

規制改革推進会議
投資等ワーキンググループ
ご説明資料

2020年1月30日

マイクロモビリティ推進協議会

目次

1. 電動キックボードの社会的意義
2. 海外の普及状況
3. 海外の法整備
4. 日本の法律上の位置づけ
5. これまで実施してきた実証実験
6. 業界の自主的取組について
7. 今後の予定

マイクロモビリティが普及した未来の社会



(参考) 電動キックボードとは

二輪電動キックボード



- 2017年にシェアリング事業が登場し、2年間で世界中に広まった電動2輪モビリティ
- 最高時速20km/h程度
- 自転車と比較して半分程度の体積(自転車5台駐輪するスペースに10台駐輪可能)
- またぐ必要がないため、スーツやスカートでも簡単・快適に乗ることができる

三・四輪のものも存在

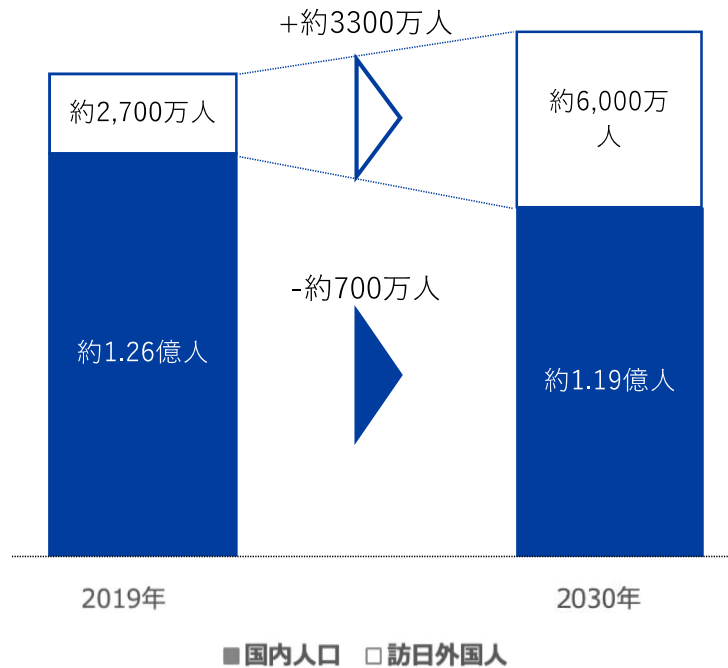


- 電動駆動で車輪が3-4輪であるため横に倒れる心配のない低速電動モビリティ
- 最高時速6~15km/h程度
- 荷物を入れられるカゴ付き
- またぐ必要がないため、スーツやスカートでも簡単・快適に乗ることができる

1. 電動キックボードの社会的意義(1/2)

急増するインバウンド

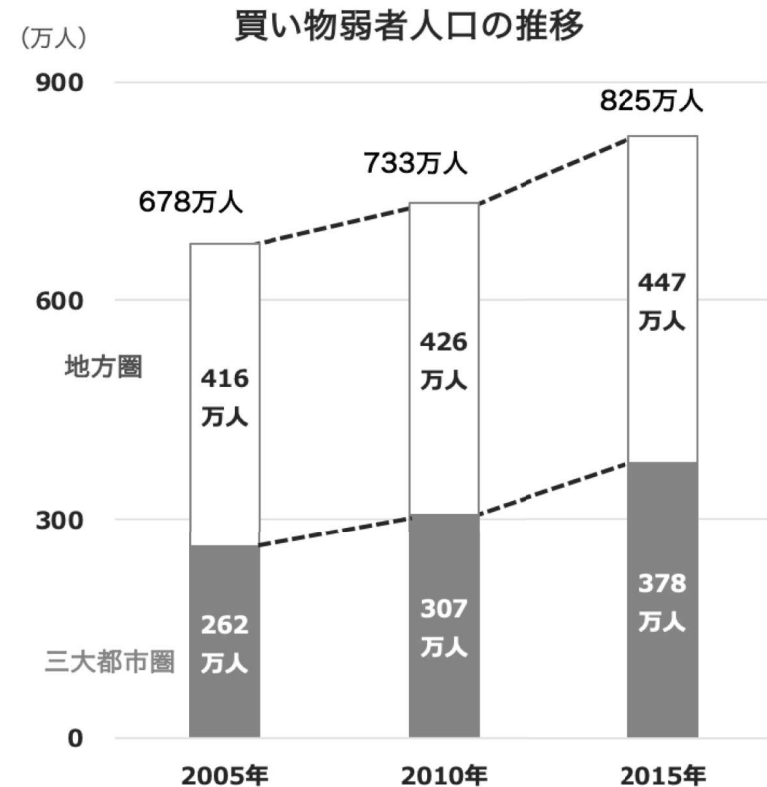
急増することが予想されているインバウンドの交通手段となる。海外ですでに普及しており、電動キックボードがすでに日常に溶け込んでいるインバウンド旅行者にとって、電動キックボードは既存交通を代替する短距離移動手段となる。



参考：『日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）』、
『2017年11月7日 日本政府観光局（JNTO） - 地域インバウンド促進サイト』

高齢者、買い物弱者の増加

買い物難民は年々増加し800万人を超えている中、高齢者による事故が多発している。買い物などの短距離移動においては、体力の衰えがある方も乗れる電動モビリティが必要。電動キックボードは、買い物難民や高齢者事故を軽減させることができる。※二輪電動キックボードは一般的に若者がメインで利用。



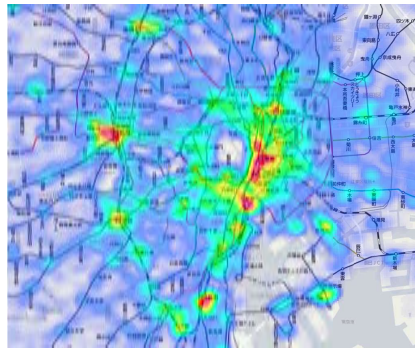
これに伴い、高齢者の運転による事故も増加している。

1. 電動キックボードの社会的意義(2/2)

まちの回遊性の向上

主要駅の付近や沿線状に人口が密集していることがわかる。日本は電車が発達しすぎており、駅から距離が遠いエリアの店舗や不動産へ人が回遊しにくい状態。

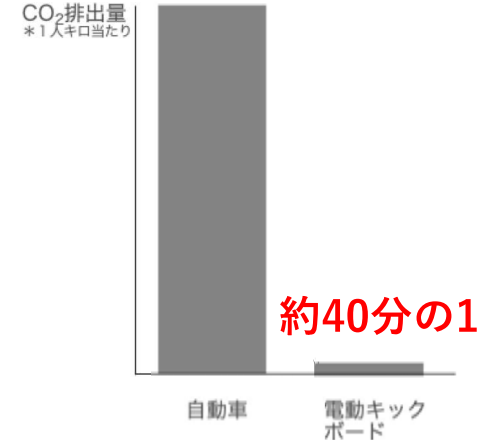
徒歩10-15分移動に適した電動キックボードがインフラとなることで、まちの回遊性を向上させ、店舗や住宅の可能性が最大限活かせる状態を実現することができる。



参考：混雑レーダー

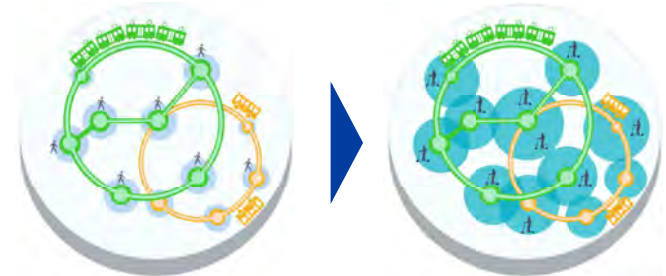
環境問題への貢献

電動キックボードのCO2排出量は自動車より大幅に小さい。ラストワンマイルの移動手段が自動車から置き換えれば、環境問題に大きく貢献。**電動キックボードの1人キロあたりのCO₂の排出量は自動車の約40分の1**



ラストワンマイルの移動範囲の拡大

電動キックボードにより、人の移動範囲が広がる。これにより、駅やバス停から離れた土地の価値を向上、商店街の売り上げ増加、空き家対策などにも繋がり得る。MaaSの実現にも貢献。



2. 海外の普及状況

G20の中だと、日本・イギリス・中国以外の国ではすでに電動キックボードのシェアリングサービスが開始している。2017年にアメリカで始まった時から、約2年間で爆発的に普及した。



3. 海外の法整備

規制の厳しかった 国・地域

一定要件の下で規制を緩和



ドイツ

2019年6月に制度改正

※速度制限（20km/h）、自転車レーンと車道、ヘルメット不要、免許不要



イタリア

2019年7月に制度改正

※速度制限（車道30km/h、自転車道20km/h、歩道6km/h）、ヘルメット不要、免許不要



英国

制度改正に向け検討中

※速度制限（時速15.5マイル（約25km））、自転車レーンと車道

各国が規制の適正化を
試行錯誤中

規制の緩かった 国・地域

急速に普及し課題も生じたため規制を強化



フランス（パリ）

2019年9月より規制強化（歩道禁止等）

※速度制限（20km・混雑箇所は8km）、自転車レーンと車道の走行可能、ヘルメット不要、免許不要



シンガポール

2019年11月より規制強化（歩道禁止等）

※速度制限（25km/h）、自転車レーン、ヘルメット不要、免許不要



サンフランシスコ

2019年1月より規制強化

※速度制限（時速15マイル（約24km））、自転車レーンと車道、ヘルメット必要（18歳未満）、免許必要

4. 日本の法律上の位置づけ

電動キックボードは、道路交通法上、原動機付自転車に該当する。

車両	自動車	原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車等以外のもの
	原動機付自転車	内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、自転車、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のもの
	軽車両	自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽けん引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの
	自転車	ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）
	電動アシスト自転車	
トロリーバス	架線から供給される電力により、かつ、レールによらないで運転する車	
車両非該当となる特例	身体障害者用の車いす	身体の障害により歩行が困難な者の移動の用に供するための車いす（原動機を用いるものにあつては、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。）
	歩行補助車等	歩行補助車及びショッピング・カート（これらの車で原動機を用いるものにあつては、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。）

5. これまで実施してきた実証実験(1/2)

マイクロモビリティ推進協議会としては、各事業者が単独で行う私有地での実証実験と、規制のサンドボックス制度の認定を取得して行う実証実験の2種類を行ってきた。

1

各事業者の私有地での実証実験

2

規制のサンドボックス制度認定のもと行う実証実験

5. これまで実施してきた実証実験(2/2)

1

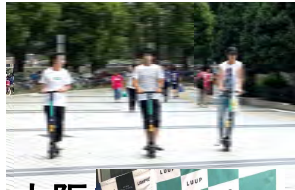
各事業者の私有地での
実証実験

事業者単独の実証実験

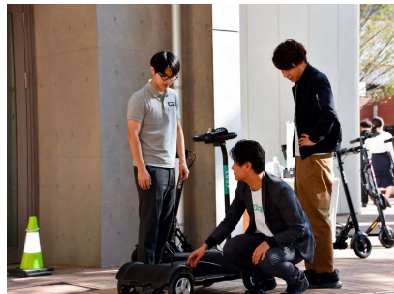
mobby ride

LUUP

ema



協議会全体の実証実験



10月26日、30日 @柏の葉

2

規制のサンドボックス制度
認定に基づく実証実験

株式会社Luup



横浜国立大学
10月28日～12月25日

株式会社mobby ride



九州大学
11月1日～
2020年4月末日

6. 業界の自主的取組について

推進協議会の会員が行う電動キックボード・シェアリング事業につき、利用者の安全及び事業の信頼性を確保するための基本原則及び細則を定めることを目的とし、安全ガイドラインを作成。今後も、私有地での実証実験をより丁寧に、安全を遵守した形で行なっていき、実証を通して、適切な速度制御や通行区分の検証を行う。

安全ガイドライン（一部抜粋）

機体の規格・安全認証シール

機体の安全性確保

機体の規格は以下の通りとする。また、定期点検・整備、総合的な安全性が協議会参加者間で相互に確認された機体には、安全認証シールを発行する。サービス提供者は、安全認証シールのある機体を使用すること

【機体の規格】設備一般、寸法、性能特性は以下の通りとする。

- ・時速：最高速度は毎時6kmを下限とし、毎時20kmを上限とする。
- ・寸法：幅（ハンドル幅）700mm以下、高さ1400mm以下、長さ2000mm以下とする。
- ・重さ：55kg以下とする。
- ・連続定格出力：500 W2以下

安全認定シール▶



保険加入

（事故への備え）

サービス提供者は、実験または事業活動によって発生した事故による利用者及び第三者が受けた損害を救済するための任意の保険に加入すること。

7. 今後の予定

- 実証を通してデータを集め、適切なルール（免許やヘルメットの要否、通行区分、速度等）を、関係省庁ともご相談しながら検証していきたい。
- 今後、政策提言を公表させていただく予定。