

## 第6回 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 議事録

1. 日時：令和7年5月12日（月）12:30～14:19

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）落合孝文（座長）、芦澤美智子（座長代理）、御手洗瑞子、間下直晃

（専門委員）大橋弘、瀧俊雄、岩崎薫里、川本明、藤本あゆみ、宮下和昌

（事務局）内閣府規制改革推進室 稲熊次長、幕内参事官

（説明者）岡井 大輝      マイクロモビリティ推進協議会 会長（株式会社Luup 代表取締役 CEO）

城 讓                      マイクロモビリティ推進協議会 事務局長

工藤 智彰                OpenStreet株式会社 代表取締役社長 CEO

向山 哲史                株式会社Luup 取締役 CFO

井上 祐輔                Lime株式会社 日本政府渉外責任者

宮内 秀明                BRJ株式会社 代表取締役 CEO

阿部 竜矢                警察庁長官官房審議官（交通局担当）

今井 宗雄                警察庁交通局交通企画課長

猪股 博之                国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長

4. 議題：

（開会）

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の安全性確保

（閉会）

5. 議事概要：

○幕内参事官 定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第6回「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」を開催いたします。

委員、専門委員の皆様におかれましては、御多用中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

初めに、事務局から会議に関する連絡事項を申し上げます。本日はオンライン会議ですので、会議資料は画面共有いたしますが、お手元にも御準備いただければと思います。また、会議中は通常マイクをミュートにいただき、御発言される際にミュートを解除するようお願いいたします。

続きまして、本日のワーキング・グループの出欠状況について報告いたします。構成員の委員、専門委員につきましては、堀委員、梅田専門委員、原田専門委員、増島専門委員、森澤専門委員が御欠席との御連絡を承っております。また、ワーキング外からは間下委員

に御参加をいただいております。

以後の議事進行につきましては、落合座長にお願いいたします。

○落合座長 ありがとうございます。

落合でございます。本日もよろしくお願いたします。

本日は、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の安全性確保について、御議論をいただきます。

最初に、ヒアリングを行います。出席者の皆様におかれましては、質疑時間を確保するため、時間内での説明に御協力いただきますようお願いいたします。

まず、警察庁からヒアリングを行います。本日は説明者として警察庁長官官房審議官（交通局担当）の阿部竜矢様にお越しいただいております。

それでは、10分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁交通局担当審議官の阿部です。よろしくお願いいたします。

そうしましたら、まず警察から特定小型原動機付自転車について説明させていただきます。

まず、資料1 ページ目でございます。前提として特定小型原付のルールと制度制定の経緯について御説明させていただきます。上の四角に経緯が記載してございます。こちらはそもそも電動キックボードに関する制度設計ですが、令和2年7月の規制改革推進会議の答申において、こちらの資料に記載のとおり制度見直しの要否を含め検討することの内容が盛り込まれたことが議論の出発点でございます。その後、令和3年6月に閣議決定されました成長戦略実行計画の内容を踏まえて警察庁において有識者検討会を開催し、検討を行った結果として、構造上の最高速度や大きさが自転車と同程度のものを特定小型原動機付自転車と定義しまして、自転車と同様の交通ルールを定める道路交通法の改正が令和4年4月に行われまして、特定小型原動機付自転車の制度が令和5年7月に施行されたものでございます。

これが基本的な経緯でございまして、この特定原付の基本的なルールでございまして、下の囲いを書いてございまして、構造上の最高速度が時速20キロ以下であること、あるいは16歳以上の者が運転免許なしで運転可能であること、乗車用ヘルメットの着用は努力義務であることなどが課されてございます。また、通行場所、通行方法でございまして、原則として車道の左側端を通行しなければならないこととされておりますが、時速6キロメートルを超えて加速することができない構造であることなどの基準を満たす特例特定小型原動機付自転車に限って普通自転車等及び歩行者等専用の道路標識が設置されている歩道を通行することができるというふうになっております。この辺が基本的なルールでございまして。

2 ページ目を御覧ください。特定小型原付の事故の発生状況についてでございます。まず、左上のグラフでございます。事故の件数が青い棒グラフでございますが、御覧いただければ分かりますように、施行後、季節的な増減を繰り返しながら推移しているというこ

とでございますが、直近、令和6年下半期は30件台以下で横ばい、あるいは令和7年、3月までのデータでございますが、減少傾向となっております。

特定小型原付の普及状況については折れ線グラフのほうを見ていただきたいと思うのですが、こちらは稼働台数と走行距離を出してございます。注に記載もございますが、こちらは国内大手2社の数値の合計、シェアリング事業者2社の合計でございますが、事故件数とはリンクしていない点は御了解いただきたいと思います。稼働台数がオレンジ色の折れ線グラフでございますが、施行後、増加傾向で推移しているということが読み取れるかと思えます。一方、走行距離が緑色の折れ線グラフですが、こちらは季節的な変動が見られますが、おおむね青の棒グラフの事故件数の推移と連動したような動きを見せているものと思われま。

また、右側の表ですが、死亡重傷率は10.0%という数字で、死傷者数351人に対して死者・重傷者数が35人ということで死亡重傷率10%ということでございますが、下の文字に書いています自転車のこの間の死亡重傷率が10.4%ということで、自転車とはほぼ同程度の重大事故のリスクかなと見ております。

以上のとおり、まだ2年弱の限られたデータの蓄積ではございますが、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く、また、普及の状況に比べますと急激に事故が増加しているという状況にはないという点が見てとれるかなと見ております。

3ページ目を御覧ください。特定小型原付の用途別・発生場所別の発生状況ということで、左側は特定原付の用途ですが、レンタルが9割、それから事故の発生場所ですが、東京が7割超ということになっています。この間、自転車につきましては下の数字で記載しておりますが、自転車の場合、全国で見ますとほとんどが自己の所有ということでございます。事故の発生場所については東京が2割、それ以外が8割という状況でございますが、特定原付に関しましてはまだまだ特定の用途、あるいは東京という特定のエリアでの乗り物だという状況かなと思っております。

続きまして、4ページ目を御覧ください。こちらは特定原付の事故の相手方当事者別発生状況ということで、左側の円グラフでございます。対四輪、単独事故、あるいは対自転車、対歩行者の順で事故が多くなってございます。右側が自転車の事故でございますが、こちらは四輪の自動車とぶつかる事故が圧倒的でございますが、それ以外に単独、あるいは対自転車、歩行者の割合が高くなっているということでございます。

特定原付は自転車と比べかなり際立った違いがございますが、これは前のシートで説明したように東京でのレンタルというのがまだ利用シーンの大半を占めているということが背景を成していると思っております。ちなみに、東京におけるレンタル自転車、レンタルサイクルの事故につきましても同様の傾向、すなわち四輪が少なくそれ以外の事故の比率が高まるという傾向が認められますので、そういう地理的な要因などが影響しているのかなと見ております。

ちなみに、特定原付は単独事故が自転車と比べて非常に多いということでございまして、この辺はヘルメットの着用促進が非常に重要になってくるのかと見ているところでございます。

5 ページ目を御覧ください。こちらは参考としてつけさせていただきました。本ワーキングの開催に先立ちまして規制改革推進室の事務局からこういうデータを頂けないかという求めに応じて数値を出したものでございまして、車両区分ごとに関連事故死傷者数を当事者別で集計したものでございます。

続きまして、6 ページ目を御覧ください。こちらは特定小型原付の対四輪、対自転車、対歩行者のこういった事故類型の原因で発生しているかというものでございます。左から順に対四輪でございますが、こちらは出会い頭が46%、対自転車が真ん中ですが、こちらは出会い頭が61%ということになっていまして、一番右の対歩行者の事故につきましては赤枠で囲ったところが横断中の事故ということでございまして、いずれにしましても交差点や横断歩道における事故が多いということで、信号遵守や一時停車、安全確認といった基本的な交通ルールの遵守というのが非常に重要になってくるかなと見ているところでございます。

続きまして、7 ページ目を御覧ください。飲酒事故の発生状況でございます。飲酒事故率は特定原付につきまして15%となっておりまして、令和6年に338件の事故が特定原付で起きてございますが、そのうち51件が飲酒関連ということでございまして15%を占めるということで、上の文章に書いてございますが、自転車の飲酒事故が0.6%、一般原付が0.5%というものに比べますと、飲酒事故の比率が著しく高いという状況になってございます。発生時間を見ますと0時から5時台ということで、公共交通機関が運行していない時間帯が約7割を占めているということで、この特定原付におきまして夜間帯における飲酒運転対策が非常に重要になってくるかと考えております。

続きまして、8 ページ目を御覧ください。こうした事故の状況を踏まえまして、警察における交通違反の取締りや啓発活動はどのようなことになっているかということでございます。令和4年の改正道交法によりまして、特定原付の違反の多くは交通反則通告制度、いわゆる青切符の制度の対象となっておりまして、警察としましては、現在、悪質・危険な違反行為や交通事故の実態を踏まえた取締りや交通啓発を行っているということでございまして、交通啓発につきましては下の枠に囲っているようなチラシやユーチューブで動画を投稿したりといった活動を行っているところでございます。

検挙の状況につきましては真ん中の棒グラフでございますが、令和6年に非常に検挙件数が多くなってございます。警察としましては、特定小型の制度が始まったばかりでございまして、ルールの定着を図るために特定小型原付に対する集中的な取締りを行った結果としてこのように検挙件数が高くなっていると認識しておりまして、現段階においてはこの特定小型につきましては交通ルールの周知の取組が非常に重要になってくるかと考えております。ちなみに、検挙件数は右側の円グラフでございますが、通行区分違反が6割を占

めているということで、逆走や歩道通行といった基本的なルールが守られていないという状況が認められるところでございます。

続きまして、9ページ目を御覧ください。事業者と連携した交通安全対策の推進ということで、上の枠囲みに道路交通法の規定条文そのものを載せてございます。第108条の32の4という条項がございまして、こちらに記載のとおり道交法ではシェアリング事業者や販売事業者に対して利用者・購入者に交通安全教育を実施する努力義務というものを規定しております。この規定の趣旨を踏まえまして、警察としましては官民が連携して各種の交通安全対策を推進するために、関係事業者、関係省庁から成る官民連携の協議会というものを法律の制定に先立つ令和4年2月に設置しております。令和5年3月、こちらの法施行に先立って協議会においてガイドラインというものを作成しまして、この協議会においてこのガイドラインに基づく対策の取組状況をフォローアップしております。

具体的な取組としましては下に3つ箱を設けておりますが、こちらに記載のとおり購入者・利用者に対する交通ルールの動画視聴、交通ルールテストの実施、ヘルメットの着用促進といった取組、あるいはこれは国交省からまた後ほど説明があるかもしれませんが、国交省における性能等確認を受けた車体のみを販売取扱いするといった取組など、関係省庁も巻き込んだ総合的な対策を実施することとしております。

また、この協議会の中で、昨年11月には施行後1年間の事故の発生状況も踏まえまして、こういった取組のさらなる推進を警察から事業者に対して要請しているところでございます。

10ページ以降でこういった取組をもう少し詳細に説明させていただきたいと思っております。まず、交通ルールの周知ということが10ページ目でございます。ガイドラインにのっとった取組として、利用登録時に交通ルールテストを受けさせるという取組で、これが全問正解でなければ利用できないという仕組みを構築していただいておりますが、その後の事故の発生状況なども踏まえまして、交通ルールテストの内容の充実を図るよう要請しております。事業者においてそれを踏まえた出題内容の追加等の取組が行われているところでございます。

また、11ページ目でございます。こちらは飲酒運転はじめとする悪質・危険な運転者対策ということでございまして、ガイドラインにのっとった取組として年末年始における繁華街におけるポートへの警備員の配置といった取組を行っておりますが、より実効的な対策を行っていただきたいということで昨年11月に事業者に対して警察から要請を行いまして、下のほうに記載のとおりさらなる実効的な対策ということでポートへの警備員の配置の拡大や夜間の貸出し停止といった取組が行われているという状況でございます。

続きまして、最後の12ページ目でございますが、ヘルメット着用の促進ということで、こちらもガイドラインにのっとった取組としてウェブサイトでの周知や安全講習会での呼びかけ、アプリでの販売あっせんといった取組を実施していただいておりますが、ヘルメット着用率はまだ低調であるということ踏まえまして、さらなる実効的な対策というこ

とで、現在、料金割引サービスや公営施設での貸出し実証といった取組を行っていただいているところでございます。こういった事業者の取組につきましては後ほど事業者のほうからも御説明があるかもしれません。

まず、警察からの説明は以上でございます。ありがとうございました。

○落合座長 御説明どうもありがとうございました。

続きまして、国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課長の猪股博之様より5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○国土交通省（猪股課長） よろしくお願いたします。

国土交通省物流・自動車局となります。私からは電動キックボードを主とします特定小型原付に関します保安基準への適合性の確保をするための取組について、基準策定の経緯も含めて御説明させていただきます。

先ほど警察庁からもお話がございましたように、令和3年に閣議決定されました成長戦略実行計画におきまして、電動キックボードの制度整備の方向性が示されまして、最高速度などに応じた新たな車両区分の設定、走行場所など、交通ルールに関する制度改正が検討されることとなりました。これを受けまして、警察庁における電動キックボードを念頭に置きました交通ルールの検討状況を踏まえつつ、国交省では車体の安全性確保のために必要となる技術基準に関する検討を行うために、大学の先生やモータージャーナリストなどの有識者を含めた関係者で構成する検討会といったものを設置させていただきました。

次のスライドをお願いいたします。この検討会におきまして、主に電動キックボードを念頭に置いた特定小型原付の保安基準につきまして、これまでの原動機付自転車の項目とといったものを基本としまして、電動キックボードの特有の構造も踏まえて、追加や削除の項目も含めまして安全確保の要件について議論をしていただきました。

議論の結果といたしまして、ここに示されるような内容の要件が定められました。特に電動キックボード特有のものを踏まえて追加された装置などが左側の欄に記載されてございます。最高速度を20キロに限定するというスピードリミッターといったものも義務化いたしました。また、車輪の大きさが通常の二輪の車に比べて小型になりますので、段差などで走行時の安定性も要件となっているという状況でございます。また、ちゃんと見られるように被視認性の確保という点では尾灯やブレーキランプを求める内容となっております。

この内容が取りまとめられまして、さらに自動車全体の安全対策を議論する検討会の審議も経まして、パブリックコメントを行い、令和4年末には保安基準として公布させていただきます。こちらは令和5年の改正道交法の施行の前ということになりますが、シェアリング事業者などの準備が可能となるように先行して措置をさせていただいたものとなっております。

次のスライドです。保安基準の制定後、安全性確保に向けた環境整備につきましては、今、主に以下の2点を行わせていただいております。

1つ目が基準適合性確認制度ということで、これに基づきまして、様々な車両の保安基準適合性のチェックと公表の取組となります。電動キックボードなどのメーカー・販売事業者からの申請に基づきまして保安基準への適合性を確認させていただいております。確認を受けた電動キックボードにつきましては、適合を示す表示（シール等）を貼付していただきます。また、適合性が確認された車両につきましては、その車名、型式、外観、製作者等の情報もリスト化し、国交省のホームページで公表させていただいております。これまでに111車種の基準適合を確認させていただいて、今、公表しております。

なお、不適合の車両ということに関しましては、当初は半分以上の車両で基準不適合の箇所が見られたということでございますので、それらにつきましては改善・改良をしていただくということで適合の車両になっていただいているという状況でございます。

そして、2つ目の取組につきまして、市場サーベイランスによる不適合車両の調査となります。こちらにつきましては、主にオンラインマーケットプレイス、いわゆるネット販売を対象にいたしまして、市場から抜き取りによってサーベイランス調査を実施させていただきまして、不適合が確認された車両・車種につきましては、販売事業者に改善の指導をさせていただいております。これまで46車種を調査させていただきまして、20車種で不適合が確認されました。こちらは定期的にプレス発表もさせていただいております。

これらの車種は消費者庁が中心となって製品安全誓約という取組がございしますが、こちらの対象とさせていただいております。主なオンラインマーケットプレイスの運営事業者はこれら不適合となった車種は出品しないという状況になっております。

なお、不適合が確認された車種については、販売事業者と連携しまして既に販売したのも含めて不具合箇所の改善・改良をしてもらっておりますが、販売されて既に市場に出してしまったものの中でユーザー等々のアクセスができず、一部車両については対応ができていないというものもございます。これらについてはその後の転売等の防止にもなるよう、15車種ありますが、それらについて現在、車種名、外観などを国交省のホームページにも公表させていただいているという状況でございます。国交省としましては、まずは基準に適合した車両が見分けられるような制度としつつ、それでも市場に出回る不適合車両につきましては調査をさせていただいて、その結果を公表することで、関係者の協力も得ながら不適合品の排除ということに取り組んでいるという状況でございます。

私からの説明は以上となります。

○落合座長 御説明どうもありがとうございました。

次に、マイクロモビリティ推進協議会会長の岡井大輝様より10分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） マイクロモビリティ推進協議会の会長の岡井と申します。よろしくお願いたします。

では、まず本協議会の概要から御説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。本協議会の設立当初の活動目的といたしましては、電動キックボード等をはじめとする電

動モビリティの利活用に関する自主規制の体制を構築するというもの、2点目としては、安全・安心な乗り物としての電動キックボードをはじめとするモビリティを社会に周知啓発すること、そして、電動モビリティに関する実証実験及び事業化を推進するという3つを目的として立ち上げられた団体でございます。

ただ、こちらが立ち上げられた当初はまだ法整備が整っていない状況でございましたので、政府と安全性に関する実証実験を行う際の自主規制を構築するというものでございました。ただいまは1年半前に道路交通法が改正した際以降はその新しい法律に基づく運用に対する自主規制を行う団体という形となっております。

次のページをお願いします。電動マイクロモビリティシェアサービスの現状を御説明させていただきます。本協議会に加盟している事業者のKPIの合計を書かせていただいておりますが、左側にありますように北海道から沖縄まで24都道府県でサービスを提供させていただいております。電動キックボードをはじめとするものが乗れるポート数は1万3000か所以上、車両台数で言うと約2万台以上、展開場所としては24都道府県、ダウンロード数で言うと400万ダウンロード以上をしてもらっているというのが現状でございます。

次をお願いいたします。では、利用目的の概要を御説明させていただきます。アンケート調査によると80%超が通勤・通学・用事などの日常の移動で利用いただいていると回答しております。逆に観光客のように散策・回遊をするような方は平日で言うと10%、休日で言うと16%が非日常用途という形で使われているものとなっております。

次のページをお願いいたします。細かいユースケースも少し足早に御説明をさせていただきます。実証実験当初からサービス提供をしてきた東京都や市の事業者として始まった宇都宮市などで、都市部では住民の方々の日常利用の足として貢献をしております。鉄道やバスといった既存の公共交通機関を補完するという役割を担っているかなと考えております。左側が下北沢、三茶などの付近で東急、小田急、京王3社の路線と隣接する、簡単に言うと鉄道ごとの駅同士で移動してしまうと渋谷だったり新宿だったりに出ないといけなような遠回りをしないといけな縦移動に関する移動に関して、鉄道3社とマイクロモビリティの会社であるLuupの4社で組み合わせる定期券というものを提供したり、右側であれば自治体公認の形で実証実験をしているという形でございます。

次をお願いいたします。また、都心部以外でも各社展開をしております。例えばLuupにおいては左側にあるような北海道の美瑛町だったり、右側にあるような高知県でのサービスを展開しております。また、BRJさんという会社につきましても全国の自治体と連携協定を締結して観光やレジャー目的の移動に貢献している。これらは有人のものでない公共交通機関であるということで、鉄道やバスがこれ以上増やせない過疎地においても町の用途に合わせて台数を調節して提供することができるというマイクロモビリティの特徴を生かした展開となっております。

次をお願いいたします。また、その他という形のユースケースとしましては、左側にあるような訪問介護士の事業所様との提携をして、訪問介護士様が町なかの自宅を訪問する

際にシェアリングのマイクロモビリティを使っていただくことで一日に回れる訪問件数を増やしていただいているというものが左側。例えば右側が造船所での移動効率の向上など、工場や造船場などの移動でも使っていただいているという形でございます。

次をお願いします。海外と日本の比較も簡単にだけ御説明をさせていただきます。もともとは中国や欧米を発端に始まったこの電動マイクロモビリティのシェアリングサービス、特に電動キックボードのシェアリングサービスはアメリカから始まっているのですが、一番左にあるポートレスモデルと呼ばれるモデルで始まっております。これは簡単に申しますと道路上の空間をある意味駐車場と見立てて、利用者様は好きな場所に車両を置くことができ、また、好きな場所で拾って好きな場所に返すというフリー・フローティングモデルとも呼ばれるモデルでございます。これは利用者からすると利便性がすごく高いのですが、実際は町なかの道路の歩行の妨げになってしまうこと、もう一点が、大量に町なかに車両を提供した会社はその町で最も認知を得ることができるという特性上、各社が競争をすることが激化すると、本来町に必要な台数の10倍、20倍、30倍、100倍などの大量な台数が町に投下されてしまう、過当競争になってしまうという問題がございます。それらを基にしたヨーロッパやアメリカの各都市では公道ポートモデルと呼ばれるものが普及しました。これは道路上の余っている場所、駐車場だった場所など、基本的には日本でいうところの地方自治体はその場所を事業者提供する代わりに歩道上などに放置することを禁止する。そうなった場合、自治体提供できる道路上の場所には限りがございますので、入札ということで大体3事業者から5事業者に自治体を絞って、安全性などの条件を課して、その条件をクリアした事業者のみが入札に通るという形で、この入札を通った会社のみがシェアリングを運用することができて、そのシェアリングを運用する事業者はこれまでのように歩道に無秩序に放置することは許されておらず、自治体提供した道路上の空間を基本的には利用するという公道ポートモデル、もしくは入札モデルと呼ばれるものが現在ではメインに普及をしております。

一番右の私有地ポートモデルというのは海外の事例を通して始まった日本のモデルであるという点と、もう一点が日本の道路交通法上では日本の道路空間に事業者が車両を放置する、もしくはそれを幫助することは禁止されておりますので、そのような背景から、私有地の民間地、民間事業者の不動産の場所を一個一個事業者が契約をして、そこにのみ車両を返すことができるというモデルが一番右でございます。この一番右のモデルは世界的にもまれでございます。世界各国は基本的には一番左か真ん中のモデルでございます。

次のページをお願いします。また、ちょっと補足的でございますが、現在、電動キックボードが町なかで主流となっている特定小型原動機付自転車でございますが、法令上は座椅子の装着だったり、二輪以外も三輪、四輪のものなどが安定性の高い形状として許可されておりますが、こちらの三輪から四輪のもの、もしくは座椅子がついているものは社会実装上の技術上の難易度が高いという理由で現在はまだ普及が進んでいないという実情でございます。

ただ、直近、複数社がこれらの三輪から四輪の座椅子付の特定小型原付というものに取り組んでおりまして、特定小型原付というものを議論する際には電動キックボードに限らないということだけ御留意いただければと思っております。

次のページをお願いします。最後に、協議会としてのこれまでの安全対策というものを御説明させていただきます。

次のページをお願いします。警察庁様の発表でもありまして、この業界団体としては基本的には自主ルールというものを設けさせていただいております、法令とガイドラインに加えて追加で業界団体としての自主ルールというものを加えているという形でございます。基本的には今、業界団体に加盟している事業者のうち町で展開をしている事業者様は全てこの自主ルールというものを必ず守っているというのが現状でございます。

次のページをお願いします。具体的には教育啓発という観点で、特に一番上にあるような全利用者に対して警察庁監修の下の交通ルールテストというものの全問正解を義務づけておりまして、一問でも間違えると受け直していただかない限り乗れないという設定にしております。また、一番下にあるように、16歳未満が乗ることが絶対にならないように、必ず顔写真付の身分証明書を確認した上でないと利用できないという仕様にしております。

次のページをお願いします。または、基本的には各町で展開する際には地元警察や地元自治体と連携した安全講習会というものを推奨しておりまして、各事業者はこれらにのっかって全国で警察や自治体さんと一緒に対人での安全講習会というものを実施しております。

次のページをお願いします。また、追加として各事業者、車両の安定性のためのアップデートだったり定期的メンテナンスの義務化などを行っているとともに、最近では一番下でございます椅子がついた電動キックボード、通称は「シートボード」といいますが、こちらの着座式のものも町なかでは出てきているという形でございます。

次のページをお願いします。また、飲酒運転対策といたしましては、こちらは警察庁様からの発表にもございましたとおり、全国の春と秋の交通安全週間だったり忘年会シーズンなどのような時期に合わせて連携を強化させていただいているとともに、現在は飲酒運転対策として、町なかでハードウェアで確認をするような技術的な手段がまだ整っていないという背景から、繁華街の近くなどに警備員を不定期でランダムで配置をさせていただいて、そこから乗る全利用者の方々に抜き打ちで確認をしていくという対処を現在は人力でございますが、行っているという形でございます。

次のページをお願いします。また、ヘルメットの着用促進につきましては大きく分けて方向性が2つあると思っております、有人・無人での場所だったり車両だったりの貸出し、特に下にありますとおり、一部のエリアでは行政の協力を得ながら特定の場所において有人・無人でヘルメットの貸出しを行っております。また、各人の所有を促進するという事で、折り畳んでかばんにおいて省スペースで入るようなものを配ったりしているという形でございます。

次のページをお願いします。また、基本的にはルールを守っていただきたいということで交通ルールテストを課しているわけなのですが、この交通ルールテストを受けてもらった上でそれでもまだ違反を繰り返す利用者に対しては、アカウントを停止したり、半永久的に凍結するという措置を行っております。これらは軽微なものも含む全ての交通違反に対して点数というものが配分されておりました、飲酒運転等の重大なものは一発で、そうでないものも複数回行うとアカウントが永久凍結するという設定を行っております。

次のページをお願いいたします。また、こちらにありますとおり、アカデミックな団体だったり交通事故に関する団体とも業界団体として、もしくは各社として協定を結んでいるという形でございます。

次のページをお願いします。さらなる安全対策といたしまして、直近、特に下にありますとおり、こちらは株式会社Luupが始めているものでございますが、独自の危険行動検知システムとして、車両に搭載されているGPSの移動データを用いて例えば入ってはいけない公園の場所だったり入ってはいけない道路、もしくは大通りでの逆走のように現在の位置情報の精度においても少なくとも分かるような違反に関しては自社で各自検知をしてしっかり走行を抑止する、もしくはアカウントを停止していくという措置を行っております。

各社、中長期的な安全対策に関しては今、準備はしているものの、主に技術上の安全対策を強化する上でのハードルとしては2つございまして、一つが位置情報の精度、もう一つはカメラやセンサーを用いた違反走向を検知する際の技術上とコスト上の都合の2点がございまして、前者に御説明した位置情報の精度という意味では、GPSに加えて直近では準天頂衛星と呼ばれる精度の高い衛星の実用化も一部始まっておりますが、こちらを用いたとしても、やはり建物が多くあったり人が多くいる場所における位置情報の精度にはまだ不安があるということで、中長期的には実現していきたい技術の一つでございます。

2点目のカメラにつきましてもまだ精度が一定以上の段階を満たしていないというのが見解でございますが、業界団体として、もしくは各社としても新しい技術が実用に至った際にはしっかり安全対策に反映していきたいと考えております。

以上がマイクロモビリティ推進協議会からの発表でございます。後ほど詳細の質疑がございましたら、よろしく願いいたします。

○落合座長 御説明ありがとうございました。

次に、OpenStreet株式会社の工藤智彰様より5分ほどで御説明をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○OpenStreet株式会社（工藤代表取締役社長） よろしく願いいたします。OpenStreet代表の工藤と申します。

弊社はシェアモビリティのサービスを提供しておりまして、現在取り組んでいる対策、あとは将来的な取組というところを御紹介させていただきます。

現在展開している規模になりますが、全国1万1000か所でシェアモビリティを展開しております。そのうち97%は電動アシスト自転車にして、特定小型原付は3%程度、1,500台

程度を緩やかに展開を始めている状況です。展開の仕方として官民連携のスタイルを取っておりまして、各自治体様と連携をして地域の交通手段としての展開を図っております。目的としては単純に特定小型原付だけではなく、今後の多様なモビリティというところの1本目として特定小型原付の展開を試しているという状況です。このため、車体としてはいわゆる着座式の車体、安定性の高い車体を選定しておりまして、私たちが展開しているのはこの着座式のみで車体を展開している状況です。こちらをシェアサイクルと同様にIoTの機器で制御しておりまして、いわゆるポートに関しましても物理的なラック、自転車と同じルールで町の秩序、まちづくりと連動させたモビリティの投入という考え方で展開しております。

実際の安全の対策という面では、まず自治体様と連携してその地域に移動手段として根ざしていくかというところを緩やかに確認をしながら進めていっているというところが一つの特徴ではあります。すなわち、まちづくりの中で移動手段として安定的に使っていただける、また、道路との関係性上、危険な運転が発生していないかというところを確かめながら、シェアサイクルのうち一部を特定小型に変えていく、追加をしていくというやり方を行っております。その中で実際に起きていく違反であったり利用の傾向等を検証しながら町に実装していくというところが基本的な考え方です。

その中で、基本的な安全対策に関しましては、先ほど御説明がありましたガイドラインに準拠したものというところはほぼ同じことを行っておりますので少し割愛させていただきますが、アプリ上のテスト、本人確認の徹底、利用中にもルールを確認できるようにする、事故時は通報・相談ができるようにしてある、また、ヘルメットに関して推奨を進めていくというところは同様です。ヘルメットに関してはかなり難しいと感じている部分がありまして、画面に出しているような単純にかぶってくださいというだけではなく、かぶること自体に少しインセンティブがつくような取組を試しているところではありますが、実際にシェアサイクルにおいてヘルメットの貸出しはいろいろとチャレンジはしております。施設への貸出しは借りに来る方がなかなかいらないので、かごについているタイプとついていないタイプで試してみると、ヘルメットがない車体のほうが利用率が高くなってしまいます。また、原付のシェアにおいては装着義務などで使われるのですが、ユーザーさんからサイズが合わないという声があるので、ヘビーユーザーは結局マイヘルメットを利用しているという結果が出ていましたので、まだこれを行えば効果があるというものは見つけられていませんが、これはいろいろと試行錯誤をしていく領域だと認識しております。

また、ルールに関する発信に対しては初めて聞いたという声が多々ありますので、まだまだ浸透に時間がかかるフェーズだと捉えております。私たちの説明会には自治体さんとの連携もありますのでシニアの方がかなり多くいらっしゃいます。特定小型についてはほとんどの方は御存じないです。初めてそこで説明をして、乗り方をレクチャーして乗っていただけるところが多くありますので、やはりこれも時間がかかる領域だと捉えて

おります。

実際の意見としては交通ルールの難しさというところが一番特定小型原付を利用するに際して抱える不安というところも出ております。実際に私たちの車体で起きている違反事故でいきますと、走行区分違反が多く出るというところはルールの不確かな理解というところが原因ではないかと推測しております。

事故については、私たちの車体ベースですが、けが等の人身事故は今のところ0件です。ヨーロッパで走行距離100万キロメートル当たり15件、20万キロ当たりですと3件というところに対しても、少ないのですが、まだデータの蓄積が少ないというところもあると思いますので、こういった走行距離当たり、もしくは利用当たりの事故の集計なども事業者間連携で可視化していくことが重要なのではないかと捉えております。

最後に、今取り組んでいる将来に向けた技術のところですが、先ほど話題に上がりました位置情報の取得と画像認識については実証実験の段階です。今のGPSでは走向空間を正直特定できません。いわゆるRTKという技術を使った高性能位置情報ですと、歩道か車道か、2段階右折しているかしていないか、左側か右側かはほぼほぼ推定はできます。ただ、これを全車体につけられるかというところ、まだ実験的な技術ではあります。

次に、車体側で画像認識処理をするエッジAIのカメラ処理ですが、今段階ですと国内の道路の認識は精度としては8～7割程度になります。特にこういった自転車走行空間の矢羽根の認識というところは少し技術的なハードルが高くありますので、その場で判定をするというよりは傾向として違反気味のところを走行しているユーザーからちゃんと左側走行している、歩道に入っていないというところを認識させて後で警告を出すということは後々可能になるのではと思っています。走行中の制御は難しい技術です。どちらに關しても技術に關しては時間の経過とともにコストダウン等があると思います。ただ、電力消費の問題もありますので、今すぐに実用できるというよりは数年先から逆算してこういった技術的対応が必要だと捉えて実験をしている状況になります。

最後に、先ほど御説明したような対策に加えて、環境面という面で走行空間がいかに整備されているか。先ほどの画像認識等も走向空間が整備されればより簡単に行えるようにはなっていきます。また、車体の進化とルールに關しての認知がやはりまだまだ時間がかかりますので、社会全体の浸透に向けて緩やかに時間をかけながら導入していくというところが必要なのではと考えております。そのようなスピードで私たちは社会実装を進めております。

御説明としては以上になります。ありがとうございました。

○落合座長 御説明どうもありがとうございました。

なお、本日、増島専門委員から書面でコメントが提出されておりますので、事務局から要旨の御紹介をお願いいたします。

○幕内参事官 資料第5を御覧いただければと思います。

まず、1ポツの部分では、電動キックボード等に係るルールについては有識者を交えた

丁寧な議論の結果、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いるとの御説明がございます。

2ポツでは、昨今、電動キックボード等に関する事故が増えていることを受けて規制を強化すべきではないかという声が聞かれるが、現行制度の導入に至る経緯と日本のモビリティ領域のどのような将来を描いた上での決断であったのかという中長期的な政策的考慮が踏まえられていない動きに映るとした上で、1つ目、電動キックボードに対する偏見があるのではないか。2つ目、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る。3つ目、電動キックボードの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ではないか。4つ目、ヘルメットの義務化をしたら電動キックボードのシェアリングサービスの市場が成立しなくなる。5つ目、オペレーター規制についてはそのための行政リソースを割くかどうかを真剣に検討する必要があるといった御主張をされております。

以上です。

○落合座長 それでは、質疑に入りたいと思います。

本日は質疑への御対応のため、株式会社Luup様、Lime株式会社様、BRJ株式会社様にも御出席をいただいております。

それでは、御意見、御質問がある方は挙手ボタンにより挙手をお願いいたします。私から指名いたしますので、それから発言をするようにしてください。限られた時間となりますので、御質問や御意見、また、御回答は簡潔に2分程度の範囲でお願いいたします。

それでは、御手洗委員、瀧委員、お願いいたします。

○御手洗委員 御手洗でございます。御説明をいただきましてどうもありがとうございます。

私からは質問が3点ございます。1点目は警察庁さん、2点目はマイクロモビリティ推進協議会さん、3点目が国土交通省様への質問となります。

まず1点目、警察庁様への質問です。資料4ページ目の事故の内訳を拝見すると、電動キックボードは対歩行者事故が15%となっていて、自転車における対歩行者事故の5%に比べると割合が高いのではないかと、母数が違うということはあるかもしれませんが、見受けられました。車両同士の事故と違って車両対歩行者の事故というのは歩行者のほうが巻き込まれて被害が大きくなりやすいということがあるのではないかと懸念しているところです。警察庁さんの資料の8ページで電動キックボードの検挙のうち6割は通行区分違反とありましたけれども、多分ここに歩道走行が含まれているのですね。また、1ページ目の交通ルール概要を拝見したところ、本来、電動キックボードは車道の左端を通行しなければならないけれども、時速6キロメートルを超えて加速できない構造である場合は歩道も通行することができるとあったかと思えます。これはつまり電動キックボードは本来、車道の左端通行をしなければならないところ、例外的な措置として構造的に時速6キロ以下でしか走行できない車両は歩道を通行できますと。実際には例外措置のさらに例外措置み

たいな形で、構造上本当は20キロまで加速できる電動キックボードでも特例モードというモードを発動すると歩道を走行できるというかなり緩い対応になっているのかなと思っています。

ただ、事故の内訳を見ると、対歩行者事故の割合が自転車と比較しても多いところを見ると、これは見直したほうがいいのではないかと感じられるところですが、警察庁さんとしてはどのように捉まえていらっしゃるかお教えいただければと思います。

2点目が、マイクロモビリティ推進協議会さんへの質問です。大変分かりやすい御説明をいただきどうもありがとうございました。1点お伺いしたかったのが、事故の詳細なデータというのはあるものなのか、できれば次回以降、ワーキングなどでも開示いただける範囲でいただけたらありがたいなと思っています。

といいますのも、現状でも悪質な交通違反や、軽微でも違反を繰り返すユーザーはアカウント停止などの措置をされていると思うのですが、例えば海外だと電動キックボードに乗り慣れていないユーザーが事故を起こす確率が高いということを突き止めて、登録してから最初の何回かは速度制限をかけるといった措置で事故率を下げているという例もあるかと思っています。事故の未然防止やユーザー保護のためにも、違反を繰り返しているユーザーをバンするというだけではなくて、事故を起こしやすい人に対しての事故を未然に防ぐ措置というのもしていらっしゃるかということをお伺いできたらと思います。

長くなりまして申し訳ございません、最後に3点目の国土交通省さんへの質問です。電動キックボードは事故の9割がレンタル事業によるものということですが、そもそもこれは普及台数ベースでも電動キックボードはシェア用の比率が高いのが影響しているかと思っています。シェア事業、レンタル事業は普通乗用車であれば道路運送法の自家用自動車有償貸渡業許可が必要となるかと思いますが、電動キックボードについては何の業法もかかっておらず、許可制にもなっていないかと思っています。そのために電動キックボードは危ないのではないかという懸念が生じると、すぐ道路交通法の話になってしまって、ヘルメットの義務化とか、そもそも道路交通法上電動キックボードは危ないのではないかというヴィークルの議論になってしまって、本来シェア事業の事業者レベルで安全確保のためにもっとできることがあるかもしれないところ、議論がすっ飛んでより大ぶりの規制の話になりがちだと思うのです。また、今、Luupさんなどは積極的に安全投資されていると思いますけれども、今後、価格競争重視で安全投資しないような格安事業者が出てきた場合にどうするのかといった観点もあるかと思っています。ここは、事業者の公平性を担保しつつ路上の安全性を上げていくためには、電動キックボードのシェア事業に対しても何らかし許可制にするなり、業法をかけるなりして、オペレーションレベルでの安全確保を義務づけられるようにすることも御検討いただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

以上になります。

○落合座長 ありがとうございます。

そうしましたら、瀧委員もお願いいたします。

○瀧専門委員 ありがとうございます。

私からは警察庁様に2点と、マイクロモビリティ推進協議会様に細かいですけれども3点お願いいたします。

まず警察庁様向けなのですけれども、ちょっと単純な質問で、令和6年の集中的な検挙と申しますか、検挙数の取り上げがありましたと。これはどのような背景と申しますか、意思決定として行われたのかというのを伺いたくて、よく春の交通安全運動などで定期的に全体的にそれが増えているのか、電動キックボードさん特有にその辺が集中しているものなのか、そもそも何らかの課題意識があったからそういったことがあったのかみたいなところの背景がございましたら、伺えれば。これが1点目でございます。

あと2点目も警察庁様向けなのですが、本件というのは規制改革で一度つくってきた領域について数年以内に新しくもう一度規制改革で取り上げるという結構特異な事例なのかなと思っておるのですが、私個人的な思いとしては、それはバランスの取れた規制が必要なのではないかということに依拠しています。そのバランスというのは例えばちゃんとエビデンスに基づいて、何を私たちは守りたいのか、道交法上いろいろな危険の防止だけではなくて、例えば円滑に交通の安全を確保するといった要素があるわけですけれども、いろいろなことのバランスを取りながら今後の在り方を考えていくのだと思っております。

そういうときに、通常の自転車と例えば電動アシスト自転車とでそれぞれ最近は少し厳罰化みたいなものも進んでいますけれども、昔と比べるとはるかに速い自転車が増えたり、あとは車道を走るみたいなことも少しずつ社会の中では進んできている中で、本件の電動キックボードをどう位置づけられるのかということが気になっている次第でございます。

ですので、一つの分かりやすい切り口というのは歩道の走行なのだと思います、私も家の近くでどう見ても15キロ以上出しているような自転車に追い抜かれるような経験をしていますので、普通の自転車や普通の電動アシスト自転車でもなかなか歩道の走行というのはそれなりにいろいろな危険運転があるようなことなのだと思います、その中でこの電動キックボードについてどのように見られているのかということをお伺いできればというのが2つ目の質問でございます。

次に、マイクロモビリティ推進協議会様向けですが、1つ目の質問は、資料の中の最後でいただいていた今後の技術を活用した対策のところになりますけれども、これを推進していく中で何らかの導入の課題感であったり、コストというのはあると思うのですけれども、それ以外で何らかの社会的な需要であるとか、制度としてそれを後押しできることはないかというのが1つ目の質問になります。

2つ目はちょっと御手洗さんとも重なるのですけれども、個人的にはこの問いは例えば地方と都市部で何らかの差異があるのかということが気になっておりました、そこで何か事故率であるなり対応に差があるのかというのがもし分かったら教えていただきたいというのが2点目。

3点目は、本日議論はされていませんけれども、今後、この件はEBPM的に統計でちゃんと議論をみんなですていくべきなのだと思っております、統計的な議論をフェアにしていくに当たって、例えば行政の側からでも統計をつくるみたいな支援もあり得るのだと思っております、こういう観点での数字を基に議論できるとよさそうみたいな観点があれば教えていただければと思います。

長くなりましたが、以上です。

○落合座長 ありがとうございます。

では、ちょっと質問が多くなりましたが、まず警察庁様、御手洗委員、瀧委員からそれぞれ御質問がありましたので、それぞれ御回答いただきまして、次にマイクロモビリティ推進協議会様、国土交通省様。国土交通省様は御手洗委員だけだったと思いますので、順に御対応いただきたいと思っております。

まず、警察庁様、お願いいたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁でございます。

まず、御手洗委員から御質問のありました、相手方の事故で歩行者とぶつかる率が特定原付は自転車と比べて高いのではないかという御指摘だったと思っております。これは統計上の見方として2つほど大きな要因があると思っております、資料の4ページを御覧になったかと思うのですが、自転車のほうの事故は非常に四輪が多い、つまり自動車とぶつかる事故が非常に多いということがございます。これは自転車の場合は全国あまねく普及しているということで全国で事故が発生していて、その中で自動車とぶつかる率が多いということかと思うのですが、自動車とぶつかる場合は、自転車と自動車がぶつかる場合と自動車に乗っている方がケガを負う場合というのはあまり多くないということかと思っておりますので、そうするとこの統計でいくと事故で負傷した場合ということでございますが、相対的に自転車や歩行者の事故、負傷する割合が特定原付の場合は大きくなるのかなと思っております。

これと関連するのですが、2つ目の特定原付で歩行者の事故の割合が高くなる要因としまして、冒頭説明しましたとおり、特定原付は東京でのシェアリングというのがマーケットの大半を占めているということでございまして、東京ですと歩行者、自転車を含めた様々な交通主体が交錯して走行している交通の環境にございますので、その中で歩行者とぶつかる率が高くなっていくのかなと考えております。

ちなみに東京におけるレンタサイクルの事故で運転者以外の方が事故で負傷した確率というのを見ますと19%という数字がございまして、先ほど自転車の場合に歩行者の事故がある割合が5%ということでございますが、これが東京のレンタサイクルになると19%となりますので、やはり東京というマーケットの特殊性に起因するところがそれなりにあるのかなと考えております。

それから、歩道で事故の確率が高いのではないかということでございますけれども、特定小型と歩行者の事故での衝突地点というところを見ますと、特定小型の歩道上での事故割合というのは23%で、一方で自転車の歩道上での事故割合が47%ということで、自

転車のほうが歩道で事故に遭う確率が高くなっておりまして、特定原付が必ずしも歩道で事故に遭っている率が高いという状況ではないのかなと思っています。

ただ、いずれにしろ歩道で特定原付、あるいは歩行者との事故に遭っているケースがあるのは間違いございませんので、歩道走行の禁止に関するルールへの遵守を徹底するために取締りの強化、あるいは交通ルールの周知を徹底していく必要があるのかなとは考えております。

それから、電動キックボードの特例モードについて、例外として6キロ以下のときには歩道を走れるというものでございますが、これは制度制定時の経緯のところでも御説明しましたが、ほかにもシニアカーのように6キロ以下の乗り物については歩道走行を例外的に認めているということがございまして、それと同等だということで、6キロ以下のモードであれば特定小型原付にも歩道走行を認めているという経緯がございます。

先ほど申し上げましたように、今の特定原付の歩道事故が自転車やほかのものに比べてとりわけ高い状況にあるとは現時点では見ておりませんので、特例モードにつきましても現状の仕組みの中で今後の推移を見ていきたいと考えているところでございます。

それから、瀧委員から御質問のありました、6年に集中的に検挙を行っているのはどのような背景があるのかというところでございますが、大きな特異な背景があるということではございません。これも先ほどの資料の中で説明しましたが、この制度は新しくできたばかりでございますので、この法律の適切な運用のために交通取締りを強化したということで全国の都道府県警察が集中的に一生懸命検挙を行った結果としてこのような検挙実績になっているというところだろうと思っております。

それからもう一つ、バランスの取れた規制が重要であるということで、歩道での走行をどう見るのかというところでございますが、これは先ほど説明したとおりでございます、現状、特定原付における歩道での事故は自転車と比べて特異な状況にあるとは思っておりませんので、当座は今の状況を見ていくということが重要ではないのかなと考えるところでございます。

取りあえず警察としての回答は以上でございます。

○落合座長 ありがとうございます。

では、次にマイクロモビリティ推進協議会の岡井様、お願いいたします。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） まずは御手洗委員から御質問いただきました、事故の詳細のデータがないのか、今後開示をしてほしいという質問に関して回答をさせていただければと考えております。

本協議会としては各事業者が入っております、かつ、Luup代表としての立場の両方から回答させていただきますが、各事業者は詳細の事故のデータを一部持っているというのが事実かなと思っております。ただ、各事業者が把握している事故の件数というものは基本的には利用者様からのお問合せによるものか保険会社からのお問合せによるもので、協議会にいる各事業者は基本的には自賠償保険と任意保険に必ず加入するというルールにな

っておりますので、その2個のデータによるものが多いですけれども、どこまでが事故で、どのような詳細の事故だったかというより詳細に関するデータと、もしくはどこまでが事故で、実際当たったけれどもけがはしていないというものなのかというお問合せベースの件数しか各事業者は把握できておらず、今後の統計上のデータをしっかり確認していくときの課題としては、行政機関と一緒にデータの突合を行っていく必要があると思っております。その際に、僕らのような業界団体、もしくは各社としては、僕らが把握できている事故の詳細だったり、例えば走行距離に関するデータだったりというものは行政にしっかり提出をしていく形で、もっともっと統計的にかつ詳細なデータに基づくデータをつくっていければと考えております。

なので、結論としては一部持っているが、完全なデータを僕らとしては保有できておらず、例えば何か事故が起きた際にも全て事業者が把握できるという状態になっていないというのが現状であるという形でございます。ただ、可能な限り業界団体・各社としてはデータを行政等に提出をして、しっかりそれを透明性高く開示いただければと考えております。

では、2点目の悪質な違反者のアカウントについて、現状は各社停止としておりますが、海外だと乗り慣れていないユーザーの事故が多いという都市がありまして、その都市においては制限をかけるための措置を取っているという中で、各社違反を繰り返すようなユーザーに対処をするだけでなく、未然防止のための対策としてはどのようなものを行っているか、どのようなものを行っていくかという御質問に関して回答をさせていただければと考えております。

現在、協議会各社としては、初めて乗る方、もしくは乗り慣れていない方の対策といたしましては、必ず交通ルールテストを義務化すると。これは世界でもスタンダードになっているというものではなく、日本が議論した結果できているものかなと思いますが、必ず全問正解しないと乗れなくするという運用だったり、アプリ上で啓発をするという運用を現在では行っております。

また、各協議会が確認しているデータだと、必ずしも初心者だけが事故が高いというデータには現状はなっていない。こちらはまた行政と突合する中でしっかりデータを確認してまいりたいと思うのですけれども、可能な限り初心者に限定をするというよりは、今は幅広く全体に対する対処をしているという形でございます。

今後も正しいデータをしっかり確認しながら適切な対処をしていければと考えております。まさに海外の事例も参考にしていければと考えております。

○落合座長 すみません、瀧委員のほうもあつたかなと。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） 失礼いたしました。

瀧委員から御質問のございました、マイクロモビリティ推進協議会におけるページの最後のページで御説明した、位置情報などをベースとした事業者が違反を確認していくという危険運転の防止制度につきまして、こちらの技術上の限界というものを御質問いただい

たかなと思うのですけれども、こちらの下の危険行動検知システムというものにつきましては、現在、公園や大通りなどをベースにして16か所で今回運用を開始した形となっておりますが、約1年以内には100か所以上、日本全国に適用していけるかなと考えております。

現在のこちらの適用の課題といたしましては、GPSを用いた位置情報の精度の限界というものがございます。少し小さい図で恐縮なのですが、右下にある図がまさに大通りにおける車道上の逆走を検知するシステムとなっております、こちらは大きい道路なので車道上の逆走をシンプルに確認できるのですけれども、もう少し小さい道路となった場合、もしくはこのような大通りになった場合においても、歩道と車道の細かい境界のどちらに在るかという1メートル、2メートルという精度においてはGPSがしっかり確認することができないということになっておりますので、逆走であれば確認ができるのですけれども、歩道に乗っているか、車道に乗っているかというものを精緻に検知するというのが現時点ではまだ難しいという形になっております。

これはGPSより精度が高いと言われている準天頂衛星においてもまだその精度では難しいというのが現在の技術上の限界でございまして、この位置情報の精度が上がる、もしくはコスト上の壁を越えて自動運転の車についているような超高精度なカメラみたいなものを実用していけば、中長期的には検知をより精度を上げて行っていくことができるのではないかなと思っております。なので、基本的には精度の限界というものが現在の課題となっているという回答でございます。

一旦以上となります。

○落合座長 あと、地域差と統計的なところがあつたと思います。

○株式会社Luup（向山取締役CF0） こちらは今、岡井と同じ部屋におりますので、Luupの向山から回答させていただきます。

地域差については、シンプルなお答えとしては明確に地域差はやはりございます。先ほど警察庁さんからもお話がありましたけれども、全般に東京は交通の密度が高いですので、事故の発生割合もどうしても東京が高くなるというのがございます。かつ、これも同様に警察庁さんからも先ほど触れていらっしゃいましたけれども、我々は自転車のシェアサービスも展開しておりますけれども、歩行者の方と歩道上でぶつかるといったものも、やはり人が多いところのほうがそうなりがちで、どちらかというところと地方に行くところと車道を走っていて、なかなか交通密度も少ないので、車両とぶつかるみたいなものが相対的には大きくなるというのがあるかと思っております。

同様に、地域差もそうですけれども、走行空間そのものの違いというのも多うございまして、これも警察庁さんからもお話がございましたけれども、自転車は原則車道ということでありながらも実態としてはかなり多くの方が歩道を特に都心部で走っている。結果として歩道での事故が多い。一方で、特定小型については通行区分違反がどうしても一定程度発生してしまっているのですが、とはいってもやはり車道を中心に走られている。そうすると、事故が車道の走行距離当たり、そして歩道の走行距離当たりで言うと実はどちら

のほうが大きいかという、車道のほうが事故が起こりやすいのですね。そうすると、どうしても車道を走っている距離が長い特定小型のほうが事故が数としては多くなりがちというのが実態としては我々に見えているところではあります。

この辺から2つ目の御質問とも関わってくるのですけれども、先ほど少し岡井からも申し上げましたが、我々が持っているのはどうしても我々がユーザーさんからヒアリングベースで聞けたデータが中心になってきます。これに我々がGPSで取っているものだったり、その時点のスピードがどうだったかといったものは技術的に取れます。ただ、実際相手方さんがどのようにお感じになっていて、どのような方とぶつかったか、どこの場所だったか、何時だったかという正確なデータは警察庁さんがお持ちなのだと思っております、ここから先のさらに詳細な統計分析とそれを生かした安全対策を進めていくためには、警察庁さんと私どもの持っている事故データをしっかり突合させていただいて、どういったものが現実に多くてここをどうやって対策していかなくてはいけないのかというのを共に進めていくというのが非常に重要なことと思っております、これは協議会を通じてこれからもやっていきたいと思っております。

○落合座長 続きまして、国交省様、御手洗委員の御質問についてお願いいたします。

○国土交通省（猪股課長） 国交省でございます。

御手洗委員の御意見でございます、シェアリング事業についている事業規制といったものの論点でございますが、これまでの状況について一言言いますと、確かに事業規制の議論につきましては、これまで関係省庁でも行われていなかったという状況でございます。背景としましては、事業規制という論点につきましては安全性や需給調整といった観点のほかにも似た事業とのバランスといったものも考える必要があるのではないかとということでございまして、電動キックボードのレンタル事業につきましては、OpenStreet様が説明されたようにレンタル自転車事業とセットで考えられているような部分もございまして、そういった中で事業の規制としてどこまで行うのが適切なのかということで、これまで議論といった形にはなっていないかと考えております。

ただ一方で、様々な課題を解決していくという観点におきましては、まさに官公庁と民間事業者が連携協力をするということで今、様々な取組をさせていただいているところでございますので、増島委員の意見にもございましたように、まずはソフトロー的な対応から入っていくことでより適切な状況をつくっていくということが今の現状ではないかなと考えさせていただいているところでございます。

私からは以上となります。

○落合座長 ありがとうございます。

既にかなり時間が迫ってきておまして、もともとの予定時間まであと20分程度しかございませんので、ここからできる限り簡潔にお願いいたします。今の時点であと6人おられますので、3人ずつ当てさせていただきますので、御回答者も重複する場合にはまとめて御回答いただくなども含めてお願いいたします。

では、宮下委員、大橋委員、藤本委員の順番でお願いいたします。

○宮下専門委員 では、宮下から発言をさせていただきます。私からは質問ではなくて委員としての意見を述べさせていただきます。

先ほどの瀧委員の御発言を伺っておりますと、問題意識はほぼ同じだろうと思います。まずイノベーションの促進ということなのですが、これは非常に重要です。重要なのですが、イノベーションを正しくデザインするということがさらに重要だと私は思っています。シュンペーターもプロダクトイノベーションだけを強調しているわけではありません。イノベーションを正しくデザインしていくということが重要で、そのためのルールの在り方を検討するに当たってイノベーションというマジックワードの前で足踏みをするべきではないというのが私の考えです。

では、どのようにルールをデザインしていくかということなのですが、私は3つのステップを踏んで考えていかなければならないだろうと思います。3点セットのアプローチです。その3つとは何かというと、まず1つ目が事故の種類。これは例えば自損なのか、対物なのか、対人なのか、どのような種類の事故がどの程度の頻度やシリアスさで生じているのか、まずこれをファクトとして把握するというのが①。2番目として、その事故原因が何なのかということをもっと詳しく解像度を高めて特定する。3番目として、その事故原因に応じた対策としてどのようなルールがフィットするのかを考えていく。この3点セットのプロセスで規制の在り方を考えていくべきだと思えます。

そうすると、本日御共有いただいたデータを前提にすると、この3点セットの議論ができるものとまだまだできないものがあるという印象を受けました。例えばこの3点セットの議論になじみやすいファクトとして、特に表示する必要はありませんけれども警察庁さんが御提示いただいた7ページで飲酒事故の発生割合が15.1%という数字が上がっております。高いか低いかといえ、これは自転車や一般原付に比べて25倍という水準感ですから有意に発生率が高いだろうと思います。この点に対する対策は何か必要で、呼気検査連動アプリのようなものを導入するのかとか、さらに一歩進んで規制のところで運転免許証保持者に限定するのかとか、深夜帯の貸出しをそもそも規制するのかとか、事故原因と合理的な関連性のある対策というものを議論しやすい論点だろうと思います。

ただ一方で、それ以外のことについては本日のデータから、先ほど言った1番、事故の種類、2番、事故の原因、3番、規制の在り方という3点セットで議論するには、特に2番の事故原因の解像度が高いとはちょっと言えないという印象を受けました。例えば同じく警察庁さんの6ページの資料だと内訳のようなものが表示されておりました。ただ、ここで表示されているのは事象であって原因ではないですね。例えばなぜ横断歩道・歩道中の歩行者とぶつかる事故が14件も起きるのか、それはスマホを見ながら運転していて前を見ていないからこういうことが起きるのかとか、ブレーキの制動性の問題なのかとか、飲酒運転が原因で判断能力が鈍っていたのかというあるべき規制の形につながるような原因特定が本来必要なのですが、そのデータやその情報というのは私には今日のあれでは

届いてなかったかなと。

そうすると、EBPMと言われますけれども、これはスポットで行うものではなくて継続的なサイクルとして行っていくものですから、当局と事業者が連携をして必要な情報を収集して行って改善を重ねる継続的な活動が必要だろうと思います。瀧委員からも指摘があったように、当局側としてはルールデザインのためにどういうデータが必要なのかを積極的に特定して事業者にリクエストしていくということが重要ですし、あとはシェアリングという敷居の低さが今、イノベーションの促進に一役買っているわけなのですが、位置情報やID認証といったシェアリングを可能とするデジタル技術をEBPMの中でも活用していくという事業者側の貢献というのも非常に重要で、社会に受容されるイノベーションデザインを当局と事業者が一体となって目指していくという方向性が実現できるとよいのではないかと思います。

私からは以上です。

○落合座長 ありがとうございます。

では、次に大橋委員、お願いいたします。

○大橋専門委員 ありがとうございます。

まず、マイクロモビリティの普及に対して試行錯誤しながら行政・事業者ともに様々な取組をされていることを伺って、今後のさらなる普及に向けて大変心強く伺った次第です。

ただいま委員がおっしゃられた点を若干具体的にお伺いするような御質問になって恐縮ですが、まず事故に関して同じ運転者が何度も違反をしているのか、あるいはレンタルという性格から、その地域に居住していない方々が主たる事故の起因者なのか、その起因者の類型と原因の精緻化がなされると、もう少し対応策の精度が上がるのかなと伺って思いました。それが1点目です。

2点目は協議会に関してですけれども、この協議会のメンバーは、今回御発表いただいたOpenStreet様は協議会のメンバーということでよいのだろうと思いつつ、リストに入っていないのでどうなのかなと思ってまず伺う次第ですが、この協議会の加入について、今後、何らかの規律づけをしていかないと、これから格安事業者などがいろいろ入ってきたときの懸念というのはあるのかなと思ひまして、そうしたことに対する協議会、あるいは行政の対応ということもぜひ考えていただければと思っています。

以上です。ありがとうございます。

○落合座長 ありがとうございます。

では、藤本委員、お願いいたします。

○藤本専門委員 御説明いただきありがとうございます。

私は警察庁さんに御質問させていただければと思います。質問を兼ねた依頼みたいなところに近いのですが、先ほど官民協議会という御説明があったかと思ひます。まさに今日、いろいろな委員から指摘のあったとおり、データというところは推進協議会だけではなく、官民連携の協議会でのより深い連携というところが重要になってくるかと思っています。

ただ、今日のお話をお伺いする限りは、ガイドラインをどう作っていくか、まとめていくかという話になっていたかと思うのですが、そうするとヘルメットを被ればいいではないかとか、バンすればいいではないかみたいな話になるので、恐らくそうではなく、皆さんから御指摘が今日たくさんあったとおりに、その先にどうやっていくのかというところで、今後、どういう官民連携の協議会の在り方というところを目指していかれるのかという点についてお伺いできればと思っています。

○落合座長 藤本委員の最後のは、主に警察に。

○藤本専門委員 警察庁さんで。

○落合座長 分かりました。

では、警察庁様、御質問として御発言されていたのが大橋委員の事故原因の点と、今の藤本委員の点となりますので、まずお伺いして、その次に協議会様に聞いていきたいと思えます。警察庁様、お願いいたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁でございます。

大橋委員から、同じ人が何度も違反を犯しているのかという御指摘でございます。警察で把握している限り、検挙人員のうち過去に違反を検挙した人が過去に何回違反したかというのは統計的には集計してございません。

一方で、令和6年度中に特定小型原付自転車運転者講習の講習命令というのがございまして、違反を犯した人に対して講習命令を発するというものがございまして、そういう対象となる危険行為を犯した人の登録状況というのを見てみますと、危険行為を行って登録された人の約95%が登録回数1回ということでございますので、そういった講習の対象となるような危険行為を繰り返し行った者という割合は非常に低いのかなと思っております。すなわち、同じ人が何度も違反しているのかという御指摘に関しては、警察としてはそういった事実を把握していないということでございます。

あと、居住地がどうかということについては我々としては把握しかねているところでございます。

それから、藤本委員は官民協議会の在り方という御質問でよろしかったでしょうか。

○藤本専門委員 はい。お願いします。

○警察庁（阿部審議官） ちょっと総論的な答え方なのですが、冒頭、宮下委員からも指摘があったかと思えますけれども、官民協議会というのは特定原付のいろいろな対策を行う一つのベースとなっております。我々としましてはここで様々なデータというものを事業者与我々と共有し合って課題を認識して様々な対策を行っていくと。今、その基本になっているのはガイドラインでございますが、そのガイドラインについてはそういった事故の実態を踏まえて不断に見直しを行っていくというプロセスが重要だろうと思っております。

そういう意味で、我々としましては我々が持っているデータを事業者と共有することも大事ですし、事業者から協議会の場を通して事業者が持っているデータを頂くといったこ

とも非常に今後重視していきたい。その中で様々な対策を講じていきたいと思っておるところでございます、最後に藤本委員からありましたヘルメットをどうするかとか、様々なものを禁止するというゼロイチの対応ではなくて、現実のデータを踏まえた必要な対策をしっかりとやっていくということでこの特定原付の安全な普及を目指していきたいと考えているところでございます。

答えになっているか分かりませんが、以上のような考えでございます。よろしいでしょうか。

○藤本専門委員 大丈夫です。

○落合座長 ありがとうございます。

続きまして、大橋委員からの御質問の点は主に協議会様にはありませんけれども、OpenStreet様に対する事実確認も若干あったと思うので、OpenStreet様に御確認をいただいた上で基本的には協議会にお伺いしていきたいと思いますが、マイクロモビリティ推進協議会との関係性というところはいかがでしょうか。

○OpenStreet株式会社（工藤代表取締役社長） 官民の安全協議会には、もう一つのメーカーさんの団体のJEMPAさんを経由して私たちは参加しております。そちらでマイクロモビリティ推進協議会さんと同様の情報をいただいてガイドラインに従っているという状況です。

また、マイクロモビリティ推進協議会様ともシェアリング事業者として情報の連携や、タイミングを見て加入をさせていただくなどできればと考えている状況でございます。

回答は以上となります。

○落合座長 ありがとうございます。

では、協議会様、お願いいたします。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

警察様が運営されている官民協議会においては、まさにメーカーが主に加盟していらっしゃる別の団体とシェアリング事業者が主に加盟している本協議会がございますが、本協議会のほうはメーカーも多く加入している点と、基本的にはシェアリング事業者の対策のほうがこれまでこちらで議論していた点で結構多く行政との協議が進んでおりまして、基本的にはシェアリングをしていらっしゃる事業者様には今後、幅広く参加いただけるように工夫していきたいと思っております。

また、このような連携に関しては警察とも連携を同様に強化していく形で全てのシェアに関する事業者が少なくとも包括して一団体の下で対応していけるようにしていきたいと考えております。その上で、先ほど御議論いただいたとおり、より精緻な、より詳細なデータを行政と連携してしっかりつくっていければと考えております。

○落合座長 ありがとうございます。

すみません、ちょっと時間が延長してしまいそうなのですが、事務局、本日は10分くらい延長しても大丈夫でしょうか。

○幕内参事官 差し支えないと思います。

○落合座長 では、すみません、若干延長させていただきます。途中で時間の御都合がつかなくなった方については適宜御退室をいただければと思っております。

では、あと4名手が挙がっていますので、間下委員、岩崎委員にまずお伺いしていききたいと思います。間下委員、お願いいたします。

○間下委員 ありがとうございます。

御説明いただきましてありがとうございます。2点警察庁さんと、1点協議会に御質問させていただきたいと思います。

警察庁さんに1点目は、この議論は電動キックボードによる事故が増えているからということ为背景に議論をまたやっているのだと思うのですけれども、先ほどのデータや御説明を聞いてみると、正直増えていない。むしろ普及台数の割には率は減っているぐらいなのではないかという感じなのですが、そういう認識でよろしいのかということが1点目。

2点目は、いろいろ議論を聞いていますと、データがどうしても似ている自転車との比較というのが一番現実的なところで、自転車と比べて安全か安全ではないかという議論をしていくというのはある程度必要なのだと思いますが、いわゆる属性が同じで地域が同じでという比較をちゃんとできている状況ではないので、現時点で言うと自転車との安全性の比較についても比較できるレベルのデータがそろっていないということで認識として合っているのかということをお教えいただきたいと思います。

3点目のマイクロモビリティ協議会さんに確認したいのが、諸外国での対応です。日本は非常に時間がかかってしまったものの、かなりバランスの取れた制度になって運用できていると思うのですが、先行して入れた国で、例えばシンガポールなども含め全面的に禁止しているケースも出てきています。その禁止している背景であったり、そこでの違い、日本が禁止しないでむしろやっていけると思われているその背景などを教えていただけると助かります。

以上です。

○落合座長 ありがとうございます。

では、岩崎委員もお願いいたします。

○岩崎専門委員 私からはマイクロモビリティ推進協議会様に質問があります。先ほどもありましたように、増島委員のほうで、一部は偏見に基づいているかもしれないのですけれども、それでもやはり電動キックボードに対する世間の風当たりというのはかなり強まっております。それに対して規制強化する方向に進む前に、協会として自主ルールをもっと強化するという事も考えられると思うのですけれども、質問は2点ありまして、1点目が、先ほど既に自主ルールをいろいろ設けていらっしゃることを紹介なさったのですが、それで十分と認識しているのか、あるいは強化する必要性を感じているのか。2点目として、そのどちらかの理由と、もし強化するのならどんなルールを想定しているかを教えてください。

以上です。

○落合座長 ありがとうございます。

では、まず警察庁様に間下委員から2点ありましたので、その後、協議会様には間下委員の3点目と岩崎委員の御質問2点を伺っていきます。

警察庁様、お願いいたします。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁からお答えいたします。

まず1つ目、特定原付の事故が増えているという認識なのかどうかという御質問でございます。これは我々も資料の冒頭でも御説明しましたが、普及の状況に比べて事故が急増している状況ではないと認識しております。

ただ、いずれにしろまだ施行後2年弱ということですのでデータの蓄積が不十分でございますので、今、増えている・増えていないという確定的な判断を下すこともなかなか難しいかなど。ただ、少なくとも今は普及の状況に比べて事故が急増している状況にはないということは言えるのかなどと考えているところでございます。

それから2つ目、自転車との比較がちゃんとできているのかということでございます。これも冒頭の資料説明でもちょっと言及させていただいたのですが、自転車というのは長い歴史の積み重ねの中で全国にあまねく普及しているものでございますが、一方で特定原付はまだ東京でのレンタルという非常に限られたマーケットが主ということで、これをなかなか単純比較するのは難しいというのが今回のワーキングの準備をするに際しての我々の認識でございます。

その中で、できるだけ属性を近づけていくということはやってみました。例えば先ほども少し紹介しましたが、東京のレンタサイクルはどうかといったデータも限られた中で事業者さんからの協力を得ながら出してみまして、そうしたところを見ますと、全国の自転車と比較すると、東京のレンタサイクルと比較すると今の特定原付とかなり近い傾向が見えるかなという分析はしたところでございますが、いずれにしましてもまだそういう意味では十分に比較し得るようなデータがそろっていないということも事実だと思いますので、今後、データの蓄積をしっかりと行って行って、それを踏まえた適切な対策を講じていきたいと考えているところでございます。

取りあえず回答は以上でございます。

○落合座長 ありがとうございます。

では、協議会様、先ほどの間下委員の点と岩崎委員の2点をお願いいたします。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。協議会から回答させていただきます。

諸外国の対応、もしくは現状という御説明をさせていただきます。特にヨーロッパ、アメリカを見ると、まさに自治体として禁止に踏み切っているエリアと依然として台数が増えて地元の足となっているエリアで明暗が分かれているというのが現状かなと思っております。御発言いただいたシンガポールだったり、有名なところで言うとパリの自治体が電動

キックボードのシェアリングに対して一定停止をするというニュースやリリースに関する背景を解説させていただきます。

シンガポールもパリもほかの諸外国も同じなのですが、日本との大きな差で言うと大きく2つございます。1点目が、先ほども資料の中で御説明をさせていただきましたとおり、諸外国では当初、道路上に車両が放置されていて、それを利用者が拾ってまた別の場所に捨てるというちょっと日本で住んでいると想像もつかないような運用の仕方で普及をしたという観点から、当初のモデルには大きな問題が存在していたという中でそのような認知になったというのが1点目。

2点目としては、一個スピードの違いというものがございます。各国で微妙に異なりますが、ヨーロッパの主な国の法定規則で言うと、日本だと最高速度が時速20キロとなっているのに対して欧米では時速約25キロの国が多いというのが現状でございます。これは運動エネルギーが速度の2乗で発生するというので、5キロ違うだけで事故の発生確率だったり重さが大きく変わると考えられております。ただ、ゆっくりだとそれはそれでまた別の危険性が発生してしまい、歩道に逃げる利用者が増えてしまうなどの別の課題が存在するわけですが、少なくとも25キロと20キロにおいてはそこにおける事象が大きく異なるという2点が大きな違いでございます。

その結果、シンガポールとしてはまさにシェアリングに関しては禁止をしていて、厳密に言うと自転車レーン以外は禁止をしているというのがシンガポールの現状でございます。また、シンガポールに関しては国特有のものかもしれないのですが、黎明期にバッテリーの発火の事故が数十件起きているというのも背景としてあるかなと思っております。

また、パリに関しましては、個人で所有する電動キックボードの法令に関しては必ず適法でございまして、禁止になったのはパリ市が真ん中における道路上の場所を事業者に開放してシェアリングを支援する、このパリ市が運営するシェアリングを運営する許可というものが禁止になったというのがパリの現状でございます。なので、入札モデルというのがパリとしては禁止をされていて、個人で所有する分の運用については依然として変わらずというのが現状でございます。

以上が1点目の質問に関する回答でございます。

では、岩崎委員からの2点目の質問に対しても回答させていただきます。まさに現時点では協議会としてその時点で議論した最適だと思う自主ルールを引いてきておりますが、こちらは全くもって最終形ではないと思っております。まさに何かしらの強化が必要かと言われるれば、正直必要だと考えております。もっともっと強化していくべきだと思っておりますが、どのようなものを強化すべきかという観点につきましては、まさに今日、御議論させていただいたようなデータの精緻化というものもしっかり通して、どのような事故、どのような状況であれば危険性があるかというものを把握した上で、適切にそれに対処できる対策というものを協議会としては自主ルールとして強化をして、追加で各社にしっかり守っていただくといいようにしていきたいと思っております。

少なくとも直近の改定におきましては、各社に課している、必ず全利用者が受けなければいけない交通安全テストというものを10問から14問に増やしておりまして、そちらについて改めて各社の全利用者に関して受け直しの義務化というものを行ったという次第でございます。

以上で回答を終了させていただきます。

○落合座長 ありがとうございます。

そうしましたら、川本委員、芦澤委員も手を挙げておられますので、それぞれお願いいたします。

まず、川本委員からお願いいたします。

○川本専門委員 ありがとうございます。私からは警察庁さんに1問と、国交省さんに1問。

まず警察庁様には、藤本委員とのやり取りで既に回答されていることと重なっていたら申し訳ないのですが、安全確保のために協議会さん側からは彼らが持っているデータと行政側を突合させてもっとその精度を上げていくというのは大変重要な点だと思うのですが、これは警察庁さんとしても全くそのとおりのことで協調されていかれるものと理解してよろしいのかという、ちょっとしつこいかもしれませんが、この点が一点。

それから、もう一点は国交省さんなのですが、資料を拝見していると、基準適合性の不適合だった車種の数、あるいは市場サーベイランスを行われて、ネットで販売されているものについて46車種中20車が不適合だったということで、素人的に考えると非常に安全でないものがかかり出回っているという印象を受けて、逆に言うと行政のほうでそれを監視しているということかと思うのですが、何が起きているのかということについて、例えばいろいろな製品のイノベーションに業者がトライして引っかかってしまっているということなのか、あるいはいろいろなメーカーの方がいらして、非常に努力がまだ足りないメーカーが多いのか、そこら辺の状況を、もし前者のイノベーションが非常に起こっていて、先ほど業者の方からは新しいタイプの原付型のもも市場に出ているということなのですが、基準そのものも例えば機能基準というものをもっと取り入れて、いわゆる個別のスペックというところで規制するのではなくて、達成すべき安全性のレベルというものを示してそれを達成できているかどうかといういろいろなイノベーションのやり方があり、製品によっていろいろなやり方があるところを許すとか、そういう必要があるのかどうかとか、そこら辺を少しかみ砕いて御説明いただければと思います。よろしく申し上げます。

○落合座長 ありがとうございます。

では、芦澤委員、お願いいたします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

時間が押しておりますので私からは少し短めにですが、本日、様々議論されてお

りまして、行政側が持っているデータと事業者側が持っているデータの突合と今後の対応ということについて、両者の協調が重要だということが理解できたところです。

警察庁さんにお伺いしたいのですけれども、令和5年7月に施行されてから2年たち、3年ということになると思います。もろもろこういったものについては3年見直しというものが聞かれるところでありまして、現在、いろいろな声でメディア等も関心が高まっている分野ですので、ぜひ3年見直しの実施ということで警察庁のほうで進めていただきたいと思うのですけれども、現実的にいかなるものかというところの確認をさせていただければと思います。

○落合座長 ありがとうございます。

そうしましたら、まず警察庁様、お願いいたします。次に国交省様に伺っていきたくと思います。

○警察庁（阿部審議官） 警察庁でございます。

川本委員から1つ目の質問で、データの突合をする用意があるということでもいいのかという御質問でございまして、我々はそのとおりだと考えております。今回、ワーキングを開催するに当たりまして我々から資料を提供させていただきましたが、まさに事業者から御提供いただいたデータと我々のデータを突合したデータも資料に出させていただきますところがございます。我々警察としましては事故のデータというのはかなり正確に把握できるのですけれども、どれだけ走っているかというほうのデータはなかなか把握し難いものですから、今回、稼働台数や走行距離といったデータを頂いて、より立体的に把握することができてよかったかなと思っています。これについては今後とも引き続き事業者様からも協力をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それから、芦澤委員からの御質問でございまして、3年見直しというところについてでございます。我々が必要に応じて制度を見直していくということは当然だろうと思います。その前提としてデータを把握し、分析してということではございますが、いつそれをやるかという年限を区切ることにつきましては、どれぐらい時間がたったら有意なデータを得られるかということとはなかなか難しく、まだ判断しかねるところでございますので、例えば3年と数値を区切って見直しますというのとはなかなか難しいのかなと思っています。まずはデータの収集に努めていきたいと思っています。それを踏まえて必要に応じて適切な対策を講じていくということになるのかなというのが現時点の考え方でございます。

以上でございます。

○落合座長 ありがとうございます。

あと、国交省様、お願いいたします。

○国土交通省（猪股課長） 国交省から御回答させていただきます。

川本委員の御質問でございまして、基準不適合車両についての質問ということなのですが、この46車種というものは実はネット上で我々が見た段階でかなり不適合に近いような、怪しい情報がついていたりするものを抽出して確認させていただいたということ

で、46車種中20車種の不適合ということで高い数字が出ているという状況になってございますので、現在世の中に出ているものがこれぐらい高確率で不適合になっているという状況ではございませんが、それでも相当数不適合車両が出ているという状況でございます。

一方、性能確認のほうでも幾つか引っかかっていたという点につきましては、イノベーションという部分のトライというよりはどちらかというと基本的な技術的要件の内容がまだしっかり理解されていないということもございまして、我々もその辺を周知させながら改善させていただいたということで対応して、現在は100車種以上の基準適合が確認できたということでございます。

これからもイノベーションに応じた基準の在り方というのは我々も適宜見ていこうと思っておりますが、現在のところはそこまで難しいものというよりは、基本的なところでまだルールが徹底されていなくて引っかかっていたものを我々がチェックしているという状況だと思っております。

以上となります。

○落合座長 説明ありがとうございました。

そうしましたら、時間が延びてしまいましたが、そのほかに御発言を求められる方はおられないように思いますので、本日の議論はここまでにさせていただきたいと思います。当方の不手際によって少し時間が延長してしましまして申し訳ございませんでした。

委員、専門委員の皆様におかれましては、時間の制約上発言できなかった御質問等がある場合には、事務局に対し5月13日火曜日までに御連絡をお願いいたします。事務局から所管省庁へまとめて御連絡をさせていただきます。

本日は、電動キックボード等の安全性確保について御議論いただきました。電動キックボード等に係る交通ルールは令和5年7月に施行され、現在、施行から2年が経過しようとしています。この間、電動キックボード等は都市部での短距離移動の足や観光地の2次交通手段など、様々な場面で利用が増える一方で、通行区分違反、信号無視、飲酒運転等の交通ルールを守らない運転、事故の発生、また、保安基準を満たさない車両の流通などが課題として指摘されています。このため、キックボード等については新たな移動手段としての利便性も考慮しつつ、ルールが遵守された上で安全に活用されることが重要と考えます。

なお、電動キックボード等の安全性確保に関する議論を進める上では、本日も規制の在り方を問う議論もございましたが、全般としてはデータの不足を問う議論がより多く、今後は証拠に基づく政策立案、すなわちEBPMの観点が必要になると考えております。例えば基本的な情報としての事故の件数だけではなく、事故原因の適切な分析ができるような情報の収集も必要です。このような基本的な情報の収集がされる中で、我が国の社会において必要となるルールデザインの観点として、どのような視点があるのかということも検証しつつ、ほかの移動手段（自転車等）との比較において、電動キックボード等の安全性をどのように評価するのか、また、安全性をさらに改善するためにはどのような対策を講じ

る必要があるのか、ということ具体的に議論する際には、電動キックボード等が主としてシェアサービスであることや、現時点では東京近郊を中心に展開している状況なども踏まえ、各種のデータの収集・整理と比較分析が必要だと思いますが、本日の議論を踏まえますと、改めてこういったデータは必ずしも整備されていない、ということが明らかになったと思います。今後、施行後3年というタイミングにもなりますので、このタイミングも見据えて適切なデータを収集しつつ、所要の検討を進めていただきたいと思いますと考えております。

本日の議論を踏まえ、警察庁、国交省に御検討いただきたい内容を申し上げます。

警察庁におかれては、電動キックボード等が交通ルールを遵守された上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した上で、利用実態や違反及び事故の状況、事故の原因等を踏まえ、ターゲットを絞った交通ルールの周知・広報、取締りの強化を行うとともに、官民連携の下でさらなる交通ルールの遵守、事故の未然防止等に必要な取組を行ってください。

必要なデータに関しては、本日の議論にもあったように、特に事業者にも適切に協力してもらい、収集をし、警察と事業者とのデータを連携させ、併せて統計分析を行った上で、EBPMの議論に資する議論ができるよう適切な対応を進めてください。

事業者団体による自主ルールの制定に当たっても、そういった分析結果を踏まえて対策強化ができる事項の可否、その内容なども含めて適切な官民での協議を進めていただくようお願いいたします。

そして、現行制度の施行から3年後に当たる令和8年度において、関係省庁の協力を得てこれらの取組の効果が十分だったか否かについて、客観的データ等に基づいてモニタリング、評価、検証を行った結果を取りまとめていただき、官民協議会を通じて、民間事業者にも必要な技術的施策を含めた自主的な対策も含めて適切な施策が実施されるよう、必要に応じて必要と考えられる適切な処置を講ずるようお願いいたします。

国土交通省におかれては、電動キックボードの性能等確認制度や市場調査に基づく販売事業者等への指導、関係省庁への情報共有等を通じ、引き続き保安基準不適合品の流通防止を行ってください。また、民間事業者の自主ルールの整備に当たっても、必要な範囲での協力をお願いいたします。

以上で議事は全て終了しましたので、本日のワーキング・グループを終わります。

次回の日程等につきましては、事務局から追って御連絡をいたします。

速記及びユーチューブはここで止めてください。