

# 平成26年度 西風新都交通スマート化実証実験結果

2015年3月

広島市都市整備局  
西風新都整備部



# I これまでの議論

# I これまでの議論

開催日	内 容
第1回 平成25年 8月23日	(1) 西風新都の都市づくりについて (2) 交通のスマート化について (3) 事例紹介等
第2回 平成25年 10月25日	(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…カーシェアリング事業について
第3回 平成25年 12月26日	(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 (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
第4回 平成26年 3月17日	(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
第5回 平成26年9月 ※個別で意見聴取	(1) 西風新都の現状と交通スマート化の方向性について (2) スマート化の進め方について (3) アンケート調査(案)について
第6回 平成27年 12月24日	(1) 交通スマート化の進め方と今年度の実証実験の概要 (2) モニターアンケート結果について

## II 交通スマート化の進め方と 今年度の実証実験の概要

## II-1 取組の進め方

### (1) 事業化の際に想定している利用形態のイメージ

#### 利用目的

主にオフピーク時(9時から16時まで)の買物・通院・子供の送迎・ボランティア・地域の見守りなどの近距離移動。通勤・通学目的は除く。

#### 利用方法

地域団体やNPOなどにおける小グループでの共同利用

#### 【想定される効果】

- (1) 高齢者や子育て世代の外出支援による地域経済の活性化
- (2) 公共交通機関の端末交通として活用することで、公共交通の利便性向上
- (3) マイカー利用の抑制による環境負荷の低減
- (4) 買物支援などのボランティア活動による地域コミュニティの活性化
- (5) 地域の見守り活動への活用による犯罪の起こりにくいまちづくりに貢献

## (2) 事業展開イメージ

### 平成26年度 ~超小型モビリティの有効性を検証~

未だ十分知られていない超小型モビリティを住民に実際に利用してもらい、利用ニーズを分析するとともに、以下の検証を行う。

- バス路線がなく、高齢者の移動手段の充実が課題である団地での有効性
- マイカー依存が高く、子育て世代の移動手段拡充が課題である団地での有効性
- 急勾配で狭隘な道路が密に存在する旧市街地での有効性

ニーズの高い地区の絞り込み

### 平成27年度 ~超小型モビリティの共同利用システムの社会定着の検証~

前年度の結果をもとに、高いニーズと効果の想定される地区を対象とした社会定着可能な小規模な共同利用システムの実証実験を行い、以下を明らかにする。

- 事業性（収支）      ○ 想定される効果の検証
- 車両の改善点      ○ 導入の際に必要な公共の支援内容

## Ⅱ-2 今年度の実証実験の概要

### (1) 超小型モビリティ利用の有効性の検証

■目的：西風新都内の住民にモニターになっていただき、日常生活の様々なシーンで車両を活用してもらい、利用目的や利用頻度等についてアンケート調査を実施し、地域特性や生活スタイルに適合するか検証する。

■実験期間：10月10日～12月23日

■導入車両：日産自動車(株) ニューモビリティコンセプト



#### <車両スペック>

車両サイズ(mm) 長さ×幅×高さ	2340×1230×1450
最小回転半径	3.4m
乗車定員	前後二人乗り
最高速度	約80km/h
航続距離	約100km 充電時間4時間

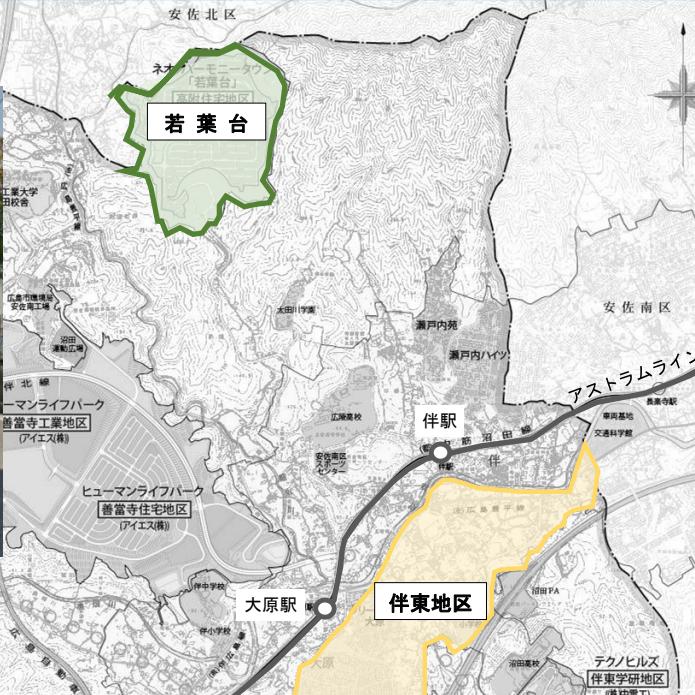
■台数：5台

■走行エリア：西風新都内限定（安佐南区沼田地区、佐伯区石内地区）

■使用時間：午前7時から午後7時まで

# モニター対象地域

## 若葉台：新しい団地



開発年:H17  
60歳未満が97%

## 下城ハイツ：古い団地



開発年:S46  
60歳以上が約6割



## 伴東地区：旧来の市街地

狭隘な道路が多い地区

		現状と課題	超小型モビリティの導入で期待される効果
新しい団地	若葉台	<p><b>[現状]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの日中の便数が少なく(1時間半に1便), 最寄り駅まで遠い。(アストラムライン大原駅約4km, 高低差約180m)</li> <li>・クルマ利用が必須であり, 高い維持費を負担。</li> <li>・居住者は子育て世代の割合が高い。</li> <li>・子育て世代の親は, 平日の日中(13~17時)を主として週に3~4日程度, 買物や子供の送迎等で外出。</li> </ul> <p><b>[課題]</b> 子育て世代の移動手段の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス便が少ない時間帯の補完手段として, 買物・子供の送迎・最寄り駅までの交通手段の確保</li> <li>・クルマより運転しやすく手軽に利用できることによる外出機会の増加</li> <li>・環境にやさしい移動手段の提供</li> </ul>
旧来の市街地	伴東地区	<p><b>[現状]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内は狭隘な道路が多い。</li> <li>・居住者の年齢構成のバランスがとれている。</li> </ul> <p><b>[課題]</b> 細街路の多い街並みでの移動手段の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・細街路でクルマより運転しやすいことで外出機会の増加</li> <li>・環境にやさしい移動手段の提供</li> </ul>
古い団地	下城ハイツ	<p><b>[現状]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線がなく, 最寄り駅まで遠い。(アストラムライン伴中央駅約1.5km, 高低差約80m)</li> <li>・移動にはクルマの利用が必須</li> <li>・居住者は高齢者の割合が高い。</li> <li>・高齢者は平日の日中(9~11時)を主として, 買物・通院等で外出</li> </ul> <p><b>[課題]</b> 高齢者の移動手段の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・採算面から導入が難しい乗合タクシーの代替として, 買物・通院・最寄り駅までの交通手段の確保</li> <li>・クルマより運転しやすく手軽に利用できることによる外出機会の増加</li> <li>・環境にやさしい移動手段の提供</li> </ul>

# ■モニター募集について

○8月30日～9月22日に各町内会の回覧で  
募集

## 【モニター要件】

普通自動車運転免許を取得後、原則3年  
以上経過し、日常的に週1回程度以上、運  
転される方

## 【利用方法】

### [その1]

対象地区内のグループ(3～10人程度)で  
車両を借りて、グループ代表者が利用調整等を行い、  
共同で利用する。

### [その2]

個人で車両を借りて、利用する。

※モニターにはアンケート調査の協力を要請

下城ハイツにお住まいの皆様へ

～今話題の超小型モビリティに乗ってみませんか～

### 超小型モビリティ実証実験



### 参加モニター募集!

超小型モビリティとは  
軽自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能  
に優れた1人～2人乗りの車両です。

#### 内容

超小型モビリティをモニターに無償で貸し出し、賃物や通院等（ただし、通勤・通学での利  
用は日常生活の様々なシーンで活用していただきます）

※詳しくは裏面をご覧ください。

#### 利用方法

- 2種類の利用方法がありますのでご希望の方法を選んで応募してください。  
① ご近所同士のグループ(3～10人程度を目安)で車両を借りて、グループ代表者が利用調  
整を行い、共同で利用する。（期間は概ね1ヶ月程度）  
② 個人で車両を借りて、利用する。（期間は概ね1週間程度）  
※できるだけ多くの方に利用していただきため、応募が多い場合は①の方を優先します。  
応募状況により、人数や貸出期間を調整する場合があります。

モニター募集人数 15名程度

#### モニター要件

- 下城ハイツに居住し、下記の条件をすべて満たす方  
・普通自動車免許（A.T限定も可）を所有（運転免許を取得後3年以上）し、日常的に  
週1回程度以上運転される方  
・事前に実施する安全運転講習（15分程度）を受講していただける方  
・運転記録（行き先、時間、経路等）及び利用状況等に関するアンケートに回答してい  
ただける方  
※安全運転講習の際、免許の登録をとらせています。

実験期間 平成26年10月上旬～平成26年12月下旬（予定）

応募締切 平成26年9月15日（月）まで

#### 応募方法

別添の参加モニター申込書に必要事項（住所、氏名、性別、電話番号）を記入のうえ、下城  
町内会や村会長へ提出してください。

#### 問い合わせ先

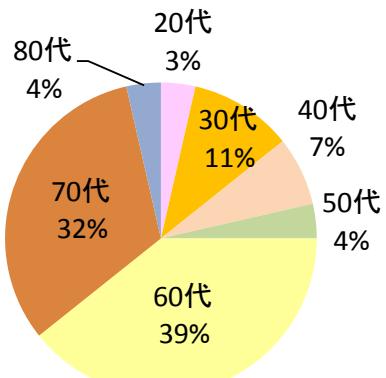
広島市 都市整備局 西風新都整備部（担当：村上、大川） 〒082-504-2659

## ■実証実験の参加モニター数

**地域全体:65人**

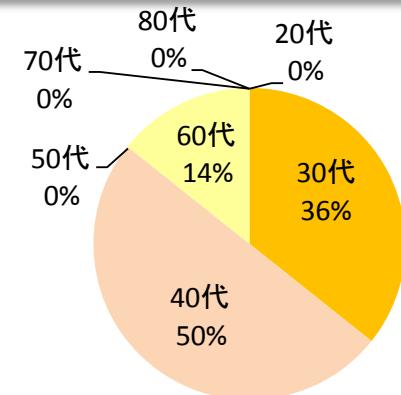
- ①グループ利用:53人[9]
- ②個人利用:12人

※[ ]はグループ数



**若葉台:14人**

- ①グループ利用:12人[4]
- ②個人利用:2人



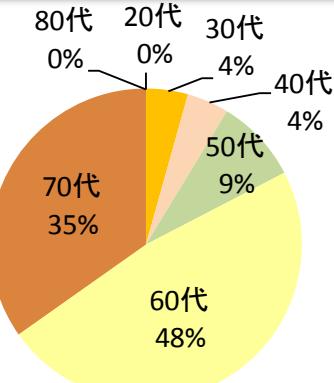
**伴東地区:23人**

- ①グループ利用:13人[2]
- ②個人利用:10人



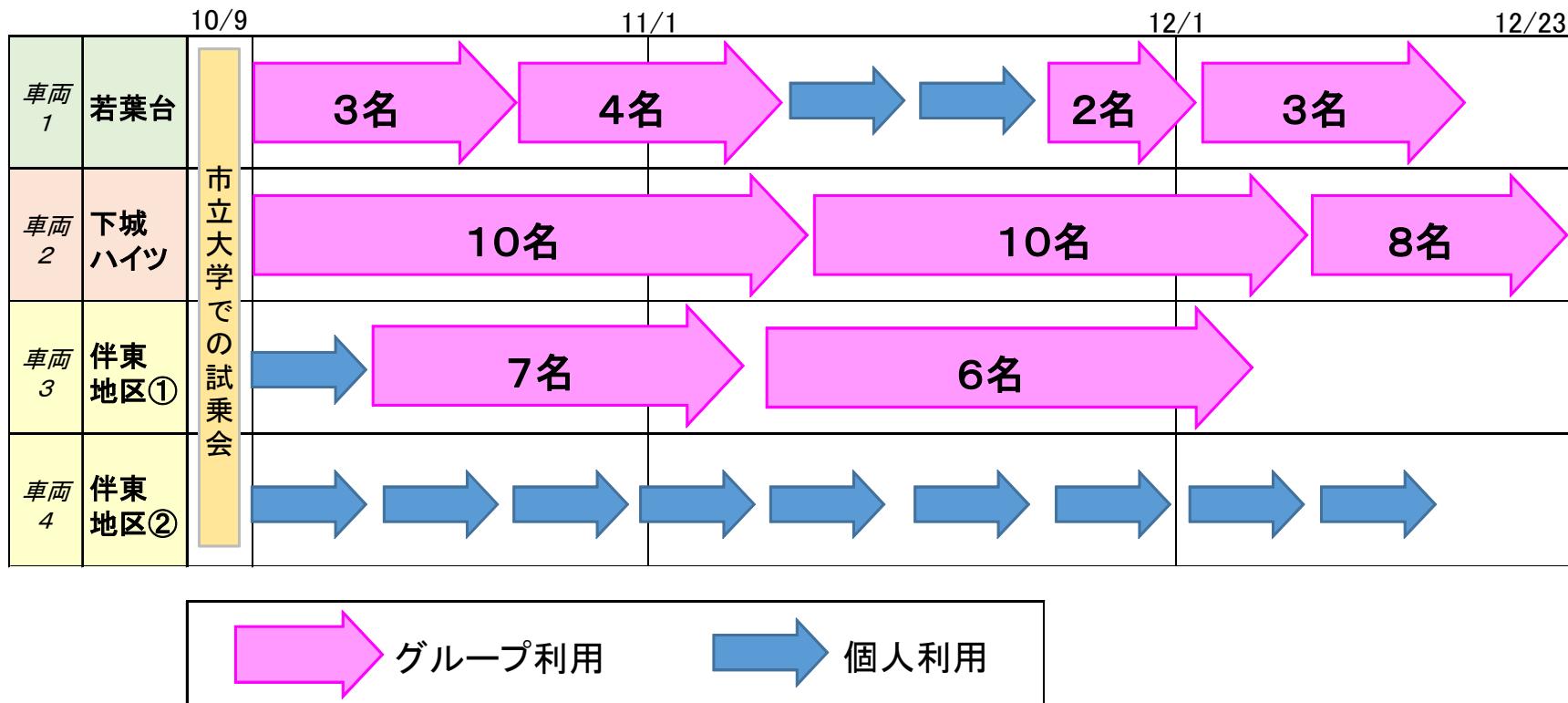
**下城ハイツ:28人**

- ①グループ利用:28人[3]
- ②個人利用:0人



## ■実験期間中の車両貸出の状況

- モニターへの貸出では、4台の車両を使用
- 市立大学でICT技術活用検討のため、1台使用
- 地域イベントでの展示・試乗は、全車両を活用して、各イベントの必要台数を配車



※ グループ利用については、利用調整がうまくいかないため、グループ代表者が各モニターに事前に利用日の割り当てを行った。

## ■安全運転講習等について

- ・公道走行前には、モニター全員に「安全運転講習」を実施し、安全確保につとめた。  
※講習会では、本車両特有の事項、走行可能なエリア、エリア内における事故要注意箇所などを説明。  
特に、事故要注意箇所についてはマップを作成・活用し、不要不急の走行はしないことを周知した。
- ・さらに、本車両の特性、操作方法を説明した上で、習熟走行(試走)を実施した。
- ・車両の自賠責・任意保険(対人・対物無制限、車両保険)は市において加入了。

## ■安全運転講習等について

説明の様子



習熟走行



後部座席に  
市職員が同乗



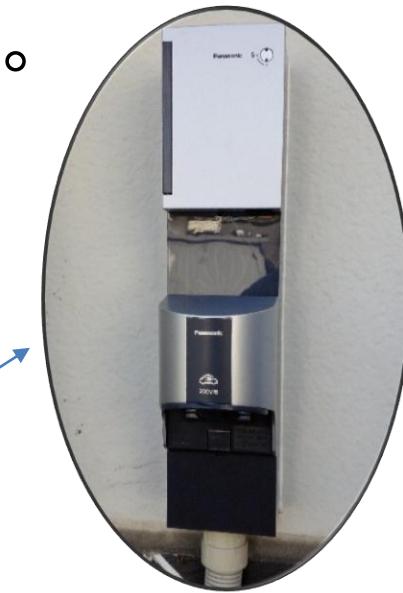
## ■駐車箇所等について

- ・駐車場所、充電場所は「集会所」。

[若葉台集会所、伴東集会所、大原台集会所、下城ハイツふれあい会館]

※ただし、利用期間はモニター個人宅での車両管理を可能にするなど、駐車場所については柔軟に対応した。

- ・充電設備(200V電源)は市が設置。
- ・充電は、必要に応じてモニターが実施。



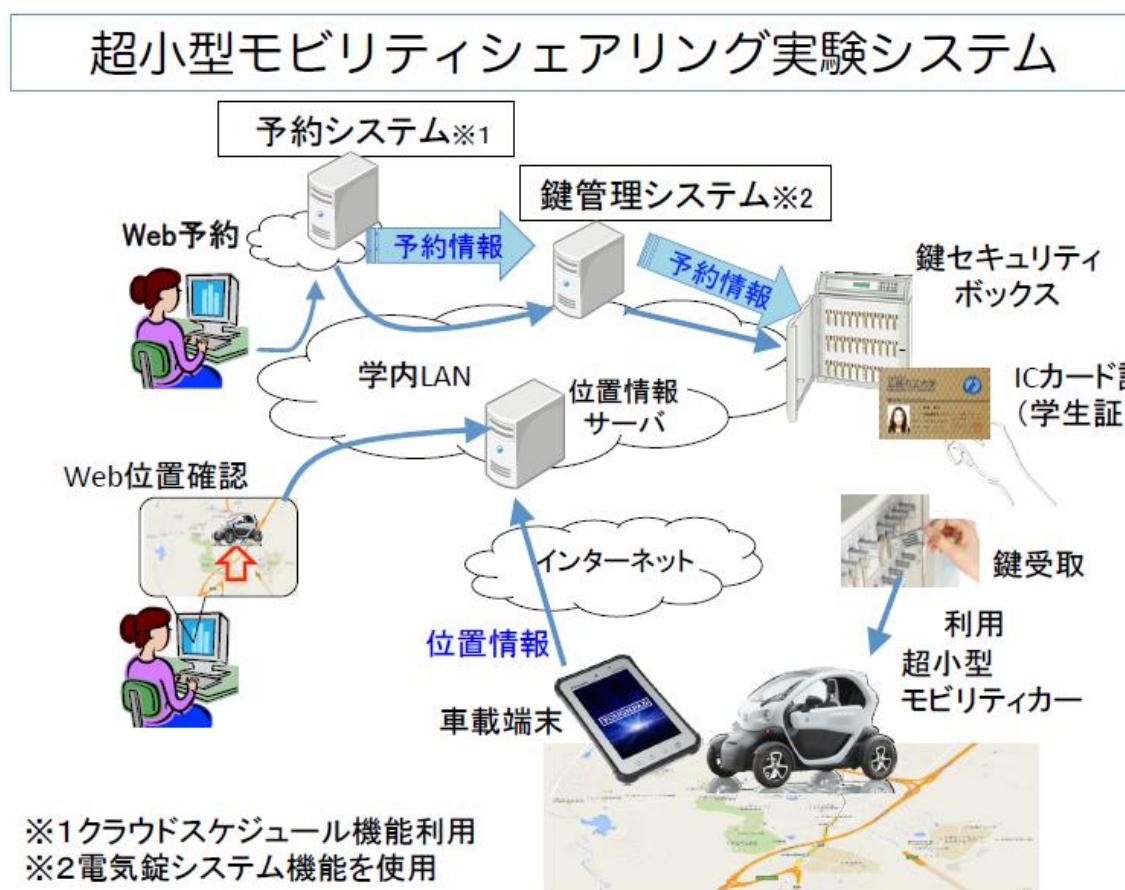
## ■駐車箇所等について

- ・最寄のアストラムライン駅(大原駅, 伴中央駅)周辺に駐車スペースを確保。



## (2)ICT技術の活用検討

広島市立大学と連携(市政貢献プロジェクト)し、次年度以降に予定する共同利用での活用を念頭に、予約システム等の設計・構築を行う。



### (3)車両の認知度向上のための取組

実験期間中に開催された地域イベントや交通科学館のイベントの場において、取り組み等の認知向上に向けた活動を実施した。

その際、2箇所で試乗会を行い、乗車後の感想や意見等をアンケート調査で把握した。

#### ■出典イベント

- 広島市立大学園祭 11月1日
- 沼田ふるさとまつり 11月8~9日
- 交通科学館イベント 11月15日※
- 石内公民館まつり 11月23日※

※試乗会を実施、試乗後にアンケート調査への協力を依頼

## 広島市立大学園祭



## 沼田ふるさとまつり



運転席に座り、車の操作方法や  
車両の大きさを体感

## 交通科学館イベント



試乗をしない方も  
見学できるように  
車両1台を展示



- ※試乗会参加者の募集について
- ・募集告知は、広報紙及び市ホームページにて実施。
  - ・定員20人に対し応募者45人
  - ・実際に試乗した方16人



# 石内公民館まつり



試乗をしない方も見学できるように車両1台を展示



※試乗会参加者は、当日募集  
・試乗した方25人



### III モニターアンケート結果

# III-1 モニターアンケート結果

## (1) 調査の種類

実施のタイミング	調査趣旨
①利用モニターへの事前安全運転講習 <b>(実験開始前)</b>	各モニターの普段の移動手段やモニター参加理由などについて把握する
②超小型モビリティの利用の都度 <b>(実験期間中)</b>	超小型モビリティを利用した状況(経路や目的地など)を記録する
③貸与期間の終了時 <b>(実験終了後)</b>	共同利用サービスの活用促進のアイデアや、今後の利用意向を把握する  ※グループ代表(車両管理者)に対して共同利用における問題点や改善点、本格導入への課題などを把握する

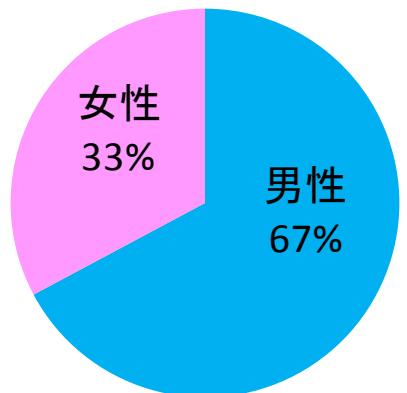
- ・モニター65人のうち、64人がアンケート調査に協力

## (2) 調査結果の概要

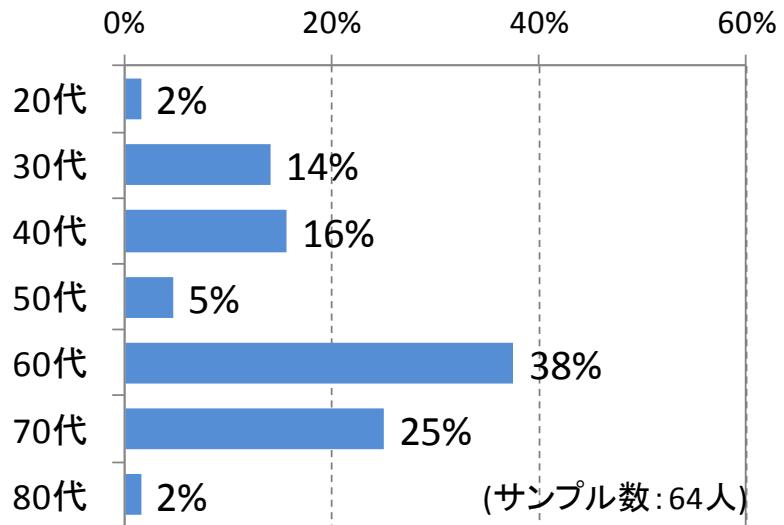
### ① 参加モニターについて

#### ○回答者の属性

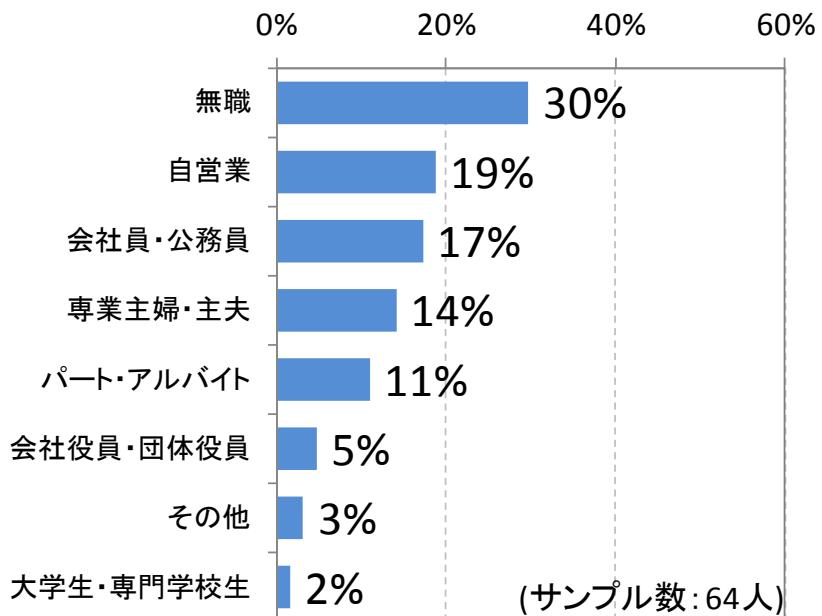
性別



年齢

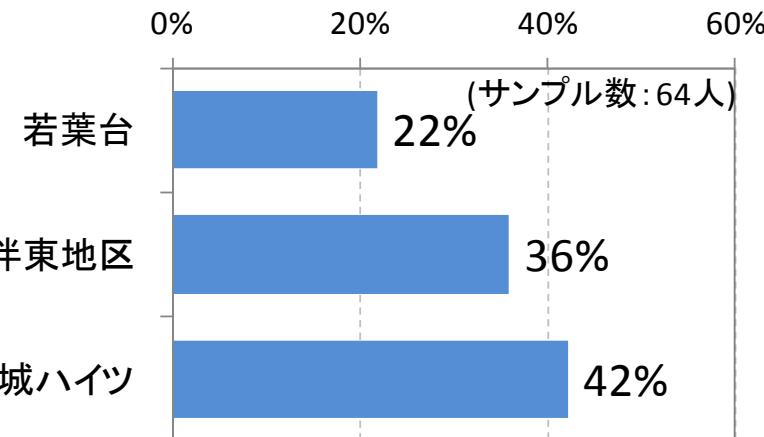


職業

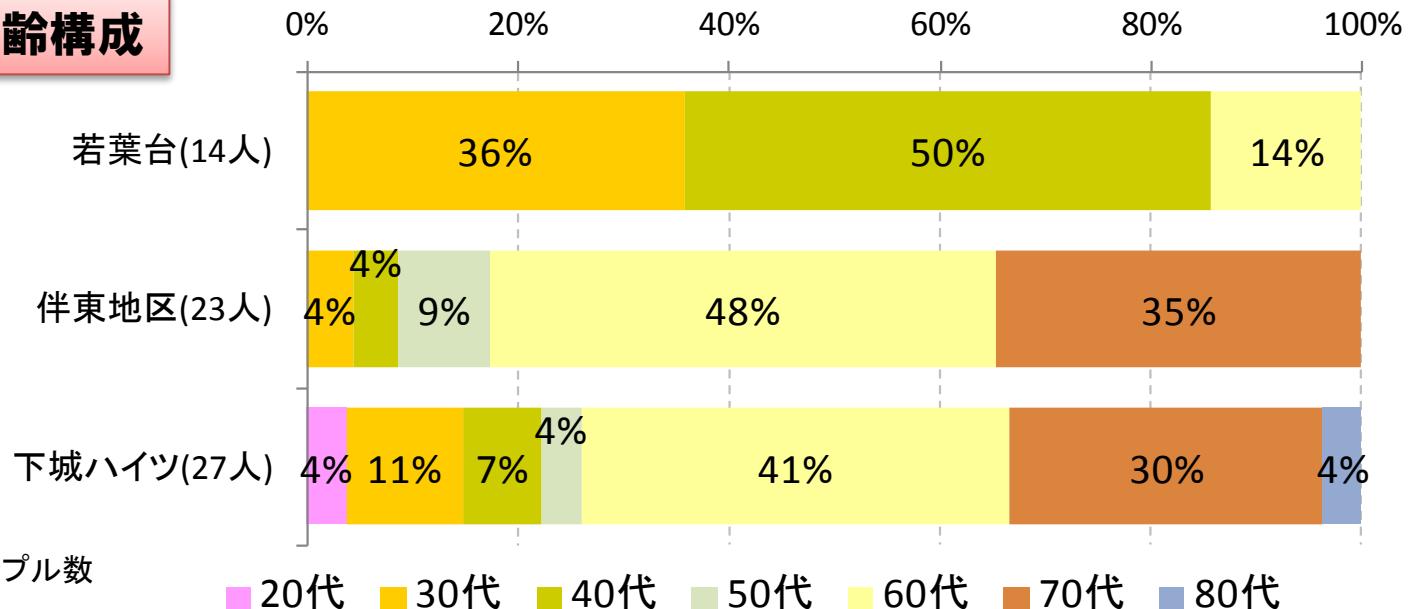


# ○回答者の属性

## 地区

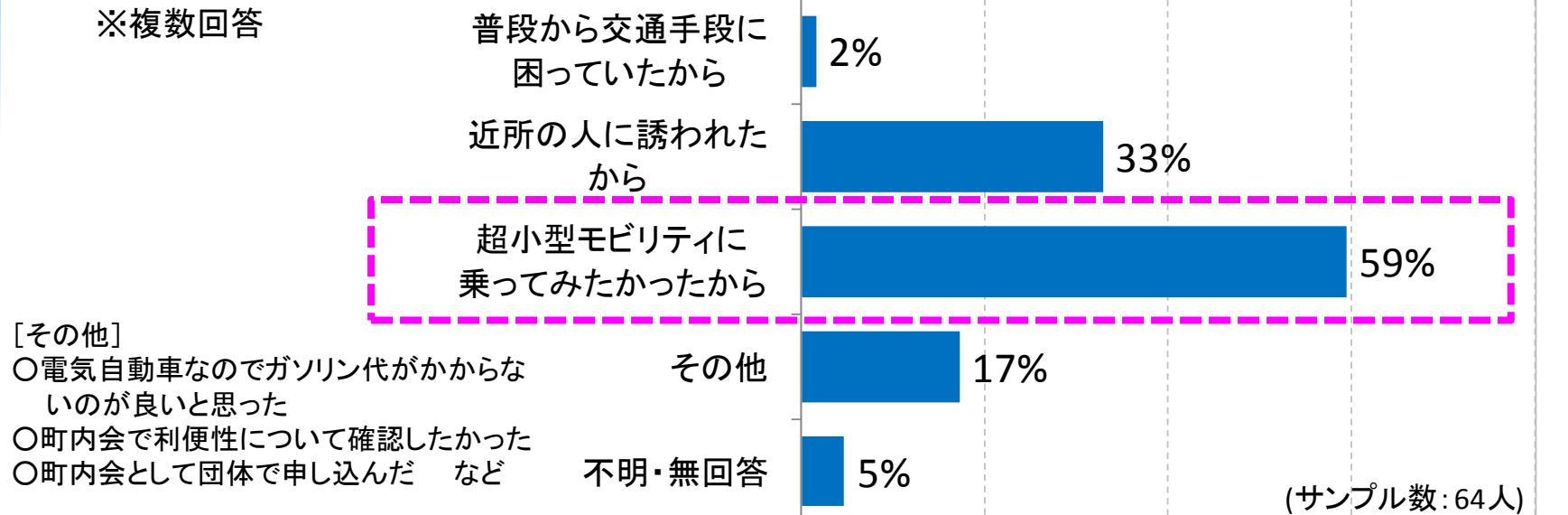


## 地区別年齢構成



## ○参加した理由

※複数回答



## ○普段の自動車 (自分で運転) の利用状況

20代～50代(23人)

60代(24人)

70代～80代(17人)

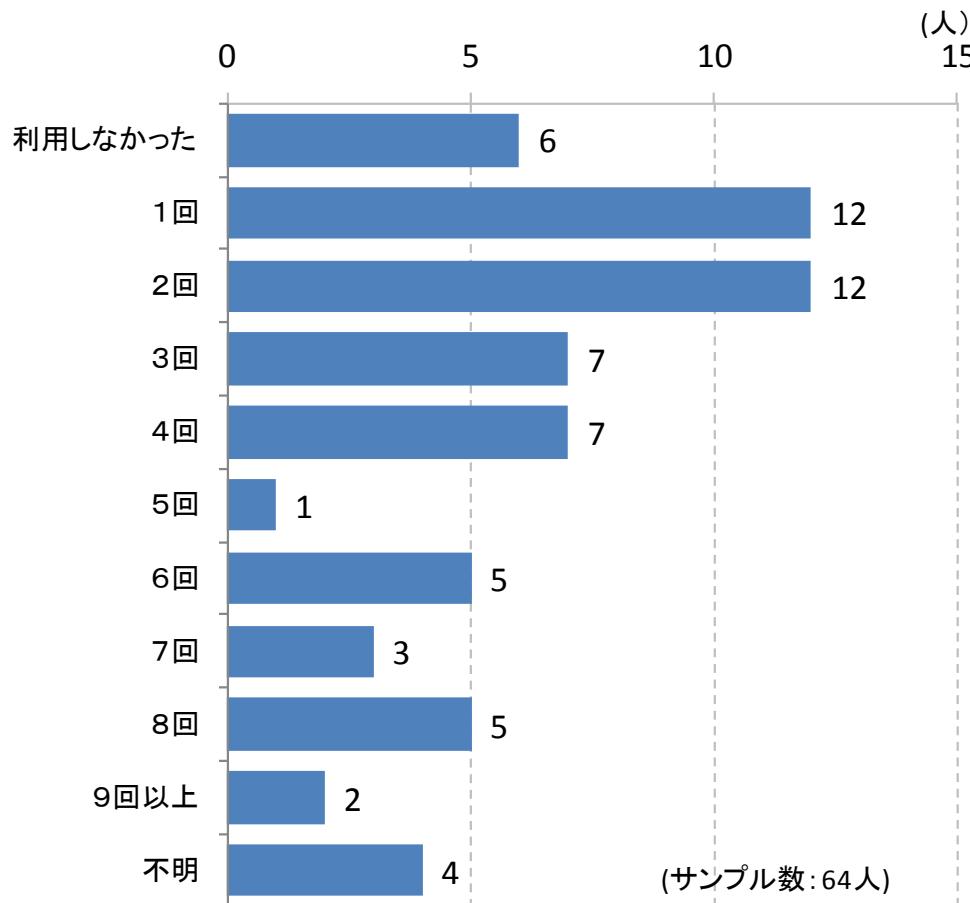
合 計(64人)

※( )内はサンプル数

■ ほぼ毎日 ■ 週3～4回 ■ 週1～2回 ■ 月2～3回 ■ 不明・無回答

## ②走行の状況

### ○モニター1人あたりの利用回数



### ○地区別の1日あたりの利用回数

■地区全体：0. 8回／日

・若葉台 : 0. 6回／日

・下城ハイツ : 0. 8回／日

・伴東地区 : 1. 0回／日

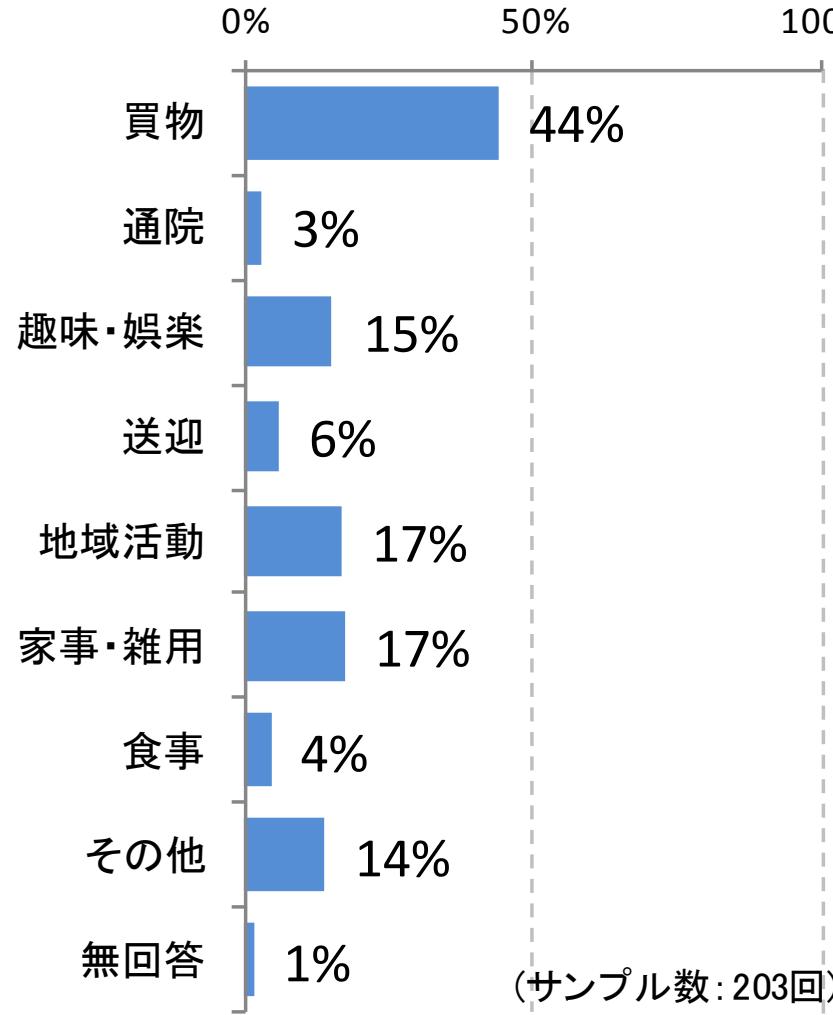
1日あたりの利用回数 =

超小型モビリティの利用回数

モニターへの車両割り当て日数

## ○利用目的

※複数回答

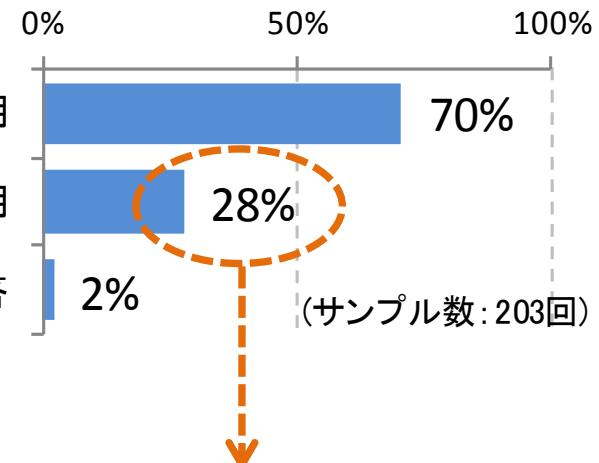


## ○同乗の有無

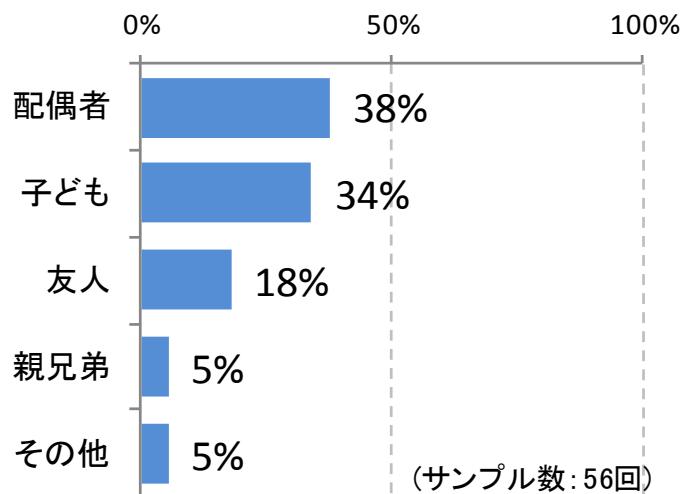
1人で利用

2人で利用

無回答



同乗者は誰か

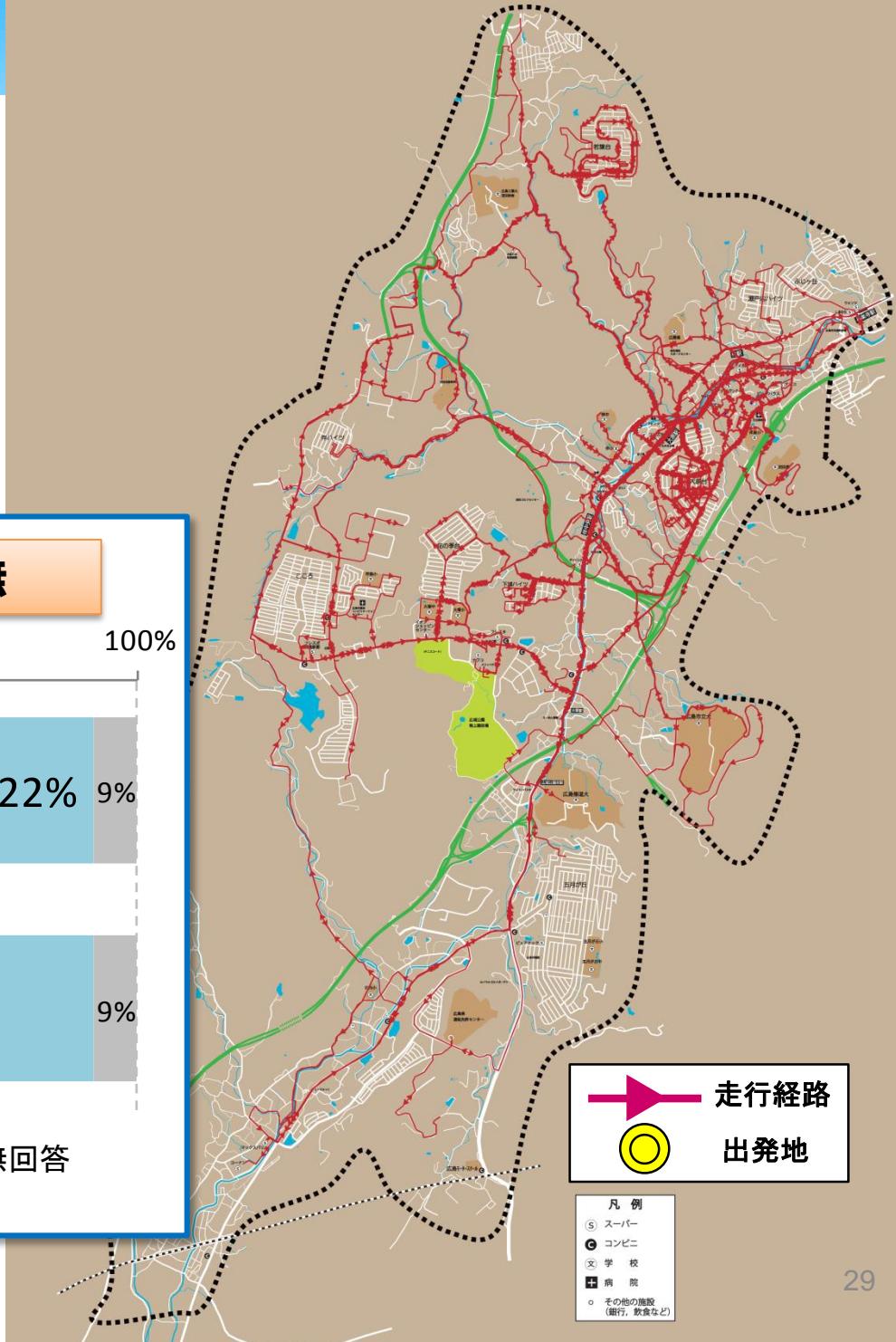
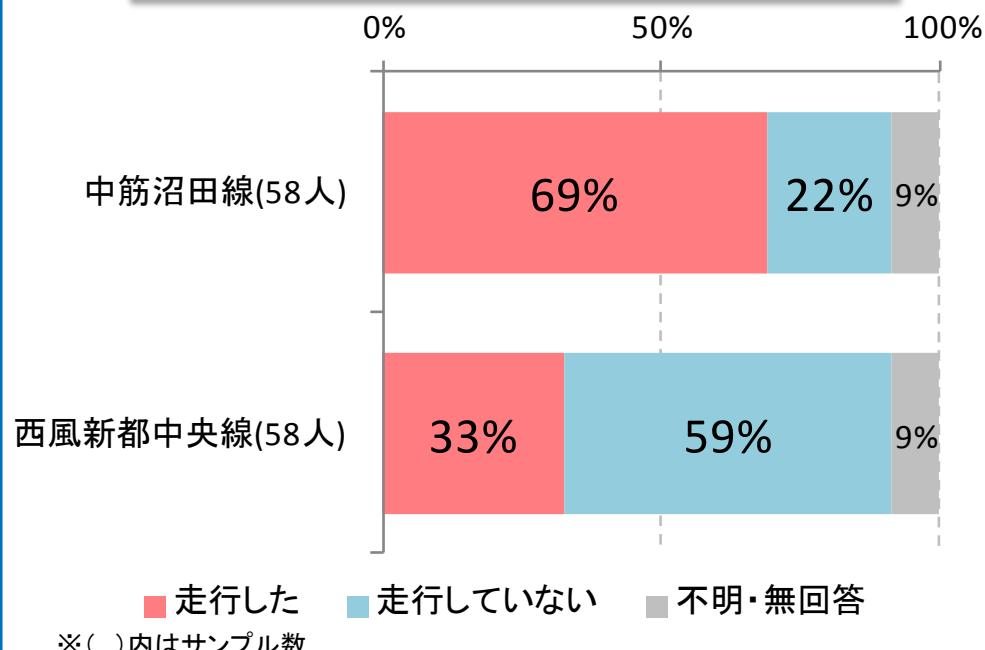


※サンプル数の203回は、全体の利用回数を示す

# ○走行ルート（全体）

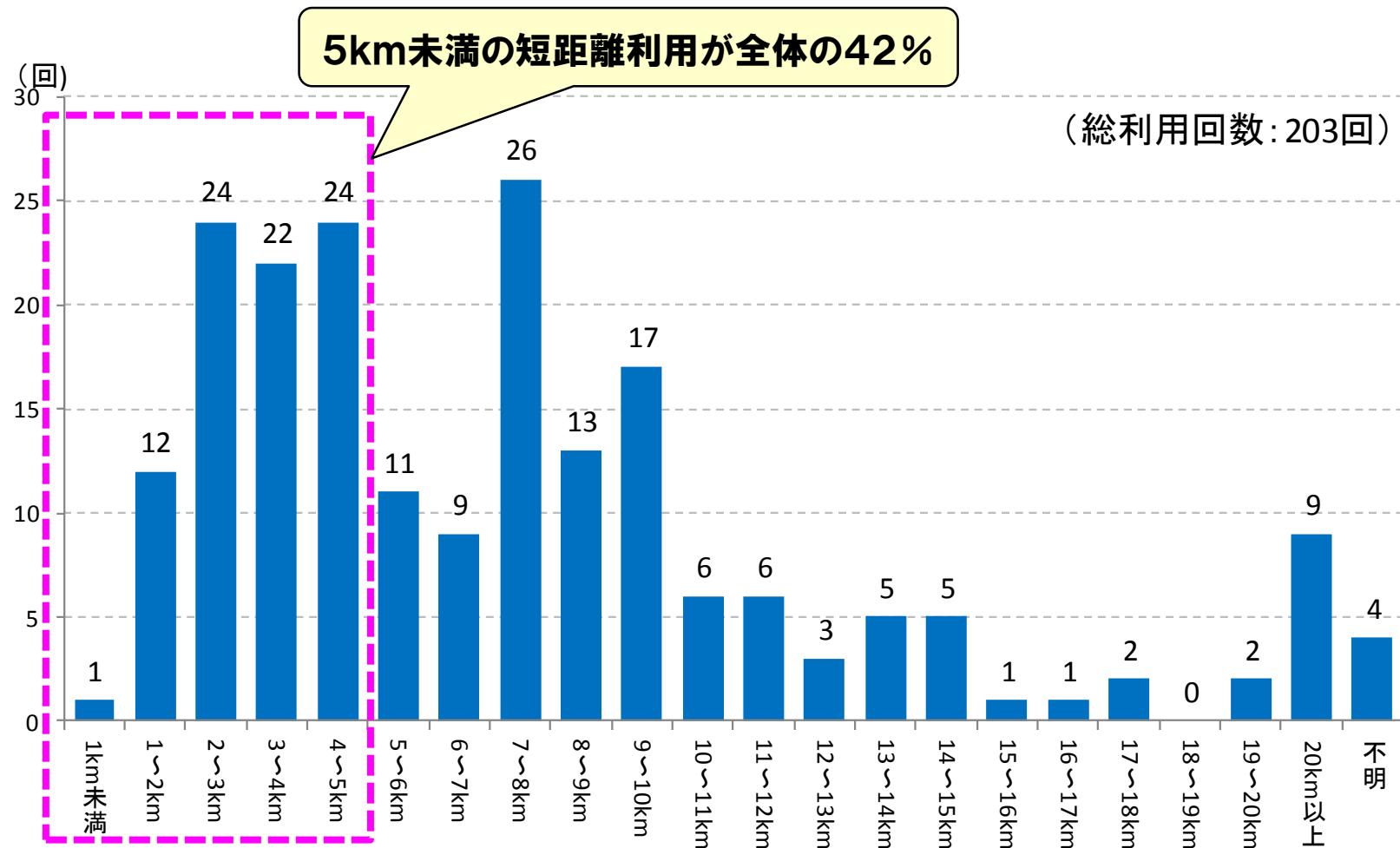
※全体の走行経路を図示したもの。  
線の太さは利用回数と比例していない。

## 主な道路区間の走行の有無

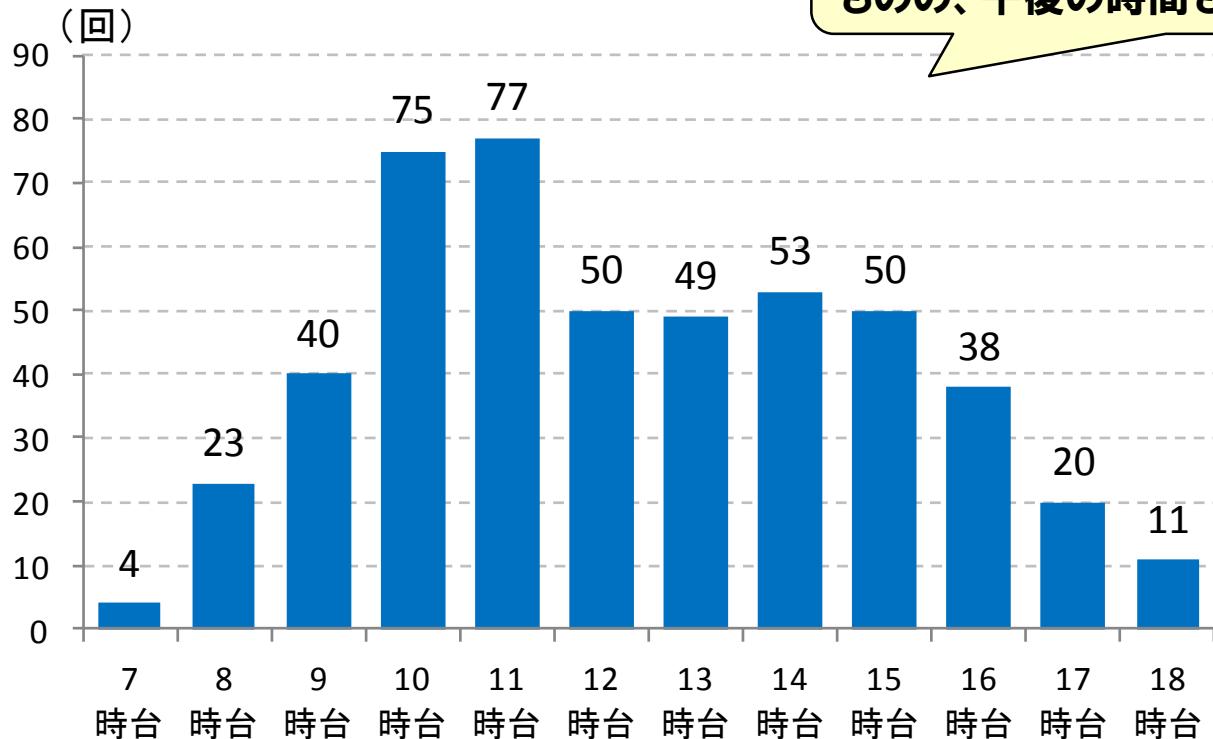


# ○走行した距離

- ・平均利用距離：7.5km／回
- ・最大利用距離：38.5km／回



## ○利用時間帯分布



利用時間帯は午前10時台・11時台が多いものの、午後の時間も満遍なく利用あり

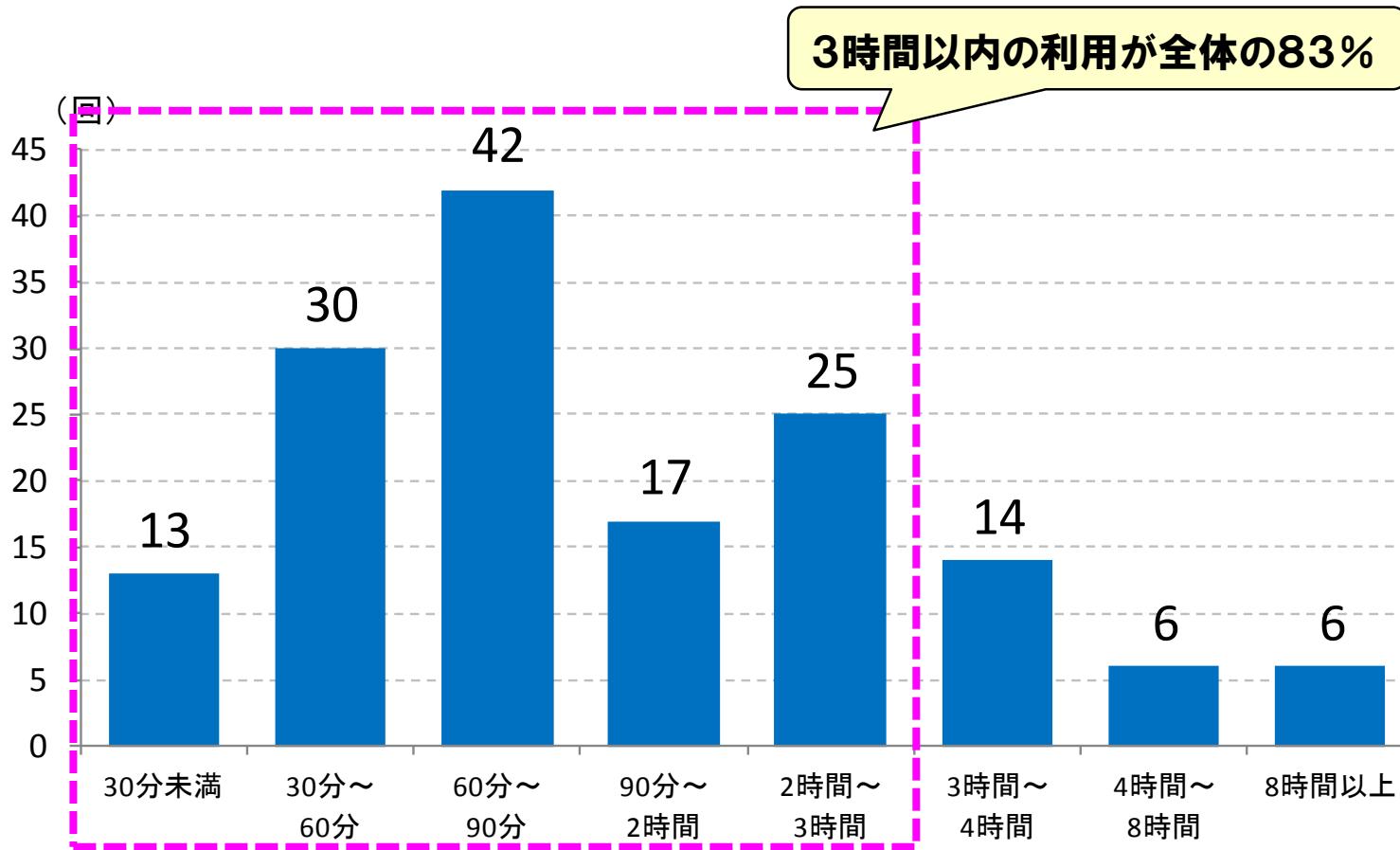
## ○利用曜日

- 平日利用 : 135回 (68%)
- 土日祝利用 : 64回 (32%)

※利用日が不明の4回は除く

平日、休日利用の偏りもなく、  
それぞれ一定の利用あり

## ○利用1回あたりの所要時間分布



※出発・到着時間が不明の50回は除く

# ○モニターの行動事例

<若葉台：子供と一緒に買物等で利用した例>



## <伴東地区：1人で買物等に利用した例>



## <下城ハイツ：1人で買物に利用した例>



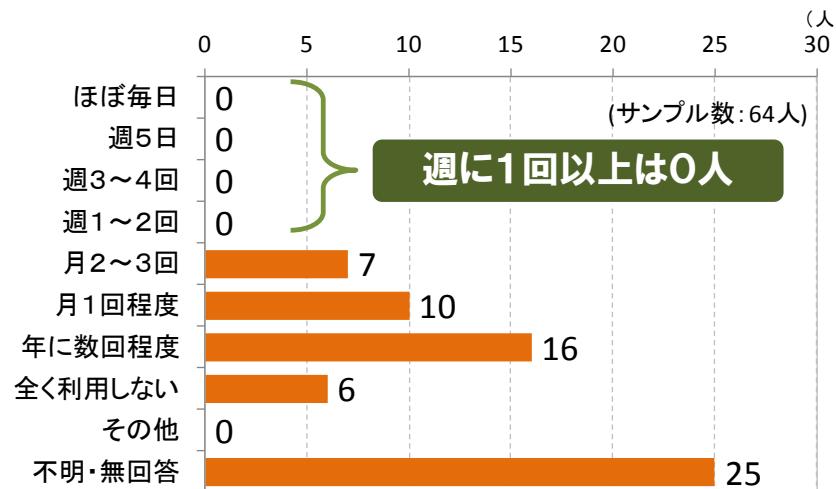
# <アストラムラインへ乗り継いだ例>



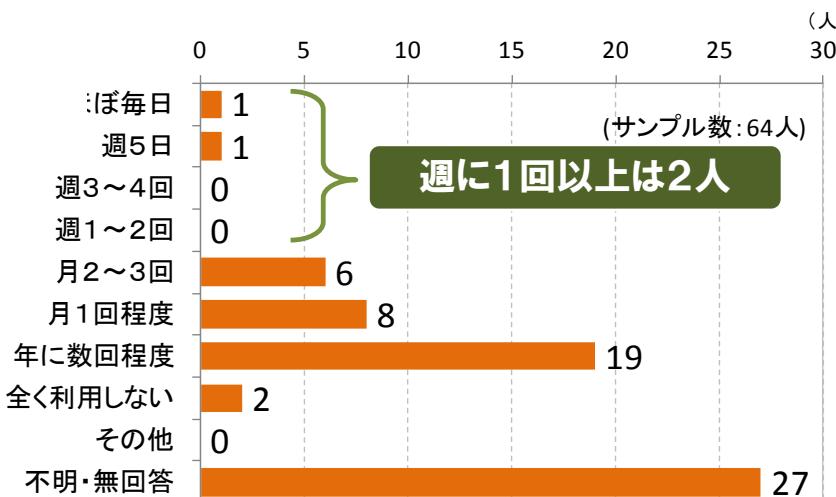
# 【参考】普段のバス・アストラムラインの利用

モニターの大半は、**普段、車を利用しバスやアストラムラインをほとんど利用していないため、試乗時に乗り継ぎが少なかったと考えられる**

## ●バスの利用



## ●アストラム ラインの利用

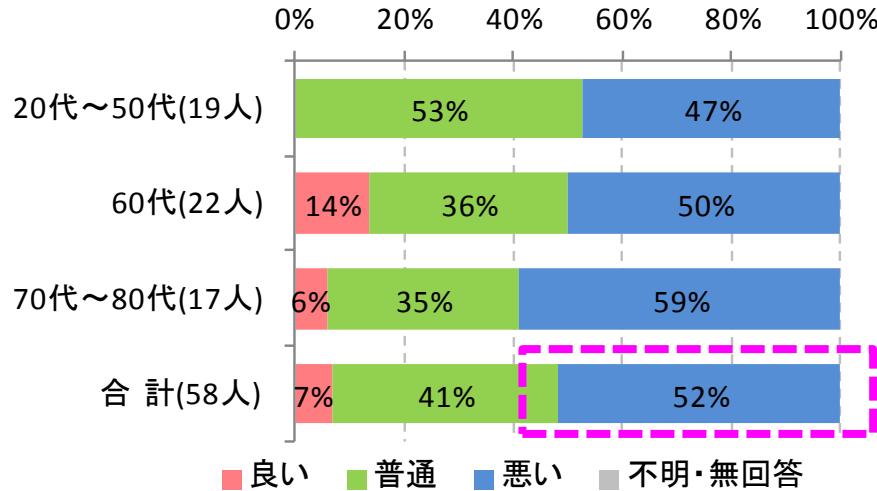


「操作性」、「のぼり坂の走行性」は年代を問わず概ね高評価  
 「乗り心地」はすべての年代において悪いが半数

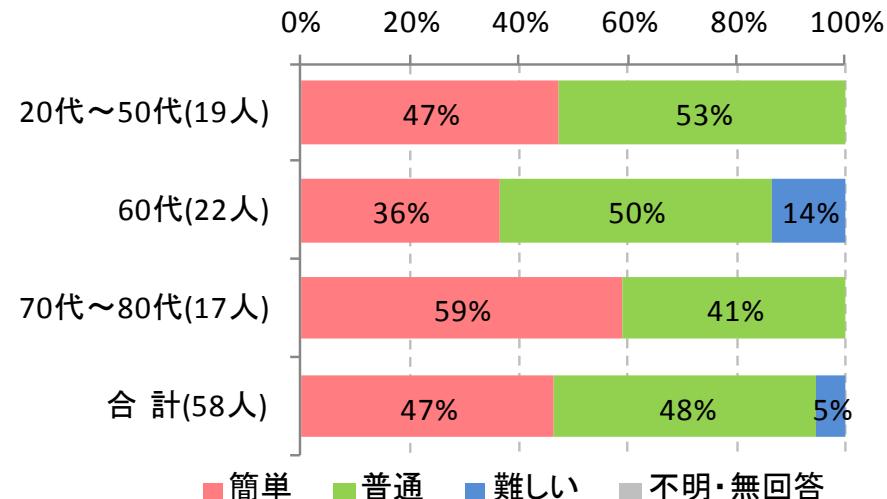
### ③走行後の評価

#### ○走行や操作に関する評価（年齢別）

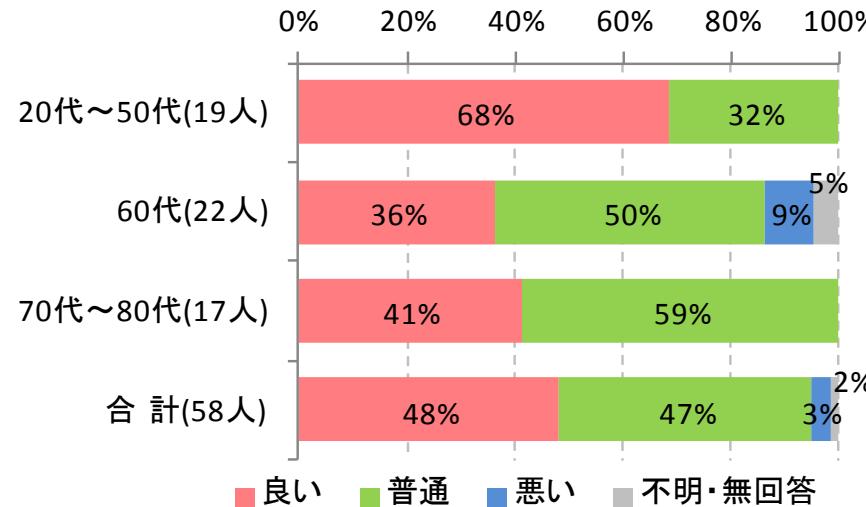
乗り心地



操作性



のぼり坂の走行性

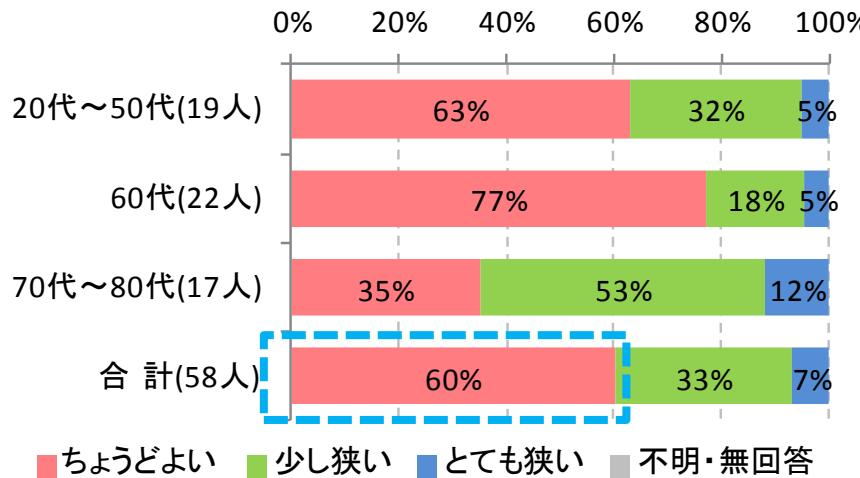


※( )内はサンプル数

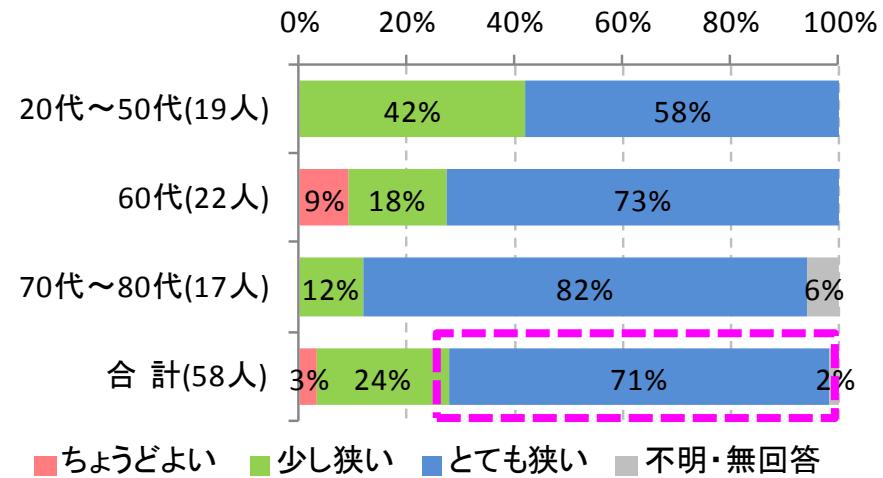
# ○車両に関する評価

「後席のスペース」、「窓がないこと」は、すべての年代において不満と感じた人が多い。

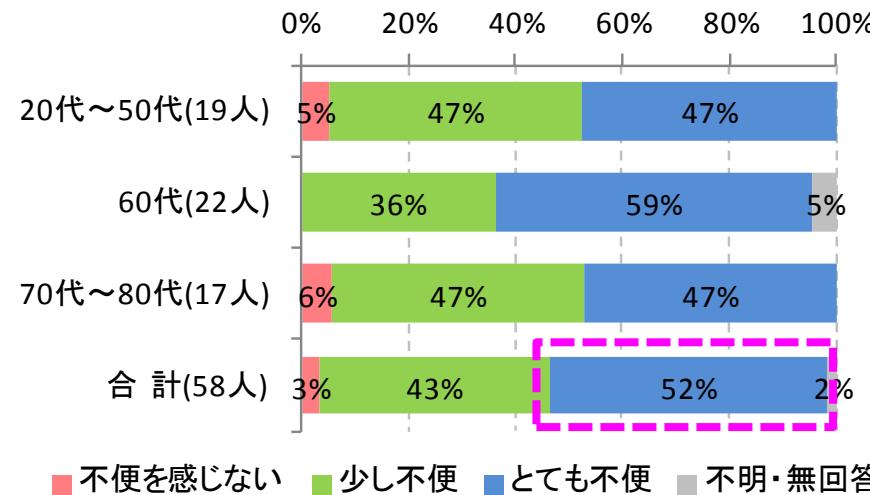
## 空間スペース(前席)



## 空間スペース(後席)



## 窓がないことについて

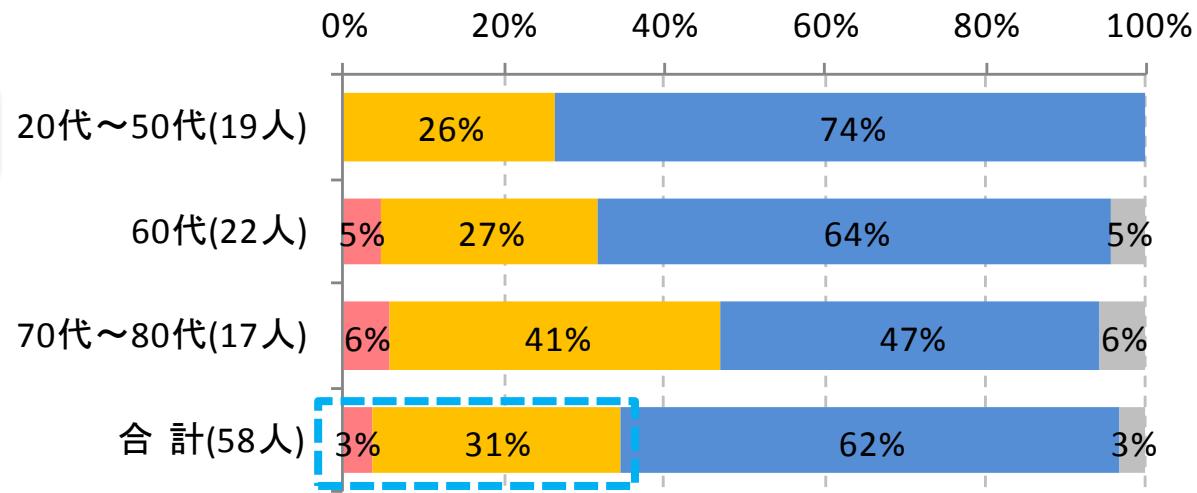


※( )内はサンプル数

# ○行動内容の変化

「外出の機会が増えた(増えると思う)」、「行動範囲が広がった(広がると思う)」が全体の3割

## 外出機会の変化



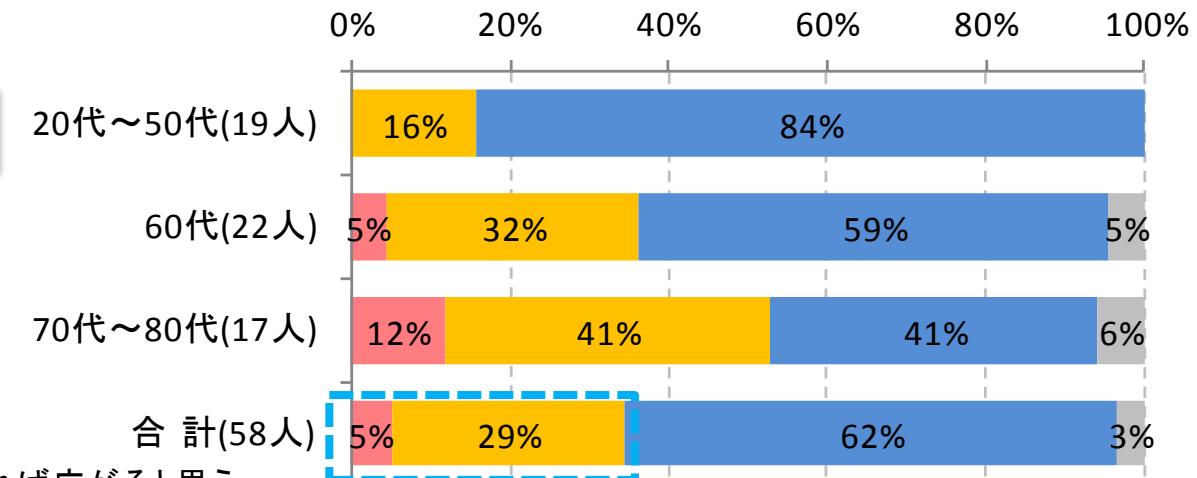
■ 外出が増えた

■ 増えてないが、利用期間が長ければ増えると思う

■ 変わらない

■ 不明・無回答

## 行動範囲の変化



■ 行動範囲が広がった

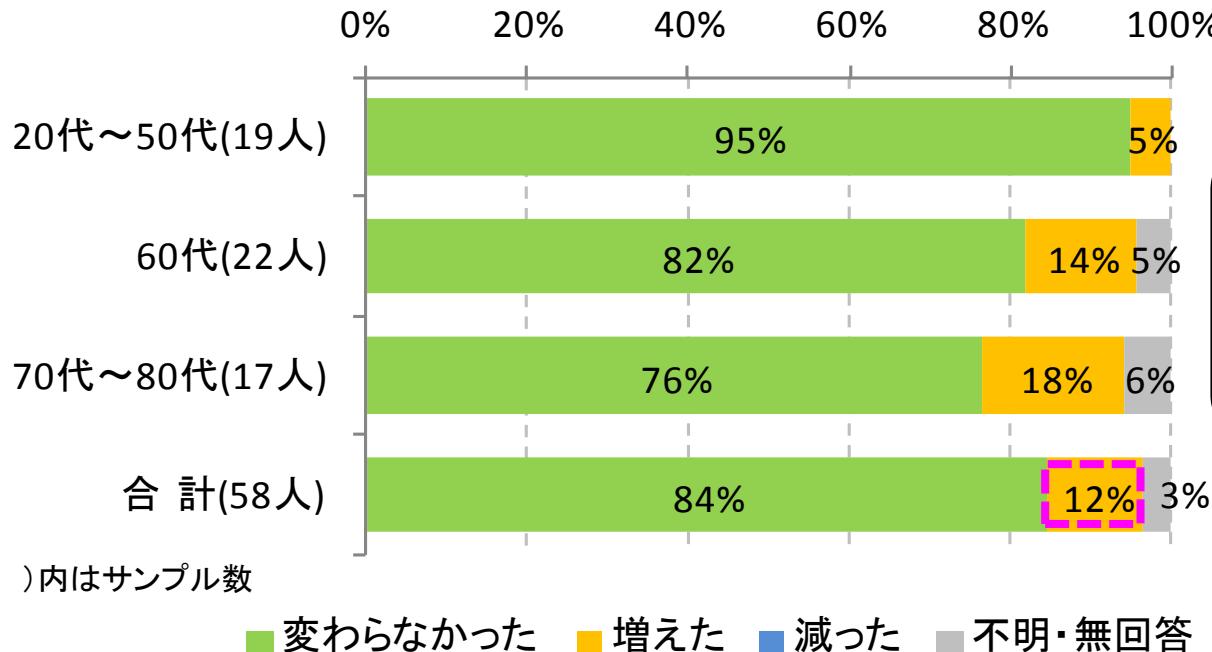
■ 広がらないが、利用期間が長ければ広がると思う

■ 変わらない

■ 不明・無回答

※( )内はサンプル数

## ○普通車と比べて ヒヤリ・ハット回数の変化



ヒヤリ・ハットが増えた人は12%。  
その大半が練度の向上で改善できる内容であった。

### 【“増えた”場合の主な内容】

- 大型車が接近してきた場合
- 信号待ち(特にのぼり坂)での坂道発進
- バックした際、後輪が見えない為、柱にタイヤがあたった
- バックで運転した後、前進に切り換えたつもりが切り換わっておらず、  
後に動いた

練度の向上  
で改善可能

# ○走行ルートの車線・幅員構成と評価

●走行ルートのうち、「デジタル道路地図(DRM)」対象区間を捉えて、走行区間の車線数の構成比と、走行・車両等の評価との関係を確認。

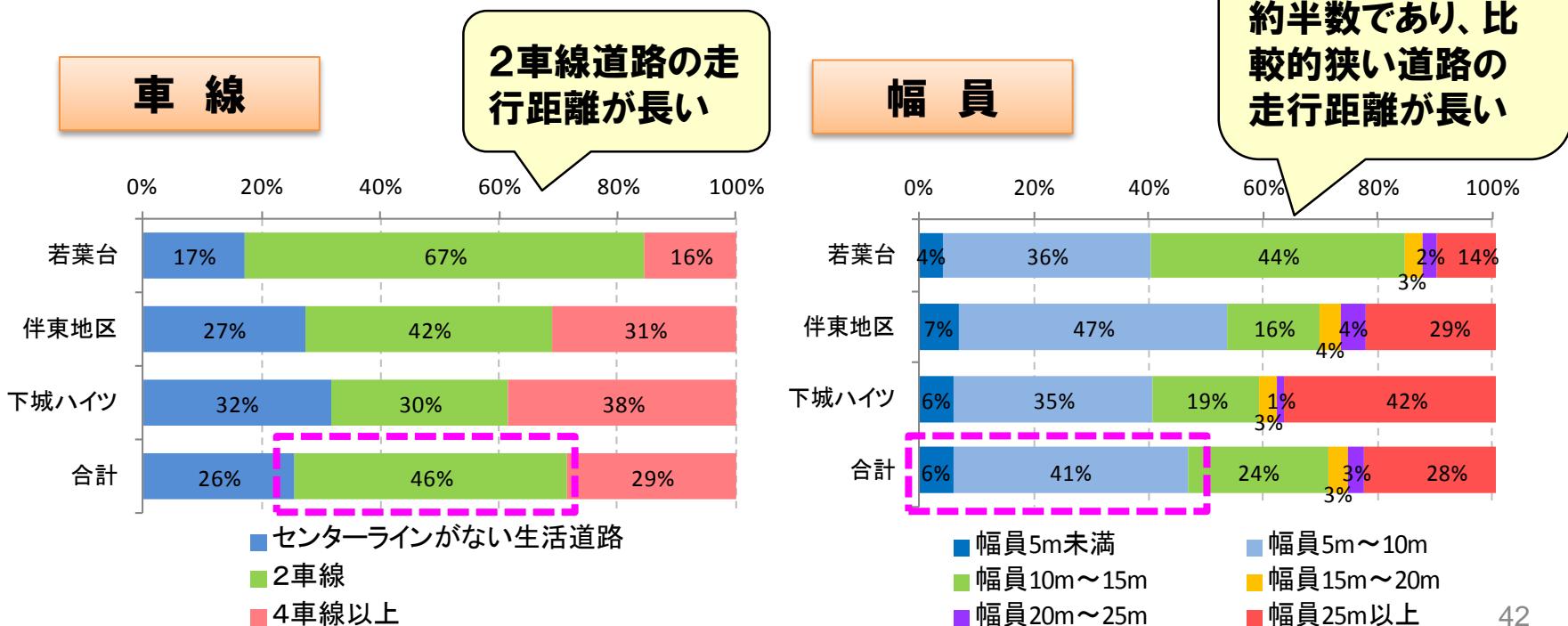
○構成比は、総走行距離に対する比率とした。

○幅員は、市ホームページ「ひろしま地図ナビ(道路情報)」、車線数は、航空写真にて確認。

○上記により、幅員や車線数が確認できなかった区間は、近隣区間等を参考に設定。

○車両を利用し、かつ経路の記載があった53人の回答を集計。

## ア)走行区間の状況



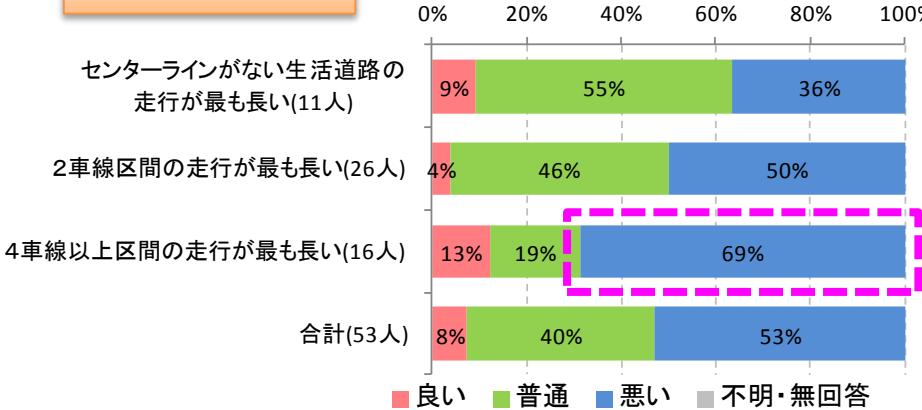
# イ)車線ランク別の評価

## ■走行や操作に関する評価

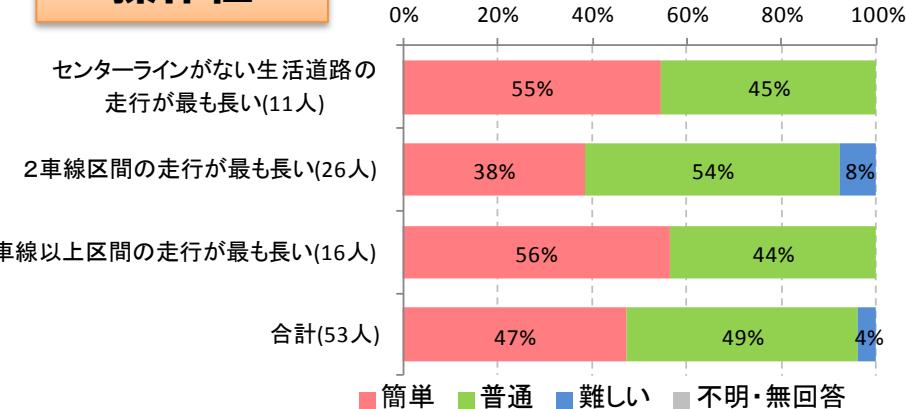
「のぼり坂の走行性」は、センターラインがない生活道路の走行が多い人に高評価  
「乗り心地」は、4車線区間が多い人で評価低い

- モニターを走行距離における車線構成比より3ランクに振り分け、評価項目とクロス集計を実施。

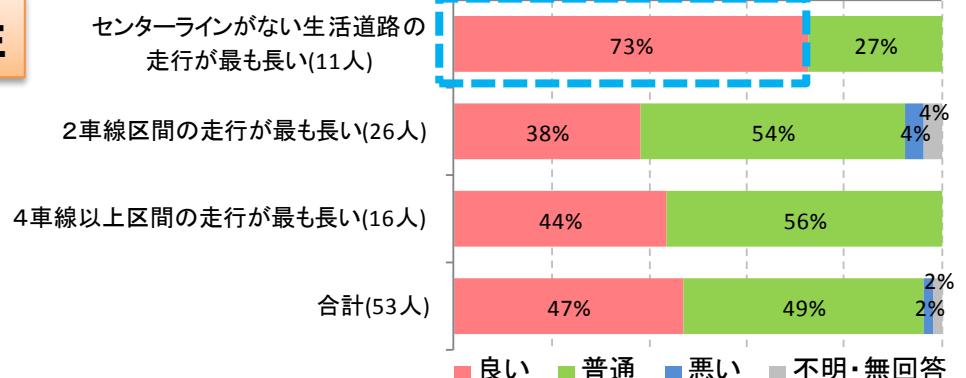
### 乗り心地



### 操作性



### のぼり坂の走行性

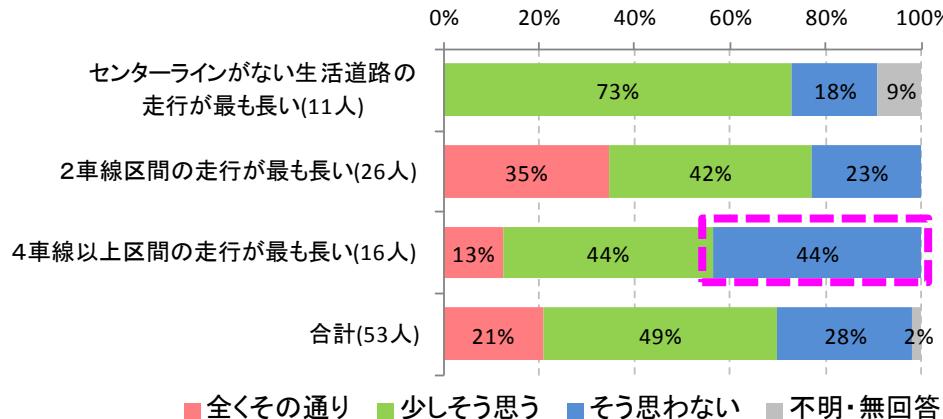


※( )内はサンプル数

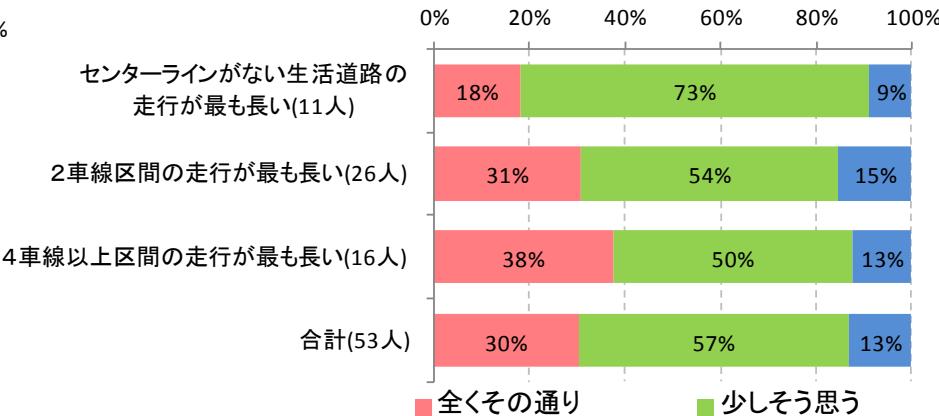
## ■普通車との比較

「狭い道で便利」は、センターラインがない生活道路の走行が多い人に高評価  
 「運転が楽しい・気持ちいい」は、4車線区間の走行が多い人では、そう思わない人が比較的多い。

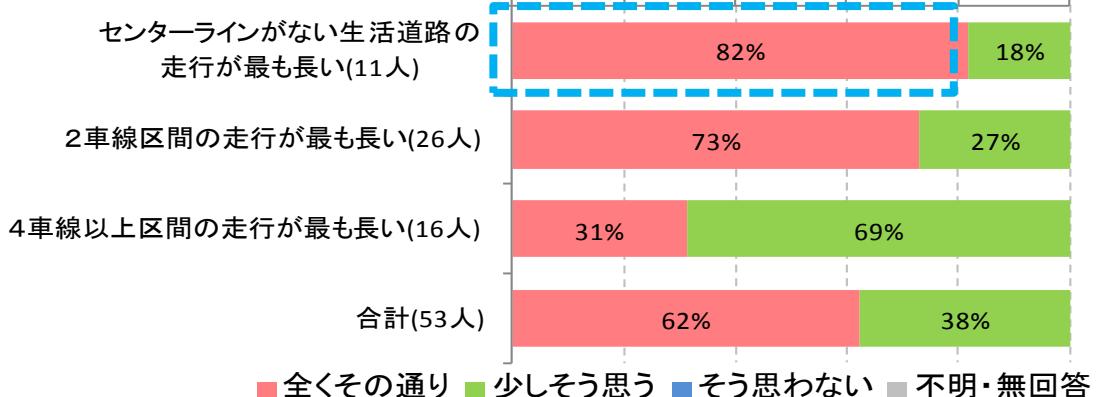
### 運転が楽しい・気持ちいい



### 気軽に使えそう



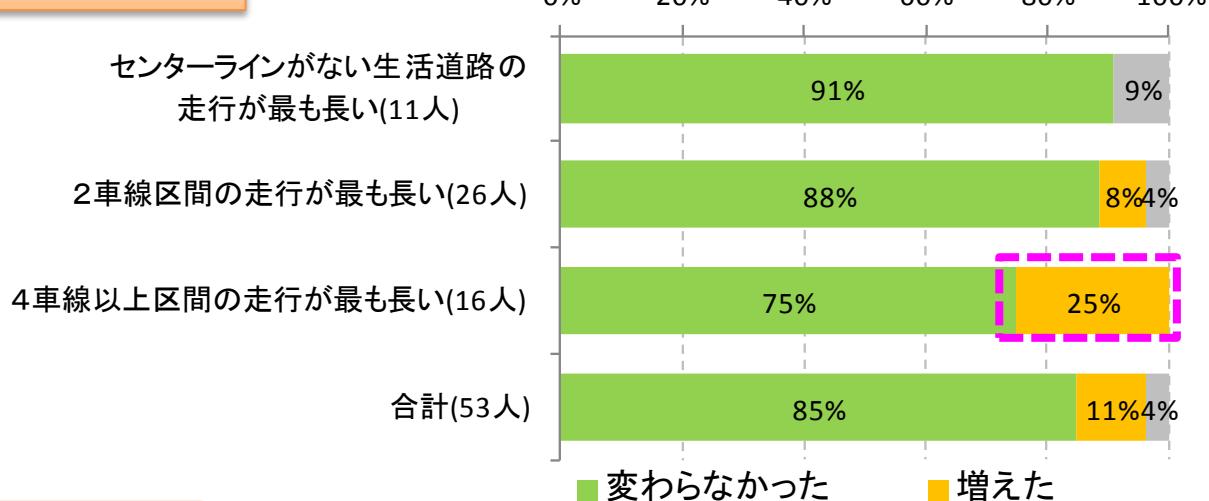
### 狭い道で便利



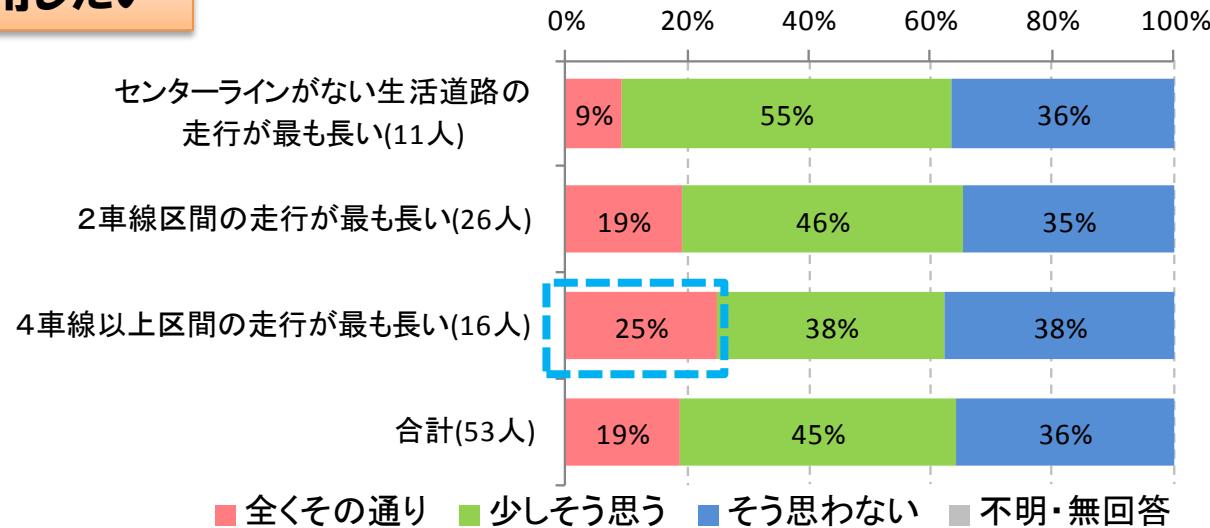
※( )内はサンプル数

- 「ヒヤリハットの回数」は、4車線区間の走行が多い人において、増えた割合が最も高い。
- 一方で、「日常生活で利用したい」でも、4車線区間の走行が多い人において、全くその通りの回答割合が最も高い。

## ヒヤリハットの回数

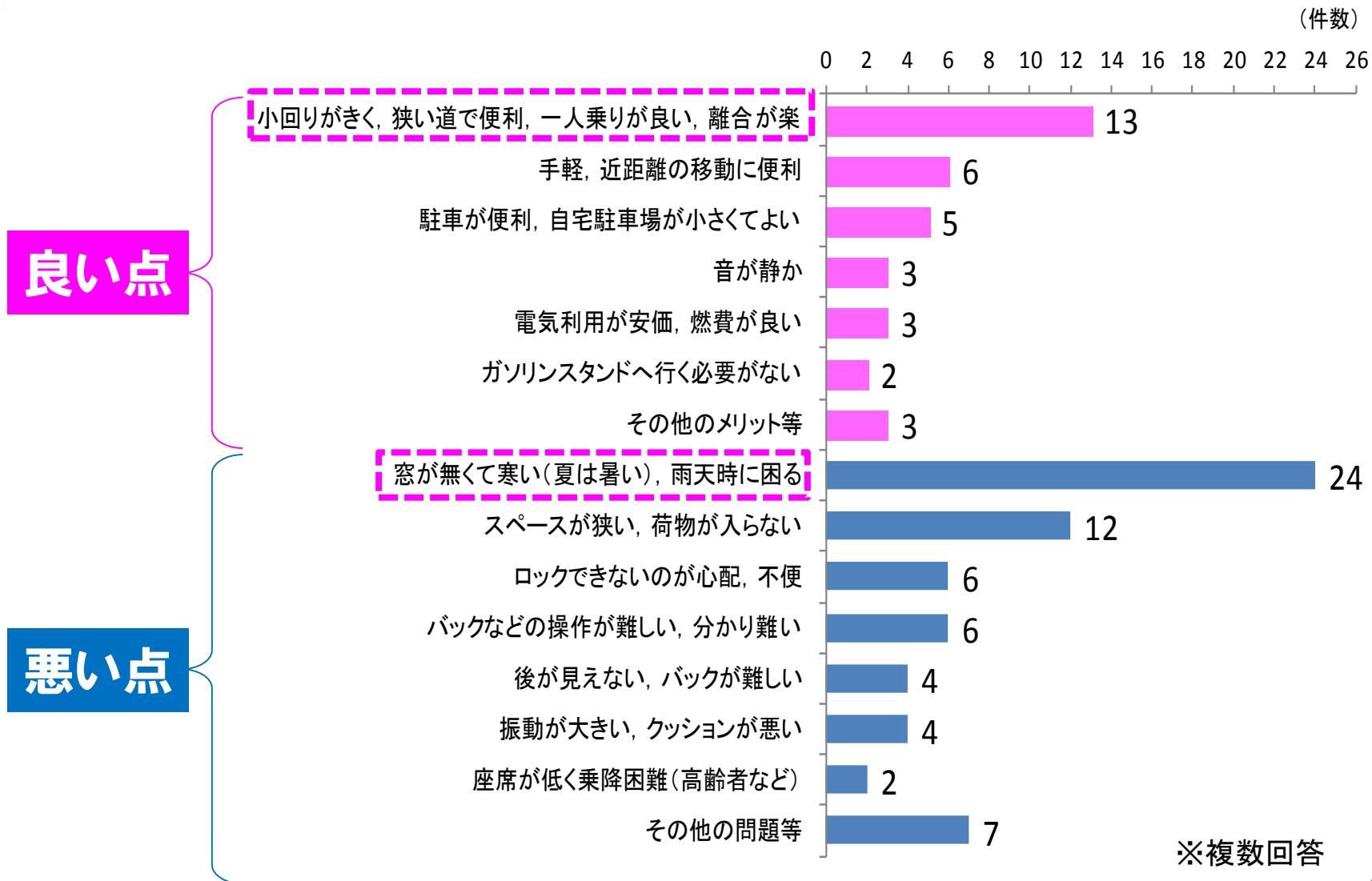


## 日常生活で利用したい

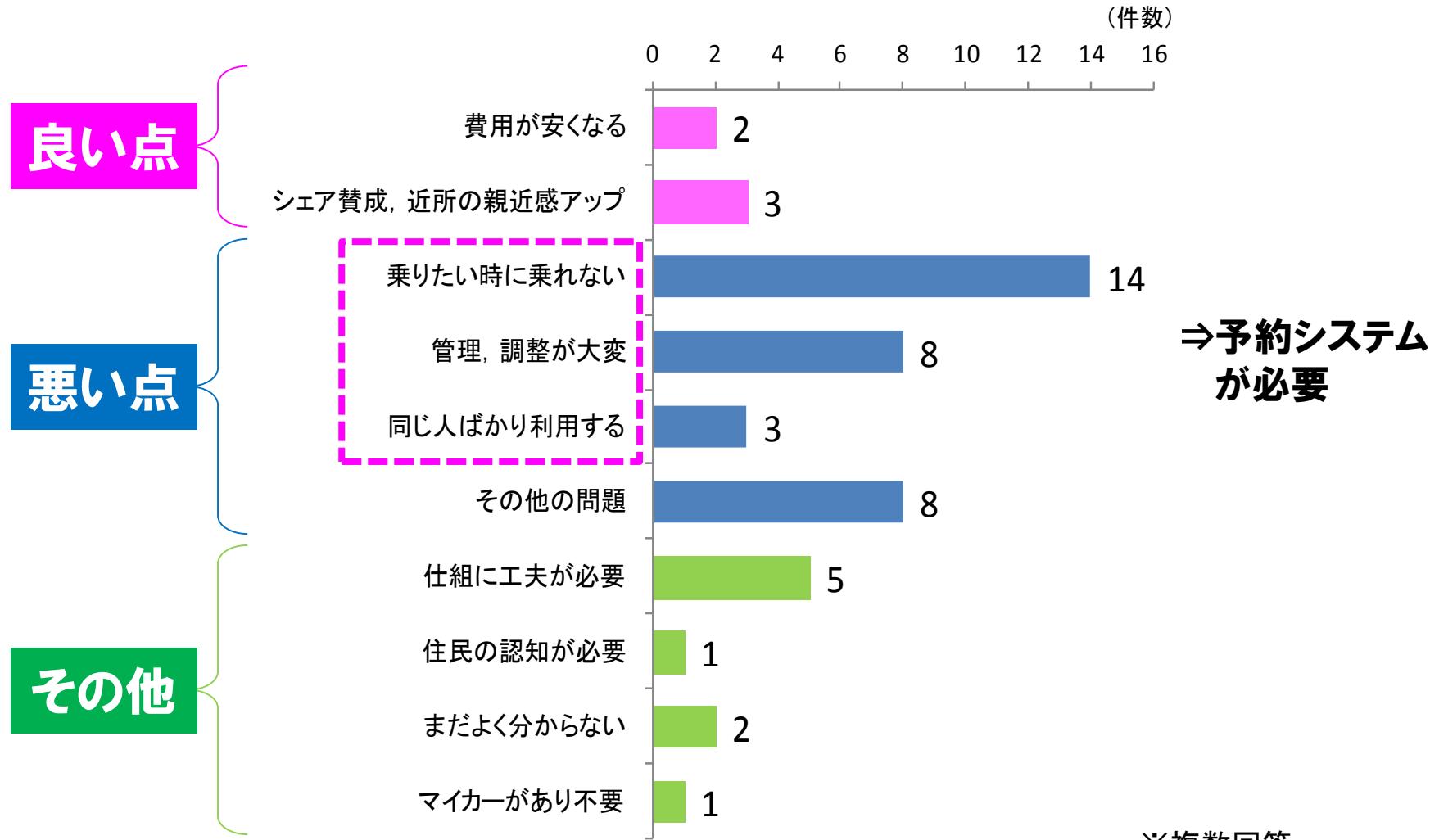


※( )内はサンプル数

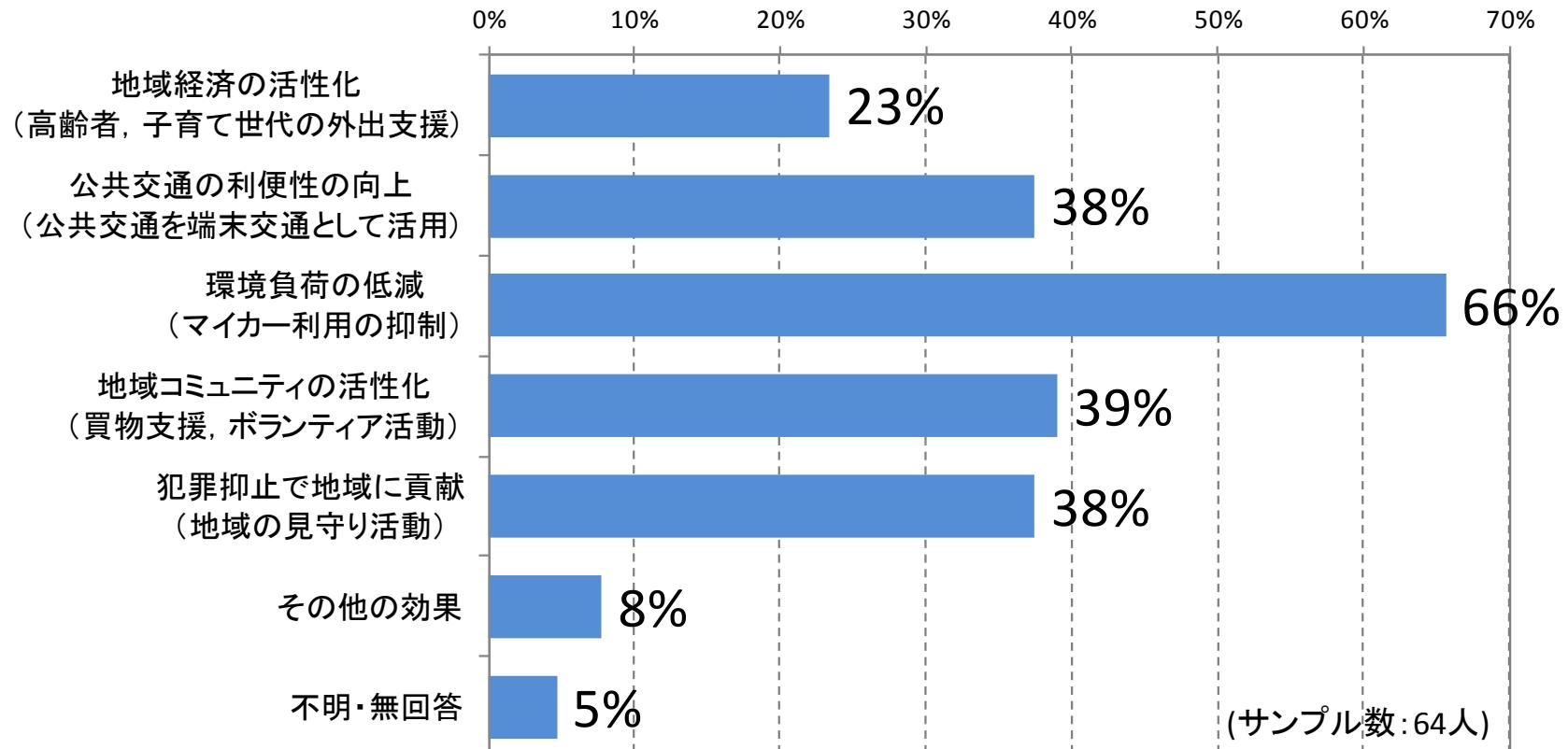
# ○「超小型モビリティ」の利用について、便利または問題と感じることについて（自由回答）



## ○ 実際に利用して「車両の共同利用」に関して、便利また問題と感じたことについて（自由回答）



# ○超小型モビリティ活用に期待できる効果



【“その他”の内容】

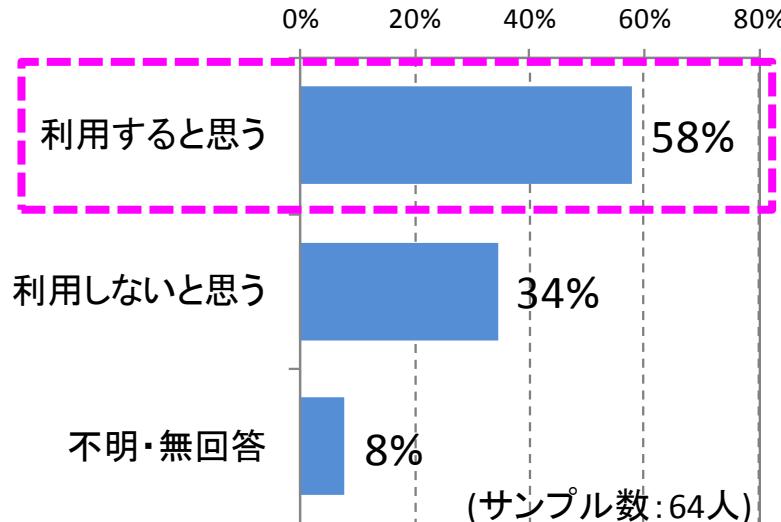
※複数回答

○町内会の業務、会費集金、町内会会報配達、町内みまわり

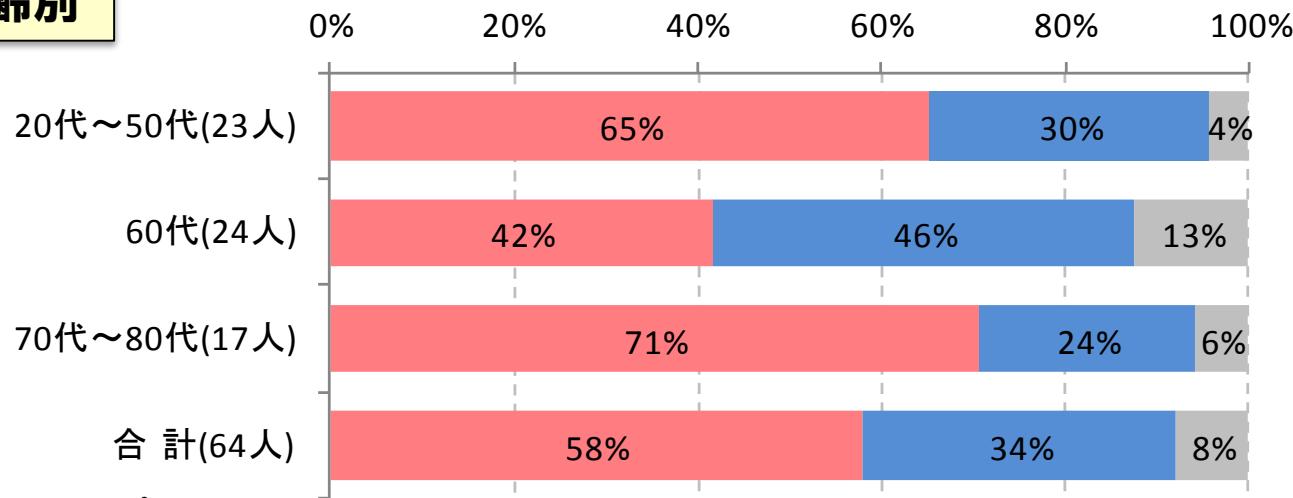
○手軽な為、外出したくなる

など

## ○共同利用を導入した場合の利用意向



### 年齢別



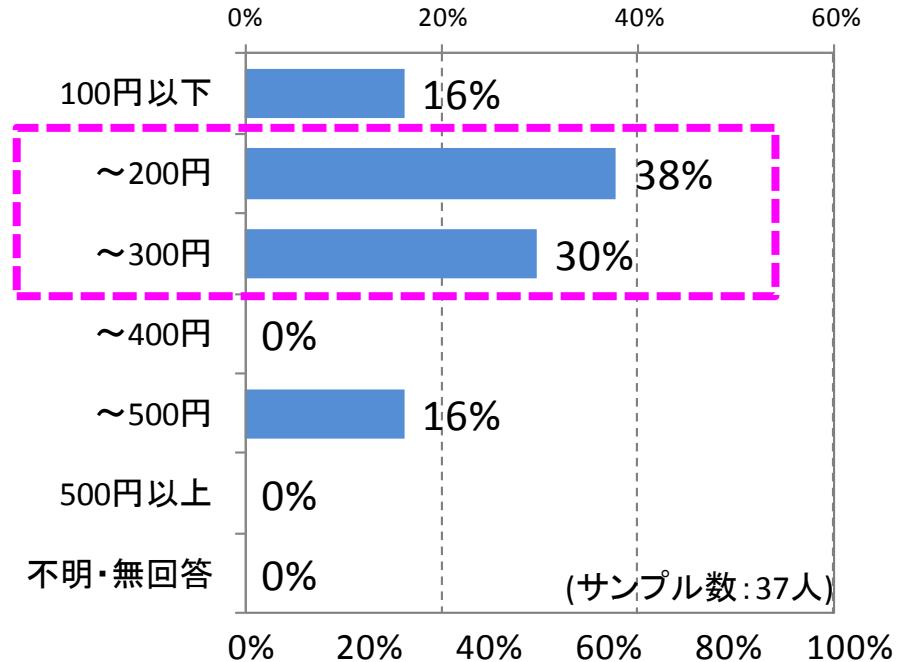
※( )内はサンプル数

■ 利用すると思う

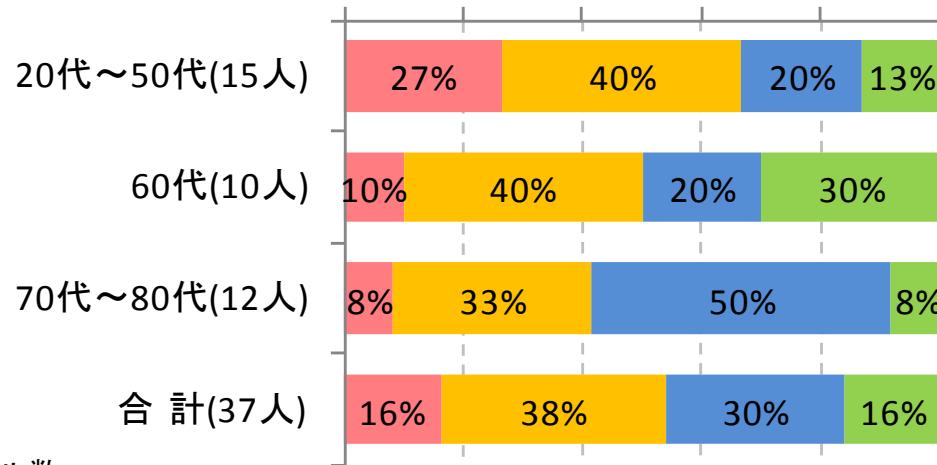
■ 利用しないと思う

■ 不明・無回答

# ○利用する場合に支払える料金（1回あたり）



## 年齢別



※( )内はサンプル数

■ 100円以下 ■ ~200円 ■ ~300円 ■ ~400円 ■ ~500円

## ④車両管理に関する意見（グループリーダーより）

グループで一定の場所に置く方がよい。  
その場合、ノートなどに記入し、行き先・使用時間などが分かるようにすれば良いと思う。

集会所での車両の保管は、特に問題なし。

键の管理方法  
今回行つた車両・

- ・グループ人数:6人
- ・あらかじめ、利用時間をモニターへ割り当て
- ・車両とキーは、割り当て日に、各モニターが自宅で管理

- ・グループ人数:10人
- ・1日単位で車両の割り当てを行い、空白日はリーダーが乗車
- ・車両とキーは、集会所で管理

※ グループ利用については、利用調整がうまくいかないため、グループ代表者が各モニターに事前に利用日の割り当てを行った。

## ⑤地区別の特徴

### ■若葉台

#### モニターの特徴

#### ●モニター数(利用者のみ)

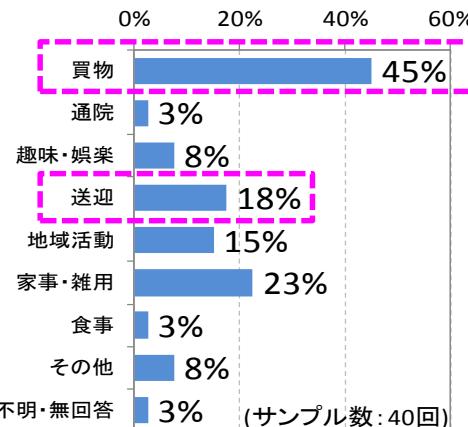
14人(11人)

#### ●年齢・性別構成

	男性	女性
40代まで	3人	9人
50,60代	1人	1人
70代以上	0人	0人

#### モニター利用の特徴

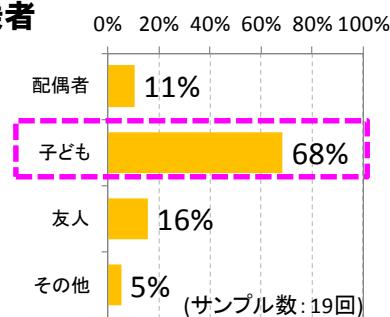
#### ●利用目的 ※複数回答



#### ●同乗の有無(不明除く)



#### ○同乗者



#### 利用後の評価

#### ●乗り心地と走行性

	良い	普通	悪い	不明
乗り心地	0%	46%	55%	—
のぼり坂の走行性	64%	36%	0%	—

#### ●行動範囲の変化

- ・範囲が広がった: 0%
- ・期間が長ければ広がると思う: 18%

#### ●一般車(普通, 軽)と比べて

	A	B	C	不明
楽しい, 気持ちいい	55%	36%	9%	—
狭い道で便利	82%	18%	0%	—
気軽に使えそう	36%	55%	9%	—

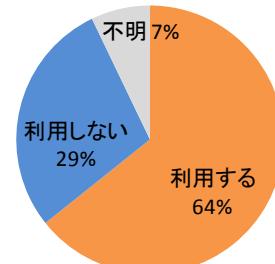
A:全くそのとおり

B:少しそう思う

C:そう思わない

※赤い文字: 50%以上

#### 共同利用導入時の意向



# ■伴東地区

## モニターの特徴

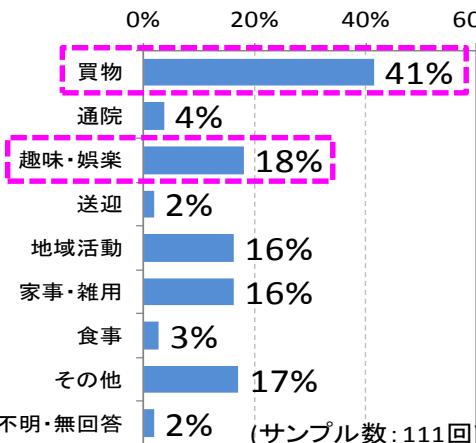
●モニター数(利用者のみ)  
23人(22人)

●年齢・性別構成

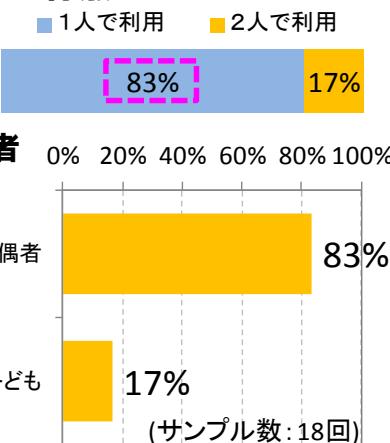
	男性	女性
40代まで	1人	1人
50,60代	12人	1人
70代以上	8人	0人

## モニター利用の特徴

●利用目的 ※複数回答



●同乗の有無(不明除く)



## 利用後の評価

●乗り心地と走行性

	良い	普通	悪い	不明
乗り心地	9%	41%	50%	—
のぼり坂の走行性	41%	50%	5%	5%

●行動範囲の変化

- ・範囲が広がった: 14%
- ・期間が長ければ広がると思う: 32%

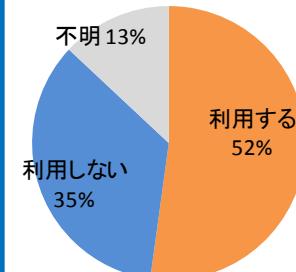
●一般車(普通, 軽)と比べて

	A	B	C	不明
楽しい, 気持ちいい	18%	59%	23%	—
狭い道で便利	59%	41%	0%	—
気軽に使えそう	46%	46%	9%	—

A:全くそのとおり  
B:少しそう思う  
C:そう思わない

※赤い文字: 50%以上

## 共同利用導入時の意向



# ■下城ハイツ

## モニターの特徴

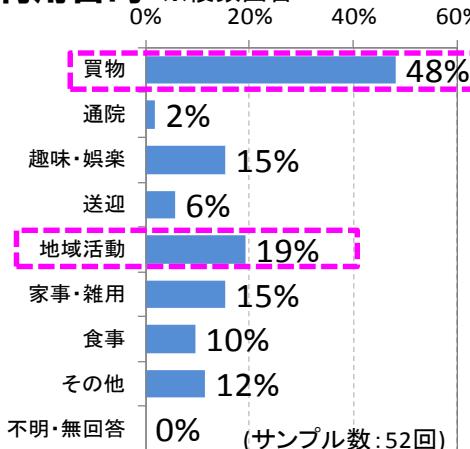
- モニター数(利用者のみ)  
27人(25人)

### ●年齢・性別構成

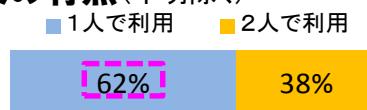
	男性	女性
40代まで	4人	2人
50,60代	6人	6人
70代以上	8人	1人

## モニター利用の特徴

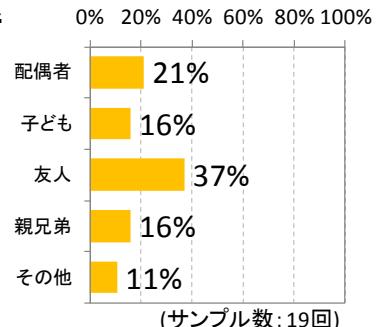
### ●利用目的



### ●同乗の有無(不明除く)



### ○同乗者



## 利用後の評価

### ●乗り心地と走行性

	良い	普通	悪い	不明
乗り心地	8%	40%	52%	—
のぼり坂の走行性	48%	48%	4%	—

### ●行動範囲の変化

- ・範囲が広がった: 0%
- ・期間が長ければ広がると思う: 32%

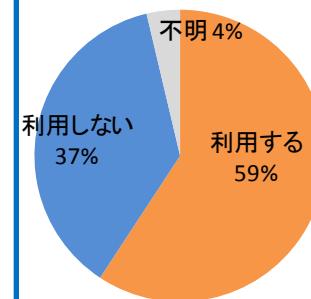
### ●一般車(普通, 軽)と比べて

	A	B	C	不明
楽しい、気持ちいい	4%	48%	44%	4%
狭い道で便利	44%	52%	4%	—
気軽に使えそう	8%	68%	24%	—

A:全くそのとおり  
B:少しそう思う  
C:そう思わない

※赤い文字: 50%以上

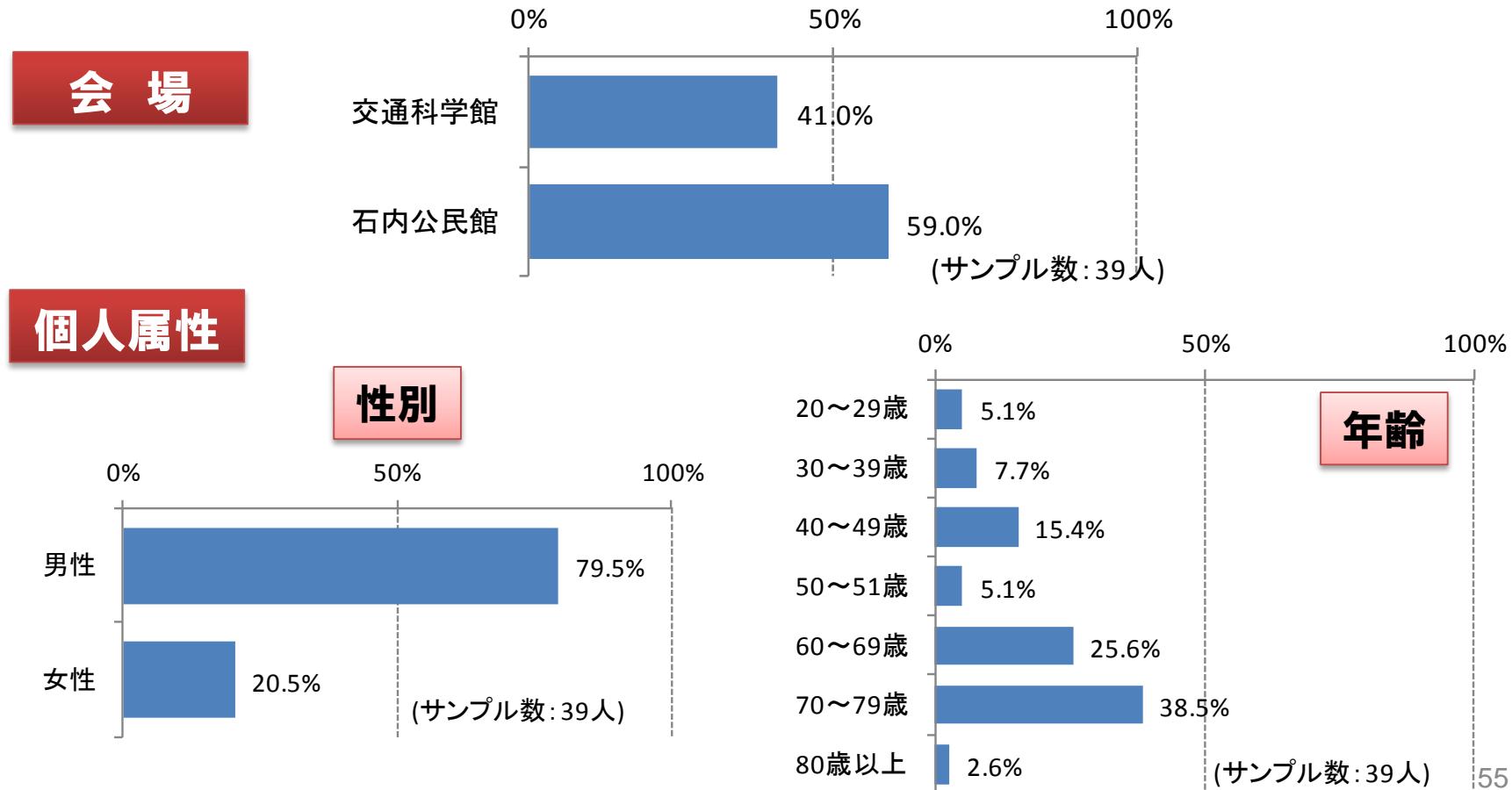
## 共同利用導入時の意向



## III-2 試乗会アンケート結果

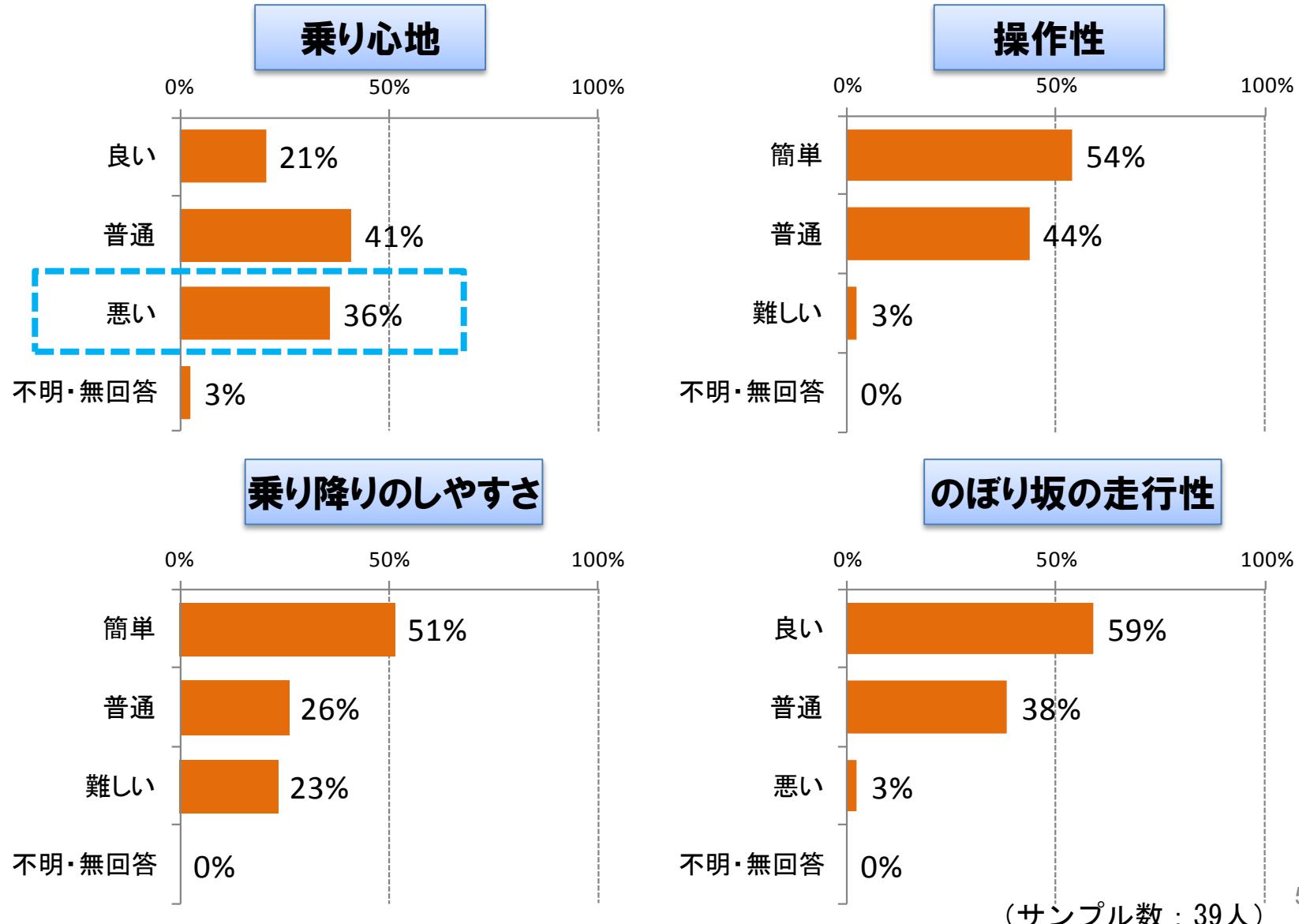
### (1)調査の概要

・認知度の向上のためのイベント実施時に、試乗会へ参加した方にアンケート調査を依頼。39人が回答。

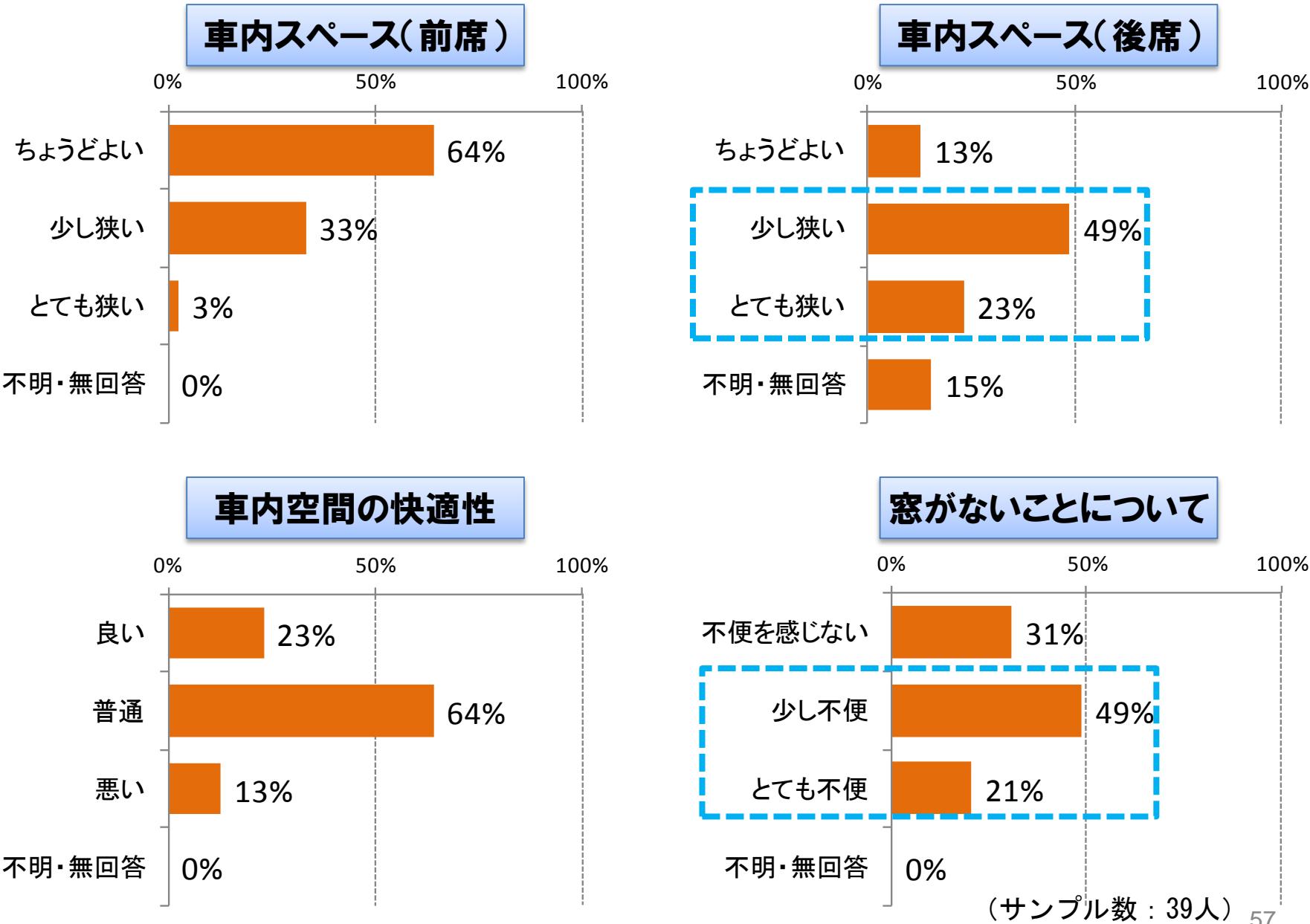


## (2) 調査結果の概要

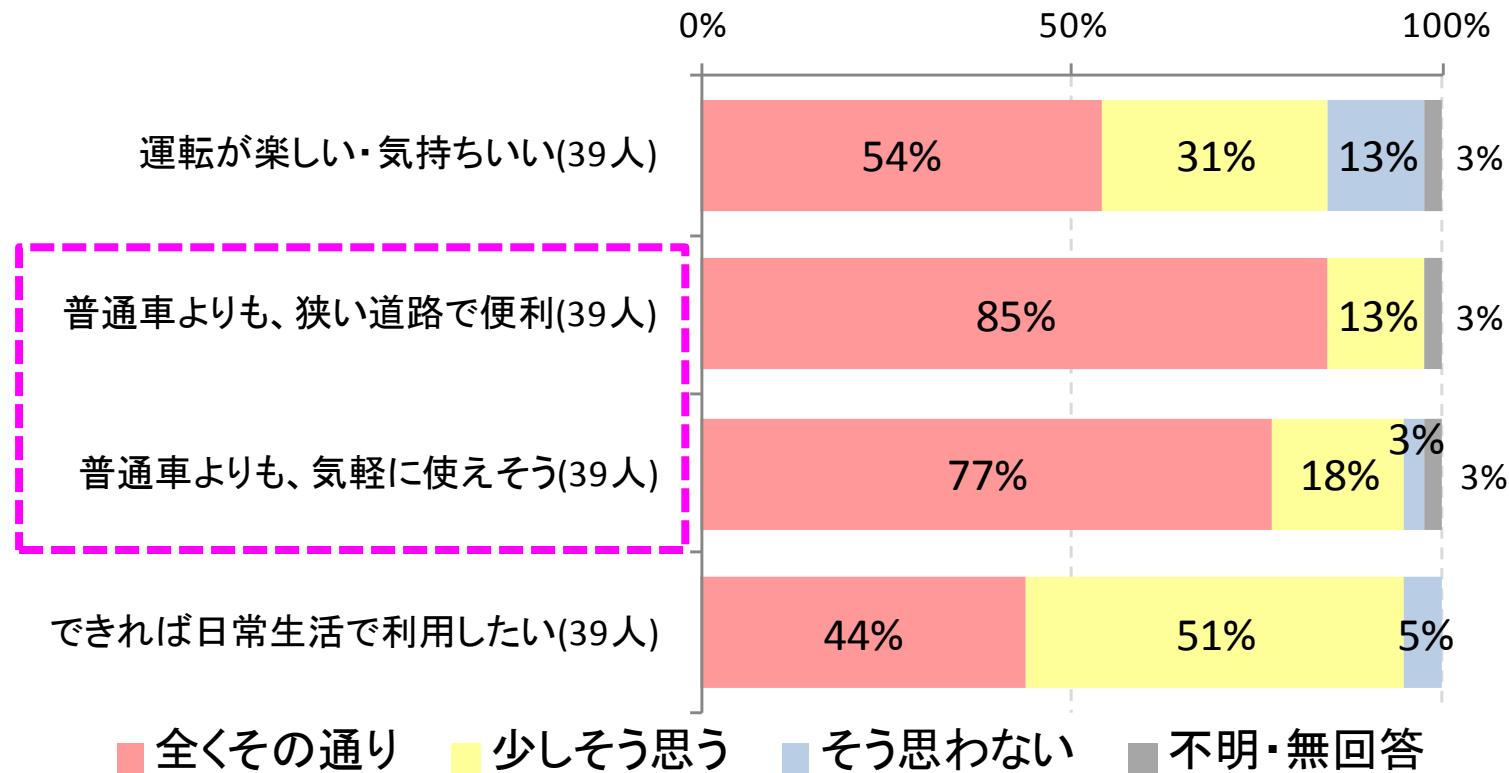
### ○試乗運転後の評価（走行や操作に関して）



# ○試乗運転後の評価（車両に関して）



# ○試乗運転後の評価 (普通車や軽自動車と比べてどうか)



( ) 内はサンプル数

# Ⅲ-3 調査結果のまとめ

## ① 生活スタイル、地域特性に適合

- ☞ 日常生活において、「買物」や「地域活動」、「家事・雑用」など幅広い用途で短距離、短区間の移動に活用され、エリアが広大で高低差のある西風新都特有の地形や狭隘な道路に適合することが確認できた。
- ☞ 若い世代では子どもの送迎、高齢者には地域活動など幅広い年代に応じた利用がなされ、域内の活発化が期待できる。
- ☞ 公共交通機関の端末交通としての活用については期待は大きいものの、現状ではニーズは低く、将来的な課題として検討する。

## ② 超小型モビリティの車両特性は高評価

- ☞ 「操作性」や「動力性能」など車両の基本的な性能については全般的に評価は高く、車に代わる新たな交通手段として期待できる。
- ☞ 「窓ガラスがないこと」については、改善を求めることが多く、冬季の利用が大幅に低下することが懸念されるため、本格導入に向けて対策が必須である。

## ③ 「共同利用」の課題

- ☞ 共同利用への利用意向は高く、本格実施へ期待は大きいものの、町内会やNPO等の地域団体が共同利用システムを運営する場合、車両の円滑な利用調整が課題である。このため、ICTを活用するなど、管理者の負担を軽減するとともに、車両の利用頻度をあげる仕組みが必要であることが明らかとなった。

## Ⅲ-4 H26実証実験を踏まえた今後の進め方について

### 平成27年度～超小型モビリティの共同利用システムの社会定着の検証～

今年度の実証実験で課題となった車両の利用調整を円滑にするため、ICT技術を活用し、利用しやすい（気遣いの少ない）予約システムを導入することで地域の負担を軽減し、社会定着可能な小規模な共同利用システムの実証実験を行うとともに事業採算性の検証を行う。

本格実施の判断

[平成28年度以降] 地域団体等による共同利用の本格実施

## IV 今後のスケジュール(案)

# IV 今後のスケジュール(案)

	平成 26年度	平成27年度				平成 28年度 以降
		4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	
超小型 モビリティの 有効性検証	モニター 方式での 実証実験、 予約シス テム検討	<p>対象地区 の選定</p> <p>運用・管理方法 の検討（地区と の協議）</p> <p>ICTを活用 した予約シス テムの実用化検討</p>	実証実験 (4ヶ月程度)			本格稼働等、 社会への定着 をめざす
研究会		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第7回 ・実験概要 ・調査方法</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第8回 ・実験結果 について ・今後の方針案</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第9回 ・とりまとめ ・今後の方針</li> </ul>	