

第8回 西風新都交通スマート化研究会要旨

1 名称

第8回 西風新都交通スマート化研究会

2 開催日時

平成28年1月27日(水) 10:00~12:00

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(15名)

委員 島和之、塚井誠人、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 広島県警察本部、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)、広島高速交通(株)、広島電鉄(株)

5 議事

- (1) 超小型モビリティ実証実験結果について
- (2) 超小型モビリティを活用した今後の取組内容について
- (3) 意見交換

6 傍聴人

報道関係者1社

7 研究会資料名

- (1) 資料1 第8回研究会 説明パワーポイント
- (2) 資料2 モニターアンケート調査 単純集計結果
- (3) 資料3 第7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

【島委員】

モニターの地区別の年齢構成をみると、伴東学区において50代が含まれていない。これは、今回のモニターがたまたまこうなのか、もしくは地域性なのか。

【西風新都整備部】

モニターの中には、学校関係やPTAの方々がおられ、こうした方は比較的若く30～40代が多い。また一方で町内会長さんなども多かったが、こちらは60代からが多くなる。今回は、たまたまその間がおられなかったと考える。

【島委員】

子どもの見守りで活用されたという報告であったが、具体的にはどのような内容だったのか。

【西風新都整備部】

通学路において、不審者がいないか、また子どもが危険な横断をしていないかなどを、車両に青色回転灯を設置して見回るといふ活動を行っている。

【秋野委員】

伴学区でも見回り活動で活用した。学区内には、若葉台という団地があり、山道である。中学生がクラブ活動を終えて夕方5時頃、4kmの道を歩いて帰ってくるのだが、こうした所もパトロールを何回か行っている。

【塚井座長】

今回の調査から、使われない理由としては、「用事がない」、「駐車場まで遠いから」などの意見があり、また使われた方でも、「使いたい時に使えなかった」ということがあった。これらより、潜在的なニーズは車両の設置場所や台数によって変わるものであり、すなわち、利用率は場所や台数を変数とする関数と言えるであろう。台数が少なければ少ないほど利用したい時に利用できる可能性が下がるので、ますます離脱する。とはいえ、使わない人は使わないので、台数を増やせば増やすほど、利用が増えるというものでもないであろう。今回のデータでは、ここまでの検討は難しいと思うが、今回、予約が重複して使えなかった状況はあったのか。

【西風新都整備部】

今回、予約の登録にあたっては、3地区中2地区においてグループのリーダーにあたる

人が事前に日程の調整を行った。直接、(スマホ等から) 予約をしようとしたら使えなかった、ということではなく、割り付け制のような方法だったので、使いたい時に使えないというのは、事前調整した結果と考えられる。

【梶山委員】

大塚・伴南学区は、利用率が低い。登録は、町内会やPTAに、ある程度無理にお願いしており、自主的な登録は僅かであった。また利用は本人の意思に任せたため、利用率が悪くなったのであろう。

【桑原委員】

大塚・伴南学区ではフリーで登録をしたということだが、伴東学区は日程を事前に振り分けた、という点でシステムの相違がある。そのため、伴東学区では、「乗りたいくても乗れない」という人はゼロであろう。

【塚井座長】

予約の方法が異なる点は興味深く、アンケート結果の読み方に気をつける必要がある。両者の結果に差があるならば、教えていただきたい。

【西風新都整備部】

P18 に学区別の利用率があり、大塚・伴南学区の利用率が少ない。今回の利用では見回り活動が多かったが、大塚・伴南学区は既に5～6台の自家用車で見回りを行っており、また地域的にも広い道路が多いこともあり、自家用車から超小型モビリティへの転換が進まなかったと考えられる。

また P29 では 25.9%の人が地域活動で活用したほうがいい、という結果になっている。大塚・伴南学区ではフリーで調整、他の2地区では日程を割り当てているが、その予約方法の違いに関して、データとして傾向は読み取れない。

【島委員】

大塚・伴南学区は、もともと青色回転灯が設置されている車両で見守りをされていたということだが、他の地域ではどうか。

【秋野委員】

他の地域でも、もともと利用している。

【島委員】

大学でも、痴漢が出ることから、青色回転灯を設置した車でパトロールを行っている。

その際、自動車の登録に結構な手間がかかる。よって、共同利用の車で行くと、こうした手間が省けるので良い使い方だと思う。

今回、登録の手続きはどこがされたのか。

【西風新都整備部】

安佐南区の防犯組合がこれまで青色回転灯設置の登録をされていて、今回、その中に3台を追加させていただいた。そのため、手続き面でも、新しく導入というのではなく、追加したということであったので、新規での登録より簡易な手続きであったと思われる。

【塚井座長】

超小型モビリティの良いところは車体が小さいところで、駐車がしやすく、見守りの用途に適しているが、地区として活動するときはこの車に限らず、駐車場などの確保はどうされていたのか。

【梶山委員】

町内会には1～2台程度登録をしているが、いずれも組合の方の自家用車を登録している。

【塚井座長】

見守り活動をされている時に駐車する状況があれば、狭いスペースで済むため小ささが活きることになると思うが、活動中に駐車することはあるか。

【梶山委員】

防犯パトロールは、駐車して降りたりすることはない。もしも駐車するならば、今は邪魔にならない所、ということであろう。

【塚井座長】

運用上、この車が有利になるルールを作らない限り、この車の良さが出ない。そのために、駐車の事を考える事もひとつの方法であろう。

【梶山委員】

個人の車を使うと、燃料代などの負担の問題が生じる。大塚・伴南学区では、若干費用を援助しているが、共同の車を使って見守り等の活動を行うことは良いことと考える。

【塚井座長】

(この車が有利になるルールの)可能性についてはどうか。

【広島県警察本部】

通学路での見守りなどで活用されるのであれば、低速で走行することになる。その場合、車体が小さいので端に寄ることで、後ろからの車もかわしやすいというメリットがあるろう。

ただし、あくまでも車ということなので道路交通法を守ることが必要である。今後、普及して児童や女性の見守り、夜間などでのパトロールなど、住みよいまちづくりに向けた活用をして頂きたい。

【塚井座長】

なかなか難しいが可能性はゼロではないという話であったと理解した。公共の福祉など社会的に意義のある活動で使う場合は、運用上の優遇措置が与えられないか、という趣旨である。現行法にそういうものがないのは承知しているが、この車を広い場所で活用することは、あまり意味がない。狭い場所や、短時間停車する、という事に関して、この車の良さが活きる場所を見つける必要があるろう。

他の乗り物と勝負するとなると、軽自動車に比べるとコスト的には疑問がある。バイクを考えると雨はしのげるが、大雨は難しく、小回りの面もコスト的にも負けてしまう。

乗り物としては、ちょっと目立つため、活動が分かりやすい。

商用車として効果がないか、と思ったところである。しかし、コスト的に軽自動車と一緒になら、わざわざ選ばないであろう。

【島座長】

昨年の実験では、アストラムラインの駅前のスペースを専用駐車場とした。あまり活用されなかったということで今年は無かったのであるろうが、これは、実験できる範囲の制限が影響したとは言えないだろうか。範囲が広がれば、買い物等の使い道もでてくるのではないか。

【西風新都整備部】

昨年度は、利用時間を朝7時～夜7時までとしており、個人利用の用途で使って頂いた。その時間の制約のために、通勤目的では使って頂けなかった。もし将来的に、駅前や中央線のバス停付近に駐車場ができ、利用時間の制約がなくなれば、公共交通との乗り換えでかなり利用があると予想できる。

【塚井座長】

タイムズモビリティネットワークスでは、行き先の想定とか、駐車場の配置の密度など、どのように考えているのか。

【タイムズモビリティネットワークス】

当社は、駐車場の配置はそれほどきめ細かくはない。商業地では、車両をバン、ワゴンにして色がシルバーの車両を配置するなど気を遣っている。

住宅地においては、近いほどいいのは当然だが、感覚的には半径 500m くらいかなと考える。

それと事業スキームに関して感じた事を述べさせて頂くと、採算を検討されているが、コストに関する疑問として、メンテナンスコストが含まれていないこと、またマーケティングコストを0円という前提に立っていることがある。今回は各地の会長さん等が尽力されて成り立ったものであるが、これを前提とするのは酷であろう。

一方で収入面であるが、171世帯の町内会で車両を共有する場合、28%の48世帯で共有することになる。月30日で12時間と考えると、お金を稼げる時間は360時間くらいであり、48世帯が奇跡的に利用時間が重ならなくても世帯あたりは7.5時間となる。普通に考えたら2~3時間くらいが皆さんに使っていただける時間であろう。1時間あたり100円くらいなら払っても良いという結果を踏まえると、定額1000円とれる前提はちょっと苦しいように思える。広告料を取るなど違う収入を探る道、あるいは他の交通と接続して付加価値を高めるなど、事業スキームを組み直す必要があるのではないかな。

【西風新都整備部】

今回の採算検討は、指摘のとおり前提条件が甘いものとなっている。1000円という値はアンケートから出たものだが、町内の方の使用料で賄おうとすると、例えば一時利用が少なかった時の対応や、町内会費として徴収する場合に使わない人も含めて一世帯あたり230円もらう、というのは全ての了解を得にくいので、このまま使うのは難しい。

また、付加価値というものも高めていかななくてはならない。「手軽で便利」というコンセプトであるが、その中には価格の手軽さも含まれる。バイクに近く、125cc程度の出力でもあるので、できることなら二輪免許で乗れたり、車検なども安くなればよい。

価格面、利用面、駐車面で、付加価値を出しながら、利用価値を高めていかに使って頂けるかが大事であろう。

【塚井座長】

運用面に関して、将来的に縛りが緩和する可能性があるのかどうか、動向についてお知らせいただきたい。

【吉木委員】

この車両は、現在の四輪車の基準には適合していない、ということで基準を緩和した上で、軽自動車のナンバーを付けることができている。国として、地域での活動のデータを収集し、検討して次の段階へ繋げていくことを考えている。3月のシンポジウムで国全体

のデータが発表され、基準に関してもそこで議論されるであろう。

超小型モビリティだけを対象とした補助金は今年度で終了する。一方で、引き続きの普及を図るため、P35にあるように、地域交通グリーン化事業の補助対象となり、車両を購入したときに補助金を出す、という計画になっているが、実際にまだ要綱などは決まっていない。

【塚井座長】

認定制度は今後、どうなるのか。

【吉木委員】

同じ車両であれば、引き続き同じ申請をすることで走行が可能となるが、個人等への申請者の拡大ということになると、そのあたりは未定である。

【塚井座長】

車両開発をされた日産自動車より、この乗り物が置かれている状況や様々な環境、また今後の開発、改良の動向などをお教え頂けないか。

【日産自動車】

価格に関して、ベースはルノーの車両を活用しているが、輸入に要する経費、一部を日本仕様にする等の経費もあり、車両価格は220万というとても安い価格になっている。

ルノーでの年間販売台数は3年前に1万台だったが、徐々に減少している状況である。通常、台数が増えると量産効果が出て、原価軽減などが進み車両販売価格も下がってくるが、潜在的ニーズも高くなく、量産効果が出ていない。従って来年度から車両が例えば半額になる、という状況ではない。

冬場の対策としては、国土交通省及び関東運輸局と協議して、後付けになるが、窓の代わりの側面防風カバーを設置している。ビニール製だが、風の巻き込みがかなり軽減され、快適性の向上に繋がっている。雨もしのげるが、本降りだと雨だれがみられるようであるが、以前よりは負担は大幅に軽減されている。現在、東京で10数台が走っており、うまくいけば広がるであろう。

【塚井座長】

運用面でのアイデアなどはどうか。

【日産自動車】

超モビは小ささが特徴である。これを活かし、2年くらい前に、神奈川県横浜市の郊外部において病院の訪問診療・訪問看護で活用された。その地域では、道路幅員が1.5～2m

程度が多く、駐車場もない。訪問診療の場合は、警察に届けば一時駐車が免除されるが、軽自動車の場合は、路上に駐車すると他の自動車の通行の妨げになり、病院へのクレームがあったそうである。しかし、超小型モビリティの活用で、こうしたトラブルがなくなったと聞く。

また神奈川県厚木市では、同じく訪問診療に使うが、夜間は防犯パトロールに活用しているという事例もある。

【塚井座長】

多くの方に使ってもらい稼働率を高める工夫も必要である。また、西風新都は道路が狭小という状況は少ないが、2輪車としての扱いなら歩道内に置ける場所がある。超小型モビリティもどのような場所なら駐車が可能なのかという事を考える必要がある。

また昼と夜で別の人が使う等、用途を組み合わせるのが最善であろう。

銀行の方などは小さい車を使っている。事業者が昼間活用して、業務がない夜間を他と組み合わせるなど、使い道を模索して固定費用を分割できるようにニーズを探すのも良いのではないか。

【秋野委員】

1年目の実験では個人利用で車を活用し、買物などが多いというデータであった。今年は団体として町内会、社協、青少協で使ったが、子どものパトロールや高齢者のケアなどを含めて活用した。

現在、ゾーン30ということで、警察と連携して速度30km/hの交通規制を進めている。西風新都は企業が多く、これらの車が生活道路でスピードを出して走行している。子どもの通学や高齢者にも危険であり、こうした状況の緩和のためにも、超小型モビリティがますます普及すれば良いと考える。団体としての利用は、良いことと思う。

【島委員】

今回の実験では、使い方が分からないなど、予約システムに対するトラブルはなかったか。

【西風新都整備部】

予約システムの使い方に対しては問い合わせ等も特になかった。ただし登録時においては、汎用性のシステムを使ったこともあり煩雑さもあったが、一旦登録してしまえば、使い方については問題なかった。

【塚井座長】

車両の充電に対してはどうか。

【西風新都整備部】

基本的には1日単位で使っていたので、1日終われば夜の間充電する、ということで特に問題はなかった。

【塚井座長】

大塚・伴南学区では個人利用であったため、スケジュールが読めないという点で充電に関してリスクが少しある。スケジュールが決まっているものについてはそういった使い方ができる、ということである。

【桑原委員】

エリアを考えると、充実した団地もあれば、旧の村の様な所もある。団地内での空き家もある。若者から老人までのすべてが超小型モビリティを活用するというよりも、もうすこし絞って、どこに何が必要かということ想定すべきではないか。見守り活動を誰がやるかなど、町内会負担も増大する。そのあたりの試算のあり方、高齢者も乗れる車両の改良や中身の吟味が必要ではないか。

【山崎委員】

石内地区では、一昨年、昨年と公民館まつりに協力頂いて、周知のために車両の試乗会や展示等を行ってもらった。後日ヒアリングをすると、個人で使いたいという要望が結構聞かれた。軽自動車とバイクの中間のカテゴリーであり、将来はガソリン車が無くなり、電気や燃料電池車に移っていくであろうし、電気を使う超小型モビリティも普及するのではないか。

以前は、普通車と比較して考えていたため、雨や風を防ぐために窓ガラスが欲しい等の発言もしたことがあるが、今はバイクの延長として短距離利用でみれば、生活道路を利用した買い物や回覧物の配布、町内会の用事など次世代の乗り物として良いと思う。

【塚井座長】

乗り物のメリットの捉え方はいろいろとあると思うが、自動車基準で見ない、ということが重要であろう。小さい割には快適であるということはどうやって訴えていくか。委員会としても、当初は、これはどういう乗り物かわからず手探りの状態であった。自動車を小さくすると考えるのではなく、バイクを大きくしたものとする、これが大事である。乗って体験してもらおうということ継続していく必要がある。

ポイントを絞る、という意見もあったが、ユーザーの所に行く活動に使うのか、ユーザーの外出に利用するのか。どちらも事業化としてはあり得る。

その中でいかにコストを下げるかということ、昼と夜を区切って様々な人に共用してもら

うことであろう。事業者に入ってもらえればそれに越した事はないのではないか。あるいは片方が行政であっても良いので、そういった道を模索すべきではないか。

あとは使い方の提案を頂きながらやっていくということであろう。コンパクトさをどう活かしていくかというのはアイデア次第である。今後、地域での使い方が具体化したときに置き場所等の議論も出てくると思われるので、心に留めておいていただきたい。

【秋野委員】

超小型モビリティの導入検討における段階のひとつとして、委員の皆さんに、是非地域、までお越し頂きたい。例えば、どんな場所にスーパーがあるなど、実際にどのような地域かを観て頂いてから、提案なりの検討を行い、次の研究会などに備えて頂ければと思う。

【塚井座長】

地域からの期待も大きいということがわかったので、来年度以降の進行の参考にさせていただきます。

以 上