

様式第七（第4条関係）

新技術等実証計画の認定申請書

2019年 10月2日

国家公安委員会委員長 武田 良太 殿

経済産業大臣 菅原 一秀 殿

国土交通大臣 赤羽 一嘉 殿

東京都渋谷区渋谷2-6-6 Good Morning Building 3F

株式会社 Luup

代表取締役社長

岡井 大輝

生産性向上特別措置法（以下「法」という。）第11条第1項の規定に基づき、下記の計画について認定を受けたいので申請します。

記

1. 新技術等実証の目標

(1) 背景

当社は、近年、世界各国で手軽な交通手段として拡大している電動キックボードについて、日本においても多数の場所にポートを設置し、シェアリング事業を行いたいと考えている。

電動キックボードは、電動アシスト自転車と比較して、速度が遅い、重量が小さい、サイズが小さいなどの特徴を有しており、近年海外で急速に普及しており、多数の国で社会実装されている。

特に、日本においては、増加する高齢者の移動手段の不足が課題となっている。そのため、当社は、電動アシスト自転車よりも安全で、かつ身体障害者用車いす（シニアカー）よりも快適な高齢者用の移動手段を提供することを目指しており、若者向けの2輪だけでなく、3輪又は4輪でカゴ付きの機体を開発している。

また、電動キックボードはその他にも、環境問題（CO2排出の抑制）・渋滞解消、MaaSにおけるラストワンマイルの移動範囲の拡大といった社会的意義を有するものと考えている。

電動キックボードの種類

- 海外で普及している一般的な製品のほか、高齢者向けの製品の開発も検討中

高齢者用

- 3 輪又は4 輪（転倒防止）
- 制限速度が遅い（10 km/h程度）
- 荷物入れがある



一般的なもの

- 2 輪
- 制限速度が速い（欧米では25 km/h程度）
- 荷物入れはなし



意義（1）高齢者の移動手段の増加

高齢者向け電動キックボードは、高齢者のラストワンマイル（駅から家、バス停からスーパー等）の移動手段を提供

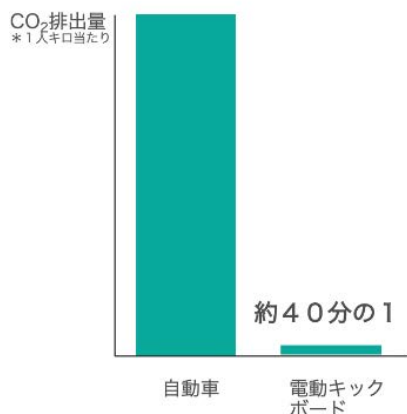


解決策

- 高齢者でも楽に安全に乗ることができる移動手段の提供（こぐこと、またぐことが不要）
- 高齢者が、公共交通機関を利用しつつスムーズに目的地に行くことができるため、買い物難民や高齢者のマイカー利用を軽減

意義（2）環境問題への貢献

電動キックボードのCO₂排出量は自動車より大幅に小さい。
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。



（参考試算）

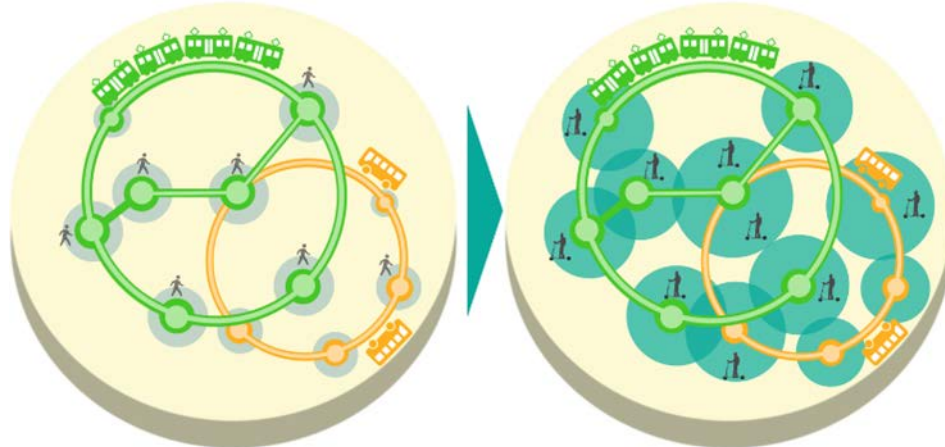
仮に国内の自家用自動車の5%（走行距離ベース）が電動キックボードに代替した場合、約**480万トンCO₂**の削減となる。

（国内で運転中の**太陽光パネルの4分の1**のCO₂削減量と同等）

※自家用車の利用用途の42%は「買い物・用足し」、32%が「通勤・通学」、15%が「レジャー」（一般社団法人日本自動車工業会「2017年度乗用車市場動向調査」）

意義（3）ラストワンマイルの移動範囲の拡大

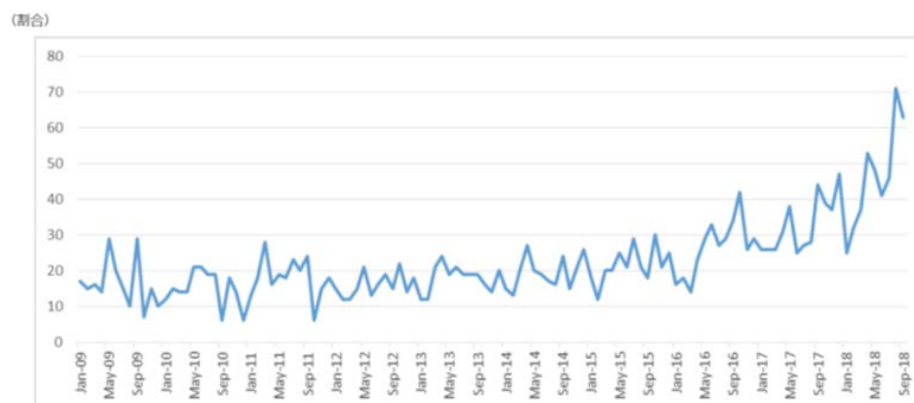
電動キックボードにより、人の移動範囲が広がる。
これにより、駅やバス停から離れた土地の価値を向上、商店街の売り上げ増加、空き家対策などにも繋がり得る。
MaaSの実現にも貢献。



我が国においても、電動キックボードへの関心が高まっているが、日本においては、この電動キックボードは、関係法令（道路交通法及び道路運送車両法並びのこれらの下位法令をいう。以下同じ。）上、原動機付自転車として取り扱われることとなり、公道にて走行させるに当たっては、関係法令に適合させるため、海外で使用されている機体を改造するとともに、運転手は免許を携帯し、及びヘルメットを装着しなければならない。こうした関係法令の規制は、諸外国の例を見れば、電動キックボードのスペック等と比較して過大なものとなっているとも考えられ、また、実際の運用における課題も大きい。また、原動機付自転車が走行できる道路は車道に限定されている。しかし、電動キックボードは時速 20km 程度で走行するものであるため、狭い車道を走行する場合など自動車と一緒に車道を走行することは、かえって危険性を伴う可能性がある。加えて、後方にナンバープレートを付すことで、後続の自動車からはスクーターと同等の乗り物と認知されることとなるが、スクーターよりも速度が遅いため追突の発生が懸念される。こうしたことから、この電動キックボードが持つ特性である、手軽な交通手段としてのサービス提供は難しく、我が国では未だ普及に至っていないと考えられる。

日本においても顕在化している電動キックボード（eスクーター）の需要

海外で盛況な結果、日本でも電動キックボードに興味を持つ人数は増えている模様
「電動キックボード」というワードのGoogleにおける検索件数の推移（2009年-現在）



海外でも電動キックボードに関するルールについて議論が継続的に行われているものの、それらは、実際に社会実装した中で、様々な課題を確認し、適切な形に修正していく形で進められている。日本においても、道路交通の安全を考慮していくことはもちろん重要であるが、電動キックボードが適切な規制の下に気軽な交通手段として普及されることが期待される。

そのためにも新技術の社会実装を促す制度である、規制のサンドボックス制度を活用した上で実証を行い、適切なルール作りに向けた議論のデータに繋げていくことに貢献したいと考えている。

(2) 将来構想

将来的には、電動キックボードについて、スペック等を踏まえながら、走行速度や通行区分、車体要件、運転者要件などの必要な事項が適切に整備され、既に一般的な交通手段となっている様々な国と同様に、日常における手軽な交通手段として実装されている状態が望ましいと考える。

手軽な交通手段としての社会実装は、現行の関係法令の運用では大きな課題があるため、本実証により得られるデータの活用も含め、関連省庁へは適切な制度設計に向けた議論を期待したい。

なお、シェアリングサービス事業をスケールしていく段階においては、多数の場所に電動キックボードのポートを設置し、スマートフォン上にダウンロードしたアプリにより、①ポートを探索、②電動キックボードのロックを解除、③返却先ポートの探索、④課金（1乗車あたり100～200円程度）を行う方法とすることを想定しており、適切なルール整備された後には、ニーズの大きな地域から順次事業を開始していくことを予定している。



1. 専用のアプリをインストールし、アプリから街中にあるキックボードを見つけます。
2. キックボードのQRを読み込み、ロックを解除します。
3. ライドを開始します。
4. 返却場所として指定されているスポットの中から好きな場所を選んで、返却します。
5. 1乗車あたり、電車同様の100-200円を予定しています。支払いはアプリ内で完結します。
※クレジットカード決済など



ポートとなる店舗のイメージ図

2. 次に掲げる新技術等実証の内容

(1) 新技術等及び革新的事業活動の内容

- ・電動キックボードのシェアリング事業による新たな手軽な交通手段を提供。
- ・3輪又は4輪型の電動キックボードを用いることで、高齢者の移動手段の増加。

(2) 法第2条第2項第1号に規定する実証の内容及びその実施方法

将来的な電動キックボードの運行に関する適切な制度設定に役立つデータの収集、及び電動キックボードのシェアリング事業のニーズや利用者の反応、安全性、料金許容性などの事業性の検証のため、以下のような実証を行う。

- 将来構想を念頭に、本実証の協力者となる横浜国立大学常盤台キャンパス（神奈川県横浜市）内（関連法令で定める道路に該当しない私有地）において、ポートを設置し、電動キックボードのシェアリングサービスが無償で実施する。
- 将来における道路での社会実装を念頭に、大学敷地内を擬似的な道路と位置づけ、歩行者や、大学関連の自動車、学生の自転車等が通行する環境下において、走行実証を行い、軽車両と比較しつつ、電動キックボードの安全性、歩行者をはじめとする他の交通者との調和性、電動キックボードの受容性等について確認を行う。

【実証の手順】

イ 準備段階

- ① 申請者が、横浜国立大学のキャンパス内を利用することに対して了承を取得する。
- ② 実証予定場所に車体管理のためのポートを設置する。
- ③ 実証の周知：メディアへのリリース発信を通じた実証実験の周知。実証場所への掲示等の実施。

ロ 実行段階

- ① 利用者は、設置されたポートに掲示した看板で、電動キックボードの利用方法や注意点などを閲覧する。
- ② ポートに停まっている電動キックボードを利用し、決められた区域内で自由に利用を行う。
- ③ 目的地のポートに駐車する。なお、本実証の利用料は無料で行う。

ハ 実証に使用する車体のスペック

- ・全長 106cm×全幅 43cm×高さ 110cm
- ・定格出力 350W
- ・最高時速 20km/時
- ・重量約 12kg

ニ 実証を実施するために講ずるその他の措置

実証にあたっては、保険加入を行い、不測の事態に備える。

走行可能なエリアについては、横浜国立大学と協議し、歩行者専用の通路を除外するなど、比較的安全なエリアを設定する。

また、万が一何らかの事故が発生した場合は、横浜国立大学と協議し、速やかに再発防止策な

どの対応を実施することとする。

(3) 法第2条第2項第2号に規定する分析の内容及びその実施方法

- ・ 実証を通じて車両の受容性に関わる以下のデータを取得する
 - 歩行者との調和の可否（歩行者インタビューにより通行量や道幅ごとに歩行者の受容性を確認）
 - 自動車との調和の可否（構内を通行する自動車運転手に受容性を確認）
 - 乗車ユーザーへ運転性についてのヒアリング実施。（運転免許証の所持の有無によりユーザーを分け、免許保有者と非保有者での相違についても確認）
 - 事故状況（重大事故、軽微な事故）
 - 利用状況（走行距離、利用時間）
 - 車体の管理状況（放置、不正使用の有無、それらへの対応状況等）
- ・ また、事業の実施に向けた実証データとして以下のデータについても取得する。
 - 機体の検証（高齢者が乗りやすい設計の検証、機体ごとの適切な年齢層の検証など）
- ・ 主務大臣に対しては、実証開始後は1か月ごとに実証の状況について定期報告を行う。また、実証終了後は最終報告を行う。これらの報告のほか、実証中に重大な事故やトラブルが発生した場合には、速やかに主務大臣に報告する。

3. 新技術等実証の実施期間及び実施場所

(1) 実施期間

認定日～2019年12月末日（実際に実証を行うのは12月下旬まで）

(2) 実施場所

横浜国立大学常盤台キャンパス（神奈川県横浜市保土ケ谷峰沢町305-1）の一部

4. 参加者等の具体的な範囲及び当該参加者等の同意の取得方法

株式会社 Luup が実証実施者として、以下の参加者等から同意を取得する。

(1) 参加者等の具体的な範囲

- ① 横浜国立大学
- ② サービス利用者
 - ・ 18歳以上（普通免許を保持していない方を含む）
 - ・ 教員・学生など大学関係者のみの利用

(2) 同意の取得方法

横浜国立大学からは、ポートの設置前に、認定証を提示し、本実証に関する説明を行い、書面にて同意を取得する。

サービス利用者からは、アプリでの利用者登録時に、本サービスがサンドボックス制度を活用した実証であることが画面上で説明され、電子上で実証実験の参加に対して同意を取得する。

5. 新技術等実証の実施に必要な資金の額及びその調達方法

(1) 実施に必要な資金

約 300 万円（車両費、実証の運営費用等）

（2）その調達方法

自己資金にて実施

6. 法第2条第2項第2号に規定する規制に係る新技術等関係規定の条項

道路交通法2条1項1号並びに道路運送車両法2条5項及び6項

- ・ 本実証の実証場所は、道路交通法及び道路運送車両法に定める道路以外の場所に該当するため、本実証は関係法令に違反するものとはならない。

（参考）

○ 道路交通法（抄）

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二条第八項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

○ 道路運送車両法（抄）

（定義）

第二条 （略）

5 この法律で「運行」とは、人又は物品を運送するとしなにかかわらず、道路運送車両を当該装置の用い方に従い用いること（道路以外の場所のみにおいて用いることを除く。）をいう。

6 この法律で「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）による自動車道及びその他の一般交通の用に供する場所をいう。

7. 規制の特例措置の適用を受けて新技術等実証を実施する場合には当該規制の特例措置の内容なし

8. 連絡責任者の氏名、住所、電話番号及び電子メールアドレス

氏名：松本実沙音

住所：東京都渋谷区渋谷2-6-6 Good Morning Building 3F

電話番号：090-6536-1115（松本）

電子メールアドレス：pr@luup.co.jp

Luup 実証場所：

参考資料

