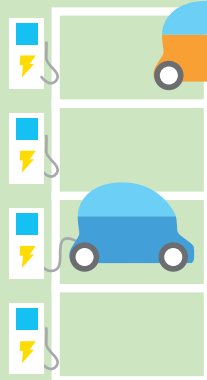
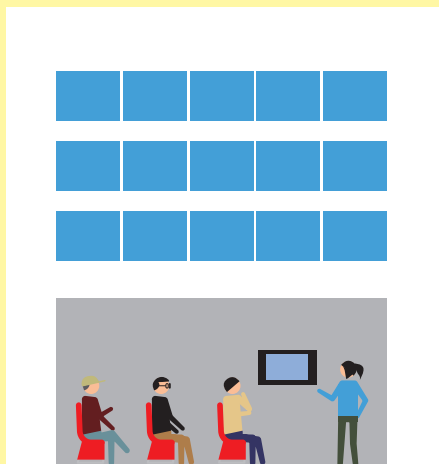




超小型モビリティ 運行の手引き書

参考事例集



本参考事例集の構成

1. 本事例集の趣旨	01
2. 超小型モビリティ認定制度の概要	02
3. 運行上の安全対策項目	03
4. 想定される取組み例と検討・運用上の課題	
(1) 運行地域及び運行計画の設定	04
(2) 使用者の管理	05
(3) 運転者の教育	06
(4) 超小型モビリティの点検・整備	07
(5) その他の運行上の安全対策	08
5. 課題に対する取組み事例	
(1) 運行地域を検討する上で考慮すべき「地域の特性」とその把握方法	10
(2) どの機関と何を調整すべきか	11
(3) 運転者、利用場所、運行実績の具体的な管理方法	13
(4) 緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築	13
(5) より効果的・効率的な教育カリキュラムの構築	14
(6) 地域の特性や利用形態に応じた取組みの実施	17
参考資料・問合せ先一覧	裏表紙

1 本事例集の趣旨

国土交通省では、

- 運輸部門の低炭素化に向けた取組みとして、環境性能が優れている「超小型モビリティ」の普及を促進しています。
- 「超小型モビリティ」の普及に向け、成功事例の創出や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しています。
- 超小型モビリティの**公道走行を可能とする認定**にあたっては、車両に対して基準緩和を行う代わりに、地方公共団体等が考えている超小型モビリティの利活用の場面、地域の交通事情等を踏まえた「**交通の安全と円滑化を図るための措置**」（以下、**運行上の安全対策**）を講ずることを条件としています。

本事例集の趣旨

超小型モビリティの
導入を考えている
地方公共団体等

**運行上の安全対策を講じ
実施する際の参考事例の
提供を行うことです。**

超小型モビリティを
導入している
地方公共団体等

**より良い安全性を高める
安全対策を実施しようとする
際の参考事例の
提供を行うことです。**

2 超小型モビリティ認定制度の概要

本章では、「超小型モビリティ認定制度」の概要を紹介します。

本制度は、次の3つの要件を満たす自動車に対し、大きさ、性能等に関して、一定の条件を付すことで、安全・環境性能が低下しない範囲で一部の基準を緩和し、公道走行を可能とするものです。

超小型モビリティ認定対象車

- 1 長さ、幅及び高さが軽自動車の規格を満たす乗車定員2名以下のもの
(2名の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあつては、3名以下)
- 2 定格出力8キロワット以下(内燃機関の場合は125cc以下)のもの
- 3 高速道路等において運行せず、地方公共団体等によって運行上の安全対策を講じた場所において運行するもの

緩和できる主な基準

- 座席取付強度、シートバックの衝撃吸収
- シートベルトの取付強度
- 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、灯火器、制動装置、施錠装置について、二輪車の基準を適用できる
- 最高速度が30km/h以下の場合、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・強度について、追加緩和が可能



3 運行上の安全対策項目

本章では、「超小型モビリティの認定制度」において満たす必要のある要件のうち、実施すべき取り組みの自由度が高い、「高速道路等において運行せず、地方公共団体等によって運行上の安全対策を講じた場所において運行するもの（前項の要件③）」について紹介します。

地方公共団体等は、表1に整理する運行上の安全対策を講じなければなりません。

表1 (講ずべき) 運行上の安全対策の項目及び内容

項目	内容
運行地域及び 運行計画	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高速道路等の最高速度60km/h超の道路以外の場所であること 2. 超小型モビリティの運行に関し、地方公共団体等が交通の安全と円滑を図る具体的な対策を含むこと 3. 超小型モビリティの具体的な利活用場面を想定した運行計画を作成すること
使用者の管理	<p>以下の事項を確実に管理できる体制を有していること</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 使用者の特定 2. 超小型モビリティの使用状況
運転者の教育	<p>以下に掲げる内容について教育するための体制を有していること</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 特殊な自動車であることを十分に認知させ、安全な運行に努めさせること 2. 超小型モビリティの運行にあたっては、認定の際に付された条件及び制限を遵守し、かつ、運転者に遵守させること 3. 運行時は、超小型モビリティ認定書の写しを超小型モビリティに携帯させること 4. 運転者に対する、事故防止のために必要な対策 5. 事故または不具合発生等の異常時は、速やかに適切な措置を行うこと 6. 超小型モビリティの点検・整備に関する実施方法等
超小型モビリティの点 検・整備	<ol style="list-style-type: none"> 1. 日常点検 2. 定期点検 3. 点検整備方式
その他 (運行上の安全対策)	<p>運行上の安全対策として以下の例が考えられる</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 走行時間の制限、監視員の配置 2. GPSを車載することによる運行の記録(運行管理) 3. 運行地域の出入口の標識設置、路面マーキング 4. 超小型モビリティの運行地域の地域住民への広報や安全運転講習会の実施などの交通安全に対する意識向上 <p>等、地域の実態に即した安全対策</p>

出典：「超小型モビリティ認定要領」

その他の認定要件や、認定に求められる運行上の安全対策の詳細については、「超小型モビリティ認定要領」や「超小型モビリティ導入の手引き（平成27年2月、国土交通省関東運輸局自動車技術安全部技術課）」を参照してください。

4 想定される取組み例と 検討・運用上の課題

本章では、運行上の安全対策の各項目について、「想定される取組み例」と、安全対策を講じる上での疑問点や懸念事項を「地方公共団体等からの声」として紹介します。また、それらを踏まえた、安全対策を検討・実施する上での課題を提示します。

地域の特性を踏まえ、「想定される取組み例」を参考に、各課題に対する対処方法について検討してください。

1 運行地域及び運行計画の設定

想定される取組み例

- 運行地域内の走行可能エリア及び走行禁止エリアを地図等により明確に示し、申請者がその状況を詳細に把握する
- 高速道路等への誤進入時や不測の事態が発生した場合の対応策、専用レーンの導入・標識設置等の安全対策の立案など、警察や道路管理者等の関係機関との調整を図る
- 地形や交通量、道路の仕様といった地域の特性を把握・分析し、交通事故多発箇所や道幅が狭い区間等を「ヒヤリマップ」や「運行マニュアル」等へ反映させる
- ヒヤリマップ、ヒヤリハット情報等、安全運行に必要な情報を運転者にフィードバックする体制の整備を実施する
- 運行地域の住民等に対する事業概要の周知及び注意喚起を行う

地方公共団体等からの声

- 「**地域の特性**」はどのような視点で捉えればよいのか？
- 利用者の自動車での移動実態が、近隣の地方公共団体にも及ぶような地域では、**運行地域の設定**をどのようにすればよいのか？
- 運行地域外に出てしまった場合のことを想定して、近隣の**警察へ周知**した方がよいのか？
- **高速道路への誤進入等**を防止するには、どうしたらよいのか？



課題 1 運行地域を検討する上で考慮すべき「地域の特性」とその把握方法

→ 山間部や幹線道路を含む地域等、地域の特性に応じた運行地域を検討することが重要です。

課題 2 どの機関と何を調整すべきか

→ 走行禁止エリアに進入してしまった場合や、事故等が発生した場合の対応について、事前に各機関と調整を図ることが重要です。

② 使用者の管理

想定される取組み例

- 管理の全部又は一部を委託かどうかに関わらず、使用者である地方公共団体等が運転者、運行実績等を把握する
 - ・ 業務利用のように自らが管理する場合や、モニター利用のように運転者が明確な場合は、使用者が運転者、利用場所、走行距離・走行経路等を管理できる体制を整える
 - ・ カーシェアリング事業のように管理を委託する場合には、委託業者を介して、運転者、利用場所、走行距離・走行経路等を管理できる体制を整える

※使用者とは、道路運送車両法第 47 条において自動車の保守管理義務を有する者のこと
※運転者とは、使用者だけではなく業務利用時には業者、カーシェアリング時には不特定多数といった超小型モビリティを運転する者のこと

地方公共団体等からの声

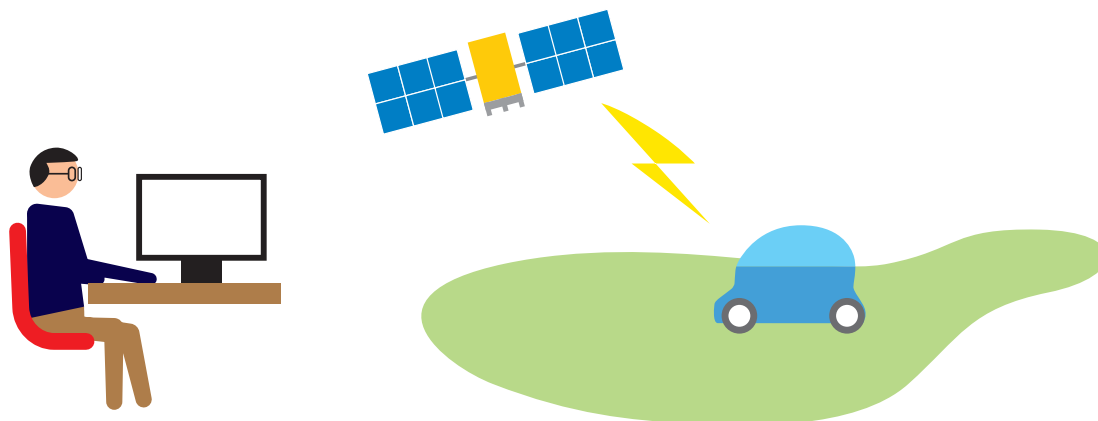
- 「使用者の管理」とは、具体的に何をすればよいのか？
- 不特定多数の運転者を想定するカーシェアリング運用にて、**運転者や利用場所、走行距離等の実態を把握**する方法にどのようなものがあるのか？
- 事故や故障時等の緊急時は、誰がどの機関に連絡すべきだろうか？

課題 3 運転者、利用場所、運行実績の具体的な管理方法

→ 使用者の責務として、車両の現在地の把握や利用状況の管理を行う必要があります。

課題 4 緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築

→ 使用者・運転者ともに、緊急時に迅速な対応が行えるように、連絡対応体制を予め構築しておくことが重要です。



3 運転者の教育

想定される取組み例

次のような内容について、超小型モビリティの運転者の理解が進むような教育を行う

- 一般車との違い（静粛性が高い、パワーステアリング等がなくハンドルが重い、ブレーキの効きが異なる、クリーブ現象がない等）を十分に認知させ、安全な運行に努めること
- 自動車車検証の備考欄に記載されている運行地域等の条件及び制限を遵守すること
- 運行地域（走行可能エリア）における注意地点や注意区間、走行禁止エリアとの境界や誤進入時の緊急行動の方法を理解させること
- 事業形態に応じて運転者が実施すべき保守管理を理解し、実施できるようにすること
- 不具合発生時や緊急時には、車内に貼付した緊急連絡先や、車内に携行する緊急時の対応マニュアルに則った対応をすること

地方公共団体等からの声

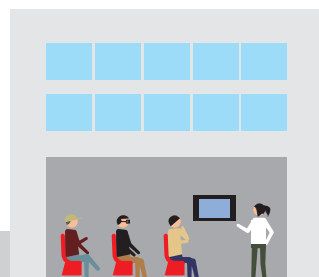
- 想定している運転者の違い（モニターとして参加する住民、カーシェアといった不特定多数の方 等）によって**教育の内容**は変えた方がよいのか？
- 超小型モビリティの特性等を十分に理解・体験してもらいながら、講習内容を簡素化できる方法はないだろうか？
- 観光地での利用の場合、どの程度の講習時間にすれば観光客に負担が掛からないのだろうか？
- 講習はどの程度の頻度で開催すればよいのだろうか？
- 教育を実施する講師の技量の習得はどうしたらよいのか？講習内容の**伝え忘れ等**が生じないようにするにはどうしたらよいのか？

課題 5

より効果的・効率的な教育カリキュラムの構築

- ➔ 運転者の利用形態に合わせた教育カリキュラムを構築すると共に、より効果的に超小型モビリティの特性や運行条件等を理解・体験していただくことが重要です。
- ➔ 講師の技量や伝え忘れなどによって教育の内容に差が生じないようにすることも重要です。

なにを教えれば
いいんだろう？



4 超小型モビリティの点検・整備

想定される取組み例

- 使用者及び運転者が日常点検及び定期点検を実施
- 運転者が日常点検を適切に実施できるよう、教育カリキュラムで点検内容に関して取り扱う
- 特殊な車両であるため、定期点検を実施するにあたり、相応の技術が要求される可能性があり、整備工場に依頼しなければならないことも想定されるため、予め依頼先を選定する
- 点検記録簿や点検計画、実績表の作成
 - ・ 日常点検の確実な実施を管理するため、チェックリスト、点検記録簿等を作成する
 - ・ 定期点検時に点検漏れが生じないようにするため、計画的に実施するための定期点検計画を作成すると共に、実施の都度、実施日と結果を記載する記録簿等を作成する
- 超小型モビリティは、超小型であるが故に一般車両があまり利用しない著しい狭路や悪路などを走行する機会が多くなることも想定されるため、外装や灯火器類や足回りの点検を重点的に行う

地方公共団体等からの声

- 点検の実施を運転者に任せられる体制を、どのように構築すればよいか？

課題 4

緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築

(再掲)

→ 運転者に点検を確実に実施していただくために、教育カリキュラムに点検方法を入れることが重要です。



5 その他の運行上の安全対策

想定される取組み例

運行上の安全対策項目①～④に加え、以下に例示するような実施事業における利活用の特徴に応じた運行上の安全対策を講じることが必要となる場合もある。

- 高速道路への誤進入防止のためのインターチェンジ出入口等への標識設置
- 効率的に運行記録を取得するための GPS 端末の利用
- 駐車場における一般車との混在によるトラブル防止のための環境整備（路面マーキング等）
- 不特定多数の運転者への効率的な注意喚起を行うための SNS 等の利用といった、利用形態に即した安全対策

地方公共団体等からの声

- 地域の交通環境、利活用場面、及び導入する超小型モビリティの特性を踏まえた工夫とは、
どういう取組みがあるのか？

課題 6 地域の特性や利用形態に応じた取組みの実施

- ➔ 不特定多数の運転者への SNS を使った危険箇所の周知や、超小型モビリティ専用の駐車場内及び駐車場からの出入口付近での安全対策など、地域特性や利用形態に応じた対策を行うことが重要です。



5 課題に対する取り組み事例

運行上の安全対策での課題

本章では、4章で挙げた運行上の安全対策の各項目に対する課題について、既に超小型モビリティを導入している地方公共団体等が実施している取り組みや工夫を参考事例として紹介します。

4章で挙げた各運行上の安全対策の各項目に対する課題は表2の通りです。

表2 運行上の安全対策項目とその課題

運行上の安全対策項目	その課題
運行地域及び 運行計画	課題1：運行地域を検討する上で考慮すべき「地域の特性」とその把握方法 課題2：どこの機関と何を調整すべきか
使用者の管理	課題3：運転者、利用場所、運行実績の具体的な管理方法 課題4：緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築
運転者の教育	課題5：より効果的・効率的な教育カリキュラムの構築
超小型モビリティの点 検・整備	課題4：緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築 (再掲)
その他の運行上の 安全対策	課題6：地域の特性や利用形態に応じた取り組みの実施

以降、各課題に対する取り組み・工夫の代表例を紹介します。

課題 1

運行地域を検討する上で考慮すべき「地域特性」とその把握方法

山間部や丘陵地においては、坂道や道幅が狭い道路を走行するほか、幹線道路等では大型車等との混合交通の中で走行することになります。そのため、運行地域の検討にあたっては、そのような地域の交通事情、道路事情を把握することが重要です。

取組み例

事故多発地点の情報の活用による危険箇所の把握（さいたま市等）

- さいたま市では、運行地域内に国道や県道等の幹線道路を含んでいるため、交通事故総合分析センター(ITARDA) から入手した**事故多発地点の情報**をもとに、運行地域内で**特に事故に対する注意が必要な地点**を抽出し、運行マニュアルに反映し紹介している。マニュアルには、市内及び主要駅周辺の危険箇所について記載した。



都市部など交通量が多い地域では、統計データを活用して危険箇所を把握することが重要です。

～交通安全に対するお願い～

- 交通安全5則に即して、事故を未然に防止しましょう。
 - 安全速度を必ず守る…危険が現れても事故を回避できる速度にコントロールすることが大切です。
 - カーブの手前でスピードを落とす…カーブに潜む危険を想定して減速することが大切です。
 - 交差点では必ず安全を確認…危険を探し出すという積極的な姿勢で安全確認を行うことが大切です。
 - 一時停止で横断歩行者の安全を守る…道路の右側や駐停車車両の陰から横断してくる歩行者に注意してください。
 - 飲酒運転は絶対にしない…酔いの自覚がないときでも「飲んだら乗らない」を徹底してください。
- さいたま市内で、特に事故に注意して頂きたい地点

さいたま市 大宮地区

交通事故総合分析センター(ITARDA)の平成22年事故データより

運行マニュアルに記載されている注意箇所（さいたま市）

事前走行による危険箇所の把握（厚木市等）

- 厚木市では、運行地域に丘陵地が含まれており、道幅が狭い箇所や坂道があるため、**事前に運営関係者が運行地域を走行することにより、道路交通環境を把握し、危険・注意箇所を抽出した上でヒヤリハットマップを作成し、運転者に配布して注意を促している。**



中山間部等の交通量が少なくカーブや狭小区間が多い地域では、事前の実走行により危険箇所を把握することが重要です。



運転者に配布されているヒヤリハットマップ（厚木市）

課題 2

どこの機関と何を調整すべきか

運行地域外や高速道路等に進入してしまった場合、事故等の不測の事態が発生した場合の対応について、事前に各機関と調整を図ることが重要です。

基本的な関係機関と調整内容

関係機関	調整内容
警察署・消防署	<ul style="list-style-type: none"> ・危険・注意箇所の把握について ・緊急時の連絡や事故処理・救急について
道路管理者（NEXCOなど）	<ul style="list-style-type: none"> ・危険・注意箇所の把握について ・高速道路誤進入時の対応について
修理業者（JAFなど）	<ul style="list-style-type: none"> ・レッカーの方法について
隣接市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・運行エリアを逸脱した車両を見つけた際の対応について
運行地域の住民	<ul style="list-style-type: none"> ・超小型モビリティが走行していることの周知

取組み例

関係機関への「レスキューマニュアル」の配布と講習会への事前参加（さいたま市）

- 電気自動車特有の危険事象やレスキュー作業時の注意事項、事故車の運搬方法等が記載されている「レスキューマニュアル」を警察署、消防署、JAFへ配布した。
- 消防署とJAFは講習会に参加してもらい、けん引方法を実車を用いて確認した。

広報誌を通じた住民への情報展開（伊勢市等）

- 伊勢市では、市町村のホームページや広報誌等を通じ、超小型モビリティが地域内を走行することを住民へ周知させた。

目次	
1. MC-βの見分け方	2
2. EV車について	3
■ 充電設備	3
■ 充電料金	4
■ 車両保険	6
■ 事故時の対応	6
3. レスキュー作業時の注意	7
■ 48V高電圧について	7
■ 乗員を車内から救助する際は	7
■ 火災時の注意と処置	8
■ 水浸し時の注意と処置	9
■ 48V高電圧システムの遮断法	12
■ 車両の移動時の注意と対策	12
4. 事故時連絡要領	14
■ 車両データ	14
■ けん引要領	14
■ アイボルト取付け位置	15
作業注意表示	巻末

レスキューマニュアルの目次（さいたま市）



課題1で把握した危険箇所等を踏まえ、リスクを想定した調整を行うことが重要です。

高速道路への誤進入時や緊急時の連絡体制の構築 (横浜市、さいたま市等)

○横浜市では、高速道路等への誤進入の場合の対応と体制を地元警察署や高速道路会社等と構築している。

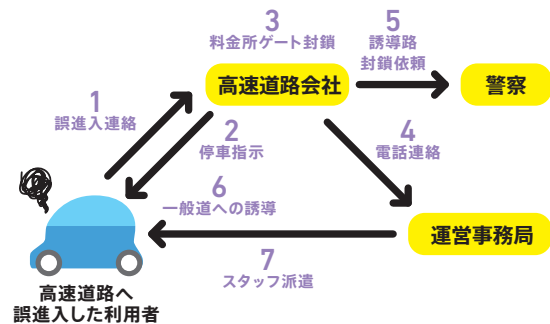
高速道路誤進入時の対応例 (横浜市)

概要

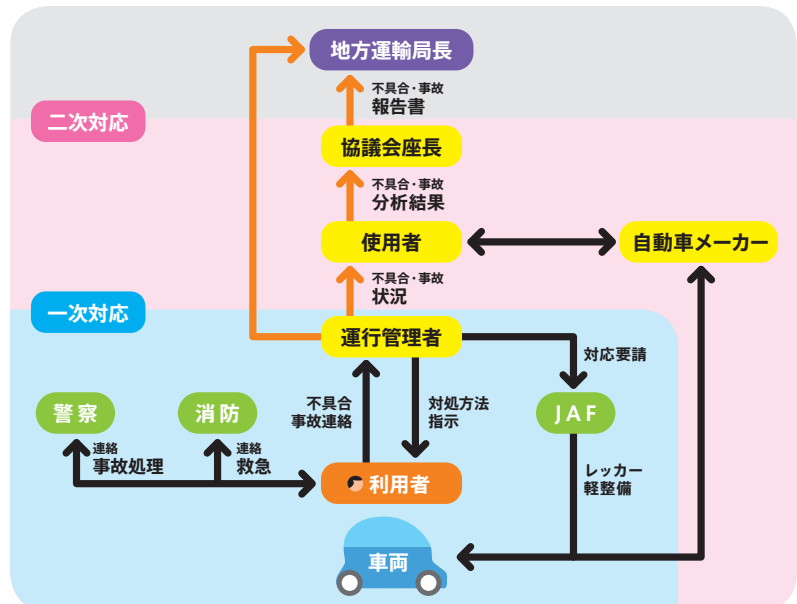
1. 右折すべき交差点を間違えたため、首都高誘導路に誤進入したことに運転者自らが気づいた。
2. 運転者は、首都高料金所係員の指示に従い、車両を完全停止させた後、運営事務局に電話した。
3. 運営事務局は、最寄りに配置していたスタッフを現場へ急行させた。
4. 首都高料金所係員は、所定の手順に従い、地元警察に誘導路入り口の一時封鎖を依頼した上で、当該車両を一般道に復帰させた。

ポイント

1. 高速道路誤進入時の対応手順、その手順どおりに対処するための首都高や警察との連携体制を予め構築していたこと。
2. 運転者及び運営事務局が手順どおりの連絡、対応を実施したこと。
3. 運営事務局へ職員を常駐させていたこと。



- さいたま市では、緊急時に連絡を行う関係機関と各関係機関の対応が段階的にわかるようにするため、事故や不具合、改善対策等の報告時の体制を、運行の定期報告を行う場合の体制とは別に構築している。



関係機関との不具合・事故発生時対応体制構築の例 (さいたま市)



不測の事態に対して迅速に対処するためには、事前に役割分担や対応手順を細かく具体化した上で体制を構築しておく効果的です。

課題 3

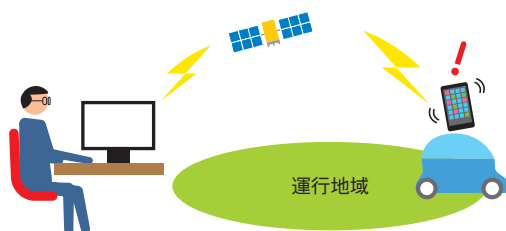
運転者、利用場所、運行実績の具体的な管理方法

使用者は、超小型モビリティの管理責任者として、車両の利用状況や運行実績の把握と管理を行う必要があります。

取組み例

所在地及び運行実績の把握方法

- 車両にGPS端末を設置し、①管理者が常時観測を行っている場合と、②GPS端末のデータを週単位で収集し、地図上にデータを落とし込む作業を行い走行経路を把握（事後観測）している例がある。



所在地の把握や注意喚起のタイミングは、利用目的や利用形態によって使い分けを行うと効率的です。

①常時観測による管理方法（横浜市等）

- 運転者が走行可能エリアの外へ進入しそうな場合には、運転者に支給されるスマートフォンへの連絡や、車両に設置した装置による音声・アラームでの警告を行っている。
- 横浜市では、車両の位置情報等を管理者がインターネット画面で確認している。バッテリー残量が25%以下に減った場合、事務局側に管理端末から警告がなされ、事務局は電欠の恐れがあることを運転者へ連絡する。

②事後観測による管理方法（伊勢市等）

- 警察と調整した結果、走行可能エリアの外に進入した場合であっても、運転者を動揺させないようにタイムリーに連絡することはせず、車両を返却した後等に事後報告を行い注意喚起している。
- 伊勢市では、GPS端末の走行履歴や車両の急減速、不具合の発生状況等を分析し、ヒヤリマップの更新などの今後の安全対策に活用している。

課題 4

緊急時の連絡体制や確実な点検実施体制の構築

事故・故障等が起きた場合に使用者・運転者がともに迅速な対応が行えるように、関係機関への連絡対応体制を予め構築しておくことが重要です。また、運転者に点検を確実に実施していただくため、教育カリキュラムに点検方法を組み込むことが重要です。

取組み例

- さいたま市では、緊急時等に使用者・運転者がともに迅速な対応が行えるように、事故や不具合に対する対応を1次対応と2次対応に分類し、各関係機関の役割分担等の体制を構築している。

※ P12 図「関係機関との不具合・事故発生時対応体制構築の例」を参照してください。

- 教育カリキュラムに超小型モビリティの点検方法を必ず組み込むことで、運転者に点検実施の必要性を伝えるようにしている。



いかに、運転者に緊急時の連絡体制や点検の実施体制を理解していただくかが重要です。

課題 5 より効果的・効率的な教育カリキュラムの構築

超小型モビリティの運転を開始する前に、運転者が運行条件・制限、車両の特性等について理解を深め、安全な運転がなされるような教育を行うことが求められていますが、その際、地域の交通事情、利用形態等に応じたカリキュラムを構築することが重要です。

安全講習を行う目的・内容

座学講習

- 走行時の禁止・留意事項や運行地域、ヒヤリハット箇所について理解することを目的として講習を行う。
- 教材として、紙媒体やDVD等による映像を用いる。

実車講習

- ブレーキ性能やクリープ現象の有無、後方視界の見え方等の超小型モビリティの特性や特徴を体験し、理解することを目的として講習を行う。
- 駐車場等、他の交通と交わらない場所で基礎的な運転方法や車両特性を掴むことを目的とした実車講習を行う。
- 実際の交通環境の流れに沿った運転を体験してもらうために、公道での実車講習も行う場合がある。

安全講習の概要

	座学講習	実車講習
目的	走行時の禁止事項・留意事項、運行地域、ヒヤリハット箇所などについて理解すること	基礎的な運転方法、車両特性等を体験・習得すること
理解・習得する内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 走行可能エリアと認定制度により付されている条件（高速道路において運行しないこと等） ○ 超小型モビリティに限らない事故多発箇所や、過去の事故発生理由 ○ 走行時の静粛性が高く、歩行者等から気付かれにくいこと ○ 事故や不具合発生時の適切な対処法、日常点検の方法 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小回りのしやすさ ○ 車両がコンパクトであるために他の交通から認知されにくい ○ パワーステアリングなどが無いことによるハンドルの重さやブレーキの効きの違い ○ サイドミラーのみで確認することによる後方視界の見え方の違い 等
方法	教材として、紙媒体やDVD等による映像を用いて行われている	駐車場等、他の交通と交わらない場所において行われている なお、実際の交通流に沿った運転を体験するために、公道において実施するケースもある



POINT 超小型モビリティ運転者に対して行う安全教育では、座学による講習のみならず、実車を用いて、利用する超小型モビリティの特性や特徴を把握・体感できる実車講習を実施することが効果的です。

基本的な安全講習の流れ

「座学講習」と「実車講習」で構成される安全講習の基本的な流れの代表例を、表3に示します。

表3 基本的な安全講習の流れ（代表例）

	項目	項目	所要時間 (目安)	講習場所
講習の流れ ▼ ▼	座学講習	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業の概要 ○ (カーシェアリング、レンタルの場合) 貸出し・返却方法 ○ 車両の基本操作や車両特性 ○ 走行可能エリアや危険箇所等の注意事項 ○ 充電方法や日常点検の方法 ○ 事故等の非常時における対応 等 	10分 ～ 20分	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両使用団体の会議室 ○ 自動車メーカーの施設内 等
	実車講習	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両の操作方法やスイッチ等の装備 ○ 運転中の注意事項 ○ 車両の特性 (パワーステアリングなどが無いことによる走行性能の違い) の体験 ○ バック (車庫入れ) の練習 等 	20分 ～ 30分	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両使用団体の駐車場 ○ 自動車メーカーの施設内 ○ 市営駐車場 ○ 公道 等
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 同意書の記入 ○ 質疑応答 等 	10分	○ 駐車場や施設内

※あくまでも代表例ですので、地域特性、利用する超小型モビリティの特性等に応じて、講習を行ってください。

講師

- 地方公共団体の職員
- 業務委託先の職員
- 車両の所有者 (自動車メーカー) 等

講習開催頻度・規模

- 業務利用の場合 (厚木市)
 - ➔ 事業実施前に1度講習を行った。受講者数は15名程度である。
- カーシェアリングの場合 (豊田市)
 - ➔ 実車講習を希望する利用者に対して、任意で月に2日講習日を設定しており、1日に3回、1回の定員を3名で実施。
- 大規模なカーシェアリングの場合 (横浜市)
 - ➔ 毎日講習を行っており、1日に4回、1回の定員を4名で実施。

講習の様子 (さいたま市)



使用教材



座学講習風景



実車講習風景

取り組み例（講習内容について）

事故の要因分析と運転者への周知（横浜市）

- 事故の発生箇所だけでなく、**事故が発生した原因を分析し、運転者にフィードバック**を行っている。



教材テキストに記載されている事故事例（横浜市）

公道での実車による運転者の運転技量・安全確認行為の審査（横浜市）

- 左折を中心とした反時計回りのルート設定
 - ➔ 右折時は対向直進車との衝突の危険もあるため、左折で走行できるルートを中心にコースを設定しており、安全確認の出来・不出来が顕著に現れる一時停止が必要なルートも織り交ぜている。
- 二人乗りの体験
 - ➔ 二人乗車時の加速感（一人乗りより重くなる分、加速が落ちる）をあえて体験させるため、後部座席にインストラクターが同乗している。
- 坂道発進の体験
 - ➔ クリープ現象が無いことによる坂道発進での後退を防ぐため、勾配 8～10%以上の箇所、ブレーキからアクセルへの踏み替えを繰り返し練習する。

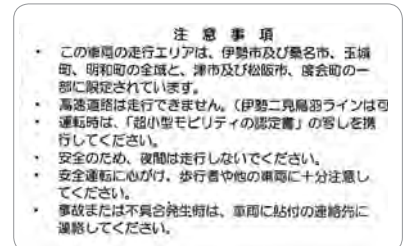


実車講習における実際の公道走行は、利用者に超小型モビリティの特性を体感してもらうにあたり、効率的な方法です。

取り組み例（講習方法について）

一体感の創出と教育内容の担保（伊勢市）

- 安全講習に一体感を生み、付加価値を付けるために「**修了証**」を運営主体が発行している。
- 修了証の裏には**運行地域等の注意事項が記載**されており、**すべての利用者が利用時に常に利用上の注意事項を意識・確認**できるようにしている。



安全講習の受講修了証（上）および安全運転のための注意事項の記載（下）。（伊勢市）



安全講習時だけでなく、その後も利用者が、超小型モビリティの安全について継続的に意識、認識できる工夫を実施することが重要です。

動画共有サービスを利用した、座学講習の簡素化（鳥取県智頭町・豊田市）

- 運転者として観光客が想定されるカーシェアリング事業では、**観光客の限られた滞在時間の中で、講習時間を確保**する必要がある。
- そこで、講習の教材を**事前に動画共有サービス（YouTube）で閲覧**できるようにし、現地では教材内容の理解状況の確認や重要な項目に絞った説明を行うことにより講習時間の短縮を図った。



動画共有サービスを利用した教材（鳥取県智頭町）

教育内容の均一化 (さいたま市、横浜市)

- さいたま市でのシェアリング実施時には、貸出し・返却手順の忘れ防止と共に、走行可能エリアや車両特性を踏まえた運転方法など、講習の中でも基礎的な項目や、安全上重要な項目を確実に伝えるために、講師に対して**チェックリスト**を配布している。
- 横浜市では、教材の一部に DVD を使用することで、講師の負担を軽減すると共に、講師一人一人の**技量に差が出ないようにしている**。



教育内容を均一に理解・確認・実施できるような工夫が重要です。



DVD 教材による
座学講習風景
(横浜市)



講師に配布される
チェックリスト
(さいたま市)

課題 6

地域の特性や利用形態に応じた取組みの実施

超小型モビリティに限らず高速道路への誤進入が多い地域や事故発生場所に関して、カーシェアリング運用での不特定多数の運転者への周知や注意喚起を行う等、地域の特性や利活用場面に応じた安全対策を実施することが重要です。また、駐車場の設置や後方視界の見え方の違いを補う等の環境整備を実施することも重要です。

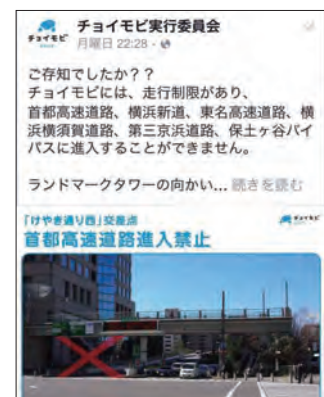
取組み例

多様なコミュニケーション手段等を利用した 利用者への注意喚起 (横浜市)

- 事故発生箇所や発生原因、誤進入が多い高速道路等の情報を、Facebook や Twitter、電子メール等で**利用者**と共有している。



繰り返し利用する運転者に対し、危険箇所等について認識してもらうための手段として有効です。



SNS による注意喚起 (横浜市)

駐車場等の環境整備 (さいたま市、豊田市等)

- サイドミラーのみで後方視界を確認しなければならないこと、また、駐車スペースの後方にあまりスペースがなかったため、タイヤ止めとしてコンクリートブロックを設置した。
- 夜間や暗い駐車場等の見えづらい場所に、運転者に距離感を掴みやすくするため、フェンス等に蛍光テープを貼った。
- 超小型モビリティ専用の駐車場への一般車両の駐車防止のため、専用駐車スペースの目印となるような駐車枠を設置した。



一般車との混在による危険を減らすため、超小型モビリティの性能や規格等を踏まえた環境整備が重要です。



環境整備による
駐車場の設置 (さいたま市)

参考資料

- **超小型モビリティ導入の手引き** ～国土交通省 関東運輸局 自動車技術安全部～
 - ➔ 下記 URL へアクセスして頂き、「技術課」の「業務関連リンク」、「超小型モビリティの導入の手引き」よりダウンロード可能です。
http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_gian/
- **超小型モビリティの認定要領** ～国土交通省ホームページ（超小型モビリティについて）～
 - ➔ 下記 URL へアクセス後、「主な施策等」の「超小型モビリティ」に進んでいただき、「超小型モビリティの認定要領」をご覧ください。
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/>

問合せ先一覧

運輸局名	部署名	住所及び連絡先
北海道運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西10 札幌第2合同庁舎 011-290-2753
東北運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒983-8537 宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第4合同庁舎 022-791-7535
関東運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒231-8433 神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎 045-211-7255
北陸信越運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒950-8537 新潟県新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館 025-285-9155
中部運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒460-8528 愛知県名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館 052-952-8043
近畿運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒540-8558 大阪府大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館 06-6949-6452
中国運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒730-8544 広島県広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館 082-228-9143
四国運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒760-0068 香川県高松市松島町1-17-33 高松第2地方合同庁舎 087-835-6370
九州運輸局	自動車 技術安全部 技術課	〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館 092-472-2539
沖縄総合事務局	運輸部 車両安全課	〒900-8530 沖縄県那覇市おもろまち 2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館 098-866-1837