

第2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9月8日（火）午後3時から午後5時まで
- ・開催場所：合同庁舎2号館18階 警察庁第4会議室

・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【代理出席】
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
警察庁交通局交通企画課高度道路交通政策総合研究官

2 議事進行

2. 1 開会

- ※ 事務局より開会を宣言。
- ※ 新たなオブザーバーとして警察庁交通局交通企画課高度道路交通政策総合研究官が加わった。

2. 2 討議

2. 2. 1 事務局等説明

事務局等から、立ち乗り電動スクーターに関する新事業特例及び国内外における交通ルールについて説明を行った。

2. 2. 2 事業者ヒアリング

マイクロモビリティ推進協議会から、立ち乗り電動スクーターに関する新事業特例制度に基づく実証実験についての発表があった後、質疑応答を行った。

2. 2. 3 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。

【総論】

- ・ 現在、自転車も歩道で徐行していないなどルールが守られていないのが実態。自転車と立ち乗り電動スクーターを同じ扱いとすると、立ち乗り電動スクーターも現在の自転車のように無秩序な状態になってしまうことが懸念される。
- ・ 立ち乗り電動スクーターを含め、小型のモビリティは、重量や速度、衝突したときの衝撃が自転車とほとんど変わらないことから、自転車と同様の交通ルールにしてもよいのではないか。

【通行場所】

- ・ 現状でも、ルールを無視する自転車により高齢者や障害者、子どもなどが危険に陥っていることから、歩道走行には反対。
- ・ 自転車も含めて、徐行であれば歩道の走行を認める扱いとした上で、そのルールを徹底するべきと考える。
- ・ 歩道で 20km/h は速すぎる。他方、現在の自転車の走行環境（普通自転車専用通行帯等の幅等）を踏まえると、この中に自転車と立ち乗り電動スクーターを共存させることは困難。
- ・ 普通自転車専用通行帯等が少ない日本では、歩道から完全に追い出すとなれば、車道で乗用車、トラック等との接触の可能性が高まることは避けられない。転倒の危険が一定以上あること、エンジン搭載の車両との比較でスピードは圧倒的に劣ることからすれば、車道を走らせることは自転車以上に危険。
- ・ 直ちには困難であるとしても、将来的なイメージとしては、速度帯ごとに、自動車

- ・ 歩行者・その中間の速度で走行する車両とで、それぞれ通行帯を分けるということが理想的ではないか。
- ・ 走行モードを通常と徐行から選べるようにして、徐行にした場合にのみ歩道を走行可能とするのはどうか。徐行モードの場合は表示灯を点灯させる仕組みにすれば、外部から見ても判別可能であり、取締りも容易になる。

【運転免許】

- ・ 子どもたちが勝手に乗り回すのは危険であり、免許制度は必須。
- ・ 交通ルールについては、販売店等が利用者に対して講習を実施すれば十分ではないか。海外からの観光客や免許取得年齢に満たない者の利用を著しく制限することになるのは過剰な規制に当たると考える。小型モビリティに関する新たな免許制度を作るというのは費用対効果を考えるとあまり好ましくない。
- ・ 歩道で動力を持った機器を走行させるのであれば、交通ルールの徹底が必要。利用の前提として一定の教育を受けること、又は免許を取得するなどの制度化、保険加入の義務化なども必要だと考えられる。

【ヘルメットの着用義務】

- ・ 死者を減らす上で、また、けがの重症化を防ぐ上でも、ヘルメットの着用は必要。
- ・ ヘルメットの着用義務に関して、欧州では自転車の速度が高く、ヘルメットの着用も定着しているが、日本では、電動キックボードの方が自転車よりも速く、同一に扱うことは困難。
- ・ 自転車と同等として頂きたい。
- ・ ヘルメットの着用義務を課さないのであれば、（安全とされる速度制限機能を機器に施した上で、）車両ではなく歩行者として扱うなどして、歩道での走行も認める検討が必要ではないか。車道であれば着用は必要。
- ・ シェアリング事業だとヘルメットの着用を義務付けると利用者が激減してしまうというのは、自転車のシェアリングを見ていてもよく分かる。例えば、走行環境（交通量等）によって義務付けるか推奨にとどめるか判断する、とすることも考えられるのではないか。

【その他】

- ・ 海外の交通ルール（自転車レーンにおける走行や、年齢制限等）は、それが設けられている背景事情を理解しないと、海外の規制内容をそのまま日本に当てはめることはできない。
- ・ 電動アシスト自転車を自転車から切り離し、電動付きのモビリティについて車両区分を整理したらどうか。その上で、この車両の指導取締りを条例に委任してはどうか。
- ・ 小型モビリティの走行条件（免許の有無やヘルメットの着用義務、走行場所の指定）は、いくつかのモデル（例えば、原付と同じ、自転車と同じ、その中間）を示した上で、条例に委任してはどうか。
- ・ 走行エリアに制限を設けた上で、走行場所を自治体又は事業者ごとの許可制にする

のはどうか。保有ではなくレンタル、リースにすれば、事業者ごとに走行エリア制限を設けることが可能になる。