

第6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3月8日（月）午前10時から午後0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
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【欠席】
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 事務局説明

事務局から、新たな交通ルールと今後の主な検討課題について説明を行った。

2. 2. 2 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. 2. 1 総論

- ・ 原動機の出力ではなく、最高速度及び車体の大きさを基準として車両区分を定めるという整理は、論理的であり、賛成。
- ・ 最高速度及び車体の大きさを基準として車両区分を定めることとされているところ、重さについても考慮に入れる必要があるかもしれない。
- ・ 原則として、動力のないものは歩道を通行でき、動力のあるものは歩道を通行できないという整理が、一般市民にとっても分かりやすく良いのではないか。
- ・ 事業者による交通安全教育が重要である。
- ・ 新しい交通ルールについて教育をしていくことは、自治体の努めでもある。
- ・ 道路環境等の実態も考慮し、現実的な形で交通ルールを定める必要がある。
- ・ 今後、自転車や低速モビリティの交通ルール違反を改善するために、警察が非刑罰的な制裁を科せるような制度を作る必要がある。
- ・ 今般検討している新しい交通ルールが機能しなかった場合には、ルールの見直しを検討する必要がある。

2. 2. 2. 2 状態が変化するモビリティ

- ・ 状態が変化するモビリティについて、最高速度を切り替え、その旨を外部に明確に表示するのであれば、最高速度に応じた場所を走行することは認めてよい。
- ・ ただし、最高速度を歩道通行車と同様として電動キックボードの歩道通行を認める場合には、実際にその最高速度が担保されることを事前に検証すべきである。
- ・ 走行モードに係る表示については、夜間であっても外部に明らかなようにさせるべき。
- ・ 取締りの観点からも、外部への表示が必要。

2. 2. 2. 3 電動キックボードや一部の搭乗型移動支援ロボット

- ・ 小型低速車の運転に当たり、運転免許を受けている必要はないと考えるが、事業者による交通安全教育が重要である。
- ・ ヘルメットの着用は推進すべき。
- ・ ヘルメットの着用義務化については、更なる検討が必要である。

- ・ 違法な改造を防ぐためにも、何らかの形で車両を管理するなどの対策が必要である。
- ・ 小型低速車が夜間に事故に遭わないようにするための方策について、検討が必要なのではないか。
- ・ 暗さをセンサーで感知して、夜間には自動的にライトが点灯するようにしてもらいたい。
- ・ 最高速度が 15km/h では遅すぎる。ヨーロッパ並みの 25km/h までは認めてよいのではないか。また、バックミラーと尾灯は備えさせるべき。
- ・ 小型低速車を自転車相当の扱いとするのであれば、自転車の交通ルールの徹底と、必要に応じた見直しを前提とすべきなのではないか。

2. 2. 2. 4 一部の搭乗型移動支援ロボットや電動車椅子（歩道通行車）

- ・ 歩道を通行するモビリティの最高速度は、少なくとも 8 km/h、できれば 10km/h に引き上げるべきである。電動車椅子ユーザーからも、6 km/h では遅いという声があり、速度の制限が厳しすぎると、普及を阻害するのではないかと懸念している。
- ・ 最高速度の引上げは、歩道の幅や通行量等に応じ、場所を限定して行うべき。
- ・ 歩道を通行できるモビリティであるか否かが一目で明らかになるように、歩道通行車には機体に表示義務を課すべきである。
- ・ 歩道通行車や小型低速車には認定制度が必要なのではないか。

2. 2. 2. 5 無人自律走行する車椅子等や自動配送ロボット（自動歩道通行車）

- ・ 業界にも自主規制をしてもらうことが望ましい。また、走行させる主体については、行政機関が把握する必要がある。
- ・ 走行させる場所を限定して解禁すべき。
- ・ 自動配送ロボットが 10km/h で走行することは考えられない。
- ・ 自動配送ロボットについては、現実的には、労働力不足を解決する決め手にはならないだろう。実証実験を重ね、ある程度文化的に受け入れられるような年数を経た上での実用化となるのではないか。制度整備にはある程度時間をかけるべきであるが、過度に厳しいルールでは事業者の開発意欲を削ぎかねないことから、適切な配慮が必要。
- ・ ナンバープレートの装着を義務付けるべき。重量制限は不要。

2. 2. 2. 6 超小型モビリティ・ミニカー

- ・ 関係機関等が連携・協力して、引き続き、駐車環境の整備を推進する必要がある。