

# 第0章 自転車について知ろう!

- そもそも自転車って何?
- 自転車の方がはやい!
- 地球にやさしい!
- カラダにやさしい!
- ルールを守ろう!
- 自転車を安全に利用しよう!



# そもそも自転車って何？



## 自転車とは

自転車は、**道路交通法上は「軽車両」**となっています。そして、自転車の中には大きさや構造に応じて「普通自転車」とされているものがあります。

### 自転車

ペダルまたはハンド・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つて、身体障がい者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものです。

### 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自転車で他の車両をけん引していないものをいいます。

## 自転車の種類

自転車と一口に言っても、通勤や買い物など、日常生活で使うのか、本格的なレースに参加するのか、オフロードを楽しみたいのか、様々な目的での利用が考えられます。目的・用途別に、いくつかのタイプに分けて特長を紹介します。

### シティサイクル



最も一般的な形の自転車。普段使いに適しています。

### ミニベロ（小径車）



20インチ前後のタイヤを装備した小径自転車。走り出しが軽く、日常的な街乗りに適しています。

### スポーツタイプ自転車



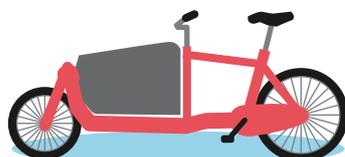
マウンテンバイクやロードバイクなど、使用目的に適するよう意図して設計された自転車です。

### 子ども用自転車



大きく分けて「キックバイク」と「補助輪付きの自転車」、「補助輪なしの自転車」の3種類があります。子どもの成長に合わせて選びましょう。

### カーゴバイク



大きな荷物などを運ぶことができる自転車です。

### 電動アシスト自転車



電動アシスト機能がついた自転車。ペダルを漕ぐ力をモーターがサポートしてくれるので、ペダリングが軽く、子どもを乗せた状態でも、坂道を走行する際もラクに走ることができます。

### 道路交通法の基準に適合しない電動アシスト自転車に注意!

電動アシスト自転車には以下①～③を含め、道路交通法の定める基準があります。

- ①ペダルをこがないと走行しない構造であること
- ②人の力「1」に対して、電気モーターによるアシスト力は最大で「2」まで
- ③アシスト力は10km/hを超えたら徐々に減り、24km/hで「0」になること



# 利用に注意が必要な自転車

## 「ペダル付原動機付自転車」は「自転車」ではなく

## 「バイク」です

「ペダル付原動機付自転車」は、いわゆる「バイク」であって、道路交通法上は、原動機付自転車に分類されます。いずれの方法で走行させる場合であっても、下記のことが必要となります。

- ・ 運転免許を受けていること及び免許証の携帯
- ・ 一般原動機付自転車の交通ルールを守ること  
乗車用ヘルメットを着用すること  
原則一番左側の車両通行帯を通行すること  
多通行帯の交差点では二段階右折をすること
- ・ 自賠責保険又は共済の契約
- ・ 保安基準を満たした装置



## 新たな車両区分として

## 「特定小型原動機付自転車」が定義されました

令和5年7月1日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。

車道通行が原則で、最高速度は20km/h以下であり、「特例特定小型原動機付自転車」の場合、自転車通行可の歩道も走行可能ですが、最高速度6km/h以下などの条件があるため、利用にあたっては注意が必要です。

なお、16歳未満の者が特定小型原動機付自転車を運転することは禁止されています。

電動モビリティの車両区分								
自動車	大型自動車、中型自動車 準中型自動車、普通自動車 大型特殊自動車、大型自動二輪車 普通自動二輪車、小型特殊自動車							
原動機付自転車	<table border="1"> <tr> <td>免許必要</td> <td>一般原動機付自転車</td> <td>緑色点灯 最高速度表示灯</td> <td rowspan="2"> </td> </tr> <tr> <td>免許不要</td> <td> <b>特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御   <b>特例特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御         </td> <td>緑色点滅</td> </tr> </table>	免許必要	一般原動機付自転車	緑色点灯 最高速度表示灯		免許不要	<b>特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御  <b>特例特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御	緑色点滅
免許必要	一般原動機付自転車	緑色点灯 最高速度表示灯						
免許不要	<b>特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御  <b>特例特定小型</b> 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御	緑色点滅						

※道路交通法上の車両区分です。

出典：警視庁ホームページ

## タンデム自転車の公道走行が可能になりました

タンデム自転車とは、2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車です。

平成30年に道路交通法改正により、タンデム自転車の公道走行が可能となりましたが、タンデム自転車は普通自転車ではないため、**乗車して歩道を走行することはできません。**

ただし、自転車から降りて押して歩いた場合は歩行者とみなされます。(側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを除く)

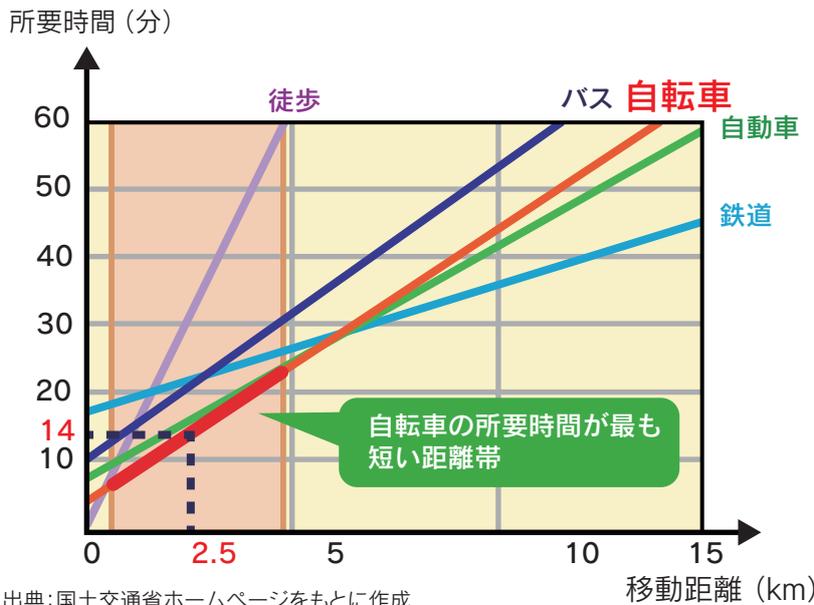


# 自転車の方がはやい!



複数の交通手段において、移動距離別にかかる所要時間を比較すると、

**約5km以内の移動なら  
自転車が一番速く移動できます。**



**5 kmってこのくらい!**

- ・地下鉄天神駅～藤崎駅
- ・西鉄福岡駅～大橋駅
- ・地下鉄天神南～金山駅
- ・博多駅～名島駅
- ・地下鉄天神駅～福岡空港駅

自転車の所要時間が最も短い距離帯

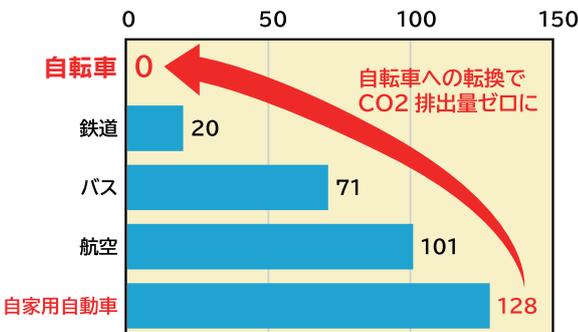
出典:国土交通省ホームページをもとに作成

# 地球にやさしい!



自転車での移動は CO2 を排出しません。福岡市民 164 万人が  
**1年間で週に1回1kmだけ**自家用自動車移動を自転車移動に転換した場合の CO2 削減量は、  
**みずほ PayPay ドーム福岡 1,000 個分<sup>※1</sup>と同じ大きさの  
 森林が1年間に吸収する CO2 吸収量<sup>※2</sup>と同じです。**

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客)



CO2 排出原単位 [g-CO2/人km] (2022 年度)

出典:国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」(令和6年4月26日)より

※1 みずほ PayPay ドーム福岡のフィールド面積 (1.18ha) から算出  
 ※2 林野庁「森林はどのぐらいの量の二酸化炭素を吸収しているの?」より、36～40年生のスギ人工林 1ha が1年間に吸収する二酸化炭素の量約 8.8トンから算出

福岡市民が週一回自家用自動車で移動した場合の CO2 排出量は

ひとりひとりが自家用自動車移動するときの CO2 排出量 福岡市民 週一回  
 $128g \times 164万人 \times 年間50週 = 10,496(t)$

これは、1,193 ha の森林が1年間に吸収する二酸化炭素の量と同じ

森林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量  
 $10,496(t) / 8.8(t/ha) = 1,193(ha)$

みずほ PayPay ドーム (1.18ha) に換算すると...

$1,193(ha) / 1.18(ha) = 1,011 個分$

# カラダにやさしい!



自転車はジョギングやランニングに比べ**足や膝に負担が少ない**ため、**怪我をしにくい**メリットがあり、それだけで全身を使う有酸素運動であるため、通勤や買い物等の日常生活に取り入れることで、**様々な健康増進効果が得られます。**

## 自転車の運動量ってどれくらい？

自転車はペダルにかかる負荷やスピードによって運動強度が大きく異なります。「改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』(2023年8月)」によると、16km/時の速さで4.0メッツとしています。

メッツ	運動の例
3.0	普通歩行 (平地 67m/分)、 <b>電動アシスト付自転車に乗る</b>
4.0	<b>自転車に乗る (≒16km/時未満、通勤)</b>
5.0	かなり速歩 (平地、速く=107m/分)
6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング
7.0	ジョギング、サッカー
8.0	<b>サイクリング (約20km/時)</b>
9.0	ランニング (139m/分)
10.0	水泳 (クロール、速い、69m/分)

※メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時 (静かに座っている状態) を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

出典：厚生労働省 改訂版『身体活動のメッツ (METs) 表』(2023年8月)

## 自転車に乗るとこんな効果が!

### 有酸素運動による体重・体脂肪・血液性状などの改善

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して運動することで体脂肪をエネルギー源として燃焼させ、内臓脂肪も減少。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、動脈硬化につながる、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

### ペダリングによる筋力強化

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。特に上り坂をこぐときや、止まった状態からこぎ出すストップ&ゴーの際は、下肢の筋力を繰り返し使う状況に。このような自転車特有の動きが筋力強化につながります。

### ストレス解消や認知機能向上などメンタルへの効果

自転車に乗った後はアタマや気分がスッキリするというのは多くの人が感じている実感です。スマートフォンの情報から離れ、自転車走行に集中する状況は、「今ココ」に集中するマインドフルネスと同様の効果とも。脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果が期待が寄せられています。

出典：(株)シマノ「Health Date File 導入編」より

# ルールを守ろう! ~基本ルールを知っていますか?~



## 自転車に乗るときの基本ルール 「自転車安全利用五則」を守りましょう!

### 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

自転車は歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。

普通自転車は、歩道を通行できる場合、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。

歩行者の通行を妨げるときは、一時停止をしなければなりません。

**罰則** (車道の左側通行時の違反)  
**3か月以下の拘禁刑又は5万円以下の罰金等**  
(歩道通行時の違反)  
**2万円以下の罰金又は料料**

#### 例外として自転車が歩道を通行できる場合

・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある

・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転している

・通行の安全確保のためにやむを得ないとき著しく自動車の通行量が多く、かつ、道幅が狭い、道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場合



出典：警視庁ホームページより

### 2 交差点では 信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では信号に従って安全を確認し、通行します。

道路標識等により一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認します。

**罰則** 3か月以下の拘禁刑又は5万円以下の罰金等

### 3 夜間はライトを点灯

前方の安全確認だけでなく、歩行者や自動車に自転車の存在を知らせるためにも、夜間は必ずライトを点灯しましょう。

**罰則** 5万円以下の罰金



# 4 飲酒運転は禁止

## 自転車も飲酒運転は禁止です

お酒を飲んで運転することは、非常に危険です。自動車の場合と同じく飲酒をした後に自転車を運転してはいけません。

また、飲酒をした者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。

### 罰則 (酒酔い運転)

**5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金**

### (酒気帯び運転)

**3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金**

### (自転車の提供者)

**【酒酔い】5年以下の拘禁刑又は100万円以下の罰金**

**【酒気帯び】3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金**

### (酒類の提供者・同乗者)

**【酒酔い】3年以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金**

**【酒気帯び】2年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金**

# 5 ヘルメットを着用

## ヘルメット着用が努力義務になりました

令和5年4月1日に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、自転車乗車時のヘルメット着用が、年齢問わず努力義務となりました。

**ヘルメットは COOL & CUTE 自分らしく**

令和5年4月1日から  
全ての自転車利用者のヘルメット着用は努力義務!

交通事故をなくす福岡県民運動本部

**ご存じでした? 自転車事故で亡くなられた方の約6割が頭部に致命傷を負っているって!**

部位	人数	割合
頭部	37人	60%
胸部	6人	10%
その他	15人	25%
腕部	2人	3%
顔部	4人	7%

ヘルメットの着用で  
4倍も減った!

ヘルメットを着用すれば  
致死率が約1/4に下がる!

ヘルメットを着用した場合は0.37%

ヘルメットの選び方

- 自分の合ったものを選び、調整し、しっかりと固定する。
- 光線反射材の付いたものを選び、夜間は必ず着用する。
- ヘルメットのサイズは、指が1〜2本入る程度に調整する。

ヘルメットの着用は、大人も子供も、年齢問わず、努力義務です。

交通事故をなくす福岡県民運動本部

出典:福岡県ホームページより

# つつい やりがちな 「ながら」運転

携帯電話やヘッドホンを使用しての運転、傘さし運転等も禁止されています。

## スマートフォンを見ながらの運転

- 罰則の対象違反者  
6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金  
交通の危険を生じさせた場合  
1年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金



## 傘をさしながらの運転

- 罰則の対象  
5万円以下の罰金



## ヘッドホンを使用しながらの運転

- 罰則の対象  
5万円以下の罰金



## 罰則が強化されました

令和6年11月1日施行の改正道路交通法で、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化されるとともに、「自転車の酒気帯び運転」が新たに罰則の対象となりました。これに伴い福岡県の飲酒運転撲滅条例も改正となり、自転車の酒気帯び運転で検挙された者（違反者）及び警告を受けた者（準違反者）は、下記の罰則に加え、**アルコール依存症に関する診察や飲酒行動に関する指導を受ける義務等の対象**となります。



### 運転中のながらスマホ

- 違反者  
6月以下の拘禁刑又は10万円以下の罰金  
交通の危険を生じさせた場合  
1年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金

### 酒気帯び運転及び幫助

- |                                   |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 違反者<br>3年以下の懲役<br>又は<br>50万円以下の罰金 | 自転車の提供者<br>3年以下の拘禁刑又は<br>50万円以下の罰金    |
|                                   | 酒類の提供者・同乗者<br>2年以下の拘禁刑又は<br>30万円以下の罰金 |



# 自転車運転者講習制度

下記の16の危険行為を3年以内に2回以上反復して行った場合、**自転車運転者講習を受講しなければなりません。16の危険行為**はいずれも歩行者や周囲の交通に著しい危険をもたらす悪質な行為のため、このような危険行為は絶対にやめましょう。

## 自転車運転者講習の対象となる危険行為16類型

(令和6年11月1日～)

<p><b>1 信号無視</b> 道路交通法第7条</p>	<p><b>2 通行禁止違反</b> 道路交通法第8条第1項</p>	<p><b>3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)</b> 道路交通法第9条</p>	<p><b>4 通行区分違反</b> 道路交通法第17条第1項、第4項、第6項</p>
<p><b>5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害</b> 道路交通法第17条の3第2項</p>	<p><b>6 遮断踏切立入り</b> 道路交通法第33条第2項</p>	<p><b>7 交差点安全進行義務違反等</b> 道路交通法第36条</p>	<p><b>8 交差点優先者妨害</b> 道路交通法第37条</p>
<p><b>9 環状交差点安全進行義務違反等</b> 道路交通法第37条の2</p>	<p><b>10 指定場所一時不停止等</b> 道路交通法第43条</p>	<p><b>11 歩道通行時の通行方法違反</b> 道路交通法第63条の4第2項</p>	<p><b>12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転</b> 道路交通法第63条の9第1項</p>
<p><b>13 酒気帯び運転等</b> 道路交通法第65条第1項</p>	<p><b>14 安全運転義務違反</b> 道路交通法第70条</p> <p>ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為</p>	<p><b>15 携帯電話使用等</b> 道路交通法第71条第5号の5</p>	<p><b>16 妨害運転</b> 道路交通法第117条の2第1項第4号 等</p> <p>妨害運転</p>

出典：大阪府警察「自転車運転者講習制度チラシ」より

# こんなルールを知っていますか？

自転車安全利用五則は、自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを取り上げていますが、自転車については、このほかにも様々な交通ルールがあります。

## 自転車が従うべき信号

① 「車両用信号機」と「歩行者用信号機」がある場合

車道を通行している自転車 → 「車両用信号」

歩道を通行している自転車 → 「歩行者用信号」

ただし・・・

歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の補助標識がある場合

↓

車道通行の自転車も「歩行者用信号」に従う

② 「車両用信号機」のみの場合

○ 車道通行の自転車  
○ 歩道通行の自転車

いずれも「車両用信号」に従う

## 信号交差点を横断する際の交通ルール

歩行者用信号機の「青色」が点滅したとき

横断を始めてはいけません！ 次の青信号を待ちましょう！

※ 「歩行者・自転車専用」の補助標識がある場合  
車道等を通行の際、点滅に変わったときに停止位置に近づいていて安全に停止することができない場合は、そのまま進行することができます。

歩行者の通行を妨害するおそれがあるとき

乗ったまま横断できません！ 押して歩いたり、歩行者の通過を待ったりして歩行者を優先しましょう！

出典：福岡県警本部交通企画課「自転車の交通ルール～信号機～」より

### 歩車分離式交差点の横断ルール

#### 【原則】車両の信号に従う

自転車は、道路交通法により「軽車両」と定められているので、**車道を走行するのが原則**です。

#### 【例外】歩行者用の信号に従う場合

自転車走行可の歩道を走行中の場合は、歩行者用信号に従います（歩行者がいる場合は降りて渡ります）。



# 自動車が自転車を追い抜く際に、自転車の安全を確保するための規定が創設

令和6年5月に可決・成立した改正道路交通法により、自動車が自転車の右側を通過する場合において、両者の間に十分な間隔がないとき、自動車は間隔に応じた安全な速度で進行する、自転車等はできる限り道路の左側に寄って通行するという義務が罰則付きで規定され、令和8年4月1日に施行される予定となっています。

「十分な間隔」の具体的な数値は規定されていませんが、自動車が自転車の側方を通過するときは、「1.5m以上の安全な間隔を保つ」か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは「徐行する」ことを呼びかける「思いやり1.5メートル運動」が全国で広がっています。

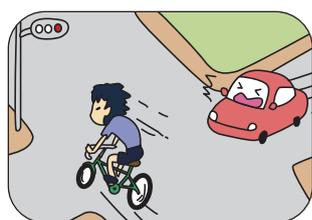
## 自転車の交通違反に **青切符** が導入されます

### 交通反則通告制度（青切符）の導入

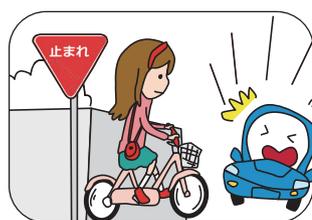
改正道路交通法により、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りが導入されることになりました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などが対象となり、令和8年4月1日に施行される予定となっています。

#### 青切符の対象となる違反行為（一例）

- ・信号無視
- ・一時不停止
- ・逆走
- ・携帯電話使用
- ・遮断踏切立入り
- ・歩道における通行方法違反
- ・制動装置不良自転車運転
- ・傘差し運転 など



信号無視



一時不停止



逆走



携帯電話使用

## 自転車事故の保険等に参加しましょう！

### 自転車損害賠償保険等への加入義務化

福岡市では、自転車事故による被害者救済の観点等から「福岡市自転車の安全利用に関する条例（平成25年4月施行）」を一部改正し、自転車を利用中の事故により他人にケガをさせた場合などに備えて、相手の生命または身体の損害を補償できる保険（自転車損害賠償保険等）への**加入を義務としています**（令和2年10月施行）。

### TSマーク（自転車向け保険）を知っていますか？

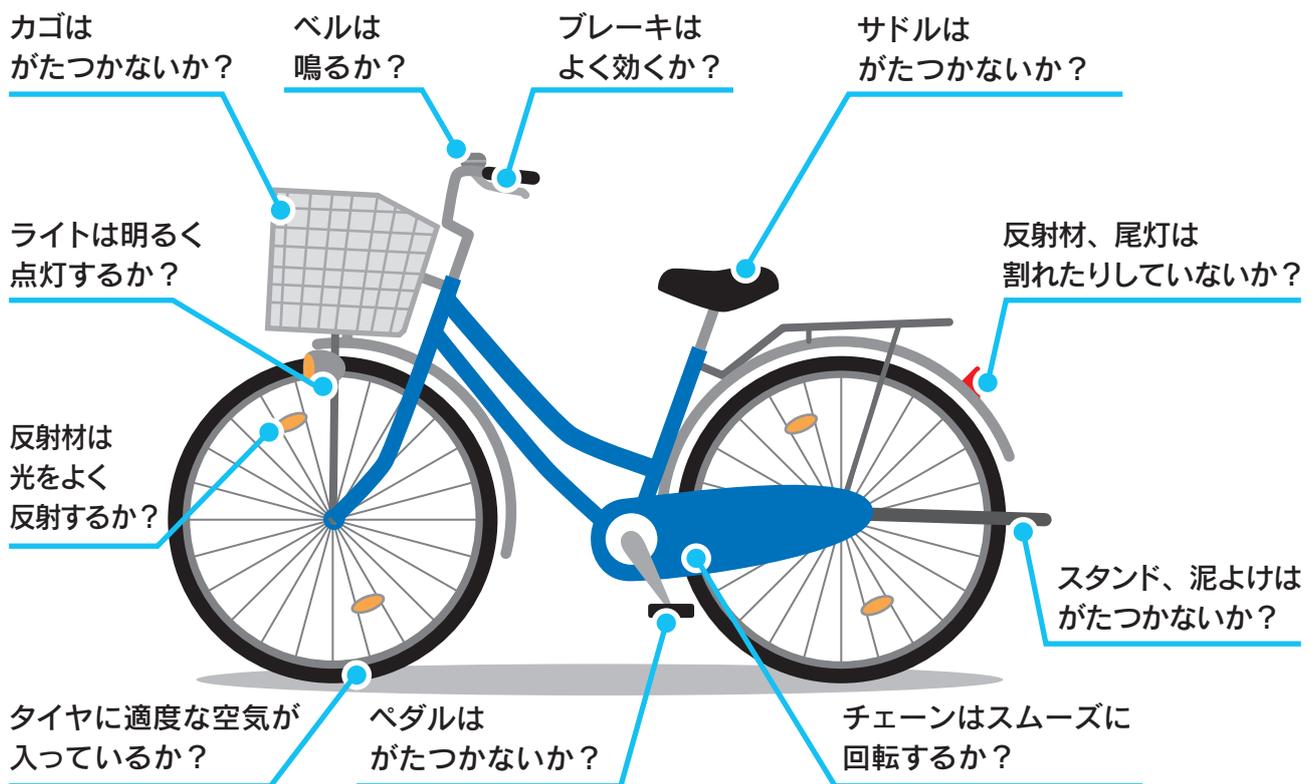
TSマーク（自転車向け保険）とは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。

第三種TSマーク (緑色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	第一種TSマーク (青色マーク)
<p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号</p> <p>点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p>	<p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号</p> <p>点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p>	<p>点検整備済 賠償責任・傷害保険付 (1年間有効) 自転車安全整備士番号</p> <p>点検基準日 □年□月□日 (公財)日本交通管理技術協会</p>
<p>死亡・傷害 示談交渉サービス付き (限度額) 1億円</p>	<p>死亡・重度後遺障害 (1~7級) (限度額) 1億円</p>	<p>死亡・重度後遺障害 (1~7級) (限度額) 1,000万円</p>

# 自転車を安全に利用しよう!



## 普段から点検・整備を忘れずに 自転車に乗る前にチェックしましょう!



点検・整備のポイントは



### 「ぶたはしゃべる」

ぶ

ブレーキは  
よく効くか?

た

タイヤに  
適度な空気が  
入っているか?

は

反射材は  
光をよく  
反射するか?

しゃ

車体にゆるみや  
がたつきはないか?

べる

ベルは鳴るか?

出典：内閣府「自転車交通安全講座」より



# 幼児乗せ自転車を安全に利用しよう！

## 自転車の転倒事故からお子さまを守りましょう！

～幼児乗せ自転車を安全に利用するためのポイント～

消費者安全調査委員会「幼児同乗中の電動アシスト自転車の事故」調査報告書より

### 停車中の転倒事故を防止するために

1. まずヘルメットをかぶせる！⇒乗車させる  
⇒シートベルトをしっかり締める

■ヘルメットは、必ず、子どもを自転車に乗せる前に装着！

たとえ停車中や運転中に転倒することがあっても、子どもがケガをするリスクを確実に減らすことができます。そして、乗車させた後はシートベルトを確実に締めましょう。

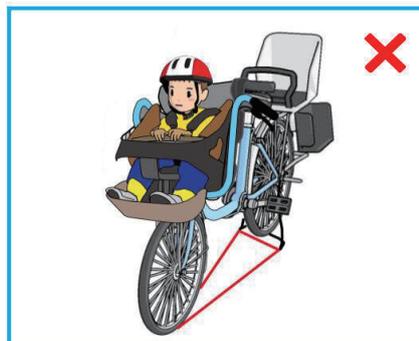


2. 子どもを前の座席に乗せた状態はとても不安定

■前の座席でのケガは、後ろの座席の約6倍

実際に停車中の転倒事故では、前のみ、後ろのみ、前後2人同乗のすべての乗せ方の合計で、前座席でのケガが非常に多くなっています。前の座席に子どもを乗せたまま、後ろの座席の子どもなどの乗せ降ろしをすることも大変危険です。

※ スタンドを立てて停車している自転車は、前の車輪とスタンドの両端の三角形で支えられていて、ここから全体の重心がはずれてしまうと、自転車は転倒します。前の座席に子どもを乗せて停車した状態は、この三角形の一番狭い場所の真上の、しかも高い場所に子どもが位置することになり、非常に不安定な状態となります。



3. 転倒につながる危険はここに

#### 荷物はバランスよく

自転車の左右の中心からはずれた場所に荷物を載せると転倒する危険が大きくなります。特にハンドルにぶら下げることはやめましょう。



#### 常に支えられる体勢で

自転車に子どもを乗せたら、決して目や手を離さず、いつでも支えられる体勢でいることが大切です。

#### わずかな傾きにも注意

停車する場所にわずかでも傾きがあったり、スタンドの下に凹凸などがあると、転倒する危険が大きくなります。

#### しっかりしたスタンドを

幼児乗せ自転車は、できるだけ幅が広くしっかりしたスタンドを備えた自転車を選びましょう。また、点検時にはスタンドのぐらつきなどもチェックしましょう。

### 運転中の転倒事故を防止するために

4. 車道と歩道の段差は要注意

■駐車場などへの車の出入口の段差の乗り越えは避ける。  
または、ゆっくりと大きな角度で！

駐車場などへの車の出入口は段差高さ5cmが多く、転倒のおそれがあるため、できるだけ避けてください。前方に停車中などでやむをえない場合は、速度を落とし、できるだけ大きな角度をつけて乗り越えることが重要です。



## 幼児乗せ自転車の選び方

### 5. 子どもを1人乗せる場合

- 1人乗せの場合は、「後ろ乗せタイプ」を選び、後ろ座席に乗せることが望ましい

子どもを1人乗せる場合は、後ろ座席に乗せた方が、ハンドルのふらつきが小さく転倒の危険は少なくなります。そのため、初めから後ろに座席が付いた「後ろ乗せタイプ」が望ましい選択です。



<後ろ乗せタイプ>

※後付けの前座席はハンドルに引っかけて設置

### 6. 子どもを2人乗せる場合

- 2人乗せの場合は、「前乗せタイプ」を選び、前後に乗せることが望ましい

子どもを2人乗せる場合には、「前乗せタイプ」を選択して後ろ座席を付ける方が、ハンドルのふらつきが小さく、運転もしやすく、転倒の危険は少なくなります。なお、前乗せタイプの自転車は多くは前カゴが付いていないため、荷物の載せ方に注意が必要です。



<前乗せタイプ>

※前座席はハンドル中央に設置

⚠ 諸事情によって「後ろ乗せタイプ」にする場合は、前座席をハンドルに引っかけても、運転席周りのスペースに余裕のある（足元が広いなど）自転車を選ぶことが重要です。

## 普段の点検で注意するポイント

### 7. ブレーキの点検、保守

- 幼児乗せ自転車では、前後両方のブレーキが重要

幼児乗せ自転車は、総重量が大きく、停止する際には、前後両方のブレーキが確実に効かないと目標位置に停まれず、前方のものに衝突するおそれもあります。

ブレーキパッド（車輪を挟む部分）のすり減りも早くなることが考えられるので、乗る前の点検や定期点検で、前後両方のブレーキのチェックをすることが、幼児乗せ自転車では大変重要です。



本資料にあるイラスト及び調査報告書や関連の資料を、消費者庁のウェブサイトに掲載しています。



消費者安全調査委員会

令和3年1月28日

[https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report\\_016/](https://www.caa.go.jp/policies/council/csic/report/report_016/)