

基調講演

超小型モビリティ導入促進事業から 得られた成果と可能性

国土交通省自動車局環境政策課
自動車使用適正化対策官
高井 誠治

超小型モビリティとは？

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人から2人乗り程度の車両

HONDA
The Power of Dreams



ホンダ MC-β

トヨタ車体 豊証
TOYOTA AUTO BODY



トヨタ車体 コムス

NISSAN



日産 ニューモビリティコンセプト (NMC)

TOYOTA



トヨタ i-Road

NTN **TAJIMA**
MOTOR CORPORATION



NTN・タジマ

NEUES



ノイエス プリーブ

KOBOT



コボット コボットθ
※写真はコボットπ

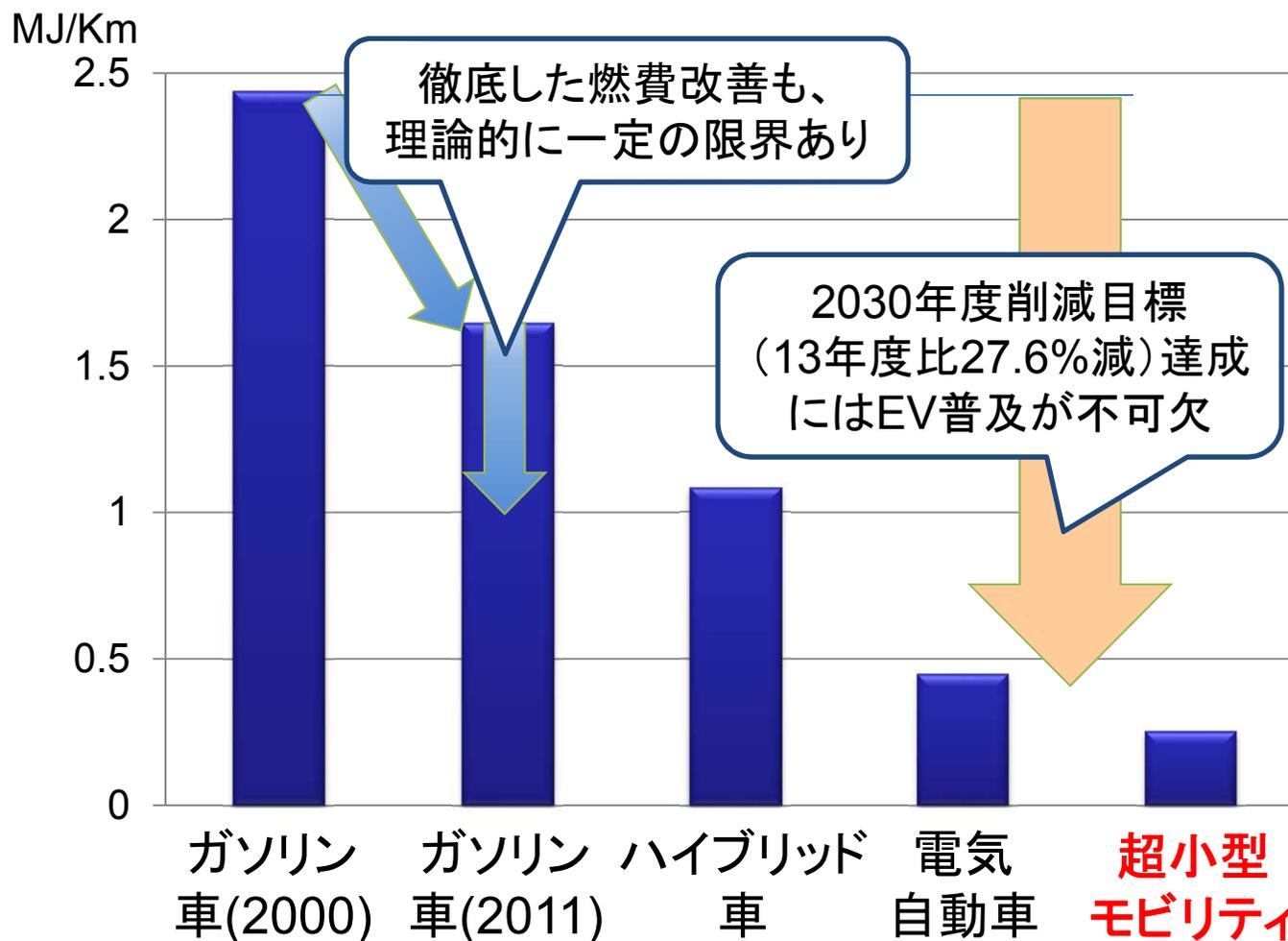


HTM-Japan

全国で約4,700台導入

超小型モビリティの特徴(1)

○優良なエネルギー消費効率



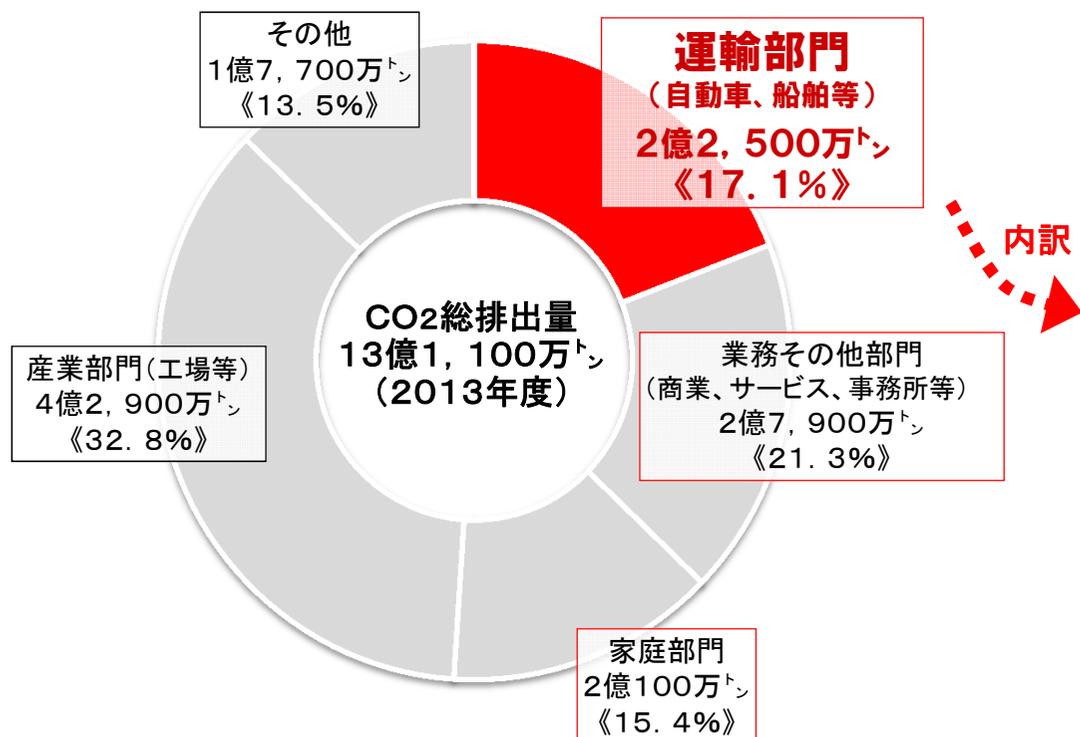
再生可能エネルギーの活用により更に低減の可能性

超小型モビリティが求められる背景(1)

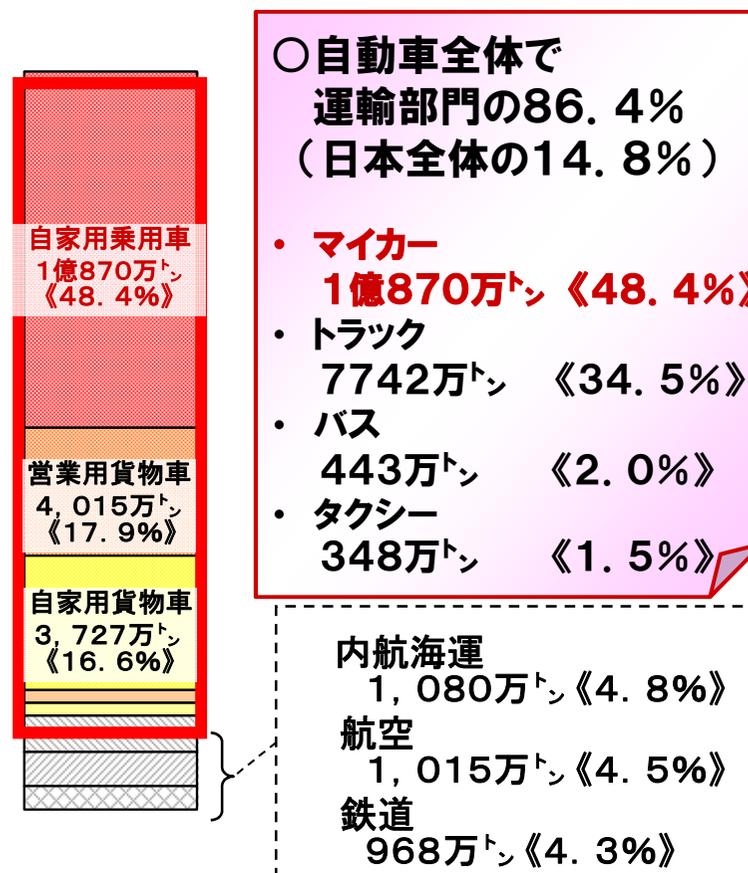
運輸部門におけるCO₂排出量

- 日本のCO₂排出量のうち、**運輸部門からの排出量は20%弱**。
- 中でも**自動車による排出は運輸部門の86.4%**(日本全体の**14.8%**)を占める。

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量



○自動車全体で運輸部門の**86.4%**(日本全体の**14.8%**)

- ・マイカー **1億870万トン 《48.4%**
- ・トラック **7742万トン 《34.5%**
- ・バス **443万トン 《2.0%**
- ・タクシー **348万トン 《1.5%**

内航海運 **1,080万トン 《4.8%**

航空 **1,015万トン 《4.5%**

鉄道 **968万トン 《4.3%**

※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より作成

- 2015年12月、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)において、2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組み「パリ協定」を採択。
- 日本の約束草案(平成27年7月17日地球温暖化対策推進本部決定)で示した2030年度削減目標の達成に向け、地球温暖化対策計画を策定し、着実な取組みを実施。

約束草案における削減目標

日本は約束草案(政府原案)において、以下のとおり削減目標を掲げている。

<温室効果ガスの排出量>

- ・ 2030年度に**2013年度比▲26.0%**(2005年度比▲25.4%)の水準(約10億4200万t-CO₂)にする。

<エネルギー起源CO₂の排出量>

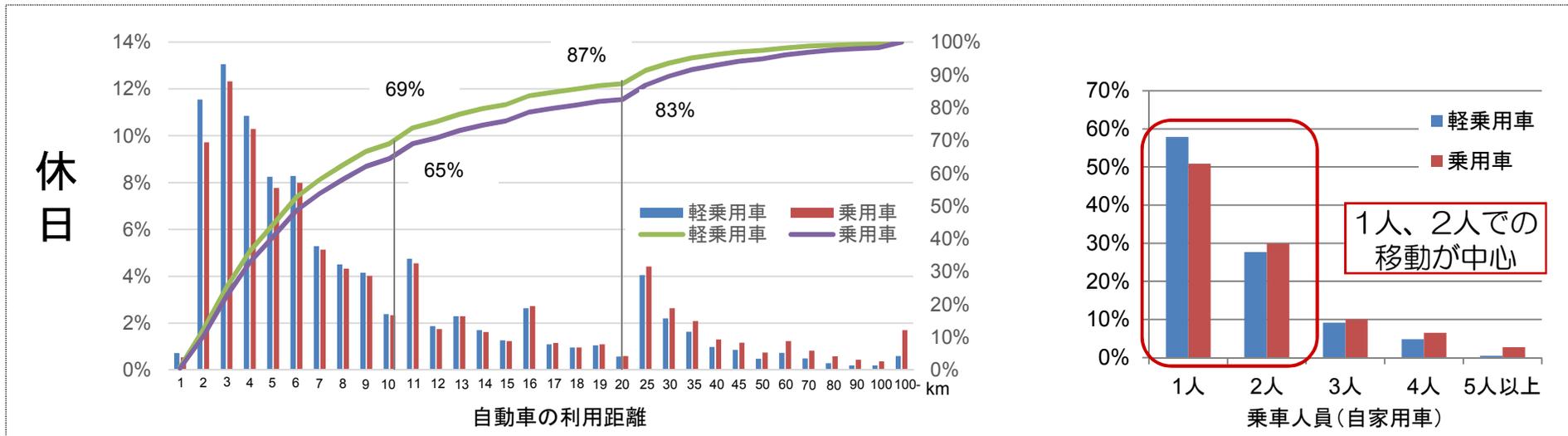
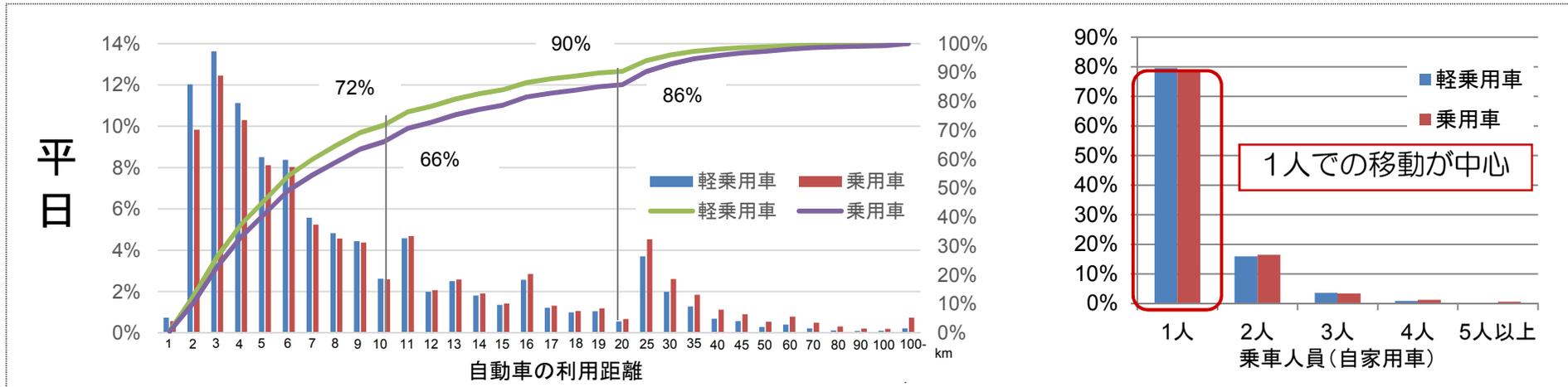
- ・ 2030年度に**2013年度比▲25.0%**(2005年度比▲24.0%)の水準(約9億2,700万t-CO₂)にする。

<各部門におけるエネルギー起源CO₂の排出量>

	2013年度比(2005年度比)	2030年度の排出量の目安 (百万t-CO ₂)
エネルギー起源CO ₂	▲24.9%(▲24.0%)	927
産業部門	▲6.5%(▲12.3%)	401
業務その他部門	▲39.8%(▲29.7%)	168
家庭部門	▲39.3%(▲32.2%)	122
運輸部門	▲27.6%(▲32.1%)	163
エネルギー転換部門	▲27.7%(▲29.8%)	73

超小型モビリティが求められる背景(2)

自動車の使用実態(距離別トリップ数頻度割合)



平成17年道路交通センサス オーナーインタビューOD調査

自動車による移動距離は10km以内が6割以上、乗車人員は2人以下が大半

超小型モビリティの特徴(2)

○コンパクトな車体



○小回りの良さ



狭隘な道路も通行可能



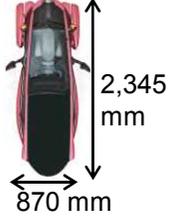
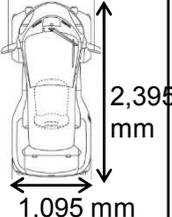
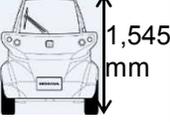
デッドスペースに駐車可能



庭先にも駐車可能

目的地のより近くまで移動可能!

(参考)超小型モビリティのサイズ

名称 メーカー	i-ROAD TOYOTA	COMS トヨタ車体	NMC (NISSAN New Mobility Concept) 日産	MC-β HONDA	(参考)軽自動車売上1位 N-BOX HONDA	(参考)登録車売上1位 アクア TOYOTA
外観	 出典：トヨタ自動車株式会社HP	 出典：トヨタ車体株式会社HP	 出典：日産自動車株式会社HP	 出典：本田技研工業株式会社HP	 出典：本田技研工業株式会社HP	 出典：トヨタ自動車株式会社HP
最小 回転 半径	2.3m	3.2m	3.4m	3.3m	4.5m	4.8m
全長 × 車幅						
車高						

超小型モビリティの普及に向けた取組(2)

○超小型モビリティ認定制度の創設

○従来にない全く新たなカテゴリーの乗り物である超小型モビリティは多様なコンセプトが提案されており、これらを市場に先導・試行導入する中で、国民理解を醸成しつつ、安全基準等関連制度の検討を進めることが肝要。

○このような規制改革の取組みとして、実証実験で得られた知見を踏まえ、平成25年1月、一定の大きさ、性能、運行地域等の条件を付すことで安全を確保しつつ、公道走行をより簡易な手続きで可能とするための認定制度を創設。

道路運送車両以外

道路運送車両

施設・歩道走行

車道走行

定格出力 (電動自動車)	0.6kW以下		0.6kW超		
エンジン排気量 (内燃機関自動車)	50cc以下	-660cc以下		660cc超	
	歩行補助用具 (免許不要) <ul style="list-style-type: none"> ・時速6km以下 ・車検なし ・全長:1,200mm 全幅:700mm 全高:1,090mm  <p>歩行補助・支援のため利用</p>	第一種原動機付自転車 <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員1人のみ ・最大積載量30kgまで ・全長:2,500mm 全幅:1,300mm 全高:2,000mm ・衝突基準なし ・車検なし ・高速道路走行不可  <p>日常生活や小口物流の足として あくまでも近場の移動にジャストフィット</p>	超小型モビリティ <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員2人以下 ・定格出力8kW以下 (又は125cc以下) ・高速道路走行不可 <p>※基準緩和制度により 公道走行可能</p> 	軽自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・乗車定員4人以下 ・最大積載量350kgまで ・全長:3,400mm 全幅:1,480mm 全高:2,000mm ・衝突基準あり ・車検あり ・高速道路走行可  <p>高速道路を含め あらゆる道路環境、場面で活躍</p>	小型自動車 ・普通自動車 

(参考) 認定制度の概要

○安全性の確保を最優先としつつより簡易な手続きで公道走行を可能とするため、①高速道路等は運行しないこと、②交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行すること等を条件に、一部保安基準を緩和することとした。

自動車として従来どおり適用される主な基準

衝突安全性能(寸法要件に適合していることを確認)

バックミラーの装備

基準緩和マークの表示
(車両の前後)

(参考)
軽自動車ナンバーの
装着

車両接近通報装置の装備

* 静粛性の高い電気自動車等の車両の接近を歩行者などに認識してもらうため、一定車速で走行中に音を発生させる装置



シートベルトの装備

環境基準の適用

- ・騒音防止性能
- ・排ガス発散防止性能

緩和できる主な基準

高速道路等を運行せず、交通の安全等を図るための措置を講じた場所において運行することを条件に、以下の基準について緩和可能とする

- ・座席取付強度、シートバックの衝撃吸収
- ・シートベルト取付強度
- ・座席空間、座席寸法
- ・年少者用補助乗車装置 (ISO-FIX)

条件に応じて緩和できる主な基準

車幅1300mm以下の車両の場合

二輪自動車の特性を持つことから、以下の基準について緩和可能とする
[二輪車の基準を適用する装置]

- ・灯火器
- ・制動装置
- ・施錠装置

速度抑制装置等の装備により、自動車の最高速度30km/h以下の場合

事故実態に基づき死亡事故が極めて少ないことから、以下の基準について追加緩和可能とする

- ・インストルメントパネルの衝撃吸収
- ・シートベルトの装備、強度

○超小型モビリティ導入促進事業(平成25~27年度)

超小型モビリティは、地域交通の省エネルギー化に加え、高齢者を含むあらゆる世代に対して新たな地域の交通手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。

新たな外出・移動のきっかけをつくる超小型モビリティを活用し、地域特性を生かした魅力あるまちづくりを通じて、地域振興・観光振興を図る観点や成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援する。

人口減少・少子高齢化時代に向けた創造的イノベーションの提案～超小型モビリティの導入の意義～

- ① **子育て世代や高齢者の移動支援**に寄与するような生活交通における**新たな交通手段**の提供
→超小型モビリティを活用した**低炭素・集約型まちづくり**を推進
- ② 観光地や地域活動の活性化を通じた**観光・地域振興**
- ③ **省エネ・低炭素化**への寄与
- ④ **新規市場・需要**の創出

「超小型モビリティ」とは？

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両(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)



超小型モビリティのイメージ

地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった 先導・試行導入を重点的に支援

＜車両導入、事業計画立案及び効果評価費等の1/2(民間事業者等にあっては1/3)を補助＞

※事業計画を公募、外部有識者により評価。優れた計画を選定して、重点的に支援。

取組みの
加速

国内外の超小型モビリティの活用事例を分析し、成功事例を他地域に伝播・普及するための手法や制度等の検討を行うための調査・検討会を実施

実感できる効果

幅広い市民の方々に実際に車両を見て、乗っていただく中で「新たな移動スタイルへの気づき」、「暮らしや観光でエコを実践する喜び」を実感していただけるような、超小型モビリティの特性を最大限活かした「成功事例の創出」を進め、「国民理解の醸成」を図る。



普及に向け社会受容性を高めたのち、車両区分等関連制度の整備の検討を行い、超小型モビリティの市場を創出。

超小型モビリティ導入促進事業(一覧)

3年間にわたる導入促進事業の結果、全国で計41の導入事例を創出

超小型モビリティ導入補助金による運輸局別導入実績 (平成27年9月末実績)

補助対象台数: 940台 (うちコムス708台)

<中部> ● 6件

- 5-(愛知県)豊田市低炭素社会システム実証推進協議会
- 21-(三重県)電気自動車等を活用した伊勢市低炭素社会創造協議会
- 22-(福井県)福井県
- 23-(福井県)坂井市三国超小型モビリティ推進協議会
- 24-(福井県)福井県大飯郡高浜町車両導入
- 42-(愛知県)安城市創蓄省エネルギー・プロジェクト推進協議会

<中国> ⊗ 6件

- 7-(広島県)広島県大崎上島町
- 32-(広島県)広島市
- 33-(鳥取県)智頭町超小型モビリティ導入促進協議会
- 34-(鳥取県)鹿野町超小型モビリティ導入促進協議会
- 35-(鳥取県)よなご超小型モビリティ導入促進協議会
- 36-(島根県)海士町観光協会

<九州> ⊗ 10件

- 10-(福岡県)福岡超小型モビリティ推進協議会
- 11-(福岡県)超小型モビリティ等観光活用推進協議会/糸島市観光協会
- 12-(福岡県)福岡県宗像市
- 13-(熊本県)熊本県小型電動モビリティ導入促進協議会
- 14-(鹿児島県)鹿児島県薩摩川内市
- 26-(福岡県)北九州市超小型モビリティ導入促進協議会
- 28-(佐賀県)大町買い物サービス協議会
- 30-(長崎県)五島市EV・ITS実配備促進協議会
- 39-(大分県)姫島エコツーリズム推進協議会
- 44-(佐賀県)株式会社平岡石油店

<近畿> ⊗ 2件

- 6-(兵庫県)六甲産業株式会社
- 37-(奈良県)飛鳥情報交通協議会

<北陸信越> ⊗ 2件

- 16-(長野県)長野トヨタ自動車株式会社
- 43-(石川県)かがEV推進協会

<四国> ⊗ 5件

- 8-(香川県)土庄町豊島)ソフトバンクモバイル株式会社
- 9-(愛媛県)愛媛県越智郡上島町
- 25-(香川県)香川県小豆島町
- 38-(香川県)高松市街地モビリティ推進協議会
- 45-(徳島県)徳島県三好市

<全国> 1件

- 3, 20, 29-(全国)株式会社セブン-イレブン・ジャパン

<東北> ⊗ 3件

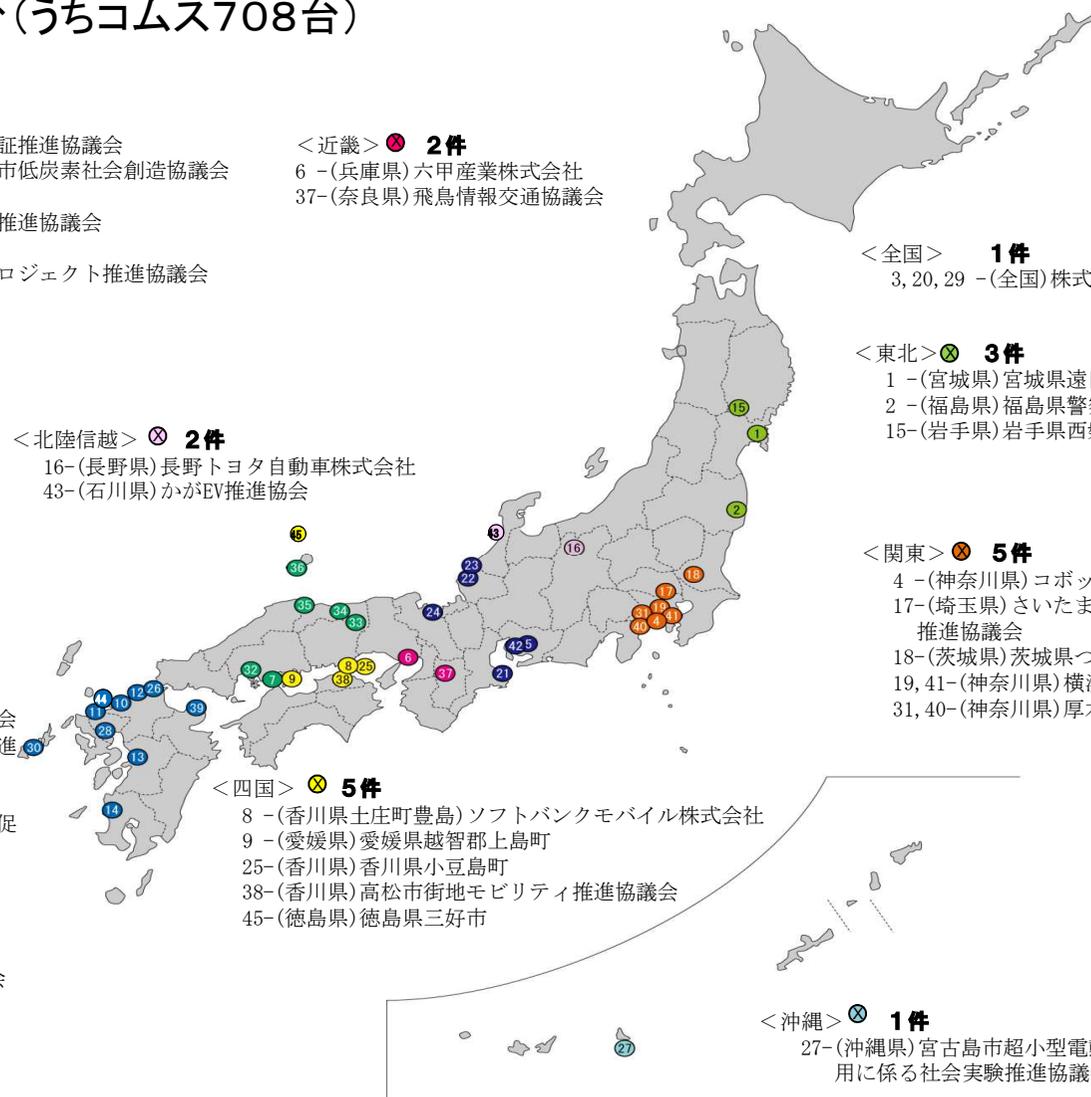
- 1-(宮城県)宮城県遠田郡美里町
- 2-(福島県)福島県警察本部
- 15-(岩手県)岩手県西磐井郡平泉町

<関東> ⊗ 5件

- 4-(神奈川県)コボット株式会社
- 17-(埼玉県)さいたま市小型電動モビリティ利活用推進協議会
- 18-(茨城県)茨城県つくば市
- 19, 41-(神奈川県)横浜市・日産自動車株式会社
- 31, 40-(神奈川県)厚木市

<沖縄> ⊗ 1件

- 27-(沖縄県)宮古島市超小型電動モビリティ等の活用に係る社会実験推進協議会



① 公共交通機関の補完

都市交通における公共交通の補完(豊田市)

車両:コムス 100台
事業実施期間:平成25年度

- 超小型モビリティのカーシェアと、公共交通機関の運行状況等に応じ最適な移動手段を知らせる情報通信サービス「Ha:mo NAVI」(ハーモ・ナビ)を組み合わせ、公共交通と超小型モビリティのカーシェアとの最適乗継ぎによる、先進的な移動サービスを提供。



② 高齢者・子育て世代の移動支援

スマートコミュニティとの連携(さいたま市)

車両:MC-β 11台
事業実施期間:平成25年度～

- 浦和美園地区に今後整備する予定であるスマートコミュニティに超小型モビリティを導入。市役所や区役所における公用車利用として活用。平成27年度においては、保育園や商業施設と連携したカーシェアリングを実施予定。



都心エリアを中心としたワンウェイ型カーシェアリング(横浜市)

車両:NMC 70台(最大時)
事業実施期間:平成25年度～平成27年度

- 横浜市街を自由に行き交う手段として超小型モビリティを導入することにより、横浜への集客と地域価値の向上を図る。借りた場所とは違う場所にも返却可能なワンウェイ型運用により、自由度の高い市街地内の移動手段を提供。



郊外ニュータウンにおける高齢化対策と子育て世代支援(広島市)

車両:NMC 5台(最大時)
事業実施期間:平成26年度～

- 広島市郊外の西風新都の自治会集会所に配車し住民に貸出を行い、高齢者や子育て世代の地域活性化として導入。駅前にも専用駐車場を確保し、地域内移動に加え鉄道乗り継ぎ利用も喚起し利便性向上を図る。



③ 地域振興・観光促進

観光ナビ機能持つタブレット搭載し隣接市町との回遊促進(明日香村)

車両:NMC 20台
事業実施期間:平成26年度～

- 史跡が点在する明日香村、橿原市、高取町が連携し3市町村に跨る運行地域に導入。車載タブレットによる道案内、観光ナビなどにより、複数市町村を行き来する観光回遊や幅広い年代の利用に寄与。



世界遺産登録を目指す教会群観光(五島市)

車両:NMC 3台
事業実施期間:平成26年度～

- 世界遺産登録を目指す教会が点在する島内の観光レンタカーと、平日は島内住民の移動手段も担う観光振興、地域活性化として導入。体験型観光の促進に向け、世界遺産地にふさわしい環境に配慮した交通の提供を図る。



大都市近接の山頂リゾート低炭素化(神戸市)

車両:NMC 10台
事業実施期間:平成25年度～

- 六甲山上の牧場や宿泊施設などに導入し、点在する施設間の回遊、山頂道路のドライブ向けに活用。公共交通、マイカーアクセスの両乗換に対応し、地域内の環境保全と観光回遊の促進の両立に寄与。



瀬戸内国際芸術祭2013と連携した魅力的な島内回遊手段(香川県)

車両:NMC 6台
事業実施期間:平成25年度～平成26年度

- 瀬戸内国際芸術祭2013において、豊島を訪れる観光客に、超小型モビリティによる魅力的で自由度の高い島内移動手段を提供する。



④ その他(業務利用・公務利用等)

訪問巡回と防犯パトロール(厚木市)

車両:NMC 1台
事業実施期間:平成26年度

- 昼間は、介護現場で在宅訪問に使用し、夜間は青パトとして防犯パトロール用として導入。路地裏などへのきめ細かなパトロールが可能となり安全安心の向上に貢献。



山間地等における地域課題の解決(熊本県)

車両:MC-β 20台
事業実施期間:平成25年度～

- 県内の山間地、過疎地、都市郊外等(阿蘇、水俣、芦北、天草)において、各地域の課題解決に繋がる導入方法・条件等を構築。地域住民への貸し出しによる外出機会の創出や介護訪問における活用などにより生活の質の向上を図る。



セブンイレブンジャパン(全国)

車両:コムス 552台
事業実施期間:平成25年度

- 企業として重視している環境負担の軽減や経営の効率化に資するような車両を導入することにより、宅配サービスの増加に対応。
- 既存の店舗や訪問先に対応できる大きさの車両を導入することにより、宅配サービスの継続的な実施を図る。



買物弱者の支援と見守り・巡回(佐賀県)

車両:コムス 1台
事業実施期間:平成25年度～

- スーパー等が撤退し移動に支障をきたしている買物弱者に対して、協議会が運営している店舗商品の配達や移動販売、高齢者や子供の見守り・巡回として利用。
- 観光客や、買物弱者(高齢者等)に対して無償レンタルも実施。



その他超小型モビリティの導入事例

⑤ 導入促進事業以外の事例

都心におけるシェアリングサービスの事例 (東京都内)

○平成27年10月20日から約6か月間にわたり、i-ROAD」およびCOMSを使用し、「Times Car PLUS × Ha:mo(タイムズカープラスハーマ)」として、東京都心部(千代田区・中央区・江東区など)を中心にシェアリングサービスの実証実験を実施。



i-ROAD15分412円(税込)、COMS 15分206円(税込)

郵送事業における超モビ活用の事例 (愛知県名古屋市)

○集配作業における超小型モビリティの実用性、操作性、安全性などを探るため、平成27年6月から、集配作業に本車両を導入し実証実験実施中。
○集配作業用として公道走行するのは全国で初めて。



地域活性化を目的とした事例 (岡山県津山市)

○低炭素化効果・地域経済・コミュニティの活性化への寄与を期待し、環境省の補助事業であるグリーンプランパートナーシップを活用して地域活性化を目的として、宅配サービス、商店街カーシェアリングや環境啓発活動に活用。



納車式の様子(テレビニュース・新聞等で報道)



小学校での交通安全教室

UR都市機構と連携したカーシェア事例 (神奈川県横浜市)

○UR都市機構が保有する団地の活性化と合わせて超モビの活用可能性をさぐるための実証として、団地の居住者に対してカーシェア事業を実証。



最初の20分は無料。以後20分ごとに200円

超小型モビリティの導入効果

CO2の削減

低環境負荷な
短距離移動手段



生活支援サービスでの活用

訪問医療・介護等における
巡回業務の効率化



小口物流での活用

宅配サービスの需要増に
対応した宅配の効率化



観光振興

自然観光や街中観光におけ
るゼロエミッション化

高齢者、子育て世代の移動支援

高齢者の移動支援や
子育て層の日常移動が容易に

超小型モビリティ導入促進事業から見えた課題

- これまでの導入促進事業を踏まえると、①認知度の不足、②導入手続きの理解不足、③費用負担・収益性不足等が課題
- このうち、導入手続きの理解を促進し、地方自治体の地域内交通として導入検討の一助とするため、ガイドブックを策定し公表

【導入促進事業のレビュー】

- 導入自治体のうち、協議会等を結成していたものは、過去に類似事業の実施や公募前から関心を有していたケースが大半である。
- 一方、公募後に事業検討を行った自治体では、協議会結成に至らず事業を実施するなど、関係者間での合意形成が課題である。
- また、導入手続きについて申請書作成等が困難との意見もあった。
- カーシェアリング・レンタカー事業等の採算性が合わないとの理由から事業を中止・中断した自治体・協議会もあった。

地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック

地域内交通における課題の解決策として、地方公共団体等が超小型モビリティを導入する場合の手順やポイントをまとめ、あわせて先行導入事例などを示すことで、超小型モビリティの導入に向けた検討及び導入を促進することを目的として策定



超小型モビリティの更なる普及に向け、引き続き認知度の向上が不可欠

国土交通省として、以下の取組を推進

- ・ **地域交通ゼロエミッション化に向けた集中的導入の支援**
- ・ **シンポジウム・講演等を通じた普及啓発**

超小型モビリティの更なる導入促進

来年度より、地域交通のグリーン化を進めつつ地域の実情に即した多様な交通サービスを展開する事業(地域交通グリーン化事業)の一環として、超小型モビリティの導入を促進

政府方針

平成28年度政府予算案額: 417百万円

「日本再興戦略」(平成25年6月14日閣議決定) 日本再興戦略」改訂2015 (平成27年6月30日閣議決定)

- ◎ 2030年度までに新車販売に占める次世代自動車の割合を 5~7割とすることを旨とする。
- ◎ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた燃料電池バス等の開発・普及
- ◎ 高齢者社会に対応した公共交通を補完する取組の実施

「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)

- ◎ 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
 - ・さらなる低炭素化, 省エネ化等環境対策の推進
- ◎ 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
 - ・地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押し

「日本の約束草案」(平成27年7月17日地球温暖化対策推進本部決定)

- ◎ CO2の排出量を2013年度比で3億6,611万t-CO2削減。
- ◎ 運輸部門においては、次世代自動車の普及や燃費改善等の対策により、2013年度比 ▲27.6% (▲6,200万t-CO2)

地域交通グリーン化事業

電気自動車を活用した地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開、燃料電池自動車をはじめとする電気自動車の集中的導入等、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援

<車両の導入を支援(補助)>

バス: 車両本体価格の1/2
 タクシー、トラック: 車両本体価格の1/3
 ※燃料電池自動車、超小型モビリティを導入する場合は、事業種別にかかわらず、車両本体価格の1/2

<充電設備の導入を支援(補助)>

バス: 導入費用の1/2 (超小型モビリティを導入する場合も同様とする)
 タクシー、トラック: 導入費用の1/3

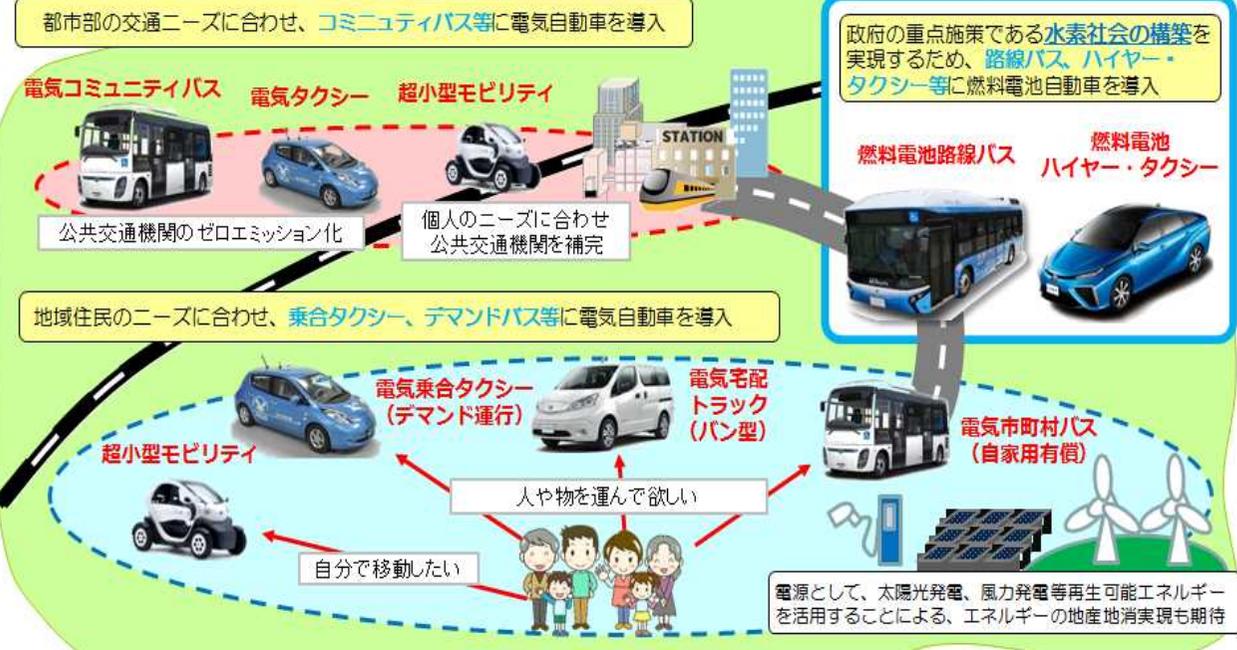
(例)

水素社会の構築に向けた、燃料電池自動車の導入

給電機能等の活用による、地域防災計画と連携した導入

超小型モビリティ等新たな移動ニーズに対応した導入

地域交通のゼロエミッション化を図る地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押し



「優れた成功事例」の全国伝播により、運輸部門における省エネ対策の推進及び地域の活性化に貢献

(参考)多様な交通サービスのゼロエミッション化の事例

地方自治体等による地域交通のゼロエミッション化を図る地域の実情を踏まえた多様な交通サービスを実施する観点から電気バス・タクシーと超小型モビリティを並行して導入した事例も存在

環境未来都市における電気バス、超小型モビリティ導入事例 (福岡県北九州市)

北九州市における超小型モビリティ導入

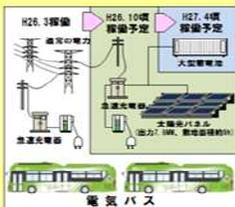


門司港レトロ地区における「超小型モビリティ」を活用した観光シンカー事業
小倉南区における「超小型モビリティ」を活用した青色防犯パトロール・買い物支援等試行事業

福岡県北九州市



「ゼロエミッション交通システム(電気バス)」の導入



離島における電気バス、超小型モビリティ導入事例 (長崎県五島市、新上五島町)

久賀島(五島市)における超小型モビリティの導入



島内の風力発電施設

長崎県 五島市、新上五島町



洋上風力発電施設

世界遺産を巡る観光電気タクシーの導入(新上五島町)



超小型モビリティシンポジウム

これまでの超小型モビリティの導入事例を踏まえ、その成果や課題について、自治体やメーカー、有識者と意見交換し、超小型モビリティの未来のあり方について共有することを目的として、3月22日に東京国際フォーラムにてシンポジウムを開催する。

シンポジウムプログラム

基調講演 新たなモビリティへの期待と課題

石田東生氏(筑波大学システム情報系社会工学域教授)

自工会における超小型モビリティの今後の展望と取組み

土屋勝範氏(自工会技術管理委員会超小型モビリティWG主査)

熊本県で発見した超小型モビリティの可能性

高口義幸氏(熊本県商工観光労働部長)

離島観光における取組と今後について

寺下満氏(姫島エコツーリズム推進協議会代表)

超小型モビリティの成果と今後

西本俊幸(国土交通省自動車局環境政策課長)

パネルディスカッション 超小型モビリティの将来像

川端由美氏(自動車ジャーナリスト) 他講演者



訪問介護
庭先まで乗り入れ駐車が楽チン



離島周遊
潮風と波音が快適



日常利用
子どもの送迎もスムーズ

参加申込み等について下記URLにアクセスして下さい。
<http://www.pacific.co.jp/news/2016/20160216-000293.html>

シンポジウムの狙い

【短期的効用】

平成28年度からグリーン化補助事業を活用して超小型モビリティの導入を検討している地方公共団体及び事業者が、モデルケースを参考にして事業を実施することを促進。

【長期的効用】

将来的な超小型モビリティのあり方について議論を深め、中長期のビジョンを共有し、自動車メーカーの開発・普及戦略の策定支援及び超小型モビリティの自立的普及に向けた環境を整備。

ご清聴ありがとうございました。