

第1回ワーキンググループにおける論点整理

1. 新たなモビリティの「車両区分」について

- ① 「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」について、それぞれ、道路運送車両法を適用すべきか
- ② 車両区分を分ける「速度」の考え方は、どうあるべきか（「最高速度」と「平均速度」の違いに留意）
- ③ ナンバーの有無等に応じて「電動キックボード」、「電動スクーター」等の名称をしっかりと区別すべきではないか

2. 車両の安全基準(保安基準)について

- ① 道路運送車両法における車体について、どのような保安基準の項目を設けるべきか
- ② 小型低速車の最高速度(現在の案では15km/h)と、保安基準において方向指示器等の装備が緩和される速度(現在は20km/h未満)の関係が複雑にならないよう整理すべきではないか
- ③ 「小型低速車」は車道を走行するのだから、方向指示器は必要ではないか
- ④ 「小型低速車」に関し、車体の安全基準や型式指定・認定等の道路運送車両法において適用される制度は、現在の原動機付自転車を目安に検討すべきではないか
- ⑤ 電動キックボードは、後ろから見た際の姿が歩行者と似たものとなっており、被視認性が悪いことを懸念。特に夜間の被視認性について調査し、必要な安全基準を決めるべきではないか
- ⑥ バッテリーの安全基準が必要ではないか

3. 状態変化モビリティについて

- ① 最高速度等の設定を変更することにより「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」を切り替えることができる車両について、お年寄り等にもわかりやすいものとすべきではないか
- ② 「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」の状態が変化する車体（以下「状態変化モビリティ」）について、その切り替えの構造はどうあるべきか。
- ③ 状態変化モビリティは、使用者本人、周囲の車両や歩行者、警察官等から、その状態が外見上容易に判別できるようにすべきではないか。
- ④ 時速50kmまで出せるEバイク等も念頭に、「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」を切り替えることができる車両の保安基準等をどのように整備すべきか

4. 不適合車両等の排除について

- ① 確信犯で法令違反(逆走、歩道通行等)を行う使用者に対する抑止力のあり方
- ② 道路運送車両法の関連制度において、保安基準適合性をどのように確認するか
(型式認定、ナンバープレートの交付に当たり車体の「現物」を確認すること等)
- ③ 不適合車両の排除や効果的な放置車両の防止策をどうするか。(警察による効果的な取締りとの連携等)

5. その他

- ① 今回の検討のスコープ(「歩道通行車」、「小型低速車」、「既存の原動機付自転車」)は、電動車に限定すべきか。
- ② 海外の制度はどのようにになっているのか。