

議事概要

No.	意見	事務局回答	非公表
1	識別点滅灯火の保安基準骨子案について、地上0.4m以上の構造要件はなぜ必要なのか。 ※前照灯の取付高さ:地上0.5m以上 から前照灯との干渉を防ぐ0.1mを減じたものか。 ※にある前照灯の取り付け高さ要件についても、一般原付の条項であり、特定小型原動機付自転車の構造から、この基準を満たすことが難しい(または満たす必要がない)車両が存在するのでは。 また、二輪車の後方に取り付けられる灯火には最低高さ規定はない。 前照灯・識別点滅灯火の灯火の色、明るさ、視認性、また二つの灯火間の距離が担保されるのであれば、高さ規定は不要ではないか。	WGの議論において、電動キックボード等は、現行の原付より小柄であり、灯火の位置が低い場合、被視認性が損なわれないか、という論点があり、WGの検討結果として、特定原付の被視認性を確保するため、前照灯については原付と同様の高さ要件を設けることとなりました。 識別点滅灯火については、前照灯の下側に取り付けられることも想定されるため、0.1mを減じ地上0.4m以上(後方に備えるものを除く。)となっております。 周囲からの認知や警察による取り締まりの観点から、ご指摘のとおり、特定原付の前照灯・識別点滅灯火の被視認性を確保する必要があります。 そのため、後方に備える灯火は、前方の灯火が高さ要件を満たすことを前提として、低い位置に取り付けられることも認められているものです。	村上委員
2	キックボード等利用者への正しい乗り方、ヘルメットの推奨はもちろんのこと、他の道路利用者(歩行者、運転者等)へも、キックボード等のルール、識別表示の意味の啓発活動を積極的に行っていただきたい。 方向指示器の点灯への啓発が重要と思う。	関係者と連携して、啓発に努めて参ります。	鳥塚委員
3	灯火の点滅周期の上限(120回/分)について、WGで説明・議論があったものと推察しますが、資料にもう少し説明があると理解しやすいのでは。	識別灯火の点滅周期の上限については、資料2-1、p11に記載しているように、既存の点滅灯火(方向指示器)の基準を参考に、120回/分とすることとしており、WGにおいても同様の説明を行っております。	中野委員 鷹取委員
4	「識別点滅灯火の保安基準について」の数値(・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。)には幅があり、道路ユーザーに混乱が生じる恐れがある。それを防ぐために何らかの手段を講じておくことが必要ではないかと思われる。 これに対する当面の対処については、「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。」こととされている。 現状では、未だ明確なエビデンスが得られていないこともあり、止む得ない面もあるが、基準案の提示にあたっては、「何らかの指針的な記述」があってもよいのではないかと考える。	ご指摘のとおり、現状では、識別点滅灯火と方向指示器の点滅周期や同期の統一/非統一について、どういったパターンがより望ましいか明確でなく、今後知見を蓄積して、一定の方向性が明らかになれば、それを示していきたいと考えております。	小野委員
4-2	今回の保安基準の検討において、「視覚障害者に対する配慮・検討」が抜けていないか	令和3年度第3回車両安全対策検討会においても議論がなされましたが、ご指摘のとおり、歩行者等が特定小型原動機付自転車の接近に気づきやすくするため、自動で音を発する装置を設置することが考えられます。 一方、電動バイク等の二輪車については、四輪車と異なり、車体が小さく歩行者等に対して自ら距離をとって走行することができるため、国際基準においても、このような装置は義務付けられておりません。 また、このような装置を求めることで、「音を聞いた歩行者が避けること」が前提として広まり、電動キックボードのユーザーが、かえって、粗暴な運転を行うことも懸念されます。 そのため、そのような装置の装着を義務づけるのではなく、実際に運用しながら必要に応じ基準を改正していきたいと考えております。 なお、道路交通法においては、視覚障害者に限らず、「歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない」と規定されております。	小野委員
4-3	「ヘルメットの着用」は任意となっているが、これについても、「自転車用ヘルメットの着用」の推奨的な記述は必要ないか。	ヘルメットの着用については、道路交通法上努力義務となっており、警察庁において推奨しておりますが、国土交通省としても、適宜協力していきたいと考えております。	小野委員