

パーソナルモビリティの安全な利用の推進の在り方について

令和4年2月25日（金）
第1回 パーソナルモビリティ安全利用官民協議会
警察庁説明資料

目次

- 1 パーソナルモビリティ安全利用官民協議会の概要 1 頁
- 2 電動キックボードが関与する交通事故・違反の発生状況 2 頁～
- 3 電動キックボードに関する現行の各法令における規制内容 5 頁
- 4 パーソナルモイリティに関する新たな交通ルール（検討中） 6 頁
- 5 今後の主な検討課題 7 頁

現状

- 近年、電動キックボードをはじめとする多様なパーソナルモビリティが開発・普及
- 事故や違反の増加が懸念されており、適法な利用の促進のための取組が必要
- 今国会提出予定の道路交通法改正案において、これらのモビリティの交通ルールを新たに定めることを検討

設立趣旨

パーソナルモビリティの安全な利用の推進のためには、警察その他の行政機関との連携のもと、販売事業者及びシェアリング事業者による交通安全教育が効果的に行われることが必要であることを踏まえ、パーソナルモビリティの安全な利用を推進するための方策について官民で意見交換を行い、これらを着実に実施することを目的とする。

協議内容

- (1) 各法令における規制内容の周知及び適法な利用の推進の在り方
- (2) 交通事故情勢を踏まえた利用者への安全啓発の在り方
- (3) 現在検討中の道路交通法改正を見据えた民間事業者による交通安全教育の在り方

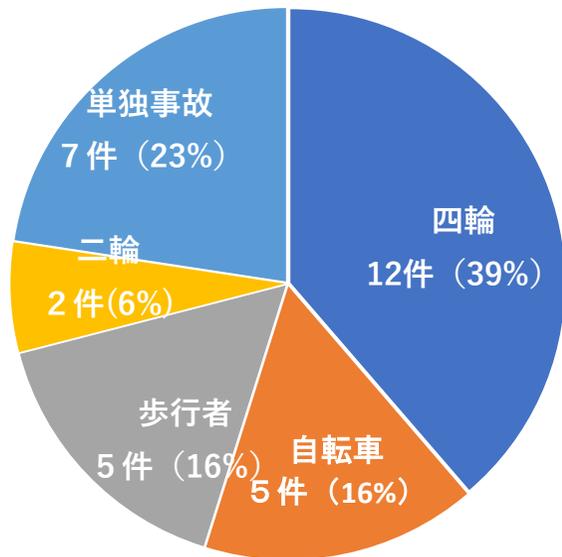
電動キックボードが関与する交通事故

<事故件数・死傷者数>

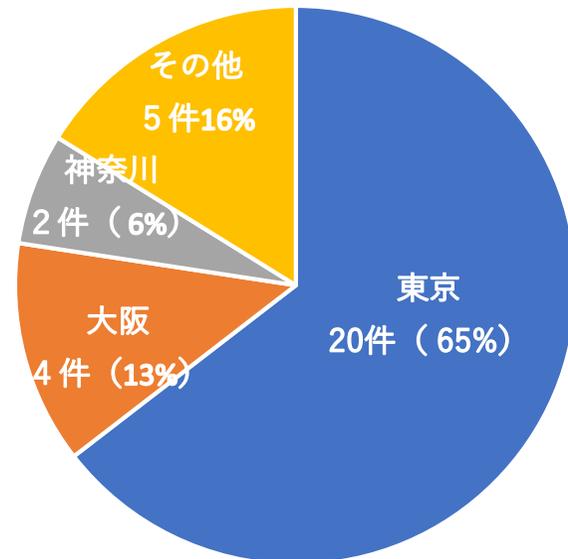
年次	区分	死亡事故件数	事故件数	死者数	負傷者数
令和2年		0	4	0	5
令和3年		0	27	0	28

※電動キックボードが第1当事者又は第2当事者となった人身事故で、令和4年1月末日までに警察庁に報告のあった件数を集計【暫定値】

<相手当事者別（令和2～3年）>



<都道府県別（令和2～3年）>



※その他：千葉1件、群馬1件、石川1件、徳島1件、長崎1件

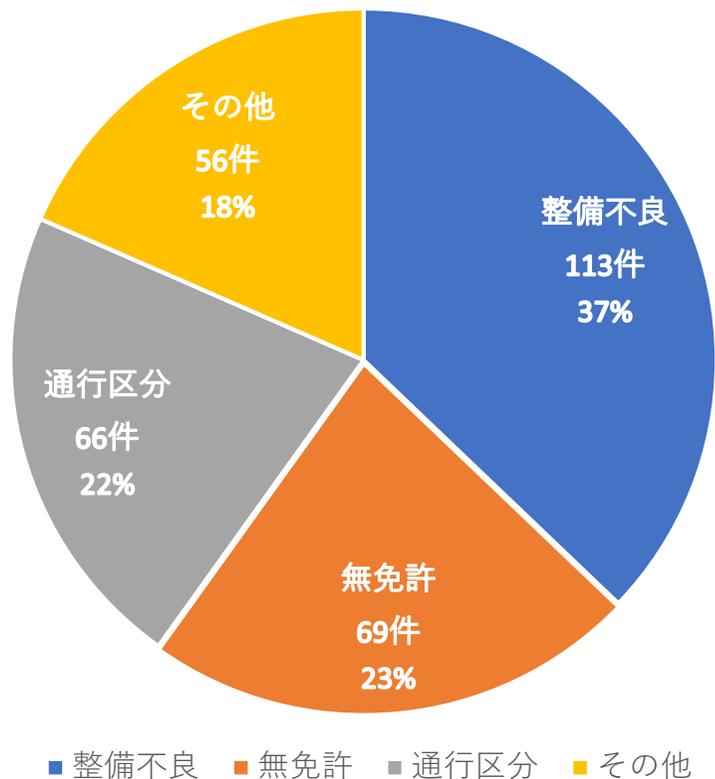
【参考】電動キックボードが関与する重大事故の発生

- ひき逃げ重傷事故（令和3年5月・大阪府大阪市）
歩道通行中に歩行者に衝突し、そのまま逃走（歩行者は重傷）
⇒ 自動車運転処罰法違反（過失運転致傷）、道路交通法違反により逮捕

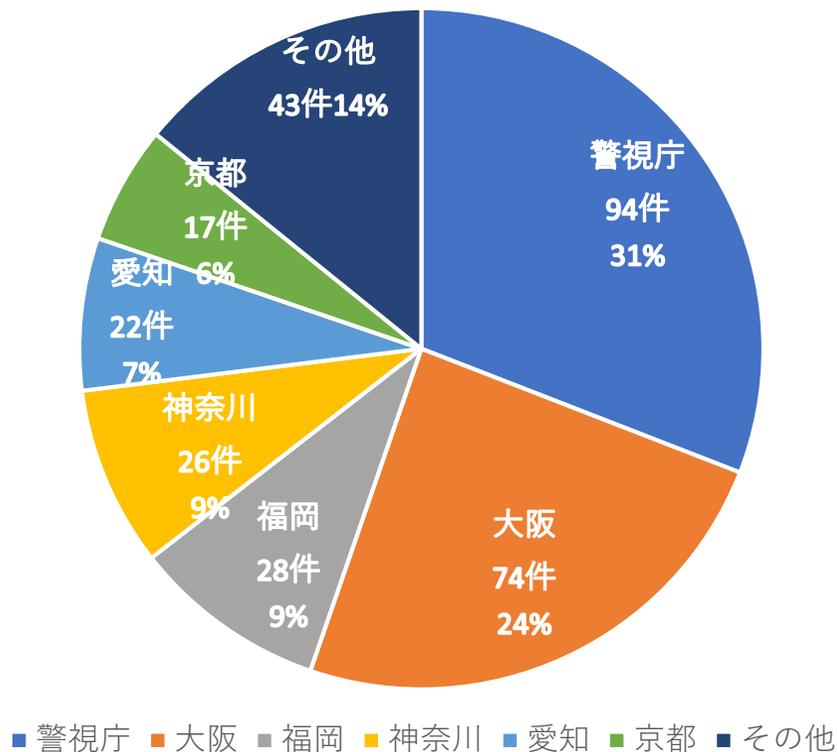
- 無免許運転軽傷事故（令和3年6月・東京都新宿区）
無免許運転で信号無視をして交差点に進入し、出会い頭にタクシーと衝突
（タクシーの乗客は軽傷）
⇒ 自動車運転処罰法違反（無免許危険運転致傷）、自動車損害賠償保障法違反、
道路交通法違反により書類送致

電動キックボード利用者による交通違反

<違反類型別（令和3年9月～12月）>



<都道府県別（令和3年9月～12月）>



(注) 告知・指導警告等の合計数
警察庁に令和4年1月末までに報告のあった件数【暫定値】

- 都市部での違反・事故が顕著
- 交通ルールの周知等が喫緊の課題

パーソナルモビリティに関する現行の各法令における規制内容

交通ルール（道路交通法）

主に原動機付自転車に相当 ⇒ 原付の交通ルールが適用

(例)

- 運転免許が必要
- ヘルメットの着用が義務
- 車道通行（歩道通行不可）

※ 産業競争力強化法に基づく実証実験で用いられる機体は特例が適用され、小型特殊自動車となる

- ヘルメットの着用は任意（強く推奨）

乗車・積載（道路交通法）

乗車定員 1名

積載物の重量 30kg以下

（積載装置がある場合に限る。）

税（地方税法等）

軽自動車税の課税標識として、
ナンバープレートが必要

保険等（自動車損害賠償保障法）

自動車と同様に、自賠責保険
（共済）の加入が必須

電動キックボードに必要な保安装置（道路運送車両法）



- ※ 「車両安全対策検討会 第1回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」資料から抜粋
- ※ 国土交通省においてWGを設置し、警察庁における交通ルールの検討状況を踏まえつつ、保安基準等について検討中

パーソナルモビリティに関する新たな交通ルール（検討中）

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分ける

① 歩道通行車(6 km/h以下)

- ・ 電動車椅子相当の大きさ（長さ120cm×幅70cm×高さ120cm）
- ・ 歩道・路側帯を通行（歩行者扱い）
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない



6 km/h以下



歩道



路側帯

② 小型低速車（20km/h以下）

- ・ 普通自転車相当の大きさ（長さ190cm×幅60cm）
 - ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



20km/h以下



車道



普通自転車専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

③ 既存の原動機付自転車等（20km/h超）

- ・ 車道のみ通行
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持



20km/h超



車道

今後の主な検討課題

「小型低速車」の免許は不要とする一方で、販売・シェアリング事業者による交通安全教育を努力義務とすることを検討中



- 販売・シェアリング・プラットフォーム提供事業者が実施する交通安全教育に関するガイドラインの策定（下記の論点を叩き台にして第2回以降官民協議会で協議予定）
- 警察庁において、教材・動画等を作成・共有

販売事業者による交通安全教育

- 対面販売時・インターネット販売時それぞれにおける実効的かつ現実的な交通安全教育の在り方はどのようなものか
- ナンバープレートの取り付けや自賠責保険の加入が販売時に行われるような仕組みが考えられないか
- 公道走行を想定していないモビリティについても、公道走行できない旨を明記することはもちろん、「原動機付自転車又は自動車に該当し、運転免許やヘルメットが必要である」旨を周知徹底すべきではないか

シェアリング事業者による交通安全教育

- 新事業特例制度下における実証実験において実施している交通ルールのテストを引き続き実施すべきではないか
 - ・ テストの内容については、免許非保有者を想定し、より詳細な内容とする必要があるのではないか
 - ・ インバウンド需要が復活した場合における外国人に対する実施方法を検討すべきではないか
- 違反を繰り返す利用者にはどのように対応すべきか



利用登録時の画面・確認テストの一例（Luup社）

プラットフォーム提供事業者による交通安全教育

- 多くのパーソナルモビリティがサイト上で販売されている実態を踏まえると、その安全利用のためには、プラットフォームを提供する事業者にも、交通安全教育に協力してもらう必要があるのではないか
- 実効的かつ現実的な交通安全教育の在り方はどのようなものか