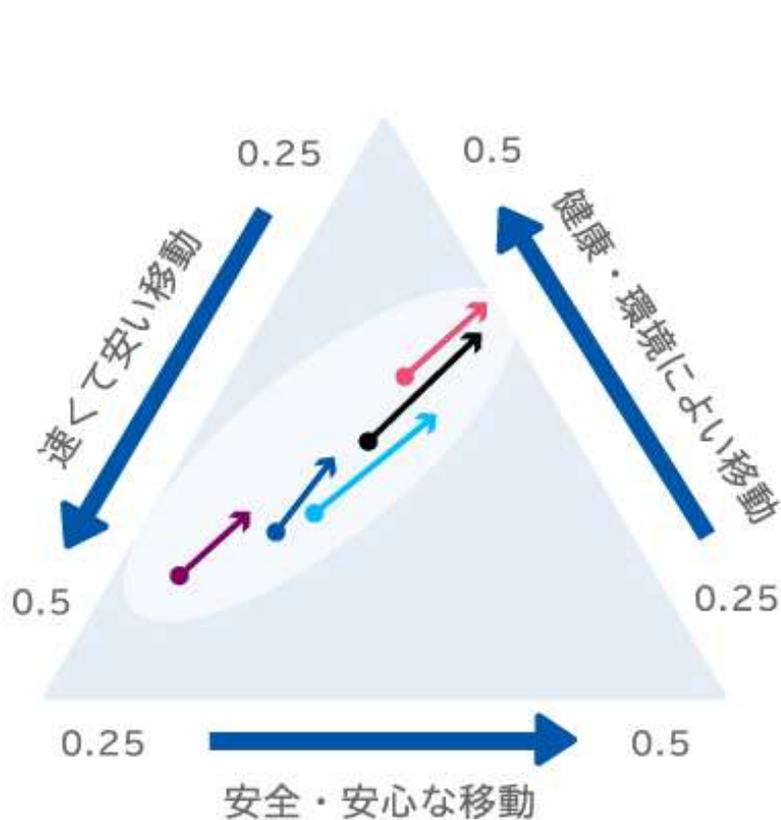


グリーンスローモビリティの時代



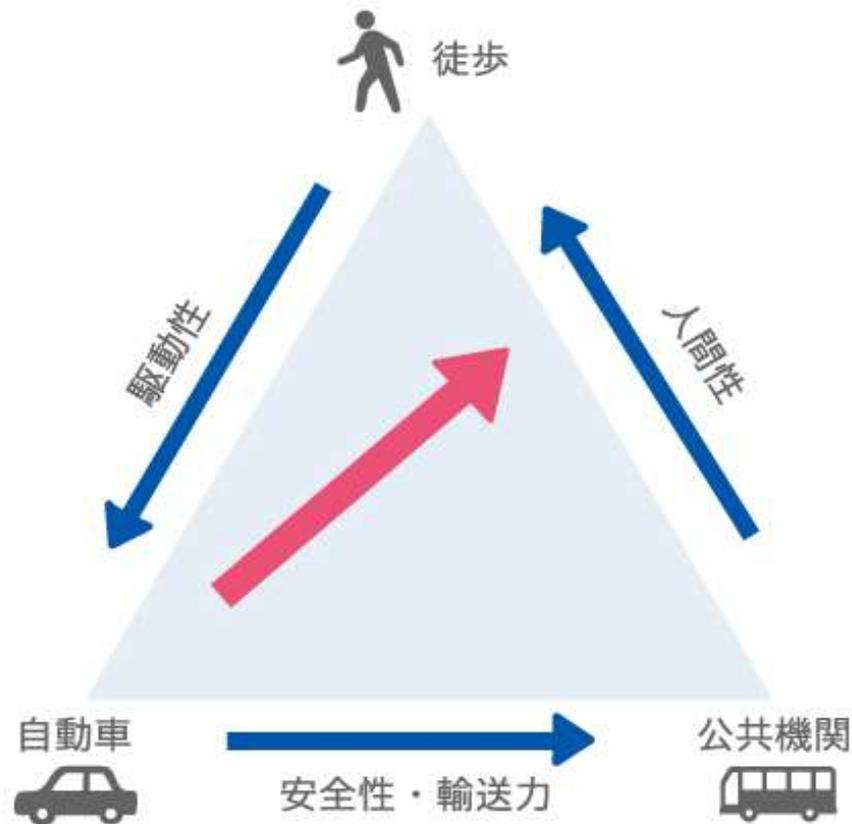
大阪大学大学院工学研究科
交通・地域計画学領域
土井 健司

移動・交通ニーズの将来動向



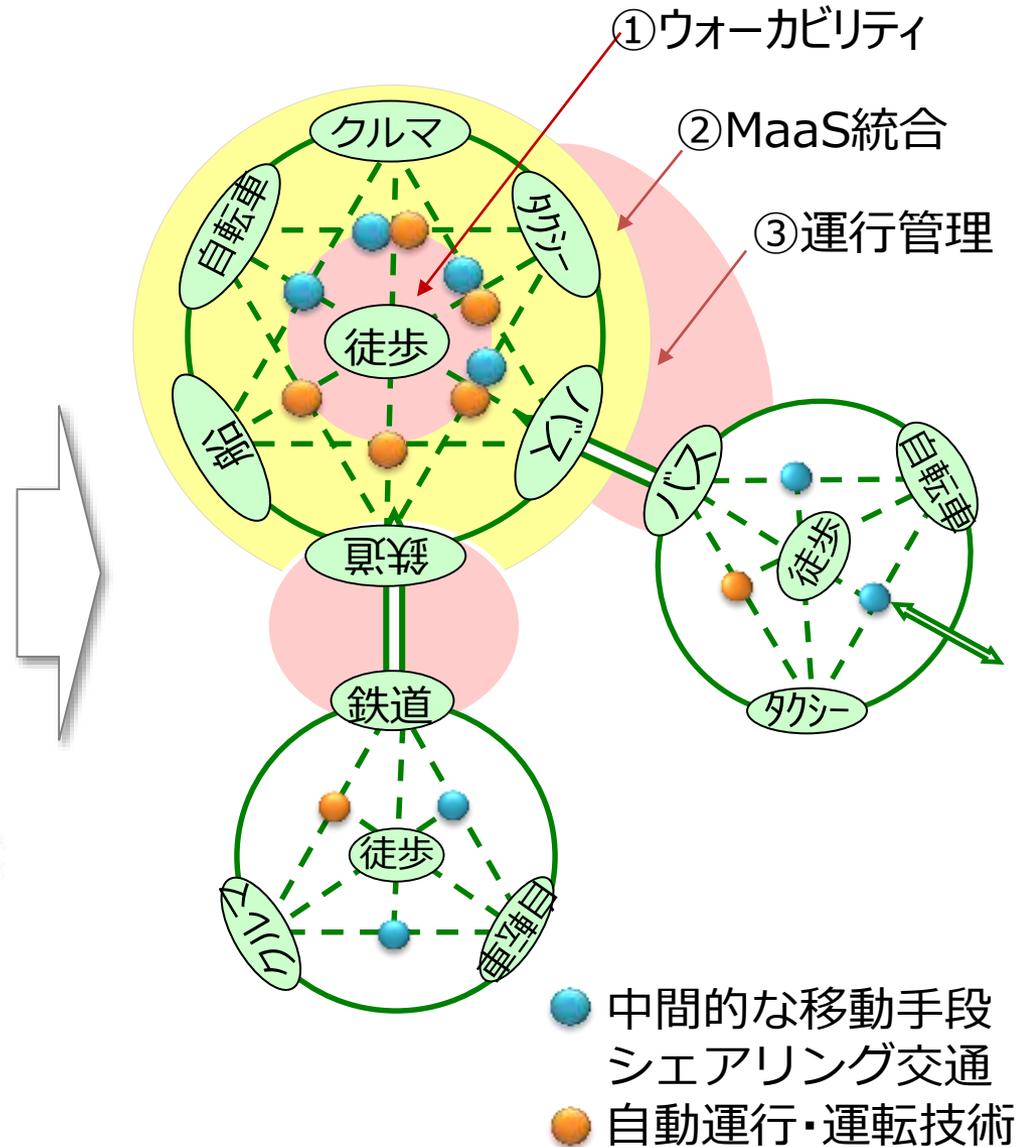
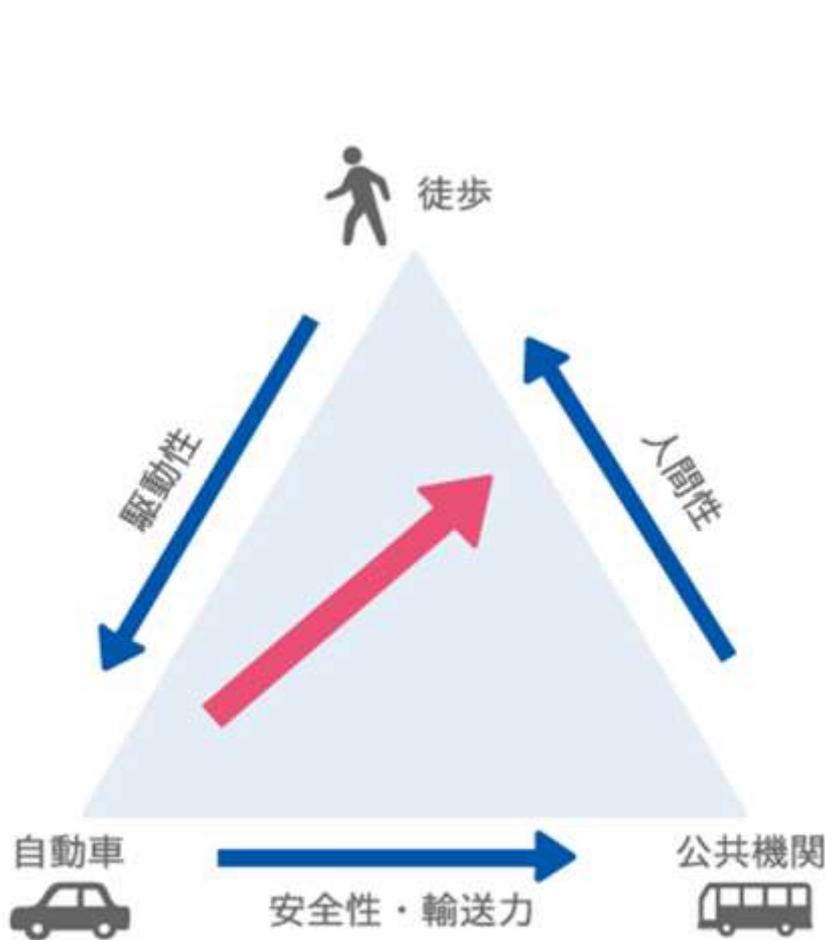
「現在の価値観」と「10～15年後の価値観」の変化を ●→ で提示。

25-34歳 35-44歳 45-54歳 54-64歳 65歳以上

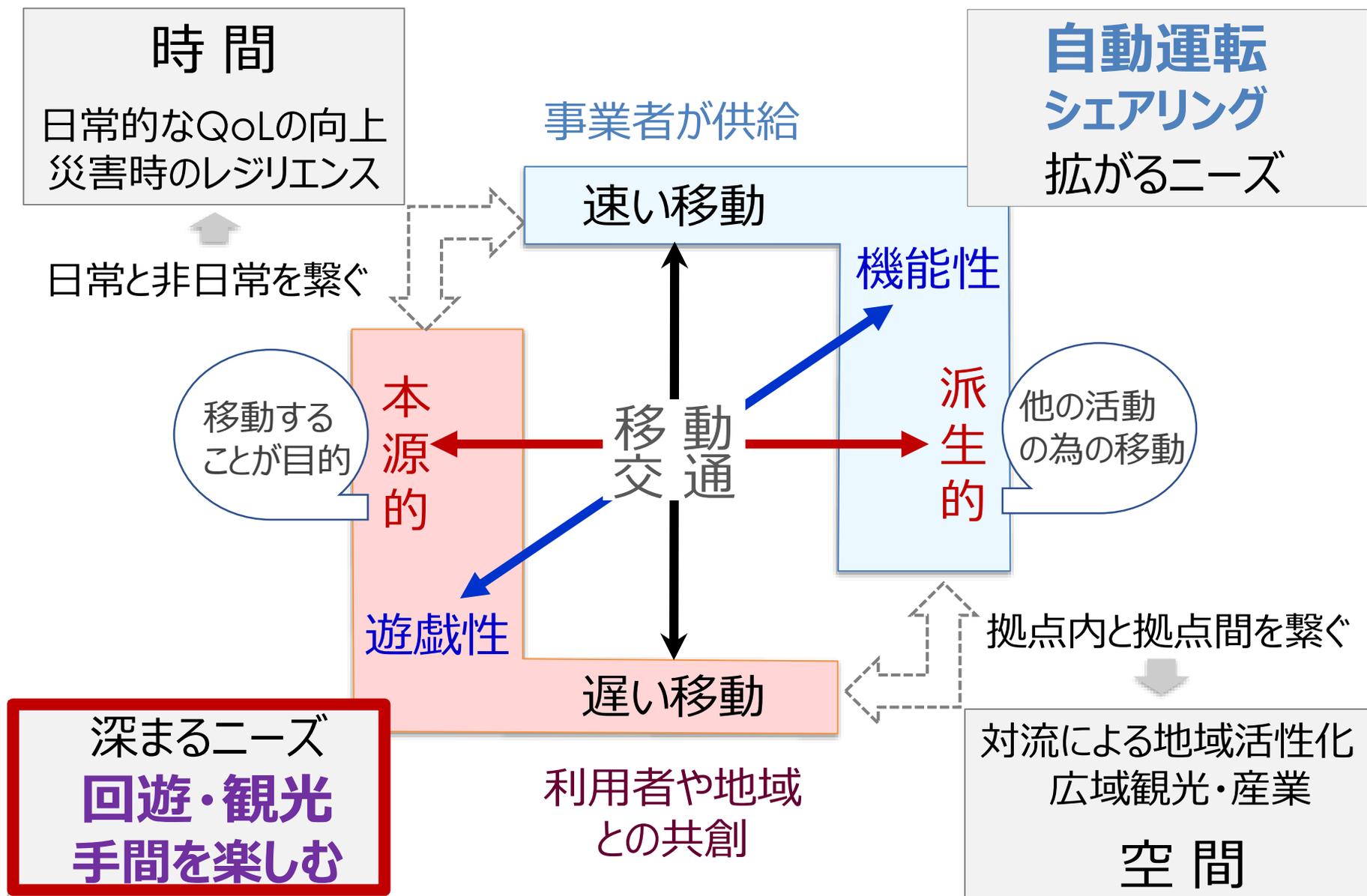


徒歩・自転車～
公共交通の中間領域へ

ひと中心の移動サービスと交通体系へ



移動・交通のトポロジー



グリーンスローモビリティへの期待

低炭素型社会の実現と地域が抱える様々な交通の課題の解決を同時に進められる新しいモビリティ

Experience and expectation

豊かな時空間体験

観光ガイドモビリティ

まちのブランディング

移動することが目的

本源的

遊戯性

遅い移動

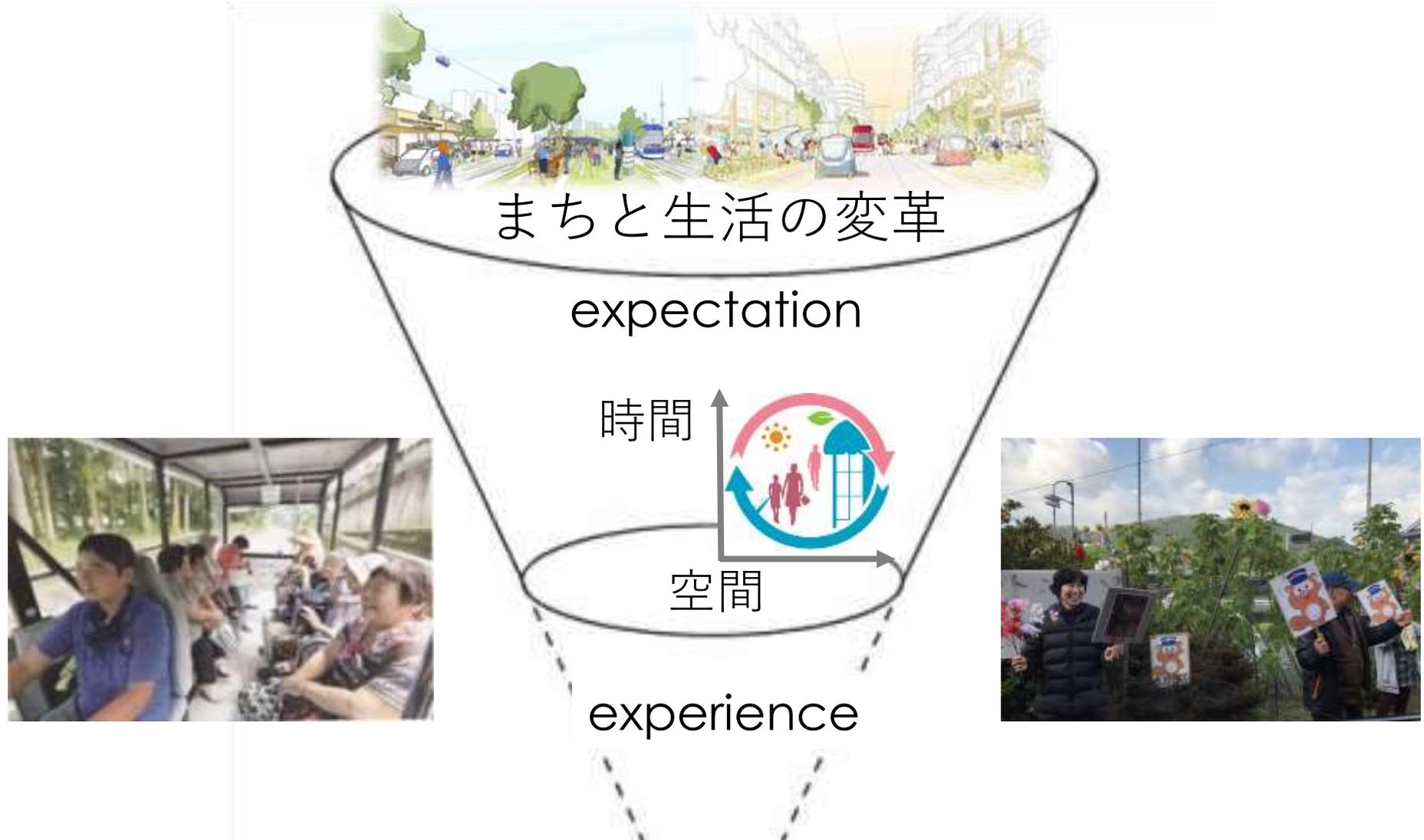
移動

コミュニケーション装置

ラストマイル

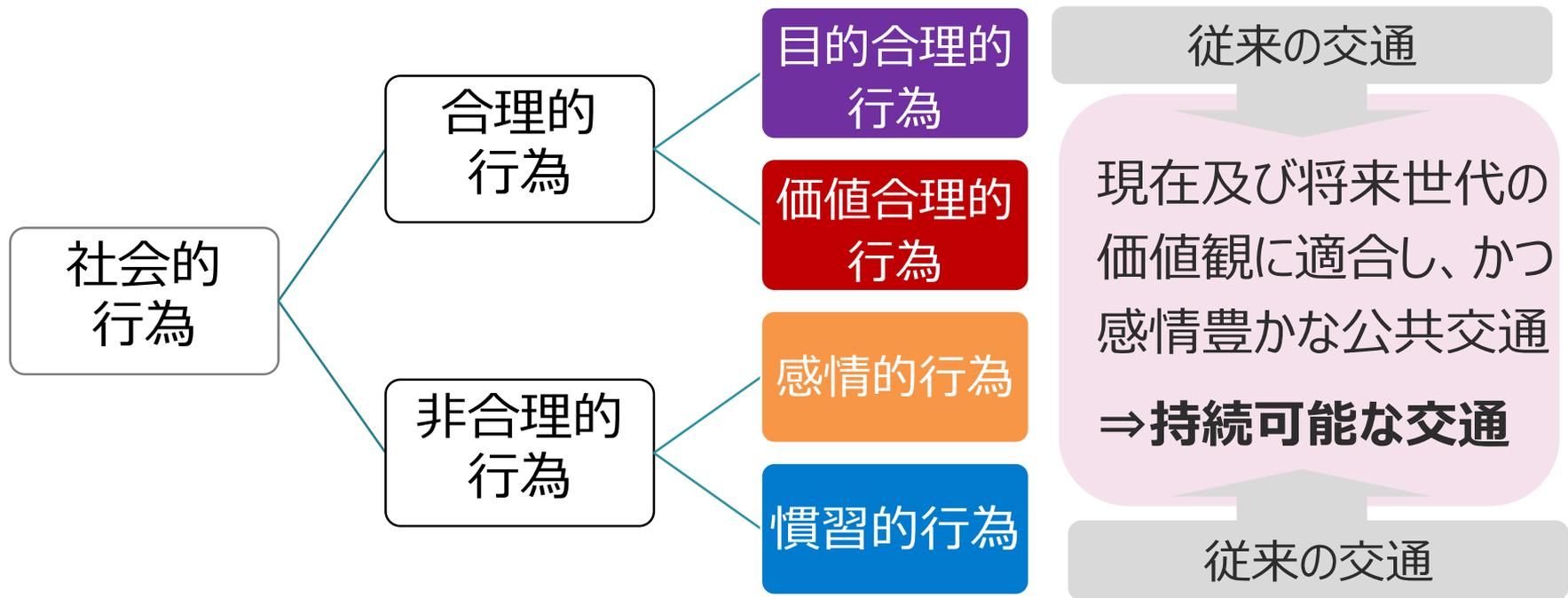
移動・交通とは「時空間体験」

豊かな時空間の体験が、まちづくりへの新たな期待を生む



求めるべき「合理性」の変化

ウェーバーの社会的行為の動機



近代科学においては「目的合理性」（＝手段の合理性）のみが追求され、**全体の合理性に関わる「価値合理性」**が軽視・無視されることに繋がり、地球環境問題を初めとした問題を引き起こすことになった。

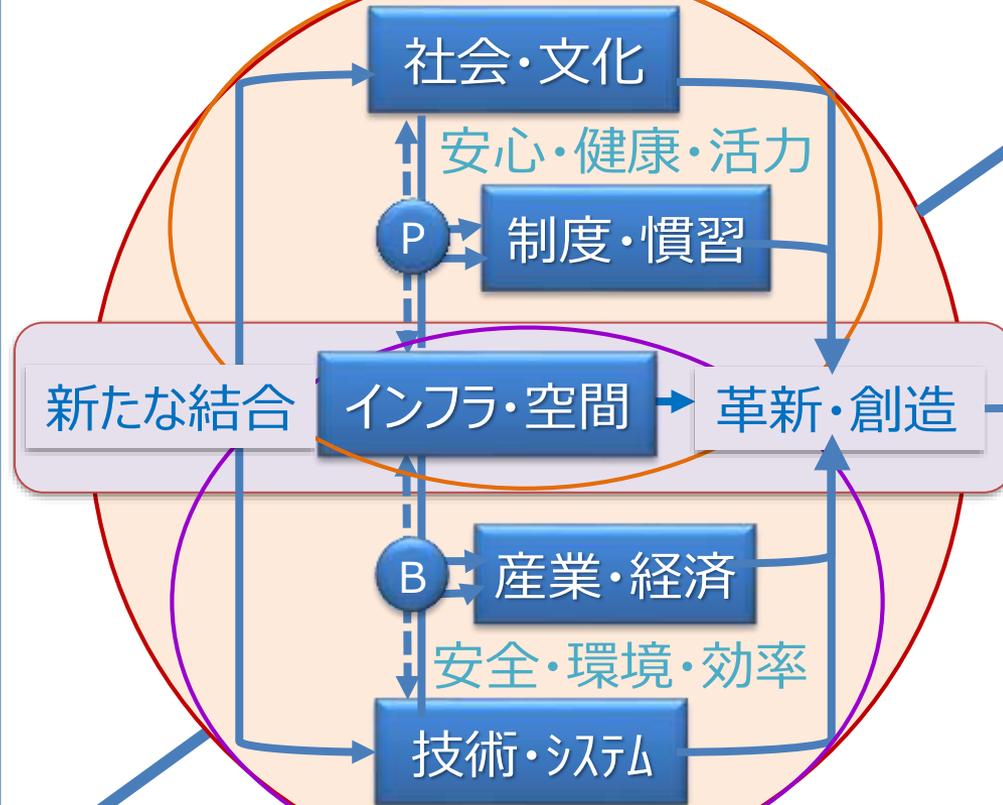
引用：特集：東アジアに公共空間を～人々の『アジア共同体』を考える～東アジアの平和と公共空間
市民社会の持つ可能性，西川潤（早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授）

モビリティのイノベーション

時間スケール



活動目的と交通手段を自由に組み合わせることにより、**幸福度が高まる**



活動の選択肢の多様化

移動の選択肢の多様化

まちと交通との共発展

移動の選択肢がまちづくりの選択肢に

短期

グリスロ・エコシステムの構築



グリスロの事業化例

1) 住宅地



島根県松江市

- 郊外の**高台の住宅団地**。**高齢化**が進み、バスも走っていないエリア
- **団地内の住民の足**として、**社会福祉法人**が松江市と協力してグリスロを運行（実証実験）

2) 観光地兼住宅地



京都府伊根町

- 離合が難しい**狭小な**道。観光客が増えたが道が狭く歩行者も**危険**
- 地域住民と観光客の移動モビリティとして、**自家用有償旅客運送**による有償実証実験を実施



広島県福山市

- 古くからの地割を残す**狭隘な**道。急な坂道が多い。
- 地域住民の移動、観光客の移動モビリティとして、国交省の実証調査を実施。来年度から**タクシー事業**として事業開始を検討中

3) 離島



大分県姫島村

- 瀬戸内海の完全**離島**。道は狭く坂は急。**公共交通空白**地域。
- 7月から**レンタカー事業**を開始
- 今後、高齢者の移動手段、観光客向けの**ガイドモビリティ**としても活用

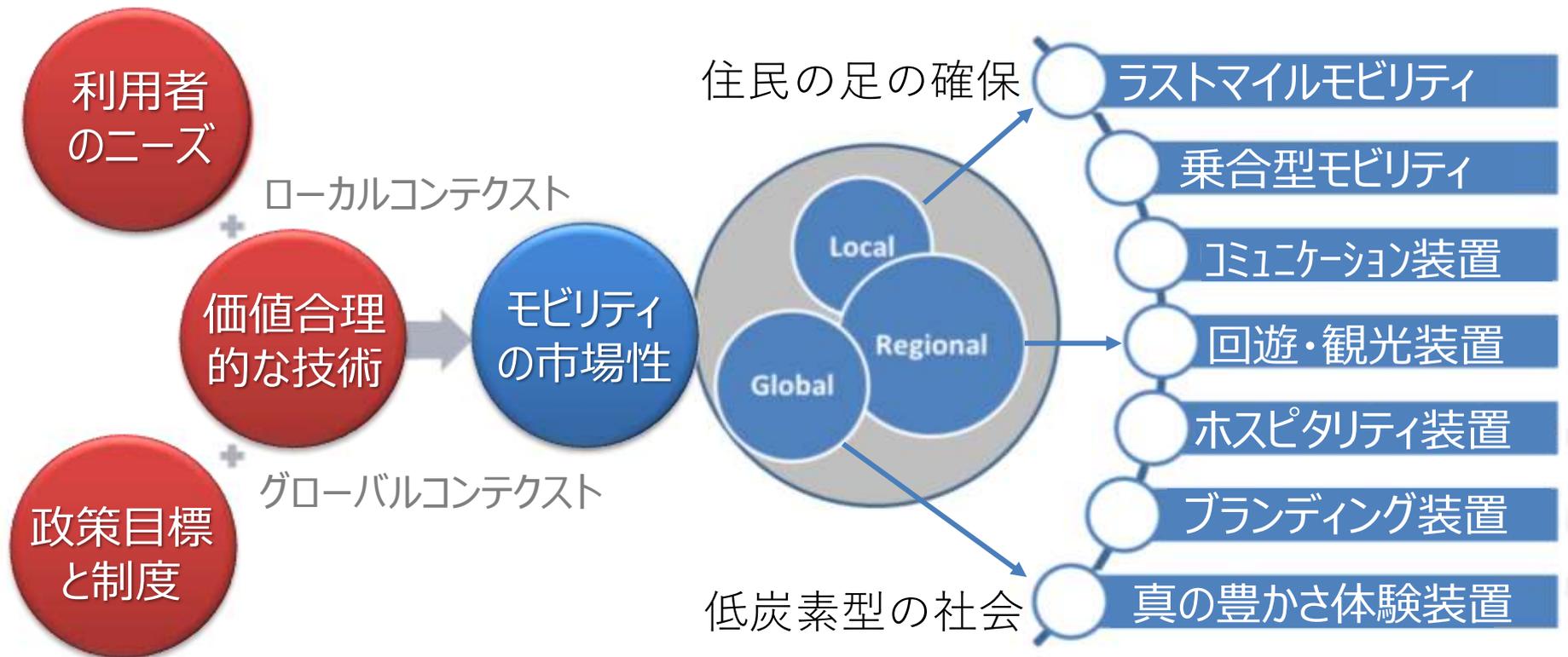
4) 中心市街地



東京都豊島区

- 池袋エリアの**まちづくり、ブランディング**の推進
- **中心市街地を周遊**する観光客向けの周遊バスとして、**乗合バス事業**を取得し、2019年11月から事業開始

グリスロの更なる展開



ローカル～グローバルなコンテキストを重視し、現在及び将来世代にとって価値合理的なモビリティの創造

グリスロの評価の視点（社会的インパクト）



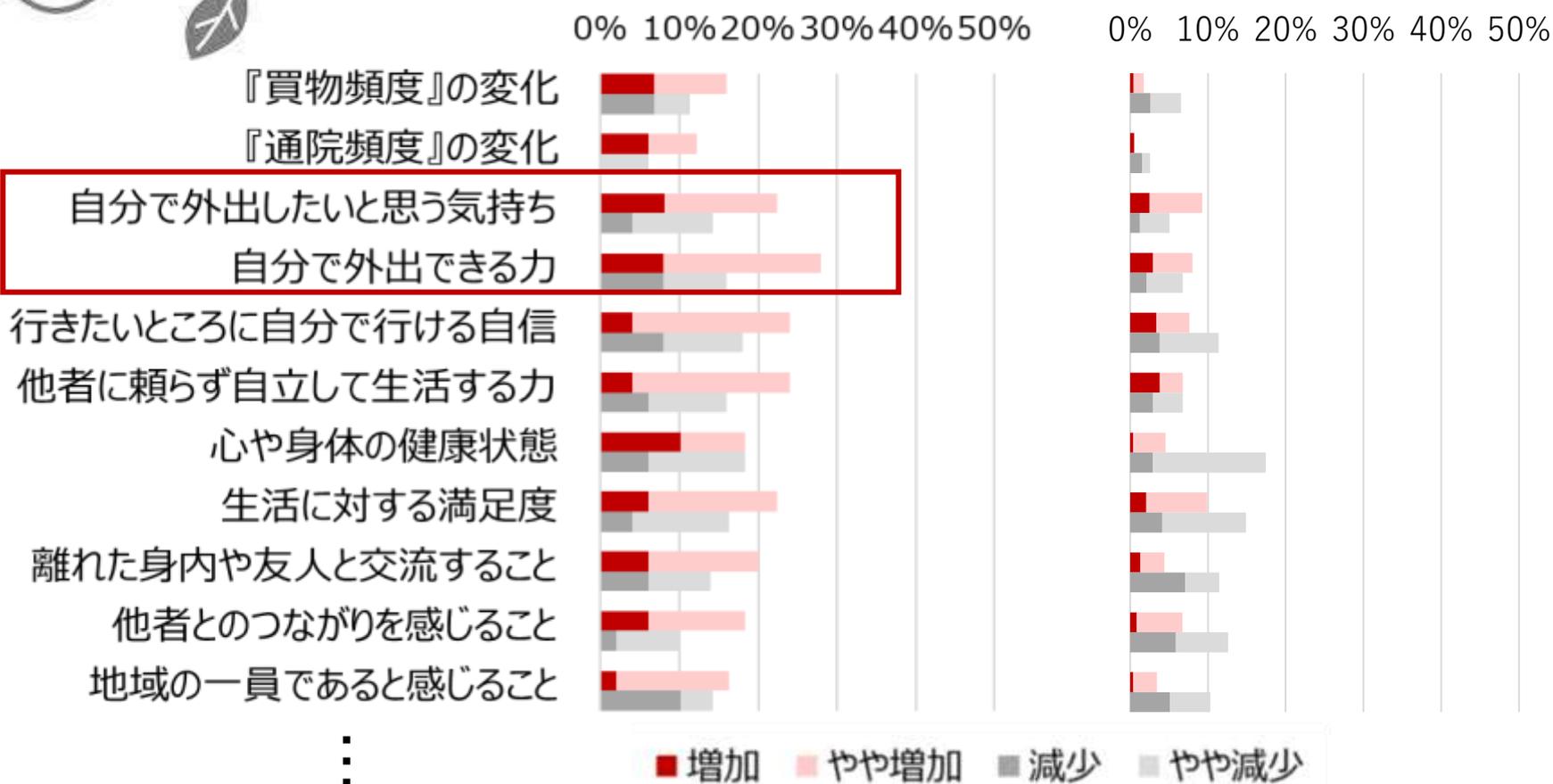
成果	評価指標
① 地域施設へのアクセス	地域施設へのアクセス
	自立性・自信
	外出能力
② 身体的・精神的健康	健康状態
	生活満足度
	生活への適応力
③ 家族・友人関係	自身の社交性
	他者との繋がり
	孤独感の低減
④ 市民権と地域社会	地域の一員である気持ち
	地域活動への意欲
⑤ 自然環境との対話	CO ₂ 排出量 (kg/トリップ数)
	自動車利用の削減
	エコカーの普及割合

社会的インパクト評価の例



利用者

非利用者



ご清聴ありがとうございました。