

(2) 超小型モビリティ車両の基本的な性能は高評価

- 「駐車の手やすさ」や「のぼり坂の走行性」など車両の基本的な性能については評価が高い。
- 「雨降りに活用できない」、「後部座席の乗り降りが困難」、「買い物の際に荷物を載せることができない」などの要望に対応できれば、地域活動への活動の幅が広がる。
- 試乗会においては、個人所有に向けて市販化を期待する声が多くあった。
- 今後、こうした利用者の声を車両メーカーや国に伝え、車両の改善や市販化・普及の促進につなげる必要がある。

(3) 予約システム・鍵受取システムは高評価、共同利用の課題が顕在化

- 予約システム、鍵受取システムとも概ね評価は高かった。
- 共同利用に関しては、「駐車場所が遠い」、「利用したい時に利用できない」などの要望に対応するため、利用者のニーズを踏まえて共同利用のエリアや使用する車両台数を設定する必要がある。

(4) 一定規模以上の町内会等であれば、理論上、採算成立。地域住民の意識の醸成が課題

- 一定規模以上の町内会等であれば、理論上は採算成立することが確認できたが、利用者からの利用料収入だけでは事業採算が成立しないケースもあることから、利用率向上のための活用方策の検討や、広告収入、公共の支援などによる採算確保策を検討する必要がある。
- 一方で、地域が主体的に共同利用を実施するための意識の醸成が課題である。

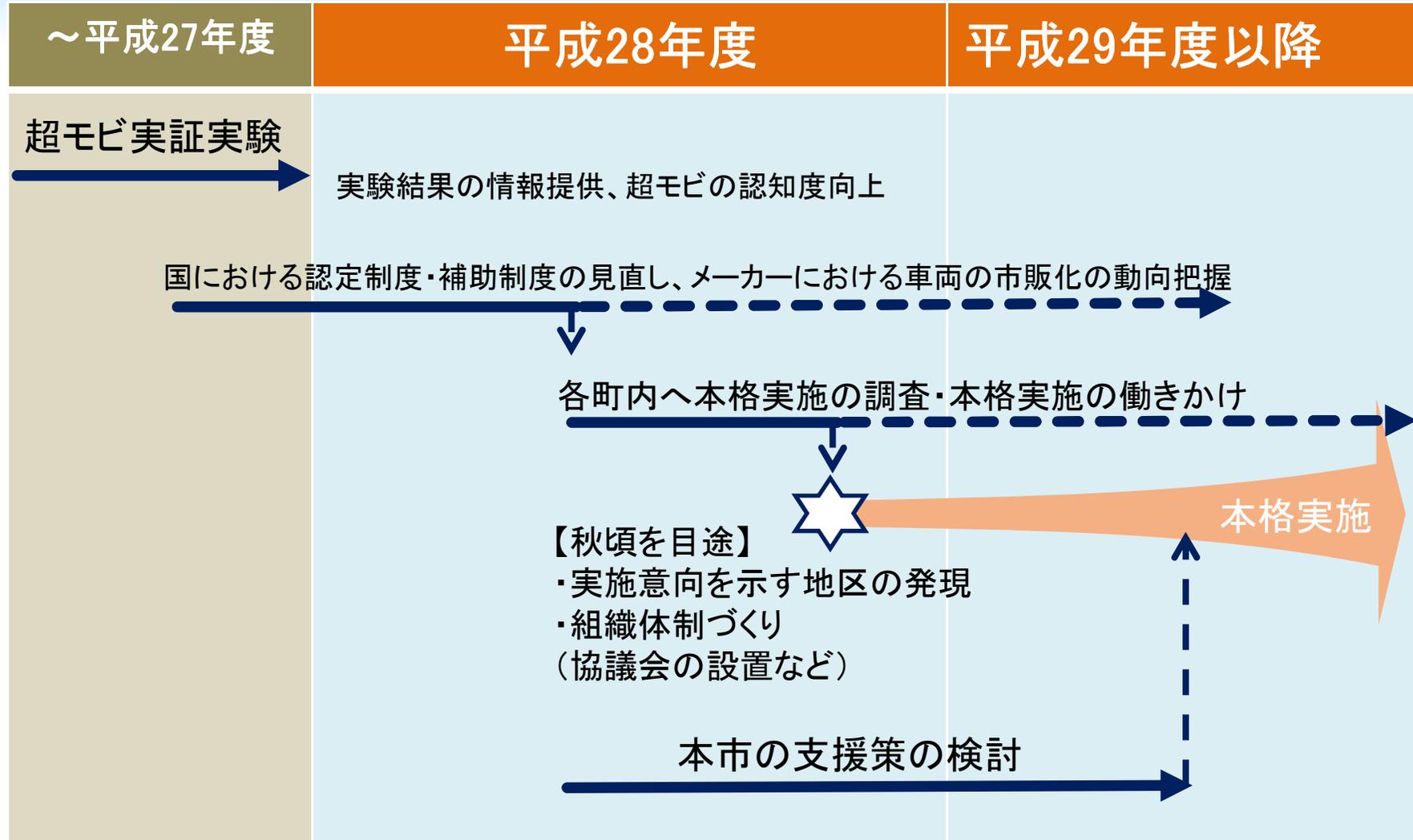
(5) 車両の市販化・普及及び車両価格の低廉化に期待

- 地域の手軽な足として、主に近距離輸送に利活用される超小型モビリティについては、道路運送車両の保安基準の見直しに先立って、市場に先導的・試行的に導入するため、認定制度を活用し公道走行が可能となっている。
- しかしながら、現在認定を受けている車両はまだ数百台と少なく、保安基準等の見直し時期は未定である。
- 今後、本市のような先導的・試行的な取組が広がり、成功事例の創出や国民理解の醸成が促されれば、将来的には保安基準等が見直されるものと考えられる。
- 保安基準が見直され、車両の市販化・普及が進めば、車両価格の低廉化に繋がるものと考えられるが、メーカー各社とも、現時点においては、車両の市販化の時期は示していない。

VII 平成28年度以降の取組(案)

VI 平成28年度以降の取組(案)

〈地域が主体となった超小型モビリティ共同利用の進め方イメージ〉



〈交通のスマート化のイメージ〉

- 将来的には、電気自動車や燃料電池自動車も含めた環境に優しい乗り物を活用した効率的な交通システムの構築を進め、西風新都推進計画2013に掲げた「交通スマート化」の実現をめざす。

