

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】

令和7年9月

警察庁交通局

目次

1 はじめに	p.2
2 自転車への青切符の導入の背景と手続	
(1) 自転車への青切符の導入の背景	p.8
(2) 検挙された後の手続	p.9
3 自転車の基本的な交通ルール	
(1) 自転車とは	p.13
(2) 自転車安全利用五則	p.14
(3) 自転車安全利用五則 1 「車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」	p.16
(4) 自転車安全利用五則 2 「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」	p.19
(5) 自転車安全利用五則 3「夜間はライトを点灯」	p.21
(6) 自転車安全利用五則 4「飲酒運転は禁止」	p.22
(7) 自転車安全利用五則 5「ヘルメットを着用」	p.22
4 自転車の交通違反の指導取締り	
(1) 自転車の指導取締りの基本的考え方	p.23
(2) 指導警告の対象となる場合	p.24
(3) 検挙の対象となる場合（「悪質・危険な違反」）	p.25
(4) 青切符ではなく、刑事手続による処理が行われる場合	p.29
(5) 指導取締りを重点的に行う場所・時間帯	p.30
5 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分	
(1) 自転車運転者講習制度	p.33
(2) 運転免許の停止処分	p.34
* 自転車の交通ルール	
(1) 歩行者保護をはじめとする他の交通主体との調和のための交通ルール	p.35
(2) 事故に遭わないための交通ルール	p.41
(3) 危険な行為の禁止	p.45
(4) 自分の身や他者の身を守る方法	p.49
資料 1：法上、自転車が対象とされている反則行為	p.51
資料 2：刑事手続によって処理される重大な違反	p.53

1 はじめに

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、自転車の交通違反で検挙された後の手続きが大きく変わります。

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際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した。

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、自転車も車両の仲間として、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。

また、16歳以上の者による自転車の交通違反について青切符が導入されることに伴い、警察では、自転車の交通ルールを理解し、自転車を安全・安心に利用していただくため、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者といった各ライフステージごとに、官民が連携して交通安全教育を充実することとしています。

本冊子では、制度改正の趣旨を広く理解していただくとともに、安全・安心な自転車の利用に役立てていただくことを目的に、

- ・ 自転車への青切符の導入の背景と手続
- ・ 自転車の基本的な交通ルール
- ・ 自転車の交通違反の指導取締り
- ・ 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分

について説明しています。そのポイントは次頁のとおりです。

本冊子の構成とポイント

2 自転車への青切符の導入の背景と手続 (p.8~p.12)

- 16歳以上の者による自転車の一定の交通違反への青切符の導入は、自転車の交通事故の抑止を図るため
- 青切符で、自転車の交通違反での検挙後の手続が迅速化され、出頭や裁判等が不要になり、前科もつかない

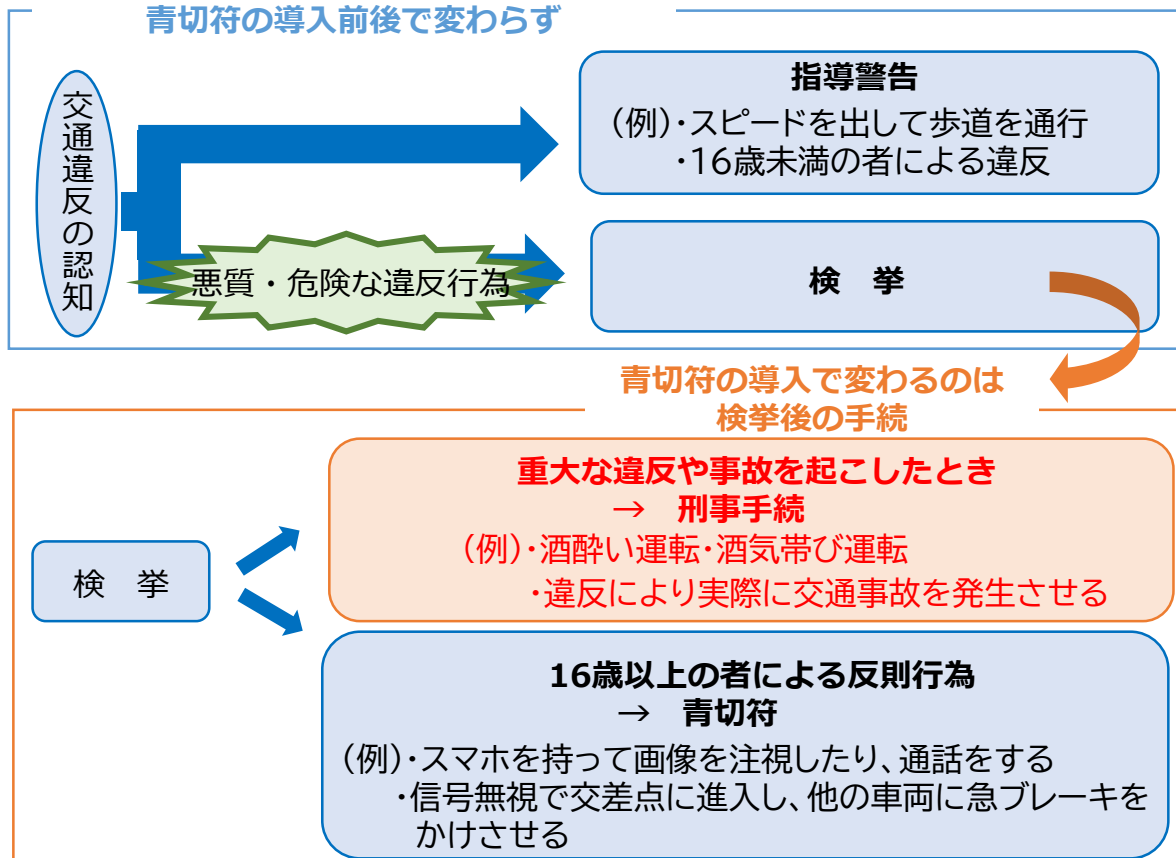
3 自転車の基本的な交通ルール (p.13~p.22)

- 道路交通法上、自転車も車両の仲間で、自転車の交通違反は重大な事故につながる可能性
- 自転車を安全・安心に利用するため、自転車安全利用五則を守ることが大切

4 自転車の交通違反の指導取締り (p.23~p.32)

- 青切符導入後も、
 - ・ 自転車の交通違反に対しては基本的に「指導警告」を実施
 - ・ 交通事故の原因となるような、「悪質・危険な違反」は検挙の対象という交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わらないが、検挙後の手続は変わる

自転車の指導取締りの基本的な考え方→
青切符の導入前後で変わらず



* 普通自転車の歩道通行に関する取締りの基本的な考え方とルールについては、p.6の「普通自転車の歩道通行について」を参照してください。

- 指導取締りは、事故や違反が多いなどのエリアで、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や、日没前後の薄暗い時間帯を中心に重点的に実施

5 青切符以外に、自転車で交通違反をしたときに受けることがある処分 (p.33,34)

- 自転車の交通違反を繰り返したときは、自転車運転者講習の受講が必要
- 自動車や原動機付自転車の運転免許を保有している者が、自転車乗用中に重大な事故や違反をした場合には、免許停止の可能性も

* 自転車の交通ルール (p.35 ~p.50)

- 主な自転車の交通ルールについて説明

普通自転車の歩道通行について

取締りの基本的な考え方

- 自転車の運転者による反則行為のうち、交通事故につながる危険な運転行為をした場合や、警察官の警告に従わずに違反行為を継続した場合といった、**悪質・危険な行為が自転車の交通違反の取締り対象となります***。
- 一方で、**単に歩道を通行しているといった違反については、これまでと同様に、通常「指導警告」が行われます。**青切符の導入後も、**基本的に取締りの対象となることはありません。**
 - * 例えば、スピードを出して歩道を通行して歩行者を驚かせ立ち止まらせた場合や、警察官の警告に従わずに歩道通行を継続した場合には、取締りを受ける場合があります。

歩道通行のルール

1 歩道を通行できるとき

自転車は車道通行が原則ですが、次のようなときは、普通自転車は歩道を通行することができます。

「普通自転車歩道通行可」を示す
道路標識・道路標示



- ① 道路標識・道路標示で歩道を通行できるとされているとき
- ② 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
- ③ 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*

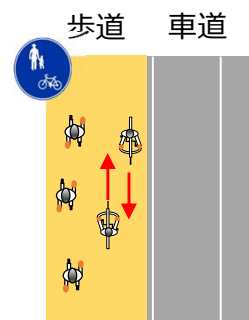
* 道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときをいいます。

2 歩道を通行するときのルール

- (1) 普通自転車で歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行*しなければなりません。

また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければなりません。

* 徐行とは、直ちに停止することができそうな速度で進行することをいいます。



- (2) 歩道に「普通自転車通行指定部分」が設けられている場合には、普通自転車通行指定部分を徐行しなければなりません*。

* ただし、普通自転車通行指定部分については、歩行者がいない場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。



普通自転車通行指定部分

本冊子の主な用語の意味は以下のとおりです。

○ 法

⇒ 道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）の施行の日（令和8年4月1日）以降の道路交通法（昭和35年法律第105号）のことをいいます。

○ 検挙

⇒ 交通違反を警察官が見つけた場合に、違反者と交通違反の事実を調べる手続をいいます。

これまで、自転車の交通違反で検挙されると、違反者に対しては、多くの場合、赤切符を交付していましたが、今回の青切符の導入により、16歳以上の者の反則行為については、青切符が交付されます。

○ 刑事手続

⇒ 犯人を明らかにして犯罪の事実を特定し、科すべき刑罰を定める手続であり、送致、検察官による起訴・不起訴の判断や裁判を含めた一連の手続をいいます。

自転車の交通違反については、反則行為に該当しない場合には、検挙されると刑事手続によって処理が行われます。

なお、20歳未満の少年が検挙された場合には、少年法に基づく手続が行われます。

○ 前科

⇒ 過去に刑事裁判で有罪判決を受けた経歴をいいます。

○ 反則行為

⇒ 道路交通法の違反行為のうち、信号無視や指定場所一時不停止等といった、警察官が実際に見て、明らかに違反行為を行ったと判断できるものをいいます。

自転車の反則行為の具体的内容については、資料1（p.51,52）を参照してください。

○ 交通反則通告制度

⇒ 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）という制度をいいます。

○ 青切符（詳しくはp.10参照）

⇒ 正式には「交通反則告知書」と呼ばれ、反則行為となるべき事実の要旨等が記載されており、違反者に交付されます。

16歳以上の者が自転車の反則行為を行ったときは、この青切符による処理が行われることとなります。

○ 赤切符（詳しくはp.9参照）

⇒ 正式には「道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式」といい、交通関係事件について特例的に使用される、簡易な形式の捜査書類をいいます。

反則行為に該当しない自転車の重大な違反をしたときは、多くの場合、この赤切符を用いて、刑事手続により処理されます。

2 自転車への青切符の導入の背景と手続

(1) 自転車への青切符の導入の背景 ～自転車を取り巻く交通事故情勢～

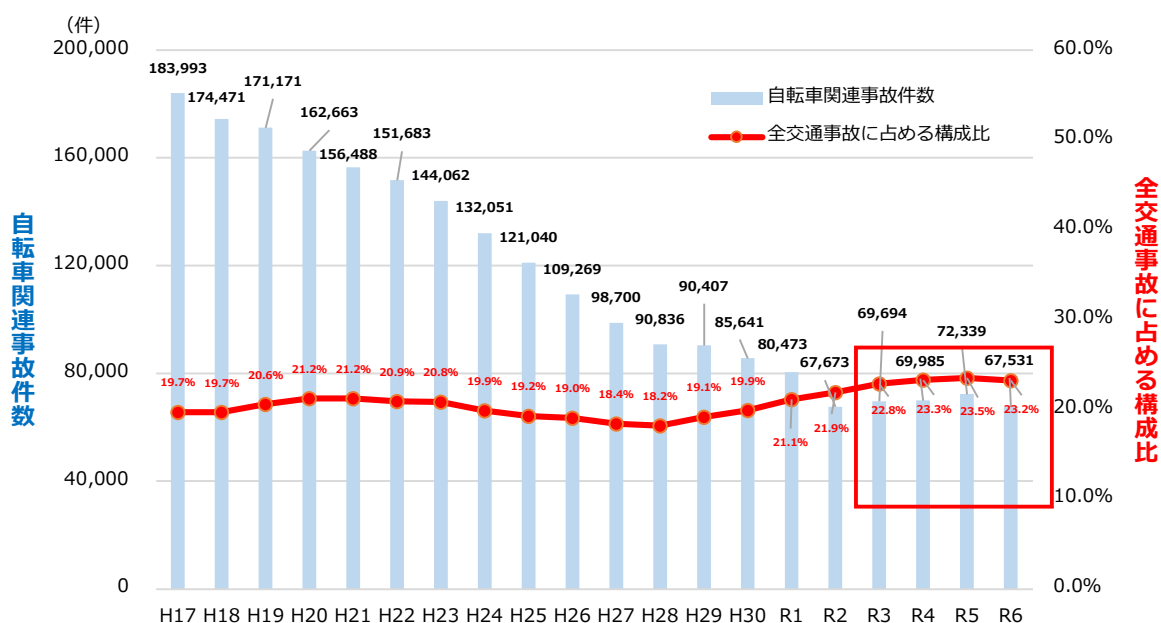
自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用することができる、身近で環境にやさしい交通手段です。

しかし、交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故*は7万件前後（表1）と横ばいで推移しており、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者の事故の発生件数は増加傾向にあります。また、自転車と自動車の事故は減少傾向ですが、年間約5万件発生（表2）しており、自転車関連事故の約8割を占めています。さらに、自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反があります（表3）。

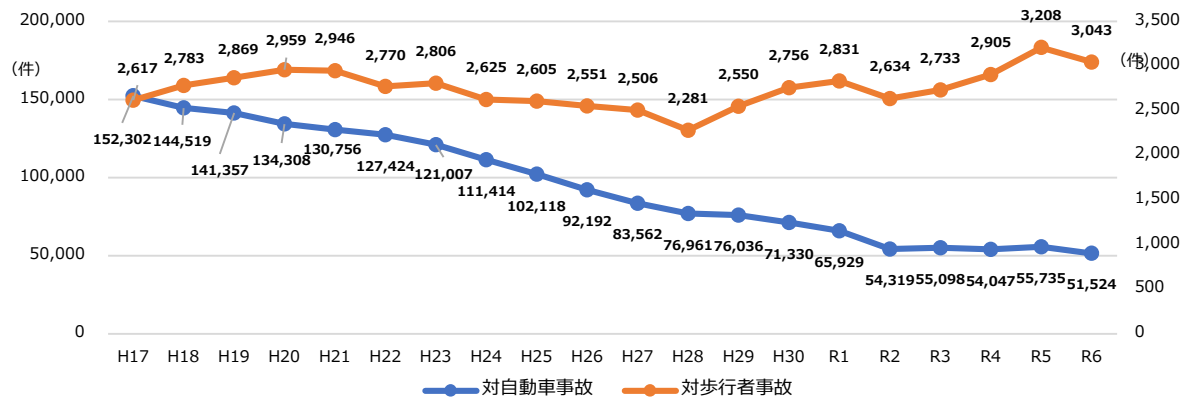
* 自転車関連事故とは、自転車が第一当事者（加害者）又は第二当事者（被害者）になる事故をいいます。

このように、自転車を取り巻く交通事故情勢が厳しい状況にある中、警察では自転車交通事故と被害に遭われる方を減らすため、自転車の交通違反の指導取締りを強化しています。

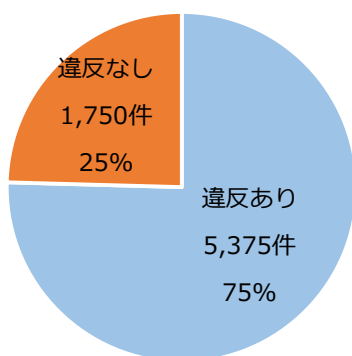
自転車の交通違反の検挙件数は近年増加（表4）しており、青切符の導入は、これを簡易迅速に処理し、違反者と警察の時間的・手続的な負担を軽減するとともに、違反者に前科がつくことをなくしつつ、実効性のある責任追及を可能とし、自転車関連事故の抑止を図ることを目的とする制度です。



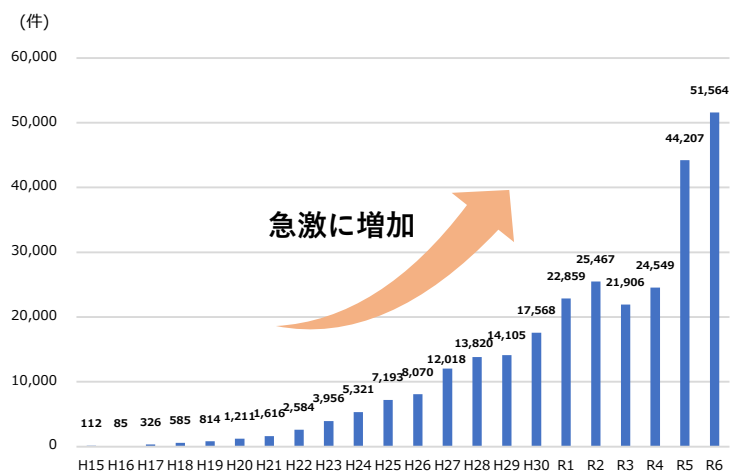
自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移（表1）



自転車と自動車、自転車と歩行者事故件数の推移（表2）



自転車乗用中の死亡・重傷事故（令和6年）における自転車による法令違反の有無（表3）



自転車の交通違反の検挙件数の推移（表4）

(2) 検挙された後の手続

自転車の交通違反について、警察官が違反者を検挙した後の手続は、青切符の導入によって、大きく変わります。

ア これまでの手続（赤切符等による刑事手続のみ）

自転車の交通違反を検挙すると、赤切符等を用いて、刑事手続による処理が行われます。

赤切符

* 様式は通達で定められておりますが、細部は都道府県警察によって異なります。

① 違反現場での手続

交通違反を発見した警察官は、違反者を呼び止め、違反現場での手続が始まります。

警察官は、違反者の特定を行うほか、事実関係を捜査し、実況見分調書を作成したり、違反者の供述を聞き取って供述調書を作成したりするなどします。

現場での手続は、時間を要することがあります。



② 出頭・取調べ

違反者は、求められたときに出頭をし、警察官・検察官からの取調べを受けます。



③ 裁判

捜査の結果、検察官が起訴したときは裁判を受けます。



④ 罰金の納付等

裁判所で有罪となると、罰金を納付するなどする必要があり、いわゆる「前科」がつきます。

イ 青切符導入後の手続（青切符による手続又は赤切符等による刑事手続）

交通反則通告制度が自転車の交通違反に導入されると、16歳以上の者が行った自転車の「反則行為」に対して、青切符による処理が行われます。

反則行為は、法の違反行為のうち、信号無視や指定場所一時不停止等といった、警察官が実際に見て、明らかに違反行為を行ったと判断できるものが法で定められています。具体的な自転車の反則行為については、資料 1（p.51,52）を参照してください。

青切符が導入された後は、16歳以上の者が自転車の反則行為で検挙されたとき、次の手続が進みます。

- * 重大な違反をしたとき、交通事故を起こしたとき、被疑者が住所・氏名を明らかにしないときや逃亡したとき、反則行為の成否について争うときは、刑事手続による処理が行われます（p.29参照）。

① 青切符の交付

これらは簡易な書類であり、アの手続による処理と比べ、迅速な処理が可能となります。

納付書

青切符

* 様式は通達で定められておりますが、細部は都道府県警察によって異なります。

② 反則金の仮納付

違反をしたと認めるときは、取締り（告知）を受けた翌日から原則 7 日以内に、銀行や郵便局の窓口で「納付書」を持参して反則金を仮納付します。反則金を仮納付すると、刑事手続に移行せず、起訴はされません。

反則金を仮納付することで、取調べや裁判を受けるために出頭する必要がなくなり、また裁判を受けることもなく、有罪となっていわゆる「前科」がつくこともありません。

③ 反則金の納付（②で反則金の仮納付をしなかったとき）

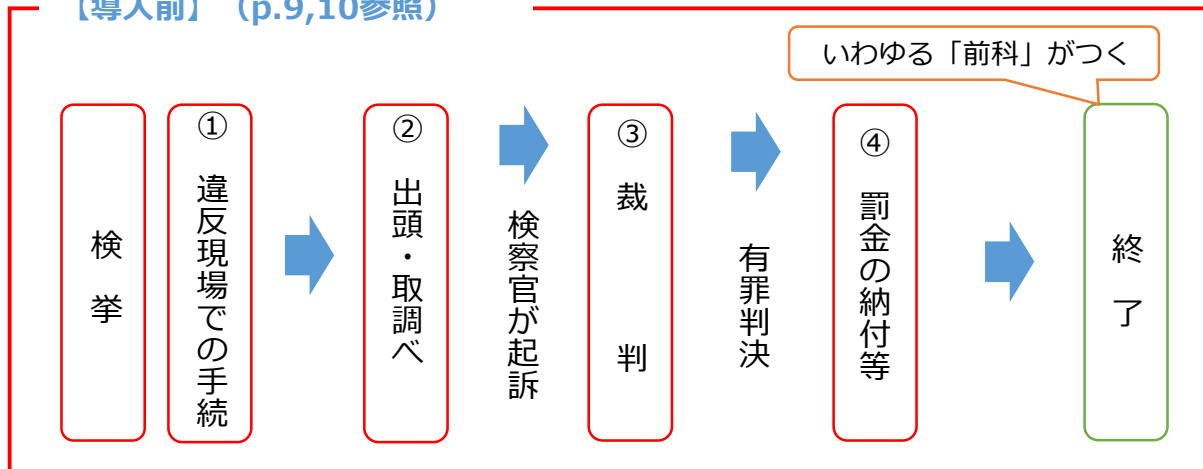
②で反則金の仮納付をしなかった場合は、青切符に記載された指定の期日に交通反則通告センターに出頭し、反則金の通告書と納付書の交付を受けます（遠隔地に住んでいるなどの理由で交通反則通告センターに出頭できないときには、通告書と反則金に通告書の送付に要する費用が加算された納付書が郵送されます。）。

通告を受けた翌日から原則10日以内に、納付書に記載された金額を納付したときは、仮納付したときと同様に、刑事手続に移行せず、起訴はされません。

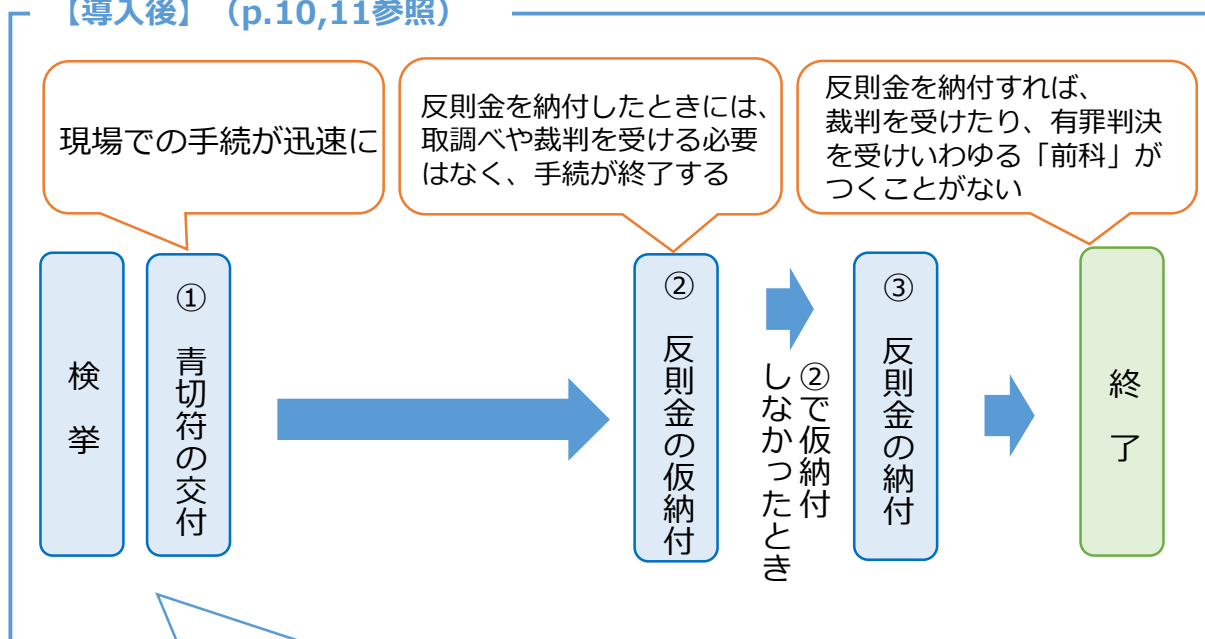
これを納付しないときは、刑事手続に移行することとなります。

青切符の導入前と導入後の違い

【導入前】（p.9,10参照）



【導入後】（p.10,11参照）



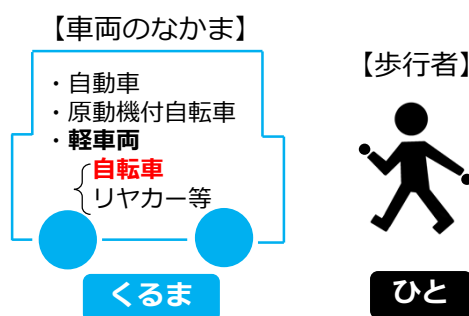
青切符の対象は、16歳以上の者が行った反則行為に限られる。

- * 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）・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）、妨害運転、携帯電話使用等（交通の危険）（携帯電話・スマートフォン等を使用して、歩行者の通行を妨害するなどして、実際に交通の危険を生じさせる行為）といった重大な違反は、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ます（p.29参照）。

3 自転車の基本的な交通ルール

(1) 自転車とは

自転車は、ペダル又はハンド・クランク（手で回すペダル）を用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であり（法第2条第1項第11号の2）、法上、「軽車両」と位置付けられ、自動車と同じ「車両」の一種です。



自転車には、車体の大きさが長さ190cm、幅60cmを超えないなどの、一定の基準を満たす「普通自転車」のほか、タンDEM自転車やペロタクシー等、様々な種類があります。

普通自転車



一定の場合には
歩道通行できる
(p.37参照)

普通自転車以外の自転車

タンDEM自転車



ペロタクシー



牽引自転車



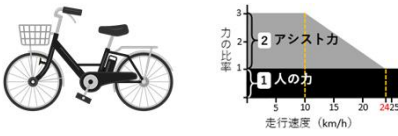
歩道通行できない

また、普通自転車には、駆動補助機が付いたいわゆる「電動アシスト自転車」があります。アシスト比率が一定の基準を満たし、スロットルがなく、原動機が容易に改造できないものでないと、電動アシスト自転車として認められません。

これらの基準を満たさないものは、いわゆる「ペダル付き電動バイク」とされ、一般原動機付自転車等に該当し、運転するときには運転免許が必要で、ヘルメットをしなければいけません。また、車両にはナンバープレートの取付けが義務とされているほか、方向指示器等が必要になります。

なお、電動アシスト自転車に該当するものを見分ける方法として、国家公安委員会の型式認定を受けた自転車であることを示す「TSマーク」、一般社団法人自転車協会が定める安全基準を満たした自転車であることを示す「BAAマーク」があります。

電動アシスト自転車とペダル付き電動バイクの違い

	「駆動補助機付自転車」 (いわゆる電動アシスト自転車)	いわゆるペダル付き電動バイク
基準	①アシスト比率(24km/hに達した時にアシスト停止等)、②スロットル設置なし、③原動機について容易に改造できない等の基準を満たす車両 	「駆動補助機付自転車」の基準を満たさない電動の車両(一般原動機付自転車等)  【例】スロットルの設置 アシスト比率超過
通行場所	車道(左側端) 普通自転車専用通行帯 自転車道	車道(左側)
歩道走行	一定の場合にはできる	できない
運転免許	不要	必要
ナンバープレート	不要	必要
自動車賠償責任保険	不要 (条例で、自転車損害賠償責任保険への加入が義務とされている都道府県がある)	必要
ヘルメット	努力義務	義務
車両の保安基準	なし (ただし制動装置等の装備は必要)	あり*2
TSマーク BAAマーク	あり*1  	なし

*1 TSマーク等がない場合でも基準を満たしていれば電動アシスト自転車に当たるものもあります。

*2 保安基準を満たさないと、公道を走行することはできません。

(2) 自転車安全利用五則

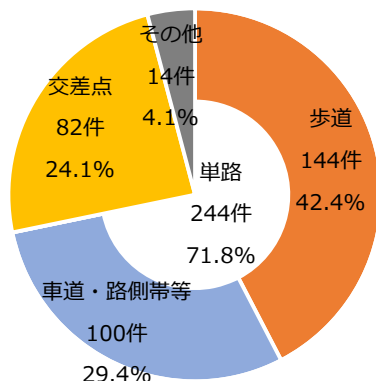
自転車利用者が守るべき最も基本的な自転車の交通ルールとして、「自転車安全利用五則」(令和4年11月1日交通対策本部決定)がまとめられています。

自転車の交通違反は重大な事故につながる可能性があり、自転車を安全・安心に利用するため、自転車安全利用五則を守ることが大切です。

なお、警察による自転車の指導取締りの基本的考え方は「4 自転車の交通違反の指導取締り」(p.23~p.32参照)のとおりです。交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反が、警察による検挙の対象となります。

自転車安全利用五則

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

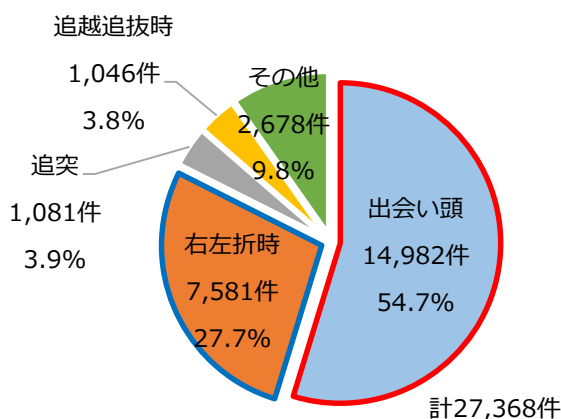


自転車と歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった事故の衝突地点別では「歩道」が最多

⇒ 事故を起こさないよう歩道通行時の徐行の遵守等、通行する場所に関するルールを守りましょう

衝突地点別自転車対歩行者の
歩行者死亡・重傷事故件数（令和6年）

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

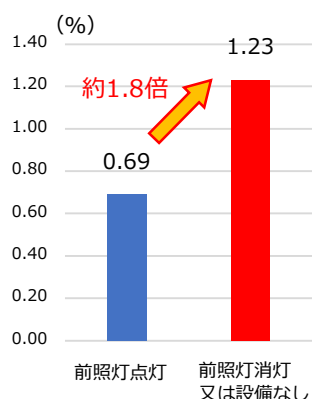


自転車と自動車事故のうち、事故類型別では「出会い頭衝突」「右左折時衝突」が8割以上を占める

⇒ 事故に遭わないよう一時停止の遵守等、交差点に関するルールを守りましょう

事故類型別「自転車対自動車」
死亡・重傷事故件数（令和2年～令和6年合計）

3 夜間はライトを点灯

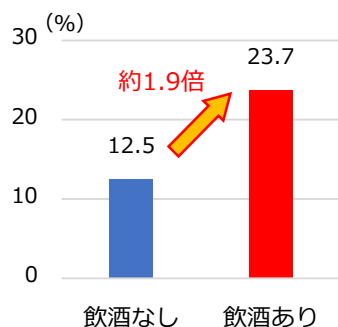


自転車乗用中の交通事故における夜間前照灯消灯又は設備なしのときの致死率は、前照灯点灯のときと比較して高い

⇒ 夜間走行時にはライトを点灯して、前方を確認し、また、他の車両や歩行者から見えるようにしましょう

自転車乗用中の夜間前照灯点灯状況別
致死率比較（令和2年～令和6年）

4 飲酒運転は禁止

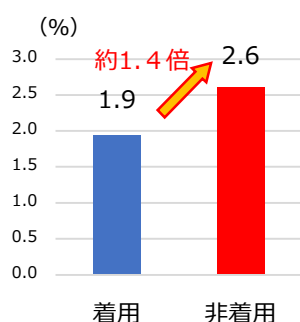


飲酒運転に起因する自転車関連事故における死亡・重傷事故率は、飲酒なしのときと比較して高い

⇒ 飲酒運転は絶対にやめましょう

飲酒運転による死亡・重傷事故率（令和6年）

5 ヘルメットを着用



自転車乗用中の交通事故におけるヘルメット非着用時の致死率は、ヘルメット着用時のときと比較して高い

⇒ 自らの安全を守るためにヘルメットを着用しましょう

自転車乗用中人身損傷主部位「頭部」のヘルメット着用状況別致死率比較（令和2年～令和6年合計）

(3) 自転車安全利用五則 1「車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」

ア 自転車で車道を通行するときのルール

(ア) 車道通行の原則

自転車は、「軽車両」と位置付けられ、自動車と同じ「車両」の一種です。

歩道又は路側帯*と車道の区別のある道路では、原則として、車道を通行しなければなりません（法第17条第1項）。

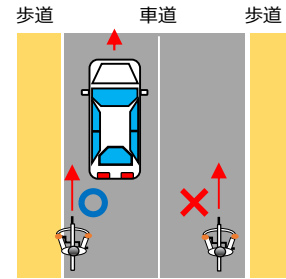
* 路側帯とは、歩道のない道路にある、歩行者が通行するために、道路の側端に白線で区画された場所です。



路側帯

(1) 左側通行の原則

自転車は、基本的に道路の左側端
に寄って通行しなければなりません
(法第17条第4項、第18条第1項)。

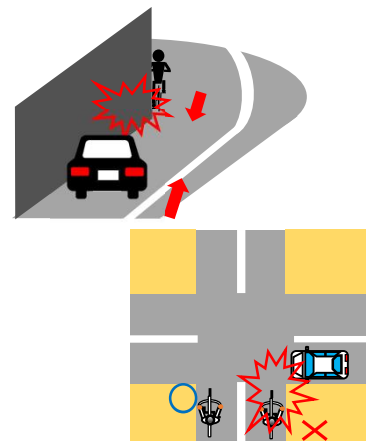


逆走はなぜ危険？

- 逆走（自転車で道路の右側を通行すること）は、
- ・ 駐車車両等の障害物があるときや、見通しの悪いカーブで、対向車から自転車が見えず、正面衝突する危険がある
 - ・ 自転車が車道の右側を通行していると、交差点で自転車が自動車の左方から飛び出してきたときに、自動車の発見が遅れ、ブレーキをかける余裕がない

といったことから、大変危険です。

右側通行は危険

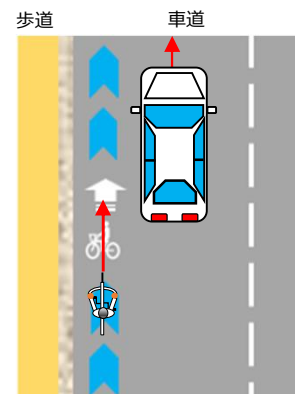


矢羽根型路面表示とは？

矢羽根型路面表示は、自転車が通行する部分・方向を知らせるものです。

矢羽根型路面表示は、自転車の運転者だけでなく、自動車の運転者に対しても、自転車の通行位置について注意を促す役割があります。

必ずしも矢羽根型路面表示がされた場所を通行するよう義務付けるものではありませんが、自転車で通行するときはこれを目安としましょう。



矢羽根型路面表示の例

イ 自転車で歩道を通行するときのルール

(ア) 歩道を通行できるとき

自転車は車道通行が原則ですが、次のようなときは、普通自転車は歩道を通行することができます（法第63条の4第1項）。

① 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

② 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

③ 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います。



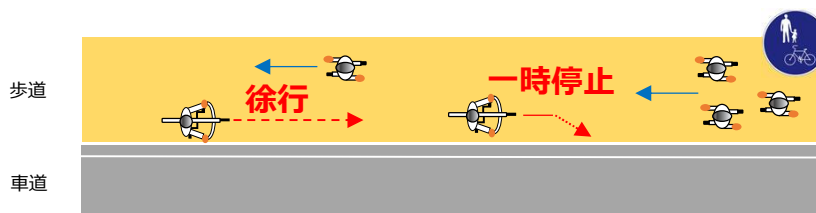
「普通自転車歩道通行可」の道路標識・道路標示

(イ) 歩道を通行するときのルール（原則）

普通自転車で歩道を通行することができる場合に、歩道通行をするときは、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行*しなければなりません（法第63条の4第2項）。

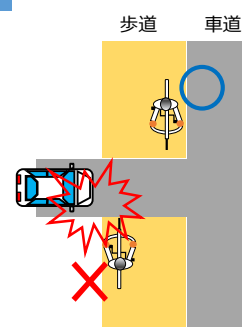
また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければなりません。

* 徐行とは、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います。



歩道で車道寄りを通行しなければいけないのはなぜ？

普通自転車で歩道を通行する際に、歩道の中央から車道寄りの部分を通行しなければならないのは、路外の施設や交差道路から出てくる自動車との距離を確保して、自動車から自転車を発見しやすくし、ブレーキをかける時間を確保し、事故を防止するためです。



車道寄りで距離を確保

(ウ) 普通自転車通行指定部分が設けられているときのルール

普通自転車で歩道を通行することができる場合で、「普通自転車通行指定部分」が設けられている歩道を通行するときには、普通自転車通行指定部分を徐行しなければなりません*（法第63条の4第2項）。

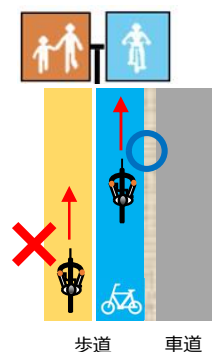
* ただし、普通自転車通行指定部分を進行する場合で、歩行者がいないうときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。



普通自転車通行指定部分



普通自転車通行指定部分の
道路標示



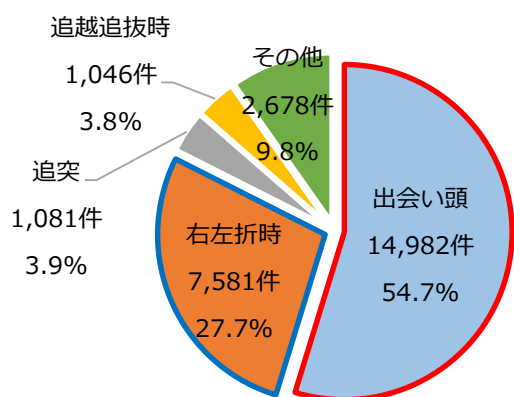
歩道 車道

(4) 自転車安全利用五則 2「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」

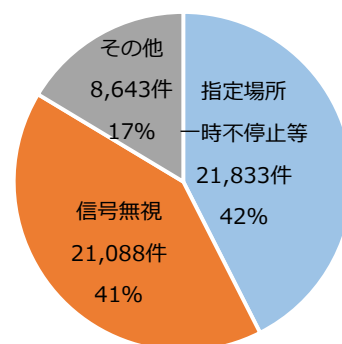
自転車と自動車の事故（令和2年から令和6年までの合計）のうち、出会い頭や右左折時の衝突が8割以上を占め、その多くが交差点で発生するなど、自転車にとって、交差点は特に事故に遭いやすい場所です。

特に、信号を守らなかったり、交差点において一時停止をしたりしないと、交差する道路から来る自動車や歩行者と衝突する危険が高まります。信号無視と指定場所一時不停止等は、令和6年中の自転車の交通違反の検挙の8割以上を占めています。

交差点では、必ず信号や一時停止に従って、安全を確認して進行してください。



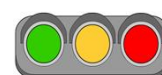
事故類型別「自転車対自動車」
死亡・重傷事故件数
（令和2年～令和6年合計）
（再掲）



自転車の法令違反別検挙件数
（令和6年）

ア 信号に関するルール

- 自転車は、車道を進行するときは「車両用信号」*、横断歩道を進行するときは「歩行者用信号」に従います（法第7条）。また、「車両用信号」が黄色の場合は、安全に止まれないときを除いて、停止位置を越えて進行してはいけません。



車両用信号



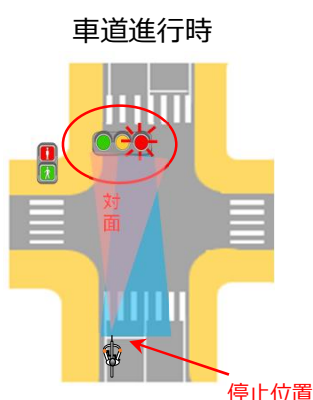
歩行者用信号



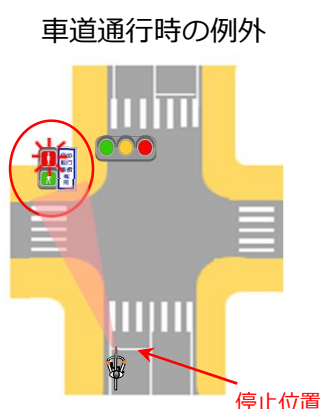
「歩行者・自転車専用」

- * ただし、「歩行者用信号」に「歩行者・自転車専用」の標示がある場合は、自転車が車道を通行するときであっても、歩行者用信号に従ってください。

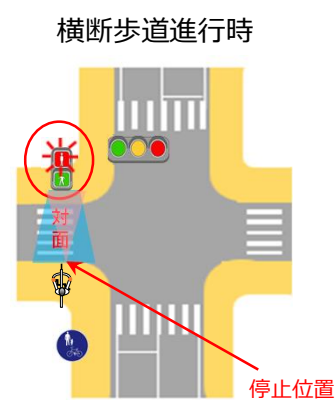
- 赤信号で停止する場合には、停止線が設けられているときは、その直前で停止しなければなりません。また、歩道を通行している場合や、自転車を除く一方通行道路を反対側から通行してきた場合で、停止線が設けられていないときには、交差点の直前（交差点の直前に横断歩道があるときは、横断歩道の直前）で停止しなければなりません。



「車両用信号」に従い、停止線で止まる



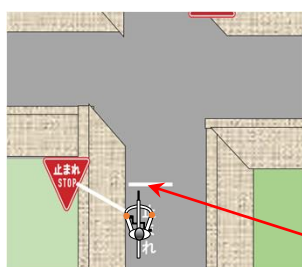
「歩行者・自転車専用」の標示があるときは、「歩行者用信号」に従い、停止線で止まる



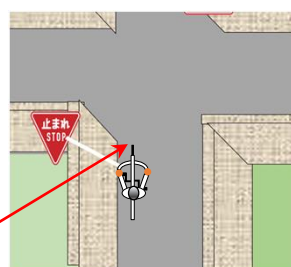
「歩行者用信号」に従い、交差点の直前で止まる

イ 一時停止に関するルール

一時停止標識等のある交差点では、停止線があるときはその直前で、停止線がなければ交差点の直前で一時停止しなければなりません（法第43条）。



停止位置



停止位置は、停止線の直前

停止線がなければ、交差点の直前で停止

(5) 自転車安全利用五則 3「夜間はライトを点灯」

夜間は、ライトをつけなければなりません（法第52条第1項）。



ライトの点灯が必要な理由は？

ライトをつけないと、道路の状況の確認や、周りの自動車、歩行者の発見がしづらくなるだけでなく、自動車や歩行者からも自転車の存在を発見しづらくなり、自動車や歩行者と衝突したり、誤って道路から用水路に転落したりするなど重大な事故につながるおそれがあります。

(6) 自転車安全利用五則 4 「飲酒運転は禁止」

体内のアルコール濃度にかかわらず、お酒を飲んで自転車を運転することが禁止されています（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したり、飲酒をした人に要求・依頼して自転車に同乗したりする行為も処罰の対象となります（法第65条第2項～第4項）。



(7) 自転車安全利用五則 5 「ヘルメットを着用」

自転車を運転するときは、ヘルメットの着用が努力義務とされています（法第63条の11第1項）。

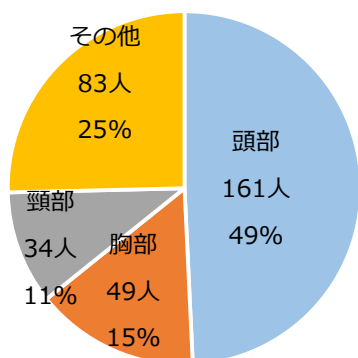


ヘルメットの着用が必要なのはなぜ？

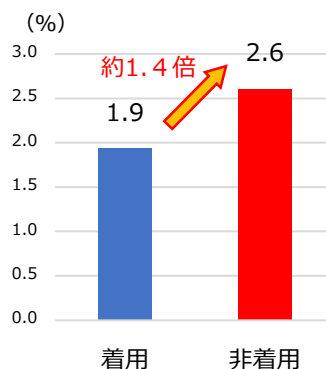
令和6年中の自転車乗用中の死者の約5割が、頭部を負傷しており、頭部を保護することは極めて重要です。

自転車乗用中に頭部を負傷した者（令和2年から令和6年までの合計）のうち、ヘルメットを着用していなかった者の致死率（ヘルメットを着用しておらず、頭部を負傷した者に占める死者数）は、ヘルメットを着用していた者の致死率（ヘルメットを着用して頭部を負傷した者に占める死者数）の約1.4倍となっています。

ヘルメットは頭部の保護に有効であり、事故に遭った際に命を守ります。ヘルメットを着用しなくても、交通違反として反則金の対象になることはありませんが、自らを守るため、自転車を運転するときはヘルメットを着用するよう努めましょう。



人身損傷主部位別の自転車乗用中死者数（令和6年）



自転車乗用中人身損傷主部位「頭部」のヘルメット着用状況別致死率比較（令和2年～令和6年合計）（再掲）