

第1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2年7月2日（木）午後2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
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全国協議会専務理事 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
国土交通省自動車局保障制度参事官

2 議事進行

2.1 開会

※事務局より開会を宣言

※事務局より座長候補として久保田委員を推薦し、委員からの承認を得た。

2.2 討議

小型モビリティを取り巻く現状、新たな小型モビリティの現状と論点について議論した各委員からの主な意見等については、次のとおり。

○ 全般

- ・ 普通自転車専用通行帯や自転車道の通行方法が、分かりにくいので整理していただきたい。
- ・ 制限速度等でモビリティを区分し、区分ごとのニーズや課題を整理して議論すべき。
- ・ 議論に当たり、リスクをどこまで許容するのか。
- ・ 従来の交通手段と異なる速度の新たな小型モビリティが既存の交通社会に入ってくると、事故の危険性は増える。夜間や悪天候時等、視界が悪いときに車両からどれだけの視認性を確保できるのかなど、どのようにすれば安全に新たな小型モビリティを使えるのか、しっかり考えていただきたい。
- ・ 効率的な配送を行うために、小型モビリティを積極的に普及促進すべきだ。一方で、公道を使って貨物の輸送をしたり、歩道で貨物の荷歩きをしたりする事業者としては、これらの小型モビリティと錯綜して事故を発生させるリスクをいかにして回避するかという課題がある。

前者については、例えば自動配送ロボットについては歩道走行を可能にすることが必要。トラックから小分けした荷物を配達先に台車やリヤカーで近くまで配送する場合が想定される。「ロボットのみで配達」というのはまだ先だと認識しており、人が管理する中での歩道走行が想定されるだろう。事故の場合に責任を明確化するためには、作業範囲の明確化や、歩行者を傷つけないための安全装置の装備等が必要になる。

後者については、運転者の適格性の担保のためには、少なくとも講習会の修了程度のものは必要なのではないか。また、運転者本人の安全の保護のための最小限の防具、反則や罰則制度、自賠責保険の義務化、車両の安全性の担保のための保安基準といったことや、歩道を平らにするなどの新たなモビリティが安全に走行するための通行環境の整備も必要だと考えている。

- ・ 狭い道路空間を様々なアクターが取り合っており、そこに新しいモビリティが加わるということで問題が煩雑になっていることから、地方自治の観点を踏まえ、各自治体がそれぞれ対応することが可能となるように、条例に委任することも考えていただきたい。
- ・ 道路交通におけるルールの在り方の見直しを検討する際には、ルール自体の合理性とと

もに、違反があった場合に当該規制やルールが実効性を持つかどうかを当然に考えることになるだろう。

- ・ 全国標準的に車道、歩道、又は自転車道のいずれの通行場所を通行できるかという考え方と、さらに限定したゾーンの中で使える乗り物という考え方が必要になってくるかもしれない。
- ・ 実証実験においては、新しいモビリティを受け入れる素養の有無といった地域課題等について、どのようなものがあるか想定し、向き合いながら何が解決できるのかと考えてやっていくべきだと思う。
- ・ モビリティの社会実装をしていくために、現在は実証実験の度に都度行っている道路使用許可の手续や保安要員の配備といった規制の見直しをしていただきたい。

○ 立ち乗り電動スクーター関係

- ・ 立ち乗り電動スクーターについて、ヘルメットの着用を任意としていたり、免許を不要としていたりする国における、当該交通ルールが事故率や負傷率に与える影響に関するデータがあれば、議論の参考になるのではないか。
- ・ 立ち乗り電動スクーターについて、海外では基本的にシェアリングが前提となっている。実際のビジネスモデルを考えた場合に、どのような安全性の確保が必要かというのも論点となるだろう。シェアリングの事業では、自分が日頃から管理しているモビリティではなく、直前まで違う人が乗っていたモビリティに乗る場合が想定されるが、車体の安全性の確保をどうするのか。
- ・ 電動キックボードの駐車場所、電車やバスへの持ち込み、飲酒運転・薬物運転、(運転者の)服装の規定、保険の問題等についても考える必要がある。

○ 道路関係

- ・ 新しいモビリティの走行場所として、まず自転車の道を幅広に作り、車側が自転車を含めた弱者を優先するというを基本的なルールとして持つ社会を目指すべき。道路との関係に関する議論も必要。
- ・ 自転車の専用道が少ないということが一番問題になるだろう。新しく自転車専用レーンを作ることはそれほどできず、結局、車道に混在することになると思う。
- ・ 道路法改正で歩行者利便増進道路という新たな空間が道路上にできるようになる。道路空間自体が今後変わっていくところに、新たなモビリティはどのように入っていくのか。

○ 自転車関係

- ・ 歩道走行を認める場合、自転車も含めて全ての新しいモビリティが交通事故の加害者になるという可能性も出てくると考えられる中で、どのように交通社会全体の安全性が確保できるか懸念している。自転車も新しいモビリティも、正しく使えば有益であり安全に

も役立つ乗り物であるが、現状、自転車ユーザーのマナーは非常に悪く、正しく使われていない。また、実質上十分な取締りもできていない。交通ルールを守ってもらえるようにして、かつ、新しい技術も活用するにはどうすればいいのか、議論していきたい。

- ・ 子どもや保護者の安心安全の観点から考えると、自転車の現状を見てもマナーが非常に悪い。新しいモビリティの導入はこれからの時代に必要なものであると思うが、導入に当たっては安全面に注視していきたい。
- ・ 利便性や楽しさが優先されている。新しいモビリティを自転車並みに扱うよう要望が出ているが、自転車には、健康にいい、環境にいいなど、多様なメリットがあり、必ずしも当然に新しいモビリティを自転車に揃えるという議論にはならないのではないか。

○その他関係

- ・ 電動車椅子は、障害者にとっては「脚」であり、代替のきかない必要不可欠な交通手段である。電動車椅子を使用する障害者ユーザーが安心して街中へ踏み出せるよう、法制度等をしっかりと整備し、発展させていきたい。
- ・ 立ち乗り型のモビリティは、観光ツアーや防犯パトロールなど多様な活用方法が見込める。一方で、安全な座り乗り型のモビリティについても、高齢者や障害者など、移動が困難な人のファースト・ラストワンマイルの移動を支援するものとして、今後非常に重要になる。
- ・ 新しいビジネスの創出といったような観点から、今回課題になっている電動キックボードや小型電動モビリティなど、多様なモビリティへの期待が高まっている。今回の検討会で、交通の安全と円滑を確保しながら早期に市民にとっての選択肢をなるべく増やし、これにより利便性を高めていくということが大事だろう。