



4.2 基本方針②:「安心」を感じる

(1) 自転車の盗難防止の啓発

1) 自転車の防犯診断の実施

自転車駐車場施設や自転車利用の多い大型商業施設などにおいて、自転車指導員を中心に防犯診断を実施します。

(表)

防犯診断票
○あなたの自転車には以下の管理不備があります。
○草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例 第12条第1項に基づき指導します。
○今後は適正な管理を行い、自転車の安全で安心な利用を 心掛けてください。
<input type="checkbox"/> 二重施錠に心掛けてください。
<input type="checkbox"/> 防犯登録が行われていません。 (防犯登録は法律により義務づけられています。)
<input type="checkbox"/> この場所にとめないでください。
<input type="checkbox"/> 荷物が置かれたままです。
※防犯登録が行われていないと、盗難自転車を発見して も、被害者や所有者の方に返せないことがあります。
草津市

(裏)

管理不備は盗難の被害の原因となります！
○自転車等の約7割が無施錠による被害であるため、必 ず鍵をかけましょう。
○主施錠のほか、ワイヤーロックやU字ロックを活用 し、ツーロック（二重施錠）を心掛けましょう。
○盗難の被害に遭わないよう、自分の自転車は自分でし っかりと管理しましょう。
草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例（抜粋） (自転車安全安心利用指導員)
第12条 市長は、自転車に起因する事故および自転車の盗難を防止 するため必要があると認められる場合には、自転車利用者に対し、 指導を行うことができる。
2 前項の指導は、警察および地域交通安全活動推進委員と連携して 行うものとする。
3 市長は、第1項に規定する指導を行わせるため、自転車安全安心 利用指導員を置くことができる。

防犯診断票（草津市自転車条例施行規則様式第2号）

2) 自転車の防犯啓発、二重施錠（ツーロック）の徹底

警察署や自転車組合などの協力を得て、自転車の防犯啓発の強化、また鍵の二重施錠（ツーロック）の徹底にも取り組みます。

草津市では毎月26日を「自転車安全安心利用日（ツーロック）の日」としています





(2) 自転車の保険加入の促進



1) 自転車利用者への保険加入の啓発

自転車の場合、強制的な加入義務のある自賠責保険はなく、利用者自らが保険に加入する必要があるため、TS マーク付帯保険やその他保険会社の自転車向けプラン等の自転車保険に加入するように、ポスターやチラシなどで自転車利用者に向けて発信します。また、滋賀県の自転車条例の検討過程における保険加入の位置付けを確認しながら対応を図ります。

※TS マーク付帯保険とは…

自転車安全整備士のいる自転車安全整備店で点検・整備（有料）をし、かつ TS マークの貼付を依頼した場合に、普通自転車に貼られるもので、「道路交通法令等の基準に適合する安全な自転車」と認められた印です。

この TS マークには、「傷害補償」と「賠償責任補償」が付いており、有効期間は点検・整備をした日から1年間です。そのため、ぜひ年1回の点検・整備を自転車安全整備店で受けて TS マークを更新しましょう。

種類	侵害内容等	傷害補償		賠償責任補償
		死亡・重度障害	入院（15日以上）	死亡・重度障害
赤色 TS マーク		100 万円	10 万円	5,000 万円（限度額）
青色 TS マーク		30 万円	1 万円	1,000 万円（限度額）

※別途、赤色 TS マーク（平成 26 年 10 月 1 日以降に点検・整備して貼付されたもの）が貼付されている自転車搭乗中の人（加害者）が、第三者（被害者）に傷害（入院加療 15 日以上）を負わせ、法律上の損害賠償責任を負担した場合に、被害者見舞金として 10 万円が一律に支払われます。

※滋賀県内の自転車安全整備店では、赤色 TS マークを取り扱っています。



2) 自転車小売業者からの情報提供

自転車保険への加入のきっかけとなる機会が多い自転車購入時において、自転車小売業者から自転車購入者に対してチラシを配布し、自転車保険の加入を薦めます。

(3) 自転車の点検・整備の促進

自転車利用者が自転車の日々の点検・整備ができるように、チラシなどで点検・整備のポイントを示すとともに、自転車組合などの協力を得て、自転車の点検や整備方法を伝えます。

(4) ヘルメットの着用の促進

ヘルメットの着用については、13歳未満の子どもを保護する責任のある人は、子どもにヘルメットを被らせることが道路交通法において努力義務として定められていることから、自転車安全安心利用教室や自転車安全安心利用教育マニュアルなどの中で、幼児・児童はもとより、生徒や大人に対してもヘルメットの着用の重要性について周知・啓発を行い、市民の意識醸成を図ります。



(5) 市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発

市政情報を市民へお知らせする主要な媒体である「広報くさつ」をはじめ、市ホームページや Facebook、動画共有サービス YouTube の「くさつチャンネル」など、市の広報媒体の利用や、公共施設等でのチラシの設置などにより、自転車の盗難防止や自転車の保険加入、ヘルメット着用の重要性などを周知・啓発します。



(6) “「安心」を感じる” 施策の計画

“「安心」を感じる” 施策を以下の計画で実施していきます。

“「安心」を感じる” 施策の計画

施策項目	具体的な取り組み	計画期間	
		前期	後期
		H28 ～ H32	H33 ～ H37
自転車の盗難防止の啓発	自転車の防犯診断の実施	実施	
	自転車の防犯啓発、二重施錠（ツーロック）の徹底	実施	
自転車の保険加入の促進	自転車利用者への保険加入の啓発	準備	実施
	自転車小売業者からの情報提供	準備	実施
自転車の点検・整備の促進	自転車利用者への点検・整備の啓発	実施	
ヘルメットの着用の促進	各種交通安全に関する教室や交通安全教育での周知・啓発	実施	
(各施策共通)	市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発	実施	



4.3 基本方針③：「快適」を感じる

(1) 自転車の走行空間の整備

1) 自転車ネットワーク計画の推進

自転車ネットワーク計画

これまで歩行者と一体的に捉われがちであった自転車を独立した交通手段として捉え、安全で安心して通行できる走行空間が整った自転車道または車道を、効率的かつ戦略的にネットワーク化する計画です。イメージとしては、自転車の主な経路上にある道路が、歩行者とは原則分離された走行空間として、かつそれが面的に広がっているものを想定しています。

①アンケート調査結果による自転車ネットワーク路線

平成 26 年度に実施した自転車利用者アンケート調査の結果から、下記の選定手順に基づいて、自転車ネットワーク路線を選定しました。

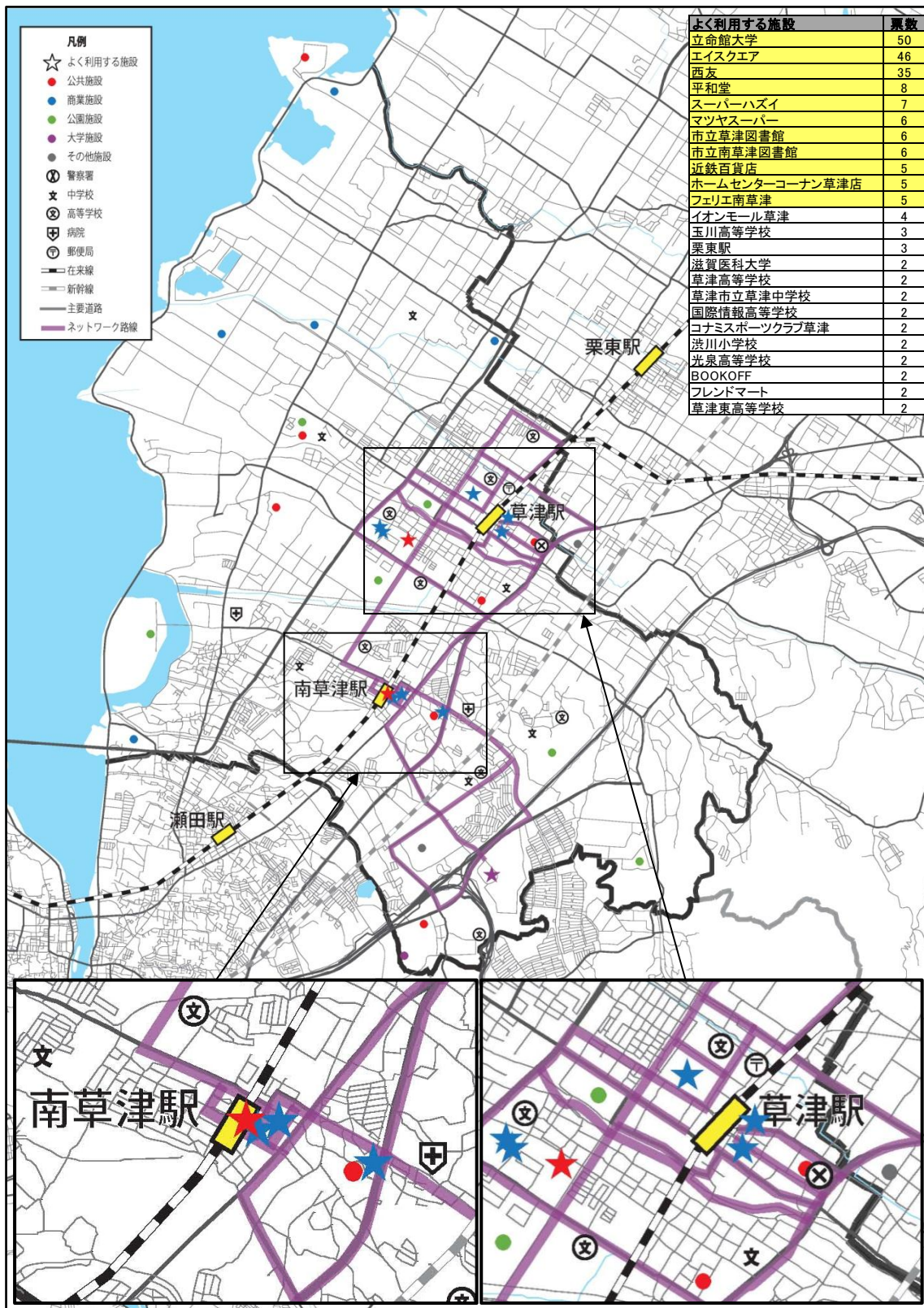
<自転車ネットワーク路線選定手順>

ステップ①： よく利用する路線の中で、意見の多かった路線を抽出

ステップ②： 接触の危険のある路線の中で、意見の多かった路線を抽出

ステップ③： 上記路線抽出結果を踏まえ、不連続箇所を繋ぐ路線を抽出

ステップ④： よく利用する施設の中で、意見の多かった施設を抽出



アンケート調査結果による自転車ネットワーク路線

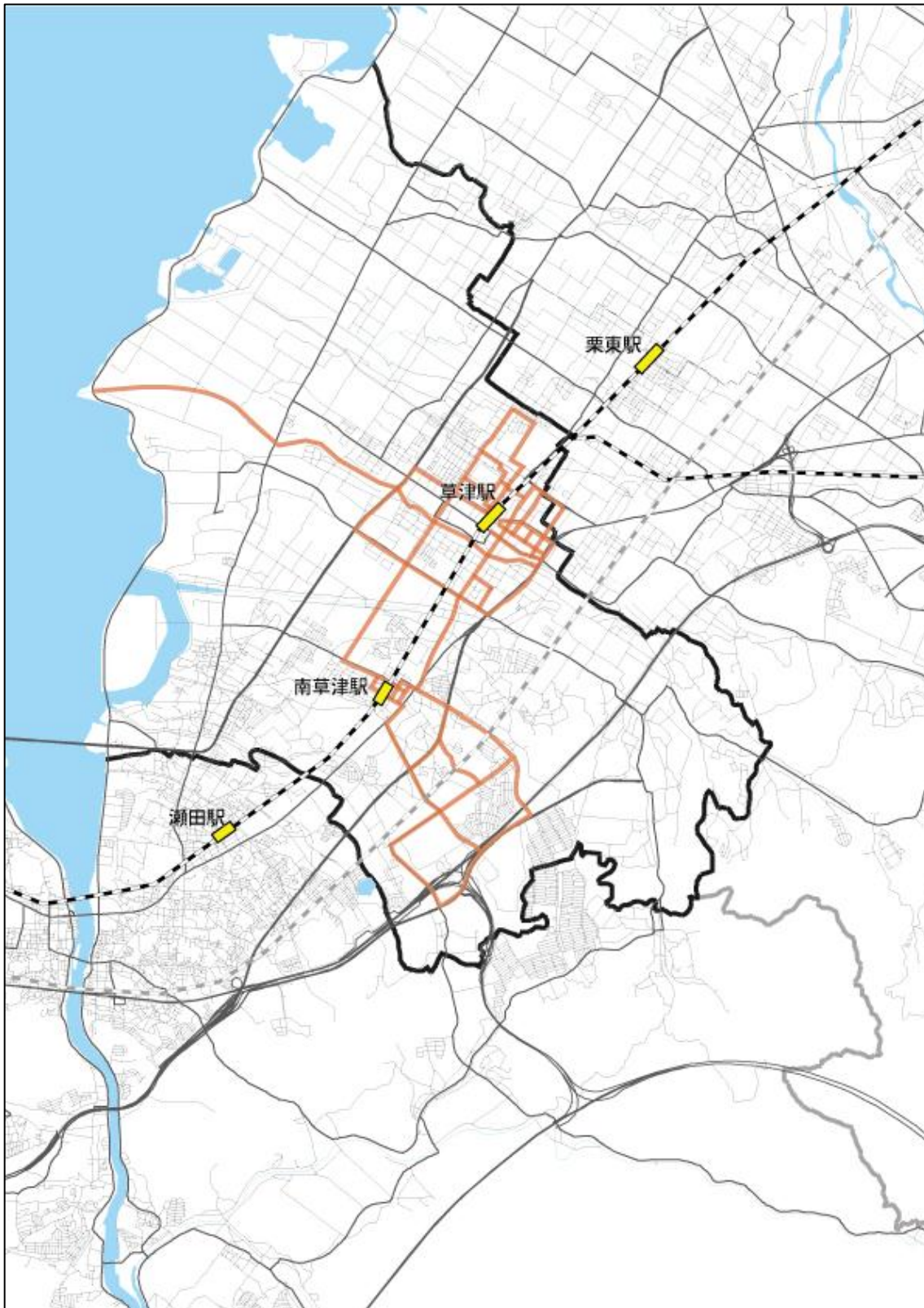


②自転車ネットワーク路線の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月)国土交通省 道路局 警察庁 交通局」を参考に、前記のアンケート調査結果による自転車ネットワーク路線の他、自転車・歩行者の交通状況(道路交通センサス)、自転車の交通事故発生箇所(草津警察署データ)、自転車通行環境整備モデル地区(滋賀国道事務所)、草津市バリアフリー基本構想、および現場状況等を選定要素として、自転車ネットワーク路線を選定しています。

対象範囲については、自転車をよく利用する路線が多いJR草津駅とJR南草津駅を中心とした面的な自転車ネットワークとしています。

また、広大な琵琶湖を有する滋賀県全体の広域的な展開を視野に入れながら、自転車の活用を進めていくため、草津川跡地に設置予定の自転車歩行者道などを自転車ネットワーク路線として選定いたします。



自転車ネットワーク路線の選定

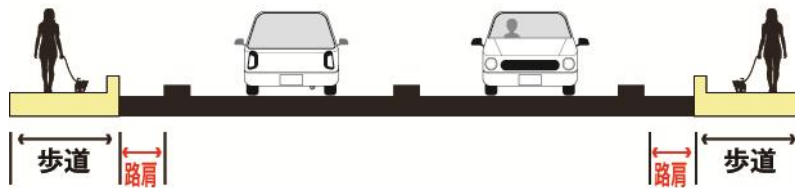


③整備形態の分類

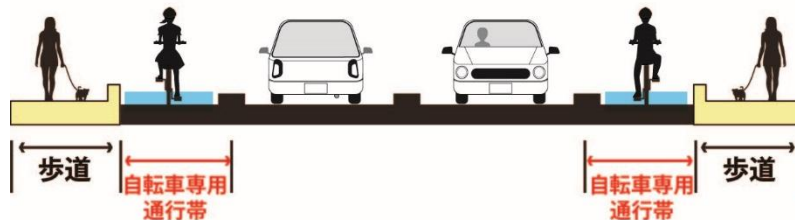
ア) 整備形態の考え方

- 基本的な考え方は、自転車利用の多い道路において、既存の道路幅員を基本として道路空間の再配分により自転車の通行空間を確保します。
- 整備形態別の設計については、現状の道路幅員や構造等に応じて、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じながら検討します。
- 安全性や視認性を確保するため、路面標示や看板を設置し、ピクトグラムなどのデザイン等についても、明確で分かりやすいものを使用します。
- 道路植栽については、都市緑化等の意義と、自転車交通量、歩行者と自転車の輻輳、有効幅員、地元からの要望等を総合的に判断しながら整備します。また、歩道、車道に関係なく、自転車の通行の妨げにならないように、植栽帯の定期的な点検管理を行うものとします。

現況



車道の再配分



既存道路空間の再配分のイメージ



イ) 整備形態の選定

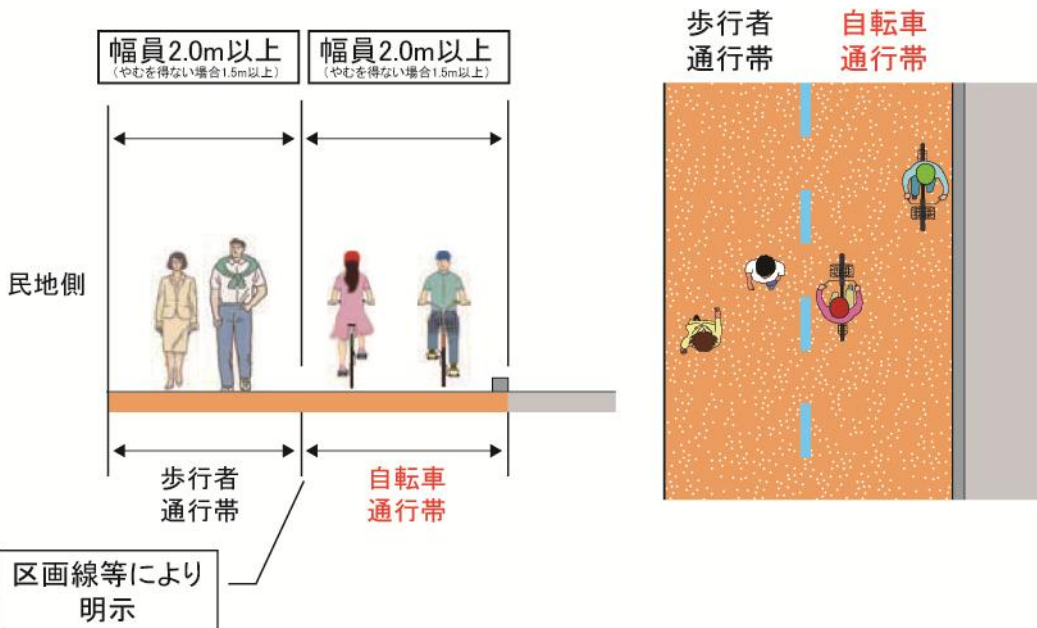
整備形態の考え方をもとに、車道や歩道の幅員、車線数、歩道設置の有無により、路線毎に自転車誘導帯・自転車専用通行帯・車道混在に分類します。ただし、路線によっては、部分的に道路構造が違う場合や交通量などの道路状況に応じて、適宜、整備形態を変えるものとします。

■整備形態の選定基準

- ◎歩道幅員が 3.0m 以上の場合 → 自転車誘導帯
- ◎歩道幅員が 3.0m 未満であり、車道上に幅員 1.0m 以上の「専用通行帯」の設置ができる場合 → 自転車専用通行帯
- ◎歩道幅員が 3.0m 未満もしくは歩道が無く、車道上に幅員 1.0m 以上の「専用通行帯」の設置ができない場合 → 車道混在

自転車誘導帯

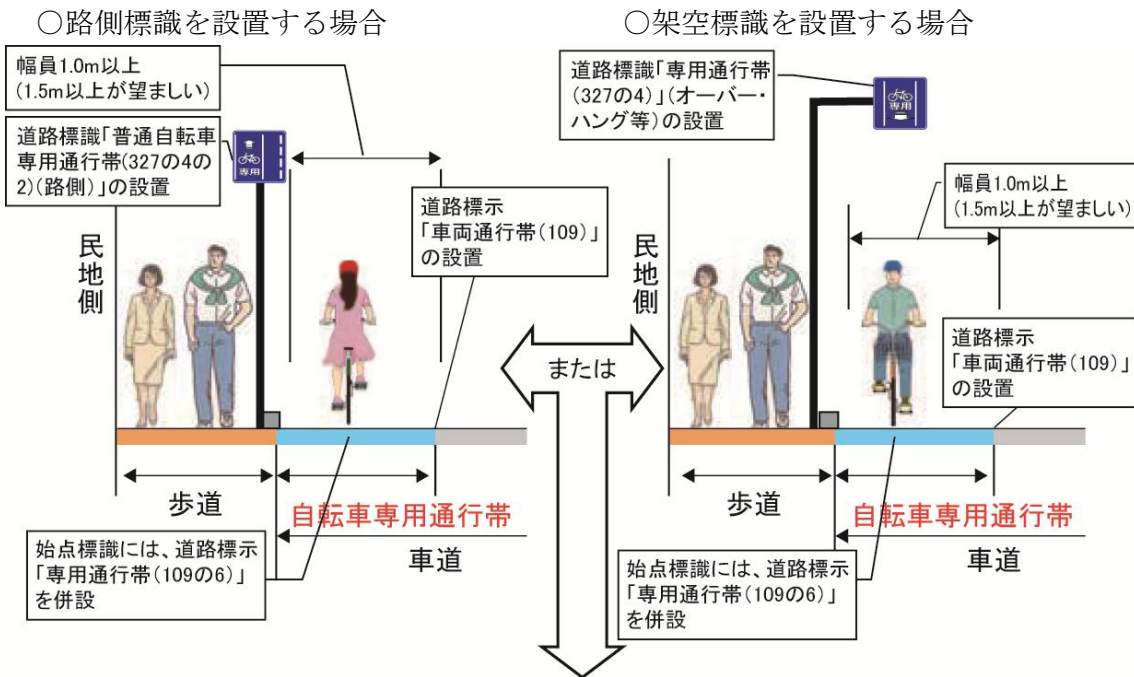
自転車誘導帯とは、歩道部において、歩行者通行帯と自転車通行帯が区画線等において明示できる部分をいう。自転車の通行方法は、自転車誘導帯内を双方向に走行できる。なお、歩道であることから、歩行者優先を原則とする。



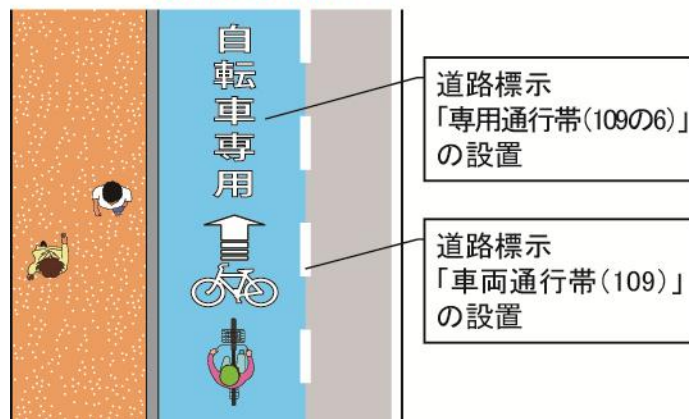


自転車専用通行帯

自転車専用通行帯とは、車道部において、自転車専用通行帯として、道路交通法第20条第2項の道路標識等の設置ができる部分をいう。自転車の通行方法は、進行方向に向かって車道の左側を、一方向（自動車と同一方向）のみ走行できる。



○路面標示を設置する場合
歩道 自転車専用通行帯



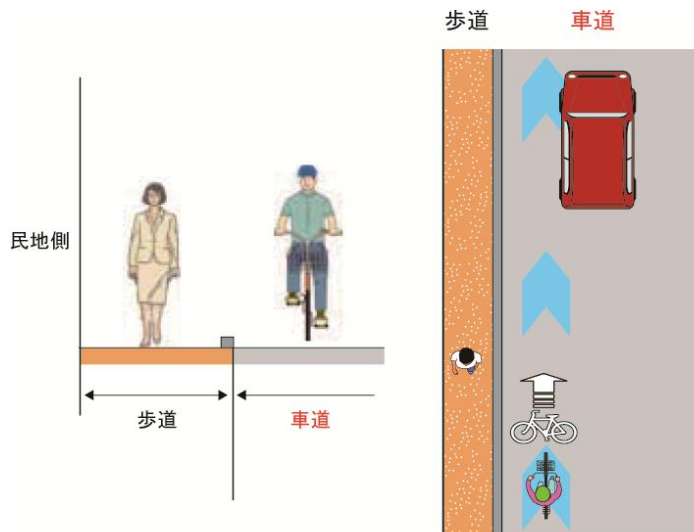
(明示の一例)



車道混在

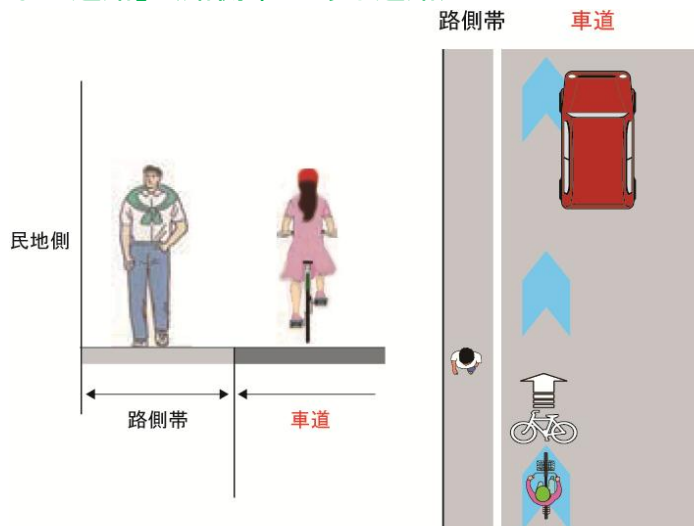
車道混在とは、車道部において、自転車専用通行帯の整備が困難な場合に、車道内に青色ライン等のピクトグラムなどで自転車通行位置を明示できる部分をいう。自転車の通行方法は、進行方向に向かって車道の左側を、一方向（自動車と同一方向）のみ走行できる。

【歩道のある道路】



(明示の一例)

【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



(明示の一例)



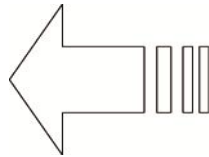
ウ) 法定外の路面表示や案内看板の設置

自転車走行空間の整備にあたり、自転車利用者が交通ルールを自然に守ることができ、その他の道路利用者（歩行者や自動車）に対しても自転車の通行位置や通行方法を認識してもらうため、明確で分かりやすい法定外表示や案内看板を設置します。

○自転車マーク



○矢印



○左側通行



○青色ライン

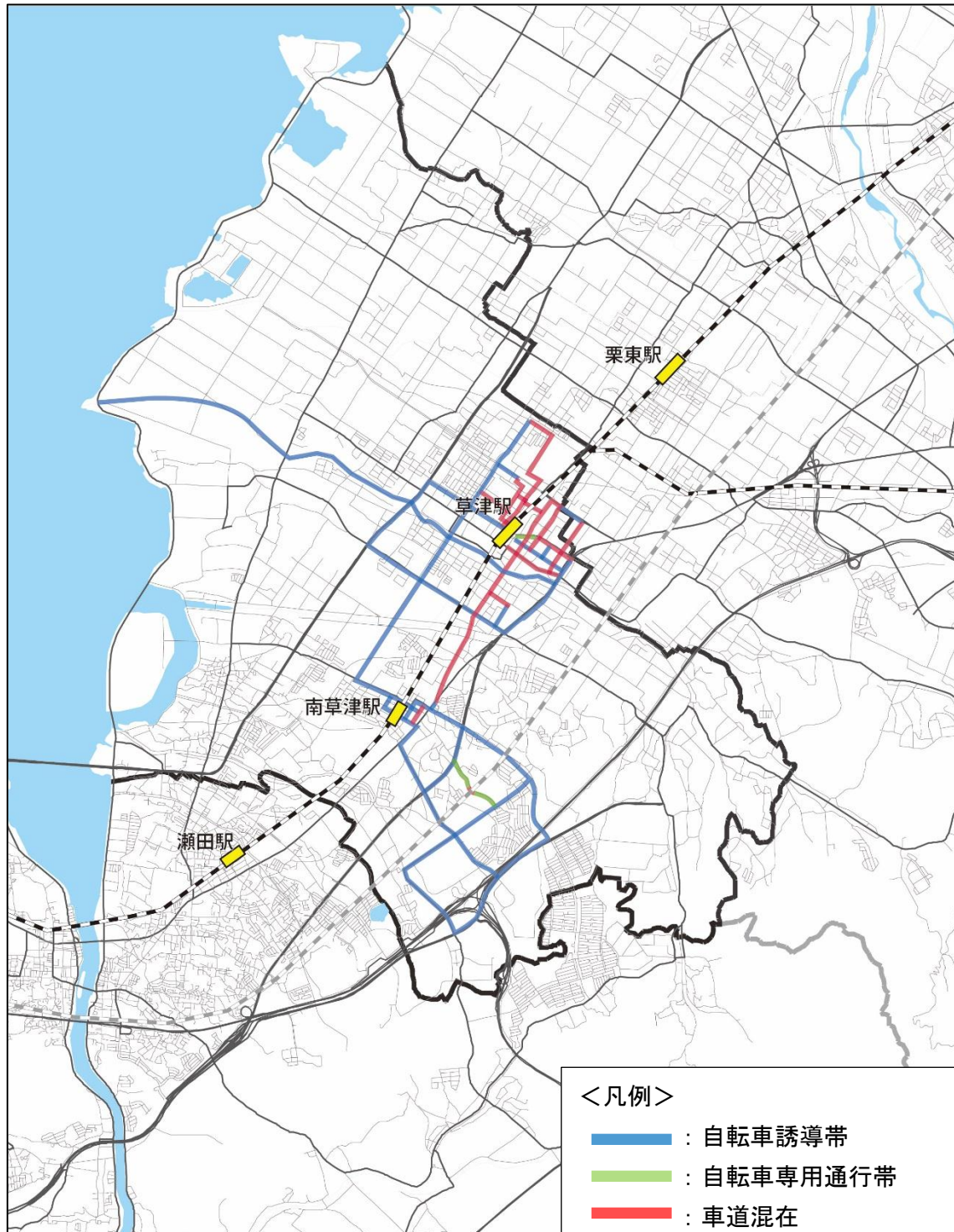


法定外表示のイメージ

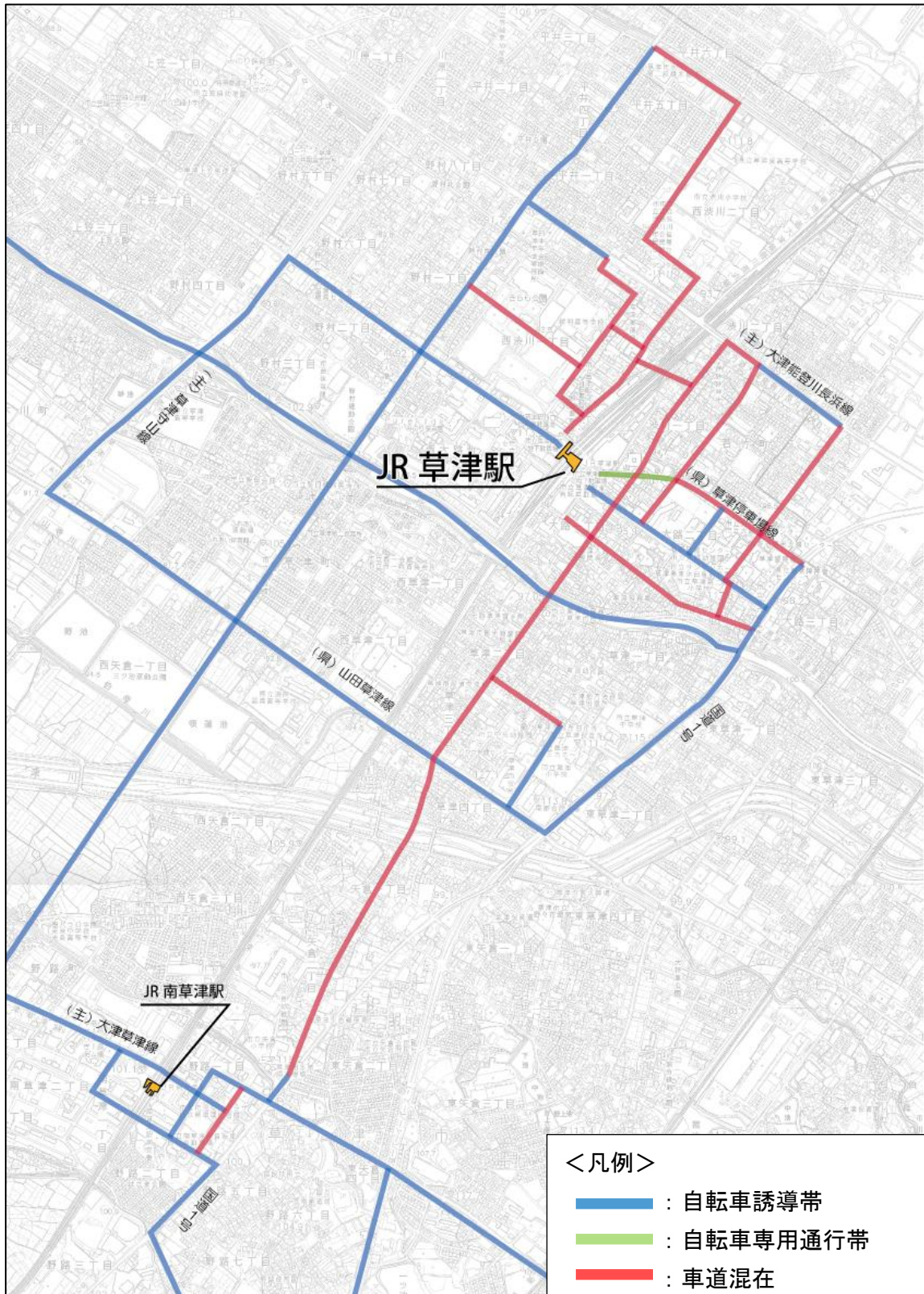


エ) 自転車ネットワーク計画の策定

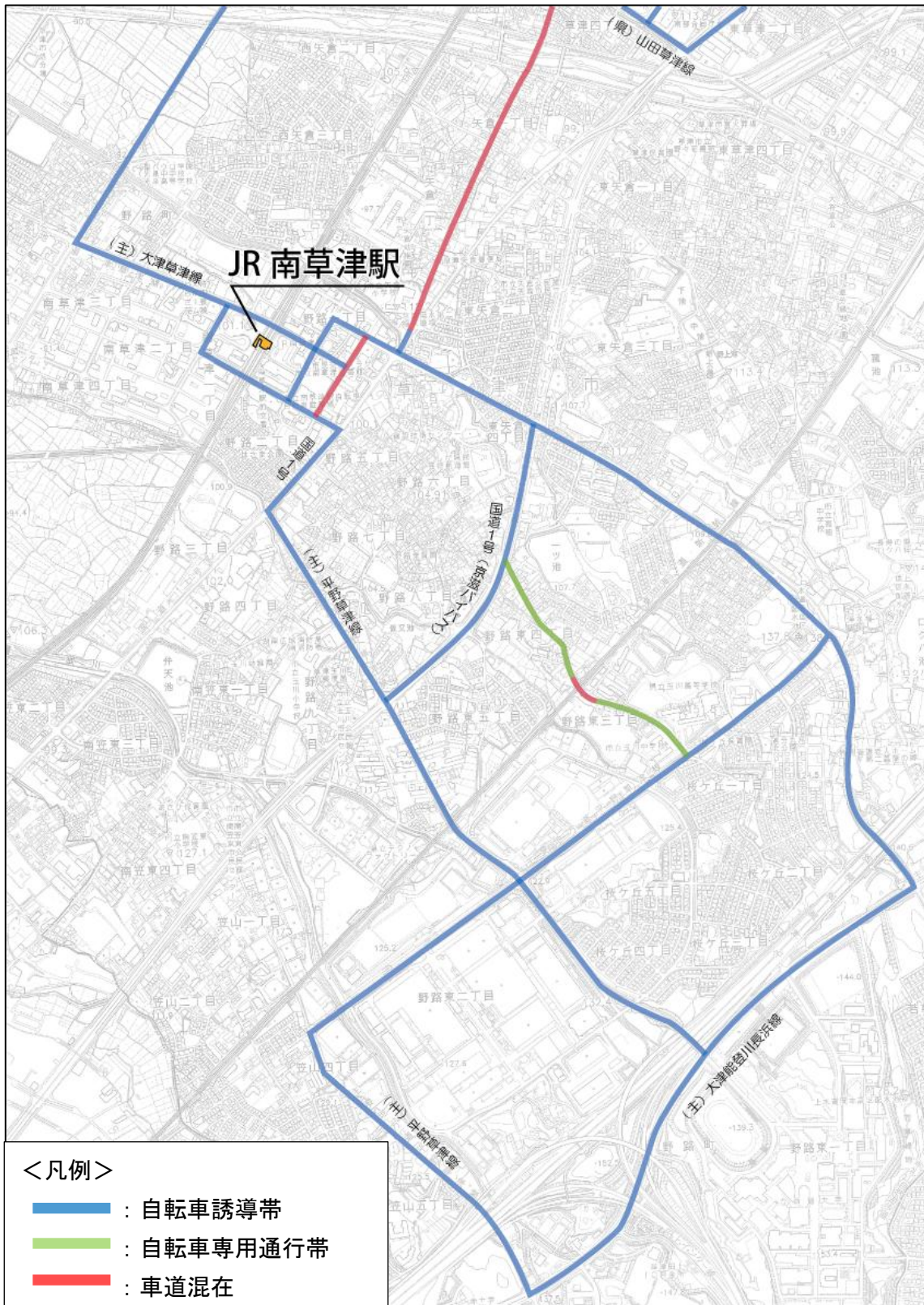
以上のことを踏まえ、自転車ネットワーク計画を策定します。なお、住民からの申し出や要望、警察署からの指導等により、本計画に記載の内容を見直す場合があります。



自転車ネットワーク計画（草津市全体）



自転車ネットワーク計画（JR草津駅周辺）



自転車ネットワーク計画（JR南草津駅周辺）



オ) 自転車ネットワークの整備目標年次および進捗確認

自転車ネットワークの整備目標年次を、本計画と同様に平成 28 年度から平成 37 年度までの 10 年間とし、各道路管理者において基本設計や実施設計などで優先順位を設定しながら整備を進めていきます。

また、進捗確認についても本計画と同様に、自転車安全安心利用促進委員会において、毎年度確認します。

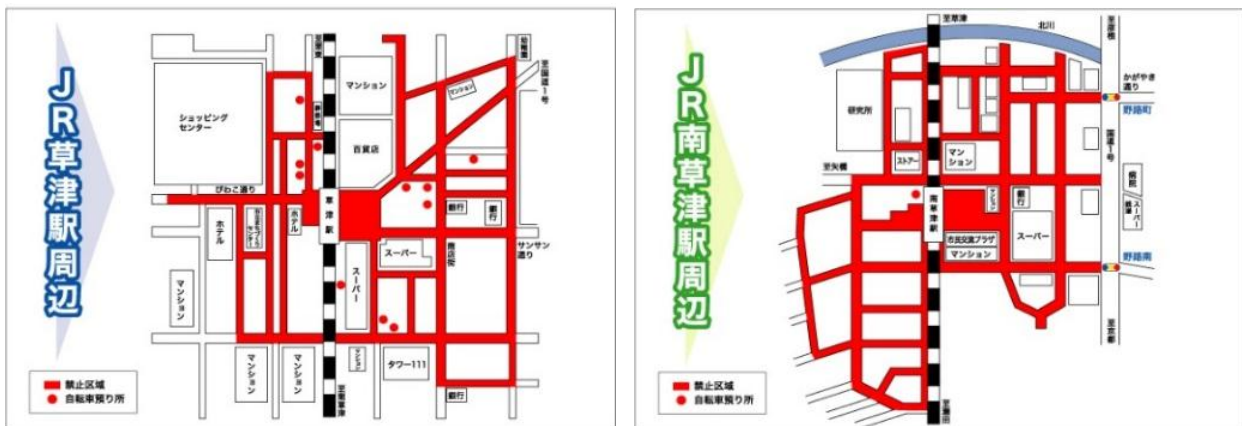
2) 住民参加による自転車・歩行者安全マップの作製

自転車の利用台数が特に多い地域において、地域住民、学校、行政等が協働して現地調査を行い、各地域の自転車・歩行者安全マップを作製します。マップ作製を通じて、地域の道路環境や交通安全対策への関心を醸成するとともに、草津駅・南草津駅周辺以外の地域では、必要に応じて通学路等の地域版自転車ネットワーク計画の作成を検討します。

(2) 放置自転車の削減

1) 放置自転車の撤去

草津市駐車秩序条例で指定している、J R 草津駅周辺および J R 南草津駅周辺の自転車等放置禁止区域において、引き続き放置自転車の撤去を行い、違法駐車や放置自転車の削減に努めます。



資料：草津市自転車等駐車秩序の確立に関する条例

草津市の自転車等放置禁止区域



2) 違法駐車および放置自転車防止の啓発

違法駐車や放置自転車は、歩行者や障害のある人の通行障害になるだけでなく、交通事故の原因につながったり、消防車や救急車などの緊急時防災活動に支障をきたしたりします。近隣の住民への迷惑や、営業妨害、都市の美観を損ねたりすることから、禁止区域内での看板やステッカーの設置や、新たに住民となられた際の周知チラシを配付します。

(3) 自転車駐車台数の確保

1) 駐車台数の需給調査

自転車の駐車利用が多いJR草津駅およびJR南草津駅周辺において、民間を含めた既存の駐車状況と今後の利用動態を調査します。

2) 駐車スペースの環境整備

JR駅周辺での非常に限られたスペースの中で、既存駐車場でのラック等の設置による自転車収容台数の増設や、公共空間を有効に活用した新たな駐車スペースの検討、民間の駐車スペースとの調整等により、駐車可能台数の増設を総合的に進めます。

(4) “快適”を感じる” 施策の計画

“快適”を感じる” 施策を以下の計画で実施していきます。

“快適”を感じる” 施策の計画

施策項目	具体的な取り組み	計画期間	
		前期	後期
		H28 ～ H32	H33 ～ H37
自転車の走行空間の整備	自転車ネットワーク計画の推進	実施	
	住民参加による自転車・歩行者安全マップの作製	準備	実施
放置自転車の削減	放置自転車の撤去	実施	
	違法駐車および放置自転車防止の啓発	実施	
自転車駐車台数の確保	駐車台数の需給調査	準備	実施
	駐車スペースの環境整備	準備	実施



4.4 基本方針④：「厳しさ」を感じる

(1) 違反者に対する指導、取締りの強化

警察署と連携した取締り

平成 26 年 7 月 1 日に市と警察署とで締結した相互連携に関する協定書に基づき、警察署と連携して自転車利用違反者に対して指導を行います。

(表)

指導警告票

○あなたの運転は以下の道路交通法違反に該当します。
○草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例第 12 条第 1 項に基づき指導します。
○今後は交通法規を守り、自転車の安全で安心な利用を心掛けてください。

信号無視 【3 箇月以下の懲役または 5 万円以下の罰金】

通行区分違反 (右側通行等) 【3 箇月以下の懲役または 5 万円以下の罰金等】

並進 【2 万円以下の罰金または科料】

一時不停止 【3 箇月以下の懲役または 5 万円以下の罰金】

無灯火 【5 万円以下の罰金】

二人乗り 【2 万円以下の罰金または科料】

通行方法違反 (歩道通行等) 【2 万円以下の罰金または科料】

携帯電話使用 【5 万円以下の罰金】

イヤホン等使用 【5 万円以下の罰金】

傘差し運転 【5 万円以下の罰金】

飲酒運転
【酒酔い運転 : 5 年以下の懲役または 100 万円以下の罰金】
【酒気帯び運転 : 3 年以下の懲役または 50 万円以下の罰金】

その他 ()

草津市

(裏)

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

【①の補足：自転車が歩道を通行できる場合】

※道路標識、標示により通行できるとされているとき

※児童、幼児、70 歳以上の高齢者または車道通行に支障がある身体障害者が運転するとき

※道路工事等のため車道の左側端の通行が困難な場合

※自動車等の通行量が著しく多く、道路幅が狭いため自動車等との接触の危険がある場合

自転車も交通事故を起こせば刑事上・民事上の責任を問われます！

○刑事上の責任として、相手を死傷させた場合は「重過失致死傷罪」等に問われることがあります。

○民事上の責任として、被害者に対する損害賠償の責任が生じます。

草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例 (抜粋)

(自転車安全安心利用指導員)

第 12 条 市長は、自転車に起因する事故および自転車の盗難を防止するため必要があると認められる場合には、自転車利用者に対し、指導を行うことができる。

2 前項の指導は、警察および地域交通安全活動推進委員と連携して行うものとする。

3 市長は、第 1 項に規定する指導を行わせるため、自転車安全安心利用指導員を置くことができる。

指導警告票 (草津市自転車条例施行規則様式第 1 号)



(2) 損害賠償事例の紹介、啓発

実際の自転車事故事例をもとに、啓発用チラシや自転車安全安心利用教室などにおいて損害賠償事例を紹介し、交通事故の恐ろしさや起こさないことの大切さについて啓発を行います。

【全国の損害賠償事例】

自転車事故判例 1 (歩道走行中の事故)

男子高校生が、地下鉄駅付近の通行者が多い歩道上を自転車で走行中、ハンドルが反対側から歩いてきた女性のショルダーバッグの肩紐に引っかかり、女性が転倒して負傷。 → 約 1,700 万円の損害賠償

自転車事故判例 2 (スピードの出し過ぎによる事故)

男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入。横断歩道を横断中の女性と衝突し、女性は3日後に死亡。 → 約 6,800 万円の損害賠償

自転車事故判例 3 (携帯電話操作中による事故)

女子高生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の女性と衝突したことにより、歩行中の女性が重度障害。 → 約 5,000 万円の損害賠償

自転車事故判例 4 (信号無視による事故)

男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は11日後に死亡。 → 約 5,400 万円の損害賠償

自転車事故判例 5 (夜間無灯火による事故)

男子中学生が夜間、無灯火の自転車を走行中、対面歩行の女性と衝突したことにより、歩行中の女性が重度障害。 → 約 3,100 万円の損害賠償

自転車事故判例 6 (傘さし運転中による事故)

女子高生が傘をさしながら自転車で走行中に、T字路で他の自転車と出会い頭に衝突し、相手方は左大腿部を骨折。 → 約 500 万円の損害賠償



(3) 道路交通法違反、罰則の周知、徹底

1) 自転車安全安心利用教室の開催（スケアードストレート方式）

スタントマンによる自転車と自動車の事故を再現し、事故の怖さを実感させ、交通ルールを守る大切さや無謀な運転の危険性を学んでいただくスケアードストレート方式の教室を開催します。

（再現例）携帯電話使用中による事故 など



2) 自転車安全安心利用教室の開催（出前講座）

学校や地域企業等からの申し出により、自転車指導員を講師として派遣し、草津市における自転車事故の発生状況や自転車の安全利用、盗難防止、また道路交通法の内容について、図や絵、DVD を用いた教室を開催します。



3) 自転車安全安心利用教育マニュアルを活用した周知、徹底

自転車安全安心利用教育マニュアルを活用して、道路交通違反や罰則の周知、徹底を図ります。

(4) 市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発

市政情報を市民へお知らせする主要な媒体である「広報くさつ」をはじめ、市ホームページや Facebook、動画共有サービス YouTube の「くさつチャンネル」など、市の広報媒体の利用や、公共施設等でのチラシの設置などにより、損害賠償事例や道路交通法の違反および罰則、また「自転車は車の仲間」ということなどを周知・啓発します。



(5) “「厳しさ」を感じる” 施策の計画

“「厳しさ」を感じる” 施策を以下の計画で実施していきます。

“「厳しさ」を感じる” 施策の計画

施策項目	具体的な取り組み	計画期間	
		前期	後期
		H28 ～ H32	H33 ～ H37
違反者に対する指導、取締りの強化	警察と連携した取締り	実施	
損害賠償事例の紹介、啓発	各種交通安全に関する教室や交通安全教育での紹介・啓発	実施	
道路交通法違反、罰則の周知、徹底	自転車安全安心利用教室の開催（スケアードストレート方式）	実施	
	自転車安全安心利用教室の開催（出前講座）	実施	
	自転車安全安心利用教育マニュアルを活用した周知、徹底	実施	
（各施策共通）	市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発	実施	



4.5 基本方針⑤：「スマート」を感じる

(1) 自家用車等から自転車への利用転換の推進

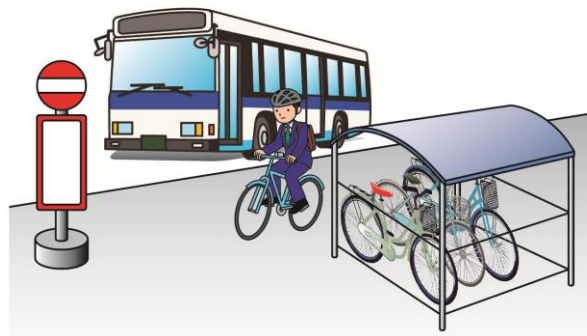
モビリティ・マネジメントによる自転車利用への誘導

公共交通機関と連携し、自動車に過度に依存したライフスタイルからの転換を図るため、徒歩、公共交通、自転車への転換を促すモビリティ・マネジメントを実施します。

(2) 公共交通機関へのアクセス性の強化

1) バス停留所周辺への自転車駐車場の整備

居住地から最寄りのバス停までが離れている市民のバス利用を推進するため、バス停留所周辺に自転車駐車場を設置し、サイクル&バスライドを利用できるように整備します。



サイクル&バスライドのイメージ

2) サイクル&バスライドの推進

バス停留所周辺に設置した自転車駐車場を有効に活用するため、サイクル&バスライドの利用を推進し、自転車を活用した公共交通機関への利用転換を図ります。

(3) 自転車の有効活用の推進

自転車の保有有無を問わず、誰もがいつでも自転車を利用できるよう、サイクルポートを複数有するシェアサイクルや、レンタサイクルの整備を支援します。

(4) 環境や健康にやさしい自転車利用の推進

エコ通勤の促進

公共交通利用推進等マネジメント協議会による「エコ通勤優良事業所認証制度」や、草津市地球温暖化対策実行計画における「低炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの実践」などの普及啓発により、自転車利用による環境負荷の削減や、健康の増進を図ります。



(5) 市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発

市政情報を市民へお知らせする主要な媒体である「広報くさつ」をはじめ、市ホームページや Facebook、動画共有サービス YouTube の「くさつチャンネル」など、市の広報媒体の利用や、公共施設等でのチラシの設置などにより、自転車の有効活用や健康増進効果などを周知・啓発し、自転車利用への転換を図ります。

(6) “「スマート」を感じる” 施策の計画

“「スマート」を感じる” 施策を以下の計画で実施していきます。

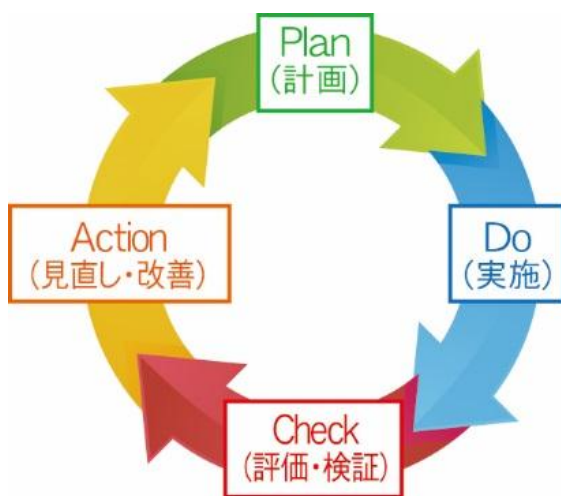
“「スマート」を感じる” 施策の計画

施策項目	具体的な取り組み	計画期間	
		前期	後期
		H28 ～ H32	H33 ～ H37
自家用車等から自転車への利用転換の推進	モビリティ・マネジメントによる自転車利用への誘導	実施	
公共交通機関へのアクセス性の強化	バス停留所周辺への自転車駐車場の整備	準備	実施
	サイクル&バスライドの推進	準備	実施
自転車の有効活用の推進	シェアサイクルやレンタサイクルの整備に向けた支援	準備	実施
環境や健康にやさしい自転車利用の推進	エコ通勤の促進	実施	
(各施策共通)	市の広報媒体や公共施設等を利用した周知・啓発	実施	



5. 各施策の実施に向けて

自転車の安全で安心な利用の促進を図る施策（Plan）を総合的かつ計画的に推進するため、「自転車安全安心利用促進委員会」において、適宜実施（Do）された施策について、評価・検証（Check）を行い、見直し・改善（Action）に繋げるという、PDCAサイクルによる進捗管理を行うことで、各施策の実現を目指します。また、自転車安全安心利用促進委員会は毎年開催します。



Plan	計画の策定
Do	施策の実施
Check	施策の評価・検証
Action	施策の見直し・改善



用語解説

自転車：

ペダルなどを用い、人の力によって運転する二輪以上の車で、レールを必要としないものをいう。JIS（日本工業規格）分類の中では、主に日常の交通手段として使用されるシティ車、ツーリング用として使用されるスポーツ車、折りたたみ構造が多いコンパクト車などの車種が、一般的である。また、駆動補助機付自転車（一般的にいう電動アシスト自転車）については、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。

なお、身体障害者用の車いすや、小児用の車（一般的な乳母車、小児の自転車など）、自転車等を押して歩いている者などは、「歩行者」とみなされる。

普通自転車：

車体の大きさ、構造が次の基準を満たす二輪または三輪の自転車で、他の車両をけん引していないもの。

- ①長さ 190cm 以内および幅 60cm 以内。
- ②側車をつけていない。（補助輪は除く）
- ③運転者席が一つで、それ以外の乗車装置がない。（幼児用座席は除く）
- ④ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。
- ⑤歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない。

なお、「普通自転車歩道通行可」の規制が実施されている歩道を通行できる自転車は、普通自転車に限られる。

エコ通勤優良事業所認証制度：

公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取り組みを積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取り組みを国民に広く紹介する制度のこと。特に優秀な取り組みを行っている事業所は、国土交通大臣表彰に推薦される。

モビリティ・マネジメント（MM）：

ひとり一人の移動（モビリティ）が、渋滞や環境、また健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や自転車などを適度に利用する方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーション施策を中心とした一連の取り組みのこと。



サイクル&バスライド：

出発地点（自宅等）からバス停まで自転車でいき、バス停付近に設置している自転車駐車場に自転車をとめて、バスに乗り換えて駅や目的地へ向かうシステムのこと。

サイクルポート：

自転車を駐車するためのスペースのこと。自動車の車庫と同じく、屋根付きにする場合もある。

自転車通行環境整備モデル地区：

自転車通行環境整備の模範となる事業を実施することにより、整備上の課題と対策を検証し、自転車通行環境整備の戦略的展開を図ることを目的として、平成 20 年 1 月に国土交通省と警察庁が指定した全国 98 地区のこと。道路管理者と都道府県警察が連携して自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進している。

シェアサイクル：

自転車貸出返却所（自転車ステーション）を設けて自転車を共有するシステムのこと。

自転車安全利用 5 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

「自転車運転者講習」受講義務：

【対象となる危険行為の概要】

1. 信号無視
2. 通行禁止違反
3. 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
4. 通行区分違反
5. 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
6. 遮断踏切立入り



7. 交差点安全進行義務違反等
8. 交差点優先車妨害等
9. 環状交差点安全進行義務違反等
10. 指定場所一時不停止等
11. 歩道通行時の通行方法違反
12. 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
13. 酒酔い運転
14. 安全運転義務違反

【対象者】

過去3年以内に、2回以上の危険行為を繰り返す自転車運転者

【罰則】

命令を受けてから3か月以内の指定された期間内に受講しないと5万円以下の罰金が科せられる。

スケアードストレート方式：

スタントマンによる交通事故再現のこと。見ている人に「事故の恐ろしさ」や「交通ルール違反はなぜ危険なのか」などについて視覚的に訴え、交通ルールを遵守することがいかに大切かということを学習してもらうことを目的としている。

スマート：

気のきいた、抜け目のない、流行の、賢明なという意味。

バリアフリー：

障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方。道や床の段差をなくしたり、階段のかわりにゆるやかな坂道を作ったり、電卓や電話のボタンなどに触ればわかる印をつけたりするのがその例。

ピクトグラム：

絵文字、絵言葉のこと。図記号(graphic symbol)の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したもの。



輻輳（ふくそう）：

物が1か所に集中し混雑する様態のこと。

レンタサイクル：

ある一つの拠点で、自転車を借りたり返したりできるサービスのこと。

PDCAサイクル：

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価・検証）、Action（見直し・改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。