

一ノ瀬友博  
城所幸弘  
久保田尚  
栗原典善  
関根太郎  
高橋正也  
中村文彦  
羽藤英二  
福山敬  
守谷俊

代表パネリスト

一ノ瀬友博

慶應義塾大学  
環境情報学部教授



今回のテーマは10年後ですが、21世紀という視点で言えば、世界的には地球環境問題があります。皆さんご承知のように、温室効果ガスによる地球温暖化の問題です。そして、もうひとつ世界的な問題として、生物多様性あるいは生態系サービスが喪失することによる生活の質低下の恐れもあります。ほかのグループも同様だと思いますが、グループ3は、日本国内の10年後ということをかなり意識して議論してきました。いま日本が置かれているのは人口減少と超高齢化という状況で、悲観的な推定では2100年には3,000万人台の人口になるのではないかと言われています。これは江戸時代の末期、明治が始まる頃と同程度です。また、2050年には高齢化率が40%を超えるのではないかと言われています。

私たちは、10年後の日本はどうなっているか、ということから議論を始めました。もちろ

んいろいろな予測、いろいろな問題があると思いますが、「空間」と「時間」と「移動」の3つに分けてとらえてみると、10年後の空間は、とくに人口減少から都市と地域の二極化が拡大することが考えられます。最近「消滅自治体」という言葉がマスコミでも取り上げられています。これは過疎地域だけではなく地方都市が存続できなくなるのではないかということです。高齢化社会、あるいは超高齢化社会に伴い、いまでも救急要請や救急車の出勤回数が多いと言われていますが、これがさらに増えることが考えられます。

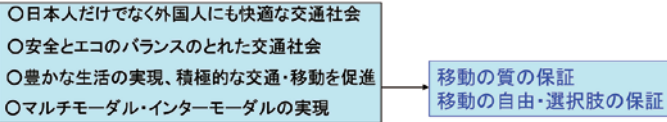
10年後の移動は、とくに交通安全にかかわるところでもありません。これまで、運転者の安全を図る取り組みはいろいろな形で行われてきましたが、最近のテーマとなっているのが、交通参加者のリスクをいかに下げることです。これが10年後の移動についての、スタート時点での議論です。

どのように10年後の理想的な交通社会を描くのかについて、グループ1とグループ2からは理念的なものも含めてお話があったと思いますが、10年後はすぐ先のことなので、グループ3ではかなり具体的に議論をしました。

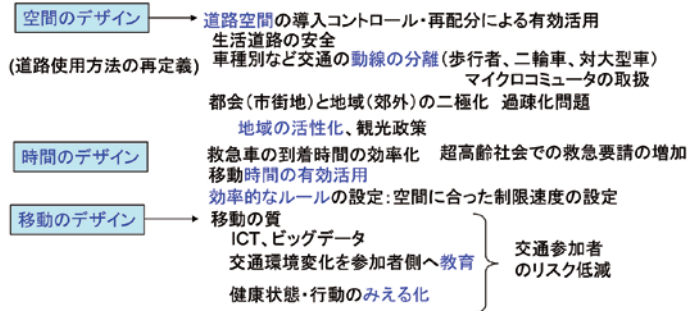
いまある技術をどう使えるのか、あるいはどういう制度をつくれれば良いのか、4つ挙げました。

まずは、日本人だけでなく外国人にも快適な交通社会です。次に、安全とエコのバランス

## 10年後の理想的な交通社会を描く



### 時間と空間のデザイン



の取れた交通社会、それから豊かな生活の実現、積極的な交通・移動の促進、さらにはマルチモーダルあるいはインターモーダルを実現することが、移動の質を確保し保証すること、移動の自由や選択肢を保証することにつながるでしょう。

そして、空間、時間、移動のそれぞれで、「空間のデザイン」「時間のデザイン」「移動のデザイン」を整理しました。例えば空間のデザインで言えば、道路空間をコントロールすること、再配分による道路空間の有効活用、生活道路の安全、動線の分離などです。都市（市街地）と地域（郊外）の二極化、過疎化の問題があるので、地域の活性化、観光政策に交通分野がどうかかわっていくかということも話題になりました。

時間のデザインは難しいところですが、いかに救急車の到着時間を早めるか、あるいは配車を効率化するかについて、ICTを利用していかなければ

ればいけないという提案がありました。

移動のデザインについては、ICTやビッグデータという情報技術を活用して、いろいろな形で移動の質を上げていく必要があります。さらに、さまざまな技術が進歩することで基本的には便利になっていくはずですが、それが必ずしも移動する方の幸福、移動の質や安全につながっていないことや、いろいろな交通環境の変化をどう交通参加者側に伝えていくのか、あるいは教育するのかもしれないということも重要です。最近もバスの事故があって、睡眠や過労の問題が話題になっていますが、健康状態や運転中の行動を「見える化」する仕組みも必要ではないかという提案がなされました。

こういったデザインを10年後にどう実現するのかというと、大きくハードとソフトに分けて考えています。

ハードに関しては、特区によるトライアルです。日本に限らなくても良いのですが、どこかの場所で先進的に、最先端の技術を組み合わせてトライアルするべきではないでしょうか。例えばマイクロコミュニティを使った自動運転で、過疎地域などで高齢者の移動支援ができると思います。自動運転システムと再生可能エネルギーを使って、ほかの分野とうまくパッケージにしたものをつくり、日本から発信して規格化や国際競争力を強める必要があるでしょう。

## 実現へのアプローチ

- 全体の交通を踏まえた施策見直し
- 地域に根ざしたビジョン策定・実現
- 継続的な改善(PDCA)

### ハード

#### 特区によるトライアル

マイクロコンピュータの自動運転(過疎地域などでの高齢者の移動支援)  
ICTを用いた速度制限システム(市街地エリア内)  
GPSデータなどによる速度検知システムの搭載(速度違反の予防)  
再生エネルギーなど他分野とのパッケージ開発

規格化・国際競争力の強化:日本からの発信

移動の質を改善する道路施設の設置 SA,PAだけでなく、運転者の安全・健康を考慮  
運転支援システムと運転者の関係の最適化:適切な運転者へのインフォメーションとは

### ソフト

最新運転支援システムなどのドライバへの周知

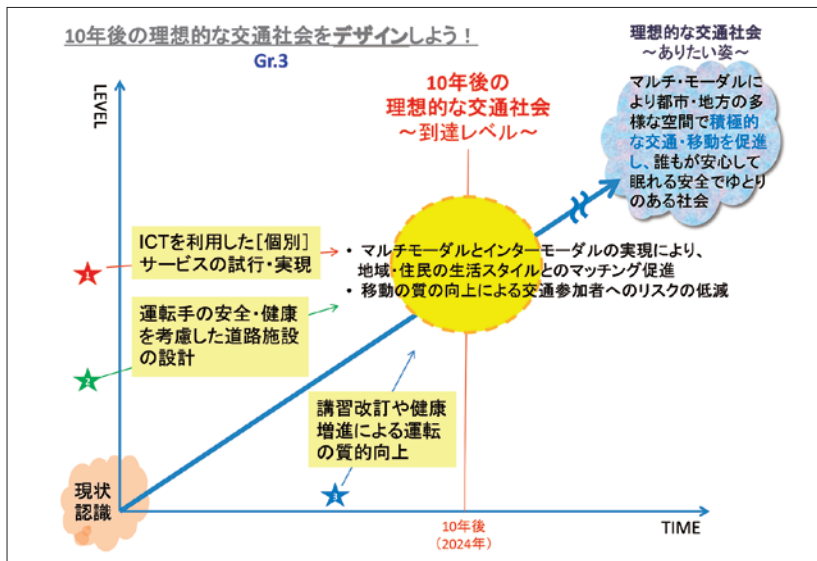
運転者の健康状態の把握:数値化(睡眠、寝不足の影響)

教習・免許更新プログラム  
事故者・違反者講習の  
改善を視野にトライアル

## 安心して寝られる社会の実現

ソフトに関しては、最新技術に対応した最新運転支援システムをドライバーに周知していく必要があります。また、運転者の健康状態を数値化、指標化して把握するシステムについては、10年後と言わず、すぐに必要だと思えます。とくにソフトのほうでは、「安心して寝られる社会の実現」という言葉が出てきました。車の運転に限らず、ゆっくり寝られる社会が本当に幸せな社会ではないかということが、グループの中で合意されたことです。

次ページの図は、いまご紹介したもののエッセンスを描いたものです。星印の部分は、全部書ききれないのでハードの部分とソフトの部分をいくつか抜き出して書いています。それらを踏まえて、マルチモーダルとインターモーダルの実現により、地域・住民の生活スタイルとのマッチング



を促進し、移動の質の向上による交通参加者へのリスクを低減することが、10年後に必要な到達レベルであろうという結論です。

さらにもう少し先、将来のありたい姿は、マルチモーダルにより都市・地方の多様な空間で積極的な交通・移動を促進し、誰もが安心して眠れる安全でゆとりのある社会であるというのが、私たちの最終的な議論の結果です。

#### キーワード

「眠れる社会」「移動の質」  
「どいつも誰でも」「地球環境」