

リサーチレター <2025 No.3>

自転車ユーザーの意識と運転の実態について ～アンケート調査結果より(2025年版)

【要旨】

- 「周囲と比べて自分は交通ルールを守っており自転車の安全運転ができている」かの設問に対して「強く思う」と「そう思う」の合計は83.1%であった。しかし、実際には回答者の大半にヘルメット非着用、歩道通行がみられた。
- 回答者の8割以上が過去6か月間に、ヘルメット非着用での運転の経験がある。ヘルメット着用の努力義務については、9割近くの回答者が認識していたことを考えると対照的である。
- 回答者の15.1%が過去6か月間に、「ながらスマホ」運転の経験がある。2024年11月の罰則強化後も「ながらスマホ」は根絶できていない。
- 回答者の7割近くが過去6か月間に、歩道通行の経験がある。自転車の車道通行の原則に関しては、回答者の約75%が認識していたことを考えると対照的である。
- 自転車損害賠償責任保険の加入率は58.1%であった。回答者が住む都道府県の自転車損害賠償責任保険に関する条例の認識（義務、努力義務、条例無し）については、48.2%が「わからない」、23.0%が「誤答」であった。
- 2026年4月より、16歳以上の自転車運転者による交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入されることについて、「全く知らない」と「よく知らない」の回答の合計が35.1%であった。ながらスマホ運転の反則金（12,000円）は妥当とする声が多い一方、歩道通行の反則金（6,000円）は高すぎるとの意見が過半数を占めた。
- 性別・年齢別によるデータ分析では、安全運転の自己評価は年代が上がるほど減少し、「ながらスマホ」運転は40代男性に多いことが明らかになった。

目次

1. 調査の目的・背景.....	3
2. 調査の概要.....	3
3. 調査結果.....	5
(1)自転車を運転する目的および所有する自転車のタイプ.....	5
(2)安全運転に関する自己評価.....	6
(3)自転車に関する交通ルールの認識.....	6
(4)自転車に関する交通ルール遵守の実態.....	8
(5)自転車損害賠償責任保険の加入実態.....	11
(6)交通反則通告制度の認知度と評価.....	12
4. 考察:調査結果データの性別・年代別分析.....	14
(1)安全運転に関する自己評価が高い回答者.....	14
(2)ながらスマホ運転をしたことがある回答者.....	15
5. まとめ.....	16

1. 調査の目的・背景

自転車とは、道路交通法において軽車両の一つとされ、「人の力により運転する二輪以上の車」と定義されている。我が国の自転車保有台数は推計で約 5,200 万台であり、運転免許を必要としない気軽に使える交通手段として定着している。その一方で、警察庁の統計によれば 2024 年の自転車に関わる交通事故は 67,531 件と、交通事故全体の 23.2%を占めた。この割合は 2016 年の 18.2%から増加傾向にある。

また、自転車ユーザーの交通違反も無視できない。2024 年の自転車に関わる交通事故のうち、自転車側に交通違反があった事故の割合は 70.7%となり、ここ数年で最も高い値となった。2024 年の自転車の交通違反による検挙件数は 51,564 件と 2016 年の数の約 3.7 倍となっている。

そのような状況の中、わが国の自転車ユーザーの意識やその自転車運転の実態を探るべく、MS&AD インターリスク総研は 2025 年 8 月に自転車ユーザー 1,000 人に対してアンケート調査を実施した。本稿では、本調査の結果およびデータ分析の結果について紹介する。

2. 調査の概要

(1)調査実施期間

2025 年 8 月 18 日～21 日の間にインターネットによる調査を行った。

(2)回答者数

1,000 人（男性 500 人、女性 500 人）

15～19 歳、20～29 歳、30～39 歳、40～49 歳、50 歳～59 歳、の年齢 5 区分ごとに男女各 100 人。

(3)回答者属性

①自転車を運転する頻度

頻度	人数
週に 2～3 回程度	375
週に 4 回以上	625
合計	1,000

②職業

職業	人数
会社員	342
会社経営・役員	5
公務員	24
自営業・自由業	48
団体職員・各種法人	6
派遣社員	30
パート・アルバイト	166
学生	224
専業主婦・主夫	89
無職(定年退職者を含む)	59
その他	7
合計	1,000

③居住地域

単位:人

都道府県	回答者数
全体	1,000
北海道	32
青森県	6
岩手県	4
宮城県	13
秋田県	8
山形県	8
福島県	4
茨城県	19
栃木県	10
群馬県	14
埼玉県	100
千葉県	62
東京都	197
神奈川県	81
新潟県	10
富山県	1
石川県	5
福井県	2
山梨県	4
長野県	7
岐阜県	8
静岡県	18
愛知県	61

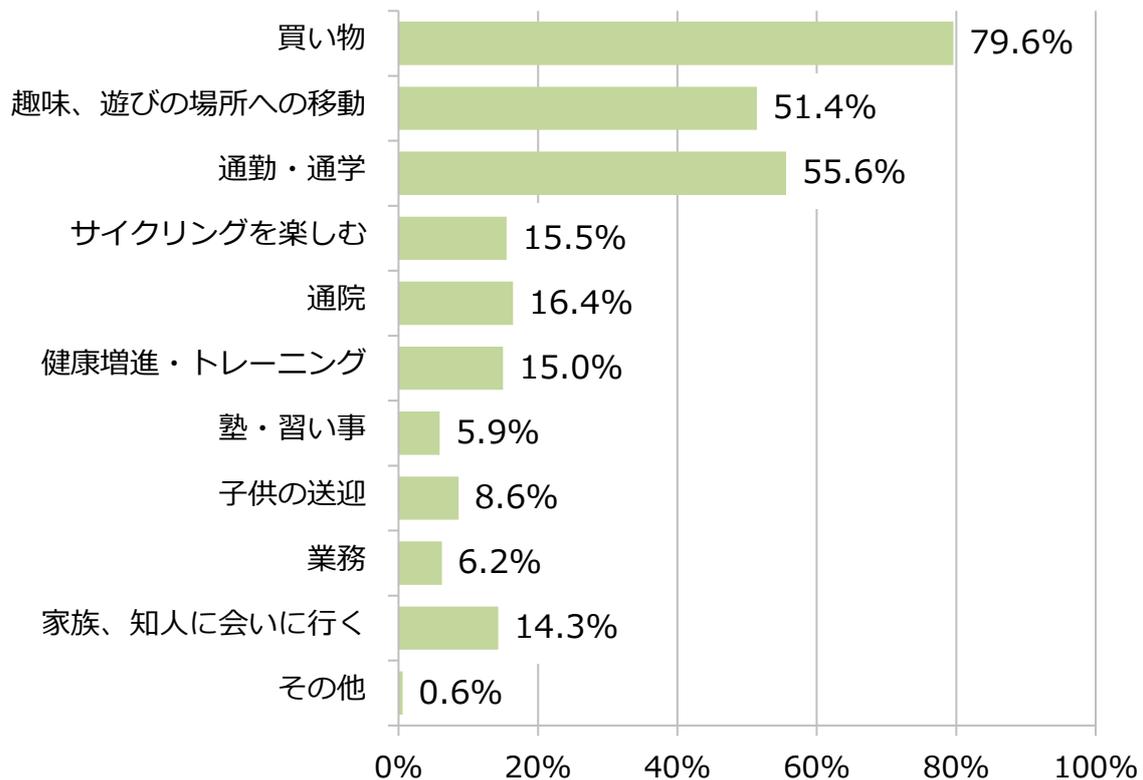
都道府県	回答者数
三重県	1
滋賀県	7
京都府	19
大阪府	112
兵庫県	48
奈良県	5
和歌山県	7
鳥取県	1
島根県	5
岡山県	16
広島県	28
山口県	8
徳島県	1
香川県	5
愛媛県	12
高知県	6
福岡県	25
佐賀県	2
長崎県	0
熊本県	5
大分県	3
宮崎県	2
鹿児島県	3
沖縄県	5

3. 調査結果

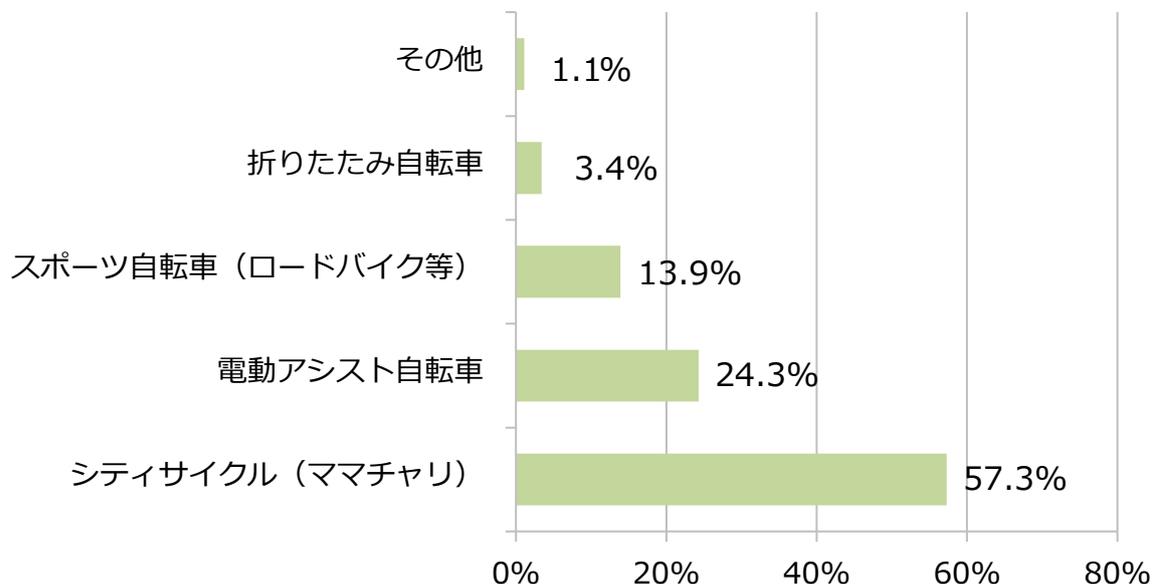
(1) 自転車を運転する目的および所有する自転車のタイプ

回答者の自転車を運転する主な目的（図1）および所有する自転車のタイプ（図2）は以下のとおりである

【図1】あなたが自転車を運転する目的をお知らせください(いくつでも) (n=1,000)



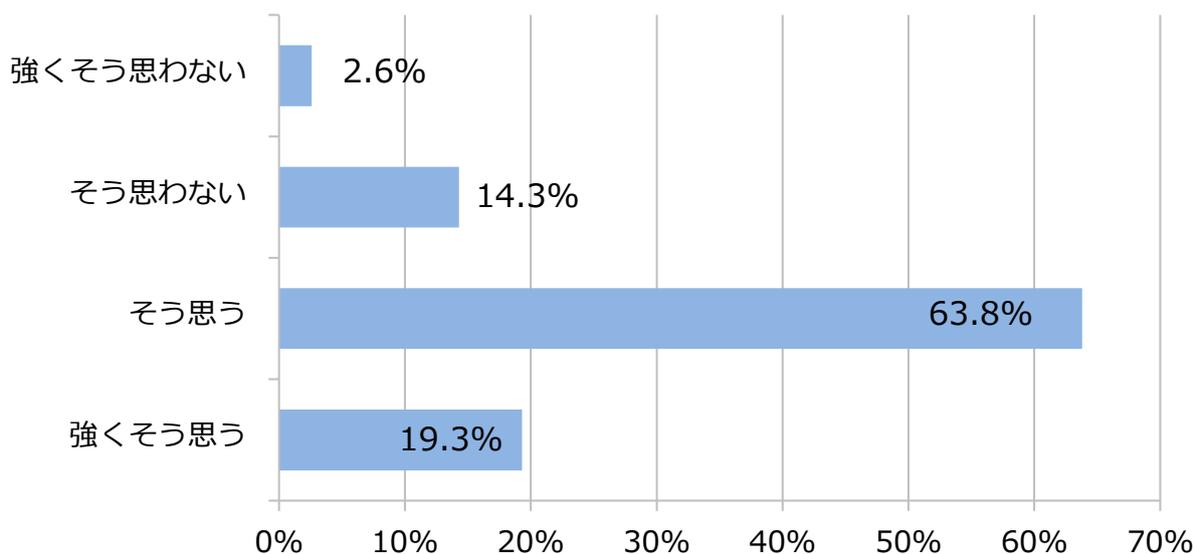
【図2】あなたがお持ちの自転車のタイプをお知らせください(n=1,000)



(2)安全運転に関する自己評価

本調査では冒頭に、回答者へ「周囲と比べて自分は交通ルールを守っており自転車の安全運転ができている」かを聞いた。「強くそう思う」と「そう思う」の回答の合計は83.1%となった。

【図3】周囲と比べて、自分は交通ルールを守っており自転車の安全運転ができていると思いますか
(n=1,000)

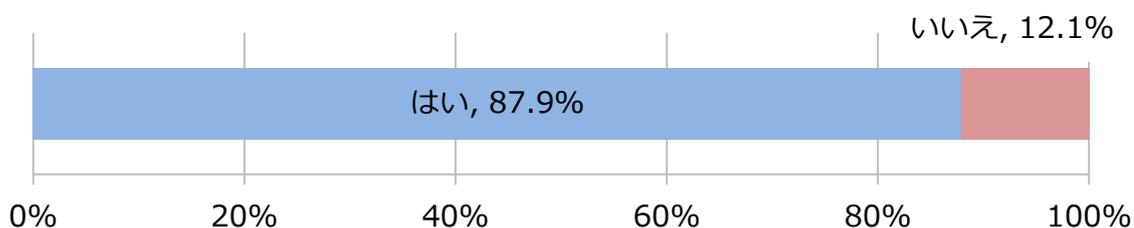


(3)自転車に関する交通ルールの認識

①ヘルメット着用の努力義務化

2023年4月から自転車乗車時におけるヘルメット着用が努力義務化されたことについて、9割近くの回答者が認識をしている。

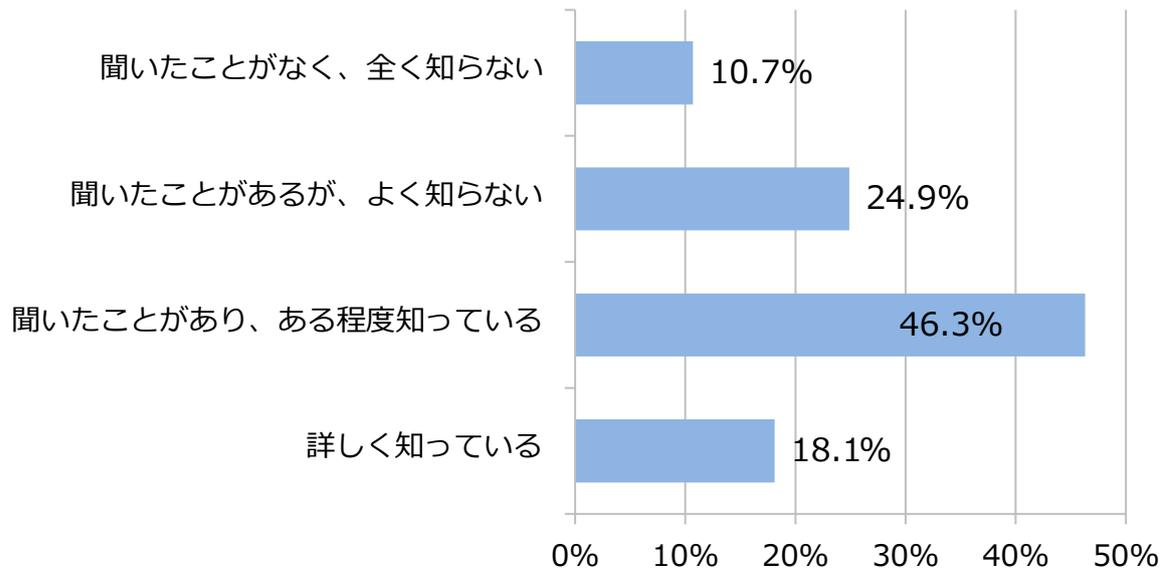
【図4】2023年4月からすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されたことはご存じですか(n=1,000)



②ながらスマホの罰則

2024年11月から、自転車運転中にスマートフォン・携帯電話等の画面を注視あるいは通話しながら自転車を運転（ながらスマホ運転）して事故などの危険を生じさせた場合は、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」となっている。このことについて、「全く知らない」と「よく知らない」の合計が35.6%であったが、半数を超える回答者が「知っている」と回答している。

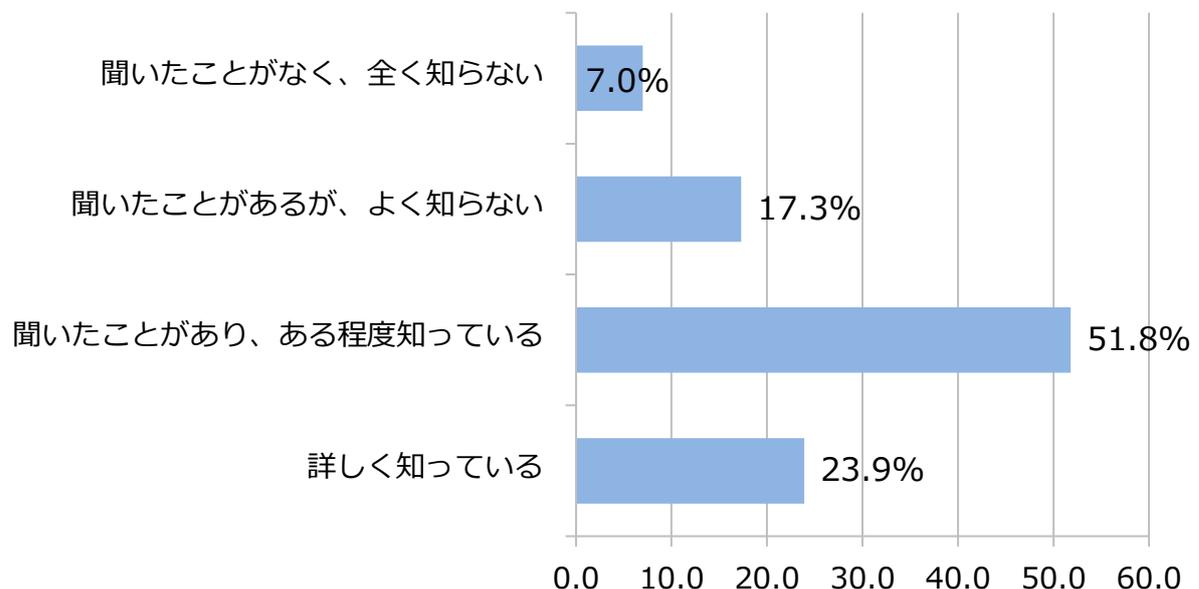
【図5】ながらスマホ運転をして事故などの危険を生じさせた場合は「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」となっていることはご存じですか(n=1,000)



③車道通行の原則

自転車は、車道と歩道の区別のある道路では車道通行が原則となっていることの認識に関しては、「詳しく知っている」および「ある程度知っている」の合計が75.7%となっている。

【図6】道路交通法では、自転車は、車道と歩道の区別のある道路では「車道通行が原則」となっていることはご存じですか(n=1,000)

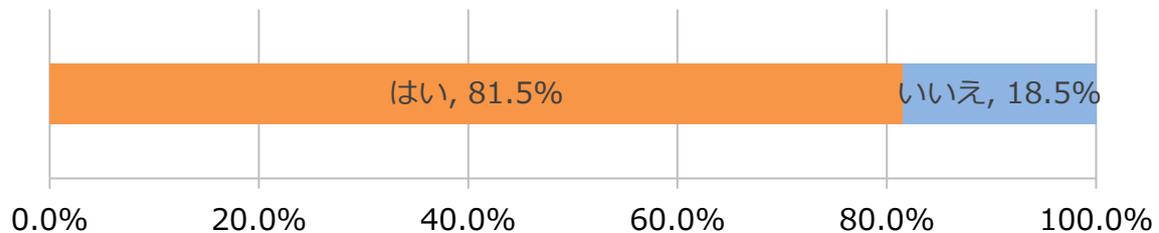


(4)自転車に関する交通ルール遵守の実態

①ヘルメットの非着用

本調査では、回答者の過去6か月間の自転車運転において「ヘルメットを着用しなかったことがあるか」について聞いた。回答者の8割超が「ある」旨の回答をしている。前述のとおり、ヘルメット着用のルールについては、9割近くの回答者が認識していたことを考えると対照的である。

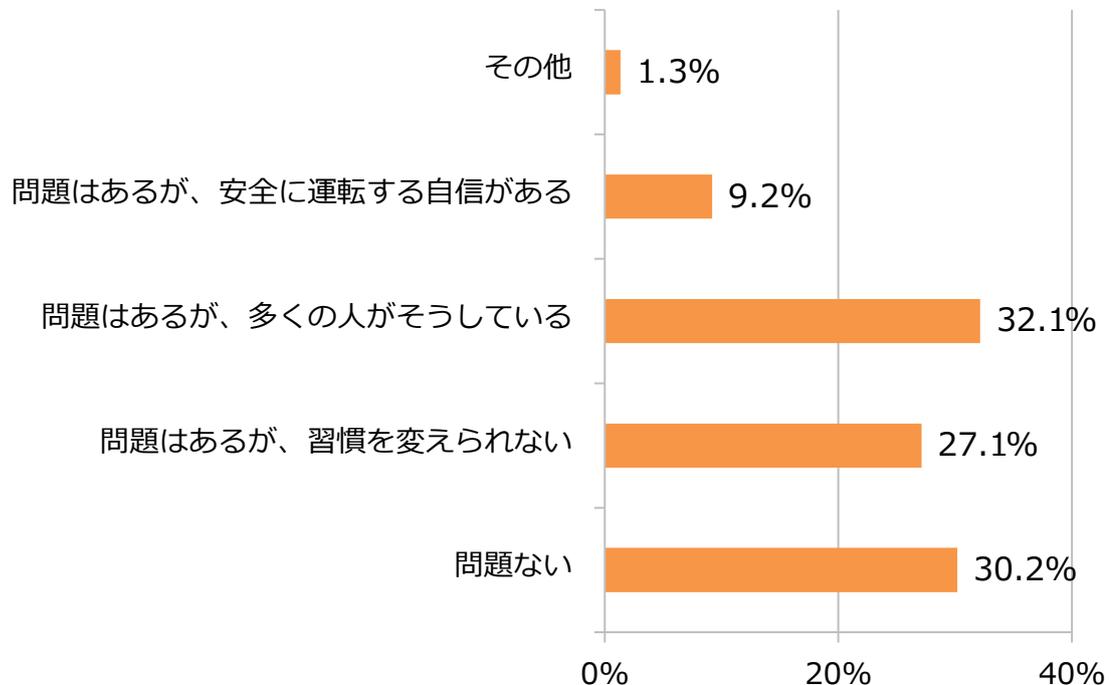
【図7】ヘルメットを着用せずに自転車を運転したことがある(n=1,000)



②ヘルメットを着用しなかったことがある回答者

さらに、ヘルメットを着用しなかったことがあるとした回答者815名に、そのことについてどう思うかを聞いた。問題はあるが、安全運転に自信がある、多くの人がそうしている、習慣を変えられないと回答した合計は68.4%であった。また、ヘルメット非着用を「問題ない」とした回答者は30.2%であった¹。

【図8】ヘルメットを着用しないで自転車を運転することについて、あなたご自身はどのように思いますか(n=815)



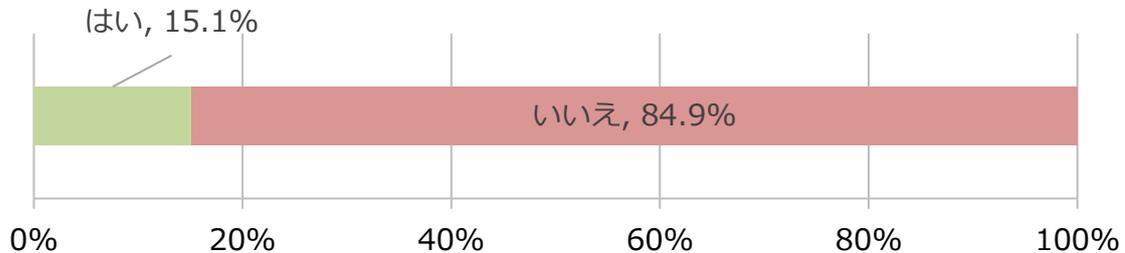
警察庁によれば、2024年に自転車乗用中に交通事故で死亡した327人のうち、その約半数が頭部に致命的な損傷を受けており、ヘルメット非着用時の致死率は着用時に比べて約1.4倍高いという。ヘルメット着用の重要性の認識について今後も注視する必要がある。

¹ ヘルメット着用は「努力義務」であり罰則がないため非着用で「問題ない」とした可能性もある。

③ながらスマホ運転

本調査では、回答者の過去6か月間の自転車運転において、ながらスマホ運転をしたことがあるかについて聞いた。回答者の15.1%が「ある」旨の回答をしている。

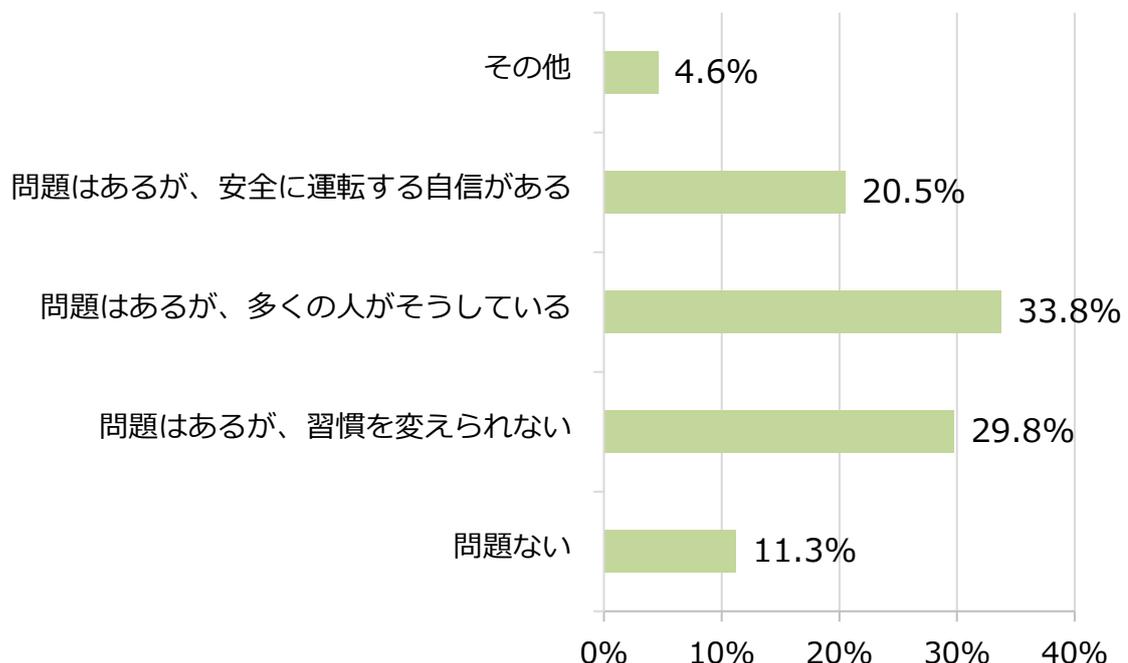
【図9】ながらスマホ運転をしたことがある(n=1,000)



④ながらスマホ運転をしたことがある回答者

さらに、ながらスマホ運転をしたことがあるとした回答者151名に、そのことについてどう思うかを聞いた。問題はあるが、安全運転に自信がある、多くの人がそうしている、習慣を変えられないと回答した合計は84.1%、「問題ない」とした回答者は11.3%であった。

【図10】ながらスマホ運転をすることについて、あなたご自身はどのように思いますか(n=151)

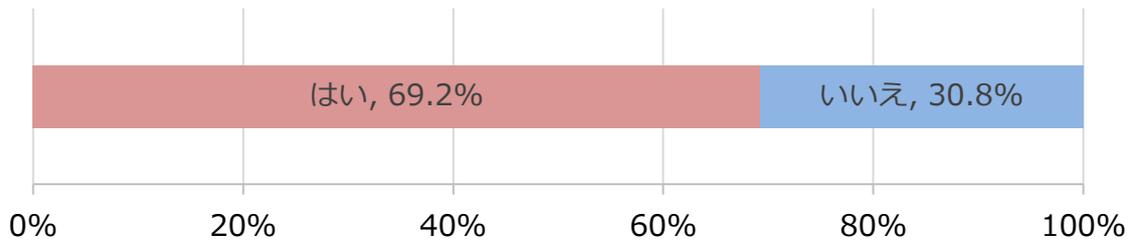


これらの設問は、前述の自転車のながらスマホ運転の罰則規定による抑止効果を探ることが目的であった。本調査の結果では、同規定の施行後もながらスマホ運転を根絶することは出来ていないことが明らかである。後述の交通反則通告制度（青切符）の導入によって、この状況がどのように変化するか注視したい。

⑤歩道の通行

本調査では、回答者の過去6か月間の自転車運転において「車道と歩道の区別のある道路で、歩道を通行したことがある」かについて聞いた。その結果、69.2%の回答者が「ある」旨の回答をした。前述のとおり、自転車の車道通行の原則に関しては、約75%が認識していたことを考えると対照的である。

【図11】車道と歩道の区別のある道路で、歩道を通行したことがある(n=1,000)

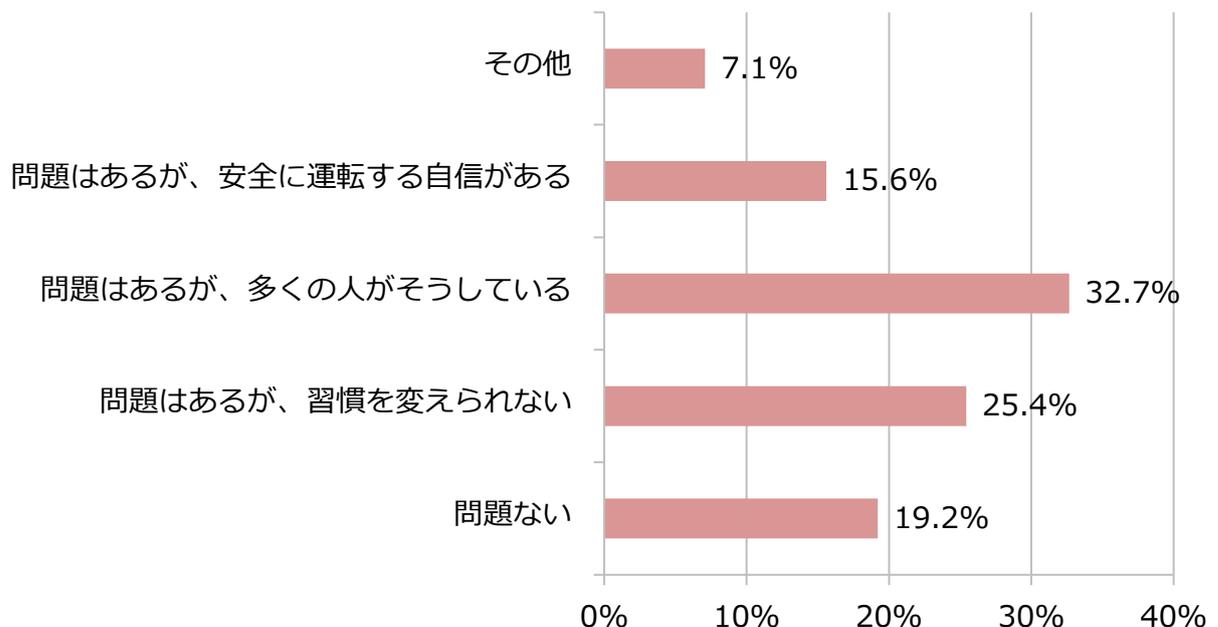


⑥車道と歩道の区別のある道路で、歩道を通行したことがある回答者

さらに、「車道と歩道の区別のある道路で、歩道を通行したことがある」とした回答者692名に、そのことについてどう思うかを聞いた。問題はあるが、自信がある、多くの人がそうしている、習慣を変えられないと回答した合計は73.7%、「問題ない」とした回答者は19.2%であった。

「その他」の自由回答の多くが、車道通行が「怖い」、「危険」（なため歩道通行はやむを得ない）としている。後述の交通反則通告制度（青切符）のパブリックコメントにおいて自転車の歩道通行を取り締まることに多くの批判が集まった²が、それは自転車ユーザーが感じる車道通行の危険性が理由となっていることが窺える。

【図12】車道と歩道の区別のある道路で、歩道を通行することについて、あなたご自身はどのように思いますか(n=692)



² 山陽新聞「自転車青切符、意見5千件超 歩道通行取り締まりに批判」2025年6月18日

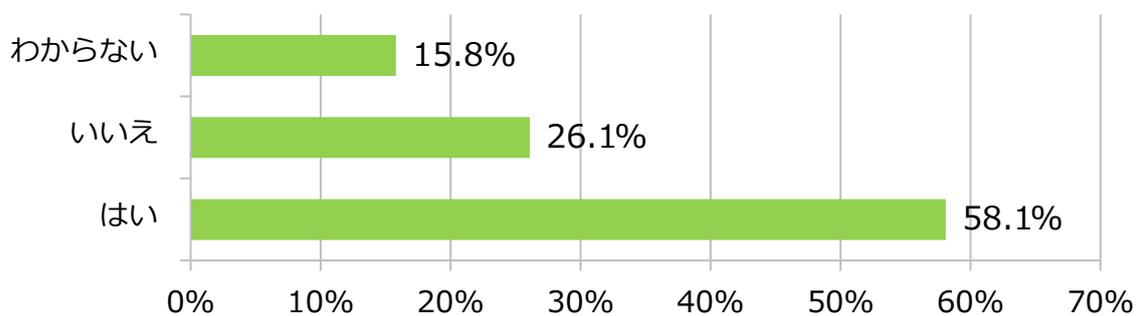
(5)自転車損害賠償責任保険の加入実態

自転車損害賠償責任保険とは、自転車利用中の交通事故で、他人の体の被害に係る損害及び財物に係る損害を補填する保険である。具体的には、自動車保険、火災保険、傷害保険などの特約としてセットされる個人賠償責任保険、自転車保険、共済、TS マーク付帯保険などがある。ここでは、上記内容をあらかじめ回答者に説明したうえでその加入状況について聞いた結果を紹介する³。

①加入状況

まずは回答者に自転車損害賠償責任保険加入の認識について聞いた。その結果、58.1%が加入している旨の回答をした。「わからない」の回答（15.8%）の約半数が10代の回答者によるものであった。

【図 13】あなたは自転車損害賠償責任保険に加入していますか(n=1,000)

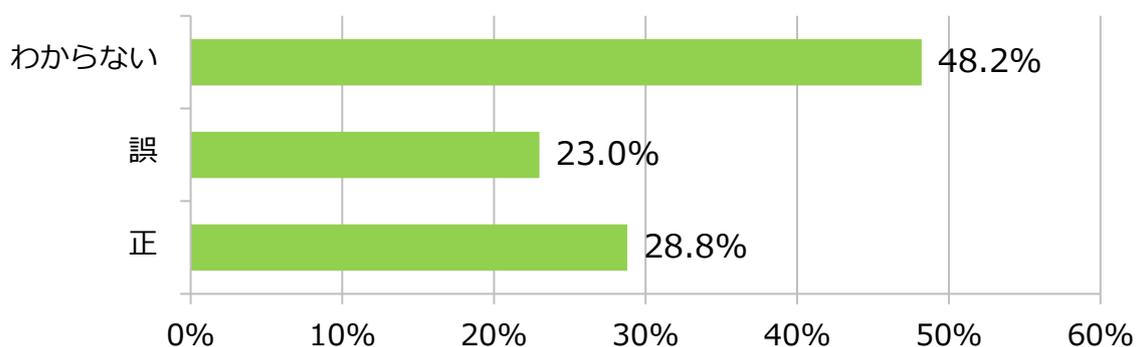


②回答者が住む都道府県の自転車損害賠償責任保険に関する条例の認識

現在、自転車利用者に自転車損害賠償責任保険の加入を条例で「義務付けている」のは34都道府県、「努力義務」としているのは10道県である（「条例なし」は3県である）。上記内容をあらかじめ回答者に説明したうえで、回答者の住む都道府県がどれに該当するかを聞いた。

その結果は、48.2%が「わからない」、23.0%が「誤答」であった。誤答の8割近くは、条例は「努力義務」と回答したが、実際は「義務」であったものである。

【図 14】あなたがお住まいの都道府県はどれに該当しますか(n=1,000)



自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額な損害賠償を命じられる判決事例が出ていることから、都道府県が条例によって自転車損害賠償責任保険への加入を義務化する動きが広がっている⁴。しかし、それら条例が十分に周知されているのか、保険加入促進につながっているのかといった疑念を生む結果となった。

³ 回答時の勘違いにより実際は保険に加入していた、またはその逆のケースが想定できるが、本稿では得られたアンケート調査結果に基づいて論考していく。

⁴ ただし罰則規定が設けられた例はない。

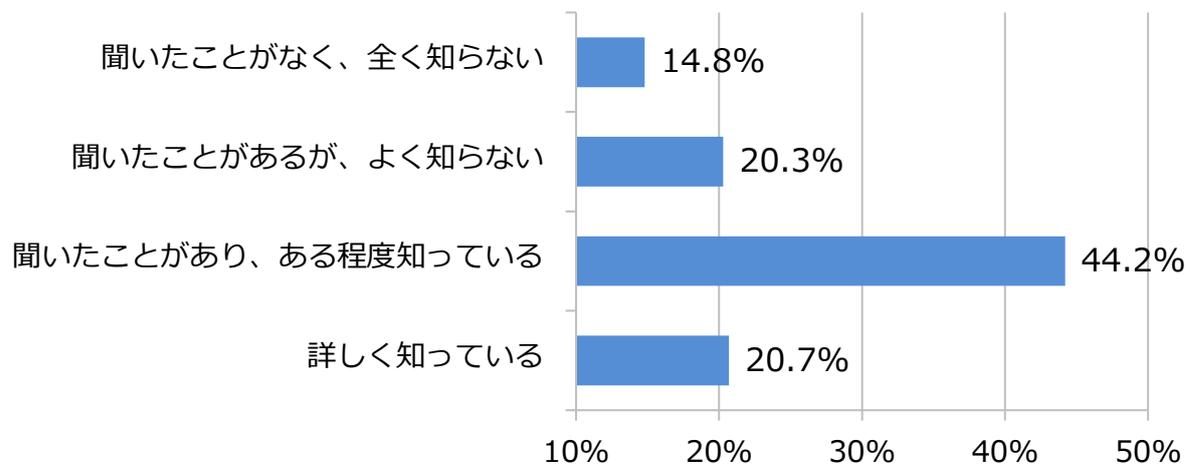
(6)交通反則通告制度の認知度と評価

ここでは、2026年4月より、16歳以上の自転車運転者による交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入されること、またすでに公表されている反則金の金額について回答者に聞いた結果を紹介する。

①交通反則通告制度導入についての認識

まずは、同制度がそもそも導入されることについての認識の有無について聞いた。「全く知らない」と「よく知らない」の合計は35.1%であった。全国の自転車ユーザーの認識がこのような状態で2026年4月を迎えると、混乱を招くことが十分に予想される。

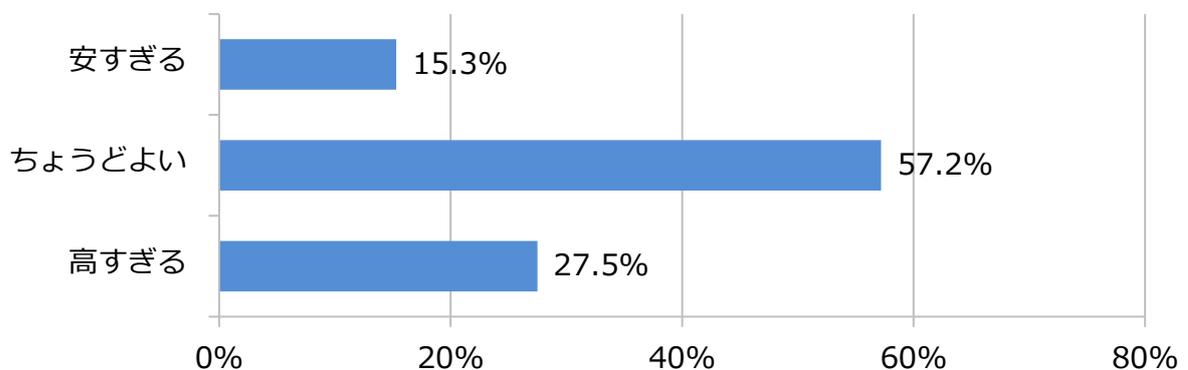
【図15】2026年4月より交通反則通告制度（青切符）が導入されることについてご存じですか（n=1,000）



②ながらスマホ運転に対する反則金について

さらに、交通反則通告制度（青切符）における、ながらスマホ運転の反則金（12,000円）について、その金額に対する考えを聞いた。最も多かった回答は「ちょうどよい」で57.2%であった。反則金の額について一定の納得が得られていることが窺える。

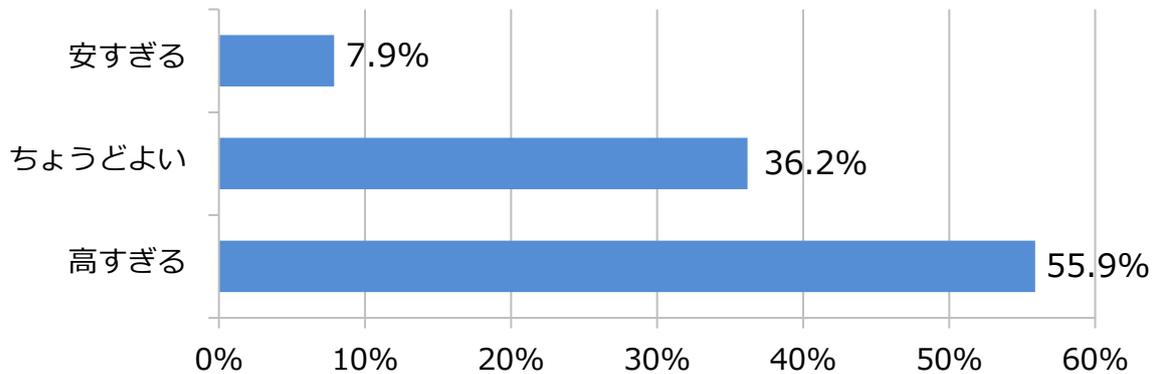
【図16】ながらスマホ運転の反則金12,000円が導入される事についてどのようにお考えですか（n=1,000）



③歩道通行に対する反則金について

あわせて、交通反則通告制度（青切符）における、自転車による歩道通行の反則金（6,000 円）について、その金額に対する考えを聞いた。最も多かった回答は「高すぎる」で 55.9%であった。

【図 17】「歩道通行」の反則金 6,000 円が導入される事について、
どのようにお考えですか(n=1,000)



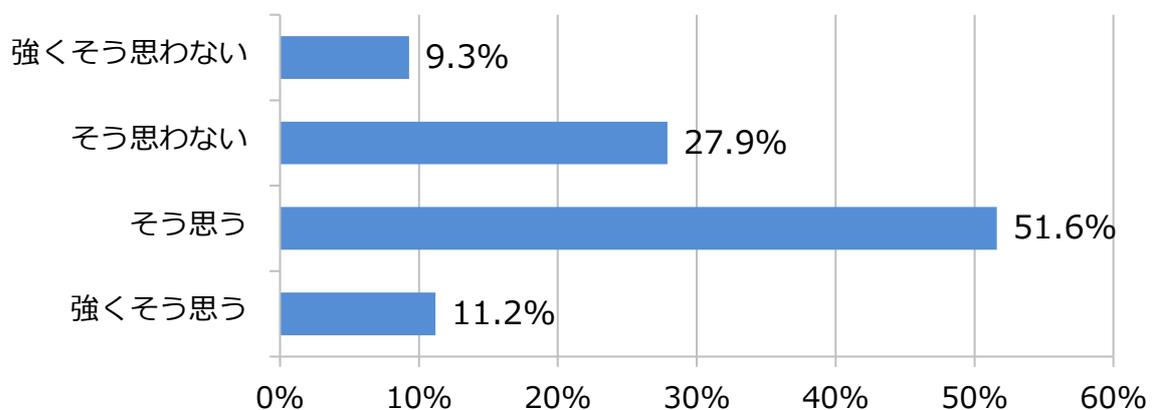
カナダ司法省の調査研究⁵によれば、反則行為の抑止力は、罰が大きいほどが高まるわけではなく、罰が公正である（と認識される）かどうかに関係するという。つまり、人が反則金について不釣り合いに高いと考える場合、交通違反の抑止力が低下する可能性があるという事である。その考えに従えば、この結果は問題を提起するものである。

もともと、警察庁は、単に歩道を通行しているといった違反については、「指導警告」が行われており、青切符の導入後も、基本的に取り締りの対象となることはないとしている⁶。

④交通反則通告制度導入後の効果について

最後に、同制度によって自転車に関わる交通事故は減少するかについて聞いた。「強くそう思う」と「そう思う」の合計は、62.8%であった。

【図 18】交通反則通告制度（青切符）の導入によって
自転車の交通事故は減少すると思いますか(n=1,000)



⁵ それは罰金が過剰で不当なものという認識から法に対する敬意が低下し、遵守率が下がるからとされる。Department of Justice Canada (2024) "The Contraventions Act Program: Using behavioural science to identify evidencebased criteria for setting fine levels"

⁶ 警察庁 (2025) 『普通自転車の歩道通行について』

4. 考察:調査結果データの性別・年代別分析

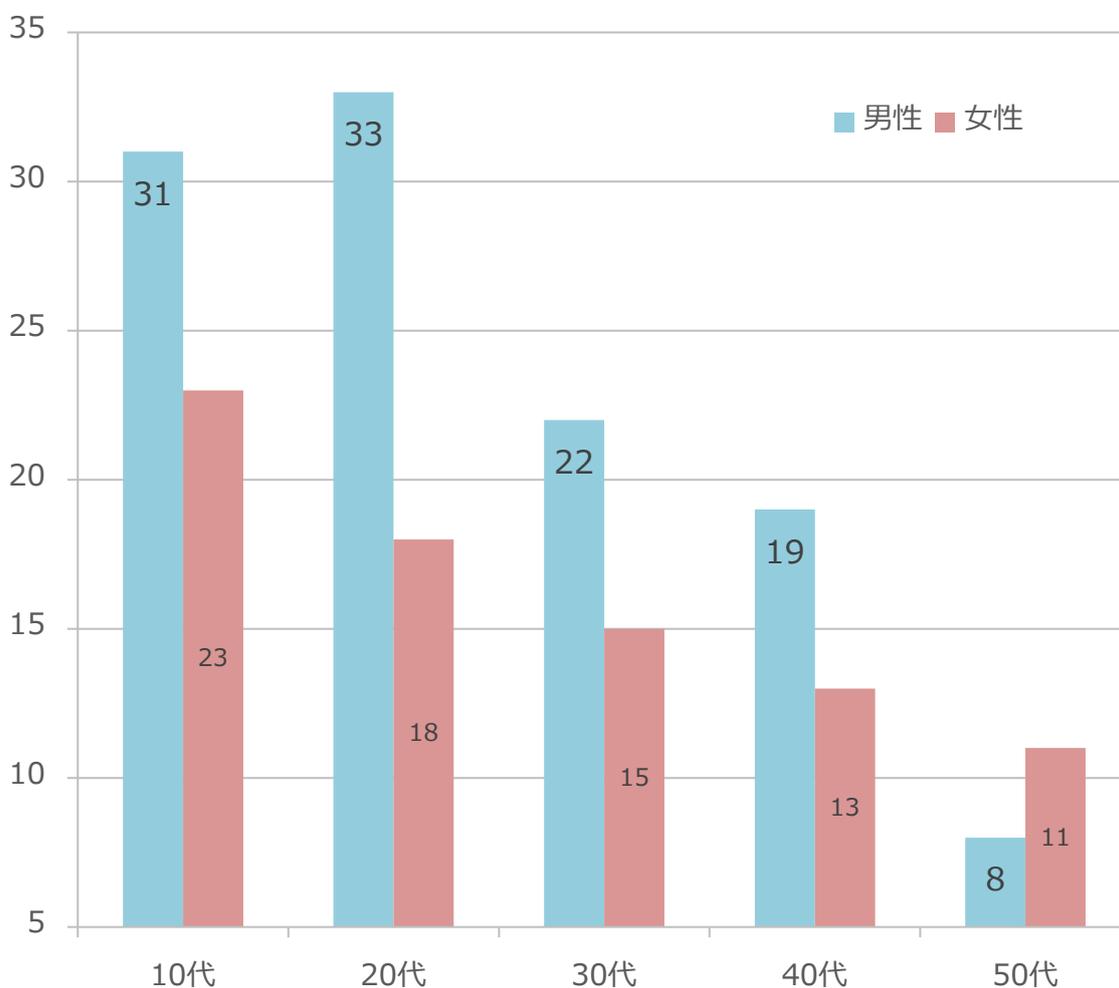
ここでは、アンケート調査結果のデータを性別、年代別という切り口で分析を試み、それから得られたデータの傾向について述べる。

(1)安全運転に関する自己評価が高い回答者

まずは、「周囲と比べて自分は交通ルールを守っており自転車の安全運転ができている」の設問に対して「強く思う」とした回答者193名に着目した。性別、年代別で見ると、こうした自己評価の高い回答者は男性の方が多く、また男女ともに年代が上がるにつれて回答者数が減っていく傾向が明らかになった。

【図 19】周囲と比べて、自分は交通ルールを守っており
自転車の安全運転ができていると「強く思う」回答者数(n=193)

単位:人数



(2)ながらスマホ運転をしたことがある回答者

ここでは、過去6か月にながらスマホ運転をしたことがあるとした回答者151名に着目した。性別、年代別で見ると、回答者は男性の方が多く、最も多いのは40代男性であることが明らかになった。女性については、20代が最も多く、年代が上がるにつれて回答者数が減少する。この結果は、ながらスマホ運転を減少させるために考慮すべきターゲット層を示唆している。

【図20】「ながらスマホ」をしながら自転車を運転したことがある回答者数(n=151)

単位:人数



5. まとめ

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の実現に向け、自転車の利用増進を目的として、2017年に自転車活用推進法が施行された。同法に基づき、2021年に「第2次自転車活用推進計画」が策定され、2025年がその最終年となる。

同計画の目標の一つは、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」である。本調査では、8割を超える自転車ユーザーが、周囲と比べて交通ルールを守っており自転車の安全運転ができていると考えていることがわかっている。しかし、その一方で上記目標の実現に向けては、まだ課題が山積していることも明らかとなっている。

本稿では、ヘルメットの着用、ながらスマホ、車道通行の原則、自転車損害賠償責任保険、さらに2026年4月から導入される交通反則通告制度（青切符）など、可能な限り幅広くトピックを取り上げ、それらにまつわる実態と課題を明らかにすることを試みた。本稿が自転車事故の防止の一助となれば幸いである。

MS&AD インターリスク総研株式会社
基礎研究部 主席研究員
新納 康介

<参考文献>

自転車産業振興協会(2022)『2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版』
警察庁交通局(2025)『自転車を安全・安心に利用するために～自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入～自転車ルールブック』
警察庁ホームページ「自転車は車のなかま～自転車はルールを守って安全運転～」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>
警察庁ホームページ「交通事故発生状況」
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/index_jiko.html
警察庁ホームページ「頭部の保護が重要です～自転車用ヘルメットと頭部保護帽～」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/toubuhogo.html>
警視庁ホームページ「自転車安全利用五則」
https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/menu/five_rule/index.html
国土交通省ホームページ「自転車活用推進計画」
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/
国土交通省ホームページ「自転車損害賠償責任保険等への加入促進について」
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/promotion/index.html>
e-GOVパブリックコメントホームページ「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」等に対する意見の募集結果について
<https://public-comment.e-gov.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&Mode=0&bMode=1&bScreen=Pcm1040&id=120250005>

MS & ADインターリスク総研株式会社は、MS & ADインシュアランス グループのリスク関連サービス事業会社として、リスクマネジメントに関するコンサルティングおよび広範な分野での調査研究を行っています。

お問い合わせ先

MS & ADインターリスク総研(株) 基礎研究部
千代田区神田淡路町2-101 TEL: 03-5296-9261/FAX: 03-3254-1260
<https://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々にお役立ていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製/Copyright MS & ADインターリスク総研 2025