

## 第4回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和5年2月3日

【事務局】 警察庁でございます。本日は、御多用の中、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、ただいまより第4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。

まず、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。資料1として議事次第、資料2として構成員一覧、資料3として事務局説明資料、資料4、5として国土交通省自動車局の御説明資料、資料6として安全利用促進のためのガイドラインの案を配布させていただいております。

なお、御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4回から新たにシェアリング事業者といたしまして、Crystal株式会社、そして合同会社トレルピそれぞれの会社に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、一般社団法人日本損害保険協会にも、前回と同様に、オブザーバーとして参加いただいております。構成員につきましては、お送りした資料2を御覧ください。

続いて、会議の運営、配付資料等の取扱いについて御説明申し上げます。本協議会で用いる資料につきましては、会議終了後、警察庁ウェブサイトにて公開することといたしております。また、本協議会における皆様の御発言につきましては、事務局で議事録を作成し、皆様に御確認いただいた後、警察庁ホームページに掲載・公開いたします。

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

【警察庁交通局交通企画課長】 皆さん、おはようございます。警察庁の交通企画課長の日下でございます。本日は、御多用の折、本協議会に御参加いただき、誠にありがとうございます。

昨年12月末でございますが、国交省において保安基準が改正されまして、特定小型原動機付自転車が満たすべき保安基準というのが明らかにされたところでございます。警察庁におきましても、この特定小型原動機付自転車の交通ルール等を定める道路交通法施行令、道路交通法施行規則等の改正案について、本年1月20日から意見公募手続を開始いたしました。

去年成立した改正道交法のうち、特定小型原動機付自転車に関する規定につきましては、関係省庁からの協力を得つつ、交通安全対策を講じた上で、本年7月1日から施行することができるよう、準備を進めているところでございます。

警察庁といたしましては、この規定の施行に向けて、交通の安全を確保することが絶対的に必要であると考えております。世論に目を向けますと、いわゆる電動キックボードにつきましては、新たなモビリティとして制度化・実用化についての前向きな意見がある一方で、他の交通主体に危険を生じさせるおそれがあるのではないかと心配、懸念する声が多く見られるところでございます。この点、現在でも警察では、電動キックボードに関する指導・取締り等を強化しているところでございますが、昨年10月に開催した前回の協議会以降も、電動キックボードに関する交通事故・交通違反は相次いで発生している状況にあります。

このような交通事故・交通違反の発生状況を踏まえ、改正道交法の円滑な施行に向けて、行政機関のみならず、関係事業者の皆様方におかれましても、特定小型原動機付自転車に関して交通安全を確保するための取組を強化していただくとともに、官民連携して、この特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進することが重要であると考えております。

本日は、前回の協議会において了承された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を基に、これまでの議論を踏まえ、事務局からガイドライン案を提示させていただく予定でございます。ガイドライン案では、この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現実的な対策を記載しておりますが、改正法施行後も交通安全が万全なものとなるよう、建設的な御意見を賜りますようお願いいたしまして、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】** 日下交通企画課長、ありがとうございました。

それでは、早速議事に移らせていただきます。

まず、事務局から、現在、意見公募手続を実施している道路交通法の下位法令の規定の概要等について、御説明を申し上げます。資料3を御覧ください。

まず、1ページ目をお願いいたします。こちらが改正道路交通法の概要となります。改正法につきましては、昨年4月27日に公布されました。先ほど説明がありましたとおり、こちらの規定に関しては、令和5年7月1日から施行できるよう、準備を進めているとこ

ろです。

まず、最高速度、車体の大きさに関しましては、法律制定時、車体の構造のうち、とりわけ性能上の最高速度に関しては自転車利用者の速度、車体の大きさに関しては普通自転車相当の大きさを定めることを予定しておりました。速度、大きさに関しては、後ほど御説明申し上げます。

2点目、運転することができる者につきましては、運転免許は要しないこととしておりますが、16歳未満の者については運転を禁止されることが改正道交法上明記されております。そして、販売事業者、シェアリング事業者につきましては、購入者、利用者への交通安全教育を行う努力義務が法律上、課されています。

3点目、通行場所につきましては、特定小型原動機付自転車は、車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、それぞれ写真に掲載されている場所ですが、通行することができます。歩道を通行できる場合は、例外として扱われています。

4点目、乗車用ヘルメットにつきましては、自転車利用者と同様に、努力義務が課されることとなります。

5点目、違反者に対する措置としましては、交通反則通告制度、放置違反金制度の対象とされます。また、悪質・危険な違反行為を繰り返す者に対しましては、講習の受講命令を課すこととしております。

2ページ目をお願いいたします。こちらは、現在警察庁から意見公募手続を実施している改正道交法下位法令の規定の概要となります。

まず、道路交通法施行令の一部改正に関して申し上げます。一定の違反を繰り返した場合に受講しなければならない特定小型原動機付自転車運転者講習の対象となる行為を定めるものであります。17つ定める予定としております。基本的には、自転車を対象としている行為を規定することを予定しています。

この点、14番と16番に記載している共同危険行為そして携帯電話使用等に関しましては、自転車の危険行為としては定められておりませんが、新たに特定小型原動機付自転車の危険行為として定めるものです。まず、共同危険行為に関しては、自動車、原付の運転者に対する規制であり、自転車の運転者の規制と位置付けられていませんでしたが、これを新たに特定小型原動機付自転車の危険行為として定めるものです。また、携帯電話の使用に関しましては、自転車についても各都道府県公安委員会規則の規定で禁止されてきた行為ではありますが、特定小型原動機付自転車に関する携帯電話の使用につきましては、法律レ

ベルで禁止されますので、違反した場合には講習の対象として定めることとしております。

続きまして、道路交通法施行規則の一部改正に関して申し上げます。まず、特定小型原動機付自転車の大きさ及び構造に関しましては、大きさは普通自転車と同じ大きさ190センチ×60センチを基準としております。また、車体の構造につきましては、定格出力、速度等に関する基準を設けることとしております。

具体的には、まず、速度に関しましては、20キロメートルを超える速度を出すことができないものとの基準を設ける予定です。これは、構造上、平たん路で20キロ以上出すことができないものであることを求めるものであり、これを超えて速度が出るものに関しては、一般原動機付自転車として分類されることとなります。

また、構造上、出すことができる速度を複数設定できるもの、例えば20キロモード、6キロモード等の複数のモードを設定できるものに関しましては、一度停止しない限りモードの切替えができないことを構造上求めることとしております。

また、最高速度表示灯が備えられていることを、原則として、特定小型原動機付自転車の要件と定めております。これは、後ほど国土交通省からも御説明いただく予定でございますが、緑色の灯火であり、これを点灯させることを求めることとしているものです。これは、他の交通主体に、いずれの車両区分に当たる車が走行しているのかを分からしめ、交通の安全と円滑を確保するためのものです。

なお、令和6年12月23日までの間は、保安基準において最高速度表示灯の備付けの猶予規定が設けられたことを踏まえ、警察庁においては、小型化された特定小型原動機付自転車のナンバープレート、型式認定番号標又は性能等確認シールのいずれかが備えられていれば、最高速度表示灯の備付けに代えることができるという規定を併せて設けることとしております。

続きまして、特例特定小型原動機付自転車、こちらは歩道を走行することができる場合のものでございますが、これに関しても基準を定めております。まず、最高速度表示灯と呼ばれる緑色の灯火に関して、これを点滅させることによって表示しなければならないこととしております。また、歩道を走行することができる速度に関しても、6キロメートルを超えないことを求める予定です。これは、電動車椅子等と同じ最高速度としております。

なお、歩道における最高速度表示灯の点滅に関する規定に関しては、車道における通行とは異なりまして猶予期間は設けておりません。これは歩行者の安全を確保するために万全を期すためのものがございます。

その他に記載しておりますのが、特例内閣府令の廃止の関係であります。現在、各事業者において実施していただいている特例電動キックボードのシェアリング事業に関しましては、改正道路交通法の施行に伴いまして、これを廃止し、ルールの一統化を図ることとしております。それぞれの特例電動キックボードの事業者にあつては、事業期間を短縮するための新事業活動計画の変更申請書を今後、提出していただくことを予定しています。

次のページをお願いいたします。こちらは標識・標示令の一部改正になります。車両に対して表示されて、交通規制がかかることになる標識等に関して、その意味を改正するものです。現在、自転車マークが表示されている標識、例えば自転車通行止めに関しましては、特定小型原動機付自転車についても対象となり、特定小型原動機付自転車も通行止めとなるなどの改正をするものです。

資料右側の、自転車・歩行者専用という標識に関しましては、特例特定小型原動機付自転車、すなわち6キロ以下のモードで歩道を通行できるものであれば、歩道を通行できるというものでございます。下段にあるとおり、補助標識も併せて制定することとしております。

これらの組合せにより、それぞれの交通規制がなされることを予定しておりますが、前回の官民協議会において、国土交通省から、車両安全対策検討会において、またそのニックネームの案を求められているという話がありました。この点、標識・標示令におきましては、法令上、特定小型原動機付自転車を意味する略称として「特定原付」、特例特定小型原動機付自転車を意味する略称として「特例特定原付」と規定する予定ですので、御参考としていただければと思います。

次のページをお願いいたします。こちらは電動キックボードの交通違反・事故の発生状況の統計になります。令和4年12月末までの確定値として提示させていただいているものになります。左側は検挙件数の円グラフ、右側が検挙件数に加えて、指導警告の件数を加えた推移となっております。

まず、左側の検挙件数に関して申し上げます。昨年12月末までの間、1,843件の検挙が電動キックボード等に関してございました。このうち約半数が通行区分違反です。例えば歩道を電動キックボードで通行する行為でございました。また、約4分の1が信号無視に関して検挙がなされているような状況です。その他の256件のうち41件は酒気帯び運転でございました。なお、1,843件の年末までの違反のうち、多くはシェアリング事業者の利用者であることも判明しています。

右側は取締り件数の推移であります。昨年1月には100件程度であった違反に関しまして、12月末で約300件と、1年間で約3倍に取締り件数が増加している状況です。月別に見ましても、通行区分違反と信号無視が多くを占めています。また、飲酒運転につきましても、11月には12件、12月には14件と、月を経るごとに増加傾向にあります。

次のページをお願いいたします。こちらは電動キックボードに関連する交通事故の発生状況になります。令和2年中は4件の発生でございましたが、令和3年には29件、令和4年には41件と、こちらも増加しております。下の円グラフに関しては、相手当事者と都道府県別の発生状況であります。相手当事者別で申し上げますと、自転車や歩行者のような、重傷事故につながりかねない相手当事者も、事故に巻き込まれている状況でございます。

なお、都道府県別に申し上げますと、今、実証実験が行われている区域が中心となっております。

次のページをお願いいたします。こちらは改正道交法の成立のときの附帯決議、国会からいただいた決議の内容でございます。この中で赤字で下線を引いている部分が、安全教育、また安全対策を講じていかなければいけないということに直結する部分です。新たに交通ルールの周知徹底を図ることや、ヘルメットの着用向上に向けた措置を講ずること。また、16歳未満による電動キックボードの運転が法律により禁止されることを踏まえて、必要な措置を講ずることなどが、国会により求められているところです。また、交通事故の発生状況を踏まえ、免許制の導入も含めて規制の在り方を検討するようにも求められているところであります。

次のページをお願いいたします。こちらは前回の協議会で提示させていただいたガイドラインの骨子です。後ほどガイドラインの本文に関して説明させていただきますので、よろしく願い申し上げます。

事務局からは以上になります。

続きまして、昨年12月に公布されました特定小型原動機付自転車の保安基準の概要等につきまして、国土交通省自動車局技術・環境政策課長から御説明いただきたく存じます。

資料4を御覧ください。それでは、国土交通省技術・環境政策課長、よろしく願いいたします。

**【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】** ただいま御紹介いただきました国土交通省技術・環境政策課長の久保田でございます。よろしく願いいたします。

国土交通省では、今、警察庁から御説明のあった道交法改正に合わせ、車体の安全基準、

保安基準を定めました。これを今後7月1日から運用していくわけですが、本日は、保安基準で定めた内容の概要と、それを満たしていることをどのように確認していく予定なのか、あるいは基準に合っていない車をどうやって排除していくつもりなのかといったことを説明させていただければと思います。

まず、今、御覧いただいているページが、昨年12月23日に公布されました特定小型原動機付自転車の保安基準の概要でございます。ここに書いておりますように、最高速度、定格出力等は道交法と同じになっています。今回、特定小型原動機付自転車に特有の安全基準といたしまして、左側の下から2つ目に最高速度表示灯。これは道交法との並びで、6キロ以下でしか走らないものは緑色の点滅、20キロ以下で走るものについては点灯というこのランプの備付けを義務付けております。切替え装置がついているものについては、これが最高速度の設定によって点灯したり点滅したりすることになります。この切替えは、一旦止まってからじゃないとできない、すなわち、走りながら切替えはできないという形になっております。

それから、特定小型原動機付自転車に特有な安全基準としては、大変小さくて、やはり安定性が悪いのですので、一番右側に書いてありますような走行安定性についての試験基準を定めております。6キロ、20キロそれぞれの設定に合わせて、スピードリミッターも備えなければならないという形になっております。

次のページ、よろしいでしょうか。この基準の適用ですが、一番下に、上のほうに細かい基準を書いておりますが、道交法改正の日に合わせて適用されます。ただし、先ほどの点滅表示や点灯表示する緑の最高速度表示灯については、義務付けは1年半猶予を持っております。この猶予というのは、既に街を走っている車、使用過程車に対して猶予を持たせるものです。街を走っている使用過程車については1年半の猶予でございますが、これから認可を取っていく、法律の施行日に合わせて認可を取っていくものについては、この基準は最初から適用されると。正確に言うと、7月1日以降認可を取るものについては、この基準が適用されるという形になります。

1枚めくってください。今のこの基準について、我々は民間の団体を指定して、そこに確認してもらおうと思って、準備を進めております。今の予定だと7月から改正道交法が施行されると聞いておりますので、それにできるだけ間に合うように、遅くとも4月1日からはメーカー等の申請が受け付けられるように準備を進めております。それもできるだけ前倒しできないかということは考えております。

7月1日以降、型式を取った車として、適法車として走るための我々、基準適合性確認制度というのを動かしますし、もう一つは、既に特例実証制度で走っている車のうち、特定小型原動機付自転車としての保安基準を満たすものについても、事業者がこの確認を受けていただければ、引き続き走れるような措置というのを、今検討しているところでございます。

そのほか、実際に7月1日以降施行されたときには、基準不適合品を排除したいと思っております。大事な仕事だと思っておりますので、情報提供窓口や市場から、不適合品と思われるものを抜き取り調査して性能確認して、各省で情報共有したいと思っております。一回、上に書いてある基準適合性の確認を受けたものであったとしても、やっぱり市場で不具合が起きたり、設計や製造上の不具合で基準に不適合になる場合がありますので、それはやはり申請いただいたメーカー、事業者等に、回収して車を直していただくこととなります。電動キックボードを直していただくといった、リコールに準じた制度に従っていただきたいと思っております。

次のページをお願いします。今説明した制度についてのスケジュールです。今正に青色の部分の準備を進めているところでございます。国から、早く性能等確認を実施できる機関を認定したいと思っております。この緑の部分の皆様からの申請をできるだけ早く、遅くとも4月1日。それをできるだけ早くできないか。4月1日より早くできないか、今、鋭意準備を進めているところです。

確認を受けていただいた車には、一番右側に書いていますが、各事業者、メーカーが、車両のデザインに応じて社名、型式等を、あるいは認定番号を付したシールを各車両に貼っていただくと。自らこのシールを作っていただいて、貼っていただくということをやっていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

**【事務局】**      ありがとうございました。

続いて、自動車損害賠償責任保険証明書の電子化について、国土交通省自動車局保障制度参事官から御説明いただきます。皆様、資料5を御覧ください。

それでは、保障制度参事官、どうぞよろしく願いいたします。

**【国土交通省自動車局保障制度参事官】**      国土交通省自動車局保障制度参事官の出口でございます。

資料でございますが、自賠証備付けが構造上困難な自動車に係る自賠証の電子化につい

てでございます。一番上、背景とございますけれども、自賠法上、事故があったときなどの確認のために、自動車を運行するに当たっては、自動車損害賠償責任保険証明書又は共済証明書の備付けが必要です。これは、入ったところによって、損保会社か共済に入られたかによって名前が違っているものがございますが、いわゆる自賠保険をちゃんとかけていますということの証明書の備付けが法律上必要ということになってございます。

ただ、この電動キックボードのように、車でしたら普通ボックスに入れておられる方がほとんどだと思いますが、構造上、自賠証の備付けが困難な小型モビリティにつきましては、その都度、運転者の方に携行していただくということが必要になっております。自賠証の備付け義務違反、特に個人の方が所有されておられる電動キックボードなどについては、義務違反が発生することが懸念されるということで、真ん中の措置の概要でございますが、最初の黒ポツでございます。書面の保存義務などの履行を電磁的な方法により行うことを認めるe-文書法に基づく省令を新たに制定いたしまして、2つ目でございますが、自賠証を備え付けることが構造上困難であると認められるような自動車につきましては、自賠証の画像データ、写真をスマートフォン等の端末に保存して携行するというので、備付け義務と提示義務を履行できることとするという措置を今、準備してございます。

こちらはあくまでスマホなどに保存した写真を見せることでもできるという規定でして、引き続き書面を備え付け、提示していただくことでももちろん問題はございません。どちらでもいいということでございます。

次にスケジュールでございます。今年1月までパブリックコメントをしておりました、今月末から3月頭ぐらいにかけて公布いたしまして、6月1日から施行するというので準備してございます。

保障制度参事官室からは以上でございます。

**【事務局】** ありがとうございます。

それでは、質疑応答に移ります。事務局からの説明内容、保安基準の概要、そして自賠証の電子化等に関して御質問ある方は、チャットにて御質問がある旨をお書きください。こちらから指名させていただきますので、指名があった場合には順次御発言をお願いいたします。それでは、お待ちしております。

それでは、楽天グループお願いいたします。

**【楽天グループ株式会社】** 楽天グループです。皆様、御説明ありがとうございました。

今の説明を聞いていまして、それぞれの御担当のところそれぞれの資料を作ってい

っしゃるということは理解したのですがけれども、消費者から見た場合に、7月1日以降、公道を走れる電動キックボードにはどういった種類があつて、じゃ、それを買って使おうと思ったときに、何に気をつけて、どういう手続をどういうふうに進めていけばいいのかという情報の集約がされていないと、なかなか消費者から分かりにくいなというところがあります。ぜひどこかで情報を集約していただきたいと思います。

例えば保安基準の資料には、「こういうことが保安基準で求められていますよ」というのが、分かりやすいものがあつたのですがけれども、そこに例えばナンバープレートの取得とか、先ほどの自賠償の話といった情報を加えたような、消費者から見て情報が一元化されたようなものを御用意いただけると大変ありがたくというか、みんなの共通認識が出来上がっていくのではないじゃないかなと思っております。そういったものをどこかでお作りになる予定があるかというのと、ぜひ作ってほしいという意見でございます。

以上です。

**【事務局】** ありがとうございます。

楽天グループからの内容に補足があるということで、日本電動モビリティ推進協会、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。JEMPAでございます。

今、楽天から御質問いただいた内容に補足して、ぜひ要望させていただきたいんですが、7月1日から、こちらにいらっしゃる方は御存じと思うんですが、特定小型原動機付自転車としての電動キックボードと、従来のいわゆる原付1種、原付2種の電動キックボードが存在することとなります。「電動キックボード」という車両の総称で言ったときに、各区分のものがそれぞれ存在することになると思いますが、このことがあまり世の中に伝わっていません。「電動キックボード」と言われるものが、全てこの特定小型原動機付自転車の区分になるように捉えている方が非常に多いように思われます。その点すごく注意が必要だと思えます。ぜひ省庁のほうからも、それを正しく一元で情報発信していただけたら、それを基にいろんなところで報道されるんじゃないかなと思いますので、付け加えさせていただきます。

**【事務局】** ありがとうございます。まず、楽天グループからの質問に関して警察庁から説明させていただき、また国土交通省からも補足あれば、御説明をお願いいたします。

警察庁におきましては、特定小型原動機付自転車に関する改正法の規定に施行に伴いま

して、交通ルールに関する様々な資料を準備する予定です。まず、交通安全教育指針、交通の方法に関する教則を改正する予定です。これは国家公安委員会の告示、法令の関係でございます。また、警察庁においてウェブサイトを立て上げる予定であります。また、これに加えて、販売事業者等を念頭に置いておりますが、事業者の方々にも活用いただけるような動画を作成することも予定しております。

具体的に申し上げますと、交通安全教育指針は、交通安全教育を行う方が指針として参照すべき内容となります。具体的には、幼児、すなわち6歳未満の者であったり、児童、すなわち6歳から13歳の者、中学生、高校生、成人等のあらゆる受講者の特性等に応じまして、交通安全教育の指導を行う者が留意すべき事項を記載することとしております。

交通の方法に関する教則に関して申し上げますと、これはいわゆる運転免許時の教本にも使われている内容でして、多様な交通主体が参照するものです。また、それに伴い、交通参加者に直接訴求するものであると考えておりますので、そのような資料がきちんと販売事業者の方々にも活用いただけるよう、またプラットフォーム提供事業者においても活用いただけるように準備してまいりたいと思っております。

具体的にどのような内容を載せていくかということ申し上げますと、先ほども御指摘いただきましたような、大きさや構造の基準等、「何が特定小型原動機付自転車なのか」ということに加えまして、運転する際の心得、例えば飲酒したときには運転してはならないというような当たり前のことから、保安基準を満たさない車両、保安基準というのがどういふものがあるのかということの説明の上で、それを満たさない車両を運転しないこと、また、16歳未満の者には車両を提供しないこと等も併せて書き込む予定です。そのほかにも、運転前に点検すべき部品、例えばブレーキがきちんと効くだろうか。ハンドルがきちんと動くだろうか、灯火がつくだろうかという部分も含めて、点検すべき項目も併せて紹介させていただく予定です。

警察庁ウェブサイトにおきましては、特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、規定を分かりやすく説明、解説することも予定しております。また、外国人の利用を見据えまして、一部については英語の対応も予定しております。

最後に、交通ルールの動画に関しましては、これは車両を販売する際に販売事業者等に御活用いただき、購入者に交通ルールを知ってもらうための動画になります。通行できる場所であったり、一方通行とはどういうものなのか、交差点でどのように右折するのかといった点に関しても、キャラクターを用いて、テーマごとに分かりやすい資料を作ろうと

思っております。これを活用していただき、店頭で御購入される方に向けて、短時間で効果的な交通安全教育を行っていただきたいと思っております。

我々は、法令やウェブサイト等を中心に資料を用意していくことにはなりますが、各事業者におかれましても、主体的に交通ルールを理解していただいた上で、視聴覚的に分かりやすい資料を作っていただきたいと考えております。

警察庁からはこのような形の説明になりますが、国土交通省から何か補足があれば、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】** 国土交通省技術・環境政策課長の久保田でございます。

基本的に今、警察庁からお話しいただいたことで尽きているかなと思いますが、ちょっと我々の資料の4ページをもう一度出していただいてもいいですか。

この右下のところに書いていますが、これ、20キロ以下で走る特定小型原動機付自転車に該当する場合には、我々が認定する性能等確認実施機関の確認を受けて、特定小型原動機付自転車の基準に適合しているという車には、全てこのシールを貼ってもらうということにしてあります。既に今、特例実証で走っている車についても、この確認を受けていただければ、遡及してこのシールを貼っていただくということを可能にしたいと思っております。

まず、特定小型原動機付自転車かどうかぱっと見で分かるために、このシールを活用していただきたいなと思っております。このシールがついていない車両は、いわゆる原付に該当する車両あるいは確認を受けていない、基準に合っていない可能性が高い車両と考えていただければと思っております。

もちろんこういうシール制度を設けると、偽のシールを貼る車が出てくると思われますので、そういうのも含めてサーベイ等をやって、基準適合性を確認していきたいというふうには思っております。

私からの説明は以上ですけれど、経済産業省、何かありますか。

**【経済産業省製造産業局生活製品課長補佐】** 経済産業省生活製品課です。

すみません。ちょっと私どもでは今のところ特段ございませんが、必要に応じて販売店とか小売の皆様とかへのお声掛けというのは、関係省庁と連携して取り組んでいきたいと思っております。以上です。

**【事務局】** 関係省庁、御説明ありがとうございました。

1点、警察庁から補足させていただきます。日本電動モビリティ推進協会から御質問あった「どのような形で一般原動機付自転車との違いを理解してもらうのか」については、正に保安基準を満たすものとして、先ほど国土交通省から説明があった性能等確認シールが貼られているか、また、特定小型原動機付自転車用の型式認定番号標の表示がなされているか。そして最高速度表示灯、緑色の灯火が備えられているか。ここに尽きるかと思えます。その点は、きちんと関係省庁として発信していきたいと考えております。

日本自動車工業会からの質問がある旨いただいておりますので、お願いいたします。

**【一般社団法人日本自動車工業会】** 日本自動車工業会です。

先ほど事務局からの御説明の中で、猶予期間の間は小型化されたナンバープレートを装着しているというような御説明があったかと思いました。ナンバープレートは、一般原付のものと違う、もう少し小型のナンバープレートというのが準備される予定でしょうか。もし、そういう大きさみたいなものが公表されているようでしたら、ちょっと私は見つけられていなかったんですけど、どこに公表されているのかというのを教えていただければありがたいと思います。

**【事務局】** 御質問ありがとうございます。

この点につきましては、総務省の都道府県税課、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】** 総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室長の村上でございます。御質問ありがとうございます。

事業者団体の皆様から、安全性の観点で小型化したナンバープレートが必要だというお声を伺っておりました。これを受けまして、先日1月20日から改正道交法の政令等のパブリックコメントの開始に合わせて、全国の市町村に向けて、小型化されたナンバープレートを法施行日に間に合うように準備を進めてほしい旨、通知しております。

その中でサイズにつきましては、従来縦10センチ、横17から20センチというものを使っておりましたが、特定小型原動機付自転車については、横サイズをコンパクトにした10×10という様式を標準様式として活用願いたい旨をお知らせしております。その内容につきましては、市町村向け通知がございますので、今後、販売事業者の皆様との打合せの際など、様々な機会にまたお目掛けできればと思っております。

以上です。

**【一般社団法人日本自動車工業会】** ありがとうございます。

**【事務局】** 続きまして、日本電動モビリティ推進協会、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】      ありがとうございます。

先ほど国交省様の話では、性能確認試験を受けた認証のステッカーで確認できるとおっしゃいましたが、その試験を受けないで販売する車両はステッカーで確認できないと思いますが、そちらに関してはどのようにお考えでしょうか。

【事務局】      それでは、国土交通省技術・環境政策課、よろしく願いいたします。

【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】      法律上、正確なことを申し上げると、この性能確認制度を必ず受けなければならないということにはなっていないので、自分で基準に合っていると自信を持って走っていただく、自分で基準に合っていると自分で走っていただくことを止める法律は確かにはないのですけれども、ただ、外観上、我々、それが確認できない、自分で認可は絶対受けたくないんだといつても走られていると、街で走っていて止められる可能性も高くなりますし、止められた後、我々のサーベイに持ってこられて性能を確認するとか。手続的にそういうことが起きる可能性はあると思いますので、我々としては、ぜひこの性能確認制度を受けていただいて、消費者が安心して乗っていただくようなことをしていただきたいなと思っております。

【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。今ちょっとおっしゃられた話ですと、市場で捕まえるということですが、恐らくそれを取り締まるのは警察の仕事になると思いますので、実際そのようなことが街中を走っているもの全てに対して、警察が本当にできるのかということもございますし、市場に流通してしまっただ後の事後対策になると思われるんですが、そちらに関しては御認識はいかがでしょうか。

【事務局】      警察庁からこの点申し上げますと、施行については7月1日を予定しておりますが、この7月1日以降、特定小型原動機付自転車、又は電動キックボード一般に関して、取締り指導を強化していくことを予定しております。この取締り等を通じて、仮に特定小型原動機付自転車でないものが歩道等を走行している場合や、自転車道を走行している場合には、取締りを行っていくこととなります。また、その過程で、性能鑑定等を実施して、その型番等も明らかにしていく。関係省庁にも情報提供していくこともあろうと考えております。

また、事前の対策として、きちんと保安基準が満たされているものの普及を国土交通省と共に促していくことを予定しています。

【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。説明、理解いたしました。その件に関して1つ御提案がございます。もしそうでありましたら、警察庁、

国交省の連携のみならず、やはり総務省の御協力を賜って、ナンバーを交付する時点でのひとつハードルというものを設けて、確認するというようなことを協力いただくのが、一番市場に出る前に最低限確認する歯止めになるかと思っておりますので、その辺りもちょっと御相談できたらなと思っております。これは総務省及び関係省庁に対しての御意見でございます。

**【事務局】** この点に関しまして、総務省都道府県税課から何か補足ございますでしょうか。

**【総務省自治税務局都道府県税課自動車税制企画室長】** 総務省の村上でございます。御質問ありがとうございました。

少なくとも新車につきまして、要件を満たした特定小型原動機付自転車としての申告・申請が市町村の窓口に出てきた場合に、市町村での特定がしやすいように、国交省や警察庁からいただいた情報について、市町村の窓口で参照できるようにしたいと思っております。また、販売事業者の方やプラットフォームの方から、車体を取得された方に対する販売証明書等を出していただく際に、これは特定小型原動機付自転車だと明示的にチェックや記述をいただいた証明書を発行していただいて、それを併せて持ってきていただければ、より市町村の現場で混乱が少ないのかなと思っております。関係省庁や販売事業者の皆様と、御相談をしながら取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

**【事務局】** 総務省、御説明ありがとうございました。

時間が押しておりますので、続きまして、関係事業者が取り組むべきガイドラインについて、議事を移らせていただければと思います。

前回の協議会では、ガイドラインの骨子について御了解いただいたところでございますが、これまでの議論を踏まえて、事務局にてガイドラインの本文を作成しております。資料6を御覧ください。

まず、こちらがガイドライン骨子であります。ガイドラインを策定する背景につきましては、背景の部分に記載しております。ガイドラインを策定する背景は、道交法の改正に伴うものであることに加え、また、利便性が高まる一方で、安全対策が軽視されたり、法律の規定を空文化させるような取組がなされてはならないという理念があります。この点については、関係省庁、民間事業者においても御承知いただいていることだと思っております。また、道路というのは、子供、高齢者、障害者を含む様々な道路利用者が利用しますので、その安全が確実に確保されなければなりません。そのために、円滑な交通のみで

はなく、安全を重視しなければいけないというのが、構成員一同の思いだと受け止めております。

ガイドラインの本文におきましては、必ず取り組んでいただきたいことと追加的に取り組んでいただくことが望ましいことを書き分けて記載しております。また、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の3つの主体に分けて記載しております。販売事業者に関する項目に関しては2ページ以降、シェアリング事業者に関する項目に関しては7ページ以降、プラットフォーム提供事業者に関連する項目に関しては13ページ以降に記載しております。

まず、販売事業者、シェアリング事業者の関係で申し上げますと、購入者に対するルールの周知、新しい道路交通法のルールを周知しなければいけないという観点をそれぞれに関して記載しております。また、法律上、16歳未満が運転すること、そしてそれに違反して運転するおそれがある者に対する車両の提供が禁止されていることを踏まえまして、購入者そして利用者の年齢確認に取り組んでいただきます。また、16歳未満の者への貸出し、又貸し対策を講じていただきたいということをそれぞれの事業者の関係で記載しております。また、乗車用ヘルメットに関しても、着用の努力義務が課されますので、その点について、購入者や利用者に対する働き掛けを行っていただきたいということも記載しております。

販売事業者とシェアリング事業者の違いといたしましては、まず、販売事業者に関しては、各購入者に対して、保安基準に適合した車体を販売していただきたいと考えていますが、保安基準に満たないものをシェアリング事業者では用いることは想定されないことを踏まえ、販売事業者に関してのみ、記載させていただいております。

また、自賠責保険の加入対策に関しても、シェアリング事業者とは異なり、販売事業者が車両を売り渡した場合においては、購入者個人で自賠責保険に加入する必要性が生じてまいりますので、その加入対策を実施していただきたいということを、販売事業者に関してのみ、記載しております。

他方、シェアリング事業者におかれましては、悪質・危険運転者対策を実施していただきたいと考えております。これは継続的に貸し渡しを行いますので、注意喚起できる機会が販売事業者と比べて多いことから、シェアリング事業者に関してのみ、悪質・危険運転者対策を記載しています。

また、放置車両対策に関しましても、シェアリング事業者は、現在の業態に照らします

とポートを設置して実施している業者が多いと承知しておりますので、違法駐車対策として、その対策を講じていかなければならないと考えております。また、違法駐車があった場合には、車両の使用者として、責任追及を受ける立場に法律上置かれてまいりますので、放置車両対策も講じていただきたいということから、販売事業者との関係で書き分けております。

次に、プラットフォーム提供事業者の取組についてです。こちらに関しましては、販売事業者を支援する立場から、販売事業者が交通安全対策を確実に実施することができるように、対策を講じていただきたいと思っております。

以上がガイドラインの全体の概要であります。本文の案は事前にお配りしておりますので、御質問、御意見等ございましたら、順次いただきたいと思っております。

それでは、ガイドラインの本文に関する意見交換に移らせていただきます。御質問、御意見がある方は、チャットにて御意見、御質問ある旨お書きいただければと思っております。こちらから指名させていただきます。

それでは、オンラインマーケットプレイス協議会、よろしくお願いいたします。

**【オンラインマーケットプレイス協議会】** J OMCです。本日は御説明ありがとうございました。

J OMCからガイドライン案に対して意見が2点ほどございまして、そのほかに御意見を伺いたいことがありますので、順にお話をさせていただきます。

まず、ガイドラインに書かれていますところで、プラットフォームとしては、販売事業者に対する義務付けが主な役割になっていると理解しております。これを「利用規約」で義務付けをすると記載されておりますが、プラットフォームは、利用規約だけではなく、「ガイドライン」や「ルール」といったものでも販売事業者に対して義務付けをしております。そのため利用規約に限定せずもう少し幅のある形を許容していただきたいと思っております。

また、利用規約での義務付けについては、年齢確認もあるのですが、年齢確認は、販売事業者が行うのが原則と認識しております。ただ、特にC to Cのプラットフォームにおきましては、個人間で公的書類のやり取りをするということになりますので、適切に情報を管理できるかといった観点で懸念もあります。そのため、プラットフォームが購入者の年齢を公的書類で確認するということで、販売者自身の年齢確認に代替するといったような柔軟な対応を許容してほしいという意見がJ OMCの会員より出ております。

この2点がガイドライン案に関する主な意見となります。なお、既に警察庁の方から、関係者が分かるような共通の資料を作っただけという御説明がありました。JOMCの会員の多数意見として、プラットフォーマーの立場からとして、そういった資料の作成をお願いしたいと考えておりましたため、とてもありがたいと思っております。

今日の御説明を聞いた限りですと、おおむね交通ルールや車両の保安基準などをまとめた資料が作られるということでしたが、自賠償の話や、ナンバープレートの取得といった内容も盛り込まれるのでしょうか。その点確認できませんでしたので、お伺いしたいと思います。できれば消費者がどのような対応をすれば、特定小型原動機付自転車を法令違反なく適切に入手や利用できるのかといったことが分かる資料を作っただけと思っております。ここまでがガイドライン案に関する意見になります。

次ですが、現在、公道走行不可の車両の取扱いについて、プラットフォームの中で議論しております。法令上、販売自体は禁止されておきませんが、一方で、そういった車両が公道走行して法令違反となったり、事故が発生していることも承知しております。プラットフォーマーとして、そういったものが販売されるという状況を危惧している一方で、法令上は禁止されていないので、それを全面的に制限するのは慎重にならざるを得ないという意見も出ております。

こうした観点のもとで、警察庁や関係者の方から、このような公道走行不可の車両の取扱いについてどうすべきかといった御意見を伺いたいと思っております。

JOMCからは以上となります。

**【事務局】** 御質問ありがとうございます。まず警察庁から回答させていただきます。

まず、1点目についてです。利用規約以外にもガイドラインやルールという形で、プラットフォーム提供事業者が策定するものがあるということに関しては、承知しております。この点、ルール、ガイドラインという名称は問わず、何らかの方法により本ガイドラインに記載されている内容が規定されることが望ましいと考えています。その結果として、販売事業者の努力義務が果たされることが本旨に沿っていると考えております。

ただ、御指摘の「ガイドライン」や「ルール」というものが、単なる訓示的な規定にとどまらず、違反した場合における対策がきちんと取られるものであるかという部分は、きちんと考えていただいた上で、どのような規範で販売事業者が取り組むべき内容を規定していくのか、また、販売事業者に取組を求めていくのかという部分について、プラットフォーム提供事業者において、実質的な部分を御検討いただきたいと思います。

2点目の年齢確認に関しまして、「プラットフォーム提供事業者が確認することによって、販売事業者は年齢を確認しなくてよいのか」という部分に関してお尋ねをいただいたものと承知しております。その点、道路交通法の規定では、特定小型原動機付自転車の車両を、何人も16歳未満で特定小型原動機付自転車を運転するおそれがある者に対し提供してはならないといった形で規定されておりますが、プラットフォーム提供事業者による会員登録に関しましては、重視していただきたいことがあります。まず、年齢確認に関しましては、公的な本人確認書類等によって行われていること。すなわち、単に、「16歳以上ですか」という質問に対して、はい、いいえという形で回答する」という年齢確認にとどまらないものであることが1点目です。2点目としては、当該本人確認書類の券面に記載されている内容と、会員登録されようとしている情報が同一であるかどうか。すなわち他人名義の身分証明書が登録されていないかどうか。これを確保していただく必要があると考えております。3点目としては、アカウントがほかの者によって支配されていないものであること。すなわち他人のためにそのアカウントが利用された結果、16歳未満の者に車両が提供されることがあってはならないという趣旨でございます。このような3つの前提の下で、改正道交法は「車両の提供」に関する規定でございますので、車両の発送先、つまり実際に譲り渡す者が16歳以上の者かというのをきちんと確認していただきたいと考えております。すなわち車両の提供に当たりましては、登録段階における年齢確認のみならず、その提供が、「16歳未満運転禁止規定に違反して運転するおそれがある者に対する車両の提供」に当たらないのかということもきちんと確認していただきたいと考えております。それが果たされている限りにおいて、CtoCの間でも、プラットフォーム提供事業者が確認した上で、販売事業者、販売者が車両を提供していくということは可能ではないかと考えている次第です。

3点目に関しましては、自賠償やナンバープレートの取得に関する資料が作成されるのかどうかということでもあります。これに関しては、我々のほうでも、これはルールとして、資料に明記していこうと考えております。先ほど申し上げました交通安全教育指針や教則にも関連する記載は盛り込んでいきたいと考えているほか、ウェブサイトにおいても周知していく予定であります。

4点目、公道走行不可の車両の取扱いに関して御説明をいただきました。法律の関係でまず申し上げますと、道路交通法62条というところに、道路運送車両の保安基準に適合しないために、交通の危険を生じさせて他人に迷惑を及ぼすような車両を運転してはならな

いと規定されています。仮に保安基準を満たさない特定小型原動機付自転車を運転し、交通の危険を生じさせた場合には、5,000円から6,000円の反則金が科されることになり、罰則の規定も用意されております。

道路交通法上、保安基準を満たさない車両の運転を禁止する趣旨といたしましては、先ほどプラットフォーム提供事業者のオンラインマーケットプレイス協議会からも正に御指摘いただいたところでありますが、保安基準を満たさない車両の運転は、無免許運転であったり酒気帯び運転と並んで交通事故の主因となっていることが挙げられます。このような車両を運転することによる道路交通の危険が極めて大きいため、このような整備不良に関する規定を道交法上設けている次第です。したがって、警察庁といたしましては、保安基準を満たさない特定小型原動機付自転車が販売され、それが運転され、そして交通の安全が害されることについては、強い懸念を有しております。

このような形で4点お答え申し上げましたが、国土交通省から、保安基準に適合しない車両の販売に関して補足事項がございましたら、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】** 国交省でございます。

基本的に今のお話で全て尽きているかなと思いますし、先ほどももう説明させていただいたとおり、我々は、法律が施行された後、市場に置いてある車で保安基準を満たさない可能性がある車、あるいは苦情が我々に寄せられたような車について、これに応じて販売店で実際にその車を買ってきて、性能に合っているかどうかを確認するサーベイランスを積極的に実施していきたいと思っています。今、警察庁からもお話がありましたけれども、基準に合っていない車であるとか、不正に売られている車だとか、偽のシールを貼っているとか。多分いろいろな不正が考えられると思うので、そういうのを1つずつ警察庁をはじめとした関係省庁、消費者庁も含みますし、連携しながら対応していきたいというふうには思っております。

以上です。

**【事務局】** 国土交通省、ありがとうございました。

保安基準を満たさないような、公道走行不可の車両を販売すること。また、そのプラットフォーム事業者において販売を認めることに関しまして、販売事業者、シェアリング事業者からも御意見あれば承ろうと思っておりますが、この点、販売事業者を代表いたしまして、例えば、日本電動モビリティ推進協会から、公道走行不可の車両が売られることに関する御意見ございますでしょうか。

【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。

基本的に団体内では意見が一致しております、公道走行不可と称したものが流通することに対しては強い懸念を持っております。確かに販売自体に縛る法律はないのは存じていますが、一番ユーザー視点で懸念されるのが、プラットフォーム上とかで、公道不可のものと公道走行が適切にできるものが同列に並んだときに、どうしても例えば価格順になったときに、公道走行に対応していないもの等が価格的には安いものとなって、一般消費者に一番目につく形で入ってきて、場合によっては見落として購入して乗る方もおります。あるいは、もともと公道不可と知っていながらも、ついつい乗ってしまう方というのが後を絶たないのではないかという懸念を持っております。

その辺り、公道走行不可のものを一切排除する。もしくはそこまでしなくても、かなり適切な車体と差を持たせた形で流通させるような仕組みがあることは、販売事業者、メーカーサイドとしても非常に重要なことだと考えております。

【事務局】      日本電動モビリティ推進協会ありがとうございました。

続きまして、シェアリング事業者の業界団体からも、保安基準を満たさない安価な車両が出回ることにに関する御意見を賜ろうと思っておりますが、この点に関しまして、マイクロモビリティ推進協議会、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】      マイクロモビリティ推進協議会です。よろしくお願いたします。

日本電動モビリティ推進協会からおっしゃっていただいたとおりではあるんですが、やはり保安基準を守らない車体が安価に済んでしまうということが結構大きいのかなと思っております。やっぱり大量に出回ることにについて、何かしらの対策を講じてもらわなければならないのではないかと考えております。現に家電量販店だったりECサイトで売られているものに対して、特に一般消費者から見て、適合品であるものとそうでないものが、やっぱり同じ棚に同じタブに並んでいることが多く散見されることが一番根本的な課題なのかなと思っております。こちらに関しては、国交省、消費者庁と並んで、プラットフォームにも何かしら実現性のある対策を講じていただけると大変ありがたいと思っております。

これまでやっぱりバイクとかは、基本的にはバイク屋とかで売られていたことが多いんですけども、今回のこの電動モビリティから販売の主戦場が結構変わってくると思っております。一般消費者、全年齢の方々が目にする機会がかなり増えるというのが特徴だと

思っております。それらの方々が、最初製品を見たときに、基準適合品であるのか、もしくは家の中で乗るおもちゃのものなのかがしっかり分かるような陳列、もしくはウェブでの掲載のルール等を明示的に出していただけると大変助かるな、もしくは実効性があるなと思っております。

御検討、よろしく願いいたします。

**【事務局】** 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。

この点、公道走行不可の保安基準を満たさない車両の販売に関しましては、仮に販売された場合には、結果として運行の用に供され、その結果、交通の安全に危険が生じる可能性があるという意見が多くございました。

既に一部のプラットフォーム提供事業者におかれましては、公道走行することができない車両を、出品禁止物として明確に位置付けているとも承知しています。プラットフォーム提供事業者におかれましては、業界として、このような本官民協議会の意見を真摯に受け止めていただいた上で、必要かつ適切な措置を講じていただきたいと考えております。もちろん業界として対策を講ずるに当たっては、関係省庁からも必要な助言をさせていただければと思っております。

続きまして、ヤフー様から御質問があると伺っておりますので、よろしく願いいたします。

**【ヤフー株式会社】** ありがとうございます。ヤフー株式会社です。

先ほどJOMCから御発言あったものと少々かぶるんですけども、まず、ガイドラインですね。交通事故であるとか違反というものを抑制していくために、プラットフォーム運営者においても、このようなガイドラインに沿った措置を講じて、協力をしていくということはとても重要であると、まずは考えているところでございます。

年齢確認の点についてなんですけれども、先ほど公的書類等により、きちんと16歳以上かどうかというところの確認を行うことみたいな御見解を示していただいたところなんですけれども、やはり特にC to Cにおいては、購入する者が16歳以上であるかどうかというところの担保の取り方は、販売業者が確認する方法もあっていいと思いますし、プラットフォーム側が販売者に代わって年齢確認書類を確認するというような方法をはじめ、様々な方法があっていいと考えております。

ガイドライン上は、現状のところだと、利用規約において販売者が確認することと示していただいているところなんですけれども、各プラットフォームの事情であったり仕様に

応じて、様々な手段を取れる余地を残していただけるとありがたいと考えております。記載ぶりの抽象度を上げていただくなど、御検討いただければ幸いとと考えております。

また、このガイドライン自体についても、販売する者が簡単にアクセスして内容を把握して、きちんとガイドラインに従った対応を不足なく実施することができるように、要点を分かりやすくまとめていただいたウェブページなど、行政側で作成いただけるとありがたいと考えております。

次、保安基準の不適合品についてなんですけれども、こちらも先ほど議論になっていたところなんです、法的に販売規制がかかっていない以上、プラットフォームで各社が出品禁止物としてルールを定めるとしても、透明化法の指定プラットフォームになっているような事業者もおりますので、その兼ね合いもございまして、利用する出品者であったり出店者向けに、禁止する合理性について明確に説明できるようにしておく必要があると考えております。先ほど不適合品の販売については、皆さんも強い御懸念をお持ちだというふうな御発言があったかと思うんですけれども、どこか文章か何かでその御見解をぜひ示していただけるとありがたいと考えております。

あと、少しこのガイドラインの話からそれてしまうかもしれないんですけれども、先ほど国交省様から、性能確認制度にのらない車体に関する御説明があったかと思うんですけれども、こちらは特に海外の製造者が日本国内向けに販売するような車体の場合、ちょっと性能確認が義務でないとすると、もうそれを実施せずして国内に流入してくるというようなケースが非常に高いのではないかなと考えております。この海外から流入する電動キックボードの性能確認というのは、誰が行う想定となるのでしょうか。原則メーカーなのかなというふうには考えているんですけれども、海外の事業者が性能確認というところを行うことができるのかどうかというところ。

あと、やはりそれが義務ではないということになると、海外から流入する商品については、その確認を経っていない商品が多数あり得るのではないかと考えております。こちら、適合品か否かというところの判断が非常に難しくなってくるなと考えております。この点、何か御検討いただく必要があるのではないかなと考えております。何か現時点で御意見等ございましたら、いただければと思います。

以上でございます。

**【事務局】** 御質問ありがとうございました。大きく分けて4点あったかと存じます。

まず、1点目から3点目に関しては、警察庁からお答え差し上げます。

1点目の年齢確認に関しては、いろいろシステム上の制約があり、プラットフォームによって販売させる対応が異なるということも、我々承知をしております。これは正にプラットフォームのシステム等に応じて検討していただく必要があると考えております。先ほどの繰り返しになりますが、16歳未満運転禁止規定に違反して特定小型原動機付自転車を運転するおそれのある者に車体を引き渡してはならないこととされていますので、契約段階より先の受渡し先、車両の提供先が16歳未満の者でないということをきちんと確認していただく必要があると考えております。この点いろいろなやり方があるかと思っておりますので、具体的に、警察庁にこのやり方というのはどうかということで御提案いただければ、我々のほうでも知恵を絞ればと考えております。

2点目、ガイドラインの要点に関してウェブ等で掲載して周知をするという点に関して、我々はやっていかなければならないと思っております。附帯決議においても、交通安全教育という部分が重視されているところですので、交通安全教育として何が求められているのか、業界団体に属さない事業者にとっても分かりやすいガイドラインにすべく、我々できちんとまとめていきたいと考えております。

3点目については、保安基準に満たさない、いわゆる不適合品を出品禁止する合理性について、明確に販売事業者等に対して説明していきたいという御意向だったと思っております。その点に関して、どのような形で関係省庁から支援することができるかについては、引き続き関係省庁間で検討させていただきます。具体的に文章を出せるかどうかに関しまして、また改めて、御相談差し上げられればと考えております。

4点目は、海外から日本向けに製造され流入して、また輸入されるような車体に関して、誰が性能等確認を行うのか。適合性の判断に関して、どのように行うのかという御質問でございました。この点に関しまして、国土交通省技術・環境政策課から、よろしく願いいたします。

**【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】** 国交省技術・環境政策課長の久保田です。

4点目の質問に関しましては、自動車なんかでもそうなのですが、基本的にメーカーが申請していただいてもいいですが、輸入車の場合は、輸入代理店が普通申請していただくことができるように制度としてもなっておりますし、今回も輸入代理店あるいは国内販売事業者が申請していただくということにもできるようになっています。そのようにしていただければと思います。

海外から売られるといっても、個人輸入で海外からいきなり輸入することはあま

り想定されておらず、国内の販売事業者あるいは輸入代理店が関与しているということになると思いますので、そういう方に十分周知して、この制度を活用していただきたいと思っています。

以上です。

**【事務局】** 国土交通省技術・環境政策課からも御回答ありがとうございました。

それでは、次の意見に移らせて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から2つ質問、意見をいただいていると存じておりますので、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】** マイクロモビリティ推進協議会です。私から2点ございます。

シェアリング事業者が取り組むべき対策の中の又貸しのところなんですけれども、これはちょっと確認みたいな形にはなります。今ちょっと生体認証とかワンタイムパスワードなどで、会員登録した者がサービスを利用していることを確認するとあります。この生体認証やワンタイムパスワードはちょっと例示であるという理解でよいのでしょうか。貸出しのときに、登録利用者が持っている携帯とかでQRコードを読み取って、また返却するときもその携帯を使って返すとか。そういうことであれば同等の確認ができていると考えてよいと理解していいかというのが1点目です。

もう一点は、全体を通して、違反者に対して利用停止またはアカウント停止という、一発退場的なことが書かれているんですけども、こちらについては、悪質といっても、放置等、知らずにここが駄目だったというところに止めてしまうみたいなのところもあったりして、そういった方というのは、警告すれば次からはしっかりやっていただけるということもあると思いますので、必ずしもいきなり利用停止にまで行かなくてもいいのかなと思っています。このところは、「利用停止等」とかというふうにしていきたいというのが意見になります。

以上2点です。

**【事務局】** マイクロモビリティ推進協議会から、2点御質問いただきました。

まず1点目の又貸しに関しまして、生体認証や、ワンタイムパスワードによる本人確認は例示なのかということに関して御質問をいただいております。又貸しの関係の記載に関しましては、ガイドラインの本文の中の9ページに記載しています。この中で4つ目の丸の部分になりますけれども、「生体認証、ワンタイムパスワードの発行を通じた認証を行

うなど、会員登録した者がサービスを利用していることをサービスの提供のごとに確認すること」と記載している部分に関する御質問、御意見だと受け止めております。

シェアリング事業者における年齢確認に関しましては、我々は非常に重視しており、会員登録時とサービス利用ごとの、2つの段階で行うことが重要だと思っています。

まず、会員登録時に関して申し上げれば、利用しようとしている者、すなわち、会員登録しようとしている者が16歳以上の者であるのかということ、本人確認書類の券面記載事項等によって審査していただき、審査終了まで車両は貸し渡さないということが、まず重要になります。会員登録時の年齢確認について、もう一つ重要な点といたしましては、会員登録しようとしている者が、本人確認書類の券面に記載された者と同一であることを確認することが、会員登録時の本人性の確認として重要かと考えております。

他方で、会員が果たしてサービスを利用しているかということも併せて確認をしなければ、16歳未満への貸し渡しを防ぐことはできないと考えております。この点で、会員登録した者が実際にサービスを利用していることを明らかにするために、事前にひも付けられたもの、すなわち生体認証やワンタイムパスワードで、会員登録をした者以外が又貸しを受けることができないような措置を講じていただきたいというものです。

生体認証、ワンタイムパスワードに関しては飽くまで例示という形でお答え申し上げますが、「16歳以上の会員登録した者が利用することを担保する」という本旨に沿った形で御検討いただきたいと考えております。

2点目に関しましては、利用停止、アカウント停止というのが強硬な措置ではないかという御意見をいただいております。我々事務局といたしましては、大前提として、道路交通法に違反するようなもの、すなわち法律に違反するような行為があってはならないと考えた上で、ガイドラインを策定しております。先ほど例示いただいた車両の放置や車両を返却しないことに関しまして、道路交通法に抵触しないようなもの、例えば単に自宅で保管していて返さないということであれば、我々としては、それに関して利用停止措置であったり、アカウント解除のようなことを求めることではないと考えています。

この点、具体的には、ガイドラインの12ページにおきまして、書き分けを行っています。12ページの中では、上のほうの記載になりますけれども、「利用規約において、車体を貸出し拠点等に返却することを義務付けること」とまでは記載していますが、車体が利用拠点に返却しなかったことについて、アカウント停止であったり、抹消措置の対象としているものではございません。他方で、放置車両の確認標章が取り付けられた場合、これは道路

交通法の規定に違反する場合がありますが、これに関しては、アカウントの利用停止や抹消措置を講じていただくというような段階を取った記載としております。

いずれに関しても、「法律の規定に違反しているものに関して看過していいのか」という問題も生じてくると思いますので、この点に関しましては、シェアリング事業者において、何をアカウントの停止または抹消の対象とするかというのを十分御検討いただく必要が、コンプライアンス上もあろうかと考えています。

以上2点の回答になります。

【マイクロモビリティ推進協議会】      ありがとうございます。幾つかグラデーションを取って、ペナルティーというのを各社は考えていますので、もちろんコンプライアンスは非常に重要だということは理解の上、ちょっと考えていきたいと思っております。

【事務局】      ありがとうございました。

続きまして、もう1点、マイクロモビリティ推進協議会から質問、意見があると承知しておりますので、続けてよろしく願いいたします。

【マイクロモビリティ推進協議会】      もう一点は岡井さんだと思いますが、岡井さん、話せますか。

【事務局】      御不在のようですので、続きまして、メルカリからよろしく願いいたします。

【株式会社メルカリ】      それでは、3点ございますので、お伝えさせていただきたいと思えます。

まず、ガイドラインにつきまして、プラットフォーム提供者が一定の措置を講ずるよう努めなければならないと、私どもも考えてございます。警察庁におかれては、プラットフォーム提供事業者が、主体的かつ継続的に創意工夫を発揮し、それぞれの事業運営の実態に応じて、適切かつ有効な措置を講ずることを認めていただければ幸いと考えております。例でございますけれども、現在ガイドラインの13ページの記載では、個人であっても年齢確認することができるよう、プラットフォームとして確実に準備すると。その上で追加的な対応として、プラットフォームが年齢確認を行うといったような書きぶりになってございます。

年齢確認の方法につきましても、販売事業者もしくは販売者が確認する。あるいは、可能な場合においては、プラットフォームが確認するといった工夫をすることで、法の要請、趣旨を十分に満たしつつ、消費者の負担の軽減であったり、個人情報流出へのおそれ

払拭することにもつながると思われるため、ガイドライン上はどちらも平等に認められるような書きぶりとしていただけると幸いと考えております。

2点目でございます。交通ルールをまとめたものを公表していただけると伺っております。こちらのスケジュールにつきまして、いろいろ準備もあるかと思えますけれども、もし可能であれば、施行前の1か月ほどの時間があれば、各種規約ですとかお客様への通知などの準備がスムーズに可能になるかなと思ってございます。

3点目でございます。保安基準の不適合品につきまして、法的に販売規制がかかっていないものについて、氏名など、官民協議会や警察庁のほうから対策を講じるよう御意見を出すとのアイデアが出ていたと思います。しかし、特定小型の保安基準を満たさないとし、一般原付としては問題ないもの、公道走行不可のいわゆるおもちゃのようなものの2種類が含まれているかと思えます。また、そういった製品が新しく出たとして、これまで販売されて、保安基準を満たしているかどうか見分けがつかないものについて、所持や使用、譲渡そのものが世の中で禁止されるようなものでなければ、オンライン上でだけそうした対応をするという合理性を欠き、混乱を招くということもあるかと思えます。

こういった点にも御留意いただきまして、交通ルールの徹底や周知も十分に行った上で、流通を阻止するといった強い措置を取ることを求めていくということについても考えていただければ幸いと考えております。

以上でございます。

**【事務局】** 御意見ありがとうございました。

1点目のプラットフォーム提供事業者が年齢確認を行うことに関しましては、先ほどオンラインマーケットプレイス協議会からも同趣の御質問をいただいておりますので、この点に関しては簡略にお伝えいたしますが、販売事業者の車両の提供先が16歳未満の者でないことというのをきちんと確認していただく必要があるということとなります。

また、2点目の、ルールの公表のスケジュールでございます。改正道路交通法は、7月1日から施行される予定となっており、あと半年後には新しいルールが適用されることとなりますので、本年度末をめどに、ルールを公表したいと考えております。そのルールを活用し、実際に各プラットフォーム提供事業者においても分かりやすい資料を作っていたできるように、時間的な余裕を持ってそれを明らかにし、提供していきたいと考えております。

保安基準の不適合品の取扱いに関しましては、この点、官民協議会の中で、販売事業者、シェアリング事業者、また関係省庁からは懸念の声が上がっている中で、プラットフォーム提供事業者として検討いただくような課題とっております。先ほどの官民協議会での総意といいますか、意見を踏まえ、業界団体として、まずは御検討いただきたいと考えております。

以上になります。

続きまして、楽天グループからよろしく願いいたします。

**【楽天グループ株式会社】**      楽天です。

まず1点質問なのですがけれども、基本的には、今回のガイドラインというのは、販売事業者が販売する、あるいはシェアリング事業者が利用させるというのが範囲になっていると認識しております。業ではない個人の売主というのは、法律やこのガイドラインの範囲ではそもそもないという認識で、ただ、個人間の取引であっても、やっぱり変な使われ方をしないように気をつけたほうがいいよねということで、プラットフォームでできることがあればやったほうが良いというものとふうに考えているのですが、その認識でよいのか違うのかというところを教えてください。

それから、不適合品の排除については、やはりプラットフォームとしても何かかじを切るとすれば後押しが欲しいと思っていますので、少なくともこういった考え方に基づけば広く一般の方に公道不可のものが販売されている状況は望ましくないんだということが、世の中の動きとしてそう思われているんだということが分かりやすいとありがたいなと思っているのと、透明化法との関係もありますので、そういうことであれば、合理的根拠として正々堂々やっていいのかというのを、経産省の意見も聞いてみたいところです。

以上です。

**【事務局】**      2点御意見、御質問ありがとうございました。

1点目の、個人間の売買に関して、交通安全教育の努力義務の対象となっているかどうかの部分であります。まず、法律の規定に基づいて御説明いたしますと、交通安全教育を行うこととなっているのは、販売事業者とシェアリング事業者ですので、販売者またはシェアリングを反復継続せずに行う、一回限り貸出しをする者は、射程には収められておりません。

ただ、個人に関しても適用される規定がございます。これが車体の提供、16歳未満に対する車両の提供になります。具体的に申し上げますと、道路交通法の第64条の2という規

定となります。第1項において、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規定された上で、第2項におきまして、前項の規定に違反して特定小型原動機付自転車を運転することとなるおそれがある者に対し、特定小型原動機付自転車を提供してはならないと規定されております。

すなわち、道路交通法第64条の2第2項の規定については、販売者、つまり、販売事業者に当たらず、反復継続せず特定小型原動機付自転車を販売する者に関しても適用されるものと御理解いただければと思っています。なお、その他の規定に関しても、個人に適用されるものもあります。

2点目の保安基準の不適合品の販売に関しましても、先ほどオンラインマーケットプレイス協議会とのやり取りに関して言及させていただいたとおり、どのような形で関係省庁としてプラットフォーム提供事業者の業界団体に対して要請することができるのか、また、文章は発出することができるのかという部分に関して、検討してまいりたいと考えております。

透明化法との関係で何か回答がございましたら、経産省からよろしく願いいたします。

**【経済産業省製造産業局生活製品課長補佐】** 経産省でございます。大変恐縮でございますが、ちょっと透明化法の担当官が今日参加しておりませんので、解釈などは確認して、別途また提供させていただきたいと思います。恐れ入ります。

**【事務局】** ありがとうございます。

時間上、最後の質問とさせていただきます。マイクロモビリティ推進協議会、よろしく願いいたします。

**【マイクロモビリティ推進協議会】** ありがとうございます。

幾つか話していただいた順序ごとに、五月雨式に論点を説明させていただきたいと思うんですけども、先ほどちょっと自分もコメントさせていただいた、販売機体の中で、車輪もそうですが、機体の保安基準違反のものが紛れ込んでいないかみたいな話の際を1つだけ追加させていただけると幸いなんですけれども、シェアリング事業者の場合は、違反者もしくは基準に満たない機体が町なかで発覚した場合はどの事業者か分かる構造になっているのかなと思うんですけども、明らかに保安基準を満たしていないもので町なかで検挙される事例が、実際現場の警察官の中でも多発していると思うんですけども、こちらに関しては、取締りの際にお声かけの（音声途絶）すいません。今、これ、聞こえてますでしょうか。

【事務局】 保安基準を満たさず検挙する場合がある、というところまでは入っていません。

【マイクロモビリティ推進協議会】 ありがとうございます。すいません。

検挙する場合には、どの販売経路によって購入された機体かをヒアリングしていただくと大変幸いです。今回ガイドラインの中で一定の実効性を持たす中で、一部、事業者ごとに対策の自由度があるのが現状なのかなと思っております。例えば、東京都で1年間に検挙された保安基準違反の機体のうち、半分以上が1個のプラットフォームもしくは販売事業者によるものなど。そのようなあまりにも抜け穴として大きくなってしまっていることがないかなどの確認を含めて、現場の警察官に販売経路の確認を本人にさせていただくようなものは、1個実効性のある対策なのかなと思っております。ぜひ御検討いただければと考えております。

2点目です。又貸しに関する認証の話なんですけれども、先ほど例示として、まず2つ、生体認証等を挙げていただいたかなと思ってます。結構協議会で各社に現状を確認したところ、この生体認証、例えば銀行の口座をつくる時などは、同じように顔の写真を3Dで撮ったりしてやるんですけれども、リアルタイム性も含めて、これを毎回やるということが結構技術上かなり不可能に近いと思ってます。何かもう少し実効性のある例をちょっと今後御相談させていただきながら探っていければと考えております。

また、又貸しに関して、例えば、親のカードを子供が勝手に使ってしまうと登録してしまふみたいなケースは、ワンタイムパスワードでは駄目だと思います。顔認証を通すと確かにヘッジができるのかなと思っているんですけれども、一番、結構散見されると思うのは、人が買ってきた機体を子供に渡しちゃうとか、親が買ってきて子供に誕生日プレゼントで渡しちゃうなどの事例なのかなと思ってます。あえての言い方をすると、根本的な課題でないところに多大な技術的な負担を強いてきているのかなと思ってます。どちらかというと、より根本的な課題について議論させていただければと考えております。何かしらの対策をする必要は、正直協議会としても重要だと考えておりますので、また御相談させていただければと考えております。

3点目ですね。違反者へのペナルティーに関して、こちら、協議会の事務局からも御説明させていただきました。確かに飲酒運転等悪質なものは一発で利用停止処分する等は比較的合理的なのかなとは思っておりますが、例えばコンビニの前に置いていて、敷地に見えていたが敷地じゃなくて、違反切符を切られてしまった放置の事例等も一撃でアカウン

トを停止すべきかなど、ちょっとさすがにという事例も一部あるのかなとは思っております。なので、この違反行為におけるグラデーションみたいなものはしっかり決めて、厳正に対処はさせていただきたい。何かあらゆる交通違反全て一発でアカウント停止としていかというのは、再度確認させていただければと考えております。

実際、もしこれが正だとすると、カーシェアなどで路上駐車で切符を切られた場合は、そのカーシェアは、もうその人は使ってはいけないというレベルのペナルティーの科し方なのかなと個人的には推察しております。逆に今後カーシェアだったりシェアサイクルだったり、ほかのモビリティに関するものもそのような基準を設けていくということであれば、僕らもまさにそれに合わせていこうかなと考えております。

4点目、放置の対策に関しましては、こちらは特にシェアリングは事業者として厳正に対処していこうと考えております。これに関して、2点質問がございます。1点目が、販売事業者の取組について、自転車もしくはキックボードの放置に関する対策の欄が明らかに薄いのではないかと。何も書いていないということかなと思っております。販売事業者側にもぜひ機体の路上放置に関する何かしらの対策を、警察からも明文化していただけると大変ありがたいなと思っております。現状、シェアサイクルと自転車を比較すると、駅前を見渡すと、明らかに一般的に市販された自転車の放置が目立っているのが現状だと思っております。自分らも連携している自治体からもそのような話をいただいております。なったときに、明らかに今後、台数が増えると、販売機体のほうが放置の主軸の問題となっていくと考えております。こちらに関して何かしら対策を考えているのか。逆にそこは問題でないと思っているのか。教えていただけると幸いです。

その上で、すみません。5点目になってしまうんですけども、6点ございます、全体で。プラットフォームへの対策に関して、一定プラットフォームのほうに自由度があり、どちらかというとな販売事業者側に明示的な責任があり、彼らが対策をする必要があるという方針のガイドラインとお見受けしています。

懸念として、具体的にプラットフォーム、例えばECサイト等で電動キックボードを購入して、それが家に届くまでに販売事業者側が何かしらの対策をします。ただ、シェアリングの場合は、その対策がテストだったり免許証提出をしないと借りられない、技術的にできない構造になっているのかなと思うんですけども、ECサイトの場合は、多分家に届いちゃうと思うんですね。販売事業者側が何かしらの対策を怠った場合ですが。なので、結果としてそういうのが横行した際に、プラットフォームもしくは販売事業者側に何か

しらのペナルティーが明確にない場合は、事実上そこが抜け穴となってしまうと、サイトで買えば何もなくていいらしいぞとなってしまう懸念が正直あると思っております。こちらに関して、警察庁としては何か考えているかを教えていただけると幸いです。

最後になります。今回、放置に関してもヘルメットに関しても、非常に自転車と近いようなルールになっているのかなと思っております。弊社は自転車も運営している事業者として、自転車に関してもヘルメットだったり放置に関して、今後ガイドラインのようなものをつくる必要があるのか。もしくは、現状の自転車の実態に関しては何も問題だと思っていないのか、教えていただけると幸いです。

すいません。ちょっと長くなってしまったんですが、以上、よろしく願いいたします。

【事務局】 6点いただきました。ちょっと時間が押していますので、簡潔に御回答いたします。(音声途絶) 電波が少し悪かったようなので、冒頭から御説明させていただきます。

まず、保安基準を満たさない車両を検挙する場合には、その販売経路を捜査してほしいということでありましたが、事件捜査を通じて、型式や車種に関して明らかにするとともに、また、場合によっては販売ルートを明らかにすることもありますので、その事件広報等を通じて、消費者には注意喚起等を行っていきたいと考えております。

2点目、又貸しの場合の本人確認についてです。銀行の口座登録であれば技術上できるものもあるが、技術上不可能な場合があるので、実効性を持たせていきたいということですが、この点に関して、我々も技術上の制約があることは承知しております。他方、カーシェア、レンタカーの場合には、年齢確認に相当して、無免許運転を行うおそれがある者に車両を提供してはならないとされていることから、免許証の確認をいたします。これらの事業においてどのような取組を行っているかも御参照いただきつつ、16歳未満の者に対する提供というのを抑止していただくような取組を講じていただきたいと考えております。

3点目、違反者のペナルティーに関してグラデーションを付けていきたいということですが、この点に関しては、また改めて個別に警察庁に御相談いただければと思っております。当然我々としても、過失で一度車両を放置してしまった場合について、アカウント抹消措置を講じるべきかという部分に関しては、柔軟に対応していく部分があると考えています。他方で、法律違反である以上、優劣を付けることがあり得るのかどうかという点についても、併せて検討していかなければいけない課題だと承知しております。

4点目、販売事業者に関する放置駐車に関する規定がないのではないかという御指摘に

関しましては、我々としては、ガイドラインの2ページの販売事業者が取り組むべき交通安全対策の交通ルールの周知の中で、購入者に対しては放置駐車しないように働き掛けてもらうことを予定しております。よって、販売事業者においても、放置駐車しないように交通安全教育をやってもらう必要があり、また、それをやっていただくこととなります。

5点目、ガイドラインは販売事業者とシェアリング事業者が一義的には対象になるものですが、プラットフォーム提供事業者を通じて販売する販売事業者が抜け穴になるのではないかという問題意識をお持ちであったように感じております。販売事業者とシェアリング事業者は、貸渡しの頻度、顧客、すなわち車両を提供する先をはじめ、様々な点が業態として異なる以上、一概にこれを比較することは困難ではありますが、販売事業者、シェアリング事業者双方において、それぞれの業態の特性に応じた安全対策が講じられるように、我々としても助言や支援をしていこうと考えております。

6点目の自転車の対策に関しましては、我々も、正に憂慮している部分でございます。特定小型原動機付自転車には、自転車と同様の交通ルールが適用されることとなりますので、自転車の交通秩序も整序化していかなければならないと考えております。7月1日から特定小型原動機付自転車の交通ルールが施行される予定ですが、併せて自転車に関しても取締り指導、広報啓発を強化していきたいと考えております。

簡単でございますが、以上、6点に関してお答え申し上げます。

なお、楽天グループから、「消費者がやってはいけないことの情報も集約されるとありがたい」という意見をチャットで賜っております。何か警察庁のウェブサイトを通じて周知していくことがあるかどうか。この点に関しても検討してまいりたいと思っております。

以上、ガイドラインの内容に関する意見に対する回答とさせていただきます。

まだ議論は尽きないようですが、時間が押してしまっておりますので、本日の議論はここまでとさせていただきます。と思っております。

次回の官民協議会の開催は、来月3月中を予定しております。この次回の官民協議会において、ガイドラインを官民協議会として決定したいと考えております。官民協議会の開催に先立ちまして、各社には事前に案文の意見照会をさせていただきたいと思っております。追って御案内させていただきますが、引き続き御協力のほどをよろしくお願いいたします。

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。皆様におかれましては、御多用の折、御出席いただきましてありがとうございます。また、貴重な意見、あ

ありがとうございました。

以上で散会とさせていただきます。