

自転車事故の実態と対策

三井達郎* 村田達哉**

自転車事故対策を考えるにあたり、事故の実態を把握し、また、今までに実施された種々の対策について検討を加える必要がある。第一部では、交通事故統計データの分析から、最近の自転車事故の特徴として、子供と高齢者の死者が多く、また、自らの過失による死亡事故が多発していることが明らかとなった。また、第二部では、これまでに実施された自転車事故対策を概観し、今後の方向性について検討を試みた。

Bicycle Accidents and Countermeasures

Tatsuro MITSUI* Tatsuya MURATA**

When we examine countermeasures against bicycle accidents, it is necessary to recognize the situation of recent bicycle accidents and examine the various countermeasures that have already been effected by traffic police. In the first part of this paper, according to the analysis of statistical data on traffic accidents, the tendency of recent bicycle accidents is a large proportion of deaths among children and senior citizens, and the increase in the deaths which occurred as a result of the bicyclists' own negligence. In the second part, we will review the countermeasures that have been enforced thus far, and examine the manner in which measures concerning bicycle accidents should be undertaken hereafter.

第1部 最近の自転車事故の実態

1. はじめに

交通事故は近年著しく増加しており、大きな社会問題となっているが、自転車事故もその例外ではなく、若干の変動はあるがここ数年は増加傾向にある。自転車乗用中の死者数は全死者の約10%、負傷者数は全負傷者の約15%を占め、自動車乗用中や走行中に比べて少ないものの、子供や高齢者等、社会的に

保護されるべき立場の人の犠牲者が多いという特徴がある。自転車は、自動車や二輪車と異なり、だれもが容易に利用でき、しかもある程度のスピードを伴う交通手段であるという便利さを有しているが、この便利さ故に自転車特有の事故が発生し、またその防止対策を困難にしていると考えられる。

本稿では、平成2年中の交通事故統計データを用いて、主として自転車乗用中の死者に着目して、いくつかの観点から分析した結果を紹介する。

なお、本稿における「死者」とは、事故発生後24時間以内に死亡した者をいう。

2. 自転車乗用中の死者数、負傷者数の推移

自転車乗用中の死者数と負傷者数の推移を、交通事故死者数が近年で最低であった昭和54年を100と

* 警察庁交通局交通企画課専門官
Assistant Director, Traffic Planning Division,
Traffic Bureau, National Police Agency

** 警察庁交通局交通企画課係長
Traffic Planning Division,
Traffic Bureau, National Police Agency
第一部は三井が、第二部は村田が執筆を担当した。
原稿受理 1992年1月7日

した指数で見ると、負傷者数はほぼ一貫して増加しているのに対し、死者数は昭和62年までは減少傾向にあった。しかし翌年の昭和63年から平成元年にかけて自転車乗用中の死者数は急増し、平成2年は前

年比-49人(-4.1%)と若干減少したものの依然として高いレベルとなっている(Fig. 1)。また、致死率を見ると、昭和63年以降高くなりつつあるが、昭和54年と比較すると低い値に留まっている。

次に、年齢層別自転車乗用中死者数の最近10年間の推移を見ると、15歳以下及び16~24歳は大きな変動はないのに対して、65歳以上は、特に昭和63年以降急増傾向にあることが分かる(Fig. 2)。今後高齢者人口の増加に伴って自転車を利用する高齢者も増えてくることが予想されるので、高齢者を中心とした自転車乗用中死者数も引き続き増加していくものと推定される。

3. 自転車乗用中の死者の特徴

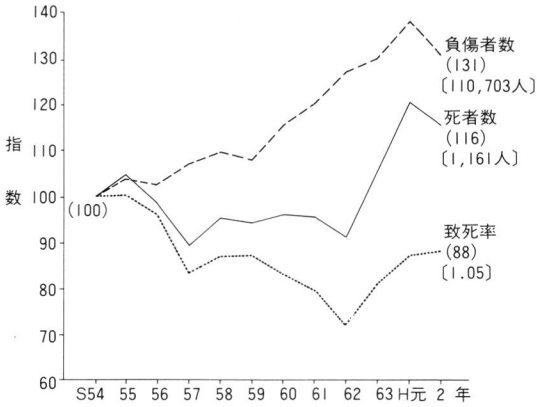
以下では、平成2年中の自転車乗用中死者1,161人を対象に、その特徴を明らかにする。

Table 1 年齢別にみた自転車乗用中死者数と全死者数の関係(平成2年中)

時間 年齢	自転車乗用中		全死者数	自転車乗用中が 全死者数に占める 構成率(%)
	死者数	年齢層別 構成率(%)		
6歳以下	25	2.2	290	8.6
7~12歳	62	5.3	157	39.5
13~15歳	49	4.2	133	36.8
16~24歳	65	5.6	3,158	2.1
25~29歳	6	0.5	642	0.9
30~39歳	37	3.2	905	4.1
40~49歳	86	7.4	1,193	7.2
50~59歳	186	16.0	1,346	13.8
60~64歳	102	8.8	730	14.0
65歳以上	543	46.8	2,673	20.3
合計	1,161	100.0	11,227	10.3

Table 2 通行目的別・年齢層別にみた自転車乗用中死者数の構成率(平成2年中) 単位: %

通行目的		15歳以下	16~24歳	25~64歳	65歳以上	合計
通勤	出勤	0.7	3.1	9.4	3.3	5.2
	退社	0.0	7.7	15.6	4.4	8.1
通学	登校	5.1	16.9	0.0	0.0	1.6
	下校	11.0	24.6	0.0	0.0	2.7
私用	乗り回し	14.0	3.1	2.6	7.6	6.3
	飲食	0.7	4.6	9.6	1.8	4.7
	買物	16.2	4.6	12.9	16.9	14.7
	訪問	13.2	9.2	10.6	17.5	14.0
	受講	8.8	4.6	0.7	1.3	2.2
	通院	2.2	1.5	3.4	8.8	5.7
	その他	27.9	20.0	31.7	37.0	33.1
調査不能		0.0	0.0	3.6	1.3	1.9
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



注1) 指数は昭和54年=100。
2) 致死率=死者数/死傷者数×100。
3) ()内は指数、[]内は実数である。

Fig. 1 自転車乗用中の死傷者数の推移

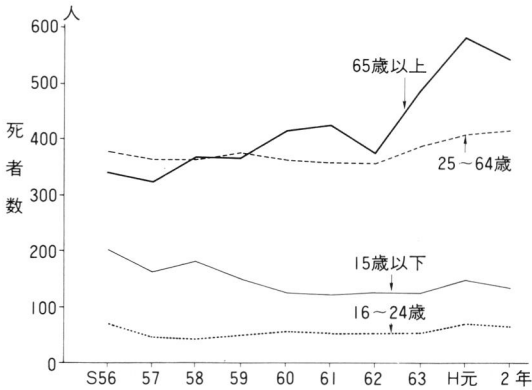


Fig. 2 年齢層別にみた自転車乗用中死者数の推移

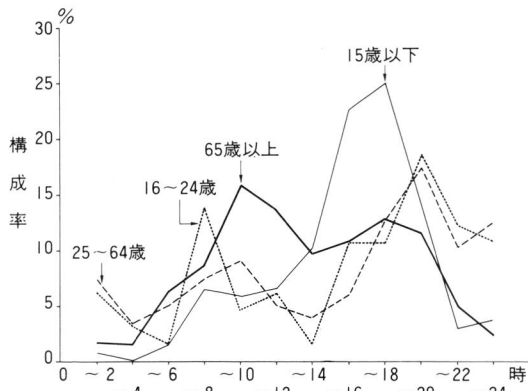


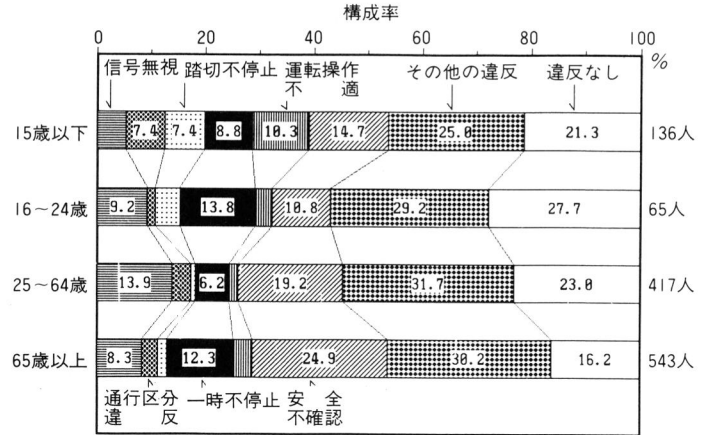
Fig. 3 時間帯別にみた自転車乗用中死者数の構成率(平成2年中)

3-1 年齢層別に見た特徴

自転車乗用中の死者を年齢層別に見ると、65歳以上が最も多く、全自転車乗用中死者数1,161人の46.8%を占めている (Table 1)。年齢層別の総死者数に占める自転車乗用中死者の構成率では、7~12歳が39.5%と最も高く、以下13~15歳の36.8%、65歳以上の20.3%と続いており、子供と高齢者にとって、自転車乗用中の事故の防止が交通安全に大きな課題であると言える。

3-2 時間帯別通行目的別に見た特徴

自転車乗用中の死者を事故発生時間帯別の構成率で見ると、15歳以下は16~18時の午後の時間帯に集中して発生しているのに対し、65歳以上の高齢者は8~10時と16~18時の時間帯に多発する傾向がある (Fig. 3)。また、16~24歳は、6~8時と18~20時にピークがあり、25~64歳は18~20時が多い。これはTable 2に示した通行目的別死者数の構成率から推定されるように、自転車の使われ方が年齢によって大きく異なるためと考えられる。Table 2から、15歳以下は他の年齢層に比べて下校、自転車の乗り回し、受講 (塾との往復) 時等に死亡事故に遭いやすく、65歳以上は訪問、買物、通院時に死亡事故に遭いやすいことが分かる。これ以外では、16~24歳の下校時の死者の構成率が24.6%と高いことが注目さ



注) 右端の数字は各年齢層別の死者数である。

Fig. 4 自転車乗用中死者の法令違反別構成率 (平成2年中)

れる。

3-3 法令違反別の特徴

自転車乗用中の死者の法令違反を見ると、15歳以下、25~64歳、65歳以上は安全不確認が最も多く、16~24歳は一時不停止が最も多い (Fig. 4)。15歳以下と65歳以上に着目して見ると、15歳以下は他の年齢層に比べて運転操作不適や通行区分違反 (右側通行等)、踏切不停止が多いのに対して、65歳以上は安全不確認の割合が24.9%と他に比べて著しく高く、また違反なしの構成率が16.2%と比較的低いという特徴がある。なお、25~64歳は信号無視の構成率が他の年齢層に比べて高くなっている。

3-4 自転車乗用中の死者と第1当事者の関係

自転車乗用中の全死者数1,161人を自転車側と相

Table 3 自転車乗用中死者と第1当事者の関係 (平成2年中)

第1当事者	自転車乗用中の死者								計	構成率	
	15歳以下		16~24歳		25~64歳		65歳以上				
	構成率	構成率	構成率	構成率	構成率	構成率	構成率				
死者本人が第1当事者	52	38.2	25	38.5	131	31.4	229	42.2	437	37.6	
本人以外が第1当事者	自動車運転者	78	57.4	36	55.4	269	64.5	291	53.6	674	58.1
	自動二輪運転者	1	0.7	2	3.1	12	2.9	14	2.6	29	2.5
	原付運転者	0	0.0	1	1.5	3	0.7	6	1.1	10	0.9
	自転車運転者	4	2.9	1	1.5	1	0.2	0	0.0	6	0.5
	歩行者	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.2	1	0.1
	小計	83	61.0	40	61.5	285	68.3	312	57.5	720	62.0
相手当事者不明	1	0.7		0.0	1	0.2	2	0.4	4	0.3	
本人以外 計	84	61.8	40	61.5	286	68.6	314	57.8	724	62.4	
合計	136	100.0	65	100.0	417	100.0	543	100.0	1,161	100.0	

注1) 「第1当事者」とは過失の最も重い者をいう。

2) 構成率の単位は%である。

Table 4 道路形状別・事故類型別死者数（平成2年中）

道路形状		事故類型	人体車両	車 両 相 互						車両単独	踏切	合計	
				正面衝突	追 突	出合頭	追越・追抜時	すれ違い時	右左折時				その他
自 転 車 乗 用 中	交 差 点	信号作動中	1	0	6	148	2	0	0	88	0	0	245
		信号不作動・無	0	4	2	331	2	1	0	60	11	0	411
	小計	1	4	8	479	4	1	0	148	11	0	656	
	交差点付近	0	10	16	26	8	1	0	38	4	0	103	
計			1	14	24	505	12	2	0	186	15	0	759
単 路	カーブ	0	20	6	4	3	1	0	8	11	0	53	
	一般単路	0	28	72	44	35	9	0	101	25	0	314	
	トンネル	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	
	橋	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	6	
	小計	0	49	81	48	38	11	0	110	38	0	375	
	踏切	0	0	1	0	0	0	0	0	0	26	27	
その他			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計			1	63	106	553	50	13	0	296	53	26	1,161

手側の過失の度合別に見ると、相手側が第1当事者（事故の主原因者）であった事故で自転車乗用中に死亡した者、すなわち自転車側が事故に巻き込まれる形で死亡した者が、724人で62.4%を占め、一方、自転車側が第1当事者として死亡した者、すなわち自転車乗員が自ら事故を引き起こすことによって死亡した者が437人（37.6%）となっている（Table 3）。このことから、自転車乗用中の死者は一般には被害者的に見られやすいが、実際には4割弱が自らの責任で死亡していることが分かる。逆に言えば、自転車乗員が安全運転を心がけていれば、自転車乗用中死者の4割近くを減らすことができると考えられる。相手当事者が第1当事者であったケースを相手の交通手段別に見ると、自動車運転者によって死亡させられた自転車乗員が674人と圧倒的に多く、全

体の58.1%を占めている。

年齢層別に見ると、死者本人が第1当事者である場合は65歳以上の高齢者が42.2%と最も高く、次いで16～24歳の38.5%、15歳以下の38.2%の順であり、特に高齢者の自転車乗員に対する交通安全教育の重要性がうかがわれる。

3-5 道路形状別事故類型別の特徴

事故発生場所の道路形状別及び事故類型別に自転車乗用中の死者数を見ると、道路形状別では、無信号交差点、一般単路、信号交差点の順で多く、事故類型別では出合頭事故が著しく多い（Table 4）。道路形状と事故類型の両面から見ると、無信号交差点での出合頭事故による死者が331人と最も多く、全体の28.5%を占めており、自転車事故の代表的類型であると言える。

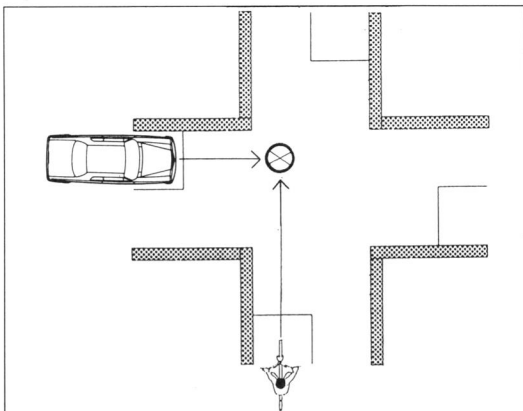


Fig. 5 左交差方向からの自動車との衝突
（自転車乗員140人死亡）

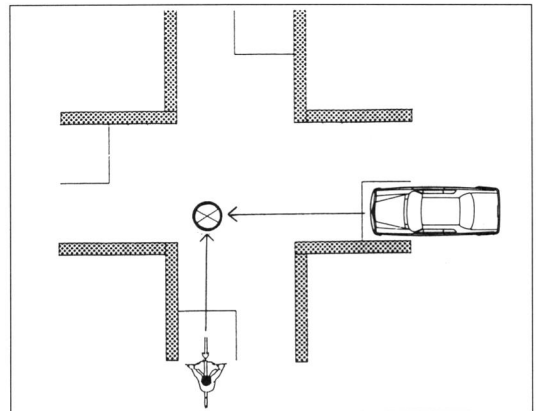


Fig. 6 右交差方向からの自動車との衝突
（自転車乗員101人死亡）

無信号交差点での出合頭事故による死者331人を、さらに進行方向別相手当事者別に見ると、直進の自転車と左交差点方向からの直進自動車との衝突 (Fig. 5) による死者が、140人と最も多い。Fig. 5の衝突パターン140ケースについて自転車、自動車双方の法令違反を見ると、自転車側は安全不確認 (32.1%)、一時不停止 (27.9%) が多く、自動車側は交差点安全進行義務違反 (25.9%)、最高速度違反 (23.6%) が多い (構成率は140ケースに対する割合)。

次に死者が多いのは、直進の自転車と右交差点方向からの直進自動車の衝突 (Fig. 6) によるものであり、101人の自転車乗員が死亡している。Fig. 6の衝突パターン101ケースについて、自転車、自動車それぞれの法令違反を見ると、自転車側は一時不停止が37.1%と突出して多く、自動車側は交差点安全進行義務違反が31.7%と最も多い。

以上のことから、無信号交差点では、直進中の自転車乗員が交差方向からの自動車と出合頭に衝突し

て死亡するケースが241人と圧倒的に多く、この形態の事故は、自転車側の一時不停止や安全不確認と、自動車側の自転車に対する注意不足が原因であることが分かる。

4. まとめ

本稿では、交通事故統計データの分析によって自転車乗用中の死亡事故の実態を明らかにした。自転車事故の特徴としては、子供と高齢者の死者が多く、最近では特に高齢者の死者の増加が顕著であること、自転車乗員の安全不確認や一時不停止による死者が多いこと、無信号交差点における出合頭事故による死者が全体の3割を占めていること等が挙げられる。また、今回の分析によって自転車乗用中の死者の4割が自らの過失によって死亡していることが判明し、自転車乗員に対する安全運転の働き掛けが重要であることが確認された。

第2部 自転車事故対策

1. はじめに

1-1 自転車乗用中の交通事故

平成3年中の自転車乗用中の交通事故による死者数は1,045人 (構成率9.4%)、負傷者数は114,127人 (14.1%) である。

1-2 自転車事故対策の背景

自転車乗用中の交通事故に関する上記の数字からしても、自転車事故対策は、交通警察活動において小さからぬ部分を占めてしかるべき状況にある。

道路交通法に自転車の通行の安全の確保に関する規定が整備されることとなったのは、昭和53年の道路交通法改正によるものであり、それ以来現在まで基本的に変っていない。

この改正は、自転車の保有台数の増加及びそれに伴う交通事故の多発にかんがみ、自転車を軽車両の一部として把握し、自転車の交通方法に関する規定も軽車両の交通方法に関する一部として構成することは合理的でなく、自転車の交通方法に関する理解を高めることの必要性が増大していることから、こ

れらの要請に応えたものである。

具体的には、自転車の定義を設けるほか、自転車の交通方法の特例について新たに節を設けて関係規定を整備すること (第2条第1項第11号の2、第3章第13節等)、自転車は自転車横断帯により道路を横断又は通行しなければならないこととし、自転車横断帯を通行している自転車の保護について規定を整備すること (第2条第1項第4号の2、第38条、第63条の6等)、歩道等を通行することができる自転車の大きさ等 (普通自転車の形式認定) を定め、歩道

Table 5 普通自転車とは

1	車体の大きさは次に掲げる幅を超えないこと。
イ	長さ 190cm
ロ	幅 60 cm
2	車体の構造は、次に掲げるものであること。
イ	側車を付していないこと。
ロ	一の運転者席以外の乗車装置 (幼児用座席を除く。) を備えていないこと。
ハ	制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
ニ	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こと。
	(道路交通法第63条の3、道路交通法施行規則第9条の2)

Table 6 自転車関係交通規制の状況

規制種別	年度別累計 延長 (km)	60年度 延長 (km)	61年度 延長 (km)	62年度 延長 (km)	63年度 延長 (km)	元年度 延長 (km)	2年度 延長 (km)
路側帯		4,354.5	4,373.3	4,382.4	4,381.4	4,316.0	4,184.7
駐停車禁止路側帯		4,531.6	4,507.4	4,487.9	4,429.1	4,441.6	4,435.4
自転車専用通行帯		542.9	477.8	386.2	348.5	339.1	325.5
普通自転車歩道通行可		39,094.4	41,980.9	43,764.9	46,123.7	46,977.8	48,771.7
自転車以外の車両及び歩行者 通行止 (自転車専用道路)		—	—	135.4	146.3	171.5	175.1

を通行する場合における自転車の通行方法について規定を整備すること（第63条の3、第63条の4等）、自転車の運転者は、制動装置又は反射器材を備えていない自転車を運転してはならないこと（第63条の9等）等がその内容である（Table 5）。

ところで、冒頭でも述べたとおり、自転車は、運転操作が比較的容易なことなどから、自動車と異なり、運転免許を取得することなく、誰でも運転することができることとされている。このことから、自動車運転者に対して交通事故対策を講じようとするに際して、運転免許の取消し、停止等の運転免許を通じてのコントロールという途が塞がれており、自動車運転者に対して交通事故対策を講じるのとは別異の工夫が必要とされることとなる。

また、自転車は、自動車に対しては弱者であるが、歩行者に対しては強者であり、この弱者であるとともに強者であるという点が非常に難しい問題である。

以下では、交通警察活動の中で、自転車事故対策として、これまでにいかなる施策が行われてきており、また現在行われているのかを概観し、その上で、今後いかなる施策を行っていく必要があるのかについて考察することとしたい。

2. 自転車事故対策

2-1 良好な自転車交通網の形成

1) 良好な自転車交通網の形成

都道府県公安委員会は、良好な自転車交通網を形成するため、主として次の交通規制を実施している（Table 6）。

- ・自転車の通行することのできる路側帯
- ・自転車専用通行帯
- ・自転車横断帯
- ・普通自転車歩道通行可
- ・普通自転車以外の車両及び歩行者通行止（自転車専用道路）

なお、普通自転車歩道通行可の規制の実施に当た

っては、歩道の幅員、歩行者の交通量等を勘案し、歩行者の通行の安全確保に十分配慮するとともに、自転車利用者に対し、歩道を通行する際には、歩行者の安全な通行を妨げないよう指導を行っている。

2) 放置物件の排除

自転車の通行の妨害となる放置物件については、日常の街頭活動及び春秋の交通安全運動等を通じてその取締り等に努めている。

2-2 自転車の安全の確保

1) 普通自転車の型式認定

昭和53年の道路交通法令の一部改正により、普通自転車の大きさ、構造等の基準及び自転車の制動装置等の構造、性能等の基準が定められたことから、普通自転車の型式認定基準を整備し、関係者への周知を図っている。

2) 使用過程自転車の点検・整備

警察庁においては、使用過程にある自転車について、制動装置、前照灯、反射器材等の整備不良及び乗り方、通行方法等の不適切による交通事故を防止するため、昭和54年10月に自転車安全整備制度を発足させ、自転車の点検、整備の励行による整備不良自転車の排除及び正しい乗り方等の普及による自転車の安全利用促進を図ってきたところである。

この制度は財団法人日本交通管理技術協会が、警察庁の認定した自転車安全整備技能検定事業を行い、これに合格して自転車安全整備士の資格を取得したものが、普通自転車の点検整備基準に基づき自転車の点検、整備を行い、同基準に適合した普通自転車の印として点検整備済のTSマークを添付し、併せてその機会を利用して、自転車の正しい乗り方等自転車の安全な利用方法について指導、助言を行うものである。平成4年1月1日現在、51,625人がその資格を取得している。

さらに、昭和57年4月1日からは、このTSマークに傷害及び賠償責任保険を付帯した。これは点検整備を受けた自転車に貼付されるTSマークに傷害及

Table 7 TSマーク保険の保険金額

	第1種 TSマーク	第2種 TSマーク
入院加療31日以上の見舞金	1万円	10万円
死亡・重度後遺障害	30万円	100万円
賠償金（限度額）	500万円	1000万円

び賠償責任保険が自動的に付帯するものであって、これによりTSマークの貼付された自転車に搭乗中、死亡又は重度後遺障害の事故を起こした場合には、傷害保険金（一律30万円）又は賠償責任保険（限度額500万円）が支払われることとなった。

さらに、昭和61年から自転車の搭乗中の事故によって、入院31日以上を傷害を被った場合についても、一律1万円の傷害保険金が支払われることとなった。

また、平成2年10月には、従来のTSマーク（青マーク）に加えて、入院加療31日以上を傷害を被った場合について一律10万円の傷害保険金、死亡又は重度後遺障害の事故を引き起こした場合について、一律100万円の傷害保険又は限度額1,000万円の賠償責任保険金を支払うこととする新TSマーク（赤マーク）を導入し、制度の充実を図った（Table 7）。

平成2年度中のTSマークの交付枚数は、約107万枚である（Fig. 7）。また、TSマーク保険の支払該当事故の発生件数は、平成3年中については、傷害保険の死亡又は重度後遺障害12件、同入院見舞金32件、賠償責任保険2件、合計で46件であった。

2-3 交通安全活動の推進

自転車利用者に対して、学校、関係団体との連携の下に講習会、自転車安全教室等の機会を利用して、自転車の安全な乗り方、自転車の正しい通行方法等について指導を行っている。

児童、生徒に対しては、学校を中心に交通安全教育が行われている。平成2年中に警察が主催し、あるいは警察官等を講師として派遣して実施した交通安全教育は、小学校においては約6万回で、参加人員は約911万人、中学校においては約1万2千回で、参加人員は約236万人に上っている（Fig. 8）。

高齢者に対しては、高齢者福祉機関等との連携により、多数が参加する各種行事の際に指導を行ったり、高齢者交通指導員の委嘱を行い、その積極的、自主的な指導活動の促進を図るなどしている。平成2年中に警察が主催し、あるいは警察官等を講師として実施した講習会等は、約14万8千回、約380万人の高齢者が参加した。

（財）日本交通管理技術協会では、平成2年度中に前



Fig. 7 TSマークおよびTSマーク保険



Fig. 8 自転車教室

述した自転車安全整備制度の広報用ポスター13万枚、同チラシ420万枚を作成し、各都道府県支所及び自転車商組合等に配付し、またTSマーク保険の広報用チラシ150万枚を作成し、安全整備店の協力を得て自転車利用者等に配布した。

また、自転車の点検整備の励行の促進を図るため、（財）日本交通管理技術協会、交通安全協会その他関係団体との連携の下に、チラシ、ポスター等の広報資料の配布、新聞、ラジオ、テレビ等の広報媒体の活用、街頭指導、各種交通安全教室や講習会等の機会を利用して、自転車の点検整備の必要性と自転車安全整備店における定期点検の励行について周知に努めている。

なお、自転車関係の広報に当たっては、道路交通法令の基準に適合した普通自転車の利用を呼び掛けることとしている。

3. これからの自転車事故対策

3-1 交通規制

自転車に関する交通規制については、周辺の住民の意見、要望を十分勘案するとともに、道路管理者等関係機関、団体と合会を開催するなど体制を強化し、具体的施策の推進を図る必要がある。

また、普通自転車歩道通行可の規制については、次善の策としての緊急避難的措置と位置付けるべきものであり、根本的には自転車は第3の交通手段と

して自転車専用のスペースをもっと設けることが必要であり、このことが緊急の課題となっているのではないか。

3-2 交通安全教育

自転車利用者に対する交通安全教育については、今後とも、一層の充実を図る必要がある。

具体的には、自転車の安全な乗り方、駐車方法に関する指導を強化するとともに、交通安全協会、学校等と協力して、講習会、自転車安全教室、自転車大会等を計画的に実施し、自転車利用者の交通マナーと安全マインドの高揚に努める必要がある。

特に、高齢者の自転車事故を防止するために、自転車の安全な乗り方についての街頭指導を強化するとともに、家族ぐるみ、地域ぐるみで高齢者自身が交通安全の意識を持ち、安全活動を身に付けることができるよう町内会、高齢者家族等に働きかける必要がある。

3-3 自転車安全整備制度

自転車安全整備制度について、一層の普及と充実を図っていく必要がある。

自転車事故について、「JAF MATE(社)日本自動車連盟会員誌」平成2年9月号に特集され、10月には同法人から小冊子が出版されるなど反響を呼んでいるところであるが、TSマークに対する潜在的需要も小さくないものと思われる。

警察としては、自転車の安全な利用を図るとともに、自転車事故の被害者の救済に資するため、自転車安全整備店において、自転車の定期点検整備を受け、TSマークを貼付するよう自転車安全教室等の機会や各種広報媒体を活用し、指導、広報に努める必要がある。また(財)日本交通管理技術協会、交通安全

協会、自転車商組合等との協力により、自転車の点検整備月間を設けるなど整備不良自転車一掃運動を計画的に実施するとともに、TSマークの普及を図る必要がある。TSマークの普及は、これまで交通安全教育の場に参加しなかった者をも新たに交通安全教育の場に引き込むという点で重要な意味をもちうるものである。

さらに、TSマークの普及のためには、自転車利用者がどの自転車販売店でもTSマークを貼付してもらうことができることが望ましく、自転車商組合等を通じて、資格未取得者に対しては自転車安全整備士資格を取得し、自転車安全整備店の登録をするよう、資格取得者に対しては積極的に自転車の点検、整備を実施してTSマークを貼付するよう働きかける必要がある。

4. 終わりに

以上、交通警察活動という観点から自転車事故対策の現状と今後の課題を述べさせていただいた。

交通事故防止のためには、自転車利用者自身が交通社会の一員であることを自覚し、交通事故対策に努めることが最も重要なことである。それをとりまく様々な公私の主体は、それを支えることができるのみである。

本文は、内容は稚拙で不十分であるが、自転車利用者の一人でも多くの人が、自分自身も交通社会の一員であり、自分自身が交通事故対策に努めなければならない主体であるという自覚をもつことに僅かでも役に立てば幸いである。

なお、本文における事実以外の記述は、筆者個人の意見です。ご了承ください。