

第 I 編. 交通機関・手段としての自転車

第 1 章. 自転車走行環境に関する提言

1. 1 自転車交通のルール・マナー

<ルール・マナー分科会の活動>

(土井)

ルール・マナー分科会は、自転車の走行環境（研究所では「自転車が走っている時の問題」と定義した）のうち、運転ルールとマナーについて、研究・検討する分科会である。研究員 15 名のうち、実に 9 人が参加する最大の分科会となった。研究所が活動期間中、最低毎月一回行っていた全体会合では、各分科会がその活動状況を報告していたが、報告内容に対して特段のコメントがつかない分科会も多かった。しかし、当分科会については、毎回必ず分科会に参加していない他の研究員からも何らかのコメントが出るのが常であった。この人数の多さ、コメントの多さは、この問題に関する研究所全体の関心・問題意識の大きさをそのまま表していたと思われる。また、その意味では、当分科会の活動成果は、千葉市まちづくり未来研究所の研究員全員が、何らかの形で関わったものであるとも言えよう。実際に後述する「無灯火カウント 60 分調査」に際しては、他の分科会研究員からも協力を得た。

分科会の提言書提出に至るまでの主な活動を下表に示す。なお、ここに掲げたものの他、それぞれのテーマに応じて、個別に電子メール、電子掲示板等を通じた情報・意見交換を随時行ってきた（日付はいずれも 2015 年）。

表 1:ルール・マナー分科会の活動記録

	日付	内容	場所
1	2月15日	第1回分科会開催（方向性の検討）	千葉中央コミュニティセンター
2	2月21日	第2回分科会開催（他都市事例【茅ヶ崎市】の検討）	千葉中央コミュニティセンター
3	3月22日	第3回分科会開催（五つの提言についてそれぞれ骨子を策定）	千葉中央コミュニティセンター
4	4月19日	第4回分科会開催（五つの提言骨子の検証・根拠データ収集方針検討）	千葉中央コミュニティセンター
5	5月31日	第5回分科会開催（「提言1：三つの約束」再検討）	千葉中央コミュニティセンター
6	6月13日	千葉市地域安全課との意見交換会（第1回）	稲毛保険福祉センター
7	6月18日	千葉市自転車対策課との意見交換会	千葉市役所
8	6月21日	第6回分科会開催（意見交換会振り返り等）	千葉中央コミュニティセンター

9	7月24、 28日	千葉市子ども議会にてアンケート実施	千葉市役所議会棟
10	7月26日	ガールスカウト千葉第100団で交通安全ワークショップ開催、アンケート実施	土気あすみが丘プラザ
11	9月2日	千葉市地域安全課との意見交換会（第2回）	千葉市役所
12	9月5日	千葉市地域安全課主催「自転車安全講習会」参加、アンケート実施	花見川保健福祉センター
13	9月20日	自転車利用者（成人）へのヒアリング実施	千葉中央コミュニティセンター
14	9月29日 ～ 10月25日	「無灯火カウント60分調査」実施	市内各所（後述）

全体会合における活動の方向性、関心事毎のグルーピングを経て、2月に発足した分科会がまず直面したのは、自転車運転ルール・マナーを巡る問題のあまりの多さと多様性であった。これまで分科会の議論で俎上に上がった様々な問題のうち、主なものを下図に掲げる。

図1：自転車運転ルール・マナーを巡る諸問題

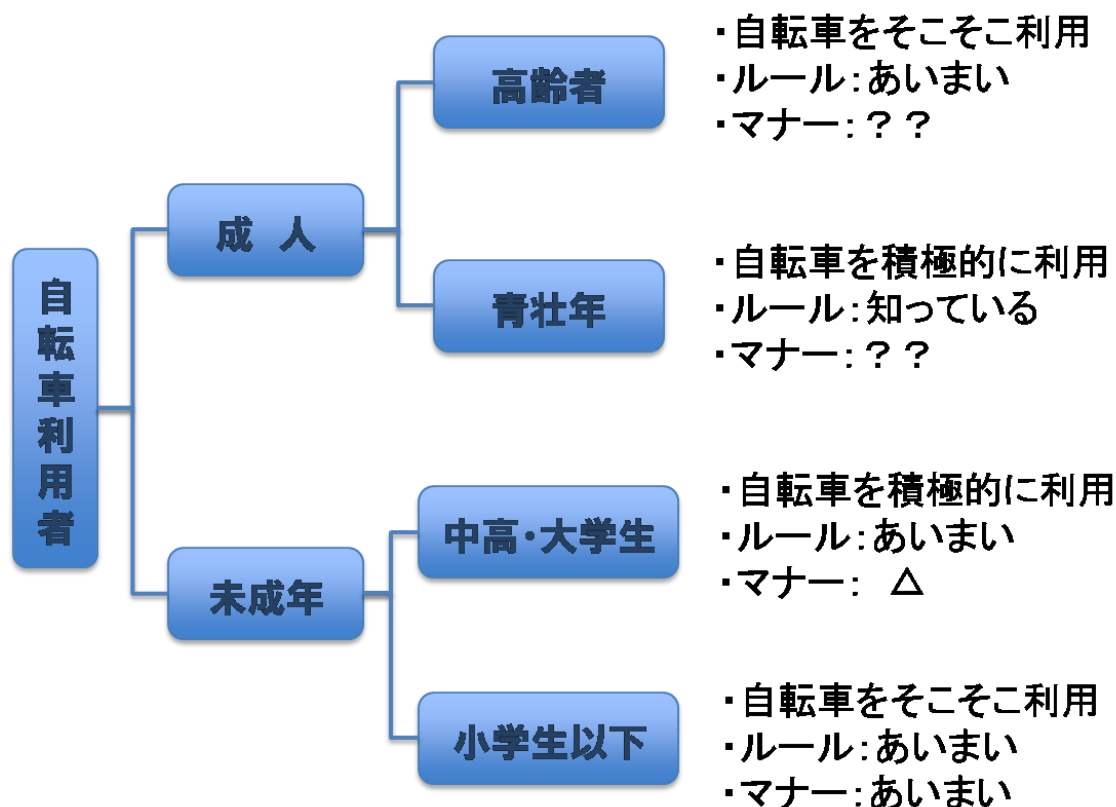
放置自転車 二人乗り
イヤホン スマホ 自動車のマナー
歩行者保護 ながら運転 無灯火
ベルの鳴らし方 逆走 蛇行 集団走行
集団走行 傘さし スピードの出し過ぎ
信号無視 子供・高齢者 ヘルメット
一時停止違反 併走 自歩道で危険走行

公募によって選ばれた市民の集まりである分科会は、研究員の年齢層も20代～60代と全分科会の中で最も幅広く、自転車運転ルール・マナーに関する千葉市民の「市民感覚」を、ある程度正確に反

映できる構成であったと自負している。自転車運転ルール・マナーを巡る諸問題は、かくも多様であり、またその原因、問題が顕在化するシチュエーションもまちまちである。これらの問題を個々に検討し、対策を提言することは、到底自分達の手に余る、と分科会は考えた。

そこで、問題を整理する一つの試みとして、自転車利用者を年齢を基準に、大まかに四つの層に分けることを考えた。下図にその分類を示す。

図2:年齢層別に見た自転車利用者



まず、全ての自転車利用者を、「成年」と「未成年」に大きく分ける。さらに「成年」を「青壮年」と「高齢者」に、また「未成年」を「小学生以下」と「中高・大学生」に分けて、それぞれの層のおおざっぱな特性というものを考えてみた。以下は分科会が、あまりにも幅が広すぎる自転車運転ルール・マナーについて、問題を整理する上で「おおざっぱな類型」として考えたものであり、これらの年齢層の全ての人がかうである、と主張する意図は、分科会には全くない、ということを予めお断りしておく。

表2：自転車利用者層のおおまかな特性

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を「そこそこ」利用している層である ・ルールについては、十分な知識はあるものの、近年自転車を巡る法制度が頻繁、かつ大幅に改正されているため、十分にキャッチアップできていない可能性がある ・マナーについては、個人差があり、一概に言えない
青壮年	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、レジャー等で、自転車を積極的に利用している層である ・ルールについては、自動車免許を取得している人が多いことから、十分な知識を持っていると考えられる ・マナーについては、個人差があり、一概に言えない
中高・ 大学生	<ul style="list-style-type: none"> ・通学、レジャー等で、自転車を積極的に利用している層である ・ルールについては、自動車免許の取得率は青壮年に比べて低く、また小学校の「交通安全教室」等で教育を受けてから時間が経過しており、忘れていないかキャッチアップできていない可能性が高い ・マナーについては、個人差はあるものの、一般的には問題が多いとされることが多い（研究員達が自分の過去を振り返っても、そのように思われたことを付記する）
小学生	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車に乗り始め、放課後のアクティビティ等でそこそこ利用している層である。 ・ルールについては、「交通安全教室」等で教育を受けているものの、交通ルール自体が複雑であるため、理解には不十分な点があるものと思われる ・マナーについては、個人差はあるものの、ルール同様理解に不十分な点があるものと思われる

繰り返すが、分科会は「不当な一般化」「決めつけ」を行うつもりはなく、またこの表の分類を行うにあたり、決して十分なデータを集めたとも考えていない。あくまで多岐に渡る自転車運転ルール・マナーの問題を整理する一つの「手がかり」として、一種の思考実験として「分けてみた」に過ぎない。

しかし、この分類は、個々の研究員が、自分の問題意識を掘り下げる上で、自転車利用者（もしくは自転車利用者以外の）のどの層にアプローチすべきか、ということ認識の上では、大変有益であった。この整理によって、分科会メンバーは、5つの班に分かれ、それぞれに提言をまとめるべく研究活動に取り組む、という方向性を得ることができた。以下に各提言のアプローチ対象とその概要を列挙する。

<提言1:「ちばチャリ 三つの約束」>

- ・高齢者から小学生以下まで、全ての層にアプローチする
- ・大人にも子どもにもわかりやすく、おぼえやすく、親しみやすい「ちばチャリ 三つの約束」の

制定によって、千葉市の自転車運転ルール・マナーの向上を目指す趣旨の提言をまとめた

<提言2:「守ります 交通ルール・マナー」>

- ・高齢者から小学生以下まで、全ての層にアプローチする
- ・自転車運転ルール・マナーをわかりやすく解説したパンフレットが必要、との問題意識の下にスタートし、やがて提言1と連携し、「ちばチャリ 三つの約束」を、千葉市の三つのキャラクターで訴求するパンフレット案を作成した

<提言3:「自転車安全教育」>

- ・主に小学生以下にアプローチする
- ・担当研究員は、研究所の発足前から長期に渡り、地域で子ども向けの交通安全教育活動に携わっており、その経験をもとに、子ども向けの交通安全教育の頻回化、千葉市内の既存施設の交通安全教育への利活用等について研究、提言を行った

<提言4:「ルール・マナー普及活動の担い手育成」>

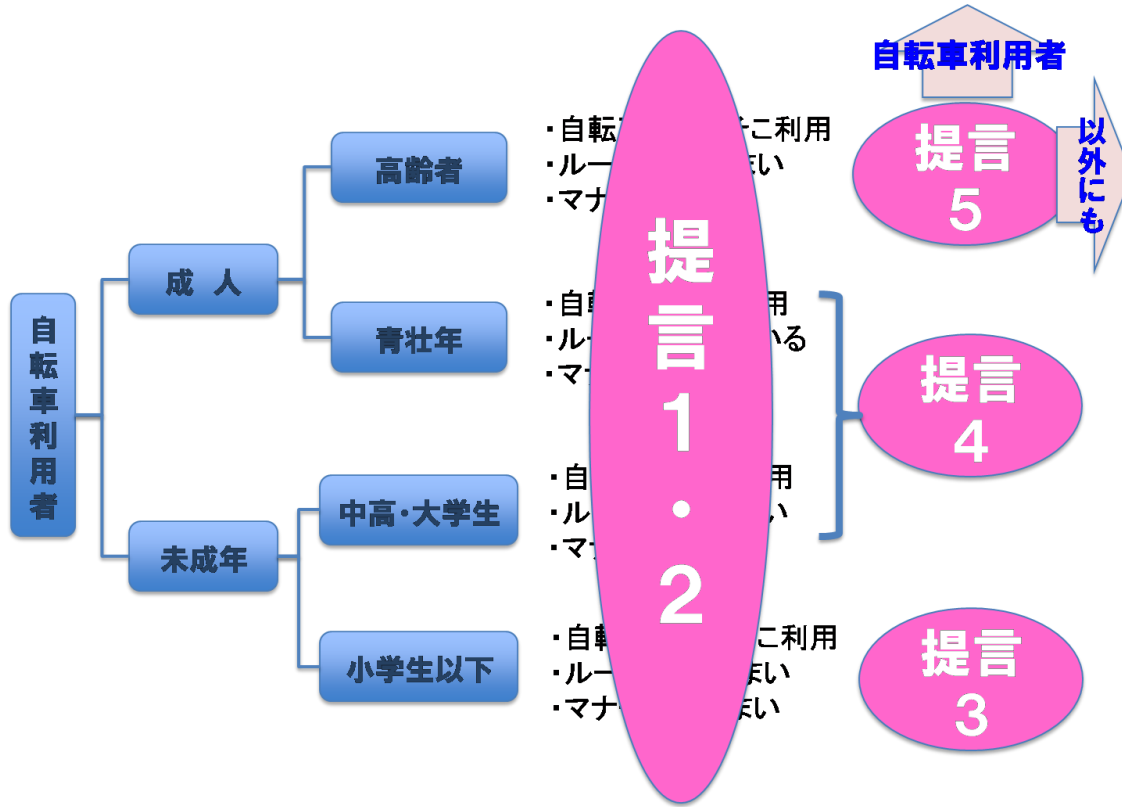
- ・主に青壮年、中高・大学生にアプローチする
- ・当初、提言2とともに、自転車運転ルール・マナー普及に向けた看板、ステッカー及び路面標示について研究を開始、さらに掘り下げた結果として、「看板やステッカーを貼るのは誰か？」という問題意識に到達、最終的に自転車運転ルール・マナーの「担い手」の育成について提言をまとめた

<提言5:「自転車まちづくり条例」>

- ・主に高齢者、さらに自動車運転者・歩行者など自転車利用者以外の層にアプローチする
- ・当初、自転車運転ルール・マナーの普及活動における高齢者の位置づけ及び高齢者保護等をキーワードに活動を開始、高齢者のみに着目しても状況は改善しないとの問題意識から、自転車運転ルール・マナーを広範にカバーした「自転車まちづくり条例」の制定について提言をまとめた

自転車利用者層と各提言の関係を図2に追記する形で以下に示す

図3:自転車利用者層と各提言の関係



次ページから、それぞれの提言の詳細について述べる。

1. 1. 1 「ちばチャリ 三つの約束」の制定

(担当：土井・清水)

<提言要旨>

千葉市の自転車運転マナー向上のため、従来普及活動に使用されている、「ルール」に重点を置く「自転車安全利用五則」と相互に補完するものとして、「マナー」に重点を置き、大人にも子どもにもわかりやすく、おぼえやすい「ちばチャリ 三つの約束」の制定を提言する。

1. 提言の背景

本提言の前提には、まず千葉市の自転車運転マナーを巡る状況が、「改善を要する」か、少なくとも「改善の余地がある」という研究員の共通認識がある。千葉市が平成 25 年にインターネットモニターを対象に行った「自転車の利用実態」に関するアンケート調査（以下「モニター調査」）でも、「自転車を利用しやすい環境を整えるため必要だと思うこと」という質問に対し、「自転車利用者のマナー向上」を挙げた回答者は 49.6%に上る。尤もこれは千葉市に限ったことではなく、内閣府が平成 22 年に行った「国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向」調査（以下「国民アンケート」）でも、「自転車の安全利用対策に必要だと思うもの」という問いに対し、7 割近い回答者が「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」を挙げている（内閣府・「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書」【以下「国民アンケート報告書」】）、P62、図 IV-14、N=1500）。本年 6 月から施行された改正道路交通法において、自転車安全対策が強化されたのも、同様の問題意識が国内に広く共有されていることの一つの証左と解することができよう。

2. ルール・マナー普及活動の現状

それでは、自転車運転ルール・マナーの普及のために、千葉市ではどのような施策が実施されているのだろうか？当分科会では、担当課である地域安全課及び自転車対策課に複数回のヒアリング及び意見交換を行った。その結果、千葉市では、小学生以下向けの交通安全教室、中学生向けのスクエアドストレイト方式による交通安全教室、さらに一般向けの「マナーアップフェスタ」また主として公設駐輪場利用者向けの自転車安全講習会等、様々な施策が実施されているとともに、各種の啓発資料（チラシ等）も作成・配布されていることがわかった。

表1：千葉市における主な自転車運転ルール・マナー啓発活動

(地域安全課へのヒアリング結果をもとに分科会作成)

	名称	概要	対象者
1	自転車安全利用講習会	交通法規・自転車保険・自転車レーン等テーマを自転車に絞り、外部講師を交え、映像等も使用した、座学形式の講習会	中学生 ～成人
2	よいこの交通安全教室	花見川緑地の交通公園を使用し、実際の道路に近い環境で、実技・実験を交えて体験的に交通安全について学ぶもの	小学一年生
3	スケアードストレイト方式による自転車交通安全教室	交通事故の状況を模したスタントマンの実技を交え、インパクトの強い形で交通安全について学ぶもの	中学生
4	マナーアップフェスタ	商業施設等大勢の参加が見込める場所で、イベント形式で交通安全について告知するもの	全市民
5	春／秋の交通安全運動	政府主催で全国的に行われる交通安全全般に関するキャンペーン活動。千葉市においては、「交通安全の集い」等が開催されている	全市民
6	自転車マナーアップ強化月間	千葉市を含む首都圏九都県市が合同でチラシを作成、期間中の一斉配布等を通じて、広くマナーの向上を呼びかけるもの	全市民

現状の施策は、それぞれ仔細に検証していけば、何かしらの改善点はあるのであろうが、働きかける対象や内容等の点で、何か大きな「抜け」や「漏れ」があるといった性質のものではないというのが、分科会メンバーの認識である。また、当分科会の活動目的は、それらを検証し、「粗探し」的に改善点を探すことではない。しかし乍ら、既述のとおり、千葉市の自転車運転ルール・マナーの普及状況は、決して芳しいとは言えない。問題点はどこにあるのだろうか？

3. 「自転車安全利用五則」について

分科会が着目したのは、平成19年7月に内閣府が定め(中央交通安全対策会議交通対策本部決定)、

現在千葉市・千葉県がともにルール・マナー普及活動の柱としている「自転車安全利用五則」（以下「五則」）である。千葉市ではチラシを作成するとともに、広報紙に掲載する等の形で使用されている。



図1:「自転車安全利用五則」の主な使用例

(分科会が収集した千葉市作成のチラシ、千葉県作成のチラシ及びうちわ)

以下がその全文である。

「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
- 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

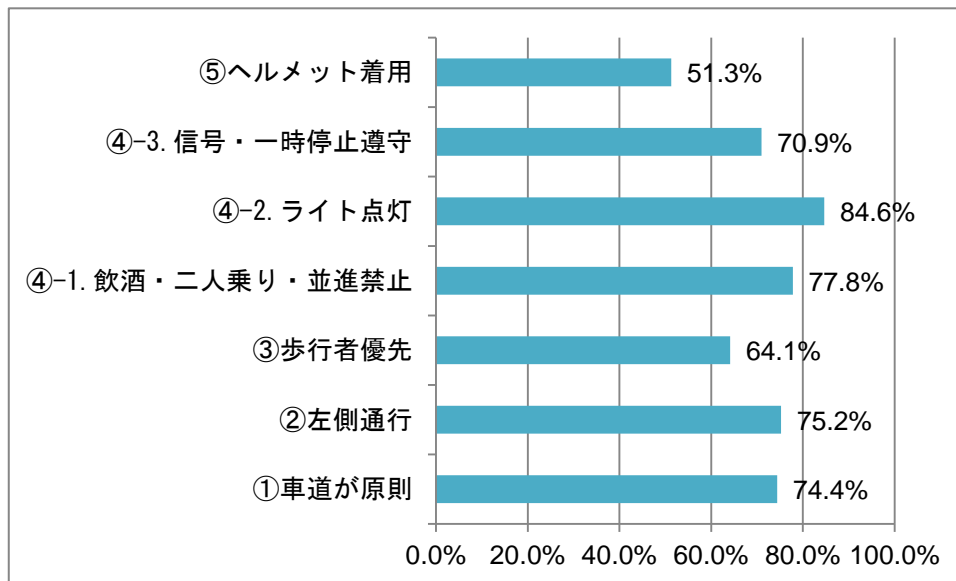
「五則」とあるが、一見してわかるとおり、決して「5つのルール」ではない。数え方には様々な意見があるだろうが、当分科会の解析では、「自転車安全利用五則」に含まれたメッセージ(伝達内容)は、以下のとおり多数に上る。(【】内は「五則」の通番)

- 1) 自転車は車道を通行するのが原則である【①】
- 2) 自転車は例外として歩道を通行してよい【①】
- 3) どのような時が「例外」かは、明示しないので自己判断せよ【①】
- 4) 自転車は車道では左側を通行しなければならない【②】
- 5) 自転車は歩道では歩行者を優先しなければならない【③】
- 6) 自転車は歩道の車道よりを通行しなければならない【③】
- 7) 自転車は歩道を通行する時は徐行しなければならない【③】
- 8) どの程度のスピードが「徐行」かは、明示しないので自己判断せよ【③】
- 9) 自転車は「安全ルール」を守らなければならない【④】
- 10) 自転車で飲酒運転をしてはならない【④】
- 11) 自転車で二人乗りをしてはならない【④】
- 12) 自転車で並進してはならない【④】
- 13) 夜間はライトを点灯しなければならない【④】
- 14) 何時から何時までが「夜間」かは、明示しないので自己判断せよ【④】
- 15) 自転車は交差点では信号を遵守しなければならない【④】
- 16) 自転車は交差点では一時停止しなければならない【④】
- 17) 自転車は交差点では安全確認をしなければならない【④】
- 18) 子どもはヘルメットを着用しなければならない【⑤】
- 19) 何歳以下が「子ども」かは、明示しないので自己判断せよ【⑤】

実に「十九則」である。これでは到底覚えきれず、わかりにくい。また、3)、8)、14)、19)のように、非常に具体的な「指示」の中に、曖昧な内容が混在しており、伝えられた側に混乱を与えかねない。

分科会では、活動の一環として、千葉市子ども議会参加者、ガールスカウト千葉第100団、地域安全課主催の「自転車安全講習会」参加者、ヒアリングを行った一般の自転車利用者(成人)等にアンケートを行った(以下「分科会アンケート」)。分科会アンケートの詳細については後述するが、設問の中で、この「五則」の認知度についても調査した。結果を以下に示す。

図2-1:(設問)「五則」のうち以前から知っていたものは?【n=117】



(分科会アンケートをもとに分科会作成、以下同じ)

認知度は平均して71.2%と、そこそこのように見えるが、実はこのアンケート結果には大きなバイアスが存在する。まず、千葉市子ども議会参加者の皆さんは、事前の活動の一環として「学習会」で、「安全利用五則」に関する十分なレクチャーを受けていた。「自転車安全講習会」参加者の皆さんは、まさにこの「五則」を含む講習会を受講した直後に回答している。ガールスカウト千葉第100団の皆さんは、「五則」についてこそ個別のレクチャーは受けていないものの、アンケートを採ったのは同団の「交通安全ワークショップ」の場であり、参加者の交通安全意識は平均より高いことが推察される。さらに一般の自転車利用者の皆さんも、ヒアリングの結果交通安全意識が非常に高い方々であることが判明した。アンケートの設問が、「五則」を示した上で、「このうち、あなたが以前から知っていたものを選んで下さい」という形式であったことも、認知率の上ブレにある程度影響したと思われる。白紙に「あなたの知っている「五則」を書いて下さい」という設問形式であれば、認知率は相当低くなったと思われる。むしろ、これだけ上ブレする要素があったにも関わらず、「五則」の認知率は平均して70%台に止まった、今レクチャーを受けたばかりにも関わらず、後述するように「わかりやすい」は59%に、「おぼえやすい」は41%に止まり、100%に達し得なかった、というのが、分科会アンケートから得られた発見であったと分科会は考える。市民シンクタンクという活動上の様々な制約から、「五則」のいわば「赤裸々な認知度」を測定できないまま活動期間終了を迎えてしまったのは誠に残念ではあるが、「五則」が、自転車運転ルール・マナー普及活動の一つの問題点であると分科会は考え、その代替策または補完策について検討することとした。

4. 「五則」の問題点

「五則」の何が、またはどこが問題か、について分科会で検討を行った。結果を以下に記す。

1) 数が多すぎる

すでに述べたとおり、「五則」と称しているが、「④安全ルールを守る」で、入れ子構造をとったために、実質的には「十八則」となっており、到底覚えられない。「①車道が原則、歩道が例外」からわかるとおり、2007年の改正道路交通法を意識して作成されたものであることが伺える。法規との整合性を確保するとともに、法規の内容を網羅しようとしたために、「詰め込み過ぎ」の状態になったものと考えられる。

2) わかりにくい

「歩道は例外」「徐行」「子ども」など、定義のはっきりしない表現、具体的にどう解釈・行動するべきか明示されていない部分と、「二人乗りの禁止」のように非常に具体的な記述が混在している。また、「飲酒運転」という明らかに成人を対象とした内容と、「子どもはヘルメットを着用」という児童を対象とした内容が混在している点もわかりにくさを助長している。

3) おぼえにくい

1) とほぼ同様であるが、数が多い上に相互の優先度や関係性がわからないことから、覚えようとするとひたすら丸暗記するしかない一方、丸暗記するには数が多すぎる。

4) 親しみにくい

交通法規から派生したと思しき由来ゆえか、命令口調とは言わないまでも、体現止めを多用した堅い文言になっている。また、主語が明確でない。「④安全ルールを守る」のは、「わたし」なのか「あなた」なのか、誰かが「わたし」に対して「安全ルールを守るように」と指示命令しているのか、「わたし」が、「安全ルールを守る」と自らに言い聞かせているのかわからず、自転車利用者それぞれが、一人称で「五則を守ろう」と思える内容になっていない。

5. 対策の検討

上記の4つの問題点について、改善方法を検討した。

問題1) 数が多すぎる への対策

数を減らすことが適当である。問題は「いくつなら適当か」であるが、個々人により「覚えやすい数」は異なる。研究員間でも意見が分かれたが、特に「問題3) おぼえにくい」との関係で、最大公約数的に誰にとっても覚えやすい数、ということで「三つ」を目安とすることとした。これは研究員の経験知から導き出された数であり、率直に言って科学的根拠はない。しかし、世間にはおとぎ話の「三つのお願い」、結婚式スピーチの定番「三つの袋」、歴史・観光・グルメなど数多いバリエーションを持つ「日本／世界三大 XX」など、「誰もが覚えている三つの組み合わせ」があふれている。「三つ」という数が、「覚えやすい数」の唯一絶対の正解ではないにせよ、少なくとも一つの解決策としては、有効であろう。

問題2)わかりにくい への対策

「五則」をわかりにくくしている大きな要因は、非常に具体的な指示的な内容と、明示せず読む者の自己判断または調査（例えば「徐行」の道交法的な定義は、調べるか警察に確認すれば一定の回答を得ることができる）に委ねる部分が混在していることであろう。具体的な指示ならそれだけで5つ、或いは抽象的な精神論ならそれだけで5つと統一されていれば、まだしもわかりやすかったのではないか。それでも問題1)で述べたように、5つではやや数が多い。また、各項目の「粒度（テーマの大きさ）」や相互関係が明確でないことも、わかりにくさを助長しているとの意見もあった。大きな話から小さな話へ、或いはその逆、または抽象論から具体的なアクションへ、のような一種の順序性・ストーリー性があれば、よりわかりやすくなると考えられる。

問題3)おぼえにくい への対策

この問題は問題1)及び問題2)と密接な関係にある。「五則」は数が多く、しかも相互の関係性が明確でないが故に覚えにくい、覚えにくい理由はそれだけではない。一見してわかるとおり、「安全確認」「遵守」等の漢語が多用されており、決して平易な表現とは言えない。平仮名を多用し、シンプルな表現とすることで、覚えやすさは増すと考えられる。さらに、項目間に何らかの順序性・ストーリー性を付与することで、さらに覚えやすくなるのが期待できる。

問題4)親しみにくい への対策

この問題は、「五則」全体のトーンに関わるものである。問題3)と同様に、平易な表現とすることで、ある程度親しみやすさは改善が期待できる。しかし、「主語がない」ことによる読む者との心理的な距離感は、いくら平易な表現にしても改善しない。交通標語の傑作として広く知られる「せまい日本、そんなに急いでどこへ行く」（昭和 年全国交通安全運動）は、シンプルな表現とリズム感を兼ね備え、わかりやすさとおぼえやすさの点では成功事例と言えよう。しかし、「主語がない」ことにより、読む者が当事者意識を持つところまでは至らない。この標語が制定され、広く知られるようになってからも、日本の交通事故事情が劇的に改善したとまでは言えないのは、もしかしたらこの標語に「主語がない」ことも或いは一因であったかもしれない。誰かに「上から」「やれ」「守れ」と言われるのではなく、読む側が「わたしがやること」だと自然に思えることが、千葉市の自転車運転ルール・マナー普及の上で有効であろうと分科会は考える。

以上のように考えた結果、当分科会は、大人にも子どもにも

- わかりやすく
- おぼえやすく
- 親しみやすい
- 三つの「何か」

が、千葉市には必要である。との結論に至った。

6. “三つの「何か」”についての検討 ～ニッパチの法則～

次いで分科会は”三つの「何か」”について検討に入った。以下その検討過程について述べる。

第一次案:「ちばチャリ 三原則」

最初にアイデアとして出されたのが、「三原則」である。「五則」は数が多すぎるから、その中で本当に大事なことを三つだけ選んで、新たに千葉市だけの「自転車安全利用三則」を制定しよう、という考え方であった。5. で検討したとおり、「三つに絞る」という考え自体は、分科会メンバーの支持を得た。他方「三原則」という名称は、「五則」とあまりに紛らわしく、もし対立概念のように捉えられてしまったら、「わかりやすく」「おぼえやすい」どころか、自転車利用者の間に却って混乱を招くという全体会合での指摘に対し、説得力のある回答を示すことができなかった。ゆえに分科会は「三つ」の趣旨は残しつつも、アプローチを再検討することとなった。

(「ニッパチの法則」について)

なお、「三つ」の背景となった、「ニッパチの法則」について、ここで簡単に説明しておきたい。「五則」の持つ4つの問題は、交通法規との整合性を確保するために、多くの項目を網羅的に盛り込んだことから生じているのは記述のとおりである。法律的には、自転車運転ルール・マナーを巡る全ての問題は等しく重要である。例えば、「信号遵守」と「一時停止」の間には、理論的には重要性の差はなく、どちらも重要な問題と言える。他方、件数や規模等の定量的な観点から見ると、「重要な問題」と「そうでもない問題」、または「重要な問題」と「特に重要な問題」が区別できる場合がある。

「ニッパチの法則」とは、正確には「20：80の法則」または「80：20の法則」と呼ばれる、イタリアの経済学者ヴィルフред・パレート（1848-1923）が提唱した経験則で、「2割の高所得者が社会の富の8割を保有する」「8割の低所得者に2割の富が分配される」というものである。転じて現在では、例えば「多くの企業では、2割の商品が売上の8割を占めている」等の形で幅広く使われている。

三つの「何か」は、この法則を、自転車運転ルール・マナーに応用しようとするものである。100の問題全てをカバーするために詰め込み過ぎた「五則」に学び、三つの「何か」で、80の問題をカバーして、千葉市の自転車運転ルール・マナーの状況を大きく改善しよう、という試みである。やや「上から」な表現になるが、既存施策との整合性を確保し、既存法規を全て網羅しようという発想は、典型的な行政の発想であり、そのこと自体は、むしろ健全な常識であるとも言える。しかし、千葉市の自転車運転ルール・マナーの現状を見る限り、「五則」に代表される行政型のアプローチでは、この問題は解決できない、と民間公募研究員の集まりである分科会は考えた。「ニッパチの法則」の発想で、少ない2割に手を付けることで、問題の8割を解決しよう。その「2割」を、大人にも子どもにもわかりやすく、おぼえやすく、親しみやすい、三つの「何か」でカバーしよう、というのが、本提言のコンセプトである。

第二次案:「ちばチャリ 三宣言」

「則」という「ルール」的な表現をしている限り、「五則」との並立による混乱を避けることは難し

い。次いで分科会で浮上したのが、「三宣言」とする案である。問題4) 親しみにくい、の項で述べた「一人称」の視点を、より強く意識した案となった。千葉市の自転車利用者一人一人が、「自分はこう行動する」と自ら宣言することで、自転車運転マナーの問題を、「わたしの問題」として意識できるようにしよう、という発想である。この趣旨自体は理解されたものの、なお「五則」との違いが必ずしも明確でない、という指摘を再び全体会議で受けたとともに、「宣言」という言葉は、「子どもにもわかりやすく」という観点からも問題がある、という意見が分科会内からも出て、さらに別のアプローチを検討することとなった。

最終案:「ちばチャリ 三つの約束」

半年以上の議論を経て、分科会が最後に辿り着いた結論が、この「三つの約束」である。案2) で重視した、「一人称で自ら取り組む」という趣旨をそのまま活かしつつ、「約束」という平易な表現で、「大人にも子どもにもわかりやすく」をクリアした。さらに、「約束」という言葉は、この三つの「何か」が、具体的な規則ではなく、マナーに焦点をあてた「こころがまえ」「合言葉」的な、良い意味での「観念論」「精神論」であることを明確に表現している。

「三つの約束」は、「五則」と対立するものではなく、具体的なルールが中心の「五則」を補完するものであり、まずマナーに重きをおいた「三つの約束」を守ることで、より具体的なルールを身につける段階に進む、いわば「五則」の入り口として機能するものであることが、この名称によってより明確になった。全体会議で長らく「五則との相対的な位置づけの明確化」について指摘してきた研究員（研究所きっての長い自転車歴の持ち主でもある）も、「この案なら趣旨が極めて明快であり、混乱は避けられる」と太鼓判。分科会は「ちばチャリ・三つの約束」の制定を目標に、具体的な内容の検討に移行した。

7. 「約束」の選定

いよいよ、分科会は「三つの約束」が何を「約束」するのかを検討する段階に入った。交通法規、すなわち「ルール」を網羅的に示した「五則」と補完し合う存在を目指すのであるから、「約束」は「マナー」により重点を置いたものとするか、あるいはルールの中でも特に重要なものを最大三つまでピックアップすることも考えられる。「4つの問題」の項で述べたように、ただ三つの約束を羅列するのではなく、まず粒度の大きな「原則」があて、粒度の小さな「行動」が続く、というような約束相互の関連性、約束の中で一つのストーリーが完結するような関係を持たせることができれば、「わかりやすく」「おぼえやすい」ものとする上で有効であろう。

第一の約束) 「歩行者優先」

この点については、実は分科会でも議論はほとんど出なかった。分科会員も含めて、自転車利用者のほとんどは、また歩行者でもある。自転車運転ルール・マナーを巡る問題の多くは、自転車と歩行者の間で顕在化していることについても、ほぼ議論を待たない。特に、自転車の安全対策をより強化した内容の改正道交法が施行された直後の昨年7月に、稲毛区で起きた事案の報に接し、分科会メンバーは大きな衝撃を受けた。分科会メンバー全員は強い確信を持って、「三つの約束」の筆頭、千葉市の自転車利用者達が真っ先に実践することは、歩行者優先・保護である、との結論に達した。

第二の約束) 「左側通行」

これについても、あまり異論は出なかった。自動車においてある程度実現されているように、全ての自転車が左側を通行すれば、自転車同士の正面衝突事故は、理論的には起こらなくなるはずである。国内では他にも「チーム・キープレフト」など、左側通行の徹底を全国的に呼びかけている団体が活動している。第一の約束が、「歩行者優先」という最も大きな「プリンシプル（原則）」を述べた後に、「アクションプラン（行動）」が続く、という構成も、問題3) 覚えやすさ、の項で触れた「粒度の違いを利用して覚えやすくする」「三つの約束の中にストーリー性を付与する」点でも有効であると考えられた。

第三の約束) …は？

ここで分科会の意見は大きく分かれた。「歩行者保護」「左側通行」の二大問題については、間違いなくカバーすべきであるものの、「三番目に重要な、自転車運転マナーに関する問題」とは何であろうか？分科会は改めてブレインストーミングを行い、自転車運転マナーに関する問題点を列挙したところ、多様な問題が挙がった。なお、後に分科会アンケート（後述）の自由記述欄でも同様の問題収集を行ったが、この時の分科会ブレインストーミングとの結果に大きな差は無かった。

イヤホン ながら運転 無灯火
 ベルの鳴らし方 逆走 蛇行 集団走行
 集団走行 傘さし スピードの出し過ぎ
 スマホ 二人乗り 子供・高齢者 ヘルメット
 反射素材の普及 併走 自歩道で危険走行

図2:自転車マナーを巡る問題に関する諸問題(分科会作成)

いずれもそれぞれ重要な問題である。しかしその重要度は判断し難い。地域安全課によると、千葉県警が把握している自転車に関わった交通事故の原因としては、「不注意・安全不確認」が最も多く、また検挙された例としては、「信号無視」が最も多いとのことであった(分科会ヒアリングによる)。しかし、これらは事故・検挙という形で、公式に記録が残された例のみを抽出したものであり、路上で警察官から口頭注意や警告を受けるに止まったルール違反や、そこにすら至らなかったマナーの悪い運転については、公式のデータは存在していないことが分かった。

国民アンケートの結果も、同様の混迷を示している。「歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた内容」という設問(P60、図IV-11、n=461)では、第一の約束)歩行者優先、でカバーできる内容を除けば、これといった特定の選択肢に回答が集中していない。千葉市民が「自転車について三番目に困っていること」を、大規模なアンケート調査で把握することも検討したが、その動機・真意は未だに不明ながら、全体会議で他の研究員の強硬な反対に遭い、断念せざるを得なかった。

そこで分科会はアプローチを変更し、個々の問題について、「より多くの自転車利用者に共通する問題は何か」という観点から、ブレインストーミングで洗い出した諸問題について、「第三の約束」がカバーすべき内容を選ぶことにした。紙幅の都合から、全ての検討結果について詳細に記載することはせず、以下にその主要なものについて分科会での論点、結論を述べる。

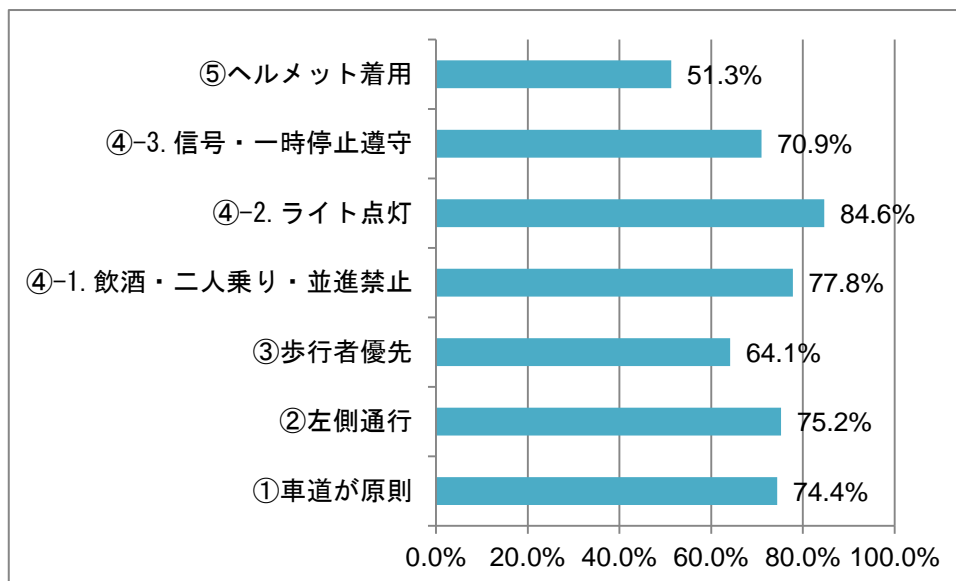
- 1) **スマホ、携帯による「ながら走行」**: 極めて危険であることは言うまでも無い。しかし、これは2015年の道交法改正で定められた、14項目の「危険な違法行為」にも取り入れられた、明確な「ルール」の問題である。また、分科会メンバーの生活実感から、スマホ走行を行う自転車利用者は、それらを活発に利用する高校生～若年層に集中しており、子どもや高齢者では滅多に見られないことから、「大人にも子どもにもわかりやすく、親しみやすい」という「三つの約束」のコンセプトには合致しない、との結論に至った。
- 2) **ヘルメットの着用**: これも重要な問題である。担当研究員は2名とも、スポーツバイクで走行する際には、必ずヘルメットを着用している。ヘルメットの安全効果は非常に高い。他の自治

体では、特に高齢者に対し、ヘルメットの着用を努力義務とする内容の条例を定めている場合もある。「五則」においても、「子どもはヘルメット着用」と記載されている。しかし、高速で走行するスポーツバイク、走行が不安定になりがちな高齢者・子どもはともかく、実用車を生活目的で使用する大多数の自転車利用者に、全てヘルメットを着用せよ、というのは非現実的であり、効果が疑わしい。特に、ヘルメットの場合、自転車本体とは別に、必ず購入費用が発生する。千葉市の全ての自転車利用者に、自費でヘルメット購入を推奨するのも、また財政事情の厳しい千葉市において、自転車利用者にヘルメット購入費用に対し何らかの助成措置を講ずるというのも、いずれも現実味がなく、そもそも千葉市の自転車運転マナーを向上させたい、という「三つの約束」の趣旨から逸脱している、との結論に至った。

- 3) **並進の禁止**：これも分科会メンバーの生活実感として、よく見られる問題である。特に歩道上では危険である。しかし、並進を行うのは若年層、特に児童・生徒にほぼ集中しており、成人や高齢者が何か会話でもしながら併走している、という光景はあまり多くは見られない、というのが分科会メンバーのほぼ一致した見解であった。「大人にも、子どもにも、自分の問題と感じてもらえる」という「三つの約束」のコンセプトからは、これもまた逸脱している、との結論に至った。
- 4) **反射材の着用**：近年普及が進んでおり、導入効果も高い。しかし、ヘルメットに比べて安価ではあるが、これも追加で購入する、あるいは市が配布する等の必要があり、特に後者の場合、予算に加えてデザイン・好みといった面倒な問題も発生する。また、反射材が最も効果を発揮するのは、自動車のヘッドライトで無灯火自転車を発見する場合であり、反射材以前にやることがあるはず、という指摘もあった。
- 5) **ライトの点灯**：1)～4)の問題を全てクリアしている。まず、ライトは特に実用車の場合、原則全ての自転車に装備されているものであり、老若男女全ての自転車利用者が、夕方以降「自らがやること」として直面する問題である。さらに、ほとんどの場合、購入時点で装備されていることから、追加費用が発生しない。破損している場合も散見されるが、それは一種の「整備不良」であるから、利用者が当然自己解決すべき問題である。スポーツタイプの自転車には、購入時に標準装備されてこそいないものの、販売時に他の整備用品等と合わせて購入を奨められるケースが多いようであり、少なくとも実店舗で購入する限りにおいては、ライトの装備状況は実用車とほとんど変わらないと分科会では認識している。

さらに、「ライトの点灯」については、国民アンケート、分科会アンケートともに、非常に興味深い共通点が判明した。以下に、分科会アンケートにおける「五則」認知度のグラフを再掲する。

図2-1:(設問)「五則」のうち以前から知っていたものは?【n=117】(再掲)



3. で述べた数々の上ブレ要因にも関わらず、いずれの「則」も認知度80%以下に止まる中で、この「ライトの点灯」だけは、唯一80%を超えており、認知度が高い。国民アンケートにおいても結果は同じで、「夜間、無灯火で自転車に乗ってはいけない」と認識している回答者は、実に98.7%に上った(国民アンケート報告書、P111、図表II-25、N=1501)。その一方、同アンケートにおいて、夜間のライト点灯を「常に守っている」と回答した者は、72.4%に止まる(国民アンケート報告書、P113、図表II-27、N=1501)。すなわち、他のルール・マナーに比べて認知度が抜群に高いにも関わらず、必ずしも守られていないのが、この「ライトの点灯」であると言える。

<「無灯火カウント60分調査」の実施>

地域安全課ヒアリングの際、無灯火自転車の数・率等については、市・県警とも公式のデータを保有していないことが判明した。そこで、分科会では独自に、千葉市における無灯火自転車の現状について、調査を行うこととした。その概要と結果を以下に示す。

調査方法：研究員による目視

調査内容：千葉市内の任意の地点において、日没後60分間に当該地点を通過した自転車の総台数及びうち無灯火自転車の台数を計測する。

調査期間：2015年9月28日～10月25日

実施回数：7回

実施地点数：7地点

参加研究員：3名(他分科会からの協力を含む)

表2:「無灯火カウント60分調査」結果(分科会作成)

日付	区	調査地点	自転車総数	うち無灯火	点灯率
9/28	緑区	土気駅第二駐輪場前	150	25	83.4%
9/29	中央区	千葉中央駅ロータリー	249	58	76.8%
10/10	美浜区	若葉第二号橋上	161	43	73.3%
10/17	美浜区	検見川浜駅前	236	73	69.1%
10/18	美浜区	若葉三丁目交差点	372	108	71.0%
10/24	花見川区	花園中学校前交差点	164	66	59.8%
10/25	稲毛区	稲毛駅東側交差点	351	120	64.2%
合計			1683	493	70.3%

今回の調査の結果、千葉市内における日没後60分間のライト点灯率は、最低で59.8%、最大で83.4%、平均で70.3%であり、国民アンケートの72.4%ともほぼ符合する。自転車利用者のほとんどが認知していながら、10人のうち7人しか守っていない。しかも、自転車利用者本人、歩行者、さらに事故につながった場合加害者側となる自動車運転者全てにとって、非常に危険度が高いのが、「ライトの点灯」であると言えよう。

自転車運転ルール・マナーを巡る諸問題の中で、全ての自転車利用者にとって「わたしの問題」であり、歩行者・自動車運転者にとっても影響が極めて大きい「ライトの点灯」こそが、「第三の約束」でカバーすべき問題である、と分科会は結論付けるに至った。「三つの約束」の三番目にライト点灯を取り上げ、大人にも子どもにも「わたしの問題」として意識してもらうことで、自転車の夜間点灯率100%の千葉市を実現していきたい。

8. 表現の検討

ここまでの調査・議論を通じて、「三つの約束」の内容は

- 1) 歩行者優先・保護
- 2) 左側通行
- 3) ライトの点灯

とすることが固まり、分科会は「三つの約束」の具体的な表現の検討に移った。具体的な文案を作成するにあたっては、以下の点を意識した。

- ・大人にも子どもにもわかりやすいよう、平易な表現とすること
- ・千葉市の自転車利用者それぞれが、「わたしの問題」だと感じ、自然に行動に移せるよう、「一人称」を使用すること
- ・おぼえやすいよう、シンプルな表現とし、文字数もできるだけ少なくすること

さらに、「三つの約束」の趣旨を、約束本体と同様に平易かつシンプルな表現で説明したリード文を冒頭に置くとともに、「三つの約束」が「五則」を補完する性格のものであることをより明確にするために、「三つの約束」が交通ルールの全てではないことを、「脚注」の形で付け加えた。

以下が「ちばチャリ 三つの約束」である（紙幅の都合上、検証過程での変更は省略し、完成版を掲げる）。

図3:「ちばチャリ 三つの約束」

「ちばチャリ 三つの約束」

千葉市で自転車に乗るわたしたちは、みんなで安全に自転車に乗るために、自転車でまちをもっと便利にするために、自転車がもっとみんなに愛されるために、この三つの約束をまもります。

- 1. 歩いている人を大事にします。**
- 2. 車道では左側を走ります。**
- 3. ライトを点けます。**

*:この「三つの約束」は、私達が自転車に乗るとき大事にしたい”心がまえ”をまとめたもので、交通ルールの全てを表したものではありません。

(市長報告会スライドより)

9. 「三つの約束」の検証

「三つの約束」は、分科会メンバーの調査、各方面へのヒアリング等に基づいて、数次に渡り素案を作成し、分科会及び全体会議における十分な検討と修正を重ねて完成したものではあるが、作成に携わった者の数は限られており、そこに過剰な「思い入れ」や「思い込み」が介在していないとは言いきれない。そこで、活動期間の最後の二ヶ月間、「三つの約束」を、まちづくり未来研究所の「外」に出し、不特定多数の千葉市民の視点から見ても、本当に「大人にも子どもにも、わかりやすく、おぼえやすく、親しみやすい」ものとなっているか、アンケートにより検証を行うこととした。

<分科会アンケート調査の実施>

調査方法：無記名式アンケート

設問数及び形式：選択肢式8問及び自由記述式2問

設問の内容：回答者属性、「五則」及び「三つの約束」の認知度、印象等

調査期間：2015年7月24日～9月20日

実施回数：4回

回答総数：126通（うち有効回答117通）

回答者年代：10代～70代

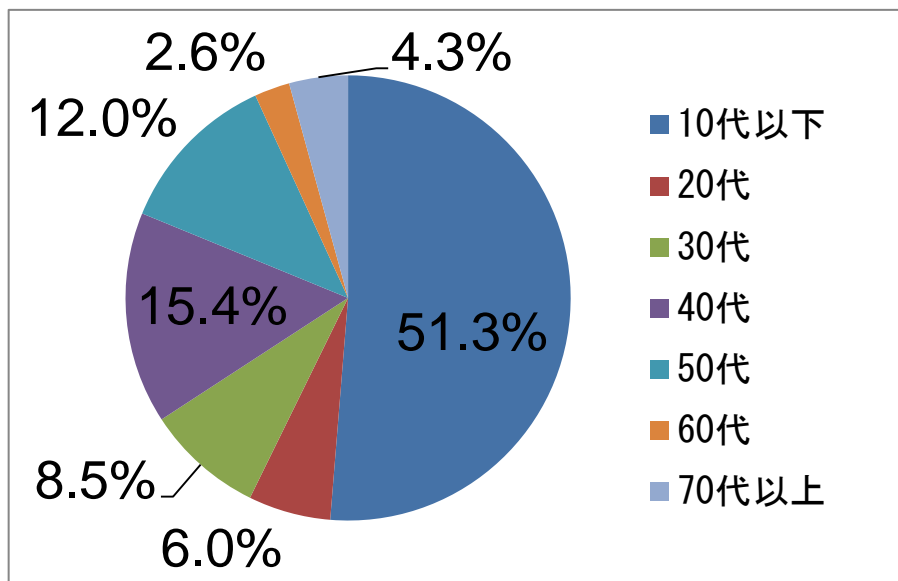
アンケートにご協力頂いた方々は以下のとおり

- 1) 千葉市子ども議会参加者（小学5／6年生）及びサポーター（中学生）の皆さん
- 2) ガールスカウト千葉第100団（小学4～6年生）及び指導者（成人）の皆さん
- 3) 千葉市地域安全課主催・自転車安全利用講習会参加者（中学生～成人）の皆さん
- 4) 分科会による自転車利用者ヒアリング出席者（成人）の皆さん

実際に使用した調査票（千葉市子ども議会参加者向け、自転車安全利用講習会参加者向け）を別紙1，別紙2として末尾に添付した。

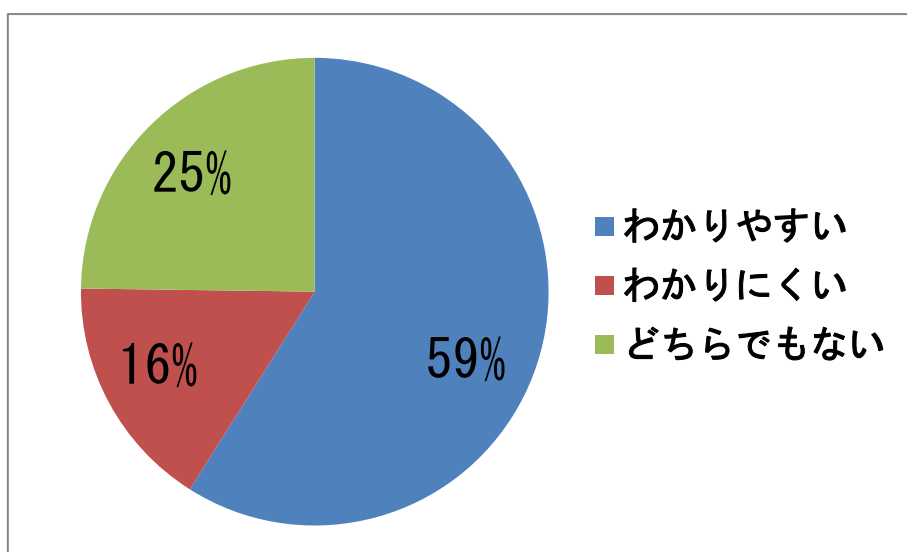
まず回答者の属性を以下に示す。機会・回数制約から、ほぼ半分が10代以下となったが、「大人にも子どもにもわかりやすく」という「三つの約束」の趣旨からは、むしろ適切な構成となったと言える。

図4-1:回答者の属性【n=117】



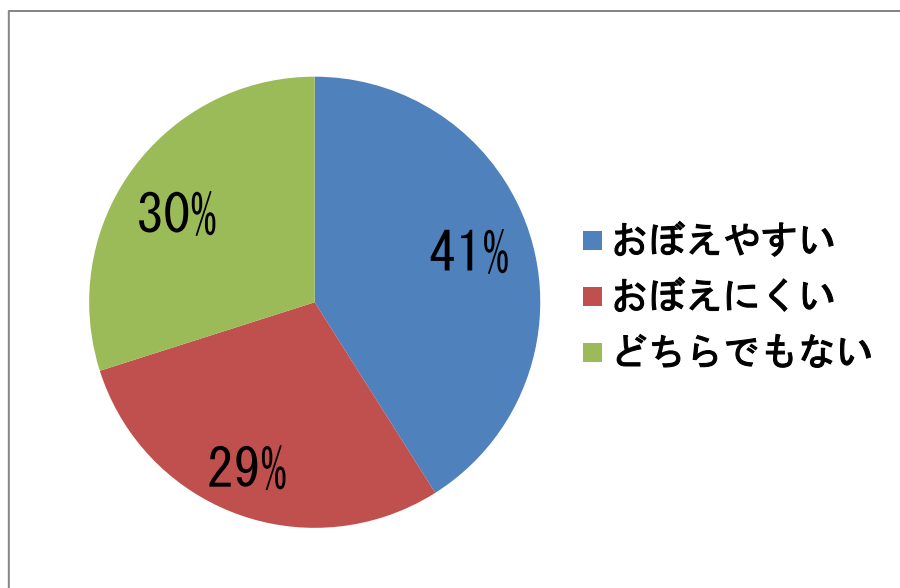
「五則」の認知度についてはすでに触れたのでここでは繰り返さない。「五則」のわかりやすさについては、6割が「わかりやすい」と答えているが、すでに述べたとおり、回答者のほとんどは「五則」について解説を受けた後にこのアンケートに回答しており、この回答にはバイアスがかかっていると分科会では考えている。むしろ、解説を受けたにも関わらず、2割近くが「わかりにくい」と回答しているのは、「五則」のわかりにくさが如何に深刻であることを示していると言える。

図4-2:(設問)「五則」はわかりやすいですか？【n=117】



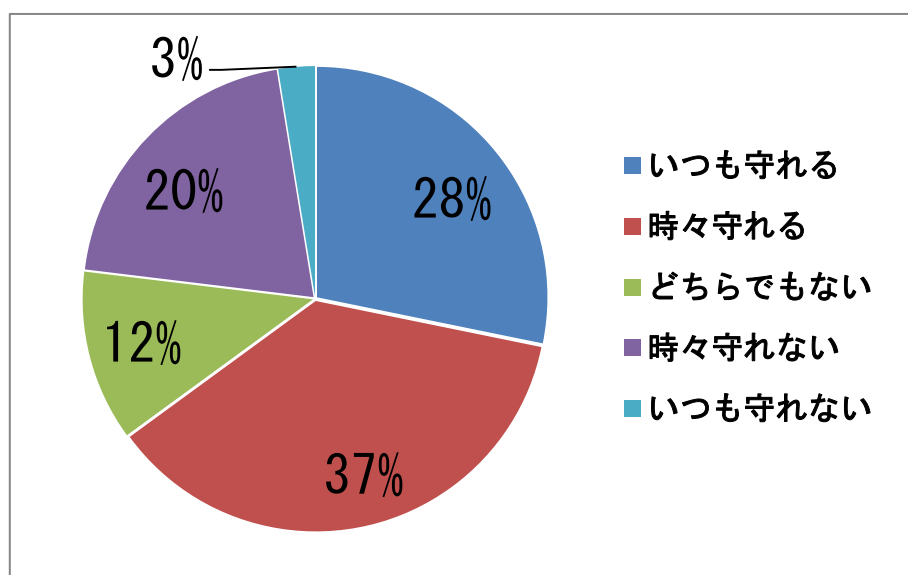
「五則」のおぼえやすさについては、4割が「おぼえやすい」と回答しているが、これも解説を受けた後での回答であることを考慮する必要がある。

図4-3:(設問)「五則」はおぼえやすいですか?【n=117】



「五則」を遵守できるかどうかについては、「いつも守れる」と回答した者は約1/4に止まった。

図4-4:(設問)「五則」をまもれますか?【n=117】

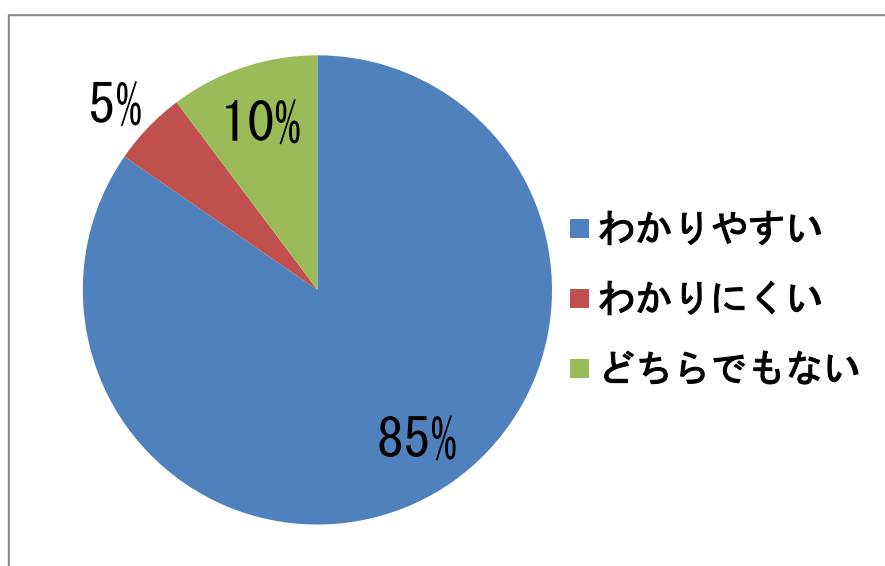


以上が、「五則」についての設問に対する回答結果である。繰り返しになるが、回答者の実に9割以上が、「五則」に関する講習を受けた後にこのアンケートに回答していることを考慮する必要がある。なお、分科会このようなタイミングでアンケートを行ったのは、機会・期間の制約によるもので、意図的にバイアスのかかったデータを収集しようとしたものでは決してないことは付記しておきたい。一部の根拠不明な反対に「波風を立てるまい」と安易に屈し、本提言の質をより高めたであろう大規模・ニュートラルなアンケートの実施を諦めてしまったことについては、分科会としても悔いが残るとともに、こうしたいわば「平場」の公募市民同士による地域活動を進める上での難しさ、将来に向けた一つの課題を示唆しているとも考える。

次いで、「三つの約束」に関する設問に移る。

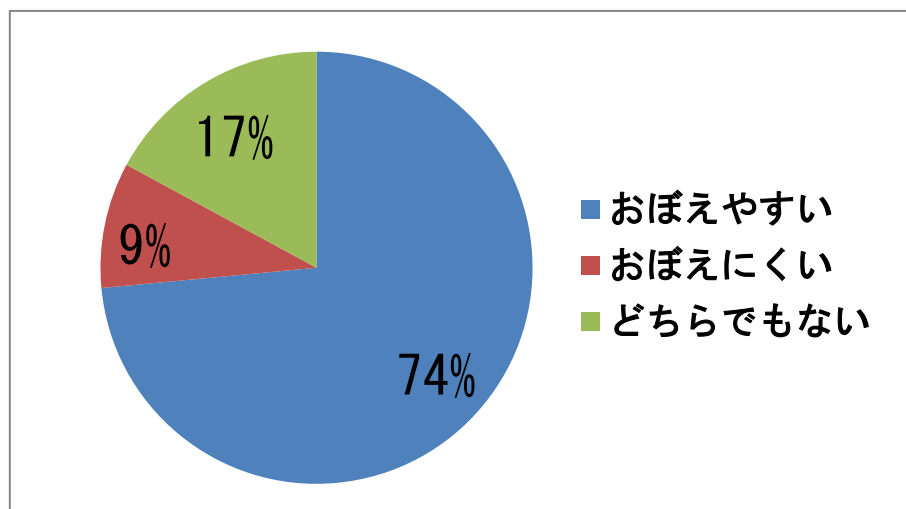
「約束」のわかりやすさについては、圧倒的多数が「わかりやすい」と回答した。特筆すべきことは、「五則」の場合、9割以上の回答者が、回答前に「五則」について解説を受けていたにも関わらず、なお2割近くが「わかりにくい」と回答しているのに対し、「約束」については、研究員はアンケート実施時に、「約束」に関する説明を一切行っていないことである。全ての回答者は、ただアンケート用紙（別紙のとおり）に記載された「約束」を、何の説明もなく初めて見ただけにも関わらず、実にその9割近くが「わかりやすい」と回答したのである。分科会が追求してきた「わかりやすさ」は、実現することができたと言えよう。

図4-5:(設問)「三つの約束」はわかりやすいですか？【n=117】



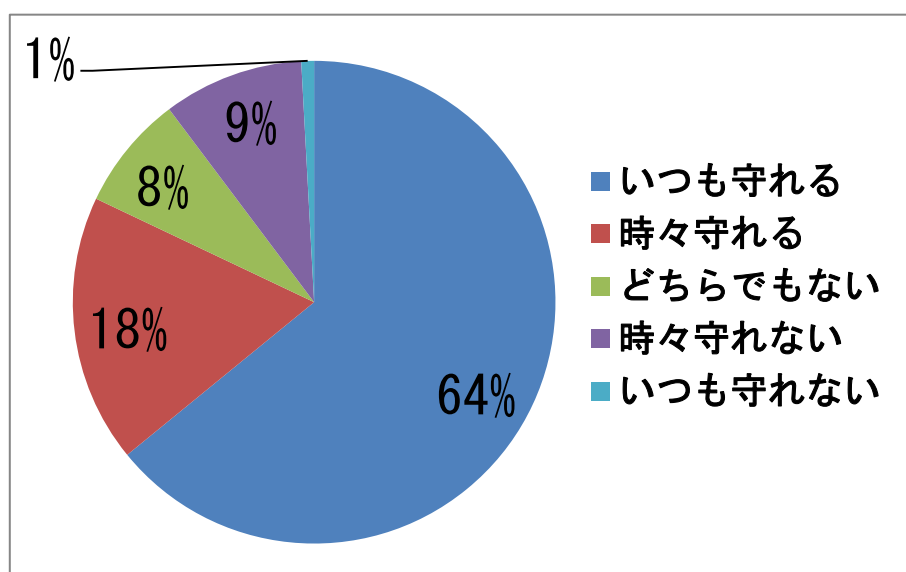
「約束」のおぼえやすさについても、74%が「おぼえやすい」と回答した。表現の検討にあたって、まず粒度の大きい「歩行者保護」を示し、ついで具体的なアクションを、まず全ての時間帯で意識すべき「左側通行」、次いで夕方・夜間において意識すべき「ライト点灯」について粒度の順に示す、という一種のストーリー性、順序性を「約束」の中に付与したことも、「おぼえやすさ」の向上に寄与していると思われる。

図4-6:(設問)「三つの約束」はおぼえやすいですか？【n=117】



「約束」を守れるかどうか、という設問についても、引き続き圧倒的多数が、「いつも守れる」と回答している。「わかりやすい」が故に「おぼえやすく」、ゆえに「守りやすい」というプラスの循環が働くことで、分科会のそもそもの活動目的である千葉市における自転車運転マナーの向上に、「約束」が寄与するであろうことが期待できる結果となった。

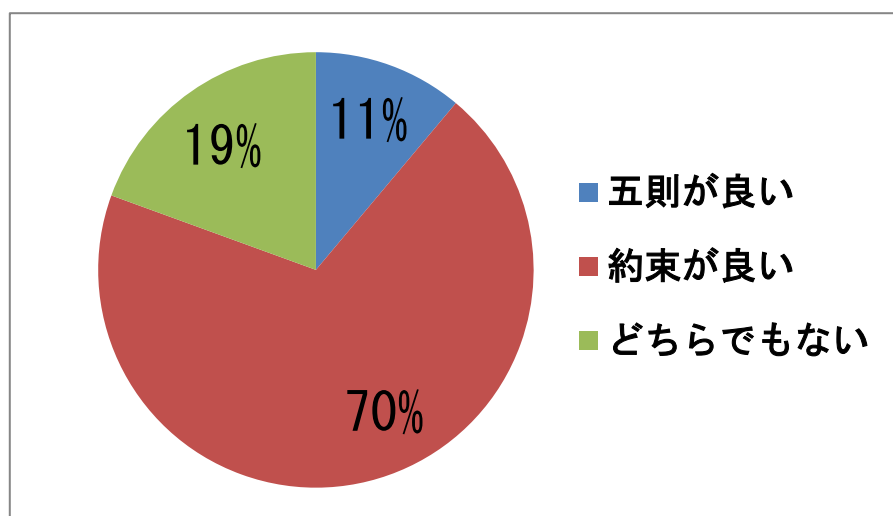
図4-7:(設問)「三つの約束」をまもれますか？【n=117】



以上の選択式設問に加え、二つの自由記述欄を設け、自転車について気になること、さらに、「五則」と「約束」を比較してどう思うかについて、回答者に自由に記入してもらった。このうち、回答者のほぼ半数にあたる67人の方が、「五則」と「約束」を対比した感想を記入して下さったが、その内訳は次ページの図のとおりとなった。

図4-8:(設問)「五則」と「三つの約束」を比べてどう思いますか?【n=67*】

* : 対比コメントがあった回答のみ抽出



7割という圧倒的多数が、「約束」を支持している。なお、詳細かつ具体的であること等から、「五則」を支持する声も約1割あったことは付記しておく。

その他自由記述欄に寄せられたコメントを抜粋して紹介する。なお、コメントの中には、知識不足や誤解に基づいていると思われるものもあったが、「千葉市民の生の声」として、そのまま記載する。

<自転車について気になること>

- 定期的な点検について、どこでもしてもらえるか、適当な頻度がわからない (GS100 団)
- 自転車を大切に、改造は止めて (GS100 団)
- ベルを鳴らす場合は、「どけよ!」ではなく「通りますよ」やさしく鳴らすよう心がけるよう呼びかけると不快に思うこともなくなると思う (子ども議会)
- 入学間もない子が一人で乗っている。入学式の後で説明してはどうか。車を運転していて怖い (子ども議会保護者の余白コメント)
- 保険に入っていないと自転車を購入できないようにすると良い (子ども議会)
- スピードを制限する方が良い (子ども議会)
- ヘルメットをつけている人がほとんどいない。理由は「ださい」「めんどくさい」が多い (子ども議会)
- 食べながら、電話・音楽を聞きながら乗るのはあぶない (子ども議会)
- 手本となる大人がながら運転ではダメだ (子ども議会)
- 専用レーンが増えてきたが、車のはみ出してくる (子ども議会)
- 自転車が歩行者を大事にするように、自動車が自転車を大切にできる街だと良い (子ども議会)
- 全体の意識を変えるには親子で学ぶことが必要 (子ども議会)

- 高齢者の不安定な運転は危険。禁止した方が良い。(安全講習会)
- 盗難が多い。対策を強化してほしい。(安全講習会)
- 自転車もドライバーも身勝手な人が増えた。(安全講習会)
- 年長者は若い人にちゃんと注意しなくては。(安全講習会)
- 自動車に対する教育が足りない。「クルマから自転車が見えないのは当たり前」はないだろう(安全講習会)
- ルールを守ろうとしているが、ちゃんと守ると便利でなくなり、バスを使うことも多い(安全講習会)
- ルールを守らない人が多い。特に歩道を飛ばして逆走するのは危ない、もっと告知して欲しい(安全講習会)
- 路地から出る時はベルを使った方がよいのではないか(安全講習会)
- 車の運転で気にすることは自転車にも適用している(安全講習会)
- 車道が原則と言われても怖い(安全講習会)
- 安心して走れるよう自動車専用道路を整備してほしい(安全講習会)
- ロードバイクのヘルメット着用。事故の加害者も賠償額が高くなる(安全講習会)
- 自転車レーンを歩いている人や駐車しており走っていて怖い。歩行者にもわかるようにしてほしい(安全講習会)
- 中学、高校で交通ルールを学ぶことが必要(安全講習会)
- 左側通行は守られていない(安全講習会)
- 携帯やヘッドホンは同じ自転車でも怖い(安全講習会)
- 交差点で安全確認はするが、一時停止はしなくてもいいのではないか(安全講習会)
- 車道で車に抜かれる度に怖い思いをする(安全講習会)
- 車に自転車優先を徹底して欲しい(安全講習会)
- 都合の良い時だけ歩行者信号を使ってしまうことがある(ヒアリング)
- 交差点で車の死角に入らないようにしている(ヒアリング)
- 歩行者だけでなく交通社会全体の思いやりが必要だ(ヒアリング)

<「五則」と「約束」を比べてどう思うか？>

- 五則は数が多く、全て覚えるのは難しい(GS100 団)
- 五則は大事なことだが細かい(GS100 団)
- 約束の「歩いている人を大事に」が全てを表している(GS100 団)
- 約束は子供でも分かりやすく、守れそう(GS100 団)
- 子供達には三つが丁度良い(GS100 団)
- 五則はかたい感じ、約束はやわらかい感じでわかりやすい(子ども議会)
- 五則には実行できないこともある(子ども議会)

- 約束はとてもおぼえやすく大切なことをまとめてある、守れると思う（子ども議会）
- 約束の方がおぼえやすく、低学年にも向いている（子ども議会）
- 約束は五則に書いてあることが三つにまとめられていていい（子ども議会）
- 五則、約束、どちらも堅い（子ども議会）
- 内容は五則の方がいいが伝え方は約束の方がいい（子ども議会）
- 約束はわかりやすくてくわしく一つにまとめてあるので守れそう（子ども議会）
- 五則は七つもあり、低学年には分かりづらいかもしれない（子ども議会）
- 約束は五則より簡単にしてあって覚えやすく、安全にみんなが守れてとてもいい（子ども議会）
- 五則の方が信用できる、約束は少ないから覚えやすいけどもっとしっかりやった方がいい（子ども議会）
- 五則はこまかくて色々なことを教えていて、約束は少なくとも大切なことだけ教えている。どちらも大切だと思う（子ども議会）
- 五則でも約束でも、若い者はルールがあることを知らない。知れ渡ることが大事（安全講習会）
- どちらも守っていければ良い（安全講習会）
- 歩行者を大事に、はとても大切（安全講習会）
- 五則の「安全ルール」は不要。明瞭な言葉で（安全講習会）
- 三項目くらいが覚えやすい（安全講習会）
- 本当は五則を全部守ってほしいが、せめて約束をもっと知らせてほしい（安全講習会）
- 約束を前提とするのが良い（安全講習会）
- 約束の方が分かりやすく覚えやすい。これなら守ろうと皆が思いやすい（安全講習会）
- 約束は三つのワードで大事なことがカバーされており守りやすい（安全講習会）
- 五則は「安全ルール」が多くて覚えきれない（安全講習会）
- 約束の方が覚えやすい。市民全体に広めた方がよい（安全講習会）
- 約束は五則よりわかりやすいが具体性に欠ける（安全講習会）
- 五則を覚えれば約束は不要（安全講習会）
- 約束の方が身近に感じる（安全講習会）
- 五則はもっとシンプルにした方がよい（ヒアリング）
- どちらにせよ、周知徹底が重要（ヒアリング）
- 約束は五則よりわかりやすい反面あいまいだ（ヒアリング）
- 約束はわかりやすく、親しみがある（ヒアリング）
- 約束は数も少なく言葉もわかりやすい（ヒアリング）

<自転車利用者ヒアリングの実施>

アンケートにより、分科会は「三つの約束」が、概ね当初意図したとおりのものに仕上がっていることを概ね確認できた。しかし、自由記述欄を設けたとは言え、アンケートは紙幅も記入時間も限られている。本当に分科会の意図は達成できているのか、直接対面で確認するために、一般の自転車利用者の方にご協力頂き、ヒアリングを実施した。

方法：対面調査

設問の内容：回答者属性、「五則」及び「三つの約束」に関する感想、その他自転車のルール・マナーに関する自由意見交換

実施日：2015年9月20日（日） 10:00～12:00

参加者：6名（20代男性3名、20代女性1名、40代男性2名）

参加研究員：4名

1) 説明なしで「約束」を一分間見た後の感想

- 当たり前前かが書かれているが、確かに守られていない、守っていない人も多だろう。
- いつも守っていることで、特別なことではない。

2) 説明なしで「五則」を一分間見た後の感想

- 言葉として簡潔に書かれてはいるが、皆が読んで理解しよう、子どもがわかる、というものではないか。
- パツと見で難しい。普通は覚えられない。
- 「飲酒運転」は子ども向けにはいらないだろう、逆に大人で二人乗りする人はいるのか？大人向けと子ども向けを分けた方がいいのでは？子どもの居ない人に「子どもはヘルメット」と言っても仕方ないだろう。
- 「五則」は道路交通法に基づく、守るべき交通法規だろう。であれば「④安全ルール」というのはおかしい、「交通ルール」だろう。交通ルールを守らないと罰則がある、「安全」という曖昧な言い方はおかしい。ルールを守らなければ後学賠償があるのだから、子どもにはしっかり教えなければならない。

3) 研究員から「約束」の趣旨を説明した上で、改めて印象・感想

- 左側を走ります、だが、子供に車道を走れとは言えない。国道14号線は歩道も走れるようになっている。右側にしか歩道がない時に、子供に左側を走れと言えるか？そのあたりを表現上はつきりさせた方が良い。
- 誰でもわかりやすい方向性が示されている。これだけでも全部守ってもらえれば、自転車問題の8割方は改善されるのでは。

- こういうことは、かっこいいことを言えば言うほど具体性がなくなるものだ。ライト点灯のような具体的なことを入れるのは必要だ。

4) その他、自転車のルール・マナーについて

- スマホながら運転、夜間の無灯火、逆走、近所でも結構多い。無灯火については、ある程度街灯がついているので、本人にすれば足元は見えているのだろうが、相手から認識されていないというのをわかっていない。だから市街地で無灯火が多いのだろう。視力も人それぞれだから相手から見えているとは限らない。自転車対自転車で、無灯火で逆走されると本当に怖い。
- 悪いのは自転車だけではない。歩行者もバイクもクルマも、悪い奴は悪い。全体にマナーが悪い。歩行者の信号無視は野放し状態だ。取り締まりも行われていないように見える。
- 千葉市はブルーラインが整備されて非常に走りやすい。ただ理解がまだ浸透していない。クルマがわかっていないし、自転車もそこを走って良いと分かっていないのではないかと？ルール知らない人が増えている。交通安全教室のような地道な取組が大事。
- 都合の良い時だけ歩行者になって、あるとき急に車道に出てきて、都合の良い信号を選ぶ人が多い。
- スポーツバイクに乗る人達の手信号・手による合図が気になっている。乗っている人達の中でもローカルルールのように、統一されていない。まして自動車側には全く伝わっていないのではないかと？
- 左折専用レーンがある交差点を直進するとき、本来左折レーンのさらに左を進むべきだが、二番目の直進レーンを進んでいる。これはルールがおかしいのではないかと。左折車に確実に巻き込まれてしまう。ルールを守った方が却って危ない。むしろ安全のためにそうしている。

以上のとおり、分科会アンケート及び自転車利用者ヒアリングを通して検証した結果、「三つの約束」は、概ね分科会が意図した「大人にも子どもにも、おぼえやすく、わかりやすく、親しみやすい」を十分に達成できていることが確認できた。なお、詳細な過程はここでは省略するが、検証過程で得られたフィードバックをもとに、数次にわたり「約束」の細かい文言修正を行った上で最終版に至ったことを付記する。

分科会は、研究員としての任期末までに、なんとか「三つの約束」を最終形まで練り上げることにほぼ全力を傾注してきたため、完成後の具体的な普及方法については、あまり掘り下げて議論する機会を持てなかった。限られた回数ではあったが、その中で出たアイデアを最後に紹介すると、まずは提言 1-1-2 のようなチラシ・パンフレットの形で、2. で取り上げた千葉市のルール・マナー普及活動の場で活用する。千葉競輪場のようなサイクルスポーツの拠点となる場に掲出する。千葉市への転入者に対し、転入キットの一部として配布する。ポスターにして市内の学校、公共施設に掲出する。自転車販売店に掲出協力を要請する、等があった。

今後この「三つの約束」が、千葉市において、公式・非公式の様々な自転車ルール・マナー普及活動の場で活用され、広く市民に根付いていくことを願ってやまない。

10. 自動車利用者への働きかけについて(付言)

「三つの約束」とは直接関係しないことだが、分科会が調査・検討を行う中で改めて確認したことについて、ここで触れておきたい。分科会アンケートの自由記述欄、或いはアンケート調査のために傍聴した、地域安全課主催の自転車安全利用講習会の質疑応答等において、分科会は「”自転車は車道が原則”と言われても、乱暴な運転をする自動車が多くて、怖いから走れない。」という複数の千葉市民の声を聞いた。これは分科会メンバーの生活実感とも合致する。車道の路肩部分を一定距離走行していると、ほぼ必ずと言って良いほど、自動車による「幅寄せ」行為、徐行・安全確認を伴わない急な左折、狭い車間への急な右折割り込み等の危険な目に遭遇する。

自転車の、自転車通行可の歩道における危険な走行が大きな問題であることは、分科会も認識している。自転車は自歩道を通行する時は、歩行者を意識して安全に走るべきである。それこそが第一の約束「歩いている人を大事にします」の趣旨である。しかし、自転車が何故歩道を通行するのかと言えば、それは、「自動車が怖いから」に他ならない。小さな子どもを後ろに乗せた母親に、すぐそばをスピード違反の大型車が通り過ぎる危険な路肩での走行を強いるべきだ、というような暴論には、分科会は到底同意できない。

折しも分科会の活動が佳境を迎えていた9月下旬、日本自動車連盟千葉支部が、千葉県自動車運転者自身が、自分達の運転マナーを「悪い」と自覚している旨の調査結果を公表したことが報道された(下記 URL)。本報告書の冒頭に述べたとおり、分科会は千葉市の自転車運転ルール・マナーの現状に対する問題意識から活動を開始した。しかし、分科会はまた、自転車利用者達だけが現状に責任を負うべきである、とは考えていない。

当分科会は、自転車運転者のルール・マナーの向上にスコープを絞って活動してきたが、自転車運転ルール・マナーの改善には、同じ道路を通行する自動車運転者達のルール・マナーの改善、それに向けた自動車運転者達への働きかけも不可欠であることを付言しておきたい。

(<http://www.sankei.com/premium/news/150921/prm1509210010-n1.html>)

11. 最後に ～千葉市子ども議会アンケートより～

以上、未来研究所発足後間もない全体会議の席上、「五則」だけではルール・マナーは向上しない。何か別の方策が必要ではないか。」と問いかけを行ってから約10ヶ月間にわたる、当分科会が「三つの約束」に至るまでの検討・検証過程について述べた。分科会がこの活動に取り組んだのは、メンバー自身、またその家族・友人ら千葉市の自転車利用者、歩行者、自動車運転者が、より安全に、そして楽しく自転車に乗り続けられる、そのような千葉市であってほしい、と心から願っているからに他ならない。分科会のような“想い”をまさに代弁してくれる若き千葉市民の言葉を、分科会アンケートの自由記述欄に見つけた。この言葉には、分科会としてもまさに「我が意を得た」思いで、

一年間の労苦はこうした子ども達の未来のためにあったのだ、と改めて感じる事ができた。ここにその全文を紹介して結びとする。

「「自転車安全利用五則」をより簡潔化していたのが、「ちばチャリ 三つの約束」のような気がします。「ちばチャリ」の方が身近に感じやすく、小さい子どもから大人まで、共有していることができる、合い言葉のようなものだなと思いました。ぜひ、みんなで共通して覚えておきたいなと思いました。なのでぜひこの「ちばチャリ 三つの約束」をこれからもっとたくさんの人に広めていってほしいです。そして、また、このようなアンケートを用いて、自分の自転車態度について改めて見直していくことも必要だなと思いました。そして、もっと、よい自転車ライフを送っていけるようにしていきたいです。

少しづつ、自転車に乗る態度が日本一と言われるような千葉市となっていくといいなと思います。皆で頑張っていきたいです。」(千葉市子ども議会 中学生サポーター)

千葉市子ども議会の皆様

千葉市まちづくり未来研究所
「ルール・マナー」グループ

アンケートのお願い

「千葉市まちづくり未来研究所」は、昨年の10月から活動している、千葉市の「市民シンクタンクモデル事業」です。皆さんと同じように応募して選ばれた15人の研究員は、今「自転車のまちづくり」について、テーマごとにグループに分かれて、調査や研究をおこなっています。

私達、「ルール・マナー」グループでは、自転車のルールやマナーを、大人にも子供にもわかりやすく、おぼえやすくするために、「ちばチャリ 三つの約束」というものを考えてみました。自転車のルール・マナーと、この「三つの約束」について、アンケートで皆さんのご意見をきかせて下さい。よろしくお願いします。

【質問1】あなたの学年をおしえてください。

1. 小学5年生 2. 小学6年生 3. 中学生

【質問2】あなたは、自転車に乗っていますか？

1. 乗っている
2. 乗っていない

【質問3】これは、自転車のルール・マナーを集めた「自転車安全利用五則」です。このなかで、あなたが知っているものはどれですか？（いくつでも）

「自転車安全利用五則」より

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「二人乗り・並進の禁止」
5. 安全ルールを守る「夜間はライトを点灯」
6. 安全ルールを守る「交差点での信号遵守と一時停止・安全確認」
7. 子どもはヘルメットを着用

【質問4】「自転車安全利用五則」は、わかりやすいと思いますか？

1. わかりやすい
2. わかりにくい
3. どちらでもない

【質問5】「自転車安全利用五則」は、おぼえやすいと思いますか？

1. おぼえやすい
2. おぼえにくい
3. どちらでもない

【質問6】あなたは、この「自転車安全利用五則」を全てまもれると思いますか？

1. いつもまもれる
2. 時々ならまもれる
3. どちらでもない
4. 時々まもれない
5. いつもまもれない

(うらに続きます)

「ちばチャリ 三つの約束」

千葉市で自転車に乗るわたしたちは、皆で安全に自転車に乗るために、自転車でまちをもっと便利にするために、自転車がもっと皆に愛されるために、この三つの約束をまもります。

1. 歩いている人を大事にします。
2. みちの左側を走ります。
3. ライトを点けます。

【質問7】これは、私達が考えた「ちばチャリ 三つの約束」です。わかりやすいと思いますか？

1. わかりやすい
2. わかりにくい
3. どちらでもない

【質問8】この「ちばチャリ 三つの約束」は、おぼえやすいと思いますか？

1. おぼえやすい
2. おぼえにくい
3. どちらでもない

【質問9】あなたは、この「ちばチャリ 三つの約束」を全てまもれると思いますか？

1. いつもまもれる
2. 時々ならまもれる
3. どちらでもない
4. 時々はまもれない
5. いつもまもれない

【質問10】あなたが、この「ちばチャリ 三つの約束」の他に、自転車のことで気をつけた方がいいと思っていることや、気になっていることがあれば教えてください。

【質問11】はじめの「自転車安全利用五則」と、この「ちばチャリ 三つの約束」を比べてどう思いますか？そのほか、あなたの感想を自由に書いて下さい。

自転車安全利用講習会受講者の皆様

千葉県まちづくり未来研究所
ルール・マナー分科会

アンケートのお願い

「千葉県まちづくり未来研究所」は、昨年の10月から活動している、千葉市の「市民シンクタンクモデル事業」です。現在、公募で選ばれた15人の研究員が、「自転車のまちづくり」について、テーマごとに分科会に分かれ、調査研究活動を行っております。

私達ルール・マナー分科会では、自転車のルールやマナーを、大人にも子供にもわかりやすく、覚えやすくするために、「ちばチャリ 三つの約束」というものを考えてみました。自転車のルール・マナーと、この「三つの約束」について、アンケートで皆さんのご意見を聞かせて下さい。何卒宜しくご協力の程、お願い申し上げます。

【質問1】あなたの年齢をおしえてください。

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上

【質問2】これは、自転車のルール・マナーを集めた「自転車安全利用五則」です。この中で、あなたが本日の講習会を受講する前から知っていたものはどれですか？（いくつでも○印）

「自転車安全利用五則」より

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」
5. 安全ルールを守る「夜間はライトを点灯」
6. 安全ルールを守る「交差点での信号遵守と一時停止・安全確認」
7. 子どもはヘルメットを着用

【質問3】「自転車安全利用五則」は、わかりやすいと思いますか？

1. わかりやすい
2. わかりにくい
3. どちらでもない

【質問4】「自転車安全利用五則」は、おぼえやすいと思いますか？

1. おぼえやすい
2. おぼえにくい
3. どちらでもない

【質問5】あなたは、この「自転車安全利用五則」を全てまもれると思いますか？

1. いつもまもれる
2. 時々ならまもれる
3. どちらでもない
4. 時々はまもれない
5. いつもまもれない

(裏面に続きます)

「ちばチャリ 三つの約束」

千葉市で自転車に乗るわたしたちは、みんなで安全に自転車に乗るために、自転車でまちをもっと便利にするために、自転車がもっとみんなに愛されるために、この三つの約束をまもります。

1. 歩いている人を大事にします。
2. みちの左側を走ります。
3. ライトを点けます。

【質問6】これは、当分科会で検討中の「ちばチャリ 三つの約束」です。わかりやすいと思いますか？

1. わかりやすい
2. わかりにくい
3. どちらでもない

【質問7】この「ちばチャリ 三つの約束」は、おぼえやすいと思いますか？

1. おぼえやすい
2. おぼえにくい
3. どちらでもない

【質問8】あなたは、この「ちばチャリ 三つの約束」を全てまもれると思いますか？

1. いつもまもれる
2. 時々ならまもれる
3. どちらでもない
4. 時々はまもれない
5. いつもまもれない

【質問9】あなたが、この「ちばチャリ 三つの約束」の他に、自転車のことで気をつけた方がいいと思っていることや、気になっていることがあれば教えてください。

【質問10】「自転車安全利用五則」と、この「ちばチャリ 三つの約束」を比べてどう思いますか？その他、あなたの感想を自由に書いて下さい。

ご協力ありがとうございました。

1. 1. 2 守ります！交通ルール・マナー

1. 1. 2 守ります！交通ルール・マナー

安全・安心な自転車利用で、暮らしやすい魅力的な千葉市のまちづくりへの提言

(担当：山田)

提言

1. 自転車は車両であり、道路交通法で規制される事を周知する。
2. 最も事例が多く且つ重大な事故（出会い頭事故）の状況を想定し、関係する者（注）の間で其々の立場で其々が守るべきルールを其々の責務として、分かり易い表現で周知する。
(注) 関係する者：歩道は自転車利用者と歩行者、車道は自転車利用者と自動車利用者
3. 子供（幼児、児童等）や高齢者には、同居家族だけでなく周辺の人が配慮する。
4. 高齢社会を迎え、自転車にも自動車と同様の対策が必要な社会背景が見られるため、自転車利用者に対しても保険加入を勧める。ただし、義務付けはしない。
5. 運転免許保持者と非保持者との間で、自転車の利用に関する安全運転講習等の内容に区別・特長を持たせる。

1. はじめに

千葉市は、今、未来に向け、自転車の町づくりを進めています。自転車の利用による安全で安心な町、楽しく誰にも住みやすい町、魅力的な町づくりに大切なのは、第一に自転車の安全利用といえ、自転車利用の安全は、交通ルールやマナーを守る事により確保されます。

自転車に乗る人も乗らない人も安心して暮らすためには、交通ルールを理解し、自転車利用のマナーを守り、自転車に乗る人も乗らない人も互いに相手を気遣う事が求められます。

そこで、安全性の視点から自転車に関連する情報を収集検討し、高齢者ヒヤリングなどの結果を踏まえて、重要度が高く、理解しやすく、守りやすいと思われる内容を5つの提言としました。

また、多くのルールの中から大人も子供も是非守ってほしい交通ルール3項目の周知を目的に、千葉の人気キャラクターである「かそりーぬ」「ちはなちゃん」「チーバ君」によるパンフレット「ちばチャリ 三つの約束」を作成しました。

2. 自転車に関する情報

1) 道路交通法

- ・車両等は軽車両を含み、軽車両に自転車が含まれる
- ・自転車は車道が原則
- ・自転車の右側通行は禁止（キープレフト）

2) 政府広報オンライン

- ・自転車事故の約7割が交差点で発生

3) 警察庁ホームページ

- ・自転車に関連する交通事故は全事故の約2割を占める
- ・自転車関連事故の状況

出会い頭事故52.2%（平成26年）

対自動車事故84.4%（平成26年）

<参考ホームページ>

① 道路交通法（東京都）

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/image/hou_kisei.pdf

② 自転車安全利用条例（東京都）

http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/koutuu/07_jitensha.html

③ 自転車の交通ルール（警視庁）

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/rule.htm>

④ 知ってる？守ってる？自転車利用時の交通ルールとマナー（内閣府）

<http://www.gov-online.go.jp/featured/201105/>

⑤ 国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向（内閣府）

<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h22/pdf/houkoku/4.pdf>

⑥ 自転車は車のなかま/自転車関連事故等の状況/自転車に係る主な交通ルールほか（警察庁）

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>

4) 自転車の安全な利用等に関連する条例（29例） — 資料1

全国における自転車の安全利用に関する条例中で入手できた29条例について、自転車利用者の責務を重視し、市民、役所の責務とともに検討した。

<自転車利用者の責務において>

- ・自転車が車両であると記載 35%（10条例）
- ・保険加入を記載 66%（19条例）
- ・保護者に関する記載 28%（8条例）
- ・高齢者に関する記載 14%（4条例）

5) 自転車利用に関する一般高齢者の意見— 資料2

- ・自転車は慣れの影響が大きい。高齢になると自転車を使用していない時間が1ヶ月以上になると上手くバランスが取れるようになるまでに少し時間が掛る。
- ・スピードを出せない（出ない）ので横を通る自動車に煽られてバランスを崩すのが怖い。特に長い形の自動車の場合には必ず不安を感じるので、歩道の中央を走る事になっている。
- ・背後の状況が怖い。背後の様子は見えないし、見ようと振り返るとバランスを崩す。
- ・高齢者は毎日乗っていた方が良いと思う。慣れとバランスの問題だけだと思う。
- ・ブルーラインを走れと言われていたが、ブルーライン上に路上駐車している事が多いので怖いからブルーラインを利用しない。
- ・バランスを取り易いから高齢者は電動自転車を利用した方が安全だと思う。
- ・片手にハンドバッグや買い物バッグを持って自転車をフラフラ運転している女性が多いが見ていて不安になる。
- ・自動車に乗っている時に渋滞するとノロノロ進む自動車と自動車の間を縫うように進んでいく自転車にヒヤヒヤする。
- ・歩道を歩いていて前から来る自転車が直進するのか左右に避けるのか分からないので自転車が歩道を走る場合のルールを決めた方が良い。
- ・ルールだと言われても高齢者は歩道を走るときに車道側は怖くて走れない。中央が良い。

***皆さんが自転車は便利で、時間も交通費も節約になり楽しいとの意見で一致した。**

3. 参考事例

30歳代の男性（ヘルメット着用）がブルーラインを電動自転車で走行中に、突然、高齢者の運転する自動車が突っ込んできた。結果、自転車利用者の家族は、被害男性（頭部出血等）に生命維持装置を付けるかどうかを医師から聞かれているという話を耳にした。自転車利用者は、ルールを守り正しく走行していたにも関わらず起きた交通事故に怒りを感じると共に、事故があっては困るが、まさかの時のために保険は必要だと感じた。

4. パンフレット（～ちばチャリ 三つの約束～）— 資料3

パンフレットは、自転車の安全利用のためのルールやマナーの中で最も重要と思われる3項目の周知を目的に作成しました。このパンフレットの特徴は、これまでの多くに見られる「守りましょう」「守りなさい」などのように外部からの呼びかけ形式ではなく、自分の言葉で積極的に意思を表現している点です。

また、千葉の大人にも子供にも人気のキャラクターを活用した事により交通ルールやマナーについて、家族間をはじめとした多くの人達の暮らしの中で、交通安全のルールやマナーについての話題に発展する事を期待しています。

< ちばチャリ 三つの約束 >

① 歩いている人を大事にします。

*歩行者に配慮したやさしい運転を（政府広報オンライン・内閣府）

http://www.gov-online.go.jp/featured/201105/contents/5_hokosya.html

② 道の左側を走ります。

*自転車の右側通行は禁止されています（政府広報オンライン・内閣府）

http://www.gov-online.go.jp/featured/201105/contents/5_hidari.html

③ ライトを点けます。

*夜間はライトを点灯（政府広報オンライン・内閣府）

http://www.gov-online.go.jp/featured/201105/contents/5_rule.html

資料—1

29地域の条例における自転車利用者の責務一覧

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
1	東京都自転車の促進に関する条例	平成25年7月1日	自転車利用者は、自転車が車両(道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。)であることを認識して同法その他の関係法令を遵守し、これを安全で適正に利用するものとする。2自転車利用者は、都が実施する自転車安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。	都民及び事業者(前条に規定する事業者を除く。)は、都が実施する自転車安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。	都は、区市町村及び都民等と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策(以下「自転車安全利用促進施策」という。)を総合的に実施するものとする。2都は、自転車の安全で適正な利用を促進するため、都民等に対し必要な広報活動及び啓発活動を行うものとする。3都は、区市町村が実施する自転車安全利用促進施策に対し、情報の提供、技術的支援その他の必要な協力を行うものとする。
2	世田谷区自転車条例	平成27年3月9日 第21号 条例	第5条 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等を放置してはならない。 2 自転車の利用者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に被害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。 3 自転車等の所有者は、当該自転車等に自己の住所及び氏名又は名称を明記するよう努めなければならない。 4 自転車の所有者は、当該自転車について防犯登録を受けなければならない。 一部改正〔平成7年条例18号〕	区民は、区長が実施する自転車等の駐車対策に関する施策に協力しなければならない。	第3条 区長は、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する施策を推進するとともに、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域において自転車等駐車施設の設置に努めなければならない。 2 区長は、自転車等が大量に放置されている地域における指導及び啓発その他の駐車対策を実施しなければならない。 3 区長は、地域の状況に応じた自転車等の駐車対策を効果的に推進するため、地域の区民等で構成される団体の活動を支援するものとする。 全部改正〔平成7年条例18号〕

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
3	東京都台東区自転車安全利用促進条例	平成27年10月1日	<p>第4条 自転車利用者は、自転車が車両であることを認識して道路交通法その他の自転車の利用に関する法令及び条例(以下「法令等」という。)の規定を遵守し、自転車を安全に利用するために、特に次の各号に掲げる事項を守らなければならない。ただし、当該各号の事項について、他の法令等に特別の定めがある場合は、この限りでない。</p> <p>(1) 歩道又は路側帯(以下「歩道等」という。)と車道の区別のある道路を通行する場合には、車道を通行すること。</p> <p>(2) 車道を通行する場合には、左側端に寄って通行すること。</p> <p>(3) 歩道等を通行することが認められている場合には、歩行者の通行を優先し、車道寄りの歩道等を徐行し、歩行を妨げるおそれがあるときは、停止し、又は自転車を押して歩くこと。</p> <p>(4) 交差点を通行する場合は、信号機、一時停止の道路標識等に従い、安全を確認すること。</p> <p>(5) 信号機、道路標識等が無い交差点において、見通しの悪い場所では、交通事故を避けるため、必ず一時停止し、安全を確認すること。</p> <p>(6) 夜間は前照灯を点灯し運転すること。</p> <p>(7) 酒気を帯びて運転しないこと。</p> <p>(8) 2人乗り運転をしないこと(16歳以上の者が幼児用座席に幼児を乗せる場合を除く。)</p> <p>(9) 他の自転車と並進しないこと。</p> <p>(10) 傘を差す、物を持つ等、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で運転しないこと。</p> <p>(11) 携帯電話その他携帯機器を手で保持して通話、操作又は注視しながら運転しないこと。</p> <p>(12) イヤホン等で音楽を聴くなど、安全な運転に必要な音声が聞こえないような状態で運転しないこと。</p> <p>(13) 道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第9条の3に規定する基準に適合するブレーキを備えていない自転車を運転しないこと。</p> <p>(14) 自転車を道路及び広場に放置しないこと。</p> <p>2 自転車利用者は、区及び警察署等が行う自転車の安全利用に関する事業に参加するよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、その利用する自転車について、安全な利用が確保できるよう点検整備に努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、自転車損害賠償保険等への加入に努めなければならない。</p>	<p>(保護責任者の責務)</p> <p>第6条 幼児、児童、生徒又は学生を保護する責任のある者(以下「保護責任者」という。)は、当該幼児、児童、生徒又は学生に対して、自転車の安全利用の家庭教育に努めるものとする。</p> <p>2 幼児又は児童を保護する責任のある者は、当該幼児又は児童が自転車に乗車する場合は、自転車乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。</p> <p>3 保護責任者は、当該幼児、児童、生徒又は学生を対象とした自転車損害賠償保険等への加入に努めるものとする。</p> <p>4 保護責任者は、区及び警察署等が実施する自転車の安全利用に関する事業に参加するよう努めるものとする。</p>	<p>第3条 区は、次に掲げる事業の実施に努めるものとする。</p> <p>(1) 安全教室、講習会等の自転車の安全利用に関する普及啓発</p> <p>(2) 交通安全協会等による自転車の安全利用に関する活動の支援</p> <p>(3) 自転車の点検整備の促進</p> <p>(4) 自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該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」という。)への加入の促進</p> <p>(5) 自転車の安全利用のための環境整備に資する事業</p> <p>(6) 警察署及び交通安全協会等(以下「警察署等」という。)と連携して行う事業</p> <p>(7) その他自転車の安全利用を促進するための事業</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
4	豊島区自転車の安全利用に関する条例	平成24年9月1日	<p>第4条 自転車利用者は、歩行者、特に障害者、高齢者、乳幼児等の通行に配慮をしながら、自転車の安全利用に努めなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、区、警察署、関係団体等が行う自転車の安全利用に関する施策に協力するとともに、これらが行う事業に積極的に参加するよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、その利用する自転車を定期的に点検整備するとともに、自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車損害保険等」という。)への加入に努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、道路交通法その他の自転車の利用に関する法令等(法律及びこれに基づく命令並びに条例をいう。以下同じ。)の規定を遵守するとともに、次の各号に掲げる事項を励行し、自転車の安全利用に努めなければならない。ただし、法令等により当該各号に対する例外が認められている場合は、この限りでない。</p> <p>(1) 道路を通行する際には、車道の左側の端に寄って通行すること。</p> <p>(2) 路側帯の通行が認められている場合には、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行すること。</p> <p>(3) 自転車に乗ったまま歩道を通行することが認められる場合には、歩道の中央から車道寄りを徐行し、歩行者の通行を妨げないようにすること。</p> <p>(4) 酒気を帯びて運転しないこと。</p> <p>(5) 他の自転車と並進しないこと。</p> <p>(6) 前後輪のブレーキや前照灯を備えていない自転車を運転しないこと。</p> <p>(7) 東京都公安委員会が定める自転車の乗車人員を遵守すること。</p> <p>(8) 交差点を通行するときは、信号や一時停止の道路標識等を遵守し、徐行を心掛けるとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>(9) 傘を差すなど、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で運転しないこと。(10) 携帯電話その他携帯機器を保持して通話、操作、又は注視しながら運転しないこと。</p> <p>(11) ヘッドホン等で音楽を聴くなど、安全な運転に必要な音声が聞こえないような状態で運転しないこと。</p> <p>(12) たばこを吸いながら運転しないこと。</p> <p>(13) 夜間においては、前照灯を点灯し運転すること。</p> <p>(14) 歩行者の通行の頻繁な商店街等の区域内を通行するときは、必要に応じて自転車を押して歩くよう努めること。</p> <p>(15) 公共の場所に自転車を放置しないこと。</p>		<p>(1) 自転車の安全利用に関する意識の啓発及び自転車の事故防止</p> <p>(2) 自転車の安全利用に関して警察署、関係団体等が行う活動の支援及び協力</p> <p>(3) 前2号に掲げるもののほか、自転車の安全利用に関する事業の推進</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
5	埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成23年12月27日 条例第60号	<p>第四条 第四条 自転車利用者は、車両の運転者としての責任を自覚し、道路交通法その他の法令を遵守するとともに、自転車の安全な利用に努めなければならない。2 自転車利用者は、自転車に関係する交通事故の防止に関する知識の習得及び自転車に関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(第十一条第二項及び第十二条において「自転車損害保険等」という。)への加入に努めなければならない。3 自転車利用者は、その利用する自転車の定期的な点検及び整備並びに反射材の装着その他の交通安全対策に努めなければならない。4 自転車利用者は、その利用する自転車について、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(昭和五十五年法律第八十七号)第十二条第三項の防犯登録を受けるとともに、自転車の盗難防止のための施錠、籠からのひったくりを防止するためのカバーの装着その他の防犯対策に努めなければならない。</p>	<p>第三条 県民は、自転車の安全な利用に関する理解を深め、家庭、職場、学校、地域社会等において自転車の安全な利用に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。2 県民は、県が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第二条 県は、市町村、県民、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する総合的な施策を策定し、及び実施するものとする。2 県は、自転車の安全な利用の促進を図る上で市町村が果たす役割の重要性に鑑み、市町村が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に関し、助言その他の必要な支援を行うものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
6	坂戸市自転車の安全な利用に関する条例	平成26年12月1日	<p>第4条 自転車利用者は、車両の運転者としての責任を自覚し、道路交通法その他の自転車の利用に関する法令の規定を遵守するとともに、自転車を安全に利用しなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故の防止に関する知識の習得に努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、自転車の定期的な点検及び整備に努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済（次条第1項及び第12条において「自転車損害保険等」という。）への加入に努めなければならない。</p> <p>5 自転車利用者は、自転車の盗難防止のための施錠、籠からのひったくりを防止するためのカバーの装着その他の防犯対策に努めなければならない。</p> <p>6 自転車利用者は、自転車の走行中において、歩行者及び障害者、高齢者、乳幼児等の交通弱者への配慮に努めなければならない。</p> <p>7 自転車利用者は、市、関係機関又は関係団体が実施する自転車の安全な利用に関する施策又は活動に協力するよう努めなければならない。</p>		<p>第2条 市は、市民、関係機関及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、自転車が関係する交通事故の更なる防止を図るものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
7	行田市自転車安全利用促進条例	平成27年6月1日	<p>第4条 自転車利用者は、車両(道路交通法第2条第1項第8号に規定する車両をいう。以下同じ。)の運転者としての責任を自覚し、道路交通法、埼玉県自転車 安全な利用の促進に関する条例(平成23年埼玉県条例第60号)その他関係 法令を遵守し、次に掲げる事項に留意して自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 車道通行を原則とし、車道の左側を通行すること。(2) 交差点内を通行するときは、必要に応じ一時停止又は徐行し、歩行者及び車 両に注意して運転すること。(3) 歩道を通行することができる場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行 すること。(4) 前号の場合において、歩行者の通行を妨げるときは、一時停止し、又は自転 車を押して歩くこと。(5) 自転車に前照灯及び反射材を備え付けること。(6) 夜間においては、前照灯を点灯し、歩行者及び車両から認識しやすいようにすること。(7) 傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある 方法で運転しないこと。(8) 携帯電話その他の携帯端末、イヤホン(補聴器を除く。)又はヘッドホン を使用しながら運転しないこと。(9) 他人に危害を及ぼし、又は迷惑をかけるような運転をしないこと。(10) その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備すること。</p> <p>2 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故の防止に関する知識の習得に努め なければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための 保険、共済等(以下「自転車損害保険」という。)に加入するよう努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、市又は警察署が実施する自転車の安全な利用に関する施策に 協力するよう努めなければならない。(乗車用ヘルメットの着用)第5条 幼児(満1歳から小学校就学の始期に達するまでの者をいう。以下同じ。)、児童(小学校に就学する者をいう。以下同じ。)又は生徒(中学校に就学する者 をいう。以下同じ。)の保護者は、幼児、児童又は生徒を自転車に乗車させるときは、当該幼児、児童又は生徒に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。</p> <p>2 高齢者は、自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットを着用するよう努めな なければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、乗車用ヘルメットを着用するときは、その効果が十分に発揮 されるよう正しい方法により着用しなければならない。</p>	<p>第3条 市民は、自転車の安全な利用に関する理解を深め、家庭、職場、学校、地 域社会等において、自転車の安全な利用に関する取組を自主的かつ積極的に行う よう努めなければならない。2 市民は、市又は警察署が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協 力するよう努めなければならない。</p>	<p>第2条 市は、埼玉県、市民、事業者、関係団体等との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
8	蕨市自転車安全利用条例	平成26年12月1日	<p>第5条 自転車利用者は、車両の運転者としての責任を自覚し、道路交通法、県条例 その他関係法令を遵守するとともに、自転車の安全な利用に努めなければならない。2 自転車利用者は、自転車が関係する交通事故の防止に関する知識の習得及び自転車損害保険等への加入に努めなければならない。3 自転車利用者は、その利用する自転車の定期的な点検及び整備並びに反射材の装着その他の交通安全対策に努めなければならない。4 自転車利用者は、その利用する自転車について、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)第12条 第3項の防犯登録を受けるとともに、自転車の盗難防止のための施錠、籠からのひたくりを防止するためのカバーの装着その他の防犯対策に努めなければならない。</p>		<p>第3条 市は、県、市民、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する総合的な施策を実施するものとする。</p> <p>第4条 市民は、自転車の安全な利用に関する理解を深めるとともに、家庭、職場、学校、地域社会等において、自転車の安全な利用に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。2 市民は、市が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>
9	厚木市自転車安全利用促進条例	平成25年4月1日	<p>第4条 自転車利用者は、道路交通法その他の交通安全に係る関係法令を遵守するとともに、自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、その利用する自転車を定期的に点検し、及び整備するよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、その利用する自転車に係る交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車損害保険等」という。)に加入するよう努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、市又は警察署が実施する自転車の安全な利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第7条 市民は、自転車の安全な利用に理解を深めるとともに、市又は警察署が実施する自転車の安全な利用に関する施策に協力するよう努めるものとする。</p>	<p>第3条 市は、自転車の安全な利用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
10	印西市自転車利用の安全条例・安心利用に関する条例	平成25年4月1日	<p>1. 安全ルールを守りましょう！</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、車道が原則、歩道を通行するときは歩行者を妨げない ・車道は左側を通行 ・飲酒運転・二人乗り・並進走行の禁止 ・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 ・携帯電話・ヘッドホンを使用しながらの運転、また、傘さし運転は禁止 <p>2. 子どもはヘルメットを着用しましょう！</p> <p>3. 自転車は定期的に点検し、必要に応じ整備しましょう！</p> <p>4. 万が一の事故に備え自転車損害保険等に加入しましょう！</p>		
11	流山市自転車利用の安全利用に関する条例	平成24年3月30日 条例第16号	<p>第4条 自転車利用者は、道路交通法その他の自転車の利用に関する法令を遵守し、自転車の安全利用に努めなければならない。</p> <p>2 自転車利用者等は、市、警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者等は、自らが利用する自転車について安全確保ができるよう点検整備に努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者等は、自転車事故保険への加入に努めなければならない</p>		<p>第3条 市長は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項について必要な施策を実施しなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 自転車の安全利用に関する意識の啓発 (2) 自転車利用者等が自転車の安全利用に関する講習を受けやすい環境の整備 (3) 自転車の安全利用に関する市民等への安全教育 (4) 警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する活動の支援 (5) 自転車利用者等による自転車の点検整備及び自転車事故保険への加入の促進 (6) 自転車の安全な通行を確保するための交通安全施設の点検及び整備

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
12	市川市自転車の安全利用に関する条例	平成23年3月28日条例第23号	<p>第4条 自転車利用者は、歩行者との事故につながるような危険な運転をしてはならない。</p> <p>2 自転車利用者は、自転車の事故の防止に関する知識の習得、定期的な点検整備及び事故に備えた保険への加入に努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、市又は警察署が行う自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者及び市民は、道路交通法その他の交通安全に関する法令を遵守しなければならない。</p> <p>(遵守事項)</p> <p>第9条 自転車利用者は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。ただし、法令によりこれらに対する例外が認められている場合は、この限りでない。</p> <p>歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行すること。</p> <p>道路の中央から左の部分を通ること。</p> <p>酒気を帯びて運転しないこと。</p> <p>他の者を乗車させて運転しないこと。</p> <p>他の自転車と並進しないこと。</p> <p>夜間等においては、前照灯等を点灯させること。</p> <p>信号機のない交差点を通行するときは、一時停止の道路標識等を遵守し、又は徐行するとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>信号機のある交差点を通行するときは、その信号を遵守するとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>傘を差すなど、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で運転しないこと。</p> <p>携帯電話その他の携帯機器を手で保持して通話し、若しくは操作し、又は注視しながら運転しないこと。</p> <p>ヘッドホンで音楽を聴くなど、安全な運転に必要な音声が聞こえないような状態で運転しないこと。</p> <p>2 前項に定めるもののほか、自転車利用者は、歩行者の安全を確保するため、次に掲げる事項を遵守しなければならない。</p> <p>歩道を通るときは、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行するとともに、必要に応じて一時停止するなど、歩行者の通行を妨げないこと。</p> <p>歩行者の通行の頻繁な歩道又は路側帯を通るときは、自転車を押して歩くよう努めること。</p> <p>商店街の区域内を通るときは、必要に応じて自転車を押して歩くよう努めること。</p> <p>3 幼児又は児童を保護する責任のある者は、当該幼児又は児童を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。</p>	<p>(保護責任者の責務)</p> <p>第8条 幼児、児童又は生徒を保護する責任のある者は、当該幼児、児童又は生徒に対して、道路交通法その他の交通安全に関する法令の教育に努めなければならない。</p>	<p>第3条 市は、道路交通法その他の交通安全に関する法令の教育に努めなければならない。</p> <p>2 市は、自転車利用者に対して、自転車の安全利用に関する指導及び啓発を行い、自転車の事故の防止に努めなければならない。</p> <p>3 市は、前2項に定める責務を果たすに当たっては、警察署とも連携を図るものとする。</p> <p>4 前3項に定めるもののほか、市は、この条例の目的を達成するため、交通環境の整備を含めた総合的な施策を行わなければならない。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
13	つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	平成26年4月1日	<p>第4条 自転車利用者は、自転車が車両(道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第8号に規定する車両をいう。)であることを認識して歩行者の通行の安全を確保し、同法その他の関係法令を遵守するとともに、自転車を安全かつ適正に利用するものとする。</p> <p>(自転車損害賠償保険等への加入等) - 4 - 第15条 自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済への加入その他必要な措置を講じるよう努めなければならない。2 父母その他の保護者は、その保護する児童・生徒が利用する自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済への加入その他必要な措置を講じるよう努めなければならない。</p>	<p>第6条 市民及び事業者は、自転車の安全で適正な利用について理解を深め、交通事故の防止に努めるとともに、市が実施する安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第3条 市は、市民等と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策(以下「安全利用促進施策」という。)を総合的に実施するものとする。2 市は、自転車の安全で適正な利用を促進するため、市民等に対し、必要な広報活動及び啓発活動を行うものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
14	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成20年4月1日 条例第50号	<p>第3条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令の規定を遵守するとともに、次に掲げる事項を励行すること等により自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 交差点内を通行しようとするときは、必要に応じ一時停止又は徐行をするなど車両及び歩行者に注意して運転をすること。</p> <p>(2) 携帯電話、イヤホン又はヘッドホンを使用しながら運転をしないこと。</p> <p>(3) 歩行者の通行の頻繁な歩道及び路側帯(以下「歩道等」という。)では自転車を押して歩くこと。</p> <p>(4) 歩行者が通行している歩道等においては、傘を使用しながら運転をしないこと。</p> <p>(5) 歩道等を通行する歩行者に対し、自己の進路を確保する目的で警音器を使用しないこと。</p> <p>(6) 前各号に掲げるもののほか、他人に危害を及ぼし、又は迷惑をかけるような運転をしないこと。</p> <p>2 自転車を利用する者は、その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備をするよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車を利用する者は、その利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車損害保険等」という。)に加入するよう努めなければならない。</p> <p>(乗車用ヘルメット)</p> <p>第12条 自転車を利用する者は、道路(道路法(昭和27年法律第180号)第2条第1項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。)において、自転車に取り付けられた幼児用乗車装置に幼児(6歳未満の者をいう。)を乗車させるときは、当該幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせなければならない。</p>	<p>第5条 府民は、自転車の安全な利用の方法について理解を深め、家庭、職場、地域等において自転車の安全な利用を呼びかける等自転車の安全な利用の促進に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。</p> <p>2 府民は、府が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第2条 府は、自転車の安全な利用の促進に関する総合的かつ計画的な施策を策定し、及び実施するものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
15	第17号宇治市自転車の安全な利用を促進する条例	平成25年4月1日	第4条 自転車を利用する者は、道路交通法、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成19年京都府条例第50号）その他の法令の規定を遵守し、安全な利用に努めなければならない。	第6条 市民等は、自転車の安全な利用の方法について理解を深め、市が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。	第3条 市は、この条例の目的を達成するために、関係条例等の体系的整備及び効果的な運用並びに必要な財政上の措置に努めなければならない。 2市は、自転車の安全利用に関する市民の意識の啓発並びに関係事業者、教育機関及び関係団体等の自主的な活動の支援に努めなければならない。 3市は、安全な自転車の利用及び歩行者等の安全を確保するために、自転車に係る利用環境の整備に努めなければならない。
16	堺市自転車のまちづくり推進条例	平成26年10月1日	第6条 自転車を運転する者（以下「自転車利用者」という。）は、道路交通法その他の関係法令を遵守するとともに、歩行者の安全に十分に配慮して自転車を運転しなければならない。2 前項に定めるもののほか、自転車利用者は、次の事項に努めなければならない。（1）横断歩道を通行する場合は、歩行者の通行を妨げるおそれのないときを除き、自転車を押して通行すること。（2）乗車用ヘルメットを着用すること。（3）前2号に掲げるもののほか、自転車を安全に利用すること。 （自転車の点検整備）自転車利用者（第12条に規定する保護者を含む。以下同じ。）及び事業者（以下これを「自転車利用者等」という。）は、その利用する自転車を日常的に点検するとともに、自転車小売業者等による定期的な点検を受けるよう努め、必要に応じた整備をしなければならない。 自転車利用者等は、自転車損害（保険等への加入）賠償保険等に加入するよう努めなければならない。 （自転車の安全利用の対策）第9条 自転車利用者等は、錠前の取付け、施錠の徹底、ひたくり防止カバーの活用等により、自転車に関わる犯罪の被害の防止に努めなければならない。	第5条 市民等は、第1条に規定する目的を達成するため、自転車の安全利用に関する理解を深め、自転車に起因する事故及び犯罪の防止に努めなければならない。	第3条 市は、市民等、地域団体、事業者等が実施する自転車の安全利用及び利用促進に関する活動の支援を行うとともに、自転車の安全利用及び利用促進に関する広報、啓発、教育、指導等を実施する責務を有する。 2市は、自転車の駐輪に係る環境、通行に係る環境その他利用に係る環境を向上させる施策を推進する責務を有する。 （自転車の点検整備）第7条 市は、自転車の点検又は整備の不良による事故を未然に防止するため、自転車の点検及び整備の普及を促進するものとする。 （保険等への加入）第8条 市は、自転車利用者等に対し、自転車に起因する事故がもたらす被害等の情報について周知を図るとともに、自転車損害賠償保険等に加入するよう啓発を行うものとする。

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
17	守口市 促進自転車 の安全利用 の 条例	平成 27年 4月 1日	<p>第3条 自転車利用者は、道路交通法その他関係法令を遵守するとともに、歩行者及び他の車両の交通の安全に配慮して自転車を運転しなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、次に掲げる事項の遵守に努めなければならない。</p> <p>(1) 自転車の安全利用に関する知識を習得すること。</p> <p>(2) 前条第1項の規定に基づき行われる安全講習等に積極的に参加すること。</p> <p>(3) 定期的に、又は必要に応じて、利用する自転車の点検及び整備を行うこと。</p> <p>(4) 自転車損害保険等(自転車の運行によって他人の生命又は身体を害したことにより生じた損害を填補する保険等をいう。)に加入すること。</p> <p>3 前項各号に掲げるもののほか、自転車利用者のうち65歳以上のものは、乗車用ヘルメットを着用するよう努めなければならない。</p>		<p>第2条 市は、単独で又は国、大阪府その他関係行政機関及び関係団体(市の区域内において自転車の安全利用の促進に関する活動を行う団体をいう。以下同じ。)と連携して、自転車の安全利用に関し、必要な教育、啓発活動及び広報活動を行うものとする。</p> <p>2 市は、関係団体の行う自転車の安全利用の促進に関する活動を充実させるため、必要な援助及び助言を行うよう努めるものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
18	羽曳野市自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成24年3月30日 条例25号（4月1日施行）	<p>第4条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令の規定を遵守するとともに、法令によりこれらに対する例外が認められている場合を除き、次に掲げる事項を励行すること等により自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 道路の中央から左の部分を通行すること。</p> <p>(2) 酒気を帯びて運転しないこと。</p> <p>(3) 他の自転車と並進しないこと。</p> <p>(4) 夜間は、前照灯を点灯し、運転すること。</p> <p>(5) 信号機のない交差点を通行するときは、一時停止の道路標識等を遵守し、又は徐行するとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>(6) 信号機のある交差点を通行するときは、その信号を遵守するとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>(7) ブレーキを備えていない自転車を運転しないこと。</p> <p>(8) 傘を差すなど、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で運転をしないこと。</p> <p>(9) 携帯電話その他の携帯機器を手で保持して通話し、若しくは操作し、又は注視しながら運転しないこと。</p> <p>(10) ヘッドホンで音楽を聴くなど、安全な運転に必要な音声が聞こえないような状態で運転しないこと。</p> <p>(11) 前各号に掲げるもののほか、他人に危害を及ぼし、又は迷惑をかけるような運転をしないこと。</p> <p>2 前項に定めるもののほか、自転車を利用する者は、歩行者の安全を確保するため、次に掲げる事項を遵守しなければならない。</p> <p>(1) 歩道を通行するときは、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行するとともに、必要に応じて一時停止するなど、歩行者の通行を妨げないこと。</p> <p>(2) 歩行者の通行の頻繁な歩道及び路側帯では自転車を押し歩くこと。</p> <p>(3) 歩道及び路側帯を通行する歩行者に対し、自己の進路を確保する目的で警音器を使用しないこと。</p> <p>3 自転車を利用する者は、自転車の事故の防止に関する知識の習得、定期的な点検整備及び自転車損害保険への加入に努めなければならない。</p> <p>4 自転車を利用する者は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)第12条第3項に規定する防犯登録義務を遵守するとともに、防犯性能の高い錠の取り付け及び施錠の徹底並びにひったくり防止カバー、反射材及び後写鏡の取り付けその他の安全対策を講ずるよう努めなければならない。</p> <p>5 自転車を利用する者は、本市又は警察が行う自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>		<p>第3条 本市は、道路交通法その他の交通安全に関する法令の教育に努めなければならない。</p> <p>2 本市は、自転車を利用する者に対して、自転車の安全な利用に関する指導及び啓発を行い、自転車の事故の防止に努めなければならない。</p> <p>3 本市は、前2項に定める責務を果たすに当たっては、警察とも連携を図るものとする。</p> <p>4 前3項に定めるもののほか、市は、この条例の目的を達成するため、交通環境の整備を含めた総合的な施策に努めるものとする。</p>

No	条例	施行 年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
19	高槻市自転車安全利用条例	平成27年10月1日	<p>第5条 自転車利用者は、道路交通法その他の法令を遵守し、自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、反射材その他の交通事故の防止に資する器材の装着に努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、市が行う自転車の安全な利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第4条 市民は、自転車の安全な利用について理解と関心を深め、自転車の安全な利用に努めなければならない。2 市民は、市が行う自転車の安全な利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第3条 市は、市民、国、大阪府その他の公共的団体、関係団体等と連携を図り、自転車の安全な利用に関する施策を策定し実施するものとする。</p> <p>2 市は、学校と連携して、その児童及び生徒の発達段階に応じた自転車の安全な利用に関する教育を実施するものとする。</p> <p>3 市は、自転車の安全な利用を促進するため、必要な啓発を行うものとする。</p> <p>4 市は、市民、自転車利用者等に対し、これらの者の要請に応じ自転車の安全な利用に関する情報及び交通安全教育の機会を提供するものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
20	兵庫県条例第6号 促進に関する条例 自転車の安全で適正な利用の	平成27年4月1日から施行する。ただし、第13条及び第14条の規定は、同年10月1日から施行する。	<p>(自転車の安全適正利用) 第11条 自転車を利用する者(以下「自転車利用者」という。)は、自転車関係法令を遵守するとともに、歩行者、自動車等の通行に十分配慮して自転車を利用しなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、夜間に道路(道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路をいう。以下同じ。)で自転車を利用する場合は、前照灯を点灯するとともに、自転車関係法令に定める反射器材を備えた自転車又は尾灯を点灯した自転車を利用しなければならない。</p> <p>3 前項の場合においては、自転車利用者は、自転車の車輪の側面に反射器材を備えたものを利用するよう努めなければならない。</p> <p>4 保護者は、その監護する幼児又は児童を道路で自転車に乗車させるときは、当該幼児又は児童に対し、乗車用ヘルメットその他の交通事故による被害の軽減に資する器具を使用させるよう努めなければならない。</p> <p>(自転車の点検及び整備) 第12条 自転車利用者、自転車貸付業者その他事業活動において自転車を利用させる者は、その利用又は事業の用に供する自転車について、必要な点検及び整備を行うようにするものとする。</p> <p>2 保護者は、その監護する未成年者が利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うようにするものとする。</p> <p>(自転車損害賠償保険等の加入) 第13条 自転車利用者は、自転車損害賠償保険等(その自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済をいう。以下同じ。)に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。</p> <p>2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。</p>	<p>第2条 県民は、自転車の安全適正利用に関する理解を深め、自転車の利用に関する道路交通法その他の関係法令(以下「自転車関係法令」という。)の遵守、自転車の利用に関する知識の習得、家庭、地域等における自転車の安全な利用の啓発その他の自転車の安全適正利用に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。2 県民は、国、県及び市町が実施する自転車の安全適正利用の促進に関する施策に協力するよう努めるものとする。</p> <p>(保護者等の教育) 第8条 保護者(親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護するものをいう。以下同じ。)は、その監護する未成年者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めなければならない。</p> <p>(高齢者の同居者等の助言) 第9条 高齢者の同居者等は、高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他の自転車の安全適正利用に関する事項について必要な助言をするよう努めなければならない。</p>	<p>(県の責務) 第5条 県は、県民、事業者、交通安全団体、市町及び国との相互の連携及び協力の下、自転車の安全適正利用の促進に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、これを実施するとともに、県民、事業者及び交通安全団体の自転車の安全適正利用に関する運動を支援するため、情報の提供その他の必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>(市町の責務) 第6条 市町は、前条の県の施策に準じた施策及びその区域の状況に応じた自転車の安全適正利用の促進に関する施策を策定し、及び実施するよう努めなければならない。</p> <p>2 市町は、前項の施策の実施に当たっては、県との相互の連携及び協力の下、当該施策を効果的に実施するよう努めなければならない。</p> <p>(環境の整備等) 第16条 県は、歩行者、自転車等が安全に通行することができるよう、自転車道、自転車レーン等の整備に努めるとともに、市町等が行う放置されている自転車の撤去、自転車駐車場の整備等について必要な支援を行うよう努めるものとする。</p>
21	奈良市自転車等条例の安	平成18年9月19日 条例第48号	<p>自転車等の利用者等は、次の各号に掲げる事項を守らなければならない。</p> <p>(1) 自転車等の利用について、歩行者に危害を及ぼさないようにするなど自転車等の安全な利用に努めること。</p> <p>(2) 自転車等をみだりに放置して良好な生活環境を悪化させないこと。</p> <p>(3) 市長の実施する施策に協力すること。</p>		<p>第3条 市長は、この条例の目的を達成するため、自転車等の安全利用に関する必要な施策の実施に努めなければならない。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
22	草津市の自転車利用の促進に関する条例 安全で安心な	平成26年7月1日	<p>第5条 自転車利用者は、道路交通法その他の自転車の安全な利用に関する法令を遵守しなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、自転車の安全な利用に必要な技能および知識の習得に努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、適切な施錠等自転車の盗難を防止するための措置を講じなければならない。</p>	<p>第4条 市民は、自転車の安全な利用および自転車の盗難の防止の方法について理解を深め、自転車の安全で安心な利用の促進に関する取組を積極的に行うよう努めなければならない。</p> <p>(保護者の責務) 第6条 保護者は、その保護する子(15歳以下の者をいう。)に対し、自転車の安全な利用および自転車の盗難の防止に関する指導を行うよう努めなければならない。</p>	<p>第3条 市は、自転車利用者が自転車の安全な利用に必要な技能および知識を習得するための機会の提供その他の必要な措置を講じるものとする。</p> <p>2 市は、自転車の盗難の防止を図るための環境の整備に努めなければならない。</p> <p>3 市は、自転車の利用環境の整備に努めなければならない。</p> <p>4 市は、前3項に規定する責務を果たすため、国、滋賀県、市民等と連携し、および協力するものとする。</p>
23	愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成25年7月1日	<p>第5条 自転車を利用する者は、車両の運転者としての責任を自覚し、道路の交通に関する法令を遵守しなければならない。</p> <p>2 自転車を利用する者は、自転車に関する交通事故の防止に関する知識の習得及び自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車損害保険等」という。)への加入に努めなければならない。</p> <p>3 自転車を利用する者は、その利用する自転車の定期的な点検及び整備並びに反射材の装着その他の交通事故を防止するための対策に努めなければならない。</p> <p>4 前3項に規定するもののほか、自転車を利用する者は、次に掲げる事項を励行すること等により自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 道路において自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットを着用すること。</p> <p>(2) 自転車に乗車して歩道を通行するときは、車道の左側に設置されている歩道を通行すること。</p> <p>(3) 歩行者が頻繁に通行する歩道においては、自転車を押して歩くこと。</p>	<p>第4条 県民は、自転車の安全な利用について理解を深め、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができる環境が形成されるようにそれぞれの立場で努めなければならない。</p> <p>2 県民は、県が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第3条 県は、国、市町、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。</p> <p>2 県は、自転車の安全な利用の促進を図る上で市町が果たす役割の重要性に鑑み、市町が行う自転車の安全な利用の促進に関する施策に関し、助言その他の必要な支援を行うものとする。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
24	今治市自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成26年3月26日 条例第21号	<p>第5条 自転車を利用する者は、車両の運転者としての責任を自覚し、次に掲げる事項その他の道路の交通に関する法令等の規定を遵守するとともに、年齢や体力に応じた自転車の正しい乗り方を習慣づけ、運転マナーの向上及び安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 道路を通行する際には、車道の左側の端に寄って安全な速度で通行すること。</p> <p>(2) 酒気を帯びて運転しないこと。</p> <p>(3) 他の自転車と並進しないこと。</p> <p>(4) 自転車の乗車人員を遵守すること。</p> <p>(5) 交差点を通行するときは、信号及び一時停止の道路標識等を遵守し、徐行を心掛けるとともに、安全の確認を行うこと。</p> <p>(6) 傘を差すなど、視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で運転しないこと。</p> <p>(7) 携帯電話その他携帯機器を手で保持して通話し、若しくは操作し、又は注視しながら運転しないこと。</p> <p>(8) イヤホン等で音楽を聴くなど、安全な運転に必要な音声が聞こえないような状態で運転しないこと。</p> <p>(9) 夜間においては、前照灯を点灯し運転すること。</p> <p>2 自転車を利用する者は、自転車が関係する交通事故の防止に関する知識の習得及び自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車損害保険等」という。)への加入に努めなければならない。</p> <p>3 自転車を利用する者は、その利用する自転車の定期的な点検及び整備並びに反射材の装着その他の交通事故を防止するための対策に努めなければならない。</p> <p>4 自転車を利用する者は、次に掲げる事項を励行することにより自転車の安全な利用に努めなければならない。</p> <p>(1) 道路において自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットを着用すること。</p> <p>(2) 歩道を自転車に乗車して通行するとき(自転車の通行が認められている場合に限る。)は、車道の左側に設置されている歩道を通行すること。</p> <p>(3) 前号の場合において、歩行者が頻繁に通行する歩道においては、自転車を押して歩くこと。</p>	<p>第4条 市民は、自転車の安全な利用について理解を深め、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができる環境が形成されるように努めなければならない。</p> <p>2 市民は、市及び関係機関が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。</p>	<p>第3条 市は、関係機関、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する施策を実施する責務を有する。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
25	高松市自転車等の適正な利用に関する条例	平成24年3月27日 条例第48号	第4条 自転車等の利用者は、次に掲げる事項を守らなければならない。 (1) 自転車等の利用について、歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車等の安全な利用に努めること。 (2) 公共の場所等において、自転車等をみだりに放置して良好な都市環境を悪化させないこと。 (3) 自転車等の盗難防止のために施錠する等必要な措置を講ずること。 (4) 本市の実施する施策に積極的に協力すること。		第3条 市長は、第1条の目的を達成するため、自転車等の安全な利用の促進に必要な施策を実施しなければならない。
26	盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例	平成19年12月25日 条例第73号	第4条 自転車の利用者及び所有者は、自転車の定期的な点検及び整備並びにその利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車保険」という。)への加入に努め、市長が実施する施策に協力しなければならない。 2 自転車の利用者は、歩行者への安全に配慮して自転車を利用しなければならない。 3 自転車の利用者が児童、生徒、学生又は幼児である場合においては、その保護者は、当該児童、生徒、学生又は幼児が自転車を安全に利用するように指導を行わなければならない。 4 自転車の利用者及び所有者は、不要になった自転車の適切な廃棄又は再利用に努めなければならない。 5 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等の放置防止に努めなければならない。 6 自転車等の利用者及び所有者は、確実に施錠するなど自転車等の盗難防止に努めなければならない。 7 自転車等の利用者は、冬期間及び雨天時においては、特にその安全な利用に配慮するものとし、必要に応じ、公共交通機関を利用するよう努めなければならない。		第3条 市長は、関係機関、市民団体その他自転車の安全利用又は利用を促進する団体との協議の下に、次に掲げる自転車の安全利用及び利用促進に関する施策並びに自転車等の放置防止に関し必要な施策の実施に努めなければならない。 (1) 道路の新設、拡幅又は改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること。 (2) 公共の場所における自転車等駐車を確保すること。 (3) 国及び県に対して、自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止を推進する施策への協力を要請すること。 (4) 前3号に掲げるもののほか、自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に資する施策を実施すること。

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
27	金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成26年4月1日	<p>第6条 自転車の利用者は、基本理念にのっとり、道路交通法その他の法令を遵守するとともに、歩行者の側方を通過するときは、当該歩行者との間に安全な間隔を保ち、徐行し、又は自転車を押して歩くなど、歩行者の安全の確保を十分に図らなければならない。</p> <p>2 自転車の利用者は、基本理念にのっとり、反射材の装着等により自転車に係る事故の防止に努めるものとする。</p> <p>3 自転車の利用者は、基本理念にのっとり、その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備をするとともに、自転車損害賠償保険等に参加するよう努めるものとする。</p>	<p>第5条 市民は、基本理念にのっとり、自転車の安全な利用についての理解を深め、家庭、地域、職場、学校等において自転車の安全な利用の呼び掛け等の取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。</p>	<p>第4条 市は、前条に規定する基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、自転車の安全な利用の促進を図るために必要な施策を策定し、及び実施しなければならない。</p> <p>2 市は、基本理念にのっとり、前項の規定により策定する施策に、市民、自転車の利用者、学校、保育所、保護者、事業者及び自動車等の運転者の意見を十分に反映させるよう努めるとともに、その施策の実施に当たっては、これらの者の理解と協力を得るよう努めなければならない。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
28	熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	平成27年3月20日 条例第20号	<p>第5条 自転車利用者は、自転車の安全で適正な利用をするため、自転車を利用するときは、自転車が車両（道路交通法第2条第1項第8号に規定する車両をいう。）であることを認識して、同法その他の関係法令を遵守するとともに、次に掲げる事項を履行するものとする。</p> <p>(1) 歩道（道路交通法第2条第1項第2号に規定する歩道をいう。以下この項において同じ。）を通行することが可能な場合において、可能な限り車道（同法第2条第1項第3号に規定する車道をいう。）の左側に設置されている歩道を通行すること。</p> <p>(2) 前号に規定する場合において、歩道を多数の歩行者が通行しているときは、自転車を押して歩くこと。</p> <p>(3) 前2号に掲げるもののほか、他人に危害及び迷惑を及ぼさないこと。</p> <p>2 自転車利用者は、自転車の安全で適正な利用の必要性を認識し、自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識の習得に努めるものとする。</p> <p>3 自転車利用者は、自転車に関する交通事故を防止するため、その利用する自転車の定期的な点検及び整備に努めるものとする。</p> <p>4 自転車利用者は、自転車の利用によって他人の生命、身体又は財産を害したときはこれにより生じた損害を賠償する責めに任ぜられることがあることを認識するとともに、当該損害を賠償する責任が発生したときにこれによる自転車利用者の損害を保険会社等が填補することを約する契約（以下「自転車損害賠償保険等」という。）の締結その他の必要な措置を講じるよう努めるものとする。</p>	<p>第6条 保護者等は、自転車の安全で適正な利用に関する理解を深め、その保護する者又は高齢者に対し、自転車に関する交通事故を防止するため、次の各号（高齢者の家族にあっては、第2号）に掲げる措置を講じるよう努めるものとする。</p> <p>(1) 自転車の安全で適正な利用に必要な技能及び知識を習得させること。</p> <p>(2) 乗車用ヘルメットの着用及び反射材用品（外部からの光を反射することによりその存在を容易に認識させることを目的とする物品をいう。）の利用をさせること。</p>	<p>第4条 県は、前条に定める基本理念にのっとり、市町村と連携し、自転車の安全で適正な利用を促進するための総合的な施策（以下「自転車安全利用促進施策」という。）を実施しなければならない。</p>

No	条例	施行年月日	自転車利用者の責務	市民の責務	役所の責務
29	福岡市自転車の安全利用に関する条例	平成25年4月1日	<p>第6条 自転車利用者は、道路交通法その他の法令を遵守しなければならない。</p> <p>2 自転車利用者は、歩道においてその利用する自転車の進行が歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは、あらかじめ当該自転車を押して歩く等、歩行者の交通安全の確保に十分に配慮するよう努めなければならない。</p> <p>3 自転車利用者は、その利用する自転車に灯火を備え付けるとともに、当該自転車の両側面に反射器材を備え付けるよう努めなければならない。</p> <p>4 自転車利用者は、その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めるとともに、自転車事故の保険等に加入するよう努めなければならない。</p> <p>5 自転車利用者のうち道路交通法第84条第1項に規定する運転免許を現に受けている者は、自転車の利用において、特に他の者の模範となるよう努めなければならない。</p>	<p>第5条 市民等は、自転車の安全利用について理解を深め、交通事故の防止に努めるとともに、地域等において自転車の安全利用の促進に寄与するよう努めなければならない。</p> <p>(保護者等の責務)</p> <p>第7条 子(15歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者に限る。以下同じ。)の保護者は、当該子に対し、自転車の安全利用に関する教育及び指導に努めなければならない。</p> <p>2 保護者は、子が自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。</p> <p>3 保護者は、子が降雨時に自転車を利用するときは、レインコートを着用させるよう努めなければならない。</p> <p>4 保護者は、子が利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めるとともに、子に係る自転車事故の保険等に加入するよう努めなければならない。</p> <p>5 高齢者の家族は、当該高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他自転車の安全利用に関する助言に努めなければならない。</p>	<p>第4条 市は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる施策を実施するものとする。</p> <p>(1) 自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導</p> <p>(2) 地域等における自転車の安全利用に関する活動の支援</p> <p>(3) 自転車への灯火の備付け、自転車の両側面への反射器材の備付け、自転車の定期的な点検整備及び自転車事故の保険等への加入の促進</p> <p>(4) 自転車の安全利用を促進するための道路環境の整備</p> <p>(5) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要な施策</p> <p>2 市は、前項各号に掲げる施策の実施に当たっては、関係機関及び関係団体と緊密な連携を図り、必要な協力を求めるものとする。</p>

資料—2 自転車利用に関する一般高齢者の意見

大学のオープンキャンパスに参加した折に、自転車で来校された高齢者数名を見つけたので自転車利用についてお話をお聞きした。予定外の話し合いではあったが、一般高齢者の自転車利用の実態が分かる内容だったので結果を整理しました。

日時：2015年8月22日（土）

時間：13:30～15:00

場所：千葉経済大学（西千葉）

参加者：7名（全員初対面）

男性：82歳（幕張本郷から自転車で参加・週3回程度利用）

74歳（さつきが丘から自転車で参加・週3回程度利用）

74歳（亀井町から自転車で参加・毎日孫の保育園送り迎えに利用）

68歳（土気から電車とバスで参加・週1回程度利用）

67歳（穴川から徒歩で参加・ほとんど車、月2回程度利用）

女性：64歳（穴川から徒歩で参加・週3回程度利用）

54歳（轟町から自転車で参加・毎日買い物時利用）

＜自転車の安全利用で思いつくご意見は？＞

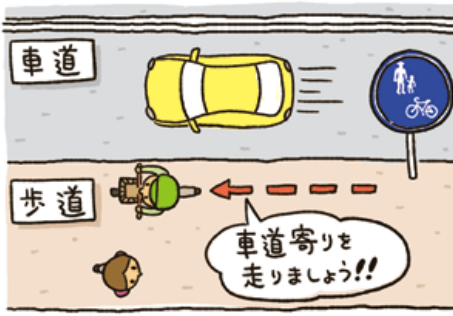
- ・自転車は慣れの影響が大きい。高齢になると自転車を使用していない時間が1ヶ月以上になると上手くバランスが取れるようになるまでに少し時間が掛る。
 - ・スピードを出せない（出ない）ので横を通る自動車に煽られてバランスを崩すのが怖い。特に長い形の自動車の場合には必ず不安を感じるのので、歩道の中央を走る事になっている。
 - ・背後の状況が怖い。背後の様子は見えないし、見ようと振り返るとバランスを崩す。
 - ・高齢者は毎日乗っていた方が良いと思う。慣れとバランスの問題だけだと思う。
 - ・ブルーラインを走れと言われていたが、ブルーライン上に路上駐車している事が多いので怖いからブルーラインを利用しない。
 - ・バランスを取り易いから高齢者は電動自転車を利用した方が安全だと思う。
 - ・片手にハンドバッグや買い物バッグを持って自転車をフラフラ運転している女性が多いが見ていて不安になる。
 - ・自動車に乗っている時に渋滞するとノロノロ進む自動車と自動車の間を縫うように進んでいく自転車にヒヤヒヤする。
 - ・歩道を歩いていて前から来る自転車が直進するのか左右に避けるのか分からないので自転車が歩道を走る場合のルールを決めた方が良い。
 - ・ルールだと言われても高齢者は歩道を走るときに車道側は怖くて走れない。中央が良い。
- *皆さんが自転車は便利で、時間も交通費も節約になり楽しいとの意見で一致しました。



ちばチャリ 三つの約束



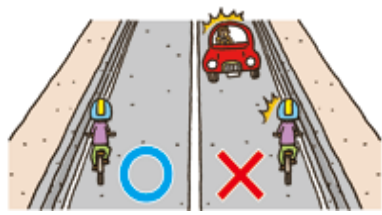
歩いている人を大切にします



歩道はゆっくり
歩行者優先だね



車道では左側を走ります



自転車は車の仲間
左側を走るんだね



ライトを点けます



進む道が見やすいし
他の人や車に気付いて
もらえるでしょ



教えて！ちはなちゃん



自転車事故の約7割が交差点で発生しているのは本当なの？

交差点での出会い頭の事故や右折・左折する時の事故が
とても多いのよ。交差点では、一時停止や速度を落として
安全確認を忘れないようにね！





自転車が、私たちの周りでは車道も歩道も走っているけど
どちらが正しいの？

自転車は、道路交通法では「車」の仲間として
車道を走るのが原則なの。

自転車が歩道を走れるのは例外で、
次の①②③の場合だけなのよ！

- ① 道路標識や道路標示で指定された場合
- ② 運転者が13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、
身体の不自由な方の場合
- ③ 車道や交通の状況からみて止むを得ない場合



自転車が「車」の仲間だとすると自転車のための路側帯も
左側通行に決まっているの？

そうよ、自動車と同じ方向に、左側の路側帯を走ってね。
絶対に左側通行を守ってね！



自転車は、誰でも、いつでも自由に使えるから便利なのに、
いろいろとルールがあるのは面倒じゃないかしら？

最近は自転車事故が増えて社会問題化しているの。
2015年6月1日に施行された改正道路交通法では
罰則が追加されたのよ。勉強してね！
自転車事故の際には、車の事故と同じように
運転者が被害者にも加害者にもなりうるのよ。
安全ルールやマナーを守る事がとても大切なのよ！





交通ルールやマナーを勉強するには、どうしたら良いの？

千葉市では、交通ルールやマナー等を学べる機会を
地域安全課のホームページ等に公表したり
市政だよりも掲載しているわ。
交通ルールやマナー等のリーフレット配布や自転車安
全利用教室等も開催しているのよ。
ご家庭では、保護者が子供さんに教えてあげてね！



交通ルールを守って事故を起こさないようにするわ。
これで安心ね？

交通事故全体で自転車事故が約2割も起きているの。
交通ルールを守っていても、交通事故の加害者に
なってしまうようなこともあるでしょう。
社会人の責任として被害者に損害を賠償しなければ
ならないのは車と同じなのよ。
万が一のときは、TSマーク制度や各保険会社の
対人傷害等の保険に加入しておくことをお勧めするわ！

※TSマークは、安全な「普通自転車」に貼るシールな
の。「TSマーク」には、傷害保険と賠償責任保険が付帯さ
れているのよ。「TSマーク」のTSは、T r a f f i c
(交通)と S a f e t y (安全)の
頭文字で、「交通安全」という意味なの。



ありがとう！ ちはなちゃん。
また教えてね！！

1.1.3 ターゲット層（子ども～高齢者）別の自転車安全教育の充実を図るべきである。

（担当：清水）

（1）自転車安全教育が必要と考えたいきさつ

ここ数年にわたる、緑区おゆみ野での「自転車を通じてのまちづくり活動」を通じて、住民の自転車ルールや通行方法についての**理解不足を痛感**した。

（下記はその主な活動）

- ① 自転車を通じての課題提起活動
- ② 遊歩道における、自転車と歩行者の棲み分け対策活動
- ③ チャリすいプランの基礎調査活動
- ④ 小学生への自転車安全教室開催
- ⑤ 中学生への自転車安全教室開催
- ⑥ 地域イベントでの自転車安全啓発
- ⑦ 親子自転車安全教室開催
- ⑧ 地域住民への自転車安全講演会開催
- ⑨ 地元高校への自転車通学課題 意見交換会

（2）理解不足の内容

基本的な道交法については、様々な媒体での周知が進んでおり、おおむね理解があったが、自転車について、以下の部分では理解不足がある。

- ① 歩道通行要件について理解不足
- ② 交通弱者に対する配慮不足
- ③ 自転車での車道通行について怖いと感じている
- ④ 自転車ルール・マナーについて当事者意識がない

住民からは大人も子供も自転車の安全について「**学習する機会が少ない**」という声が多く挙がった。

（3）理解不足の要因（なぜ理解が不足するのか）

理解不足の要因については、様々な議論を行ったが、以下の要因が大きく影響している。

- ① 自転車は幼児期から免許なしに乗ることができる。
- ② 教えるのは、基本的には両親が行っている。
- ③ 幼児、子どもは、交通事故の懸念から、歩道通行から乗り始める上に、道交法でも小学生以下の子どもは、歩道通行が認められている。
- ④ 歩道の通行要件が、年齢によって変化する。
- ⑤ 千葉県では「ちばチャリすいプラン」の推進により、車道での自転車通行環境が、変化してきている。

こうしたことから、自転車の安全教育は、繰り返し、啓発、普及して、年齢ごとの歩道の通行要件の変化や、走行環境の変化、年齢による走行条件の変化に対応する必要がある。

（4）繰り返し教育の例

教育は繰り返し行う必要があるのは、上記の要因で明らかのように、歩道の通行要件が、年齢ごとで違うことが、ポイントであるので、それに合わせたタイミングで、教育することが効果的である。それを踏まえつつ、教育のタイミングについて、下記のように分けて行くと、「**学習の機会が少ない**」という声にこたえることができる」と考える。

- ① 小学校での自転車安全教育。（歩道通行が全面的に可能な年齢）
 - ・低学年＝自転車の安全な走行技術の啓発。（曲がる、止まる）
 - ・中学年＝自転車の道交法の啓発と歩行者への配慮
＝親子自転車教室を開催。（家庭での教育について啓発できる）
 - ・高学年＝小学生を卒業すると、歩道走行については、自転車歩行者専用道のみ。

そのため、車道走行を考慮した啓発プログラム。

- ② 中学校での自転車安全教育。(歩道通行要件が制限される年齢)
 - ・ 1、2年生＝車道での安全な通行方法を中心に。
 - ・ 3年生＝卒業してからの自転車通学を念頭に、クルマや歩行者への配慮について啓発。(生徒自身で考えさせる方法が効果は高い)
- ③ 高校での安全教育。(自転車通学が多いという実態に即して)
 - ・クルマ、歩行者への配慮、夜間走行の方法。
 - ・自転車事故と賠償責任について。
 - ・学校周辺の住民との安全な関係について
- ④ 社会人への安全教育。(車道を走る自転車との関係について)
- ⑤ 高齢者への啓発。(運動能力と自転車走行について)

(5) 自転車安全教育の方法と連携先について

上記の例から、千葉市として自転車走行の安全、安心を普及するには、以下の方法が効果的と思われる

- ① 小中学校と高校は学校の年間カリキュラムに組み込んで教育、啓発する。
＝この場合、千葉市の教育委員会、千葉県の教育委員会と連携するのが効果的。
＝各学年で、教育を受けたら、終了証の発行や、自転車駐輪場利用について、特典を与えるなど、インセンティブに配慮するとよい。
- ② 社会人への安全教育は、自転車通勤や免許の取得、書き換えのタイミングをとらえて、啓発する方法がある。
＝この場合、自転車対策課や各警察署、交通安全協会、運転免許センターなどと連携する方法がある。
- ③ 高齢者については、自治会を窓口にする方法が容易である。
＝この場合、各区の地域振興課、地元警察署、交通安全協会と連携する方法がある。
- ④ 全国を視野に入れると、自転車の安全教育についてNPOが活躍しているケースがある。
＝この場合、特に運営資金、担い手については、検討する余地がある。

(6) 自転車安全教育のベースステーションについて

上記のとおり、子どもへの自転車安全教育は、学校教育の中で行うことが、もれなく効果的であるが、実際の道路での自転車乗車方法の啓発については、学校以外の場所を使うことが考えられる。

- ① 花見川交通公園の利用
 - ・実際の道路を模した設備が整っており、安全に車道走行のシミュレーションが行える。学校からバスで現地に行くという方法もある。
 - ・デメリットとして、この施設が県の施設という点があげられる。
- ② 競輪場の利用
 - ・走路、ナイター設備、会議設備があり、プロの選手、サービススタッフの常駐など、指導できる環境が整っている。
 - ・27年度にはシニアのための交通安全教室の開催実績がある。
 - ・千葉中央警察署の管轄内であるため、連携が取りやすい。

上記のように自転車安全教育の充実を図ることで、「ちばチャリ」スタイル！をはじめる教育環境が充実すると考える。

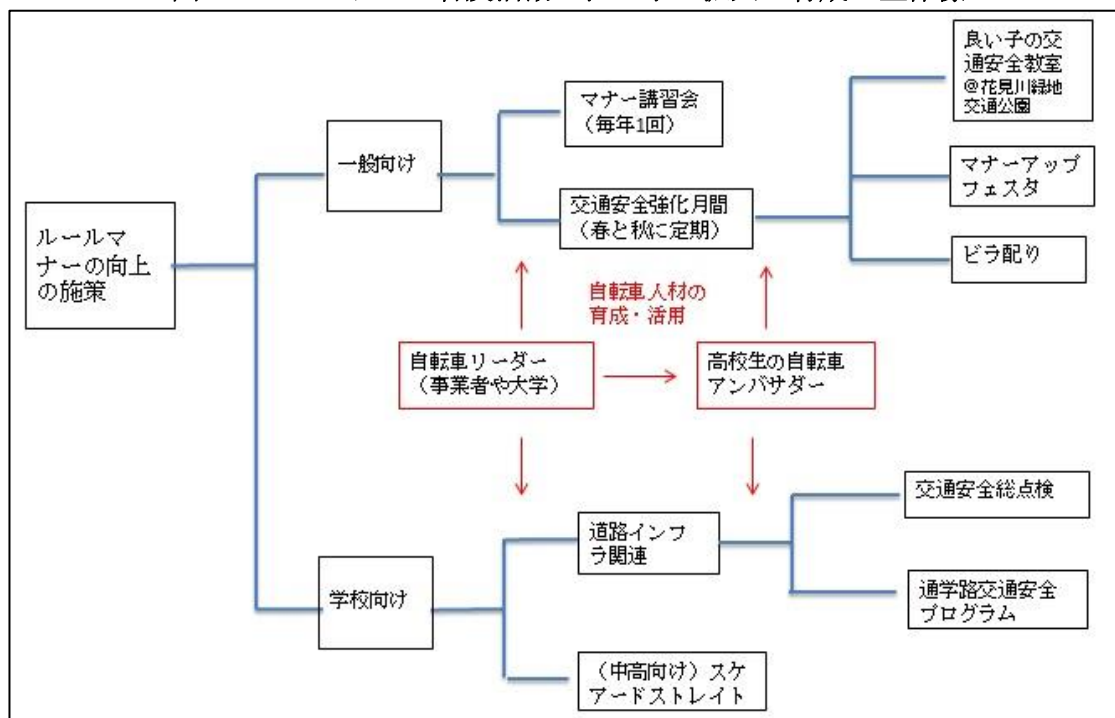
1.1.4. 普及活動の担い手の拡大・育成の施策

(担当：小串)

具体的な提言のまとめ

- ① 自転車リーダーの設置
- ② 高校生を対象とした自転車アンバサダーの設置
- ③ (補足提言) 自転車コーディネーター (担当官) の設置

図：ルールマナーの普及活動の担い手の拡大・育成の全体像



(出所) 千葉市のホームページの情報、地域安全課・自転車対策課へのヒアリングをもとに作成

現状の課題：プログラムを企画・実施する人材の不足（発掘・育成プログラムの不足）

千葉市と警察が主体であり、前年踏襲型のものが多い。例えば、交通安全キャンペーンは交通安全実行委員会（千葉市の地域安全課が事務局）が主体となって企画・実施しているが、市民が問題意識をもって自主的に行っているとはいえず、地域の自治会の参加者の減少とともに、新しいアイデアによる取り組みも生まれにくい状況である。

特に自転車の企画・実施する人材という場合には、大きく二つのタイプが想定される。一つは、プログラムを企画・立案・計画段階から行うマネージメント的な人材であり、一定の自転車の知識と経験を持ち、準備を行えるものである。もう一つは、常に準備から関与することは難しいが、プログラムの実施に協力できるというサポーターやボランティア的な人材である。もちろん、これらの二つを明確に区別するべきかどうかは別個で検討を行う必要があるかもしれないが、いずれにしても現状ではマネージメント人材もサポーター・ボランティア的な人材が少なく、育成する取り組みも実施されていないことから、①自転車リーダー、②自転車アンバサダーはそうした人材育成に資するものとなるを考える。

※千葉市における交通安全実行委員会の主な団体

- 交通安全協会（警察の外郭団体）
- 安全運転管理者協会（自動車の関連業界団体）
- 千葉市安全推進協議会（地域安全課が事務局）
- 交通安全母の会
- 交通安全協会（一般財団法人）

具体的な提言①：自転車リーダーの設置

趣旨：千葉市では自転車の安全推進の施策を実施する担い手が不足していることから、地域の事業者（企業や店舗）、大学生などを対象として、自転車リーダー育成講座を定期的実施することで、①地域の自転車マナーの周知活動を企画・実施できる人材の増加、②事業者や大学等での自転車通勤等の安全な推進に資するものとする。

具体策：主に地域の事業者や大学に声をかけて、自転車リーダー育成の講座を実施する（ex 2ヶ月に一回）。講座に参加する人は自分の職場や大学で取り組みを共有したり、一緒に自発的なプログラムを作ったりすることを奨励される。参加者（事業者ごとや大学）はホームページに記載される。自転車リーダー講座を修了後はリーダーとして認定される。

※ 自転車リーダーの前例となる取り組みとして大阪堺市の「自転車利用推進委員」がある。堺市の「自転車のまちづくり推進条例（2014年）」の第18条「自転車利用推進委員の設置」では、「事業者は、従業員等の自転車の安全利用及び利用促進を図るため、市長が定める基準に基づき従業員等のうちから自転車利用推進委員を設置するよう努めなければならない」と規定されている。

具体的な提言②：自転車アンバサダーの設置

趣旨：上記と同様の趣旨であるが、より若い世代の高校生向けのプログラムの強化策として、アンバサダー制度を提唱する。現時点で高校生向けのルールマナーの取り組みとしてはスケアードストレイト（実際に交通事故の現場を目の前で再現する取り組み）などが行われているが、その出前講座を受けるだけで終わっている。それを一歩進めて、高校生自身が自転車通学などでルールマナーの遵守に向けて取り組みを行うこと、生徒が生徒に働きかけるために自転車アンバサダーとして活動する人材への支援プログラムを行う。

具体策：市担当課や上記の「自転車リーダー」が高校に出前講座を行った際に自転車アンバサダーに関心を持つ生徒をリクルートする。参加高校や参加者はホームページに掲載する。各校のアンバサダーは定期的集まって市全体や高校ごとの取り組みを情報交換し、アンバサダーは地域の取り組みに参加したり、自ら企画してプロジェクトを実施したりする。それらについて千葉市は定期的にグッドプラクティスに対して共有・表彰する。

補足提言③：自転車担当官（コーディネーター）の設置

趣旨：自転車は横断的な分野であり、千葉市でも担当部署は分けられており（ex 地域安全課、自転車対策課、観光課）、部署ごとに照会しないと分からない情報も多い。千葉市の地域で行われている先進的な取り組みを共有し、人的資源を繋ぐことで、自転車を総合政策として一体的に推進できるようになると考える。そのためにはネットワークのハブとなる自転車担当官（コーディネーター）の設置は欠かせないものとする。

具体策：自転車コーディネーターを指名する。自転車分野に知見と経験があるものであれば役所の行政官から指名するか、市民から指名するかは問わないが、市民を指定する場合には非常勤として一定期間の雇用を想定する（たとえば、最初の段階は、まちづくり未来研究員の中から選ぶ

ことも想定する)。地域、事業者、教育機関、行政との取り組みの共有・調整を行うこと、ホームページでの公表などの活動が期待される。

1.1.5 自転車街づくり条例（自転車安全利用条例）～高齢者に優しい自転車による街づくり～

（担当：田邊）

1.1.5.1 目的

自転車は自動車よりも弱者、歩行者よりも強者であり、自転車は被害者にも加害者にもなる。市民をはじめ自転車に関わるあらゆる人々が協働して歩行者の安全を含めて自転車の安全な利用を実現するためには共通の規範が必要となる。特に高齢者を念頭にそれを作成することで高齢者ばかりでなく全市民に優しい自転車による街づくりを達成できる。

我が国の自転車安全利用条例等の動向を参考に「高齢者に優しい自転車による街づくり」に必要な自転車安全利用条例（条例）を提案する。

1.1.5.2 方法

条例に関する先行研究並びに関係資料を渉猟、解析、考察して提案をまとめた。

1.1.5.3 結果

元田ら^{1,2)}の先行研究によると我が国の各自治体で作成した条例の主体は首長・自治体、自転車利用者（利用者）、住民、小・中学校校長、自転車小売業者、自動車運転者などである。各主体の責務が100項目以上リストされている（表1）。検索された全条例（34条例）中、頻度の高かった責務は利用者の道路交通法等の遵守（94%）、点検整備（94%）、保険加入（91%）、小・中・高等学校校長、首長・自治体の安全教育（85%、79%）であった²⁾。

これらの項目のうちで高齢者、障害者を対象とした自転車の安全・安心な利用を実現するために特に必要と思われる項目をリストした（表2）。首長・自治体、利用者に多くの責務が規定されているが、小売業者、自動車運転者等広範な主体にその責務は及んでいる。0%の住民による子供・障害者・高齢者保護、自動車運転者の自転車レーン上での駐車禁止は、34の条例には取り上げられておらず筆者が追記した項目である。

1.1.5.4 考察と提案

背景

平成24年以降条例を制定する自治体は増加しており、その要因は自転車事故と歩行者とのトラブルの増加とされている²⁾。「高齢者に優しい自転車による街づくり」を目指す上で自転車に関連するトラブルを予防し、トラブルが発生した場合には適切に対処できる施策が不可欠である。そのためには、既に全国の各自治体が制定している条例を参考に千葉市においても早急に作成・施行することが求められる。

歩行者と利用者の安全確保

条例の作成にあたって考慮すべき視点は歩行者と利用者双方の安全確保である。各自治体で取り上げられた責務の中で頻度の高い「道路交通法の遵守」、「点検整備」、「安全教育」や首長・自治体、小・中・高等学校校長を主体とする責務は両者の安全確保を目的としている。「ヘルメット着用義務」、自動車運転者の「自転車への安全配慮」は利用者の保護に焦点が当てられている。利用者の責務とされる「歩行者保護」、「障害者・高齢者等保護」、「歩道通行ルール」、「押し歩き」は歩行者に焦点が当てられている。安全・安心を確保する上では歩行者、利用者それぞれに対する個別の対策も重要であり、上記の責務は全て条例に含まれることが望まれる。特に「歩行者保護」、「障害者・高齢者等保護」の視点は千葉市新基本計画（平成24年3月）³⁾に謳われている「支えあいがやすらぎを生む、あたたかなまちへ」の方向性（第5章分野別計画、方向性2）と合致している。「ともに支えあう地域福祉社会を創る」、「高齢者が心豊かに暮らせる長寿社会を創る」、「障害のある人が自立して暮らせる共生社会を創る」（方向性2-3, 4, 5）ためには、利用者ばかりでなく住民（市民）も主体となって歩行者、障害者・高齢者等の保護に責務を負うべきである。更に自動車運転者の「自転車への安全配慮」は「市民の安全・安心を守る」（方向性4-1）にある「人と自転車と車が共生する安全で快適なみちづくり」（方向性4-1-4）に相当し、条例に欠かせない責務である。「共生」という言葉が共通で使用されており、「高齢者に優しい自転車による街づくり」のキーワードと言える。

安全利用指導員

元田らは、条例は交通ルールの周知には貢献しているが、罰則がないため実効性に課題があると指摘している²⁾。自転車問題の解決には、交通反則通告制度の適用、歩道通行の抜本的な見直しに

より取締りが十分にでき、自転車にも自動車と同様の法施行が不可欠と提言している^{2,4)}。しかし、千葉市で構想されている条例は理念条例として位置付けられているため、警察による取締りを前提とする課題解決は困難である。

11 自治体 (32%) で安全利用指導員 (指導員) を定めている。指導員の役割は自治体ごとで異なり、教育・啓発活動から違反者に対して街頭において直接指導・助言まで行う例⁵⁾もある。街頭における指導により自転車レーンの利用率が向上したとする事例もあり⁶⁾、警察による指導、取締りに加えて街頭における指導員による直接的な指導・助言を活用することも有用と考えられる。

自転車安全教育と交通事故防止を図り、交通秩序を確立するために「自転車安全教育指導員」が各都道府県交通安全協会でも毎年養成されている⁷⁾。対象は市民有志であり、資格を取得して、地域の身近な住民に自転車の安全な乗り方を普及・啓発することができる。指導員として「自転車安全教育指導員」の資格を有する市民に協力してもらうことも考えられる。町内ごとに指導員が朝夕の通勤・通学時に街頭で違反者に対して直接指導・助言することで、事故防止と共に有効な指導・教育が可能になる。

1.1.5.5 まとめ

「高齢者に優しい自転車による街づくり」を実現するために自転車安全利用条例に関する先行研究を参考にして遵守すべき責務を提案した。歩行者、利用者の安全確保には「道路交通法の遵守」、「点検整備」、「安全教育」に加えて、利用者に対する「ヘルメット着用義務」、自動車運転者の「自転車への安全配慮」、歩行者に対する利用者の「歩行者保護」、「障害者・高齢者等保護」等の責務を条例に加えることが望まれる。条例の実効性を高めるには指導員を設置して、違反者に対する街頭での直接的な指導・助言が有用と考えられる。

参考文献

- 1) 元田 良孝、宇佐美 誠史：自転車の安全利用条例の動向、第 48 回土木計画学研究・講演集、CD-ROM、平成 25 年 11 月
<http://p-www.iwate-pu.ac.jp/~motoda/dobokukeikaku48motoda.pdf>
- 2) 元田 良孝・宇佐美 誠史：自転車安全利用条例の動向と背景に関する考察、第 51 回土木計画学研究・講演集、CD-ROM、平成 27 年 6 月
<http://p-www.iwate-pu.ac.jp/~motoda/dobokukeikakuharu15.pdf>
- 3) 千葉市新基本計画(全体版)
https://www.city.chiba.jp/sogoseisaku/sogoseisaku/kikaku/documents/shinkihonkeikaku_all.pdf
- 4) 元田 良孝：自転車を巡る問題と自治体の条例制定について―歩道通行は日本の恥、特集 1 自転車復権の光と影：都市問題、pp4-9、2014 年 2 月号
- 5) 5 自転車安全利用指導員、埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例
<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0311/jitensya/jitensyajyourei.html#sidouin>
- 6) 埴 正浩：自転車レーンと歩道における自転車通行可の併用(日本海 C.)、自転車通行空間整備・計画事例集増補版Ⅱ 土木学会自転車政策研究小委員会、2015。
- 7) 村山吾郎：東京交通安全協会「自転車安全教育指導員」について、
http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/file_upload/100167/_main/100167_01.pdf

表1 自転車安全利用条例における主体、責務、頻度（文献2からの引用、一部修正）

主体	責務	件数	頻度
首長・自治体	駐輪場・放置自転車	11	32%
	指導・警告・助言	19	56%
	取締要請	1	3%
	検挙要請	1	3%
	警察との連携	5	15%
	安全利用推進委員会	4	12%
	安全利用促進計画	7	21%
	安全利用指導員等	11	32%
	意識の啓発	10	29%
	安全教育・指導	27	79%
	安全利用講習修了証	2	6%
	通行方法教育	1	3%
	広報・啓発	20	59%
	高齢者教育	4	12%
	免許保有者教育	2	6%
	安全利用の日	4	12%
	保護者教育	3	9%
	受講環境整備	2	6%
	安全運転証	1	3%
	顕彰制度	4	12%
	受講市民優遇措置	2	6%
	関係団体等との協働・支援	19	56%
	保険加入促進	19	56%
	点検整備促進	12	35%
	児童・幼児ヘルメット普及	3	9%
	ヘルメット着用普及	4	12%
	利用環境向上・整備	22	65%
	自転車利用環境整備協議会	1	3%
	財政措置	12	35%
	盗難防止措置	1	3%
	技術的援助	1	3%
	押し歩き推進区間指定	1	3%
事故情報の提供	2	6%	
人材の養成	1	3%	
市区町村の助言・支援	3	9%	

主体	責務	件数	頻度
利用者	道交法等の遵守	32	94%
	歩行者の保護	13	38%
	障害者・高齢者等保護	2	6%
	歩道通行ルール	7	21%
	横断歩道押し歩き	1	3%
	押し歩き	13	38%
	警音器禁止	4	12%
	交差点停止・徐行	12	35%
	携帯電話禁止	13	38%
	イヤホン等禁止	11	32%
	傘差し禁止	12	35%
	前照灯	15	44%
	車道通行	8	24%
	左側通行	10	29%
	酒気帯び運転禁止	8	24%
	二人乗り禁止	7	21%
	並進禁止	7	21%
	信号遵守	5	15%
	喫煙走行禁止	1	3%
	迷惑運転禁止	4	12%
	歩道等左側通行	2	6%
	ピスト禁止等安全自転車利用	4	12%
	幼児ヘルメット義務	7	21%
	幼児ヘルメット努力	6	18%
	児童ヘルメット義務	5	15%
	児童ヘルメット努力	6	18%
	ヘルメット着用義務	4	12%
	ヘルメット着用努力	2	6%
	高齢者ヘルメット着用等	2	6%
	点検整備	32	94%
	保険加入	31	91%
	防犯登録	1	3%
	施錠	4	12%
	反射鏡	5	15%
	放置禁止	2	6%
	住所氏名の明記	1	3%
安全事業への参加	5	15%	
安全利用意識習得	1	3%	
安全技能知識習得	7	21%	
盗難防止措置	5	15%	
市・警察施策への協力・参加	12	35%	
冬期間等利用自粛	1	3%	

主体	責務	件数	頻度
住民	施策への協力	18	53%
	安全利用の理解	17	50%
	安全取組	9	26%
	盗難防止理解	1	3%
	安全安心通行環境提供	1	3%
	保険加入	1	3%
高齢者家族	高齢者ヘルメット着用等	7	21%
関係団体	意識の啓発	13	38%
	施策への協力	16	47%
	安全取組	10	29%
商店会	事故防止取組実施	1	3%
小中高	安全教育	30	88%
	市・警察施策への協力	7	21%
	保護者の指導	4	12%
	保険加入促進	2	6%
	ヘルメット着用	1	3%
	自転車運転免許証	1	3%
保護者	安全教育・指導	18	53%
	レインコート着用	1	3%
	点検整備	1	3%
	保険加入	3	9%
	ヘルメット着用努力	9	26%
大学	安全教育	8	24%
小売業者	点検整備・助言	21	62%
	防犯登録勧奨	3	9%
	安全利用指導	24	71%
	従業員教育指導	1	3%
	保険加入勧奨	20	59%
	自治体施策協力	15	44%
	安全性自転車開発	1	3%
	違法自転車販売禁止	1	3%
事業者等	従業員教育指導	16	47%
	安全取組	8	24%
	施策への協力	10	29%
	保険加入促進	1	3%
	自転車利用推進員	1	3%
	点検整備	1	3%
自動車運転者	自転車への安全配慮	7	21%
	市施策への協力	1	3%
将来の条例見直し・評価		5	15%

表2 高齢者、障害者を対象とする自転車安全利用条例における主体、責務(文献2からの引用、一部修正)

主体	責務	件数	頻度
首長・自治体	警察との連携	5	15%
	安全利用指導員等	11	32%
	安全教育・指導	27	79%
	高齢者教育	4	12%
	高齢者ヘルメット着用等	1	3%
利用者	道交法等の遵守	32	94%
	歩行者の保護	13	38%
	障害者・高齢者等保護	2	6%
	歩道通行ルール	7	21%
	高齢者ヘルメット着用等	2	6%
住民	子供・障害者・高齢者保護	0	0%
高齢者家族	高齢者ヘルメット着用等	7	21%
関係団体	安全取組	10	29%
商店会	事故防止取組実施	1	3%
小中高	安全教育	30	88%
	市・警察施策への協力	7	21%
保護者	安全教育・指導	18	53%
大学	安全教育	8	24%
小売業者	点検整備・助言	21	62%
	安全利用指導	24	71%
自動車運転者	自転車への安全配慮	7	21%
	自転車レーン上での駐車禁止	0	0%