

ルールを守ろう！ ～基本ルールを知っていますか？～

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、点滅が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、自転車等が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。

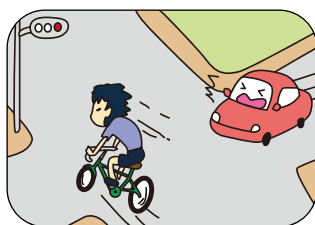
自転車の交通違反に青切符が導入されます

交通反則通告制度（青切符）の導入

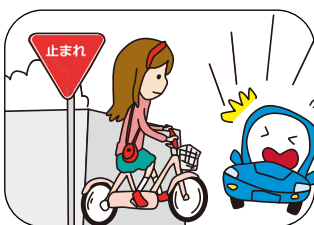
改正道路交通法により、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りが導入されることになりました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転などが対象となり、令和8年4月1日に施行される予定となっています。

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



攜帶電話使用

自転車事故の保険等に加加入しましょう！

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、相手の生命又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）。

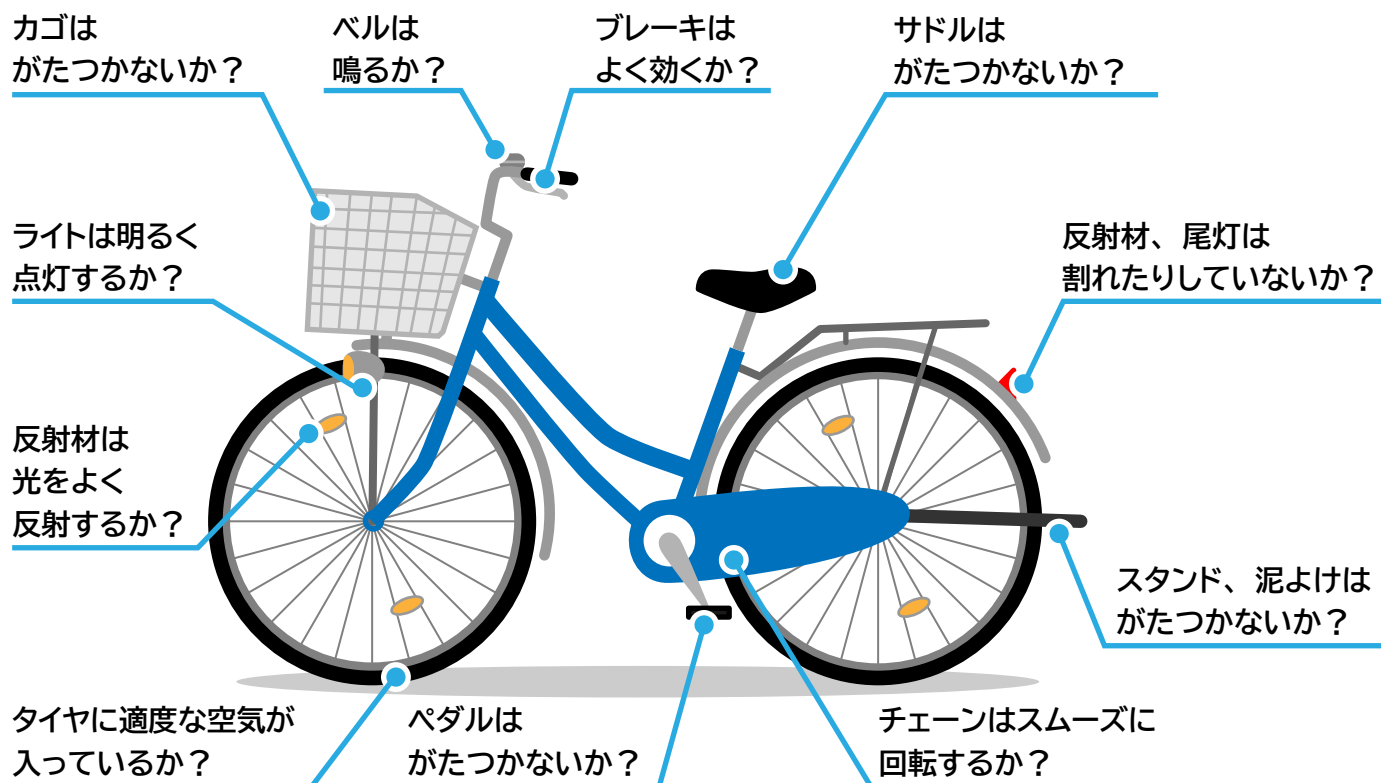
TSマーク（自転車向け保険）を知っていますか？

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)
 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 点検 基準日 年 月 日 (公財) 日本交通管理技術協会	 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 点検 基準日 年 月 日 (公財) 日本交通管理技術協会	 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 点検 基準日 年 月 日 (公財) 日本交通管理技術協会

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

車体にゆりみや
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。

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。



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。

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。



自転車を安全に利用しよう！



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。



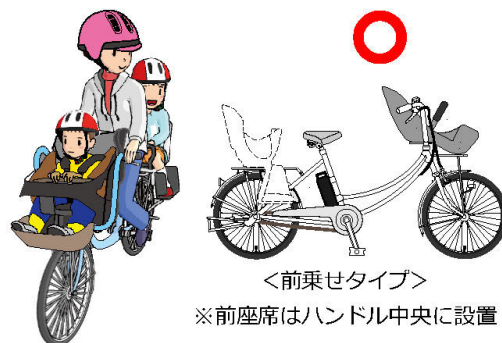
＜後ろ乗せタイプ＞

※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らず、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/

第1章

自転車活用推進計画とは？

1. この計画の背景と目的
2. 本計画の位置付け
3. 計画期間・計画範囲
4. 計画の構成



第 1 章 自転車活用推進計画とは？

1. この計画の背景と目的

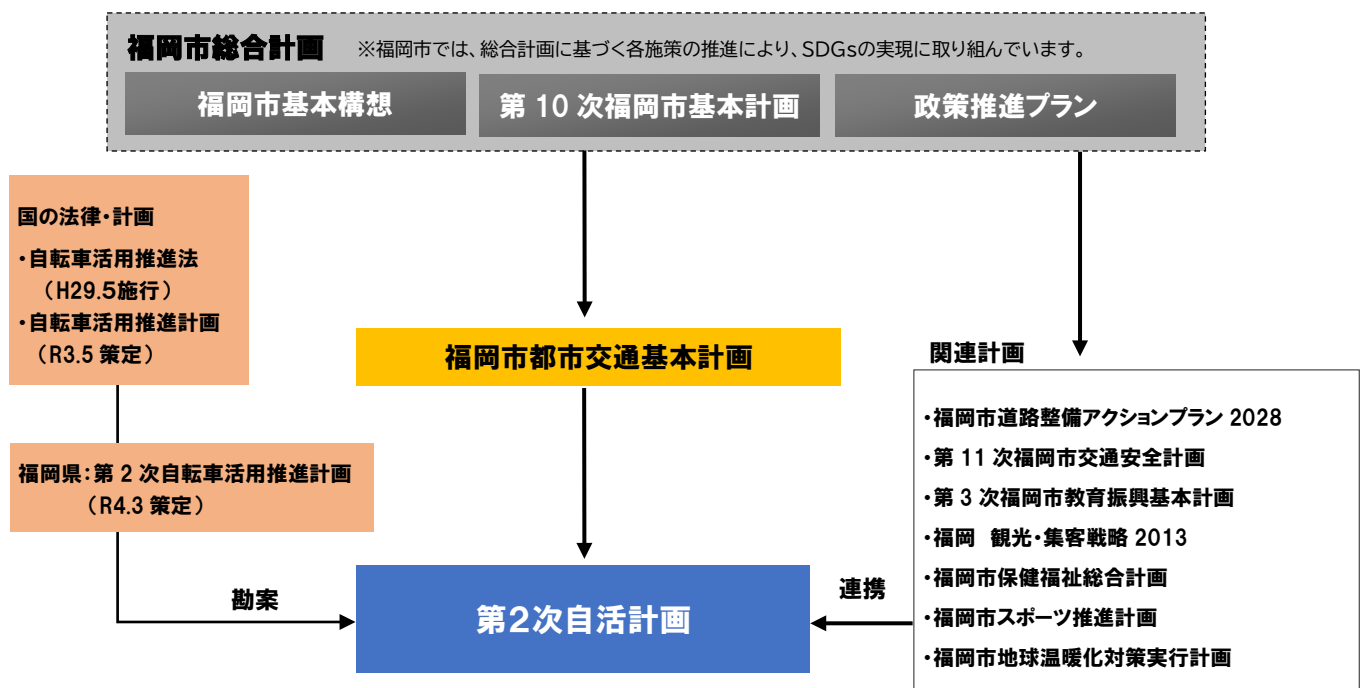
福岡市では、天神地区の放置自転車台数が平成13・15年の2期連続で全国ワースト1位となったことから、平成16年7月に「福岡市自転車利用総合計画」を策定し、特に放置自転車対策の取り組み（駐輪場整備、放置自転車撤去、啓発）を重点的に進めました。

その結果、市民の皆さまのご協力もあり、市民の駐輪マナーは劇的に改善し、放置自転車の台数は大幅に減少した状態で推移しています。一方で、自転車が安全に走れる通行空間の確保や、走行マナーについては、まだまだ十分とは言えず、また、通勤・通学等の日常利用だけでなく、観光や健康づくりなど様々な用途での役割やシェアサイクルの普及など自転車の活用は進んでおり、令和3年3月に「福岡市自転車活用推進計画」（以下、「第1次自活計画」とする。）を策定し、計画に基づいた自転車活用施策を総合的に進めています。

今回、第1次自活計画の期間満了を受け、上位計画である福岡市総合計画、交通政策の基本的指針である福岡市都市交通基本計画の改定や、近年の自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、これまでの取組状況も勘案し、自転車が活用しやすい環境づくりを主目的とし、新たな「福岡市自転車活用推進計画」（以下、「第2次自活計画」とする。）を策定し、引き続き自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

2. 本計画の位置付け

自転車活用推進法（平成 29 年5月施行）に基づき、福岡市総合計画や交通政策の基本的指針である福岡市都市交通基本計画を踏まえ、自転車活用推進に係る実施計画として基本方針や各施策を定めます。

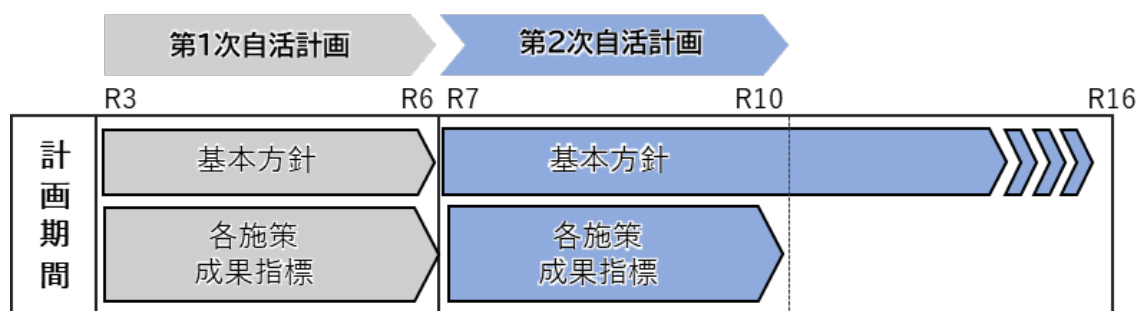




3. 計画期間・計画範囲

計画期間は、上位計画である「福岡市都市交通基本計画」の計画期間を踏まえ、基本方針は概ね10年間とし、各施策や成果指標については、社会情勢の変化や国の新たな施策などに柔軟に対応するため4年間の実施計画とします。範囲は福岡市全域とします。

〔 自転車活用の基本方針：令和7年度から概ね10年間
各施策や成果指標：令和7年度から4年間（令和7年～令和10年） 〕



第 1 章 自転車活用推進計画とは？

4. 計画の構成

本計画の構成は以下のフローに示すとおりです。

第0章 自転車について知ろう！

- そもそも自転車とは
- 自転車の方がはやすい！
- 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！

第 1 章 自転車活用推進計画とは？

- 1. この計画の背景と目的
- 2. 本計画の位置付け
- 3. 計画期間・計画範囲
- 4. 計画の構成

第2章 自転車利用の現状

- 1. 福岡市の概況
- 2. 自転車を取り巻く状況

第3章 これまでの自転車関連の取組みと課題

- 1. 取組みの現状、課題
- 2. 成果指標の達成状況

第4章 計画策定の考え方

- 1. 計画策定の基本的な考え方
- 2. 福岡市の都市交通の考え方(上位計画)
- 3. 基本方針、各施策の体系

第5章 各施策の具体的な取組み

- 1. 各施策の具体的な取組み
 - はしる 自転車通行環境の創出
 - まもる 自転車利用の適正化
 - とめる 駐輪環境の整備
 - いかす 自転車の活用

第6章 計画の推進

- 1. 成果指標
- 2. 計画の進捗管理と評価

第7章 参考資料

第2章

自転車利用の現状

1. 福岡市の概況
2. 自転車を取り巻く状況

