

道路の公平を生むトラフィックヒエラルキー
道路上の力のバランスをもたらす優先階層の導入
第 12 回 電動キックボード
(「人と車」2022 年 6 月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022 年 6 月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は早稲田大学人間科学学術院教授 加藤麻樹(かとう・まき)博士である。図と表は記事をもとに SDA が作成した。

■ 近距離の交通手段

第 208 回通常国会において 2022 年 4 月、道路交通法の改正法案が可決された。この法案の主要な論点は**自動運転と免許制度**、そして**新しい車両区分**にある。この車両区分により、欧米各国で普及が著しい**電動キックボード**の取り扱いが道路交通法で明確に定められた。今回はこの新しい交通手段に見られる近距離の交通手段を取り上げ、その期待と課題について検討する。

歩行車と自転車はエンジンやモーターなど動力を持たない点で交通弱者であるため、トラフィックヒエラルキーでは最上位の階級に位置付けられている。車両である自転車の運転には一定の筋力とバランス感覚が求められるが、運転免許は不要であり、車両も安価で入手できるため日常的な交通手段として幅広い層に利用されている。近年は電動アシスト機能を持つ自転車を使えば、上り坂など走行が困難だった道路条件でも少ない筋負担で登坂できるようになった。電動アシスト自転車は登場した 1990 年代と比べて軽量化・低価格化が進み、街中でもよく見かけるようになった。

普通自動車よりも簡単な試験で免許を取得できる原動機付自転車(総排気量 50cc 以下の第 1 種原動機付自転車)、いわゆる「原付」と呼ばれるスクーター等も身近な交通手段として幅広く利用されている。道路上での制限速度は 30 キロで、ヘルメットの着用が義務付けられているが、エンジンやモーターなどの動力を持つため自転車よりも楽に移動することができる。自転車と同じく長距離の移動には向いていないが、自宅近辺の買い物や通勤・通学等には十分な交通手段といえる。

ただ、原付には運転免許や安全装備など法的な制約が課せられるため、自転車と比べて煩わしさを感じる人もいる。また、自転車も原付も運転には相応の体力やバランス感覚が必要である。そこで軽快性と原付の機動力を併せ持った交通手段として、近年、近距離の移動を助ける**マイクロモビリティ**としてモーターを使った移動手段が幾つか現れた。例えば自転車利用が困難な高齢者の移動を助ける**電動カート**は制限速度 6 キロ以下で歩道を走行できる。また、2001 年に登場した**セグウェイ**®は、現在日本国内の公道では使えないが、一部の地域において実証実験が重ねられている。その後登場した所謂**電動キックボード**は、原付やセグウェイ®などよりも安価で手軽に利用できることから、欧米諸国ではすでに日常的に利

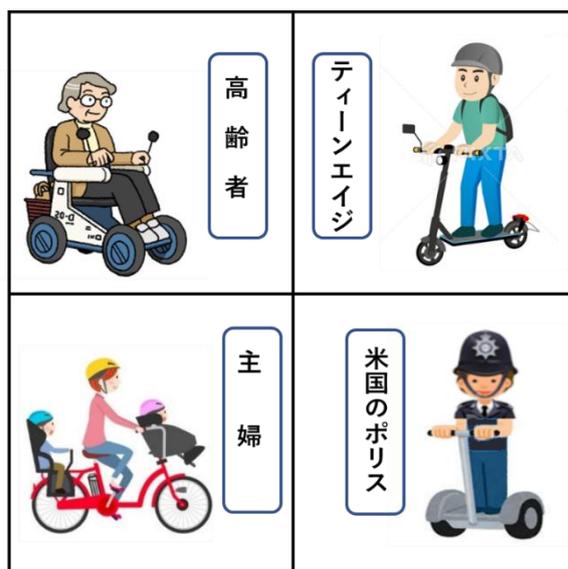


図 1 マイクロモビリティ

用されており、我が国でも若者やベンチャービジネスを中心に道路での利用を希望する声が上がった。これまで電動キックボードは原付と同等に扱われてきたが、冒頭で紹介した道路交通法の改正によって、新しい車両区分「特定小型原動機付自転車」として位置づけが明確になった。

なお、改正道路交通法が施行されるまでの間、電動キックボードは原付として扱われるので、運転免許、車道の走行、ヘルメット着用のほか、ナンバープレートの取得、自賠責保険への加入等、原付と同じ要件が課せられる(SDA注:2年以内に施行されることになっているが、施行日は未定)。

■ 特定小型原動機付自転車

法改正によって車両区分として新たに設けられる「特定小型原動機付自転車」の主な特徴は、16歳以上ならば運転免許が不要な点である。速度制限は20キロ以下(歩道走行時は6キロ以下)とされ、ヘルメットも努力義務が課せられるだけで自転車に近い感覚で利用できる。表1に原付との主な違いを示す。

表1 原動機付自転車と特定小型原動機付自転車の比較

特 徴	原動機付自転車	特定小型原動機付自転車
動力	エンジン・モーター	モーターのみ
走行区分	車道	車道・歩道
速度制限	30 km/h	20 km/h (歩道 6 km/h)
運転免許	必要	不要
ヘルメット着用	必要	努力義務
年齢制限	16歳で免許取得可	16歳以上
ナンバー登録	必要	必要
自賠責保険	必要	必要

こうしてみると車両の構造は異なるものの、利用方法についてはほぼ自転車に近い車両区分であり、電動キックボードのハードルは低くなったといえる。今後利用者の増加が期待される一方で、事故発生件数の増加も予想されるため、電動キックボードを安全に利用する要件について今後も継続的に検討を重ねる必要がある。

まず検討されるべき課題の一つとして、ヘルメット着用の努力義務について自転車事故の観点から考えてみる。2021年の自転車乗用中の事故における死亡者のうち58%の人に頭部損傷が認められている(警察庁「令和3年における交通事故の発生状況について」)。一方、負傷者のうち頭部損傷が認められたのは11.3%であった。自転車に乗る際のヘルメット着用がギリギリのところまで命を救うと推察される。同資料によると、死傷者のヘルメット非着用率、いわゆる「ノーヘル率」が全体で9割に達している。また、同資料によると、学校で着用を指導している小中学生でも、非着用者の死傷率の割合が高くなっている。警察庁や国土交通省でも自転車乗用時のヘルメット着用を強く推奨しており、少しずつだが街中でヘルメット着用自転車も見かけるようになってきた。一方、前記のとおり電動キックボードの特性がほぼ自転車に近いことから、これから増加すると思われる電動キックボードにかかる交通事故の死傷率が、自転車のそれに準ずることが想起される。特に死亡者数を少しでも減らすためには、法的に努力義務とされているとはいえ、できる限りヘルメット着用を推奨する。

次に運転免許を要しない点について、同じく自転車事故の観点から考えてみる。運転免許のうち最も容易に取得できるのは原付免許である。ペーパーテストで正誤問題50問のうち45問以上の正解で合格、免許



図2 電動キックボード

交付となる。ペーパーテストで 100 問中 90 問以上の正解を要する自動二輪免許や普通免許と比べるとかなり簡略であるといえる。それでも全く準備しないで運転免許センターに行っても簡単に合格することはできないので、問題集などを使って交通法規やマナーについて勉強をしなければならない。また、免許交付や更新時には講習を受講するので、簡略とはいえ一定の教育プロセスを経ている。免許を必要としない特定小型原動機付自転車はこのプロセスがないことから、例えば目の前を走る電動キックボードのライダーはもしかすると他の運転免許を持っているかもしれないし、あるいは何も持っていないかもしれない。つまりそのライダーが車道走行に必要とされる知識を持っているかどうか分からない。この問題は自転車事故防止でも従来から指摘されており、気軽な交通手段の普及と交通安全教育の充実とのトレードオフが課題となっている。電動キックボードでも同じ課題が発生するので、他の車両の立場からは道路上の危険要素が一つ増えたと認識する人も多いだろう。

■ トラフィックヒエラルキー上の電動キックボード

今後、利用可能な対象年齢に到達した高校生が電動キックボードに乗る機会は増えるかもしれない。賛否両論ながら運転免許の取得を禁止する高校などもあるが、電動キックボードは免許不要なので制限をかけるのは困難だろう。幼年期からの交通安全教育を充実させている欧米諸国と比べて子供たちを対象とした交通安全教育が不十分な我が国では、改正法施行前に十分な検討が必要である。そこでトラフィックヒエラルキーにおける特定小型原動機付自転車の位置付けを考えてみる。

トラフィックヒエラルキーにおいて自転車は上位二番目に位置付けられており、三番目の公共輸送車両とは動力の有無によって明確に区分される。このとき動力の種類はエンジンとモーターの種類を問わない。この原則に従えば、特定小型原動機付自転車は自転車よりも下位になる。ただ、動力を有する車両のうち、単身利用の車両は最下位層となっている。電動キックボードは運転免許を必要としないこと、走行速度が遅いこと、専有面積が小さいこと、万が一事故が発生したときの被害が大きくなること等から、階層の下位に位置付けるのは不適切である。改正法では軽車両ではなく、原付に近い位置付けが示されたが、トラフィックヒエラルキーは交通の強弱が位置付けの基準である。自転車との類似性に鑑みれば、電動キックボードは自転車と同じと位置付けでよいと考える。

これから増加が予想される新しい交通手段に対して十分な知識をドライバーに適切に提供し、道路上における電動キックボードの優先性を確保する努力が求められると考える。

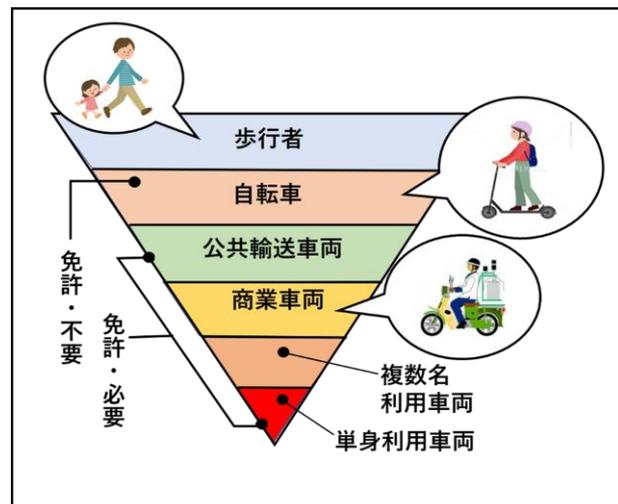


図3 トラフィックヒエラルキー
特定小型原付は自転車と同じ
出前の第一種原付は商業車両

以上