

超小型モビリティ及びミニカーの 交通ルールの在り方等について

令和3年1月29日（金）
第5回 警察庁説明資料

超小型モビリティ・ミニカー

	道路交通法 上の車両区分	道路運送車両法 上の車両区分	運転免許	最高速度	乗車定員	最大積載量	ヘルメット	高速自動車 国道等の 通行可否	車検
超小型モビリティ	普通自動車	軽自動車	普通免許	60km/h	2名	車検証記載の 重量	不要	不可	必要
		原動機付自転車			1名	30kg			不要
ミニカー	普通自動車	原動機付自転車	普通免許	60km/h	1名	30kg	不要	不可	不要

論点

○ 最大積載量の引上げ

- ・ 事業者から、ミニカーの最大積載重量を現行の30kgから引き上げてほしいとの要望

○ 事故防止・被害軽減のための安全確保措置の在り方

- ・ 必要な車両の安全性のレベル、またその安全性の担保方法
- ・ 使用エリアを制限することなどによる安全確保の有効性

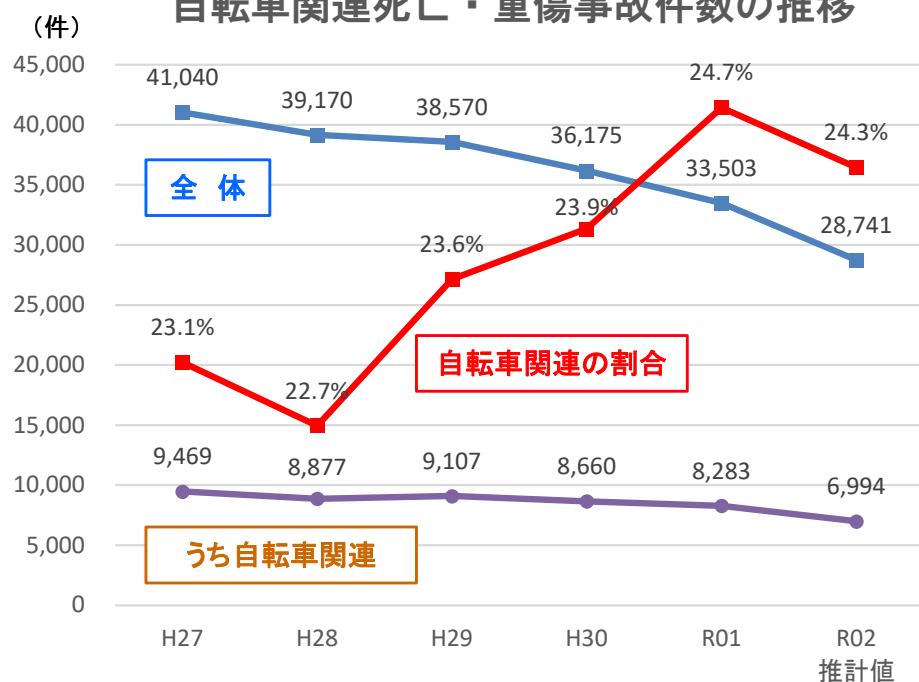


自転車関連事故の分析と取締りの状況について

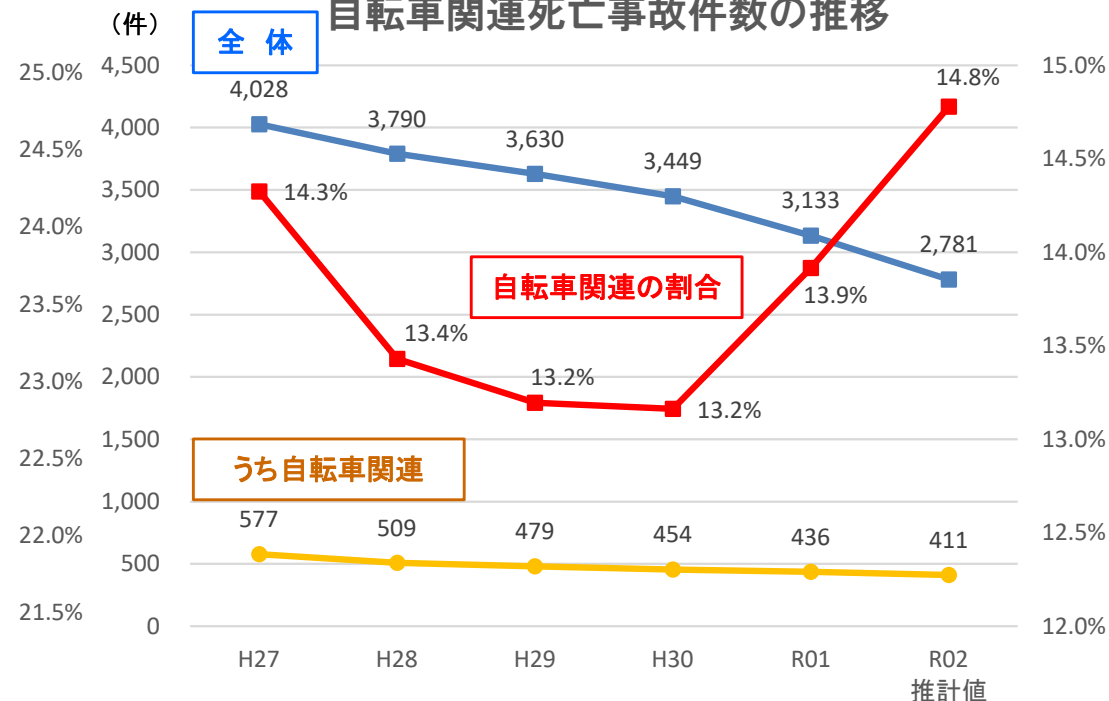
令和3年1月29日（金）
第5回 警察庁説明資料（別冊1）

自転車関連の死亡・重傷事故、死亡事故は緩やかな減少傾向にあるも、全体に占める割合は増加

死亡・重傷事故件数及び
自転車関連死亡・重傷事故件数の推移



死亡事故件数及び
自転車関連死亡事故件数の推移



	H27	H28	H29	H30	R01	R02 推計値	H27比較
死亡重傷事故全体	41,040	39,170	38,570	36,175	33,503	28,741	0.70
うち自転車関連事故	9,469	8,877	9,107	8,660	8,283	6,994	0.74
自転車関連事故の割合	23.1%	22.7%	23.6%	23.9%	24.7%	24.3%	

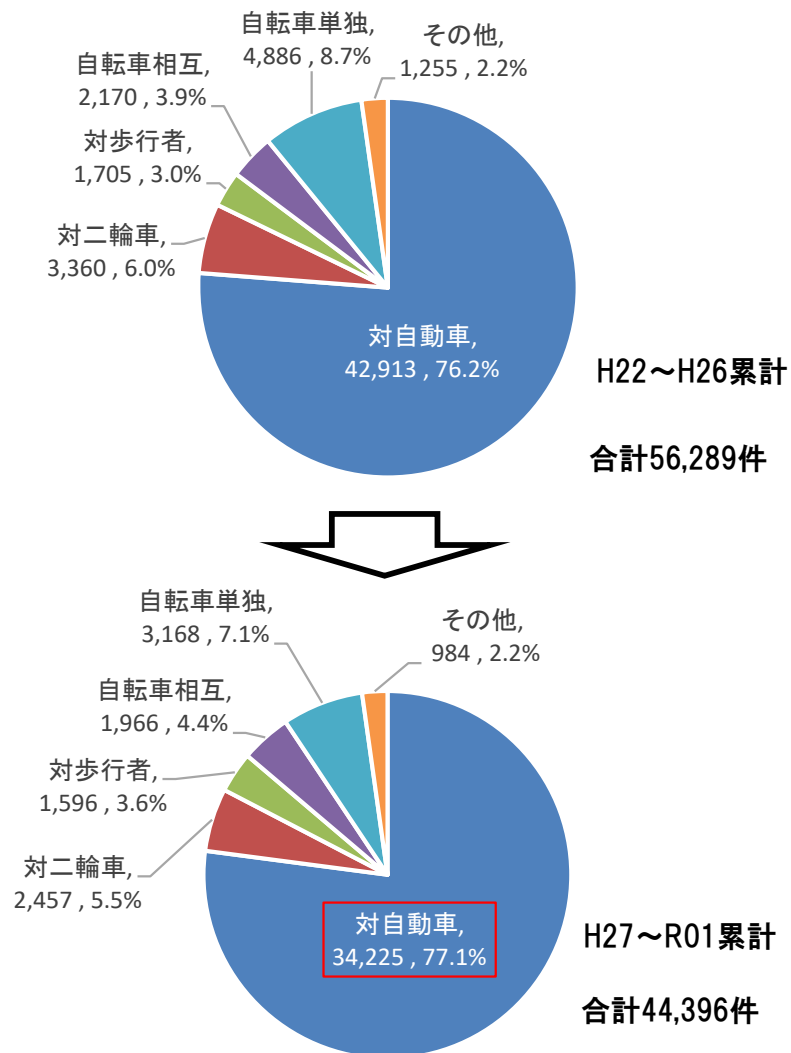
	H27	H28	H29	H30	R01	R02 推計値	H27比較
死亡事故全体	4,028	3,790	3,630	3,449	3,133	2,781	0.69
うち自転車関連事故	577	509	479	454	436	411	0.71
自転車関連事故の割合	14.3%	13.4%	13.2%	13.2%	13.9%	14.8%	

注1 R02推計値は平成27年から令和2年10月末までの実績値に基づき警察庁が算出したもの

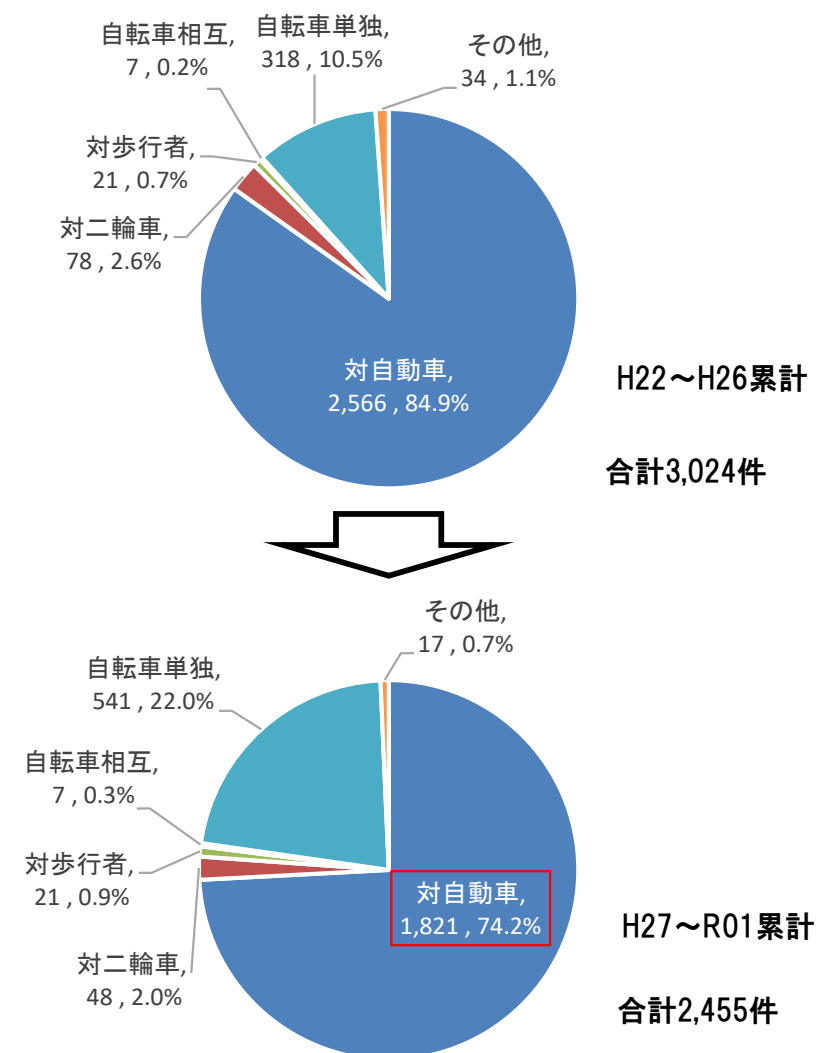
注2 自転車関連事故は自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、同じ条件の自転車乗用者の相互事故は1件として計上（以下同じ）

- 自転車関連の事故は、死亡・重傷事故、死亡事故ともに「対自動車」が多い
(死亡事故については、近年、「自転車単独」も増加)

相手当事者別自転車関連死亡・重傷事故件数

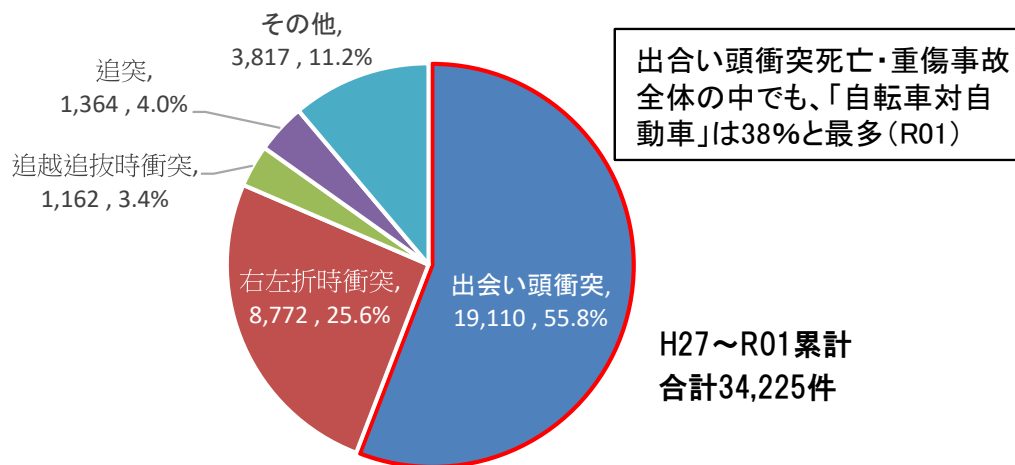


相手当事者別自転車関連死亡事故件数

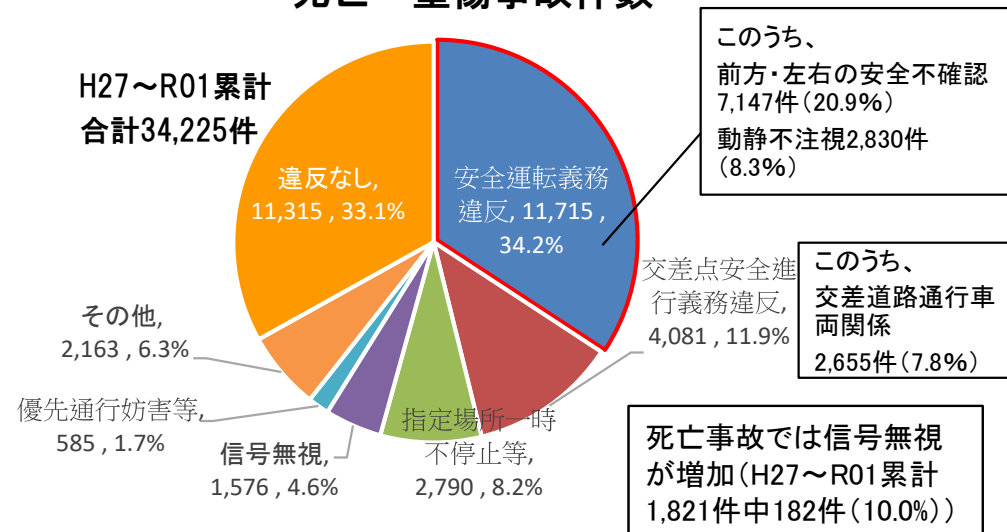


- 自転車対自動車事故の多くは出会い頭事故。また、多くの事故が交差点内で発生
- 法令違反別では安全運転義務違反(安全不確認)や一時不停止、信号無視等が多い

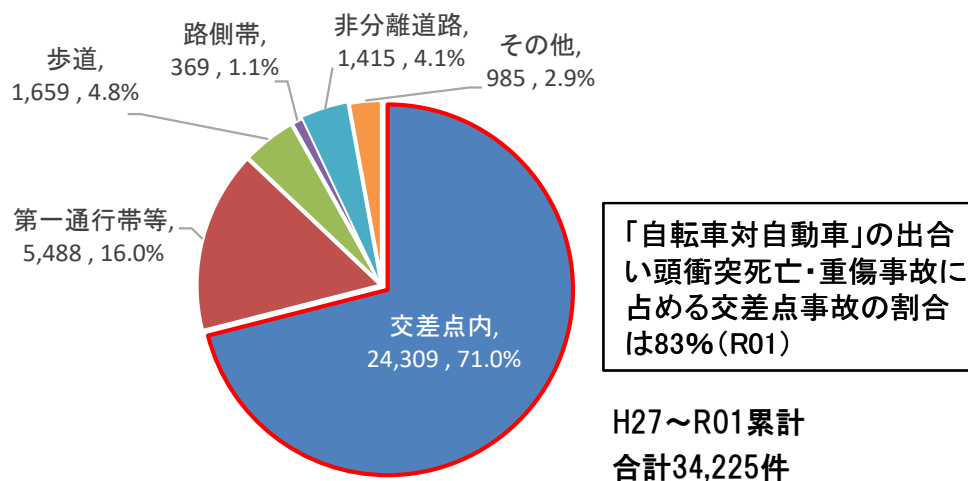
事故類型別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数



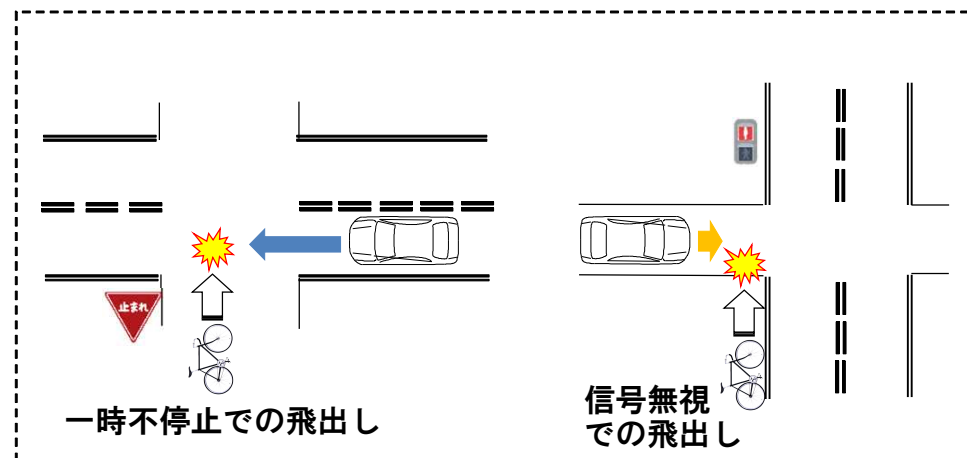
自転車の法令違反別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数



衝突地点別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数

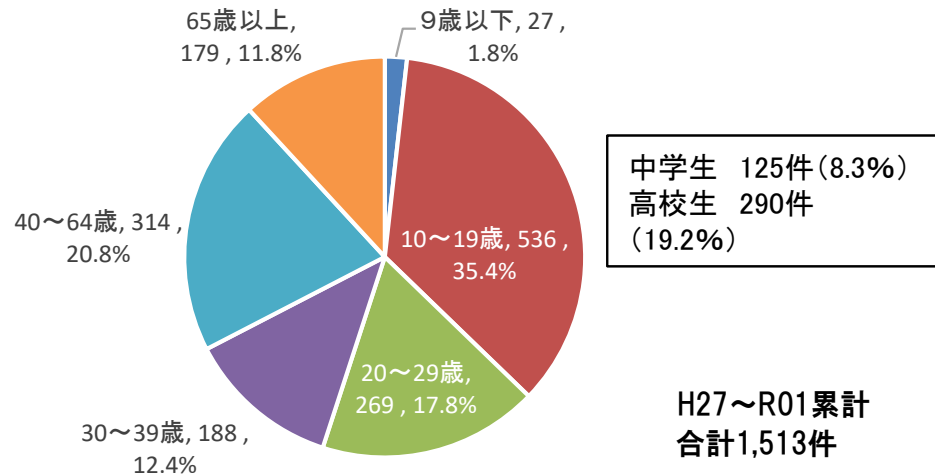


【参考】交差点出会い頭衝突事故のイメージ

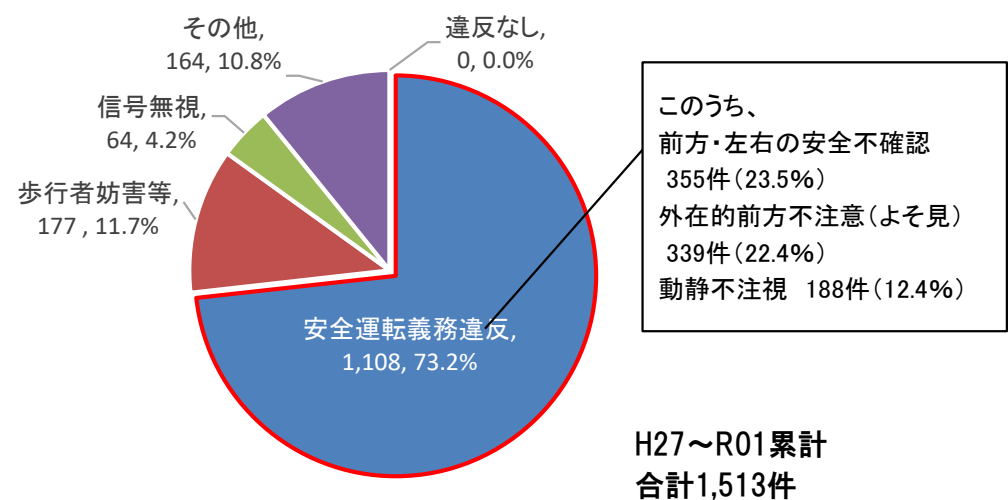


- 自転車対歩行者事故は若年層に比較的多いが、他の年齢層も一定数存在
- 衝突地点別では歩道上や交差点内が、法令違反別では安全運転義務違反(安全不確認・前方不注意)や歩行者妨害等が多い

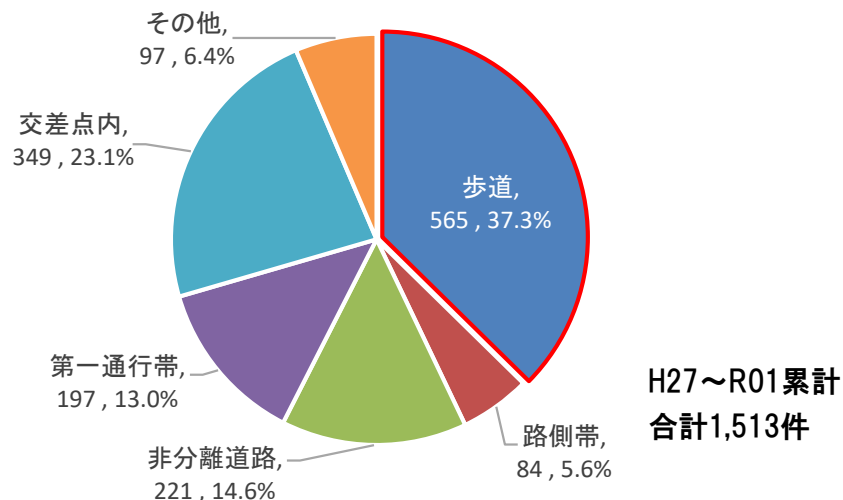
自転車の年齢層別「自転車対歩行者」
歩行者死亡・重傷事故件数



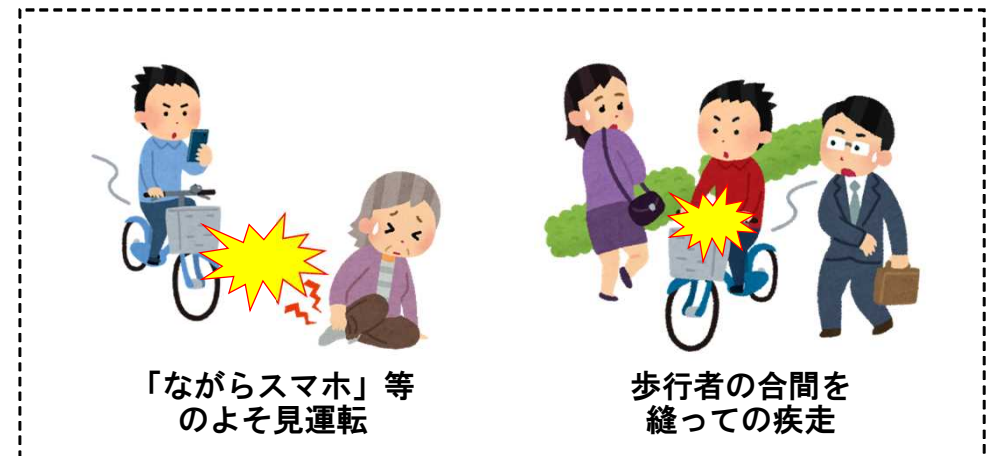
自転車の法令違反別「自転車対歩行者」
歩行者死亡・重傷事故件数



衝突地点別「自転車対歩行者」
歩行者死亡・重傷事故件数

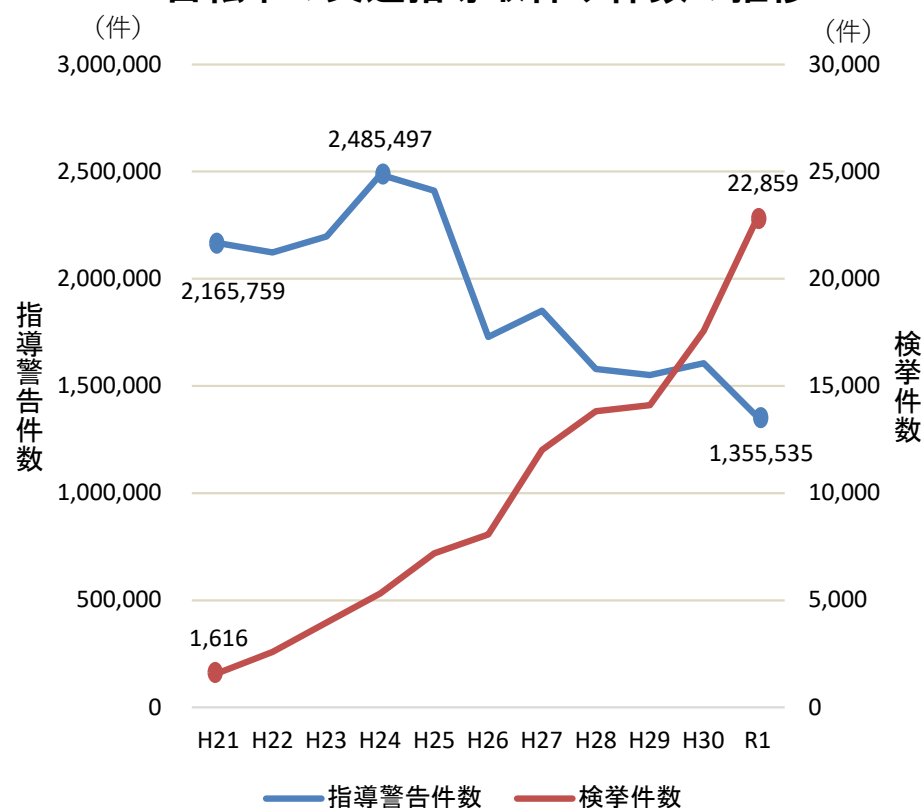


【参考】自転車対歩行者事故のイメージ



- 指導警告件数は減少傾向である一方、検挙件数は平成21年以降一貫して増加
- 指導警告の内訳は、無灯火、信号無視、一時不停止等が多い
- 検挙件数の内訳は、信号無視、遮断踏切立入、一時不停止等が多い

自転車の交通指導取締り件数の推移

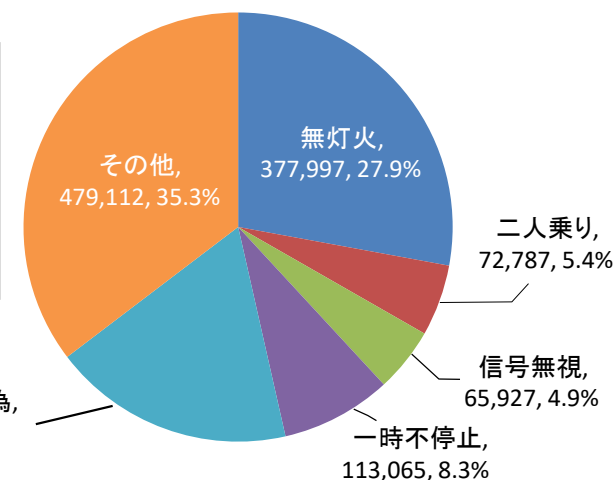


※ 警察庁が統計を保有するH21年以降の数値を表示

令和元年中 自転車の指導警告票交付件数

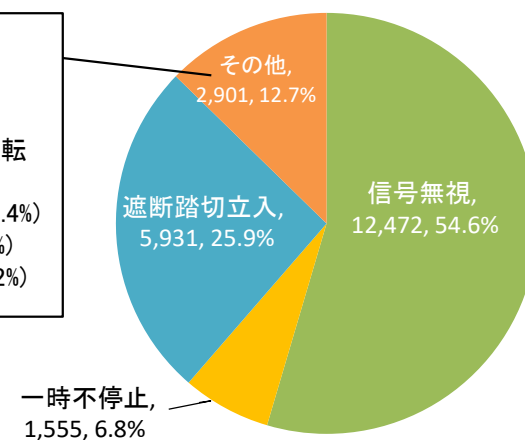
※ 歩行者に危険を及ぼす行為
自転車講習制度の対象となる
危険行為のうち、
・歩行者用道路徐行違反
・通行区分違反(右側通行等)
・軽車両路側帯通行者妨害
・普通自転車歩道通行違反
をいう

歩行者に危険を及ぼす行為,
246,647, 18.2%



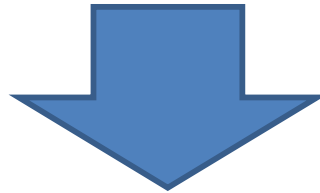
令和元年中 自転車の検挙件数

このうち、
運転者の遵守事項違反
1,024件(4.5%)
制動装置不良自転車運転
387件(1.7%)
乗車積載違反 329件(1.4%)
酒酔い運転 109件(0.5%)
通行禁止違反 53件(0.2%)



現状

- 様々な新型モビリティについて車両特性に応じた交通ルールの在り方を検討中
- 自転車については様々なマナー違反を指摘する声が存在し、死亡・重傷事故につながりやすい違反もある
- 自転車の違反に対する責任追及は十分とはいえない状況



- 良好な交通秩序実現のためには、交通ルールの策定のみならず、その徹底方策も重要ではないか
- 特に、安全教育の推進と指導取締りは、どちらかに偏向することなく、両輪として推進すべきではないか
- 指導取締りについては、非刑罰的な手法も含め、感銘力のある効果的な方策を検討すべきではないか

第4回までの議論を踏まえた検討状況について

令和3年1月29日（金）
第5回 警察庁説明資料（別冊2）

- 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じ、以下の3類型に分けることとしたい
- ①小型低速車の最高速度については、10km/hまで引き上げた際の安全性を今後検証する
- ※ 衝突防止センサーが備え付けられているものも

① 小型低速車(～6km/h又は10km/h)

- 歩行者と同様に、歩道・路側帯を走行
- 立ち乗り・座り乗りで区別しない
- 無人自律走行するものについては、一定の安全性を担保する



② 小型中低速車 (6km/h又は10km/h～15km/h)

- 走行場所について、普通自転車専用通行帯、自転車道、路側帯は認める方向で検討
- ただし、歩道については認めないこととする
- ※ 歩道を通行する際には、小型低速車に切り替えることを求める



③ 既存の原動機付自転車等 (15km/h～)

- 現行制度を維持し、車道のみ走行可



○ 通行場所・運転免許・ヘルメット着用義務・ナンバープレートについては、以下のとおりとしたい

	(1) 通行場所							(2) 運転免許	(3) ヘルメット	(4) ナンバープレート
	車道 (第二車線等)	車道 (第一車線)	普通自転車 専用通行帯	自転車道	路側帯	歩道	歩車道の区別 のない道路			
小型低速車	×	×	×	×	○	○	右側	不要	不要	検討中※1
小型中低速車	×	○	○	○	○	×	左側	検討中※2	検討中※3	検討中※1
原動機付自転車	×	○	×	×	×	×	左側	必要	必要	必要
普通自転車	×	○	○	○	△ (徐行)	△ (一部の歩道 は可、徐行)	左側	不要	不要 (一部努力義務)	不要
歩行者	×	×	×	×	○	○	右側	不要	不要	—

※1 関係省庁と検討中(4頁参照)

※2 現在、公道外実証実験を実施中(4頁参照)

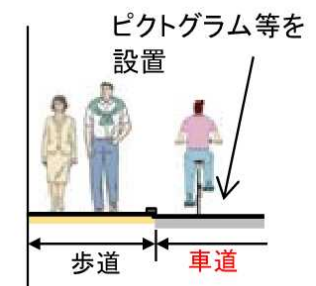
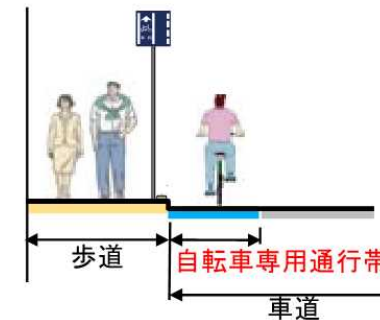
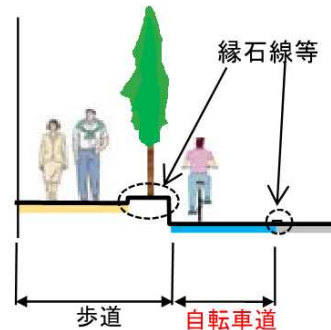
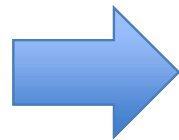
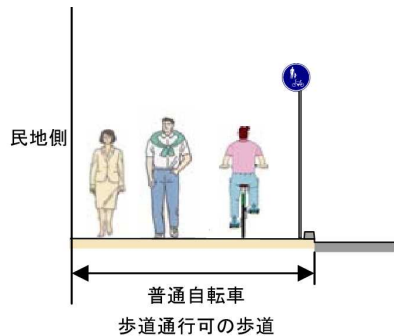
※3 令和3年4～10月にかけて、現在新事業特例を実施しているエリア等において、ヘルメットを着用不要とするなどの実証実験を実施する方向で検討中

(1) 通行場所

- 政府において、自転車の通行環境の整備を推進し、自動車、自転車、歩行者の通行の適切な分離を目指している
- その中、徐行していない自転車と同程度の速度で走行する中低速モビリティの歩道通行を認めることは不適當ではないか
- また、通行場所に係る交通ルールが地域によって異なることとなる状況は避けるべき
- 必要に応じて、都道府県公安委員会が交通規制を実施することで対応することが必要か

自転車活用推進計画の概要

1. 総論 (1) 自転車活用推進計画の位置付け (2) 計画期間 (3) 自転車活用推進計画の位置付け (4) 自転車活用推進計画の位置付け			
2. 自転車の活用の推進に関する目標及び施策等 目標1 自転車交通の発展による良好な都市環境の実現 1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3. シェアサイクルの普及促進 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5. 自転車のI・D化の促進 6. 生活道路での過渡交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 7. 国際規格に適合した自転車競技施設の整備促進 8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10. 自転車運動の促進 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)			
3. 自転車の活用の推進に関する施策 (1) 自転車活用推進計画の位置付け (2) 計画期間 (3) 自転車活用推進計画の位置付け (4) 自転車活用推進計画の位置付け			
4. 自転車の活用の推進に関する施策 (1) 自転車活用推進計画の位置付け (2) 計画期間 (3) 自転車活用推進計画の位置付け (4) 自転車活用推進計画の位置付け			



(2) 運転免許

- 現在、第2回検討会で説明した公道外実証実験を実施中
 - (被験者) 電動キックボードに乗ったことがない16・17歳、18・19歳、20～30代、40～50代、60代の者で、
 - ・ 原付免許又は普通免許等を受けている者 各年代10名、計50名
 - ・ 運転免許を受けていない者 各年代10名、計50名
 - (方法) 被験者にテストコースを走行させ、交通の安全の観点から、運転行動を比較検証する
- この結果、仮に免許を不要としても、年齢制限(16歳)は必要ではないか
 - ※ ほとんどの国において、年齢制限が設けられている
- その上で、事業者に対し、利用者に対する講習を実施するよう努力義務を負わせるべきではないか

(3) ヘルメット

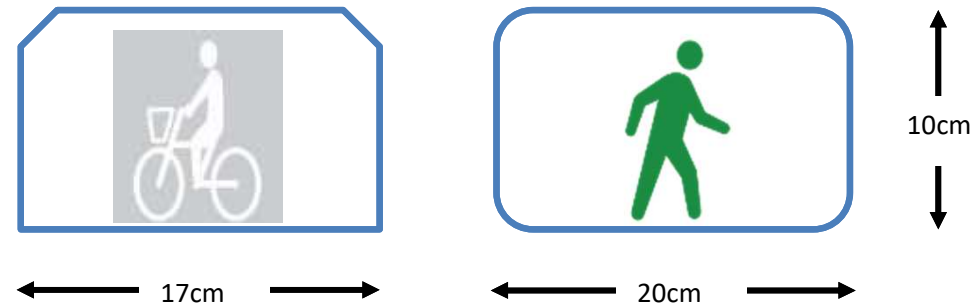
- ヘルメットが、一定の安全性を担保することは明らかであり、着用することは強く推奨されるべき
- 他方、自転車についてはヘルメット着用義務が法的に課されていないことを踏まえると、速度が自転車と同程度の小型中低速車についても、同程度の安全性が担保されていればよいのではないか
- この点、事故情勢も踏まえ、自転車も含め、ヘルメットの着用を全年齢努力義務としてはどうか

(4) ナンバープレート

- 事業者からは、ナンバープレートの形状を小さくできないかという要望が寄せられている
- 現状、原動機付自転車のナンバープレートは、徴税、交通事故捜査、事件捜査等の様々な事務で用いられているため、警察のみで判断することは困難であり、今後、関係省庁で検討を進める

- 手元のボタン操作等で車両区分を切り替えることを認める
(モード切替えを停車時に限ることとするかは要検討)
- その上で、改造防止等に配慮しつつ、最高速度と連動する表示を行うことを義務に
 - ・ 表示方法は、ナンバープレートの大きさを参考にしつつ、今後検討

※ イメージ



- ・ 表示装置は、すれ違う者から見えるよう、車体の前部の見やすい位置に装着する



(1) 大きさ、最高速度

- 自動配送ロボットと無人自律走行する電動車椅子は、同様に取り扱うこととする
- 大きさ等は、小型低速車相当（長さ120cm・幅70cm、最高速度6km/h）とする
 - ※ ただし、無人自律走行する際の最高速度を引き上げることは、現時点での技術レベルを踏まえると、慎重
- この大きさ・速度を満たさないものについては、今回検討している新たな交通ルールには含めない

(2) 車体の安全性

- 歩行者や緊急車両の通行優先、サイバーセキュリティ対策等、最低限の性能が確保されている必要
- 少なくとも業界の自主基準等が必要ではないか

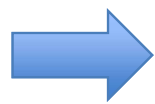
(3) 走行させる主体

- ロボットを走行させる主体を、あらかじめ行政機関が把握し、事故やトラブルが発生した場合には、適切な行政的措置（指導、命令等）ができるような体制を整えておく必要がある
- そのためにも、事前の許可制度や届出制度が必要ではないか



STEP1 実証実験

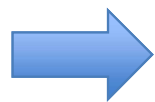
- ・ 公道未走行の機体
- ・ 未実証の道路環境（道路幅、交通量、地域）



現状と同様の道路使用許可の下で実証実験を実施
ただし、手続については、できるだけ簡素化、迅速化（過去の例を参考）

STEP2 近接監視によるサービスイン

- ・ STEP1により走行実績を積んだ機体、道路環境
- ・ 米Amazonのように、人が付いて歩く又は人に付いていく形でのサービス



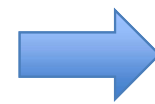
「歩行補助車等」として、道路使用許可は不要

※ 警察庁が「歩行補助車等」と解釈できるかを確認することは可能

※ 人に追従するものは、平成31年から既に保安基準の対象外

STEP3 遠隔監視によるサービスイン

- ・ STEP1、2により走行実績を積んだ機体、道路環境
- ・ 保安要員なしでの遠隔監視によるサービス（複数台監視・操作によるサービスも含む）



道路使用許可により実施（審査事項を予め定型化し、迅速に審査）

許可期間を1年以上とすることも可とし、安全性に支障が生じない限り、許可期間を更新

- 第6回有識者検討会については、3月8日に開催予定
- これまでの議論を踏まえ、中間取りまとめの素案について検討
- 第7回有識者検討会を4月上旬にも開催し、中間取りまとめを決定したい
- その後の開催については、警察庁における検討状況や、政府全体としての動きも踏まえて御相談差し上げたい