

2026.06.01

交通リスク情報 <2026 No.1>

令和 8 年 4 月施行の自転車に対する交通反則通告制度（青切符）の概要と
今後求められる対策

【要旨】

- 自転車関連事故は依然として毎年多数発生しており、交通違反の検挙件数も令和 5 年以降急増している。
- 道路交通法の改正により、令和 8 年 4 月から自転車にも交通反則通告制度（青切符制度）が導入され、信号無視や一時不停止、運転中の携帯電話の使用等を対象に、最大 12,000 円の反則金が科される。
- 業務上・通勤上で従業員の自転車利用がある事業者求められる「自転車リスク対策」について概説する。

1. 自転車事故及び交通違反の現状

(1) 自転車の交通事故の発生状況

警察庁の「令和 7 年における交通事故の発生状況について」によれば、自転車が関係する事故は依然として多く発生しており、年によって増減はあるものの、決して軽視できない水準で推移している。交通事故全体の件数は、平成 27 年の 53.7 万件から令和 6 年の 29.1 万件へと減少傾向にある。一方で、自転車関連事故は令和 2 年から令和 6 年にかけて、年間 7 万件前後で概ね横ばいの状況が続いている。このため、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は近年増加しており、過去 10 年でみると平成 27 年の 18.4%から令和 6 年の 23.2%へと上昇している。

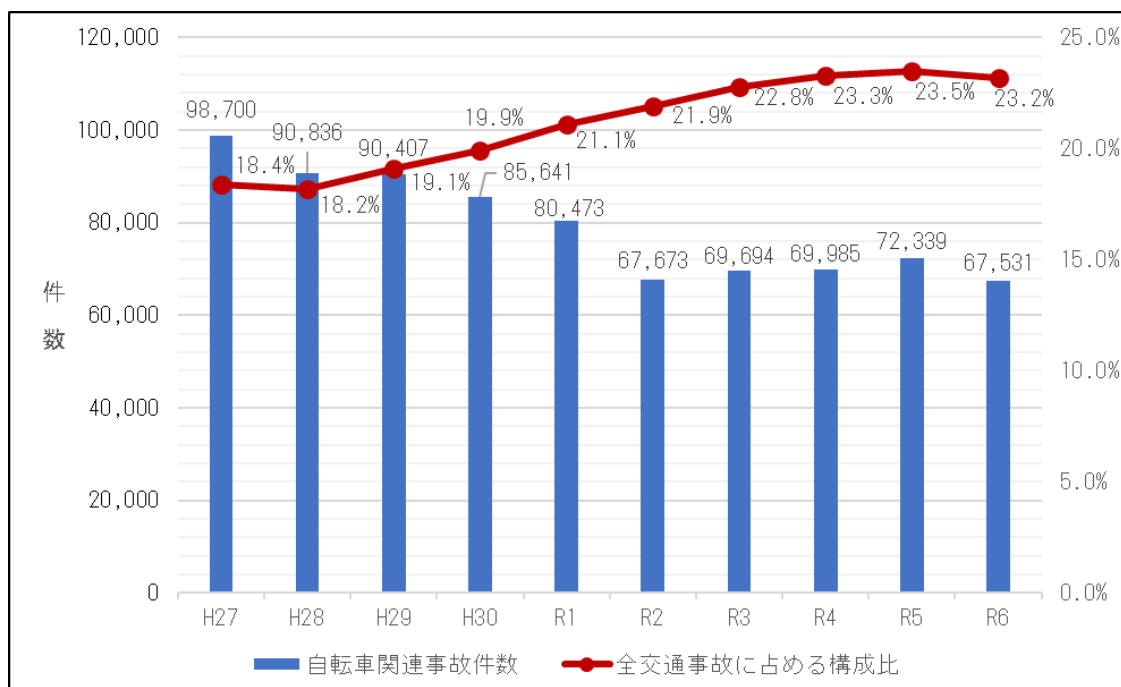


図 1-1 自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移

（警察庁交通局「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】」をもとに当社にて整理）

(2) 自転車の交通違反の検挙件数

一方、自転車の交通違反に係る検挙件数は、近年著しく増加している。これは、自転車による法令違反が疑われる事案に対して、警察による取締りが強化されていることも一因である。検挙件数は平成27年の12,018件から令和6年には51,564件へと、過去10年でみると4倍以上に増加しており、特に令和5年以降、その増加幅が顕著となっている。

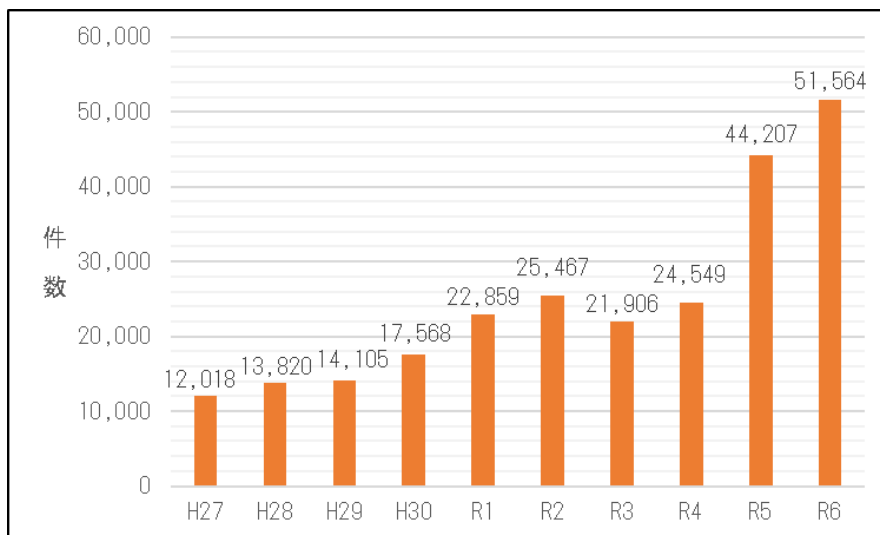


図 1-2 自転車の交通違反の検挙件数の推移

(警察庁交通局「自転車を安全・安心に利用するためにー自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入ー【自転車ルールブック】」をもとに当社にて整理)

(3) 自転車による過去の重大事故

自転車事故でも、加害者に高額な損害賠償が命じられた事例がある。日本損害保険協会の調べによると、自転車側の過失によって歩行者と衝突し、相手に死亡や重い後遺障害を負わせたケースや、自転車同士の衝突で、1億円近い損害賠償が認められたケースもある。このように、自転車は手軽な移動手段である一方、事故を起こせば自動車と同様に重大な責任を負う可能性がある。そのため、事業者としても、従業員への安全教育や保険の確認を徹底する必要がある。なお、事業者として講じるべき対策例については、本稿の後段で述べる。

表 1-1 自転車での加害事故例

事故の概要	判決認容額※
男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。	9,521万円
男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、警ら用緊急自動車（パトロールカー）の追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡。	9,330万円
男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。	9,266万円

(日本損害保険協会「自転車事故の実態と備え」をもとに当社にて整理)

※判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額（金額は概算額）。

上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性がある。

2. 道路交通法改正（令和8年4月1日施行）について

（1）道路交通法改正の背景

こうした自転車事故や自転車による違反件数の増加を背景に、自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度を導入すること等を内容とする「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、自転車にも「交通反則通告制度」が適用されることとなった。これにより、自転車の交通違反で検挙された後の手続きが大きく変わることとなった。

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際に広く行われている違反処理の方法であるが、これまでは自転車には導入されていなかった。本改正前は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た。その結果、有罪となると、罰金を納付するなどをする必要があり、「前科」がつくことになった。このような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ると、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た。

そこで、こうした背景を受け、交通ルールの遵守を促進するため、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った。自転車への青切符の導入により、自動車と同様に、違反者の時間的・手続的な負担を軽減するとともに、実効性のある責任追及が可能となった。

	令和 8 年 3 月以前		令和 8 年 4 月以降
悪質性や危険性が低い場合	指導警告		指導警告
警告に従わない／事故につながる違反行為	赤切符交付→刑事手続		青切符交付→反則金納付
悪質・危険な違反行為（酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転、携帯電話等を使用して実際に事故を起こした場合など）			赤切符交付→刑事手続

図 2-1 自転車での交通違反の取り扱い

なお、国外に目を向けてみると、自転車を環境負荷の少ない移動手段として位置づけ、日常的な交通手段として広く利用している国や地域がある。これに伴い、自転車の交通違反に対して金銭的な制裁を科す制度を整備し、利用者に一定の責任を課している例も見られる。例えば英国では、自転車の運転に関する罰金体系は比較的簡素であるものの、日本と同様、違反の態様に応じて罰金を科している。

表 2-1 英国での自転車の違反内容と罰金の額

違反内容	罰金・処分の目安
危険走行（Dangerous cycling）	上限£2,500の罰金
不注意走行（Careless cycling）	上限£1,000の罰金
歩道走行（Cycling on pavement）	上限£500の罰金
その他重大違反	法廷で処理され、より重い罰則の可能性あり

（Department for Transport（UK）「The Highway Code」をもとに当社にて整理）

さらに、主に欧州の一部では、義務教育のカリキュラムに交通安全や交通ルールに関する内容を組み込んでいたり、自転車の交通ルールに関する筆記試験や走行に関する実技試験を課している例もあ

り、自転車利用に伴う安全確保については、違反への制裁のみならず、教育や装備面からの対策も併せて講じられている。

(2) 対象となる主な違反

青切符の対象となる違反は、たとえば信号無視、一時不停止、右側通行、運転中の携帯電話の使用などの違反が含まれる。つまり、軽微な違反行為ではなく、「交通ルール違反」として明確に扱われるようになったものといえる。

一方で、自転車の酒気帯び運転や酒酔い運転といった悪質な交通違反は、従来通り刑事罰の対象となる「赤切符」で対応する。こちらは悪質・重大な違反に対して交付されるもので、刑事事件として扱われる手続きで時間がかかる。つまり、青切符は「行政上の反則金」、赤切符は「刑事罰につながる可能性がある違反」となる。

今回の改正では、113の違反行為について3,000円から12,000円の反則金が定められ、悪質性や危険度の高い違反ほど反則金の金額が高くなっている。次に、特に注意すべき違反について紹介する。

(3) 特に注意すべき違反

① 携帯電話の使用

自転車を運転するときは、携帯電話・スマートフォン等を使って通話したり、表示された画像を注視することが禁止されている（法第71条第5号の5）。

携帯電話・スマートフォン等を使用して、実際に事故を起こしたり、歩行者の通行を妨害したりするなどして、実際に交通の危険を生じさせたときは、携帯電話使用等（交通の危険）として、1年以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金が科される。また、手に保持して通話したときや、手に保持して画面を注視したときも、携帯電話使用等（保持）（反則行為）として、反則金（12,000円）の対象となる。

年によって差はあるものの、携帯電話などを使用していたことが原因とみられる自転車事故による死亡・重傷事故は、年間20件以上発生している。自転車運転中の携帯電話の使用は極めて危険であり、青切符が交付された際の反則金も12,000円と最も高額である。

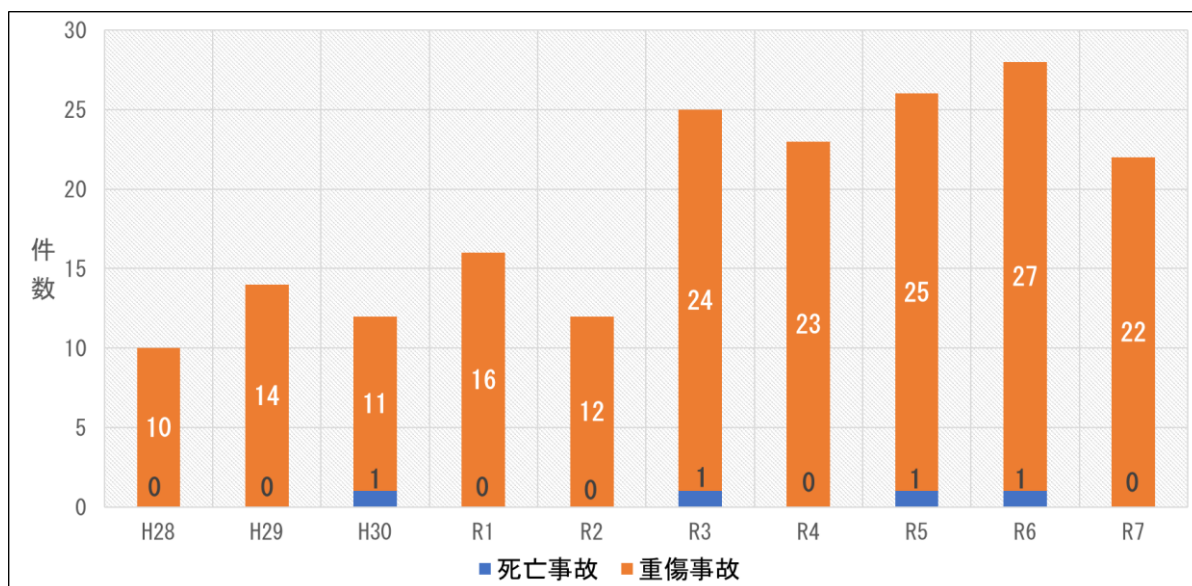


図 2-2 携帯電話等を使用していた自転車事故が関係する死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)

(警察庁交通局「令和7年における交通事故の発生状況等について」をもとに当社にて整理)

② 歩道通行

自転車の歩道通行は、利用者が特に注意すべき点の一つである。自転車は原則として車道を通行することとされているが、全面的に歩道通行が禁止されているわけではなく、以下の条件では認められている。その場合でも、歩道の中央から車道寄りを徐行（直ちに停止することができるような速度で進行することをいう）することが原則となっている（法第 63 条の 4 第 2 項）。

＜自転車の歩道通行が認められる場合＞

ア. 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるとされているとき

イ. 13 歳未満の方若しくは 70 歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき

ウ. 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき※

※道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときをいう。

③ 傘差し運転やイヤホン使用等の安全運転義務違反

自転車に関するルールの中には、公安委員会が個別に規定しているものがあり、傘差し運転や、イヤホンをつけて周りの音が聞こえない状態での運転は、全ての都道府県で禁止されている（法第 71 条第 6 号）。傘を差しての運転は、自転車のハンドル、ブレーキの操作が難しくなり、イヤホンをつけての運転は、周囲の音が聞こえず、自動車や歩行者の動きに気付けなくなり、重大な事故に発展するおそれがある。

④ 飲酒運転

体内のアルコール濃度にかかわらず、飲酒して自転車を運転することが禁止されている（法第 65 条第 1 項）。自転車運転者に飲酒をすすめたり、飲酒をした人に自転車を提供する行為も処罰の対象となる（法第 65 条第 2 項～第 3 項）。酒酔い運転（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で自転車を運転する行為）及び酒気帯び運転（血中 0.3mg/ml 又は呼気中 0.15mg/l 以上のアルコールを保有して自転車を運転する行為）のような重大な違反は、反則行為に該当せず、これまでと同様に刑事手続により処理される。

主な反則行為及び反則金の額は、以下のとおりである。反則行為を行った場合、最高で 12,000 円の反則金が科される。また、3 年以内に 2 回以上反復して検挙された場合、又は交通事故を起こした場合には、都道府県公安委員会により「自転車運転者講習」の受講が命じられる。

表 2-2 主な反則行為と反則金の額

反則行為	反則金の額
携帯電話使用等（保持）	12,000 円
遮断踏切立入り	7,000 円
信号無視	6,000 円
通行区分違反（右側通行等）	
横断歩行者等妨害等	
安全運転義務違反	
歩行者用道路徐行違反	5,000 円
指定場所一時不停止等	
無灯火	
自転車制御装置不良	
公安委員会遵守事項違反（傘差し運転・イヤホン等の使用運転等）	3,000 円
歩道徐行等義務違反	
並進禁止違反	
軽車両乗車積載制限違反（二人乗り等）	

（警察庁交通局「自転車をはじめとする軽車両の反則行為と反則金の額」をもとに当社にて整理）

(4) 法改正後の違反実態

警察庁「自転車に対する交通反則通告制度導入後 1 月間の運用状況について」によると、制度導入後の令和 8 年 4 月の 1 か月間において、青切符が交付された自転車の違反件数は、全国で 2,147 件（暫定値）であった。内訳は、「指定場所一時不停止」が 846 件で全体の 40%と最多で、次いで「携帯電話使用」が 713 件（33%）、「信号無視」が 298 件（14%）となっている。

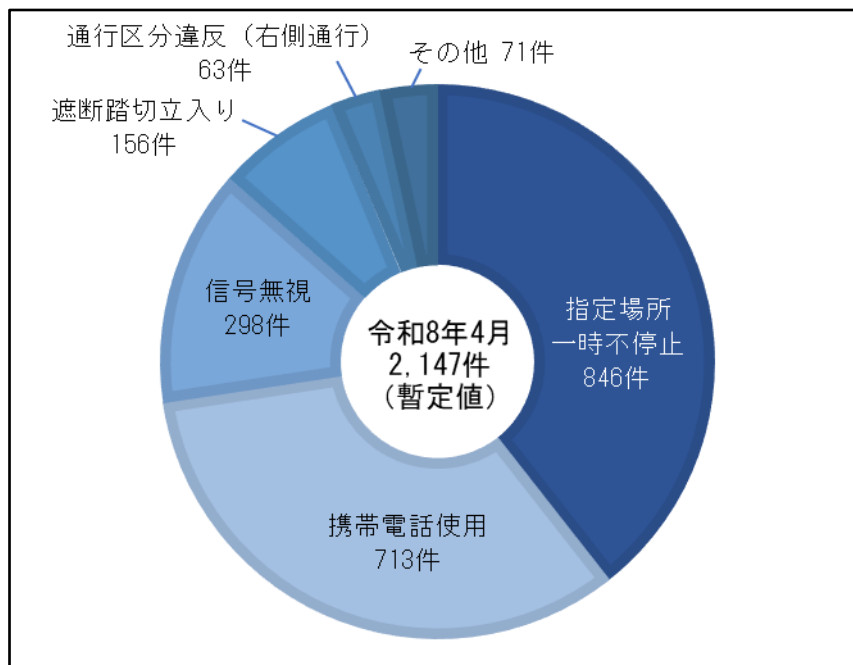


図 2-3 青切符が交付された自転車の違反件数（令和 8 年 4 月）
（警察庁交通局「自転車に対する交通反則通告制度導入後 1 月間の運用状況について」をもとに当社にて整理）

3. 事業者求められる自転車リスク対策

(1) 企業活動への影響

自転車違反への青切符導入により、自転車の違反も「軽い違反だから見過ごせる」ではなくなるため、事業者も従業員の自転車利用を業務上・通勤上のリスクとして管理する必要がある。今回の法改正を契機に、自転車の使用に関し、事業者が確認すべきポイントについて以下に整理する。

① 従業員への周知

自転車は、業務利用や通勤手段として広く利用されている一方で、道路交通法上は軽車両として位置付けられており、信号無視、一時停止違反、スマートフォン等の使用による「ながら運転」、無灯火走行、飲酒運転その他の交通違反については、自転車の違反に関する検挙件数が増えている中、従来以上に厳格な対応の対象となる。

従って、自転車の利用が「徒歩に近い簡便な移動手段」であるとの認識だけでなく、「利用には十分に注意が必要」との考えを念頭に、自転車であっても法令遵守が強く求められることを、従業員に対して十分に周知徹底する必要がある。

② 社有車の運転における留意事項

ア. 運転免許停止処分の可能性

運転免許を有している者が自転車で交通違反を犯した場合であっても、運転免許の点数が付されることはない。しかし、公安委員会が自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、運転免許保有者に対して、6月を超えない範囲内で期間を定めて運転免許の停止処分が行われることがある。当然ながら、その間、社有車の運転はできなくなる。

具体的には、運転免許を有している者が、自転車でひき逃げ事件や死亡事故等の重大な交通事故を起こした場合や、酒酔い運転・酒気帯び運転をはじめとする特に悪質・危険な違反を犯した場合に、運転免許の効力が停止されるときがあり、注意が必要である。

会社のイベント等で飲酒した後に、自転車を安易に利用することは当然ながら法令違反であり、自転車の違反が自動車等の運転免許停止につながるおそれがある点も、従業員に対して十分に周知徹底する必要がある。

イ. 車道を走る自転車への注意

自転車運転者だけでなく、自動車運転者も道路を走る際は、これまで以上に自転車の動きに注意しなければならない。自転車が車道を通行する以上、車と自転車が同じ空間を共有する場面が増えるためである。海外では、自転車専用レーンが車道と明確に分離されている道路も多く、利用者ごとの通行空間が確保されやすい。一方、日本の都市部では車道が狭い場所も多く、自転車との接触リスクが高まりやすい。とりわけ、見通しの悪い交差点や路肩の狭い道路では、速度を落とし、自転車との間隔を空け^{*}、自転車の進路を十分に確認することが重要である。

^{*}自転車の右側を通過する車両についても、車両と自転車の間に十分な間隔がない状況で自転車の右側を通過するときは、自転車との間隔に応じて安全な速度で進行しなければならない（法第18条第3項）。

(2) 自転車リスクへの基本的な備え

事業活動においても、今回の法改正を踏まえ、自転車利用に伴うリスクをこれまで以上に重く受け止める必要がある。自転車は日常的に利用される身近な移動手段である一方、交通事故や交通違反が発生した場合には、従業員本人の責任にとどまらず、会社の安全配慮義務や管理体制の不備が問題となるおそれもある。そのため、事業者として、自転車利用に関する管理体制が適切に整備されているか

を改めて確認することが重要であり、そのポイントを以下に示す。

① 許可制の導入

企業における自転車利用は、業務内容又は従業員の個別事情を踏まえて、その必要性や利用可否を判断する必要がある。このため、業務利用又は通勤利用を認める場合には、許可制を導入することが合理的である。

② 使用ルールの明確化と社内規程化

自転車の管理方針に基づき、業務使用の態様、駐輪場所、通勤手当等の取扱いを明確化し、車両管理規程として整備する必要がある。

③ 安全運転教育の徹底

反則金や人身事故に伴う加害者責任、企業・家族への影響等を踏まえ、従業員に対する自転車の安全運転教育を継続的に実施したり、ヒヤリ・ハット情報を集め、社内で活用することが重要である。

④ 保険（補償制度）加入の徹底

事故を完全に防止することは困難であることから、自転車を業務又は通勤に使用する従業員に対し、保険又はこれに類する補償制度への加入を確実に実施するとともに、加入状況を確認する仕組みを整備する必要がある。従業員に自転車での業務使用や通勤を認めている事業者は、従業員が自動車を使用して営業活動や通勤を認めている場合と同等の注意が必要である。

(3) 事業者として推進すべき自転車リスクへの備え

MS&ADインターリスク総研では、事業者の社有車に搭載されたドライブレコーダー映像を分析する機会が多くあるが、その中には、自転車が赤信号を無視して交差点に進入する場面や、横断歩道を斜めに猛スピードで横切る場面、さらには急な進路変更により自動車の運転者が危険を感じる場面も少なくない。自転車は自動車に比べて小回りが利く一方、予測しにくい動きをすることがあり、映像を通じてその危険性を改めて認識する必要がある。

一方、三井住友海上火災保険が令和8年3月31日に公表した改正道路交通法に関する意識調査では、令和8年4月1日から改正道路交通法が施行されることの認知は75.4%に達したものの、「内容まで理解している」人は27.4%にとどまり、約半数が「内容はよく知らない」と回答している。こうした実態を踏まえると、事業者においても、自転車の安全運転や自動車側から見た自転車のリスクについて従業員教育を行いたいというニーズは高く、事故防止に向けた継続的な取り組みが求められる。なお、MS&ADインターリスク総研では、自転車の運転リスクと対策に係るノウハウを活用して事業者が抱える課題に応じた事故防止取組を支援しているが、必要に応じて、一定の知見を有する民間の専門機関等の外部組織を活用して、第三者の視点から自社の安全対策の評価・見直しを図ることも有効である。以下に、自転車に関連する主な事故防止支援の例を示す。

<実施例①：教育ツール制作>

自転車リスクの実態に即した危険予測トレーニング用の教育ツールを制作し、従業員向けに危険感受性を高めることが重要である。特に、動画による教育ツールの場合、視聴覚に訴える構成により、紙面媒体に比べて高い教育効果が見込まれる。また、管理者にとっては、当該ツールを通じて指導内容の標準化・効率化を図ることが可能となる。さらには、組織における事故事例や事故傾向等を取りまとめることで記憶の風化防止にも役立てることができ、様々な観点から非常に有用である。



図3-1 教育ツールのイメージ

＜実施例②：構内リスク調査＞

本調査では、構内における自転車の飛び出しや歩行者との交錯など、現場固有の危険箇所を特定し、事故防止に向けた対策を講じることが可能である。以下に、調査内で確認された課題と自転車との接触事故の回避に向けて提案した対策例を示す。なお、自社内外の評価によって検討された対策の実践にあたっては、取り組むべき優先度を整理することが重要である。

表3-1 配送センターにおける交通流・交通施設に関する構内リスク調査

課題1	出庫時右方の視界限定（場所：出入口）
状況	出庫時右方の視界が、常時駐車中トレーラーにより限定されている状況を確認
課題	歩道を通行する自転車や歩行者を視認しにくい、接触するおそれあり
提案	駐車ルールの再検討及び死角解消のための道路反射鏡設置を推奨

課題2	路面標示未設置（場所：出入口）
状況	出入口に一時停止線等の路面標示が設置されていない
課題	出庫車両の一時停止が不十分な場合、歩行者・自転車や入庫車両と接触するおそれあり
提案	出入口にIN・OUT・一時停止線等の路面標示設置を推奨

MS&ADインターリスク総研では、自転車に関するリスクについて、現場の実態や課題に応じ、教育からリスクの把握まで一貫した支援を提供しているため、ぜひご活用いただきたい。

4. おわりに

本年4月1日に施行された自転車に関する道路交通法の改正は、「自転車であれば多少の違反は見過ごされる」といった認識に対し、一定の区切りを示すものである。自転車は利便性の高い身近な乗り物である一方、道路交通法上は車両に位置付けられており、他の車両と同様に交通ルールの遵守が求められる。

本改正の趣旨は、自転車の取締りを強化すること自体にあるのではなく、道路利用者一人ひとりがそれぞれの立場で安全意識を高め、事故の未然防止を図ることにある。自動車運転者は自転車の動静を十分に予測し、自転車利用者は基本的な交通ルールを遵守することが求められる。また、歩行者においても、周囲の交通状況に留意することが重要である。自転車利用者、自動車運転者及び歩行者が、それぞれの意識を見直すことで、安全な交通環境の形成につなげることが可能となる。本稿が制

度改正の理解及び自転車事故の防止に資することを祈念し、結びとする。

MS & ADインターリスク総研株式会社
リスクマネジメント第二部
主席コンサルタント 下川 智之

<参考文献>

- 1) 警察庁「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】」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf>
- 2) 日本損害保険協会「自転車事故の実態と備え」
<https://www.sonpo.or.jp/report/publish/koutsu/g34l0i0000006zb8-att/jitensyasonae.pdf>
- 3) Department for Transport (UK)「The Highway Code」
<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/annex-5-penalties>
- 4) 警察庁「海外調査研究結果の概要」
<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentakai/04/siryou05-1.pdf>
- 5) 警察庁交通局「令和7年における交通事故の発生状況等について」
<https://www.npa.go.jp/news/release/2026/20260226jiko.html>
- 6) 警察庁交通局「自転車をはじめとする軽車両の反則行為と反則金の額」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/jitensyahansokukoui.pdf>
- 7) 警察庁交通局「自転車に対する交通反則通告制度導入後1月間の運用状況について」
<https://www.npa.go.jp/news/release/2026/20260514.pdf>
- 8) 三井住友海上火災保険ニュースリリース「2026年4月1日施行 改正道路交通法に関する意識調査」
https://www.ms-ins.com/news/fy2025/pdf/0331_1.pdf

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。

コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の当社お問い合わせ先、またはあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

MS & ADインターリスク総研㈱

リスクマネジメント第二部 運輸総合リスクマネジメントグループ

東京都千代田区神田淡路町2-105 TEL:03-5296-8915/FAX:03-5296-8942

<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、読者の方々に対して企業のRM活動等に役立て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 2026