

第4章 平成 28 年度以降の本格運用に向けて

4.1 平成 25 年度から平成 27 年度までの取組の総括

(1) 実験開始時に想定した効果は、概ね想定どおり

実証実験実施にあたり、超小型モビリティの活用では、次の 5 つの効果を想定していた。実証実験を通じて、このうち 1～4 の効果が確認できた。

【想定される効果】→1～4 の効果を確認

(効果 1) 高齢者や子育て世代の外出支援による地域経済の活性化

(効果 2) マイカー利用の抑制による環境負荷の低減

(効果 3) 買物支援などのボランティア活動による地域コミュニティの活性化

(効果 4) 地域の見守り活動への活用による犯罪の起こりにくいまちづくりに貢献

(効果 5) 公共交通機関の端末交通として活用することによる公共交通の利便性向上※

※ (効果 5) について

「公共交通機関の端末手段としての活用」は、期待は高いものの、平成 26 年度の実験結果において実際の利用は低調であり、公共交通の利便性向上に係る効果は確認できなかった。

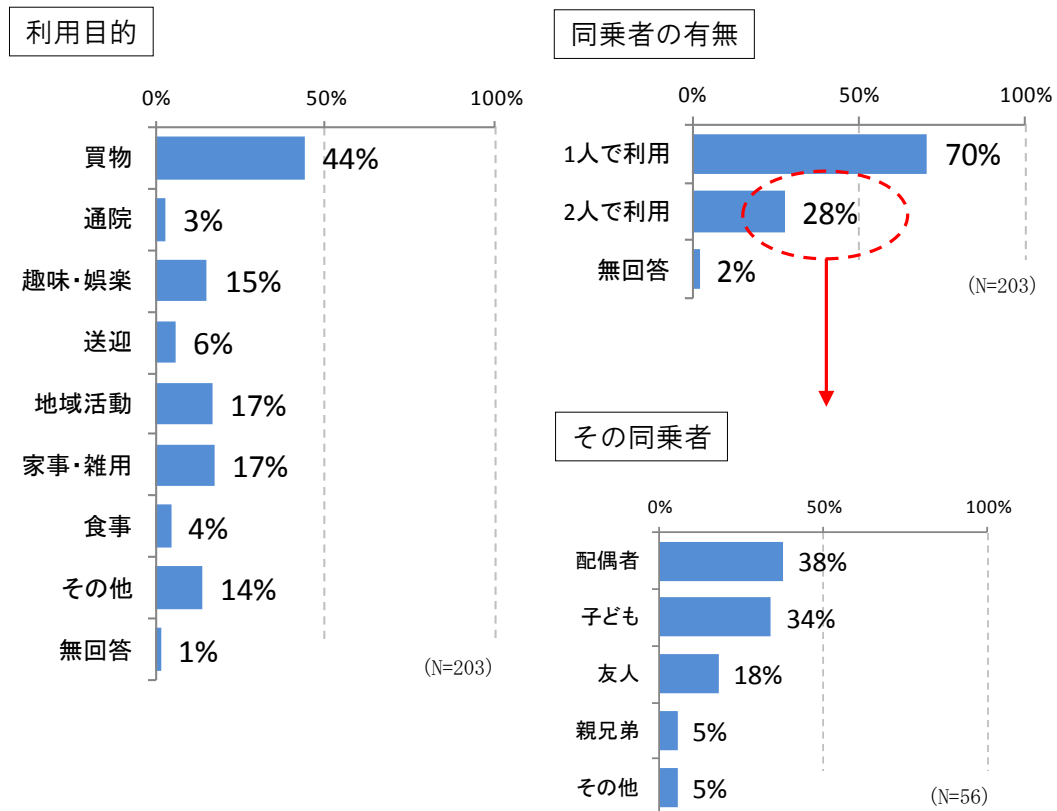
この理由としては、通勤・通学以外で日常的に公共交通機関を利用する人が少ないためと想定される。

次頁より、1～4 の効果について、確認できた内容の詳細を示す。

(効果 1) 高齢者や子育て世代の外出支援による地域経済の活性化

- ・日常生活において、「買物」や「地域活動」、「家事・雑用」など幅広い用途で短距離、短区間の移動に活用され、エリアが広大で高低差のある西風新都特有の地形や狭隘な道路に適合することが確認できた。
- ・若い世代では子どもの送迎、高齢者には地域活動など幅広い年代に応じた利用がなされ、域内移動の活発化が期待できる。

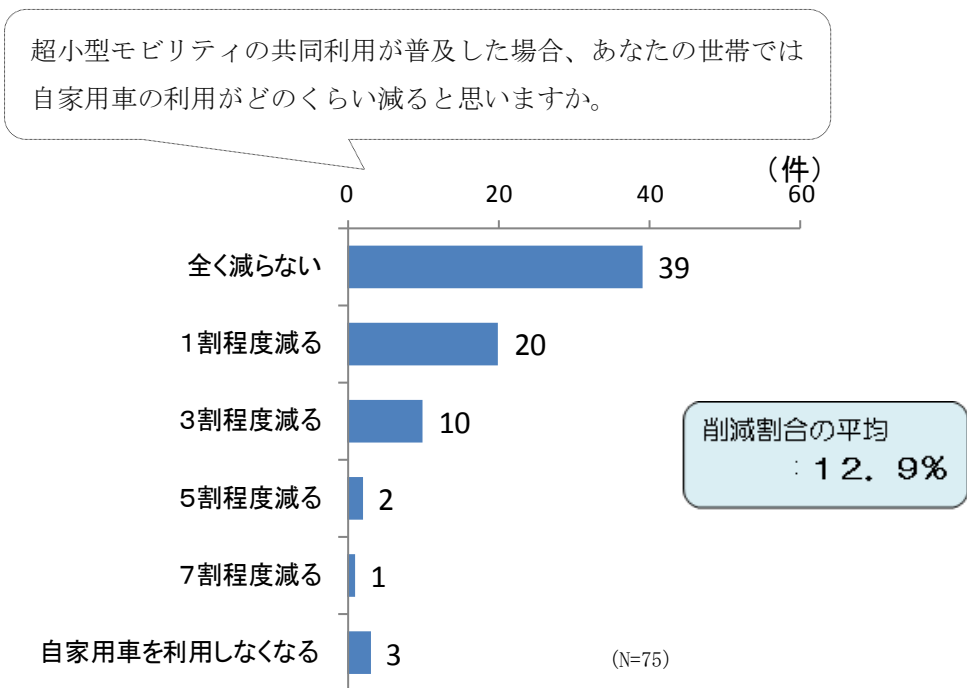
図 4.1 平成 26 年度の実験結果（利用目的と同乗者）



(効果2) マイカー利用の抑制による環境負荷の低減

- ・超小型モビリティの共同利用が普及した場合、1割強の自家用車の利用削減が見込まれる。よって、同様に環境負荷の低減も期待できる。

図 4.2 平成 27 年度の実験結果（自家用車の減少割合の見込み）



<参考（試算）>

広島市の二酸化炭素(CO2)排出量（平成 24 年） : 871.2（万トン-CO2）
 うち自動車 : 143.6（万トン-CO2）

我が国全体の運輸部門における二酸化炭素排出量の車種構成比（自家用車 56%）（平成 25 年）を用いて、自家用車のみを算出すると : 80.4（万トン-CO2）

このうち 12.9%が削減されると仮定すると

→全市で 10.4（万トン-CO2）削減 ※全排出量の 1.2%に該当

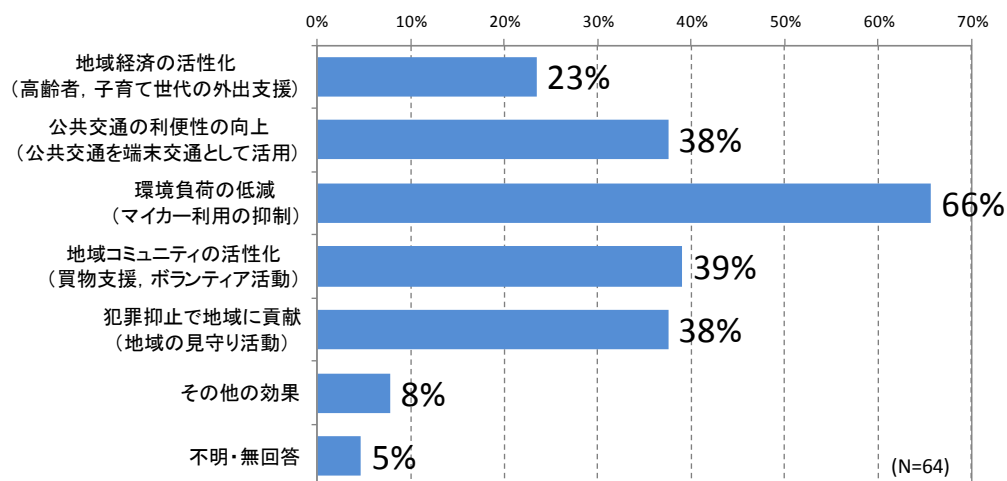
資料：広島市の平成 24 年二酸化炭素(CO2)排出量（市環境局 温暖化対策課HP）

運輸部門における二酸化炭素排出量（内訳）（資料 国土交通省総合政策局環境政策課HP）

(効果3) 買物支援などのボランティア活動による地域コミュニティの活性化

- ・後部座席に人やものを乗せられるように車両の改良を行えば、買物支援や病院への送り迎えなど更なる活用が期待できる。

図 4.3 平成 26 年度の実験結果（超小型モビリティ活用に期待できる効果）



《モニターからの意見》

- ・後部座席を席じゃなく物を乗せられるようにして買い物をしやすくしたら良い。
- ・後部座席を広くし、乗り降りしやすくすれば、介助が必要な方を乗せやすくなる。

(効果4) 地域の見守り活動への活用による犯罪の起こりにくいまちづくりに貢献

- ・青色回転灯の設置要望があり設置できるようにしたところ、多数活用された。



青色回転灯を設置した車両

《モニターからの意見》

- ・小回りがきき、形状が目立つため、安全見守り活動等には効果があった。
- ・夜間防犯見回り活動に（エンジン音が出ないので）効果があった。
- ・短距離移動がバイク感覚で簡単に出かけられた。
- ・交通安全マークをつけての走行は「交通安全」の喚起になるのでよかった。

(2) 超小型モビリティ車両に関する評価と課題

- ・「駐車しやすい」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・鍵受取システム及び共同利用に関する評価と課題

- ・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) 採算面での課題

- ・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。
- ・しかし、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) 車両の市販化や価格に関する課題

- ・地域の手軽な移動手段として、主に近距離移動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。（現在は、リースによる提供のみとなっており、費用が高額）

4.2 平成 28 年度以降の取組

- ・実証実験結果について、町内会等の地元組織や NPO、交通事業者、民間事業者等の各主体へ情報提供し、超小型モビリティの認知度向上を図る。
- ・国の認定制度や車両の市販化の動向を見極めた上で、各主体へ意向調査や働きかけなどを行い、本格実施へ展開する。