

# マイクロモビリティ推進協議会 事業の現状と安全対策

2025.5

## 1. マイクロモビリティ推進協議会の概要

# マイクロモビリティ推進協議会の体制

- シェアリング事業者により2019.5 設立
- 国内の主なサービス関連事業者が加盟



## 設立当初の活動目的

- 01 電動キックボードの利活用に係る  
**自主規制体制を構築**する
- 02 **安全・安心な乗り物**としての  
電動キックボードを**社会に周知啓発**する
- 03 電動キックボードの利活用に係る  
**実証実験及び事業化を推進**する

## 電動マイクロモビリティシェアサービスの現状

25年4月末現在、24都道府県でサービス提供。  
車両の貸出・返却ができるポートは、13,000箇所以上。

北海道、宮城、福島、栃木、埼玉、東京、千葉、  
神奈川、山梨、静岡、愛知、和歌山、福井、  
岐阜、滋賀、京都、大阪、兵庫、広島、香川、  
福岡、大分、佐賀、沖縄

ポート数

**13,000**箇所以上

車両台数

**20,000**台以上（特定小型原付のみ）

展開場所

**24**都道府県

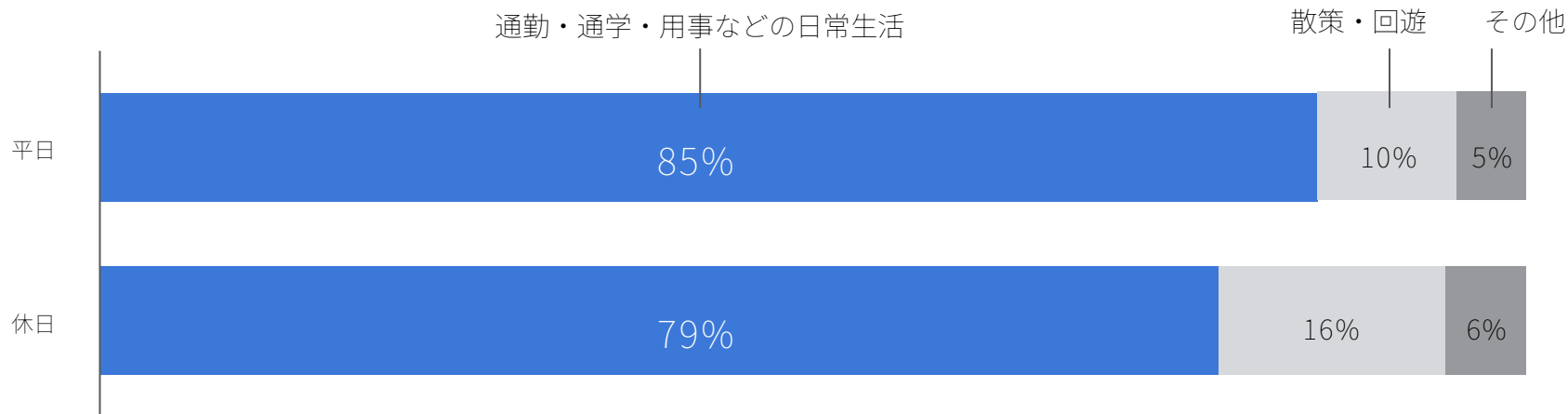
アプリDL数

**4,000,000**以上

## ユースケース：利用目的

株式会社Luupが実施したアンケート調査では、80%超が日常の移動のために利用していると回答。平日・休日ともその傾向は変わらず、散策・回遊などの非日常用途は10-16%のみ。

平日・休日別の平均利用目的割合 ※1



※1 2023/10/1～12/31に生じたライドのうち、利用目的についての回答があったもののみを集計（株式会社Luup調べ）

## ユースケース

実証実験時からサービス提供をしてきた東京都や、市の事業としてはじまった宇都宮市など、都市部では住民の方々の日常移動の足として貢献。鉄道やバスといった既存の公共交通機関を補完する役割を担っている。

### 東京都世田谷区

#### 下北・三茶・下高まちめぐりパス

東急・小田急・京急3社の路線が近接する世田谷区の世田谷地域、北沢地域内などにおいて、電車・バス・電動キックボード・電動アシスト自転車すべてが3週間利用可能なデジタルパスを販売。

複数のモビリティを活用することで、日常移動の利便性に寄与する実証的取り組みを実施。さらには域内を探索したり、目的地に訪れたついでに他の店舗に立ち寄りするといった、エリア内での回遊を向上させることに貢献。



### 栃木県宇都宮市

#### モビリティシェアリングサービスを実証実験

住めば  
愉快だ  
宇都宮  
UTSUNOMIYA



宇都宮市の事業として開始。LRTの開業に合わせ、中心市街地における移動手段を増やし、実証実験を通して移動手段としての有効性や、市が運営する既存のレンタサイクル事業との比較、電動キックボードの安全な利用環境の検証などを実施。

現在は鉄道、バス、LRTと連携し、市内に複数の交通結節点を構築。電動キックボード、電動アシスト自転車ともに、市民の足として利用いただいている。

## ユースケース

LuupではLUUP for Communityという枠組みで地元企業などと連携し、観光資源が豊富な地方部でも展開。BRJでも全国の自治体などと連携し、観光やレジャー目的の移動に貢献。

### 北海道美瑛町

電動モビリティで快適な  
美瑛観光を実現



代表的な観光地「白金青い池」をはじめ、丘をめぐる景観観光が人気を集める北海道美瑛町で、観光客が快適に丘陵地帯を巡る移動手段として導入。

移動手段が限られる中で、移動ストレスの軽減による観光体験価値の向上に寄与。提供エリア内での回遊性の向上を実現した。

### 高知県室戸市

観光モビリティ向上を目的とした  
電動キックボード実証実験



2024年10月27日より、観光プロジェクト「室戸にいらっしゃい！」にあわせ、室戸市・室戸市観光協会と連携し、観光庁の事業を活用する形で、電動キックボードのシェアリング実証を開始。

四国唯一のユネスコ世界ジオパーク認定地で、「室戸岬」や多様な観光資源を有する室戸市内で、観光回遊性と体験価値の向上を実現。

## ユースケース

訪問介護士の移動負担軽減や、発電所・造船所といった広大な事業所内における従業員の移動課題解決など、移動を通してさまざまな事業・サービスの生産性向上にも貢献。

### 訪問介護事業者と連携

#### 訪問介護士の移動を効率化 負担軽減と生産性向上へ



Luupと京都の訪問介護事業者  
訪問介護まごのてい一、よりどころ訪問介護事業所が連携し、  
電動キックボードや電動アシスト自転車を活用した  
訪問介護の効率化のための取り組みを開始

京都の訪問介護事業者と連携し、特別な料金プランの設定などを通じて、訪問介護従事者が電動キックボードや電動アシスト自転車を使いやすい環境を整備。

既存の公共交通機関や、運転免許証を要する自動車やバイクなどでは移動できなかった訪問介護従事者の移動を簡便にすることで従事者の移動に伴う疲労を軽減したほか、業務の効率性向上にも寄与。

### 長崎県佐世保造船所

#### 造船所の移動効率向上へ 業務時間削減と働き方改革



イシマル（長崎市）が造船所向けにIoT搭載電動キックボードのレンタルを開始。佐世保重工などが導入し、月160時間以上の移動時間を削減。

GPS・速度制御機能で安全性も高く、業務効率化や若年層PR、新たな働き方にもつながると期待されている。



## 海外比較：ポートレスモデル(free-floating model) vs. ポートモデル

初期は欧米を中心に、海外でのシェアリングはポートがない「ポートレスモデル」が主流。車両の過剰供給などの課題が顕在化し、一部では自治体が入札を行い一部企業に対して道路上などにポート用地を提供する「公道ポートモデル」を採用。日本では、サービス開始時から私有地を利用した「私有地ポートモデル」を独自に設計。

ポートレスモデル  
(欧米・アジア)



- 特定の駐停車場所を定めず、歩道上などに乗り捨てられる。Birdが採用したことで世界標準のモデルに。
- 車道歩行の妨げになることに加え、台数競争となるため無秩序な供給過剰に陥りやすく、結果的に安全性に対する懸念も表面化。

公道ポートモデル  
(欧米の一部)



- 道路上の無秩序な放置を止めて街の秩序を維持すべく、台数を制限するために自治体が公道等の空間をポート用地として提供。
- 安全対策を含め、複数の審査項目をクリアする必要がある入札（≒許認可）型の事業展開。

私有地ポートモデル  
(日本)



- 民間事業者が私有地を中心に貸与を受けてポートを設置。ポートごとに台数制限が設定されており、自ずと稼働車両数も適正值となる。
- 海外の先行事例を受けて、日本で独自に確立されたビジネスモデル。

## 電動マイクロモビリティの将来像

現在は立ち乗り型の電動キックボードが主流となっている特定小型原動機付自転車であるが、法令上は座椅子の装着や3-4輪のものなどより安定性の高い形状も許可されており、社会実装までの技術上の難易度は高いものの複数社が現在開発に取り組んでいる。

### 過疎地で成立する公共交通インフラとしての可能性

- 利用者本人が操縦し、かつ極小スペースでも配置が可能な電動・小型・一人乗りのモビリティは、運転手の成り手不足などで維持が困難になりつつある既存の公共交通機関を補完する役割として期待される。
- 維持費を含めたコスト面での優位性もあるため、過疎地などでも導入が容易で、地域交通網維持の一翼を担うことができる。



### 車両の進化による乗る人を選ばないモビリティ

- 運転免許証が不要である特定小型原付は、多くの人々に自らの力で移動する選択肢を与える。
- 現在は、主に技術面と製造に伴うコスト面などから立ち乗り型の二輪タイプであるキックボードが主流だが、すでに三輪や四輪といった走行安定性がより高い車両の開発が各所で進んでいる。



※イメージ

## 2. 協議会としてのこれまでの安全対策

## 協議会としてのこれまでの安全対策

法改正時の最初取り組みとして、警察庁と連携した官民協議会の議論も踏まえ、マイクロモビリティ推進協議会にて加盟各社が遵守すべき交通安全対策に関する自主ルールを策定。

国内で特定小型原動機付自転車のシェアリングサービスを行う事業者が  
取り組む交通安全対策自主ルール

令和5年7月1日  
マイクロモビリティ推進協議会

はじめに

令和4年4月に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、一定の要件を満たす車両を特定小型原動機付自転車と定義した上で、新たな交通ルールが定められた。令和5年7月の施行により、特定小型原動機付自転車は幅広い年代が利用できる手軽かつ便利な移動手段として普及が見込まれる。

本自主ルールは、同法の規定に基づき日本国内で特定小型原動機付自転車のシェアリングサービスを行う事業者が、当該サービスの運営および提供を安全かつ円滑に行い、特定小型原動機付自転車の安全な利用の促進につなげるべく、交通安全対策に関する取り組みをまとめたものである。

なお、本自主ルールは、適宜、必要な見直しを行うものとする。

具体的な取り組み

ア 利用者に対する交通ルール等の周知

国内で特定小型原動機付自転車のシェアリングサービスを行う事業者は、次の方法により、運転免許を保有しない者や外国人を含め、全ての利用者に対して交通ルールを周知する。

### 【項目】

- 利用者に対する交通ルール等の周知
- 利用者の年齢確認の徹底
- 又貸し対策の実施
- 乗車用ヘルメット着用の促進
- 悪質・危険運転者対策の実施
- 放置車両対策の実施
- 車体の点検・整備の徹底
- 交通事故発生時の対応
- 相談・連絡窓口の設置
- 関係行政機関との連携

## 協議会としてのこれまでの安全対策

教育・啓発の取り組みとして、全ユーザーに対して警察庁監修の交通ルールテストへの全問正解を義務付けているほか、アプリ内ポップアップやSNSを活用した意識啓発の取り組みを強化。

- **交通ルールテストへの全問正解必須化**
  - アカウント登録時に、警察庁に監修をいただいた交通ルールテストを出題。車道走行や信号遵守、飲酒運転禁止やヘルメットの着用などで構成。全問正解をしないと登録できないようにしている。
  - 内容は直近見直しを行い、当初10問であったものを14問に増加。さらに株式会社Luupでは、表示形式をランダム化させるなど、合格の難易度を上げるアップデートも行っている。
- **アプリ内ポップアップによる意識啓発**
  - 飲酒運転やヘルメット着用促進、歩道走行原則禁止など、注意事項について定期的にアプリ内でメッセージを表示させ、意識啓発を図っている。
- **SNSを通じた交通ルールや安全走行の周知**
  - TikTok、Instagram、Xなど、それぞれの企業公式アカウントで交通ルールを周知するコンテンツを投稿。
  - オウンドメディアを使ったルール解説や、安全な乗り方を紹介するコンテンツなども発信。
- **年齢確認書類の提出必須化**
  - 16歳以上であることを確認すべく、公的な身分証の提出を必須化。15歳以下はアカウント登録できない仕組みを採用している。

## 協議会としてのこれまでの安全対策

新エリアでのサービス開始時には必ず、それ以後も定期的に地元警察や自治会と連携して安全講習会を全国各地で開催。メディア誘致も行い、報道を通じた周知も図っている。

- 安全講習会の開催

- 年中を通して、全国各地の展開エリアにて開催。
- サービス開始時や、春と秋の全国交通安全運動習慣、その他地元警察や自治会と相談の上で不定期に開催。交通ルールの説明、および試乗の機会を提供している。



## 協議会としてのこれまでの安全対策

走行時の安定性を高める車両の設計を随時更新しているほか、走行実績を踏まえた定期メンテナンスも行っている。利用者から不具合が報告された車両は使用不可にするフローも採用。

- 車両安定性向上のためのアップデート
  - 車輪の径やタイヤの種類、サスペンションやブレーキなど、操作性などの走行性能に関わる設計は随時見直しを行っており、株式会社Luupではこれまで10回以上設計を変更。
  - 車両を独自設計しているマイクロモビリティ推進協議会の加盟企業だからこそできる細やかなアップデートを常に行っている。
- 走行実績を踏まえた定期メンテナンス
  - 車両の耐久性や走行距離等を踏まえた、定期メンテナンスの独自基準を各社設定。
  - 故障などが確認されなくとも、あらゆる部品が適正に稼働しているかどうか定期的に確認を行っている。
- 不具合報告車両の使用停止
  - アプリ内に、利用者が車両の不具合を申告できる機能を搭載。
  - メンテナンスのために当該車両が回収されるまでの間、他の人が利用できないように使用を停止するフローを採用している。
- 第二の選択肢として「電動シートボード」の提供（Lime株式会社）
  - 立ち乗り型の電動キックボードに乗り慣れない方々のための移動手段として、Lime株式会社では、着座式の二輪車「電動シートボード」の提供も行い、選択肢を増やしている。





## 協議会としてのこれまでの安全対策

飲酒運転対策として、意識啓発のためのアプリ内ポップアップのほか、都道府県警察と連携したキャンペーンや、事業者独自でポートに警備員を配置し、注意喚起を行う取り組みなども展開。

- **都道府県警察との連携キャンペーン**
  - 春と秋の全国交通安全運動週間や、飲酒の機会が増える年末年始などの時期に、各都道府県警と連携したキャンペーンや集中取り締まりへの協力を行っている。
  - 夕方や深夜に、ポートが設置されている近くの繁華街や、その中の飲食店などでビラ配りを実施。さらにメディア取材に対応することで報道してもらい、広く啓発できるよう努めている。
  - 都道府県警察へ利用データを一部提供することで、夜間の走行量が多い場所を共有。集中検問などに役立てていただいている。
- **警備員配置**
  - 繁華街の近くに設置されているポートに、不定期で警備員を配置。
  - 全利用者に対して声がけをし、飲酒の有無を確認。飲酒が認められた人には、利用を控えるよう案内し、飲酒運転の未然防止に努めている。





## 協議会としてのこれまでの安全対策

ヘルメットの着用促進のための取り組みは、警察や自治体との意見交換も踏まえ、持ち運びがしやすい折りたたみ型ヘルメットの販売や、着用インセンティブの付与、一部有人貸出の試行などを行っている。

- ヘルメット販売（株式会社Luup）
  - ヘルメットのシェアリングは他人と共有することに対する心理的ハードルが高いため、持ち運びが比較的しやすいヘルメットをオンラインで販売。シェアリングサービスを利用する際は、マイヘルメットを持ち運ぶ習慣の醸成を図っている。
- 有人/無人貸出の試行
  - 一部エリアでは、行政の協力を得ながら、公的施設や公営駐輪場での有人/無人貸出の実証を実施。
  - 貸出を仕組み化する実現可能性や課題の抽出を図っている。



## 協議会としてのこれまでの安全対策

悪質な交通違反、あるいは軽微な違反でも繰り返すような違反者に対しては、アカウントを停止したり、半永久的に凍結をする措置を採用し、違反者の撲滅に取り組んでいる。

- 「交通違反点数制度」（株式会社Luup）
  - 軽微なものを含む取り締られたすべての交通違反に対して、違反点数を加算し、一定の点数に達するとアカウントが30日間凍結され、利用者は各事業者の電動キックボードを利用できなくなる仕組み。
  - また、飲酒運転やひき逃げ/当て逃げなどの悪質な違反に対しては、同じ仕組みにより、一度の取り締まりで半永久的に凍結。
  - 全車両がGPSとIoTによって、走行日時や場所が捕捉・管理できるシェアリングの電動モビリティだからこそできる施策。



## 協議会としてのこれまでの安全対策

交通事故に関する独自分析のための体制構築や、電動キックボード導入に関する安全性や有効性についての共同研究など、第三者を巻き込んだ安全対策の試みも実施。

- 郡山市、日本大学工学部との共同研究（BRJ株式会社）
  - 共同研究の連携協定を締結し、電動キックボードの導入に伴う道路運用上の安全性や有効性を調査研究を2023年の秋に実施。
  - 成果として、2024年12月のITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）シンポジウムにて、電動キックボード利用者のトリップ行動分析について論文を発表。
- 交通事故総合分析センターとの事故分析の枠組み構築（株式会社Luup）
  - 2023年から、公益財団法人交通事故分析センター、および東京海上ホールディングスと連携し、電動キックボードの交通事故を分析する枠組みを構築。
  - 個別インシデントの分析や傾向分析等を行い、安全性と社会受容性向上のための協業を行っている。



Luupが交通事故総合分析センター・東京海上と共同で、  
電動キックボードの交通事故分析に関する  
調査研究を開始



東京海上ホールディングス



### 3. さらに安全対策

## さらなる安全対策

アプリを使用したシェアリング型の電動モビリティだからこそ導入できる事故・違反の未然防止策を常時検討・採用している。直近では、走行禁止場所への進入や走行を抑止する取り組みを導入。

- 誤進入防止サポート
  - 公園や高速道路の入口など、進入が禁止されているエリアを特定し、あらかじめサービス内で設定することで、出発前の事前注意や走行中の警告などを行う機能を採用予定。
  - 今後、技術的な検証を行いながら、導入エリアの拡充を検討・採用していく。
- 独自の危険行動検知システム（株式会社Luup）
  - 車両に搭載されたGPSで取得した利用者の移動経路データを用いて、利用者があらかじめ設定した対象場所を走行したことを検知した場合に、独自のペナルティを課す仕組みを新たに導入。
  - 公園やトンネルなどの走行禁止場所のほか、現在のGPSの精度で逆走を検知できるような一部大通りを対象に、4月末から運用を開始している。

