

第4回規制改革推進会議専門チーム会合 議事概要

1. 日時：平成30年3月29日（木）14:44～15:34
2. 場所：中央合同庁舎4号館4階 共用第4特別会議室
3. 出席者：
 - （委員）江田麻季子、原英史
 - （専門委員）池本美香
 - （事務局）福田参事官
 - （説明者）株式会社チャイルド社 企画推進部 取締役部長 青砥直樹
 - 有限会社ファルコン 取締役 藤島美和
 - 有限会社ファルコン 藤島賢
 - 警察庁交通局 交通企画課長 櫻澤健一
 - 経済産業省経済産業政策局 産業構造課長 蓮井智哉
 - 経済産業省製造産業局 生活製品課企画官 栗田豊滋

4. 議題：

（開会）

1. 大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法上の取扱いの見直しについて

（閉会）

5. 議事概要：

福田参事官 定刻よりおくれまして申しわけございません。前の会議が延びました関係で、15分おくれでの開始でございます。

ただいまより「規制改革推進会議 第4回専門チーム会合」を開催いたします。

本日の専門チーム会合では「大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法上の取扱いの見直しについて」を御審議いただくこととなります。

専門チーム会合の委員は、議題の専門性を持っていらっしゃる委員または知見を有する専門委員の中から、議長の了承を得て、2名以上の方を主査が指名するとなっております。そこで、本日御出席いただいておりますのは江田委員、原委員、池本専門委員でございます。以上の先生、きょうは御審議をよろしくお願いいたします。

会議の運営につきましては、参考資料2に記載のとおり、議題ごとに互選により議事進行を担当する委員、専門委員を決定し、運営するとされております。

原委員、どなたか御推薦の方はいらっしゃいますでしょうか。

原委員 江田委員にお願いできればと思います。

福田参事官 池本専門委員、いかがでしょうか。

池本専門委員 お願いいたします。

福田参事官 ありがとうございます。

それでは、ここからの議事進行は江田委員にお願いいたします。

江田委員、どうぞよろしくをお願いいたします。

江田委員 それでは、よろしくをお願いいたします。

ホットラインに寄せられたこういった御要望を効率よく議論していくことが、この専門チーム会合の使命でございます。ぜひとも本日は皆様よろしくをお願いいたします。

このたびの議題は「大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法上の取扱いの見直しについて」です。

会議の進め方ですけれども、規制改革ホットラインの提案者であります有限会社ファルコンと株式会社チャイルド社、業所管省庁である経済産業省、規制所管省庁である警察庁の順番に御説明をいただきたいと思っております。その後、質疑応答に移りたいと思っております。

それでは、有限会社ファルコン様、株式会社チャイルド社様より、御説明のほう、よろしくをお願いいたします。

有限会社ファルコン（藤島取締役） こんにちは。ファルコンの藤島と申します。よろしくをお願いいたします。

では、簡単に説明させていただきます。資料1になります。「大型の駆動補助機付乳母車の道路交通法上の取扱いの見直しについて」なのですけれども、保育士の業務負担を軽くしたいという背景を持っています。

基本的に保育士は、1人で3人以上の子供を見るのですけれども、その負担はかなり大きいので、それを軽減したい。

まず、お散歩ということが毎日保育園等で行われているのですが、一度に何人もの子供を連れて行くので、1人用の乳母車には乗せられないのです。最低でも4～6人、それ以上を連れていっています。ですので、1人当たり、子供が大体10kgとすると、6人乗せたときに60kg、乳母車も一番軽いもので20kgあるのです。そこで80kgにしているのです、それ以上の重さを毎日毎日負担をかけて保育士さんが引いている。それを軽減させたいということです。

乳母車は今、補助機がついておりませんので、ブレーキ等がついているのですが、一般的に上り下りも制御がつかないので、かなり彼女たちに負担がかかっている。ですので、今回、補助機付乳母車をぜひ普通のところでも走らせていただきたいということを背景に置いています。

保育現場からの要請とありますが、実際、子供3人に職員1人が見守る体制で見ているので、1対1ではありません。先ほども申し上げたように、できるだけ1人で多くの子供を見ていきたいということで、6人用もしくはそれ以上乗る乳母車が現在、必要となっております。

例えば、インターネットで「保育園 お散歩」で検索すると、出てくる画像を見ていただくとわかると思うのですけれども、子供たちがただ並んでいるだけではなく、多人数の

子供を入れた乳母車を常時皆さんが使用しているという現場がわかるかと思います。それで、多くの人数が乗る乳母車が保育園や幼稚園にとっては必要であるということで、その需要が多くなっているところです。

あと、坂道とか、起伏の激しい場所だと乗せて歩くことがつらいということで、もっと補助がついたものが欲しいという要望が出てきています。

次のページに移ります。実際に日本で販売されている乳母車が4人用と6人用、もしくは1つの中に何人かを入れて、立ったまま移動する乳母車を使用しておりますが、4人用よりも実際は6人用のほうが販売実績があるというのが5ページの表になっております。

日本で今、駆動補助機付の乳母車の販売はしておりませんので、海外の実績等を右の表で置いております。ベネルクス、デンマーク、フランス、ドイツ、ハンガリー、イタリア、スイス。この国でここ3年の販売実績を見たところ、特にドイツで上がってきているのが見えるかと思います。ですので、需要としてはあると見込んでおります。

有限会社ファルコン（藤島氏） 駆動補助機付の乳母車の販売実績なのですが、メーカーに問い合わせたところ、過去5～6年ぐらいから販売を開始しているという情報をいただきました。なので、ここに示したものは過去3年しかないのですが、現在、特にドイツにおいて駆動補助機付の乳母車も徐々に販売数が伸びているという情報をいただきました。補足を終わります。

有限会社ファルコン（藤島取締役） 次のページに行かせていただきます。乳母車には着席してシートベルトがあるものと、立ったままつかまって乗るものとがございます。今回進めたいと思っている乳母車には、着席してシートベルトをきちんと着用して、安全を守っている。あと、スペースがちょっと大き目になっておりますので、乗っている子供が何かあったときに自分で脱出ができるように、自分で動いて出られるというシステムも持っております。

現在、既存の6人用乳母車についての大きさがここで問題になっているのですが、駆動がついていないもの、国内でA、B、C社。7ページに表で比較があるかと思います。この時点で既に小児用の車のサイズをどこかしら超えているのです。今、保育園、幼稚園で必要なのは、多くの人数が乗れる乳母車ですが、やはりこのサイズは超えてしまうということなので、今回に限ってではなく、サイズの見直しというのをここでお願いしたいと思っております。

次のページには、先ほどから申し上げている乳母車の画像をご覧いただけるかと思えます。起立した状態で子供を何人か同乗させるものと、座らせて4人乗り、6人乗りになっている乳母車2種です。現在、主流となっているのはこちらのタイプです。

9ページになります。過去、乳母車で事故の事例等があったかということに関しまして、製品評価技術基盤機構の2017年プレスリリースの中から事例として挙げているものがこの3点でした。転落・転倒と指挟み。これは一般的な乳母車も入ります。幼稚園のものだけではありません。その中で幼稚園の中で何か事故が起こったというのは、こちらに報告は

来ておりません。

次のページにまいります。安全対策でございます。先ほどの転落と指挟みなのですが、指挟みというのは、詳しく調べていくと、一般家庭用の折りたたみ式のたたんだときにそこに子供が指を挟んでしまう。そういうケースなので、今回の駆動式は折りたたみではないので、その問題はないかと思えます。ドアにロック機能がついているので、子供が出たり入ったりが勝手にできないようなシステムになっており安全性があります。車体の大きさだけが問題になっているということをここでは示したいと思っております。

あと、ブレーキですが、手を離れたときに自動で確実にとまるブレーキがついているので、手動のブレーキと自動でかかるブレーキの搭載でその辺の安全性も示されていると思えます。

5%を超える坂道、急になったときにもこちらは自動的に停止しますので、一般的に自分で引くよりも安全性があるかと思えます。

その次、他の通行者への配慮になりますが、特にこの形状、写真で見ていただくとおり、突起物がなく、丸い形でプラスチックの樹脂外装になっております。ゆっくり安全に周りを注意しながら行くときに突起物等がないので、形状的には安全で丈夫であります。速度は最高時速5 km/hを超えませんが、歩くスピードに合わせてございます。

先ほども申し上げた自動制御です。自動で手を離れたときにとまるようにはなっておりますし、急な坂道でもとまるようなシステムになっているので、その辺の安全性も配慮されたものだと思っております。

簡単ですが、説明を終わります。

江田委員 どうぞ、お願いいたします。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） 引き続き、お話をさせていただきたいと思えます。私、チャイルド社の青砥と申します。よろしくお願いいたします。

補足というか、全体の流れの中でお話させていただきます。

弊社は、保育用品専門に販売している会社でありまして、これだけではなく、いろいろなものを販売している会社です。その中でも補助車というか、お散歩車の販売実績でいけば31年以上の実績がありますけれども、タイプとしては全部手動型のお散歩車になっております。

販売している中で、先生方からの御意見としては、重たいというのが展示会等で販売しているときにかなりお話をいただきますし、商品を幼稚園、保育園に卸した後でも、10kgのお子さんを乗せて歩くというのはかなりの疲労、負担だということは、かなり前々からいただいております。ただ、日本国内のほうでこのような補助付のお散歩車というのは今までなかったものですから、我々としても販売は今までしていなかったというのが実績でございます。

そこで、私とファルコンの藤島さんのほうとで海外の展示会等を見に行ったときに11ページのところにある補助車の商品を見つけさせていただきました。我々も3年前からこの

商品は見ているわかっていたのですけれども、大きさがたりとか、日本に合うのかどうなのかというのを検証しながら、毎年展示会のところで商品メーカーさんと話をさせていただいておりました。

そこで、藤島さんのほうと、これが日本国内でもし仕入れた場合、運転が可能なのどうかをいろいろ調べていったら、いろいろなところの問題点が出てきたものですから、この場をかりてここでいろいろなことを審議していただいているということでございます。

我々、保育業者といたしましては、幼稚園、保育園の先生の手助けに少しでもなる商品、役に立つ商品を販売していきたいという一つの商品でありますので、ぜひ、議題になっている商品を前に進められるようにやっていただけたらと思っております。

以上、お話を終わらせていただきます。

江田委員 ありがとうございます。

続きまして、経済産業省より御説明をお願いいたします。

経済産業省（栗田生活製品課企画官） 経済産業省製造産業局製品課の企画官をしております栗田と申します。どうぞよろしく申し上げます。

「ベビーカー産業の現状について」という資料をごらんください。参考的な内容になっておまして、本題と直接結びつくところは半分ぐらいにしかなくなっているのですけれども、まず、1ページ目はベビーカーの種類についてということで、基本、国産のものをここで挙げさせていただいております。ベビーカーというのは、主に家庭用で使われる1人用または2人乗りのものと保育園や幼稚園において使われる多人数用のものがあるということで、家庭用のものが左側、保育園のものが右側ということで、これは現に製造メーカーがつくっているものでございます。

また、家庭用ベビーカーはいわゆるA型と言われる生後1カ月後から乳幼児を寝かせたまま使うものと、B型と言われる7カ月以降で座らせて使うもの。そして、マルチというその両方の機能を兼ね備えたものがあると伺っております。これは書いておりませんが、勝手に調べたところだと、A型、B型は大体国産メーカーだと5～6万円ぐらいの値段がついていました。

右側の五十畑さんのところから写真を提供いただいたいわゆる保育園で使われているようなものについては7～8万円ぐらいでこのタイプは売られているということで、さらにここに椅子をつけたらしていくと値段が10万円以上になるというのが現状でございます。

次のページは、我が国のベビーカー業界の状況でございます。販売台数は年間大体60万～70万程度であろうと。これは業界団体のほうからも仕入れた数字でございますけれども、大体それぐらいであろうということが言われています。その中で確実な数字としては、製品安全協会が発行する国産のものに対するセーフグッズと言われる、安全マークのついたものが毎年全体で40万台ぐらいで推移しているところでございます。

あと、ベビーカーの輸入額というのは、基本、増加傾向にありますけれども、これは国産のメーカーが中国などの海外で製造して輸入しているというものもございまして。年間80

億円ぐらいという状況になっているということでございます。

3 ページ目は、主なベビーカーメーカーについてですけれども、お子様をお持ちの家庭だと、有名なメーカーというのがアプリカ、コンビ、ピジョンというところが大体家庭用のものということです。あと、先ほど最初のページに出てきました幼稚園とかで使う大型をつくっているところが五十畑工業、日本育児が主要メーカーだと位置づけられております。

4 ページ目は、我々がふだんベビーカーの話をさせていただいています業界団体でございますけれども、ベビー用品全般の団体として、全国ベビー&シルバー用品協同組合というものがございます。その中に、ベビーカーの安全協議会、先ほどのSGマークとかそういうものを含めて、安全性についての議論を特に行う場ということで、その下にベビーカー安全協議会というものが設置されておりまして、ヘッドとなるベビー&シルバー用品協同組合のほうには、先ほどの大型をつくっている五十畑工業がつき、下の安全協議会のほうには先ほどの写真にも出てきたコンビのところの社員の方がヘッドになって協議会を回しているところでございます。

まさに、協議会というのがその次のページに出てきますSG基準というものがございまして、法律に基づいて設置されました製品安全協会というところが基本的に必要となる安全性というものを定めたガイドラインをつくっておりまして、その設置、策定に当たりまして、先ほどの安全協議会が一緒になって、現在は1人乗りのベビーカー用でございますけれども、ベビーカーのSG基準を策定して、運用しているところでございます。

当省からは以上でございます。

江田委員 ありがとうございます。

続きまして、警察庁より御説明をお願いいたします。

警察庁（櫻澤交通企画課長） 警察庁の交通企画課長をしております櫻澤と申します。よろしく願いいたします。

お手元に私どものほうから資料を配っておりますが、その前に、道路交通法がそもそも何のためにあるかということについて説明させていただきます。道路交通法というと、皆様、どこかで取締りを受けたとか、あるいは規制をされているというイメージをお持ちかもしれないのですが、車や人や自転車といったありとあらゆる種類の、我々は交通主体という言葉で法律上使うのですが、道路を使う人たちの安全を確保するため、あるいは渋滞がない円滑さを確保するための調整をするために作られた法律なのです。

したがって、例えば歩行者だけを大事にするのではなく、車も大事にする、自転車も大事にする、事業者の方も個人も大人も子供も、そういう人たちが安全に通行するためのいろいろなルールを定めることで、その調整をしているという法律でございます。どうしても道交法違反で捕まるというイメージがあると思いますが、確かに厳しさもそういう意味では持っています。人の命を守らなければいけないという意味で、そういう部分もあるのですが、一方で、ルールを定めているのはお互いの安全のためだということを前提にこの

法律は作られています。したがって、時代とともにこの法律もどんどん変わってきています。

今回は子育てという、今の時代に大変大事なことを挙げていただいているのですけれども、子育ての関係で言うならば、例えば、子供たちが乗っている自転車というものは、昭和45年以前は車道しか走れなかったのです。ところが、交通事情を見るとよく事故が起きているということで、一部の方々から批判されているところもあるのですが、昭和45年、交通事故による死者が一番多かったときに、子供たちの自転車は走ってもいい歩道を作ったということもございました。また、皆様も最近、いわゆるママチャリで見られていると思いますけれども、幼児2人、前と後ろに乗って走ることができる自転車の基準を道交法の体系の中で作って、そういう乗り物も認めてきたり、あるいは最近ですと、これはちょっと子育てとは違いますけれども、今日の働き方改革といいますが、貨物運送の需要が増えているということで、産業競争力強化法の関係で、経産省と協力しながら、電動アシスト付自転車というものは原則1対2、人の力1に対してアシスト力2というのが基準であるところ、後ろにリヤカーをつけて重いものを運ぶ場合、この基準を超えて1対3のものも認める。そのように変えたり、要は、時代とともに内容をどんどん変えています。

資料の表紙をめくっていただいて、今回御提案いただいた小児用の車が、先ほどファルコン様、チャイルド様からお話があったように、昨今の少子化の中、あるいは保育や幼児教育が非常に厳しい環境にある中で、大変大切なものであるということについて、それにどう応えていくのかということをおもは真剣に考えたいと思っています。

ただ、その中で、歩行者とされるもの、もっと言うとうるう人が歩道を通ることができるのかということをおも、もう一度皆様に御理解いただきたいと思ひ、ここに書かせていただきました。

道路交通法上では、歩道を通行できるもの、すなわち歩行者というものは、歩いている人以外に4つございます。まず、1つ目は、ここにあります小児用の車。これは乳母車だとか、小児用の三輪車について歩行者と認めています。

2つ目は、身体障害者の方が使う車椅子。これも歩けない方が移動するために絶対必要なものですから、足と認めて、歩行者と認めています。

3つ目は、歩行補助車。これは「歩行補助車等」となっていますけれども、「等」の中に例えばショッピングカートがあります。お年寄りが買い物をするときに引きずっていくようなものも含まれています。

さらに4つ目に、ここには書いていませんが、自転車だとか二輪車を押している人。この4つの分類が歩行者というものの中に入っています。

実は、歩道を通るものとしてほかにも自転車があるではないかとも言われるのですが、自転車は非常に限られた場合、例えば運転者が子供であるとか、高齢者であるとか、あるいはある程度幅のある自転車歩行者通行可という標識が立っているようなところは通れることとなっているのですが、基本的には先ほどの4つです。ここでは自転車を押している

人は除いて、3つについて書かせていただきました。

基本的に小児用の車というものは歩行者とされている。また、下の車椅子や歩行補助車も、最初は基本的には原動機がついていないものが普通でした。ところが、身体障害者用の車椅子や歩行補助車には、原動機、いわゆるモーターのついたものが出てくるようになったので、道交法の体系を少しずつ変えていって、一定の基準を満たすものについては、例外的に歩行者と認めましょう、要は、人の力で動くものだけではなく、原動機がついているものも歩行者として認めましょうというようにしました。といたしますのは、原動機がついたものというのは、実は道交法の世界の中では基本的には車両。もっと言うと、原動機付自転車とか、あるいは自動車と呼ばれるものの中に入ってしまい、そもそも車と扱われて、歩道も走れないのですが、こうした一定の基準、例えば身体障害者用の車椅子、この中には身体障害者だけではなく、高齢者が乗っているシニアカー等もあるのですが、これも基本的には時速6 km/h以内であるとか、あるいは大きさも歩行者の大きさを大きく上回るようなものではないとか、そういう基準を設けて、こういったものは手動のものと同じように扱うという決まりをしました。

次のページに細かい字で法律上の位置付けが書いてあるのですが、内容は今言ったような話でございます。

次のページを御覧ください。当初は人力だったものが、電動のものが登場したという意味では、今回、御提案のあった乳母車、要は小児用の車も、平成26年度にグレーゾーン解消制度で、ベビーカーに電動アシストのついたものについて照会を頂いたところです。資料に書きましたように、本来、原動機を用いる車は自動車や原付になってしまうところ、一定の基準に入るものについては、引き続き小児用の車として扱おうという整理をいたしました。

その整理をしたのが次のページ、「駆動補助機付乳母車の取扱いについて」と書いてあります。これは警察庁の通達です。先ほど言いました車椅子や歩行補助車も、当初、法令の改正ではなく、通達で解釈をお示しし、その後、法令改正で明確化するという形でやってまいりました。

このページの右下に書いてありますけれども、26年度に対応したときには、この基準は基本的には歩行補助車等と同じ基準。要は、車椅子や歩行補助車の大きさに収まるもの。当時は、基準の大きさに収まる1人乗りのベビーカーについての照会だったのですが、そういったものについての道交法上の取扱いをお示ししたというのが26年度でございます。

次のページを御覧ください。今年度は、初めてこれだけ大きいものについて御照会いただいたものであります。先ほどファルコン様、チャイルド様から御説明があったように、特に長さの部分で現行の基準を大きく上回る点がございます。

そういうことから、照会に対する回答は次のページにありますように、軽車両に該当すると回答させていただきました。厳密に言えば「自動車又は原動機付自転車」にも当たり得るものではありませんが、あくまでも原動機がアシストであるということでしたので、

今の制度の中でどう扱うかということをお返答するならば、軽車両に該当するという回答をさせていただきます。

最後のページを御覧ください。今回、御提案いただいたものについては、社会的な要請というものを私どももしっかり受けとめないといけないと思っております。そういう意味ではまだ十分お話をお聞きできていないところもあるので、チャイルド様もまさに専門の業者様でもおられますし、私どもも例えば保育に関与されている方々の御意見を聞かなければいけないと思っております。その中で道交法上の扱いの見直しについて、どういう対応をするのかをしっかりと検討していきたいと考えています。

ただ、そこで考えなければいけないのは、この車が安全に走れるかということだけではありません。残念ながら、日本の歩道は皆さん御存じのように、必ずしも幅が十分あるところばかりではありません。非常に狭いところもあります。もっと言いますと、歩道がないところもあります。そういったところで、最初に申し上げましたように、この乳母車とほかの歩行者、自動車、自転車といったものがちゃんと共存できるということを前提とした、例えば車体の大きさ等の基準をしっかりと検討していかなければいけないと思っております。

例えば、後ろから押していったときに、2メートル先の先頭が交差点の中に入ってしまうと、横から来た自転車や車にぶつかってしまう可能性があります。また、幅についてもどこまでが適当なのかしっかりと検討する必要があると思います。

前提として、照会いただいた乳母車は、我々がもともと想定していたものよりも大きい。今、歩道を走っているシニアカーとか、あるいは車椅子とか、そういったものよりもさらに大きいという意味では、交通の安全だとか円滑に支障を及ぼすものであることは事実なのです。でも、支障を及ぼすものであっても、どの程度までであれば許容できるのかということ、そういう観点でしっかりと検討していきたいと思っております。

今、御提案いただいたものは、製品の安全性についてヨーロッパでも検討されている、あるいは専門メーカー様から見ても非常に安全なものであるというようなお話ですけれども、一旦ルールを決めると、そこにあらゆるものが入ってきます。したがって、ルールづくりというのはしっかりとやらなければいけないと考えておまして、そういう意味では、御意見をしっかりと聞きながら検討していきたいと考えています。

現在は、先ほど言いましたように、通達という形で定めていますが、今後の検討を踏まえ、法令で定めるという形式をとることもあり得ると思っております。まずは、物をまだ拝見していないので、物を見ながら、しっかりと検討させていただきたいと思っております。

以上です。

江田委員 ありがとうございます。

それでは、時間も限られておりますけれども、以上の御説明につきまして、御意見、御質問等がありましたら、お願いいたします。

どうぞ。

池本専門委員 細かなところが確認できていないので前に進めないという状況なのですが、まず、このベビーカーの対象年齢はどのくらいに設定されているのかということと、あと、先ほどドイツだけとても売れていましたが、これはドイツのものではないのですか。どこの国のものなのか。

有限会社ファルコン（藤島氏） イタリアのものです。

池本専門委員 先ほど出てきたデータがありましたけれども、あれは何人乗りの。同じもので6人乗りのものという理解でよろしいのでしょうか。

有限会社ファルコン（藤島氏） 6人乗りです。

池本専門委員 あと、さっき幼稚園というお話もちらっとあったのですけれども、要するに何歳ぐらいが乗るかによって、幼稚園などにも対象になるのかといったあたりも、細かなことを確認してから。済みません。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） 幼稚園と言いましたのも、今、こども園というものがふえてきていまして、小さい子を預かる幼稚園もふえてきているので、幼稚園というくりでお話しさせていただきました。

江田委員 そうしますと、対象年齢は。

有限会社ファルコン（藤島取締役） 先ほど、警察庁様の資料の頭から3枚目の平成29年度に対応したグレーゾーン解消制度。ここで申告されたものがそれに当たると思います。生後6カ月～48カ月ということでございます。

原委員 先ほどの警察庁さんの御説明の中で、従来よりも大きいので、慎重な検討が必要だということだったと思うのですが、具体的にどこの部分ですか。横幅ですか。横幅が広いとすれ違いづらいとかそういう話もあったかと思えますけれどもね。

警察庁（櫻澤交通企画課長） これについては、逆にファルコン様の資料を見ていただくとわかりますように、長さ、幅、高さ。今回御提案いただいたものは、いずれも大きくなっています。そういう意味では、今の基準という意味では、いずれもそれをオーバーしているのですが、それをちゃんと検討しなければいけないと考えています。

原委員 それはこのサイズがわかれば検討できるのだと思うのですが、どれぐらいで検討いただけるのでしょうか。

警察庁（櫻澤交通企画課長） 一つは大きさの部分なのですが、今頂いている御説明では実際のところがまだ分からないのは、原動機がアシストなのかどうかということ、またそのほかの性能についてもこの際聞かせていただいて、基準を決めていきたいと思っております。

ちなみに、私どもの資料の表紙を1枚めくったページの右下に小さな字で書いてあるのですが、ここには歩行補助車ですとか、あるいは身体障害者用の車椅子の基準が定められており、大きさ、長さ、幅、高さだけではなく、原動機はどのようなものであるとか、あるいは速度の問題であるとか、また今回のものは外側もきれいだということですが、突起物がないとか、こういった基準も定めておりまして、これに類するものを

考えていかなければいけないと考えております。また、もう1枚めくった下側のところに、これは現在の私どもの基準ですけれども、これをどのように変えていくのかということになってくると思っております。

原委員 原動機はアシスト付ということでお話をいただいているのだと思います。あと、27年の通知で出されている基準、これはオーケーです、小児用の車ですとなっていると、29年に照会があって回答されたものでどこが違うのかを見ると、幅は70～75だからそう大きな差異がなく、長さの部分を特に気にされているのですか。

警察庁（櫻澤交通企画課長） どこだけということではなく、全部なのですけれども、特に長さについてはきちんと見ないと、先ほど言いましたように、一番後ろを押していくときに前方の横側が見えないということになりますので、これは乳母車そのものの安全性について問題があるでしょうし、一方で、長さが長いということになってくると、ほかの交通にとっても邪魔になるということがありますので、その点を特に中心に考えています。

原委員 そこは海外の使用例や、仮に日本で使われる場合の使い方を想定されていると思うのですが、何かコメントをいただけることはありませんでしょうか。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） 資料のほうに五十畑さんが所属しております協同組合というところがあると思うのですけれども、そこも我々としてはいろいろと中身を見させていただいたりとかしたのですけれども、このところで定めているようなことよりも、ヨーロッパの基準というものはもっと上をいってありまして、日本の基準だけでやると、逆に我々としてはまだ不安なところがあったのですが、ヨーロッパ基準のところをクリアしている我々が提案している商品というのはそれ以上のものがあったものですから、そこは我々としては考えたところがあるのです。そういうことではなくてですか。

原委員 長いと前が見えないのではないかという御懸念を言われていて、それは確かにそういう問題はあり得ると思うのですが、そこはどう解消される予定なのですか。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） うちが出していた資料の8ページにあると思います。これも2メートルまではいかないのですけれども、それに近い長さであるのです。実際、これは保育園等で販売させていただいて、動かしている商品であります。それよりは若干大きさ的にはあるのですけれども、その辺はメーカーさんとお話をすると、安全性の問題だったりとか、駆動というか、補助を入れていますので、その分のものを考慮している、長くなってしまっているというメーカーさんの話があります。ですので、日本でも同じような長さというのは実際、今でも動かしているということがあるので、我々としては長さの点については問題ではないのではないかとこのところがあります。

江田委員 今、手動のものでそのくらいの長さのものがあるということですね。それが駆動式になったときの安全性というのを御検討いただくという理解ですか。それでよろしいですか。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） そうです。手動でやっていると、これに子供さんを乗せるとかなりの重さになって、ふだんでもかなりしんどいところを聞い

ておりますので、これを何とかしたいということで探しておりました。

長さの問題に関しては、これ以上短くならないかと、メーカーさんともこの1～2年かなり話はさせていただいたのですが、そこは安全性の問題で譲れないという話が出たものですから、ここで何とかしてほしいというのが今のところであります。

池本専門委員 今、おっしゃったのは恐らく、車体ではなく、使用するシーンが多分ヨーロッパとは違って、先ほども歩道がないというお話で、多分、海外だとすごく交通量も少ないので、別に長いことは大丈夫だと思うのですが、交通量が多かったりとか、狭い道を通るといことになると、同じ安全基準でもどうなのかというのが気になる。

ただ、一方で、日本は避難というときに大人数を乗せて出なければいけないということからすると、それはまた日本としては必要性も高いということを思ったり。あとは、6人という結構大人数を乗せるということになって、3～4歳ぐらいになってくると、乗せて動かすというよりは、むしろ教育上ではもっと歩くようなことも必要だと思いますし、あるいは歩かせるには危険な道を通るから必要なのかとか、なぜこれが必要なのかというところがもうちょっと具体的に描けると説得になるかという感じがいたしました。

あと、お散歩もどのぐらいの距離を何分ぐらいかけて皆さん移動されているのかとか、そのあたりのイメージが。余りそれに乗せて遠くまで連れていくのだったら、バスに乗せたほうがいいのではないかと思ったりもします。

株式会社チャイルド社（青砥取締役部長） まず、お散歩なのですが、これは保育園の場所によって全然ばらばらなのですが、大体保育園だと自分のところに遊ぶ施設があるところはお散歩ということは余りないので、自分のところで遊ばせるところがなかったりとかすると、近くの公園に行ったりとかいたします。そういうときに大体使われます。そういうときに関しましては、園の先生も、安全上、どのコースを通ったらいいかというのはふだんから考えていらっやして、そこを歩いていたりとかいうのもしております。

子供ですが、3～4歳というのはまず、ベビーカーに乗るということは基本的にはございません。0～1歳ぐらいのところがございます。6人を先生が見るとなると、歩道を6人で歩くというよりは、逆に乗せていったほうが安全だという認識を持っておられるので、こういうベビーカーを使われているというのが現状でございます。

3人に1人、大体先生がつくのですが、3人に1人で乳母車を持っていくと、何かがあったときにフリーで動ける先生がいらっやらないので、6人という数でいけば、1人の先生が押して、もう1人の先生がフリーで判断をしながら公園とかに行くことができるので、その辺の安全上という管理も乳母車6人というのが一つ、キーワードになっているところがあります。

それと、乗せて進めていくのに小さい子供が立って動くというのは結構危険なところがあるのです。我々が勧めている商品というのは、一人一人腰掛けをさせてシートベルトをさせて動かすというところが一つ、今までの五十畑さんとかがつくっていらっやる、ど

んと子供さんを乗っけてというものよりも安全上、いいのではないかというところがあります。ただ、先ほどおっしゃったように、災害があったときはほんとに乗せて動かすというのも本当に大事なことだと思うのですけれども、それだけを想定しているのではなく、日常の安全性を我々としては重要視した考えで今の商品が必要ではないかと思っております。

江田委員 私から2点ほど質問させてください。私も都内で、広場がないような施設で手動で動かしている状況を見ます。ぜひとも現場の負担を軽減させるためにも、それからより多くの人たちが子供を預けられるような、そんな環境をつくるためにも前向きな検討をお願いしたいと思います。

警察庁様、御検討いただくということですが、どのようなタイミングで御検討を進めていただけるのか。その点をお聞きしたいと思います。

2点目は経産省様ですが、このように今はまだ製品がなく、ニーズが顕在化していないもの。ただ、ほかの国では導入されていて、先進的なことが行われている。そういったものを広めていくような手法等をお考えでしたら、お知らせいただきたいと思えます。

警察庁（櫻澤交通企画課長）先ほど言いましたように、私どもはまだ物も見えていないので、その中でスケジュール感についてなかなか具体的には言えないのですが、まずは早速、1台既にお手元にあるということですので、それを見せていただきたいと思っています。

その上で、私どもは、道路交通にかかわるいろいろな基準を決めるときには、各方面の専門家の方々に意見を聞くようにしております。道路交通の専門家、あるいは今回の場合、必要性について専門性を持っておられるメーカーやユーザー等の方々、また、交通事故の被害者の方々というのは、社会的受容性といいますか、そういったことに非常に敏感に感じておられるので、そういう方々にも参加していただいたりしています。

いずれにせよ、通常は、そういう専門家の方々とともに、新たな基準が受け入れられるかどうかということを検討しております。今、ちょうど年度替わりのところでございますので、どのタイミングで調査を立ち上げられるか分からないのですが、私どもとしてはできるだけ早くそういったものを立ち上げて検討していきたいと考えています。

その中で、逆に言うと、どういうことを聞くべきかということについて、こういう場ではあるのですが、ぜひ委員の方々に御教示いただければと思っています。よろしく申し上げます。

江田委員 お願いします。

経済産業省（栗田生活製品課企画官） まだ業界のほう、今、手動のものしかつくっていないということもあって、かつ、ほとんど大型のものをつくっているところが限られているということもありまして、余り本件に関する認識というのは高くなかったのではないかと考えています。

昨年の本件の話題も含めて、業界内いろいろどうするかということを考え始めたところ

だと思えますし、これからいろいろなところで需要が見込めるという感じになってくるとメーカーは動きますので、そういう状況を彼らは見守っているというところで、今すぐこういうものがあるということでわっと普及するということではないと思うのですが、内部で密かに将来を見定め始めたところかなと。お話をしているとそういう印象を持っているということです。

江田委員 ありがとうございます。

引き続きこの議論もきっかけとなって、よりみんなで住みやすい世界をつくれるといいなと思えます。

駆け足でございます。お時間となりましたので、本件についての議論はここまでいたします。引き続きフォローアップのほうをさせていただきます。

最後に事務局より連絡事項があればお願いいたします。

福田参事官 承知いたしました。

きょう、いただきました委員の先生方の御意見、また、ファルコン様の御要望、あとは各省庁からの回答を整理いたしまして、実施時期ですか、今後の取り扱いにつきましては、委員の先生方の御指示に基づいて各方面の方に御案内いたします。

きょうはおくれまして失礼いたしました。ありがとうございました。