

報道発表資料

令和5年9月6日  
独立行政法人国民生活センター

## 検挙された事業者が販売した「電動アシスト自転車」のさらに1銘柄が 道路交通法の基準に適合しないことが判明 — 該当の銘柄での道路の通行はやめましょう！ —

「使用している電動アシスト自転車が公道を走れるものなのか不安を感じる。アシスト比率に問題がないか調べてほしい。」というテスト依頼を2023年6月に受け付けました。当該品（写真1、表1参照）は、京都府警察本部等が不正競争防止法違反の被疑者として検挙した事業者が「電動アシスト自転車」として販売していた車両<sup>(注1)</sup>の1銘柄で、アシスト比率を調べた結果、道路交通法の定める基準の上限を大きく超えていました。

この事業者が販売していた10銘柄のうち、これまでの京都府警察本部等における捜査の過程で2銘柄が道路交通法の基準に適合しておらず、残りの8銘柄もそのおそれがあると警察庁が公表しました。その後、国民生活センターの商品テストで他の2銘柄が道路交通法の基準に適合していないことが判明し<sup>(注2)</sup>、今回の商品テストで5銘柄目の不適合が判明したことになります(参考資料1)。

道路交通法上の基準に適合していない「電動アシスト自転車」で道路を通行すると法令違反となり、法令違反となった場合、運転者が罰則の対象となります。また、アシスト比が過大なものではアシスト力が不意に加わってバランスを崩したり、スピードが出過ぎるなど、事故につながるおそれもあります<sup>(注3)</sup>。ご自身が使用しないばかりではなく、他者も当該電動アシスト自転車で道路を通行しないよう管理し、不要となった場合は適切に廃棄するようにしてください。

(注1) 警察庁「道路交通法の基準に適合しない「電動アシスト自転車」と称する製品について」

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/20230419motor\\_assisted\\_bicycle.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/20230419motor_assisted_bicycle.pdf)

(注2) 「「電動アシスト自転車」と称し販売された製品でも、道路交通法の基準に適合しない場合は道路の通行をやめましょう！-まずは、お持ちの銘柄を確認しましょう！-」(2023年4月19日公表)

[https://www.kokusen.go.jp/pdf/n-20230419\\_1.pdf](https://www.kokusen.go.jp/pdf/n-20230419_1.pdf)

(注3) 京都府警察本部「道路交通法の基準を超えた電動アシスト自転車に注意！！」

ブランド名：京の洛スク <https://www.pref.kyoto.jp/fukei/dendoujitsensya.html>



写真1. 当該品の外観

表1. 当該品の主な仕様（取扱説明書及び車両の表示により確認）

銘柄名	Passe-L
販売事業者（ブランド名）	株式会社THE Ne0（京の洛スク） 法人番号（5130001050431）
大きさ	全長186×全幅63×全高107 cm
タイヤサイズ	外径26 inch × 幅1.75 inch
適正空気圧	350 kPa
車両重量	21kg（バッテリー除く）
最大積載重量	90kg
変速	外装7段
モーター	後輪駆動 定格出力250W
バッテリー	12Ah
充電時間	8時間
アシスト	速度範囲：24km/h未満
製造国	不明
購入価格	53,590円 <sup>（注4）</sup>
型式認定のTSマーク（参考資料2、3）	なし
点検整備済証のTSマーク（参考資料2、3）	なし

（注4） 相談者の申し出情報による

## 1. 当該品の概要

当該品は、外装7段変速機構付きの電動アシスト自転車であり、電動アシスト制御に関わるペダルの回転を検出するセンサーがクランクの根本付近に設置されていました（写真2参照）。

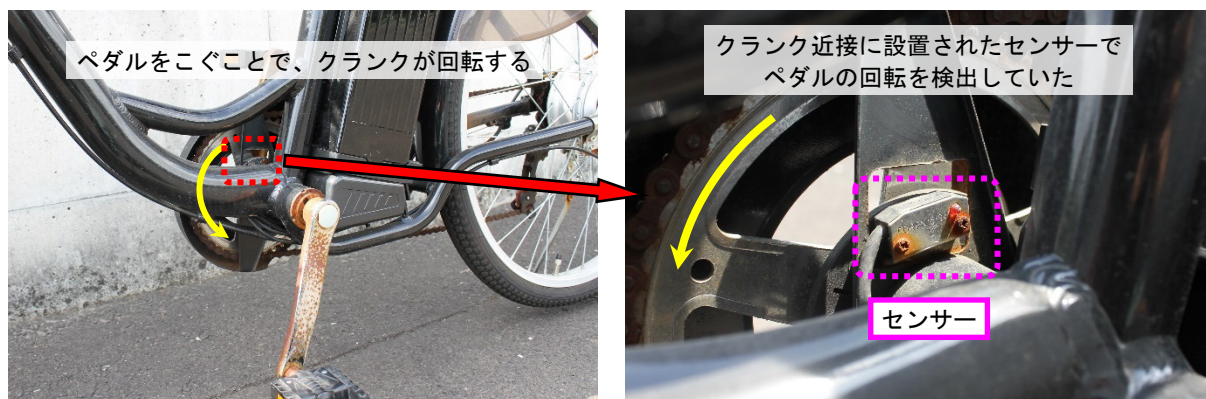


写真2. ペダルの回転を検出するセンサー

## 2. 調査

道路交通法の定める基準に適合しているかを調べるため、JIS D 9115:2018に準じてアシスト比率の測定を行いました（写真3、4. テスト方法参照）。

測定の結果、道路交通法の定める基準の上限を大きく超えており（表2参照）、**事故につながるおそれがあり危険**であると考えられました。



写真3. アシスト比率測定の様子

当該品は緩やかな上り勾配走路時の速度15、20、24km/h、急な上り勾配走路時の速度10、24km/hでアシスト比率が道路交通法の基準上限値を超えていました。この中でも、緩やかな上り勾配走路時の速度15km/hは、人の踏力がほぼかからない、電動モーターの動力による走行と考えられました。なお、緩やかな上り勾配走路時の速度5、10km/h、急な上り勾配走路時の速度5km/hでは、アシストが働いた際に目標速度以上の速度になり、測定ができない状態となりましたが、目標速度未満の踏力で目標速度以上の速度となったため、アシスト比率は2以上であると考えられました。

表2. アシスト比率

走行速度	アシスト比率		
	緩やかな上り勾配	急な上り勾配	基準上限値
5km/h	測定できず	測定できず	<u>2.00</u>
10km/h	測定できず	3.54	<u>2.00</u>
15km/h	7.43	1.15	<u>1.29</u>
20km/h	1.20	0.49	<u>0.57</u>
24km/h	0.43	0.20	<u>0</u>
28km/h	-0.11 <sup>(注5)</sup>	-0.09 <sup>(注5)</sup>	<u>0</u>

(注5) 自転車駆動時には各部の摩擦抵抗や転がり抵抗等の機械的損失があるため負の値となる。

### 3. 消費者へのアドバイス

当該品をお持ちの方は、当該品での道路の通行をやめましょう。道路交通法上の基準に適合しない「電動アシスト自転車」で道路を通行すると、乗車している人が法令違反に問われ、アシスト比が過大なものでは事故につながるおそれもあります。自身が使用しないばかりではなく、他者が当該品を電動アシスト自転車と誤認等して道路を通行しないよう管理し、不要となった場合は適切に廃棄するようにしてください。

なお、当該事業者の販売サイトはサービスを終了しています。購入先等に相談しましょう。

#### ○情報提供先

消費者庁	(法人番号 5000012010024)
内閣府 消費者委員会	(法人番号 2000012010019)
警察庁	(法人番号 8000012130001)
経済産業省	(法人番号 4000012090001)
オンラインマーケットプレイス協議会	(法人番号なし)

#### 本件問い合わせ先

商品テスト部：042-758-3165

#### 4. テスト方法

JIS (JIS D 9115:2018 「電動アシスト自転車」 5項 駆動補助出力 附属書A、B) の定めにした駆動補助比率 (アシスト比率) を測定しました。

測定は、シャーシダイナモメーターを用いて、対応規格 JIS D 9115:2018に準じた測定条件 (表3参照) にて、速度別に緩やかな上り勾配の走路を走行する場合の負荷状態、急な上り勾配の走路を走行する場合の負荷状態 (表4参照) で測定しました。

**表3. 測定条件**

ウェイト	サドル上に50kg設置
変速位置	複数ある場合は最も高速用を使用
走行路面	[ 緩やかな勾配/急な勾配 ] の2種類
走行速度	[ 5、10、15、20、24、28 ]km/h の6種類

**表4. 緩やかな上り勾配の走路を走行する場合の負荷状態**

測定番号	目標速度	緩やかな上り勾配の走路を走行する場合の目標車輪駆動力	急な上り勾配の走路を走行する場合の目標車輪駆動力
1	5km/h	30N	55N
2	10km/h	33N	58N
3	15km/h	38N	63N
4	20km/h	45N	70N
5	24km/h	52N	77N
6	28km/h	61N	85N



参考資料 1

(株)THE Ne0 (ブランド名:京の洛スク) が販売していた、駆動補助機付自転車の基準を満たさず、道路交通法上の原動機付自転車に該当する又は該当するおそれのある車種について

銘柄No.	車種名	外観	備考
1	SEAGULL26 (シーガル26)		備考1
2	Releve (ルルベ)		
3	SYLPHIDE700C (シルフィード700C)		
4	GRAN BATTEMENT (グランビート)		
5	SEAGULL20 (シーガル20)		備考2
6	GLISSADE26 (グリッサード26)		
7	BARON-X20 (バロン-X20)		
8	Petit Chasse (プチシャッセ)		
9	Pirouette-s (ピルエット-S)		
10	Passe-L (パッセ-L)		備考3

備考1 銘柄No. 1～4については、道路交通法上の原動機付自転車に該当する車両であることが判明している。

備考2 銘柄No. 5～9までについては、道路交通法上の原動機付自転車に該当するおそれがある。

備考3 銘柄No. 10について、今回新たに駆動補助機付自転車の基準を満たさず、法上の原動機付自転車に該当する車両であることが判明した。

## 1. 電動アシスト自転車について

一般的に「電動アシスト自転車」と呼ばれるものは、道路交通法施行規則第1条の3で規定される、人の力に対する補助力として電動モーターによるアシスト力が加わるものであり、道路交通法の基準に適合していなければ自転車として道路を通行することはできません。

基準では、人の力1に対するモーターによるアシスト力の比(アシスト比率)が10km/h未満では最大2であり、10km/h以上では走行速度が上がるほど比率が徐々に減少して、24km/hでは0になることとされている(図1参照)ほか、改造が容易にできない構造であること等の要件が定められています。

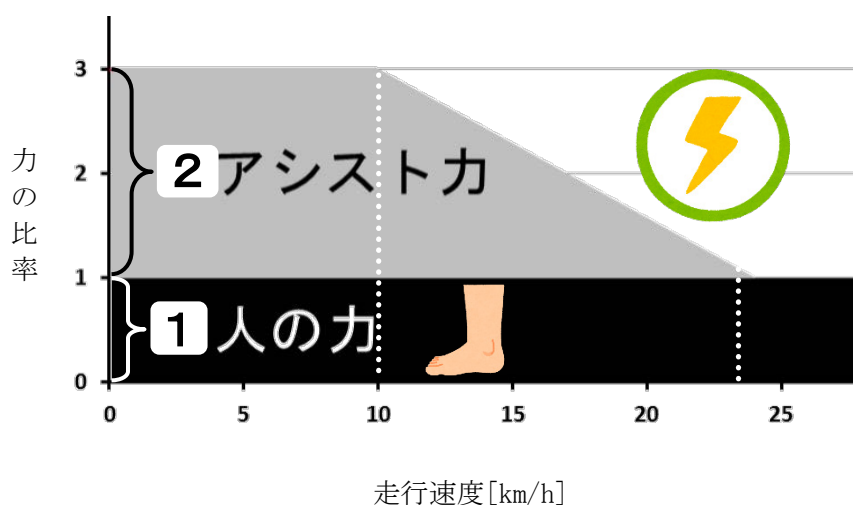


図1. アシスト力と人の力との比率上限

## 2. TSマークについて

TSマークには、型式認定のTSマークと点検整備済証のTSマークがあります。

型式認定のTSマークは、電動アシスト自転車として道路交通法などに規定されている基準に適合した自転車として国家公安委員会から認定を受けたものに貼付できるマークです(図2参照)。型式認定のTSマークは型式認定番号とともに自転車本体に貼付され、型式認定のマークには、交通傷害保険は付帯していません。なお、型式認定を受けることは任意です。



図2. 型式認定のTSマーク (表示例)

一方、TSマーク（自転車向け保険）は、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。TSマークには、緑色・赤色・青色の3種類のTSマークがあり、賠償内容が異なります（図3参照）。

※「TS」は、TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったものです。

第三種TSマーク (緑色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	第一種TSマーク (青色マーク)
		

図3. TSマーク(賠償責任保険/傷害保険付帯)の種類(表示例)



型式認定基準について（駆動補助機付自転車）

1. 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。

(1) 電動機であること。

(2) 24キロメートル毎時未満の速度で、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、下記のア又はイに掲げる速度の区分に応じ、それぞれア又はイに定める数値以下であること。

ア 10キロメートル毎時未満の速度2

イ 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

(3) 24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。

(4) (1)～(3) までのいずれにも該当する原動機について(1)～(3)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。

2. 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。

3. 乾燥した平坦な舗装路面において、制動初速度が10キロメートル毎時のとき、制動操作を開始した場所から3メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させる性能を有すること。

※公益財団法人 日本交通管理技術協会 ホームページ「型式認定基準」

<https://tmt.or.jp/examination/index2.html> から一部抜粋、改編しました。