

2025年5月12日

内閣府規制改革推進会議

スタートアップ・イノベーション促進ワーキング・グループ 御中

規制改革推進会議スタートアップ・イノベーション促進ワーキング・グループ  
専門委員 増島雅和

### 電動キックボード等に対する規制強化について

掲題の件につきまして、やむを得ない理由により第6回WGに出席することができないため、書面により意見を申し上げます。

#### 1. これまでの経緯と法制化に至るまでの評価

電動キックボード等については、2017年に海外においてBirdやLimeなどが勃興し、シェアリングサービスとして世界中で一世を風靡した頃、日本では規制対応が遅れ、電動機付自転車（スクーター）に関する硬直的な規制が適用されるものとして取り扱われた結果、たとえばヘルメット着用が義務付けられるなどシェアリングサービスとして社会的にも経済的にも成り立たないとして、市場が立ち上がらなかった経緯があります。

その後、日本に電動キックボードの市場を成立させようとする志のある起業家を中心に、少子高齢化によるモビリティの多様性や自動化、脱炭素需要などの社会環境の変化をとらえて、より広くマイクロモビリティ業界を巻き込み、マイクロモビリティの市場を日本に成立させることの社会的な意義を唱えて政策アジェンダ化がなされました。その過程では、規制のサンドボックス制度などを活用しながらの法制度改革の実証実験に積極的に取り組んできたことも忘れてはなりません。その結果、アジェンダに国益上の意義を見出した国交省や警察庁を含む所管官庁や政治家の巻き込みに成功し、有識者を交えた検討も経て丁寧かつ自転車を含む他のモビリティとの関係でも中立的な観点からの規制体系を導入するに至っています。

急進的にサービスを取り入れ強い社会的批判が生じた結果、結果としてより厳格な規制を採用せざるを得なくなった諸外国に比べて、日本のルールは時間はかかったもののバランス感に優れ、かつイノベーション推進的な法制度となっており、これはイノベーションの日本における制度的な受容の典型的なパターンであると評価することができます。

#### 2. 規制強化の声に対する意見

今般、電動キックボードに関する事故が増えていることを受けて、日本においても厳格なルールを設ける他国に倣って規制を強化すべきではないかという声が聞かれます。我が国が採用しているアジャイルガバナンスの考え方も、まずは導入した仕組みがうまくいっ

ていないのであれば修正することをためらうべきではないとの声を正当化する理論的根拠となっているようです。

しかしながら、こうした声は、わが国が電動キックボード等の規制体系を含むマイクロモビリティ法制を熟慮の末に導入してきた経緯と、それが日本のモビリティ領域のどのような将来を描いたうえでの決断であったのかという中長期的な政策的考慮が十分に踏まえられていない動きに映ります。

以下、電動キックボード等の規制体系の強化の声に対する当職の意見を申し述べます。

### (1) 電動キックボードに対する偏見はないでしょうか

電動キックボードについて、自動車の交通を妨げ歩行者との接触を誘発しやすい、そもそも危険な乗り物であるとの見方に基づくネガティブな見解が散見されます。

しかし、こうした電動キックボードに対する偏見の持ち主の多くは、自身が幼少時からキックボードに親しんだ世代ではない、「自転車世代」ともいえる世代の方々の意見のように見受けられます。

ご存じのとおり、現在は子供が幼少期に乗る乗り物としてキックボードは市民権を得ています。自転車に乗るよりも先にキックボードに親しんでいるのです。そして電動キックボードは、そのような若年世代のキックボードに対する社会的受容を背景に、リチウムイオン電池の進化やモバイル端末の普及など、様々な技術進歩を背景として今、出現すべくして出現したマイクロモビリティ端末です。

三十代、四十代以上からすれば、危ない乗り物のように見えるかもしれませんが、それは自転車が出現した頃の頃、自動車が出現した頃の頃と同じです。モビリティ端末は技術の発展に応じて進化し、ますます安全なものになっていくことは歴史が証明しています。歴史的にも繰り返されてきた技術導入時の多少の混乱を笠に着て、マイクロモビリティ端末のイノベーションの余地を摘むべきではありません。

なお、今般取得したデータを見ても、既に普及し家庭にいきわたっている自転車やバイクなどの他のモビリティとはビジネスモデルからして異なる電動キックボードによる事故につき、これが黎明期でありルール違反や事故が起こりやすいという当然予想された事態を加味しなかったとしても、果たして早急に規制強化が必要な程度に危険な移動手段であるかについての決定的な評価を下すに足りるデータは得られなかったとの認識です。

### (2) 電動キックボード等が目指すモビリティの将来像について

電動キックボードは、技術発展に伴い今後ますます進化し、日本の移動ネットワークにおいて不可欠な一部となる可能性があります。

移動ネットワークという観点から見ると、電動キックボードは公共交通と接続してラストワンマイルを埋めるゲームチェンジャーとなる可能性を秘めています。地図アプリに目的地を入力したとき、最寄りの駅から電動キックボードに乗り換えて目的地至近のポート

に到達する案内が出力され、これに承諾すると電動キックボードが予約されて決済を含む一連の移動体験がシームレスなものとなる、そのような未来を電動キックボードのシェアリングビジネスは視野に入れていますが、もちろん、ラストワンマイルに利用されるのは自転車のシェアリングサービスでも構いませんが、そのことは、ラストワンマイルの担い手として電動キックボードを排除すべきことを意味するものではないことは明らかです。こうした滑らかな移動体験は、人口減少のもとバスやタクシーなどの公共交通の手配が難しくなる時代に不可欠のものでしょう。

日本が電動キックボードを含むマイクロモビリティ法制を、プロ・イノベーションに寄せて設計しているのも、そのようなモビリティの将来像を見据えてのものであると承知しています。

### (3) 規制の在り方と運用の在り方を分けて議論すべき

今般、電動キックボードの事故は都心において深夜帯に多く発生し、飲酒運転による事故が多いとの調査結果が出ているとの報告がありました。

もとより飲酒運転は重大な犯罪であり、そのことは自動車であれ電動キックボードであれ、また自転車であれ同じです。現在、電動キックボードのユースケースとして、終電が終わってしまった飲み会帰りの人が、タクシーよりも安く帰宅できるなどとして利用する実態があるものと推測されますが、これはシェアサイクルについても同じことが言えます。自転車の方が事故率が低いというデータが出ているようですが、これは電動キックボードと同じ条件のもとに置かれたなかでのデータではありませんので、比較の前提を欠いているように思います。

歩道の走行禁止や二段階右折の徹底不十分といったものも、問題は規制そのものではなく規制の執行・運用の在り方に関する論点だと考えます。特に、もともとは電動機付自転車として規制されていた中、実証的に社会に導入された当時は小型特殊自動車として規制され、短期間のうち新たな特定小型原動機付自転車の規制に移行した電動キックボードの運行ルールは、社会にもまだしっかりと定着していません。社会における規範となるまで電動キックボードの運行ルールが定着するためには 10 年ほどの年月が必要であろうと考えます。

現在、警察当局と民間協議会が協働して、ルールの啓発や運用の強化のための取組みを積極的に進めているとうかがっています。電動キックボードはまだ都市部におけるモビリティ手段としての活躍がほとんどで、その効用が全国に均霑するまでには至っていません。警察当局と民間協議会の協力のもと、啓発活動を含めたベストプラクティスを確立し、特に公共交通から接続する移動手段に脆弱性を持つ地方に、電動キックボードという新たな移動ネットワークを安全に提供することができるよう、ルールの啓発に努めるべき段階であろうと思います。

#### (4) ヘルメット義務化について

規制強化論者の具体的な規制提案の是非には極力踏み込みませんが、一点、ヘルメットの罰則を伴った義務化は電動キックボードのシェアリングサービスに対する死刑宣告であると心得ていただく必要があります。

電動キックボードに対する規制は、折しも世の中にシェアリングエコノミーのパラダイムが生まれたことから、片道の移動にも使えるモビリティとして、単体の端末の規制ではなく「移動ネットワーク」に対する規制として捉える必要があるがあります。ヘルメットの着用義務は、免許制と同様、電動キックボードのシェアリングサービスに対する「利用者規制」として機能しますが、利用者規制を課した途端、電動キックボードによる移動ネットワークはその利用者を大きく減じます。ネットワークですから、利用者が少なくなればなるほどネットワークは整備されず、整備されなければますますそれを利用する人が少なくなるという負のネットワーク効果が働き、サービスが市場に成立しなくなります。ヘルメットのように嵩張るものを持ち歩くことは非現実的であることは明らかであり、その着用を罰則をもって義務化することは、カジュアルな移動手段として死刑宣告を出されたに等しいことになるのです。

#### (5) オペレーター規制について

電動キックボードは、通信端末の普及とともに生まれたこともあり、デバイス単体を販売するビジネスモデルよりも、シェアリングモデルが主力となっています。現行法はデバイス規制と利用者規制を組み合わせた規制体系となっていますが、よりラストワンマイルを埋めるより安全な移動サービスとするために、オペレーター規制（すなわち業規制）を導入すべきではないかという議論もありうるようです。

オペレーター規制の導入を検討するにあたっては、そのための行政リソースを割くのかどうかを真剣に検討する必要があります。業規制の企画立案と運営コストは継続的に財政に負荷を与えるものになり、国民負担を増やしてまで行う必要があるのか、効用とのバランスを考えなければなりません。

電動キックボード等が公共交通と接続してラストワンマイルを埋める、国民にとって不可欠なモビリティデバイスとなるかどうかはまだ見通せません。またモビリティデバイスとしても、技術革新による安全性の向上の余地が多く残されており、現時点において硬直的な業規制を導入するのが得策かどうか、よく考える必要があると思います。

ネットワークを構築してこれを運用するプラットフォームビジネスであると思えば、デジタルプラットフォームのガバナンスをどのように図るかという観点からオペレーター規制を考えるという方が、現代的かつ現実的であるかもしれません。そうすると行政当局と民間事業者が、マイクロモビリティによる安全な移動ネットワークの構築という共通目標を達成するために、それぞれが役割を分担して技術や社会の変容に応じて柔軟に対応していくというソフトロー的な対応から入るのは合理的と言えるのではないかと思います。

### 3. まとめ

電動キックボードの法制化に至る過程を観察してきた立場からは、現在の日本の電動キックボードに関するルールは、自転車などの他のモビリティ端末の法制と整合するよう中立的に設計され、かつ将来のイノベーションの芽を摘み取らないよう適切に調整された妥当なルールであるように思います。

導入初期の段階ではルールが社会に規範として定着していないため、混乱が見られますが、官公庁と民間事業者の協働による啓発やルールの執行体制・実効性の強化を通じて、課題は解決されていくのではないかと思います。また、オペレーターに着目した規制についても、まずはソフトロー的な対応から入るといった行き方はスマートなアプローチなのではないかと思います。

電動キックボードの技術的特徴や社会認知の状況は時間とともに変わってきます。現在の状況を所与のものとして、これをもとに新たな規制を拙速に設けようとするのは、不断に進化する技術や経時的な人々の認識の変化を適切に予測することなく目先の問題を解決しようとする、近視眼な対応であり日本の国益にとってプラスになる動きではないのでしょうか。

電動キックボードのシェアリングサービスが、シェアサイクルなどとあいまって、公共交通からのラストワンマイルを埋め、日本に普段居住しない人々にもシームレスな移動体験を提供する、日本の移動サービスの新たな標準となるよう、スマートなルールメイキングを心掛けるべきであろうと考える次第です。

以上