Toyota Transportation Research Institute

2021年度

設立30周年記念シンポジウム開催記録

2021 年 11 月 26 日開催

公益財団法人　豊田都市交通研究所

目　　次

頁

◆　開催概要　(1)

◆　開会挨拶　(2)
　　太田　稔彦　豊田都市交通研究所理事長

◆　記念講演①　(3)
「豊田市の交通政策のこれまでとこれから」
　　太田　稔彦　豊田都市交通研究所理事長

◆　記念講演②　(12)
「トヨタ自動車による、ＭａａＳの社会実装に向けた取り組み」
　　木津　雅文　トヨタ自動車株式会社ＭａａＳ事業部モビリティサービス推進室室長

◆　所長講演　(13)
「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」
　　原田　昇　　豊田都市交通研究所所長

◆　公開対談　(26)
「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」
　　原田　昇　　豊田都市交通研究所所長
　　森川　高行　名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所教授

◆　閉会挨拶　(34)
　　原田　昇　　豊田都市交通研究所所長

豊田都市交通研究所設立３０周年記念シンポジウム　開催概要

1.概要

日時:2021 年 11 月 26 日(金)　13:30～16:30
場所:豊田産業文化センター　小ホール
聴講者:　68 名

2.スケジュール

司会進行:安藤良輔(豊田都市交通研究所研究部長)

項目	演題	講演者／発表者(敬称略)
開催挨拶(5 分) 13:30～13:35	―	太田　稔彦 (豊田都市交通研究所理事長)
記念講演①(30 分) 13:35～14:05	「豊田市の交通政策のこれまでとこれから」	太田　稔彦 (豊田市長)
記念講演②(45 分) 14:05～14:50	「トヨタ自動車による、MaaS の社会実装に向けた取り組み」	木津　雅文 (トヨタ自動車株式会社MaaS事業部 モビリティサービス推進室　室長)
休憩(10 分) 14:50～15:00		
所長講演、公開対談(65 分) 15:00～16:05	「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」	【所長講演】 原田　昇 (豊田都市交通研究所所長) 【公開対談】 原田　昇 (豊田都市交通研究所所長) 森川　高行 (名古屋大学 未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 教授)
閉会挨拶(5 分) 16:05～16:10	―	原田　昇 (豊田都市交通研究所所長)

開会挨拶

開会挨拶

太田　稔彦
（豊田都市交通研究所　理事長）

司会　安藤　良輔
（豊田都市交通研究所　研究部長）

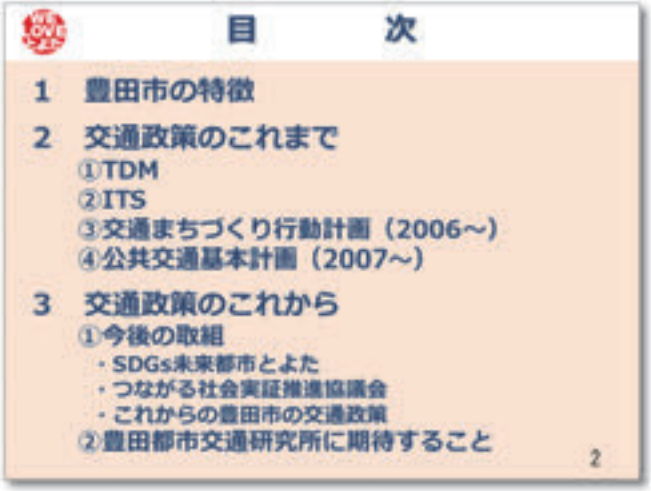
会場風景

記念講演①

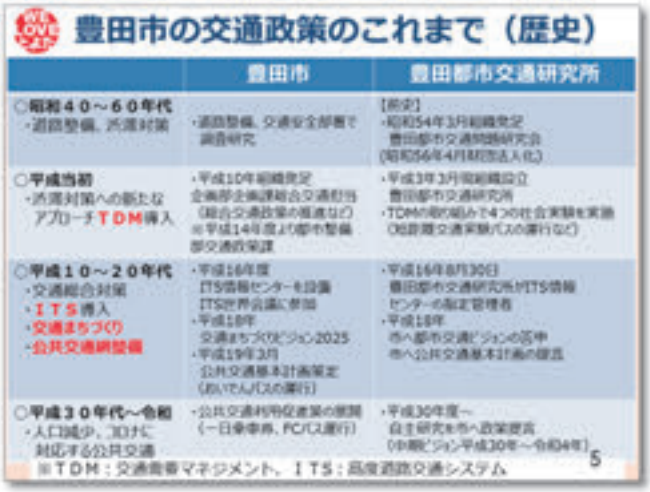
記念講演①「豊田市の交通政策のこれまでとこれから」

太田　稔彦
（豊田市長）

こちらに「豊田市の交通政策のこれまで」をまとめてあります。



私は市長に就任して 10 年ですが、その前の市役所の職員時代も含めて、豊田市の交通政策をどのように見てきたかということをお話ししようと思います。



昭和 40 年代から 60 年代は道路整備と渋滞対策とあります。私が市役所に入ったのが昭和 52 年ですので、それ以前も含まれていますが。

昭和 28 年、都市計画が作られたころの人口は３万人ちょっとです。約 20 年後の昭和 50 年には約５万人になるだろうという計画でしたが、実際には 25 万人になりました。同じように、昭和 50 年ごろには乗用車が 30 人に１台ぐらい普及するだろうと計画に書かれていますが、現実は 2.7 人に１台でした。人口も想定外、車の普及も想定外、高度成長期のモータリゼーションの進展は想定を越えたものすごい勢いだったのです。もちろん自動車業界の中では想定内のことだったと思いますが、あのころはそこまで想定できていませんでした。

それだけの生産活動が行われ、車が走り回るので、道路が必要、道路が必要、足りない、足りないとなり、渋滞対策が大きな課題となっていきます。

そんな中、昭和 54 年３月に豊田都市交通問題研究会が発足します。交通問題、まさに道路整備や渋滞対策といった問題にがっぷり四つで取り組む組織がつくられたわけです。その後、平成３年に現組織、豊田都市交通研究所となり、そこから 30 年ということです。

当初の渋滞対策は、道路を造ろう、造ろう、とにかく道路が足りないからだめなんだというものでしたが、平成に入ろころになると、確かに道路も必要だけれども、道路だけで事が解決するんだろうかという考えから、TDM という新たなアプローチが導入されます。

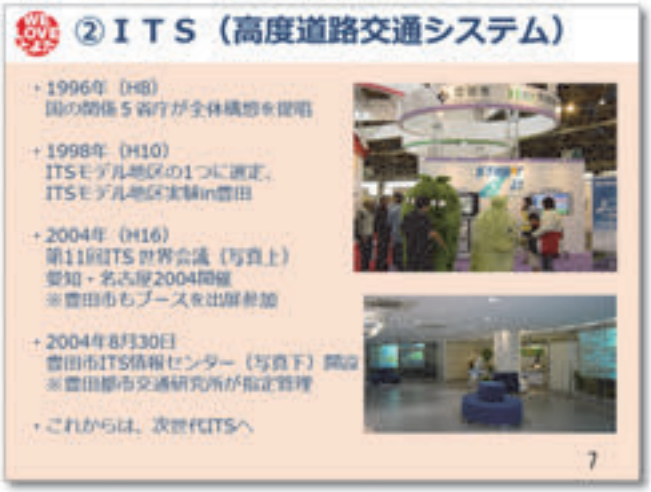
会社は大体同じ時刻に始業し、大体同じ時刻に終業しますので、そこに合わせて道路整備することはそもそも無理ですので、平成５年ごろから交通需要をマネジメントすることで混雑を緩和しようという TDM の取り組みが始まったのです。

豊田市のまちの中で具体的にいろんなことが展開されたので、分かりやすかったように思います。私も間接的にですが、関わったこともあって、すごく記憶に残っています。

例えば都市部短距離交通実験バスの運行は、まち中の公共施設巡回バスにつながりました。

トヨタ自動車本社地区鉄道通勤への転換実験は、トヨタ自動車さんにもお金を出していただきましたが、愛環の新豊田駅から三河豊田駅を複線化し、この間をピストンで人を運ぶことによって車通勤から鉄道通勤へ、公共交通通勤への転換を図るものです。これはかなり効果が出ました。

ここには書いてありませんが、印象的だったのはトヨタ自動車さんの駐車場の配置を整理し直すことによる渋滞緩和策です。南から来る人が本社を越えて北側の駐車場に止めたり、北から来る人が本社を越えて南に止めたりすることのないように整理されたことで、本社近辺の流れがスムーズになったと記憶しています。



その次の政策が ITS の導入です。

正直申し上げると、ITS は動きがなかなか見えづらかったのです。社会実験を豊田市で実施しても、実装はほかの地域ということが結構多くて、一体何なんだろう？と思ったものです。

今年３月に上郷サービスエリアにスマートインターができましたが、実は日本で最初にスマートインターの実験をしたのは上郷だったのです。私はその近くに住んでいますので、できれば便利だなと思っていましたし、実証もうまくいったという話だったので、そのまま本格稼働するのかと思っていたら、実験だけで終わってしまい、この３月にやっと開通したというようなことです。

ただ、これも豊田市の役割かなという感じもしています。全国のいろんなところで作られた部品が豊田市に持ち込まれて、完成品としてまた全国へ、世界へ行っています。豊田市でいろんな交通に関する実験をして、実証をして、実装は全国に展開ということも豊田市が本来持っている役割、このころからすでに担っていた役割なのかもしれないという気がするのです。

そして、平成 18 年、交通まちづくり行動計画の取り組みが始まります。

この辺りから行政の中でも交通政策の考え方が大きく変わったように思います。交通のための交通ではなく、まちづくりのために交通はどう寄与できるのか、どんなことができるのかという視点が加わったのです。

道路さえ造れば解決するとか、あれをやればうまくいくといったものではなく、いろんなものをトータルでとらえて、昨今の MaaS のはしりのような感じがしますが、まさに「かしこい交通社会」を構築すること、今あるものをもっとうまく使って、組み合わせて使って、もっといいまちにしていこうということが交通まちづくり行動計画で示され、これがベースとなって今にもつながっていると理解しています。

平成 19 年３月には公共交通基本計画が策定されます。平成 17 年の市町村合併を契機に、それぞれ

の支所が置かれているところを中心と見立て、それらを移動時間 30 分ぐらいで結ぶことをベースに公共交通を大きく見直し、鉄道、基幹バス、地域バスをトータルで考えることにより、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することを目指したものです。

豊田市は公共交通が弱いと言われます。市民意識調査は２年に１回行っていますが、毎回毎回公共交通が弱いというのが１番に来ています。

豊田市には三河線、豊田線、愛知環状鉄道、リニモ、鉄道駅が 26 あります。約 83%の人たちが鉄道駅から１㎞以内、バス停から 500m以内に住んでいます。平日だけ不規則に走る地域バスまで全部ひっくるめると、90%を超えます。

東京のような、名古屋のような、すぐに電車が来る、ほとんど待たない、時刻表を気にしなくてもいいという交通環境は難しいし、無理ですが、今どき食事するにも１時間並ぶことがありますから、10 分、20 分は待ってもいいんじゃない？という感覚であれば、83%、90%の人たちは公共交通が使えるところに住んでいるということです。

しかしながら、ドア・ツー・ドアの自分の車のほうが便利だから、公共交通に転換しないのです。「バスを走らせたほうがいいですか、なくてもいいですか」と聞かれれば、「あったほうがいい」と答えるということかなと思います。

豊田市は公共交通が不便だとか、劣っていると私は思いません。それを上回る車社会の利便性がこの豊田市にはあり、そういう暮らしを皆さんがしているということだと私は思っています。いろんな考え方があろうかと思いますので、またお聞かせいただけるとありがたく思います。

次に、「交通政策のこれから」として、最近の豊田市の交通に絡んだ取り組みを幾つかご紹介したいと思います。

最初は、「SDGs 未来都市とよた」です。

全国で幾つかの自治体がすでに国から「SDGs 未来都市」の認定を受けています。愛知県では豊田市が最初の年に受けて、その次に名古屋、豊橋でしたか、その辺りが認定されています。

この写真は首相官邸です。当時は安倍総理でした。こんな感じで認定証をいただきました。

ちなみに、この６人の方はずっとここに立ったままです。写真に写っていないこの辺りで認定証をもらう人が１列に並んで、順番にここに収まって写真を撮ります。担当の方から「挨拶している時間はありませんから、てきぱき動いてください」と言われました。

「SDGs 未来都市計画」では、重点施策としてエネルギー、モビリティ、ウエルネスの３つが掲げられ、その取り組みの分野の１つに「移動」があります。交通という意味でいえば、ほかの分野にも関連しますので、こうやってまとめてはありますが、もう少し柔軟にご覧いただければと思います。

「SDGs 未来都市」を目指すにあたって、「とよた SDGs パートナー」「豊田市つながる社会実証推進協議会」「おいでん・さんそんセンター」という３つのプラットフォームを持っています。

豊田市の１つの強みは、市域の７割が森林であることです。都市部と山村、いろんな循環の中でより豊かな選択肢が得られ、政策・施策を１つの自治体の中で完結させられますので、取り組みをしやすいと考えています。その都市と山村をつなぐプラットフォームが「おいでん・さんそんセンター」です。後ほど少し触れるかもしれません。

最初に、「とよた SDGs パートナー」についてご説明します。

コロナの前、2019 年に立ち上げたものです。

「SDGs パートナーに登録しませんか。SDGs 達成に向けて一緒にやりませんか」と声をかけたところ、最初は 79、2021 年９月末には 347、10 月末には 363 の企業や大学、金融機関にご登録いただきました。

もう１つのプラットフォームが「豊田市つながる社会実証推進協議会」です。

資源・エネルギーの地産地消、超高齢社会への対応、交通安全の推進を切り口に、AI、IoT、ビッグデータを活用して、社会課題の解決を図ろうというものです。

それぞれこういった企業や大学に入っていただき、それぞれ具体的なプロジェクト、専ら社会実証ですが、取り組みを進めています。

2021 年 11 月現在、85 団体が会員となっています。

「豊田市つながる社会実証推進協議会」の取り組み事例を紹介します。

まず、次世代自動車の導入ということで、下の写真は C+pod、２人乗りの電気自動車、EV です。

今、豊田地域医療センターや豊田加茂医師会を中心に在宅診療、在宅医療の取り組みを進めています。当初、「在宅医療こそミライの医療だ」というキャッチフレーズでミライを使ってもらいましたが、失敗でした。うまくいかなかったのです。在宅診療、在宅医療には細い道を結構使うので、小回りが利かないといけない。駐車場探しも困ってしまう。夜間、エンジン音がうるさいと周辺に迷惑がかかる。

そこで、「豊田市つながる社会実証推進協議会」の取り組みの中で、豊田市と医療センター、医師会、トヨタ自動車さんが連携をとりながら導入したのが C+pod です。大きな車は必要ない、荷物の置き場も必要最小限で構わない、狭い道も駐車場にも困らないように、静かにという切り口です。今、医療センターで何台か使っています。

今、若い職員はペーパードライバーが多いようですが、運転しやすい C+pod で車に慣れて、やがてミライも運転できるようになるそうです。そんなこともあるのか、思わぬ副産物だなという感じです。

こちらの左上の写真は森川先生のところの「ゆっくり自動運転」です。

右の写真は新明工業さんのトラックの自動運転。四郷の区画整理中、供用開始前に自動運転の実証実験を行いました。新明工業さんは、ほかにも軽四を改造して EV にするとか、いろいろとユニークな取り組みをしていらっしゃいます。

下の写真は東京大学の稲葉研究室の取り組みです。自動運転には開発費が多くかかるし、そもそも普及に時間がかかるから、車を運転するロボットを開発したほうが速いという発想で取り組んでいます。

こちらは高齢者移動支援の「たすけあいプロジェクト」で取り組んでいる相乗りの仕組みです。足助で行っています。

右の「里モビ LIFE プロジェクト」は足助、稲武、旭で行っています。山の中で暮らす高齢者は、免許を返納すると困ってしまうので、それは避けたいが、

大きな車は必要ないということで、コムスをこういうふうに自分なりに改造して使っています。この方は薪を運ぶための改造をしています。ある人は農機具が運べるように。ある人は奥さんと２人で移動するため、二人乗りに。いろいろな改造をして山の中での移動を楽しんでいるようです。時速 30 km以下に制限をかけて、スピードが出ないようにしてあります。それで全然支障がないのです。

こちらはパーソナルモビリティです。

トヨタ自動車さんが開発される都度、豊田市では福祉団体なども巻き込んで、製品をよりいいもの、使い勝手のいいものにしていくための知恵出しをしています。

こちらはドローンです。このドローンはPRODRONE のかな？

空飛ぶクルマの SkyDrive もこのプラットフォームの中で動いています。

空飛ぶクルマは豊田市の足助の山の中で開発が進んでいます。近々、もう１か所、別のところでも拡大して展開されると思います。

これもそうです。豊田市で開発が進められ、使われるのは大阪万博。でも、まあいいかと思っています。

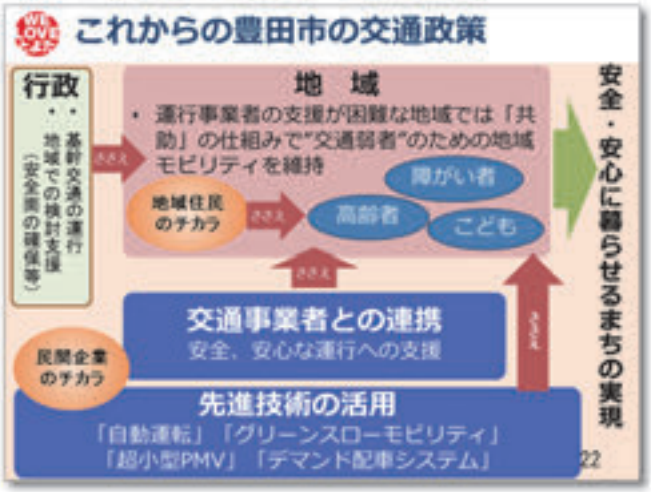
豊田はものづくりのまちですので、空飛ぶクルマの開発にあたって市内のものづくり企業が持つノウハウを役立てられないかということで、この８月に「豊田市次世代航空モビリティ協業ネットワーク」を立ち上げました。ノウハウを持ったところが集まって知恵出しをしながら製品開発につなげていこうというものです。

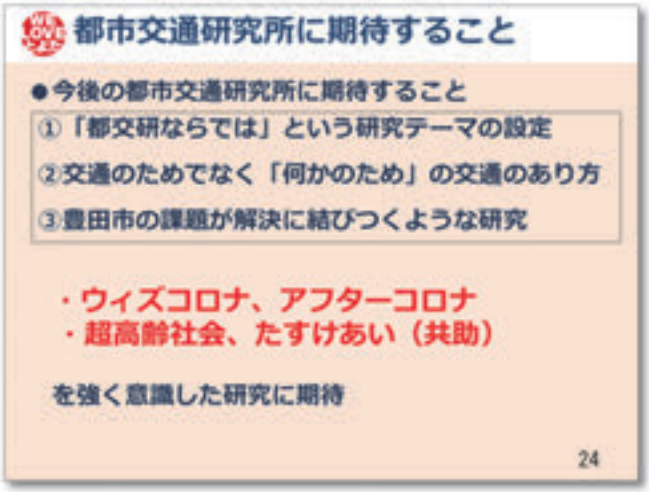
こちらは SkyDrive のつくっているドローンです。30 kgのものも安定して運べます。

これは「将来の豊田市での暮らし」を示した絵です。

以前、未来都市研究会を立ち上げたとき、森川先

生にも参加いただいたのですが、約50年後、われわれは一体どんな暮らしをしているんだろう？と予想するとともに、そんな暮らしを目指すならいいが、目指したくないなら、一体どうしたらいいんだろう？と幾つかアイデア出しをしました。その中から交通移動に着目し、拾い上げたものがこの絵です。移動を楽しくしよう、いろんな移動の仕方を可能にしようという着想から、今あるものを並べています。





ここからは「豊田都市交通研究所に期待すること」をお話しします。

これは実は5年前の25周年記念シンポジウムのときに私が発言した内容です。

①「都交研ならでは」という研究テーマの設定。都交研は極めてユニークな組織です。官民で立ち上げて、自主研究もいろいろできるし、交通まちづくりということで、例えば環境、教育、福祉、何でも交通側からの提案ができる、そういう立ち位置の研究所です。「都交研ならでは」の研究テーマを設定されるとおもしろいよね？と5年前に申し上げました。

②交通のためでなく「何かのため」の交通のあり方。交通のための交通ももちろんあると思いますが、交通のための交通に限らず、何かのための交通のありよう、さっき申し上げた福祉のため、環境のため、教育のため、そういった交通のあり方を問題提起も含めて情報発信していただけるとありがたいと申し上げました。

③豊田市の課題が解決に結び付くような研究。豊田市は市域の7割が森林で、日本も全体の7割が森林です。豊田市は日本の縮図のようなまちです。全国共通の課題もたくさんありますので、その解決に結び付く研究が進めば、豊田市発の横展によって全国の課題解決につながるだろうと思います。

当面はコロナ、超高齢社会、共助といった、みんなが思い浮かべるが、解決が難しいテーマを強く意識した研究に取り組んでいただくことを期待したいと思います。理事長としては自分へのブーメラン

になりますが、そんなふうに思います。

都交研の皆さんはすごく生き生きといろんなことをやっています。こんなことをどう？　あんなことはどう？ということがあれば、お声かけいただきたいと思います。よろしくお願いします。

30 周年記念シンポジウム、こういう状況の中でせっかくお越しいただきましたので、実りのあるものになりますことをご祈念申し上げます。

ありがとうございます。

記念講演②

記念講演②「トヨタ自動車による、ＭａａＳの社会実装に向けた取り組み」

木津　雅文
（トヨタ自動車株式会社ＭａａＳ事業部
モビリティサービス推進室　室長）

ご講演者様の意向により、非掲載となります。

所長講演

所長講演　「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」

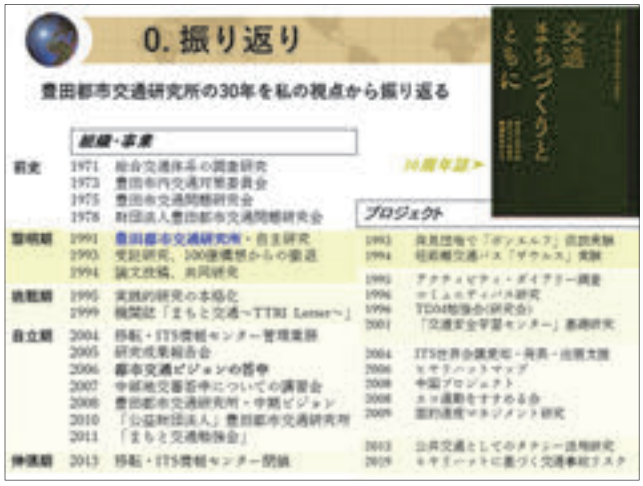
原田　昇
（豊田都市交通研究所　所長）

皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました所長の原田でございます。

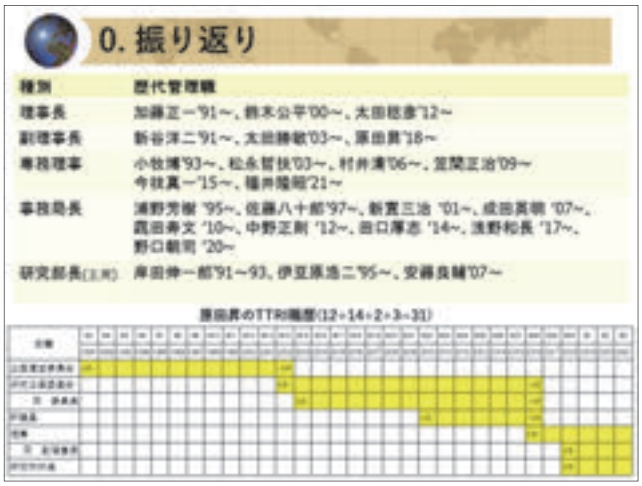
「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」と題して30分ほど話題提供して、それに対して研究企画委員会委員長の森川先生にコメントをいただいて、もう一回出てきますが、その後、自由に議論したいと思います。

では、私の発表に入ります。

最初は、「振り返り」です。



研究所がまとめた30周年誌『交通まちづくりとともに』と研究所にある資料を基に、この研究所が誕生し、発展してきた歴史と、その中でお世話になった方々を整理しています。この機会にしっかりと振り返っておきたいと思います。



こちらは歴代の管理職です。新谷先生の名前もあります。小牧さんの名前もあります。もちろん岸田さん、その後、伊豆原さん。

僕と研究所との関わりを書いたのが下の年表です。最初に書いたときに一部空白があったので、おかしいなと思って見直したら、やはりちゃんとつながっていました。企画運営委員から順に上げていた

だいて、今、所長をさせていただいています。

こちらは研究員です。研究員（正規）のトップの山﨑さんからずらっと並んでいます。非常に多くの方に頑張っていただきました。研究所に来て成長して、ご自分で成長して、大学へ行ったり、さらに研究を続けたりしていらっしゃいます。

右側は、豊田市役所、愛知県庁から派遣、トヨタ自動車、保険会社からの出向、コンサルからも来ていただいています。年代は対応していませんが、非常にたくさんの方にお世話になっています。

研究所の 30 年間を支えていただいた皆さんに対して感謝することが最初の振り返りです。

この資料は後でホームページに載ると思います。お名前の抜けがないように気を付けたつもりですが、もし違っていたら、教えていただきたいと思います。

大事なところが抜けていました。研究企画委員会（旧企画運営委員会）の方々です。

研究員の人たちがいちばん緊張する場面が研究企画委員会です。森川委員長はじめ、委員の皆さんの前で研究の進捗状況を年に何回か発表します。

そうそうたるメンバーが並んでいます。太田先生が委員長のときに竹内先生、高橋洋二先生、久保田さん、小幡さん。僕にかわって、川上洋司先生、森川先生にも入っていただいています。で、森川先生のときに中村文彦さん、藤田さん。

こういう委員の方たち８人、10 人の前で発表するわけですが、これが大変役に立ちます。思いもかけない多様な意見をいただけます。非常に恵まれた環境にあるなと評価しています。研究企画委員会は嫌だなと思う場面もあるかもしれませんが、全体として非常に役に立っていると思っています。これが１つのエンジンとなって研究の質を非常に上げてきたと理解しています。

ここまでが「振り返り」です。今までにお世話になった方々にここで感謝しておきたいと思います。

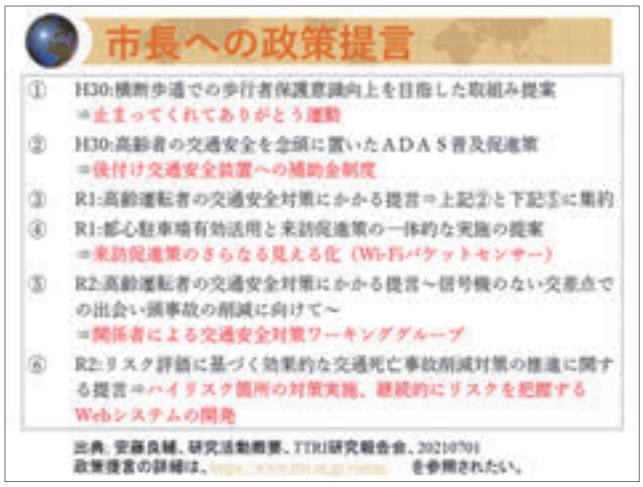
次に、「新中期ビジョンと成果」についてお話しします。

研究所は５年間の中期ビジョンを持っていまして、これは 2018 年から 2022 年の５年間の中期ビジョンを１年前倒しというか、作ったものです。

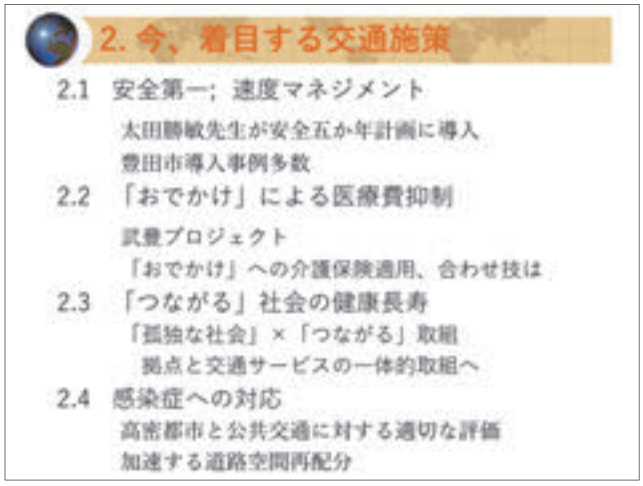
理事長というか、市長から真ん中に据えるように言われている「交通の安全･安心」を重点課題とし、「暮らしを支える交通」に加えて「都市空間を創出する交通」という柱を増やして、先ほど市長が交通まちづくりは教育にも、福祉にも、いろんなものに関わっているとおっしゃっていましたが、そういう

観点をカバーできるように範囲を広げています。

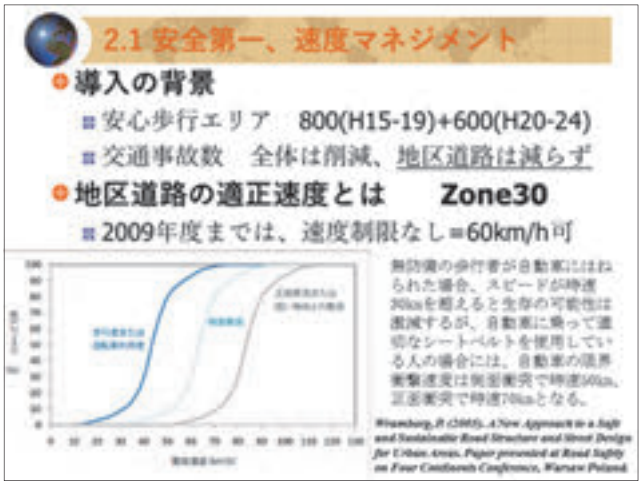
「未来へ向けた、新しい挑戦」のため、研究予算を少し拡大して、研究員枠を増設して、自分たちの評価プロセスをきちっと確立して、市長への政策提言会も入れています。



市長への政策提言は、研究所の中で何回かもみ、トヨタ自動車さんと市役所さんと研究所の三者会議でも意見をいただいて、選ばれたもの、市の政策に役立ちそうなものを２件ずつ出しています。矢印の先の赤字が市のほうで実際に展開された活動です。詳細はホームページを見ていただきたいと思います。



次に、「今、着目する交通施策」についてお話しします。どんなことに着目して展開していくか、私の案というか、考えです。



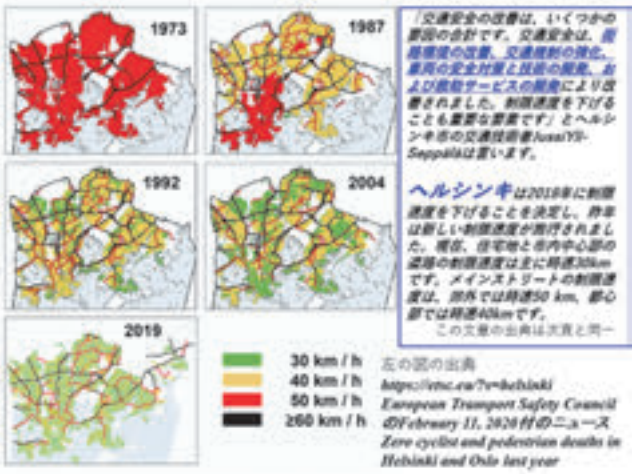
１つ目は、安全第一で、速度マネジメントをもう少し徹底してはどうか。

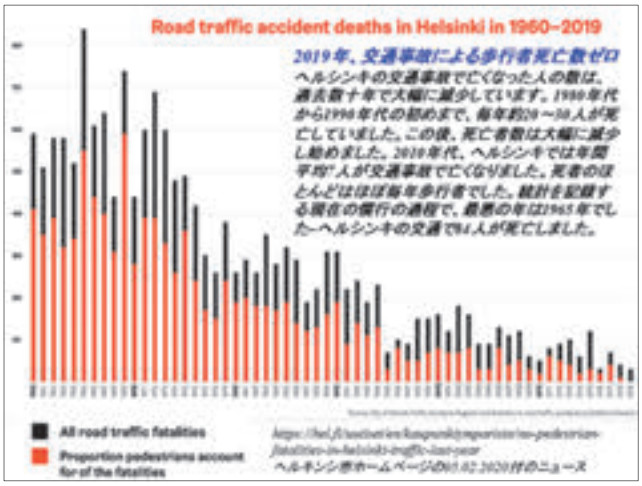
速度マネジメントは太田勝敏先生が国の安全五か年計画に導入したもので、豊田市にも多数の導入事例があります。

考え方は非常に明確で、地区道路を車が走っているときに時速 30 ㎞であれば、ぶつかった人が亡くなる確率は低いが、時速 40 ㎞、50 ㎞になると、10 分の１が 10 分の８ぐらいに上がってしまうので、時速 30 ㎞以下で走るようにしたいということです。

豊田市にも事例があると申し上げましたが、外国ではもっと徹底されています。

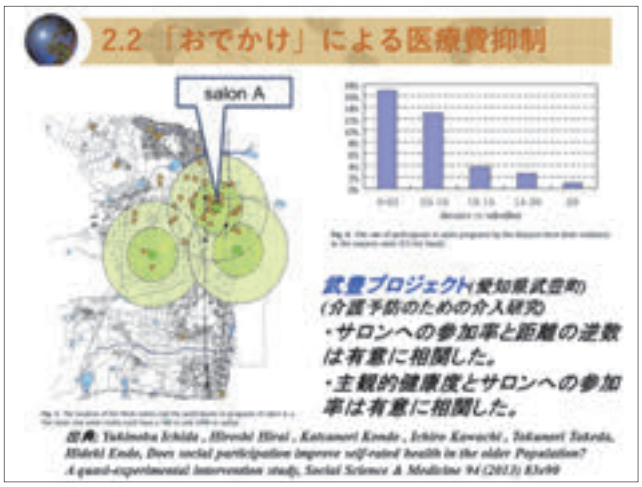
ロンドンは時速 20 マイルゾーン、20 マイルは 32 ㎞ですが、これが全体の 38%です。

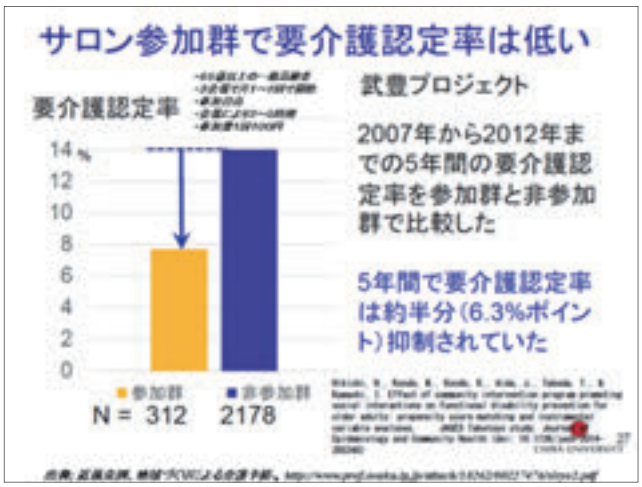




ヘルシンキもそうです。ここでいう緑のところが時速 30 kmの制限エリアです。1973 年は真っ赤ですが、だんだんだんだん緑が増えています。幹線道路以外の時速 30 km制限に加え、街路の環境改善や車両の安全対策なども一緒に行った結果、こちらのグラフの赤がずっと減っていっています。交通事故による歩行者の死亡がゼロになったことは大きなニュースになりました。

パリ市も市内を原則的に時速 30 km制限へ。微妙なパーセントで賛成と反対に分かれていますが、今の新市長が非常に強く推していて、この内部は幹線的な道路以外の時速 30 km制限を導入しています。

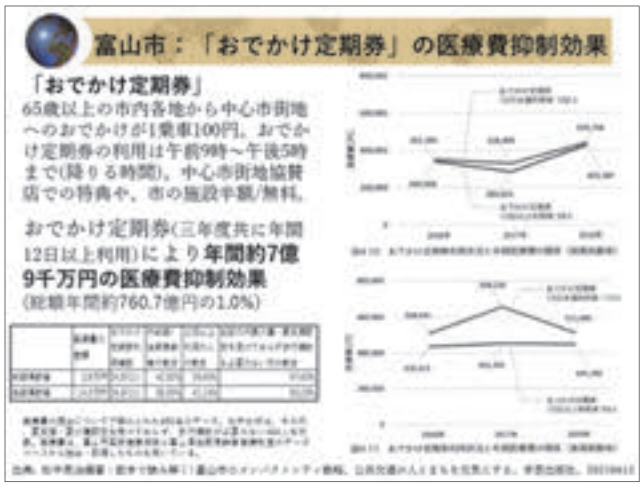




２つ目は、「おでかけ」による医療費抑制です。

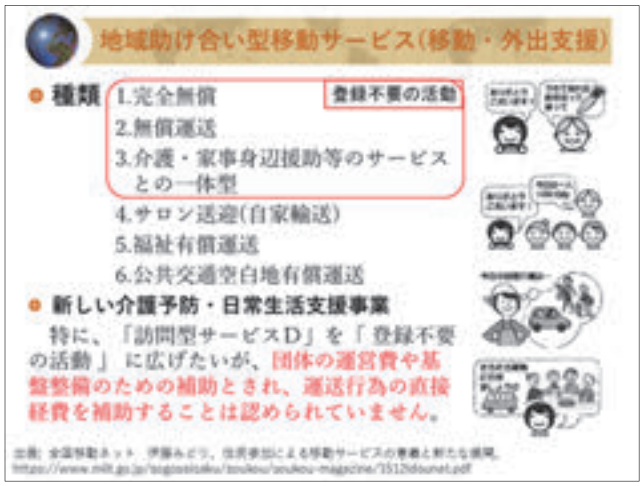
愛知県武豊町の「武豊プロジェクト」。サロンに来るおじいさん・おばあさんと、サロンに来ないお

じいさん・おばあさんを比べてみたら、サロンで楽しくやっているおじいさん・おばあさんの要介護認定率が約半分に抑制されたと。実際に人を追いかけて調べたものですので、非常に強いエビデンスを持っています。



もう１つは富山市の「おでかけ定期券」。京都大学の松中先生は、「おでかけ定期券」、市内の高齢者がまちなかに出かける際に１乗車 100 円で利用できる定期券ですが、これは年間約７億 9,000 万円の医療費抑制効果があると分析しています。

先ほどの「武豊プロジェクト」のエビデンス等から「おでかけ」が介護費用を下げることが分かったので、そういうものに使っていいとなったのですが、使い道が団体の運営費や基盤整備のための補助となっているので、運送行為の部分はどこかからうまく持ってきて組み合わせないとできない状況にあります。組み合わせの工夫が必要ということです。

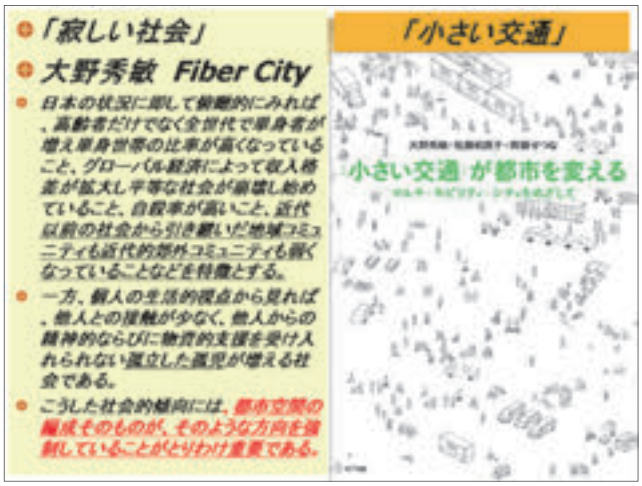


３つ目、「つながる」社会と健康長寿です。「つながる」というキーワードは市長の講演にもありましたし、豊田市も非常に重視しているものです。

これは OECD の調査で、社会的孤立の状況を示したグラフです。2005 年のデータですが、日本はいちばん右です。友人、同僚、その他宗教・スポーツ・文化グループの人と全く、あるいはめったに付き合わないと答えた比率が 15.9%と、アメリカ、イギリス、韓国よりも高くなっています。日本は最も社会的孤立度が高い国だということです。

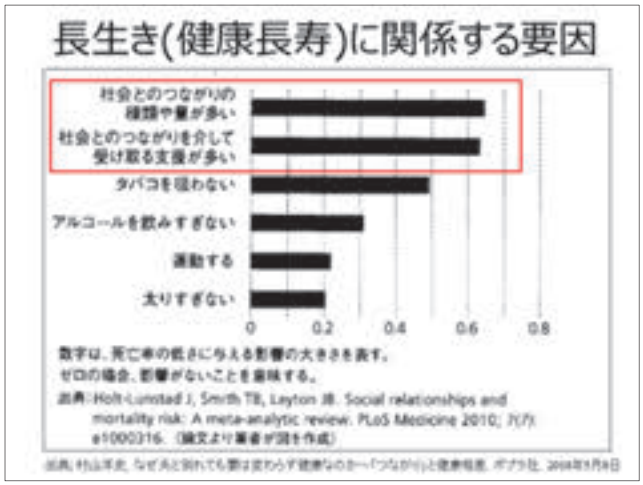
この調査結果について広井先生は、伝統的な社会の絆が戦後の経済発展の中で失われてきたが、新時代に順応したコミュニティが形成されていないため、日本はこういう付き合いが少ないといっています。

東大講師のジアン先生がソーシャル・ネットワークの規模を調べていますが、やはり日本は非常に小さいと出ています。



大野先生、もともと建築が専門で、東大の新領域

創成科学研究科で一緒のグループにいた方ですが、彼は『「小さい交通」が都市を変える』の中で、近代以前の社会から引き継いだ地域コミュニティも近代的郊外コミュニティも弱くなっていることが日本の今の特徴で、これが「寂しい社会」あるいは「孤独な社会」を生んでいて、しかも、都市空間の構成そのもの、車に頼って、車に乗って用事を済ませて帰ってくると誰ともほとんど会わないことが非常に悪さをしていると指摘していますが、これは広井先生の見方と重なるものです。



一方、老年学の分野には、長生きに関係する要因について世界的に認められた論文があります。2010 年、いろいろな分析をメタ分析した結果で、棒の長さが影響の強さを表しています。健康長寿には「タバコを吸わない」「アルコールを飲みすぎない」「運動する」「太りすぎない」、個人的にはかなり厳しいものですが、こういうものがいいが、これ以上に「社会とのつながりの種類や量が多い」、あるいは、「社会とのつながりを介して受け取る支援が多い」ことが健康長寿に効くと。

この結果を見て、ある先生は「わあ、すごいですね」と言ったし、またある先生は「そんなの、自分の生活を考えれば、当たり前じゃないか」と言いましたが、皆さんはどう思われますか。

人との付き合いについてはいろいろな調査がありますが、非正規雇用の未婚男性は付き合う量が少ないという結果が出ています。これはそれなりに信頼のできる調査結果を持ってきたつもりです。

豊田市の調査が１個だけあったので、右側に示しました。隣近所の人との協力をしているか。やはり若い人のほうが少ないと出ています。

付き合いをどうしていくかは１つの問題であろうと思われます。

４つ目は、感染症への対応です。コロナはわれわれの暮らしに大きな影響を及ぼしましたが、それが一部残ることも覚悟しないといけないと思います。

これは研究所の皆さんが調査した在宅勤務の変化の結果です。コロナ禍の前とコロナ禍とその後。豊田市は他都市と比較して変化自体は少ないが、それが残る傾向にあると出ています。

矢作先生は『コロナで都市は変わるか』という本の中で、住戸の高密と住戸内の過密を混同していることが問題であって、住戸の過密、都市が高密であることが即、悪いわけではないといっています。

また、藻谷さんは、感染のまん延度と国勢調査の自市区外への通勤通学者の比率とプロットした図など、幾つかの事実を示した後、移動では感染は起きていない、公共交通は被害者という結論を出しています。

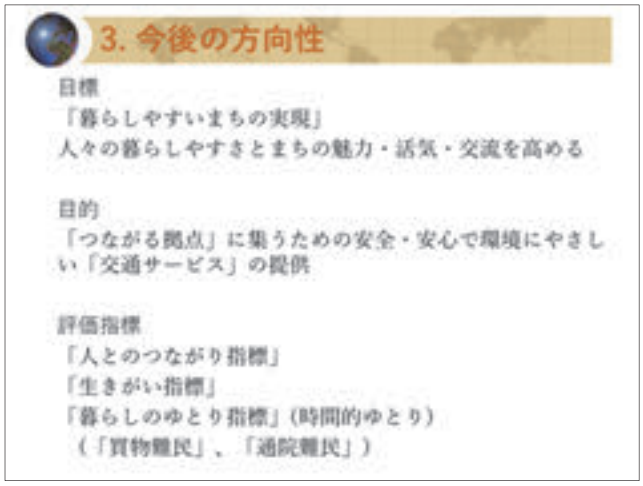
オンライン活動の一部が定着するのは確かだと思いますし、長距離の移動が一部代替されること、ピークの交通量が低減することも確かだろうと思いますが、高密都市の魅力、多様な人々と交流する魅力は大変強く大きいので、そのベクトルが今後も変わることはなく、密度の高いライフスタイルを好む傾向は継続するだろうと考えます。

高密都市は要らないとか、そういう話ではないので、むしろコロナ禍への対応として道路空間の再配分や新しいモビリティへの対応を着々と進めている都市に学ぶべきだと考えます。

これはサンフランシスコの例です。Slow Streetsということで、道路空間の再配分、あるいは、道路空間の新しい使い方のメニューを増やしています。これをコロナ禍の中、どんどんどんどん前倒しし、実験的に実施したものを定着させる方向で進めています。

シアトルでは、新しいモビリティを安全で公平で持続可能な都市の構築に役立てるため、しかも、新しいモビリティが勝手に入ってきて秩序を壊すことがないように、道路上のどこの空間に置くかというルールを決めて、しかも、お金をきちんととっています。そして、こういう人たちから取ったデータを交通計画に生かしています。

MDS（Mobility Data Specification）、データをきちんと取って活用するという部分については、もめている市もありますが、全体的には世界的に進んでいます。我が国でも考えなければいけないと思います。



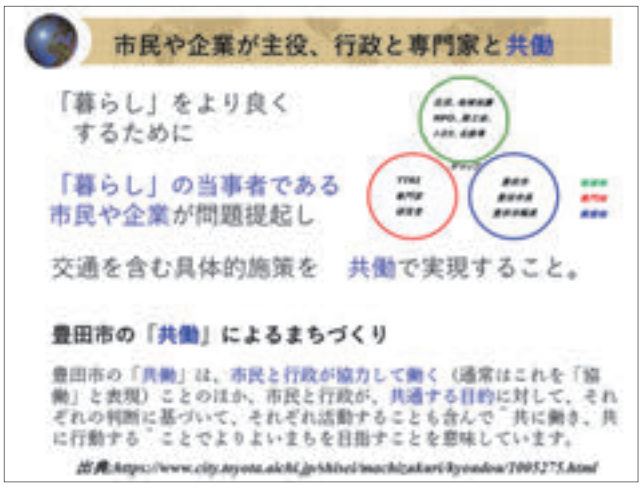
次に、「今後の方向性」についてお話しします。

基本的に変わりません。「暮らしやすいまちの実現」です。人々の暮らしやすさとまちの魅力・活気・交流を高めることを目標とします。

「つながる拠点」に集うための安全・安心で環境にやさしい「交通サービス」を提供することを目的とし、その評価指標として人とのつながり指標、生きがい指標、要するに人が笑顔で暮らせるまちになっているかどうかを見ていくのがいいのではないかと考えます。

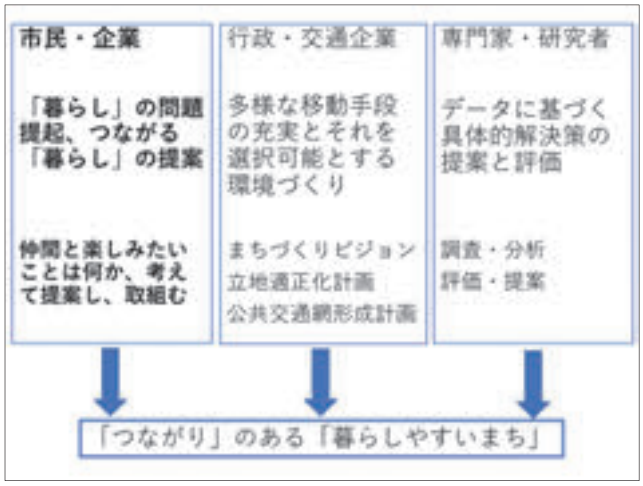
豊田市には「交通まちづくりビジョン」があり、「共働によるまちづくり」があり、今、言ったような方向で動いているスキームがいっぱいありますので、こういう中に交通のものをうまく組み合わせていくことが望ましいだろうと思います。

2021 年 5 月の「まちと交通」の巻頭言に今の考え方を文章としてまとめています。もしお時間があれば、「まちと交通」の 2021 年 5 月号を見ていただければと思います。

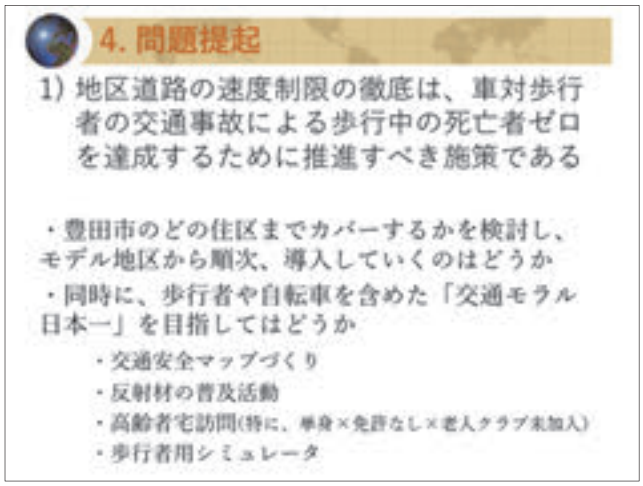


ここで強調したいのは、市民や企業が主役となって行政や専門家と共働してまちづくりに取り組むこと、ぜひ一緒に進めたいということです。暮らしをよくするために暮らしの当事者である市民や企業が問題提起し、交通を含む具体的施策を共働で実現すること。

「共働」というのは豊田市さんが使っている言葉で、共通する目的に向かって市民と行政が協力して働くことを意味します。



実際に暮らし、その中にどんな問題があるかを知っているという意味では市民や企業の皆さんがいちばんの専門家です。暮らしの問題を提起して、つながる暮らしの提案をする。仲間と楽しみたいことは何かを考えて、提案する。できていない部分をどうするかを提案する。それに対して、行政と専門家が共働で、こんなことができるのではないか、あんなことができるのではないかということで取り組む。こうして「つながり」のある「暮らしやすいまち」を実現していくことが今、求められている方向だろうということです。



最後に、「問題提起」です。

ここで森川先生に問題を３つ投げて、対談したいと思います。皆さんにも投げているわけですが。

問題提起の１つ目、地区道路の速度制限の徹底は、先ほどもっとすべきだと言ったことですが、交通事故による歩行中の死亡者ゼロを達成するためにも推進すべき施策であると考えます。豊田市には幾つかゾーン 30 がありますが、今、ゾーン 30 プラスとスキームが変わっていますが、もっと徹底したらいいと思います。

同時に、歩行者や自転車を含めた「交通モラル日本一」を目指してはどうか。

『歩行者事故はなぜ起きるのか』という本の中で松浦先生は、この方は高齢者の交通事故、歩行者の交通事故の専門家の１人ですが、交通事故が起きたとき、歩行者や自転車のほうの過失はあまり表に出ないが、実際には歩行者側のルール違反がかなりあると理解したほうがいいと最初に書いています。

そして、最も致死率の高い違反は酩酊・徘回だと指摘しています。酔っ払って歩道に寝ているみたいな。豊田市でも幾つかあります。あと、横断歩道周辺、その他。その中にはルールを守っていないものもあると思われます。

こちらの左上の図は、横断歩道を渡るとき、どんなに複雑なタスクがあるかを示したものです。

その下は、車との距離を正しく見て渡るのは難しく、渡り始めたら、車が目の前に来ていることが結構あるよということを文章で説明したときに使った図です。

その下に３つ文章がありますが、例えば「歩行者は、歩道等と車道の区別のない道路では、道路右側端に寄って通行しなければなりません」と。そうだったのか。右側が安全なのですね。そういうふうに幾つか守っていないルールがあると書いています。

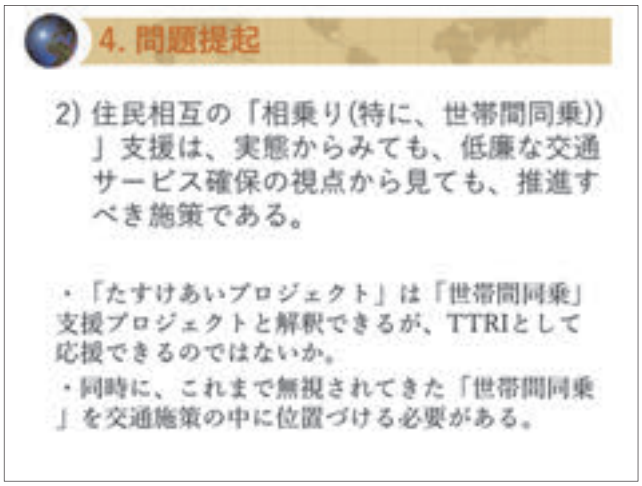
豊田市では、2011 年から 2020 年の 10 年間に人対車両の死亡事故が 47 件ありますが、その内訳が分かっている 45 件のうち、歩行者のルール違反が少なくとも 20 件あります。

左側は交通事故のイタルダの統計を集計したもので、右側は豊田市の交通事故データを川澄さんに集計してもらったものです。

車両対車両、車両単独に比べると、人対車両の第一当事者、歩行者の致死率が非常に高いことが分かります。

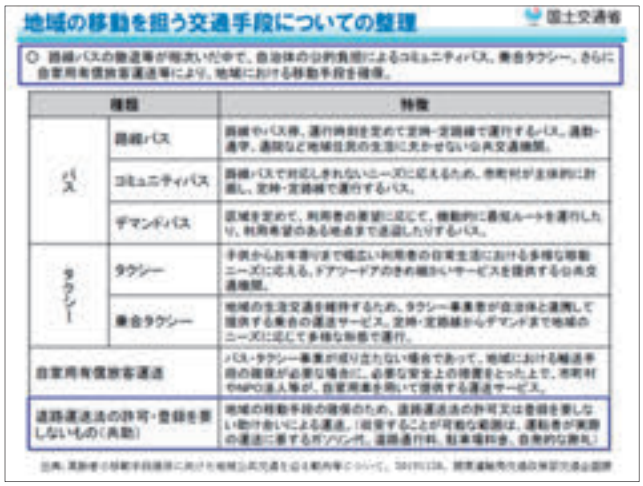
豊田市では、人対車両で 48 人が亡くなっていますが、すべて歩行者です。車両のほうはいろんな装置もありますし、守られているからだと思います。これには歩行者のルール違反も含まれているので、「交通モラル日本一」を目指すことは重要だと思います。

歩行者保護の徹底について豊田市さんはいろいろやっておられますし、研究所としてもやってきました。「とまってくれてありがとう運動」のように結実しているものもあります。「ぴかっとわたるくん」も場所が少ないが、設置されています。「歩行者保護モデルカー活動」も非常に大きく展開しています。これらをうまく組み合わせで何かできないか。森川先生にひとこといただきたいと思います。

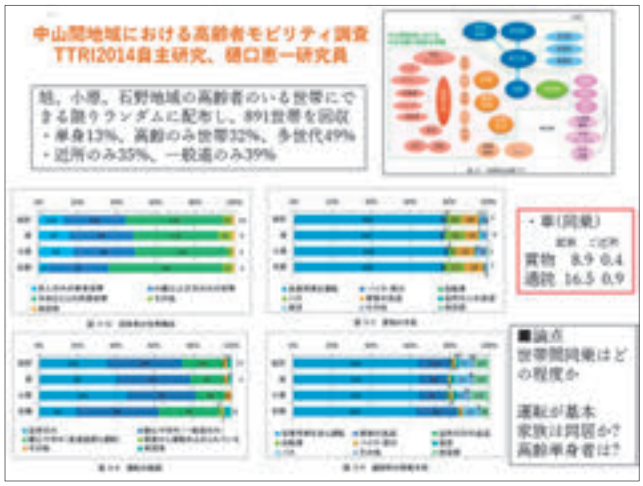


問題提起の２つ目は、住民相互の相乗りです。森

川先生の「たすけあいプロジェクト」でも進められています。実態から見ても、低廉な交通サービス確保の視点から見ても推進すべき施策だと考えますが、ぐっと進めるにはどうすればいいのか。



地域の移動を担う交通手段として、バスやタクシー、自家用有償旅客運送と並んで、道路運送法の許可・登録を要しないものが国の一覧の中にもしっかりと出ています。



これは樋口さんが豊田都市交通研究所にいた2014 年に旭、小原、石野地域の高齢者のモビリティを調べた研究ですが、買い物では家族との同乗、ご近所同乗が合わせて１割程度、通院では家族との同乗、ご近所同乗が合わせて２割程度あります。

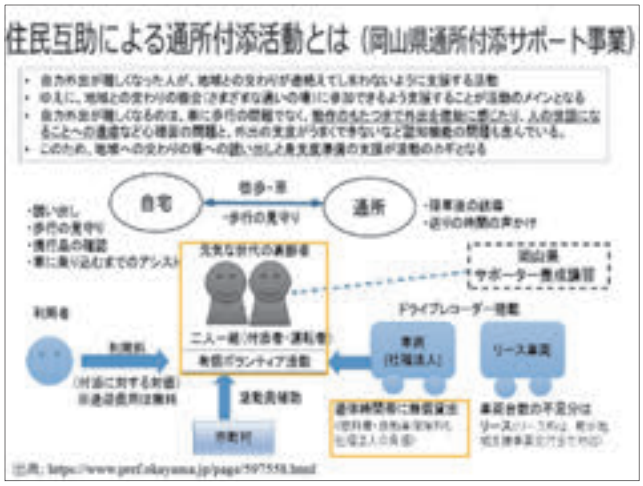
今、大同大学におられる樋口先生に資料をもう一回整理して投げたところ、「家族の送迎」（10%から20%程度）の中には世帯間同乗が含まれているというコメントをいただきました。特に自分で車を運転できない高齢者は、日常的な食料品は自家菜園と移動販売で賄い、まとまった買い物は近くに住んでいる子ども世帯と一緒に行っているのではないかということです。

横浜国大による北九州パーソントリップの分析結果からも、自動車の運転免許がない、もしくは家に車がない、要するに車を運転できない高齢者の中には同居家族以外の運転で動いている人がそれなりにいることが分かります。

群馬のパーソントリップ調査を中央大学の院生に集計させてチェックしながらやったところ、高齢者のうち車の運転と家族内同乗が使えない方が人口の 13.9%を占めるが、世帯間同乗の代表交通手段分担率は 20.5%、５回に１回は世帯間同乗とい

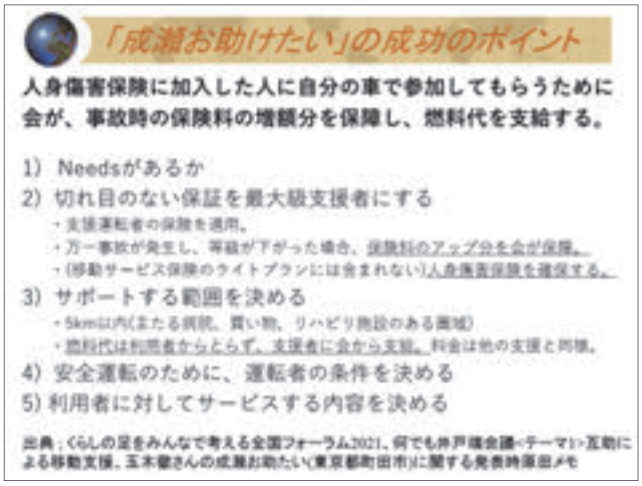
うことです。

全体で見ると埋もれてしまいますが、移動制約の強い高齢者にとって世帯間同乗は非常に重要な手段といえますので、こういうものを「たすけあいプロジェクト」のようなかたちでうまく促進できないかと考えます。



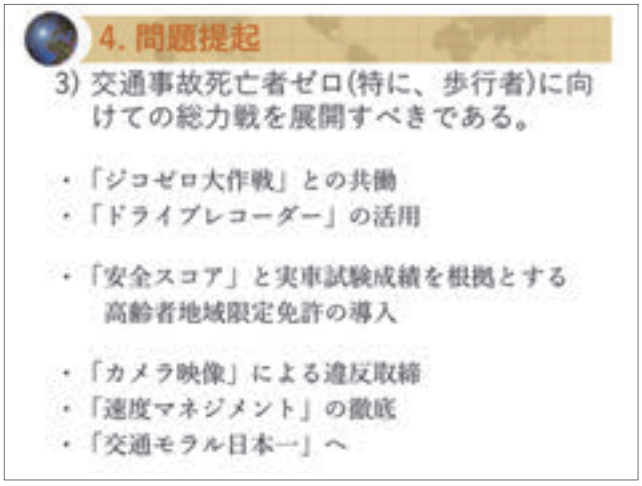
こちらは岡山県の「通所付添サポート事業」です。移動のサポートもしますが、通所付添サービスを一般的なサポート活動の１つとして、若い高齢者が２人１組で少し弱った高齢者を送っていくものです。付添に対する対価は出ますが、送迎費用は出ません。移動は社会福祉法人の車を使います。単に送るだけではなく、誘い出しと身支度準備の支援、見守り、こういうふうに別の活動と組み合わせることで展開できないかと考えます。

ただ、自分の車で誰かを送迎すると、事故が起きたときに困ります。保険会社さんはそれ用の保険を提供していますが、事故が起きると保険料がアップしてしまうので、その分を嫌がって自分の車での送迎にためらいを感じます。

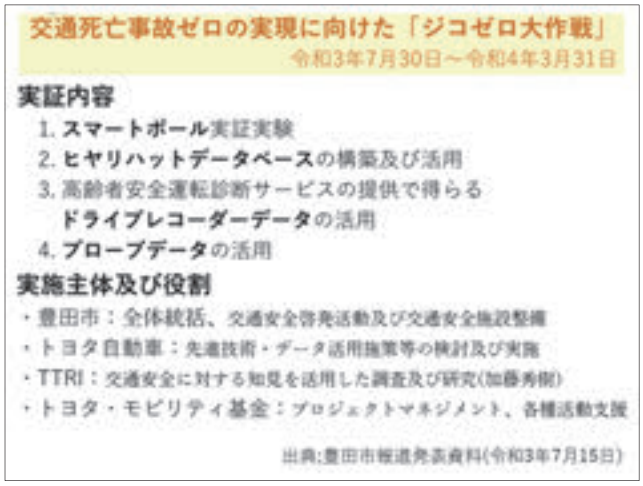


「成瀬お助けたい」では、個人の人身傷害保険を使いますが、「事故が発生して、等級が下がって、保険料が上がった場合はこの会が持ちますよ」「燃料代も会が持ちますよ」というかたちで車を持っている人の参加リスクを下げています。

幾つか工夫があるので、その辺をうまく使えないか。

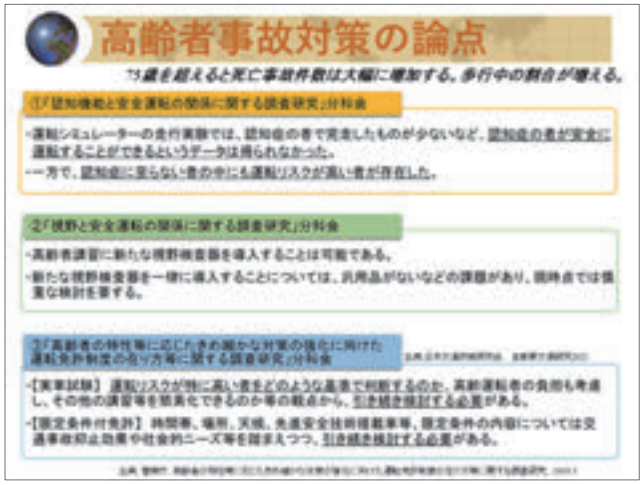


問題提起の３つ目、交通事故死亡者ゼロ、特に歩行者の死亡ゼロに向けて総力戦を展開すべき。



豊田市は「ジコゼロ大作戦」もう開始しています。

安全スコアと実車試験成績を根拠とする高齢者地域限定免許の導入もこの先、進むだろうと思います。これについては警察庁の審議会でも議論されています。こういうものが必要だろうと考えます。



そして、セーフシステムアプローチです。

誰かが交通事故を起こしたとき、その人は個人的にミスをしたんだな、運転の技量が足りないんだなと思うかもしれませんが、運転手が多少のミスをしても死亡事故や重傷事故につながらないように道路の構造をきちんとしておく、あるいは、危険な場所では速度制限をきちんとしておく、そういうセーフなシステムをきちんと作ることが重要で、それを進めるべきだというのがセーフシステムアプローチです。

スウェーデンで 2005 年から「Vision Zero」が始まっています。

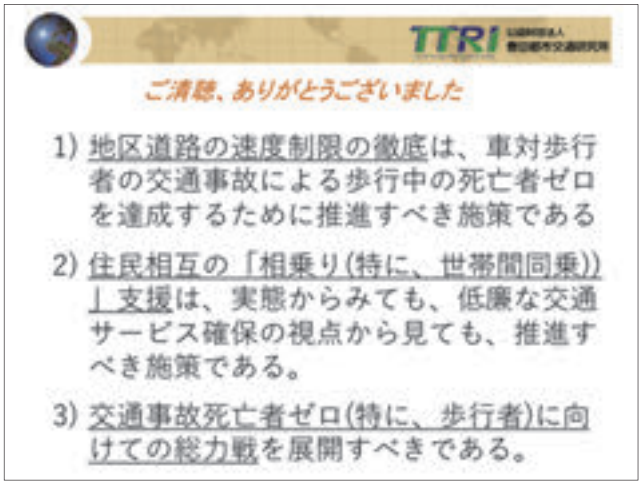
かなりの歴史があり、スウェーデンでは 67%減っていますし、スペインでは 80%減っています。

道路交通の専門家が集まる ITE や PIARC がセーフシステムアプローチのレポートを出しています。

この写真のように組み合わせると、左折時にスピードを落とさざるをえないし、自転車も歩行者も必ず目の前に真ん前に来るので、事故が起きないわけです。

スムース横断歩道もこういう面で非常にいいし、ラウンドアバウトも非常にいいといわれています。

以上、最後に投げた３つを森川先生に引き継いでいただきます。よろしくお願いします。

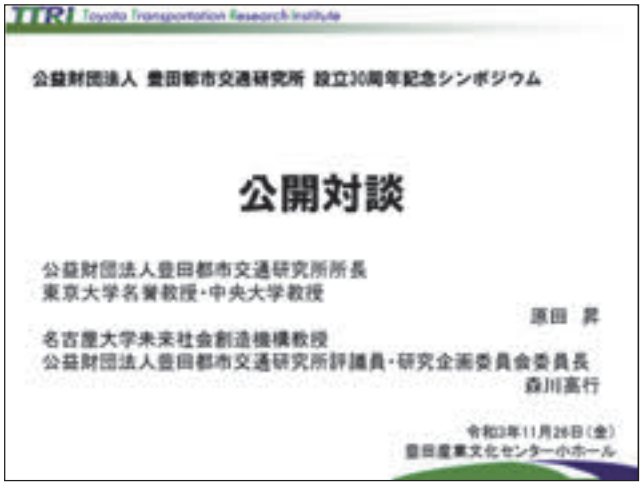


公開対談

公開対談　「振り返り、これからの豊田都市交通研究所について」

原田　昇
（豊田都市交通研究所　所長）

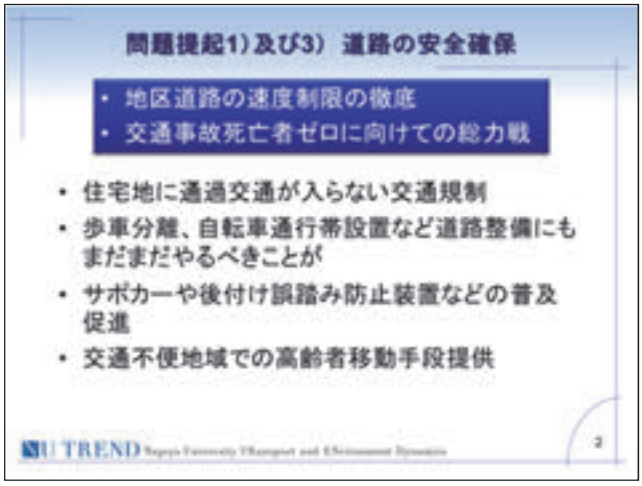
森川　高行
（名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所　教授）



名古屋大学の森川と申します。

原田先生にいただいた３つの問題提起について議論しましょうということでしたが、問題提起の１と３は、「道路の安全確保」についてでしたので、申し訳ないですが、まとめさせていただきました。問題提起１が地区道路の速度制限を徹底しようということ、問題提起３は交通事故死亡者ゼロに向けて総力戦をやろうと。問題提起２も含めて、前もって資料を拝見したら、すべてに大賛成なので、あまり議論が起きないかと思います。「私はちょっと違うと思う」と言うと、会場に一挙に緊張感が走って、盛り上がりますが、本当に大賛成のことばかりなので、私なりの補足というほどではないですが、コメントを入れたいと思います。

まず、問題提起１と３の「道路の安全確保」について。



１つ目は、住宅地に通過交通が入らない交通規制です。いろんな方法があります。物理的に行うこともできますが、一方通行などをきちんとやることによって、通過交通が入ると、むちゃくちゃグルグル回って、また同じところに出てしまうとか、そういう方法もあります。住宅地で徹底していいと思います。

２つ目は、インフラベースでの整備です。セーフシステムアプローチまでいかなくても、まだまだ行うべき基本的な道路整備、インフラ整備があります。

簡単なのは歩車分離です。昔、悲惨な事故があった国道 155 号線が市内を南北に抜けていますが、子どもが歩き、自転車が通り、トラックも通るところで歩車分離ができていないとか、153 号線の飯田のほうに行く道も、今、サイクリングのメッカになっていますが、ほとんど歩車分離ができていません。

自転車通行帯は都心部を中心に矢羽根なんかで設置していますが、もう少しきちんとした整備ができないかと思います。

３つ目は、豊田らしいテクノロジーを使ったものとして、サポカーや後付けの誤踏み防止装置などです。サポカーを新たに買い替えるのは高齢者には難しいので、後付けでペダルの誤踏み防止する装置、開発には名古屋大学も関連しましたが、これをもっと普及促進できるのではないかと思います。

４つ目は、交通不便地域での高齢者移動手段の提供です。われわれが関係している取り組みを少しご紹介したいと思います。

これは中山間地域において小型電動車をリースする取り組みです。

こちらは「里モビニティ」という一般社団法人がありまして、そこのホームページから取ってきた図です。

中山間地域では皆さん、主に軽トラに乗っていますが、だんだん運転に自信がなくなってくると免許返納し、地域バスに乗るようになります。不運な人は不安全な運転のときに事故を起こしてしまいます。

「里モビニティ」の取り組みは、その前の段階で、取り扱いやすい時速 30 kmマックスの安全なモビリティ、「里モビ」といっていますが、こういう車に乗ってもらうことで、免許返納を少し遅らせて、自分の力で自立的に移動するとともに安全と健康を手に入れていただこうというものです。

この取り組みは 2016 年から「たすけあいプロジェクト」、名古屋大学と足助病院、豊田市がトヨタ・モビリティ基金から研究資金をいただいて始めた活動ですが、この中の１つとしてコムスを使って始

めました。2019 年からは「里モビ LIFE プロジェクト推進協議会」が取り組みを続け、今年、「一般社団法人里モビニティ」が設立されました。

豊田市で展開されている「Ha:mo」というコムスを使ったカーシェアリングがありますが、この使用済みといいますか、だいぶ古くなったものを譲り受けて、ちゃんと整備して、こういうふうにずらずらっとラインナップしています。

問題提起２の「住民相互の相乗りの推進」について。

そんたくをしていただいたのか、これも「たすけあいプロジェクト」の中心的な取り組みの１つです。

「たすけあいプロジェクト」は、先ほどご紹介したようにトヨタ・モビリティ基金からお金をいただいて、名古屋大学センターオブイノベーション、COI という活動としても取り組んできたものです。先ほどの「里モビ」もこの１つですが、中山間地域における高齢者向けのモビリティ支援、相乗り、外出のコト作り、独居見守りなどのパッケージ施策を行っています。

モビリティ支援は、先ほど「里モビ」の話をしましたが、「たすけあいカー」という住民同士の相乗り、相乗りといっても、ほとんどボランティア輸送ですが、これをメインで行っています。

社会実装というか、自立運営には日本中、どこでも苦労していますが、豊田市は「株式会社三河の山里コミュニティパワー（MY パワー）」さんが運営を引き継いでくださって、足助・旭地区で社会実装ができています。

「株式会社三河の山里コミュニティパワー」は、当初から一緒にやらせていただいた足助病院さん、特に元院長の早川先生という非常にパワフルで、こういうことに興味があって力を尽くしてくださる方が中心になって設立された企業です。

ただ、早川先生、名古屋大学も「たすけあいプロジェクト」で非常に頑張ってしまったので、足助・旭の住民は「名大と足助病院さんがいろいろやってくれるので、これに乗っかっとけばいいよね」と自分事意識がやや欠如してしまったのではないかという反省が若干あります。

話がやや前後しますが、中山間地域のモビリティ支援として名古屋大学 COI で提案しているのが「モビリティ・ブレンド（Mobility Blend）」です。

交通不便地域といっても、やはり既存の交通手段があります。典型的にはコミュニティバスとタクシーです。ところが、それだけではとても不便なので、新たな手段をブレンドしていこうとなるわけですが、それにお金をかけるわけにはいかないので、CASE 型のモビリティを導入していこうと。CASE 型といっても、非常にかっこいい自動運転とは限らなくて、いわゆる住民同士の相乗りもありますし、タクシーの相乗りもあります。この２つをブレンドして、そこに少しの ICT、例えばタブレット端末を使ってリクエストを出すみたいな仕組みを実装し、地域交通システムのイノベーションを起こしていこうというものです。

こういうものを足助・旭において「たすけあいプロジェクト」で実装してきましたが、先ほど言いましたように、足助・旭ではわれわれがちょっと頑張り過ぎてしまったという反省を踏まえ、今、さらに奥にある稲武地区で新たに取り組んでいるところです。

住民の方が自分事と考え、住民の方自身がイニシアティブを取ってやっていくことが重要だと考え、「コオペラティブ交通マネジメント」という、住民が主体となって自ら考えて行い、われわれ専門家や行政は黒子として必要な技術的支援や行政的支援を行っていくだけというやり方で始めています。

これがうまくいって、今、稲武では「地域のくらし検討委員会」が非常に活発に行われ、住民の方たちがもうすぐ法人をつくるところまで来ています。

その中で大学としては、少し技術的なサポートをしています。「たすけあいプロジェクト」で作ってきたシステムを少し改良して汎用性を持たせた「ソラモシステム(Social Life & Mobility システム)」、地域のニーズに合わせて、住民同士の相乗りが要るとか、タクシーの相乗りが要るとか、デマンドバスの予約システムとか、こういうモジュールをピックアップして組み合わせられるシステムを作り、その横展開を試みています。

組織としては、「一般社団法人ライフアンドモビリティ」を昨年 12 月に設立し、活動しています。住民と一緒になって、寄り添ってといいますか、住民が中心ですが、それをサポートしていく横展開の組織です。

以上、私のコメントとしたいと思います。

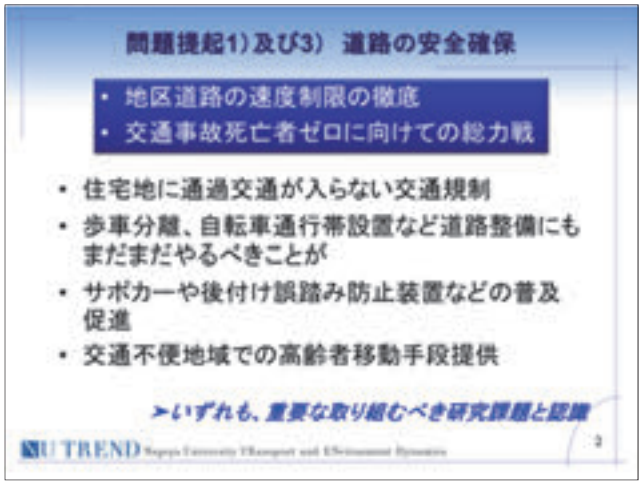
安藤：森川先生、ありがとうございました。

これから 20 分ほど原田先生と森川先生のご対談にお渡しします。よろしくお願いします。

原田：方向性は同じだという話でしたが、「今後の方向性」で示したことについて森川先生の意見をいただいておきたかったのです。

「暮らしやすいまちの実現」、「つながる拠点」。ホームページに書いた言葉でいうと、交通は「人々の社会生活を支える重要な要素」で、「『交通まちづくり』を推進し、人々の豊かな社会円滑を保障する移動環境の実現に貢献」。先ほど市長の言葉でいう

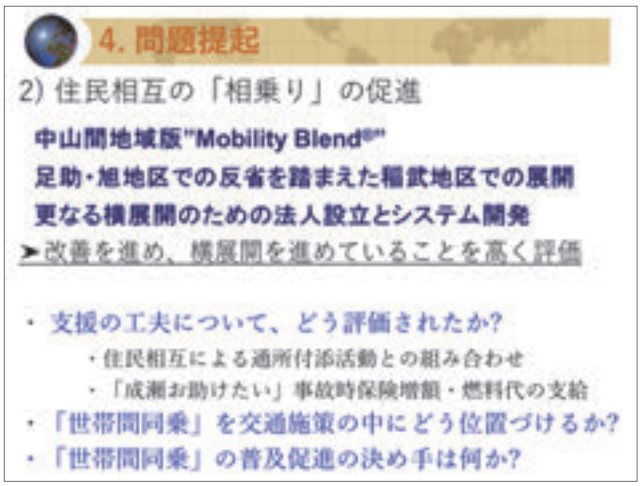
と、交通のための交通ではなく、いろんなほかの生活に役立つような交通。これについてひとこといただきたいと思っていたのです。



問題提起１と３の「道路の安全確保」については、非常に具体的な路線の話もあって、いずれも取り組むべき重要な課題でしたので、まだやることがあるなということが非常によく分かりました。

あと、森川先生が研究企画委員会で「『歩行者保護モデルカー活動』をもう少し活用したら、いいことができるのに」とおっしゃっていましたが、覚えていますか。あれをここで言ってほしいなと思って出したのです。

それと、高齢者は事故率がぐんと上がり、特に歩行中と自転車乗車中が非常に高いので、車に対してだけでなく、歩行者、自転車利用者へのルール周知と安全実習もやらないと事故は減らないのではないかというのが先ほど発表で私が言いたかったことの１つです。この辺について森川先生はどういうふうに考えておられますか。



最後にもう１つ、相乗りはもちろん森川先生がやっておられますが、支援の工夫についてどう評価されているか、世帯間同乗を交通施策にどう位置づけるか。あるいは、足助では通院以外の利用はあったのか、住民が主体になって展開することで通院以外も含めていろんな世帯間同乗が生まれるのかという感触というか、それをいただければと思います。

森川：たくさんありますので、全部お答えできるか。お答えするのでは、あまり対談にならないのですが。

われわれはモビリティをやっていますが、モビリティが目標ではなくて、つながること。つながると、健康になる、QOL が上がるということですが、そ

のエビデンスは原田先生の資料でも、医療系の人がよく出していますが、出ていました。

今、われわれは COI の中で新たな指標を作っています。QOML（Quality of Mobility Life）というものです。これはきちんとした専門家と一緒に取り組んでいます。

医療の分野には LSA（Life Space Assessment）という指標があります。高齢者がどこの範囲を移動できるか。部屋の中、家の中、庭、ご近所さん、50ｍぐらい、100ｍぐらい、800ｍぐらい。そこにどれぐらいの頻度で行っているか。そこに自立で行けているか。これを全部掛け算して活動量を評価します。世界的に認められている、いわゆる高齢者のモビリティ指標です。

ここのアイデアを借りて、さらに移動の質、つまり、お金があまりかからないか、快適なものか、行った先での活動はハッピーだったか、この辺も全部取り入れて作ったのが QOML という指標です。

プレリミナリーな調査を行ったところ、別の調査でやったウェルビーイング、最近政府もやたらウェルビーイングという言葉を使うようになりましたが、ウェルビーイング指標、これも世界で認められている指標ですが、それに対して QOML は説明力があると分かりました。移動を広い範囲で頻度高くやって、移動自体に満足があって、行った先での活動によって自己効力感が高まると、QOML が上がって、QOML が上がると、ウェルビーイングが上がるという構造が明らかになったのです。われわれの行ってきた、高齢者を外出させたら、社会がよくなるのではないかということが一部証明されたかなと考えます。

今、こういうことを COI の最終年度に取り組んでいることをご紹介しておきたいと思います。

豊田市はモビリティのまちとして世界的に有名なので、ただ車を生産しているだけではなく、原田先生がご提案された「交通モラル日本一」、世界ナンバーワンでもあるとぜひ言いたいところです。

「歩行者保護モデルカー」というステッカーは、あまりかっこいいステッカーではないので、張りたくない人もいると思いますが。

トヨタ自動車にお勤めの方がこの市にはたくさんいらっしゃいますが、「絶対に歩行者保護をしろ。横断歩道で人が待っていたら、止まれ」と結構社内で言われていて、実践されているようです。

そういう人が市民の 10%、30%、50%となっていくと、人々は周りの人の行動を見て行動するので、それまでは無視してビューンと走っていたとしても、例えば反対側の車線の車が止まっていれば、なぜ止まっているんだろう？　あ、歩行者が通るんだなと自分も止まるようになります。

あるマス、30%か 50%にいくまで頑張っていけば、やがてほとんどの人が、たぶん 95%ぐらいの人がこういう行動をしてくれるのではないかというような議論をしたような記憶があります。

原田：その実態をみんなで協力して調べたいと思ったのです。今は何%で、何年後にはどれだけの目標と。豊田でできそうな感じがしています。

ここはいいかな？　さっきルール周知はやったから。

最後、相乗りについて。システムとしてはかなりいいものができたが、システムがいいという印象ほどは普及しなかったのは、住民に自分事意識がなかったからだという説明でしたが、もうちょっと工夫するところがあるのではないかというのが聞いてみたかったことです。

森川：今、稲武で自分事になって進んでいるのはいい兆候です。かなり盛り上がっているところなので、今後、「コオペラティブ交通マネジメント」の手法がうまくいくのかどうかを見守りたいと思っています。

ご紹介いただいた「成瀬お助けたい」の保険は足助のときに話題になりました。今はワントリップごとの保険を保険会社と話して付けていますが、これが結構高いので、自己責任といったら変ですが、ボランティアドライバーさんに「ごめんね。もし事故を起こしちゃったら、保険料が高くなっちゃうけど」でもいいのではないかと早川先生と話していましたが、やはりそれも厳しいものがあります。保険の

増額分を補償するのはとてもいいやり方で、これなら住民の方も安心されると思いますので、ぜひ取り入れたいと思います。

通所付添活動との組み合わせも考えています。これは旭で。豊田市では有名な戸田さんという名大の土木を卒業し、山の中でずっと暮らしている人が、通所付添活動に１年ぐらい前から取り組もうとしています。これも非常に有効な方法だと思います。

原田先生がおっしゃるように、システムは作ったけれども、すぐにそれが広がるかというと、まだまだで、足りないことが山ほどあるなという感じです。例えば「成瀬お助けたい」みたいに似たことは日本中でたくさん行われているので、お互いにいいところを勉強して、日本中で活動を盛り上げることができれば、相乗りも世間から「グレーゾーンだよね？」みたいに言われることなく、きちんとした交通政策として展開され、保険の話もそうですが、またそこに制度が乗っていくのかなと思います。

原田：ありがとうございました。

賛成で、方向は同じなので、あまり対談にならないということでしたが、森川先生から何かありますか。

あと 10 分ぐらいなので、予定にはありませんでしたが、せっかく来ていただいた会場の方からご質問をいただいて、われわれが答えるということでいいでしょうか。

森川：ひとこと言いたいという、何人もそういうお顔が見えますので。

伊豆原：昔、豊田都市交通研究所にいました伊豆原と申します。よろしくお願いします。

高齢者の事故、歩行者の事故についてです。

実は高齢者になっていくと症状の自覚が弱くなります。衰えているにもかかわらず、自分では衰えたと思っていないのです。

私も夜の高速道路は乗らないようにしています。視野が狭くなっていることを自覚しているからです。自覚している間はいいですが、自覚がなくなると、危ないという感覚も減少してしまう。衰えてしまう。そうなったときには免許返納が必要です。

いろんな仕組みをやっていただくのはすごくいいのですが、高齢者の体調、衰え方についても、先ほどお医者さんとの話がありましたが、そういう人たちとタイアップして一緒になって研究していただいて、どこまで衰えてきたら、どうなっていくのかという辺りを示していただけると、自覚に影響するような気がしますが、いかがでしょうか。

森川：私もだんだん高齢者の域に近づいてきたので、そういうことは本当に分かります。

宣伝ばかりですが、名古屋大学 COI では、７、８年間、何百人かの高齢ドライバーに常に来てもらって、ドラレコも付けてもらって、学内でいろんな試験、認知の試験をずっと毎年やって、高齢者運転データベースを作成しています。

これは今、例えばトヨタ自動車さんやデンソーさんで使われ始めようとしています。

高齢ドライバーにフィードバックもします。ドラレコの写真を見せて、木津さんの動画ではないですが、ああいう衝撃的なものを見せて、「こうでしょ？」とか、認知の試験をやって、「これだけ去年よりも衰えています。一歩の長さも５センチも短くなっていますよ」とか、お知らせします。これはモニターにだけにしか効きませんが、研究開発のためにデータベースを作っています。

免許更新が今度、厳しくなりますよね？　実車試験も行うようです。ICT とか、免許更新のときの実車試験とかで客観的に嫌でも分かってもらう必要があります。自分の衰えが分からないことが本当の衰えなので、それがいちばん怖いですね。

原田：嫁さんを隣に乗せて運転していると、自分の衰えがものすごく分かります。よく言ってくれます。（笑）嫁さんに代わるような装置があればいいのですが。今、安全スコア診断とか、保険でもドラレコを使った診断をやってくれますので、それを自分で素直に受け止めることも大事です。いろんなものを組み合わせてやっていくんだろうと思います。

今日紹介した『歩行者事故はなぜ起きるのか』という本の松浦先生は、夜の運転を控えるとか、そういうのは補償運転という言い方で表されますが、彼は今、それを安全ゆとり運転という言葉に直して本を書いているようです。近く出ると思います。

ほかにいかがでしょうか。

なければ、森川先生から最後にもらって終わりにしましょう。

森川：豊田都市交通研究所 30 周年ということで、冒頭の太田市長の講演、木津さんの講演も非常にすばらしいものでした。

市長が「５年前と同じことを言っているんだけど」と前置きしておっしゃった都交研に対する期待は、われわれにとって非常に大きな宿題だなと思いましたし、まだまだご不満なんだろうな、身を引き締めようと思った次第です。

木津さんには、トヨタさんがモビリティサービスに本格的に取り組んでいることを具体的な事例を交えて示していただきました。本当に勉強になりました。ありがとうございました。

原田先生は、30 分という短い時間で 30 年を振り返って、さらに問題提起までして、最後を締めるにふさわしい講演だったと思います。問題提起の３つはいずれも本当に重要で、大賛成と申しましたが、それだけではなく、ヨーロッパの先進事例など、ものすごい内容が講演にはありました。都交研の研究員の方もすごく勉強されていますが、新しい情報、今後の研究に役立てていける内容があったと思います。研究企画委員会の中でもぜひ取り上げて、今後も優しく厳しく委員会を運営していきたいと思います。所長、よろしくお願いします。

原田：ありがとうございました。

私と森川先生の対談はこれで終わって、あとは挨拶だけにしたいと思います。

閉会挨拶

閉会挨拶

原田　昇
（豊田都市交通研究所　所長）

皆さん、ご苦労さまでした。今日は半日お付き合いいただいて、ありがとうございます。

先ほど森川先生も引用されましたが、市長の「豊田都市交通研究所に期待すること」が５年前と一緒というのはなかなかきついですね。５年前に見せたものがまた使えるじゃないかと。

でも、①「都交研ならでは」の研究テーマ、②交通のためでなく「何かのため」の交通のあり方、③豊田市の課題が解決に結び付くような研究は、所長提言の中でも説明させていただきましたが、ある程度は進んできたと思います。まだまだやることはあるが、全く進歩していないということではないと私は思っています。

いつも申し上げることですが、豊田都市交通研究所は豊田市において行政と企業と市民の皆さんと協力して豊田市の交通から見た暮らしの問題を解決していきたいと考えて動いています。今日の講演でも申し上げましたが、皆さんが「こういうところが問題だぞ」と考えたことについては、市長もおっしゃっていましたが、われわれにもぜひ声をかけていただきたいと思います。もちろん「それは無理だよ」ということもあるかもしれませんが、一緒に悩んで検討して、できるところは直し、ぜひ暮らしをよくしていきたいと考えています。

こう言ってもらえる日が来るかどうかは分かりませんが、「豊田都市交通研究所が豊田市にあって豊田市の暮らしがよくなってよかったな」と言ってくれる人が増えることを祈っています。よろしくお願いします。ありがとうございました。

豊田都市交通研究所 設立３０周年記念シンポジウム開催記録

２０２１年１２月発行

発行所：公益財団法人　豊田都市交通研究所
〒471-0024
愛知県豊田市元城町３－１７ 元城庁舎西棟４Ｆ
Tel　0565-31-8551
Fax　0565-31-9888
E-Mail　ttri_mail@ttri.or.jp

Toyota Transportation Research Institute

2021年12月　公益財団法人 豊田都市交通研究所