

第6回「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」 議事概要

1. 日時

平成30年4月24日（火） 14:00～15:30

2. 場所

経済産業省別館1111各省庁会議室

3. 出席者

鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授
石田東生 筑波大学社会システム情報系社会工学域 教授
井原慶子 慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科 特任准教授
中條芳樹 名古屋大学未来社会創造機構 高齢社会エキスパート
国土交通省 道路局、都市局、自動車局（事務局）、観光庁
経済産業省
環境省
自治体（横浜市、さいたま市、東京都、豊田市）
民間事業者 等

4. 議題

- ① 自賠責保険・自動車保険について
- ② 超小型モビリティを活用した事業の運営について
- ③ とりまとめ（案）について

5. 議事録

（①について）

日本損害保険協会より、自賠責保険と自動車保険の制度について説明があった。出席者からの主な意見やコメントは以下のとおり。

- ・ 保有コストにも大きなインパクトがある保険について、超小型モビリティの普及に併せて、その料率のあり方を検討していくことは重要である。
- ・ 法令上の車種別に保険料率が決まっているが、新しい車種が導入されて統計的に事故率等が異なることが判明したら、行政の場で審議して料率が変わる、というのが料率改定の大まかな流れである。
- ・ 任意保険について、料率の適正化のためには相当程度台数が普及する必要があるが、数年程度の販売実績を見極めた上でないと新たな料率は決定できない実情もあり、両者は鶏と卵の関係にあるのではないか。
- ・ 任意保険は、各社で車の型式別に保険料を決めているが、自賠責保険においては、用途、車種や車の規格によって一律に保険料が定められている。

(②について)

事務局より、超小型モビリティを活用した事業運営に関する取組に関する説明があった。出席者からの主な意見やコメントは以下のとおり。

- ・ 原付ミニカーを超小型モビリティと捉えるのであれば、都内で一番成功している事例は、「マリオカート」を用いた事業ではないか。
- ・ 超小型モビリティが電動車であるという定義がなされておらず、「マリオカート」が対象外であることが判別できないため、明確にすべきではないか。
- ・ 事務局説明資料では事業に関する具体的なデータが示されておらず、事業の実態を見ると超小型モビリティは期待するほど使われていないようにも見えるため、誤解のないよう、対外的な説明方法をよく考えた方がよいのではないか。
- ・ 豊田市の事例について、相対的に利用が落ちる平日昼間と土日の利用を喚起するプランを設定し、協賛企業からは広告収入を得ているほか、市が公共交通施設の用地を無償提供している。一方、運営における課題として、市街地における用地確保の難しさ、車両の配回送コスト、申請手続の煩雑さが挙げられる。
- ・ 超小型モビリティについて、運輸部門における温室効果ガス削減目標や、地域のモビリティを確保する観点からも、先を見て本当に何をすべきかを考えることが大事である。
- ・ 事業の運営に資するような好事例等の情報を共有化することを今後の方向性とし、とりまとめにおいて記載してはどうか。

(③について)

事務局より、地域と共生する超小型モビリティ勉強会のとりまとめ（案）について説明があった。出席者からの主な意見やコメントは以下のとおり。

- ・ 2020年という短期的なターゲットを目指していくことは重要であるが、現代社会において移動すること以外の付加価値がないと普及は難しいことから、MaaS (Mobility as a Service) の観点から超小型モビリティを研究した方が、国民の認知度向上や普及に資するのではないか。
- ・ 超高齢社会、地球温暖化、地方創生、観光地域づくりの観点から超小型モビリティが大切で不可欠であることが共有されたにも関わらず、とりまとめ（案）において何も書かれていないのではないか。また、走行空間に合わせてドライバーの行動特性が変化して経路選択されていることに関するデータに基づき議論したにも関わらず、とりまとめ（案）において触れられていないのではないか。
- ・ 何のインセンティブもなく、現行の法制度のままであるなど、これまで議論した内容ただ羅列しているだけであり、このようなとりまとめのやり方

で良いのか。また、ロードマップをどう具体的に実現させていくか、もっと明確化した方が良いのではないか。

- ・ ロードマップにおける 2020 年以降の「量産化」や「本格普及」について、車両カテゴリーの枠組みが見えない中で、超小型モビリティ製作の事業化に踏み切ることが難しい会社もあることから、本ロードマップは民間事業者のみがコミットするものではなく、産学官民あげて実施させるべきものであることを明確にすべく、とりまとめ（案）の書き方を見直してはどうか。
- ・ 中山間地においては、多くの民間人も超小型モビリティを使用することから、産学官民共同でないと実用化をするのは難しいのではないか。また、都市部、市街地、中山間地等のそれぞれの領域におけるニーズやメリデメをマッピングし、ロードマップに具体性を持たせることが重要ではないか。
- ・ 超小型モビリティの事業性について、限られた台数でニーズを満たすためには、自動運転技術による無人回送等の実現が必要ではないか。
- ・ 仮に、限定免許の制度がうまく使われた場合は、超小型モビリティに対するニーズの核となり、また、中山間地域での移動の足の問題にかなり寄与するのではないか。また、高齢ドライバーの事故対策のひとつの受け皿として超小型モビリティを活用することも重要ではないか。

以上