

第7回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和6年1月23日

【事務局】 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7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が議事次第、資料2が構成員一覧、資料3が警察庁説明資料、資料4が国土交通省説明資料、資料5が市場サーベランスプレス資料、資料6が日本電動モビリティ推進協会説明資料、資料7がマイクロモビリティ推進協議会説明資料、資料8がオンラインマーケットプレイス協議会説明資料となっております。

なお、御出席の皆様のお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。前回以降の構成員の追加はありません。また、一般社団法人日本損害保険協会及び一般財団法人全日本交通安全協会にも、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、お送りした構成員一覧を御覧ください。

続いて、配付資料等の取扱いについて御説明いたします。本協議会で用いられ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公開することとしております。また、皆様の御発言につきましては、事務局で議事録を作成し、御確認いただいた後、警察庁ウェブサイトにて掲載、公開することとしております。

議事の開始に先立ちまして、交通企画課長の日下から一言、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でございます。本日は、御多用の折、本協議会に参加いただき、誠にありがとうございます。

特定小型原動機付自転車の交通ルール等の道路交通法の規定が昨年7月から施行され、約7か月経過したところであります。この特定小型原動機付自転車の交通事故や交通ルールの遵守状況につきましては、報道等でも頻繁に取り上げられるなど、引き続き社会的関心は非常に高いといえます。

これまで、関係省庁の皆様方におかれましては、制度や交通ルールの周知に努めていただいているとともに、関係事業者の皆様方におかれましても、本官民協議会で決定した「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」に基づき

まして、購入者や利用者に向けて実効的な安全対策を実施していただいていることと承知しております。

本日は、特定小型原動機付自転車の交通事故、交通違反の発生状況をはじめとする施行状況等を関係省庁から説明させていただくとともに、販売事業者、シェアリング事業者、プラットフォーム事業者の皆様から、ガイドラインに沿った取組の実施状況について発表していただくことを予定しております。あわせて、近年、ペダル付き原動機付自転車というモビリティについて、利用者が交通ルールを遵守しないという状況が見受けられており、交通事故も増加傾向にあることから、事務局からペダル付き原動機付自転車につきまして現状を説明することを予定しているところであります。

道路交通の安全確保は、官民一体となって取組を進めていくことが必要不可欠であります。引き続き、法令やガイドラインに沿った安全対策の実施や、新たなモビリティへの対応につきまして、皆様方から御協力をいただくことを改めて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。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 日下課長、ありがとうございました。

それでは、議事に移らせていただきます。

まずは関係省庁から、改正法施行後における特定小型原動機付自転車等の状況等について説明させていただきます。

警察庁から説明いたします。資料3を御覧ください。資料3は、「改正道路交通法の施行後における特定小型原動機付自転車等の状況等について」となります。

まず、特定小型原動機付自転車に係る規定の施行状況について説明いたします。1ページを御覧ください。

昨年7月から道路交通法の一部を改正する法律のうち、特定小型原動機付自転車の交通ルール等に係る規定が施行されておりますが、こちらの資料は7月から先月12月までの間における特定小型原動機付自転車に関連する交通違反、交通事故の発生状況をまとめたものとなります。

御覧のとおり、この期間の総検挙件数は7,130件となっており、月別に見ると7月が約400件であったのに対し、12月が約1,900件となっております。違反对応別の内訳についてみると、通行区分違反が3,440件と48%を占めており、次いで信号無視が2,685件で38%となっており、この両方で全体の80%以上を占めております。また、この通行区分違反という

のは、特定小型原動機付自転車による歩道通行や逆走が含まれております。

続いて、2ページを御覧ください。人身交通事故の発生状況をまとめた資料となっております。

7月から12月まで、おおよそ10件から20件程度を横ばいで推移しており、死亡事故は発生しておりません。相手当事者別にみると、単独事故が40%を占めており、続いて対四輪車の事故が28%を占めております。なお、対歩行者の事故につきましては20%を占めている状況となっております。

都道府県別に見ると、東京と大阪でほとんどの事故が発生している状況となります。

続いて、施行後における具体的な事故例を紹介いたします。3ページを御覧ください。

こちら、上の事例になりますが、令和5年9月に東京都豊島区で起こった事故になります。運転者が、いわゆる6キロモードにできない特定小型原動機付自転車を歩道上で運転し、歩行者に衝突して重傷を負わせたにもかかわらず、負傷した歩行者の救護等をしなかつたものとなります。警視庁において、道路交通法のひき逃げ及び自動車運転死傷処罰法の過失運転致傷罪で、被疑者を逮捕しております。

特定小型原動機付自転車につきましては、性能上の最高速度を時速6キロメートル以下に制御して「最高速度表示灯」と呼ばれる緑色のランプを点滅させなければ、歩道上を通行させることができず、また、通行させることができる歩道というのも限られております。歩行者の安全を確保するためには、交通安全教育を通じて購入者、利用者に対して、このような交通ルールを理解させることが重要であると考えております。

その他、下に大阪府における酒気帯び運転の事例がございますが、時間の関係で次のスライドに移らせていただきます。

続きまして、4ページを御覧ください。違反者講習の実施状況について説明いたします。

違反者講習につきましては、こちらのスライド上部に記載された、危険行為と定められた17種類の違反行為を繰り返した場合に受講が命ぜられることとなります。また、運転者講習を受講しなかった場合には、罰則が科されることとなります。

既に講習は実施されており、その内容として、事故の被害者及びその遺族の声を受講者に理解させるようなものとしております。

続いて、5ページを御覧ください。特定小型原動機付自転車の販売に関する是正指導等について、関係省庁と警察の取組、その改善点を説明いたします。

当官民協議会において、販売事業者、シェアリング事業者等が取り組むべき交通安全対

策について、関係事業者ガイドラインを策定し、例えば、販売事業者に関しては、購入者に対して交通ルールに関する動画、テストを用いた交通ルール等の周知、購入者の年齢確認を徹底することが求められております。

ガイドライン策定後、関係省庁の協力の下、警察では、官民協議会に参加していない特定小型原動機付自転車の販売事業者に対しても、ガイドラインを紹介するとともに、その車両区分、交通ルール、年齢確認や交通安全教育の在り方について、ガイドラインを遵守するよう指導することとしております。

実際の改善例として、大手日用品量販店における、保安基準に適合しない特定小型原動機付自転車の販売の取り止めに至ったものがございまして、そちらについて記載しております。この大手日用品量販店においては、国土交通省及び警察の指導後には、特定小型原動機付自転車を店頭で販売する際、購入者に本人確認書類を提示させるとともに、店舗が用意したタブレット端末を用いて、従業員が購入者に交通ルールに関する動画の視聴をさせるようにしていただいております。

警察庁をはじめとする関係省庁としては、本官民協議会に参加しているかどうかにかかわらず、あらゆる販売事業者、シェアリング事業者等に、引き続き、ガイドラインの遵守を求めていきたいと考えております。

続いて、6 ページを御覧ください。ペダル付き原動機付自転車について説明いたします。

ペダル付き原動機付自転車とは、ペダル及び原動機を備えている車両であって、①スロットルが備えられており、ペダルを用いず、原動機のみを用いて走行させることができるもの、または、②ペダル及び原動機を併用して走行させるもので、駆動補助機付自転車、すなわち通称名で言うところの電動アシスト自転車の基準のアシスト比率を超えるものに該当するものをいいます。

ペダル付き原動機付自転車は、道路交通法上、定格出力等に応じて自動車または一般原動機付自転車に該当することとなり、自転車とは異なる交通ルールに服することとなります。また、ペダル付き原動機付自転車を、一時的に、原動機を用いずペダルのみを用いて走行させている場合であっても、自動車または一般原動機付自転車の運転に該当いたします。

近年、ペダル付き原動機付自転車を自転車であると誤解している者が見受けられ、その人身交通事故の件数が増加傾向にあることから、ペダル付き原動機付自転車については、法改正を通じて、定義の明確化を行う必要があると考えております。

また、ペダル付き原動機付自転車に関しては、駆動補助機付自転車の通称名である「電

動アシスト自転車」と称して販売されている場合があります、警察としては厳正に対処することとしております。具体的に、不正競争防止法上の誤認惹起として検挙した事例を、こちらに記載しております。また、国民生活センターにおいても、インターネット上で販売されている車両のアシスト比率を調査した上で、基準となるアシスト比率を満たさない車両について、車名、型式名と共に広報し、注意喚起を行っております。

続いて、7ページを御覧ください。自転車とペダル付き原動機付自転車に適用される、交通ルールの差異について説明いたします。なお、アシスト比率を満たしている、いわゆる電動アシスト自転車には、自転車の交通ルールが適用されることとなります。

左側に自転車の交通ルール、右側にペダル付き原動機付自転車の交通ルールを記載しております。例えば、ペダル付き原動機付自転車は歩道走行することができず、運転免許も必要となり、また、ナンバープレートの取付け、表示や自賠責保険の加入が必要になるなど、適用される交通ルールが自転車とは大きく異なっております。

次に、8ページを御覧ください。ペダル付き原動機付自転車に関連する交通事故の発生状況等について説明いたします。

平成15年当時においては交通事故の件数が4件でしたが、令和4年には27件、令和5年には57件と、近年インターネットでの販売を通じて普及していることを背景として、交通事故の件数が増加していることがうかがえます。

具体的な検挙事例としては、相手当事者に手指切断の重傷を負わせた上、自転車同士の事故であると虚偽申告した事例や、自賠責に加入していない状態で一方通行を逆走し、歩行者に重傷を負わせたにもかかわらず救護等をしなかった事例、また、インターネット上で購入した車両を、免許不要であると誤認したまま無免許で運転していた事例等がございます。

続いて、9ページを御覧ください。ペダル付き原動機付自転車の販売方法等について説明いたします。

ペダル付き原動機付自転車の取締状況をみると、インターネットを通じて車両を入手している利用者が多いということが特徴として挙げられます。

また、ペダル付き原動機付自転車は、自動車または一般原動機付自転車に該当するにもかかわらず、自転車と誤認して利用している者も多く、交通ルールが十分に守られていないという現状を踏まえると、販売時に、自転車には該当せず、自動車または一般原動機付自転車に該当することが明瞭であったり、交通ルールについて説明したりすることが重要

になってくると考えております。

この点、こちらに写真として掲載されているとおり、事業者の中には販売している車両に、このような「公道走行不可シール」を貼るという取組を行っているものもいると承知しております。このシールには、「この製品は第一種原動機付自転車に該当します。自転車として公道上の走行はできません」といった内容が明記されており、このシールが貼られている車両の利用者は、自らが使用する車両の車両区分を誤解することなく、交通ルールを遵守することにつながると考えております。

加えて、警察においても、ペダル付き原動機付自転車の区分について、チラシを用いた広報啓発を実施しております。消費者が車両区分を誤解しないようにするための仕組みづくりについて、今後とも販売事業者、プラットフォーム提供事業者の方々と協力をして、実現していければと考えているところでございます。

最後に、10ページを御覧ください。型式認定制度の説明をさせていただきます。

スロットルが取り付けられている車両はペダル付き原動機付自転車に該当する一方で、アシスト比率については外観上明らかではないことから、スロットルが取り付けられていないものが自転車に該当するかどうかを確認するためには、何らかの外観上の表示を参照することが必要となります。この点、製作された車種が道路交通法上の駆動補助機付自転車、いわゆる電動アシスト自転車の基準に適合していることについて、国家公安委員会の認定を受けることができるという仕組みになっており、この型式認定を受けた事業者は、車両に型式認定番号やTSマークを表示できるようになっております。

この型式認定制度及びTSマークの表示により、自転車に該当する車両であることを容易に識別することができることとなっております。実際に、電動アシスト自転車については、アシスト比率等の基準を満たしていることを試験で確認しており、型式認定を受けている型式が、令和5年12月末現在で1,753件あります。

警察としては、ペダル付き原動機付自転車に関する交通ルールの周知、取締りのほか、型式認定の普及と広報周知により、購入者や消費者が誤ってアシスト比率を満たさない車両を自転車として運転することを防ぎ、もって交通安全の確保をしてまいりたいと考えております。

警察庁からの発表は以上となります。ありがとうございました。

続きまして、国土交通省、技術・環境政策課長、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】 国土交通省物流・自動車局の技術・環境

政策課長です。私のほうから国交省の説明資料について御説明させていただきたいと思っております。

まず、1 ページ目を見ていただけますでしょうか。

安全な特定小型原動機付自転車の普及に向けた環境整備ということで、これは不適合品の排除を目指すものでございますが、こちらにつきましては、具体的には保安基準の策定ということと、それに合わせまして基準適合性の確認制度といったものを創設し、また、国による市場サーベイランスを行うというものでございます。こちらにつきましては、やはり真面目に取り組む事業者が正当に評価される環境をつくるということで、パーソナルモビリティの普及促進に寄与したく、取り組んでいるものでございます。

この1 ページ目の真ん中の段落を見ていただきますと、基準適合性確認制度の説明になってございますが、確認機関ということで、審査能力のある研究機関を準備しているということございまして、その確認機関は、メーカーとか販売事業者からの申請に基づいて基準の適合性を確認するというものでございます。

確認を受けました特定小型原動機付自転車につきましては、メーカーの名前や販売者名、型式、写真等の情報をリスト化し、ホームページで公表して、見ていただくというものでございます。これまでに30以上の型式について基準の適合性確認をして、今、公表しているという状況でございます。

もう一つの取組としまして、こちらはどちらかというとさらに能動的な仕組みとなりますが、市場サーベイランスということで、下の段落に書いてあるものでございます。

不適合品に関します情報提供窓口を設置した上で、その情報を基に抜取りを通じた車両の性能確認といったことを行いまして、市場の実態を把握するというものでございます。その把握した内容につきましては、関係行政機関、警察庁や経産省、消費者庁等へ情報提供していくというものでございます。

一番下のところに対応状況として書かせていただいておりますが、情報提供窓口を開設いたしまして、通報が寄せられた29件のうち、基準不適合のおそれがある9件につきまして、オンラインマーケットプレイスにおける掲載内容の改善などを指導したということで、そちらについては改善の措置済みということが、昨年末の状況でございました。さらに、具体的な販売事業者に対しまして改善の指導をし、その対応状況についても公表するというのでやらせていただいているものでございます。

その実際にやった内容を公表、プレスしたものが、次の資料5になります。

こちらが昨年の12月19日に公表させていただいた内容でございます、内容につきましては、先ほど説明した性能等確認制度の話であったり、サーベイランスについて行っているということを、改めて周知させていただいたものでございます。

性能等確認制度につきましては、確認された型式の車種につきましては、確認済みのシールが貼付されているということをお知らせさせていただいております、10月末現在ということで、このときは22車種が確認されているというふうに書かせていただいております。オンラインマーケットではない店舗売りのお店のほうでは、大体このシールがついているものが販売されていると、我々も聞いているところでございます。

一方で、インターネットを中心にして、まだまだ性能確認されていないものがあるということで、2ポツのところ、サーベイランスの結果について書かせていただいております。ここにも書いてあるように、流通している81車種のうち、特に基準適合しないおそれがある10車種、10台に関して調査を実施した結果、6台の不適合が確認されたということでございます。

特に3車種につきましては、製造販売事業者に対して指導を行うということで、そこに3つほど書いてございますけれども、車両を改良し、性能等の確認を受けることとか、既に売った車に対しては不適合箇所の改修をする措置を講じること、また、事業者のガイドラインを遵守することといった指導をさせていただいているという状況でございます。

最後に、購入、使用される方にはよく注意してくださいということで、その内容について、いろいろと分かる情報提供窓口といったものについても広報させていただいている状況でございました。

それ以降についている参考資料は、実際に調査対象になった10車種で、具体的にどういったところが問題であったかといったことを整理して、写真付きで示させていただいたものでございます。

そのときはいくつかの報道の方にも見ていただいて、NHKにも取り上げていただき、こういったいろんなものが今、市場に出ていますけれども、きちんと一つ一つ調べていて、また、的確なものを使っていただくということを我々としても進めていき、また、昨年末やったのが初めてということで、現在、第2弾ということで調査したものを整理して、また示していく準備をしている状況でございます。

私からの説明は以上となります。ありがとうございました。

【事務局】 どうもありがとうございました。

また、先ほどの私からの発表につきまして、音声の不鮮明だったということで大変失礼いたしました。

関係省庁からの説明について、御意見や御質問のある方、いらっしゃいますでしょうか。

それでは、JEMPAの鳴海様、よろしく願いいたします。

【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。それでは、JEMPAの鳴海から、質問と御提案をさせていただきたいと思います。

質問といたしますか、ちょっと提案なんですけれど、2点ございます。

1つは警察庁からの発表の中で、ペダル付き原動機付自転車の話があったと思います。1点、少し触れられたと思いますが、取締り現場においても自転車と誤っていたというように、いわゆる取締り時の言い逃れが横行しているというふうに聞いておりますので、まず混同を避けるために、報道関係者含めて、呼称をできるだけ統一したほうがいいかなというふうに私ども考えておりました。よくフル電動自転車、電動自転車という表現で、かなり自転車というところに引っ張られて混同が起きているように思われますので、例えば報道関係への説明及びインターネット等の表示等で、フル電動自転車という表現自体を意図的にできるだけしないように、ペダル付き原付というふうに呼称を統一していくような取組をされてはかがかなということ、一つ提案させていただきます。

続けてもう1点、今度は国土交通省への御提案といたしますか、ちょっと一つアイデアというところで提案させていただきたいことがございます。一般原付のところになります。

今回、ペダル付き原付の話というのは、多分一般原付の区分の話がメインだと思いますが、今後ガソリンエンジンが減っていくというのもあって、恐らく一般原付枠の電動モビリティも増えていくかと思っておりますので、もしよろしければ、特定原付で新設されて、今まさに運用が進んでおられる性能等確認制度のようなものを一般原付にも拡大して、できるだけ新規参入の事業者が、全く型式認定等しないのではなく、性能等確認制度で最低限の保安基準を満たすことをしっかりと示せるような枠組みを、拡大検討というのをしていくのはいかがかなと思われましたので、この2点、御提案させていただきたいと思います。

以上です。

【事務局】 御発言ありがとうございました。

鳴海様から御発言があったとおり、警察としても、ペダル付き原動機付自転車については、不適切な商品名や説明振りから自転車と誤認させることについて問題があると強く認識しております。その上で、販売されている車両の車両区分について誤認させることがな

いように、呼称等において、車両区分を明瞭にするような措置を講じていくことが必要だと考えております。

2点目の一般原動機付自転車についての性能等確認制度につきまして、国交省から何か御発言ありますでしょうか。

【国土交通省自動車局技術・環境政策課長】 国交省ですけれども、御提案、ありがとうございます。

今、鳴海様からお話があった性能等確認制度について、今は特定小型原付に限定して、我々も行うような制度になっておりますけれども、一般原動機付自転車まで拡大したらいいのではないかという御提案でございますが、まさに我々としてもそういったことを検討していく必要があると思っております。

御承知のとおり、これまでの内燃機関のときは、原付とそれ以外の自転車というのはかなり明確に差があって、それぞれ取り扱うメーカーも限定されていたというものでございます。お話があったように、これから電動化が進む流れの中で、様々な事業者、製造者、販売者といったところが市場に持ってくるというふうになってきますと、まずは性能を確認できるような仕組みで、それをユーザーに示せるようにしたらいいんじゃないかという要望も多分出てくるのではないかなと思っております。御提案いただいた内容については、我々としてもこれから検討してみたいと思っております。ありがとうございました。

【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。

【事務局】 ありがとうございました。

その他、鳴海様からの御発言につきまして、御意見等ございますでしょうか。

JOMCの片岡様、よろしくお願いたします。

【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。

今、皆様から質問があったものに関してですけれども、電動アシスト自転車類似の原付、あるいは原付でもなく、公道を走れませんと言って売られるような似た形のものは、モーター側も頭を悩ませているところがございますので、ぜひ、こういった取組ができるか前向きな検討をさせていただければなと思っております。

以上です。

【事務局】 御発言ありがとうございました。

その他、御意見等ございますでしょうか。

マイクロモビリティ推進協議会の岡井様、よろしくお願いします。

【マイクロモビリティ推進協議会】 すみません。最後に失礼いたします。

ペダル付き原付に関しまして、マイクロモビリティ協議会、特に弊社はシェアリングが多いということからお話をさせていただくと、結構シェアリングの車両は全部同じ色、同じ機体をしているので、世間からかなり認知が進みやすい、なのでお巡りさんも一定、それを見たときに、それがどんな会社のどんなものかが想像つくんですけども、販売されていっしょの機体の場合はそうもいかないもので、シェアリングで走っている電動キックボード等をはじめとする特定小型原付よりも倍以上スピードが出ているものを、一般市民は意外に気づかなかつたりもするという側面があるので、何か、世間の注目が今、シェアリング等に一定集まっている一方で、ペダル付き原付は、まだそこまで危険性に世間が気づいていないのかなと思っておりまして。

弊社もしくはマイクロモビリティ推進協議会のシェアリングの各社のほうに安全対策のイベントとかを持ちかけていただくケースが各地で多く増えておりますので、可能であれば、ちょっと別の業界団体、もしくは地元警察、警察庁、国交省と連携をさせていただいて、ペダル付き原付に関する注意啓発と特定小型原付に関する注意啓発を同時に行っていくような機会を、今後増やしていければいいなと思っております。

ペダル付き原付の危険性みたいなものを同時に訴求することができると、結構市場全体が包括的に、どういうものが安全で、どういうものが危険かお伝えできるんですけども、シェアリングを行っている事業者ごとの単体だと、ポジション上、そこを訴求するのはちょっとおかしな話でして、何かもうちょっと包括的に、こういう小型のバッテリーを積んでいる1人用の乗り物全般としての安全啓発みたいなものを行っていくことが今後、主流となれば、今話していただいているような論点の解決に向かうんじゃないかなと考えております。

以上です。

【事務局】 御発言ありがとうございました。

皆様同様の問題意識があると認識しておりますので、今後、具体的な対策について検討できればと考えております。

その他、御意見、御質問等ございますでしょうか。

それでは、ないようでございますので、次の議題に移らせていただければと思います。

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各事業者団体から、

改正法施行後における交通安全のための取組について、順に御発表いただきます。

それでは、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】 では、日本電動モビリティ推進協会、J E M P A の加盟各社による取組内容というのを共有させていただきます。

まず、我々当団体では、入会時にしっかりと誓約いただいていることがございます。それは、販売車両においては、法律では必須にはなっておりませんが、我々団体としては、特定原付の販売をする際には性能等確認制度を取得するというを必須にしておりまして、現在御覧いただいているとおり、7社10車種について既に性能等確認済みになっておりまして、その交付された確認シールを貼った状態で販売を行っていくというような状態を取っております。

すみません。2つちょっと補足させてください。当団体に加盟いただいていますプラットフォーム事業者であるM a k u a k e さんでは、この我々の取組に御賛同いただきまして、性能等確認制度を取得、実施した車両でないとお客様に発送できないというような、ルール運用をさせていただいております。

また、もう1点、先ほど国交省のほうに御提案させていただきましたが、現状、一般原付のほうは型式認定制度しかないのは承知しております。また、型式認定制度のほうは、ベンチャーとか新規参入事業者にとっては、すぐに対応するのがなかなか難しいというところで、残念ながら今、対応できていないのが現状でございますが、性能等確認制度のような仕組みがまだないため、自主ルールというところで、当団体では、入会時にその販売車両の保安基準を満たしていることを、チェックシートのようなものでしっかりと確認して、それを提出して、保安基準を満たしたものを販売していくのであるということを申告して、入会していただく、そして活動していくというような運用を取っております。

特定原付の販売ガイドラインの中で、交通安全教育に関する項目があったかと思えます。警察庁でも、この特定原付のルールが分かるような動画を制作されているかと思えますが、あちらのほう、非常に丁寧に細かく説明いただいているため、時間もかなり長くなっております。そういった中、販売現場ではなかなか、そこまで長時間の教育活動が難しいという現状もありましたもので、我々のほうで再度、約3分強、4分近くあるんですけども、分かりやすいイラスト型の動画に作り変えまして、内容については警察庁のチェックもいただきまして、これをユーチューブで公開しております。これはもちろん会員でなくても誰でも見られる状態ですので、もしよろしければぜひ御活用いただいて、役に立てていた

だけたらなと思っております。

ほかにも取組がございます。例えば、自賠責加入そしてナンバー取得を徹底することを実施するために、会員企業の中で考案しているものでいきますと、販売時に全てチェーンロックを行って、車体を受け渡しても、その後、自賠証やナンバー取得をしっかりと確認できない、そこをチェックできないと実際には乗り始めできないように、物理的に制約するというような取組をしていたりします。

ほかにも、ECで販売した場合も納車は店頭でしか渡さないということで、対面においてしっかりと乗り方とか安全啓発を行うことを促している販売事業者やスマホアプリによって、年齢確認、そして自賠責、あるいは交通ルール等の確認テストを完了しないと車両を動かさないような制御をしていくというような取組など、団体内では結構様々な、実際にこの販売ガイドラインを守って、安全なモビリティの普及活動をどのようにしていったらいいかということ、具体的な意見を持ち寄りながら共有して、そして各社、取組を進めております。

次ページのこれは昨年11月頃、ジャパンモビリティショーが開催されておりましたが、そちらで、我々団体として展示ブースを出展しておりました。各社の特定原付や一般原付の車両を持ち寄り、実際の機体を見ていただき、その機体とともに安全啓発に関わるチラシ、パンフレットを配ったり、説明を行いました。そして、別のエリアでは実際に試乗を行うといったような安全普及活動、啓発活動を行っておりました。次のページをお願いします。

そのほかにも、警視庁主催の電動キックボードの事故を再現する交通安全教育へ車両貸出しを行ったり、福岡モビリティショー等のイベントで、実際の交通ルールを車体に乗って体験するようなイベント等を行っております。また、各地でこれ以外でも様々な、管轄警察からの御依頼の下に、可能な限り対応をさせていただいております。

先ほどマイクロモビリティ推進協議会からも御提案ありましたが、今後は各団体連携しながら、様々な交通安全運動というのを同時に一般ユーザーの方に伝えていくことで、より分かりやすく、そしてしっかりと伝わるような安全啓発というのをブラッシュアップしていく必要があると考えております。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、マイクロモビリティ推進協議会、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と申します。

よろしく申し上げます。

本日は、昨年7月の法施行以降、力を入れております安全対策について、6月の官民協議会で発表させていただいたガイドラインに沿って、どのようなことをやっているのか、御紹介させていただければと思っております。

まずは交通ルールの周知に関して、交通安全教育ですね。特に、法施行前の実証実験と法施行後のルールが異なるところがいくつかございますので、そこが利用者の方に誤解がないようにしていただくよう、しっかりと説明を行っております。

例として、一番左は交差点での右左折、特に右折ですね、二段階右折について説明をしております。真ん中のところには、ヘルメットの着用の推奨ですとか、小回り、右折NGなど、気をつけるべき点をまとめたリーフレット、こういったものも用意をさせていただきますして、配布を行っているというものです。

当然のことながら交通ルールテストも、新制度に対応したものを新しくさせていただき、警察庁等にも見ていただいた上で実施をしております。当然、12問ですけれども、全問正解しないと、そもそもサービスを利用できない運用ということを、各社徹底をしておるところでございます。次のページ申し上げます。

こちらも引き続き交通ルールの周知ということですが、警察ですとか自治体、まちづくりの団体ですとか、それから、左側の写真はバス会社、公共交通機関などと連携をした安全講習会を実施しております。乗る人だけでなく、乗らない人も含めて正しくルールを理解していただくことで、社会にきちんと浸透していくというふうに考えておりまして、このような安全講習会をいろいろなところで実施させていただいております。

それから、右側はご利用ガイドということですが、こういったものも、乗らない人たちにも街中で広く配布することで、電動キックボードがどんな乗り物なのかということ、広く理解を促しているところでございます。次のページ申し上げます。

次は年齢確認の実施、徹底です。各社とも本人確認を、専門の業者と連携させていただいて、16歳未満の方々への貸出しが起こることのないように、免許証ですとかパスポート、在留カード、マイナンバーカード等を用いて、本人確認を行っております。

昨年、協議会内において、数名だったんですけれども、本来乗ってはならない人がサービスを利用していたことも発覚しておるんですけれども、発覚後は速やかに、警察等と情報提供をさせていただいたり、捜査に協力したりして、外部事業者とともに再発防止には努めているところでございます。次のページ申し上げます。

次は、ヘルメットの着用促進に向けた取組です。安全講習会においてヘルメットの貸出しですとか推奨をさせていただくほか、こういったパンフレット等の写真においては、必ずモデルさんにヘルメットを着用していただいて、ヘルメット着用の促進に努めております。

それから、左側にヘルメットだけの写真も載せております。こちらはL u p さんのものですけれども、コンパクトに折り畳める構造で持ち運びも容易にすることで、ヘルメットの着用も促しております。こういったものも、安全講習会などで配ったりもしているところがございます。次のページお願いします。

悪質な利用者へのペナルティーということで、各社とも違反者に対しては毅然とした体動で臨むことを徹底しております。事業者としてきちんと調査を行った上で、その人が違反を行ったということが確認された場合にはしっかりとペナルティーを課し、アカウントの停止ですとか退会処分というようなことも、しっかりと行っているところがございます。次のページお願いします。

飲酒対策についてですけれども、ポップアップで利用するときには分かりやすく表示を行う、知らなかったという言い逃れができないようにすることはもちろんですけれども、右側の写真を見ていただくと、これは年末年始の写真ではあるんですけれども、繁華街に係員を配置するなど、飲酒運転対策を講じております。ハロウィンの期間中も警察と連携させていただいて、一部貸出し拠点では利用停止をするなど、対策も行っております。次のページお願いします。

こちらが最後のページですけれども、保安基準への適合性担保ということで、できる限りの性能等確認を受けることとしております。保安基準のチェックリストというのは、協議会の中でも用意させていただいて、会員企業でのチェックというのも併せて行っております。

それから、保安基準を満たしている機体を市場にももちろん投入しておるんですけれども、利用が進むうちに何か部品が壊れてしまったりとかして、保安基準を満たさないことというのが起こり得るところでもありまして、各社では頻繁にしっかりと機体の整備状況を、パトロールなどを行いまして、きちんとした機体の配置、こういったことにも心がけております。また、利用者が、これ、ちょっと壊れてるんじゃないかみたい気づいたときには通報していただくような仕組みも用意しております、こういった様々な取組で、保安基準への適合性を担保させていただいております。

マイクロモビリティ推進協議会からの説明は以上になります。

【事務局】 ありがとうございます。

最後に、オンラインマーケットプレイス協議会、よろしくお願ひいたします。

【オンラインマーケットプレイス協議会】 ありがとうございます。

資料に沿って簡単に説明します。次のページお願ひします。

オンラインマーケットプレイス協議会は、ECのプラットフォームを運営している事業者が加盟しておりますが、各プラットフォーム事業者が、この関係事業者ガイドラインを踏まえた上で、それぞれプラットフォームごとに販売に関する独自のルールを設けているという状況になっています。

一方で、今回の法改正後の状況で言いますと、そもそも特定小型の取扱い自体を禁止するプラットフォームも多く存在しております。今回御説明するのは、取扱いを認めているところの例として御紹介をしたいと思います。

まず、販売ルールをきちんとプラットフォーム内で定めて出店者に守らせているというところで、保安基準への適合について、保安基準に適合していない特定小型製品の販売を禁止し、適合する製品のみ販売可能にしています。それを見ただけで分かるようにする、あるいは確認するために、書類での確認ですとか、あるいは性能等確認済みシールを販売ページに掲出することなどを求めています。

年齢確認については、モール側でeKYCを活用した年齢確認の機能提供をしているところもありますし、そうでないところについては、それぞれ出店事業者が運転免許証等の公的書類の画像をアップロードしてもらうなどして、年齢を確認しています。

それから、交通ルール等の周知徹底に関しては、警察庁のホームページなど交通ルールが書かれているところ、あるいは動画を必ず視聴してもらうように、販売ページなどに表示してもらったり、購入者に案内するなどしてもらっています。自賠責保険等への加入、ナンバープレートの取得など、必要な手続があるんだということについても、必ず販売ページ上に出してもらう、書いてもらう、説明してもらうなどのルールを設けています。次、お願ひします。

こちらは参考に、会員のうちの1つであるLINEヤフーさんから提供していただいた、ガイドラインにこういうふうに書いていますというもので、具体的にこういうことをしてください、あるいはこういうことはしないでくださいということを書いてあるものを、事例として出しています。次のページお願ひします。

こちらもお店者向けのガイドラインの例ということで、具体的にこういうものが特定小型原付に当たりますので、出品に当たってはこういうことをしてくださいというのが細かく記載されているという事例でございます。次、お願いいたします。

その他、特定小型原付として販売すべきでない車両があった場合、例えば、一般原付に該当するものを特定小型として売っているとか、そういったものについては、モニタリング等を通じて発見した場合には違反指摘を行って、削除等を行っていきまし、製品安全誓約に加盟している事業者もでございますので、そういったところはその枠組みの中で削除要請などを受けて削除するといったこともございます。

最近で言いますと、特定小型とは書いていないんだけど、大きさなどの関係から特定小型としてしか売れないはずなのに、その保安基準を満たしていないものなども出てきていますので、行政と連携しながら、しっかり削除等の対応を行っていきたいと思っております。

簡単ですが、以上です。失礼いたします。

【事務局】 発表ありがとうございました。

それでは、事業者団体からの説明につきまして、御意見や御質問ある方、いらっしゃいますでしょうか。

いらっしゃらないようですので、質疑応答については以上とさせていただければと思います。

最後に、今後の予定について説明させていただきます。次回の協議会につきましては、現在のところ、令和6年5月に開催させていただく予定となっております。議事につきましては、追って御案内をさせていただく予定となっておりますので、引き続き御協力よろしくをお願いいたします。

改めて皆様におかれましては、御多用の折、御出席、御発表をいただき、誠にありがとうございました。

それでは、失礼いたします。