

LUUP

2020年10月8日

サンドボックス実証の結果と 今後について

岡井大輝

株式会社Luup 代表取締役社長兼CEO
マイクロモビリティ推進協議会 会長

目次

1. サンドボックス実証の概要
2. 実証結果
3. 今後の予定
4. 要望



1. サンドボックス実証の概要

2019年10月28日から2020年12月25日までの期間、横浜国立大学キャンパス内にて実証実験を実施。車両が通行するルートと、歩行者が通行するルートのそれぞれで走行。

<走行シーン>



<走行ルート>



1. サンドボックス実証の概要

機体の安全性、運転性、利便性等に加え、他の交通主体との調和性を確認するため、アンケートへの協力を依頼。



アンケート内容

- アンケート対象者の属性に関する事項
(性別、年代、身長、運転免許の有無等)
- 電動キックボードを用いた交通サービスに対する印象
- 利便性ないし運転の容易性
- 歩行者との調和の可否
(歩行者インタビューにより通行量や道幅ごとに歩行者の受容性を確認)
- 自動車との調和の可否
(構内を通行する自動車運転手に受容性を確認)
- 乗車ユーザーへ運転性についてのヒアリング実施。
(運転免許証の所持の有無によりユーザーを分け、免許保有者と非保有者での相違についても確認)

2. 実証結果

アンケート結果を、「利便性」「歩行者との調和」「乗車ユーザーの運転性」「ヘルメットについて」の観点でまとめると以下の通り。

利便性

ニーズが一定程度存在することが確認でき、また乗り心地についても概ね良い評価を得た

乗車ユーザーの運転性について

約93%の利用者が1分以内に乗りこなせるようになっている。自転車は一般的に一定期間練習しなければ乗りこなせるようにならないことに鑑みると、電動キックボードは自転車よりも乗りやすい傾向があるといえる。

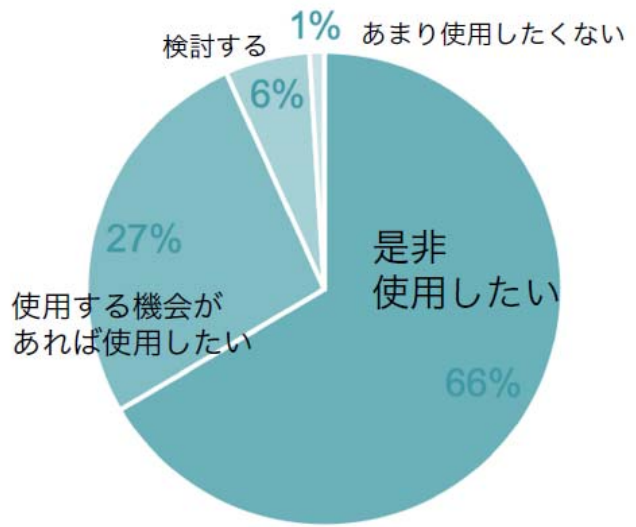
歩行者との調和

注意すれば安全であるという回答が多かった（約25%）。他方、とても危険を感じた、危険を感じたという回答者も計約16%であった。危険を感じた主な理由としては、操作に慣れていないという回答が多かった。

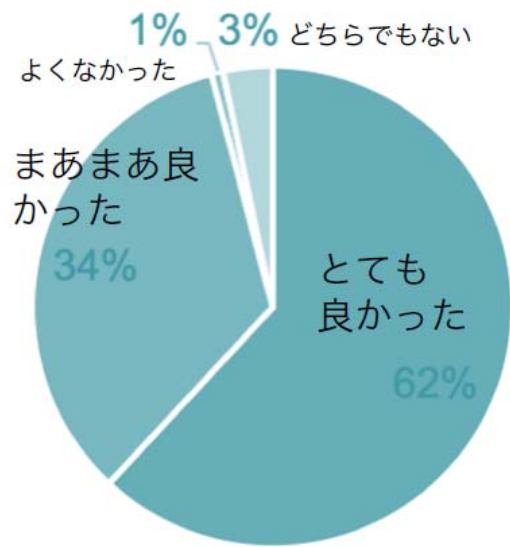
2. 実証結果

(1) Luup社の横浜国立大学における実証 (N=901)

電動キックボードの
シェアリングが開始したら、
使用してみたいと思いますか？



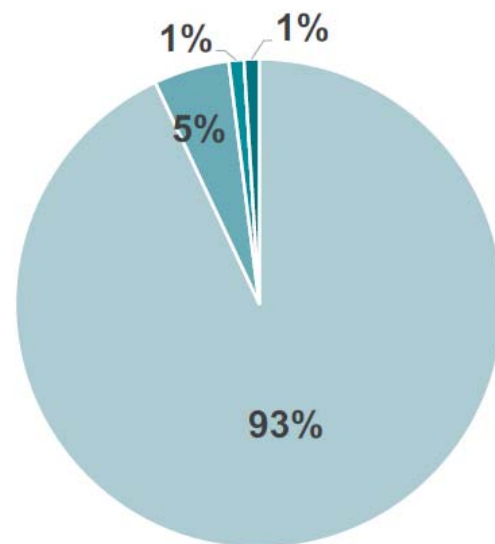
乗り心地について教えてください



2. 実証結果

(1) Luup社の横浜国立大学における実証 (N=901)

電動キックボードを乗りこなせるようになるまでの時間を教えてください

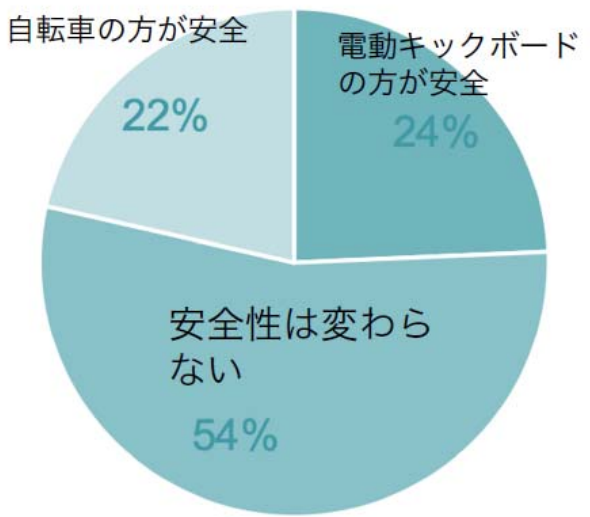


- 1分以内に乗れるようになった
- 3分以内に乗れるようになった
- 15分以内に乗れるようになった
- 乗れるようにならなかった

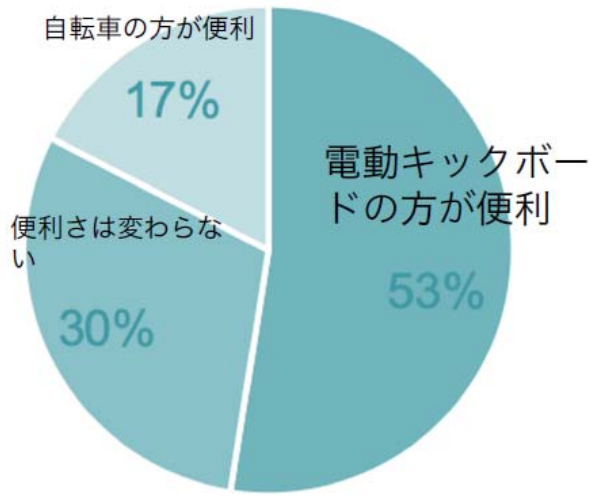
2. 実証結果

(1) Luup社の横浜国立大学における実証 (N=901)

安全性について
(自転車との比較)



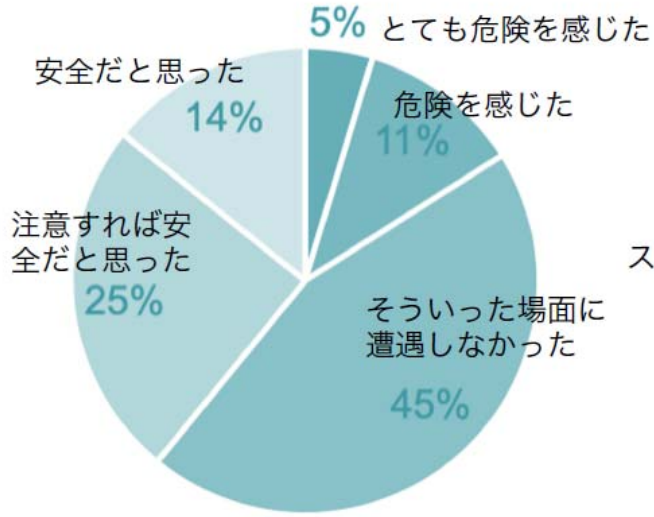
利便性について
(自転車との比較)



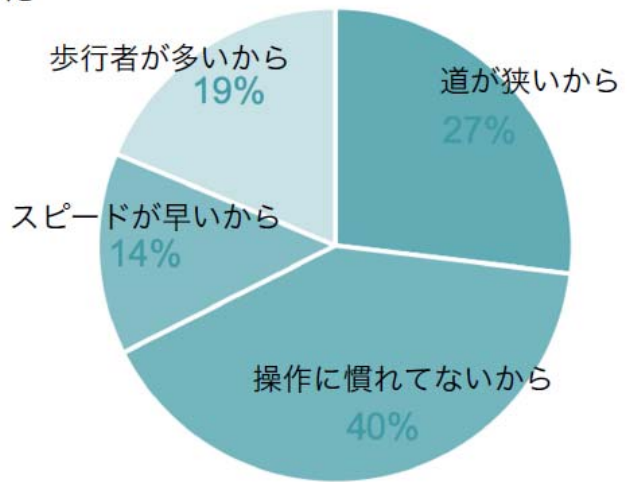
2. 実証結果

(1) Luup社の横浜国立大学における実証 (N=901)

歩行者とすれ違ったとき、
追い越したときに危険を感じましたか？



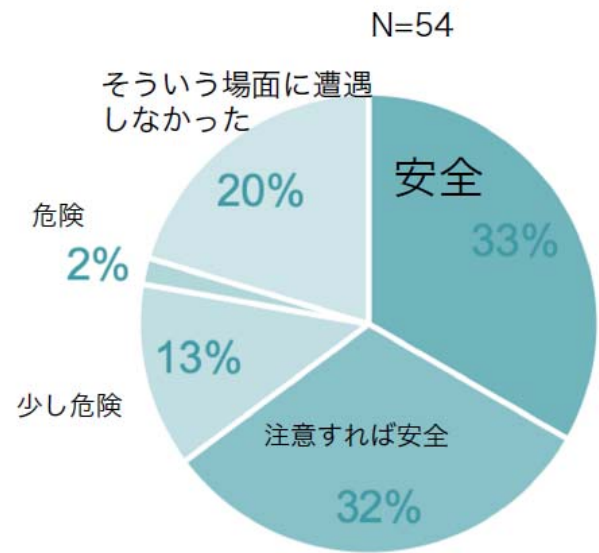
(危険を感じた人を対象に)
その理由



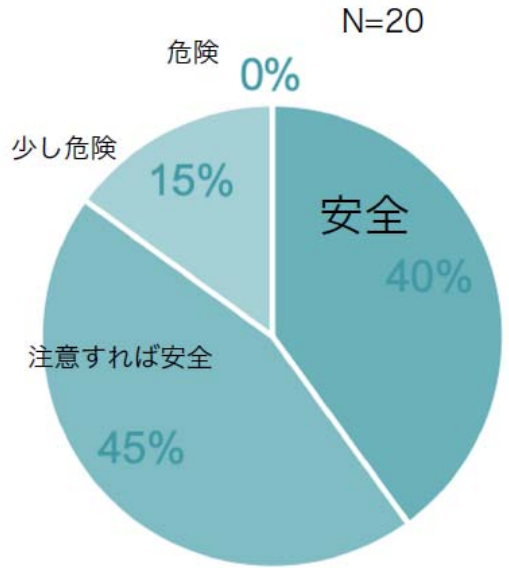
2. 実証結果

(1) Luup社の横浜国立大学における実証 (N=901)

(歩行者に対するアンケート)
すれ違ったとき、追い越したときに危険を感じましたか？



(自動車ドライバーに対するアンケート)
すれ違ったとき、追い越したときに危険を感じましたか？



3. 今後の予定

2020年10月中旬以降より、「産業競争力強化法に基づく特例措置」（新事業特例）による公道での実証実験を実施予定。その後、「国家戦略特別区域法に基づく特例措置」の実施に向け議論を進める。

実施済

規制の サンドボックス

- 横浜国立大学敷地内にて約3か月間の実証を実施
- 歩行者や車両と共存する道にて走行
- 私有地内でのみの走行

2020年10月中旬以降

産業競争力強化法に 基づく特例措置 (新事業特例)

- 「普通自転車専用通行帯」の走行が可能になる見通し
- その他の走行条件は原付の法令に基づく

2021年前半に結論を得る

国家戦略特別区域法 に基づく特例措置

- 詳細未定
- 令和3年前半を目処に結論を得ると「成長戦略」「規制改革推進会議 答申」に記載

3. 今後の予定

国内で走行している電動キックボードは以下に区分できる。
今回の新事業特例を用いた実証の規制緩和の幅は少ないが、
すでに走行している例と比べると安全性は増したと考えられる。

走行方法	現状
原付としての用件を満たして走行	<p>一部の販売事業者や一般の方が電動キックボードを原付仕様に改造し原付としての走行条件を満たし<u>車道</u>を走行 普通自転車専用通行帯には入れないため、危険な可能性がある</p> <p>クラウドファンディング等で見かけられるようになった</p>
原付としての用件を満たさず走行 (並行輸入品)	<p>通販などで購入された海外製電動キックボードを、法令についての知識なく、<u>原付としての機体用件を満たさず</u><u>車道</u>や<u>歩道</u>を走行</p> <p>都心部を始めとして急激に増加中 協議会として注意喚起をしていきたい</p>
新事業特例の特例措置を適用し走行 ※10月中旬以降見込み	<p>(実証計画認定後) 所轄の警察などとの調整の元、<u>認定エリア内・認定機体に限り</u>、<u>車道</u>および<u>普通自転車専用通行帯</u>を走行</p>

3. 今後の予定

Luupは、東京都千代田区・新宿区・世田谷区・渋谷区の4エリアで
実証実験を実施予定。すでに参加者の事前公募を開始している。

大手町

新宿

渋谷

世田谷

4. 要望

- ・事業の観点からは、まず進められるところから、ヘルメットの必要性保安基準について検討を進めていただきたい。特に、ヘルメットについては、事業の継続性（特に衛生面）の観点から、規制緩和の検討を要望する。
- ・その上で、走行帯や免許についても、時代の変化にあわせ、自動車、原付、自転車、歩行者などが安全・安心に道路を利用するという観点から総合的な検討を要望する。

LUUP