

第17回 革新的事業活動評価委員会 議事録

内閣府大臣官房企画調整課

第17回 革新的事業活動評価委員会
議事次第

日 時：令和2年10月8日（月）15：00～17：00

場 所：Web会議、内閣府本府2階C会議室

1. 議 事

新技術等実証終了後のフォローアップ（2件）

2. その他（報告等）

出席者

【委員】

安念委員長、杉山委員、大橋委員、落合委員、増島委員、中室委員、佐古委員、小黒委員、板東委員、西村委員、程委員、鬼頭委員

【事務局】

内閣官房 日本経済再生総合事務局 田邊企画官、萩原参事官補佐、緒方参事官補佐、浦野参事官補佐、長野参事官補佐、高取主査

【出席者】

案件1.

中原 経済産業省経済産業政策局審議官、三浦 経済産業省製造産業局車両室室長

新田 警察庁長官官房審議官（交通局担当）、菅 警察庁長官官房企画課企画官

阿部 国土交通省 総合政策局政策課 政策企画官、山崎 国土交通省自動車局安全・環境基準課 課長

glafit株式会社 鳴海氏、安藤氏

和歌山市産業交流局産業部部長 松村氏、産業交流局産業部産業政策課班長 小林氏

案件2.

中原 経済産業省経済産業政策局審議官、永澤 経済産業省製造産業局生活製品課課長、

新田 警察庁長官官房審議官（交通局担当）、菅 警察庁長官官房企画課企画官

山崎 国土交通省自動車局安全・環境基準課 課長、阿部 国土交通省 総合政策局政策課 政策企画官

長 内閣府地方創生推進事務局参事官、野村 内閣府地方創生推進事務局参事官補佐

古澤 内閣府規制改革推進室参事官補佐

株式会社mobby ride 日向氏、安宅氏

株式会社Luup 岡井氏

○田邊企画官 本日は御多忙のところをお集まりいただきましてありがとうございます。定刻を少し回りましたけれども、ただいまから第17回「革新的事業活動評価委員会」を開催いたします。

進行につきましては、安念委員長、よろしく願いいたします。

○安念委員長 皆様、御参集いただきましてありがとうございました。

本日は、実施された新技術等実証計画の2件についてフォローアップを行います。

初めに、事務局より定足数の確認をお願いいたします。

○田邊企画官 本日は11名の委員に御出席いただく予定となっております。現時点で8名の委員に御参加いただいております。

したがって、評価委員会令第7条第1項の規定により会議を開き議決することができます。

また、本日の御出席の委員には、規則の第2条第4項の規定に基づき、情報通信機器を活用して御出席いただいております。

現時点で御参加いただいている委員のお名前をお呼びします。安念委員、杉山委員、大橋委員、落合委員、中室委員、佐古委員、小黒委員、鬼頭委員、以上8名が御参加いただいております。

委員の皆様、また御出席の皆様におかれましては、常時マイクミュートをしていただきまして、御発言の際にはマイクのミュートを解除していただき、お名前をおっしゃっていただいた上で御発言をお願いしたいと思います。

また、他の方の御発言中、メッセージで御申告いただければ、その後に順次、委員長より御指名させていただきます。よろしく願いいたします。

まず、本日の御出席の委員の中には、議題に関係して特別の利害関係を有するなど、評価委員会令第7条第4項に規定する「自己の利害に係る」委員はおられないと伺っておりますが、よろしいでしょうか。

特にないようですので、そのように取扱いをさせていただきます。

それでは、委員長、よろしく願いいたします。

○安念委員長 それでは、審議に入ります。

本日の審議の進め方ですが、一応17時頃をめどに進めたいと思っておりますので、どうぞ御協力いただけますようお願い申し上げます。

本日は、これまでに行われた実証の内容や主務省庁における対応状況などを踏まえて、初めに、glafit社と和歌山市における「人力と電動モードを切替可能なハイブリッドバイクの自転車レーン走行実証」のフォローアップについて審議を行います。

その後、mobby ride社とLuup社による「電動キックボードのシェアリング事業の実施に向けた走行実証」のフォローアップについて審議を行います。

それでは、まず、新技術等実証を実施したglafit株式会社さん、和歌山市さんから、それぞれ5分程度で御説明をお願いできればと存じます。

○鳴海氏 glafitの鳴海です。よろしくお願ひいたします。

では説明させていただきます。お手元の資料に沿ってお話をさせていただきます。

今回の新技術要件としましては、弊社が以前より発売しております、自転車の形をした電動バイク、こちらの自転車同等のペダルモードのときにおける取扱いについて実証をさせていただきました。

実証概要としましては、実証実験用に、通常は切替えができて原動機が動くものを特別改造して、原動機には電気が通電しない、いわゆる自転車同等の状態に固定したバイクを使い行いました。

今は3ページの写真の資料をお話しさせていただいております。その際に、自転車同等であるという表示を複数の方法に行い取り組みました。

一つは、青いライトをつけるという方式であったり、自転車という文字をサイネージして表示する方法。そして、自転車のマークを使った表示をしました。これに関しては当初、評価委員会において、警察庁の方から、原付か自転車か他の交通主体がどうやって認識するかという点の指摘がありました。実証では、ライトの点灯のみでは周りは分かりにくいということと、自転車という文字も読めない可能性がありましたが、自転車の図を用いたものは視認性及びその内容についてはおおむね理解が得られました。

実証実験では、次の4ページから6ページは実証実験のアンケート結果になっております。ここで述べられているのは、まとめとしまして7ページに書かせていただきましたが、ペダル走行時には、普通自転車と劣後せず、安全面で問題ないと思われるという声が多かったところであります。

また、この件に関して、警察庁の方とかなり複数回にわたりやり取りがありまして、法規上の観点及び取締りの点においての懸念や考え方等を深く共有することができました。

それを踏まえて、取締りの点において普通自転車と扱うことについて必要な要件、要素というものを確認することができました。

8ページが、警察庁との交流において出てきた内容です。取締りの点においてどういうふうを実現するかというところの一つの案が出てきました。原付のナンバープレート表示を覆うというものなのですが、覆った際には、今回でいえば自転車のピクトグラムを用いております、これはただプレートを覆っているだけではなく、覆うことにより原動機に電源が行かなくなり、自転車としての利用しかできない構造という要件を満たしております。

また、このモードを切り替えるに当たっては、走行中に容易に切り替えられるようなものではなく、基本的に原動機の電源をオフにし停車し、両手の操作等により適切に行われなければ切替えができないものとなっております。

9ページです。実際にプロトタイプを製作し、操作している内容を書かせていただいております。切替えは、左右のスイッチの操作を同時に行うことによりできます。

また、この構造は電氣的に制御を行っており、容易に改造等を行うことができないよう

なつくりになっておりまして、この機構については弊社としては特許出願をしております。

10ページです。今後の計画は、ここで製作させていただいた、素案としてのナンバーを覆うカバーの機構について量産を進めるため、量産計画を準備しております。もともと弊社のGFR-01というモデルが既に5,000台ほど世に出ておりまして、間もなく発売されることになっております02というモデルがあります。この二つに関しては、必要に応じて希望者にはこの量産のカバーを弊社の販売店及びメンテナンスの管理下において適切に取り付けができるような体制を整えたいと考えております。

また、警察庁のほうから御指導いただきました型式認定制度というものに少し修正を加えたものが整った後は、弊社としても今後発売するモデルは、そういったものに適合しているものにしていきたいと考えています。

11ページです。当初、今回のナンバープレートカバーの機構に関しては、法改正というよりは現行法の解釈の変更により認めていただくということで、実際に先ほどの具体的な装置ができ、車両に取り付けられるという状況が起きたときに、写真とともに通達をしていただけるということで弊社も進めてきました。当初、計画を出させていただいていましたが、コロナの影響もあり、実はサプライチェーンの問題で今、遅れておりまして、量産の出荷時期は見直ししているところであります。

12ページに関しましては、実際にプロトタイプを弊社のGFR-01という機種に取り付けて、その装置の作動を実機で説明及び試乗会をさせていただいた様子であります。今回の件に当たっては、警察庁の御担当の方々に非常に尽力いただきまして、警察庁のみならず法務省や、試乗会だけではなく関係省庁に足を運んでいただき準備をして確認を取っていただきました。非常にありがたく思っております。

こちらでおおむね問題ないということをおっしゃっていただいておりますので、弊社としても全て量産の最終段階に進んでおります。今回、改めて今日の評価委員会の場で正式な承諾をいただけますと、弊社としてもさらに最終段階まで安心して進めていくことができますので、どうぞよろしく願いいたします。

また、最近の取組の状況をちょっと御説明させていただきます。

こういったサンドボックス制度で政府に認定されたことがありまして、私どもの電動モビリティに注目いただいております。さらには、サンドボックスには重ねて言いませんが、後に続いて電動モビリティの会社のスタートアップがたくさん出てきております。そういった中で弊社が、この後も審議されると思うのですけれども、実はつい最近、glafitとして日本製の電動キックボードというものを開発、発表させていただきました。前作同様、クラウドファンディングを活用させていただいたところ、1億5500万円ほどの金額が集まりまして、前回のGFR以上の反響をいただいております。台数にしては1,300台近く既に販売が確定しております。こちらのほうも踏まえて、電動バイクや電動キックボードの製造及び販売を行っていく事業者の団体を立ち上げました。「日本電動モビリティ推進協会」という会になっております。つい今月、立ち上げさせていただきました、glafitの鳴

海として、その会の代表、会長をさせていただいております。

最後に、今後の要望等というところなのですけれども、改めて今回は本当に各省庁、特に警察庁の方々に御尽力いただきました。とりわけ、色々と意見交換の機会をいただきましたことで、一歩前に進むことができたなど考えております。大変感謝しております。これが実現していくということは、今後さらなる電動モビリティの発展及びこれからの交通問題解決の糸口となるようなモビリティの創造に寄与するものだと考えております。ただし、まだ今回の件で完全に解決とは思っておりません。

例えば、電子的な制御。今回はどうしても構造という仕切りに法律が縛られており、非常に機構形状というところにこだわった形になっておりますので、装置も複雑になっていきます。今後は電氣的な制御で切替えができていくような対応も進むことができれば、非常にありがたいと思っております。

こういった法解釈及び法改正の取組を官民で連携して続けていくことで、ますますマイクロ電動モビリティの普及、国民の皆様の交通の利便性の向上といったところが進むと確信しております。

glafitとしては以上になります。ありがとうございます。

○安念委員長 和歌山市さんから追加の御説明はありますでしょうか。

○松村氏 和歌山市の松村です。よろしく申し上げます。

今回、和歌山市が共同で実験に参加させていただきましたのは、地方における交通体系の充実であったり、高齢者の移動手段の多様化をもたらしてくれるのではないかと考えまして、共同で実証実験に参加させていただきました。

このコロナ禍の昨今、パーソナルモビリティへの社会の期待はますます高まっていると考えています。新たな社会への対応という観点からも、パーソナルモビリティに関する様々な規制の緩和が求められていると考えております。実証実験のアンケートでも、規制緩和を求める意見が多く集められております。このような皆様の声も御参考にしていただきながら、glafit株式会社と和歌山市の挑戦、取り組もうとしている部分に御賛同いただけることを期待しております。

簡単ですが、以上です。

○安念委員長 どうもありがとうございました。

続いて、主務省庁から、この実証の進捗、評価、規制改革等に関する今後の見通しについて、経済産業省、警察庁、国土交通省の順に、大変短い時間で恐縮ですが、それぞれ5分程度で御説明をいただけますでしょうか。

○三浦製造産業局車両室室長 経産省です。

1 ページを御覧ください。私ども経産省は、自転車の性能の部分を中心にしておるわけでございます。

まず、実証結果につきまして拝見いたしましたけれども、自転車の通行できる歩道を走行した際の安全性については、8割以上の方が注意すれば安全という回答をしております。

規制緩和をすべきかどうかというところについても、歩行者の安全を優先させたいという方、規制緩和すべきではないという方も15%いらっしゃいますけれども、8割以上の方が規制緩和をしてもいいのではないかと回答をしているわけでございます。

そういう中で、電動バイクと自転車の機能の2つが一緒になったモビリティの機能につきましても、普通の自転車と全く遜色がないと考えております。

ただ一方で安全性のところは我々としても関心がありまして、具体的には2番目のポツにありますような、モーターに切り替えるときには電源をきちんとカットするとか、あるいはナンバープレートを見え隠れできるよう機能を備えるとか、切換えの際には止まった状態で切り換えるというところなんです。その3つの機能については改造できないようにするといったような仕組みが入っているわけなんですけれども、こういう仕組みが入れば、安全性も十分確保できると考えておりますし、この機能が入ったからといって自転車の機能が損なわれているという意味ではないと認識しております。

一方で、最後にglafitさんから、今後は電子制御を入れていくといったような話が出ておりましたけれども、機能をアップしていくと、安全性に支障が出る可能性がないわけでもありませんので、私どもとしましては、そういった際には引き続き現在と同じような安全性が確保しているのかどうかといったところにつきましても、十分に注視していく必要があるのではないかと考えてございます。

結論といたしましては、私ども経済産業省としては、今回、このタイミングでglafitさんの要望にあります規制緩和を行ってもよいのではないかと考えてございます。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、警察庁さん、お願いできますでしょうか。

○新田長官官房審議官 警察庁でございます。

資料の1ページを御覧になっていただきたいのですけれども、これの実証内容と走行実証参加者に対するアンケート結果につきましては、今、glafitさんから御説明があったかと思しますので、ここは割愛させていただきます。

「3 制度改正の要望」の欄を御覧いただきたいと思います。今、glafitさんから御説明がありましたように、電源をカットする機構によってモーターが駆動しないことを担保する。自転車であることを示すカバーでナンバープレートを覆う。それから、ナンバープレートのカバーや、あるいは電源カットの操作は停車中のみ可能とするという条件を満たすときは普通自転車として取り扱ってほしい。つまり、ペダル付原付なので、原付と自転車との切替を認めてほしいという御要望でございます。

次に、「4 今後の検討の方向性」を御覧ください。glafitさんからの御説明にありましたように、走行実験の評価は、車道走行に危険を感じるという声が多数ある一方で、歩道走行に危険を感じるという回答は少数でありました。

また、原付と自転車との切換えの機構が、モーターが駆動しないことを電子的な制御の

みでなく、電源をカットする機構によって担保していること。それから、走行している車両が自転車であるか原付であるかを、ナンバープレートに自転車のピクトグラムを描いたカバーの上げ下げで明確にしていること。それから、ナンバープレートのカバーや電源カットの切換えは停車中にのみ可能であるとなっていることから、御提案の機構によりまして原付と自転車の切換えを認めることとしたいと考えております。

そして、原動機を用いて運転することができない構造であること。ナンバープレート、すなわち、地方税法に基づいて交付された原動機付自転車の標識を表示しておらず、法令に従って、原動機付自転車として走行させることができない構造であることが明らかな外観となっていること。そして、乗車している者が、乗車しながら原動機を用いて運転することができる構造に変更することができないものであることの三要件を満たすものについては、道交法上、自転車として取り扱うことといたしまして、本製品が実際に販売される前に、この方針を通達で都道府県警察に示したいと考えております。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

引き続いて、国交省さん、いかがでしょうか。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 国土交通省です。私、国土交通省自動車局の安全基準を担当しております山崎と申します。

glafitさんの件ですが、保安基準上でいいますと、原付のモードと自転車のモードの両方あるということはどう扱うかというところが論点になっていたと思います。この車に関しましては、そもそも道路運送車両法の体系でございますと、物としてどういう物かということで区分が決められておるということで、原付扱いになっているというのが現状でございますが、そこのところでペダルモードになった場合、今回の御提案にありますような、電気を切って動かす、ペダルを回すということでございます。その場合、我々の解釈といたしましては、道路運送車両法における運行に当たらないということで、保安基準適用がされるものではないという考え方を取ってございます。

そういうことで、今回御提案のあったようなモードに関しましては、自転車としての走行することは可能であるという判断をしておるところでございます。そういうことでございますが、今回の資料を見させていただいて、glafitさんの資料の9ページ目のカバーを覆うところの話でございますが、原付としての保安基準適合性のところで若干気になるところがありましたので、後日また御相談をさせていただければと思っております。基本的なスタンスとしては、ペダルモードについては特段構わないというように判断をしておるところでございます。

私からは以上になります。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御発言をいただければと存じます。いかがでしょうか。どうぞ。

○杉山委員 杉山です。

最後のところで既にちょっと御回答いただいておりますが、ナンバープレートをカバーする部分を、何か例えば削ってしまったりして、本来想定していなかったような使い方ができてしまうのではないかというのが一点、ちょっと疑問に思いました。

あと、最後のほうでちょっとおっしゃったように、将来的に多分、電子制御みたいなほうに行くのかなと私も思っていたのですが、そうなったときには中の回路を入れ替えて悪いことをする人とかが出てきそうな気がするのですが、そういうのは何か将来的にこういう対処をしようとか、案はございますでしょうか。

○安念委員長 今の御質問はglafitさんに伺えばよろしいですか。

○杉山委員 そうですね。よろしく申し上げます。

○安念委員長 glafitさん、何かお考えはおありでしょうか。

○鳴海氏 御質問、ありがとうございます。2点、御質問をいただいたと思います。

すみません。1点目の削れた場合というのはどの部分をおっしゃっていたのでしょうか。

○杉山委員 例えば、自転車の絵が描いてある部分ですが、それで得をするか損するかという、そういう改造みたいなものがということです。

○鳴海氏 カバーの表面ということでしょうか。

○杉山委員 つくりがちょっと、私は現物を見たことがないので何とも言えませんが、カバー、棒の部分は残したまま面だけを取り外したりとかしますかね。

○鳴海氏 大前提としまして、今、一つ試作で手作りで作っているものはあくまで試作になっておりまして、この写真のようなプレート構造にするかどうかはまだ決まっておりません。おっしゃるように、できる限り破損及び突起物等の要件にも当たらず、かつ、できるだけ、いわゆる切替え時、どちらの場合でもナンバープレート及びナンバープレートを覆っている、そちらの一番見やすい方法というのはまだ検討段階にありますので、御指摘のところを踏まえて、最終製品化するときには、よりその不安が払拭されるものにしていきたいと考えております。

もう一つの御質問の、電子的なところの目指す部分なのですが、今は完全に通常の自転車との切替えというところですがけれども、例えば、電動アシスト自転車というものもございますので、そういったものを視野に入れていったときは、電子的なプログラムの切替えというところも視野に入ってくると思いますので、こういったところは、もちろん、懸念される問題をクリアしながらということになるのですが、そういったこともこの先は検討していけたらいいなど、希望としては思っております。

○杉山委員 ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかに御発言はいかがでしょうか。

落合先生、どうぞ。

○落合委員 ありがとうございます。

御説明をいただきまして、どういう形でサンドボックスで審査した案件が進んだのかということが分かって、非常にいい機会になったと思っています。今後もこういうフォローアップができると非常にいいのかなと思っています。

今回のケースについて、先ほども既に質疑がありましたけれども、今後、電子的に切換えをしていくというのは当然ある方向だと思いますし、さらに議論を進めていただければいいのかなと思っています。

ちょっと御質問としてお伺いしたいこととしては、その辺の内容というよりかは、せっかくこういう形でサンドボックスでの評価も行って、その上で一定の規制緩和という形にもなってきたと思っておりまして、そのプロセスの透明化もフォローアップという機会を捉えて図られているのかなということで、これはいいことだと思っています。しかし、最終的に出来上がった通達というのは公開といいますか、警察や自治体の職員以外の方でも見られるようになるのでしょうか。これは、やはり規制緩和の影響を受ける事業者の方なんかにも御説明するときに、そういうものがあつたほうが適切に説明もできるだろうと思いますので、この辺については、警察庁さんのほうに御予定というがお考えを伺えればと思いました。

○安念委員長 警察庁さん、いかがでしょうか。

○新田長官官房審議官 今の御指摘は、通達は一般に公開されるものであるかということだったかと思いますが、これを出した暁には、同時に警察庁のホームページにアップいたしまして、事業者だけではなくて世間一般に見えるように措置したいと思っています。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

極めて明快なお答えをいただきましたので、落合先生、これでよろしゅうございましょう。

○落合委員 はい。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

小黑先生、いかがでしょうか。

○小黑委員 ありがとうございます。

今の落合先生のお話はすごく重要な話だと思っています。

あと、この規制の緩和というか、規制改革が進んでいった後に、今回の実証実験をしたというのは小規模な実証実験だと思うのですが、今度は少し広げた形で、ある意味でトライアルアンドエラーを含めながら、いろいろ把握していくということも重要ではないかと思います。

そういう意味では、これはどういうふうにデータを集めていけばいいのか分からないのですが、事業者さんか、あるいは警察庁の方々なのかちょっと分からないのですが、実際その後どうなっていたのかということについて、定期的に少し情報を把握できるよ

うな仕組みなんかも内在させることができればいいのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○安念委員長 今の御質問は、やはり第一義的には事業者さんに伺うべき性質のものかと思えますので。

○小黒委員 はい。

○安念委員長 glafitさん、この技術を実装された後に情報収集するような仕組みのようなものをお考えでいらっしゃいますでしょうか。

○鳴海氏 ありがとうございます。glafitでございます。

この件に特化してというわけではないのですが、弊社としてはやはり、新しいモビリティを普及させていく中で、ユーザー様のフォローアップ体制というのを非常に重視しておりまして、販売時にユーザー登録というものを今後、今まで最初の頃は任意でした。ナンバーを取得して保険に加入するところまでは完全強制でやっていましたが、その後のいわゆるユーザー様の個人情報といいますか、登録情報というところまでは当初は完全には把握できていない部分もあったのですが、弊社もやはり今後こういった新しい取組をする上で非常に重要だったというところまでして、今後していくものに関しては、ユーザー登録が完了しないと車両に載れないような仕組みを既に導入しております。

例えば、先ほど話しました電動キックボード等でいいますと、ユーザー登録が完了した上で弊社のサーバーに登録した上で初めて、例えば、スマートフォンと連携して車両の電源が入る等の技術も実装しておりまして、まだまだ完全ではないかもしれませんが、少なくとも新車及び新品で提供しているものにはフォローアップ、後で例えばインタビューや確認等ができるような体制を既に整えております。

ただし、その後、中古のものに関してはまだそこを完全にというのはできておりません。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

大橋先生、いかがでしょうか。

○大橋委員 ありがとうございます。

手短になのですが、アンケート調査、実証結果としていただいている点について2点あります。

1点目は、規制緩和についての意見という6ページ目のところで、15%の人が緩和すべきでないとおっしゃったということなのですけれども、自由記載とかでその理由について何か問うたものももしあったとすれば教えていただけますかというものです。

2点目は、ちょっと戻って4ページ目に、車道を走行した方で危険を感じた方についてということで、その危険を感じた理由があるわけなのですが、その中の一つに、「グラフィットバイクのスピードが遅いから」ということが、70%ぐらいの人で危険を感じたというところの理由としてあったのですけれども、この辺りについて何かコメントがあればいただけるでしょうかという2点です。

基本的には今回御報告いただいた形も含めて大変いいことだと思しますので、引き続きぜひ進めていただければという思いでいる中での御質問です。よろしく申し上げます。

○安念委員長 glafitさん、いかがでしょうか。

○鳴海氏 ありがとうございます。

アンケート結果に関しては、全ての内容を手元で把握しているわけではありませんが、実際にアンケートに私は何度も立ち会っておりまして、その際に直接口頭で補足は受けております。例えば、歩道走行について、規制を緩めるべきでないという方は、私がお伺いしたところ、glafitの製品でありますとか、今回の実証車両を念頭に話しているというよりは、自転車そのもの、自転車一般に対して懸念を持っていると認識しています。

また、速度が遅いのでということも同様に、弊社の車両がというよりは、より一般的な話として、遅いスピードしか出ない車両に乗っている時に、例えば時速60km/hの速度が出ている自動車と車道で並行して走ることが非常に怖いということがベースにありました。

今、アンケートの結果の一部抜粋した資料を確認いたしていますが、先ほどの歩道の走行に関する規制に関しては、そもそも自転車等で無茶な運転をする人が出てくると怖いと感じるという理由からということを書かれている方がいらっしまったようです。

以上になります。

○大橋委員 どうもありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかに御発言される方はいらっしませんでしょうか。

ほかに御発言の方がいらっしなければ委員長の安念から、警察庁さんと国交省さんに確認のためにそれぞれ1点ずつ伺いたいことがございます。

警察庁さんに伺います。御案内のとおりでございますが、この新技術等実証の根拠法令であります生産性向上特別措置法20条によりますと、主務大臣は新技術等に関する規制の在り方について検討を加え、必要な規制の撤廃または緩和のための法制上の措置その他の措置を講ずるものとする規定されておりますところ、先ほど御紹介いただきました御庁から発出される予定の通達でございますが、私の理解では、この通達というのはまさにこの法20条に基づいてなされる措置という風に理解しておりますが、そのような理解でよろしゅうございましょうか。

○新田長官官房審議官 警察庁でございます。

今、先生御指摘の理解で、法20条の措置ということで御理解いただければと思います。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

今度は国交省さんですが、これも先ほど伺った話で、私の理解では、先ほどプレートのことについて若干の留保を付されましたが、それ以外については所管の法令上格別の問題はないという御認識というふうに伺ったように思ったのですが、そのような認識でよろし

ゆうございましょうか。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 はい。大丈夫です。

○安念委員長 ありがとうございます。

私から確認させていただきたいことは以上です。ありがとうございました。

それでは、事業者と主務省庁の皆様は大変お疲れさまでございました。ここでオンライン会議より御退席ください。ただし、申し訳ございませんが、主務省庁の皆様は5分後に再度アクセスして待機をお願いしたいと存じます。次の案件の準備が整いましたら事務局側で接続をしてみたいです。ありがとうございました。

委員の皆様はそのまま少しお待ちください。

○鳴海氏 ありがとうございます。

(glafit株式会社、和歌山市、主務省庁退席)

○田邊企画官 事務局でございます。

まず現在、安念先生、杉山先生、落合先生、大橋先生、増島先生、佐古先生、小黒先生、坂東先生、西村先生、程先生、鬼頭先生がお入りいただいていると思います。

それから、ただいまの案件について御説明いただきましたけれども、昨年10月にこの案件の申請があり、調査審議いただきました。ありがとうございます。その際にも法令上の権限を御説明いたしましたけれども、当委員会の権限として法令上のものは2つございます。

一番強力なものは32条に基づくものですが、委員会は内閣総理大臣を通じて必要な勧告をすることができるということが1点。

それから、34条に基づき報告を求めることができるということが2点。これが、法令上の権限ということでございます。

本日は、その前段階としてまず実態上のフォローアップをしているということでございますけれども、今後の対応について御意見等を承れればと思っております。よろしくお願いたします。

○安念委員長 委員の皆様から何か御発言がありましたら、どうぞ願いたします。

特段の御発言がないようでございますので、お諮りをいたします。当委員会として、本案件について今後も必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していくこととしてはいかがかと存じます。御異議のある委員はマイクミュートを解除して御発言をいただくか、メッセージにてお申出をいただきます。いかがでございましょう。

(「異議なし」とメッセージあり)

○安念委員長 御異議なしと認めます。ありがとうございました。

それでは、当委員会として、そのように決しました。

2つ目の案件の準備をいたしますので、委員の皆様、少々お待ちください。

(休 憩)

○安念委員長 お待たせいたしました。

それでは、次の案件に進みます。本件に関しましては、この後に事務局から説明いたしますが、本年7月に成長戦略フォローアップ及び規制改革実施計画が閣議決定され、電動キックボードに関しても言及されております。これを踏まえて本日の会議には、関係省庁として、内閣府地方創生推進事務局及び内閣府規制改革推進室がオブザーバーとして出席をしております。

では、関連する閣議決定について、資料を用いて事務局から御説明をお願いいたします。

○田邊企画官 事務局の田邊でございます。

資料の4-1をお開きいただければと思います。本日、参考資料として、成長戦略フォローアップ、また、実行計画、規制改革実施計画の抜粋をお手もとにお配してございます。3ページ目を御覧いただければと思います。成長戦略フォローアップにつきましては、令和2年7月17日に閣議決定をしております、その該当の抜粋でございます。

まず、一段落目の2つ目のポツでございますけれども、先ほどから話がありましたとおり、生産性向上特別措置法の下、主務大臣については新技術等に関する規制の在り方を検討し、その結果に基づいて必要な規制の撤廃または緩和のための法制上の措置を講ずることを記載しております。

また、基本方針、閣議決定におきまして、当評価委員会におきまして必要に応じ、実証実施者、また、主務大臣に対して報告を求めフォローアップを行うことになっております。こうした下でこのフォローアップ、閣議決定の中での文言でございますが、今後、規制の在り方を検討する主な実証といたしまして、現在、「原動機付自転車」と分類されております、いわゆる電動キックボードに関して、将来の移動を担う新たな交通手段として、2019年度に実施した規制のサンドボックス制度に基づく実証実験や国際的な動向等を踏まえまして、歩行者を含む様々な交通主体の安全性及び快適性を十分に確保することに留意しつつ、走行場所や車両保安基準について検証するための新事業を行うこととなっております。

また、さらにその新事業の結果を踏まえまして、運転者の要件や、安全確保措置、車両の区分等の交通ルールの在り方について、制度見直しの要否を含め検討する。特に、国家戦略特別区域法に基づく運転者の要件等の特例措置について、2021年前半めどに結論を得ることがフォローアップの中で閣議設定をされてございます。

6ページでございます。この時間軸に関する実行計画として、工程と分担が書かれておりました、先ほど言いましたような新事業の実施、それから、その後の国家戦略特区法に基づく検討、そして、また結論を得ることという時間軸が書いております。

右側に担当大臣と書かれておりますけれども、【内閣総理大臣】というところの中に、特命担当大臣ですが地方創生の関係、それから国家公安委員長、そしてまた経産大臣、国交大臣ということで、本日御出席の部局の皆様の担当大臣が書かれてございます。

7ページ目でございます。規制改革実施計画におきましても同様に、このキックボード

について検討、結論を得ていくということの工程が書かれておりまして、特にこの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も重点的に取り組んでいくということが紹介されているということでございます。

事務局からの説明は以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、続いて、新技術等実証を実施した株式会社mobby rideさん、株式会社Luupさんの順に、それぞれ5分程度で御説明をお願いしたいと存じます。

○安宅氏 mobby rideです。よろしくお願いいたします。

資料を用いて、我々の報告などをさせていただきます。

2ページ目を御覧ください。

まず、九州大学の実証実験の概要というところで、我々が将来的に目指している、公道でのサービス展開に近い条件で実験を実施しております。

結果としては、日本列島縦断に相当する距離を無事故で終えました。事故0件、免許不要、スタッフが立ち会わない完全なセルフサービス、非常に公道に近い道路環境というところで実験をいたしました。

3ページ目です。詳細がいろいろと書かれておりますけれども、運用条件のところでは、

まず、ヘルメットに関しては大学側と協議をしまして自主ルールとして、ヘルメット着用を義務づけました。

速度制限については、最高時速は15km/h。

原付免許は不要という形です。

専用のポートを7か所設けまして、そのポート間を移動するというルールで運用しております。

4ページ目を御覧ください。道路環境のイメージが湧くような図になっています。伊都キャンパスは信号機だったり横断歩道というのが複数箇所に設けられているような環境になっております。

5ページ目です。交通量の調査を独自に実施いたしまして、大学の休校期間の調査ではあったのですが、相当数の自動車であるとかバイク、原付といったものが通行しております、実証実験のために隔離をし、安全性を担保したような空間ではないところで実証を行ったことが分かると思います。

6ページ目です。主な検証項目として、事故発生率の検証、次に、自転車と比較して安全性、操作性、走行スピードなどの印象の検証をしております。

次に、最適な走行箇所の検証をいたしました。

7ページ目です。安全性に関して、まず事故は0件となっております。ただ、走行距離が2000キロメートルちょっとだったということがあるので、これだったら事故が起きないというものを言いたいというわけではありません。

また、安全性、操作性に関して印象を利用者から聞いたのですが、基本的にポジ

ティブな回答となっております。

次に、適切な走行箇所に関してなのですけれども、まず、そもそも実証も複数回に分けて実施しております、11月の段階では交通量がそこまで多くないエリアで1か月間実証したのですけれども、その後の12月にキャンパスほぼ全域にエリアを拡大しまして、そのときのアンケートなのですが、11月の交通量の少ないエリアから12月の多いエリアに拡大したところ、適切な場所としてどこが適切かという質問に対して、「歩道」「自転車レーン」という割合が増加して、「路側帯」「車道」という割合は減少しております。もちろんこれは九大の道路環境によるところもあると思うので、あくまでこの環境においてはこういう結果になったというところがございます。

8ページ目です。こちらは事業化に関連するデータになっているのですけれども、まず、約半数が3回以上リピートして利用していただいています。また、そのうちほぼ全員がこの実証の継続を希望していたという結果が出ております。

次に、リピート利用しなかった方、もしくは1度も利用しなかった方の主な理由を聞いていまして、幾つか出ています。営業時間がそもそも短かった、あとは、乗りたいときに乗れないというところ。あと、場所的にも本当は行きたいところがあるのだけれども、そこがエリアになかったと。

この後の課題として認識しているのですけれども、ヘルメットが汚れていた、濡れていた、ヘルメットがなかったという回答があります。これは右下のところの写真にあるのですけれども、ヘルメットの中に水がたまってしまうとか、そういうケースがかなりあって、なかなか利用に関して大きいハードルがあるというのが、実際にやってみて明らかになったところになります。

9ページ目です。実験を行って分かったこととして3点ございます。

一つは、保安基準についてです。我々は特に特殊なものは加えず、そのままの形、言い換えますと保安基準には適合しない車体を運用しておりましたが、保安基準で定められた保安部品がないことを理由とした問題というのは特にありませんでした。

次に、今後の制度検討におきましては、ほかの交通主体との相対的な速度を考慮して、適切な走行箇所を利用者がその場でちゃんと選べるような制度設計が必要なのではないかというところが分かっています。

最後は、そもそも事業として成立させるために、ヘルメットの着用を任意化することが必要だということが分かりました。

10ページ目です。今後についてですけれども、新事業特例制度を使った公道実証事業をこれから開始しますが、それと並行して、特区法を利用した制度設計というところの議論を進めることになっております。

我々としては、新事業特例の実証ですけれども、福岡市、尾道市／今治市、神戸市いずれも一部のエリアにはなりますけれども、ここで展開しようと考えております。

最後に、11ページ目の要望事項です。

まず、大前提として、今、法律上こういう定義だからどう修正するかという考え方ではなく、この乗り物自体がどういうものなのかというところを見ながら、どういうルールがいいのかというのを白地で考えていただきたいというのが、まず大前提としてございます。

次に、具体的な要望ですけれども、先ほどからちょっと出ていたヘルメットの着用の部分です。こちらやはり事業化、特にそのインフラで将来的に持続可能なビジネスモデルとするためにはかなり大きいハードルになってくるので、ここを任意としたいと考えています。

次に、利用者がその場に応じて最適な走行場所を選択できるようにしたいというところからです。

最後に、適切な保安基準を検討していただきたいというところが、我々の要望になっております。

以上でございます。

○安念委員長 mobby rideさん、どうもありがとうございました。

それでは、続いて、Luupの岡井さんからお願いできますでしょうか。

○岡井氏 今日はよろしくお願いたします。では、5分ほどで御説明をさせていただければと思います。よろしくお願いたします。

1 ページ目が目次となっております、概要、結果、今後、要望の4つで御説明をさせていただければと考えております。よろしくお願いたします。

2 ページは概要となっております、mobby rideさんは九州大学だったかと思うのですが、Luupは横浜国立大学キャンパス内での実証実験を実施させていただきました。期間はmobby rideさんより短く、3か月間という形となっております。

その上で、ルートが2つそれぞれございまして、車両が通行する車道のルートと、歩行者が通行する歩道を走るルートの2つで、それぞれ走行の実証をさせていただきました。

横浜国立大学の概要を御説明すると、車道が大学構内にずっと一本道で通っておりまして、そちらはバス、タクシー、車両、関係者、皆さんが、普通に乗り入れ、結果として構内で認められている車は入るといった形になっていまして、写真のとおり、結構いろいろな車が往来するような場所となっております。大学の敷地も九州大学さんほどは広くなく、人口密度が高く存在するような形となっております。

3 ページです。その上で、実証の概要としては、このような形でアンケートの内容を取らせていただきまして、実際に乗っていただいた方だけではなく、交通主体の方々にもアンケートを要請させていただきました。

4 ページです。実証の結果といたしましては、大きく3つのカテゴリーができるかと思っております。

利便性の観点として、ニーズが一定程度確認でき、また乗りたいという形で回答いただきました。

その一つが、乗車ユーザーの運転性ということで、利用者の93%が1分以内で、97~98%

が3分以内に乘れたということで、一定程度練習が必要な自転車に比べて、乗りやすさという観点においては一定以上高い精度を有しているのかなということが確認できました。

逆に、歩行者との調和という観点ですと、注意すれば安全であるという回答が25%だったと。他方、危険性を感じた方が16%存在しております。ただ、危険を感じた主な理由は、操作に慣れないという観点ではありますが、一部、歩行者と一緒に走るの少し論点に残るという形になっております。

5ページが実証の結果という形になっていまして、ぜひもう一回利用したいという方が大体90%を超えるような形で回答いただいております。乗り心地についても大体95%の方が「良かった」という形で回答いただきました。

6ページです。こちらは先ほど説明したとおりの、乗れるようになるまでのスピードの形となっております。

7ページです。安全性と利便性それぞれについてのアンケートとなっております。自転車と比較してどうかという回答と、それぞれの安全性と利便性を取らせていただいた形となっております。

8ページです。歩行者と歩道ですれ違った際、もしくは追い越したときに危険と感じましたかという回答においては、そもそもそういった場面に遭遇しなかった方も4割超いらっしゃるのですが、危険を感じた方が16%存在し、注意すれば安全もしくは安全と感じた方が39%いらっしゃるという形となっております。

その上で、その16%を対象にその理由をさらにお伺いすると、一番多い4割が、操作に慣れていないからと。その次は、道がちょっと狭かったので危ないと感じたというのが大きな回答となっております。

9ページです。こちらは逆に、歩行者側にアンケートを取った形が左側になっていまして、左側は歩行者へのアンケートなのです。すれ違ったときにどう感じたかという観点において、安全もしくは注意すれば安全と回答した方が65%で、少し危険が13%、そもそも危険がないよねと感じた方は2%いらっしゃったというのが結果となっております。こちらは歩行者とドライバーに関しては実証実施者ではないので、N数が少なくなっているというのが率直にいうとあります。なので、54と20がそれぞれのN数となっております。

そして、右側の、すれ違ったとき、もしくは追い越したときに危険を感じましたという回答においては、安全というのが85%以上を占めているという形となっております。

10ページです。今後の予定といたしましては、国家戦略特別区域法に基づいて、今回の実証を踏まえて、次なる実証をしていくことで、最終的に日本の道路環境において、どういう状況においては安全で、どういう状況では危ないかどうかについては、より突っ込んだ実証をしていくという形となっております。

11ページです。さらなる今後の予定という形となっております。そもそもの現状を整理させていただいております。国内で走っている電動キックボードの現状です。

上から順に御説明をさせていただくと、そもそも原付としての要件を満たして、クラウ

ドファンディングなどで販売されて最近少しずつ見かけるようになったのが一番上なのですが、こちらは普通自転車専用通行帯には入れないので、その点について論点が残っているかと考えております。簡単にいうと、実際に線がある場所は道の真ん中を走行することになりますので、車との接触の可能性は当然その分だけ上がるかと考えております。

次が、弊社としては、もしくは協議会としても注意喚起をかなりしてきているところではあるのですが、まだ不十分でございまして、原付として要件を満たさずに公園内とかで乗るような形で売られている物は、現状、家電量販店などで一般に買ってしまうので、それが町を結構闊歩しているので、これはそもそも純粋に危険であるというのが率直な現状でございまして。

その上で、今年の10月から新事業特例制度を用いて、特例制度の実証を行うことで、ヘルメットや免許、ナンバープレートは既存の原付と変わらない仕様なのですがけれども、普通自転車専用通行帯の走行が可能になる見込みなのですがけれども、そういう形での調整を現状、進めている形になります。こちらの実証ですとヘルメットはつけたままです、ヘルメットのとかはもちろんいただいているので、今後の論点としては残るかかと考えております。

12ページです。弊社が行わせていただくのは、ここにある4つのエリアでの実証の開始をしております、参加者の事前募集自体は開始してございまして、十分な人数が一応集まるかと考えております。

最後に、4.の要望です。そもそも、参加者の事前募集をしているということをお伝えはしたのですが、今回はヘルメットが必要な実証であるということで、横浜国立大学は3か月で900人ほどだったのですがけれども、今回は実証するのにぎりぎりの人数になるということで、やはり実証をする上でヘルメットがあるというのはそもそも需要が下がってしまうということを実感した上で、最後の要望なのですが、そもそも事業化の観点から、ヘルメットの必要性、保安基準としての検討等々を進めさせていただきたいと考えております。

また、昨今はコロナ禍において、特に衛生面だったりという観点から、事業の継続性の観点からも、規制緩和の検討を要望させていただきたいと考えております。

その上で、走行帯や免許についても、時代の変化に合わせて、既存走っているもの、つまり自動車、原付、自転車、歩行者などの調和という観点から、安全・安心に道路を利用するという観点から総合的な検討を同様に要望させていただきたいと考えております。

少し時間をオーバーいたしました。申し訳ありません。

以上、Luupからの説明です。よろしくお願ひいたします。

○安念委員長 岡井さん、ありがとうございました。

続いて、主務大臣の御見解を伺います。経済産業省、警察庁、国土交通省の順に、それぞれ5分程度で御説明をいただきたいと存じます。

経産省さん、いかがですか。

○永澤製造産業局生活製品課課長 経済産業省の永澤でございまして。

お手元の資料の1ページ以降、「電動キックボードの現状・今後の展開に関して」という経産省の資料に沿って御説明させていただきます。

まず、2ページ目を御覧いただければと思います。

電動キックボードは、欧米を中心に、シンガポールなどを含め、世界中で手軽な交通手段として近年急速に普及しております。

我が国では現行の関連法制において、原動機付自転車として分類されております。このため、免許やヘルメット、または原動機付自転車の保安基準が必要であるとともに、車道でのみ走行することとされております。

電動キックボードの安全性、他の交通主体との調和性、社会的受容性が認知され、手軽な交通手段としてシェアリングサービス等で普及すれば、日常の短距離での移動効率化などに資する可能性があると考えております。

そして、電動キックボードの特徴を3つ整理しております。左に書いておりますが、速度制御が可能であり、重量とサイズが比較的小さいこと。

2つ目、立った姿勢で乗るものであり、またぐ必要がないため、スーツやスカート、こういったものでも乗ることが可能なこと。

3つ目、サイズが小さいため駐車スペースも小さくできると挙げております。

先ほど御説明がありました、サンドボックス制度を活用した実証事業を2例、株式会社mobby rideさんが令和元年10月から今年4月まで九州大学で。また、Luupさんが、昨年10月から12月まで横浜国立大学で実証事業を実施しました。両者とも無事故と聞いております。

今後の展開でございます。3ページ目を御覧いただければと思います。

サンドボックス制度を活用した実証事業の展開といたしましては、産業競争力強化法に基づく新事業特例制度を活用した実証事業を想定しております。

事業者からの要望により、電動キックボードが普通自転車専用通行帯を走行することができるよう、警察庁及び国土交通省が特例措置を整備していただきました。

こうした整備を踏まえまして、先日、10月1日に事業者からの新事業活動計画の認定の申請がありました。現在申請されている計画が認定されれば、来年3月まで実証事業を実施することとなります。

続いて、4ページ目を御覧いただければと思います。

成長戦略フォローアップにおける記載でございます。本年7月17日に決定されました、成長戦略フォローアップに電動キックボードに関する記載がございます。

現在、来年3月までの新事業特例制度を活用した実証事業のその後の展開としましては、資料下線部にあるように、国家戦略特区の活用が一つの選択肢と想定されております。このため、関係省庁に対しましては、来年前半をめどに結論を得ることができるよう、検討の調整等をしてまいりたいと思います。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

警察庁さん、お願いいたします。

○新田長官官房審議官 警察庁でございます。よろしくお願いいたします。

1 ページをお開きいただきたいと思います。

こちらのmobby rideさんは、先ほど実証内容と結果につきましては御説明がございましたので、割愛させていただきます。

「制度改正の要望」とございますけれども、2 ページのLuupさんのところにも「制度改正の要望」ということで、同様の要望がございます。実証内容や結果につきましては、こちら先ほど御説明がありましたので割愛させていただきます。

両者からの「制度改正の要望」につきましては、2 ページのLuupさんのもので包含されるかと思えますけれども、1 つ目が、通行帯について、普通自転車専用通行帯、自転車歩行者道、自転車道を走行できるようにしてほしい。

ヘルメットについて、衛生面の観点からシェアリング事業では困難であり、法律上の着用義務については緩和してほしい。

3 つ目、免許については外国人にも利用してもらいたいことから、免許保有義務を緩和してほしいというものでございます。

次に3 ページ、「今後の検討の方向性について」を御覧いただきたいと思います。

まず、mobby rideさんの走行実験の評価といたしましては、利用者のアンケートによりますと、自転車と同等程度の安全性・操作性であるとの回答が多数であったと。

それから、自転車レーン等の走行を要望する声が約半数であったと。

そして、ヘルメットのシェアリングには課題があると。

他方、大学構内であって、利用者、歩行者、自転車等の運転者は大学関係者が多いことから、年齢等に偏りがあることは否めないといえ、我々は捉えております。

次に、右側の箱のLuupさんの走行実験の評価といたしましては、シェアリング事業に対する一定の需要が存在したと。

2 つ目が、ほとんどの者が数分以内に乗り方を習得したと。

3 つ目として、面倒さや衛生面などから、ヘルメットのシェアリングを希望しない声が多数あったと。

4 つ目、安全上、車道以外の自転車レーン等に回避したいという声が多数あったと。

一方、歩道や路側帯において危険を感じた歩行者も一定数存在したということでございました。このように捉えております。

以上の評価を踏まえまして、今後、さらに検討を進めていくために、まず1 つ目として、本年10月から来年3 月までの間、産業競争力強化法に基づく新事業特例制度において、普通自転車専用通行帯における自転車等との混在の安全性を検証いたします。

2 つ目、同時に事業者や警察庁が行う地域住民や一般国民へのアンケートによりまして、社会的受容性を検証いたします。

3つ目、なお、外国におきましては、シンガポールでは自転車レーンのみ通行可、歩車道では不可と。それから多くの国では、歩道通行が不可で、アメリカのカリフォルニア州におきましては免許が必要であると。それから、18歳未満はヘルメットが義務づけられているなどありますけれども、改めて最新のG7等の各国等における事故状況あるいは交通ルールの在り方を調査いたします。

その上で、本年7月から警察庁において、立ち乗り電動スクーターを含む搭乗型移動支援ロボットや自動配送ロボットなどの新たなモビリティ全般について、多角的に体系的に検討する有識者検討会を設けておりますけれども、これらも踏まえて、他のモビリティとの関係性を含めて議論して、新たなモビリティ全般の交通ルールの在り方について制度改正を含めまして検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、国交省さん、いかがでしょうか。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 国土交通省です。よろしくお願いいたします。

国土交通省からは資料1枚のみですが、紹介をさせていただきます。

私どもの道路運送車両法では、この電動キックボードの保安基準、安全性の基準を定めているところでございます。この電動キックボードは、現行では原動機付自転車の扱いということで、具体的にどういう基準がかかっているかというのがこの紙に示されているところでございます。一部の基準につきましては、最高速度20km/h未満の場合には不要ということで、最高速度が20km/h未満の場合は自転車とほぼ同様という考え方で、この基準を整備しているというのが現状でございます。

今後でございますが、今年度実証実験をやるという前提で、事業者さんとも何回か意見交換をさせていただきました。その中で幾つかの基準、下の囲みで囲ってあるところでございますが、具体的には前照灯と番号灯です。この2つにつきましては、今年度に一部緩和措置ということで基準の緩和及び不適用という措置を取りました。今回、この2つにつきましては、特例ということではなくて本則で改正をするという形で対応をさせていただいたところでございます。

それ以外のところも、今後とも事業様とも意見交換を進めながら、保安基準については議論をしていきたいと思っております。

また、乗り方の部分につきましては、警察庁さんが検討会を開かれておりますが、そちらのほうに国土交通省からも参加をさせていただきまして、意見交換をさせていただければと思っております。

これらの状況を踏まえ、ほかのモビリティも含め全体としての安全性の観点から今後とも研究を進めていきたいと考えております。

以上になります。

○安念委員長 国交省さん、ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から御発言をいただければと存じます。いかがでしょうか。
どうぞ。

○落合委員 各省庁で御検討いただきまして、また、事業者の皆様の方でも実証を進めていただきありがとうございます。1つ前の事案でも申し上げましたけれども、このサンドボックスのプロセスの中でやった内容のフィードバックを受けて、また検討できるということは非常にいいことだなと思っております。

最初に、国交省さんのほうで一定の緩和措置等を行っていただいていると思っておりますけれども、制度面に関する関係で事業者の皆様にお伺いしたいのです。今回措置を行っていただいた内容でも十分なのか、それとも、事業化をするに当たってさらに論点が残っているのかというところについてお伺いできればと思いました。警察庁さんの所管する制度については主に御提言いただいていたように思いましたので、それぞれお話しただけるとありがたいです。

○安念委員長 それでは、mobby rideさん、Luupさんの順に、お考えがありましたらお聞かせいただきたいと存じます。

○安宅氏 mobby rideの安宅と申します。

保安基準に関してなのですが、我々としては、九州大学の中で実証した際に、基本的に実際に保安部品のない車体でやっていたのです。具体的には、後写鏡がありませんでした。前照灯についても当時の基準にはなりますけれども、高さの基準をクリアしていない。さらに制動装置は2系統あるのですが、ブレーキレバーですね、操作装置の部分が本来であれば2つ備え付けることになっているのですが、1つしかない状態でした。

それ以外に関しては、20km/h未満に関しては省かれることが多いので割愛しますが、そういったところです。

あと、警音器についてもない状態で実証しておりました。警音器に関していうと、決められた場所で鳴らすものというふうには決まっているはずで、今後道路に出た際に、では警音器を鳴らさなければいけない場所があるのかどうかでその要否を決めたいと思っているところはございます。

ということで、どうしても今、法律上原付になってしまうというところがあるのですが、実際にこの乗り物をどう、特にそのエリアで展開するのにどういう保安部品が必要なのかという観点で議論させていただきたいと思っております。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

Luupさんはいかがでしょうか。

○岡井氏 よろしくお願ひいたします。

こちらなのですが、幾つか質問で、これは一般基準に関するものではなく法令全体に対して今回の特例で問題ないかという質問でよろしいでしょうか。

○安念委員長 それで結構です。

○岡井氏 ありがとうございます。

機体のほうの要件といたしましては、そもそも原動機付自転車という該当に現状はなっている中で、世界各国での例えば、保険料が原付バイクの扱いとなっておりますので、桁が一つ違うくらい高いのです。それが適正なのかという話でいうと、これもまたきっと事業化に対しては壁になっていると考えております。

それぞれの観点ですと、例えば今回の実証においては、mobby rideさんと近いのですが、ミラーだったりウインカーだったりとかナンバープレートは装着されていないような形が今回の保安基準という形での差分でございます。

事業化についてもう一つ説明させていただきますと、資料にも書かせていただきましたが、今回の実証ではヘルメットを任意としたのですけれども、こちらがいざこのような私有地から出て公道で乗ろうとするとやはりヘルメットが必要になるという現状において、ここはかなり大きな壁になっているかと考えております。

またそれ以外でいうと、例えば免許の点などももう少し論点としてあるのではと、事業者としては考えております。

以上になります。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

保安基準でも保安基準以外でもいろいろ問題意識がおありだということでした。

落合先生、これでよろしゅうございますか。

○落合委員 はい。

今のお答えを踏まえて、国交省さんに質問です。一応、一定の措置をしていただいたことは非常に素晴らしいことだと思いますけれども、まだ警察庁さんのほうでも今後、どういった形でこのマイクロモビリティ、スモールモビリティを規制していくのかということについては議論されると思いますし、その内容を踏まえて見直すということもあると思うのです。先ほど御要望も各社から言われていて、そのとおりに措置されるかどうかはともかくとして、出来る限り御検討を進めていただくということはよろしいでしょうかということです。

○安念委員長 山崎課長、いかがでしょうか。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 国交省でございます。

もちろんそのつもりでおりますし、事業者さんともこれまでの議論の中で今おっしゃられたようなことが、実際に今出ているものとの相違点としてあるというのは認識しております。この辺についてはもう少し議論を続けていけたらと思っております。

また、先ほど保険の話が出ておりましたが、こちらに関しましても、ほかの課になるのですが担当がおりますので、そちらのほうの課で警察庁さんの検討会にも参加していただくなど、問題意識はあるということだけお伝えしたいと思います。

以上になります。

○安念委員長 ありがとうございます。

○落合委員 ありがとうございます。

すみません。あと、警察庁さんと経産省さんにもちょっと質問したいのですけれども、よろしいでしょうか。

○安念委員長 どうぞ。

○落合委員 そうしましたら、警察庁さんのほうには、先ほど改めて事業者の御意見を伺っても、ヘルメットという点については特に要望が強いようだと思います。この点は事業化において非常に肝になるということだと理解しておりますので、実際にはリスク評価ということもあると思いますけれども、ぜひこの部分については特に御検討いただければと思いますし、通行範囲なども含めて御検討いただければいいのかなと思っています。

また、免許についてはどうするのかというのは、各社で若干御要望が違うような気はしますけれども、仮に必要な場合でも、例えばドローンの場合にはオンラインで申請して講習を受けてという形で比較的簡便に取れるような形でやられていたりするという例などもあると思っております。管理行政といいますか警察行政として免許というかそういう一定の管理する仕組み自体が必要ということはあるのでしょうかけれども、その枠の中に入るための参入の要件の手続きのところについては、できる限り参加する方が過剰に負担にならないような形で進めていただけないでしょうかというのが、警察庁さんへの質問というか意見も含めてです。

また、経産省さんのほうには新事業実証特例のほうで検討を進めていただく、お手伝いいただいていると思いますけれども、その終了後も含めてやはり事業化というところでいいますと、経産省さんの一番得意とされる領域だと思しますので、ぜひ引き続きこの取組をフォローアップしていただけないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

以上です。

○安念委員長 ありがとうございます。

警察庁で先ほどから御説明いただいているのは新田審議官でいらっしゃいますか。

○新田長官官房審議官 はい。新田でございます。

○安念委員長 では、重ねて恐縮ですが、ただいまの御質問について何かお考えがあれば承りたいと存じます。

○新田長官官房審議官 分かりました。自己紹介をしていませんでした。申し訳ありません。

○安念委員長 いやいやとんでもない。そういう意味ではございませんので。

○新田長官官房審議官 ヘルメット、そして通行範囲、通行区分ですね、そして免許についての御要望ということでございますね。

○安念委員長 そうです。

○新田長官官房審議官 これは先ほども冒頭に説明をさせていただきましたけれども、この新事業活動、それから警察庁における実証実験とか、あるいは自転車などとの混在の安

全性の検証とか、事業者や警察庁が行う地域住民、一般国民へのアンケートを通じた社会的受容性の検証や、海外における事故状況や交通ルールの在り方などの調査などを踏まえた有識者検討会の議論といったものに基づきまして結論を得ることにしております。

そして、最後の免許行政についてです。ドローンのオンラインの話も出ましたけれども、この免許行政一般につきましても、今、デジタル庁の議論が政府全体でも行われておりますけれども、こういった講習の場などにつきまして、今後取り組んでいきたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

それでは、経産省の永澤課長でいらっしゃいますかな。

○永澤製造産業局生活製品課課長 はい。経産省でございます。ありがとうございます。

委員御指摘のとおり、私どものほうでもしっかり事業を推進するべく、各関係省庁とも相談していきたいと思っております。先ほど申し上げましたが、来年3月までの新事業特例制度を活用した実証事業の後としましては、国家戦略特区というのも一つの選択肢としては想定しておりますが、こうしたことも含めて積極的に検討を進めてまいりたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○安念委員長 ありがとうございます。

よろしゅうございますかね。

○落合委員 はい。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

鬼頭委員、お待たせいたしました。

○鬼頭委員 ありがとうございます。

先ほど落合先生が指摘されていた事業化という論点と重なるのですが、この領域は国によって規制体系が様々で、社会実装という意味では海外のほうが進んでいる領域かと思っております。今回の実証で少しずつ成果も出つつありますが、一方で、冒頭で説明いただいたKPIを鑑みると、グローバルなスケール拡大というところも意識していく必要があるかと思っております。したがって、今回の実証からの積上げというよりかは、ゴールからの逆算で考えた場合、グローバルでの事業展開をする上での要望や、戦略上今後重要になってくるポイントなどあれば詳細伺えればと思っております。

例えば、ビジネスモデル、国際標準やデファクトスタンダードとして押さえにいきたいもの、官民連携した制度の輸出など、いろいろな観点があると思っておりますが、個社ではなくて業界団体としてのコメントでもいいですし、あとできれば経産省さんにも御意見をいただきたいと思っております。

○安念委員長 まずは経産省からコメントいただいたほうがいいのかもかもしれませんね。

永澤課長、ただいまの御指摘に対していかがですか。

○永澤製造産業局生活製品課課長 すみません。ちょっと音声で悪くて聞けなかったので

す。もう一度いいですか。

○安念委員長 永澤さん、私の声は聞こえますか。

○永澤製造産業局生活製品課課長 はい、聞こえます。

○安念委員長 すみません。ではもう一回繰り返させていただきます。

○永澤製造産業局生活製品課課長 すみません。

○安念委員長 鬼頭委員、経産省さんに対してもう一回質問を繰り返していただけますか。

○鬼頭委員 分かりました。

本サンドボックス制度のKPIとして2025年までにユニコーンを50社創出するとしていますが、その観点で本件も事業として、産業として大きくしていくというゴールを見据える必要があると思っています。それを踏まえると、やはり国際展開というのもある程度意識する必要があって、それを前提としたときに、今後の業界としての戦略や、それに関する要望などあれば御意見いただければと思います。

○永澤製造産業局生活製品課課長 承知しました。

国際展開も当然視野に入れていくこともあろうかと思っています。当然、第一歩としましては、まず国内でしっかり実績をつくっていくことだと思います。産業界の方とここまで含めた議論がまだできておりませんが、実証事業をやりながらそうした展望についても少し議論を深めていきたいと思っています。

○安念委員長 ありがとうございます。

事業者さんのほうから何か御見解はありますか。大変壮大な話ではございますけれども。日向さん、お願いします。

○日向氏 mobby rideの日向です。鬼頭さん、ありがとうございます。

電動キックボードという視点でいくとかなり遅れてしまっているのは事実になります。ただ、日本というのはモビリティの国だと思っていて、この電動マイクロモビリティというのは電動キックボードに限らず、たくさんのモビリティが生まれてくるべきだと思っています。

ただ、今の日本の法令上、なかなかそういった電動マイクロモビリティが生みづらいといえますか、同じように全て原付になってしまうみたいな整理になってしまっているところ、少しもったいないかなというのは正直思っているところです。

なので、僕らみたいなシェアリングの事業者だけではなくてメーカーの方々であったりとか、そういうモビリティの会社ももっと参入して、いろいろなモビリティをつくっていけるような制度設計だったり、まちづくりだったりということをしていくというところが非常に重要なポイントになってくるのかなと思っています。

○安念委員長 ありがとうございます。

岡井さん、何か御意見がありましたら。

○岡井氏 おっしゃるとおり、大前提として世界から大分遅れてしまっているという前提で、世界で唯一、多分、公道で自転車以外認められている電動モビリティ、電動キック

ボードですか、それは現状まだないと。今後はどんどん出てくると思いますが、その先駆けとして大きな流れとなったものがこれの期待だと思しますので、日本においてもmobbyさんとか業界の事業者さんと並行して可能な限り実証を続けながらこの安全性の検証を、世界よりは遅れていますが、率先してやっていこうと思しますので、よろしく願いいたします。

以上です。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

鬼頭委員、よろしゅうございますかな。

○鬼頭委員 はい、ありがとうございます。

モビリティは海外のサンドボックスは基本的にフィンテックが多いので、あまり海外では実証ができていないかなというふうにも捉えていますので、そういったところで対外的な部分でこのサンドボックスの委員会も何かサポート、支援できればと思っております。ありがとうございます。

○安念委員長 御指摘いただいてありがとうございました。

お待たせしました。西村先生、御発言いただけますでしょうか。

○西村委員 どうもありがとうございます。西村です。

私もこれはいいと思うのですが、出てきたデータの中でちょっと、警察庁さんのですかね、その中にも書いてあったのですが、データに非常に年齢層の偏りとかがあるのではないかということと、男女比だとかそういう表示がなかったのです。今後この実証をしていくときに、やはり男女においてどういう違いが出ているのかとか、年齢によってどうなのかというのをしっかり見ておかないと、場合によってはどこかのカテゴライズした領域の人たちにこういったものはできるけれども、それ以外の人にはちょっと注意が必要ですよとか、やはりもう少し丁寧に安全性については見ていくほうがいいのかと思ったのです。

そうなってくると、これからやられるもの、例えば特区でやられるのだったら、ある領域の、例えばある地域だとサラリーマンが多いのでそういうところであればできるけれども、それ以外のところはどうなのだとか、やはりちょっとその安全性について、駄目だと言っているのではなくて、むしろ何かが起こるのではないかということを予測するためには今のデータを見せ方ですと少し読みにくいなと思ったので、もし事業者さんのほうで、大学でやったデータなのだけれども、いや年齢層で見ても同じ傾向なのだとか、男女比についても同じ傾向なのだというものがもしあればそういったものを提示していただきたいし、なければ、今後やる中でそういうことも考えていただけないかなというのが、意見というか質問というかそういうふうになります。よろしく願いします。

○安念委員長 では、事業者さんにそれぞれ伺ったほうがいいですね。

mobby rideさん、いかがですか。

○安宅氏 mobby rideの安宅でございます。

おっしゃるとおりで、やはり大学で実証していたということもあるので、ある程度の年齢層ではあるのですけれども、例えば高齢者の方がたくさん位置をしていた環境かというところではないのです。あと、男女の比率に関しても、どうしても男性のほうが多いというところはありました。

ということで、我々としては、やはりおっしゃるとおりで、検証が本当に十分かというところと十分ではないと思っております。ということで、今後は公道での実証を考えておりますので、そうすると本当にそれこそ杖をついた高齢者の方とかもいらっしゃるような環境で行ってまいりますので、そういったところで、実際に道路で展開する上でどういうものになるのか。そういったところをしっかりと検証していきたいと考えております。

○安念委員長 Luupさん、いかがでしょう。

○岡井氏 ありがとうございます。

おっしゃるとおりです。弊社もやはり閉鎖空間の私有地内で、可能な限り私有地の中でも公道に近い環境を選ぶとはいえ私有地なのです。なので、実際問題として今回の新事業特例、その後の国家戦略特区で公道での実証がスタートするかと思っておりますので、安全上にはもちろん気をつけた上で、その上でより精緻なデータもしくは実証結果を取っていく必要があると考えております。

なので、次の実証ですと、例えば自転車線のレーンに入れて、かつ、初めての公道での特例制度下での実証ということになりますので、おっしゃるとおり、より実際に実用化されたときと近い状況での実証となりますので、よりシビアにデータを見ていきたいと考えております。

ただ逆に、今回の実証実験においても幾つか、例えばヘルメットとかは普通にこれまでどおりのままですし、実験という意味での何かしらの差異を生むには、100%には必ず至らないとは思っておりますので、可能な限り取るという前提で何回か多層で実証を行っていききたいと考えております。

以上でございます。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかにどなたか御発言をいただける方はいらっしゃいますでしょうか。

どうぞ。

○板東委員 板東です。

ちょっと御質問させていただきたいのですが、国土交通省さんのほうで改正を実施された中で、最高速度が20km/h未満かどうかというのが一つのメルクマールになっておりますけれども、前回の実証計画などでは、この2つの会社でそれぞれちょっと速度が違うようなのですが、こういった速度の問題はどれぐらいが適しているのか、あるいはその危険は歩行者などを含めて考えていくのかとか、その辺りが、今後の実証実験の中ではどういう形になるのかお聞かせいただければありがたいなと思っておりました。この20km/hというのが、海外の制度とかそういうこととの関係である種の線が引かれているのか。ち

よつとこの辺りも国土交通省さんにお聞きかせいただければと思ったのです。

○安念委員長 これは山崎課長でよろしゅうございますかな。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 はい。国土交通省でございます。

この質問はなかなか難しい質問であるのは事実でございます。この20km/h未満で規制が変わっているというのは、この基準ができた相当昔からずっとこの考え方でやっているということでございます。ではどういう形でやっているのか想像するに、やはり自転車が平均的に進んだ速度ぐらいを想定しているのではないかと考えております。一方、原付は30km/hまでという形になっています。

そして、今回の議論というのは自転車より上のもの、一方で構造上は60km/hまで原付二種とかでしたらいけるわけですが、そういうものとの間のものをどう扱うかというところの議論かと思っていますので、この辺についてもすぐに結論が出せる話ではないとも思っておりますが、検討は必要ではないかと思っております。

また、海外の状況におきましては、国によって違うと伺っております。20km/hぐらいのところもあるし、24km/hという国もあると聞いておるところでございます。

私からは以上になります。

○安念委員長 ありがとうございます。

板東先生、よろしゅうございますか。

○板東委員 はい、ありがとうございます。

この速度の点などが、これから安全性のルールとかを御検討になる上でも、一つの柱になるかなという感じがいたしましたので、ちょっと御質問させていただきました。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかに御発言をいただく方はいらっしゃいませんか。

お願いいたします。

○杉山委員 杉山です。

細かい話なのですが、今回、大学2か所で実証実験をやられて非常によい結果だったと拝見いたしました。両方のキャンパスは結構アップダウンがあるのですか。その坂道の影響はどうなのですかね。上り坂と下り坂とか、ぼこぼこしたところなどがあると安全性とかにも大分関係するかなと思ったのです。

○安念委員長 いかがですかね。横国はかなり坂のあるキャンパスではなかったですか。

○岡井氏 はい。おっしゃるとおりでございます。横浜国立大学はまあまあ坂があるキャンパス内でしたが、一般的な勾配ぐらいであれば走行できるような形となります。一般的にイメージしやすいものですと道玄坂みたいな、ああいうぐらいの坂であれば問題なく上れるような形となっております。

○安念委員長 伊都キャンパスでの御経験ではどうでしょうか。

○安宅氏 mobby rideです。

伊都キャンパスも山の上にあるキャンパスになっているので、坂は非常に多いキャンパスになっています。上りに関していくと、やはり自転車の子たちはすごく苦勞して上っているのですけれども、キックボードは電動なのでそこはすごくスムーズに乗っていただいている方が多かったという印象です。

また下りに関しても、今回は16km/hを超えると自動ブレーキがかかるような、少し減速するような制御をかけていたため、すごいゆっくりとしたスピードでずっと下っていけるというところで、安全性をすごく担保した状態でできたかと思っております。

○杉山委員 ありがとうございます。

下りは自動ブレーキがあるのですね。それは安心ですね。

○安宅氏 そうですね。おっしゃるとおりです。なので、このスピード以上出ると、勝手に自動ブレーキが少しかかるような形で、それ以上速度が出ないような制御をかけさせていただきました。

○杉山委員 今後もし、都心で展開するとなると、やはり歩道の段差とか、なかなか自由に走れないところが多いのかなという気がするのですが、そういうところはどのような対処をされる予定かとか、何か案はありますでしょうか。

○安宅氏 歩道と車道のところでやはり一部段差があったりというところはもちろんございましたが、そこに関しては少し比較的タイヤが大きい車体を使わせてもらっていたというところもあって、全く問題なく。普通の道路環境といったようなところではあるのですけれども、そんなに問題なく乗り越えてできたかと思っています。自転車と同じぐらいの段差であれば一応いけるかと思っています。

○杉山委員 ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかには御発言いただける方はいらっしゃいませんか。

もしいらっしゃらなければ、委員長の安念ですが、私からちょっと主務省庁の方々に、似たようなことを伺って恐縮なのですが、伺いたいことがございます。

まず、警察庁の新田審議官に伺いたいのですが、先ほどと同じようなことで恐縮なのですが、警察庁さんのほうで有識者会議を含めて非常に総合的に御検討いただいていると承りましたが、これもまた根拠法であります法20条に基づいて、主務大臣が法制上その他の措置を講ずることの要否を検討するために、同条に基づいて検討を行っていただいている、まさに検討を今、行っている途上であると私は認識しておりますが、そのような理解でよろしゅうございましょうか。

○新田長官官房審議官 新田でございます。

そのように理解をしていただければ幸いです。ありがとうございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

国交省さんの山崎課長にも全く同じことを伺いたいのでございますが、ハード面では保安基準をどうするか、それから、ソフト面では保険などをどうするかという、いろいろ論

点は多岐にわたりますが、まさに法20条に基づいて現に検討しておられるし、これからも検討を進めていただくという体制であると理解しておりますが、そういう認識でよろしゅうございましょうか。

○山崎自動車局安全・環境基準課課長 はい、結構でございます。

○安念委員長 ありがとうございます。

ほかに御発言がなければ、事業者、主務省庁及びオブザーバーの皆さん、大変お疲れさまでございました。これでオンライン会議より御退席をいただきたいと存じます。重ねて御礼を申し上げます。

○田邊企画官 それでは、委員の先生方は少しお待ちいただければと思います。

(株式会社Luup、株式会社mobby ride、主務省庁、オブザーバー退席)

○安念委員長 それでは、事務局より、当委員会の対応について御説明をお願いいたします。

○田邊企画官 事務局でございます。

電動キックボードの件につきましては、ただいまお聞きいただいたとおり、これから新事業特例制度の下で一定の緩和というか特例の下で、自転車と同じところも走ってみるとのことでの公道の実証が行われるということです。その上で、次の検討が進むものとともに、警察庁では有識者の検討会も行われるということで、安念委員長から御確認いただきましたとおり、生産性特措法の20条に基づく検討が引き続き行われているということだと理解しております。

先生方から何か御意見等があればお伺いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

○安念委員長 説明は以上でございます。

それでは、ただいまの御説明について御質問等ございましたらどうぞお願いいたします。増島先生、どうぞ。

○増島委員 ありがとうございます。

非常に活発な御議論が全体的になされたと推察をします。推察をすると申し上げるのは、今日、全体的に僕は40回ぐらいこれに入りなおしています。非常にこの会議は大事な会議だと思っておりまして、その時間を必ず空けるようにして参加させていただいているわけですけれども、極めて環境が悪いです。ほかの政府会議に比べても圧倒的にこの環境は悪いです。もうほとんど議論に参加できないような状態でありまして、フィジカルにでもやっていただけるのであればそちらに参りますけれども、それも今はかなわないという状態です。これはちょっとひど過ぎるのではないかと思っております、今日も質問をいろいろしたかったのですけれども、ほかの方が何を議論されているのか全部聞けなかった、ほとんど何もできなかったという状態です。

こういう状態で審議が本当にできていると言えるのだろうか。他の方々みんなもしかすると入れているのだとすると、何かこちら側で別のデバイスを何か用意すれば何かなるのか。このスカイプに入るためのよい機器の条件とかがあれば私は買いますので、それを

ぜひ教えていただけませんか。

○田邊企画官 事務局でございます。

本日、大変環境が悪かったということで、大変申し訳ございませんでした。おわび申し上げます。

その上で、また両方面ですね、今ありましたとおり、オンラインでよりきちんと安定的にできる環境を整えられるか、もう一度我々で確認をさせていただきたいと思います。あわせて、特に今回は外の方が多かったということですので、そういう場合にオンラインと出席の組合せという辺りについても、引き続き、本日の支障を踏まえまして検討させていただきます。申し訳ございませんでした。

○増島委員 よろしくお願ひします。

こちらはすごく本気でやっているにもかかわらず、この状態はさすがにないだろうと思ひまして、ちょっと腹に据えかねている状態であります。議事録にちゃんと残しておいてくださいね。実質的な参加ができませんでした。

○田邊企画官 申し訳ございませんでした。

○安念委員長 委員長としても肝に銘じます。ありがとうございました。

佐古委員、御発言がありますでしょうか。

○佐古委員 モビリティの件なのですけれども、今回、ヘルメットの着用を任意にしてほしいという要望が両方からあったと思うのですけれども、もしかしたらヘルメットのほかもイノベーションが可能なのではないかと思ひておりまして、参考情報を発言したいと思ひます。

日本応用数学会の元会長をされていた先生が折り紙の技術を使って、ヘルメットのような強度があるものを紙で実現できるという御研究をされていまして、例えばそういう研究を使って、衛生的にも問題のない紙でヘルメットができて、こういうもののレンタルに使えるというのもアイデアとしてあるかなと、実証実験として価値があるかなと思ひたので発言させていただきました。ありがとうございました。

○安念委員長 ありがとうございます。貴重なアドバイスをいただきました。

○安念委員長 ほかに御発言をいただく方はいらっしゃいますでしょうか。

それでは、お諮りをいたします。当委員会として、本案件について今後も必要に応じ主務大臣等に対して報告を求め、フォローアップを継続していくことといたしたいと存じます。御異議のある委員はマイクミュートを解除して御発言をいただくか、メッセージにて御申告をいただきたいと存じます。いかがでございましょう。

○安念委員長 ただいまの件は御異議なしということでよろしいございますかな。

御異議なしと認めます。ありがとうございました。

それでは、当委員会として、そのように決しました。

本日の議事は以上となります。

本日は、大変環境の安定しない中、活発に御審議をいただきましてありがとうございます。本日の審議はここまでといたします。

事務局から何か御連絡がありましたらお願いいたします。

○田邊企画官 そうしましたら、先ほど言いましたとおり、まずは各委員にこの後、今日の議事への参加状況を出席確認と併せて御確認させていただきます。

また、増島先生、お時間がありましたらこの後に一旦お電話させていただいて、今日の概略等々のフォローの仕方を御相談させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

事務局からは以上です。

○安念委員長 どうもありがとうございました。これで終了といたします。

※会議実施後、WEB 会議の通信環境が不安定であった委員に対して、当委員会の事務局から本委員会の内容について報告を行い、以下のとおり、委員会審議における発言内容について事後に登録があった。

○増島委員

電動キックボードの社会実装に向けて検討すべき論点は、ヘルメットの要否、通行区分、免許の要否、保安基準などの論点に加え、例えば、ナンバープレートの話や自賠責の話などもあり、社会実装に向けて検討すべきは道路交通法及び道路運送車両法にとどまらない。論点を整理したうえで、フォローアップしていくべき。s