



「自転車のジオフェンス連動型アシスト制御の特例措置」について

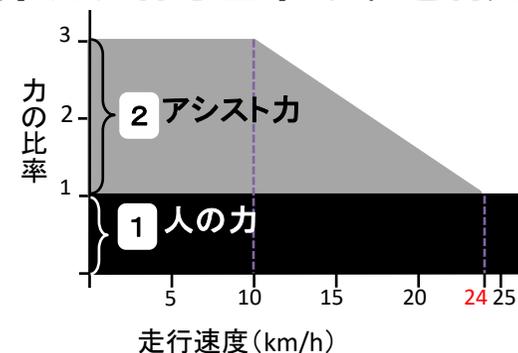
令和8年3月26日（木）
警察庁説明資料

現行の電動アシスト自転車に関する規定の概要

- 道路交通法上、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車について自転車に区分（道路交通法第2条第1項第11号の2）。
- ただし、電動アシストを備えるものであっても、運転特性及び車両の性能がそれを備えない自転車と同様であるものについては、例外的に自転車に区分し、原動機付自転車から除外（道路交通法第2条第1項第11号の2及び道路交通法施行規則第1条の3）。
- 具体的には、自転車に区分するためには、①人の力を補うため原動機を用いるものであって、②内閣府令で定める基準（電動アシスト自転車のアシスト力に係る基準（※）を満たすこと、改造が容易でないこと等）に該当することが必要。

(※)電動アシスト自転車のアシスト力に係る基準（道路交通法施行規則第1条の3）

- 10キロメートル毎時未満の速度 2
- 10キロメートル毎時以上24キロメートル毎時未満の速度
走行速度をキロメートル毎時で表した数値から10を減じて得た数値を7で除したものを2から減じた数値
- 24キロメートル毎時以上の速度 0



- 原動機を用いる車であって、一定の大きさ以下の総排気量又は定格出力を有するものは、原則として原動機付自転車に該当し、上記①、②を満たさず、原動機のみで自走するものやアシスト力に係る基準等を満たさないもの（ペダル付き電動バイク）については、例外的に自転車として整理される対象に当たらず、原動機付自転車に区分（道路交通法第2条第1項第10号）。

(参考) 道路交通法の関係規定

○道路交通法（昭和35年法律第105号）

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

十 **原動機付自転車** 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて次に掲げるもののうち、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。

イ 内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用いる車（以下略）

ロ （略）

十一の二 **自転車** ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（中略）であつて、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のもの（原動機を用いるものにあつては、人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するものを含み、移動用小型車及び遠隔操作により通行させることができるものを除く。）をいう。

2・3 （略）

○道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）

（人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準）

第一条の三 法第二条第一項第十一号の二の内閣府令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

一 人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。

イ 電動機であること。

ロ 二十四キロメートル毎時未滿の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、（1）又は（2）に掲げる速度の区分に応じそれぞれ（1）又は（2）に定める数値以下であること。

（1） 十キロメートル毎時未滿の速度 二（以下略）

（2） 十キロメートル毎時以上二十四キロメートル毎時未滿の速度 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から十を減じて得た数値を七で除したものを二から減じた数値（以下略）

ハ 二十四キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。

ニ イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。

二 原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。

御提案に対する警察庁の見解（総論）

1 御提案内容

- 電動アシスト自転車のアシスト力に係る基準を満たさず、道路交通法上は原動機付自転車等に区分されるペダル付き電動バイク（**最大補助比1対2を時速24kmまで維持する車体。以下「本件バイク」という。**）を、しまなみ海道の他の交通主体と混在した環境で同法上の電動アシスト自転車とみなして走行させることができないか。

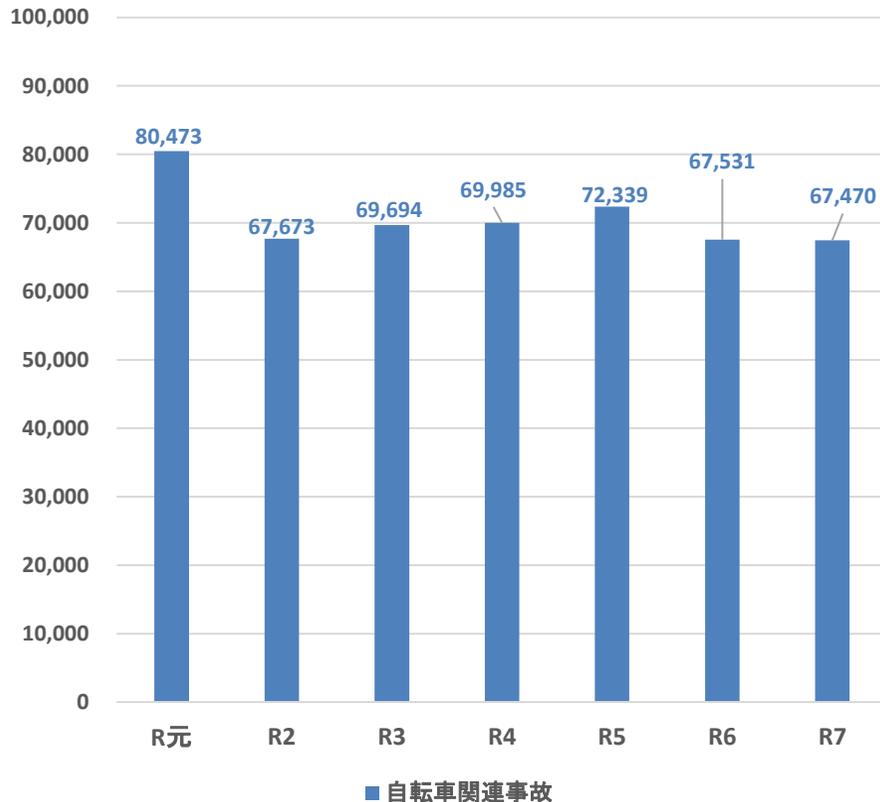
2 本提案に対する警察庁の見解

- 近年、電動アシスト自転車関連事故が増加傾向にあること等を踏まえると、電動アシスト自転車のアシスト力に係る基準の見直しは適当ではない。
 - ただし、本件バイクの通行空間を整えた上で、ジオフェンス技術等の新たな技術（※）を活用するなどして、交通事故の発生リスクが自転車と同程度まで軽減されるのであれば、しまなみ海道という特定の場所に限定した上で、本件バイクのしまなみ海道における走行を検討することは可能。
- ※ 同技術を活用することなどにより、本件バイクの走行可能な場所を、安全性が確保される区間に限定。

自転車の交通事故発生状況

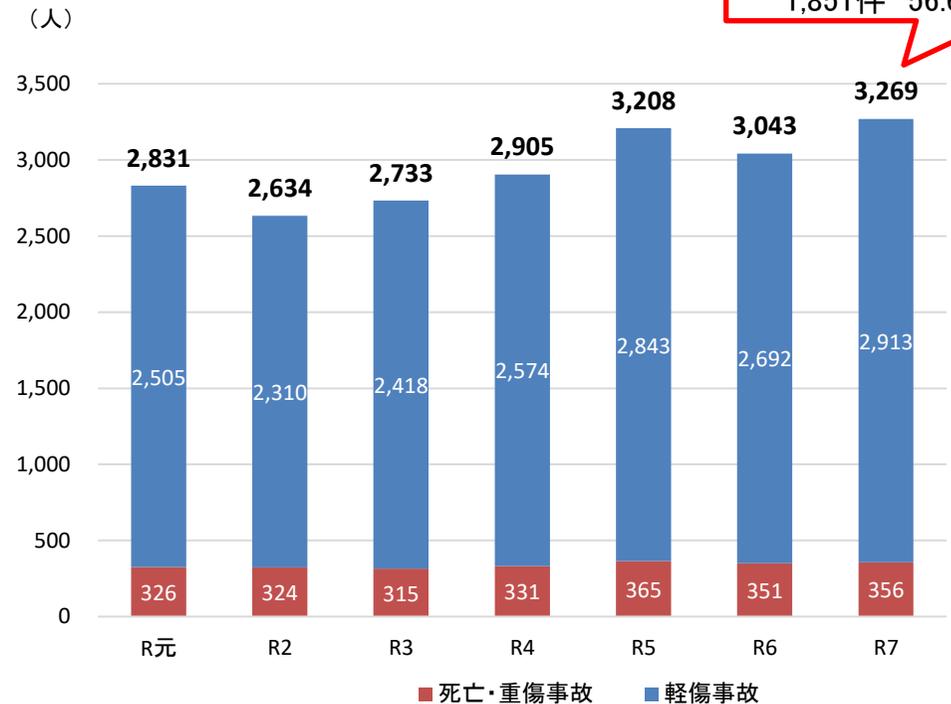
○ 近年、交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故件数は横ばいで推移しており、**令和7年の自転車対歩行者の交通事故件数は過去20年間で最も多い3,269件である。**

【自転車関連事故件数の推移】



(注)自転車第1又は第2当事者となった事故を計上した。ただし、自転車相互事故は1件として計上した。

【自転車対歩行者の交通事故件数の推移】
(第1・第2当事者)

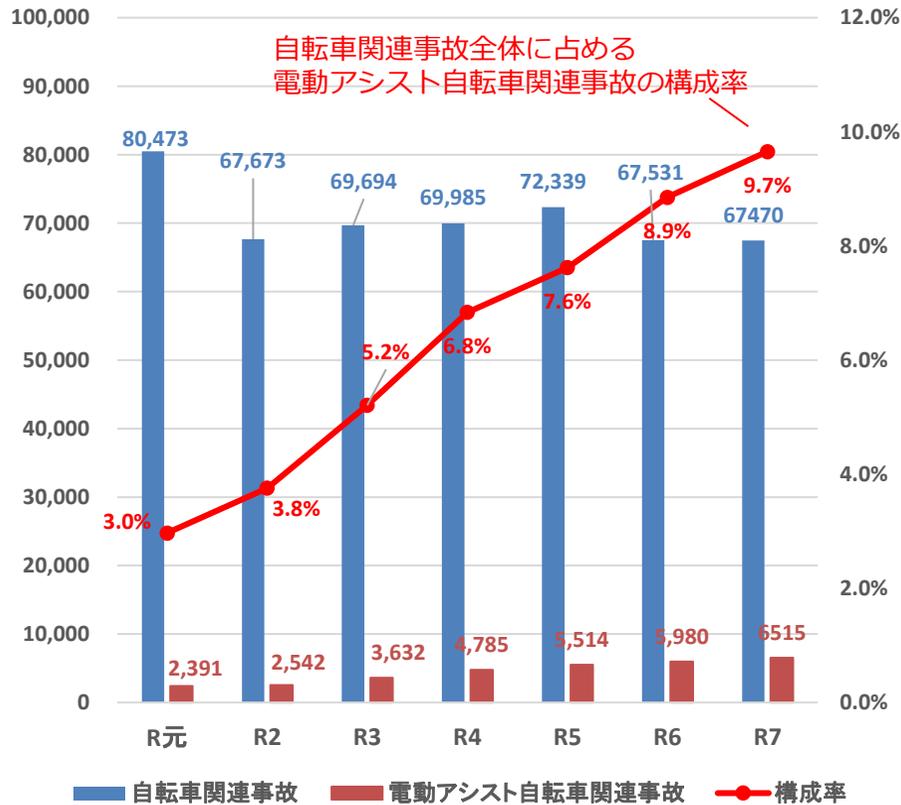


(注)自転車乗用者が第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車乗用者が第2当事者の事故を計上した。

電動アシスト自転車の交通事故発生状況

○ 電動アシスト自転車関連事故は近年増加傾向にあり、**電動アシスト自転車は電動アシストを備えていない自転車と比べて死亡・重傷事故率が高い傾向**にある。

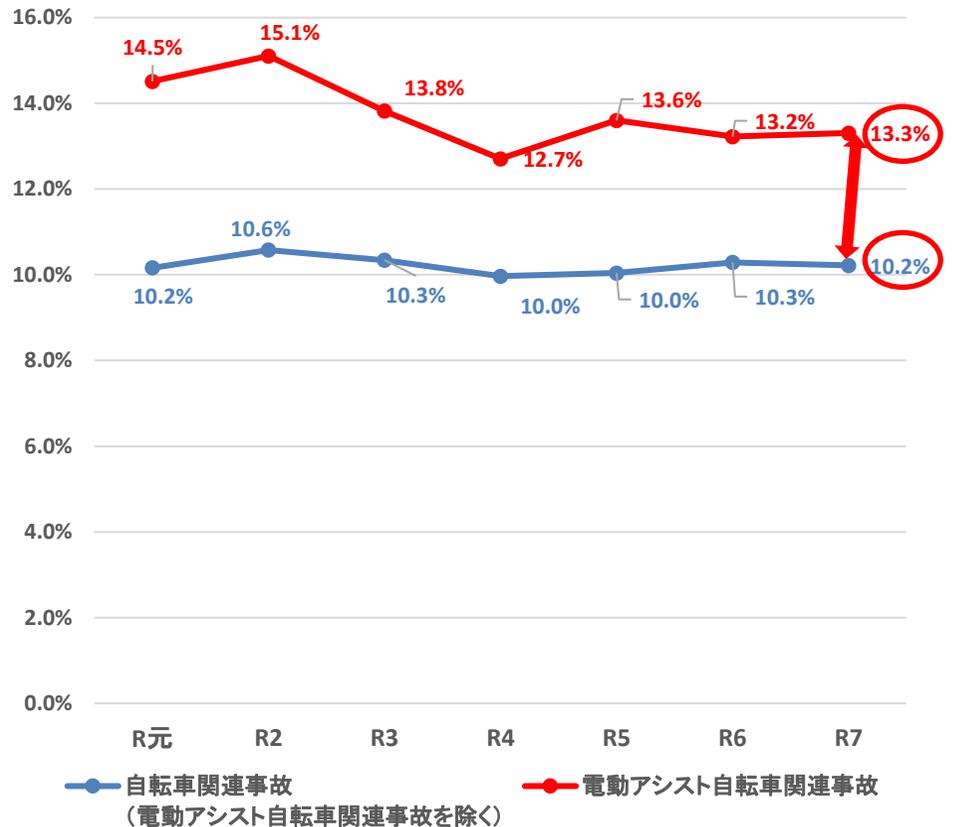
【自転車関連事故と電動アシスト自転車関連事故の件数】



(注) 自転車関連事故とは、自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上した。ただし、自転車相互事故は1件として計上した。

(注) 電動アシスト自転車関連事故とは、電動アシスト自転車が第1又は第2当事者となった事故を計上した。ただし、電動アシスト自転車相互事故は1件として計上した。

【自転車関連事故と電動アシスト自転車関連事故の死亡・重傷事故率】



(注) 死亡・重傷事故率とは、それぞれの自転車関連事故に占める死亡・重傷事故の割合をいう。

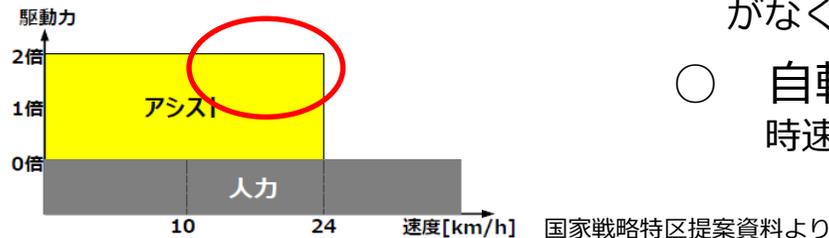
御提案に対する警察庁の見解（各論）

しまなみ海道において、交通事故の発生リスクが自転車と同程度まで軽減され得るかについて確認するために、まずは以下の点について検討が必要。

① 本件バイクの安全性

特例措置（限定エリアでの規制弾力化）

- ・ 現行の道路交通法施行規則第1条の3に基づく補助比の制限を対象区域に限定し弾力化（最大補助比1対2を時速24kmまで維持）



- 自転車の走行感覚への影響
走行速度が時速24kmに達する時点で急激にアシストがなくなること等
- 自転車の実勢速度への影響
時速24kmまで最大補助比1対2が維持されること等

② 本件バイクが他の車両との混在する環境における交通の安全の確保

しまなみ海道の個別の交通状況に応じ、

- ジオフェンス機能等の新たな技術をどのように活用するか（できるか）
- その他、他の交通主体との混在環境で走行する際に他の交通主体に危険が生じない環境をどのように構築するか

※ なお、本件バイクは道路運送車両法上の一般原動機付自転車等に該当することから、公道実証実験の実施に当たっては、別途構造等について保安基準を満たす必要がある。