

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

申請者 株式会社 Luup

認定日等

認定：2019年10月17日
(申請：同年10月2日)主務大臣 経済産業大臣（事業所管）
国家公安委員会（規制所管）、国土交通大臣（規制所管）

実証目的

- 事業者は、**電動キックボードのシェアリング事業**を通じて、
 - ① **新しい手軽な交通手段を提供**するとともに、
 - ② **3輪又は4輪型**の電動キックボードを用いて、**高齢者の移動手段の選択肢**を増やしていくことを目指している。
- 実証により、**車両の安全性、交通の安全性、車両管理の適切性、利用者ニーズ、事業性等**を確認し、適切な制限に関する提案を行うための知見を得る。

実証計画（実証期間：認定日～2019年12月）

横浜国立大学常盤台キャンパス内の一部区域にて、無料のシェアリング実証を実施。

- ① 区域内に複数設置されたポートにて注意事項等を確認の上、乗車。
- ② 決められた区域内では自由に利用可能。
- ③ 目的地のポートに駐車し、利用終了。
- ④ 利用者は18歳以上の教員・学生など大学関係者に限定。
- ⑤ 3輪又は4輪型のキックボードについても設置し、機体の安全性、歩行者・自転車との調和性、運転者の走行に対する安全性等の情報を収集・分析



【二輪仕様】

モデル	二輪仕様
重量	約12kg
サイズ	106cm*43cm*110cm
定格出力	350W
最高速度	20km/時

【四輪仕様】



課題となった規制について

サンドボックス実証を申請する背景

- 電動キックボードは、現行規制（道路交通法及び道路運送車両法をいう。）上、**原動機付自転車**として取り扱われている。そのため、現行の規制の下では、電動キックボードを公道で利用するためには、保安部品の追加を伴う車体の改造を要し、また、**車道のみ通行、免許携帯**などが必要となる。
- 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**という特徴を有し、近年諸外国でも普及が急速に進んでおり、**適切な規制や制度設計に向けて**様々な議論がなされている。
- 特に、日本においては、増加する高齢者の移動手段の不足も課題となっており、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が、**手軽な交通手段**としてのサービス提供が必要と考えている。
- 我が国においても、手軽な交通手段として活用できる環境整備のためにも、限定された形であっても**実証試験**を進め、**電動キックボードの特徴を踏まえた制度設計**を目指して、議論していく必要。

新技術等関係規定に違反しないことの方

- 本実証は、大学内を実証場所とし、現行規制にいう「道路」ではないため、道路交通法及び道路運送車両法に違反しない。よって、本実証は、新技術等関係規定に違反するものではない。
- ※ 実証により、電動キックボードに関する車両や交通における安全性等を検証した上で、車道以外の通行区分が許される形を要望。

(参考) 関係法令等

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。
- 二 ～九（略）
- 十 原動機付自転車 内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、自転車、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のものをいう。
- 十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽（けん）引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。
- 十一の二 自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。
- 十一の三 身体障害者用の車いす 身体の障害により歩行が困難な者の移動の用に供するための車いす（原動機を用いるものにあつては、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。）をいう。

改正後の道路交通法 (抄)

第二条

- 十一 軽車両 次に掲げるものであつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものをいう。
 - イ 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）
 - ロ 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、車体の大きさ及び構造を勘案してイに準ずるものとして内閣府令で定めるもの

(参考) 関係法令等

道路運送車両法 (抄)

(定義)

第二条 この法律で「道路運送車両」とは、自動車、原動機付自転車及び軽車両をいう。

2 この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。

3 この法律で「原動機付自転車」とは、国土交通省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。

4 この法律で「軽車両」とは、人力若しくは畜力により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、政令で定めるものをいう。

5 この法律で「運行」とは、人又は物品を運送するとしないとにかかわらず、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。

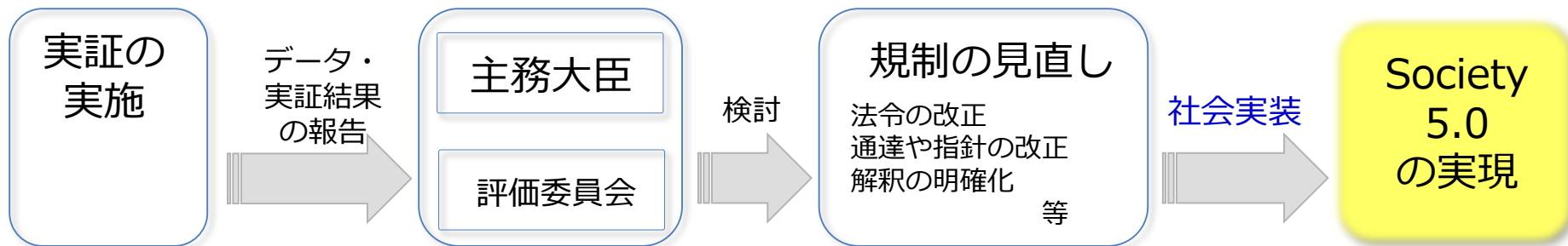
7 (略)

(参考) 規制のサンドボックス制度の仕組み

- 生産性向上特別措置法（平成30年6月6日施行。以下「法」という。）に基づき、新しい技術やビジネスモデルを用いた事業活動を促進するため、新技術等実証制度（いわゆる「規制のサンドボックス制度」）が創設されました。
- 本制度は、期間や参加者を限定すること等により、既存の規制の適用を受けることなく、新しい技術等の実証を行うことができる環境を整えることで、迅速な実証を可能とするとともに、実証で得られた情報・資料を活用できるようにして、規制改革を推進する制度です。

【認定後の流れ】

- 実証計画に基づく実証の終了後、当該実証計画に規定された新技術等関係規定を所管する大臣は、法第20条に基づき、規制の特例措置の整備及び適用の状況、諸外国における同様の規制の状況、技術の進歩の状況等を踏まえて検討を加え、その結果に基づき、規制の撤廃又は緩和のために必要な法制上の措置その他の措置を講ずるものとされています。
- また、革新的事業活動評価委員会（「評価委員会」）は実証の終了後、当初の評価どおりに当該実証が革新的事業活動の実施につながったかどうかの確認を行います。



- ◇ 実証結果を踏まえ、主務大臣が規制の見直しを検討
- ◇ 新たな技術やビジネスモデルの速やかな社会実装