

第15回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年4月16日（木）15:00～16:00

2. 場所：4号館4階 第4特別会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、佐久間
総一郎、夏野剛、竹内純子、大槻奈那、谷口綾子

（専門委員）石岡克俊、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和、村上文洋、井上岳一

（政府）大塚副大臣

（事務局）小室参事官

（ヒアリング）

<多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて>

国土交通省 自動車局安全・環境基準課長 山崎孝章

警察庁 交通局交通企画課長 早川智之

4. 議題

（開会）

多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて

（閉会）

5. 議事概要

○小室参事官 それでは、まだ、いらっしゃらない方がいらっしゃいますけれども、時間になりましたので、始めさせていただきますと思います。

それでは「規制改革推進会議 投資等ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

今回もウェブ会議ツールを全面的に用いてオンラインで開催しております。

お手元に資料を御準備いただき、御参加をお願いします。

本日は、大塚副大臣にも御出席いただいております。

また、投資等ワーキング・グループ所属委員、専門委員に加えて、谷口委員も御出席でございます。

それでは、ここからの進行は、高橋座長をお願いいたします。

○高橋座長 では、本日の議題に入ります。

議題1の多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティにつきましては、第5回、第10回のワーキング・グループで、事業者団体、自治体からヒアリングを行いました。

本日は、警察庁、国土交通省より、前回までの議論も踏まえ、要望に対する考え方についてヒアリングを行いたいと思います。

警察庁からは、交通局交通企画課長の早川様に参加いただいておりますので、まずは、説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○警察庁（早川課長） 警察庁の交通企画課長の早川と申します。本日は、よろしくお願ひいたします。

まず、私のほうからは、いわゆる電動キックボードの道路交通法上の取扱いについて御説明申し上げます。

「立ち乗り電動スクーターの現状（① 道路交通法上の取扱い）」と記載しております、資料の1-1を御覧ください。

立ち乗り電動スクーターは、定格出力が0.6キロワット以下であれば、道路交通法上、原動機付自転車に区分されます。

原動機付自転車は、道路交通法上、車道を走行することとされており、歩道、路側帯、自転車道、自転車専用通行帯は、現状では、通行することはできません。備考欄に記載しております。

また、最高速度は時速30キロメートルで、ヘルメットの着用は義務とされております。

公道を走行するに当たっては、原付免許を保有している必要がありますが、普通免許などの原付免許よりも上位の免許を保有している場合も、運転することが可能となっております。

原付免許については、一番下の欄の右側の備考欄ですが、16歳から運転免許試験場における学科試験のみで取得することができ、現在、上位免許を含めると、原動機付自転車を運転できる運転免許保有者は、全国で約8000万人程度となります。

次に、資料の2ページ目を御覧ください。

海外における立ち乗り電動スクーターの規制の状況につきまして、公開情報や警察庁で調査等をした結果をもとに、概要を取りまとめたものです。

まず、英国につきましては、立ち乗り電動スクーターが車両として定義されておらず、現状では、私有地以外では走行することができないと聞いております。ただ、現在、法整備に向けて検討を進めている状況にあると、そう聞いております。

それから、2点目の米国のサンフランシスコ市であります。自転車レーンを含む車道を走行可能とされており、歩道の走行は禁止されていると承知しております。

また、運転者が18歳未満の場合は、ヘルメットの着用が義務とされており、運転免許につきましては必要であると、それから年齢制限は16歳以上とされていると聞いております。

それから、シンガポールにつきましては、当初は歩道における走行が可能とされておりましたが、立ち乗り電動スクーターが関与する交通事故が多発したため、昨年11月に歩道における走行が禁止され、自転車レーンのみを走行可能とされたという形で、実質的に走行できる場所がかなり限定されたという報道があります。

なお、ヘルメットと運転免許については不要とされており、年齢制限については16歳以上となっていると承知しております。

それから、ドイツ、フランスであります。状況に応じて、自転車レーンと車道における走行が可能であると承知しております。

例えば、フランスでは、当初は歩道における走行が可能とされておりましたが、事故が多発したことなどから、歩道における走行が禁止されたということとなっております。ヘルメットと運転免許については、シンガポールと同様、不要とされており、年齢制限もございません。

ドイツは14歳以上、フランスは12歳以上とされています。

次に過去のワーキング・グループで、立ち乗り電動スクーターの事業者様から示された論点について、主な課題を申し上げます。

まず、運転免許の要否につきましては、原付免許程度の交通ルールの知識がなくても、利用者及び他の交通主体の安全が確保できるのか。

それから、ヘルメットの着用義務につきましては、ヘルメットを着用しないで転倒した場合、頭部損傷等の危険はないのか。

それから、歩行者が走行するための、例えば路側帯等の通行につきましては、その空間に歩行者が混在しておいて、そうした中で、子供や高齢者の歩行者の安全が図られるのかという懸念がございます。

次に、こうした懸念のもとで、今後どういう形で検討していくのかということの方向性について、現時点での考えを申し上げさせていただきたいと思っております。

現在、こうした、いわゆる最近小型モビリティと言われておりますが、立ち乗りの電動スクーター以外にも、例えば、シニアカーとか宅配ロボットあるいはミニカーといった様々な新たな形態の小型のモビリティが出現しております。これらの交通ルール等の在り方をどのように整理するかが課題になっていると、我々は認識しております。

したがって、警察としては、車両の安全性や道路環境との関係も踏まえつつ、これらモビリティの交通ルール等の在り方に関して、今後、総合的に検討してもらいたいと考えております。

こうした立ち乗りの電動スクーターにつきましても、こうした中で検討を行ってまいりたいと考えております。

そして、その際には、先ほど申し上げた懸念、課題がございまして、立ち乗り電動スクーターの利用者の安全確保に加えまして、歩行者や自動車の運転者といった他の交通主体の安全確保、あるいは、これらと調和した交通の確保が必要になると考えております。

したがって、実証実験についての御意見もございまして、その実験につきましては、例えばですけれども、相当数の利用者が参画をして、ある程度の距離を走行する形での実証実験を実施して評価を行う必要があると考えております。

今後、そうした具体的内容や、進め方につきましては、関係者の御意見を伺って検討を進めてまいりたいと考えております。

以上が警察庁からの説明でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省自動車局安全環境基準課の山崎さんから御説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○国土交通省（山崎課長） 国土交通省自動車局安全環境政策課の山崎でございます。

私どもの課では、道路運送車両法に基づきまして、保安基準という、いわゆる自動車関係の安全基準を所管しております。

本日は、保安基準上の、いわゆる電動キックボードに關しましての取扱い、また、適用される基準について説明をさせていただきたいと思ひます。

では、資料1－3を御覧いただければと思ひます。

いわゆる電動キックボードにつきましては、左側に書いてございます、大きさ及び電動機の出力が一定以下の場合ということで、左側に書いてある範囲内でございますたら、原動機付自転車に分類されるところでございます。

そして、公道を走行する場合は、その構造及び装置につきまして、保安基準で定められた安全基準に適合することが求められております。

なお、最高速度が、時速20キロメートル未満であれば、それらのうちのかなりのところが装備義務ではなくなる基準になってございます。

具体的な基準につきまして、右側のほうで記載をさせていただいております。真ん中の前照灯、ヘッドライト、また、ブレーキ、制動装置。後写鏡、バックミラー。警音器、いわゆるクラクション、方向指示器、ウィンカーでございます。あと、速度計、スピードメーターでございます。あと、尾灯及び制動灯でございますが、ストップランプと言われているもの、このようなものがございます。

このようなものの中で、最高速度20キロ未満のものにつきましては、これらのうち方向指示器、速度計、また、尾灯、制動灯などにつきましては、装備義務ではなくなるものでございます。

これが、本当に簡単でございますが、車両関係の御説明とさせていただきますが、我々の考え方は、警察庁さんのお話と同様でございますが、この道路運送車両法に基づきまして、いわゆる交通の安全というのを担保しているという基準でございますので、いわゆる公道、混合交通の中での安全性というのが、一番の我々の懸念というか、危惧をしているところというところだけお伝えをさせていただきたいと思ひてございます。

なお、先ほど申し上げましたが、3月に行われた第10回の投資ワーキング・グループで幾つか指摘がございました基準のうち、繰り返しになりますが、制動灯、方向指示器、速度計などの保安装置の必要性について言及がございましたが、こちらにつきましては、最高速度20キロ未満のものにつきましては、装備義務ではなくなるというところだけお伝えさせていただきます。

私からは、以上になります。

○高橋座長 御説明ありがとうございました。

それでは、以上の説明について、御意見、御質問をお願いしたいと思います。どなたからでも、どうぞ。

では、夏野さんが、まず、挙がりましたので、お願いします。

○夏野委員 夏野です。説明ありがとうございます。

警察庁さんも国交省さんも、全部原付の延長線上のものとして定義されているということから、規制の枠組みをはめていらっしゃるというのは、よく分かるのですが、実際、町で見たり、時々違法で乗り回している人のものを見ても、普通の人の感覚でいうと、どちらかという、自転車と同じような運転のやり方をしているなと思いますし、国交省さんの調査で、自転車の平均速度が14.6キロというのがありますが、ロードバイクという、いわゆるウーバーイーツか何かで使われている専用の、ちょっと高速で走るようなのだと、大体20キロから30キロ、ですから、速度的に見ても、ほとんど町中で見かける自転車と変わらないので、自転車の延長線上と捉えれば、例えば、ヘルメットというのは、必要ないのではないかと思うのですが、その辺については、いかがお考えでしょうか。

○高橋座長 警察庁さん、いかがですか。

○警察庁（早川課長） まず、速度の問題に関しては、我々も、もう少し自転車の速度とか歩行者の速度については、これから調べる必要があると考えております。

ただ、原動機付自転車と扱っていることの一番大きな根拠というのは、人力で走るような自転車とは、当然ですが、今回の立ち乗りの電動のものに関しては、原動機といえますか、いわゆるモーターがついて走っているものなので、そこは少し違うのではないかと考えております。

ヘルメットの問題に関しては、安全確保上は、ヘルメットがあったほうが、確かにいいのは、そうだと思います。

ただ、そこに関しては、いろいろ実際に走行している中での事故の状況とかを、もう少し見た上で検討する必要があるのではないかと考えております。

以上です。

○夏野委員 すみません。自転車にマンドートしていないにもかかわらず、新しいものにマンドートするというのは、実際に自転車ではすごく危険なことがあるのですが、ここは強制になっていない状態の中で、新しいものだけに強制するというのは、ちょっとおかしいと思うのですが、いかがでしょうか。

○警察庁(早川課長) この機械をどういうふうに捉えるのかという話なのですが、新しいものであることは確かです。

ただ、いわゆる原動機がついておって、一定の高速で走るということに関して言えば、それは、原動機付自転車でヘルメットが安全確保上、あったほうがいいのではないかと、それが我々の考えであります。

○夏野委員 原動機がついていなくても、スピード的には同じぐらいのスピードが出ていると、危険性は同じなのではないでしょうか。

○警察庁（早川課長） スピードが同じ状態であれば、危険性は同じ状態になると思いますが、自転車が常に一定の速度で、人力により常に高速で走れる状態なのかという点、そこはちょっと原動機がついているものとは異なるのではないかと思います。

○夏野委員 ちょっと水掛け論ですけれども、一般的に考えれば原動機がついているという意味でいうと、電動アシストだつてついているわけなので、そういう意味でいうと、実際の速度と危険性で判断すべきだと思うので、ぜひ、自転車並みの規制というものを検討していただきたい。

○警察庁（早川課長） お考えは分かりますけれども、今の時点で自転車並みの規制という形でできるかどうかというのは、いろいろデータとか、実際の走行の状況を見た上で、我々は考える必要があると考えております。

○高橋座長 夏野さん、よろしいですか。

○夏野委員 もし、そうであれば、自転車のほうの危険性もきちんと調査して比較していただきたいと思います。

○警察庁（早川課長） 自転車につきましても、可能な範囲で、当然危険性を比較する対象になってくると思います。

○高橋座長 それでは、鵜瀬専門委員、お願いします。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬と申します。よろしく申し上げます。

私も夏野さんと同じく、どうも自転車のほうに近いのではないかという印象を持っているのですけれども、一方で原付と区分される以上は、免許が必要であると、そういう論理構成のように見受けられます。

免許が必要な理由というのは、原付に分類されるからというだけなのではないでしょうか。つまり原付になってしまっているから、自動的に免許のルールが適用されると、こういうふうに考えればよろしいですか。

自転車も、ある程度、その危険というのは、多分あると思うのですけれども、警視庁とか、県警とかのサイトに自転車安全利用五則というのが書いてあって、車道が原則で、歩道が例外であるとか、車道は左側を通行しなさいとか、歩道は歩行者優先で通りなさいとか、いろいろなことが書いてあって、それぞれ罰則も担保されていると、そういうふうに読めるので、このような手当をすれば、交通ルールを安全なように徹底するということが可能ではないかと思います。

シニアカーとか、いろいろほかの小型モビリティと併せて、今後、検討されるということですので、その免許の在り方についても、必ずしも原付に区分して同じものでなければいけないということにはならないのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

必ずしも原付であるとの区分に、こだわっているわけではありませんが、現状の中で、

どれが一番整合性があるのか、どれにフィットするのかと言いますと、それは原付に当てはまるのではなかろうかと考えております。

それで、自転車のルールの話が出ましたが、實際上、自転車安全利用五則とかという形で、自転車のルールに関して周知に努めていますが、現状の中では、なかなかルールに従った走行ができていないということが事実であります。

そうした中で、こういう原付といいますか、一定の速度で車道上を走るというような場合に、こういう車両が、そのルールを守っていただいて、例えば、歩行者とか車両との共通のルールの中で走行してもらうためには、基本的にルールを承知しておいて、それを守っていただくというようなことが必要で、そのときに、基本的な交通ルールである原付免許程度の知識はあったほうがいいのではないかと。

もう一つ、実際問題として、これは1つの課題にはなるのですけれども、そうした中で違反した人に対して、どういう形で、それを守ってもらうための実効性を確保してもらうのかというようなことになった場合に、運転免許制度のもとであれば、いろいろな形での点数制度とか、停止処分というような形で、走行ができなかったり、そういう1つのルールがあるのですが、やはり免許制度がない中では、自転車の中で、それをなかなか確保しがたいところも事実でありまして、そうしたことをどうやって考えていくのかというのが、1つの検討課題になると思っております。

以上です。

○鶴瀨専門委員 ありがとうございます。

そうすると、おっしゃっていることは、2点ですね。交通ルールの徹底と、それから実効性の確保と、この2つが満たされれば、例えば原付と必ずしも同じようなやり方でない別な免許区分とか、そういうことも考えられるということと理解してよろしいでしょうか。

○警察庁（早川課長） これからの検討課題になりますけれども、まさにそこら辺の、どういう形での制度がいいのかというのは、いろいろな方の御意見を伺いながら検討していかなければいけないのではないかと考えております。

○鶴瀨専門委員 ありがとうございます。

なるべく多くの方が使いやすい、また、新しいビジネスにつながるような制度になることを希望します。

ありがとうございました。

○高橋座長 座長の高橋ですが、今の御質問に関連して、私からも1つだけお伺いしたいのですけれども、電動キックボードと離れて、例えば、シニアを対象にしたような座る形の3輪ないしは4輪の電動の車、これはボードだと思いますが、そういうものなどもいろいろあると思いますけれども、必ずしも普通免許がないと乗れないということではないと思うのですけれども、そういう人たちについては、免許とか、その辺については、どういうことを警察庁としては、お考えでしょうか。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

先ほど、先生がおっしゃった、恐らく高齢者の車といいますか、俗にシニアカーと言われているような車両がありまして、これは、現状でいいますと、基本時速6キロの範囲内であれば、免許は不要であると。基本的には、道路交通法上の扱いでは、それは、いわゆる歩行者と同じ扱いになっております。

したがって、低速の車両に関して言えば、6キロ以下の一定の大きさのものであれば、いわゆるシニアカーというものに関しては、今も歩道上を走行ができるというような仕組みになっております。

ただ、別の論点がございまして、例えば、6キロを超えるような、もう少し、例えば10キロとか15キロとかいうような、もう少し高速の車両に関して、我が国でこれをどういう形で扱うのかというのは、1つの課題になっていると考えております。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、御質問に戻ります。竹内委員、お願いします。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。

私からは、国交省様に1点と、警察庁様に1点、1点ずつお伺いを申し上げたいと思います。

1点目なのですが、保安基準について、国交省さんにお伺いできればというところなのですが、立ち乗り電動スクーターは、大きさ、構造から原動機付自転車に分類され、そちらの保安基準に適合させる必要があるとおっしゃっていただいたのですが、やはり、大きさ、構造からみて、消費者、国民の一般の受けとめとして、やはり、どちらかといえば、電動アシスト付きの自転車というものに近いのではないかと考えております。

その原動機付自転車に分類するのが妥当という判断の根拠を伺いたいといいますが、ちょっと、大きさ、構造からという表現ですと、少々納得感に欠けるというところがありますので、どのようなお考えか、お聞かせいただきたいというところがございます。

2点目は、警察庁様にお伺いを申し上げたいのが、やはり、速度の点からも、先ほど、夏野委員との御質問と御回答をいただいた中にもありましたけれども、やはり、私も平均速度の点から言いましても、また、3月16日にWindMobilityJapanの方に、乗れるようになるまで、どれぐらいの時間がかかりましたかという利用者アンケートの中で、かかった時間は、ほとんどゼロ分という回答が最も多かったと、乗りこなすまでの容易性というところからも、やはり、かなり自転車よりも強い規制をかける必要というのが、この乗り物にどれほどあるのだろうかというように思っているところがございます。

その中で、先ほど、夏野委員が同じような御質問をされたかと思っておりますけれども、自転車並みの規制をするというのであれば、データを集めたりする必要があるというようなことでもございましたけれども、いろんな時間をかけても仕方がないところもあると思いますので、どういうスケジュール感で、こういうふうにデータを集めて検討されるのかというところを、ちょっとお示しいただければと思います。

以上、2点でございます。

○国土交通省（山崎課長） 国土交通省になります。まず、初めの御質問でございます。

まず、現行の基準、規制に合わせると、原動機付自転車に当たるということが、法律を当てはめると、というところがございます。長さ、幅、高さ、出力の関係がございます。

1つ論点になっているのは、警察庁さんも申し上げられたかと思いますが、この電動キックボードは、自走できるというところで、出力を持つというところが一番大きなところではないかと思っております。

今の保安基準上は、出力を持つものについて規制をかけられているものでございますので、それが当てはまっているというのが一番大きいかなと思っております。

以上です。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

1つ、今後のスケジュールのこの御質問であったと思うのですが、その前に、若干申し上げたいことがありまして、自転車並みという御指摘がありますが、確かに、今回の立ち乗りの電動スクーターに関しては、操作性というところに関して言えば、ある程度、今まで伺っているような実証実験では、そう難しいものではないと、私も聞いております。

ただ、今の原動機付自転車に関して申し上げますと、実は、試験制度で、先ほども申し上げましたが、技能試験というものではなくて、どういう形で走行するのかというルールを基本的に勉強してもらって、学科試験を受けていただくと、そういう仕組みに、今、なっておるところであります。

自転車並みの規制ということに関しても、例えば、普通自転車であれば、例えば、高齢者とか幼児であれば、歩道上を走れる形になっておるのですが、どこの部分まで立ち乗りの電動スクーターの走行を、どういう形の、どういうルールで見直していくのかというのが課題になるのかと思っております。というのが、若干申し上げたかったことであります。

今後のスケジュール感ですが、我々としては、実証実験である程度の距離を実際に走っていただいて、そのデータを見ながら、今の時点では検証して、考えさせていただきたいというところしか、現時点では申し上げられないと思っております。

○竹内委員 ありがとうございます。

国交省様の最初の御説明、ありがとうございました。

もちろん、今のレギュレーションに機械的に当てはめれば、そういう御判断になるというのは、承知をしておるのですけれども、ただ、多分、そのレギュレーションができたときには、こういった乗り物が世の中に存在していなかったもので、機械的に当てはめることが妥当なのかどうかというところを、私もちょっと申し上げたかったところがございます。

警察庁様のところ、すみません、私、自転車並みという非常にざっくりした表現だったので、ちょっと混乱を招いてしまったかもしれませんけれども、やはり、乗り物としての、ある意味、危険性というところで、新しいケースにだけ、厳しい規制がかけられて、既存のものと格差ができるといったようなことは余り望ましくないと思いますので、やはり、参照しながら、積極的に進めていただきたいということを御要望申し上げたいと思います。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

ここから先は、大槻委員、増島専門委員、落合専門委員、谷口委員の順番でお願いします。

まず、大槻委員からお願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。

御説明ありがとうございました。2点ほど簡単に教えていただければと思います。

1点目は、少し大きな視点で、お二方ともにお答えいただきたいのですが、お立場的には、安全性が非常に大きな目途になっているとは承知しているのですが、それと一方でバランスを取るべきである生活の利便性ということを考えてときに、一体、いろいろなモビリティが出てくる中で、高齢化、それから地方の公共交通機関が、恐らくは、ここから先、先細っていく中で、こういったものが理想的だとお考えでしょうか。

個人的には、先ほどおっしゃっていただいたシニアカーとかは、個人個人がラストワンマイルで使うというのは、相当に不便ではないかと思っております。

やはり、今回の議題になっているキックボードなど、個人でも適用ができるような形、そして、いざとなったら持ち運びもできるような、そういった軽量なものというのが、一番適しているのではないかと思っております。

社会課題に向けての生活の利便性という観点で、お答えいただければと思います。

もう一点は、先ほど来の自転車並みかどうかということなのですが、個人的には、やはり、これは試して、私も何度も乗ったことがございますけれども、どう考えも原付ではないと思います。

これは、おっしゃっていただいたスペックという意味ではなくて、いざというとき、危険を察知したときに、どういう対応ができるかという問題だと思っております、もちろん、御存じのとおりだと思いますけれども、キックボードは降りて歩行者に戻れるのですね。

したがって、最高が何km/hだとか、そういったことではなく、あと、出力の問題とかではなくて、総合的に考えた上での安全性ということ、それから、使い勝手、使い方といった点でも、走行する場所として車道というのは適さないもので、むしろ車道ではなく、自転車道、それから、自転車専用通行帯、そういったところのほうが適するように思うのですが、そのスペック以外の利用の仕方も加味した形で考えたときに、走行の場所として、自転車道というのは適さないとお考えでしょうかということ、これもお二方にお答えいただければと思います。

以上です。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

1つは、生活の利便性といいますか、移動手段のお話の御指摘であったと思うのですが、若干最初に変なことを申し上げますが、高齢者の移動手段の足としては、なかなかこの電

電動キックボード立ち乗りスクーターというのは、元気な高齢者の方は使う形になると思うのですけれども、これは、予想なので何とも言えないのですが、むしろ、どちらかというところ、若い方がこういう車両を使うのが、私は想定されるのではないかなと思っています。

むしろ、いろんな形での移動手段のモビリティというのは、最近出てきておりますので、そうした中で、用途とか利用者の立場によっていろんな手段が、多分、使われる形になるのかなと思っています。

それで、生活の利便性というところで考えますと、若干、話が異なる話ではありますが、例えば、外国の状況を聞いておられますと、駐車問題といいますか、こうした車両が、今、シェアリングで乗り降り自由だということ、そういったところでは、利便性はあるのですが、歩道上にこういう車両がぽんと置いてあって、1つの邪魔になっておるといような状況もあると聞いておりますので、そこら辺のバランスをどうやって図っていくのかという形があると思います。

それから、例えば自転車道とか、自転車専用通行帯における走行の話ですが、その話に関しては、歩行者と混在しないような形で、こういう車両が走行することというのは、全く否定されるような話ではなくて、検討する余地はあると考えております。

ただ、我々が一番申し上げたいのは、私も、この車両に乗ったことがあります、自転車とか原付のように、結構小回りの利くような操作性というよりは、むしろ車輪が小さいので、結構小刻みに操作をするというのは、どうも難しいような気がしたのが、私の率直な実感でありまして、そうした状況の中で、歩道のところで、歩行者と、こういう車両が混在して、しかも、それが一定の速度で、ある程度の速度で走行するというのは、ちょっと安全上どうなのかなという懸念があるところであります。

以上です。

○国土交通省（山崎課長） 続けて、国土交通省になります。

私のほうからは、1点だけお話をさせていただければと思います。

どうしても保安基準の議論をしていくと、全国一律というか、あまねくいろいろなところを想定した上で安全基準をつくるというような形になってございます。

その一方で、いわゆる電動キックボードですが、こちらは、事業者さんがシェアとかでやられているというのも多々伺っているということでございます。

そういう地域とかエリアを限定している場合、我々の中では道路運送車両法における基準緩和という制度ございまして、そのエリア等の実情に応じて基準を適用するというのも場合によっては可能でございます。

例えば、昼間だけに限定した場合であれば、前照灯が要らなくなるとか、そういうのも含めて、まちづくりとか、そういう中で適用させる基準というのは、議論していくことは可能ではないかなと思っております。これは、指摘させていただければと思います。

○大槻委員 ありがとうございます。

そうすると、国交省さんとしては部分的であれ、例えば、地域ですとか、特区のような

形で緩和措置というのは、あり得るというお考えということによろしいでしょうか。

○国土交通省（山崎課長） これまでの特区の制度の中でも、似たようなことはやられていると思っています。

○大槻委員 実証実験的な。

あと、もう一点だけ、先ほど警察庁の方で、先ほど竹内委員からもありましたけれども、私が理解する中では、ほとんど練習もすることなく、ある程度、スピードをゆっくりした形であれば乗れるという理解をしています。私自身もそうでありましたし、あと、駐車ということについて言えば、駐車問題は、確におっしゃるとおりだと思うのですが、海外でも、そういった事例も、過去のディスカッションでも出ていたと思うのですけれども、ただ、それを言うのであれば、ほかのシニアカー、その他のほうが、むしろ問題としては大きいと思いますので、やはり、そういった利便性を包括的に考えると、今回の議題のキックボードというのは、相応に使い勝手があると思っています。

それから、年齢の問題、確かに、めちゃくちゃ高齢になってきてから急にこのキックボードというのは、確かに難しいと思うのですが、ある程度、今のうちから、若いうちから、これが解禁された世代が大人になっていく分であれば、相当年齢がいても、自転車よりはずっと楽に乗れるのではないかと、個人的には思っておりまして、そこら辺も含めて、ぜひ前向きな御検討をいただければと思います。

以上です。

ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、増島専門委員、お願いします。

○増島専門委員 どうもありがとうございます。

ユースケースに関連して、1点、どうしても御指摘をさせていただきたい点があります。免許制を採用することについて、みんな自動車免許を持っているのではないかとか、または原動機付自転車かそれ以上に軽い要件とした免許を創設したときに、しょせん学科の試験だけなのだから、運転したければ取ればいいのではないかと、こういうお話をされる向きがあります。しかし、電動キックボードが実際に用いられるユースケースとして、大きく想定しているのは観光客でございます。インバウンド、外国から来られる方です。

私自身も海外に行ったときこそ、移動手段に困るので電動キックボードに乗るということを普通にしてしましてすし、これがミレニアル世代以降の人たちの行動様式です。日本でも、観光地にて実際に使ってもらおうというケースが非常に多いと認識しておりますし、事業者さんもそこを狙っているということでもあります。インターナショナルライセンスを持ってくればいいじゃないかとか、そういう話でないことは、このキックボードを見れば明らかなわけです。理屈の話や制度の整合性といった話ではなくて、ユースケースが世界的にそういうふうになっているということを踏まえて、ちゃんとやっていただかないと、制度設計あって利用者なしということになってしまいます。こういうことになるは制度者

の過ち、失敗ということにしまいますので、ここはよく考えていただきたいというのが最も強調したい1点です。

もう一点は、これは前回も少し出ましたけれども、施行令で指定をすると軽車両にカテゴリー化できるというのが現行法の建付けです。とにかく早くやらなければならない、やってみてうまくいかないことを学習して制度を見直すというイテレーションを素早く回す必要がある、これがデジタル時代のガバナンスです。施行令でやっていただければ、もっと早くできるはずであるところを、いろんなロジックによって、国会を通さなければいけないという話になるがゆえに、全体が遅くなるとか、シニアカーと一緒にやらなければいけないとかということで、どんどん遅れていく、ここは、さすがに許容できぬぞという部分があります。シニアカーと一緒に2022年までにできないとか、こういう話というのは、とても受け入れられないということでございます。この2点目は、多分、警察のほうの所管の法律だと思いますが、どのようにお考えなのかという部分も少しお聞かせいただきたいです。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

1つ、今回の電動のスクーターに関して、まさに、今までの先生方の御指摘でも出ておったと思うのですが、実は、どういう場面で、どういう利用形態でされるのかということも、いろんな種々の形態が指摘されておりまして、例えば、先ほどの観光の話とか、ラストワンマイルの高齢者の話とかが出ておりますが、いろんな場面を想定しながら、多分、考えなければいけないのではないのかなと思っております。

シェアリングだけではなくて、實際上、恐らく一定の範囲でオーケーだという話になると、シェアリング以外の場面という形での走行も想定されますので、そういうことも含めて考えていく必要があると考えております。

それから、軽車両にすればいいではないかという話なのですが、感覚的に言うと、恐らく、これは私の個人的な感覚でしかないのかもわからないのですが、軽車両でもないのではなかろうかと、軽車両というのは、基本的には、例えば、人力車とか、リアカーを引いている人とか、そういうものでありまして、今回のような一定の速度を、原動機をつけて走るようなものというのは、それよりも、もう少し違うのではなかろうかと。

理屈の話だけを言っているわけではなくて、我々としては安全性を確保しながら、他の歩行者とか、自動車の運転者とか、そういう中での調和した形での交通が必要だと思いますので、どこかに押し込んで、それでいいのだろうというような形ではないのではなかろうかということで、いろいろ検討させていただくことがあるという形を申し上げているところであります。

○増島専門委員 一応、制度全体をきれいに作っていかなければいけないお立場だというのは、非常によく承知をしておりますけれども、他方で、早く実装するというのも、非常に大事な要素で、警察のミッションとかの関係では、そこはミッションという意味では、おっしゃるところは分かりますけれども、他方で、ミッション外でニーズとかスピードと

か、こういうものがあるというところは、所管をされている方も確認していただいで進めていただきたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 続いて、落合専門委員、お願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

落合から何点か質問をさせていただきます。

まず、警察庁さんのほうにお伺いできればと思っております。

幾つか、今まで御説明いただきましたお考えの方向が分かってきた面がありますが、今後、具体的に進められるに当たって、先ほどまで伺っていたお話ですと、例えば、どこかの既存の枠組みに押し込むわけではないというお話もいただいたと思っております。むしろ、もう少し総合的に見直すようなお話もいただいでいたかと思えます。

この辺りは、恐らくリスクをベースにして、それを考慮してリスクベース的に考えていかれるのではないかと考えているのですけれども、そういうことなのでしょうかとというのが1つ。

2つ目は、この枠組みを見ていく中で、どういう点を、特に枠組みを新しく作るとすれば考慮されるつもりなのかというのを、まず、伺いたいと思いました。

○警察庁（早川課長） 1点目のリスクベースというところは、ある意味、そういう安全性を見ながらという話が基本とはなると思っています。

ただし、もちろんいろいろな御指摘があるように、利便性という観点のところもあります。今、実際問題として、例えば、こういう電動のスクーターというものに関して、どこを走ったらいいのか、どういう形がいいのかというのは、なかなか国民的な、国民といえますか、いろいろな人の合意がないと、というところがありまして、どこら辺の辺りにどう線を引くといえますか、それがいいのかというのを、安全性とバランスを見ながら検討していくのが、1つの大きな課題ではないかと思っております。

2点目の枠組みの話は、すみません、私が、ちょっと趣旨がつかめなかったのですが、恐らくおっしゃられていることというのは、軽車両か原付か、あるいはそれとも第三の道を探すのか。

○落合専門委員 そうですね。

○警察庁（早川課長） そこは、今の時点では、まだ、これからのお話になるのですが、いろんな形で事業者さんの話を聞いていると、原付ではなかなか入り切らないようなところもあって、他方で、自転車、軽車両とも言えないので、いろんな別の道を探すという可能性もあると考えています。

以上です。

○落合専門委員 ありがとうございます。

全部の種類のリモビリティを、完全に軽車両に入れなければならないとまでは、多分、皆さん、考えてはいないと思えます。ただ、今日皆様の御質問にあったような諸点というの

は、軽車両にしないものでもぜひ御考慮いただきたいということだと思います。けれども、あと、事業者のことを考えますと、事業者としては、やはり事業計画ですとか、資金の調達だつたりを考えると、余り長期間に待つことが難しい側面があります。今参入を検討している事業者が、いろいろ撤退してしまつて、日本の中に新しく導入できるモビリティの数が減るといふことも懸念としては存在するように思います。

ですので、その観点から、お返事がいただけるかどうか分からないですけれども、できる限り、法案を出されるのであれば、来年の通常国会などを目指してやっていただきたいと、こう思っております。

いかがでしょうか。

○警察庁（早川課長） できるところから実証実験をやつていただいて、そこを評価するという形では、できると思うのですけれども、来年の通常国会というような形は、なかなか申し上げられないと思います。

○落合専門委員 今の時点で確定的に申し上げられないということでもいいと思いますが、ただ、実証実験のほうも含めて、できる限り早急に実施をお願いしたいと思います。

もう一点、国交省さんのほうに伺いたいのですけれども、原動機付自転車とすることについては、自走できるということが大きいということをおっしゃっていただきました。先ほどまでの各委員からの議論にもありましたけれども、自走できるかどうかというだけではなくて、スピードだとか、そういう点も重要なのではないかと思っております。スピードの点については、どう考えられるかというのが1つ。

もう一つが、実際に警察庁さんのほうも、利便性というのも検討するに当たって要点になってくるのではないかとするので、お話をいただいたところです。

その意味では、こういった小型モビリティの中で、バックミラーですとか、前照灯のようなものを設置する場所も、特に小さいものになってくると、なかなか設置しがたいのではないかと思います。また諸外国で導入しているものと違うものになって、例えば、インバウンドの場合などを考えると、逆に使う側のほうも同じ操作ができるか心配になったりするのではないかとすることも考えられると思います。こういった点についても、加えて緩和的な措置とかというのは考えられないものなのではないかとというのが、御質問です。

○国土交通省（山崎課長） 今の御質問、なかなか現時点で明確な回答というのは、正直難しいところでございますが、繰り返しになってしまいますが、現行の制度上、出力があるものが、道路運送車両法の範疇に入るといふこと、これは、逆に言うと、自転車については、我々の道路運送車両法の範囲外になりますので、完全に適用外ということになっています。

そういう中で、どういうものかいいのかというのは、まさに、今、このタイプの電動キックボードが、どういう使われ方をしていくのか、どういうところを走ろうとしているのか、どういう事業をしていこうとしているのか、その辺の動向を含めて、警察庁さんとも連携しつつ、検討を進めていくというような話になるのではないかと思っております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

先ほど、警察庁さんのほうに申し上げた検討の内容とも並行して、その軽車両に当たるかどうか等も決まってくると思うので、できる限り、我々としては、警察庁さんをお願いしたのと同じタイミングでは、様々な整理等は進めていただけるようお願いしたいと思います。今の時点でお約束できるかどうかはともかくとして、できる限り早急に進めていただくということまではお願いしてもよろしいでしょうか。

○国土交通省（山崎課長） そうですね。いつというのは、なかなか難しいのでございますが、当然、警察庁さんと我々との整理が変わるということはある得ないと思っていますので、そこはしっかりとやっていくつもりではございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、続いて、谷口委員、井上専門委員をお願いします。

○谷口委員 御説明をどうもありがとうございました。

1つコメントと、1つ質問です。どちらでも結構ですので、教えていただければと思います。

まず、警察庁さんの資料で、諸外国の事情として何か国かデータを示されていたのですが、先日の業者さんからの資料と、国が多少ずれているというか、違う国が挙げられていて、そんなことはないのだと思うのですが、自分の主張に都合のよいデータを示されているというように見えてしまう可能性があると思うので、客観的にいろんな都市を比較検討していただきたいというのが、1つコメントです。

次に、質問なのですが、諸外国で起きた事故について、どんな事故が起きているのか、情報収集はされておられますでしょうか。例えば、対歩行者なのか、車なのか、自転車なのか、あるいは自損なのか、あとは程度ですね、物損なのか、軽症なのか、重症なのか、死亡なのか、あとは場所、道路上のどこで起きているのか、交差点とか、歩道とか、あるいは普通の車道の単路で起きているのかなどについて、もし、御存じでしたら教えていただければと思います。

ちなみに、電動キックボードの事業者さんは、御存じないとおっしゃっていました。よろしくをお願いします。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

まず、外国の資料は、イタリアが多分入っているか、入っていないのかという話で。

○谷口委員 以前の資料では、スウェーデンと韓国が挙げられていました。相当自由な、認められている国として。

○警察庁（早川課長） すみません、失礼しました。

マイクロモビリティの資料では、イタリアでありましたので、そこは別に、何か一方的にというよりも、我々がアクセスできた中で、制度もいろいろ複雑でして、我々として分かりやすいところを取ったというところでもあります。

○谷口委員 分かりました。ありがとうございます。

○警察庁（早川課長） それから、事故の状況ですけれども、昨年も実は出張に行って、いろんな形で各国の状況を調査しておりますが、実は場所とか、そういうデータのところで定量的な形での細かいデータ収集というのは、なかなかできていないというのが現状であります。

○谷口委員 ありがとうございます。

外国に行ってその国の交通事故分析をするというのは、相当大変だとは思いますが、まずは諸外国の交通事故分析などのエビデンスを踏まえる必要があると思います。私が一番危惧しているのは、単に歩行者事故が1件起きてしまったから危険だと、わっともうやめてしまえという感情論で物事が動いてしまうことです。ただ、交通弱者にキックボードが与える負の影響の可能性もあるので、それと生活利便性向上のベネフィットですとか、あと、このキックボードが売れることによる経済的ベネフィットというのも結構大きいと思うので、それらの総合評価が重要だと思います。それと自転車も事故をたくさん起こしていますね、自転車と電動キックボードのどちらが危険か、ほかの交通手段のリスクとの比較検討をぜひ行っていただきたいです。これは、先ほど、警察庁さんがバランスを取ってとおっしゃっていたとおりで、警察庁さんだけではなくて、いろんな視点で検討が必要なのだなと思います。

現状では、電動キックボードが交通弱者の移動手段にはなり得ないと、私は思っているのですけれども、今のところでは、若くて元気な人たちの利便性向上に資するものであると思います。

それと、先ほど、最初に夏野委員もおっしゃっていたのですけれども、原動機が付いた自転車電動アシストが既に歩道を走っています。これは、結構危ないとは思っているのですけれども、それで、電動キックボードがだめという、その論理的整合みみたいなものは、やはり皆さんのお話を伺っていて、つらいなと思いました。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

では、井上専門委員、お願いします。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。

御説明ありがとうございました。新しいテクノロジーとか、新しい乗り物が出てきている中で、やはり安全を所掌されている警察さんとしては、非常に苦慮されているのだなということ、御苦労が伝わってくる内容だったかと思います。

ただ、今日のお話を伺っていると、やはり原付かどうかで、人力で走るのかとか、自走なのかとか、あと速度の問題とか、いろいろあったのですけれども、ほとんどこれは、論理的には破綻している話でございまして、軽車両のお話の中から意図的に馬車のお話を、畜力に頼るものも軽車両ですけれども、こういうものを今、例えば、私が免許なく馬車を普通に走らせることができますけれども、道交法上は、馬車のほうが、ずっとスキルのな

い私が運転するのは危ないのではないかと思います。

ですので、社会通念上の、かつて乗っていたものは道交法上認められていて軽車両なのでしょうけれども、新しいものが出てきたときに、そういう意味でいうと、非常に整合性の取れていない制度の中で、どこかに当てはめていくと非常に難しい。

そうであれば、先ほど警察庁さんが御説明されたように、まず、実証実験をやって、そういうものの安全性を見ていくというのは、ある程度正しいアプローチかなと思うのですが、実証実験をやるプロセスというか、どこで実証実験を認めるのかということについての御説明がなくて、千葉市などは特区になっているからやっていますけれども、もし、特区にしないと実証実験ができないということであると、そもそも実証実験をやらなければ認めない、だけれども、実証実験ができる場所がほとんどないというような形になってしまう。あるいは特区でありますと、非常に限定的な場所ではできないということになりますので、ちょっとそこは問題かなと。

ですので、この実証実験をやるプロセスみたいなものを、もう少し実証実験が前提であれば自由化してほしいというのが1点でございます。

もう一点、国土交通省さんから保安基準の緩和で対応できるというお話がございました。ただ、保安基準の緩和というのは、これは、既に保安基準があるものということですね。ですから、道交法上、どこの車両に位置づけられて、それを道路運送車両法できちんと保安基準を決めて、その上で緩和ということになると思いますので、そこに至るまで、本当に2年、3年かかってしまうのではないかという気がしています。

これだけ新しい、いろいろなモビリティが出てきている中で、例えば、電動アシスト自転車ならいいのかというと、デンソーさんが昨年出資されたボンドモビリティという会社は、時速50キロ出る電動アシスト自転車です。こういうものは、いいのかみたいな話になってきますね。

ですので、一々法律に位置づける前に、いろいろと、特にラストマイルのところに関しては、その地域で求めているものであれば、ある程度、保安基準とかがないものでも入れていいみたいなことを、今、自家用有償とかある程度地方公共交通会議に任せて、そこでステークホルダーたちが、皆さん、オーケーとすればできるようなスキームがありますけれども、ああいう形で新しいものに関しては、まず、法律で位置づける前に、まず、地域で使ってみると、地域の人たちがオーケーであれば、その区域に限ってはオーケーみたいなやり方で、ある程度広まってきたところで法律上位置づけていくみたいな、そういうような柔軟なやり方はできないでしょうかというのが、私の質問でございます。

以上です。

○警察庁（早川課長） 警察庁です。

実証実験は、恐らく2つのフェーズがあると、私は思っています。

1つは、自転車道といいますか、自転車専用通行帯というような形の走行というのは、ある程度柔軟に、恐らく対応できると思いますので、まず、そういうことの検討をしてい

く話であると思っています。

そうした中で、ヘルメットとかの話もある程度、そのデータを踏まえれば、検証することができるのではないかと考えています。

そうした上で、例えばですけれども、仮に運転免許が不要だというようなことというのは、それが安全上の観点から実験というわけにはいかないのです、ある程度データを踏まえた上で、もし、そういうことを、では、これぐらいであれば、1つ検討する、あるいは見る余地があるというのであれば、それを例えば、特区の世界とか、そういうところで、必要な手を挙げた都市の中で、実証実験をしていただくという枠組みは考えられるのではないかと考えています。

それから、ここは何度も申し上げていて、あれなのですけれども、馬車の話というのは、意図的に抜いたわけではなくて、私も今、馬車がどうかというのは、実は失念しておったというのが現状でして、いろんな交通主体がある中で、新たなものが入ってくるときに、それをどういう形で位置づけていくのかと。

ここは、繰り返しになってしまうのですけれども、こういう自走の形の一定速度が出るものというのは、今の中で入るとしたら、法律上は原動機付自転車に該当するということでもありますので、そこの中で、今は取り扱っているということではありますが、ただ、それに関して、いろいろ御議論があるというのは、今日も御指摘をいただいたとおりです。

ちなみに、自転車が50キロというもので指摘がありましたけれども、50キロが出るような電動アシスト自転車というのは、それは、実は電動アシスト自転車ではなくて、我々の法体系の中では、それは自動二輪になるという整理になります。

○井上専門委員 ごめんなさい、今の1点目で、ちょっと確認ですけれども、そうすると、原付という位置づけで、一応自転車レーンを走れるというようなことにするのは、実証実験上は、そんなに難しいことではなくて、そういうようなことはやっていきたいと、そういう意味でしょうか。

○警察庁（早川課長） 失礼しました。

もちろん、それをを行うに際しては、制度的な手当が必要でありますので、その検討は必要でありますので、そこは、これから検討していきたいと考えております。

○井上専門委員 ぜひ、事業者に希望を与えるためにも、どういうふうにすれば、実証実験ができるのかというようなところのプロセスを明確にしていただければと思います。ありがとうございます。

○高橋座長 私から関連して、業者さんからの要望で、2020年の後半にも、車道ではなく、自転車専用通行帯を走行できる実証実験をやりたいと。

それから、21年にヘルメットを任意とする実証をやりたいということが挙げられているわけですが、先ほどのお話ですと、これについては、大体そんな感じで実証してもかまわぬというようなニュアンスの御発言だったように思うのですが、そういう認識でよろしいでしょうか。

○警察庁（早川課長） まず、これからの話で、今の時点で確定的なことは申し上げられませんが、1つは、自転車専用通行帯というところに関しては、ある程度、検討を急げれば、そういう対応は可能であると思っております。

ただ、他方で、後段の第2段階の部分に関しては、2021年前半というのは、なかなか厳しいのではないかと、私は思っております。

○高橋座長 それは、ヘルメットということですか。

○警察庁（早川課長） ヘルメットとか、あるいはここで書いてありますのは、歩行者道の走行とか、あるいは運転免許の話とか、そういうもろもろのことです。

○高橋座長 先ほどのお話では、通行帯とヘルメットについては、前向きなお話だったように思います。それを受けて、免許だとか、そういうことについては、さらにというお話だったように思うのですが、この第2段階、全部いい、悪いではなくて、例えば、ヘルメットは、お考えですと、もう少し検討の余地があるような感じなのでしょうか。

○警察庁（早川課長） ヘルメットに関しては、ある程度の距離を走ったら、そのデータの中で判断はできると思います。

ただ、ヘルメットだけの手当なのか、全体的に、例えば、免許の話とか、もろもろの課題というのを2021年の前半までにきれいに処理をなさいと言われると、それはなかなか厳しいのではないかと考えているところであります。

○高橋座長 分かりました。ありがとうございます。

ほかに、御意見はございますか。

○井上専門委員 保安基準について、国交省さん。

○国土交通省（山崎課長） 先ほど、保安基準の話がありました、基準緩和制度の話かと思っておりますが、もともと、電動キックボードに関しましては、現状、原付と整理をして、その上での基準緩和という流れになっておるということで、そういう御説明をさせていただいたわけでございまして、取扱いを変えるのを待つてやると、時間がかかるという認識は持ってはいないのです。

基準緩和制度は、その地域の実情等に応じた基準の適用というのをスピーディにやるという観点もあるかと思っておりますので、そういう意味では、それをやることで時間をかけてというつもりはないということだけお伝えさせていただければと思います。

○井上専門委員 ありがとうございます。

そうすると、原動機付自転車というのは前提で、それがどこを走れるかというのは警察庁さんのお話であって、あくまで灯火や何かをどうするかというのは、その基準緩和については地域ごとにある程度柔軟に対応できると、こういう意味でございませうか。

○国土交通省（山崎課長） 我々の中では、そういう整理になっているかと思っております。

どこを通るべきかの警察庁さんの判断というのは、そもそものところに関わってくるのであれなのですが、事業者さんが、この地域で走らせるというようになった場合の、この地域の道の形状がどうであるとか、そういうところの判断が入るのかなと思っております。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 ほかに、よろしゅうございますでしょうか。

夏野さん、どうぞ。

○夏野委員 これは、お願いなのですがけれども、やはり現実的に国民というか、一般消費者の目から見ると、ブレーキをつけずに走っている自転車とかも山ほどあって、特に、最近、ウーバーイーツとかの自転車の走行は、物すごく危ないことをいっばいやっているのですが、そちらが野放しになっているのに、こちらが、これだけ厳しい規制がかかっているということの、やはり納得感のなさというのをみんな感じていて、これは、警察庁さんから見れば、それは自転車を守らないやつが悪くてというのはすごく理解できるのですが、ただ現実的に考えると、あれだけ小さい、自転車よりもはるかに小さい筐体に方向指示器をつけるとか、つけたところで視認性は全く低いし、それから、バックミラーをつけるというのも、あれだけ小さいものでバックミラーをつけて、それが本当に有効かという、そうでもないと思いますし、そういう観点からすると、本当に必要な規制なのかなという点があると思うのです。

ということで、これから警察庁さんもしろいろな実証実験とかをされるということなので、そのときには、常にもっと危険である自転車が、これだけはびこっている、その自転車と比べてどうなのだというのを、ぜひ検証の観点に入れていただきたいと、これはお願いします。

○高橋座長 ありがとうございます。

落合専門委員、どうぞ。

○落合専門委員 今の夏野委員の発言に補足になりますが、自転車だとかとの比較、また井上専門委員がおっしゃられた、昔の乗り物と比較するという観点も、これもリスクベースで検討すべきなのだと思います。このため、利便性も考慮するとおっしゃっていただきましたけれども、いずれにしてもリスクをベースにしてということがあると思いますので、もう既に走っているものとの関係というのは、均衡を失さないようにお願いします。

あとは、タイミングとして、どこまでできるのかというのがありますが、できる限り、実証実験は、今年中にやっていただいて、法改正が必要な場合でも、来年前半までには法案等を出せるように、御準備をお願いしたいと思っています。

以上です。

○高橋座長 ほかにございますか、よろしゅうございますか。

それでは、時間もなくなってきましたので、本件についての議論は、ここまでとしたいと思いますけれども、今日もいろいろ議論がありまして、車両区分、走行場所、利用シーン、利便性等の関連、ヘルメットの問題、運転免許、いろいろ検討課題があると思いますが、今日のディスカッションでは、そういうものについて、実証実験を通じて、ある程度の距離を蓄積して、その上で検証して結論を出していく、変えるものは変えていくという前向きなお答えは頂戴したと思います。

ただ、こういう時期なので、全てスケジュールがなかなか決まらないような状況ではありますけれども、それでも、やはり実証実験をやらないことには始まらないので、とにかく実証実験が円滑にできるような体制をぜひ作っていただきたいと思います。

その上で、実証を長々とやるということではなくて、やはり一定期間の実証を経て、どんどん結論を出していくというような感じにしていいただければと思います。

引き続き、その点について御検討をいただいて推進いただくとともに、私どもとしても、そのようなところを答申に反映してまいりたいと思います。

私からのまとめということではないですけれども、感想を申し上げます。

国土交通省さん、警察庁さん、何か追加でございますでしょうか、よろしいでしょうか。

それでは、説明者の皆様ありがとうございました。どうも、御退席いただいて結構でございます。

○大塚副大臣 一言いいですか。

○高橋座長 どうぞ。

○大塚副大臣 実証実験するときにも、例えば、先程いろいろ出ていた、ウィンカーをつけるとか、バックミラーをつけるとか、ヘルメットをした上での実証実験とか、そういうことが前提にならないような試験の設計をちゃんとやっていただいて、無駄な規制がつかないようにやっていただきたいと思います。

これは、明らかに身軽で利便性の高いツールにヘルメットがつくだけで、利便性がものすごく落ちるということもあるわけですし、高齢者が使うか、使わないかというのは、こういうものが使われるようになってくれば、当然、高齢者が扱いやすいようなタイプの商品も出てくるということにもなると思いますし、できるだけ身軽に始めることができるように、実験を設計してほしいなということをつけ加えておきたいです。

○高橋座長 副大臣、ありがとうございます。

それでは、よろしく願いいたします。

では、お二人は、御退室いただいて結構でございます。ありがとうございました。

(警察庁、国土交通省 退室)

○高橋座長 事務局より、連絡事項があれば、お願いします。

○小室参事官 次回の当ワーキング・グループの日程につきましては、事務局より、追って御連絡申し上げます。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは、これにて会議を終了したいと思います。