

第13回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和7年9月30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13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、警視庁資料。そして、資料5が日本マイクロモビリティ協会資料となっております。

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。

続いて、配付資料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、発言者の皆様に御確認いただいた後、警察庁ホームページに資料と併せて掲載、公開いたしますので、御承知おきください。

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。

井澤課長、お願いいたします。

【警察庁交通局交通企画課長】 皆様、こんにちは。警察庁交通企画課長の井澤と申します。

令和7年8月8日付で交通企画課長に着任いたしました。

本日は、皆様御多忙の中、この協議会に御参加いただきましたことに御礼申し上げますとともに、本日から私も参加させていただきたいと思っておりますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

特定小型原動機付自転車を始めとするパーソナルモビリティですけれども、この特定小型原動機付自転車は、皆様、御案内のとおり、一昨年の7月に制度が施行され、2年が経過したところであり、そういう中で利用実態も増えてきているという状況にあります。

ただ、残念ながら一方で、この特定小型原動機付自転車に関わります交通事故、あるいは飲酒運転とか信号無視といった交通違反も、制度開始当初から増加しつつあるというのも現実としてあるところでございます。

私も、過去に様々な乗り物の制度に携わってまいりましたが、やはり、便利な乗り物というのが社会に受け入れられていくためには、単に制度ができたから乗り物が使われるということではなくて、安全で非常にいい乗り物だということが、利用者だけでなく、周囲の人たちにも、認められていくというのは非常に重大な課題だと思います。

そういう意味で、このパーソナルモビリティ安全利用官民協議会を通じて、こういった新しい乗り物について、我々、制度所管側、それから、販売事業者やシェアリング事業者の方々が、一緒に話し合い、そして、実際に販売する、あるいはシェアリングの事業をしていただく中で、利用者へのルール周知といった自主的な安全利用のための努力をしていることを社会に認知してもらうのは非常に重要なことだと考えております。

前回の会議では、今年の5月に規制改革推進会議のワーキンググループを踏まえ、関係事業者様の皆様にこれから取り組んでいただきたい事項をお話もさせていただきました。今後とも、関係事業者の皆様からそれぞれで取り組んでいただいている内容について、この官民利用協議会の中で御発表をいただきながら、より良い取組ができないかなということで話し合いをしていきたいと考えているところでございます。

本日の会議では、大きく3つ議題とさせていただきます。

まず、警察庁から、特定小型原動機付自転車に係る交通事故、あるいは交通違反の最近の状況というのをデータとして取りまとめさせていただいたものについて、御報告させていただきますとともに、それから、ペダル付き電動バイクも含めて、今後の官民協議会における取組の方向性というのを示させていただければと考えております。

それから、2点目として、警視庁様から令和6年中の東京都内におけます交通事故・違反の発生状況の分析というのを説明していただきたいと考えております。

そして、最後になりますけれども、日本マイクロモビリティ協会様から、シェアリング事業者の皆様における取組の現状、あるいは今後の方向性について御報告をいただいた上で、今後取り組んでいく内容について議論をしていければと考えております。

いずれにいたしましても、本日のこの官民協議会の議論が今後のパーソナルモビリティに関わります交通安全対策のさらなる推進の一助になればと考えておりますので、活発な御議論になることを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 井澤課長、ありがとうございました。

それでは、早速、議事に移ります。

事務局から、特定小型原動機付自転車、ペダル付き電動バイクの交通事故、交通違反の発生状況及び、今後の官民協議会の方向性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。

【警察庁】 それでは、警察庁交通企画課課長補佐を務めております、永沢から御説明をさせていただきます。

改めまして、私も7月に着任をいたしましたところであります。本パーソナルモビリティ安全利用官民協議会につきましては、先般、6月に閣議決定をされました規制改革実施計画の中でも、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場として記載をされており、パーソナルモビリティの安全利用に向けた議論をする場として非常に重要な場であると認識をしており、この場に携われることについて非常に嬉しく思っております。

それでは、早速、進めさせていただきたいと思います。

先ほど井澤から御説明をしたとおり、今回の官民協議会においては、特定小型原動機付自転車の安全な利用について、本年5月に規制改革推進会議のワーキンググループのテーマとして取り上げられるなど、非常に社会の関心が高いことを踏まえて、特定小型原動機付自転車を中心に上げることとしております。

まず、事務局である警察庁から交通事故等の発生状況について説明をした後、続いて警視庁から東京における交通事故等の発生状況について報告をいただき、日本マイクロモビリティ協会から要請文を踏まえた、安全対策強化の取組について報告をいただく予定となっております。

ペダル付き電動バイクについては、議事の都合上、今回はまとまって議論をする時間は取れませんが、事務局から、ペダル付き電動バイクに関連する交通事故・違反の発生状況について説明をした後、今後の取組の方向性についてお示ししたいと考えております。

まず、特定小型原動機付自転車の交通事故・違反の発生状況等について資料に基づいて御説明を差し上げたいと思います。

2ページ目になりますが、特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況でございます。こちらについては、前回の協議会でもお示しした資料を更新しているところとなりますが、本年7月1日に令和4年道路交通法改正が施行されてから2年が経過をした中での発生状況については、資料のとおりとなっております。

特定小型原動機付自転車による交通事故の発生については、季節的な変動が見られるところでございますが、施行後1年目と2年目を比較すると、特定小型原動機付自転車の関連事故については、148件の増加となっております。もっとも、特定小型原動機付自転車の普及も進展している状況でありまして、国内大手シェアリング事業者2社の数値を頂いたものが左のグラフとなっておりますが、最新6月のデータになりますと、426万キロ、台数にすると28,428台が使用されているといった状況となっております。こうした普及の状況と事故の増加というのが関連をしているといった状況となっております。

特定小型原動機付自転車に関連する死亡重傷事故についても発生をしておりますけれども、右下に書いてありますとおり、こちら、10%弱で推移をしております、自転車関連事故の死亡重傷率と同程度であると評価できると考えております。

続きまして、具体の発生状況に移らせていただきますが、特定小型原動機付自転車の事故については、レンタル車両が9割弱、発生場所では東京が7割強といった発生の傾向については、1年目、2年目ともに変化はございません。

続きまして、相手当事者別になりますけれども、対四輪の割合が増加をしております、単独事故の割合が減少しているという傾向が見てとれます。

続きまして、こちらは上半期ごとの比較になりますけれども、令和6年上半期の交通事故、それから、令和7年の上半期の交通事故を比較すると、対四輪事故の内訳を見ますと、令和6年上半期同様、出会い頭事故が多いといった特徴は変わりありません。ただし、令和7年の上半期の事故の内訳を見ますと、対四輪事故の事故類型については、追越追抜時の事故の割合が増加をしている、こういった傾向が見てとれます。

続きまして、対自転車事故になりますけれども、こちらは、令和6年上半期同様、出会い頭の事故が多い傾向が見てとれます。対歩行者については、令和6年上半期同様、横断中の事故が多い傾向となっております。

いずれも件数といたしましては、20件から60件程度の発生事故となりますので、本傾向から、直ちに具体的な特徴が挙げられるものではありませんが、参考としてお示しをさせていただいた次第になります。

続きまして、8ページ、令和6年上半期と令和7年上半期の特定小型原動機付自転車関連事故のうち、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の発生件数の比較となっております。発生件数については、令和6年上半期が23件であったのに対し、令和7年上半期は、29件と若干増加をしているところであります。発生時間帯別では令和6年上半期

と同様、0時台から5時台での発生が最も多く、6割以上を占めている、こういった全体的な傾向が見てとれます。

この、飲酒事故の発生状況についてでありますけれども、令和7年上半期の特定小型原動機付自転車関連事故のうち、特定小型原動機付自転車の運転者の飲酒ありの割合については、17.8%となっております。こちらは、一般原動機付自転車、自転車と比べて、極めて高い数字であると認識をしております。また、令和6年の上半期の数字と比較しても、若干増加をしているところであります。

先ほど、特定小型原動機付自転車につきましては、9割がレンタル車両によるものだという御説明をいたしましたけれども、レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故に限定をいたしますと、こちらの資料のとおりとなっております。令和6年上半期につきましては、全体の事故の18.2%に当たる、22件が飲酒ありであり、そのうち20件が東京での発生となっております。令和7年上半期につきましては、全体138件の発生のうち19.6%に当たります、27件が飲酒有りのものでありまして、そのうち東京が25件となっております。

こうした状況を踏まえて、レンタル特定小型原動機付自転車の飲酒の事故が、東京に集中をしているということがうかがわれますので、東京におけるレンタル特定小型原動機付自転車の飲酒事故率について、詳しくお示ししているものが、次の資料になっております。

東京では、112件の事故の発生のうち、令和7年上半期の数字でございますけれども、25件が飲酒事故のものとなっております、飲酒の事故率は22.3%となっております。参考までに、大阪での発生が次に多いものでありますけれども、こちらにつきましては、18件の全体の事故件数発生のうち、飲酒の事故件数は1件となっております、5.6%の飲酒事故率となっております。こうした状況が見てとれることが資料からうかがえるかと思われま。

現在の交通事故の発生状況は以上のとおりとなりまして、続きまして特定小型原動機付自転車の交通違反の取締りについて御説明をいたします。

改正道路交通法により、特定小型原動機付自転車による違反の多くが、交通反則通告制度の対象とされたことは御案内のとおりかと思っておりますけれども、警察では、これまでどおり悪質・危険な違反行為や交通事故等の実態を踏まえた取締りと広報啓発を引き続き推進をしているところであります。これまでの違反類型別で見ると、通行区分違反が6割を占め、次いで信号無視が2割程度を占めるといった状況にあります。

ここまで駆け足になりますが、特定小型原動機付自転車の交通事故・違反の状況について、最新の動向をお示ししたところであります。先ほど、課長の井澤から御説明いたしま

したとおり、特定小型原動機付自転車の安全な利用につきましては、5月の規制改革推進会議のワーキンググループのテーマとして取り上げられたほか、こちら、今、お示ししてございます、規制改革実施計画の中でも、こちらのとおり記載があるところであります。

改めて読み上げますと、「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した上で、利用実態や違反及び事故の状況・原因等を踏まえ、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、関係省庁及び民間事業者で構成をされる、この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て、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」こととされております。また、関係省庁の協力も得ながらになりますが、これらの取組の成果についてEBPMを実践する観点から、客観的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。こうしたことを実行することとされております。

これまでの事故の発生状況、それから、記載にあります規制改革実施計画の内容を踏まえた、事務局としての取組の方向性につきましては、こちらのとおりと考えております。

まず、1点目につきまして、先ほどお示したとおり、特定小型原動機付自転車の交通事故の9割近くがレンタル車両であることから、引き続きシェアリングサービス利用者に対して重点的な取組を講じる必要があると考えております。また、2点目、特定小型原動機付自転車の交通事故の7割超が東京で発生をしていることを踏まえて、東京において重点的な取組を講じることも効果的であると考えております。

まず、1点目、シェアリングサービス利用者に対する取組につきましては、本年7月に警察庁からマイクロモビリティ推進協議会、現在の日本マイクロモビリティ協会に対し、利用者への交通ルールの周知の強化、実効的な飲酒運転対策の推進、それから、ヘルメット着用促進のための実効的な取組の推進といった、対策の強化を要請しているところであります。こうした要請を踏まえて、各シェアリングサービス事業者において、また、日本マイクロモビリティ協会において追加の実効的な対策を講じることで、交通ルールの遵守、それから、交通事故等に必要な取組が行われることで交通事故の抑止を図っていきたいと考えております。

こうした取組については、官民協議会を今年、四半期に1回開催することを予定しておりますので、この官民協議会の場において取組状況をフォローアップするとともに、官民協議会における議論を踏まえて、さらなる交通ルールの遵守及び事故防止に必要な取組と

いうことを検討していただきたいと考えております。

また、東京において重点的な取組が必要であると先ほども申し上げましたが、本日、警視庁における交通事故の状況分析等に関する分析もしていただきますので、こうした分析も踏まえつつ取組の参考としていただければと考えている次第であります。

駆け足になりましたが、特定小型原動機付自転車については以上のとおりとなっております。

続きまして、ペダル付き電動バイクについても簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

令和7年上半期におけるペダル付き電動バイクの関連事故の状況になりますが、令和7年上半期における発生件数は20件、負傷者は21人となっております。令和6年の68件に比べますと減少傾向にはありますけれども、依然としてペダル付き電動バイクの運転者の免許の有無別では運転免許なしが7割を占めるなど、悪質、交通ルールを遵守していない利用者による利用が推察されるところであります。

続きまして、ペダル付き電動バイクに関する取締りについて御説明をさせていただきます。

道路交通法の改正により、ペダル付き電動バイクについて、ペダルのみを用いて走行する場合も原動機付自転車または自動車の運転に該当する事を明確にし、違反者に対する取締りを強化してきたところでございます。検挙件数につきましては、令和6年以降大幅に増加傾向にあり、無免許運転や整備不良といった悪質危険な違反態様が多くを占めているところでございます。

警察では、ペダル付き電動バイクの販売事業者に対する指導を強化するとともに、ペダル付き電動バイクを運転免許不要と偽って販売するなど悪質な販売事業者につきましては、道路交通法違反、それから、不正競争防止法違反などにより検挙をしているところであります。今年度に入りましての検挙事例が、右下の表のとおりとなっております。

こうした状況を踏まえまして、ペダル付き電動バイクの安全利用につきましても、引き続き、本官民協議会において議題として継続的に扱っていきたいと考えております。

上段に記載しておりますのが、本官民協議会で策定をいたしましたガイドラインにおいて盛り込まれている、事業者が取り組むべき交通安全対策の内容となっております。先ほど、令和7年上半期の交通事故の発生状況についてお示しをしてきたところでありますが、官民を挙げたこれまでの取組により、ペダル付き電動バイクに関連する交通事故抑止につ

きましては、一定の成果を上げていると評価をできるところではありますが、こちら上段に記載をしております交通安全対策の確実な実施を含め、引き続き多角的な対策を講じることが必要であると考えております。まずは、上段に記載をしているガイドラインに盛り込まれた交通安全対策について、販売事業者、プラットフォーム提供事業者、配送業務を委託する事業者、こうした実施主体があまねく実施をする、こうしたことを目指していきたい、ここを担保していきたいと考えている次第でございます。

また、件数は減少傾向にあるものの、依然としてペダル付き電動バイクの関連事故の発生が続いているところであり、また、取締りについても先ほどお示したように1,000件以上、上半期で検挙しているところであります。こうした状況を踏まえると、依然として保安基準に適合しないペダル付き電動バイクや、電動アシスト自転車等と称して販売されているものの、アシスト比率の基準を超えるものに容易に改造できる車体、こうしたものが市場に出回っている実態があると考えております。

こうした、ペダル付き電動バイクの交通事故・違反の発生状況から、ガイドラインに盛り込まれた各種安全対策の有効性を評価するとともに、追加で何か実効的な対策がとれないかということに関係行政機関や関係事業者、こちらの官民協議会に御参加の皆様と連携して検討させていただきたいと警察庁としては考えているところであります。こちらにつきましては、次回の官民協議会に向けて、今後、各事業者の皆様、関係省庁の皆様と個別にヒアリングをさせていただければと考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

以上、御報告、駆け足になりましたが、事務局から特定小型原動機付自転車の交通事故・違反の発生状況、それから、ペダル付電動バイクの安全な利用に向けた取組の方向性についてお示しをさせていただきました。

【事務局】 ありがとうございました。

官民協議会の今後の取組の方向性については、本日の協議会での議論を踏まえ、後ほど改めて皆様からの御意見、御質問を賜りたく存じます。

特定小型原動機付自転車及びペダル付き電動バイクの交通事故・違反の発生状況につきまして、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いうことですので、議事を移りたいと思います。

続きましては、警視庁から東京都における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に係る分析について御説明いただきます。

警視庁交通部交通総務課長、どうぞよろしくお願いいたします。

【警視庁交通総務課長】 それでは、警視庁交通部から都内における特定小型原動機付自転車の現状について資料に沿って御説明をします。

以後のお話の中では特定原付という形で言わせていただくこともあるかと思いますが、御承知いただければと思います。

初めに、令和5年7月の改正道交法施行以降の特定原付が関与する交通人身事故の推移について御説明いたします。今、御覧いただいているグラフのとおり、法改正以降、特定原付が関与する人身事故件数は、多少増減を繰り返しながら全体的には増加の傾向を示しております。なお、本日は、1月から12月までの通年データがある令和6年の数値を用いてお話をさせていただきたいと思います。

次のページをお願いします。

左上のグラフは事故態様別の件数を示しておりますが、車両相互の事故が約47%と最も多く、次いで、車両単独が約38%、人対車両が約15%と続いております。

上段の中央の表を御覧ください。事故車両、所有者別に見ますと、シェアリングの車両による事故は231件と、ほとんどを占めております。ヘルメットを着用していたケースは2件でございました。他方で、個人所有の車両の事故は13件で、ヘルメットの着用は3件でございました。個人所有の車両と比べまして、シェアリング車両におけるヘルメットの着用率の低い状況が見てとれます。

続いて、右上のグラフ、年齢階層別を見ますと、20代が約45%と最も多く、次いで30代が約29%と若年層が多いということが分かります。次に、負傷状況についてです。下段のグラフに示しますとおり、特定原付の運転者が負傷した人数は176人で、主な負傷部位は頭部・顔部が過半数となっております。

次の資料をお願いします。

続いて飲酒事故の発生状況について御説明します。特定原付の事故の総件数244件のうち、特定原付の運転者による飲酒事故は46件、これは、事故の総件数の約19%を占めております。また、第1当事者に絞ってみますと、事故の総件数に占める第1当事者の飲酒割合は特定原付が24%と、一般原付以上の1%未満、また、自転車の2.5%と比べて著しく高い状況にあるということが分かります。

次の資料をお願いいたします。

まず、最初に、グラフでは記載がございませんが、都内における飲酒ありの事故は、全

てシェアリングの車両となっております。次に、左上のグラフを御覧ください。事故類型を見ますと、飲酒事故では単独事故が約78%と最も高い割合を占めております。次に、右上のグラフのとおり、年代別に見ますと20代が過半数となっております。また、下段中央のグラフのとおり、主な負傷部位については、頭部・顔部が約8割を占めております。

次の資料をお願いします。

左上の棒グラフは、飲酒事故の月別の発生件数を示したものですけども、6月から8月の夏の時期における発生が、全体の約43%と高い割合を占めております。続いて、右上の棒グラフですけども、こちら、曜日別の発生件数を示しておりますけど、土日が半分に近い約48%を占めております。左下に移りまして、こちらは発生時間帯別を示したものとなりますが、午前0時から3時までの深夜の時間帯が過半数で最多となっております。それ以外も夜間や夜明け時間帯が大半を占めております。

次に、右下のグラフを御覧ください。これは、飲酒事故について、飲酒場所から出発ポートまでの距離を示したグラフです。飲酒場所から500メートル未満のポートが約46%、これを1キロ未満まで広げますと約70%を占めております。また、違反者からのコメントとして、終電後に交通手段がなくタクシー代がもったいなかったと、こういった発言だとか、あとは、過去に飲酒した状態でシェアリングを利用したことがあると、こういった発言がございました。ポート数も増えておりまして、利便性の高い乗り物である反面、飲酒運転が行われやすい状況にあるといえるのではないかと考えております。

次の資料をお願いします。

続きまして、交通違反の取締りの状況について御説明をいたします。昨年1年間の取締り総件数は、概数ですと約33,000件となっております。通行区分違反が約59%で最多。次いで、信号無視が約27%でございました。酒気帯び運転等の飲酒運転の取締り件数は150件となっております。右の円グラフのとおり、年齢層別で見ますと20代が約6割、30代が約2割とやはり若年層が大半を占めております。交通事故の傾向からも見てとれますとおり、若年層、特に20代に対する啓発活動が課題であるということが分かります。

続きまして、統計の資料は以上でございますけども、以上の統計の状況、事故の状況、取締り状況を踏まえまして、当庁におきましては、これまでも、例えば大学生など若年層に対する警視庁ホームページだとかSNS等を活用した情報発信、また、各種街頭活動における交通ルールの周知を図ること、こういったことを行っております。また、歩道通行等の通行区分違反、信号無視、酒気帯び運転など、悪質・危険な交通違反に対する積極的

な取締りを行っているというところでございます。

これまでもシェアリング事業者様とは、様々な連携を図らせていただいております、各種対策を講じてまいりましたが、悪質・危険な交通違反の撲滅に向けて、さらに連携を強め、効果的な施策を打ち出すことが不可欠であると考えております。そこで、次の3点をこの場でお願いできればと思っております。

1点目は、先ほど警察庁のほうからもありましたけども、利用者への交通ルールの周知、ルール遵守の促進。2点目は飲酒運転の絶無。3点目はヘルメットの着用促進に向けた働きかけの3点でございます。若干、それぞれについて詳細に申し上げさせていただければと思います。

1点目の利用者への交通ルールの周知、ルール遵守の促進についてですが、当庁管内における交通事故の発生件数は前年同期比で増加しておりまして、より一層利用者への交通ルールの周知と遵守の促進が必要と考えております。登録者、登録された利用者と直接コンタクトをとることができる強みを生かしていただき、その実現に向けて取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

2点目の飲酒運転の絶無についてですけれども、先ほど御説明した分析結果からも明らかにおり、主に飲酒後に終電時間の、終電の終了時間帯に、飲酒場所の近くのポートから使用されている実態が浮き彫りとなっております。そこで、例えば、飲酒事故等の実態を踏まえた曜日別、時間帯別、地区別でのポートの利用制限だとか、飲酒をしてないことを疎明しないと利用できない仕組みの導入など、物理的に飲酒運転をさせない取組、また、ポートを設置しているお酒類の提供店への協力要請など、こういったものも併せて検討、実施していただければと存じます。

最後、3点目のヘルメットの着用促進に向けた働き掛けについてですが、これまでも街頭における着用促進の呼びかけを実施しているところでありまして、また、日本マイクロモビリティ協会様の御協力もこの点で頂いております。他方で、事故時における負傷部位の大半が、引き続き、頭部・顔部であるということ踏まえ、より着用を促していく必要があると考えております。そこで、例えば、着用インセンティブの導入だとか、ヘルメットとセットでの貸出しなど、着用促進に向けた仕組みの導入について業界全体で取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

結びになりますけども、特定原付が利用者、また、周辺交通主体のいずれにとっても安全な乗り物となるよう、警視庁といたしましても、引き続き啓発、また、指導取締りに努

めてまいりますので、一層の御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

以上で警視庁交通部からの説明を終わらせていただきます。

【事務局】 ありがとうございました。

警視庁からの御説明について、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。
いらっしゃらないようですので、続いての議題に移りたいと思います。

続きましては、日本マイクロモビリティ協会様から特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者における取組の実施状況及び今後の取組の方向性について、御説明いただきます。

日本マイクロモビリティ協会の方、どうぞよろしくお願いいたします。

【日本マイクロモビリティ協会】 日本マイクロモビリティ協会事務局の城と申します。
よろしくお願いいたします。

本日は、先ほどから出ております交通ルールの遵守、それから飲酒対策、それからヘルメット着用対策を中心にお話をさせていただければと考えております。

取組の御説明に入る前に、我々の協会について御紹介させていただきます。前回までの官民協議会では、我々、マイクロモビリティ推進協議会として参加をさせていただいておりました。マイクロモビリティ推進協議会は、シェアリング事業者を中心に2019年から安全対策等を取り組んできた団体ではあったんですけども、より一層安全安心な普及促進に向けた取組を進めていくための体制として、こちら、右側のほうに、体制、書いてありますけれども、座長としまして、学識経験者、有識者の先生に入っていただき、また、シェアリング事業者としても、ドコモバイクシェアさんですとか、それから、Open Streetさんにも入っていただき、さらに、我々だけでなく、事業者だけでなく、損害保険会社、それから、ヘルメットの会社さんにも入っていただいて対策の幅を広げて、より一層、効果的な取組を進めていきたいと考えております。

活動内容、左にあるとおり、まず、安全安心な普及促進、これを第1にやっていきたいと思っております、その上で、社会からの信頼性向上、健全な業界発展、地域交通課題の解決に向けた取組というものをやっていきたいと思っております。

すいません、この場を借りてのお願いになってしまうんですけども、まだまだシェアリング事業をやっている企業、我々のこの協会に入っていない会社さんもいらっしゃいます。今日も、この官民協議会に参加されているかもしれませんが、一緒に皆で知恵を出し合って、この安全対策進めていきたいと思っておりますので、是非、一緒に、加入

していただいて、この取組を進めていきたいと思っておりますので、加入の検討の方、是非お願いいたします。

本題である対策に移らせていただきます。

まず、1点目が、安全、交通ルールの周知徹底といったところですが、利用者登録時、利用開始時、利用中、非利用時と、各フェーズにおいて取組を行ってきております。今年7月に要請文を頂いたわけですが、これらの取組については以前から警察庁様、警視庁様からも、御指摘を頂いてきたところでありまして認識はしておったところです。利用登録時にテストを受けさせて終わりっていうわけでは当然いなくて、事あるごとにルールについて知らせていくことで、ようやく実感を持って守っていただけると考えておりますので、このフェーズ、いろいろなところでさらに対策を強化して取り組んでまいります。

まず、利用者登録時については、分かりやすいイラスト等を工夫したり、問題のランダム表示、また、内容の充実については、都度都度、警察庁様とも話し合いをしながら問題の改善に努めてきております。

それから、利用開始時というところでは、ポップ表示を利用開始時にいろいろなものを出してきたりしておりますけれども、それを季節柄、時間帯を意識して出してくしております。これを、要請文を受けた後、各社で工夫をしながら取り組んでいるところでございます。

さらに、進入してはいけないルートを利用開始時にここが駄目ですよっていうのをルート上で見せたり、それから、貸出しポート、借りるときに、分かりやすく目指すルール表示、これ右側のほうに実際のイラストを載せておりますけれども、そういったものを、これも内容を改善しながら表示させていただいております。

さらに最近では、インバウンドの外国人観光客の方が利用されることもございますので、日本特有といいますか、あまり海外では見られない2段階右折などを英語表記などでポップアップ表示するなど、誤解のないように乗っていただく工夫に努めております。

次のページへお願いします。

交通ルールの周知徹底の続きではあるんですが、利用中も走行をできないエリアをマップ上に表示をしていること。それから、走行できないエリアに入った場合に、そこから出力が、もうゼロにして止まってしまう、そういったことも取り組んでおります。さらに、危険走行を検知した場合、警告を出したり、事後的にはなりますがペナルティーを

科すなどの取組を行っております。さらに、乗らない方々へのルール、周知啓発も、乗る方乗らない方両方に対して、各種、こちらは警察庁様、警視庁様とも、一緒に様々、チラシ配布ですとか各種イベントの実施、さらに、様々な場所での安全講習会というところでは、高校での出前授業ですとか、それから、自治会商店会といった、そのポートを置かせていただいている地元の方々に理解を頂く、そのための講習会、勉強会などをやらせていただいております。

次のページをお願いします。

飲酒運転対策に移ります。こちら、アプリ内の啓発を各社、強化するとともに、一部事業者ではありますが、深夜帯の提供を停止するなど、それから、実際に物理的に乗せない取組といったものも効果を図るべく、実地で検証を実施してやっております。

アプリ内啓発というところでは、22時以降に飲酒運転に関する警鐘を各社で、これは利用時、出させていただいていること。それから、週末等に、これも集中的に出すなどを行っております。それから、アプリガイドのところでも、若者を20代、30代等が見るようなSNS等での周知啓発、チラシ配り等を行わせていただいております。

次のページ行っていただきまして、乗車前の抑止というところでは、一部の繁華街の飲酒のリスクが高いと考えるようなところで警備員を配置し、声かけを実施させていただいたり、アルコール検知器を活用して乗車前に飲酒を検知するといった実証実験を行うなどを行っております。さらに深夜、イベント時などの提供を停止するということで、一部事業者で地方自治体と協議しながら深夜時間帯の営業を自粛するとか、それから、ハロウィンですとか年末の時期については、ポートを利用停止にするといったことを、こちら自治体と連携しながらやらせていただいております。

次のページ行っていただいて、ヘルメットを着用対策、最後になりますけれども、こちら、これまでも、各種取組をさせていただいておるものの、まだまだ、なかなかかぶっていただけない状況で、さらなる対策が必要と感じております。各種啓発活動がやはり基本なのかなとは思っておりまして、かぶることの必要性を実感していただいて、自発的にかぶっていただくようにしていきたいというのが1点目でございます。

それから、なかなか啓発活動も、アプリ内、ポート看板だけではなくて、いろいろなイベント、今年の5月には、警視庁様の取組に参加させていただいて、これは、次のページに出てきますけど、ヘルメットをプレゼントさせていただいたり若者に人気のあるモデルさんなども来ていただいて、ヘルメットをかぶっても髪型が崩れないような、そんなもの

の紹介、警視庁さんのほうにさせていただいたり、一緒になって取り組んできているところ
です。これから実施っていうところですけども、アンケート調査も今後実施しながら、
どうやったらかぶっていただけるのかということも、早急に探っていきたいと思っております。

最後のページで、先ほど話ありましたが、着用インセンティブの付与についても一部事業者では実施しているところがございます。貸出しも、有人、無人の貸出しもやってはいるところではありますが、どうやったら、それを実際かぶっていただけるのかというところが、まだまだ課題があると考えております。プレゼントキャンペーンも、なかなかコストもかかりますので、常時っていうことではいけないんですけども、イベント等を、その時期を考えながらこういったキャンペーンも実施しております。

こういった取組まだまだ道半ばということは数字に表れてきていないところから明らかですので、引き続き、各方面の方々と連携しながら対策をやっていきたいと考えております。

一旦、私どもからの説明以上になります。

【事務局】 ありがとうございます。

ただいまの日本マイクロモビリティ協会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。

【警察庁】 そうしましたら、まずは事務局から何点か質問させていただければと思います。警察庁交通企画課の永沢と申します。

先ほど警視庁からの要請にもあったとおり、シェアリング事業者といいますのは、登録者と直接コンタクトができる強みを持っていらっしゃるかと思います。そうした中で、各事業者いろいろございますけれども、そうした各事業者において、直接コンタクトができるその強みを生かした安全対策を、全ての事業者がやっていただくということが非常に重要であると考えておりまして、その観点から日本マイクロモビリティ協会におかれましては、引き続き加盟している各事業者への指導をお願いしたいと思っております。

その中で、各事業者様々な取組をさせていただいているということ、先ほどの発表からお伺いをしたところではありますが、その内容について個別にお伺いできればと思っておる次第です。

3 ページの中の交通ルールの周知徹底というところの中で、要請文を受けて、季節時間帯を意識したポップ表示について対策を強化しているというような御説明ございましたけ

れども、その具体的な加盟の企業様の中で、こういった時間帯にポップ表示、どういう季節、時間帯を意識したものを表示されているかということをお伺いできますでしょうか。

【日本マイクロモビリティ協会】 分かりました。

これまでも、交通ルールを本当しっかり理解してもらうために、いろいろなポップアップ表示で、例えば、歩道走行禁止ですとか、逆走禁止ですとか、飲酒運転禁止とか、それから、高速道路への進入禁止など、様々なバリエーションを持ってやってきたところですが、要請文を受けまして、幾つかあるんですけども、まず、表示内容が実際に、これが利用者に伝わるものになっているのかというのを各社に再度点検していただいて、また、頻度っていうところでは、結構、飲酒のポップアップなどは、夜間ランダムに出しているところがあったりしたんですけども、そこをもう毎晩22時以降はもう出るというふうにしていったり、これまでよりも回数、それから内容というところで強化を図っているところがございます。

【警察庁】 ありがとうございます。

全ての事業者において、そういった取組がなされることが非常に重要かと思っておりますので、かつ、登録者に対する施策というのは、非常に個別具体的なものとなることが予想される場所、具体的に良い事例があれば横展開を図っていければと思います。そうした内容について、こうした官民協議会の場で議論できればと思っておりますので、次回につきましては、季節、時間帯を意識したポップ表示といった個別具体の施策について、追加の対策を講じられているところがあれば、ぜひ御紹介いただければと思います。

【日本マイクロモビリティ協会】 承知いたしました。

【警察庁】 これは、利用登録時の先ほどお話をいただきました内容の充実のところについても同様でございまして、各事業者において実施をしていただいている交通ルールテストのようなもの、これが主立ったところになるかと思いますが、全てのところが一定の問題数、問題の基準を持っているということを、是非この場でアピールいただければと思いますので、その点も併せて御承知おきいただければと思っております。

併せて、次のページになるかと思うんですけども、これは、今後の追加対策で、是非よい事例があれば横展開をということで御質問をするという趣旨でありますけれども、走行できないエリアに入った場合の出力をゼロ管理する取組であるとか、走行できないエリアをマップで表示するといった取組が各個社でされているかと思うんですけども、こうしたエリアっていうのは、サービスを展開されている全てのエリアについて、こうした走

行できないエリアを設定されているというものになるのでしょうか。

【日本マイクロモビリティ協会】 こちらは、自治体ですとか地元警察、その他の関係者の方々と協議の上、順次、場所を広げていってございまして、サービス展開している全エリアというわけでは今のところないのが実態でございます。これは順次広げていきたいというふうに考えております。

【警察庁】 ありがとうございます。

こうした新たな技術を活用した取組といたしますのは、特定小型原動機付自転車の安全利用といった観点からは非常に重要であると考えているところであります。走行できないエリアを広げるということも一つの安全対策になるかと思ひますし、それは、実際の事故の発生状況、実態を踏まえた上で、必要があるところを優先的にということもあろうかと思ひますけれども、各個社でやっている、こうした新たな技術を用いたものの横展開ということも図っていただければと思ひております。

あとは、もう1点、特に飲酒運転対策について、要請文を受けて内容を強化していただいているということでありありがとうございます。官民協議会を定期的に開く場において、継続して、この取組状況をフォローアップさせていただきたいと考えておりますので、もし、こういった内容を頻度強化したという個別具体の事例があれば、次回以降の官民協議会などで共有をいただければと思ひますし、各個社の取組を横展開することも非常に重要かと思ひますので、その点よろしくお願ひをしたいと思います。

警視庁様から若者向けの広報、啓発が非常に重要だという御示唆ありましたけれども、こうした点について協会としてどのような広報、啓発を働きかけていきたいといったものがあれば、是非教えていただければと思ひますけれども、いかがでしょうか。

【日本マイクロモビリティ協会】 若者向け20代、30代も含めて、利用者が多くいるということは承知しております。まず、一つ、警視庁さんと、やはり東京での取組というのが非常に重要だと考えておりますので、今後もいろいろなイベントですとか、また、年末等、それから、ヘルメットに関しては大学生の声も聞きながら、いろいろな取組を取り組んでいければと考えております。我々だけでなくいろんな方のお声聞きながら、有効な対策を検討していきたいと思ひております。

【警察庁】 ありがとうございます。引き続きよろしくお願ひをいたします。

事務局としては、今後の官民協議会の場におきまして、これから秋以降、追加で対策された事項、それから、本協議会において、横展開が必要であると認められた事項、事故抑

止や交通ルールの遵守に向けてフォローアップが必要な事項について、引き続き、日本マイクロモビリティ協会様を中心に御発表の御協力をお願いできればと考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

【日本マイクロモビリティ協会】 マイクロモビリティ協会も、定期的に全社そろって意見交換しておりますので、そういった場で横展開できるものは横展開して、各社いいところをほかの会社にも広げていきたいと思っております。

【警察庁】 ありがとうございます。本日、警視庁からも御発表いただいておりますけれども、警視庁のほうから、何か日本マイクロモビリティ協会の発表について、もし意見などあればお願いできますでしょうか。

【警視庁】 私、警視庁交通総務課の担当しております、権田と申します。

発表ありがとうございました。やはり、乗っている方たちが、20代、30代と若年層の方たち多いので、我々も、協会のほう、あるいは事業者さん各社と連携をして、今後もヘルメットの着用ですとか、飲酒運転の禁止の関係、この関係、啓発をやっていききたいと思いますので、前向きな御協力をぜひよろしくお願いいたします。

【日本マイクロモビリティ協会】 よろしく申し上げます。

【警視庁】 すいません、私の個人的な疑問で一つお伺いしたいんですけども、高校での安全講習事業というのは、これは、あれでしょうか、協会の座長さんの関係する高校なんでしょうか。

【日本マイクロモビリティ協会】 協会の座長とは関係なく、サービス展開している地域の高校ということになります。

【警視庁】 これ、都内ということでしょうか。

【日本マイクロモビリティ協会】 これは、すいません、BRJ宮内さん、いらっしゃいますか。これ、具体的にどこですか。

【BRJ】 BRJの宮内でございます。ここは、伊豆伊東高校という、静岡県伊東市内の高校でして、市長様、自治体様が次世代モビリティの導入を検討しているということで、その前に、実行する前に、その地域の啓発、免疫力を高めていこうということで、高校と連携して事業をやった次第です。

【警視庁】 分かりました。ありがとうございます。都内でも、こういった形で講習会やる際には情報共有、図っていただければ、我々もいろいろと御協力できる部分あると思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【日本マイクロモビリティ協会】 はい。

【BRJ】 よろしく申し上げます。

【警察庁】 警視庁、権田管理官、ありがとうございました。

こうした、個別の取組を行っていくに当たっては、個社とそれから都道府県警察との個別の連携も重要になってくるかと思いますので、本官民協議会にとどまらず、そうした取組も深化させていただければと思っております。ありがとうございます。

それでは、事務局のほうに進行を返したいと思います。

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、以上を踏まえまして、本日の議論を踏まえた今後の官民協議会の方向性について、事務局より改めて御説明をさせていただきます。

【警察庁】 そうしましたら、最後の、まとめといたしまして、本官民協議会の今後の方向性について、改めて御提示をさせていただきまして、御異論ないかどうかにつきまして、御意見を伺えればと思っております。

特定小型原動機付自転車につきましては、本官民協議会を四半期に1回開催をいたしまして、日本マイクロモビリティ協会から本日発表がありましたような、シェアリングサービス利用者に対する重点的な取組について、取組状況をフォローアップすることで、交通ルールの遵守及び事故防止等に必要な取組について議論を深化させていただきたいと考えております。

2点目、ペダル付き電動バイクにつきましては、ガイドラインに基づく対策につきまして、引き続き、皆様に御協力を頂きたいと考えており、また、皆様から今後、個別に意見をお伺いする中で、追加的に実効的な対策ができるというものがありましたら、そうしたものも積極的に検討してまいりたいと考えております。

次回の官民協議会につきましては、ペダル付き電動バイクに向けた安全な利用に向けた取組につきましても、議題として上げさせていただきたいと考えております。

この議論の方向性につきまして、御意見などあればお願いできますでしょうか。

特段、挙手等ないようですので、この方針で次回、官民協議会につきましては、特定小型原動機付自転車の安全利用に向けた取組として引き続き、日本マイクロモビリティ協会をはじめとするシェアリングサービス事業者の方からのフォローアップ、それから、もう1点、ペダル付き電動バイクの安全な利用に向けた取組について、議題として扱うこととしたいと思っております。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。

それでは、最後に今後の予定について御説明を差し上げます。

次回の協議会については、おおむね3か月後を目処に開催することとしたいと思います。
開催時期等についての細かい情報については、改めて御連絡させていただく予定です。議
事についても同様に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、御出席いただきまして誠にありがとうございました。
これをもちまして、第13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。