

事務局説明資料

令和8年1月21日（水）
第14回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

**ペダル付き電動バイクについて
(交通事故・交通違反の状況等)**

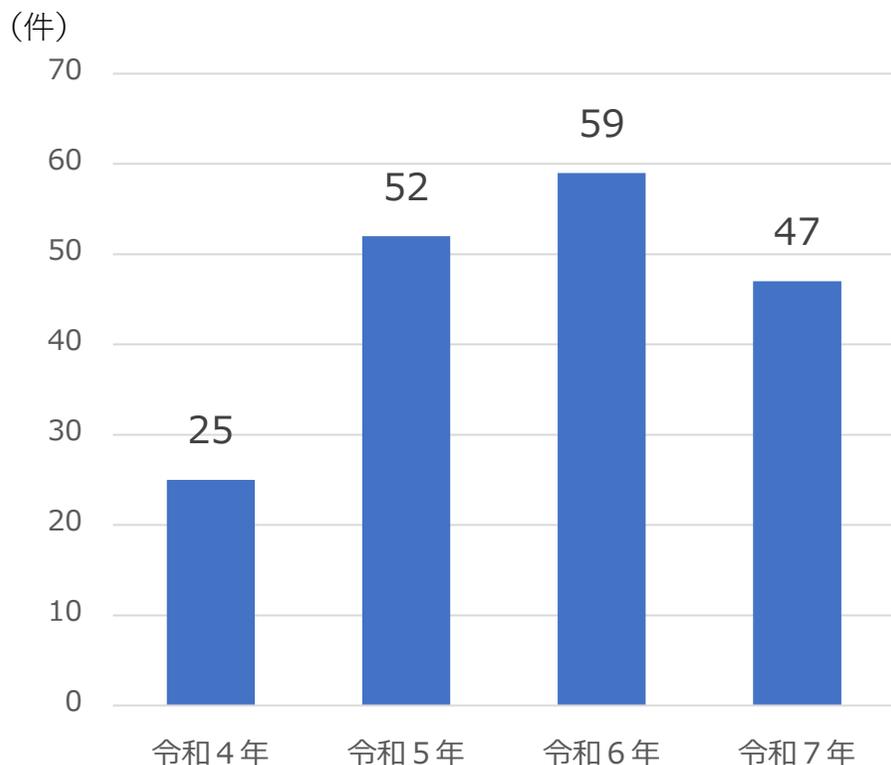
特定小型原動機付自転車について
(交通事故・交通違反の状況等)

第12次交通安全基本計画の策定について
(中間案の概要)

ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況

- 令和7年中、11月末までにペダル付き電動バイク関連事故は**47件**発生しており、**前年・前々年同期比では減少傾向にある**。
- 都道府県別では、令和7年中、11月末までにペダル付き電動バイク関連事故が**11都府県で発生**しており、全47件のうち東京都と大阪府での発生が30件で約6割を占める。

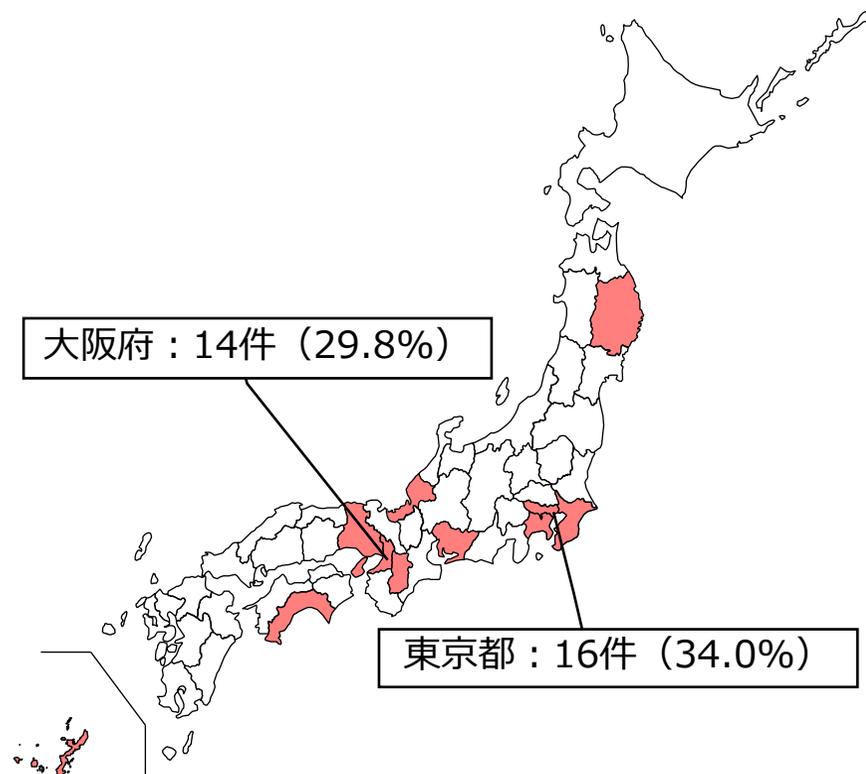
【ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況（各年11月末）】



※ 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（令和7年の数値は令和7年12月18日時点の暫定値）。

※ 死亡事故は、令和7年中、11月末までに1件発生。

【令和7年中のペダル付き電動バイク関連事故
都道府県別発生状況（令和7年11月末）】



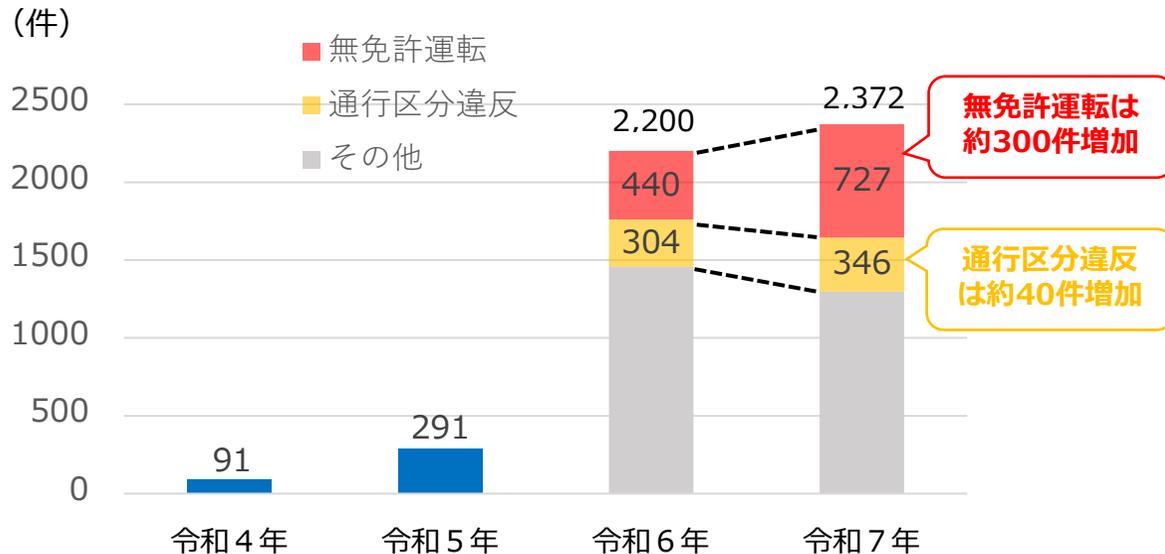
※ 令和7年中、11月末までにペダル付き電動バイク関連事故が発生した都府県を着色した。

※ 令和7年の数値は令和7年12月18日時点の暫定値。

ペダル付き電動バイクの交通違反の取締り状況

- 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**。
- 令和7年11月末までのペダル付き電動バイクに係る検挙件数は、前年同期比で若干増加しており、**特に無免許運転や通行区分違反といった悪質・危険な違反の検挙件数が増加**。
- 都道府県警察では、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（各年11月末）



※ 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年の数値は令和7年12月18日時点の暫定値）。

販売事業者を対象とした主な検挙事例

● 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上に運転免許不要と偽って広告を出し、販売したものの。

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
<ul style="list-style-type: none">○ 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○ 自賠償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	<ul style="list-style-type: none">○ 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	<ul style="list-style-type: none">○ 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○ 自賠償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。

ペダル付き電動バイクについて
(交通事故・交通違反の状況等)

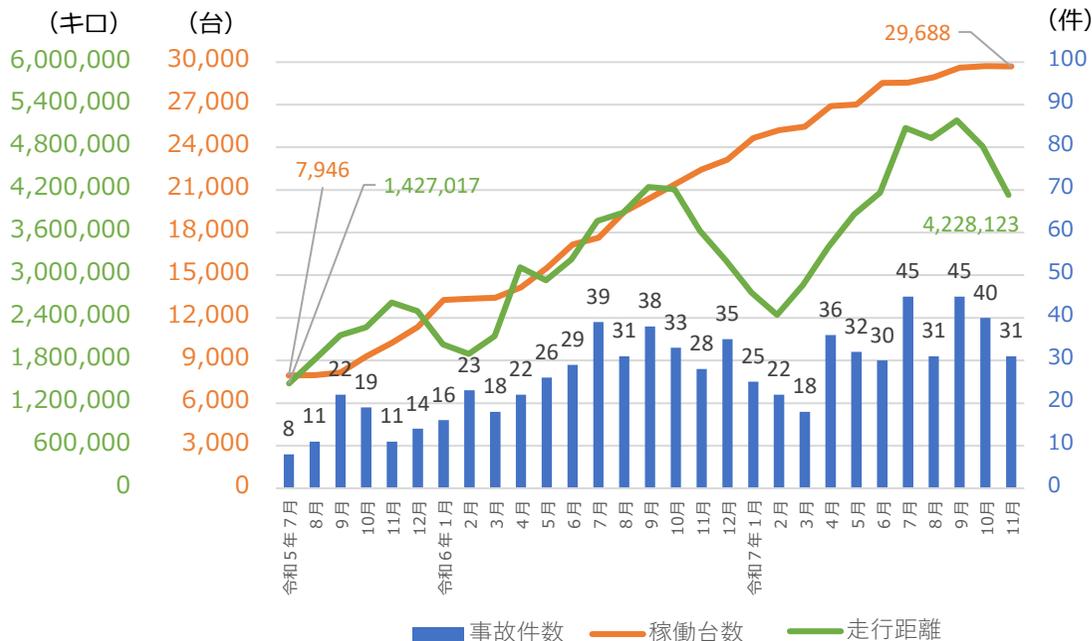
**特定小型原動機付自転車について
(交通事故・交通違反の状況等)**

第12次交通安全基本計画の策定について
(中間案の概要)

特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況

- 令和7年中、11月末までに特定小型原動機付自転車関連事故は**355件**発生しており、事故件数の推移については、**走行距離と連動して季節的な変動が見られる。**
- 都道府県別では12都府県で発生しているが、このうち**東京都での発生が約7割を占めている。**

【特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況】

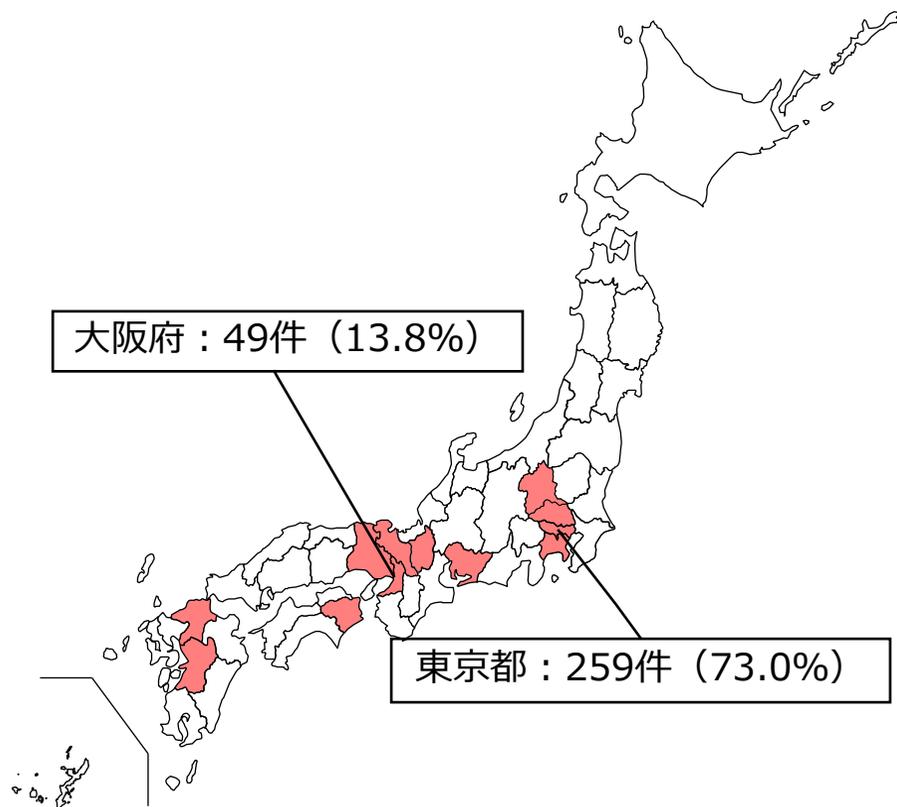


- ※ 令和5年7月1日に特定小型原動機付自転車の制度が施行。
- ※ 令和7年中の数値は12月18日時点の暫定値。
ただし、特定小型原動機付自転車相互の事故は1件とした。
- ※ グラフ中の稼働台数は国内大手シェアリング事業者5社の数値の合計であり、走行距離は4社の数値の合計。

【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5,734,444件（R7.11）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）。

【令和7年中の特定小型原動機付自転車関連事故都道府県別発生状況（令和7年11月末）】

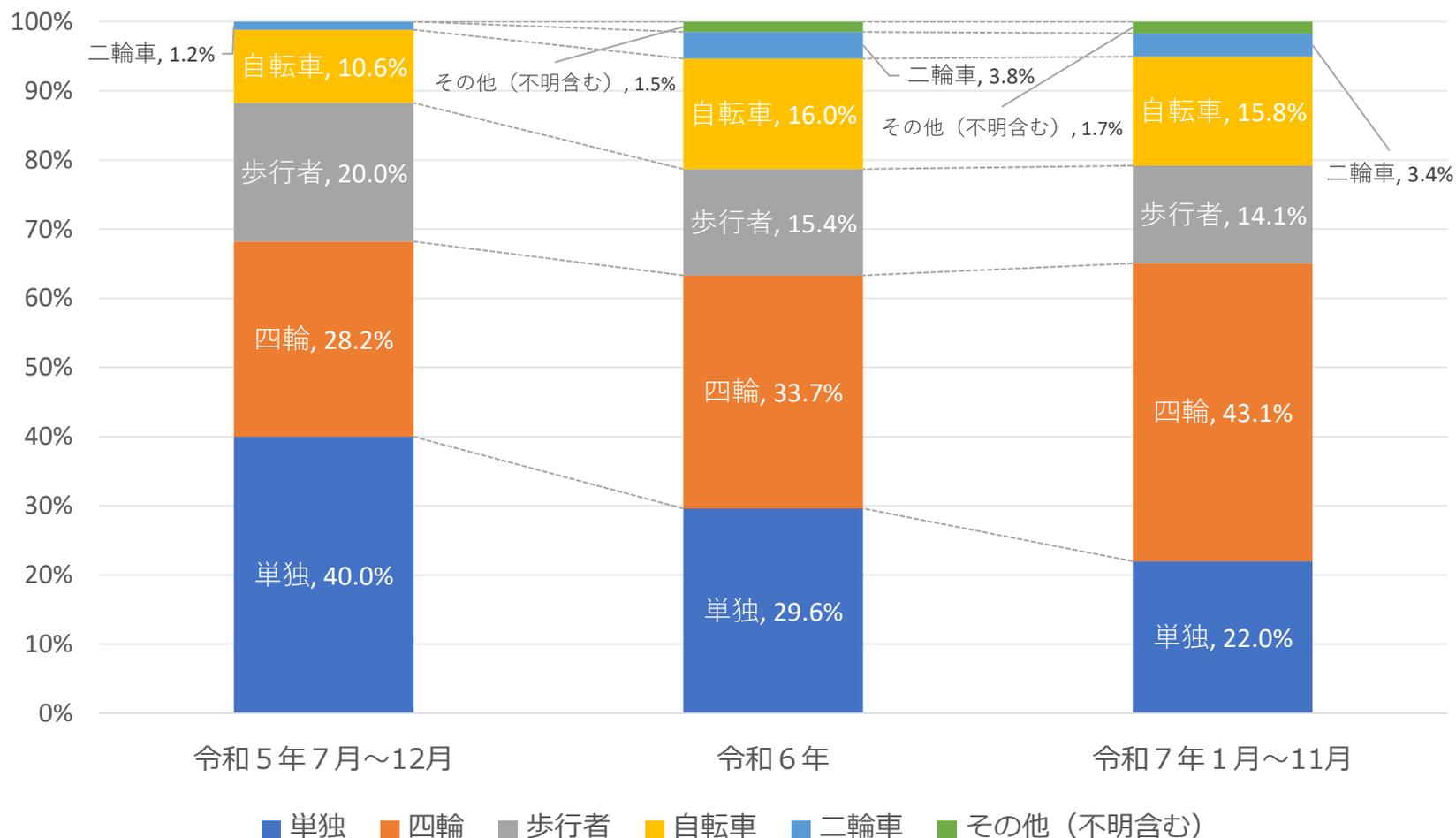


- ※ 令和7年中、11月末までに特定小型原動機付自転車関連事故が発生した都府県を着色した。
- ※ 令和7年中の数値は令和7年12月18日時点の暫定値。

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

○ 特定小型原動機付自転車に係る規定の施行後、特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況の推移を相手当事者別にみると、対四輪の割合が増加、単独事故の割合が減少傾向にある。

【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5年7月～12月の事故件数は85件、令和6年の事故件数は338件、令和7年11月末時点の事故件数は355件である（令和7年中の数値は令和7年12月18日時点の暫定値）。

特定小型原動機付自転車関連飲酒事故の発生状況

- 令和7年中、11月末までに発生した特定小型原動機付自転車関連事故のうち、飲酒事故の件数は**42件**（前年同期：48件）であり、飲酒事故率は**11.8%**（前年同期：15.8%）。
- 特定小型原動機付自転車関連事故に占める**飲酒事故率は減少傾向にあるが、自転車、一般原動機付自転車と比較すると依然として高い水準である。**

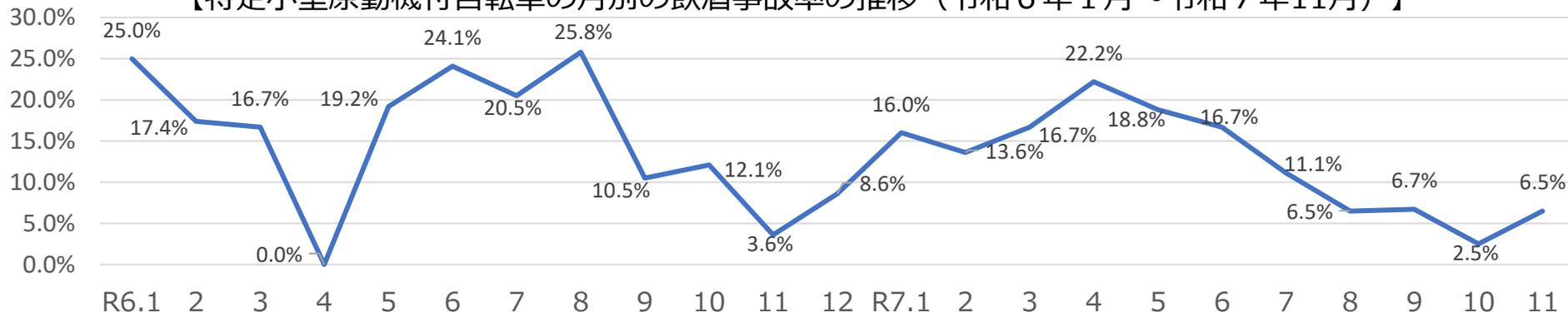
＜令和7年中、11月末までに発生した交通事故に占める飲酒事故率＞

特定小型原動機付自転車：11.8%、自転車：0.8%、一般原動機付自転車：0.6%

【特定小型原動機付自転車の月別の飲酒事故件数及び飲酒事故率（令和7年11月末）】

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
事故件数 (前年同期比)	25 (+9)	22 (-1)	18 (0)	36 (+14)	32 (+6)	30 (+1)	45 (+6)	31 (0)	45 (+7)	40 (+7)	31 (+3)
飲酒事故件数 (前年同期比)	4 (0)	3 (-1)	3 (0)	8 (+8)	6 (+1)	5 (-2)	5 (-3)	2 (-6)	3 (-1)	1 (-3)	2 (+1)
飲酒事故率	16.0%	13.6%	16.7%	22.2%	18.8%	16.7%	11.1%	6.5%	6.7%	2.5%	6.5%

【特定小型原動機付自転車の月別の飲酒事故率の推移（令和6年1月～令和7年11月）】

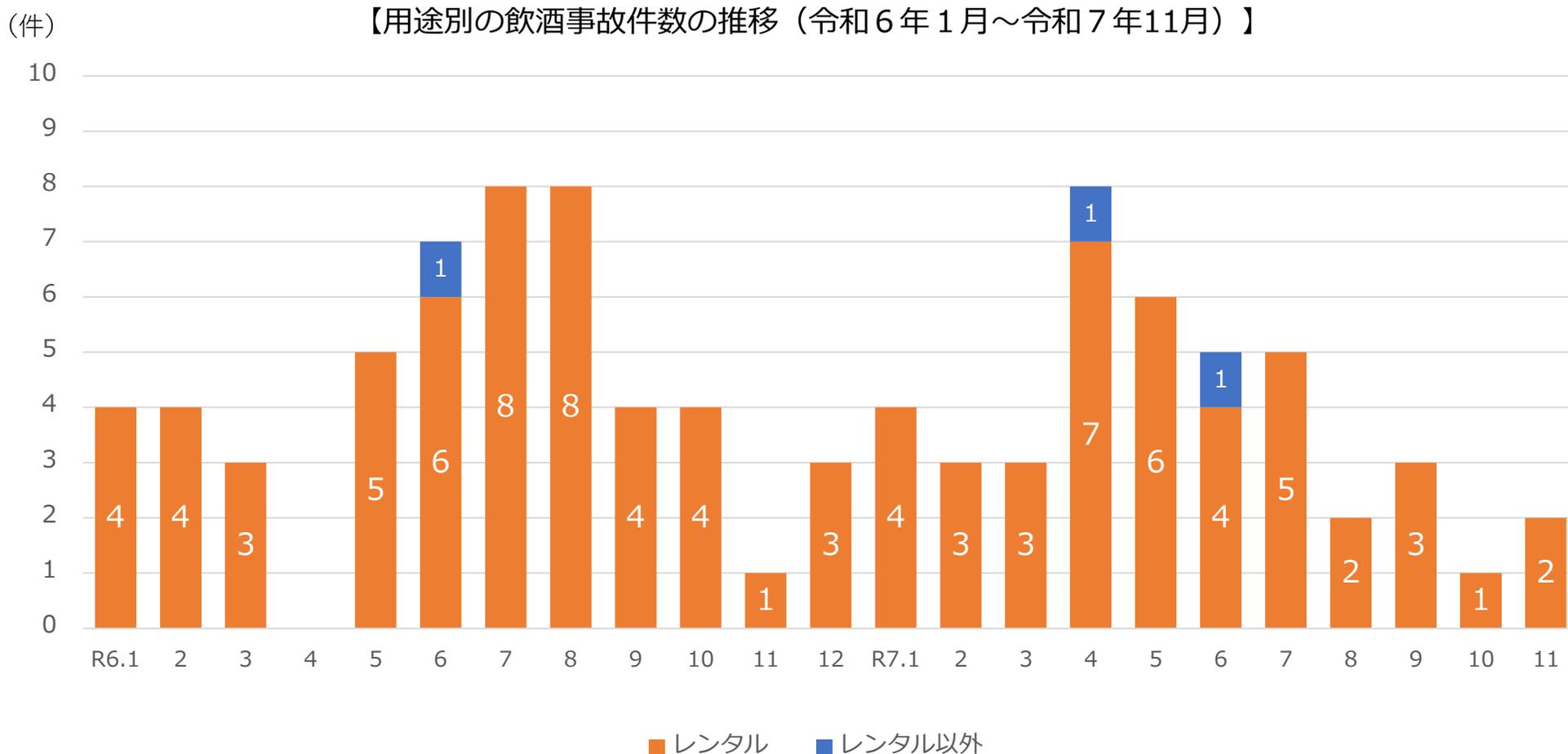


※ 令和7年中の数値は12月18日時点の暫定値。

※ 特定小型原動機付自転車の飲酒事故とは、第1当事者又は第2当事者となった特定小型原動機付自転車の運転者が飲酒ありの事故のことをいい、特定小型原動機付自転車の飲酒事故率とは、特定小型原動機付自転車関連事故の件数のうち、特定小型原動機付自転車の飲酒事故の件数（ただし、飲酒あり同土の場合は1件とした。）の占める割合をいう（自転車、一般原動機付自転車についても同様）。

特定小型原動機付自転車関連飲酒事故の発生状況

- 用途別では、令和7年11月末までに発生したレンタルの特定小型原動機付自転車の関連事故件数は307件であり、全体（355件）に占める割合は86.5%である。
- 特定小型原動機付自転車の飲酒事故件数の推移を用途別にみると、**令和7年11月末までに発生した飲酒事故のほとんどが、レンタルによるものである。**



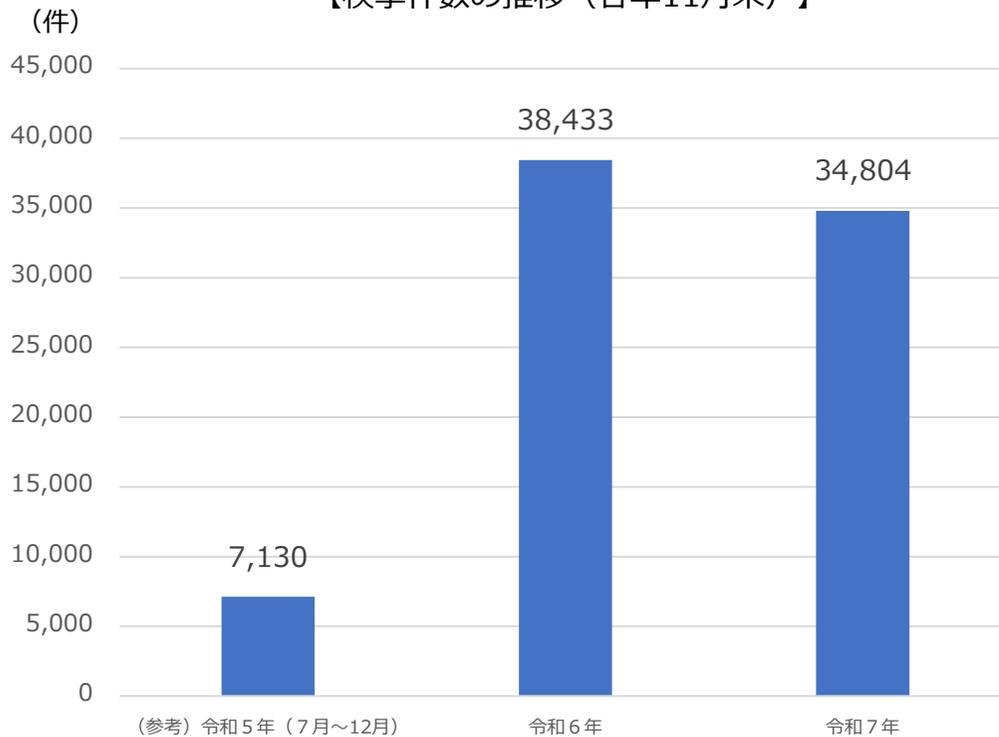
※ 令和7年中の数値は12月18日時点の暫定値。

特定小型原動機付自転車の交通違反の取締り状況

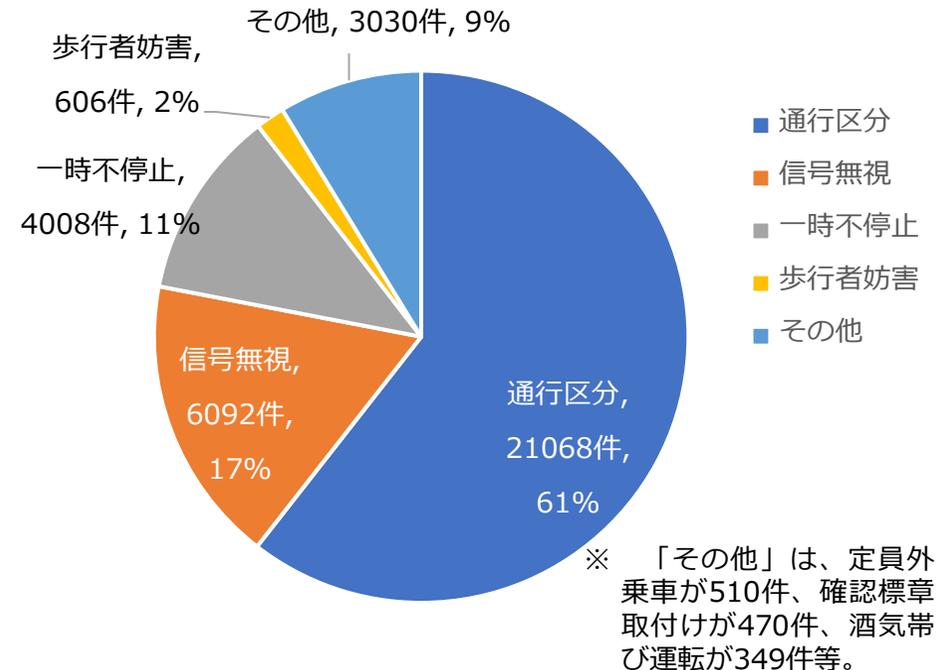
特定小型原動機付自転車の交通違反の検挙状況

○ 令和7年中、11月末までの特定小型原動機付自転車に係る検挙件数は**34,804件**であり、違反類型別で見ると、**通行区分違反が約6割**、**信号無視が約2割**を占める。

【検挙件数の推移（各年11月末）】



【令和7年中の検挙件数（違反類型別）（令和7年11月末）】



※ 令和7年中の数値は令和7年12月18日時点の暫定値。

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。

ペダル付き電動バイクについて
(交通事故・交通違反の状況等)

特定小型原動機付自転車について
(交通事故・交通違反の状況等)

**第12次交通安全基本計画の策定について
(中間案の概要)**

第12次交通安全基本計画（中間案）の概要

交通安全基本計画について

- 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、中央交通安全対策会議（会長：内閣総理大臣）が作成する交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱。
- 第1次計画を昭和46年度から昭和50年度までの5か年計画で策定。
- 5年ごとに策定し、第12次計画は令和8年度から令和12年度まで。
- 本年3月の中央交通安全対策会議で決定予定。

計画の基本理念

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通の安全についての対策

〈10の視点〉

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ② こどもの安全確保のための環境整備
- ③ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑤ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑧ 先進技術の活用推進
- ⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

〈8つの柱〉

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

〈重視すべき視点〉

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

(略) ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。 (略)

II 講じようとする施策

2 交通安全思想の普及徹底

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

第12次交通安全基本計画（中間案）本文・特定小型原動機付自転車関係部分抜粋

第1部 陸上交通の安全 第1章 道路交通の安全 第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

〈重視すべき視点〉

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

(略) 横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、(中略) 特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

(略) 加えて、外国人の(中略)特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。(略)

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。(略)

II 講じようとする施策

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

オ 成人に対する交通安全教育の推進

(略) また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車がある場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進すると共に、交通事故、交通違反の状況等を踏まえ、ガイドラインの見直しを行う。

さらに、シェアリング事業者に対して、車体に搭載したGPS機能等による歩道走行・逆走等の危険走行の検知等、新たな技術を活用した追加的な対策を講じるよう働き掛けを強化するなど、交通事故・交通違反の状況等を踏まえた更なる実効的な対策について検討を進める。

カ その他

(ア) 効果的な広報の実施

○ 通学で自転車を利用する機会が多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

(オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努める。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした運転免許を保有する者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働き掛ける。