

TSマーク普及促進に向けて

セイビィくんとセフティちゃんは、
TSマークのキャラクターです。



セイビィくん



セフティちゃん

TSマークは、

- プロが点検・整備をした安全のしるしとしてのマーク
- 保険が付帯する安心のしるしとしてのマーク

という、2つの意味を持っています。

その両方を幅広く知ってもらうためのナビゲーターが、
セイビィくんとセフティちゃんです。

TSマーク ハンドブック

TSマークに関するご質問は、いつでもお気軽に
財団法人 日本交通管理技術協会

〒162-0843 東京都新宿区市谷田町2丁目6番エアマンズビル市ヶ谷
TEL.03-3260-3621 FAX.03-3260-3892 URL <http://www.tmt.or.jp/>

自転車安全整備店・自転車安全整備士向けハンドブック 平成17年4月1日発行



財団法人 日本交通管理技術協会

CONTENTS

目次

自転車安全整備店及び自転車安全整備士の皆さんには、日頃から、自転車安全整備制度（TSマーク制度）の推進にあたり、格別のご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

ご案内のように、TSマーク制度は、“安全と安心のシンボルマーク”であるTSマークをできるだけ多くの自転車に貼付し、その普及拡大を通じて、自転車の安全利用と交通事故防止を図るという画期的な制度であります。

今後、この制度を積極的に推進し、TSマークを広めていくためには、何といても、現場で直接お客さんと接する皆さんに、この制度に対する十分な理解とTSマーク貼付に向けての取組み意欲を高めてもらうことが大事なことではないかと思えます。

そこで、今回、皆さんの手引き書として、制度の仕組みやTSマーク貼付までの流れを図解入りで説明したハンドブックを作成いたしました。

どうか、日々の活動の参考として活用していただき、TSマーク普及につなげていただければ幸甚であります。

財団法人 日本交通管理技術協会

1. TSマーク制度

—安全整備店（士）の社会的な役割。

TSマークは、すべての自転車ユーザーに、大きな安全と安心を提供します。 —————01

2. 点検・整備の重要性の啓蒙

—そのために今、必要なこと。

自転車には、定期的な点検・整備が必要なことを広めましょう。 —————03

3. 自転車の安全な乗り方

—自転車は乗り方次第では凶器に。

自転車は、常に危険と背中合わせ。だから安全な乗り方を指導しましょう。 ————05

4. TSマーク保険の意義

—安全整備店の点検・整備で保険が付帯するということ。

TSマーク保険の補償枠が拡大し、より安心感が高まったことを伝えましょう。 ————09

お客様が事故を起こしてしまったら、安全整備店でも迅速に対応しましょう。 ————11

アシスト自転車にも、赤色TSマーク（または青色TSマーク）を貼付しましょう。 ————13

■自転車事故事例 —————14

■自転車安全整備技能検定の受検案内 —————15

■普通自転車の点検整備基準 —————17

TSマークは、すべての自転車ユーザーに、 大きな安全と安心を提供します。

毎日快適に、そして安心して自転車に乗れる交通社会を実現するために、すべての自転車ユーザーに安全と安心を提供することが、TSマーク制度の目的です。

そのためには、自転車安全整備店・自転車安全整備士のみなさんが、日常の接客機会などを通じて、TSマークの普及を図り、その社会的な信頼を高めて、自転車の点検・整備の大切さと安全運転の啓蒙を促進させる役割を担っています。



自転車には、定期的な点検・整備が必要なことを広めましょう。

年に1回のプロの手による点検・整備の必要性を正しく知ってもらうには、「自転車は数多くの金属パーツで組み立てられているマシン」であること、そしてマシンだからこそ「日常的に定期的な点検・整備が必要」であることを、ユーザーの立場にたって、啓蒙していくことが重要です。

そのためにも、日常の接客機会の活用をはじめ、

●初回の点検・整備時に、点検チェックシートなどを活用して説明する

●1年を経過するお客様へは「整備更新案内ハガキ」などで案内をする

などを、ツールを利用して積極的に実行してください。

■要点点検ポイント



■点検チェックシート（作成例）

普通自転車の点検・整備チェックシート

チェック項目	V印	備考
1 車体（長さ・幅）		
2 座席・車輪数		
3 ブレーキ（ワイヤー・ブロック）		
4 ベルの取り付け・性能		
5 ハンドル（ハンドルボルト・握り部）		
6 ライト（ダイナモ・照射角度）		
7 前輪（リム・タイヤ・スポーク）		
8 ペダル		

■整備更新案内ハガキ

「TSMマーク」更新のお知らせ

期日 平成 年 月 日です
 お客様の自転車の調子はいかがですか？
 まもなく、お客様の「TSMマーク」の更新期日が近づいております。
 いつまでも、安全・安心で快適に自転車をお使いいただくために、
 安全点検のご案内を申し上げます。
 お気軽にご来店ください。

TSMマークで安全・安心

TSマークは、道路交通法等の基準に適合する自転車の交通安全マークとして、このマークには行車保険がついています。

自転車点検の案内

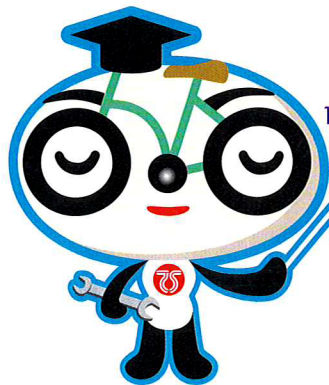
安全点検のご案内は自転車安全整備店で

自転車は、常に危険と背中合わせ。 だから、安全な乗り方を指導しましょう。

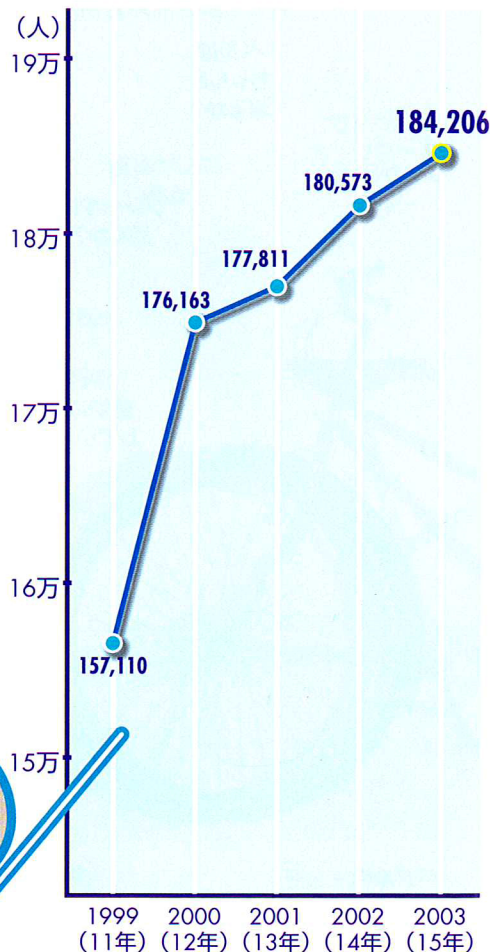
自転車の事故は、増え続けています。特に事故による死傷者は、年間でなんと18万人を超えています。

お客様に、自転車は、便利で日常的な乗り物であるが、乗り方によっては凶器となる危険性を含んでいることを理解してもらいましょう。

そのためには、日常の接客機会を通じて「自転車の安全な乗り方の指導」が大切なポイントになります。このようなきめ細かい気遣いが継続的な点検・整備につながっていくのです。



■自転車事故の死傷者数



安全運転指導のポイント

① 一時停止

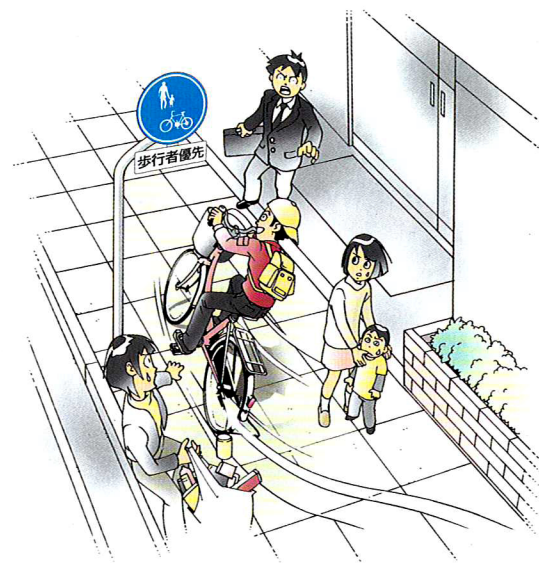
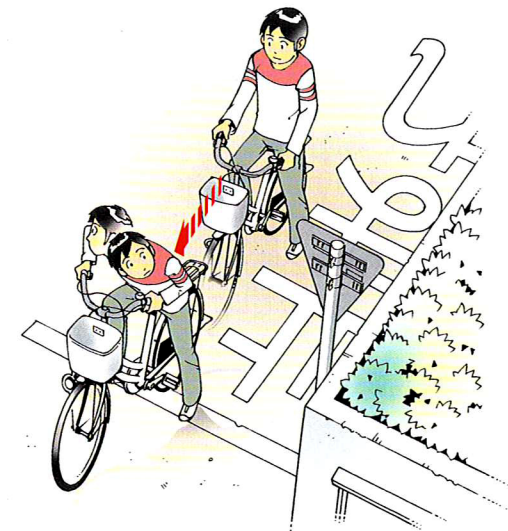
安全確認に、「し過ぎ」はありません!

- 一時停止線がある場所では、必ず停止線で止まること
- 一時停止の標識の手前で停止し、安全が確認できるところまではゆっくり進み、再度、左右の安全を確認すること

② 歩行者優先

歩道上では、歩行者の通行が優先です!

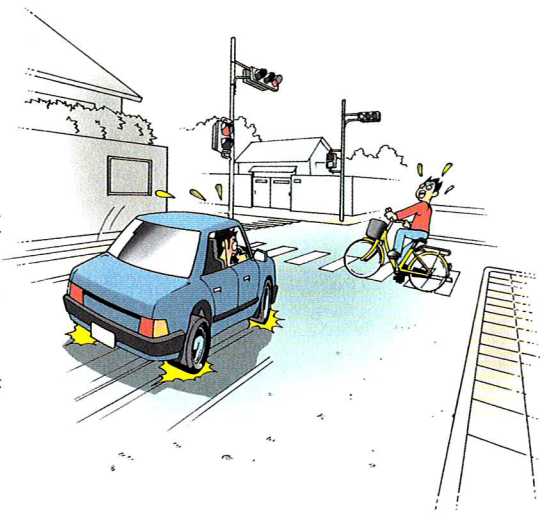
- 自転車は歩道の車道側を徐行すること
- 歩行者に迷惑がかりそうなときは一時停止すること
- ベルを鳴らして「我がもの顔」で歩行者の進路をさまたげないこと



③ 信号無視

信号無視は、
もっとも危険です!

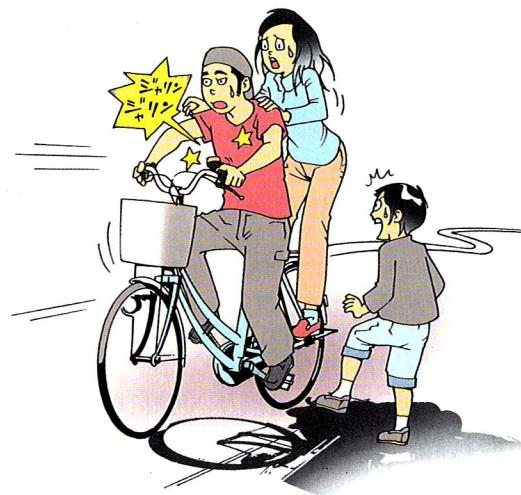
- 車道を走行中は「車両用の信号」に従うこと
- 自転車横断帯を走行中は「歩行者・自転車専用の信号」にしたがうこと
- 横断歩道を押して歩いているときは「歩行者用の信号」にしたがうこと



⑤ 2人乗り

自転車に二人乗りは
できません!

- 後輪のステップハブなどに立ち乗りをさせることは、バランスを崩し大変危険
- 幼児を乗せる場合は必ず「子寄せ台」等を使い、転落防止を図ること（幼児の年齢制限は6歳位ですが、各地の公安委員会規則によります）



④ 夜間ライト

夜間や暗い道路上では、
ライトと反射器材を付けましょう!

- 薄暮時、夜間、トンネル等の暗い道路上では必ずライトを点灯すること
- ライトの点灯は、対向者（車）に対して、自転車が通行していることを知らせることであり、安全性が向上する
- 反射材は前後と横の2方向から確認できるように付けること
- 着衣は明るい色調のもの、または腕などに反射機能のあるテープなどをまくこと



⑥ 幼児・子供を乗せる場合

万が一に備えることは、
大人の責任です!

- 幼児用座席（子寄せ台）を使用するときは、取扱説明書をよく読んで正しく使うこと
- 走行中は、子供が座席から身を乗り出さないように、常に注意すること
- 子供を乗り降りさせるときは、スタンドを確実にかけること



TSマーク保険の補償枠が拡大し、より安心感が高まったことを伝えましょう。

(財)日本交通管理技術協会が定めた技能検定試験に合格したプロの整備士が、点検・整備をおこなって、安全機能が確認された普通自転車だからこそ、その証しとして付帯される保険が、TSマーク保険であることを、ポスターやリーフレットを活用して正しく伝えてください。

今年からは賠償金額が2倍*になって、安心もより大きくなりました。

*平成17年3月25日から。それ以前に加入している場合でも、3月25日以降は賠償責任の最高限度額は赤色TSマークは2,000万円/青色TSマークは1,000万円となります。

また賠償責任補償の重度後遺障害は1～7級になります。



■TSマーク保険の支払い対象

	傷害補償	賠償責任補償	
支払いの対象	TSマークが貼付されている自転車に搭乗中の入(同乗者も含め)が国内で事故によって、事故の日から180日以内に死亡又は重度後遺障害(1～4級)を被った場合に支払われます。 ■赤色TSマーク 一律 100万円 ■青色TSマーク 一律 30万円	左記の事故によって、入院加療15日以上(の傷害を被った場合に支払われます。 ■赤色TSマーク 一律 10万円 ■青色TSマーク 一律 1万円	TSマークが貼付されている自転車に搭乗中の入が第三者に死亡又は重度後遺障害(1～7級)を負わせたことにより、法律上の損害賠償責任を負担した場合に支払われます。 ※対物損害は対象外です。 ■赤色TSマーク 最高限度額 2,000万円 ■青色TSマーク 最高限度額 1,000万円
支払いできない主な場合	(傷害・賠償共通) ○盗んだ自転車等、正当な権利を持たない自転車に搭乗している間に起きた事故 ○道路以外の場所で競技、興行(練習を含む)のため自転車に搭乗している間に起きた事故 ○自転車搭乗者の故意による事故 ○地震、噴火、津波による事故 (傷害補償) ○頸部症候群(いわゆる「むちうち症」)又は腰痛で他覚症状のないもの (賠償責任補償) ○同居の親族に対する賠償事故 ○同乗者に対する賠償事故 等		
その他	○賠償責任の当事者は搭乗者の本人のほか、本人に代わって賠償責任を負う親権者、雇用主が含まれます。 ○搭乗中の入は、自転車の所有者である必要はありません。 ○搭乗中とは、自転車から降りて、押して歩いている場合も含まれます。 ○事故は、道路上で起きたものに限られません。 ○重度後遺障害とは、自賠法に定められている後遺障害の1級～4級(賠償責任補償においては1～7級)までをいいます。		

お客様が事故を起こしてしまったら、安全整備店でも迅速に対応しましょう。

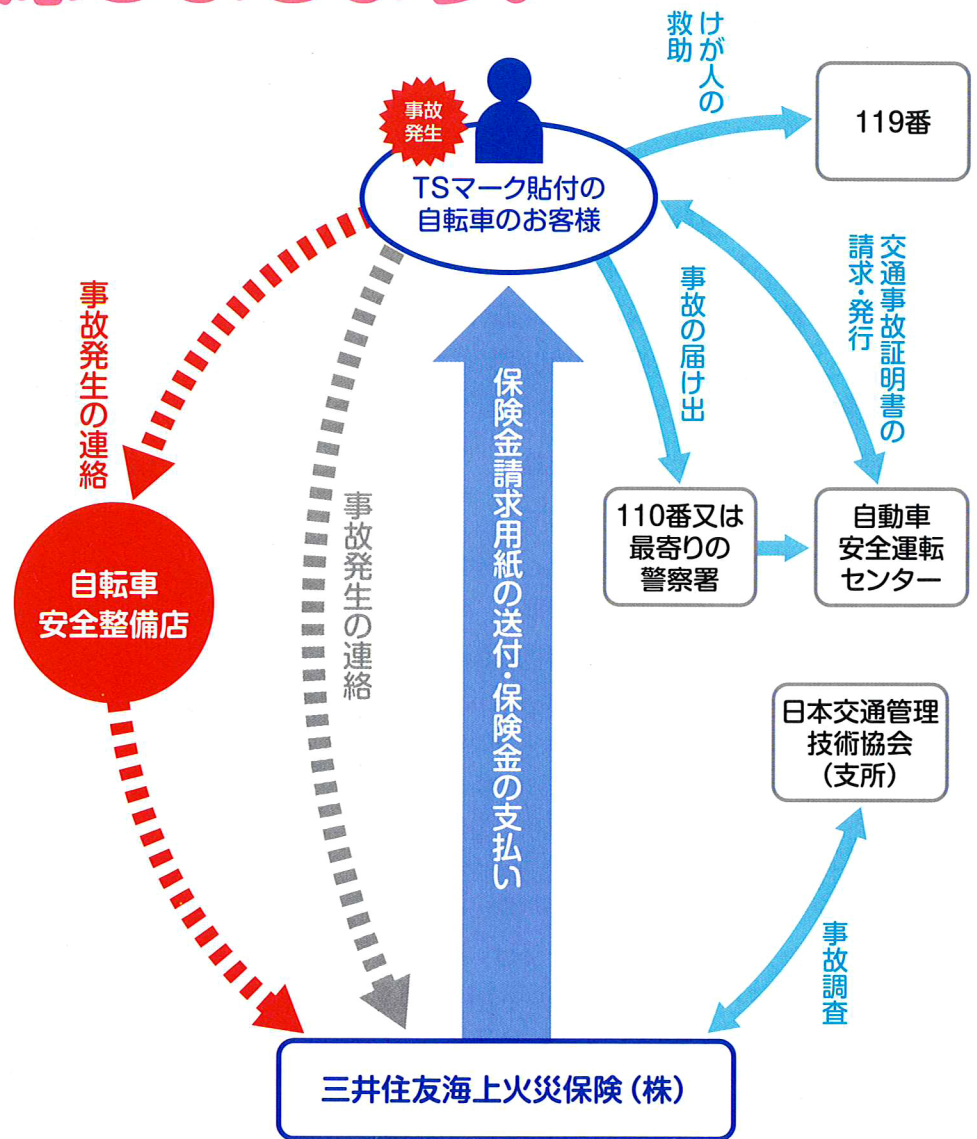
万が一、TSマークを貼ったお客様の自転車が事故を起こしてしまった場合の、基本的な届け出関係の流れは、右の図の通りです。

保険請求は、原則的にはお客様と三井住友海上火災保険（株）との間でのおこなわれますが、みなさまのお店に事故の連絡があった場合は、事故の内容を三井住友海上火災保険（株）へ連絡をしてください。

みなさまのお店でも対応することをお客様に伝えて、より安心感と地域のお客様とのつながりをアピールしてください。

そのひと手間が、TSマーク保険の契約更新や口コミでの拡大につながっていきます。

万が一の事故のときには、お客様の立場にたって迅速に!



アシスト自転車にも、赤色(青色)TSマークを貼付しましょう。

アシスト自転車(駆動補助機付普通自転車)は、製造・輸入メーカーが国家公安委員会の型式認定を受けているので、出荷段階で(a)の緑色TSマークが貼付されています。この(a)の緑色TSマークには保険が付いていません。お客様の安全という観点からも、アシスト自転車の販売時または点検・整備時に、赤色TSマーク(または青色TSマーク)を貼付してください。

また、一部のアシスト自転車には保険が付いている緑色TSマーク(b)が貼付されている場合があります。この(b)の保険付き緑色TSマークが貼付されているアシスト自転車の点検・整備をして赤色TSマーク(または青色TSマーク)を貼付した場合は、緑色TSマークの補償と赤色TSマーク(または青色TSマーク)の両方の補償を受けることができます。

(a) 基準適合TSマーク
保険無し



(b) 基準適合TSマーク
保険付



縦長長方形で貼付年月日を記入するようになっています。

◎自転車事故事例

ちょっとした不注意が!!



[事例①]

歩行者と衝突、相手を死亡させてしまった事例です。

●**事故概要**：15歳の高校生は、夜19時ごろ、期末試験の勉強をしておの帰りの道、自転車に乗ってたんぼ道を走行中、対向してきたウォーキング中の歩行者と衝突し、相手の頭部に強打を与え、蜘蛛膜下血腫により翌日死亡させてしまった。高校生は前照灯を点灯していたが歩行者が黒っぽい服装(反射材なし)であったことから、発見が遅れ衝突したものの。

●**賠償金**：赤色TSマークを貼付していたため、賠償金として1,000万円、弁護士費用として875,000円を支払った。

※この事例は平成14年のため、賠償責任保険の最高額は1,000万円。平成17年3月25日以降はこのようなケースの場合、最高2,000万円までの補償となります

[事例②]

カサさし走行で前に対する注意を怠った、自転車同士の衝突で相手を死亡させてしまった事例です。

●**事故概要**：雨の中を帰宅途中の16歳の高校生が、自転車でカサをさしながら車道を直進中、左の路地から出てきた自転車に気づかず衝突。相手方の自転車に乗った58歳の主婦は転倒し、頭部を打って死亡したものの。

●**賠償金**：被害者から、800万円の賠償を請求されたが、青色TSマークを貼付していたため、そのうち限度額の500万円が、TSマーク保険で支払われた。

※この事例は平成13年のため、賠償責任保険の最高額は500万円。平成17年3月25日以降はこのようなケースの場合、最高1,000万円までの補償となります

これらのケースをはじめ相手が死亡にまではいたらなくても、夜間や交差点、下り坂のカーブなど、日常のあらゆるところに、危険が潜んでいます。

自転車安全整備技能検定の受検案内。

TSマークの店章を掲げている自転車安全整備店は、自転車のプロフェッショナルのお店です。地域に密着した自転車専門店として、自転車の点検整備の重要性の啓蒙、そして安全運転の普及促進という社会的な責任と使命があります。

(財)日本交通管理技術協会では、そのための人材育成として、年に1度、自転車安全整備士の技能検定をおこなっています。

技能検定の受検の流れ

■**受験資格**:18歳以上で、自転車の安全利用・整備業務等の実務経験が2年以上の者

■技能検定までのスケジュール

- 5月 受験案内の広報 受験申請書の交付
- 6月 受験申請書の受付(受付期間は2週間程度)
- 8月 全国主要都市で検定試験実施
※試験科目は「学科試験」「実技試験」「面接試験」
- 10月 合格発表 ※合格者には「自転車安全整備士之証」が交付されます

■受験に関する問合せ先

(財)日本交通管理技術協会(業務)
TEL.03-3260-3621



接客ワンポイント

TSマークの認知拡大には、日常の接客機会が大切です。

- 「いらっしゃいませ」と明るくお客を迎え入れましょう！
 - 店内は明るく、整理整頓。
 - 店内の見やすい所に「店章」を掲示。
 - お客の目に付く場所に、TSマーク紹介のポスターを掲示。
 - 接客時には、リーフレットを活用。



- 日常の接客機会を通じて、お客様に自転車の通行方法など、安全のための**ワンポイントアドバイス**をしましょう！
- お客様には、**リーフレット**でTSマーク保険の内容を説明し、TSマーク付帯保険加入書(お客様用)を渡しましょう！
- TSマークの貼付には適正な**貼付料金**をいただきましょう！



■ポスター (B3)



■リーフレット (A4 三つ折り)

普通自転車の点検整備基準

〔昭和54年11月1日協会規程第16号〕
一部改正 昭和63年5月30日
一部改正 平成2年7月30日

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法										
<p>1 構成 普通自転車は、次表に掲げる部品又はこれと同等の機能を有するものにより構成されていること。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>部品</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車体・車輪部</td> <td>フレーム、前ホーク、サドル、ハブ、スポーク、リム、タイヤ、チューブ</td> </tr> <tr> <td>駆動・制動部</td> <td>ギヤクランク、ペダル、チェーン、フリーホイール、ブレーキ</td> </tr> <tr> <td>操縦部</td> <td>ハンドル、にぎり</td> </tr> <tr> <td>安全付属部</td> <td>反射器材又は尾灯、警音器</td> </tr> </tbody> </table>	項目	部品	車体・車輪部	フレーム、前ホーク、サドル、ハブ、スポーク、リム、タイヤ、チューブ	駆動・制動部	ギヤクランク、ペダル、チェーン、フリーホイール、ブレーキ	操縦部	ハンドル、にぎり	安全付属部	反射器材又は尾灯、警音器	<p>1 構成 部品構成表により目視で調べ、不足しているものがあれば、構造及び性能の基準（以下「基準」という。）等に適合する部品を補充する。</p>
項目	部品										
車体・車輪部	フレーム、前ホーク、サドル、ハブ、スポーク、リム、タイヤ、チューブ										
駆動・制動部	ギヤクランク、ペダル、チェーン、フリーホイール、ブレーキ										
操縦部	ハンドル、にぎり										
安全付属部	反射器材又は尾灯、警音器										
<p>2 車体の大きさ 車体の大きさは、走行状態において、長さ190cm以下及び幅60cm以下であること。</p>	<p>2 車体の大きさ 長さはフレーム中心面に平行、かつ、水平に、幅はフレーム中心面に垂直かつ、水平にそれぞれ最長部を測定する。なお、どろよけ、スタンド、キャリア、後写鏡等の部品を含める。</p>										
<p>3 車体の構造 車体の構造は、次のとおりであること。</p> <p>(1) 2輪又は3輪であること。</p> <p>(2) 側車を付していないこと。</p> <p>(3) 一つの運転者席以外の乗車装置を備えていないこと。（幼児用座席を除く）</p> <p>(4) ブレーキレバーは、手を用いて容易に操作できる位置にあること。</p>	<p>3 車体の構造 次の各項について、車体各部の構造を調べる。</p> <p>(1) 目視で確認する。</p> <p>(2) 目視で確認する。</p> <p>(3) サドルは2以上なく、サドル座面の長さが35cm以下であることを確認する。</p> <p>(4) サドルとハンドルを乗員に適応した位置に調節した自転車に通常の乗車姿勢で乗車し、低速で走行してブレーキの操作の容易さを調べる。 ブレーキレバーは、通常の乗車姿勢にある運転者の肩より下方にすること。</p>										

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>(5) 通常の乗車走行及び取扱操作において、身体に危害を及ぼすおそれのある突出部又は鋭いかど、とがり等の先鋭部がないこと。</p>	<p>〔ハンドルを止め合わせ限外標識まで引き上げ、サドルを最低位置まで下げたとき、にぎりの最上部とサドル座面の中央部との高さの差は、40cm（幼児用自転車は25cm）を超えてはならない。ただし、車体部が折りたたみ又は分割できるものは、この限りでない。〕</p> <p>(5) 次項について確認し、必要な場合は次項に沿った整備を行う。</p> <p>ア ハンドル、ブレーキレバー、シフトレバー、ペダル外側部及びスタンド等の端部が鋭利な突出部でなく、かつ、後写鏡、ちょうナット、キャリア等において鋭利な突出物がないこと。保護キャップ等で被覆したものにあっては、つかみ金具を用いて7kgf〔70N〕の離脱力に耐えること、又は親指、食指及び中指で強くキャップ等をつかみ引張ったとき、容易に離脱しないこと。</p> <p>イ 身体にふれ易い部分に鋭利な先鋭部がないこと。</p> <p>ウ 身体にふれ易い部分にあるねじは、ナット面よりそのねじの外径を超えて突出していないこと。</p> <p>エ ハブ軸にステップナット又はこれに類する突出部がないこと。</p> <p>オ インナワイヤの末端については、確実なほつれ防止処理が施されていること。保護キャップ等で被覆したものにあっては、つかみ金具を用いて2kgf〔20N〕の離脱力に耐えること、又は親指と食指ではさんで引張ってみて容易にはずれないこと。</p>
<p>4 部品の取付け 部品の取付けは、次のとおりであること。</p> <p>(1) 反射器材又は尾灯は、走行中後方より容易に見える位置に正しく、かつ、確実に取り付けられていること。</p>	<p>4 部品の取付け</p> <p>(1) 反射器材及び尾灯 次項について確認し、必要な場合は次項に沿った整備を行う。</p> <p>ア 反射器材はリヤリフレクタとし、リヤリフレクタ又は尾灯は、その頂点が後車輪ハブ軸より上にあり、サドル座面中央部より7.5cm以上下方の位置又は乗員の衣服、積載物等で隠されるおそれのない位置に取り付けられていること。 （注）幼児用自転車は、普通自転車のうち、サドル最大高さが635mm以下、435mm以上のものをいう。</p> <p>イ リヤリフレクタの有効反射部は、その光軸が普通自転車の進行方向に対し、ほぼ平行に取り付けられ、反射部全</p>

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>(2) 自転車の部品が正しく取り付けられ、かつ、確実に固定され、各部が正常に作動すること。</p>	<p>面が後方より容易に見えること。</p> <p>ウ 親指、食指及び中指を使って、リヤリフレクタ又は尾灯に対し左右上下に力を加えたとき、著しい変形、がた、離脱等が生じないこと。</p> <p>(2) その他の部品</p> <p>自転車の各部品が、正しく取り付けられ、確実に固定されていることを目視又は触感により確認する。</p> <p>ア 自転車の各部、特にフレーム体、前ホーク、リムなどに著しいへこみや変形等のないことを目視で確認する。</p> <p>イ 車輪について、通常の走行又はブレーキ操作に支障のある振れがないことを確認し、必要な場合はスポーク等を調整する。</p> <p>ウ スポークの張力のゆるいものは締めつけ、張力の著しいばらつきがないように調整する。必要に応じスポーク張力計を用いて点検する。</p> <p>エ 片手で前車輪を持って、溝の方向に通常力で引っ張って、前車輪が容易に動かないことを確認する。</p> <p>オ ハンドルステム及びシートポストがはめ合わせ限界標識以上にはめ合わされていることを確認したうえで、次の固定力検査を行い、必要に応じ、引上げ棒、クランプボルト、シートピン等の増締め、部品交換を行う。</p> <p>(ア)前ホークとハンドルステムとの固定</p> <p>前ホークとハンドルステムとの固定力検査は、自転車の前方より前車輪を両脚で挟み、ハンドルステム中心からハンドルバーの左右それぞれ15cm位の位置を両手で握り、腕の力で左右に回す力を加え、前ホークとの固定を調べる。</p> <p>(イ)ハンドルステムとハンドルバーとの固定</p> <p>ハンドルステムとハンドルバーとの固定力検査は、両手で左・右のにぎりを握って、ハンドルバーの回転方向下方に腕の力のみで力を加え、ハンドルステムとの固定を調べる。</p> <p>(ウ)立パイプとシートポストとの固定</p> <p>立パイプとシートポストとの固定力検査は、自転車を固定し、サドルの前後に両手をかけ、シートポストを回すように力を加えて、立パイプとの固定を調べる。</p> <p>(エ)シートポストとサドルとの固定</p> <p>シートポストとサドルとの固定力検査は、サドルの前と後に両手をかけ、腕の力のみでサドルを上下に動かす力を加えて、シートポストとの固定を調べる。</p>

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法										
<p>5 制動性能</p> <p>普通自転車の制動性能は、次のとおりであること。</p> <p>(1) 前車輪及び後車輪を、それぞれ別系統で確実に制動できること。</p> <p>(2) ブレーキレバーを反復して作動した場合において、ブレーキ各部及び</p>	<p>(オ)ハンドルバーとブレーキレバーとの固定</p> <p>ハンドルバーとブレーキレバーとの固定力検査は、にぎりを握り、ブレーキレバーのブラケットに親指を当てて強く押し、ハンドルバーに対する固定を調べる。</p> <p>なお、測定器具による場合は、次表に示すトルクを加えたとき動かないことを確認する。</p> <p style="text-align: center;">各部との固定トルク値</p> <table border="1" data-bbox="1556 464 2121 762"> <thead> <tr> <th>固定部分</th> <th>固定トルク値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前ホークとハンドルステムとの固定</td> <td>25N・m (250kgf・cm)</td> </tr> <tr> <td>ハンドルステムとハンドルバーとの固定</td> <td>50N・m (500kgf・cm)</td> </tr> <tr> <td>立パイプとシートポストとの固定</td> <td>30N・m (300kgf・cm)</td> </tr> <tr> <td>シートポストとサドルとの固定</td> <td>30N・m (300kgf・cm)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 幼児用自転車にあっては、表の数値の60%とする。</p> <p>カ 自転車を直立し、前車輪を20cm程度持ち上げ落下したときのゆるみ音により、各ねじ部のゆるみを調べる。又後車輪についても同様に落下テストを行う。</p> <p>キ 各回転部はがたがなく、回転が円滑であることを確認し、必要な場合は整備する。</p> <p>ク チェンジギヤ装置のあるものは、切替えが確実に、作動が円滑であることを確認し、必要な場合は整備する。</p> <p>ケ チェーンはギヤクランクを正・逆方向に回転させ、容易にはずれないことを確認し、必要な場合は整備する。</p> <p>コ ブレーキ、チェンジギヤ装置などに使用するワイヤ類は、適切な長さで、著しいたるみ、極端な曲がり、折れ、さび、ほつれなどのないことを確認し、必要な場合は交換する。</p> <p>5 制動性能</p> <p>(1) 前車輪用及び後車輪用ブレーキをそれぞれ別々に作動させて確認する。</p> <p>(2) ブレーキレバー又はクランクを操作し、反復して数回作動させ、ブレーキ各部及び各取付部に異状のないことを目視に</p>	固定部分	固定トルク値	前ホークとハンドルステムとの固定	25N・m (250kgf・cm)	ハンドルステムとハンドルバーとの固定	50N・m (500kgf・cm)	立パイプとシートポストとの固定	30N・m (300kgf・cm)	シートポストとサドルとの固定	30N・m (300kgf・cm)
固定部分	固定トルク値										
前ホークとハンドルステムとの固定	25N・m (250kgf・cm)										
ハンドルステムとハンドルバーとの固定	50N・m (500kgf・cm)										
立パイプとシートポストとの固定	30N・m (300kgf・cm)										
シートポストとサドルとの固定	30N・m (300kgf・cm)										

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>各取付部に異状を生じないこと。</p> <p>(3) 乾燥した平坦な舗装道路において、走行速度が10km/hのとき、制動操作を開始した場所から3m以内の距離で、円滑に自転車を停止させる性能を有すること。</p>	<p>より確認し、必要な場合は部品交換等の整備を行う。</p> <p>(3) 両手でハンドルバーの左・右のにぎりを握って、前ブレーキレバーを食指と中指(幼児用自転車にあっては食指のみ)で力いっぱい締めて作動させ、上体をハンドル上に傾けて前方に自転車を押し、前車輪が回らないことを確認する。後車輪は同様の方法で作動させ、前方の水平な位置に置いたペダル上に体重(幼児用自転車にあっては片足の踏力)をかけたとき、後車輪が回らないことを確認する。必要な場合は、調節ねじやインナ又はロッドの固定位置を調整し、アウトの内部への注油、ブレーキブロック、ワイヤの交換等を行う。</p>
<p>6 タイヤの状態</p> <p>(1) 安全走行に支障のあるような摩耗がなく、チューブ及びバルブに異状がないこと。</p> <p>(2) タイヤの用途・サイズに適合した空気圧を保持していること。</p>	<p>6 タイヤの状態</p> <p>(1) タイヤの接地面(幅約20mm)のトレッド模様が摩耗してほとんどなくなっていないかを点検し、必要な場合は良品と交換する。また、特にバルブの空気もれがないことを確認する。</p> <p>(2) 適正空気圧が保持されていることを触感により確認する。ただし、空気圧が5kgf/cm²{500kpa}の高圧タイヤを使用した自転車については、タイヤプレッシャージで測定することがのぞましい。</p>
<p>7 安全付属部品の性能等</p> <p>安全付属部品の性能等は、次のとおりとする。</p> <p>(1) 反射器材の色及び性能</p> <p>自転車に備え付けられた場合において、夜間後方100mの距離から道路運送車両の保安基準第32条第2項の基準に適合する前照灯で照射したときに、その反射光を照射位置から容易に確認できるものであること。反射器材の反射光の色は赤であること。</p> <p>(2) 尾灯の色及び性能</p> <p>自転車に備え付けられた場合において、夜間後方100mの距離から、その灯光を容易に確認できること。灯光の色は赤色であること。</p>	<p>7 安全付属部品の性能等</p> <p>安全付属部品の性能等は、次のとおりとする。</p> <p>(1) 反射器材の色及び性能</p> <p>ア 懐中電灯で照射し、基準に適合するリヤリフレクタ(JIS又はTSマークのある新品)と比較して、ほぼ同程度に反射することを確認する。</p> <p>イ リヤリフレクタが損傷している場合や反射性能が不足している場合は、基準に適合するリヤリフレクタ(JIS又はTSマークのある新品)と交換する。</p> <p>ウ 色は、目視により確認する。</p> <p>(2) 尾灯の色及び性能</p> <p>ア ダイナモの出力に応じた電球を用いており、かつ、点灯することを確認し、必要な場合は基準に適合する電球と交換する。電球の確認が困難な場合は、点灯させて基準に適合する電球の光と比較して、よく光るものであることを確認する。</p>

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>(3) 前照灯の色及び性能</p> <p>自転車に備え付けられた場合において、前方10mにある交通上の障害物を容易に確認できるもので、白色又は淡黄色であること。</p> <p>(4) 警音器の性能</p> <p>適切な音質で適当な音量の音を発すること。</p> <p>(5) 錠</p> <p>錠が自転車に装備される場合においては、堅牢な構造のもので、確実に施錠できるとともに運転操作を妨げず、かつ、歩行者等に危害を及ぼさないようなものであること。</p> <p>(6) その他の付属品</p> <p>フレームポンプ、後写鏡、スタンド等が自転車に装備される場合においては、運転操作を妨げず、かつ、歩行者等に危害を及ぼさぬよう装備されていること。</p>	<p>イ レンズの汚損を点検し、必要な場合は適切なレンズと交換する。</p> <p>ウ 灯光の色は、目視で確認する。</p> <p>(3) 前照灯の性能</p> <p>ア ダイナモ式にあっては、ダイナモの出力に合った電球を用いており、かつ、点灯することを確認し、必要な場合は、基準に適合する電球と交換する。</p> <p>イ ダイナモの取付けは、作動時に回転軸が正しく車輪の中心を向き、かつ、ローラの側面がタイヤのサイドウォール部に密着すること。</p> <p>(4) 警音器(ベル)の性能</p> <p>5m離れた位置でよく聞こえ、かつ、適切な音質のものであることを確認する。</p> <p>(5)(6) 目視及び操作により確認する。</p>
<p>8 表示事項</p> <p>点検整備済の普通自転車の後部どろよけ(後部どろよけに貼付できない場合は前部どろよけ、立パイプ等)に点検整備済TSマークを貼付すること。</p>	

駆動補助機付自転車の点検整備基準 (平成7年12月19日協会規程第61号)

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>1 人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。</p> <p>(1) 電動機であること。</p> <p>(2) 24キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、ア又はイに掲げる速度の区分に応じそれぞれア又はイに定める数値以下であること。</p> <p>ア 15キロメートル毎時未満の速度1</p> <p>イ 15キロメートル毎時以上24キロメートル毎時の速度 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から15を減じて得た数値を9で除したものを1から減じた数値</p> <p>(3) 24キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。</p> <p>2 (1)から(3)までのいずれにも該当する原動機について(1)から(3)までのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。</p>	<p>駆動補助機付自転車については、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定を受けていることのほか、次項について確認し、原動機に異常が認められた場合には、当該駆動補助機付自転車の製作者又は販売者に回収・修理させるなど適切な措置を講ずること。</p> <p>1 原動機の性能及び構造</p> <p>(1) 原動機の基準 電動機以外の原動機を備えていないこと。</p> <p>(2)、(3) 補助比率の基準 ア ペダルに踏力が加わっていないときは、補助力が作動しないこと。 イ 走行中に異常音がしないこと。</p> <p>2 改造の容易でない構造</p> <p>(1) 電源スイッチ、人力及び車速の測定手段、原動機及びその制御手段並びにそれらを結ぶ配線類は外部から容易に改造のできない構造であること。</p> <p>(2) 市販部品と交換することにより、容易に1の(2)の基準を超えるような改造のできない構造であること。</p>

構造及び性能の基準	点検及び整備の方法
<p>3 原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。</p> <p>4「普通自転車の点検整備基準」(昭和54年協会規程第16号)に規定する構造及び性能に適合していること。</p>	<p>3 時間応答性等の基準 発進、加速、定速、減速、蛇行及び停止の各運転態様を組み合わせて走行した場合、次のとおりであること。</p> <p>(1) 各運転態様のつながりが円滑であること。 (2) 時間応答性が速やかであること。</p> <p>4「普通自転車の点検整備基準」(昭和54年協会規程第16号)に規定する点検及び整備の方法によること。</p>