

超小型モビリティ関東連絡会議  
とりまとめ

令和3年6月

## 【目次】

1. はじめに
2. 超小型モビリティを巡る背景及び現状
  - (1) 超小型モビリティの導入・普及が求められる背景
  - (2) 超小型モビリティに係るこれまでの国土交通省等における取組
  - (3) 超小型モビリティに係るこれまでの関東地方等における取組
3. モニター調査
  - (1) 東京大学柏キャンパスにおける調査
  - (2) 群馬大学荒牧キャンパスにおける調査
4. 連絡会議で議論・共有された内容
  - (1) 地域の足としてのニーズ及び車両仕様の検証
  - (2) 普及促進にあたっての課題
  - (3) 関係者への認知度向上、導入に係るノウハウの共有

## 【関係資料】

- 1 超小型モビリティ関東連絡会議メンバー・オブザーバー名簿
- 2 超小型モビリティ関東連絡会議経緯
- 3 東京大学柏キャンパスにおけるモニター調査
- 4 群馬大学荒牧キャンパスにおけるモニター調査
- 5 地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック改訂案

## 1. はじめに

我が国は、人口減少、高齢化、地球温暖化問題等の様々な課題に直面している。

超小型モビリティは、従来の自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の車両であり、平成25年以降、全国各地で認定制度を活用した実証事業が進められている。実証事業における成果等を踏まえ、令和2年9月に道路運送車両法施行規則等が改正され、今後、型式指定車が量産開始される見込みである。また、引き続き新たなタイプの車両についても試作・実証が進められている。

今後、超小型モビリティの導入を更に推進するにあたっては、車両の導入促進のみならず充電インフラや駐停車等の周辺環境の整備との両輪での推進、好事例等の情報共有、需要喚起のための超小型モビリティの認知度向上とその特徴やメリット等の正しい理解等が必要である。

関東運輸局管内では、超小型モビリティ認定制度により、平成25年以降25自治体等でのべ336台により実証事業が実施され、また他地域でも一部には実用的な車両導入が進んでいる。地域と共生する超小型モビリティの今後の本格普及に向け、これまで得られた周辺環境整備や事業運営等に関するノウハウを関係者で共有することが重要である。

こうした背景から、令和2年8月に超小型モビリティ関東連絡会議を設置し、以下の目的に基づき調査、検討等を進めた。（関係資料1、2）

- ・ 関東地域における超小型モビリティ実証事業の成果等を踏まえ、周辺環境整備や事業運営等に関するノウハウを共有すること
- ・ 関係者に対し、超小型モビリティの認知度向上とその特徴やメリット等の正しい理解を促進すること
- ・ 試作・実証が進められている新たなタイプの超小型モビリティについて地域の足としてのニーズを検証するとともに、普及促進にあたっての関連制度の課題や関係者が行うべき具体的な取組について検討すること

## 2. 超小型モビリティを巡る背景及び現状

### (1) 超小型モビリティの導入・普及が求められる背景

超小型モビリティの導入・普及については、以下のような自動車の利用実態や自動車を取りまく様々な情勢、制約、潜在的可能性から、大きな意義があると考えられる。

- ・ 自動車による移動距離は10km以内が約7割、乗車人数は2人以下が8～9割を占めている。
- ・ 約5割のドライバーは高速道路をほとんど利用していない。
- ・ ガソリンスタンド数が減少傾向にあることにより、給油に不便な地域が増加する恐れがある。
- ・ 2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会を目指す我が国にとって、CO<sub>2</sub>排出量の約2割を占める運輸部門における地球温暖化対策は喫緊の課題である。

- ・ 大気汚染対策や騒音対策として、電気自動車の普及促進を通じ、環境保全を図る必要がある。
- ・ 超小型モビリティのエネルギー消費効率は通常のカソリン車と比べ約1／6程度であり、省エネに寄与する輸送効率の良い乗り物である。
- ・ 少子高齢化の中で地方における高齢者の移動手段の確保と、高齢運転者の交通安全対策の確保を両立する手段として、超小型モビリティが注目されている。

## （２）超小型モビリティに係るこれまでの国土交通省等における取組

平成22年度に、地域交通における超小型モビリティの潜在ニーズや想定される利活用場面などを把握する調査のため、全国13地域において、1, 2日から2週間程度の、短期間の実証実験を実施した。

その結果を踏まえ、実証事業が本格化されることになり、平成25年1月に安全確保を最優先とし、道路運送車両法に基づき公道走行を可能とするための認定制度を創設した。この認定制度は、当初、地域の足としての実証を想定したため、申請者は地方公共団体又は地方公共団体が組織した協議会のみとされていたが、より多くの地域での公道走行を可能とするため、平成30年1月に一定条件下において自動車製作者等をはじめとする地方公共団体等以外の者が申請者となり得るよう、認定制度の見直しを行った。

認定制度の創設に併せ、超小型モビリティの実証事業を支援するための導入補助事業を平成25年より実施している。

平成26年度には、超小型モビリティを導入する際のポイントや手順をまとめたガイドブック「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」を公表した。

平成28年3月、認定制度や導入補助事業を通じて得られた成果や課題を関係者間で共有するため、超小型モビリティシンポジウムを開催した。

平成28年に地域と共生する超小型モビリティ勉強会を設置し、有識者、自動車メーカー、関係省庁、一部の自治体も参加し、超小型モビリティの意義や普及にかかる課題、車両スペックや周辺環境整備を検証し、各関係者が行うべき具体的な取組を検討し、平成30年にとりまとめを公表した。

勉強会のとりまとめを踏まえ、安全性、安全基準策定の検討については、車両安全対策検討会に引き継がれ、令和2年9月に車体寸法を原動機付自転車（ミニカー）と同一として一般道での円滑な走行を前提とした最高速度60km/h以下とする超小型モビリティ用の安全基準を新たに設けた。なお、この基準に適合する車両は、基準緩和の認定制度を利用する必要がなく、国の型式指定を受けて量産することも可能となる。また、型式指定車に対しては、経済産業省における導入補助事業の対象となる。

ミニカー区分となる1人乗り超小型モビリティの最大積載量上限値は30kgとされていたところ、より多く積みたいといったニーズや安全性の検証を踏まえ、令和3年6月に道路交通法施行令を改正し、最大積載量上限値を90kgまで引き上げた。

表 超小型モビリティの比較

	ミニカー	型式指定 超小型モビリティ	基準緩和認定制度 超小型モビリティ
最高速度	法律上 60km/h	構造上 60km/h	個別の制限付与
定格出力	0.6kW 以下	0.6kW 超	8.0kW 以下
長さ	2.5m 以下	2.5m 以下	3.4m 以下
幅	1.3m 以下	1.3m 以下	1.48m 以下
高さ	2.0m 以下	2.0m 以下	2.0m 以下
乗車定員	1 名	4 名以下	2 名以下
高速自動車国道等	走行不可	走行不可	走行不可
車両法上の種別	原動機付自転車	軽自動車	軽自動車
基準緩和申請	不要	不要	必要 ※申請できる者 ・地方自治体等 ・地方自治体から了承を得ている者
車検	無し	有り	有り
車両外観			

### (3) 超小型モビリティに係るこれまでの関東地方等における取組

関東運輸局管内では、超小型モビリティ認定制度により、平成25年以降、25自治体等でのべ336台により実証事業を実施しており、この他にもミニカー区分となるため認定が不要な1人乗りの超小型モビリティが多数導入されている。このうち、関東連絡会議の構成員である自治体等における取組を中心に紹介する。

#### (3) - 1 横浜市

低炭素交通の推進、移動手段の多様化による利便性の向上、横浜観光の振興を目的に、平成25年10月より「チョイモビヨコハマ」として、日産ニューモビリティコンセプトを活用した日本初のワンウェイ型カーシェアリング実証事業を実施した。平成29年3月からはラウンドトリップ型カーシェアリング実証事業に切り替えて令和3年3月まで実施した。



Choyi モビリーフレットより抜粋

図1. 「Choyi モビヨコハマ」の取組み

ワンウェイ型カーシェアリング実証事業は、車両最大70台、貸渡・返却ステーション60箇所が用意され、実証期間中約56,000回利用された。利用者からは、「周遊で利用し、より多くのスポットで食事や観光を楽しむことができた」「ペーパードライバーだったが小型で運転しやすそうなので思い立って利用した」「ビジネスでの効率的・経済的な移動に使えた」といった意見が聞かれた。一方、事業面では、時間帯により車両が偏在することにより、ステーション間を移動するためのコストが課題となった。

ラウンドトリップ型カーシェアリング実証事業は、車両最大30台、貸渡・返却ステーション16箇所、一時駐車枠18台分が用意され、実証期間中約4,000回利用された。貸渡・返却ステーションの中には、超小型モビリティが期間限定の実証実験であることと、横浜市も実証実験の事業主体の一員であるため公共公益に資する行為であることとみなされ、ビルの公開空地の一時使用承認により整備したものもあった。利用者は観光利用が半数以上を占め、「狭い道や坂道も走りやすく、静かで街中を走りやすい」といった意見が聞かれた。一方、普及に向けた課題として、法令上路上での車両の貸し借りができず、駐車場所の確保が困難であった。



例1：みなとみらいグランドセントラルタワー



例2：横浜三井ビル

図2. 実証実験時のステーション設置（公開空地一時使用承認）



### (3) - 2 相模原市緑区

相模原市緑区藤野地区は、温泉、里山、湖など自然が豊富であり、自然と調和した芸術作品を有する「芸術のまち」でもある。しかし、さまざまな観光資源が広域に点在しており、それらを結ぶ移動手段が不足していたことから、自家用車以外での周遊観光が困難であった。

そこで、都心から電車等による来訪者向けの観光周遊ルートを確立するため、2次交通手段の一つとしてレンタル事業やカーシェア事業等の民間レベルでの活用、事業化に向けた可能性を探ることを目的に、令和2年3月に日産ニューモビリティコンセプトを導入した。



図3. 相模原市の紹介

令和2年4月からは緑区役所の公用車の代替えとしての活用や、相模原市緑区内観光における自家用車・公共交通機関の代替え移動手段としての実用性について検証している。その結果、公用車の使用者からは、車体が小さいことで運転しやすく、駐車スペースも少なく済むため、使い勝手が良いと意見があった。また、山間地域の住民の方からは、購入希望も多く寄せられた。

令和3年度からは公用車として本格導入し、令和4年度からは観光協会、レンタル事業者等との協議会を設置し、観光利用での実証事業を進めていくこととしている。今後の普及促進に向けた課題としては、市に隣接する地域（東京都八王子市、山梨県上野原市）への運行地域拡大が挙げられている。



図4. 緑区役所への導入車両（日産ニューモビリティコンセプト）

### (3) - 3 Times Car PLUS × Ha:mo（東京都内）

パーク24（株）は、東京都内において平成27年4月から令和2年9月まで、コムス及びi-Roadを活用したワンウェイ型カーシェアリング実証事業を実施した。

この事業では、車両最大128台、貸渡・返却ステーション最大103箇所が用意

され、延べ58,932回の利用があった。また、国土交通省東京国道事務所との連携で道路空間を活用することにより、平成28年12月より大手町駅B1出口に近接した国道1号上のステーション、平成30年3月より新橋駅烏森口に近接した国道15号上のステーションを設置し、公共交通からの乗り換え利便性の高い路上にステーションを設置する実証事業も行った。路上ステーション利用者へのアンケート調査結果として、道路上のステーション設置についてのニーズ、特に利便性が高い箇所や公共交通機関との乗り換え利便が高い箇所への設置ニーズが高い傾向にあり、路上ステーション入出庫について危険との印象は弱く、危険だと感じていても路上ステーションの設置ニーズは高かった。

### (3) - 4 一般社団法人里モビニティ（豊田市内）

豊田市旭地区は、中山間地域で自家用車の移動は不可欠な地域であり、高齢者が自分の意思で自在に移動し生涯のQOLを高め、地域コミュニティ活動により地域社会の持続性を高めるため、乗用車から超小型モビリティへ乗り継ぐことで自立移動を延伸しスローライフを実践できるカーボンニュートラルな中山間地を創出することを目的に、コムスを導入している。同地区への導入は平成28年にトヨタモビリティ基金が出資し名古屋大学を中心に「あすけあい（現：たすけあい）プロジェクト」として開始され、平成31年度からは豊田市が出資し「里モビLIFEプロジェクト推進協議会」として進められ、令和3年度からは「一般社団法人里モビニティ」が事業主体となり、地域住民に対しコムス9台を月額6,600円でメンテナンス込みのリースを行っている。



図5. 利用範囲と用途

導入車両の大半は1人乗りコムスで、2人乗りの改造コムスが1台のみ使われている。また、乗降時の安全対策としてジッパー開閉のドアではなくヒンジ開閉のハードなドアを取り付けることにより、乗降性を改善している。さらに、一部車両については、加害性・被害性を低下させることを目的に最高速度30km/hとなるよう出力を抑



えて実証を進めている。

事業における工夫として、利用期間が必ずしも車のライフサイクルとは一致し得ない高齢者が車を保有するにはハードルが高いため、月単位のリースとすることで利用のハードルを下げるとともに、リースアップした車両はまた別の利用者へリースすることを可能としている。資金面に関しては、一般社団法人里モビニティが豊田市企業版ふるさと納税による支援を受け、また、他地域でのイベントでの車両貸し出しにより収益を得て、イニシャルコストに充てている。今後は、豊田市都心部でシェアリングとして活用されてきたコムスを譲り受け、より多くの地域住民、高齢者に車両リースを行う（2021年8月末で、管理車両は62台となる予定であり、より多くの移動に困る地域住民に展開する）。

実績として、延べ50名の高齢者が5年で約10万kmを利用し、これまで公道での交通事故はない。現在の利用者は、大半は自家用車も所有しており、近場はコムス、10km以上離れた地域は自家用車と使い分けられる傾向にある。また、コムスの利用時は交通量の多い国道を回避し、交通量が少ない県道を利用している利用者もいる。さらに、コムスの利用により近場の移動が増えた利用者もあり、超小型モビリティの導入が地域コミュニティ活動、地域活性化にも寄与している。

### （参考）里モビの利用目的

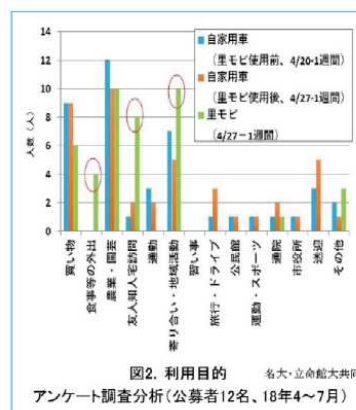


図2. 利用目的 名大・立命館大共同アンケート調査分析(公募者12名、18年4~7月)

里モビ（コムス）の利用範囲は30km前後。知人宅の訪問や寄り合いなど「**くらしの足**」として利用されている。

図6. 利用目的

### (3) - 5 三宅リハビリテーション病院（高松市内）

高松市の三宅リハビリテーション病院では、訪問診療で移動する際に道幅の狭い道路の通行、訪問先の駐車スペースの確保等の課題があり、環境負荷を低減し運転しやすい車両として、日産ニューモビリティコンセプト3台を平成26年に導入した。なお、在宅医療では1人による移動が大半であるが、高松市は丘陵が多いため、ミニカーではなく日産ニューモビリティコンセプトを導入している。



図7. 利用車両

導入による効果として、訪問先でサービス提供中に庭先に駐車可能となったことが大きく、また高松市において、超小型モビリティは現時点では先進的な珍しい車両であるため、車体に病院名を表示し、宣伝カーとしての効果も生じている。

一方、課題として、ロックのかかるドアがないため、個人情報も記載される訪問診療用駐車許可書を掲示できないことが上げられた。なお、訪問診療用車両として、日産ニューモビリティコンセプトの他、軽自動車、三輪スクーターを所有しており、3種類の車両の使い分けとして、訪問先の移動距離、道幅によるほか、軒先に止められる場合は日産ニューモビリティコンセプト、軒先に止められない場合で駐車許可書が出る場合は軽自動車、エリアによっては駐車許可されないこともあり、そのような地域は三輪スクーターと使い分けしている。また、側方が完全に覆われておらず、雨の際に乗車して濡れるといった不満の声もあった。



図8. 庭先に駐車する事例



図9. 道幅の狭い道路通行する事例

### 3. モニター調査

#### (1) 東京大学柏キャンパスにおける調査（関係資料3）

### (1) - 1 調査方法の概要

首都圏（政令市又は中核市）の在住者でシニア世代、子育て世代、運転初心者、その他男性、その他女性を対象とした調査を、令和3年4月27日に東京大学柏キャンパスで実施した。モニターは、首都圏在住の70歳以上のシニア世代、いわゆる「ワーキングマザー」の子育て世代、免許取得から3年以内の運転初心者、30～60代男性及び40～60代女性の計32名で、試乗車両は日産ニューモビリティコンセプト、Mignon（旧型コムスペースの2人乗り改造車）、トヨタ自動車のC<sup>+</sup>pod及びi-Roadの4台である。

モニター調査について、東京大学柏キャンパス内の生産技術研究所大規模実験高度解析推進基盤を使用し、モニターは4台それぞれコース内を2周走行し、サイズ感や走行、駐車などを体験後、アンケート票への記入及びグループインタビューという形で調査を実施した。

### (1) - 2 モニターの属性

車の保有状況については、モニターの8割が1台保有する一方、約15%は保有していないとの回答であった。自動車保有者の多くは、1台分のみの駐車場を有している一方、自宅駐車場でのコンセントの有無について、約2割があるとの回答であった。また、モニターの75%が週に1、2回又は毎日運転すると回答した。

日常の移動手段として、モニターの多くは自動車利用を中心に自転車を併用している。自動車が便利と感じる点としては、自由に行動できること、複数人で同時に移動できること、荷物を多く載せられること、一方不便と感じる点は、外出先の駐車場確保、維持費、子どもを同乗させる際のシートベルト着脱の手間等が上げられた。

### (1) - 3 超小型モビリティの利用意向

超小型モビリティを試乗しての感想として、どのような場面で現在の移動手段から超小型モビリティに変えたいか質問した。

買い物や通院等近場の移動についてシニア世代は車種に依らず高い利用意向が見られるが、その他のグループでは利用意向が高い車種でも7～8割程度とシニア世代より低く、特に男性は車種に依らず利用意向が低かった。シニア世代、子育て世代及び女性ではC<sup>+</sup>pod、初心者ではMignonの利用意向が高い。一方、子育て世代及び女性では、他の車種に比べMignonの利用意向が低い傾向であった。

自宅から遠くの訪問先への移動について、各グループ、各車種とも利用意向は低い。シニア世代は全ての車種で利用意向が見られない一方、その他グループでは、車種により利用意向が見られた。

駅やバス停から訪問先へのラストマイルの移動において、シニア世代は車種に依らず利用意向は低く、子育て世代や男性は利用意向が高い車種でも6割程度であったが、運転頻度が少なく公共交通機関利用が多い初心者や女性では、他のグループよりも利用意向が高い傾向が見られた。また、子育て世代や男性、女性では、他の車種に比べ

Mignon の利用意向が低い傾向であった。

観光地での周遊において、子育て世代及び初心者は利用意向が高く、最も利用意向が高い車種で75%を越えていた。一方、シニア世代、男性及び女性は最も利用意向が高い車種でも60%と利用意向が低い。シニア世代及び初心者は日産ニューモビリティコンセプト、Mignon、C'pod、子育て世代は日産ニューモビリティコンセプト、男性は i-Road の利用意向が他の車種に比べ高い傾向であった。

#### (1) - 4 超小型モビリティの機能・設備や安全性等に係る意見

##### ①超小型モビリティ全般の意見

超小型モビリティ全般に係る意見として、小回りが利いて良い、駐車スペースが狭くて済むのが良い、自転車やバス代わりに短距離での利用には良い等の肯定的な意見があった一方、交通量が多い街中や長距離の利用は不安である、事故時に不安、雨風を防ぐドアや荷物置き場が欲しい等の否定的な意見もあり、また既存の軽自動車とあまり変わらないといった意見もあった。

求める機能・設備に係る意見としては、エアバッグなどの衝突時の安全機能、冷暖房、車内スペースといった意見が上げられた。

気軽に使うための環境や制度に関するための意見としては、充電施設や駐車場の充実、容易な決済等レンタル・シェア利用しやすい環境、簡単な免許制度、小型車両専用車線といった意見が上げられた。

##### ②日産ニューモビリティコンセプトに対する意見

運転・操作に関する意見として、送迎に使用するにはドアの開閉や後部座席の乗降が不便といった意見や、モーター音が響く感じとの意見が上げられた。

機能・設備に関する意見として、二人が乗るには狭く物を置く場所がない、後部は荷物置きにすると良いなど、積載量に対する不安の意見や、ドアが側方の一部しか覆っていないため、雨風への対策が不十分といった意見が上げられた。

##### ③Mignon に対する意見

運転・操作に関する意見として、ストレス無く乗ることができたといった肯定的な意見があった一方、速度が遅くなると音がうるさい等の意見も上げられた。

安全面に関する意見として、車高があり風が吹く際には不安定に感じる、ドアがないため車の往来が多いところは怖い、横から子どもが落ちるのではないかと不安といった意見等、不安・改善に係る意見が多数上げられた。

機能・設備に関する意見として、ドアがないため雨風対策が不足している、暑さ寒さの問題がありそう、日常的に利用するのは難しい等、ドアがないことに対する否定的な意見が多数上げられたほか、荷物置き場がない、荷物の管理に難があるといった意見も上げられた。

#### ④トヨタ自動車 C+pod に対する意見

運転・操作に関する意見として、子どもを隣に乘せられて小回りが利くのが良い、子どもを1人乗せた送迎に便利といった肯定的な意見があった一方、前方の両サイドが見えにくい、パワー不足を感じ遠方への利用には向かなそう、30km/h以上での利用は辛そう等の意見も上げられた。

安全面に関する意見として、普段乗っている軽自動車と乗り心地や車内の雰囲気と同じであり安心感があるといった意見が上げられた一方、衝突の際潰れそうで怖いといった意見もあった。

機能・設備に関する意見として、他の車種に比べ室内が広いといった意見があった一方、買い物利用時にあまり荷物が積めない、閉塞感を感じたといった意見もあった。

なお、特徴が無く軽自動車と差を感じないといった意見もあり、他の車種に比べ、安全面の課題や不足している機能・設備に関する意見は少なかった。

#### ⑤トヨタ自動車 i-Road に対する意見

運転・操作に関する意見として、四輪の他の車両と比べ乗っていて楽しい、電動アシスト自転車と同じような感覚で良い、子どもの習い事の送迎で利用したい、小回りは良いといった肯定的な意見があった一方、傾きは多少慣れるまで不安、後ろが振られるため二人乗り時が気になる、遠方へいくのに不安等の意見も上げられた。

安全面に関する意見として、三輪のためコーナーで不安を感じた、雨で道路が濡れている場所での乗車に不安等の意見が上げられた。

機能・設備に関する意見として、二人で乗るには狭く、物を置く場所もない、子どもと乗る場合後部座席が見られるミラーが欲しい、開放感がもう少しあっても良いといった意見が上げられた。また、駐車場について車ほどの広さはなく、バイク用駐輪場で大丈夫なのではないかといった意見も上げられた。

### (2) 群馬大学荒牧キャンパスにおける調査 (関係資料4)

#### (2) - 1 調査方法の概要

居住地から一定道路距離圏内にガソリンスタンドが存在しない地域を含む市町村の在住者でシニア世代及びその他世代を対象とした調査を、令和2年12月24日に群馬大学荒牧キャンパスで実施した。モニターは、群馬県桐生市在住の70歳以上のシニア世代及び70歳未満のその他世代の計21名で、試乗車両はMignon、旧型コムスペースの2人乗り改造車、現行コムス、群馬大学内のカンパニー(株)グッドアイが中国より輸入したGuddy号の4台であった。なお、Guddy号は1人乗りでミニカー登録されているが、中国本国や欧州では2人乗り車両として販売されている。

モニター調査について、群馬大学荒牧キャンパス内の次世代モビリティ社会実装研究センターCRANTS内の自動運転車開発用テストコースを使用し、モニターは4台それぞれコース内を2周走行し、サイズ感や走行、駐車などを体験後、アンケート票への記入及びグループインタビューという形で調査を実施した。



## (2) - 2 モニターの属性

車の保有状況については、モニター全員が1台又は複数台所有しており、駐車場についても全員が保有、駐車可能台数も2台以上との回答であった。一方、自宅駐車場でのコンセントの有無について、約3割があるとの回答であった。また、いずれの世代も9割が毎日運転すると回答した。

日常の移動手段として、大半が自動車と回答した。自動車が便利と感じる点としては、目的地まで直行できる、時間に制約がない、風雨が防げる、距離的に自動車が最適、一方不便と感じる点は、出先で駐車場がないこと、維持費、交通事故等が上げられた。

## (2) - 3 超小型モビリティの利用意向

超小型モビリティを試乗しての感想として、どのような場面で現在の移動手段から超小型モビリティに変えたいか質問した。

買い物や通院等近場の移動の利用意向は各世代とも高く、自宅から遠くへの移動の利用意向は各世代とも低かった。駅やバス停から訪問先へのラストマイルの移動における利用意向は、世代により傾向が異なり、その他世代は9割と高い利用意向だが、シニア世代で5割弱に留まった。なお観光地での周遊については各世代で半数に利用意向が見られた。

その他自由意見として、一人での移動に利用したい、免許返納後の移動手段として超小型モビリティ用の免許区分が設けられれば利用したいといった意見があった。

## (2) - 4 超小型モビリティの機能・設備や安全性等に係る意見

超小型モビリティ全般に求める意見として、安全であること、安価な価格・維持費、利用可能エリアを限定して利用できると良い、乗用車と併用でないと利用しにくい、といった意見があった。

環境や制度面に関する意見として、超小型モビリティの認知、走行していることを知らせる環境、専用駐車場・充電設備、他交通の邪魔にならない仕組み、専用通行車線、運転免許返納後に超小型モビリティを運転可能な免許等の意見があった。

機能・設備に関する意見としては、ドアや冷暖房、バックミラー、荷物収納スペース、ブレーキアシスト等が備わっているべきとの意見があり、また長尺のものを積めると良いといった意見もあった。

安全面に関する意見として、衝突・事故時の安全性に不安、ドアがないと不安、生活道路では良いが、国道などでは難しいと行った意見があった。また速度に関しては、曲がるときにひっくり返るかと思った、街中での利用は低速の方が良い、時速25km以上出すと怖い、時速30km以上出ないように制限して安全に乗れると良い、といった意見があった。なお、安全面に対する不安の意見は、シニア世代から多かった。

運転・操作に関する意見として、アクセルが中央にある車両は違和感がある、ブレ


一キの利きが悪い、後ろが見えない、サイドミラーが見つらいといった意見があった。

#### 4. 連絡会議で議論・共有された内容

##### (1) 地域の足としてのニーズ及び車両仕様の検証

地域と共生する超小型モビリティ勉強会において、超小型モビリティをそれまでの実証事業を踏まえ使用局面で分類し、Type AからType Dまでの4つに大別している。

表 地域と共生する超小型モビリティ勉強会で提示された使用局面による超小型モビリティの分類の例

車両	TYPE-A	TYPE-B	TYPE-C	TYPE-D
主な活用局面	・都市部、郊外部問わず、近距離の日常的な交通手段	・観光地・商業地での回遊・周遊 ・訪問介護 ・防犯パトロール	・小規模配送やポーターサービス	・限定エリアでの低速域の移動
ユーザ像	・通勤・通学 ・子育てママ・パパ	・観光客 ・巡回事業	・宅配など法人	・高齢者
既存の移動手段	・自転車 ・スクータ ・徒歩	・乗用車/レンタカー ・バス ・タクシー	・商用バン・トラック ・2輪/3輪	・自転車 ・シニアカー ・徒歩
キーベネフィット	・2輪並みの駐車スペース ・転倒しない ・風雨がしのげる ・ヘルメット不要	・コンパクト(取り回しの良さ) ・乗降性 ・転倒しない ・風雨がしのげる	・コンパクト(停車時に邪魔にならない) ・小回り ・乗降性 ・転倒しない ・風雨がしのげる	・気軽さ ・地域の活性化
車両イメージ	・全幅<100cm程度 ・2人乗 ・ドア要 ・100V充電 ・航続距離30~40km程度 	・全幅<130cm程度 ・2~3人乗 ・航続距離50~100km程度 	・全幅<130cm程度 ・1人乗 ・積載量100kg程度 	・全幅<130cm程度 ・1~2人乗 ・最高速度≤XXkm/h(低速)

本連絡会議では、その後の実証事業・使用実態やモニター調査結果を踏まえ、現在の移動手段から乗り換えた場合の地域の足としてのニーズ及び車両仕様について、次のとおり検証した。

- ・ Type Aに関し、車体が小さいため、自宅駐車スペースの課題が小さく、訪問先でも駐輪場の活用の可能性が期待される。また、子どもを後ろに乗せた場合に様子を見るためのルームミラーを要望する意見があった。一方、窓・ドアがない車両については、窓・ドアがないメリットよりも安全上不安、風雨対応が不十分といった意見が多く、日常的な交通手段として使用するために窓・ドアが必要であることが改めて検証された。さらに、二人乗り時の積載スペースが課題との意見もあったが、二人乗りかつ荷物を積載するようなシーンでは乗用車を利用するなど、利用シーンに応じて車両を選択することも必要と考えられる。
- ・ Type Bに関し、座席がタンデムだと隣で子どもの様子が見られるのが良いといった意見も見られ、子どもの送迎等日常利用として利用の可能性も期待され

る。

- ・また、在宅医療介護など業務として日常利用される車両についても、ドア・窓の必要性が検証された。なお、地域と共生する超小型モビリティ勉強会において、法人の業務利用に対応しType Cを区分したが、在宅医療介護や企業の営業等、人の移動を中心に日常利用される車両は、1人乗り移動であっても丘陵地等でミニカーよりも出力が大きい車両が適当なケースも確認されており、Type Aの活用の可能性も期待される。
- ・他方、交通量が少ない、狭隘な道路、坂道が多い等の特徴を有する地域においては、高齢ドライバーの事故対策の一つの受け皿として加害性の低さという特徴を生かすType Dへのニーズも見込まれる。また、利用シーン等を想定すると全幅が100cm未満であることが望ましいと考えられる。
- ・一般道での円滑な走行・利用にあたっては、C<sup>+</sup>podに代表されるように、衝突安全性、安全装備やドア、エアコン等の装備へのニーズが高いことも検証された。高速道路を除く一般道全般での円滑な走行を目的とした導入については、いずれのタイプの車両でも一定速度での衝突試験をクリアした型式指定車が適当である。なお、型式指定車であっても外板がFRPのため安全性を不安視する意見があったため、衝突試験をクリアし、衝突被害軽減ブレーキ等のサポカー機能を有していること等が周知されることが望ましい。
- ・一方、逆に日常的に利用される車両として、ドアやエアコンがないものは、30km/h以下の低速で限定された地域で走行すべきであり、国道等の交通量の多い道路は利用すべきではないといった意見もあった。コミュニティ内での移動や観光周遊など、限定した道路や地域を走行する目的の2人乗り超小型モビリティの導入にあたっては、安全性を確保した上で公道走行が可能となる認定制度を活用することが適当である。

## (2) 普及促進にあたっての課題

- ・認定制度を活用した導入を広げていくためには、自動車製作者等をはじめとする地方公共団体以外の者が申請者となることが望ましいが、申請者は、超小型モビリティの運行について予め運行地域がある地方公共団体の長等の了承が必要となる。しかしながら、特に初めて了承を得ようとする自治体は了承証明書交付にあたりハードルが高いとの意見がある。地方公共団体が了承しやすい仕組みづくりとして、国土交通省で公表するガイドブックやホームページにおいて「地方公共団体等了承証明書」の位置づけを説明するとともに、最終的な事業認可権（認定）は管轄運輸局であること、道路交通法遵守を含む日常的な安全管理は申請者が行うことが誓約書で規定されていること等について地方公共団体の理解を促進することが重要である。（関係資料5）
- ・在宅医療介護で使用される車両には、各都道府県警から駐車許可を受けることが可能となっているが、駐車許可書には個人情報も含まれているため、ロックのか

かるドアがない超小型モビリティでは掲示できないといった課題がある。このような車両でも駐車許可書を提示する機構が開発されることが望ましい。

- ・ 現在の時間貸駐車場の利用約款上の車両規格は乗用車サイズとなっている。時間貸駐車場のうち跳ね上げ式フラップタイプでは超小型モビリティサイズではフラップ板の前に駐車することも可能で料金を収受できないケースも想定される。また、ゲート式タイプでは、地下のループコイルが超小型モビリティサイズの車両を検知できず、ゲートバーのスムーズな上げ下げができない恐れがある。将来的な超小型モビリティの普及を見据え、駐車場側において超小型モビリティサイズにも対応した改修が徐々に進むことが望ましい。

### (3) 関係者への認知度向上、導入に係るノウハウの共有

超小型モビリティの普及促進に向けた取組の一つとして、平成26年度に超小型モビリティを導入する際のポイントや手順をまとめた「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」が公表されている。しかし、平成30年1月の認定要領改正、令和2年9月の道路運送車両法施行規則等の改正が、ガイドブックに反映されていない。また、既に実証ではなく実用的な超小型モビリティ導入事例も存在しており、他地域での導入の参考に資すると考えられる。

このため、「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」を改訂することが適当である。改訂にあたっては、

- ・ 想定されるガイドブック利用対象として、従来の対象（観光、公務、カーシェア、宅配サービス等に関わる者）に加え、地域住民による所有を前提とした利用促進を検討する自治体・協議会・法人や在宅医療介護等の事業者を追加すること
  - ・ 平成30年1月の認定要領改正により、認定申請者が自治体又は自治体を中心とした協議会ではなくとも、地方自治体からの了解を得た場合にも申請が可能になったこと、令和2年9月の道路運送車両法施行規則等改正により、型式指定を受けた超小型モビリティについては認定を受けずに利用が可能となったことを追加すること
  - ・ 先行導入事例を見直し、実用的な車両導入の事例を追加すること
- を考慮することが適当である。（関係資料5）