

# 令和3年度 第1回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ

## 議事要旨

1. 日時：令和3年10月13日（水）15：00～16：30
2. 場所：AP虎ノ門11階「B」（リモート会議を併用）
3. 出席者（委員）：  
中野座長、河合委員、小野委員、岩貞委員、鳥塚委員、米田委員、  
森安委員、岡井委員

### 4. 議事

#### （1）新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの設置

##### （資料1）「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」の設置趣旨（案）

国土交通省より、警察庁における交通ルールの検討状況を踏まえつつ、「車体」の安全確保のために必要となる技術基準等に関する検討を行うため、車両安全対策検討会の下に「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」を設置する旨について説明され、異議なく承認された。

#### （2）現行制度について

##### （資料2）現行制度について

国土交通省より、現行制度としての道路交通法及び道路運送車両法の比較、現在の道路運送車両法の車両区分、道路運送車両法の車両区分ごとの規制、原動機付自転車に該当するモビリティに適用される現在の保安基準について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- これまで電動車いすやシニアカーは、道路交通法上の型式等の規制はあるものの、歩行者の延長上との捉え方であったと思う。今回の検討では電動車いすやシニアカーについても対象のモビリティとして捉えていくのか。また道路運送車両法でも対象とすることを考えているのか。  
⇒ 現状においては歩行者に準ずるものとして、道路運送車両法は適用していない。しかしながら、今回はこれらに限らず、警察庁では歩道通行車との概念を置いて交通ルールの整理を検討している。国土交通省においても最初から議論のスコップから外すことをせず議論の対象とし、論点として残しておく方針である。議論の結果により、道路運送車両法の対象とするか否かになると考える。（国

土交通省)

- 電動キックボードと立乗式電動スクーターはどう違うのか。ナンバープレートが付いている場合には、立乗式電動スクーターとの認識が一般ユーザーには多い。混乱を招く恐れもあり、ユーザーの理解を促進するためにも、定義したほうが良いと思われる。
  - ⇒ 現状、明確な定義はなく、市販されている、もしくは社会で認識されている製品の形及び名称を用いている。(国土交通省)
- 歩行者相当と考えられている歩道走行車においては、飲酒運転は禁止されているのか。自転車においては飲酒運転は禁止という認識である。
  - ⇒ 電動車椅子について、飲酒運転は禁止されていない。自転車については、酒気を帯びて運転してはならないと道路交通法で規制されている。ただし罰則については、酒酔い運転に限定されており、単なる酒気帯びについては、罰則の対象ではない。(警察庁)
- 服装等についての規制はあるのか。
  - ⇒ 道路交通法ではなく、その規定の委任を受けた都道府県公安委員会規則により定められている。記載については各都道府県で若干異なっており、共通して規制されている内容や、異なる内容もある。ただし、いずれにせよ、安全運転義務が道路交通法に規定されており、安全に運転できないような方法で運転することについては、一般的に禁止されている。(警察庁)
- 最高速度 20km/h 未満は、方向指示器、速度計、尾灯、制動灯、番号灯は不要とされているが、原動機付自転車全般において不要なのか。
  - ⇒ 現行制度においては、原動機付自転車全般において不要となっている。(国土交通省)
- 海外の状況との比較は、今後なされるのか。
  - ⇒ 海外との比較については、後の論点整理の中のひとつとして受け止める。海外の調査については実施しており、次回以降、まとめて紹介する。(国土交通省)

### (3) 新たなモビリティに関する政府方針と検討状況

#### (資料3) 新たなモビリティに関する政府方針と検討状況

国土交通省より、新たなモビリティに関する政府方針として、2021年成長戦略実行計画及び、警察庁における検討状況について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 小型低速車は歩道走行を認めないとあるが、自転車は条件付きで歩道走行が認められている。同様の条件を小型低速車でも認める方向か。また自転車の種類によって速度や乗り方が異なると考えており、分けて考える必要性も感じる。
  - ⇒ 小型低速車の歩道走行については、警察庁の有識者検討会でも議論が分かれた。電動モビリティであるため、走行速度のモード切替が可能であることから、現状のモードを外部に表示した上で、例外的に歩道通行を認めることもあり得るのではないかと検討会では考えられたところである。自転車のタイプにより規

制を分けることについては、運転者次第という部分もあり各国法制度でもそのような区別をしているものは見当たらず、現時点では検討していない。(警察庁)

⇒ 使い方が複雑になるとユーザーが解りづらくなるため、配慮頂きたい。

- 最大50km/hまで出せるようなeバイクに関する情報があった。海外の状況も含め、幅広い使われ方がなされることを念頭においた議論が必要と考える。
  - ⇒ ボタンの切り替えてカテゴリーを変えるような場合、どのカテゴリーの基準も満たした仕様である必要がある。詳細については第二回目以降でご審議頂きたい。(国土交通省)
- 現行制度では20km/h未満であれば保安装置の緩和がなされ、また現在の案においては15km/h以上であれば原動機付自転車等として扱うこととなるが、複雑に感じる。
  - ⇒ 警察庁によると、現在の案における速度設定は調査中であり決定した値ではない。現行の道路運送車両法における20km/hを閾値とした基準の緩和が、新たなモビリティまで含めた場合に妥当か否かは、論点整理のひとつとして認識した。(国土交通省)
- 速度について、平均速度なのか最高速度なのかを区別して、慎重にご議論頂きたい。最高速度で定義された場合は、平均速度はより低くなり、大きな交差点を渡り切る前に赤信号になる恐れがある。
  - ⇒ 警察庁における速度の調査と、整合的に連携して検討していきたい。(国土交通省)
  - ⇒ 交差点において、歩行者が渡れる場所を、電動キックボードが渡り切れない恐れがなぜあるのか。
  - ⇒ 青になって即時に渡り始めれば可能と考える。ただ、歩道ではなく車道を渡り切る必要があり、現状では車やバイク等の走行速度を想定した時間設定がなされていると思われる。電動キックボードの走行速度はそれらよりも低いことから、渡り切る前に信号が赤に変わってしまうことを懸念している。必ずしも全員渡れないという意味ではない。

#### (4) 論点整理

##### (資料4) 論点整理

国土交通省より、事務局により事前に検討した論点整理案として、新たなモビリティに対する道路運送車両法の適用及び、小型低速車の制度設計について説明された。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 歩道通行車に関して、シニアカーなど道路運送車両法を適用も検討すべきカテゴリーがあるのではないか。また、歩道通行車、小型低速車、既存の原動機付自転車等を速度で区分するのであればどうすべきかは、大きな論点だと思う。また保安基準への適合性について、実車を確認する仕組みが作れないのか。また自賠責を含めて保険制度の在り方がどうあるべきか整理する必要があるのではないか。

- ⇒ 区分速度については、現在実施されている警察庁における検討の結果を待ちたいと考える。保険については本 WG のスコープ外であるが、同局内に自賠責保険を担当している部署があるため、問題意識として伝える。カテゴリーの件と実車確認の件の 2 点は本 WG の検討スコープ内と思われ、第二回以降の論点として設定したい。(国土交通省)
- 警察庁の整理において、小型低速車は車道を走行することとなるが、20km/h 未満の場合には方向指示器等が不要となる。そのため道路運送車両法において、車道走行を前提に必要な装備を検討頂きたい。
- ⇒ 論点について理解した。(国土交通省)
- 技術進歩が進むこの分野において、どのようなタイムラインで進めるのか。また新たなモビリティとして挙げた 3 区分について、バッテリーの基準は必要か。必要な場合どのような基準か、基準を設けた場合の確認方法はどのようなものか。
- ⇒ 多種多様な対象がある中で、どれくらいのタイムラインで制度改正を議論し施行していくべきかを論点とすべきということと理解した。年度内をひとつの区切りとして基準や認定制度の骨子を整理したい。ただし新しいものやより良いものが出てきた場合には、随時見直ししていきたい。バッテリーの基準に関する論点も理解した。(国土交通省)
- 歩道通行車について、歩行者の安全確保が重要なポイントである。道路運送車両法の適用に関して、歩道通行車と小型低速車の切り替えについては、厳格に定めておく必要があり、また外部から明確に区別可能なことが求められると考える。また自転車の誤った使われ方に、新たなモビリティの使われ方が準じることがないように留意し、さらには自転車の使い方も正されるようになればと考える。また、本件の対象は、電動に限るという理解か。
- ⇒ 警察庁の検討の中で、歩道通行車などの 3 区分を切り替え可能な状況を想定されている。道路運送車両法においても、切り替えに関する基準等を置くべきであり、具体的にはごまかしがきかないような切り替えの構造に関するルールや、モードを外から簡単に判別できるようにすることなどと理解した。また誤った使われ方をしているものを前提とすべきではないとの内容については、留意事項として理解した。また電動に限るべきか否かについては、今後の論点のひとつとしたい。(国土交通省)
- ⇒ 切り替えに係る装置の基準化については、国土交通省とも相談したいと考える。(警察庁)
- 電動キックボードについて、乗り方などの交通ルールの徹底が非常に重要と感じている。また区分について、車両が走行可能な場所はどこなのかを外観上で判別可能にして頂きたい。またナンバープレートが装着されていないものも含めて、道路運送車両法側で整備頂きたい。また公道走行が不可の車両についても明確に判別可能にして頂きたい。
- ⇒ 論点について理解した。(国土交通省)
- 車道の逆走や歩道走行も一部見受けられるのが実態であり、問題視している。違反があった場合、その場のみではなく、機器情報の活用により後日運転者に連絡をとるなど、可能な限りの対応をしている。違反者へのヒアリングの中で、運転者は法

令違反を自覚しながらも犯している事例もある。法令違反については、ユーザーで共有し、どれほどの罰則があるのか等も周知していく必要があるのではと考えている。また切り替え時の外観上の判別についても重要性を感じている。その際、大きく、わかりやすい方法等が求められると考えており、厳格な規格が必要と感じている。

⇒ 確信犯的な違反をどのように抑止するか、不適合車両を警察官や一般人からも外観上明らかにわかるようにすべきという論点として理解した。(国土交通省)

⇒ 現状のシェアリング事業において、死亡や重傷などの大きな事故は発生していない。ただし歩道走行については発生していると認識している。海外における社会問題としても、歩道走行と放置駐車が挙げられており、近年のモデルでは、歩道と車道をカメラで識別し、走行場所に応じて速度を自動制御する技術もあることを認識している。(警察庁)

- その他、論点として整理が必要な内容があれば事務局に連絡願う。資料に沿った論点で良いと思うが、乗り方が悪ければ車両側に指摘が入ることも事実であるため、幅を広げた論点での整理を検討頂きたい。

#### (5) 今後のスケジュール (案)

##### (資料5) 今後のスケジュール (案)

事務局より、今年度のWGについて次回は12月頃を予定しており、関係者のヒアリング及び主な論点の議論をお願いしたい。その後2月頃に制度・基準の骨子案をWGとして取りまとめ、3月の車両安全対策検討会への報告を予定していることが説明された。

以上