

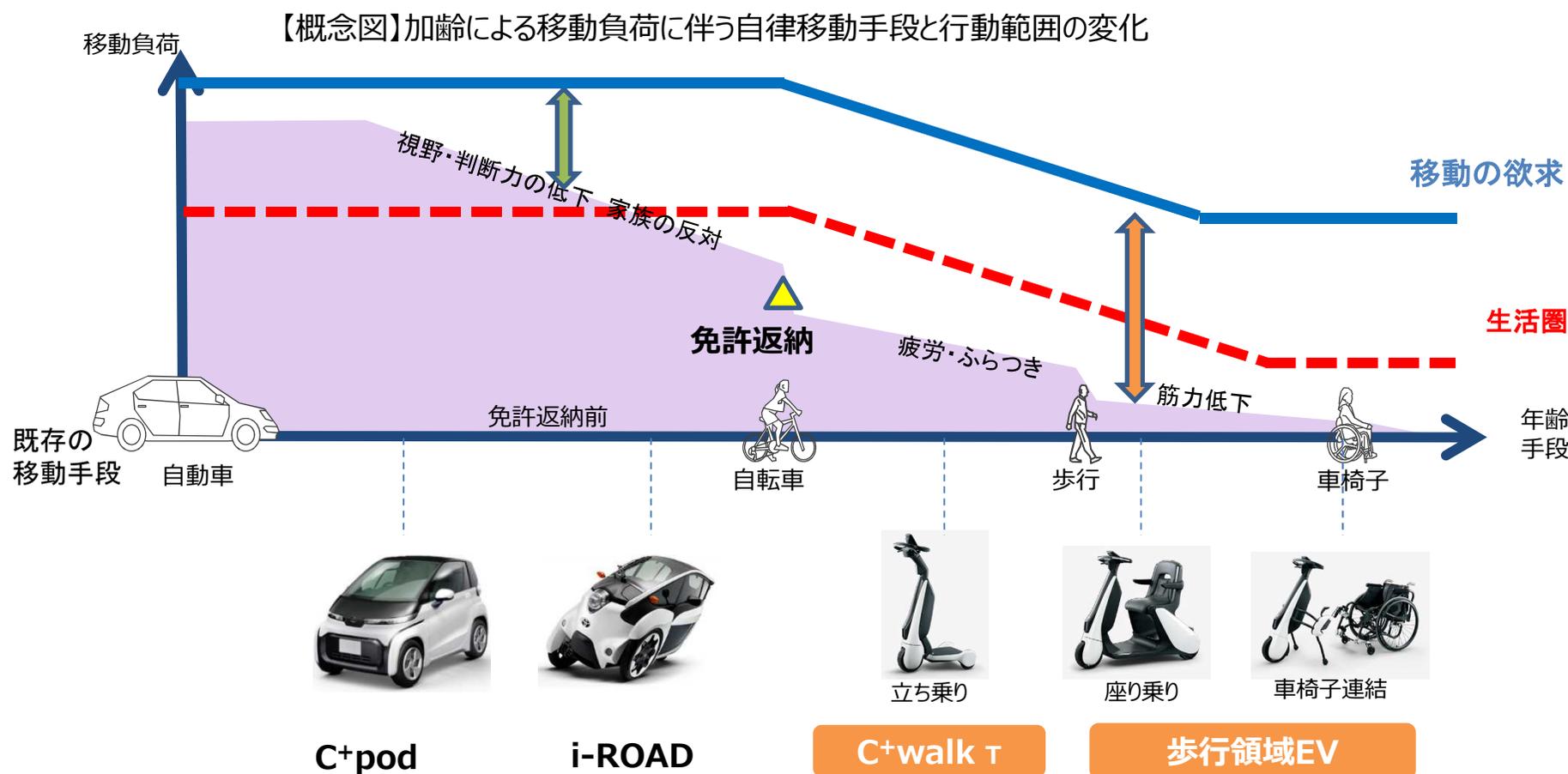


# C<sup>+</sup>walk T ・ 歩行領域EV ご紹介

トヨタ自動車株式会社

# トヨタ自動車の歩行領域への取り組み

既存車に加え、**加齢等による移動能力低下**に対し、ライフステージに合わせたモビリティを提供し  
生涯を通じて移動をサポートする  
→ その中で免許返納後の歩行領域での使用を目的としたモビリティが「**C+walk τ**」「**歩行領域EV**」



# 歩行領域EV 概要

「歩行領域EV」として、利用者に応じた3つのタイプを開発

タイプ	C <sup>+</sup> walk <sub>T</sub> (立ち乗りタイプ)	座り乗りタイプ	車椅子連結タイプ
イメージ	 <p>公道走行不可</p>	 <p>公道走行可能</p>	 <p>公道走行可能</p>
主な ねらい	いつまでも社会貢献したい シニア労働者の活躍をサポート	独力歩行は可能も、長距離は困難な方 の自宅 - 近隣施設間の移動をサポート	アクティブに行動する手動車いす ユーザーの出先での移動をサポート
発売 時期	2021年10月発売	開発中	開発中

公道走行可能となった際は  
個人の日常利用にも拡大

# 主要諸元

※イメージ図は試作機です  
各数値は変更の可能性があります

TYPE	C+walk $\tau$	座り乗り	車椅子連結
イメージ		 ※試作機	 ※試作機
外形 (L×W×H)	700×450×1211 mm	1,183×647×1033 mm	540×630×1090 mm
最高速度	6 (10) km/h	6km/h	6km/h
連続走行距離	約14km	約10km	約20km
充電時間	2.5時間	2.5時間	2.5時間
体重制限	100kg	100kg	100kg
公道走行	不可	可 (ハンドル型電動車いす)	可 (ハンドル型電動車いす)
安心機能	標準：旋回速度抑制機能 OPT：急斜面検知機能 障害物検知機能	標準：旋回速度抑制機能 急斜面検知機能 OPT：障害物検知機能	標準：旋回速度抑制機能 急斜面検知機能 OPT：障害物検知機能

# 歩行空間になじむコンパクトサイズ



**C<sup>+</sup>walk T**

歩行者サイズで機体を構成することにより  
周りの歩行者への負担を低減

全長 ~ 歩幅に近い	700mm
全幅 ~ 腰幅に近い	450mm
全高	1,210mm
ステップ高さ	150mm



# 特徴的な機能

## ◆誰もが使い易く、誤操作しにくい



### ◇各レバー、ボタンを左右に配置

利き手がどちらでも操作可能  
持ち替え可能で長時間でも疲れにくい  
大舵角時も操作可能

### ◇なじみのあるブレーキレバー

自転車と同じ方式を採用

### ◇後退の誤操作を低減

誤操作しにくいように別ボタン化

### ◇脱着式バッテリー



マンション等でも部屋  
で充電可能

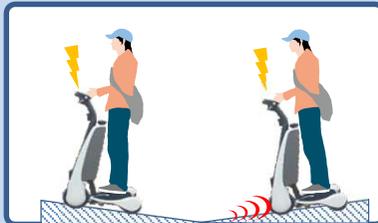
※AC100V充電

# 特徴的な機能

## ◆ Safety support



### ◇急斜面検知機能



- ・急斜面進入を通知し、降坂時は速度によって自動減速する。

### ◇障害物検知機能



- ・前方の人や物などの障害物を検知すると音と状態表示パネルのマーク表示で警告し、速度を約2km/hまで減速

### ◇旋回速度抑制機能



- ・操舵角を検知して速度を抑える。

# C+walk T 実証実験

## 業務利用

巡回警備 / 案内

一日に数万歩移動するような  
**巡回業務の負担低減支援**

### 代表実証先

空港 : 成田空港・セントレア  
商業施設 : イオン常滑  
カラフルタウン岐阜  
新国立競技場



## 施設内利用

散策 / ショッピング

商業施設、観光地、空港など  
**広大な施設内の移動支援**

### 代表実証先

テーマパーク : お台場プロムナード公園  
鶴見緑地  
花フェスタ公園



## 個人利用

日常移動/歩行支援  
**(高齢者)**  
市街地での通勤通学や  
買い物等の**日常移動支援**

### 代表実証先

域内交通 : 豊田市、横浜若葉台

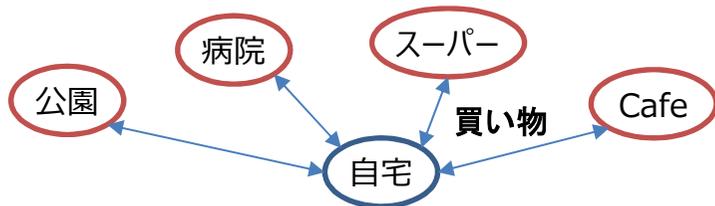


出典 : 国土地理院  
航空写真に一部加筆

# 歩行領域EV 座り乗り 連結 実証

## 座り乗り 個人利用

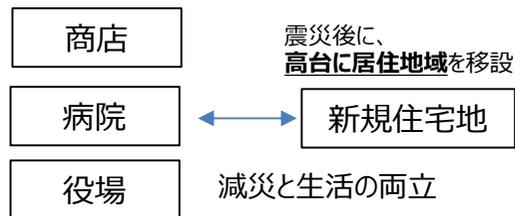
独力歩行は可能も長距離は困難な方  
自宅 - 近隣施設間の移動をサポート



### 代表実証先

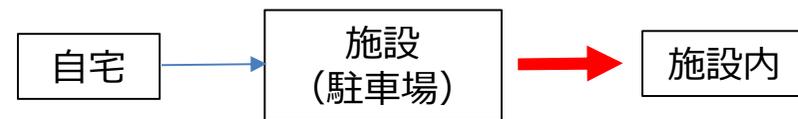
域内交通：出雲市・女川町

販売店：カローラ和歌山 ネット名古屋



## 車いす連結 個人（レンタル）利用

アクティブに行動する手動車いすユーザーの  
出先での長距離移動をサポート



駐車場から施設内など

### 代表実証先

豊田市・豊田スタジアム 駐車場～施設内

- ・駐車場から施設に入るまでが遠い。坂道はさらに困難。
- ・同伴者に押しってもらうのも気を遣う

# 実験のまとめ～横浜市若葉台（公道走行）

## 実験概要

B to C（日常移動）には公道走行が不可欠

- **目的** 「歩行補助車等」と同等の走行による、**歩行領域における安全性・受容性の調査**
- **概要** **高齢化進展地域（高齢化率50%強）横浜市若葉台**

<利用シーン>

- ・**通院、自治会集会**
- ・**通勤、通学の際のバス停への移動**
- ・**買い物**

などの行動に関してC+walk Tが安心安全に歩行者と共存できるのか、住民の移動ニーズに応えることができるのか検証

## 走行実績

総走行距離は約77 km  
若葉台ショッピングセンターを中心  
に走行可能範囲の全域で利用されていた。



出典：国土地理院  
航空写真に一部加筆

## 安全性

**搭乗者の91%が「とても安全」「やや安全」と回答した。**

周辺歩行者で「とても安全」「やや安全」と回答した人は48%であり、**搭乗者と周辺歩行者では安全性の感じ方に差が生じている。**

モビリティの特性が十分に認知されていない可能性あり。

## 速度

設定速度が「**丁度よい**」という回答は、**搭乗者で76%、周辺歩行者は59%**であり、共に半数以上となった。

「遅い」という回答は搭乗者は24%、周辺歩行者は13%であった。

「速い」という回答は搭乗者は0%であったが、周辺歩行者は28%であり、**搭乗者と周辺歩行者では速度の感じ方に差が生じている。**

## 利用意向

今後の若葉台での利用意向については、**搭乗者で65%、非免許保有者については84%と多くの人が利用したいと回答した。**

利用しない理由としては搭乗者、非免許保有者共に**健康のためにも歩きたい**という意見が多かった。

**TOYOTA**