

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)



主催：一般財団法人運輸総合研究所
共催：東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット (TTPU)
後援：公益社団法人日本交通計画協会
協力：内閣府戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第3期
「スマートモビリティプラットフォームの構築」IBS コンソーシアム (実践的なモビリティ・サービスのリ・デザイン)

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長
東京大学公共政策大学院
交通・観光政策研究ユニット 客員教授

2. 来賓挨拶



鶴田 浩久
国土交通省総合政策局長

3. 基調講演



小さなみちの大きな改革
石田 東生
筑波大学 名誉教授
内閣府戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第3期
「スマートモビリティプラットフォームの構築」プログラムディレクター

4. 報告



三重野 真代
運輸総合研究所 客員研究員
東京大学公共政策大学院
交通・観光政策研究ユニット 特任准教授
武蔵野大学経営学部 特任教授

5. パネルディスカッション



モデレーター
谷口 守
筑波大学 名誉教授
公益社団法人日本交通計画協会 代表理事



桃田 健史
自動車ジャーナリスト
永平寺エボリューション大使



牧村 和彦
一般財団法人計量計画研究所 常務理事
CoIU (コーイノベーション大学) 教授

石田 東生
筑波大学 名誉教授
内閣府戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第3期
「スマートモビリティプラットフォームの構築」
プログラムディレクター



森 雅志
富山大学 客員教授
京都大学 非常勤講師
前富山市長

三重野 真代
運輸総合研究所 客員研究員
東京大学公共政策大学院
交通・観光政策研究ユニット 特任准教授
武蔵野大学経営学部 特任教授

6. 閉会挨拶



藤崎 耕一
運輸総合研究所 主席研究員・研究統括

本セミナーの関連書籍『なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか～人とモビリティが共生するビルアペゼ戦略～』については本誌P.5をご覧ください。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長／東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット 客員教授

日本は、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事実上野放しにしてきた数少ない国かもしれない私は思っています。自動車の普及は人や物の移動を革新的に便利にし、日本の経済・社会の発展を支えてきた一方で、交通事故の増加や環境問題、中心市街地の衰退、そしてマイカーへの過度な依存による地域公共交通の崩壊の危機といった負の側面も伴いました。



私が会長を務める運輸総合研究所ではこれまで、本日は基調講演にご登壇いただく石田東生氏に座長を務めていただいた委員会の成果である書籍『ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ』をはじめ、高齢者等の移動手段確保に関する提言書と書籍『移動困窮社会にならないために』、さらに「地域交通制度の革新案」に関する緊急提言など、公共交通・モビリティ側からの研究に取り組んできました。しかし、街の側に着目した研究にはこれまで着手できていませんでした。いつの間にか車を中心になってしまった公共空間の在り方に正面から向き合うことが今回のテーマです。

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、通称TTPUで交通政策担当の客員教授を、本日で報告いただく当研究所の三重野真代客員研究員は観光政策担当の特任准教授を務めており、そうしたご縁もあって本日は東京大学のこの会場で開催する運びとなりました。本セミナーはTTPUセミナーとしては今回で6回目の開催となります。

本研究は、三重野客員研究員からの相談を受けたことをきっかけに、実質的にこの東京大学でスタートしました。石田名誉教授、谷口名誉教授をはじめとする専門家の全面的な協力と、日本財団が新設したグローバル基金という財源を得て、2022年から2024年まで議論を積み重ね、書籍『なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか〜人とモビリティが共生するビルアペゼ戦略〜』刊行に結実いたしました。アドバイザー会議でお力添えをいただいた委員会の皆様、また本研究にご協力いただいた公益社団法人日本交通計画協会の方々に感謝を申し上げます。経済社会構造や国際社会における日本の位置づけが変化しつつある中で、日本がこれからのような国・地域をつくっていくべきか、皆様にもぜひ考えを巡らせていただきたいと思います。

来賓挨拶

鶴田 浩久 国土交通省総合政策局長

本セミナーがこのように盛大に開催されることを、心よりお喜び申し上げます。主催された運輸総合研究所をはじめ、有識者、関係者の皆様のご尽力に、敬意を表したい。

本日のセミナーは、3年間の共同研究調査の成果をまとめた一冊の書籍の刊行という節目に開催された。本書の内容はお世辞抜きにお薦めできるものである。車の速度を下げるとは大きな鍵であるが、それはあくまで全体像の一部にすぎないということも本書を通じて理解できた。非常に戦略的な一冊だった。



本書を読んで私が感じたことを、2つご紹介したい。1つ目は、「交通を良くする」ことだけでなく「交通で良くする」ことの大切さである。30年余り交通政策に携わってきた中で、私は交通の潜在力を解放すべきだと考えている。先日報道された「交通空白」が地域と個人に与える影響についての報告によれば、その経済損失は年間約10兆円に上るといふ。これも、交通が社会の中でいかに力を発揮しうかを示す一つの事例だと私は受け止めている。つまり、メタな視点から自分の関わる分野を見つめ直すということである。本日のテーマである「ゆっくりを軸としたまちづくり」で、私たちは世界の何を変えられるだろうかと考えると、少なくとも地域経済の活性化やウェルビーイングの向上が挙げられる。行政・学界・事業者といったすべての関係者が、それぞれの強みをメタ認知し、共通の目標を追求していきたいと思う。

2つ目は、本書の内容が非常に感覚的にも腑に落ちるということである。スティーブ・ジョブズの「人は、目に見せられるまで自分が何を欲しているのか分からない」という言葉にも通じる。本書で紹介されているフランスやオーストリアなどの事例は、非常に説得力がある。日本と海外ではコンテクストが違うという反論もあるが、事例がこの世に存在することの意味は大きい。

国土交通省としても、本日の講演や議論から得られる知見・示唆を、今後の政策や連携に生かしていきたいと思う。

セミナーの概要

■ 基調講演

小さなみちの大きな改革

石田 東生 筑波大学 名誉教授／内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」プログラムディレクター

「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」検討のアドバイザー会議座長を務めた私は、今回刊行された書籍を、1960年代の学生運動用語になぞらえ「ノンセクトラジカルな本」だと考えている。鉄道、バス、タクシー、シェアライド、自転車、徒歩、マイクロモビリティなど、交通の分野には多様な手段とそれぞれの立場（セクト）が存在する。私はこの本を、街・道路・モビリティ・交通サービスに関わる多様な主体を「ノンセクト」的に巻き込みつつ、物事を根底から考える「ラジカル」な姿勢で、豊富な事例とともに議論を展開する一冊だと位置付けている。なぜ小さな「みち」が大切なのか。人体の血管の99%以上は毛細血管であり、細胞に酸素や栄養を届けているのはこの毛細血管である。同じように、街の毛細血管ともいえる小さな「みち」こそが日々の暮らしを支えていると私は考えている。新幹線や高速道路といった幹線に関心が向きがちな中で、幹・枝・葉のバランスを見直す必要があると訴えた。速度を落とすことは、危険発見からの空走距離を短縮し、衝突時の衝撃を小さくするなど安全性を高めるだけでなく、時速20キロ程度になるとアイコンタクトなどのコミュニケーションが生まれ、多様な人とモビリティが共生しやすくなると私は考えている。

ニューヨークのタイムズスクエアを歩行者空間化したジャネット・サディック＝カーン氏は、60人を運ぶのに自動車なら長い車



列分の道路空間が必要になるのに対し、バスならたった1台で足りると説いた。ニューヨークの自動車分担率は35%にすぎないのに道路空間の8割を車道が占めている。この不釣り合いを東京での講演でも指摘し、自動車分担率16%の東京でも約8割が自動車に使われている現状にもっと怒るべきだと語って帰国したという。

それをヨーロッパで展開したのが、パリの前市長アンヌ・イダルゴ氏である。パリでは大改造が進み、2002年以降、自動車交通量は大きく減少してきた。交通量の減少は、渋滞が解消したことを意味するわけではない。車道を人に明け渡した結果、残された道路はむしろ混み合っており、平均走行速度は下がっている。渋滞をなくすことが目的ではなく、自動車に使われてきた空間を人の手に取り戻すことこそが目的だと私は理解している。

私が訪れたイタリア・ボローニャの歴史地区でも、車と人が身近な距離で共存する光景に出会った。一方、日本にも江戸期の日本橋通りや商店街のアーケード、道路で子どもが遊べる「遊戯道路」など、車第一主義以前の豊かな空間の伝統があったことをここでご紹介したい。

センターラインのない道路は、日本全国の市街地に総延長約60万キロある。2026年9月には道路交通法施行令が改正され、この種の道路の最高速度規制は時速30キロになる。埼玉県と佐賀県全域を対象に、車両の走行データを収集するETC2.0を用いて分析したところ、9月から時速30キロ規制となる道路でも4割超の車両が時速30キロ以上、1割超が時速60キロ以上で走行している実態が明らかになった。交通政策基本法や道路法、道路交通法、道路運送法、都市計画法など、関連する法律は多岐にわたる一方、なかなか総合的に機能せず、実現には多大な努力と時間を要するのが実情である。こうしたことを総合的に進めるための基本的なものが必要ではないかと主張したい。その意味で、昨年の道路法改正で、目的規定に「安全円滑な交通確保」に加え「快適で質の高い生活環境の創出」が基本理念として明記されたことは、追い風になると受け止めている。

先ほど鶴田局長のご挨拶でも「実例」という言葉が使われていたが、最後に、私が講演でよく紹介している逸話をひとつご紹介したい。ピカソは「アフリカ木彫は自分にとっての実例（モデルではない）」と語ったという。完成された手本（モデル）ではなく、勇気を後押しする「実例」を積み重ねることの大切さを改めて訴えたい。



石田名誉教授の講演資料

■研究報告

三重野 真代 運輸総合研究所 客員研究員／東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット 特任准教授／武蔵野大学経営学部 特任教授

◇ビルアペゼとは

フランスで2006年の論文に登場した「Ville Apaisée (ビルアペゼ=穏やかになった街)」という概念が、今回の研究の骨格となった。中心地に人が住み続けるためには街を車から人に取り戻し、公共空間を再整備する必要があるという考え方で、「modérée (適切性)」「civique (市民性)」「habitée (居住性)」の3要素からなる。中心部への移動と中心部内の移動を分けて考える点、複合的な取組で上質な地区機能を取り戻す点に特徴があると私は理解している。バルセロナの「スーパーブロック計画」やオーストリアの「UVAR」など、同じ目的の政策は欧州各国で広がっている。

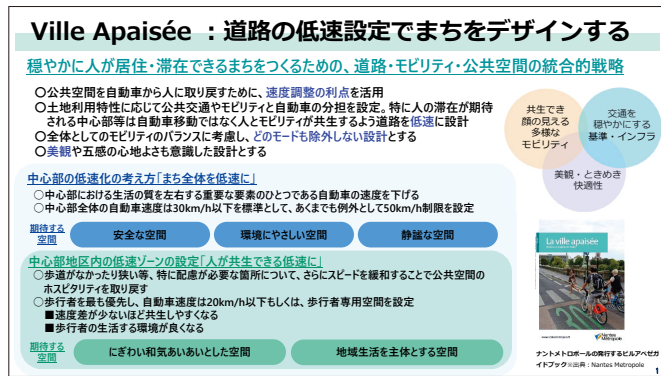


◇背景にある世界の意識の変化

2016年前後を境に、世界のマインドセットは大きく変わったと私は感じている。SDGsやパリ協定を経て、多様性・包摂性、気候変動対応、個人の幸福(well-being)が社会の中心的な価値観として位置付けられるようになった。一方、自動車は渋滞による公共空間の機能停止、事故・大気汚染・騒音、公共交通衰退による更なる自動車依存という外部性を持つ。ビルアペゼを進める理由を欧州の関係者に尋ねると、多くの人が「静穏」と答えた。ガソリン車の騒音や大気汚染が、私たちの穏やかで上質な日常を阻害しているという認識が根底にあり、目に見えない音や匂いにまで目を向けたまちづくりが進められている。環境意識・安全性・低速化・人中心といった観点からモビリティを見直し、道路空間を車から人へ取り戻す動きが欧州で広がっている。

◇ビルアペゼ実現の5つのステップ

私たちが現地調査を通じて学んだのは、①地区の設定、②優先するモビリティの決定、③道路速度の設定とインフラの転換、④美観・ときめき・快適性の作り込み、⑤合意形成のための仕組み・教育というビルアペゼ実現の5つのステップである。フランス・アンジェ市では、都市中心部と周辺エリアで交通分担率や速度の目標を変え、中心部は公共交通やアクティブモビリティを組み合わせ、物流もカーゴバイク等の小型モビリティを活用している。ラ・ロッシュェル市では、2012年に2車線道路だった旧港前のメインストリートが、2015年には自転車専用道路・歩行者専用空間・バス専用レーンに再配分され、沿道ににぎわいが生まれた。低速ゾーンならではの路面ペインティングやデザイン性のあるモビリティも、ゆっくり移動するからこそ気づける「ときめき」を生んでいる。ウィーン市8区のラングガッセ通りでは、住民参加のワークショップで計画案を作成し、周辺住民約100人の投票（賛成56%）で最終決定するなど、実際に変化を体感できる機会を通じて社会的受容性を高めた例が多くあった。



三重野客員研究員の講演資料

◇「ゆっくり」がもたらす効果

私はこの研究報告で「遅い」ではなく「ゆっくり」という言葉を使っている。「遅い」は基準に対して物事の進みが小さいことを指すが、「ゆっくり」は動作や気持ちに「ゆとり」があることを意味する。このゆとりがあるからこそ、人は周りに目を向け、自分のペースで公共空間を過ごすことができると私は考えている。時速20キロ程度になると人と人、人とモビリティがアイコンタクトできる「出会いの空間」が生まれ、私が欧州で見た街には、オープンカフェで語らう人々やカーゴバイクで子どもを送る親など、人の「顔」が見えるにぎわいがあった。乗っている人の顔まで見えるモビリティ自体もまた、まちを彩る動く景観の一部なのだと感じている。

◇日本の現状と課題

一方、日本には「道路は自動車のものであり、歩行者や自転車に道を譲る必要はない」といった無意識の思い込み（アンコンシャスバイアス）が根強く残っている。道路も幅員5.5メートル未満が約8割を占め、道路運送法は交通事業者の規制法であるため多様なモビリティを用いた事業サービスが想定されておらず、歩車共生や時速20キロの出会いの空間も制度化されていないなど課題は多い。それでも、私たちが宮崎市で行った実証実験では、速度抑制の看板やストリートファニチャーを設置しただけで時速20キロ以下の車両が9割を超え、通りのにぎわいが向上する結果が得られており、日本でも十分に実現可能だと感じている。

私たちは、こうした将来像を絵に描き、日本の現行法でどこまで実現できるかを検証した。マイカーを持たなくても便利に移動できる住宅地の将来イメージでは、無人低速モビリティの地域交通としての利用や、キックボードの駐車マスが道路区域と公園区域をまたいで設置される姿を描いたが、いずれもが道路法や道路交通法の制約を受ける。繁華街でも、路側の駐車帯をベンチなどの憩いの空間に転換したり、店舗のオーニングやテーブルを道路上に張り出したりするにぎわいを生む使い方の多くが現行法では認められていない。

◇提言：低速モビリティまちづくりに関する新法の創設

以上を踏まえ、私たちは、地域住民等が主体となる「低速モビリティまちづくり協議会」が、モビリティと道路の活用及びまちの機能誘導の方針を統合的に計画し、地区オリジナルのルールを協議のうえ国に提案・事業化できる「低速モビリティまちづくり計画」を作成できるようにする新法の創設を提言したい。低速モビリティ車両、時速20キロ未満の出会いの空間、プランターやオープンカ

フェなどの低速道路占用ルールといった地区独自のルールを掛け合わせることで、多様な移動手段の確保や公正な共生社会の構築、文化的なまちのにぎわいを実現したい。

■パネルディスカッション

【モデレーター】

谷口 守 筑波大学 名誉教授／公益社団法人日本交通計画協会 代表理事

【パネリスト】

石田 東生 筑波大学 名誉教授／内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」プログラムディレクター

牧村 和彦 一般財団法人計量計画研究所 常務理事／CoIU（コイノベーション大学）教授

桃田 健史 自動車ジャーナリスト／永平寺エボリューション大使
 森 雅志 富山大学 客員教授／京都大学 非常勤講師／前富山市長

三重野 真代 運輸総合研究所 客員研究員／東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット 特任准教授／武蔵野大学経営学部 特任教授

谷口名誉教授

パネルディスカッションでは、先ほどの講演・報告に対するコメントや今回のプロジェクトへの関わり方について各自紹介いただき、その後、ビルアペゼの実現に向けて具体的にどうしていくべきかについて意見交換いただきたい。



牧村常務理事

私は計量計画研究所（IBS）に所属している。内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）のコンソーシアム、実践的なモビリティ・サービスのリ・デザインで総括責任者も担当しており、ビルアペゼを社会実装していこうという立場である。実現には行政や住民との関わりも重要だが、重要なのは、車を運転する人が本当に速度を下げられるかという点だ。まず自分が実践すべく、約1年前から、時速30キロでの5分間走行に取り組んでいる。これがなかなか難しい。車は時速50キロで走りやすいように作られているように感じられ、後続車からのプレッシャーもある。しかし、半年経つとスピードメーターを見ずとも時速30キロで走ることができるようになった。皆さんにも挑戦いただきたい。それも大きな市民運動になる。9月の道路交通法施行令改正に向けた練習も必要だ。



桃田ジャーナリスト

本日のセミナーの内容について、「分からなくもないが」という感覚が皆さんにあるのではないかと。自分にも最初はあったが、何年も議論を重ねる中で変わってきた実感がある。自身は、もともと自動車メーカー



で商品企画・開発・実験などに携わり、経営者、社員、労働組合の方々などあらゆる立場の方と関わってきた。永平寺町を中心に公共交通にも関与している。「分からなくもないが」と感じる背景にはいくつかポイントがあると思う。1つ目は、公共交通の視点で自動運転、ライドシェアなど社会実験はしつつも実らなかった事例が山のようにあるという事実である。地域特性や技術の観点からの様々な課題をクリアしないといけない。2つ目は製販分離だ。自動車産業では製造と販売が分かれており、ディーラーは車の販売、修理が実業であり、地域課題への対応となると少し大きな話と取られてしまう。メーカーが地域課題を取り上げてディーラーまでは伝わらない。「分からなくもないが」という感覚は、後々ボディブローのように効いてくるので、そのつもりで今日のディスカッションを楽しんで欲しい。

森客員教授

私は免許更新を機に高齢者マークを4枚貼り、時速30キロで走っても誰からもクレームを言われず、周りが良く見えるようになった実感もある。横断歩道を渡る人を予見し、誰よりも早く停車できる。地方部では、黄色信号で急いで直進し、赤信号になってから右折するドライバーが多いことも問題視している。自身は「黄色信号停車運動」を実施しているが、同様の意識を持つ人が拡大すれば、横断歩道を横断中の生徒に車がぶつかる事故は起きない。富山は自動車保有率の高さで全国上位にあったが、道路の1車線を潰して路面電車（LRT）を導入した。20年が経過し、今では多くの市民が「良い街に住んでいる」と感じており、シビックプライドが醸成されてきたように思う。一見実現が難しそうなことも、地道に進めることで市民に定着していくという実践例といえるだろう。車も公共交通も使いながらゆったりと生きるというスタイルが社会を変えていくのではないかな。



石田名誉教授

私は内閣府SIPのプログラムディレクターをしている。出口は社会実装であるが、世の中に広めていくという点は特に難しい。例えば新モビリティの検討に際して、専門家と現場とで想定するデータ規模に乖離があったり、自動車メーカーと地域とで投資規模に違いがあるために、アライアンスを組めなかったりする。そうした中でも、できることから、着実に進めていくことが重要である。欧州は困難を非常に賢く利用しているように思う。日本も様々な危機的状況に直面しており、どう上手く切り込んでいくか、ノンセクトラジカルを完遂するための大人の知恵が重要である。

三重野客員研究員

運輸総合研究所において、研究調査の有識者会議の規模が5名というのは珍しい。ビルアペゼについては色々な場所で話をしてきたが、実現は難しいという反応が多かった。本日登壇の皆さんは、「そういうアイデアもあって良いのでは」と広い心で応援し、導いてくださった方々であり、感謝している。一方で、楽観している点もある。否定的な反応を示す方の大半は60代以上の男性であり、女性や若年層を中心に、安全面などからビルアペゼの考えに共感を示す人は沢山いる。今後の社会の構成員という点で考えると、必ずしも

悲観的な状況ではないということをご共有したい。

森客員教授

理論的には分かっているけど実装化がなぜ困難か。日本社会はここ40、50年の間に極端な平準主義や均質主義に偏ってきた。しかし、一見、不均衡・不公平に見えても、結果として全体の利益につながるというケースがある。例えば富山市では、小学校の卒業生に自分の足で郷土を探検し、知って欲しいという思いから、1万円分をチャージした交通券の配布を開始した。一部からは、親が使ってしまうのではないかと懸念も寄せられたが、ここで足を止めてしまっただけでは何も進まない。性善説に立ち、効果の最大化を狙う、そういった発想で思い切って取り組むことが大事だと強く主張したい。

牧村常務理事

実装化された政策として、モビリティマネジメント（MM、コミュニケーションをとりながら、より社会的にも個人的にも望ましい方向への人々の自発的な行動変容を促すというもの）が挙げられる。MMの取組は2000年頃に開始され、今や実施事例の把握が難しいほど全国に広がりを見せている。当初は実効性について懐疑的な声があったが、札幌、宇治、福岡での事例で成果が出てきて見方が変わってきた。新たな取組の普及には、好例を3つ作ることが重要というのが私の結論である。

桃田ジャーナリスト

目的が「まちづくり」だと弱い。だから「ときめき」をゴールとする。「ときめき」の実現には様々なアプローチがあり、MMもその一つである。SDV（ソフトウェア・デファインド・ヴィークル、車両制御や運転支援機能をソフトウェア中心に実装する次世代車両技術）の出現を巡り、「車の価値は何か」が改めて問われているが、経営者もエンジニアも答えはばらばら。「ときめき」は、良い切り口だと思う。市民運動もMMも重要であるが、その上で、転換期となるような大きな規模での投資も重要と考える。

森客員教授

私が先ほどお話した方向性、つまり「人間的な暮らし方」には皆さん共感できるだろう。イコール脱自動車ではない。車も使い方次第だ。年相応の走り方は人間的な走り方だと思う。ゆっくり走ると鳥の音が聞こえたり稲穂の香りがしたりする。車だけで暮らしているとアルコールを楽しめないが、公共交通で街に出れば、本を買って、ワインを飲みながら読むといった文化的活動もできる。そういうことを含めた全体的な価値で評価していくべきと考える。富山では、トランジットモールも、沿道に住む人々ときちんと話をしたことで実行可能となった。現行法で様々な制約を受ける法律上の道路ではなくして、広場にしてしまえばできることも広がる。

桃田ジャーナリスト

車に乗ること自体も「ときめき」と考える。移動速度を下げて「ゆっくり」の実現を目指すのではなく、「ゆっくり」暮らすことで結果的に移動速度も下がるというのが良いと思う。

三重野客員研究員

自身は2年前に国土交通省を退職した。行政の立場では所掌以上

のことができず、ここで議論しているようなまちづくりの実現が困難と考えたためだ。法律は昭和20年代に作られたものが多く、その法目的は今も変わらない。別の枠組みで総合的な法律をつくる必要があると思う。現行法を徐々に変更する場合は担当者同士に調整を任せることになるが、それは困難である。

谷口名誉教授

抜本的なまちづくりの制度改革ができていない欧州と、それができない日本との違いは何と考えるか。

三重野客員研究員

政治家と行政の役割分担ではないか。欧州では政策ヒアリングに行政ではなく政治家が対応する。抜本的な改革は政治家の強いリーダーシップによると感じた。

石田名誉教授

自身は近頃AIとの向き合い方を真剣に考えている。いわゆる「テック」に頼りすぎるとあまり良くないのではないかと感じている。イヴァン・イリイチは、人類の発明で、最初は便利に思える物も、巨大化しすぎると不幸をもたらすのではないかという考えを提唱した。その例として、義務教育制度、総合病院、交通を挙げている。システム化することで、個人と向き合えなくなり、弊害が生じるという考えである。レヴィ＝ストロースも人類学は社会がおかしな方向へ進まないための監視役であると訴えた。自身は交通が重要であると考えており、こうした問いかけに対してどう答えていくかが我々の任務だと認識している。広く人々の共感を集めながら諸課題に取り組んでいきたい。

◇質疑応答

Q (来場者) : 欧州にはモデルとなるモビリティハブが存在したか。

A (三重野客員研究員) : 欧州ではモビリティハブは多く確認できた。鉄道駅、カフェの隣等、人が集まるような場所に、自転車をはじめ様々なモビリティが設置されていたが、必ず自動車もセットであったと記憶する。

Q (来場者) : 通学路のように、主目的が自動車、自転車、歩行者の通行となっている道路空間については、ビルアペゼの実現に向けてどのようなステップを踏むこととなるか。

A (三重野客員研究員) : 本日の報告では中心市街地の「出会いの空間」に言及しつつビルアペゼへのステップについて説明したが、このステップは、歩行者・自転車専用の空間やより安全な通学路の実現についても同様である。にぎわいだけでなく安全性、快適性の実現も念頭に置かれている。

Q (オンライン視聴者) : 日本でビルアペゼを適用すべきエリアとしてどのような地域が想定されるか。東京の中心部では移動スピードを重視する時間価値の高い人が多く、適用が難しいのではないかと考える。

A (三重野客員研究員) : 東京の街中を歩いていてビルアペゼに適していると感じたのは奥渋（渋谷の繁華街から離れた宇田川町、神山町、富ヶ谷一帯のエリア）。道の両側に飲食店が多い。東京でも地方でも、商店が集まっているエリアはビルアペゼに適していると思う。

A (牧村常務理事) : 吉祥寺も自由が丘も同様。全国各地でも、ビルアペゼと同種の取組の検討がなされている。

Q (来場者) : 製販分離の課題が指摘された。ディーラーを地域づくりの担い手とするには何が必要か。

A (桃田ジャーナリスト) : オーナー経営者のディーラーは地場で大きな影響力を持っている。ハードルは高いかもしれないが、現状を変えていこうとしているオーナー経営者もいらっしゃるの、そういう方を巻き込むことが重要である。

A (石田名誉教授) : ディーラーを含む地方の名士にどう火をつけるか。これも難しいが、成功しつつあるのは、松江と米子の都市圏の事例である。先祖代々続く資産家と、道路整備と地域活力をどう結びつけるかという話をしている。そういう方も丹念に探せば見つかる。

A (牧村常務理事) : 自動車メーカーにも、MaaSやまちづくり・コミュニティ再生に参入しようとしている若い人たちが沢山いる。

A (石田名誉教授) : 地域づくりの事例を見てみると、人口1万人のガラス天井があるように思う。人口規模が小さいほど、問題がシビアに見えて危機意識が共有されやすく、合意形成がしやすい。しかし1万人規模を超えるとなかなか難しい。その点、富山での成果は特筆すべきものである。

A (森客員教授) : 目指す将来像を明確にし、人々に伝え、ステップごとに進める。説明責任にとどまらず、説得責任を果たすことがリーダーには必要。信念をぶらさず、時間をかけ、ハレーションを恐れずに話し続ける。反省点は、動き出してからデータ取得を始めたこと。これからまちづくりに取り組む地域では変化前からデータを取ることを勧めたい。

Q (来場者) : 銀座ビジョン2040を策定し、街全体の歩行者空間化に向けて議論中である。銀座は商業の街であり、物流とは切り離せない。2040年には物流はどう変化しているか。

A (桃田ジャーナリスト) : 物流のコアなモビリティはそれほど変わらない。商用車は、乗用車より進化が遅い。物流は社会全体で考える課題であり、需要と供給のバランスにもよるためである。

A (石田名誉教授) : 欧州では配送の末端での自転車利用が増えている。一方で、日本では自動走行の配送ロボットを採用しようとしているが、時速6キロ以下でしか走れず、商売にならない。時速20キロ以上の速さを出せるものでは道路運送車両法上の問題が生ずる。日本でも欧州のようにスマートに対応できないかと考えている。

本記事は主催者の責任でまとめています。



当日の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/events/2026/symposium260717.html>

