



新たなモビリティ安全対策WG 発表資料

マイクромobリティ推進協議会
2021.12.2

第1回WGを踏まえ事務局から示された論点

1. 新たなモビリティの車両区分について
2. 状態変化モビリティについて
3. 保安基準について
4. 不適合車両等の排除

1. 新たなモビリティの車両区分について

事務局から示された論点

- 「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」について、それぞれ、道路運送車両法を適用すべきか
- 車両区分を分ける「速度」の考え方はどうあるべきか（「最高速度」と「平均速度」の違いに留意）
- ナンバーの有無等に応じて「電動キックボード」、「電動スクーター」等の名称をしっかりと区別すべきではないか
- 最高速度等の設定を変更することにより「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」を切り替えることができる車両について、お年寄り等にもわかりやすいものとするべきではないか

- 一定速度（20km/hが望ましい）までの速度に機能的に制御できる機体について「小型低速車」を道路運送車両法に位置付け、適切な保安基準を設定することに同意します。
- 「歩道通行車」については、自転車も道路運送車両法の適用にならざる除外とすべき。
- 機能上、最高速度を設定・制御することができる「小型低速車」の保安基準検討にあたっては、出力は重要ではなく、一定速度（20km/h）までしか出ない機体に制御する場合の保安基準として何が備わっているべきかを考えるべき。

2. 状態変化モビリティについて

事務局から示された論点

- 「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」の状態が変化する車体（以下「状態変化モビリティ」）について、その切り替えの構造はどうあるべきか。
- 状態変化モビリティは、使用者本人、周囲の車両や歩行者、警察官等から、その状態が外見上容易に判別できるようにすべきではないか。
- 時速50kmまで出せるEバイク等も念頭に、「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」を切り替えることができる車両の保安基準等をどのように整備すべきか

- 切り替えに連動して機体の一部の表示が変わるものとするのが、交通安全の観点から適切と考える。
- 事業者としては、コストがかかりすぎない形で実装できる基準を要望する。
- モード切替の基準適用にあたっては、適用までに十分な時間を確保してほしい。
（現在、街中を走っている機体はそのままでは走れなくなると認識しているため）

3. 保安基準について

事務局から示された論点

- 道路運送車両法における車体について、どのような保安基準を設けるべきか
- 小型低速車の最高速度（現在の案では15km/h）と、保安基準において方向指示器等の装備が緩和させる速度（現在は20km/h未満）の関係が複雑にならないよう整理すべきではないか
- 「小型低速車」は車道を走行するのだから、方向指示器は必要ではないか
- 「小型低速車」に関し、車体の安全基準や型式指定・認定等の道路運送車両法において適用される制度は、現在の原動機付自転車を目安に検討すべきではないか
- 電動キックボードは、後ろから見た際の姿が歩行者と似たものとなっており、視認性が悪いことを懸念。特に夜間の被視認性について調査し、必要な安全基準を決めるべきではないか

以下のように実証実験で得られた知見を反映させることを要望。

前照灯、尾灯、番号灯、制動灯、後部反射器：他の交通主体から電動キックボードに気付きやすくするため必要十分な灯火は何かという観点から検討をお願いしたい。
(現状、尾灯、番号灯、制動灯は20km/h未満は不要となっている。)

後写鏡：ミラーがはみ出していると他車両が追い抜く際にかえって危険。自転車同様、振り向くことで周囲を確認できるため任意。

警音器：鳴らす場面が考えにくい。自転車や歩行者には原付基準の音はうるさすぎて周囲を驚かせる。自転車のベル程度の音量でよいのではないか。

方向指示器：道路交通法上、手信号による方向指示も認められているが、走行中の手信号は難しいことも考慮して検討すべき。構造の違う原付と同じものである必要はないのではないか。



4. 不適合車両等の排除

事務局から示された論点

- 確信犯で法令違反（逆走、歩道通行等）を行う使用者に対する抑止力のあり方
- ナンバープレートの交付に当たり車体の「現物」を確認することについて
- 道路運送車両法における車体について、型式認定など保安基準適合性をどのように確認するか
- 不適合車両の排除や効果的な放置車両の防止策をどうするか。（警察による効果的な取締りとの連携等で）

- 不適合車両の排除にあたっては、量販店など販売主体の協力が必要。
例：ナンバープレートや保険の手続きの代行。
- ナンバープレート交付にあたり車体の現物を一台一台確認することは、審査する側も手間がかかり時間もかかることが予想され現実的ではないと考える。
- 型式認定について、電動キックボード製造は世界的にも新規制、革新性の高い領域であり、機体が頻繁にアップデートされる中、過度にコストと時間がかかってしまえば市場競争力が低くなってしまい望ましくない。
- 官民連携して、どのような機体が適合車両なのか、講習会や動画等も活用しながら啓発活動を行っていきたい。