

第3回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第3回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成25年12月26日（木）13:30～15:30

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（17名）

委員 塚井誠人、前田香織、三浦浩之、秋野征治、梶山正治、桑原一之、山崎正志、島村泰彰
（代理：三浦係長）、若林省吾

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(株)、日産自動車(株)、マツダ(株)
タイムズモビリティネットワークス(株)、第一タクシー(株)、広島高速交通(株)、
広島電鉄(株)

5 議題（公開）

- （1）超小型モビリティを活用したスマートな交通システムの導入について
- （2）事例紹介
 - ・横浜市実証実験『チョイモビ ヨコハマ』について（日産自動車(株)から紹介）
- （3）住民アンケート調査の結果について
- （4）実施イメージについて
- （5）意見交換
- （6）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1名、報道関係者1社

7 研究会資料名

- 資料1 第3回研究会 説明パワーポイント
- 資料2 西風新都における超小型モビリティニーズ調査アンケート単純集計結果
- 資料3 カーシェアリングの利用イメージ（自由意見）【抜粋】
- 資料4 団地等位置図
- 資料5 第2回西風新都交通スマート化研究会要旨
 - ・ 日産自動車様のご説明資料

8 各出席者の発言要旨

- （1）超小型モビリティを活用したスマートな交通システムの導入について
事務局から、資料1により説明を行った。
- （2）事例紹介
 - ・ 横浜市実証実験『チョイモビ ヨコハマ』について日産自動車(株)から説明があった。

- (3) 住民アンケート調査の結果について
- (4) 実施イメージについて
事務局から、資料 1～4 により説明を行った。
- (5) 意見交換
- (6) 今後のスケジュール等について

【塚井座長】

事務局からの説明、日産自動車様からの事例紹介についてご質問等あればお受けしたいと思う。

【前田委員】

今のチョイモビについて、安全講習をされているということで、観光で来られた方というのは、たまたま行かれるというかたちかと思うが、その方にも講習をして使ってもらえるのか。

【日産自動車株】

会員募集の際に予め安全講習を別に義務付けている。原則は会員登録、これはスマートフォンから登録するが、そこで都合のよい日を指定していただいてそこで安全講習を受けていただく。そして会員証が発行される。こういう手続きになっており、観光客が例えば広島から横浜行ってというときにはそれなりの準備が必要になってくる。

【塚井座長】

その他いかがか。

【梶山委員】

現在のところ、採算性は 1 分が 20 円ではなかなか収支はできないと思うがどういうふうになっているか。

【日産自動車株】

如何せん初めての取組の部分もあるので来年の 9 月末までになってみないと、成功か失敗かという判断はできないと思う。

【山崎委員】

会員登録する場合、西風新都と横浜市では規模で大分違う点があるかと思う。高齢者等に至るとスマートフォンは使用できない方もいらっしゃると思う。そういった場合、電話でも対応受け付けているのか、教えていただきたい。

もう一点は、観光と生活用に使われているという話であったが、業務用需要はどういうふうになっているのか、その辺を参考のため教えていただきたい。

【日産自動車株】

一番目の会員登録については、スマートフォンから登録いただくようになっており、いわゆるガラケーというか昔ながらの携帯電話では残念ながらできなくなっている。今後、西風新都で行う場合は、必ずしもスマートフォンでの会員登録ではなく、昔からある台帳管理などから入っていくようなやり方も必要と思っている。

もう一点は、観光利用以外について、生活の足としては、記憶は定かではないが、このエリアの人口は数万人いる。いわゆる大規模マンション、階層にして 20～30 階のタワー型マンションがあつて、その住民の方たちは生活の足として使われているが、そう頻繁に使っているような感じは正直ない。一方、みなとみらい 2 1 はオフィス街でもあり、業務利用でも使われつつあるが、今一番は観光目的やいわゆ

る新し物好きの方の利用が多い。

【山崎会長】

今寒いのでなかなか利用しづらいという点があり、その点について、窓をつける、夏になると窓を開けるとか、そういったことは考えているのかどうか。

【日産自動車㈱】

冬場における防寒対策、今日のような雨降りのときもそうだが、この車は窓がついていない。窓がついていないのはなぜかということになるが、この車はエアコン、ヒーターがつけられていない。もともと冒頭に申し上げたとおり、バイクをベースに開発したということがあり、バイク並みの開放感というところを出している。それとエアコン、ヒーターをつけると、車が重くなる。重くなると電力をたくさん消費する。一番はヒーター、エアコンは電気の消耗が極めて激しいというのがある。もともとの超小型モビリティの使い方になるが、せいぜい 5 キロくらい、所要時間が 20～30 分くらいのいわゆる「ちょいのり」、ちょっと出かけるかたちである。そういうようなこともあり、今、エアコン、ヒーターはつけていない。また窓をつけてしまうと、曇ってしまうというのもあり、技術的につけるということは今考えていない。

【桑原委員】

横浜は社会実験として 1 年間行われているようだが、稼働率はどうか。例えば広島市の場合、広島空港行きのリムジンバスを沼田地区で約 3 ヶ月実験した。一部、他地区では実施されているが当地区では本格実施にはならなかった。1 年間の継続し稼働率がアップすれば残していくのか、とりあえず 1 年間やられているのか。

また 54 箇所の貸出、あるいは受入の場所はすべて日産レンタカーの拠点なのか、あるいは他の場所を活用されているのか、お聞きしたい。

【日産自動車㈱】

今回、チョイモビヨコハマは本年 10 月から来年 9 月までだが、この前身の実証実験を行っている。これは昨年の 11 月中旬から今年 1 月末まで約 2 ヶ月半、車 10 台で、モニターを横浜市ホームページで 1,000 名募集したところ、たちどころにモニター 1,000 名が埋まってしまうという状況だった。その方たちが昨年 11 月中旬から今年 1 月末、いわゆる厳冬期、寒い時期に何名来られたかと言うと、一部重複もあるが、約 650～650 人が乗られて、常に満杯状態だった。ただし、このときは「わ」ナンバーではなくて無償で行ったということもあるので、そのことを割り引く必要はあると思うが、このような新しい乗り物についてのニーズというのは、間違いなくあると思っている。残念ながら稼働率というのはまだ事業部から聞いていない。

拠点については、日産レンタカーは本事業の計画立案に参画しているということであり、ここにある 70 箇所、今は 54 箇所だが、すべて日産レンタカーの敷地かと言うと、ほとんどが日産レンタカーの敷地ではなく、他のみなとみらい 21 エリアの民間企業あるいは市の公有地、あるいは時間貸し駐車場の一部を借りるというような感じで、基本的には所有権をお持ちの方から、この期間、貸出拠点として借りているという状況である。

【桑原委員】

そこには人はいないのか。

【日産自動車㈱】

無人である。

【桑原委員】

全部カードで鍵がオープンするのか。

【日産自動車㈱】

そのとおりである。

【三浦委員】

国土交通省側と車両区分や制限速度等について折衝はされたか。

【日産自動車㈱】

ご存知のとおり、超小型モビリティ認定制度が今年1月末にでき、自治体の申請で走れるようになった。これについては2011年11月から国土交通省と連携しながら、横浜の元町、山手という30キロ制限のエリアで、まず7台走らせた。いきなり最初から法定速度の60キロで走るのはということもあって、公道上の走行安全性をどうやって確保していくかを考えた結果、元町、山手というのは道路交通標識は30キロですべてクローズされているエリアで、そこで車7台持ち込んで走らせた。そのとき国土交通省の方30～40名に実際に体験試乗いただいて、30キロなら特段問題ないというところをまず検証していただいた。その後、2012年2月に走行エリアを横浜市全域に拡大した。横浜市のエリアには、幹線道路50キロ制限と60キロ制限のところがある。当然ながら高速道路と自動車専用道路は除いて、この車が走行上の問題があるのかというのを検証した。特段の問題はないということで、あわせて横浜市だけではなく、青森県の十和田湖、あるいは福岡県の朝倉市という高齢者がメインのところ、あるいは中山間地域で言うと兵庫県淡路島、その他、北九州市門司港にも車を持ち込み、実際にこの車が公道走行に資するものかどうかというのを、国土交通省共々確認してきた。その結果が今年1月に施行された超小型モビリティの認定制度という形になっている。今、便宜的に超小型モビリティ認定制度は軽自動車の黄色いナンバーであるが、残念ながらすべての軽自動車の安全基準を満足しているかという満足しない部分も一部ある。そのため安全運転講習を徹底させる、あるいは運行する地域を限定するという事で車というハードの部分と、安全運転講習とか運行地域限定というソフトの部分、この両面でこの実証実験、試行導入を進めている。

【塚井座長】

私の方から2点ほど伺いたい。この地域で導入を考えたときに、やはりこの域外に出る利用というのはあまり検討していないイメージで、今のところ広島市内まで行くことは考えない。そうするとどうしても乗り継ぎのようなことを考えたい。そこで今の横浜市の事例で乗り継ぎ結節点のところに優先的に拠点を配置されるような計画をたてられたかどうか。結節点ということは駅の周りということになるので、実際のところそれは簡単なことではないような気がするが、土地が確保できるか。

もうひとつは短距離の移動ということで、バス、タクシーという既存の公共交通機関からあまり歓迎されないということがあるが、特に横浜の事例が一番それに近いかと思う。別の公共交通機関との競合という意味でご存知のことがございましたらお願いしたい。

【日産自動車㈱】

まず交通結節点について、このエリア内には関内駅や横浜駅等があるが、この近くで貸出拠点として借りられるところは可能な限り借りた。そこで重要な役割を担っていただいたのは行政である横浜市にやっていただいたというところがある。ただ駅の近くというところの車両だけではなくていろんなニーズがある。なかなか借りにくいというのが事実で、そこは議論がない。結節点に近くなるほど、なおかつ乗降客数が多くなればなるほど、交渉が難しくなるというのが事実だと思う。

もう一点、通常では地域公共交通会議があって、バス、タクシー事業者と調整するのがルールだが、今回は「わ」ナンバーのレンタカー事業ということでやっており、地域公共交通会議の適用から外れるということで議論はしていない。

【塚井座長】

もう一点、場所を借りることについて、特に用地的に難しいかもしれないが、既存の駐車場で特にスーパーマーケット、小売店で用意されている駐車場の一部を借りるような取組は今回されていないか。

【日産自動車㈱】

それも入っている。そうでないと、この小さなエリアで54箇所はなかなか厳しい。54箇所というのも1箇所あたり1、2台というスペースである。重要なこと申し上げるのを忘れたが、この車両、普通乗用車のサイズ、駐車枠は5m×2.5mだが、詰めれば4台入る。そんなに無理しなくても3台、横に這わせるというかたちになるが、そのくらいの隙間で停められる。このため、大塚駅の階段下の辺りなどに置けると私も現地を見て思っている。

【塚井座長】

ありがとうございました。その他いかがか。

【秋野委員】

この車は5キロ以内、15分から30分以内の距離を走るということだが、これを実験するとき裏道というか、幹線道路は避けるとか、そういうかたちの制限をされて実験をされたのか。

【日産自動車㈱】

使い方の例示で、1回5キロ、所要時間20～30分というような使い方がよいというのを申し上げたが、この車は70～80キロ走れないかということそんなことはない。私も横浜の中、昼も夜も雪の中も走ったことがある。ただし、そんなに快適ではない。7時間、8時間も走る車ではないので、やはり5キロかその位の距離がちょうどよい使い方と思う。

(西風新都整備部説明)

【塚井座長】

それではアンケート等についてタイトではありましたが説明いただいたので、その部分、またそれ以前も含めて自由な意見交換ということでお願いしたいと思う。

【三浦委員】

アンケートのときの説明で超小型モビリティのカーシェアリングを利用する際の個人の負担に関しては何らかの情報は提供したのか。

【西風新都整備部】

具体的な情報は提示していない。アンケートの中に超小型モビリティとはこのような形、あるいはカーシェアリングとはこういう仕組みといった簡単な説明のチラシはつけているが、具体的な料金や実際こんなかたちでされているという提示はしていない。

【三浦委員】

と言うのは、アストラムラインへの利用が増えるような回答があったが、そういったところを見ると、車で市内へ行くとそこで駐車料金等々がかかる。それに比べてコストを抑えることができるような意見等がある。それはイメージとして、今回このシェアリングシステムで費用がかからない。かつアストラ

ムの料金を加えても安いというイメージを持たれたと思うが、その前提が崩れると意見も変わると思った。

【西風新都整備部】

設問の中でもしこのカーシェアリングを利用するとすればいくら位の利用料金と思われるかという設問は設けており、有料ということは認識されているとは思っている。

【三浦委員】

ただし実際イメージされた料金というのは一桁違う金額になっているのではないかな。

【西風新都整備部】

300 円以下がほとんどで、100 円、200 円が多い。

【三浦委員】

それらによって意向が変化するのではないかという危惧がちょっとあった。かなりアストラムラインを利用するという回答が多かったが、そこまでの判断がないのではという気がした。

【西風新都整備部】

確かにトータルで乗り継ぎの抵抗も含めてトータルで都心まで行くのはどうかと料金も含めて考えると思うので、実際のケースではやはり料金も見ながら考えていく必要があると思う。料金の方の設問は単純集計しか入れてないが、多いのは 1 時間当たり 100 円以下で 26%、次に多いのは 500 円以下で 20%という辺りのところで皆さんは思われている。

【塚井座長】

その他はいかがかな。

【梶山委員】

実験段階になるのかもしれないが、もし接触事故があれば保険等はどういう考えになるのか。

【日産自動車㈱】

横浜をはじめ全国で既に行っている 7 件は、軽自動車の黄色いナンバーをとっている。このためまず軽自動車の自賠責保険がある。その上で、軽自動車をベースにした任意保険に加入している。

【梶山委員】

破損事故があった場合、だれが事故で破損させたかわからない状況にならないかな。

【日産自動車㈱】

事故が起こった場合、自己申告、道路交通法で警察を呼ぶとか、現場の保全とか法律的な要求がある。それに従ってカーシェアリングに参画いただく契約になっているので、悪意を持って、そのまま事故を起こして車を置いたまま逃げてしまうことは想定していない。そういうことがないように然るべき対応をするということを了解のもと参画いただくというかたちになっている。

【塚井座長】

私が補足するのも変だが、誰が借りているのかと時刻が全部記録に残り、一切わからなくなることはシステム上ない。従って逃げても必ず特定されるということで、後は通常の交通事故を同じように処理がなされるというふうに推測する。

【広島高速交通㈱】

アストラムラインについて数々のデータを揃えていただいた。これは意見や感想という部類に入ろうかと思うが、27 ページに自由意見として書いてあるが、50 台の男性で市内の買い物にいくときカーシェアがあると使う。まさに弊社としては、大量輸送機関であるのでこういった超小型モビリティで駅に

来ていただいても輸送力にどうしても限界がある。そういった場合に結構高齢者の方が市内まで自分の大きい車で運転して行くのはそろそろ不安になってきたけど市内に行きたい。週に 1, 2 回行きたい。しかも人の少ない平日の昼間に行きたい。そういった方々については結構ニーズの掘り起こしができるという思いがする。昼間のアストラムラインはどうしても輸送力が少ない。その昼間にしかも週に 2, 3 回、あるいは 1, 2 回使っていただく。カーシェアを利用していただいて駅に来ていただく。当然、駅に駐車のステーションを整備していくということは必要になるが、そういったことができれば、そういった方は掘り起こしができるかと思う。ただし通勤については、やはり一定量で輸送していただくフィーダーバス交通網の整備、充実がより重要という思いがする。やはりアストラムラインの駅に来ていただく。フィーダーバスは駐車場もいないことになるので、そういった関係も弊社としては連携をお願いしたいとに考えている。

超小型モビリティについて、11 月 3 日文化の日に瀬戸内海クルーズに行って、大崎上島や直島を回った。そちらで、日産自動車様の超小型モビリティが実際に走るのを見てきた。ちょっとした空きスペースに置くとか、棚田を見学するのに 10% 以上は勾配があり、レンタサイクルではとても上がれないということで、みんな押して歩いていたが、一機に上がっていた。もちろん窓はないが 11 月 3 日で気候の大変よいとき、天気もよかったため、乗っている方は爽快ではなかったかと思う。観光面でかなり需要はあるかなと思った。

また 11 月末に東京方面に出張する機会があり、東京モーターショーへも足を運んでみた。各社ともかなりのモデルを展示されていた。中には一回り大きい、窓ガラスがついているタイプもあり、5 タイプか 6 タイプくらいあった。エアコンがついているかまでは確認できなかったが、雨でも大丈夫かと思った。残念ながら体験乗車まではできなかったが、かなり認知されている。あるいは、今後の需要を見込んでいるという感想を持った。

【塚井座長】

既存のフィーダーバスとの関係というところで運行時間、利用時間、この域内での利用に関しては、そういうところに対する配慮が必要というご意見であったと思う。現段階で事務局として何かあるか。

【西風新都整備部】

これについては第一タクシー様との絡みも出てくるが、今回利用意向の中で多かったのが若葉台で、第一タクシー様が運行されているところであり、第一タクシー様が救えない難しい部分や利用者の方が不安に思っているところを救うなど、うまく共存的なことができないか。公共交通のバスサービスの中でサービスの難しいところを補完していくかたちでこの取組をうまく進められたらと思っている。

【桑原委員】

研究会の開催予定について、第 3 回が今日、第 4 回が 2 月頃ということでいつ頃が最終、つまり導入の時期はいつ頃になるのか。まだ導入するという検討をして本当に導入するかどうかという时期的なものは全くゼロということか。

【塚井座長】

事務局、答えられる範囲でお願いします。

【西風新都整備部】

私どもとしては今年度の研究会の中で、方針を固め、それを第 4 回までに思っており、できれば来年度から実証実験をどこかでできないかというのを考えている。本格運行がいつかというところはまだ見えてないが、できれば来年度から実証実験的にできたらということで考えている。

【桑原委員】

要はまだまだ問題点というのがたくさんあると思う。それが第４回の２月にとりまとめとなっている。４月以降には実証実験と、それはどうかという疑問が湧いてきた。例えば帰りたくてそこへ行くが車が無いというような小さい問題がある。この辺が全くわからない。小さい問題がたくさんある中でできるかできないかという単純な疑問があったので話させていただいた。

【塚井座長】

私もお手伝いしている立場から少し申し上げると、当然問題はあると思う。このくらいの協議で問題点が全部洗い出せるとはとても思っていない。市の方もたぶんそう考えていると思うが、想定される問題はできるだけ先に洗っておきたいということがある。導入方針のとりまとめと書いてあるが、実証実験の導入方針のとりまとめというふうにおそらく読んでもらうべきと思う。本格実施に向けてのとりまとめはとてもできないはずで、例えば今おっしゃっていただいた点、私も非常に細かいところではあるが、先ほどの横浜の事例の中で実はそこに隠れた工夫がされていたと私は思っている。

もう一度伺いたいが、いずれにしても料金の問題もあるし、場所をどこにするのか、それから今ご指摘があったのは、回送の問題である。車が有限の台数しかない。そしておそらく偏る。それをどうするか。それから先ほどご指摘もあったが、交通機関との重複、利用の競合の問題、これは利用者の方だけの問題ではなくて事業者の方へも問題になる。もちろん無視はできない。それともちろん安全の問題。これは西風新都クラブの方からもご指摘があったし、乗られている方からも危ないと思われるかもしれない。とは言え、次回でどこまでいけるかというのが見えているわけではないが、市としてはそれを目指すということで、できるだけ今あげたようなところも含めてお答えできるようにしておきたい。それを見た上で、できそうだという感触が得られたら、全域的にはとてもできないと思うが、場所を選んで導入する形になろうと思う。ご懸念は確かでも私も心配なことたくさんあるが、できるだけ私が存じ上げている限りの課題、あるいは事業者の方や入っていただいている方がご存知の課題はクリアしながら進めていきたいというふうに思っている。

今のことに関連して、もう一点伺いたいことがある。乗り捨て、回送を防ぐためだと理解していたが、横浜では、30分前の予約を導入されていた。30分前しか予約できないということは、回送しないという意味ではないか。回送というのは駅に行った車はないからといってこちらへ戻すというようなことをしない。あるいはもうひとつは簡単だと思うが、この車は誰かが借りているということがはっきりわかるように表示して、占有している間は他の人に取られない、持っていられないようにする。それは当然のルールとしてあると思うが、特に30分前の予約に関して、これは逆に不満が出る可能性もある。帰り道を確実に確保したいと思っていて朝から予約ができないということを意味しているのでこの辺りは利用者の方から特にご意見等があるか。

【日産自動車㈱】

横浜市の場合は300m位の間隔で乗り捨ての貸出拠点を取っているのですが、最寄のところに車が無ければその隣300mにあれば乗ってしまうというかたちになる。だから西風新都のように極めて広大なところに数台で今の横浜のようなことをやろうとするとそういう問題が出てくると思う。

【塚井座長】

近いということで逆にロットの数を少なくしておけば、置けなければ隣まで車を返しに行くところを変えるということがありえるということで、密度が高いということが問題を解決している。

【秋野委員】

今回のアンケート調査で、市の方へ気をつけていただきたいと思うが、若葉台の調査結果が特徴的に出ている。ここは今、交通関係では第一タクシー様でいろいろ面倒みてもらっている。若葉台は年間100世帯くらい増えており、現在、小学校に行く子供たちが450人くらいいる。朝は第一タクシー様のバスで7時から8時半の間に路線バス2台を含めて9台いるが、非常に混雑して、地域の人も心配しているが、第一タクシー様の方でいろいろ便宜を図っていただいている。また昼の時間帯の路線バスは1時間おきにあると聞いているが、こういう中で今回利用するというのが45%いるとなると、それはどういう気持ちで利用するのかもっと詳しく、ここに限って調べていただいて、例えばご主人がバスやアストラムラインで出勤すると、家には9人乗り位のワンボックスカーが残っている場合、それを使って買い物なり何なりするには、小回りがきかないので大変だということで、車があるにはあるがこういったモビリティを利用したいという人もいると思う。いろいろな理由の人もいると思うので、その辺の理由がはっきりわかるようにした調査をしていただきたい。

【西風新都整備部】

確かにどういうところが若葉台の課題かというのが詳しくはわからないが、想定するものでは、例えば朝の通学の子供さんは今のバスでいいが、日中、子供さんが帰宅するときに奥さんが迎えにいく送迎や、あるいは1台しか持っていない世帯もあると思う。そういう方が例えば買い物に行くためにどういう使い方を思われているのか。あるいはアストラムラインの駅までのアクセスというところで思われているのか。そこら辺りは市も聞いてみようと思うし、例えば第一タクシー様へ声があればそういうところも聞いたうえで考えて検討したいと思う。

【塚井座長】

この結果については、今もご指摘もあったが、これは私からも事務局に伺いたい。もう少し具体的なエリアを絞りながら見ていく必要があると思うが、その結果を伺う時間というのは次回用意されるつもりか。アンケート結果の詳細な分析、特徴的なところについて時間がとれるか。

【西風新都整備部】

桑原委員が言われたような課題はまだまだあると思うし、そういうところの分析は次回までに、研究会で聞いた意見も含めて分析したい。あるいは今日出たエリアについて、本当にどうかというところを私たちも地元で直接話をしているわけではないので、どう思われるかというようなところも秋野委員や第一タクシーの山崎様を通じてお話を聞いてみて可能性について検討していき、2月の時点でどこまでできているかという点はあるが、できるだけここでやってみようと思われようなかたちにしていきたいと思う。なかなか難しければまた来年度の前半にでも皆さんにご意見を聞きながら進めていきたいと思う。

【塚井座長】

私からもぜひお願いしたいのは先ほどもあったが、もしいろいろな事故や安全性の問題がクリアされれば、利用促進の肝になるのはやはり規模の問題だと思う。どのくらいの会員に対してどのくらいの車両を用意できて、それが何箇所くらい用意できるか。おそらく横浜の事例のようにそんなに高密度に配置できるような体制は組めないと思っている。逆に離島のように、ピンポイントのように観光地のスポットが決まっている。したがってどこどこに置いておけばだいたい読めるというような簡単な話ではないように思える。先ほど予約の話もご意見の中に出てくるが、自転車のシステムで私の知っている限りでは、回送が最大の問題で、車をさし回すのにまた余分な経費がかかってしまい、そこら辺りをどう

やって工夫していくのか。それは車の台数が豊富にあつてスポットがたくさんあれば関係ない話だが、それだと逆に採算をとろうとすると料金が高くなりすぎておそらく成り立たないといった問題になると思う。したがって規模感をよく調べていただき適切なところをお計りいただきたいと。準システムの話ではあるが私は最後のところはそれが肝と思うのでよろしくをお願いしたい。

【山崎委員】

今のことに関連するが、アンケートについて精査をしていただきたいと思うのは、今回の導入する目的が、車を減らして低炭素化をはかると同時にアストラムラインとかバスへの公共交通の利用をはかつていくというようなことで始まったという気がしているが、今の選定については、私は若葉台に反対するつもりは全くないが、例えば伴南のこころ団地、あるいは花の季台団地、ACity、こういったところに私はよく行くが、だいたい車が2台ある。ファミリーカーと小型の普通車か軽自動車があり、おそらく小さい方は買い物、子育て、通院に使われているのではないかと思っている。それがこのモビリティに変わることによって不要になれば、2台あるところが1台で済むのではないかということもひとつの視点としては考えられるのではないだろうかということがひとつある。

このアンケート調査の中にも出ているが、特に石内地区、杜の街や石内の平地部については、数と言うより公共交通の無い、無いというのは失礼だが、ほとんど自家用車に頼っている地域である。通勤者は高速4号線トンネル手前の大塚の駐車場を借りて、広電バスに乗り換える、パークアンドライドで中央部へ行く。あるいは五日市駅まで車で行き、JR五日市駅前あるいは広電の駅前に駐車場を借りて、そこから市内中央部へ行くというのが通勤通学の実態である。生活については自家用車を使って、あるいはかなり年配の方はシニアカーを使われている。あるいはちょっとした買い物、通院、学校、公民館等に行かれる方がタクシーを使われている方が非常に多い。この辺りもあわせてこのモビリティが必要なのか必要でないのか、どこに需要があるのかないのか。今日は時間が限られていたので、いまひとつ集計のポイントがよくわからない点があるのもう一度精査していただければと考える。

【塚井座長】

集計に関するご意見で、これは作業をもう少し進めていかないとお答えいただけないと思うので、事務局の方で今後お願いしたい。

他にいかがか。トヨタ自動車様はこういう事業を実施していく中で、もちろん需要を見ながら適地を社内的にはお考えだと思うが、生活の場で使うというのはなかなかハードルが高いようにも私も思われる。うまく取り込んでいけるような考え方などもし検討されていまして、お気づきのことなどありましたらご披露いただきたい。

【トヨタ自動車㈱】

こういうのを普及させていくには利用するインセンティブがいると思う。利用すると何かいいことがある。例えばこの車しか走れない、優先的に走る専用レーンができる。こういうところまでいくとかなり普及はすると思うが、今よりも不便になることが多いとか、例えば今自動車を使ってこれに乗ると不便なことが結構出てくると思う。そうすると普及を阻害するということもあるので、かなりハードルは高いと思う。ただし需要はどこかにあると思うので、それをどこかでやってみるしかないと思う。この世界は小規模でやってみてそこでいろんな発見があると思うので、息が長くやらざるを得ないと思う。今は結論でないと思う。所詮誰もやってないことをやろうとしているわけなので。どこかでやってみて、PDCA とういのか、評価、反省をやり続けるしかないと思う。

【塚井座長】

そうではないかと思っていたが、関連してタイムズモビリティネットワークス様の方でこの乗り物を貸し出すというような意義は何かお考えのことはあるか。既存の乗り物ではなくてこれ固有でマーケットのようなものを議論されたことはあるか。

【タイムズモビリティネットワークス】

この乗り物に特化して研究したり議論したりはないので、今回参加させていただくことによって勉強させていただいているというのが率直なところである。いただいたご質問とは違う話になってしまうが、車を減らそうという目標については確かに無理があるというか、この車によってとって代えようというのは目標として無理があると薄々思っている。カーシェアリングが始まった当初も、いろいろ議論はあって、これが普及したら車が売れなくなるとか、そんな話もあったりもした。実際やってみると確かにカーシェアリングに入会されたことによって車を手放す方は一定の割合でいらっしゃる。ただし、それは引越して近くにカーシェアリングがあるからこれを機会にやめるというケースで、今の生活を崩してまでという方はそんなにいらっしゃらない。事故をして車がもう使えなくなつて、もう直すくらいだったら捨ててしまうなど、本当に大きなきっかけがあつて初めて車を手放す方がほとんどである。むしろカーシェアリングをきっかけに車があるとこんなに生活が便利になる、いいことと気づいて、むしろ車を買われる方が一定数いらっしゃる。我々の会員をやめる方に差し支えなければご理由を聞かせてもらうが大体3割の方が「車買いましたからもういいです」ということでやめられるということで、車を減らす方、増やす方みたいな感じでトータルとして変わらないのではという印象を受けている。したがって、この事業の目標の置き方として、超小型モビリティにとって代えようというのではなくて、今まで事務局の方にまとめていただいているように既存の交通機関にいかにもうまく組み合わせることによって、いい世界つくれるかというところが重要になるのではないかという印象を受けている。

【塚井座長】

無理な質問をして申し訳ない。今のポイントとして、減車までさせようと思えば相当強烈なインセンティブが必要になる。今、ご意見いただいたのは通行帯のお話でした。おそらく経済的なインセンティブもあるがどこまで個人のモビリティに介入できるかっていうのは、これはまた違う議論になってくるので整理が必要と思われる。いずれにしても目標の置き方、そのニーズをお持ちの方も確かにおられるとは思う。高齢の方だとおられるかもしれないが、システムの工夫が必要になる。

その他いかがか。

【三浦委員】

次年度の実証実験の規模はあまり大きくないイメージで捉えていた方がよいか。

【西風新都整備部】

少なくとも横浜みたいなイメージにはならない。一桁辺りの数でと思っている。

【三浦委員】

そうするとイメージとして普通にそこに置いといていろんな人が使える状況は、なかなか生めないように思う。ある程度限られた人たちで使っていただくイメージの方がいいと思ったが、それも今後考えていくことになるのか。

【西風新都整備部】

例えばいきなりカーシェアリングで自由にみなさんに使っていただくというボリュームがとれないということであれば、最初の段階ではある程度限定した方を対象に、あるいはエリアを対象にというか

たちでまずはスタートして、来年度の目的はそういうところと、この乗り物はどんなものか、まだ認知されていない部分が多いので、そういう部分からスタートする必要があるのではないかと考えている。

【三浦委員】

それと、私はリーフ等に乗ったことがあるが、超小型モビリティは運転したことがない。映像等を見ると、運転のしようによっては、非常に加速性能がよいと思われる。そういった操作性の差というのを使われる方、最初モニター的にやるのであればよいが、もし広めたときにはかなり考えないと高齢の方が使われて今までの車よりレスポンスがよかったりすると事故ということがあるので、そういった面も含めて考えないといけないと思った。おそらく高齢者向けのセッティング等で制御できると思うが、安全性は必要な観点だと思う。

【西風新都整備部】

先ほど日産自動車様からも話があったように今回の新しいモビリティは、国の認定制度を活用して行っている段階ということで、まず日産自動車様からお話があったように、安全講習を受けた上でということになっているので、来年はまだ本格的な車両の導入がないので、まずそういうところからやっていく必要があると思っている。

【塚井座長】

そろそろ時間になってきたので、本日のご意見については閉めさせていただきたいと思う。