

超小型モビリティの認定制度について

1. 経 緯

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三・四輪自動車（以下「超小型モビリティ」という。）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ます。

国土交通省では、本年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」を公表したところです。

今般、当該ガイドラインの内容を踏まえ、超小型モビリティについて、安全性の確保を最優先として、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）（以下「保安基準」という。）第55条第1項に基づく基準緩和を活用した認定制度の新設を検討しています。具体的には、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、座席の取付強度基準など、一部の基準を緩和して公道走行を可能とするため、関係告示等を改正等することとします。

この制度を活用した地方公共団体等における超小型モビリティの先導的・試行的導入により、超小型モビリティに係る技術的な資料を得るとともに、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します。

2. 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利活用される超小型モビリティについて、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交通の安全等が図られている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

I 対象とする超小型モビリティ及び保安基準の基準緩和項目

（「道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示（平成15年国土交通省告示第1320号）」の一部改正）

（1）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人以下のもの又は運転者席及び2個の年少者用補助乗車装置を装備しているもの

- 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^{※1}を運行せず、地方公共団体等によって交通の安全と円滑が図られている場所において運行するもの

^{※1} 高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条1項に規定する道路、道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路及び道路交通法（昭和35年法律第105号）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

（2）超小型モビリティの基準緩和項目（詳細：別紙2参照）

【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等が図られている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 最高速度が30km/h以下に指定されている道路での運行に限られるものについては、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

Ⅱ 制度運用の概要（超小型モビリティの認定要領を制定：別紙3参照）

申請者：地方公共団体又は地方公共団体が設置する協議会

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^{※2}
- 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

^{※2} 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

3. スケジュール（予定）

公 布：平成25年1月

施 行：平成25年1月（公布と同じ）

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等が図られている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

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

※シートベルトの装備義務を緩和するものではない

② 車幅 1300mm 以下である場合

- ・ 車幅が狭く、被視認性が二輪自動車に近いことから、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
-------	------------------

※側面方向指示器（保安基準第 41 条）は、車幅 1300mm 以下、かつ、全長 2500mm 以下の場合のみ、二輪の保安基準を適用

- ・ 車幅が狭く、使用形態が二輪自動車に近いことから、二輪自動車の基準を適用すること等を条件に基準緩和可能な項目

原動機（2 重アクセルリターンズプリング）	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
内装材の難燃性	第 20 条第 4 項
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

③ 最高速度 30km/h 以下に指定されている道路での運行に限る場合

ミニカー（原付四輪自転車）の事故実態（危険認知速度 30km/h 以下では、死亡事故が極めて少ない）に基づき、最高速度 30km/h 以下に指定されている道路での運行に限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
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

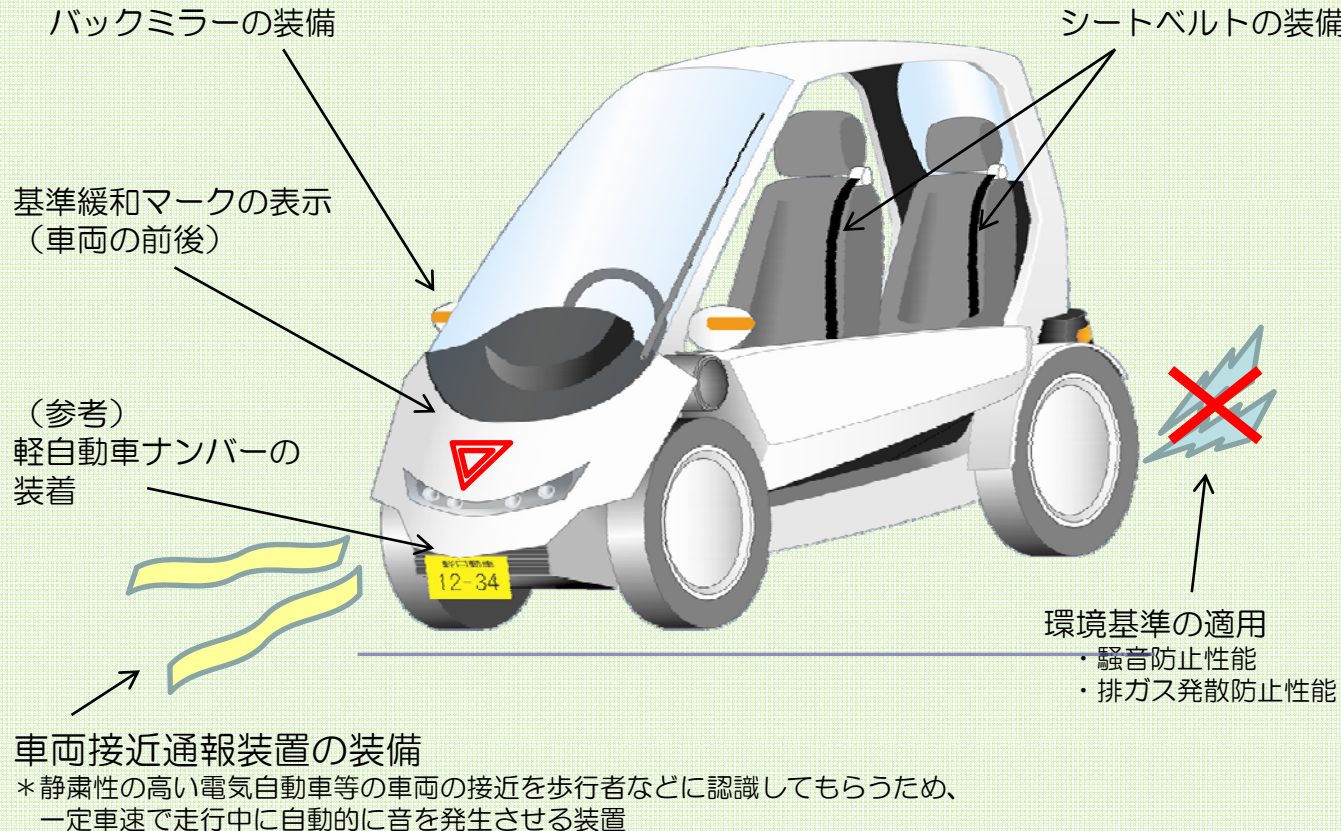
※) ただし、以下に掲げる側突構造要件を満たすことが出来ない場合については、サイドインパクトビームによる安全対策を講じることを条件に基準緩和可能

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

- ・ 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）



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

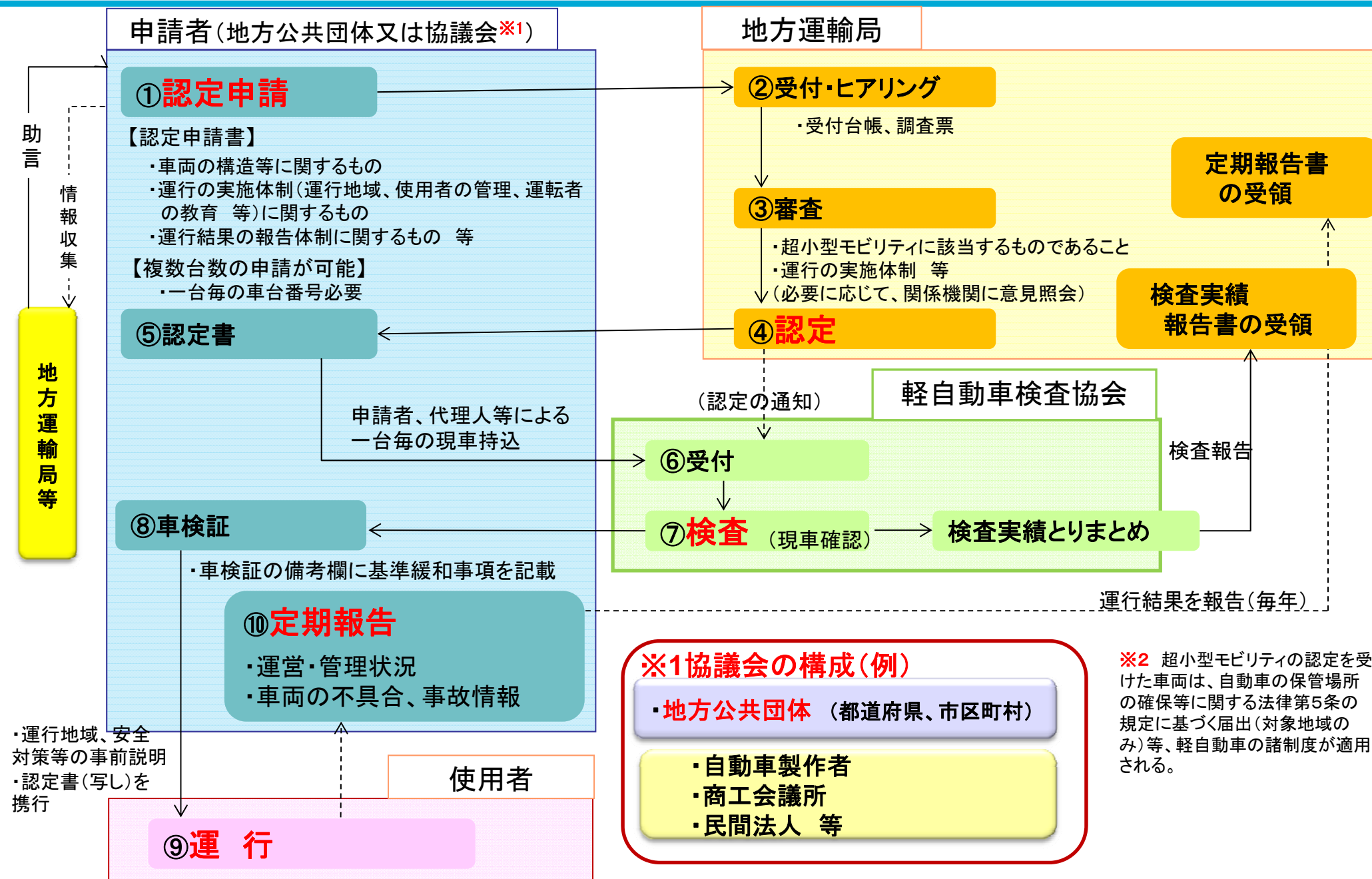
最高速度30km/h以下の道路のみ利用する場合

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

超小型モビリティ認定制度の手続きの流れ

別紙3



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

