

2026 年 7 月 17 日 セミナー

人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆっくりを軸としたまちづくり
(第 2 回運輸総研ゆっくりを軸としたまちづくりセミナー/第 6 回 TTPU セミナー)

宿利会長 開会挨拶

皆さま、こんにちは。運輸総合研究所会長の宿利です。

今日は、会場にも多くの皆さまにお越しいただいておりますが、オンライン参加の皆さまを合わせますと約 1,000 名という、非常に多くの皆さまに関心を持っていただき、ご参加いただいているということで、主催者の一人として心から御礼申し上げたいと思います。

さて、今日のテーマであります、そもそも欧州諸国などの主要先進国の中で、モータリゼーションをこれまでいわば「野放し」にしてきた国は日本だけかもしれないと、残念ながらそのように思わざるを得ないわけであります。

日本では、1950 年代の後半からモータリゼーションが進みました。もちろん、モータリゼーションがもたらした価値は、測りがたいほど大きなものがあります。人の移動や物の輸送を革新的に便利にし、交通体系や人々のライフスタイルを変革して、日本の経済や社会の発展を支え、あるいは牽引してきたという紛れもない事実があるわけであります。

しかしその一方で、このモータリゼーションがもたらした負の側面もあります。例えば、自動車事故が非常に増えたこと。もちろん、ある程度抑制されてはおりますが。あるいは環境問題を惹起したこと。それから、中心市街地の衰退といった問題もありますし、マイカーへの過度の依存によって、日本の地域公共交通が、大都市の一部を除いて崩壊の危機に瀕しているといった大きな副作用をもたらしたことも、確かだと思えます。

そこで、このような課題がある中でどう対応するかということですが、先ほど紹介がありました、私が会長をしております「運輸総合研究所」というのは、公共交

通やモビリティを改善する、あるいは革新するというのが活動の「一丁目一番地」であります。したがって、これまでも累次にわたり、研究調査、政策提言、関連する書籍の出版などを行ってまいりました。

少し例をご紹介しますと、本日基調講演を行っていただきます石田先生に座長をお願いして、「地域課題を解決するためにモビリティをどう活用すればいいのか」という議論を、委員会を設けてずいぶん重ねました。それは成果として、書籍『ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ：事例で読みとく地域課題の解決策』に結実しております。すでにお読みいただいた方もおられるかもしれません。

それから、東京大学の鎌田先生に委員会の座長をお願いして、高齢者などの移動手段をどのようにして確保するのかという課題について、新しいモビリティを活用する方策を提言として取りまとめ、『移動困窮社会にならないために 新しいモビリティサービスへの大転換によるマイカーへの過度の依存からの脱却』という書籍も公刊いたしました。

さらに公共交通そのものに関しましては、日本の場合は、民間企業が公共交通を担うという、世界でも極めて特異な形で発展して、今日に至りました。ですから、公共交通事業者が提供する公共交通サービスを「公共財」としてしっかり位置づけ、そのことを前提にして新しい制度や仕組みを作り上げる必要があるという考え方に基づき、『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言』や「緊急提言『地域交通制度の革新案』」を行ったわけであります。

これらは一例ではありますが、ただ、これらの公共交通やモビリティのサイドに着目した研究はやってまいりましたが、「まち」の側に着目した研究というのは、実はこれまで全然やってきていないわけであります。

中心市街地の衰退などにまさに見られますように、本来であれば「まちの主役は人」であるべきでしたが、それがいつの間にか「クルマを主役としたまち」、あるいは「クルマ中心の公共空間」が実現してしまっているという、いわば「不都合な真実」に対して正面から向き合って取り組むことは、残念ながら当研究所としてはやってきておりませんでした。

そこに実は光を当てた、そこにチャレンジした、というのが今日のテーマであります。

あらためて、クルマと上手に共存して、人々のウェルビーイングやクオリティ・オブ・ライフ（生活の質）を第一に考えたまちや公共空間をどうやって取り戻せるのか、あるいは、これからの日本の社会や地域をどのようにデザインしていくのか、というのが今回の大きな、基本的なテーマであります。

ところで、先ほど紹介いただきましたように、私は東京大学公共政策大学院の「交通・観光政策研究ユニット（TTPU）」というところで交通政策担当の客員教授を務めておりますが、本日研究成果を報告していただく三重野さんは、このユニットで観光政策を担当している特任准教授であります。そんな縁もありまして、今日はこの東京大学の会場で開催させていただきました。TTPU のセミナーとしては、今回が第6回目にあたります。

もっとも、それで東大で開催しているというわけでは必ずしもなくて、この研究のスタートが実は、この東大で始まったからと言ってもいいと思います。

2022 年のいつ頃だったか、私は三重野さんから「こういう研究をやりたい」という相談を東大の研究室で受けました。その際、私は三つの課題を解決しなければならないと思いました。

一つは、この研究の目的についてです。皆さんご承知の通り、今「グリーンスローモビリティ」あるいは「グリスロ」は非常に有名になりましたし、その命名者であり普及活動の第一人者は三重野さんご本人です。ただ、単にグリーンスローモビリティの普及・発展のためだけであれば、新たに研究に取り組む必要はないはずです。ですから、それとは別の「まちづくり」という視点が明確でなければならない、ということ。

二つ目は、そもそも研究や検討の蓄積がまだほとんど無い中で、こういった大きなテーマを取り上げるのであれば、しかるべき指南役（アドバイザー）がきちんと付いていることが保証されなければ難しい、ということ。

そして三つ目の課題として、やはり欧州の先進事例を勉強しないと話にならないわけですが、日本には前例がないので現地調査に行かなければならず、それなりの財源が必要になる、ということです。運輸総合研究所は、限られた財源を基に予算計画の中で活動していますので、その財源の目処を立てなければならない、というところが最初のスタートでした。

その後、打合せを重ねる中で、これはモビリティの側から考えるのではなく、まさにまちづくり、道路のあり方が主題であるということが明らかになりました。

また、石田先生や谷口先生のような、この分野の第一人者の先生方が全面的にバックアップしてくださるという確信が得られました。

そして最後の財源問題については、非常に良いタイミングだったと思いますが、運輸総合研究所の活動を全面的に支えていただいている日本財団の支援により、2022年度から、新たに「グローバル基金」が設置されました。

この基金は、欧州をはじめとするグローバルな最新状況・情報を入手して分析し、日本に有益な研究調査や政策提言を行うための財源として設けられたもので、これはこの研究に活用できるということで、この財源を使って活動を始めることといたしました。

それから、2022年度、23年度、24年度、25年度、26年度と、普通では考えられないくらい時間がかかったわけですが、それだけ内容を成熟させながら結論にたどり着いたとご理解いただければ幸いです。

この場をお借りして、そういった形で格別のお力添えをいただきました石田先生、谷口先生、そして本日ご登壇いただきます牧村様、桃田様、森様、本当にありがとうございます。皆さまにアドバイザー会議を組織していただき、6回にわたって大変丁寧なご指南をいただきながら、三重野さんを中心に、運輸総合研究所の選りすぐりのメンバーでチームを作って取り組んだ成果であります。

また、公益社団法人日本交通計画協会の皆さまには、本当に力強いご支援を長期にわたっていただきましたことも、この場をお借りして感謝申し上げます。

本日は、石田先生の基調講演、三重野さんからの報告、そしてパネルディスカッションと続いてまいります。

皆さまには、今回の研究調査が何を目指しているのか、あるいはそれを通じて、これから経済社会構造が大きく変わり、国際社会における日本の位置づけが日々変化する中で、日本はどういう国や地域を作っていかなければならないのか、ということについてぜひ考えを巡らせていただきたいと思います。

最後になりましたが、国土交通省総合政策局長の鶴田様には、ご多忙の中にもかかわらず本日ご出席いただき、このあと来賓のご挨拶をいただきます。鶴田様には、総合政策局長として、あるいは前自動車担当の局長、その前は公共交通担当の審議官として、公共交通やモビリティの問題について、本当に力強くサポートしていただき、また政策責任者として牽引していただいております。この場をお借りして深く感謝申し上げます。

それでは皆さま、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(以上)