

自転車の青切符による効果と自転車利用者の ルール遵守に対するインセンティブのあり方

ながせ ゆういち

永瀬 雄一

交通経済研究所主任研究員

■はじめに

2026 年 4 月に自転車に対する交通反則通告制度¹（以下、青切符）が導入されて半年がたった。本稿では、この半年において青切符の導入の目的である、自転車関連の交通事故数の抑制に対してどのような効果があったのかを確認し、自転車利用ルール遵守に対するインセンティブのあり方、ルール遵守のために必要な施策について考察する。

■青切符の運用状況

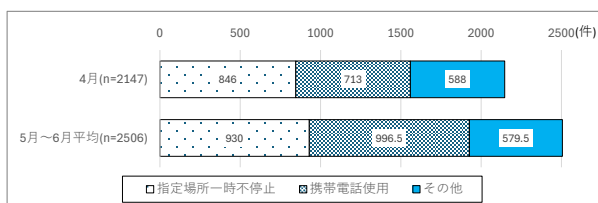
まず、警察庁や各種報道から、導入後に青切符がどの程度交付されたのかを確認する。警察庁によれば、導入後 1 か月間（2026 年 4 月）の青切符の交付件数は 2,147 件で、その内訳は、指定場所一時不停止（846 件）と、携帯電話使用（713 件）で 7 割を占めた。そのほか、信号無視（298 件）、しゃ断踏切立入（156 件）、通行区分違反（右側通行）（63 件）と続き、この 5 種

で 97%を占めた。

その後の状況については、警察庁の資料からは把握できないが、2026 年 4～6 月の青切符の交付件数は 7,159 件で、そのうち、指定場所一時不停止が 2,706 件、携帯電話使用が 2,812 件、また上記と同様の 5 種でやはり 97%を占めたことが報じられている。

これらに鑑みると、5 月と 6 月については、交付件数全体として増加傾向、特に「携帯電話使用」が大きく増加していることが推察される（図表 1）。

図表 1 青切符による告知件数



出典：警察庁 WEB サイト（4 月）、各種報道（5 月～6 月平均）から筆者作成

¹ 交通反則通告制度は、反則行為をした 16 歳以上の者が検挙されると、定額の反則金の納付が通告され、その通告を受けた者は、反則金を任意に納付したときは刑事手続きに移行することなく、その反則行為に係る事件について起訴されない（いわゆる「前科」もつ

かない）制度である。全交通事故に占める自転車関連事故の割合や自転車対歩行者の交通事故件数は近年増加傾向がみられ、また自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち自転車側の法令違反が認められている割合も大きいといったことから 2026 年 4 月から導入されている。

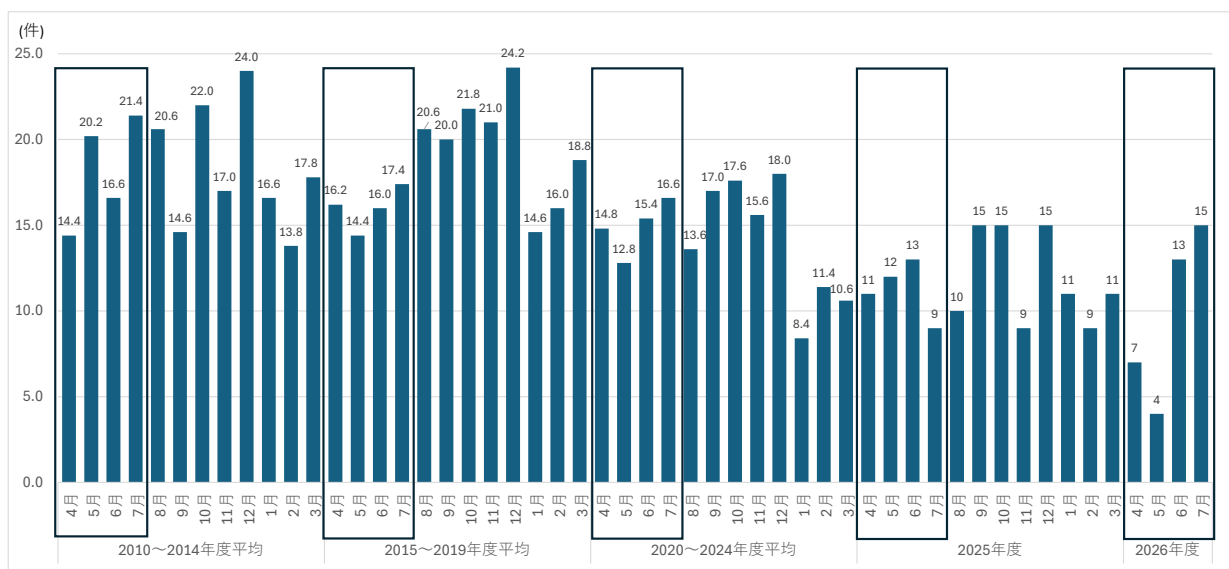
■自転車関連事故の動向

では、青切符の運用が、実際にどの程度事故、特に死亡事故に対して効果があったのだろうか。青切符導入の目的は自転車利用者のルール遵守による、自転車に関わる交通事故の抑制であるので、月次データが入手できる自転車が第1当事者²となった死亡事故発生状況について

確認する。

交通事故統計月報によれば、2026年度の4～7月の自転車が第1当事者となった死亡事故件数は、4月で7件、5月で4件、6月で13件、7月で15件であり、2025年度と比較すると、4月と5月では減少しているが、6月は横ばい、7月は増加した（図表2）。

図表2 自転車が第1当事者となった死亡事故



出典：交通事故統計月報より筆者作成

■自転車利用者のルール遵守のための正のインセンティブ

自転車が第1当事者となった死亡事故が4月と5月で減少している理由は定かではないが、青切符の導入により自転車利用者の安全意識が高まったことは理由の一つとして推察される。その一方で、まだ青切符が導入されて日が浅いこともあり、自転車の利用を控え、青切符をどのように運用するのか、様子を見ている層が一定数いることも考えられ、自転車利用者そ

のものが減少していることも考えられる。

自転車は利便性も高く、すでに利用できる人も多い。そのため、公共交通の担い手が少ない現状では今後ますます重要なモビリティとなりうる。また、環境負荷の低減や、健康増進、災害時の移動手段確保等に役立つといわれている。これらのことから、政府によって自転車利用は促進されている。

青切符は、自転車利用者の安全意識の高まりに対して一定の効果が認められる一方で、自転車の利用促進に対する制約になりかねない。

² 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

では、青切符をフォローする、ルールを順守したくなるような正のインセンティブを提供できる施策はないのだろうか。既存の研究によれば、自転車利用者がルールを遵守しない理由として「自転車はルールを守らなくても捕まらない」といった社会的規範が形成されていることや、インフラ設計の接続性や利便性の低さ、また安全上の懸念が挙げられる。前者については青切符の運用によって変わる可能性があり、後者については自転車通行空間の整備と自転車通行帯空間の接続性、すなわちネットワーク化を促進することで対応できると考える。例えば、もし自転車通行空間がなければ、自転車利用者が自動車と同じ車道を通行するのを回避し、自身の安全を確保しようと、(基本的には通行不可である)歩道を通行することが考えられる。このような状況に対して、車道と物理的に分離された自転車通行空間があれば、自動車との接触危険性が減るため、歩道ではなく自転車通行空間を通行することが期待される。すなわち、自転車通行空間の整備とそのネットワーク化によって、自転車利用者がルール遵守しやすい環境となり、歩道通行等の抑制につながる事が考えられる。

■自転車通行空間ネットワークの整備

自転車通行空間のネットワーク化とは、自転車通行空間に連続性・接続性を持たせることである。必ずしも同じ規格である必要はない(写真 1 左)。

自転車通行空間に連続性・接続性がないと、目的地にたどり着くために、時に車道を通行し、時に歩道で歩行者の間を縫って通行したりしなければならなくなってしまう。そのため、ネットワーク化されていない場合(写真 1 右)、自転車利用者にルール違反を伴う選択をさせる要因となり得る。

写真 1 ネットワーク化された自転車通行空間(左)と、されていない自転車通行空間(右)



出典：筆者撮影

わが国における自転車通行空間、またそのネットワーク化については、国土交通省が主催する「自転車の活用推進に向けた有識者会議」による「第 3 次自転車活用推進計画(素案)」にも、「安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現」という目標に対して実施すべき施策として掲げられている。こういったこともあり自転車通行空間は着実に延伸され、ネットワーク化も進んでいる。

その一方で、自転車通行空間上での荷捌き車等による駐停車や、バス停による、自転車通行空間のネットワーク断絶が課題として挙げられる。このような課題への解決は難しいが、例えば、道路空間の再配分を行うことで、コインパーキング(写真 2)やバス停(写真 3)を車道側に移設し、自転車通行空間を確保している事例がある。これらのようにネットワークを維持することで、自転車利用者にルール違反を伴う選択をさせないように仕向けることが重要となる。

■おわりに

青切符導入以前は、検挙後の時間的・手続き的な負担が大きく、あまり実効性のある違反処

理が行われていなかった。そのため、自転車利用にあたっては、「ルールを守らなくても捕まらない」という認識があると考えられる。自転車利用者は、社会的規範として「周りもやっているし歩道と車道と好きな時に好きな方を通行してよい」と捉えており、ルールよりもその時々気分や快適性を優先していることが考えられる。

青切符がどの程度自転車利用者のルール遵守に対して影響力を持つかは、実際の青切符の交付状況や、そのアナウンスに左右される。

自転車利用者が「ルールに違反すれば実際に罰則を受ける」と認識するようになれば、これまでの「ルールを守らなくても捕まらない」と

いう認識が変化し、ルール遵守を促す社会的規範が形成されることが期待される。青切符に関する警察の取締りの実施状況は、自転車利用者の認識や行動に影響を及ぼし、今後の自転車利用におけるルール遵守の社会的規範の形成につながっていく。

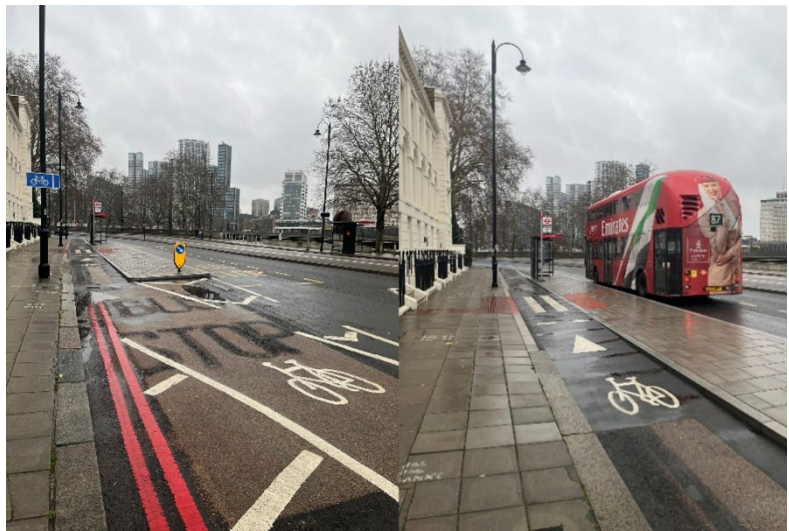
一方、青切符は自転車利用そのものを制限する可能性もある。そのため、罰則によるルール遵守の促進だけでなく、自転車通行空間の整備とそのネットワーク化を進め、自転車利用者が安全かつ快適にルールを遵守できる環境を整えることも重要となる。

写真 2 車道側に設置されたコインパーキングと自転車通行空間



出典：筆者撮影

写真 3 自転車通行空間上のバス停跡(左)と車道側に移設されたバス停(右)



出典：筆者撮影