

第1回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和4年2月25日

1. 開会

【事務局】 警察庁の事務局でございます。本日は、御多用中のところ、第1回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会に御出席いただきましてありがとうございます。定刻となりましたので、開催いたします。

御案内しておりますとおり、出席者の方につきましては、恐れ入りますがビデオをオンにいただければと思います。随行者の方はビデオをオフでお願いいたします。

また、事前に御案内をしておりますとおり、本日は、冒頭、報道関係者の方にも御覧いただけますので、あらかじめ御承知おきください。

(1) 交通企画課長挨拶

【事務局】 それでは、まず初めに、警察庁交通局交通企画課長の今村より開会の御挨拶を申し上げます。

【警察庁交通局交通企画課長】 警察庁交通局交通企画課長の今村でございます。本日は御多用中のところ、本協議会に御参加をいただき、誠にありがとうございます。

さて、近年、電動キックボードをはじめとして、電動機を用いた様々なタイプのパーソナルモビリティが登場し、移動や運送の新たな手段として注目されています。

こうした状況を踏まえ、警察庁におきましては、電動キックボードや自動配送ロボット等の交通方法に関する規定の整備などを内容とする、道路交通法の一部を改正する法律案を今国会に提出すべく準備を進めているところであります。

現在検討中の案では、一定の要件を満たす電動キックボードについては運転免許を不要とする一方で、販売やシェアリングの事業者による利用者に対する交通安全教育を努力義務とすることを法律上明記したいと考えております。

電動キックボードは、手軽な乗り物として若い世代を中心に利用が進んでいる一方で、歩行者や他の車両との関係で危険ではないかと心配する声も寄せられています。実際、電動キックボードの利用者による交通違反や交通事故が一定程度発生しているほか、ナンバープレートを取り付けていない車体や保安基準を満たしていない車体を公道走行させる事案や、中には公道走行が認められない車体であるにもかかわらず、公道走行可能であると

の誤った説明をして電動キックボードを販売している事案も見られるところです。

このような現状を踏まえ、パーソナルモビリティの利便性を維持しつつ、安全な利用を推進していくためには、警察その他の行政機関との連携の下、販売事業者やシェアリング事業者による利用者に対する交通安全教育が効果的に行われることが大変重要になると考えております。

そこで、本協議会では、まず1つ目として、現行の法制度下における規制内容の周知と適正な利用の推進の在り方、2つ目として、最近の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つ目として、現在検討中の道路交通法改正を見据えた事業者による交通安全教育の在り方などについて官民で意見交換を行うとともに、その成果を着実に実行に移していきたいと考えております。

本協議会は、本日が第1回目となりますが、来年度も引き続き複数回にわたって開催することを予定しております。構成員の皆様におかれましては、安全性と利便性とが両立する仕組みの構築を念頭に、積極的な御意見を賜りますようお願いを申し上げます。開会に当たりましての私の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、報道陣の皆様は、現時点をもって御退室いただければと存じます。お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございました。

(報道陣退場)

(2) 構成員紹介

【事務局】 お待たせいたしました。

それでは、続きまして、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。お送りしております資料1、議事次第から、資料5、一般社団法人日本電動モビリティ推進協会様御説明資料までがお手元にあるかどうか御確認ください。

なお、本日御出席の皆様の紹介につきましては、時間の都合上、省略させていただきます。別途お送りしております構成員一覧を御覧ください。

続いて、配付資料の取扱いについて御説明いたします。配付資料につきましては、会議終了後、警察庁ウェブサイトに掲載いたします。

また、本協議会における皆様の御議論につきましては、事務局で議事録を作成し、皆様に御確認いただいた後に警察庁ホームページに掲載いたしますので、御承知おきいただけ

ればと存じます。

2. 議 事

(1) 事務局説明

【事務局】 それでは、早速議事に移らせていただきます。まず、私から説明資料の説明をさせていただきます。

資料3を御覧ください。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です。先ほど、課長の今村よりも御挨拶の中で申し上げましたが、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、普及しています。こういったものが実際に公道を走り始めますと、やはりその事故や違反というものが増加するということが懸念されており、適法な利用の促進のための取組が必要となっております。

また、現在、提出に向けて最終的な調整を行っております道路交通法の改正案において、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しています。

このような情勢において、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下、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と考えております。

これを踏まえ、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して本協議会を立ち上げることといたしました。

協議内容は先ほど今村から申し上げたとおり、現時点では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、交通事故情勢を踏まえた利用者への安全啓発の在り方、現在検討中の道交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と考えております。

次のページでございます。冒頭申し上げたパーソナルモビリティの事故や違反の増加が懸念されるという点についてですが、現在までに、どのような事故や違反が起きているのかということをご簡単に御説明させていただきます。

まず、交通事故についてでございます。パーソナルモビリティ、特に今、一番普及しているのが電動キックボードでございますので、こちらに着目をした統計がこちらのグラフ、図表でございます。現在販売されている電動キックボードは、一部普通自動二輪車に該当しますが、基本的には原動機付自転車に該当し、その中で特に電動キックボードが関与する事故を特別に調査したものです。そのため、こちらの数値はあくまで暫定値であるとい

うことを御理解いただきたいと思います。

その上で、令和2年と令和3年に発生した事故を調べたところ、令和2年は事故件数が4件しかなかったのに比べ、令和3年になりますと27件となり、急激に増加しています。これらはいずれも人身事故の件数であり、負傷者数はそれぞれ5人、28人となっております。

この令和2年、令和3年の事故のデータを合わせて分析したのが、左下の円グラフです。何との事故が起きているのかを見ると、全体の39%が四輪自動車との事故となっております。また、自分で転んでしまったという単独事故が7件、自転車とぶつかる事故と、歩行者とぶつかる事故がそれぞれ5件ずつ発生しているという状況です。

都道府県別のグラフを見ますと東京都が大半を占めており、全体の31件中の20件が東京都で発生しているという状況です。

次に、代表的な事故について御説明します。今御紹介した31件はあまり大きな事故ではないものがほとんどですが、残念ながら大きな事故も発生しています。報道もされておりますが、昨年の5月には大阪府大阪市で歩道通行中の歩行者に衝突してそのまま逃走したという事案が発生し、運転者が逮捕されています。

また、昨年の6月に東京都新宿区で発生した、無免許の者が起こしてしまった事故においては、タクシーの乗客が軽傷を負っています。

次に、交通違反についてです。事故は令和2年、令和3年の2年間の統計でございましたが、違反については、昨年の9月から12月の4ヶ月の統計でございます。

こちらに掲げております数字は、いずれも告知、いわゆる切符を切られるということで実際に取締りを受けたものと、指導警告という形で、取締りまでは至らなかったけれども指導警告を受けたということで記録が残っているものを合わせた数字でございます。例えばミラーが設置されていなかったり、ブレーキ性能が不十分だったりといった整備不良という違反が113件で最も多く発生しています。続いて無免許、歩道走行等の通行区分違反が多く発生しています。通行区分違反とは、要するに、今は道交法上、基本的に電動キックボードは原付に該当するにもかかわらず歩道を走行してしまったという違反になります。この整備不良、無免許、通行区分違反というのが大半を占めています。

次に、右の都道府県別のデータでございますけれども、警視庁管内が94件、大阪府警管内が74件ということで、大都市を中心に違反が発生していると言えるかと存じます。

無免許運転も一定数発生しており、また、電動キックボードにはミラーなどをつけなけ

ればいけないといったことや、歩道を走ってはいけないといった基本的な交通ルールがあまり理解されておらず、こういった違反が発生していると認識しておりまして、こういった違反を防止するためには、交通ルールの周知が喫緊の課題であると認識しております。

そもそも、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティには現行の各法令においてどういった規制がかけられているのかという点について御紹介をさせていただきます。

御出席の皆様は御承知おきかと思いますが、まず一番上の交通ルールについては、基本的に電動キックボードは原動機付自転車に当たりますので、免許が必要、ヘルメットが義務、車道しか走れないということになっております。

この点、本日、マイクロモビリティ推進協議会様などにお越しいただいておりますが、シェアリングの実証実験においては特例が適用され、ヘルメットの着用が任意となっております。

次に、乗車・積載についてでございますが、乗車定員は1名、積載物の重量は30キロ以下となっております。ただし、こちらに括弧書きで記載がありますが、積載装置がある場合に限るということでございますので、一般的な電動キックボードですと、物を積む場所がありませんので、こういった一般的に売られている電動キックボードの場合は物を積んではいけないということになります。例えばハンドルの部分にスーパーの袋をかけるといったことは違反になります。

次に、税の関係でございますが、こちらは軽自動車税の対象となっておりますので、その課税標識として、市町村に届け出て、ナンバープレートの交付を受け、これにナンバープレートをつけることが義務になっております。

また、普通の自動車と同様に、自賠責保険（共済）の加入が必須になっています。

また、資料の右下でございますけれども、先ほど整備不良のところでも申し上げましたが、現在、道路運送車両法という法律に基づきまして、後写鏡や前照灯、警音器、それから制動装置、後部反射器といったものの設置が義務になっております。

また、最高速度が20キロ以上出るものについては、さらに方向指示器、速度計、尾灯、制動灯、番号灯もつけなければならないという規制になっています。

今御紹介したのは、あくまで現行の法律に基づく規制の内容ということで、道路交通法につきましても、今その見直しを検討しており、間もなく法案を国会に提出することを予定しておりますし、また、この保安基準の関係については、別途国土交通省において検討

がなされております。

次に、警察庁が今、国会に提出しようとしている法律案の概要でございます。様々なパーソナルモビリティと呼ばれるものが近年開発をされているわけでございますが、主に最高速度と大きさに着目をして、3つの類型に分けることを検討しております。

まず、1番目の歩道通行車と呼ばれるものは、これが今認められている電動車椅子相当のものとお考えいただければと思います。車椅子ということで、これまでは座り乗りしか認めていなかったところ、立ち乗りでもよいという方向で検討しております。

次に、小型低速車とここでは取りあえず呼んでおりますけれども、こちらがこの協議会のメインの射程でございます。普通自転車相当の大きさであって普通自転車相当の速度、大体20キロ以下といった条件を満たす電動キックボードを含むパーソナルモビリティについては自転車に近い扱いをしようということで、普通自転車専用通行帯や自転車道といった、自転車を通るために整備された空間も通ってよいというルールを考えております。

また、歩道や路側帯についても、最高速度を制御して、例えば時速6キロに制御して、それに連動する表示、例えばランプを点灯させるなどの表示をしているときに限っては、一定の歩道や路側帯を通ってもよいというルールを考えております。

一方、一番下の欄でございますけれども、様々なモビリティがある中で、最高速度が例えば20キロを上回る速度を出してしまうものですか、あとは大きさが長さ190センチメートル、幅60センチメートルに収まらない、普通自転車よりも大きいものについては、引き続き原動機付自転車、または自動車として免許が必要であるとかヘルメットをかぶらなければならないと、そういったルールを適用することを検討しております。

これはあくまで警察庁が現在考えている案ということで、これから国会で御審議いただくものでございます。このような交通ルールの見直しも踏まえながらでございますが、いずれにしろ現行の法律上は、電動キックボードは原動機付自転車や自動車に当たるということでございます。

したがって、法の施行前と施行後で切れ目なく、この電動キックボードなどのパーソナルモビリティに関して交通安全教育を行う必要があると考えており、特に改正後の法律案におきましては、販売やシェアリングを行う事業者の方が、その購入者ないしは利用者の方に一定の交通安全教育を行っていただくという、努力義務を設けることを検討しております。

そうは言っても、事業者の皆様からすれば、じゃあ、何をどういうふうにすればいいん

だというのがよく分からないということになるかと思しますので、そういった販売、シェアリング、それから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をこの協議会の場で検討して公表するという事を考えております。

また、警察庁におきましても、その交通ルールを紹介する動画やリーフレットの教材等を作成し、事業者の皆様にご覧いただくという事を考えております。

以下、これはあくまで警察庁が、現時点で様々な事業者の皆様と意見交換をさせていただいた中で、こういった形でできないかと考えている案でございますので、今後、まさに実際に行っていただく事業者の皆様の御意見もいただいて、この様な内容をガイドラインに書いていきたいと考えております。

現時点の案としては、1つ目の四角でございますけれども、販売事業者による交通安全教育ということで、対面販売、それからインターネット販売、当然これらどちらもあり得るわけですが、それぞれにおいて、当然、実効的かつ現実的に行われる必要があると。ではどうすればいいかというのを考える必要がある。

それから、一部の事業者様にお話をお伺いしておりますと、そういうナンバープレートですとか自賠責の加入が、なかなか販売時に同時にしづらいついたこともあるようですので、そのようなことができる仕組みはあり得るのかといった問題があります。

あとは当然、公道走行を想定していないモビリティを販売すること自体は何も規制をされていないわけございまして、それは引き続きそうなんですが、それであれば、公道走行はできませんと、私有地でしか乗れませんといったことを明記することはもちろん、では何で公道走行できないのかというと、それは原動機付自転車または自動車に該当するので、免許やヘルメットが必要だからですと。また、さらに言えば、先ほど御紹介しました保安基準を満たしていないからですと、そういった、何で公道走行ができないのかということをしつかりと周知徹底すべきではないかと考えております。

また、シェアリング事業者による交通安全教育ということで、こちらは先ほど少し申し上げましたが、本日御参加いただいている事業者様が行っている、新事業特例制度という制度があり、東京をはじめとする全国様々な場所で、今、電動キックボードのシェアリングの実証実験が行われております。こちらはあくまで実証実験ということで、その安全性を確保するため、事業者の皆様、主にスマホのアプリで交通ルールのテストを行っていただいております、この交通ルールのテストで満点を取った人しかこのシェアリングサービスを利用できないといった形で運用をしていただいております。これについては、引

き続き行っていただきたいと考えております。

また、先ほど交通ルールの見直しの部分で申しそびれましたが、この小型低速車と呼ばれるもの、すなわち、時速が20キロ以下の電動キックボードなどのパーソナルモビリティにつきましては、運転免許は不要とする一方で16歳以上に限るとするような交通ルールにしたいと考えております。そうしますと、この法が施行された後は、言わば無免許の人も当然使い得るということですので、このような確認テストも、より詳細な内容にする必要があるのではないかと考えております。

また、今コロナの情勢でなかなかインバウンドというものはありませんが、いずれ復活するということも見越しますと、外国人観光客の方が、今、欧米などでは電動キックボードが生活の足として定着しておりますので、自分の国と同様の感覚で使ってしまうと。ただ、当然、日本と海外では交通ルールが一緒の部分もありますけれども、違う部分もあるということで、例えば日本は左側通行ですが、そのような違う部分も含め、外国人観光客の方にしっかりと理解していただく必要があると考えております。したがって、そういった外国人に対する交通安全教育の実施方法というのもこれから考えていかなければいけないと思っております。

さらに、違反や事故を起こした利用者に関して、事業者としても例えばアカウントを停止するとか、そういったような措置もあってもいいのではないかと考えているところでございます。

また、プラットフォーム提供事業者による交通安全教育というところでございまして、このプラットフォーム提供事業者の皆様というのは、直接カスタマーに販売するというわけではありませんが、実際に多くのパーソナルモビリティがこういったプラットフォームのサイトで販売され、本日御出席いただいておりますアマゾン様ですとか、ヤフー様ですとか、楽天様ですとか、さらに言えばC to Cのメルカリ様ですとか、そういったところで販売されているという実態を踏まえると、その安全な利用のためには、プラットフォームを提供する事業者様にあっても、交通安全教育に御協力いただきたいと考えております。では、それをどのように実効的かつ現実的に行うのかということは今後検討していく必要があると考えております。

事務局からの論点提起ということで発表は以上でございます。

(2) 事業者説明

【事務局】　　続きまして、現状の法制度において、こういった取組を事業者様が現に行っているのかというのを御紹介いただきたいと思います。

まず、シェアリングを行っておりますマイクロモビリティ推進協議会様、それから、国内で製造販売を行っている企業の団体である一般社団法人日本電動モビリティ推進協会様から、それぞれ現状行っている取組の御発表をお願いしたいと思います。

それでは、まず、マイクロモビリティ推進協議会様、お願いいたします。

【マイクロモビリティ推進協議会】　　ちょっとすいません、PCが不調で携帯から入っております、音声のみで失礼させていただきます。

では、よろしくをお願いいたします。

次のページをお願いします。本日、弊社協議会についての御説明と安全対策について御説明をさせていただきます。

活動目的としては、先ほど御説明いただいたとおり、現時点では、各プレーヤー、シェアリングをメインに実施をさせていただいております。こちらはまさに実証実験中という立てつけから、シェアリングに一旦フォーカスをしているという中で、電動キックボードの自主規制の体制の構築と、社会の周知啓発活動、そして実証実験のデータを全員で連携して、規格化して取っていきこうという3つを活動目的と掲げております。

次のページをお願いいたします。2019年に協議会自体は設立させていただいて、内閣府のサンドボックス制度や、現時点で使わせていただいている経済産業省の新事業特例制度という既存の枠組みを通して、これまで何回か実証実験をずっと行ってきた形でございます。

まさにこの画面の一番右にあるように、新事業特例制度の第2弾という形で、ヘルメットの着用が例えば任意、実際には小型特殊自動車という扱いの中で、現時点で安全性の検証のための実証実験を実施させていただいております。

次のページをお願いいたします。参考として、ガイドラインの概要としては、例えば、機体の安全性の確保のために保安基準がちゃんと適合しているかどうかを協議会各社で相互に確認した上で安全認証シールを発行して、それぞれの機体に貼らせていただいていると。

2つ目は、安全教育の提供という意味で、利用者の登録時には必ず確認テストを行うと。こちらは新事業特例制度のルールにも入っているわけなんですけれども、行うと。

3つ目は本人確認ということで、免許証のアップロード等を義務づけると。

4つ目が、事故への備えとして、法律上は自賠責の保険に入れば法的には適法なんですけれども、対人、対物、第三者へ例えば危害を及ぼした場合の補償を含めた3方向への任意保険の加入を必ず義務づけるという形で万が一の事故に備えていくと。

次の、相談窓口の設置を義務づけております。

最後は、トラブル解決のサポートとして、事業者として約束いただくというのを、ちょっと外資もプレーヤーとして多くて、国によってどこまで安全対策をしなければいけないかのルールが、それぞれ少し見ているレイヤーが違ったりもしたことが過去ありまして、日本において実証実験を行う際にも、徹底して同じラインで安全のガイドラインを定めて、安全対策の質を高めてこれまで実証実験を行ってまいりました。

次のページをお願いいたします。具体的には、御説明をさせていただくと、免許証の登録としては、左側のようなアプリケーションの画面で、一番最初に電動キックボードを使おうとすると、免許証の裏面を撮影してお送りする必要があると。

右側が道路交通のテストを実施しておりまして、キックボードとは法令上どういうものですか、どこを走っていいんですか、飲酒はいいんですか駄目なんですかなどなど、ちょっと引っ掛け問題も含めて、ほとんどの方が全問正解することは難しく、間違えたら説明が出てきて受け直しになるというような形の仕様になっております。

次のページをお願いいたします。もう一つは、今回の実証実験の特徴の一つでもあるんですけども、交通の量があまりにも激しい場所、例えば246で三軒茶屋から渋谷までの間とかは、手押しゾーンと銘打って乗車禁止エリアというルートを定義しております。こちらのルートに入ると、ユーザー様には通知がリアルタイムでGPSをベースにして飛ぶと。気をつけていただくという形となっております。

さらに、個人でキックボードを持っていらっしゃる方とかだと、久しぶりにシェアリングに乗ったときにまた忘れてしまっている可能性もあるということで、毎回アプリケーションの中でも提示をいたしますし、この右側のように、歩道走行は禁止なんですよというのを視覚的にも再度念押しでアプローチするために、機体にも各社それぞれのデザインでシールを貼らせていただいております。

次のページをお願いいたします。乗車中の安全対策といたしましては、走行禁止道路の注意喚起に加えて、エリア走行時の先ほどのような通知の連絡、そして最後は、管理者では走行のログを確認しておりまして、何か違反、事故があったときには警察と連携して、違反者もしくは事故を起こした方の情報を収集するという形となっております。

次のページをお願いいたします。さらに、乗っている方々だけじゃなくて、もう少し世論全体への電動キックボードに関する啓発活動も行っていく必要があると考えておりまして、安全講習会というものを実施させていただいております。協議会の中で40回ほど、昨年の4月から12月までに実施させていただいております。

例えば、L u u p の例になってしまいますが、大阪で実施をさせていただく際には、大阪府警と地元鉄道会社2社と一緒に講習会を行ったり、横浜で連携をする際には神奈川県警と横浜市と一緒に、左下になりますが安全講習会を実施させていただくという形となっております。地元の方に来ていただくのも当然ですし、自治体や警察の中にも、しっかりこういう対策をして、ここが特に気をつけるべきなんですよという啓発活動を一緒に行わせて、協力させていただいております。

試乗会の様子としては、右側のようなものが挙げられております。

以上が協議会として行わせていただいている安全対策でございます。また今後、法律がしっかり何か整備された上で販売等も増えてくると、またやらなければいけない対策が増えてくるかなと思いますが、ひとまずの参考としていただければと思います。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、引き続き、一般社団法人日本電動モビリティ推進協会様、お願いいたします。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 ありがとうございます。一般社団法人日本電動モビリティ推進協会です。よろしく申し上げます。

次のページをお願いします。早速、各社の事例紹介に当たりますが、当団体は今年から一般社団法人化したわけですが、私どもの団体は、共通していることは、会員企業が全員、既に販売事業者であるということです。弊社のように製造から販売まで行っている会社もあれば輸入販売といった、業態は様々なんですが、既に販売を行っている、現行法で販売しているというところ。各社共通しているのは、どこの会社も現行法をちゃんと遵守して、法令遵守の下、販売を行っていくというスタンスが同じになっています。

まず、こちらのページ左側、E-KON社の事例になりますが、商品ページで、この電動キックボードは、現行法では原付扱いになるということを明記し、その上で、保安基準を適合させた車両であるということを詳細に表示して、お客様に販売を行っております。こちらの会社様は、自社のホームページのみで販売するようなスタイルをとっております。

また、右側ちょっと画像はありませんが、株式会社ブレイズ社の取組になりますが、ブ

レイズ社は、車体とともに登録を行うためのスタートアップキットというものを詳細に用意しております。こちら販売した際、車両を受け取ったら、まず、公道走行のために必要なナンバー取得、そして保険の登録といったところの手順が書かれたものに沿って準備をしていけるような状態を用意しております。そして、それが難しい、例えば平日にナンバー取得をするのが難しいといった場合は、代理で取得するようなメニューを用意しているということで、しっかりとお客様が適法で公道を走るためのサポートをしているというような取組を行っております。

次のページをお願いします。次、SWALLOW社様の取組事例になります。SWALLOW社様は、当団体が行うべきような活動を自社でも行っておりまして、具体的に言いますと、電動キックボードに興味、関心を持っているお客様、そして、今後、購入を検討したいなと思っているようなお客様に、いち早く、そういった方にSNSやインターネットを使って、既に購入検討しているような人を、ネットを通じて直接アプローチするような取組をしています。関連キーワードでお客様を見つけてきて、そういった方に、電動キックボードとは、法令上こういうふうな扱いになっているよと。なので、購入する際には、例えば、先ほど警察庁さんからも紹介がありましたが、公道走行ができない機体を販売する行為自体は違法ではございません。なので、そちらはやはりどうしても流通はしていませんが、それを購入して、知らずに町で公道走行してしまうということがそもそも起きないように、購入を検討している人には、どういったところに注意して、もし公道で乗りたいたいのであれば、最初から保安基準に適合した車両を選ばないといけないというようなことであったりとか、走行するときには歩道は当然走行できないですよとか、そういう原付の基本的なルールを、このSNSを使ったりホームページ、そして安全講習を行ったり、また、この安全啓蒙チラシというのも用意して、そしてたまに大型街頭ビジョンのようなところで公衆に告知しているというような取組をされております。

次のページをお願いします。次は、FreeMile社の取組事例になりますが、こちらは、交通ルール、特に道交法の原付としての乗り方、普通免許を持っている方でも忘れていた方が非常に多いですので、こちらを分かりやすく説明するアニメーション動画を用意して、それを試乗会や、または取扱い店等の販売時にお客様に見ていただいて、理解していただいて、安全にお乗りいただけるような、そういう啓蒙活動を周知徹底しているというふうに聞いております。

では、次のページをお願いします。最後に、私が代表を務めるglafit社の取組に

なります。当社では、もう全てにおいて、販売時には、車両ではなくスタートアップキットと呼ばれるナンバー取得と、自賠責保険の加入を行うためのマニュアル付きの、写真に載せておりますが、こういう準備キットというものをまずお客様にお渡しします。インターネットの販売時であれば、一番最初にお客様へお届けするものは車体ではなく、この書類のみ、販売店頭でも同様の扱いです。そしてこちらでナンバー取得を行って保険に加入する、そしてそれらがちゃんと完了したことを、インターネット経由の販売であればスマートフォン、もしくはパソコンでも大丈夫なのですが、弊社のマニュアルに記載された方法でサーバーにアップロードいただくと。写真を撮ってアップロードいただいて、それが確認できた上で初めて車体を発送するというような取組を行っております。

販売店においても同様の取組、あるいは販売店が代理でそのような手続をするということ徹底するような契約体系になっていまして、お客様が誤って例えばナンバーや保険を取得せずに、そのまま公道を乗ってしまうことがないように徹底した販売方法をとっております。

以上が、当団体各社が行っている安全の取組です。

そして、今後の活動方針としては、私たちはこういった道路運送車両法をしっかりと保管基準を満たした電動モビリティの製造や販売をして、こういったナンバー取得や免許証携帯、自賠責保険加入といった道交法の基本的なルールの案内、告知、そしてそれを積極的に情報発信して、啓蒙活動をしていくということは今までも行ってきましたし、これからもさらに行っていきたいと思っております。

そして、今後、公道走行可能ではないものが、これは違法かどうかは別として、事実として、まず流通が非常にあります。これはプラットフォームの各社様もよく御存じかと思うんですが、こういったところに対して、やはり公道走行が可能なものはどういった機体なのかということを知りやすく周知していくことを、これは長期的にやる必要があると思っておりますので、当団体では、JEMPA認定制度のようなものを検討していきたいと思っております。

交通安全週間などは、JEMPAとしても安全啓蒙活動を積極的に、よろしければ警察庁様と協力の下、そういった場をつくっていくという、各団体とも協力して引き続き活動を行っていきたいと思っております。

私からは以上です。

【事務局】 ありがとうございました。

(3) 自由討議

【事務局】 それでは、事務局からの論点提起と、マイクロモビリティ推進協議会様、それから一般社団法人日本電動モビリティ推進協会様の御発表を踏まえて意見交換に移りたいと思います。

御発言を希望される方は、挙手機能ではなくチャットにおきまして発言希望とか、そういった簡単で結構でございますので御入力いただき、こちらから指名をいたしますので、その指名の後にミュートを解除して御発言いただければと存じます。

それでは、御発言御希望の方がいらっしゃいましたらお願いいたします。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 よろしいでしょうか。確認と要望事項というところをお願いしたいです。

今回検討されている小型低速車の新規枠では、今までの原付仕様のものと同じナンバープレートの運用というのが決まっているのでしょうか。まず、こちら質問になります。

【事務局】 こちらにつきましては、御存じのとおり、ナンバープレートというものは道路運送車両法の車両区分に基づいて、それにひもついで軽自動車税が課税をされております。

こちら、我々警察庁といたしましては、こういったナンバープレートというのはつけていただきたいというふうに考えているんですけども、軽自動車税上の扱いにつきましては、今後、別途検討されていくというところがございます。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 ありがとうございます。現時点では確定的ではないというところで。

【事務局】 はい。そのとおりでございます。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 その上で、すいません、それによってもまた変わってきますが、少なくとも、既存の原付枠としての電動モビリティにおける大きな課題と考えているのは、すいません、これ、警察庁様というよりは、多分、管轄は総務省になるかと思うんですが、ナンバープレートの取得、これは本当に各社すごく苦戦してしまっていて、本当はできることなら一元的に販売事業者も提供できるサービスはないかと考えているんですが、いかんせん今、市区町村の各役場がその発行の役割を担っておりまして、平日の昼間に印鑑を持ってナンバープレートをくださいという、対面で行う必要

がありまして、これが非常にネックになっております。

g l a f i t の取組として、それを徹底していると言ったものの、やはりこれが非常に大変でして、例えばお客様によっては、どうしても会社を休んで行かないといけないというようなところとかに直面していきまして、何とかこの御時世ですので、オンラインで気軽に誰でも申請して、ナンバープレートが届くようなことをちょっとぜひ実現してほしいなと思っております。

少しずつ、各自治体によっては緩和されているところもあると聞いています。例えば弊社がある和歌山は、この4月からついに、印鑑はもう必要ないという方針が決まっているようです。ですので、印鑑が必要なければ、もう郵送対応でできるところまであと一歩だと思っておりますので、これを何とか総務省さん、もしくは警察庁さんのほうで音頭を取っていただいで対応できるようになると、ここら辺も非常に課題が解決していくんじゃないかなと思っております。

【事務局】 この点、法改正前後問わない課題だと思っておりますので、総務省様、もし何か現時点でコメントできることがございましたらお願いいたします。

【総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室長】 総務省自治税務局でございます。御指摘ありがとうございます。

御案内のとおり市町村税でございますので、地方団体ごとに現在、申請受付をさせていただいております。団体によっては郵送や電子という手段を設けているところも出始めておりますので、団体ごとの取組も進みつつございますし、また、国全体として、地方全体にそういう電子的な申請あるいは郵送の申請など、手続の利便性を向上していく取組が必要だということも認識しております。

この小型モビリティだけではない軽自動車税全体の課題でもありますので、今すぐ、全体がすぐ動くということをお約束はできませんけれども、少しずつでもその手続が、利便性が向上していく方向で検討していくということは認識しておりまして、課題意識は持つて考えていきたいと思っております。

【事務局】 ありがとうございます。ほかに御発言御希望ございますでしょうか。

それでは、アマゾン様、お願いいたします。

【アマゾンジャパン合同会社】 よろしくお願いたします。幾つか質問になってしまいうんですけれども、警察庁様の資料の7ページ、今後の検討事項につきまして、安全教育のガイドラインの策定というお話がありましたが、こちらのガイドライン策定のタイムラ

イン、それから、対象となります製品の範囲について御教示いただけますでしょうか。

【事務局】 まず、このガイドラインの策定期限の関係でございますけれども、今、こちらに映しておりますような内容の道路交通法の改正案というのは、今まさに最終的な調整を行っております。

ここで書いてあります小型低速車と呼ばれる、免許がなくなる電動キックボードなどについては、仮に今国会で成立したとしますと、それから2年以内の施行ということで考えております。したがって、このガイドラインにつきましても、この2年以内というタイムラインでまずはバージョン1をつくるという必要があると。

今後、当然その制度が実際に始まれば、さらに普及していくと。そうすると事故や違反が恐らく実態としてさらに現れてくると思いますので、そのような違反や事故の実態を踏まえてアップデートしていくと、そういったことを考えております。

2つ目の質問にもかぶりますが、このガイドラインの射程というものは、一義的にはこの小型低速車というものを販売ないしはシェアリングする際のガイドラインということになります。さらに副次的なものとして、公道は走れない、例えば25キロぐらい出してしまう電動キックボードというものも、これも現に今インターネットなどで販売されておりますので、こういったものは法律上、保安基準は満たしていないので走れませんよと、そういったことも併せてやっていただければ、よりありがたいと考えております。

【アマゾンジャパン合同会社】 ありがとうございます。追加でまだちょっと質問があるので教えていただければと思います。今回の道交法改正におけます小型低速車の規制緩和の具体内容として、ナンバープレートに関しては、今後その必要性の有無について検討されるということでしたが、自賠責保険のほうはどうなりますでしょうか。こちらも引き続き、小型低速車についても自賠責保険の加入が必要となるのでしょうか。

【事務局】 それでは、もしよろしければ、国交省の保障制度参事官様、お願いできますでしょうか。

【国土交通省自動車局保障制度参事官代理】 国土交通省自動車局保障制度参事官室です。参事官が所用により中座しておりますので、私のほうから代わりに回答させていただきます。

現状、自賠の対象というのは道路運送車両法にひもづいておりますので、現状、小型低速車についても道路運送車両法上の位置づけというのは、別途担当部局において検討中というふうに認識してございますので、最終的にはその検討結果を踏まえてということに

はなるかとは思いますが、基本的にはやはり被害者保護ということが重要だと認識しておりますので、小型低速車についても自賠償の対象にしていくということが基本方針というふうに考えております。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。ほかに何かよろしいでしょうか。

【アマゾンジャパン合同会社】 すいません、私ばかり質問して恐縮ですが、先ほど15キロとかの電動キックボードについても、副次的にガイドラインの対象にされるということでした。

【事務局】 25キロとかですね。

【アマゾンジャパン合同会社】 25キロ。

【事務局】 例えばですけれども、20キロを上回るということです。

【アマゾンジャパン合同会社】 注意喚起を行う対象として、「公道走行を想定していないモビリティ」の定義について教えていただけるとありがたいです。例えば、現行法上、原付に区分される、そういう電動キックボードとかスクーターといったものを想定されているのでしょうか。

【事務局】 はい。少なくとも、時速が20キロを上回るようなモビリティにつきましては、何ら法規制は変わらないということになりますので、こちらに書いてありますような必要な、例えばミラーやブレーキが2つついていなければいけないですし、また、ナンバープレートも必要になりますので、ナンバープレートを付ける場所がないといったものであれば、当然、公道走行は想定していないというようなことになると考えております。

【アマゾンジャパン合同会社】 なるほど。それですとあれですね、先日、警視庁様から協力依頼文書が発出されましたけれども、そちらの内容を踏まえての対応と同様の対応を求められているという理解で合っていますでしょうか。

【事務局】 はい。小型低速車に該当しないものについては、そのとおりでございます。

【アマゾンジャパン合同会社】 分かりました。

すいません、最後にちょっとお願いといたしますか、今後の検討に際しまして、ガイドラインにつきまして、弊社は、プラットフォーム提供事業者としての立場以外にも自ら販売しているものもあって、販売事業者という立場をとることもあるんですけれども、ネット通販に関しまして、楽天さんやヤフーさん、あと弊社のホームページも見比べていただいたら大分違うように、各社、サイトの仕様ですとか機能も異なっておりますので、ガイド

ラインにつきまして一律に、こうこうこういうふうに安全教育をするべしみたいな内容ではなくて、各社が最適な方法について検討の参考となる内容としていただければと思います。

また、過大な技術開発が必要であったりですとか、過度な負担を事業者側に求める内容とならないよう留意していただけますと大変助かります。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。ガイドラインをどういった形で、どういった粒度で定めるとか、そのような部分についても、まさに今後、皆様の御意見を伺いながら考えていきたいと思えますし、我々としてもガイドラインを定めること自体が目的ではなく、あくまでパーソナルモビリティの安全な利用を確保することが目的でございますので、そういった実効的なものになるように、今後、我々警察庁としても皆様と一緒に考えていきたいというふうに思っております。

ほかに何か御意見などございますでしょうか。

一般社団法人日本電動モビリティ推進協会様、もしよろしければお願いします。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 すいません。改めてお願いします。

今お話がありましたところとも関係するので、ちょっとお話しさせていただきたいんですが、今ちょうど出ている画面のところでも保安基準装置のところもありました。公道走行をできるかできないかというのは、今後その新しいカテゴリーにおいても重要な課題になると思いますが、細かい規定は国交省さんの管轄だとは重々承知しておりますが、今後、サイズ要件等、そして速度の上限でこのカテゴリーを区分するという非常に大きな枠組みができると認識しておりますので、その点において、警察の取締りの方針として、今まではやはり、例えばミラーがついているかついていないかというところは気にされていたかと思いますが、道路運送車両法上で規定している保安基準に適合したミラーかどうかというところまで、あまり多分細かく取締りが実質運用されていなかったと思われまして。その点において、特にこの速度上限というのは、今回非常に重要な肝になるかと思っておりますので、取締りにおいてもそういったところを何かこう、しっかりと運用していくようなお考え等はございますでしょうか。

【事務局】 基本的に、そういう特に速度上限、例えば20キロ以下とうたっているけれども、20キロを実は超えてしまうとか、そのようなことをおそらく御懸念されている御意見だと思いますが、そこも含めて、今まさに国土交通省さんにおいて、スピードリミッターの技術的な要件をどのように定めるかということを検討しております。この保安基準

に適合しているという形で、先ほどJEMPA認定制度のようなものをつくりたいというお話もございましたし、また、現行の法制度上、型式認定という制度もございますが、そういういった何らかの形で認定されたものについては保安基準が守られているということで、ある程度信頼ができるということではないかと思っております。

どの程度警察は真面目にやるんだというようなお話については、取締りの方針という話になるので、ここでは申し上げられませんが、少なくとも機体の安全性という観点から、国土交通省さんにおいても多大な御協力をいただきまして御検討いただいておりますので、それにのっかって、我々としても新たなルールの下でしっかりと取締りを行っていきたいと思っております。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 ありがとうございます。

【事務局】 ほかにかがでしょうか。楽天様、お願いします。

【楽天グループ株式会社】

本日のお話を聞いていて、あるいはこのパーソナルモビリティの新しい制度、今後の話などを聞いていて思ったこととして、小型のパーソナルモビリティに関して、いろいろな区分というか、ジャンルというか、そういうものができていくということになると思いますので、消費者であったり、あるいは販売者であったり、あるいはモールであったりが、それぞれの商品がどの区分に該当するのかというのが分かりやすいようになることが、教育の観点でも、あるいはモニタリングや取締りの観点でも重要だなと思っています。先ほど認証制度とか規格とかいう話がありましたが、ぜひ規格化を進めていただいて、これはジャンルAだからこういうことに注意しましょう、これはジャンルBだからこういうことに注意しましょう、これはジャンルCだから、そもそもナンバープレートをつけて公道を走るにはこういう要件を満たしていないと駄目ですとか、何かそういう区分分けをして、共通の何というか認識を持って、消費者であったり事業者がそれぞれに対応できるように。例えばその区分を明示していたけれども、その区分と実際に届いたものが違ったということであれば、それは表示に問題があったということになったりすると思いますので、区分を分かりやすく整理をして、皆さんが同じものを指して同じことをできるというような方向に持っていけるとやりやすいのかなという気がしました。

以上です。

【事務局】 御意見ありがとうございます。ここに掲げておりますとおり、電動のパーソナルモビリティといっても、ルールが3つに分かれます。今までは一番下のみだったわ

けですが、これが3つに分かれるということで、まさに楽天様がおっしゃったとおり、私
が使おうとしているこのモビリティは一体何なんだということが分かりづらいということ
であっては、それは消費者にとっても困るということになりますし、また、分かった上で
それを販売する例えばサイトの方にしっかりと表示をしていただくと、そういったことも
必要だと思っております。御意見は受け止めさせていただきたいと思っております。あり
がとうございます。

それでは、もしほかにないようでしたら、質疑応答の時間を以上とさせていただきます
ですが、よろしいでしょうか。

それでは、最後、課長の今村より、少し発言させていただきます。

【警察庁交通局交通企画課長】 本日は御参加をいただきまして誠にありがとうございました。

先ほど井澤からもお話をさせていただきましたとおり、道交法の改正案については最終
的な作業中であり、今日もあまり細かいところを申し上げることができなかつたので、そ
ういう意味で若干、隔靴搔痒なところがありました。恐らく次回お話をするときには、法
案は既に来月の下旬に提出する予定でございますし、場合によっては、法律自体が成立し
ているということもあろうかと思っておりますので、一歩も二歩も踏み込んだ形で議論が
できるのではないかと考えております。

冒頭申し上げましたとおり、電動キックボードについては、今回は運転免許を不要とす
るという整理にしておりますので、その代わりに皆様方による交通安全教育が非常に重要
な位置を占めてくると考えておりますので、ぜひとも引き続き御協力賜りますようお願い
を申し上げます。

本日は、誠にありがとうございました。

(4) 次回の議題について

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、今、課長の今村からもございましたけれども、次回の協議会につきましては、
6月ないし7月を予定しております。第2回の際には、国会で法律案が成立していると願
っておりますが、実際にその法律の内容について説明させていただくとともに、実際の交
通安全教育のガイドライン案につきまして御議論をさせていただければと思います。詳細
につきましては別途御案内いたしますので、引き続き御協力のほど、どうぞよろしくお願

いたします。

3. 閉会

それでは、少し時間も過ぎてしまいましたが、以上をもちまして本日の会議を終了いたします。皆様におかれましては、御多用中のところ御出席いただき、また、貴重な御意見を賜りまして誠にありがとうございました。