

自動運転技術を活用し， 行政や住民と一緒にサービス共創 する取り組み紹介

東海国立大学機構 名古屋大学
未来社会創造機構 モビリティ社会研究所
株式会社エクセイド
金森 亮

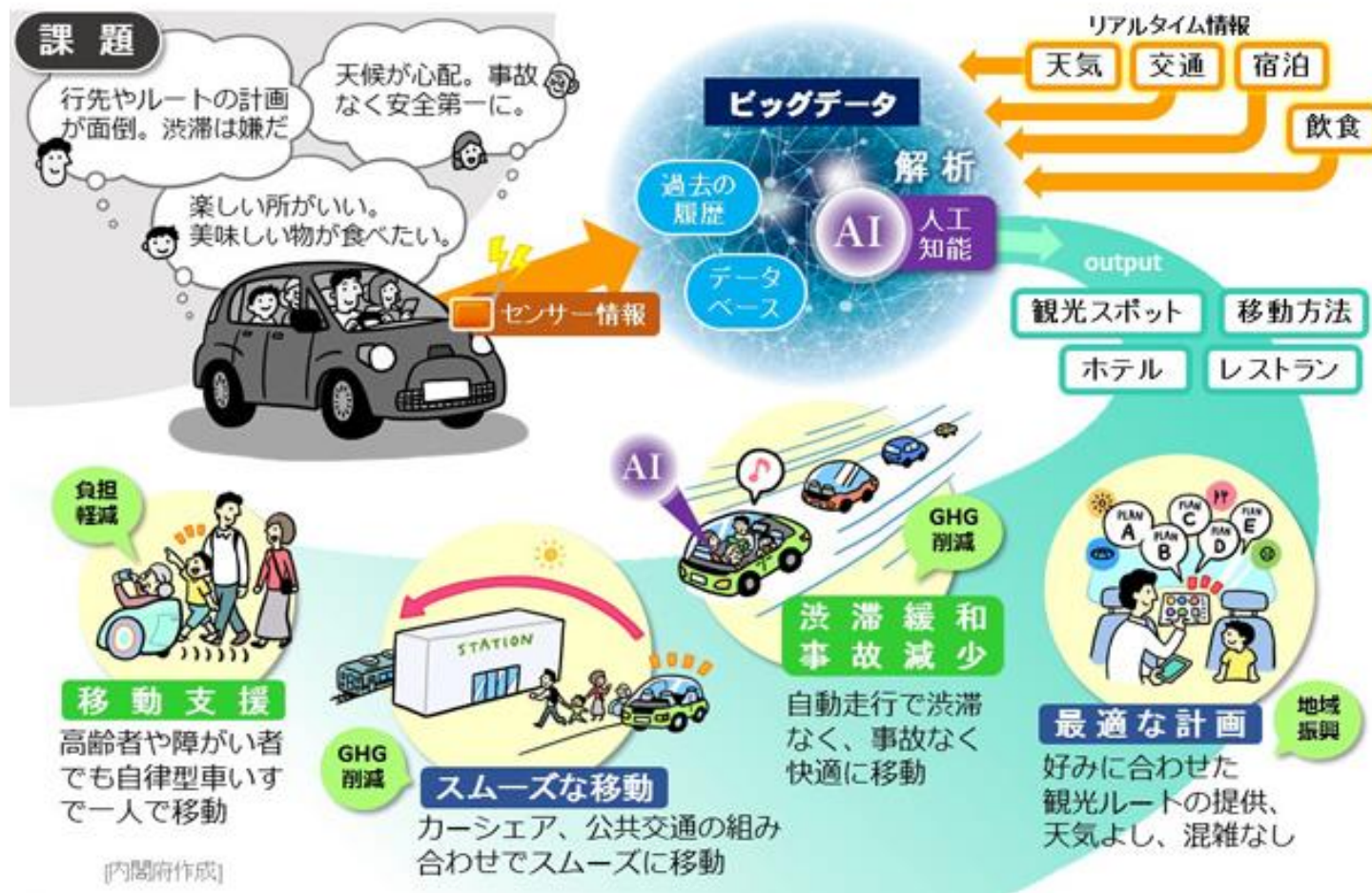
■本日の話題提供のまとめ

＜モビリティサービス設計(デザイン)の方向性＞

- 個人が最低限移動できる環境の確保は重要であり、自家用車以外で(歩くことも含めて)不自由なく移動できることは、地域の魅力向上につながる
- 個人が多様な選択肢から、便利で快適なものを選択できることは幸せであるが、地域としてその状態を維持することは大変である。利用者としてどう使って支えるか、非利用者としてどう連携して支えるかなど、「自分ごと化」が重要である
- 地域としてモビリティサービス内容を1つに決定・固定することは難しく、繰り返し改善していくこと(アジャイル・アプローチ)が重要となる。より多くの人の意見、客観的で正しい情報(データ)を参照し、改善内容を「熟議できる体制構築」が地域活性化に貢献すると信じている

■Society5.0時代のモビリティサービス

- ・多様なニーズに応じた個別最適化・差別化されたサービスの創出
- ・全体最適化への調整(渋滞・混雑の解消, 交通事故減少, 環境負荷軽減)
- ・最低限の移動環境の確保も重要



■MaaS(Mobility as a Service)



地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、**複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ**て**検索・予約・決済等を一括で行**うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

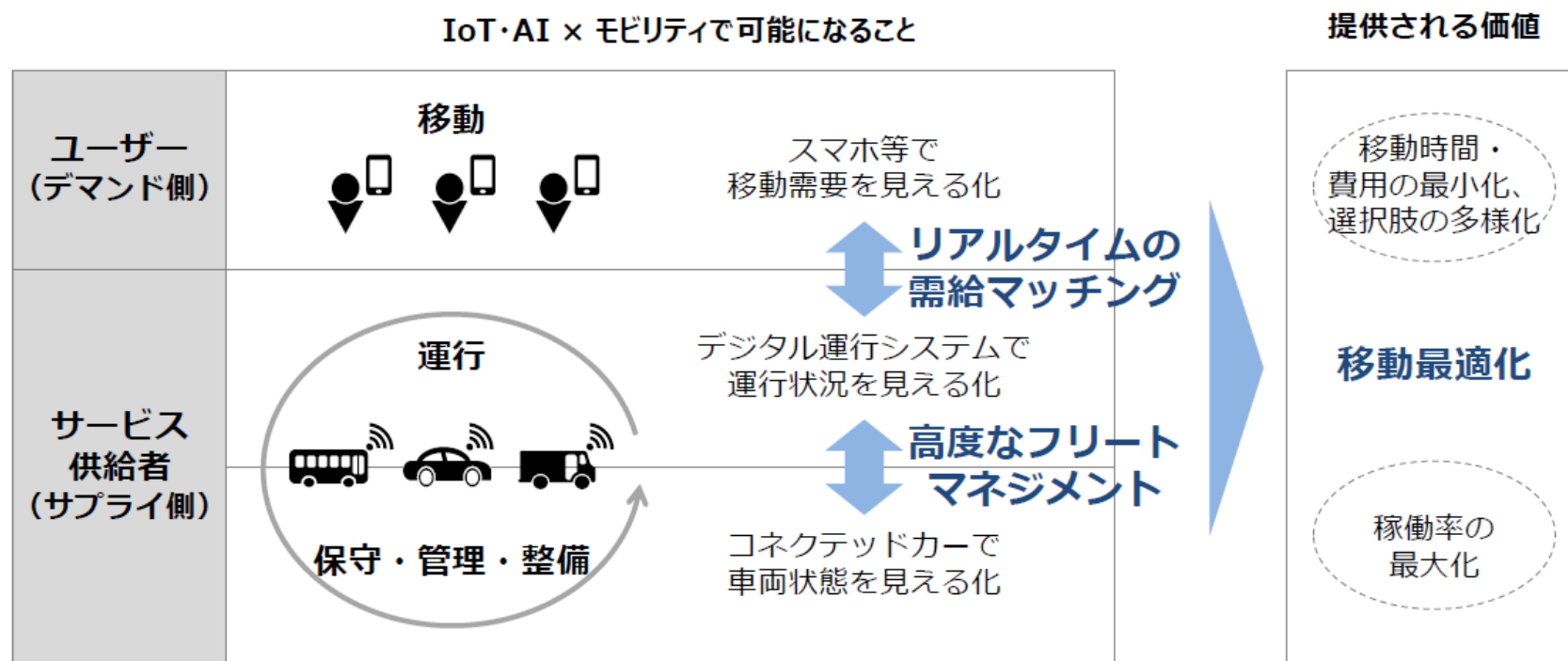


公共交通サービスの高度化と連携で、自家用車の対抗馬に

■モビリティサービスの多様化と効率化

IoTやAIを活用した新しいモビリティサービスの拡大

- 第4次産業革命の波はモビリティの世界にも到来し、新たにIoTやAIを活用した新しいモビリティサービス（広義のMaaS：Mobility as a Service）が拡がりつつある。
- 移動側（ヒト・モノ）や車両等から得られる膨大なデータを利用することで、ユーザーにとっては移動時間・費用の最小化や選択肢の多様化、供給者にとっては稼働率の最大化という価値を提供し、より高付加価値で快適な移動をトータルで実現する可能性を有する。



■デジタルを活用した交通社会の未来2022

ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」を発展的に継承し、デジタルを活用した交通社会の未来をどう描くかという視点から「デジタルを活用した交通社会の未来2022」を策定（2022年8月）

II 課題認識

実証実験から本格的な社会実装に向けて

加速化する人口減少に伴う経済モデルの変化への対応

我が国社会が人口減少局面に入り、需要が供給に合わせる（例えば、乗客がバス停でバスを待つ）経済から、供給が需要に合わせる（サービス車両が乗客を迎えに行く）経済へのシフトが進展。交通サービスのスタイルも、需要データを起点にサービスを展開するモデルへと転換が迫られている。交通は人々の暮らしのベースとなるもので人々の暮らし視点で考えることが必要である。

社会実装の最初の起点となる暮らしの課題（ペインポイント）を探し、解決する

デジタル技術を活用しながら、供給を主体に考える経済から需要を主体に考える経済へシフトをしていくには民間の主体あるいは行政府による新たな投資が必要である。投資を行うためには、サービスの社会実装の最初の起点となる人々の暮らしの課題（ペインポイント）を探し、解決することが重要である。その際、広く横断的に社会システム全体の課題として捉え、全体最適を図って限界費用を下げていくという視点を持つ

III 暮らし目線からのサービス設計

サービス設計にあたっての11の視点

一人一人の暮らし目線を起点とし国内外で実装が進められた取り組みやその際に活用された実際の手法についての事例を整理し、その上で、社会実装を実現した事例から見えてきたポイントを示す。

「目指す先」を明確にする	取組の設計	取組の展開	共助のビジネスモデル
視点1：目指す先は各地域それぞれで決める 視点2：「暮らし目線」で目指す先を考える 視点3：目指す先を明確にしてから取組をスタートする	視点4：取組の設計はシステム思考・アーキテクチャ思考で考える。 視点5：モビリティ単体でビジネスモデルを考えない 視点6：デジタル活用に加えて、アナログ的な要素も重視する。	視点7：小規模な取組からスタートし回しながら大きくしていく 視点8：仕組みをメンテナンスする役割も必要 視点9：意志決定を支援する指標、データの活用	視点10：協調領域の考え方「共助のビジネスモデル」 視点11：好事例を取り入れ自律的に取組が展開する方向へ

（デジタル庁：<https://www.digital.go.jp/news/22791050-006d-48fd-914d-e374c240a0bd/>）



- ・実証実験から本格的な社会実装に向けたロードマップの更なる展開が必要
- ・交通サービスのスタイルは、需要データを起点にサービスを展開するモデルへと転換（オンデマンド対応）
- ・人々の暮らしの視点から将来像を描き、バックキャストして交通サービスの在り方を考えていくというアプローチが必要

■高蔵寺ニュータウン(NT)の概要



- ・愛知県春日井市(約31万人)の一部(4.3万人, 面積約700ha)で, **日本三大NTの1つ**
- ・名古屋市中心部から20km圏内(JRで名古屋駅まで30分程度)
- ・NT内に**鉄道駅はなく**, 中心部に**商業施設を集約したワンセンター方式**
- ・まちびらきから50年以上経過し, **人口減少**(ピークは5.2万人(1995年)), **少子高齢化**(**高齢化率35%**(2019年)), **バスの運行本数減少**(1995年比で3/4)などの傾向

高蔵寺リ・ニュータウン計画 (2016年)

- ・ **高齢者が気軽に外出できるまちづくり**
- ・ **子育て世代が自家用車に頼らずに暮らせる, 持続可能なまちづくり**



■ ゆっくりカートとADENU



自動運転ソフトウェアプラットフォーム
Autonomous Drive Enabler by Nagoya University

ゆっくりカート 2号機

GNSS
自車位置検知

後方カメラ

Jetson AGX
Xavier
物体認識



Li-ion バッテリー

3D LiDAR
自車位置検知
障害物検出



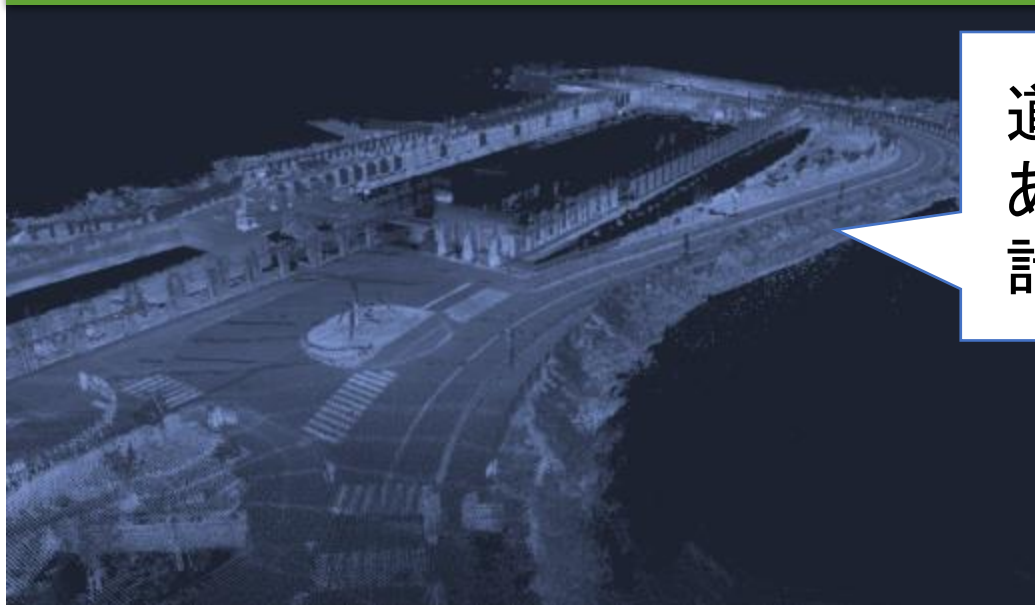
前方カメラ

コンピュータ
自動走行制御

IMU
姿勢・加速度計測

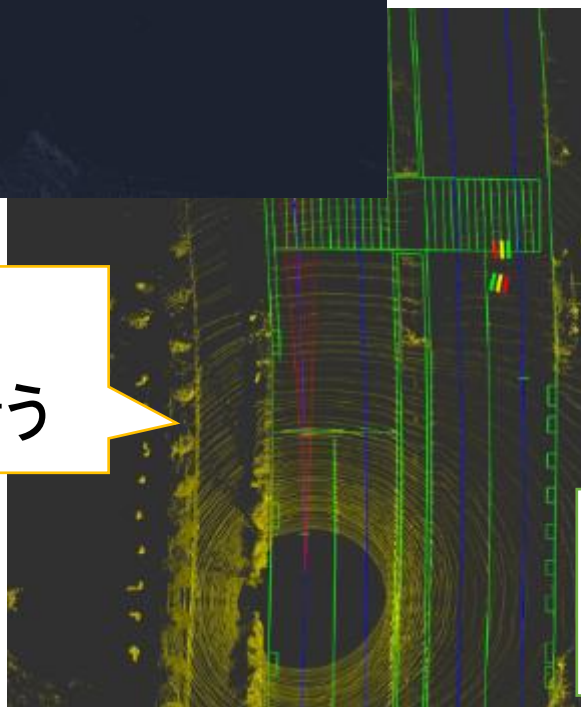
■ ゆっくりカートの機能

◆ 高精度3次元地図に基づく走行位置計測



道路周辺の3次元構造を
あらかじめ地図と併せて
計測しておく

全周囲レーザセンサ
用いて位置合わせを行う

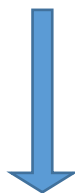


数cmの誤差で
走行位置を推定可能

■高蔵寺NTにおけるモビリティブレンドのサービス設計



路線バス網と運行頻度



・高齢になり、運転免許返納も考えるが、自家用車が使えなくなった生活がどうなるか、あまり想像できない

・路線バスが走っているのは知っているが、バス停までが坂道でキツイ

・タクシーは便利だけど、運賃が高いため特別な時だけの利用になりそう

・病院、集会所、バス停までなど、**地区内移動**の手段拡充として、**住民主体の取組み**を模索

e.g. ゆっくり自動運転、ボランティア輸送

・既存の路線バスとタクシーを最大限に活かし、かつ限定的な移動（区域と時間帯）を対象とした**新たなシェアサービス**を模索

e.g. AIオンデマンド交通

・**福祉政策**（地域包括ケア事業）とも連携した**交通行動変容**に向けた継続的な活動の実施

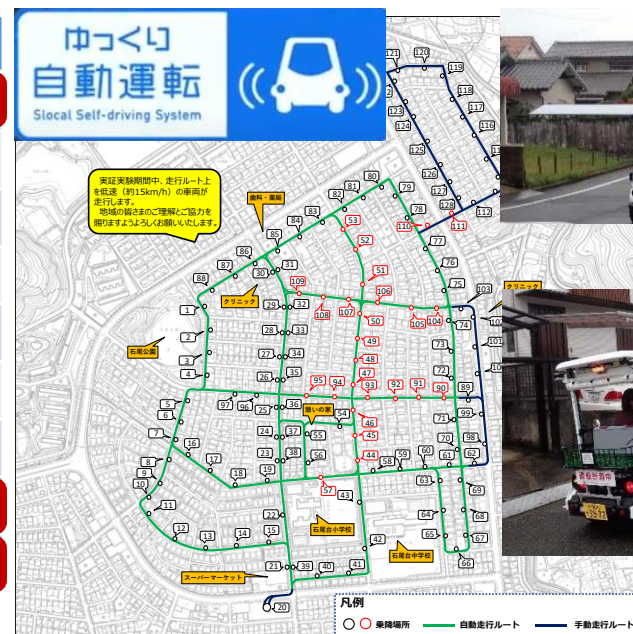
e.g. 啓蒙活動（モビリティ・マネジメント）

■ ゆっくり自動運転サービスの対象地区の概要

<高蔵寺NT石尾台地区>

- ・高蔵寺NTの中でも**高齢化率が47%**と高く、**戸建て住宅が多い**
- ・地区内にバス停、スーパー、薬局、郵便局、クリニックなどがあるが、坂道が多く、自転車での移動が困難な地区
- ・**町内会の加入率が高く**、住民の方々の活動も活発な地区
- ・**道路幅員が広く**、比較的自動運転走行がしやすい地区

令和3年4月	世帯数	人口(人)	65歳以上(人)	高齢化率(%)
石尾台	2,050	4,614	2,180	47.25
岩成台	3,858	8,134	2,822	34.69
押沢台	1,746	4,116	1,589	38.61
高座台	1,208	2,700	782	28.96
高森台	3,440	7,628	2,707	34.49
中央台	2,229	4,588	1,827	39.82
藤山台	4,714	9,081	3,056	33.65
NT計	19,245	40,861	14,963	36.62
春日井市計		310,317	80,334	25.89



約800m×800mのエリア

■地区内移動サービス実証実験①

<地区内移動:石尾台地区>

2017年度

ゆっくり自動運転
住民説明会・
公道実証実験
(デモ1日)



・**全国初**, 電磁誘導線によらない自動運転・ゆっくりカートの実証実験

2018年度

ボランティア輸送
中山間地域MB
(2カ月間)



・中山間地域MBの**ボランティア輸送**の横展開

・地元タクシー組合と調整し, **自宅から1.2km以内, 前日予約制**, 無料(実費)の取組みを実施

【実績】 5回(他地区含む, ボランティアドライバー8名)

→行ける場所が不明確, コミュニティ力が強くはない

2019年度

ワークショップ
(4回)



・**ゆっくり自動運転サービス**の創出・技術開発

グリーン
スローモビリティ
実証実験
(住民乗車2週間)



・WSで必要な地区内移動サービスや運営体制を議論
・住民の声を積極的に反映して路上駐車車両回避, ダイナミックマップ(DM)連携, などの技術開発
・ゆっくりカート1台, **オンデマンド型(乗降箇所数:33)**, 毎時発の電話予約制, 無料の体験乗車実験を実施

【実績】 配車39回/2週間, 37人利用

→乗車時の不安感3割, 今後の利用意向6割

乗降箇所の増加, 他車両への影響軽減対策が必要

ゆっくり自動運転
公道実証実験
(住民乗車2週間)

■地区内移動サービス実証実験②

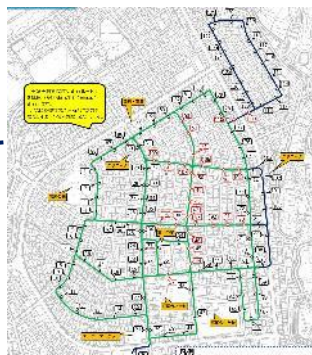
<地区内移動:石尾台地区>

2020年度

運営体制検討
(住民主体)



ゆっくり自動運転
公道実証実験
(1ヶ月間)



ゆっくり自動運転
複数台公道実証
実験
(1ヶ月間)



住民意向調査

・住民主体の運営体制の検討開始

- ・自家用有償旅客運送(有料化)を目指した体制検討
- ・交通事業者協力型で運行管理・車両整備管理など

・ゆっくり自動運転サービスの共創(11月)

- ・ゆっくりカート1台, 前回実験から乗降箇所の増加(128箇所), 運行間隔の撤廃でサービス改善, 無料

【実績】 配車70回/1ヵ月, 50人利用

→乗車時の不安感1割, 利用意向9割(100円/回程度)
手動運転があっても良いので, 自宅前の乗降希望

・ゆっくり自動運転サービスの技術検証(2月)

- ・カートによる自動・手動の混在したDoor to Doorのオンデマンド型サービス
- ・定時定路線のミニバスも導入した複数台実証実験
- ・遠隔監視システム, 信号情報連携, DM連携, MaaSアプリ連携など技術改良も

■地区内移動サービス実証実験③

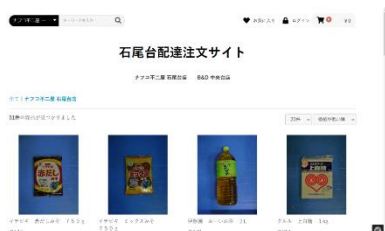
<地区内移動:石尾台地区>

2021年度

ゆっくり自動運転
複数台公道実証
実験
(2ヶ月間)



ゆっくり自動運転
貨客混載公道実
証実験
(2ヶ月間)



2022年度

ゆっくり自動運転
複数台オンデマ
ンド公道実証実験
(2ヶ月間)



NPO設立
(住民主体の運
営体制)

実運用開始
(自家用有償旅
客運送)

住民意向調査

・ゆっくり自動運転サービスの共創(7~8月)

- ・ゆっくりカート1台, 自動・手動の混在したDoor to Doorのオンデマンド型サービス, 運行間隔の撤廃, 無料
- 【実績】 配車114回/2ヵ月, 33人利用

・ゆっくり自動運転サービスの技術検証(1~2月)

- ・カートによる貨客混載の配車システムの技術検証, 事業モデル検討
- 【実績】 配車83回, 乗車99人/2ヵ月, 30人利用(無料) モニター(謝礼2000円)29名, 配達40回

・ゆっくり自動運転サービスの共創(7~8月)

- ・複数台車両を利用したオンデマンド型サービスの技術検証
- ・住民ボランティアに運行ノウハウを伝授(ドライバー, 電話受付, 運行管理業務(地元タクシー会社の協力あり))
- 【実績】 配車66回, 乗車79人/2ヵ月, 19人利用(無料)

・ゆっくりカートのサービス開始(10月~)

- ・前日まで予約受付のオンデマンド型サービス

会員制:100円/回, 年会費:2000円/人, もしくは町内会単位で加入時は300円/世帯, 積極的に企業協賛金も取得中14

■ ゆっくり自動運転サービスの社会実装

NPO 石尾台おでかけサービス協議会(理事12名, 監事2名, ドライバー14名)

- ・行政と大学が同席する設立準備会20回を開催し,
NPO設立(2022年6月)
地元交通事業者等との調整を経て, 自家用有償旅客運送の開始(2022年10月)
世界初, オンデマンド型自動運転サービスの開始(2023年2月)
NPO, 春日井市, 名古屋大学, KDDI, エクセイド(大学発ベンチャー)の**協定締結**
- ・行政は**導入費用**(車両・センサー, 保険, システムに関する費用)を補助し, **NPOは運用費用**(ドライバーと電話受付の手当, 利用促進活動(チラシ, 住民・関係団体説明))を負担する事業モデルを導入
- ・地域がモビリティを支える仕組みとして, 町内会費の一部負担(**非利用者も会員に**), 企業協賛金の確保を実現. **後継者の育成は課題**



NPO設立総会の開催



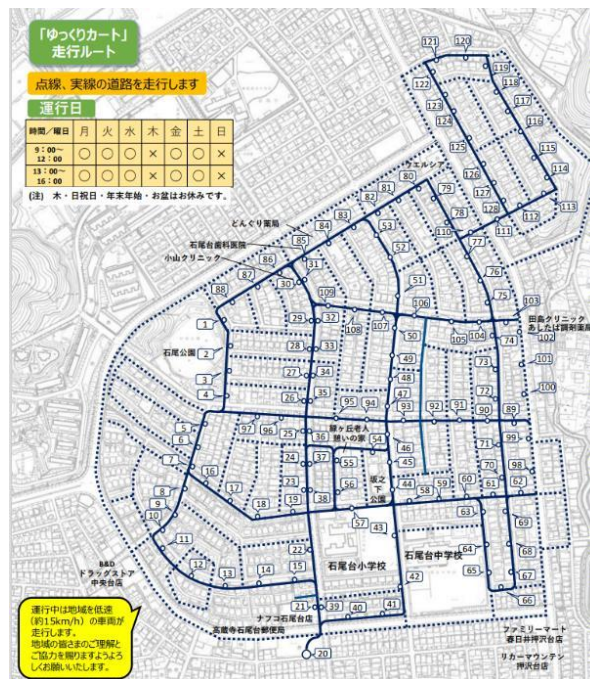
自家用有償旅客運送の開始



導入費用と運用費用の整理 **15**

■NPO運行によるオンデマンド型自動運転サービス

	内容
運行台数	カート1台（乗車定員5名）
運行日時	月火水・金土の9:00～16:00
運行方式	Door to Doorのオンデマンド型
予約条件	前日まで電話受付
運賃	会員：100円/回 ※保護者同伴の小学生以下は無料 年会費： 個人 2,000円/人 世帯 3,000円/世帯 任意団体 1,500円/世帯 町内会全体 300円/世帯 非会員：300円/回



おでかけサービスを
応援してくださる皆様です

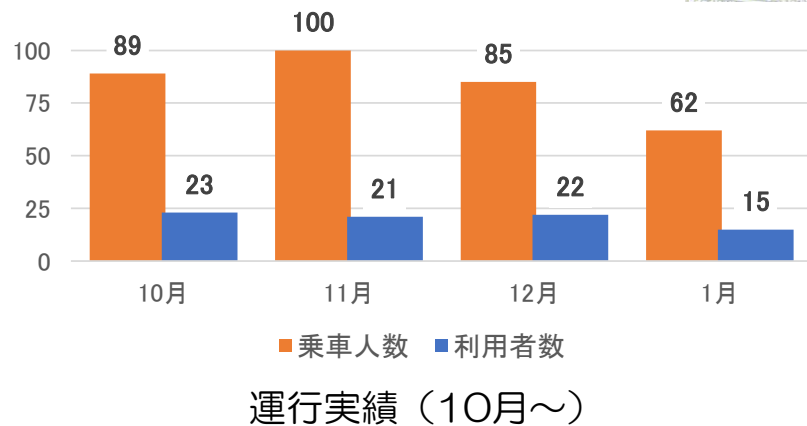
順不同

お 名 前	電話番号	お 名 前	電話番号
フレステイジエン・三吉直樹様	83-4114	東海記念病院様	88-0568
ナフコ不二屋石尾台店様	92-8620	愛知トヨタサマシエ店様	92-3955
田島クリニック様	95-0233	名古屋トヨペット高蔵寺店様	92-3111
特別養護老人ホーム春緑苑様	88-5585	日産プリンス高蔵寺店様	94-2033
㈱朋優 いきいき様	91-5800	ウェルシア春日井石尾台店様	94-1600
㈱イマヨシ様	92-6666	ファミリーマート春日井押沢台店様	94-6301
司法書士はやし事務所様	95-0795	あしたば調剤薬局様	91-0070
小山クリニック様	48-1112	どんぐり薬局様	27-5027
にわ歯科様	92-1023	㈱トーカイ薬局様	91-8191
宮本皮膚科産婦人科様	92-0751	リファイン高蔵寺様	53-2112
明明堂鍼灸院様	92-5522	レストランおくら様	95-0077
しろくま歯科様	95-4690	応援ありがとうございます	

【協賛企業様】～ 応援ありがとうございます。

アリーナ薬局様・石尾台歯科医院様・高蔵寺石尾台郵便局様・いとう労務経営事務所様
今井繁博様・㈱イワナリ電器様・オートラダおさかべ様・こばやし歯科様
シーズ鍼灸治療室様・シオン高蔵寺会館様・ジュネ美容室様・大幸不動産様
田中醫院様・どんぐりの森様・中日新聞石尾台専売所様・原工務店様
B&Dドラッグストア中央台店様・ひかり第一幼稚園様・美容室オーク様
プラザ右高酒店様・ボディケアサマシエ様・理容カジロ石尾台北店様
理容カジロ中央台店様・理容寺沢様・理容まつもと様 ㈱NEXTWAVE様

ボランティア(運転手・オペレーター)さんを募集しています(謝金あり)



NPO作成のチラシ（一部分）

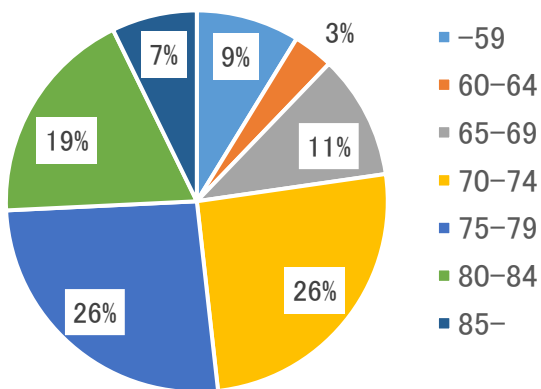
- ・無理のない範囲でのサービス提供
（実験時は即時乗車可能であった）
- ・チラシは利用方法、協賛団体連絡先（広告）も
- ・利用実績は想定よりも多い状況
（直前実験は乗車79人/2ヵ月、19人利用）

■地区内移動サービスの利用意向状況

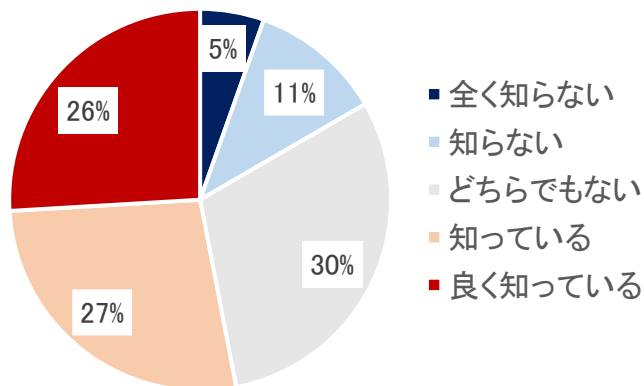
・石尾台地区居住者アンケート調査(2022年11月実施)

→790名/4,600名程度から回答(全世帯配布(最大2名回答)・郵送回収)

年齢構成

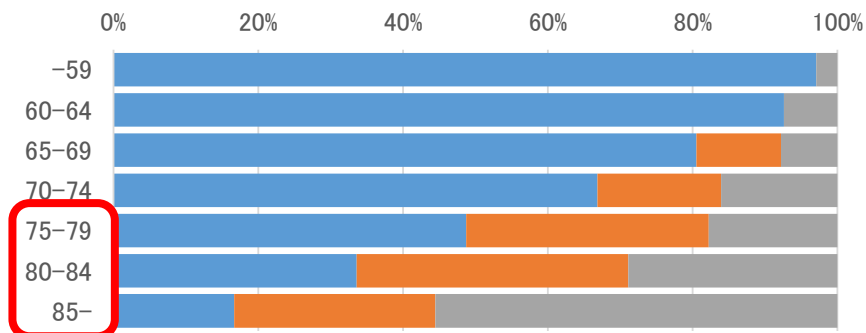


ゆっくりカートの認知度



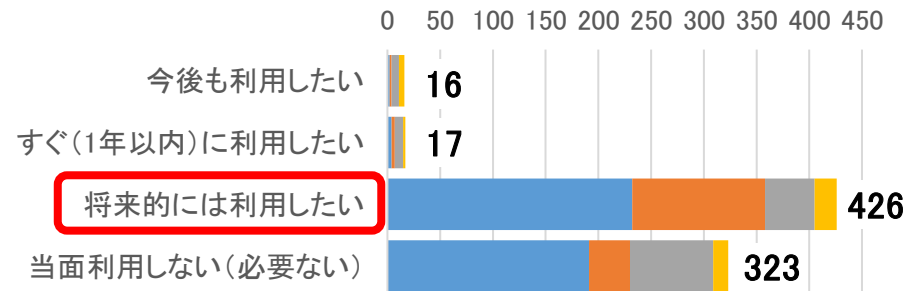
- ・回答者(高齢者が大部分)の半数以上が取組みを認知
- ・80歳位から免許を持っていない状態となる方が多い見込み
- ・現在と1年後の利用意向は33名であるが、将来的(5年後)の利用意向は426名に

年齢階層別運転免許保有状況



- 持っている(返納予定も当分ない)
- 持っているが、5年後には返納する可能性がある
- 持っていたが返納した、または、そもそも持っていない

利用意向別運転免許保有状況



- 持っている(返納予定も当分ない)
- 持っているが、5年後には返納する可能性がある
- 持っていたが返納した、または、そもそも持っていない
- 無回答

■自動運転技術の高度化(知の拠点あいち重点研究プロジェクトⅣ期)

<背景・課題>

- ・自律走行技術の高度化, 各地の実証実験にて自動運転サービスへの市民の理解・期待は向上
- ・一方, **自動運転制御“外”からサービス再開する場合の技術・手順の議論が不足**

<名古屋大学発ベンチャー>

- ・住宅街でオンデマンド型自動運転サービス実験を継続し, 貴重な走行データ蓄積とノウハウを保有
- ・車内ロボットを活用して外出促進を促す運転支援技術(HMI)



<Ⅲ期・研究成果>

- ・遠隔運転技術を自動運転車両に応用



<研究・開発内容>

- ・データ分析, リスク評価に基づく運行設計領域(ODD)設定・更新手順の提案
 - ・自動運転制御外からサービス再開する場合の安全性確保技術の開発と実証
- ①車内ロボットによる定型案内
 - ②利用者と遠隔監視連携(ボタン)
 - ③遠隔運転

<目標・展望>

- ・住宅街など汎用性の高い地区にて, より安全な自動運転サービスの実現
- ・自動運転サービス“改善”の新たな産業創出

<開発体制・役割>

名古屋大学

- ・自律走行技術開発, 利用者受容性分析, 法規制検討, 等

愛知工業大学

- ・遠隔運転技術

エクセイド

- ・自動運転走行データ分析等

ポットスチル

- ・車内ロボット・HMI研究

MS&ADインターリスク総研

- ・サービスリスク評価

あいおいニッセイ同和損保

- ・自動車保険商品検討

2021年度～AIオンデマンド乗合サービス実証実験

買い物も、病院も、
「乗合」で。

ほどよく安い、ほどよくはやい
便利な乗り物、走ってます



高蔵寺オンデマンド乗合サービス

オンデマンド乗合サービスとは、自宅の前まで迎えにきてくれる、「タクシー」の良さと、1台に最大3人まで乗り合うため安く行ける「バス」の良さを組み合わせた、**新しいサービス**です！

春日井市 名古屋大学

今回のポイント

料金は事前に決まるから安心
最大料金1,000円

もっとお得に、快適移動
料金割引連携先が増えました

実験期間

令和3年6月14日(月)～令和4年3月31日(木)
(土日祝日・12月29日～1月3日は運行をお休みします)
高蔵寺ニュータウンエリア内で運行！(運行範囲参照⇒)

運行範囲



運行時間

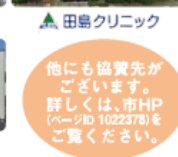
8:30 ~ 14:00 (受付 8:30~13:30)
※受付開始は6/14～
※1週間前からご予約いただけます！

料金

初乗 400 円/人 以降距離に応じて加算
通常のタクシーの約5割引きの料金です。
お一人ずつお支払いいただきます。

耳よりニュース

「名古屋徳洲会総合病院」、
「東海記念病院」、「田島クリニック」、
「なかひがし整形外科皮膚科」、
「眼科山田クリニック」
発着の料金は
なんと100円引き！



他にも協賛先が
ございます。
詳しくは、市HP
(ページID 1022378)を
ご覧ください。

※本実験は、各病院からの協賛をいただいています。

▼ご利用登録や配車依頼等に関するお問い合わせはこちら



※この電話は、乗合サービス実証実験オペレーターにつながります。

詳しいご利用方法は裏面をご覧ください

専用サイト
24時間
受付中



専用サイトはこちら

オンデマンド乗合サービス利用の流れ

オンデマンド乗合サービスの呼出は「専用サイト」
または「電話」のどちらから行ってください。

Step.1 呼出

乗合サービスは、「専用
サイト」または「電話」で
呼出ができます。
※最大3件までご予約
いただけます。

自宅から〇〇
まで行きたい！



Step.2 乗車

ステッカーの付いた車両が
到着しましたら、乗車ください。



↑ このステッカーが目印です！

Step.3 移動

※乗合の場合は、目的地
まで往復して運行いたし
ます。



新型コロナウイルス感染症
拡大防止の観点から、
乗車時のマスク着用
にご協力ください。

Step.4 降車

お支払いは、降車時に現金で
利用者ごとにお支払いください。
※配車依頼時に指定した利用
料金を事前にご準備ください。



※乗車された方には、後日
簡単なアンケートへの
ご協力をお願いします。

▼配車依頼はこちらから▼

電話
☎ 090-
専用サイト
https://passenger.
savvymirai/share.
com/kozoji/



初めて利用される方は、
利用者登録のため、次の
情報をお伝えください。
①お名前
②性別・年齢
③住所
④電話番号
(携帯番号を優先)

出発日時、出発地、
目的地をお伝えください。



出発地と目的地との直
線距離にのじた利用料
金を確認し、配車を依
頼してください。



オンデマンド乗合サービス Q&A

Q 迂回することで、料金が変わったりしないのですか？

A 配車依頼時の発着地の直線距離から料金が事前決定するため、**料金は変わりません。**
また、今年度の実証実験からは、どれだけ乗っても**最大料金は1人1,000円**です。

Q 料金はICカード (TOICA, manaca等) でも支払えますか？

A お支払いは**現金のみ**です。事前に料金をお伝えしますので、あらかじめご準備ください。

Q 複数人で利用したいのですが、代表者が配車依頼すればよいですか？

A 複数人でのご利用時は、**代表者がご連絡下さい。**ただし、2人以上でのご利用は、
それぞれ料金がかかりますので、通常のタクシーの方が安く移動できる可能性があります。

実証実験内容のさらなる改善を検討しています。
内容が決まりましたら、改めてチラシにてご案内させていただきます！

また、協賛にご参画いただける事業者様 (病院、お店) がいらっしゃいましたら、お声掛けください！

お問い合わせ先

●実証実験に関する ☎ 090-
※この電話は、乗合サービス実証実験オペレーターにつながります。
※専用サイトでは24時間受付可能!!

受付時間
8:30~13:30



●その他に関する ☎ 0568-85-6051 (春日井市都市政策課)

専用サイトはこちら

モビリティポート実証実験

- ・2022年度国交省都市局スマートシティ事業にて実証実験を実施
- ・2023年度国交省総政局日本版MaaS 推進・支援事業にて実証実験を実施予定



■春日井市MaaSアプリ

・愛知県スマートシティモデル事業の支援を受け、2023年1月末からMaaSアプリの社会実装



『move! かすがい』でできること

●シティバス定期券などのデジタルチケットが24時間いつでも購入可能！



webサイトから購入、発車時に提示するだけ！



●オンデマンド交通・タクシー配車予約



●お得な特典



●ルート検索・周辺地図



＜デジタルチケット販売＞

・かすがいシティバスの定期券や1日乗車券が、デジタルチケットとして24時間いつでも購入可能

＜お試しクーポン、ルート検索、バスロケなど＞

・協賛店舗でシティバス定期券(はあとふるパス)提示者が受けることができるお得な特典を利用できる「お試しクーポン」や、あらゆる公共交通を組み合わせたルート検索、バスの運行状況が確認できるいろいろな情報満載

＜オンデマンド交通、タクシー配車＞

・オンデマンド交通(北部オンデマンドバス, AIオンデマンド乗合サービス)の配車予約や、タクシーの呼び出しが、アプリから可能

公共交通サービスの利用促進と啓蒙活動に合わせて実施予定

■本日の話題提供のまとめ(再掲)

＜モビリティサービス設計(デザイン)の方向性＞

- 個人が最低限移動できる環境の確保は重要であり、自家用車以外で(歩くことも含めて)不自由なく移動できることは、地域の魅力向上につながる
- 個人が多様な選択肢から、便利で快適なものを選択できることは幸せであるが、地域としてその状態を維持することは大変である。利用者としてどう使って支えるか、非利用者としてどう連携して支えるかなど、「自分ごと化」が重要である
- 地域としてモビリティサービス内容を1つに決定・固定することは難しく、繰り返し改善していくこと(アジャイル・アプローチ)が重要となる。より多くの人の意見、客観的で正しい情報(データ)を参照し、改善内容を「熟議できる体制構築」が地域活性化に貢献すると信じている

ご清聴ありがとうございました

本発表内容は，春日井市との共同研究，JST・COIプログラム，知の拠点あいち重点研究プロジェクト第Ⅳ期（第4次産業革命をもたらすデジタル・トランスメーション（DX）の加速）の研究成果の一部である．ここに記して謝意を表します．