第14回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会

令和８年１月21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14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、資料５、一般社団法人日本電動モビリティ推進協会資料、資料６、オンラインマーケットプレイス協議会資料、資料７、日本フードデリバリーサービス協会資料、資料８、日本マイクロモビリティ協会資料、以上となっております。

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公開することといたします。

御出席の皆様の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。お手元の構成員一覧を御覧ください。

議事に先立ち、警察庁交通局交通企画課長より御挨拶を申し上げます。

【警察庁交通局交通企画課長】　皆様、こんにちは。警察庁交通局交通企画課長の井澤です。本日は、皆様、御多用の中、本パーソナルモビリティ安全利用官民協議会に御参加いただきまして、御礼を申し上げさせていただきます。本年も、官民一体となったパーソナルモビリティの安全利用に向けた各種取組を我々も進めていきたいと思いますし、皆様にも御協力をお願い申し上げたいと考えております。

本日は、まず初めに、昨年の交通事故情勢につきまして、手短に触れさせていただきたいと思います。

昨年の交通事故によります死者数は、2,547人となりまして、前年比で116人、4.4％の減少となりました。この数字は、警察庁が昭和23年から保有しております統計において、最少の記録となったところでございます。

ただ一方で、第11次交通安全基本計画、今年が最終年となりますけれども、ここで掲げられております、令和７年までに死者数を2,000人以下にするという目標については、残念ながら達成には至りませんでした。

また、令和７年中、本協議会で議題として取り扱わせていただいております特定小型原動機付自転車に関連する交通事故の件数につきましては、前年同期比で増加しており、交通事故情勢全体として見ますと、まだまだ厳しい状況にあるものと認識をしているところであります。

特定小型原動機付自転車をはじめとした小型モビリティの法令遵守の徹底、それから交通安全対策の推進につきましては、第12次交通安全基本計画、現在策定中でありますけれども、この中で、今後の交通安全対策を考える上で重視すべき視点の一つとして取り上げられているところでありまして、今後も皆様方の各種取組の重要性が増していくものと考えております。

我々警察といたしましても、本年新たに作成されます第12次交通安全基本計画に基づきまして、皆様方と連携しながら、各種安全対策の取組をこれまで以上に効果的かつ強力に推進し、交通事故の抑止に努めてまいりたいと考えているところです。

また、昨年11月、ペダル付き電動バイクに係ります改正道交法の規定の施行から１年を迎えたということになりますので、こういったことも踏まえまして、ペダル付き電動バイクの安全利用を主な議題といたしまして、ペダル付き電動バイクの交通事故、違反に係る最近の状況を警察庁から御報告させていただきました上で、御参加いただいております関係者の皆様方からも、ペダル付き電動バイクに係ります取組について御報告をいただければと考えております。

最後になりますが、本日の会議が、関係者の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念いたしまして、本日の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申し上げます。

【事務局】　井澤課長、ありがとうございました。

それでは、議事に移ります。まずは、ペダル付き電動バイクに関する取組の実施状況についてです。事務局及び関係省庁、関係事業者の皆様から、取組の実施状況について発表を行っていただいた後、質疑応答の時間を設けさせていただきます。

はじめに、事務局から、ペダル付き電動バイクの交通事故・交通違反の発生状況について説明させていただきます。お手元の資料３を御覧ください。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　ありがとうございます。事務局から御説明をさせていただきます。警察庁交通企画課課長補佐をしております永沢と申します。

事務局からは、ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況及び交通違反の取締り状況に

ついて、簡単に御説明をさせていただきます。

まず、ペダル付き電動バイク関連事故の発生状況でございますが、令和７年中11月末までに、ペダル付き電動バイク関連事故は47件発生をしております。前年、前々年の同期比では、左のグラフのとおり、減少傾向にあるところでございます。

都道府県別では、令和７年中、同じく11月末までに発生したペダル付き電動バイク関連事故は、11都府県で発生をしておりまして、全47件のうち、東京都と大阪府での発生が右の図のとおり30件で、約６割を占めるといった状況になっております。

続きまして、ペダル付き電動バイクの交通違反の取締り状況でございます。第13回協議会で御説明したものと重複するところもございますが、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ことを明確化し、違反者に対する取締りを強化しているところでございます。

11月末現在の令和７年中ペダル付き電動バイクに係る検挙件数は、2,372件となっております。これは前年同期比で若干増加となっておりまして、特に無免許運転や、通行区分違反といった悪質、危険な違反の検挙件数が増加をしているといった状況にございます。

都道府県警察では、ペダル付き電動バイクの運転者に対する指導、取締りのみならず、販売事業者に対する指導を強化しているところでございます。また、ペダル付き電動バイクを運転免許不要と偽って販売をするなど、悪質な販売事業者を道路交通法違反（整備不良）幇助、また、不正競争防止法違反等により検挙をしているところでございます。主な検挙事例については、右の表の中を御覧いただければと思っております。

最後に、第13回協議会の資料の再掲となりますが、ペダル付き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、再度御説明をさせていただきます。

ガイドラインに盛り込まれている事業者が取り組むべき交通安全対策については、上の表のとおりとなっております。

今回の官民協議会では、前回取組の方向性として、まずは、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において、ガイドラインに盛り込まれた、上記交通安全対策を着実に取り組む必要があるとしていることを踏まえて、各事業者様、また、国土交通省様から取組状況について御報告をいただければと考えております。

ペダル付き電動バイクに関する事務局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、国土交通省から同じく御発表いただきたいと思います。国土交通省技術・環境政策課の方、どうぞよろしくお願いいたします。

【国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長補佐】　国土交通省技術・環境政策課の菊池と申します。よろしくお願いいたします。

国土交通省からは、ペダル付き電動バイク等の安全確保に関する取組について、御説明をさせていただきます。

ペダル付き電動バイク等に関しましては、一般原動機付自転車のうち、小型、軽量なものとしての車両特性を踏まえまして、令和７年２月に道路運送車両法の下で、一般小型原動機付自転車という新たな車両区分を定めておりまして、この保安基準を策定してございます。

その上で、基準に適合しない不適合品の流通を防止するために、基準適合性を確認する制度の整備や、市場サーベイランスを実施してございます。

基準適合性確認制度に関しましては、基準適合性の確認を受けた車両については、特別な表示といたしまして、右下にあるようなシールを貼付することとしておりまして、国土交通省のホームページにおきましても、確認を受けた車種の車名、型式、外観、製作者等の情報を公表することとしてございます。なお、本制度につきましては、昨年４月より運用開始しておりますけれども、これまでに本制度に基づき確認をした実績はございません。

市場サーベイランスにつきましては、市場に流通している車両を抜き取りまして、基準不適合が確認された場合には、事業者等に対して改善等の指導を行うものとなってございます。こちらは昨年２月より実施してございまして、これまでに調査を行った５車種全てで基準不適合を確認してございます。これらについては、国土交通省のホームページで公表してございます。

続いて、市場サーベイランスの結果に関する公表内容となってございます。不適合箇所が明確になるように図示をしておりまして、これらの改善が図られるまでの間は、公表を継続することとしてございます。

また、不適合車両の公表と併せまして、製品安全誓約に基づきまして、オンラインマーケットプレイスへの出品削除要請も実施してございます。

加えて、ユーザーに対して、基準への適合性が確認された安全な車両の選択、利用や、自賠責保険への加入を促すなどの啓発を行ってございます。

引き続き、これらの安全対策を通じまして、安全なペダル付き電動バイク等の普及に向

けて取り組んでまいりたいと思います。

御説明は以上となります。

【事務局】　ありがとうございました。

続いて、関係事業者による交通安全対策の実施状況について、各事業者の皆様から御発表いただきます。

まずは、一般社団法人電動モビリティ推進協会の方、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。JEMPAからは、会員の事例をお伝えさせていただきたいと思います。

基本的に、ペダル付き電動バイクの販売においては、確実に、最初に運転できる免許証の有無を、これは店頭及びＥＣ販売のときも、常に確認をいたします。そして、店頭での誓約書、あるいはメール、電話等での確認、そして、書類等を全部確認した後、最初に車両を送るのではなく、「スタートアップキット」と言われる事前の車両を乗る準備のための書類を送付します。その書類の中には、ナンバープレートを交付申請したり、自賠責保険を加入するような書類、そして、それのガイドが入っております。それらを全部完了させ、その完了証をメーカー側にアップして、確認が取れた後、車両を納車するという仕組みを取ってございます。

また、これらの仕組みは、現在は、人的リソースを割いているところが多いですが、特定原付でもうまく運用ができているｅＫＹＣを使ったようなシステムを導入し、アプリによる簡易化というところも、今後、取組として進めていきたいと考えております。

団体として、ペダル付き電動バイクに関する取組としましては、実際に車両の特性、通常の自転車との違いといったところを、共同啓発を様々な場面において、警察の要請もございまして、連携して行っております。また、情報サイトでの発信を行っております。

また、先ほどお伝えしたように、いわゆる見た目が自転車と似ている電動アシスト自転車とどう違うかというコラムを発信したり、あとは、こちらに掲載しておりませんが、他のサイトや、いわゆる販売ページで、通常の電動アシスト自転車とペダル付き原付を混同するような紛らわしい表現のページや販売サイトを見つけた際には、団体として、そこをサイト運営者に指摘するということを実際に行っており、この半年以内にもその指摘を行い、サイトの修正、あるいはサイトの閉鎖というところを改善していただいたという事例がございます。

また、ペダル付き原付の製造、あるいは販売をしている国内メーカー等へも連携を呼び

かけ、共同で安全啓発などを行っていくような取組の準備を進めているというようなことをしております。

JEMPAからは以上です。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。

続いて、オンラインマーケットプレイス協議会の方、どうぞよろしくお願いいたします。

【オンラインマーケットプレイス協議会】　オンラインマーケットプレイス協議会から説明をいたします。

今回ペダル付き電動バイクへの販売対策ということですが、協議会のガイドラインを踏まえた会員企業の取組状況については、ガイドラインの内容に沿った形で販売の継続を認めているプラットフォームとガイドラインに沿うか沿わないかにかかわらず、対象の商品の取扱いを禁止として取り扱っている事業者と、両方のプラットフォームがございます。

こちらが、各プラットフォーム事業者の対応状況を一覧にしたものです。販売禁止にしているところが多いという状況でございますが、ＢｔｏＣのプラットフォームに関しては、一部ガイドラインの内容に沿った形で販売の継続を認めているという状況です。

対応策ですけれども、まず、販売の継続を認めている場合に、規約、ガイドラインに適合しているかどうか、その商材の確認・担保の方法について、取組例として御紹介します。プラットフォームによって具体的な手法は少しずつ異なりますので、各会員企業から出てきたものを事例として集めたものということで、御了解いただければと思います。

例えば、購入時の技術的担保ということで、運転免許を保有しているかどうかというのを確認する方法として、購入者が、免許が不要だという誤認をしないように、免許保有を宣言してもらうという取組をしているところですとか、表示の義務化とパトロールということで、プラットフォーム独自のガイドラインにおいて、いろいろなルールを定めて、それどおりになっているかというモニタリングをしているというところがあります。

それから、違反申告機能の整備ということで、各ページに、そのページを見た人からの違反の申告機能、通報フォームなどを設けて情報を収集して、何か通報があった場合には、確認、対応をしているところがあります。

それから、これも上に書いてあるのと同じようなことではありますが、モニタリングと外部情報の活用ということで、これは、どの事業者も大体やっていますが、キーワードを用いてモニタリングを事後的に実施して、対象のものかどうかを見つけて、ルールに沿っているかを確認する。ルールに沿っているかは、例えば、必須記載事項というのをガイド

ラインで定めて、型式認定や性能等確認取得を取っているかということを確認している事例があります。

それから、出品者への啓発と支援ということで、全部を出品者に任せると、ちゃんとできるかというところがありますので、こういうふうに説明してください、こういうところで具体的な内容を記載してください、こういうふうに書いてくださいというようなことで周知しているというものもあります。

続きまして、販売禁止対象の商材が販売されていないかということをどのように確認・担保しているかについて説明します。こちらも取組例ですけれども、システムによる自動検知と、プラットフォームによって事前に確認している場合も事後に確認している場合も両方ありますが、こちらもキーワードによってシステムで検知して、事前に確認を行って、確認が取れなければ、出品をそもそも承認しないという仕組みを整えている事業者もいます。

あとは、マシンラーニングの活用や専任チームによる巡回を行って、こちらも検出次第、販売停止や削除の措置を講じている。これは、事後のモニタリングをやっているということですね。

それから、出品時の注意喚起ということで、これはＣtoＣのプラットフォームの事例ですけれども、禁止商材に該当する可能性のあるキーワードが含まれた出品がされようとしているときに、注意喚起をポップアップみたいな形で表示して、未然防止を図っていると。

その下は、先ほどの規約に適合しているかというところと似ていますけれども、やはり、モニタリングをして検知された場合には出品制限をかけるとか、外部通報への対応をしていますという事例。それから、消費者への情報発信ということで、ＦＡＱとかお知らせ配信などを活用して、消費者に対する情報発信、啓発活動を継続的に実施しているというところもございます。

大体似たような対応として、どのプラットフォームも、ルールやガイドライン、この協議会のガイドラインとは別に、それをかみ砕いたといいますか、それぞれのプラットフォームに合わせる形で整備をして、システム対応をしたり、ルールに沿ったモニタリングを事前あるいは事後に行った上で、見つけた場合には削除の対応などをしているということでやっております。

今後、キーワードでこういうのは効果的だよとか、そういった情報を警察庁さんと共有できればなと思っておりまして、精度を高めていきたいと思っているところです。

JOMCからは以上です。

【事務局】　ありがとうございました。

最後に、日本フードデリバリーサービス協会の方、よろしくお願いいたします。

【日本フードデリバリーサービス協会】　日本フードデリバリーサービス協会の岩本と申します。よろしくお願いいたします。

まず、我々の協会、今回発表するのが久しぶりだと思うので、協会概要から簡単に御説明させていただければなと考えております。

我々の団体は、コロナ禍にできた団体でございまして、今年で満５年というところで活動を続けているところでございます。団体の大きな目的としては、健全な業界発展を共に目指していこうというところで、フードデリバリープラットフォーム事業者が寄り集まって、いろいろと意見交換等をしながら、必要なルール整備等を自発的に、時には御指導等いただきながら進めているところでございます。

こちらは、我々に加盟いただいている団体です。今現在、集約されまして、表示されている４社となっております。こちらの４社で、交通安全面に関しましては、いろいろと意見交換しながら、業界独自のガイドラインなども定めまして、実際に遵守状況などについて、ちょうど今日の午前中にございましたけれども、交通安全委員会などを開催いたしまして､いろいろな行政機関様などに取組を発表させていただいているところでございます。

今申し上げた交通安全委員会でございますが、JaFDAの会員企業と関係行政機関様が集まりまして、交通安全に係る施策の情報交換ですとか、例えば、会員企業からどういった対策をしているのかというのを発表したり、関係行政機関の皆様から必要な情報等を御提供いただいたりというところで、これまで10回ほど開催したところでございます。ペダル付き電動バイクも、先ほど申し上げた午前中の開催にて、いろいろと取組状況を発表させていただいたところでございます。

ここからが具体な対応状況をまとめた資料となります。ペダル付き電動バイクにつきましては、フードデリバリープラットフォーム事業者でも対応が分かれておりまして、フードデリバリープラットフォームに登録をいただいている配達員の方に利用を認めている事業者様と、ペダル付き電動バイクの配達を不可としている事業者様に分かれております。ただ、どちらの事業者様におかれましても、大体対応しているところは大きく変わらなくて、まずは、ペダル付き電動バイクの運転に関して、一つは問題となりました、要は自転車として利用されている方がいるという課題があったかと思いますが、そういったところ

に関しましては、我々配達員が、配達車両に用いる車両を登録する際に、しっかりと管理確認をしているところでございます。

また、交通安全に係る道路交通法ですとか、各種自治体様、警察様からいただいているチラシなど、啓発資料などを用いまして、交通ルールなどをしっかりと周知・啓発をしていたり、配達員の方と直接各事業者様の間で締結いただく配達員規約の中で、しっかりと交通ルール、例えばペダル付き電動バイクであれば、運転免許が必要だという旨を明記するなどの対応をしているところでございます。

また、それらを実施させていただいた上で、どうしても自転車と偽ってペダル付き電動バイクを利用されているという方も中にはいらっしゃるところでございます。実際にそれを検知した場合は、まずは注意喚起等をさせていただきつつ、悪質性が高いと判断された場合に関しては、配達員としてのアカウントを停止するといった措置も順次講じているところでございます。

こちらは、実際に配達員の方向け、もしくは一般の方向けに実施した内容となります。例えば、警察の方と連携させていただきまして、講習会を開催させていただき、配達員の方に、実際の交通ルールを、実技を用いて学んでいただいたり、座学を通じて学んでいただいたりなどをしております。また、その中で、もちろん道交法でペダル付き電動バイクが、車輪をこいでいなくても原付であるという旨を明記されたことも、併せて周知をさせていただいているところでございます。

それ以外の部分につきましても、自治体様ですとか警察様と御連携させていただいて、啓発キャンペーンに御参加させていただいて、配達員を含む多くの方に正しい交通ルールを学んでいただこうという形で対応させていただいているところでございます。

最後になります。先ほどの交通安全委員会の中で軽く触れましたとおり、業界独自のガイドラインというものを定めております。そのガイドライン、交通安全に関して、フードデリバリープラットフォーム事業者が守るべき内容について定めているガイドラインになりますが、昨年の３月に一部改定をしまして、ペダル付き電動バイクでよく問題になるような点だったり、もしくは警察庁様から発出いただいておりますペダル付き電動バイクに係るガイドラインなどにつきまして、必要な対応をするように、JaFDAの業界ガイドラインの中でもしっかりと明記をさせていただいた上で、事業者に取組を促進させていただいているところでございます。

JaFDA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。

ペダル付き電動バイクに関する構成員の皆様からの発表は以上となります。これまでの発表につきまして、御意見や御質問等のある方がいらっしゃれば、カメラとマイクをオンにしてお知らせください。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　それでは、まずは事務局のほうから、質問、意見をそれぞれの発表に関してさせていただきます。

まず、JEMPAさんの発表に関してでございますけれども、それぞれのガイドラインに基づいた取組をされているということで、御協力ありがとうございます。

最後、製造メーカー連携というところについて、本年度から取り組む予定の事項として書かれているかと思いますが、具体的にこういったことを取り組む予定だということ、具体的な方策を検討されているようであれば、その内容を教えていただければという質問が１点と、あとは先ほど国土交通省から、一般小型原動機付自転車の性能等確認を受けた車体がまだ実績がないということで御発表いただいておりましたが、この性能等確認制度の活用をぜひ販売事業者様にも促進いただければと思いますので、引き続き、この促進の取組をお願いできればという要望が１点になります。

JEMPAの方、御回答お願いできますでしょうか。

【一般社団法人日本電動モビリティ推進協会】　質問ありがとうございました。

まず、１つ目の連携のところでございますが、具体的にはまだ途中ですのでちょっと申し上げにくいのですが、JEMPAの会員のみならず、明らかにペダル付き原付を製造していらっしゃる、あるいは販売していらっしゃるところと業界連携を図ることをこちらから申出をさせていただいておりまして、啓発する際に連携していく。一緒に、ダブルネームなり、連携の名称で、分かりやすい表示だったり、分かりやすいルールの周知の統一化というところを一緒に取り組めないかというところを今準備しておりまして、実際に、もうミーティングがセットされているような状況ですので、具体の動きが決まってきましたら、また、発表の機会がありましたら、実際に共有させていただけたらと思っております。こちらが１つ目の回答になります。

２つ目の性能等確認制度に関しては、我々自身が、団体として設立の希望をしたものでございます。特定小型原付と同様に、ＪＥＭＰＡとしましては、少なくともＪＥＭＰＡ会員で新たに該当車両を発売していく際は、性能等確認制度を、ＪＥＭＰＡルールとして必ず取得して販売していくということをルール化しておりますので、発売される際には、必

ず実施していけるように取り組んでいきたいと思っております。

以上になります。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　ありがとうございます。引き続き、基準に適合したペダル付き電動バイクが流通されるような取組を、販売事業者様に呼びかけていただければと思います。

続きまして、JOMC様への質問になりますが、まずもって、ガイドラインに基づいて各オンラインマーケットプラットフォームにつきまして、対策を講じていただいていることに感謝を申し上げます。

ガイドラインを整備した後、我々官民協議会として行っていきたいと考えておりますのは、発表にもありましたとおり、この実効性をいかに担保していくかということだと考えております。ガイドラインにおいて、出品が禁止をしている、取扱禁止商材として取り扱われたものについて、いかにその実効性を担保できるかという観点から、御発表にもキーワードの精緻化ということで、警察庁と官民協議会と連携をしていきたいという御発言がありましたけれども、我々事務局としても、実効性の担保に向けて協力をさせていただければと思っております。

御質問ではなくてコメントの形になりますけれども、特にＣtoＣのプラットフォームにつきましては、先ほど御発表にもありましたとおり、販売者、購入者、双方に分かりやすく、ペダル付き電動バイクが取扱いできないものであるといったことを表示するということが、ペダル付き電動バイクの流通、違法な電動アシスト自転車と称して流通させるということの抑止になると事務局としては考えておりますので、一部のプラットフォームにおいて、その取組をされていると発表の中に記載をされましたけれども、ほかのプラットフォームにおかれましても、特にＣtoＣのプラットフォームにおかれましては、販売者、購入者双方に、こういったペダル付き電動バイクの取扱いについて周知を図っていただければと思っております。対応ありがとうございます。

続きまして、JaFDA様の発表につきまして、１点確認をさせていただければと思っております。

まず、JaFDA様につきましては、昨年の３月に官民協議会で御発表いただいており、その中で一部、特に資料上ではUber様だったかと思いますけれども、今後対応予定だということで御発表いただいた部分があったかと思いますけれども、昨年３月に御発表いただいた中で対応予定であるとして発表いただいた項目、具体的にはＵｂｅｒＥａｔｓ様の車両区

分確認のチェックリストの部分だったかと思うんですけれども、それを含めて、官民協議会で前回報告した内容について、現在の対応状況についてお伺いができればと思うんですが、いかがになりますでしょうか。

【日本フードデリバリーサービス協会】　フードデリバリーサービス協会でございます。

先に、事務局の私の方から分かる範囲で回答させていただいて、もしＵｂｅｒ様、補足ございましたら後ほどいただければと思います。

本日、午前中の交通安全委員会でも御発表いただきましたが、チェックリストにつきましては、Uber様の御発表、昨年の３月に御発表いただいたチェックリストに関しては、今準備を進めていただいていると伺っております。

チェックリストに関しましては、当時かメールかのやり取りで、マストかどうかというところを確認させていただいて、事業者として確認をできる体制が取れればよいという形で、たしかそういう方針だったかなと思いますが、ほかの事業者におきましても、チェックリストについては、特に対応は進めていない認識でございますが、それ以前に、例えば、登録時に車両の確認ですとか、車両情報をしっかりとお伝えしつつ、登録後におきましても、配達車両に係る情報を適宜お流しすることで、配達員の方が、自分が使っている自転車が実はペダル付き電動バイクであったと、具体的には電動アシスト自転車だと思っていたらそれは違ったというような事態がなるべく起こらないように、様々な周知・啓発の活動を取っておりますので、そちらを引き続きさせていただいて、可能な限り、誤ってペダル付き電動バイクに乗ってしまうということを防ぎたいと、業界としては考えているところでございます。

【事務局】　Uberの方から補足があれば。

【日本フードデリバリーサービス協会（Uber　Japan株式会社）】　今御指摘いただいたポイントですが、UberEatsに関しましては、チェックリストの準備、導入というのは、2025年の12月に一度ローンチいたしました。しかし、少しシステムの不具合によって、なかなか前に進められないというところもありまして、今一旦ちょっと停止させていただいているという状況でございます。ただ、システムバグをエンジニアのほうで調整させていただいておりまして、近いところ、またローンチする予定でございます。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　ありがとうございました。個別のチェックリストのローンチも含めてになりますけれども、ガイドラインで定めた事項の実効性を担保していくことが一番重要だと考えておりますので、引き続き、協会として実効性の担保に向け

て取組をお願いできればと思っております。

また、この協会に加盟をしている各社のみならず、業界全体としてこうした安全対策が取られるようなことの実現に向けて、引き続き連携をさせていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私から質問、コメントしたい事項は以上となります。

【事務局】　ありがとうございました。そのほかの参加者の方で、御質問、御意見等ある方いらっしゃればお知らせください。

それでは、議事を移りたいと思います。続きまして、特定小型原動機付自転車に関する取組の実施状況についてとなります。先ほどと同様、事務局及び日本マイクロモビリティ協会から発表を行った後、質疑応答の時間を設けさせていただきます。

まずは事務局から、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ついて説明させていただきます。お手元の資料３の５ページ目以降を御覧ください。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　それでは、私のほうから、特定小型原動機付自転車につきましても、現状の事故・違反の発生状況等についてお話をさせていただきます。

令和７年中、11月までに特定小型原動機付自転車関連事故は355件発生をしております。下の左側のグラフを御覧になると分かりやすいかと思いますが、緑色、走行距離と連動して、事故件数の推移については、季節的な変動が見られるところでございます。

都道府県別に見ますと、12都府県で発生をしておりますが、このうち東京都での発生が約７割を占めているところでございます。

相手当事者別の発生状況につきまして、前回の官民協議会でも御報告差し上げているところでございますが、この規定の施行後、特定小型原動機付自転車関連事故の発生状況の推移を見ますと、相手当事者別では、対四輪の割合が増加、単独事故の割合が減少傾向にあるといった傾向が見られるところであります。

特定小型原動機付自転車関連飲酒事故につきましては、前回の官民協議会の事務局の資料でも取り上げたところでございますし、警視庁の発表の中でも、特徴的なところとして取り上げていただいたところでございました。

令和７年中、11月末までに発生した特定小型原動機付自転車関連事故のうち、飲酒事故の件数は42件となっております。前年同期が48件ということを鑑みますと、若干減少傾向にあるものとは思いますが、飲酒事故率は11.8％となっており、自転車、一般原動機付自転車と比較をすると、依然として高い水準であると認識しております。下の表及びグラフ

につきましてが、飲酒事故の件数及び飲酒事故率となっております。

用途別に見ますと、令和７年11月末までに発生したレンタルの特定小型原動機付自転車の関連事故件数は307件となっておりまして、全体355件に占める割合は86.5％となっております。そのうち、特定小型原動機付自転車の飲酒事故件数の推移を用途別に見ますと、令和７年11月末までに発生した飲酒事故のほとんどがレンタルによるものとなっております。

続きまして、交通違反の取締り状況になりますが、令和７年中11月末までの特定小型原動機付自転車に係る検挙件数は３万4,804件となっております。違反累計別で見ますと、通行区分違反が約６割、信号無視が約２割を占めるといった状況になっております。

こちらも、ペダル付き電動バイクと同様に、第13回の資料の再掲となりますが、特定小型原動機付自転車の安全な利用に関しましては、令和７年６月13日閣議決定の規制改革実施計画において、表上段の記載をされているところでございます。

この官民協議会の議論を踏まえて、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いることを踏まえ、前回の官民協議会では、取組の方向性といたしまして､シェアリングサービス利用者に対して重点的な対策を講じる必要があるとして、官民協議会を四半期に１回程度開催をして、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等に必要な取組を行うこととするとお示しをさせていただいているところでございます。

今回、これらを踏まえまして、日本マイクロモビリティ協会のほうから、この取組状況について改めて御報告をいただければと思っております。

事務局の説明については以上となります。

【事務局】　ありがとうございました。

続きまして、日本マイクロモビリティ協会の方、発表を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です。

今回発表させていただく内容といたしましては、まず１つ目に、前回の官民協議会以降、10月以降の協会内、各社の安全対策の取組について、交通ルールの周知徹底と飲酒運転対策、そしてヘルメット着用対策について、それぞれ新規に行ったもの、あるいは、これまでの取組をさらに拡充したものという点に重点を置いて御説明させていただきます。

また次に、昨年12月に協会で実施いたしましたヘルメット着用率向上に向けたアンケート調査、こちらの結果について御報告させていただきます。

まず、交通ルールの周知徹底について御説明させていただきます。こちらについては、自治体様や警察様などと連携をいたしまして、各種イベントですとか試乗会、あるいは講習会を実施するほか、各事業者様においてジオフェンシングですとか、あと、交通違反の関係でサービス利用を停止するといった取組をされております。

イベント、試乗会、講習会についてですけれども、新規に実施した取組といたしましては、Luupさんのほうで、Shibuya Safe Ride Projectという内容で自治体様と連携をいたしまして、安全・快適な移動環境の整備を目的とした取組を発足されました。こちらについては、後ほど詳細に御説明をさせていただきます。

また、東京都様と協力いたしまして、ＧＲＡＮＤ　ＣＹＣＬＥ　ＴＯＫＹＯの交通安全啓発イベントに出展をするほか、安全講習会、高校や大学へ出張して講習を実施するなど、各種啓発を実施してまいりました。

続きまして、上段にあります誤進入防止のための走行禁止エリア、こちらはジオフェンシングと言うんですけれども、Lime様において、これまでも走行禁止エリアに入りますと、自動的に出力をゼロにするというジオフェンシングを実施されてきたところではありますが、これについてハロウィンの混雑時において、走行できないエリアに入った場合に引き続きジオフェンシングを行っていただくほか、警視庁様や首都高速様と連携いたしまして、高速道路の出入口におけるジオフェンシングというものも行っていただきました。

続いて下段に移りまして、Luup様において、これまでも交通違反点数制度というサービス利用者のアプリ運用を停止するといった取組につきまして、新たに警察様のほうから交通違反情報の提供をいただきまして、明示的に、利用者の方から同意をいただいた上で、交通違反状況に応じてサービス利用を停止する、これまでの運用の強化というものも行っていただいております。

これまで説明いたしました交通ルールの周知徹底につきまして、代表的な取組について詳細を御説明いたします。まず、左側ですけれども、Shibuya Safe Ride ProjectということでLuupさんに行っていただいたところでして、概要といたしましては、官民連携しての安全な移動文化を創出するための中長期プロジェクトとして、12月に発足していただきました。また、その第一弾として、人出や飲酒機会の増える12月に交通ルールの遵守ですとか、飲酒運転撲滅を強力に推進していただく取組を実施しております。

直近の取組内容といたしましては３点ございまして、こちらは後ほどの説明でも登場するものではありますが、複数ポートでの乗車前のアルコールチェッカーを用いたアルコー

ル検知ですとか、あと、アプリ内での飲酒状況を確認するための反応テストの実施、あるいは、ポート付近でのヘルメットの有人貸出しといった取組も行っていただいております。

右側に移りまして、Limeさんのほうで警視庁様、首都高速様と連携した誤進入防止、ジオフェンシングというものも行っていただいております。取組内容に移るんですけれども、ＧＰＳを用いた出力ゼロ化というところで、東京都内の首都高速の出入口計３９か所を走行禁止エリアに設定いたしまして、特定小型が入り口に近づくと、安全に停止して誤進入を未然に防止するものでございます。こちらは11月に、警視庁様や首都高速様の協力の下、実際の料金所付近で実証実験を実施した上で効果を確認し、実施をしているところでございます。

続いて、飲酒運転対策について説明させていただきます。こちらにつきましても、飲酒運転への対策として各種媒体による周知のほか、夜間巡回ですとか、先ほど御説明したような反応テスト、あるいは深夜帯やイベント時の提供停止、サービス利用の停止といった取組も行っております。

各種媒体による周知というところで、新規の取組といたしましては、Luupさんにおいて、右下の写真にありますように、東京都下北沢のところに飲酒運転の禁止を広報啓発するためのアートボードを設置していただくほか、都内80か所以上に繁華街ポートへの看板設置も行っていただいております。

次に、夜間巡回、ポートにおけるアルコール検知や反応テストの実施ですけれども、先ほど少し触れました繁華街ポートにおけるアプリ内での反応テストを、Luup様において実施していただいております。また、加えまして、アルコール検知器を活用して、乗車前の飲酒検知を有人で実施、検証いたしております。

また、その下に移りまして、こちらはBRJ様、Lime様、Luup様のほうで、ハロウィン時などにおいて、場所や時間帯に応じてサービス利用の提供を停止するというところも取り組まれております。

飲酒運転対策の代表的な取組内容といたしましては、まず左側のLimeさんの方で、夜間巡回とＩＴ制御のハイブリッド運用ということで、対象エリアといたしまして、渋谷区内の繁華街ポート周辺で深夜帯に実施していただいております。内容としては、専門スタッフによる巡回ということで、有人でポート周辺を巡回いたしまして、飲酒運転の抑止を啓発していく取組のほか、先ほど御説明したようなジオフェンシングを、渋谷センター街などをシステム上で進入禁止に設定した上で、事故の防止を図っていくといった人的対応と

ＩＴ対応のハイブリッド運用が行われております。

続いて、右側に移りまして、Luupさんのほうでのアプリ内での反応テストでございますが、こちらについても渋谷区内の繁華街エリアのポートにおいて、深夜帯に実施しているものでございます。内容としては、対象ポートからライドを開始する際に、サービス利用者の反応速度を測るテストを必須で行いまして、テストを完了するまでライドを開始できない仕様になっております。このテストの基準に到達しなかった場合は、その日のサービス利用を停止するといった内容となっております。

最後に、ヘルメット着用対策について説明させていただきます。こちらにつきましても各種ＳＮＳ上等での広報啓発や、警視庁様と連携した啓発活動のほか、最初に説明いたしましたように、協会内部でもアンケート調査を実施いたしましたので、こちらについて御説明させていただきます。

まず、早速アンケート調査のところに移るんですけれども、実際にヘルメット着用率がまだまだ特定小型は低い状況ではありますが、この要因を探った上で、今後の対策を検討していくためのアンケート調査を実施いたしました。こちらは12月中に実施いたしまして、後ほど結果を御報告させていただきます。

また、着用インセンティブの付与というところで、Limeさんのほうで、ヘルメット着用者の自撮り機能を活用して、実際に着用したら利用料が割引されるという取組も、引き続き行っていただいております。

また、ヘルメットの貸出しにつきましても、有人無人いずれも行っております。特に、先ほどのShibuya Safe Ride Projectの中でも触れましたとおり、Luupさんにおいて、都内の施設で有人でヘルメットを貸し出すといった取組も実施していただいております。また、ポートへのボックス設置によって、無人貸出しを行うといった取組もBRJさんの方で継続して実施していただいているところでございます。

以上が、これまでの10月以降の取組でして、続きまして、ヘルメット着用率向上に向けたアンケート調査の結果について御説明させていただきます。

今回、昨年12月６日から19日にかけて、協会加盟各社のシェアリングサービス登録ユーザーを対象として、ウェブアンケートを実施いたしました。結果、1,298名のユーザーから御回答いただきましたので、その内容を簡単に御説明させていただきます。

まず、年齢層といたしましては、大部分で20代の方、続いて30代の方、その後40代の方といった形となっております。性別といたしましては、男性が904名、女性が362名といっ

た内容となっておりまして、都道府県別で言いますと、大部分の791名の方が東京都、続いて大阪府で196名といった形になっております。

続きまして、利用頻度について御説明させていただきます。ほぼ毎日利用されるという方が32.7%、週に二、三回が31.9%、週に１回が13.6%となっておりまして、約８割の方が週に１回以上利用されるといった内容となっております。

右側に移りまして、交通ルールの情報収集源について質問をしております。こちらは複数回答という形ではございますが、1,032名の方が利用しているシェアリング、レンタルサービス内の交通ルールテストから交通ルールについて情報収集をしていると。続いて、ネット上の情報が348名、警察からの情報で230名という形で続いております。

下に移りまして、利用頻度、利用形態というところではございますが、最も多いのが通勤・通学、続いて生活、買物ですとか通院に行く際に使用されるという方が大部分を占めております。

続いて、こちらは直近のシェアリングサービス利用時のヘルメット着用の有無でありますが、着用したという方が6.9%、着用しなかったという方が92.6%となっております。

右側はヘルメットを持っていない方で、ヘルメットを保有しない理由について質問した結果ですけれども、一番多いので、所持した場合でも持ち運ぶのが面倒だからという理由が約半数で、その次に、必要性をそもそも感じないからといった形で回答が続いております。

最後に、実際にシェアリング利用時に、サービス利用者、アンケート回答者の方々がポート周辺でヘルメットを無償でレンタルできる場合に、どういう条件があれば着用するかといったところを複数回答可で質問した結果となります。

最も多いところで、２つ理由として挙げられておりまして、まず１つ目は、一番上にありますように、消毒・清掃など衛生管理がしっかりとされていれば着用されるというふうに回答された方、それとほぼ同じ数で、着用すること自体にそもそも煩わしさを感じるため着用しませんよといったところが、第１グループとして２つ挙げられております。

その次に、３つほど同じ数で理由が挙げられておりますが、髪型が乱れなければ着用する。その次に、ポート周辺ではなくて車両にそもそも備え付けられていたら着用する。あるいは、利用料金が割り引かれれば着用するといった方が、約300名から350名ほどいらっしゃいました。

この割引についてさらに質問をいたしまして、具体的に何%の割引率があれば、ヘルメ

ットをレンタル、あるいは持参して着用しますかというふうに質問した結果が右下の円グラフでして、10%未満という回答が9.1%で、最も多いところで10%から20%が26.9%、それとほぼ同数で、20%から30%が26%という形になっております。

協会といたしましても今回実施いたしましたアンケート調査の結果を基に、事業者間で何が有効な対策なのかというところを検討しながら、今後、実効性のある対策に取り組んでまいりたいと考えております。

以上、日本マイクロモビリティ協会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。

特定小型原動機付自転車に関する発表は以上となります。

これまでの発表につきまして、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。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】 事務局から簡単にコメントをさせていただきます。

３点ありまして、まず１点目が、協会からの御発表の中の４ページ目、Luup社の交通違反点数制度に関する安全対策強化のところでございますが、都道府県警察から交通違反に係る日時、場所、標識番号、違反種別について情報提供する取組が行われていると承知しておりますが、この提供を受けた確実なアカウント停止等、悪質・危険な運転者対策の強化を引き続きお願いできればと思いますのと、こうしたアカウント停止をした悪質・危険な運転者に関する分析についても、ぜひLuup社としてお願いをできればということが、まず１点になります。

２点目につきましてが、アルコール反応テストやジオフェンシングといった新たな取組による飲酒対策でありますけれども、それぞれLime社、Luup社、双方から取組についてお話をいただいておりますが、こうした新たな技術を用いて飲酒運転対策をしていくというのは非常に有効だと考えておりますので、引き続き飲酒運転の根絶に向けて、新たな技術も活用しながら取組を進めていくとともに、その成果について、引き続き御発表いただければと考えております。

３点目が、最後にお話しいただきましたヘルメットのアンケートの関係でございますけれども、アンケートを実施することが重要ということではなくて、このアンケートを踏まえた実効的な対策をしていくことが、ヘルメットの着用率向上に向けては重要なことであると思いますので、御発表の中にもありましたが、これを踏まえて、各社、対策の検討をお願いできればと考えております。

簡単になりますが、私からのコメントは以上とさせていただきます。

【事務局】　ありがとうございます。日本マイクロモビリティ協会及び関係事業者の方から、特段コメント等ございますでしょうか。

【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でございます。コメントを頂きまして、ありがとうございます。

各事業者さんの取組ですとか、ヘルメットアンケートも踏まえて、さらに今後、飲酒事故、あるいは交通違反といったものが根絶に向かっていけるように、しっかり実効性のある対策を検討して講じてまいりたいと考えております。

【事務局】　ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

その他の構成員の皆様で、特定小型原動機付自転車に関して、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。

特段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、第12次交通安全基本計画に関する記載状況について、事務局のほうから御紹介させていただきます。資料３の12ページ目以降を御覧ください。

【警察庁交通局交通企画課課長補佐】　事務局から第12次交通安全基本計画について、簡単に御説明をさせていただきます。

冒頭、交通企画課長から説明をいたしましたとおり、現在、第12次交通安全基本計画が、政府において策定が進められているところでございます。第１次計画は昭和46年度からの５か年計画でありまして、第12次交通安全基本計画につきましては、令和８年度から令和12年度までを期間としたもので、本年３月の中央交通安全対策会議で決定予定のものでございます。現在、中間案として取りまとめられたものにつきまして、今から御説明をさせていただく形となっております。

計画の基本理念と道路交通の安全についての対策ということで、この第12次交通案全基本計画の中では記載がされております。その中で、今回、特に御紹介させていただく事項というのは、第11次交通安全基本計画から第12次交通安全基本計画の策定に当たりまして、記載が追記をされた事項でございます。それが黄色でハイライトをさせていただいているところでございまして、２点、外国人の交通安全対策の推進、それから特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進、こちらが特に重視すべき視点として、新たに追加をされたところでございます。

具体的に申しますと、現在の記載の状況の抜粋については、その後２ページに細かく記載をしているところでございますが、ペダル付き電動バイク、それから特定小型原動機付

自転車、双方とも、この第12次交通安全基本計画、すなわち政府として、これから交通事故抑止のために取り組むべき事項として掲げられているところでございます。

現在、中間案の策定をされている状況でございますので、３月に会議で正式に決定をされましたら、こちらの官民協議会でも、この内容について正式に御説明をさせていただければと思っております。今回は中間案の取りまとめがされている状況ですので、報告とさせていただきます。

【事務局】　ありがとうございました。

以上で、予定していた議事は全て終了いたしました。

最後に、今後の予定について御説明させていただきます。次回の第15回官民協議会につきましては、おおむね３か月後をめどに開催する方向で、事務局で検討を進めてまいります。開催時期及び議事内容については、改め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、第14回パーソナルモビリティ安全利用官民協議会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。