

自転車の安全利用促進に関する提言



平成21年12月

市川市自転車安全利用対策懇談会

目 次

I	自転車の安全利用促進に関する提言.....	1
第1	自転車の安全利用促進に関する提言.....	1
第2	自転車の安全利用促進に関する提言に向けての具体例.....	2
第3	自転車の安全利用促進に関する意見.....	4
第4	懇談会設置要領、懇談会委員名簿、懇談会開催経緯.....	9
II	会議資料.....	12
第1	市川市内の自転車利用の現状と交通事故の状況.....	12
1	自転車保有台数の推移.....	12
2	交通機関分担率.....	13
3	交通事故の状況.....	14
第2	自転車の安全対策の現状.....	26
1	自転車走行環境の現状.....	26
2	駐輪場の整備状況.....	27
3	放置自転車の現状と対策.....	32
4	自転車の交通安全教育等.....	33
5	自転車の関係する事故における損害賠償事例及び点検整備・保険.....	40
6	自転車の違反に対する指導・取締りについて.....	42
7	市民による自転車安全利用対策の取り組み事例.....	48
第3	参考資料.....	51
1	自転車道・自転車歩行者道の種類.....	51

I 自転車の安全利用促進に関する提言

第1 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ある。

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ともに、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る。

そこで、自転車の安全利用を促進するために、次のとおり提言する。

1 交通ルール・マナー遵守の徹底

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。

2 仮称自転車安全利用条例の制定の検討

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。

3 自転車の点検整備の促進

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。

4 情報発信基地としての駐輪場の活用

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。

5 自転車の走行環境の整備

市川市の自転車の利用及び事故の実態を十分踏まえて、自転車が安全・快適に利用できる走行環境の整備を図る。

第2 自転車の安全利用促進に関する提言に向けての具体例

第1の自転車の安全利用促進に関する提言に対応した具体例は、次のとおりである。

この具体例は、市が提言を実現する上で、具体的に何をすればよいかのヒントである。このうち、可能なものは事業として取り組んでいただきたい。

1 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。

2 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し、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) 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。
- 6) 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。

3 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。

4 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活用すること。

5 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。

第3 自転車の安全利用促進に関する意見

市川市自転車安全利用対策懇談会は、平成21年5月から11月まで全部で6回開催し、ワークショップ方式にて自転車安全利用に係る問題点と自転車安全利用対策について懇談会委員間で意見交換を行った。

その主なものは、次のとおりである。

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・取締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をしている人は多いが、警察が杓子定規に取締りをし、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・啓発の問題点

- (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。
- (6) 日本では、自転車が軽車両として認知されてこなかったため、ルールの周知が必要であると思う。

3) 自転車の走行空間不足の問題点

- (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・保険の問題点

- (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、人手が足りないため、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、人生が変わるといったことなどを 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情報発信基地として活用する。
- (5) 歩道を自転車で走行する場合、歩道は「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と。
- (7) 自転車の安全利用に係る問題は、急には改善できないと思うので、自治会や自転車安全利用対策懇談会に参加したメンバーで集まり、行動していきたい。
- (8) 自治会の回覧などを活用すれば自転車のマナーをPRできると思う。
- (9) 現在、警察では県下で毎月15日を自転車の日として「スマートサイクル千葉」という高校生を巻き込む自転車安全利用対策指導を行っている。
県下の高校に依頼をして、高校生が同じ高校生に対して自転車のマナーを指導してルールを守らせるという形で、マナーアップを図る活動を警察で行っている。

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と。
- (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と。
- (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。

(51 ページの 1 自転車道・自転車歩行者道の種類 参照)

- (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る、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か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) 出会い頭での事故が多いため、条例に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。

(15) 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。

(16) 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。

(17) 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。

(18) 自転車は、子供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。

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継続して、進めて欲しい。

(19) 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。

(20) 酒酔い運転等の罰則については、既に道路交通法で罰則があるために二重罰になると思うので、十分な検討をして欲しい。

(21) 条例を先に制定するのか、自転車安全利用五則のようなルールとマナーの周知を徹底させるのを先にするのかの検討が必要である。

(22) 条例を作ることはいいことだと思うが、まず、ルールを知ってもらうことが先である。

(23) 条例と罰則を結びつけることは道路交通法上、難しいので、罰金に結びつけず、指導・警告を重点的に行えばいいと思う。

(24) マナー条例を守ってもらうために、約 150 人のマナー条例の指導員に辞令交付式を行った。同様に自転車指導員に対しても資格を与えることが必要で、指導員報酬の予算化をお願いしたい。

第4 懇談会設置要領、懇談会委員名簿、懇談会開催経緯

1 市川市自転車安全利用対策懇談会設置要領

市川市自転車安全利用対策懇談会設置要領

(設置目的)

第1条 自転車の交通ルール・マナー遵守意識の向上及び自転車の関係する事故を減らすことを目的に、自転車の安全利用の促進について検討するため、市川市自転車安全利用対策懇談会（以下「懇談会」という）を設置する。

(所掌事務)

第2条 懇談会は、次に掲げる事項について、検討を行い、その成果を市長に提言書としてまとめ、報告する。

- (1) 自転車の交通ルール・マナーの周知に関する事項
- (2) 自転車安全利用のための市民と協働で行う事項
- (3) 前2号に掲げるもののほか、自転車の安全利用に係る事項

(組織)

第3条 懇談会は、学識経験者、市川警察署の職員、行徳警察署の職員、千葉県自転車・軽自動車商協同組合市川支部の組合員、市川市交通安全母の会会員、商店街関係者、市民、市内在学の者、市職員をもって構成する。

(座長)

第4条 懇談会に座長1名を置く。

- 2 座長は、委員の中からの互選による。
- 3 座長は、懇談会を代表し、会務を統括する。

(会議)

第5条 懇談会の会議は、座長が招集する。

- 2 座長は、必要と認めるとき、懇談会に関係者の出席を求め、その意見又は説明を聞くことができる。

(任期)

第6条 委員の任期は、平成22年3月31日までとする。

(会議の公開)

第7条 懇談会は、原則として公開とする。ただし、座長は必要に応じ非公開とすることができる。

(事務局)

第8条 懇談会の事務局は、道路交通部交通計画課に置く。

(その他)

第9条 この要領に定めるもののほか、懇談会の運営に関して必要な事項は、座長が、市と協議して定める。

附則

(施行時期)

この要領は、平成21年5月29日から施行する。

2 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

3 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）午後7時～

- ①交通計画課長あいさつ、②メンバー自己紹介、③懇談会座長の選任、④懇談会の進め方、⑤市川市の現状について

第2回 平成21年6月26日（金）午後7時～

- ①自転車の違反に対する指導取締り、交通安全教育・啓発についての説明、②ワークショップ（自転車の交通ルール・マナー周知のための検討）

第3回 平成21年7月24日（金）午後7時～

- ①自転車安全利用対策等の説明、②ワークショップ（自転車安全利用対策の検討）

第4回 平成21年8月28日（金）午後7時～

- ①市川市内の自転車事故の状況、②市川市の自転車安全利用に関する条例の方向性について、③自転車の深刻な問題（無策、無法、無知）

第5回 平成21年9月29日（火）午後7時～

- ①（仮称）市川市自転車安全利用条例制定の方向性について、②自転車道ネットワークの構築にあたって、③提言書に向けての意見

第6回 平成21年11月6日（金）午後7時～

- ①自転車の安全利用促進に関する提言の検討

Ⅱ 会議資料

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る。

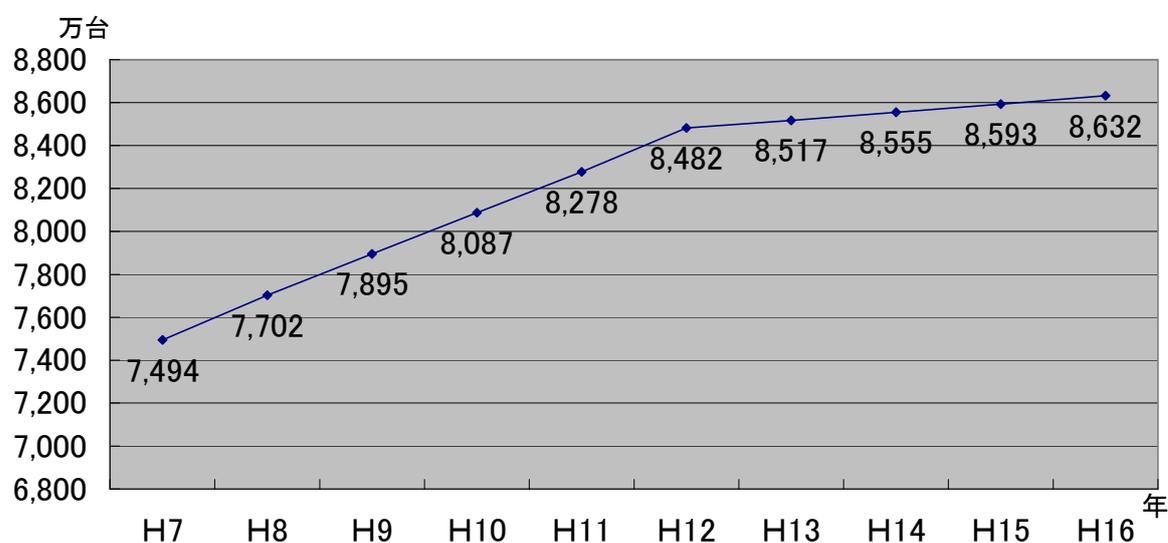
また、性能や形状についてもマウンテンバイクやスポーツタイプのものから、ママチャリ、子供用自転車まで幅があり、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に利用されている。

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る。

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くなっている。

(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。)

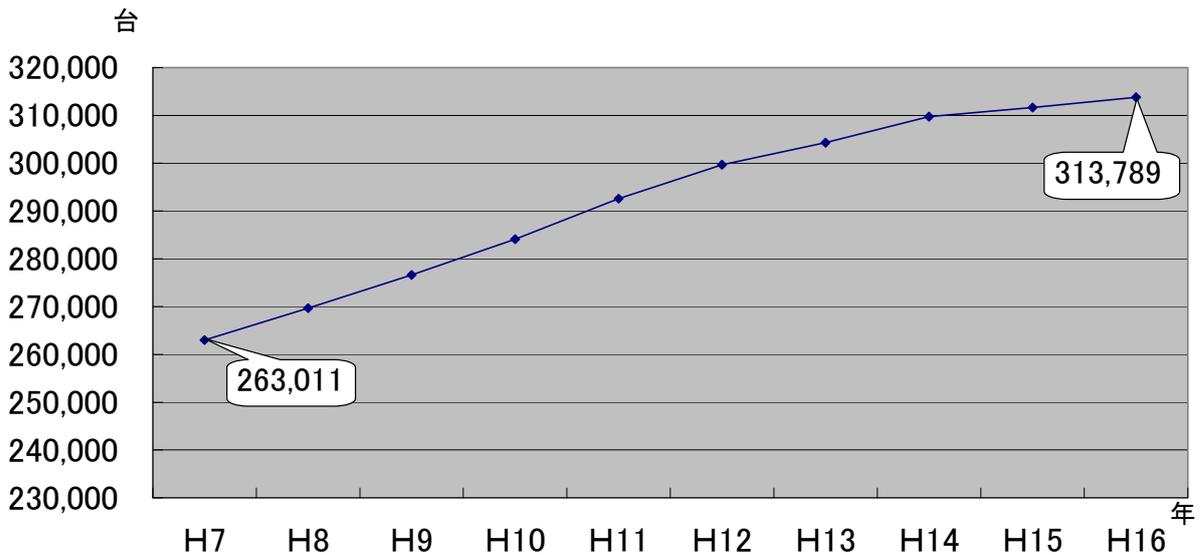
図1 全国の自転車保有台数の推移



(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である。全国の保有台数同様、年々増加しており、平成16年では、約31万4千台で人口一人当たりに換算すると0.68台となり、たいへん多くの自転車がある。

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、徒歩などがある。表1により近隣市の自転車の交通機関分担率を見てみると千葉県（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くなっている。

表1 千葉県・近隣市の自転車の交通機関分担率（平成10年）

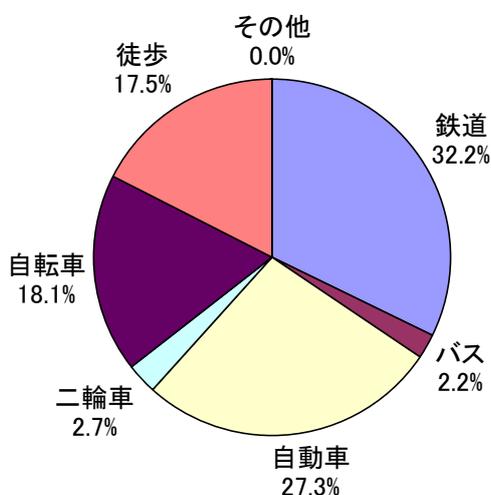
	市川市	千葉市	船橋市	松戸市	柏市	浦安市	習志野市	鎌ヶ谷市	千葉県
分担率 %	18.1	10.6	12.9	14.1	12.9	12.7	12.7	14.3	11.1

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

ここで、交通機関分担率とは、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩などの交通機関が通勤、通学、買物、業務など様々な目的で利用されるが、その各交通機関の利用の比率をいう。

なお、平成 10 年の市川市内の各交通機関の分担率は、図 3 のとおりである。

図 3 平成 10 年市川市内の交通機関分担率



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は、表 2 のとおりである。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。

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 のとおりである。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いる。

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)

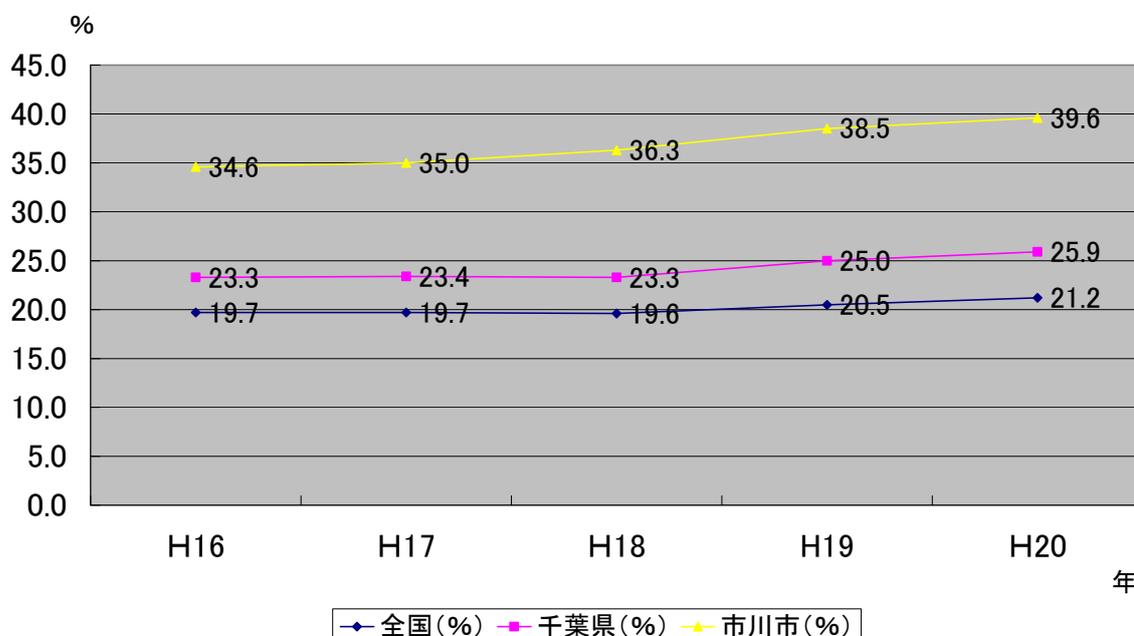
3) 交通事故件数に占める自転車事故件数の構成率の推移

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、概ね増加傾向にある。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、二輪車その他の交通機関の事故に比べ事故件数が減少する割合が低いということがわかる。

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るし、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る。

平成20年で比較すると全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は、全国を1とした時に、千葉県は約1.2倍、市川市は何と約1.9倍も自転車の事故が多いということがわかる。

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る。

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、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る。

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る。

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

年	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
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%となっている。

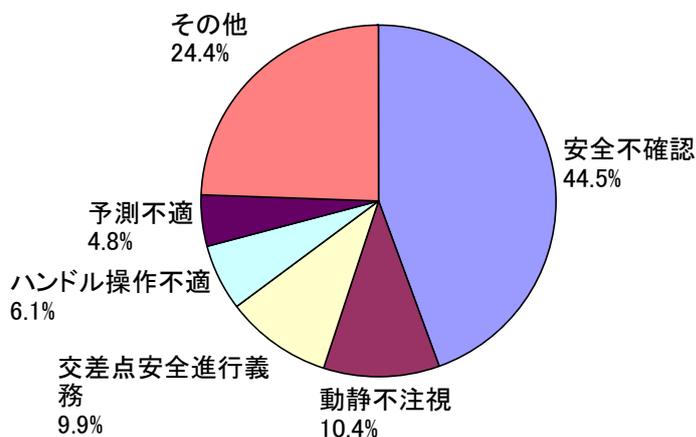
図6のとおり、市川市では、自転車事故の原因で1番多いのが千葉県と同じ安全不確認で39.2%、2番目も千葉県と同じで動静不注視が16.4%、3番目がハンドル操作不適で10.6%、4番目が徐行で6.7%、5番目が一時不停止で5.3%となっている。

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である。

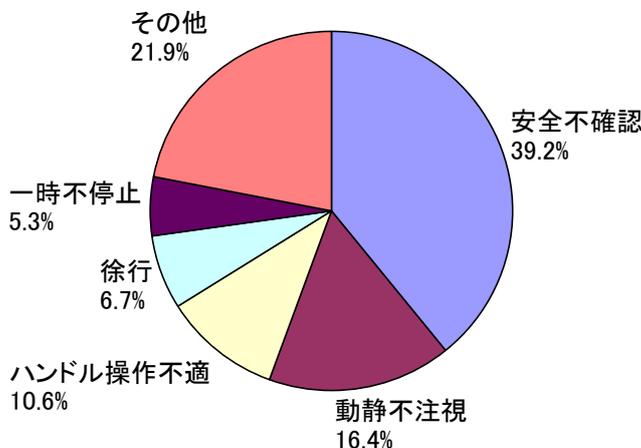
なお、動静不注視とは、相手の存在を確認していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったことを言う。

図5 平成20年千葉県の自転車事故原因別発生状況



※第1当事者と第2当事者で違反のあるものの集計
(資料:千葉県警察本部 交通白書)

図6 平成20年市川市の自転車事故原因別発生状況



※第1当事者と第2当事者で違反のあるものの集計
(資料:千葉県警察本部 交通白書)

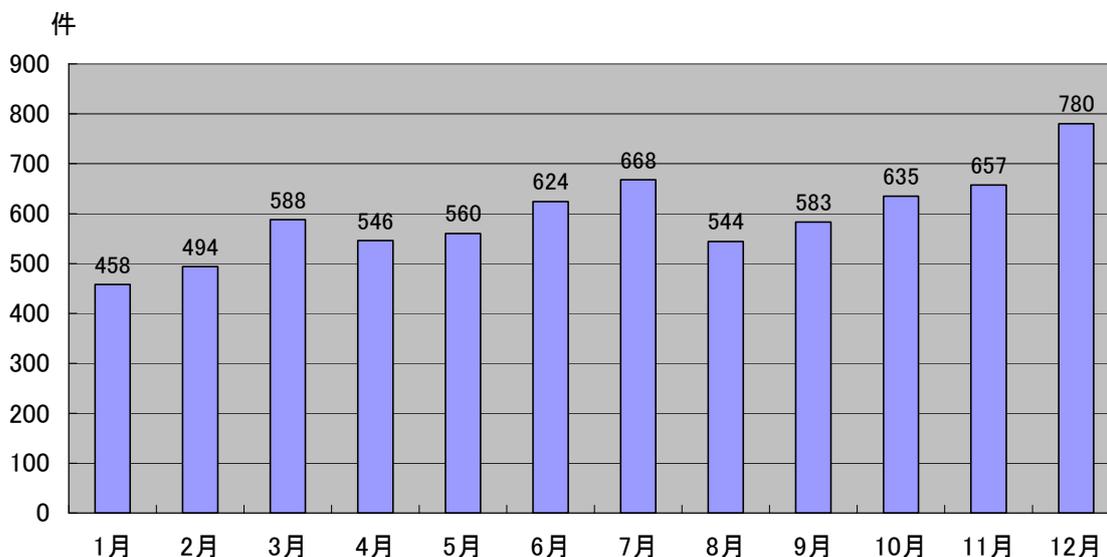
7) 自転車事故の月別発生状況

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%)となっている。

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%) となっている。

図7 平成20年千葉県内の自転車事故月別発生件数

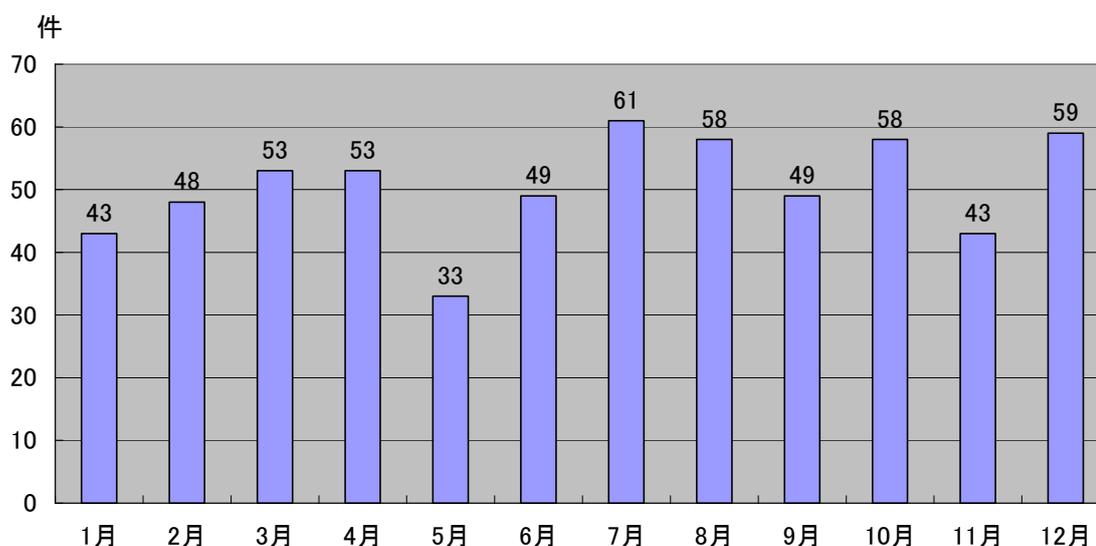


(データ:千葉県警察本部発行の交通白書)

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%)となっている。

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%)となっている。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にあることである。

図8 平成20年市川市内の自転車事故月別発生件数



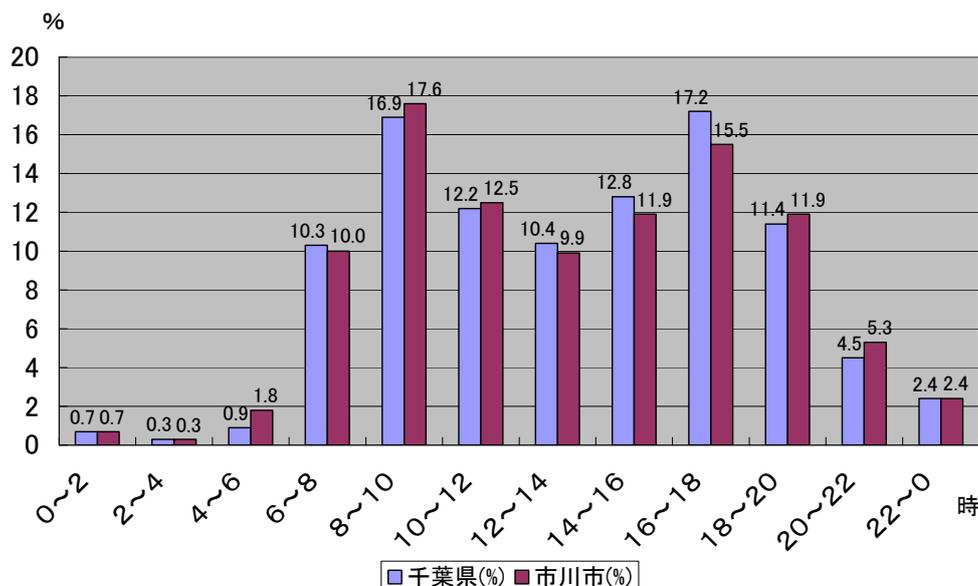
(データ:千葉県警察本部発行の交通白書)

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る。

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る。

図9 平成20年自転車事故の時間別発生状況

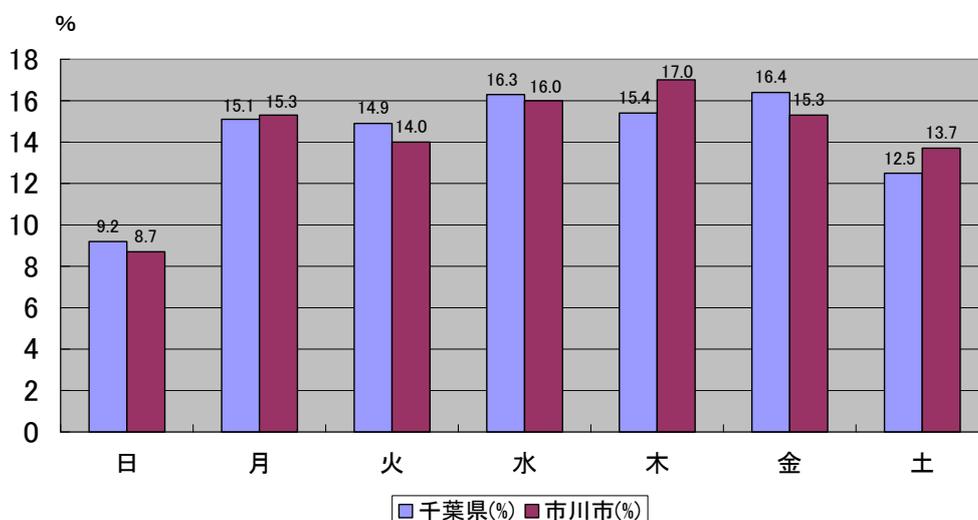


(データ:千葉県警察本部発行の交通白書)

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る。

図10 平成20年自転車事故の曜日別発生状況

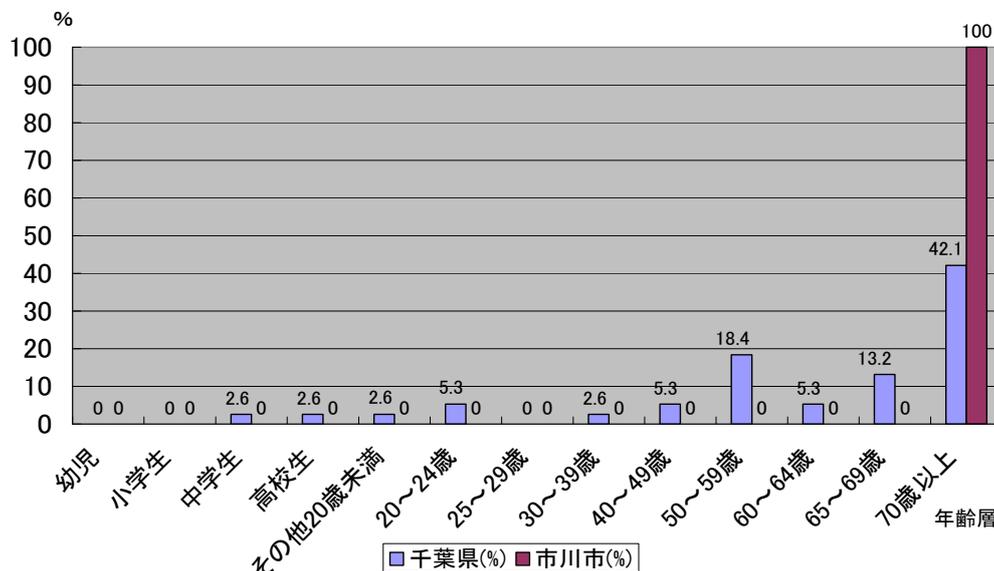


(データ:千葉県警察本部発行の交通白書)

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る。

図 11 平成 20 年自転車事故の年齢別死者数の構成率



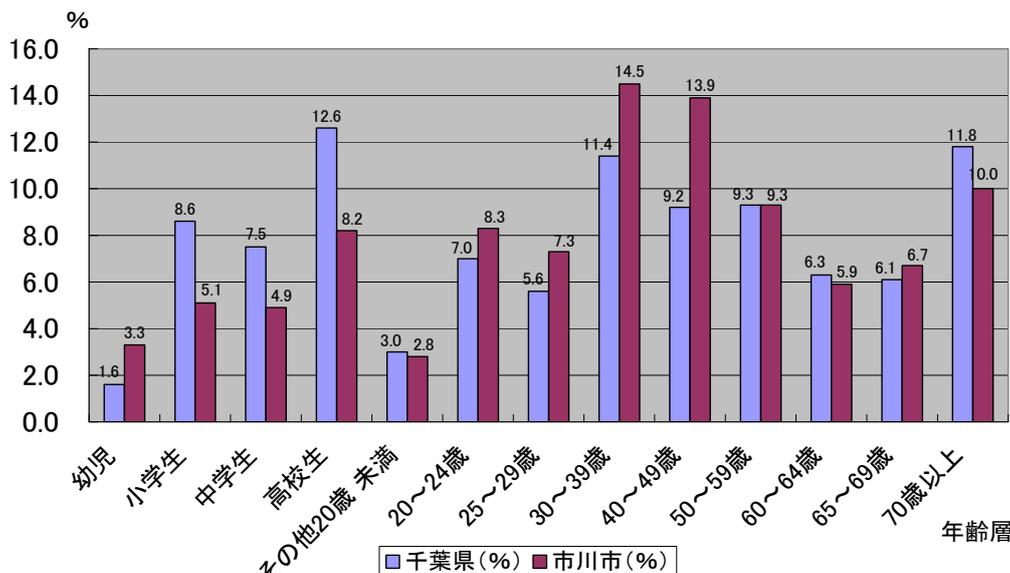
(データ:千葉県警察本部発行の交通白書)

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%となっている。

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%となっている。

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 2～3 割発生している。

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 30m 以内の場所を言う。

図 13 平成 20 年自転車事故の道路形状別発生状況



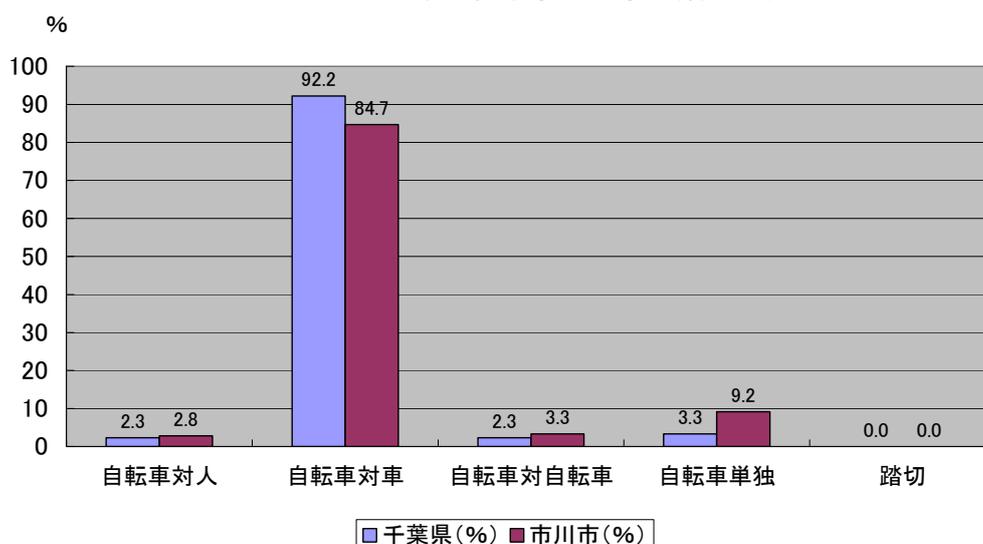
(データ:警察庁ホームページ、千葉県警察本部発行の交通白書)

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となっている。

千葉県と市川市を比較すると、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%も多くなっている。また、自転車単独の事故が千葉県は3.3%のところ市川市は、9.2%で市川市の方が5.9%も多くなっている。

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件なので、市川市は人口の割に全交通事故の件数が少ない。

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。

全国の人口1万人当たりの全事故件数と比べると市川市は約44%自転車事故件数が少なく、同様に千葉県と比べると約26%も少ない。

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件であるので、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。

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多い。

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く、同様に千葉県と比べると約14%も多い。

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)

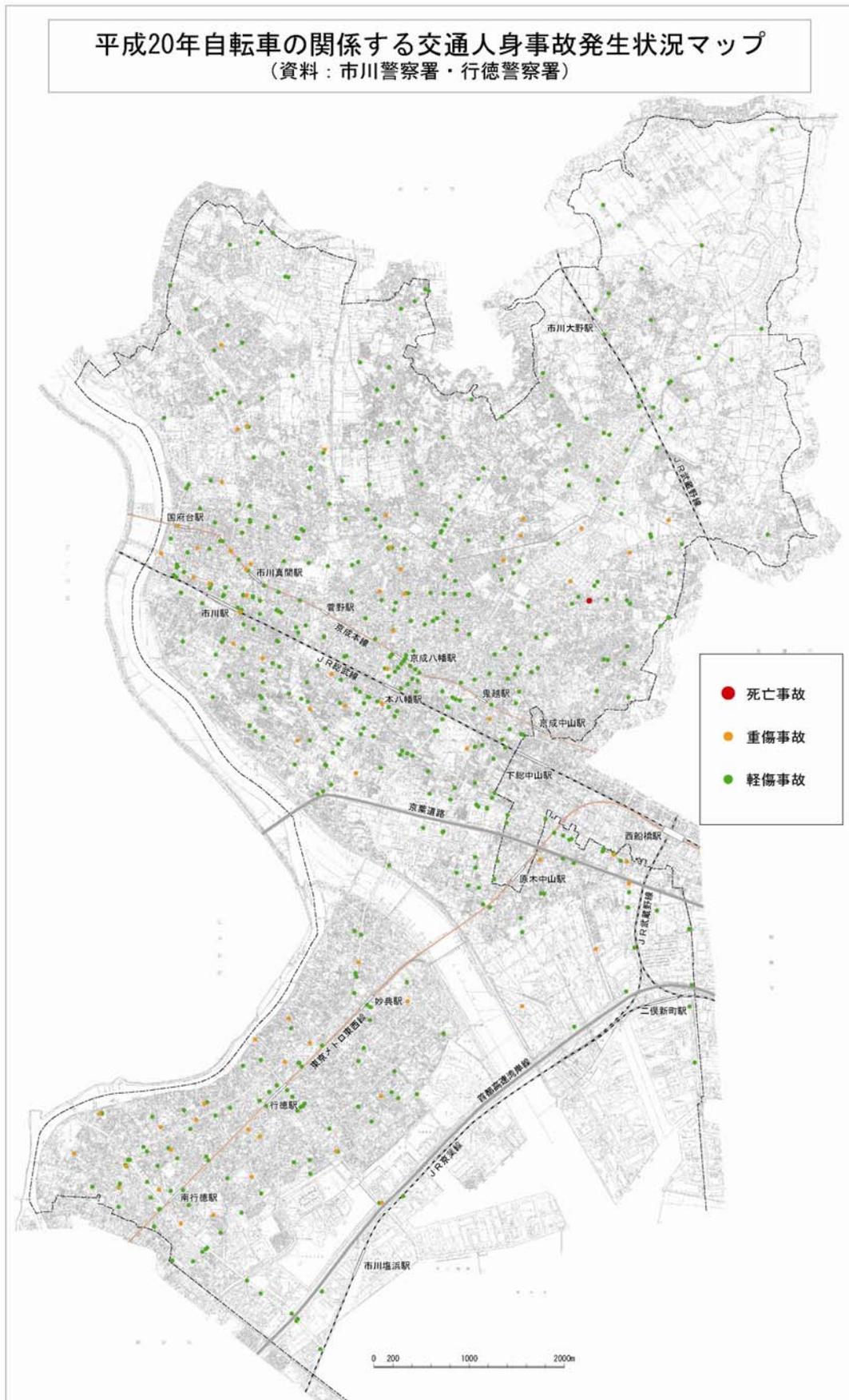
16) まとめ

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多い都市である。

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のが現状である。

人口1万人当たりの発生件数を千葉県と市川市で比較すると、全事故件数では、市は千葉県平均よりも26%少ないが、自転車事故件数は14%も多くなっている。

17) 平成 20 年市川市内の自転車の関係する交通人身事故発生状況マップ

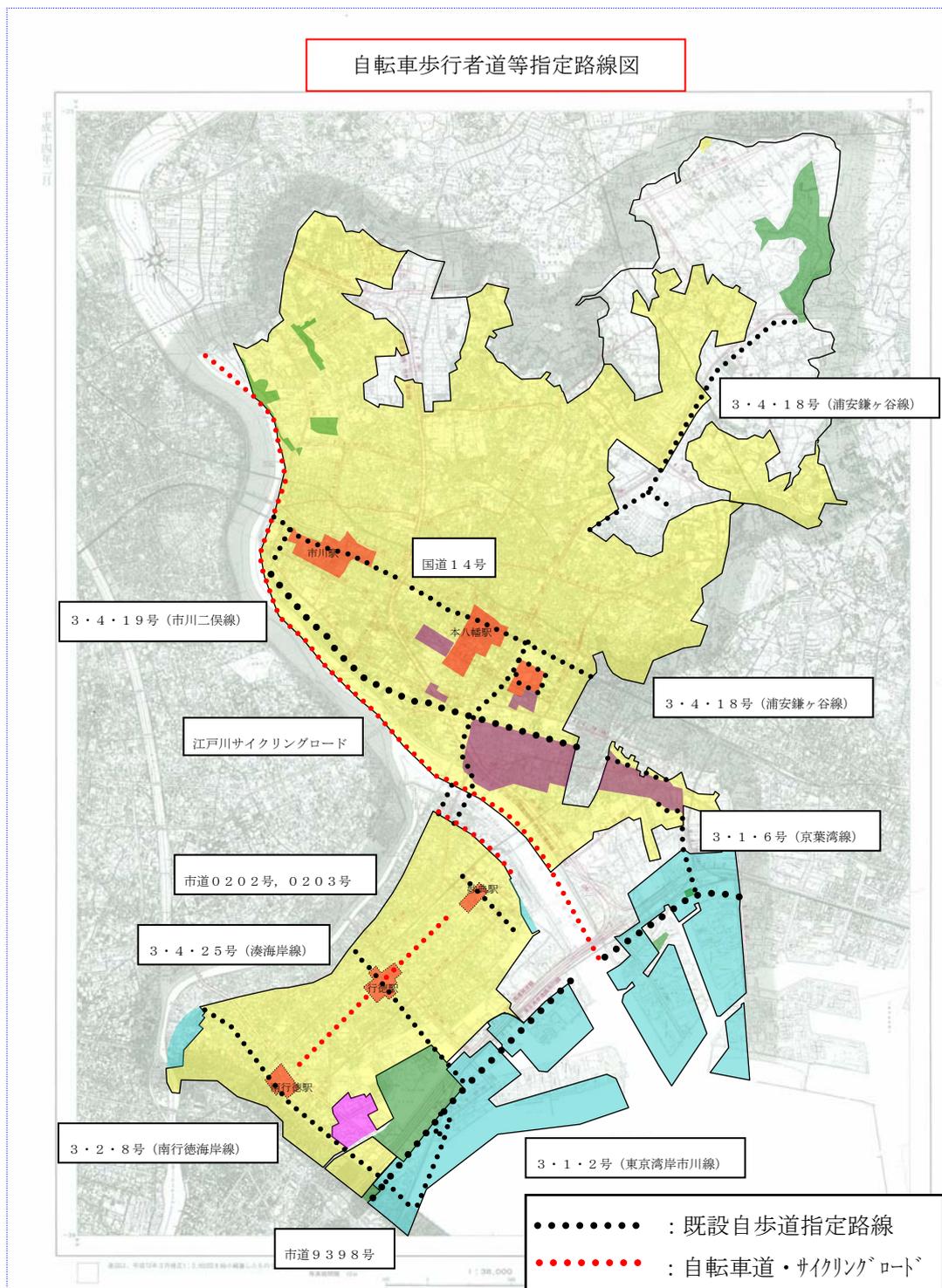


第2 自転車の安全対策の現状

1 自転車走行環境の現状

市川市内の自転車歩行者道（自歩道）等指定路線は、図15のとおりである。

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ある。

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㎡	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 11 駅3バス停 19 施設

場所	施設数	延床面積㎡	整備台数
市川駅	2	3,715.00	2,450
八幡3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
国分駅	1	807.00	500
国分高校バス停	1	153.35	80
国分バス停	1	255.21	170
一本松バス停	1	38.95	30
合計	19	16,463.54	13,020

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。

場所	施設数	延床面積㎡	整備台数
市川真間駅	1	210	210
国分高校バス停脇	1	49	60

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100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8、9の主要駅 合計台数

JR市川駅…7,927台

八幡3駅周辺…10,910台

東西線妙典駅…2,533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ある。

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る。

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ある。

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」を設置している。

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る。

(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”する料金体系である。

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った。

(2) 今後の方針

買物客が短時間とはいえ自転車を駐輪場にとめずに路上駐輪(放置)すると、結果的に、通勤通学自転車の放置も増やす可能性が高くなる。

今後も必要に応じて、第5種駐輪場を整備し、放置自転車対策を進めていく。

図 16 市川第 7 駐輪場位置図

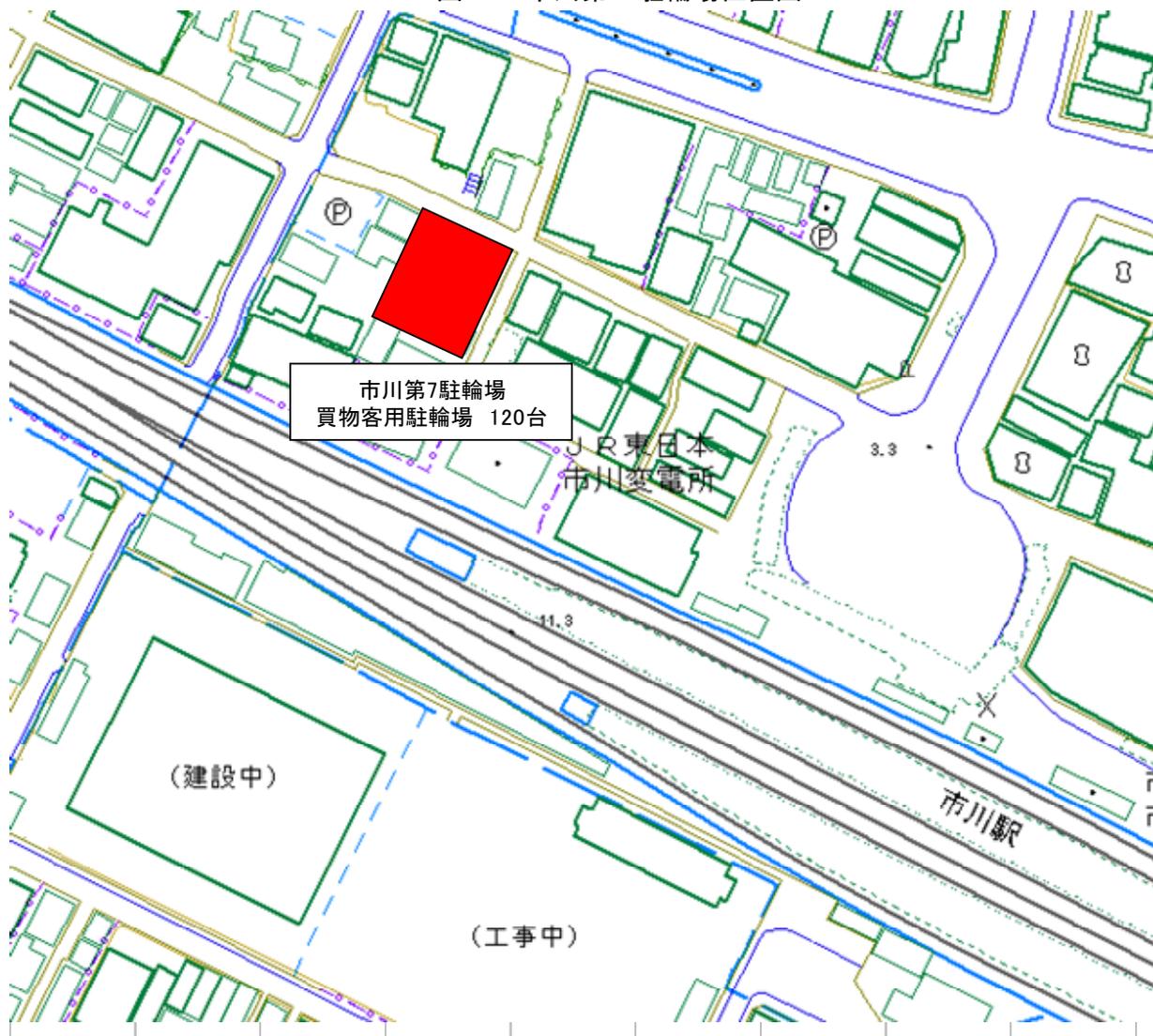
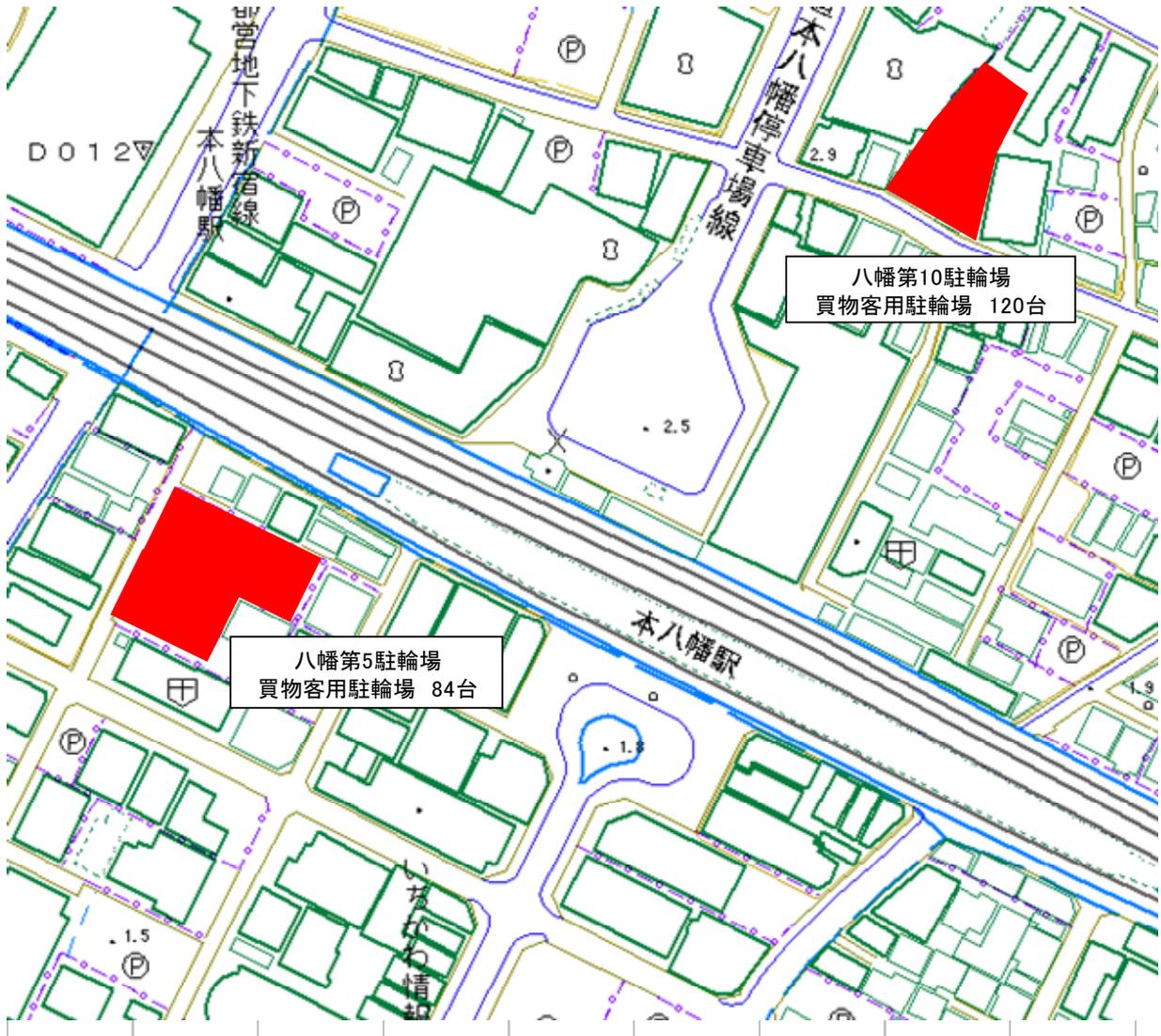


図17 八幡第5、第10駐輪場位置図



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ある。

平成 16 年度以降、一日当たりの放置台数は、毎年減少している。また、放置自転車の引取率は、概ね減少する傾向にある。

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	一日当たりの 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
H16	5,125	21,690	7,315	33.7	21,166		1,102
H17	4,215	18,032	5,200	28.8	12,994		1,184
H18	3,996	14,824	3,853	26.0		14,994	682
H19	3,551	13,751	3,699	26.9		14,453	560
H20	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。「一日あたりの放置台数」は、各年度 11 月の晴天の平日午前 11 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る。「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る。正利用とは自宅から駐輪場までの利用を想定したものである。逆利用とは駐輪場から通勤・通学先までを想定したものである。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る。一方の「街かど回遊レンタサイクル」は主要駅で行っており、利用者は限定していない。こちらは 1 日だけの貸出で、登録制ではない。

(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
H20	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
H20	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る。

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学期に実施している。

(1) 自転車安全利用五則について

自転車安全利用五則は、子供にはわ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る。

(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れるようになった。

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る。

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るので、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る。

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る。

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る。

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る。

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、付近に子供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ある。

この標識は直接児童に関係するものではないが、先の「横断歩道」(青色)の標識と「一時停止」(赤色)の標識、そしてこの「学校・幼稚園・保育園等あり」(黄色)の標識を並べ、児童に見せる。

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る。

(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、指導員が見本を見せながら説明している。

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る。

(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、見本を見せる。

具体的には、最初に自転車の左側に立ち、右の後方を確認する。

それから自転車に跨る。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る。

最後にもう一度右後方を確認して発進するのが正しい発進の方法である。

(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」では、最初に指導員が見本を見せ、その後、児童がコースを走る。

見本では正しい発進の方法を実践したあと、コースに出る。

コースは 35 ページのとおり、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、という流れである。

なお、スラロームとは、障害物としてパイロン（進路の目安として立てられる棒状のもの）を設置し、そこをジグザグに走り抜ける走り方である。

(6) 確認クイズ

例えば 1 組が「模擬コースを使った自転車実技」を行い、2 組が「確認クイズ」を行うなど、「自転車実技」と「確認クイズ」を並行して行っている。

なお、「自転車実技」は 35 ページを、クイズは 36、37 ページを参照。

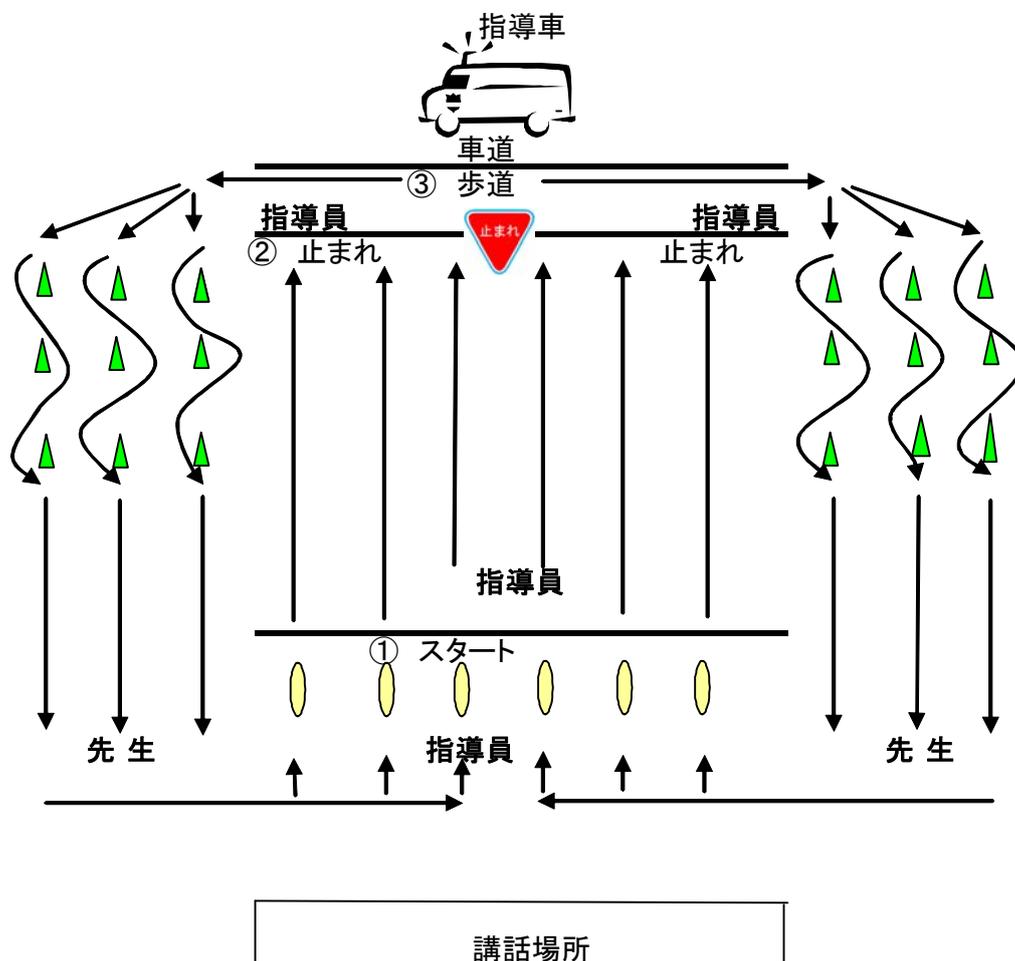
(7) その他

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」も行っている。

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

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止まれの標識があっても、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と覚えよう。

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、車道寄りを通行

 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。



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ある。

平成 20 年度中の自転車に関する指導の実績

・高校生(千葉商科大学付属高校 1 校) 772 人

(1) 自転車安全利用五則、各標識について

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ある。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ある。

(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」を説明することである。

「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る。

また、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している。

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、自転車の通行ルールが変更された。市では広報や自治会回覧で、市民にその内容を周知し、交通ルールの普及に努めている。

(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る。

具体的には、主要 4 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る。

また、自転車商協同組合は、自転車の点検を実施している。

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」と定められている。

市では毎月15日前後に、警察をはじめ交通安全協会、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のちらしや反射材などの啓発物資を配布している。

その啓発活動の中で自転車商協同組合は、自転車の点検をしている。

(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子供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等の変更)

①歩道通行要件の明確化

自転車が歩道通行できるのは、次の場合である。

ア. 「歩道通行可」の標識等がある場合

イ. 次の者が運転する場合

- ・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らない。）

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る。

（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、自転車を押して渡ること。）

③子供の乗車用ヘルメット着用

13歳未満の子供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らない。

(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)

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転することができるようになった。

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る。

○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る。

○ヘッドホン等使用禁止

自転車乗車中に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ため、禁止されている。

5 自転車の関係する事故における損害賠償事例及び点検整備・保険

1) 自転車の関係する事故における損害賠償の事例

(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 5,000万円

(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(自転車安全整備制度)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ある。

TSとはTRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったものである。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る。

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る。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も紹介している。

(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のとおりである。

表14 TSマークの種類と付帯保険の補償内容

種類	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1,000万円	○ 死亡・重度後遺障害 (1~7級) 限度額2,000万円

(2) TSマーク貼り付けに要する費用

TSマーク制度は、(財)日本交通管理技術協会が推進母体となっている。

TSマークの整備・点検費用は、1,000円~2,000円程度である。ただし、部品代は除く。

TSマークは、青と赤の2種類がある。店によってマークの種類が異なるので、点検整備を受ける前に店での確認が必要である。

(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年間である。期限がきたら、また点検・整備を受けて更新できる。

(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る。

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）を比較すると、「TSマーク」貼付の自転車の死亡事故は約 104,378 台に 1 件だが、全自転車の死亡事故は約 69,328 台に 1 件発生している。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 倍高くなっている。

(資料: (財)日本交通管理技術協会の「TSマーク」のQ&A)

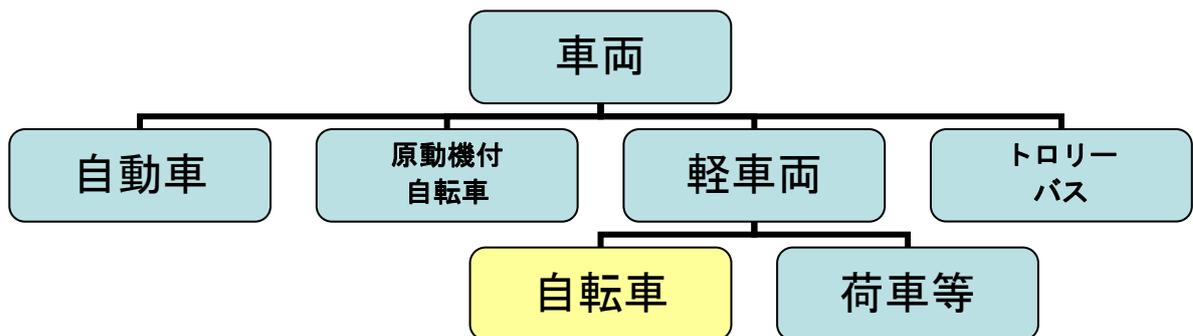
6 自転車の違反に対する指導・取締りについて

1) 自転車の道路交通法上の位置づけ

道路交通法第2条の規定により、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いる。他の車両と同様、車道を通行することが原則とされている。

しかし、自転車が車両であることについては、市民の理解が必ずしも十分でない現状にある。

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のものであつて、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の罰則

自動車や原動機付自転車は、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る。

酒気帯び運転で死亡事故を起こすなど重大な交通違反の場合には、起訴されて裁判で争うことになる。

(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、軽微な違反であっても起訴されて裁判で争わなければならない。

この裁判で有罪の場合には罰金等が科せられる。

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で、前科となるものである。

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る。

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ある。(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るので、取締りの要件や担保等を勘案すると、その実現性や効果については、十分な検討が必要である。

(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 のとおりである。

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 歩行者側方安全間隔不保持	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 (第 2 項)
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ある。

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る。

(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 件である。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%) などとなっている。

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%) となっている。

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 件増えている。

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 件であるので、平成 17 年の件数の約 1.9 倍に増加している。

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 (%)	
	H17	H18	H17	H18
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 111 件 (34.0%)、2 番目が信号無視の 105 件 (32.2%)、3 番目が乗車・積載違反の 36 件 (11.0%) となっている。

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 190 件 (32.5%)、2 番目は信号無視の 105 件 (17.9%)、3 番目は乗車・積載違反の 89 件 (15.2%) となっている。

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 267 件 (32.8%)、2 番目が信号無視の 207 件 (25.4%)、3 番目が指定場所一時不停止の 140 件 (17.2%) となっている。

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 323 件 (26.7%)、2 番目が信号無視 262 件 (21.6%)、3 番目が遮断踏切立入で 246 件 (20.3%)、4 番目が指定場所一時不停止で 186 件 (15.4%) となっている。

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る。各年の検挙件数の合計は、平成 17 年が 326 件、平成 18 年が 585 件、平成 19 年が 814 件、平成 20 年が 1,211 件となって

いる。

平成20年の検挙件数の合計は、平成17年の約3.7倍に増えている。

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倍に増えている。

表17 平成17～20年中の全国の軽車両の検挙件数

違反別	検挙件数			
	H17	H18	H19	H20
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)

(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る。

市川市内の「自転車指導重点地区」は次の通り。

- ・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)

7 市民による自転車安全利用対策の取り組み事例

1) 鬼高自治会

鬼高自治会では平成 16 年から春・夏・秋・冬の交通安全運動期間中にそれぞれ 2 回ずつ年に計 8 回、無灯火自転車への呼びかけを行っている。

鬼高自治会名が入ったイエローカードを警察に作成してもらい、無灯火の自転車にそのイエローカードを配布して注意している。

その他、通常のパトロールの時には、危険な運転をしている人や無灯火自転車に気をつけるよう呼びかけている。

今では、鬼高自治会の取り組んでいる姿を見ただけで、ライトをつけるようになってきている。

パトロールには、自転車販売店（千葉県自転車軽自動車商協同組合 市川支部）にも協力していただき、ライトの修理やライトの点灯方法を教えるなどの活動をしている。

<h3>イエローカード！</h3> <p>自転車は車と同じ仲間(軽車両)です</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 危険な歩道通行<input type="checkbox"/> 信号無視<input type="checkbox"/> 一時停止<input type="checkbox"/> 二人乗り<input type="checkbox"/> 無灯火<input type="checkbox"/>  <p>は大変危険です。やめましょう！</p> <p>(鬼高自治会)</p>	<h3>自転車の主な違反の罰則</h3> <ul style="list-style-type: none">※ 信号無視 (道交法第7条) 3ヶ月以下の懲役・5万円以下の罰金※ 並進走行 2万円以下の罰金・科料※ 夜間無灯火走行 (道路交通法52条) 5万円以下の罰金※ 二人乗り (道路交通法第57条2項) 2万円以下の罰金・科料※ 自転車が通行できる歩道での歩行者の通行妨害 (道交法第63条の4) 2万円以下の罰金・科料※ 酒酔い運転 (道交法第65条) 3年以下の懲役・50万円以下の罰金※ 携帯電話の使用<安全運転の義務> (道交法第70条) 3ヶ月以下の懲役・5万円以下の罰金 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>ゆずり合いの心を持って 安全な町 市川市を築きましょう</p></div>
---	--

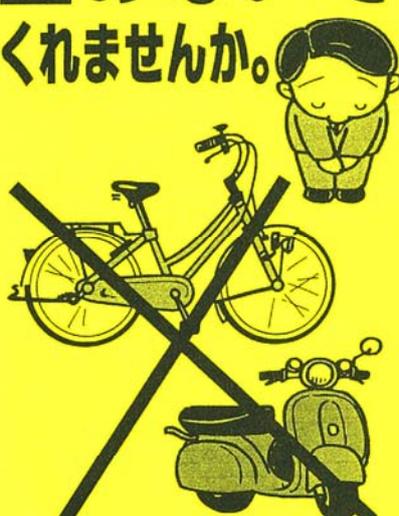
2) 八幡・自転車対策協議会

八幡・自転車対策協議会は、本八幡駅と京成八幡駅の周辺の商店会や自治会が中心となって構成され、4年ほど前に設立した。

発足当時は、市自転車対策課からアドバイスを受け、放置自転車をなくすために駐輪場案内図を作成したり、「止めないで下さい」とお願いする注意札の配布活動を行ったりする巡回活動を行った。

放置自転車は通勤通学の自転車が多かったが、駐輪場に案内したり注意札を配布する活動により、駐輪場への誘導が進み、放置自転車が減少した。

地域からのお願いです
止めないで
くれませんか。



私達は、地域と自転車の共存を考えて、活動をしています。ご協力をお願いします。

八幡・自転車対策協議会

地域からのお願いです
駐輪場に止めて
くれませんか。



無料駐輪場と
1回利用駐輪場案内図

一回利用できる市営駐輪場案内図(八幡地区)

放置自転車はみんなの迷惑!
市営駐輪場をご利用下さい。
市川市・市川警察署
◎ 八幡自転車対策協議会



駐輪場	利用方法
1. 市営駐輪場	24時間利用可能
2. 市営駐輪場	24時間利用可能
3. 市営駐輪場	24時間利用可能
4. 市営駐輪場	24時間利用可能
5. 市営駐輪場	24時間利用可能
6. 市営駐輪場	24時間利用可能
7. 市営駐輪場	24時間利用可能
8. 市営駐輪場	24時間利用可能
9. 市営駐輪場	24時間利用可能
10. 市営駐輪場	24時間利用可能
11. 市営駐輪場	24時間利用可能
12. 市営駐輪場	24時間利用可能
13. 市営駐輪場	24時間利用可能
14. 市営駐輪場	24時間利用可能
15. 市営駐輪場	24時間利用可能
16. 市営駐輪場	24時間利用可能
17. 市営駐輪場	24時間利用可能
18. 市営駐輪場	24時間利用可能
19. 市営駐輪場	24時間利用可能
20. 市営駐輪場	24時間利用可能

八幡・自転車対策協議会

3) 元気！市川会

元気！市川会とは、地元商店会、地元町会、商工会議所、バス事業者、タクシー事業者等を構成メンバーとする「魅力あるまちづくり」を活動のテーマとして取り組んでいる民間団体である。

その取り組みの一つとして、「混雑している歩道での自転車の押し歩き」等のポスターを市や警察と協働で、平成 20 年 8 月から J R 総武線市川駅北口周辺の照明灯柱などに掲示し、自転車の事故防止と安全利用の促進に努めている。



この歩道上は **自転車を降りて
押して歩きましょう**

市川警察署
市川市
元気！市川会



混み合う街なかの歩道は
歩行者が優先です

市川警察署
市川市
元気！市川会

**歩行者
優先**



**ガム
ポイ捨て
禁止**



**鳥の
エサやり
禁止**



市川警察署
市川市
元気！市川会

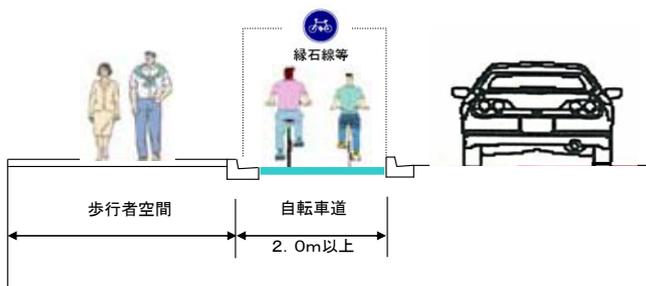
第3 参考資料

1 自転車道・自転車歩行者道の種類

1) 自転車道・自転車歩行者道による自転車走行空間の確保

【タイプ1】自転車・歩行者分離タイプ

○自転車・歩行者・自動車を工作物により、完全に分離する。



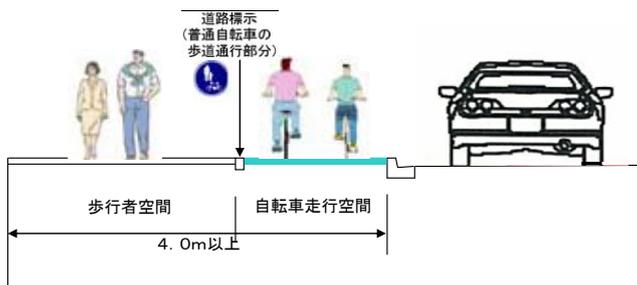
道路交通法第63条の3

(抜粋)

普通自転車は、自転車道が設けられている場合、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない。

【タイプ3】：自転車・歩行者共存タイプ

○パターン1：自転車と歩行者を着色舗装や路面表示により分離する。



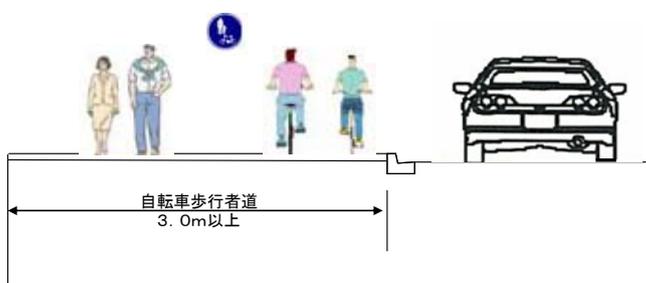
道路交通法第63条の4第2項

(抜粋)

普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている歩道において、普通自転車の通行すべき部分が指定されている場合、普通自転車は、その指定された部分を徐行しなければならない。

【タイプ3】

○パターン2：自転車と歩行者の空間を分離しない。



道路交通法第63条の4第2項

(抜粋)

普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている場合、普通自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。

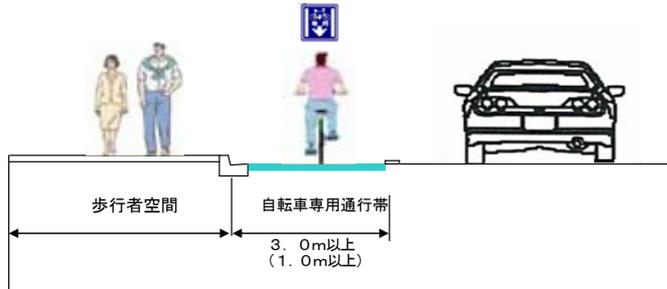
※普通自転車の定義

・長さ190cm幅60cmを超えず、側車及び鋭利な突起物が付いていない二輪及び三輪の自転車。

2) 車道の一部利用による自転車走行空間の確保

【タイプ2】自転車・歩行者分離タイプ

○自転車と歩行者を工作物で分離し、自転車通行帯を着色舗装や路面表示等で分離する。



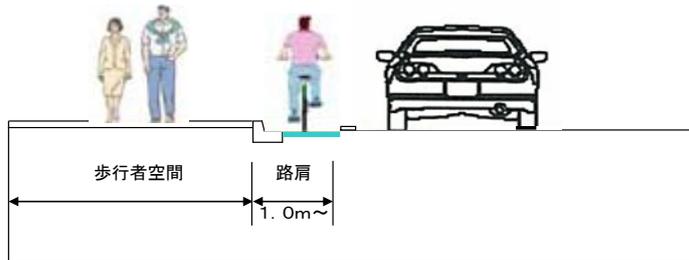
道路交通法 20 条第 2 項

(抜粋)

自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない。

【タイプ4】自転車・歩行者分離タイプ

○路肩を着色舗装により視覚的に分離する。



道路交通法 17 条第 1 項、

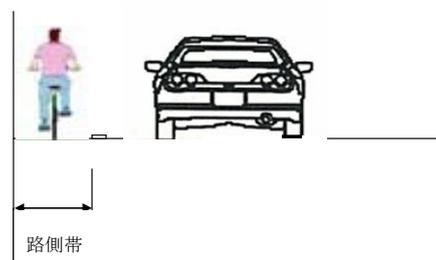
18 条第 1 項 (抜粋)

自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。その場合、車道の左側端に寄って通行しなければならない。

【タイプ5】自転車・歩行者共存タイプ

○歩道がない道路において着色舗装や区画線により視覚的に分離する。

- ・狭隘道路などにおいて、自動車の交通規制（一方通行等）と一体的に検討することが望ましい。



道路交通法 17 条の 2 第 1 項

(抜粋)

自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯（歩行者用路側帯を除く）を通行することができる。