

地方都市中心部における 超小型モビリティの利用促進に向けた 利用者個人の意識変化に関する研究

林 健太郎¹・松本 浩和²・若井 亮太³・山口 満⁴・今井 洋孫⁵

¹正会員 一般財団法人計量計画研究所 環境資源研究室 (〒160-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail:kentarohayashi@ibs.or.jp

²正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市交通研究室 (〒160-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail:hmatsumoto@ibs.or.jp

³正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市地域計画研究室 (〒160-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)
E-mail:rwakai@ibs.or.jp

⁴非会員 復建調査設計株式会社 大阪支社 (〒532-0004 大阪市淀川区西宮原1-4-13)
E-mail: mi-yamaguchi@fukken.co.jp

⁵非会員 岡山市都市整備局 交通政策課 (〒700-8544 岡山市北区大供一丁目1番1号)
E-mail: hirohiko_imai@city.okayama.jp

近年、カーシェアリングの普及が進んでおり、自動車を保有せず、共有する意識が根付き始めている。また、環境に優しい乗り物である超小型モビリティの導入促進に向けた取り組みが全国で展開されている。本稿では、超小型モビリティの利用促進に向けて、岡山市で実施された超小型モビリティを用いたカーシェアリングの実証実験結果より、超小型モビリティの継続的利用と利用者意識との関係性の検証を行った。その結果、超小型モビリティにメリットを感じている利用者がリピータになる可能性が高いこと、また、超小型モビリティを繰り返し利用することにより、公共交通との連携や駐車容易性といったメリットを感じやすくなること、安全運転に対する意識が向上すること、車両に対する不安感が解消されることを明らかにした。

Key Words : *micro electric vehicle, feelings of users, car sharing, repetitive use, local city*

1. はじめに

近年、若者の自動車離れが進む一方で、カーシェアリングサービスの会員数は2002年の50人から2016年の846,240人へと増加しており¹⁾、車両を保有せず、共有するという意識が根付き始めている状況である。

また、超小型モビリティの導入促進に向けた取り組みが全国で展開されている。超小型モビリティは、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人乗り程度の車であり、エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6程度²⁾となっていることから、車両の導入が進むことにより、低炭素社会の実現に寄与することができる。なお、超小型モビリティは従来の自動車と異なる新しい乗り物であることから、車両の普及が社会に与える影響を把握することが重要である。

超小型モビリティの既往研究については、井ノ口ら³⁾

が交通シミュレーションにより超小型モビリティが混在した道路での交通特性を分析し、超小型モビリティが高い比率で混在している場合、車両密度の高い道路では平均速度が若干高くなり、車両密度の低い道路では平均速度が若干低くなることを明らかにしている。また、菊池ら⁴⁾が狭隘道路への超小型モビリティの活用可能性を検証し、狭隘道路において、超小型モビリティが小型自動車に比べて、歩行者にストレスを与えにくいことを明らかにしている。

超小型モビリティは車両がコンパクトであり、駐車スペースが少なくすむことから、カーシェアリングでの活用が期待されており、豊田市・横浜市等・さいたま市・熊本市等の都市で実証実験が行われている。

超小型モビリティを活用したカーシェアリングの既往研究については、溝上ら⁵⁾が超小型モビリティを活用したワンウェイ型カーシェアリングの運用シミュレーショ

ンプログラムを開発し、熊本市での導入可能性の検討を行っている。また、須永ら⁹⁾が実証実験結果に基づき、大都市圏郊外部における超小型モビリティの活用可能性について検証を行い、住宅団地の高齢者による買い物や通院等の短距離移動と都心部内移動に超小型モビリティが活用される可能性があること、超小型モビリティの継続的利用に影響を及ぼす利用者意識を明らかにしている。しかしながら、超小型モビリティの継続的利用が利用者意識に与える影響について検討した研究はない。

本研究では、超小型モビリティの利用促進に向けて、岡山市で実施された超小型モビリティを用いたカーシェアリングの実証実験結果より、超小型モビリティの継続的利用と利用者意識との関係性を明らかにすることを目的とする。本研究の構成は以下の通りである。第2章では岡山市の人口・土地利用・交特性と実証実験の概要を整理する。第3章では実証実験の利用実態として、利用者属性や超小型モビリティの利用目的等を整理する。第4章では超小型モビリティの複数回利用者（以後、「リピーター」と呼ぶ）と単数回利用者の特性を比較して、その違いを明らかにする。第5章では、リピーターを対象に、最初の利用時と最後の利用時の意識を比較し、超小型モビリティを繰り返し利用することによる利用者意識の変化を明らかにする。最後に、第6章では今後の超小型モビリティの利用促進の可能性について論じる。

2. 岡山市実証実験の概要

(1) 岡山市の人口・土地利用・交通特性

岡山市は岡山県の南東部に位置する政令指定都市であり、市域面積は約790km²、その内の約80%が山林や農地などの自然的な土地利用となっている⁷⁾。2017年の夜間人口は約71万人であり、高齢化率は約25%である⁸⁾。また、近年の人口推移は横ばいの傾向となっている。

市街地の状況については、スプロール化が著しく、昭和40年以降、DID面積は約4倍になる一方で、人口密度は約4割減少している（図-1）。

公共交通網に関しては、東西方向は鉄道、南北方向は鉄道・バスで形成されている（図-2）。なお、バス路線は利用者減少に伴い、人口の少ない郊外部での路線廃止が頻発し、交通空白地域拡大の問題が生じている⁹⁾。一方で15歳以上の自動車保有率については、年々増加しており、岡山市パーソントリップ調査結果によると、1994年は約76%、2012年は約84%となっている¹⁰⁾。次に、交通手段構成比の推移（図-3）をみると、鉄道、バス・路面電車の利用割合は横ばいで推移している一方で、自動車利用割合は増加しており、都心周辺では渋滞の常態化が問題となっている⁹⁾。また、距離帯別の目的別自動車トリップ数

トリップ数（図-4）をみると、5～10kmの短距離の移動での利用が多いことが分かり、自動車に過度に依存している状況である。

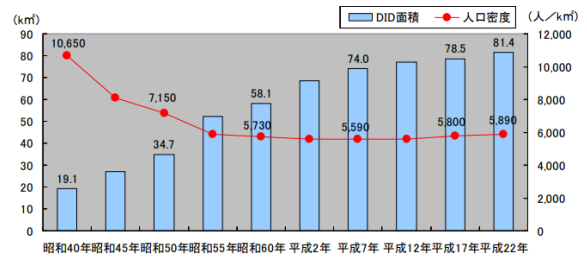


図-1 岡山市のDID面積と人口密度の推移⁷⁾

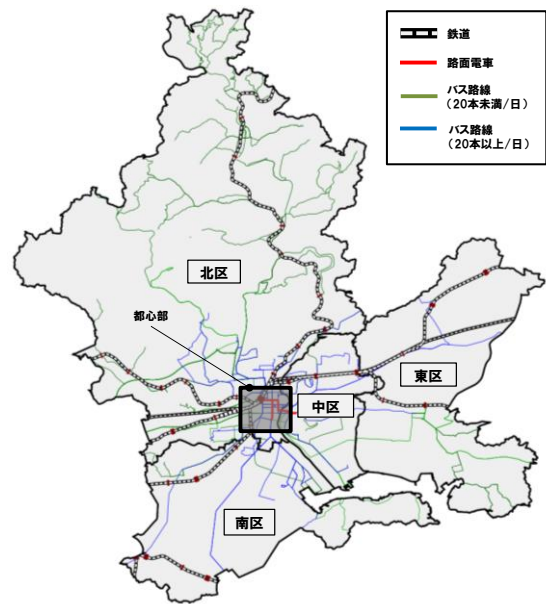


図-2 岡山市の公共交通網

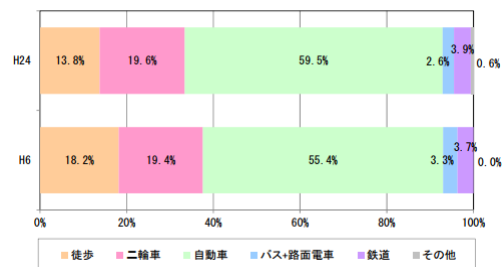


図-3 交通手段構成比の推移¹⁰⁾

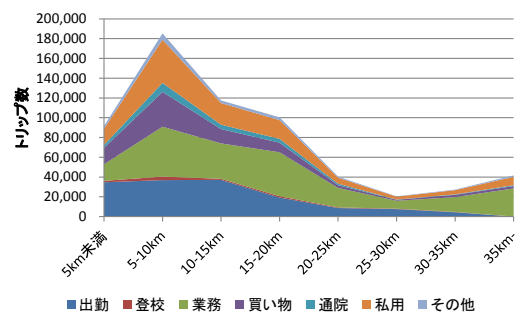


図-4 距離帯別の目的別自動車トリップ数

(2) 実証実験の概要

a) 背景

岡山市の都心部(図-5)では表町商店街を核とする表町周辺と岡山駅周辺で賑わいが二極化しており、回遊性の向上が求められている。上記のような状況や自動車への過度な依存を踏まえて、岡山市都市交通戦略⁸⁾において、目指すべき交通像として、「人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生」「充実した交通ネットワークと誰もが利用しやすい公共交通」を掲げている。戦略の目標を実現するための取り組みの一つとして、岡山市超小型モビリティ実証実験プロジェクト「オカモビ」が複数年で行われており、平成28年度には表-1に示す2つの実証実験(公共交通乗換利用実験、企業モニター利用実験)が行われた。なお、本稿では、公共交通乗換利用実証実験の結果を取り扱う。

b) 実施内容

公共交通乗換利用実証実験では、貸出ステーションと返却ステーションが同一になるラウンド型のカーシェアリングが実施された。実施期間は平成28年10月24日(月)～12月22日(木)の約2か月間である。ステーションは岡山市の都心部である岡山駅周辺と表町周辺に1か所ずつ(岡山駅西口ステーション、表町ステーション)設置され、また、無料で利用できる専用駐車場が5か所設置された(図-5)。なお、ステーション周辺では路面電車・循環バス・コミュニティサイクル「ももちやり」等の多様な交通手段を選択することが可能である。車両はトヨタ車体制の「P・COM(表-2)」が6台導入された。

c) 運営方法

公共交通乗換利用実証実験の運営方法を表-3に示す。事前周知を目的に、チラシ、WEB等を活用した広報が実施された。なお、チラシ・WEBでは超小型モビリティの活用シーンの例として、「公共交通との組合せでの利用」等が示された(図-6)。

車両の利用は無料であり、1回の利用上限は3時間であった。また、車両の貸出はステーションで有人で行われ

た。なお、貸出の際には免許証の確認を行い、初回利用時のみ、利用規約・車両の操作方法の説明を行った。返却は貸出ステーションで行い、車両の返却後には利用者によるアンケートの記入が行われた。なお、アンケートの調査項目は、「個人属性」「超小型モビリティの利用状況」「超小型モビリティに対する利用者意識」等となっている(表-4)。

また、車両にはGPSが搭載され、車両の位置情報の取得が行われた。

表-1 平成28年度実証実験の概要

名称	内容
公共交通乗換利用実証実験	都心部来訪者に対して、ラウンド型のカーシェアリングを実施
企業モニター実証実験	市内企業・薬局を対象に、超小型モビリティを貸し出し

表-2 使用車両の概要¹⁾

名称	P・COM
メーカー	トヨタ車体
定員	1名
最高速度	60km/h
最高航続走行距離	68km
充電時間	6時間程度(気温20℃程度)
サイズ(全長/全幅/全高)	2,395mm/1,095mm/1,500mm

表-3 公共交通乗換利用実証実験の運営方法

利用時間	9:00～19:00
広報	チラシ、WEB等
貸出方法	ステーションで貸出(有人)
利用料金	無料(1回の利用上限は3時間)
その他	利用後にアンケート調査を実施 車両にはGPSを搭載し、位置情報を取得

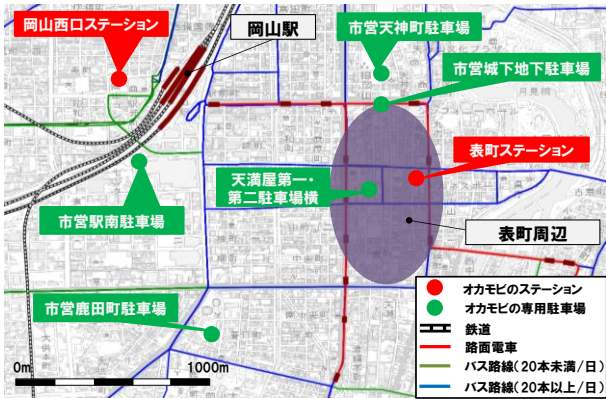


図-5 公共交通乗換利用実証実験のステーション配置図

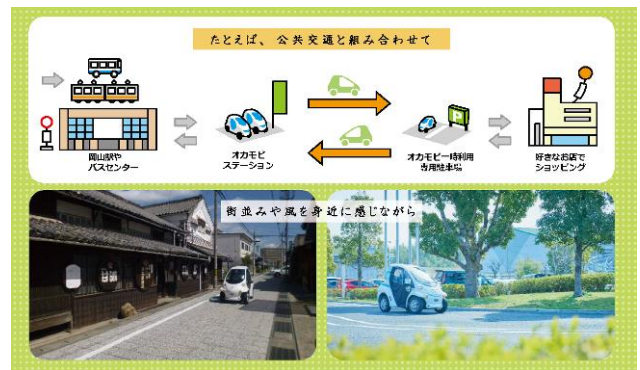


図-6 超小型モビリティの活用シーンの例(チラシ)

表-4 アンケートの調査項目

分類	項目
個人属性	性別、年齢、住所、自動車保有状況、普段の移動手段
利用状況	利用目的、訪問場所、駐車場の利用状況
利用者意識	共有(シェアリング)に対する意識、安全・安心に対する意識、環境に対する意識
その他	良かった点・悪かった点、利用意向、希望利用料金

3. 実証実験の利用実態

本章では車両に搭載したGPSで取得した位置情報、及び、利用後のアンケート調査結果より、公共交通乗換利用実証実験における超小型モビリティの利用実態を明らかにする。

(1) 利用状況

2か月間を通して、述べ221名・435回の利用があり、一日当たりの平均利用回数は7.3回であった。

(2) 利用者の属性

利用者の性別を図-7に、年齢階層を図-8に示す。女性の利用が全体の2割程度と少ない。これは実験で使用した車両が一人乗りであり、子育て層の利用が難しかったことが影響していると考えられる。また、40歳代の利用が多く、全体の約3割を占めている。

利用者の居住地をみると、ステーションが立地する北区の居住者の利用が約5割を占め最も多く、次にステーションが隣接する中区の居住者の利用が約2割となっている(図-9)。居住地とステーションの近接性が、公共交通乗換利用実証実験への参加意向に影響を与えていることが推察される。

公共交通乗換利用実証実験で移動した先への普段の移動手段を図-10に示す。普段の移動では自転車・自動車(乗用車・軽自動車)を利用する人が多く、それぞれ全体の4割程度を占めている。

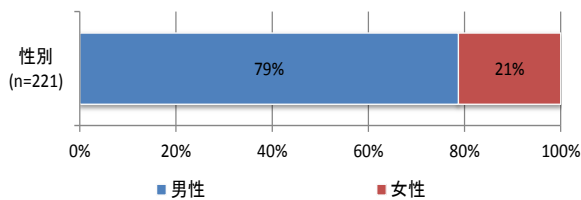


図-7 利用者の性別 (個人ベース)

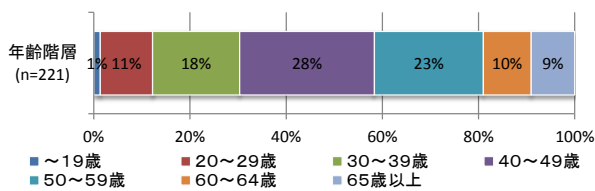


図-8 利用者の年齢階層 (個人ベース)

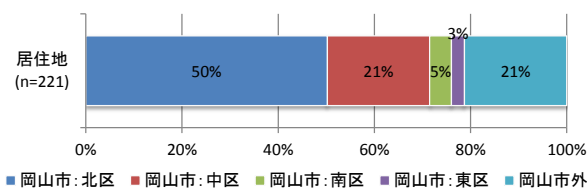


図-9 利用者の居住地 (個人ベース)

(3) 利用目的

公共交通乗換利用実証実験における超小型モビリティの利用目的を図-11に示す。体験試乗目的での利用が約3割と最も多く、次に買い物・業務目的での利用がそれぞれ約2割となっている。一方で、通勤・通学目的での利用が非常に少なく、今回の実験では貸出・返却が同一のステーションであることが求められるラウンド型のカーシェアリングであったことが影響していると推察される。

(4) 移動範囲

停車場所の分布を図-12に示す。超小型モビリティの停車場所はステーションのある都心部から2.5km未満の距離に位置していることが多く、全体の8割程度を占めている。この結果より、超小型モビリティを短距離の移動手段として活用している傾向が確認できる。なお、無料の専用駐車場を2.5km以内に準備していたが、利用者は全体の1割程度と少なかった。

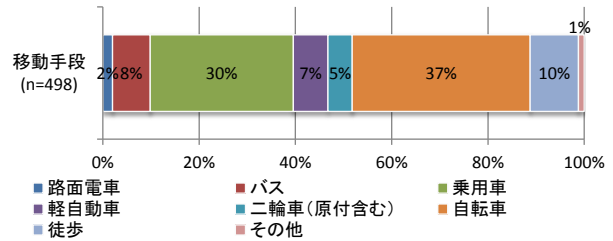


図-10 普段の移動手段 (トリップベース:複数回答可)

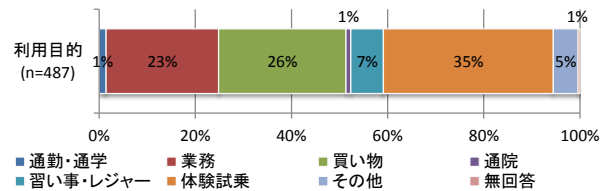


図-11 利用目的 (トリップベース:複数回答可)

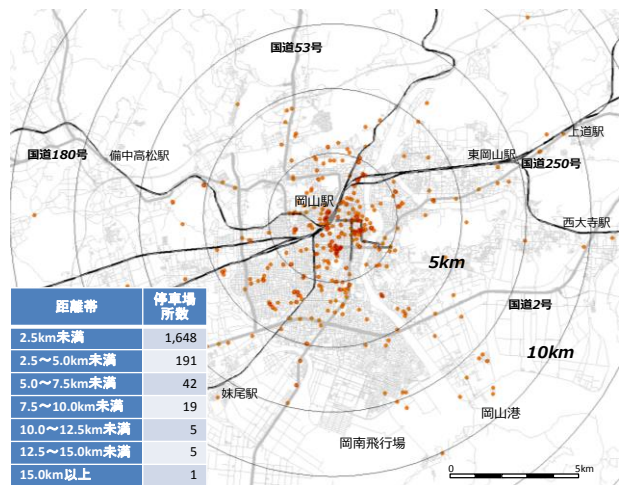


図-12 停車場所の分布

4. リピーターの特性

本章では超小型モビリティの利用に積極的であるリピーターの特性を把握することを目的に、リピーターと単数回利用者の属性及び意識を比較する。

(1) リピーターの属性

利用回数別の利用者数を図-13に示す。利用者数221名の内、65名がリピーターであり、リピーターの内約半数は延べ2回の利用にとどまっている。一方で、2か月間で29回や38回利用しているようなヘビーユーザーも僅かながらに存在する。

属性別にみると、男性・女性間において、リピーターの割合に大きな違いがない(図-14)。また年齢階層をみると、50～64歳においてリピーター割合がやや高く、リピーター割合が低い20～39歳や65歳以上と比較すると、1割以上の差が生じている(図-15)。

次に、居住地別のリピーター割合を図-16に示す。ステーションが立地する北区居住者において、リピーター割合が高くなっており、ステーションと居住地の近接性がリピートの有無に影響することが推察される。また自動車保有状況別のリピート割合を図-17に示す。自動車非保有者においてリピーター割合が高く、自動車保有者に比べると、2割程度大きくなっている。

最後に、リピーターと単数回利用者の公共交通乗換利用実証実験で移動した先への普段の移動手段の割合を図-18に示す。リピーターは単数回利用者に比べて、元々自転車で移動する人の割合が多いことが確認でき、超小型モビリティを自転車の補完手段(例えば、雨の日の移動やある程度の重量の荷物を運搬する際の移動手段)として、活用していることが推察される。

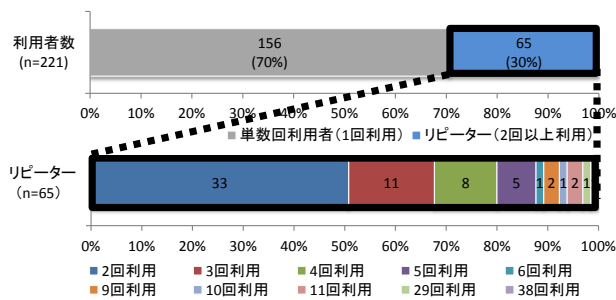


図-13 利用回数別の利用者数 (個人ベース)

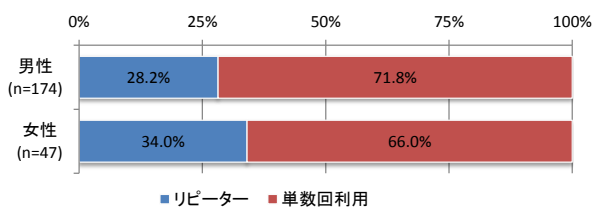


図-14 性別のリピーター割合 (個人ベース)

(2) リピーターの利用目的

リピーターと単数回利用者の公共交通乗換利用実証実験における超小型モビリティの利用目的を図-19に示す。リピーターは単数回利用者に比べ、体験試乗目的での利用が少なく、業務・買い物目的での利用が多くなっており、日常生活の移動手段の一つとして活用している傾向が確認できる。一方で、ラウンド型のカーシェアリングであることから、通勤・通学目的での利用はどちらも少ない。

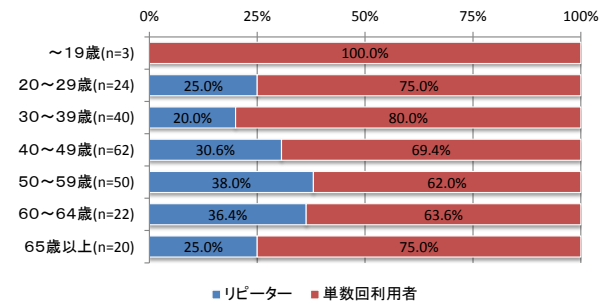


図-15 年齢階層別のリピーター割合 (個人ベース)

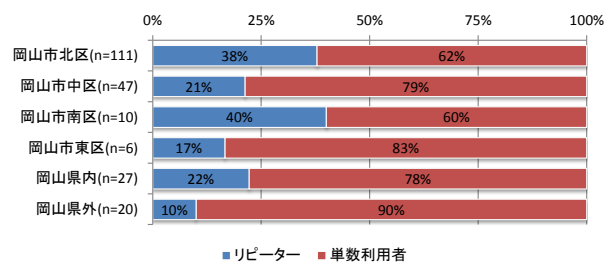


図-16 居住地別のリピーター割合 (個人ベース)

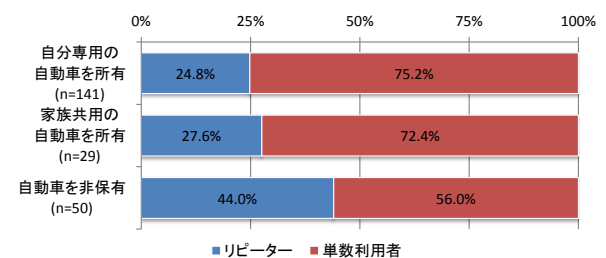


図-17 自動車保有状況別のリピーター割合 (個人ベース)

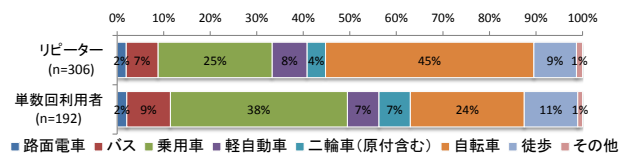


図-18 リピーター・単数利用者別の普段の移動手段 (トリップベース：複数回答)

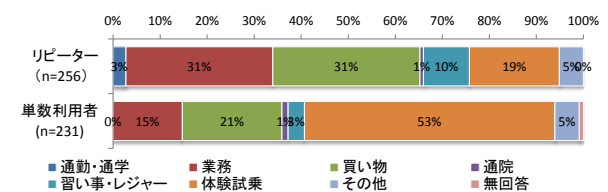


図-19 リピーター・単数利用者別の利用目的 (トリップベース：複数回答)

(3) リピーターと単数回利用者の意識の違い

リピーターと単数回利用者の意識の違いを「共有（シェアリング）」、「安全運転・安心」、「環境」の各視点から明らかにする。

a) 共有（シェアリング）に対する意識

リピーター・単数回利用者の共有に対する意識を図-20に示す。

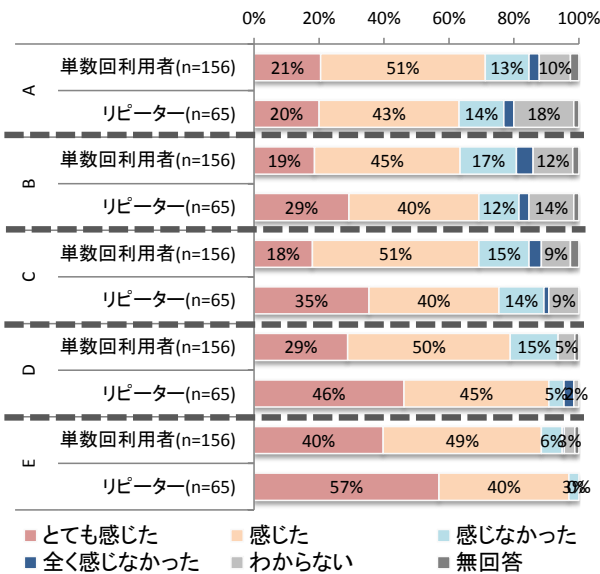
「公共交通との連携（A）」に対する意識については、リピーターと単数回利用者の間に大きな違いはみられない。

一方、「駐車場の利便性向上(B)」 「車両の共有（C）」 「回遊性の向上（D）」 「移動の利便性向上（E）」に対する意識については、リピーターと単数回利用者の差がみられる。なお、「駐車場の利便性向上(B)」では、『とても感じた』と回答した人はリピーターの方が1程度大きく、「車両の共有性（C）」 「回遊性の向上（D）」 「移動の利便性向上（E）」では、2割程度大きくなっている。このことから、「駐車場の利便性」「車両の共有」「回遊性の向上」「移動の利便性向上」の面でメリットを感じている人がリピーターになりやすい傾向が確認できる。

b) 安全・安心に対する意識

リピーター・単数回利用者の安全・安心に対する意識の違いを図-21に示す。

「安全意識（F）」 「路上での一時停車の容易性



A	鉄道やバスと組み合わせて使うことができ便利
B	駐車場以外の空きスペースに駐車出来た等、駐車場探しの苦勞が少なくなると感じた
C	車両を共有して利用する意識が高まった
D	公共交通では行きにくい場所に行きやすくなり、まちなかの立ち寄り先が増えるように感じた
E	まちでの移動の利便性向上が期待できる

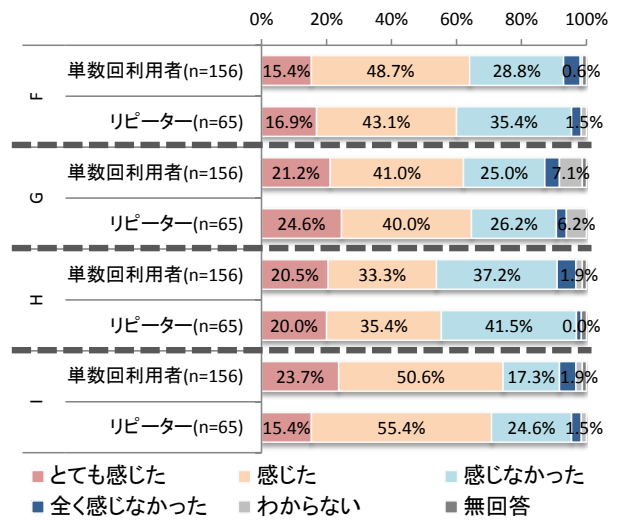
図-20 共有に対する意識（個人ベース）

(G)」「運転時の圧迫感（H）」 「車道での走行性（I）」に対する意識については、リピーターと単数回利用者の間に大きな違いはみられなかった。このことから、超小型モビリティの安全・安心面はリピートの有無に大きな影響を与えないことが推察される。

c) 環境に対する意識

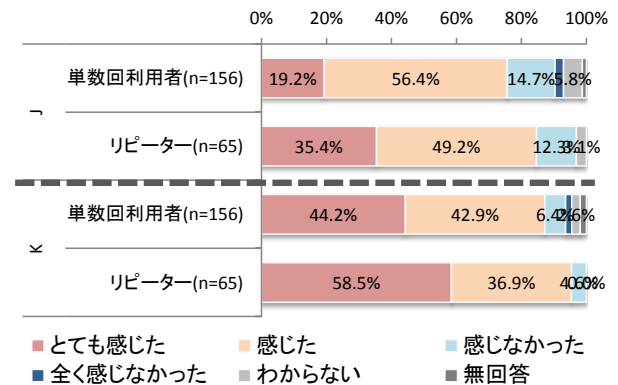
リピーター・単数回利用者の環境に対する意識の違いを図-22に示す。

「シーンに応じた車両選択（J）」 「環境負荷低減（K）」に対する意識についてはリピーターと単数回利用者の差がみられ、『とても感じた』と回答した人はリピーターの方が1.5割程度大きくなっている。このことから、超小型モビリティの環境性能でメリットを感じている人がリピーターになりやすい傾向が確認できる。



F	窓がなく車高も低いため、周囲との距離が近くなり、歩行者や自転車等に対する安全意識が高まった
G	車両が小さいことから、路上での短時間駐車の際に、他の車の通行支障を気にするストレスが減った
H	幹線道路では周りの自動車からの圧迫感を感じた
I	周りの交通の流れに乗って走ることができた

図-21 安全運転・安心に対する意識（個人ベース）



J	人数や距離など移動実態に合わせた車両の選択を考える意識が高まった
K	環境負荷（CO2排出等）の低減が期待できる

図-22 環境に対する意識（個人ベース）

5. 複数回利用による利用者意識の変化

本章では、超小型モビリティを繰り返し利用することによる意識の変化を明らかにすることを目的に、リピーターを対象に初回利用時と最終利用時の意識の違いを整理した。

(1) 共有（シェアリング）に対する意識

複数回利用による共有に対する意識の変化を図-23に示す。青色の着色部は評価が向上したケース、赤色の着色部は評価が低下したケースを示している。

「公共交通との連携(A)」「駐車場の利便性向上 (B) 」に対する意識については、複数回利用により評価が向上した人の方が、評価が低下した人よりも多く、『分からない』から肯定的な評価である『感じた』『とても感じた』へ変化した人が一定数確認できる。

一方、「車両の共有 (C) 」 「回遊性の向上 (D) 」 「移動の利便性 (E) 」に対する意識については、複数回利用により、評価が向上した人と評価が低下した人が同程度となっている。

このことから、超小型モビリティを繰り返し利用することにより、「公共交通との連携」「駐車場の利便性」の面で肯定的な評価になる傾向が確認できる。

(2) 安全・安心に対する意識

複数回利用による安心・安全に対する意識の変化を図-24に示す。

「安全意識 (F) 」 「車道での走行性 (I) 」に対する意識については、複数回利用により評価が向上した人の方が評価が低下した人よりも非常に多く、特に、否定的な評価である『感じなかった』から肯定的な評価である『感じた』『とても感じた』へ変化する人が多い。

また、「路上での一時停車の容易性 (G) 」 「運転時の圧迫感 (H) 」に対する意識については、複数回利用により評価が向上した人の方が評価が低下した人よりも多くなっている。

このことから、超小型モビリティを繰り返し利用することにより、安全・安心面で全般的に評価が向上し、特に、「安全意識」「車道での走行」の面での評価の向上が著しいことが確認できる。

(3) 環境に対する意識

複数回利用による環境に対する意識の変化を図-25に示す。

「シーンに応じた車両選択 (J) 」に対する意識については、複数回利用により、評価が向上した人と評価が低下した人が同程度となっている。

また、「環境負荷低減 (K) 」に対する意識について

は、複数回利用により、意識が低下した人の方が評価が向上した人よりも多くなっている。公共交通乗換利用実証実験では1回の利用時間上限が3時間であり、充電の必要がないことから、環境負荷の低減が実感されづらかったと推察される。

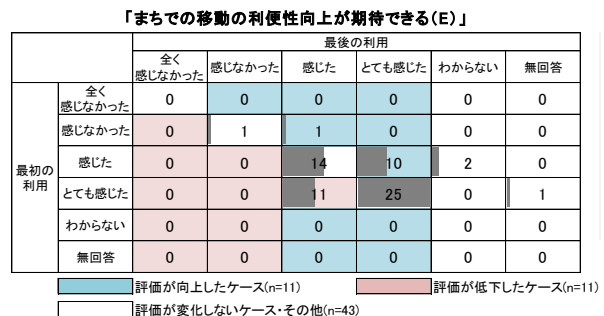
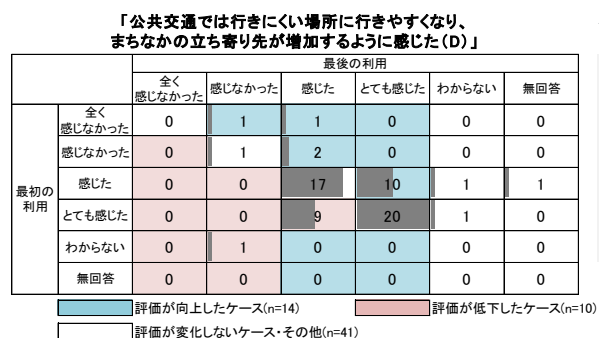
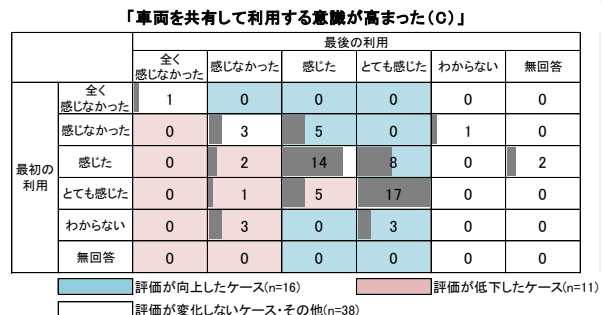
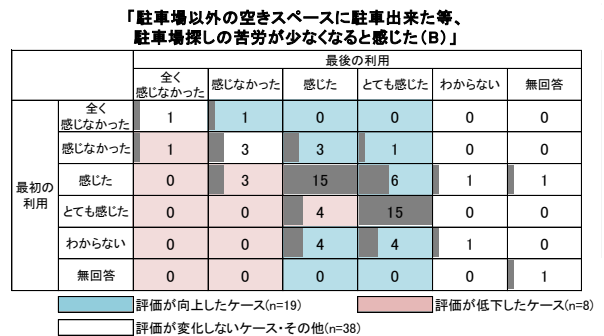
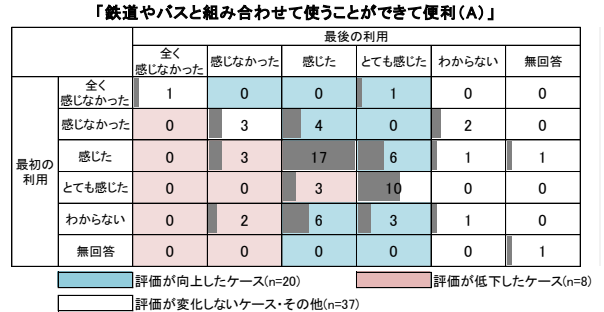


図-23 共有に対する意識の変化（個人ベース）

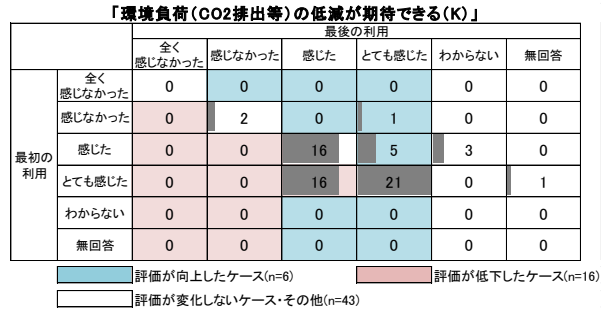
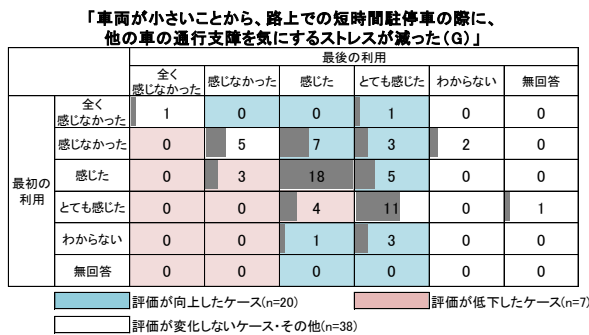
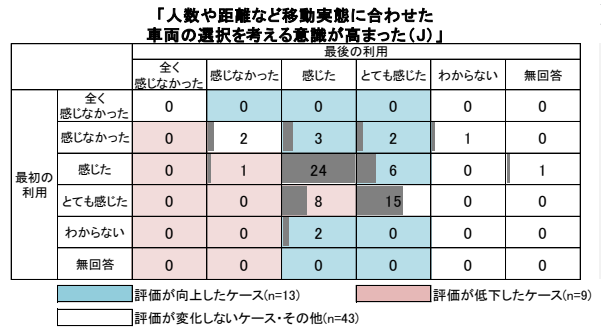
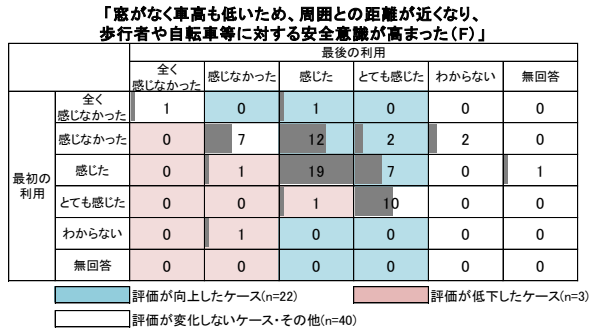


図-25 環境に対する意識の変化 (個人ベース)

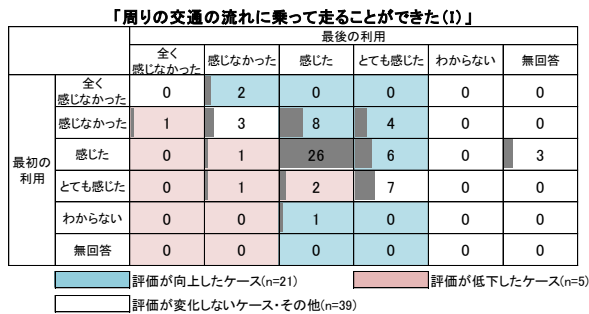
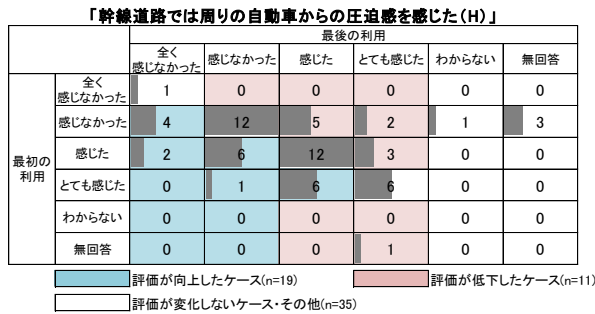


図-24 安心・安全に対する意識の変化 (個人ベース)

6. 終わりに

本研究では、岡山市における公共交通乗換利用実証実験のリピーターに着目し、リピーターと単数回利用者の特性の違いを検証し、超小型モビリティにメリットを感じている利用者はリピーターになる可能性が高いことを示した。

また、リピーターの最初の利用時と最後の利用時の意識の違いを検証し、超小型モビリティを繰り返し利用することにより、公共交通との連携や駐車等の容易性といったメリットを感じやすくなること、車両に対する不安感

が解消されること、安全運転に対する意識が高まることを示した。

今回の実証実験を踏まえると、今後、超小型モビリティの利用促進を進める上では、住民の車両に対する理解度を深めることが重要であり、そのための手段としては、車両を繰り返し利用できる機会（一定期間の車両貸出等）の提供やMM等の方法も考えられる。

ただし、超小型モビリティの普及の上では専用駐車場などのハード面の課題や小型であるという車両のメリットを活かせない制度面の課題もある。そのため、ソフト面・ハード面の両輪から総合的に普及のための対策を検討する必要があると考える。

謝辞：本研究の遂行に当たり、トヨタ自動車株式会社には実験使用車両の「P・COM」をご提供頂いた。株式会社トヨタレンタリース岡山、宇野自動車株式会社、株式会社天満屋には公共交通乗換利用実証実験のステーション用地をご提供頂いた。

また、橋本成仁岡山大学大学院教授から数多くの助言を頂いた。ここに記して謝意を表する。

参考文献

- 1) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団：わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移、<<http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carsharegraph2016.3.html>>, 2016.
- 2) 国土交通省：超小型モビリティの導入促進、<<http://www.mlit.go.jp/common/000986236.pdf>>, 2013.
- 3) 井ノ口弘昭, 秋山孝正：超小型モビリティの走行特性に着目した利用可能性の検討, 交通工学論文集,

- Vol.3/No.4, ppA_22-A_28, 2017.
- 4) 溝上章志, 中村謙太, 橋本淳也: ワンウェイ型 MEV シェアリングシステムの導入可能性に関するシミュレーション分析, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.71 No.5, I_805 - I_816, 2015.
 - 5) 菊地 悠介・小嶋 文・須永 大介・久保田 尚: 狭隘道路に着目した超小型モビリティの利活用に関する試論, 第 52 回土木計画学研究発表会・講演集, 第 52 回, pp.929-933, 2015.
 - 6) 須永大介・青野貞康・松本浩和・寺村泰昭・久保田尚: 大都市圏郊外部における超小型モビリティの活用可能性に関する研究, 土木学会論文集 D3 (土木計画学) , Vol.72/NO.5, pp.I_641-651, 2016.
 - 7) 岡山市: 岡山市都市計画マスタープラン, < <http://www.city.okayama.jp/contents/000121651.pdf> > , 2012.
 - 8) 岡山市: 統計月報 (平成 29 年 6 月号) , <http://www.city.okayama.jp/kikaku/kikaku_00348.html> , 2017.
 - 9) 岡山市: 岡山市都市交通戦略, < <http://www.city.okayama.jp/contents/000059862.pdf> > , 2008.
 - 10) 岡山市: 交通実態調査 (パーソントリップ調査) の実施結果について, < <http://www.city.okayama.jp/contents/000208092.pdf> > , 2012.
 - 11) トヨタ車体: 超小型 EV 「コムス」 HP, <<http://coms.toyotabody.jp/mechanism/>> , 2017.
- (?????.???.?? 受付)

A STUDY ON THE CHANGES IN FEELINGS OF MICRO ELECTRIC VEHICLE USERS : FOR PROMPTING THE USE OF MICRO ELECTRIC VEHICLE IN THE CENTER OF A LOCAL CITY

Kentaro HAYASHI, Hirokazu MATSUMOTO, Ryota WAKAI,
Mitsuru YAMAGUCHI, Hirohiko IMAI

The purpose of this study is to clarify to the relation between feelings of MEV users and repetitive use of MEV based on a demonstration test in Okayama in 2016. In a demonstration test, we operate car sharing system. The demonstration test was held around Okayama station and Omotecho shopping street. The 2 station is setted and 6 MEV is putted. Major findings are as follows.

- 1) People who feel that MEV can be parked easily tend to use it repeatedly. Also people who feel that MEV is convenient vehicle in the center of city and eco-friendly car tend to use it repeatedly.
- 2) By repetitive use of MEV, people feel more strongly the point that it is show below.
Parking easily, the intention to use last mile transportation and awareness of driving safely.
- 3) Repetitive use of MEV remove fear that they feel in driving MEV on arterial road.