

第7回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第7回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成27年7月30日(木) 10:00~12:00

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(14名)

委員 島和之、塚井誠人、三浦浩之、秋野征治、梶山正治、桑原一之、
山崎正志、小松勝統(代理 土井清志)、島村泰彰、吉木清久
オブザーバー マツダ(株)、タイムズモビリティネットワークス(株)、広島高速交通(株)、
広島電鉄(株)

5 議事

- (1) 西風新都の現状・課題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(案)について[今年度の実証実験など]
- (3) 意見交換
- (4) 今後のスケジュール(案)について

6 傍聴人

報道関係者1社

7 研究会資料名

- (1) 資料1 第7回研究会 説明パワーポイント
- (2) 資料2 モニター募集のちらし
- (3) 資料3 アンケート(案)など
- (4) 資料4 第6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

【三浦委員】

今回の事業には、環境負荷の最小化と域内移動の円滑化・活発化の大きく2つの目標がある。また想定される効果も5つ設定されている。今回の実験を通じて、そもそもの目標の評価をどのように行うのか。アンケート等から読み取ることができるのか。

【西風新都整備部】

今回の実験で、想定できる5つの効果全てを検証することは難しいと考えているが、環境負荷の縮小に関しては、昨年度の実験において普段の移動手段としてクルマを利用していただく方が80%いるという結果がでており、この方々が電気自動車を使うことでエコに繋がると考えられる。一方で、公共交通の端末交通としての活用は、短距離利用が多い車両であることから、昨年度の実験では利用が2回と少なく、車両が大きく普及してからの課題だと認識している。地域コミュニティに関しては、今年度の実験内容であり、まちづくり活動でどれだけ活用して頂けるか検証したいと考えている。犯罪が起こりにくいまちづくりの面でも、同じく今年度防犯パトロールに活用して頂き、その結果をみたいと考えている。また、活性化に関しては、間接的な効果になると思うが、例えば高齢者や子育て世代の外出機会をどれだけ増やすことができるか、という観点で評価したいと考えている。

【三浦委員】

個人的な効果は分かるが、エリア全体の意義をどう示すのか。現状はこれくらいで、普及すればこれだけ減るという将来に向けてベースとなるデータがあるのか。環境面でも現在これだけ負荷があって、将来的に活用が進むと、例えば負荷が5%減少するなどが出れば将来の施策としてみえてくる。大本の目標を睨んだときに、こうしたデータについても、今回の実証実験でも入手するべきだと考える。

【西風新都整備部】

現状把握は難しいと考えるが、アンケート調査等、何らかの方法で現状と実験後の差を把握して、有効性について検討したい。

【桑原委員】

現在モニターは28名集まっており、どのような活動で使うかを協議したところ、一人暮らしの見守り、公園の見守りなどが挙げられている。約30名のモニターを上手く動かすことは大変であり、活動目的を事前に討議して、実際にどのように利用するか計画を立てる必要がある。

今後、ボランティアセンターなどで活用する場合は、車両は2人乗り仕様とはいえ、足

腰が悪い高齢者が後部座席へ乗れない、買い物の荷物があれば狭くて乗れない、という問題がある。

また、保険はどのようになるか、などの話も聞いていない。万が一交通事故を起こした場合の連絡体制についても分からない。どこへ連絡してどう処理するのかを明確にする必要があると思う。

予約はパソコンなどを持っていないとできない。こうした予約方法については説明してもらえるのか。

【西風新都整備部】

今回の実験では地域活動を主としており、多様な頻度や内容、また新たにこのような用途で使えるというものを出して頂けると、実験の成功に繋がると考える。現在は、地域活動でも自分のクルマを使用していると聞いているが、これを共同利用の車両に代えることで便利になれば、将来の実用化に繋がると考える。

車両の問題については、昨年度の実験でも特に窓がないことに対する意見が聞かれた。今年度までの実験を通じて出た改善要望は、市販化される際に考慮して頂くように、実験後に日産自動車の方へお知らせする。

保険は、対物対人無制限で加入するので、安心頂きたい。

緊急連絡先は、職員が携帯電話を持ち、対応できる体制を整える。電話番号は車両にも貼っておく。

予約方法は、安全講習を行う際に、チラシを用いて説明させて頂く。また、団体の中にパソコン、スマホを持っていない方がいるかもしれないが、その場合は団体内の代表者の方に依頼するなどの対応をお願いしたい。また、緊急連絡先に電話を頂いても対応する。

【秋野委員】

今回の実験は良い機会と捉えており、何とか地域活動に活かしたいと考えている。また、地域としても実験した資料を残したいと考えており、地元の独自プランを立てたいと考えている。地域活動としては、パトロール、子どもの見守り、高齢者のケアなどを行っており、こうした点に活かせるように検討したい。モニター希望者に集まって頂き、趣旨説明の上で検討する。

【梶山委員】

防犯パトロールを社協や自治会でもやっており、これに活用できるのは良いことだと考えている。ただし、クルマに窓がないことがネックになると考える。例えば、訪問介護で使うにしても、雨が降ればカッパを着て回ることになるため、利便性には問題がある。ただし、今回の実験で行う防犯活動や子どもの見守りなどの活動に対しては期待ができる。

【山崎委員】

石内地区では、11月29日(日)の石内公民館まつり、芸能祭において、試乗会を開催し、モニターとして地域住民へ利用して頂こうと考えており、宜しくお願いしたい。

車両構造に関して、あくまでもバイク並の乗り物と理解している。ただし、今年度、伴、伴東、大塚・伴南の3学区で実施する社会実験は8月、9月の暑い時期に利用することになり、特に高齢者は熱中症への十分な配慮が必要であろう。先日、トヨタ車体のコムス車に乗った、約2時間、佐伯区の五月が丘団地から杜の街団地そして美鈴が丘団地と山田団地を試乗した。車両内は材料が樹脂であり猛烈に暑かった、時速30~40kmで走行する程度では風が入ってこなかった。50kmを超えると風が入ってきた。

【西風新都整備部】

この車両は、軽自動車よりも小さく、バイクよりも使いやすいというものであり、窓やエアコンを外すことで軽量化を図っている。とはいえ、実際に使って頂き問題があれば、例えば車内空間が狭いことや、西風新都では積雪があるのでスタッドレス対応がないと走行できないことなどの課題を含めて日産自動車の方へ訴えていきたい。

【マツダ】

個人的な見解だが、この車両はバイクの延長線上としてヨーロッパを含めて認識されており、また現状でも価格は高いが、さらにエアコン等を装備すると価格が上がるため、軽自動車と比較してどちらが良いのか、という議論もでてくる。こうした状況を踏まえ、このクルマをどう使うのが良いかを、今後明確にする必要がある。

【塚井座長】

車両に荷物を入れられる鍵付きボックスなどの設置は難しいのか。今すぐではないが、簡易に設置可能かどうか、検討頂きたい。

実験期間が8月~11月末までと長いですが、途中で情報交換の機会を設けてはどうか。各学区で利用が進むと、こんな改良の余地があるなどの情報が見えてくるのではないかと。研究会を開催する必要はないので、市が情報を集約して、実際に使われる地域の方と意見交換を行うことを検討してほしい。

【桑原委員】

実験開始までに時間がないが、事前に各団体に割り振りをしないといけない。各団体のスケジュールもあるので、登録方法などを早く情報提供して頂かないと困る。

【西風新都整備部】

各モニターへは、安全講習の際に予約方法をお知らせするが、世話役となっていていただく

方々には早めにお知らせする。

また先ほどの説明の補足だが、防犯パトロールの際には、車両に青色回転灯を設置する予定である。

【三浦委員】

車両を製造するルノーでは、カーゴ（荷物置き場）があるタイプの車両がある。日産自動車では扱っているか分からないが、もし活用できると多様な用途が期待できると思う。

【塚井座長】

予約や返却に関しては、実際に運用すると、全てが予定通り返却される訳ではないであろう。今の予約システムの中で、例えば返却時間を知らせる、といった改良の余地はあるのか。

【島委員】

現在のシステムでは対応していない。遅れそうな場合に、システムを活用して予約時間を変更することは可能であるが、運転中に使用できるのか、など問題もある。

または予約時にシステム画面へ携帯電話番号を入力することを、地域内の約束事とするなどの対応も考えられる。ただし、アドレスがわかれば誰でも見えるため、個人情報の問題もある。そのため、あくまでも約束事として地域内で了承されれば、ということである。

【塚井座長】

簡易なシステムを用いた車両遅延の対応策について、何かアドバイスはないか。

【タイムズモビリティネットワークス】

カーシェアリングでは遅延は起こりうることである。対応としては、余裕を持った予約を行うことが第一歩であろう。例えば 3:30 まで使う場合でも 4:00 まで予約するなど。こうした風土を醸成するために、使用料金も予約時間ではなく、実際の利用時間に対して課金することで、長めに予約することに対する心理的な抵抗を生じさせないようにする工夫も有効と感じる。

【塚井座長】

有料の場合の料金收受の仕組みを考えると、例えばカードが必要など、付加的な設備も必要になる。クレジット会社と契約する場合は、恐らくコストがかかってしまう。こういったことを回避する方法が難しい。今は、先に積み立て、そこから利用実績に応じて抜いていく方法しか思いついていないが、何か上手い方法はないだろうか。

【タイムズモビリティネットワークス】

支払い方法をシンプルにしようとする、月会費として乗り放題とするのがラクといえる。ただし一方で、特定の人に利用が偏るなどの別の問題が生じる可能性はある。

【桑原委員】

本格導入の場合は、車両の購入資金も含めての経費が必要であり、導入できても採算が合わなければだめになってしまう。町内会の資金は僅かであるが、行政の資金面の支援は可能なのか。

【西風新都整備部】

採算性は今年度の検討事項である。町内で車両を持つ場合に町内会として出せる金額の限度もあろうし、公共性があるという観点で行政が購入資金の幾分かを補助することなども考えられる。こうした点も含めて、どうすれば地域活動で活用できるかを今年度検討したい。

【塚井座長】

事前に聞いたところ、事務局としても採算面での検討を内々では行っているようだ。また一方で、地元で車両の利用価値があると言って頂けないと事業化は難しい。頻度だけではなく、誰が何の目的で使われるのか、何がサポートできるのか、という点が、行政が事業化できるのかのポイントになってくる。地元にも頭をひねっていただく必要がある。

シェアリングで利用する場合は、まず公的な利用が確保できないと、最初から個人の方で多頻度利用を期待するのは難しいであろう。公的利用の合間に、便利だから短時間なら有料でも使ってみようか、という私的利用がうまく入ってくるとよい。

今回の実験では有料での利用状況は分からないので、日産自動車を通じて事例を集めたり、レンタル事業としてどうすれば採算が成立するのか可能な範囲でタイムズに意見を聞いたりすることも必要かもしれない。こうした課題についても、内容をまとめて報告できればよい。

【桑原委員】

クルマに乗れない人の支援で活用することも考えられるが、その場合、利用カードは運転する人ではなく、送迎される人にも買って頂くような仕組みも必要であろう。いろいろと採算を上げる工夫が必要であり、多様な目的で利用して、収入を得るという仕組みを作っていないといけない。

【塚井座長】

例えば、西風新都にはスポーツ施設があるが、ここでイベントを実施する際に運営スタ

ップが移動で活用して頂くなども考えられる。今回の実験からは外れるが、これらも含めて、地域内で、確実に、どのような移動を伴う活動があるのかは事務局で頭出しをして頂きたい。

昨年の実験では市大の学生に活用頂いたが、先生や大学の管理部門等においても域内の移動で有効に使える局面があるのかないのか。当初から、一般利用の住民向けに大量に導入するという状況は困難であり、折角の事業の芽を出させるためにも、限定された使い方ではあるが、何に使えるか知恵を絞るということが重要であろう。

【梶山委員】

横浜の実験では 70 台の車両を用いているが、どのような使われ方をしているのか。

【西風新都整備部】

横浜は、一般の方が利用するシェアリングで、広島市内で行っているレンタサイクル事業を同じようなサービスである。かなりの人数が動く地域であり、バスや電車などより利便性が高い乗り物として観光客などに使われている。

【吉木委員】

超小型モビリティは、この度の実験では軽自動車の枠内としての扱いだが、実際は軽自動車と大きく異なり、必要な構造装置などを省いているものである。バイクに屋根があるこのような新しい自動車が、今後増えてくるのであれば、これから将来的には新しいカテゴリーとして加わるのではないか。こうした実証を含めて実験が行われていると認識している。

【塚井座長】

これまでの超小型モビリティの実験等において、安全性に問題があったような事例はないか。

【吉木委員】

今のところ、そういった報告は聞いていない。

【土井委員代理】

今回の実験などを通じて、公共交通機関の利用普及に繋がれば有り難いと考えている。今回の実験は地域活動での活用を主とするが、パーソナル利用は対象としないのか。

【西風新都整備部】

主には地域活動での活用であるが、モニターに限定されるものの、空き時間に私的利用

で使って頂くことは想定している。ただし、実験後のアンケート調査は地域活動を想定した内容になっている。

【広島電鉄】

こころ団地で開発が進んでおり、9月分譲開始のエリアにはバス路線を導入することも計画している。ただしバスが入れないところでは、こうした車両の活用が有効であり、例えばバス停近くに駐車スペースが整備されれば、バス利用が増えることも期待できる。

【広島高速】

アストラムラインは年々利用者が増えているが、通勤通学が主な利用目的であるため、今後、高齢化が進み退職者が増えると利用者も減少してしまう。既に、こうした傾向が現れてきた駅もある。そのため長期的な目で見たときは、団地から駅までどうやってきて頂くかが大きな課題となっている。

【山崎委員】

超小型モビリティは、アストラムライン沿線の側道や草津沼田道路などの幹線道路を実際に走行すると、追い越しの際に怖く感じ、また煽られたり、坂道では渋滞の原因になったりもする。専用レーンはないので、安全性の観点から、安全講習会を行う際には、地域活動は団地内だけに限定するように説明した方が良いでしょう。

【西風新都整備部】

実際に交通事故が多い箇所を調べると、交通量が多い幹線道路の交差点などが挙がっている。昨年の講習会では、交通事故多発箇所を地図に示して、幹線道路の利用を控えるように呼びかけたが、今年度も同様の呼びかけを行う。

【三浦委員】

モニターへのアンケート調査について、車両評価の設問で普通車と軽自動車と一緒にしているが、両者には差がある。そのため両者を分けて聞くか、またはお持ちの車両を別途聞いておく必要があるだろう。

また、支払い意思額を聞く設問では、本格運用になったときに使える数字になっているのかが重要である。事業の採算性が成立するケースを設定した上で、それをここで確認する必要がある。意図を持つ設問として頂きたい。

【西風新都整備部】

調査票の見直しについて対応させて頂く。

【塚井座長】

調査票に対する意見があれば、委員から事務局へ連絡をお願いする。また対応した結果は、事務局から委員の皆さんへ回答いただくようお願いしたい。

【西風新都整備部】

次回の研究会の開催は、改めて連絡を差し上げる。

以 上