

第11回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和7年3月21日

【事務局】 おはようございます。警察庁交通企画課の伊藤です。

本日は、御多用の折、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから第11回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会を開催いたします。

さて、議事の開始に先立ちまして、警察庁交通企画課企画官より、一言御挨拶申し上げます。

【警察庁交通局交通企画課企画官】 警察庁交通企画課の佐々木です。

本日、課長の今井が所用により不在ですので、代わりに御挨拶申し上げます。

本日は御多用の折、本会議に御参加いただき、誠にありがとうございます。

さて、昨年11月に開催した前回の会議におきましては、特定小型原動機付自転車につきまして、その事故状況を見ると、飲酒事故の割合が著しく高いことや、ヘルメット着用率が低調であるといった特徴が見られることを踏まえまして、関係事業者の皆様に対して、飲酒運転対策、ヘルメット着用促進等の交通安全対策の更なる強化について要請させていただいたとともに、ペダル付電動バイク等につきまして、関係事業者が取り組むべき交通安全対策を取りまとめたガイドラインを策定いたしました。皆様におかれましては、新たに制定したガイドラインに基づく対策を着実に進めていただき、誠にありがとうございます。しかしながら、前回会議の後も、特定小型原動機付自転車やペダル付電動バイクの違反あるいは事故は依然として後を絶たず、これらのモビリティによる交通ルールへの遵守に対しては、社会からも重大な関心を向けられております。官民が一体となった取組の一層の推進が必要な状況にあると考えております。

こうした現下の状況を踏まえまして、本日は、特定小型原動機付自転車及びペダル付電動バイクの交通事故・違反の状況につきまして当庁から説明した後、関係事業者の皆様から、これらのモビリティに関する交通安全対策の取組状況を御発表いただき、省庁、業界の垣根を越えた活発な御議論をいただきたいと考えております。

最後に、本日の会議が、皆様における交通安全対策の更なる推進の一助となることを祈

願いたしまして、私の御挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

それでは、早速議事に移ります。

警察庁より、特定小型原動機付自転車及びペダル付電動バイクに関連する事故・違反の発生状況について説明させていただきます。

資料3を御覧ください。

【警察庁】

警察庁交通企画課の西口です。まず、特定小型原動機付自転車の交通事故違反の状況から御説明いたします。

令和6年中の特定小型原動機付自転車関連交通事故の発生件数は338件、死者数は1人、負傷者数は350人となっております。

用途別で見ますと、レンタルが約9割を占め、シェアリング事業者が提供する車両に関連する事故が多数を占めているという状況でございます。

続きまして、令和6年中の交通違反の取締り件数につきましては4万1,246件となっております。罪種別で見ますと通行区分違反が約6割を占めまして、次に信号無視が24%を占めており、引き続き、車道通行と信号の遵守といった基本的な交通ルールへの遵守の徹底を図ることが必要な状況となっております。

事故の状況につきまして、その特徴を見ますと、全338件のうち、単独事故が約3割となっており、単独事故の中では転倒事故が約7割を占めている。また、人身損傷部位別で見ますと、顔部と頭部の負傷が約6割を超えております。こうした状況からヘルメットの着用促進が引き続き非常に重要となっております。

また、こちらのグラフは特定小型原動機付自転車の飲酒事故の発生状況でございます。原付の運転者による飲酒事故は51件、15.1%となっており、自転車の0.5%、一般原付の0.5%と比較して著しく高くなっております。発生時間帯別では、0時台から5時台が約7割を占めるということで、公共交通機関が運行していない時間帯に飲酒運転事故が多く発生しているという状況が見られます。

こうした状況から、引き続き、特定小型原動機付自転車については、飲酒運転防止対策が非常に重要な課題となっております。

続きまして、ペダル付電動バイクの事故件数については、令和4年から27件、令和5年

が57件、令和6年が68件と増加傾向となっております。令和6年中に関しましては、死亡事故が2件発生しております。警察において取締りを強化しているところですが、検挙件数は令和4年が96件、令和5年が345件、令和6年が2,538件と大幅に増加をしております。

警察における取締り

違反類型別で見ますと、検挙件数の多い順に、標識表示義務違反、こちらはナンバープレート^①の表示義務違反が778件、無免許運転は526件、ヘルメット着用義務違反が505件となっております。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、特定小型原動機付自転車の交通安全対策について、マイクロモビリティ推進協議会、一般社団法人日本電動モビリティ推進協会から御発表いただきます。

まずは、マイクロモビリティ推進協会の方、お願いいたします。

【マイクロモビリティ推進協議会】 マイクロモビリティ推進協議会の城です。よろしくをお願いします。

飲酒運転、ヘルメットの着用、通行区分違反、これらは弊協議会としても非常に重要な問題だと考えており、警察庁をはじめ、各大学の専門家など色々な方々と協議をして、対策を進めております。今日は、これまでの対策と、現在から今後にかけて進めていこうとしている対策を御説明いたします。

まず、これまでの対策については、事業者の自主的な取組として、ペナルティ制度を導入しております。事業者として、違反者には厳格な対応で臨むということで、アカウント停止処分などに取り組んでおります。交通安全ルールテストは施行からこれまで実施してきましたが、内容も見直した上で更に強化していきたいと思っております。

歩道走行に関するルールも、知らなかったということがないように周知を徹底しているところです。ヘルメットについても、かぶっていただけるような工夫を、デザイン面や持ち運びの面で試みているところでございます。新ルールも、施行からもう1年半以上経過していますが、まだまだ周知不足のところあると思っております、パンフレットを作るなどして対応を進めております。

次のページについては、これまでの取組内容になりますが、自治体、警察、それから商店街ですとか商工会の方々と一緒に、このような安全講習会等々に取り組んでおります。

それから、我々だけでなかなかリーチできないところについては、東京都と連携協定を結ばせていただいたり、交通事故総合分析センター、それから保険会社と事故分析で連携

をしたりしてまいりました。

今後、今取組始めているところもございますけれども、飲酒対策とヘルメット対策について、特に、こちらに書いているようなことをやっていこうと思っております。飲酒撲滅キャンペーンの企画はロゴとか標語とかも使って、飲食店、酒販店と連携して、より目に触れる頻度というのを増やし、キャンペーンを企画・実施していこうと考えております。

それから、アプリ内での表示については、単に、これは駄目ですよというだけではなくて、飲酒の怖さ、それと事故が起こったときどうなるのかとか、加害者、被害者それぞれどういうことになるのかといったこともアプリ上で表示をするなどして、飲酒運転は本当にやってはならないことであるということを理解した上で飲酒運転を避けていただけるようにしていければと考えております。

それから、データ活用、3、4についてはセットのところでもありますけれども、どのルート、どのポートで貸出しが多いかということも分かりますので、そういう場所に警備員を配置したりしていますけれども、そこで声かけをしたり、時期的には一時利用停止を実施したりするなど引き続きやっていきたいと思いますし、そういった利用が多いところで自治体や警察と一緒にあって連携をして啓発活動もやっていければと考えております。今年1月には、歌舞伎町で警視庁と一緒に、利用が多いポートのところで啓発活動もやらせていただいておりますが、引き続き同様のことをやっていければと思っております。

次のページが最後で、ヘルメットになりますけれども、なかなかヘルメットも、かぶってください、かぶったほうがいいですよと言うだけではかぶっていただけない実情がございます。着用インセンティブ、利用料金に差をつけるなど、お得に利用できるということを訴えていくほか、先ほどの飲酒と同じく、ヘルメットをかぶることによってどういうメリットがあるのか、事故が起こったときにどれだけ違ってくるのかということも納得してもらえそうな啓発活動が必要と考えており、企画していきたいと考えております。今、自治体等と連携をして、ヘルメットの無料貸出し等もやっている地域がありますが、なかなか使われていない実態があり、どうやったらもっと使っていただけるのか、自治体等とも利用者の声も聞きながらやっていければと思っております。

最後の販売のところについては、ヘルメットメーカーさんと話も始めており、協力して普及を図っていき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、以上になります。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人電動モビリティ推進協会の方、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】 ありがとうございます。日本電動モビリティ推進協会の鳴海です。

まず、各社で取り組んでいるヘルメット着用の内容でございます。まず1つは、大前提として、ヘルメット着用促進を販売時及び試乗会等でも、どの会社も発信しております。また、それらを各社ホームページやSNSで、ヘルメット着用のメリット、そしてつけないときの危険性などをコラム等で発信しております。

さらに、物理的に業者様がヘルメットを携帯しやすいように、またそれを促すために、かご、そしてヘルメットホルダーと言われる、これはオートバイで使われているパーツなんです、その汎用のオートバイのホルダーを、これも会員の中にオートバイパーツのメーカー様、デイトナ様というメーカー様がいらっしゃいまして、必要な方は、いつでも会員価格で購入できるという仕組みとしても導入しております。

積極的に各活動会員が分担して、行政、自治体、特に東京都とは、我々も連携協定を結んでおりますので、3か月に1回、定期的に協議をして、具体的なアクションとして、様々な試乗会や勉強会を開催して、地道に正しい乗り方の安全講習を実施しております。

【事務局】 それでは、ここまでの特定小型原動機付自転車の交通安全対策に関する事業者団体からの説明について、御意見や御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

【警察庁】

まず、マイクロモビリティ推進協議会から、飲酒運転対策とヘルメット対策の具体的な取組を御説明いただきましたが、飲酒運転対策に関する広報啓発につきまして、現時点で実施している内容に関しまして、方法や内容について工夫していること、今後どのような形でその内容を見直すことを御検討されているかという点を御説明いただければと思います。

【マイクロモビリティ推進協議会】 マイクロモビリティ推進協議会です。

こちらの対策、特に広報啓発に関しては、先ほど申し上げたとおり、自治体、商工会議所、商店街、さらには自治会の方々と一緒に動いており、我々のことを理解して、それをまた広げてくれる人たちへの理解をまず第1に進めるところ、足しげく通って、何度も何度も腹落ちしていただいて、それをまた地域の皆さんに広げてもらえるような広報活動は工夫しているところでございます。

ここの（3）のところにも書いてある警備員とかスタッフによる声かけも、以前より工

夫しているところでございます。

【警察庁】 御説明ありがとうございます。

続いて、交通ルールテストの実施状況に関して、現行、登録時に1回実施しているところが多いと思いますが、繰り返し行うことで実効性を高めることも重要かと思えます。その頻度を増やしていただくことにつきましても、検討していただきたいと考えおりますが、何か御検討されているところがあれば、御説明いただければ幸いです。

【マイクロモビリティ推進協議会】 すみません、今日は資料にはあまり入れていなかったんですけども、交通安全ルールテスト、先ほども少し触れましたが、警察庁からいろいろと御示唆いただきまして、内容や問題数をこれから充実させていく予定としております。それに合わせて、ルールをしっかり理解していただくため、運用面も充実させていきたいと思っております。おっしゃるとおり、繰り返し伝えていくことの重要性については、全く同意です。アプリ上で、新しいテストになっても、1回受けてもらうだけではなくて、立ち上げるときなどに一部がまた出てくるとか、そういう交通ルールに触れる機会というのをしっかりつくっていくとか、こういったやり方で頻度を高めていくかについて検討、相談させていただきながら、実装を図っていく所存でございます。

【事務局】 御説明ありがとうございます。

続きまして、JEMPAに対しての質問ですが、ヘルメットロックホルダーに関して色々な車種のものに汎用的に取付けができるようなものになっているのかどうかと、やはりシェアリングでの利用のことを考えますと、車体にしっかりとヘルメットを取付けをすることができれば、貸出しに向けた議論というのが、より進むのではないかと考えられるところ、このようなものを標準装備として車体に取り付けた上で販売することは可能なのかどうかというところにつきまして、御説明いただければと思います。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】 JEMPAから、御質問ありがとうございます。回答させていただきます。

まず、こちら、先ほども触れましたが、ヘルメットホルダーに関しては、オートバイで使われている汎用のもので、非常に汎用性が高いため、ほぼ全ての車種、ハンドルバーのところに、このハンドルバーの太さに対応できる太さのアタッチメントが複数用意されておりますので、大多数の車両に対応できるかと思います。

そして、価格もそこまで高くないので、もちろん全ての車両に取付けることは物理的に

可能かと思いますが、一方で、車体の装備を強制的になかなか縛るというのも、現実的ではないと考えております。オートバイあるいは自転車も、装着できるとしても、それは標準を強制しているわけではないという状況ですが、我々団体内では、デイトナ様の御協力もあり、安価に、希望した会員さんが、いつでも会を通じて購入、仕入れができるという仕組み自体を既に導入しておりますので、積極的に、こういったものを導入しましょうということを、会の中で呼びかけていく、みんなで同意を取っていくことは可能かと思っておりますので、まず第一段階は、そのように努力していく所存でございます。

【事務局】 御説明ありがとうございます。

続きまして、こちらもJEMPAに対して、オンライン販売におきまして、交通安全教育、交通安全ルールテスト等の実施に関しましては、これまでも多分、実施されてきているところだと思うんですけども、その内容や方法など、やってこられたことと、今後、何か改善を目指していくことがもしあれば、御説明いただければと思います。

【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。

今までの取組としては、会員各社オンラインで販売する際は、シェアリング事業者のように、その交通テストを受けて合格してからしか乗れない仕組み、これは制御するような仕組みもあれば、アナログでそれを確認して実際乗ってもらうような仕組みもあり、それぞれ取り組んでおります。あるいは、交通教育のための動画、警察庁様で用意されたものを参考に、我々でさらにイラスト等を活用して、分かりやすい3分強の動画を作成して、それを活用させていただいています。また、最近、交通テストのところは、追加項目が加わったり、少し表現が変更されるということで、そちらに関してもまた動画をつくり直し、あるいはアップデートして、最新の分かりやすい交通教育につながる動画を作成して、それを活用していくという取組が進んでおります。

また、今御質問いただいたところで、ちょっと持ち帰り議論させていただきたいのですが、今までオフラインで対面教育というのをすごく取り組んできましたが、オンラインを通じて、教育、正しい交通ルールの啓発活動みたいなことも検討できるかと思っておりますので、今後に向けた、より一層の安全教育の取組は続けていけたらいいと思っております。

以上です。

【事務局】 御説明いただきありがとうございます。

それでは、ほかに御意見や御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

続きまして、ペダル付電動バイク等の交通安全対策について、一般社団法人日本電動モ

ビリティ推進協議会、オンラインマーケットプレイス協議会、日本フードデリバリーサービス協会から、御発表いただきます。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 続けてJEMPAのほうから説明させていただきます。

まず、ペダル付原付及び一般原動機付自転車に関しては、全会員というわけではないですが、複数の会員が、特定原付も含めて、合わせて並買しているため、購入時に誤って特定原付と思って一般原動機付自転車を買うようなことは当然ないので、その逆もないように、種別をしっかりと明示しております。第一種原動機付自転車である、そして免許が必要な車種であるということは漏れなくホームページや様々な媒体のところに明示するように努めております。

さらに、これはペダル付原付に限らずですが、一般原動機付自転車をオンライン等で販売する際、これは店頭においてもですが、基本的に免許証の確認を行い、そしてその後、ナンバー取得と自賠責保険加入を確認して車体を引き渡すことを以前から続けております。

今後は、これも会員各社対応のスピードに違いがありますが、アプリ等において自動化ができないか検討したり、しっかりチェックをしたというエビデンスを正確な形で残していく仕組みを検討し始めております。

また、これもJEMPA設立時からずっと取り組んでいる内容ではございますが、保安基準に適合した車体の販売を行い、不正改造などを市内で行うことをしっかりと書面等でチェックをして、間違いないように流通させるということに取り組んできておりますし、今後、一般小型原動機付自転車に性能等確認制度の制度が盛り込まれるということで、会員各社、一般小型原動機付自転車を販売する際は、対象機種に関しましては、性能等確認制度を取得していくことを会員の方針として話し合っております。

試乗する際にも、もちろん今までも同意書や注意書き、そして免許証の確認等を行ってきておりますが、購入時も、運転ができる対象者であるということと、必要な法規を満たしている、ナンバー取得、自賠責保険が加入されているということを実施した上で引き渡しております。これは、インターネット販売でもそのようにしてございまして、また、会員等団体に御参加いただいている、マクアケさんのようなECプラットフォームの方にも、プラットフォーム上でもしっかり徹底をしていただいておりますので、こちら、非常に守られてきていると認識しております。

このペダルつき原付が、見た目の形状から、電動アシスト自転車と混同してしまうというようなことも前から聞いておりましたし、また、摘発された方がそのような発言をすることも多いと聞いておりますが、我々は購入時に、そういった誤解をして買うということが絶対にないような状況をつくるように心がけております。そして、そういったことを、これもコラムやチラシ等で発信し周知していくことを、以前からずっとやり続けておりますので、今後も発信し続けていく所存でございます。

ペダル付原付を少しフォーカスした形の啓発活動をしていますが、これは警察庁様のチラシも同時に配布させていただきつつ、現車等で、実際に皆さんに周知していただく、理解していただくような活動もしております。

まとめになります。ペダル付電動バイクなどの一般小型原動機付自転車において、以前から、そしてこれからも、しっかりと販売時の免許証確認等を徹底することを、アナログ対応及びこれからデジタル対応を含めて続けていきたいと思っております。

また、一般消費者の方に、購入される方もそうでない方にも、広くこのルールをもう一度認識していただけるように、しっかりと発信していきたいと思っております。また、今後始まる性能等確認制度を取得というのを、会の方針として全員が徹底してやっていくことをまとめとさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局】 発表ありがとうございました。

それでは、続いて、オンラインマーケットプレイス協議会の方、お願いいたします。

【オンラインマーケットプレイス協議会】 オンラインマーケットプレイス協議会の片岡です。

本日は、ペダル付とキックボード様の一般原動機付自転車に該当する電動バイクと言われるようなものについて、昨年のガイドラインも踏まえて、現在の取組状況を御説明したいと思います。

オンラインマーケットプレイス協議会における会員のプラットフォームは、各社のプラットフォームの特性に応じてルール等を決めて実施しておりますので、この度の御説明はそれを情報集約して御紹介するような形としております。したがって、個社宛ての問合せ等ございましたら、本日参加されている個社の方もいらっしゃいますので、適宜御質問をしていただければと思います。

まずは、対応状況を簡潔に取りまとめますと、2パターンあります。1つが、ガイドラインの内容に沿った形で対象の製品の販売の継続を認めるものです。こちらはルール化を

行い、そのルールを周知して、そのルールに従った形で販売を継続してもらうという形になります。

もう一つが、ガイドラインの内容、プラットフォームの状況等に鑑みて取扱いを禁止するものです。

進捗状況も、昨年のガイドライン以降、それぞれのプラットフォームでの取扱い状況や、こういったルールであれば実施可能かなどを含めて、各社で検討を進めてきていますので、これからルール等が改定されるというところ、ルールの改定は済んで事前の通知も完了し、実施日を待っているようなところ、既に改定したルール等を実施しているようなところ、と分かれています。

次のページです。これが、今、オンラインマーケットプレイ協議会で対象の製品を過去扱っていたプラットフォームが今どういう状況になっているかという一覧です。御覧のと同じ会社でもプラットフォームによって対応方針を変えているところもあります。販売継続としているプラットフォームは、いずれも施行はこれからとなっております。

次のページです。こちらは、例として、どういう対応しているかということを示したものととなります。販売を禁止としているところの例がeBayJapanさんですけども、関連のキーワードによって検出した出品をシステムで検知して販売がされないようにしているというやり方をされています。加えて、もし販売されているところが見つかった場合には、出品制限等をかけているということです。

次の例は販売を継続する予定というところですが、いずれも実際のルールの施行はこれからとなっておりますけれども、運転免許の保有を誓約しないと買えないようにすることや、必須事項の表示を義務付け、パトロールにて確認する予定というところでは、

それから、楽天については、基本的にはヤフーさんが言っているような誓約をさせるという形を考えていますけれども、それが守られているかについては、キーワードその他による積極的モニタリングと、通報といった形での情報提供に基づく調査をすることになっています。キーワードその他というのは、必ず表示しなければいけないというものがありますので、そういうのがきちんと記載されているかといったことなどを確認する予定です。ちなみに、私は楽天なので楽天の話をしますと、当社が悩んでいたのは、対象の保安基準に合致しているかの確認についてです。確認のパターンが幾つかありますが、自己申告型のチェックシートで売らせるべきかどうかというのを結構長らく検討はしています。今の予定では、やはり自己チェックシート型はプラットフォームとして事実確認が難しいと

ということで、型式認定または性能等確認がされたものについてのみ売ってもらうという方向で、ルールの策定をしているところです。

参考ですけれども、販売禁止している場合のルール、規約の改定は、こういう内容でやっていますという事例を載せていますので、御参考にしていただければと思います。

JOMCからは以上です。

【事務局】 御発表いただきありがとうございました。

それでは、最後に、日本フードデリバリーサービス協会の方、お願いいたします。

【日本フードデリバリーサービス協会】 日本フードデリバリーサービス協会の事務局の岩本と申します。

各社の取組発表の前に、ちょっと資料は準備できておりませんが、簡単にフードデリバリーサービス協会の全体の方針につきまして、口頭で恐縮ですが、説明させていただきたいと思います。

2024年度、警察庁、警視庁等と、ペダル付電動バイクに係る取組について意見交換等を実施させていただきましたが、ペダル付電動バイクを自転車と誤って認識される方、ペダル付電動バイクでありながら自転車として運転される方がいるというところは問題点と認識しておりまして、その点を踏まえまして、フードデリバリーサービス協会として活動を幾つか実施させていただいているところでございます。

具体的に申し上げますと、一般的に広くペダル付電動バイクは自転車ではなくて原動機付自転車扱いになるというところにつきまして、路上啓発活動などにつきましても、JaFDAとして御参加、御協力させていただいたり、もしくは県警、府警と連携させていただきまして、配達員向け講習会などで改正道路交通法全体についてでございますが、配達員向け広く周知啓発の実施をさせていただいたところでございます。また、各警察、自治体から、こういったところを配達員向け周知してほしいという依頼が随時来ますが、ペダル付電動バイクにつきましても、随時情報提供依頼というのが来ますので、JaFDA会員企業を通して、配達員向け情報の周知というところを広く実施させていただいたところでございます。

また、昨年11月20日に、交通安全委員会という弊会にぶら下がっております委員会を通して、関係行政機関向けに具体的な取組発表をさせていただいておりますが、協会に関係しますところと言いますと、交通安全ガイドラインという、会員企業において守っ

ていただきたい交通安全のルールを策定しましたガイドラインにおきまして、配達車両の確認徹底といったところですか、今般御作成いただきました警察庁ガイドラインにつきまして遵守いただくよう、ガイドラインに盛り込ませていただいたところでございます。

フードデリバリー業界の実情におきまして、少し補足させていただきますと、ペダル付電動バイク、これらの電動モビリティの配達時の利用可否につきましては、事業者ごとにルールを策定いただきまして、事業者ごとに許可していたり、もしくは全面禁止としているところがございます。資料の中には、許可している事業者様と、不許可としている事業者様が分かれて記載されておりますが、お時間の都合上、配達にペダル付電動バイクを利用可としておりますウーバー様の取組について簡単に御報告いただきまして、そのほかの事業者様の取組につきましては、お手元の資料の御確認をお願いできればと考えております。

では、ウーバー様、簡単に御報告をお願いできますでしょうか。

【Uber Eats】 ありがとうございます。日本フードデリバリーサービス協会、ウーバー所属の岩波です。

まず、ウーバーとしては、この遵守対応につきましては、3つに分けております。まずは、配達員の登録時の対策、それから配達員の稼働時の最中の対策、そして、外部から通報等を受けたときの対策、この3つの観点から対策を打っております。全ては説明しませんが、特に登録時につきましては、過去から行っております登録時の周知の限定、さらに、今現在まだ準備中ではございますが、チェックリストの導入を今後行う予定です。チェックリストにつきましては、車種の種類や電動機の有無、TSマークやBAマークの有無、そしてスロットル等や装備、いわゆるペダルを回さなくても走行ができる車両かどうかの確認、そして、走行速度や向上するような改造をしているか、このような確認をチェックリストで行う予定です。また、稼働時中にも、特にGPSなどを活用したモニタリングを行います。これは、自転車は通常走行できるはずの速度と、実際に自転車で登録された配達員の実際の速度や加速度などを比較して、大きな乖離があった場合には適切な対応を取る予定です。また、その他にも、お客様相談室に入ってくる情報や、アプリを通じた情報の伝達、そしてSNSをからの情報も、我々収集しておりますので、様々な観点から、稼働中の対策を行います。

また、外部からの情報も常に得ておりますので、そういった違反等の通報があった場合

には、まず、アカウントの一時停止なども視野に入れて、再度、車両の種類の確認や、報告された方、また配達員からの事実の聴取、そしてGPSのデータの確認等を行って、もしも違反があった場合には、アカウントの永久停止や警察への通報を含む厳しい対策を取る予定でございます。

チェックリストでございますけども、今先ほど説明したような形になります。

まだこれは開発中でございますけども、このような画面で、配達員が登録する際に確認を行う予定です。

このような形で、画面でしっかりと配達員の選択する車両区分というものを確認して、ここの、まずは仮登録をして、そして、その後資料等を提出させますが、このチェックリストを確認できない限りは、配達員自身が実際に配達稼働できないようにしておりますので、このチェックリスト全て通って、ちゃんとしっかり配達の方々が自覚を持ってから配達ができるような体制を今後取る予定でございます。

ウーバーからは以上でございます。ありがとうございました。

【日本フードデリバリーサービス協会】 ウーバーさん、ありがとうございました。フードデリバリーサービス協会、あとほか3社、資料ございますが、お時間、多分詰まっていて質疑応答の時間もあると思いますので、一旦残りの資料につきましては、お手元の資料を御確認という形でお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

【事務局】 承知しました。御発表いただき、ありがとうございました。

それでは、質疑応答に先立ちまして、国土交通省のほうから、保安基準の改正と性能等確認について御説明をいただきます。

国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課室長、よろしくお願いいたします。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課室長】 ただいま御紹介いただきました、国土交通省の塚田です。

国土交通省のほうから、資料8について御説明させていただきます。

まず、前々回、昨年8月の協議会で、国交省からペダル付電動バイクや特定小型に該当しないような電動キックボードであっても、性能等確認制度の対象する方向である旨、御説明させていただいておりました。その後、関係者の皆様方と御相談させていただきながら、単にこのような車両を性能等確認制度の対象とするだけではなく、保安基準も含めてきちんと見直しを行った上で検討を進めさせていただき、本年2月28日に制度として創設いたしましたので、本日はその点について御説明させていただきます。

上段の絵の部分でございますけれども、こちら、ペダル付電動バイク等に合わせたの保安基準の整備をしたというものでございます。これまでも、ペダル付電動バイクは、原付スクーターのための保安基準というところが適用されてきたところではございますが、ペダル付電動バイクのように小型、軽量、電動であるといった車両特性を踏まえまして、バッテリーの安全性、路面の凹凸に係わらずに安定した走行を確保するための要件といったところを保安基準に追加する整備をいたしまして、これを2月28日に公布施行したというものでございます。

なお、前回11月の協議会の際に、保安基準のチェックシートを国土交通省のほうから御説明させていただいておりましたけれども、この保安基準の改正に合わせて、そちらも見直しを行っておりますので、こちらは後ほど警察庁のほうから、ホームページのアップデートをしていただく予定となっております。

また、下の段のところでございますけれども、これまで特定小型原動機付自転車を対象として、性能等確認制度を運用させていただいておりますが、こちらで特定小型についてはかなり保安基準不適合品というところは排除できていると思います。今般、ペダル付電動バイク等も対象として追加するという制度整備を2月末に行いました。これまでの特定小型と同様に、保安基準に適用したペダル付電動バイクには、その旨を示すシールを貼り付けるとともに、型式や外観等の情報を国土交通省のホームページで公表していくことになります。

制度としては公布施行したところでございますけれども、まだ性能等確認の確認機関となつていただく機関の認定をする必要がございますが、実際の制度の運用開始はもう少し先になりますが、できる限り早急に運用開始できるように現在進めさせていただいているところでございます。

先ほどJEMPAから性能等確認制度の取得について非常に前向きに御発言いただいたり、楽天からは、型式認定や性能等確認を取得したものに限定するというような運用を御予定という発言をいただき、大変ありがたいところでございまして、皆さんに確認制度を活用いただけるようにということで進めていければと思っております。

2ページ目のスライドでございますけれども、こちらは従来の一般原動機付自転車と特定小型原動機付自転車、今般、性能等確認の対象に追加した一般小型原動機付自転車を図示したものでございます。

赤枠で囲った範囲、長さ1.9メートル以下、幅1.3メートル以下、高さ2.0メートル以下、

設計最高速度50キロメートル毎時か、車両重量55キロ以下が対象になりますが、基本的にペダル付電動バイクや特定小型原付に該当しないような電動キックボードがこちらに含まれるものと承知しておりますので、こちら、運用を進めていければと思っております。

国土交通省としては、この性能等確認制度を通じて保安基準不適合のペダル付電動バイクなどの排除を目指しまして、このようなモビリティの車両としての安全性もしっかり確保していければと思っております。

以上、国交省からの説明でございました。

【事務局】 御説明いただき、ありがとうございます。

それでは、最後に質疑応答に移りたいと思います。先ほどのペダル付電動バイク等に関連する事業者団体様からの御発表、そして、国土交通省様からの御説明について、御意見や御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

【株式会社メルカリ】 すみません、メルカリの田中です。よろしいでしょうか。

【事務局】 お願いいたします。

【株式会社メルカリ】 先ほどのJEMPAさんの資料の9ページにありました、転売防止等の説明については書面を用いながら口頭で説明し書面交付を行うという取組について、どういう説明をされているのかというところを、ちょっと詳細をお伺いできたらなと思います。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】 御質問ありがとうございます。JEMPAから回答させていただきます。

こちらに関しては、現状、そんなに複雑な説明ではなく、これがあくまで販売時に実施されているものを引き継ぐ必要がある。つまり、転売時も、相手方に免許があつて、運転のできる方であるということ、そして、例えば、一旦廃車されたような車両の場合、ナンバーと自賠責がなくなった状態となりますが、それが無い状態で転売することをする、結局相手方、購入者に、一般原動機付自転車であるにもかかわらず、間違つて自転車のような乗り方を促してしまうことは法令違反に当たるということをこちらが促しているようなものにございます。

【株式会社メルカリ】 ありがとうございます。その内容が書面で記載されて、それを交付されているということでよろしいでしょうか。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】 そのような理解で大丈夫です。

【株式会社メルカリ】 ありがとうございます。転売されるプラットフォームになり得

る弊社ですので、そういった説明がきっちりされているということは非常に心強いなと思っております。ありがとうございます。

【事務局】 それでは、今挙手されている楽天からお願いいたします。

【楽天グループ株式会社】 ありがとうございます。楽天グループの鈴木でございます。

私からは、国交省様の性能等確認制度の御説明に関して3点ほど伺いできればと考えております。

1点目が、まず、今回新たに運用が開始される性能等確認制度についても、特定小型原付に関する性能等確認制度と同様に、認定済みの性能等確認実施機関の保安基準適合性等が確認された車体の型式が確認することができるホームページ等が作成される認識でおるんですけれども、こちらは認識相違ありませんでしょうかというところを確認させていただければと考えておまして、私ども、性能等確認制度に準じた対応を実施した車体かどうかを審査する上で必要な情報となつてまいりますので、この点、伺いできればと考えておりました。

まず、1点目、いかがでしょうか。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課室長】 国土交通省の塚田でございます。御質問ありがとうございます。

御質問、御認識のとおりとでございますけれども、国土交通省のホームページのほうに特定小型原動機付自転車のほうと同じように情報公開というところをさせていただく予定でございます。

【楽天グループ株式会社】 承知いたしました。ありがとうございます。

2点目が、同じく性能等確認制度に関してなんですけれども、先ほど塚田様から、性能等確認制度の実施期間は性能等確認を認定する機関等々、いまだ現状、実施期間と実施時期等は未定というふうに伺ったと思うんですけれども、運用開始されるのはどのくらいを見込んでいるのか、現状可能な範囲でお聞かせいただければと思っているんですけれども、この点いかがでしょうか。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課室長】 御質問ありがとうございます。

一応、プロセスの規則的には、国交省側に申請いただいてから、我々としての審査期間最大3か月というようなルールはありますが、我々も早急にこの制度というところを運用開始していかなければならないと思っております。何分、結局審査で我々としても認められる、可とかというところの判断が必要ですので、確実な明言はなかなか難しいで

すけれども、我々としては、3か月とかそんなに長い期間お待たせすることなく、本当早急に運用開始というところを進めていければと、実際プロセスを進めているところでございます。

【楽天グループ株式会社】 承知しました。御対応ありがとうございます。承知いたしました。

すみません、最後ですが、こちらと同じく性能等確認制度に関して、今後できるペダル付電動バイク等に関する性能等確認制度についても、特定小型原付に関する性能等確認制度に準じた形で運用されるんだらうなというふうには想像しているんですけれども、特定小型原動機付自転車に関する性能等確認制度と差異が出てくるものがあるのかというところについてお伺いできればと考えております。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課室長】 基本的に特定小型原動機付自転車のほうと同じようなイメージで、ペダル付電動バイクのほうも運用されていくものと認識いただければと思います。制度上も、特定小型原付の制度というところの拡張みたいな形で、今回ペダル付電動バイク等というところも対象にいたしましたので、同じようなイメージと御認識いただければと思います。

【楽天グループ株式会社】 承知いたしました。すみません、御教示いただきありがとうございます。

私からは以上でございます。

【事務局】 ほかに御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。

【警察庁】

皆様におかれては、取組状況につきまして御説明いただき大変ありがとうございます。ガイドラインに基づく取組を着実に推進されているということで我々としてもありがたく思います。

その中で、皆様の対応方針、大きく2つに分かれているのかなというふうに思いまして、まず1つがペダル付き電動バイクに関しまして、利用や取扱いを禁止するという方向で対応されている事業者様と、ガイドラインに則って引き続き取扱いを継続されるという事業者の方々がいらっしゃると認識しております。

前者については、自転車と偽って、又は誤ってペダル付電動バイクが利用されたりその取扱いがされるというところを防止するための対策を併せて講じていただくというのが非常に重要な課題ではないかと考えております。こちらは、個々の事業者によってシステム

ですとか実際の取引形態等が異なりますので、今後も、各業界さんと個別にしっかりと協議をさせていただいて、取組の状況につきまして、我々もフォローさせていただければと考えております。

もう一方のガイドラインにのっとって取扱い等継続されるという事業者さんの取組にしまして、これは特にプラットフォームさんに関係があるところですが、車両区分等の必要な事項が非常に小さく又は目立たない箇所に記載をされ、商品の見出し等においては、フル電動アシスト自転車といった自転車と誤認させるおそれがある表示がなされていたり、自動車として依然カテゴリーされて売られているというような実態もあると思いますので、こちらに必要な事項をしっかりと明示、記載していただきつつ、そういった誤認をさせる表示についても対策をしていただければなというふうに考えております。こちらも引き続き皆様とお話を継続させていただければと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

最後に、今後の予定について御説明いたします。

次回の協議会については、開催時期等を改めて御連絡させていただく予定です。議事については、追って御案内しますので、引き続き御協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

皆様におかれましては、御多用の折、御出席いただき、誠にありがとうございました。これをもちまして、第11回官民協議会を終了いたします。