



2021年度

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期／自動運転（システムとサービスの拡張）／展示会等による社会的受容性の醸成効果測定に関する調査」

# 成果報告書

2022年3月

株式会社電鉄名鉄コミュニケーションズ  
株式会社住商アビーム自動車総合研究所

---

---

本報告書は、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO)が管理法人を務め、内閣府が実施した「戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第2期 / 自動運転 (システムとサービスの拡張)」 (NEDO 管理番号 : JPNP18012)の成果をまとめたものです。

1) 研究開発の内容及び成果等

(1) SIP 自動運転 試乗会イベント

・ 概要

- 2021年10月18日、19日の二日間、東京国際クルーズターミナル第二駐車場を中心に「課題評価委員向け研究拠点視察及び試乗会(課題評価委員・推進委員)・メディア試乗会」を開催した。当初はメディア向け試乗会のみ予定だったが、推進委員、課題評価委員にも試乗をしていただいた。課題評価委員向け研究拠点視察会は、東京国際クルーズターミナルの会議室にて開催。

・ 実施日時

- 2021年10月18日(月)
  - ◇ 推進委員試乗会 10:00～12:00
  - ◇ 課題評価委員向け研究拠点視察会 13:30～15:00
  - ◇ 課題評価委員試乗会 15:10～17:30※意見交換会含む
- 2021年19日(火)/20日(水)
  - ◇ メディア試乗会 9:00～16:45
  - ◇ ブリーフィング ①11:00～ ②14:00～

・ 実施場所

10/18(月)	東京国際クルーズターミナル タクシープール	課題評価委員試乗会場
	東京国際クルーズターミナル 4F 会議室	課題評価委員向け研究拠点視察会場
	東京国際クルーズターミナル 第二駐車場	推進委員試乗会場
10/19(火)・ 20(水)	東京国際クルーズターミナル 第二駐車場	メディア試乗会場
	青海 F-1S 区画プレスルーム	ブリーフィング会場

・ 実施目的

- 狙い
  - ◇ 2020年度活動として行った4月試乗会に続き、11月から始まる東京臨海部実証実験を前に新たなるシーズンに向けた活動として2021年度試乗会を実施。
  - ◇ SIP自動運転が実施してきた協調分野での技術やシステムが、各OEM&サプライヤー、ベンチャーなどによる最新モデルにつながっていることを、実際のモデルを体験しながら理解促進。

◇ 参加社にとっては、個社では説明が困難な協調分野に関する解説を SIP メンバーから得つつ、自社の先進性をアピールする場として活用。

➤ 訴求点

◇ 4月の道路交通法・道路運送車両法の改正に続き、11月からの世界に先駆けたWP29新基準 AEB 新車義務化を踏まえ、「日本の世界をリードする安全思想」を訴求（安全思想とすることで、法整備と技術開発の両方にかかる意味合いを持たせる）。

◇ オリンピックパラリンピックを踏まえ、「これからの共生社会における安全思想」として、乗員や対車両だけでなく 交通弱者を含めた安全思想を日本がリードする、という点を訴求（AEB 国際基準策定において子供の歩行者や自転車への衝突を想定した新基準に対して日本が積極的に対応）。

・ 参加者(実施者)

10/18(月)	7社 トヨタ・日産・ホンダ・コンチネンタル・ヴァレオ・ティアフォー・BMW
10/19(火)・ 20(水)	9社 スズキ・ダイハツ・トヨタ・日産・ホンダ・コンチネンタル・ヴァレオ・ティアフォー・BMW

・ 参加者(試乗者)

	推進委員	評価委員	メディア1日目	メディア2日目
人数	15名	13名	45名	59名

・ メディア掲載実績

自動車メディア以外の露出	モノ・マガジン、マイナビニュース、ニュースイッチ、Beyond Health、GQ Japan 等
自動車メディアでの露出	エキサイトニュース、ニコニコニュース、IT media ビジネスオンライン、Yahoo!ニュース（転載）等

・ 実施内容

➤ 推進委員試乗会

◇ 葛巻プログラムディレクター挨拶の後、ブリーフィング、視野障害についての説明を実施。その後、市販車による高度運転支援システムの機能・技術を各委員2～3台の車両で体験した。

◇ 参加車両

- 高精度地図を使った高速道路支援システム

トヨタ	MIRAI アドバンスドライブ（ダイナミックマップ）	1台
トヨタ	LEXUS LS	1台
日産	スカイライン プロパイロット（ダイナミックマップ）	1台

ホンダ	レジェンド トラフィックジャムパイロット (レベル 3with ダイナミックマップ)	3 台
-----	---	-----

● 臨海部実証実験車両 (展示のみ)

コンチネンタル		1 台
ヴァレオ		1 台
Tier4		1 台
BMW		3 台

➤ 課題評価委員試乗会

◇ 会議室における課題説明では伝わり難い、研究開発の成果や社会実装に向けた取り組みに対して、これまで訪れていない拠点を訪問・視察することで、課題評価委員の理解をより深めることを目的として実施した。

◇ 参加車両

● 高精度地図を使った高速道路支援システム

トヨタ	MIRAI アドバンスドライブ (ダイナミックマップ)	1 台
日産	スカイライン プロパイロット (ダイナミックマップ)	1 台
ホンダ	レジェンド トラフィックジャムパイロット (レベル 3with ダイナミックマップ)	3 台

● 臨海部実証実験車両

コンチネンタル		1 台
ヴァレオ		1 台
Tier4		1 台
BMW		3 台

➤ メディア向け試乗会

◇ 普段、試乗の機会を提供できていないメディアを含め、自動運転の現在地を、法律面、技術面ともに理解をしてもらうことで、社会的受容性を高める発信を促す。

◇ 安全技術体験

スズキ	ハスラー(軽乗用車)	1 台
スズキ	スペーシア(軽乗用車)	1 台
ダイハツ	タフト(軽乗用車)	1 台
ダイハツ	ハイゼット(軽トラック)	1 台
トヨタ	新型アクア	1 台
トヨタ	カローラクロス	1 台

◇ 高精度地図を使った高速道路支援システム

トヨタ	MIRAI アドバンスドライブ（ダイナミックマップ）	1 台
トヨタ	LEXUS LS(1 台はバックアップ)	2 台
日産	ノート オーラ プロパイロット（ナビリンク機能付）	1 台
日産	ノート プロパイロット（ナビリンク機能付）	1 台
BMW	5 シリーズ	1 台
BMW	3 シリーズ	1 台
BMW	X5（展示車両）	1 台
ホンダ	レジェンド トラフィックジャムパイロット（レベル 3with ダイナミックマップ）（1 台はバックアップ）	3 台

◇ 臨海部実証実験車両

コンチネンタル	試乗車両 1 台、後続車両 1 台、対向デモ車両 1 台	3 台
ヴァレオ		1 台
Tier4	1 台は展示・バックアップ車両	2 台

◇ プレスブリーフィング

- SIP 自動運転 概要説明（葛巻プログラムディレクター・清水氏）
- 21 年度臨海部実証実験概要（南方 東京臨海部実証実験テーマリーダー）
- 新基準 AEB 義務化・法整備動向など（国交省 猶野室長（当時））
- 視野障害体験

(2) 技術セミナーの開催

- ・ 概要：4 回にわたり、技術をわかりやすく解説するセミナーをオンラインで開催した。実施後は Youtube でアーカイブし、視聴可能にしている。
- ・ 第 1 回 自動運転時の責任問題を考える～SIP-adus オンラインセミナー(2021 年 6 月 24 日)
  - 今井 猛嘉 氏（法政大学大学院法務研究科教授、弁護士）／牧野 充浩 氏（警察庁 長官官房 参事官(高度道路交通政策担当)）
  - 改正道交法のポイントと事例を含めた法的解釈について解説及び質疑応答。
- ・ 第 2 回 「HMI とドライバーの過信」を考える(2021 年 12 月 21 日)
  - 平岡 敏洋 氏（東京大学 特任教授）／栃岡 孝宏 氏（マツダ商品戦略本部・主査）
  - 進化する技術に対して、ドライバーはどのように意思疎通を図るべきか、自動運転技術はドライバーの意思をどこまで理解してくれるのか、次世代のクルマのあり方について解説。
- ・ 第 3 回 「ソフトウェアアップデートとサイバーセキュリティ」を考える(2022 年 1 月 21 日)
  - 旭 利夫 氏（トヨタ自動車 自動運転・先進安全開発部）／新国 哲也 氏（交通安全環境研究所）

- 今日のソフトウェアアップデートの取り巻く環境変化、重要性、課題と取り組み、それに伴うサイバーセキュリティ問題について解説。モデレーター清水氏を交えたパネルディスカッションも実施。
- ・ 第4回「モビリティデータの利活用とデータ提供の協調領域」(2022年3月15日)
  - 松井博司氏(住友ゴム工業 執行役員 オートモティブシステム事業部長)／市川博一氏(パシフィックコンサルタンツ デジタルサービス事業本部 技術部長)／磯尚樹氏(エヌ・ティ・ティ・データ 社会基盤ソリューション事業本部 統括部長)
  - コネクティッドカー普及に伴い膨大なデータを共有や連携、利活用することで期待される新たなサービス創出など、データ利活用の最前線について講演。パネルディスカッションも開催。
- ・ 各回の登録者・参加者数

タイトル	開催日	登録者数	参加者数
第1回 自動運転の責任問題を考える ～SIP-adus オンラインセミナー	2021.06.24	560	470
第2回 技術セミナー「HMIとドライバーの過信」を考える	2021.12.21	175	160
第3回 技術セミナー「ソフトウェアアップデートとサイバーセキュリティ問題」を考える	2022.01.21	275	240
第4回 技術セミナー「モビリティデータの利活用とデータ提供の協調領域」	2022.03.15	220	180

### (3)中間成果発表会ウェブサイトアーカイブ

3月に開催された中間成果発表会のウェブサイトを本年度も延長して公開した。また2023年度にSIP-adusサイトのサーバーに移行するための作業も併せて行った。

## 目次

### I. 横浜市での市民ダイアログ

<b>1.全体概要</b>	<b>9</b>
1-1 市民ダイアログ・神奈川県横浜市 イベント概要	9
1-2 横浜市の交通を取り巻く状況	9
1-3 当日スケジュール	12
<b>2.「市民ダイアログ 神奈川県横浜市」レポート</b>	<b>12</b>
2-1 開催の背景	12
2-2 実施事項 ～インプット&プレゼンテーション～	13
2-3 実施事項 ～パネルディスカッションと Q&A～	19
2-4 グラフィックレコーディング成果物	26
2-5 当日の web ミーティングの仕組み（参考）	27
2-6 当日の討議模様	28
2-7 メディア掲載実績	29
2-8 オンライン視聴者からの事前質問や要望	29
2-9 開催後のアンケート結果	64
<b>3.概括</b>	<b>80</b>
<b>4.その後の「とみおかーと」</b>	<b>82</b>

### II.自動運転見聞録

1. 活動目的・計画	83
2. 21 年度活動実績	85
3. 21 年度活動振り返り	86
4. 22 年度活動計画	86





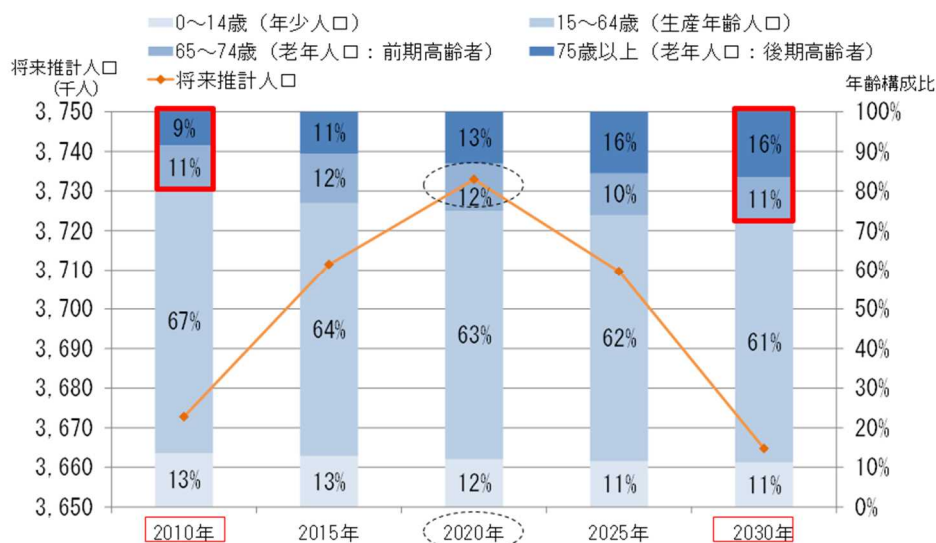
# 1.全体概要

## 1-1 市民ダイアログ・神奈川県横浜市 イベント概要

- 日時 2021年6月10日(木) 13:00~14:30
- 実施形式 オンラインミーティング(登壇者はフクラシア東京ステーションに集結)
- 司会 岩貞るみこ氏: SIP自動運転推進委員会構成員/モータージャーナリスト
- ファシリテータ 清水和夫氏: SIP自動運転サービス実装推進WG構成員/国際モータージャーナリスト
- 登壇者 中村文彦氏: 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授  
勝俣英樹氏: 横浜市役所道路局計画調整部企画課担当課長  
光田麻乃氏: 横浜市役所都市整備局企画部企画課担当課長  
有吉亮氏: 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院特任准教授  
菊田知展氏: 京浜急行電鉄株式会社生活事業創造本部開発統括部課長

## 1-2 横浜市の交通を取り巻く状況

### (1) 人口・高齢化率



※2010年、2015年は実測値、2020年以降は、2015年を基準時点とする推計値に基づく。  
※構成比は、「年齢不詳を含まない総人口」に対する構成比

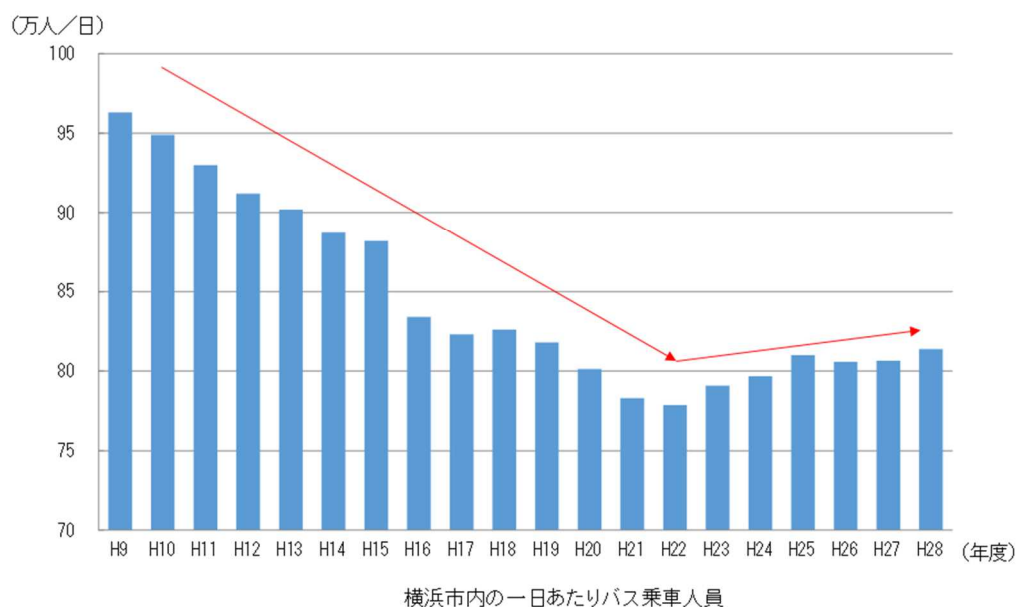
横浜市の将来推計人口推移と年齢構成

---

---

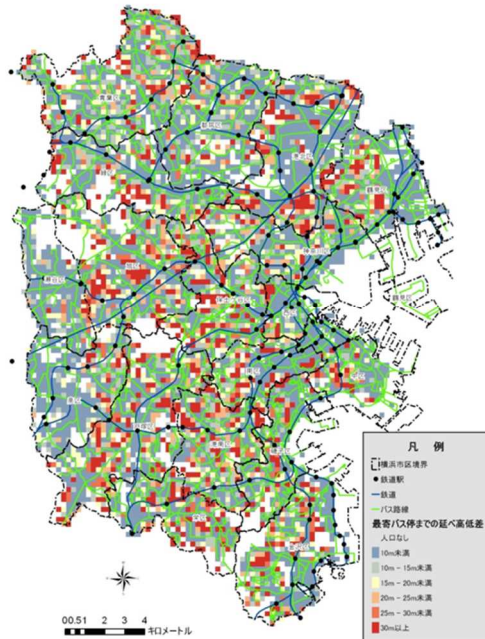
人口は2020年がピーク。高齢化率は2010年には約20%だったが、2030年には約27%に達する見込みで、今後生産年齢人口は減少が続く。

## (2) 路線バスの利用状況



路線バスの利用者数は、平成9年と平成22年を比較すると約15万人減少し、その後も低迷。上述の人口構成変化に伴い、通勤・通学目的の需要減少がひとつの要因と考えられる。

### (3) 最寄りのバス停までの高低差



※最寄バス停までの延べ高低差  
＝出発地から最寄バス停までに  
通過するメッシュごとの標高差  
の差の絶対値。

最寄バス停までの「延べ高低差」※

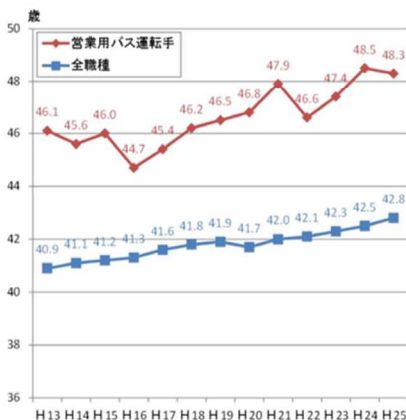
6

最寄りのバス停までの延べ高低差が 30m 以上ある地域（上記地図の赤い部分）が横浜市内に点在しており、高齢者等の駅へのアクセスにおいて制約が生じている。

### (4) 交通事業者(バス・タクシー)の状況と課題

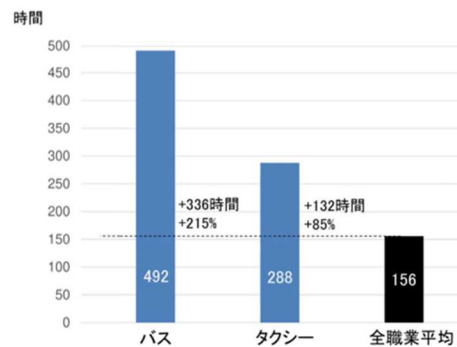
- 運転士不足
- 運転士の高齢化
- 運転士の時間外労働時間が多い

#### バス運転士の高齢化



バス運転士の平均年齢

#### バス運転士の時間外労働時間



(年間)平均所定外労働時間数の比較

出典：横浜市役所

また、バスやタクシーの運転士不足や高齢化が進んでいることに加え、時間外労働が多く、所定外労働時間は全職種の平均と比べ、タクシーは約 1.8 倍、バスは 3 倍

以上となっている。

### 1-3 当日のスケジュール

時間	LAP	項目	テーマ/登壇者
12:50	10	スタンバイ	配信スタンバイ
<b>開 会</b>			
13:00	5	開会挨拶	岩貞 るみこ氏 (SIP自動運転・推進委員会構成員 モータージャーナリスト)
13:05	5	基調講演	テーマ： <b>SIP自動運転の取り組み紹介</b> 清水 和夫氏 (SIP自動運転・推進委員会構成員 国際モータージャーナリスト)
13:10	20	基調講演	テーマ： <b>都市郊外でのこれからの移動支援に向けて</b> 中村 文彦氏 (東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授)
13:30	13	基調講演	テーマ： <b>横浜市の郊外部における地域交通の取組</b> 勝俣 英樹氏 (横浜市役所 道路局 計画調整部 企画課 担当課長)
13:43	2	パネルディスカッションとQ&A	<b>開会アナウンス</b> 岩貞 るみこ氏
13:45	5		<b>イントロ：とみおかーとでの取組みと市民参加（による共創）</b> 有吉 亮氏 (横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 特任准教授) 菊田 知展氏 (京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 開発統括部 課長)
13:50	35		テーマ： <b>住み続けたい郊外とそのための移動とは～市民との共創型課題解決</b> <パネリスト> 中村 文彦氏 (東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授) 勝俣 英樹氏 (横浜市役所 道路局 計画調整部 企画課 担当課長) 光田 麻乃氏 (横浜市役所 都市整備局 企画部 企画課 担当課長) 有吉 亮氏 (横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 特任准教授) 菊田 知展氏 (京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 開発統括部 課長) <モデレーター> 清水 和夫氏
14:25	5	閉会挨拶	<b>グラレコ紹介&amp;閉会アナウンス</b> 岩貞 るみこ氏
<b>開 会</b>			

## 2. 「市民ダイアログ 神奈川県横浜市」レポート

我が国では2014年から開始されたSIP第1期において、自動運転に係る協調領域の研究開発が進められてきた。SIP第2期においては、技術開発中心のフェーズから自動運転の実用化に向けたサービス拡張のフェーズに入る事から、「SIP自動運転（システムとサービスの拡張）」とテーマ名が変更され、自動運転の実用化を高速道路から一般道へと拡張するとともに、自動運転技術を活用した物流・移動サービスの実用化を目指すという方針が出された。自動運転技術を活用したサービスや車両の実用化及び普及を目指すにあたっては、更なる社会的受容性の醸成に向けた活動が必要であり、市民ダイアログもその一環として取り組みを継続している。

本年度は神奈川県横浜市を対象に、首都圏での新型コロナウイルス感染症拡大と、これに伴う政府の緊急事態宣言を踏まえ、オンライン形式で市民ダイアログを開催した。当日は、SIP関係者、及び横浜市とその交通に関する有識者・関係者による基調講演と、オンライン視聴者からの質問に回答する形での対話が行われた。

### 2-1 開催の背景

---

---

我が国は、高齢化の進む過疎地等での移動手段の欠如や物流業界におけるドライバー不足等、社会的課題先進国であり、自動運転技術を活用した物流／移動サービスを事業化することが求められている。自動運転技術の社会実装に向けて、社会的受容性の醸成は最重要課題の1つであることから、SIP-adusで2016年度から自動運転に対する社会受容性の醸成活動として、市民ダイアログを実施してきた。

市民ダイアログは一般市民・地方自治体関係者・交通関係事業者等との対話及びその発信を通じて、自動運転に対する過信・不信の双方を払拭し、自動運転に対する正しい理解を促していくことを狙いとしている。当初は東京都内で開催していたが、交通・移動に対する課題をより抱えている地方都市での開催に期待する声が高まってきた為、2018年度に地方開催の第1回として香川県の小豆島で、第2回（2019年度）に長野県伊那市で、第3回（2020年度）は群馬県前橋市を対象として開催した。

今年度は神奈川県横浜市を対象に選定・開催した。選定の背景は以下の通りである。

・産学官連携、及び市民と一体となった取り組みからの学び

今回題材として取り上げた同市金沢区富岡地区での取り組みをはじめ、産学官での強かつ長期間にわたる連携のもと、市民との丁寧で綿密な対話を軸に、地域に最適なモビリティサービスを展開・推進しており、同市における取り組みでの工夫や教訓を、公民連携のベストプラクティスとして、参考にする。

・首都圏であること（コロナ禍による悪影響の回避）

コロナ禍による移動の制約がある中でも、首都圏内であれば関係者がアクセス・移動しやすく、事前の活動を含め、コロナ禍の悪影響を受けにくい円滑な準備・運営が期待できる。

## 2-2 実施事項～インプット&プレゼンテーション～

➤ 開会挨拶（SIP-adus推進委員会構成員 岩貞るみこ氏）

- ・ 横浜市は現在、市としての自動運転に関する具体的な実行計画はないが、自動運転技術の社会実装に向けては、車両の開発だけでなく自治体として住民の生活向上に向けた取り組みや姿勢、住民の理解と参画、既存の交通機関との合意形成などが必要になる。今日はこうした点を中心に取り上げる。



➤ 講演「自動運転による社会課題の解決に向けて」（SIP-adus 推進委員会構成員 清水和夫氏）

- ・ コロナ禍で暮らし方、ライフスタイルが変わり始め、物流・人流も変わり始めている。またカーボンニュートラルに向けた取り組みも、モビリティセクターに課せられた大きな課題である。
- ・ SIP 自動運転は、2014 年に府省連携・産学官連携のオールジャパンによる取り組みとして、自動運転の社会実装をゴールに始まった。今はちょうど 18 年から始まった第二期の中間地点である。もともとは 20 年のオリパラを一里塚に自動運転の車両を世の中に出そうとしていた。
- ・ 自動運転の導入に向けた法整備の面では、国際法に先駆けて自動運転レベル 3 に対応した道路交通法・道路運送車両法の改正を行い、今年からレベル 3 相当の車両が高速道路を走り始めている。大きな目標としては、Society5.0 の実現、IoT を広く活用した社会による経済成長と課題の解決に貢献することを目指している。
- ・ 自動運転技術の実装による社会課題の解決としては、高齢者の移動支援、トラックやバスの運転手不足の改善、渋滞の解消などが挙げられるが、最も大事なことは交通事故の削減への寄与である。コロナ禍による人流の抑制で事故は減っているものの、まだゼロにはなっていない。しかしモビリティは目的ではなくあくまで手段であり、この市民ダイアログでは、住民がどんな街で暮らしたいか、どんな暮らしをしたいかをまず考え、そこからどんなモビリティが求められるかを探っていく。
- ・ 自動運転技術の社会実装は、技術開発、法整備、社会的受容性醸成、これら 3 つの要素がどれ一つ欠けても達成できない。市民ダイアログは 2016 年以降、この社会的受容性の醸成に向け、自動運転の利用者・受益者になる市民と一緒に考えるという姿勢で取り組んできている。
- ・ SIP 自動運転は国プロとして、自動運転の協調領域を整備することで、健全な競争環境を実現し、国際的な競争力につなげることが役目となる。

- 
- 
- ・ 自動運転の実現に向けて、今年レベル 3 の導入が実現した自家用車向けに加え、商用サービス向けのアプローチもある。後者は、今年 3 月に福井県永平寺町で遠隔操作によるレベル 3 のサービスが開始されている。2025 年度の一般道におけるレベル 4 が、次のゴールとなる。
  - ・ 安全の確保に向けては、車両・人・交通環境が三位一体となった検討・取り組みが必要。
  - ・ 日本全国のいろいろな地域での住民の暮らしをよく調査・理解し、そこにどんなモビリティサービスが求められ、どんな技術が必要とされているかを把握し、SIP の研究・開発につなげていく。そのため、この市民ダイアログでは、専門家が一方的に情報提供するのではなく、住民と一体となって一緒に創り上げるという姿勢で取り進めていく。



➤ 講演「都市郊外でのこれからの移動支援に向けて」（東京大学大学院 特任教授 中村文彦氏）

- ・ 横浜市のような大都市郊外には多くの住民が居住し、日本の発展に大きく貢献してきた。その意味で都市郊外の課題を解決することは、日本の国力を支えることにもつながる。首都圏郊外は都心から郊外に延びる鉄道を軸に発展してきた。通勤・通学で電車を利用する人が多いが、私用では駅の近くに住んでいる人でも自動車への依存度が高い。高齢化が進む中で、都市郊外の自動車を自由に使えない高齢者の外出頻度は下がる傾向にあり、特に横浜市郊外のような丘陵地では、その傾向が強まる可能性がある。また、交通事故は交通戦争と言われた 70 年代から減ってきてはいるが、まだまだ社会的に大きな問題である。このような状況で、従来よりも、よりきめ細かく、より環境に優しく、よりコストのかからない交通サービスが求められている。住民が健康で、街が賑やかで、温暖化が進行せず、財政も健全で、自然災害やパン

---

---

デミックに強く、いろんな人が出会い過ごせ、住んでよかったと思える魅力のある街づくりがゴールである。

- ・ 都市交通の研究の歴史を振り返ると、以前は自動車を移動という目的の為に走らせることが着眼点だったが、最近では生活の質を高めることになってきた。その結果、研究のゴールも、交通需要を予測して道路を作ることから、生活の質の向上の為に交通に何が出来るか、住民の皆さんと一緒に創り上げていくという方向に変わってきている。その際に、利便性だけを追求するのではなく、都市の目標、持続性があり、創造性や多様性に富み、災害やパンデミックに強い都市、そこに交通は達成手段としてどう寄り添えるのかを問うのが重要である。そのためにはまず、生活する中で、時間通りに確実に移動できる、信頼に足る交通手段があること、これが必要不可欠である。加えて、これからの都市交通のキーワードとして、walkable（歩いて楽しい）、reliable（信頼できる）、enjoyable（場として楽しい）の3つを挙げたい。いくつか例示すると、高い塀沿いの狭い歩道より水辺の広い歩道のほうが歩いていて楽しい。電車が時間通り走っていても、駅が混雑していて電車に乗れなかったら、住民にとってreliableではない。日立にある道の駅では、太平洋を眺めながらコーヒーを飲むことができる。こうした要素を都市交通にもっと取り入れていくことができれば、住みたい・住んでよかったという街に近づいていけると感じている。このような安全な移動の選択肢・自由度が確保されることが、都市におけるモビリティの目標である。
- ・ こうした中で、自動運転への期待として、安全性はもとより、例えば運転席が不要になることで可能になる今までにない車体デザインの実現や、運転手が不要になることで可能になるコスト低減やダイヤ設定といった新しいサービスを挙げたい。また、ここに電動化、シェアリング、オンデマンド、MaaSといった新しい概念が加わることで、交通全体として、環境や財源に優しく、社会的な包摂につながる、持続可能な交通システムの実現に近づける。自動運転に対する人々の関心を高めるには、例えば路線バスの場合、既存の車両を流用するよりも、これまでのバスの概念を覆し、住民の耳目を惹きつけるような新しい車両の導入が望まれる。茨城県境町の事例や、この後紹介される横浜市の「とみおかーと」のケースでも、車両に対する住民の注目度の高さが起点となって新しい取り組みの展開が進んでいると感じる。
- ・ MaaSについてはいろんな解釈があるとも言われているが、地域内のいろんな移動手段を束ね、サービスとして検索・予約・決済まで一気通貫に提供することで、いろんな人のいろんな手間が省け、その結果交通以外の福祉や環境といった様々な社会課題の解決につなげていくことが主旨である。したがって、地域毎にメニューや中身の濃淡に違いが出てくる。MaaSの考え方・仕組みにより、バラバラな交通手段をつなげ、生活と交通をつなげ、異なる政策領域をつなげる、そうしたきっかけになり得るものである。結果、人々の行動が変わり、自動車に起因する交通事故や環境問題が改善



---

---

され、災害に対する復興力が向上し、データ解析に基づく新しいサービスが効果的に提供可能となる、そのような総合的な概念としてとらえている。

- ・ 都市郊外での移動支援のゴールとして、小型の車両できめ細かく地域内をまわるサービスを実現させたい。まず新しいデザインの車両で、住民に関心を持ってもらうところから始めたい。そして、一人でも多くの住民、できれば全住民に体験してもらいたい。情報共有、データ管理に MaaS の考え方・仕組みを活用し、知ってもらう・つながるツールとして使ってもらいたい。初期費用は公設民営的な仕組みを活用して負担を軽減し、ランニング費用は地域で使いまわしてもらうことでまかないたい。地域公共交通会議などの仕組みを活用して検討が進められると、通常よりも早く手続きが完了可能である。最終的に、地域住民がお出かけを楽しみ、より健康になり、より住みやすい街になっていくことにつながっていく。



➤ 講演「横浜市の郊外部における地域交通の取組」（横浜市道路局計画調整部担当課長 勝俣英樹氏）

- ・ 横浜の交通を取り巻く状況から説明する。横浜市の人口は昨年ピークを迎え、今後は減少していく見込みである。また高齢化率は 201 年に約 20%だったが、30%には 3 割近くにまで達し、通勤・通学需要の中心となる生産年齢人口は減少していく見込みである。次に市内の路線バスの状況については、乗車人員は平成 9 年と平成 22 年を比較すると約 15 万人減少しており、人口構成の変化に伴う通勤・通学目的の需要減少が一つの要因と考えられる。横浜の地形的な特徴として、最寄りのバス停までの高低差が 30m 以上ある地域が市内に分散しており、高齢者のアクセスの制約となっている。交通事業者の課題としては、運転手不足・高齢化が進んでおり、若年層の採用も進んでいないことから、今後も慢性化していく恐れがある。この結果、時間外労働が多くなり、全職種の平均と比べて時間外労働時間がタク

---

---

シーの運転手で 1.8 倍、バスの運転手で 3 倍以上となっている。

- ・ 2018 年から 21 年までの横浜市の中期 4 か年計画では、誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える郊外部の実現に向けて、市民に身近な交通ネットワーク等の維持・充実を戦略として掲げている。また交通分野のマスタープランとなる横浜都市交通計画では、政策目標として誰もが移動しやすい地域交通の実現を掲げている。この政策目標を達成する為の政策として、今日のテーマと関係性が深いものは、路線バスの維持・充実（郊外部の需要の大きいところに連節バスを導入し効率を向上）、タクシーサービスの活性化（配車アプリ活用や電子決済の導入を通じた使い勝手の向上）、多様な主体による新たな交通サービスの実現（既存の公共交通サービスだけではまかないきれない移動需要を、NPO など多様な主体で補完）である。
- ・ また、地域交通サポート事業として、地域に最適な交通サービスを、地域主体で運営することを支援する事業に取り組んでいる。安全性の観点から既存のバス・タクシー事業者が運行を担うこと、また安定した経営を確立する為により多くの地域住民が継続的に利用するよう地域の盛り上げを醸成すること、また行政の財政支援に依存しない持続的な自立した運行体制を確保すること、の 3 点をコンセプトとしている。行政はコーディネーター役に徹し、地域住民と事業者の間に立ち、地域主体で運行計画の検討等に取り組めるよう支援している。自分たちのバスという意識を持ってもらえれば、運行開始後の地域住民の利用促進にもつながる。港南区の日野が丘の事例では、地域の話し合いや、登下校時間の見回り、バス停そばでの時刻表配布など、地域ぐるみで路線バスの維持に取り組んでおり、コロナ禍後でも需要の戻りが早い。これまで累計で市内の 35 地区を対象に支援を実施し、そのうちの路線新設や再編などにつながった地区が 17 ある。
- ・ また、戸塚区や青葉区の比較的需要の大きい路線では、前述の連節バスを導入している。今年の 2 月には栄区で路線バスの自動運転実証実験に取り組んだ事例もあるが、緊急事態宣言中につき一般の乗客を乗せることができず、技術的な検証はできたものの、受容性については十分な検証はできていない。また、この後紹介される金沢区における「とみおかーと」の事例では、起伏にとんだ丘陵地帯の住宅地において既存交通サービスを補完する取り組みを京急・横国大と連携して行っている。このように、地域の皆さんや事業者と一緒に考えながら、「住みたい」「住み続けたい」郊外部の実現に向け、取り組みを進めている。



## 2 - 3 実施事項 ～パネルディスカッションと Q&A～

- 「京急沿線横浜南部におけるまちづくり」(京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 開発統括部 課長 菊田知展氏)
- ・ 私は横浜・横須賀・三浦のまちづくりを担当しているが、以下では横浜市南部のまちづくりについて事例を説明する。
  - ・ 「とみおかーと」の取組は、横浜南部地域の沿線まちづくり一環として実施。2015年度に京急全線の将来予測調査を実施したなかで、横浜市南部地域（南・港南・金沢・磯子）においては高齢化・人口減少によって生産年齢人口が著しく減少し、京急の収益構造としても厳しい状況になることが予測された。横浜南部の上大岡～金沢区の間を重点ターゲットに、取り組みを開始している。
  - ・ 2018年に横浜市と公民連携まちづくりに関する連携協定を締結。イベントやまちづくりワークショップを実施しながら、地域の方と街の将来像を議論してきた。地域交通に関しては2018年より3回の実証実験を実施した。
  - ・ 2021年5月19日、富岡・能見台地域で、地域の方とのワークショップ・懇談会を通じてまとめた「まちづくり IMAGE BOOK」を公表している。まちづくりの未来像を「自在に生きる、誇りに生きる、丘と緑のまちづくり」として、産・学・官・民が連携して持続可能なまちづくりを進めるべく取組を行っている。
  - ・ 2021年度以降の3年間では、地域の方と一緒に8つのプロジェクトを具現化すべく取り組む予定。交通関係以外にも、空き家未利用地の活用、地域の魅力発信などについて、行政だけ、企業だけではなく、地域の方々と一緒に進めていくコンセプト。この中の1つ「誰もが無理なく移動できる地域交通創出プロジェクト」の一環として、「とみおかーと」が位置付けられている。
- 
-



➤ 「みんなでつくる地域のためのモビリティシステム ～『とみおかーと』がつなぐ郊外住宅地の未来～」（横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 特任准教授 有吉亮氏）

- ・ 「とみおかーと」の取り組みを中心に説明する。
- ・ 2021年4月まで、中村先生と一緒に横浜国立大学で「とみおかーと」の立上げ期を含めて仕事をしてきた。横浜国立大学は、2018年から一緒に「とみおかーと」の取り組みに参画している一員。
- ・ 「とみおかーと」は「みんなで一緒に作っていく地域のモビリティサービス」であることが特徴。その一つが「IMAGE BOOK」。「とみおかーと」が一つのきっかけとなって、まちづくりの活動と移動手段に関する活動が繋がり、市民参画型の取組として成り立ったことが大きな成果と考えている。
- ・ 山坂の多い地域で、「小型電動車を用いた小規模な乗合輸送」を、既存のバス・タクシー等と一体化しつつ、「誰もが無理なく地域内を移動できる」ようにする手段として、いかに実現するかが課題。徒歩・公共交通中心である富岡地域において、高齢化・自家用車依存等の課題を踏まえて、街の移動をどうしていくか、街の魅力向上にどうつなげていくか、実証実験を通じて学ぶという位置づけである。
- ・ 「とみおかーと」実証事業は2021年で3年目であり、時刻表・運行ルートの決まっている「路線バス型」と、スマホ・電話経由でオンデマンドな予約を行う「デマンド型」を運行している。全国で初めて、道路運送法21条に基づく有償の乗合運行を実現。使用する車両自体も、市民の方に議論に参画してもらい、市民の方にとって使いやすいものに改良した。
- ・ 実証実験にあたっては、地域の移動実態に関するデータを事前に調査。調査に基づいてルートを選定し、実験に応じてルートを修正していった。2020年度の参加登録

---

---

者は、沿線居住者の約 1 割に相当。そのうち 4 割程度が実際にカートに乗り、日常生活の中で利用した。

- ・ 沿道店舗から、駐車場を提供したり、「とみおかーと」説明会の会場を提供したりする自発的な協力があったほか、近隣中学校で「とみおかーと」に関する地域学習が行われるなど、地域の側から「とみおかーと」に寄り添う動きもあった。利用者との協働による「より使いやすい形」への車両改良も行った。
- ・ 参加者へのアンケートでも、「何らかの形で『とみおかーと』に協力したい」「この街に住み続けたい気持ちが強まる」「『とみおかーと』が続けば免許返納してもよい」という回答の方が概ね半数以上を占めるなど、ポジティブな反響があった。
- ・ 今後、こうした活動を続けつつ、地域住民の方々が「とみおかーと」をどのように活用したいと思っているかを自らの言葉で語って頂けるような取り組みを展開していきたいと考えている。



➤ パネルディスカッション（以下敬称略）

清水 首都圏人口は 3,400 万人いる。自治体単位の「点」ではなくエリアで見た場合、世界でも有数の人口規模。

「面」で見た場合と「点」で見た場合、それぞれの気付きがある。地域に根差した「点」で見れば、例えば坂が多い金沢地区では回生ブレーキ発電を活かした電気自動車の活用があり得るのではないかなどアイデアが浮かぶ。

中村 横浜は関東地方の中でも人口が多い都市だが、その大半が丘陵地帯に居住している。「電気自動車にとって下り道は楽」というのは、今日の気づきで、「下りる場面を活かせば面白いことができる」というのは重要な発見。充電器の置き方やサービスの提供方法についても、坂の特性を生かしたデザインがなし得る。

清水 2 つ目の視点として、「MaaS」という言葉の理解にぶれがある。市民ダイアログやシンポジウムを

---

---

---

---

やると、「自動運転」が MaaS だと思っている方も、「公共交通」が MaaS だと思っている方もおり、先生方にもこの点を整理頂いた。「私たちの行動を変えることを促すもの」が MaaS だと定義するのであれば、今後 MaaS に関する考え方も変わってくると思うが、如何か。

有吉 中村先生と長く一緒に仕事をする中で、「MaaS は目的達成のための手段」という考え方は自分に染みついている。MaaS によって何を実現するか、誰の幸せのために利用するのか、取り入れる際のコストや持続性はどうか等、各側面を検討する必要がある。地域の暮らしの話と MaaS の話をきちんと（区別しながら）考える必要がある。

清水 SIP-adus サブプログラムディレクターの有本氏は、従来から「単品バラ売りは脱すべき」として、全体をうまくマネージしないとこれからの社会課題は解決できないと仰っている。MaaS 推進にあたり、国・都道府県・市町村それぞれの役割はどのように考えればよいか。

勝俣 基礎自治体、とりわけ小規模の自治体においては交通分野の専門部署を有しておらず、知識が十分でない場合もある。我々基礎自治体が交通課題に十分取り組める環境づくりに対する期待はある。もっとも、国側でも、昨年度も地域公共交通関係の法改正があり、フレームや補助メニューを作る等の動きも既にあるため、従来に比べれば大きく進展している。基礎自治体自身が目的・課題感を持って取り組めるかという点もある。

清水 Work from Home の普及、買い物、物流などの各面で、ライフスタイルに大きな変化があった 1 年だった。行政としてモビリティや様々な政策を立案する際に考えることは。

光田 これまで交通そのものを考える省庁や政策はあったものの、MaaS という概念が登場し、人々の生活を先に想像・分析し、これに合った形にはどうしたら良いかを考える必要が生じている。方法論としては、交通、都市利用など様々な形が考えられる。今回の「とみおカーと」の取り組みでは、横浜国立大学がアンケートを実施したり、アプリを通じて移動ルートの希望を把握したりする中で、様々な「真のニーズ」が見えてきた。当初は「坂道の上下りがつらい」といニーズに焦点を当てていたが、「本当はこういうところに行きたい」「子供の送迎に『とみおカーと』を活用したい」といった生の声を聞くことができた。（交通や都市整備の行政は）実際の人々の生活や幸せにつながる交通サービスの在り方を考えることなのだということを学ばせて頂いた 3 年間だった。

清水 交通事業者としては電車・バス・タクシーが主な事業だと思うが、バスなどは未だ大量輸送の発想から脱却し切れていない面もあると思う。大量輸送の時代から、今後違った価値創出・差別化を行うためにはどうすればよいと考えるか。

---

---

菊田 従来の大量輸送時代には、鉄道・バス等をそれぞれ単体で動かしていても上手く回っていたが、人口減少・高齢化等の課題に直面する今後は、顧客が感じている不便、地域の課題などを捉えて解決していくことが必要だと考えている。横浜南部での本件取り組みも、そのような位置づけのもの。従来は京急グループとしてどう取り組むかを考えていたが、現在は、地域の住民・事業者と一緒に地域沿線の魅力を上げ、地域を活性化していくという考え方で取り組んでいる。

清水 様々な価値観を持った人が一つの場所に集まることで、コミュニティが出来上がっていく。人々が幸せを感じる瞬間は、人々の集まる場にあり、そのためにモビリティが存在するという側面もある。横浜のなかでも、様々な人が集まる場を提供すれば、そうしたコミュニティが自然発生的に生じるといえるかと思うが、如何か。

中村 この20年横浜に住んで思うのは、住民の意識が高い。ゴミ分別もすぐに浸透するし、交通課題に関するNPOが数多くあり、かつアクティブな方々が多い。こうした素地があるため、きっかけがあれば様々な動きが生じやすい。一方、高齢化や公共交通の削減などで、もう一步（交通手段や支援）があれば動きやすい（が現状ではなかなか外出できない）という場面も見られる。その意味では、「とみおかーと」等の取組で、引っ込み思案になりかかっていた人々の外出が後押しされるというタイミングだと思う。さらに言えば、その乗り物自体が面白いということが、さらに外出のきっかけにもなる。乗り物は手段であるが、惹きつけの効果も持ちうる。

有吉 「とみおかーと」は、高齢者の短距離移動がメインの用途。ただ、「とみおかーと」を待っている親子連れが高齢者を見かけると遠慮して譲ってしまうような場面も見られる。現在は「高齢者のための乗り物」という意識が強いようだが、本来は誰でも気軽に利用してもらえる乗り物を目指すべき。この点、どのように仕掛けるかを考えると、乗り物自体に興味を持ってもらう活動が必要と考えている。カート自体が面白い形をしていて、停車中でもちょっとした「場」として活用することができるし、電気も取り出せるように改良してある。今まで乗り物としては無関心だった人々にも興味を持ってもらい、関わる層を多様にしていくことが重要。そうした場・活動の創出と、そこに赴くための移動とが循環するような、トータルの戦略が必要だと考えている。

清水 規制官庁側でも、規制緩和をしながら社会イノベーションをしようという動きが広がっている。横浜ならではの面白いクルマに引き付けられ、多くの人々が共感するということもあり得る。茨城県境町では、MaaS車両をうまく走らせるために違法駐車をやめようという機運が生まれた。また、豪アームデールでのレベル4車両の取材では、ロータリーで自動運転車が5分程度動けずに停車していてもクラクション一つ鳴らないなど、周囲の理解や応援が感じられた。

---

---

Walkable（歩く）という点について。東京都内でも歩きやすい道と歩きづらい道がある。自転車道の整備の前に、歩きやすい道の整備も重要と考えている。

➤ 視聴者との Q&A セッション

Q. 真の市民のニーズをどう汲み取るか、難しさはどのような点にありますか。

勝俣 あるサービスが「あったらいいね」という程度で「ニーズ有り」と認識しないよう、注意が必要。市民にニーズを問うアンケートを選択式で行った場合、あるサービスが「あったらいいね」（あれば場合により使うかもしれない）という意識で○を付けられ、そのサービスを「需要あり」と判断して実行してしまうが、蓋を開けると乗ってもらえないという事例がよくある。市民の方に真の需要を発信していただくことが実は難しいと日々感じている。

Q. 市民がすべきことは何ですか。

勝俣 「すべき」という言い方は行政としてしづらいが、生活の中で何らかの外出欲求（買い物、病院等）を満たしたいときに、そのために移動が必要なのか、移動以外の方法によっても解決可能なものなのかについては、考えて欲しい。

岩貞 「市民の方にも本気で参加して欲しい、公共交通機関づくりに積極的に取り組んで欲しい」ということですよね。

中村 （市民の方々に対する要望があるとすれば）自分たちが現状どのように困っているのか、実体験に基づいて考えて議論に参加していただいたり、実証実験に対してもお付き合いいただいたりして、どうしたらより良いものになるかを考える議論に参加してほしい。

Q. （京浜急行電鉄に対して）公共交通機関とのすみ分けや連携はどのようにしたら良いですか。京浜急行タクシーのライバルになってしまうのではないのでしょうか。

菊田 「とみおかーと」は、そもそも既存の公共交通を補完するものという位置付け。ゆくゆくは機能がバッティングする場面もあるかもしれないが、その時には地域全体で考えていくことになる。横国大と一緒に地域ごとの需要等まで検討しながら取り組んでおり、バス・タクシーとは上手く共存しながらやっていく。

Q. マネタイズについて、収益化・黒字化するための方策についてどう考えますか。



---

---

中村 まず、黒字化とは何かという点がある。地域のなかのシステムに要する費用が、最終的に何らかの形で賄えれば良い。一般には、車両を購入して代金を支払い、運転手の給与を支払う等々の費用を運賃で賄うということだが、その賄い方は何通りかある。重要なことは、その乗り物によって地域が元気になること、地域の方もメリットを感じる（開発利益の還元）。広告等も含めて可能な手段で資金を投じ、乗り物の運行が回っていくことが必要。横浜の場合には比較的人口密度が高いため実現可能性は高いと思われるが、いずれにせよ、ある程度の人数が利用してくれること、地域の産業・医療等が乗り物を支えてくれることが第一段階となる。

Q. 環境負荷等を考慮し、公共交通機関の充実により、全年齢層の移動を効率化し、乗用車減に繋げるという構想は横浜市にありますか。自動運転の構想を含めてお願いします。

勝俣 ご指摘の点についてビジョンを描いている段階にはない。あらゆる手段で移動なり目的を達成することについては横浜市としても取り組まなければならない。脱炭素の課題、交通の課題、まちづくりの課題、コミュニティづくりなどすべてが重なることで、ご質問の趣旨に沿ってくるのではないと思う。

#### ➤ 「とみおかーと」の課題について（事後コメント）

市民ダイアログ終了後、「とみおかーと」事業に携わる京浜急行・菊田氏および横浜市・光田氏に、「とみおかーとの課題」につきコメントを求めた。

##### <菊田氏コメント>

持続可能な事業収支を実現することが大きな課題。はじめはスモールスタートになるかもしれないが、地域や横浜市等のお力を借りながら、何とか実装化につなげたいと考えている。

##### <光田氏コメント>

「とみおかーと」の課題は、以下の2本柱。

- ・持続可能な事業収支の実現
- ・地域密着のサービス構築

具体的には、

- ・事業化を見据えた、誰でも使えるシンプルなサービスの構築とさらなる利用促進
- ・運賃外収入の確保（広告・沿道施設への送客連携 等）

方法としては、

---

---

---

---


・京急電鉄と横浜市が横浜市南部で展開しているまちづくりプロジェクトにより、京急電鉄と横浜市と地域の皆さまと一緒に改善していくことだと考える。

## 2 - 4 グラフィックレコーディング成果物～


- ・ 当日の討議の様様について、以下の通りグラフィックレコーディングによる可視化を行った。

### SIP 自動運転市民ダイアログ：パネルディスカッション


## 住み続けたい郊外とそのための移動とは ～市民との共創型課題解決



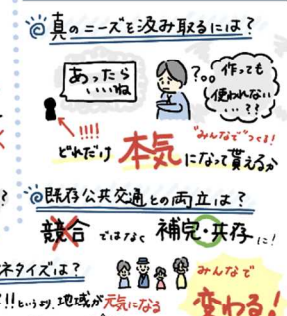
#### 横浜での取り組み




#### MaaSは手段。共創型課題解決の流れとは




#### 視聴者さまからのご質問







SIP 自動運転・推進委員会構成員  
国際モータージャーナリスト  
**清水 和夫** 氏




東京大学大学院 新領域創成科学研究科  
特任教授  
**中村 文彦** 氏




横浜国立大学大学院  
都市イノベーション研究員 特任准教授  
**有吉 亮** 氏



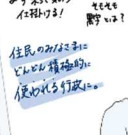
横浜急行電鉄株式会社 生活事業部  
総務部長 課長  
**菊田 知展** 氏



横浜市役所 道路局 計画課  
企画課 担当課長  
**勝俣 英樹** 氏



横浜市役所 都市整備局 企画課  
企画課 担当課長  
**光田 麻乃** 氏



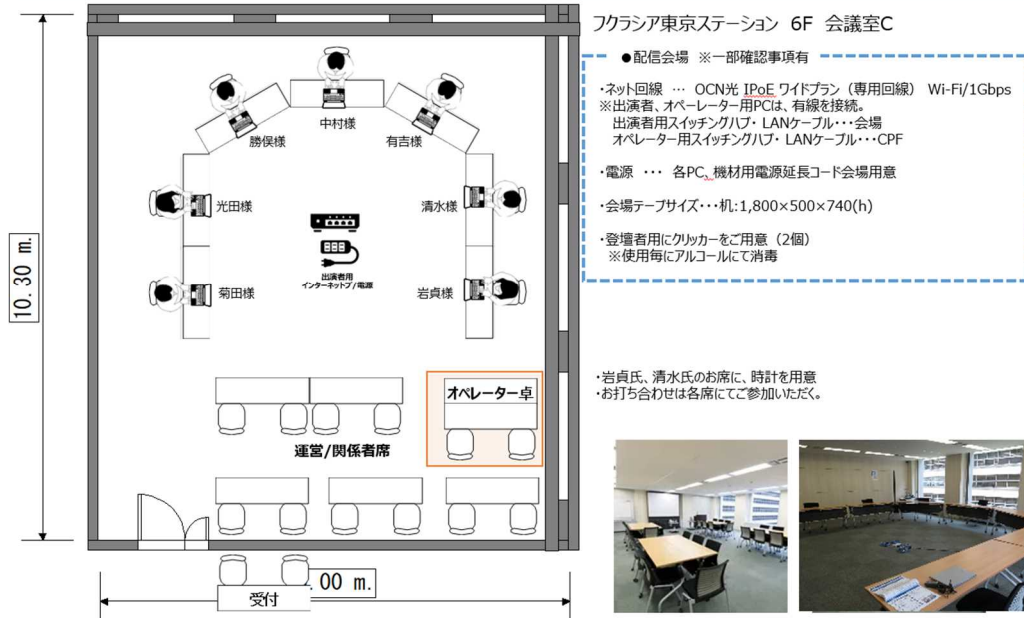
SIP 自動運転・推進委員会構成員  
モータージャーナリスト  
**岩倉 るみこ** 氏

ダイアログ・ご質問  
配信視聴者のみなさま

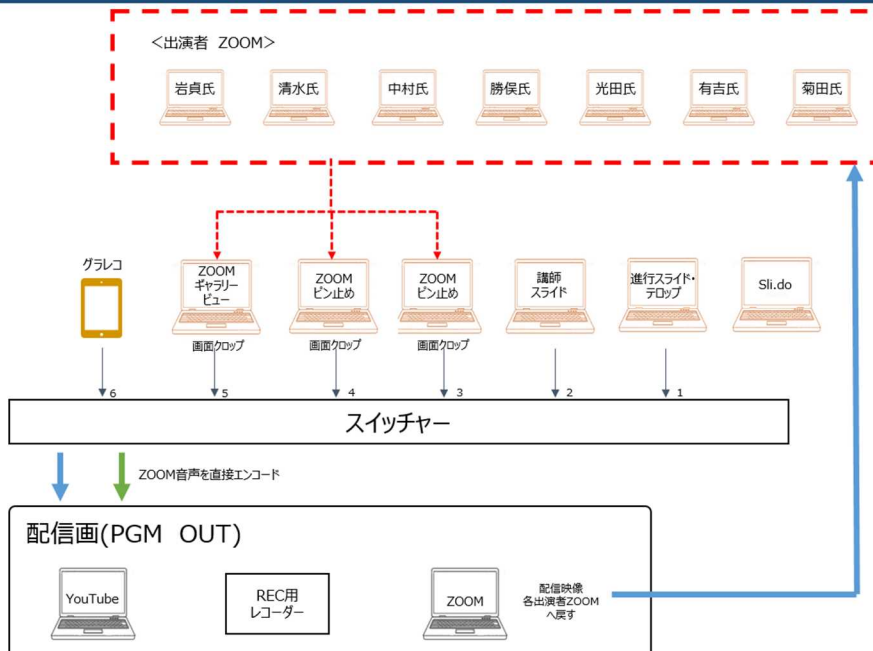
2021年6月10日 SIP 自動運転市民ダイアログ：横浜での取組から考える都市郊外の移動 ～自動運転の社会実装に向けて グラフィックレコーディング
Recorded by Graphic Catalyst Biotopie
佐久間 彰記

## 2 - 5 当日の web ミーティングの仕組み（参考）

### 会場図-会場レイアウト



### システム図



---

---

2 - 6 当日の討議模様



## 2-7 メディア掲載実績

- ・ 「SIP 市民ダイアログ開催 都市郊外の移動 テーマに」交通毎日新聞・  
2021年6月14日付

## 2-8 オンライン視聴者からの事前質問や要望

- ・ 今回の市民ダイアログでは、オンライン視聴者に対し、ダイアログの開催前及び開催中に、パネルディスカッションで取り上げてほしい話題や質問について募集したところ、全体で300を超える回答が寄せられた。市民の自動運転に対する期待や不安、問題意識が伺え、今後の社会受容性醸成に向けた貴重な示唆となると思われる為、今回の市民ダイアログのテーマに関係性が深いものを中心に、以下の通り報告する。

### <消費者意識やニーズ、地域住民との連携：53個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
東京都		女性	40代	会社員	MaaSについてサービスを使う側（市民）はどういった理解をしているのでしょうか？具体的に実証実験をやっている、実際に導入されている地域の方、どんな意識変化があったのでしょうか？
東京都	中央区	男性	30代	会社員	今後求められるサービスのニーズについて、ご意見あればお伺いしたいです。
神奈川県		男性	30代	会社員	推進していく際の住民への自治体からの説明と、住民の受け止め
東京都	大田区	女性	50代	その他	最先端な技術を取り入れるメリットは大きいですが、関心のない、またデジタル技術にネガティブな印象を持っている住民に、いかに市民の理解をどのように得ていくか関心があります。
東京都	港区	男性	60代	会社員	地域住民の移動の利便性を高める地域の移動手段総動員を進めるうえでの

					自治体、交通事業者の課題と対策について
神奈川県	横浜市	男性	60代	経営者・役員	本当に使ってもらえるものにするためにはどうするか？を議論してほしい。
神奈川県	藤沢市	男性	50代	経営者・役員	・自動運転を含めた Maas に関する市民の意識 特に、自動車他の“自由な移動”を手放す（市民に移行していただく）ためには、何が必要か。ex.オンデマンドの利便性は何分？コストは？カーボンニュートラルなどへの貢献意識などなど
神奈川県	横浜市	男性	40代	会社員	地域公共交通を持続するために市民に出来ること、市民がすべきことは何か
神奈川県	川崎	男性	50代	会社員	高齢者が運転免許を返上してもマイカー代わりに利用できる、パーソナルなモビリティこそ求められるのではないのでしょうか。人口減少という日本全体の課題も見据えた議論に期待します。
東京都	千代田区	男性	50代	会社員	市民の自動運転に関する興味の度合い。
東京都	渋谷区	男性	30代	教職員	自動運転がどの程度上手い運転ならば、地域として受け入れられるかという点について、お伺いしたいです。
神奈川県	横須賀市	男性	60代	会社員	スマホの使えない超高齢者のサービス対応について。コロナワクチンで電話しか使えない両親を見て痛感したので。
東京都	江東区	男性	50代	会社員	自動運転の社会的受容性の醸成
愛知県	豊田市	男性	50代	会社員	高齢化対応
京都府	京都市	男性	60代	会社員	横浜市での社会受容性の現状
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	実証実験以後に実際に一般市民にとって有益な仕組みは、いつ頃どのような形態で利用できるようになるのか？実験レベルでは話題にしかならず、実用化がゴールであるはずなのにあまり見えていない気がする。

埼玉県	伊奈町	男性	50代	公務員 (教職員除く)	横浜市は坂が多いイメージですが、高齢者にとって駅から自宅までの移動手段に苦労されていないでしょうか。
神奈川県	平塚市	男性	50代	会社員	自動運転は需要に対して将来的にコストがみあうものなのか？コストに見合うリアルな需要はどのくらいにあるのか？ MaaSは基本的にはスマホ有りきな気がしますが、高齢化社会に対応できるのでしょうか？
群馬県	太田市	女性	20代	会社員	街のインフラと自動車はどう連携するのかを、幅広い年代の地域住民に理解してもらうには？また、インフラ整備は、高齢化・過疎化のすすむ地方は優先度が下がるのか？
東京都	豊島区	男性	60代	会社員	地域住民の受容性と継続運用課題 (マネタイズ)
広島県	広島市	男性	50代	会社員	スマホが使用できないような郊外の高齢者の移動手段確保をどうするのか？
三重県	四日市市	男性	50代	会社員	市民ニーズ、課題
愛知県	知多郡	男性	40代	会社員	高齢者がなかなかスマホを使いこなせない中で、MaaSの利用とのインターフェースをどう実現していくか。デジタル化も必要と思いますので、スマホ以外の方法はあるか。
東京都	中野区	男性	60代	パート・ アルバイト	MaaS含めた将来の交通インフラ整備に関しての質問：今までは作り上げたインフラに合わせて人が移動・行動するしかなかった。逆にこれからはより多くの人の行動要求に合わせてインフラ側を柔軟に変化させていくことが可能になるのでしょうか？
神奈川県	茅ヶ崎市	男性	30代	会社員	コロナ前と後で人々の移動に対する考え方が変化したと思いますが、この変化によって何か構想を変えた点などありますか？



京都府	相楽郡	男性	50代	会社員	自動運転車両はどんなサイズ、形、走行性能および基本機能が望ましいか？ユーザー目線で議論していただきたい
神奈川県	川崎市	男性	50代	会社員	温度差がある中で、地方自治体独自の進んだ取組みをしている事例や、技術先行で消費者が置き去りにされるような印象がある中、どのように消費者とのコミュニケーションを取っていくのかといった課題に興味があります。
東京都	港区	男性	60代	会社員	自動運転車に対する社会受容性向上の具体的取組み、および実用化に向けた行政と民間の役割についてお聞きしたい
茨城県	守谷市	男性	50代	会社員	地域課題の解決にどうつなげるか、社会受容性をどう確保するかについて
東京都	中野区	男性	50代	会社員	MaaSや自動運転利用の加速化に向け、市民の社会的合意を得るため、行政やコンサルタントが担うべき役割についてお考えがあれば、お聞かせいただきたい。
東京都	港区	女性	60代	その他	自動運転などの移動サービスを地域に導入するには、住民の方による協力（路上駐車をしない、低速での走行であっても容認する等）が必須だと思います。技術や法律だけでなく、地域としてどう受け入れていくのか、どう運用していくべきなのか、具体的なステップや方策、役割分担についてお伺いしてみたいです。
茨城県	つくば市	男性	40代	会社員	地域の受容性について
東京都	中央区	男性	50代	経営者・役員	都市郊外に居住の高齢者の免許返納率を向上させる都市交通の在り方について
愛知県	豊橋市	男性	50代	自営業・自由業	免許を返納した高齢者などの買い物等、生活回りの移動に対してMaaSや自動運転はどのように今後貢献していくサービス開発が想定されているのか？

東京都	品川区	男性	50代	会社員	真の市民ニーズ
愛知県	岡崎市	男性	60代	定年退職	自動運転に関する市民の意識
東京都	千代田区	女性	40代	会社員	新しいモビリティの社会実装において必要な、テクノロジー限界（できないことや事故の可能性）の理解や消費者によるサポート（路駐を控える、急なカットインを避けるなど）からみる受容のあり方について
千葉県	船橋市	男性	60代	自営業・自由業	供給側の情報過多になっているので、消費者目線での社会実装についての要望や課題を取り上げてほしい。
東京都	調布市	男性	20代	会社員	今回の議題と的外れでしたら申し訳ないのですが、自動運転と運転する喜び・楽しさは共存できるのでしょうか。IT企業の自動車メーカー担当の一員として自動運転を通じて世の中の発展を目指していかなければいけない一方、個人として自動車や車の運転が好きであるが自動運転が普及すればするほど運転する楽しさは消えてしまうのではないかと考えております。
東京都	江東区	女性	50代	会社員	新しい移動サービスを住民に使うには？生活様式の変化を、特に高齢者に促すには？
神奈川県	横浜市	男性	20代	大学生・大学院生・専門学校生・短大生	様々なところで自動運転の技術開発や実証実験が進んでいるように思いますが、そのどれもが誰のための自動運転なのかという開発・実験目的を達成しているものなのでしょうか。
静岡県	沼津市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	自動車中心のまちづくりから、歩行者中心で、ゆったりとした移動手段（公共交通や自転車等）を無理なく選択できるまちづくり、居心地が良く歩きたくなる、佇みたくなる、緑・商業・都市デザイン・コミュニティ・文化などが豊かな都市の構築など、ヒト中心のまちづくりへと転換が必要だ

					と考えています。 都市郊外の交通の課題として、人口減少・運行の担い手不足・コミュニティの希薄化などが挙げられますが、MaaS や自動運転がそういった課題の対策になっていくのか等々、拝聴させていただければと考えております。
東京都	小平市	男性	30代	会社員	消費者ニーズや自治体が考える今後の展望
愛知県	刈谷市	男性	50代	会社員	高齢者の方の移動など
東京都	港区	女性	50代	会社員	交通制約者は手段の集約(乗り換え)についても制約があります。一方で、インフラ効率の観点では末端の個別移動と幹線の大量移動のように階層的にすることが考えられます。両者のギャップをどのように埋めていくお考えでしょうか。
東京都	大田区	男性	50代	会社員	都市部と地方部での MaaS ニーズの違いや取り組みの違い
神奈川県	横須賀市	男性	60代	会社員	スマホの使えない高齢者のオンデマンド車両予約などどう考えるかについて。
東京都	大田区	女性	50代	会社員	高齢者の交通手段としての自動運転の道筋
神奈川県		男性	50代	会社員	一般車ドライバーの自動運転車に対する受容性。
神奈川県	横浜市	女性	30代	会社員	市民の理解・利用向上のために取り組んだ施策。
東京都	国立市	男性	50代	会社員	過疎化が進む高齢者の街では自動車がないと移動が不便という問題があります。自動運転によるバスなどの移動手段ができれば、高齢者が自動車を自分で運転する必要もなくなりますし、より積極的に外出もでき、老化防止にもつながると思います、注目しております。

神奈川県	横浜市	男性	50代	公務員 (教職員除く)	公共交通で自動運転が普及することによってサービス供給側は人件費削減などのメリットがあると思うが、ユーザー側にとってのメリットが分かりにくい。コストが削減されることで交通空白地へのサービスが可能になるなどの戦略があるとよいが・・・。
愛知県	名古屋市	男性	30代	会社員	都市郊外の交通というと車を運転しなくなったシニア世代の利用を連想します。そして、自動運転などのサービスを提供するとなるとデジタル領域の知見が一定数必要だと思えます。シニア世代にも浸透させることができるサービスにするためにはどのような形にすることが望ましいか。

<地域公共交通やMaaS：53個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
神奈川県	横浜市金沢区	男性	50代	経営者・役員	MaaSにおけるサービス事業者の位置づけや形態
東京都	港区	男性	50代	会社員	域外とのスムーズな移動の実現
神奈川県	横浜市	男性	40代	会社員	MaaS、自動運転を中心とした、【地域内】モビリティについて。
東京都	杉並区	男性	40代	会社員	一般にMaaSで語られる際にはプライベートユースが多いですが、可能であれば営業等のビジネスユースのMaaSについての可能性を採り上げて頂ければと思います。
東京都	新宿区払方町	男性	20代	会社員	・MaaSの今後に対する新型コロナ影響 ・MaaSの収益性
神奈川県	横浜市	男性	60代	経営者・役員	横浜市におけるMaaSへの取り組み（クルマを利用できない、例えば、免許を持っていない若者、免

					許を返納した高齢者へのモビリティサービス) について
東京都		男性	50代	会社員	地方での実装における課題と、既存交通システムとの関係の調整
神奈川県	藤沢市	男性	50代	経営者・役員	・自動運転を含めた Maas に関する市民の意識 特に、自動車他の“自由な移動”を手放す（市民に移行していただく）ためには、何が必要か。ex.オンデマンドの利便性は何分？コストは？カービンニュートラルなどへの貢献意識などなど
東京都		男性	50代	会社員	MaaS 関連の事例
神奈川県	川崎市	男性	60代	定年退職	・自動運転車混在交通システムのあり方 ・オンデマンドシステムとの融合可能性
神奈川県	横浜市	男性	60代	会社員	鉄道・バス等既存の公共交通機関との棲み分けをどう考えるのか？
神奈川県	川崎市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	海外での MaaS への取り組み状況、見通し
千葉県	浦安市	男性	20代	会社員	・地方都市における自動運転の活用具体例 ・自動運転と有人走行との使い分けについて。 ・モビリティハブの概念がありますが、必要性や重要性をどのように感じるか。
東京都	町田市	男性	50代	公務員 (教職員除く)	都市郊外から鉄道等にアクセスするための交通手段としてはバスやコミュニティバスが使用されているがこれらは交通要因により時間通りに運行出来ていない。自動運転を導入した際に従来より交通流を悪

					化させる懸念があると思っているがその辺の対策は講じているのか。
神奈川県	横浜市都筑区	男性	50代	会社員	公共交通とラスト1マイル自動運転
三重県	津市	男性	40代	会社員	MaaSのシステム使用料について、事業者が負担していくには非常に大きな負担となるが、今後どのように考えていけばよいのか？
神奈川県	横浜市	男性	30代	会社員	横浜におけるCASEやMaasの実情について、詳しく知りたいです。
東京都	港区	男性	30代	会社員	MaaSの事業継続性の鍵など。やはり収益の観点から継続事業としての難しさの話はよく耳にするため。
神奈川県	藤沢市	男性	60代	経営者・役員	MaaSに関して、鉄道、路線バスとの連携をどの様に考えておられるか。
神奈川県	逗子市	男性	70代以上	自営業・自由業	いわゆるFirst MileやLast Mileはビジネス化できると思いますか？どのようなビジネスモデルが最有力候補ですか？
神奈川県	平塚市	男性	50代	会社員	自動運転は需要に対して将来的にコストがみあうものなのか？コストに見合うリアルな需要はどのくらいにあるのか？ MaaSは基本的にはスマホ有りきな気がしますが、高齢化社会に対応できるのでしょうか？
東京都	新宿区	男性	40代	会社員	MaaSの持続可能なマネタイズモデル
神奈川県	港区	男性	50代	会社員	V2Xの衝突防止システム関係 ETC最新開発動向 Mobility Platformサービス
千葉県	船橋市	男性	40代	会社員	MaaSや自動運転の普及における現状の課題、実現することで見えてくる将来像や効果

神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	MaaSにおける自治体の役割とは
神奈川県	川崎市	男性	70代以上	自営業・自由業	自動運転よりも先に MaaS を活用した釈迦インフラとしてのフレキシブルな交通システム構築を優先すべきではないか？
静岡県	裾野市	男性	40代	会社員	横浜市の MaaS、自動運転実証の事例紹介
神奈川県	川崎市	女性	20代	大学生・大学院生・ 専門学校生・短大生	郊外における MaaS 利用
東京都	品川区	女性	不明	会社員	MaaS の取り組みは実証で終わらず、（何らかの形で）日本でビジネスとして根付くと思われるか。一番、根付きそうと思われるモデルは？
東京都	千代田区	男性	40代	会社員	横浜で以前に実施されていたワンウェイ型カーシェアリングを今後普及させることは考えていますか？欧州在住中にワンウェイ型カーシェアリングを使用したら、非常に便利でした。
東京都	中央区	男性	50代	経営者・役員	都市郊外に居住の高齢者の免許返納率を向上させる都市交通の在り方について
愛知県	豊橋市	男性	50代	自営業・自由業	免許を返納した高齢者などの買い物等、生活回りの移動に対して MaaS や自動運転はどのように今後貢献していくサービス開発が想定されているのか？
静岡県	裾野市	男性	60代	会社員	自動運転 MaaS は一般に期待されているのか？ 期待されているのであれば、一般大

					衆の理解と協力を求めることができないか。
埼玉県	さいたま市	男性	40代	自営業・自由業	地方都市で成功するモビリティビジネスの成功使用感を教えてください。 また、ローカル 5G で展開する類のソリューションに対して今からやるべきことがあれば是非リスナーたちにご教示ください。
愛知県	名古屋市	男性	60代	会社員	自家用車の普及と共に都市郊外の公共交通が減少・消滅してから随分年月が経っている。これらの問題が Maas などで果たして本当に解決するのか。参画者の多くは単なる補助金狙いの一過性ビジネスで、持続性があるのか？
東京都	港区	女性	50代	会社員	完全自動運転、OL 予約制の公共交通の可能性
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	路線バスとタクシーの中間的な移動サービスの実現性や課題について知りたいと思います。
東京都	世田谷区	男性	50代	経営者・役員	地域企業の MaaS への参画の可能性。車両データの活用を含めて
愛知県	刈谷市	男性	40代	会社員	M a a S は儲からず、撤退されているにもかかわらず報道がされていない気がしていますが、実態としては進んでいるのか、導入地域としては持続可能な感覚を得ているのか？触れて頂きたい。
神奈川県	横浜市	男性	20代	大学生・大学院生・ 専門学校生・短大生	MaaS や自動運転の導入における障壁はどのようなものがあるのでしょうか？



東京都	品川区	女性	50代	会社員	乗合型移送サービスの実装課題について取り上げていただけますと幸いです。
神奈川県	川崎市	男性	40代	会社員	<p>1) これまでに実施した取り組み（日産チョイノリ、レンタルサイクル、無人タクシー等）の感想、発見したこと。</p> <p>2) 電動キックボードに関して見解（安全性、ヘルメットの必要性、走行路、年齢規制等）</p> <p>3) ガソリン車の乗り入れ禁止規制の導入について（検討しているのか。排気ガスやCO2ゼロ運動についての見解）</p> <p>4) 非接触充電を含む車両充電設備の拡充予定について</p> <p>5) 電動タクシー普及によるタクシープールの屋内化など、自動運転、EVやMaaSの活用を見据えて都市再開発計画について</p>
神奈川県	横浜市	男性	40代	会社員	<p>(1)一次交通と二次交通がそれぞれ自動化する際の、最適な組み合わせについて</p> <p>(2)自動運転車の災害発生時のふるまいについて</p>
東京都	大田区	男性	50代	会社員	都市部と地方部でのMaaSニーズの違いや取り組みの違い
神奈川県	海老名市	女性	20代	会社員	郊外駅における端末交通提供の取り組みにおいて、MaaSをはじめとした情報一元化サービスがどのように受け入れられているか
神奈川県	川崎市	男性	70代以上	自営業・自由業	大都市郊外より地方都市および農村部の交通弱者の移動の自由度を確保することがMaaSにとつ

					での先決課題かと思いますが、如何でしょうか？
神奈川県	川崎市	女性	30代	会社員	日本における MaaS の取り組み状況、実現への課題、他国との比較
東京都	大田区	男性	50代	会社員	自動運転車は電気自動車なので、夏の冷房、冬の暖房ではバッテリーの減りが早いと思います。将来の移動手段と考えた場合、走らせることだけでなく充電、給電も考えた方が良くないと。 MaaS は本来、都市部の自家用車を減らし、都市部の環境対策のために公共交通の利用促進として考えられたエコシステムです。MaaS の本当の意味を発信してください。日本人の 9 割以上が間違った認識をしていると思います。
神奈川県	横浜市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	・国の法整備の動向 ・交通管理者との連携状況
東京都	豊島区	女性	20代	公務員 (教職員除く)	自動運転バスが従来型の乗合バスに取って代わる見込みのある地域の特徴や、そのために必要な法整備はどのようなものがあるのか。
神奈川県	横浜市	女性	40代	公務員 (教職員除く)	Maas 推進にあたっての課題
東京都	葛飾区	男性	30代	会社員	自動運転が先かグリスロが先か。グリスロとして使われ方が定着しないと地域の自動運転は普及しない？
東京都	千代田区	男性	30代	会社員	MAAS

<ビジネスモデルや事業としてのフィージビリティ：45 個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
------	-----	----	----	----	-----------------

神奈川県	横浜市	男性	60代	その他	公共交通の収益性を確保するための課題
東京都	新宿区払方町	男性	20代	会社員	・MaaSの今後に対する新型コロナウイルス影響 ・MaaSの収益性
東京都		男性	30代	会社員	地域交通における、運賃以外で運営費用をまかなう仕組みについて。
愛知県	名古屋市中村区	男性	50代	会社員	利益を追求するのか？ 二の次か？
埼玉県	志木市	男性	60代	公務員 (教職員除く)	自動運転 MaaS 事業を維持/継続に関する Best Practice をご存じでしたら、紹介をお願いします。
神奈川県	茅ヶ崎市	男性	40代	会社員	サービスの収益性確保に向けた課題や工夫
神奈川県	川崎市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	日本、海外の自動運転に対する取組と自動運転ビジネスの方向性
千葉県	千葉市	男性	50代	会社員	地方での自動運転車と手動運転車の並行稼働時の安全性、経済性など、どのような形で運用されていくのか？
愛知県	豊田市	男性	60代	会社員	最終的に費用は、誰がどのように負担するのでしょうか。受益者負担とするとかなり高額になると思います。
東京都	千代田区	男性	50代	会社員	自動車メーカー視点でのビジネスの採算性
東京都	小金井市	男性	60代	教職員	地域のモビリティ、交通弱者をなくすモビリティを作っていくうえで、安価なモビリティ提供と、かつ事業の経済性を両立していくことはできるのか？

神奈川県	横浜市	女性	20代	会社員	オンデマンドシステムの事業性
三重県	津市	男性	40代	会社員	MaaSのシステム使用料について、事業者が負担していくには非常に大きな負担となるが、今後どのように考えていけばよいのか？
東京都	千代田区	男性	50代	会社員	昨今実証実験が各地で行われてきましたが、いざ事業化となると二の足を踏んでいると聞きます。何故そうなるのか？何が問題となるのか？についてお話をお聞きしたいです。
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	数年内に実ビジネスになりそうなシステムがありますか？
鳥取県	米子市	男性	60代	その他	採算性
神奈川県	逗子市	男性	70代以上	自営業・自由業	いわゆる First Mile や Last Mile はビジネス化できると思えますか？どのようなビジネスモデルが最有力候補ですか？
三重県	四日市	男性	40代	会社員	・国や自治体の補助はどれだけ期待できるのか。 ・民が儲かるような仕組みになっているのか。
神奈川県	平塚市	男性	50代	会社員	自動運転は需要に対して将来的にコストがみあうものなのか？コストに見合うリアルな需要はどのくらいあるのか？ MaaSは基本的にはスマホ有りきな気がしますが、高齢化社会に対応できるのでしょうか？

群馬県	高崎市	男性	40代	会社員	地方と都市圏での交通特徴の違いを踏まえて、交通ビジネスモデルや、自動運転に関する課題などを教えていただきたいです。
東京都	新宿区	男性	40代	会社員	MaaSの持続可能なマネタイズモデル
神奈川県	川崎市	男性	60代	会社員	持続可能な事業化モデルについて。特に採算性。
東京都	豊島区	男性	60代	会社員	地域住民の受容性と継続運用課題（マネタイズ）
東京都	千代田区	男性	50代	経営者・役員	MaaSが営利事業として商業的に成り立ち得るとお考えでしょうか？あるいは、営利目的ではない公共サービスの方が馴染むとお考えでしょうか？
千葉県	千葉市	男性	50代	会社員	公共交通サービスとしての採算性
神奈川県	横浜市	男性	60代	会社員	自動運転レベルによって異なると思いますが、自動運転に必要なインフラ設備とビジネスモデル（誰がお金を払って、どのようにサービスを運営・維持していくのか）。 国や県など官と民の役割分担、費用分担などはどのようになっているのか。
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	事業者のマネタイズと利用者にとって利用しやすい料金体系をどのように構築するか
神奈川県	横浜市	男性	30代	会社員	高齢者の割合が多く、交通の便の悪い地方にとっては喫緊の課題だと思いますが、地方への展開・普及を実現す

					る時期をどのように考えますか？
東京都	千代田区	女性	50代	教職員	<p>過疎や僻地や高齢化地域など、交通が不便な地域ほどMaaSは必用と思います。国土の70%が山である日本。人が人らしく生き、この国土に住み続けるためにMaaSが過疎化の新たな解決手段になると信じています。ところが実証実験も出来ないような地域では、その資金はどこからどうやって誰が獲得するのでしょうか？</p> <p>MaaSの実証試験に選ばれる地域、選ばれない地域でも格差があるように思います。MaaSが貧しい地域でも導入できる未来はいつになるのか、厳しい環境条件では導入そのものを意図していないのかなど、本音を教えてください。</p>
福岡県	北九州市	男性	40代	公務員 (教職員除く)	MaaS事業化の課題
愛知県	岡崎市	男性	50代	会社員	乗合型移送サービスが継続的に存続できるよう採算観点での話題をお願いしたいです。
千葉県	流山市	男性	30代	会社員	地方部において、どのようにすれば自動運転事業を収益化し、社会システムの中に組み込んでいけるか？についてお考えをぜひお聞きしたいです。

茨城県	土浦市	男性	70代以上	定年退職	海外との比較 技術的課題と政策的課題、法的課題 コスト
東京都	港区	男性	60代	その他	・ビジネスとしての視点
三重県	四日市市	男性	50代	会社員	国や自治体の支援含めたマネタイズ/ビジネスモデルをどう考えるか？
東京都	多摩市	男性	50代	会社員	システムとマネタリズムの関係はどのような仕組みになるのでしょうか
東京都	国分寺市	男性	40代	会社員	マネタイズモデルの現状をお教えいただきたいです。
東京都	大田区	男性	60代	会社員	・サービス実施の可否、ルートと頻度を決定するための判断基準は何になるでしょうか。 ・住民保護の行政サービスと、費用対効果の民間ビジネスの両者が必要と考えますが、どのようなすみわけになるのでしょうか。
神奈川県	横浜市	男性	20代	会社員	Maas事業者、自治体のマネタイズ策について
神奈川県	横浜市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	自動運転が実装段階に至ったとき、本当にバス事業の採算性が向上し、バス路線の維持に役立つのか。システムの導入・運用にもそれなりの経費を要するはずで、採算性の向上は思ったほど図られないのではないかとと思うが、見解を伺いたい。

神奈川県	川崎市	男性	60代	会社員	いかにすれば、採算性のあう「持続可能な」仕組みができるのか。
兵庫県	伊丹市	男性	30代	会社員	地方部での収益性の確保について
神奈川県	横浜市	男性	30代	会社員	市民にとって具体的にどのようなメリットがあり、サービス事業者は如何にマネタイズするのか興味があります。
東京都	渋谷区	男性	50代	会社員	移動サービスの事業性
東京都	大田区	男性	70代以上	経営者・役員	MaaSのビジネスモデル

<地方自治体等行政の取り組み：44個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
神奈川県		男性	30代	会社員	推進していく際の住民への自治体からの説明と、住民の受け止め
東京都	港区	男性	60代	会社員	地域住民の移動の利便性を高める地域の移動手段総動員を進めるうえでの自治体、交通事業者の課題と対策について
神奈川県	横浜市	男性	60代	経営者・役員	横浜市におけるMaaSへの取り組み（クルマを利用できない、例えば、免許を持っていない若者、免許を返納した高齢者へのモビリティサービス）について
神奈川県	横浜市金沢区	女性	50代	会社員	市としての自動運転実施に対する取り組み、枠組み、施行予定の施策があれば時期・内容等。
千葉県	柏市	男性	40代	教職員	横浜市における具体的な課題、懸案
神奈川県	伊勢原市	男性	60代	会社員	地方自治体の取り組み姿勢についての本気度
愛知県	清須市	不明	不明	会社員	横浜市独自の自動運転の施策



東京都	品川区	男性	50代	会社員	郊外部の交通の利便性を上げることと集約型の都市構造を求める自治体の政策との整合性につきまして
京都府	京都市	男性	60代	会社員	横浜市での社会受容性の現状
茨城県	つくば市	女性	20代	会社員	横浜市における交通課題と、それに対する取り組みの比較。
東京都	品川区	男性	60代	教職員	自治体にとって移動に関する問題で最も困難な課題は何か？
東京都	調布市	女性	30代	公務員 (教職員除く)	横浜市での取組について、詳しく聞きたい
神奈川県	藤沢市	男性	30代	会社員	横浜市における自動運転社会実装のマイルストーンに関して、どう計画されているでしょうか？
愛知県	名古屋市	男性	40代	その他	国/地方自治体の取り組み
神奈川県	横浜市	女性	40代	会社員	横浜市の公共交通サービスとしての自動運転車の導入計画・予定 (例:市営バスの自動運転、区間限定の自動運転シャトルバスの導入等)
神奈川県	横浜市	下記よりお選びください	下記よりお選びください	会社員	横浜市の近未来の都市交通戦略についての計画やビジョンを教えてください。
神奈川県	川崎市	男性	50代	会社員	温度差がある中で、地方自治体独自の進んだ取り組みをしている事例や、技術先行で消費者が置き去りにされるような印象がある中、どのように消費者とのコミュニケーションを取っていくのかといった課題に興味があります。
愛知県	名古屋市	男性	60代	教職員	MaaS導入における横浜市の課題と対策。特に海外実施国との違いについて

神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	<p>今回は横浜市の事例ということですが、国との関係、地方同士の連携など、日本として効率的に推進出来ているのか？に興味があります。</p> <p>例えば横浜の例は、特区的な扱いなのか？その場合他地方での取り組みとシナジーが見込めるような全体像になっているのか？</p> <p>そもそも、時間軸的な目標を描いた上での論議なのか？</p> <p>雑多な内容で恐縮ですが、よろしくお願い致します。</p>
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	MaaSにおける自治体の役割とは
広島県	広島市	男性	60代	会社員	<p>自動運転の社会実装は各地で行われています。横浜の取り組みは他の地域と何が違って、どんな特徴的な恩恵が市民やユーザーにもたらされるのでしょうか。また、その課題と解決についてどのように取り組まれているのでしょうか。</p>
東京都	港区	男性	60代	会社員	自動運転推進に当たり、行政のやるべき事、責任範囲。
静岡県	裾野市	男性	40代	会社員	横浜市のMaaS、自動運転実証の事例紹介
東京都	千代田区	男性	60代	会社員	<p>現在コミュニティバスを運行している地方自治体は、あとどのくらい運行を継続できると考えているか？</p> <p>国からどの程度の費用助成があれば自動運転のバスに変えようと思うか？</p>
神奈川県	川崎市	男性	20代	会社員	自動運転等革新技术の地域社会への導入ロードマップについて

神奈川県	横浜市	女性	40代	会社員	海外都市開発事例、少なくとも欧州、アジアの事例をみても10年以上遅れをとっているといっても過言でない状況です。これに対して、横浜市が主体として道路インフラ、データ基盤と開放などどのような取り組みをすることでこの遅れを取り戻し交通を解決起点とした新しい社会やまちづくりをしようと実践しているのか知りたいと思います。
東京都	台東区	男性	30代	会社員	横浜市が描くスマートシティビジョンや、求めるモビリティサービスイメージなど
東京都	千代田区	男性	50代	会社員	横浜市はMaaSの投資計画どの様に考えていますか。
神奈川県	川崎市	男性	60代	経営者・役員	横浜市内での自動運転の早期社会実装の可能性
神奈川県	横浜市	女性	30代	会社員	横浜市でどのような実証実験を行い、将来的にどのように運用することを検討されているのか。
静岡県	沼津市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	自動車中心のまちづくりから、歩行者中心で、ゆったりとした移動手段（公共交通や自転車等）を無理なく選択できるまちづくり、居心地が良く歩きたくなる、佇みたくなる、緑・商業・都市デザイン・コミュニティ・文化などが豊かな都市の構築など、ヒト中心のまちづくりへと転換が必要だと考えています。 都市郊外の交通の課題として、人口減少・運行の担い手不足・コミュニティの希薄化などが挙げられますが、MaaSや自動運転がそういった課題の対策になっていくのか等々、拝

					聴させていただければと考えております。
岐阜県	可児市	男性	60代	定年退職	国の取り組み
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	<p>・海外では、マルチモーダルの促進策を講じ、自家用車の利用を抑えることで、CO2排出や渋滞の削減を試みる事例が見られます。横浜市でも同様の計画はありますか？</p> <p>・海外では、スマホを利用した観光案内と交通機関への誘導サービスを自治体を実施することによって、観光客の利便性を高め、観光収入の増加を図ろうという試みも見られます。自動運転車両とITシステムを組み合わせたサービスにより、市民や訪問客の利便性を高めるような計画はありますか？</p>
東京都	小平市	男性	30代	会社員	消費者ニーズや自治体考える今後の展望
千葉県	柏市	男性	30代	会社員	横浜市郊外部で自動運転を検討するにあたり、行政（横浜市様）、鉄道事業者（京急様）、学識（中村先生、有吉先生）がそれぞれ感じている課題等があれば、お聞きしたいと思います。
神奈川県	川崎市	男性	40代	会社員	<p>1) これまでに実施した取り組み（日産チョイノリ、レンタルサイクル、無人タクシー等）の感想、発見したこと。</p> <p>2) 電動キックボードに関して見解（安全性、ヘルメットの必要性、走行路、年齢規制等）</p> <p>3) ガソリン車の乗り入れ禁止規制</p>

					<p>の導入について（検討しているのか。排気ガスやCO2ゼロ運動についての見解）</p> <p>4）非接触充電を含む車両充電設備の拡充予定について</p> <p>5）電動タクシー普及によるタクシープールの屋内化など、自動運転、EVやMaaSの活用を見据えて都市再開発計画について</p>
神奈川県		女性	40代	会社員	横浜での取組から考える都市郊外の移動の中、最も重要な課題は何ですか
東京都	世田谷区	男性	50代	会社員	都市郊外での自動運転は、既存の公共交通網を補完する役割を担うと思うが、市営地下鉄・バスを運営する横浜市が自動運転の運行サービスを提供することを検討しているのか。
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	自動運転（L4）と道路行政（規制含む）と街づくりの関係について将来の課題となる点と解決方法について知りたい。
神奈川県	茅ヶ崎市	男性	40代	公務員 （教職員除く）	都市部でのバス路線を維持するため、行政としてどこまでのサービスを維持しなければならないか。
大阪府	大阪市	男性	30代	会社員	国・自治体としての取り組みや法規制について
東京都	大田区	男性	40代	会社員	■都市郊外の交通に関して同じような課題を持つ自治体間（他府県）の連携について興味があります。具体的な取り組みなどあればご紹介いただきたい。
長野県	富士見町	男性	50代	会社員	地方都市の課題 田舎の交通

神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	横浜市としての MaaS 取り組みについて
------	-----	----	-----	-----	-----------------------

<道路・都市などインフラ整備動向：41個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
兵庫県	宝塚市	男性	50代	会社員	一般道における自動運転を実現するために求められる、車両への情報提供インフラについて。
東京都	港区	男性	40代	会社員	自動運転車の社会実装に向けて取り組んでおられるインフラ改革や、参考にしている海外の先行事例について (例 専用レーンの構築等)
神奈川県	横浜市緑区	男性	60代	会社員	自動運転普及を促進するには、自動運転専用軌道を設けることが必要と考える。行政上、自動運転専用軌道を設けることは可能か？また、実現性は？ 実現時期は？
東京都	港区港南	男性	30代	会社員	社会実装に向けた課題と展望とタイミング 遠隔操作との比較
東京都	江東区	男性	20代	会社員	今後の移動形態のデザインと、それを可能にする中長期的な都市設計
神奈川県	横浜市	男性	40代	会社員	道路・都市などインフラの技術開発動向
神奈川県	横浜市都筑区	男性	50代	会社員	充電インフラの整備の将来像、課題。マンションなど集合住宅*立体駐車場( ) (での充電技術)
大阪府	守口市	男性	40代	会社員	車両の技術開発動向 道路・都市などインフラの技術開発動向

群馬県	太田市	女性	20代	会社員	街のインフラと自動車はどう連携するのかを、幅広い年代の地域住民に理解してもらうには？ また、インフラ整備は、高齢化・過疎化のすすむ地方は優先度が下がるのか？
東京都	中野区	男性	60代	パート・アルバイト	MaaS 含めた将来の交通インフラ整備に関する質問：今までは作り上げたインフラに合わせて人が移動・行動するしかなかった。逆にこれからはより多くの人の行動要求に合わせてインフラ側を柔軟に変化させていくことが可能になるでしょうか？
福岡県	福岡市	男性	60代	経営者・役員	都心部と中山間地（ラストマイル）とのシステム及びデータ連携の在り方について
神奈川県	横浜市	男性	60代	会社員	自動運転レベルによって異なると思いますが、自動運転に必要なインフラ設備とビジネスモデル（誰がお金を払って、どのようにサービスを運営・維持していくのか）。 国や県など官と民の役割分担、費用分担などはどのようになっていくのか。
茨城県	日立市	男性	30代	会社員	自動運転の専用道路などの整備予定など
東京都	千代田区	男性	40代	会社員	分譲マンションが自動運転車両導入の可能性について知りたい。
長野県	小諸市	男性	50代	会社員	自動運転においてはどのような設備、インフラ、電子機器が必要となるか。

神奈川県	横浜市	男性	70代以上	自営業・自由業	道路・都市などインフラの技術開発動向
神奈川県	港区	男性	50代	会社員	V2Xの衝突防止システム関係 ETC最新開発動向 Mobility Platform サービス
神奈川県	相模原市	男性	70代以上	会社員	自動運転にふさわしいインフラ
群馬県	所沢市	男性	60代	会社員	自動運転車に対して交差点の安全性確保は大きな課題と思うが、通信機能を持つ信号機が必須となるのか？
愛知県	安城市	男性	60代	会社員	自動運転に関する社会インフラ上の課題について
神奈川県	厚木市	男性	50代	会社員	都市設計の課題と事業主体について
千葉県	松戸市	女性	40代	会社員	読売ランドのようなエリアの問題解決について
東京都	品川区	男性	50代	自営業・自由業	都市間における自動走行車の関わりと影響
東京都	中央区	男性	50代	経営者・役員	単なるモビリティの追加では安心安全の移動を確保できないと思います。場所や時間帯などを考慮したモビリティの使用（乗入れ規制）などもセットで考える必要があるのではないのでしょうか？自動車・二輪車・自転車・歩行者・さらに電動キックボードそれらにプラスして自動運転による新型交通システムでは道路がいくらあっても足りませんね。
神奈川県	川崎市	男性	50代	会社員	・自動運転において、インフラとの協調が必要なケースについて取り上げていただけると嬉しいです。I（インフラ）→V（車



					両)の話はよく聞きますが、V → I に情報を上げると、社会にとってどのような役立ちか等を取り上げてほしいです。
東京都	武蔵村山市	男性	不明	自営業・自由業	自動運転社会を見据えて、都市空間に必要な空間整備ならびにその手法についてアイデアをご教授くださいませ
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	自動運転と走行中給電の組合せ。
静岡県	浜松市	男性	50代	会社員	全車両が自動運転車にならなくても市中での自動運転の実現は可能なのか？
東京都	武蔵野市	男性	50代	会社員	道路周辺のインフラ整備・メンテナンスに、それなりのコストが必要だと思いますが、その負担はどうするのか？
神奈川県	藤沢市	男性	40代	会社員	インフラ開発と、自動車メーカーの技術開発動向とその連携について
東京都	港区	女性	50代	会社員	交通制約者は手段の集約(乗り換え)についても制約があります。一方で、インフラ効率の観点では末端の個別移動と幹線の大量移動のように階層的にすることが考えられます。両者のギャップをどのように埋めていくお考えでしょうか。
神奈川県	川崎市	男性	40代	会社員	1) これまでに実施した取り組み(日産チョイノリ、レンタルサイクル、無人タクシー等)の感想、発見したこと。 2) 電動キックボードに関して見解(安全性、ヘルメットの必要性、走行路、年齢規制

					等) 3) ガソリン車の乗り入れ禁止規制の導入について(検討しているのか。排気ガスやCO2ゼロ運動についての見解) 4) 非接触充電を含む車両充電設備の拡充予定について 5) 電動タクシー普及によるタクシープールの屋内化など、自動運転、EVやMaaSの活用を見据えて都市再開発計画について
東京都	江戸川区	男性	40代	会社員	自動運転が進展していくのに必要な道路などに求められるインフラ整備について
東京都	港区	男性	30代	会社員	駐車場に関する課題があったら、お聞きしたいです。
神奈川県	伊勢原市	男性	60代	会社員	高速道路以外の一般道、裏道などへの自動運転の拡大のための課題、実現見込みなど。
東京都	港区	男性	20代	会社員	自動運転の規制 スマートシティと自動運転
東京都	大田区	男性	50代	会社員	自動運転車は電気自動車なので、夏の冷房、冬の暖房ではバッテリーの減りが早いと思います。将来の移動手段と考えた場合、走らせるだけでなく充電、給電も考えた方が良くないと。 MaaSは本来、都市部の自家用車を減らし、都市部の環境対策のために公共交通の利用促進として考えられたエコシステムです。MaaSの本当の意味を発信してください。日本人の

					9割以上が間違った認識をしていると思います。
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	自動運転（L4）と道路行政（規制含む）と街づくりの関係について将来の課題となる点と解決方法について知りたい。
東京都	世田谷区	男性	50代	会社員	自動運転技術の活用によるシェアムレス化やバリアフリー化などの動きを話してほしい
東京都	港区	男性	60代	会社員	インフラ側での自動運転車両のサポート
東京都	世田谷区	男性	60代	会社員	自動運転で都市間交通と都市内の取組み。

<社会実装へのロードマップ・課題及び影響：36個>

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
東京都	港区	男性	40代	会社員	自動運転を阻む課題について整理したい
兵庫県	神戸市	男性	50代	会社員	自動運転の定着によるメリット・デメリット、実施までの課題・行程を知りたいです。
神奈川県	横浜市西区	男性	40代	会社員	10年後の自動化普及率の目標値
東京都	千代田区	男性	30代	会社員	自動運転の社会実装における課題 実現までの時間軸
神奈川県	横浜市	男性	40代	公務員 (教職員除く)	国内の自動運転の普及を加速するために必要なことは何か？ 都市郊外の交通不便地域の対策に必要な最低限の自動運転レベルは？（レベル1の早期低価格化か、レベル5かなど）

神奈川県	川崎市	男性	60代	定年退職	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転車混在交通システムのあり方</li> <li>・オンデマンドシステムとの融合可能性</li> </ul>
千葉県	浦安市	男性	20代	会社員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方都市における自動運転の活用具体例</li> <li>・自動運転と有人走行との使い分けについて。</li> <li>・モビリティハブの概念がありますが、必要性や重要性をどのように感じるか。</li> </ul>
静岡県	裾野市	男性	40代	会社員	実証実験のご予定や考え方をご教示頂きたいと考えています
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	渋滞が解消される様な方策でこれから検討をすべきと考えている事をそれぞれお伺いしたい
東京都	町田市	男性	20代	大学生・大学院生・専門学校生・短大生	自動運転と非自動運転の組み合わせ
東京都	千代田区	男性	40代	会社員	サービスを導入する上での課題等がございましたらお伺いしたく
東京都	中央区	男性	50代	会社員	自動運転普及に向けて最大のハードルは何ですか？
兵庫県	伊丹市	男性	40代	会社員	自動運転の課題
東京都	千代田区	男性	30代	会社員	都市交通における自動運転実装化に関する話題を取り上げていただきたい
千葉県	船橋市	男性	40代	会社員	MaaS や自動運転の普及における現状の課題、実現することで見えてくる将来像や効果
東京都	世田谷区	男性	60代	定年退職	「地域限定」で、特区などの形で取り組んでいく形が考えやすいですが、その次に周囲、全国に広げる

					際に壁にならないようにするにはどうすればいいか？
神奈川県	川崎市	男性	50代	会社員	実証実験を通じて浮き彫りとなる 実用化への課題
東京都	大田区	男性	50代	会社員	自動運転実現に対する課題。
東京都	渋谷区	女性	20代	会社員	過疎地域以外での自動運転の 導入のケースでの導入時懸念点
神奈川県	平塚市	男性	50代	その他	(質問 1) ・自動車の保有台数が減る (カーシェア社会によるマイカー消滅) など、劇的な変化として考えられる社会には、どのようなものがあり得るでしょうか？ (質問 2) ・そのような社会を作りにあたり、必要なことは何でしょうか？
神奈川県	座間市	男性	40代	会社員	様々なお取り組みを続けてきたからこそ見えてきたら課題などが御座いましたら、ご教示下さい。
東京都	品川区	男性	50代	自営業・自由業	現行のクルマ社会への導入による影響
東京都	千代田区	男性	50代	経営者・役員	様々なユースケースにおける自動運転実証実験を踏まえた社会実装に向けた課題や実現可能時期等について、当日の関係者の考えをお聞きしたい。
神奈川県	横浜市	男性	20代	大学生・大学院生・ 専門学校生・短大生	様々なところで自動運転の技術開発や実証実験が進んでいるように思いますが、そのどれもが誰のための自動運転なのかという開発・実験目的を達成しているものなのでしょうか。
東京都	千代田区	男性	30代	会社員	都市郊外における自動運転の活用に関し、5年以内で目指していく目標、及び将来的にあるべき

					姿について、課題と解決案を織り交ぜてディスカッションしていただけますと幸いです。
静岡県	沼津市	男性	30代	公務員 (教職員除く)	自動車中心のまちづくりから、歩行者中心で、ゆったりとした移動手段（公共交通や自転車等）を無理なく選択できるまちづくり、居心地が良く歩きたくなる、佇みたくなる、緑・商業・都市デザイン・コミュニティ・文化などが豊かな都市の構築など、ヒト中心のまちづくりへと転換が必要だと考えています。 都市郊外の交通の課題として、人口減少・運行の担い手不足・コミュニティの希薄化などが挙げられますが、MaaSや自動運転がそういった課題の対策になっていくのか等々、拝聴させていただければと考えております。
東京都	千代田区	男性	50代	会社員	将来像
神奈川県	横浜市	男性	70代以上	その他	検討の前提としての社会環境とその後の変化についてどの様に考えられていますか。
神奈川県	横浜市	男性	20代	大学生・大学院生・ 専門学校生・短大生	MaaSや自動運転の導入における障壁はどのようなものがあるのでしょうか？
愛知県	刈谷市	男性	40代	会社員	自動運転サービスの一般に普及する時期はいつごろか？
愛知県	名古屋市	男性	50代	経営者・役員	MaaSや自動運転等の実証実験における阻害要因はなにか？ 行政、法律、事業者、消費者。。。。
東京都	調布市	男性	50代	会社員	実現までの時間軸イメージ

神奈川県	横浜市	女性	30代	会社員	人口動態の変化や様々な社会課題に対応して、交通ネットワークの再編が行われているように感じます。2030年、2050年の人の移動とそれを支える交通ネットワークはどのような構成になっているか、お考えをお聞きしたいです。
茨城県	つくば市	男性	50代	会社員	社会実装には様々な障壁があると思いますが、運行サービス事業者、自治体、周辺住民、利用者の視点での課題と考えられる障壁をお教えいただきたい。
東京都	千代田区	女性	40代	会社員	日本ではMaaSの分野は実証段階のものが多いが、社会実装を進める際モデルとなる先進事例についてご教示いただきたい
東京都	港区	女性	30代	会社員	自動運転の本格的な社会実装の現実的なタイムラインについて

< 運行サービス事業者の取り組み：7 個 >

都道府県	市町村	性別	年齢	職業	ディスカッションで聞きたいこと
東京都	港区	男性	60代	会社員	地域住民の移動の利便性を高める地域の移動手段総動員を進めるうえでの自治体、交通事業者の課題と対策について
東京都	武蔵野市	男性	40代	会社員	・タクシーの相乗り、料金等法律により規制され効率化が図れない所はどこか？ ・横浜市が関与する事で打破出来た好事例となるよう期待します。
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	自動運転が万能ではないことを前提とした場合、旅客、物流サービスにおいて、自動運転と従来車をどのように使い分けるべきか。

東京都	練馬区	男性	70代以上	自営業・自由業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実装時期の見通し</li> <li>・社会受容性醸成のために運行事業者が取ろうとしている方策</li> </ul>
神奈川県	横浜市	男性	50代	会社員	路線バスとタクシーの中間的な移動サービスの実現性や課題について知りたいと思います。
千葉県	柏市	男性	30代	会社員	横浜市郊外部で自動運転を検討するにあたり、行政（横浜市様）、鉄道事業者（京急様）、学識（中村先生、有吉先生）がそれぞれ感じている課題等があれば、お聞きしたいと思います。
神奈川県	川崎市	男性	40代	会社員	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) これまでに実施した取り組み（日産チョイノリ、レンタルサイクル、無人タクシー等）の感想、発見したこと。</li> <li>2) 電動キックボードに関して見解（安全性、ヘルメットの必要性、走行路、年齢規制等）</li> <li>3) ガソリン車の乗り入れ禁止規制の導入について（検討しているのか。排気ガスやCO2ゼロ運動についての見解）</li> <li>4) 非接触充電を含む車両充電設備の拡充予定について</li> <li>5) 電動タクシー普及によるタクシープールの屋内化など、自動運転、EVやMaaSの活用を見据えて都市再開発計画について</li> </ol>



---

---

## 2-9 開催後のアンケート結果

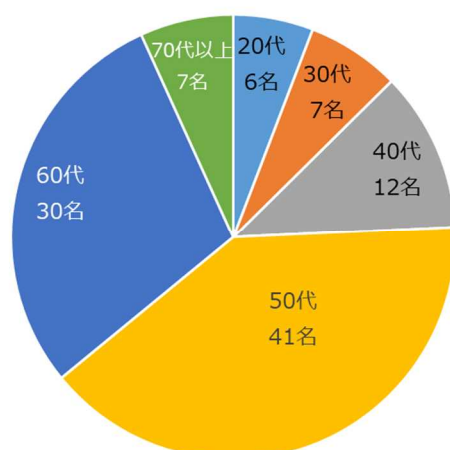
オンライン視聴者に対し、WEBアンケートを実施した。回答件数は103件であった。

アンケート結果に基づくと、40代以上の中高年男性が主要な視聴者層と思われる。(40代以上が全体の約8割、男性が全体の約9割) 2021年3月の地域自動運転サミットでも同様の傾向が見られているが、今後より多くの女性や、地域の将来的な交通サービスを担う若年層にいかに関心してもらい、関心を持ってもらうか、検討課題として認識している。

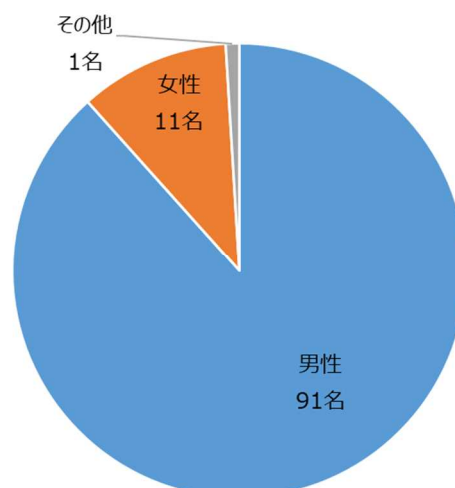
また、自動運転サービスの導入に向けた取り組みについて、約9割の回答者が今回の市民ダイアログで理解が深まったと回答しており、所期の目的は一定程度達せられたと思われる。

今後詳しく知りたいテーマとして、「道路・都市などのインフラ開発動向」(57名)や、「地域公共交通の変化やMaaSの進展」(47名)、「ビジネスモデルや事業としての実現性」(45名)がトップ3を占める結果となった。自動運転を取り巻く、このようなより大きな文脈・テーマの中で課題をとらえ、発信・対話していくニーズが感じられる。

年代



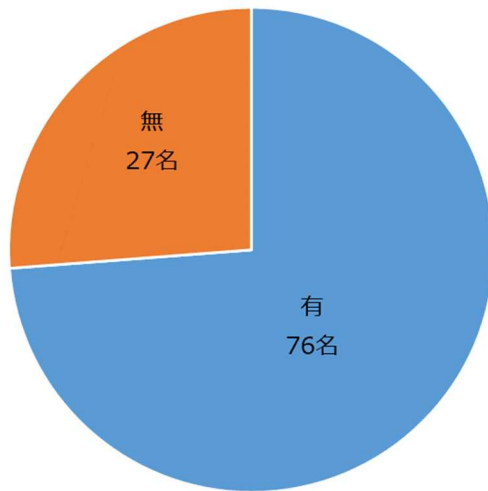
性別



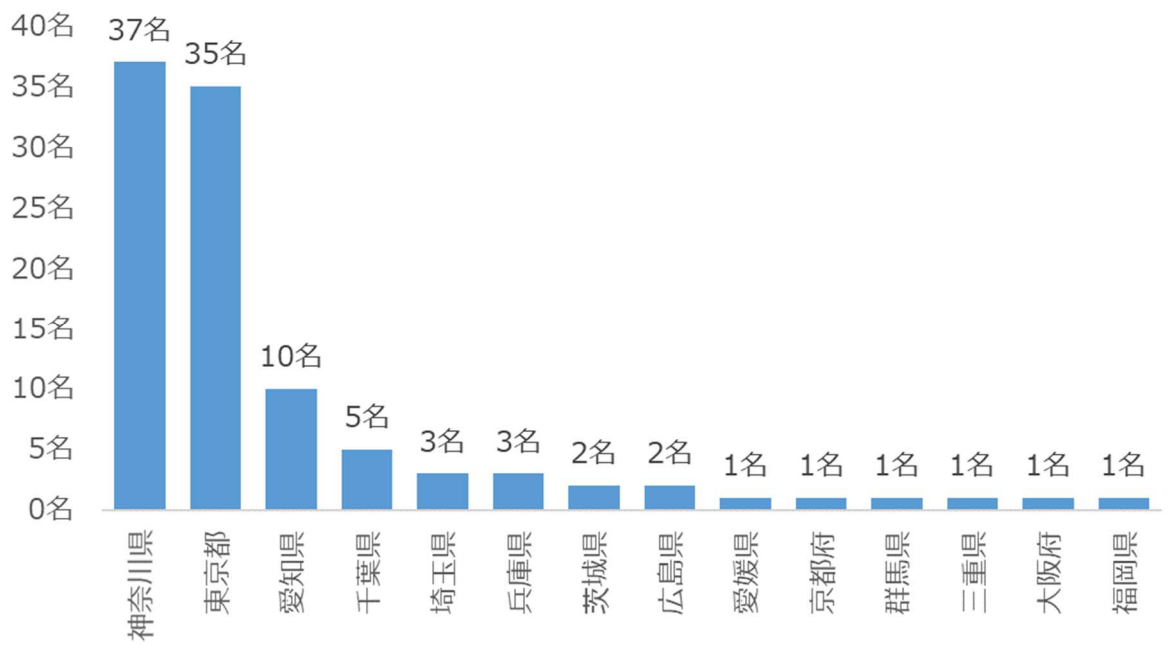
---

---

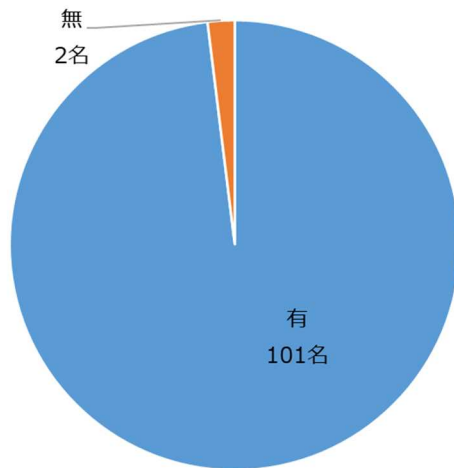
## 自家用車の有無



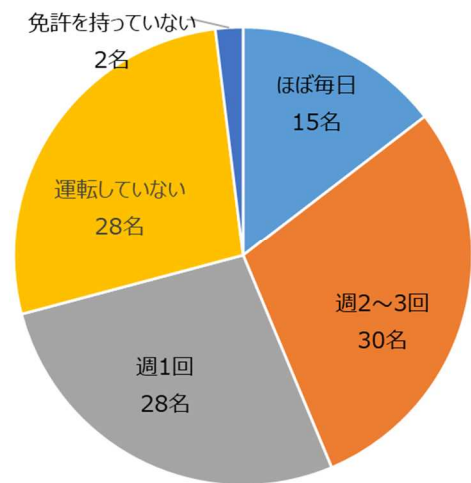
## お住まいの地域



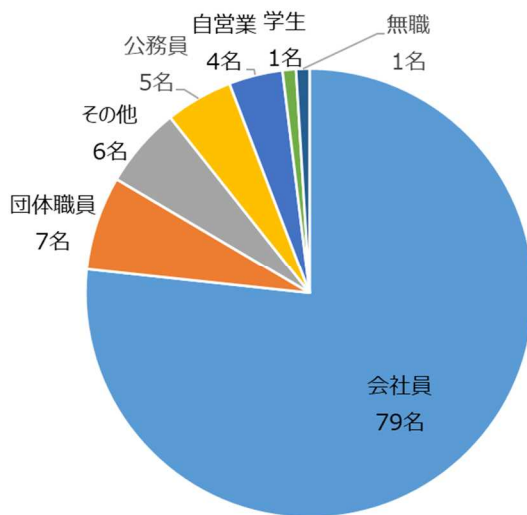
普通運転免許の有無



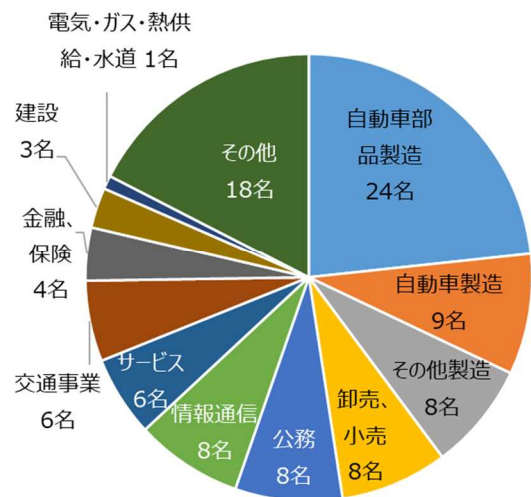
自動車を運転する頻度



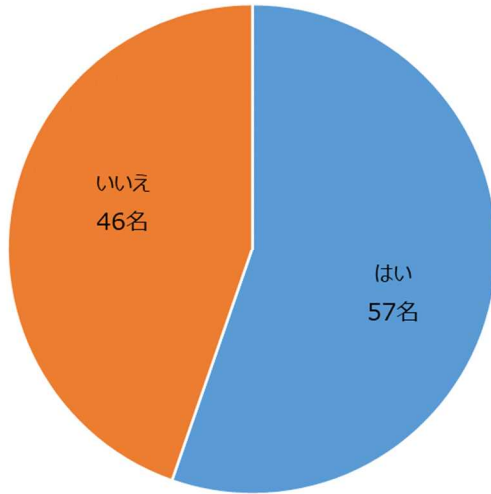
ご職業



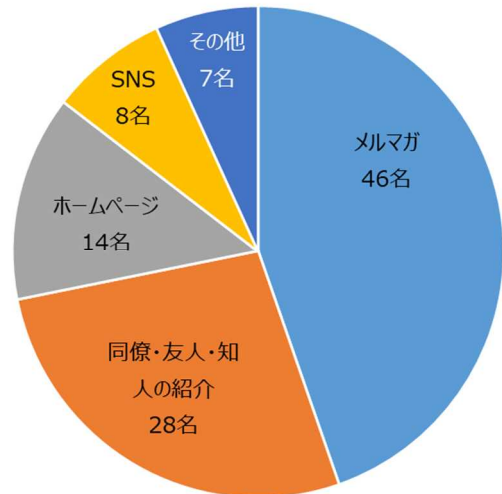
ご職業（産業）



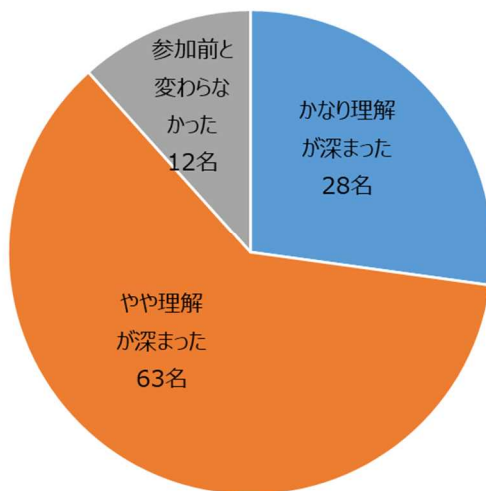
普段自動運転に係る業務や学業に携わっているか



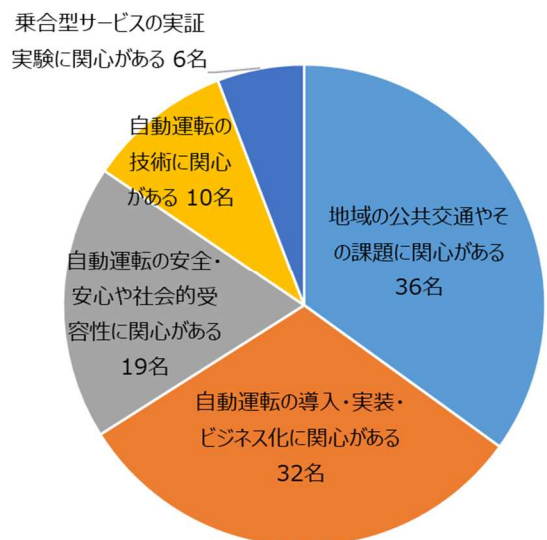
このイベントをどのように知りましたか



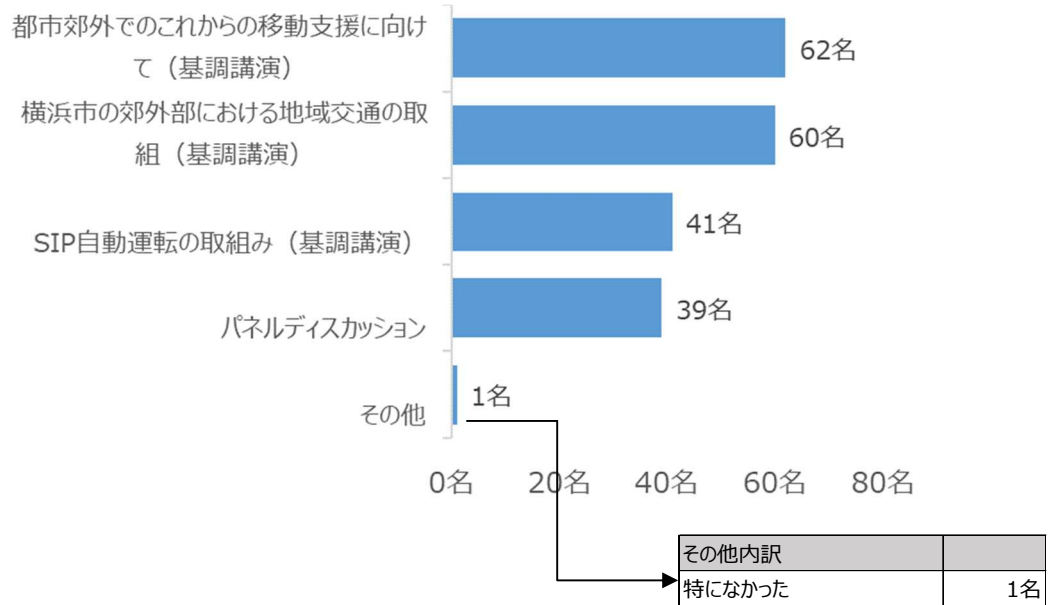
自動運転サービスの導入に向けた取組みについて参加前より理解が深まりましたか



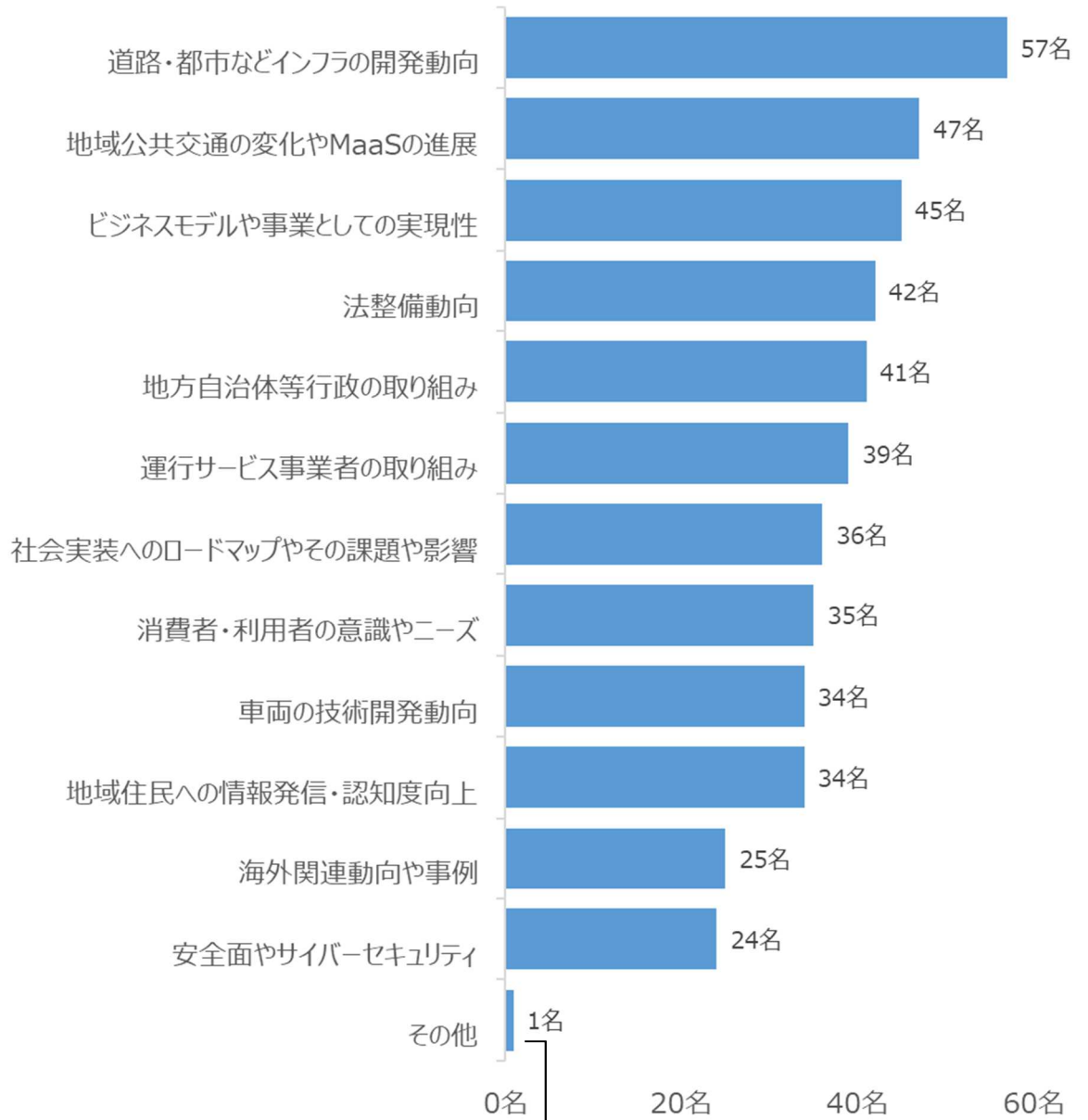
本日の参加理由



本日の内容で特に興味を持たれた内容やテーマはありましたか(複数選択可)



あなたの興味の高いテーマ、今後詳しく知りたいテーマをお選びください（複数選択可）



その他の内訳	人数
移動弱者への対応	1名

---

---

**※興味を持たれた理由をお聞かせ下さい。**

- 外国の事例は知っていますが、国内のサービス、実験はあまり知らないの身近なところで見てみたいから。
- 1地域1サービスと言われているが、どのように実現していくのか興味深いビジネス化が容易ではないため、様々な取組の状況を把握しておきたい。
- マネタイズしないと広まらない。保険における法制度は重要と考える（特にレベル3）。
- 講演でも話題となったとおり、魅力的な車両提供がサービスの普及の大きなきっかけとなると思うから。
- 人口減少に伴う継続性課題が大きなボトルネックと考える為。
- 一定の事業性が見えてきたら本格投資をする事業判断ができるため。
- 自動車メーカーとしてのビジネスモデルがなかなか描けないから
- 出かけるきっかけとなる魅力のある車両を検討する上で、市民のニーズがいかに重要であるかということを考えさせられるきっかけとなった為。
- 高齢家族と同居しており、住んでいる地域が駅より徒歩圏外であり、最寄のバス停まで坂である為、自動運転の実装推移に興味があったもの。
- 社会実装により地域のQOLを向上させるべきと思う
- 今後の具体的は動きを知りたいので。
- 大学時代に地方行政やまちづくりについて先行しており、今は自動車業界で働いているため、地方創生の観点と車両としての技術開発やインフラ整備に関心があり、受講を致しました。
- 自分の業務に直結するため
- 利用する上で一番重要だと思うから
- 自動運転のための課題に関心があるから。
- MaaSに対する自治体のかかわりが知りたい（どうしてもアプリ・交通事業者が先行してしまいがち）
- 従来のバス事業であるとたくさんの方を一度に輸送するため安価な運賃が実現できたが、小型車両による乗合サービスは、結局タクシー同等の運賃でないと事業が成り立たないのではないかと思う。  
MaaSをかんがえてもシステム費用等がかなり大きな負担となると思う。どのように事業を成り立たせていくのかに非常に興味があっ

---

---

た。

- 自動運転によって自動車部品はどうなるのかまた自動運転によって事故が生じた場合にどうなるのか興味があるので
- 大きな社会変革の要素だから
- 最新動向から未来の方向性が学習できるため
- 自治体等へのコンサルティングに活用したい
- 全て重要だと思います
- 地域交通の再整備には、MaaS への期待が大きいですが、MaaS そのものは、海外を含め、持続可能な仕組み作りの最中と認識している。  
又、MaaS においては、海外、特に、欧州が先行していると認識しており、欧州の先行事例、動向に関心がある。
- 居住地が地方のため、自家用車で移動が必須です。一方、高齢運転者の危険な運転も散見されます。さらに、企業城下町のため大型車の通行も多く、当地での自発的な取り組みは期待できません。このため、本日の横浜市のような取り組み、その成果に興味があります。
- 海外でのモビリティ事業に従事している為。
- 現場の意見を参考したいから。
- 近い将来必要不可欠な技術と考えられるため。
- 現在当社内で CASE における変革を契機として、新たなモビリティビジネスの実現を目指しています。その中で、考えのヒントを得るために幅広く情報収集しています。
- 車両だけの技術だけでは成立せず、インフラとの協調も必要な取り組みであるため。
- ハード（インフラ）とソフト（法整備）が両輪で足並みを揃えて進んでいるのか、どのように進んでいるのか知りたかったから。
- 交通弱者にとって必須と考える
- 自動運転による社会の変化の兆候
- 人口減少の中、全ての地域の課題と思うので。
- 実証を行っている地域は数あれど、結局、住民の継続的な利用に結びついていないのか、事業になっているところが少ないとの認識。  
社会課題を解決したいと思いつつも事業者があまり前向きになる状況にないと思うので、その解決に向けた道筋やヒントが見つけられれば。
- MaaS の実証試験が最近どうなっているのか知りたかった



- 
- 
- 自動運転の実態、自治体の取り組みを知りたかったから。
  - 生活者のニーズと技術の両輪がうまく連動して回らないとビジネスとして成立させるのが難しく、どのように効率的に両輪を回していくかという課題を解決しなければならないため。
  - 自動運転に対する社会的受容性に関心があるため。
  - いつどのような形で自動運転が実装されるか興味がある
  - 法整備により今後の対応・検討内容に影響するため。
  - ビジネスとして興味があるため
  - 現在の職業と非常に深くかかわる事柄の為。
  - 自動運転の実用性と自治体の取り組みを知りたかったから。
  - ユーザーがどの程度の価値を見いだしていて、お金を払っても良いと思っているのか。また、自治体からの補助に対する考え方。
  - 関心がある
  - 交通安全に関心あり
  - 特になし
  - 横浜市民として横浜市がどのように MaaS に対応していこうとしているのか知りたかったため
  - 自動運転のメリットがいろいろと挙げられているが、なかなか導入されないのは課題があるからと理解しているが、何を解決していくべきなのか少しずつ理解できたと思います。
  - 時代の流れだから
  - 高低差の解消、タイムラグ、事故対応
  - 実装をするためにどうすればよいか重要だから
  - MaaS 導入における課題解決に関心があるので。
  - 自動運車実証実験の市民への深度
  - 新しい仕組みの導入、実装に関心があるから
  - 自動運転のゾーン分けからの、段階的運用に関心がある。
  - 社会経済開発に大きく影響するため
  - エネルギー問題に関連しているため
  - 自動運転を手段として捉えると目的とする内容は多岐にわたる。各テーマの関係性の強弱を知りたい。
  - 一般にマネタイズが困難だから
  - 自動運転サービスの社会実装には、地域の自治体や交通事業者が一体となった取り組みが不可欠と認識しているため
  - モビリティ関係の動向に興味有
- 
-

- 
- 
- 直接自動運転には関わっていないが、ITS 関連のインフラ側システム構築にかかわっており、自動運転の動向に興味があるため
  - 職業としてケータイ電話に関わっており、どのような仕組みが必要かを知りたかった。
  - 横浜市郊外の公共交通機関をどのように維持し、発展させるか、事例・情報が有ればと思った。
  - モビリティ・サービスを営利事業として商業ベースに乗せることが本当に可能か？あるいは、行政による公共サービスとして取り組むべきなのか？を見極めたいから。
  - レベル3の自動運転装置のコストダウンが課題だと認識しました。
  - 今後の都市計画における公共交通の動向に興味があるから。
  - MaaS 事業に関心があり、地域に根付くためには、どうしたらよいか検討しているため
  - 高齢の母が茨城県日立市で一人暮らしをしております。最近免許を返上しましたが、日立市も山の上に住宅地が多く、バスも本数が非常に少なく自家用車以外の移動手段不足の問題があります。横浜市の取り組みは他の市町村にも横展開できる可能性あると思いました。
  - 地域の移動課題解決には、自動運転の技術開発だけでなく地域住民と自治体の相互理解、交通事業者の持続可能なビジネスモデルの転換が不可欠と思います
  - 元々都市に関わる分野に対する関心が強いため
  - 家族が運転免許を返納し、特に高齢者の移動手段の確保について自分事として考えるようになりました。また、バス交通に不便を感じている地域に居住していることもあり、公共道路交通の課題に興味があります。
  - 業務に関係
  - 法整備と社会ニーズが先決
  - 自分の業務に大きく影響するので。
  - 今後の事業につながる社会課題として、移動に注目しているため。
  - 今後の地域交通を検討するうえで勉強になるため。
  - 業務として自動運転、ITS 関係に携わっているため。
  - 自動運転は社会変革の一大要因
  - 交通の利便性を高めるため、自動運転や MaaS が普及させるためには、社会インフラをどのような方向に再構築する必要があるか興味
- 
-

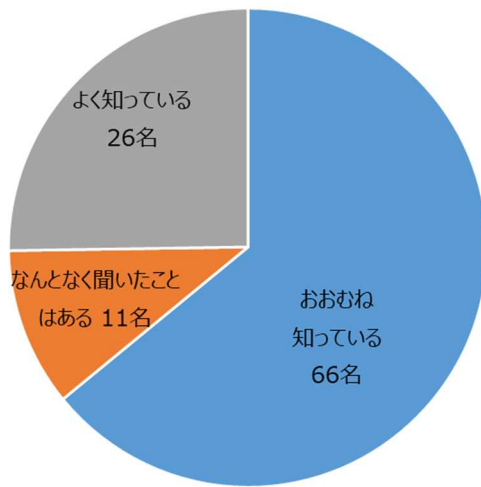
---

---

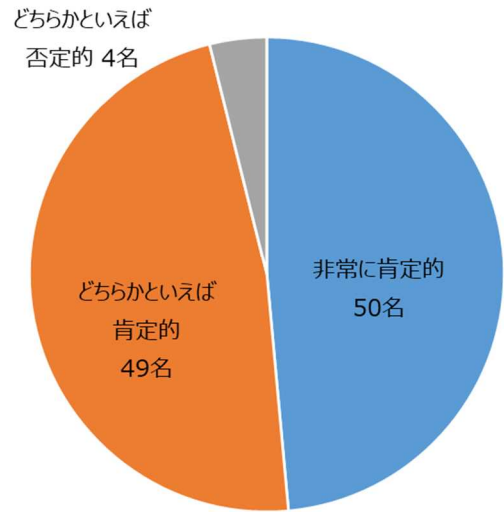
があったため

- 将来のモビリティに貢献する製品企画を担当しています。MaaSの理解を深めて開発に反映したい。
- L4自動運転移動サービスの市場化に向けた法整備及び事業性等について知識を深めたい。
- 自動運転を活用した将来の社会生活に興味がある。
- 中山間地域の移動の足の維持、確保に向けた取り組みを調査、検討しているため
- どのような社会ニーズが有るのか、事業としての継続可能性について、検討が必要と考えているため
- 自動運転の一端に携わっている。
- 企業観点での自動運転の事業化を検証・評価する際のポイント
- 出かけること＝楽しい＝地域の活性化
- 自動運転の規模感を知りたい(小さく始めるのか、町単位を作ってしまうのか)
- 地域のすべての人への交通手段確保が重要だと思っているから。
- Uber・Didiなどのサービスが効果的なのになぜ導入できないのか・・・タクシー業界への収益ダウンをある程度保証してでも導入すべき。
- 自動運転の社会実装には上記の項目への理解が欠かせないと考える為。
- だれもがいつでも自由に移動できる世界がどうやったら実現できるのかに興味があるため。
- 身近な地域公共交通における自動運転サービスの社会実装がいつ頃になるかに興味があるため。
- ビジネス化を見越した準備を進めたく、具体的な事例で詳細を知りたいと思ったから。
- 重要なこれからの社会課題に関する議論だから
- 自動運転に対する課題の中心だから
- 異なる業界のため
- 地域での取り組みがいかに進むかが自動運転の成否にかかっていると思うから
- 群馬大学で自動運転の社会実装に関わっているから。

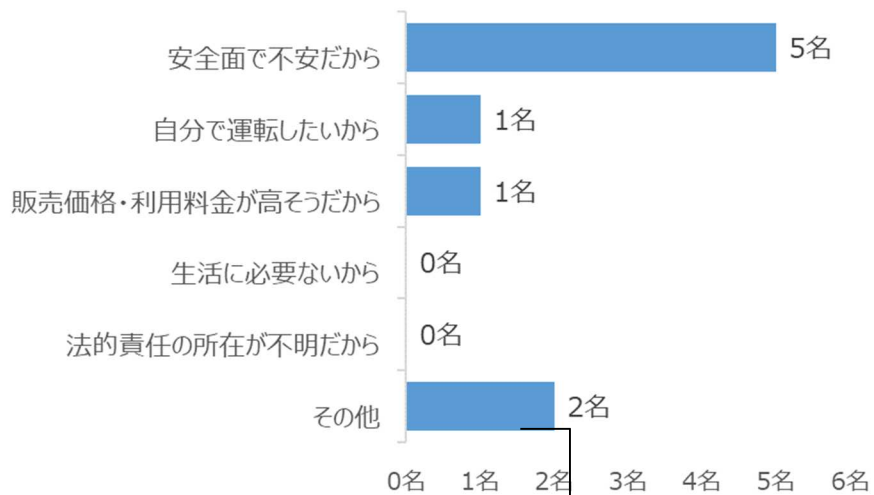
あなたの自動運転に対する理解度を教えてください



自動運転の導入について肯定的ですか、否定的ですか

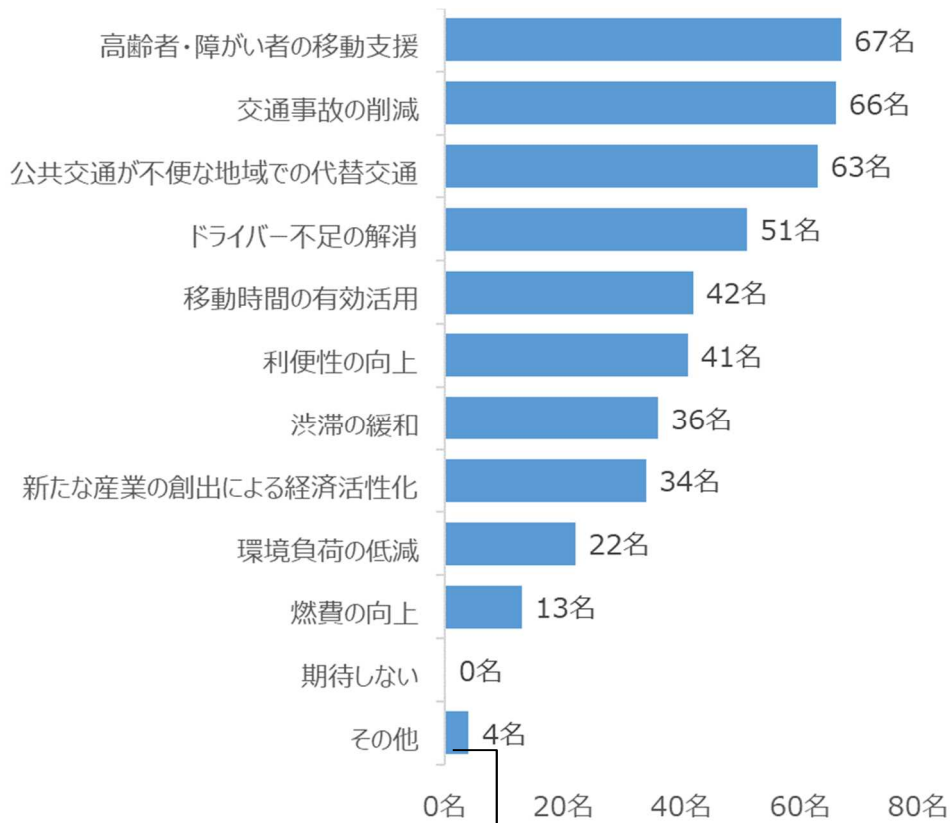


「どちらかといえば否定的」または「非常に否定的」を回答いただいた方に伺います。否定的と思われるのはどのような理由からですか(複数選択可)



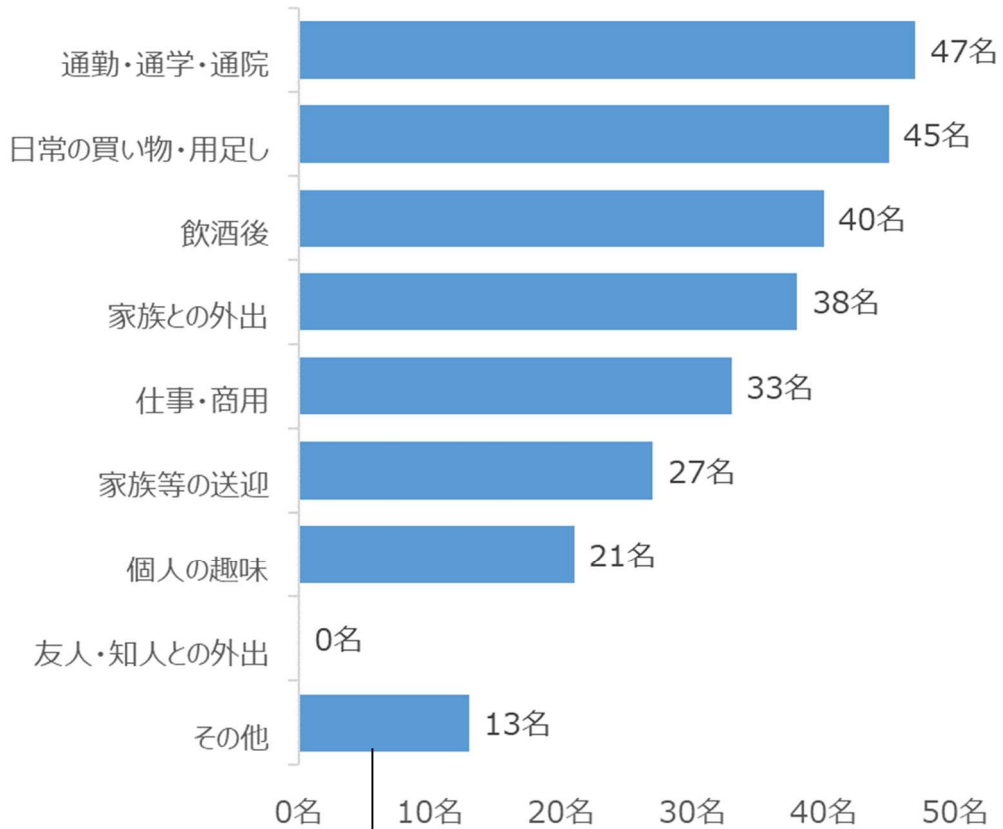
その他の内訳	人数
コンセンサス・常識が出来ていない	1名
種々超えるべき課題が多い為	1名

自動運転にどのような期待をしていますか(複数選択可)



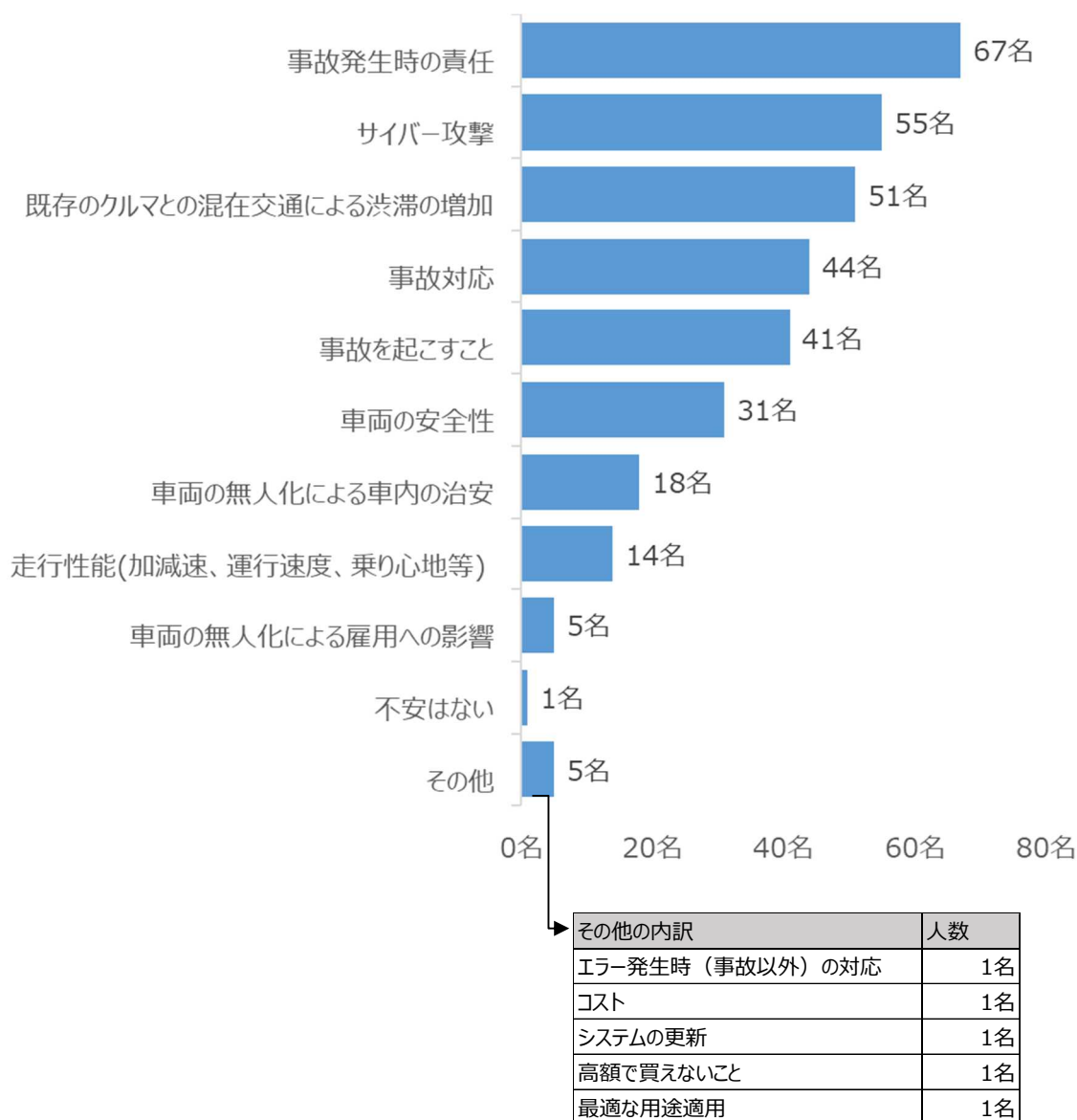
その他の内訳	人数
まちづくりへの影響	1名
移動弱者への対応	1名
移動手段以外への展開による生活利便性の向上	1名
運転疲れの軽減	1名

自動運転をどのような時に使いたいですか(複数選択可)



その他の内訳	人数
ゴルフ	1名
なし	2名
ハンディのある方へのサポート	1名
移動時に寝る	1名
移動弱者への対応	1名
移動中のテレワーク	1名
運転手の人手不足解消	1名
渋滞時	2名
宅配、宅食サービス、ゴミ（含む粗大ごみ）収集サービスなど	1名
長距離運転	1名
通院	1名

自動運転の導入にどのような不安がありますか(複数選択可)



本日の市民ダイアログについて、ご感想やお気づきの点(印象に残った点や疑問に思った点等)がありましたらご記入下さい。

- 「市民ダイアログ」という割には「ダイアログ」感があまりなかったが・・・？（普通の講演会＋視聴者のQ & Aの印象）
- MaaSについて、人の生活にフィットさせていくサービスということを再認識した。
- 地域公共交通計画に則った運用までの面及び補助関係についてもう少し知りたかった。
- セミナーと異なりダイアログであることに工夫がほしい。

- 
- 
- テーマは自動運転のはずでしたが、横浜市役所からは既存の地域交通への取り組みのみしか発表がなく、自動運転に対するビジョンもないということを明言されていたので、そもそも登壇者の選定が適切だったのか疑問に思いました。
  - デマンド交通の取り組みは過疎地などで更に進んでいる事例が多いので、横浜市役所の意識を高める、という狙いがあるのであれば理解できますが。
  - どの項目もやっていることの紹介であり、あまり面白くなかった。
  - パネルディスカッションで、横浜の坂を降るだけで発電ができる？とのコメントがありましたが、電動化と自動運転とはしっかり分けて議論してほしい。
  - パネルでの QA で実際の状況や狙いに関するお話が聞けた点など。
  - わかりやすかったです。ありがとうございました。
  - 依然のダイアログからかなり進化。ご苦労様。ただ、市民は聞かれても正直わからない。市場調査やマーケティングの難しさと同じ。アリバイ作りでないように。
  - 意見交換になっており、良かった。清水さんの今、思いついたとか最高でした。
  - 一般的なセミナーとの違い等が判らなかつた。“市民ダイアログ”とは言っているが、同じだったのかも・・・でしょうか。
  - 横浜市丘陵地帯である特性を活かした車両というお話がありましたが、汎用性の高い仕組みを作ったうえで地域特性に合わせたモディファイを可能にする、という順で考えた方が全国展開を考えると好ましいのはと思いました。
  - 既存鉄道会社と大学のコラボ
  - 最前線の様々な情報が発信され、良い議論がなされていた。
  - 市民ダイアログと銘打ちながら、いつも市民との対話がない。もう少し一般市民的な人の参加や取材が必要なではありませんか。
  - 時間が合うときは毎回聴講させていただいており、貴重な情報を得ています。パネルディスカッションでは、Level4 移動サービス実用化に向けた課題の深堀をもう少しお聞きできたら良かったです。ありがとうございました。
  - 社会受容が進んでいるように感じた
  - 小型モビリティは従来の車・車したものでなく、個性的・魅力的であっても良い、「自動運転で走っています。」と周囲に知らせるくら
- 
-



---

---

いでも良いとの意見が特に印象に残りました。

- 先ず我々の意識改革の必要がある。というのは賛成だが今後の取り組みを検討願いたい。
- 前半を聴講できませんでしたが、市井の意見の汲み取り方、実利用してもらえるか、との経験談が印象に残りました。
- 大変勉強になりました。ありがとうございました。時間の関係で回答を得られませんが、今回 slido で質問をさせていただきました。そこと重複しますが、横浜市と比べて過疎化や高齢化がより進んだ地域でも。同様の取り組みは実現性があるのでしょうか。
- 中村先生の「車両を魅力的に」という話は共感を覚える。見た目に特徴的な車両にして、「乗りたい！」と思ってもらう、そこから利用の習慣化につなげるのは重要だと感じる。自動運転への理解、社会受容性を高めることの切っ掛けにもなりえると感じている。
- 登壇者の選定が良かったと思います
- 未来志向でありながらほんの少し先のテーマ選定は市民参加のバロメータで今後も少し夢を持てるテーマを希望します。いつもながら清水和夫さんの豊富な知識と情報ネットワークを活かしたファシリテータは素晴らしい。

### 3. 概括

今回の市民ダイアログでは、首都圏で緊急事態宣言・まん延防止措置が取られている状況下、基調講演・パネルディスカッションの登壇者だけ都内の会議室に集結・対面での議論を行い、一般の市民はオンラインで議論の模様を視聴の上、質問などについては事前または議論の最中に事務局に web 経由で送信するという形式で行われた。尚、当日のオンライン視聴者数は 384 名であった。

今回の議論から見えてきた、自動運転の社会実装に向けた気づき・示唆は以下の通りである。

#### 市民の認知・関心を高める為の工夫

市民の自動運転に対する認知・関心を高め、社会実装に向けた機運を盛り上げていく為には、まずは自動運転の実証実験やサービスが実施され、そのような技術を実装した車両が実際に運行されていることを知ってもらい、その上で乗車体験をしてもらうことが重要であり、これは各地域共通で見られる課題である。この点に関し、今回の市民ダイアログでは、国内各地で行われている実証実験のように、見た目が従来型の車両と変わらないものではそもそも市

---

---

民がそれと気づきにくく、またわざわざ乗車して体験してみようと思えないのではとの指摘があった。外観のデザインに一目でそれと分かる特徴を持たせるようなことや、将来的に無人運転が可能になった際には運転席のない構造等を実現させること等により、市民の耳目を集める工夫が間口を広げる方策として求められる。

また、今回の市民ダイアログで事例として取り上げられた同市金沢区の「とみおカー」の取り組みでは、利用者である住民の意見を取り入れ、サービスに使用している車両の構造を変更し、乗客の乗降性や快適性を改善したケースが紹介された。このように、自分たちの意見が取り入れられ、そのことによってより利用しやすいサービスが実現されるという善循環を作っていくことも、市民の認知・関心を高める為の有効な手段と思われる。

#### 持続的な交通サービスを確立する為に必要な市民との共創関係構築

今回の市民ダイアログでは、自家用車や、従来型の公共交通サービスのような大量輸送を前提としたプッシュ型の移動サービス提供だけでは、高齢化や少子化の進展・コロナ禍によるライフスタイルの変化にきめ細かく対応できず、地域の暮らしやすさ向上につながらないという危機感も、共有された。

この点について、今回事例として取り上げられた「とみおカー」のケースでは、地域住民の移動実態についてデータをもとに細かく分析し、運行ルートの改善を図っている他、定期的に地域住民とディスカッションする機会を設け、上述したような利用しやすい車両への改造につながる等、住民と車両・サービスの“共進化”が図られている。このような取り組みの結果、住民に対するアンケート結果では、「とみおカー」のようなサービスがあることで、街全体の魅力が高まり、また、この街に住み続けたい意向が強まったと回答した人の割合が約 6 割、「とみおカー」のサービスが継続されるなら、免許を返納してもいいと回答した人が約 5 割となり、市民の「とみおカー」に対する信頼や、街に対する愛情の向上につながっていることが推察される。一方で、横浜市担当者からは、「（どちらかといえば）あったらいいな」という水準のニーズではなく、実際に継続的に利用してもらえる“真のニーズ”を見極めることが必要という趣旨のことが語られ、地域のニーズ把握の重要性も再認識された。

地域住民の暮らしと移動についてのニーズを深く理解し、事業者の枠組みを超え、地域全体での最適解に向けたアプローチを、産学官連携のみならず、住民も巻き込んで取り組んでいくことで、市民との共創関係が構築でき、ひいては市民のコミットメントが高まり、持続可能な地域交通サービスへの道筋につながっていくと思われる。

#### 地域交通サービスの収益確保の考え方

もともと高齢化・少子化に起因する長期的な人口減少が予測されていたところに、コロナ禍でリモートワークやオンライン授業の普及が進んだことで、公共交通サービスの利用者が減少し、交通事業者の収益に大きな影響が出ている。そのような状況下、今回の市民ダイアログ

---

---

で取り上げたような都市郊外部の交通サービスの事業性を確保するだけでなく、自動運転技術の実装など今後のサービス向上に必要な投資をどう賄うのか、各地の自治体・交通事業者にとって、大きな課題となっている。

この点に関し、今回のダイアログでは、地域交通サービス向上の受益者全体による負担という概念についても話し合われた。地域の産業や医療も含め、地域の市民全体でその存在意義を理解し、利用を促進し、地域で一体となってありたい移動サービスを検討・整備していくことが、今後は従来以上に必要になると思われる。

## 4.その後の「とみおカーと」

21年度市民ダイアログで取り上げた横浜市金沢区富岡地区の「とみおカーと」は、市民ダイアログ実施後の2021年11月から2022年1月にかけて、事業化も視野に入れ、有償での移動サービス実証実験を行った。実施概要は以下の通りである。

### 【実施概要】

- 運行期間 2021年11月1日～2022年1月31日 うち75日
- 実験目的 事業化に向け課題整理したサービスによる最終検証
- 運行事業者 京急横浜自動車(株)
- 運行形態 道路運送法第21条による乗合旅客運送
- 運行ルート 路線定期運行：2ルート（フリー乗降）、オンデマンド運行：なし
- 運行時間帯 平日・土曜 8:30頃～18:00頃
  - ※ 運賃 大人200円、小人100円 未就学児無料
- 決済手段 現金、乗車券、二次元バーコード決済、クレジットタッチ決済
- 使用車両 一般自動車1台
- 利用者数：のべ1,552名（75日間）、1日当たりの利用者：20.7人/日 ※1台・2ルート
  - （※20年度の同 有償利用者数：（定期運行）17.2人/日 ※2台・3ルート、（オンデマンド）9.9人/日 ※3台合計）
- とみおカーと認知度（地域住民へのアンケート調査結果）：「知っている」92%、「知らない」：7%、「その他」1% ※回答者数 = 1,113人

出典：京浜急行電鉄株式会社

過去の実証実験との単純比較は難しいものの、利用者数は増加傾向であり、また住民の認知度は9割を超えている。上記の目的にもあるように、事業化に向け地域の足としてより一層浸透することが期待される。

## Ⅱ. 自動運転見聞録



### 1. 活動の目的・計画

目的：2021年度より以下を目的とした「自動運転見聞録」の活動を開始した。

- 一般的なマスコミの報道などでは拾い切れていない地域自治体・住民の移動サービスに対する生の声や、自動運転実証実験に対する要望やフィードバック、また事業化に向けたリアルな課題を把握し、レポートや動画にまとめ、SIP-café（web サイト）を通じて広く発信すること
- 各地域の移動サービスや自動運転実証実験におけるキーパーソンとの人的つながり構築し、SIP自動運転の社会的受容性醸成に関する他取り組みとの波及効果を狙うこと（例：22年度末に予定している地域自動運転サミットへの参画依頼など）

計画：自動運転移動サービスや実証実験の実施地域 15 か所を取材した結果をまとめ、SIP-café に掲載・発信する。

【ご参考：活動計画書（一部抜粋）】



### 全国行脚の目的

- ・自動運転実証実験はどのような地域で行われているか
- ・自動運転サービスによる課題解決とは
- ・利用者の声/運行側の声を聞く
- ・実証実験に取り組む自治体の情報共有
- ・楠田悦子氏をアンバサダーとして起用し、社会受容性を高める
- ・SNSやウェブ、紙媒体でも情報発信

東北地方から沖縄まで  
実証実験・実装実験地域  
全国を巡ります  
今年度15カ所を予定




### YouTubeやSNS、自動車専門誌で情報・記事発信

アンバサダー  
楠田悦子  
モビリティジャーナリスト  
Kusuda Etsuko

- SIP cafe onTubeで動画配信
- SIP cafeで現地レポート
- Twitter
- Facebook
- Instagram
- LINE
- QRコード

るまのニュース 行脚スポット全15カ所のレポート掲載  
<https://ruma-news.jp/>

CARIP SIP cafe連載ページで不定期掲載

webex by cisco オンラインツールで情報交換を図る

### 【当初の取材候補地とスケジュール】

訪問時期	地域	拠点	備考
7月下旬	福岡県みやま市	みやま市役所山川支所	
7月29-30日	滋賀県東近江市	道の駅 奥永源寺溪流の里	※SIP視察に同行
8月（仮）	福井県吉田郡永平寺町	永平寺町	
8月or9月	熊本県葦北郡芦北町	道の駅 芦北でこぼん	
9月	島根県飯石郡飯南町	道の駅 赤来高原	
9月	茨城県猿島郡境町	河岸の駅さかい	市民ダイアログ開催に合わせ
9月	栃木県那須町	黒田原駅周辺	栃木県ABCプロジェクト
9月	宮城県	柳津駅～陸前戸倉駅	<a href="https://www.jreast.co.jp/press/2021/20210625_ho03.pdf">https://www.jreast.co.jp/press/2021/20210625_ho03.pdf</a>
10月or11月	秋田県北秋田郡上小阿仁村	道の駅 かみこあに	
10月or11月	山形県東置賜郡高島町	道の駅 たかはた	
10月（仮）	沖縄県北谷町		
その他			
スマートモビリティチャレンジ			

## 2.21 年度活動実績

- 取材先と作成レポート・動画の一覧（SIP-café 内の専門コーナーに掲載）

#	取材先/レポート・動画タイトル
1	滋賀・東近江/「奥永源寺溪流の里」を拠点とした自動運転サービス体験
2	福岡・みやま/グリーンエネルギーとコミュニティ施設を拠点とした自動運転サービス
3	秋田・上小阿仁/自動運転サービスが定着した秋田県「かみこあに」
4	島根・飯南(赤来高原)/未来を築く子どもたちが鍵を握る自動運転サービス
5	山形・高島/高島町の中心地区で自動運転サービスの実証実験
6	沖縄・北谷/観光地での自動運転サービスの先行モデル「美浜シャトルカート」の乗車体験
7	東京・西新宿/「未来の東京」戦略-2025年の自動運転バス実用化に向けて西新宿エリアで実証実験
8	福井県・永平寺/「移動空間サービス実現へ」自動運転レベル4への期待
9	愛知・春日井/高蔵寺ニュータウンの課題解決に、気軽に乗れる自動運転サービス
10	神奈川・横浜/日本の救世主!? 超小型EVショートタイムレンタル「C+ podヨコハマ」

- 取材先での主な活動

- ① 自動運転車両試乗
- ② 上記車両走行シーン及び街の象徴的な風景の撮影
- ③ 自治体、運行スタッフへのインタビュー実施と撮影

【ご参考：取材の様子及び SIP-café 掲載レポートのサンプル】

**自動運転見聞録**

**北谷観光MaaSと連携する美浜シャトルカート**

2022/2/26

沖縄県中部の北谷町（ちやたんちょう）の観光地、美浜アメリカンビレッジと北谷町フィッシャリーナで2021年3月から実装をはじめた美浜シャトルカート。北谷観光MaaSと連携している点も注目だ。美浜シャトルカートの運行を担う北谷タウンマネジメント&モビリティサービス合同会社で職務執行者社長を務める宮城匠氏に詳しく聞いた。



編田 美浜アメリカンビレッジとフィッシャリーナはどのようなところですか？ サンセットビーチ、リゾートホテル、ショッピングセンター、マリナなどが立ち並び、アメリカ西海岸を再現したテーマパークのようなエリアですね。



---

---

### 3.21 年度活動振り返り

- 取材結果に基づく地域における移動サービスの課題

取材を通じて感じた課題は以下の通りである。

- 住民との十分なコミュニケーションを踏まえた地域一丸となった運営（運行ルート設定検討に際した地域関係者との対話や、子供への訴求と親への波及効果など）
- 他交通手段との調整による一気通貫した円滑な移動の提供（他の二次交通とのアクセス確保、混流交通環境での円滑性・安全性）
- 事業化を見据えた運営の検討（メディア効果一段落後の集客、他県の整備拠点への車両移送工数など）

- 今年度成果

所期の目的でもあった以下 2 点は、おおむね達成できたと考える。

- 地域の現実的な課題の把握
- 各地域で課題解決に奮闘するキーパーソンとの人的つながり構築

- 来年度に向けた改善事項

- 取材地域が計画 15 か所に対し、実績は 10 か所に終わった。実証実験の実施スケジュール早期把握が困難で、直前に把握できても、取材スタッフのスケジュール調整に難航したことが要因として大きい。また直前予約では、旅費が割高になることもあった為、来年度は関係者間での情報連携により、実施スケジュールを早期に把握できる体制を整える予定である。

### 4.22 年度活動計画（方向性）

- 22 年度も 10 か所程度の取材を計画する。
- 21 年度の振り返りを踏まえ、関係者との定期的な連絡会等を通じ、早期に実証実験計画の情報を入手する。
- 取材を通じて知り得た課題や地域キーパーソンとの関係を、23 年 2 月に予定しているファイナルシンポジウム（地域自動運転サミット）での討議テーマ設定や登壇者人選に活用する。

以上