

# 主な論点についての考え方(案)

---

**参考資料1 警察庁における検討状況**

**参考資料2 電動キックボード等の車体の性能調査**

**参考資料3 原動機付自転車と自転車の事故統計**

**参考資料4 海外における電動キックボード等の保安基準の調査**

# 1. 新たなモビリティの車両区分について

## 事務局(案)

### (1) 道路運送車両法の適用について

- **「歩道通行車」**は、道路交通法における検討では、電動車椅子相当の大きさと**歩道**を時速6km程度(歩行者と同等)で走行する機体とされている。道路運送車両法では、これと同様の大きさ・速度で歩道を走行する電動車椅子を歩行者相当と捉え、「車両」に該当しないものと解釈し、道路運送車両法を適用していないところ、これらとの整合性を図るため、「歩道通行車」についても同様に**道路運送車両法を適用しないこととしてはどうか**
- **「小型低速車」**に該当する機体は、最高速度が一般的な自転車利用者並みで走行する機体とされている一方、人の力によらず容易に速度が出すことができること、車道を走行すること等、原動機付自転車に類似する性質も有することから、**道路運送車両法を適用することとしてはどうか**
- 新たなモビリティだが**「既存の原動機付自転車」**に位置付けられる機体は、引き続き、道路運送車両法を適用し、**「原動機付自転車」**として位置付けはどうか

### (2) 車両区分を分ける「速度」の考え方について

- ユーザーにわかりやすさのため、**道路交通法における車両区分と整合を図る必要**があるのではないか
- 「速度」の考え方については、他の交通との関係も含めて警察庁において検討中であるところ、**道路運送車両法においては、その結論に整合させる**こととしてはどうか

### (3) 原動機の種類について

- 最高速度に基づく車両区分、状態変化に関する基準(後述)を確実に担保するためには、**原動機の種類は、速度を確実に制御可能な「モーター」**に限定すべきではないか

## 2. 車両の安全基準(保安基準)について

### 事務局(案)

#### (1)「小型低速車」の保安基準の項目について

- 「小型低速車」は、現在、原動機付自転車に分類されていることから、その保安基準項目を基本としつつ、「小型低速車」に特有の構造・必要性も踏まえて、項目の削除・追加を検討してはどうか

##### 【小型低速車の構造を踏まえた要検討項目の例】

- |                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. 最高速度(スピードリミッター)、乗車定員(1人)、定格出力 |                                     |
| 2. 制動装置(ブレーキ)                    | 電動キックボード特有の「フットブレーキ」、「回生ブレーキ」等を踏まえて |
| 3. 被視認性(夜間を含む)                   | 機体の小ささを踏まえて                         |
| 4. 方向指示器                         | 構造上、運転者による手信号が困難であることを踏まえて          |
| 5. 警音器、後写鏡                       | 小型低速車に適用される交通ルール・通行帯を踏まえて           |
| 6. 段差等での走行性能                     | 車輪が小さいことを踏まえて                       |
| 7. 状態変化への対応                      | 状態変化のための構造基準、外観上の識別                 |
| 8. 取締り、放置対策                      | 外観上の識別                              |
- など

#### (2)原動機付自転車の保安基準が緩和される速度について

- 現行の保安基準では**時速20km未満**の原動機付自転車について一部の保安基準が緩和されている。これは、原動機付自転車の中でも低速のものを、特に簡素な構造・装置のモビリティと位置づけ、保安装置の装備を緩和しているものである
  - この考え方は、「原動機付自転車」と「小型低速車」の関係にも当てはまる(※)ことから、**その基準速度については、整合させる**よう、留意すべきではないか
- (※)ただし、上述のとおり「小型低速車」に特有の必要性から、追加される基準項目もあり得る

#### (3)適用に当たっての配慮について

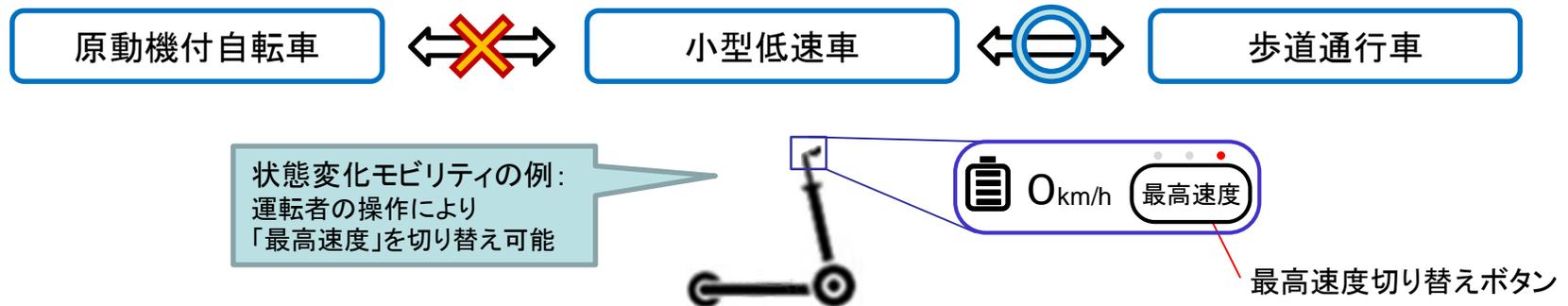
- 新たな保安基準の適用に当たっては、**機体のコスト**、**事業者による準備期間**等にも配慮が必要ではないか

### 3. 状態変化モビリティについて

#### 事務局(案)

#### (1)「状態変化モビリティ」※を許容する車両区分について

- 「自動車」及び「原動機付自転車」は、大きな原動機を備え、最高速度、加速度が大きい。これらと、「小型低速車」又は「歩道通行車」からの状態変化を許容した場合、著しく大きな原動機を備える「小型低速車」又は「歩道通行車」が流通し、万が一、(2)の構造が不正改造等された場合、最高速度や加速度が極端に大きい「小型低速車」又は「歩道通行車」となり得ることから、状態変化は、「小型低速車」と「歩道通行車」の間に限り、許容すべきではないか



#### (2) 状態変化の切り替えの構造

- 「状態変化モビリティ」の切り替えの構造は、以下の全てを満たさなければならないこととしてはどうか
  - ① 走行中は、車両区分の切り替えができない構造であること
  - ② 切替後の車両区分に応じて、最高速度が自動的に制限されること
  - ③ 設定中の車両区分を外観上明らかに判別できる表示を行うこと。また、当該表示は、設定中の車両区分に応じ、自動的に切り替わる構造であること(表示のみを切り替えることができない構造であること)
 (表示については4. で詳述する)

※ 構造の変更により通行帯が変化するモビリティ

## 4. 不適合車両等の排除について(1)

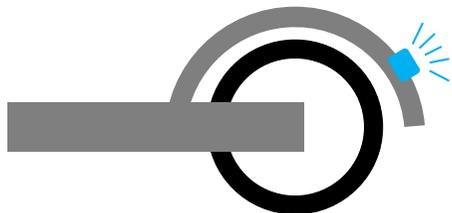
### 事務局(案)

#### (1)「小型低速車」、「歩道通行車」であることを外観上容易に識別できる灯火の設置

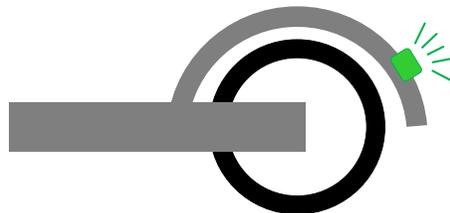
- 自動車や(一般的な)原動機付自転車は、その外観とナンバープレートにより、車両区分が容易に識別可能であり、警察による取締りも効果的に行われている
- これに対して、いわゆる「電動キックボード」や「Eバイク」等については、以下のような課題があり、使用者による適正な使用、販売者による違法品販売の抑制、警察による取締りが困難となるおそれ
  - ① 外観のみから車両区分の判別が困難
  - ② 使用者・販売者が、保安基準適合品かどうか、判別することが困難
  - ③ 「小型低速車」と「歩道通行車」を状態変化する場合、その判別も困難(再掲)
- このため、「小型低速車」及び「歩道通行車」には、保安基準適合であることを判別するとともに、モビリティの状態を判別可能な「識別点滅灯火」を備えることとしてはどうか
 

(※ 状態変化しない「歩道通行車」には道路運送車両法を適用しないことに留意が必要)

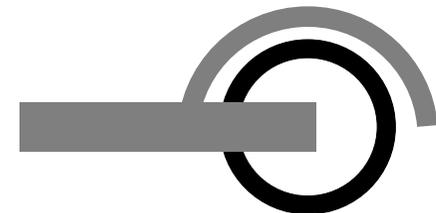
小型低速車(基準適合)



歩道通行車(基準適合)



基準適合性が不明



## 5. 不適合車両等の排除について(2)

### 事務局(案)

#### (2)保安基準適合性の確認について

- 原動機付自転車のナンバープレートは、地方税法に基づき自治体が行っているところ、自治体の職員に現物の確認を依頼することは現実的ではない。このため、ナンバープレートの交付以前に、保安基準適合性が確認され、販売や使用の段階で不適合車両等が排除されるようにすべきではないか
- 自動車の型式指定制度及び原動機付自転車の型式認定制度は、申請に基づき、国が型式の保安基準適合性を審査するものである。これを踏まえ、「小型低速車」の型式認定制度も、申請に基づき、保安基準適合性を審査する制度とすべきではないか
- また、型式の認定を受けた「小型低速車」には、外観上その旨を判別可能な表示(シール等)を貼付することとしてはどうか
- 保安基準適合性の確認を受けた「小型低速車」の流通・使用を促進するため、使用者のほか、販売店等に対して、大々的な周知活動を行うこととしてはどうか