

第8回 多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会  
議事要旨

1 開催日時等

- ・開催日時：令和3年8月31日（火）午後1時から午後4時まで
- ・開催場所：ウェブ会議

・出席委員等

埼玉大学大学院理工学研究科教授 久保田尚（座長）  
社会福祉法人日本身体障害者団体連合会理事 浅香博文  
つくば市長 五十嵐立青  
一般社団法人日本物流団体連合会業務執行理事 伊勢川光【代理出席】  
自動車ジャーナリスト 岩貞るみこ  
東京大学大学院法学政治学研究科教授 川出敏裕  
自動車技術総合機構交通安全環境研究所自動車安全研究部長 河合英直  
特定非営利活動法人自転車活用推進研究会理事長 小林成基  
マッキンゼー&カンパニーシニアパートナー 小松原正浩  
國學院大學法学部教授 高橋信行  
公益社団法人日本PTA全国協議会副会長 本江学  
警察庁交通局交通企画課長  
警察庁交通局交通企画課理事官  
警察庁交通局交通指導課課長補佐【代理出席】  
警察庁交通局交通規制課課長補佐【代理出席】  
警察庁交通局運転免許課課長補佐【代理出席】

・オブザーバー

内閣府地方創生推進事務局参事官  
経済産業省製造産業局総務課長  
国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長  
国土交通省道路局企画課長【代理出席】  
国土交通省自動車局技術・環境政策課長  
国土交通省自動車局保障制度参事官【代理出席】  
警察庁交通局交通企画課高度道路交通政策総合研究官【欠席】

## 2 議事進行

### 2. 1 開会

※ 事務局より開会を宣言

### 2. 2 討議

#### 2. 2. 1 道路運送事業者等からのヒアリング

全日本トラック協会、日本バス協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会から、小型電動モビリティに関する交通ルール等に係る意見の発表があった後、質疑応答を行った。

#### 2. 2. 2 小型低速車に係る交通安全教育の在り方について

事務局から、小型低速車に係る交通安全教育について説明を行った。その後、マイクロモビリティ推進協議会、楽天グループ株式会社及び株式会社ビックカメラから、これについての意見の発表があった後、質疑応答及び討議を行った。

各委員からの主な意見については、次のとおり。

- ・ 中古販売、個人販売及び又貸しの場合等に、実際に乗車する人への交通安全教育の機会をどのように担保していくのかが課題である。
- ・ 乗る人と買う人を紐付けることができないのは、自動車や原動機付自転車も同様である。電動キックボードの販売事業者にのみ義務を負わせるのは無理があるのではないか。
- ・ 販売事業者にも、売る側の義務として一定の負担を求めるべきである。

#### 2. 2. 3 残る論点について

筑波大学鈴木教授から、自動車安全運転センターで実施予定の実験・調査の内容について説明があった後、事務局から歩道通行車及び小型低速車の交通ルールの在り方、状態が変化するモビリティのモード表示方法の在り方並びに自動歩道通行車の交通ルールの在り方について説明を行った。その後、質疑応答及び討議を行った

各委員からの主な意見については、次のとおり。

##### 【自動車安全運転センターで実施予定の実験・調査について】

- ・ 安全と安心の両面の検証ということで、結果に期待したい。この実験の検証の補強や、参考となる実験の協力等、全面的に協力させていただきたい。
- ・ 小学生等、周りに注意せず歩く歩行者も多い。実際の通行状況と実験条件で乖離があるのではないか。
- ・ 実験参加者について、幼児を連れた親等を追加するべきではないか。
- ・ 実験参加者が実験内容を事前に予告されていると、日常生活で突然小型モビリティとすれ違う場合の安心性とアンケート結果が乖離するのではないか。

##### 【残る論点について】

#### ○ 小型低速車

- ・ 出力が大きくなると車両重量が重くなり、加速度も増すため、定格出力の上限を設

けるべきである。

- ・ セグウェイの定格出力は3KW とのことだが、これは各国の基準と比較しても非常に大きい数字である。
  - ・ 現在の実証実験下で頭部受傷事故が起きていないことのみをもってヘルメット着用を任意とすることは好ましくないのではないか。
  - ・ 立ち乗りの電動キックボードは道路と頭の距離が遠いため、事故時に頭を地面にぶつけた場合に、重傷化する可能性が高い。
  - ・ 大きさは「普通自転車相当」となっているが、そもそも普通自転車の大きさの要件が実勢に合っておらず厳しすぎるため、普通自転車も含め ISO と同じ幅 70 センチメートルとすべきではないか。
  - ・ 最高速度は自転車の実勢速度に合わせるということだが、最高速度が時速 20 キロメートルという全く新しい数字が出てくると、交通ルールがより煩雑になるので電動アシスト自転車にある時速 24 キロメートルで良いのではないか。
  - ・ 防犯や適正管理に資するものとして小型低速車の車両登録の制度が必要と考える。その際、現行の防犯登録を見直し、自転車を含む軽車両全般について登録制度を導入してはどうか。
- 自動歩道通行車
- ・ 自動歩道通行車の事前届出制については賛成であるが、届出の内容のうち、「通行させる区域又は道路の区間」を厳密に捉えすぎてしまうと、運用の際に問題となり得るのではないか。混雑状況や交通状況に応じて、ルートが変化するというのは考え得るため、ある程度柔軟性を認める必要があるのではないか。

## 2. 3 閉会