



自転車社会の環境改善を目指して No.39

## 自転車通勤で会社は強くできるか!!

### ①「自転車通勤推進の意義」

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 松浦 是

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>



今日の自転車を取り巻く環境においては、会社として自転車通勤を禁止することはあっても、推進することは難しいと考えるのも当然です。しかし、最近の健康志向や環境志向などの高まりにより、通勤に自転車を利用することが見直されて来ています。そこで今回から4回にわたり会社として自転車通勤を推進して行くための取り組みのポイントについて紹介させていただきます。

#### 社員の健康増進

国民健康保険や企業などが加盟している各種健康保険組合などに対して、2008年4月からメタボリックシンドローム(内臓脂肪症候群)に着目した生活習慣病予防のためのメタボ健診・保健指導の実施が義務付けられました。生活習慣の改善は、タバコも含めてお酒のような嗜好品や脂質の多い食べ物などを控える食生活と日常的に持続できる運動を行うことによって実現します。

日々の忙しい中で日常的に運動を続けることは、もなかなか難しいものです。そのような中で自転車を利用した運動は、あまり大きな負担を感じずに大きな運動効果が得られることから、メタボ対策に有効な運動です。

日常的に自転車を利用するには、

通勤に自転車を利用することが最も効果的です。自転車通勤は移動手段としての目的が明確であることに加えて、会社からの支援によって自転車通勤の継続し易い環境が整えられれば、自転車通勤が健康経営を実践するツールとして取り組めるでしょう。この先の少子高齢化による労働者人口の減少や定年延長などによって社員の高齢化が更に進みます。普段からの社員の健康管理は、会社としてより一層重要な取り組み課題となってくることに疑いありません。

#### BCP 対策としての自転車通勤

BCP(事業継続計画)の対策の一つとして自転車通勤は大きな意味を持っています。地震などの大規模災害の発生により、交通機関に大きな影響が出て通勤困難な状況に陥ることは、阪神淡路大震災や東日本大震災などの経験からも容易に想像がつかれます。

大規模災害が発生すると公共交通機関の発達した都市部ほど大きな影響を受けます。多くの社員が通勤できなくなると企業活動が停滞し、復旧が長引けば、企業の業績にも悪影響が出てくるばかりでなく、当該事業所の事業継続までもが危ぶまれる

可能性があります。そのとき、復旧に携わらなければならない社員が確保できるのと出来ないのでは、大きな差となって現れるでしょう。

公共交通機関の代替としてクルマを利用する事も考えられます。しかし、クルマの利用が集中すると交通渋滞を招き、緊急時に必要となる物資の輸送や緊急車両の交通の妨げとなり、クルマの利用は平常時以上に控えるべきと考えます。それに対して自転車通勤は、道路が走行不能な状態にまで至っていないければ、普段とあまり変わりなく出勤・帰宅することが可能でしょう。

BCPを策定している企業は多々あると思います。その計画の中に自転車通勤を従業員の確保を目的として位置づけ、計画の策定を行って頂ければと考えます。また、会社内で重要なポストにおられる方ほど、会社まで自転車で通勤が可能な場所に住むこともBCP上は求められるでしょう。

#### CSR 活動としての自転車利用

CSR活動(企業の社会的責任)の一環として環境対策をテーマとした取り組みを行っている企業は多数あります。生産工程や出来上がった製品の省電力化・低炭素化などの取り

組みは、生産の効率化や製品の差別化につながることも多く、この取り組みを積極的に広報活動に利用しているケースは珍しいことではありません。

業務用の車両としてハイブリッド車などの低燃費車を利用することや、最近では業務に自転車を用いて企業のイメージアップや省エネルギーによるコスト削減に取り組んでいる企業も多く見受けられます。

これらのCSR活動を兼ねて自転車通勤を推奨する取り組みは、CO<sub>2</sub>の排出削減や交通渋滞の緩和といった環境対策に加え、社員の健康増進にも繋がります。その結果として医療費の抑制にもなることは明らかでしょう。そればかりか自転車の安全教育を積極的に進めることによって、自転車通勤者の交通ルール遵守が地域社会の模範となれば、更なる社会貢献に繋がると云えるでしょう。

自転車を業務や通勤に積極的に利用することは、直接的にも間接的にも社会貢献に繋がります、会社のイメ

ジアップにもなると考えて取り組めるものです。しかし、注意しなければならないのは、通勤にしても業務にしても自転車を利用する社員が常に交通ルールを遵守することです。もし、交通違反を繰り返すようなことがあれば、会社のイメージダウンにも繋がり兼ねず、自転車の安全教育と安全対策の取り組みは大変重要です。

### 社員のワーク・ライフ・バランスの向上

自転車で走ることは非常に爽快です。心身共にリフレッシュできるのを実感できる方も多くおられるでしょう。日常的に自転車通勤を続けていると生活にリズムが出てきます。多くの場合、仕事への集中力が高まることや夜も適度な疲れが作用して熟睡できるようになることなどから、心身共に良い状態が維持されることが期待できます。

帰宅途中に好みのスポットに立寄って、いろいろな場所に気軽に寄り道ができるのも自転車ならではの

ものです。好みのスイーツを買って帰ったりしても、その分運動をしていますので気兼ねなく楽しむことが出来るでしょう。また、時には夕焼けを眺めながら帰宅するのも大変気分の良いものです。

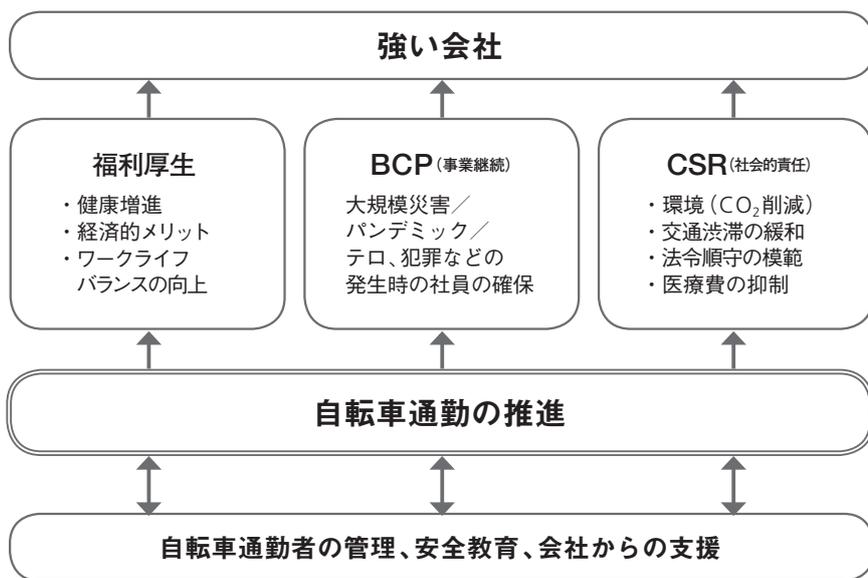
これらのように自転車通勤を通じて心と体の健康が保て、仕事への意欲向上にも繋がります、社員にとっても会社にとっても大きなプラスの作用が生まれて来ることが大いに期待できます。

### 自転車通勤の経済的メリット

自転車通勤はクルマを利用した場合のガソリン代や公共交通機関を利用した場合の交通費が掛りません。大変に経済的な移動手段と云えます。

例えば、クルマで片道10Kmの道のりを一ヶ月通勤すると400Km（一ヶ月20日として）走ることになります。仮に10Km/Lの燃費とするとガソリンを40L消費することになりますので、140円/Lだと5,600円/月のガソリン代という直接的な費用が発生します。また、公共交通機関を利用した場合でも通勤ルートに応じた交通費が発生するのに対して自転車通勤の場合は直接的な費用は発生しません。

自転車通勤で発生する費用としては、自転車保険などへの加入費用、駐輪場を使用する場合の駐輪場代、自転車のメンテナンス費用などがあります。全く費用が発生しないというものではありませんが、クルマや公共交通機関の利用に比べて経済的なメリットは非常に大きいと云えるでしょう。 (次号に続く) PP



#### 「自転車検定」を始めました

インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ (<http://www.cyclists.jp/>) からどうぞ。



自転車社会の環境改善を目指して No.40

## 自転車通勤で会社は強くできるか!!

### ②「自転車通勤の推進と管理」



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 松浦 是

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>

#### 自転車通勤規程の整備

会社として自転車通勤を推進して行くには、「自転車通勤規程」の整備や「自転車通勤安全管理者」の任命による自転車通勤者の管理を行うことが重要です。

自転車通勤規程には、

- ①自転車通勤を推進する目的
- ②自転車通勤を希望する社員からの届出と許可の手続き
- ③利用者の主な通勤ルートの届出
- ④事業所単位で自転車通勤安全管理者の設置
- ⑤安全運転教育の定期的な実施
- ⑥違反行為に対する対処
- ⑦通勤交通費の取り扱いの明記
- ⑧通勤事故に対する個人の責任などを定めることが望まれます。

規程は、あくまでも規制するものではなく、推進するために必要なルールと位置付けて取り組むことが重要です。

#### 届出と許可

自転車通勤を希望する社員は総務部長宛に自転車通勤申請書で届出を行います。また、通勤経路の変更などで申請内容に変更が生じた場合や自転車通勤を中止する場合なども同様に届出を行います。

社員数が多く自転車通勤者も多い会社では、ワークフローシステムな

#### 自転車通勤規程の例

##### 第1条(目的)

この規程は、会社が自転車通勤を推進することによって、①社員の健康増進、ワーク・ライフ・バランスの向上、②災害発生時の移動手段の確保(BCP対策)、③CSR活動の促進を図ることなどを目的として、自転車通勤に関して定めるものである。

##### 第2条(届出と許可)

自転車通勤を希望する社員は、所定の申請書を総務部長に届出し許可を得なければならない。  
2. 届出には必要に応じて駐輪場を確保している証を添付することとする(注意:会社が駐輪場を確保している場合はこの項は不要)。  
3. 届出には通常使用する通勤ルートを記載しなければならない。  
4. 自転車通勤者は視力や聴力などの身体的機能に支障のない者でなければならない。  
5. 通勤に使用している自転車を業務で使用する場合は、所属長に届け出なければならない。  
6. 自転車通勤者が使用する自転車は、自転車通勤者本人以外が使用してはならない。

##### 第3条(自転車通勤安全管理者の設置)

原則として自転車通勤者の中から事業所単位で自転車通勤安全管理者を選任するものとする。  
2. 自転車通勤安全管理者の任期は6ヵ月間とするが、最大4期まで留任を認める。  
3. 必要に応じて自転車通勤安全管理者を置くことができる。

##### 第4条(交通ルールの遵守および自転車通勤安全管理者の役割と安全教育)

自転車通勤者は、道路交通法、関連法規および自転車安全利用五則)などを遵守しなければならないが、いかなる場合も社員としての自覚と誇りを尊重するものとする。  
2. 自転車通勤安全管理者は任期期間中に自転車通勤者を対象として交通ルール遵守を啓発する安全教育を最低でも1回は実施しなければならない。  
3. 自転車通勤者は前項の安全教育を受講しなければならない。

4. 安全教育は就業時間外に行う場合がある。その場合でも残業時間としては扱わない(注意:第10条の自転車通勤手当で他の通勤方法より優遇した手当が設定されることが重要)。

##### 第5条(報告義務)

自転車通勤者が交通事故を起こした場合、又は事故に遭った場合は、速やかに総務部長へ報告し、指示に従わなければならない。

##### 第6条(事故の責任所在)

自転車通勤途中での事故については会社は責任を負わない。  
2. 自転車の盗難・破損等については会社は保障しない。  
3. 自転車通勤者は通勤ルートを大きく外れて起きた事故について労災が適用されない事を理解しておかなければならない。

##### 第7条(懲戒及び許可の取り消し)

自転車通勤者がこの規程に違反した場合、就業規則の懲戒規程が適用される場合がある。

2. この場合、自転車通勤の許可を取り消す場合がある。

##### 第8条(自転車保険への加入およびヘルメットの着用)

自転車通勤者は対人保険金5千万円以上の自転車保険(又は、個人賠償責任保険)に加入しなければならない。  
2. 自転車保険等の加入時・更新時に保険証券等の写しを総務部に提出しなければならない。  
3. 自転車通勤者は安全基準に適合した自転車用ヘルメットを着用しなければならない。

##### 第9条(自転車の安全点検)

自転車通勤者は通勤に使用する自転車の安全点検を継続的に行わなければならない。

2. 前項の安全点検を実施した記録を作成し、必要に応じて自転車通勤安全管理者が閲覧できるようにしておかなければならない。

##### 第10条(自転車通勤手当)

自転車通勤者には賃金規程に従って自転車通勤手当が支給される(注意:賃金規程の中に自転車通勤手当の支給について明記すること)。

どで申請できるようにしておくこと効率的でしょう。

#### 自転車通勤安全管理者の設置と役割

自転車通勤安全管理者は、原則として自転車通勤を行っている社員が半年から1年ぐらいをメドに交代で受け持ち、自転車通勤の交通安全を啓発する役割を担います。出来るだ

け多くの自転車通勤者が、この自転車通勤安全管理者を経験することで、安全に対する意識の底上げに繋がるものにしたと考えます。

自転車通勤安全管理者が中心となり、春と秋に実施されている全国交通安全週間に合わせ、自転車通勤者を対象とした安全教育の実施や安全に関する資料の配布などを行います。

自転車の安全や交通ルールについて書かれた書籍も出版されていますので、これらを参考にして勉強会を行う方法もあります。また、外部の専門家（最寄りの警察署など）に安全講習の依頼を行ってみるのも良いでしょう。もし、社内に自転車を趣味にしている方がいれば、自転車通勤の推進や安全教育の取り組みが軌道に乗るまで、この方にオブザーバーの役割を担っていただくのも良いでしょう。

自転車通勤安全管理者は、自転車通勤による交通事故の発生や自転車通勤者の違反行為などに対して、総務部門の担当者と対応を協議し、自転車通勤者に対して再発防止の注意喚起を行うなどの役割も担います。

### 日常の管理

自転車通勤者を管理するには、自転車通勤者管理台帳を作成して常に最新の状態にして置くことが良いでしょう。

実際の管理については、許可された自転車通勤申請書を元にデータベースに登録する運用が効率的でしょう。また、このデータベースは自転車通勤安全管理者の担当履歴や安全教育の受講履歴などの管理ができるように設計しておけば、後々の管理もやり易くなります。

業務に自転車を利用する場合は、本来、会社が用意した業務用自転車を使用すべきですが、自転車通勤者が使用している自転車を業務に使用することも有り得るでしょう。その場合の注意として、自転車を業務で使用した証を記録として残しておくことです。

安全教育を受けた自転車通勤者が業務で自転車を使用することは、安全面でのリスクの軽減に繋がります。業務使用で万一事故が発生した場合

は、個人の通勤用自転車を使用していたとしても事故を起こした個人だけの責任ではなく、社有車で事故を起こした場合と同様に会社にも責任があることを理解しておかなければなりません。

### 自転車保険への加入とヘルメットの着用

これまで国や自治体が行ってきた自転車政策は、自転車を歩行者扱いする政策を進めて来ましたが、しかし、一旦事故が起きてしまうと事故を起こした個人（未成年者の場合は保護者も共に）にのみ責任が問われ、行政に責任が問われることはありません。

自転車で事故を起こして加害者になった場合、高額な賠償請求を求められる判例が発生しています。自転車対歩行者の事故の多くは、自転車側の過失責任が大きくなります。自転車通勤者に限らず、万一の備えとして自転車保険の加入することをお勧めします。

自転車の保険で最も重要なのは、他人にケガをさせた場合の保障です。自転車にはクルマのような強制賠償保険はありません。最近では自動車の任意保険や住宅火災保険などに個人賠償責任保険を付帯できるものやインターネット、コンビニで簡単に加入できる保険も有りますので、これらを利用して加入するのも良いでしょう。

個人賠償責任保険は本人のケガや自転車の盗難などには対応しません。他人にケガを負わせた場合などは、一契約で同居する家族の全員が対象となり、比較的安価に加入できる保険です。

自分自身を守るための保険として自転車用ヘルメットの着用があります。自転車事故で致命傷となるケースは、頭部にダメージを受けることによる場合の割合が高くなっていま

す。自転車用ヘルメットを着用していれば、かなりの割合で防ぐことが出来ると考えられます。

本来、ヘルメットの着用は自転車利用者の判断に任せるべきと思いますが、ヘルメットの着用には自転車利用者の交通安全意識を高める効果も期待できるため、自転車通勤のルールとして自転車通勤者には自転車用ヘルメットの着用を義務付けることが適切だと考えます。

### 客観的データの分析による効果の検証

日常的に運動を続けることによって得られる健康増進効果の測定方法として、社員の健康診断結果の推移や健康保険の医療費の増減を分析する方法が有ります。

社員の通勤方法や自転車通勤以外に日常的に行っている運動の有無などを元に社員のグループ分けを行います。社員の健康診断結果の中から生活習慣病に係わる項目（社内で行われている健康診断項目より抽出）をグループ毎に平均値を時系列に比較することによって自転車通勤による健康増進効果を検証することが出来るでしょう。

個人ごとの推移は社員個人にフィードバックを行うことにより、自転車通勤を行っている社員にとっては励みとなり、自転車通勤を行っていない社員にとっては良い刺激になることが期待できるでしょう。大きく改善した結果を出した社員や高い次元を維持できている社員に対する表彰制度などを設けるのも良い方法かもしれません。

この他に自転車通勤者の1日の自転車利用距離が何km以上から健康増進効果がより明確に現れるかなどを分析することで、今後の取り組みに役立てられるでしょう。（次号に続く） PP



#### 「自転車検定」を始めました

インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ（<http://www.cyclists.jp/>）からどうぞ。



自転車社会の環境改善を目指して No.41

## 自転車通勤で会社は強くできるか!!

### ③「会社からの支援」



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 松浦 是

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 自転車通勤の通勤手当

より多くの社員が自転車通勤を始めてみようと思える施策として、自転車通勤にも通勤手当を支給することです。自転車通勤は交通費が掛からないから通勤手当を支給しなくても良いと考えるのは大きな間違いです。自転車通勤を経費削減目的で取り組んでしまうと自転車通勤を行う社員は極一部に限られるか、或いは、歩く換わりの自転車利用程度に止まってしまう。自転車通勤にも通勤手当を支給することによって、自転車通勤による健康増進などのメリットに加えて経済的なメリットも加われば、自転車通勤を始めてみようと思える社員も増えることが期待できます。

自転車通勤は必ず毎日できると云うものではありません。悪天候などで自転車に乗れないときの代替交通手段としては、公共交通機関やクルマの利用などになります。代替交通手段として公共交通機関を利用することが主であれば、公共交通機関を利用した場合の合理的な通勤ルートの通勤定期代等を自転車通勤手当として支給するのが良いでしょう。また、公共交通機関が利用できず、マイカーなどを代替交通手段とする場合は、通勤距離に応じた通勤手当の支給が適切でしょう。

### 社員が継続し易い施策

11月号「自転車通勤推進の意義」で説明しました自転車通勤の推進による社員の健康増進、BCP、CSRなどの多くのメリットをより効果的に運用するには、出来るだけ多くの社員が自転車通勤し易い環境を整えることです。利用方法を限定せず、自転車通勤方法の選択肢を出来るだけ多く用意しておくことによって、個々の社員の生活環境や会社までの通勤ルートなどの多様な条件にも対応できるようにすることが重要です。必ず自宅から会社までの全行程を自転車のみで通勤しなければならないと云うものではありません。個人の体力や安全な通勤ルートなどに応じた利用方法を選択すれば良いでしょう。

#### ■自転車通勤方法の例として

- ①全行程を自転車で走る。
- ②自宅と自宅寄り駅の間を自転車で走り、残りは公共交通機関を利用する。
- ③自宅から会社寄りの駅までは公共交通機関を利用し、会社寄り駅から会社までを自転車で走る。
- ④自宅と自宅寄り駅の間と会社寄り駅から会社までを自転車で走り、間の区間は公共交通機関を利用する。
- ⑤時差出勤等でラッシュアワーを避け

ることが出来る場合に有効な方法とし、自転車を分解または折り畳んで専用バックに収納し、公共交通機関に持ち込んで移動(輪行)する方法があります。出勤時または帰宅時のどちらかだけ輪行するか、途中駅で下車して残りを自走するなど、その時々都合に合わせて出来ます。但し、事前に利用しようとする交通機関に自転車を持たずに乗車してみて、混雑状況を確認する必要があります。混雑している中に無理をして自転車を持ち込むことは厳禁です。込み合わず周りの人に迷惑が掛からないように注意することが大変重要です。

自宅から自宅最寄駅まで、或いは、会社最寄駅から会社までを歩く代わりに自転車を利用することは、時間的に多少のメリットはありますが、会社として自転車通勤を推進する意義は殆ど無いと云えるでしょう。例えば、一日の自転車利用距離が5km未満の場合は、特別な事情がない限り、自転車通勤を禁止するのが適切かもしれません。

これらの自転車通勤方法の例で、①と⑤以外の方法は、災害発生時などのBCP対策の視点からは、自転車通勤ルートが途絶えていますので対

## 自転車通勤方法ごとのまとめ

| 自転車通勤方法             | 福利厚生<br>健康増進 | BCP | CSR | 駐輪場    |
|---------------------|--------------|-----|-----|--------|
| ① 自宅 ⇄ 会社           | ○            | ○   | ○   | 会社     |
| ② 自宅 ⇄ 駅 ●●● 会社     | ○            | △   | △   | 駅      |
| ③ 自宅 ●●● 駅 ⇄ 会社     | ○            | △   | ○   | 駅・会社   |
| ④ 自宅 ⇄ 駅 ●●● 駅 ⇄ 会社 | ○            | △   | ○   | 駅・駅・会社 |
| ⑤ 自宅 ⇄ 駅 /// 駅 ⇄ 会社 | ○            | ○   | ○   | 会社     |
| 歩く代わり(自宅 ⇄ 駅)       | ×            | ×   | ×   | 駅      |
| 歩く代わり(駅 ⇄ 会社)       | ×            | ×   | △   | 駅・会社   |

(⇄:自転車、●●●:徒歩または公共交通機関、///:輪行)

○:効果大 △:有効 ×:効果なし

CSRについては、安全教育を実施して自転車通勤者が交通ルールを遵守していることが前提。④は自転車2台必要。

策としては十分とは云えないでしょう。それでも普段から自転車通勤をしていない人と比べるとかなり有効と云えるでしょう。

自転車通勤を始めた頃はあまり距離を欲張らず、慣れに応じて距離を伸ばして行くのも良いでしょう。また、自転車通勤の場合は、気象条件、体調、業務の都合、夜のお酒の付き合いなどの様々な要因で自転車通勤をすることが出来ないことも多々有ると思います。自転車通勤をするかしないかは、個人が日々自由に決められるようにすることが良いでしょう。仮に週5日間の出勤に対して2～3日自転車通勤できれば、自転車通勤の健康増進効果は十分あると云えるでしょう。

## 駐輪場の確保

自転車通勤を推進する会社として駐輪場は基本的に会社が用意するものとするのが適切でしょう。しかし、現実的には都市部においてまとまった台数の駐輪場を確保するのはなかなか難しいものです。このような場合、自転車通勤者自身が個々に駐輪場を見つけ、その駐輪場を使用している証を会社に提出することで駐輪場を

確保していることの確認になります。

しかし、それでも駐輪場が確保できない場合は、レアなケースかもしれませんが、次のような方法もありますので参考にさせていただければと思います。

自転車通勤方法の例の中で説明しました「輪行」は、自転車を分解または折り畳んで専用の袋に入れて、公共交通機関などに持ち込んで移動するというものです。この袋に入れた状態で事務所内に持ち込めれば、駐輪場が無くても自転車の保管が出来るというものです。小さく折り畳める自転車の場合、机の下に入れることが出来るものもあり、自転車を置くための特別なスペースも必要なく、駐輪場不足対策の一つになると考えられます。また、机の下に入らない場合でも、事務所内や廊下の角などに置き場を用意することも比較的容易に出来ると思われれます。

更に飛躍した考え方としては、自転車を事務所などの壁に展示するように置く方法もあります。この場合、その自転車自体がビジュアル的に美しいものでなければ賛成は得にくいかもしれませんが、お洒落で綺麗な自転車であれば、オブジェとしての役割も

期待できるのではないのでしょうか。

これらの駐輪方法は、自転車通勤をしない人からすると邪魔なものに感じるかもしれません。しかし、自転車通勤から得られる多くのメリットをより多くの社員が理解し、協力して行くことが重要なのです。

## その他シャワールーム等の設置

入社時に長距離を自転車通勤していると仕事を始める前に着替えや汗の処理が必要になってきます。暑くない季節であればあまり気にならないかも知れませんが、夏場においてはシャワールームや更衣室(女性にはパウダールームも)があれば、より気持ち良く仕事に移ることが出来るでしょう。

工場などの事業所に勤務している場合は、元々事業所の設備として浴室やシャワールームが備え付けられている所も有りますので、これを活用すれば良いでしょう。

都市部のオフィスビルにおいては、社員が自由に利用できるシャワールームなどは殆ど無く、また、新たに設置することも非常に難しいと思われれます。その為、更衣室やトイレなどで着替えや汗の処理をすることになります。

最近、都市部において、自転車通勤者のための駐輪と着替えやシャワーのできる会員制の施設が出来てきています。このような施設は予約が殺到して入会するのが難しいかも知れませんが、もし、このような施設が利用できるのであれば、これを活用するのも良いでしょう。また、先に説明しました、「社員が継続しやすい施策」の①～⑤の通勤方法を季節に応じて変えてみるのも良いでしょう。(次号に続く) PP



## 「自転車検定」を始めました

インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ(<http://www.cyclists.jp/>)からどうぞ。



自転車社会の環境改善を目指して No.42

## 自転車通勤で会社は強くできるか!!

### ④「自転車の安全教育と安全対策」



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 松浦 是

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 自転車の安全教育と 事故発生メカニズムの理解

自転車通勤を推進して行くために最も重要な取り組みは安全教育です。自転車通勤から得られる多くのメリットは、安全に続けられることで得られるものです。その為にも社内で自転車の安全教育を継続的に行う取り組みが必要です。

まず初めに、これから自転車通勤を始める方に是非とも読んでいただきたいのが、「自転車ルール教本」(監修：高橋大一郎 氏)です。この教本は新たに自転車通勤を始める社員にとって最適のテキストです。

次に、12月号の「自転車通勤安全管理者の設置と役割」で説明しましたように、自転車通勤安全管理者が中心となり、自転車の安全教育を実施することで自転車通勤者の正しい交通ルールの理解と交通ルールを遵守した自転車利用が行われることが期待できます。その結果、通勤事故の発生を抑制することが出来るでしょう。また、そればかりでなく、周辺地域における自転車利用の模範ともなり、会社としての社会貢献にもつながる取り組みと云えます。

企業活動における法令遵守は会社として重要な理念であり、自転車通

勤者の交通ルールの遵守も同様に考えることが適切でしょう。

これまで国や自治体は自転車を歩道に誘導する政策を行ってきました。その結果、多くの自転車利用者は、車道よりも歩道の方が安全だと思える状況が作り出されました。しかし、実際の自転車とクルマの事故の多くは、自転車の歩道通行や車道を左右関係なく走ることによって起っているのが実情です。

古倉宗治氏著書の「実践する自転車街づくり(役立つ具体策)」の中で、自転車事故の発生状況ごとの事故件数が集計されています。自転車とクルマの事故がどのようにして発生しているかという事故発生メカニズムを理解することが大変重要で、社内で安全教育を行う際に参考にして頂きたい書籍です。

### 日常のメンテナンスと安全装備

もう一つの安全教育として自転車の定期的なメンテナンスと安全装備の取り付けがあります。自転車通勤に使用する自転車は、歩く代わりに使用する自転車と比べると長距離の移動に使用します。出先で自転車に不具合が発生するとその影響も大きなものになります。その為、日頃か

らのメンテナンスが大変重要になってきます。

自転車のメンテナンスはブレーキの制動、ライトの調光、各部のガタツキ・異音の確認と調整などの安全性のメンテナンスと、適正な乗車ポジション(サドル、ハンドルの高さ、前後位置の調整など)のセッティング、タイヤの空気圧調整、チェーンやワイヤーへの注油などの快適性のメンテナンスがあります。

自転車のメンテナンスを初めからすべて自分で出来るのであれば良いのですが、自分で出来ない場合は自宅付近か、又は通勤ルート内に気軽に相談できる自転車店を見つけて、メンテナンスを頼んでみるのも良いでしょう。また、これらの自転車店でしたら快くメンテナンスについて教えてもらえると思います。まずは、自分で出来る部分から始めてみましょう。特別な部品交換でなければ、日常のメンテナンスは直ぐに自分で出来るようになります。

安全装備として装着したいものは、リフレクター(反射器)に加えて、夜間の視認性を高めるためのテールライト(LEDライトなど)があります。これを取付けることと出来るだけ明るい服を着ることで、後方から来るクルマへの視認性が更に高められます。

また、自転車にバックミラーを取り付ければ、右後方から来るクルマの確認がし易くなり、前方の駐車車両などの障害物を避けるために車道の中央寄りに出る際にも後方確認がし易くなります。

これらの安全装備の取り付けや着用には法的な義務はありませんが、是非、装着していただきたいものです。きっとこれらを使ってみると手放すことの出来ない安心感が得られるでしょう。

## 車道走行に慣れるには

自転車通勤は歩く代わりの自転車利用ではなく、ある程度の距離を移動することになります。それなりにスピードも出さなければ目的地になかなか辿り着くことが出来ません。その為にも道路交通法に従ってクルマと同じように車道左側通行を行うことが不可欠です。

不安に感じている車道走行は、実際に走ってみると段差や障害物が少なく、歩道通行よりもずっと快適で長距離の移動に適していることが実感できます。

そこで不安と感じている車道走行に慣れる方法として、普段から車道走行を行っているサイクリストが身近におられれば、その方に一緒に走ってもらうのが一番の近道です。車道を走ることへの不安が軽減され、自分ひとりでも、あまり不安に感じることなく、車道を走ることが出来るようになるでしょう。

もう一つの方法は、道路を選んで車道走行に慣れることです。一概に車道と云っても色々あります。走り易い車道も有れば、走りにくい車道

も有ります。初めのうちは少し遠回りをしてでも路肩(車道と歩道の間)に白線で区切られたスペース)の広い車道、又は、路肩が無くて道幅の広い車道を選んで車道走行に慣れることをお勧めします。

車道走行を行う上で注意しなければならないのは、路上駐車している車両です。この駐車車両を右側から追い越すこととなりますので、追い越す際は車道の中央寄りを走らなければなりません。その時、後方から走ってくる車両に注意が必要です。初めは無理に駐車車両を追い越そうとせず、駐車車両の後ろで一旦停止し、後方の安全確認を行ってから追い越すことをお勧めします。それでも追い越しが難しい場合は、一度歩道に上がって自転車を押し歩きした後、車道に戻る方法もあります。(車道に戻る際は、必ず後方確認してから車道に出てください。)また、駐車車両を追い越す際は、急にドアが開くことも予測して駐車車両から少し距離とって通過することをお勧めします。

この他、交差点を直進する際には、後方から左折して来るクルマや右折して来る対向車に注意する必要があります。また、自転車が幹線道路を走る場合は、ある程度、速度を上げて走ることによってクルマとの速度差が小さくなりますので、幹線道路ではゆっくり走るよりもある程度スピードを出してしっかりと自転車を走らせる方がより安全です。クルマから見ても車道をゆっくり走る自転車は不安に思います。

生活道路は交通量も少なく安全に思われますが、死角が多く、その都度、一時停止して安全確認しなければなりません。反対に幹線道路での車道

走行は、交通量が多く危険に思うかも知れませんが、実際は死角が少なく、生活道路よりも遥かに安全でスピーディーに移動できるものです。

自転車で歩道を合法的に通行しても自転車に乗る爽快感は得られません。自転車に乗る爽快感は車道走行してこそ得られるものです。この爽快感を日々体感できることが自転車通勤を続けられる原動力にもなります。すなわち、車道走行は自転車通勤の必須条件と云うことです。

## おわりに

昨年の11月号から今回の2月号まで連載させていただき、自転車通勤を推進する意義や自転車通勤の管理手法などについて説明させていただきました。実質的な自転車通勤の管理運営は会社内の総務部門が中心となって行うこととなりますが、推進の意思決定はあくまでも経営トップの判断が大変重要です。

総務部門の業務は多岐に渡っており、それらの業務に加えて自転車通勤を推進する取り組みを軌道に乗せることは大変かもしれません。他の会社がまだ行っていない新たな取り組みを行うのは躊躇することかもしれません。しかし、大きく変化している社会状況にあって、ただ単に世の中の変化に追随して行くのではなく、世の中の変化を創造して行かなければ、真の意味での「強い会社」を創ることは出来ないでしょう。

会社として自転車通勤を推進する取り組みは、変化を創造する取り組みと位置づけて推進することが重要で、これらの取り組みが会社の発展に寄与できるものと期待するものです。PP



### 「自転車検定」を始めました

インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ(<http://www.cyclists.jp/>)からどうぞ。