



**青切符導入を前に
取り締まりが厳格化!?
キーワードは「危険性帶有」**

大阪府では道路交通法の改正と2023、24年と2年連続で自転車事故の死者数が全国最多を記録したことを背景に取り締まりを強化。今年に入って395人が免許停止処分となっている（24年は19人）

自転車の違反で “クルマの免停”が 急増中!!

2026年4月に「青切符」が導入され、自転車の交通違反の取り締まりの厳格化が見込まれる中、さらに衝撃的なニュースが飛び込んできた。今年、大阪府警では悪質な自転車運転を理由とした自動車運転免許の停止処分が、昨年比20倍超の395件に急増しているのだ。その法的根拠は、道交法が定める「危険性帶有」。自転車政策の大転換期にある日本で、今、何が起きているのか？

取材・文／植村祐介 写真／時事通信社 共同通信社



間もなく忘年会・新年会シーズンに突入。取り締まり強化は全国に広がる可能性も……

「自転車政策の大転換期」に突入

2026年4月、自転車に「交通反則通告制度」、通称「青切符」が導入されることが話題になっている。

これまで自転車での悪質違反に適用されるのは刑事罰（赤切符）のみで、軽微な違反者も裁判が必要になるという不公平感・非効率性が課題となっていた。

青切符導入はこうした課題を解消し、取り締まりの実効性を上げ、高止まりする自転車に起因した交通事故件数の減少を目指すものだ。

一方、自転車を取り巻く交通環境と、交通ルールの煩雑さから、「安全に走ろうとしたら違反だった」「知らず知らずのうちに違反していた」というケースが多発することが懸念されている。

いったいなぜ、日本の自転車の交通環境は不十分で、ルールがこれほどまでにわかりにくいのだろうか。

衆議院議員公設秘書の経験を生かして自転車関連の立法にも携わり、現在はNPO法人「自転車活用推進研究会」



小路の多い京都でも、昨年、悪質自転車などを取り締まる京都府警の自転車チームが発足。1年間で1000件超を検挙

の理事長を務める小林成基氏はその歴史的経緯を以下のよう語る。

「1960年代後半、世界的なモーターゼーションの進展に伴い、交通事故が激増。日本でも年間1万6700人ほどが、交通事故で命を落としていました。」

特に当時は道路インフラが貧弱で、車道を走る自転車は危険にさらされていました。そこで70年、道路交通法が改正され、自転車の歩道通行を認めたのです。

実はその背景には、一時的に自転車道を車道から切り離し、しかるべきインフラの整備をした後に、再び車道に戻すという意図がありました。

ところがさまざまな努力もあって事故が減ると「自転車の車道からの排除が効果的だった」と誤認され、自転車道の整備はなおざりにされてしまった経緯があるのです。

そして、そもそも車道である自転車に歩道通行を認めたことが、「自転車は歩行者の一部」という誤解を生み、自転車の交通ルールを複雑化させる結果になったのだという。

「こうした矛盾を解消するため、警察庁は07年に『自転車安全利用五則』を定め、まず『車道は左側通行』『歩道は歩行者優先』など、基本的なルールを改めて周知しました。」

さらに22年にはこの五則が改定され、『車道が原則、左側を通行』と、より厳格に自転車が車両であることを明確化したのです。

そして今年9月には、自転車への青切符導入を前に、『自転車ルールブック』を公開しました。しかし、このルールブックはA4判で50ページに

上もある。

これが現在の自転車のルールの複雑さを端的に表していると思います。そもそも、自転車は子供だって使う乗り物なのに、ルールがこんなページ数になるというのがおかしいんですよ。」

このように「自転車は歩道を走るもの」から「自転車は車両の一部」へと、政策が大転換し、さらにはクルマと同じく青切符も導入されることになったのが、日本の自転車政策の現状なのだ。

悪質自転車違反で免許が20倍超に

そんな中、気になるニュースが耳に入ってきた。大阪府警では昨年11月に施行された改正道路交通法による自転車の酒気帯び運転などへの罰則強化や、2年連続の自転車死亡事故ワーストへの対策などを背景に取り締まりを強化。

今年に入って、自転車での悪質運転を理由とした運転免許停止が、なんと昨年比の20倍超に当たる395件（24年は19件）にも上っていることが明らかになったのだ。

を明確化すべきです。

そうでなければ、自転車の取り締まりや指導そのものにも不信感が増し、交通安全という当初の目的から遠ざかることになりかねません」

環境整備も急務

一方、前出の小林氏は、自転車での違反による運転免許の停止処分には一定の理解を示しながらも、やはり自転車を取り巻く環境の整備が急務であると訴える。

「例えば『車道用の信号、歩行者用の信号、どちらを守るか』ですらほとんどの自転車利用者が理解できていない中で、違反したら即反則金では納得を得られない。」



事故が相次ぐヘルメット付き電動バイク「モベット」。こちらも悪質な違反を起こせば危険性帯有の対象になりえる

警察庁もよくわかっていて、前出のルールブックでも『指導警告』による安全教育を主眼として、検挙の対象は事故の原因となるような「悪質な違反」に限定すると明言しています。

そのため、軽微な違反はまずはその場での指導となり、いきなり摘発されるという事態にはならないはずだ。

一方で飲酒運転、酒気帯び運転など明らかな犯罪行為や、取り締まりからの逃亡といった行為に対しては、行政はこれまで以上に厳しくなります。

ただ、国と行政には、自転車の交通ルールをもっとわかりやすくすること、加えて自転車が安全に走れる交通環境の実現に向けた努力が求められていると思います。

複雑で世界一わかりにくいともいわれる日本の道路交通法を、小学生でもわかるようシンプルかつ明確にする必要があるでしょう」

危険な自転車への処罰だけでなく、自転車が安全に走れる環境の実現に向け、国と警察当局のいっそうの尽力をお願いしたい。

に飛び出して結果的にクルマの事故を誘発させたり、車道をわざとゆっくり走るあたり運動で交通を妨害したりといった違反も、同様に処分を受ける可能性はあります」

なるほど。となると、今回の運転免許の停止処分は、自転車の青切符制度とは直接の関係はない……？

「はい、直接には無関係です。しかし当局は新たなルールを導入するとき、取り締まりを強化して社会の注目を集める手法を多く採用してきました。」

今回は特に自転車事故が目立つ大阪府警での例ですが、来年の自転車青切符導入に際し、自転車の安全指導に力を入れていくことをPRする意味合いから、ほかの都道府県でも『自転車での違反に伴う運転免許停止』処分が大規模に行なわれる可能性は考えられます」

線引きが曖昧な危険性帯有の適用

ただ、高山氏はこうした危険性帯有の適用が際限なく広がってしまうことに危機感を抱いているという。

「危険性帯有は『運転者とし