



# 電動キックボード 実証実験の結果概要及び安全対策

マイクromobリティ推進協議会  
2022.3

# 目次

---

- 01 電動キックボードとは
- 02 マイクロモビリティ推進協議会について
- 03 実証実験の概要
- 04 協議会各社の安全対策

# 01

## 電動キックボードとは

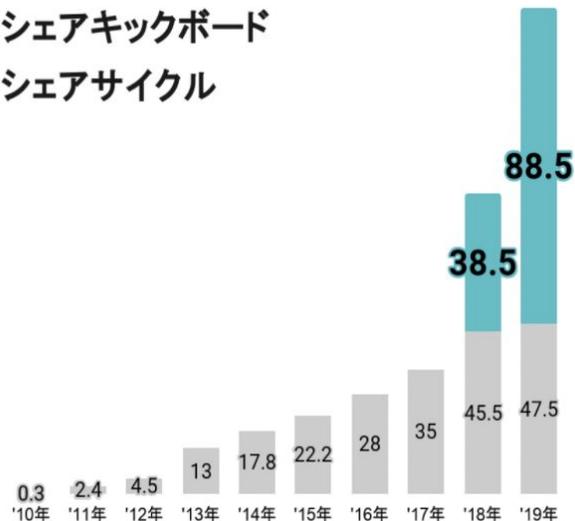
### 電動キックボードの特徴



- 2017年にシェアリング事業が登場し、2年間で世界中に広まった電動輪モビリティ
- 自転車と比較して半分程度の体積自転車5台駐輪するスペースに10台駐輪可能)

### 自転車との比較

- シェアキックボード
- シェアサイクル

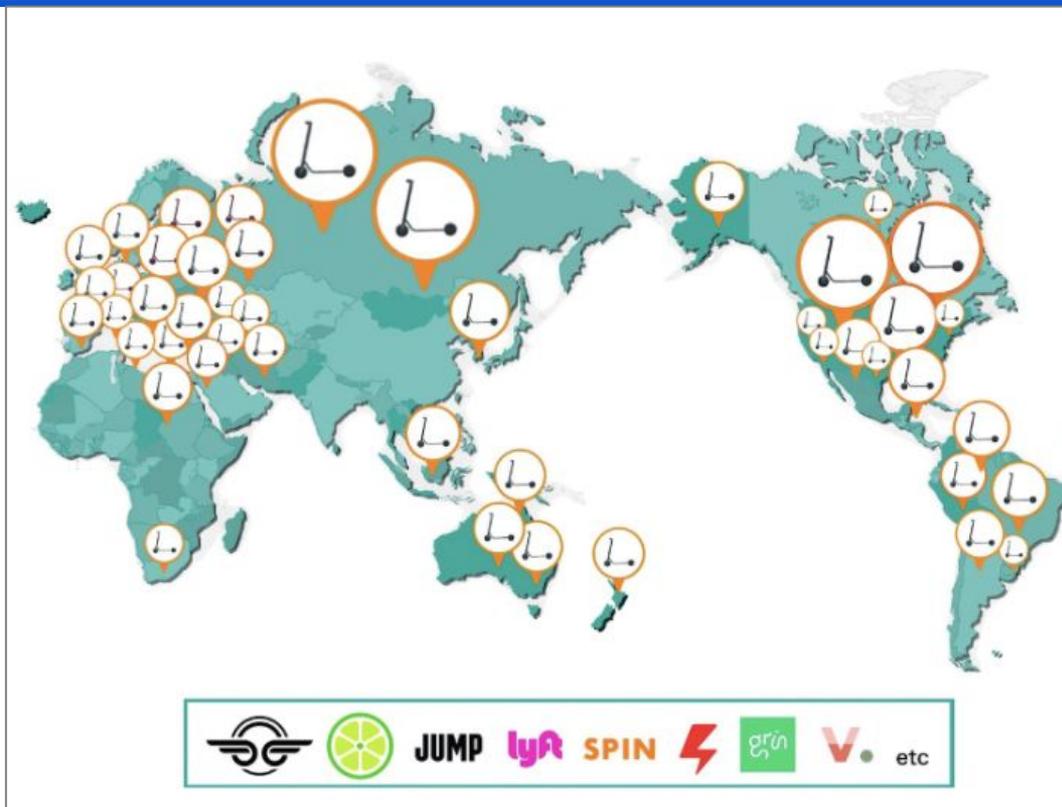


- ここ数年で、シェアサイクルと比較して電動キックボードのシェアリングが急激に成長
- シェアサイクルも微増傾向にある

NACTO, 2019 (<https://nacto.org/shared-micromobility-2019/>)

# 01

## 電動キックボードとは ～諸外国の状況～



G20で普及が進んでいないのは、日本のみ

# 01

## 電動キックボードとは ～普及することで得られるメリット～

### 街の回遊性の向上

徒歩10-15分移動に適した電動キックボードがインフラとなることで、まちの回遊性を向上させ、**店舗や住宅の可能性が最大限活かせる状態を実現**することができる。

### 観光の活性化

バスや電車、タクシーに頼らず徒歩0~15分の距離を移動できるため、**観光スポットめぐりに最適**。

### 街ごとの最適化が可能

体積が小さくコンパクトな車体なため、街中への**配置や回収が容易**。街ごとのニーズに合わせて台数や置き場所の最適化が可能。

### 環境に優しい

電動キックボードの1人キロあたりの**CO2の排出量は自動車の約40分の1**。ラストワンマイルの移動手段が自動車から置き換えれば、環境問題に大きく貢献。

### 密を避ける移動手段

コロナ禍において、**開放空間で一人で移動ができる**電動キックボードの需要は急増。イギリスではコロナが後押しして数年かけて議論するはずの法案が4ヵ月で可決。

### 服装を選ばず乗れる

またぐ必要がないため、スカートやスーツの人も乗ることができる。

# 01

## 電動キックボードとは ～国内における位置付け～

---

電動キックボードは現行法上「原動機付自転車」に位置付けられる

区分	原動機付自転車
速度制限	1種:30km/h 2種:60km/h ※原動機付自転車に準ずる
走行場所	車道
走行ルール	※原動機付自転車に準ずる (免許帯同、ヘルメット着用、バックミラー、ナンバープレートなど)
その他	自賠責保険必須

# 01

## 電動キックボードとは ～3つの分類～

現在、公道で走行している電動キックボードは3つに分類することができ、適法なものや違法なものが存在。

### 特例 電動キックボード(適法)

- ・特例措置の下、一部のシェアリングサービスで提供されている機体
- ・ヘルメット着用任意のほか、普通自転車専用通行帯の走行などが認められている
- ・最高速度は15km/h

シェアリングのみ



### 原付 電動キックボード(適法)

- ・販売されている電動キックボードにミラーやナンバーを取り付け走行しているものが多い
- ・個人所有のものが大半
- ・最高速度は原付のルールに準ずる

個人所有が大半



※Luupは電動キックボードの販売や原付としての機体の提供を行っていません。

### 野良電動キックボード(違法)

- ・販売されている電動キックボードにミラーやナンバーを取り付けずに走行している例
- ・公道で走行している場合は違法
- ・ECサイト等で私有地用として販売されているものが多い

個人所有のみ



# 02

## マイクロモビリティ推進協議会について



2019年 5月28日設立

代表: 株式会社 Luup 代表取締役兼 CEO 岡井 大輝

### 活動目的

- 01 電動キックボードの利活用に係る **自主規制体制を構築**する
- 02 **安心・安全な乗り物**としての電動キックボードを **社会に周知啓発**する
- 03 電動キックボードの利活用に係る **実証実験及び事業化を推進**する

# 02

## マイクロモビリティ推進協議会について これまでの取り組み 業界一丸となって政府との対話を実施

START

2019年5月

### 協議会設立

マイクロモビリティ  
推進協議会設立



2019年10月

### 試乗会開催

協議会共同試乗会開催  
安全認定シールを発表



2019年10月

### 経産省にて発表

経済産業省が主導する  
「多様なモビリティ  
普及推進会議」にて発表



2019年10月

### SB制度認定 実証実験開始

規制のサンドボックス制度  
の認定

# 02

## マイクロモビリティ推進協議会について これまでの取り組み 業界一丸となって政府との対話を実施

2019年12月

### ガイドライン策定

自由民主党MaaS議連  
マイクロモビリティPT開催  
安全ガイドラインの策定



世界最大手のLime加入  
(後にBirdも加入)



2020年1月

### 内閣府にて発表

内閣府  
「規制改革推進会議」  
にて発表

2020年6月

### 提言の提出

自由民主党MaaS議連  
マイクロモビリティPTから  
制度改正の提言が提出される



2020年7月

### 成長戦略に記載

成長戦略に  
電動キックボードの  
制度検討について記載

2020年10月

### 実証実験第1弾開始

新事業特例制度に基づく  
実証実験開始



2021年4月

### 実証実験第2弾開始

ヘルメット任意による  
実証実験開始

### 走行条件

免許保有、ヘルメット任意、

15km/h未満

原動機付自転車の保安基準を満たした機体 等

### 走行可能道路

指定エリア内の車道及び特例で認められた

普通自転車専用通行帯、自転車道

### 実施時期

2020年4月～

### 実施主体

株式会社EXx、株式会社mobby ride、

株式会社Luup、長谷川工業株式会社、BRJ株式会社

### 実施エリア

東京都(品川区、渋谷区、新宿区、世田谷区、港区、目黒区、千代田区、中央区、中野区、杉並区、豊島区、文京区、台東区、墨田区、江東区、立川市)、大阪府(大阪市)、神奈川県(横浜市、藤沢市)、千葉県(千葉市、柏市)、長野県(小布施町、軽井沢町)、京都府(宇治市)、兵庫県(神戸市、姫路市、豊岡市)、福岡県(福岡市)

### 各種データの収集・報告

走行距離、平均時速、

走行場所と走行量、事故/違反の件数及び態様

### 保険への加入

自賠責のみならず、対人、対物、

人身をカバーした保険への加入を協

議会各社には義務付けました。

## 実証実験結果 全体走行実績(2021.4-10)

**5社合計で85,869人**(月単位の集計のため各月で重複あり)、**53.9万km**を走行。

重大事故は0件。

見られる違反としては駐車違反や歩道走行などであり、警察、自治体等と対応を継続。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	合計
乗車人数(人)	2,218	11,237	11,964	14,569	14,147	14,420	17,314	<b>85,869</b>
乗車時間(時間)	1,507	10,036	9,876	12,873	12,277	12,442	14,535	<b>73,546</b>
走行距離(km)	10,367	67,743	69,614	88,108	93,411	95,825	113,973	<b>539,041</b>
事故件数(件)	0	4	0	2	4	1	0	<b>11</b>
違反件数(件)	0	14	17	15	11	12	11	<b>80</b>

事故11件の内訳

1歩行者接触(怪我なし)2逆走してきた自転車からの接触(怪我なし)3停車車両への接触(怪我なし、軽微物損あり)4自損転倒(打撲、捻挫)

5後方からきた自転車からの接触(怪我なし)6停車車両への追突(怪我なし、軽微物損あり)7自転車への追突(先方捻挫)

8停車車両への追突(怪我なし、軽微物損あり)9自損転倒(打撲) 10自損転倒(擦り傷) 11不注意運転のタクシーからの接触(打撲、物損なし)

# 03

## 実証実験結果 各社内訳(2022.1までの累計数値)

---

### 株式会社EXx

場所: 東京都世田谷区及び渋谷区、千葉県柏市、神奈川県藤沢市、長野県小布施町及び軽井沢町、兵庫県豊岡市、茨城県行方市

乗車人数: 2,377人 総走行距離: 12,867km

### 長谷川工業株式会社

場所: 大阪府大阪市、千葉県千葉市

乗車人数: 5,280人 総走行距離: 18,680km

### BRJ株式会社

場所: 東京都立川市

乗車人数: 386人 総走行距離: 195km

### 株式会社mobby ride

場所: 福岡県福岡市

乗車人数: 7,670人 総走行距離: 38,738km

### 株式会社Luup

場所: 東京都渋谷区、新宿区、品川区、世田谷区、港区、目黒区、千代田区、中央区及び江東区、大阪府大阪市、京都府宇治市及び京都市、神奈川県横浜市西区、神奈川区及び中区

乗車人数: 129,970人 総走行距離: 849,209km

# 03

## 実証実験結果 利用者アンケート

### 実施概要

- ・10月22日から31日まで
- ・各社のサービス画面上でアンケートへの協力を依頼
- ・4社合計で1033の回答を回収

### 結果概要

#### 1. 速度について

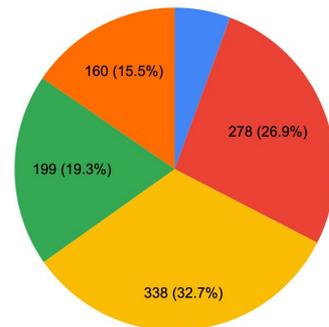
20km/hが33%, 15km/hが27%, 25km/hが19%の順。  
20km-30km/hの合計が68%と全体の2/3超。

#### 2. ヘルメットについて

ヘルメットなしで危険感じなかったという人は94%  
ヘルメットかぶらなかつた人は、仮にヘルメットがポートに備え付けられていたとしても、着用したと思うという人は13%

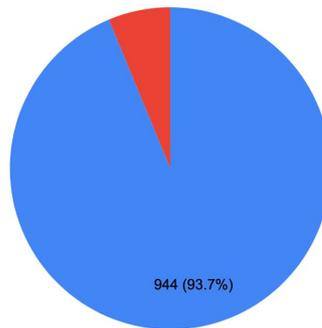
アクセルを押しても機能的にそれ以上出すことができない速度について

● 10km/h以下 ● 15km/h以下 ● 20km/h以下 ● 25km/h以下 ● 30km/h以下



ヘルメットなしで危険を感じることはあったか

● なかった ● あった



## 実証実験結果 非利用者アンケート

### 実施概要

- ・10月29日から11月8日まで
- ・ネットリサーチ会社(楽天インサイト株式会社)を利用して実施
- ・今回の実証実験を実施している地域に在住しており、今回の実証実験に参加していない1100人から回答を回収

### 結果概要

#### 1. 速度について

20km/h 33%, 15km/h 24%, 10km/h 17%,  
30km/h 14%, 25km/h 12%の順、  
20km/h-30km/hの合計で59%

#### 2. 原付、自転車との危険を感じる割合の比較

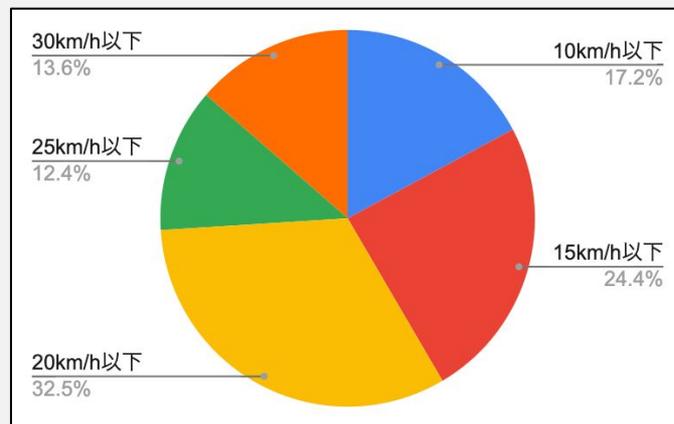
歩行中に、原付に危険を感じる人 48%、自転車に危険を感じる人 71%、キックボードに危険を感じる人 48%

車の運転中に、原付に危険を感じる人 59%、自転車に危険を感じる人 70%、キックボードに危険を感じる人 61%

バイク運転中に、原付に危険を感じる人 61%、自転車に危険を感じる人 68%、キックボードに危険を感じる人 61%

自転車運転中に、原付に危険を感じる人 50%、自転車に危険を感じる人 62%、キックボードに危険を感じる人 49%

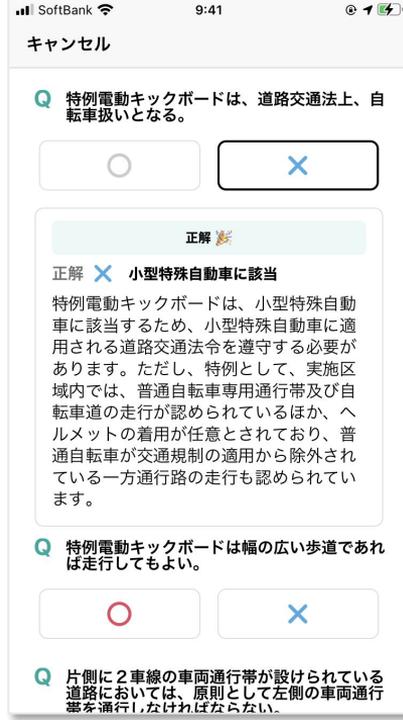
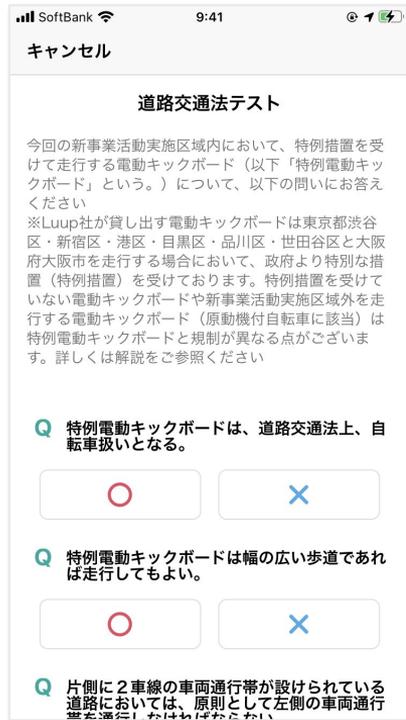
アクセルを押しても機能的にそれ以上出すことができない速度について



## 運転免許証の登録



## 道路交通法のテストを実施 (全問正解が必須)



## 乗車ルール及び手押しゾーン (乗車禁止エリア) を表示



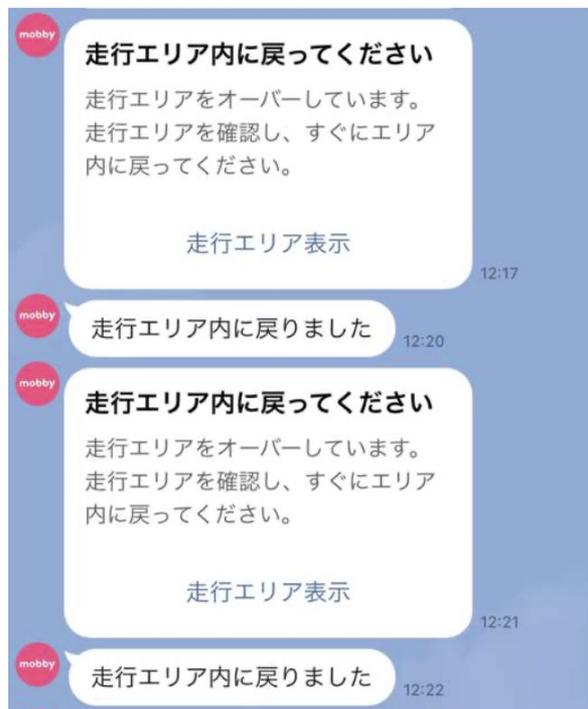
## 歩道走行禁止のアラートを機体に表示



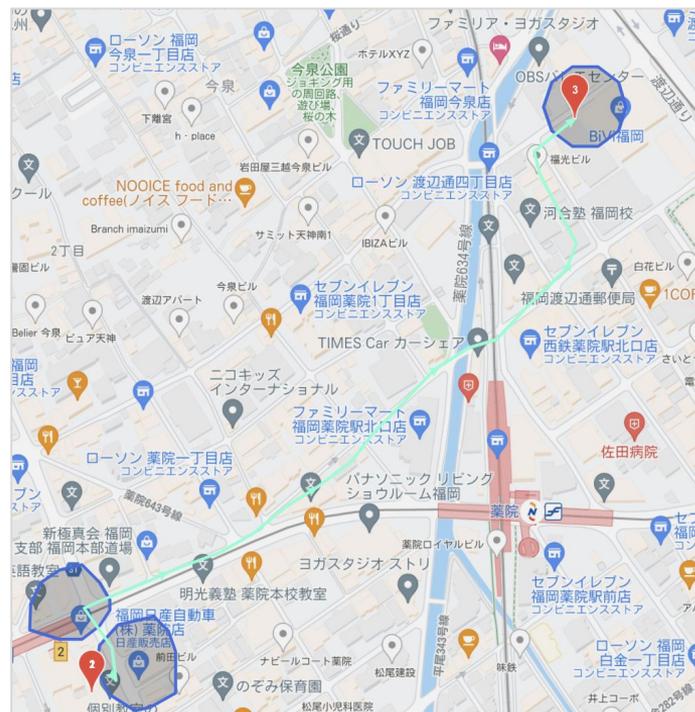
## 走行禁止道路の注意喚起



## エリア外走行時のメッセージ配信



## 管理者画面での走行ログ確認



# 04

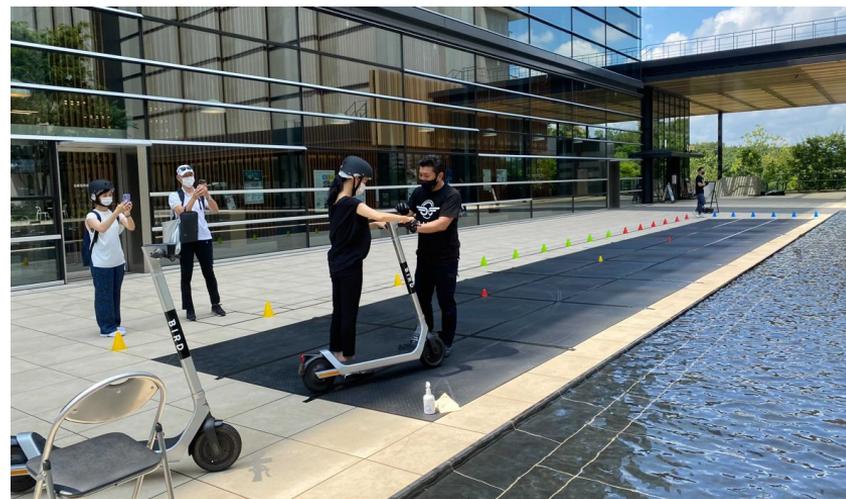
## 協議会各社の安全対策 啓発活動

自治体と連携し、安全講習会や試乗会を実施  
2021.4から12月の間に協議会各社合計で約40回開催。

### 安全講習会の様子



### 試乗会の様子



## 都内の電動キックボード事故件数

日本経済新聞より抜粋

シェアリングサービスの事業者を介して利用者に周知することで、事故防止につなげる。危険運転なども相次いでおり、**個人所有者へのルール浸透が今後の課題となる。**

電動キックボードは道路交通法上の「原動機付き自転車」に当たる。公道を走る際には運転免許証が必要で、ヘルメットの着用やナンバープレートの設置が義務付けられている。

しかし、義務違反で走行するケースは多く、警視庁幹部は「交通ルールと安全意識の浸透が課題」とする。同庁はルール違反車両に対する警告・指導に力を入れており、今後、交通反則切符での取り締まりも検討する。

都内の電動キックボード事故



(出所) 警視庁、今年1~9月

## 都内の電動キックボード事故件数

