ク・１・１（有効・保存期限：令和９年12月末）

一般（交企、交指、交規、運免）第47号
令 和 ４ 年 ３ 月 ２ 日

関 係 所 属 長　殿

山 形 県 警 察 本 部 長

## 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の更なる推進について（通達）

当県における自転車関連事故の発生件数は減少傾向にあり、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は約１割（全国約２割）と多くはないものの、交通ルールを無視する自転車利用者が多く、自転車対歩行者事故では、その約６割（全国約４割）が歩行者が優先されるべき歩道上又は横断歩道上で発生している。また、自転車対自動車事故のうち、死亡・重傷事故の約８割（全国約７割）には自転車側にも何らかの法令違反が認められるところである。

加えて、今後、電動キックボードをはじめとする新たな電動モビリティと自動車、自転車、歩行者との共存を図り、交通の安全を確保する上でも、自転車の交通秩序を整序化する必要があることから、下記の対策を推進することとしたので、関係機関・団体等と連携しつつ、実効が上がるよう取り組まれたい。

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利用者側の遵法意識が低く、車道での右側通行や信号無視等の違反をしても取り締まられることは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意しながら、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、自転車と歩行者の交錯の問題があることから、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意する必要がある。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による交通行動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする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の交通ルール遵守の徹底が求められる一方で、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住民の声は依然として厳しいことに十分留意し、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・団体等と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　自転車通行空間の整備

#### (1)　普通自転車専用通行帯の整備等

それぞれの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、各地方公共団体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及び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・分析の結果や後記４の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定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も踏まえ、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には、道路管理者に対し、自転車道の整備を働き掛けること。

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喚起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。

また、道路利用者のニーズ、道路状況及び交通実態等を勘案し、将来的には自転車道又は普通自転車専用通行帯を整備することについて検討すること。

エ　自転車通行の安全性を向上させるため、道路状況及び交通実態等を踏まえ、自転車通行空間の整備と併せて駐車規制の実施を検討するとともに、当該区間においては違法駐車の取締りを積極的に推進すること。

#### (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の用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、自動車の走行速度が高かったり、大型自動車等の混入率が高かったりするなど、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、交通実態や沿道状況を踏まえ、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、自転車と歩行者の交錯の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の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等において、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。

2　基本的な交通ルールの周知と遵守の徹底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意すること。また、自治体や教育委員会・学校等に対する自転車交通安全教室の計画的な実施や自転車通勤を推奨する企業における自主的な自転車交通安全指導の実施についての働き掛けや支援を積極的に行うなど、自治体等との更なる連携を図ること。

ア　児童、生徒及び学生

歩行者と衝突した場合に加害者となる側面を有していることを理解させ、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。

イ　高齢者

加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を参加・体験・実践型の交通安全教育等により理解させ、自ら納得して実践する安全な交通行動の促進を図るとともに、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

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、安全運転管理者等を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行うこと。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短時間動画等による情報発信を行い、閲覧数の確認等により検証も実施すること。

エ　運転免許保有者

更新時講習や高齢者講習等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、管内における自転車の利用実態等を踏まえ、講習会場において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。

(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

過去５年間の自転車乗用中死者を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７割（全国約６割）と最も高くなっている。また、ヘルメットを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９倍（全国約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の理解促進及び山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関

する条例（以下山形県自転車条例という。）での自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務の周知に努め、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されていることを周知すること。

さらに、薄暮時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、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、関係業界との連絡協議会の開催、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・実践型による従来の交通安全教室のほか、SNS等による動画や情報の発信、リーフレットの作成・配布等による情報提供及び注意喚起等の各種広報啓発を推進すること。

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が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意すること。また、自転車対歩行者事故では高額賠償事故も発生しているほか、山形県自転車条例では自転車に係る損害賠償責任保険等への加入が義務付けられていることから、損害賠償責任保険等の加入の必要性について理解させるよう努めること。

(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等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して車重が重く速度の出やすい駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の販売台数増加に伴い、電動アシスト自転車と歩行者の事故の増加も危惧されることから、電動アシスト自転車の購入者に対しては、交通ルール遵守や安全利用を図るための注意点等の指導を促すこと。

## 3　自転車利用者による交通違反に対する指導取締りの強化

(1)　実効性のある指導警告

違反者に対する指導警告は、運転に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、イエローカード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

自転車利用者による交通違反が行われた場合において、警察官等の警告に従わずに違反行為を継続したときや、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ときは、交通切符等を活用した検挙措置を積極的に講ずること。また、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や一時不停止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いる。本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であるため、危険行為の登録を迅速に行い、時機を失することなく受講対象者を抽出するとともに、危険行為登録件数の増加に伴う受講対象者の増加にも十分に対応できる体制を整備すること。

(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及び地域住民並びに自治体職員等との連携が重要となる。このため、当該連携に必要な助言、指導等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共に行う啓発活動への積極的な参加・協働など、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させること。

また、街頭における指導啓発活動に当たっては、歩道を通行できる場合でも、歩道は歩行者優先である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

(1)　自転車指導啓発重点地区・路線の選定と公表

歩道上における自転車と歩行者の交錯、車道における自転車の右側通行、信号無視等の実態から自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念され、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線を「自転車指導啓発重点地区・路線」（以下「重点地区等」という。）として選定し、重点地区等において、重点的・計画的に、自転車通行空間の整備、指導啓発活動及び指導取締りを推進す

ること。
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警察ウェブサイト、110ネットワーク、ミニ広報紙、市区町村の広報紙等の効果的な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住民の理解の醸成に努めること。
なお、自治体等と連携し、現場において当該場所が重点地区等であることや歩道は歩行者優先であることなどの基本的な交通ルールを可能な限り表示することについても検討すること。

(2) 重点地区等の選定基準

重点地区等の選定に当たっては、自転車の通行量、自転車対歩行者事故及び自転車関連事故の発生状況、自転車に関する交通ルールの遵守状況、自転車の通行に関する地域住民の要望等、自転車通行空間の整備状況、自治体等の自主的な活動状況等を踏まえ、次に示す例を参考に地域の実情に応じて選定すること。

ア 自転車通勤者等が集中する駅周辺

イ 自転車通学の学生等により、悪質・危険な自転車の運転が問題となっている通学路等

ウ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）に規定する生活関連経路等で高齢者や障害者の歩行中の安全を確保する必要性が特に高い地区・路線

エ 自転車利用者の通行量が特に多い生活道路

オ 上記以外で、自転車利用者の歩道通行が特に多い地区・路線

(3) 情勢の変化に応じた重点地区等の見直し

重点地区等を選定した後も、重点地区等における自転車利用者の交通ルールの遵守状況、指導警告及び取締りの状況を定期的に検証するとともに、自転車や歩行者の通行実態、自転車関連事故の発生状況、地域住民の要望等、地域の実情に即した必要な見直しを行うこと。

(4) 重点地区等において推進すべき施策等

ア 自転車通行空間の優先的な整備

普通自転車専用通行帯の整備又は法定外表示の設置及び自歩可規制の見直しを優先的に実施すること。

イ 指導啓発活動の推進

地域交通安全活動推進委員、交通指導員等のボランティア、自治体、関係機関・団体、地域住民等と警察が協働して活動する場合はもとより、自治体等が自主的に実施する自転車利用者に対する指導啓発活動について、重点地区等で実施するよう要望すること。

ウ 重点地区等を中心とした指導取締りの推進

特に駅周辺及び通学路を中心に、自転車利用者が交通ルールを無視した運転を行っているという指摘が依然として数多くなされている。重点地区等においては、自転車や歩行者が多く通行する時間帯を中心に、信号無視、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）、一時不停止等、歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進すること。

エ　集中的かつ重点的な活動の推進

前記イ及びウの活動の推進に当たっては、集中的かつ重点的にこれらを実施する日を毎月１日以上設け、地域部門と連携して、通勤・通学時間帯に絞って県下又は地域（方面等）一斉に活動するなど、指導啓発及び指導取締りの効果が期待できる活動を推進すること。また、集中的かつ重点的に指導啓発活動及び指導取締りを実施する日の活動状況を含め、重点地区等における指導啓発や指導取締り状況について、積極的な広報に努めること。

**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

自転車対策を効果的かつ強力に推進するため、本部内に別添の「自転車等総合対策推進委員会」を設置する。

２　関係部門との連携等

(1)　部内教養の徹底

部門を問わず、警察職員に対し、自転車の交通ルールについて教養を実施すること。特に、職務執行に際して自転車を利用する職員に対しては、交通ルールの遵守について指導を徹底すること。

(2)　関係部門との連携

他部門で実施される講習の際に、講習等の目的に支障のない範囲内で、自転車の交通ルール等周知のための広報啓発活動を積極的に実施すること。

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・団体等と連携した取組の推進

自転車対策を総合的かつ計画的に推進する際は、関係機関・団体等と連携して取り組むこと。

(1)　自治体への支援等

自治体による自転車の交通ルール遵守等のための取組に対しては、積極的に支援すること。

(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、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。

（担当）施　　策　　交通企画課企画係
指導取締　　交通指導課指導取締係
交通規制　　交通規制課交通規制係
免許講習　　運転免許課講習係

別添

# 自転車等総合対策推進委員会

| | | |
|---|---|---|
| 委　員　長 | 交通企画課長 | |
| 副委員長 | 交通指導課長、交通規制課長、運転免許課長 | |
| 委　　　員 | 交通企画課 | 企画担当課長補佐<br>交通安全対策担当課長補佐 |
| | 交通指導課 | 指導取締担当課長補佐 |
| | 交通規制課 | 規制担当課長補佐 |
| | 運転免許課 | 講習担当課長補佐 |