

事務局説明資料

令和7年9月30日（火）
第13回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

1. 特定小型原動機付自転車

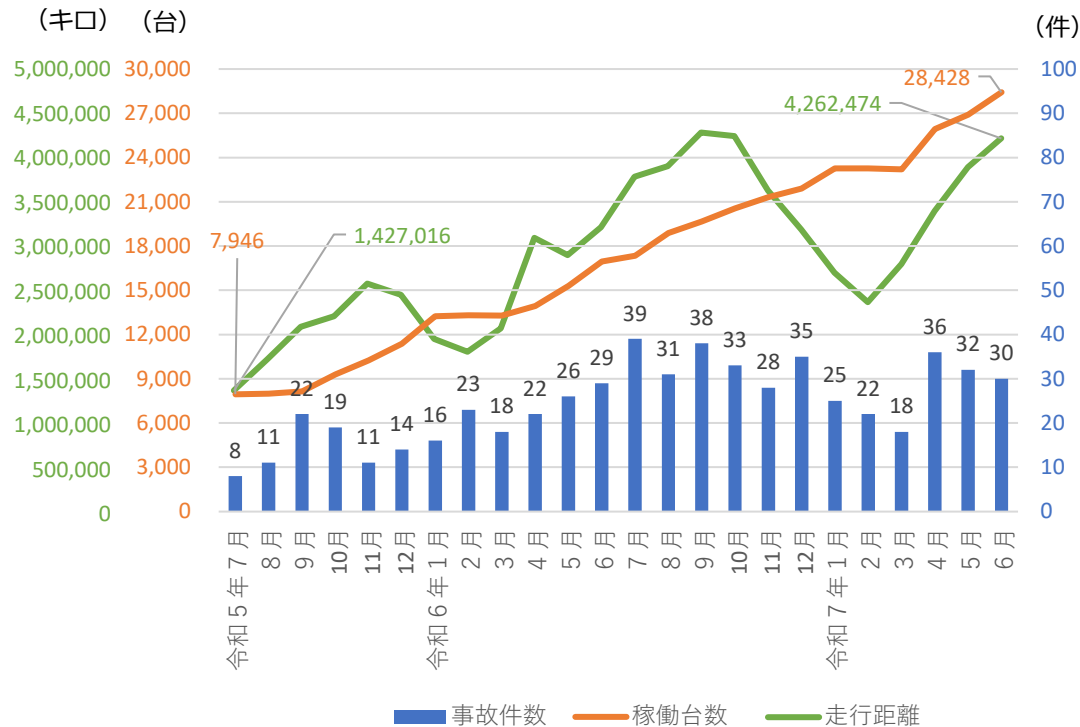
- 特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況
- レンタル特定小型原動機付自転車の事故分析
- 特定小型原動機付自転車の取締りの推進
- 特定小型原動機付自転車の安全な利用に向けた取組の方向性

2. ペダル付き電動バイク

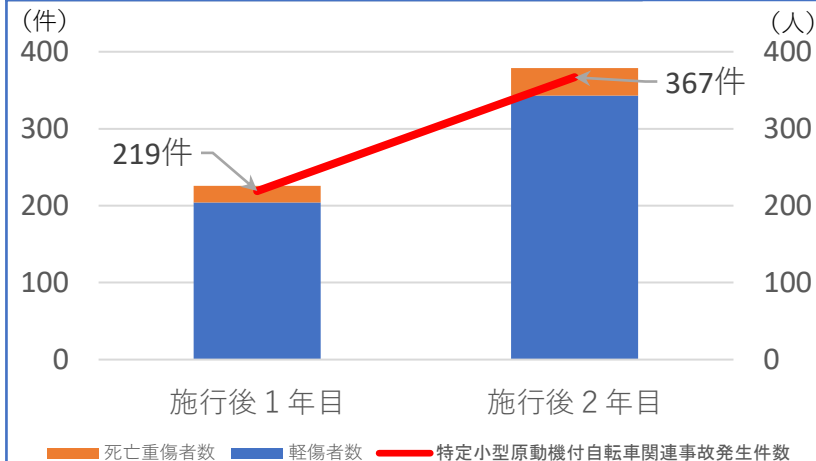
- ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況
- ペダル付き電動バイクに関する取締りの強化
- ペダル付き電動バイクの安全な利用に向けた取組の方向性

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が、特定小型原動機付自転車に係る規定の施行後1年目（令和5年7月～令和6年6月）と施行後2年目（令和6年7月～令和7年6月）を比較すると、特定小型原動機付自転車関連事故は148件増加。
- 特定小型原動機付自転車関連事故の死亡重傷率は10%弱で推移し、自転車関連事故の死亡重傷率と同程度。



特定小型原動機付自転車による交通事故



●特定小型原動機付自転車関連事故の死亡重傷率（施行後1年目・2年目を比較）

	死傷者数	死者数	重傷者数	死亡重傷率
施行後1年目	226	0	22	9.7% (10.4%)
施行後2年目	378	2	34	9.5% (10.4%)

※ 表の（）内は同期間における自転車関連事故の死亡重傷率

※ グラフと表の数値は、令和7年9月17日時点の暫定値

※ 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9月17日時点の暫定値

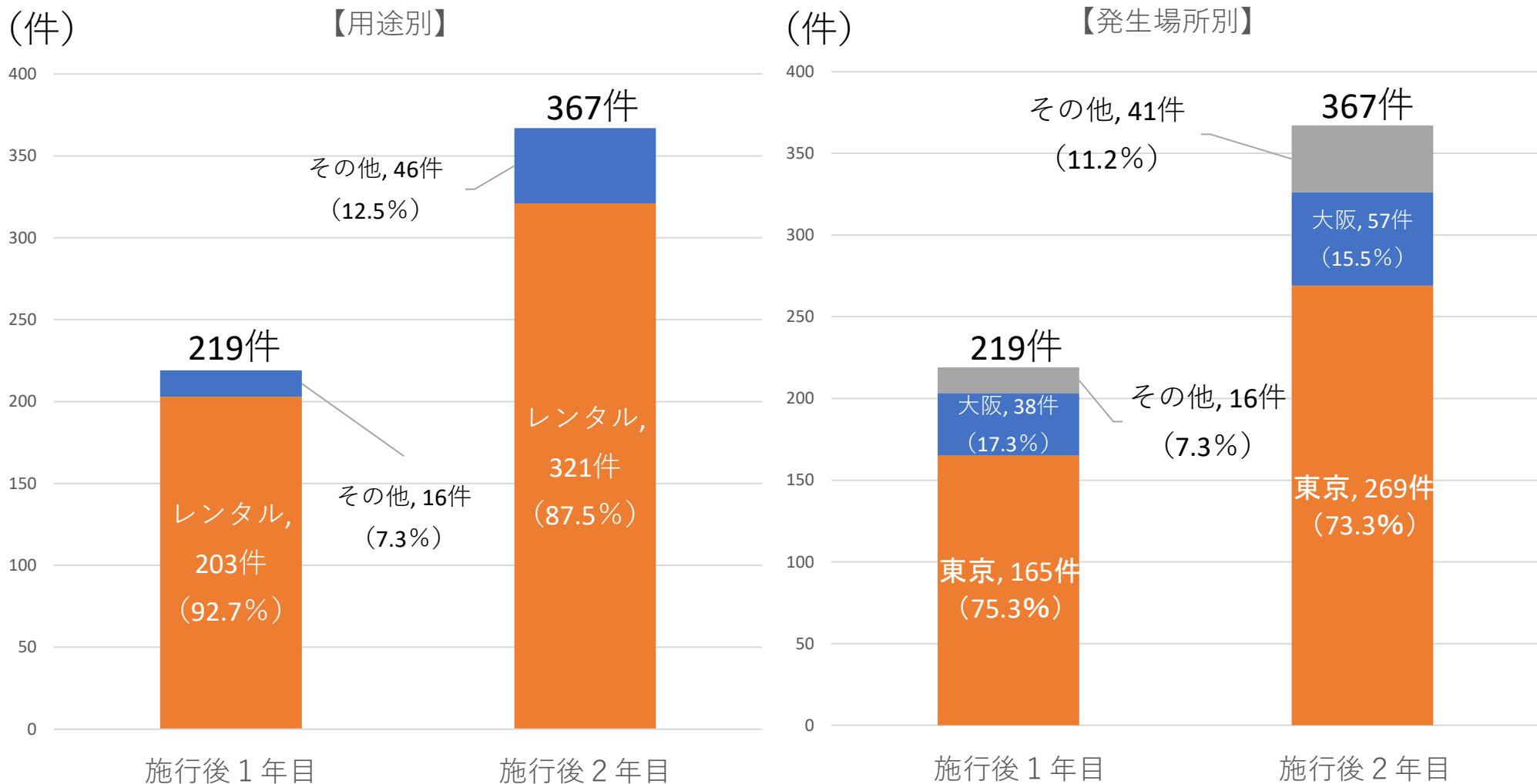
※ グラフ中の稼働台数及び走行距離は国内大手シェアリング事業者2社の数値の合計

【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4,960,776件（R7.6）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（施行後1年目・2年目比較）

- 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割弱、発生場所別では東京が7割超。

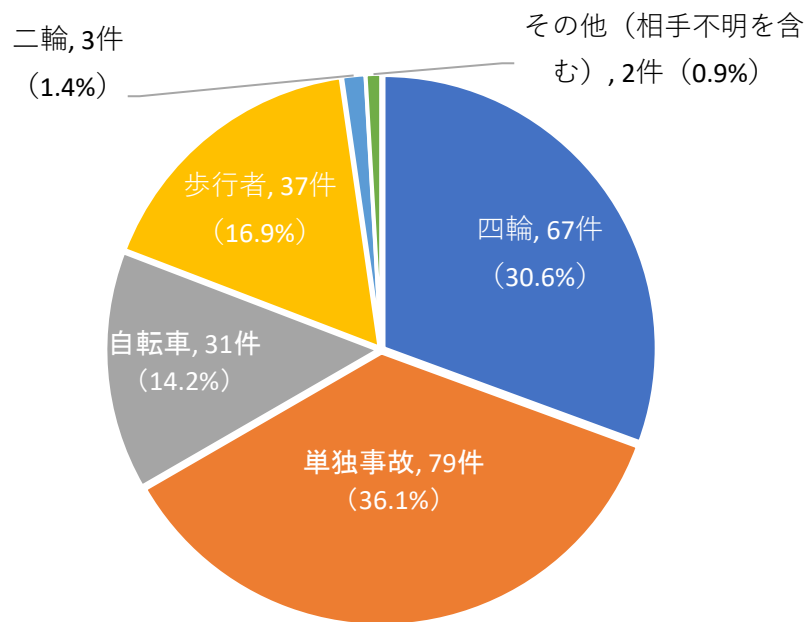


※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

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（施行後1年目・2年目比較）

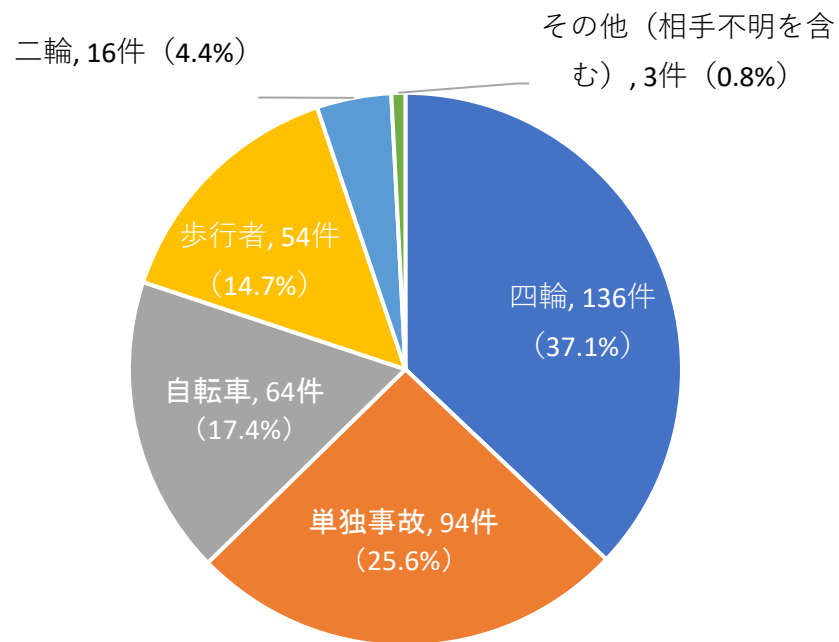
- 相手当事者別では、対四輪の割合が増加し、単独事故の割合が減少している。

【相手当事者別・施行後1年目】



【219件】

【相手当事者別・施行後2年目】



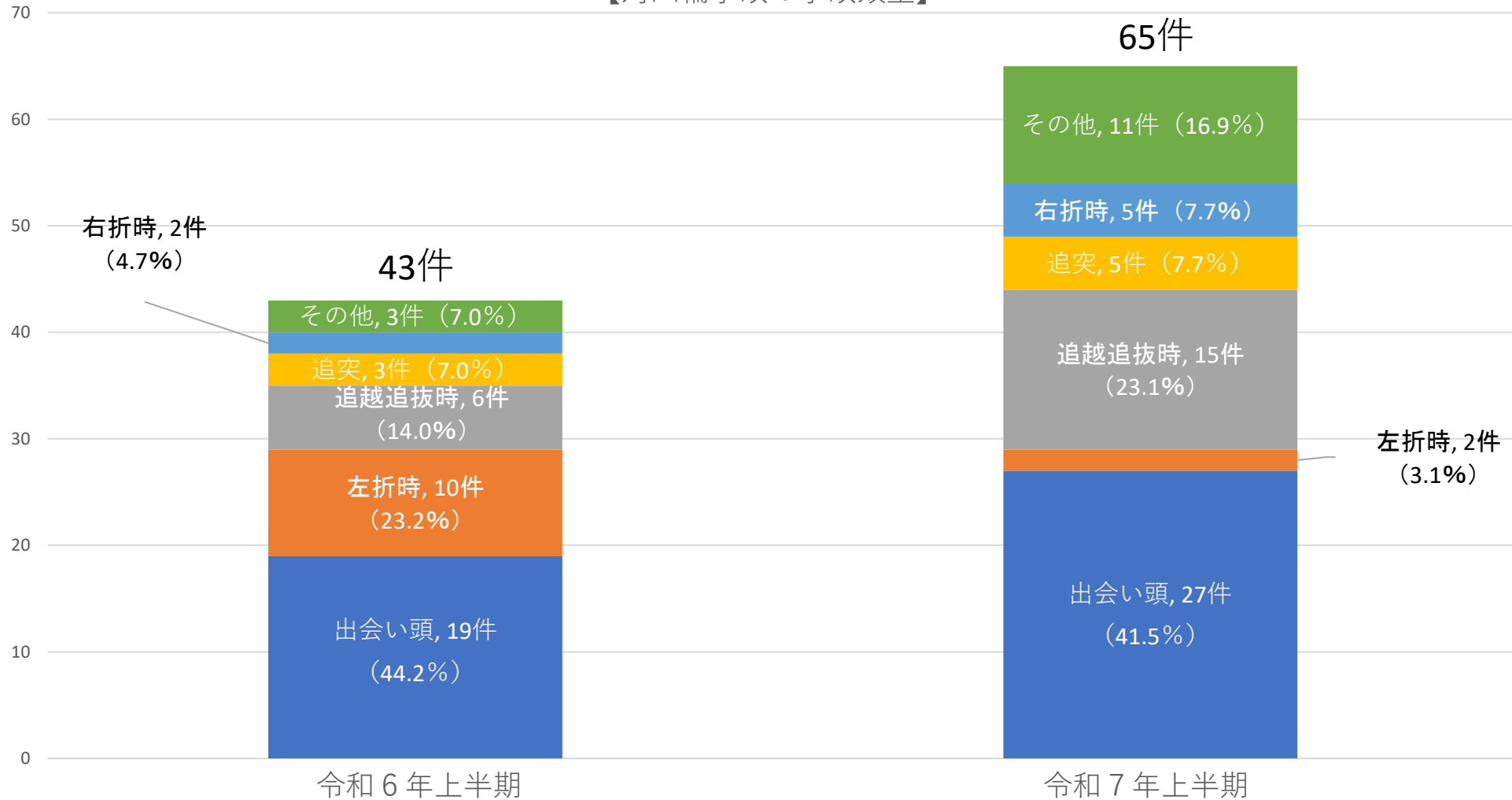
【367件】

特定小型原動機付自転車関連事故の対四輪事故の発生状況（令和6年上半期・令和7年上半期比較）

- 令和6年上半期と令和7年上半期を比較すると、対四輪事故では令和6年上半期同様、出会い頭の事故が多い。
- 令和7年上半期では、追越追抜時の事故の割合が増加している。

(件)

【対四輪事故の事故類型】



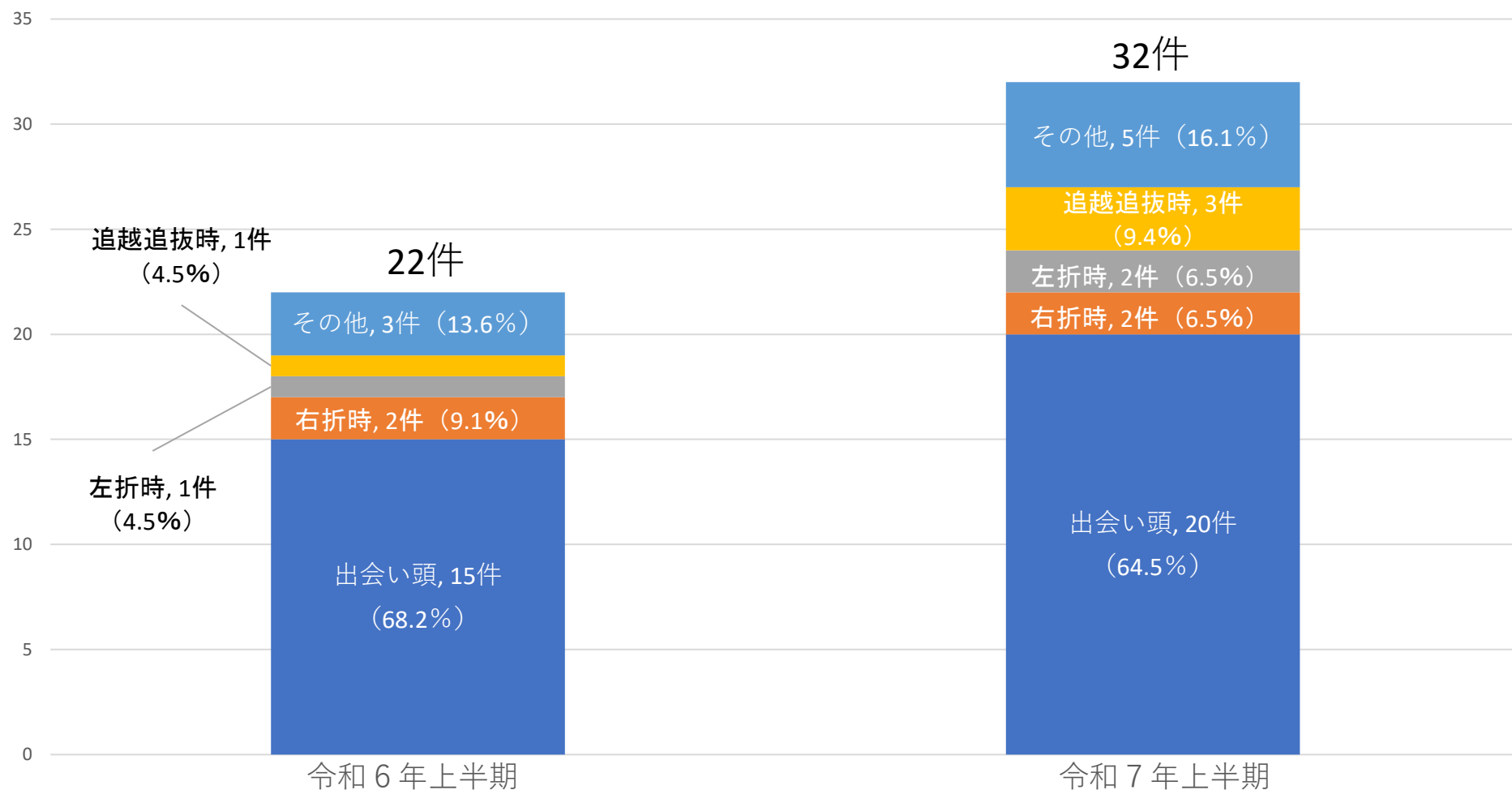
※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

特定小型原動機付自転車関連事故の対自転車事故の発生状況（令和6年上半期・令和7年上半期比較）

- 対自転車事故についても、令和6年上半期同様、出会い頭の事故が多い。

(件)

【対自転車事故の事故類型】



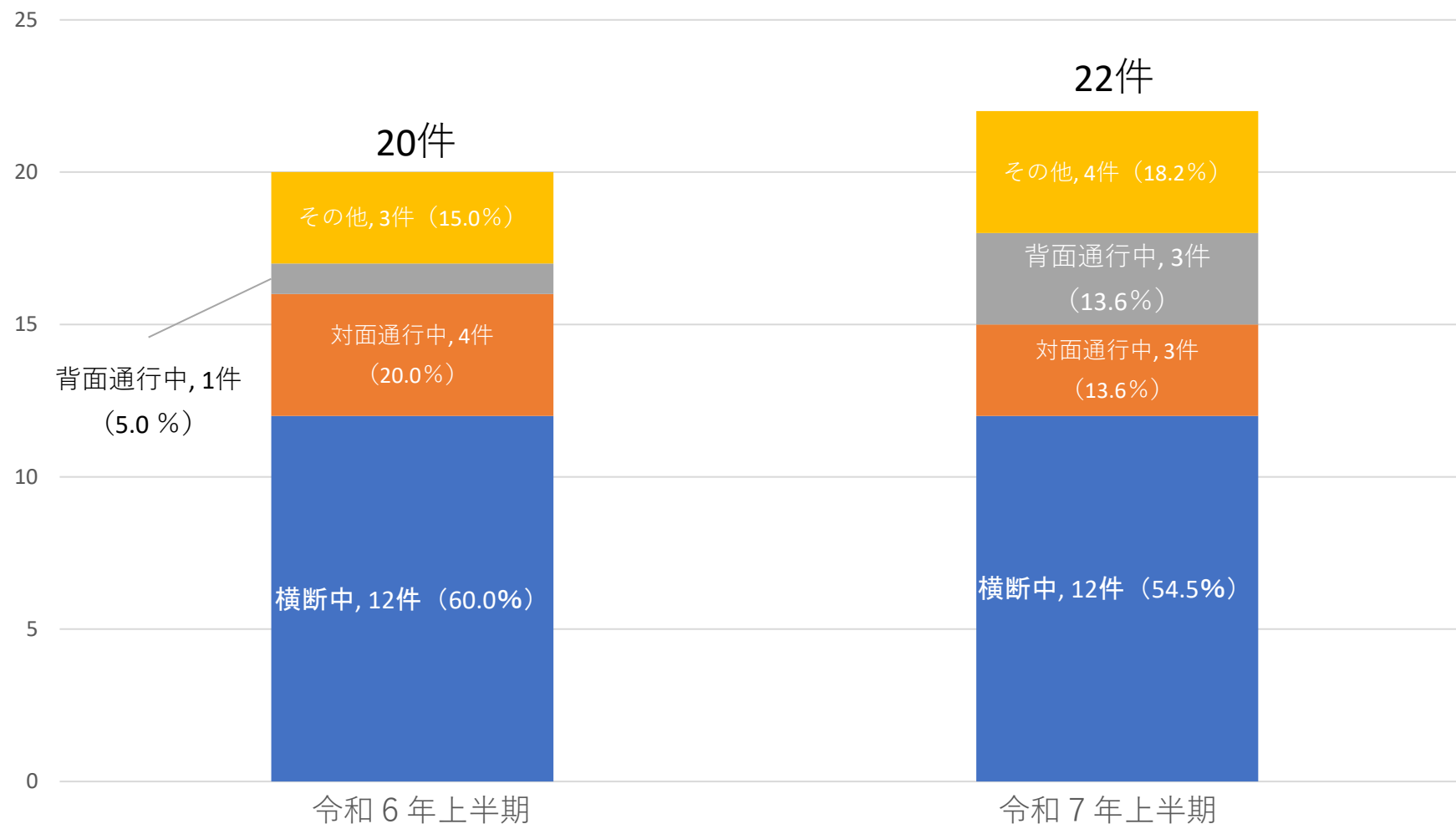
※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

特定小型原動機付自転車関連事故の対歩行者事故の発生状況（令和6年上半期・令和7年上半期比較）

- 対歩行者については、令和6年上半期同様、横断中の事故が多い。

(件)

【対歩行者事故の事故類型】



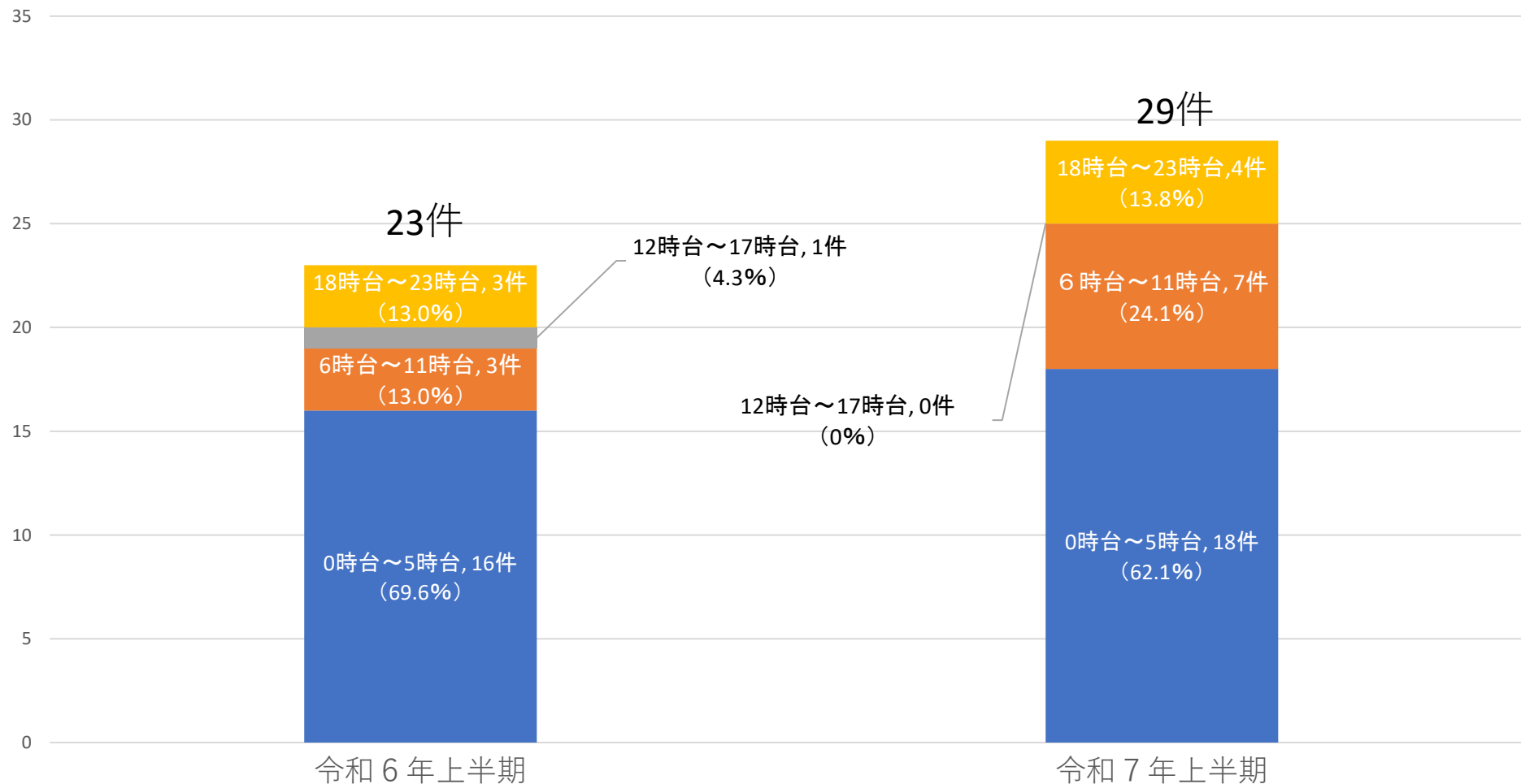
※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

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年上半期・令和7年上半期比較）

- 令和6年上半期と令和7年上半期の特定小型原動機付自転車関連事故のうち、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の発生件数を比較すると、6件増加している。
- 発生時間帯別では、令和6年上半期と同様、0時台～5時台での発生が最も多く、6割以上を占めている。

(件)

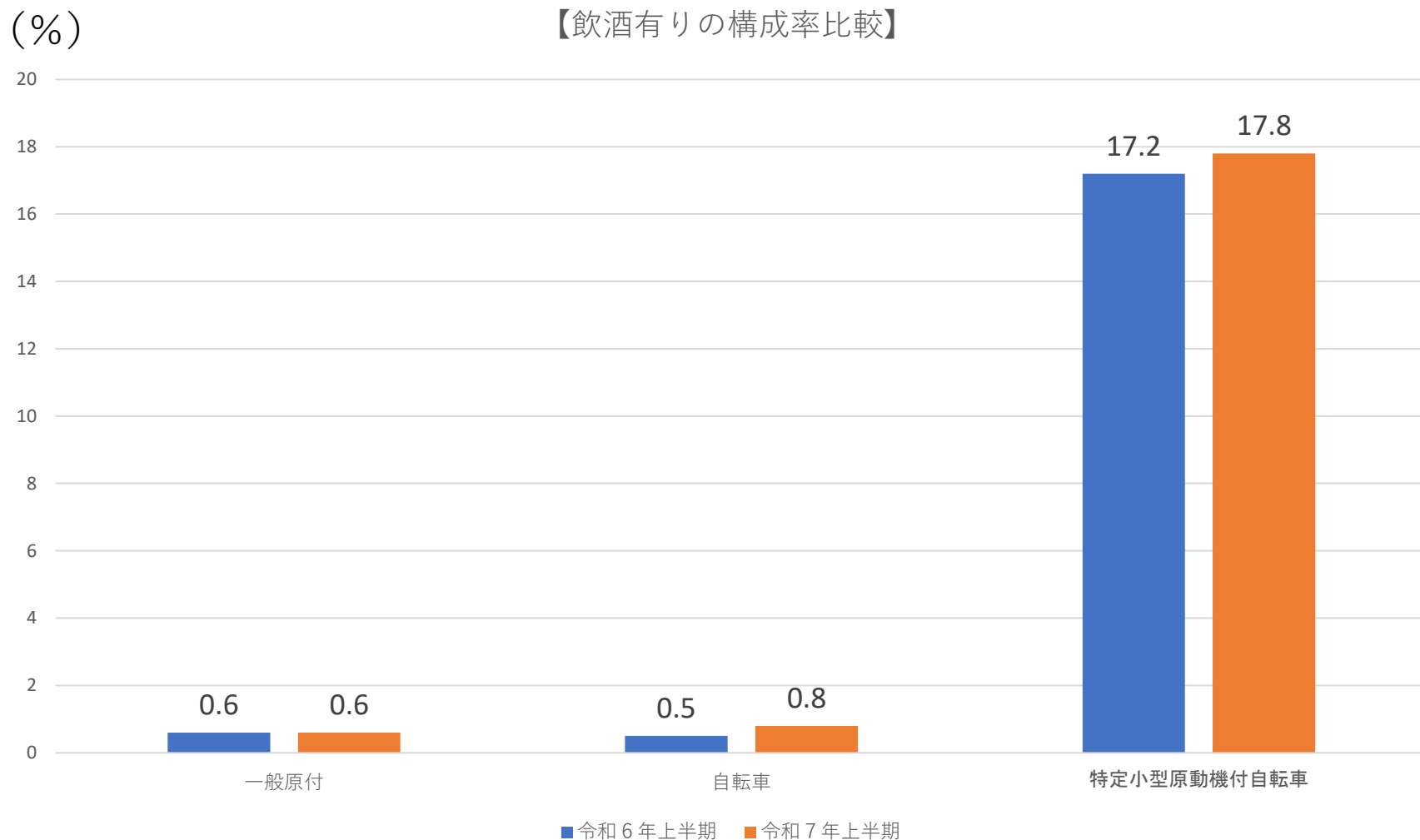
【飲酒事故発生時間帯別】



※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

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年上半期・令和7年上半期比較）

- 令和7年上半期の特定小型原動機付自転車関連事故のうち、特定小型原動機付自転車の運転者の飲酒有りの割合は17.8%で、一般原付（0.6%）、自転車（0.8%）と比べて極めて高い。
- 令和6年上半期と比較しても微増している。

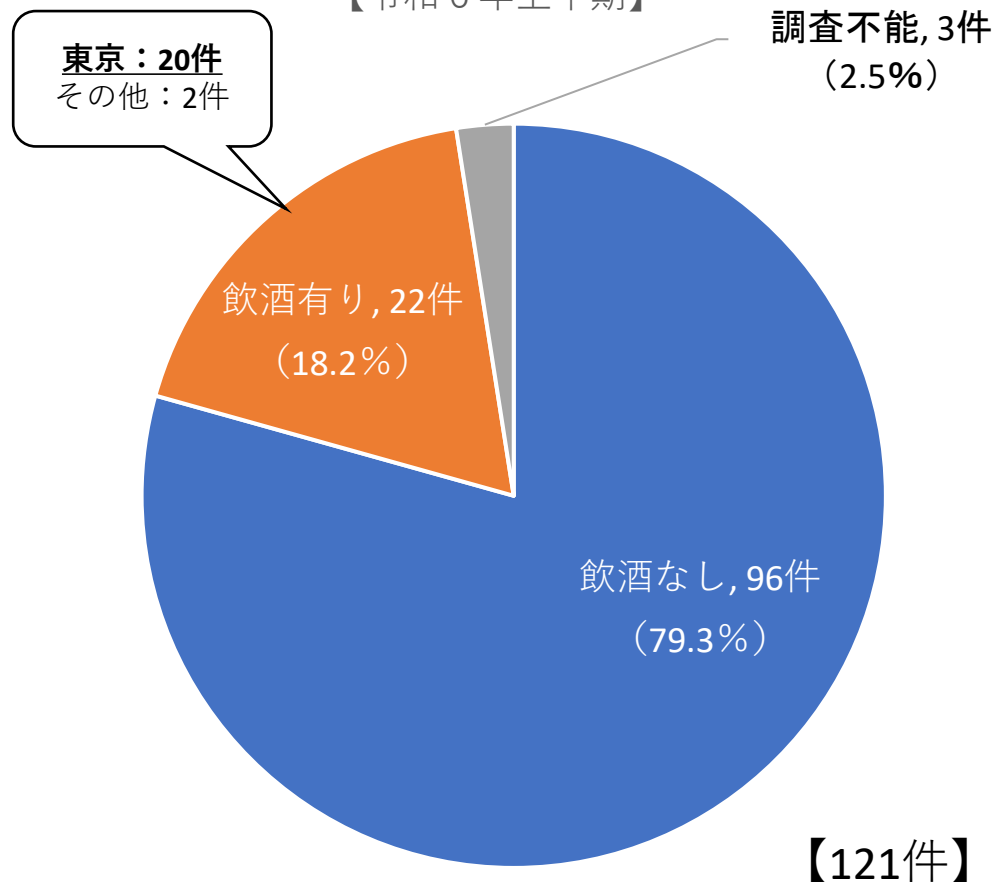


※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

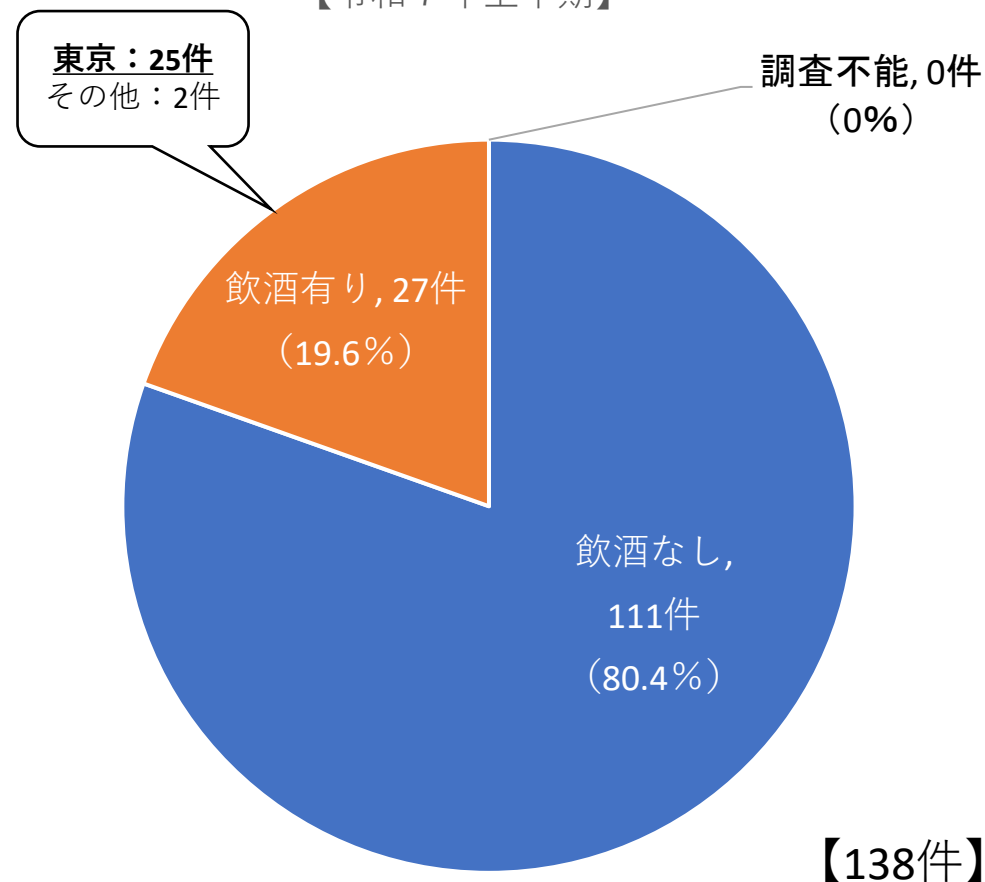
レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故の発生状況（令和6年上半期・令和7年上半期比較）①

- 令和6年上半期と令和7年上半期を比較すると、レンタル特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の件数、割合はともに増加している。
- 令和7年上半期におけるレンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故率（19.6%）は、特定小型原動機付自転車全体の飲酒事故率（17.8%）と比較しても高い。

【令和6年上半期】



【令和7年上半期】



- レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故は東京に集中している。
- 東京におけるレンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故率は、令和 7 年上半期も令和 6 年上半期とほとんど変わらず高止まりしている。

●レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故率（発生場所別）

【令和 7 年上半期】

	事故件数	飲酒事故件数	飲酒事故率
東京	112件 (前年比 + 23件)	25件 (前年比 + 5 件)	22.3% (前年比 - 0.2pt)
大阪	18件 (前年比 - 6件)	1 件 (前年比 ± 0 件)	5.6% (前年比 + 1.4pt)
その他	8 件 (前年比 ± 0 件)	1 件 (前年比 ± 0 件)	12.5% (前年比 ± 0pt)
合計	138件 (前年比 + 17件)	27件 (前年比 + 5 件)	19.6% (前年比 + 1.4pt)

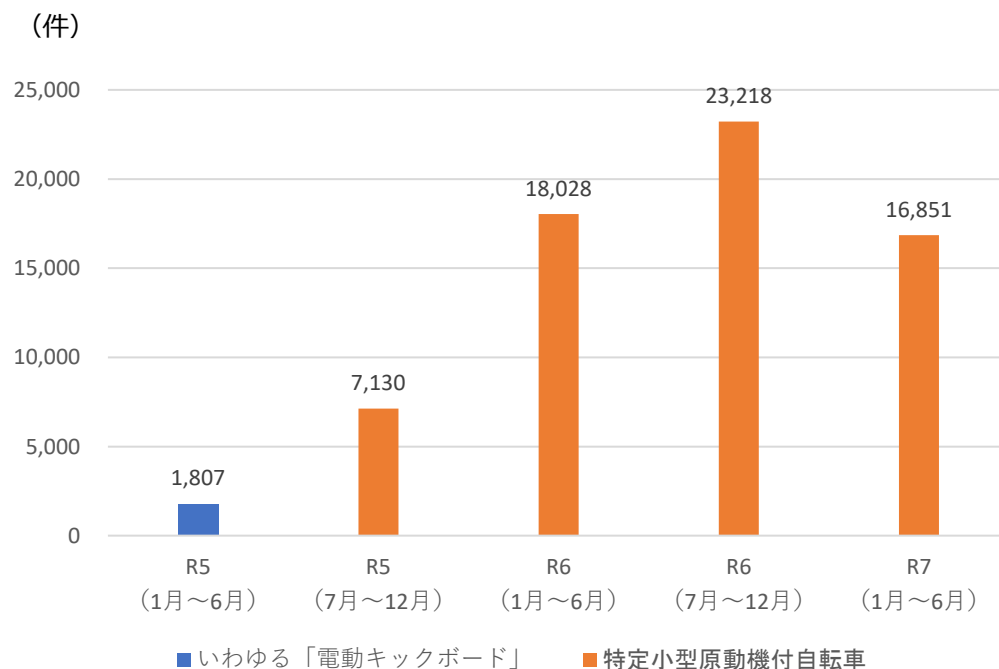
特定小型原動機付自転車の交通違反の取締り等の推進

- 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推進。

特定小型原動機付自転車の交通違反の検挙状況

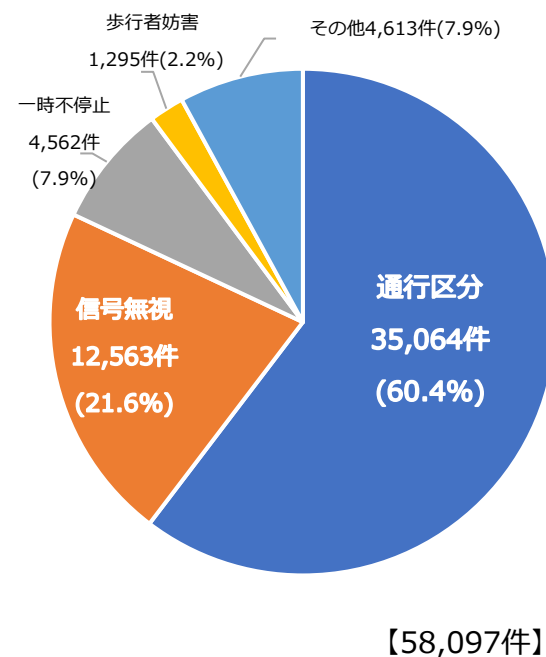
- 令和6年1月から令和7年6月までの検挙件数を違反類型別で見ると、通行区分違反が6割を占め、次いで、信号無視が2割程度を占める。

＜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）【R6.1～R7.6】＞



※「その他」は、定員外乗車が1,115件、確認標章取付けが690件、酒気帯び運転が532件等。

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、E B P M（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。



取組の方向性

- 特定小型原動機付自転車の交通事故の 9 割弱がレンタル車両であることから、シェアリングサービス利用者に対して重点的な取組を講じる必要。
 - 令和 7 年 7 月に警察庁からマイクロモビリティ推進協議会（現日本マイクロモビリティ協会）に対し、利用者への交通ルール周知の強化、実効的な飲酒運転対策の推進、ヘルメット着用促進のための実効的な取組の推進といった対策の強化を要請。
- 特定小型原動機付自転車の交通事故の 7 割超が東京で発生していることを踏まえ、東京において重点的な取組を講じる必要。
 - 警視庁における交通事故の状況・原因等に関する分析を踏まえた実効的な対策を検討。
- 官民協議会を四半期に 1 回開催し、取組状況をフォローアップするとともに、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こととする。

1. 特定小型原動機付自転車

- 特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況
- レンタル特定小型原動機付自転車の事故分析
- 特定小型原動機付自転車の取締りの推進
- 特定小型原動機付自転車の安全な利用に向けた取組の方向性

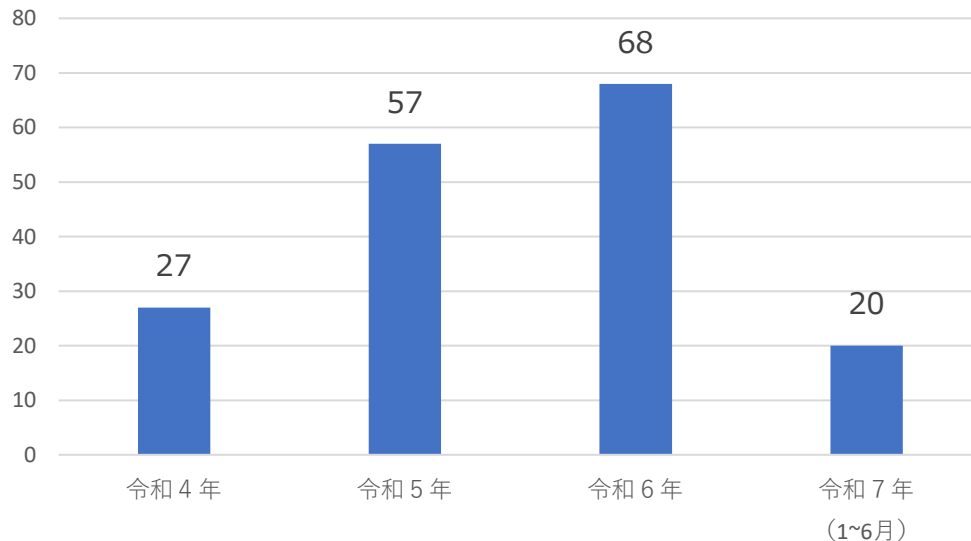
2. ペダル付き電動バイク

- ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況
- ペダル付き電動バイクに関する取締りの強化
- ペダル付き電動バイクの安全な利用に向けた取組の方向性

令和7年上半期におけるペダル付き電動バイク関連事故の発生状況

- 令和7年上半期におけるペダル付き電動バイク関連事故件数は20件、負傷者数は21人。
- 上記20件のうち、ペダル付き電動バイクの運転者の免許の有無別では**運転免許なしが7割**を占める（14人）。

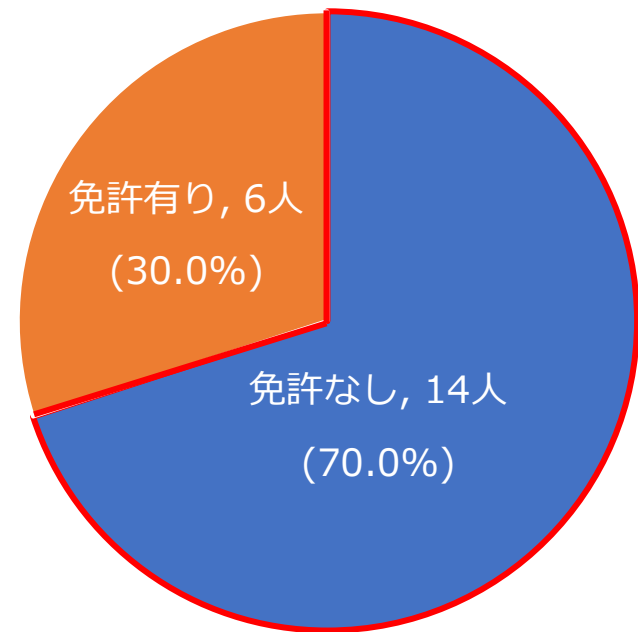
(件) 【ペダル付き電動バイクの事故件数の推移】



※ ペダル付き電動バイクが第1当事者又は第2当事者となった人身事故で、警察庁に報告のあった件数を集計

※ 死亡事故は、令和4年以降、令和6年に2件発生

【ペダル付き電動バイクの運転者の免許の有無別（R7.1~6）】



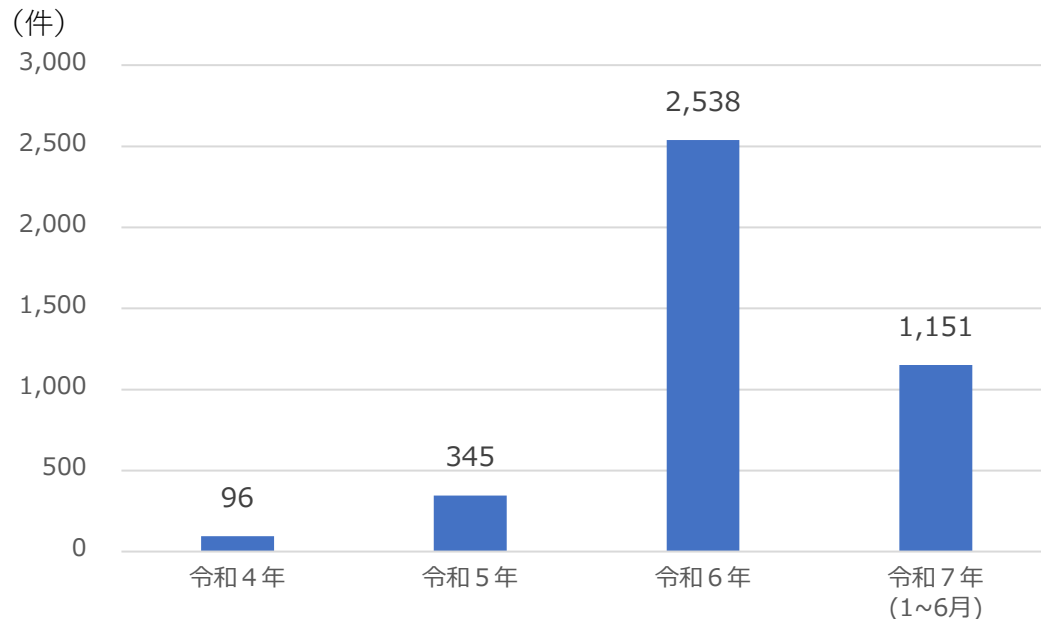
※ なお、ペダル付き電動バイク関連事故のうち、10代の運転者は、5人であるが、いずれも「免許なし」である。

※ 数値は令和7年9月17日時点の暫定値

ペダル付き電動バイクに関する取締りの強化について

- 道路交通法の改正により（令和6年11月改正道路交通法施行）、ペダル付き電動バイクについてペダルのみを用いて走行する場合も原動機付自転車又は自動車の運転に該当することを明確化し、**違反者に対する取締りを強化**。
 - ペダル付き電動バイクの検挙件数は、令和6年以降、大幅に増加傾向にあり、**無免許運転や整備不良といった悪質・危険な違反態様が多くを占めている**（令和7年上半期の検挙件数の内訳：無免許運転が387件（33%）、標識表示義務違反が251件（21%）、通行区分違反が185件（16%））。
- ペダル付き電動バイクの販売事業者に対する指導を強化するとともに、ペダル付き電動バイクを運転免許不要と偽って販売するなど、**悪質な販売事業者等を、道路交通法違反（整備不良）ほう助、不正競争防止法違反等により検挙**。

ペダル付き電動バイクの検挙件数の推移



※ 都道府県警察から警察庁に報告のあった件数を集計（令和7年9月17日時点の暫定値）

販売事業者を対象とした検挙事例

● 道路交通法違反（整備不良）ほう助 ※令和7年6月検挙：大阪府警察

令和7年6月、大阪府内の販売店舗において、購入者が公道を走ることを知りながら、道路運送車両の保安基準を満たさないペダル付き電動バイクを販売したもの。

● 不正競争防止法違反 ※令和7年5月検挙：兵庫県警察

令和6年、ペダル付き電動バイク（モペット）をSNSで運転免許不要と偽って広告を出し、販売したもの。

ガイドラインに盛り込まれている事業者が取り組むべき交通安全対策

販売事業者が 取り組むべき交通安全対策	プラットフォーム提供事業者が 取り組むべき交通安全対策	飲食物等の配送業務を委託する事業者が 取り組むべき交通安全対策
○ 購入者に対する車両区分の明示 ○ 購入者の運転免許確認の徹底 ○ 保安基準に適合した車体の販売 ○ 貸出し及び転売防止対策の実施 ○ 自賠責保険等の加入対策の実施 ○ 車体の点検・整備の支援 ○ 相談窓口の設置 ○ 関係行政機関等との連携	○ プラットフォームを利用する販売事業者等への働き掛け ○ プラットフォームを利用する販売者への働き掛け ○ 相談窓口の設置 ○ 関係行政機関等との連携	○ ペダル付き電動バイク等の電動モビリティの正確な車両区分の登録 ○ 配達員の運転免許確認の徹底 ○ 保安基準に適合しない車体の使用禁止 ○ 自賠責保険等に参加していない車体の使用禁止 ○ ナンバープレートを表示していない車体の使用禁止 ○ 配送業務を再委託する事業者への働き掛け ○ 相談窓口の設置 ○ 関係行政機関等との連携



取組の方向性

- 官民を挙げたこれまでの取組は、ペダル付き電動バイクに関連する交通事故抑止に一定の成果を挙げていると評価できるが、ペダル付き電動バイクを違法に走行させる運転者を道路交通の場から排除するためには、引き続き多角的な対策を講じる必要。
- まずは、販売事業者、プラットフォーム提供事業者、配送業務を委託する事業者において、ガイドラインに盛り込まれた上記交通安全対策に着実に取り組む必要。
- 依然として保安基準に適合しないペダル付き電動バイクや、電動アシスト自転車等と称して販売されているが、アシスト比率の基準を超えるものに容易に改造できる車体が市場に出回っている実態。
- ペダル付き電動バイクの交通事故・違反の発生状況から、各種取組の有効性を評価するとともに、関係行政機関や関係事業者と連携し、実効的な追加対策を検討。