

第12回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和7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12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、警察庁資料、資料4、国土交通省資料となっております。

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。

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】 皆さん、こんにちは。警察庁交通局交通企画課長の今井でございます。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。また、平素からパーソナルモビリティの安全利用に関しまして、皆様方の御理解と御協力をいただいておりますことに関しまして、改めて御礼申し上げます。

さて、本年3月に開催した前回の会議におきましては、特定小型原動機付自転車及びペダル付電動バイクにつきまして、関係事業者の皆様から、これらのモビリティに関する交通安全対策の取組状況を御発表いただきました。しかしながら、前回の会議の後、特定小型原動機付自転車の違反や事故は依然として後を絶たず、国会においても度々指摘されるなど、利用者の交通ルールの遵守に対しては社会からも大きな関心を向けられております。

こうした中、5月には特定小型原動機付自転車をテーマに規制改革推進会議のワーキンググループが開催され、同ワーキンググループでの議論を踏まえて取りまとめられた規制改革推進会議の答申におきまして、安全対策の確保について、交通ルールの周知広報、取締り強化を行うとともに、本会議における議論を踏まえ、さらなる交通ルールの遵守及び事故防止等に必要な取組を行うものとすべき旨が示され、これを踏まえ、先日閣議決定さ

れた規制改革実施計画において、これらの事項について政府として取り組むものとされたところでございます。

本日は、規制改革のワーキンググループにおいて警察庁から説明した、特定小型原動機付自転車の交通事故等の状況について御説明した後、その現状を踏まえ、関係事業者において更に取り組むべき交通安全対策についてお示しさせていただければと考えております。その上で、今後の交通安全対策として要請させていただく内容について、御議論をいただきたいと考えております。

最後に、本日の会議が皆様における交通安全対策のさらなる推進の一助となることを祈願して、私の御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】 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関連事故の発生状況及び関係事業者において取り組むべき交通安全対策について、説明させていただきます。資料3を御覧ください。

【事務局】 警察庁交通企画課の西口と申します。私からは、特定小型原動機付自転車の事故の発生状況と、それを踏まえて関係事業者において更に取り組んでいただきたい事項について、説明をさせていただきます。

まず資料の1ページ目についてでございますけれども、特定小型原動機付自転車の関連事故の発生状況と普及の状況に関してのグラフを記載したものとなっております。事故の件数の推移については季節的な変動が見られ、増減を繰り返しながら推移をしているところでございます。

普及の状況について見ますと、緑の折れ線グラフとオレンジの折れ線グラフが国内の大手シェアリング事業者2社のそれぞれ、月別の走行距離とシェアリングに供している稼働の台数の推移を示したものとなっております。稼働台数について見ますと、施行された令和5年7月から増加傾向にあるということと、走行距離につきましても季節的な変動が見られるというところでございます。

現時点、施行から2年弱ということで限られたデータの蓄積ではございますが、これらの推移を見ますと、特定小型原動機付自転車の事故件数につきましては季節的な変動が大きいということ、また普及の状況に比べて急激に事故が増加している状況にはないと考えられます。

右側のボックスにつきましては、特定小型原付による死亡重傷事故の発生状況で、令和

6年中に関しましては事故件数338件、死傷者数は351人に対しまして、死者に関しては1人、重傷者数は34人、死亡重傷率につきましては10.0%で、同期間中の自転車関連事故の死亡重傷率とほぼ同等の数値となっております。

続きまして、2ページ目を御覧ください。こちらは、令和6年中の関連事故の用途別・発生場所別の発生状況を示したグラフとなっております。左側は用途別でございますけれども、レンタルの車両による事故が338件中304件、約90%で、レンタルの車両が9割を占めているところでございます。発生場所別で見ますと東京が244件、72%で、7割以上が東京での発生でございます。これらを踏まえますと、特定小型原動機付自転車につきましては、レンタルかつ東京での利用というのが大きな利用実態として占めていることがうかがわれるところでございます。

続きまして、3ページ目でございますけれども、こちらは相手当事者別の発生状況でございます。左側が特定小型の事故の相手当事者別、右側が自転車関連事故の相手当事者別となっております。特定小型の相手当事者別を見ますと対四輪の事故が34%、単独事故が30%、自転車、歩行者がそれぞれ16%、15%という構成比となっております。自転車関連事故との比較で言いますと、対四輪の事故の割合が圧倒的に低いということと、自転車と比べましてその分単独事故、対自転車事故、対歩行者事故の割合が高くなっております。

続きまして、それぞれの相手当事者別の事故の中で、更に事故の類型別で分析したものがこちらのスライドとなっております。対四輪事故につきましては出会い頭の事故が多くなっております、対自転車の事故についても同様に出会い頭の事故が多くなっているところでございます。これに対しまして、対歩行者事故に関しましては、歩行者が横断中の事故が半分以上を占めているところでございます。こういった事故の状況を踏まえますと、信号の遵守、一時停止、安全確認といった基本的な交通ルールの遵守が非常に重要な課題であると、我々としては認識しているところでございます。

続きまして、飲酒事故の発生状況でございますけれども、全事故のうち飲酒ありの割合は15.1%となっておりまして、自転車に関しては0.6%、一般原付については0.5%で、自転車と一般原付に比べて飲酒事故の割合というのが非常に高くなっております。発生時間帯別で見ますと0時台から5時台での発生が約7割となっておりまして、これらを踏まえますと、公共交通機関が運行していない時間帯における飲酒運転を防止することが非常に重要な課題であるということが見て取れます。

以上が事故の状況とそれを踏まえた課題の状況でございますけれども、こちらのスライ

ドは交通違反取締り等の推進状況、警察における取組の状況について記載したものでございます。令和5年7月の施行以降、警察では、特定小型原付の悪質・危険な違反行為や交通事故等の実態を踏まえた取締りを強化しているところございまして、併せて広報啓発を強化して取り組んでいるところでございます。違反の類型別で見ますと通行区分、逆走ですとか歩道走行、これが6割を占めておりまして、信号無視が24%ということで、基本的な交通ルールの遵守徹底というのが非常に重要な課題であるということが、この違反の検挙状況からも見て取れると思います。

このような事故や違反の状況を受けまして、先ほど交通企画課長の今井からも説明があったとおり、今年の5月に規制改革推進会議のワーキンググループにおきまして、こういった事故や違反という課題が指摘されているということを踏まえまして、交通安全対策についての議論が行われました。それを踏まえた規制改革推進会議としての答申が取りまとめをされまして、これを踏まえまして政府で規制改革実施計画というものを策定いたしまして、その中でこの電動キックボード、特定小型原動機付自転車の交通安全対策についても、このボックスの中の事項について取組を行うということが閣議決定されたところでございます。

具体的な中身といたしましては、令和7年以降、令和8年度までの継続的な措置として、交通ルールを遵守した形で安全に活用されるよう、電動キックボード等の販売やシェアリングサービスを提供する民間事業者等と連携して必要なデータを収集すること、その上で利用実態や違反、事故の状況、原因等を踏まえた重点的な取組が必要と考えられる者や地域に対して、交通ルールの周知広報、取締りの強化を行うとともに、関係事業者、民間事業者で構成されるパーソナルモビリティ安全利用官民協議会における議論を踏まえ、さらなる交通ルールの遵守及び交通事故防止等に必要な取組を行うこととされております。

また、令和8年度に措置すべき事項として、関係省庁の協力を得て、今申し上げたような取組の効果について、EBPMを実践する観点から、客観的なデータ等に基づきモニタリング・評価・検証を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じることとされたものでございます。

以上のような状況を踏まえまして、関係事業者において今後更に講じていただきたい事項、交通安全対策の強化について要請をさせていただきたい事項を記載したものが、こちらのスライドとなっております。

主に3つの柱を立てておりますけれども、1つ目が①、利用者への交通ルールの周知と

ということで、先ほど申し上げたとおり、現状といたしまして自転車関連事故と比較して対歩行者事故の割合が高く、その内訳を見ると横断中の事故が多くを占めており、対歩行者事故の防止が非常に重要な課題となっているということを踏まえまして、実際に講じていただきたい事項として、後段、歩行者との接触による重大事故に発展するおそれのある事故を防止するため、車両用信号の遵守、歩道通行の禁止、横断歩道や交差点における歩行者の優先、停止線前における一時停止の徹底といった、対歩行者事故防止のための交通ルールに重点を置いた形で、問題のバリエーションを増やして交通ルールのテストを定期的実施するなど、交通ルール周知の機会を更に拡充すること、こちらを実施していただきたいと考えております。

また、②として実効的な飲酒運転対策の推進というところで、現状といたしまして、先ほど申し上げたとおり、自転車や一般原付と比べて特定小型につきましては飲酒事故の割合が著しく高いという状況、令和6年中には15.1%になっているということと、令和7年中も引き続き高い水準で推移しているということを踏まえまして、喫緊の課題であるということで、より実効的な対策といたしまして夜間時間帯のポート利用を停止するなど、飲酒事故の防止に有意に寄与するような実効的な対策の早急的な実施を進めていただきたいと考えております。

最後に、ヘルメット着用促進のための実効的な取組の実施といたしまして、現状、運転者に関しましてはヘルメットを着用していた割合が低く、先ほど申し上げたとおり単独事故が多くなっているため、単独事故の際の被害軽減のための運転者によるヘルメット着用が非常に重要な課題になっており、他方で令和6年中の運転者が負傷した事故における着用割合は4.6%と極めて低水準になっていることを踏まえまして、より実効的な対策としてポートでのヘルメットの貸出しといった形で、利用者にヘルメットを着用させやすくする機会、環境の提供の取組を具体に進めていただきたいと考えております。

以上が特定小型原付の事故の状況と、それを踏まえてシェアリング事業者の皆様に強化をしていただきたい安全対策の内容でございます。

【事務局】 ありがとうございました。

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。

特にいらっしゃらないようですので、続きましては、国土交通省から規制改革推進の答申内容及びさらなる安全性確保に向けた取組の要請について御説明いただきます。国土交通省物流自動車局技術・環境政策課長、よろしくお願いいたします。

【国土交通省自動車局技術・環境政策課課長補佐】 国土交通省物流自動車局技術・環境政策課の今村でございます。大変恐れ入りますが課長が別件で出られなくなってしまうとしまして、課長補佐の今村から御説明させていただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

資料4でございますけれども、特定小型原動機付自転車性能等確認制度の活用の徹底ということでございます。私どもとしては、安全な電動キックボードの普及のために、警察庁様と関係省庁と連携し、基準に適合しない不適合品の流通防止を図ることが重要だと考えております。このため、令和4年12月から基準適合性確認制度を創設したほか、現在、市場サーベイランス等を実施しております。国交省としましては、車両についてよくお話しさせていただいておりますのは、悪貨が良貨を駆逐することがないような仕組みづくりに取り組ませていただいているということでございます。

具体的には、こちらに御参加いただいている皆様には御承知のことかもしれませんが、一つは基準適合性確認制度ということでございまして、確認機関の、JATAによりましてメーカー様等からの申請に基づき保安基準の適合性等を確認しております。確認を受けて問題ないものにつきましては、特別な表示としてシールを貼り付けさせていただきまして、またその内容につきましてホームページで公表をしているところでございます。この制度によりましてこれまで120車種の基準適合を確認させていただいております。

また、2つ目の取組としまして、市場サーベイランスにつきましては、市場抜取による基準適合性の確認を行っております。基準不適合が確認されたものにつきましては、事業者等に対して改善等を指導させていただいているところでございます。本制度によりまして、昨年末までの実績でございますけれども、46車種についてサーベイランスを実施し、このうち20車種で不適合を確認いたしました。このうち15車種につきまして、新たな販売は停止されているのですが、いまだに市場に未対応の不適合品が残っている状態であるということでございますので、車種名や外観等を国交省のホームページで公表し、ユーザーの皆様には情報提供、注意喚起させていただいているところでございます。

最後、規制改革推進に関する答申でございますけれども、令和7年5月28日、規制改革推進会議において答申が出されておりました、先ほど警察庁からも御説明がありました、これをもとに令和7年6月13日に規制改革実施計画というのが閣議決定なされまして、それと全く同じ内容になっております。その内容が、車両の安全につきましては性能等確認制度の活用を徹底するとともに、インターネット等で流出している電動キックボード等の

抜取りによる調査等を通じ、引き続き保安基準不適合品の流通防止を行うということが、答申ないし規制改革推進実施計画に記載されております。

関係団体、関係企業の皆様におかれましては、既に多くの皆様が御活用、御協力いただいているところだと思っておりますけれども、引き続きこちらの性能等確認制度の積極的な活用を図り、電動キックボード等のさらなる安全確保に取り組んでいただくよう、お願い申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

ただいまの国土交通省様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。

特にいらっしゃらないと思われますので、それでは、時間が迫っているため議事を移ります。

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おおむね3か月後、9月頃に、事業者による対策の現状の発表及び警察庁からの最近の情勢についての説明を行う方向で開催することとしたいと思います。開催時期等は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。これで、第12回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会を終了いたします。