



第4次

東京都自転車安全利用推進計画

令和8年4月

東京都

目 次

第1 はじめに	1
1 計画の策定主旨	1
2 計画の策定期間	1
3 計画の目標と成果	1
4 自転車に関連した法改正の状況	2
5 自転車をめぐる現状	3
6 計画の理念と施策の方向性	5
第2 自転車事故の現状	6
1 自転車事故の現状	6
第3 数値目標	14
第4 安全利用に関する各主体の役割等	15
第5 実施事項	16
総論 自転車の安全利用の実践	16
第1章 道路交通環境の整備	18
1 安全安心な生活道路の構築	18
(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進	18
2 幹線道路における交通安全対策の推進	18
(1) 道路交通網の整備	18
3 交通安全施設等整備事業の推進	18
(1) 駐車施設の整備・拡充	18
・ 店舗等への自転車駐車場の設置	18
4 交通規制の実施	19
(1) 交通実態に即した交通規制	19
(2) 先行交通対策	19
5 自転車利用環境の総合的整備	19
(1) 自転車通行空間の整備等	19
ア 自転車通行空間の整備	19
イ 自転車通行空間の適正利用の促進	20
(2) 自転車駐車場の整備	20
ア 国庫補助等による整備促進	20
イ 自転車等駐車場等の整備に関する支援	20
ウ 小売業者、鉄道事業者、一般事業者等による整備等	20
(3) 自転車シェアリング*の普及促進	21
第2章 交通安全意識の啓発	22
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	22
(1) 自転車利用者に対する交通安全教育	22
ア 未就学児への交通安全教育	23

イ 保護者への交通安全教育	24
ウ 学校における交通安全教育	24
エ 事業者への交通安全教育	26
オ 地域団体への交通安全教育	28
カ 高齢者への交通安全教育	28
キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育	29
ク 電動アシスト自転車の利用者への交通安全教育	30
ケ 自転車シェアリング等の利用者に対する交通安全教育	30
コ 乗車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	31
2 地域における交通安全意識の高揚	32
(1) 地域	32
(2) 家庭	33
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	33
(1) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	33
(2) 自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮	33
(3) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底	34
第3章 道路交通秩序の維持	35
1 指導取締りの強化	35
(1) 自転車利用者対策の推進	35
(2) 携帯電話使用等の取締りの推進	35
2 駐車秩序の確立	35
(1) 放置自転車対策の推進	35
ア 放置自転車の実態調査	35
イ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの推進	35
ウ 駅前放置自転車対策事業に関する知事感謝状の贈呈	36
(2) 自転車等の駐車場所の確保等の推進	36
(3) 自転車等駐車場の利用の促進	36
(4) 適正な駐輪場の啓発	37
ア 小売業者、鉄道事業者等における啓発	37
(ア) 分かりやすい駐輪場の案内	37
(イ) 他の交通手段の利用案内	37
イ 一般事業者による啓発	37
(ア) 自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認	37
(イ) 自転車での来客等への啓発	37
(5) 放置自転車の撤去等	37
第4章 安全運転と車両の安全性確保	38
1 車両の安全性の確保	38
(1) 自転車の点検整備等の啓発	38
ア 自転車利用者等による日常的な点検整備の実施	38
イ 自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施	38

(7) 自転車小売業者等による啓発	38
(4) 自転車の取扱説明書への記載	38
(2) 安定性の高い自転車等の開発・普及	38
ア 自転車製造業者等による取組	38
イ 自転車小売業者による取組	39
(3) 安全走行に係る器具等の開発・普及	39
(4) 自転車安全利用促進事業の補助	39
第5章 被害者の支援	40
1 自転車損害賠償保険等への加入促進	40
(1) 自転車利用者による保険加入	40
(2) 自転車損害賠償保険等への加入の確認等	40
(3) 自転車損害賠償保険等への加入啓発	41
第6 総括	42
1 各主体の連携による取組	42
2 自転車の安全利用に向けて	42
おわりに	43
COLUMN：海外に学ぶ自転車安全利用の事例	44
所管機関一覧	45
第4次東京都自転車安全利用推進計画作成経過	46
東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（抜粋）	47

第1 はじめに

1 計画の策定主旨

東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成 25 年東京都条例第 14 号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、自転車利用者だけでなく、行政、事業者等の自転車に関わる全ての主体に対して、その社会的責任に応じた義務等を課しています。そうした義務等を各主体が確実に果たすためには、具体的な取組を明確にすることが必要です。そこで、東京都は、東京都自転車安全利用条例第 8 条第 1 項の規定に基づき、自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）の促進に向けた東京都の施策並びに自転車利用者及び事業者等の取組を総合的に推進するため、東京都自転車安全利用推進計画を平成 26 年に策定し、令和 3 年度に東京都自転車安全利用推進計画（以下「前計画」といいます。）の 2 度目の改定を行いました。

今回、令和 8 年度から令和 12 年度までの第 4 次東京都自転車安全利用推進計画（以下「本計画」といいます。）を策定しました。本計画より、計画の序数を明記することといたします。

また、東京都の区域における交通安全対策の総合的かつ着実な推進を図るための計画として、第 12 次東京都交通安全計画（令和 8 年東京都交通安全対策会議策定）があります。同計画は令和 8 年度から令和 12 年度までを計画期間とし、その内容には、自転車の安全利用を推進するための様々な取組も盛り込まれています。本計画は、第 12 次東京都交通安全計画との整合性を図るとともに、自転車の安全利用に関する施策を体系的にまとめたものです。

2 計画の策定期間

本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 か年です。

3 計画の目標と成果

前計画では、「自転車乗用中死者数 18 人以下」、「自転車事故発生件数 7,000 件以下」、「駅前放置自転車台数 15,000 台以下」を目標とし、自転車安全利用対策を実施してきました。

自転車乗用中死者数は長期的には概ね減少傾向にあり、令和 3 年には、前計画の目標値である最少の 18 人にまで減少しましたが、令和 5 年は 32 人、令和 7 年は 21 人でした。

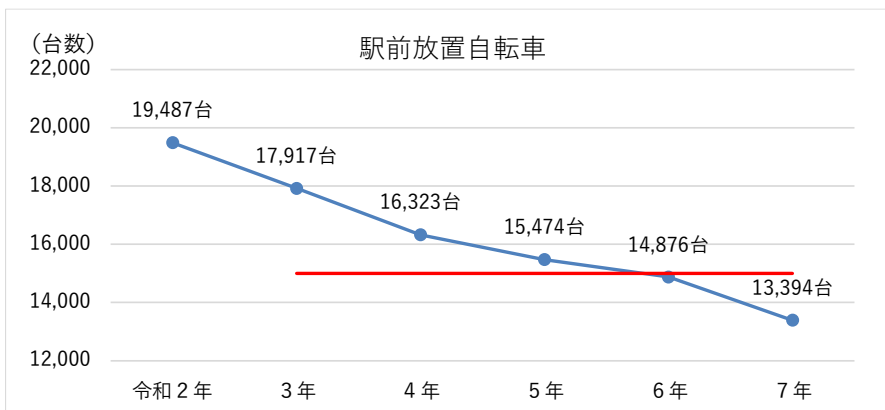
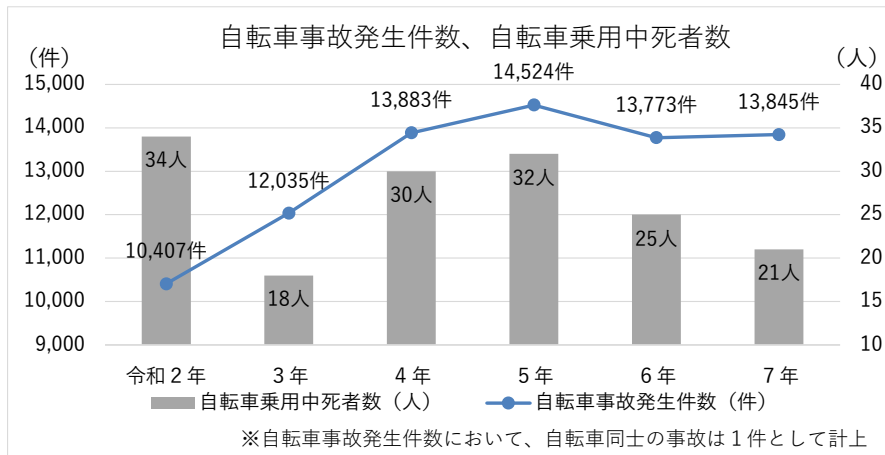
自転車事故発生件数は、令和 2 年に最少の 10,407 件まで減少しましたが、その後増加に転じ、現在は横ばい傾向が続いています。

自転車乗用中死者数及び自転車事故発生件数ともに、前計画において掲げた目標には届きませんでした。

一方、駅前放置自転車台数については、駐輪場の利用促進や撤去等の取組を強化することで目標を達成することができました。

前計画期間の死者数・事故件数・放置自転車台数の推移

	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
自転車乗用中死者数	34	18	30	32	25	21
自転車事故発生件数	10,407	12,035	13,883	14,524	13,773	13,845
駅前放置自転車台数	19,487	17,917	16,323	15,474	14,876	13,394



4 自転車に関連した法改正の状況

- ・東京都では、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。
- ・道路交通法の改正により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者に乗用時のヘルメット着用が努力義務となりました。
- ・道路交通法の改正により、令和6年11月1日から自転車運転中の「ながら運転（ながらスマホ）」の罰則強化及び酒気帯び運転が新たな罰則の対象となりました。
- ・自転車事故が全国的に増加傾向にあるなか、道路交通法の改正により、令和8年4月1日から、16歳以上の自転車運転者に対し、交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されました。
- ・また、令和8年4月1日の道路法改正では、自動車側の新たなルールとして、自動車等が自転車等の右側を通過する場合（追い越し場合を除く）に十分な間隔がないときには、間隔に応じた安全な速度で進行することが義務付けられました。
- ・令和8年9月1日の道路法改正では、生活道路における自動車の法定速度が60キロメートル毎時から30キロメートル毎時に引き下げられます。

5 自転車をめぐる現状

(自転車とは)

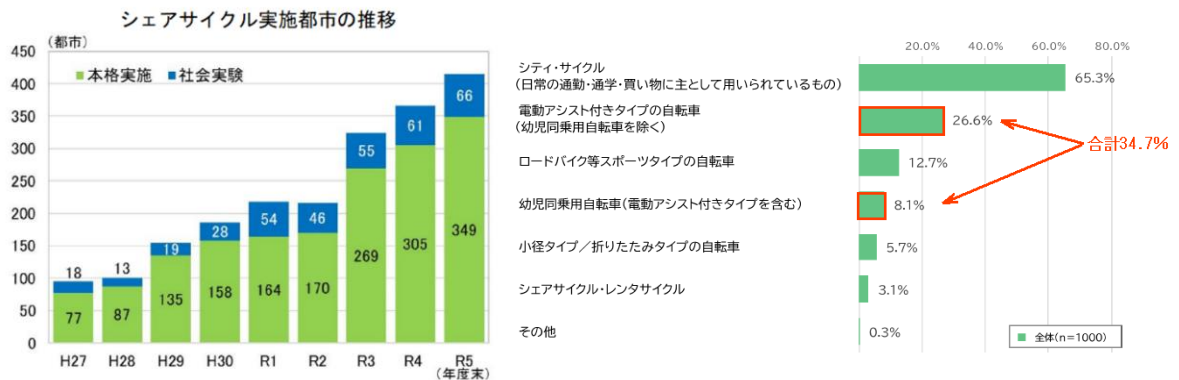
自転車は幼児から高齢者まで利用できる移動手段として、通勤・通学や業務、買い物、レジャーなど様々な目的で利用されており、歩くよりも遠くへ、車よりも気軽に移動することができます。また、鉄道やバスなどの公共交通と連携して誰もが移動できる環境を形成する「移動ネットワーク」の一部を構成しています。

(何故自転車を使うのか)

自転車の利用は健康的で環境にやさしく、人々の生活の質（QOL）向上にもつながります。近年、自転車に関わる社会情勢が大きく変化してきており、都市部における交通混雑の緩和や地域のにぎわい創出、災害時の物資輸送など、自転車は身近で持続可能な交通手段として再評価されています。今後もインクルーシブ¹で持続可能な社会を実現し、ひと中心のまちづくりにおいて重要な役割を果たしていくと考えられます。

(自転車に関わる社会の変化)

近年、自転車の利用実態は大きく変化しており、シェアサイクルの利用拡大や電動アシスト自転車の普及が進んでいます。



シェアサイクルの利用拡大²

電動アシスト自転車の普及³

また、自転車の利用環境も改善されてきました。都内では自転車通行空間の整備が進んでいます。自転車駐車場も多くの駅前に整備され、昔は駅前にあふれていた放置自転車は大幅に減少しましたが、自転車に関わる社会情勢の変化に合わせて引き続き対策が必要です。

¹ インクルーシブ：年齢や性別、国籍、心身の障がいの有無に関係なく共生すること

² 出典：全国シェアサイクル会議（令和6年10月28日）資料2「シェアサイクルの動向」より

³ 出典：令和7年度自転車等の安全利用（保険加入等）に関する調査報告書（令和8年、東京都都民安全総合対策本部）より

一方で自転車利用者は、ルール・マナーの遵守意識が自動車に比べて弱い傾向にあることから、「自転車は主観的な乗り物」⁴とも言われることがあります。そのため近年は、交通事故全体が減少傾向にある中、自転車関連事故⁵件数は横ばいで推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者の事故は増加傾向にあるなど、厳しい状況にあります。これは都において特に顕著です。

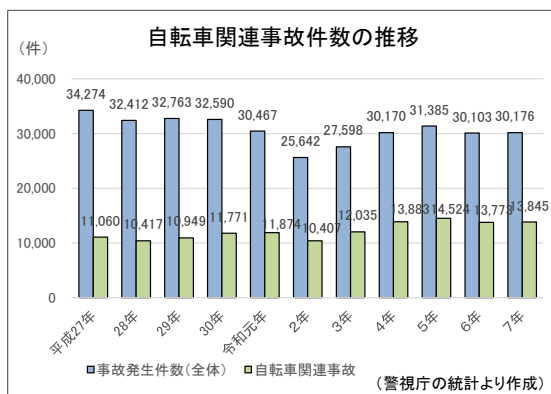


図. 自転車事故件数の推移

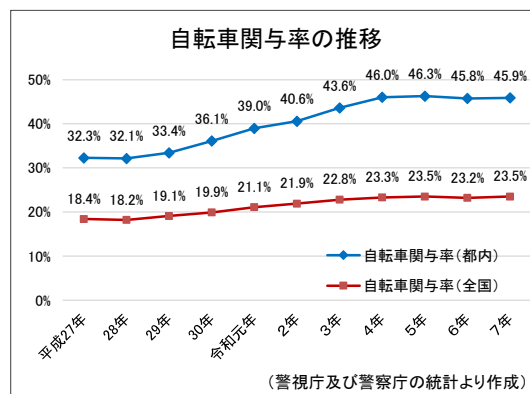


図. 自転車関与率の推移

なお、都では令和2年から自転車損害賠償保険等への加入を義務化しています。

国は、交通事故やその被害者を減らすために指導取締りを行ってきましたが、自転車の交通ルール違反を起因とする交通事故が後を絶たないことから、実効性のある事故抑止と責任追及を可能にするため、令和8年4月から自転車に「交通反則通告制度（青切符）」を導入することとしました⁶。

(新たな交通安全教育)

交通ルールの遵守がより一層求められるようになる一方で、自転車は運転免許が必要なく、運転に必要な技能、知識等は、個人ごとに差があります。そのため、「学ぶ機会がなかった」「知識が古くなっていた」「身体能力が落ちていた」など、自分でも気づかないうちに交通違反をしてしまう可能性があります。

自転車を安全・安心に利用するためには、一人一人が正しい交通ルールを主体的に学び、理解し、実践することが必要です。

これまで都では、区市町村や警察等と連携して交通安全教育を推進するなど、自転車の安全利用に努めてきました。国（警察庁）でも、ライフステージごとの心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた交通安全教育が行われるよう、「自転車の交通安全教育ガイドライン」⁷（令和7年12月）を策定しました。

⁴ 自転車安全利用TOKYOセミナーで講師を務められている東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科 稲垣具志准教授のご発言

⁵ 自転車関連事故：自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故

⁶ 良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書（警察庁）

⁷ 自転車の交通安全教育ガイドライン（警察庁）

主体的に学ぶという点では海外の取組も参考になります。

オランダやデンマークなど「自転車先進国」と呼ばれる国々では、幼少期から楽しく自転車のルールや乗り方を学ぶ教育プログラムが実施されており、日本でも「デンマーク式自転車教室」と呼ばれる自転車安全教室が一部の自治体等で取り入れられるなど、道路利用者一人一人に「道路交通」の一員としての意識を持たせる教育が進められています。



写真. デンマーク式自転車教室（提供：さいたま市）⁸

6 計画の理念と施策の方向性

以上の動向を踏まえ、本計画では、今後5年間の自転車に関する目標を定めるとともに、『**社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する**』ことを理念として掲げ、以下の方向性に基づき各施策をとりまとめました。

自転車利用環境の整備

- ・ 安全な自転車通行空間の整備等
- ・ 駐輪場・サイクルポートの整備の推進

自転車の交通安全教育

- ・ 自転車の安全利用に関する教育の推進
- ・ ヘルメットの着用促進

自転車の交通秩序の確立

- ・ 悪質・危険な自転車利用者に対する対処
- ・ 放置自転車の削減

自転車事故への備え

- ・ 自転車損害賠償保険等への加入促進
- ・ 自転車の点検整備等の推進

図. 施策の方向性

⁸ 第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取 ポスターセッション「楽しみながら学ぶデンマーク式自転車教室～さいたま市における幼児を対象として自転車教育プログラム～」より

第2 自転車事故の現状

1 自転車事故の現状

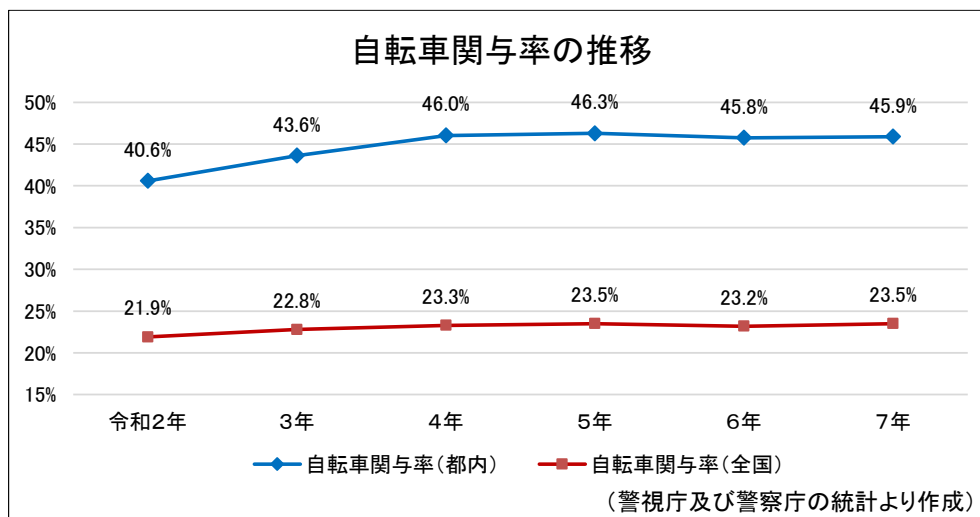
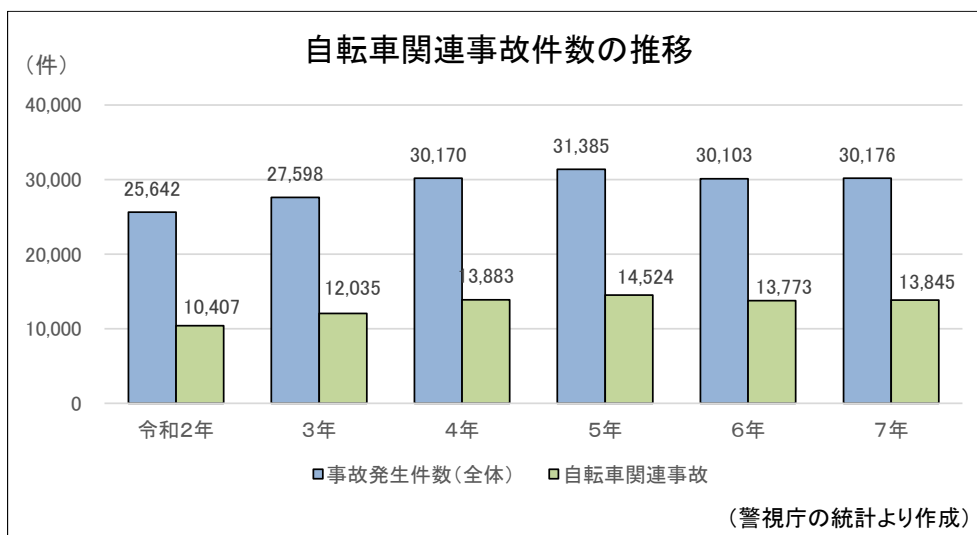
(1) 自転車関連事故

自転車が第1当事者*又は第2当事者として関与した事故（以下、「自転車関連事故」という。）の発生件数は、令和2年には10,407件でしたが、令和7年には13,845件に増加しました。

また、自転車関連事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、令和7年において45.9%となっており、近年は横ばい傾向にあります。また、全国平均の23.2%と比べても高くなっています。

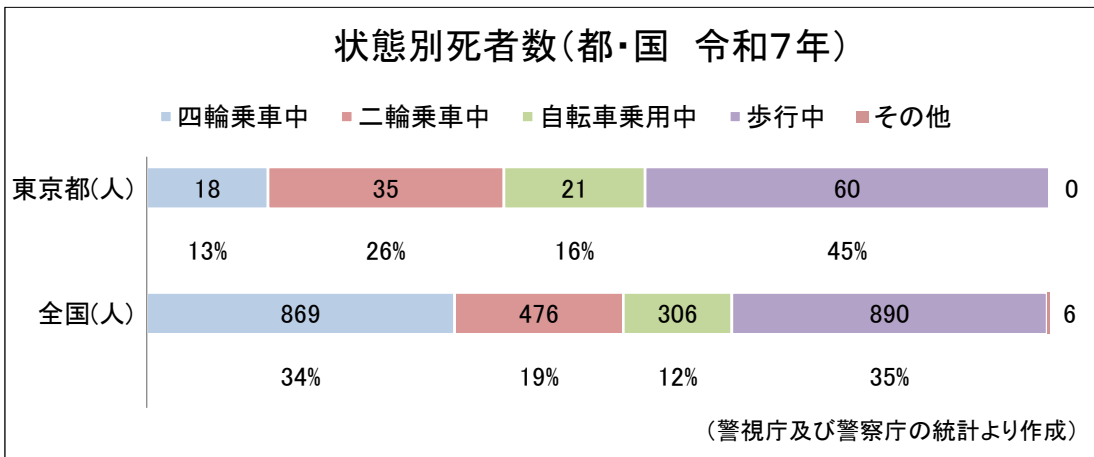
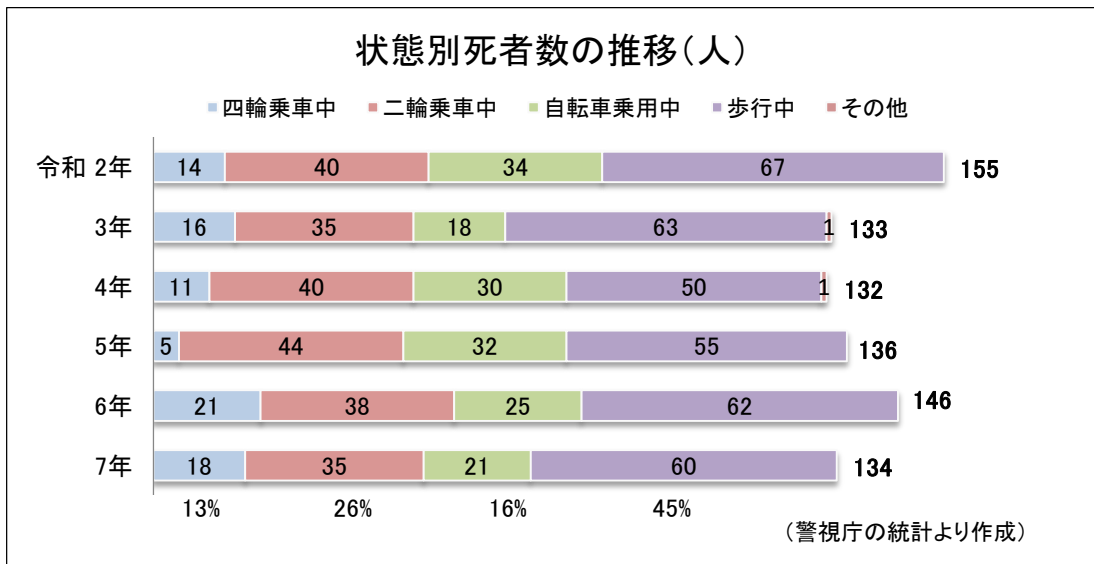
*第1当事者とは、当該事故における過失（違反）が重い者、又は過失（違反）が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

*「自転車関連事故」は、自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上する。



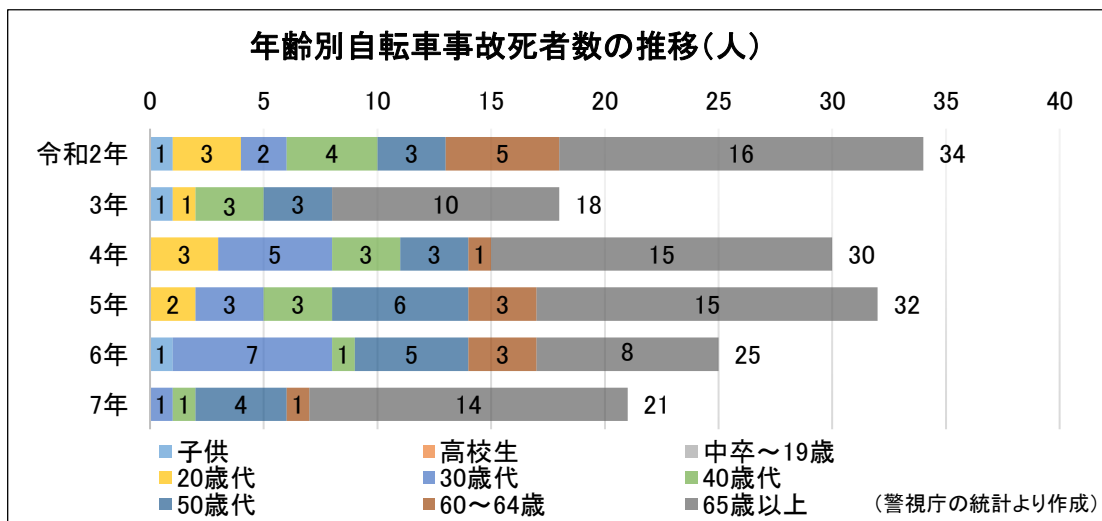
(2) 自転車乗用中の死者数

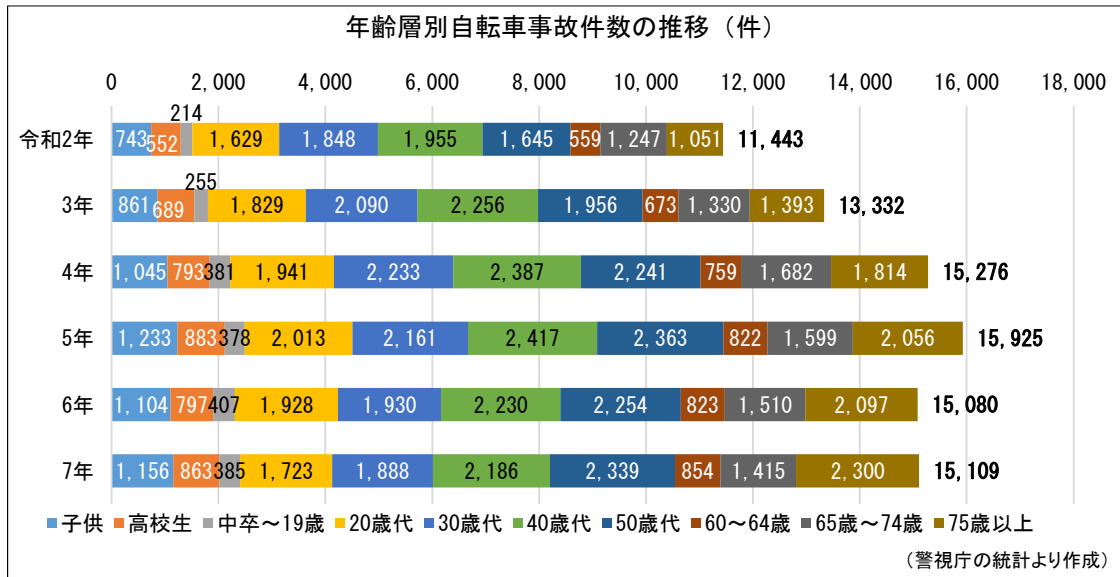
自転車乗用中の死者数は、令和2年の34人から令和7年の21人に減少しましたが、近年は横ばいの傾向です。また、都内の交通事故による死者に占める割合は約2割となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。



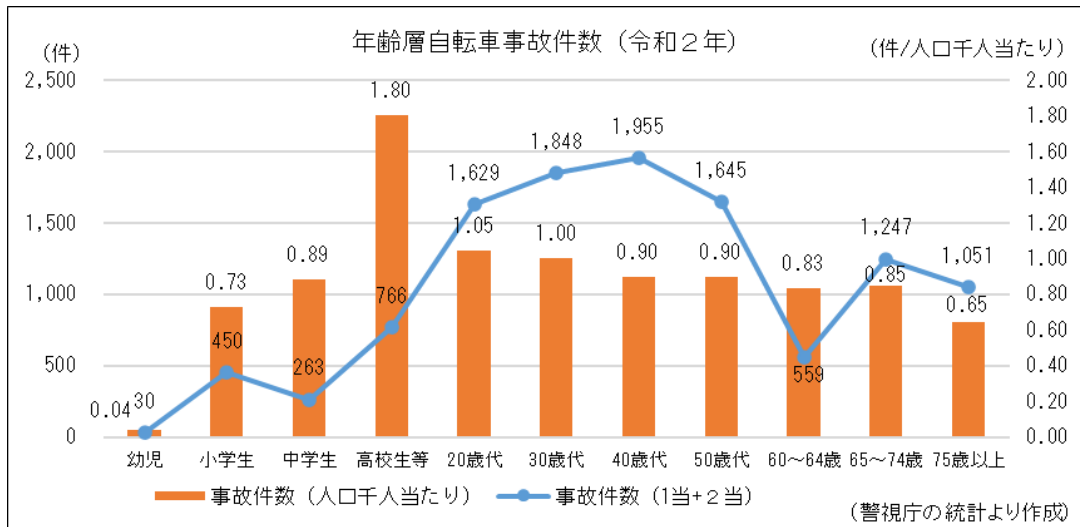
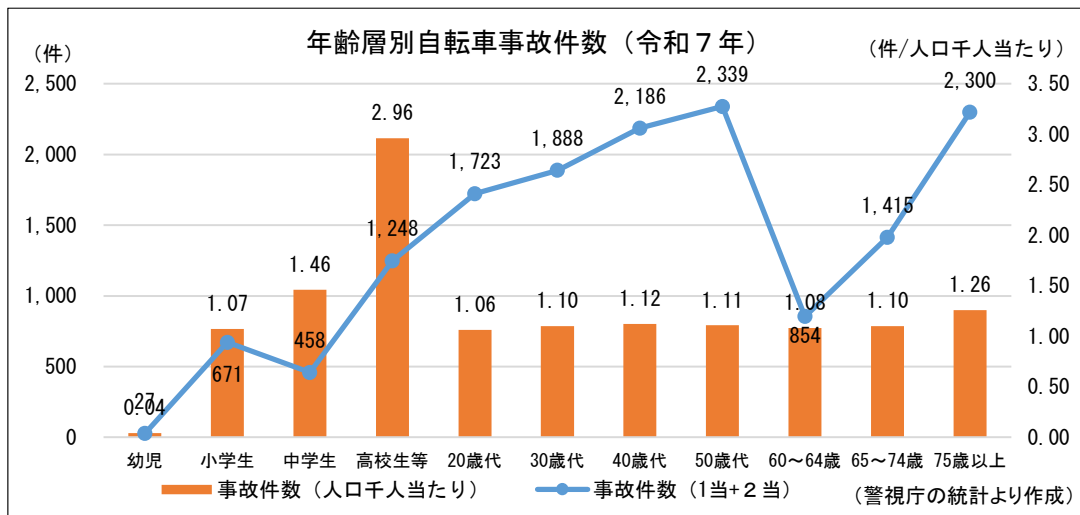
(3) 年齢層別の自転車乗用中の死者数及び自転車事故件数

年齢層別の自転車乗用中死者は、高齢者が最も多いですが、30歳代の死者数も増加しています。年齢層別の自転車事故件数は、50歳代以上で増加傾向が強く、特に75歳以上の発生件数の増加が顕著です。子供や高校生においても増加傾向が見られます。





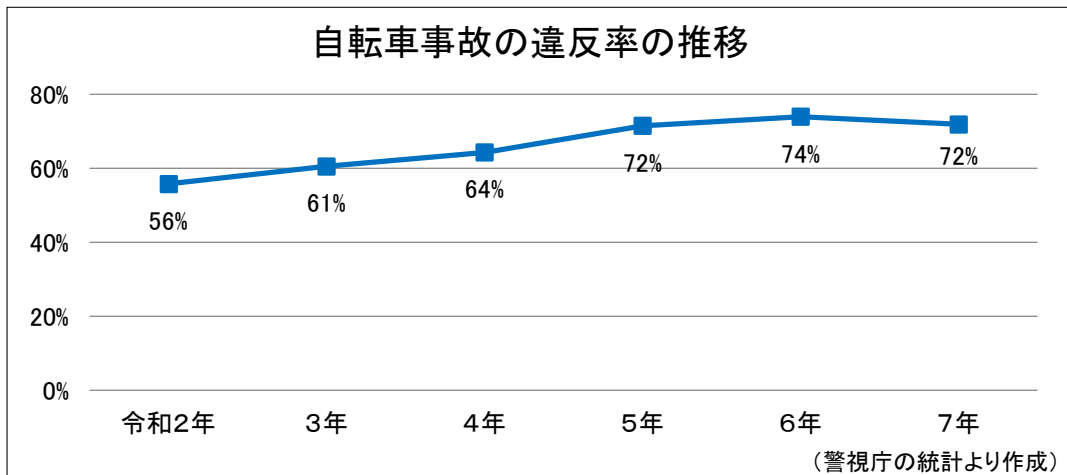
また、令和7年の人口千人当たりの自転車事故件数では、高校生等（中卒～19歳を含む）の事故件数が突出して高くなっています。5年前の令和2年の千人当たりの自転車事故件数でも、同じ傾向が見られます。



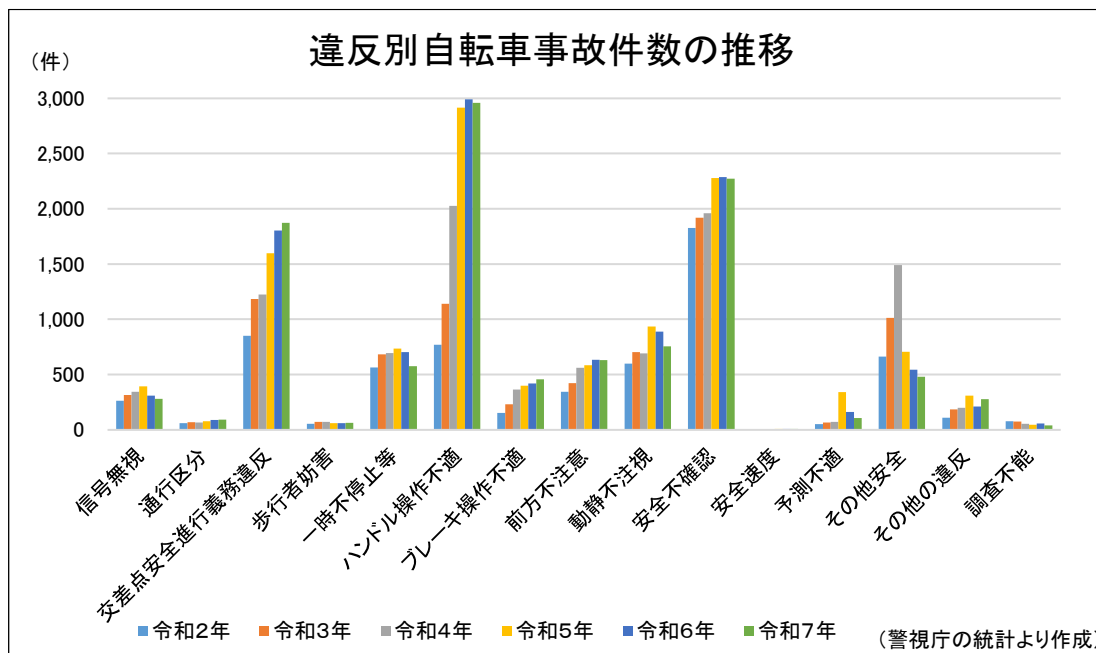
※人口千人当たりの自転車事故件数は、東京都の住民基本台帳に基づく年齢別人口（各年1月1日時点、外国人を除く）より算出

(4) 自転車の違反状況

自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、直近3年は7割を超え、増加傾向にあります。

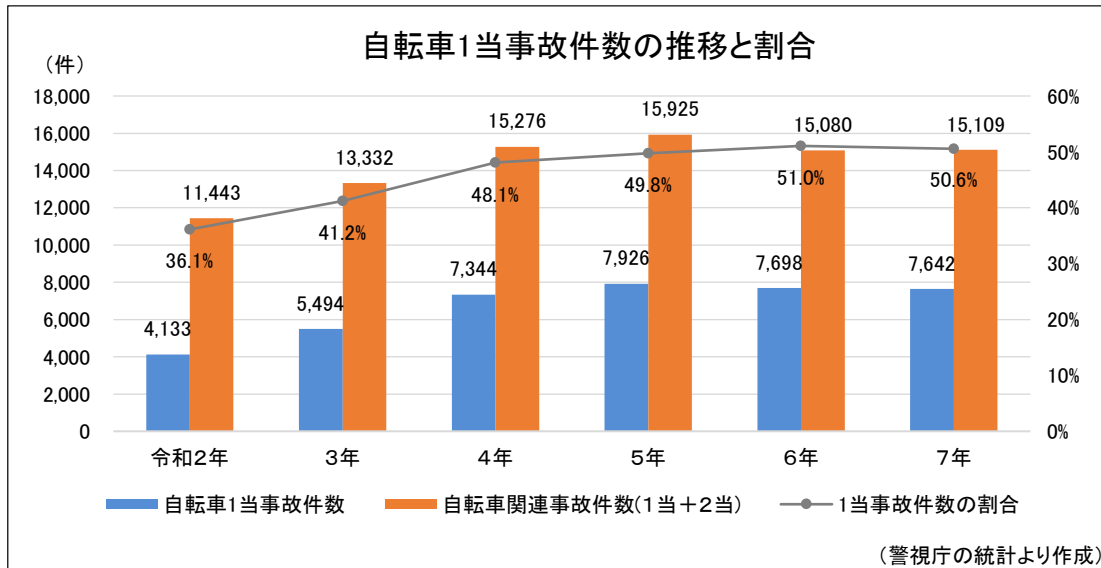


自転車事故のうち、違反項目として最も増加傾向が強いのは、「安全運転義務違反」のうち、「ハンドル操作不適」です。その他、「交差点での安全進行義務違反」、「安全不確認」の違反が多い状況です。



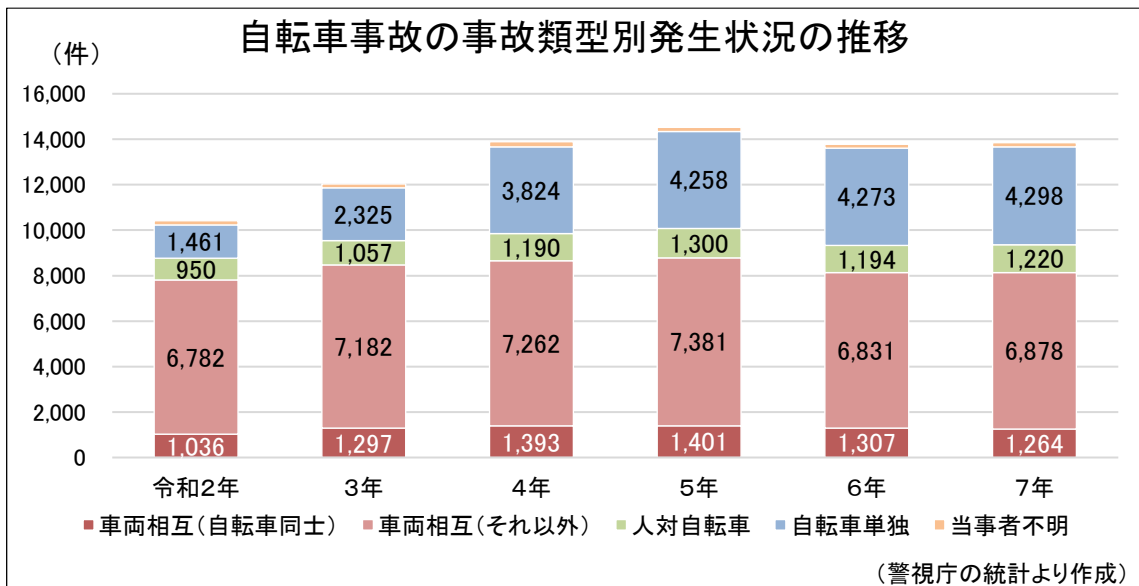
(5) 自転車が第1当事者となる事故の発生状況

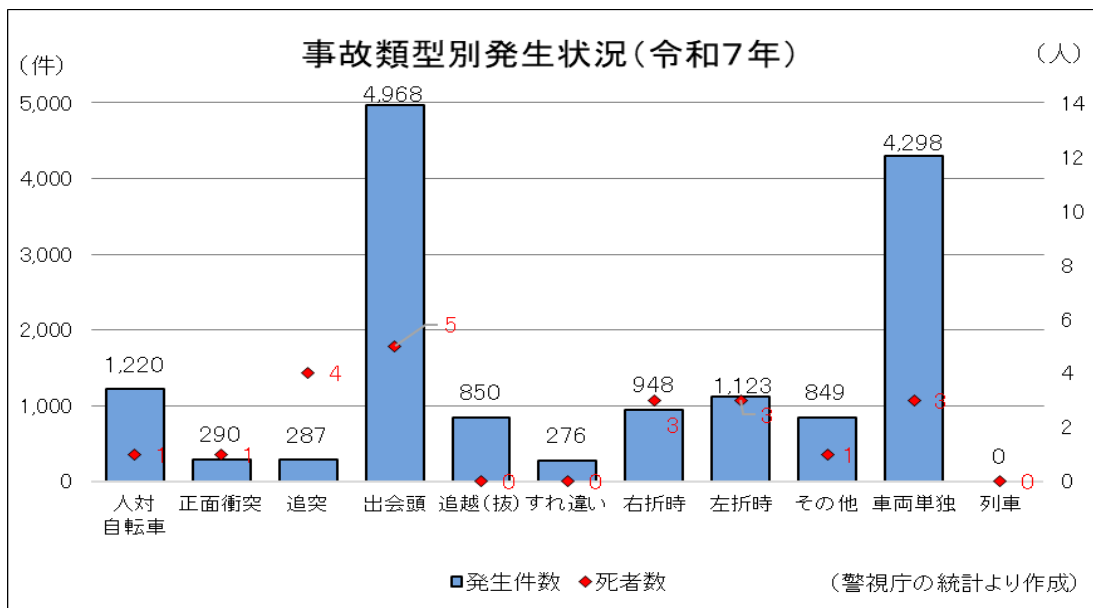
自転車の事故件数は増加傾向にあります。それと同時に、自転車が第1当事者となる事故の件数も増加傾向にあり、令和7年は50.6%と全体の半数を超えている状況です。



(6) 事故類型別の自転車事故発生状況

自転車事故を事故類型別でみると、令和2年以降、自転車単独事故が増加し、令和7年は令和2年に比べて約3倍となっています。また、令和7年は、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、発生件数が4,968件、死者数が5人となっています。

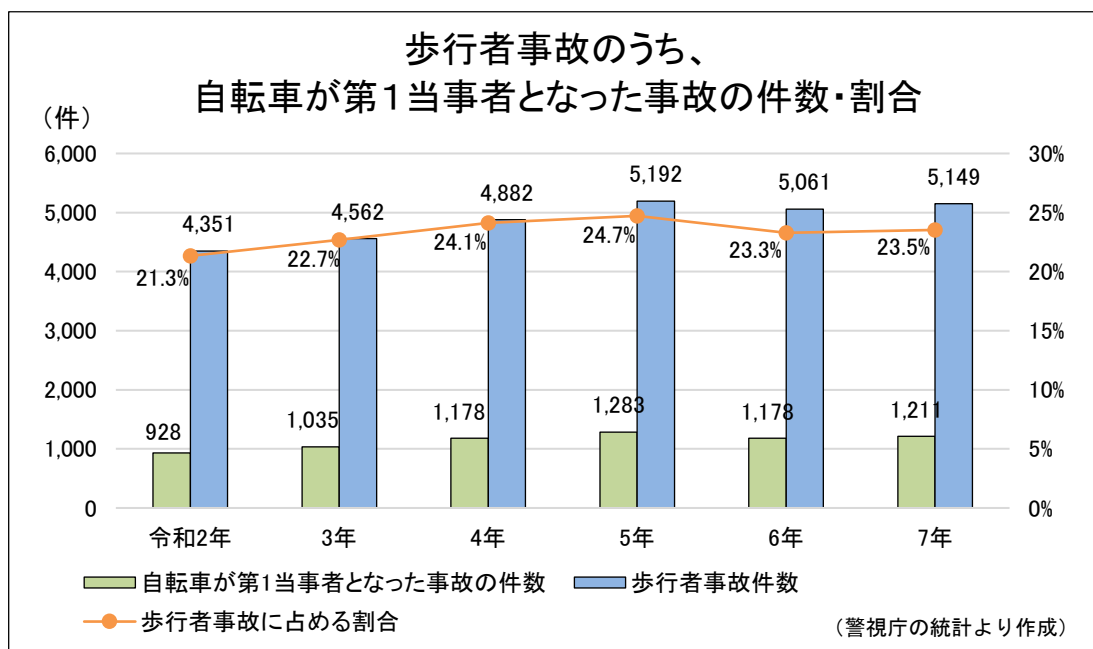




※正面衝突、追突、出会頭、追越(抜)すれ違い、右折時、左折時、その他は、車両相互の事故の内訳を指す。

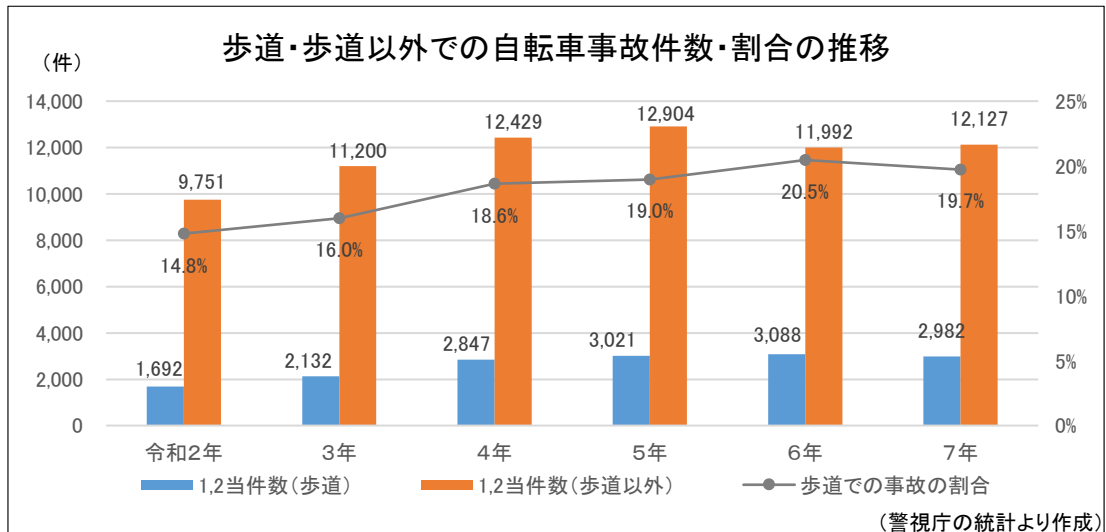
(7) 歩行者との事故との関連

歩行者の事故のうち、自転車が第1当事者となった事故の件数及び割合は、令和5年まで増加傾向で推移していました。



(8) 歩道・歩道以外での自転車事故

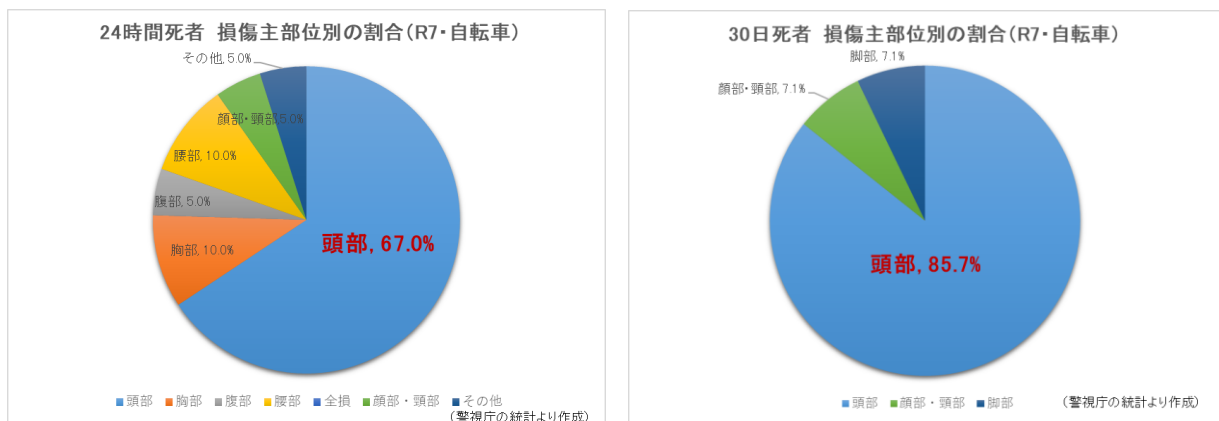
自転車事故の多くは歩道以外で発生していますが、歩道で発生した事故の割合は増加傾向にあります。



(9) 損傷主部位別死者の割合

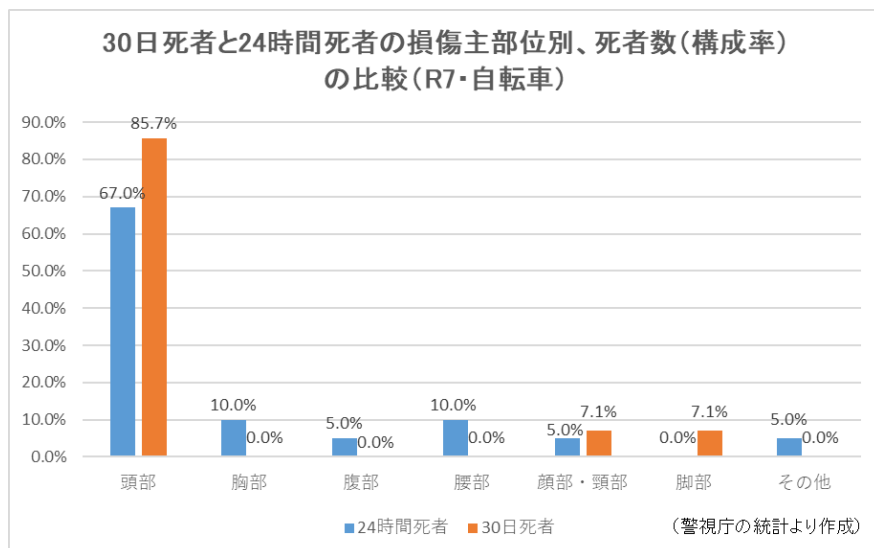
自転車事故による死者のうち、約7割は頭部損傷が主因となっています。

30日死者においては、頭部損傷が主因となる割合は8割を超えています。



※各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

頭部を損傷した場合、事故直後だけではなく、事故発生日から30日以内に亡くなる割合が高くなっています。ヘルメットを着用し、頭部を保護することが重要です。

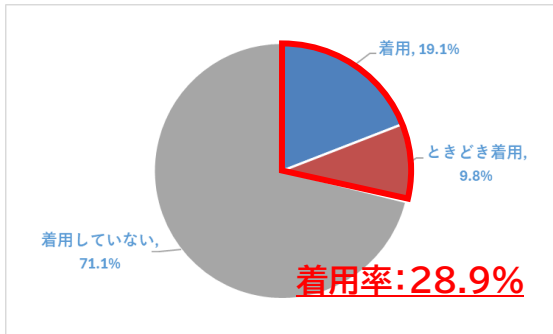


(10) 乗車用ヘルメットの着用率

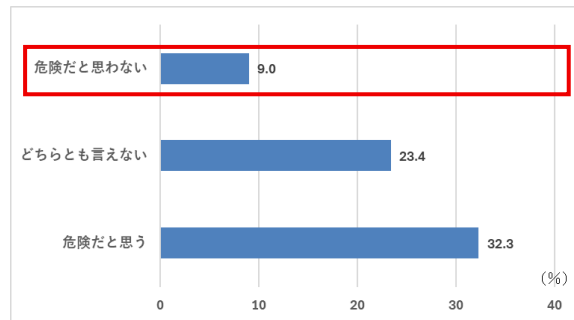
都内のヘルメットの着用率は、令和7年度は28.9%でした。

また、自転車運転の危険性認識と着用率の関係性をみると、「自転車運転の危険性」を感じないと答えた人の着用率は9.0%でした。

<着用率>



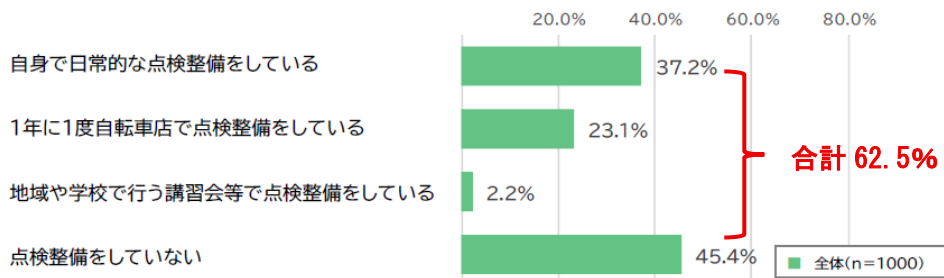
<自転車運転の危険性認識と着用率の関係>



出典：自転車等の安全利用（保険加入等）に関する調査報告書（令和8年3月東京都都民安全総合対策本部）

(11) 点検整備の実施率

自転車の点検整備について、「自身で日常的な点検整備をしている」「1年に1度自転車店で点検整備をしている」「地域や学校で行う講習会等で点検整備をしている」との回答を合わせると62.5%となっています。一方で「点検整備をしていない」とした回答は45.4%となっています。

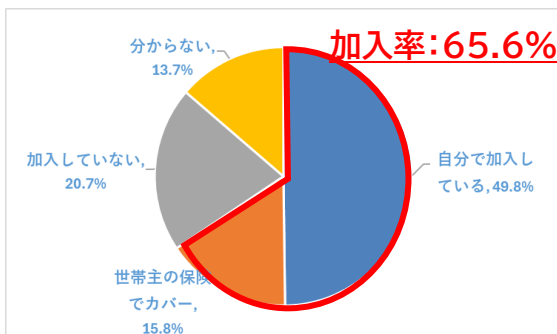


出典：自転車等の安全利用（保険加入等）に関する調査報告書（令和8年3月東京都都民安全総合対策本部）

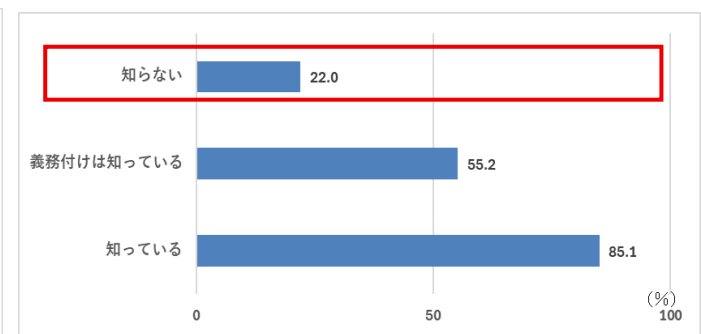
(12) 自転車保険の加入率

都内の自転車保険の加入率は、令和7年度は65.6%でした。また、加入義務の認知別にみると「加入義務を知っている」の加入率は85.1%、「知らない」の加入率は22.0%と大きな差が見られます。

<保険加入率>



<条例・義務化の認知率と加入率の関係>



出典：自転車等の安全利用（保険加入等）に関する調査報告書（令和8年3月東京都都民安全総合対策本部）

第3 数値目標

自転車に関わる全ての主体が一丸となり、この計画の理念を実現するため、全ての主体の取組の総合的な結果として目指す数値目標（令和12年までに）は、次のとおりとします。

- ・ 自転車乗用中死者数 18人以下
- ・ 自転車事故発生件数 10,000件以下
- ・ 駅前放置自転車台数 12,000台以下

※数値目標として掲げる項目は、この計画の理念として掲げた「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものであり、かつ、第12次東京都交通安全計画の目標（令和12年までに道路交通事故死者数110人以下）とも整合するものである必要があります。

その上で、それぞれの目標数値は、各目標の改善傾向を勘案しつつ、近年の自転車利用を取り巻く環境の変化を踏まえ、これまで実施してきた取組の深化はもちろんのこと、新たな取組により更なる改善を図るため、経年変化や直近の実績値に鑑み、数値を設定しました。

（参考：令和7年の各数値）

- ・ 自転車乗用中死者数 21人
- ・ 自転車事故発生件数 13,845件
- ・ 駅前放置自転車台数 13,394台

第4 安全利用に関する各主体の役割等

自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、警視庁、国及び区市町村）、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

○ 行政

行政は、自転車の安全利用を推進するために必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が社会全体で効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、また、広域的自治体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

○ 自転車利用者

自転車利用者は、自転車を安全で適正に利用すべきであることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

○ 事業者

事業者は、業務に関連した自転車の利用、従業員による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

○ 保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の交通ルール・マナーに関する規範意識を醸成します。また、保護者は、子供の模範となるように自転車を安全で適正に利用します。

○ その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自転車の安全利用に関する自主的な取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第5の実施事項においては、「道路交通法」（昭和35年法律第105号）や「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。以下「自転車法」といいます。）、東京都自転車安全利用条例等に規定された自転車の安全利用に関する事項等を踏まえ、具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第5 実施事項

自転車に関わる各主体は、次の各章にまとめた取組を実施します。

- 第1章 道路交通環境の整備
- 第2章 交通安全意識の啓発
- 第3章 道路交通秩序の維持
- 第4章 安全運転と車両の安全性確保
- 第5章 被害者の支援

総論：自転車の安全利用の実践

○ 自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

また、自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、区市町村においては、放置された自転車の撤去・保管等に要する経費として年間 170 億円以上¹もの経費が投じられているなど、多大なコストを生じさせています。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、自転車を放置しないことも含めた交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

○ 自転車利用者等による安全利用の実践

● 自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、都内の自転車事故の7割以上が自転車利用者側にも違反があるという現状を踏まえ、自転車安全利用五則²を始めとした次のような基本的な交通ルール・マナーを遵守し、安全利用を実践します。

- ・ 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ・ 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ・ 夜間はライトを点灯
- ・ 飲酒運転は禁止
- ・ ヘルメットを着用

自転車安全利用五則

- ・ 道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合、子供（13 歳未満）や高齢者（70 歳以上）等が自転車を利用する場合、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合において、歩道を通行する際には、

¹ 駅前放置自転車等の現況と対策 - 令和6年度調査- (東京都都民安全総合対策本部)

² 令和4年11月1日付け中央交通安全対策会議交通対策本部決定

歩行者優先で車道寄りを通行し、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止する。

- ・ 携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視（ながらスマホ）、イヤホン等の使用、傘差し運転、並進等の危険な運転をしない。
- ・ 進路変更や駐停車車両を追い越す際には、後方などの安全確認を行う。
- ・ 夕方や夜間は反射材を着用するなど、目立つ服装をする。
- ・ こまめに点検整備をする。
- ・ 自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。
- ・ 自転車の利用によって生じた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」といいます。）に加入する。
- ・ 電動アシスト自転車や幼児二人同乗用自転車の利用に当たってはその特性を踏まえて利用する。
- ・ 自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

● 事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、自転車の安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者、自転車旅客運送事業者及び自転車貸付事業者は、東京都が実施する講習会等の受講や社内で自転車安全利用を推進する責任者の選任、定期的な研修を実施することなどにより従業員等自転車利用者の安全利用を促進します。さらに、東京都自転車安全利用条例に規定する他の自転車利用者の模範となるような安全利用の実践等を行います。

第1章 道路交通環境の整備

1 安全安心な生活道路の構築

(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における、人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けて、道路管理者と連携し、最高速度30キロメートル毎時の面的な最高速度規制であるゾーン30の整備を進めるほか、狭さくやハンプ等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン30プラスの整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

また、生活道路における法定速度の引下げに関する広報啓発を推進し、同制度の円滑な施行を推進します。

(警視庁)

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 道路交通網の整備

幹線道路をはじめとする道路交通網の整備により、円滑で渋滞のない、歩行者も自転車も車も安全な道路環境を確保していくことは、交通安全対策面での重要な課題であり、首都東京の活力ある発展に欠かせません。

今後も都は、東京の抱える道路整備の課題を解決するため、「都市の強靱化…防災・輸送…」、「人やモノの自由な移動…活力・競争力…」、「安全で快適な道路空間の創出…憩い・にぎわい…」、「都市環境の向上…景観・緑…」の4つの基本目標のもと、都市計画道路の整備を進めていきます。

また、地域の生活を支える道路の整備を進め、都民の安全安心の確保に努めます。

(都都市整備局、都建設局)

生活道路への通過交通の流入抑制及び歩行者・自転車等の安全な通行空間の整備により、子供や高齢者をはじめ、あらゆる人が安全で快適に通行できる道路環境の創出に取り組みます。

(関東地方整備局、都都市整備局、都建設局)

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 駐車施設の整備・拡充

・店舗等への自転車駐車場の設置

区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例や大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）の適用を受ける小売業者等は、それらの法令に基づき、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。その際、商店街の各店舗など、個々の店舗の敷地内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。また、小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例に基づき、土地の利用状況等を踏まえ、可能な限り、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。

(都産業労働局、自転車駐車場工業会、東京都商店街振興組合連合会、東日本旅客鉄道(株)、日本民営鉄道協会、東京商工会議所)

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等を実施します。

(警視庁)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、現状の交通課題を解消する好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

(警視庁)

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備等

ア 自転車通行空間の整備

道路管理者や交通管理者、バスやタクシー事業者等をはじめとした関係者による協議会を必要に応じて設置するなどして、関係者の連携を促し、自転車利用環境の整備を推進します。

(都都民安全総合対策本部)

歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月改定国土交通省道路局、警察庁交通局)などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。

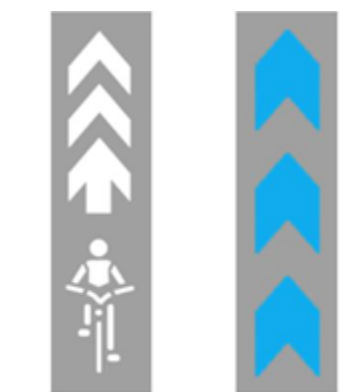
また、東京の自転車利用の特徴を踏まえ、区市町村等と連携し、自転車通行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組んでいくとともに、区市町村の自転車ネットワーク計画策定を促進します。

(関東地方整備局、都建設局、都港湾局、警視庁、都都市整備局)

自転車指導啓発重点地区等、自転車の交通秩序の整序化を図る必要がある道路のうち、自転車道、普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間が整備されていない道路に対して自転車ナビマーク等を設置するとともに、摩耗した自転車ナビマーク等を補修することで、

自転車の関与する交通事故の防止と自転車交通秩序の整序化を推進します。

(警視庁)



自転車ナビマーク 自転車ナビライン

イ 自転車通行空間の適正利用の促進

貨物の積卸しやバス停留所、タクシー乗り場等、駐停車需要が見込まれ、自転車との交錯の危険性が高い箇所においては、それぞれの安全確保に一層配慮した整備を検討します。

(東京バス協会、東京都トラック協会、東京ハイヤー・タクシー協会)

(2) 自転車駐車場の整備

ア 国庫補助等による整備促進

区市町村が交通安全施設等整備事業として実施する自転車駐車場整備（都市計画事業は除く）に対し、国庫補助、都費補助等を交付することにより、整備を促進します。

(都建設局)

イ 自転車等駐車場等の整備に関する支援

自転車等駐車場の整備に関し、情報提供をするなど、区市町村に対する支援・協力を行います。

(都都民安全総合対策本部)

ウ 小売業者、鉄道事業者、一般事業者等による整備等

鉄道事業者は、行政から駐輪場の設置に協力を求められたときは、自転車法に基づき積極的に協力します。

(東日本旅客鉄道(株)、日本民営鉄道協会)

事業者は、敷地内における駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務用スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のため駐輪場所の確保を推進します。

また、オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の駐輪場所の確保等の義務を果たすことができるよう、敷地内における駐輪場所の確保、オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力を努めます。

(自転車駐車場工業会、東京都商店街振興組合連合会、東日本旅客鉄道(株)、日本民営鉄道協会、東京商工会議所)

(3) 自転車シェアリング*の普及促進

自転車シェアリングを公共的な交通手段の一環として普及・定着させることで、自転車利用の促進や鉄道などとの連携による環境にやさしい交通行動を推進していきます。

都は区市町村が実施する自転車シェアリング事業に対し、ポート用地の確保（公有地や公開空地等の活用）に係る支援、経済的支援（初期整備費等への補助）、情報発信等による利用促進を実施します。さらに、利便性向上のため、広域利用を推進します。

*自転車シェアリング

地域内に設置された複数のサイクルポートで、自転車を自由に借りたり返したりできる共同利用サービスです。環境負荷の低減、まちの回遊性向上、放置自転車対策などに役立ちます。

(都環境局)



サイクルポートの様子

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 自転車利用者に対する交通安全教育

- ・全ての自転車利用者に対して、交通事故の被害を軽減する乗車用ヘルメットの利用を促進します。
- ・各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車が関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、自治体と連携したスケアード・ストリート方式を用いた自転車安全教育などは、ルール違反によりどのような危険が生じるかなどの危険予測の習得に重きを置くとともに、交通ルール遵守の重要性を学べるように実施し、安全意識の高揚を図ります。
- ・自転車の交通安全教育ガイドラインを踏まえた、事業者、保護者・家族、学校、自治体等の様々な教育主体による、心身の発達状況に応じた交通安全教育の推進を図ります。
- ・交通ボランティア、地域住民等と連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。
- ・自転車の通行実態や利用実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線を中心に、通勤・通学や配達が増える時間帯に指導を行うなど、効果が上がる街頭指導を行います。なお、同地区・路線において、自転車の通行台数及び自転車利用者の交通ルール遵守状況を調査し、その結果を安全対策に活用するとともに、ホームページで公開します。
- ・交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車指導警告カード等を活用した街頭活動を強化するとともに、信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反に対しては交通反則切符（青切符）等による取締りを実施します。
- ・交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を反復する自転車利用者に対しては、危険性・改善点を考えさせるほか、自身の交通行動を気付かせた上で、その変容を促すことなどを観点とした自転車運転者講習を適切に受講させ、交通ルールの遵守の徹底を図ります。

（警視庁）

自転車も 2026年4月1日 交通反則通告制度開始

青切符

自転車NEWS 交通反則通告制度Q&A編 警視庁交通部

※自転車の運転者（16歳未満の者を除く）がした一定の違反が交通反則通告制度の対象となります。

Q&A 交通反則通告制度編

Q1 4月1日から何が変わるの？
A 自転車の運転者が交通違反をした際の「手続性が変わる」、交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）が導入されます。自転車に関する交通ルールは変わりません。

Q2 交通反則通告制度ってなに？
A 運転者が反則行為をした場合、一定期間内に反則金を納めると、刑事手続等には移行せず「刑事手続が開始される」という制度です。いわゆる「青切符制度」とも言われ、罰金もつきません。

Q3 何歳から対象になるの？
A 交通反則通告制度は、16歳以上が対象です。

Q4 青切符ってなに？
A 反則行為となる事実の発覚等が確認された後、違反者に交付される黄色の用紙です。正式名称は「交通反則告知書」といいます。

Q5 反則行為ってなに？
A 信号無視などの、警察官が実際に見て明らかに違反行為を行ったと判断できるものです。

Q6 取締りを受けた後は、なにをするの？
A 警察官から交通反則告知書と納付書が交付されます。通行や郵便物の窓口で納付書を持参して、反則金を納付すると手続が終了します。

Q7 反則金を納付しないとどうなるの？
A 反則金の納付は任意です。納付しない場合は、刑事手続などの刑事手続に移行します。

Q8 なぜ交通反則通告制度を導入されるの？
A 自転車に関する事故発生数を減らす。自転車利用者のルール、マナー違反も大きな社会問題となっています。自転車の安全利用を促し、交通違反を減少させるため、自転車の交通違反の指導取締りや強化を行い、これを念頭に定着させることにより、実効性のある責任追及を可能とし、自転車の安全な乗車を促進し、交通事故の発生を抑制することを目的としています。

Q9 運転免許を持っているけど、点検はどうなるの？
A 運転免許の行政点検は行われませんが、ただし、点検時や運転中、特に悪質・危険な違反をした場合は運転免許の効力が停止される可能性があります。

Q10 交通違反を繰り返すとどうなるの？
A 青切符の交通違反は3回に、自転車運転者講習の受講が必要となります。（14歳以上の対象）3年以内に法律で決められた違反者の講習受講率を達成しないこととなります。都道府県公安委員会から受講を命じられたときは、必ず受講してください。

街とともに、人とともに。交通安全を創る。警察と協力して、危険のない安全な街づくり。
警視庁 TOKYO SAFETY ACTION <https://www.safetyaction.tokyo/>

交通反則通告制度（青切符）導入リーフレット

- ・東京都自転車安全利用条例及び本計画に基づき、行政、事業者、学校、保護者などの関係者が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法も含めた教育を行います。
- ・交通反則通告制度（青切符）の導入を契機に、自転車の交通ルールを「分かりやすく」、「網羅的に」まとめたTOKYO自転車ルールブックを作成・配布し、各年代の安全教育を支援します。
- ・自転車事故事例やルール・マナーの学習に加え、自転車走行シミュレーションによる発進・停止・障害物を避ける等の体験学習が可能なスマートフォン等向けコンテンツである、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の活用による効果的な安全教育を推進します。
- ・違反行為を注意喚起するショート動画や、乗車用ヘルメット着用啓発動画、自転車損害賠償保険加入促進動画について、SNS等を活用し、年齢層や時期・時間、利用状況等を踏まえた効果的な広報を実施します。

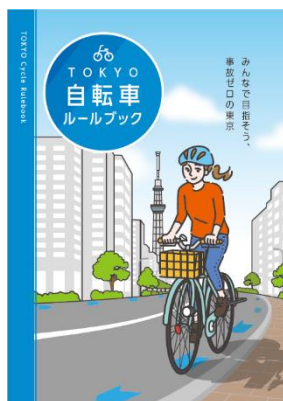
(都都民安全総合対策本部)



イベントと連携した
スケアード・ストレイト交通安全教室



東京都自転車安全学習アプリ
「輪トレ」



TOKYO自転車ルールブック



乗車用ヘルメット着用啓発動画
「ヘルメットOK?かぶってGO!withOVV」

ア 未就学児への交通安全教育

保護者の監督下で自転車を利用する子供について、実際に自転車を利用しながら、保護者が交通のルール・マナーや自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導できるようにします。

(都都民安全総合対策本部、警視庁)

実際にキックバイクを利用しながら楽しく学べる未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して開催します。

また、家庭学習の促進を図るためのツールとして、親子で実施できる自転車の練習方法や交通ルール等を記載した家庭向けマニュアルや保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットを作成・配布することで、交通ルール・マナー等を学ぶよう支援するとともに、知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

(都都民安全総合対策本部)

イ 保護者への交通安全教育

自転車の安全利用に関する保護者向けリーフレットの作成・配布、TOKYO自転車ルールブックの配布、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の提供などにより、保護者による安全教育を支援します。

また、子供を対象とした安全教室等を開催する際に保護者の参加も呼び掛けることにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

(都都民安全総合対策本部)

自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを作成・配布することなどにより、保護者による安全教育を支援します。

また、子供を対象とした安全教室に加え、保護者も対象とした安全教室を開催することにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

(警視庁)

関係機関からの自転車の安全利用に関する保護者向けリーフレットを都立学校及び区市町村教育委員会に配布するなど、保護者による子供への安全教育の啓発を支援します。

(都教育庁)



自転車安全利用リーフレット
(幼児の保護者用/小学生・保護者用)

ウ 学校における交通安全教育

自転車の交通ルールやマナーについて、幼児・小学生やその保護者など、様々な年代や対象に応じて分かりやすくまとめたリーフレットのほか、TOKYO自転車ルールブックや東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等の教育ツールを保育所・幼稚園、学校、区市町村及び警視庁等を通じて配布します。

(都都民安全総合対策本部)

学校等においては、幼児・児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、次のような参加・体験・実践型の安全教室を区市町村や警視庁と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。

- ・街中での自転車の運転を模擬的に体験できる各種自転車シミュレータを活用した安全教室
- ・スタントマンが自転車事故を再現することで、交通事故の怖さを体感するとともに、危険予測を習得し、交通ルール遵守の重要性について学ぶスケアード・ストレイト方式による交通安全教室

(都都民安全総合対策本部、警視庁)



自転車シミュレータ



VRを活用した自転車シミュレータ

- ・自転車通学者に対しては、並進・二人乗りや傘差し運転、携帯電話での通話やスマートフォンの画面注視といった違反行為を行わないよう指導に努めます。
- ・学校における安全教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等を行います。
- ・自治体や学校等と協力し、自転車免許証等の交付など、学習意欲を高める手法を用いた安全教室により、基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進します。
- ・自転車の安全利用に積極的に取り組む高等学校を「自転車安全利用モデル高校」に指定し、活動を賞揚することにより、高等学校全体における交通安全意識の高揚と、自転車の安全指導に努める高等学校の拡大を図ります。

(警視庁)

- ・都立学校及び区市町村教育委員会に対して、子供の発達の段階を踏まえた、自転車の安全利用に関する交通安全教育の充実を推進していきます。特に、自転車通学者に並

進・二人乗りや傘差し運転、携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視といった違反行為の危険性や、自転車通学時のヘルメット着用の重要性を啓発していきます。

- ・都立学校及び区市町村教育委員会に対して、効果的な交通安全教育に向けて、行政や警視庁による参加・体験型、実践型の交通安全教室等の活用を推進します。

(都教育庁)

エ 事業者への交通安全教育

- ・自転車安全利用推進事業者制度に基づき、自転車の安全利用の取組を推進する事業者を「自転車安全利用推進事業者」として認定し、定期的な情報提供や従業員への研修等を支援します。
- ・事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車に関する交通ルールや効果的な安全教育の方法等を内容とした事業者向け自転車安全利用研修用動画の活用を促進するとともに、各主体の取組が普及、定着するよう、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの講習会を開催し、事業所内における自転車安全利用に係る責任者等の人材育成を行います。
- ・自転車を用いて飲食物等を配達するデリバリーサービス事業者の団体と連携して、交通ルールやマナーなど必要な情報や教材の提供、毎年5月の自転車月間等の機会を捉えた自転車の安全利用に係る啓発活動等を行います。
- ・自転車関連事業者による顧客に対する教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットの提供を行います。
- ・社会全体での自転車安全利用を推進するために、「東京都自転車安全利用サポーター*」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。
- ・東京都自転車安全利用サポーターや自転車小売業者と連携して、顧客向けの自転車ルール・マナーのチェック様式を提供します。
- ・自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、DVD等の視聴覚教材、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の提供等により、従業員に対する教育を支援します。
- ・自転車安全利用推進者を選任した事業者をホームページに掲載するとともに、研修講師の派遣など従業員に対する教育を支援します。

*「東京都自転車安全利用サポーター」

主的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体と東京都が協定を締結し、当該事業者・団体を「東京都自転車安全利用サポーター」として認定しています。

(都都民安全総合対策本部)



自転車安全利用TOKYOセミナーの様子

自転車ルール・マナー確認書

自転車を利用される方は、以下の事項を確認し、安全にご利用ください。
(各項目に自転車利用者の方ご自身で☑チェックをお願いします。)

法令等による主な規定

- 大人も子供もヘルメットを被りましょう【法第63条の11、条例第19条】
- 自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません【条例第27条第一項27条の4】
- 年に1回程度は、自転車店で点検してもらいましょう【条例第21条】
- 重大事故につながるため、信号や一時停止は守らなければなりません【信号無視禁止法第7条、一時停止法第43条】
- 車道を通行する際は、左側を通行しなければなりません【法第17条】
- 追越し、進路変更等をする際は、後方を確認しなければなりません【法第63条の2、第28条】
- 歩道を通行する際は、車道寄りを徐行しなければなりません
歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければなりません【法第63条の4】
- 以下の行為は禁止行為です
 - ・並進【法第19条1、二人乗り【法第57条、規則第10条】】
 - ・スマートフォン、携帯電話、イヤホン使用【法第71条、規則第6条】
 - ・飲酒運転【法第65条】、夜間の無灯火運転【法第52条、規則第9条】
 - ・傘差し運転【法第71条、規則第8条】
- 自転車は駐輪場に停めましょう【法第12条】

本確認書によるお客様への啓発は、条例により、自転車小売業者に定められた規定に基づき、実施されているものです。
お問い合わせは、裏面記載の連絡先までお願いいたします。

【表記】 道→道路交通法 自法→自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
規則→東京都道路交通規則 条例→東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

販売担当者チェック欄

自転車ルール・マナー確認書

自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定し、安全利用管理者に対して講習を実施し、ホームページで活動状況を公表するなど、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

また、事業者(サービスのプラットフォームを提供する事業者を含む。)を通じて配達員に対する実技の講習会を開催するなど、自転車の安全利用を促進します。

(警視庁)

- ・自転車小売業者、自転車貸付事業者、駐輪場の運営等を行う事業者をはじめとした自転車関連事業者は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、ポスターの掲示、顧客への説明等により、交通ルール・マナーやヘルメット着用、自転車損害賠償保険等への加入の必要性の周知等を実施するとともに、従業員が顧客に対して正確な情報を説明できるように、従業員に対して自転車の交通ルール・マナー等について教育します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。
- ・自転車を利用する事業者は、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、自転車利用に伴う危険とその回避方法を具体的に教育します。
また、自転車通勤を行う従業員のいる事業者では、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等の紹介等により、従業員に安全な自転車通勤とともに、自転車を放置しないように教育します。
- ・各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促します。

(東京都自転車商協同組合、自転車協会、自転車駐輪場工業会、
東京都商店街振興組合連合会、東京商工会議所)

オ 地域団体への交通安全教育

自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、DVD等の視聴覚教材、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の提供、地域の団体等と連携した自転車シミュレータ交通安全教室の開催等を行います。

(都都民安全総合対策本部)

自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

(警視庁)

- ・ 警視庁と連携して、地域交通安全協会、地域事業者等のボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催して指導者を養成し、地域、事業所等における自転車安全利用の指導・啓発活動の促進を図ります。
- ・ 警視庁と連携し、小学生を対象に「交通安全子供自転車東京大会」の開催を通じて、自転車の正しい乗り方と基本的な交通ルール・マナーを周知します。

(東京都交通安全協会)

カ 高齢者への交通安全教育

- ・ 高齢者に対しては、身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を察知し、高齢者自身にその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。また、自転車事故による死者のうち高齢者の占める割合が高いことを踏まえ、自転車利用時のヘルメットや反射材の着用を促します。
- ・ 自転車の安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、老人クラブ、シルバー人材センター等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。
- ・ 高齢者を対象とした「自転車実技教室」を開催し、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能の習得を図ります。

(警視庁)



高齢者を対象とした「自転車実技教室」

- ・高齢者を対象とした区市町村主催の交通安全イベント等において、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を開催します。
- ・自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、DVD等の視聴覚教材の提供、老人クラブ、シルバー人材センター等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。
- ・加齢による身体機能の変化を捉えた自転車安全利用啓発を実施します。

(都都民安全総合対策本部)

- ・高齢者を対象とした「高齢者自転車実技教室」を開催します。

(東京都交通安全協会)

キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育

- ・日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人や外国人を雇用する事業者に向けて、交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、英語その他の外国語を活用した交通安全に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブックのほか、動画、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等の外国人向け交通安全教育教材を、インターネット等を通じて発信します。

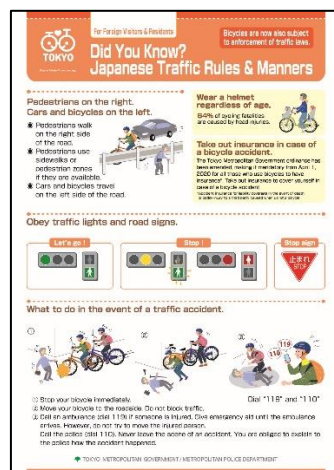
(都都民安全総合対策本部)

- ・外国人に対しては、日本における基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。
- ・英語その他の外国語を活用した交通安全に関するリーフレットや動画等の外国人向け交通安全教育教材を、インターネット等を通じて発信します。

(警視庁)

- ・観光等でレンタサイクル、自転車シェアリングを利用する外国人に対しては、自転車貸付事業者が、会員申込時や貸出時に、英語等で自転車に関する交通ルール・マナー等について周知し、安全利用の啓発ができるよう、行政が支援します。

(都都民安全総合対策本部、都環境局)



自転車安全利用リーフレット (外国人用)

ク 電動アシスト自転車の利用者への交通安全教育

- ・自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、DVD等の視聴覚教材の提供により、電動アシスト自転車の利用者に対する教育を支援します。
 - ・また、電動アシスト自転車の特性についても周知した上で、安全な乗り方について啓発します。
 - ・自転車関連のイベントやリーフレットの配布等を通じて、ルール・マナーやヘルメット着用の必要性等について周知し、自転車の安全利用を促進します。
- また、地域の団体や事業者と連携した安全教室の開催等により、電動アシスト自転車の安全な利用を周知します。

(都都民安全総合対策本部、警視庁)

- ・電動アシスト自転車の利用者に対しては、自転車小売業者等が販売時等に法令基準や車体の重さなど電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方や、ヘルメット着用の必要性等を具体的に教育します。

(東京都自転車商協同組合、自転車協会、自転車駐車場工業会)

ケ 自転車シェアリング等の利用者に対する交通安全教育

- ・自転車シェアリングの普及と安全利用を促進するため、安全利用に関するリーフレットやDVD等の視聴覚教材の提供、自転車貸付事業者と連携した安全教室の開催等により、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援し、自転車通行空間等の周知やルール・マナーの遵守等、自転車の安全利用のための意識啓発を行います。

(都環境局、警視庁)

交差点の通行方法

● 交差点での右折は「二段階右折」です
 信号機のある交差点を右折する場合は、青信号で交差点の向こう側まで進んでください。その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進みます。

交差点を左折するときは、できる限り道路の左側側線に沿って徐行します。
 左折する車に巻き込まないように気を付けましょう！

これらは違反行為です

飲酒運転
 二人乗り
 並進
 スマートフォン・携帯電話・イヤホン使用

自転車安全利用五則

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライト点灯
- 4 飲酒運転は禁止
※飲酒状態の酔い運転だけでなく、盗難防止や事故の提供、窃盗、自転車の提供も罰則の対象です。
- 5 ヘルメットを着用
※自転車に乗るすべての人は、ヘルメットの着用が法的義務です。

持たない車種は、折り返しを繰り返す必要はありません！

罰金 36人
 罰金 4人
 罰金 2人
 罰金 2人
 その他 1人
※各都府県で異なる場合があります。

ルール・マナーを守って
 安全・快適に♪ 自転車シェアリング☆

東京都 環境局 環境政策部 自転車課
 電話：03-5388-3625

（自転車の安全利用に関すること）
 東京都 都民安全総合対策本部 総合推進部 自転車課
 電話：03-5388-3123

自転車シェアリングの安全で快適な利用案内

東京都

自転車シェアリングリーフレット

- ・自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、DVD等の視聴覚教材の提供を行い、自転車シェアリングの利用者に対する教育を支援します。

(都都民安全総合対策本部)

コ 乗車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

令和5年4月施行の改正道路交通法により、自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化されたことから、ヘルメット着用をより一層促進するため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

学校等と連携して高校生に対するヘルメット着用のルール化の促進や対象に応じた媒体を活用した啓発により、ヘルメットの着用を促進します。

また、リーフレットや動画をホームページに掲載するなどして、事業者の業務や通勤で自転車を利用する従業者等に対するヘルメット着用促進を支援します。あわせて、安全教育、各種指導取締り、自転車安全利用指導啓発隊(BEEMS* (ビームス))の活動を通じ、ヘルメット着用の重要性を啓発します。

*BEEMS

Bicycle Education and Enlightenment Mobile Squad の略

(警視庁)

乗車用ヘルメット着用の促進を図るため、リーフレットや動画等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

また、ヘルメットの着用を促進する啓発事業に取り組む区市町村を補助します。

(都都民安全総合対策本部)

都立学校及び区市町村教育委員会に対し、自転車乗車時のヘルメット着用の重要性について啓発を図ります。

(都教育庁)



自転車安全利用指導啓発隊 (BEEMS)



ヘルメット着用促進
リーフレット

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域

- ・自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、区市町村との連携の下、自転車安全教室、子供自転車大会、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）による活動等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。
(警視庁)
- ・地域住民及び自転車安全利用PRサポーターである東京交通少年団BAGS（バッグス）等と連携し、自転車のルール・マナーの向上に向けた広報啓発活動を推進します。
(警視庁、都都民安全総合対策本部)
- ・関係機関・団体等と連携して自転車安全利用TOKYOキャンペーンを実施し、自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブックの配布、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」体験などのイベントを通じて自転車の交通ルールやマナーを普及啓発し、社会全体による自転車安全利用の取組を推進します。
- ・安全利用のルールやマナーを浸透させるため、子供から高齢者まで様々な世代を対象とし、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を区市町村や学校と連携して開催します。
- ・東京都が実施する自転車安全利用TOKYOセミナーや自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。
- ・自転車安全利用宣言証の協賛企業等と連携し、交通安全教室等の受講者に対する特典制度の普及啓発に努め、都民が自転車の安全利用を自覚して行動する気運を醸成します。
(都都民安全総合対策本部)



自転車安全利用宣言証



特典を受けられる店舗・施設
のステッカー

- ・警察署と協力し、街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」等を通じて、傘差し運転や携帯電話使用の禁止、乗車用ヘルメットの着用等、自転車利用者の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの周知を図ります。
- ・「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」等を通じて、自転車の安全利用と自転車保険

を普及促進します。

- ・東京都、警視庁と連携し、自転車安全利用PRサポーター（「東京交通少年団BAGS（バッグス）」）による自転車安全利用の普及啓発活動を推進します。

（東京都交通安全協会）

（2）家庭

実際にキックバイクを利用しながら楽しく学べる未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して開催します。

また、家庭学習の促進を図るためのツールとして、親子で実施できる自転車の練習方法や交通ルール等を記載した家庭向けマニュアルや保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットを作成・配布することで、交通ルール・マナー等を学べるよう支援するとともに、知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットやTOKYO自転車ルールブックの作成・配布、保護者も対象とした安全教室の開催、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の提供などにより、保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での安全教育を支援します。

（都都民安全総合対策本部）

関係機関から提供される自転車の安全利用に関する保護者向けリーフレットなどの情報を都立学校及び区市町村教育委員会に周知し、保護者による子供への安全教育の啓発を支援します。

（都教育庁）

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

（1）薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を強化します。

また、自転車利用者に対して反射材の利用効果をわかりやすく説明するほか、地域のイベントや交通安全教室等で反射材の効果を体験できるツール等を用いた啓発や反射材の配布等を行い、普及を図ります。

（警視庁、都都民安全総合対策本部、東京都自転車商協同組合）

（2）自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮

自動車運転者は、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をするとともに、貨物の積卸し等の際は自転車の車道通行に配慮した駐停車をします。

また、車道を通行する自転車の側方を追い抜く場合や、バス停留所の他、道路左側端で人の乗降がある場合の駐停車においても、通行する自転車の安全確保に配慮します。

（東京バス協会、東京都トラック協会、東京ハイヤー・タクシー協会）

運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を通行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、普通自転車専用通行帯等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な通行空間の確保を視野に入れて行います。

(警視庁)

自動車運転者等に対しては、自転車の通行ルールや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことについて、理解を促進します。

(都都民安全総合対策本部)

(3) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者等に対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

(警視庁、都都民安全総合対策本部)

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(1) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード等を活用した街頭指導を強化するとともに、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、悪質・危険な違反者に対しては、交通反則切符（青切符）等による取締りを実施します。

(警視庁)

警視庁等と連携し、自転車安全利用TOKYOキャンペーン等の機会を活用し、街頭における効果的な啓発・指導を行います。

(都都民安全総合対策本部)

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進

自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であることを踏まえ、令和6年11月1日に改正道路交通法が施行され、スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為の罰則規定が整備されました。運転中の携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(警視庁)

2 駐車秩序の確立

(1) 放置自転車対策の推進

ア 放置自転車の実態調査

区市町村を通じて駅前の放置自転車の実態等について調査を実施し、結果を取りまとめ公表し、放置自転車対策の推進に役立てます。

また、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制や、撤去、処分、駐輪場の整備等について情報提供します。

(都都民安全総合対策本部)

イ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの推進

区市町村、鉄道事業者及び関係機関・団体との幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

また、放置自転車削減を一層効果的に推進するため、インターネット、デジタルサイネージ等の広報媒体も活用し、キャンペーンの周知を行います。

(都都民安全総合対策本部、警視庁)



駅前放置自転車クリーンキャンペーンの様子

鉄道事業者、地元商工会議所・商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し放置自転車対策を推進します。効果的な放置自転車対策を推進するため、都心の放置自転車が集中する区等の関係者による会議を開催するなどして、効果的な取組の紹介等、情報共有を図ります。

(都都民安全総合対策本部)

ウ 駅前放置自転車対策事業に関する知事感謝状の贈呈

都内の駅前放置自転車対策事業に功労があった団体や個人に対し、知事名による感謝状を贈呈することにより、駅前放置自転車対策を促進します。

(都都民安全総合対策本部)

(2) 自転車等の駐車場所の確保等の推進

東京都自転車安全利用条例及び本計画に基づき、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者や自転車通勤を認めている事業者による自転車等の駐車場所の確保等の取組を推進します。

(都都民安全総合対策本部)

(3) 自転車等駐車場の利用の促進

都内の自転車等駐車場の情報を、インターネット等で地図情報を公開している事業者に提供し、インターネット等に公開されている地図に、自転車等駐車場の場所等の情報を表示することにより、自転車等駐車場の利用を促進します。

(都都民安全総合対策本部)

(4) 適正な駐輪場の啓発

ア 小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ア) 分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い事業者等及び駐輪場施設管理者は、顧客や鉄道利用者等による駐輪場の利用を促進するため、施設内案内サイン、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(イ) 他の交通手段の利用案内

自転車での来客が多い事業者等は、駐輪場の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者等の自転車が違法に放置されないように案内を行います。

(東京都商店街振興組合連合会、東京商工会議所、日本民営鉄道協会、
東日本旅客鉄道(株))

イ 一般事業者による啓発

(ア) 自転車通勤をする従業員に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業員のための駐輪場所を確保し、又は従業員が駐輪場所を確保していることを確認することにより、通勤途中の駅周辺等も含めて従業員が通勤自転車を違法に放置しないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業員に対して違法に放置しないよう指導します。

(イ) 自転車での来客等への啓発

事業者は、顧客等が自転車を違法に放置しないよう、事業所の周辺の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(東京都商店街振興組合連合会、東京商工会議所、日本民営鉄道協会、
東日本旅客鉄道(株))

(5) 放置自転車の撤去等

放置自転車の撤去がより効果的かつ効率的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

(都都民安全総合対策本部)

第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 車両の安全性の確保

(1) 自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの、通称：電動アシスト自転車）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

（関東経済産業局）

ア 自転車利用者等による日常的な点検整備の実施

東京都自転車安全利用条例及び本計画に基づき、自転車利用者や自転車を使用する事業者による自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車安全整備店等の関係団体と連携し、普及啓発を図ります。

（都民安全総合対策本部、警視庁）

自転車利用者、業務で自転車を使用する事業者及び自転車貸付事業者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

（東京都自転車商協同組合、自転車協会、東京都商店街振興組合連合会、東京商工会議所）

イ 自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施

(ア) 自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、適切に点検整備を行うように啓発します。また、行政等が行う安全教室に参加するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

（東京都自転車商協同組合）

(イ) 自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

（自転車協会）

(2) 安定性の高い自転車等の開発・普及

ア 自転車製造業者等による取組

自転車製造業者等は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車等の開発や普及を図ります。

(自転車協会)

イ 自転車小売業者による取組

自転車小売業者は、自転車利用者の特性、自転車の利用形態等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

(東京都自転車商協同組合)

(3) 安全走行に係る器具等の開発・普及

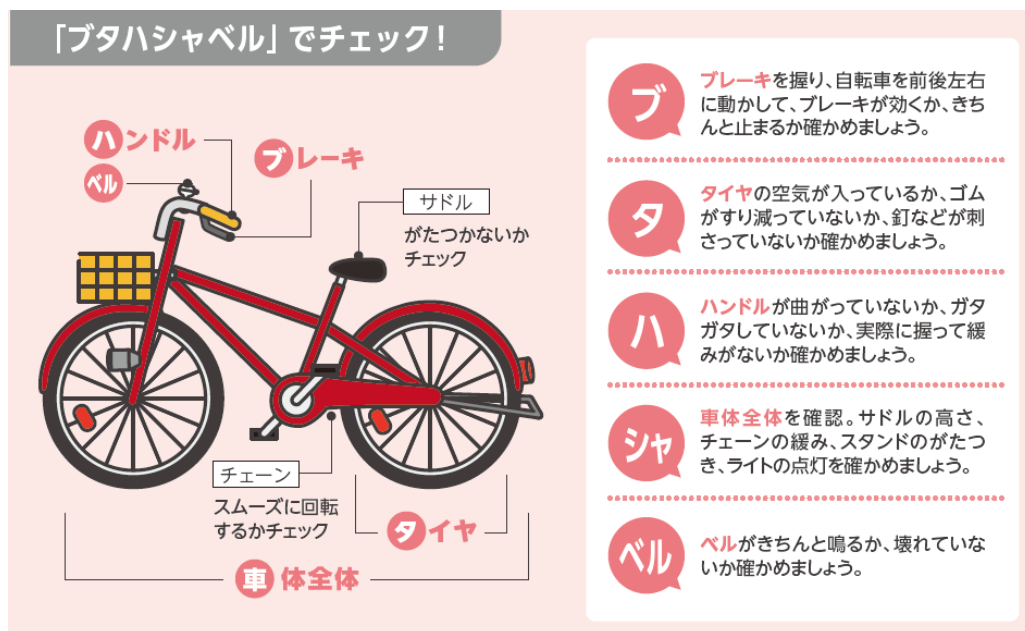
自転車製造業者等は、自転車の安全利用に役立つ器具やその器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。自転車小売業者等は、自転車の安全利用に役立つ器具が普及するよう、広報啓発等を行います。

(自転車協会、東京都自転車商協同組合)

(4) 自転車安全利用促進事業の補助

自転車の安全性と都民の安全利用意識を向上させ、自転車安全利用の促進を図るため、自転車の定期的な点検整備や安全な利用を促進する事業に取り組む区市町村を補助します。

(都都民安全総合対策本部)



日常的な点検整備のポイント

第5章 被害者の支援

1 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、東京都自転車安全利用条例においては、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けています。

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、東京都自転車安全利用条例及び本計画に基づき、保険事業者による自転車損害賠償保険等の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

また、自転車損害賠償保険等への加入を促進する啓発事業に取り組む区市町村を補助します。

(都都民安全総合対策本部)

(1) 自転車利用者による保険加入

自転車利用者(未成年者を除きます。以下同じ。)、業務で自転車を使用する事業者、保護者(監護する未成年者が自転車を利用する場合。以下同じ。)、自転車使用事業者(事業活動において自転車を利用する場合。以下同じ。)及び自転車貸付事業者(自転車を貸し付ける場合。以下同じ。)は、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、東京都自転車安全利用条例で義務付けている自転車損害賠償保険等に加入します。

また、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めます。ただし、自転車利用者、保護者及び自転車使用事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入措置が講じられているときを除きます。(自転車貸付業者の場合は、自転車貸付業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときを除きます。)

(都都民安全総合対策本部)

(2) 自転車損害賠償保険等への加入の確認等

自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者(以下「自転車購入者」といいます。)に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めます。自転車購入者が自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めます。

事業者は、自転車を利用して通勤する従業員がいるときは、当該従業員に対し、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めます。自転車を利用して通勤する従業員が自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該従業員に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めます。

自転車貸付事業者は、借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の内容に関する情報を提供するよう努めます。

(東京都自転車商協同組合、自転車協会、

(3) 自転車損害賠償保険等への加入啓発

自転車損害賠償保険等の加入状況等を把握することにより、自転車利用中の自転車損害賠償保険等への加入について、自転車損害賠償保険等を引き受ける保険者(以下「保険会社」といいます。)や東京都自転車安全利用サポーターなどと連携しつつ、ホームページやインターネット広告、ポスター・リーフレット等様々な媒体を活用して促進します。

(都都民安全総合対策本部)

自転車による交通事故の被害者への補償がなされるよう、自転車利用者に対し、都内で自転車を利用する場合には自転車損害賠償保険等の加入が義務となっていることを、キャンペーンやイベント、交通安全教室などの様々な機会を通じて広報啓発します。

(都都民安全総合対策本部、警視庁)

都立学校及び区市町村教育委員会に対し、自転車を利用する児童・生徒とその保護者に、自転車損害賠償保険等に関する情報提供に努めるよう周知します。

(都教育庁)

保険会社は、自転車損害賠償保険等の普及に努めます。自転車小売業者は、自転車の販売時に購入者に対して、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報提供を行います。

(日本損害保険協会)

東京都内で自転車を利用するみなさんへ

東京都の条例^{※1}では、**自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等^{※2}**への加入が義務となっています!!

※1 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
 ※2 自転車利用中の他人賠償等に備える保険（共済以下「自転車損害賠償保険等」と表記）

利用者	保険の種類	単位の保険料
自転車利用者	任意加入（小学生以下）	¥9,521/年
	任意加入（小学生以上）	¥9,264/年
保護者	任意加入（小学生以下）	¥6,779/年
	任意加入（小学生以上）	¥6,522/年

既に加入している保険等に付帯されている場合もあるので、裏面のチェックシートで、自転車損害賠償保険等への加入状況をチェックしてみましょう!!

東京都 | 自転車安全利用サポーター | 自転車損害賠償保険等に関するポスター

自転車損害賠償保険等
 (個人賠償責任保険、日常生活賠償責任保険、賠償責任共済など
 保険会社等によって名称は異なります。)

への加入状況をチェック!!

下記1~3のいずれかの保険・共済に加入していますか?
 (保険証券等でご確認ください)

いいえ
 はい

加入している下記1~3の保険・共済に
 自転車損害賠償保険等に相当する補償が付帯されていますか?

いいえ
 わかりない
 はい

すでに
 自転車損害賠償保険等に
 加入しています。

ご契約の保険会社へ、お電話にてご確認ください。
 ※付帯する補償がない場合は、加入が必要です。

未加入です!!
 自転車損害賠償保険等への加入が必要です。

確認いただく保険・共済の種類	保険・共済に加入するときのチェックポイント
① 自転車保険 (傷害保険とのセット商品)	① 事故相手への賠償の保証金額は十分か
② 自転車保険 (特約)	② 自転車サービスは付いているか (自身や家族と乗った場合 保険金支払いの対象となる賠償事故に対して、 相手方との事故交渉を保険会社が代行)
③ 火災保険 (特約)	③ 賠償の対象となる火災はか (個人型、家財型など)
④ 傷害保険 (特約)	④ 補償が対象となる範囲は広いか (交通事故と自転車事故の両方)
⑤ フレットカード (付帯保険特約)	⑤ 賠償責任補償が付帯されているか (加入の範囲について確認することが大切)
⑥ 会社・区市町村等の団体保険	⑥ 加入のケガなどに該当する場合は、 賠償責任補償が付帯されているか
⑦ PTAの保険など学校・大学で備える保険	⑦ 加入のケガなどに該当する場合は、 賠償責任補償が付帯されているか
⑧ 交通安全協会の自転車会員として加入している保険	⑧ 死亡、後遺障害、傷害

⑨ TSマーク付帯保険

※ 点検・整備に付した自転車向け保険です。
 有効期間は点検整備日から1年間です。変更を忘れずに1
 TSマークの貼付による補償の付帯となります。
 緑色TSマークは、全ての人身事故が賠償責任補償の
 支払対象で、事故交渉サービスが受けられます。

自転車損害賠償保険等の種類などの詳細は、東京都民安全推進部のHPをご確認ください。

都民安全 保険

東京都民安全推進部 | 東京都民安全推進部 | 東京都民安全推進部 | 東京都民安全推進部 | 東京都民安全推進部

自転車損害賠償保険等加入
リーフレット (利用者向け)

第6 総括

1 各主体の連携による取組

東京都自転車安全利用条例や本計画に記載のあるように、行政機関、事業者等は、自転車の安全利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、その役割を適切に果たす必要があります。その上で、各主体による取組の効果をより一層高めるため、各主体が相互に連携して必要な取組を実施することが重要です。

2 自転車の安全利用に向けて

自転車の安全利用に関する事業者の取組は、それぞれの社会的責任に鑑み実施すべきものです。例えば事業者による安全教室や駐輪場の整備、安全性の高い自転車の製造等が採算に合う事業として成立する場合には、事業者の創意工夫や競争が促進され、一層効果的な取組になることが期待できます。

一方で、こうした取組が採算に合う事業として成立するためには、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等が、「自転車の利用により利便性等のメリットを享受するためには、安全教室等の受講による交通ルール・マナーの習得や駐輪場の利用といった一定の手間やコストを負担しなければならない」といった認識を持つ必要があります。

そこで、行政は、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等に対して、自転車利用に伴う社会的責任やコスト負担の必要性の認識を始めとして、この計画に記載された取組を求めるなど、自転車の利活用に並行して必要となる、安全利用に向けた意識を醸成していきます。

また、自転車に関する物・サービスを提供する側の自転車製造業者や自転車小売業者、駐輪場事業者等は、提供している物・サービスについて創意工夫をすることで、顧客や利用者に物・サービスの利用を促すとともに、安全利用に関する取組の拡大につなげます。

さらに、本計画の実効性を確保するため、計画期間中に施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行いながら改善を図っていきます。

おわりに

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。しかし、運転免許が不要であり容易に利用できることなどから、自転車は徒歩と比べて速度が高い車両であるにもかかわらず、交通ルールの遵守といった安全意識の面等では、徒歩での移動と同じ感覚で利用される傾向にあります。

そこで、自転車に対する意識を抜本的に転換し、「自転車は車両であり、その利用には車両の利用者としての責任が伴う」という意識を社会全体に更に浸透させ、全ての者に適切な行動を促すことが重要です。

インクルーシブで持続可能な社会を実現するためには、自転車の利用の促進がより一層重要な役割を果たしていくものと考えられます。また、交通反則通告制度（青切符）の導入を契機とした自転車の安全利用に関する社会的関心の高まりは、安全教育の推進や安全な自転車利用環境の整備等に加え、自転車の安全利用に対する意識を広く浸透させる絶好の機会と捉えることができます。

この計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ため、自転車に関わる全ての者には、自らの責任を認識し、期待される役割を果たしていくことが強く求められています。

都は、これらの取組を着実に推進するとともに、計画の実効性を確保しながら、安全で快適な自転車利用の実現に向けて取り組んでまいります。

COLUMN : 海外に学ぶ自転車安全利用の事例

自転車の安全利用を巡る課題は、東京だけでなく世界の都市が共通して抱えるテーマです。世界各国の都市では、インフラ整備から教育・啓発に至るまで、多様なアプローチによって安全で快適な自転車利用環境の実現が図られています。

本コラムでは、都民安全総合対策本部が令和7年度に実施した Velo City2025（ポーランド・グダニスクで開催：世界最大規模の自転車国際会議）への参加を含めた東欧・中欧（ハンガリー・オーストリア・ポーランド）視察によって得られた海外の取組事例をいくつか紹介します。

🚲 自転車安全利用教育

Point 🗨️ 幼少期から楽しく学ぶ

<ハンガリー>

- ・未就学児、小学生に焦点を当てた段階別の自転車教育プログラムを導入
- ・バランスバイクを用いて3歳から実施することで、ペダルバイクへの移行が楽になり、自転車の安全利用につながる。

<オーストリア>

- ・子供への自転車免許制度を導入
- ・インストラクターによる実技指導やルール確認テストを受講し取得



<自転車国際会議 Velo City2025>

- ・子供たちが自転車の修理方法を学校で学ぶプログラム（バイクキッチンプログラム）を学校で導入
- ・安全で快適な自転車ライフを送れるだけでなく、新たな消費の抑制にもつながる



🚲 車と自転車の距離 1.5m運動

Point 🗨️ 恐怖心を減らし、安全安心に

<ハンガリー>

- ・事故へのおそれから自転車に乗らない人が多いという調査結果を踏まえ、車が自転車追い越しの際に1.5m以上の間隔を保つキャンペーンを動画等の制作・放映を通じて実施
- ・日本でも改正道路交通法により令和8年4月1日から、自動車が自転車を追い抜く際の「間隔確保」及び「間隔に応じた安全な速度」が法的義務に



🚲 道路交通環境の整備

Point 🗨️ 歩行者・自転車中心のまちづくり

<ハンガリー>

- ・車の通行量を減らして、車道に自転車道・レーン整備を推進
- ・市中心部は休日には一般車量の通行を禁止し、歩行者や自転車が優先的に走行できる空間を創出する政策を実施
- ・自転車専用の信号機も設置

首都ブダペスト市内の道路環境の様子▶



所管機関一覧

機 関 名		担当部署
経済産業省	関東経済産業局	総務企画部総務課
国土交通省	関東地方整備局	東京国道事務所交通対策課
東京都	警視庁	交通部交通総務課 交通部交通規制課
	教育庁	指導部指導企画課
	都民安全総合対策本部	総合推進部総合推進課
	都市整備局	都市基盤部交通企画課 都市基盤部街路計画課
	建設局	総務部企画課 道路管理部安全施設課 道路建設部計画課
	環境局	環境改善部自動車環境課
	産業労働局	商工部地域産業振興課
	港湾局	総務部企画計理課
東京都自転車商協同組合		
一般社団法人自転車協会		
一般社団法人自転車駐車場工業会		
東京都商店街振興組合連合会		
一般社団法人日本民営鉄道協会		
東日本旅客鉄道株式会社		首都圏本部企画総務部経営戦略ユニット
一般社団法人日本損害保険協会		関東支部
東京商工会議所		
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会		
一般社団法人東京バス協会		
一般社団法人東京都トラック協会		
一般財団法人東京都交通安全協会		

(令和8年4月1日現在)

第4次東京都自転車安全利用推進計画作成経過

年 月 日	作 成 経 過
令和7年8月6日	<ul style="list-style-type: none"> ○令和7年度第1回東京都自転車安全利用推進計画協議会 ・第4次東京都自転車安全利用推進計画と第12次東京都交通安全計画の関連について ・第4次東京都自転車安全利用推進計画の策定スケジュールについて
令和7年11月20日	<ul style="list-style-type: none"> ○令和7年度第2回東京都自転車安全利用推進計画協議会 ・第4次東京都自転車安全利用推進計画骨子案の提示について
令和8年2月12日	<ul style="list-style-type: none"> ○令和7年度第3回東京都自転車安全利用推進計画協議会 ・第4次東京都自転車安全利用推進計画（中間案）の策定について ・第4次東京都自転車安全利用推進計画（中間案）の意見募集について
令和8年2月17日から同年3月18日まで	○第4次東京都自転車安全利用推進計画（中間案）について都民・団体等に意見募集
令和8年4月22日	○第4次東京都自転車安全利用推進計画の決定

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（抜粋）

（平成二十五年三月二九日条例第十四号）

（自転車安全利用推進計画）

第八条 知事は、都が実施する自転車安全利用促進施策及び都民等の取組を総合的に推進するための計画（以下この条において「自転車安全利用推進計画」という。）を策定するものとする。

- 2 知事は、自転車安全利用推進計画の策定に当たっては、都民等の意見を反映することができるよう、適切な措置を講じるものとする。
- 3 知事は、自転車安全利用推進計画を策定したときは、これを公表するものとする。
- 4 前二項の規定は、自転車安全利用推進計画の変更について準用する。

