

# 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の制定について

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例では、自転車の安全な利用に関して、都、自転車利用者、事業者等の責務を明記したほか、ブレーキがないなどの違法自転車の販売等の禁止や、自転車貨物運送事業者（自転車による宅配事業など）等に対して、安全で適正な利用に関する基準を満たす事業者の登録制度を創設した。

東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課

特集

自転車の安全利用と自治体の対応

## 1 はじめに

自転車は、都民生活に密着した便利な乗り物・交通手段であり、近年の健康志向や環境負荷軽減への意識の高まり、また、東日本大震災以後、通勤手段としての利用等により、その利用が増加しているといわれる。しかし、自転車の利用促進に伴い大きくクローズアップされているのが、自転車による交通事故、自転車利用者のルール・マナー違反、そして、放置自転車の問題である。

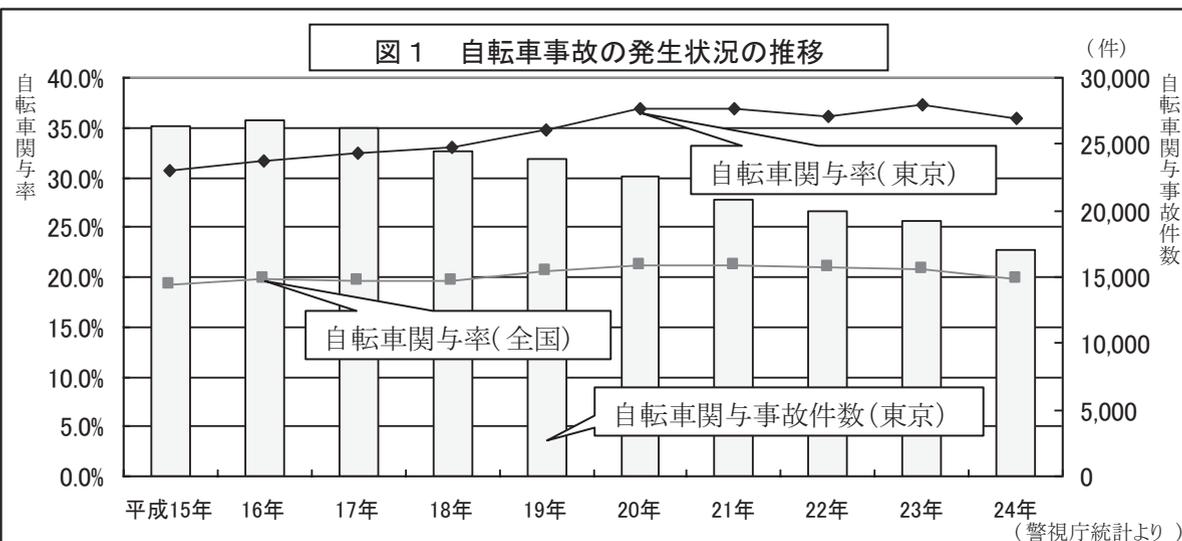
東京都では、これらの事態に対処するため、先般、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（以下「本条例」という。）を制定し、平成25年7月1日に施行したところであり、本稿では、本条例の制定の背景や経緯、主な内容について紹介する。

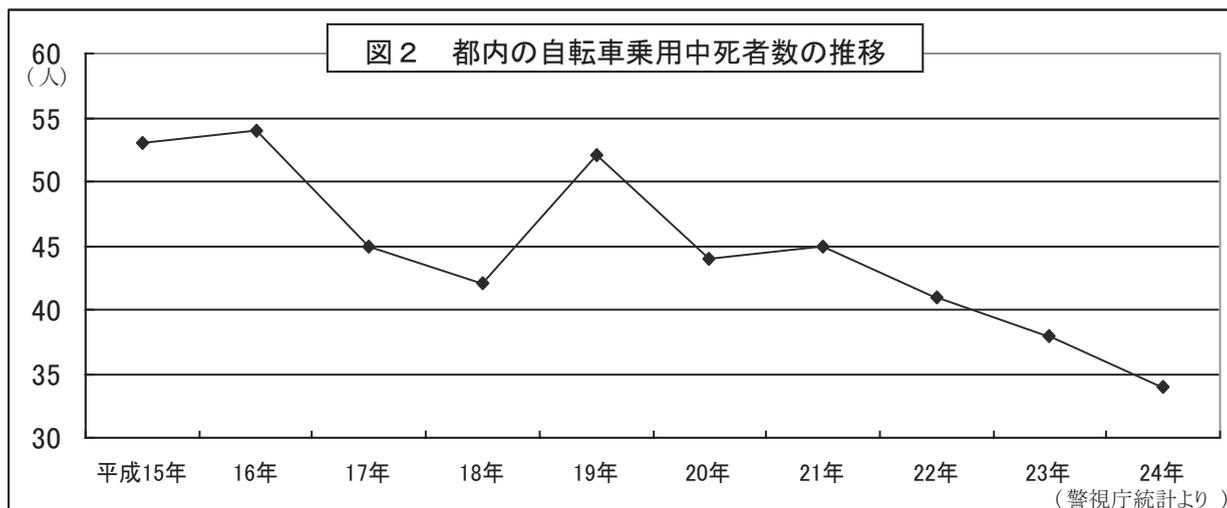
## 2 本条例の制定の背景・経緯

### （1）都内における自転車事故の現況

交通事故といえば、自動車対自動車、自動車対歩行者といったものが想像されるが、実は、自転車が当事者となる事故も相当数に上っている。特に東京では、大都市の特性上、自転車の利用率が高いのであろう、都内における平成24年中の交通事故4万7429件中、1万7078件（36・0%）が自転車の

図1 自転車事故の発生状況の推移





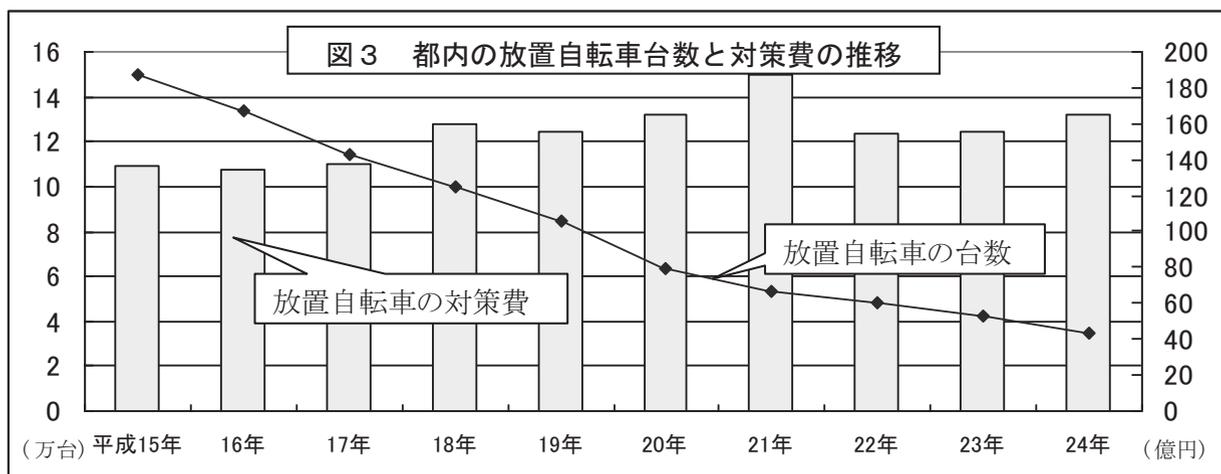
関与した事故であり、全国平均の19・9%（66万5138件中13万2048件）の約1・8倍もの構成率となっている（図1参照）。また、同年中の都内の24時間以内の交通事故死者数183人のうち、18・6%に当たる34人が自転車乗用中の死者（図2参照）であり、これも全国平均の12・8%（4411人中563人）を大きく上回っている。

こうした自転車事故の多発の背景には、自転車利用者によるルール違反の問題もあり、実際の事故において、自転車利用者による信号無視や一時不停止など多くの違反が確認されている。

(2) 都内における放置自転車の現況

都内における放置自転車は、区市町村や大規模商業施設等による駐輪場の整備等の対策が進んだこともあり、図3のとおり、統計的に減少傾向にあるが、歩行者等の通行を妨げるほか都市の景観を損ねるなど、依然として重大な問題である。

また、都内の区市町村においては、放置自転車の撤去・保管・処分、駐輪場の整備等の対策経費として、年間150億円以上もの公金を投入せざるを得ない状況にある。さらに、区市町村が撤去した放置自転車等のうち約4割は所有者が引き取りに来ず公金により廃棄処分等されるなど、いわば自転車がい捨て



の状態になっており、一部の自転車利用者による道路上への放置といった違法行為により、多大な社会的コストが生じている。

### (3) 本条例の制定の経緯

自転車利用者による信号無視、夜間の無灯火、道路上への放置等の行為は、ルール違反であることを認識した上で行われている場合も多く、自転車が安全で適正に利用されるためには、まずは自転車利用者が、車両の運転者としての自覚と責任を持って自転車を運転する必要がある。一方、交差点における自転車の通行方法や自転車が従うべき信号など、全ての自転車利用者には知られていないルールも一部あることから、自転車利用者のみならず、行政、家庭、学校、事業者等社会全体で安全教育の充実等をはじめとした取組みを行う必要がある、そのために制定されたのが本条例である。

なお、本条例の制定に当たっては、平成24年2月に行政関係者等による東京都自転車総合政策検討委員会の報告書とりまとめ、また、同年9月に、学識経験者、自転車利用者、関係業界団体等で構成される東京都自転車対策懇談会からの提言を受け、さらに、本条例案の骨子に関するパブリック・コメントを行い、これらも踏まえ、本条例案をとりまとめた。

## 3 本条例の主な内容

本条例では、社会全体で自転車の安全利用が促進されるよう、自転車利用者、行政、事業者、家庭等の自転車に関わるさまざまな主体が講じるべき措置等を定めている。同趣旨の条例は、道府県レベルでは京都府、埼玉県及び愛媛県において制定されているが、本条例の特徴は、大きく次のとおりである。

### (1) 都による指針の作成・公表

自転車の安全利用を促進するためには、自転車利用者が交通ルールの知識や安全運転の技能を習得することが必要である。このため、本条例では、自転車利用者自身に必要な知識・技能を習得する努力義務や自転車の点検整備を行う努力義務等を課すとともに、事業者や家庭等において、従業員や子どもに対して研修、指導等を行う努力義務を定めている。

しかし、安全利用に必要な知識・技能とはどのようなものか、従業員や子どもに対する研修・指導や点検整備はどのように行えばよいか等については、自転車利用者、事業者等に十分な知見がない場合も多いと考えられる。

そこで、都が自転車安全利用指針及び自転車点検整備指針を作成・公表することとし、自転車利用者等各指針を参照し、本条例の努力義務を適切に果たすことができるように

した。

### (2) ヘルメット等の着用努力規定

道路交通法第63条の10においては、13歳未満の児童の保護者に対し、児童にヘルメットを着用させる努力義務が課されている。しかし、自転車乗用中の死者の多くは頭部損傷が主因であり、また死者の多くが児童ではなく成人であることからしても、ヘルメットは13歳未満の者だけでなく、全ての自転車利用者が着用すべきであることから、本規定を置くこととした。ただし、実際の着用率が極めて低調である現状に鑑み、まずは「努めるものとする」という努力規定としている。なお、条文に例示しているヘルメットや反射材以外で安全に資する器具としては、肘あて等のプロテクター、手袋等が想定される。

(3) 駐車需要を生じさせる事業者による放置自転車対策

誰が自転車の駐輪場所を確保すべきか。端的には、「社会全体として確保されるべき」と考えられる。そして、そのように考えるならば、駐輪場の整備には、行政の役割も重要であるが、自転車の駐車需要を生じさせる者の役割も重要である。

こうした考えに基づき、本条例では、鉄道事業者や商業施設を始め、顧客等が自転車を利用して来店するなど、事業により駐輪需要

## 特集

# 自転車の安全利用と自治体の対応

を生じさせる事業者に対し、需要を満たす駐輪場所を確保するか、顧客等に対して適正な駐輪を啓発することの努力義務を規定した。

これまでも、事業者に対する駐輪場所の確保について規定した法令として、「自転車等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」や同法に基づき区市町村が大規模商業施設等に駐輪場を附置する義務を課している、いわゆる附置義務条例等がある。

附置義務条例では、遊技場、大規模小売店舗、金融機関等といった自転車の駐輪需要を大量に生じさせる施設の設置者に対し、店舗面積に応じた台数の駐輪場の附置を義務付けている。しかし、顧客等による放置自転車は、特定の業種の施設や大規模店舗の施設周辺に限って生じているものではなく、例えば、商店街の個々の店舗等の周辺においても生じている。また、一部の施設においては、附置義務条例に基づき整備した駐輪台数を上回る自転車の集客があり、結果として施設周辺に自転車が放置されている実態もある。

こうした実態を踏まえ、本条例では、規定対象を施設の業種や規模に限らず、「事業の実施により駐輪需要を生じさせる事業者」とするとともに、規定内容を「需要を満たす駐輪場所を確保する」又は「顧客等に対する適

正な駐輪を啓発することとした。例えば、附置義務条例に基づく整備台数を上回る自転車の集客がある施設においては、需要に応じて駐輪場を追加して確保するか、または顧客が違法駐輪しないことの啓発が求められることとなる。

(4) 事業者による通勤自転車の放置防止対策  
職場や駅周辺における通勤自転車の駐輪は、長時間にわたることが多い。自転車を路上等に違法に放置しない責任は、道路交通法にも規定されているとおり、まずは自転車利用者本人にある。しかし、自転車通勤をしている従業員がいる事業者においても、自転車による通勤を認め、結果として従業員による駐輪を生じさせているという側面から、一定の責任があると考えられる。

そこで、自転車通勤をする従業員がいる事業者に対して、従業員の通勤自転車のために必要な駐輪場所を確保するか又は従業員が職場や駅周辺で通勤自転車の駐輪場所を確保していることを書面で確認する義務を課した。

都内事業者に対しては、リーフレットの配布や説明会の開催等を通じて周知に努めており、その結果、多くの事業者から当該義務の対象となる従業員の範囲、確認の方法等について問合せを受けている。当該義務には罰則等が設けられていないが、事業者の高いコン

プライアンス意識に支えられ、通勤自転車の放置対策が促進されることが期待される。

(5) 違法自転車の販売禁止  
道路上でブレーキのない自転車を走行することは道路交通法で禁止されているが、そうした違法な利用となる自転車(違法自転車)を販売等することについてはこれまで規制されることがなかった。しかし、そうした自転車の販売等が、違法な自転車利用を助長するといった側面もあることから、違法自転車については、流通段階から規制する必要があると考えられる。

そこで、自転車販売事業者等が、違法な自転車利用となることを知って、違法自転車を販売することや、違法自転車を改造すること等を禁止した。

なお、この規定に違反した事業者に対しては、都は勧告をすることができ、正当な理由がなくその勧告に従わない場合には、事業者名等を公表することができることとした。

(6) 自転車貨物運送事業者等の登録制度の導入

自転車による貨物・旅客の運送、レンタサイクルの事業を行っている事業者のうち、都が定めた自転車安全利用に関する基準に適合する優良な事業者について、都の登録を受け、その旨を表示することができる任意の登録制

度を創設した。

この登録制度は、これらの事業者による自転車の安全利用を促すとともに、登録事業者が一般の自転車利用者の模範となることを目的としたものである。

#### 4 終わりに

自転車の安全で適正な利用を促進するためには、自転車の走行空間や駐輪場等といったインフラの整備も重要であるが、何より、自転車利用者一人ひとりが安全利用に対する規範意識を高め、それを実践することが必要不可欠である。しかし、こうした意識改革や実践は一朝一夕に実現できるものではない。

このため都は、本条例を制定したところであり、今後は本条例の理念を社会全体に浸透させ、関係者による取組みを着実に進める必要がある。

また、本条例が契機となり、例えば、オフィスの屋上に駐輪場を確保するなどといった民間の創意工夫による新たな力を引き出すほか、関係者が相互に連携し、より効果的な取組みを生みだしていくことなどが期待される。

社会全体で自転車の安全利用を促進するといった機運を醸成するため、他の道府県においても、こうした条例の制定は検討に値すると考えられる。

## 特集

### 自転車の安全利用と自治体の対応

●第34号 (2013年8月発売) 定価1,200円 (税込)

#### ・特集 大規模災害と自治体の対応

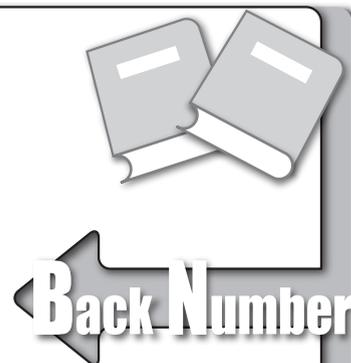
災害対策基本法等の一部を改正する法律の概要  
今後想定される大規模地震・津波災害と今後の対応  
大規模災害と自治体連携—組織間災害援助の成果と課題  
災害リスクと防災のまちづくり

#### ・CLOSE UP 先進・ユニーク条例

武蔵野市雨水の地下への浸透及び有効利用の推進に関する条例について  
習志野市からだ・心・歯の健康づくりを推進し、地域社会全体で個人の健康を支え守るための社会環境の整備に取り組むまちづくり条例 (通称) 健康なまちづくり条例

#### ・トピックス

地域の元気創造プランについて (地域での経済循環の創造)  
神奈川県臨時特例企業税最高裁判決の検証  
～地方税法と法定外税条例の関係～



商品に関するご照会・お申込は、株式会社 ぎょうせい (通話料無料) TEL: 0120-953-431 URL: <http://gyosei.jp>  
受付時間: 月～金 9時から17時 FAX: 0120-953-495 Web 案内