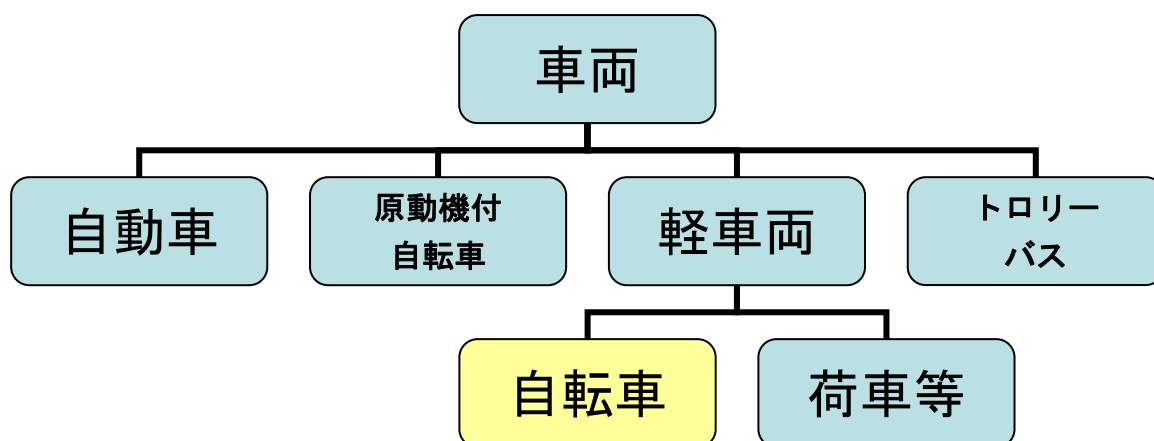
6 自転車の違反に対する指導・取締りについて

1) 自転車の道路交通法上の位置づけ

道路交通法上、自転車は図18のとおり自動車、原動機付自転車等と同じく車両に位置づけられており、他の車両と同様、車道を通行することが原則とされています。

しかし、自転車の車両としての位置づけについては、市民の理解が必ずしも十分でない現状にあります。

図18 道路交通法上の車両



○道路交通法 第2条 第1項抜粋

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。

2) 道路交通法の罰則

(1) 自動車や原動機付自転車等の罰則

自動車や原動機付自転車等は、道路交通法第125条の規定により、駐車違反等軽微な交通違反の場合は、期限内に反則金を納付することで、交通違反に対し裁判による審判を受けることが免除されます。

酒気帯び運転をはじめ重大な交通違反の場合には、起訴されて裁判で争うこととなります。

(2) 自転車の罰則

これに対し、自転車については、反則金制度の規定がないため、起訴されて裁判で争わなければなりません。

この裁判で有罪の場合には罰金等が科せられます。

この罰金等は刑事罰であり、反則金とは違って、禁固刑または懲役刑と同一線上にある重度な処分、前科となるものです。

そのため、警察では、自転車利用者による交通違反に対し、指導警告票を交付するなどして街頭指導を行うことを基本としています。

特に、悪質・危険な交通違反に対して検挙措置を講じているのが現状です。

(参考文献：元田良孝・宇佐美誠史 わが国の自転車交通の計画面に関する一考察 第37回土木計画研究発表論文集、2008年6月)

(3) 自転車の厳罰化の可能性

仮に厳罰化が可能だとしても、自転車は通勤・通学をはじめ買物やレジャーなどの利用実態が多種多様であり、老若男女を問わず幅広く利用されていますので、取締りの要件や担保等を勘案しますと、その実現性や効果については、疑問が残ります。

(4) 自転車の交通ルール・罰則一覧

自転車の交通ルール及び罰則のうち自転車安全利用五則に関する部分は、表 15 のとおりです。

表 15 自転車の交通ルール・罰則一覧表 (例)

交通ルール	根拠法令	罰 則
①車道と歩道の区別のあるところは、車道通行が原則	道路交通法第 17 条第 1 項	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
②車道は左側を通行	道路交通法第 17 条第 4 項	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
③左側寄り通行等	道路交通法第 18 条第 1 項、第 2 項	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
④歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行	道路交通法第 63 条の 4 第 2 項	2 万円以下の罰金又は科料
⑤飲酒運転は禁止 ※酒に酔って運転した場合	道路交通法第 65 条第 1 項	5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
⑥二人乗りは禁止 (16 歳以上の運転者が 6 歳未満の幼児を幼児用座席に 1 人乗せる場合を除く)	道路交通法第 55 条第 1 項 道路交通法第 57 条第 2 項	5 万円以下の罰金 2 万円以下の罰金又は科料
⑦並進は禁止 (並進可の標識のある場所以外では、並進禁止)	道路交通法第 19 条 道路交通法第 63 条の 5	2 万円以下の罰金又は科料
⑧夜間はライトを点灯 〔夜間は、前照灯及び尾灯(又は反射器材)をつける〕	道路交通法第 52 条第 1 項	5 万円以下の罰金
⑨信号を守る	道路交通法第 7 条	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
⑩交差点での一時停止と安全確認	道路交通法第 43 条	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

3) 自転車に係る交通指導・取締りの現状

(1) 自転車の交通指導・取締りの強化

自転車利用者のルール遵守を担保するためには、ルールに関する交通安全教育と併せて、その違反に対しては、現場における指導や取締りを行うことが必要です。

警察庁では、自転車に係る事故の多発や自転車利用者の交通マナーの悪化等の情勢を受け、平成18年4月、自転車利用者に対する交通指導取締りの強化の方針を示しました。

(2) 検挙措置を講ずる場合

具体的には、街頭における指導警告活動をより強化するとともに、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を継続するなど、以下のような悪質性の高い交通違反については、積極的な検挙措置を講ずることとしています。

(例)

- ・信号無視、一時不停止、通行区分違反等で交通の具体的危険を生じさせたもの
- ・蛇行運転等により客観的に明らかな酒酔い運転
- ・二人乗り、無灯火等で警察官の警告抑止に従わず、違反行為を継続したもの

(3) 自転車の指導警告件数

①平成17年の指導警告件数

表16のとおり平成17年中の指導警告票交付件数は1,127,331件です。違反の内訳は、無灯火運転が365,379件(32.4%)で最も多く、2番目が二人乗り運転で335,874件(29.8%)などとなっています。

②平成18年の指導警告件数

また、平成18年中の指導警告交付件数は1,451,353件であり、違反の内訳は、平成17年同様、無灯火が507,005件(34.9%)で最も多く、2番目が二人乗り自転車で409,103件(28.2%)となっています。

③指導警告件数の増加

指導交付件数の合計は、警察庁によると平成18年4月の自転車利用者に対する交通指導取締りの強化の方針を受けて、平成18年は平成17年より324,022件増えています。

警察庁のホームページによると平成20年の指導警告票の件数は、2,188,646件ですので、平成17年の件数の約1.9倍に増加しています。

表 16 平成 17 年、18 年中の全国の自転車に係る指導警告票交付件数

違反別	交付件数		比率 (%)	
	17 年	18 年	17 年	18 年
無灯火	365,379	507,005	32.4	34.9
二人乗り	335,874	409,103	29.8	28.2
信号無視	81,379	105,851	7.2	7.3
一時不停止	82,103	93,439	7.3	6.4
歩道通行者に危険 を及ぼす違反	100,710	122,829	8.9	8.5
その他	161,886	213,063	14.4	14.7
合計	1,127,331	1,451,353	100.0	100.0

(資料：警察庁)

(4) 軽車両の検挙件数

①平成 17 年の検挙件数

表 17 のとおり、平成 17 年の自転車を含む軽車両の検挙件数の内訳のうち、1 番多いのは、指定場所一時不停止の 1 1 1 件 (34.0%)、2 番目が信号無視の 1 0 5 件 (32.2%)、3 番目が乗車 積載違反の 3 6 件 (11.0%) となっています。(その他は除きます。以下同じ)

②平成 18 年の検挙件数

平成 18 年の検挙件数の内訳のうち 1 番多いのは、指定場所一時不停止の 1 9 0 件 (32.5%)、2 番目は、信号無視の 1 0 5 件 (17.9%)、3 番目は乗車積載違反の 8 9 件 (15.2%) となっています。

③平成 19 年の検挙件数

平成 19 年の検挙件数の内訳のうち 1 番多いのは、乗車 積載違反の 2 6 7 件 (32.8%)、2 番目が信号無視の 2 0 7 件 (25.4%)、3 番目が指定場所一時不停止の 1 4 0 件 (17.2%) となっています。

④平成 20 年の検挙件数

平成 20 年の検挙件数の内訳のうち 1 番多いのが乗車・積載違反で 3 2 3 件 (26.7%)、2 番が信号無視 2 6 2 件(21.6%)、3 番目が遮断踏切立入で 2 4 6 件 (20.3%)、4 番目が指定場所一時不停止で 1 8 6 件 (15.4%) となっています。

⑤検挙件数の増加

警察庁による平成 18 年 4 月の自転車利用者に対する交通指導取締りの強化の方針を受けて、平成 17 年以降、自転車を含む軽車両の検挙件数が毎年大きく増えています。各年の検挙件数の合計は、平成 17 年が 3 2 6 件、平成 18 年が 5 8 5 件、平成 19 年が 8 1 4 件、平成 20 年が 1, 2 1 1 件となっています。

平成 20 年の検挙件数の合計は、平成 17 年の約 3.7 倍に増えています。

また、検挙件数の内訳で最も増えているのは、乗車 積載違反で平成 17 年が 36 件のところ平成 20 年では 323 件で約 9.0 倍に増えています。

表 17 平成 17 年～ 20 年中の全国の軽車両の検挙件数

違反別	検挙件数			
	17年	18年	19年	20年
信号無視	105	105	207	262
通行禁止違反	1	19	23	14
遮断踏切立入 (踏切一時不停止)	—	27	59	246
指定場所一時不停止	111	190	140	186
無灯火	4	12	19	47
乗車 積載違反	36	89	267	323
酒酔い運転	15	33	51	41
運転者の遵守事項違反	3	2	7	4
その他	51	108	41	88
合計	326	585	814	1,211

(資料：警察庁)

○道路交通法第 2 条第 1 項第 11 号抜粋

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。

(5) 市川警察署、行徳警察署の取り組み

千葉県警察では、自転車安全利用対策を効果的に推進するため、警察署単位に「自転車指導重点地区・路線」を計 63 地区・路線（全国では、1827 地区・路線）指定しており、自転車の関係する事故を防止するため同地区・路線を中心に各種キャンペーンや指導・取締りを実施しています。

その中で、市川市内の「自転車指導重点地区」は下記の通りです。

- ・市川警察署 市川一丁目地区、八幡三丁目地区
- ・行徳警察署 新井地区、行徳駅前地区

(千葉県警察本部及び警察庁ホームページより引用)

第3 自転車の安全利用促進に関する提言

自転車は、買物や通勤・通学などの日常生活における交通手段として、あるいはレジャーや業務の手段として多様な用途に利用されており、化石燃料を消費せず、交通渋滞を引き起こさない環境負荷の少ない交通手段です。

その一方で、自転車の保有台数の増加や利用の増加に比べ、自転車道等の自転車専用の走行空間の整備が進まない中で、自転車が当事者となる事故が多く発生していると同時に、自転車利用者のルール違反やマナーの悪さが指摘されています。

そこで、自転車の安全利用促進に関する提言は、

- 1 本市の自転車の利用及び事故の実態を十分踏まえて、自転車走行環境の整備を図る。
- 2 自転車の関係する事故を防止し、自転車の安全利用を促進するため、自転車利用者に対し、交通ルール・マナーの遵守を徹底させる。
- 3 自転車を安全に利用するための意識の向上を図り、市・自転車利用者・関係団体の責務を明確化し、3者が連携することにより、自転車の秩序ある利用の推進、自転車に関する事故の防止、健康で安全かつ快適に利用できる環境を形成することを目的とする自転車安全利用条例の制定を検討する。
- 4 ブレーキが利かないなど整備不良に伴う自転車事故も決して少なくないと想定されることから、自転車の安全利用の促進と自転車事故の防止を図るため、自転車の点検整備を促進する。
- 5 自転車安全利用を促進するための情報発信基地として、駐輪場を活用する。

第4 自転車の安全利用促進に関する提言に向けての具体例

1 自転車の走行環境の整備

- 1) 自転車専用道路、自転車レーンなど自転車が安全に走行できる道路を整備すること。
- 2) 自転車の走行空間を造ることが難しい場合は、自動車よりも自転車を優先させるルールを作ることを検討すること。

2 交通ルール・マナー遵守の徹底

- 1) 指導・取締りの主体は警察であるが、警察官だけでは人手が足りないので、市でも自転車安全利用指導員制度を導入し、警察官のようなユニフォームを着て自転車が集中する駅周辺等において走行中の自転車に指導を行うよう検討すること。
- 2) 放置自転車対策のための街頭指導員がいるので、この街頭指導員を活用し、走行中の自転車に対し指導できないか検討すること。
- 3) 警察官とともに市民が指導に協力する制度をつくり、イエローカードを出すなどして指導する回数を増やすよう検討すること。
- 4) 実際に家庭に入ると親が子供の先生になるので、親にも自転車の交通ルールを教育する機会が必要である。そこで、学校行事にリンクさせて、親子で交通安全教育を受ける場を設けることを検討すること。
- 5) 教習所の模擬コースのような交通公園が市内に2箇所あるので、この交通公園を活用し、実際に自転車を走らせる自転車安全利用講習会の開催を検討すること。
- 6) 自転車を利用する年齢層は子供から高齢者まで幅広いので、小学生だけでなく、中学生、高校生、大人、高齢者など各年齢層に応じた講習会の開催を検討すること。
- 7) 自転車の交通ルール・マナーを向上させるためには、自転車・歩行者だけでなく、自動車の運転者にも道を譲ってもらわないと実現しない。
- 8) 歩道も車道も左側通行を徹底すれば、かなり事故を減らせるので検討すること。
- 9) 道路に自転車注意等の看板を置けば、自転車だけでなく自動車も注意するようになるので、駅周辺等で自転車が集中する道路に看板の設置を検討すること。
- 10) 歩道で自転車を走行させる場合は、「歩行者優先」であるので、この「歩行者優先」を路面表示するなど優先的にPRすることについて検討すること。

3 仮称自転車安全利用条例の制定の検討

- 1) 暴走自転車に対する指導を強化し交通ルールの遵守を徹底させるため、条例の制定を検討すること。
- 2) 条例の実効性を確保するため、携帯電話を使用しながらの運転や酒酔い運転など誰が見ても危険と思われる違反に対し、ルール違反として注意をして、それでもだめなら条例で罰金を科すことについて検討すること。この場合、子供が違反した場合には、即罰金を取るわけにはいかないため、対象年齢を何歳にするかも検討をすること。
- 3) 自転車の安全利用を促進するため、継続して、学校や家庭、自治会などの多方面から交通ルールを教育・啓発するため、交通安全教育・交通安全啓発の施策を条例に盛り込むこと。
- 4) 携帯電話の禁止、酒酔い運転の禁止、傘差し運転の禁止、イヤホン・ヘッドホンで音楽等を聞きながらの運転の禁止等も条例に盛り込むよう検討すること。
- 5) 他の自治体の条例を参考にしながら、条例案を作成すること。
- 6) 出会い頭の事故を減らすため、「歩道での左側通行」の推奨を条例に盛り込むよう検討すること。
- 7) 車道上で、道路交通法を守っている自転車に対しては、自動車も配慮するよう努める旨の規定を条例に盛り込むよう検討すること。

4 自転車の点検整備の促進

- 1) 自転車の点検整備を促進するため、自転車の点検整備と傷害保険・賠償責任保険がセットになっているTSマークの普及を強化・徹底させること。

5 情報発信基地としての駐輪場の活用

- 1) 駐輪場に自転車安全利用五則等の交通ルールを書いた看板を設置し、PRを強化するとともに、駐輪場を自転車の安全利用を促進するための情報発信基地としての活用を検討すること。

第5 自転車の安全利用促進に関する提言に向けての意見

1 自転車の安全利用に係る問題点

1) 指導・取締りの問題点

- (1) 警察が交通違反の指導・取り締まりをするのが望ましいが、人手が足りない。
- (2) 自転車乗車中に交通ルール違反している人は多いが、警察が杓子定規に取り締まりをし、罰しようとする自動車のよう反則金制度がないため多くの人がいきなり刑事罰を受け、罪人（前科者）になってしまう。
- (3) 自転車運転者が、どうせ罰せられないだろうと思って言うことを聞かないというようなモラルハザード（倫理崩壊）が発生している。
- (4) 自転車の走行中の指導が不足している。
- (5) 場合によって車道を走ったり歩道を走ったりと、自転車の位置付けがはっきりしていない。

2) 交通安全教育の問題

- (1) 自転車の交通ルールが市民に浸透していない。
- (2) 自転車利用者が交通ルール・マナーを守らない。
- (3) 子供が交通ルールを守っていても、大人が守っていないことが多い。
- (4) 高齢者が自転車に乗っていると突然止まるなどの問題がある。
- (5) 自転車は自動車の運転と違い交通ルールを学ぶ場所・機会が少ない。

3) 自転車の走行空間不足の問題

- (1) 自転車が安全に走れるような自転車道などの走行空間が整備されていない。

4) 点検整備・保険の問題

- (1) T Sマークの普及・啓発活動が不足している。
- (2) T Sマーク付帯保険の有効期限は1年であるが、更新しない人が多い。

2 自転車安全利用対策

1) 指導・取締り

- (1) 警察官に指導を一所懸命やってほしい。
- (2) 警察官だけでは、人手が足りないので、行政（市）も指導を行うことが必要である。
- (3) 警察官と市民が協働でイエローカードを出すなどして指導する回数を増やせばいいのではないか。
- (4) 市の指導員も警察官と似たような交通指導員のようなユニフォームを着た方が効果があるのではないか。
- (5) 放置自転車対策のための街頭指導員が駅周辺にいたので、この街頭指導員に自転車の走行指導をさせることはできないか。
- (6) 市民が指導に協力できるようになる制度が欲しい。
- (7) 警察が取締りをする前に、行政で指導ができるシステムが必要である。

2)交通安全教育

- (1) 実際に家庭に入ると親が子供の先生になるので、「自転車は車道を走る場合、左側通行だよ」や「交差点では一時停止と安全確認をしようね」といった言葉かけ（交通安全教育）が必要である。
- (2) 学校行事にうまくリンクさせて、親子で交通安全教育を受ける場が必要である。
- (3) 自転車が走れる教習所のような擬似コースが欲しい。
- (4) 大人や高齢者を対象とした交通安全講習会も必要である。
- (5) 学校単位での交通安全講習会では、警察からビデオを借りて先生だけで実施するのも一つの方法である。
- (6) 市による高校への交通安全教育は千葉商科大学付属高校 1 校だけなので、他の高校にも広げるために、市がボランティアに要請して交通安全教育を行ってはどうか。
- (7) 自転車の交通ルール・マナーの向上のためには、自転車・歩行者だけでなく、自動車の運転者にも道を、それなりに譲ってもらわないと実現しない。
- (8) 自転車事故で賠償金が 5 千万円もかかることがあるので、自転車事故を起こせば、人生が変わるということなど、恐怖心を与えて PR することも大事である。
- (9) 歩道も車道も左側通行を徹底すれば、かなり事故は減らせるので、検討してもらいたい。

3)交通安全啓発

- (1) 各家庭に自転車安全利用五則等のちらしを配布してはどうか。
- (2) 学校を利用して、子供経由で親にチラシを配布すれば親も必ず読むのではないか。
- (3) ヨーロッパやアメリカは、自転車に対して積極的に取り組んでいるので事例を参考にすべきだ。
- (4) 駐輪場、街中に自転車安全利用五則等の交通ルールを書いた看板を掲示し、PRを強化するとともに、駐輪場を自転車安全利用を促進するための発信基地として活用する。
- (5) 歩道で自転車を走行する場合は、「歩行者優先」であるので、この「歩行者優先」をもっと優先的にPRをした方がよい。
- (6) 自転車の安全利用についての啓発をする NPO があれば、自治体や警察以外でも啓発に参加できるので、啓発が強化されるのではないか。

4)自転車の走行空間等

- (1) 自転車専用道路など自転車が安全に走行できる道路を整備すべきだ。
- (2) 行徳の今井橋通り（主要地方道東京・市川線）や国道 14 号の千葉市幕

張、美浜あたりで道路の色を変えて自転車レーンを整備しているが、このような自転車の走行空間を増やした方がいい。

- (3) 道路のゼブラを取り除き、自転車レーンを設置する方法もある。
- (4) 自転車専用の信号機を設置すれば、自転車も信号を守らなければいけないと思うのではないか。
- (5) 駅から遠い場所に駐輪場を造れば、自転車が分散して事故の危険が減るのではないか。
- (6) 自転車の走行空間を造ることが難しいのであれば、自動車よりも自転車を優先させるルールを作ることに対応するべきである。
- (7) タイプ1は、自転車道として道路構造令に規定があり、道路管理者はこれを望んでいる。自転車にとっても双方向であり、自動車の進入がないため望ましいが、コストと道路幅員が必要である。
- (8) タイプ2は、自転車専用通行帯を設置するもので、外国では主流である。車道と同じ方向に通行するもので、コストがかからず、理想的である。但し、道路構造令では規定されておらず、道路交通法での指定になる。また、車が駐車してしまうことで通行が阻害されてしまうこともある。
- (9) タイプ3のパターン1は自転車歩行者道であり、歩道が広い場合、歩道の車道側を着色するなどして分離するが、自転車が必ずしも走行空間を守らないことがあり、その境に構造物を設置する例もある。
大阪で分離するため段差をつけたところ転んでしまい、クレームにより撤去してしまった例がある。
- (10) タイプ3のパターン2も自転車歩行者道であり、歩行者の交通量が多い場所では問題である。郊外など歩行者の少ない場所では、有効だと思う。
- (11) タイプ4は、タイプ2に準ずるものであり、法律で指定をしない推奨通行帯である。
- (12) タイプ5は、視覚的に自転車が通行するところを示したものである。

5)点検整備・保険

- (1) TSマークの普及のため、PRを強化・徹底させるべきだ。

6)自転車マナー条例

- (1) 自転車マナー条例を制定し、取締りを強化し、交通ルールの徹底をすべきだ。
- (2) 例えば、携帯電話を使用しながらの運転や酒酔い運転などに対し、条例で罰金を科すとかできないか。
- (3) 誰が見ても危険と思われる違反に対しては、マナー違反として注意をして、それでもだめなら罰金を取るくらいでいい。
- (4) 子供が違反した時に罰金を取るわけにはいかず、その結果、大人からも罰金を取れないようになっていて、という意見もある。
- (5) 傘差し運転を条例で規制する場合、指導しなければならないが、雨の日

に「傘を差さないでください」と指導することは難しい。

- (6) 周囲の状況を見て、傘差し運転が周囲に危険を及ぼすような場所では、注意できると思う。
- (7) 日本では、傘を差して自転車に乗ることが習慣になっているが、ヨーロッパでは、かっぱを着る習慣がある。
- (8) 傘差し運転は、狭い道では危険である。かっぱを着るような習慣をつけさせることが必要だと思う。
- (9) 若い人は、ポンチョは格好が悪いと言って着用しないことが多い。
- (10) 茅ヶ崎の高校で、女子高生がかわいいかっぱをデザインし、着用しているという事例があるので、デザインを工夫すればよいと思う。
- (11) 傘差し運転をやめさせようと思っても、現状では、駐輪場などに濡れたかっぱを干すところ、かっぱを掛ける所がない。
- (12) ヨーロッパでは、職場にかっぱを掛けるスペース、シャワー室がある。単独で規制するのではなく、環境づくりを考えていかななくてはならない。
- (13) 携帯電話の禁止も条例にのせた方がいい。
- (14) 他地区の条例を参考にしながら、まとめていけばいい。
- (15) 条例に出会い頭での事故が多いため、義務ではなく推奨として歩道での左側通行を記載できないか。
- (16) 車道上で、きちんと法律を守っている自転車に対しては、自動車の方も配慮して欲しい。
- (17) 自動車と自転車の関係を整理して、自転車がどこを通行すればよいのかをはっきりさせる必要がある。
- (18) 本八幡駅前、行徳駅前に放置自転車がなくなったのは、指導員のおかげである。今度は、動いている自転車に対して指導が必要である。自転車条例を制定して、いいまちづくりをして欲しい。
- (19) 自転車は、子どもから高齢者まで利用できる乗り物であるため、必ずしも条例で縛ることがいいことであるとは思わない。
継続して、学校や家庭、自治会などの多方面から、ルールを覚えるなどの取り組みを進めて欲しい。
- (20) 市川市は、マナー条例を施行しているが、同時に進めれば自転車だけでなく、マナーを共有していけると思う。