

第一回多様なモビリティ普及推進会議 議事概要

日時:令和元年8月27日 10:30-11:45

場所:経済産業省本館17階第1特別会議室

1.出席者

(委員)

大石 佳能子 株式会社メディヴァ 代表取締役社長

太田 稔彦 豊田市長

古倉 宗治 (公財)自転車駐車場整備センター自転車総合研究所 所長

原田 英之 袋井市長

宮木 由貴子 株式会社第一生命経済研究所 主席研究員

薬師寺えり子 横浜市温暖化対策統括本部長(代理)

(メーカー)

赤間 俊一 スズキ株式会社 常務役員 東京支店長

岡井 大輝 株式会社Luup 代表取締役社長 兼 CEO

幸村 秀生 本田技研工業株式会社 経営企画統括部 参事

島本 誠 ヤマハ発動機株式会社 取締役

谷中 壮弘 トヨタZEVファクトリー ZEV B&D Lab 担当部長

長谷川 哲男 日産自動車株式会社 グローバル技術渉外部長

堀出 志野 WHILL 株式会社 品質本部 執行役員 本部長

山本 達明 パナソニックサイクルテック株式会社取締役

渡辺 究 プリヂストンサイクル株式会社専務執行役員

(他省庁)

高田 陽介 警察庁長官官房審議官(交通局担当)

金井 昭彦 国土交通省大臣官房審議官(公共交通・物流政策)

山崎 孝章 国土交通省自動車局環境政策課課長

(経済産業省)

世耕 弘成 経済産業大臣

高田 修三 製造産業局長

大内 聡 大臣官房審議官(製造産業局担当)

藤本 武士 製造産業局総務課長

石川 浩 製造産業局自動車課戦略企画室長

杉浦 宏美 製造産業局生活製品課長

山村 直弘 製造産業局車両室長

富原 早夏 商務・サービスG ヘルスケア産業課 医療・福祉機器産業室長

2. 議事概要

○世耕大臣

交通安全対策の関心が高まる一方、個人の自由な移動手段は高齢者や地方では特に欠かせない。多様なモビリティの選択肢を普及していくことが重要。

商品は存在するので、一般の人にいかに買ってもらって使ってもらうためにはどうすればよいのか具体的にご意見伺いたい。

我々も改革を進めたい。名前も「あり方研究会」ではなく「普及推進会議」にした、活発なご議論を。

○谷中氏(トヨタ)

Mobility for all のコンセプトのもと、車両開発と新たなビジネスモデルの構築を推進。

軽自動車より小さいサイズの「超小型EV」を開発中、来年の市販化を予定。営業用途の製品も企画化していきたい。買い物などの日常の近距離移動や業務利用(これによる CO2 削減)を想定。先進安全技術の搭載も検討中。

i-ROAD は二輪車に近いサイズの三輪車で、公道などでのシェアリングとして活用中。

歩行領域EV(立ち乗りタイプ)はイベントの際の移動手段として活用しているが、来年の市販化を目指して開発中。座りのり、車椅子連結も開発予定。

車両を回収、電池を査定して、価値をしっかりと生かすよう、様々なプレイヤーと連携予定。

ビジネスモデルとともに製品ラインナップを整えて、1人1人のライフステージにあわせてモビリティを提供。

免許返納の可能性のある高齢者への販売方法の検討、高齢化の進展に伴う巡回や訪問サービスでの利用も今後検討していきたい。

○堀出氏(WHILL)

全ての人の移動を楽しくスマートにすることを mission として、アメリカ、カナダ、台湾等にも海外拠点を構え、電動車椅子を生産。

すべての人の近距離移動の足となるよう、WHILL の開発を進める。

日本には 1748 万人の後期高齢者、過半数が 500m を超えて歩行することが困難。自動車を運転できるから、外出に困難を感じていないとのデータも。NITE によれば、自動車を運転する人の運転時間は、20%は 30 分以下というデータがある。近距離でも自分で運転していることが想定される。

ジョイスティック形は身体障害者が使用するものとして広く認知されているもので、WHILL もこれに該当。

デザイン性に注力。電動車椅子が障害者だけでなく、気軽に使えるという点で認知は徐々に広がってきている。介護保険や補助金を利用できない方はほとんどの方が自費で 45 万円を払って購入。

シェアリングサービスを空港で実施。タブレット端末で WHILL を呼び出し、乗って、操作するというデモ展示。

横浜市さんと連携して実証実験も展開、2月には200人ほどを集めて実証実験を実施。病院、空港、モール、公園等さまざまなシチュエーションで活用されることを目指す。

○岡井氏(Luup)

電動キックボードは若者向け、シニア向けがある。若者向けは最高速度が20km/h、またぐ必要もないので、スーツ着用、スカート着用でも乗りやすい。シニア向けは低速で6~15km/hで、三輪・四輪なので倒れにくい。

販売・シェアリングの2つのビジネスモデル。海外ではシェアリングモデルが先行して普及。販売型はBMW、VW等自動車メーカーも製造に打って出ている。シェアリングモデルは、spin、Lime、bird等が参入。IoTで制御され、位置情報などの取得が可能で、MaaSとして既存交通と接続するモデルが世界では発展。

電動キックボード活用による高齢者の交通手段の増加の中で、買い物難民や事故軽減への期待。この他、ラストワンマイルの移動範囲の拡大、環境問題への貢献。特に、ヨーロッパでは環境によいということで普及が進んでおり、1キロあたりCO2が自動車の40分の1。

電動キックボードは、現状、原付に該当。道幅が狭いと危険性を感じる、普通の原付と比較して速度が遅く、追突リスクがある。今後、安全面等を検証の上、軽車両などとして位置付けることを提案していきたい。

サンドボックスの活用等も検討しつつ、速やかに検証を行い、どのような条件であれば安全かを検証し、データの公開や制度の提案を実施予定。

○渡辺氏(ブリヂストン)

自転車はdo sportsとmobilityとしての側面あり。ライフステージの全領域でかかわっているが、運転者の運動能力に依存。

シニア電動アシスト自転車は、乗り降りしやすい(サドルの位置をさげる)、またぎやすい(フレームの高さをさげている)、こぎやすい(脚の曲がり角度を緩和)の3つのラク。

ブリヂストンはあしラク・3ラクの理解促進と試乗体験を進めている。

シニア層での普及を考えると、電動アシスト自転車の重量、スピードを踏まえると、自転車に乗れる運動能力の確認が必要。前提として、道路交通法等のルールへの理解、事前講習や十分な試乗、機種選定の場合等が重要。

自転車は運転者の運動能力と交通安全の適切な知識が必要であるため、①運転者の実態に即した対応の必要性、②自転車に乗れる運動能力の確認、③道路交通法への理解、それがまわりからわかる形での普及促進が重要。

○宮木委員

日常生活を送る上で自家用車が不可欠と考えているのは、町・村。ただ都市部もアップダウンがあるので一定の依存傾向。

歩く手段を習慣として組み込めるかいなか地域特性も検討する必要あり。

自動車以外のモビリティがあれば外出したいと考える傾向は年齢が高いほど強い。等その他資料参照

○太田委員

たすけあいプロジェクト:免許返納後の暮らしをいかに担保するかを考える取組。①お出かけ促進策の実施、②多様なモビリティの提供、③健康維持のための生活の見守りをICTを活用して行う実証事業。この取組はMaaSではなく、様々なモビリティをブレンドする「モビリティブレンド」と言っている。

里モビサークル:免許返納をしない移動の在り方を検討。コムスを中山間地に適した仕様に改造し、日常の移動用として活用。コムスは加速がよくない、遠距離が苦手という点で、むしろ安全で運転するには合致する。2人乗り、まきや農作業の道具を積みたい等、車両自体をカスタマイズ。

車は目的達成のための移動手段だと考えていたが、この里モビサークルを見ると、車に乗ること自体が楽しいと考えている人も多い。

○原田委員

袋井市は平成25年度から電動アシスト付自転車の導入・実証をスタート。免許証を返納する高齢者に購入・貸出をやってきている。

実証を通じて、移動距離が1.5倍、家から出る頻度が高くなるといったことがわかった。

ある程度速度を上げた方が普及するのでは。シニアの方がカッコいい自転車を求めており、若者は機能を求める。自転車が安全に通れる道路の整備が普及には必要。

どうしようもないのが雨。日本の技術で雨くらい解決できる。自転車で雨に濡れないようになってほしい。(笑)

○世耕大臣

多様なモビリティを普及するにはどうしたらよいかを考えたい。

METIだけでなく、警察・国交も参加しているので、こうしたことを解決してほしい、整理してほしいということをぶつけてもらって、しっかり議論をさせていただきたい。

電動アシスト付自転車に乗り始めた。坂道もらくだけど、車が多かったり渋滞していたりすると怖いと感じる。

電動キックボードは歩道を走れるようにするにはどうしたらよいか(スピードを落とすこととトレードオフでやっていけばよいのか等)。とか制度面もあるが、ルールの強化が必要な面もある。