



## 第2回 自転車等施策検討協議会

基本方針【まもる】  
守るための正しい知識



平成26年12月19日(金)  
横浜市

# I 「まもる」ことの必要性

## 1. 自分と周りの安全を「まもる」ための「自転車利用ルール」※

- 自転車は交通ルールを守らず利用すれば、自分や周りの人の安全を脅かす存在になります。実際に被害者が重大な後遺障害を負うような事故も発生しています。
- 自転車を移動や健康づくりの手段として利用していくためには、自転車に乗る一人ひとりが、**自分も周りの人も“怖い思いをしない”“不快に思わない”**ための自転車利用ルールを正しく理解し、自然に守ることが重要です。
- 加えて、ルールを守って自転車を利用できるように、**自転車に乗らない人も自転車利用ルールを把握することも重要**です。
- 市の現状を踏まえた横浜市の**自転車利用ルール**を明確に示し、自転車に乗る人も乗らない人も、**生涯を通じてルールを理解し、様々な場面で実践できるような、取組みが必要**です。

※自転車利用ルール：道路交通法等に基づく「**はしる**」ルールと、駐輪環境の実態に合わせた「**とめる**」ルールを組み合わせた、市内で自転車を利用する際の規範

▼自転車による損害賠償の例(H25 神戸地裁判決)

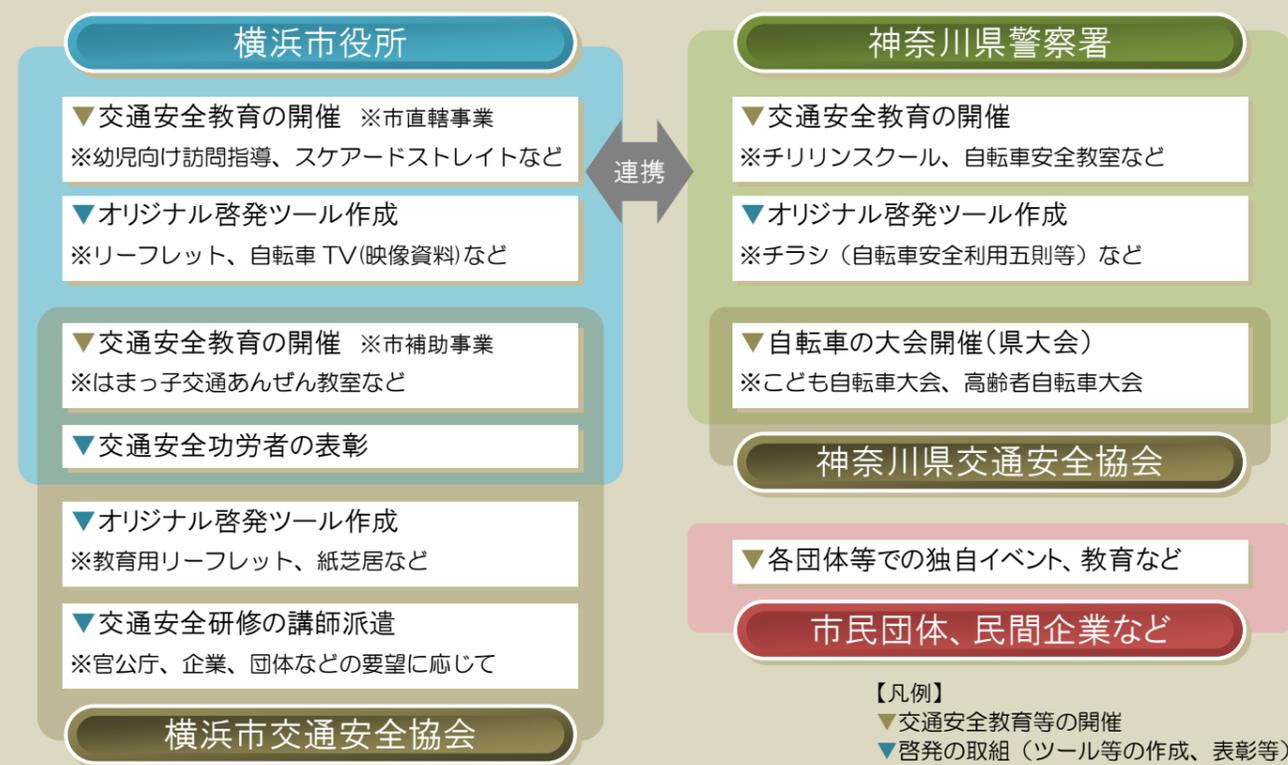
- 自転車走行中の小学生が、歩行者に衝突し、寝たきりとなる後遺障害を負わせた例。
- 親に対して約9,500万円の賠償命令。



## 2. 現在の交通安全教育の取組みと実施主体

- 現在、市や県警、交通安全協会等が連携し、自転車の交通安全教育、啓発ツールの作成・配布を実施しています。
- 各主体が**それぞれでオリジナル啓発ツール**を作成していたり、**交通安全教育の対象や内容が重複**するケースもあると考えられます。また、市民団体や民間事業者などでは、**独自の自転車イベントや交通安全教育**等が行われていますが、**具体的内容や回数などが正確に把握できていないのが現状**です。

▼交通安全教育の主体と取組み概要(詳細は右表及び次頁を参照)



【凡例】  
▼交通安全教育等の開催  
▼啓発の取組(ツール等の作成、表彰等)

### ■コラム 各主体が発行する啓発ツール(例)



### ■各主体の主な啓発ツール

実施主体	種別	タイトル	主な対象	備考
横浜市 (道路局直轄)	リーフレット	ハマを走る街の風	・新中学生 ・新高校生 ・駐輪場利用者など	20万部発行(H26)
	動画映像	自転車TV	・市民全般 ※子ども向けなし	HPよりダウンロード
	視聴覚教材 (DVD・パネル等)	歩行者・自転車利用者向け	・市内官公署 ・公共的団体職員 ・市内各団体構成員 ・市内事業所の従事者	希望により貸出
横浜市交通安全協会	ホームページ	自転車のルールとマナーを学ぼう!	・市民全般 ※子ども向けなし	道路局交通安全・放置自転車課内
	リーフレット	はまっ子交通あんぜん教室	・小学生	授業用の教材
神奈川県警	交通安全教材 (ビデオ・紙芝居)	交通安全犬「しぐなる」の親子日記 ～とびだしちゅうい～	・小学生(ビデオ) ・幼児(紙芝居)	販売
	各種チラシ	自転車事故防止 自転車安全利用五則 路側帯の通行方法 …など全5種類		HPよりダウンロード
神奈川県交通安全協会	ホームページ	自転車に乗るときのルールとマナー		—
	自転車安全教育 指導者用マニュアル	自転車安全教育用 図説パンフレット& パソコンソフト	・学校教員など (小学1~3年生 /小学4~6年生 /中学生/高校生)	—
	広報誌	かながわの交通 ※毎月発行		—

■横浜市内で開催されている主な交通安全教育事業

● 横浜市等が開催している交通安全教育事業は以下の通りです。開催概要等とともに、自転車教育の将来の追加可能性（各団体ヒアリングによる）等を整理しています。

教育時期	事業名	実施主体	授業タイプ	開催場所	主な参加対象						開催概要					自転車教育の取組み			
					幼児	小学生	中学生	高校生	高齢者	一般参加	開催頻度 (H25実績)	参加人数	市の 関わり	市予算 (H26)	内容	教育者	現状の 自転車 教育	車道 左側 走行 教育 の有無	将来の 自転車 教育 追加の 可能性
幼児期	幼児交通安全訪問指導	横浜市 (道路局直轄)	座学	保育園 幼稚園	●					×	158回	16,746人	直轄	648万円	主に歩行時の交通ルールやマナーを指導。 自転車利用は、ヘルメットの着用の呼びかけ。	幼児交通安全指導員(嘱託員)	△ ヘルメット 着用	×	△ 対象・内容 の問題
小学校	はまっ子交通あんぜん教室	横浜市 交通安全協会	体験	小学校		●				×	243回*	71,933人	補助金 (市安教)	1,500万円	歩き方教室と自転車の乗り方教室を実施。 ※3,4年生:自転車教育 ※1,2年生:歩き方の教育	地区安全協会指導員 交通安全母の会等	○	○	○ 要調整
	チリリン・タイム	神奈川県警	座学	小・中・ 高等学校		●	●	●		×	(県全体で490校)		-	-	県内全学校への交通安全教育教材の配布 ※教材を用いた授業は各学校、教員の判断	教員	○	○	-
	こども自転車大会 高齢者自転車大会	神奈川県 交通安全協会	競技	横浜文化 体育館		●			●			1回	①児童 84名 ②高齢者 36名	-	-	①こども自転車大会 学科テスト(道路交通法、標識など) 実技テスト(安全走行、技能走行) ②高齢者自転車大会 実技テスト	-	○	○
中学校 高校	スクアードストレイト	横浜市 (道路局直轄)	体験	学校の校庭等			●	●	●	○	17回 (H26 予定)	- (H26 新規)	直轄	434万円	スタントマンによる自転車交通事故の再現等 による交通安全教室。	委託業者	○	○	○
	チリリン・タイム (再掲)	神奈川県警	座学	小・中・高等学 校		●	●	●		×	(県全体で490校)		-	-	県内全学校への交通安全教育教材の配布 ※教材を用いた授業は各学校、教員の判断	教員	○	○	-
高齢者	交通安全シルバー リーダー養成研修会	横浜市 (道路局直轄)	座学	公会堂等 会議室					●	×	8回	250人	直轄	3万円	参加者がそれぞれの老人クラブで啓発・周知 をおこなうためのリーダー養成のための研修。 主に高齢者歩行時の交通事故防止を学習。	県警教育隊 所轄警察署等	×	×	△ 内容の 問題
	スクアードストレイト (再掲)		体験	学校の校庭等			●	●	●	○	17回 (H26 予定)	- (H26 新規)	直轄	434万円	スタントマンによる自転車交通事故の再現等 による交通安全教室。	委託業者	○	○	○
	ヨコハマ・シルバー・ セーフティスクール	横浜市 交通安全協会	体験	自動車学校 小学校校庭等					●	×	14回	697人	補助金 (市安教)	100万円	体験型交通安全教室	地区安全協会指導員 交通安全母の会等	○	△	○ 要調整
		座学	町内会館 地域ケアプラザ 等							15回	794人	高齢者向け交通安全講和や反射材効果 実験等を中心とした座学参加型講座							
	こども自転車大会 高齢者自転車大会 (再掲)	神奈川県 交通安全協会	競技	横浜文化 体育館		●			●		1回	①児童 84名 ②高齢者 36名	-	-	①こども自転車大会 学科テスト(道路交通法、標識など) 実技テスト(安全走行、技能走行) ②高齢者自転車大会 実技テスト	-	○	○	-
一般 のみ	チリリンスクール	神奈川県警	体験	小学校						○	339回	約45,000人	-	-	自転車を持ち込んでの体験形式の自転車交 通安全講習	警察官	○	○	-
	自転車安全教室		座学	学校 一般企業等						○	175回	約23,000人	-	-	座学形式の交通安全教室	警察官	○	○	-

※注 はまっ子交通あんぜん教室は全243回中、210回において市の補助金を充当しています

## Ⅱ まもるの課題と施策の方向性

- 交通ルールを「まもる」ことに対して、一人ひとりの意識や、交通安全教育の実状などの視点で様々な課題があります。
- これらの課題と、それに対応するための方向性を整理します。なお「考え方」には早期に取組み効果が出るものも、効果発現に時間がかかるものもありますが、それぞれ実施時期や期間については、第4回協議会で整理・提案します。

### 「まもる」の課題

#### 自転車に対する意識

- ①自転車の交通ルールを知らない
- ②交通ルールがわからない場合は自己判断で対応
- ③自転車に乗る本人は危険性が低いと思っている
- ④交通ルールを知っていても守らない
- ⑤守れない状況で仕方なく
- ⑥自転車に乗らない人は無関係と思っている

#### 学ぶ機会の現状

- ①交通ルールを学ぶ機会が少ない
- ②学ぶ機会はスポット的な交通安全教室が中心
- ③欲しい情報がどこで得られるかわからない
- ④交通ルールを学ぶ必要性が実感できない
- ⑤自転車の危険性を知る機会が少ない

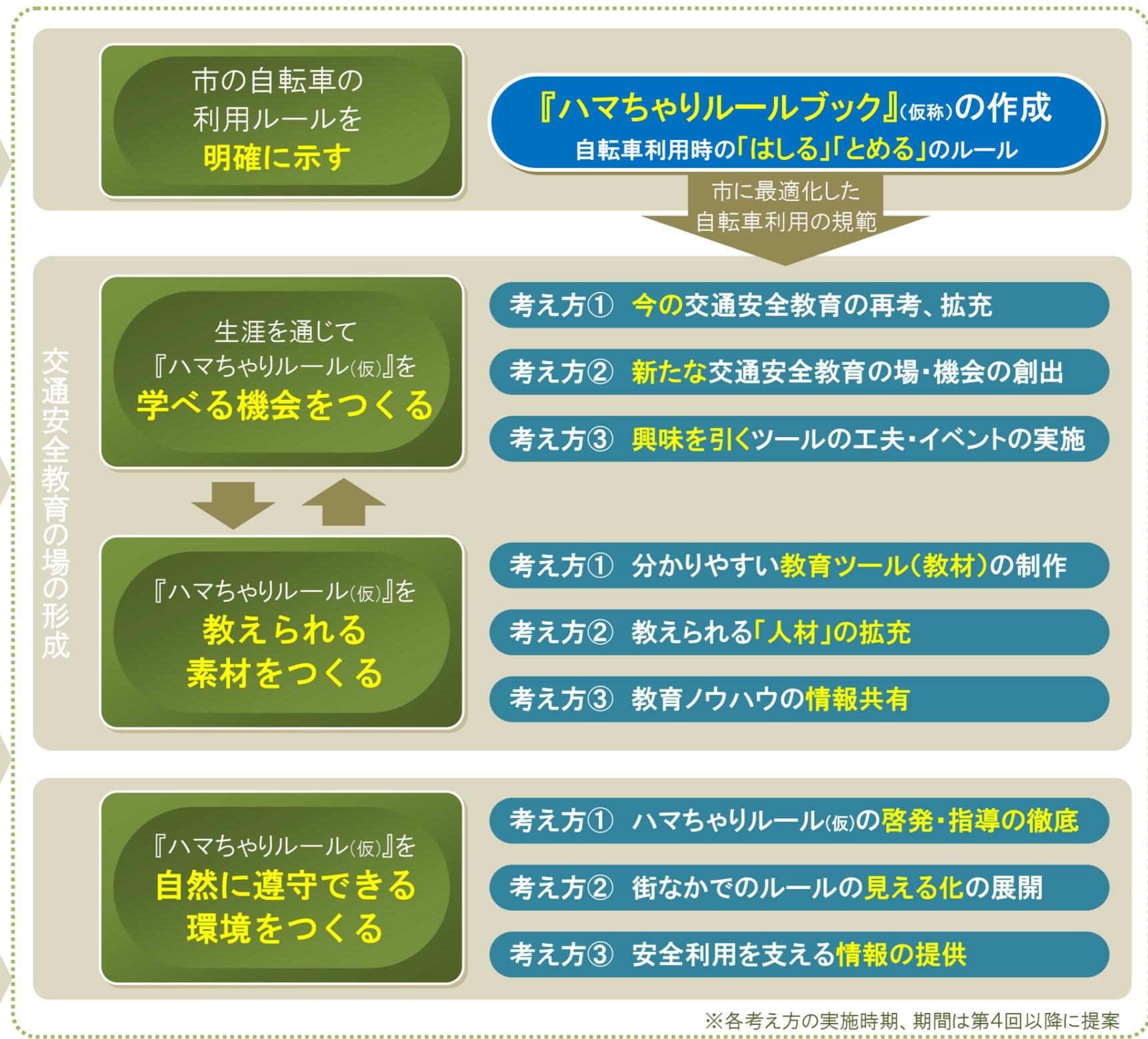
#### 取組みの現状

- ①各主体がそれぞれに取組みを展開
- ②生涯を通じた交通安全教育の取組の拡がりがない
- ③参加者が固定化・限定されている
- ④学校から自転車通学者への交通安全教育が十分でない
- ⑤事業者から従業員への交通安全教育が十分でない

#### 事業の限界

- ①ルール遵守の教育、指導の限界(人的、費用的)
- ②道路での自転車通行環境整備の限界
- ③駐輪施設整備の限界

### 施策の方向性と具体化に向けた考え方【知らなかった】をなくす!!



### Ⅲ まもるの施策の具体化に向けた考え方

#### 方向性① 市の自転車の利用ルールを明確に示す

- 自転車は道路交通法上「軽車両」として、様々な交通ルールが定められています。（次頁を参照）
- 一方で、例えば車道走行時の右折の方法や、バスレーンや狭い道路での走行方法、どの信号に従うのかなど、**自転車の交通ルールは意外と複雑で、分かりづらいルール**もあります。そのために、自己流で走るケースや、歩道を通行するなどの状況があると考えます。
- 横浜市の自転車通行環境や駐輪施設などの状況を捉えながら、**横浜市での自転車の「はしる」「とめる」ルールを「明確に示す」**ことが必要です。
- その拠り所となるハマチャリルールブック(仮)の作成では、**法規に沿ったルールから使う人の心構えまで、記述すべき内容や活用方法の整理**が必要です。

#### 市の自転車の利用ルールを【明確に示す】

##### ▼整理すべき事項

##### ① 道路交通法とその解釈(特例など)

- (例)
- 道路交通法の条文とその解釈
  - 徐行の定義（車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう）  
※国会答弁で4~5km/hとの発言あり
  - 道路構造上の車道、歩道、路側帯などの定義  
※右図参照



##### ② 自己流になりやすいルール、誤解の生じやすいルールの正しい対応

- (例)
- 車道走行時の正しい右折のしかた（右図参照）
  - 一方通行の規制がある道路の通り方（コラム参照）
  - バス停車中の正しい追い越しのしかた
  - 交差点での信号の従い方
  - 歩道通行時の歩行者優先の通り方 …など



##### ③ 横浜市の道路、駐輪施設事情に合わせた利用

- (例)
- 自転車通行空間の明示手法（はしるで検討）に合わせた各道路の通行方法
  - 市独自事業（あんしんカラーベルト等）の道路での通行方法
  - 駐輪施設の不足するエリアでの利用抑制



##### ④ 自分と周りの安全を守るための一人ひとりの心構え

- (例)
- 万一に備えた自転車保険への加入
  - 安全利用のための日々の自転車整備
  - 交通安全に関する情報の能動的な収集、認知への努力
  - 混雑する場所での自転車の押し歩き
  - 自動車を運転するときの自転車への配慮 …など



#### ▼具体化に向けた考え方

【反映すべき事項】

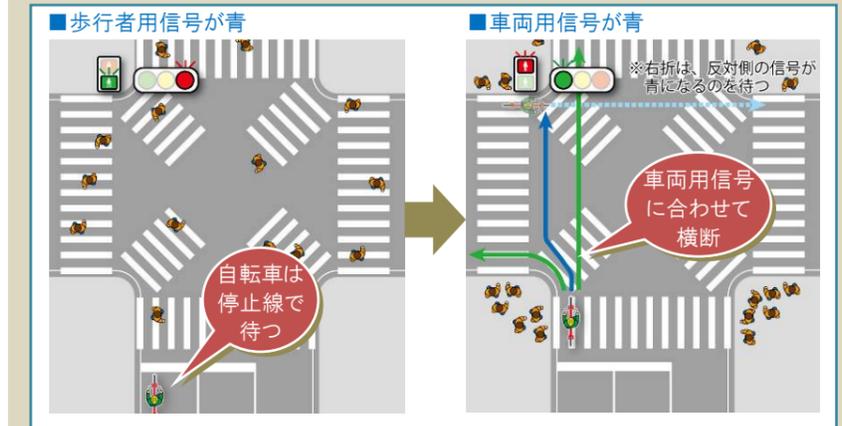
『ハマチャリルールブック』(仮称)の作成

- 国の条文、方針
  - 道路交通法、道路交通法施行令
  - 自転車法  
※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
  - 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
  - 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン
  - 交通の方法に関する教則 …など
- 県・市の関連法令、計画等
  - 神奈川県道路交通法施行細則
  - 自転車ネットワーク整備指針
  - 自転車等の放置防止に関する条例 …など
- 関係主体の啓発資料等
  - 市リーフレット:ハマを走る街の風
  - 県警各種広報チラシ
  - 各主体ホームページ
  - 自転車保険ポスター、リーフレット …など

#### ■コラム 自己流になりやすい「はしる」ルール

##### ▼スクランブル交差点での横断

- 歩行者とクルマを分離したスクランブル交差点でも、自転車は「クルマと同じタイミング」で、**車両用の信号に合わせて横断**します。
- ただし、自転車を押し歩く場合は、**歩行者用の信号**に従います。



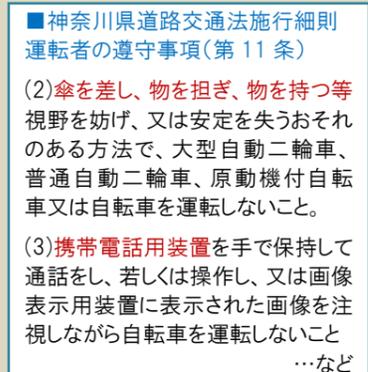
##### ▼一方通行道路の「逆送」の禁止

- 「一方通行」や「進入禁止」の規制標識がある道路は、軽車両である**自転車も通行規制の対象**になります。
- ただし、規制標識に「自転車を除く」「軽車両除く」等の補助標識がある場合は、対象外となります。
- なお、歩道を通行している場合でも、通行規制の対象となります。



##### ▼傘、犬の散歩、携帯電話等「ながら運転」の禁止

- 県の道路交通法施行細則では、運転者の遵守事項として、**視野を妨げたり、安定を失う方法での自転車利用**は禁止しています。
- 例えば、雨天の傘さし、リードを持った愛犬の散歩、買い物袋を持った運転など、**日常見かける自転車利用**でも交通ルール違反になります。



## 方向性② 生涯を通じてハマチャリルール(仮)を【学べる機会をつくる】

- 今の交通安全教育は、小学校以外での受講経験がほとんどなく、高齢者の多くは受けたことがない、という状況でした。また、自転車の安全な使い方を学ぶことの重要性は認識しながらも、実際の行動には繋がっていない現状もあります。
- 今行われている学校等での交通安全教育の強化とともに、ルールを知らない、忘れていた市民や、自らの安全を含めて、自転車利用ルールの認識を深めてほしい高齢者等に対して、交通安全教育を推進する各主体が、様々な手法を活用し、連携して「学べる機会」をつくっていく必要があります。

### 生涯を通じてハマチャリルール(仮)を【学べる機会をつくる】

#### ▼整理すべき事項

##### ①交通ルール伝達の機会・対象・方法

- 学ぶべき対象者(だれに)の整理と、学びやすい機会(いつ・どこで)の確保が必要
- ルール伝達を適切に行える実施主体・方法(だれが・どのように)の確保が必要
- 守らないデメリットを含め分かりやすく伝える(なにを)ことが必要

成長段階	【だれに】		【いつ・どこで】	
	対象者	歩道	現状(必修型)	活用可能性のある時期・場所
子ども	幼児	○	○訪問指導	・幼稚園、保育園(継続)
	小学生	○	○交通安全教室	・小学校(継続)
学生	中学生	×	△学校による(スクエアドストレイト等)	・中学校(対象学校の増加)
	高校生	×	△学校による(スクエアドストレイト等)	・高等学校(対象学校の増加)
	大学生	×	—	・大学内 ・イベント ・購入時
成人	社会人	×	—	・企業内 ・購入時
	子育て世代	×	—	・子育て支援 ・購入時 ・授業参観
高齢	高齢者	○	—	・老人クラブ ・病院、薬局等
その他	サイクリスト 外国人等	×	—	・各イベント ・YCAT 等

##### ②無関心層からの興味を惹き出す方法

- 自転車ルールの理由や守らない事の危険性・デメリットを正しく伝えることが必要
- 参加の意欲、興味を生むための交通安全教育の工夫が必要
- リーフレット、ホームページ等啓発ツール類の親しみやすさが必要
- インターネット等を活用した交通安全教育の新たな経路が必要
- 自転車に乗らない人にも自転車の交通ルールを理解してもらうことが必要

##### ③世代に応じて様々に学べる機会の提供方法

- 市、警察、交通安全協会、市民団体等が開催するイベントとの協力・連携が必要
- 学校内では児童、生徒同士、企業内では社員同士での相互教育の仕組みが必要

#### ▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

##### 考え方① 今の交通安全教育の再考、拡充

###### ■取組施策(案)

幼稚園・保育園・小学校・中学校での交通安全教育の充実

訪問指導・はまっ子交通あんぜん教室・スクエアドストレイト

交通安全教室等への親・祖父母の参加(授業参観等の活用)

交通安全教育を推進する各主体の連携強化

##### 考え方② 新たな交通安全教育の場・機会の創出

###### ■取組施策(案)

高等学校、大学、企業などの自発的教育の促進(講師派遣等)

講師派遣・DVD等の活用など

子育て支援機会をとらえた子育て世代への教育の充実

“子育て時に特化した自転車教室”など

自転車購入時、駐輪場定期契約時などでのルールの周知

インターネットを利用した交通教育(多言語化含めて)

##### 考え方③ 興味を引くツールの工夫・イベントの実施

###### ■取組施策(案)

開催するイベント等の充実・連携

※正しい乗り方、知識など、段階的なスキルアップが実感できるしかけ

作成するツール類の連携・系統化

守らないことのデメリット・危険性に関する情報

様々なイベントでの自転車安全利用の啓発

※自転車通勤、健康づくり、幼児同乗、親子同行など

#### ■コラム スクエアドストレイト

##### ▼市でのスクエアドストレイト教育

- 自転車事故の恐ろしさを実感することで、安全意識を高めるための手法が、スクエアドストレイトです。



【scaredは怖がる・おびえるの意】

- 街なかで良く見かけるシチュエーションを再現することで、強く「ルールを守る必要性」を意識させることにつながります。

- 傘さし2人乗り自転車が歩行者を跳ね飛ばす
- 時速40kmのクルマが自転車に衝突
- 飛び出し自転車とオートバイの衝突 …など

##### ▼スクエアドストレイトの効果

- スクエアドストレイト教育を行った市内高等学校でアンケートを行った結果、90%以上の生徒が「怖かった」「交通規則を守ろうと思った」「受講してよかった」と回答。

- 印象に残ったと回答した事故パターンは以下の通り。

##### ▼印象に残った事故パターン

- (1)時速40kmの衝突事故
- (2)大型トラックの死角による事故
- (3)自動車のドアの開閉事故

- 個々の意見では、自転車事故の危険性や、交通ルール遵守の重要性が理解できたという意見が多く見られました。

##### ▼主な意見

「衝突事故がテレビで見るよりもすごく危険に感じた」

### 方向性③ ハマチャリルール(仮)を【教えられる素材をつくる】

- 自転車は誰もが利用できる手軽で便利な乗り物で、実際にほとんどの人が自転車に乗った経験がありますが、何となく理解しているものの「はしる」「とめる」ルールを正しく把握している人は少ないのが現状です。
- そのため、ハマチャリルールブック(仮称)の中でも、自転車に乗る人、乗らない人を含めて「知っておくべき基本のルール」を、子どもや母親、高齢者など、それぞれの立場で「学びやすい」教材として提供したり、「ハマチャリルールを教えられる」人材を育てていくことが必要です。

#### ハマチャリルール(仮)を【教えられる素材をつくる】

##### ▼整理すべき事項

##### ①使いやすい教材の内容と活用方法

- 裾野を広げるための多数への一斉周知が必要
- 既存の教材、チラシなどの有効活用と新たな教材が必要
- 分かりやすく伝えるために教え方の理解が必要
- 交通安全教育時の課題を改善していく仕組みが必要

【教える側の拠り所となる教材】

ハマチャリルールブック(仮)	
自転車利用ルールと日常の様々な場面での「正しい自転車の使い方」の教本	
▼自転車利用の「心構え」	
▼「はしる」のルール	
①道路交通法とその解釈	...など
②誤解しやすい交通ルール(Q&A)	
③道路事情に合わせた交通マナー	
▼「とめる」のルール	
①放置禁止区域と移動のルール	...など
②誤解しやすい交通ルール(Q&A)	
③駐輪状況に応じた交通マナー	
▼歩行者・クルマへのお願い	
自転車の特性の理解、通行空間の把握など	

【学ぶ側に向けた教材】

▼対象のイメージ(パンフレット、チラシなど)		
自転車に乗り始めた子ども向け(小学校低学年)	対象に合わせた情報の抽出	
移動手段の中心となる子ども向け(小~中学生)		
危険運転の増え始める年代向け(中~高校生)		
子育て世代向け(幼児同乗、子どもと同行等)		
高齢者向け(自転車利用、未利用含む)		
サイクリスト、ツーキニスト向け		
自転車を使わない人向け(クルマ、歩行者等)		
...など、対象に合わせたツールの作成		
※赤枠は現在、市等による教育の機会があまりない対象層		

スキルアップの教材として

詳しく知りたい人は「ルールブック」を使えば自発的に学べる

##### ②教えられる人材を見つけ、育てるための手法

- 交通安全教育を支える新たな人材の発掘が必要
- 今の人材を含めた、人材個々のスキルアップが必要
- 分かりやすい教え方、よくある質問などの情報を共有する仕組みが必要

▼教えられる人材のイメージ

市役所・区役所	交通安全協会	所轄警察署
自転車店(購入者へ)	交通安全母の会(保護者へ)	市民団体
学校教員(児童・生徒へ)	商店街関係者(顧客へ)	駐輪施設事業者(利用者へ)
民間事業者(他社員へ)	企業経営者(従業員へ)	...など

#### ▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

##### 考え方① 分かりやすい教育ツール(教材)の制作

■取組施策(案)

- ハマチャリルールブック(仮称)に基づく対象に応じた教材の作成
- ハマチャリルールブック(仮称)の公開・配布
- 指導のためのマニュアルの整備

##### 考え方③ 教育ノウハウの情報共有

■取組施策(案)

- 関係機関・団体との定期的な連絡、調整
- ※教育ノウハウの収集、マニュアル改善、講師派遣など
- ※市交通安全協会、市民団体等との連携を検討

##### 考え方② 教えられる「人材」の拡充

■【新たな人材の確保】取組施策(案)

- 市・区職員への自転車ルールの周知(行政の人材)
- 教職員への自転車ルールの周知(教育現場の人材)
- 駐輪場事業者、公共施設委託事業者との連携
- 商店街、民間事業者との連携(インセンティブの提供)
- 【保護者から子どもへ】自転車ルールの重要性の周知

■【人材のスキルアップ】取組施策(案)

- 自転車ルールブック解説セミナーの開催
- 分かりやすい研修資料の作成

#### ■コラム 幼児を乗せるときの交通ルール

▼幼児同乗時の乗車人数

- 幼児2人同乗自転車の場合、前後に2人まで同乗させることができます。また、その他の自転車でも1人背負うことは認められています。
- ただし、専用座席がある自転車でも、幼児3人を同乗させることはできません。
- 同乗が認められる子どもの年齢制限は6歳未満と定められています。また、13歳未満の子どもにはヘルメットを着用させる努力義務があり、同乗の場合も適用されます。

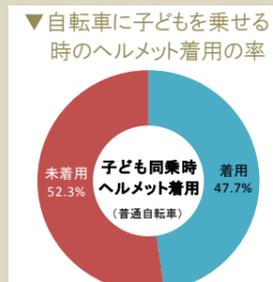


「なぜ」ヘルメット着用が必要か?

#### ■コラム 「守らないこと」の損失を伝える必要性

▼幼児同乗自転車での子どもへのヘルメット着用率

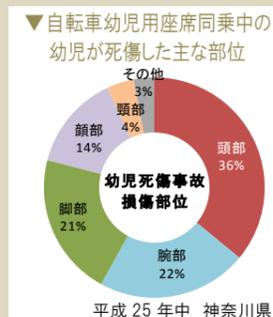
- 自転車の安全利用促進委員会が実施した調査(H26.10)では、半数以上の保護者が「子どものヘルメット着用」を行っていません。



自転車の安全利用促進委員会 主婦の子ども乗せ自転車利用に関する意識調査(H26)

▼自転車幼児座席同乗中の幼児が死傷した主な部位

- H25年の神奈川県の子どもの死傷した事故の36%が頭部の損傷によるものでした。



- 「なぜ守らないといけないか」を含めて伝えることが必要です。

## 方向性④ ハマチャリルール(仮)を自然に【遵守できる環境をつくる】

- 自転車の利用ルールを「**知ること**」と、実際に「**遵守する**」ことは必ずしも一致していないのが現状です。また、通行空間の状況や自動車の動き方、路上駐車などで「**仕方なく**」ルールが守れないという意見もあります。
- ハマチャリルールブック(仮称)の内容に沿って、遵守しない人に指導を行うことや、誰もが遵守しやすいように分かりやすく示すことなど、**自然に遵守できる環境をつくっていく**ことが必要です。

### ハマチャリルール(仮)を自然に【遵守できる環境をつくる】

#### ▼整理すべき事項

##### ①自転車ルールの効率的な啓発・指導の方法

- **通行場所の指導**(車道の逆送、不適切な右左折など)が必要
- コストを抑え、効果的に**放置自転車**を抑制する対策が必要
- 地域(商店街内など)での**声かけのしくみ**が必要(ゆるい指導)
- 大量の**駐輪を発生させる施設**による案内や誘導が必要
- **クルマ、歩行者へのルールの周知**が必要(路上駐車の抑制、通行時の心構えなど)

##### ②自転車ルールが一目で分かる明示の方法

- 自転車通行空間の明示のしかた(はしる)と**明示の意味の伝達**(まもる)が必要
- 自転車通行可、一方通行など、**道路交通法の規制**が分かる明示のしかたが必要
- 視覚に訴える**放置禁止のサイン**+最寄りの**駐輪施設へ誘導**するしかけが必要

##### ③自転車ルールを街なかで見かけるしかけ

- サイクリスト、公務員、警察官などが遵守することで、**他者を煽動するしかけ**が必要
- 自転車の**市民団体**などの**先進的な取り組み**との連携が必要
- 自転車乗用中に**交通ルールを目にする機会**を増やす取り組みが必要

##### ④安心して利用できる情報の内容と提供方法

- 自転車保険への加入促進に向けた**保険制度の周知**が必要
- 目的に応じた駐輪施設、走りやすい道路等の**情報によるサポート**が必要
- **自転車の整備**に関する情報提供、サポートが必要

### ▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

#### 考え方① 自転車ルールの啓発・指導の徹底

##### ■取組施策(案)

- 行政、警察、市民、商店街等が連携した啓発・指導の検討
- 効果的な**放置自転車**の移動のしくみの検討  
※具体的方法は【とめる】で検討(例:民間委託、保管手数料見直しなど)
- 地域特性に応じた**放置自転車対策**(物理的対策)
- 自転車通行空間を機能させるための**路上駐車**等の指導の検討
- 自転車利用を発生させる施設の役割・施設の明確化
- 自転車メーカー、団体などと連携した**安全利用**の取組

#### 考え方② 街なかでのルールの見える化の展開

##### ■取組施策(案)

- 自転車通行空間の明示の検討(【まもる】では意味の伝達)  
※明示方法は【はしる】で検討
- 放置禁止区域の「警告」と周辺駐輪施設の「誘導」サイン**の検討
- 自転車通行可、一方通行などの通行規制の「見える化」
- 自転車ルールを遵守している人の「見える化」
- 自転車マナーアップ監視員の活用
- バスとの連携による**ルールの掲出**(車両後部への掲出等)

#### 考え方③ 安全利用を支える情報の提供

##### ■取組施策(案)

- 自転車保険に関する**情報提供**
- 自転車利用の**必要情報の提供**(駐輪情報、整備手法など)
- 自転車店との連携による**整備のサポート**
- 自転車の**安全性能の周知**

### ■コラム 関連する事例について

#### ▼全国の自転車の「押し歩き」の取組み

- 人通りの多い駅前や商店街などで、歩行者の安全や賑わい創出のため「押し歩き」を推進する地区が増えてい



- 「押し歩き」は通行規制や条例、声かけによる誘導など、様々な方法で行われています。

#### ■「押し歩き」推進の根拠

- ①遵守義務:「歩行者専用」標識による通行規制  
(例)伊勢佐木モール(終日)、秋葉原(曜日、時間指定)など
- ②努力義務:「条例」による押し歩き推進区間の指定  
(例)福岡市(福岡市自転車の安全利用に関する条例)のみ
- ③監視員等による「声かけ」  
(例)川崎市(川崎駅前)、横浜市(市内32駅)など  
※川崎駅前の歩道の多くは自転車通行可の標識がないため、本来は歩道内の自転車通行は禁止

#### ▼自転車保険について

- 自転車事故の多発、損害賠償額の高額化に伴い、新たな保険商品として自転車保険が販売されています。
- 年間3千円~1万円程度の金額で加入できる他、現在加入している保険に付帯できるケースもあります。



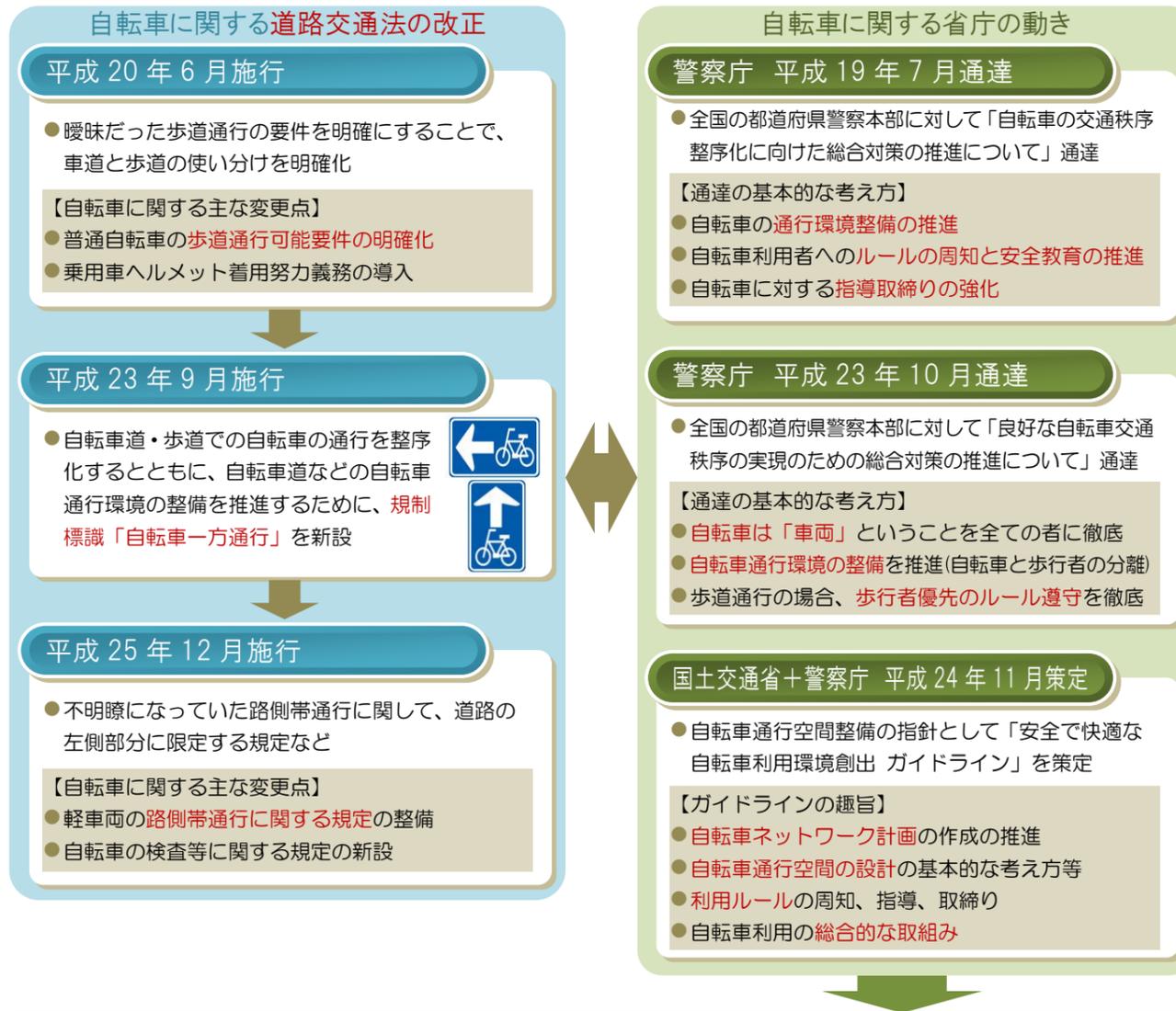
#### ▼自転車安全基準 BAAマーク

- (社)自転車協会が定める自転車業界の自主基準「自転車安全基準」をクリアした、安全、環境に適合した自転車に付けるマーク。
- 製造上の欠陥で事故が発生した場合、製造事業者または輸入事業者の責任で補償されます。
- スポーツ自転車に適合した SBAA マーク制度も運用されています。



### 参考① 「はしる」ルールの基本

- 自転車が遵守すべき「はしる」ルールの基本は、『道路交通法』であり、軽車両として定義されています。
- 昭和 45 年の道路交通法改正による自転車の歩道通行に関する規定、昭和 53 年の道路交通法改正による普通自転車の歩道通行区分に関する規定が整備されたことで、自転車は歩道を通行することが一般的になりました。
- 自転車の関連する事故の多発や、無秩序な利用者の増加に対応するため、平成 19 年に警察庁が通達を出し、平成 20 年に改正道路交通法が施行され、自転車通行空間整備に関する様々な取組みが動き出しました。



▼現在検討中の『自転車の危険な運転を防止するための講習に関する規定』(2年以内に施行)

- 警察庁では、交通に危険を生じさせている自転車の運転者に対する「講習制度」について、平成 27 年 6 月からの施行を目指し、平成 26 年 11 月 28 日から 1 カ月間の意見募集を行っています。

<p>3 年以内に 2 回以上摘発された自転車運転者</p> <p>■摘発の対象となる危険な行為</p> <p>酒酔い運転/信号無視/通行禁止違反/左側通行違反/一時停止違反/ブレーキ不装着/安全運転義務違反(スマホ操作等含む) …など 14 行為(検討中)</p>	<p>安全講習を受講(義務付け)</p> <p>■手数料 5700 円(標準額)</p> <p>■講習時間 3 時間</p> <p>■受講対象 年間数百人程度</p> <p>※受講命令違反に罰則 …5万円以下の罰金</p>
---	---

### ■コラム 道路交通法での自転車の通行場所の交通ルール

#### ▼法律上の「自転車」と「普通自転車」の使い分け

- 道路交通法では、自転車道や、やむを得ない場合の歩道通行などは「普通自転車」に限定しています。

#### 【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であって、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。

例)ペロタクシー、荷車牽引自転車など

「車道の左側」以外は原則走行不可

#### 【普通自転車】

一般に使用されている自転車で、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準\*に適合する二輪又は三輪の自転車で他の車両をけん引していないもの。

\*長さ 190cm 以内、幅 60cm 以内等

指定により自転車道や一部歩道も通行可

#### ▼通行ルールの基本:車道が原則、車道の左側通行

- 自転車は原則、**車道の左側**を通行します。

- **歩道を通行しても良い**場合は、以下のケースに限られます。

- ①「自転車及び歩行者専用」の標識があるとき
- ②13 歳未満の子ども、70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転するとき
- ③車道または交通の状況に照らしてやむを得ない\*と認められたとき

\*道路工事等で左側通行が難しい、クルマ等の交通量が著しく多く接触の危険があるなど、客観的に判断できる場合



歩道を通行する時も、クルマと同じ向きに進む方が、より安全になると考えられます。

#### ▼歩道を通行する場合のルール

- 歩道は歩行者が安全に通行できる場所として、**徐行\***することが前提です。  
※徐行：直ちに停止できる速度で進行
- 歩道では「**車道寄り部分**」を徐行することが法律で決められています。

#### ▼普通自転車通行指定部分



#### ▼歩道上でのすれ違い



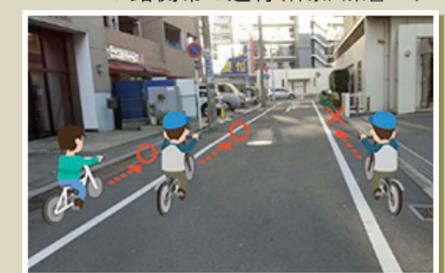
- 「普通自転車通行指定部分」がある場所では、その部分を徐行します。

- 歩道上で自転車同士がすれ違うときは、**歩行者優先**で、**お互いを右に見ながら**よけます。

#### ▼歩道がない道路での路側帯を通行する場合のルール

- 歩道が無い道路に設置された路側帯を通行する場合のルールが定められました(平成 25 年 12 月施行)。  
※「歩行者用路側帯(自転車通行不可)」は除く
- 従来は「左右とも」通行可でしたが、**改正後は「左側」に限定**されます。基本的には「**車道の左側**」を走ることが前提です。

#### ▼路側帯の通行(神奈川県警 HP)



## 参考② 「とめる」ルールの基本

- 放置自転車をせず、正しく駐輪場を利用する「とめる」ルールは、『自転車法』\*と『横浜市自転車等の放置防止に関する条例』に従うことが基本となります。

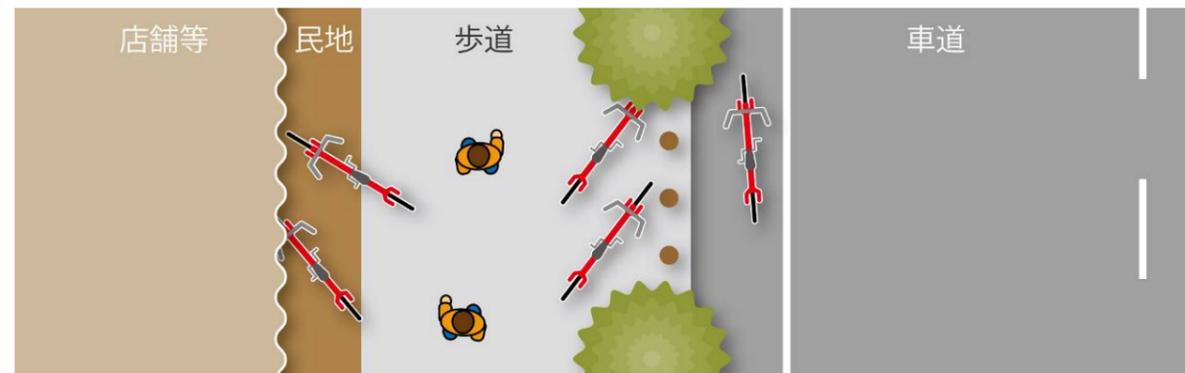
※正式名称：自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

- 横浜市では市内 137 駅中 115 駅周辺を放置禁止区域に指定（概ね 300m 圏内）し、放置自転車の移動、保管等を行っています。

「放置禁止区域」とは、良好な生活環境を保持するため、自転車等の放置が顕著な場所として鉄道駅周辺に指定する区域であり、駅周辺の関係団体、地域住民の皆様の要望に基づき指定されています。

- 放置自転車の移動対象場所は「公共の用に供する場所」※に限られます。  
※道路、駅前広場、公園、緑地その他の公共の用に供する場所をいう。

### ■コラム 放置された「場所」による自転車の取り扱い



#### 【私有地】の場合

- 私有地内（放置禁止区域に指定されていない）の場合、市は介入できず、当事者間で解決することになります。

#### 【歩道】【車道】の場合

##### ▼ 放置自転車として移動

##### 【放置禁止区域内の場合】

- 歩道・車道を含む公道や、放置禁止区域に含まれる公開空地等では、市による移動の対象となります。
- 自転車に警告札の貼付後移動（基本的に即時の撤去が可能）、所定の保管施設（全 22 箇所）で保管します。

##### 【放置禁止区域外（公共の用に供する場所）の場合】

- 市による移動の対象となりますが、7 日間の警告期間が必要となります。
- 移動後、所定の保管施設で保管します。

### 「放置」とは？

駐車を認められた場所以外の公共の場所に置かれ、当該自転車等の利用者が車両から離れているため、直ちに車両を移動することができない状態（放置時間の長さは問わない）

### ■コラム 放置自転車禁止区域が指定される駅（137 駅中 115 駅）

※☆は保管場所

