

1 はじめに（自転車を取り巻く情勢）

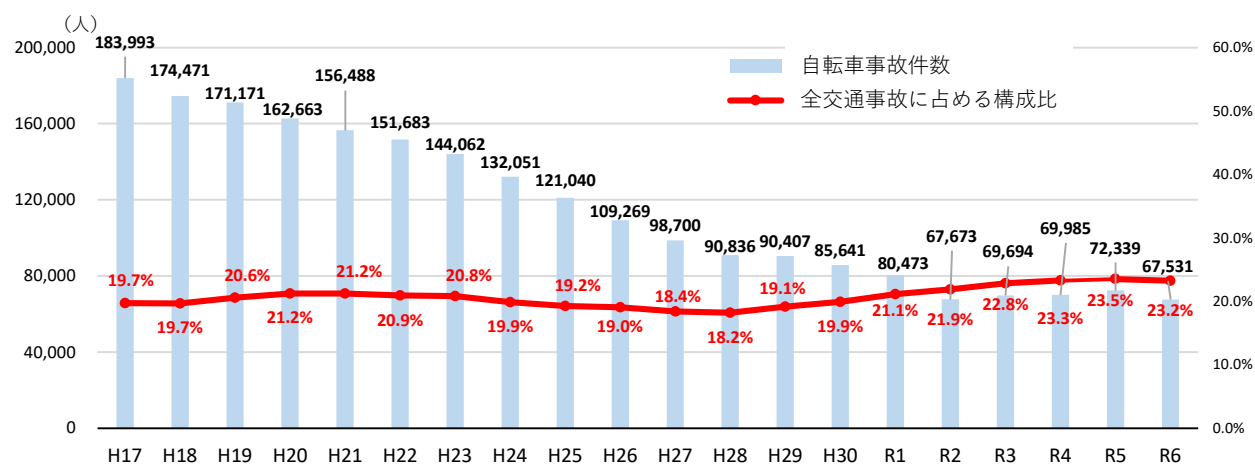
自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が様々な用途で利用する身近な交通手段であり、また、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等に資するものとして、総合的かつ計画的にその活用を推進することが国の責務とされています。

また、近年、国民のライフスタイルの変化に伴い、通勤・通学や配達における自転車利用のニーズが従来にも増して高まっています。

しかし、交通事故情勢をみると、近年、交通事故件数の総数が減少傾向にある中で、自転車関連事故*件数が全交通事故に占める割合は増加傾向にあり、自転車と歩行者の交通事故件数も増加傾向にあります。

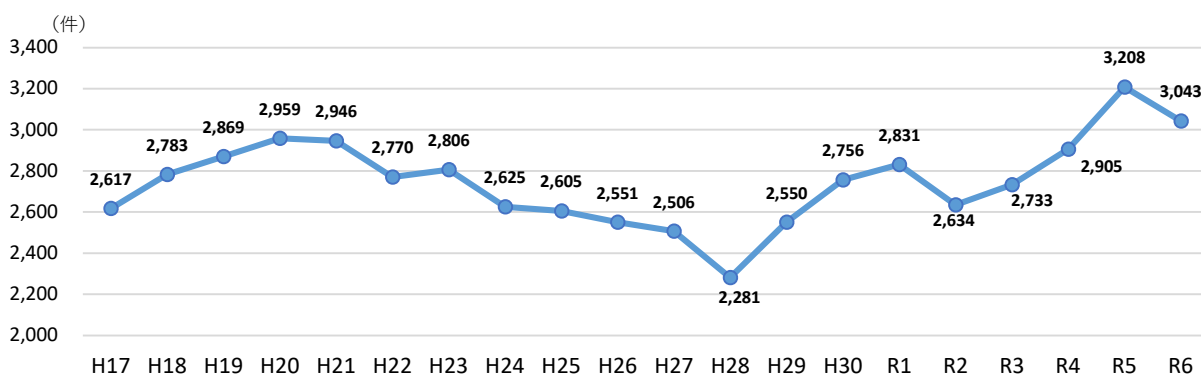
* 「自転車関連事故」とは、自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者になった交通事故のことです。「第1当事者」とは、交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者のことをいいます。以下、このガイドラインでは、「自転車関連事故」を「自転車事故」といいます。

○ 自転車事故件数（第1・第2当事者）及び全交通事故に占める構成比の推移



(注) 自転車乗用者が第1当事者・第2当事者となった事故を計上。ただし、自転車相互事故は1件として計上。

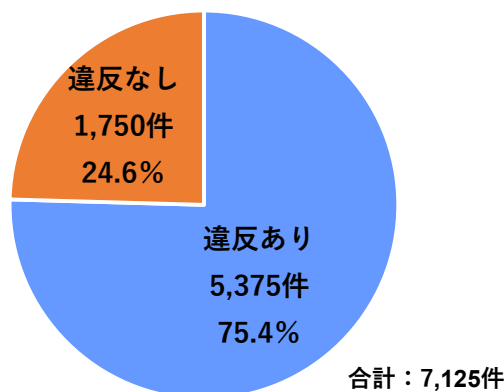
○ 自転車対歩行者事故件数の推移



(注) 自転車乗用者が第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車乗用者が第2当事者の事故を計上。

さらに、自転車が当事者となった死亡・重傷事故件数の約4の3には自転車側に何かしらの法令違反が認められるなど、自転車を取り巻く交通事故情勢は厳しい状況にあります。「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」のためには、自転車の利用者が、より一層、交通ルールを遵守することが求められています。

○ 自転車乗用中（第1・2当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（R6中）



自転車利用のニーズが高まる中、自転車の利用者自身が事故に遭わないようにするだけでなく、歩行者や自転車に対する加害者とならないために、自転車の利用者一人一人が自転車を安全・安心に利用するために必要な「技能」「知識（交通ルール）」「行動・態度」を身に付けることが重要です。

Column1

自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入

「道路交通法の一部を改正する法律」（令和6年法律第34号）が令和8年4月1日から施行され、16歳以上の者が行った自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度が導入されます。

交通反則通告制度は、いわゆる「青切符」制度とも言われ、自動車の交通違反のときに広く行われている違反処理の方法ですが、今までは自転車には導入されていませんでした。

これまで、自転車の交通違反が検挙されると、いわゆる「赤切符」等を用いた刑事手続による処理が行われ、警察による捜査を経て、検察官が起訴・不起訴の判断を行い、起訴されると裁判を受けることになっていました。その結果、有罪となると、罰金を納付するなどする必要があり、いわゆる「前科」がつくことになります。

こうした刑事手続による処理は、青切符が導入されている自動車の違反処理と比べ、時間的・手続的な負担（例：取締り時の書類作成、取調べのための出頭）が大きいことや、検察に送致されても不起訴とされ、実態として違反者に対する責任追及が不十分であることが指摘されていました。

しかし、近年、自転車を取り巻く交通事故の情勢が厳しく、また、その原因として、自転車側の法令違反が認められる場合が多い状況にあることから、警察では、自転車に対する取締りを強化しており、自転車の交通違反の検挙件数が増加しています。

そこで、自転車の交通ルールの遵守を図るため、16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、青切符を導入することとなりました。自転車への青切符の導入により、自動車と同様に、手続的な負担を軽減するとともに、違反者に前科がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及が可能となります。今後、違反の実情に即して、自転車の一層の安全な利用のための指導警告や、青切符、赤切符等による処理が行われます。

警察庁では、安全・安心な自転車の利用のために、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について取りまとめた自転車ルールブックを公表しています。



自転車ルールブック
（警察庁）