

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案に関する意見募集の結果について

番号	意見内容	国土交通省の考え方
1	<p>特定小型原付として道路運送車両の保安基準を満たすものであれば、立ち乗りタイプでなくても、既存の電動アシスト自転車と同じ構造であってもよい。</p> <p>既存の電動アシスト自転車の制御プログラムを変更すれば、特定小型原付となるように思われる。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>道路運送車両の保安基準で定義する特定小型原動機付自転車は、立乗りやペダル付き等の制限はございません。</p>
2	<p>電気装置の基準として、蓄電池の基準が4つのうちいずれかとされているが、具体的な基準を明確化すべき</p> <p>(1) 国連規則: UNECE のR136のことか? R136の適用範囲は電池ではなく車両であるので、蓄電池の基準と呼ぶのは不適切</p> <p>(2) 欧州規格: このカテゴリは日本独自であるので、欧州規格を参照するのではなく、JIS規格または適切に審議された業界規格を参照すべき。結果的に同じであればそれよりよいが、直接参照するのではなく、代替基準として考えるべき。また、規格番号(版を含む)を明確にする必要がある。</p> <p>(3) 国連危険物輸送勸告: 輸送時の安全を考慮したものであるため不適切。使用方法に関する基準が無い。</p> <p>(4) PSE マーク: 電気用品の範囲として、自動車用、原動機付自転車用は除かれているが、特定小型原動機付自転車のみ範囲とするのか?であれば、400Wh/Lを超えるものはすべて電気用品となるので、大部分が電気用品となるのでPSEマークを要求されることになるが、そのような意図か?電気用品の技術基準となるJIS規格等を指定するべきではないか?</p> <p>さらに上記の基準の範囲が異なることから、基準として電池のみではなく、充電・放電など使い方に関する基準が考慮されるように構成すべきである</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>リチウムイオン電池は発火する恐れがあることから、特定小型原動機付自転車の保安基準では最低限の安全基準として、いずれかの規則・規格への適合を求めることとしております。今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
3	<p>無免許で運転可能ということは、ルールを理解していない人が凶器にもなりうるものを公道で運転する危険があるにもかかわらず、許可することを容認できません。いつ自分や家族が被害者(歩行者)であり加害者(自動車運転中)なるかもしれず施行後の日常生活に不安を感じます。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>ご意見頂きました運転免許については、当省は所管しておりません。</p>
4	<p>特定小型原付が歩道通行モードで運転する際、周囲の歩行者との衝突事故を回避するためには電動車に準じた車両接近通報装置の装備が必要です。</p> <p>電動二輪車等では装備する対象から除外されていますが、特定小型原付においてはスピードリミッターで速度を抑制するとは言え、歩行者の直近を走行する乗用具である以上、歩行者側にも存在を気づかせる装備が有って当然と考えます。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>特定小型原動機付自転車については、自動車と異なり、車体が小さく歩行者等に対して自ら距離をとって走行することができるため、国際基準においても、このような装置は義務付けられておりません。また、電動キックボードの走行音が小さすぎるのが原因で交通事故に至ったという報告は、現時点で承知しておりませんが、今後の事故の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
5	<p>1. ソフトとハードがバラバラに意見募集される状況は極めて不適切であり、やりなおすべき</p> <p>そもそも論としては、運用ソフトである警察庁の「道路交通法」の改正のみ先行していることが不適切。前提となるハードとしての車両スペックが決まっていない。これらは検討会ではセットで議論されたはず。</p> <p>2. 道路交通法における区別と、道路運送車両法における区分は、それぞれ独立しており、警察庁・国土交通省ともに相互に整合する必要は全くないという考えであるのか。</p> <p>所管省庁の違いによる縦割り行政の制限なく、両者の意見を伺いたい</p> <p>「特定小型原動機付自転車」の保安基準は、「道路運送車両法」および「道路運送車両法施行規則」における「特定小型原動機付自転車」の定義とともに検討されるべきものである。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>今回の改正する道路運送車両の保安基準は、道路交通法で規定された通行区分に引き継がれる保安基準を定めております。また、特定小型原動機付自転車の安全基準を検討する際には、関係省庁からのご意見も踏まえ検討しております。なお、今回、保安基準で規定する特定小型原動機付自転車は、道路運送車両法施行規則に定める原動機付自転車の一部に該当するため施行規則の改正は行わないこととしております。</p>
6	<p>1. 後写鏡について</p> <p>削除した装置等に後写鏡に含まれるが、後写鏡は必要と考える。</p> <p>理由: 立ち乗り方が想定されており、後写鏡が無いと後方確認の際に体の動きが大きくなり、走行安定性を損なう。</p> <p>2. 走行安定性について</p> <p>段差等を安全に走行することを求めるのであれば、車輪径が極端に小さいことが想定される。所謂「キックボード」を公道で走行可能とすること自体が謝っていると考えられる。</p> <p>3. 今回の対象ではないが、時速15キロメートルに制限された、シェアリング業者の車両で死亡事故が起きた。</p> <p>さらにスピードが高い時速20キロメートルを許容する場合には、ヘルメットを義務化すべきと考える。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>特定小型原動機付自転車の後写鏡については、運転者との位置関係から後写鏡により後方を十分に確認することが難しく、また特定小型原付の最高速度が20km/h以下の低速であること等を踏まえ、後写鏡を義務としておりません。</p> <p>走行安定性については、海外の電動モビリティの基準を参考にしておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p> <p>なお、ヘルメットの着用については、当省は所管しておりません。</p>

<p>7</p> <p>まず初めに、電動キックボードに関して、お客様に欲しいと言われ、一度メーカーさんよりデモ車をお借りし、公道で試乗した事があります。結局「危ない」と言う理由から販売をお断りした事があります。それ以来当店では扱っておりません。正直申しますと、規制緩和と取られる流れに疑問を覚えます。保安基準を考える以前に、公道利用についての可否をもう一度考える必要がある様に思います。区分と言うカテゴリズと基準策定のみで公道走行を許可するのはあまりに危険です。当店としてはゴルフ場のゴルフカートと同じ扱いが一番良いと考えております。自転車を除く他の車両が走行しない部分での利用です。観光地やキャンプ場など、私有地部分での利用であれば危険はぐんと減ります。スピード制限も機械的に20km/h以上は出せない仕様になれば、更に安心して同じ走行帯に居る事が出来ます。公道での利用については、歩道の狭い道路（歩行者と車道との距離と言う意味です）や通行量の多い道路、その逆で通行量が少なく歩道が広く、車道と歩道が離れている道路など、道路事情は場所によって大きく違います。通行可能な道路を指定するのは不可能だと思いますし、仮に道路を指定したところで報道で見飽きた「知らなかった」のオンパレードを繰り返すだけです。正直この部分に関しては相当厳しい罰則を設けない限り、意味を成さないと考えております。乗車中に足の置き場を少しずらすだけで、進行方向に対して30cm以上は左右にぶれてしまう様な乗り物に、公道利用での「安全性」と言う言葉は無理があります。別体の動力を持つ「車両」と区別される以上、自動車の免許（原動機付自転車を運転できる状態）を必須とし、電動キックボードの違反もその免許に対する罰則にするのが最低限だと思っております。現在電動キックボードの取り巻く環境を考えると、取り扱い業者さんが増えているのも事実です。当店の意見がそのままルールになった場合、電動キックボードを取り扱う業者様の収益が目に見えて下がってしまうのも分かります。国土交通省さんがメーカーを含む販売店と、比較的安心して利用できる観光地やレジャー施設との橋渡しが出来れば、一時的な市場価値の下落を和らげることが出来るのではないのでしょうか。もちろん、業界的には頭打ちになりますので、間違えなく先細ります。ですが、それで良いと思いません。危険です。公道利用を不可にすることが出来るとすれば、ゴルフカートを製作、販売しているヤマハさん、日立さん、サンヨーさんの様に、体力のある国内メーカーさんに国内に向けて製造販売して頂く事で「電動キックボード」は長く続いて行くと思えますが、当店は保安基準以前に「電動キックボードは“アリか”“ナシか”」で明確な答えが出てしまっておりまして、本題に対して返答になっておらず、何の参考にもならないかと思いますが、意見として記述させて頂きました。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 電動キックボード等の新たなモビリティについて、改正道路交通法において電動キックボード等に対応する新たな車両区分として特定小型原動機付自転車（以下「特定小型原動機付自転車」という。）が定義されることを踏まえ、国土交通省では「車体」の安全確保のために必要となる技術基準等に関する検討を行うため、有識者等から構成される車両安全対策検討会の下に「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」を設置し、電動キックボード等の車両の安全対策の検討した結果、特定小型原付の保安基準を新たに定めることとしました。今後の事故の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。なお、交通ルールや運転免許については、当省は所管しておりません。</p>
<p>8</p> <p>街で見かける電動キックボードは交通ルール無視、交通の妨げ、歩行者の妨害。免許無しで運転はまずありえない。基本的なルールは必要であり、下手な規制緩和が逆に社会的拒絶を招くいい例になってしまう。ヘルメット無しなんてありえなし、車の死角に容易に入ってしまうし、信号待ちで道路の真ん中で止まっても簡単に見落とされてしまう状態ですよ。何処の誰の権力の力が知りませんがこんな無謀で愚かな規制緩和はありえない。こんなルールを作って後から厳しくしても、それが周知され守られるまでの時間が2度手間3度手間になるのは明らか。最低でも原付きと同様の運用ルールにしないと、大切な国民の命を無駄に死にさらすこととなります。規制緩和のスピードも大切ですが国民の命を最優先に考えて頂けると幸いです。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 国土交通省では電動キックボード等の新たなモビリティについて、新たな交通ルールにおいて必要とされる特定小型原動機付自転車の安全基準を定めております。なお、ヘルメットの着用や交通ルールについては、当省は所管しておりません。</p>
<p>9</p> <p>リミッターの設定、頭を守るヘルメットの徹底 転倒時の頭部を守るため</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。今後の事故の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
<p>10</p> <p>バックミラーが必要（立ち乗りでバックミラーが無いと安定性を損なう） 安定した走行を求めるなら、極めて小さな車輪の電動キックボードの行動走行を許可すべきではない。 今回の意見募集の範囲外ではあるが、ヘルメットは義務化すべき。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の後写鏡については、運転者との位置関係から後写鏡により後方を十分に確認することが難しく、また特定小型原付の最高速度が20km/h以下の低速であること等を踏まえ、後写鏡を義務としていませんが、メーカーやユーザーの必要に応じて後写鏡を取り付けることを禁止するものではありません。 走行の安定性については、車輪の大きさだけが問題ではないことから、車輪の大きさが規定せず、その車両の性能で規定しております。なお、ヘルメットの義務化については、当省は所管しておりません。</p>
<p>11</p> <p>ご意見 キックボード等を自転車と同じルールで運行させようとの案の様ですが、守るべきルールが複雑すぎ、難しく覚えられません。キックボード解禁前に、歩道など自転車やキックボードが速度規制される環境に対して一律に「自転車・キックボード 最高6KM/H 一方通行or双方方向通行」と、迷いようのない内容の標識やロードペイントでルールを記すことを提言します。また、現行の複雑怪奇なルールをシンプル化し、規制外でのルール（一般道走行時）、規制下（歩道等走行時）でのルールの二本立てとし、最低限守るべきことを集めたものにしていただきたいと感じます。</p> <p>ご意見の理由 自転車のルールを守ろうと調べているのですが、自転車走行帯に関してだけでも法令化されていないナビラインなどもあり、自転車通行可能なエリアの表示の種類が4区分、実際の表示バリエーションが15程もあり、どれがどの区分に相当するのかよくわかりません。複雑化している原因はまさにこれ、自転車の置かれる環境が道路によってコロコロ変わり、今の状態の判断が難しい為です。 私の居住地の近くでも、1km進まない間にナビライン、横断帯、自転車レーン、ナビライン、横断帯、ナビライン+歩道の自転車通行帯と目まぐるしく変化する場所があります。この区分通りのルールを守ろうとしたら、この変化を常に意識しておく必要があります。しかし、それは注意力を一部奪います。なぜならそれらは路面を見なければわからないからです。ルールを守るために路面を見続ければ進行方向前方への注意力が削がれます。だとすれば、この細かすぎるルールは自転車に乗る人の危険度を高めてしまうこととなります。個人的には自転車横断帯の通行義務が難しく感じます。大きな交差点では自転車が信号待ちする路側帯からでは自転車横断帯があるか見えないことも多々ありますので、是非皆さんが自転車やキックボードで実際に街中を走って見ていただき、現行ルールを守るのが簡単か、複雑で難しいものかご確認頂きたいと思えます。以上。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の交通ルールについては、当省は所管しておりません。</p>

<p>別紙2改正の概要(2)道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正に記載されている保安基準項目について、「安定性」の基準についてその概要として「特定小型原動機付自転車の走行安定性の技術基準」を基としており、令和4年度第1回車両安全対策検討会(令和4年6月30日)「特定小型原動機付自転車の制度整備の進め方について」の別紙にある国土交通省による令和3年度第3回車両安全対策検討会(令和4年3月14日)の資料のページno.22にその基準骨子案が示されているが、この資料を読む限り、あくまで安定性という面での保安基準で適合すべき物理的条件及び数量を示しているだけに過ぎず、実際に保安検査を行うときは同一の車両に対しては検査員が異なることで検査結果としての合否が異なる可能性が、一般的な機械検査によるものより大きい傾向にありやすいことは言うまでもない。検査員の運転技量や経験の多少によって検査結果が左右される検査システムは、公平性の観点から好ましくないという意見を、ここに示す。従って「安定性」の保安基準は検査員の運転技量や経験の多少に依存しない検査対象車両の物理的性質、例えば車輪の取り付けの精度(車輪に無負荷の状態での車輪の可動角度)や、所謂「アプローチアングル」、「ランプブレークオーバーアングル」、「デパーチャーアングル」の計測によってその数値によって結果の如何を問うほうが、より公平性に富むはずであるとする。</p> <p>更に前照灯の照射範囲について、これについては「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(2021.6.9)の第198条「前照灯等」の2を確認しただけで、他の法令によってより詳細な規定が既に定まっていたのであれば、この意見は有意義でないことを意見者自身がここで予め示しておくが、少なくとも確認した告示の条文には、一に「走行用前照灯(最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯を除く。)、は、そのすべてを照射したときには、夜間にその前方100m」と定められており、二に「最高速度20km/h未満の自動車に備える走行用前照灯は、安全な運行を確保できる適当な光度を有すること。」と定められている。</p> <p>ここで「安定性」の検査で先ほど意見した際に参考・引用した国土交通省による令和3年度第3回車両安全対策検討会(令和4年3月14日)の資料ページno.18によれば、2系統の制動装置のうち片方が故障した場合には、もう一方の1系統の制動装置のみで11.5[m]以内に停止することを、制動装置についての保安基準骨子案としている。仮にこの骨子案がそのまま採用され、施行されるのなら、時速20[km/h](約5.556[m/s])で走行中、使用者が障害物等何らかの事由により急制動を行わなければならない事態に遭遇した場合、不特定多数の人間を電動キックボード等の利用者の対象とすることをここで前提とするならば、平成14年3月25日の事件番号平成12年(ワ)第952号に関する神戸地裁の判決における、理由に記載されている知覚反応時間を参考に1.5[s]と仮定すれば、運転中に障害物等を認識してから実際に制動するまでの空想距離は$5.556 \times 1.5 = 8.334$、すなわち約8.33[m]であり、それに片方の制動装置のみが作動した場合の、骨子案通りの制動距離11.5[m]を加算すると、制動装置が片方故障した場合の特定小型原付の停止距離は$8.33 + 11.5 = 19.83$[m]となり、これは今回一部改正を行おうとしている保安基準の細目を定める告示に関する、前照灯の照射距離の保安基準値よりも長い。</p> <p>制動装置が片方故障した場合の使用上の安全性を考えると、特定小型原付の最高速度を20[km/h]に制限し、その制動装置の保安基準について既存の骨子案をそのまま採用するのであれば、前照灯が照射すべき距離は上に述べたように20[m]ほどにすべきであり、これは一般の原付にも適用すると言えよう。従って前照灯の照射距離について再度議論をする余地があるとの意見をここで示したい。</p> <p>また特定小型原付の尾灯の被視認性についても国土交通省による「電動キックボード等の車体の性能調査」の資料ページno.11によれば、一般の原動機付自転車に比べ、電動キックボードの尾灯の被視認性は車種によっては有意に劣っている。無論機械観測ではないのでこの結果を以て可否を述べるのは若干早計だが、少なくとも人間による観測の結果はその通りであった。現在運用されている電動キックボードの尾灯は、道路運送車両の保安基準第37条の細目告示別添64番「尾灯の技術基準」内の3.5.1に則っているものと意見者は考えるが、この告示内容にある照明部の大きさ(面積)について再度議論する余地があるのではないかとこの意見をここで示したい。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。特定小型原動機付自転車の保安基準では、その走行の安定性について多種多様な車両に対応するために、車輪の大きさ等で規定せず、その車両の性能で規定しております。また、前照灯及び尾灯に関しても特定小型の速度に応じた性能を設けております。いずれにつきましても、今後の事故の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
<p>12</p> <p>駆動方式として電動機によるもののほか、自転車と同様のクランクを介した人力駆動との合力式も認めるべきではないか。もしくは、人力駆動を認めない場合はその旨を保安基準に明記すべきではないか。</p> <p>人力駆動式を認めるべき主張の根拠として、ひとつは特定小型原動機付自転車サイズの車体では搭載できるバッテリーの容量が限られるため航続距離が短く、バッテリー切れによる走行不能トラブルが起きやすいため。もうひとつは、いわゆるフル電動自転車の需要が市場に一定数あるため。ただし時速20kmに抑えることが求められるから、GD値を制限する(最大2.7m;一般的な外装6段変速付き自転車の変速1相当)など、明らかな故意がなければ速度超過が起きないような制限は設定しなければならない。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。ご意見を頂きましたペダル付きの車両について道路運送車両の保安基準で定める特定小型原動機付自転車は、車両の大きさ、出力及び最高速度で規定しておりますので、当該ペダル付きの車両を排除していております。</p>
<p>13</p> <p>電動キックボードが、既存の一般的な原付自転車や、バイク、電動自転車等では代替出来ない機能、すなわち電動キックボードの強みとは、電車やバスなどの公共交通機関で輸送することが、比較的容易に出来ることにあると思います。したがって、輸送を容易に行うため、キックボードを簡単に折りたたみ、持ち運ぶことが出来るよう、重量を抑える必要があります。これを踏まえて、特定小型原付に重量を際限なく足していくように、必須設備の数、量等を無制限に増やしていくには反対ですので、一般原付と特定小型原付の区別を新設するのであることを踏まえ、特定小型原付側の設備や機能の縛りは緩くしていくよう、検討してください。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の保安基準については、警察庁における交通ルールを踏まえ、「車両」の安全確保のために必要となる技術基準等を有識者等から構成される「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」において決められたもので、特定原付に保安上必要な基準のみを規定しております。</p>

15	<p>[1]制動装置 「確実かつ安全」に関しては、運転者が重心を後方に移したり、姿勢を低くするなどの特異な措置を取らなくても所望の制動性能が得られることを条件として欲しい。すなわち、通常の運転姿勢のままブレーキをかけることを試験条件とすべき。 構造上、制動時には前輪への荷重集中傾向が著しいので後輪ブレーキの性能が十分発揮できない可能性があるため、これを補うために運転者に極端な姿勢を要求することはすべきでないし、それが条件であれば運転のための講習と技能習得の確認が必要となる。</p> <p>[2]電池の基準 モーター出力のリミットが第一種原付と同じ600Wなので、電池の基準は同じ基準とするのが妥当。</p> <p>「国連危険物輸送勧告」は電池そのものを輸送する基準であり、特定小型原付の組立・修理の工場に電池を運び込むための者であるので的外れなため不適切。特定小型原付は日本独自の基準なので「欧州規格」を使うには、どの基準を使うかの検討を適切に行う組織を設置する必要がある。「欧州規格」のアップデートに伴い再検討が必要が出てくる。欧州以外の規格の受け入れを可能しないと差別的でWTO/TBT違反の懸念がある。そんなことより、日本独自の区分なのでJIS規格を整備したほうが適切で健全。</p> <p>PSEマークで対応可能という事は、「自動車」「原付」いずれでもないという事なので、電動アシスト自転車の扱いとなる理解でOKか？（その場合、国内のユーザー・専門店・修理工場で電池交換が可能な場合、基準以上のエネルギー密度であれば全てがPSEマークが必須）</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>[1]ご意見頂きました制動装置の試験については、自動車や一般原付とは異なる速度帯で運行される特定小型原付の速度に応じた安全確保に必要な制動性能を定めております。</p> <p>また、他の基準も含め保安基準における特定小型原動機付自転車は立乗り型に限って規定しておらず、多様なモビリティを想定しておりますことをご理解ください。</p> <p>[2]電池の基準については、軽量・小型である特定小型原付が電車やバス等に持ち込まれることがあるため、発火する恐れを有する蓄電池について最低限の安全基準を定めたものです。今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
16	<p>2022年「行動走行化」という電動キックボードを購入。愛用しております。 https://www.makuaque.com/project/d-air/ 20km/hのリミッターはついていますが、「特定小型原付」に関する「識別点滅灯火」の装備は備わっておらず、このままでは「特定小型原付」として行動は走れないことになりそうです。 電動キックボードは外国製のものが多く、満足なアフターフォローが受けられないものも多く存在していると思います。 多くの個体が無駄にならないためにも「識別点滅灯火」に関しては、後付けでなんとかできるようなルールにしていただけいいか？と思います。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>特定小型原動機付自転車に備える最高速度表示灯については、使用過程にある車両については令和6年12月23日まで適用が猶予されております。</p>
17	<p>◆定格出力について 定格出力が0.6kW以下となっているものの、定格の定義・測定方法を明確にしないと、高出力モーターの場合、定格出力が0.6kW以下でも、急加速など危険な状態になる可能性があり、定格の定義・測定方法を明確にする必要があると思います。</p> <p>◆車両安全対策検討会で規定されている障害物の高さ設定について 消費者庁が実施した“消費者庁事故調査委員会 幼児同乗自転車の実験”でも段差を5cmと設定している。2cm、3cmでは低すぎる、実際の道路環境に合わせる必要がある。</p> <p>◆リチウムイオン電池の輸送時・使用時の安全性について スマホのサイズでなく、小型原動機付自転車のサイズのリチウムイオン電池が公共交通機関の中で炎症するリスクをどう考えるか？輸送時・使用時の両方の安全性規格を定義する必要がある。</p> <p>◆識別灯について 明るさ、点灯間隔、表示位置(高さ)などを自転車のJIS規格と同等レベルで制定する必要がある。視認性が悪ければ極めて危険な事故に繋がる。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>◆定格出力について ご意見頂きました特定小型原動機付自転車の定格出力については、特定原付の最高速度が20km/h以下であることを踏まえ、特定原付の保安基準上の定義を定めておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ検討してまいります。</p> <p>◆安定性について 走行安定性については、海外の電動モビリティの基準を参考にしておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p> <p>◆リチウムイオン電池の安全性について 電池の基準については、軽量・小型である特定小型原付が電車やバス等に持ち込まれることがあるため、発火する恐れを有する蓄電池について最低限の安全基準を定めたものです。今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p> <p>◆識別灯について ご意見頂きました通行区分識別灯(最高速度表示灯)については、令和4年4月に成立した道路交通法の改正内容を踏まえつつ、学識経験者等からなる検討会において、特定小型原動機付自転車の保安基準について検討を重ねてまいりました。その検討会なかで、実証実験結果に基づき、特定小型原動機付自転車特有の構造や使われ方を踏まえ、当該装置に必要な視認性の確保するための基準を検討しております。</p>
18	<p>1)保安基準の一部改正 定格出力が0.6kW以下とされているが定格の定義が(測定方法)不明確、出力を制限するならば明確にする必要がある。 高出力モーターを採用した場合、上限速度までの急加速、スタート時のウイリーなど操作を間違えれば危険な状態となる可能性がある。また歩道走行の場合、急加速による歩行者との接触などのリスクも想定される。</p> <p>2)制動装置 制動装置において“2系統以上のうち1系統は、停止状態に保持できること”では停止状態を保持できる系統が故障した場合安全に停止できない。どちらの系統でも停止状態を保持できる性能を与えることが必要。故障時でも安全に停止できる性能を確保することが安全性につながる。</p> <p>3)安定性 先行してキックボード等が普及している欧米でも段差を乗り越えられずに転倒する事故が多発している。日本では欧米と異なり歩道走行も想定されているため特に段差での安定性が重要な評価項目となる。 車両安全対策検討会で規定されている障害物(段差垂直、カーブ)の高さ設定が適切ではない。消費者庁が実施した“消費者庁事故調査委員会 幼児同乗自転車の実験”でも段差を5cmと設定している。2cm、3cmでは低すぎる、実際の道路環境に合わせる必要がある。</p> <p>4)電気装置 電池関連の事故が多発、電動アシスト自転車においても複数のメーカーがリコールを行っている。また先行してキックボードなどが普及している米国などではすでに電動キックボードの発火が問題となっており、電動自転車やスクーターが普及している中国でも屋内での電池の発火事故が社会問題化している。 輸送時の安全性規格に加え使用時の安全性を定義している規格を必須とすべき。</p> <p>5)通行区分識別灯 状態を確認する明示方法の定義が脆弱。歩道における障害物(歩行者)なども考慮し、明るさ、点灯間隔、表示位置(高さ)などを実証実験結果に基づき決定すべきである。視認性が悪ければ歩道走行時、歩行者に対する注意喚起ができない、加えて歩道走行時の取り締まりが困難になる。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <p>1)保安基準の一部改正 ご意見頂きました特定小型原動機付自転車の定格出力については、特定原付の最高速度が20km/h以下であることを踏まえ、特定原付の保安基準上の定義を定めておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ検討してまいります。</p> <p>2)制動装置 制動装置の停止保持の1系統については、特定小型の最高速度や車両構造等の特徴を踏まえ停止保持は1系統としております。なお、走行中における減速・停止は2系統必要となっております。</p> <p>3)安定性 走行安定性については、海外の電動モビリティの基準を参考にしておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p> <p>4)電気装置 電池の基準については、軽量・小型である特定小型原付が電車やバス等に持ち込まれることがあるため、発火する恐れを有する蓄電池について最低限の安全基準を定めたものです。今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p> <p>5)通行区分識別灯 ご意見頂きました通行区分識別灯(最高速度表示灯)については、令和4年4月に成立した道路交通法の改正内容を踏まえつつ、学識経験者等からなる検討会において、特定小型原動機付自転車の保安基準について検討を重ねてまいりました。その検討会なかで、実証実験結果に基づき、特定小型原動機付自転車特有の構造や使われ方を踏まえ、当該装置に必要な視認性の確保するための基準を検討しております。</p>

<p><意見> 制動装置の保安基準として「確実かつ安全に減速及び停止を行うことができること」とあるが、判定基準が曖昧であり利用者の安全性が担保されない懸念がある。 <意見の理由> 定性的かつ主観に基づく基準であり、混合交通下における最低限の減速度が担保されない、ひいては利用者の安全性を担保できない可能性が懸念される。このような保安基準は、安全の根幹に係る“制動”においては適切でないと考え。2022年3月14日の骨子では制動距離等の具体的な値(平成11年以前の原付と同様の基準)が骨子として挙げられており、判定基準が明記されていた。また、欧州の規格EN17128においても制動に関する基準としては減速度が定められている。いづれが定量的な基準を設けるべきであると考え。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の制動装置については、保安基準の細目を定める告示において「原動機付自転車の制動装置の技術基準」に定める基準に適合する制動装置を備えなければならないと規定しており、制動性能に関し最低限の定量的な基準を規定しております。</p>
<p><意見> 車体の保安基準として「車体は堅牢で運行に十分耐えるものであること。」とあるが、判定基準が曖昧であり客観性を欠いているのではないかと <意見の理由> 定性的かつ主観に基づく基準であり、利用者の安全性が担保されない可能性があるほか、製造や運用を行っている利用者にもリスクとなる可能性がある。自動車産業のように黎明期より道路環境の進化とともに市場の声や不具合、そして事故の結果をフィードバックして築きあげた内部の独自の判断基準が機能し、市場における信頼性や顧客の安全性が担保できるだけのノウハウが蓄積された状態であれば新たな基準は不要と考える。(かつそれが参入障壁にもなっている。)。一方で本車両区分は、新たに創出されるものであり、異業種を含め様々なプレイヤーの参入が予測され、メーカー、運行者まかせの基準では大きく基準がばらつき、結果として利用者の安全性が担保できない懸念がある。すなわち、様々な路面状況、また車道から歩道への乗り上げや段差降りといった段差等もあるが、どこまでの運行を担保するかによっても判断基準は異なり、また1回では壊れなくても複数回で破損に至る場合もありうる。利用者の安全性を担保するためには最低限の基準が必要と考える。例えば欧州の規格EN17128においては強度および耐久性に関する基準としては複数のテスト項目と判定基準が定められており、参考となるはずである。複数事業者が乱立する中、最低限の安全性を担保するためには定量的な基準を設けるべきと考える。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の車体の堅牢性については、通常の走行に十分耐えなければならないことを規定しており、使用過程においても同規定が適用されることから、通常の使用方法で車体が壊れてしまうものは保安基準は不適合となります。また、堅牢性の基準については、自動車及び一般原付の保安基準でも同様の規定をしており、本規定方法で十分と考えております。なお、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>
<p><意見> 電気装置の保安基準が原動機用蓄電池は欧州規格や国際規格を認めているにも関わらず、組み合わせで利用される充電器に対しては海外規格を認めていない。統一すべきではないか。 <意見の理由> 本保安基準によると、電気装置は蓄電池のみ言及されており、蓄電池と組み合わせられて提供・運用される充電器には触れられていない。すなわち、車両は欧州等の規格PSE認証が認められているにもかかわらず、充電器はPSEが引き続き必要という状態であり、本保安基準によれば、欧州規格のバッテリーと、欧州規格を通過していないがPSE取得の充電器の組み合わせといった、本来想定していない基準の組み合わせもありうる状態である。蓄電池が欧州等の規格を認めるのであれば、充電器も同様に認めるべきである。現在、保安基準(国交省)、電気用品安全法(経済産業省)という区分ではあるが、電動車一般にいえることでもあるので、区分や規格の統一をお願いしたい。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の保安基準については、車両の安全性について規定するものですが、充電器について言及するものではありませんが、充電器については当然のことながら原動機用蓄電池に適したものが使用されることが適当であると考えております。</p>
<p><意見> 後写鏡は、少なくとも右側は取り付けなければならないか。 <意見の理由> 通行場所を考慮のうえ不要としたとあるが、少なくとも自転車専用レーンのない車道では、従来の原付等を同じく道路の左側および路肩を走行することとなり、原付同様に後方確認は重要である。追い抜き、追い越しが想定される状況下においては右後方確認ができることは予防安全の観点からも有益である。一方で、後方を振り返って目視で確認することは可能であるが、前輪の回転慣性により前輪系でバランスを維持する電動キックボードのような車両は、直進を維持する力が弱く、振り返るなどの動作がきっかけとなって、ふらつきが発生しやすい傾向にあり安定性を低下させる要因となりうる。よって原付1種同様に右側後写鏡の装着が有用と考える。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の後写鏡については、運転者との位置関係から後写鏡により後方を十分に確認することが難しく、また特定小型原付の最高速度が20km/h以下の低速であること等を踏まえ、後写鏡を義務としておりませんが、メーカーやユーザーの必要に応じて後写鏡を取り付けることを禁止するものではございません。</p>
<p>提出意見: 車両の安全基準について、類似性のある自転車あるいは原動機付自転車の業界メンバーの視点でも確認する必要があるのではないかと 理由: 走行区分が類似する自転車は、長年の経験と実績により安全基準が整備されているため、その内容と業界メンバーの見解は参考にした方が良く考える。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原付の安全基準については、自転車及び原動機付自転車の知見のあるメーカーを含めた有識者等から構成される「新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ」を設置し、その安全基準を検討しております。</p>
<p>2. 改正の概要 > (2) 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正 尾灯、制動灯、後部反射器、方向指示器、通行区分識別灯については、その設置する高さについて注意が必要なものではないかと思われる。 自動車(自動二輪を含む)及び通常の原動機付自転車におけるそれらは、ある程度の高さがあるのが通常であるが、特定小型原動機付自転車(いわゆる電動キックボード等)では著しく低くなりうるのではないかとという危惧をする。 著しくそれらの高さが低い場合、自動車からの視認性等に問題が発生し(ドライバーからの視点で、前部ボンネットに隠れて見えない、位置が低いので視野移動の距離が大きくなる、あまりに位置が低いのでドライバーの空間認識の感覚がおかしくなる等)、安全性についてのこれまでに無かった不安が発生するのである(改造の有無を問わず)、基準を作るだけではなく、実際に安全性が確保されるのか、国土交通省及び警察庁・警視庁でしっかり確認しておくべきと考える。 現時点で、とりあえず、意見を行っておくと、尾灯、制動灯、後部反射器、方向指示器、通行区分識別灯等については、その最低高さについての基準を定めておくのが良いのではないかと、という意見となる。 国は、電動キックボード利用者が、尾灯、制動灯、後部反射器、方向指示器、通行区分識別灯についての基準に関係する問題で交通事故に遭わないようにしていただきたい。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。 特定小型原動機付自転車の後面に備える灯火器について、今まで電動キックボード等が区分されていた一般原付の保安基準で20km/h未満の車両は、尾灯・制動灯・方向指示器は装備が除外されております。その点で、今回適用される特定小型原付の保安基準は20km/h以下であっても尾灯・制動灯・方向指示の装備が義務付けられておりますので、後面からの視認性は向上しております。ご指摘の取り付け高さについては、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。</p>

<p>保安基準の内3点意見を下記に記します。</p> <p>制動装置について、2系統が必要としているが、そのうちの1系統については停止の保持が出来なくともよい。という点について2系統とも停止の保持が出来ることに変更が良いと考えます。理由としては2系統の目的の一つである1系統が故障しても停止出来ることを担保するため。</p> <p>識別点滅灯火については、装着場所の寸法的な規制考えた方が良いと思います。電動スクーターということで地面に近い高さへの装着が考えられますがその場合の歩道など走行での視認性確保に懸念があると考えます。</p> <p>走行安定性について、段差が3センチメートルで設定されていますが5センチメートルに変更が良いと思います。自転車では消費者庁より5センチメートルの見解が出ているので走行エリアが同じである特定小型電動機付自転車も同等が良いと考えます。</p>	<p>ご意見頂きましてありがとうございます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・制動装置の停止保持の1系統については、特定小型の最高速度や車両構造等の特徴を踏まえ停止保持は1系統としております。なお、走行中における減速・停止は2系統必要となっております。 ・最高速度表示灯については、電動キックボードの後面以外に取り付けることができるよう方向指示器との兼用を認めております。これによりハンドルバーエンド等と高い位置に取付けが可能です。 ・また走行安定性については、海外の電動モビリティの基準を参考にしておりますが、今後の事故等の発生状況を踏まえ、必要に応じ更なる安全対策を検討してまいります。
--	--