

第10回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和6年11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10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、特定小型原動機付自転車に関する規定の施行後1年の状況について、資料4、特定小型原動機付自転車の最高速度表示灯に係る経過措置、資料5、今回のガイドラインの最終案、資料6、ガイドラインの概要、資料7、ガイドラインの意見照会結果、資料8、国交省様説明資料となっております。

続いて、配付資料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、交通企画課長から一言御挨拶申し上げます。本日、諸般の事情により交通企画課長の今井は欠席させていただいておりますため、当課企画官の佐々木から代読させていただきます。

【警察庁長官官房企画官兼交通局交通企画課理事官】 警察庁交通企画課理事官の佐々木と申します。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。

まず、特定小型原動機付自転車につきましては、制度施行後1年間の状況を見ると、飲酒運転事故が多いことや、交通ルールを遵守しない者が多いことなどが明らかとなっております。関係事業者による交通安全教育をはじめとする諸対策の充実が重要となっております。

本日は、事務局から特定小型原動機付自転車の制度の施行状況等についても御説明するとともに、関係事業者にさらに取り組んでいただきたい交通安全対策についても御説明させていただきます。予定となっております。

また、ペダル付き電動バイクにつきましては、本年5月に成立しました改正道路交通法の一部が11月1日に施行され、ペダル付き電動バイクの運転には運転免許が必要である

ことが明確化されました。

本日は、前回会議以降これまで皆様と協議をしましてまいりました「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」につきまして、皆様からいただいた御意見等を踏まえ、修正を加えた最終案にて決定させていただき予定となっております。今後は、本日決定するガイドラインにのっとり交通安全対策を着実に実施していただくようお願いいたします。

構成員の皆様におかれましては、これら電動モビリティの交通安全対策を更に強化していただくようお願い申し上げます、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

【事務局】 佐々木企画官、ありがとうございました。

それでは、早速議事に移ります。警察庁から、特定小型原動機付自転車に関する事故・違反の発生状況について説明させていただきます。資料3、4を御覧ください。

【事務局】 警察庁交通企画課の西口と申します。私のほうから、資料に沿って御説明いたします。

まず、特定小型原動機付自転車の関連事故の発生状況につきまして、施行後1年間の発生状況のグラフです。事故件数に関しては219件、負傷者数は226人となっております。この1年間においては死者数についてはゼロ人となっておりますが、8月に単独の死亡事故が1件発生しているところです。

続きまして、事故の発生状況について、都道府県別では、東京都での発生が7割を超えています。用途別では、レンタルの車両による事故が9割を超えております。また、年齢別で見ますと、20歳代の運転者による事故が5割を超えています。また、特定小型原動機付自転車の運転者の約7割が運転免許を保有していることが判明しております。

続きまして、発生状況の相手方当事者別の状況でございます。中央のグラフですけれども、特定小型原動機付自転車関連事故の約3割が単独事故ということになっております。特定小型原動機付自転車が第1当事者となる事故の相手方当事者としては歩行者が43%、第2当事者となる事故の相手方では四輪が83%を占めています。

対歩行者事故は、全て特定小型原動機付自転車側が第1当事者となっております。衝突地点別では、交差点における発生が約4割を占めており、次いで車道が35%を占めております。歩道に関しても3件発生しており、そのうち、歩道を走行できる特例のモードであったものは1件、歩道を走行できない非特例のモードでの発生が2件となっております。

法令違反別では、歩行者の法令違反なしが85%を占めております。歩行者の年齢別では、60歳代未満が85%を占めています。

続きまして、飲酒事故の発生状況でございます。特定小型原動機付自転車関連事故全体の134件、こちらは上半期の発生の全体件数ですけれども、このうち、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故は、23件、17%となっております。この点、自転車と原付に関しましては飲酒事故の比率が1%未満であり、特定小型原動機付自転車に関しては飲酒事故の割合が極めて高い状況となっております。

発生時間帯別で見ましても、0時台から5時台が7割を占め、電車が運行していない時間帯の発生が多くを占めていることが判明しております。通行目的別で見ましても、私用・飲食の割合が56.5%ということで、最多となっている状況です。

続きまして、交通違反の検挙状況についてでございます。違反の種別で見ますと、通行区分違反が半数以上を占め、次いで信号無視が3割を占めています。その他が6%を占めておりますが、その他に関しては、確認標章取付け等が289件、酒気帯びが194件、通行禁止が136件、携帯電話使用が21件等となっております。

警察におきましては、取締りの強化に係る取組といたしまして、警察本部に専門の部署を設置して体制を強化するほか、取締りに係る留意事項について現場警察官に対する指導教養を実施しているところでございます。また、悪質・危険な違反行為を繰り返す者について、その危険性を改善するための運転者講習も実施しております。

続きまして、特定小型原動機付自転車に関するアンケート調査についてでございます。この調査にはシェアリング事業者様にも御協力をいただいたものとなっております。

調査の方法としましては、まず、利用者に調査を行い、1,083名の方から回答を得ております。また、運転免許センター等におきまして、免許更新者に調査を行い、2,299人の方から回答を得ております。

利用者の属性につきましては、利用者の調査に関しては東京都に住んでいる者が約7割を占め、運転頻度については月2回以下と回答した者が約7割を占めております。

続きまして、事故・ヒヤリハットの状況につきまして、利用者調査におきましては、特定小型原動機付自転車の運転中に事故を起こしたり、事故を起こしそうな危険を感じたことがあると回答した者が約2割となっております。加えまして、特定小型原動機付自転車の運転中に歩行者と接触した・しそうなことがあったと回答した者は3%であったのに対し、免許更新者調査におきましては、歩行中に特定小型原動機付自転車と接触した・

しそうになったことがあると回答した者は22%に上ったことが判明しております。

これらを踏まえると、歩行者が接触した・しそうになったと認識しているものの、特定小型原動機付自転車の利用者がそのことに気づいていない場合があることがうかがわれます。

続きまして、交通ルールを知る機会につきまして、利用者調査におきましては、7割以上の者が、交通ルールを知る機会として交通ルールテストが有用であると回答しております。他方、免許更新者調査における特定小型原動機付自転車の運転経験がない者に関しましては、特定小型原動機付自転車の運転者が交通ルールを守るために必要なこととして、指導取締り・規制の見直しと回答した者が多かったことが判明しております。

続きまして、運転中の状況について、ヘルメット着用に関しまして、利用者調査におきましては、ヘルメットを持っていると回答した者は約25%でした。また、ヘルメットを持っていると回答した者のうち、ヘルメットを常に、またはおおむね着用している者は約2割に留まっておりました。

ヘルメットを持っているが、あまり、または全く着用していない者に対し、どうしたらヘルメットを着用するかについて質問いたしましたところ、ポート周辺でヘルメットを借りることができるようにするという回答が最も多かったところでございます。

施行後1年間の状況については以上のとおりでございます。これを踏まえまして、今後、関係事業者の皆様におきまして取り組んでいただきたい事項について説明いたします。

まず1点目が、ヘルメットの着用促進に向けた取組でございます。ヘルメットの着用率が極めて低調であることを踏まえまして、ヘルメットとセットでの貸出し・販売を行うなど、特定小型原動機付自転車の運転者のヘルメット着用率が向上するような実効的な対策を実施することが必要であると考えております。

また、2点目が、飲酒運転の防止に向けた取組でございます。特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の割合は、自転車や一般の原動機付自転車と比べて著しく高いことが判明しております。これを踏まえまして、シェアリング事業者におきまして、利用者による飲酒運転の実態把握と、それに基づく飲酒運転を防止するための実効的な対策、例えば飲酒運転が多い時間帯・エリアのポートにおける貸出制限等を実施することが必要であると考えております。

3点目が、交通安全教育の内容の充実でございます。違反に関して、通行区分違反や信号無視による検挙が多いことや、アンケート結果から特定小型原動機付自転車の利用者が

歩行者との接触を認識していないおそれがあることを踏まえまして、販売事業者及びシェアリング事業者におきまして、現在行っている交通安全教育の内容の見直しを行い、歩行者との接触といった重大事故に発展するおそれのある事故防止に重点を置いた内容の充実を図ることが必要であると考えております。

これらにつきまして、今後この官民協議会の場等を通じまして引き続き皆様をお願いをしていくとともに、皆様における取組状況については、この協議会の場等を通じて共有をしていくことを考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、最高速度表示灯の経過措置について御説明いたします。

令和5年6月30日までに製作された特定小型原動機付自転車に関しましては、今年、令和6年12月22日までの間は、最高速度表示灯の備付けに代えて、次のいずれかを見やすいように表示することで足りるとされております。

具体的にはナンバープレート、型式認定番号標、性能等確認済シールが貼ってあるものに関しましては経過措置として、最高速度表示灯の備付けが令和6年12月22日までの間、義務の対象外とされているというものでございます。令和6年12月23日以降は、令和5年6月30日までに製作された車体を含む全ての車体において、最高速度表示灯が備えられていない車体は特定小型原動機付自転車には該当しないこととなりますので、特に販売事業者様とシェアリング事業者様に関しましては御留意をお願いいたします。

具体的には、この経過措置の使用過程車として、現在、販売・貸出しを行っている車両につきましては、12月22日までに確実に撤去していただくよう、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【事務局】 続きまして、ガイドラインの最終案について御説明いたします。資料5を御覧ください。また、ガイドライン案については、前回協議後に構成員各位に対して協議を実施しました。協議においていただいた御意見を抜粋し、資料7としてお配りしておりますので、必要に応じて御確認ください。

ガイドライン案に関しましては、前回会議以降、様々な御意見を頂戴いたしまして、それを踏まえまして各種修正をいたしました。主な部分について御説明をいたしたいと思います。

まず、全体にわたる事項でございますけれども、本ガイドラインの対象車両につきまして、当初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としていたところござ

います。こちらにつきまして明確化、具体化をすべきと、関係事業者様から御意見を頂戴いたしましたので、今提示している案のとおり修正をしております。

具体的には、交通事故や違反の実態を踏まえまして、その状況が確認されているペダル付き電動バイクと、電動キックボード様の立ち乗り型電動車を今回のガイドラインの対象とすることといたしました。これに伴いまして、ガイドラインの名称等も修正しております。

その他のタイプの電動モビリティに関しましては、今後、事故・違反の実態を踏まえて、対象に加えるべきかどうかについて本協議会で随時検討を行っていくと整理しております。

続きまして、販売事業者関係の部分でございます。3ページの運転免許の確認措置に関しまして、プラットフォーム提供事業者様から、運転免許証の券面での確認についてはシステム改修等の負担が大きいとの御意見をいただきました。これを踏まえまして、引き続き運転免許証の券面での確認方法を原則的な方法として位置付けつつ、このシステム改修等の負担が過大であると認められる事業者に関しましては、購入者に運転免許を受けていることを誓約させる方法を追記しております。

続きまして、5ページ目の販売事業者による保安基準適合性の確認方法につきまして、販売事業者様から御意見いただきました。既に販売をしている車両と、性能等確認の対象とならない車両についての取扱いにつきまして、また、性能等確認制度の運用が開始されるまでの間の方法といたしまして、製造事業者が作成した保安基準に適合することを証した書面が添付されたものを販売する方法を例示として追記しております。

続きまして、フードデリバリー事業者関係でございます。8ページ目でございます。配達員が配達に使用する車両を登録する場面におきまして、ペダル付き電動バイク等が自転車として登録されることを防止するための、車両区分の正確な登録のための措置を新たに追加しております。

加えまして、ペダル付き電動バイクを登録するに当たっての措置として、免許確認、保安基準不適合車両の禁止措置に加えて、ナンバープレートと自賠責それぞれの表示の確認、加入の確認の措置を新たに追加しております。

以上が主な修正点でございます。

【事務局】 続きまして、資料8に基づき、チェックシートについて国土交通省様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】 国交省の技術政策課長、猪股です。今見

ていただいておりますのが、保安基準適合性チェックシートでございます。こちらについて簡単に御説明させていただきます。

先ほどガイドラインの中でも説明がございましたように、車両販売におきまして販売者で確認していただくものということの一つの例でございます。型式認定または性能等確認というものでプレートやシールがつくという車両が基本にはなりますが、一部のものがまだ今は性能等確認の対象となっていないということもあり、このチェックシートを活用し保安基準の適合性を確認していただきたいということです。さらに言えば、こちらのチェックシートにつきましては、ペダル付きの電動バイクなどの製作者や輸入事業者が販売事業者へ車両を納品する際に、保安基準に適合する旨を証する書面として活用していただきたいという形になっていて、保安基準と確認事項それぞれが列記されているというものになってございます。

つまり、販売事業者におきまして、ペダル付き電動バイク等を製作者や輸入事業者から購入する際、型式認定の番号標がないなど、適合することが確認できない場合には、このチェックシートの提出を求めていただく形で証明をしていただくことになってございますので、取扱いのほうをよろしくお願いできればと考えております。

私からは以上となります。

【事務局】 ありがとうございます。ガイドラインの概要について、以上となります。

既に協議を実施させていただいており、特段の御異論がなければこちらで決定したいと考えておりますが、御異論、御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

ガイドラインについては、特段御意見がないということで、本日、資料5にてガイドラインを決定させていただきます。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。本日決定するガイドラインについては、11月11日14時に警察庁ウェブサイトにて公開することを予定しております。繰り返しになりますが、それまでの間は資料の取扱いには御配慮願います。

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

皆様におかれましては、御多用の折、御出席いただき、誠にありがとうございました。