

第1回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第1回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成25年8月23日（金）10:00～11:50

3 開催場所

広島市まちづくり市民交流プラザ北棟5階研修室A

4 出席者氏名（敬称略）

出席者（14名）

委員 塚井誠人、前田香織、三浦浩之、梶山正治、島村泰彰、寺前大、若林省吾（代理：田中
課長補佐）

監修 藤原章正（代行：神田佑亮）

オブザーバー 広島県警察本部交通部交通規制課、トヨタ自動車㈱、マツダ㈱
タイムズモビリティネットワークス㈱、第一タクシー㈱、広島電鉄㈱

5 議題（公開）

- (1) 座長の選任
- (2) 西風新都の都市づくりについて
- (3) 交通のスマート化について
- (4) 事例紹介等
 - ・トヨタ自動車㈱の取組
- (5) 意見交換
- (6) 今後の進め方について

6 傍聴人の人数

一般傍聴者1名、報道関係者3社

7 研究会資料名

- ・資料1 西風新都交通スマート化研究会開催要綱
- ・資料2-1 西風新都交通スマート化研究会の公開に関する取扱要領
- ・資料2-2 傍聴要領
- ・資料3 説明パワーポイント
 - I 西風新都の都市づくり
 - II 西風新都における交通のスマート化について
 - III 全国の取組事例など
 - IV 今後の進め方について
- ・トヨタ自動車㈱の説明資料

8 各出席者の発言要旨

(1) 座長の選出

出席者の互選により、広島大学大学院の塚井准教授が座長に選出された。

(2) 西風新都の都市づくりについて

(3) 交通のスマート化について

事務局から、西風新都の都市づくり、交通のスマート化について、資料3により説明を行った。

(4) 事例紹介等

事務局から、全国の取組事例などについて、資料3により説明を行った。

また、トヨタ自動車㈱から、豊田市低炭素社会実証都市交通システム「ハーモ」について、説明があった。

(5) 意見交換

【塚井座長】

それではこれからは、自由な意見交換ということで、お願いしたい。先程、事務局の説明、事例紹介、それからトヨタ自動車さんの説明等を通して、ご質問ご意見等をお願いします。

【前田委員】

色々な取り組みを教えていただいた。西風新都でこれから交通のスマート化をしていくわけだが、エリアが広く、住んでいる方の年齢層とか、どういう目的でそこにいるかというのが、様々ではないかと思う。今年度、超小型モビリティの実験もしていくということだが、その車にいったい誰が乗るのかとか、どういう目的にするのかということで、どういう方向性にしていくのかというのが変わってくと思う。まず西風新都の年齢層、年齢構成を伺いたい。それから先程あったが、日常的な利用で、子育てや短い距離のところに使うとすると、年齢はあまり関係ないが、年齢の高い方だと、またいろいろな問題があると思う。その辺りについて、市の方に伺いたい。それから先程説明頂いたハーモの実験ではどのような方々が参加されたのかということも伺いたい。

【塚井座長】

ご質問が2点あった。市の方から回答をお願いします。

【西風新都整備部】

前方のスクリーンに人口ピラミッドを出しているのでご覧いただきたい。折れ線が市全体、棒グラフが西風新都の年齢階層別人口である。市全体では大体60、70代がメインだが、西風新都は35から39歳あたりが今、ピークになっており、市全体に比べて高齢化率が低い。具体的に高齢化率、65歳以上の人の割合は、西風新都が17.3%、それに対して全市が21.4%ということで、西風新都は若干低い。さらに具体的にデータを集めてみたが、西風新都の中でも地区ごとに違う。西風新都の中でも新しい団地と古い団地が結構混在しており、例えば古い団地では大塚地区の藤興園などがある。これは昭和46年頃できており、こういうところでは、高齢化率が13.6%になっており、大原台では、さらに高齢化率が高くて33.9%、佐伯区側の五月ヶ丘が大体30%程度になっている。一方、新しい団地の花の季台は8.9%、ここは2.9%、佐伯区の杜の街が5%、北側の若葉台が1.5%となっている。やはり団地のできた年によって、かなり違ってくるため、高齢者の移動としての役割というのも考えられるし、公共交通機関の端末としての活用も考えられる。例えば、通勤通学に大量に移動するとなると、その乗り物をこのパーソナル分ですべて賄いきれるかという問題もあると思う。そういう意味で生活交通的な部分で、日中にバスの便数が少ない時間帯で、端末交通手段としての活用が考えられる。そのニーズについてもこれからアンケート調査をしていき、ここに適しているのかということも含めて、個々の西風新都の取組はということをやっていったらよいかを考えていきたい。

【塚井座長】

もう一点、トヨタ自動車さんから願います。

【トヨタ自動車㈱】

弊社の実験は大学と大学の最寄り駅を結んで、その中で走らせているので、おそらくユーザーのほとんどが学生と教職員であり、かなり若い年代に触れていると思う。そういう意味では実際のこの交通システムのお客様となるのであろうユーザー層とは違うと思う。今は仕組みが上手くいくかどうかという実証なのでそれをうまく使ってもらい、その仕組み自体の評価をしている。今年の10月からは、これを豊田市内に移して、100台くらい規模に拡大するので、少しお客様層が変わってくると思う。いわゆるその本当にこの交通システムを導入した時のお客様と近い状態でトライが出来るので、そこからその仕組みがどういう風に使われるかというのは本当にわかってくると思う。今は、大学は夏休みでほとんど使わないだろうし、土日もほとんど使われていないだろうが、実際は違って、おそらく土日の方が多だろうし、そういうことも含めて、10月以降その辺をリカバリーしていくような考え方である。

【梶山委員】

地元代表1人だけということで、1人だけでは偏った意見がでるのではないかなというように、本当は2人くらいいたほうがいいと思うが、それはさておき、こういったことをいろいろ考えていただくのは、地元としては大変ありがたい。一方で、先程言われたように、高齢化している地域とそうでない地域がある。市の説明があったが、高齢化している地域は、大塚の上・下地区、石内地区で、五月ヶ丘団地以上に高齢化している。そういった開発していない地域が混在している。現在、我々の地元では、このスマート化の前に循環バスを広電さんや第一タクシーさんに相談していろいろ検討しているところである。総論ではこれはいいと言うが、実際これを運行すると広島市内や周辺部でやっておられるが、需要と供給のバランスが取れず、赤字になっている。話を戻すが、スマート化について、これそのものの利用について、先ほど前田先生が言われたが、どういった方が利用するのかということと、またこれが本格的に運用されると、利用料金がどれくらいになるのか。これはまだ全然先の話でまだ見えないだろうと思うが、そこら辺りを検討することはいいが、実際どういう運用になるのかが気になる。周辺の農家の方は軽トラックや軽四、普通車など皆持っている。近くで走行する時は軽自動車で、遠いところへ行くときには普通車で行くという状況である。団地の人はやはり今は2台くらい持っておられる人が多い。1台は主人が会社に、もう1台は奥さんが育児や買い物等で動く。一方、最近はこちら団地などでは1台の方が増えている。通勤はバスで、奥さんが買い物等で利用する家庭が一般的であると思う。

【塚井座長】

地元の方の率直なご意見ということで、期待も高いということもあったが、今の循環バスについて、私の方からも、色々サイズが違う乗り物、既存のバスとそれから新しいこの1人乗りの乗り物、こういうところの組み合わせが重要と考えている。先程、実証実験の中ではまだそこまでの段階ではないという話だったかと思うが、昨年の懇談会を通じて、この地域の交通体系の組み方、特にアストラムライン、あるいは循環バスとの連携といったところが一つの大きなテーマになると思う。利用者増をどう設定するのかという問題と、具体的に使われる時に乗り物をどう組み合わせるか、この二つの話をうまく集めていかなければいけないと感じている。そういった意味で、今、バス事業者の方の話題があったので、現在、バスあるいは公共交通の事業者の方で、こういう乗り物がもし入った時に、どういう利用が想定できるか、あるいは逆に既存の交通に対して、悪い影響があるかもしれないというご意見もありだと思うが、このあたりを交通事業者の方に伺いたい。

【広島電鉄株】

先程の組み合わせ、すみ分けの部分を、どういう想定をしているかというのは、結構重要なことで、実際にご利用される方は個人ベースの話になるので、私どもの期待するところと影響受けるところと二つに分けると、期待するところは、路線バスではカバーしきれていないところについて、それを補完する役割ということで、この超小型モビリティについては最寄りのバス停や駅に連れてきてそこから移動されるということで、一つの手段として、非常に期待するところが大きいことと、路線バスの場合はどうしてもいろんな方が乗り合って目的地の途中までお連れするという乗り物なので、どうしてもある程度人数が乗らないと運営上うまくいかないという乗り物なので、少ないご利用の方については、路線バスのサービスが行き届かないところがあるので、そこをタクシーなり、あるいはこういう乗り物で、補完していくのは非常にいいことだと思う。

また、先程話があったが、地元の方は非常に車をお持ちの方が圧倒的に多いので、それも1台だけでなく2、3台持っている方が非常に多いということで、例えば車や超小型モビリティなどで移動されて、そこで駐車して、そこから乗り換えるという場面で、実際、駐車場があるのかなど結節点の設定についてはクリアすべき課題があると思った。

また、路線バスに直接的に影響するのは、現在、路線バスが充実しているようなエリアについて、どうしても集団で移動するという不快な問題や、便数が足りず、いつでもどこでも動けるという乗り物の方がやはり移動する側からすると便利で快適だと思うので、路線バスが充実しているエリアについても、一部の方がこれにシフトする可能性もあるところが問題で、特に我々が運行しているところや花の季台などは若い年齢層の方が多く、運転免許証を持っていてちょっと移動して便利であればそちらの方という可能性もあるので、多少なりの影響があるかとは思っている。ただし、どちらかというとその補完する意味が非常に重要なことだと思うので、私どもとしては、今からの本研究会の議論に期待している部分と影響受けるところがどこなのかを見極めないといけないと思っている。

【塚井座長】

第一タクシーさんはいかがか。

【第一タクシー株】

我々の路線バスは北側の若葉台、奥畑線、その辺りぐらいしか動いてない。後は三菱団地、大原台辺りぐらいである。後はすべて広島電鉄さんが運行されている。正直申すと、私、こころ地区に住まいがあり、このあたりに住まれる方はもう交通に関して調べられて、今、充実はほぼしているような状況だと思う。確かに人口が増えてきてオーバーフローしてきている部分というのもたくさんあるが、ここをスマート化していくということになると、やはり、今、困っている方がおそらくこの地域の中にたくさんいるのではないかと思う。ここを補うにはどうしたらよいかというと、バスでやると先程言われたように赤字になってしまう。採算面で難しい問題が出てくる。それでは距離を増やしていろんなところを循環すればいいかというと、便数が少なくなる問題が出てきて、こういったことで困っている人たちをどのようにしたら便利になるか、この人たちがどの方向に行けば利用するのだろうかというところを利用者、人口、ここに住まれている方々が、実際どういうことを求められているかということを実直我々は知りたいというのが一番ある。我々のデスク上で作っていくと、こういうふうにしたらよいと思い、以前も地元の方と協議させていただいたが、やはり新しい団地には買い物に行かない。昔からここに住んでいる方はあちら方面に行くとか、全然方向性が変わってきたりすることも発見できて、それではどのようにすれば皆さんが便利になって、我々もそれなりの売り上げがあがるのかというところで、本当にいろいろな問題があって、どうしていいかというのが正直難しいところがあった。

どうしてもこの地域を見てしまうと若い世代や人が集まる世代のところばかり注目して見てしまい、こころや花の季台、Aシティ、若葉台など新しい団地に目がいくが、もっと古いところ、交通アクセスの悪いところを見て、こういったものを使えば、利用が相乗効果で増えてくるのではと思っている。

【塚井座長】

事業者として、懸念することはないか。

【第一タクシー(株)】

特にはない。

【塚井座長】

今回の監修ということで京都大学から神田先生にお越しいただいている。こういう小型のモビリティの活用の方向性、先程第一タクシーさんが高齢者の方によいのではというご意見がありましたが、果たして高齢者に馴染むのかというような懸念も疑われているように思うが、どういうところを整理していくとよいとお考えか。

【神田准教授】

今、ご質問いただいたことも含めてだが、おそらくこういった実験は、国内でまだ始まったばかりであり、答えをおそらく全国的に模索している状況と思う。先程、広島市の資料や説明の中でも高齢者の移動にフォーカスしたもの、あるいは観光目的にフォーカスしたもの、あるいは離島、島の話もそうであるが、その中でガソリン車よりも電気の方がいいだろうといった形にフォーカスしたものがあって、おそらくこれも各地域の特性に応じていろいろやられていると思うが、その答えがどうなのかというのは、もう少し経過を見ていかなければならないと思っている。

一方、この地域で見たときに、おそらく一つは高齢者の移動というニーズは確実にあると思っている。もう一つは、比較的若い世代、20代、30代ぐらいの子育て世代の方々の移動に対するニーズは、これも確かにあるのではないかと考えており、特にこの地域においては、やはり車が2台あるという言葉が先ほどから何度か出てきたが、必ずしも車で移動したいわけではないが、仕方なしに車に乗っている方が結構いらっしゃるのではないかと、そうするとそういった車を運転する負荷を減らすといった意味でも、こういったニーズは原付自転車以上車以下といった意味でスパッとハマってくる可能性もあって、そうするとライフスタイルにあった、こういった交通のスマート化というのも一つ意識しとくべきなのかなと思っている。

もう一步踏み込むと今後、アンケートをとっていろいろなニーズなどを調査されるという話もあったが、おそらく相当な工夫をしないと我々僕自身も交通のスマートな乗り物といった時に、使い方のイメージが全然わからない部分があるので、出来れば実際触れてみたいというのが、かなりの進めていく上で考えておきたいところかと思う。それに関連してトヨタ自動車さんの事例で実際に使った後、乗る前と乗る後でどう印象の変化があったのかというのも、もしヒントがあれば教えていただきたいと思う。

【トヨタ自動車(株)】

これについてはこうだということがまだ言えないが、端的に言えばあれば便利、無ければ困るかという、特に先程ご説明したとおり実験の対象が若い人であり、今、別に今なくても現実に生活しているわけで、先程も何回か申し上げたが、今の実験の段階で、まだそういうお客様が本当にこの仕組みが世の中に浸透していくかどうかというレベルの実証実験ではまだない。次のステップに行かないと今のお客様の評価では、正直このシステムの将来性をしっかり評価できるかということとまだ全くできないと考えており、そういう意味ではまず実証実験の最初の1割くらいをやっているという感じと理解している。

【神田准教授】

おそらく、そういった形でどういう風にどう使えるのかというのは、今後だと思うが、私が思うところは、少しかっこよく、スタイリッシュ、ライフスタイルの中でも、価値を高めるものをもって欲しいと思っており、特に西風新都といえれば新しいとか、特に最近は地域全体で深めるとものすごく歴史ある団地であると思うけれども、また一方で新しさなどを進めていくイメージもあると思うので、そういったところも含めて地域全体の価値が高まっていく可能性というのも、モビリティを中心に広がっていく可能性もあるのかと感じている。

【タイムズモビリティネットワーク㈱】

当社グループはこれまでマツダレンタカーという名前でレンタカーをやっていて、カーシェアリングという形のサービスを始めた。そこでの経験から、使っている車は全然違うけれども、何か参考になるかと思い、その経験をお話する。レンタカーとカーシェアリングで何が違うのかというポイントの一つにレンタカーの場合6時間とか24時間とか時間単位である。カーシェアリングについては15分、分刻みで貸し出している。お客様の声を聞いてみるとレンタカーと違う声が聞こえてくる。その中でも私の心に残っているのは、今までは、歩いていける歯医者に行っていたけれど、カーシェアリングを使うことによって、ちょっと遠いが評判のいい歯医者に行くことができるようになりましたとか、これまでは子どもに定期券を持たせて、電車とバスを乗り継がせて進学塾に行かせていたけれど、受験の塾は夜遅くなるので、送り迎えができるようになりましたとか、墓参りに行くのに便利になりましたという声があった。第一タクシーさんが言われていたが、既存のバス路線と違うライン動き方っていうのが生活のいろんなシーンで必要になる。そういったときにこういったモビリティがあると生活を豊かにするという意味では、役に立つのではと思っている。もちろん、こういった話がこのすべての目的にかなうかどうかかわからないが、そういったニーズは必ず存在して、満たすことはできるのではと思う。

【塚井座長】

ひと通り、需要に関する話はだいぶ出てきたように思うが、ここでこういった新しい乗り物を導入していく、それを推進していく側の整備局の立場として、この乗り物にどういう期待と懸念を抱いているかということを伺いたい。

【島村委員】

そもそもの話になってしまうが、この交通のスマート化というところのそのスマート化の定義を市の方に伺いたい。交通体系全般を考えていくと、バスで民間の採算が合わないところは、例えば、市がサポートしてコミュニティバスを入れていくとか、いろんな選択肢が考えられてくると思うが、本日のご説明でも単に超小型モビリティっていうところにスポットを当てられていて、それももちろん非常に重要な一つのツールではあると思うが、今後の議論をどこまで範囲を広げて考えていけばいいのかというのが、若干わからないところがある。スマート化の定義というか、どういうふうなお考えでされているのかというのを伺いたい。

【塚井座長】

ご質問はおそらく、スマート化の中にはホームエレクトロニクスとか揃っている住宅に係るような違う意味もあると考えられるが、先程も少し話題に出たようにスマートフォンを使ったいろいろなシステムの話も交通として検討するものではありません。

【島村委員】

スマート化というとなんとなくイメージはわかるが、どこまでを具体的に考えればいいのかというのをはっきりさせていくといいと思う。

【西風新都整備部】

もともと西風新都という大きな概念として、スマートコミュニティを推進するという考えがあり、その中で交通エネルギーをまずやってみようというところがある。スマートコミュニティの定義についてはいろいろ言われているが、私どもはICTをうまく活用したまちづくりができないかというようなことに主眼を置いている。それと当然、低炭素化という部分もある。そういう中、本研究会でどこまで議論していただくかという部分については、賢い交通というのをメインに考えていきたいと思っている。従来から西風新都の中にあるアストラムラインや既存の路線バス、タクシーなど単体である公共交通がそれぞれあり、それと自家用車を持って移動しているということがある。そういう中で公共交通をうまく使えるようなシステムとして、端末の交通手段として新しいタイプの乗り物である超小型モビリティをメインに考え、それは単に超小型モビリティを走らすということではなくて、それを既存の公共交通とICTなどを活用して、うまくできないかというところを主眼的に考えていけたらと思っている。

【塚井座長】

委員の方々からそれぞれご意見をいただきたいと思います。

【寺前委員】

この超小型モビリティの制度を推進する立場としては、交通というのは一般的に言うといろんな選択肢があるのが利用者にとってありがたいというところがあるので、既存バスとの競合といった問題も出てくると思うが、基本的には住んでいる方に、いろいろな選択肢を与えるという意味では、このモビリティを導入することはすばらしいことだと思っている。

1点伺いたいのは、超小型モビリティには1人乗りと2人乗りがあると思うが、子育て世代が多い場合は2人乗りが望ましいのではないかと思います。各メーカーさんは、どちらの方が多いのか。コムスは1人乗りだったと思うが。

【トヨタ自動車】

コムスは1人乗り。2人乗りはまだカテゴリーが変わっている。2人乗りは考えなければいけないと思う。2人乗りの方が需要はあると思う。

【寺前委員】

今回の事例でも2人乗りがあれば、もっといいという利用者の声も見受けられたので。

【トヨタ自動車】

今、コムスしか現実的に走る車が無いのでそれでやっている。

【寺前委員】

先程、トヨタ自動車さんからあったように実証実験の走りの走りだと思うので、本来的には道路運送車両法とか道路交通法の区分というのを考えていかなければいけないと思うので、まずはこういった実験をいろんなところでやっていただいて、本格的な導入を進めていいのかどうかというのが進め方と思う。

【若林委員（代理：田中課長補佐）】

導入する立場、導入を促進する立場ということで、実際、走っている乗用車を見ると、1人あるいは2人で乗っている車が多いということで、この導入促進の目的として、低炭素化という意味合いがあり、そうであれば、1人乗りや2人乗りの車があってもいいのではとなる。こういうことから導入促進を図っているが、この超小型モビリティは普通のガソリン車に比べて6分の1のエネルギーで済む。電気自動車と比べても2分の1のエネルギーで済むということがあり、かなり低炭素化に貢献できる乗り物だと思っている。是非ともこういった車が走る世の中が実現できればということで期待している。

【塚井座長】

この乗り物を多様化すると法規上の問題や、管理していく上で安全性の確保を懸念されると思うが警察の方はどういうふうにお考えか。

【広島県警察本部交通部交通規制課】

昔、原付がスクータータイプで流行りだした頃を思い出した。最初は団地の中などでの身近な移動手段で普及したと思うが、いつの間にかちょっとした長距離の動きとなった。狭い車線の中に原付や二輪車、小型自動車、大型自動車が走り、昨年 11 月には自転車のガイドラインも示された。そうした混在する中で、新たな交通移動手段が入ってきた時に、どういった形で安全や円滑化に持っていけるのかと考えている。

西風新都の中でのこれからの検討ということだが、これが今後、広島市内等々に拡大された時にどんなイメージの動きになるのか、例えばパークアンドライドで活用していただけるのか、その結節点はどこになるのか、というような思いをしたりして、いろいろ期待するところもあり、心配するところでもある。

【塚井座長】

マツダさんとは、以前、こういうテーマで別の機会に議論させていただいたこともあると思うが、今までの議論を踏まえて、どういうふうにお考えか。

【マツダ(株)】

残念ながら我々は商品を持っていないので、こういう実験をしていなくて経験を話すことはできないが、我々、商品をつくる方からいきますと、スマート化の中にはパークアンドライドなどいろいろな仕組みと超小型モビリティなどが入ってくるので、超小型のメリット、デメリットがわかるようになるとありがたいと思う。例えば、パークアンドライドは、今の車でもシステム上では成立する。また、既存車はどんどん安全性能が上がっていく中で、安全性能が低い車がそういう車と混在して走るということになることに対しても、なんらかの手を打たないと数が増えてくると問題になってくる可能性があると思う。そういうことを含めて、超小型のメリット、デメリットが見えるようになるとありがたいと思っている。

【塚井座長】

都市計画、あるいは環境の立場から、最後に三浦委員、今までの議論を踏まえて研究会、どういうふうに進めていったらよろしいとお考えか。

【三浦委員】

今までの話を聞いて、西風新都のまちづくりの全体像とのかかわりをもう少し考えないといけないというイメージを持った。今の状況の中で、高齢化が進むなかでの移動手段の確保という話が出てきて、具体的にどこにどうアクセスするのかということを見た時に、現在のバス停であるとか駅までであろうという話が結構でてきた。さらに、先程、カーシェアの話もあったが、今までは行けなかったところに行けると、確かにそういった話もあると思う。それらを西風新都エリアで進めていくことは、今、都心部とのアクセスをメインにしているので、結局、移動手段を増やしていけばいくほど、都心部への依存を高まるまちをつくってしまうのではないかという思いが、聞きながらでできた。それは現在のトリップ調査結果において、内訳は域内と内々と内外と出ているが、総量的にどうなのかということ考えた時に、現状でもやはり西風新都から都心部への移動が多いということが気になる。このため、おそらく多くの人々が、どのような生活をこのエリアでするのか、そういった生活の実態や将来を踏まえた上で、それを補完するためにどういう交通の手段として、今回の超小型モビリティに係わるかということ

ころまで考えていかないと、持続的なまちづくりを考えた時にひょっとすると極端な方向にいつてしま
う、都心部への依存を高めていく方向に行き過ぎるような気がした。

今後、大規模な商業施設もこのエリアにさらにできたりするので、その辺も踏まえて、まち全体をど
うしていくかという視点と合わせて議論をしていかないといけないと思った。

環境面では非常に自動車への依存が高い状態にあることは変えていかないといけないというところは
当然あるので、その辺りではプラス面が多いとは思っている。ただし、どこまで人々を移動させるかとい
うことを踏まえて、やはり考えないといけないと思った。

【塚井座長】

本日第1回目ということで、たくさんの論点を挙げていただいた。私も最後に三浦委員が言われたこと
と、皆さんの話を伺いながら同じようなことを考えており、皆さんの利用を誘導する役割、これは神田
先生も言われたことだが、かっこよくしたいということは一つのシンボルとして今回の事業を使いたい
という意味だと思う。国の施策の中ではシンボリックとして新しい乗り物を活用していくというところ
は、よく用いられる手法だが、いつも難しいのはその場所の特性であり、特にこの西風新都というところ
は、まさしく三浦委員が言われたように注意が必要と思われる。確かに乗り物としては、排気ガスが
少ない、1台あたりは少ないという特性を持っていますが、それに台数と距離を乗じなくてはならないの
で、そこがうまく組み立てられないと逆効果ということも当然ありえるし、先程、広島電鉄さんから話
がありましたが、どこに置いておくのかという課題もある。この乗り物の結節点をどういう場所に配置
し、どう駐車しておくのかというようなところまでうまく処理できないと、交通上の安全性の問題もあ
るし、用地の問題も出てくる。ということで、システムとしてうまく設計できるかというところがポイ
ントかと思う。

それと冒頭にあったどういう人たちをターゲットにするのか、これは大変大きな問題だと思う。高齢
者の方という話と若年の方という話は共存できるところもあるが、やはりシステムとしても少し違うと
ころも出てくるだろう。市の方には大変な整理をお願いするようになると思うが、今日の話をつまえて、
次回へ向けての議題の洗い出しをお願いしたい。

以上で、本日の議題を終了ということにさせていただく。

【西風新都整備部】

最後に今後の進め方を説明させていただく。超小型モビリティを導入するには先程のご意見にもあつ
たがどこに置いたらいいかなどを検討するために住民に対して需要や潜在需要の把握という面でアン
ケートを今からやっていきたいと考えており、10月後半ぐらいにアンケートできるよう準備を進めてい
きたいと思っている。それらアンケートの結果等を踏まえて事業計画、来年度にモデル事業の実施とい
うことを考えており、それらモデル事業の事業計画の検討や、事業スキーム、誰がやるのかなど事業を
やっていく調整等をやっていきたいと思っている。本研究会で、ご意見をいただきながら検討を進め
ていきたいと思っており、本研究会については今のところ、事務局としては年度末までに5回程度開催
していきたいと考えている。

今考えている5回の研究会のテーマは流動的になってくると思うが、当面、次回はアンケートの調査
をする前の10月初めぐらいに、アンケート調査の内容やモデル事業の大枠のイメージについて議論い
ただければと思っている。