

前回の振り返り

第3回デジタル交通社会のありかたに関する研究会

日時：2022年5月17日 14時30分～16時30分

ご発表

「Well Being の視点から考えるモビリティ Liveable Well Being City Indicator の活用」

スマートシティ・インスティテュート 南雲様

南雲様のご発表を受けて

主な論点 国民一人ひとりの暮らしから考えるにあたって、どこを目指しているか？

【現状把握】

- ・免許返納すると元気がなくなり、MaaS で満たそうとする話もあるが、逆で高齢者でも運転できるクルマを作ることではないか？という話もありうる。どう捉えるのかが大事
- ・働く女性や親御さんの送迎が課題で若い人が離れてしまう事例があり
- ・自動車業界では、万遍なくサービス提供することは、ビジネス的に困難。ターゲティングで、どの課題から解決するか、時間軸でどの順番で、とか、他課題への影響も考えないといけない
- ・テクノロジーとユーザ視点を同期するためのプラットフォームが必要あり、また、市町村の現状把握が必要と考える。例えば、自治体レベルでは、自動運転やシェアリング等あり混乱し、また、自主的に動きにくいところもあるため、導入前後が分かる手引き書があると良いと考える

【住民の幸福に対するモビリティの位置づけ】

- ・モビリティが技術的な観点だけではなくて、市民の目から見たときにいかに幸福度と連携しているのかがデータで出てきて興味深く、年齢、ライフステージ、地域性によって影響がでてくる可能性があり、さらに文化や芸術へのアクセスという観点も含めてモビリティを捉えることが重要
- ・インフラと well-being を繋げるのがモビリティであり、いわば結節点。ユーザ側の視点とそれを支えるテクノロジーを時間軸で同期させること、現場のモチベーションに繋がるのが大切
- ・海外の 5minutes city では、エリアで交通を確保できるが、日本では、地域内でもばらつきがあり、同じ地域内を分析して、移動の確保の観点で、モビリティを充実させるという考えもある
- ・自動運転や MaaS もあるが、行きたいところへ行けるプライドが大事。スクールバスが動いているが乗れない。モビリティが動いているが選択できない不自由さは、幸せに影響あると考える

【指標について】

- ・ KPI は設定できるとして、KGI をどう設定するか。アメリカのような資本主義では、KGI は明確、ヨーロッパでは、遊びの道を決める際に、村単位で住民全員にて投票で決めている。ただ、日本での KGI の作り方は議論が必要で、例えば、5分移動メッシュの移動可のような案も有
- ・ REMIX 等で、モデリングやシミュレーションもできるため、合意形成の考え方に变化あり
- ・ 健康寿命との関連で、活発に活動して、健康寿命が延びたという観点もある
- ・ KGI を1つに決定が難しく、誰の何の課題を解決するのかのターゲティングが重要。デジタル化に伴い、細かくターゲティングが可能になった。また、民間が多様なサービスを提供し、国が予算をつけるという考えも有
- ・ 過去は、移動距離と国の GDP の相関があり、また、移動している人の満足度が高い認識
- ・ 幸福度で、移動の範囲や距離、頻度について相関はなく、移動の目的の種類が多さが大切。義務的な移動以外をどれだけ自由にできるのか、そこへのモビリティ提供が大事
- ・ KGI が一意に決められないものもあるが、幸せであるが、経済発展がないということも厳しく、街をどのように発展させるか、お金を集める仕組みをどうするかを考えないといけない

ご発表

「デジタル時代のアーキテクチャ～進む方向と実証事例分析～」

慶應義塾大学 白坂様

白坂様のご発表時を受けて

主な論点 あらゆる地域で、モビリティサービスを受けられるために、将来像を構造化することで、横展開できるのか？

【目的設定】

- ・ 一律的にゴール設計とか目的の設計が非常に難しい
- ・ 目的設定は、トップダウンで決めるよりは、目的が増え、ステークホルダーが増えるため、参入しやすい、繋がりやすいという設定にするべき
- ・ 境町の事例は、「高齢者の足を確保する」という大きなペイン解決という目的を設定してスタートしたのがカギと捉えられる

【仕組み（アーキテクチャ）を考えるにあたって】

- ・ 多様な人にとって、いろいろな選択肢が増えるような仕組みを設計することが大事
- ・ 自治体の境目が溶けてくるため、対応できる設計にしないといけない
- ・ ユースケースの横展開で、選び方は難しいため、ユースケースをたくさん提案できる、参入障壁

が小さいという設計は良い

- ・コロナで、やり方を全く変えないといけない、人口減、インバウンドもなく、バスの廃線となり、前提条件を考え直さないといけない
- ・システムは、レイヤー構造で、積み上がっていく、最後は、ユーザへどういうサービスを提供するのか、足下の構造を考えないといけない。個々の自治体や事業者が考えると、個別最適になり、横ではつながらず、ばらばらになってしまう。縦の軸を捉えながら、レイヤー構造を意識して、それぞれ横に切っていくことが大切
- ・MaaS でデンマークが先進的。オンデマンドのプラットフォームを作り、多数の地域交通事業者が入っている。システムオブシステムズの参考になると考える

【横展開に向けて】

- ・自動運転の住民調査で、分析していくと恩恵を受けている人は良いが、恩恵が無い人は分からないとなり、反対となる。知らないから反対するため、住民は自分たちの利益になることを説明することが大事
- ・デジタルモビリティということで、デジタルでストーリーを考えないと行けない。モビリティ全体でいうと、整備工場、ガソリンスタンドも含めた議論をしないと行けない
- ・時間軸で全部入れる必要がある。抜け漏れがあるとアーキテクチャが回らない
- ・ユースケースで、お客様への価値は何か？を考えないと行けない。目的に対してユースケースがあり、それを支える交通のモビリティがあり、東京の一極集中や子育ての前提を踏まえて、地方の設計をするような考えが必要。デジタル交通戦略とすると、プロセスを作っていくことが重要と考える
- ・EBPM の点で、データを政策へ反映させていくことを考えなければならない。そのためにファクトをつかむための仕組みが必要ではないか
- ・自治体のそれぞれの事情に応じて、生理的欲求や自己超越の観点を満たしていく必要がある。やり方を決め、共通項をいろいろつくり、各エリアで新しいことをやっていくのではないか。

「今後のとりまとめについて」

事務局

<戦略における考え方について>

- ・日本では既にいろいろなサービスが出来ていて、企業も取り組んでおり、横連携としての政府の役割を時間軸で考えていけない
- ・目的を決めて、効果があるか分からないため、地域を絞り、何社かで取り組んでみる。ただし、縦のユースケースになってしまうため、2、3カ所実施し、繋がりを考える必要あり
- ・アーキテクチャを考えるにあたって、有識者や企業に意見を出してもらい、ブラッシュアップしていく。デンマークの例をユースケースにして、実現可能なアーキテクチャを考えていくのは、

1つのモデルになりうる。

- ・ 協調領域におけるコスト負担や時間軸の負担をもつのかを議論しないといけない。
- ・ 自分事と捉える点が重要。スウェーデンの 1minutes city で、小学生も自分事として考えている。自治体や事業者がやるのは、ターゲットにいかに関心を持ってもらえるか、暮らしにおける現場感を表現した方がよい
- ・ 住民が盛り上がってくるための自分事が必要
- ・ 共助の解がでないと他人事になってしまう
- ・ コミュニティをどう作るのかの観点は重要
- ・ 共助だけでは、誰かがやってくると思ってしまう、主体が自分にならないため、モビリティがデジタル交通社会になっていく際に、クルマだけでなく、周辺の産業も含めて、誰が得をするか明確化して、国民頼みにならないように、ナラティブに語っていくことで、住民受容性や主体性があがっていく
- ・ エージェントや触媒となる人が必要ではないか？
- ・ モビリティの枠組みは人だけでなく物もあり、物流の領域も含めて捉えていく必要あり