

第2回ワーキンググループ 終了後に寄せられたご意見

小野委員

1. 海外調査の追加のお願い

スタートアップなどの技術開発の進展を踏まえると、「電動低速車」の利活用はさらに多様化することが想定される。因みに、「自動運転」などの技術開発から派生的に進展している「ジャイロ機構を活用した自転車の自動安定走行技術など」も活発になりつつある。このような技術開発の現状を踏まえると、日本においても「有用な電動低速車」の利活用を阻害するような規制は避ける必要がある。そのため、海外における「電動低速車」などの利活用の現状について、もう少し把握しておく必要があると考える。

特に、市街地・繁華街(観光地など)と郊外とに区分して、「利活用の現状(把握できる範囲)」を整理することが望ましい。

2. 「バッテリー」性能要件(電動低速車に限定した)について

性能要件を具体的に議論できるような明確なアイデアを持ち合わせているわけではありません。現状、危惧される事態を想定して以下にコメントします。

- ・昨今の電動車導入の加速化から、「バッテリーの性能向上」には目覚ましいものがある。特に、中国における「バッテリー性能技術向上(家庭用電池などを含めて)」は目覚ましい。
- ・このことは、「電動低速車」の販売(コスト)競争にも影響を与えることは想像に難くない
- ・一方、WGでも議論されたように「電動車のバッテリー性能要件」に係わる審議は多岐に亘っており、これをそのまま「電動低速車」に適用することは適切ではない。
- ・しかし、「電動低速車」に必要なバッテリーの安全性確保は不可欠であり、「電動低速車」に限定した「バッテリー」の安全性に係わる要件を整理し、それらを規定として周知徹底することが必要である。
- ・製造コストなどを踏まえた「電動低速車」を想定して、検討すべき項目(気づいた範囲)を列記する。
 - 1)使用状態(通常使用時、状態変化の切り替え時、異常時、保管時)を想定(ユースケースの列挙)
 - 2)バッテリーの仕様(サイズ、重量、定格容量、充電容量、充電時間)
 - 3)安全性を確保するために適切な操作方法
 - 4)危険事象を想定した検証方法(破壊形態を含め)

岩貞委員

(小野委員の意見の)1. につきましては、各国の道交法や、走行環境(自転車専用道、指定中心部のみ車両侵入制限)などが、日本とは大きく異なっています。
これらもあわせて(把握できる範囲で)整理していただければと思います。

河合委員

第2回WGにおいて発言したバッテリー関連の内容について、補足をさせていただきます。

【発言内容】

詳細な安全性試験を小型低速車のバッテリーに課すのは過度ではないかと思うが、少なくともバッテリー容量については何等かの上限を定めるべきではないか。

【補足内容】

「自動車」のバッテリーの安全性試験(国際基準)は、試験工数などが多大であり、そのまま小型低速車にも同じ試験を課すのは過度な負担となると考えるため、対案の1つとして示したものである。
現存する「バッテリー」(単体)の安全性に係る国内・国際基準を課す・準用するというのも1つの案として考えられ、試験法が過度にならない何等かの安全基準を設定する場合には、バッテリー容量の上限の設定は必要ないとする。