

第5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1月29日（金）午後2時から午後5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【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  
公益社団法人日本PTA全国協議会会長 清水敬介  
一般社団法人日本物流団体連合会業務執行理事 宿谷肇  
國學院大學法学部教授 高橋信行  
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  
警察庁交通局交通規制課課長補佐  
警察庁交通局運転免許課課長補佐

・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  
【説明：国土交通省自動車局安全・環境基準課長】  
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 事務局等説明

事務局等から、超小型モビリティ及びミニカーの交通ルール等について説明を行った。

#### 2. 2. 2 事業者ヒアリング

トヨタ車体株式会社から、自社の取組等についての発表があった後、質疑応答を行った。

#### 2. 2. 3 事務局説明

事務局から、自転車に係る交通事故情勢等について説明を行った。

#### 2. 2. 4 自由討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

##### 2. 2. 4. 1 超小型モビリティ及びミニカー

- ・ 超小型モビリティより車体が小さい二輪車ですら駐車取締りがなされるにもかかわらず、超小型モビリティについて、路肩や路側帯に駐車できるようにするのは整理がつかない。他の車両を含めた全体について議論していく必要があり、例外はあまり設けない方がよい。
- ・ コンパクトな車体を生かせるよう、道路構造を考えたまちづくりを進めるなどすべきではないか。
- ・ 二輪車で走行していると、たとえ幅が小さくとも路肩・路側帯に駐停車している車両があると、これを避けるためにセンターライン側に寄った際、後ろから車幅の大きいトラック等が走行してきて、危険な思いをすることがある。いくら超小型モビリティの幅が小さいとはいえ、無秩序に駐停車されることには反対である。
- ・ そもそも普通自動車を運転できる者は、運転免許証を自主返納しなければ超小型モビリティやミニカーを運転できるのであるから、問題はないのではないか。
- ・ 必要な免許については、高齢運転者の免許制度の在り方に係る検討とセットで考えていく必要がある。
- ・ 免許返納理由の多くが、「運転中、ぶつかりそうになったり、標識を見落としたりすることが多くなった」、「車庫等に接触することが多くなった」等であると聞いているが、車両が小さく運転しやすいから大丈夫とは言えない。山間部の交通量が少ないところでも自損事故等は発生しており、最低限、限定免許が必要ではないか。

- ・ 「小さい車で必要量だけ運ぶ配送スタイルは省エネ的にも大事」という事業者からの意見があったが、小分けに何度も往復するよりも、一度に回る方が省エネになる場合もあるのではないか。
- ・ ミニカーの最大積載量については、技術的な安全性を担保することを前提に、検討していただきたい。

#### 2. 2. 4. 2 自転車に係る交通事故情勢等

- ・ 現状、自転車ユーザーは交通ルールの複雑さに付いていけず、従えば利便性が損なわれるルールを守れない状況にある。そのため、利用する上でのマナーは非常に悪く、正しく使われていない上、十分な取締りもできていない。
- ・ 自転車や新型モビリティの良好な交通秩序実現のためには、交通ルールの策定・教育のみならず、悪質・危険な運転者の取締りも重要。
- ・ 自転車による道交法違反の起訴率が極めて低い現状では、違反者に対する責任追及が不十分なのではないか。
- ・ 検察庁が、自転車による違反は原則として刑罰を科すに値しないと考えているとしたら、違反を非犯罪化し、違反者に対するペナルティを非刑罰的なものとする必要を検討する必要があるのではないか。

#### 2. 2. 5 事務局説明

事務局から、中間報告に向けた検討の方向性について説明を行った。

#### 2. 2. 6 自由討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

##### 2. 2. 6. 1 中低速モビリティ・低速モビリティ

- ・ ヘルメットを努力義務としたところで、実効性はあまり期待できないのではないか。
- ・ 警察のリソースは有限なので、カメラを活用したり、交通取締りをアウトソーシングしたりすることも考えていただきたい。また、諸外国のように、歩行者、自転車などの軽微な交通違反については自治体が過料を徴収できる制度への移行も検討していただきたい。
- ・ 歩道を通行するモビリティの最高速度は6 km/h 以下にして、機能としてそれ以上の速度を出せないようにすべき。
- ・ 歩道を通行するモビリティの最高速度は、安全性を検証した上で、10km/h に引き上げてもよいのではないか。
- ・ 電動アシスト自転車は、中低速モビリティと同様に扱うべき。
- ・ モビリティ専用の通行帯を早急に整備すべき。
- ・ 中低速モビリティについては、仮に運転免許を不要とするとしても、一定の教育は必要であり、16歳という年齢制限を設けることも妥当である。
- ・ 守れないルールを作っても仕方がないので、中低速モビリティについて、運転免

許不要、ヘルメット努力義務とすることは妥当である。

- 中低速モビリティについて、ヘルメット着用を義務化すべき。
- 中低速以上のモビリティについて、最高速度を制限した上で歩道を通行させることは妥当。ドライバー視点からも、速度の遅いモビリティが車道を通行しているのは危険である。
- 歩道は歩行者のためのものであるという原則を維持すべきであり、最高速度を制限したとしても、中低速モビリティに歩道を通行させるべきではない。

#### 2. 2. 6. 2 自動配送ロボット

- 自動配送ロボットは、歩道を通行させるとなると自転車と共存するのは難しいので、まず自転車が歩道以外を通行できるよう整備を急がせるべきではないか。
- 自動配送ロボットについては、すぐに実用化することは難しく、様々な実証実験を実施して安全性を確認する必要がある。「ラストワンマイル」とよく言われるが、たかだか最後の1マイルに自動配送ロボットを導入したところで、人手不足が直ちに解消されるわけではない。
- 自動配送ロボットについては、技術が未成熟であり、視覚障害者と出会った際や、横断歩道を通行中に向かいから群衆が向かってきた際などに、どうなるのかということ懸念している。まだ不明な点が多くあるため、手続の簡素化・迅速化ばかり推進すべきではない。