

Ⅲ なぜ超小型モビリティ？ (超小型モビリティを検討する意義)

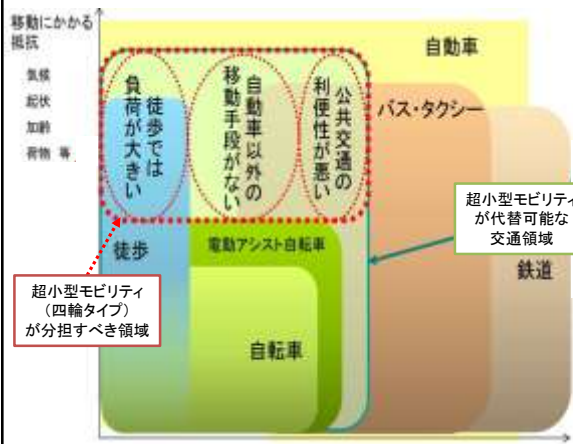
Ⅲ-1 超小型モビリティについて

・超小型モビリティとは

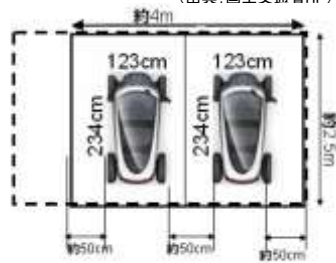
自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両



(出典:国土交通省HP)



(出典:国土交通省HP)



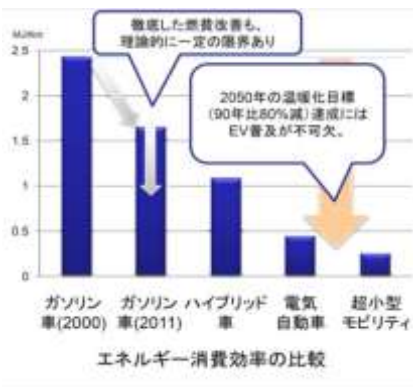
--- : 普通自動車1台の駐車場サイズ (9m約 5m, 3m約 2.5m)
(出典:横浜市HP)

○道路運送車両法上の区分

定格出力 (電動自動車)		0.6kW以下	0.6kW超	
エンジン排気量		50cc以下	50cc超 - 660cc以下	
二・四輪車	歩行補助用具 (免許不要) ・時速6km以下 ・車輪なし ・全長:1,200mm 全幅:700mm 全高:1,080mm 	第一種原動機付 自転車 ・全長:2,500mm ・全幅:1,300mm ・全高:2,000mm 	超小型モビリティ ・定格出力8kW以下 (又は125cc以下) ・乗車定員2人以下 (又は2個のCRBSを取り 付けたものは、3人以下) ・高速道路走行不可 	軽自動車 ・全長:2,400mm ・全幅:1,480mm ・全高:2,000mm ・車輪あり ・乗車定員4人 ・高速道路走行可 

(出典:国土交通省HP)
23

- エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6(電気自動車の1/2)程度
- 超小型モビリティは、エネルギー効率の観点から、電気自動車の弱点を克服し自動車利用の実態に即した乗り物となりえる



電気自動車の弱点

通常の自動車を現在の電池技術で動かすには、航続距離に一定限界

×

自動車利用の実態

自動車利用のほとんどが1~2人。約6割が10km以内

大幅にコンパクト・軽量で、1~2人での移動に最適な「新しいカテゴリー」の乗り物があれば、移動の自由や経済活動を損なうことなく、抜本的な省エネが実現できる!

(出典:国土交通省HP)

Ⅲ-2 超小型モビリティの使われ方

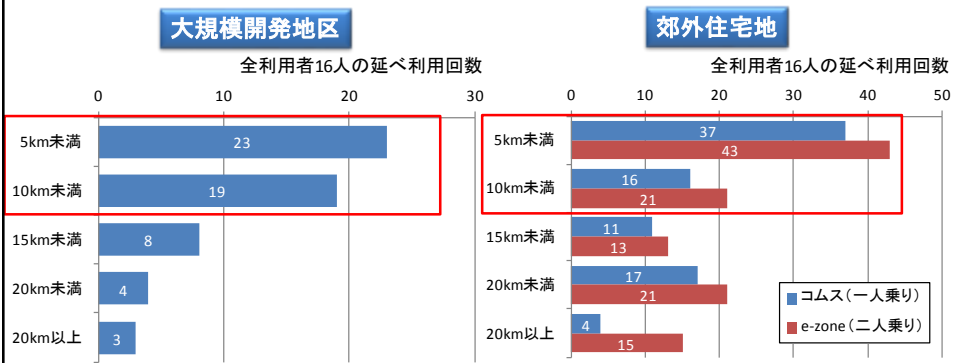
H22年、H23年に超小型モビリティの実証実験を全国11箇所で開催。これらの実験における超小型モビリティの使われ方より、その特徴を確認する。



Ⅲ-2 超小型モビリティの使われ方

(1) 近距離(片道5km圏内)の交通手段として利用

移動距離別の利用回数



片道5km圏内の移動が、全体の73%

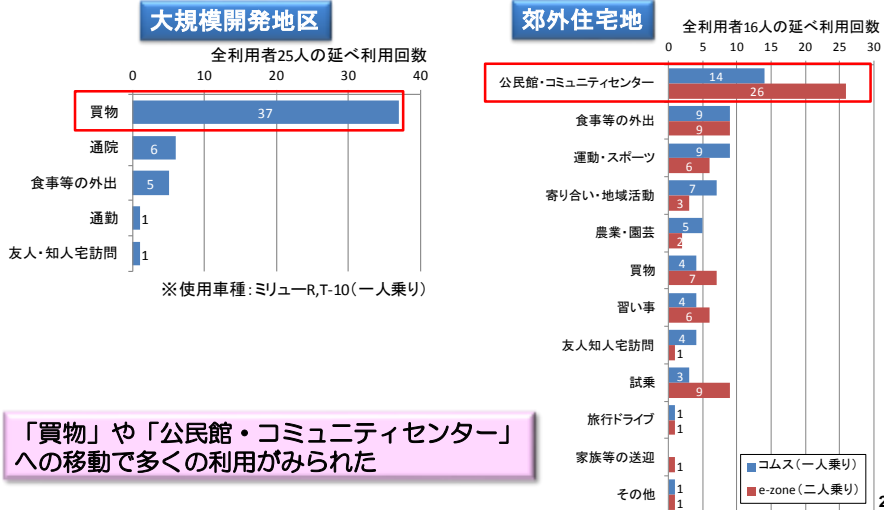
(大規模開発地区: 福岡県福岡市香椎照葉地区)

片道5km圏内の移動が、全体の62%

(郊外住宅地: 福岡県朝倉市美奈宮の社地区)

(2) 買物や地域活動など、身近な目的で利用

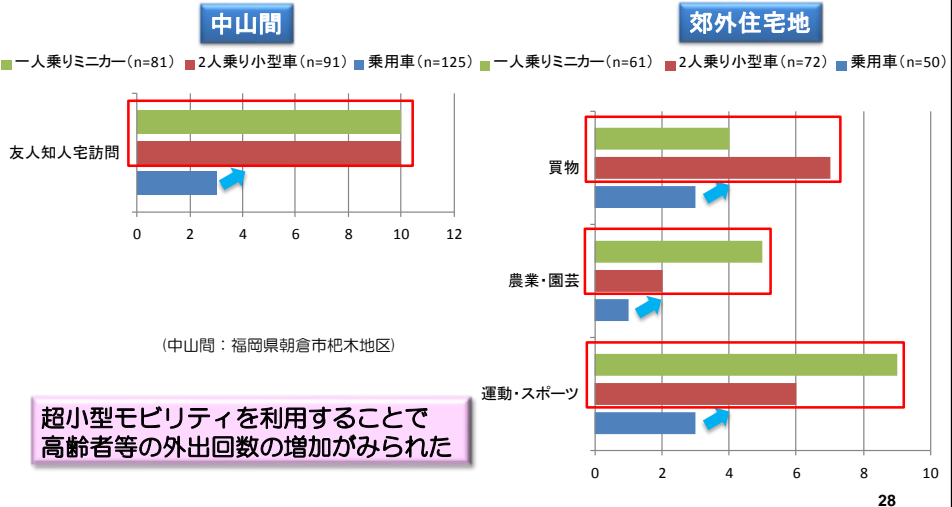
目的別の利用回数



「買物」や「公民館・コミュニティセンター」への移動で多くの利用がみられた

(3) 高齢者の外出回数が増加

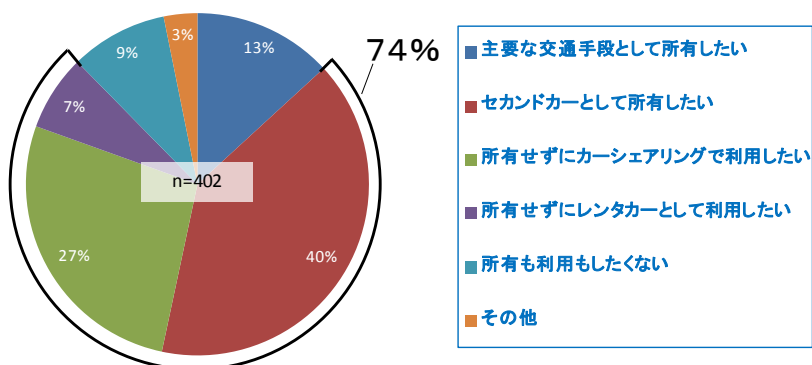
高齢者の交通手段別外出回数



超小型モビリティを利用することで高齢者等の外出回数の増加がみられた

(4) セカンドカーとして所有、カーシェア／レンタルでの利用意向が高い

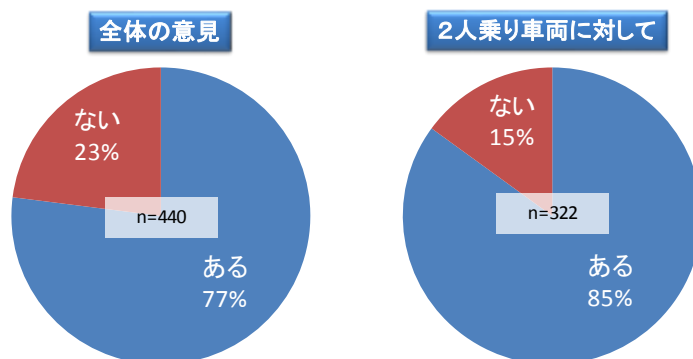
超小型モビリティの所有意向



セカンドカーとして所有、カーシェアもしくはレンタルによる利用が全体の74%

(5) 利用者の約8割から高い評価を得ている

今後の利用意向(H23社会実験に参加した人)



平成23年度の社会実験参加者の77%が利用したいと回答

特に2人乗り車両の場合は、85%の人が利用したいと回答

III-3 超小型モビリティの特徴

○車両の特徴

車両がコンパクト

◆運転がしやすい、狭隘な道でも対応しやすい、駐車スペースが小

環境にやさしい(電気自動車)

◆エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6(電気自動車の1/2)程度

原付(4輪)よりも高馬力、2人乗り

◆登坂能力がある、送迎などの用途に活用

○既往調査(※)の結果より

利用目的は、買物や地域活動等が多い

◆近距離(5km)、身近で日常的な目的での利用に使われる傾向

超小型モビリティの実験期間内において利用者の外出機会が増加

◆利用者の意見
・非常に気軽に使えるので身近の移動にはとても便利である。外出機会は増える
・自動車より運転しやすいので、歳をとっても利用できそう(高齢者)

利用者の8割が利用したい

◆利用した人の評価は高い

※出典:超小型モビリティ導入に向けたガイドライン(国土交通省)

31

III-4 西風新都における主な利活用イメージ

☆自宅からアストラムライン駅、バス停までの端末交通手段としての利用

⇒省スペースのため、駅周辺などで置き場の確保が比較的容易

☆住民の日常生活(買い物、通院等)利用

⇒とりまわしがしやすく、高齢者や女性なども気軽に使える
⇒2人乗りなので夫婦での移動や子供など家族の送迎などでも利用可

☆学生の大学周辺でのちょいのり(食事、買い物等)利用

32

Ⅲ-4 取組内容



【方向性】

環境にやさしく、使いやすい

スマートな交通体系をめざす

【取組内容】

超小型モビリティやICTを活用した
シェアリング等の交通システムの導入

車両の特性を生かした使いやすい仕組みづくり

【今年度の取組】

「西風新都への超小型モビリティの導入方針」
をとりまとめる

33

Ⅲ-4 検討の方向性



～「導入方針」の記載項目の想定～

①調査の背景

②西風新都の特徴と課題

- ・ 地域内の多様な特性、住民の移動特性
- ・ 西風新都のまちづくり計画、機能や役割 など

③超小型モビリティの特徴

- ・ 期待できる効果、利用上の制約、使われ方など

④超小型モビリティの潜在需要

- ・ アンケート、ヒアリング調査等によるニーズ把握・検証結果

⑤地域に適したサービス内容と、事業運用のあり方

- ・ 対象地域において効果が期待できる、超小型モビリティを用いた交通サービス内容の想定
- ・ 対象地域への導入を想定した、事業主体や運営、利用形態等のあり方

⑥導入へのステップ

- ・ 本格展開を見据えた各ステップの設定
- ・ 「モデル事業」の計画

34