

令和3年度 第3回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ

議事要旨

1. 日時：令和4年2月28日（月）15：00～17：00

2. 場所：A P虎ノ門 11階「B」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

中野委員長、廣瀬委員、河合委員、小野委員、岩貞委員、鳥塚委員、米田委員、森安委員、岡井委員

4. 議事

(1) 第2回ワーキンググループ終了後に寄せられたご意見について

(資料2) 第2回ワーキンググループ終了後に寄せられたご意見

委員各位において事前にご確認済みであるため、WGでの説明及び議論は割愛された。

(2) 「小型低速車」の保安基準について

(資料3) 「小型低速車」の保安基準について

国土交通省より、「小型低速車」の保安基準に関して、第2回WGにおけるご意見を踏まえ、骨子について説明がなされた。審議の結果、体裁含めて議論内容を踏まえた修正の後、WGでの検討結果として2021年度第3回車両安全対策検討会にて審議することとなった。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ 識別点滅灯火について、既に販売されている車両の扱いはどうなるのか。また規制施行後に未装着の車両で走行した場合にはペナルティ等が科されるのか。

⇒ 既販売車両についても、社会全体の認知のためにも当該規制を適用することは重要と考えている。一方、新規の装置となるため、メーカー等による対応期間の考慮が必要と考えている。また、新規制適用後に未装着の場合は保安基準違反となるが、施行まで期間があるため、関係者と連携し、販売時に保安基準外の車両を排除して不適合車を市場に出さない対策を実施していくことが重要と考えている。（国土交通省）

○ 識別点滅灯火について、新規の灯火器を追加することは、コントローラーの開発や専用の色の切り替え等の開発となるため、大掛かりで年単位の期間を要するかもしれない。適用時期や、市販の灯火器を活用するような色の設定等の配慮が必要なのではないか。

- ⇒ すぐに装着できる感覚はなく、一度工場に戻す必要があるため、一事業者としての考えであるが、新しい機体の製造に近いプロセスを経る必要があるのではと考える。ナンバープレートやミラーの取り付けであれば比較的容易だが、識別点滅灯火のような装置の場合にはバッテリーとの連動が必要となり、数か月、または年単位と時間がかかると考える。ただし理論上は可能であると考え。
- ⇒ 新しい装置であるため、適用時期については配慮したいと考える。色に関して、他灯火器と混同しない設定としているが、見やすさ等に関しては点滅周期と合わせて、実機での検証を踏まえて、検討させて頂ければと考える。(国土交通省)
- 寸法について、長さ 190cm で普通自転車相当とあるが、想定しているキックボードとしては長い印象があり、二人乗りを助長することにならないか。また前照灯について、夜間前方 15m の距離とあるが、数値の決定における根拠はあるか。また識別点滅灯火の点滅周期について、歩道通行時と車道通行時で明確に異なるものとあるが、車体による相違が出ないように、より具体的に決める必要があるのでは。また速度計について、20km/h を超えて加速しないスピードリミッターが付加されると思うが、下り坂で超過することがあり得ると考える。正しい速度感覚を得るのは難しいと考えられ、使用者にとって自身の走行速度が超過していることを理解することが大切ではないか。例えば速度超過の場合にはランプが点灯するような機構でも良いのかもしれない。
- ⇒ 寸法について、道路交通法と整合させたものであり、具体的には普通自転車と整合させたものである。小型低速車は電動キックボードに限るものではないが、前回 WG でも議論させていただいたが、現在の車両の開発状況も踏まえ、定員についてまずは 1 名と考えているが、将来的な車両の開発状況や需要も踏まえ、求められる保安基準も合わせて今後検討していければと考える。また前照灯について、15m の根拠としては従前の最高速度 20km/h 以下の原動機付自転車の保安基準に合わせたものである。昨今の自動車等における国際調和の流れに沿って改正がなされ 40m となったが、小型低速車においては最高速度が 20km/h に限られていること、また国際調和はまだ進んでいないということから、従前の値を適用できればと考えている。また識別点滅灯火の点滅周期について、今回は状態（モード）により明確に周期を変えるものとして合意頂き、具体的な数値については来年度実機検証にて確認し、数値を決定し、事業者やモビリティによって点滅周期が異なるものにはならないようにしたいと考えている。また速度計について、ご指摘のとおり下り坂で 20km/h を超えてしまうことも考えられる一方、現行の自動車・原動機付自転車において 20km/h 未満の場合には装着不要としている。20km/h 超の車両では使用者が走行速度を確認して、適正な速度で安全に走行するために保安装置のひとつとして定めているが、小型低速車においては高速での走行が想定されるものではないことや、その他尾灯、制動灯、スピードリミッター等を義務付けすることから、総合的に考慮して事務局案として不要とした。また小型低速車の保安基準作成にあたっての大きなコンセプトのひとつとして、簡易で利便性のよい車両とするために、まずは最低限の安全基準とし、過度な規制とならない兼ね合いが重要なところと考える。

ただしタイヤ径の小ささや速度切り替え等、これまで保安基準として考えてきた概念と異なる部分があることから、段差乗り上げや識別点滅灯火等の特有の部分については安全基準を定め、その他の部分については過度な規制とならないよう、ご議論頂いてきたところ。その中で前提となるのが、20km/h未満の原動機付自転車や電動アシスト付き自転車等の規制と考えている。速度計についても同様の考え方で、速度計がないことでの危険性については、スピードリミッターの設定もあること、現行の20km/h未満の自動車や原動機付自転車において速度計がないことに起因する事故が起きていないことから、前提となる規制を鑑みると境目の議論かもしれない。もうひとつは道交法との整合性である。
(国土交通省)

- ⇒ 速度計に関して、高度な機器を求めて普及を阻害してはいけないということも理解する。ただし速度警告ランプのようなものが、機器として搭載するにあたってどれくらいの負荷となるのか、簡易に可能であればあったほうがよいのではと思われる。20km/h超での走行は検挙対象となるとされながら、自身の走行速度が不明な車両では不安が大きいと感じる。兼ね合いも理解するが、実現可能であれば。
 - ⇒ 自身の走行速度が不明であるのは不安であることと同時に、速度超過を認識しながらも下り坂等を走行している場合に、誰がどのようにコントロールするのかの問題が残ると思う。例えば実際には速度超過であったが、スピードリミッターが付いている車両であるため走行していたところ検挙された場合には、違反として取り締まることができるのか。
 - ⇒ 最高速度違反に関しては、故意または過失があれば処罰されるため、速度計がない場合に、それらが認定できるかを検討していくこととなる。(警察庁)
 - ⇒ 自身の速度超過がわからないことへの懸念はあるが、装着義務まで踏み込むべきものか否かは現状判断が難しいと思う。使用者としては装着されていた方が安心感はあると思うが、製作者の技術的難易度やコスト等も考慮して合意ができればと思う。また装着義務ではなく、装着した場合に求められる水準を定めるのも1つの案だと思う。
 - ⇒ 速度計に関しては、技術的難易度等に関するご意見や装着した場合における満たすべき基準策定も含め、事業者にとっての技術的な困難さ等も踏まえ、車両安全対策検討会に諮らせて頂きたい。(国土交通省)
- 制動装置について、乗員が安定して確実に停止できるような基準が必要ではないかとの前回WG意見の記載があるが、安定してという部分についてはどのように規定するのか。1系統で急制動をかけた場合には不安定になりやすいと考えられるため、安全性については留意頂きたい。また液量確認の機構について、電動キックボードへの装着は mismatch と前回WG意見としてあるが、どう理解すればよいか。簡便な構造である車両に対してブレーキ部分のみ仰々しい状態となることを指しているのか。また油圧式ブレーキについて、外観から液量を確認するための機構は要さないとあるが、装着してもよいのか。なくてもよいということであれば、その理解が得られる記載が望ましいと考える。またバッテリーの保安基準について、事務局案で示された基準は比較的厳しいものであるため、これらに準じているのであれば

安心して使用できるという妥当な考えと思う。

⇒ 制動装置について、乗用車、原動機付自転車の制動装置についても、確実かつ安全に減速・停止を行うことができることを求めており、小型低速車においても定性的ではあるが同様に求めたいと考えている。また液量確認の機構について、小型低速車にあつては構造が簡便であり、スペースの少なさやメンテナンスの容易さを考慮し、リザーバータンクの設置はミスマッチではないかのご意見と認識している。また液量確認の機構について、原動機付自転車においては装着義務であるが、小型低速車については義務とせず整備性等の観点から装着することも可である。(国土交通省)

- 制動装置の保安基準について、安定性の確認方法について伺いたい。また使用者と車両とのインターフェースについて、制動装置が失陥した際の制動距離の規定はあるが、乗用車の保安基準であれば失陥時の警告灯の要件等もセットで定められている。低速走行車においては簡易な装置であることから、使用者に失陥したことを伝えないとの整理でよいのか。

⇒ 安定性の確認方法については、定量的な評価は困難だが、保安基準としては定性的に安定性を求めたいところ。低速走行車においては構造や重心位置が原動機付自転車等とは異なることもあり、構造に応じて設計者が安全に安定して停止可能な設計できるよう全ブレーキを用いた制動性能を求める案となっている。また警告灯等については、小型低速車は簡便な装置であること、また最高速度が 20km/h と低速であることもあり、速度がゼロとなる前に降車するという使われ方も想定されるため、警告灯までは求めないこととしたいと考えている。(国土交通省)

⇒ 失陥時の警告灯について、乗車した経験として、簡便であり前後輪が小さく安定性が低いということから、制動装置のどちらか一方が失陥した際には、警告灯を義務付けずとも、乗員が異常に気付きやすい特性があるのではないかと思う。

- 車幅について、警察庁の有識者検討会の報告書では、歩道通行車の幅は 700mm、小型低速車は 600mm となっていることから不整合にもみえ、ハンドル幅が狭くなることにより安定性が低下してしまう可能性を考えると、700mm に統一したほうが良いのではないか。また灯火器の考え方について、車幅のように自転車を基としたものと、灯火器のように原動機付自転車を基としたものが混在しているように見え、小型低速車は自転車道の走行を想定しているのであれば、尾灯等についても車幅と同様に自転車相当とするような考え方はないのか。また方向指示器について、前及び後ろの両方への装着を想定しているのか、それとも前後を共用することを想定しているのか。

⇒ 車幅については、歩道通行車と異なり小型低速車は自転車道を走行可能であることが違いである。厳密には国土交通省の道路局の所管となるが、自転車道の幅について最低 2m と定められており、専有幅を考慮したものとなっている。それを踏まえ、自転車道を走行する小型低速車においては、自転車と同様の幅とならざるを得ないと考えている。(警察庁)

⇒ 灯火器の考え方については、小型低速車においては原則としては車道を走行し、

自転車道も走行可能な車両と認識していることから、視認性や被視認性についても、原動機付自転車と同様の能力が求められるとの考え方に基づいている。前照灯については走行速度が 20km/h に制限されていること、また自転車道を走行可能であることを鑑みて、15m としている。また方向指示器については、安全性の観点から前方及び後方から視認できる必要があるが、一か所で前後から視認可能であれば、前後両方に装着する必要はない。(国土交通省)

- ⇒ 自転車も車道走行が基と認識しているが、考え方としては自転車とは異なる小型低速車として、原動機付自転車をベースとして車両法を考えていくというロジックとなるのか。自転車の基準において尾灯は義務ではなく、装着する場合には夜間後方 100m となっている例が多いと思う。適切な距離について明確には分からないが、電動キックボード等を想定した場合には、厳しい基準となり得るのではとの懸念があった。
- ⇒ 自転車や原動機付自転車がある中、明確に基準が決められ、また過度な負担とならない範囲で被視認性を向上できればと考えている。原動機付自転車で実現できている範囲であれば、現実的な基準となり得るのではないかと考えている。(国土交通省)
- ⇒ 尾灯については、車種によらず明るいほうが望ましいと考えている。自転車における定義の由来は定かではないが、小型低速車ではバッテリーを搭載していることから尾灯の点灯は技術的難易度が低いと思われるため、明るい基準として頂きたいと考える。
- ⇒ 自転車の場合、交通量が多い道路では速度を落として歩道を走行してよいこととなるが、小型低速車においては最高速度 20km/h で走行可能であるため、交通量が多い場所も走行することが想定される。その場合、夜間や雨天時の走行も考慮すると、安全上明るくしておく必要があると考える。
- 方向指示器について、方向の指示を表示する方向との記載があるが、例えば右折時に右方向から確認できる距離としての記載ではなく、前後から確認できる距離との認識でよいか。
 - ⇒ ご認識の通りである。(国土交通省)
- 寸法の幅について、足を前後に広げて乗車する機体であれば問題ないが、横に並べて乗車する機体の場合には超過する恐れがあると考えている。例えば方向指示器をハンドル端部に装備した際、被視認性向上のために大きくするとグリップ部が狭くなり、安全性を阻害しかねないと考えている。他交通との兼ね合いもあることは理解しており、幅を無制限にと希望するわけではないが、ご検討頂ければと考えている。また識別点滅灯火について、事業者としては新しい、かつ大きなアップデートと捉えている。後方は比較的装備が容易と考えているが、前方はパーツが少ないこともありコストが発生するという背景から、協議会加盟事業者からの要望もあったため、前方から確認できることの必要性について、再度お教え頂きたい。
 - ⇒ 幅については、自転車道を走行することもあり、交通ルールと車両ルールが異なっている場合には、製作者側も使用者側も混乱を生じてしまう恐れがあるため、道交法と整合する形とさせて頂ければと考えている。また識別点滅灯火については、意義として基準適合を外部から確認可能とすること、また歩道走行

モードの状態では歩道を走行していることを示すことであり、対面した走行においても、歩行者や取り締りの警察官等が前方からそれらを認識できる必要性があるためである。(国土交通省)

(3)「小型低速車」の型式認定と不適合品の排除について (資料4)「小型低速車」の型式認定と不適合品の排除について

国土交通省より、型式認定・保安基準適合性確認及び不適合品の排除に関して説明された。審議の結果、体裁含めて議論内容を踏まえた修正の後、2021年度第3回車両安全対策検討会にて審議することとなった。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 基準適合の確認を受けた車両に張り付けるシールについて、使用者が適合した車両に乗車していることを誇らしく思えるような、また若者が率先して使用しているという状況を踏まえて、デザイン性を考慮したものとして頂きたい。
⇒ シールにより違反車両との区別が明確になることで、興味があるが違反車両の使用者との混同を懸念し敬遠している人々も使用しやすくなると思われる。
- シールの具体的な貼付場所の想定はあるか。
⇒ シールの貼付場所の具体的な規定ぶりは検討中だが、ハンドル付近等の目立つ場所があり得ると考えている。また偽表示禁止のための対応や、はがした後の再利用ができない、かつ管理された確認団体等が作成可能であること等の制約がある中で、決定していくことと考える。(国土交通省)
- 型式認定番号表について、原動機付自転車においては見やすい位置に貼る旨の記載となっているが、小型低速車においては目立つ位置という表現となっている。目立つ位置となると、デザイン性や風雨にもさらされることから耐天候性も重要となると考えられ、ご検討頂きたい。また表現方法として、目立つ位置とするか、見やすい位置とするかで貼付位置の考え方が変わると思われ、見やすい位置とした方が幅を持った対応が可能となるのではないだろうか。
⇒ デザインについては、各所のご意見を頂きながら検討したいと考える。貼付位置について、目立つ位置とした意図は、不適合品の排除に繋がっており、販売店等にも制度を周知し、不適合品を排除することが重要と考えたことからであり、記載については検討していきたい。また耐天候性については、貼付位置や素材等、具体的な内容を検討しながら進めていきたい。(国土交通省)
⇒ 貼付位置については、貼る側の裁量に任せる形のほうが良いのではないかと考える。使用者の考え方やペイント等によるカスタマイズの可能性もあり、必要に応じて示すことが可能であれば、厳格に定める必要はないと考える。
- 既販売車両について、猶予期間等も含めてどういう扱いとなるのか。
⇒ 基準適合と型式認定の二つの観点がある。基準については、小型低速車に該当する車両であれば、全て適合する必要がある。また型式認定については、既販売の車両が新たに取得しなければ走行不可となるわけではないが、希望する場合は、制度施行後は新基準に適合した型式を新たに取得し販売することとなる。

適用時期については、技術的難易度等も考慮していくことと考えている。(国土交通省)

- 型式を取得せず、一品物として製作された車両の基準適合を確認する役割となるのが、民間の機関・団体等となるのか。また販売店への指導・要請等とあるが、インターネットによる販売サイトに対しても徹底することが大切であると考え。
⇒ 一品物として製作された車両も、国による型式認定でも、国が公表する民間の機関・団体等による基準適合の確認でも可能である。(国土交通省)
- 特別な表示(ラベル等)について、現状運用されている型式認定番号表をイメージするが、軽二輪や原動機付自転車のラベルに影響しないよう、配慮頂ければと思う。
- 3月頃に車両安全対策検討会での審議が予定されているが、検討会の具体的なイメージをお伺いしたい。背景として、第2回WGまでの要件を各事業者を確認して進めているが、前回の実証実験等やサービスを実施している運営自治体に対して、特に機体の安全性に関して疑問があるような部分は、委員各位にご意見頂きたいという声があるため、簡単に共有させて頂く場を頂ければと考えている。
⇒ 本WGは車両安全対策検討会からの検討要請を受けて、専門家による活動を開始した位置付けとなる。そのため車両安全対策検討会では、一部速度計のようにペンディングとなっている部分もあるが、それも含めて本日までの検討結果を報告し、議論をする場となる。ご要望については、車両安全対策検討会の運営担当に伝えておく。(国土交通省)

(4) その他の論点について

(資料5) その他の論点について

国土交通省より、その他の論点として、小型低速車の名称・愛称、及び小型低速車のバスへの持ち込みについて説明された。審議の結果、議論内容を踏まえた修正の後、2021年度第3回車両安全対策検討会にて審議することとなった。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 愛称については、愛される呼称をお願いしたい。
⇒ 愛称については、安易に決定するものではないと考えている。関係者とも慎重に検討して皆の理解が得られるようなものとしたい。(国土交通省)
- サポカー以外にどのような愛称があるか。また愛称については、政府による決定を期待している。電動キックボードを包含する小型低速車については、新しく市場に出るものであることから、新しい保安基準や道路交通法が広く認識される必要があると考えており、今後の報道等を鑑みると、イメージの浸透に繋がりやすいと考える。現状では呼称が統一されていないことが、市場に新しいルールが浸透しない要因のひとつとなっている可能性も感じている。また愛称決定の時期について、施行までの期間となるのか、あるいは何かしらのチェックポイントのようなタイミングがあるのか。
⇒ 省庁にて決定したものはあまりないと思われ、超小型モビリティのような俗称が多いと思われる。また愛称決定の時期については、施行までの期間になると

現状考えている。(国土交通省)

- 小型低速車のバスへの持ち込みについて、長さに関しては折り畳み式の場合には、折り畳んだ状態の長さとの理解でよいか。
 - ⇒ 標準約款においては、折り畳んでいない状態であっても、折り畳んだ状態であっても、1m以内であれば無料で持ち込み可能となる。(国土交通省)
- バスへの持ち込みの例であるが、電車の場合にはどうなるのか。持ち込みの需要はあると思われるため、周知も含めてご検討頂ければと思う。
 - ⇒ 鉄道については、鉄道運輸規則があり、持ち込み禁止の要件があることや、各社の約款で具体的な規定があると認識している。(国土交通省)

(5) 今後のスケジュール (案)

(資料6) 今後のスケジュール (案)

事務局より、第3回WGまでに制度・基準の骨子案としてWGでご議論頂いた内容について、3月の車両安全対策検討会での審議を予定していることが説明された。

以上