

# 超小型モビリティの導入促進

---

国土交通省  
平成25年3月

- 超小型モビリティとは、交通の抜本的な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地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、省エネ・少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。

## 超小型モビリティの定義とその導入効果

「超小型モビリティ」:

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両  
(エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6 (電気自動車の1/2)程度)

通常の自動車より少ないエネルギーで  
省エネ・低炭素化に寄与

新たなカテゴリーの乗り物として、  
自動車市場に新たな需要を創出

抜本的な省エネ

新たな市場創出



観光振興等

高齢者、子育て支援

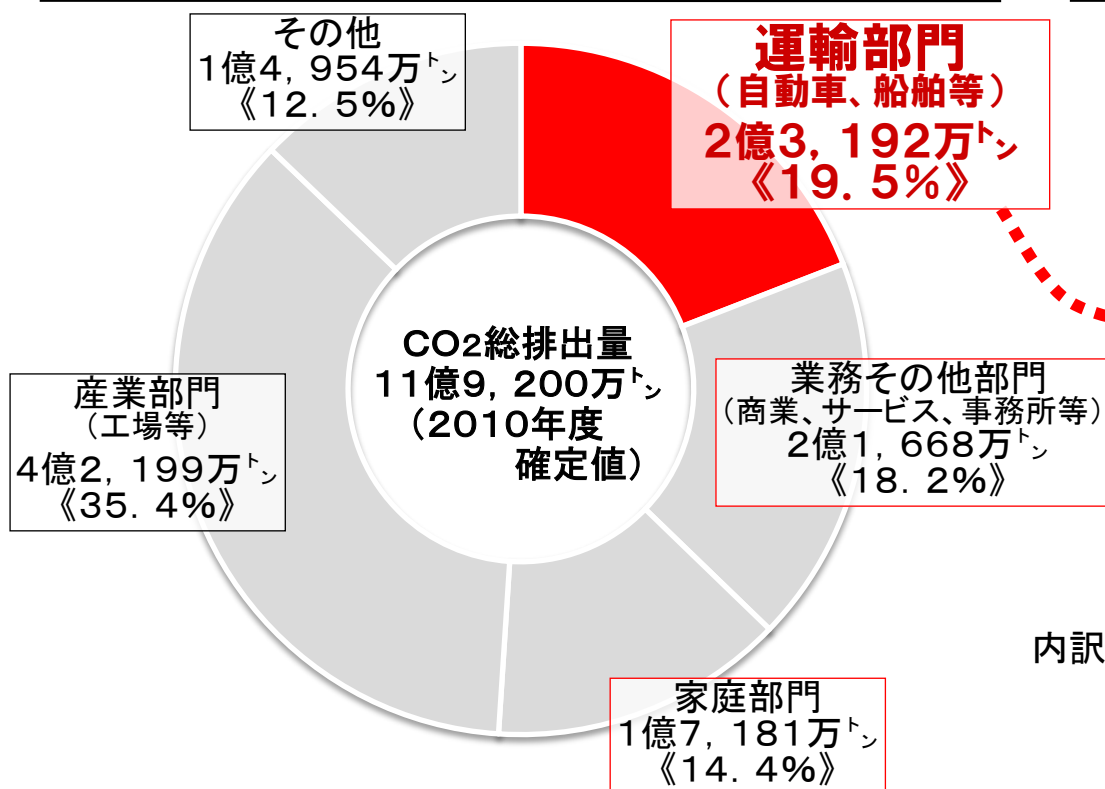
観光地の振興や地域のにぎわい

高齢者等の移動支援、外出機会増加、  
送迎行動が容易に

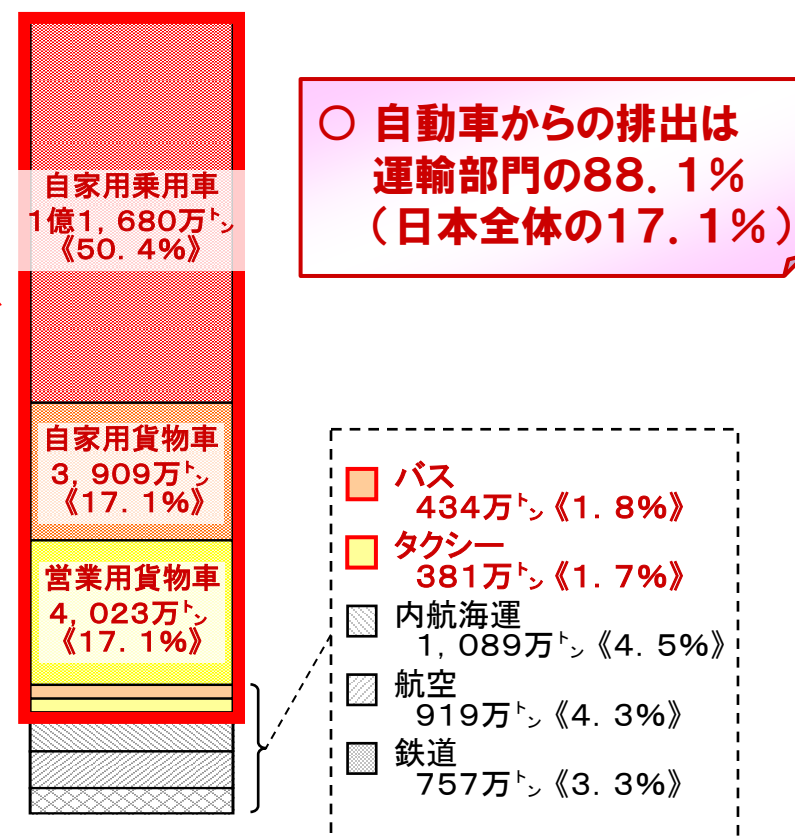
# 抜本的な省エネ ～我が国における自動車からのCO2排出量～

- 日本のCO2排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約20%**。
- 特に**自動車からの排出は、運輸部門の約9割**(日本全体の17.1%)を占める。
- 自動車・交通分野のCO2削減・省エネは、政府のエネルギー・環境戦略上、極めて重要な柱  
(「**次世代自動車**」は、日本再生戦略において集中実施すべき**グリーン成長の5つの先導的中核プロジェクト**の一つ)。

## 日本の各部門における二酸化炭素排出量



## 運輸部門における二酸化炭素排出量



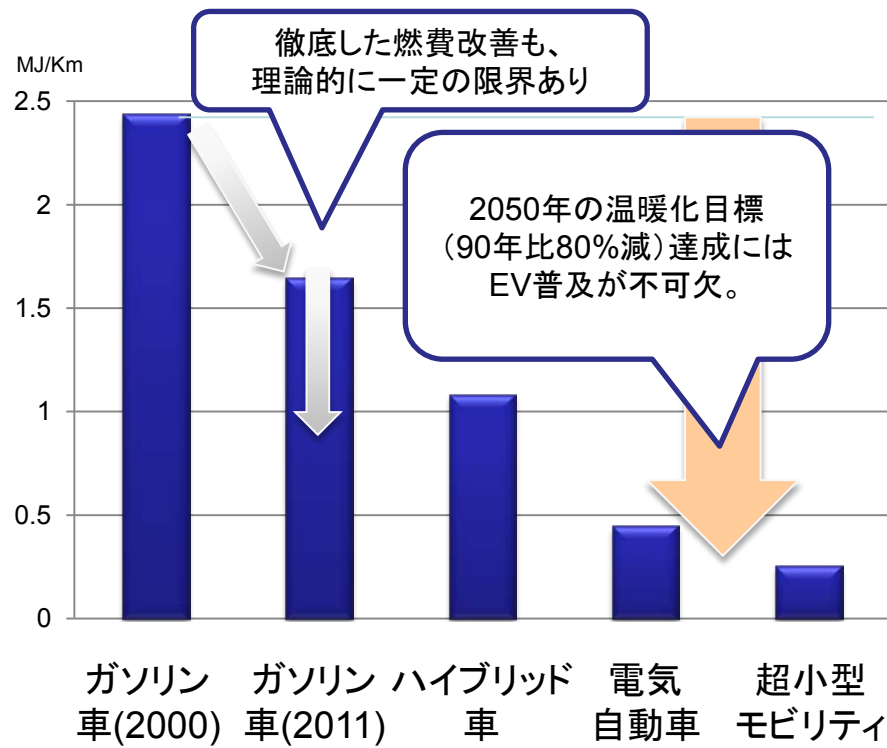
※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

■ **中長期的な自動車分野の省エネ化**には、徹底した燃費改善に加え、特に省エネ・環境性能に優れた**電気自動車の効果的な普及**を図ることが必要。

■ 電気自動車の効果的普及のためには、固有の価値（ゼロエミッション、静粛さ、非常用電源機能など）を顕在化させるような成功事例を創出しその普及を加速するとともに(※)、**電気自動車の弱点を克服し自動車利用の実態に即した「新たなカテゴリー」の乗り物（超小型モビリティ）の導入**が必要。

※「地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進」(平成25年度特別重点要求:18億円)



エネルギー消費効率の比較

## 電気自動車の弱点

通常の自動車を  
現在の電池技術で動かす  
には、航続距離に一定限界

## 自動車利用の実態

自動車利用の  
ほとんどが1～2人。  
約6割が10km以内

×

大幅にコンパクト・軽量で、1～2人での移動に最適な  
「新しいカテゴリー」の乗り物があれば、移動の自由や経済活動を損なうことなく、抜本的な省エネが実現できる！

自動車モノづくりの  
創造的イノベーションと規制改革

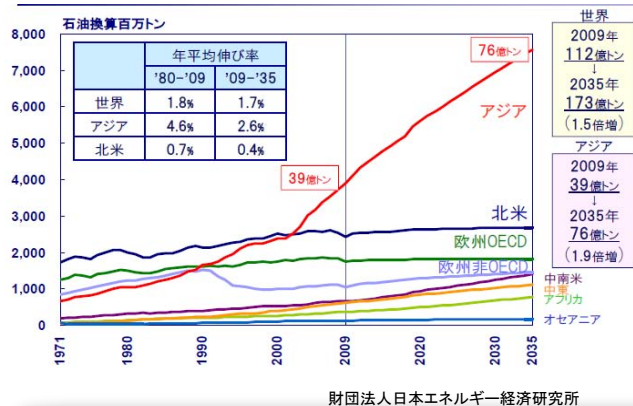
「超小型モビリティ」の導入

- 新興国の経済成長の下、**今後、世界のエネルギー需要は急増、需給ひっ迫のおそれ**。さらに保有台数の急増にも対応するため、強力な省エネルギー政策が欧州やアジア市場等で急速に進捗中。
- 他方、日本に続き、**中国や韓国など世界各国で急速な少子高齢社会が到来**。
- 従来存在しなかった**超小型モビリティの市場が諸外国で爆発的に伸長、電気自動車の主要市場として急速に成長**するとの民間予測も。

## 世界的なエネルギー需給のひっ迫と強力な省エネルギー政策の推進

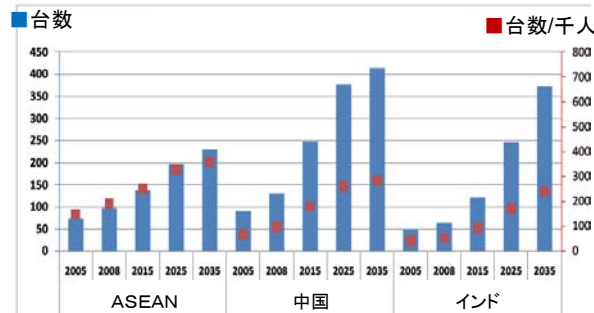
経済成長の下、2035年の世界のエネルギー消費量は現在の約1.5倍へ拡大

世界各地域の一次エネルギー消費



保有台数増に伴う、燃料補助金の財政負担増、混雑等により、強力な省エネルギー政策が新興国の政治問題に

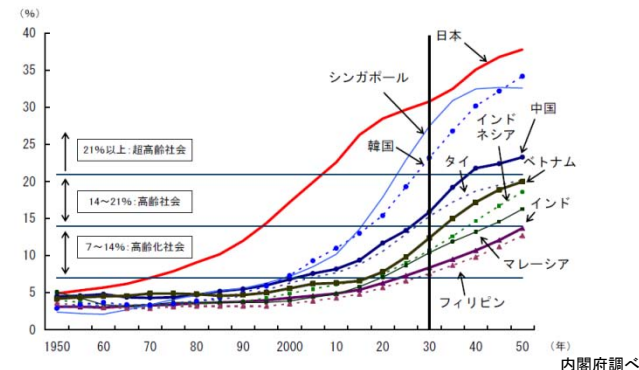
## アジアの自動車保有台数の推移



## 将来、世界各国で少子高齢化が加速

日本に続き、中国、韓国など世界各国で、急速な少子高齢社会が到来

世界各国の高齢化率予測(65歳以上人口の割合)



◎ 強度の高い省エネルギー政策(燃料・車体課税の見直し、燃料補助金切下げ、混雑課金制度導入等)が、欧州、アジア市場等で急速に進捗中。

◎ 高齢者にとって取り回しのしやすく、品質・安全性の高い超小型モビリティの需要が、世界各国で急速に高まる可能性。

省エネや少子高齢化が世界各国に到来する時代に向け、課題先進国たる日本が、**超小型モビリティなど「創造的イノベーション」によるソリューションを確立**。**新たな需要創出により国内自動車市場を活性化**しつつ、次世代標準を先取りし、**未来の国際競争力の源泉**とすべき。



■ 超小型モビリティは、これ以外にも、高齢者・子育て層の移動支援、観光振興など多くの社会的便益を生み出す。

## 観光地等の振興

- ◎ 狭い街路・街並みへの誘導や回遊性の向上等により、来訪者の立寄り先を増加。
- ◎ 川のせせらぎなど周辺自然環境の気づき、新たな観光資源の発掘等を通じ、観光地の魅力・にぎわいを向上。



日常生活や小口物流に  
手軽で、  
といまわしのし易い、  
全く新たな交通手段  
を提供



## 高齢者や子育て層の移動支援

- ◎ 高齢者等あらゆる世代の外出機会の増加、コミュニケーションの活性化（地域活動への参加、買い物、通院、通勤・通学、知人宅への訪問など）。
- ◎ 子育て層等の日常生活における移動支援（買い物、通勤、学校送迎など）。



※ 用途イメージは、トヨタ車体HPより

## 歩行者との親和性

- ◎ コンパクトであるため、歩行者と離間がとれ、歩行者が安心して歩ける環境づくりに貢献。さらに、先進的な予防安全機能の搭載が期待される。
- ◎ 歩行者と運転者とのコミュニケーション等を通じ、従来のクルマと人の関わりが変化。

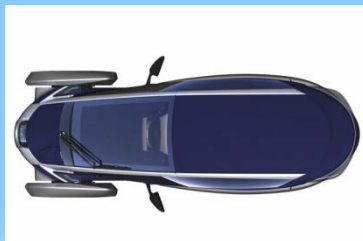
## 小口物流の効率化

- ◎ 輸送経路や輸送手段の合理化による小口物流の輸送効率・サービスの向上。
- ◎ 市街地・都心部店舗での既存の狭いスペースを活用した、効率的な荷捌きの実現。

# 超小型モビリティ一覧 ~多様なコンセプトの提案~



トヨタ i-ROAD



家族の楽しい  
コミュニケーション



トヨタ Camatte(カマッテ)

(2012年東京おもちゃショー出展車)

1月以降順次投入予定



開発中のコンセプトカー



若者向け  
近未来モビリティ



スズキ Q-CONCEPT

(2011年東京モーターショー出展車)



The Power of Dreams



子育て世代の  
使い勝手

ホンダ  
マイクロコンピュータープロトタイプ



若者向け  
近未来モビリティ



日産 ニューモビリティコンセプト

ダイハツ PICO(ピコ)

(2011年東京モーターショー出展車)



高齢者向け  
運転支援機能



道路運送車両以外		道路運送車両		
施設・歩道走行		車道走行		
定格出力 (電動自動車)		0.6kW以下	1kW超	
エンジン排気量 (内燃機関自動車)		50cc以下	－660cc以下	660cc超
	<div>歩行補助用具 (免許不要)</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>・時速6km以下</li><li>・車検なし</li><li>・全長:1,200mm</li><li>全幅:700mm</li><li>全高:1,090mm</li></ul></div> <div></div>	<div>第一種原動機付 自転車</div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>・乗車定員1人のみ</li><li>・最大積載量30kgまで</li><li>・全長:2,500mm</li><li>全幅:1,300mm</li><li>全高:2,000mm</li><li>・衝突基準なし</li><li>・車検なし</li><li>・高速道路走行不可</li></ul></div>	<div>軽自動車</div> <div><div>超小型モビリティ</div><div><ul style="list-style-type: none"><li>・乗車定員1～2人程度</li><li>・高速道路走行不可</li></ul></div><div></div></div> <div><ul style="list-style-type: none"><li>・乗車定員4人</li><li>・最大積載量350kgまで</li><li>・全長:3,400mm</li><li>全幅:1,480mm</li><li>全高:2,000mm</li><li>・衝突基準あり</li><li>・車検あり</li><li>・高速道路走行可</li></ul></div> <div></div>	<div>小型自動車 ・普通自動車</div> <div></div>



超小型モビリティは、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地域の手軽な足を提供し生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。

その普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。

### 人口減少・少子高齢化時代に向けた 創造的イノベーションの提案

～クルマ、まちづくり、ライフスタイルの調和的革新に向けて～



写真: 日産「ニューモビリティコンセプト」

#### 「超小型モビリティ」

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両  
(エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1／6 (電気自動車の1／2)程度)

### 超小型モビリティの導入により期待される効果

- ① **省エネ・低炭素化**への寄与
- ② 生活交通における**新たな交通手段**の提供、**新規市場・需要**の創出
- ③ **子育て世代や高齢者の移動支援**
- ④ 観光地や地域活動の活性化を通じた**観光・地域振興**

規制改革: 公道走行をより簡便な手続きで可能とする新たな認定制度を創設(平成25年1月)

### 地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導・試行導入の加速

(超小型モビリティの特性・魅力を引き出し、かつ創意工夫にあふれる優れた取組みを選定し、重点的に支援※)

※事業計画を公募、外部有識者により評価。優れた計画を選定して、重点的に支援。

＜先導・試行導入に係る事業計画の実施費用(車両導入、事業計画立案及び効果評価費等)の1／2(民間事業者等にあっては1／3)を補助＞

超小型モビリティの特性を最大限活かした

### 「成功事例の創出」

幅広い市民の方々に実際に車両を見て乗っていただきつつ

### 「生活・移動スタイル再考機会の創出」

### 「広範な国民理解の醸成」

幅広い普及に向け社会受容性を高めつつ、車両区分等関連制度の整備、これを活用した低炭素・集約型まちづくりに関する検討を加速。超小型モビリティの市場を創出。

# 超小型モビリティを活用したまちづくりに向けて

- **超小型モビリティ等をはじめとする電気自動車等(環境対応車)**は、**低炭素社会の実現**に資するとともに、**人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりにも適した交通手段**。
- 国土交通省では、このような観点から、**超小型モビリティ等の環境対応車の普及の取組みと、都市の低炭素化、集約型都市構造の実現、高齢化社会への対応等持続可能なまちづくりに向けた取組みを一体的に推進**。
- 今後も、**利用環境の整備など関連社会資本の整備に向けた検討**(※1)や**ゼロエネルギー住宅との一体導入など**(※2)の**取組みを連携して推進**し、**低炭素まちづくりの実現、高齢者や子育て世代の移動支援等を通じた生活・移動の質の向上を目指す**。

## 超小型モビリティの導入による社会的効果 (「超小型モビリティの導入に向けたガイドライン」(平成24年6月公表))

※1 都市局(「先導的都市環境形成促進事業」等)との連携  
※2 住宅局(「環境・ストック活用推進事業」等)との連携

### 近距離(5km圏内)の 日常的な交通手段として

- 買い物、地域活動、通勤・通学など、日常生活交通の「**新たな交通手段の提供**」、「**子育て層や高齢者の移動支援**」
- 人の流動・交流の活発化を通じた「**地域社会の活性化**」
- 公共交通と結節した末端交通としての活用による「**交通システムの最適化**」、「**コンパクトなまちづくりとの融和**」など

### 観光地・商業地での 回遊・周遊の際の移動手段として

- 立寄り地点・範囲の増加による「**回遊性の向上**」と「**地域の魅力再発見**」
- 「**観光地の魅力向上・集客増加**」
- 自然環境やまちとの調和による「**地域の付加価値向上**」など

### 小規模配送やポーターサービス等 の配送手段として

- 「**荷捌き駐車問題の改善**」
- 「**小規模・地域内物流の効率化**」
- 効率的な小口輸送の実現による「**サービスの向上**」など



### 認知の向上、きっかけづくり

#### ◎ 地域におけるリーダーシップの発揮、ビジョン提示

- ・超小型モビリティの特徴発揮×地域の魅力再発掘・課題克服に関わる新ビジョン(理念及び具体イメージ)の提示
- ・地域交通計画の見直し、地域活性化、コミュニティ再生ビジョンの策定
- ・地域関係者(住民、NPO、企業等)への情報提供、新たなライフスタイルの提案
- ・ディベロッパー、商店街、交通、観光産業等との連携

#### ◎ できるだけ多くの市民による体験(触れる、乗る、話す)の場の提供

- ・先導・試行導入、住民啓発活動
- ・タウンミーティングの開催

### 公道走行のための認定取得

#### ◎ 運行の実施・管理体制の整備

- ・運行地域の設定、事業計画の策定
- ・運行管理体制の構築
- ・総合的な安全対策の実施体制の構築 等

### 率先導入、導入支援

#### ◎ 地域交通サービスや公的サービスへの積極導入

- ・他の交通手段(自転車、バス、LRT等)を含む「シームレスでユニバーサルな総合モビリティサービス」の導入
- ・公用車、地域パトロールカー等への率先導入
- ・観光カーシェアサービスの導入
- ・訪問医療サービスその他公的サービス等への率先導入

#### ◎ 自治体による導入補助

### 利用環境、新たな暮らし環境の整備

(新たなまちづくり、生活者理念の実現)

#### ◎ 「人の移動のきっかけをつくる」、地域活動の創生、地場産業の再生、地域や商業施設、観光資源の魅力再発掘の仕掛け

#### ◎ 「あらゆる世代の共助共生を促す」くらし環境・拠点の連携整備

#### ◎ 歩行者、自転車、超小型モビリティが「安心して通い合う」走行空間、駐車空間等の整備

# 超小型モビリティ認定制度について

---

国土交通省  
平成25年3月



# 超小型モビリティ導入に向けたガイドラインについて

○コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の自動車については、まちづくりと連携した導入を図ることで、低炭素社会の実現に資するとともに、都市や地域の新たな交通手段、観光・地域振興、高齢者や子育て世代の移動支援など、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として期待されている。

○国土交通省では、平成24年6月に、地方公共団体が超小型モビリティを活用したまちづくりを検討する際や自動車メーカー等が当該モビリティの開発を進める際に留意すべき事項をまとめた「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」を公表したところ。

## ガイドラインの概要

### 1. 超小型モビリティの特徴(定義)

- ◎ 自動車よりコンパクトで、取り回しがし易い
- ◎ 環境性能に優れる
- ◎ 1人～2人乗り程度

### 2. 導入意義・効果

- ◎ CO2の削減
- ◎ 都市や地域の新たな交通手段
- ◎ 高齢者の移動支援、子育て支援
- ◎ 観光・地域振興 等

### 3. 利活用場面

- ◎ 近距離(5km圏内)の日常的な交通手段
- ◎ 観光時における回遊・周遊の際の移動手段
- ◎ 小規模配送やポーターサービス 等

### 4. 利用環境の整備(地方自治体の役割)

- ◎ 車両導入補助、先導導入
- ◎ 走行空間の整備、標識設置
- ◎ 駐車空間の整備
- ◎ 地域交通計画への反映 等

### 5. 車両仕様に対するニーズ

- ◎ 乗車定員1～2名程度
- ◎ 一定の積載量
- ◎ 手頃な価格、維持費

## 超小型モビリティの導入意義・効果

低環境負荷な交通手段 物流の効率化

地方都市、山間部の生活交通通勤・通学の足

CO2の削減

新たな交通手段

深刻な地域交通課題を解決しつつ、  
多くの社会的便益を創出



観光・地域振興

高齢者、子育て支援

観光地や地域住民の活動・交流の活性化

高齢者の移動支援や外出機会創出、送迎行動が容易に

# 超小型モビリティの位置づけ

- 従来にない全く新たなカテゴリーの乗り物であるため、**多様なコンセプトが提案されている**。これらを**市場に先導的・試行的に導入する中で、国民理解を醸成しつつ、安全基準等関連制度の検討を進めることが肝要**。
- このような野心的な規制改革の取組みとして、一定の大きさ、性能、運行地域等の条件を付すことで安全を確保しつつ、**公道走行をより簡易な手続きで可能とするための認定制度を平成25年1月に創設**。



定格出力 (電動自動車)		0.6kW以下	0.6kW超	
エンジン排気量 (内燃機関自動車)		50cc以下	—660cc以下	660cc超
	<b>歩行補助用具 (免許不要)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時速6km以下</li> <li>・車検なし</li> <li>・全長:1,200mm 全幅:700mm 全高:1,090mm</li> </ul> 	<b>第一種原動機付 自転車</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全長:2,500mm 全幅:1,300mm 全高:2,000mm</li> <li>・衝突基準なし</li> <li>・車検なし</li> <li>・乗車定員1人</li> <li>・高速道路走行不可</li> </ul> 	<b>軽自動車</b> <div style="border: 2px dashed red; padding: 5px; margin: 10px;"> <b>超小型モビリティ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定格出力8kW以下 (又は125cc以下)</li> <li>・乗車定員2人以下 (2個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあつては3人以下)</li> <li>・高速道路走行不可</li> </ul>  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全長:3,400mm 全幅:1,480mm 全高:2,000mm</li> <li>・衝突基準あり</li> <li>・車検あり</li> <li>・高速道路走行可</li> </ul> 	<b>小型自動車 ・普通自動車</b> 
	歩行補助・支援のため利用	日常生活や小口物流の足として あくまでも近場の移動にジャストフィット	高速道路を含め あらゆる道路環境、場面で活躍	

# 超小型モビリティ認定制度の概要

○地域の手軽な移動の足として主に近距離輸送に活用される超小型モビリティ(軽自動車よりも小さい二人乗り程度の三・四輪車)について、安全確保を最優先に考え、保安基準第55条第1項に基づく基準緩和認定制度を活用し、

①**高速道路等は走行しないこと、**

②**交通の安全等を図るための措置を講じた場所**において運行すること、  
等を条件に、大きさ、性能等に関して一定の条件を付すことで、安全・環境性能が低下しない範囲で一部の基準を緩和し、公道走行を可能とする制度



この制度を活用した超小型モビリティの**先導的・試行的導入**により、**成功事例の創出や国民理解の醸成**を促し社会受容性を高めることで、将来的な保安基準等の見直し等について検討するに当たっての参考とする。

## 対象とする超小型モビリティ

以下の要件を全て満たすものを認定制度の対象とする。

- ①長さ、幅及び高さがそれぞれ軽自動車の規格内のもの
- ②乗車定員2人以下のもの(2個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあっては、3人以下)
- ③定格出力8キロワット以下(内燃機関の場合は125cc以下)のもの
- ④**高速道路等\***を運行せず、地方公共団体等によって交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行するもの



\*高速自動車国道法第4条1項に規定する道路、道路法第48条の4に規定する自動車専用道路及び道路交通法第22条第1項の規定により定められている最高速度60km/h超の道路

# 超小型モビリティ認定制度の概要

## 制度運用の概要

○申請者：**地方公共団体**又は**地方公共団体が組織する協議会**

○申請先：地方運輸局長

○申請内容：**必要な基準緩和項目及び理由、運行地域、運行上の安全対策** 等

○認定後の措置：

①一台毎の基準適合性審査(いわゆる車検)を軽自動車検査協会にて実施<sup>※2</sup>

②使用者に対する運行地域、安全対策等の事前説明

③運行時には、各車両に認定書の写しを携帯させるとともに、申請者は、毎年運行結果を地方運輸局長に報告

<sup>※2</sup>超小型モビリティの認定を受けた車両については、自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和37年法律第145号)第5条の規定に基づく届出(対象地域のみ)等、軽自動車に係る諸制度が適用される

### 【地域の実態に即した安全対策の例】

- 走行時間の制限、監視員の配置
- GPSによる運行の記録(運行管理)
- 運行地域の出入口等の標識設置、路面のマーキング 等

## ○協議会の構成(例)

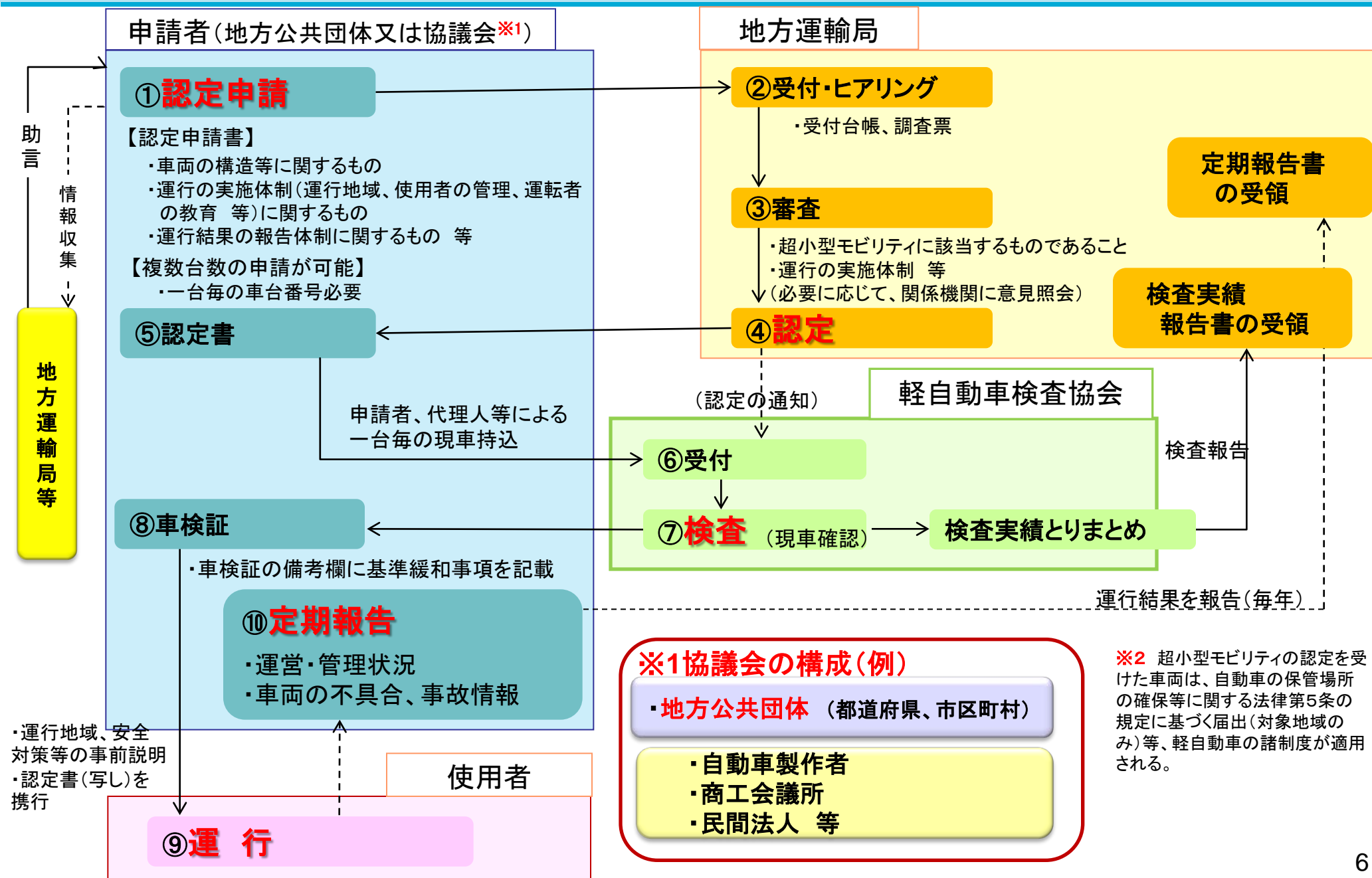
・**地方公共団体** (都道府県、市区町村)

+

・自動車製作者  
・商工会議所  
・民間法人 等



# 超小型モビリティ認定制度の手続きの流れ



# 超小型モビリティ認定制度の概要

## 超小型モビリティの基準緩和項目

### 【基準緩和の概要】

- ① **高速道路等を走行せず**、地方公共団体等によって**交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所**において運行することを条件に、一部基準の適用除外が可能
- ② 二輪自動車の特性を持つ**車幅1300mm以下**のものについては、灯火器等について二輪自動車の基準を適用可能
- ③ 自動車の最高速度が、その設計上又は速度抑制装置等の装備により**30キロメートル毎時以下**であるものについては、衝突安全性に関する基準の適用除外が可能

### 【その他、安全性向上のための要件等】

- ① 電気自動車等については、歩行者等に当該車両の接近を知らせる車両接近通報装置の装備義務付け
- ② 車両の前後面にそれぞれ基準緩和マークの表示義務付け
- ③ 運転者に対する速度警報装置、衝突警報等、事故防止に繋がる装置の装備の推奨

# 保安基準の主な取扱い・考え方

- ・ 安全性の確保を最優先に考え、①高速道路等は運行しないこと、②交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行すること、等を条件に、一部保安基準を緩和する。
- ・ なお、適用される主な保安基準は以下のとおり。

## 自動車として従来どおり適用される主な基準

衝突安全性能（寸法要件に適合していることを確認）

バックミラーの装備

基準緩和マークの表示  
（車両の前後）

（参考）  
軽自動車ナンバーの  
装着

車両接近通報装置の装備

\* 静粛性の高い電気自動車等の車両の接近を歩行者などに認識してもらうため、一定車速で走行中に音を発生させる装置



シートベルトの装備

車の適用  
・ 融合防止性能  
・ 排ガス発散防止性能

## 緩和できる主な基準

高速道路等を運行せず、交通の安全等が図るための措置を講じた場所において運行することを条件に、以下の基準を緩和可能

- ・ 座席取付強度、シートバックの衝撃吸収
- ・ シートベルト取付強度
- ・ 座席空間、座席寸法
- ・ 年少者用補助乗車装置（ISO-FIX）

## 条件に応じて緩和できる主な基準

車幅1300mm以下の車両の場合

二輪自動車の特性を持つことから以下の基準を緩和可能

〔二輪車の基準を適用する装置〕

- ・ 灯火器
- ・ 制動装置
- ・ 施錠装置

速度抑制装置等の装備により、自動車の最高速度30km/h以下の場合

事故実態に基づき死亡事故が極めて少ないことから以下の基準を追加緩和可能

- ・ インstrumentパネルの衝撃吸収
- ・ シートベルトの装備、強度

# 超小型モビリティに関する道路運送車両の保安基準等の基準緩和項目

## (1) 保安基準等の基準緩和

① 高速道路等を運行せず、地方公共団体等によって交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行することを条件に基準緩和可能な項目

内装材の難燃性	第20条第4項
座席取付強度、シートバックの衝撃吸収	第22条第3項、第4項
シートベルト取付強度、リマインダー	第22条の3第2項、第4項
座席空間、座席寸法	第22条第1項、第2項
年少者用補助乗車装置 (ISO-FIX等の一部基準)	第22条の5
乗降口の転落防止装置の装備	第25条第3項
扉の開放防止	第25条第4項
前面ガラス強度等	第29条第2項

② 車幅1300mm以下である場合 (二輪自動車の基準を適用することを条件に基準緩和可能な項目)

灯火器関係	第32条～第41条の5
原動機 (2重アクセルリターンスプリング)	第8条第3項
走行装置 (軽合金製ホイールの性能)	細目告示第89条第3項
施錠装置	第11条の2、細目告示第92条第3項
制動装置	細目告示第93条第2項、第3項

③ 自動車の最高速度が、その設計上又は速度抑制装置等の装備により30キロメートル毎時以下であることを条件に基準緩和可能な項目

インストルメントパネルの衝撃吸収	第20条第5項
シートベルト装備、強度	第22条の3第1項、第3項
前席ヘッドレスト装備	第22条の4
サンバイザの衝撃吸収	第45条第3項



## (2) 破壊試験が免除される項目

○以下の保安基準等については、**少量生産車に適用される保安基準第1条の3に基づき、破壊試験（衝突試験）を免除**することとし、構造要件を満たすことで基準に適合していると判断する（衝突安全基準を免除するものではない。）。

かじ取り装置の衝撃吸収	第11条第2項
燃料装置の燃料漏れ防止	第15条第2項
衝突後の高電圧安全	第17条の2第4項
衝突時の乗員保護（フルラップ・オフセット前突及び側突）及び歩行者保護（頭部及び脚部）	第18条第2項～第5項

○ただし、以下に掲げる側突構造要件を満たすことが出来ない場合については、サイドインパクトビームによる安全対策を講じることを条件に基準緩和可能

衝突時の乗員保護（側突）	細目告示第100条第13項
--------------	---------------

# 超小型モビリティ認定制度の概要

コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の自動車（超小型モビリティ）については、都市や地域の新たな交通手段など、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として期待されています。

今般、道路運送車両法に基づく基準緩和を活用した超小型モビリティの認定制度を新設することとしました。

認定制度では、安全確保を最優先に考え、①高速道路等は走行しないこと、②交通の安全と円滑を図るための措置を講じた場所において運行すること、等を条件とした上で一部基準を緩和することとし、認定を受けた超小型モビリティは公道走行が可能となります。

## 超小型モビリティ認定制度の概要

### ○対象とする超小型モビリティ

- ① 長さ、幅、高さが軽自動車の規格内の三・四輪自動車
- ② 乗車定員2人以下のもの（2個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあつては、3人以下）
- ③ 定格出力8kW以下（又は125cc以下）のもの

### ○申請者

地方公共団体又は地方公共団体が組織した協議会

### ○認定時の保安基準の取り扱い





安全確保を最優先として、主に以下の取り扱いを行う。  
 （主な例）制限された運行地域→座席の取付強度基準を緩和  
 車幅の狭い車両→二輪の灯火器の保安基準を適用

### ○認定後の措置

- ・一台毎の基準適合性審査（いわゆる車検）を軽自動車検査協会にて実施
- ・使用者に対する運行地域、安全対策等の事前説明
- ・運行時には、各車両に認定書の写しを携帯させるとともに、申請者は、毎年運行結果を地方運輸局長に報告

## スケジュール

2013年1月31日（木）：公布・施行

定格出力 （電動自動車）		0.6kW以下	0.6kW超
エンジン排気量		50cc以下	50cc超～660cc以下
三・四輪車	歩行補助用具 （免許不要）	第一種原動機付 自転車	軽自動車
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時速6km以下</li> <li>・車検なし</li> <li>・全長：1,200mm</li> <li>・全幅：700mm</li> <li>・全高：1,090mm</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全長：2,500mm</li> <li>・全幅：1,300mm</li> <li>・全高：2,000mm</li> </ul> 	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p><b>超小型モビリティ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定格出力8kW以下（又は125cc以下）</li> <li>・乗車定員2人以下（2個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあつては3人以下）</li> <li>・高速道路走行不可</li> </ul>  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全長：3,400mm</li> <li>・全幅：1,480mm</li> <li>・全高：2,000mm</li> <li>・車検あり</li> <li>・乗車定員4人</li> <li>・高速道路走行可</li> </ul> 

安全確保を最優先にしつつ、地域の手軽な移動の足として利活用



## 自動車

### 超小型モビリティの認定制度について

## ～公道走行を可能とする認定制度の創設及び先導・試行導入に対する補助の公募～

国土交通省では、超小型モビリティ(※)について、公道走行を可能とする認定制度を創設しました。また、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による超小型モビリティの先導・試行導入の優れた取組みを重点的に支援する補助制度を創設し、平成25年2月1日から公募を開始します。

(※)「超小型モビリティ」：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両

### 1. 公道走行を可能とする認定制度

安全性の確保を最優先とし、道路運送車両法に基づき公道走行を可能とするための認定制度を創設しました。

【認定制度の概要】

- ・[超小型モビリティの認定制度について](#)
- ・[保安基準等の基準緩和項目](#)
- ・[保安基準の主な取扱い・考え方](#)
- ・[認定制度の手続きの流れ](#)

【超小型モビリティの認定要領】

- ・[超小型モビリティの認定要領\(本文\)](#)
- ・[別添1\(添付資料\)](#)
- ・[別添2\(基準緩和項目及び条件又は制限\)](#)
- ・[別添3\(保安上の条件又は制限の付与\)](#)
- ・[別添4 運行の報告](#)
- ・[様式等](#)

◆ 公布日及び施行日：平成25年1月31日(木)

### 2. 先導・試行導入に対する補助の公募

超小型モビリティの特性・魅力を引き出す創意工夫にあふれ、低炭素・省エネ型まちづくりと一体になった先導・試行導入事業を対象に、事業計画の実施を支援する補助制度(※)を創設し、公募を開始します。

※導入事業における実施費用(車両導入、事業計画立案及び効果評価費等)の1/2を補助(民間事業者が単独で実施する場合にあっては、1/3を補助)

【超小型モビリティ導入促進概要】

- ・[超小型モビリティ導入促進について](#)

公道走行を可能とする認定制度の創設及び  
先導・試行導入に対する補助の公募



国土交通省ホームページのURL：  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr1\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000043.html)