



警 察 庁

– National Police Agency –

特定小型原動機付自転車に関する規定の 施行状況について

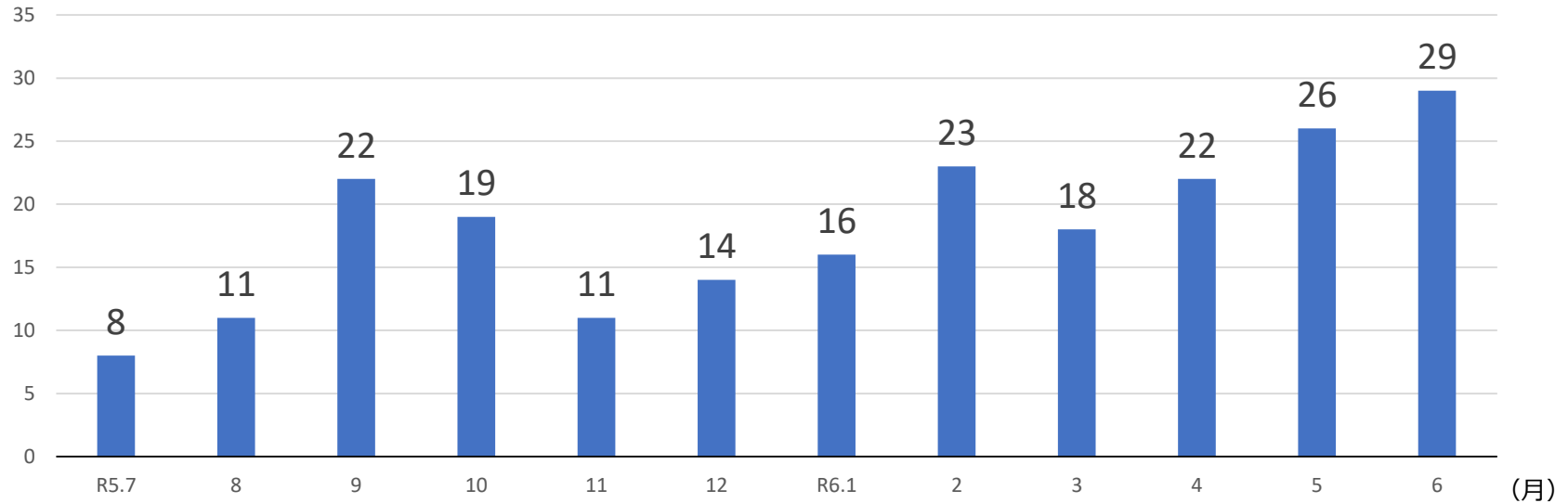
令 和 6 年 1 1 月 8 日

第 1 0 回 パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況【月別（施行後1年間）】

○ 令和5年7月から令和6年6月までの事故の発生件数は219件、負傷者数は226人

<月別事故発生件数（※）>
（件）



	R 5 . 7	8	9	10	11	12	R 6 . 1	2	3	4	5	6	合計
事故件数	8	11	22	19	11	14	16	23	18	22	26	29	219
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数	8	11	23	19	11	14	16	27	19	22	26	30	226

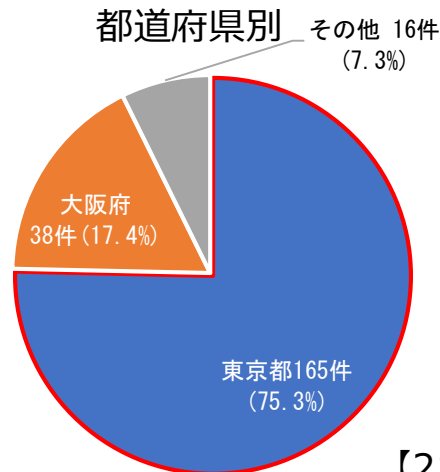
※特定小型原動機付自転車が第1当事者又は第2当事者（死傷者数は第3当事者を含む。）となった人身事故。令和5年12月までは警察庁に報告のあった件数

特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況【都道府県別等(施行後1年間)】

- 都道府県別では、東京都での発生が7割を超える。
- 用途別では、レンタルの車両による事故が9割を超える。
- 特定小型原動機付自転車の運転者の年齢別では、20歳代が5割を超える。
- 特定小型原動機付自転車の運転者の約7割が原付以上の運転免許を保有している。

【令和5年7月から令和6年6月までの都道府県別・用途別・年齢別・免許の有無別の事故件数】

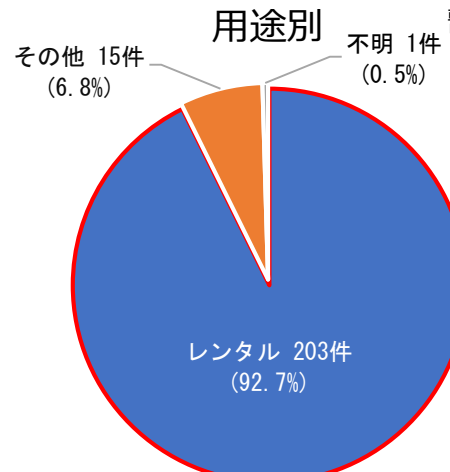
都道府県別



【219件】

※その他の内訳は、愛知県6件、神奈川県2件、京都府2件、福岡県2件、山形県1件、宮城県1件、千葉県1件、鳥取県1件

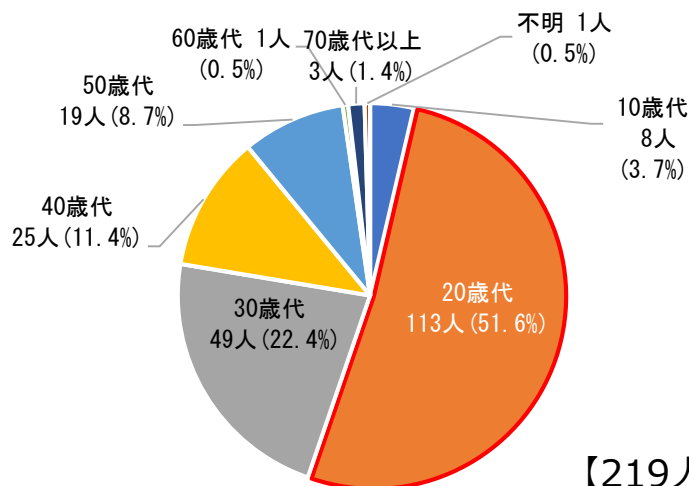
用途別



【219件】

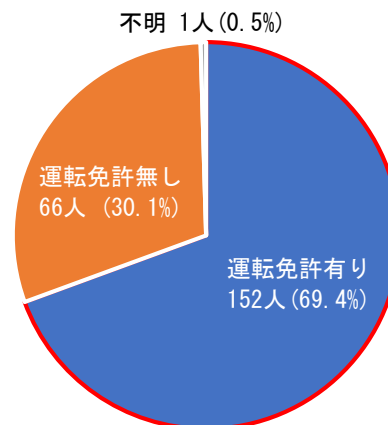
暫定値（令和6年9月6日時点）

運転者の年齢別



【219人】

免許の有無別

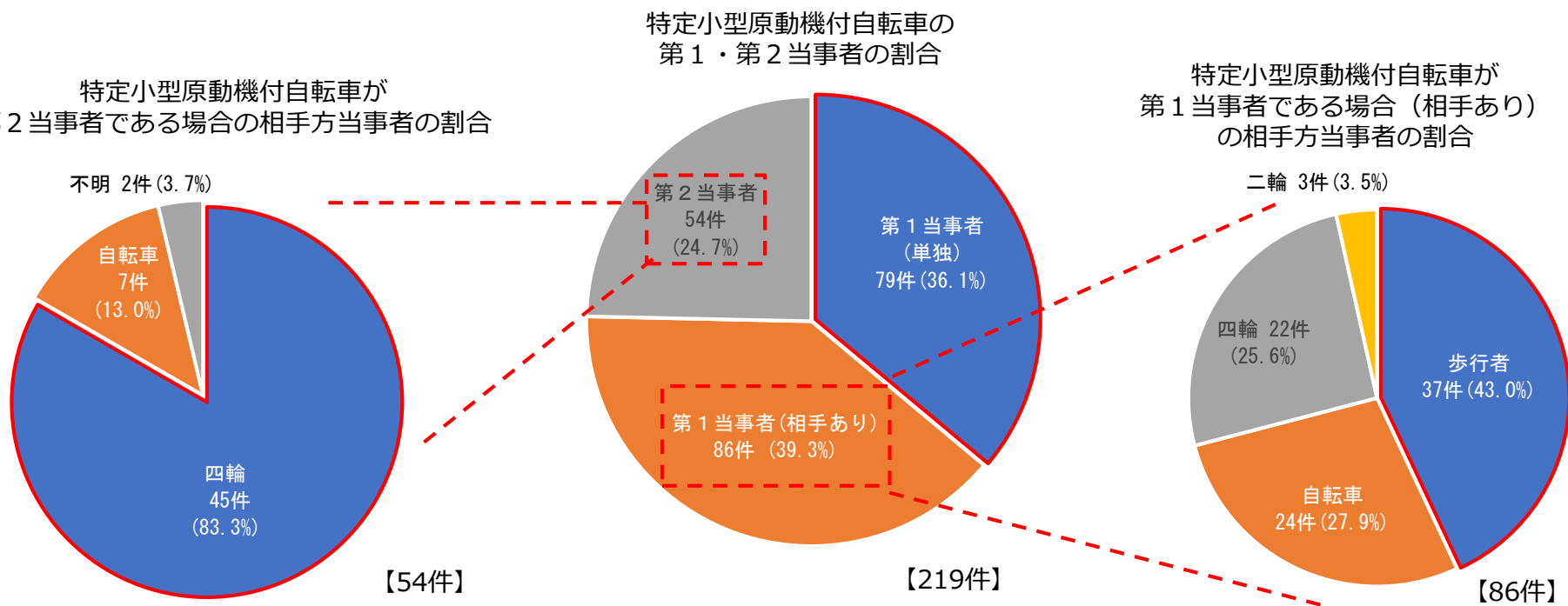


【219人】

特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況【相手方当事者別(施行後 1 年間)】

- 特定小型原動機付自転車関連事故の約 3 割が単独事故。
- 特定小型原動機付自転車が第 1 当事者となる事故の相手方では歩行者が43%、第 2 当事者となる事故の相手方では四輪が83%を占める。

【令和 5 年 7 月から令和 6 年 6 月までの相手方当事者別事故件数】 暫定値 (令和 6 年 9 月 6 日時点)



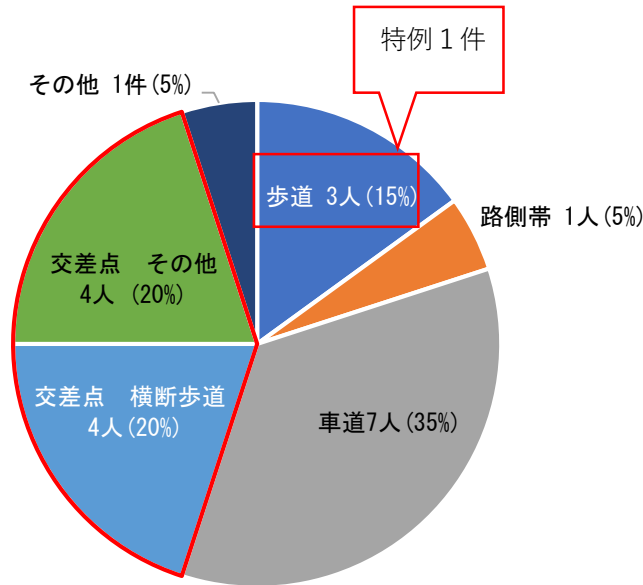
特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況【対歩行者（令和6年上半期）】

- 対歩行者事故は、すべて特定小型原動機付自転車が第1当事者。
- 衝突地点別では、交差点(横断歩道・その他)が4割を占め、次いで車道が35%を占めている。
- 歩行者の法令違反別では、違反なしが85%を占める。
- 歩行者の年齢別では、60歳代未満が85%を占める。

【令和6年1月から6月までの特定小型原動機付自転車による対歩行者事故(20件)】

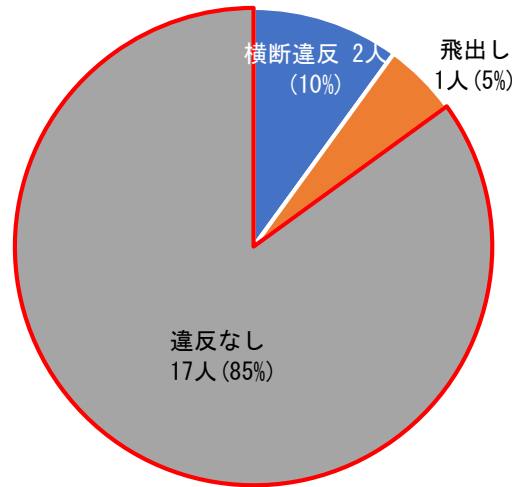
暫定値（令和6年9月6日時点）

衝突地点別



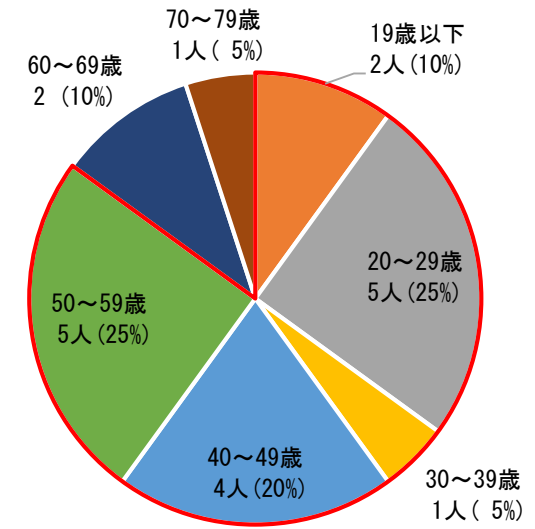
【20件】

歩行者の法令違反別



【20人】

歩行者の年齢別



【20件】

※歩行者の負傷者20人は全て軽傷

特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況

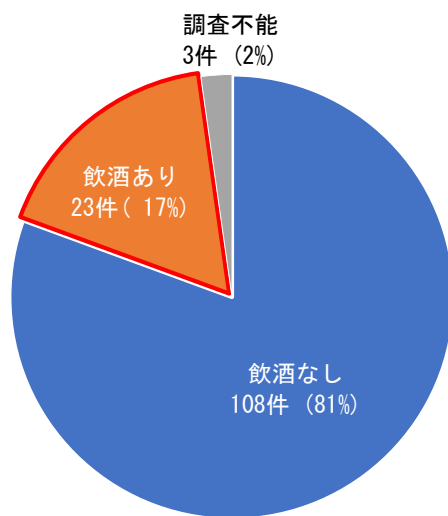
【特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故（令和6年上半期）】

- 特定小型原動機付自転車関連事故全体(134件)のうち、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故は23件(17%)発生(自転車、原付ともに1%)。
- 発生時間帯別では、0時台から5時台が7割を占める。

【令和6年1月から6月までの特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故(23件)】

暫定値（令和6年9月6日時点）

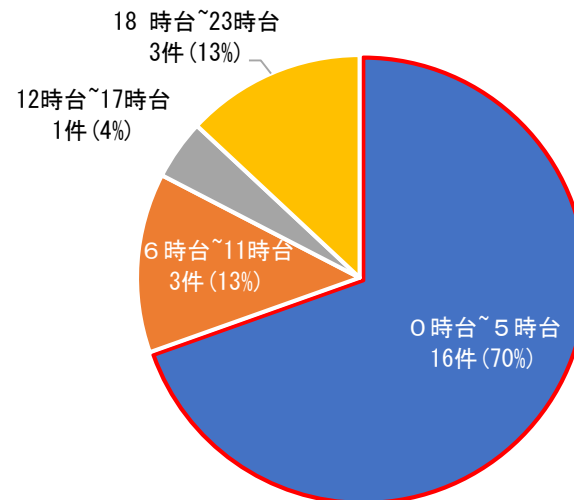
飲酒の有無別



【134件】

「飲酒あり」の相手当事者別では、「物件等(単独事故)」が18件(78.3%)で最多

発生時間帯別



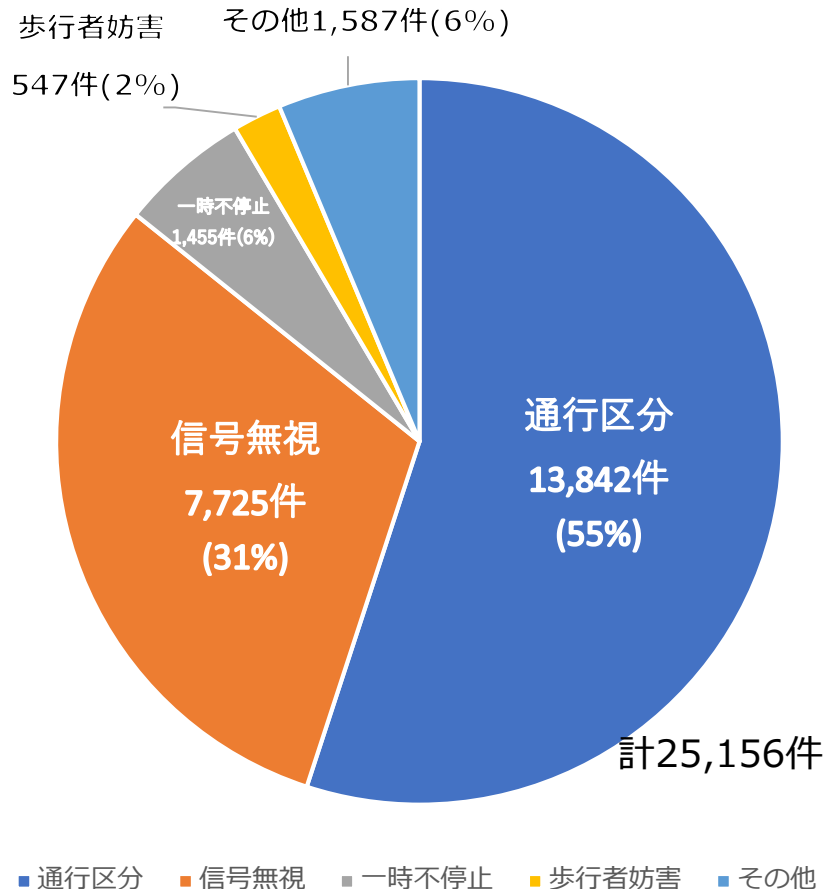
【23件】

通行目的別では「私用・飲食」が13件(56.5%)で最多

特定小型原動機付自転車に関連する交通違反の状況

- 通行区分違反が半数以上を占め、次いで、信号無視が約 3 割を占める

＜検挙件数（違反種別）＞



※「その他」は、確認標章取付け289件、酒気帯び194件、通行禁止136件、携帯電話21件等。

警察における取締りに係る取組

【取締りの強化に係る取組】

- 警察本部に電動モビリティの取締りを専門とする部門を新設し、取締り体制を強化（警視庁・愛知県警察）
- 取締りに係る留意事項について、現場警察官に対し、指導教養を実施

【特定小型原動機付自転車運転者講習の実施】

- 悪質・危険な違反行為を繰り返す者について、その危険性を改善するため、自転車と同様に、講習の受講を義務付け。
- 施行後 1 年間の受講人数は255人。

調査の背景

特定小型原動機付自転車の利用に関して、その利用者及び他の交通主体の認識等を把握し、その結果を踏まえ、今後の安全対策の参考とするため、特定小型原動機付自転車の利用者、免許更新者に対しアンケート調査を実施した。

調査の方法

① 特定小型原動機付自転車の利用者への調査【利用者調査】（有効回答者1,083人）

- 以下の2つの方法で実施したアンケート調査の結果を合算。

(1) シェアリング利用者への調査（実施期間：6月8日～6月21日、有効回答者：1,034人）

シェアリング事業者団体を通じて、大手事業者2社に会員登録している利用者へのアンケートを実施。

(2) 特定小型原動機付自転車運転者講習の受講者への調査（実施期間：6月6日～6月16日、有効回答者：49人） 講習の受講前に非対面調査によりアンケートを実施。

② 運転免許センター等における免許更新者への調査【免許更新者調査】（実施期間：5月28日～6月19日、有効回答者：2,299人）

- 運転免許証の更新手続き時に、非対面又は対面の調査により、アンケートを実施。
（各都道府県ごとに、特定小型原動機付自転車の交通違反の検挙件数に応じて調査人数を割り当て。）

「特定小型原動機付自転車の交通ルール・交通安全教育」
に関するアンケート

このアンケートについて

これまで、いわゆる電動キックボードについては、自動車又は原動機付自転車に該当し、運転免許が必要とされていましたが、令和5年7月から、最高速度が20キロメートル毎時以下であるなど、一定の基準を満たすものに限り、「特定小型原動機付自転車」として、運転免許を要せずに運転することができることとなりました。〇〇【社名入力】の電動キックボードは特定小型原動機付自転車です。

特定小型原動機付自転車の交通安全教育の充実などのため、御協力をお願いいたします。

☐ アンケートへの名前などの御記入は不要です。

☐ アンケートの結果は特定小型原動機付自転車の交通ルール・交通安全教育に関する検討や充実の目的以外の目的で使用することはありません。

☐ 御回答いただいた内容は統計的に処理し、個人が特定できる形で公表することはありません。

御回答にあたってのお願い

当てはまる選択肢の口に「✓」を御記入いただき、【 】の部分は直接御記入ください。

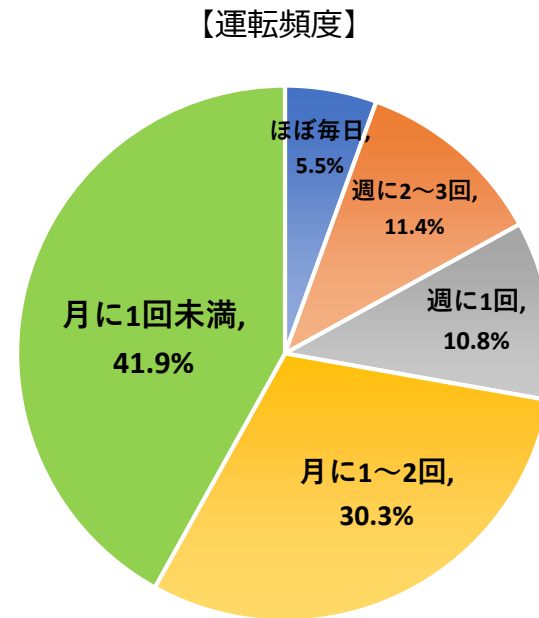
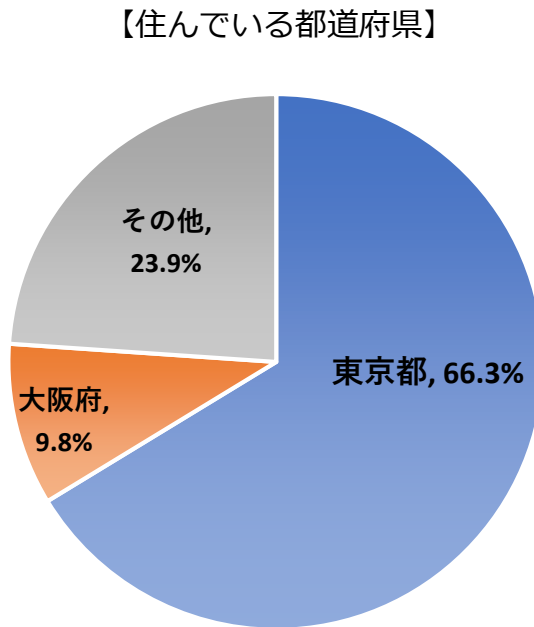
問1 あなたの年齢はおいくつですか。（半角数字を入力）

【 】歳

特定小型原動機付自転車の利用者の属性

- 利用者調査（N=1083）では、東京都に住んでいる者が約 7 割を占めた。
- 運転頻度については、月に2回以下と回答した者が約 7 割を占めた。

利用者調査（N=1083）



特定小型原動機付自転車に関するアンケート調査結果③

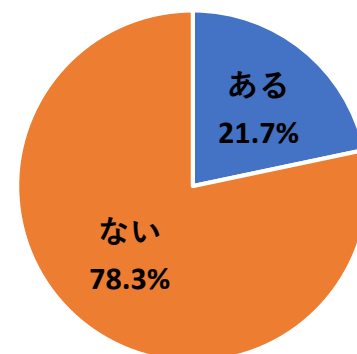
事故・ヒヤリハットの状況について

- 利用者調査 (N=1083) では、特定小型原動機付自転車の運転中に事故を起こしたり、事故を起こしそうな危険を感じたことがあると回答した者は、約 2 割であった。
- 利用者調査 (N=1083) において、特定小型原動機付自転車の運転中に歩行者と接触した・しそうになったことがあると回答した者は 3 %であったのに対し、免許更新者調査 (N=2299) において、歩行中に特定小型原動機付自転車と接触した・しそうになったことがあると回答した者は 22 %に上った。

歩行者が接触した・しそうになったと認識しているものの、特定小型原動機付自転車の利用者がそれに気づいていない場合があることが窺われる。

Q : あなたは、特定小型原動機付自転車を運転中に、事故を起こしたり、事故を起こしそうな危険を感じたりしたことはありますか。

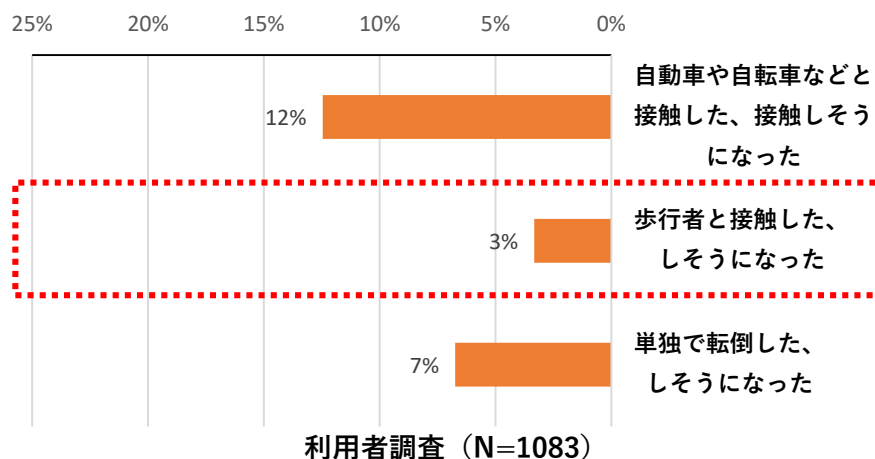
利用者調査 (N=1083)



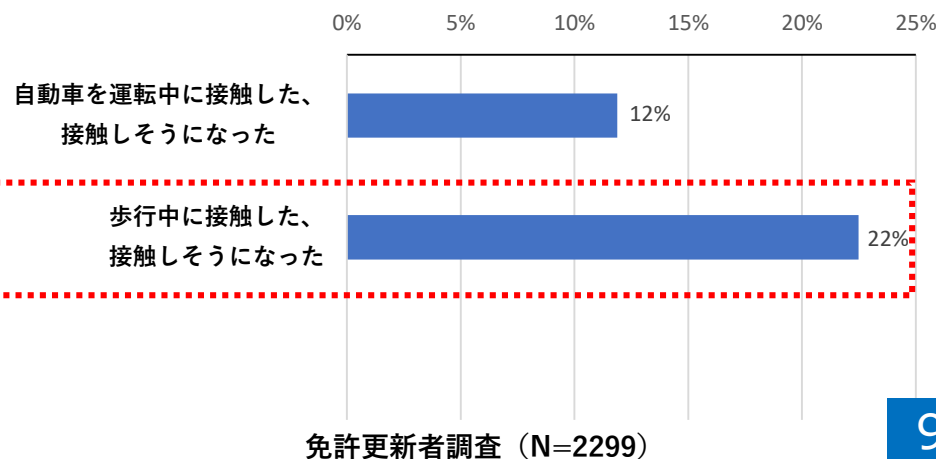
【特定小型原動機付自転車の利用者と一般の者（自動車運転者・歩行者）との認識の比較】

Q : (事故やヒヤリハットについて) どのような状況だったのか教えてください。

特定小型原動機付自転車を運転中の経験に関する調査



特定小型原動機付自転車相手の経験に関する調査

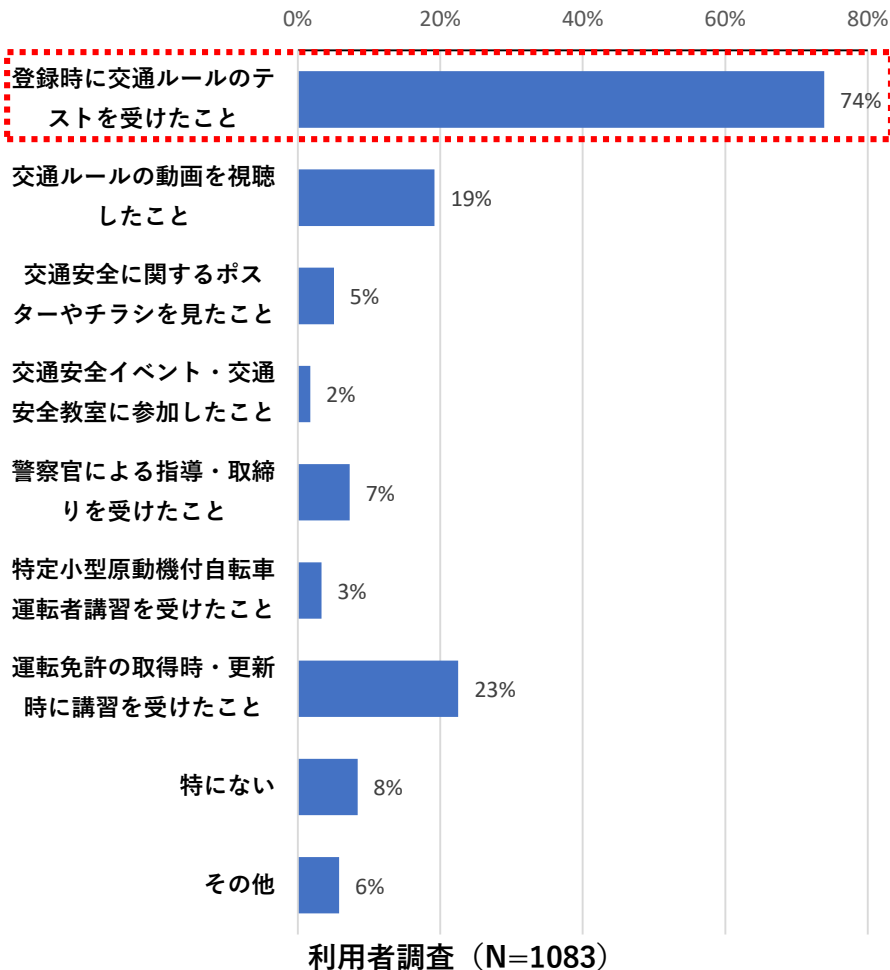


特定小型原動機付自転車に関するアンケート調査結果④

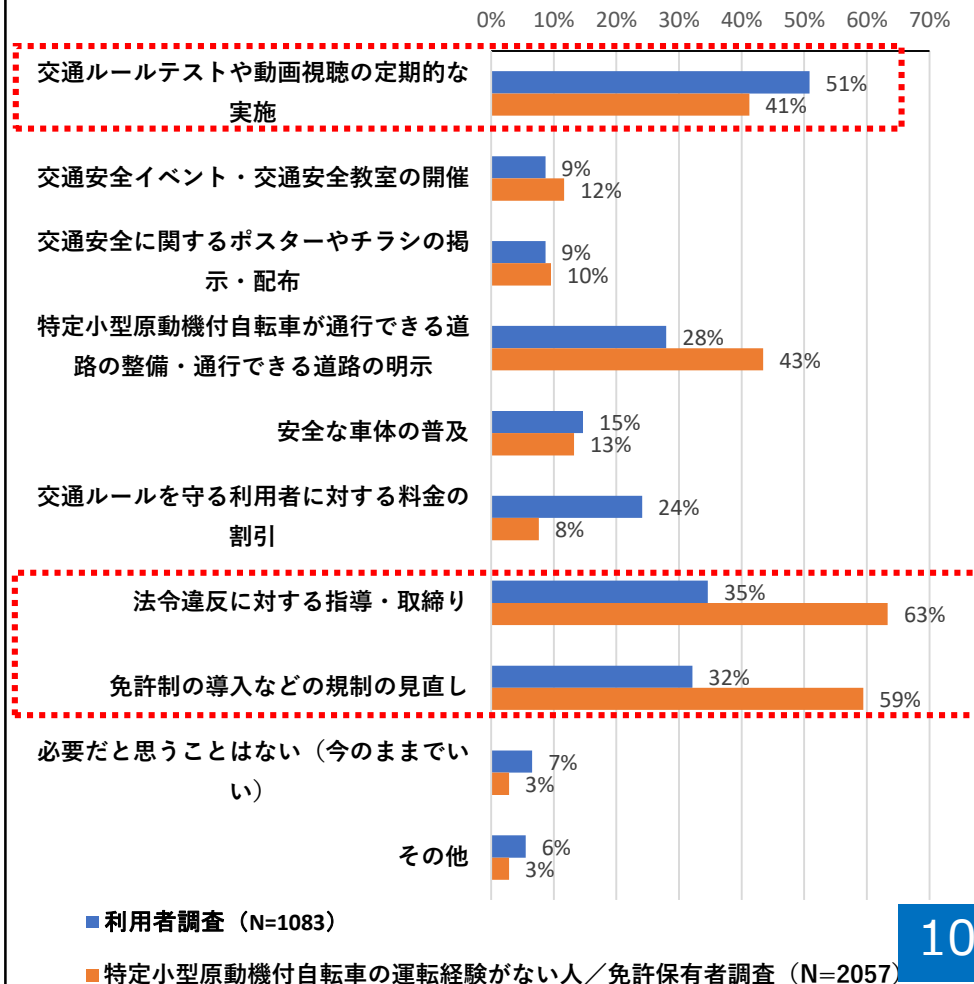
交通ルールを知る機会について

- 利用者調査（N=1083）では、7割以上の者が、交通ルールを知る機会として交通ルールテストを挙げた。他方、免許更新者調査における特定小型原動機付自転車の運転経験がない者（N=2057）では、特定小型原動機付自転車の運転者が交通ルールを守るために必要なこととして、指導取締り・規制の見直しと回答した者が多かった。

Q：特定小型原動機付自転車の交通ルールを知るために、実効的だったと思うものはなんですか。



Q：特定小型原動機付自転車の運転者が交通ルールを守るため、必要だと思うことはなんですか。

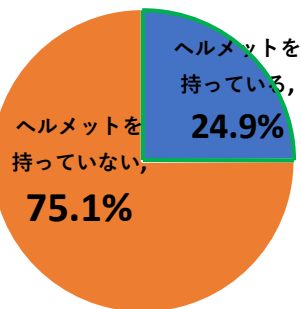


特定小型原動機付自転車に関するアンケート調査結果⑤

運転中の状況について

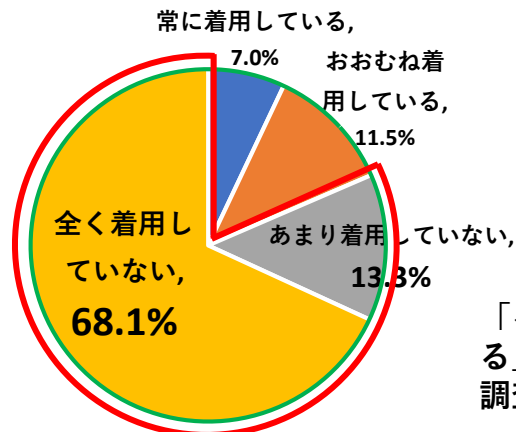
- 利用者調査（N=1083）では、ヘルメットを持っていると回答した者は約25%であった。
- ヘルメットを持っていると回答した者（N=270）のうち、ヘルメットを常に又はおおむね着用している者は約2割であった。
- ヘルメットを持っているがあまり又は全く着用していない者（N=220）に対し、どうしたらヘルメットを着用するかを質問したところ、「ポート周辺でヘルメットを借りることができるようになる」との回答が最も多かった。

Q1：ヘルメットを持っていますか。



利用者調査（N=1083）

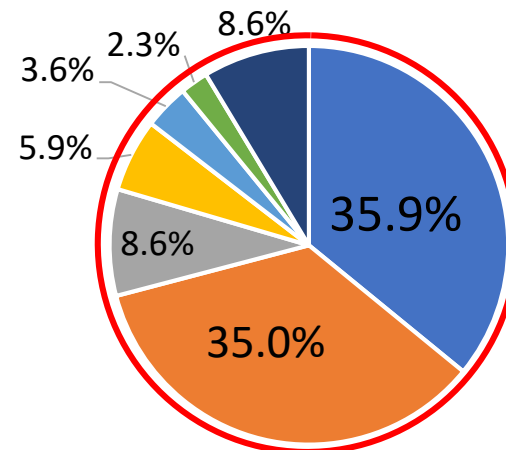
Q2：（Q1で「ヘルメットを持っている」と回答した人）特定小型原動機付自転車に乗車中、ヘルメットを着用しますか。



「ヘルメットを持っている」と回答した人/利用者調査（N=270）

Q3：（Q2で「あまり着用していない」「全く着用していない」と回答した人）どうしたらヘルメットを着用しますか。

「あまり着用していない」「全く着用していない」と回答した人/利用者調査（N=220）



- ポート周辺でヘルメットを借りることができるようになる
- ヘルメットの着用をしなければ罰則を科される
- 髪型が崩れないヘルメットやデザインのよいヘルメットが開発される
- 事故を起こさないと思うので今後もヘルメットは着用しない
- ヘルメットの購入費用に対して、市町村から補助がなされる
- 事故再現の動画の視聴などにより、着用による被害軽減効果について実感する
- その他

特定小型原動機付自転車に関する交通安全対策の今後の方向性について

交通事故・違反の検挙状況等を踏まえ、今後、関係事業者において、特に以下の交通安全対策に関する取組を進めることが必要。

① ヘルメットの着用促進に向けた取組

ヘルメットの着用率が極めて低調であることを踏まえ、ヘルメットとセットでの貸出し・販売を行うなど、特定小型原動機付自転車の運転者のヘルメット着用率が向上するような実効的な対策を実施すること。

特定小型原動機付自転車関連事故における負傷者(特定小型原動機付自転車運転者)のヘルメット着用別 (令和6年1～6月)

	合計	ヘルメット着用			ヘルメット着用率
		有	無	不明	
負傷者	95	4	90	1	4.2%
重傷者	12	0	12	0	0.0%
軽傷者	83	4	78	1	4.8%
重傷者率	12.6%	0.0%	13.3%	0.0%	—

② 飲酒運転の防止に向けた取組

特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の割合が、自転車や一般原動機付自転車と比べて著しく高いことから、シェアリング事業者において、利用者による飲酒運転の実態把握及びそれに基づく飲酒運転を防止するための実効的な対策(飲酒運転が多い時間帯・エリアのポートにおける貸出し制限等)を実施すること。

③ 交通安全教育内容の充実

通行区分違反や信号無視による検挙が多いことや、特定小型原動機付自転車の利用者が歩行者との接触を認識していないおそれがあること等を踏まえ、販売事業者及びシェアリング事業者において、交通安全教育の内容の見直しを行い、歩行者との接触といった重大事故(歩道通行の原則禁止の徹底、横断歩道の手前における車両用信号の遵守等)に発展するおそれのある事故の防止に重点を置いた内容の充実を図ること。