

有効期間満了日 令和8年3月31日
熊交企第130号
令和4年3月23日

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）

近年の自転車の総合対策については、自転車は「車両」であることを全ての道路利用者に認識させることなどを柱とし、「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成27年3月20日条例第20号・（改正）令和3年3月26日条例第21号）、令和3年3月に策定された「熊本県自転車活用推進計画」等に基づき、関係機関・団体と連携し推進しているところであり、また、令和3年3月19日には、熊本県議会において「熊本県の交通安全水準のさらなる向上に関する宣言決議」が全会一致で議決され、「自転車の安全利用の徹底」が県全体で取り組むべき重要な対策の一つとなっている。

また、各種対策により過去5年間の県内における自転車に関与する交通事故は年々減少傾向にあったものの、昨年中は487件（前年比+56件）と増加に転じ、また、依然として自転車事故当事者の51.3%に何らかの法令違反があるなど、自転車の安全利用に対する対策がいまだ十分とは言えない状況にある。

そこで、更なる「良好な自転車交通秩序の実現」を図るため、下記の対策を推進することとしたので、各警察署等においては、関係機関・団体等と連携しつつ、効果的な対策を推進されたい。

なお、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）」（令和2年12月24日付け熊交企第543号）は、本通達の発出をもって廃止する。

記

第1 基本的考え方

自転車利用者の交通ルール遵守が徹底されない要因は一様ではないものの、自転車専用の通行空間の整備が断片的なものにとどまる中、自転車が手軽な乗り物であるため、歩道走行時における歩行者優先や車道の左側通行等の交通ルールに関する遵法意識が低く、車道での右側通行や信号無視等の交通違反をしても取締りに遭わないとの認識を持たれていることなどが考えられる。

そのため、自転車の安全対策を推進する上では、自転車通行空間の整備、交通安全教育や広報啓発、交通違反に対する指導取締りを柱として、それぞれの有機的な連携に配慮しながら、効果的に対策を講ずる必要がある。

具体的には、自転車は「車両」であり、車道通行が原則であることから、自転車の活用を推進するためには、普通自転車専用通行帯をはじめとする車道部分における自転車専用の通行空間を整備することにより、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離することが必要である。また、自転車の歩道通行は、法で例外的な通行方法として定められているところ、特に普通自転車歩道通行可の交通規制（以下「自歩可規制」という。）が実施されている区間においては、自転車と歩行者が交錯することから、道路交通実態等を踏まえ、自歩可規制の見直しや普通自転車が通行すべき歩道の部分を指定するなど、自転車通行空間の整備に当たっては、歩行者、自転車及び自動車のいずれもが安全で円滑に通行できる、連続性のある自転車ネットワークの構築に配慮する必要がある。

また、自転車利用のニーズの高まりとともに、以前にも増して自転車関連事故抑止のため交通ルールの遵守が求められており、自転車利用者の交通違反や交通マナーの悪さを指摘する国民の声は依然として厳しいことに十分に留意し、自転車利用者の交通安全意識の向上に資する交通安全教育・広報啓発活動の推進や、ルールを守らない自転車利用者に対する重点的な指導取締りと自転車運転者講習制度の着実な運用により、自転車の安全な利用を促進する必要がある。

これらの対策を効果的かつ適切に推進するためには、交通警察各部門の総合力を発揮するとともに、関係部門や関係機関・団体等の緊密な連携を図ることが重要であり、特に道路管理者、教育委員会・学校、自転車関係事業者、交通ボランティア等との適切な協働を図ることも必要である。

第2 推進すべき対策

1 自転車の通行空間の整備

(1) 自転車専用の通行空間の整備

管内における自転車関連事故の発生状況や自転車の交通実態等を調査・分析した上で、熊本県及び熊本市が策定する自転車活用推進計画や自転車ネットワークに関する計画、道路管理者が策定する自転車通行空間の整備に関する計画に交通管理上必要な意見が反映されるよう、調査・分析の結果や自転車指導啓発重点地区・路線の選定状況等について、関係機関に情報提供するとともに、これらの計画の策定又は改訂の検討段階から積極的に協議を行うほか、次のとおり普通自転車専用通行帯の整備等を推進すること。

ア 自転車の交通量が多い路線や将来的に増加が見込まれる地域において自転車関連事故の発生状況を踏まえ、普通自転車専用通行帯の整備を推進すること。

イ 自動車の走行速度が高い道路のほか、歩行者、自転車及び自動車の交通量を踏まえ、自転車専用の通行空間を整備する必要がある場合は、道路管理者に対し、自転車道の整備を働きかけること。

ウ 自転車専用の通行空間の整備が困難な場合には、道路管理者と連携し、法定外表示（自転車の通行位置を示し、自転車と自動車が車道で混在することを注意するための矢羽根型路面表示及び自転車のピクトグラムをいう。以下同じ。）の設置を検討すること。

(2) 自歩可規制の見直し

自歩可規制は、「交通規制基準」の改正について（通達）（令和3年11月30日付け警察庁丙規発第27号）の別添「第59 普通自転車歩道通行可、普通自転車の歩道通行部分」のとおり、普通自転車及び歩行者の安全な通行を確保するため、対象道路については歩道の有効幅員（以下単に「幅員」という。）が3メートル以上であることを原則としていることから、自転車通行空間の整備と併せて、次のとおり、自歩可規制の見直しを検討すること。ただし、道路管理者が整備する自転車歩行者道については、道路構造上、自転車及び歩行者の通行に供する区間であることから、自転車歩行者道の設置が確認できる自歩可規制区間においては、見直しの対象区間から除くことができることとする。

また、車道に自転車専用の通行空間を整備することが困難な区間において、自歩可規制を解除する場合には、道路管理者と連携し、法定外表示を設置すること。

- ア 幅員 3メートル未満の歩道
車道に自転車専用の通行空間が整備されている区間については、自歩可規制の解除を検討すること。
また、車道に自転車専用の通行空間が整備されている区間以外の全ての区間についても、自歩可規制の見直しを検討すること。ただし、次の場合は、見直しの対象区間から除くことができることとする。
- (ア) 歩行者の交通量が極めて少ないなど、歩道における歩行者と自転車の交錯の危険が低い場合
 - (イ) 車道における自転車の通行空間の確保が困難な場合であって、自動車の走行速度や大型自動車等の混入率が高いなど、自転車の車道通行が危険な場合
 - (ウ) 保育施設等が存在するため幼児を同乗させている自転車の交通量が多い場合
- イ 幅員 3メートル以上、4メートル未満の歩道
歩道上で歩行者と自転車の交通事故が発生したことがあるなど、交通実態を踏まえ、自転車が歩道を通行することに危険があると判断される区間については、自転車と歩行者が交錯する問題を解消するため、自歩可規制の解除を検討すること。
- ウ 幅員 4メートル以上の歩道
歩行者の通行に特に支障が認められない区間については、歩道における自転車と歩行者双方の安全かつ円滑な通行を確保するため、普通自転車の歩道通行部分の指定を積極的に検討すること。
- (3) 自転車に係るその他の交通規制の見直し
- ア 自転車横断帯の撤去
自転車は、車道又は歩道のいずれを通行していても、自転車横断帯がある場所を横断しようとするときは、その自転車横断帯によって道路を横断しなければならず、場合によっては自転車に不自然かつ不合理で、危険な横断を強いることとなり得る。このため、自転車道や普通自転車の歩道通行部分の指定があり、歩道部分に連続した自転車通行空間が整備されている区間のほか、自転車が通行できない構造の横断歩道橋等の付近で自転車の交通量が多い交差点などにおいて、自転車が安全かつ円滑に自転車横断帯を進行することが想定される場合を除き、原則として自転車横断帯を撤去すること。また、自転車横断帯の撤去に当たっては、歩行者用灯器に設置されている「歩行者・自転車専用」の補助板の撤去についても、併せて検討すること。
- イ 自転車に対する一方通行規制
自転車に対する一方通行規制(自転車道における一方通行規制を除く。以下同じ。)については、連続した自転車ネットワークの確保を阻害する可能性があるため、自転車に対する一方通行規制は特別な事情がある場合を除き、原則として実施しないこと。
- (4) 留意事項
上記(1)の対策を実施するに当たっては、自転車を含む車両の通行量、駐車需要等を勘案すること。その上で、当該区間については、「放置駐車違反取締り活動ガイドラインの策定及び公表等について(通達)」(令和3年12月1日付け熊交指第591号)に基づく放置駐車違反取締り重点路線・重点地区の設定を検討するとともに、積極的な違法駐車取締りを

実施すること。

また、(1)及び(2)の対策に加えて、自転車の交通秩序の整序化と事故防止に寄与する対策（自転車専用灯器の設置等）に努めること。

2 基本的な交通ルール の周知と遵守を 図る交通安全教育・広報啓発の推進

(1) 自転車に関する基本的な交通ルール の周知

全ての自転車利用者に対して、「交通の方法に関する教則」（昭和53年国家公安委員会告示第3号）や「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（平成19年7月10日付け中央交通安全対策会議交通対策本部決定）に添付）を活用するなどして、自転車は「車両」であり、車道通行が原則であること、歩道通行できる場合でも歩道は歩行者優先であることなど自転車の基本的な交通ルールを周知すること。

(2) 全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進

自転車は子供から高齢者まで幅広い年齢層において極めて身近な交通手段として利用されている。

交通安全教育の実施に当たっては、幼児から成人に至るまで、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等の自転車利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識の習得や、自転車事故における加害者の責任等について、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行うよう配慮すること。

ア 児童、生徒及び学生

全国的に自転車が歩道上で歩行者と衝突して歩行者が死傷する交通事故が発生していることから、自転車利用者が加害者となるケースがあることを理解させ、交通ルールを守らないことや不適切な操作が交通死亡事故に至る危険性について、スケアード・ストレイト方式の交通安全教室やシミュレーターの活用等により周知すること。

また、昨年実施した高校生に対する自転車利用に関する意識調査の結果、交通事故に遭ったことがある生徒の約半数が警察に交通事故の届出をしていない状況が判明したことから、従来の交通事故防止の交通安全教育だけでなく、交通事故に遭った場合の措置等についても教育を行うこと。

イ 高齢者

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解させるとともに、近年、高齢者が自転車乗車中に用水路等に転落し死亡する事故が多発している現状を踏まえ、

○ 安全確認を徹底すること

○ 自転車も車両であり飲酒運転は違法であること

などを周知すること。

また、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を実施すること。

ウ 保護者、社会人等

安全教育の対象者を保護者、社会人等にも拡大するため、児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等、工夫を行うこと。

特に交通安全教育を受ける機会が少ない世代に対しては、SNS等の各種媒体を積極的に活用した情報発信を行うこと。

エ 運転免許保有者

更新時講習、高齢者講習、処分者講習等の各種運転者教育の機会において使用する教本の中で「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するとともに、自転車利用者向けに作成された自転車の交通ルール・マナーに関するチラシやパンフレット等を配布するなど、自動車等の運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行うこと。

オ 教育委員会・学校等への働きかけ

小学校、中学校、高等学校等の教育機関における自主的な自転車安全教育の実施や警察と連携した自転車教室の授業等への導入について、自転車が関与する交通事故実態を示すなどしてその必要性を理解させながら、教育委員会・学校等に強く要請すること。その際は、教職員を対象とした自転車教室を開催して教職員自身の安全教育知識・技能の向上を図るなどの必要な支援を行うこと。

また、熊本県交通安全協会が主催する「子供自転車大会」を通じ、児童に自転車の安全走行に関する知識と技能を身に付けさせるとともに、積極的に参加校の獲得に努めること。

(3) 全ての年齢層に対するヘルメット着用の推奨と被視認性の向上

全国における過去5年間の自転車乗用中の死者について、損傷主部位別でみると、頭部に致命傷を負っている者が約6割と最も高くなっている。また、ヘルメット着用していなかった場合の致死率は、着用していた場合と比べ約2.4倍高くなっている。

幼児・児童のみならず、全ての年齢層の自転車利用者に対し、こうした具体的なデータを用いて、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、ヘルメットの着用を推奨すること。

また、幼児・児童については、ヘルメットを着用させるよう、保護者等に対して努力義務が課せられていることを周知すること。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、ライト点灯の徹底と反射材用品等の取付け促進により、自転車の被視認性の向上を図ること。

(4) 自転車を用いた配達業務中の交通事故防止対策の推進

自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通事故発生状況等に関する情報提供や実技を含む交通安全教室の開催をはじめとする交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進すること。

(5) 幼児同乗用自転車の安全利用の促進

幼稚園、保育所、認定こども園等と連携し、幼児を自転車の幼児用座席に乗車させる際のヘルメット及びシートベルトの着用促進について、降園前の時間を活用するなど保護者を対象とした広報啓発を推進すること。

特に幼児二人同乗用自転車については、転倒防止や安全利用を推進するため、参加・体験・実践型の従来の交通安全教室のほか、SNS等による動画や情報発信、チラシの作成・配布等による情報提供や注意喚起等各種広報啓発活動を推進すること。

なお、転倒防止については、消費者安全調査委員会の事故等原因調査報告書等の資料を活用するなど、時代に即した手法や内容の一層の充実を図り、効果的に実施すること。

(6) 自転車の点検整備と損害賠償責任保険等の加入の促進

自転車の点検整備を促進することは、自転車の安全性を継続的に確保するとともに、安全意識の醸成につながることを期待できることから、交通安全教育等の実施に当たっては、関係団体・事業者等と連携し、自転車の点検整備の重要性と実施要領についても分かりやすく周知を図るよう配慮すること。

また、令和3年3月26日に「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（以下「自転車条例」という。）が改正され、同年10月1日から、自転車損害賠償保険等の加入が義務づけられていることから、自転車利用者が加害者となった交通事故に係る高額賠償事例等を示すなどして、損害賠償責任保険等の必要性を理解させ、加入促進を図ること。

(7) 自転車関係事業者への働き掛けの推進

自転車販売店やシェアリング事業者等に対しては、自転車関連事故の発生状況や交通ルール遵守の徹底を図る広報資料の提供等により、自転車販売時や貸与時に店員等による積極的な啓発を促すこと。また、一般的に軽快車と比較して車重が重く速度の出やすい駆動補助機付自転車の購入者に対しては、車両特性による注意点等を踏まえた指導を行うように働きかけること。

(8) 自転車条例の周知及び効果的運用

自転車条例により、「県」、「自転車利用者」、「保護者及び高齢者の家族」、「学校の長」、「事業者」及び「自転車小売業者」のそれぞれの主体に応じた責務が示されおり、関係法令の遵守、乗車用ヘルメットの着用及び反射材の利用、自転車損害賠償保険等の加入義務等が規定されていることから、条例の周知及び効果的運用に努めること。

3 自転車利用者に対する指導取締りの強化

(1) 実効性のある指導警告

自転車利用者の交通違反に対する指導取締りを強化しているところであるが、依然として自転車利用者のルール・マナー違反に対する県民の批判が後を絶たない状況にあることから、軽微な交通違反であっても看過することなく確実に指導警告を行うこと。また、運転免許を必要としない自転車利用者に対して交通ルールを認識させる機会でもあることから、指導警告に際しては、この点を念頭に、自らの違反行為の危険性や交通ルールを遵守することの重要性について違反者が理解できるよう、指導警告票を活用した実効性のある指導警告を行うこと。

(2) 悪質・危険な交通違反に対する取締りの強化

ブレーキの付いていない「ピストバイク」等の制動装置不良自転車運転、酒酔い運転、遮断踏切立入り等悪質危険な違反行為を行った場合、その他警察官等の警告に従わず違反行為を継続した場合、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせた場合は、交通切符等を適用した検挙措置を積極的に講ずるなど厳正に対処すること。検挙措置を講ずるに当たっては、自転車関連事故の発生状況や地域住民の取締りに関する要望を踏まえて事前に組織的に検討を行い、真に事故抑止に資する取締りとなるよう留意すること。

また、自転車関連事故について、自転車利用者に負傷が認められる場合であっても、当該者に法令違反がある場合にはしかるべく責任を追及する必要があることから、自転車側の信号無視、指定場所一時不停止、通行区

分違反等の違反行為の有無について確認の上、法令違反が認められる場合には、立件に向けた捜査を徹底すること。

(3) 自転車運転者講習制度の着実な運用

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車運転者に対しては、自転車運転者講習において交通ルールの周知徹底を図ることとしており、同講習は、当該自転車運転者に対して集中的に交通安全教育を実施することができる機会となっている。

そのため、同講習制度について、部下職員に対する教養を行い、警察本部交通企画課及び各所属との連携を密にし、遺漏なき危険行為の報告及び登録に配慮するなど、本制度を適切に運用すること。

(4) 交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

自転車の通行ルールの周知徹底を効果的に推進するためには、自転車利用者に対する街頭での指導啓発活動の推進が不可欠であることから、交通安全活動を行うボランティアや地域住民等に対する助言、指導等や自治体の職員の研修への協力を積極的に行うこと。

地域交通安全活動推進委員に対しては、より効果的な「自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進」がなされるよう、自転車の通行ルールやその指導方法等について教養を徹底し、警察官と共同で街頭指導活動を行うことはもとより、ボランティア等が独自に沿道住民とともに行う啓発活動について積極的に連携させるなど、街頭における自転車利用者に対する指導啓発活動を重層的に推進すること。

また、街頭における指導啓発活動に当たっては、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対しては、歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、歩道を通行する場合の歩行者優先というルールの遵守を徹底させること。

4 自転車指導啓発重点地区・路線の選定等

自転車関与事故の発生状況や自転車に関する交通ルールの遵守状況等を踏まえ、地域の実情に応じて自転車指導啓発重点地区又は路線を選定し、自転車利用者に対する指導取締りや街頭キャンペーン等各種活動を計画的・重点的に推進すること。

また、地域住民に対し、居住地域のどこが重点地区等であるのかを周知するため、重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共に熊本県警察ホームページや各種情報媒体を用いて公表し、重点地区等における交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する活動に対する国民の理解の醸成に努めること。

第3 対策推進上の基盤の整備等

1 自転車総合対策を推進するための体制の整備

(1) 警察本部交通部の推進体制

警察本部交通部長が招集する交通部内の所属長等会議（以下「交通部会」という。）において、自転車安全利用の推進に必要な施策を検討するとともに、各警察署における自転車対策の点検など効果的な対策の推進を支援すること。

(2) 各警察署における推進体制の整備

各警察署においては、自転車対策を効果的かつ強力で推進するため、関係機関・団体等との連携を確立し、所要の体制を整備すること。

2 関係部門との連携等

(1) 部内教養の徹底

部門を問わず、部内職員に対し、自転車の交通ルールについて教養を徹底すること。

(2) 関係部門との連携

各警察署においては、防犯ネットワーク等他部門で構築されているネットワークについても、本来業務の支障の有無等を考慮の上、自転車の広報啓発活動等に関し、積極的に活用すること。

また、自転車利用者による交通違反に対する指導取締り等の街頭活動の実施については、地域部門との緊密な連携に留意すること。

3 関係機関との連携等

(1) 自治体等への支援等

自治体による自転車の交通ルール遵守等のための取組を積極的に支援すること。

また、駐輪場整備や歩道上の放置自転車の撤去等についても、自治体等への働き掛けを行うこと。

(2) 関係機関等との協力体制の強化

対策を効果的かつ継続的に推進するため、これまでに、自治体、教育委員会・学校、道路管理者、自転車関係団体等との間で設置した連絡協議会を活用するなどして、引き続き、関係機関等との協力体制の強化を図ること。

また、関係機関・団体と適切な役割分担を図るとともに、必要な情報提供や支援等により、連携を強化すること。

4 報告

各警察署において、自転車対策に係る好事例があれば適宜申報すること。