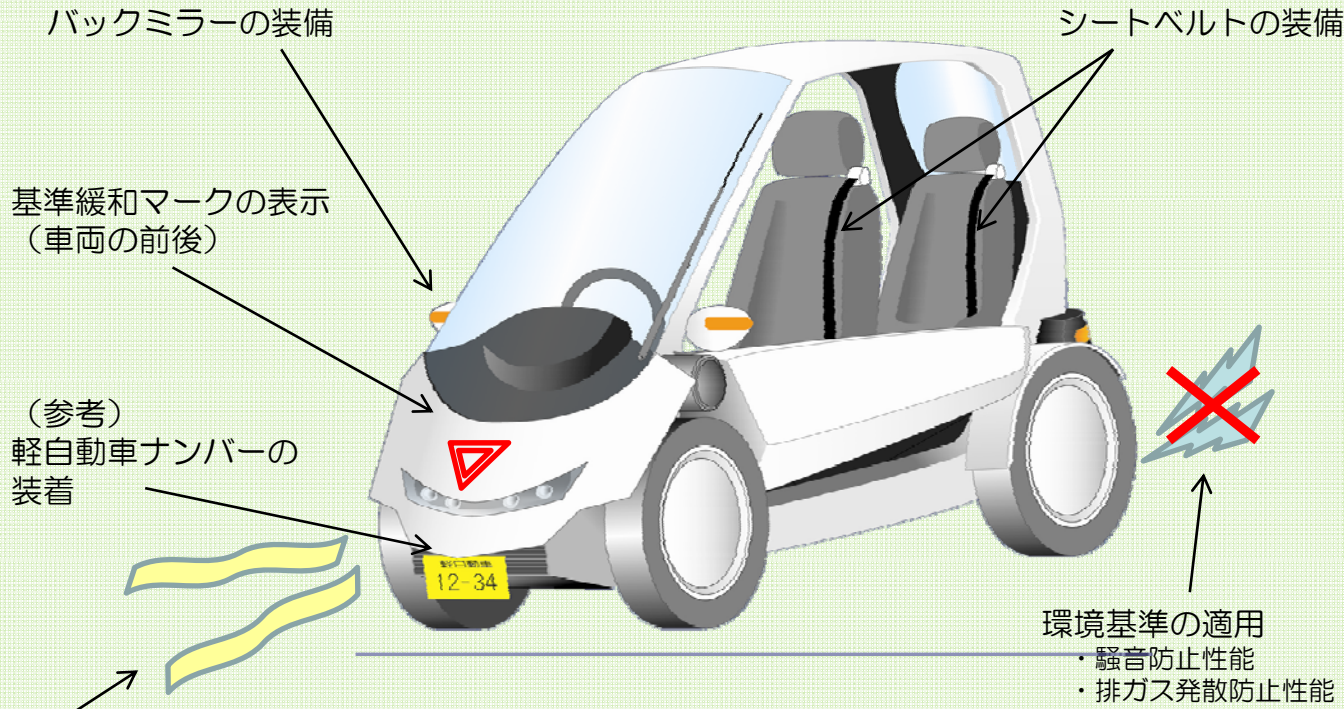


- ・ 安全性の確保を最優先に考え、①高速道路等は運行しないこと、②交通の安全等が図られている場所において運行すること、等を条件に、一部保安基準を緩和する。
- ・ なお、適用される主な保安基準は以下のとおり。

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）



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自動的に音を発生させる装置

緩和できる主な基準

高速道路等を運行せず、交通の安全等が図られている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

- ・ 内装材の難燃性

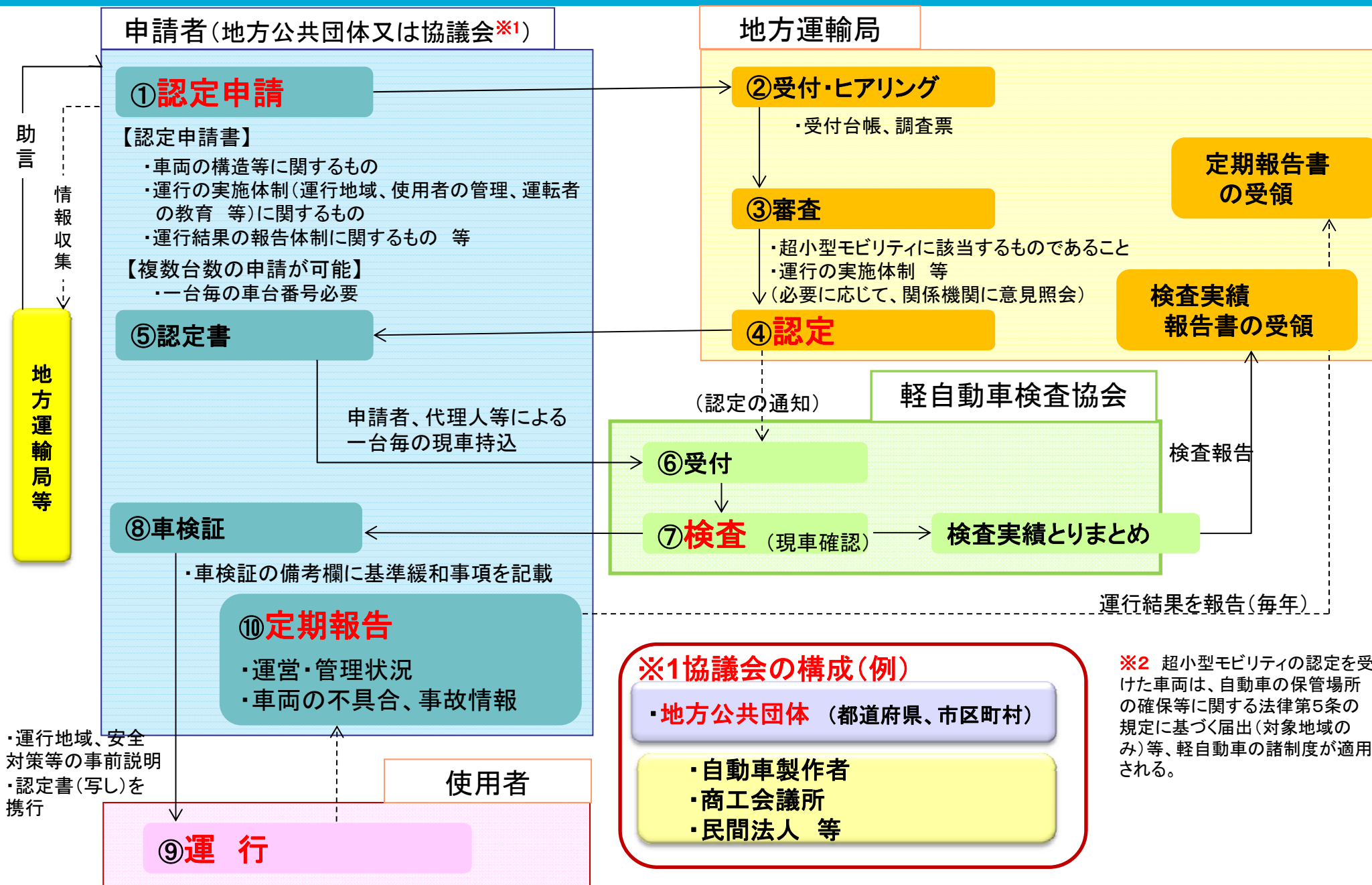
[二輪車の基準を適用する装置]

- ・ 灯火器
- ・ 制動装置
- ・ 施錠装置

最高速度30km/h以下の道路のみ利用する場合

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



※1 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

※2 超小型モビリティの認定を受けた車両は、自動車の保管場所の確保等に関する法律第5条の規定に基づく届出 (対象地域のみ) 等、軽自動車の諸制度が適用される。

超小型モビリティを活用したまちづくりに向けて

参考

- 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

