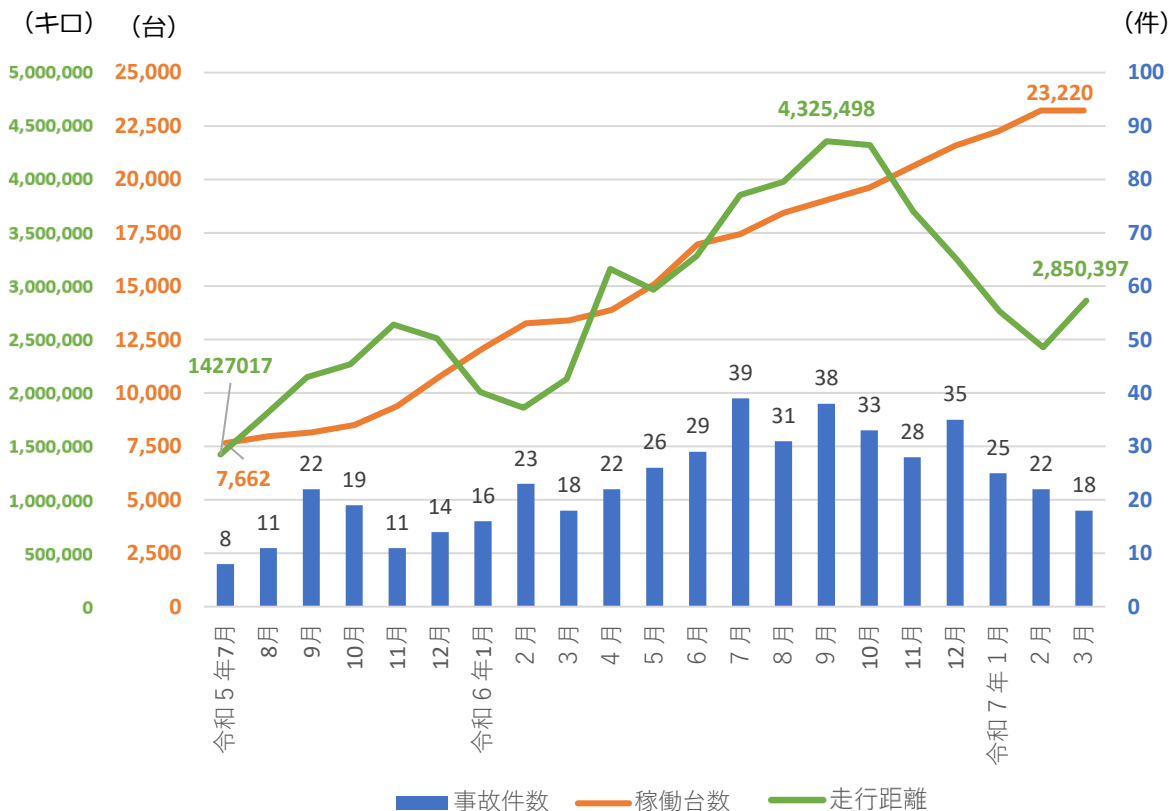


特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況

- 事故件数の推移については季節的な変動が見られる。



特定小型原動機付自転車による死亡・重傷事故

●特定小型原動機付自転車関連事故の死亡重傷率 (令和6年)

事故件数	死傷者数	死者数	重傷者数	死亡重傷率
338	351	1	34	10.0%

※ 令和6年中の自転車関連事故の死亡重傷率は10.4% (死傷者数69,252人中、死者328人、重傷者6,856人)

●特定小型原動機付自転車による死亡事故 (令和6年8月発生：沖縄県警察)

令和6年8月、沖縄県内において、男性（当時60歳代）がレンタルした特定小型原動機付自転車（※1）を運転中、転倒して（ヘルメット非着用（※2））死亡したもの。

※1 車両は自転車型。

※2 当該レンタル店舗では当時車体を貸出す際にヘルメットを無償で貸出していた。

※ 令和5年7月1日に特定小型原動機付自転車の制度が施行

※ 令和7年中の数値は4月22日時点の暫定値

※ グラフ中の稼働台数及び走行距離は国内大手シェアリング事業者2社の数値の合計

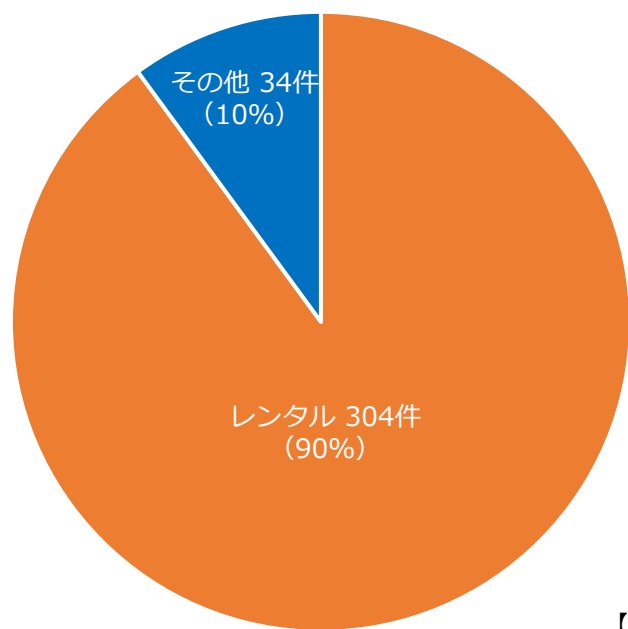
【参考】

- ・ 国内大手シェアリング事業者1社のアプリダウンロード数（累計）は2,445,247件（R6.3）から4,341,931件（R7.2）に増加
- ・ 特定小型原動機付自転車の保有台数（総務省調べ）は22,321台（R6.4.1）

特定小型原動機付自転車関連事故の用途別・発生場所別の発生状況（令和6年）

- 特定小型原動機付自転車の事故は、用途別ではレンタル車両が9割、発生場所別では東京が7割超。

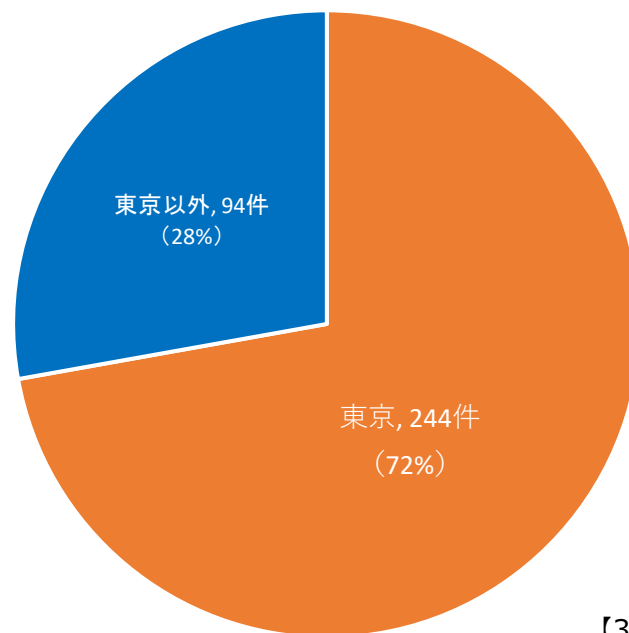
【用途別】



【338件】

※【自転車関連事故用途別】
レンタル：521件（0.8%）
その他：67,010件（99.2%）

【発生場所別】



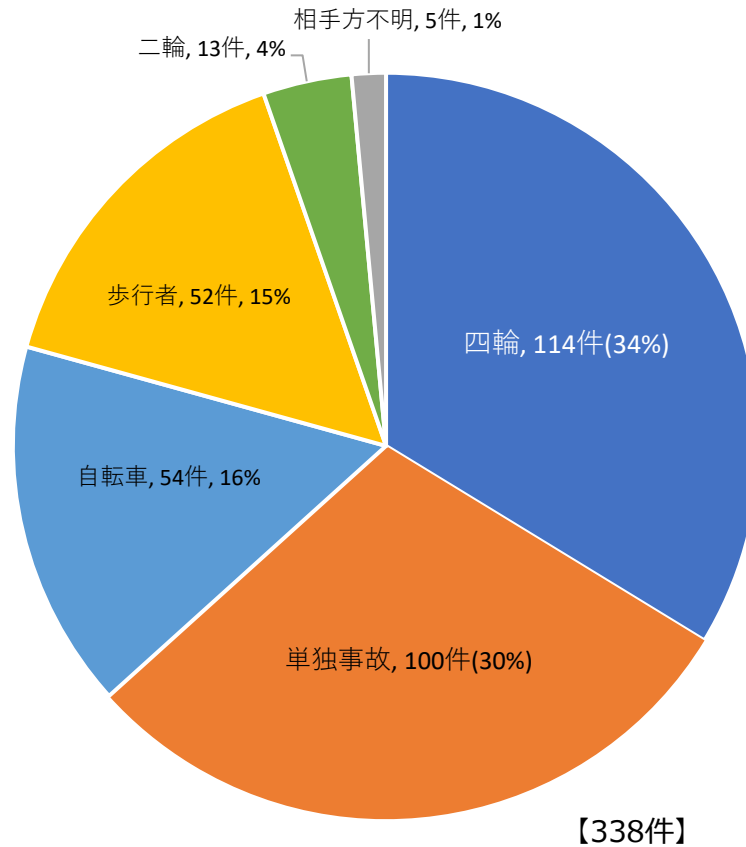
【338件】

※【自転車関連事故発生場所別】
東京：13,773件（20.4%）
東京以外：53,758件（79.6%）

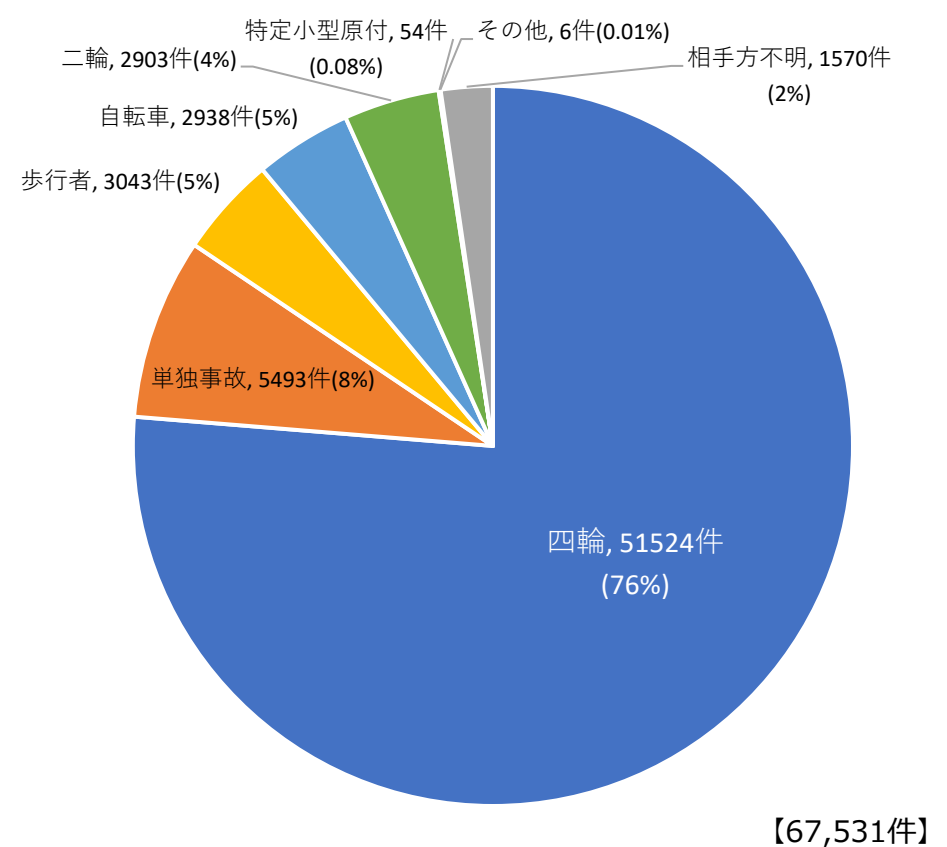
特定小型原動機付自転車関連事故の相手当事者別の発生状況（令和6年）

- 自転車関連事故と比較して、単独事故・対自転車事故・対歩行者事故の割合が高い。

【特定小型原動機付自転車関連事故の相手当事者別】



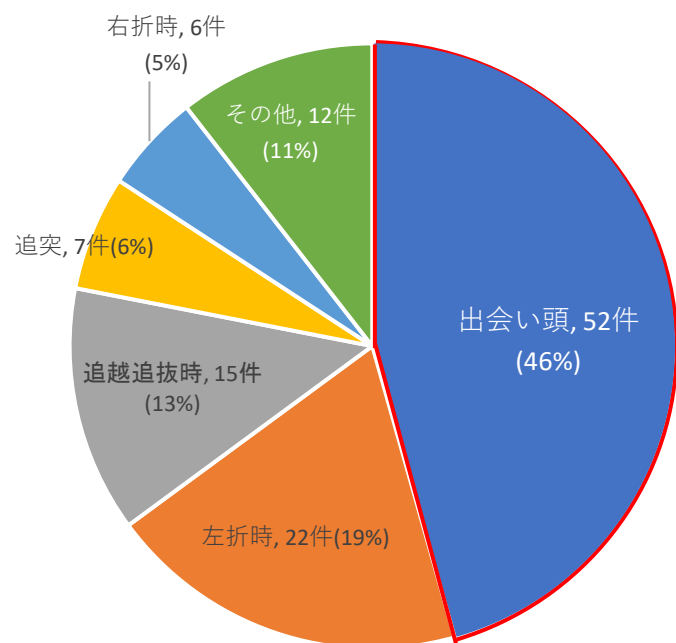
【自転車関連事故の相手当事者別】



特定小型原動機付自転車関連事故（対四輪・対自転車・対歩行者）の事故類型別の発生状況（令和6年）

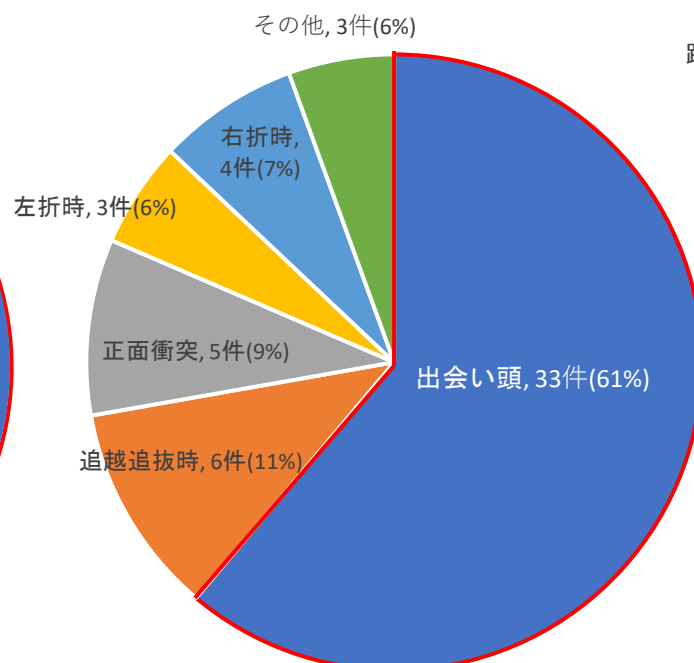
- 対四輪事故と対自転車事故では出会い頭の事故が多い。
- 対歩行者事故は横断中の事故が半数以上を占める。

【特定小型原動機付自転車の対四輪事故の事故類型】



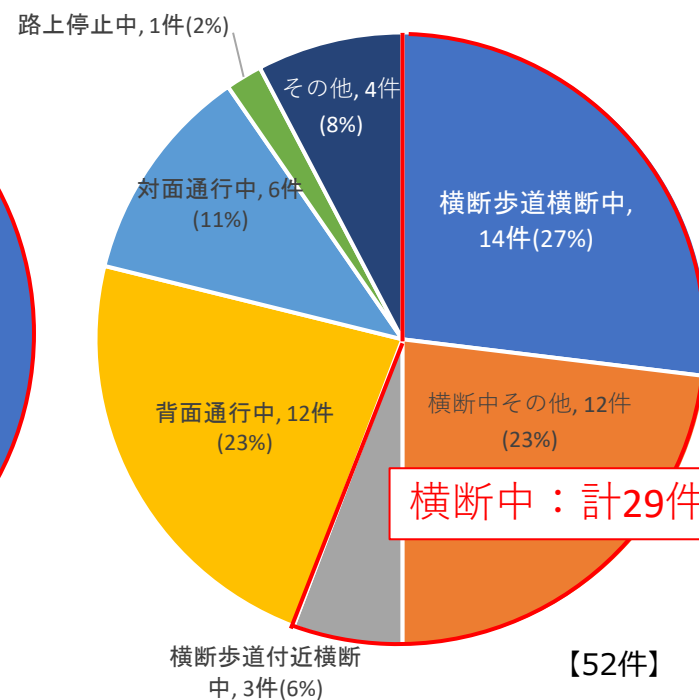
【114件】

【特定小型原動機付自転車の対自転車事故の事故類型】



【54件】

【特定小型原動機付自転車の対歩行者事故の事故類型】

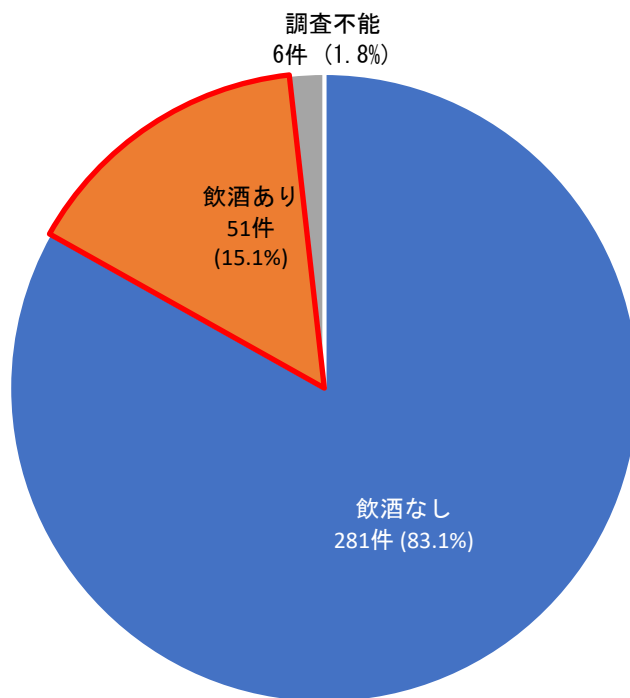


【52件】

特定小型原動機付自転車関連事故の飲酒事故の発生状況（令和6年）

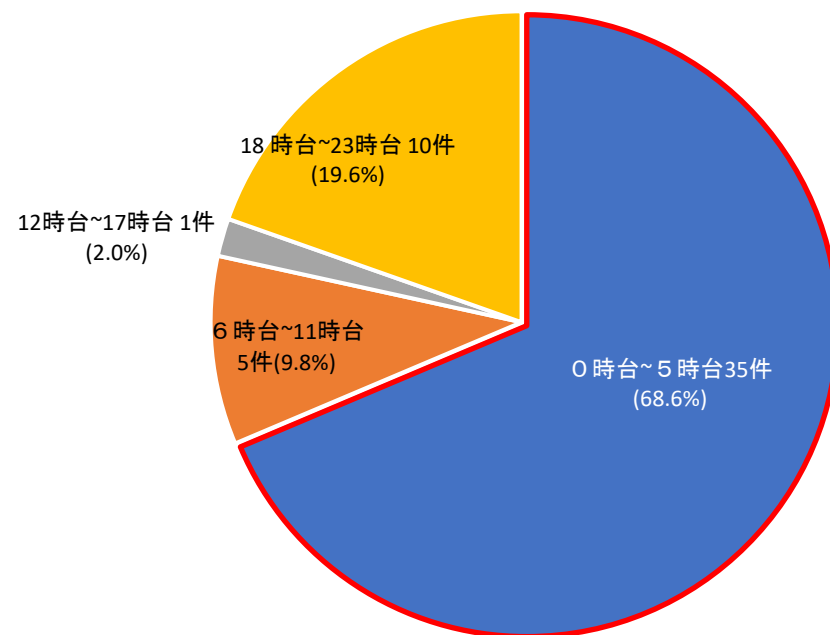
- 特定小型原動機付自転車関連事故全体(338件)のうち、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故は51件(15.1%)発生(自転車：0.6%、一般原付：0.5%)。
- 発生時間帯別では、0時台から5時台が約7割を占める。

【飲酒の有無別】



【338件】

【発生時間帯別】



【51件】

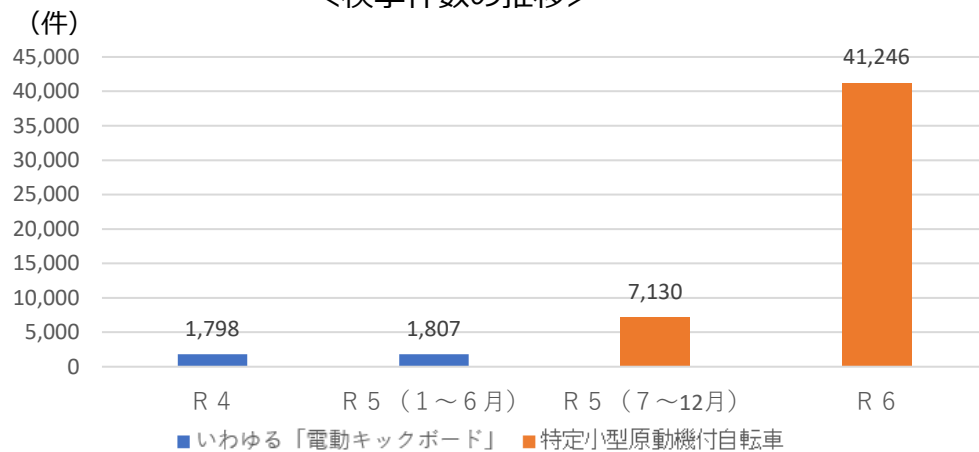
特定小型原動機付自転車の交通違反の取締り等の推進

- 改正道路交通法により、特定小型原動機付自転車による違反の多くは交通反則通告制度の対象とされた。
→ 悪質・危険な違反行為や交通事故等の実態を踏まえた取締りや広報啓発を強化。

特定小型原動機付自転車の交通違反の検挙状況

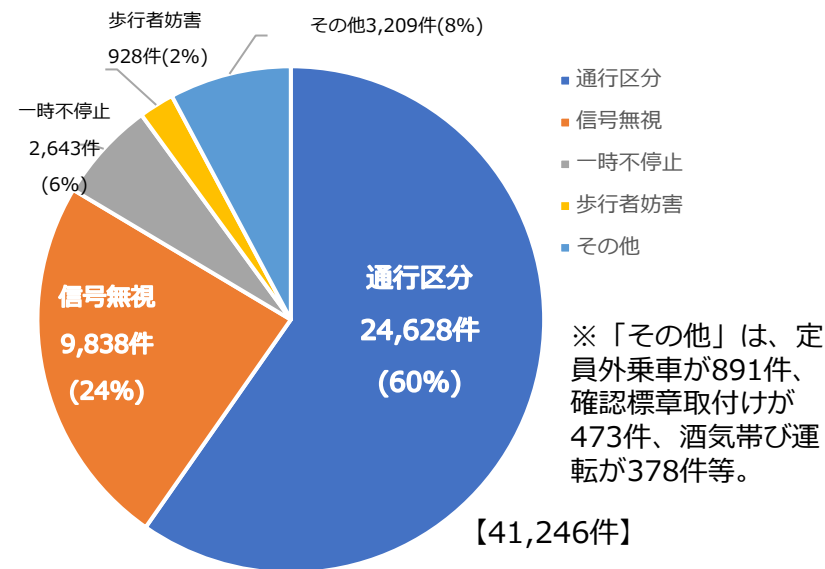
- 令和6年中の検挙件数を違反類型別で見ると、通行区分違反が6割を占め、次いで、信号無視が24%を占める。

＜検挙件数の推移＞



※ いわゆる「電動キックボード」については、令和5年7月に施行された改正道路交通法により、構造上の最高速度が20km/h以下であるなどの一定の要件を満たすものが「特定小型原動機付自転車」と規定された。

＜検挙件数（違反類型別）【令和6年】＞



警察による広報啓発事例

- 特定小型原動機付自転車やその基本的な交通ルールについての動画を作成し、警察庁YouTubeやSNS等を活用して広報を実施。
- 特定小型原動機付自転車の交通ルールについてのリーフレットを作成し、広報を実施。



＜広報啓発コンテンツ例＞
(左：リーフレット、上：動画)

『規制改革実施計画』は、規制改革推進会議が取りまとめた答申等により示された規制改革事項について、政府として計画的かつ着実な実施を図るため、担当府省や実施時期を定めたもの（内閣府ＨＰ）

規制改革実施計画（令和７年６月１３日閣議決定）抜粋

○ 令和７年以降令和８年度まで継続的に措置

警察庁は、電動キックボード等が交通ルールを遵守された上で安全に活用されるよう、電動キックボード等の販売やシェアリングサービスを提供する民間事業者等と連携して必要なデータを収集した上で、利用実態や違反及び事故の状況・原因等を踏まえ重点的な取組が必要と考えられる者や地域に対して交通ルールの周知・広報、取締りの強化を行うとともに、関係省庁及び民間事業者で構成されるパーソナルモビリティ安全利用官民協議会における議論を踏まえ、更なる交通ルールの遵守及び事故防止等に必要な取組を行う。

○ 令和８年度措置

また、警察庁は、関係省庁の協力を得て、これらの取組の効果について、ＥＢＰＭ（Evidence Based Policy Making）を実践する観点から、客観的データ等に基づきモニタリング・評価・検証を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じる。

要請事項

○ 交通安全対策の強化（シェアリング事業者） ※矢印以降が強化が必要な具体的な対策内容

① 利用者への交通ルール周知の強化

【現状】 自転車関連事故と比較して対歩行者事故の割合が高く、その内訳を見ると横断中の事故が多くを占めている。

➡ 歩行者との接触による重大事故に発展するおそれのある事故を防止するため、車両用信号の遵守、歩道通行の禁止、横断歩道や交差点における歩行者の優先、停止線前における一時停止の徹底等に重点を置いた問題のバリエーションを増やした交通ルールテストを定期的を実施するなど、交通ルール周知の機会拡充

② 実効的な飲酒運転対策の推進

【現状】 自転車や一般原動機付自転車と比べて全体の事故に占める飲酒事故の割合が著しく高い。

（令和6年にの特定小型原動機付自転車事故のうち、特定小型原動機付自転車の運転者が飲酒していた事故の割合は15.1%）

➡ 夜間時間帯のポート利用を停止するなど、飲酒事故防止に有意に寄与するような実効的な対策の早急な実施

③ ヘルメット着用促進のための実効的な取組の実施

【現状】 運転者がヘルメットを着用していた割合が低い。

（令和6年中の特定小型原動機付自転車の運転者が負傷した事故における着用割合は4.6%）

➡ ポートでヘルメットを貸し出すなど、利用者にヘルメットを着用させやすくする機会・環境の提供