令和３年度　第２回車両安全対策検討会
令和３年11月２日

安全-参考資料２

改訂案

地域から始める超小型モビリティ導入

ガイドブック

国土交通省自動車局

はじめに

● 目的

本ガイドは、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います。

● 本ガイドのご利用対象

本ガイドは、以下のような方々などを対象として作成しています。

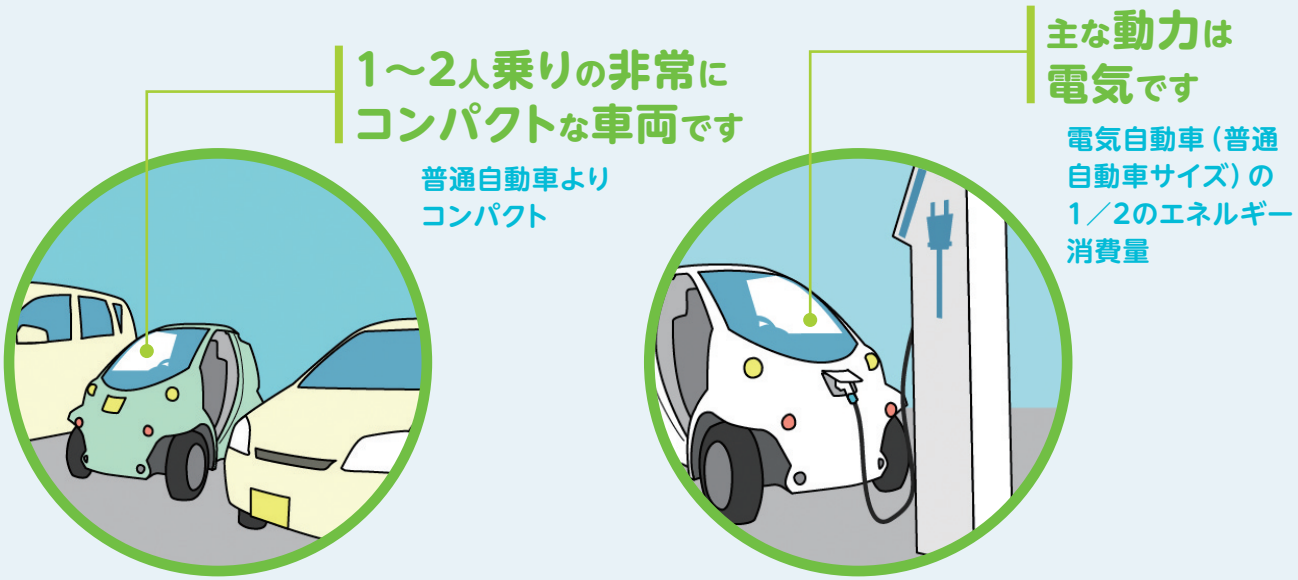
地域内交通の課題解決に
取り組む地方公共団体

超小型モビリティを活用して
業務を行いたい事業者

開発した車両の公道における
検証を行いたい車メーカー

超小型モビリティとは

超小型モビリティは、地域交通の省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、「新たなカテゴリーの乗り物」です。安心・快適な暮らしを支えるとともに、地域の活性化や自動車市場の新しい需要創出への貢献が期待されます。平成23年以降実証が進められ、その実証結果を踏まえ基準が整備され、令和２年12月には量産車（型式指定車）が販売されるようになりました。

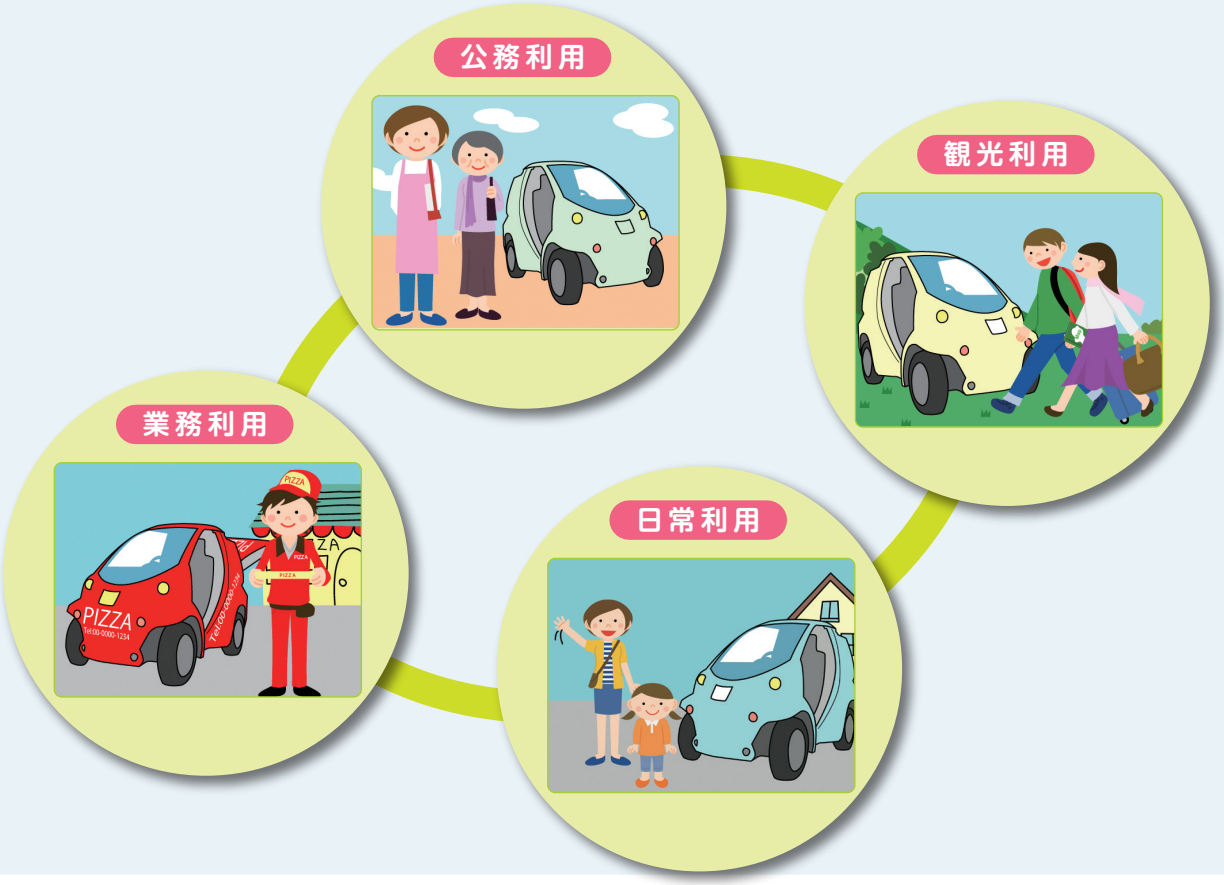


超小型モビリティの利活用イメージ

● 利用用途の特徴

超小型モビリティは、主に公務、観光、日常、業務等において利用されることが想定されます。

用　途	利活用イメージ	メリット
公務利用	・住宅訪問 ・防犯パトロール （主に専用利用）	・道の狭い住宅地や駐車スペースが小さい訪問先へも訪問できる ・普通自動車よりも維持コストが削減できる
観光利用	・観光スポット周遊 （主にレンタル）	・少人数での移動や狭い道の多い観光地内の移動に便利 ・自然や町並みを近くで感じながら、観光スポットを回遊できる
日常利用	・通勤／通院 ・買い物 （個人所有、カーシェア）	・徒歩や自転車で移動するには負担が多く、自動車で移動する程の距離ではない場合であっても、気軽に移動できる ・１人～２人での移動が多い、高齢者や子育て層の日常の移動に便利
業務利用	・宅配サービス ・在宅医療介護 （主に専用利用）	・狭いスペースでの駐車や荷捌きが可能で、配送の効率があがる ・道の狭い住宅地や駐車スペースが小さい訪問先へも訪問できる



本ガイドの使い方

本ガイドは２部構成になっております。地域の実情に応じて、必要な内容を参照ください。

第１部 超小型モビリティ導入の準備から導入まで

解決すべき課題の整理

STEP 1

- 公用車の低燃費化
- 個人宅向け小口配送車両の代替
- 観光地における移動エリア拡大
- 離島内の移動手段確保
- 公共交通空白地帯の移動手段確保
- 都心部の狭い余剰地でのカーシェア導入

超小型モビリティ導入判断

STEP 2

超小型モビリティ導入のメリットの把握

↓

課題とメリットとの突き合わせ

↓

類似する利用用途での事例確認

全体構想の策定及び関係者への説明・協力依頼

STEP 3

全体構想策定

関係者との詳細検討・合意

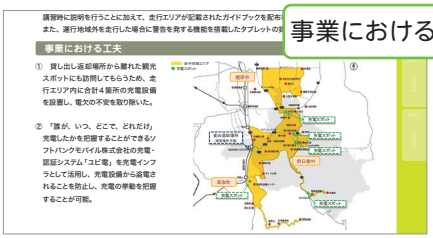
STEP 4

全体構想を用いた関係者との調整

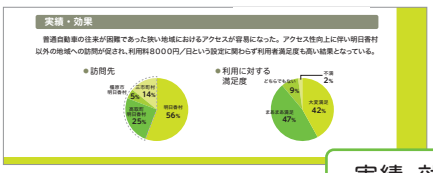
第２部 先行導入の事例紹介

・利用用途別に第１部の項目（実施期間・導入規模等）について事例紹介
・事業における工夫や実績・効果についても紹介

第1部の項目を紹介



事業における工夫を紹介



実績・効果を紹介

第1部

超小型モビリティ導入の準備から導入まで

導入までの全体手順

準備から車両の導入まで※

地域特性や利用シーン、利用者のニーズ等を踏まえて導入地域の解決すべき課題を整理した上で、超小型モビリティのメリットが課題解決に十分に資するかを検討します。

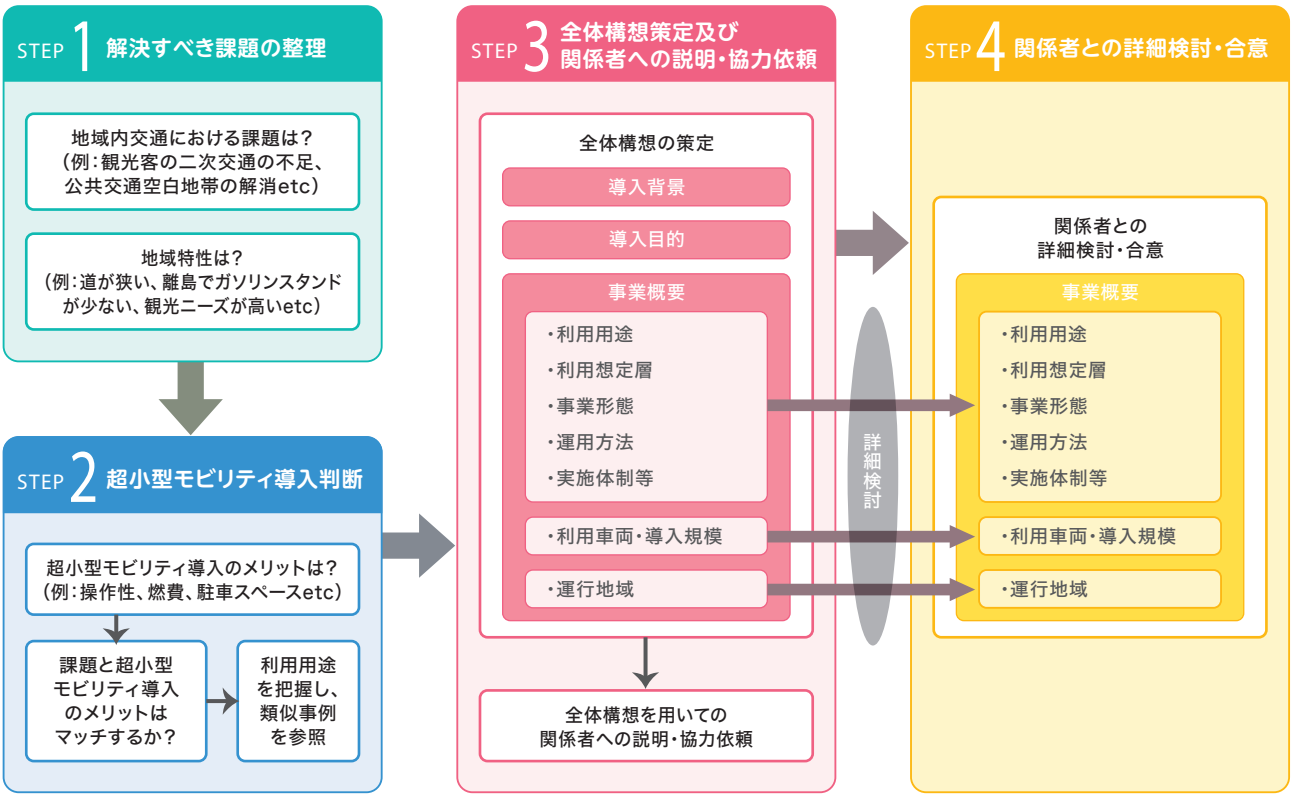
次に、導入目的や事業概要などを全体構想としてまとめ、その詳細について外部関係者との調整を進めます。

STEP1 ▶解決すべき課題の整理

STEP2 ▶超小型モビリティ導入判断

STEP3 ▶全体構想策定及び関係者への説明・協力依頼

STEP4 ▶関係者との詳細検討・合意



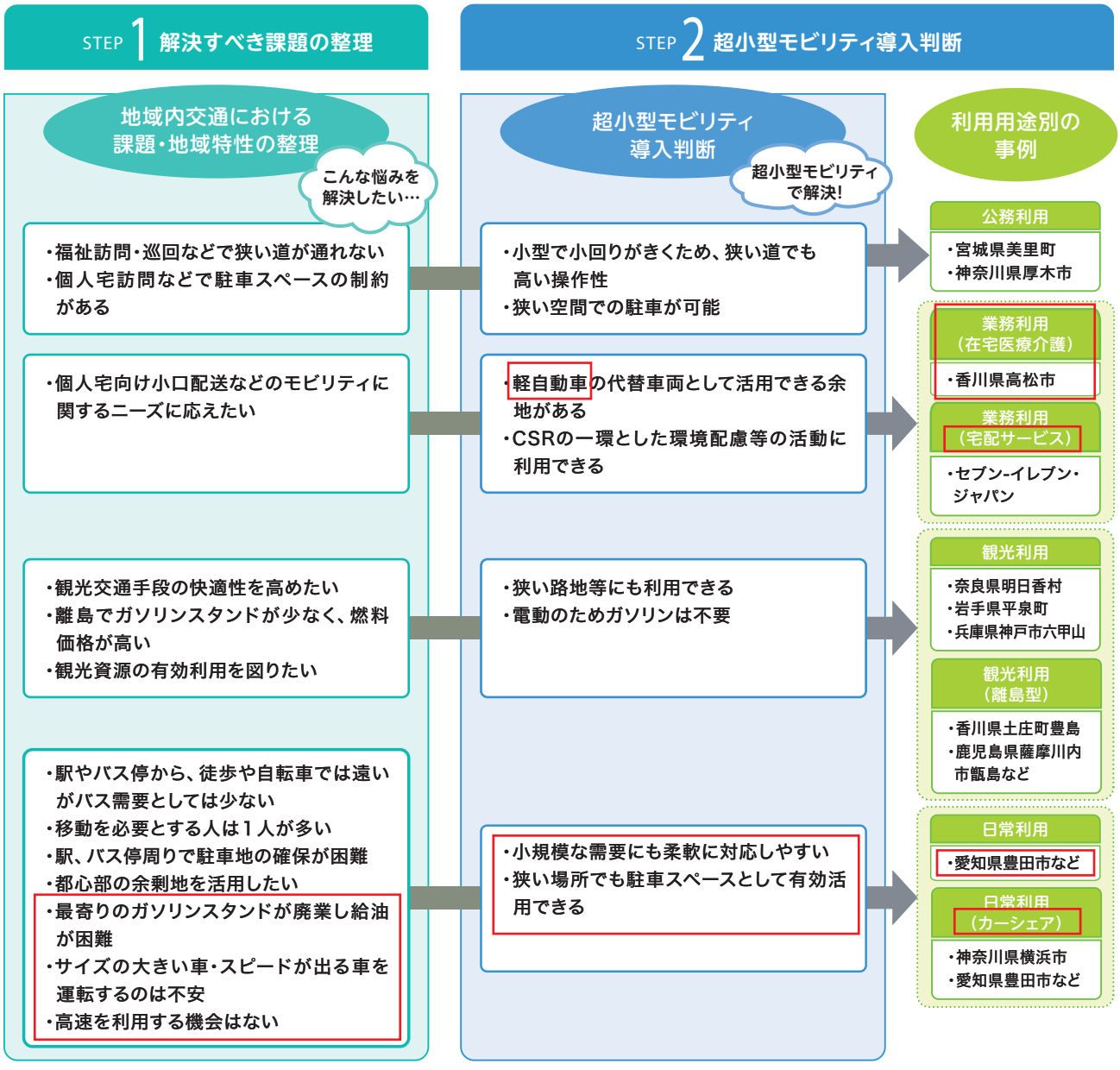
※ 原則として認定制度を活用する車両を用いる場合について言及しています。

STEP 1・2 地域にあった導入パターンの判断

このページを読むと次のことが分かります

- 超小型モビリティを用いて解決できる課題の具体的な整理イメージが分かります。
- 整理した課題と超小型モビリティ導入のメリットとの突き合わせのイメージが分かります。

超小型モビリティの導入は、地域内の交通における課題や地域特性の整理結果と、超小型モビリティ導入のメリットとを突き合わせ、類似する事例等を参考に、当該課題の解決に貢献できるかを確認し、判断します。



STEP 3

全体構想の策定

このページを読むと次のことが分かります

- 全体構想で取りまとめることが望ましい項目および整理すべき内容が分かります。

超小型モビリティの導入に向けて、導入目的や事業概要などを全体構想として取りまとめます。全体構想を取りまとめることにより、事業の全体像が把握できるようになるほか、関係者と協議する際のベースとして活用することができます。

STEP1、2の検討整理が終わったら、全体構想を策定してみましょう

項目	主な整理内容
導入背景	地方公共団体が策定した省エネルギー計画等における超小型モビリティの位置づけや、導入の検討を始めるきっかけ等をまとめます。
地域内交通課題	地域特性も踏まえ、P６の解決すべき課題の整理等を参考に、その地域の交通分野における課題について記述します。
導入目的	超小型モビリティを用いて地域内の交通課題を解決に結びつけるストーリーを構築すると良いでしょう。
事業概要 （ＳＴＥＰ4で詳細を解説）	事業概要は、次の項目について整理するとよいでしょう。 ①利用用途（公務／業務／観光／日常等） ②利用想定層（自治体職員／住民／観光客／業者） ③事業形態（専用／レンタル／カーシェア） ④運用方法 （業者との役割分担、保管場所・充電設備、整備計画、安全対策） ⑤実施工程 ⑥実施体制（協議会の結成や協働先）
利用車両 （P９参照）	導入目的、事業内容に応じ、利用車両を選定します。
運行地域導入概要 (P10～11参照)	利用車両、利用方策、利用対象を踏まえて運行地域の設定、導入台数を決定します。
留意事項	・利用車両が型式指定車、原動機付自転車の場合は、基準緩和認定申請をする必要がありません。 ・基準緩和認定車両を導入する場合においては、基準緩和認定申請が必要となります。 ・地方自治体や協議会以外の者が主導して導入する場合について、地方自治体から了解が得られた場合は申請が可能になりました。(P15～16参照)

全体構想のイメージは第２部で示します。

STEP 4

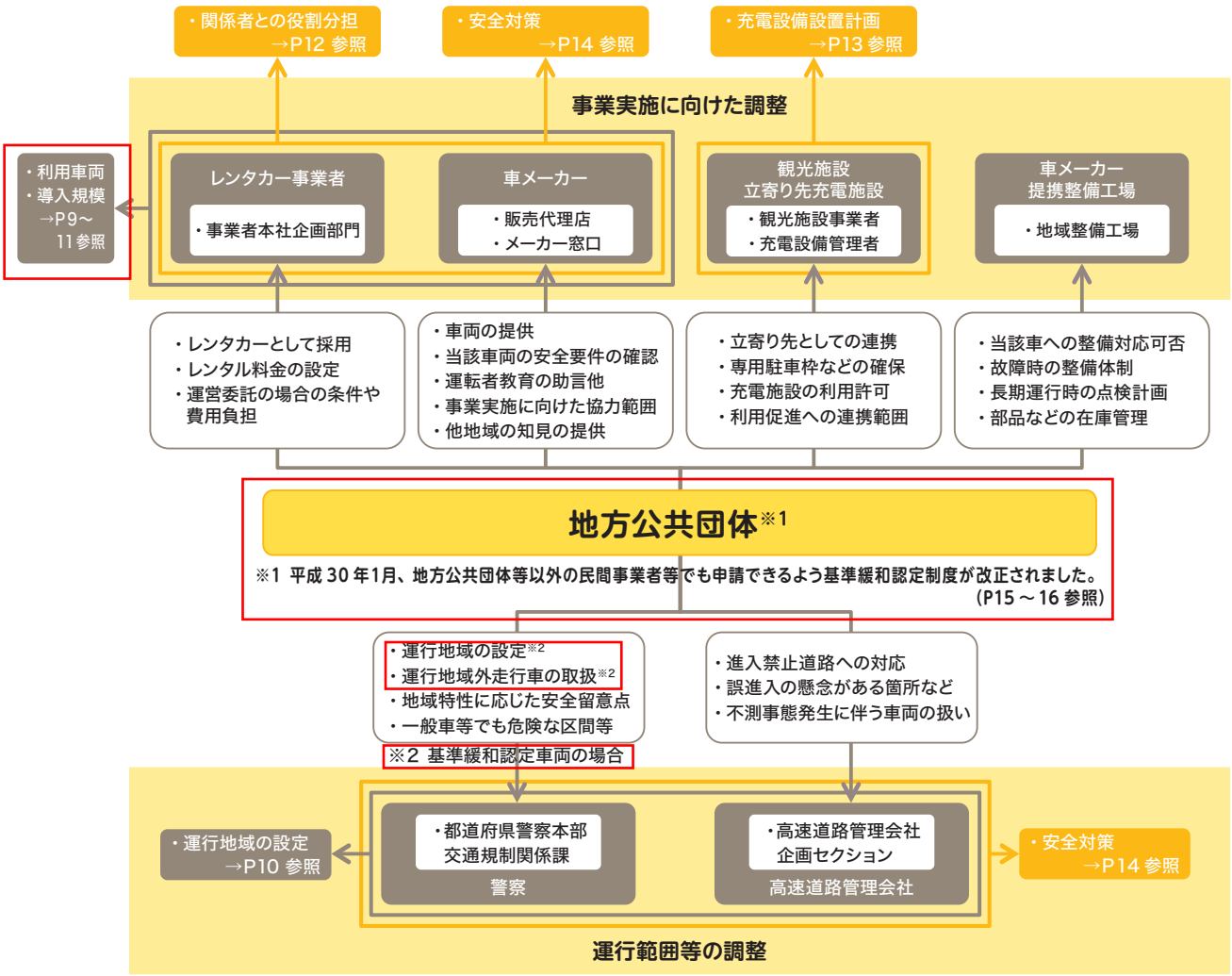
関係者との詳細検討・合意

このページを読むと次のことが分かります

● 全体構想を踏まえて、調整や協議が必要な関係者や、調整の内容などが分かります。

超小型モビリティの導入には、多様な関係者の協力が必要となるため、それぞれの関係者の役割や調整すべき事項を理解した上で、協議や全体構想の具体化を進めます。

関係組織と必要な調整や協議（観光向けレンタカーの例）



解説

観光地におけるレンタカーとして導入する場合には、車両の提供先となる車両メーカーに加えて、レンタカー事業者との委託内容に関する調整や観光立寄り施設などへの充電設備の設置などに関する協議が必要となります。

また、離島において、地域の事業者や島民により利用してもらう場合には、車両を利用する事業所との業務利用の内容に関する調整、島民との運行範囲に関する調整なども必要となります。

― お困りの際には、地方運輸局にご相談してください。―

P10⇒P9

STEP 4

利用車両の選定

このページを読むと次のことが分かります

- 導入目的・事業内容や利用時に想定される乗車人数に応じた車両の選定方法が分かります。

候補車両の絞り込み

超小型モビリティには①「ミニカー」と呼ばれる原動機付自転車（三輪又は四輪）、②型式指定車、③基準緩和認定制度に基づく認定車両に該当する車両があります。（①及び②は基準緩和申請の必要がありません。）

それぞれ、乗車定員、積載できる荷物の重量、走行できる運行地域などが異なります。導入目的、事業内容等に照らし合わせて、どちらの車両が適しているか考えましょう。

	①原動機付自転車	②型式指定車	③基準緩和認定制度に基づく認定車両
運行地域	制限なし（高速道路等は走行できない）	制限なし（高速道路等は走行できない）	定められた運行地域のみ走行可能（高速自動車国道等は走行できない）
定員	１人	１人～４人	１人～２人
積載量	９０kg	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある
車両例	トヨタ i-ROAD トヨタ車体 コムス（１人乗り）	トヨタ C+pod	ホンダ MC－β 日産 ニューモビリティコンセプト NTN インホイールモーターEV ノイエス プリーブ トヨタ車体 コムス(2人乗り)
適している導入目的・事業内容等	小口で軽い荷物を扱う配送業務など 90kg 以下の荷物を扱う配送業務など	送迎など 通学や通院に伴う送迎など グループでの来訪が多い観光地利用など ２人乗車が多いと見込まれる観光客向けの事業 日常利用、専用利用など 近距離の日常的な交通手段、巡回事業、在宅医療介護など	限定エリアでの低速域の移動

候補車両の選定

自動車メーカーや車両毎に、大きさや外観（デザイン）など、特徴が異なります。例えば、狭い駐車場に複数台駐車したい場合には、外観や幅がオートバイに近い車両が候補となります。ある程度、候補が絞れた段階で取扱の自動車メーカーに詳細を問い合わせてみてください。複数社に相談することも一考です。

なお、型式指定車及び基準緩和認定制度に基づく認定車両は検査（車検）が必要となります。

P9⇒P10

STEP 4

運行地域の設定

このページを読むと次のことが分かります

- 認定制度※1で特に必要となる運行地域の設定の検討手順と、必要なポイントが分かります。

超小型モビリティのうち認定制度に基づく車両を用いる場合には、利用方策、利用の対象、地域の道路事情などを踏まえて運行地域を関係者と調整しながら定めます。

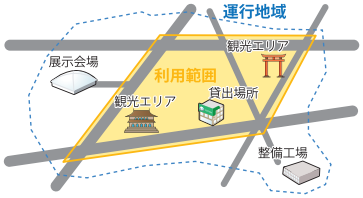
① 運行地域※2の仮設定	利用範囲※2の想定	超小型モビリティが走行する範囲（利用範囲）を想定します。特に他の行政区域内が範囲に含まれないか注意しましょう。 例）観光事業を行うにあたっては観光エリアと貸出場所を利用範囲とするが、観光エリアが隣接する他市に跨っている場合は、他市エリアも含めて利用範囲とする。
	「利用範囲」を包括する「運行地域」の仮設定	利用範囲以外において超小型モビリティが走行する範囲（運行地域）を想定します。 具体的には点検及び保守の際に活用する整備工場までのルートや広報のために用いる展示場までのルートなどを含めて考えることが求められます。 例）故障時の整備工場は隣接の他市にあるため、当該工場までのルートを含めて運行地域とする。 例）事業当初より他市にある県の環境展示会で広報予定であり、当該展示会場までのルートを含めて運行地域とする。
② 関係者との協議	隣接地との協議	超小型モビリティが走行する可能性のある運行範囲に隣接する地域も含まれる可能性がある場合には、隣接地と協議し、合意された範囲で運行地域を確定させましょう。また、基準緩和認定車両を使用する導入事業者等におかれては、隣接する地方公共団体から了承を得る必要があります。 例）B市と行き来する路線バスの調整で協議を行ってきた連絡体制を活用し運行地域を協議するための協議会の結成を打診する。
	警察や高速道路管理会社との相談	安全な走行環境の確保、利用条件の確認等を確保する観点から、地域の交通事情・道路事情等から走行する事が望ましくない区間を除外する上で警察、高速道路管理会社等に想定する運行地域について相談、調整することが必要となる場合があります。 例）大型トレーラーが通る国道は除外。 例）県警交通規制課に相談し、右折時の事故が多い交差点は重点注意箇所とした。

運行地域の確定

注意

※1　認定制度については国土交通省のホームページをご参照ください。

※2　「利用範囲」と「運行地域」は右図のイメージのとおり使い分けています。



STEP
4 導入規模の検討（地方自治体が主導して導入する場合）

このページを読むと次のことが分かります

- 導入構想に沿って事業を行う際の超小型モビリティの台数規模が分かります。

事業内容や利用対象を踏まえて、見込まれる利用者数や運用可能な台数、駐車保管場所の広さ、費用負担などの制約と併せて導入規模を決めましょう。

代表例		
ワンウェイ型カーシェアリング ワンウェイ型カーシェアリングでは貸出返却が行える箇所数と、利用できる台数が多いほど利便性が高まります。この点から少なくとも十数台規模以上でないと、使い勝手の面で不十分なものとなる可能性があります。また、時間帯により車両が偏在する可能性を考慮する必要があります。 神奈川県横浜市の例では70台、愛知県豊田市の例では100台	十数台～	主な利用方法 ・サービス規模が使い勝手に影響するワンウェイ型カーシェアリング ・来客の多い観光地など
観光地におけるレンタル事業 観光用レンタカーとして事業を行う場合、週末などにおける観光客数などに応じて台数を決めることもあります。 どの程度を超小型モビリティの利用者と見込むかにより必要台数も変わってきますが、数台～十数台が一つの目安になります。 香川県豊島の例では6台	数台～	主な利用方法 ・複数の部署で用いる利用など ・観光のレンタカー利用やカーシェアリング利用
訪問業務など利用頻度が限られる事業 導入対象部署の担当者が複数名いる場合でも、同時に車両を必要とする場面が限られる場合は1台程度～数台の導入も考えられます。 宮城県美里町の福祉訪問向けの例では2台	1台～	主な利用方法 ・特定の用途、少人数での利用 ・試乗、試行のために最低限あれば良い

※超小型モビリティ認定制度に対応した車両は台数に限りがあります

STEP 4

運用方法（関係者との役割分担）

このページを読むと次のことが分かります

●レンタカーやカーシェアリング事業を行う場合の関係者との協議内容が分かります。

レンタカーやカーシェアリング事業を行う場合、車両を貸し出すにあたり、関係者と事業実施の役割分担等の協議が必要になります。

国土交通省が採択した「超小型モビリティ導入促進事業」に対するヒアリング調査では、次のような役割分担の事例が見うけられました。

利用用途	実施地域（事業形態）	役割
観光	奈良県明日香村（レンタル）	歴史遺産の回遊観光促進策として村が導入を企画し、他地域で導入検証経験のあるIT系会社から事業運営の助言および経路ナビゲーションや観光ポイントガイドなど管理システムの提供を受け、また車両の提供および安全運行方策の助言を車メーカーから得て、レンタル運用を地域振興公社が行っている。 ●地方公共団体　明日香村：観光回遊の企画、運行方法やエリアの検討、他市町との調整 橿原市、高取町：運行地域指定への協力 ●地域事業者　明日香村地域振興公社：地域振興の一環として実際の運営業務 ●IT系会社　ソフトバンクモバイル：他地域における運用ノウハウを活用したＥＶレンタル事業のコンサルティング、ＩＴ関連の情報提供 ●車メーカー　日産自動車：車両の提供、安全運行方策の助言
	鳥取県智頭町（レンタル）	県の電気自動車普及方針と町の森林豊かな資源を活用した新たな観光回遊の促進の働きかけに、ガソリンスタンド経営などを主業とする地域事業者が賛同し、観光レンタル運用として行っている。 ●地域事業者　智頭石油株式会社：車両の調達、運用 ●地方公共団体など ・鳥取県：電気自動車普及方針に基づく支援制度の整備や各団体の総合調整 ・智頭町：観光振興方針に基づく周知や利用促進支援 ・智頭町観光協会：周知や利用促進支援
観光（離島）	福岡県宗像市（レンタル）	離島の大島の観光振興と市内車メーカーの新規事業支援として、市が離島関係者と車メーカー間の調整などを行い、実際の運用は車メーカーが行うとともに、離島内の貸出返却場所の提供などにおいて漁協が協力を行った。 ●地方公共団体　宗像市：離島振興の一環としての取り組み支援、運用 ●車メーカー　コボット：運用計画などの策定、車両提供、メンテナンスなど ●島内事業者組織　宗像漁協：貸出返却場所の提供
日常	神奈川県横浜市（カーシェアリング）	市と車メーカーの協定に基づき運用や事業検証の企画、実証事業の運用を車メーカーが行い、市はカーシェアリングの利便性を高める複数の貸出返却場所確保のため、導入地に駐車場など持つ民間事業者などに働きかけを行うとともに、周知・広報などを行っている。 ●地方公共団体　横浜市：導入地における駐車用地提供の働きかけ、周知・広報 ●車メーカー　日産自動車：低炭素化取り組み及び新たな事業の検証、実証事業の運用・評価
日常	愛知県豊田市（レンタル）	一般社団法人里モビニティが、超小型モビリティを導入。希望する地域住民は6,600円／月（令和3年4月1日現在）でリースにより、利用が可能となる。 ●地域法人：一般社団法人里モビニティが豊田市企業版ふるさと納税の活用や、他地域でのイベント時の車両貸し出しにより収益を得て、超小型モビリティを導入している。 ●地域住民：月額リースにより利用している。

STEP 4

運用方法（充電設備設置計画）

このページを読むと次のことが分かります

- 利用用途ごとの充電設備の設置場所や台数の目安が分かります。

保管場所だけでなく、利用用途や想定される移動距離に応じて保管場所以外の場所に充電設備を設置することが必要となる場合があります。

主要な目的地や立寄り場所等、複数箇所に設置することで、電欠に対する利用者の不安感が解消されることによる利用時の安心感の向上や立寄り先の誘導などの効果が期待されます。

利用用途別充電箇所の特徴

国土交通省が実施した「超小型モビリティ導入促進事業」の採択団体へのアンケート調査およびヒアリング調査から、利用用途別に充電箇所の特徴をまとめました。

ヒアリング調査による保管場所・充電設備設置の事例

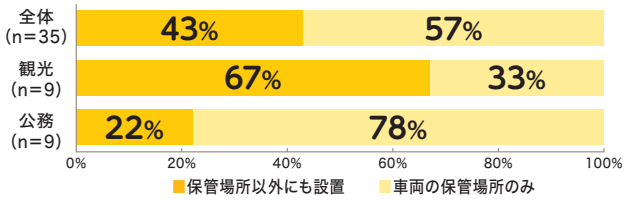
国土交通省が実施した「超小型モビリティ導入促進事業」の採択団体へのヒアリング調査では、観光での利用では保管場所以外にも複数個所で設置している一方で、公務利用では保管場所以外には設置していないとの意見が多く得られました。

利用用途	実施地域	保管場所以外の充電設備設置場所
観光	鳥取県智頭町	エリアの縁部に立地するカフェへの周遊効果を期待し 保管場所以外にカフェ５箇所に設置
観光（離島）	香川県土庄町豊島	満充電で島を一周できるが、利用者の電欠不安の解消のため 保管場所以外にも飲食スポット１箇所に設置
公務	宮城県美里町	１日１回程度、満充電で行き来できる範囲の利用のため 保管場所以外には設置していない

アンケート調査による保管場所・充電設備設置箇所の考察

国土交通省が実施した「超小型モビリティ導入促進事業」の採択団体に対して充電設備設置箇所についてのアンケートを実施した結果、保管場所以外に充電設備を設置している事業は全事業のうち４３％（１５件）となりました。

特に、観光利用においては保管場所以外への設置が６７％（６件）となっています。他方、公務では保管場所以外への設置が２２％（２件）となっています。



解説

観光利用では、観光スポットの回遊や移動そのものを楽しむ利用が多く、長距離走行距離に備え保管場所以外にも充電設備を整備する必要性が高くなります。一方、公務では保管場所から目的地までの限られた範囲の往復移動が主となるため、保管場所以外に充電設備を設置する必要性は低いと考えられます。

STEP 4

運用方法（安全対策）

このページを読むと次のことが分かります

- 安全運行の計画と準備として、運転者に向けた教育のための設計や、それらを運用するスタッフ向け教育の設計方法が分かります。

超小型モビリティは、普通乗用車と比べて車両性能やサイズも異なることから、利用者、歩行者等の安全確保等、安全対策を十分に講じる必要があります。

安全対策の具体例としては、車両の特性を利用者に理解してもらうための①運転者教育の設計、全ての利用者に均質な教育を施すための②運転教育スタッフ向け教育の設計、安全対策が講じられた運行地域内での走行を担保するための③運行地域外の走行抑止策の検討と措置、高速道路への誤進入や事故発生等の④緊急時の対応などがあります。

安全運転への対応例

①運転者教育の設計

車メーカー等との協議
- 安全運転教育の設計
- 実走行による走行路評価

車両の特性を熟知する車メーカーとも相談の上、安全運転教育の設計や実走行による車メーカー等による走行路評価などを行います。

安全運転教育の内容

- ・座学（10～20分程度）⇒ 車両特性、運転操作、安全確認、運行範囲の理解、通行できない道路 等
- ・路外操作体験（10～20分程度）⇒ 操作方法、ミラー確認、死角確認、回転半径、車庫入れ
- ・公道上の試乗（10～20分程度）⇒ 教育スタッフと同乗（2人乗りの場合）、コース体験、坂道発進 等
- ・利用者と運営者双方の負担軽減のため、動画視聴により講習を実施

②運転教育スタッフ向け教育の設計

車メーカー等協議 → 少人数の試行 → マニュアルの作成

利用者への教育を行うスタッフに向けた教育を設計するために車メーカーとも相談の上、少人数による試行等を介し運転教育スタッフ向けのマニュアルの作成を行います。

③運行地域外の走行抑止策の検討と措置

- 利用者 → 座 学
- 管理者 → 地域外走行発生管理方法の策定

運行地域外の走行ができないことについて、利用者に座学などにより周知を図るとともに、管理者として地域外走行の発生がないかの管理方法を定めておく必要があります。

また周知以外にも車載GPSシステムの活用など方策を検討します。

④緊急時の対応

- 地方公共団体で対応を行う場合 → レッカー移動などの取り決め
- ロードサービスと連携して行う場合 → 地域を管轄する事務所と詳細を定める

故障発生や電欠などへの対応、万が一の事故が発生した場合の対応、その他の事態が生じた場合の対応を定めます。

故障などに対しては地方公共団体で対応を直接行う場合のレッカー移動などの取り決め、JAFなどのロードサービスと連携して行う場合には、該当の地域を管轄する事務所などと詳細を定めるなど検討します。

また、事故対応・高速道路等に誤進入した場合の対応について、警察や高速道路管理会社との取り決めを行うことも有効です。

新設

STEP 4

運行に係る地方公共団体等の了承

このページを読むと次のことが分かります

- 民間事業者が認定申請する際に必要となる地方公共団体の長の了承を得るための手順が分かります。

地方公共団体等の了承に関する書面取得のための手引き

超小型モビリティ認定制度は、2018年1月31日の改定（道路運送車両の保安基準第55条等に規定する告示等の一部改正について）により、地方公共団体の長からの了承が得られれば、民間事業者での申請も可能となりました。これから普及促進のフェーズに入っていく車両を使った事業となるため、地方公共団体の理解を得ることで、超小型モビリティの普及・促進に寄与することが大変重要です。

①運輸局への事前説明	事業を展開するエリアを管轄する運輸局窓口 (*1) に事業構想を説明し、必要書類等の確認を行います。運行にあたっては、走行エリアを管轄する地方公共団体 (*2) の了承（地方公共団体等了承証明書）が必要となるため、運行了承の申請を予定している地方公共団体（案）も仮決めしておきます。 *1：地方運輸局自動車技術安全部技術課となります。 *2：基礎自治体（市町村、東京23区）エリアの最小単位となるが、都道府県でも可能
②地方公共団体への事前説明	地方公共団体の部署 (*3) に対して、本ガイドブックも活用の上、事業の説明及び地方運輸局への提出書類に地方公共団体等の了承に関する書面の添付が求められていることを丁寧に説明します。 了承にあたり地方公共団体には、 ・申請者は民間事業者であること ・最終的な事業認可権は管轄運輸局であること ・道路交通法の遵守を含めた日常的な安全管理は民間事業者が行うことが誓約書で規定されており、地方公共団体においては、運輸局が最終的に認可する車両を使った事業内容を了解してもらうこと ・地方公共団体として必要な措置を民間事業者に依頼してもらって良いこと を理解してもらいます。 *3：窓口部署は定められていない為、まずは、超小型モビリティの利用形態に適した部署（観光・地域振興系、まちづくり・都市整備系、環境系　等）に相談することをお勧めします。
③地方公共団体への正式依頼	運輸局への提出予定書類を提出し、地方公共団体等の了承に関する書面の交付を正式に依頼します。 地方公共団体によっては、独自様式の交付依頼書の提出を要求される場合もあるので確認が必要です。交付迄の期間は地方公共団体によって異なります。
④運輸局への申請書類最終版の提出	発行された地方公共団体等の了承に関する書面の原本を添付して、超小型モビリティ認定申請に必要な書類の最終版を提出します。
⑤地方公共団体への認定決定報告	認定証が発行されたら、結果報告も兼ねて認定証のコピーを地方公共団体に提出又は郵送します。

新設

STEP 4

地方公共団体等の了承に関する書面の例

地方公共団体等了承証明書

年　　月　　日

地方運輸局長 殿

地方公共団体等の長の氏名　　印

当地方公共団体等が下記の超小型モビリティの運行に関し、関係行政機関、関係事業者その他の関係者が交通の安全と円滑を図るための措置を講ずることについて合意している場所において、超小型モビリティを運行の用に供することについて、了承したことを証明します。

記

1　申請者の氏名又は名称
2　車名及び型式
3　種別及び用途
4　車体の形状
5　合意している場所

【参考】地方公共団体が了承する上でのポイント

地方公共団体は、民間事業者の事業等の了承にあたり、民間事業者が本ガイドブックの内容に則って事業を計画しているか、以下の内容を参考として確認してください。

①運行する経路に以下の道路等が含まれていないか。
- 高速自動車国道（高速自動車国道法第４条第１項）
- 自動車専用道路（道路法第 48 条の４）
- 最高速度 60km/h を超える道路（道路交通法第 22 条第 1 項）
- 公園内や歩行者専用区域など

②導入事業の目的（観光、地域振興、公共交通の補完など）を達成できるような具体的な運行計画を立てられているか。

③運行上の安全対策を検討するにあたって、以下事例を参考として積極的な安全対策を検討しているか。
- 走行時間の制限、監視員の配置
- GPS を車載することによる運行の記録

― お困りの際には、地方運輸局にご相談してください。―

第2部

先行導入の事例紹介

第2部の読み方

２部は、第１部で記載した「全体構想」の項目について事例を紹介しています。

公務利用、観光利用、日常利用、業務利用の代表例として、７つの事業地の事例を掲載し、利用種類に応じて、車両選定のポイントや、利用地域の設定などの特徴、導入にあたって工夫したその他の点などのヒントとなるよう示しています。

事例1 公務利用 宮城県美里町 福祉訪問業務へのクリーンエネルギー車導入

事例2 観光利用 奈良県明日香村 観光促進のための超小型モビリティ導入

事例3 日常利用 神奈川県横浜市 大都市における多様な移動ニーズへの対応

事例4 業務利用 セブン-イレブン・ジャパン（全国） 店舗からの宅配業務への導入

事例5 日常利用 一般社団法人 里モビニティ 中山間地域住民による地域内移動

事例6 業務利用 一般財団法人三宅医学研究所附属 三宅リハビリテーション病院 高松市内の訪問サービス等での利用

事例7 業務利用 名古屋銀行 各支店における訪問営業のための導入

事例 ○

● 事業概要

利用用途

公務、観光、日常、業務の該当する用途を示します。

利用想定層

全体構想策定時に概ね想定していた利用者層を示します。

実施期間

実施期間を示します。

事業形態

専用有無や事業形態（レンタル、カーシェアリングなど）について示します。

保管場所・充電設備

・導入した車両の保管場所を示します。
・充電設備の整備状況について示します。

利用車両及び導入規模

利用している車種とその導入判断理由などを示します。

利用者

実際の利用者層や人数・回数などを示します。

利用地域

・認定制度に基づく車両の場合には設定されている運行地域を示します。
・運行地域とは別に走行エリアなどを設定している場合は、そのエリアを設定理由を含め示します。

導入事業に係るタイトル

事業地名・事業者名

導入概要

導入した超小型モビリティの用途や運用方法、導入地の概略などについて示します。

導入背景

地域において導入に至る以前に検討や計画策定などがある場合に示します。

また導入を具体化するに至る地域実情や導入団体に係る個別の背景などについて示します。

地域内交通課題

地域内の交通における課題、道路や公共交通の状況などについて示します。

導入目的

導入地が掲げる導入目的などについて示します。

実施体制と役割分担

導入団体および協力する団体のそれぞれの役割について示します。導入した運用者および協力団体、また安全運行のために協力や相談を行った組織などとの関係を示します。

安全対策

安全対策に係る特記事項がある場合に示します。

事業における工夫

事業の実施にあたって導入地として行った工夫や対応について示します。

実績・効果

導入によって得られた定量的な効果や定性的な効果について示します。

事例 1

福祉訪問業務へのクリーンエネルギー車導入

宮城県美里町

● 事業概要

利用用途

地方公共団体の公務活動における利用
（公務利用）

利用想定層

健康福祉センターの職員、保健師

実施期間

平成25年9月～

事業形態

専用利用

保管場所・充電設備

【保管場所】
利用者である健康福祉センターの車庫に保管。
【充電設備】
保管場所に２台分の充電設備を確保し充電を行っている。
業務において想定される利用範囲が満充電による航続距離（50km程度）に収まることから、保管場所以外において充電設備の設置は行っていない。

利用車両及び導入規模

【一人乗り車両】
Bコムス
業務内容を鑑みて、従来使用していた軽自動車４台に加えて、荷室のあるトヨタ車体のBコムスを２台導入。

利用者

福祉保健センター保健師など10名程度。
（平成27年２月時点）

利用地域

美里町内（面積約75平方キロメートル）。
保管場所から町の各支所までの行き来も含めると、主に半径10ｋｍ圏内での利用となっている。
ただし、日常的な利用は往復５ｋｍ程度の利用が中心となっており、遠距離となる場合は軽自動車と使い分けている。

導入概要

高齢者世帯や子育て世帯に対する福祉保健サービスの訪問業務において、狭い道路や駐車スペースの確保が難しい訪問先を訪れる際の公用車として活用。

導入背景

高齢者の訪問介護や子育て世代の対面相談など、福祉保健サービスにおける戸別訪問業務が増える中、既存の公用車（ガソリン軽自動車４台）での対応が難しくなっていたため、増車を検討していた。

また、美里町は、公用車におけるクリーンエネルギー自動車の率先導入に取り組んでいる（「美里町エネルギー施策方針」（平成24年９月策定））と同時に、財政状況が厳しいため、公用車の導入費や維持費の削減が求められていた。

地域内交通課題

福祉保健サービスの訪問先がある旧市街地などにおいては狭い道路が多く、また、訪問先の周辺においては駐車スペースの確保が難しい。

導入目的

美里町が掲げるクリーンエネルギー自動車の率先導入の施策方針に沿い、かつ、厳しい財政状況に対応できる公用車を導入し、福祉保健サービスの訪問業務の増加に対応する。

また、従来の公用車（ガソリン軽自動車）の抱える課題（狭い道路を運転する際の不安、訪問先から離れたところにしか駐車できないことによる負担等）を解決できる車両を導入することにより、訪問業務における職員の負担を軽減する。

実施体制と役割分担

公用車の調達を担う町の企画部門が超小型モビリティの導入について検討を行い、公用車を利用する町の福祉保健部門に当該車両の利用について提案した。

提案を受けた町の福祉保健部門は、業務における運用方法について検討した。

※原動機付自転車（四輪）に該当する車両であるため、認定制度の活用や警察との調整は行っていない。

安全対策

車両の使用方法等について、車両導入時に車両メーカーによる講習を受講。

【冬季における降雪対策】

降雪時も車両を運行できるよう、スタッドレスタイヤを準備した。

【その他の悪天候対策】

荒天候、路面凍結時などは車両の使用を控えた。

事業における工夫

町の福祉健康部門による公用車の増車要求に対して、財政圧縮や環境負担軽減の観点から、町の企画部門が超小型モビリティの導入を提案した。

町の福祉健康部門は、訪問業務における実態（対応する職員の人数、幼児用体重計などの荷物の積載量、1回の走行距離等）を踏まえ、超小型モビリティを導入することや導入車種を判断した。

狭い道路を通らなくてはならない訪問先の場合には、超小型モビリティを優先的に使用してもらうことにより、訪問業務における配車の適正化・効率化を図るようにした。

通常の車ではすれ違いが困難な旧市街地内の道路

子育て世帯訪問時に持ち込む幼児用体重計などの積載も考慮し、荷室容量を確認した上で採用

実績・効果

小回りが利くため狭い道路においても運転がしやすく、かつ、コンパクトであるため訪問先の近くに駐車することができるので、訪問業務の増加への対応に加え、訪問業務の効率化や担当職員の負担軽減を実現することができた。

また、従来の公用車（ガソリン軽自動車）と比べて、維持費や環境負担も低減できている。

事例 2

観光促進のための超小型モビリティ導入

奈良県明日香村

● 事業概要

利用用途

観光地における回遊手段として利用（観光利用）

利用想定層

観光客（二人連れ、鉄道を介しての来訪者）

実施期間

平成26年10月～

事業形態

有償レンタル

保管場所・充電設備

【保管場所】
車両の貸出し・返却を行っている飛鳥駅の駅前営業所（明日香村内）
【充電設備】
保管場所である営業所において、各車両に対して1台の充電設備を整備（17台、平成27年3月時点）。
また、観光客の回遊を促したい観光施設（5箇所）において、1台ずつ充電設備を整備。

利用車両及び導入規模

【二人乗り車両】
日産ニューモビリティコンセプト
２人連れの観光客が利用することを想定して２人乗りである日産ニューモビリティコンセプトを導入した。

利用者

観光客など約400回程度利用。
（平成27年3月時点）

利用地域

【最大範囲】
明日香村、橿原市、高取町の全地域としている。
【実際の走行範囲】
観光施設が集中する3市町村内の一部のエリア概ね南北8km、東西3kmとしている。

導入概要

明日香村を中心として点在する歴史文化遺産などの観光スポットを回遊する移動手段として、推奨ルートや観光スポットの紹介をするタブレットを搭載した車両を有償レンタル。

導入背景

明日香村を中心とする地域は、年間約80万人もの観光客が訪問する人気観光エリアであるが、その観光客の多くが観光バスや徒歩などでエリア内に点在する歴史文化遺産を周遊しているため、地域の隅々まで観光を楽しんでもらいたい観光資源が十分に活用されていないと考えていた。

また明日香村として超小型モビリティの車両デザインや歩行者との親和性に着目して興味を持ち、導入の検討を行った。

地域内交通課題

歴史文化遺産や国営公園などの観光スポットが広域に点在しているため、徒歩や自転車での移動は困難である。一方で、それらの観光スポットを結ぶ道路は狭く、公共交通機関も観光客のニーズを満たすような頻度・ルートを運行していない。

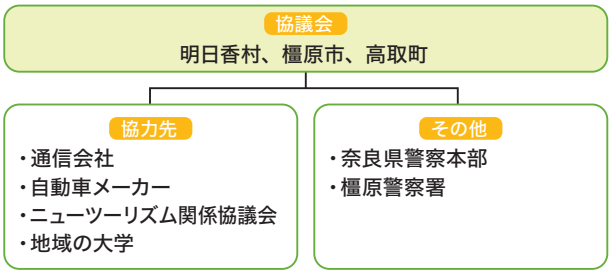
導入目的

市町村内の観光スポットを不自由なく周遊してもらい、観光資源や地元住民とのふれあいを感じながら観光周遊を楽しんでもらう。

また、観光利便性を高め、観光地としての魅力を高めることで、市町村に訪問する観光客数を増やすことを目指している。

実施体制と役割分担

明日香村が中心となり、隣接する橿原市及び高取町と事業の具体的な運用方針を定める協議会を結成した。運行エリアの検討は、協議会のみならず、地元の奈良県警察本部と橿原警察署とともに、安全に走行できる運行エリアの決定を行った。



安全対策

【運行地域外の走行を抑止】

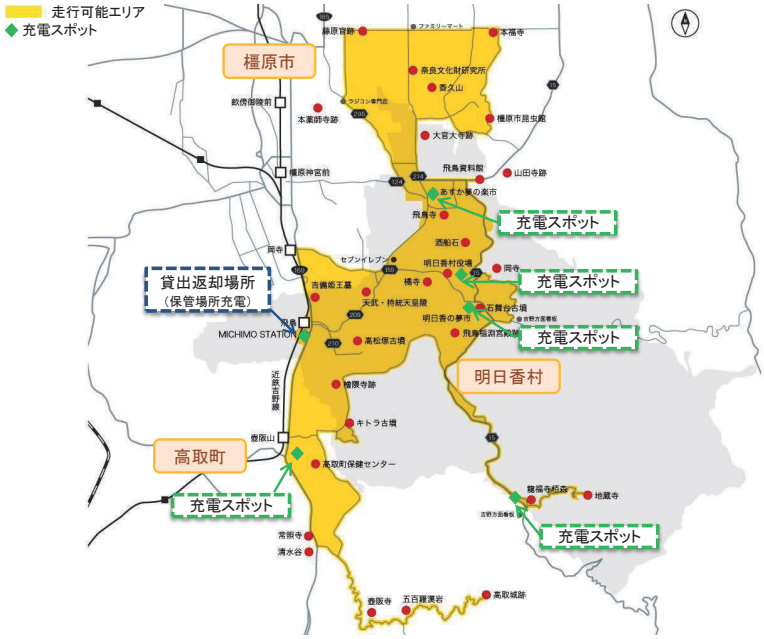
講習時に説明を行うことに加えて、走行エリアが記載されたガイドブックを配布している。

また、運行地域外を走行した場合に警告を発する機能を搭載したタブレットの貸し出しも行っている。

事業における工夫

① 貸し出し返却場所から離れた観光スポットにも訪問してもらうため、走行エリア内に合計４箇所の充電設備を設置し、電欠の不安を取り除いた。

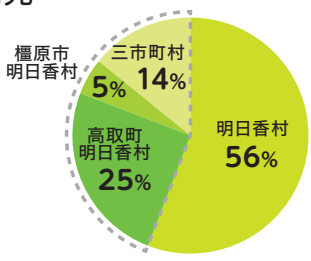
② 「誰が、いつ、どこで、どれだけ」充電したかを把握することができるソフトバンクモバイル株式会社の充電・認証システム「ユビ電」を充電インフラとして活用し、充電設備から盗電されることを防止し、充電の挙動を把握することが可能。



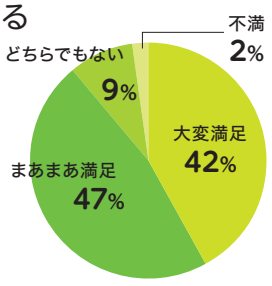
実績・効果

普通自動車の往来が困難であった狭い地域におけるアクセスが容易になった。アクセス性向上に伴い明日香村以外の地域への訪問が促され、利用料8000円／日という設定に関わらず利用者満足度も高い結果となっている。

● 訪問先



● 利用に対する満足度



事例 3

大都市における多様な移動ニーズへの対応

神奈川県横浜市

● 事業概要

利用用途

地域住民や来訪者による地域内移動に利用（日常利用）

利用想定層

地域内住民、来訪者、観光客

実施期間

平成25年10月～令和3年3月

事業形態

平成25年10月～平成27年9月
　有償ワンウェイ型カーシェアリング事業
平成29年3月～令和3年3月
　有償ラウンドトリップ型カーシェアリング事業

保管場所・充電設備

【保管場所】
みなとみらい21地区を中心に16箇所の貸出返却箇所を設置。また、チョイモビ利用者が無料で使用できる一時駐車スペースを13箇所設置。これらの場所は企業等から無償で借り受けており、また、公開空地となっている場所については、横浜市市街地環境設計制度の公開空地一時使用承認の制度を活用した。
【充電設備】
保管場所で充電と車両点検やメンテナンスを行う。

利用車両及び導入規模

【二人乗り車両】
日産ニューモビリティコンセプト

利用者

チョイモビヨコハマ登録会員数：ワンウェイ型 約13,000人、ラウンドトリップ型 約5,000人。
延べ利用者数：ワンウェイ型 約56,000回、ラウンドトリップ型 約4,000回。

利用地域

市全域を運行地域として指定しているが、みなとみらいエリアでの走行が大部分を占める。

導入概要

カーシェアリング事業における貸出車両として、横浜市みなとみらい21地区などを訪れる観光客や地域住民に、自由度の高い地域内の移動手段を提供（チョイモビ ヨコハマ）。

導入背景

横浜市と日産自動車は、平成21年度より「ヨコハマモビリティ"プロジェクトZERO"」を開始しており、電気自動車やエコ運転の普及をはじめとした総合的な自動車交通施策を通じて、次世代交通の実現を目指していた。

本プロジェクトの一環として、環境対応車(電気自動車、電気バス、超小型モビリティ）を活用したまちづくりに関する実証実験を検討していた。

地域内交通課題

都市や地域の主要施設等の間を結ぶ公共交通機関(JR、地下鉄、私鉄、市営バスなど）は充実しているものの、駅やバス停など公共交通機関の拠点からの二次交通や地域内を自由に移動できる交通手段が十分に整っていない。

導入目的

利便性の高いカーシェアリング事業を実施することにより、住民や来訪者によるマイカー利用の公共交通機関・カーシェアリング車両利用への転換を促し、地域内移動の低炭素化を図る。

また、観光スポットの回遊性や地域内の移動の自由度を高めることにより、横浜市の観光地としての魅力を向上させる。

実施体制と役割分担

事業計画の策定については横浜市と日産自動車が共同で行っており、事業の広報や関係者への協力依頼については横浜市、事業運営等については日産自動車、車両の点検・整備についてはレンタカー事業者が実施している。

一方、貸出・返却ステーションを整備する土地については、不動産事業者や地方公共団体等の協力、カーシェアリングシステムについてはITシステムの開発メーカーの協力を得ながら調達している。

		団　体	役　割
チョイモビ　ヨコハマ	事業実施団体	横浜市	事業計画の策定、広報活動、関係者への協力依頼
		日産自動車	事業計画の策定、事業運営等
	協力団体	ＩＴシステム開発メーカー	カーシェアリングシステムの構築
		レンタカー事業者	カーシェアリング事業の協力
		不動産事業者等	貸出・返却ステーションとして使用する場所の提供
		県、横浜市関係団体等	貸出・返却ステーションとして使用する場所の提供

安全対策

ワンウェイ型では、日産自動車が利用者に対して座学(30分)と公道における試乗(30分)による安全講習を行い、車両の特徴や利用方法について教育。

ラウンドトリップ型では、利用者と運営者双方の負担軽減のため、動画視聴により講習を実施。

事業における工夫

カーシェアリング事業の利便性を高めるためには、多くの貸出・返却ステーションを整備することが重要であるが、みなとみらい地区の土地の利用状況や地価を考慮すると、ステーションの大規模整備は現実的ではない。

そこで、ステーションを新たに整備することが難しい場所においては、公開空地や既存の駐車場などの未利用スペースを活用することで、既存の施設との調和を保ちながら経費削減と利便性向上を実現し、また、通行人などの視認性を高めることで超小型モビリティの認知度を向上させた。

例１：みなとみらいグランドセントラルタワー

例２：横浜三井ビル

実績・効果

平成25年10月にチョイモビ ヨコハマを開始してから延べ18,000人が会員登録を行っており、地域住民のみならず、観光客など市外からの来訪者も含めた多様な地域の利用、幅広い年齢層が登録しており、多様な層に新たな地域内の移動手段を提供することに成功している。

横浜市での超小型モビリティ実証実験は、日本において電気自動車が発売されて間もない時期に開始され、認知度向上という点において大きな役割を遂げた。

また、本実証実験を通じて、超小型モビリティを活用した都市型カーシェアリングのノウハウや制度設計上の課題、超小型モビリティの有効性や安全性について、大変多くの知見・情報を得ることができた。

事例 4

店舗からの宅配業務への導入

セブン-イレブン・ジャパン（全国）

● 事業概要

利用用途

コンビニエンスストアの配達業務における利用（業務利用）

利用想定層

店舗スタッフ

実施期間

平成25年4月～

事業形態

専用利用

保管場所・充電設備

【保管場所】各店舗
【充電設備】各店舗

利用車両及び導入規模

【一人乗り車両】
トヨタ車体　Bコムス

利用者

約800店舗
（平成27年1月時点）

利用地域

原動機付自動車（四輪）のため運行地域は設定していないが、超小型モビリティは1km圏内の近距離の配達を中心に使用されている。
（セブン-イレブン・ジャパンが出店していない3県を除く）全国各地の店舗（北端は北海道、南端は鹿児島県）において導入されている。

導入概要

各店舗が実施している地域住民を対象とした宅配サービスにおいて、店舗スタッフがお弁当などの商品を配送する際の業務用車両として活用。

導入背景

宅配サービスのニーズや配送商品の量が増える中、既存の業務用車両（自転車、バイク）の車両構造や積載量では対応が難しくなっていたが、都市部の店舗においては普通自動車を駐車できるようなスペースを確保することは困難であった。

また、企業としては、企業活動における環境負担の軽減や経営効率化のための経費抑制、店舗スタッフが安全に運転できる車両の導入を重視していた。

地域内交通課題

宅配サービスの訪問先がある住宅地においては狭い道路が多く、また、訪問先の周辺においては駐車スペースの確保が難しい。さらに、住宅地内においては、駐車時も歩行者やその他車両が通行できるスペースを確保するなど住民に配慮した運行を行う必要がある。

導入目的

従来の業務用車両（自転車、バイク）の抱える課題（限られた積載量、雨天時における走行の危険性等）を解決できる車両であり、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。

また、既存の店舗や訪問先に対応できる大きさの車両や業務のランニングコストを抑えられる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。

実施体制と役割分担

超小型モビリティの導入の検討、車両の調達や配車については、セブン-イレブン・ジャパンが行っており、実際の宅配業務における利用については、フランチャイズしている各店舗が行っている。

車両の配車については、車両の導入を希望する店舗のうち、宅配サービスにおける配送量などを踏まえ、超小型モビリティの特性を生かせる店舗を選定している。

安全対策

セブン-イレブン・ジャパンから各店舗に対して、車両の特徴や利用方法等についてまとめたマニュアルを配布し、各店舗において運転者への教育を実施。

【安全対策の強化】

各店舗における運転者教育や運転者の声を踏まえ、坂道発進時の挙動など問い合わせが多い項目について、マニュアルの充実、追加的な注意喚起などを重点的に行っている。

事業における工夫

超小型モビリティを利用することにより業務のランニングコストを抑え、電話による注文における配達料を無料にするサービスなどの新しいビジネスモデルを開始した。

実績・効果

従来の業務用車両と比べて積載量が多いことから、宅配サービスにおける対象商品や対象エリアの拡充、配達業務の効率化が図られた。

積載量が増えたことや雨天時においても走行しやすいこと、広い駐車スペースを必要としないことなど、従来の業務用車両における課題を解消できたことから、超小型モビリティの導入を機に宅配サービスを新たに開始する店舗があった。

業務のランニングコストが抑えられたことによる利用料の低下や目新しい超小型モビリティを使用することによる宅配サービスの認知度の向上などにより、新たに宅配サービスを利用する顧客が増えた。

新設

事例 5

中山間地域住民による地域内移動（豊田市旭地区）

一般社団法人里モビニティ

● 事業概要

利用用途

地域住民の地域内移動（日常利用）

利用想定層

豊田市旭地区の中山間地域住民

実施期間

平成28年～

事業形態

有償リース（「一般社団法人里モビニティ」による有償リースで事業を運用）

保管場所・充電設備

使用者宅および地域拠点

利用車両及び導入規模

【一人乗り車両】
トヨタ車体　コムス

利用者

地域住民：延べ50名
（令和3年3月時点）

利用地域

豊田市旭区

導入概要

高齢者を中心に中山間地域で暮らす人々に対し、超小型モビリティを年契約でリースすることで、自立した安心・安全な移動を支援する。

導入背景

中山間地域において、自家用車での移動は不可欠である。高齢者が自分の意思で自在に移動できることで、生涯のQOLを高めるとともに、向き合い続ける地域コミュニティ活動により地域社会の持続性を高め、乗用車から超小型モビリティへ乗り継ぐことで自立移動の延伸、スローライフを実践できるカーボンニュートラルな中山間地の創出。

地域内交通課題

高齢化が進む中山間地域では、公共交通サービスの維持が困難。一方で生活圏内の移動距離が数キロ～十数キロであり、シニアカー等の手段では移動困難。また、自宅から最寄りのガソリンスタンドへの往復で12～15キロの距離となり、自宅で充電できる超小型モビリティが適している。

導入目的

高齢者を中心に中山間地域で暮らす人々に対し、超小型モビリティを年契約でリースすることで、自立した安心・安全な移動を支援する。合わせて、車両をリースするのみならず、地域コミュニティ活動により、QOLの向上、持続可能な地域社会を実現する。

新設

実施体制と役割分担

一般社団法人里モビニティが、超小型モビリティを導入。希望する地域住民は6,600円／月（令和3年4月1日現在）でリースにより、利用が可能となる。

超小型モビリティの車両は、豊田市都心部で使われていたシェアリング車両（Ha:mo）を譲渡いただき、中山で有効活用する。

一般社団法人里モビニティ，豊田市，トヨタ自動車，トヨタ車体，三河の山里コミュニティパワー，名古屋大学などの協議会を設置し、超小型モビリティを活用した中山間地創出に向けて、主体が協力し取り組みを進めている。

安全対策

貸し出し時や定期的に利用者の運転診断を実施、コミュニティ活動時等に定期メンテナンスも実施し、安心・安全を確保する。

コムスはキャンバス生地でジッパー開閉のドアがメーカーオプションとして取り付け可能だが、乗降時にキャンバス生地に足が引っかかる恐れがあるため、ヒンジ開閉のハードなドアを取り付けている。

低速化により加害性、被害性ともに低下することから、一部車両について最高速30km/hとして実証を続けている。

利用期間が長くない高齢者が超小型モビリティを自分の車として保有するとなるとハードルは高く、月単位での

事業における工夫

リースとすることでハードルを下げるとともに、リースアップした車両は、また別の利用者にリースすることが可能となる。

豊田市企業版ふるさと納税の活用や、他地域でのイベント時の車両貸し出しにより収益を得て、超小型モビリティ

実績・効果

導入やドア取り付けなどのイニシャルコスト、メンテナンスや地域コミュニティ活動などのランニングコストに当てている。

延べ50名の高齢者が、5年で約10万km実績・効果 を利用。これまで公道での交通事故はなし。

【問い合わせ先】

一般社団法人里モビニティ（担当：中村・戸田）　info@satomobinity.life

新設

事例 6

高松市内の訪問サービス等での利用

一般財団法人三宅医学研究所附属 三宅リハビリテーション病院

● 事業概要

利用用途

高松市内の訪問サービス等に利用（業務利用）

利用想定層

看護師、理学療法士等

実施期間

平成26年～

事業形態

有償リース（「日産自動車」による有償リースで事業を運用）

保管場所・充電設備

病院内の駐車スペース。充電設備を４ヶ所設置。

利用車両及び導入規模

【二人乗り車両】
日産ニューモビリティコンセプト

利用者

看護師、理学療法士等

利用地域

高松市内全域（塩江町、牟礼町を除く。）

導入概要

病院の看護師、理学療法士等が訪問サービス等を行うための移動において利用。

導入背景・目的

高松市内住民の訪問医療等を行うための移動において、道幅の狭い道路の通行、訪問先における駐車スペースの確保をしなければならないため、平成26年から、環境負荷を低減し、かつ、年齢性別を問わず運転しやすい超小型モビリティを導入した。

地域内交通課題

訪問先によっては、道幅の狭い道路を通行しなければならないケースがある。

新設

実施体制と役割分担

日産自動車から有償リースにより、事業を運用している。

安全対策

初めて超小型モビリティを利用する運転者には、安全運転管理者が運転者の遵守事項、事故防止策、不具合発生時の対応、点検・整備に関する実施方法等を教育する。

また、夜間における超小型モビリティでの走行はしないようにしている。

事業における工夫

訪問先の移動距離、道幅、駐車スペースによって、訪問医療に利用する超小型モビリティ（3台）、軽自動車（4台）、原付三輪スクーター（1台）を使い分けている。

1日の訪問場所や訪問件数にあわせて、看護師や理学療法士等の訪問先の運行経路を管理している。

超小型モビリティは、現時点では先進的な珍しい車両であるため、車体に病院名を表示し、宣伝カーとしての効果を狙っている。

実績・効果

1台当たりの走行距離は1,500km～2,000km／年。1日当たりの最大走行距離は50km前後。点検費用や燃料費がガソリン車に比べて低い。これまでに交通事故はなし。

訪問してのサービス提供中（概ね40分間）に、庭先のちょっとしたスペースに駐車が可能。

庭先に駐車する事例

道幅の狭い道路通行する事例

新設

各支店における訪問営業のための導入

事例 7

名古屋銀行

● 事業概要

利用用途

愛知県内の顧客への営業訪問等の利用
（業務利用）

利用想定層

主にパーソナル・コンシェルジュ（PC）と呼ばれる各支店の個人の顧客向け営業担当者

実施期間

平成25年9月～

事業形態

有償リース

保管場所・充電設備

保管場所：銀行内の駐車スペース
充電設備：保管場所に充電設備を各1ヶ所設置

利用車両及び導入規模

【一人乗り車両】
トヨタ車体　コムス

利用者

37店舗　延べ40人

利用地域

愛知県内の各支店のエリア内

導入概要

各支店のエリア内の訪問営業において、狭い道路を運行しなければならない訪問先を訪れる際の営業車両としてコムスを活用。

導入背景・目的

個人の顧客向け営業担当を新設した際に、顧客への営業訪問等を行うための移動手段として、小回りがきき、原動機付自転車よりも運転しやすい乗り物であるコムスを４０台導入した。

また、EV車を導入することにより、環境負荷を低減するクリーンなイメージが会社のブランドイメージを向上することにつながる相乗効果を期待した。

地域内交通課題

訪問先によっては、市街地等の狭い道路が多く、また、訪問先における駐車スペースの確保が難しい。

新設

実施体制と役割分担

コムスの導入の検討、車両の調達や配車については、名古屋銀行本部で行っており、顧客の訪問業務については各店舗で行っている。

安全対策

外訪活動を行う営業担当者は、任命前に自動車学校の教員が実施する原付講習 を受講し、道路交通法に則った交通ルールや交通マナー、および安全に運転する基本技術を学んでいる。

事業における工夫

基本的には営業担当者毎に、担当している地域の特性（訪問先までの移動距離や市街地で道路が狭い場所を運行する場合等）を考慮して、コムス、軽自動車、原動機付自転車、自転車を使い分けている。

実績・効果

二輪の原動機付自転車と比較すると、コムスは四輪であるため運転しやすく、また、安全性の確保（事故防止）にもつながる。

ヘルメットを着用する必要がないため、特に女性の営業担当者からは、髪型の崩れ等を気にしなくてもよいことから、業務に集中でき好評を得ている。

EV車のため、環境に優しい乗り物として訪問先等の顧客からも高評価を得ている。

導入にあたっての問い合わせ先一覧

お困りの際には、地方運輸局にご相談してください。

地方運輸局	住　所	連絡先
北海道運輸局 自動車技術安全部整備・保安課	北海道札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎	011(290)2752
東北運輸局 自動車技術安全部整備・保安課	宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1番地 仙台第4合同庁舎	022(791)7534
関東運輸局 自動車技術安全部技術課	神奈川県横浜市中区北仲通5丁目57番地 横浜第2合同庁舎	045(211)7255
北陸信越運輸局 自動車技術安全部整備・保安課	新潟県新潟市中央区美咲町1丁目2番1号 新潟美咲合同庁舎2号館	025(285)9155
中部運輸局 自動車技術安全部保安・環境課	愛知県名古屋市中区三の丸2丁目2番1号 名古屋合同庁舎第1号館	052(952)8044
近畿運輸局 自動車技術安全部技術課	大阪府大阪市中央区大手前4丁目1番76号 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	広島県広島市中区上八丁堀6番30号 広島合同庁舎4号館	082(228)9143
四国運輸局 自動車技術安全部保安・環境調整官	香川県高松市松島町1丁目17番33号 高松第2地方合同庁舎	087(835)6372
九州運輸局 自動車技術安全部保安・環境課	福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目11番1号 福岡合同庁舎新館	092(472)2546
沖縄総合事務局 運輸部車両安全課	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

本ガイドに関する問い合わせ先

国土交通省　自動車局安全・環境基準課
東京都千代田区霞が関2-1-3　中央合同庁舎3号館
03(5253)8111

平成２６年度
令和　３年度　改訂
国土交通省自動車局