

自転車の主な交通ルール

自転車(普通自転車)を利用する時に気をつけてほしい主な交通ルールを紹介

通行位置

原則として、歩道または路側帯と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない。車道では基本的に左側端に寄って通行しなければならない。
自転車の右側通行は逆走となる。

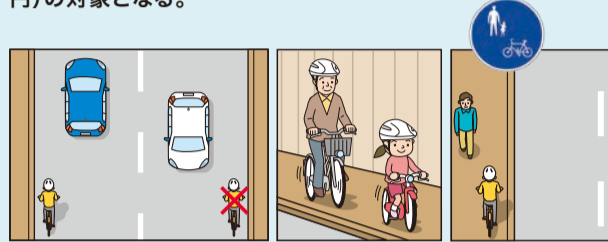
▶これらに違反すると、通行区分違反で反則金(6000円)の対象となる。

以下の場合には歩道を通行することができる。

- ①道路標識・道路標示で歩道を通行できるとされている時
- ②運転者が13歳未満もしくは70歳以上の時または一定の身体障がいがある時
- ③車道また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、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められる時

歩道を通行する時は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない。

▶これらに違反すると、歩道徐行等義務違反で反則金(3000円)の対象となる。

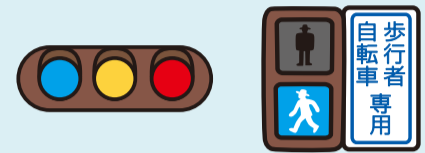


従う信号

車道を進行する時は「車両用信号」に従う。

「歩行者用信号」に「歩行者・自転車専用」の標示がある場合は、車道を進行する時であっても、歩行者用信号に従う。

横断歩道を進行する時は「歩行者用信号」に従う。



▶これらに違反すると、信号無視で反則金(6000円)の対象となる。

交差点の通行

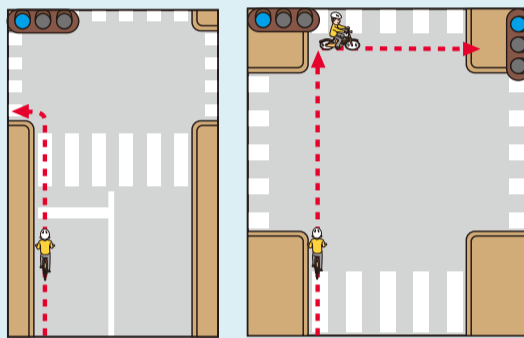
●左折

あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない。

●右折

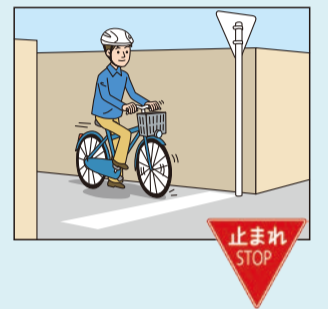
あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない(いわゆる二段階右折)。

▶これらに違反すると、交差点右左折方法違反で反則金(3000円)の対象となるほか、信号交差点で二段階右折をしなかった時には信号無視で反則金(6000円)の対象となる。



一時停止標識のある交差点では、停止線の直前(停止線がなければ交差点の直前)で一時停止しなければならない。

▶違反すると、指定場所一時不停止等で反則金(5000円)の対象となる。

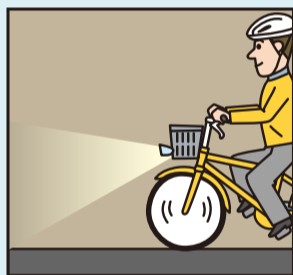


自分の身や他者の身を守る

夜間(日の入りから日の出まで)は、ライトをつけなければならない。

▶これに違反すると、無灯火で反則金(5000円)の対象となる。

運転者は乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。他人を自転車に乗せる時、児童や幼児が自転車を運転する時は、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。



刑事手続の対象となる重大な違反

●飲酒運転

酒酔い運転は5年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金が科される。

また、血中濃度が0.3mg/mlまたは呼気中濃度が0.15mg/l以上の時は、酒気帯び運転として、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金が科される。

●あおり運転

他の車両の通行を妨害する目的で、交通の危険を生じさせるおそれのある方法によって、急ブレーキや急な割り込み、幅寄せ、蛇行運転等を行うと、原則として、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金が科される。

●携帯電話・スマートフォン等の使用

携帯電話やスマートフォン等を使用して、実際に事故を起こしたり、歩行者の通行を妨害したりするなどして交通の危険を生じさせた時は、携帯電話使用等(交通の危険)として、1年以下の拘禁刑または30万円以下の罰金が科される。

また、手に保持して通話した時や、手に保持して画面を注視した時も、携帯電話使用等(保持)として、反則金(1万2000円)の対象となる。

Safety Info.

インフォメーション

「学生安全技術デザインコンペティション日本大会決勝」で東京都市大学大学院の学生チームが優勝

(公社)自動車技術会が主催する「学生安全技術デザインコンペティション(SSTDC: Student Safety Technology Design Competition)」は、大学や大学院の学生チームが、独自に考案した安全問題解決のための技術アイデアを発表し、その斬新さや発展性、実用性などを競う大会である。1月19日、産業技術総合研究所 臨海副都心センター(東京都江東区)で開催された「2025年度SSTDC日本大会決勝」には予選審査を勝ち抜いた4チームが出場。東京都市大学大学院「Team S」が優勝し、国土交通大臣賞を受賞した。

「Team S」は同大学院機械力学研究室(東京都世田谷区)に所属する学生6名で構成されるチームで、提案テーマは「シニアカーの脱輪時における転倒防止機構の提案」。チームリーダーの蟻田知希さんはシニア

カー(電動車いす)に着目した理由を次のように説明する。「高齢者が今後ますます増え、電動車いすの需要が高まっていくと思いました。そして、電動車いすの死亡事故について調べると、単独事故が多く、その原因が側溝や道路の段差での転倒です。また、クルマと違って、電動車いすの安全技術に関しては、まだまだ検討する余地があります。そこで、こうした電動車いすの転倒を防ぐ提案をすることにしました。」

「Team S」が考案したのは、電動車いすに取り付ける転倒防止機構。脱輪時にセンサーが転倒リスクを検知すると、通常時は格納されている転倒防止バーが垂直に射出されるという仕組みになっている。この機構の効果を実証するため、蟻田さんは模型による実験を行った。縮尺比5分の1のダミー人形と、スズキ(株)のシニア

カーの模型を製作。模型にダミー人形を乗せて転倒事故を再現し、転倒の抑制を確認した。

日本大会決勝でのプレゼンテーションでは、審査員の前で転倒防止機構が作動する様子を披露。「実験では何度も成功していましたが、本番では何が起こるかわかりません。『(転倒防止バーが)ちゃんと出てくれ』と祈っていました。人の命を守るための技術開発は、とてもやりがいがあります。こうした経験を活かして将来、モビリティの安全技術の研究や開発に携わりたいと思っています」と蟻田さんはいう。

「Team S」は日本代表として、5月にカナダ・トロントで開催されるSSTDC国際大会(主催:米国運輸省道路交通安全局)に出場する。



東京都市大学大学院「Team S」の皆さん
(後列左から)天野友紀さん、古郡直樹さん、伊澤晴さん
(前列左から)相澤俊宏さん、蟻田知希さん、加藤葵さん



実際と同じ挙動をするように、模型とダミー人形の重心位置、慣性モーメントなどは実物を再現



転倒リスクを検知すると射出される転倒防止バーがストッパーの役割を果たす