

第2回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第2回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成25年10月25日（金）10:00～11:50

3 開催場所

広島市役所本庁舎14階 第7会議室

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、秋野征治、桑原一之、山崎正志、島村泰彰（代理：福
富課長補佐）、寺前大、若林省吾（代理：田中課長補佐）

監修 藤原章正

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㈱、広島高速交通㈱、広島電鉄㈱

5 議題（公開）

- (1) 本研究会の位置づけ、取組の方向性について
- (2) アンケート調査について
- (3) 事例紹介など
 - ・カーシェアリング事業について
(タイムズモビリティネットワークス㈱からのご紹介)
- (4) 意見交換
- (5) 今後のスケジュール等について

6 傍聴人の人数

一般傍聴者5名、報道関係者1社

7 研究会資料名

- ・資料1 第2回研究会 説明パワーポイント
- ・資料2 第1回西風新都交通スマート化研究会要旨
- ・タイムズモビリティネットワークス㈱のカーシェアリングサービスの説明資料
- ・西風新都における「新しい交通手段」に関する意識調査の調査票等

8 各出席者の発言要旨

- (1) 本研究会の位置づけ、取組の方向性について
- (2) アンケート調査について
- (3) 事例紹介など
事務局から、資料1により説明を行った。
- (4) カーシェアリング事業について

タイムズモビリティネットワークス(株)からカーシェアリングについて説明があった。

(5) 意見交換

(6) 今後のスケジュール等について

【塚井座長】

今回から参加されている方もおられるので、もう一度、趣旨の方を確認する。今、紹介にもあったが、特にアンケートをご覧いただくと、乗り物として、今回、超小型モビリティを主に検討したいということと、そのやり方としてこれを域内に普及させ買っていただくということではなくて、今、乗り捨ての話があり、この乗り物をタイムズ様がされているカーシェアリングシステムに近いものを念頭におきながら検討をしてみてはどうかというようなことで、事務局の方で準備し、話をしていただいた。

それでは、ここからは自由な意見交換ということでお願いしたい。前段の事務局からの説明、事例紹介、後段のタイムズ様からの事例紹介等を通して、何かご質問、ご意見がありましたらお願いします。

まず私から口火を切らしていただいて、説明を聞きながら、車庫法というのは確かにあるなということで、基本的には元の場所に返してくるというシステムになっている。ここがやはり、もしこのやり方を本当に研究するとなると、実はアンケートの裏面右側には、小さく書いてあるが、貸し出し返却の場所は自宅の近所、主要バス停等々に設置されるという書き方がしてあり、同じ場所に返すという表現がしてない。この辺りが実際に導入するという段階になると、検討の課題になってくると思う。事務局では自宅の近くの主要バス停、アストラムライン、主なスーパーというのを回るところ考えているのか。そのシステムを入れるにあたってどの辺をイメージしているのかを紹介いただくとイメージがしやすいと思う。

【西風新都整備部】

主要なものとしてアストラムラインが広域公園まで来ているが、一つは本通りから 18.4 キロあり、回ってくるというところがあるかもしれないが、やはりこの先端の方の大塚駅、広域公園前駅あるいはすぐ手前の伴中央駅あたりは利用が少ないところがある。また、その中で大きなところの団地などを抱えており、例えばアストラムラインの大塚駅辺りとか伴中央駅とか広域公園前駅辺りにそういうものを設けられないか、大型商業施設としてはここの中にあるフレスポやマックスバリューなどは需要も多いのではないかと、団地の方が近くまでアクセスするのでどうかというようなことを考えている。

それともう一方は、西風新都の特徴として、新しい世代も多いが、高齢化が進んでいる団地等もあり、そういった団地に配置して、駅までのアクセスとして可能かどうかということを検討できないかと考えている。

【桑原委員】

説明があったが、団地という言葉がよく出てくる。資料 1 の 10 ページに団地の場所が書いてある。その場所以外の白いところは平地ないし傾斜地である。ここを忘れていてのではないかと。こういう地区が一番大切で、実際に傾斜地で本日の雨でも危険区域というようなところもある。先日の第 1 回の要旨を見て、団地の話が中心である。団地は何をやってもやりやすい。だからこうして新たに委員として地元の代表として 2 人を呼ばれて来た。実際、私が住んでいる下地地区も非常に高齢化している。アストラムラインを渡って南北に細長い町内会である。交通はないし、ましてや、アストラムラインを越えて買い物に行くというような地域である。傾斜地であり、道路は細い。その辺も西風新都である。団地が

西風新都のような、そういう印象がある。その辺でこのモビリティが活用できるのか。確かにまだ私の町内会には 93 歳で百姓をやっており、立派に運転されている。非常に危険なことと思うが免許返上すると商売ができないというような状況になっている。大塚地区も同様であると思う。その辺をどう考えられるのか。コミュニティ推進協議会の我々の立場では、全体を考えて検討いただきたい。

もう一点、資料 1 の 25、26 ページのデータに大規模開発地区と郊外住宅地という例がある。これは平坦地の団地なのか。また何千人ぐらいの規模の団地なのか。

また、今回 3,000 人対象のアンケートをする。免許持っている方対象ということだが、どこに勤められるのか、買い物に行っておられる免許なのか、わからない。ほとんどのところで通勤に必要な場合はアストラムライン、公共機関を使えばいいが、必要性に駆られて自家用車を必要とされる方もいる。それはこの内容ではわからない。あるいはこういうスマート化の交通機関を使うというのと区別できないと思う。その辺はよいのかということを知りたい。

【塚井座長】

2 点質問があった。基本的には事務局に答えいただくべきと思うが、1 点目について私から補足すると、確かに前回の会議では、団地と団地が高齢化していくというところに議論が集中していたような感はあると思う。この乗り物が検討されるにあたっての経緯を補足すると、これは小さいということがもっとも大きなメリットになる。軽自動車よりももう少し小さい。そこに活路がないかということを考えており、地区の現状は幹線道路の広いところ、必ずしも団地ではなく旧来の道路を有するようなどころ等、両方あると承知している。小さいからすぐに大丈夫というふうには申し上げにくい、例えば貸し出すというようなことを考えた場合、用地の話で考えると小ささそのものは、決してその道路事情がよくないところに対して、悪いことではないだろう。大きな乗り物を入れてバスを走らせるのに困るという事例が他の地区であることは承知しており、従って今回もその乗り物の小ささというところをどういうふうにかかしていけばいいのかを考えたい。それと地区の実状で、小さいからといって皆さんが使うという簡単な話ではないと思う。これは 2 点目にも関係すると思うが、そのように私は認識している。事務局の方からもう一度、1 点目と 2 点目について、これからどういうふうに進めていくと考えているのか説明をお願いします。

【西風新都整備部】

桑原委員が言われるように平地部の交通問題は当然、課題だと思っている。資料 1 の 16 ページに、公共交通のネットワークを掲載しているが、幹線道路の高速 4 号線を通るバスとアストラムラインが地区の主だった公共交通である。それ以外の部分では、路線としてはあるが便数が少なく、必ずしも近くまで通ってないところが課題として出てくると思う。そういうときに超小型モビリティをうまく活用して、アストラムラインの駅を結び効率的な使い方ができないか。また、この乗り物の特徴をいかして、本当に幹線道路での走行がどうなのかという問題もあり、例えば既存の集落の狭い道路の方が動きやすく、お年寄りも利用しやすいとか、そういうところを知見として今後を探っていければと思っている。

アンケートについては無作為で対象者を抽出しているが、免許を保有されているかどうかはわからないので、回答に書いてもらう。その中で通勤やそれ以外の目的についても記載してもらうことにしており、アンケート調査の中ではわかるような設定にしている。

資料 1 で示している国の実証実験の地区について、郊外住宅地、中山間地区は福岡県の朝倉市のデータである。朝倉市の人口は 5 万 8 千人、高齢化率が 27% の都市である。全体的な実証実験結果の考察によると朝倉市は高齢化率、自動車依存度が高く、中山間に交通空白地域が存在している地域というふ

うに書かれている。

【桑原委員】

団地の人口、世帯数はどうか。

【西風新都整備部】

詳細なデータは把握できていない。

【桑原委員】

何%くらい利用されているのか。何台くらいあるのか。どういう方向でされたのか聞きたい。

【西風新都整備部】

実験の概要について、モニター数は 32 名、65 歳以上で免許をお持ちの方がモニターでそれぞれ 2 人乗りの小型車や 1 人乗りのミニカーを使用している。モニターが 65 歳以上の高齢の方が対象のため通勤通学はほとんどなく、日常生活の利用が主なものになると思う。

【塚井座長】

情報についてはもう少し状況を確認していただいた方がよろしいかもしれない。これからもう少し地域の実情を見ていただく必要があると思う。

【山崎委員】

第 1 回目は参加していないので、経緯がわからないが、今回の導入の目的はまず実験をやってみようと思っているのか。全国各地で実験をやられており広島でも大崎上島で今月から始まった。まず位置を設定して実験をやってみて、その結果によって導入を決められるのか。

【西風新都整備部】

いきなり本格導入は考えにくい。このエリアでどういうふうに使われるのかということがあると思うので、超小型モビリティを活用したスマートな交通体系という形で進めるということになれば、まずは実験的なものからスタートした上で進めていくのがよいと考えている。

【マツダ(株)】

資料 1 の 28 ページのグラフについて、外出回数が増加したというのはどういうことか。

【西風新都整備部】

このグラフの一番下が乗用車、真ん中が 2 人乗り、一番上が 1 人乗りの外出回数であるが、それぞれのモニターに一定期間それぞれ同じ期間を貸し出して、その間の外出回数は何回あったという結果である。

【マツダ(株)】

例えばモニター以外のときは乗用車しか持たれていないということか。

【西風新都整備部】

同じ 32 名のモニターが、従来の乗用車である一定期間、何回外出したか。その後、2 人乗りの車を一定期間貸し出す間に何回外出したか。次に 1 人乗りを貸し出した時にどうなったかというような比較になっている。

【マツダ(株)】

上の 2 本のグラフと下のグラフは期間が一緒でタイミングが違うということによろしいか。

【西風新都整備部】

そうである。

【塚井座長】

外出回数まで増えるという結論は、私も若干、違和感があったが、そのところは長期の貸し出しをしてみて、じっくり観察しないとわからないので、この種の調査では限界があると思う。もちろん、これで外出が増えてよい事しか起こらないというのは、短絡過ぎる感じがするが、減るものではないというか、しっかり使われたというふうに見える。先程から美奈宜の杜地区を地図で調べて少しわかったことは、団地の裏にゴルフ場があり横にダムがある。これは相当な傾斜地だと思われ、なおかつ団地である。地形的に見ると西風新都の山の上にある団地に近いようなところで、平地ではなさそうな場所が資料1の16ページの福岡の実証実験のあったところの特性のように見えた。

【山崎委員】

前回のトヨタ自動車様の紹介で、トヨタ車体様が作っている1人乗りの超小型モビリティを使って実験されているということで、まだ用途開発までいってないと理解しているが、そういう観点はどうなのか聞きたい。

それと先般、私が御社のモビリティに試乗してみた。西風新都の中で1台だけあり、大手コンビニエンスストアが使っている。五月が丘団地、美鈴が丘団地、西区の山田団地、藤の木団地、平地部の石内地区をテリトリーにして走っている。乗車させてもらったが、率直に言うと石内バイパス、草津沼田線を走れるような車ではないと感じた。位置付けが原付ということで、ボディーでもアルミ製。ドアはビニールである。衝突すると非常に危険だと思った。したがって、裏道を走る車という印象を受けた。また聞いてみると走行距離は短く充電時間は長いというようなことで、これはこれからの電池の改良で変わると思うが、その点を含めて私が住んでいる町では、裏道を通って買い物に行ったり、通院に行ったりとセカンドカーとして私は考えている。

【塚井座長】

どういう目的でどのような使い方を想定されて、この乗り物を開発されているのか。今後、少し大きくするとか丈夫にするとか、そういうようなことだと思う。

【トヨタ自動車(株)】

弊社の実験の最終のイメージは、広島県の西風新都でいうとアストラムラインの駅から最終目的地の非常に近距離の手段として、幹線ではなく、裏道という表現はよくないかもしれないが、このコムスをうまく使えないかということが最終の目的である。今行っている実証実験は、このシステムがうまくいくかという実験のため、これが本当に使われるかどうかという実験では場所を変え、台数も増やすことにしている。そういう意味では、まだこの車の弊社のイメージしている用途が本当に需要としてあるのかどうかというのはこれからである。今まさしくそういう調査している段階である。

それから安全性について、この車は座って運転する原付バイクという理解でよいと思う。そういう意味では幹線道路を走るという用途は向いてないと思う。どちらかというところとゆっくり狭い道を走っていく。坂道を上がっていく。こういう使い方がメイン、イメージされているというふうに理解いただきたい。

【塚井座長】

どういう使い方かということはポイントになっていて、前回もメーカーとしても、どういうところにマーケットがあるのかということが知りたいというような発言もあった。我々としても大学のレベルで可能性のある乗り物として、どこで使うのが一番いいのか議論しているところである。

【秋野委員】

前回、出席していないため確認したいが、こういった乗り物が開発された場合、通勤にも利用できると思う。その辺のところを交通事業者はどのように考えているのか。今後のアンケート調査の参考にさ

せてもらいたい。

【広島高速交通㈱】

アンケートにもアストラムラインが随分出ており、大変興味深く見ているが、この超小型モビリティは通勤である程度の距離を乗るというよりは近距離というふうになるかと思う。そうするとアストラムラインを利用させていただくにあたっては、最寄の駅には乗り付けてもらう。あるいはキス&ライドで駅まで送ってすぐに降ろして帰っていただくという使い方がもっともよいと思う。ただこれにより通勤で置いていくとなると、駐輪場があるが、駐車場ほどは少ないが駐輪場よりはスペースをとる。あるいは車寄せがある。送り迎えにも車寄せがある。そういうところが課題になる。現在もそれぞれの駅に駐輪場があって平面利用が大変多い。そういう状況を踏まえると、広島市にお願いすることになると思うが、例えば現在の駐輪場の高度利用ということで2階、3階建てになれば、例えばその部分に超小型モビリティの駐車場、1階部分に駐輪場あるいはバイクという形で利用できれば、よりアストラムラインを利用頂けると考えている。

アストラムラインについては、平成6年8月に開業し、当初順調に利用数が伸び、平成13年頃には1日約5万3千人の利用があった。その後、高速4号線が平成13年10月、それに伴い直行バスが平成14年3月に運行開始し、利用が極端に減り、約4万6千人まで落ちた。その後、様々な定期券、あるいは乗車券の発売等を行い、平成24年度には一日当たり約5万2千人となり、当時のピークにほぼ回復した。特に広域公園前駅や大塚駅については、料金的にも時間的にも現在バスの方が勝っているということになる。アストラムラインは乗り継ぎ等もいるので、こういった形で乗り継ぎ等をしてもらえば、より利用していただけるかと考えている。また特に高齢者の方にとっては駅まで来てもらうのが一つのポイントで、来てもらえば後はすべて平面で、エスカレーター、エレベーターが完備されているので、本通駅や県庁前駅など中心部に直行してもらい、雨にも濡れずに車椅子あるいは電動の車椅子タイプも利用していただける。いかに駅まで来てもらえるか、その際、いかに駐輪とか車椅子が置けるか、こういうところがポイントと考えている。特にカーシェアリングの話も出ているが、外出機会が増えるあるいはカーシェアリングを使ってアストラムラインの利用が増えるということも書いてあり、弊社では次の経営改善計画を作っているなのでこの辺もいかしていきたいと考えている。

【広島電鉄㈱】

弊社では現在、幹線交通の一部と大きな団地の方で運行利用しているが、直接的にカーシェアリングとぶつかり合うとおそらく利用者から見たら、いつでもどこでも便利で安く行ける方が、普通に消費者行動から見たら当然のことで、ぶつかり合うと歩が悪いという印象は受けている。ただし、西風新都というのは非常に大きな地区で、当然、公共交通が全然いってないようなエリアがたくさんある。それを補完する意味では一部的にはいい取組と思っており、どのように路線バスとシェアしていくかということも少し課題になっていくと思う。昔に小型スクーターが流行りになって、一気に路線バスからスクーターの方へ転換していったという時代があったが、それに似た現象が極端に起きると弊社としても非常に辛い。そのあたりの頃合や足のない地区をどう活かしていくかという辺りはどうかと考えており、今から行われるアンケート調査でもどういうふうに考えるかというのは一つ一つ見ていく必要があると思っている。

【桑原委員】

このアンケートはアンケート用紙3枚入れて返信封筒が入ると書いてあるが、送られてきた人は何のアンケートかこれでわかるだろうか。何の目的の調査票なのか、超小型モビリティのチラシ見ればわか

るが、調査目的というのは全く無い。これに関する問い合わせは必ず我々のところに来る。この辺がないようにしていただきたい。

【西風新都整備部】

今日は配っていないが、これとは別に調査の目的等を記載した依頼文を付ける。できるだけそういった苦情等がないようにやらせていただく。

【藤原教授】

今日はアンケートが中心だと思うので、まずアンケートについて気づいたこと申し上げる。

最初に桑原委員が言われたことをまず言おうと思っていた。表書きがないとわからないし、表書きにどう書くか結構重要で過度な期待を持たせるわけにはいかないし、本当は文章がほしい。ここで、こういう表現ではないというようなことを言った方が本当はよかったと思うが、後ほど事務局から配布されるということなので、個別に意見をいただくようになると思う。

それから二つ目は個人票の一番頭の行で、日本語がよくわからないが、「自動車運転免許をお持ちの方かつよく外出される方に回答をお願いします。(自動車を運転しない人も対象です)」というのはちょっと複雑である。もっと易しく言えばどういうことなのか。免許を持っているけど家がない、車がない人のことか。

【西風新都整備部】

ペーパードライバー、自動車があったとしても乗らない人である。

【藤原教授】

どうしてそれがいるのか。運転免許を持っていてかつよく外出される方ではだめなのか。括弧があるとパズルみたいな表現でよくわからない。ちょっと工夫していただいた方がいいのではないか。

それから三つ目、最終的にこれをどう使うかというのが重要なので、この個人票では現在どういうことが起きているのかを調べて、将来こういう乗り物ができたときにどうしたいかを聞いているが、どうしたいかというところがいきなりカーシェアリングという話になっている。小型モビリティとカーシェアリングが一遍に組み合わせて質問されているので、大学であればこうするかもしれないが、一般市民の方から見ると、まずこの乗り物についての反応があって、かつ更に難しくカーシェアリングという聞いたことの無いようなことがあるので、段階を踏まれた方がよいのではないかと思う。具体的には裏面の問4質問4のところ「(2) あなたは超小型モビリティに興味がありますか。」のところはこのままでもいいかもしれないが、このあたりに将来使う気があるかどうかというのは聞いて、そこと次の質問のカーシェアリングと組み合わせた時の利用意向を聞くと、カーシェアリングは難しいのか、それともこの乗り物が難しいのかというのが、若い人、年寄り、平地に住んでいる方、古い団地に住んでいる方、新しい団地に住んでいる方ごとに分かるので、ヒントになるのではないかと感じる。

先程来、どう使うかという話しが出ていたが、おそらくこの西風新都でやる意義は、西風新都は計画人口どおりになっていない。人口の伸びの速度が遅い。言い方を変えると一挙に同じ世代の人がどっと入る団地とは違って、それぞれの団地で少しずつ世代が違う人たちが時差をつけて入ってきてトータルとして西風新都という名前になっている。これはまちづくりの考え方からいくと結構いいモデルだと思う。一遍に入って、一遍に出て行くというよりは地元の人もいて、それに新たに人が入ってきて、10年遅れでまた入ってきて、これで学校の定員がずっとキープできれば小学校も無駄にならないし、そういうことで考えると基本条件としてはとてもいい地域だと思う。後はそれを生かすためのこの交通の観点からいうとお年寄りの方もいて、今の瞬間は若い将来お年寄りの人と、今この瞬間にお年寄りの人

と両方いるので、その人たちがどう考えて、バスなのか、アストラムラインなのか、自動車なのか、それともこういう小さな乗り物なのかというのがわかってくることによって人口が自然にずれていっても、将来何が起きるかある程度シミュレーションができると思う。この超小型モビリティというのは既存の乗り物で、広島電鉄の方が言われたようにギャップがある、洩れているところがあるので、そこを埋めるための新しい乗り物で、これは今 30 代で何とも思っていないけども 20 年後に自分たちはこんなことになると思った上で、今からやはり超小型モビリティやっておくべきと、あるいは団地を造成されているのであれば、造成するタイミングに合わせてちょっとした裏道の工夫、例えば段差が無いような工夫をすとか、今までは歩行者と自動車を分けることがいいことだったかもしれないが、もしかしたらこういう乗り物があったときには、自動車と歩行者を段差で分けないほうがいいかもしれないので、そういったことができるとしたら、この西風新都はとてもよい場所ではないかと感じる。したがってぜひ実験から始まることになると思うが世代間のギャップも乗り物間のギャップもこの超小型モビリティを導入することによって、ちょっとでも埋めることができるかどうかを確認する調査なり実験であればよいと感じた。

【前田委員】

今日はアンケートのこともあると思うが、議事としては取組の方向性や、内容ということもきちんと方向性定めないといけないと思うが、資料 1 の 20 ページに取組みの方向性、33 ページに取組みの内容というのをまとめられている。20 ページの取組の方向性ということで、これ自身はこういう方向性ということで反対があるとは思わないが、スマートな交通体系やスマート化というのをどういうふうに捉えるかということ皆さんで共通認識があった方がいいと思う。というのは、最終的には何がスマートになったのか、ということが何らかの形で出てきてくれた方がいいと思うので、それが環境負荷軽減なのか、それから円滑化、住みやすさとかそういうことがスマート化なのかということで場合によっては、それは相反するものになるケースもあると思う。どこら辺のところか、ここでいうところのスマート化なのかということ大きな目標はこれでいいと思うが、最終的に出すものとして何か必要ではないかと思う。

それから超小型モビリティをそういうところの手段として使うということで、資料 1 の 33 ページの内容の中に超小型モビリティが出てきているが、既にこれを使った実験は、西風新都で初めてやるわけではなく、あちこちでもうやっている。ある程度、どういうことに使ったら良さそうとか、大体こういう意見が出そうだということは、ある程度は見えると思う。先程、藤原先生も言われていたが、西風新都という場所だからこそ何かが出てくるとか、それから年齢構成も場所によって色々で、それから地形の条件が一定ではないところ、そこが今までやったところと同じところがあるかどうか分からないが、単にどこかの団地でやったのとは全然違う導入の仕方があるべきとか、それからこういうことにはもっと気をつけないといけないということを、もう少し西風新都に限った、最終的な何かというものを導き出せるような実験なりアンケートのまとめ方なりというのをやっていった方がいいのではと思う。

【塚井座長】

根本的なことなので全部は答えられないかもしれないが、今の段階で考えていることをお答えいたしたい。

【西風新都整備部】

確かにスマートコミュニティと観点で西風新都の新しい計画をつくり、その言葉だけで進んでいるような感があり、もう少し丁寧に説明する必要があったと思っている。皆さん理解されていると思うが、

やはり「賢い」という意味だと思う。それをこういう乗り物と既存の乗り物をうまく使って、賢い交通体系をつくるのか、効率的なものであるのかということが一つあると思う。賢く効率的なものであれば、その環境負荷の軽減につながる。こういったところをターゲットとして考えていきたいと思っている。効率的、賢いというところでもう一步言えば、今あるものだけでももう少し付加価値の高いものを目指すようなところもあると思う。そういう中で西風新都のエリアは年齢構成が多様だということもあり、若い世代もこれから利用するということであれば、例えば今の ICT をうまく活用したりということが考えられる。そういうところで、このスマートな交通体系をうまく構築、それを結びつけるところで、うまく ICT を活用できないかということを目指していきたいと思っている。

それと西風新都の特徴は、多様な年齢構成、広いエリア、高低差などがあるが、全国の実験の中で、例えば、公共交通とうまく連携したような取組はあまりないと思っている。そういうところもこの西風新都のエリアの特徴をいかして、かつ単なる住宅団地ではなく、多様な産業団地もあるエリアの中での活用として、これがうまく溶け込めないかという部分も考えている。まだはっきりとしていない部分もあるが、そういった方向で今後考えていきたいと思っている。

【塚井座長】

引き続き、まとめ方等については意見いただきながら進めていく必要があると思う。

【三浦委員】

今回は研究会ということで、実験的に導入をしてみるというスタンスで見ればいいと思っているが、その辺りを確認したい。というのは西風新都を対象とするが、それは、今回実験の対象として色んな要素を有した地域であるし将来的な導入の可能性も高いので、先手をしている立場なのかと思っている。言い換えれば、今、西風新都が現に抱えている問題の直接的な解決策を探究するのではなくて、新しい交通システムが広島市の郊外エリアの団地などにおいて導入できるかどうかを検討するためのモデル的なエリアとして西風新都が選ばれたと受け止めてよろしいか。議論の中で、どちらの視点の発言も出てくるが、どっちにいくのかによってその辺りの重きの置き方が異なると思った。それをまだ今後、進める中で考えていくことになるのか。

【西風新都整備部】

スタートとしては、この6月につくった西風新都の新しい計画の中でスマートコミュニティを打ち出した。まずエネルギーと交通の問題をターゲットにしたいという中で、交通という分野でまずこれを取り組むということで、今回研究会を立ち上げさせていただいた。西風新都は広島市の中で他のエリアとは違ったエリアであり、4,570ヘクタールというエリアの中で多様な状況がある。その中での乗り物というのは、短距離での移動が主な利用になると思うが、そういうエリアの中でうまく使える乗り物なので、ちょうどいいエリアとしてまず西風新都というのがスタートにある。三浦委員が言われたようにここでいかした知見が他の郊外団地や今後開発される団地のところにうまく適用できるかというのは、もう少しこの実験を深めていって、そこで検証した上で考えたいので、まずはここで私どもの取組をスタートしたい。

西風新都で実験して、これで市内の課題解決はできないと考えている。この結果を使っていこうということは副次的にはあるかと思うが、とりあえず、西風新都のエリア、この限られた中でやっていきたいと思う。というのが、デルタと郊外団地の関係、これはある意味スプロール的に広がった部分、クラスター状に広島市内自体も大きな考えでいけば団地にぶら下がっているようなところがある。西風新都の中もそれ自体がクラスター状に広がっていて、ある意味、域内のそれぞれの相互のクラスター間の交

通がなかなか難しいところもあると思う。そういった意味でも似通った類推はできると思うが、たちまちはこの西風新都の中で、ある意味、言葉は悪いが、閉じた空間的なところもある。そうした中での実験をしていきたいと考えている。

【三浦委員】

資料1の20ページで方向性について書いてあるが、交通を賢くするという意味で、大きな二つとして環境負荷の面と域内移動の円滑化と活発化ということだが、これは今、考えている超小型モビリティだけの問題ではない。他の件、全部ひっくるめてのことなので、これを直接的に解決しようということに重きがいくと、先程あったように、例えば身近なところの道路がそもそもよくないと、そこを変えないと始まらないとかっていうことになる。そんなところまで話すのか、そうじゃなく全体としてこうだが、その中で一つの手段として超小型モビリティというのが、どこまでできるか試しにやってみようぐらいの感じの方がいいのか。個人的には直接ここに書かれていないことまで今回の研究会で解決していこうということまでひっくるめてやるのではない、と思っている。ところが話の中では、やはり現状の色々抱えている問題があって、それに対してどうするかということも議論の中で出てきているので、どちらなのか、話を聞いていて思った。

【塚井座長】

座長ということで引き受けさせていただき、個人的に思っていることと言うと、基本的には去年の懇談会の中を一部切り取ったというような認識を持っている。ただし話題の中心にはスマート化といいつつも、しかし乗り物である。この乗り物がこの地区の中でどうかされるかというところが、一番の中心になると思っている。問題は先程、藤原先生からもありましたが道路の構成のようなものまで、議論できるかどうかというところと思う。実際、普及を図っていく上で幅が広がるのを10年待っているというのは、これはもう現実的に地区の状況を考えるとありえない。したがって、現状のネットワークに関しては、あくまでも現状として、大きな手は加わらないというような前提で物事を考えてよいのではないかと思う。ただし、ラインを引き直すなど大きな改良を加えないで運用で何とかなるとすれば、これはもちろん警察とも協議する必要があるが、道路の空間の中に大きな手を加えないでもできるような手段があるならば、それは積極的に一切やらないということで、何もかも現状どおりでやるというのは、ちょっと狭いという感じがしている。

それから、新しい団地に対してそのインフラをどう入れていくかという話は、これはまたさらに別の話になるので、絵に描いた餅というか、希望を述べるような話になるかもしれないが、それでもこの乗り物を入れて使っていく中で、やっぱりこういうところは不便だとか、ここは少し怖いというところは、西風新都のまちづくりという意味でも、乗り物をこういう団地に入れていくという意味でも、あるいは、その乗り換え施設の話、駐輪場の上に例えば置けないとか、そういう提案もあったが、そのあたり実現可能なものに関しては、もちろん中心に展開していくというようなことではないかと思う。きれいな答えではなくて申し訳ないが、ケーススタディで考えながら乗り物を中心に考えていくことであろうかと認識している。

多方面からいろいろな意見をいただいた。最後の三浦委員の質問は的確だったと思う。また前田委員が言われたように何をを目指しているのか我々で共有して発散しないように議論していかないと考えている。それでは、最後に今後のスケジュール等について事務局の方で説明をお願いする。

【西風新都整備部】

今後のスケジュールについて説明させていただく。研究会は5回の開催を予定しており、次回、第3

回を12月の後半頃にさせていただきたいと思っている。第3回ではアンケートの結果、あるいは先程、実験という話がありましたが、こういった取組をやろうというような提案もしていきたいと思う。

【塚井座長】

これで予定の議題はすべて終了となった。進行を事務局の方にお返しする。