

第4回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第4回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成26年3月17日（月）13:00～14:40

3 開催場所

広島市立大学サテライトキャンパス セミナールーム1

4 出席者氏名（敬称略）

出席者（15名）

委員 塚井誠人、前田香織、秋野征治、梶山正治、桑原一之、山崎正志、島村泰彰、寺前大、
若林省吾

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、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)、広島電鉄(株)

5 議題（公開）

- (1) 超小型モビリティ試乗会の結果について
- (2) 住民アンケート調査結果の利用需要に係る分析
- (3) 超小型モビリティを活用した取組の進め方
- (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

なし

7 研究会資料名

資料1 第4回研究会 説明パワーポイント

資料2 団地等位置図

資料3 西風新都バス路線図

資料4 第3回西風新都交通スマート化研究会要旨

8 各出席者の発言要旨

- (1) 超小型モビリティ試乗会の結果、住民アンケート調査結果の利用需要に係る分析、超小型モビリティを活用した取組の進め方について、事務局から資料1により説明を行った。
- (2) 意見交換
- (3) 今後のスケジュール等について

【塚井座長】

ここからは議事に従って意見交換ということで進めさせていただきたい。ただ今、議事 1 から 3 までご説明をいただいたが、何かご意見、ご質問等があればお願いします。口火を切らせていただくと、実は私は先ほど紹介のあった試乗会に参加できていないので、その実感を踏まえて今日お話ができない。もし、当日 1 日目の試乗会に参加された皆様方から乗られた感想等、まず補足いただけるようなことがあれば大変ありがたい。

【若林委員】

先ほどご紹介があったが、当日は非常に寒い天候で、私は午後から試乗に参って雪の降る中、コムスと日産のニューモビリティコンセプトと、広島大学からお借りしたセグウェイに乗らせていただいた。まず、超小型モビリティとして周知されている日産のニューモビリティコンセプトとそれからコムスについては、やはりニューモビリティコンセプトの方は窓がないという状況で、当日、自転車に乗れるような態勢でマフラー、帽子、それからジャンパーを着込んでそのまま乗車した。走るときも風防はあるので、多少自転車より寒いかなというところもあるが、自転車並みの乗り心地というのは確保できたとは考えている。ただ自動車に乗る感覚でこれに乗られると、全然違うと思う。まず自動車に乗るときは当然、ジャンパーとかは脱いで乗るので、ちょっとその辺りは意識の切り替えが必要だと感じた。ただ逆に、歩く姿で乗り込んでそのまま出られるという点で言えば、手軽という面ではメリットはあるといったところだ。それからコムスの方はジッパー式のビニールで覆うことができたので、多少寒さは防げるのだが、一人乗りだからあまり問題なかったかもしれないが、大体囲ったところで人間が息をすると水蒸気が付いてしまって、外が見えにくいというところがある。コムスの方は一人乗りということでそういうことはなかったが、もしあのような車に二人乗りで窓を付けて密閉するということになるとその辺り、デフロスターと言うのだが、付いた水滴をとるような機械をつけなければならないだろう。それから、そのために電力が余分に要するというので段々エコでなくなっていくのかなという感覚もあった。夏になれば当然エアコンとかといったところもあるかとは思いますが、それらの装着についても一緒かなという感覚だった。それと動力性能については、コムスの方は基本的には原動機付自転車ということで、馬力で言えば 1 馬力弱というところだ。ニューモビリティコンセプトは 12 馬力弱くらいだから、かなり動力性能には差がある。だからアンケートにも書かれていたように、動力性能の差は原動機付自転車ともう一ランク上ということで明らかに違ってくるといった状況だ。ちょっと取り留めのない感想になったが、そういったところだ。

【塚井座長】

もう一つ二つ今の点に関してあればいただきたいと思います、ご試乗された感想に限らず、使われ方とか、これから先の運用の仕方等という話でも結構だ。いかがか。

それでは無いようなので、順番に前へ進めていきたいと思う。先ほどのアンケート結果のとりまとめについて、結構多岐にわたる内容であったが、こちらの内容に移って行きたい。これについてもご質問、ご確認等いただけることはないか。いかがか。

それでは、私の方からまず、二、三点確認させていただきたい。今回の利用意向のところ、一番最初に話があったと思うが、最初の 14、15、16 ページのあたりだが、実際あまり運転をしない、あるいは自由に自動車が使えないという方が特に男女、年齢の特徴なく実際に利用意向があると結論づけられているが、使えないことが多いという状況がどんな状況なのか。実は保有台数が少ないとか、セカンドカー的なのということで考察しているが、自動車の所有台数について今回は調査の中ではとられていなかった

たのか。細かい点だが、これを一点お願いする。それから二点目は、他の交通機関との組み合わせといった話だと思うが、アストラムラインの利用頻度の高い方が使いたいという意向だったという結果について、これはそのままアストラムラインへの結節に使いたいというように考えるのが私も素直だとは思いますが、他に可能性はないか。他の目的とか何か別の場所など、もう少し深掘した解釈はないか。以上二点を教えていただきたいと思う。

【西風新都整備部】

保有台数については、アンケート調査では世帯表に世帯の保有台数ということで、調査を行っている。単純にその集計だけは今手元にあるが、車両の保有が世帯で1台が45%くらい、2台が40%、3台が7%くらいというのが全体の結果である。今、座長が言われた、例えば使えない状態であるうちの世帯保有台数がどれくらいかといった内訳は、今現時点では、クロス集計をしていない。

アストラムラインの方については、想像になるが、ほぼ毎日という方は通勤的な使い方として、そこまでのアクセス手段として使いたいのではないかとというのが一つと、そういう方が逆に普段あまり車利用をしていない、保有してないということで、平日は通勤で使うが、休みの日にもこの乗り物を使っていきたいといったことがあるのではないかと感じた。

【塚井座長】

この話を少し会議の前に伺ったときに申し上げておけばよかったのだが、今後はこういう乗り物に対する使われ方というのが問題になってくると思われる。先ほども非常に簡潔に当日の試乗の様子をご報告いただいたが、ニーズとして、乗り心地、どんなものを積んで移動したいか、それからもう一つ大事なのはどういう状況で使いたいか。この2つのことがあると思う。前者の方は車両の大きさとか性能とかに関わってくるが、後者の方はどちらかというと、どこの場所に配置してどういうステーションを設けるかということになってくると思う。後の方から先に申し上げると、通勤通学の手段というのは、我々はそれほど想定していたわけではない。このため、アストラムラインへの結節というのはある意味自然かなという感じもするが、通勤通学の足に、もし超小型モビリティが使われることになると、ちょっと思っているのと違う。違っているそれは構わないという見方もあるが、そうすると今度は朝夕往復で移動手段を確保しようとするステーションの配置の問題というのが顕著にでてきそうな感じがする。例えば、朝、アストラムラインの駅に行った乗り物がそのまま置きっぱなしということはないだろう。しかし、帰りも使いたいということになれば、帰りはその場所にあって欲しいということになる。そのような配置で運用できるかどうか。この意向に沿うとすればそういうことになると思う。そうでなくて、台数も限られてくるし、通勤通学ではない別の状況を考えたいとなると、やはり買い物での移動をサポートするように考えることになって、このときの超小型モビリティの配置場所はアストラムラインの駅でも構わないが、必ずしもそうとは言いきれないところもでてくる。その際に先ほどご意見いただいたように積載できる荷物がどうかとか、あるいは雨天時に中が曇るという話もあったが、そういった問題、あるいは窓がない車両については、雨が降り込んでくるといことも多少は問題になってくると思う。もちろん超小型モビリティは、原動機付きとか自転車よりは、はるかに良い状況だとは思う。そういったところ、少し細かいが、どれくらい積載、防雨とか、とりあえずそういうものを考えていく必要があるのではないか。具体的には、車両側でどれだけ対応できるのか、細かくあまり無茶な装備は付けられないと思うが、風除けをもうちょっと工夫できないのかとか、雨に対してどのように他の地区で対応されていて、それはここの地区だから特殊なことは要らないかもしれないが対策があるとか、そういうことをお考えいただけたら良いと思って質問させていただいた。その他いかがか。

【マツダ㈱】

今の座長の質問にも絡むかもしれないが、アンケートの中で確認したいことがある。まず③番の運転頻度の比較で、頻繁に運転するとか、ほとんど運転しないとかあるのだが、この運転というのは、車のことか。例えばバイクとか、自転車とか、運転にはいろいろな定義があると思うのだが、おそらく住民の方は、いろんな移動手段として使われていると思う。これはどのように理解したらよいか。それと⑦番の移動満足別の比較というのがあるが、これは距離的にはどれくらいか。移動の定義。同じ距離でも例えば西風新都からアルパーク方面に出るのと、八丁堀の方に出るのと、同じ 10 キロ移動するといっても、いろんな使われ方があるので違うと思うのだが、これはざっくり言ってどのように理解したらいいのか。この二点を確認したい。

【西風新都整備部】

今の質問に対してだが、運転頻度別のこの設問自体は、自動車、バイクを運転されるかという設問に対しての答えになっている。それともう一つの移動の定義ということだが、これは設問においては移動の距離等は設けておらず、1 日の内で最も主な上位 2 つの移動目的を挙げてくださいという形で設問しているので、答えとしては先ほどあったように、通勤の方が多くなって、距離は定義していないのでエリア内だけというわけではない。

【マツダ㈱】

今後は、アンケートそのものの内容をここの下に載せられていたらわかりやすいのではないかと。⑦番の今どんなアンケートをしたかというのをストレートに答えていただいたほうが多分わかりやすいと思う。

【西風新都整備部】

質問そのものが明確な区分けになっていないという今のご指摘などを踏まえて資料などもそういう形で整理させていただければと思う。

【塚井座長】

その他いかがか。

【桑原委員】

ちょっと先走った質問になろうかと思うが、アンケートをとっている所、一部は除いてほとんど、例えばこことか、いわゆる団地内は、朝の通勤のバスは皆さんご承知だとは思いますが、6 時台とか 7 時台は 1 分毎に出ている場合がある。それから大原台あたりも 1 時間に 1 本ぐらい。直にアストラムラインを使わずにバスで行けば 20 分で紙屋町に着く。当然新しい団地、ここ、花の季台、その他については連なってバスが出ている場所だ。その辺と西風新都というまちづくり、構想において、その他諸々、環境にやさしいまちづくりということでこれは発足していると思うのだが、その辺はアンケートが少し物足りないと思う。範囲外が。何か我々から見ると便利のいいところばかり取り上げて、モビリティを活用するというような内容ではないかなと感じとられて仕方ない。それと第 1 ステップについて、今が 3 月だが、実証実験を 9 月から試みようということになっている。その間に今のモビリティに対しての陸運局への認定とか、あるいは 42 ページにある第 1 ステップの実施内容について、地域団体の選定とか、それに対して貸し付けとかいろいろ運営団体とか、車両の利用者とか、要は 8 ヶ月も、半年もない。その辺のスケジュールがこの第 3 回のときにもお話ししたのだが、行政の方ばかり突っ走って、さっぱりこっち側は内容がわからない。この組織かどうかというのはよくわからないが、全く前もってのそういうルールというか、この回転の流れが全く見えない。結果的に出されたものを議論するというような

内容ではないかと思う。もっと今日ある会議に対する検討事項、内容を前もってやっておくべきではないか。あと半年もないくらいで実証実験に突入していくことになる。この辺の考え方を少しお知らせいただきたいと思います。

【西風新都整備部】

一つ目のアンケートの分析だが、西風新都全域を対象とさせていただいた中で、確かに桑原委員のおっしゃられるように、ここなどは現状では非常に公共交通が充実している地区である。一方で、例えば若葉台の課題等も出てきている。使われ方にも例えば、古い団地とか平地部などでは通院への利用など移動に対する課題も多様であると想定される。その中でこういったところをターゲットにやっていくかであるが、一つのターゲットに絞ってやっていくとは私どもも考えていない。実証実験の中で想定される様々な課題を考えながらこの取り組みを進めていきたいと思っている。今後、地区の選定等にもかかわってくるので具体的にどういうところでやっていくか、確かに委員がおっしゃられるようにスケジュール的にかなり厳しい中でやっていくので、もう少し具体的に詰めた段階で、具体的に地域の方と話した上で協議させていただきたいと思っている。

【桑原委員】

スケジュール的には、第5回は7月で、もう10月からは実証実験に入る。地域としては地元団体というのはおそらく町内会あるいは我々が引っ張ってくると思う。そんなことができるだろうか。

【西風新都整備部】

当面7月までに、地域の方に実際にお話させていただいて、どこをピックアップしていくかということと協議させていただきたいと思うので、それは7月に決めるという意味ではなくて、それまでに協議させていただければと思う。

【桑原委員】

そういう具体的な話を今日やらないと、我々は全くわからない。

【塚井座長】

私も今の話を伺って整理しなくてはと思う。まず、この会議自体の去年からの流れを考えると、西風新都そのものの全体のまちづくりの話というところから始まったのだが、今年の会議のタイトルが交通のスマート化ということに限定されているので、ある意味、元の話題の一部だけを切り取ってしまっている形になる。したがって、議論がまちづくりを全体として考えていくところまで深くできていないというご指摘はごもっともだと思う。その件については、私自身もいろいろな背景があることは承知している。しかしながら、そもそも交通のスマート化のみに話を限定するとしても、この地区をどうしていくかに対してあまりにも小手先というか手段的なことが先に出てきてしまっていて、地区の将来に関する話が少し議論する機会が少なかったのかなと、私も反省している。その次、実はこちらの方が交通に関係して具体的に大事な事だと思っているが、超小型モビリティはあまり人をたくさん運べる乗り物ではない。もし試行することになったとしても、例えば何百台単位、何千台単位でこれを導入すれば話は違ってくると思うが、いろいろな制約条件のために、おそらくそういう形ではなくて少ない台数を導入する話になると思う。となると、当然、バスよりも輸送力が小さいということを前提に考えたときに、利用していただけたところに投入するのか、つまり人数が稼げるところに持って行くのか、それとも、今、ご指摘もあったように、団地という単位にはあまりこだわらずに、そのほかの周辺地区も合わせて考えて交通の利便性の悪いところに、つまり、利用人数が少なくても、困っておられる方のたくさんおられるところに重点的にもって行くのかということになる。これは、非常に簡単に言うと公平を考える

のか、効率を考えるのかという言い方になるが、しかしながら、そのコンセプトはとても大事なことだと思う。まちづくりとして一体的に物事を考えていくときに、現段階でどちらがよりこの地区全体にとってすばらしいことなのかは、この会の進行を通じて悩んでいることだ。公平を図ることは確かに良いことなのだが、こういった乗り物を困っておられる方のニーズがどこにあるのかということを見極めていく中で、とにかく不便なところに利用者の数に関係なく入れてしまいたいということを決めてしまうのは、ちょっとやはり自信がない。それで良いとはなかなか申し上げにくいし、その逆が素晴らしいとはなかなか言えない。人数だけ考えて、たくさん使っていただける人のところに入れてしまえばよいという問題でもないと思う。ということで、この辺り、実は地区を選定していくときにとても大事な考え方の方針ということになっていくと思う。実際、団地以外のところにも当然、目を向けなければならないと思うし、今日も説明があったように団地も様ではない。高齢化率とか、要するに開発された年次が団地の特徴になるはずだ。そのあたりをどう考えていくか、あとは既存のバス路線がどう走っていてどう組み合わせるかというところ。この辺の検討については、本日、限られた時間の中で、アンケートの解析が行われているに過ぎないので、桑原委員のご指摘は次年度の進行に対する非常に的確なご意見だったと思うので、これは事務局の方でしっかり検討いただきたい。地区を選定した際に事前に説明ということは当然だが、貸出しをする地区の運営の方針という話だとすると、それは一個一個説明して解決するような話ではないので、もう少し会議を持つ機会を設ける必要があるのかもしれない。その辺りも含めて是非私も検討して、スケジュールがタイトなことはある程度仕方がない面もあるのだが、その上で適宜調整をしていただければと思う。

【梶山委員】

なかなか難しい話だろうと思うのだが、アンケートの中のまとめの30ページで需要の分析があるが、そのあたりを主にどのようにするのかということと、バス路線の別紙3にもあるが、そのあたりをいろいろ検討されて方向性を決められたらどうかと思う。その中で、初め、こことここというようにされても、これは試験的に行うということで、これを固定化するのではなく、6台か何台かわからないが、そのあたりを年次変えていく、というような流動性のあるやり方で行わないと、ここで決めたとなると今後が難しい話になるのではないかと思う。それから先ほど言われたが、私もこれに乗らせていただいたのだが、難しいとは思いますが、せめて雨は防げるようにしていただきたい。カップを着て乗るとなるとちょっと難しいかなと思う。それから、大学が2つあるが、そのあたりに置いたらどうなるかということを検討されたらどうかと思う。

【秋野委員】

進め方とか、もっと考えて欲しいという意見があったが、地域としては良いことである。最近も開発が急ピッチに進んでいて人口も多くなり、それから交通量も多くなっている。そういった点で、幹線からちょっと外れた交通機関だということで、そういう交通混雑の緩和にも繋がる、便利も良くなるので、いろいろ課題があるのだと思うが、是非実現していただきたいと思っている。その中で先ほど出た30ページの需要分析で、若葉台も出ているが、ここの住民の方は買い物に出るのに、大原駅の方に出て行くとなると4キロある。更に、その団地はちょっと奥まったところにあるので、高い標高のところであり、坂道もある。その辺りのところ、冬場は凍結するので冬場はどうするのか、モビリティの車でどのように利用できるかということを考えていただきたい。座長の先生もおっしゃっていたが、これは困ったところで利用してもらおうということなのだが、その辺も含めて、まず問題点を洗い出して、私も含め皆さんと一緒に建設的に考えていただきたいと思う。

【山崎委員】

今話があったように、ステップについてだが、これはまず第1ステップとして、多くの住民の皆さんにこの車というものを周知徹底してもらうということで、モニターの何か月か実証するのは非常に良いことだと思う。ただ、ある程度次のステップの設置場所を想定しながらその近くで行うのか、あるいは全く別のところで行うのかというのは、事務局の方で検討されることだと思う。それから、先般2月にトヨタ車体のコムス、日産の車に乗らせていただいた。あのような広い道を何の負荷というか、障害物のないところを走るので、なかなか実情というか、いわゆる他の車の阻害要因がわからなかったのだが、私が先般、セブンイレブン所有のコムス車を借りて、杜の街団地、それから五月が丘団地を1時間ぐらい走ってみた。先程からいろいろ出ているが、五月が丘団地というのは高齢化率が33%と非常に高く高齢者の多い団地で7千人ぐらい住んでいる。杜の町団地は高齢化率が5%ぐらいで、約2,200人が生活している非常に若い団地である。走る途中に石内バイパスとか、あるいは草津沼田道路など幹線道路を通らなくてはならない。こういった道路を通る場合には、自者の車の危険性を感じたし、あるいは他の車両が後ろからどんどん追いかけてくるので他の車両の阻害にならないだろうかとか、特に勾配のある坂道では渋滞要因になるのではないかと非常に感じた。したがって、まとまらないが、幹線道路のアストラムライン駅に繋ぐといったことは、安全上少し難しいのではないかな。専用レーン整備の課題が残ると思う。私個人的な考えとしては、団地内で買い物、通院、娯楽等にモニター実験をまず行ってみる。それから大宮、横浜、石垣島の方まで幅広くいろいろな都市で実証実験が行われているが、西風新都のように今のような勾配があるようなところは多分ないと思う。そういう勾配でどのような実証実験ができるのか。全国的に参考になるので、坂道の多い団地での実験も行ったらどうなのかと考えている。

【塚井座長】

非常に具体的な提案もありましたが、事務局はいかがか。

【西風新都整備部】

来年度の実証実験のやり方について、先ほどから皆さんもわからないだろうといういろいろ思われているので、この6台というのを一か所に貸すのか、それとも複数台を分けて貸すのか。私個人的には複数に分けていくつかの場所に貸す方が、できるだけ多くの方に利用していただくというので良いのではないかなと思うし、実験の目的を変えて複数で行ってみるというのも良いのではないかなと思っている。ただ、実験の期間としては10か月程度なのだが、それを10か月ずっと通すのか、それとも途中で場所を変えていくとか、いろいろやり方があると思う。先ほど話があったように、まずは多くの人に体験していただくということであれば、いろんなところでやってみるという方策もあると思う。この段階で具体的に示せばいいのだが、どういうことをまずターゲットに来年度の実証実験を具体的に進めていくかを今日皆さんからいただきたく意見も参考にして、具体的な実証実験の内容を固めていきたいと思う。

【塚井座長】

先ほど前田委員の方で大学の方でお考えのことがあるということで紹介があったと思うのだが、前田委員の方で少し補足をいただきたいと思う。

【前田委員】

車を貸していただいて、大学でも何かできないかということなのだが、まず、乗る対象が今までアンケートを取られた方と全く違うので、ニーズとか利用目的が大幅に違うと思う。そういう場合にどう使われるのかということが一つあるが、どんな形で学生が利用するのかということが全く見えない状態だ。ただ、もし実験的ということであれば、利用者層がうんぬんというよりも、最終的に域内カーシェアリ

ングというのを実証実験のターゲットにされていると思うので、例えば、今もう横浜等では運用的にされているが、そのときの車の利用が今どうなっているかとか、それから貸出方法とかは誰か人がその場に立って行うわけにはいけないので、そういったところで何か実験的なことが、ICTの活用ということで何かお手伝いできることがあれば実験的にやってみようかと思っている。ただ、学生が一年生からとなると18歳からいるわけだが、先ほど公道を通った時の危険性のことなどもあったり、事故も心配なので、どのような形で学生に使ってもらうかについて慎重に考えたいと思っている。それから、いろいろな方が言われたのだが、これは26年度中に第1ステップと第2ステップを両方するというのか。26年度は第1ステップだけになるのか。

【西風新都整備部】

今考えているのが、第1ステップを26年度、第2ステップに移行するのは26年度の様子を見てということで考えている。今のところ、第1ステップとして予定しているのは、42ページにも書いているが、26年の秋頃から10か月程度である。

【前田委員】

ということは、第2ステップは27年度にできるかもしれないという感じか。

【西風新都整備部】

早ければということだ。連続してできればだが。

【前田委員】

そうなったときにこの実験で得られるものが、第1ステップで仮にいったん終了となった場合、カーシェアリングというのが視野入っているにもかかわらず、ほとんどそれに対してチャレンジするような状況が無いかもしれない。第1ステップは今まだ試行錯誤的ということがあって、先ほど山崎委員から、いろいろな方に乘ってもらおうというのが一つの方法ではということだったのだが、そこで得られるものがカーシェアリングの本来目的のところに繋げていけるのかどうか少し心配で、だからといって第1ステップも第2ステップもこの短期間にするというわけにもいかない。このため、今回の最終の実験のところで、超小型モビリティをどんな形であれ使ってもらおうというところへ持っていくのであればいいかと思うのが、カーシェアリングがその先にあると、そちらが最終目的である場合には、今の進め方が不安な感じがしている。先ほどからアンケートの結果を聞くと、どうも個人ユースが多いような気がする。通勤のサポートとかということなので、なかなかカーシェアリングに向けたときに用途が満足できるような形で使ってもらえるのかということが心配だったので、長期的な目標と、短期的に行おうとしている事に少しいちがひがあるような気がして、少し心配に思う。

【塚井座長】

後半の特に進め方というか、カーシェアリングを巡る話について、事務局からございませんか。

【西風新都整備部】

カーシェアリングというのを皆さんどういうイメージで持たれているかというところもある。今まで市場にあるカーシェアリングのようなタイプの形になるのかどうかというのもあるが、それが今回のまとめの中でもあるように、どういう人をターゲットにしたカーシェアリングになるのか、どういう使われ方をターゲットにしたカーシェアリングになるのがこの地区にふさわしいのかというところも、もう少し深堀していく必要があるという意味で、第1ステップの中でも実際に住民の方に貸し出して、どういう使われ方が想定されるかというのを掘起こしていくということも大事だと思っている。そういうところで、ある程度幅広く貸し出すのが良いと思っている。

【塚井座長】

その他に今のポイントに関連して何かございますか。

【藤原教授】

私自身はどちらかというと、歳を取っても安心できる団地、あるいは、住まいというのを今から準備していく必要があるのではないかということを強く感じていて、だからこういった乗り物のことも含めて検証する必要があるのかなと思っているので、今この瞬間に何か問題が起きているから対応することに加えて、10年とか、もしかしたら20年かもわからないが、バスが30分に1本通らなくなったときに、あそこの団地は本当にどうなのかということを先取りして、今から自治会で例えば積立金を用意して、こういったカーシェアリングを地区内で用意するといったことが一つポイントだろうと思ってお話しする。

私は乗り物では超小型モビリティというのは初めて乗ったので、よく知らなかったが、2ページ目にあるこの小さな電動カートと呼ばれる電気で走る、時速6キロしか出ない乗り物を使って、安佐北区のある団地で実験をしたのだが、そのときに出了結果は2という数字がいろいろなところに出てきて、例えば自動車を持っている人と自動車が使えない人では、2倍、半分の外出頻度に違いがある。自動車を持っていない方は持っている方の半分以下の外出回数しかないというのが現状としてある。もし、このシニアカーのようなものを導入したら、買い物は2倍になる。それから、社会活動という、いわゆる公民館に行ったり、友達に会ったりする移動が、2割増しになるというのがわかった。それから、本当に使うのは2日に1回しか使わない。こういうことがシニアカーという電動カートというものではわかったのだが、実際にナンバープレートが必要なこの超小型モビリティでは、本当にどのようなことが起きるのかというのを、市場で確認するというのがやっぱり要るであろうと思う。もし、違う特性があるのであれば、こういった電動超小型モビリティのような乗り物も含めて、バスも含めて、全ての中で位置づけを考えなければいけないし、電動カートと同じような乗り物であれば、一緒のカテゴリーで検討すればいい話で、その辺りがまだわかっていないので、おそらく実験をしようということではないかと思っている。意外と電動カートが悪かったのは、「格好悪い」と言われる。そういう社会ネットワークとの関係もあるので、こういったものを例えば若いところで、ぼんぼん走らせることで、社会全体の許容というか、ああいうのもあるよね、となっていくことが一つの重要な観点と思っている。来年に向けての提案だが、今日話を聞いている限り、前田委員もおっしゃっていたが、カーシェアリングと超小型モビリティの2つ別々なものがくっついて、よくわからなくなっているような気がする。カーシェアリングで言うと、おそらく絶対に説明が欠けているのは、カーシェアリングを行うということは、お金が圧倒的に安くなるはずだ。維持費、車検代、実際にガソリン代を払うところ以外の保険も含めて、もろもろの諸経費はものすごくかかっているのだが、そこがかからないところについての社会の反応というのがあまり取れていないと思うので、そこを徹底的やらないといけなくて、その一番対象となるのが、もしかしたら大学生かもしれない。今の時代、大学生には車を持てと言っても無理だ。けれども、洗濯行くのにも困っているような、コインランドリーに行くのに、あの市立大学の坂を下りていくのかといった話になっているので、そういう人達にちょっとだけ乗るのにカーシェアリングっていいのではないかということはあると思う。高齢者もおそらくそうだ。そんなお金をたくさん、初期投資やガソリン代はともかくとしても、毎年10万とか5万、ずっと保険を払い続けたり車検を出し続けたりするのは負担なので、そういったメリットをカーシェアリングとして、はっきり説明したうえで、自治体として受け入れるのか、あるいは個人として受け入れるのかみたいなことを多分検討しないといけ

ない。そこが漏れている。乗り物の方は、この間試乗会に行くと、回転半径が小さいのに驚いた。こんな狭いところをぐるっと回れるのかと思った。車庫も自転車1台分と言わないけれども、自転車を止めるスペースがあれば、結構なところに止められるなど感じた。したがって、そういった特徴を、例えば、坂道の多い細い道でどう体験していただけるのかということを見ていくというのが、先ほどおっしゃっていた、この地域の特徴を活かした超小型モビリティの実走の可能性というのを検討することになる。実験をするのであれば、来年度カーシェアリングプラス超小型モビリティの実験でもいいかと思ったが、目的が混同してはいけない。これをチェックするためにこれを行って、これをチェックするためにこれを行うというのをはっきりと決めて、できれば桑原委員がおっしゃったような、住民も入り込んだワークショップのようなことで、まず、そこに住んでいる人が何を欲しがっているのかをわかったうえで行うというのが重要ではないかと思う。

【塚井座長】

長期的な視点ということで、重要なご指摘だったと思う。だいぶん時間も参っているが、最後に1点だけ、安全の話について触れたい。山崎委員から指摘があったように、この場所で言うと、基本的に石内バイパスとアストラムラインの県道あたりの幹線に、この乗り物が入ってきた時に、ちょっとこれは危ないのではないだろうかとか、これは怖いのではないだろうかということが幹線道路上あるいは交差点周りで起こることがおそらく想定される。この点について、今この状態で伺うのは少し難しいかもしれないが、県警の方でこの乗り物についてどのようなことをお考えか。この実験についてアドバイスがいただけたら、お願いしたい。

【広島県警察本部交通部交通規制課】

実際にどのような走り方を公道でされるのかということは、まだ想定がつかないが、現時点の道路幅員の中で、車とバイクと自転車が共存して走っていて、今、特に自転車の事故が多いので、裁判などで賠償問題になったりしている。その中に、このモビリティがどのように入ってくるのか、そこでどのように安全性を保てばよいのかというのが、まだ想像の範囲だが、これをもし整備されて走らせるということになったら、警察としては当然、道路整備とセットで考えていただかないと、今ある幅員の中にどんどんいろんなものを入れ込むということだけであれば、非常に心配である。アンケートを見ていてセカンドカー的という言葉があったのだが、今の交通量に対して、今度セカンドカー的にただ上乗せしてこられると、交差点の示標がどれくらいもつのかとか、そういったところは交通量調査を見ながらその路線が実際にもつのかといったことも検討していかないといけないと思うが、非常に機動力もあって、かつ、アンケートも、バイク、自転車の運転が怖くなった、自動車の運転もあまりしない人の利用意向が高くなっている。このモビリティが何の位置づけで本当に認識されてアンケートに答えられたのか、非常に曖昧なところが多いのではないかと。すごく曖昧な乗り物で、ただ、手軽で楽しい乗り物ということで、気軽に運転に普段自信がない、あまり乗らない方が大量に出られると事故が増えるのではないかとといった懸念はある。しかし、私が生まれる前に車が走り出して、原付も出始めて、おそらく最初そういった懸念もあったと思う。これはまだスタートなので、いろんな心配や問題は当然あると思うが、最初は何の乗り物もそうだと思うので、ひとつひとつ、いろいろ課題を整理していきながら、クリアできて、本当にこの西風新都に住まわれている方が、こういった方がどんなときに乗りたいのかといったところをきちんとニーズに応えていけるのであれば非常にいい乗り物になるのではないかと思う。ただ、実証実験については、山崎委員のご意見を引用させていただくようになるのだが、幹線道路を走行なり横断というのは、まだ、実験段階では早いかなと私個人は思うので、その点については団地内での利

用ということで最初、実証実験されたら良いと思う。

【塚井座長】

その他、意見、指摘等をいただける点がないか。

【西風新都整備部】

先ほど、藤原先生からもあったが、これを実際進めていく中で、我々も来年度、タウンミーティングなども行いながら、要は実際利用される方と意見交換をしながら進めていきたいと思うので、そういう中で、ここでの実験ではどういったことをターゲットにして考えるのかとか、そういうことを意見交換しながら進めていきたいと思うので、そういう際にもまた、ご協力していただければと思う。

【山崎委員】

私、全部把握しているわけではないのだが、今この超小型モビリティの実証実験を横浜を始め、多くのところで行われているが、その大部分が多分、観光用を中心とした用途ではないかと思う。そういう意味では、私が先ほどトヨタのコムス車を借りて試乗したと言ったセブンイレブンさんは業務用で全国で 1,500 台くらい実際に稼働しているのだが、今度の西風新都で行おうとしているのは生活用になる。生活用としての実証実験と言うか、それは他の地区での参考にもなるのではなかろうかと考えているので、是非、このスケジュールに沿ってやっていきたいと思っている。

【塚井座長】

それでは、最後の議題になるが、今後のスケジュール等について事務局の方から説明をお願いしたい。

【西風新都整備部】

先ほどすでにいろいろ議論していただいたので、簡単に説明する。今ここに掲げている予定だが、実証実験に向けての検討ということで、今、私どもとしては、26 年の秋くらいから実証実験に入っていきたい。その前に行政的な手続きとしては、導入する車両によっては制度により認定をとる必要がある。エリアを限定した、ここだけを走行するという形での認定をとる必要があるのでそういった手続きも行いながら、それと並行して、先ほど議論していただいているが、地元の皆様とのいろんな話とか、車両を提供していただくメーカーとの協議、調整というものに行って参りたいと思う。研究会については、今は先ほど指摘があった通り、7 月、10 月、3 月と書いているが、この回数についても、今後の検討状況もみながら考えていきたいと思う。最後に今後の研究会ということで、26 年度以降の研究会としては、実証実験の内容について、あるいは出てきた結果について、また、いろいろ議論していただきたいと思っている。また、カーシェアリングということで、そういった実験的なカーシェアリングをどのように行っていくかということと並行して、この研究会の場で議論していただければと思っている。また、来年度以降も引き続きよろしく願います。

【塚井座長】

進め方やこの実証実験の意義についていろんなご意見があった。本日は、これまでの整理が必ずしも十分ではないという指摘が多かったように思う。今年度はここで年度は終わりだが、今日の議事録では、非常に貴重な意見が多かったと思うので、私の方も事務局と意義について整理させていただいて、場合によっては少し研究会の回数も考える必要があると思う。いずれにしても、どういう目的で来年実証実験に入っていくのかというところを、例えば次の研究会が 7 月になるならば、それ以前に少し委員の皆さんにご説明するような、それをもって住民の方々にも同じようにご説明できるような、という機会を作り上げていく必要があるのかなと思う。そのような形で引き続き皆さんの協力をいただければと感じている。以上で議事を終わらせていただいて進行を事務局の方にお返しする。