

第8回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和6年6月27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8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、議事次第、資料2、構成員一覧、資料3、警察庁説明資料、資料4、国土交通省説明資料、資料5、総務省説明資料、資料6、マイクロモビリティ推進協議会説明資料、資料7、日本フードデリバリーサービス協会説明資料となっております。

なお、前回協議会までの構成員一覧については、資料2を御覧ください。

本協議会以降、配送業務を委託する事業者の団体として、日本フードデリバリーサービス協会にも構成員として参加いただいております。また、一般社団法人日本損害保険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、警察庁ウェブサイトに掲載することといたします。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、交通企画課長の日下から一言、御挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

【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、皆様方におかれましては、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。

本年5月24日に公布されました、道路交通法の一部を改正する法律により、自転車の交通違反に対して交通反則通告制度、いわゆる青切符を適用することとするなど、自転車に関する規定が整備されたところでありますが、あわせて、改正法では、いわゆるペダル付き原動機付自転車に関する規定も整備されました。

具体的には、ペダル付き原動機付自転車を、原動機を用いずペダルのみで走行させる行

為が、原動機付自転車等の運転に該当することにつき、法文上明確化されることとなります。ペダル付き原動機付自転車の運転の定義の明確化につきましては、公布から6月以内に施行されることとなります。

この種の車両につきましては、道路交通法等によりまして、運転に当たり、免許を受けていなければならない、また、ヘッドライト、バックミラーを備えるなど、保安基準に適合していなければならないこととされていますが、利用者がその交通ルールを十分に理解しないまま利用する状況が見受けられ、関連する交通事故も増加傾向にあります。

また、この改正道路交通法の国会審議におきましては、無免許の者が容易にこのペダル付き原動機付自転車を購入することができたり、事業者がペダル付き原動機付自転車を自転車と誤認させる表示で販売したりするなどの現状について、官民挙げて対策を講じていくべきだという意見がございました。

前回の官民協議会でも、関連する交通ルール、交通事故情勢等について事務局から説明させていただいておりますが、パーソナルモビリティ安全利用官民協議会においては、今後、この一般原動機付自転車等に該当し、運転免許が必要となるペダル付き原動機付自転車、その他の小型の電動モビリティについて、安全利用を促進するためのガイドラインを本年秋までに策定することを目指したいと考えており、本日も、現時点における骨子案について御紹介させて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、電動モビリティに関連する交通事故を防止するために、既に様々な取組を進めていただいていると承知しております。引き続き、ガイドラインの策定と実効的な安全対策の実現に向けて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。

本日はよろしくお願いたします。

【事務局】 日下課長、ありがとうございました。

それでは、早速、議事に移らせていただきます。関係省庁から、改正道路交通法の概要等について説明させていただきます。まず、改正道路交通法の概要、ガイドライン骨子案等について、警察庁から説明いたします。資料3を御覧ください。

【事務局】 警察庁から、資料に沿って御説明いたします。次のページをお願いいたします。

こちらは、ペダル付き原動機付自転車の交通事故・交通違反の発生状況となります。まず、上欄を御覧ください。令和5年中のペダル付き原動機付自転車に関連する人身交通事

故は、前年に比べ2倍以上の数となっております。また、その検挙件数についても増加傾向にあります。

次に、下欄を御覧ください。令和5年におけるペダル付き原動機付自転車の違反種別ごとに見ますと、無免許運転が32%となっております。また、保安基準に適合しない車両を走行させる整備不良、こちらが30%、となっております。続いて、通行区分違反が13%となっております。

一方で、破線部内の統計、これは一般のスクーター等についての統計になりますが、その検挙件数を見ると、順に、一時不停止、速度違反、信号無視が多くなっている現状にございます。

すなわち、ペダル付き原動機付自転車につきましては、一般的な原動機付自転車等と異なりまして、検挙状況を見ますと、運転する者が無免許であるほか、保安基準に適合しない車両を走行させているなど、運転者の属性、そして車両の属性として、6割以上の者が、およそ適法に走行させることができない状態で、この種の車両を走行させ、検挙されていることが判明しております。次のスライドをお願いいたします。

続いて、道路交通法の改正の概要になります。先に説明のとおり、ペダル付き原動機付自転車に関連する事故・違反は増加傾向にあります。

また、インターネット等を通じまして、一般原動機付自転車に該当する車両が、電動アシスト自転車といった不適切な表記で販売され、違反取締りに際して、「自転車だと思っていた」と抗弁・主張する事案が多く見受けられているところでございます。これまでも、ペダル付き原動機付自転車をペダルのみで走行させている場合であっても、これは、原動機付自転車の運転に該当するという点については、解釈を通じて示してきたところでございますけれども、より一層明確化するため、今回、道路交通法の改正を通じて、その旨を法律上明確化したものでございます。

定義規定の改正部分については、本年11月までに施行される予定となっております。次のスライドをお願いいたします。

こちらは、ペダルとモーターの両方を備えている車両の交通ルールについて、警察庁で委託調査をした結果となっております。時間の関係上、詳細の説明は省略させていただきます。次のページをお願いいたします。

続いて、いわゆる側方通過の規定の整備について御説明いたします。先の国会で成立した改正道路交通法では、側方通過の規定が整備されました。自転車、そして特定小型原動

機付自転車については、車道を通行することが求められているところでございますけれども、改正法によりまして、自動車等が自転車の側方を通過しようとする場合において、両者の間に十分な間隔がないときは、自転車や特定小型原動機付自転車の側方を通過しようとする自動車は、間隔に応じた安全な速度で進行しなければならないこと、そして、自転車や特定小型原動機付自転車については、できる限り、より左側端に沿って進行しなければならないこととされました。これにより、車道における両者の接触事故の防止を図ることを目的としております。

この側方通過に関する規定は、令和8年5月までに施行される予定となっております。次のスライドをお願いいたします。

続いて、改正道路交通法の国会審議の状況について御説明いたします。まず、下欄に記載しておりますが、特定小型原動機付自転車につきましては、危険であるといった指摘がなされております。また、上欄になりますけれども、ペダル付き原動機付自転車につきましては、改正道路交通法の審議に際して、約3割の者が無免許で検挙されているが、そもそも無免許の者に販売できてしまう市場にも一定の課題があるのではないか。そして、無免許の者がインターネット上でペダル付き原動機付き自転車を購入できてしまうことから、官民協働の取組をすべきであるといった御指摘が相次ぎました。

警察といたしましても、関係省庁や皆様方の御協力をいただきながら、販売や利用に当たっての安全対策を取りまとめてまいりたいと考えております。次のスライドをお願いいたします。

続いて、ペダル付き原動機付自転車等に関しまして、警察における広報・啓発の状況を御説明いたします。まず、上欄を御覧ください。警察では、ペダル付き原動機付自転車について、運転免許を要するものであること、保安基準に適合しなければならないこと、ナンバープレートの表示が必要であること、自賠責への加入が必要であることといった利用の前提となる交通ルールにつきまして、リーフレットを作成し、周知・啓発を図っております。

また、下欄になります。法令上のアシスト比率に適合する駆動補助機付自転車の型式認定制度につきましては、前回の官民協議会で御説明いたしましたが、基準に適合する車両を購入しようとする方が、商品購入時に、ペダル付き原動機付自転車と、いわゆる電動アシスト自転車の違いを見分けることができるよう、国家公安委員会が認定した型式の一覧を分かりやすく警察庁ウェブサイトで公開することを、本年4月から開始しました。次

のページをお願いいたします。

こちらは、ペダル付き原動機付自転車や、高速で走行させることができる立ち乗り型の電動自転車など、一般原動機付自転車等に該当し、運転免許が必要となる電動モビリティに関するガイドラインの骨子案となります。

昨年3月に、特定小型原動機付自転車につきましては、ガイドラインを策定し、ガイドラインに基づき、各関係事業者の皆様方には御対応いただいているところでございます。

今般、国会からも、販売対策・利用対策をしっかりと講じていくよう求められていることを踏まえまして、ペダル付き原動機付自転車の定義規定が施行されるまでの間に、運転に際して運転免許が必要となる小型の電動モビリティにつきまして、交通事故の防止を図るため、販売事業者の皆様、プラットフォーム提供事業者の皆様、そして配送業務を委託する事業者、これはフードデリバリーサービスの事業者等が含まれるものと承知してはいますが、こちらをはじめとする皆様方と、どのような対策を講じることができるかを検討してまいりたいと考えております。

具体的な施策につきましては、次回に向けて、構成員の皆様方からの御意見を頂戴しながら検討できればと考えておりますが、一番下の下欄の部分に、現時点での項目案を記載しております。

例えば、車両区分の明示との項目を掲げております。こちらは、国民生活センター等からも、販売されている車両が、そもそも自転車なのか、一般原動機付自転車等に該当するのかが分かりづらいといった指摘がなされていることを受けまして、店頭、インターネットを問わず、ポップや商品タイトル等において販売車両の車両区分を記載したり、インターネット上では販売商品カテゴリーを整備したりすることが考えられます。

また、購入者の免許確認の徹底との項目を掲げております。これは、無免許運転を是認・黙認することがないようにするため、車両を購入しようとする者が、実際に運転免許を受けているかどうかを券面で確認することを想定しております。

なお、特定小型原動機付自転車につきましては、安全利用ガイドラインに基づきまして、16歳未満の者でないかをマイナンバーカードの券面等を通じて確認していただいているところであります。

また、保安基準に適合した車体の販売、保安基準に適合しない車体の使用禁止といった項目を掲げております。これは、保安基準に適合することが確認できなければ、車両を販

売したり、使用できないようにする取組となります。特定小型原動機付自転車につきましては、ガイドラインに基づき、既に、型式認定や性能等確認を受け、保安基準に適合している旨を表示するシール等が貼付された車体のみを販売するなどして、保安基準不適合品の流通の抑止が既に図られているところであります。

一般原動機付自転車の保安基準適合性を確認する制度につきましては、後ほど国土交通省から紹介される予定と承知をしております。

なお、道路運送車両法の規定により、法令によりまして、ヘッドライトやバックミラーを備えていない保安基準不適合車両は、運行の用に供してはならないこととされております。

また、特定小型電動機付自転車等と同様に、一般原動機付自転車等についても、平素からのやり取りを促進するため、行政機関との連携に関する項目を記載しております。

国会からも、この種のモビリティについての販売対策・利用対策を強化するよう求められていることを踏まえまして、次回、官民協議会に先立って、各事業団体の皆様方とも意見交換を重ねていければと考えておりますので、引き続き御協力をお願いいたします。

続きまして、次のスライドをお願いいたします。こちらは、特定小型原動機付自転車に関する規定の施行状況となります。本日、令和6年5月末までの交通事故・交通違反に関する統計が確定いたしました。施行後の検挙件数総数は2万1,652件であり、通行区分違反、次いで信号無視が多くなっております。これらが全体の8割を占めている状況になります。

一方で、保安基準に適合しない車両の運転、すなわち整備不良や、16歳未満による運転、すなわち無資格運転については、ガイドラインに基づき、販売対策が講じられていること等により、ほとんど確認されていないといった状況にあります。次のスライドをお願いいたします。

続きまして、こちらは特定小型原動機付自転車に関する交通事故の発生状況になります。施行後の交通事故件数は計190件であり、月別に見ると、おおむね横ばいで推移をしています。現状、死者は発生してございません。

下欄は、相手当事者別の発生状況と都道府県別の発生状況となっております。次のスライドをお願いいたします。

続きまして、特定小型原動機付自転車に関して、プラットフォーム提供事業者の販売対策の現状について御説明いたします。特定小型原動機付自転車につきましては、ガイドラインに基づき、プラットフォーム提供事業者が、販売対策を既に講じております。具体的

な取組内容といたしましては、例えば、各プラットフォーム提供事業者は、ガイドラインを受けまして、その販売規約において、型式認定又は性能等確認を受けたもののみを販売することを販売事業者に求めております。また、16歳未満の者に対する車両提供が法令で禁止されていることから、販売事業者に対し、購入しようとする者の年齢をマイナンバーカード等の券面で確認することをプラットフォーム提供事業者において求めているものと承知をしております。

下欄の表は、本年5月末までにおけるプラットフォーム上での販売状況をまとめた資料となります。楽天、ヤフーでは、販売規約上、型式認定又は性能等確認を受け、保安基準に適合することが確認されたものでなければ出品できないこととされているものと承知をしています。

その結果といたしまして、実際に販売されている車両は、いずれも保安基準に適合することが確認された型式となっています。ペダル付き原動機付自転車をはじめとする一般原動機付自転車等につきましても、適切に販売対策・利用対策が講じられることになれば、特定小型原動機付自転車の販売状況と同様に、無免許運転、そして整備不良車両の運転が抑止され、交通事故発生抑止にもつながるものと考えております。

警察庁からの発表は以上になります。

【事務局】 ありがとうございました。

続きまして、資料4に基づき、安全な特定小型原動機付自転車等の普及に向けた環境整備について、国土交通省技術・環境政策課長、お願いいたします。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長】 国土交通省の技術・環境政策課長です。よろしく願いいたします。

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、前回も御説明させていただきましたが、基準に適合しない不適合品の流通防止を図るということで、基準適合性確認制度と市場サーベイランスといったことを実施させていただいております。

下のスライドの真ん中のほうを見ていただけますでしょうか。まずは、基準適合性確認制度でございます。これも、先ほど警察庁さんからの説明にもありました性能等確認と言われる仕組みでございまして、前回、御報告したところに対する新たな情報を中心に御説明いたします。こちらを見ていただきますと、この制度を活用いたしまして、現在、59車種の基準の適合性を確認ということになってございます。こちらも前回、32車種の確認ということで、プラス27型式が出ているという状況になってございます。加えまして、

令和7年1月から、定格出力の0.6キロワット以下であることについて、今後、確認機関において測定を開始するというものがございます。

さらに、下のほうを見ていただけますでしょうか。市場サーベイランスに関してでございます。市場サーベイランスに関しましては、本制度によりまして、これまでのところ、33の車種についてサーベイランスを実施させていただいて、そのうち不適合品の14車種について公表をさせていただいております。なお、この不適合の14車種のうち4車種につきましては、改善措置済みでなっております。残り10車種については、現在、事業者が対応中という状況でございます。

さらに、スライドの右下のほう見ていただけますでしょうか。こちらにつきましては、前回、事業者の方々からの御要望もあったものとして、一般原動機付自転車を性能等確認制度のほうでの対象に含めてほしいということに対応するものがございます。現在、こちらを検討しております。目標としましては、今年10月に制度を創設するというご告知の準備をしたいと思っております。運用開始につきましては、来年から取り組んでいければという目標で、今現在取り組まさせていただいているところでございます。

なお、性能等確認機関も設備がございますので、確認する車両の範囲といったものを限定する方向で検討させていただいております。イメージとしましては、現在、特定小型原動機付自転車に近いようなもので、実は一般原動機付自転車になるものということで、ネット等々を通じて市場に出やすいものが、こちらのほうの性能等確認で分かるような仕組みにしたいと思っております。そのため、例えば最高速度50キロ以下のものに限るような形で、なるべく簡便に性能が確認できて、その証明ができるというものにしていきたいと考えているところでございます。

私からの説明は以上となります。

【事務局】 ありがとうございました。

続きまして、資料5に基づき、ペダル付き原動機付自転車に関する標識について、総務省自治税務局自動車税制企画室長、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課長補佐】 総務省自動車税制企画室です。

資料として、従前よりお示ししております、軽自動車税の申告書様式をご用意しております。今回、ペダル付き原動機付自転車については、改正法によりペダル等の装置を用いて走行している場合であっても原動機付自転車の運転に当たる旨が明文化されたと承知し

ております。一方で、ペダル付き原動機付自転車は、従前より軽自動車税の課税対象となっており、今回御用意した様式によって、税の申告及び課税標識、いわゆるナンバープレートの交付申請を行うことが、車両の所有者の義務となっております。特定小型原付につきましても、小型の標識を御用意しており、同様の申告の義務が課せられております。

一方で、現状、取得時に申告をされないケースが課題になっており、総務省としまして、課税の窓口となる各市町村に対して、幅広い対象者に、機会を通じて、申告を行ってもらうよう、周知・啓発のお願いをしております。車両の取得、利用段階に携わられております各事業者の皆様、関係省庁の皆様におかれましても、このような税の申告及び、ナンバープレートの申告の義務につきまして、改めて御理解をいただければ幸いです。

総務省からは以上でございます。

【事務局】 ありがとうございます。

ここで、10分間の質疑応答に移ります。関係省庁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。挙手機能で挙手をお願いいたします。

【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】 すみません。本日から参加させていただきました日本フードデリバリーサービス協会の事務局を務めております、Uber Eatsです。

最初に警察庁さんのほうから業界のガイドラインの案というのが提示されたんですけども、そちらで対象となっている主体というのが、販売事業者であるとか、売買のプラットフォーム事業者、あとは業務委託をする事業者というような形になっておりました。ここなんですけれども、実際利用される、乗車される方、この電動モビリティを実際に利用する利用者が取り組むべき対策といった対策も必要ではないのかなと思っているんですけども、その辺りは、安全対策の対象としてスコープに入れる予定はあるのかどうか、ちょっと見解をいただきたいなと思っております。

【事務局】 警察庁でございます。

今、日本フードデリバリーサービス協会から、利用者が取り組むべき対策が必要なのではないかという点につき、御質問いただきました。

このガイドラインに関しては、射程として、事業者の方々に販売であったり、事業者としての利用という部分で取り組んでいただくものというのをおっしゃったように収めている部分であります。一方で、当然、先ほどの違反状況や交通事故の状況に照らすと、利用者自身にも、法令遵守を徹底していただく必要があると考えております。

この点、この種のペダル付き原動機付自転車につきましては、一般原動機付自転車等として運転免許を要することとなっております。この種のモビリティについては運転免許が必要とされており、利用者には、講習や試験を通じて、必要な知識や技能を身につけていただくことになります。免許制の枠内で、まず、交通ルールについて理解をしていただく必要があります、その上で、警察としては、この種の乗り物の利用者に対しても、安全啓発等していかねばいけないと思っています。利用者が取り組むべき対策というのは、ガイドラインではなく、行政のほうで担っていく部分であるとは考えております。以上になります。

【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】 ありがとうございます。となると、もともとあるその免許制度の下で利用者への指導というか、安全教育対策というのは行っていて、それ以外、その利用者以外の主体が行うものということで、このガイドラインをつくる方針であるという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】 警察庁でございます。そのように御理解いただいて差し支えございません。

【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】 はい。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、オンラインマーケットプレイス協議会、よろしく願いをいたします。

【楽天グループ株式会社】 楽天とオンラインマーケットプレイス協議会です。御説明ありがとうございました。

今、映していただいているガイドライン骨子ですけれども、こちらは警察庁で、たたき台としておつくりになったと認識しておりまして、まだ事業者の意見を聞いているところではないと認識していますので、これから、実態を踏まえながら、何が効果的なのか、範囲はどうするか等も含めて、効果的なものを作っていければと思っています。

先ほど御説明いただいたとおり、ペダル付きの原付とそれ以外で、大分違反状況が異なるということもありますし、我々としても、販売のプラットフォームの現場としても、やはりペダル付き原付について消費者の誤認がないように、いろいろ対策を進めていきたいなと思って、既に対策を始めているところもあつたりしますので、ステップ・バイ・ステップで、いきなり全部わっとやるというよりは、一番効果がありそうところに注力しながらやっていくのがいいのではないかなと思っていますので、コミュニケーションを取りながら考えていけたらいいなと思っています。

以上です。

【事務局】 警察庁でございます。 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した。

取り組むべき対策が実効的でなければいけないという問題意識は、我々も共有してございますし、実際にその対策を講じていただく皆様方が、講じ得るか、講じることが困難であるかという部分、すなわち、技術的な部分もあるかと思っておりますので、密に御相談させていただきながら、ステップ・バイ・ステップで進めていく必要があろうと考えております。

例えば、正に国土交通省様から御説明いただいた、一般原動機付自転車の性能等確認につきましては、今後始められていく予定だと聞いていますので、そのタイミングに合わせて対策を講じていく必要があると考えております。何が対策として実効的なのかについては、警察庁だけではなくて関係省庁を巻き込みながらやっていければと思っています。

一方で、一点付言させていただきますと、「ガイドライン」として記載させていただいておりますけれども、この中には法令で義務として求められているものの中にはございます。例えば、運転免許証の確認の部分に関連する部分であります。道路交通法上は、何人も、無免許運転するおそれがある者に対して車両を提供してはならないという規定が設けられていますので、先ほどのペダル付き原動機付自転車、そして他のスクーター等の一般原動機付自転車の検挙種別の差異があったとしても、一般原動機付自転車等に該当するものとして、法律の枠組みの中で対応していく必要というのもあろうかと思っております。いずれにしても、今後、御相談させていただければと思っていますので、どうぞよろしく願いいたします。

【楽天グループ株式会社】 条文上どういうふう書いてあるかというのと、今、販売の現場、実態がどうなっているのかということも含めて、慎重に話ができればいいなと思っています。 以上です。

【事務局】 ありがとうございました。

続きまして、アマゾンジャパン、よろしく願いいたします。

【アマゾンジャパン合同会社】 アマゾンジャパンです。御説明ありがとうございました。

1つ、ガイドラインのほうは、今後、我々事業者とも密に連携しながらお話しいただけるといことで、大変ありがたく存じます。こちらのガイドラインが策定されましたら、ガイドラインに基づきまして、新規の必要なルールといったものを各モール事業者のほう

で販売事業者に課していくこととなるかと存じますけれども、その透明化法ですとか、あと独禁法等との関係で、規約の施行までの周知期間ということは十分に確保する必要がございますので、そのタイムラインのところは、ぜひ御理解いただけると幸いです。

それから、この透明化法等に絡みまして、下の従前の特定小型ガイドラインですとか、今回の新規のガイドラインにつきまして、ルールに違反した販売事業者に対する措置といったものがモール事業者に求められているところなんですけれども、一方で、透明化法というところで、国内の販売事業者の利益保護を目的としておりますこの法律の運用によって、販売事業者への配慮といったところも我々モール事業者に求められておまして、モール事業者としては、消費者保護と販売者保護の板挟みの状況にあるというところを御理解いただけると幸いです。

特に、身体生命に影響を及ぼす、こうした製品安全分野につきましては、不安全製品の早急な市場からの排除というところが必要でありますところ、ぜひ警察庁様や国交省様からも、透明化法所管の経産省様に対して、規約違反を犯した販売事業者に対するモール事業者の措置をいたずらに抑制するような透明化法の運用・執行を行わないよう要請をしていただくといったことをお願いしたいなと思っております。

私からは以上です。

【事務局】 アマゾンジャパン、ありがとうございました。

警察庁からまとめて回答させていただければと思います。2点、御意見を賜ったものと承知しております。1点は、なるべくリードタイムを置いた上でガイドラインを周知してほしいという点、もう1点は、透明化法や独占禁止法との関係で、経産省との調整をお願いしたいという点でありました。

1点目に関して、我々としても、正にこのガイドラインが、それぞれのモール事業者のマーケットプレイスに販売規約として溶け込み、販売事業者が影響を受ける点については十分理解しておりますので、十分に時間的な余裕も持ちながら、協議も当然重ねながら進めてまいりたいと考えており、同時に、周知をしてまいりたいと考えております。

2点目に関しましては、こちらの透明化法や独占禁止法との関係に関しては、特定小型原動機付自転車のガイドラインの際にも論点として挙げたところであり、経済産業省との関係でも、課題が存在しない点は既に理解いただいているところであります。一方で、御提起いただいた論点については、経済産業省の担当部局にも伝えてまいりたいと思っております。

【アマゾンジャパン合同会社】 ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

【事務局】 恐れ入ります。経済産業省から、今のコメントに対して御意見等ございましたら、お願いできますでしょうか。

【経済産業省製造産業局生活製品課長】 経済産業省生活製品課です。

今いただいた、透明化法や独禁法の関係については、特定小型原動機付自転車の話もありましたけれども、一方でペダル付きの原付自転車の話も含めてという話だと思います。この件は、我々生活製品課だけではなくて、主管する自動車課も関わる話でございますので、その担当課とも、我々のほうで議論もしながら、警察庁にお伝えしていただいたとおり、内部でまた検討していければと思っております。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。

【アマゾンジャパン合同会社】 すみません。

さっきの透明化法は、経産省の情報経済課様の主管になりますので、まさに情報経済課様のほうに、ちょっと御意見を、要請をお願いできると幸いです。

【経済産業省製造産業局生活製品課長】 はい、承知しました。

【事務局】 ありがとうございます。

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。恐れ入ります。こちらで最後、一旦、質疑を打ち切らせていただきますが、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。日本電動モビリティ推進協会です。

まず、国土交通省の御説明で、前回の官民連携協議会でも、私、発言させていただいた性能等確認について、一般原動機付自転車にまで拡大するということを取り入れたいだいて、非常にありがたく思っております。今まで、幹事社である弊社としては、独自に、販売時にナンバーや保険等も含めて、確認することができるまで引き渡さないというような独自ルールで運営しておりました。それを当団体の中でもいろいろ共有させていただいたり、当団体独自に、一般原動機付付自転車の保安基準適合性の確認に関しては、特定小型原動機付自転車のような性能等確認制度がありませんので、独自ルールで運用しておりましたが、これが国土交通省において性能等確認制度をつくっていただくことにつき、非常に我々としてもありがたく思っている次第です。実施時期に関しては、国土交通省にお

いて目標時期を定めていただいております。

質問事項としては、警察庁に、ガイドラインのところも併せて検討いただいているというところで、今、アマゾンジャパンからも発言されていましたが、その目標時期みたいなものを定めているのかどうか、ちょっとその時期のタイムラインのところに分からなかったのが、質問させていただこうと思っております。ちょっとかぶっているところがありますが、この性能等確認制度の運用とリンクして、時間をタイムラインとして引いていくのかどうか、その辺の見通しみたいなところを教えていただけたらと思います。

【事務局】 国土交通省、お願いいたします。

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

前回も日本電動モビリティ推進協会から要望のごございました、一般原動機付自転車を性能等確認制度に含めるという話については、今の状況からして非常に重要なことであると我々も考えて、今、取り組ませていただいているというものでございます。

時期の部分につきましては、こちらのほうも、先ほど簡単に御説明しましたが、告示等の改正ということと、試験方法の確立という部分で、10月に告示制度の創設をするということで、運用のほうは来年というふうにここに書かせていただいておりますが、具体的な詳細時期につきましては、警察庁さんとも相談させていただいて、先ほどガイドラインの内容とも関連するという話もございましたので、これから調整させていただいて時期を決めさせていただければと考えております。

以上となります。

【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。

【事務局】 ありがとうございます。

これで、時間も迫ってきておりますので、議事を移らせていただきます。

引き続きまして、シェアリング事業者から、特定小型原動機付自転車に関連する交通安全のための取組について御発表いただきます。資料6に基づき、4分程度で、マイクロモビリティ推進協議会から御発表をお願いいたします。

【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です。よろしくお願ひします。

ちょうど法律の施行から1年を迎えるということで、ここまでの普及状況ですとか、当協議会としての取組について発表させていただければと考えております。

まず、このページ、普及状況ですけれども、展開地域、協議会参加加盟者の合計であり

ますが、21都道府県、110市区町村以上に広がってきております。ポート数で言うと6,800か所以上、運用車両数も1万2,000台以上に広がってきております。次のページをお願いします。

今、広がってきているという話なんです、その推移もグラフにしたものでございます。グラフのほうだけ紹介させていただきますが、いずれのものも右肩上がりに、リニアに上がっていつているところ、2023年6月末、実証実験の最後のところ、そこから施行されて、それぞれ倍増近く行っているということが分かります。次のページをお願いします。

この拡大の裏では、しっかり安全対策についても取り組んできているつもりではございます。先ほど警察庁の発表資料の中で、違反件数等は増えてといますか、一定程度、数字に出ております。事故件数も横ばい傾向というようなお話がありましたけれども、我々としては、これをさらにやはり減らす方向で、こちらに書いてあるような取組、交通ルール、全問正解というのは当然のことではありますが、テストを受けるだけですぐ忘れてしまうということもありますので、ライド直前のアプリ内の注意喚起ですとか、3つ目のところは、事業者の取組として、悪質な違反を繰り返すような方は、やはり退場していただくというようなことをやらせていただいておりますし、ヘルメットについても、キャンペーンを実施するなど、かぶっていただけるように、着用の促進策、いろいろと取り組んではいるところでございます。次のページをお願いします。

こちらで最後になりますけれども、そのほかの取組といたしまして、警察、自治体との安全講習会等も実地で開催させていただいておりますし、自治体との連携協定、それから企業等とも、例えば、この東京海上、また、I T A R D Aさんとの交通事故の分析に関する調査研究を実施して、それを各事業者の取組に反映させていく。そのほか、B I R Dさんですけれども、自転車安全対策協議会とも協定を結ぶなど、自分たちだけでなく、これまでに経験、知見を持った方々と一緒に、この交通安全対策について取り組んでいっております。この取組は引き続きやっていき、事故・違反、それぞれを減らしていきたいと考えております。

私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。

続きまして、資料7に基づき、こちら4分程度、日本フードデリバリーサービス協会から御発表をお願いいたします。

【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】 よろしく申し上げます。改めま

して、日本フードデリバリーサービス協会です。よろしくお願いいたします。次のページをお願いします。

まず、今回初めて参加させていただきますので、自己紹介を兼ねて、J a F D Aの活動概要をお伝えした上で、個社になりますけれども、Uber Eatsにおける今回の原動機付自転車の対応状況についてお伝えさせていただきます。お願いします。

J a F D Aですけれども、こちらはまだ新しい若い団体でございまして、3年前に設立されたものとなっております。フードデリバリーサービスを提供する国内の事業者、メジャーなところは大体カバーすると考えております。次、お願いします。

弊社、Uber Eats Japanのほかに、出前館、menu、Wolt Japan、くるめし、現在は5社が会員となっております。設立当初は十数社あったんですけれども、その後、市場が成熟するにつれて、だんだん数は絞られてきたという経緯で、今5社となっております。次、お願いします。

こちらが、理事、顧問、幹事の構成となっております。当初、今、顧問となっております元農水事務次官の末松様に代表理事を務めていただいておりますけれども、現在は、元局長の太田様に代表理事を務めていただいております。そのほか、事業者以外の理事の方にも参加していただいております、事業者目線ではなくて、もっといろいろな目線でバランスの取れた運営を図ろうということを心がけております。次、お願いします。

幾つかフードデリバリーサービスに課題があると思っております、まず第一に取り組んでいたのが交通ルールの遵守といったところで、交通安全ガイドラインといったものも業界の中で策定いたしました。次、お願いします。

そのガイドラインの概要がこちらにありまして、特に3年前にフードデリバリーの配達員の交通問題というのが大きく社会的にもクローズアップされている中で、いろいろな主体の方に参加いただいて、こちらを議論してきております。今回主催されております警察庁様にも参加いただいて、いろいろとコメントをいただいた上で、このガイドラインをつくってきております。今回、事業者ガイドラインということで、警察庁から提示されておりますけれども、そちらの議論も踏まえて、協会内での業界ガイドラインといったところも、何かしら必要な部分をアップデートすることがあればやっていくべきだと考えております。まずは、その端緒となるものが、既にJ a F D Aの中であるということを紹介させていただきます。次、お願いします。

では、Uber Eatsでの取組状況を簡単にお伝えさせていただきます。次、お願いします。

特に今回の、我々、「フル電動自転車」というような言い方もしているんですが、こちらの問題が上がってきたのが、昨年あたりから非常に社会的にも問題になってきたという認識をしております。そういったこともあるので、配達パートナーに対して、啓発活動をかなり頻度を上げて行っております。こちらも日本語だけではなくて、英語、中国語、ベトナム語でも提供しております。配達パートナーの9割5分くらいは日本人の方なんですけれども、何%か、外国籍の方もいらっしゃいますので、その方にも届くようにということで、こういった多言語での発信に努めております。あとは警察からも、いろいろ注意喚起の冊子ですとかチラシを頂いておりますので、こういったものも逐次、配達員に周知するようにしております。次、お願いします。

あとは、アプリの中でも注意喚起を行っております、特に「フル電動自転車」の危険な走行が見られたというような通報があった場合、連絡があった場合、そのエリアを限定して注意喚起ということも行っております。例示でいくと、この3月に、川崎市のほうから少し注意喚起をしてほしいというような報告を受けましたので、我々、その周辺で直近稼働したところのある配達員2,327名に対して注意喚起のメールを送ったというような経緯もございます。こういった形で、エリアを絞ったり時期を絞って注意喚起を、特にターゲットして行うというようなことも行っております。次、お願いします。

あとは、SNS上で「フル電動自転車」を見かけたとか、これはけしからんというような書き込みもありますので、こういったものも逐次確認をして対応を取っているというようなどころもございます。こういったオープンになっている話からも我々は情報を取ってきて、対策を取ろうということで努力しております。次、お願いします。

あとは、注文された方ですとか、店舗のほうで通報する制度というのもアプリ内がございます。アプリ上で注文を店舗が受けると、配達員がどの車両で向かってくるのか、自転車なのかバイクなのか、そういったところが画面上で表示されるようになっております。例えば、自転車で向かっているはずがフル電動バイクで向かっているとか、あるいは原付だとか車で向かっていると。それが分かった場合、これはおかしいということで、Uber側に報告するような機能がございます。そういった形で現場のほうからも通報してもらうような仕組みを設けております。次、お願いします。

通報があった場合にどうするかというと、その対象となるような配達員に対して連絡をして、例えばビデオ通話によって、車両を映してくださいということで内容を確認したりとか、あるいは東京と大阪にコンプライアンスセンターという窓口を我々設けております

ので、そこに車両を持ってきていただいて確認をする。確認も、「フル電動自転車」というのは非常に判別しづらいんですけども、先般、警視庁様から見分けるポイントというのを幾つかガイドをいただきましたので、それに沿って確認をしております。あとは、本当に町中で、これは危険だという走行をしているような方、この写真は、私が実際に中野区と川崎の駅前で撮った写真なんですけれども、こういうけしからん乗り方をしているところは、実際、写真を撮って、我々、配達中はGPSで位置情報ですとか捕捉しておりますので、そこと照合をして、もしその疑わしい配達員がいたら、そこに注意をして、同じようにコンプライアンスセンターで確認をするというような手順を取っております。

いろいろと我々、やれるところは一生懸命取り組んでいるところなんですけれども、今後有効な対策を取れるように、警察各署の関係の方と連携していければと思っております。よろしく申し上げます。

以上となります。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事業団体様からの説明について、御意見や御質問ある方はいらっしやいますでしょうか。

JEMPA、鳴海様、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。

今の発言のコメントというよりは、ペダル付き原動機付自転車の話が今日は非常に活発のようなので、警察庁と国土交通省に、ぜひ我々販売といいますか、メーカー視点でのお話をさせてください。

今後、こういうのはたちごっこだと思んですけども、必ず起きるといえるか、既に起きている事象をお伝えします。最近、ペダル付き原動機付自転車の判別方法として、今、Uber Eatsからもお話がありましたけれども、分かりにくいですが、アクセルがついていればという話あるあったんですが、実は、次にやるだろうたちごっことしては、アクセルを外すという行為が容易にできます。その結果、アクセルの機能がペダル側に移行しますので、実は手元でアクセルを操作していなくても、ペダルを半分だけ動かすというような、ペダルをこいでいるような模倣することで、実質、アクセルと同じスロットル信号を送るということで偽装することができますので、そういったほうが今度は多分、主流になると思うので、そういったところを想定して、ぜひ対策のほう考えていただけたらと思います。

【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す。

警察としては、取締り等を行う立場でもございますので、都道府県警察に対しては、そのようなその手法、手口があるのであれば、実効的な取締りをできるようにするために、その手口等の共有等も努めてまいりたいと思います。どうもありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。国土交通省、意見等ございますでしょうか。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長】 ありがとうございます。

日本電動モビリティ推進協会、ありがとうございました。そういう構造が出てくるといふことも含めて、性能等確認制度でどういう形で見えていくかというのを検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【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。ぜひ、そういったところも情報交換やディスカッションをまた別途できたらと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

【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。

他に御意見、御質問等ございますでしょうか。

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きます。

最後に、今後の予定について御説明させていただきます。次回の協議会については、令和6年7月下旬から8月上旬をめどに開催させていただく予定です。議事については、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、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、御発表いただき、誠にありがとうございました。以上をもちまして終了とさせていただきます。ありがとうございました。