

超小型モビリティシンポジウム パネルディスカッションの概要について

日 時 :平成28年3月22日(火) 15:45～16:25
場 所 :東京国際フォーラム ホールB7
モデレーター :石田 東生 氏 (筑波大学 システム情報系社会工学域教授)
パネラー :土屋 勝範 氏 (一般社団法人日本自動車工業会 技術管理委員
超小型モビリティWG主査)
高口 義幸 氏 (熊本県 商工観光労働部長)
寺下 満 氏 (姫島エコツーリズム推進協議会 代表)
西本 俊幸 (国土交通省 自動車局 環境政策課長)

1. パネラーの主な意見は以下の通り。

(1)超小型モビリティ導入の将来像について

- 超小型モビリティには、公務・業務利用、観光利用、日常利用など様々な利用シーンがある。
 - ✓ これまでの実証事業を踏まえ、業務利用(中でも介護業務利用)については将来性がある。
 - ✓ 離島での観光周遊利用にも親和性が高い。
 - ✓ 日常利用での普及には解決すべき課題が多い。利用形態の多様化のためには一定の台数を導入して認知度を向上させ、消費者ニーズを踏まえた車両性能を構築する必要がある。また、現在の車両価格は高価であるため、初期段階では国からの支援が必要である。
- 地方都市の活性化のために、現在の超小型モビリティに捉われない、地域の事情に応じた適切な車両性能や大きさを考えていく必要もある。
- 自動車メーカーとしても、利用者のニーズを受け止めつつ商品へ反映していく必要があると考えている。
- 国土交通省としても、自転車以上自動車未満の移動ニーズは確実に存在すると考えており、様々な利用シーンごとに異なる課題や利用者のニーズを踏まえつつ、引き続き新しいモビリティに何が求められるかを模索していく必要があると考えている。

(2)超小型モビリティ導入の将来像を実現するための課題と進め方

- 超小型モビリティの本格的普及に向けた課題として、認知度の低さ(利活用方法の理解も含む)、消費者の購入意向と車両価格のギャップ(車両価格が高

い)が挙げられる。

- 車両性能と消費者ニーズとのギャップも課題である。
- 日常利用については、適切な車両性能がいなかるものか未だ把握できておらず、引き続き事業を継続して認知度を高めつつ、利用者等の意見を収集しながらどのような車両が受容されるかを評価していく必要がある。
- 本格的普及に向けては、
 - ✓ フルスペックの車両ではなく、ある程度限られた地域や場面に合った車両で集中的に実証・評価を行い、その後、その他の地域へ横展開したり車両の種類を増やす方が効率的であると考えられる。
 - ✓ ある程度の台数を導入し認知度を高めることが必要とというものの、各メーカーは試作車をもって実証事業に参加している状況である。試作車は量産車と比較して価格が1桁高く、現状を継続するには限界がある。メーカーとしては市販化の目処が立つような取り組みを求めたい。

2. 最後に、超小型モビリティの本格的普及のために、インフラや導入空間、関連制度の整備のために、様々な主体との連携も重要である。一般の方々の理解を得つつさらに普及を加速していくために、国交省自動車局環境政策課をはじめ様々な主体が中心となって取り組んでいくことで共通認識を得られた。