

## 第9回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和6年8月8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9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となっております。

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、一言御挨拶を申し上げます。

**【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、お忙しいところ、本協議会に御参加いただき、誠にありがとうございます。

まず、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施行されてから、本年7月1日で1年が経過しました。この特定小型原付に関連する交通違反・事故の状況を見ますと、まず事故については、死亡事故は発生しておりませんが、事故件数は4か月連続で増加しており、また、違反につきましては、通行区分違反、信号無視をはじめとする違反の検挙件数が依然として高水準で推移しております。

このような特定小型原付の交通事故や交通ルールの遵守状況につきましては、何度も申し上げましたように、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が高い状況となっております。構成員の皆様方におかれましては、いろいろな安全に向けた取組をやっていただいているところでございますが、引き続き法令やガイドラインに沿った交通安全対策の徹底をぜひよろしくお願いいたします。

さて、本題でございますが、前回の官民協議会において、いわゆるペダル付原動機付自転車について関連する交通事故違反等が増加していること、改正道交法の国会審議においても官民挙げた対策が必要である旨指摘されたこと等を踏まえまして、いわゆるペダル付

き原動機付自転車をはじめとする電動モビリティについても、関連する交通事故を防止するために、ガイドラインを策定し、官民一体となった対策を推進する必要があることについて御説明いたしました。

本日は、前回の官民協議会においてお示ししております、自動車又は一般原動機付自転車に該当する電動モビリティに関連する交通事故を防止するための関係事業者ガイドラインの骨子を基に、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す。

ガイドライン案には、自動車又は一般原動機付自転車に該当する電動モビリティに関連する交通事故を防止するために、関係事業者及び関係行政機関が取り組むべき交通安全対策を記載しておりますが、交通安全の確保にとって実効的な対策となるよう、積極的な御意見を賜りますことをお願い申し上げまして、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。自動車又は一般原動機付自転車に該当する電動モビリティに関連する交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン（案）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。

それでは、警察庁のほうから、ガイドラインの本文案について御説明を申し上げます。

**【警察庁】** まず、本ガイドラインの対象につきまして、自動車又は一般原動機付自転車に該当する電動モビリティとしております。具体的には、近年、交通事故違反が増加している、いわゆるペダル付き原動機付自転車、その他自動車又は一般原動機付自転車に該当するような立ち乗り型の電動車などを主に対象として想定しております。

他方、いわゆる4輪のEVにつきましては、免許が不要な車両であると誤認させる可能性というのは低いものと考えておりますので、本ガイドラインの対象としては想定しておりません。また、内燃機関を活用した原動機を用いるバイクや原動機付自転車についても対象としておりません。

続きまして、本ガイドライン案の策定の背景につきましては、骨子にも記載しており、電動モビリティの普及に伴い、関連する交通事故・違反が増加していること、交通違反の種別を見た際、無免許運転や整備不良車両運転といったおよそ適法に運転し得ない状況下での違反が多数を占めていること、保安基準に適合しないペダル付き原動機付自転車が「電動アシスト自転車」と称して販売されていた事例が確認されていること、先の

通常国会における道路交通法の一部を改正する法律案の審議において、免許を受けていない者に対し、ペダル付き原動機付自転車を販売する市場側にも問題があるのではないかと指摘がなされたことといった、これらの電動モビリティをめぐる各種状況を記載しております。

このような状況を踏まえ、電動モビリティに関連する交通事故を防止するためには、関係事業者におきまして、運転免許を受けていない者に対し電動モビリティを提供しないようにすること及び、保安基準に適合しない車体を提供しないようにすることの徹底を図ることが特に重要であると考えておりまして、本ガイドラインは、以上のことを踏まえ、関係事業者が取り組むべき対策を取りまとめたものとして制定することを検討しております。

続きまして、関係事業者が取り組むべき交通安全対策につきまして、その具体的内容については、「関係事業者が取り組むべき交通安全対策」において、記載しております。関係事業者が取り組むべき交通安全対策については、特定小型のガイドラインと同様に、必ず取り組んでいただきたい必要的対策と追加的に取り組んでいただくことが望ましい追加的対策を書き分けて記載しております。また、販売事業者、プラットフォーム提供事業者及び飲食物等の配送業務を委託する事業者の3つの主体に分けて記載をしております。

以下、主な対策を中心に御説明いたします。

まず、販売事業者が取り組むべき交通安全対策につきまして、主なものといたしまして、アの「購入者に対する車両区分の明示」及びイの「購入者の運転免許確認の徹底」について御説明いたします。

まず、前者の購入者に対する車両区分の明示についてですが、本項目は、運転免許を受けていない購入者が誤って運転免許が必要な電動モビリティを購入しないよう、購入者に車両区分を理解させるため、販売に当たって車両区分を明示するということを販売事業者を求めるものでございます。必要的対策としてとっていただきたい明示の具体的内容や方法については、本文に記載したとおりでございます。また、車両区分の明示に加えまして、交通ルールを遵守する必要がある旨の説明・周知についても必要的対策として記載しております。

また、追加的対策につきましては、他の車両部分の車体と明確に分離をして販売を行っていただくこと、販売に当たって誓約書を作成させるなど、購入者が説明内容を理解したことを記録化することといった対策を記載しております。

続きまして、購入者の運転免許確認の徹底についてですが、必要的対策として、運転免許証の現物の提示を受ける方法、又は運転免許証の券面の画像情報を送信させる方法などにより、購入者本人が運転免許を受けていることの確認措置を記載しております。こちらについても、追加的対策として、運転免許の確認結果の記録化、運転免許証の写しの取得といった措置を記載しております。

続きまして、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についてです。こちらは、販売事業者が今説明をいたしました各対策を確実に実施することができるようにするための取組といたしまして、利用規約におきまして、販売事業者に対しまして、車両区分の表示、販売前又は車体の引渡し前における運転免許の確認措置、また、保安基準に適合した車体を販売すること、これらをそれぞれ義務づけること、販売事業者による販売状況を定期的に確認し、利用規約におけるこれらの規定に違反していると認められる場合に是正措置を講ずることを必要的対策として記載しております。

また、追加的対策として、プラットフォームのウェブサイトにおける商品カテゴリーの設定、車両区分を表示する機能、運転免許の確認を行う機能等の整備に関する措置を記載しております。

最後に、配送業務を委託する事業者が取り組むべき交通安全対策について。項目立てについては骨子でお示ししたとおりとなっておりますが、中心となる対策は、アの「保安基準に適合していない車体の使用禁止及び配達員に対する周知」及びイの「配達員の運転免許の確認徹底」の2つでございます。

このうち前者の保安基準に適合しない車体の使用禁止及び配達員に対する周知についてですが、必要的対策として、会員登録時等における使用車体の登録及び当該車体が保安基準に適合することの確認措置、保安基準に適合しない車体を使用してはならない旨の配達員に対する説明・周知、保安基準不適合車を使用したことが判明した場合における警察への通報、会員資格の停止・抹消等の措置を講ずることの配達員への説明、会員規約における保安基準不適合車を使用しないこと、車両の確認に対して偽ってはならないことの義務付け、保安基準不適合車を使用した場合における警察への通報、会員資格の停止・抹消等の措置を必要的対策として記載しております。

また、こちらも追加的対策として、配達員が事業者による説明を理解したことの記録化の措置、配達業務の実施状況を定期的に確認をし、未登録の電動モビリティを使用している配達員を確認した場合における当該配達員に対する使用車体の確認等の措置記載してお

ります。

また、配達員の運転免許の確認の徹底につきましても、会員登録時における使用車体の登録と運転免許の確認設置、運転免許を受けないで電動モビリティを運転してはならない旨の説明・周知、運転免許を受けないで電動モビリティを運転したことが判明した場合における警察への通報、会員資格の停止・抹消等の措置、これらを講ずることの配達への説明、会員規約におけるこれらの義務づけ等の措置を記載しております。

また、こちらも追加的対策として、配達員が事業者による説明を理解したことの記録化の措置、配達員の運転免許を定期的に確認をする措置、配達業務の実施状況を定期的に確認をし、未登録の電動モビリティを使用している配達員を確認した場合における当該配達員に対する運転免許の確認等の措置を記載しております。

最後に、関係行政機関の取組を記載しております。

以上が、ガイドラインの全体の概要でございます。

**【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、一般原動機付自転車の性能等確認制度の創設及び運用開始スケジュールについて、国土交通省より説明をお願いします。国土交通省技術環境政策課長、よろしく申し上げます。

**【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長】**      国土交通省の物流・自動車局技術・環境政策課長の猪股です。資料4につきまして、簡単に御説明させていただきます。

前回の協議会のときに、特定小型原付につきまして、性能等確認制度でありましたり市場サーベイランスということで併せて説明させていただいたときに、併せまして、スコープを広げて、一般原付につきましても性能等確認制度の対象にするということについて一言触れさせていただいておりました。今回この資料のほうにつきましては、その一般原付の性能確認制度の運用開始までのスケジュールの予定をちょっと簡単に整理させていただいてございます。

資料の上のほうを見てくださいように、性能等確認制度の案ということで、こちらのほうにつきましては、特定小型原付と同様、確認機関によって、一般原付につきまして保安基準適合性や品質管理能力等といったことを確認してもらう形になりまして、確認を受けました一般原付につきましては、特別な表示（シール）といったものを貼っていただく形になります。適合を示すシールの案としまして、右側のちょっと小さく書いてございますが、こういったものを考えているという状況でございます。

また、確認を受けました一般原付につきましては、その車名と型式、外観、製作者などの情報に関してリストとしまして、ホームページで確認できるようにするというものでございます。

下のほうに、スケジュールとして予定したものを書かせていただいております。今現在、準備をして8月下旬から9月に向けてパブリックコメントをさせていただいて、10月には公布の施行というほうに持っていければと考えているところでございます。

施行後確認をする機関の申請といったものの手続を経まして、速やかに性能等確認が一般原付にも広げて行えるようにしていきたいということで、今準備のほうをさせていただいているという状況でございます。

以上、説明となります。ありがとうございました。

**【事務局】**      ありがとうございました。

ここで、質疑応答に移ります。事務局及び国土交通省からの説明について、御意見や御質問のある方は挙手機能で挙手をお願いいたします。また、これに先立ち、第8回の官民協議会で、アマゾンジャパン様から御質問のございました、ガイドラインと透明化、独禁法の関係について、まずは経済産業省からお答えいただければと思います。よろしく願いいたします。

**【経済産業省製造産業局自動車課】**      経済産業省自動車課の是安と申します。

前回、官民協議会で御質問いただいた点については、議事録で確認させていただきました。本件、「特定デジタルプラットフォームの透明性及び公正性の向上に関する法律」、いわゆる「透明化法」の解釈の関係でございますけれども、当省の担当課であります商務情報政策局情報経済課に確認してまいりました。担当課によれば、透明化法は、特定デジタルプラットフォーム上で特定の商品の販売が制限されること自体を禁止しているものではないかと考えております。したがって、特定デジタルプラットフォームの運営事業者は、法令で売買が禁止されていない商品について、当該デジタルプラットフォーム上での販売を制限したとしても、それ自体は透明化法に違反するものではないかと考えております。

さらに詳しい御質問等あれば、担当課に問合せをさせていただきたいと思っております。ガイドラインについても、引き続き省内の関係課と警察庁ほかの方々と調整をさせていただきたいと思っております。

以上でございます。お時間ありがとうございました。

**【事務局】**      ありがとうございました。

それでは、改めまして、先ほどの警察庁及び国土交通省からの説明について、御意見、御質問がある方は、挙手機能で挙手をお願いいたします。

今、手を挙げていただいています JEMPA の鳴海様、ミュート解除の上、御質問をお願いいたします。

【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代表の鳴海です。

それでは、今説明いただきました件につきまして、警察庁様と国土交通省様に質問及び要望させていただきたいと思っております。

まず、我々団体としては、特定小型原動機付自転車の施行より、かねてからこの販売ガイドライン等の遵守に取り組んでまいりまして、非常に前向きに運用させていただいております。ですので、今回、一般原動機付自転車まで拡大を要望させていただいたことが、このように早い段階で実現することに対しても非常にありがたく考えております。その上で、今から、まず警察庁様のほうに4つの御要望をさせていただきたいと思っております。

まず、1番目の項目のところに、「自動車又は一般原動機付自転車に該当する電動モビリティ」とあります。こちらは、先ほど説明でも口頭で加えていただきましたので、恐らくここに出席している者は、相違なく認識しているというふうに考えておりますが、この資料等が全国に配布されて運用されていく中で、どうしても文言に対する理解というところが現場で齟齬が起きることが想定されます。今もそういったことが多々起きております。

ですので、車両区分に対して明示化を求めます。文言として明示化をいただきたいです。この文章の中にも、「パーソナルモビリティ」「電動モビリティ」「一般原付」「特定原付」、「ペダル付原付」もそうですね。様々な文言がたくさん存在しておりまして、その対象かというのが、文章の中で少し分かりにくくなっていると思っておりますので、こちらの定義を、例えば国土交通省様で検討いただいている性能等確認申請の対象車両に限定するなど、パーソナルモビリティ、ここで述べているものの車両の定義というところをもう少し明確にできないか検討いただきたいです。

次に2の1、エの項目について、発売済み製品への遡及をしないというところを明確化いただきたいと要望します。特定小型原動機付自転車のガイドライン制定時とは異なり、既にたくさんの車両が市場製品流通している中での新たな制定となるため、過去にメーカーが製造して現在も店舗等で在庫している製品について、性能等確認の対象範囲から除外するというところを明示できないか検討いただきたいです。

次に3の1、エの項目について、性能等確認申請の対象とならない車種は除外していただきたいと考えております。これは、国土交通省様の説明資料にもありましたが、特定小型原動機付自転車と異なり、一般原動機付自転車では対象となる車両が一部除外されているところ物理的な検査の制限、機械装置等の制限があつて、対象とできない車種が存在しているというふうに理解しております。そのため、性能等確認申請を受けることができない車種というものは、性能等確認申請を必須とすることはないというところを分かりやすくしていただけたらありがたいです。

また、最後に施行時期について、できれば1年程度の猶予をいただきたいというふうに考えております。これについては、性能等確認申請について、制度設立後の性能等確認制度の申請、試験、認定という流れが、国土交通省様のほうで進んでいくかと思いますが、このような流れ、時間軸と、そして免許証確認の徹底化をシステムレベルで徹底していくためにも、特にEC販売プラットフォーム様との連携も検討が必要であることから、制定から1年程度の猶予をいただきたく思っております。

ここまでが警察庁様への要望、意見事項になりまして、もう一つ、国土交通省様のほうへの一つ確認といえますか、要望事項がございます。これは、既に要望を出させていた部分ですが、再度確認を求めるところで質問をさせていただきます。

内容としましては、今回改正の項目の中に、特定小型原動機付自転車の性能等確認認定車の保安基準上の適用が、第1款から第2款に変更になっているところを確認できておりますが、これを何とぞ現行どおり第1款のままとどめていただきたいということをこちらで要望させていただきます。

この理由としましては、現在、特定原付において非常に効果が出ていると思われるこの性能等確認制度が、今回の法改正で型式認定と併記されず第1款から第2款に移動してしまうことで、型式認定と同列で扱われないことが、今後、性能等確認制度の推進を図る上で障害となるということを我々は考えておりますので、御検討いただきたく思います。

**【事務局】** JEMPAの鳴海様、ありがとうございました。4つの質問について、警察庁から回答をお願いいたします。

**【警察庁】**

本協議会や事前にいただいた御意見等については一度全て集約をして、改めて当庁で検討して、引き続き協議をさせていただきたいと考えております。このことを前提といたし

まして、御要望に対しては現ガイドライン案の趣旨等を中心に説明いたします。

まず、ガイドラインの対象となる車両について、冒頭の説明で御説明いたしましたとおり、我々としては、ペダル付き原動機付自転車と立ち乗り型の電動車両、を主に想定をしております。電動モビリティについては、日々様々な形態のものが市場に流通してきていることを踏まえ、運転免許が不要ではないかといった誤認を生じさせるおそれがあるようなものについては広く対象としたいと考えております。

他方、そういった誤認のおそれが少ないような4輪のEV等については対象としていないというのが現状の整理となっております。対象となる車両の範囲をより明確化する観点から、対象となる車両と対象とならない車両の具体例を類型示すことができるかどうかについて、御意見を踏まえまして検討したいと思っております。

2点目の発売済みの製品の取扱いについては、ガイドライン案において4ページにおいて「型式認定又は性能等確認を受け、保安基準に適合している旨を表示する標章等が貼付された車体のみを販売するなどして、保安基準に適合しない車体を販売しないようにすること」と記載しておりまして、発売済みの製品も含め保安基準に適合しない車体を販売しないようにする、そのために保安基準適合性を何らかの方法で担保することを求める内容となっております。型式認定、性能等確認というのは、その方法の例示として記載しております。

したがいまして、発売済みの製品についても、何らかの方法によってこの保安基準への適合というのをしっかり担保していただきたいというふうに考えております。性能等確認の対象とならない車両についても同様に、性能等確認以外の何らかの方法により何らかの形で保安基準に適合しない車体を販売しないようにする保安基準に適合しない車体を販売しないようにすることをやっていただきたいと考えております。

ガイドラインの運用開始時期については、今回のガイドラインについては、改正道路交通法の国会審議における指摘等を踏まえて策定をしようとするものでございまして、この改正道路交通法の施行を予定している本年11月までに本ガイドライン案に盛り込んだ項目を可能な限り実行に移していただきたいと考えております。他方、本ガイドライン案には、各事業者において一定の準備を要する項目もあるためございますので、11月までに実施が困難な項目については、可能な限り速やかに実行に移していただけるよう準備をしていただくこととしたいと考えております。

性能等確認の対象とならない車両のいかがでしょうか。【警察庁】

【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。少しだけ付け加えさせてください。2番目と3番目のところ、こちらは要望させていただいている背景は、もちろん文章をしっかりと読み解けば、筋が通っているものだと認識はしているんですが、プラットフォーム事業者様等は、もう少し踏み込んで、この法令遵守のためにより徹底した運用をされていると認識しております。

具体的に言いますと、製品を販売する出品ルール等で、性能等確認制度をとっていないものを一律で販売できなくするようなことを、これはやはり社会情勢や警察庁様等の発言に基づいて、そしてこの販売ガイドラインに基づいて徹底して運用しているというふうに認識していますので、私が懸念しているのは、そういったところをこの特定小型原動機付自転車と同じように一般原動機付自転車で扱うことによって、実質販売できなくなることに近いと、制限がちょっと増えてしまう可能性があって、ここはちょっと慎重な取扱いが必要ではないかというふうなところから発言させていただきましたので、警察庁様からも、プラットフォーム事業者様や他の事業者様への、もし必要であれば、また別の機会でのコミュニケーションをとればありがたいと存じます。よろしく申し上げます。

【警察庁】 御意見ありがとうございます。今後ともこの本ガイドラインにつきましては、関係事業者の皆様と協議を重ねていきたいと考えております。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、JEMPA様からの保安基準に関する質問について、国土交通省から回答をお願いいたします。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長】 質問ありがとうございます。既にJEMPAさんのほうには、今我々が検討している保安基準と告示の改正の内容がある程度御相談事項とさせていただいている中で、多分その細かい部分として確認したいということで今の質問があったのではないかと考えております。

実は、その件については質問を既に受けていて、我々の中でも、結論からすると、そこでちょっと勘違いになってしまっているところだなと思っていて、今の法制度上の整理とかテクニク的にちょっと見直したときに、第1款から対象が消えているような感じになっているんですけども、今回の改正案の内容につきましては、これまでの特定小型原付のときに、性能等確認とか型式認定で見るべき基準の内容の整理と、今回新たに一般原付も加えた上で、型式認定と性能確認制度の確認すべき基準というものの関係性は、実は変えていませんので、今回直している告示と保安基準、省令のほうをちょっと併せて見ていただくと、整理をする段階でちょっと分かりにくくはなっていますけれども、これまで

の関係性は崩さずに、新たに一般原付も性能等確認の対象にしているという整理になっていますので、もしその点、また少し分かりにくくて確認したいということもございましたら、別途担当のほうから御説明させていただきますので、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。大変丁寧な御説明、ありがとうございます。一方で、再度になりますが、試験条件等が同じことは理解していますが、保安基準の条文の中で性能等確認制度の文言が消えてしまっているという、表示においての見え方を非常に危惧しております。やはり、こちらに書かれていることが、かなり広く今後周知されていく内容の一番原文になりますので、できれば残していただけるような方法をちょっと検討いただきたいというところが要望になります。

【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。すみません、懸念すべき部分というのが、対外的な見せ方としてより分かりやすくとか明確にというのであれば、ちょっとその辺も含めて御相談させて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。

【事務局】 続きまして、日本フードデリバリーサービス協会の岩波様、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】 ありがとうございます。本日はお招きいただきまして、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の岩波と申します。

このガイドラインは、我が協会もこの方針に向けて、できる限り遵守したいと思っております。その観点から、幾つか我々の業界からの懸念点もしくは質問等を5つ紹介させていただきますと思います。

まずは、大項目の4番、中項目(3)、小項目「ア」ですけれども、我々フードデリバリーの配達員の登録時に、一般原動機付自転車といった車両区分を登録させて、また、さらにこの自動車又は一般原付に該当する電動モビリティである場合には、本基準に適合している旨を示す標章の写真を送れという内容となっておりますが、先ほど日本電動モビリティ推進協会さんからもありましたとおり、この電動モビリティというものがを判断することが困難ではないかと考えております。

また、我々の配達員が、この標章又はこのマークを実際に写真で送られてきたときに、これが実際に正しい認可されたものなのかどうかというものを承認する方法がなかなかないと思っており、どのような確認方法があるのかということをお聞きしたいと思います。

また、標章がない車両が実際に標章が必要なものなのか、それとももともと必要ないものなのかという判断も、我々事業者で判断するのはなかなか厳しい、実質的には不可能かなと思っております。

現在、フードデリバリー事業車両は、登録時に配達員に、自転車に登録するか、原付登録するか、自動車に登録するかという、こういったカテゴリー区分から選んでもらっています。それぞれに必要な資料を提出してもらっている次第です。一般的に原動機付自転車ですと、保険や、それからナンバープレート、そういった内容のものを送っていただいておりますが、これをさらに区分して、この一般原付の中の、この車両はこの資料、この車両はこの資料、この車両はこの資料となりますと、なかなかそれをやる開発コスト、また既存の配達員さんの登録変更等をやっていくのはかなり難しい部分ところがあるかなと思っております。

現在、日本フードデリバリーサービスで実際に稼働している配達員が約20万人ほどおりまして、実際に過去に稼働していて、今はちょっと休眠しているけれども登録状態が続いている配達員の数というのは、日本に数百万人おります。これら全てを確認するのは、なかなか厳しい部分があると思っております。

2つ目ですが、大項目4、(3)のAでございますが、配達員が安全基準に適合しない車体を配送業務に使用して、道路で通行させたことが判明した場合には、警察に通報して会員資格の停止をする措置をとるということでございます。これに対して、既に業界のほうではガイドラインを制定しておりまして、そういった違反があったときの対応方法というのは既に業界内で制定しております。

ただし、この警察に通報することについては、これはもちろん、これが確実に法律違反を犯したということであれば、確実に我々が警察に通報する手段をとらなければいけないと思っておりますが、多くの場合に、なかなか100%法律違反をしたかどうか。これは業界や各社さんのルール違反をしたかではなくて、法律違反をしたかどうかというものを正確には我々が確信してできる、判断できるのはなかなか難しい場合がありますので、通報においては、確実に悪いと業界が認定できたものについて通報させていただくという形で、基本的にこの基準というのは各社に判断させていただきたいと思っております。

また、この会員資格の停止ですけれども、抹消ですけれども、これについても、やはりそれぞれのアプリの利用方法がありますので、これについても各社の判断でさせていただきたいというお願いです。

次の4番(3)、「イ」ですけれども、これも今、前回と同じでして、通報にする基準、それから会員資格の停止においては、各社の基準、判断で判断させていただきたいと思っております。

そして4つ目でございますけれども、交通安全の取組に対する関係の行政機関との情報共有にですが、すみません、ちょっとここは確認させていただきたい部分でありますけれども、都道府県警、警察署、そして自治体、教育機関などがありますが、この意見交換のニーズというのはどの程度あるのかなど。また、この教育機関等というものはこういったものを想定されていて、そして、どのような場合に、例えばフードデリバリー事業者がどのような内容で意見交換等をするのか。また、総務省、文科省と、それぞれ協議というものが既にこの件についてもうされていて、例えば今年の9月から制定ということであれば、もう既にこれらの中央省庁は、もうこの件は存じているのかどうか。そして、この意見交換というのは、なかなか事業者から様々な中央省庁や機関にお願いすることは難しいので、これらは、例えば警察庁のほうで、こういった段取りをセットしていただけるのかどうか、確認させていただきたいと思います。

そして、4番の「ウ」でございますけれども、こちらはちょっと今日初めて見た部分ですので、これはちょっと持ち帰らせていただいて、またちょっと業界内でも議論させていただいて、また後ほど警察庁様のほうに意見を提出させていただければと思っております。

日本フードデリバリーサービス協会からは、以上でございます。ありがとうございます。

**【事務局】**      ありがとうございます。それでは、今の質問について警察庁から回答をお願いします。

**【警察庁】**      御質問、御意見、ありがとうございます。

まず、1つ目の車両区分についての御意見については、は、対象となる車両をより具体的にお示しできるかどうかについてこちらで検討いたします。

2点目の警察への通報については、本ガイドラインにおいては、警察へ通報の前段の措置として、会員規約での義務付け及び配達員に対するその内容の周知・説明措置を併せて記載しているところ、これらの事前の義務付け、説明・周知といった措置を十分に講じられているにもかかわらず配達員が無免許運転や整備不良車両運転といった違反を犯した場合は、悪質性が十分に高いものであると考えており、このことを踏まえて広く警察に通報させていただきたいということで記載しているものでございます。

他方、当然、各事業者さんにおいて、違反の事実関係の確認や、通報を行うかどうかの内部的な判断プロセスについては各事業者において検討いただくべきところではあると考えております。

会員資格の停止・抹消等の措置についても、こちらも例示的には書いてはございますが、我々としては、先ほど御説明したとおり、悪質性が高いと考えておりますので、そういったことを踏まえて御対応いただければと考えております。

最後、関係行政機関との連携につきまして、こちらは、想定され得る主体を広く例示的に記載をしているところがございます。現に、現場一線レベルでは、事業者と警察、自治体と連携した取組というのがなされているものと承知しております。こういったリーディングケースといったようなものを我々としても広く吸い上げて、皆様にも共有できるようにしたいと考えております。

以上でございます。

**【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】** 追加の質問ですが、既存の配達員はかなり多くいまして、彼らも様々な車両を使っているかと思っておりますが、既存の配達員の登録済みについては、警察庁としてはどのように見ておりますでしょうか。これは、過去の配達員何百万人を1件ずつ確認するのはほぼ不可能な状況でして、ここは新規登録からということよろしいでしょうか。

**【事務局】** 活動実態のない休眠アカウントの全て一律に御確認いただくということは、費用対効果等の観点から、そこまでは求める必要がないのではないかと考えているところがございます。他方、アクティブの会員に関しては、何らか受託がなされる、そのタイミングで確認するといったことも考えられるのかなと思っております。この点についてはまた御相談させていただければと考えているところがございます。

**【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。我々も専門家ではない部分がありますので、どの車両が対象で、どの車両が対象でないかというのは、今の段階ですと、原動機付自転車全部についてということであればできますが、その中でのこれ、この車両のこの型番とかというのを、これを今の我々の業界のロジで組み込むのはかなりハードルが高いというふうに思っておりますので、これについては、ぜひまた御相談をさせていただいて、他のこういった確認方法、または遵守方法がないか、ぜひ議論させていただければと思っております。

最後に、意見交換のニーズというのは、警察庁としては、例えば教育機関とのこういった議論、フードデリバリー業界と、本件につく教育機関との意見交換等のニーズというのはあるということでしょうか。

【警察庁】      こちらは、想定される関係機関というのを広く掲げているものでございまして、今、現実具体的にニーズというのを把握しているものではございません。

【一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会】      分かりました。ありがとうございます。

【事務局】      ありがとうございます。それでは、挙手してくださっている J O M C の片岡様、御発言をお願いいたします。

【楽天グループ株式会社】      楽天、そして J O M C の片岡です。

皆様のお話を伺っていて、こちらでもともと加えて、いろいろと懸念が増えてきたなという印象を持っているんですが、まず今までの話にあったように、ここで言われている電動モビリティとは何かというところをもう少しはっきりしないといけないというのが、皆様の話を聞いていて思いました。

先ほど J E M P A さんから懸念があったとおり、E C プラットフォームとしては、オンライン・マーケットプレイスとしては、今回のガイドライン、前回の特定小型原動機付自転車のときもそうだったんですけど、結構踏み込んだことが書かれてまして、義務づける、そして違反したら利用停止するみたいなことが書かれているので、それを想定すると、結構ちゃんと決めないといけない。ちゃんとルール化しなければ、そこまでのことは、曖昧な状態でやってしまっただけでは、それこそ透明化法との問題もあるのでちゃんと決めなければいけないと考えております。そうなったときに、具体的にどんな乗り物が対象になるのかあと、恐らく E C サイトの場合はサイト上の表示をどうするかと。そもそも取扱いの可否、取り扱っていいのかということと、あとその先に免許証の券面確認という 3 つのポイントがあると思いますが、表示に関しては比較的やりやすいとか、ルールを決めて、こういう場合については、こういう表示を必ずしてくださいという方法が考えられると思います。

特に分かりやすいのは、一般原動機付自転車で免許が必要なものなのであれば、それをちゃんと書いてくださいということと、保安基準に合致しているかどうかということのをちゃんと表示してくださいというようなこと。あるいは、これに乗るには免許が必要ですよということをちゃんと表示してくださいといったようなことであれば、一般原動機付自転車が

どうかということで比較的分かりやすいと思うので、実行しやすい部分ですけれども、性能等確認については、先ほどのお話を聞くと、対象になる乗り物とそうではない乗り物であるというふうに聞こえてきて、そうだとすると、じゃあその対象となる乗り物のうち性能等確認ってどのくらい細かく、これが対象で対象じゃないみたいになるのかとかによっては、先ほどJEMPAさんの懸念もありましたけど、モールとしては、ちょっと一切取扱い、きちんと取扱いできませんというふうにする選択肢をとらざるを得ない感じも出てきますので、このあたり、ちょっと慎重に考えなければいけないなと思っています。

あと、遡及適用はするのにかみたいな観点もありましたけれども、プラットフォームとしては、昔の物かどうかというのを判断するのは結構難しいので、通常は、もう一定の期間を経過したら一律で性能等確認がとれてないものは全部取扱い不可みたいにしなとルール上ははっきりしないので、なかなか混在するのが難しいなというふうな印象を受けています。

あと、券面確認は結構やっぱりハードルが高くて、特定小型原動機付自転車のときは対象の乗り物がすごく限られていたのと、それから、これからこの議論をしていったときに、これからつくられて性能等確認されていくものであるというところがあって、比較的ちゃんとしたところだけに限って、しかも年齢確認ということなので、プラットフォーム側で機能を提供しているところもあったりして、何とかしてやる場所もあったんですけど、それでも一方、やっぱりそういう機能も提供できないし、大変だから、そのカテゴリーごとと取扱いできませんとしたところもあったりするんです。

今回、そもそも免許証の確認というのは、法令上求められていることよりもさらに一步踏み込んでいるものだと思いますし、それをもしルール化するのであれば、じゃあ、どうやって実現するのかみたいのところまで考えてあげなければ、プラットフォームとしては販売者に対して責任を丸投げしてしまうことになるので、そうなったときに、券面確認というのはハードルがかなり上がるので、これについてもかなり難しいなと思っているのが実際です。

これまでのお話を伺う限り、表示のところは、少なくとも免許がなくて乗れると思ってしまうような一般の消費者が買わないようにするためにどうするかというところをかなりしっかりやって、表示のところをちゃんとやることで、結構それなりに効果があるのではないかという推測もできたりするので、そこを例えばまずはしっかりやって、その状況を見てから、この券面確認をどうするか検討してもいいのかなと思いました。

ただ、いずれにしても、性能等確認のところ、どういう乗り物が対象となるかもう少し具体的に示していただけるとありがたいなと思っております。

以上です。

**【事務局】** ありがとうございます。性能等確認に関しましては、国土交通省のほうから説明をお願いしますでしょうか。よろしく願いいたします。

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

性能等確認の対象の範囲というのは、御承知のとおり、特定小型原付のようなモーターがついて、いわゆるアシスト自転車ではない、自転車ではないもので対象となってきますので、ある意味、自転車じゃないものは性能等確認は全部受ける形になります。ある一定の出力とか大きさとかになると、原付とかそういったまた違うカテゴリーになるんですけども、スコープとしては、性能等確認でほぼ今、現在世の中に出ているような電動モビリティが全て対象となっていくという形になってございます。

その観点から言いますと、前回も説明したように、性能等確認につきましては、これから世の中に売っていかうとする車種ですね。各製造事業者の方々がやはり積極的に受けていただいている、前回でも60車種近くが既に性能等確認をして、捉えているという状況でございまして、これは特定小型原付ではございますけれども、今後、特定小型原付のみならず、一般小型のほうにつきましても性能等確認の対象となれば、そういったものを積極的に取っていただけて確認シールも貼っていただくという形になっていきますので、そういったものを積極的にプラットフォームの方々も扱っていただけるようになるのではないかなと思っているという状況でございます。

以上です。

**【警察庁】** ありがとうございます。警察庁から、その他の部分について御回答いたします。

まず、運転免許の券面の確認については、この措置の趣旨についてはございますけども、まず、このペダル付き原動機付自転車の違反の種別を見たときに、一般の原動機付自転車全体の違反種別に比べると、無免許運転の割合が著しく高い状況にあるということがございます。このことをふまえると、販売事業者におきまして、購入者の運転免許の確認をしていただくことが極めて重要な取組だと我々としては考えているところです。

その上で、運転免許の確認の方法については、やはりなりすましであったり虚偽申告と

いった不正を防止する観点から、運転免許証の券面、写真、これらによって確認することが必要ではないかと考えているところでございます。

この点は、特定小型についても、ガイドラインに同様の記載、本人確認書類、券面で年齢を確認することを求めさせていただいているところでございますけれども、こちらについて、事業者さんのほうでしっかり取り組んでいただいているというところで、これと比較して、何か過大な負担を求めるものではないのではないかと考えていたところでございます。こちらにつきましても、いただいた御意見を踏まえて、また御相談させていただければと考えているところでございます。

まず車両区分の表示から始めるべきではないかという御意見についても、今御説明したとおり、やはり運転免許の確認と実際の保安基準適合性の確保というのは、これは無免許運転、整備不良車両運転といった違反とそれに付随した交通事故防止のために必要な取組だと考えておまして、このガイドラインに今記載しております取組を包括的にしっかり取り組んでいくことが重要ではないかと考えているところでございます。

以上でございます。

**【楽天グループ株式会社】** 一般原動機付自転車の場合は、同じ一般原付でも、電動モビリティの場合とそうじゃない場合で無免許運転の差があるということだったんですけど、それは、例えば検挙された方々とかは、知らずに乗ってましたという方が多いんですか。それとも知っていてそうしてましたという方が多いんですか。そこら辺は何か分かっていたりする部分はあるんでしょうか。

**【警察庁】** 個別具体の事案によって様々であるというところで、その検挙された者の弁解の内容にもなってきますので、一概に言えるところではありませんが、免許が必要であると認識していなかったと供述をする者もいるところではございます。

**【楽天グループ株式会社】** 恐らくですけども、先ほどの御説明で、一般原付だと無免許が少ない、今までの一般原動機付自転車だと、電動モビリティじゃないものと無免許運転の検挙は少ないけど電動モビリティだと多いというところの差分は、免許を確認しないからだということではなく、免許が必要であることを認識していない人がかなり混じっているのではないかという気がしております。なぜならば、一般原付の売り方と電動モビリティではない一般原動機付自転車と電動モビリティとで売り方にそんなに差がないと考えられるためです。そういう意味でも、表示をしっかりした場合にどういう効果が出る

のかというのはちゃんと見たほうがいいと考えています。

あと、先ほど申し上げましたけれども、年齢確認と免許証の券面確認というのは、かなりハードルが違うというのが事実ではございますので、そこは御認識いただいた上で、どう対応していけばよいか相談できればなと思っております。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。それでは、時間が迫ってきておりますので、次で最後の御質問に移りたいと思います。御意見のある方、手を挙げてくださっていますW o 1 tのクスハラさん、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】 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加盟社のW o 1 tのクスハラと申します。

先ほど岩波のほうから質問させていただいて、警察庁から御回答いただいて、何かちょっとまだもう少し詰めて聞かなきゃいけないことを2点ほど申し上げます。

一つは、違反とか無免許の場合の資格停止の話なんですけれども、我々としても、違反とかが確実だった場合は通報をするんですが、その通報に対して、じゃあ警察側が例えば調べて処分しましたとか、これは違反ではありませんでしたという回答を必ずいただけるのかどうかということ1点確認したいと思います。

といいますのは、我々は通報するのはよいのですが、結果が分からないまま、そのまま処分をしてしまうと、配達員に対していろいろ訴訟リスクを抱えたりであるとか、あと11月から施行されるフリーランス新法のほうでの処分等のリスクを抱えてしまうということになるので、通報したならば必ず結果を確認したいと考えておりますというところで、ここで警察から回答いただけるかどうかというのを確認したいというのが1点です。

あともう1点が、意見交換のところなんですけど、この定期的な意見交換という記載が見受けられるところ、この意見交換の機会というのは、例えばその警察庁なり都道府県警、警察署、どこになるか分からないんですけど、いずれにせよ、警察側が主体的に関与していただけるのか、もっと言えば仕切っていただけるのかどうかということを確認したいと思います。

というのは、やはり交通安全の関係なので、必ず警察がいろいろな状況をちょっと把握していただきたいという思いが我々にはあるので、例えば、じゃあデリバリープラットフォームと自治体とか教育機関で、「よきに計らえ、警察は関わらないから」というふうなことだと少しやっぱりするなというふうに思っておりますので、その点確認したいと思います。

す。

以上です。

**【警察庁】** 御質問ありがとうございます。回答いたします。

まず、通報をいただいた場合における警察におけるその処分の結果等について提供することは可能かという点につきまして、こちらは取締りに関する情報ということになりますので、部外へ提供するに当たっては提供の必要性が認められる必要があるところ、この提供の必要性が認められるためには、取締りに関する情報の提供をした場合に、その情報に基づいて確実に当該配達員の資格の停止・抹消の措置が講じられることが確保されていることが必要であると考えております。

取締りに関する情報を提供したにもかかわらず、事業者においてそれに基づく処分がなされず、単に参考情報として取り扱われるに留まることになれば、提供の必要性が認められないということになるため、そのような条件が確保されている必要があると考えております。

フリーランス法との関係は、警察の判断がなければ解除ができないといった規定は特段ないと承知しておりますけれども、先ほど御説明したとおり、やはり一義的には事業者において違反の事実関係の確認をしていただいて、必要な判断プロセスを経て、警察への通報、資格の抹消等の措置を講じていただくというのが基本的な考え方であると考えております。

2点目の関係行政機関との連携については、例えば事業者・都道府県警察双方において担当窓口を設定し、において定期的な協議の場を設ける方法を想定しております。この場合、警察から声がけして実施する場合と事業者側から声がけいただく場合と双方が想定されると考えております。

以上です。

**【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。先ほどの通報の話については、違反であることが当局に確認がされないと、我々としても、勝手に処分したことによって、配達員がどういう根拠で処分したんだというふうに問われてしまいますので、その辺を通報したならば御回答はいただきたいというふうに思っています。ほかの例でも、違反の通報をしたのに結局捜査してもらえませんでしたという話を聞いたことがあるので、その結果が分からないまま処分してくれと言われても、ちょっと我々としては法的リスクを抱えてしまうということだけちょっと御理解いただければと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

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、令和6年9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、御発表をいただき、誠にありがとうございました。これをもって、本日の協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

速記担当：(株) 大和速記情報センター

綿貫 雅美