

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

---

### （開催要領）

1 日時 令和元年5月27日（月）16:19～17:04

2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室

3 出席

#### ＜WG委員＞

座長 八田 達夫 アジア成長研究所理事長  
大阪大学名誉教授

座長代理 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

委員 阿曾沼 元博 医療法人社団瀬田クリニック代表

委員 中川 雅之 日本大学経済学部教授

委員 八代 尚宏 昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

#### ＜関係省庁＞

太刀川 浩一 警察庁交通局交通企画課長

猪股 博之 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長

#### ＜提案者＞

米津 雅史 東京都戦略政策情報推進本部特区推進担当部長

高須 信二 東京都戦略政策情報推進本部戦略事業部  
特区企画担当課長

青木 優紀 東京都戦略政策情報推進本部戦略事業部  
特区・戦略事業推進課課長代理

寿 一則 東京都戦略政策情報推進本部戦略事業部  
特区・戦略事業推進課

山田 真 京都市都市計画局歩くまち京都推進室  
モビリティー・イノベーション創出課長

西村 顕 京都市総合企画局市長公室政策企画調整第四課長

清水 昌樹 株式会社テムザック中央研究所長

中島 圭一 福岡市総務企画局企画調整部企画課長

平原 顕治 福岡市総務企画局東京事務所調整係長

#### ＜事務局＞

森山 茂樹 内閣府地方創生推進事務局次長

蓮井 智哉 内閣府地方創生推進事務局参事官

山本 博之 内閣府地方創生推進事務局参事官

(議事次第)

- 1 開会
  - 2 議事 パーソナルモビリティについて
  - 3 閉会
- 

○蓮井参事官 お待たせして申し訳ございませんでした。

それでは、2コマ目でございます。「パーソナルモビリティについて」の議論でございまして、警察庁、国土交通省の2省庁にお忙しい中、お越しいただきましてありがとうございます。その上で、東京都、京都市、株式会社テムザック、福岡市ということで御参加をいただいております。ありがとうございます。

本日、警察庁から御提出いただいた資料、東京都、京都市、福岡市から提出いただいた資料が出ております。それから、本日の議論の内容につきましては、公開の扱いにさせていただきたいと思いますが、問題ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、大変恐縮ですが、各ポイントに沿って5分以内で各自治体からお話をいただいて、その上で、省庁からコメントをいただいて議論にしたいと思います。

八田座長、よろしくお願ひいたします。

○八田座長 皆様、お忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。

この問題は、技術進歩の発展とともに全国で要望が出ている問題ですので、先程もお話がありましたように、要するに、こここの規制を何とかしていただきたいというところにポイントを絞って5分ずつお願ひいたします。

では、東京都からどうぞ。

○米津担当部長 本日は貴重な機会いただきまして、ありがとうございます。

東京都からの資料をお手元に御用意してございまして、その趣旨だけ簡単に御説明を差し上げたいと思います。

私ども、搭乗型移動支援ロボットの活用につきましては、場面としては公益事業の実施ということで、具体的には、例えば、ガス漏洩検査などのインフラ点検や警備でございます。従来、徒歩で行っているものでございますけれども、事業者にも多大な負担がかかっております。今後の実施に大きな支障をきたす可能性もございますですから、支援ロボットの技術的な進展等に合わせまして、実用化をお願いできればということでございます。

提案内容としては、ここにございますように「2」のところで、歩道や車道において、公益的な事業に限りまして、こうしたロボットの実装を可能とするということでございまして、具体的な場面としては二つ掲げてございます。

一つは、先程も申し上げましたガス事業者につきましては、法令の要請に基づきまして、定期的なインフラ点検が義務付けられているわけでございますけれども、こうしたものに

つきまして、実施の効果でございますとか、効率性を上げるという観点から省力化にも寄与する形でこうしたロボットの活用ができないかという点です。

もう一つは、公道における警備でございますけれども、マラソン会場等におけるこうしたものを活用した警備をすることによりまして、昨今の社会事情にも配慮した形での実施は可能ではないかということでございます。

また、こうした実施に当たりましては、もちろん安全性の担保が非常に大事な観点でございまして、私どもとしては事業者とも色々な相談をしながら安全な速度設定でございますとか、乗員に対する事前の十分な講習の実施、万全な安全管理の体制も講ずることができればということでございます。こうしたものにつきましては、現在も実証実験という形で全国の色々な部分でやってございますけれども、私どもはこうした必要性のもとに事業の計画的、円滑的な実施のために社会実装ということで大きな課題を解決すべく議論をさせていただければということでございまして、簡便ですが、以上でございます。

一応お手元に2枚目以降にはインフラ点検などの例ということでございますけれども、先程申し述べました安全性の配慮につきましては、十分取った上で実施できればというイメージを資料としてお出したところでございます。よろしくお願ひ申し上げます。

○八田座長 これは、①、②、③がすべてできないと決定的に問題なのですか。揃ってできないとダメなのですか。

○米津担当部長 はい。

○八田座長 分かりました。どうもありがとうございます。

京都市、どうぞ。

○山田課長 それでは、続きまして、京都市から御説明させていただきます。「『街』を変えるパーソナルモビリティ特区」でございます。

資料1ページの現状及び課題でございますが、京都市では、市民と観光客の移動が集中・錯綜しております、移動目的や距離に応じたよりコンパクトな乗り物への需要が高まっていると考えております。

電動車椅子は近距離向けの小型モビリティとして活用が期待されますが、現行法令では、歩道における時速6キロ以下の走行に限られ、活用の範囲が狭くなっています。このページの下半分には、パーソナルモビリティのイメージを記載しております。歩道は歩行者や電動車椅子などが通行可能で、車道は自動車、原動機付自転車などが通行可能でございます。自転車につきましては、基本的に車道走行でございますが、13歳未満や70歳以上の方は歩道でも走行できますし、自転車を押して歩く場合は歩道を通行可能でございます。パーソナルモビリティにつきましても、歩道と車道の両方を走行できるようにすることが今回の特区提案でございます。資料の2ページ目には、特区提案の概要を大きく3点、記載させていただいております。

まず、1点目として、道路交通法上及び道路運送車両法上にパーソナルモビリティという区分を新設し、歩道では、歩行者として取り扱い、車道では車両として取り扱うこと。

2点目に、速度につきまして、歩道を走行する場合は現行の電動車椅子と同様に最高速度を時速6キロとし、車道を走行する場合は最高速度を時速15キロとすること。

3点目は、保安基準につきまして、道路運送車両法上及び国土交通省令におきまして、搭乗型移動支援ロボットと同様に簡素なものを定めること。

以上の3点が、今回の特区提案の概要でございます。

このページの下部には、英国での類似の事例を御紹介させていただいております。

資料3ページには、パーソナルモビリティ導入地域のイメージを記載させていただいております。前回のヒアリングにおきまして、具体的にどんなエリアでどのような利用方法を想定しているのか説明してほしいという宿題を頂戴しておりました。いきなり市内全域で導入するのではなく、当初の段階では他の歩行者の安全性を前提としつつ、パーソナルモビリティが有する移動手段としての優位性を最大限に発揮させるため、観光客の混雑度が比較的少なく、店舗や観光スポットが点在するエリアにおきまして、土地勘のない観光客がレンタサイクルのように近距離移動に利用することを想定しております。

続きましては、本件の共同提案者であります株式会社テムザックから御説明をさせていただきます。

○清水所長 モビリティのメーカーでございますテムザックでございます。

4ページ目には、新しい区分となりますパーソナルモビリティの安全対策を書かせていただいております。

まず、この乗り物に対しては、講習を義務付けるということ。それから、時速15キロと時速6キロの切替えには物理的なスイッチにより、車道と歩道の切替えを行う。プラスして、切替えを外から見る表示器なりで走行違反を抑止するということ。それから、車に対しては前照灯ですとか反射板、警音器にドライブレコーダーなりをプラスすることで安全対策を求める予定としております。

5ページ目は、我々が3月に実施をしました丸の内でのアンケートの結果を示しております。おおむね良好な結果となっておりますが、利用したい場所として一般公道を含めた広い区域での移動手段として2時間以内でのレンタルを要望されていることが非常によく分かるかと思います。

6ページ目には、今販売しております屋内用と、計画しております屋外用の使用を詳細に記載しておりますが、こちらはまた後程見ていただければと思います。

7ページ目には、先程も出て参りました各国の車椅子の規制のあり方ということで、表にしてございます。日本では、時速6キロメートルで歩道を走行して歩行者と見なされておりますけれども、我々が一つ例としていただいておりますイギリスのclass 3では、歩道でも車道でも走行が可能でございまして、車道では時速13キロ、歩道に乗り上げたときに物理的なスイッチで切替えて、歩道を時速6キロメートルで走行することになっています。

我々の提案の時速15キロという基準はEUの推奨ガイドラインとして時速15キロメートルに制限することとございますので、こちらを手本にさせていただいております。

また、8ページ目と9ページ目には、class 3 が設定された歴史なりが書いておりまして、モビリティに対する色々なデータがありますが、こちらも後程見ていただければと思います。

以上になります。

○八田座長 ありがとうございました。

それでは、福岡市、どうぞ。

○中嶋課長 福岡市です。福岡市から電動キックボードについて、このカラフルな1枚紙に沿って御説明させていただきます。

まず、趣旨・目的ですけれども、電動キックボードは駅・バス停から目的地までのいわゆるラストワンマイルの移動手段として活用したいということが提案の趣旨でございます。

規制の現状としましては、警察庁が平成14年通知で示しておりますけれども、法令上、電動キックボードは原動機付自転車に分類されるということになります。これにより、主な規制として、例えば、保安部品の追加であったりヘルメットの着用、運転免許が必要など様々な規制がかかってくるということで、このような規制の結果、いわゆる電動キックボードは自転車と同等の手軽な移動手段というところが一番のメリットなのですけれども、そのメリットが失われるという現状があると考えております。

そこで提案ですけれども、事業者が貸し出す電動キックボードについては、自転車と同等の取扱いをできないかと考えております。その考え方としましても、電動キックボードは非常に規格が小さいこともありますので、電動アシスト自転車などと比較しても危険性は小さいのではないかというところと、事業者が貸し出すという限定をかけることで、個人が自由に乗る場合と違って、一定程度の適切な管理が事業者を通じて担保できるのではないかということが考え方の根底にあります。

それを踏まえて、今後の進め方と書いておりますけれども、先程京都市からもありましたが、福岡市もいきなり都心部も含めて市内全域でやることは難しいと現状的には思っております、まず、エリアを一定程度区切る必要があると思っています。

そういうところで、Step 1 として検討すべき論点を洗い出した上で、交通事情やニーズを踏まえて対象エリアを選定した上で、その対象エリアをStep 2 としてその論点の落し込みをできればと思っています。

検討すべき論点の洗い出しという意味で、本日規制省庁などのほうから様々な意見を伺えるとありがたいと思っています。

参考に、裏に平成14年の警察庁の通知を付けておりますけれども、これは御参考として付けておる程度でございます。

福岡市からは以上です。

○八田座長 ありがとうございました。

それでは、様々な御提案がありましたので、これを今日のスタートとしてお役所からどういう問題点があるということを御指摘いただき、検討を始めていきたいと思っておりま

す。

それでは、警察庁からお願ひいたします。

○太刀川課長 警察庁交通企画課長の太刀川です。

先生方、各自治体の皆様にはいつもお世話になっております。どうもありがとうございます。

警察庁からも1枚資料をお配りさせていただきましたので、基本的なところではございますけれども、分類整理について御説明をさせていただきたいと存じます。

今の御提案の中でも説明がございましたけれども、原動機が付いているものは、基本的には自動車または原動機付自転車に分類されます。表で言えば、右の二つになりますけれども、定格出力の違いによって小さなものは原動機付自転車、大きなものは普通自動車になっております。

東京都の御説明・御提案に関連しますけれども、セグウェイ、ウイングレットにつきましても、それから、福岡市の説明にありました立乗り電動スクーター、あるいは電動キックボードにつきましても、定格出力の大きさによって、自動車または原動機付自転車に分類されるということでございます。

軽車両ということでございますけれども、これは原付自動車と同様に、下の通行区分を御覧のとおり車道を走るもので、左側の路側帯を通行するということなのですが、この中に自転車が含まれております。御案内のとおり、自転車の中には一部電動機付きのものがございます。いわゆる電動アシスト自転車なのですが、これは駆動補助機付自転車でございまして、人が力を加えていない限りは電動機が働かないものでありますとともに、時速24キロ以上の速度では電動機が働かないという補助機の限度にとどまるものでございます。

最後に、一番左ですが、歩行者というものがございます。歩行者、あるいは歩行者として扱われるものがここに掲げられておりますけれども、これは当然通行区分は歩道になるのですが、歩行者のほかに車椅子、手押し車、小児用の車がございます。

一つここで御紹介したいのが、今の国会に道路交通法の改正案を提出しております、原動機を用いた小さな車について、一部分類の変更を行いたい、あるいは確認的な規定になると思うのですけれども、そういう制度上の措置を講じようとしているものがございます。それは一番下の「※」で記載のとおりです。

まず、軽車両の中に原動機を用いたもの、例えば、手押し式の運搬車に原動機が付いているものがございますので、この取扱いが明確ではなかった。黙っていれば原動機付自転車等に整理をされてしましますので、具体的な基準は内閣府令で定めますが、これらについて軽車両に区分することができる。それによって免許が要らないということを今、考えて国会に提出をしているところでございます。

それから、今、歩行者の中に小児用の車という記載がございますけれども、これも原動機付きのものがこの中に含まれておりませんけれども、最近では電動機の付いたベビーカ

一が出ておりてありますので、これも歩道を通すことが当然でございますので、これについては具体的には政令以下になりますけれども、政令上内閣府令で基準を定めて歩道を通せるようにしたいと考えております。

したがいまして、歩行者とか軽車両に分類されることとなる電動機付きのものが現れたということにはなろうかと思います。今後、法律改正を要せずにそういうものを加えることができるようにはなったという制度上の枠組みを作ったということでございます。

それから、ただ今の御提案についての意見ということではないのですけれども、私が今の御説明で十分理解できているかどうかという点はございますが、今気付いた点だけで申し上げます。

順番が前後して申し訳ございませんが、東京都の搭乗型移動支援ロボットについてなのですけれども、さっき少し申し上げましたとおり、これまでセグウェイ、ウイングレットについては、自動車又は原動機付自動車と整理しつつ、道路使用許可等の枠組みを用いまして、歩道での走行実験が行われているところでございます。

今の御提案というのは、警備とかガスの漏洩検査ということありますので、通常、道路上での作業になりますから、こういう車を用いるかはともかくとして、道路使用許可はお取りになっていようかと思います。

したがって、こういう搭乗型移動支援ロボットを用いてこの作業をする場合でも、やはり道路使用許可を取得することは、道路上での作業でございますので、必要だと思います。ですから、その中で歩道の下のほうに埋まっているガス管の検知をするといった場合、あるいは歩道上で警備をするといった場合に、当然道路使用許可を取った上でそこを通ることははあるのかなと。現行法上でもそれが認められないわけではないとは考えるところでございます。

それはさておき、公道を一般に走れるよう、特に歩道という御希望なのだろうと思いますが、そういうときにどうかということなのでございますけれども、これまで実験によって一部の歩道において認められてきたことを場合によって拡大していくということは決して不可能ではないのかなと。御紹介にもございましたように、これまで大きな事故は起こっていない。

ただ、セグウェイに関しては、合法・違法はともかく、国内でも昨年11月に青森県八戸市内の市道において男性がこの種の搭乗型移動支援ロボットに乗車中に単独で転倒し、重傷を負ったという事故も報告されているところでございますので、やはり安全性の確保が必要になってくるだろうとは考えるところであります。

交通の安全に責任を持つ警察という立場から、安全を度外視して進めていただくことはできれば避けていただきたいということなのですが、今以上に拡大するという余地を認めないわけではございません。

それから、京都市の提案にあるパーソナルモビリティなのですが、このようなタイプの車両は、私どもも初めて知ったというか、私自身は拝見したことはございませんでした。

御提案の最初のほうにおっしゃっておられましたとおり、我が国でも欧州でもそうだと思うのですが、歩道については最高速度時速6キロというのは大人の早歩きを参考としたものだと承知しておりますけれども、そういう基準がございます。さっき御説明をしませんでしたけれども、私どもが配った表の中に歩行者の2番目の欄に記載がありましたけれども、原動機を用いるものについては速度が時速6キロ以下であること等の基準を満たす必要があるということで、車椅子ですとか、あるいは今回新たに分類しようと考えている電動ベビーカーについても、おそらく時速6キロの基準はあるのかなと考えております。歩道に今までない車両を新しく通す場合には、当然歩行者がそこを歩いているということでございますので、歩行者その他歩道を用いている方々がどのように思われるのか、その危険性がどのように避けられるのかという観点からは、吟味、検討が必要だと思いますし、そういう方々の御意見も聞く必要があると思っておりますけれども、一応時速6キロの基準が一つの目安にはなるのかなと考えられるところです。

ただ、御説明の中で、車道を使ったり歩道を使ったりするということ。ただ、そのどちらのモードになるかが、車外での表示により走行違反を抑止と先程の資料4ページには書かれていますけれども、決して例えば、警察が取締まりをすることを考えてもこれは必要なことだと思いますが、同時に他の歩行者なり車のドライバーなりが、今時速何キロまでしか走れないというモードで走られているのはすぐに分かるようになっている必要はあるかと思いますので、この表示の仕方については分かりやすい表示が必要なのだろうとは思ったところでございます。

最後になって恐縮なのですが、福岡市から御提案のある電動キックボードの公道走行についてなのですが、我が国でも現実として一部の地域では既に公道上の車道を走っていると承知しております。確かに、外国において、歩道を走らせている国があるとは伺っているところなのですが、例えば、フランスなどはそれによって事故がかなり多いということで、フランスの道路交通法に相当する法律を改正して、歩道の走行を認めないととする動きがあると聞いております。アメリカなどでも死亡事故を含めてかなり大きな事故が多数起こっていると伺っております。伺ったところによりますと、この電動スクーターについては、時速25キロとかそれぐらいのスピードが出るということですので、特に先程申し上げましたように、歩行者と一緒に日本ではかなり狭い歩道をすることは、極めて危険なことではないのかなということが率直な私どもの認識でございます。

自転車の話を出していただいたのですが、自転車も今、我が国では、交通事故の件数が全体としては減少傾向にあるのですが、自転車の事故だけは若干増加、ひいき目に見ても横這いでありまして、自転車は車道を通ることになっております。確かに歩道を通っている場合があるのですが、これは標識を立てることによって一部例外的に許しているところであります。それだけに違反も横行しているではないかというかなり厳しい指摘を色々なところでも受けることがございます。自転車のマナーの悪さを言われることがあるのですけれども、こういうことを受けて私どもとしては、自転車についても歩道走行は極力抑え

る方向で考えております。少なくとも、今以上に歩道通行が可能な場所を広げていくことは考えておらず、むしろ車道に下ろしていく。都内では、路側に自転車のマークがかなり見られるのを御存じかと思いますけれども、あれも車道においてここを走ってくださいということを明示する意味合いがございまして、それによって歩行者、自動車と通る場所を明確に区分するという意図がございます。

したがいまして、この電動キックボードを歩道で走らせるということは非常に困難なのかなと。少なくとも色々な方々の御意見を伺わなければなりませんし、この電動キックボードがどういうものなのかをもう少し見極める必要があるとは考えておりますけれども、私どもの印象としては、この御提案については、極めて難しいのではないかと申し上げさせていただきたいと思います。

以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、国土交通省、どうぞ。

○猪股室長 国土交通省の自動車局技術政策課の猪股と申します。よろしくお願ひいたします。

基本的な説明の内容につきましては、今警察庁からお話があった資料の整理でだいたい同じでございます。

あえて補足をさせていただきますと、国土交通省につきましては、車両の安全性ということで、車両そのものの安全性と他の混在交通になったときに他者に与える影響の両方を見ていくという形になってございます。今のところ、今まで出てきたものということで、原動機付自転車に分類されるものが多い状況でございますけれども、必ずしも原動機があれば、いわゆる道路運送車両で管理をしなければいけないというわけではなく、まさに警察庁の説明の中にもございますように、原動機が付いていても低速のもので、使用区分が通行、いわゆる歩行帯の場合であれば、それは歩行者見なしにする。もしくは、自転車でもアシストの電動が付いている場合については、自転車の派生という扱いをするということで、やはりこれらのものにつきましては、いわゆる通行区分を含めた、使用上のルールを照らし合わせながら、警察庁と連携しながら調整をさせていただいているところでございます。

色々と要望があった中で、これも補足になりますけれども、私も京都市の提案を今回見せていただいて、比較的目新しい内容だったので初めて知りましたが、もしかすると、今京都市が提案されている内容で、車道でという話でございますと、今でも原動機付四輪、いわゆるミニカーと言われる区分で整理ができる走れるものなのかと。詳細の中身は捉まえていないので分からぬのですが、時速15キロということで、これも極めて低速になりますので、そういう観点においては、現在の原動機付きの四輪はかなり基準は緩和されていて、例えば、スピードメーターが要らないということが色々とあって、実際に世の中にそういうコンパクトな車が走っているので、もしかしたら、それに該当する。ただ、歩

道も車道も両方になると、またさっき言ったように全体の整理をしてから考えなければいけない。警察庁とも相談して、検討させていただく必要がある状況になります。

○八田座長 どうもありがとうございました。

二つの省庁の御意見をまとめますと、東京都の場合には、ガス漏洩検査のようなことであれば、歩道を使うということも道路使用許可を得た上で可能である。ただし、セグウェイについては問題があつて、今までの安全性の実績に問題があるから、そこに関しての何らかの対応をやるべきではないか。

それから、京都市の場合は、歩道を走る場合と車道を走る場合の表示を明確にすることが最低限必要なのではないかという御指摘だったと思います。

福岡市の場合には、全般的に自転車事故が高まっているから、自転車の歩道制限を進めようとしている矢先、フランスではこのキックボードの事故が大変多発しているから、それへの対策は何らかの形で考えてほしい。大体そんなことですか。

その際に、例えば、フランスでは、速度制限時速6キロ、歩道でということは置いていたのでしょうか。その辺の制限が緩過ぎて事故が起きていた可能性もあるでしょう。

○太刀川課長 多分この電動キックボード、私どもが報道で知る限りで、その報道においては最高時速が30キロ以上になる機種もあるとされているのですけれども、電動キックボードを6キロに抑えることが現実の問題としてあり得るのか、それでも事業が成り立つかどうかという点はあるのかなとは思いますが、時速6キロというのは一つの基準ではあります。

ですから、法令上、今認められているわけではないのですが、例えば、実験として時速6キロ以上は出せないような電動キックボードを造った上で、まずやってみるということは排除されないのかなとは思います。

○八田座長 分かりました。

そういうお答えですが、どうしましょうか。順番ずつでそれぞれ提案者のお考えを伺いたいと思います。

○米津担当部長 ありがとうございます。

セグウェイの安全性の確保につきましては、私どもも重要な視点だと思っておりまして、そういう意味で私どもは公益的な事業に限ってございますので、使用者も含めて運転者も不特定多数ではなくて、まさに公益事業体としての責任のもとに、乗員に対しては事前に十分に講習を受けるですか、必要に応じて保安要員を設置する等の措置は必要だとは考えてございます。本来の点としても、御指摘の安全性の確保について、私どもも大変重要なこととして受け止めたいと思っております。

○八田座長 特に八戸市で起きた事故を考えて、ちゃんとこちらは対策が講じられますという具体案が必要だと思います。

京都市、どうぞ。

○山田課長 京都市でございます。

御説明に対しましては、提案資料の4ページに、当然運転者自身がどういうモードで走っているのか知ることはもとより、外部から見た方々が今どういう速度で走っているか認識できるような表示機能は付ける予定ではあります。ただ、それが見やすいようにということですから、どのような対応、あるいは夜間でも見えるようにというところの御指摘等ございましたら、具体的に御指摘いただければ対応できるかと考えております。

以上でございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

福岡市、どうぞ。

○中島課長 様々な指摘をいただきましたけれども、最後のスピードの話で時速6キロは遅いのではないかという話がありましたけれども、やはり事業ベースに乗せるとすると、時速6キロは遅いと思っている一方で、時速25キロ、時速30キロまで出す必要はないのではないかと思っているので、安全性としてどのぐらいのスピードに設定するかという方向で、安全性の観点が検討できなかということ。

あと、歩行者との関係で危ないということですけれども、必ずしも都心でやりたいというよりは、まずは、交通量の少ないところを選んでという方向性で検討する必要があるのかなと福岡市でも考えています。そういうエリアの観点とスピードの観点、あと、走行エリアで自転車も制限する方向ということでありますけれども、自転車がそういう流れであれば、自転車と同等レベルの考え方でできればと思っていますので、今日頂いた意見も踏まえて、どのような担保策を設けるか検討していきたいと思います。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方から何かコメントがありましたら、どうぞ。

○中川委員 警察庁に2点教えていただきたいのですけれども、東京都の提案の使用許可の中で色々活用ができる部分があるのではないかとおっしゃっていただいているのですけれども、多分使用許可になると、いつどこで何をやるのかということを個別に許可をするというスキームだと思うのですけれども、そういうものをガスの点検とか警備をするときにいちいち本当に取っているのだろうかというのは、やや分からぬところがあります。

それと、もしも安全性とかについて事前に整理ができるのであれば、個別にいちいち許可を取るということではなくて、事前に特区の区域計画の中に書き込むとか、こういったような対応でこういう道路についてやってもいいとかいうことはあり得るのではないかということが1点目の御質問です。

2点目が、安全性については一生懸命調べないとダメなのはそのとおりだと思うのですけれども、安全性と言うときにおっしゃっている部分につきまして、分かりやすいのは速度なのですけれども、速度は多分きちんとやっていくのだと思うのです。2点目として分からなかったのが、アシスト自転車は速度も出るよう思うのですが、非常に重要なものとして人力でなければそもそも電動機が作動しないのだという話がありましたけれども、何となく操作をすることも人力なのでそんなに違うものなのかなということがやや分から

なかったのです。まさに青森県のセグウェイの事故などもおっしゃいましたけれども、多分リスクゼロということはないと思うので、その辺はきちんと議論をしなければならないにしても、あまりにも安全性に偏った部分の議論は、私はどうかなと思うところがありました。

申し上げたいことは、速度は分かりましたが、なぜ人力がスクーターになった場合は安全で、そうでない場合は危険だと考えていらっしゃるのか、その辺が理解できないので教えていただければと思います。

○八田座長 かなり時間が押していますので、今日は議論のスタートですから、論点を出したいということで、他の委員の方からも論点を出していただいてまとめて答えていただきたいと思います。

○阿曾沼委員 すべての移動機器はフェールセーフの設計が重要で、基本的には機械におけるフェールセーフの設計、それから使う人というものに対する規制のフェールセーフ、環境のフェールセーフですね。フェールセーフ設計の観点は、事故があるのは当たり前だという前提です。機械は故障するのが当たり前だということで、フェールセーフの設計思想が大切だと言われていますが、機械だけではなくて社会実装での環境も含めての設計が必要だと思います。できる方策は是非考えて欲しいと思います。

もう一点、確認です。歩道は、一段上がっていたり、縁石で区切られていたり白線が引かれていて区分がされていますね。それぞれ違う歩道形態での事故が起きやすさとかなどの統計はあるのでしょうか。形態ごとに基準があってもいいのかなと思いました。

形態や歩行密度などで基準を作って、走行しても良い歩道というものがあるのではないかと思います。前向きに色々な議論ができるといいなと思います。

○八田座長 狹くてもたまにしか人が歩かないところもあります。

○八代委員 先程の中川委員に補足なのですが、この電動キックボードは、アシスト付自転車と全く同じで最初にスタートするときは足で蹴るわけですよね。だから、まさにそれは同じだと思うし、それと、何も付いていない自転車も結構危険ですよね。特に、下り坂を吹っ飛ばす人もいて、例えば、こういう電動アシストもむしろ上り坂にアシストするという機能もあるわけですから、特に高齢化が進んでくると、何か時速6キロという基準よりもむしろ使い方による面があつて、今、電動が全くない自転車は放置状態ですよね。そつちは逆にある程度規制強化をしないと、非常に片落ちになってしまいます。

それから、もう一つは、自転車も含めてあらゆるものについて保険をきちんと付けさせることです。保険をきちんとすることで、こういうものの規制に一部代替することができないかと思います。

○八田座長 どの程度ちゃんとやっているかは保険会社が見ますからね。

そういうことですが、これからも何回もお願いすると思いますけれども、とりあえずおっしゃりたいことがあつたら御指摘ください。

○太刀川課長 中川委員には、多分誤解を与えるような申し上げ方をしたのかもしれません

んけれども、まず、道路使用許可のことです。この道路使用許可の規定の中で、つまりどういうものについて道路使用許可が必要なのか法律で定められていまして、「道路において工事もしくは作業をしようとするもの、または当該工事もしくは作業の請負人」というくだりがございます。ですから、この搭乗型移動支援ロボットを使うかどうかは別として、道路下にあるガス管の漏れ方を道路上から道路を利用して見るときに、おそらく道路使用許可が必要になっているのではないか、道路使用許可を取られているのではないかと思った次第です。もしかしたら違うのかもしれません。そこは、よく確認をさせていただきたいと思います。ですから、そのこととこの搭乗型移動支援ロボットを道路上で走らせることが可能かどうかは別の問題かなと考えているところです。

○八代委員 では、人が歩いてガス漏れがあるかどうかチェックするときにも使用許可が必要のですか。

○太刀川課長 おそらくそのようにされているように思います。

○八代委員 それはちょっと極端ですね。

○太刀川課長 確認をさせていただければと思います。

○蓮井参事官 それは東京都にも確認できればと思います。

実際にエリアを区切ったりする場合は、歩く場所を制限する場合もございますので、そういうことも含めて確認いたします。

○太刀川課長 それから、電動アシスト自転車との違いというのは、私が申し上げたかったのは、電動アシスト自転車は人力を加えないことによって、電動機を作動させないことができる。つまり、人が力を加えないときに自分がコントロールできない電動機の力によって加速していくことがないという意味において、電動アシスト自転車よりは自動的に走ってしまうかもしれない電動キックボードのほうがより危険なのではないかと申し上げましたが、いずれにしても、自転車についても確かに違法行為が放置されているのではないかという指摘は数多く受けているところなので、私どもとしては、自転車の事故も非常に多発しておりますので、そちらのほうの取締りを含めて厳しく対応していきたいと考えているところです。

○八田座長 それでは、どうもありがとうございました。

これをきっかけにまた、各自治体も御指摘の点を考えて検討していただきたく、今後また続けていきたいと思います。

どうもありがとうございました。