

超小型モビリティの可能性を求めて

内藤 美恵

熊本県商工観光労働部 産業支援課 課長補佐

熊本県は、本田技研工業(株) (以下 HONDA) とその子会社である(株)本田技術研究所とともに「熊本県小型電動モビリティ導入促進協議会」を平成 25 年 2 月に結成し、平成 25 年 3 月には国土交通省により、平成 24 年度超小型モビリティ導入促進事業として全国で唯一の全県という広域のエリアでの認定を受け、平成 25 年 11 月から社会実験を開始いたしました。

「年寄りだから危ないと、家族の反対で車を取り上げられた。今は電動自転車に乗っているけど、やっぱり自転車は怖いし、電動といっても行ける範囲はせいぜい隣の集落まで。早く、新聞に載ってた超小型の自動車が販売されないもんだらうか。自由にどこへでも行けてた頃が懐かしい」

これは、平成 25 年 2 月の「くまもと産業ビジネスフェア」にて、HONDA 製の超小型電動モビリティ (以下 MEV: Micro Electric Vehicle) のプロトタイプを展示した際、「熊本県にて実証実験開始」というタイトルで新聞報道されたのをご覧になった一般県民の方から、当課にかかってきたお電話の内容です。「自由な移動」というのが如何に切実な要求であるのか、これは古今東西、老若男女の別を問わず人間が持っている基本的な欲求であると思います。しかし社会的、経済的などいろいろな制約から諦めざるを得ないケースが多々存在しているのが現実です。人口減少・少子高齢化という課題先進国である我が国においては、今までにない新しいモビリティによるライフスタイルが模索されるべき時期ではないでしょうか。

我々熊本県は、40 年近くの長きにわたって熊本県大津町で二輪の製造工場を操業されている HONDA とのご縁により、平成 23 年度から同社製の電動自動車・電動バイク・電動カートを使っの「次世代モビリティ実証実験」を行ってまいりました。こちらの実験は平成

25 年度末までの 3 年間にわたり、CO₂削減の寄与度、県民の QOL の向上や、EV を使ったカーシェアリングなどの事業化プランが成立するかといった点を現在検証している最中です。更に、熊本県では国から認証を受けた「EV/PHV タウン構想」に基づき、3 年間にわたって電気自動車の充電インフラ (急速・普通充電器) を県内約 90 箇所に整備中ですが、この実証実験により、電気自動車で県内のあちらこちらを走行してみて、実際に電欠のリスクに対してどのような回避行動・ルートをとるかなど、実験により把握できた課題の解決にも役立ててきました。このように HONDA と連携してきたことから、今般の MEV を使った実証実験については、HONDA からご提案があったと同時に真っ先に手を挙げ、合同で協議会を設置し、いち早く国土交通省の事業認定制度に対して申請を行いました。

この申請が認定されてからは試行錯誤の連続。机上で、そして実験候補予定地で検討を重ねる日々です。走行エリアを「全県」と申請した際の一番の売り文句は、「熊本県では地域の特徴を活かした、幅広い様々な実験が行える」というものでした。他県の自治体から出されたほとんどの実証実験案が、ひとつのエリアが抱えるひとつの課題、それを超小型モビリティによる解決を図るためのものでしたので、本県のような「エリア次第で異なる様々な課題・ニーズを解決するための MEV 利用策」を考えるのにはひと苦勞です。熊本県の現状をお話すると、人口 73 万人を抱える政令指定都市の熊本市がある一方で、全市町村の約半数が過疎地に指定されています。二つの国立公園を有し、そして道幅が極端に狭い沿岸エリアや山間部もあります。それらを代表する 6 エリアをまず選定し、現在までの 9 か月間にわたり対象のエリアを HONDA のメンバーと実際に走り、該当の 7 市町に対しては住民の移動に関わる様々な問題をヒアリングし、洗い出しを行いました。そして MEV を利用することによって課題が解決されるという仮説を立て、それを基に

した具体的な実験内容と実施エリア、協力依頼事前打診、etc… このMEV実証実験のためにHONDAと包括協定を締結したのが6月でしたので、準備だけで半年を費やしたことになります。あっという間に過ぎていった気がします。

実際に熊本県内で行う具体的な実験内容として、現段階の予定ですが、①観光地での利用、②過疎地での利用、③事業用車両としての利用、④子育て世代等による利用といった実験を予定しております。

まず、①観光地での利用は、県内にある全国有数の観光地である阿蘇や天草といった地域やそれ以外の地域において、今まで道が狭くて軽自動車でも行きづらかったり、アップダウンが激しくてレンタルサイクルでは行けなかったような観光のポイントでも車両が小さいMEVであれば安心して通行できるので、そのような地点への案内や、自然と調和した観光といった新しい観光地の魅力の提案を行いたいと考えております。

②過疎地での利用は、最近、日本各地でガソリンスタンドがない、若しくは減少している地域、いわゆる「ガソリンスタンド過疎地」が発生しておりますが、そのような地域においてもMEVは自宅での充電が可能であるため、給油の必要がなく、利用しやすいと考えられます。また、過疎地のような田舎では道が狭い地域も多く、普通車では移動が難しいこともあります。そのような地域において、手軽で安心な移動手段としての可能性について実験の中で調べていきたいと思っております。

③事業用車両としての利用は、県内にある大規模事業所などにおいて、まずは外回りや工場間の移動といった事業用車両として利用してもらい、二酸化炭素排出量や経費削減効果などについて調査します。その後、事業所の事業用車両と従業員の通勤用車両という2つの目的に対して、両者による共同利用といった新しい利用スタイルについて研究を行い、車両の管理費用や通勤手当の削減効果といった点を調べます。

④子育て世代等による利用は、子育て世代や高齢者といった一般

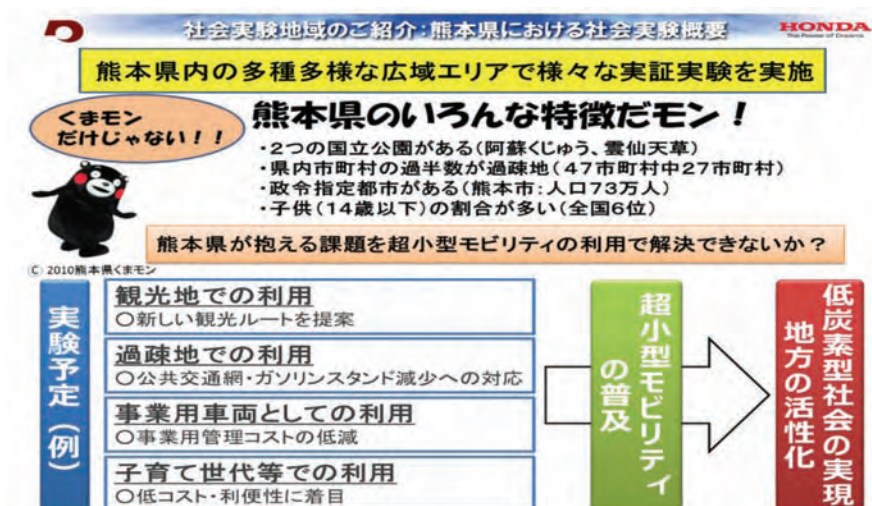


東京モーターショーにて熊本県の実証実験の内容を発表する 熊本県 小野副知事

の方に車両を貸し出し、その方々の実際の生活スタイルにフィットした車両であるのか、また彼らのニーズが何であり、普段の生活で何に困っているのか、MEVはその解決策となりえるのかといった点について実験を行い、調査します。

以上の内容を、11月21日に東京モーターショーにおいて、HONDA、及び同社と実証実験を行う他2自治体（さいたま市、宮古島市）と共同で、全国に向けリリースいたしました。これらの内容は、一般県民に参加いただき本格的に実験を開始する来年度にむけて現在検討中であり、今後変更する可能性もありますし、更に内容を拡大させることもあります。現在、実験参加自治体など関係者とともに内容を検討しているところであり、上記4項目以外の実験の可能性についても検討を行っております。

このように実験内容を検討しているさなか、ついに



11月21日に、MEVの実機2台が熊本に到着しました。翌22日には熊本県庁にて実験のスタート式を開催したところです。現在は、本田技術研究所所属のプロドライバーにより、熊本県内の6エリアの複数のルートにおいて、安全性や走行性の確認のための走行実験が行われています。

スタート式については事前に大々的な広報もしなかったのですが、お昼休みに開催したこともあり、県庁職員を中心に近隣住民の方々、たまたま県庁を訪れた方々など、約100名近くの方がHONDA製のMEV「MC-β」を実際に見に来ていただきました。今や全国的にも大人気の熊本県キャラクター「くまモン」の登場もなしに、これだけの人が集まるのは嬉しいですがちょっとした驚きです。安全性確認前なので一般の方々の走行はできませんでしたが、運転席にも乗車して快適性を体感していただきました。ローカルテレビ局も3局取材に来ており、「かわいい!」「買い物なんかのチョイ乗りにはちょうどいいかな?」など、インタビューを受けた人たちのコメントが夕方のローカルニュースで流されました。ちょうど東京モーターショーで「MC-β」が初めて公開され



走行実験スタート式でお披露目した「MC-β」

た時期と重なり、各社がリリースしている超小型モビリティについても事前にテレビ報道がされていたことから、ラッキーなタイミングでもありました。

プロドライバーによる走行実験は年内いっぱいまで終了し、実験結果をもとにHONDAによる車両の調整、そして最終的に車両の安全性が確認されるまで我々一般人は乗車することができませんが、県内各地でかわいいMC-βが走っているのを、すでに多くの県民の皆様が目に見えています。安全性の確認後、私ども県庁職員や参加自治体職員による試乗期間を経て、7月からはいよいよ一般の方を対象とした社会実験を開始しますが、それまでは実施自治体による企画や調整など、まだまだやるべき準備事項が山積しています。しかし、冒頭で御紹介した高齢者の方からの電話でもわかりますが、既にニーズの種がいくつか見えはじめています。

今まで、様々なモビリティが世の中に出回る際は、常にメーカー側主導による「このような購買層に、このようなニーズで使われ、このようなライフスタイルを提案したい」という開発戦略のもと、市場が形成されていきました。しかし、今回は完成されたクルマではなく、コンセプトも含めこれから創られていくという点が大きく異なります。また、全国均一の交通体系に一石を投じ、「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」を行うための実証実験であり、言い換えれば、ユーザーは初めて、メーカー側から提案してきたモビリティライフスタイルに乗っかるのではなく、「こういうときに、こういう場所で使いたいから、こんなクルマを作ってよ。売ってよ」と、主導権を持ってメーカーに提案できるのです。これから生じる様々なニーズを組み込みながら、一つの型に集約するのではなく、「ニーズに特化して進化・分化していくモビリティ」であるという感じがしています。

われわれ熊本県は、HONDA、実験参加市町村といった関係団体と密接な連携を取り、県民のお声を聴きながら、この超小型モビリティが人々の生活にどれだけ貢献できるかといった「可能性」を検証し、そしてメーカーのクルマづくりに「まちづくり」といった観点から提案を行い、新しいライフスタイルの確立、ひいては熊本県民の幸福度の向上につなげていきたいと思っています。