

### 第3回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和4年10月18日

【事務局】 警察庁の交通企画課でございます。本日は、御多用の中、御出席いただきまして、ありがとうございます。定刻となりましたので、ただ今から第3回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会を開催させていただきます。

まず、お手元の配布資料の確認をさせていただければと思います。お手元には、議事次第、そして、構成員一覧、事務局説明資料、また、マイクロモビリティ推進協議会様の御説明資料、一般財団法人日本電動モビリティ推進協会様の御説明資料、そして、ガイドラインの骨子（案）を事前に配布させていただいております。

なお、今回出席の皆様の御紹介につきましては、時間の都合上、省略させていただきますが、第3回から新たに警視庁の交通総務課長、また、シェアリング事業者といたしまして、株式会社アド近鉄様、湯田工務店様、Y's 商会様、オンラインショッピングモール事業者といたしまして、オンラインマーケットプレイス協議会様から御参加いただいております。皆様、どうぞよろしくお願いたします。また、今回は一般社団法人日本損保協会様にもオブザーバーとして御参加いただいております。構成員につきましては、お送りいたしました構成員一覧を御確認いただければと思います。

続きまして、今回の本協議会で用いる資料につきましては、会議終了後、警察庁のウェブサイトにて原則として公開することとしております。また、本協議会における皆様の御議論につきましては、事務局で議事録を作成し、皆様に御確認いただいた後、警察庁のホームページに掲載することとしております。

さて、議事の開始に先立ちまして、先月、警察庁の交通企画課長に着任いたしました日下より、一言御挨拶申し上げます。

【警察庁交通局交通企画課長】 警察庁の交通企画課長の日下と申します。本日は、御多用中のところ、本協議会に御参加いただき、誠にありがとうございます。

さて、前回の協議会において事務局から御説明させていただきましたとおり、本年4月に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、一定の要件を満たす電動キックボード等につきましては、その運転に免許を要しないこととされた一方で、販売事業者やシェアリング事業者による利用者に対する交通安全教育が努力義務とされました。電動キック

クボードは、手軽な乗り物として若い世代を中心に利用が進んでいる一方で、歩行者や他の車両との関係で危険ではないかと心配する声も寄せられています。また、国会審議におきましても、新たな交通ルールの周知徹底を図るとともに、関係省庁と事業者が連携し、特定小型原動機付自転車の運転者及び広く社会一般に対する効果的な交通安全教育の在り方について速やかに検討し、早期に実施することを内容とする附帯決議がなされたところでもあります。

これまでも各事業者の皆様におかれましては、交通安全対策に取り組んでいただいているところですが、電動キックボードに関連する交通違反・事故は引き続き発生しており、先月下旬には、東京都内において、電動キックボードに乗車していた男性が飲酒運転と見られる単独転倒により死亡する交通事故が発生いたしました。このような情勢を踏まえますと、改正道路交通法の円滑な施行に向けて、官民の連携をより一層強化し、交通ルールの周知を図るとともに、それぞれの立場から効果的な交通安全対策を推進していくことが大変重要でございます。

そこで、本協議会では、関係事業者が取り組むべき交通安全対策に関するガイドラインを今年度中に策定することを目指すこととし、本日は、販売事業者、シェアリング事業者、プラットフォーム提供事業者、それぞれの業界団体の皆様方から交通安全対策に関する取組について御発表いただきたいと考えております。構成員の皆様方におかれましては、安全性と利便性が両立する仕組みの構築を念頭に、積極的な御意見を賜りますようお願いいたします。開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

本日はよろしく願いいたします。

**【事務局】** 日下課長、ありがとうございました。

続きまして、事務局より、電動キックボードに関する概況について簡単に御説明させていただきます。資料3を御覧ください。

本日事務局から説明させていただく内容としては、電動キックボードに関連する事故・違反の状況、そして、国土交通省様において検討している保安基準、型式認定の案、また、原動機付自転車のナンバープレートに関する現状の制度を御紹介させていただきます。

1頁を御覧ください。こちらは電動キックボードに関連する違反・事故の発生状況でありまして、令和4年の6月までの統計となっております。左側の円グラフが検挙件数に関する統計、右側の円グラフが、検挙には至らないものの、法令違反が認められ、警察として指導警告をした件数に関する統計となっております。

左側の円グラフ、検挙件数に関して御説明申し上げます。令和4年6月までの間、計654件の検挙が電動キックボードに関してございました。その65%につきましては、「通行区分違反」というものでございまして、例えば車道を通行するべきであるにもかかわらず歩道を通行したものと等がこちらに含まれます。また、「信号無視」にしましては14%を構成しており、赤信号に従って停止すべきところ、これを無視したものがこちらに含まれます。このような形で、検挙件数、そして検挙割合が構成されておりますが、「その他」のうち、酒気帯び運転が12件含まれております。

右側の円グラフに沿って説明をいたします。指導警告件数のうち、「整備不良」は、後ほども保安基準に関して説明いたしますが、現行の保安基準を満たさずに公道を走行したものの、こちらが34%となっており、続いて、「通行区分違反」が26%、「無免許」は23%となっております。なお、「無免許」につきましては、原動機付自転車に当たるにもかかわらず免許を有さず運転したものが含まれますが、改正法の施行後におきましては、特定小型原動機付自転車としての要件を満たせば運転免許は要しないこととされております。なお、右側のグラフにつきましても、「その他」のうち、9件に酒気帯び運転が含まれております。

こちらの表から申し上げられることといたしまして、道路交通法の改正によりまして、一定の特定小型原動機付自転車につきましては、一定の場合に歩道や路側帯を特定小型原動機付自転車として通行することができることとされましたが、「通行区分違反」につきましては、改正法の施行後も、歩道を通行できる速度まで減速せずに歩道を通行した場合に成立し得るほか、「信号無視」や「一時不停止」につきましても引き続き懸念される所でございます。また、今後、エンドユーザーの増加に伴いまして、保安基準を満たさない「整備不良」等も懸念される所でございます。

2頁を御覧ください。こちらは、特例電動キックボード、いわゆる産業競争力強化法に基づくものを含めた検挙・指導の件数の積み上げでございまして、月別の推移となっております。これは指導警告、そして検挙を合算した数字となっておりますが、こちらのグラフから言えることといたしまして、令和3年11月頃には、違反、そして指導警告の件数が合計60件程度であったものが、今年の6月には200件を超えているような状況であり、4倍程度まで増加している状況が見受けられます。また、検挙・指導警告件数の増加に伴いまして、「通行区分違反」の増加も相まって見受けられる所でございます。また、グラフ中、黄色い部分にしましては、「信号無視」に該当する部分でございますが、令和4

年以降は「信号無視」も増加しているところとなっております。

飲酒に伴う違反に関しましては、墨括弧の数字として記載をしております。令和3年10月には2件だったものが、令和4年の4月、5月には4件、そして6月に8件を占めるような状況となっております。なお、先週、報道によりますと、警視庁において渋谷で取締りを実施した結果、酒気帯び運転と見られるものの検挙に至ったとも報じられているところであります。今後とも、交通ルールを周知し、交通の安全を確保していく必要があると考えております。

3頁を御覧ください。こちらは電動キックボードに関連する交通事故件数・死傷者数の統計となっております。令和2年、令和3年については年、令和4年に関しましては上半期の数字となっております。令和2年1月から令和4年6月までの間、49件の事故が発生し、負傷者数51人となっております。左下の円グラフに関しましては、電動キックボードの事故の相手方の区分になります。四輪が41%を占めておりますが、そのほかにも、歩行者、自転車といった事故の相手方に重傷を与えかねない相手方も電動キックボードの事故において見受けられるところであります。また、右下の円グラフに関しましては、これは都道府県別の発生状況であります。現在は、いわゆる産業競争力強化法に基づく特例電動キックボードの走行が認められているエリアで数多くの事故が発生しているものの、改正法の施行後におきましては全国で走行が認められることとなりますので、利用者に対する啓発が引き続き重要になると考えております。

4頁を御覧ください。国土交通省において検討中の保安基準に関して簡単に御説明申し上げます。国土交通省におかれましては、車両安全対策検討会、そして、新たなモビリティ安全対策ワーキンググループにおきまして、特定小型原動機付自転車の保安基準の案を検討しているものと承知しております。保安基準を満たさないものに関しては、道路を走行できないこととなります。最近、先週12日には車両安全対策検討会が開催されまして、こちらの資料が保安基準の案として取りまとめられたと承知しております。例えば、前照灯（ヘッドライト）や方向指示器（ウィンカー）を備え付けなければならないこととされたほか、識別点滅灯火という、特定小型原動機付自転車に当たることを明らかにするための灯火も備え付けなければならないこととされました。今後、国土交通省において、パブリックコメント等を経て改正予定と承知しております。

5頁を御覧ください。型式認定、そして、保安基準の適合性の確認制度について御説明申し上げます。こちらも国土交通省において創設予定の制度と理解をしております。こちら

らの制度に関しまして、第2回、前回の官民協議会におきまして、アマゾンジャパン合同会社様からは、国等において認証制度を設けることを検討してほしいと要望があったと承知しております。(1)の型式認定制度に関しましては、国が主体となり、現在の原動機付自転車同様に地方運輸局による型式認定を受けられることとする制度でありまして、ラベル等を目立つ位置に貼り付けることを予定しているものと承知しております。(2)に関しましては、国が一定の民間の機関・団体に基準適合の確認をさせることといたしまして、サンプル車を用いて現物確認と書面確認を経て、その一定の基準に達したものの、保安基準に適合することを確認したものにしましてシール等を貼付させるという取組と承知しております。また、この確認を受けた特定小型原動機付自転車の型式に関しましては、リスト化された上で、国土交通省のホームページ等に公表される予定と承知しております。

6頁を御覧ください、最後に、ナンバープレートに関して御説明申し上げます。現在の原動機付自転車の制度として御紹介させていただきます。地方税法に基づきまして、それぞれの車両区分に応じまして税率が定められておりますが、第463条の15の「原動機付自転車」は、必ずしも道路交通法上の定義と整合するものではございませんが、2,000円から3,700円までの間で、定格出力、総排気量等に応じて税額が決められております。また、第463条の18は条例で定めるところによって、証紙の方法によって地方税を納入することを定めることができる旨規定しております。

7頁を御覧ください。ナンバープレートの表示方法等についての規定になります。これは横浜市市税条例を例にしたものでありますが、現行の原動機付自転車に関しましては、その所有者が市長に対して、氏名、住所、型式、取得年月日等を申告するということになっておりまして、交付を受けた標識を車体に取り付けなければならないこととされております。下段に関しましては、第1回の官民協議会におきまして、日本電動モビリティ推進協会様から、対面ではなく非対面の方法により、課税標識、すなわちナンバープレートの交付申請を実現するのはどうかという御提案があったことを踏まえての一例の紹介でございます。例えば、大垣市、平塚市等におきましては、新型コロナウイルス感染症の流行を契機といたしまして、ナンバープレートの交付に関して郵送で実施しているものと承知しております。申請書、本人確認書類、販売証明書等を郵送で市に対して送ることにより、ナンバープレートの送付を郵送により受けられるものというふうに承知しております。

以上が事務局からの説明になります。

これからは、前回協議会においてお願いさせていただいていたとおり、シェアリング事

業者、販売事業者、そして、プラットフォーム提供事業者の皆様より、考えられる安全対策等に関して発表いただきたいと考えております。

なお、各団体の発表後におきましては、それぞれの発表に関しまして質疑応答の時間を5分程度設けております。ぜひ積極的に御質問等をいただければと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは、シェアリング事業者様を代表いたしまして、マイクロモビリティ推進協議会様、よろしくお願いたします。資料につきましては、こちらで投影させていただきます。

【マイクロモビリティ推進協議会】 よろしくお願いたします。マイクロモビリティ推進協議会の会長を務めさせていただいております、岡井と申します。

数ページにわたって資料を展開いただきます。まず一番最初のページです。マイクロモビリティ推進協議会の事業者が現状行っている安全対策について御報告をさせていただければと考えております。

1点目が、利用者に対する交通ルールの周知ということで、アプリの上で、各社、一定の交通安全に関する通知又は教育に関するページを作ってください、その上でリアルで講習会を行うと。右側が、例えば地元の警察の皆様と協力をさせていただいて行う安全講習会なわけなんですけれども、このような形でオンライン・オフライン合同で効果的な周知方法を検討させていただいております。もし御質問等があればまた後ほど詳細を御説明いたしますが、交通安全テスト等も実施をさせていただいております。

2点目が、年齢確認方法についてで、今後16歳以上という形になっていくということで、年齢認証に要する他社サービスの認証方法については、現状、協議会の中で研究中という形となっております。一概に16歳というのはすごく難しく、これを持っていれば認定できるという1個のものにはならないのかなと考えております。どのようなものがあれば各社しっかり年齢認証を行うことができるかというのを現状研究でございますので、どこかのタイミングでまた御報告をさせていただければと思います。

3点目が、又貸し対策です。自転車とかであればまれにやっている方々がいらっしゃいますし、それも一部安全上の問題がありますが、特に電動モビリティ、今回の場合でいうところの新しい枠組みに該当するものであれば、又貸しが犯罪になり得るということを、こちらアプリの中でちゃんと周知徹底し、又貸しを行ったことが明確に判明した方に対しては、しっかり各社からペナルティーをかけるという形で考えております。

4点目が、ヘルメットの着用促進対策についてでございます。これは各社、着用促進に

つながるメッセージを検討しております、もう1つが、希望者にはECプラットフォーム様との連携を経て、利用者には各社がお勧めする安全上一定十分とされるようなものを推奨していくということを考えさせていただいております。

5点目が、悪質・危険な運転に対する特別な対策ということで、警察の皆様と連携した周知・啓発の強化がまず第一です。第二としては、その上で悪質な行為に及んだ方々に関しては断固としてペナルティーを課したいと考えています。取締りは警察の皆様が普段行っているものでございますが、ペナルティーというのは、明確に違反行為が確定できた際には各社からアカウントを停止する等の措置のことで、ちょっと厳しくなり過ぎているという考えもありますが、今は黎明期であるということで厳しめにペナルティーをかけるという形で考えております。

次のページをお願いいたします。

6点目が、車体の点検・整備の徹底ということで、協議会としては、協議会各社に各社の機体に関する保安基準に関するチェックシートを準備しております、実証実験の開始前には警視庁等で各社によって機体を点検させていただいたりしているという形となります。

7点目が交通事故発生時の対策ということで、事故の発生時に対策マニュアルを各社で整備をしております。なので、所定のフォーマットで速やかに関係省庁、警察等に連携をして報告をするという形の対策となっております。

8点目が相談・通報窓口の設置ということで、業界ガイドラインで相談・通報窓口の設置を義務付けておまして、各県警にも24時間連絡が取れるような形の電話番号等の情報をお伝えさせていただいているという形でございます。

9点目が、関係行政機関との連携ということで、定期的の実証実験等の中身、例えば進捗等を報告させていただきまして、各省庁の担当者とは何かあればすぐ各社が連絡が取れるような体制、もしくはまた事務局を経由して連絡が取れるような体制という形となっております。また、それに加えて、実際に実証実験を行っている各自治体とも適宜連携を行っております。必ず実証実験の開始前、そして開始中も定期的にコミュニケーションを取らせていただいております。また、右下にあります、MaaS議連という議員連盟を通じて意見交換も定期的に行わせていただいていると。

以上が全体像としての中身となっております。

その上で、先ほど警察庁事務局の皆様から御指摘がありました、今月、電動キックボー

ドに関係する日本で初の死亡事故が発生してしまったということで、この発生した事故自体は、弊社、株式会社L u u pの機体によるものです。他の会社様に先駆けて協議会の中でも議論させていただいた上で、もしくは警察の皆様とも議論させていただいた上で、ひとまずは、これまで以上、啓発活動をより重視して、アプリ内でしっかり飲酒運転等が違反であるということをより強めにアナウンスすることとしています。また、もう1つが、夜間対策です。金曜日とか土曜日、飲酒が特にあり得そうな忘年会のシーズン等は深夜帯の利用を強制的にできなくすることを考えています。啓発が一部十分ではない黎明期のタイミングにおいては、ちょっと応急処置的な形ではあります。夜間使えなくするという対策を過去やってまいりましたが、使えないだけでは、単純に夜間使えないんだと思って、特に何も気付かず利用者が帰ってしまうだけで、これを実施していない日にまた同じことをしてしまうおそれがあるということで、応急措置的に使えなくするだけではなく、しっかり啓発活動、注意喚起を行う体制が重要ではないかと今回の事故を受けて考えております。弊社としてはまず、実験的ではございますが、利用者の数が多いポートにおいて、かつ、飲酒が多く発生しそうな曜日、日程において、実はポートに警備員を夜間配置して、飲酒をしているかの声掛けをしてもらった上で、飲酒運転が違反であるということも直接各利用者に伝えていただくという形の対策を現状取らせていただいております。正直、これがコストも大きくかかるという前提で、現状は事業者が取る最終奥義的な打ち手となっておりますが、やはり死亡事故が起きてしまったということを重く受け止めて、各ポートで警備員の配置を現状行っています。また、抜本的な啓発活動として、アプリ内での通知や、そのような啓発活動自体もより一層強化をして現在臨んでいます。

以上が、現時点、各事業者、協議会としての報告となります。何か御質問等があれば後ほどよろしくお願いたします。

**【事務局】** マイクロモビリティ推進協議会様、ありがとうございました。

それでは、ただ今の発表内容に関しまして、質疑応答に移らせていただきます。御質問、御意見がある方は、チャットにて御質問、御意見がある旨をお書きいただければと思います。こちらから指名させていただきます。よろしくお願いたします。

それでは、警視庁交通総務課長、よろしくお願いたします。

**【警視庁交通総務課長】** 警視庁交通総務課長の田中でございます。

マイクロモビリティ推進協議会様、どうもありがとうございました。これまでも警察と事業者間でよく連携して広報啓発等を実施しておりますし、また警視庁のほうでは当然取



締りを今後ともしっかりやっていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願  
い  
します。

1点だけ、意見といたしますか、念のため申し述べさせていただきたいということなんで  
すけれども、先ほど06番の「車体の点検・整備の徹底」に関して、実証実験開始前には  
警視庁等で機体を点検という御説明があったと思いますが、これは警視庁として点検をし  
ているわけではなくて、鑑識上の見識を得る観点から機体の性能を事前に見せてもらっ  
ているということになりますので、誤解なきようお願いいただければと思います。よろし  
くお願いいたします。

【マイクロモビリティ推進協議会】 すみません。確かにちょっと表現に語弊がござい  
ました。失礼いたしました。

【警視庁交通総務課長】 ありがとうございます。

【事務局】 ほかに御質問、御意見、いかがでしょうか。

【マイクロモビリティ推進協議会】 ちょっと先ほどのお話の追記で、皆さんが御質問  
を考えていただいている間に1点追加をさせていただくと、保安基準のチェックシートと  
いうのが結構協議会としての取組の大きな一つかなと思っております、今回特に特例制  
度下であるということで、電動キックボードに係る保安基準が非常に複雑なものとな  
っております。なので、事業者として、「ちゃんと運用しているよ」という会社でも、いざ  
協議会の事務局と話してみると、「あ、それも必要なんですね」とか、逆に、「これは要ら  
ないんですね」ということが起きたりするというので、しっかり今回の道路交通法改正  
を経て国交省の皆様には保安基準に関するルールを作っていただくまでの間は、協議会内  
で各社それぞれが相互監視、そして、事務局からの第三者的な監視をするというのが一定  
やはりシェアリング事業の最低ラインの安全性を担保するための重要なポイントかなと考  
えております。逆に言うと、市販されているものだったりとか、協議会に入っていない形  
で1社か2社だけ、たしか産業競争力強化法に基づく新事業活動計画に認定を受けている  
会社が存在しております、その会社に対しては協議会としては関知できていません。

【事務局】 マイクロモビリティ推進協議会様、ありがとうございました。

【マイクロモビリティ推進協議会】 ありがとうございました。

【事務局】 続きまして、販売事業者を代表いたしまして、日本電動モビリティ推進協  
会様、御発表をよろしくお願いいたします。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 よろしくお願いたします。それでは、電

動モビリティ推進協会の代表、鳴海の方から発言させていただきます。

順番はこちらのまとめた内容で進めさせていただきますが、まず最初のスライドをお願いいたします。

まず、ヘルメット着用促進対策について御説明いたします。当協会ではヘルメットの重要性を非常に感じておりまして、以下のような対策を予定しております。まず1つは、原付用ヘルメットはもとより、今回、特定小型原付に関しては、いわゆる今までの原付一種、二種といったくりではないことから、自転車用のSGマークやJCF公認の推奨自転車用ヘルメット等を、安全規格というところもしっかりと見据えたものを団体として推奨していきたいというふうに考えております。また、販売時に、例えば、インターネットサイトで販売する際には車体と同時にヘルメットが購入できるようなオプションを設定していくことで、もちろん強制ではないものの、セット購入を勧めるといった、少し積極的なアプローチを進めていきたいと思っております。以前警察庁さんが御提案いただいたような、セット購入キャンペーンみたいなものをする場合は、国の方でそういったことを推奨、推進していくための予算等を組んでいただく機会があれば、より一層連携ができるのではないかと考えておりますので、そちらも御検討いただきたいと思います。また、当団体内で、ある会社さんが、ヘルメットの着用意義というところで行くと、やはり頭部を守るというところで、今まで従来型の形状のヘルメットではない、ヘルメットに代わる頭部保護デバイスといったものの研究もなされていることから、そういった運用の提案を差し上げたいというふうにも考えております。こちらはまた別の機会でご提案させていただけたらと思っております。

次のスライドをお願いします。

交通ルールの周知対策についてですが、現行法では、原付1種あるいは2種といったところで、既に免許を持っているということが前提になっておりますが、免許を取得していても、既にもうルールを忘れてしまった、もしくはやはり正しく認識していないという人がいることは前提にしており、当団体に入っている会社の今後の機体の販売時には、取扱説明書に資料に示したような形で、商品の説明だけではなく、交通ルール、乗り方を徹底して載せていこうという方針で、今、話をしております。こちらは一つの会社さんの事例を紹介させていただいています。あわせて、事故を起こしたときの対処法など、こちらも本来免許を取得していればそういったところを習いますが、改めてそれを明示していくということです。その説明書を見れば事故の対処法というのも改めて確認ができるようにし

ていきたいと思えます。また、交通ルールの説明を含めた試乗体験の場というのを継続的に実施しております、こちらは先ほどのマイクロモビリティ推進協議会さんも行っていると思うんですが、1つ、シェアリング事業者と少し差が出るとしましたら、シェアリング事業というのは都市部中心に特定の自治体で行われていますので、警視庁をはじめとした、その事業がなされているところの行政と連携されているかと思えますが、当団体の販売事業者であれば、日本全国、どこの地域で乗られるか分からないことを前提として、全ての地域に取組を広げることができる可能性があります。販売事業者による行政及び警察署との連携は、実はかなり広範囲にわたっており、地方、様々な地域において、シェアリング事業がスタートしていないような場所でも、一般ユーザーが販売されているものを購入して使う可能性があるところには積極的にイベントを実施し、警察と協議の上、安全教育を実施しております。今現在、当団体は全国様々なところに14社で運営しております、まだまだ増えていっていますが、各社協力し合いながら、様々な地域に向け、同時にこういった周知対策というのを強化しております。

次のスライドをお願いします。

年齢確認方法等についての見解でございます。私たちは販売事業を主としておりまして、当団体で協議の上、出た意見というのは、販売時に未成年者、18歳未満等は、例えばカード等の制限の関係上、結果的に買えないということではありますが、16歳未満が徹底して購入できないということに関しては、それ自体は実は意味がないのではないかとこのように考えております。というのも、購入すること自体は多分法律上問題になっていくのではなく、その機体を使って公道を走行することが問題になってくるため、購入時に、利用する上で年齢の制限があるという旨や、公道を走るにはナンバープレートや自賠責保険の加入が必要で、それを徹底しないと処罰の対象になるということをしかりとアナウンスすると。それを分かった上で購入してもらおうという方針で話し合っております。

次のスライドをお願いします。

車両の安全性のところが担保については、事務局の方から御説明もいただきましたが、型式認定の運用はもちろんのことより、今回から導入される予定である保安基準適合の取扱い車体を推奨していくと。できることであれば、もし当団体もその認証のところに関与できるのであれば、積極的に車体を確認していく方の役割も担いますし、そういった車体を購入時に選んでいただけるよう、一般のユーザー様の車体選びというところのお手伝いも発信できたらと考えております。また、安全な車両の普及のためには、「買って終わり」

ではなくて、買った後の定期メンテナンスというものがが必要です。自転車同様、乗る方が日常安全点検というところの義務を負っているわけですが、そこをしっかりと、取扱説明書もそうですし、メンテナンス体制というところを各社協力して促すことをしっかりと続けていきたいなというふうに思っております。

次のスライドをお願いいたします。

このほかの取組としては、今回、特定小型原付もナンバープレート取得と自賠責保険が必要と聞いておりますので、こちらは今、現行法の原付のものと同じような徹底した運用ルールを引き続き継続していきたいと思っています。販売時のECにおける運用もそうですし、販売店に委託して販売する際のところの取決め、そして、マニュアル等の掲載も含めて、引き続き、各社、足並みをそろえて徹底していきたいと思っております。

**【事務局】** 日本電動モビリティ推進協会様、どうもありがとうございました。

それでは、ただ今の発表内容に関しまして、質疑応答の時間に移らせていただきます。御意見、御質問等ございましたら、チャットにて御意見、御質問がある旨を御記入いただければと思います。こちらから指名させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

御質問・御意見がないようですので、1点、事務局から先ほどの発表に関して補足させていただきます。ガイドラインの骨子の部分で追って説明したいと思いますが、先ほど御説明いただいた中に、結果的にカードで買えないような場合があるものの、16歳未満が購入すること自体が問題なのではなくて、16歳未満の者に関しては、走行することを認めないようにすればよいのではないかとといった御指摘があったかと思っております。この点に関して補足で我々からの法的な整理の部分をお伝えいたします。改正後の、新しい道路交通法第64条の2において、特定小型原動機付自転車の利用の年齢制限に関する規定が設けられました。この規定は2つの項に分かれておりまして、第1項が、16歳未満の者は特定小型原動機付自転車を運転してはならないという規定、これが先ほど推進協会様から御指摘いただいた部分に直接関係する部分であります。第2項が、重要な部分でありまして、これは、何人も前項の規定に反して、すなわち、16歳未満が運転するような形で、そのようなおそれがある者に対して、16歳未満が運転する蓋然性を生むような形で特定小型原動機付自転車を提供してはならないというような規定が設けられています。ここでいう提供というのは、利用し得るような状態に置くことでありまして、運転のいかんにかかわらず、例えば、車体を提供することに関しても含まれることとなります。したがって、我々

としては、販売時における相手方の年齢確認というのは重要になってくるものと承知しております。この点に関しては、後ほどガイドラインの骨子においても議論を深めさせていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

日本電動モビリティ推進協会様、どうもありがとうございました。

最後に、プラットフォーム提供事業者を代表いたしまして、オンラインマーケットプレイス協議会様、御発表をお願いいたします。

なお、オンラインマーケットプレイス協議会様の資料につきましては、事前に配布をしておきませんので、投影されている資料を御参照いただければと思います。なお、本資料につきましては、同協議会からの御要望に基づきまして、警察庁ウェブサイトにて現時点で掲載することはせず、資料を非公開とさせていただければと思いますので、あらかじめ御了承のほど、よろしく願いいたします。

それでは、発表のほど、よろしく願い申し上げます。

**【オンラインマーケットプレイス協議会】**　今回より出席させていただきますオンラインマーケットプレイス協議会です。当協会は、オンラインマーケットプレイスの運営者が会員となり、消費者が安心して取引ができるサイト運営のための取組を公開し、会員同士、行政などとの意見交換も積極的に行っております。会員は、この協議会に参加済みの4社を含む全12社から現在構成されております。本日は、会員の中から2社の取組と対策案について発表させていただきます。そして、最後に当協会の会員からの要望も発表させていただきますたいです。

それでは、まず、プラットフォーム提供事業者Aさん、発表をお願いします。

(中略)

**【オンラインマーケットプレイス協議会】**　それでは、続きまして、プラットフォーム提供事業者Bさん、御発表をお願いできますでしょうか。

(中略)

**【オンラインマーケットプレイス協議会】**　それでは、当協会から、関係各所に対して要望を最後にお出ししたいと思います。

まず警察庁に対してですが、1点目は、ガイドラインに関して、プラットフォームと一言で言っても、サイトごとにシステムの仕様、費用の制約、様々なものになっております。あるサイトでの対応がそのまま他のサイトでも同様になるとは限らないのが現状です。サイトごとに創意工夫して柔軟な対応ができるようなガイドラインの策定をお願いし

たいと考えております。

2点目は、このようにプラットフォームというのは一律に説明できるものではございませんので、警察庁とは密に意見交換を行い、実情を踏まえたガイドラインの策定を行っていただきたいと考えております。

3点目は、既に規格化などの検討が進んでいるようですが、関係当事者が皆、同じ認識を持って、分かりやすい制度設計をお願いしたいと考えております。

4点目は、販売事業者や運転者には義務が課せられるということになりますけれども、その周知に関しては警察庁が率先して行っていただきたいと考えております。例えば、ホームページ等で分かりやすいページや動画等を作成していただければ、それを各プラットフォームから誘導したり、プラットフォームに出店している方が誘導しやすいといったようなことができると考えております。

5点目は、プラットフォーム側でも安全対策を講じて、交通事故の防止というところは協力したいと考えております。それに当たっては、有益な安全対策の情報、違反商品の共有等がありますと対応・検討が進みますので、是非こういったことをお願いしたいと考えています。

最後になりますが、新制度の施行以前の、例えば、中古品等の取扱いに関しましては、新しい区分に応じていけば販売や使用は可能と考えております。ただ、新商品のように規格や認証を受けていない場合、プラットフォーム側では法令の基準を満たすかどうか判断しづらいというところがございます。その場合でも一律に排除されないような対策をお願いしたいと考えております。

次に、総務省に対してです。

ナンバープレートの発行手続等を管轄されていると理解しているんですけども、所有者、使用者とタッチポイントがあると思いますので、運転免許証による確認、本人の年齢確認を行うなど、適法性担保のための効果的な取組の推進をお願いしたいというふうに考えております。

最後に、製造メーカーに対してです。

製造メーカーにおかれましても、認証制度に関与するとのことでしたが、保安基準であったり、車両区分について、容易に判断できるような、そういった運用の方を進めていただきたいと思いますと考えております。また、こういった制度ができましても、積極的にメーカー様が導入されないと形骸化されてしまいますので、こういった認証制度を利用される

というのを望んでおります。

オンラインマーケットプレイス協議会からは以上の発表となります。

**【事務局】** オンラインマーケットプレイス協議会様、御発表、どうもありがとうございました。

それでは、ただ今のオンラインマーケットプレイス協議会から御発表いただいた内容に関して質疑応答に移らせていただければと思います。まず、事務局から先ほど御要望いただいた内容、また、御発表いただいた内容に関しまして、御質問と御回答を差し上げられればと思います。

まず、御要望いただいた内容、とりわけ警察庁に対してという部分でございますが、その点を中心に御回答差し上げます。1点目に、一律の基準を設けずにいろんなプラットフォーム事業者が柔軟に対応できるようにというような御要望がございました。この点に関しましては、改正法によって、交通安全教育というものが販売事業者等に関して努力義務として法定されたところでございますので、販売事業者等に対して場を提供しているプラットフォーム提供事業者におかれましてもその義務が履行されるようにきちんと支援をしていただきたいというふうに考えております。それが道路交通の安全の確保につながると考えています。他方で、我々としてもシステム上の制約等があることは十分承知しておりますので、今後のガイドラインの検討に当たって留意してまいりたいと考えております。

2点目の会員企業と警察庁との間の意見交換についてですが、警察庁としては、当然、個々のプラットフォーム提供事業者から実態を聴取することが重要かつ必要と認識しております。他方で、警察庁と意見交換を行うことができた一部のプラットフォーム提供事業者だけがガイドラインの策定に携われることもできるというのは、なかなか他の事業者との関係で難しい部分があると思います。ガイドラインの策定に関しましては、実態把握の部分を警察庁との間で個別にやらせていただきつつも、ガイドラインの策定そのものに関してはこのような官民協議会の場で本来行うこととなっておりますので、この場を活用させていただければと考えております。

3点目に関しましては、先ほど冒頭の部分で国土交通省において検討していただいている型式認定の基準等が該当すると思いますので、その点で対応させていただきたいというふうに思います。

4点目は、情報提供のためのホームページをはじめとする広報啓発資料の作成を警察庁が主体となって行ってほしいとの御要望でございますが、我々としては、正にその必要性

は感じております。特定小型原動機付自転車のユーザーのみならず、自動車や歩行者といった他の交通主体にとっても、特定小型原動機付自転車の交通ルール、どのような形で特定小型原動機付自転車が走行し得るのかということを理解する、また、それを周知していくことが重要だと考えております。この点、分かりやすい広報啓発資料の作成に努めてまいりたいと思っております。先日より、実は警察庁のホームページにおいても、公募型プロポーザルといたしまして、特定小型原動機付自転車の交通ルールを周知するための映像資料の作成に関して公募を開始し、デザインの募集を呼び掛けているところでございますので、動画等を作成して、実際に販売事業者様において活用いただけるようなことも考えてまいりたいと考えております。

5点目の違反情報の共有等に関しましては、これは必ずしも警察が検挙したというもののみならず、保安基準を満たしており、道路上で走行できるとうたわれて販売されていたものの、実際は保安基準を満たしておらず公道を走行することができないものであったというような、一般的な商品に関する、表示等に関するものでもございますので、消費者庁とも連携しながら考えてまいりたいと考えています。

最後の6点目に関しましては、これは正に保安基準の経過措置、猶予措置の部分でありますので、保安基準の策定に当たって国土交通省と共に検討していきたいと考えてございます。

(中略)

#### 【事務局】

それでは、ほかに質問がなければ、冒頭に御説明させていただいたとおり、特定小型原動機付自転車の利用に関するガイドラインに関する議論に移らせていただければと思います。

オンラインマーケットプレイス協議会様、どうも御発表ありがとうございました。また、御発表いただいたプラットフォーム提供事業者A・B様ありがとうございました。

資料6を御参照ください。こちらは、特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドラインの骨子の案であります。こちらを本年度内に策定することを目指して検討してまいりたいと考えております。今後、本日の議事を踏まえつつ、策定に向けた準備を進めてまいります。本日は当庁において検討中の骨子案について御説明させていただければと思います。

なお、この骨子に関しては現時点の案でございますので、今後の議論の内容によって変



更になり得ることもあることについて御承知置きいただければと考えております。こちらのガイドラインの骨子に関する資料に沿って説明させていただきます。

ガイドラインを定める背景といたしましては、交通安全教育に関して、事業者による努力義務が課せられている点、また、電動キックボード利用者による交通事故・違反が増加傾向にあり、交通ルールの周知を図る必要があること、そして、関係省庁と事業者が連携して交通安全教育の在り方について検討する必要があることとの附帯決議に基づくものです。

目的としては、特定小型原動機付自転車のみならず、他の交通主体の安全性を確保するために、販売事業者、シェアリング事業者、プラットフォーム提供事業者、それぞれが取り組むべき交通安全対策に関する事項を示しつつ、その中身を考えていく必要があるというものであります。

次に、位置付けといたしましては、現時点は最低限遵守すべきものとして定めることを予定していますが、それぞれの内容に応じて濃淡も出てくるものと思いますので、引き続き、位置付けについても議論を深めていければと思います。各事業者におかれましては、ガイドラインに準拠した自主ルールを策定していただき、それぞれ必要な交通安全対策を講ずることを予定してございます。

その下には、販売事業者、シェアリング事業者、プラットフォーム提供事業者が講ずべき交通安全対策の項目の例を示しています。販売事業者、シェアリング事業者につきましては、「交通ルールの周知」、「年齢確認」、「又貸し等の対策」、「ヘルメット着用」に関する項目、「車体の点検・整備」等に関する項目を列挙しております。ここで、「保安基準に適合した車体の販売」に関しましては、販売事業者がエンドユーザーに対して取り組むべきものですので、販売事業者の項目に記載をしておりますが、シェアリング事業者におかれましては、車体の販売というのとは関連しませんので、記載しておりません。また、「自賠責保険加入対策」に関しましては、販売事業者に関してはそれぞれの購入者に対して働き掛けていく必要があることから、この項目を明記しております。他方で、シェアリング事業者に関しましては、「悪質・危険運転者対策の実施」、これはアカウント停止や取消し等の措置を含むものですが、それを実施していくこと、また、「放置車両対策の実施」等を明記しております。それぞれの項目に沿って簡単に、販売事業者、シェアリング事業者、プラットフォーム提供事業者が取り組むべき交通安全対策の主な部分に関して説明を申し上げられればと思います。

まずは、販売事業者が取り組むべき対策として、「交通ルール等の周知」を掲げておりますが、これはシェアリング事業者の利用者に係るものにも共通する部分です。運転免許を有しない者や、外国人も含めて、全ての者が交通ルールを理解する必要があります。そこで、動画・冊子等による交通ルールの周知を図っていくとともに、交通ルールに関するテストを行う必要があるのではないかと考えております。先ほど御発表いただいた中でも、交通ルールを理解させるために必要な冊子を同梱した上で、車体を販売する取組も御紹介いただきました。また、理解度に関するテストを実施しているというような話もシェアリング事業者からいただいたところです。このような形で、新たな交通ルールに関して周知をしていくような取組を進めていく必要があるというのが「交通ルール等の周知」に関する項目です。

次に、「年齢確認の徹底」については、購入者・利用者に関する年齢確認をマイナンバーカードや運転免許証等の公的な身分証明書で確認しつつ、代金の支払方法を、先ほどの発表にもありましたとおり、クレジットカードに限定する方法が年齢確認の具体策として考えられるところです。また、公的な身分証明書を保有していないケースにおいて、どのような形で年齢確認を行っていくのかも課題となります。例えば、学生証等を通じて確認するのか、それとも保護者等に対する聞き取りも重ねて行う必要があるのかということを検討した上で、先ほど御紹介させていただきました、16歳未満に提供してはならないという規定を満たしていくための基準づくりをしていければと思っております。また、身分証明書を確認した場合には、きちんと事業者において確認したということを担保するような措置、例えば、身分証明書の写しを保管しておくなどの措置、オンライン事業者であれば、きちんと記録上に残すといった措置も考えられます。これらの点についても検討が必要だと考えております。

次に、「又貸し及び転売防止対策」としては、16歳未満の者への車体の提供をいかに防いでいくかという観点から、罰則の内容も含めまして、ポスター、リーフレット、ウェブサイトを通じて注意喚起をしていく必要があろうというものです。

次に、「ヘルメットの着用の促進」として、先ほど日本電動モビリティ推進協会様より御発表いただいた中にもあったとおり、注意喚起を行うとともに、車体販売の時にヘルメットを同時に販売したりするなどして、ヘルメットを着用するように働き掛けていくことが必要であろうと考えております。また、広報啓発においても、ポスター・動画を作成する際にヘルメットを着用したモデルを起用する方法が考えられるほか、販売事業者が一度販

売したものを点検・整備する際にも、ヘルメットの着用や購入を促していくような方法もあるかと思います。また、ヘルメットの着用に実際どれほどの効果があるのかということ、ヘルメットの有無による負傷の程度の違いを動画で理解させる方法であったり、着用した場合にどのような形で衝撃を吸収できるのかということについて、体験会であったり講習会等で実際に経験してもらうようなやり方もあるのではないかと考えております。

次に、「保安基準に適合した車体の販売」についても、先ほど御発表いただいた内容にありましたとおり、国土交通省で型式認定又は性能確認等措置を受けたもの以外のものは売らないような取組というのが強固な対策として考えられるほか、その他にも、保安基準に適合しないような部品が販売されないようにするための措置というのも必要かと思っております。また、ソフトな方法として、保安基準に適合しない車体は公道を走行できないというものもきちんと利用規約やウェブサイト等にも記載する必要があると考えております。

次に、「自賠責保険加入対策の実施」に関しましては、先ほどプラットフォーム提供事業者様からも御発表いただいたとおり、購入者による自賠責保険の加入手続の確認を出品者が実施した場合に限り出品者にて車体の引渡しを行うことを規約に定めていくというような方法もあるかと思っておりますし、また、その加入というのを販売店において促進していくというようなことも考えられます。

以上のような具体策をガイドラインに盛り込みたいと考えており、ガイドラインの骨子として紹介させていただきました。この内容に関して質疑応答を行いたいと考えております。内容について、御質問や御意見等がございましたら、チャットにおいて御意見、御質問がある旨、御記入いただければ幸いです。このガイドラインに関しましては、今後検討が進んでいくものでございますので、この時点から御意見をいただくことが重要であると考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

楽天様、御質問、御意見、いかがでしょうか。

**【楽天グループ株式会社】**      楽天グループの片岡です。

「プラットフォーム提供事業者が取り組むべき交通安全対策」の中に、「不適格販売事業者の排除」という項目がありますが、不適格販売事業者というのはどういうものを想定しているのかということ、それを誰が何に基づいて判断したらいいのかというところが問題になりますので、そこについて伺いたいです。

もう1つ、意見としては、購入者の年齢確認のところなんですけれども、どこまで厳格にやるかというのは慎重に検討すべきところもあるかなと思っています。といいますのも、

ちゃんとしたところであまりに厳格にやってしまうと、購入者がより簡単に買えるところに流れてしまうというような弊害もある可能性がありますので、その点、何かバランスを見ながら検討をしていただいた方がいいのかなと思いました。

以上です。

**【事務局】** 御質問ありがとうございます。まず、「不適格事業者の排除」については、例えば、保安基準に適合しない特定小型原動機付自転車を販売する事業者等によるプラットフォームの利用を認めないといった方法があるかと思います。その前提といたしましては、会員規約等においてその旨を盛り込む必要があると承知しております。また、年齢確認の在り方によっても変わる部分かと思いますが、年齢確認の履行が、もし会員規約で盛り込まれることになれば、それを履行しなければ、それは不適格事業者に当たってくることも考えられます。そういった広い意味で、「不適格」とここでは記載させていただいております。

2点目の年齢確認のやり方というのは、正に今後、業界におけるルール作りに関係する部分だと思います。例えば、運転免許証のような写真付きのものであれば、正に提示したものが当該人物であることを確認することができます。他方で、それが保険証であれば、それは本人に関する保険証なのかということが判別できないところ、何を身分証明書として認めていくのかという論点があります。また、例えば、プラットフォーム提供事業者におかれましては、個人の属性等を会員情報において登録しており、通常の会員登録に当たって年齢確認書類を出させていないこともあるかと思います。登録情報に基づいて年齢確認をやっただけでは必ずしも16歳未満の者が排除されたことにはならない可能性もあるところ、どこまで追加的に年齢情報を求めることができるのかということも、システムの部分も含めて検討していく必要があるのではないかと考えております。その点で、正に御指摘いただいたように、この協議会に参加する構成員がしっかりやったことによって、きちんとやらない業者にユーザーが流れてしまっただけではいけないと考えておりますので、我々としても構成員を増やしていく取組、また、広報啓発を強めていく取組がソフトの面でも必要になってくると考えています。

**【楽天グループ株式会社】** 「不適格販売事業者の排除」というのは、今のお話を伺うと、法律に定められた範囲を超えて、プラットフォーム事業者が出店者を排除していいということをこのガイドラインに書くということになりますので、結構踏み込んだことになると思います。そこはかなり慎重に考えた方がいいんじゃないかなと思っています。もち

ろん、プラットフォーム事業者としてどういうポリシーで行くかというのはそれぞれ判断があると思うんですけども、ガイドラインで排除してよいと書いてしまう、むしろ排除しないとガイドラインに沿っていないということになるというのは結構慎重に考えられた方がいいんじゃないかなと思ってまして、我々としては、「行政が排除していいと言うから排除します」という理由で、利用停止措置等を講じやすくなる部分はあると思いますけれども、そうなると、法律に定められている以上のことをオンラインプラットフォームを通じて強制することにはなりませんので、効果というか、結果を踏まえながら慎重に考えていただければと思います。通常、こういうのはいかに努力義務のところを促進するかという観点で考えていきますので、「不適格販売事業者の排除」まで書き込むというのはかなり踏み込み過ぎかなという印象を持っています。

**【事務局】** 補足させていただきますと、「排除」と記載させていただいたのは、正に、会員規約上、販売事業者にプラットフォーム提供事業者として販売すら認めないケースが法令に規定する措置以外の措置としてもあると承知しておりますので、その点、確認的に記載させていただいたところです。「排除」という文言が踏み込んだ表現であることは、ガイドラインの策定に当たり、我々も留意して考えてまいりたいと思っております。

**【楽天グループ株式会社】** 法律で販売は禁止されていないけれども、プラットフォーム提供事業者が実質的に販売を全部禁止するのだということをガイドラインに書き込むのは、さすがにちょっと踏み込み過ぎかなと思います。もちろん、プラットフォーム提供事業者の判断でそういうポリシーにすることはあると思いますけれども、ガイドラインに書き込むべきところはそこじゃないと思います。いかに努力義務に沿った事業者を推進して、ちゃんとそういうところに売ってもらうようにするか、それを目的にすべきだと思います。

**【事務局】** 御意見ありがとうございます。我々としても、「排除する」とガイドライン上に明記すべきかどうかについては検討してまいります。例えば、「販売規約を設けた場合においては、」という形で、業界の裁量のある程度認めていく必要があると考えております。よって、「排除しなければならない」という形で一切の裁量権なく規定していくことは現時点考えていないということをお理解いただければと思います。

**【楽天グループ株式会社】** そうですね。着目点として、排除のほうに着目するのではなく、いかにちゃんと努力義務を守っているところに売ってもらうか、そちらの推進、促進、ユーザーから見て分かりやすいようにということも含めて、そちらに着目された方がいいんじゃないかなと思いました。

【事務局】 御意見ありがとうございました。

それでは、自工会様、よろしく願いいたします。

【一般社団法人日本自動車工業会】 自工会、米田と申します。よろしく願いいたします。

ちょっと何点かありまして、今回御提示いただいたのはあくまでガイドラインの骨子ということで、今後もう一段何か詳しいガイドラインが発行されるということで、そういう前提で質問と意見をさせていただきます。

3点ありまして、1点目は、販売事業者のところに書かれている3ポツ目の「又貸し及び転売防止対策」という点に関して意見を述べさせていただきます。先ほどの御説明の趣旨では、16歳未満の者に渡らないようにすることが狙いだと言明があったと思いますが、「販売したものを同じく転売しては駄目ですよ」とか、「又貸ししては駄目ですよ」というのを販売事業者側で規制をかけるというのは所有権の視点からも非常に難しいのではないかと考えています。ケースとしては、例えば、購入した会社が自社でレンタルビジネスをやるような場合であるとか、中古での売買みたいなことももちろん想定されると思います。例えば、16歳未満で乗車資格要件に満たない人が乗ることが分かっているようなケースというのを規制し、ガイドラインとして適正な利用を促進したいということなので、想定されるケースを具体的に記述していただいた方がいいと思いました。「16歳未満の者等に転売することを防止する」というような具体性が必要かなと思いました。これが1点目、意見です。

残りの2つは質問なんですけれども、同じく販売事業者が取り組むべきというところの下から3つ目と2つ目です。「交通事故発生時の対応」というところになりますが、ちょっと先ほど御説明いただいたのを聞き逃したかもしれませんけど、これは販売事業者が取り組むべきというのは具体的にどういうことを想定されているか。例えば、「交通事故が起こったときに車両の引き取りに来てください」というようなことを想定されているのか、そこを御説明いただきたいと思います。また、「相談窓口の設置」に関しては、例えば、自動車のディーラーみたいなところで販売をする場合に、オンライン事業者さんのように、例えば、24時間の対応みたいなことをやるのはなかなか難しいんじゃないかと考えているのですが、24時間対応を求めていくのかどうかを教えてください。

【事務局】 御質問、御要望ありがとうございました。

まず、1点目の「又貸し及び転売防止対策」に関しましては、ガイドラインの本文においてより具体的に記載することを検討してまいりたいと考えております。我々の考えとし

ては16歳未満に対する転売のみならず、例えば、課税の関係で、転売により所有者が替わってしまったにもかかわらず、ナンバープレートが替わらないということがあってはならないと考えておりますので、その辺もきちんと措置していく必要があると認識しております。その点、ガイドラインの本文について、検討してまいりたいと考えております。

2点目の御質問の中で、「相談窓口の設置」や、「交通事故発生時の対応」という部分に関してどのような内容を考えているのかという質問をいただきました。まず「交通事故発生時の対応」に関しては、例えば、負傷者の救護義務が交通事故が起こったときには生じるということであったり、また、警察への通報義務というのが生ずることをあらゆる媒体を通じて注意喚起していただくことを念頭に置いております。よって、「サポートセンターの人が駆け付ける」というような形というよりは、むしろ、その前段階に当たる販売時の取組を射程に置いているものであることを御理解いただければと思います。「相談窓口の設置」に関しても、これは交通ルールの周知や、ナンバープレートの取得手続に関して具体的に手続等を教示していくための窓口を念頭に置いております。もちろん有事の対応を取っていただくのは我々としては歓迎ではあるんですけども、それはヒューマン・リソースの部分での限界がある事業者もいると思いますので、そこは柔軟に対応できるような書き振りとしていきたいと考えております。

**【一般社団法人日本自動車工業会】** 承知しました。ありがとうございます。

**【事務局】** それでは、マイクロモビリティ推進協議会様、よろしくお願ひいたします。

**【マイクロモビリティ推進協議会】** ありがとうございます。2点ございまして、1点目が、先ほどプラットフォーム提供事業者と販売事業者の方の話で論点化されていた、ちょっと厳しいルールをつくり過ぎると粗悪なものを率先して売るといったようなサイトに世論が流れてしまって、結局意味のないことになってしまうということが挙げられたかと思うんですけども、警察庁といたしましては、例えば、そういうサイトや事業者が現れた際、多分現れるとすると、この協議会の中にはいない別の会社になる可能性が高いと思うんですけども、現れた場合はどのような対処をしていくかという予定をお伺いできればと考えております。

**【事務局】** 御質問ありがとうございました。我々が事業者に対するルールを厳格化することによって不適格事業者の方に顧客が流れる、その場合の対処方策という質問と理解しました。この点に関しまして、消費者庁の施策にも関係する部分でありますので、消費者庁からいかがでしょうか。

【消費者庁表示対策課長代理】 警察庁と連携しながら今後のことを考えていきたいと考えております。

【マイクロモビリティ推進協議会】 ありがとうございます。これは今日話し切ることはないかと思うのですが、シェアリングも販売も近いとは思いますが、こちら側が正しいことをするのであれば、そうでない者に対するペナルティーを同程度の議論の厚さで、どのぐらいの時間軸で、どのぐらい罰していくか、という話が必要です。シェアリング事業者としては、ちゃんと対策を講じている事業者からまともでない事業者にユーザーが流れるだけになってしまうので、同程度の議論が必要だと個人的には考えております。なので、消費者庁の皆様もぜひアウトプットの何らかの形で議論させていただければと思います。お願いいたします。

【事務局】 警察庁から補足させていただくと、景品表示法等に基づきまして、一定の優良誤認させるような広告がなされている場合には事業者名等を公表することができるような規定も設けられておりますので、そのような法令を適切に運用していくことについては消費者庁と共に考えていく必要があります。そこで、消費者庁の方にもお尋ねした次第です。これは政府全体で考えていく部分もあると思いますので、その点、また引き続き検討を深めていければと思います。

【マイクロモビリティ推進協議会】 是非よろしくお願いいたします。

2点目が、シェアリング事業者が取り組むべき交通安全対策の中に盛り込まれている、例えば「ヘルメット着用の促進」、「放置車両対策の実施」に関する話でいうと、これは今回新しい道路交通法の改正案が通ったタイミングの骨子にあった中で、たしか自転車も同様にヘルメットの着用が努力義務になると認識をしております。新しい特定小型原動機付自転車と同程度のヘルメットの着用が推奨されるべきという形となると認識しているのですが、シェアサイクルに関しては、例えば、放置違反やヘルメットに関しては今後どのような形で正しい方向に持っていくような施策を考えられているか、御教示いただくと幸いです。正直、僕らもヘルメットをどんどん皆様にかぶってもらうための努力は結構苦労しているんですけども、それ以上にやっぱり、「自転車がかぶっていないからいいじゃん」というのがアンケートを取った際の利用者の本音でございまして、「ヘルメットをかぶれ」とか、「変なところに放置してはいけない」という認識がしっかり浸透し切るためには、自転車側も同じようにヘルメット着用、そして道端に止めないと、この2点が世論として浸透する必要があると個人的には考えておりますので、よろしくお願いいたします。



**【事務局】** 御質問ありがとうございます。

まず、自転車のヘルメットの着用の部分に関して申し上げますと、道路交通法の改正によりまして、新しい規定が設けられることになりました。今までは児童や幼児を乗せる者が児童や幼児にヘルメットをかぶらせるように努めなければいけない旨の規定だったところ、今回の改正によりまして、全ての自転車利用者は乗車する際にヘルメットをかぶるように努めなければいけないこととされ、全ての乗車する者に対して努力義務化されたところでもあります。この改正は公布から1年以内に施行されることとされておりますので、遅くとも来年の4月までにはその規定が施行されることとなります。我々としては、自転車のヘルメット着用というのをあらゆる広報啓発等を通じて促進していく必要があると思っています。その中で、例えば、ポスター・リーフレットの配布、販売事業者等に対する働き掛けを通じてヘルメットの着用というのを進めていきたいと考えています。

放置自転車の関係で申し上げますと、放置自転車というのは、一般的に撤去されるような仕組みというのは道路交通法とは別に設けられているところでもありますけれども、今回、特定小型原付に関しましては、駐車違反に関する規定も新たに設けられたところでもありますので、それに基づいて、施行後は撤去等が行われていく形になっております。アメリカ等との比較で申し上げますと、やはり諸外国では路上に放置されているような状況が生じてしまっています。他方で、日本においてそのような状況は生じさせるわけにはいかないと我々は考えておりまして、他の交通主体、例えば、歩道を通行する歩行者、高齢者、子供等に対する支障、バリアが生じてはならないように我々の制度を運用していきたいというふうに考えている次第であります。

**【マイクロモビリティ推進協議会】** 承知いたしました。ありがとうございます。自転車の方はヘルメットと違って少し法的な根拠になるものが違うという御説明、ありがとうございます。その上で、結構感じているのは、キックボード事業者は弊協議会に関しては各社結構ちゃんと枠内に必ず止めるような対策を講じているんですね。本国であれば、道端に放置していた事業者も、日本に合わせて、しっかりルールに合わせてくれるという認識なんですけれども、既存、結構前から存在されている自転車のシェアサイクルは枠を5倍10倍超える状態で駅前の道路等に放置されており、たまに見かけるといってではなく、毎朝の光景という形になっているのかなと思っております。そのような状況を見ると、同じようなプロダクトですので、僕ら側の事業者の利用者としても、「何でシェアリングの電動キックボードは駄目なんですか」といった話になってしまうのが実情ではござ

いまして、ちょっとまた具体的に安全に運行していただくための対策を御相談させていただければと思います。

すみません、時間をオーバーしてしまいました。以上です。失礼いたします。

【事務局】 マイクロモビリティ推進協議会様、ありがとうございました。

【マイクロモビリティ推進協議会】 ありがとうございました。

【事務局】 それでは、国土交通省様、よろしくお願いいたします。

【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】 国土交通省の技術・環境政策課長の久保田でございます。

いろいろ御議論ありがとうございました。また、警察庁の方には我々の分まで説明していただき、ありがとうございました。我々の方は、保安基準や型式認定制度を作って、できるだけ基準に合っている特定小型原動機付自転車を普及させたいと考えています。ハード側の対策を我々の方でできるだけ取ろうと思っておりますので、今日いただいた意見も踏まえて、更にブラッシュアップしていきたいというふうに思っておりますので、よろしくをお願いします。

それで、ちょっと話としては軟らかい話になってしまうのですが、我々、車両安全対策検討会で安全の議論を、専門家の先生等に集まっていただいて、どういう基準が必要かや、これはやり過ぎだなといった議論をさせていただいたところです。その中で、今日もずっと説明では「特定小型原動機付自転車」という言葉を使っているところ、何か略称というか、通称というか、ニックネームのようなものを決めてほしいと言われております。車両安全対策検討会という、専門家が集まっているところで議論して決めたところで、非常に使い勝手の悪い名前だったりもするので、今ここにいろいろそういう販売や普及をやっている方、今日の議論でも「特定小型原動機付自転車」という言葉を使っているところですが、略称みたいなのは、この検討会で考えられたりする御予定はありますか。

【事務局】 御質問ありがとうございます。本官民協議会は、交通安全教育の方法であったり、その内容に関して検討することを予定していますので、愛称というものを検討していく予定はなく、また、先ほどの御説明によりますと、国土交通省の方において設置している検討会においてそのような議論が出たというふうにも理解していますので、一義的にはそちらの方で多分委員の先生方にも御理解いただく必要があるとは考えておりますが、仮に愛称を定めることにより交通ルール理解が促進されるということであれば、我々としても検討する余地はあるのかなと思います。すなわち、議論の中でそのような話が出れ

ば、そこは考えていく余地はあるのではないかと考えている次第でございます。

【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】 承知しました。ありがとうございます。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、国土交通省様から手が挙がっておりまして、また、総務省様からも手が挙がっておりますので、その2省庁におきまして御質問いただいた後、時間が過ぎてしまっておりますので、閉会とさせていただきます。

まずは、国土交通省様、よろしくお願いいたします。

【国土交通省自動車局保障制度参事官】 時間のないところ、すみません。自動車局の保障制度参事官の出口と申します。一言だけ。

自賠償に入ったのが確認できてから販売をする、納品をするといった取組に関しては、既に第1回官民協議会の時にも、販売事業者でそういう取組をさせていただいているということも聞いておりまして、非常に感謝しております。御紹介がありましたとおり、死亡事故なども発生しておりまして、あの場合には御本人様ということではあったんですけども、第三者を巻き込むというような事故が万が一発生したときの対応として、非常に重要な対応であると考えておりますので、何とぞ御協力いただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

【事務局】 国土交通省様、どうもありがとうございました。

それでは、最後に総務省様、よろしくお願いいたします。

【総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室長】 すみません、時間を過ぎて、議題が前後して恐縮でありますけれども、先ほどオンラインマーケットプレイス協議会さんのほうから、ナンバープレートの交付に関する御要望をいただいておりますので、ちょっと一言コメントさせていただければということでございますが、原付のナンバープレートにつきましては、冒頭に警察庁の方から御説明をいただいたように、市町村が課税標識、つまり、軽自動車税の課税を適正に行うという目的で交付するものということで制度になっておりまして、その限りにおいて、申告に際して必要な情報等をいただいているということになってございます。そうした関係では、現在でも市町村の方で本人確認等の事務も行っておりますので、こうした取扱いを今後もしていくということになろうかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

【事務局】 総務省様、ありがとうございました。

最後に、すみません、JEMPA様から御質問を入れないという話がございますので、よろしく願い申し上げます。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 お時間が押しているところ、すみません。最後に1点だけ総括の質問をさせていただきます。

今回、先ほど年齢に関してのところの条文とかを教えていただきまして、ありがとうございました。そこで、ちょっと販売事業者として相談したいところがあります。販売事業者の中には、引き続き原付の販売をしているところ、そして自転車の販売をしているところがございます。今回、特定小型原付というところに入ってきたときに、これらは認識としてはやはり今までなかったルールも入ってきているところがございますが、例えば自転車や既存のバイクも、今回の新しく制定される特定小型原付の、ある意味厳しいルールのところに寄せていく方向なのか、あくまで特定小型原付だけが特出してこういう特別なルールを制定しているのかという、その切り分けといいますか、考え方を教えておいていただきたいです。今後、全ての車両を併売していく上での取扱いというところの方針に関係しますので、そこだけ最後に御説明願います。

【事務局】 御質問ありがとうございます。自転車や一般原付との違いというのを御質問いただいたところなんです、自転車に関しては特に我々として相手方に対して年齢確認を設けることまで求めているものではございません。他方で、一般原付、今の原付に関して申し上げれば、何人も無免許運転をするおそれがある者に対して一般原付、今の原付を提供してはならないというふうにされています。この規定に関しましては、原付が運転免許制度とひも付いている部分がありますので、販売に当たって、運転免許の確認等が行われているものと承知しております。他方で、特定小型原動機付自転車に関しましては運転免許を要しないこととされた関係で、運転免許を通じた年齢確認、当然運転免許を持っている者に関してはそれが通用するものの、運転免許を持っていない者に関しては年齢確認ができない形になってしまうということの違いがあることを御理解いただき、特定小型原付に関して年齢確認をする必要があるということを併せて深く御理解いただければというふうに考えている次第でございます。その点が自転車と一般原付との違いの部分となっております。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 ありがとうございます。今の御説明の免許制度の話でいくと、やはり購入ではなくて、使用というところ、利用というところに

関してのひも付きではないかなというふうにちょっと聞こえてしまうのですが、もし同じだという事でいくと、今後、既存の原付バイクの販売においても特定小型原付と同等に購入者の年齢の確認を徹底する必要があるという御認識でしょうか。

【事務局】 まず前提としましては、一般原付、今の原付に関しましては、特定小型原付に関して設けられた条文と同様に、「提供してはならない」という形での条文が構成されていますので、相手方が乗る、乗らないにかかわらず、おそれがある者に対して提供することが規制されているような状況です。その上で、罰則の部分で一部絞り込みがかかっているというような形になっております。我々は個々の事業者全てに関して把握しているわけではございませんので、実質的に今、一般原付の方でどのような形で免許証を確認されているのかという部分は必ずしも把握し切れていない部分ではあるんですけども、基本的に運転免許を持たない者に対して提供するようなことはないと理解をしております。ですので、繰り返しの説明になってしまいますが、特定小型原付に関しては運転免許を通じた確認が必ずしも機能しないことから、別の身分証明書等も活用して年齢確認をしていく必要があるのではないかというような問題意識でございます。この点は別の法令ではございますが、飲酒、喫煙に関しましても、法令の立てつけは違いますが、提供しないように年齢確認をしているところではございますので、事業者においてそのような取組があり得るのではないかという部分であります。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 承知しました。ありがとうございます。

【事務局】 御質問ありがとうございます。時間を大幅にオーバーしてしまいましたが、本日の討議はここまでとさせていただければというふうに考えております。

次回の協議会の開催の案内をさせていただきます。次回に関しましては、来年1月頃を予定しております。本日御発表いただいた、また、御議論いただいた内容を踏まえて、作成するガイドラインに関して意見交換をさせていただければというふうに考えております。詳細はまた追って御案内させていただきますので、引き続き御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本日の官民協議会を終了させていただきます。皆様方におかれましては、御多用の中、御出席ありがとうございます。