

超小型・小型モビリティはどのような ～実証実験から見える動向～

(1) 第1世代「超小型モビリティ(国交省自動車局)」

- 2013年国交省は地方自治体の実証実験に用いる「超小型モビリティ」の公道走行を認めるガイドラインを定め、2014年より実証実験が開始された。
- 実証実験には、原付4輪(1人乗り)にトヨタコムス、軽自動車規格の超小型モビリティ(2人乗り)に日産ニューモビリティコンセプト、ホンダ MC-β、NTN/タジマ、ノイエスブリーブ、コボット9、HTM-Japanなどが参加した。
- 国交省によると2017年末までに全国で40か所で実証実験を行い、7000台の超小型モビリティが登録されたとしている。

- 2人乗り軽規格の超小型モビリティでは日産が100台規模、ホンダが20台規模で導入したが、その他は数台規模であった。
- 1人乗り原付規格の超小型モビリティではトヨタコムスが唯一大量導入で6000台以上と推定される。

Exterior

自由に買車庫に引っ越さずそのまま
気軽に外出が可能なコンパクトデザイン



(2) 第2世代「電動低速車での実証実験(国交省総合政策局・エコモ財団)」 **低速車: 最高速20km/h以下の車両**

- 輪島・京都・姫島における4人乗り軽自動車規格の電動低速車による実証実験に基づき、安全基準が大幅に緩和される電動低速車の検討が加速された。
 - ① 輪島での電動小型低速車利用の地方創生(輪島商工会議所)
 - ② 中山間地域での活用(事業主体 京都府、木津川市)
 - ③ 姫島でのゴルフカート利活用の社会実証(姫島エコツーリズム協議会)
- 一方桐生市では、10人乗り小型自動車規格での電動低速車実証実験が開始された。



ソーラーパネル搭載
屋根に500Wの太陽電池パネルを装備。晴天時の走行なら、バッテリーの約半分の電力を太陽が補います。

EVなのでクリーンで静か
燃料は電気。エンジンがなくモーターであるので、排気ガスが出ず、音も静かです。

コンパクトだけと10人乗り
幅1300mmのコンパクトな車体で、車庫をゆっくりに走っても邪魔になりません。それなのに乗客は10人乗り。

時速19kmで安心・安全
歩行者の視線で車中が見える。人になじみやすいスピードです。車の大きさの割から入ったコンパクトに。

対面ベンチシート
対面シートでお互いの顔が見える乗車。観光地などでの知らない人との会話も楽々です。

家庭用コンセントで充電可能
バッテリーは引き出し式で簡単に交換可能。停泊所での充電不足も充電も楽々。長時間の運行に対応し、バッテリー切れの心配もありません。

乗り降りラクラク
タイヤのサイズは軽自動車と同じ13インチ。とっても低い床なので乗り降りも楽々です。まさに、乗客エシカークー。

(3) 第3世代「国土交通省道路局の電動低速車と自動運転の融合」 **低速車:最高速20Km/h以下の車両**

- 国土交通省は道の駅と中山間部住人のラストマイル・モビリティとして7人乗り小型自動車規格のヤマハ・ゴルフカートに電磁誘導と前方障害物検知装置を付けて実証実験を開始。
- DeNAは10人乗り自動運転小型車の公道実証実験を道の駅で初実施。
- 東電は福島原発敷で15人乗り自動運転小型バスの敷地内運行を開始。

新たに開発された今回の使用車両



(4) 最後はやはり高齢化問題に行き着く

- 未来投資戦略2018では高齢者のモビリティの拡充があげられている。
- 国交省/エコモ財団が推進するGreen Slow Mobilityも地域住民の足(特に高齢者)として位置づけられている。
- 最近の新聞で鈴木はセニアカーを盛んにPRしている