

名古屋大学 COI-NEXTマイモビリティ共創拠点 シンポジウム
地域モビリティサービスの維持・発展は可能か？

SIP第3期 スマートモビリティプラットフォームの構築 で目指したいこと

2023.12.15

筑波大学 名誉教授・学長特別補佐

石田 東生



自己紹介



石田東生(いしだはるお) 筑波大学 名誉教授・学長特別補佐

略歴 1974 東京大学土木工学科卒業
1982 筑波大学社会工学にて教員、2017定年退職

専門 社会資本政策、交通政策、国土計画

最近の興味

社会資本と国土政策、道路を活用した地域振興策、新しいモビリティ・サービス、、、

主な社会活動

グリーンイノベーション戦略推進会議委員 内閣官房、経産省、環境省、文科省、農水省、国交省、総務省

スマートシティ関連合同審査委員会委員長 内閣官房、国交省、経産省、総務省

内閣府 SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」PD

デジタル庁 モビリティWG有識者構成員

国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会会長・環境部会長、国土審議会委員・推進部会部会長代理・北海道開発分科会会長

国土交通省・経済産業省 スマートモビリティチャレンジ協議会 企画運営委員長

経済産業省 デジタルライフライン全国総合整備実現会議有識者構成員、自動走行ビジネス検討会委員、RoAD to the L4 委員

NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事

話の概要



- SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」の概要
- モビリティを取りまく政府の動き 石田が参画しているもの
- 是非取り組みたいこと
- 先進的モビリティシステムを活用した スマート・ディストリクトの構築への期待
- おわりに 3つの言葉

人の生死・幸せとモビリティ

人の幸せ

生存

生命・衣食住

安寧なくらし
強靱な国土・空間
物流

生きがい

学・働・育・遊・交

社会的存在としての人間
支えるモビリティ

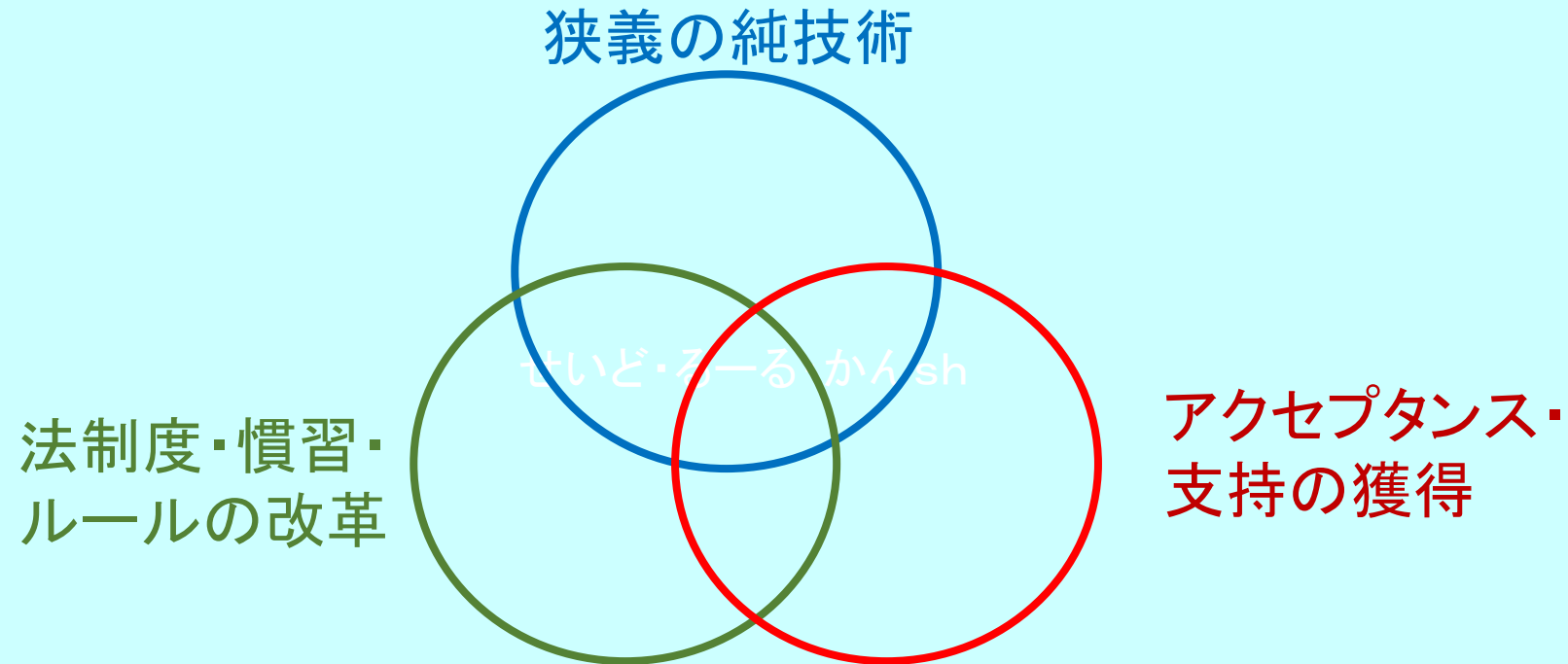
人に、産業に、地域にモビリティは必須

そして、モビリティを取り巻く状況は急速に変化

追い風 自動運転(CASE), MaaS, DX, スマート、……

急ぐ理由 高齢化、地方の疲弊、輸送サービスの持続性に黄信号、……

広義の技術 狭義の純技術、法・制度技術、コミュニティ形成技術、プロジェクト形成技術、……



支えるデジタル見える化 OS/アーキテクチャ、データスペース、アプリ、……
サービスレベル(効果)・コストと負担

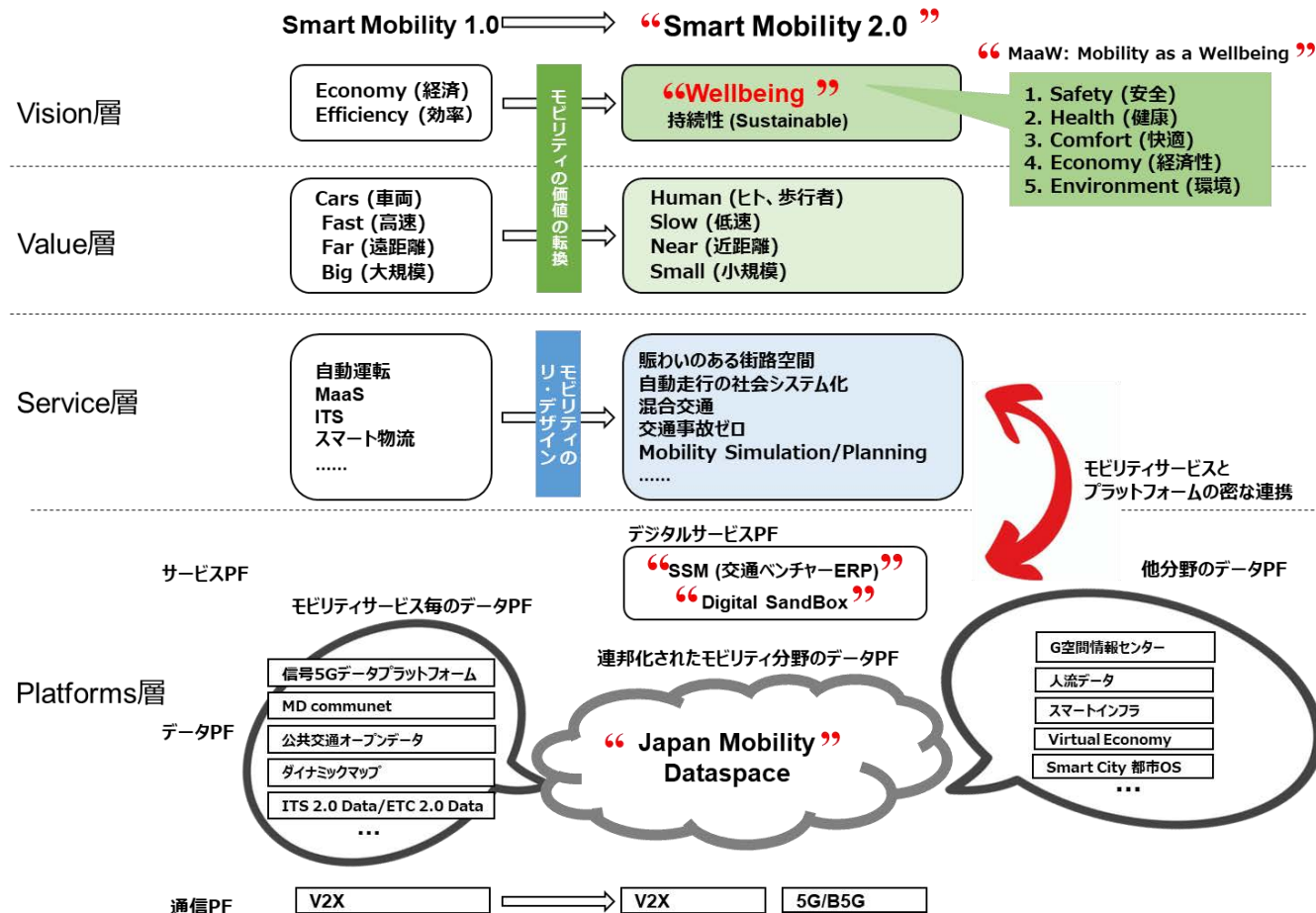
本課題のビジョンとミッション

■ビジョン（目指す社会）

自由に自立して安全・快適に環境・他人・まちに優しく、皆が、モノが、サービスが移動できるモビリティディバイドのない社会

■ミッション

移動する人・モノ・サービスの視点から、安全で環境にやさしく公平でシームレスな移動を実現するプラットフォームの構築



「スマートモビリティ 1.0」(as is)

- 交通流の円滑性・安全性の追求
- 経済発展に資する輸送システムの安定供給
- 『幹線道路』・『高速』・『遠距離』・『大量』

「スマートモビリティ 2.0」(to be)

- 移動者一人ひとりの安心・安全・快適・健康・幸福
- 人々が共に暮らす「まち」の持続
- 『生活道路』・『低速』・『近距離』・『小量』

【支える】

- Mobility Dataspace
- Shared Service for Mobility
- Digital Sand Box

【コミュニティ形成】

- Trust and Fun
- データ、モビリティ、ビジネス

【RFI と FS を踏まえた社会課題および問題点の整理】

- ① 地域公共交通を支援するビジネスモデル、諸制度の硬直性
- ② スマートモビリティサービスの実現に向けた資源の組み合わせが不十分
- ③ 物流システムの人力依存と持続可能性の課題
- ④ 物流 MaaS を荷姿統一、データ共有・連携を通じ更に効果的にする必要性
- ⑤ 移動情報に関するデータコミュニティの不在、モビリティサービスを支えるデータ基盤のモザイク化・サイロ化による利便性の低下
- ⑥ 移動情報を巡るデータガバナンス
- ⑦ 大きな道路への投資集中と小さな道路の看過
- ⑧ ヒト・モノ・ビジネスの多様・重層的なコミュニティ形成の必要性
- ⑨ 人々の健康維持・増進に向けた安全な移動手段確保の必要性



【専門家等との対話を通じた論点の絞り込み】

- 官民の共創や事業者間の共創、異分野との共創を加速するための仕組みやシステムの構築
- モビリティ資源同士の相互活用やサービスの接合、そのための法制度や基準づくり、運営のルールづくり
- 最新のデジタル技術やデータの効果的な活用



例：国際ウェビナー「スマートモビリティとデータガバナンス」（2023年3月28日）

SIP で取り組む
サブ課題の設定

【サブ課題Ⅰ】モビリティサービスの再定義、社会実装に向けた戦略策定

- ・ モビリティ資源を最大限に活用した持続可能なモビリティサービスのリ・デザイン計画指針の作成、自治体等との連携による実践

【サブ課題Ⅱ】モビリティサービスを支えるインフラのリ・デザインに向けた研究開発

- ・ 生活道路の安全性向上と賑わい創出を目的とした、街路構築論、環境センシング、V2X技術等の開発
- ・ 安心安全な都市空間とモビリティサービスを支えるデータ基盤整備、デジタルサンドボックスの構築

【サブ課題Ⅲ】スマートモビリティサービスの実験・実装・ビジネス化を支援する装置・仕組みの開発

- ・ リ・デザインに基づく地域モビリティサービスの実装に向け、デジタルサンドボックスを活用した社会実験、コミュニティ形成を推進
- ・ モビリティ関連事業者間でのデータ共有・連携基盤の構築、地域モビリティサービスを担える人材育成、スタートアップ支援

サブ課題と研究開発テーマ



I. モビリティサービスの再定義、社会実装に向けた戦略策定

I-1. 人のモビリティを確保する「モビリティ・リ・デザイン」レポート(計画指針)の作成

①地域モビリティ資源の実情把握

②地域モビリティ診断ガイドラインとモビリティ・リ・デザイン・シミュレーションモデルの開発

③地域創生に資する総動員チップス(ヒント集)の作成

④地域モビリティ・リ・デザイン・レポート(計画指針)の作成と日本発リ・デザイン指標の開発

I-2.モノの移動を確保する物流 MaaS

⑤物流 MaaS の実情把握と構築に向けての戦略構築

I-3. モビリティ・リ・デザインの実践

⑥タクティカル・モビリティ・リ・デザインの実践

II. モビリティサービスを支えるインフラのリ・デザインに向けた研究開発

II-1. 安全、快適、豊かで活気ある生活道路の実現に向けた交通インフラの研究開発、実証

⑦安全・安心・賑わいのあるみち空間と交通システム構築

II-2. スマートモビリティを支える制度・慣習への切り込み

⑧スマートモビリティサービスの提供がより容易になるようなマーケットデザインの経済学的研究

II-3. モビリティサービスを支えるデータ基盤(デジタルシステム基盤)の整備

⑨多種多様なモビリティプラットフォーム/関連データの統合・相互利活用基盤の構築、実証

⑩安全・快適・豊かなモビリティの実現のための、サイバーフィジカル型道路空間デジタルシステム基盤の構築

⑪都市OS上のモビリティ対応サービスの開発

II-4. 自動走行技術の活用による新たなモビリティサービスの構想

⑫リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出

⑬自動走行の社会システム化

III. スマートモビリティサービスの実験・実装・ビジネス化を支援する装置・仕組みの開発

III-1. デジタルツインに根差したデジタルサンドボックスの構築と活用

⑭社会実験地域の公募と評価

III-2. コミュニティ形成手法・アプローチの開発

⑮地域モビリティ資源のサービス実装に向けた地域・モビリティ・ビジネス・データコミュニティ形成

III-3. 人材育成・スタートアップ支援としてのコンテスト開催と事業化支援

⑯スタートアップ等の事業者間のモビリティデータシェア・共有が可能な基盤となる SSM(Shared Service for Mobility)の構築

⑰国際連携の推進

III-4. 地域モビリティ資源を活かしたサービス実装、マーケットデザインと評価のあり方、人材育成

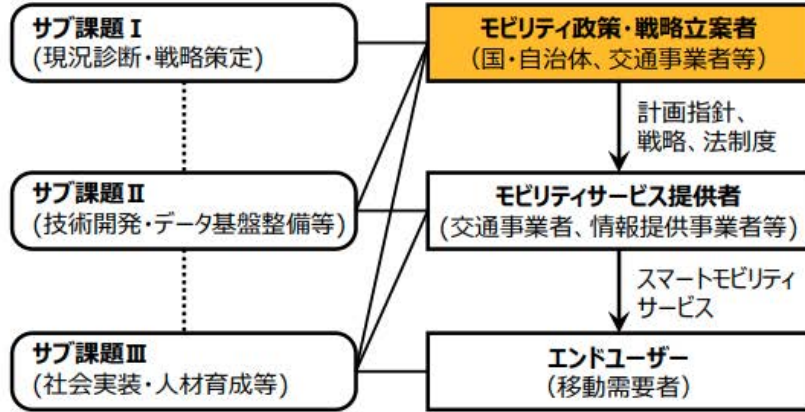
⑱地域モビリティ資源を生かした地域の類型化・特定に向けた実践的調査(アクションリサーチ)普及展開活動

⑲サービスの社会実装に向けた人材育成



4. 社会実装に向けた関係省庁や産官学との連携促進の工夫

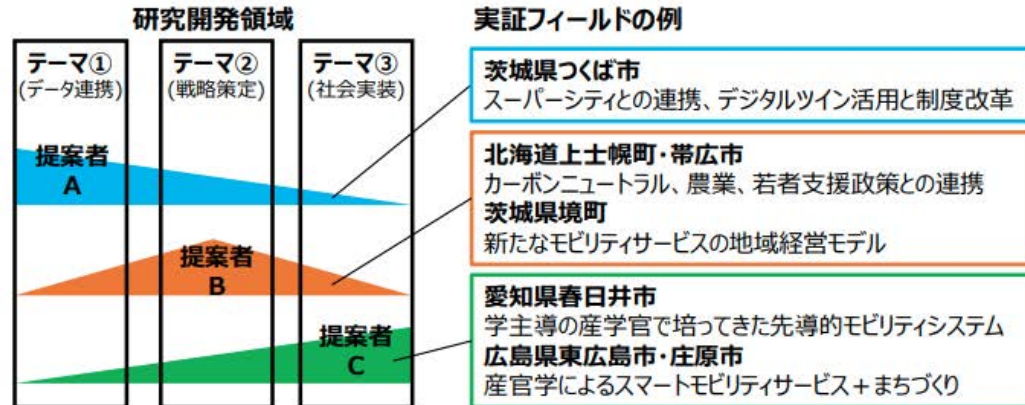
スマートモビリティプラットフォームの構築



- 取り組む領域を幅広く提案させる「メニュー方式」での公募により、テーマ毎に提案者間の連携のための「のりしろ」を確保する工夫をしている。

- 提案者間の連携を介して、実証フィールド(自治体)間、民間事業者間、関係省庁間の連携を創出し、強化を促す。

- 成果の国際標準化やASEAN諸国等への展開を視野に。



SiPの取組	関係省庁の取組
モビリティ・リ・デザインの実践 (現況診断、戦略策定、代替案評価ツール開発、サービス社会実装、事業モデル革新)	国交省 総合政策局 ・地域公共交通の「リ・デザイン」 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正
デジタルサンドボックスの構築 (デジタル空間上における対策効果の検証等)	国交省 都市局 ・Project PLATEAU 国交省 道路局、警察庁 ・ゾーン30プラス
自動走行技術の活用によるモビリティサービスの向上 (自動走行の社会システム化)	経産省、国交省 自動車局 ・RoAD to the L4
都市OS上のモビリティ対応サービスの開発	経産省 製造産業局 ・地域新MaaS創出推進事業 デジタル庁他 ・モビリティ・ロードマップ

連携協働の必要性

多数の課題 19課題

多数の研究チーム 15チーム

少ない予算の効果的使用

連携の方向性

実証フィールドの共有

計測・調査の相互乗り入れ

相互の外注も可能

技術の連携

データスペース、シミュレーション、コミュニケーション、解析・表現、...

そのための

WG、PF.....

プロジェクト推進体制 研究開発フィールド



都道府県	市区町村	代表機関名	人口密度(/km ²)	高齢化率	自動車利用率※
北海道	網走市	金沢大	166	31.5%	68.1%
	池田町	JARI, IBS	46	43.6%	75.1%
	当別町	筑波大(谷口先生)	100	34.9%	57.6%
	上士幌町	IBS, BOLDLY	26	35.4%	64.7%
青森県	十和田市	筑波大(谷口先生)	303	33.7%	77.9%
宮城県	東北大学	東北大			
新潟県	弥彦村	BOLDLY	447	32.1%	83.0%
石川県	金沢市	金沢大	2,408	26.2%	65.1%
	小松市	BOLDLY	948	28.7%	78.5%
福島県	会津若松市	日本信号	804	30.9%	69.3%
茨城県	つくば市	筑波大(鈴木先生), 日本信号	993	18.9%	65.4%
	境町	IBS, BOLDLY, 日本信号	546	29.0%	77.4%
栃木県	宇都宮市	日本信号	1,547	25.0%	67.8%
東京都	羽田空港	BOLDLY			
	千代田区等	オリコン			
神奈川県	お台場	日本信号, 金沢大			
	横浜市	オリコン	9,438	24.4%	27.4%
埼玉県	さいたま市	IBS	5,409	23.2%	
	秩父市	NTTデータ	773	34.1%	75.4%
千葉県	千葉市	オリコン, 金沢大	4,565	25.6%	39.0%
	柏の葉	日本信号	4,057	25.8%	35.8%
	八街市	オリコン	1,069	31.0%	70.2%
	松戸市	JARI	8,374	25.6%	25.9%
静岡県	横芝光町	BOLDLY	386	37.6%	78.4%
	藤枝市	JARI	1,393	30.1%	71.9%
愛知県	函南町	JARI	1,256	32.8%	73.8%
	日進市	IBS, BOLDLY	3,219	19.7%	61.4%
岐阜県	春日井市	名古屋大, IBS(仮)	4,082	25.8%	56.3%
	西尾市	名古屋大	1,240	25.7%	73.9%
三重県	岐阜市	BOLDLY	2,816	28.1%	66.0%
	多気町	BOLDLY	319	34.6%	79.4%
大阪府	大阪市	NTTデータ	12,216	24.6%	12.4%
兵庫県	養父市	JARI	331	39.5%	82.1%
広島県	広島市	広島大	4,093	25.1%	39.1%
	東広島市	広島大, IBS(仮)	835	23.3%	63.3%
	庄原市	筑波大(谷口先生), 広島大	178	43.3%	77.6%
鳥取県	倉吉市	IBS	171	34.5%	
高知県	仁淀川町	JARI	135	55.6%	70.7%
愛媛県	伊予市	BOLDLY	443	34.1%	64.9%
宮崎県	宮崎市	IBS	624	29.1%	



※ 自動車利用率は従業・通学者ベース(2020年国勢調査)
【数値精査中】

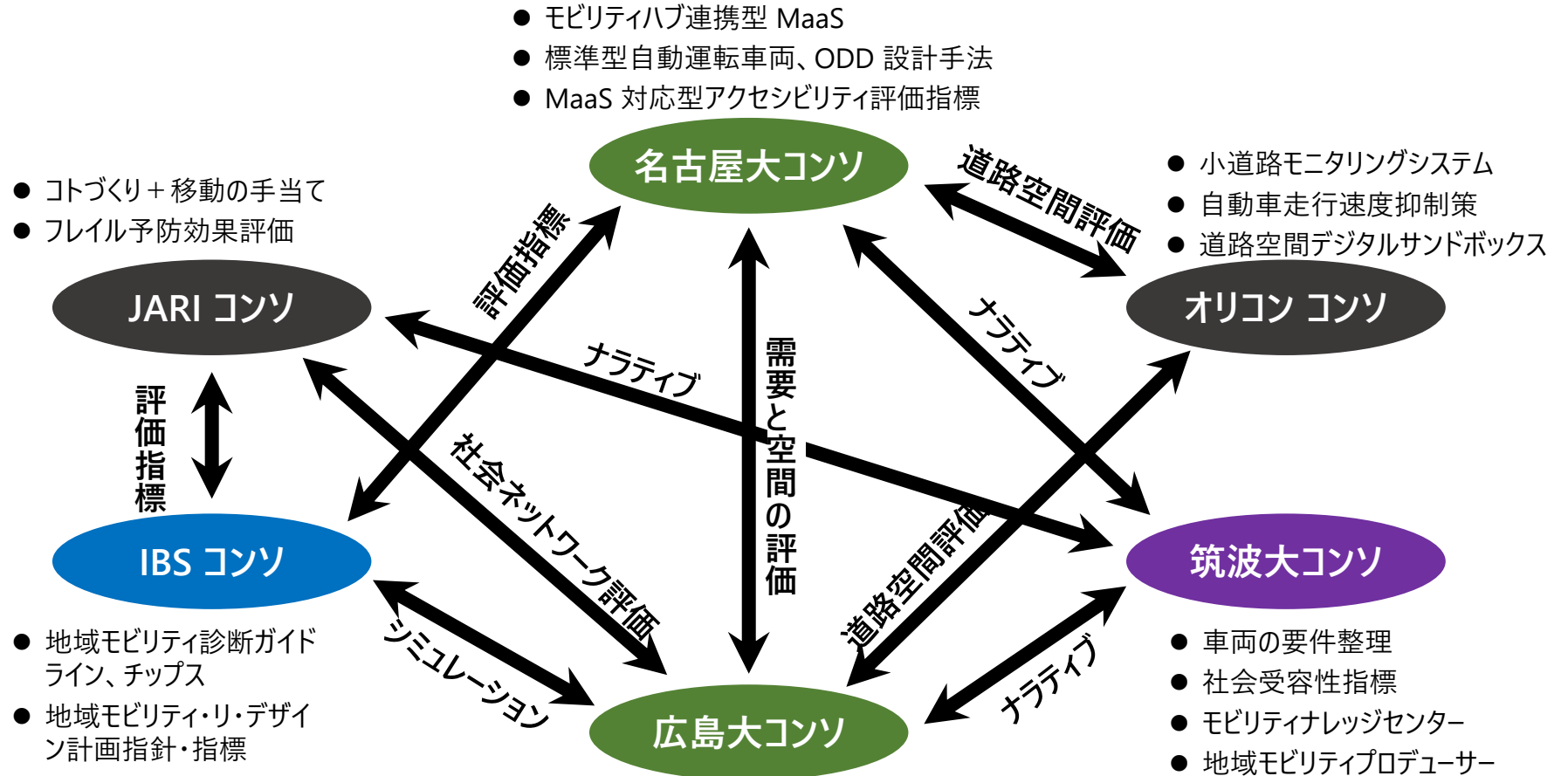
成果の最大化に向けた工夫: 連携会議による受託者間連携の促進



- 現在までに受託者間連携促進会議を2回開催（11/1, 11/15）。関係省庁も参加。
- 連携を促進できそうな受託者ごとに会議を実施することで、受託者決定から2か月足らずで**具体的な連携の方向性が定まり、活動が開始**されている。

● Mobility HINT シリーズ

- H**irosima 広島大学
- I**BS 計量計画研究所
- N**agoya 名古屋大学
- T**sukuba 筑波大学



第2回受託者間連携促進会議で見出された受託者間連携の方向性

- まちぐるみシミュレータ、地域診断ダッシュボード
- MOD デジタルサンドボックス
- 公共交通優先インフラ協調技術

話の概要



- SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」の概要
- モビリティを取りまく政府の動き 石田が参画しているもの
- 是非取り組みたいこと
- 先進的モビリティシステムを活用した スマート・ディストリクトの構築への期待
- おわりに

アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

交通ネットワークの幹・枝・葉

これまで幹・枝中心の政策

葉にも配慮

光合成は葉

機能している細胞につながってる毛細血管

道路網のリ・デザインも

大きな道路 と 小さなみち

小さなみちの大改革

体制

地域の公共交通リ・デザイン実現会議(議長 国土交通大臣)

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会(座長 中村文彦)

国土構造の基本構想 シームレスな拠点連結型国土 地域生活圏はあるレベルの拠点

理念・IDは素晴らしい
デジタルとリアルとの融合
市町村境界に捉われない、空間・生活・気持ちのつながり

「地域生活圏」の形成で変わる地域の姿(イメージ)

地域をつなぐ持続的なモビリティ社会の実現

地域公共交通のリ・デザイン

交通DX・GXや、地域の関係者との共創を通じ、地域公共交通ネットワークの利便性・持続可能性・生産性を向上
⇒地域公共交通特定事業実施計画の認定:2027年度までに300件

自動運転

地域限定型の自動運転移動サービスの実現
⇒50か所程度(2025年度目途)、100か所以上(2027年度まで)

※デジタル活用では解決できない地域課題に対しても、地方創生の一層の取組強化を図る。

デジタル・ガバメントの推進

- ◆ 基幹業務等のシステムの統一・標準化、行政手続のオンライン化、マイナンバーカードの普及・利用促進等
- ◆ 「書かないワンストップ窓口」の横展開

デジタル基盤の整備・活用

- ◆ 5G、光ファイバ等のデジタルインフラ、データ連携基盤
- ◆ 自動運転・ドローン物流等の実装を支えるデジタルライフライン(センサー、乗換え・積替え拠点等)

新たな発想からの地域マネジメント

- > 「共」の視点からの主体・事業・地域間の連携 (官民パートナーシップによる地域経営)
- > デジタルの徹底活用による地域空間の質的向上

まちでも中山間地域でもデジタル活用で安心・便利な暮らし

「デジ活」中山間地域

スマート農業、ドローン物流等を組み合わせたプロジェクトを実現
⇒2027年度までに全国150か所以上

多世代交流まちづくり

居心地が良く歩きたくなるまちなづくり、建築・都市のDX
⇒2027年度までに3D都市モデルの整備都市500都市

転職なき移住・二地域居住等

テレワークの普及等による地方への人の流れの創出・拡大、空き家等の活用促進

地域を支える人材の確保・育成

包摂的社会、こども・子育て支援、女性活躍、関係人口の拡大・深化

本格的検討はこれから
デジタルとリアルとの融合はどうすれば？

リアルをやりたくないからデジタルで
財政制度審議会 「日本のインフラは概成」を繰り返す
経産省 デジタル全総でもインフラのダウンサイジングを主張

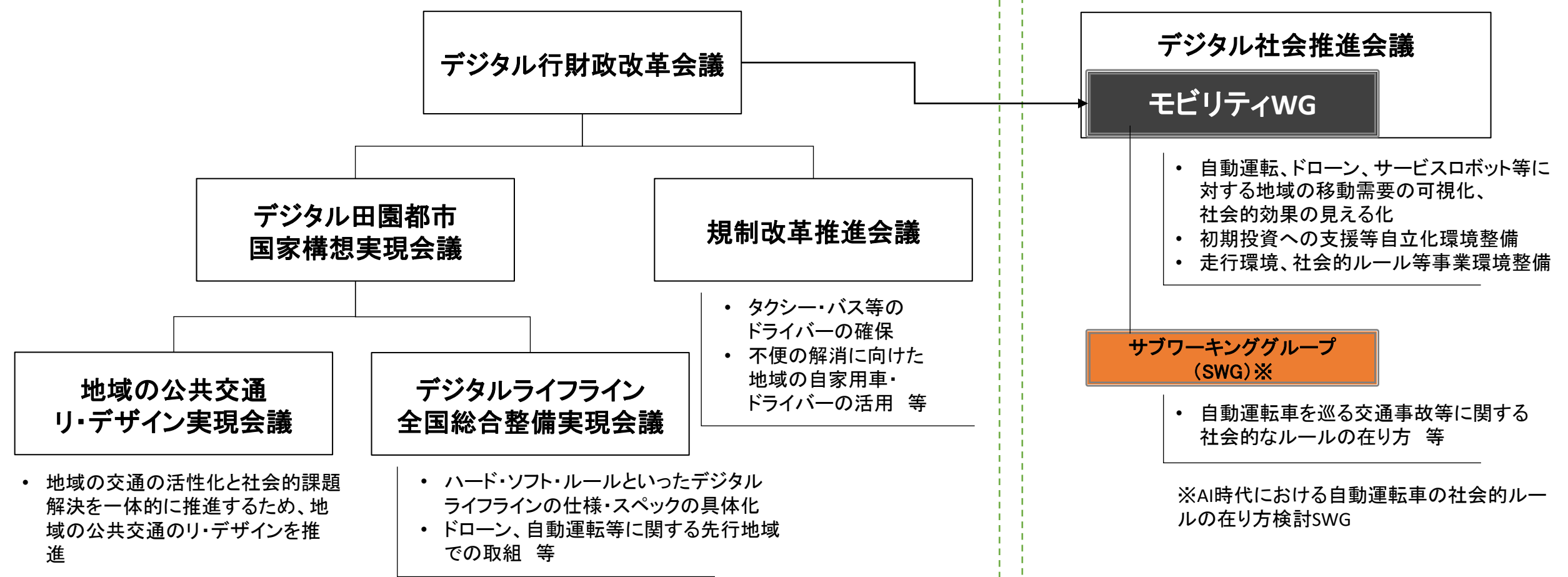
圏域設定は？
地域の思惑をどう調整、具体化？

スマートシティはどう貢献できるのか、どう連携するのか
スマート化はあらゆる壁を低くする、弱くする
スマートローカルの考え方

国土審議会 推進部会
部会長:増田寛也 部会長代理:石田東生

モビリティ・サービス分野の集中的改革検討

モビリティ・デジタル技術の事業化に関する政策ロードマップ等



デジタル社会推進会議

モビリティWG

- 自動運転、ドローン、サービスロボット等に対する地域の移動需要の可視化、社会的効果の見える化
- 初期投資への支援等自立化環境整備
- 走行環境、社会的ルール等事業環境整備

サブワーキンググループ(SWG)※

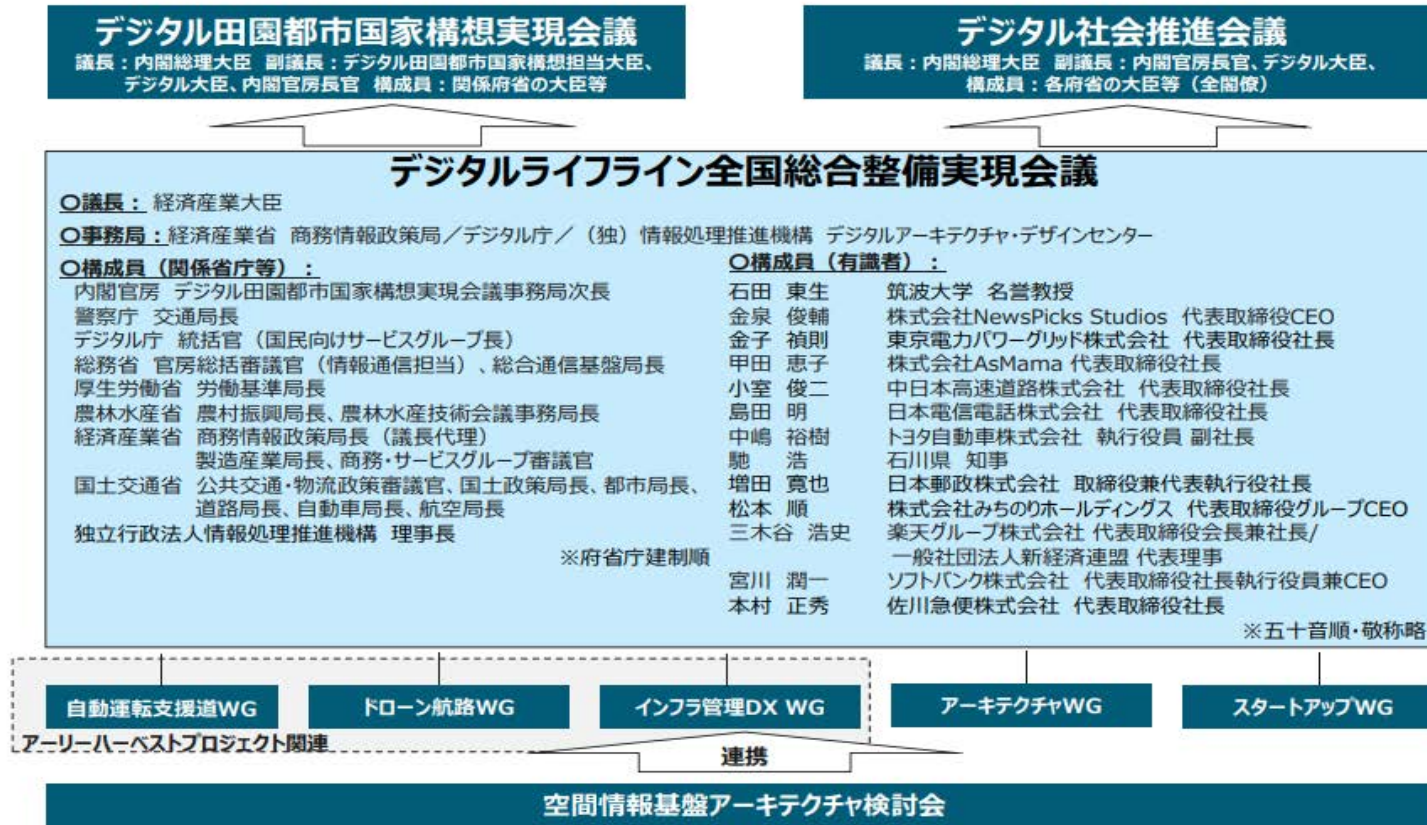
- 自動運転車を巡る交通事故等に関する社会的なルールの在り方 等

※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討SWG

経済産業省の提案 デジタル全総



総理の御指示を受け、デジタルライフライン全国総合整備実現会議を立ち上げ



座長

西村経産大臣

13名の有識者構成員

18名の関係府省庁の局長

すごいスピードで
決まっていく

1回あたりの発言は
2-3分に制限

政治日程で決まっていく

懸念

リアルよりもデジタル

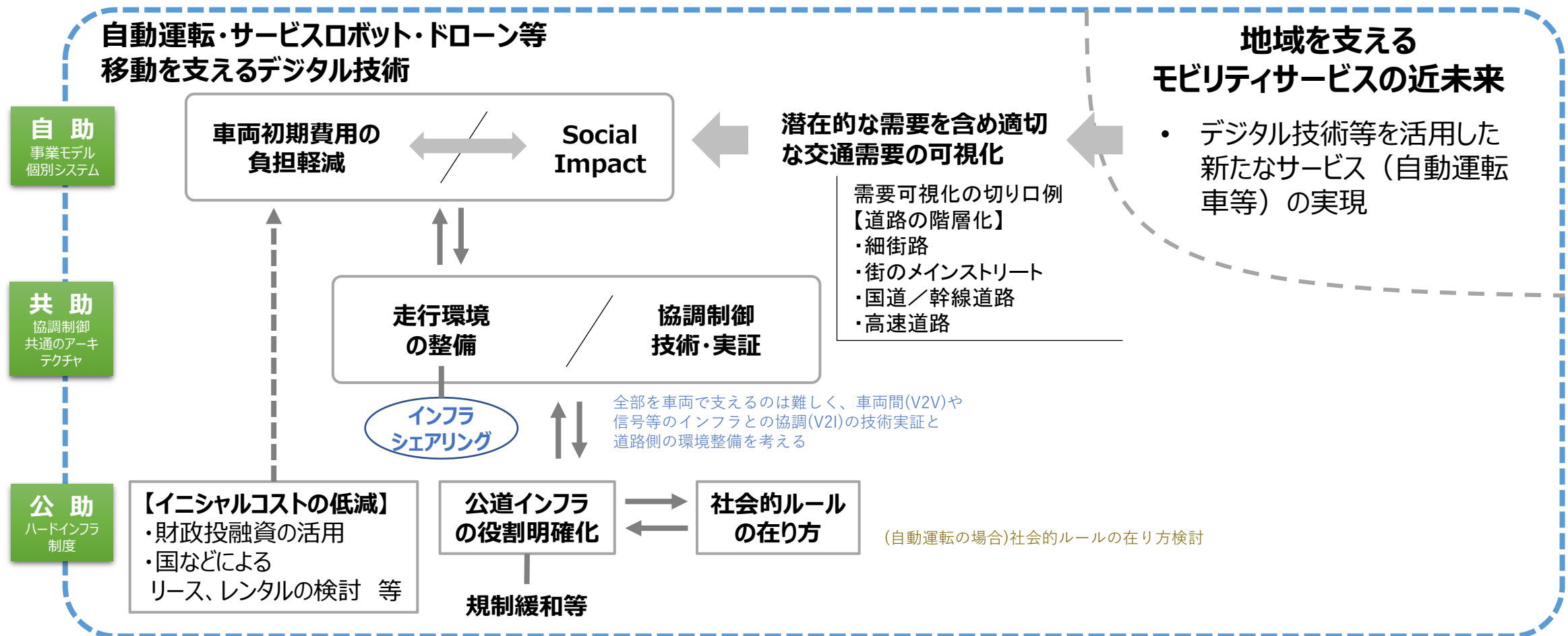
リアル:動く・運ばれる人・モノ
手段はデジタルのみ

デジタルなきリアルは成立しない
リアルなきデジタルはどうなるのか についての議論が不足

モビリティWGの検討内容

- 車両の初期導入費用、需要側からのモビリティサービス価値の再評価、走行環境の整備と車両側の技術高度化、そのために必要となるそれぞれの標準化、こうした環境整備を踏まえた社会的ルールの在り方など、時にトレードオフ、時に相互依存する諸課題のどれか一つが欠けても、新たなモビリティサービスの事業化は困難。
- モビリティWGでは、これら中長期にわたる課題・論点に関する検討体制・スケジュール等を「モビリティ・ロードマップ2024(仮称)」としてとりまとめる。
- 座長 森昌文総理大臣補佐官、12名の有識者構成員(石田も)、9名の関係府省庁局長(内閣官房、デジ庁、警察庁、国交省、経産省、総務省)

モビリティ・ロードマップ2024 (仮称) 今後毎年



話の概要



- SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」の概要
- モビリティを取りまく政府の動き 石田が参画しているもの
- **是非取り組みたいこと**
- 先進的モビリティシステムを活用した スマート・ディストリクトの構築への期待
- おわりに

- **モビリティサービスの提供と人・地域・産業の幸せ**
- 安全、快適で、愉快的な生活道路と賑わい道路の実現 小さい道路の大改革
- 公共交通のリデザイン 地域モビリティ資源の最大活用
- 持続可能な物流システム

- 自動運転はそのための手段・道具 **自動運転の社会システム化**
 - 技術だけに頼らない(L4)。技術の一本足打法だと実装は難しい。
 - 都市・地域・くらし産業に実装するため、インフラと共に、社会・くらし・産業のあり方も考える

- 実現するための基盤
 - Mobility Data Space, Digital Sandbox, Data Community、Shared Service for Mobility、・・・
 - 支える要素技術 センサー、通信、・・・
 - インフラ(ハード、ソフト、制度、受容性、ビジネス慣習)
 - コミュニティ(モビリティ、データ、ビジネス、スタートアップ・・・)形成とPA 信頼と利益・互酬

- 特色
 - 地域・現場重視 具体的なコミュニティ・地域課題を必ず対象
 - 課題内連携、SIP他課題連携、政府民間のプロジェクトとの連携
 - 海外連携・展開 欧米に加えてASEAN、OEMに加えてモビリティサービス

自動車のための大きな道路と人のための小さなみち



道 : 祭祀のために行進するみち.

路 : 人や車馬の往来するところ. 大きなみち.

軌 : わだちのみち.

径 : こみち.

衢 : 分かれみち. ちまた. まち.

途 : 歩行するみち. みちすじ.

理 : 物事の基本的法則

倫 : 人と人との関係. すじみち. (角川漢和中辞典)

道路は大きな道

色々なみちを大切にしたい

プロセス、信頼

モータリゼーションによってみちは道路に。みちに戻す道路も(回帰)
大きな道路と小さなみちのリ・バランス 小さな道の大きな改革

都市内道路空間を人間のものに

分担率

NY	自動車	35%
	公共交通・徒歩・自転車	62%
東京	自動車	16%
	公共交通・徒歩・自転車	84%

最大の公共空間は道路

そこを分担率の低い自動車が占拠

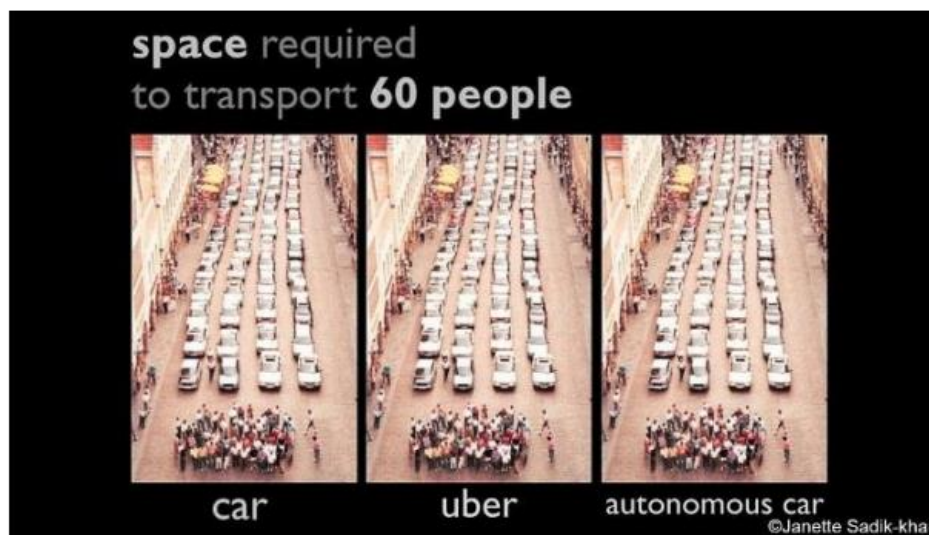
自動車の空間効率性

シェアリングも自動運転もEVも
解ではない

高い自動車分担率の地方都市への展開論理

低炭素・カーボンフリーの交通手段 への転換

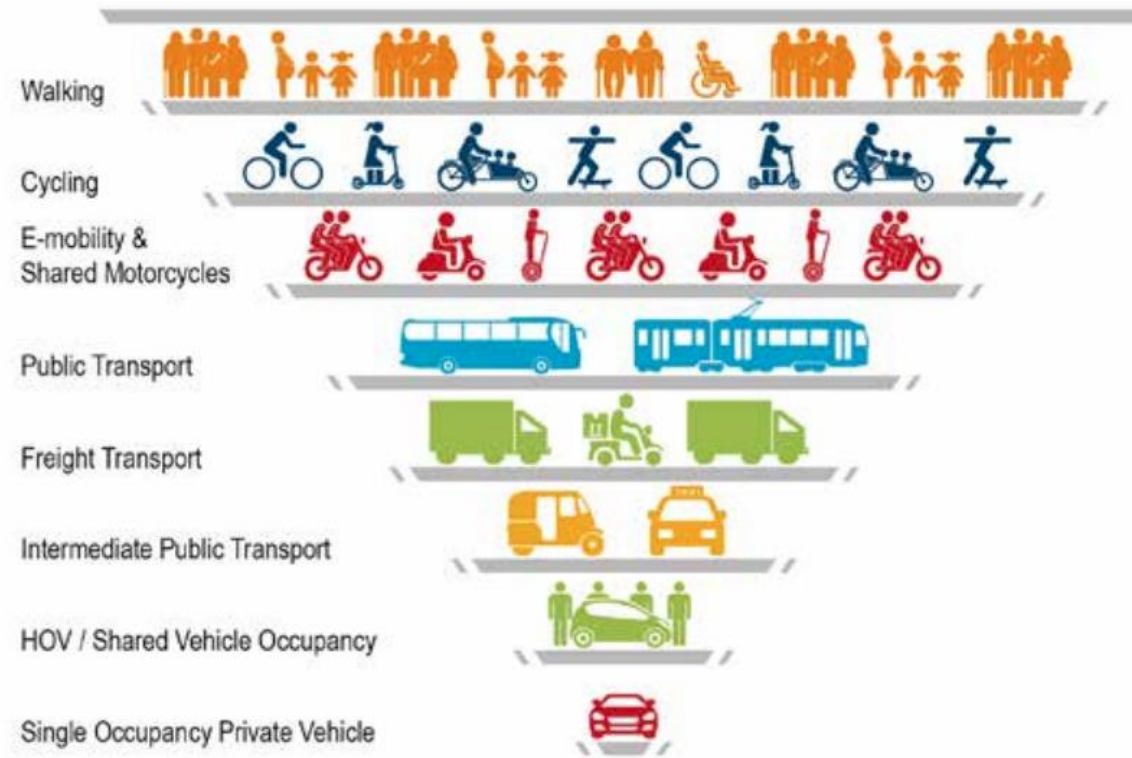
自転車、マイクロモビリティ、
LIT (Light Individual Transport)
まち・街路の急速な創り替え



Low Speed Zone , Complete Streets and Green Transportation Hierarchy



Published in 2021.5
World Resources Institute
Global Road Safety Facility



Green Transportation Hierarchy
Proposed by Chris Bradshaw in 1994

Paris:自動車抑制政策の推進

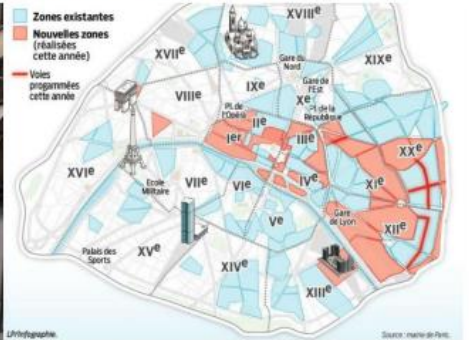
① 道路インフラ改造:自転車道路への転換推進



<左-自転車専用路への改造>
<右-自動車締め出されたセーヌ河畔路>



② 走行速度制限-”Zone 30” (30km/h規制)の拡充



③ 大パリ圏(Ile-de-France)で地下鉄・LRT拡大整備

・地下鉄・トラムの200km延伸
・目玉は環状トラム(右図)



Anne Hidalgo
パリ市長
15分都市計画を主唱
Active Modeへの
大転換を急速に(安普請)

(出所:写真はいずれも2019-02-28パリ出張時撮影、図中はMairie de Paris、図右は2017-03 Airparif記事より) 6

低速化・速度規制はヨーロッパ中に 2020 スtockホルム宣言

パリ、ブリュッセル、オスロ、ヘルシンキ、ビルバ(幹線道路も含めて)、...

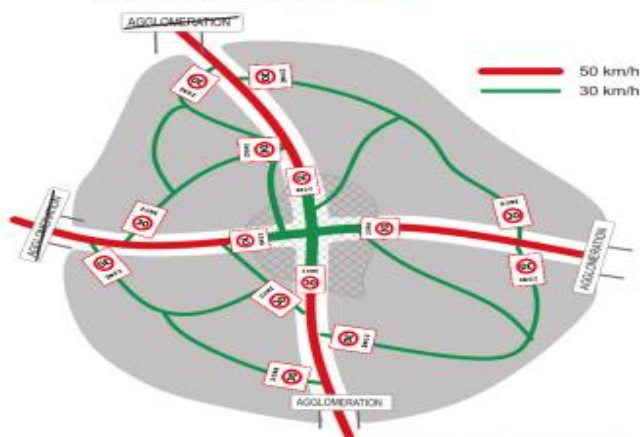
EUはIntelligent Speed Assistance (ISA)を義務化 2022.7からの新車販売に

大きな道路ネットワーク構成論と面的展開
ライフスタイル(15分都市圏、...) 変更も含めた政策位置づけと訴求
インフラ整備(人と自転車空間、公共交通のさらなる拡充、...)

- 都市部道路の標準速度は時速30km。中心部の道路は時速20km以下。幹線道路は例外として時速50km。
- 中心部に行くほど低速になるように設計。

■エリア内における自動車走行速度制限

- ・ 郊外部からの都市部への流入速度を段階的に抑えることで中心部への通過交通の流入を抑制



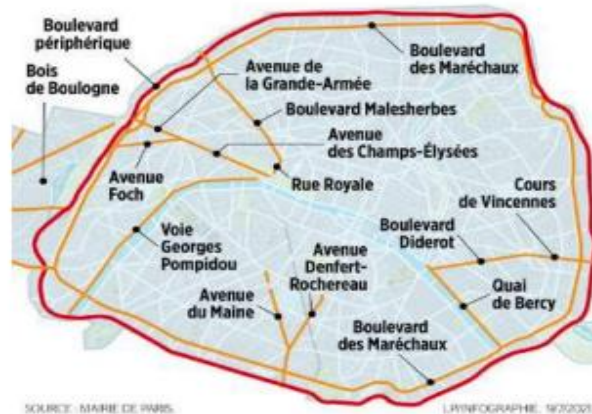
都市中心部での自動車走行速度
出典：ナント資料

■市全体のゾーン30化(パリ)

Les nouvelles limitations de vitesse

Au 30 août 2021

Zone limitée à 30 km/h Axes maintenus à 50 km/h Axes maintenus à 70 km/h



SOURCE : MAIRIE DE PARIS

L'INFORMOGRAPIE, 16/202021

青色 : 時速30kmに制限
オレンジ色 : 時速50kmに制限
赤色 : 時速70kmに制限

パリ市内の制限速度マップ
※出典: MARIE DE PARIS

■歩行者以外への影響

【自動車への影響】

都市部の自動車の実際の平均走行速度は15~20km/h
→都市部の移動時間に大きな影響を及ぼさない

【自転車への影響】

道路空間の再配分により
双方向の自転車レーンの増加
→サイクリングネットワークの拡充に貢献

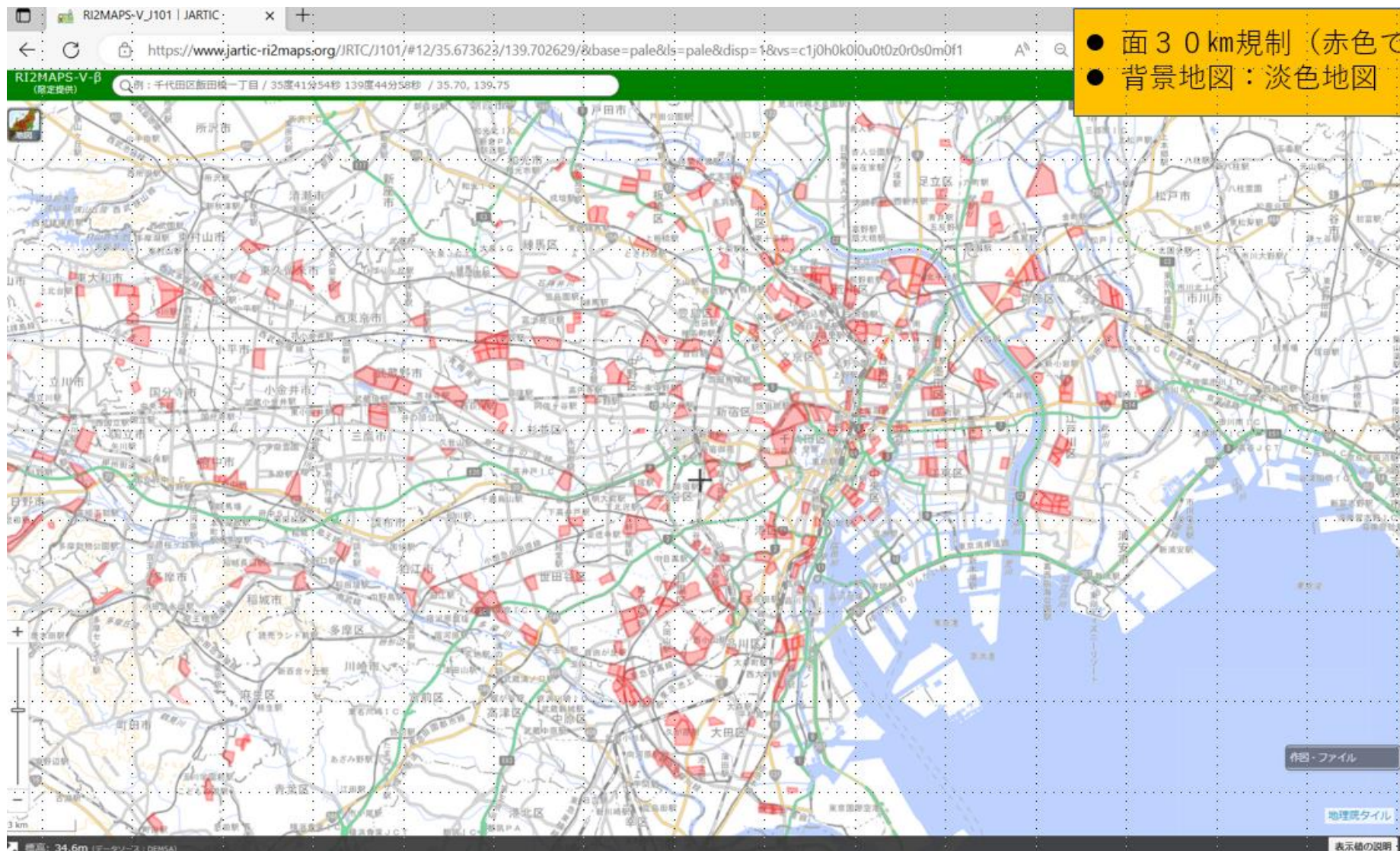
【環境への影響】

ドライバーが落ち着いた運転をすることで急ブレーキ、急発進等の減少
→静謐や排気ガスの削減につながる

出典：Cetruシート

日本では？ ゾーン30の指定状況

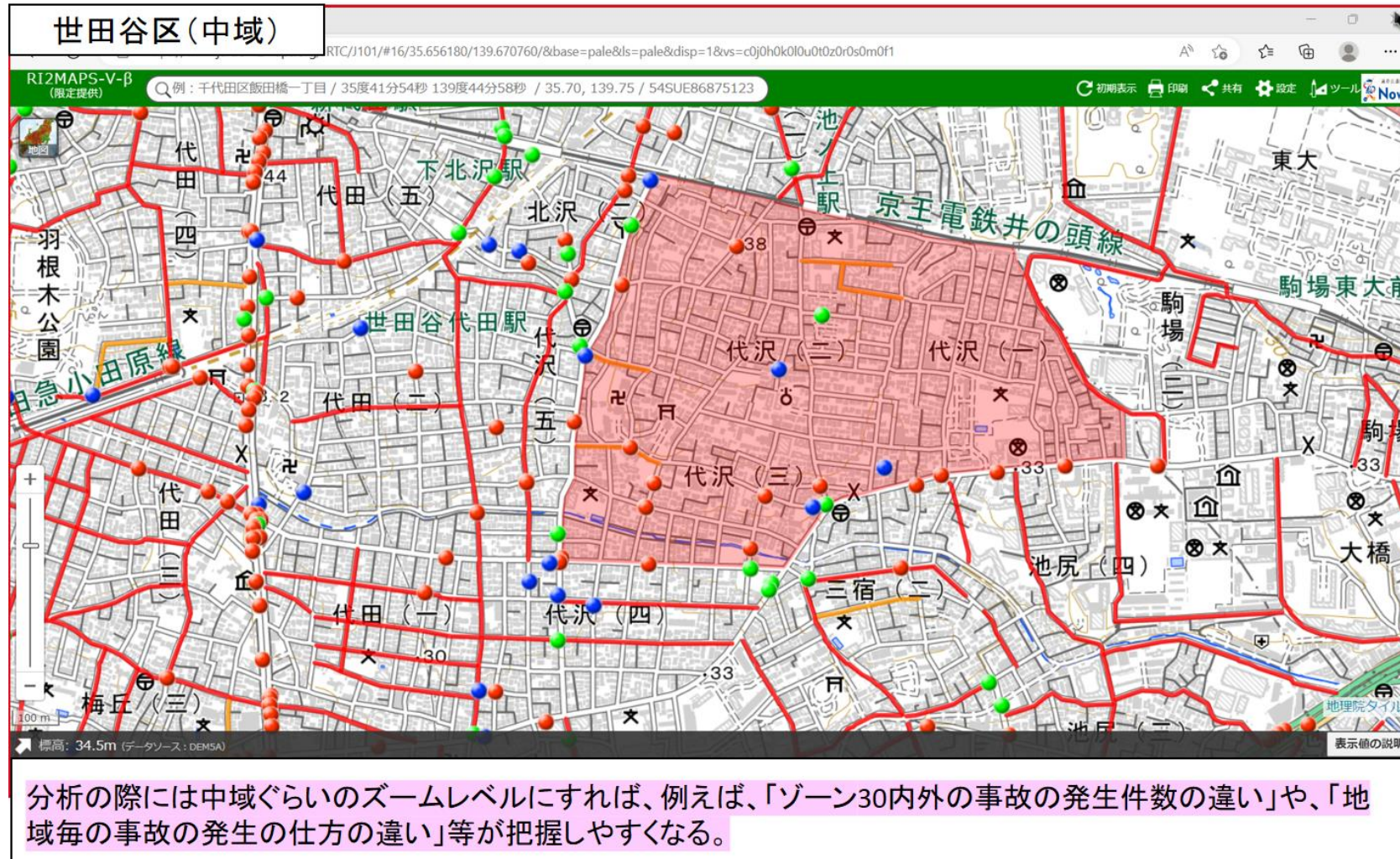
SIPのFSで、JARTIC、ITARDA、DRM協会、ITS-TEAのご協力で作成
カバー率をどう考えるか、設置のロジックをどう考えるか



速度規制の状況

細街路(車道幅員5.5m未満)の多くが法定速度適用
人対車両の事故(●)が多い

どうするかしっかりした議論が必要
計画・構想だけでなく
実施と実効性の視点





通学路

十分なスペースがないのに、歩行者は路側帯へ
白線による歩者分離の限界
道路整備と交通規制



小学校前の通学路

道路法上は全面車道
道路交通法の規制速度は法定の60km

実は細街路(幅員5.5m未満)の道路が同じような状況
道路法(原則的に車道)と道路交通法(法定速度60km)の早急な改正

- 日本における死亡交通事故の特徴と課題
 - 死亡事故の半分以上が歩行中・自転車乗車中
 - 高齢者の占める比率が高い 高齢者の運転事故に注目が行きすぎ
 - 身近の道路(日常生活空間)で起こっていると想像される
 - しかし、データの裏付けが十分ではない
- ましてや、快適な楽しい道路は夢のまた夢
 - 道路は都市における最大の公共空間だが、自動車中心の空間配分
 - 安心して子育てできる環境は子育て支援の最重要課題
 - ほこみち制度は画期的なものだが、歩道に限られるのが最大の課題
- 社整審道路分科会でもずっと考えてきた。SIPでも中心課題に。

話の概要



- SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」の概要
- モビリティを取りまく政府の動き 石田が参画しているもの
- 是非取り組みたいこと
- 先進的モビリティシステムを活用した スマート・ディストリクトの構築への期待
- おわりに

MODとスマート・ディストリクトという総合的概念・挑戦



名古屋大学SIP 提案概要

2

先進的モビリティシステムを活用したスマート・ディストリクトの構築

代表者：森川高行（名古屋大学 未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 教授）

<背景> 公共交通の存続危機の中でも特に，地区内の移動を支援し，かつ幹線交通を支える，非幹線系システムが窮地に

<提案> 地区内移動を担う「スマートローカルモビリティ」の提供を核とした「スマート・ディストリクト」を構築する

愛知県内2か所の 「モデル・ディストリクト」にて実証

テーマ18 公共交通による都市機能への
アクセシビリティ評価指標の開発・提案



テーマ11 モビリティハブと接続したMaaSの構築による
スマートローカルモビリティサービスの提供



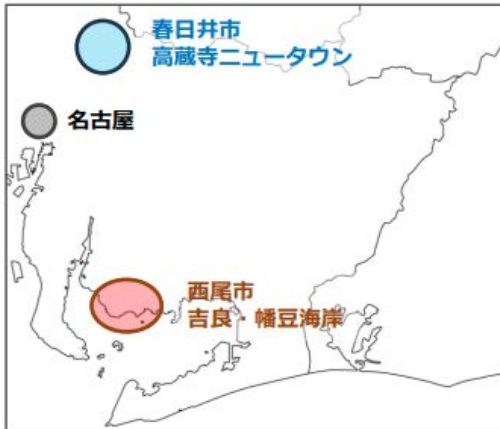
テーマ12 スマートローカルモビリティサービスを
支える自動運転車のプロトタイプ開発・提案



テーマ13 スマート・ディストリクトにおける
自動運転車の社会システム化方策の提案

テーマ17

- 海外連携による開発促進
- 仕様等の国際標準化・海外に向けた取り組み



白地図： <https://www.freemap.jp/itemFreeDIPage.php?b=aichi&s=aichi>

SIPスマモビの重要コンセプトがカバー

アクセシビリティ指標 現状認識と方向性・戦略
モビリティハブ ネットワーク充実とまちへの溶け込み
MOD まちづくり
自動運転 プロトタイプ開発社会システム化

ありがとうございます

最後に、3つの言葉



- 着眼大局・着手小局 目的手段勘違いに陥らない
- あたま 明るく楽しく前向きに
- モデルと実例
 - ピカソとレヴィ=ストロース
 - ピカソ「アフリカ木彫は私にとってモデルではなく、実例」
 - レヴィ=ストロースの解釈「モデル:お手本、実例:新しいことを始めるときの勇気・きっかけをくれるもの」
- 大変革期ではお手本となるモデルは存在しない。勇気をもって変革のきっかけをもたらす挑戦を実践し共有する。

ご清聴、ありがとうございました。