

新たなモビリティ安全対策ワーキング グループの検討結果 (第4回WG以降の検討)

1. 背景

2. 新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果報告

2-1. 保安基準の骨子について(識別点滅灯火)

2-2. 保安基準の改正・適用時期に関する考え方

1. 背景

2. 新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果報告

2-1. 保安基準の骨子について(識別点滅灯火)

2-2. 保安基準の改正・適用時期に関する考え方

- 近年、諸外国において、移動サービスの多様化とそれに対応した「新たなモビリティ」の開発・利用が進んでいる。
- これらの新たなモビリティは、誰もが安全かつ気軽に利用できるモビリティとして、通勤時の移動手段や観光地におけるアクティビティ等としての活用が期待されている。



電動車いす



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター



自動配送ロボット

2021年成長戦略実行計画(令和3年6月18日 閣議決定) (抄)

【自動配送ロボットの制度整備】

- ウィズコロナの時期が一定期間続く中で、利用者、従業者の安全につながる非接触型の自動配送サービスを実現するため、低速・小型の自動配送ロボットについて、①道路運送車両に該当しないこととした上で、②サービスを提供する事業者に対して連絡先やサービス提供エリア等の情報を事前に届出することを求め、③安全管理の義務に違反した場合には行政機関が措置を行えることとする、④機体の安全性・信頼性の向上が図られるよう、産業界における自主的な基準や認証の仕組みの検討を促すこと等を前提に、本年度のできるだけ早期に、関連法案の提出を行う。

【電動キックボードの制度整備】

- 電動キックボードの公道での走行について、実証事業の結果を踏まえ、関連する制度を見直す。具体的には、最高速度等に応じた新たな車両区分の設定、走行場所、ヘルメットや免許の要否等、交通ルールに関する制度改正を検討し、その結果を踏まえ、本年度のできるだけ早期に、関連法案の提出を行う。

② 一 特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の交通方法等について

<背景>

電動キックボードの公道での走行について、最高速度等に応じた新たな車両区分の設定等、交通ルールに関する制度整備が必要
 (「成長戦略実行計画」(令和3年6月18日閣議決定))

(1) 最高速度、車体の大きさ

- ・ 最高速度：一般的な自転車利用者の速度(20km/h)
- ・ 車体の大きさ：長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



(2) 運転することができる者

- ・ 運転免許は要しないこととするが、16歳未満の者については運転を禁止
- ・ 特定小型原動機付自転車の販売やシェアリング事業を行う者に対して、特定小型原動機付自転車の利用者への交通安全教育を行う努力義務を課す

(3) 通行場所

- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
 ※ 最高速度の制御(6km/h) とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行可



車道


 普通自転車
専用通行帯


自転車道



歩道



路側帯

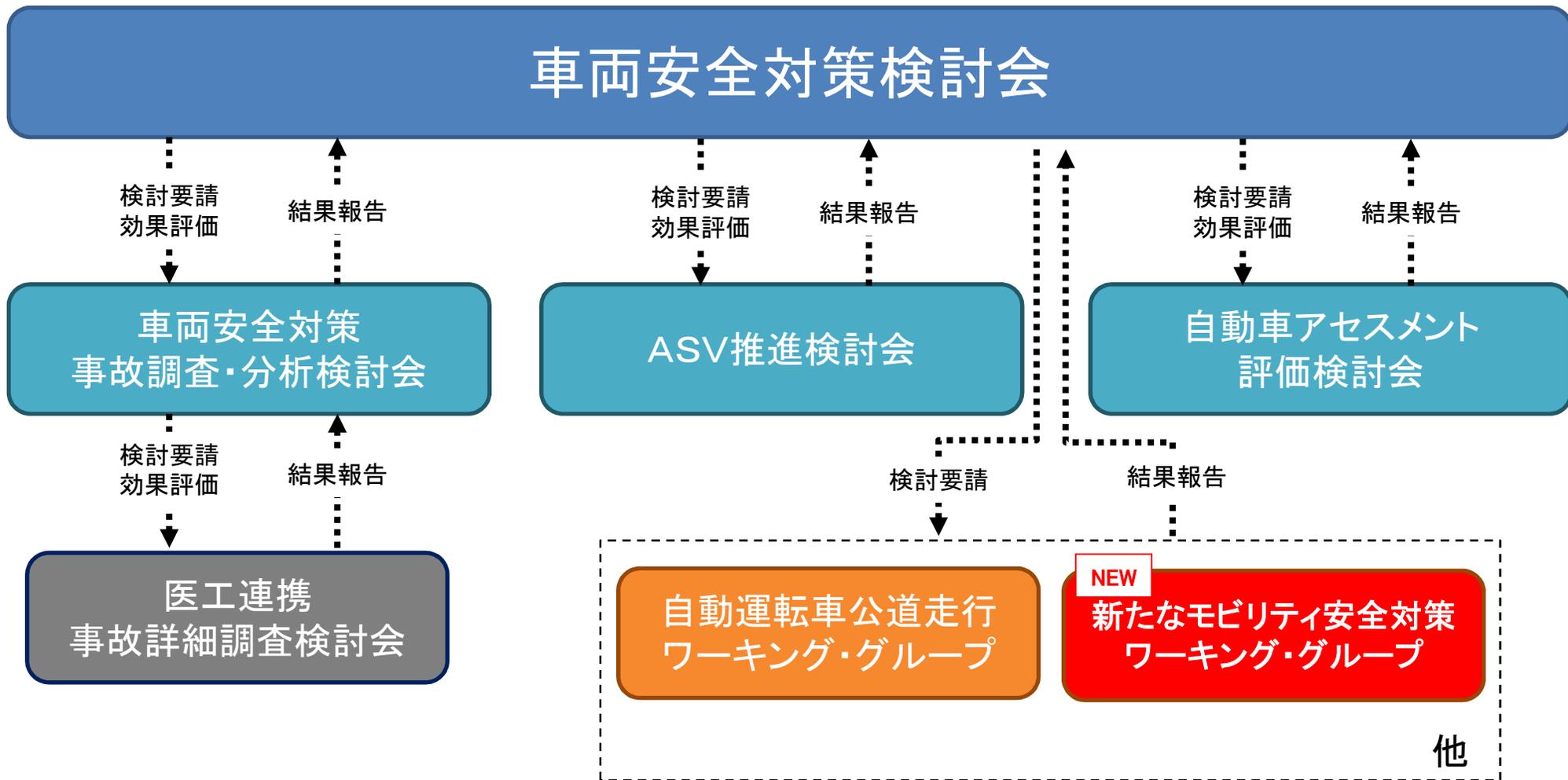
(4) 乗車用ヘルメット

- ・ 特定小型原動機付自転車の運転者に乗車用ヘルメット着用の努力義務を課す

(5) 違反者に対する措置

- ・ 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする
- ・ 悪質・危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命令(命令違反には罰則)

- 新たなモビリティについて、警察庁における交通ルールの検討状況を踏まえつつ、「車体」の安全確保のために必要となる技術基準等に関する検討を行うため、令和3年10月13日、車両安全対策検討会の下に「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」を設置した。



【委員】（注）「○」は委員長

- | | |
|---------|---|
| ○ 中野 公彦 | 東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授 |
| 廣瀬 敏也 | 芝浦工業大学工学部機械機能工学科准教授 |
| 河合 英直 | 独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所自動車安全研究部長 |
| 小野 古志郎 | 日本交通科学学会理事・副会長 |
| 岩貞 るみこ | モータージャーナリスト |
| 鳥塚 俊洋 | 株式会社JAFメディアワークスメディア事業本部ITグループ部長 |
| 米田 洋之 | 一般社団法人日本自動車工業会次世代モビリティ委員会
次世代モビリティ政策部会立乗型電動モビリティWGリーダー |
| 森安 裕 | 一般社団法人日本自動車工業会次世代モビリティ委員会
次世代モビリティ政策部会立乗型電動モビリティWG委員 |
| 岡井 大輝 | マイクロモビリティ推進協議会会長 |

【オブザーバー】

日本自動車輸入組合
警察庁交通局交通企画課
経済産業省製造産業局生活製品課
国土交通省自動車局車両基準・国際課
自動車局審査・リコール課

【事務局】

国土交通省自動車局技術・環境政策課

新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの開催状況

ワーキンググループ	第1回 (令和3年10月13日)	第2回 (令和3年12月2日)	第3回 (令和4年2月28日)	第4回 (令和4年9月5日)	第5回 (令和4年10月5日) 【書面審議】
審議事項	<ul style="list-style-type: none"> ➤ WGの設置趣旨 ➤ 論点整理 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 関係者ヒアリング ➤ 主な論点についての議論 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 制度・基準骨子案の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>識別点滅灯火の保安基準に関する検討</u> ➤ <u>保安基準の改正・適用時期の考え方に関する議論</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>識別点滅灯火の保安基準に関する追加の検討</u>

1. 背景

2. 新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果報告

2-1. 保安基準の骨子について(識別点滅灯火)

2-2. 保安基準の改正・適用時期に関する考え方

- 令和4年度車両安全対策検討会(第1回)では、骨子において今後の検討課題とされた識別点滅灯火の仕様について、追加検討(点滅周期等について、試作品を活用した技術検証)を実施することとされた(参考資料1)。
- 識別点滅灯火についてはWGにおいて、以下の議論があった。

WGでの議論

識別点滅灯火

- ①前後に取り付けるべきではないか。取付位置について定めるべきではないか。
- ②基準に適合しない車両に、後付けで装着される恐れがないか。
- ③青と緑の区別はしづらいので他の色または点滅周期等で識別する方法も考えられるのではないか。
- ④点滅周期について、
 - 点滅周期はある程度高い方が認識しやすいのではないか。
 - 点滅周期は方向指示器と異なる方が良いのではないか。
 - 点滅周期は方向指示器と合わせた方が良いのではないか。
(その上で、識別点滅灯火と方向指示器が交互に点滅するのが分かりやすいのではないか。)

考察

①について:

- 灯火の取付位置(前方)については、前照灯との干渉により判別性が低下することを踏まえ、前照灯から少なくとも10cm離すことが必要。
- 灯火の取付位置(後方)については、尾灯と干渉するおそれがないこと、灯火の取付位置に関する機体構造上の制約を踏まえ、特段要件を定める必要はない。

③について:

- 灯火の色については、判別性が高い緑色の方が、識別点滅灯火の色として適当。
- この場合、識別点滅灯火の設置目的や方向指示器との干渉を踏まえ、車道通行車モード時に常時点灯、歩道通行車モード時に点滅させることが適当。

④について:

- 灯火の点滅周期については、下記1. ~3. を踏まえ、以下のとおりとする。
点滅周期は、既存の点滅灯火の基準も参考に、60~120回/分とし、
方向指示器との点滅周期の統一や非統一などについて、特段の制約は設けない。

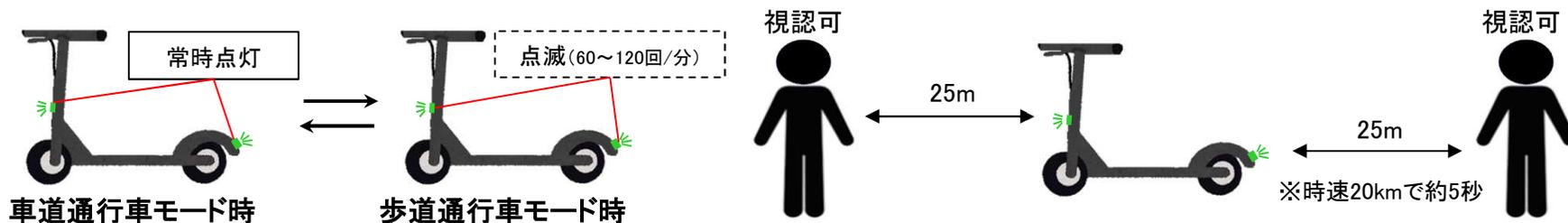
1. 識別灯の点滅周期について
 - 40回/分よりも高い方がより認識しやすい。
2. 方向指示器との点滅周期の統一や非統一などについて
 - 認識しやすさに大きな差異は認められない。
(認識しやすさは人により異なると考えられる)
3. また、検討の前提として以下についても考慮
 - 同等の速度域である電動車椅子、シニアカー等と比べ、方向指示器の搭載を求めており、安全上高い水準となっている。
 - 保安基準の原則に基づき、安全確保上、必要以上に制限を課すべきではない。

※ 将来的に、事故・トラブル等の発生状況を考慮しながら、必要に応じて基準の見直しについて検討していく。

保安基準骨子案

1. 車体の前方及び後方25mの距離から昼間において点灯及び点滅を確認できるものであること。
(大きさや形状は問わない。前後2箇所に設置することも可。)
2. 取付位置は、地上0.4m以上(後方に備えるものを除く。)であって、前照灯との距離は10cm以上離れていること。 ※前照灯の取付高さ:地上0.5m以上
3. 容易に脱着できない構造であること。
4. 色は緑色であること。
5. 歩道通行車モードへの切替を行う車両では、設定中の車両区分(使用者によるモードの切替)に応じ、点灯・点滅が自動的に切り替わるものであること。具体的には、車道通行車モード時には常時点灯とし、歩道通行車モード時には60~120回/分の速さで点滅するものであること。
6. 他の灯火との兼用を可とする(ただし、当該灯火の性能を損なう(基準不適合となる)兼用は不可)。
 < 兼用不可の例 > 前照灯や尾灯との兼用 ※これらの灯火は常時点灯が求められるため

- ※ 方向指示器との点滅周期の統一や非統一などについて、特段の制約は設けませんが、WGにおいては、以下のような意見があった。
- 識別点滅灯火の点滅周期は方向指示器より遅い方がよいのではないか。
 - 識別点滅灯火と方向指示器の点滅周期は同じ方がよいのではないか。



1. 背景

2. 新たなモビリティ安全対策ワーキンググループの検討結果報告

2-1. 保安基準の骨子について(識別点滅灯火)

2-2. 保安基準の改正・適用時期に関する考え方

改正保安基準の公布・適用時期(案)と考え方について

	公布時期(予定)	適用時期(予定)				
		新車	改正道路交通法の施行日 ^{※2}	使用過程	識別点滅灯火	令和6年12月下旬
保安基準	令和4年12月下旬					
他の法令等 ^{※1}	令和4年12月下旬	—				

※1 基準適合性確認制度を創設するための告示、通達等

※2 公布の日(令和4年4月27日)から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

1. 公布時期

- 改正後の保安基準に機体を適合させるための設計変更又は改修への対応準備の観点等を踏まえれば、保安基準の改正はできる限り早期に実施することが必要。
- 他方で、法令の制定に当たっては、パブリックコメント等の所要の手続きを経ることが必要。

2. 適用時期

- 交通ルールを含めた制度の円滑な移行を確保するため、新たな交通ルールが適用される改正道路交通法の施行日以降に市場投入される機体については、識別点滅灯火が装着されている等、改正後の保安基準に適合していることが必要。
- また、使用過程車(既に公道を走行している機体)についても、警察による取締りの実効性の担保をはじめ、特定小型原動機付自転車が安全に利用される環境を整備するため、中小企業を含むシェアリング事業者や販売業者の経営体力も考慮しつつ、できる限り早期に改正保安基準に適合させることが必要。
- この点、①一定の公共性を有するシェアリング事業等の継続性を担保しつつ、保有する機体の改修等を進めるには約2年を要すること、②機体の減価償却期間が約3年程度であること等を踏まえれば、識別点滅灯火の追加装備等の設計変更を要するものについては、保安基準の改正から2年の適用猶予期間を設けることが適当。