

自転車通勤導入に関する手引き



令和6年7月

自転車活用推進官民連携協議会

本手引きは、国土交通省の「自転車通勤導入に関する手引き」に関するWEBサイト (https://www.mlit.go.jp/road/bicycle_guidance.html) において、掲載しています。



目次

1 背景・目的.....	1
2 自転車通勤制度導入のメリット	2
2.1 事業者のメリット	2
(1) 経費の削減.....	2
(2) 生産性の向上.....	3
(3) イメージアップ.....	4
(4) 雇用の拡大.....	4
2.2 従業員のメリット	5
(1) 通勤時間の短縮.....	5
(2) 身体面の健康増進	6
(3) 精神面の健康増進	7
3 通勤などにおける自転車利用の動向.....	8
3.1 自転車通勤へのニーズの状況.....	8
3.2 利用する自転車の車種へのニーズの状況.....	10
3.3 自転車による事故の発生状況.....	11
3.4 企業・地方公共団体等における自転車通勤制度の状況.....	12
4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項.....	13
4.1 検討にあたって留意すべきポイント	13
4.2 検討すべき事項の全体像	13
4.3 検討すべき事項の解説.....	14
(1) 対象者	14
(2) 対象とする自転車	14
(3) 目的外使用の承認.....	18
(4) 通勤経路・距離.....	18
(5) 公共交通機関との乗り継ぎ	19
(6) 日によって異なる交通手段の利用.....	19
(7) 自転車通勤手当.....	20
(8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守	23
(9) 事故時の対応.....	26
(10) 自転車損害賠償責任保険等への加入	28
(11) ヘルメットの着用.....	32
(12) 駐輪場の確保と利用の徹底.....	36
(13) 更衣室・ロッカー・シャワールームなど.....	38
(14) 申請・承認手続き	39

4.4 補足事項①：自転車事故の責任.....	40
(1) 自転車事故には3つの責任がある.....	40
(2) 使用者責任が認められる場合.....	41
4.5 補足事項②：事故と労働災害.....	43
(1) 労働災害とは.....	43
(2) 通勤災害とは.....	43
(3) 通勤災害で認定されるケース・認定されないケース.....	44
5 制度運用上の関連様式のテンプレート.....	47
5.1 自転車通勤規程.....	47
5.2 自転車通勤許可申請書 兼 誓約書.....	50
6 参考.....	51
6.1 国による自転車通勤支援制度.....	51
6.2 地方公共団体などによる自転車通勤支援制度.....	53

1 背景・目的

自転車は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められています。

わが国では、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、平成 30 年 6 月に自転車活用推進計画が、令和 3 年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画が閣議決定されました。自転車活用推進計画では、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するための支援策の一つとして、「自転車通勤導入に関する手引き」を策定することが示されています。

この「自転車通勤導入に関する手引き」は、企業・団体などが過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように作成したものであり、その広報啓発により自転車通勤の促進を図るものです。

～本手引きのポイント～

本手引きは、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、すでにある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となるものです。

自転車通勤制度を導入することによるメリットや近年の自転車通勤へのニーズなどを踏まえ、事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入／実施における課題などに対応した制度設計を行えるものとなっています。

本手引きの第 4 章では、制度設計を行ううえで「検討すべき事項」を記載しています。また、第 5 章では第 4 章の内容に対応した「制度運用上の関連様式のテンプレート」を記載しており、そのまま「自転車通勤規程」および「自転車通勤許可申請書 兼 誓約書」としてご使用いただけるものとなっています。

2 自転車通勤制度導入のメリット

2.1 事業者のメリット

(1) 経費の削減

- 通勤手当や固定経費などの削減につながります

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が図られることで、社有車や駐車場の維持にかかる固定経費などの削減につながります。

トピック

- 自転車通勤推奨により、従業員一人当たりの通勤費削減額は年間約 5 万円
- さらに固定経費が年間 200～300 万円削減された事例も

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額*は平均で年間約 5 万円という結果が出ています。

また、ある事業者において、通勤のために借り上げていた駐車場代がかからなくなったことにより、年間で 200～300 万円もの固定経費が削減されたという事例もあります。

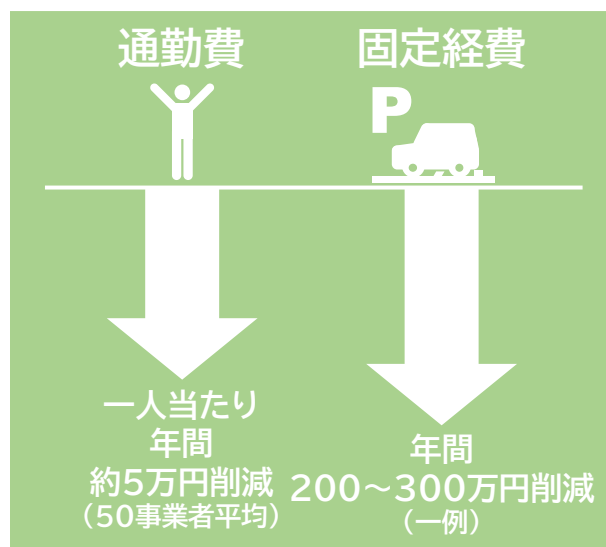


図 1 自転車通勤による経費削減効果の例

※通勤費削減額：通勤費削減効果があったと回答した 50 事業者の平均値を使用
【自転車通勤を推奨する事業者へのアンケート調査（国土交通省、令和 4 年度）より】

(2) 生産性の向上

○ 時間管理や集中力、対人関係、仕事の成果など、生産性の向上が期待されます

自転車に乗って気分良く通勤している従業員は、自転車通勤をしない従業員に比べ、心身ともに健康的であり、従業員の健康維持・増進に伴う生産性の向上が期待されます。

トピック

○自転車通勤によって、仕事の作業などの身体的な活動だけでなく、時間管理能力や集中力が向上し、労働生産性がアップ

3 か月間の自転車通勤による労働生産性の変化を WLQ-J^{*1} という手法によって調査した結果によると、労働生産性を示す指標である「身体活動^{*2}」、「時間管理^{*3}」、「集中力・対人関係^{*4}」、「仕事の成果^{*5}」のすべてにおいて、自転車通勤の実施後の数値が改善し、自転車通勤により労働生産性が向上することが明らかとなっています。

労働生産性の変化 [3ヶ月間の自転車通勤前後の比較]

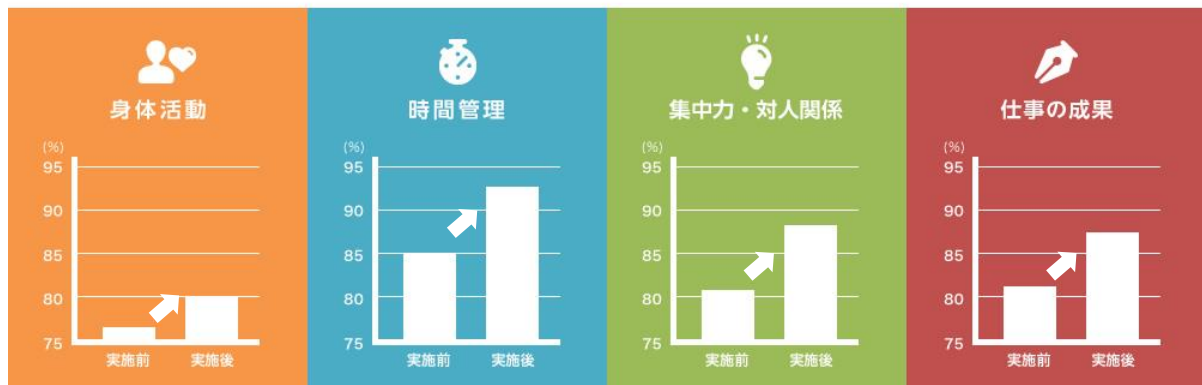


図 2 自転車通勤による労働生産性の変化 (n=20)

【出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ】

※1：SOMPO リスクマネジメント株式会社による労働生産性測定プログラムのこと

※2：業務に必要な動作や作業に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※3：勤務時間や始業時刻などの時間管理に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※4：集中力とは仕事への集中力に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

対人関係とはコミュニケーションに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※5：予定や期待通りに仕事の結果を出すことに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

(3) イメージアップ

○ 自転車通勤は事業者のイメージアップにつながります

事業者として自転車通勤の促進に取り組むことは、環境にやさしい、健康的といった事業者のイメージアップや社会的な評価につながります。

トピック

○自転車通勤企業としてのイメージアップがメディアなどへの露出拡大に寄与

花王株式会社 和歌山工場では、従業員の運動不足の解消や健康状態の改善などを図るため、自転車健康通勤プログラムを実施したところ、自転車通勤に積極的な企業としてイメージアップ、認知度が向上し、講演やメディアなどでの露出拡大につながっています。



図 3 第1回全国シクロサミット IN 和歌山での講演の様子

【出典：花王株式会社 和歌山工場】

(4) 雇用の拡大

○ 従業員の自転車通勤を認めることで雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながる

従業員の通勤手段として自転車通勤を認めることで、雇用の対象などの雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながることが期待されます。

トピック

○自転車通勤制度の導入により従業員の雇用拡大に一定の効果

自転車通勤制度を積極的に導入し、全国自転車安全利用モデル企業などに認定されている日本電子株式会社では、通勤に自転車利用を認めることで、特に近隣に住む住民の雇用確保において一定の効果을上げています。



図 4 自転車通勤の様子

【出典：日本電子株式会社】

2.2 従業員のメリット

(1) 通勤時間の短縮

○ 自転車は近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時性にも優れています

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

トピック

○ 自転車は約 500m から 5km 弱の距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短い

国土交通省の資料によれば、自転車は約 500m から 5km 弱の都市内移動において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

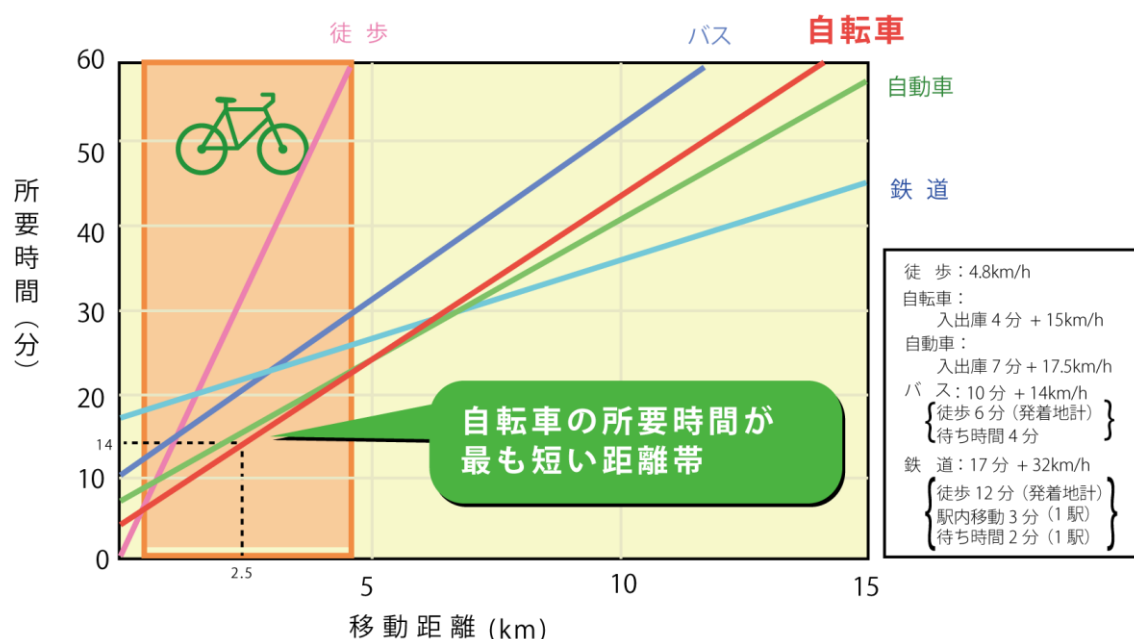


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・MATT 関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版
- ・東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・平成11年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

(2) 身体面の健康増進

- 自転車通勤は内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持・増進に役立ちます
- さらに、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減が期待されます

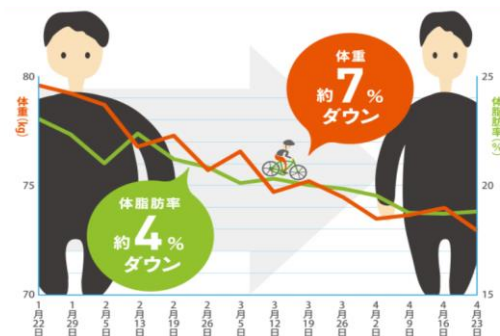
自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより筋力の維持・増強に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減につながります。

トピック

○自転車通勤の運動強度は安静時の6.8倍 3か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の6.8倍の運動強度*であるとされています。

3か月間の自転車通勤により、体重が7%減(約6kg減)、体脂肪率が4%減という調査結果もあります。



*運動強度を示す単位であるメッツ (METs) より

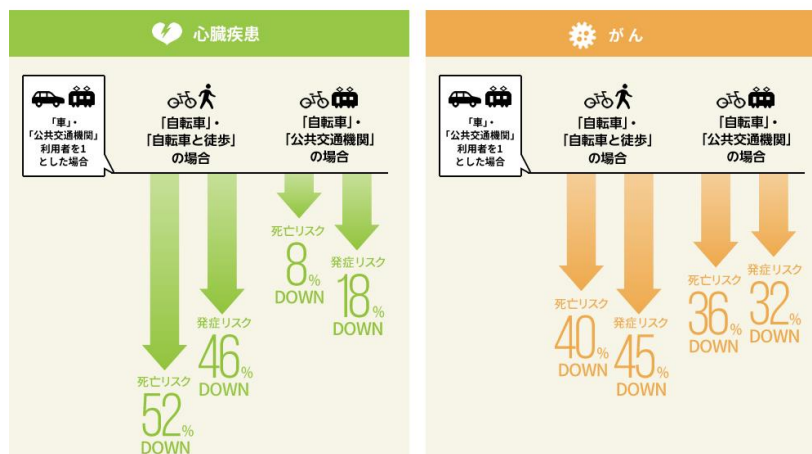
図 6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

【出典：株式会社シマノ】

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。

通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の
心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク



【出典：BMJ2017;357:j1456】

図 7 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

【出典 (図)：株式会社シマノ作成】

(3) 精神面の健康増進

○ 自転車通勤は気分・メンタルの向上につながります

自転車通勤は、徒歩やクルマでは得られない心地よさがあり、加えて適度な運動などによって、気分・メンタルの向上につながります。さらに、都市部においては、満員電車に揺られることなく快適に自転車で通勤することができることもメリットの一つです。

トピック

○ 自転車通勤で出勤時から帰宅後まで気分がイキイキ・リラックスした状態に

自転車通勤による気分の「安定度（リラックス）」と「活性度（イキイキ）」を2か月間調査した結果、自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上することが明らかになっています。

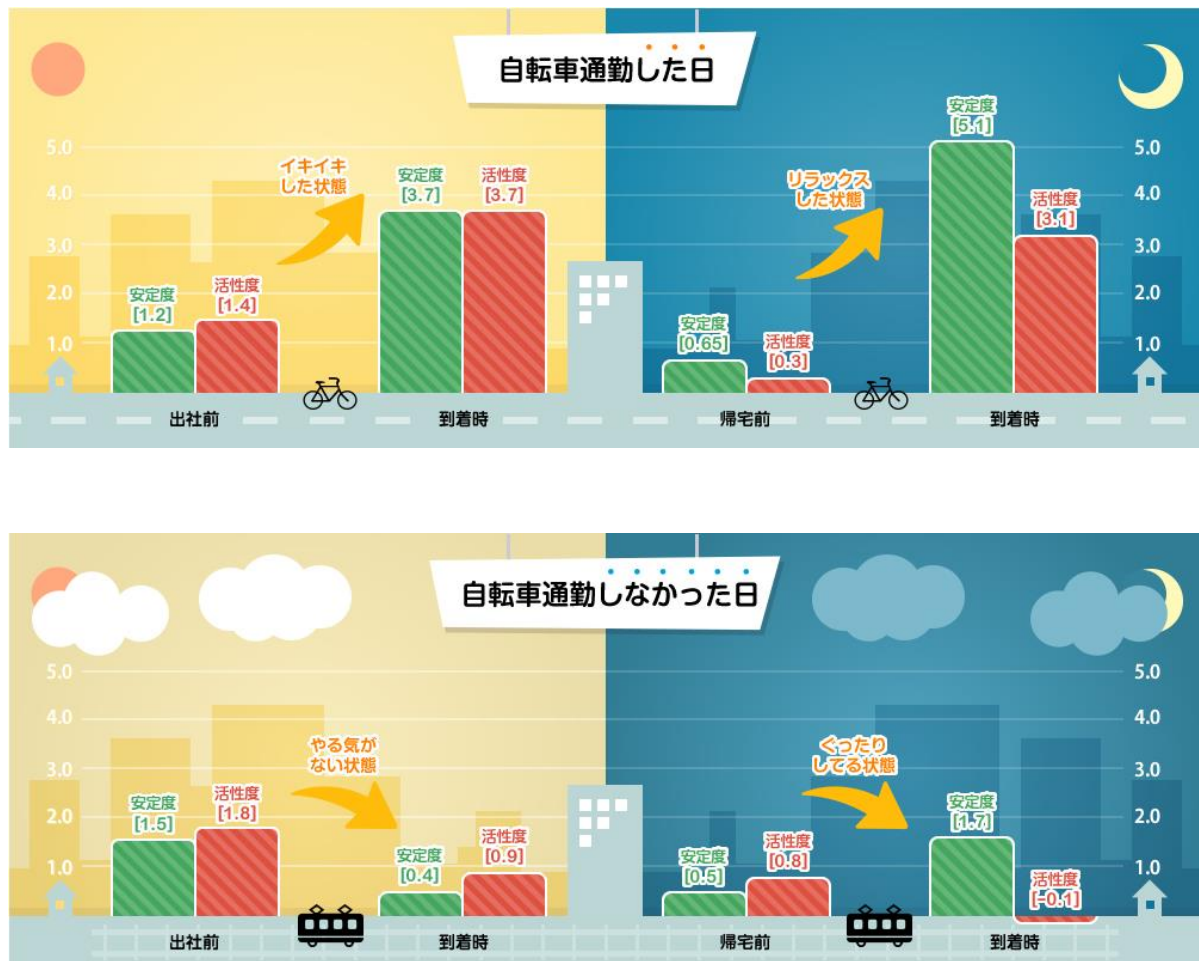


図 8 自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

【出典：株式会社シマノ】

3 通勤などにおける自転車利用の動向

3.1 自転車通勤へのニーズの状況

- 通勤目的における自転車のシェアは一定の割合で推移しています。
- 企業・地方公共団体、従業員の多くが自転車通勤に意義があると考えています。

全国の通勤目的における自転車の分担率（シェア）は、一定割合で推移しています。

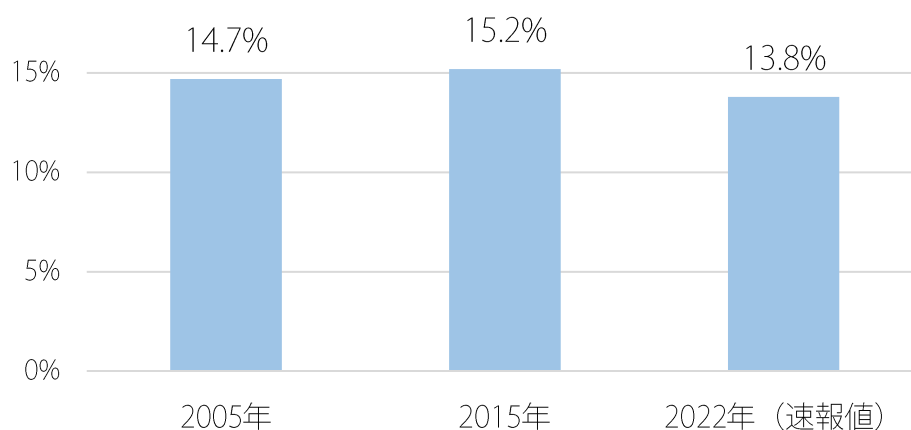


図 9 通勤目的の自転車分担率の推計値（全国、平日）

【出典：全国都市交通特性調査（国土交通省）】

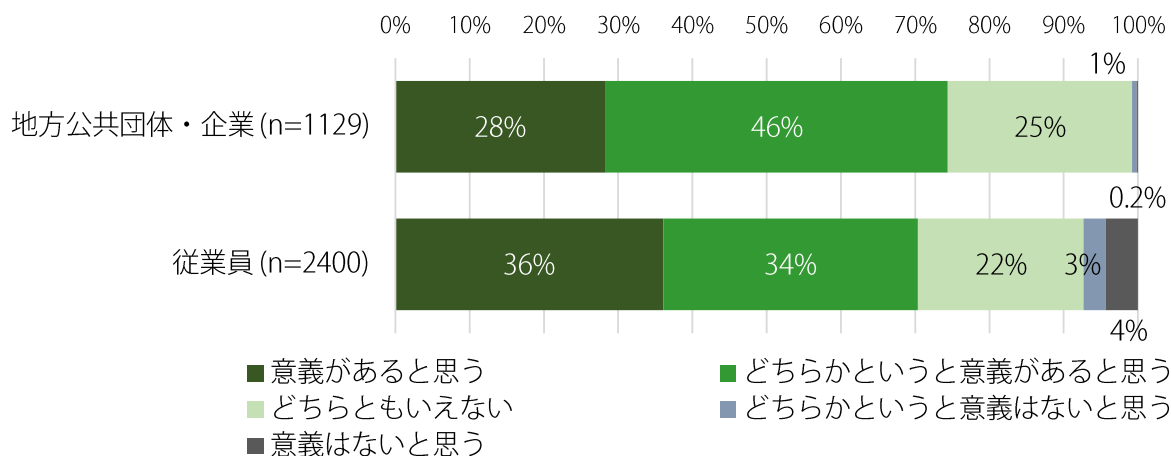


図 10 自転車通勤の社会的意義

【出典：企業・地方公共団体、従業員へのアンケート調査（国土交通省、令和4年度）】

こうしたニーズや社会情勢などを踏まえ、事業者においては少数の利用でも自転車通勤を導入しているケースや、自転車通勤を導入したことにより徐々に利用者が増えているケースも出てきています。

トピック

○自転車通勤制度の導入により、自転車通勤者が7年間で約8%増

花王株式会社和歌山工場では、既存の自転車通勤制度に加えて、2013年に自転車とクルマやバイクを併用して通勤できる「健康づくり通勤制度」を導入しました。その結果、2011年から7年間で自転車通勤者は7.7%増加（約200人）し、2013年から毎年徐々に自転車通勤者が増え続けています。

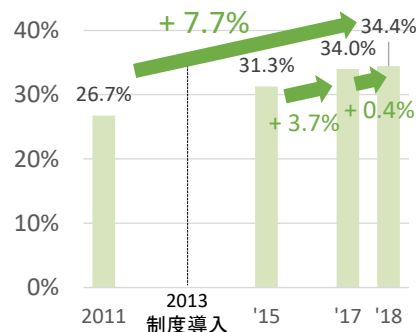


図 11 自転車通勤者数の推移

【出典：花王株式会社資料より作成】

トピック

○大手外資系IT企業の多くが自転車通勤を推奨

グーグルやヤフー、LINE、アマゾンウェブサービスジャパン、日本マイクロソフト、日本オラクルなど、大手外資系のIT企業の多くが自転車通勤を推奨しています。

表 1 自転車通勤を推奨する外資系IT企業

順位	企業名
14	ヤフー
15	LINE
20	グーグル
28	アマゾンウェブサービスジャパン (AWS)

【出典：日経 xTECH IT 業界就職人気ランキング 2024】

3.2 利用する自転車の車種へのニーズの状況

- ママチャリなどのシティサイクルだけでなく、スポーツバイクや電動アシスト自転車など、車種へのニーズが多様化しています

近年ではクロスバイクやロードバイクといった「スポーツバイク」や「電動アシスト自転車」などの販売台数は増加傾向にあり、利用される自転車の車種が多様化しています。

「スポーツバイク」ではより快適に長距離を走ることができ、「電動アシスト自転車」では誰でも坂道を楽に走ることができるなど、自転車の車種が多様化したことにより、従来の自転車では利用が困難だった地域でも、自転車の利用可能性が広がっています。

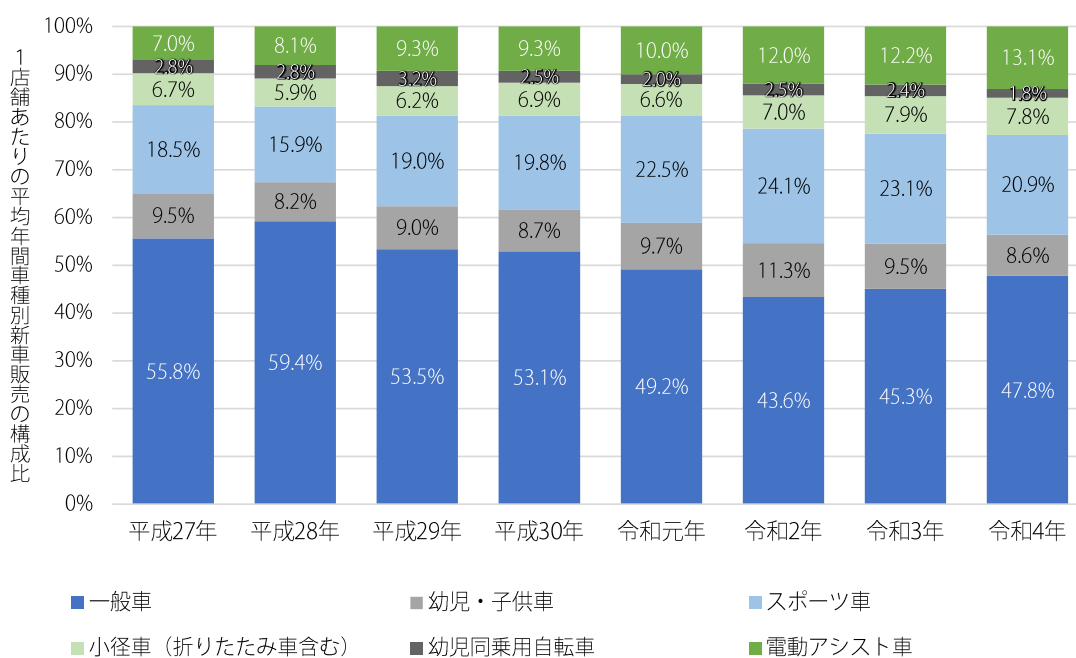


図 12 1店舗あたりの平均年間車種別新車販売の構成比

【出典：(一財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査より作成】

3.3 自転車による事故の発生状況

○ 事故死者数はクルマの約3分の1

事業者にとって自転車通勤制度の導入によるリスクの一つが事故の発生ですが、自転車乗用中の事故がとりわけ多いということはありません。

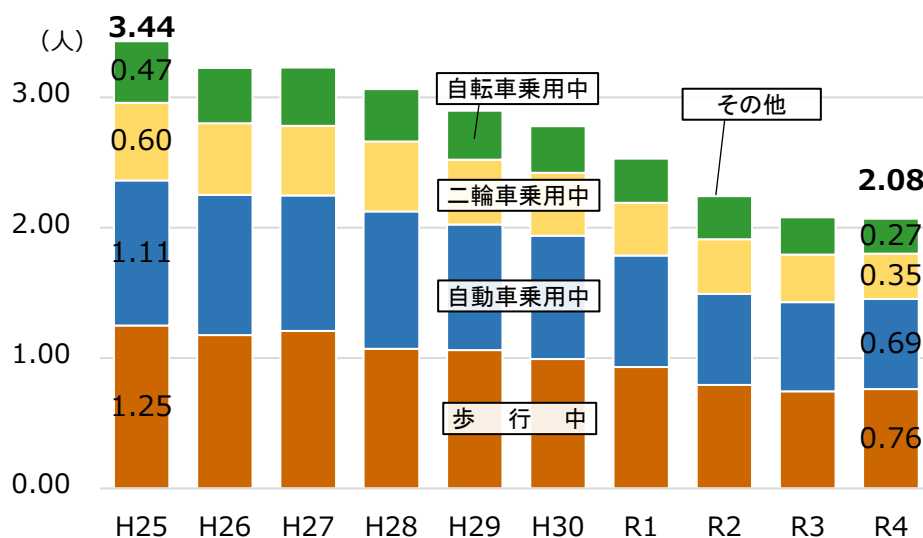


図 13 人口 10 万人当たり状態別死者数の推移（平成 25 年～令和 4 年）

【出典：警察庁】

3.4 企業・地方公共団体等における自転車通勤制度の状況

○ 自転車通勤制度（規則・規程）が未整備であることによる問題や課題が発生しています

全国の企業や地方公共団体等を対象としたアンケート調査（令和4年度国土交通省実施）では、多くの団体で自転車通勤は認められているものの、「自転車通勤に関する規則や規程の導入は未検討」が多い状況です。また、規則や規程といった自転車通勤に関する制度がないことにより、従業員の自転車通勤の実施状況の把握や交通事故に備えた対策が不十分といった問題や課題が発生していると回答しています。

自転車通勤実施者の状況として、勤務先に未申請のままの人が1割、また自転車損害賠償責任保険等に未加入のままの人が4割もいる状況です。

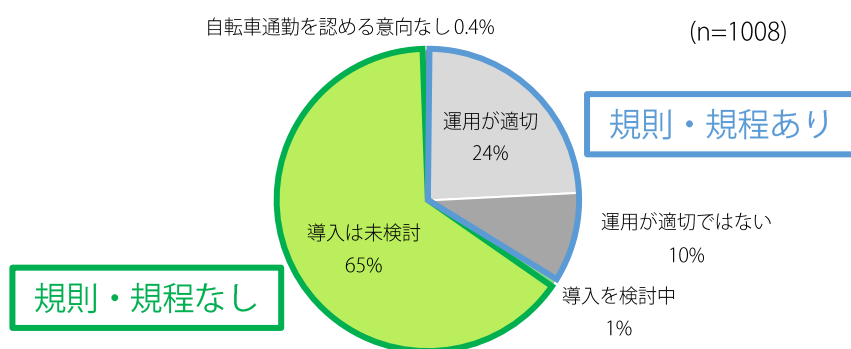


図 14 自転車通勤制度導入状況（自転車通勤に関する規則・規程の有無）

【出典：企業・地方公共団体へのアンケート調査（国土交通省、令和4年度）】

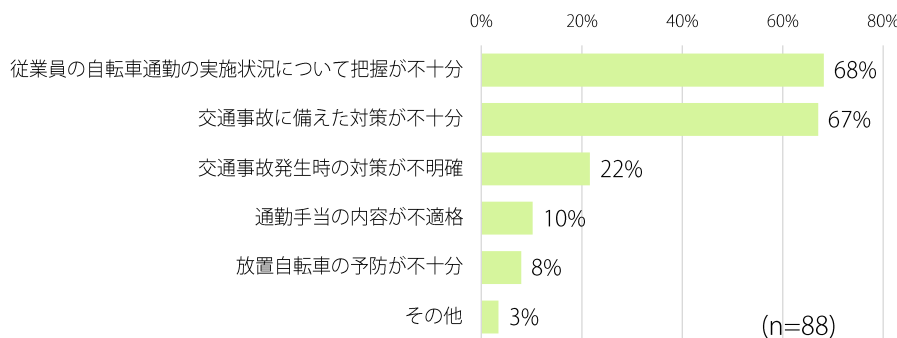


図 15 規則規定がないことにより発生している問題・課題

【出典：企業・地方公共団体へのアンケート調査（国土交通省、令和4年度）】

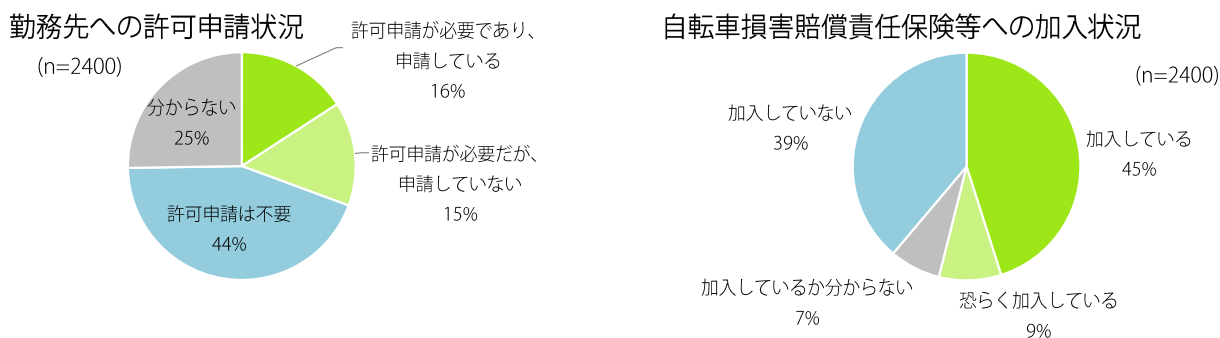


図 16 自転車通勤している従業員の実態

【出典：従業員へのアンケート調査（国土交通省、令和4年度）】

4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

4章では、これから自転車通勤制度を導入する事業者や、制度の見直しを行う事業者のために、その制度設計において検討すべき事項をまとめています。

4.1 検討にあたって留意すべきポイント

検討にあたって留意すべきポイントは次のとおりです。

- (1) 日によって通勤経路や交通手段などが異なることを認める制度設計
- (2) (1) による事故時の責任や労災認定の明確化と生じるリスクへの対応
- (3) (1) を考慮した自転車通勤手当の設定
- (4) 自転車通勤にあたって必要な施設の整備（駐輪場など）

4.2 検討すべき事項の全体像

自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項の全体像は、次のとおりです。

- (1) 対象者
- (2) 対象とする自転車
- (3) 目的外使用の承認
- (4) 通勤経路・距離
- (5) 公共交通機関との乗り継ぎ
- (6) 日によって異なる交通手段の利用
- (7) 自転車通勤手当
- (8) 安全教育・指導とルール・マナーの遵守
- (9) 事故時の対応
- (10) 自転車損害賠償責任保険等への加入
- (11) ヘルメットの着用
- (12) 駐輪場の確保と利用の徹底
- (13) 更衣室・シャワー・ロッカールームなど
- (14) 申請・承認手続き

4.3 検討すべき事項の解説

(1) 対象者

- 自転車通勤の対象者を定めるにあたり、健康状態を考慮することが重要です

自転車通勤による事故やトラブルを防ぐためには、自転車通勤の対象者を定めるにあたり、従業員の健康状態などを考慮することが重要です。

規定例

(利用者)

自転車通勤は、原則として、自転車を運転することができる健康状態にある従業員に限り認める。

(2) 対象とする自転車

- 従業員が安全に通勤できるよう、使用する自転車の安全基準を定めることが重要です

安全な自転車通勤を促進するためには、従業員が通勤に使用する自転車の安全基準を定めることが重要です。

- 自転車の安全に係わる装備は法律に準拠し、正しく装着されていること
- 定期的な点検・整備を行っている など

定めた安全基準を適切に運用していくためには、定期的な従業員への周知や、自転車安全整備士が点検確認した自転車であることを示すTSマーク^{*1}の取得義務づけなど、年1回の販売店による点検・整備が望まれます。

また、盗難の防止や盗まれた場合の被害回復の観点から、自転車利用者に対し、都道府県公安委員会が指定する団体での防犯登録が義務付けられています。

規定例

(対象とする自転車)

通勤に使用する自転車は、以下に適合するものとする。

- 1 自転車の安全に係わる装備は法律に準拠し、正しく装着されている自転車とする。
- 2 定期的に正しく整備・点検された自転車とする。
- 3 防犯登録された自転車とする。

※TSマークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車（道路交通法第63条の3）に付与される証明書であり、電動アシスト自転車も対象となる。

トピック

○「安全に整備された車両」であることが許可条件である事例

ブリヂストンサイクル株式会社（本社：埼玉県上尾市）では、自転車通勤を許可する条件の1つとして、「通勤自転車として相応しく、安全かつ整備されている車両であること」を定め、通勤規定の中で整備のチェック項目を示しています。

（通勤許可）

従業員が通勤自動車及び自転車（自転車の場合は最寄りの公共交通機関までの移動も含む）で通勤する場合は、次の条件を満し、かつ会社の許可を得なければならない。

- (1) 最低次の自転車損害保険に加入していること。
ア. 賠償責任補償（1事故につき）5,000万円以上
- (2) 通勤自転車として相応しく、安全かつ整備されている車両であること。
（別表1参照）
- (3) 通勤自転車の車種を問わず、必ず自転車用ヘルメットを着用すること。

項目	内 容
フレーム、前ホーク	●曲がり、ヒビ割れ ●ヘッド・ハンガの回転・ガタ
ハンドル	●ハンドルポストの挿入深さ ●取付・固定
サドル	●ポストの挿入深さ ●固定
ブレーキ	●レバーの引き代、ブレーキの効き ●各部の固定 ●ブレーキブロック・ライニングの摩耗 ●ワイヤの錆・ほつれ ●専用グリスの補充（ローラーブレーキのみ）
ギヤクランク	●クランク・ギヤ板の変形・ヒビ割れ ●ナットの締付・固定
ペダル	●回転の具合・ガタ ●軸の曲がり ●締付・固定
チェーン	●チェーンの張り・たるみ ●油切れ ●チェーンの外れ
ベルト	●ベルトの張り・たるみ ●歯欠け・摩耗
フリーホイール	●回転の具合
ディレーラ	●ギヤチェンジ（シフトチェンジ）の具合 ●チェーンの外れ ●ディレーラの曲がり ●ワイヤの錆・ほつれ
ハブ	●ナットの締付・固定 ●玉押しガタ ●クイックレバーの動き・締め具合
タイヤ	●空気圧 ●キズ・摩耗
リム	●変形・振れ ●摩耗（アルミリム）
スポーク	●ゆるみ・折れ ●外れ
バル、プザー	●取付・固定 ●鳴り具合
リアクター、テールランプ	●取付・固定 ●汚れ・割れ ●点灯、点滅（テールランプ）
ダイナモ、ランプ	●ダイナモの取付・固定 ●点灯・照射位置
鍵	●取付・固定 ●施錠・開錠の作動・機能

※自転車整備の資格を有する技士もしくは自転車店にて点検、整備を依頼した自転車とする。

図 17 自転車通勤規定の別表（一部抜粋）

【出典：ブリヂストンサイクル株式会社資料】

トピック

○通信販売で購入される自転車の安全性

店舗で販売されている自転車は、販売店において有資格者などにより組み立てられ、検査及び整備が行われています。しかし、通信販売で購入できる自転車の中には、組み立てが必要な状態のまま届けられ、利用者が別途、組み立て、検査及び整備の手配をしなければならないものもあります。専門知識を持たない利用者が自ら組み立て、不完全な整備状態で使用されることにより、事故につながるおそれがあります。

また、昨今利用が増加している電動アシスト自転車については、道路交通法施行規則では、搭乗者がペダルをこがないと走行しない構造であること、アシスト比率は人の力：電動力が最大で1：2であること、24km/hまでアシストしそれを超えるとアシスト機能を停止することなどが定められています。しかしながら、通信販売で購入できる電動アシスト自転車には、アシスト比率が道路交通法の基準に適合しない車両があったことを独立行政法人国民生活センターが公表しています。そのような中、2022年に基準に適合しない車両で歩道走行中、他の自転車に衝突して乗車していた男性にけがをさせる交通事故が発生し、当該車両の運転者が有罪判決を受けています。

自転車通勤に利用する自転車を通販売で購入する際には、以下のような点に注意することが必要です。

(通信販売で自転車を購入する場合の注意点)

- 組み立てが必要な状態で届く通信販売の自転車の組み立てには、自転車についての正確な知識が必要です。不適切に組み立てられた自転車に乗ると事故の危険もあります。購入する際には、どのような組み立てが必要かを確認しましょう。また、購入後、組み立て方法について不明な点があれば販売事業者を確認しましょう。
- 通信販売で自転車を購入する際には、購入後の点検整備や修理サービスの内容についても確認しましょう。
- 通信販売で購入した自転車であっても防犯登録の義務はありますので、必ず登録しましょう。
- 道路交通法の基準に適合していない、またはその可能性がある電動アシスト自転車をお持ちの方は、道路の通行を控え、購入先・製造元等に対応を確認しましょう。
- 購入の際は、今回のテスト結果を参考にするほか、型式認定のTSマークやBAAマークを目安にしましょう。
- 購入後にアシスト機能を停止する速度を変更できることや、スロットル操作で走行してしまう仕様から電動アシスト自転車に仕様変更できることをうたった商品は、道路交通法の基準に適合していない可能性があるため、購入前に事業者にお問い合わせするなどして慎重に確認しましょう。

【出典：独立行政法人国民生活センター資料】

■自転車の安全に係わる法定装備

(前照灯)

道路交通法第52条第1項、道路交通法施行令第18条第1項第5号、(例示)東京都道路交通規則第9条第1号で定める前照灯＝夜間又は暗所等において、光の色は白色か淡い黄色で10mの前方の交通上の障害物が視認できる光度を有するもの。

(反射板)

道路交通法第63条の9第2項、道路交通規則第9条の4＝後方100mから道路運送車両法の保安基準第32条第1項に定める基準に適合するヘッドライトで照らしてそのクルマの運転者が反射光を認識できる性能を持ち、その反射光の色は赤か橙色の反射板とする。

(尾灯)

道路交通法第52条第1項道路交通法施行令第18条第1項第5号、(例示)東京都道路交通規則第9条第1項第2号＝赤色で夜間、後方100mの距離から点灯を確認できる光度を有する尾灯。ただし、法定の基準の反射板を備えているときは尾灯をつけなくても良い。

(警音器 (ベル等))

道路交通法第71条第6号、(例示)東京都道路交通規則第8条第9号＝警音器の整備されていない自転車を運転しないこと。

(ブレーキ)

道路交通法第63条の9第1項、道路交通法施行規則第9条の3＝前輪と後輪を制動し、路面が平らな舗装路面を時速10kmで走行している時にブレーキをかけてから3m以内にスムーズに止まれる性能を持ったブレーキ。

【出典：電子政府の総合窓口 道路交通法施行規則より】

■防犯登録の義務付け

【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】

(自転車等の利用者の責務)

第12条 第3項 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

【出典：電子政府の総合窓口 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より】

(3) 目的外使用の承認

○ 可能な限り柔軟な移動ができるよう目的外使用の承認が必要です

ひとえに自転車通勤といっても、用務場所への直行直帰や自転車通勤途中の立ち寄りなども想定され、目的外使用の厳密な線引きが難しいことから、可能な限り柔軟な移動ができるよう目的外使用の承認が必要です。

ただし、移動目的に応じて、自転車事故の「責任の所在」や「労働災害の認定」の取り扱いが異なるため、従業員・事業者とも対人・対物への損害賠償を補償する保険に加入するなどの対策が必要です。

→「自転車事故の責任」は p.40、「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.44、「自転車損害賠償責任保険等への加入」は p.28 を参照してください。

規定例

(目的外使用の承認)

用務場所への直行直帰や私事目的での立寄りについては●km未満の場合のみ認めるものとする。

(4) 通勤経路・距離

○ 自転車通勤を認める距離を明確にする必要があります。また、従業員の自転車通勤経路や距離を把握しておくことが重要です

極端に短い距離や長い距離で自転車通勤の申請がされる場合も考えられることから、事業者として認める自転車通勤距離を明確にする必要があります。

また、事業者は、以下の理由から、従業員の自転車通勤経路や距離を把握しておくことが重要です。

- 自転車通勤経路や距離の合理性の確認
- 自転車通勤距離に応じた通勤手当を支給する場合の通勤距離の確認
- 万が一、災害が発生した場合における従業員の安否確認 など

→「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.44 を参照してください。

規定例

(通勤経路)

住居から勤務地までの通勤経路は、合理的な経路をとるものとし、事業者の承認を得るものとする。また、通勤規制等の合理的な理由による、他の経路への迂回を認めることとする。

(通勤距離)

自転車通勤距離が●km以上●km未満の場合に、当該区間での自転車通勤を認めるものとする。

(5) 公共交通機関との乗り継ぎ

○ 自転車と公共交通機関との乗り継ぎを認めることも必要です

自転車通勤には公共交通を乗り継ぐケースとそうでないケースがあり、これらを踏まえて制度設計を行うことが必要です。

- 乗り継ぐケース : 自宅から最寄り駅や、最寄り駅から事業所まで自転車で通勤
- 乗り継がないケース : 自宅から事業所まで自転車で通勤

規定例

(公共交通機関との乗り継ぎ)

従業員は自宅から勤務地までの合理的な経路上において、公共交通機関がある区間について、自転車と公共交通機関を乗り継げるものとする。

(6) 日によって異なる交通手段の利用

○ 日によって交通手段の変更を認めることも重要です

晴れの日には自転車、雨の日には公共交通といったように、日によって交通手段が異なる場合も考えられます。普段利用していない交通手段でも、「合理的な交通手段（電車やバスなどの公共の交通機関、自動車、自転車、二輪車、徒歩）」であれば労働災害（通勤災害）が認められることから、日によって交通手段の変更を認めることも重要です。

→ 「通勤災害で認定されるケース・認定されないケース」は p.44 を参照してください。

規定例

(日によって異なる交通手段の利用)

通勤時の交通事情や天候などの状況に応じて、自転車通勤をする者が自転車以外の合理的な交通手段（電車やバスなどの公共の交通機関、自動車、二輪車、徒歩）によって通勤することも認めるものとする。

トピック

○日によって異なる交通手段の利用をルール化

コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社（本社：東京都港区）では、自転車による通勤（手当支給）を認めている他、普段は公共交通機関を通勤手段としている社員についても、交通事情や天候等の理由により、日によって自転車通勤を選択することを可能としています。

【出典：コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社資料】