

次世代モビリティの可能性の広がり、
これからのまちづくりが備えること

2023年7月28日

日建設計総合研究所 主席研究員

名古屋大学 客員教授

安藤 章

NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

1. モビリティの価値を考える

不動産価値は駅からのアクセスで決まる

モデル平均化と空間ヘドニック・アプローチを用いた公示地価の分析瀬谷創(筑波大学大学院), 2010年

略称	概要
Station	最寄駅からの距離 (km)
FAR	容積率 (%) / 100
Road_4	前面道路幅員 (0-4 m, Yes: 1, No: 0)
Road_6	前面道路幅員 (4-6 m, Yes: 1, No: 0)
Road_8	前面道路幅員 (6-8 m, Yes: 1, No: 0)
GOS	都市ガス又は下水道が供給 (Yes: 1, Neither: 0)
Residence	周辺に住宅がある (Yes: 1, No: 0)
Farm	周辺に農家がある (Yes: 1, No: 0)
Industrial	周辺に工場がある (Yes: 1, No: 0)
Public	周辺に公共施設がある (Yes: 1, No: 0)
Vacant	周辺に空地がある (Yes: 1, No: 0)
Store	周辺に店舗がある (Yes: 1, No: 0)
DLA	標準地周辺が分譲住宅地域である (Yes: 1, No: 0)
BUA	標準地周辺が既存住宅地域である (Yes: 1, No: 0)
RA	標準地周辺が住宅地域である (Yes: 1, No: 0)
ASA	標準地周辺が農家集落地域である (Yes: 1, No: 0)
CA	標準地周辺が商業地域である (Yes: 1, No: 0)
Dev_L	標準地周辺が中規模開発地である (Yes: 1, No: 0)
Dev_M	標準地周辺が中規模開発地である (Yes: 1, No: 0)
N_P_Road	国道又は県道沿い (Yes: 1, No: 0)
Adjustment	標準地周辺が区画整理等されている (Yes: 1, No: 0)
POP	人口密度 (千人/km ²)
Mito	水戸駅距離 (km)
Tokyo	東京駅距離 (km)
UPA	最寄り街化区域距離 (km)
Interchange	最寄インターチェンジ距離 (km)
Incineration	最寄焼却場距離 (km)
Crematory	最寄火葬場距離 (km)
NPP	最寄原子力発電所距離 (km)
Kasumigaura	霞ヶ浦距離 (km)
Elevation	標高 (m)
Dev_Permit	区域指定ダミー (Yes: 1, No: 0)

不動産価格指数の作成方法

国土交通省不動産・建設経済局 令和2年8月

表6 不動産価格指数(商業用不動産)で採用する説明変数

区分	変数名	建物付土地					土地	
		店舗	オフィス	倉庫	工場	マンション・アパート (一棟)	商業地	工業地
建物属性	建物延床面積(※1)	○	○	○	○	○	-	-
	築年数	○	○	○	○	○	-	-
立地属性	建物構造ダミー(※2)	○	○	○	○	○	-	-
	敷地面積(※1)	○	○	○	○	○	○	○
その他	最寄駅からの距離(※1)	○	○	○	○	○	○	○
	都道府県内主要駅からの距離(※1)	○	○	○	○	○	○	○
	400メートル以内の利用可能駅数	○	○	-	-	-	○	-
	最寄インターチェンジからの距離(※1)	-	-	○	○	-	-	○
	最寄一般国道からの距離(※1)	-	-	○	○	-	-	○
	用途地域ダミー	○	○	○	○	○	○	○
その他	行政区画ダミー	○	○	○	○	○	○	○
	鏡売ダミー(※2)	○	○	○	○	○	○	○
	買主法人ダミー	○	○	○	○	○	○	○
	売主法人ダミー	○	○	○	○	○	○	○
取引時点ダミー	○	○	○	○	○	○	○	

○: 説明変数として採用する -: 説明変数として採用しない

※1: 推計時には自然対数変換を行う。

※2: データ制約により、2008年3月以前の価格指数推計時には説明変数として採用しない。

ラストマイル問題にどう向き合ってきたか

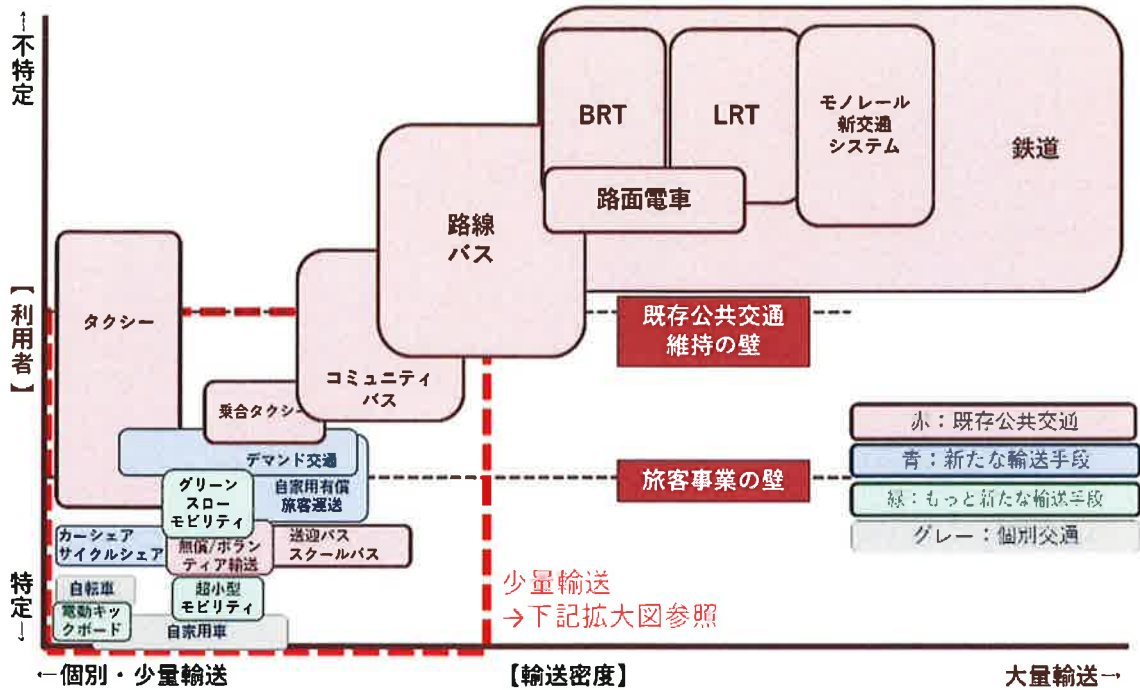
大都市では、地下鉄や新交通システム等基幹交通を整備しつつラストマイル交通を確保



住宅街では、郊外駅を中心にバスをによるアクセスを確保



モビリティ同士がカニバルことのない“コウツウ整理”が必要



多様な移動手段・旅客輸送サービス

出典：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編」に、トリセツ編集会議加筆

経済効果の視点からモビリティを考える

ラストワンマイルのモビリティ機能を高めることが地域経済を活性化する

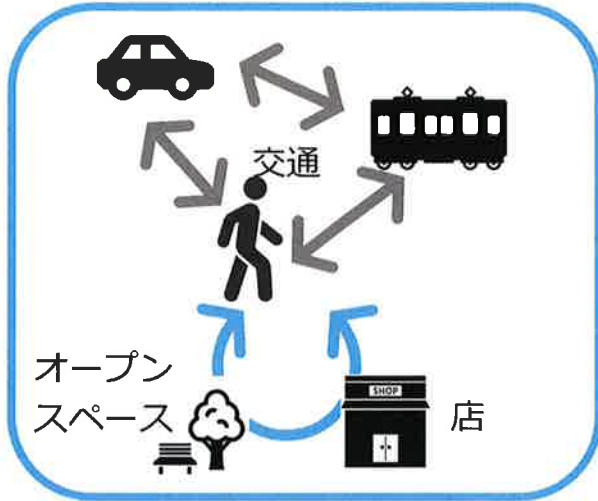
場所	期待する経済効果	モビリティへの期待機能
商業・業務集積地	<ul style="list-style-type: none"> ・ オフィスビルのテナント増加と家賃上昇 ・ 来街者数の増加と売上増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オフィスへのアクセスを良くする ・ 公共交通利用を増やす → 地区内の滞在が増加 ・ 交通空白地区を無くす → ニューモビリティの活用
住宅街	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の商店の利用増加と売上向上 ・ 外出機会増加による医療・介護費の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由気ままな外出を可能にする（特に高齢者） ・ 多様な世代が利用できるモビリティのバリエーションを高める

「交通計画」から「交通まちづくり」へ

古典的な交通計画



まちづくりの視点を踏まえた交通計画



「まち」をつくる視点から、相互の「存在」と「最大限の有効活用」を考えることが重要

モビリティと都市の価値観を見直すトレンド

□ SDGsに基づくまちづくりの潮流

- ・人間の権利の尊重に基づくまちづくり、レジリエンス、歴史・文化の尊重への敬意



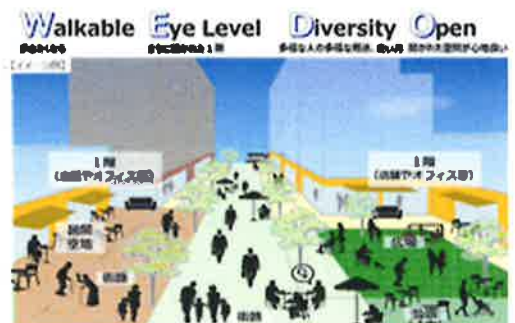
□ 人間主義のまちづくりの台頭

- ・ヤングールらが唱える人間中心の都市空間リノベーションへ

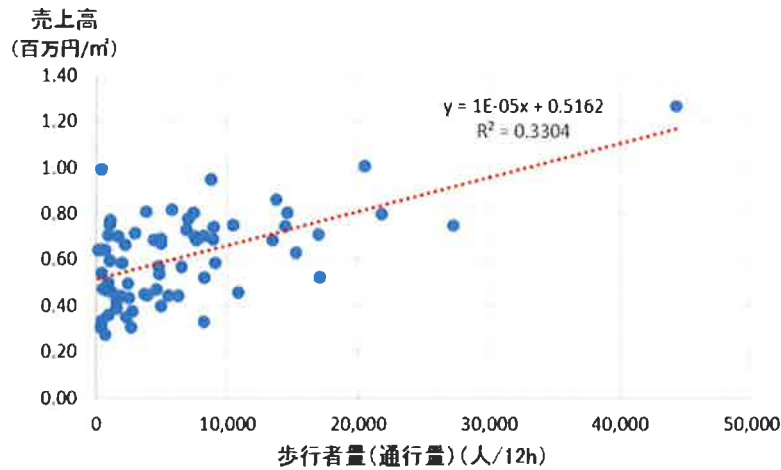


□ "ウォーカブル"、"ウェルネス"ワードのまちづくり

- ・国土交通省においても横断領域的なまちづくりが注目されている



「ウォーカブル」は、まちを元気にする

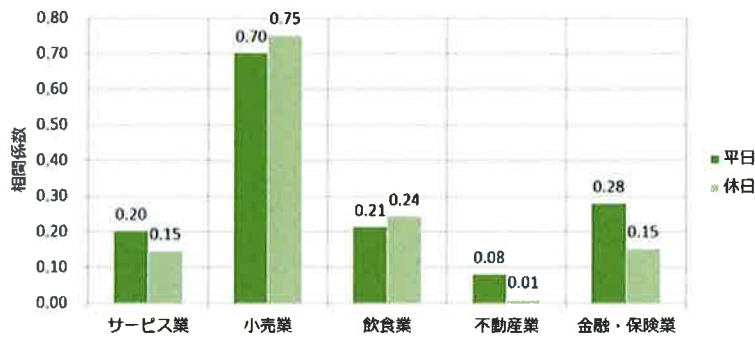


各都市の中心市街地の歩行者量（通行量）と小売業売上高

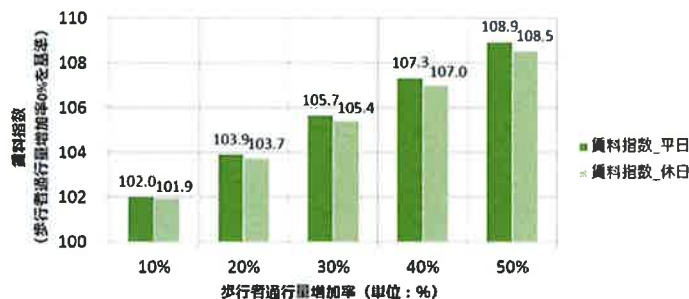
(注) 歩行者量（通行量）は、計測地点のうち通行量が最も多い地点の数値（平成 26 年度またはそれに最も近い年度を引用）を 12 時間通行量に換算。売上高は、中心市街地地域が含まれる商店街の年間商品販売額を売場面積で除して算出

出典) 認定された中心市街地活性化基本計画における各都市（対象 68 都市）の歩行者量（通行量）計測数値、経済産業省「平成 26 年商業統計調査」から国土交通省作成

歩行者量が多いとまちは元気になる



業種別店舗数と歩行者通行量の相関係数の比較



歩行者通行量の増加に伴う賃料指数の推移

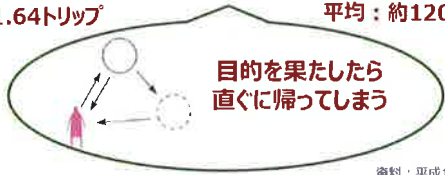
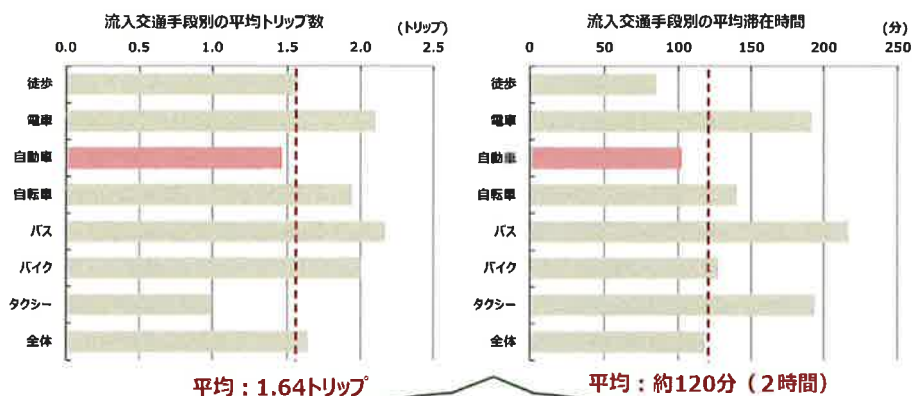
出典) 小松広明・谷和也 (2013) 「歩行者通行量と店舗賃料に関する実証的研究—福岡市天神地区におけるスタディー—」(一財) 日本不動産研究所『不動産研究』第 55 巻第 4 号, pp. 48-57.

自動車でなく、公共交通中心のまちづくりが大切

(松山市での事例)

(富山市での事例)

消費される市街地



資料：平成19年度プーパースン調査データ
出典：国土交通省資料

平均滞在時間(分)	
自家用車	公共交通
約2倍	
92.81	178.52
中心市街地での平均歩数(歩)	
自家用車	公共交通
約1.8倍	
1,126.04	2,023.31

【図3】交通手段別平均歩数、平均滞在時間の比較

出典：国土交通省資料

2. モビリティに着目する不動産ビジネス

MaaSの先駆的事例 ヘルシンキのWhim

- Whim=マルチモーダル型の統合モビリティサービス (MaaS Global 社、2016年~)
- Whimの特徴は、定額制・乗り放題のサブスクリプションモデルの採用
- 2017年には、トヨタファイナンシャルサービス、あいおいニッセイ同和損保、デンソーが相次いでMaaS Globalに出資
- 2018年4月より、イギリス：ウェストミッドランドにおいて、Whimのサービス開始

Our Solution – The Netflix Of Transportation

What if all transportation was converged... ..and tailored to your need as monthly packages?



ヘルシンキ (人口120万) のWhim:
公共交通、タクシー、レンタカー等の交通手段を一つのアプリで移動計画、予約、決済できるサービス。MaaS Globalが2016年6月から運営 (技術庁、運輸産省が助成)。2018年4月にはバーミンガム、年内にはアムステルダム、アントワープ、シンガポールで導入予定

フィンランド政府 交通サービスに関する法律 (Act on Transport Services)

- 交通関連の法律を一本化、交通サービスを一つのサービスへ
- 交通サービスのデジタル化とデータのより効率的な利用を促進し、ユーザー指向のモビリティサービスを実現 (人、モノ両方を対象)



Source: Krista Huhtala-Jenks, Digital Services and Mobility as a Service at Ministry of Transport and Communication

アン・パーナー交通大臣「モビリティを顧客に包括的サービスとして提供する真の機会を与えます。フィンランドはこの研究のバイオニアであり、競争力を発揮しています」
2017.05.24記者発表

- 第1弾：交通関連の各種規定を一本化・データ及び情報システムの相互運用確保を義務づけ
- 第2弾：航空、海運、鉄道サービスとそれに携わる資格要件を緩和・データのオープン化が中心的役割をなす

サービスプロバイダーはサービス内容、価格等の重要データ開示義務付け

	Whim To Go	Whim Drive	Whim Unlimited
Monthly payment	free	€95	€195
Local public transport	Pay per ride	Unlimited Single Tickets	Unlimited Single Tickets
Local car rental	Pay per ride	1000 per ride	Unlimited
Car	Pay per ride	€90 per day	Unlimited
City bike	Coming spring 2018	Coming spring 2018	Coming spring 2018
Carshare anytime	Yes	Yes	Yes
Add-ons incl regional MSK	Yes	Yes	Yes

Whimの運賃体系 (サブスクリプションを採用) :
3つの運賃体系により、499ユーロで公共交通、タクシー (5km以内)、レンタカー、カーシェアリングが使い放題

出典) Whim公式サイト (2018年4月12日時点)

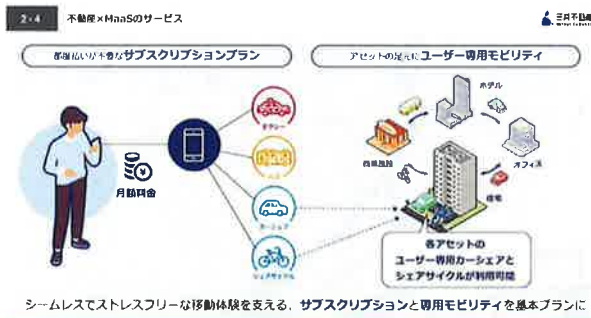
- 運輸通信省は、デジタル化、試行、規制緩和を進める目的で、交通サービス法 (Act on Transport Services) を3段階に分けて施行を予定しており、最初の道路交通分野については2018年7月施行
- 第2段階では、航空、海運、鉄道交通分野が追加、第3段階では、交通システム及び関連デジタルサービスを対象に予定

出典：国土交通政策研究所報第69号2018年夏季、未来投資会議構造改革推進委員会「地域経済・インフラ」(インフラ) (第3回) 配布資料

MaaSにはまちづくりの視点が必須!

- 百花繚乱のMaaSだが、何れもまちづくりとの連携 (目的地連携) を重視

三井不動産のMaaSモデル



トヨタ自動車のMaaS

移動に関わる様々なサービスと連携拡大

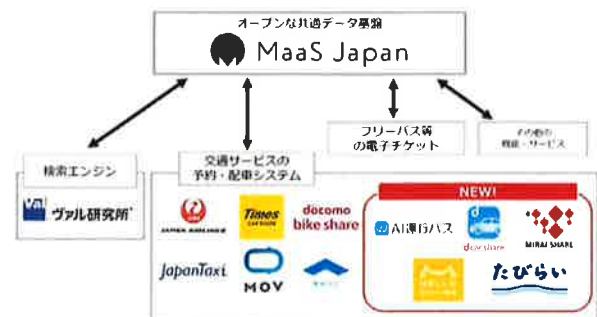


JR西日本×DMOのMaaS



小田急のMaaS

MaaS Japan の機能・サービスの拡充

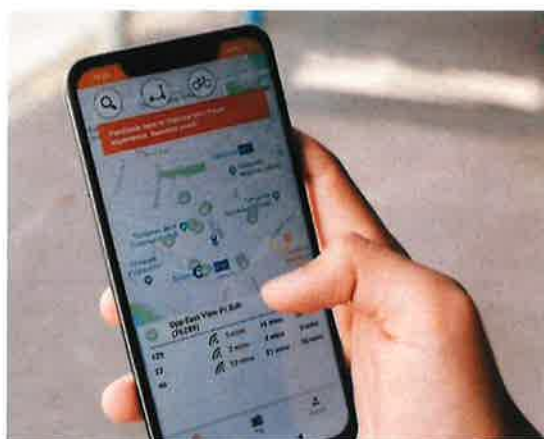


MaaSビジネス ～まちづくりの視点～

●モビリティパッケージ型オフィス

シンガポールのMobilityXの不動産視点でのビジネス

自動車が不要な生活を
目指したMaaS



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 15

事例③ Perkmerced

住宅 の付加価値としてモビリティサービスを提供

概要	
事業主体	Maximus Property
サービス提供場所	サンフランシスコ
料金	約 \$ 2500 / 月～
サービス概要	<ul style="list-style-type: none"> サンフランシスコの共同住宅複合施設Perkmercedでは、自動車を所有していない住民へライドシェアサービスをパッケージ化したCar-Free-Livingプログラムを提供。 100 \$ /月のUber等のMaaS利用権と、5 \$ /回の最寄り駅までのUberプール利用権が与えられる。 住民は、100 \$ のうち30 \$ 以上をUber乗車に使用しなければならないが、残りの金額は公共交通機関などで利用可能。



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 16

事例① Riksbyggens Brf Viva

住宅 の付加価値としてモビリティサービスを提供

概要	
事業主体	Riksbyggen
提供場所	イエテボリ（スウェーデン）
提供開始時期	2019年3月
料金	1~5部屋 SEK 95,000~7,545,000（約100万~約8200万）
サービス概要	<ul style="list-style-type: none"> 約130世帯からなるカーフリー住宅（自家用車専用の駐車スペースは全く無い） 居住者はEC2BというMaaSアプリを通じて、カーシェアSunfleet、公共交通の電子チケット、自転車のシェアGoRide等のマルチモーダルサービスを利用できる。



住宅開発と連携した新モビリティサービス

▼カーフリー住宅Riksbyggens Brf Viva（イエテボリ）



▼EC2BのMaaSアプリ



マンションのリデザイン（MaaS付住宅）：132世帯のカーフリー住宅を開発（2019年3月～）、EC2Bが居住者の移動を支援する住民専用アプリを提供（カーシェアSunfleet、公共交通の電子チケット、自転車シェアGoRide等のマルチモーダルサービスを提供）。

事例② Angel Gardens

住宅 の付加価値としてモビリティサービスを提供

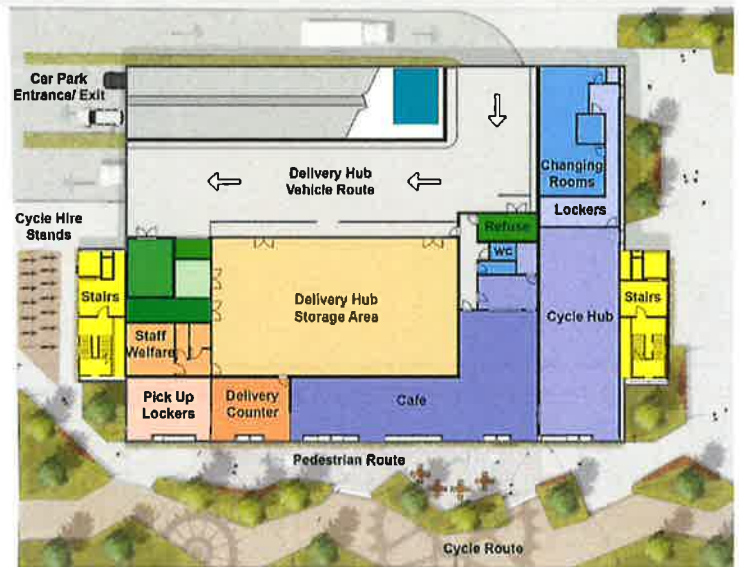
概要	
事業主体	MODA Living
提供場所	マンチェスター、リバプール（イギリス各都市に展開予定）
料金	家具付き1Bedroom（34~38㎡） £1050~（約14万円/月~）
サービス概要	<ul style="list-style-type: none"> 専用アプリ「MY MODA」付き住宅（家賃の支払いや配達管理、コンシェルジュへのメッセージ、ジムやクラブの予約、健康管理等がアプリで可能） 市内の駐車場重要削減や混雑緩和を目的として、TFGM（Transport for Greater Manchester）と提携し、公共交通機関（メトロリンク）の無料パス（1年間）を提供

MY MODAアプリで利用できるコンテンツ



モビリティハブによる地域の価値向上：英・マンチェスター

マンチェスター市主導で、一つ屋根の下にマルチモビリティステーションを有する集合住宅が計画。様々なプロモーションが行われ、路上駐車削減や、人間中心の交通発展に寄与することを目指すことについてビジョンの共有が図られる。



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 19

3. ラスト・ワンマイルの拠点となる “交通結節点（モビリティ・ハブ）”

NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 20

海外でも注目されるモビリティハブ

Components of mobility hubs

Mobility hubs can be seen as an interface between the transport network and spatial structure of an area. Mobility hubs include a range of different components. This diagram illustrates some of the most commonly used components.

- A1: Mobility components: Public Transport**
- A2: Mobility components: Non-public transport**
- B: Mobility related components**
- C: Non-mobility & Urban realm improvement**

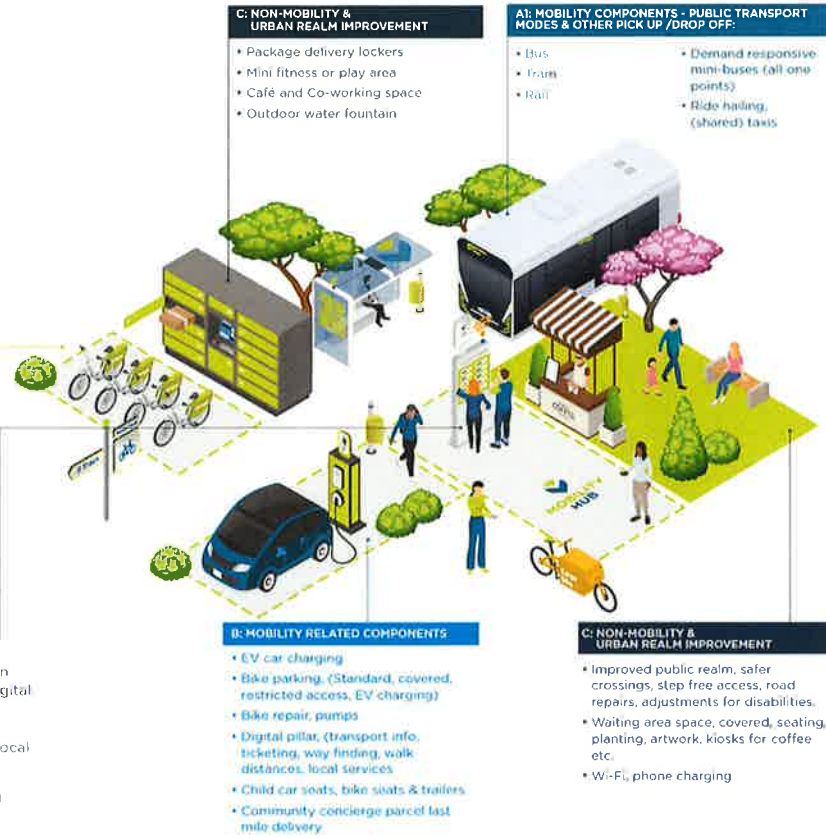
A2: MOBILITY COMPONENT: SHARED MOBILITY

- Car share (back to two, one-way electric)
- Bike share (back to bus, one-way electric)
- Cargo bike share, Cargo bike logistics store
- Other: Future micro-mobility options e.g. scooters, mopeds etc.
- Bike sharing

Branded pillar

Mobility hubs require a prominent sign or pillar with a common brand to make them visible to the public. The inclusion of a digital element in a pillar can provide:

- Access to a local transport website for information on services
- A way finding option for local walking and cycling trips
- A journey planning service for multi-modal trips
- Registration and ticketing
- Customer services



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

ブレーメンにおけるモビリティハブによる効果

適切な行動変容を促す

- 行政主導で2003年に開始し、2020年にはユーザー数約20,000人に
- 車購入をやめることにつながった台数：2700台以上

近隣での経済活動を中心にする

- シェア型車による移動距離は自家用車の50%未満
- 移動距離が小さくなり近隣での買い物がメインになるとの報告

都市開発等での好循環を創出

- 住宅開発において駐車場面積が減少
- 駐車場需要の減少：シェア型車1台は16台分の自家用車分に相当と試算
- 5,000台以上の路上駐車を減少（約25kmの車の列に相当）
- ハブのない市街地と比較して交通渋滞が減少



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 22

街のような店舗づくり:ウォルマート

街 (town center) のような店舗づくりをコンセプトとして店舗改革を検討している。店舗改革を実施する店舗では、レンタサイクルや、相乗りタクシーなどを呼べるモビリティハブを設け実際の街のように周辺の街とつながっていくことが目論まれている。顧客経験を良いものにし、滞在時間を長くすることが狙いである。



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 23

グリンスローモビリティを活用したまちづくり

池袋のIKEB BUS



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 24

グリーンスローモビリティを活用したまちづくりイメージ

国が進めるグリーンスローモビリティの推進でも、**交通結節点の機能が重要**になる。

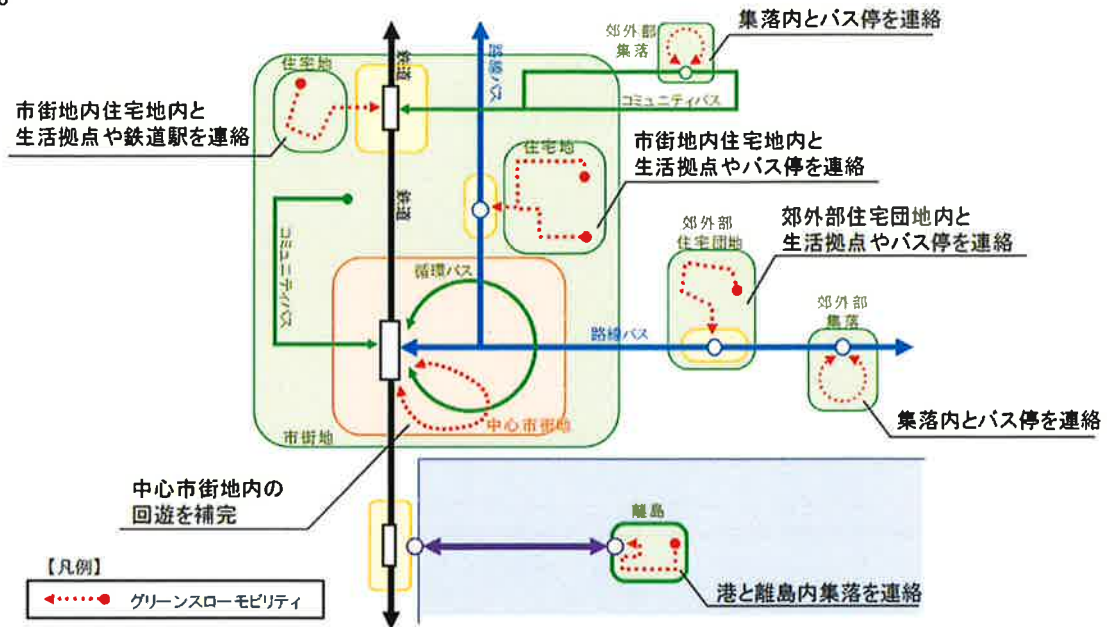
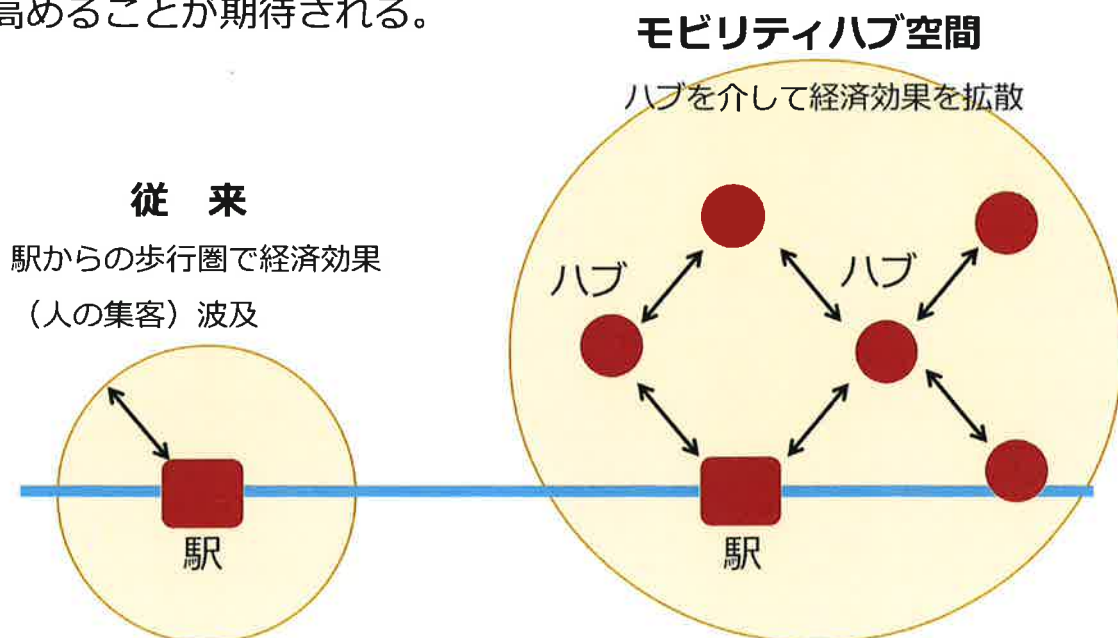


図 グリーンスローモビリティの公共交通としての適用例

出典：国土交通省「地域特性に応じた電動低速モビリティの活用検討調査（令和2年3月）」

まちの賑わい創出のためにモビリティ革命に期待すること

- ・今まで駅を中心としたまちづくり展開（TOD）
- ・これからは、駅の賑わいを歩行圏以遠に拡散させることで経済活性化を高めることが期待される。



モビリティハブ機能面での課題

モビリティハブに想定される課題

- ・乗換は面倒
- ・空間がシャビーでつまらない
- ・乗換のコストが高む 等



モビリティハブが備えるべき機能・性能

- ・乗換の待ち時間を面倒にしない
 - 付加価値のある“情報”や“アクティビティ”がある
- ・空間がシャビーでつまらない
 - 工夫された空間デザイン
- ・乗換のコストが高む
 - モビリティのトータルコーディネートで新しい事業モデル



「まちの駅」としてのモビリティ・ハブ ～横浜市・黄金町でのモビリティハブ実証～

モビリティハブの実証実験

- ・2019年10月26日～11月7日に横浜市・黄金町においてモビリティハブの実証実験を実施。
- ・サービス内容は、①自動運転車両の説明 ②周辺エリアの観光情報の提供 ③自動運転を想定したオンデマンドモビリティサービスによる自由な回遊行動。
- ・黄金町を中心とした半径約2kmの範囲において37箇所の乗降スポットを設定。

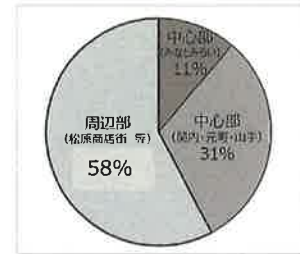


図2 各エリアにおける乗降スポット利用回数



NIKKEN

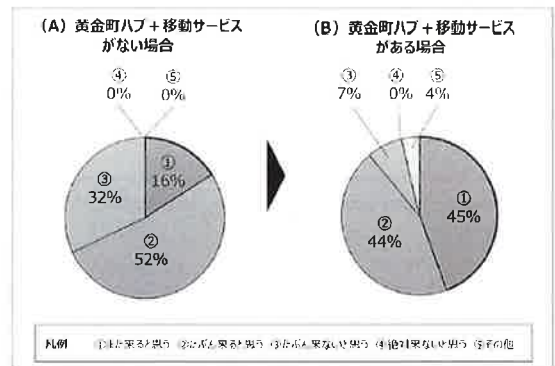


図3 黄金町エリアへの再訪の意向

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 29

～渋谷でのモビリティハブプロジェクト～ (SMILEプロジェクト)

SMILEプロジェクトの紹介

日建設計グループが提案する「**まちの駅**」としての**モビリティハブ**
SMILE : Social Mobility & Information LoungE

渋谷をモデルケースとして、第1弾を実施。今後は、色々な場所に展開を予定。

■渋谷地区での実証体制



産官学が連携したチームで
SMILEをつくっていきます

共催	 (企画・運営) 			
後援				
特別協力				
				
				
調査協力				

渋谷の移動環境に対する評価

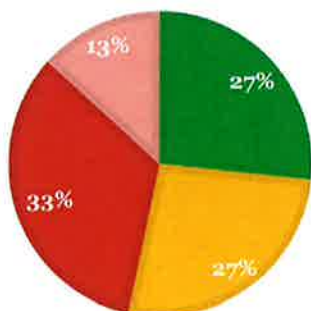
渋谷のウォーカビリティに対する人々の評価を上げる

渋谷ソラスタ前で20名にヒアリングした結果

「渋谷は歩きやすいか?」という質問に対して、「**歩きにくい**」と答えた人は**46%**
 「渋谷を歩きたいと思うか?」という質問に対して、「**やや歩きたくない・歩きたくない**」と答えた人は**44%**
 歩きたくないと答えた人からは、**混雑しすぎている。目的が決まっている場合以外は歩かない**というコメントがあった。

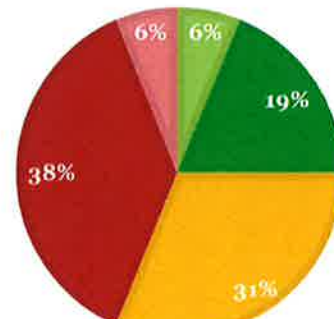
渋谷は歩きやすいか

- とても歩きやすい ■ 歩きやすい ■ どちらでもない
- やや歩きにくい ■ かなり歩きにくい



渋谷は歩きたいと思うか

- とても歩きたい ■ 歩きたい ■ どちらでもない
- やや歩きたくない ■ かなり歩きたくない



『歩き、巡りたくなる渋谷へ』

SMILEが、駅直近エリアの「ウォークブル化」をサポート
 SMILEが、駅周辺エリアの「回遊性向上」をサポート



＜期待される効果＞
 渋谷の混雑分散・地域経済活性化へ



下図は「渋谷駅周辺交通戦略」より引用

SMILE実証実験の概要

【2021年の社会実験】

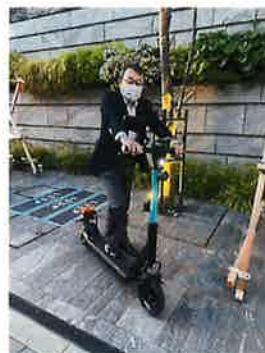
実施期間 11/10 (水) ~11/13 (土)

設置場所

魅力的な渋谷の「奥」のまちの入口に位置し、重要な地域モビリティであるバスの停留場に近接する、以下の場所に設置

東急百貨店本店前

渋谷ソラスタ前



「SMILE」の空間と機能

東急百貨店本店前のSMILE



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

「SMILE」の空間と機能

渋谷ソラスタ前のSMILE



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

「SMILE」の空間と機能

創出された様々なアクティビティ

オフィスワーカーの屋外会議



ランチ後の立ち話

SMILEハンモックでお昼寝



若者たちの滞留

子供からお年寄りまでの立ち寄り



SMILEを起点とした移動



NIKKEN



NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

「SMILE」による移動拡張の効果

- モビリティポート（LUUP）の設置により、SMILEを発着点としたエリア周縁部への移動が発生
- 1~3km程度の移動が生じることが確認され、回遊範囲の拡張というコンセプトの一端を実証

総移動回数

147回

平均移動距離

1.4km

ポートごとの利用の差

東急百貨店SMILEポート

- 午後以降の利用が多い
- リピーターが比較的少ない傾向

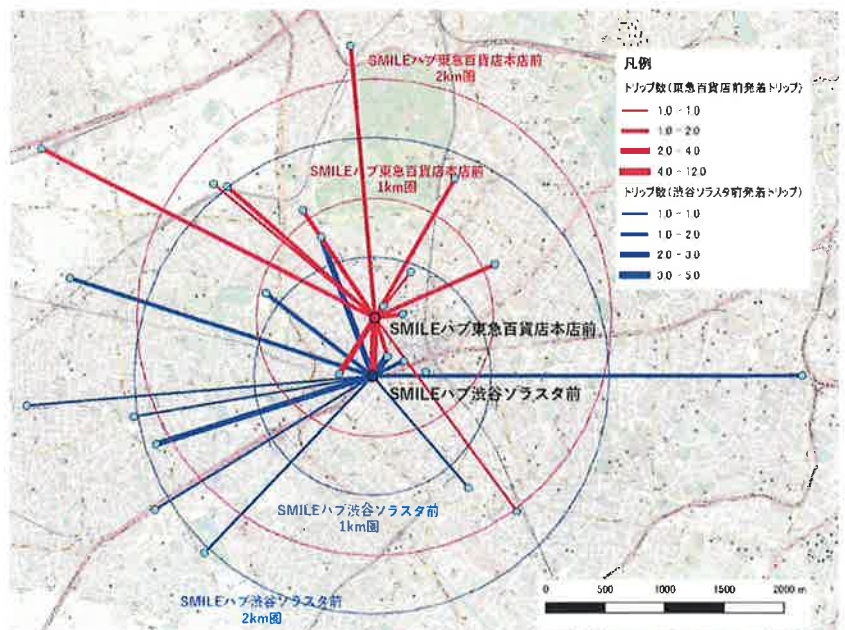
渋谷ソラスタポート

- 午前~16時頃の利用が多い
- リピーターが相対的に多い傾向
- ポートの立地の特徴が反映（ソラスタ周辺はオフィスワーカーが多い）
- 今後の場所ごとの拠点像を検討する上でも利用傾向の差を考慮



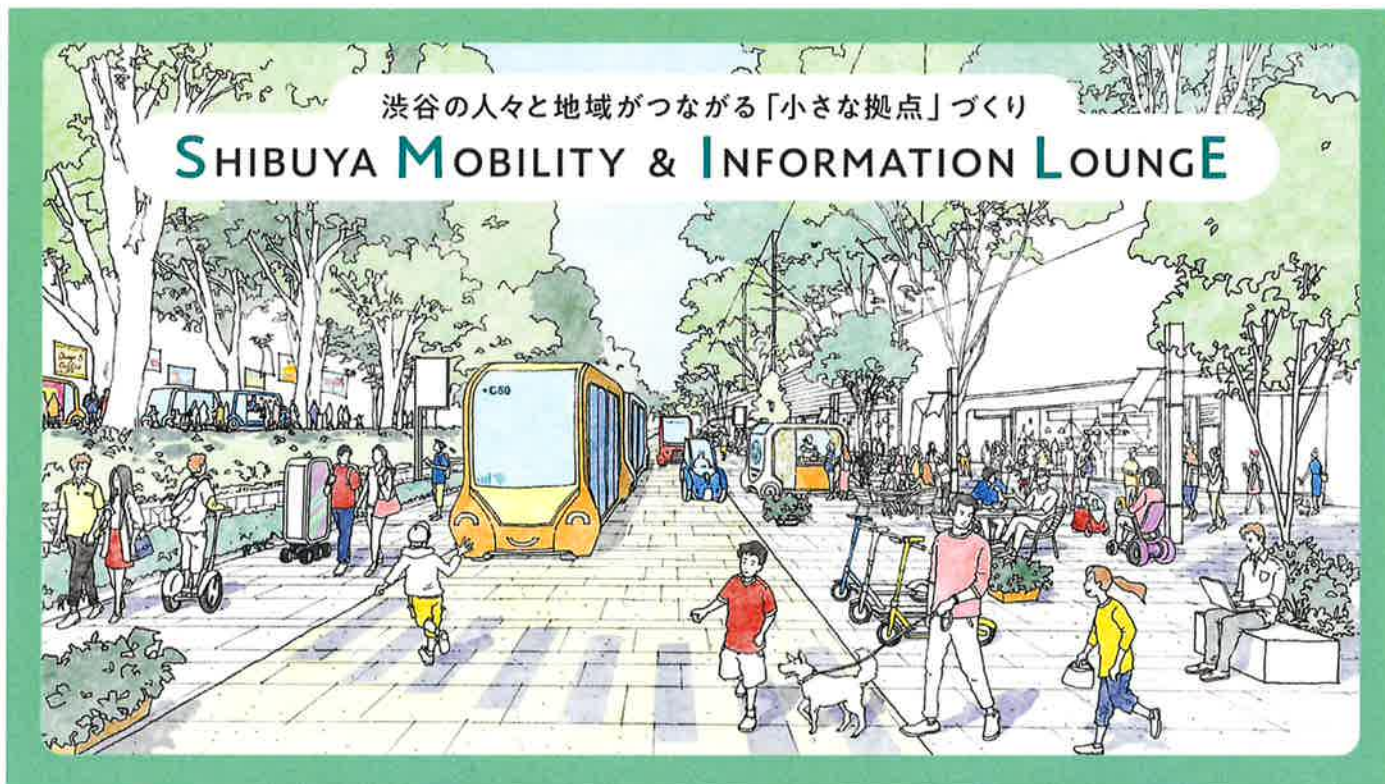
NIKKEN

SMILEを発着点とした移動の可視化



NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

街のような店舗づくり:ウォルマート



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE 39

シェア型マルチモビリティの実装例（さいたま市）

さいたま市ではENEOS社と連携し、マルチモビリティハブを実装。

- ・ 3種類のモビリティを利用可能なモビリティハブを市内に複数箇所整備
- ・ 商用として展開（実装）
- ・ 電源は風力発電により、環境にも配慮したモビリティを実装
- ・ モビリティの移動データを活用し、交通政策にも活用（ラストマイル実態を把握）
- ・ 行政と事業者がwin-winの関係を構築し実施



さいたま新都心でのオープニング式



電動アシスト付自転車



スクーター



超小型EV



NIKI 風力発電システム

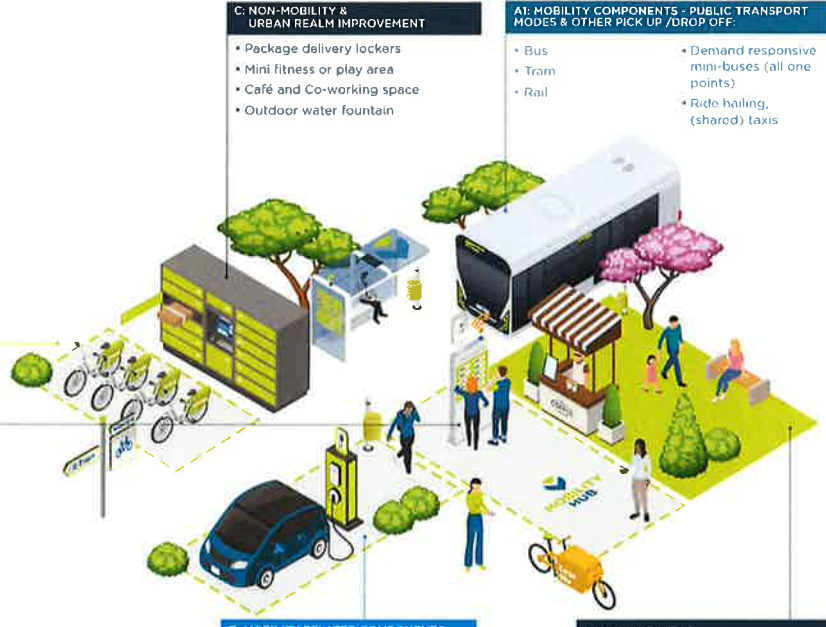
NIKKEN

海外でも注目されるモビリティハブ

Components of mobility hubs

Mobility hubs can be seen as an interface between the transport network and spatial structure of an area. Mobility hubs include a range of different components. This diagram illustrates some of the most commonly used components:

- A1: Mobility components: Public Transport**
- A2: Mobility components: Non-public transport**
- B: Mobility related components**
- C: Non-mobility & Urban realm improvement**



A2: MOBILITY COMPONENT: SHARED MOBILITY

- Car share, back to back, one-way, electric
- Bike share, back to base, one-way, electric
- Cargo bike share, cargo, two, logistics, shop
- Other taking means, mobility systems, e.g. e-scooters, shared space
- Ride sharing

Branded pillar

Mobility hubs require a prominent sign or pillar with a common brand to make them visible to the public. The inclusion of a digital elements in a pillar can provide:

- Access to a local transport website for information on services
- A way finding option for local walking and cycling trips
- Registration and ticketing
- Customer services
- A journey planning service for multi-modal trips

B: MOBILITY RELATED COMPONENTS

- EV car charging
- Bike parking, (Standard, covered, restricted access, EV charging)
- Bike repair, pumps
- Digital pillar, (transport info, ticketing, way finding, walk distances, local services)
- Child car seats, bike seats & trailers
- Community concierge parcel fast mile delivery

C: NON-MOBILITY & URBAN REALM IMPROVEMENT

- Improved public realm, safer crossings, step free access, road repairs, adjustments for disabilities.
- Waiting area space, covered, seating, planting, artwork, kiosks for coffee etc.
- Wi-Fi, phone charging

INIKKEN

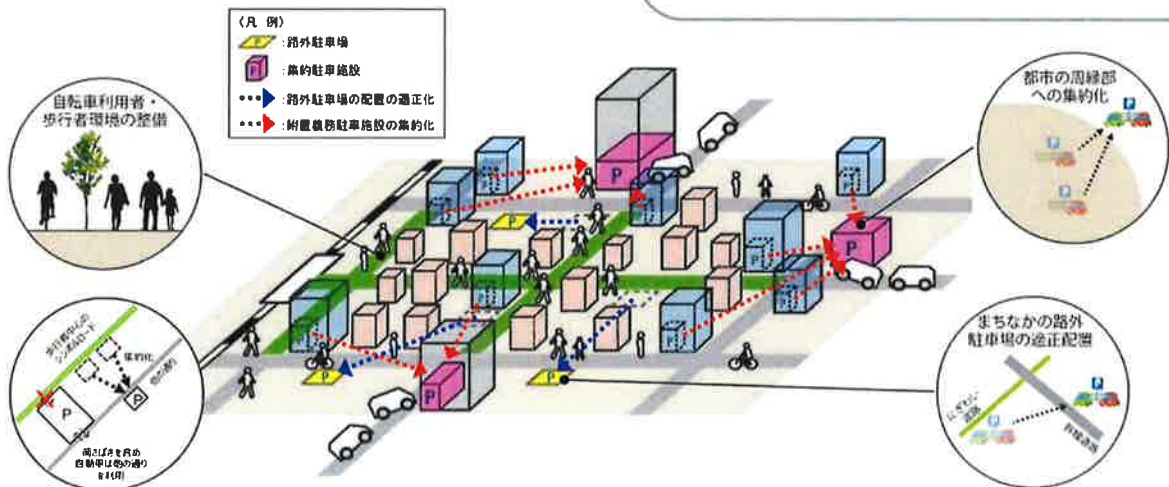
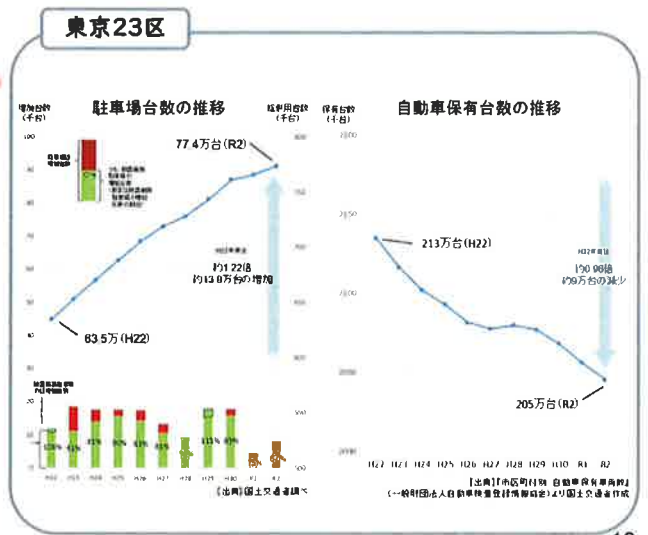
INIKKEN SENKEI RESEARCH INSTITUTE

駐車場施策見直しの動向

過剰共有となりつつある駐車場について、国でもあり方の議論が活発。路外駐車場の適正配置、周辺部への集約化の議論もある。



モビリティハブへの転用、またはモビリティハブによるビルの価値向上を期待



NIK

都市再生特別地区と公共貢献施設

土地総研の調査によれば、東京、大阪、名古屋、札幌での公共貢献事例を収集し、クラスター分析を行った結果、東京では防災機能、地冷・コジェネ等の環境分野、エリアマネジメント、生活サポート施設、ビジネス支援が多いことが示された。

⇒これからは、次世代の交通システムの視点を加えることが費用

表1 公共貢献の調査項目

分野	内容	分野	内容
1.交通施設	広場の整備(1-1)	4.居住環境の整備	住宅(サービスアパートメント)の整備(4-1)
	歩行者デッキの整備(1-2)		スーパー(4-2)
	歩行者道路、ネットワークの整備(1-3)		医療施設(4-3)
	駐輪場・駐車場の整備(1-4)		教育施設(インターナショナルスクール等)(4-4)
	道路の整備(1-5)		子育て支援施設(保育所等)(4-5)
	地下通路、駅との接続の整備(1-6)		地域活動拠点施設(4-6)
	タクシー・バス乗り場の整備(1-7)		エリアマネジメントの実施(4-7)
2.防災	帰宅困難者受入施設の整備(2-1)		5.文化・観光
	非常用発電機の設置(2-2)	美術館・ミュージアム(5-1)	
	防災備蓄倉庫の整備(2-3)	劇場・ホール(5-2)	
3.自然・環境	防災情報提供の実施(デジタルサイネージ等)(2-4)	6.ビジネス環境	教育機関(5-3)
	緑化(屋上、周辺道路等)(3-1)		文化・交流機能(5-4)
	自然エネルギーの活用(3-2)	観光案内所(5-5)	
	地域冷暖房システム(DHC)(3-3)	宿泊施設(ホテル)(6-1)	
	コージェネレーションシステム(CGS)の整備(3-4)	カンファレンス、コンベンション施設(6-2)	
環境教育啓発施設の整備(3-5)	ビジネス支援施設(6-3)		

出典：土地総研リサーチメモ「都市再生特別地区における公共交通の実態に関する研究（2021年7月）」

4. さいごに

～モビまち研のご紹介～

モビまち研について

研究会の名称

モビリティとまちのミライ研究会（通称：モビまち研） 2022年～本格稼働

研究会設立の背景

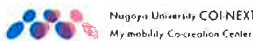
- ・自動運転・MaaS・ラストマイル交通等、先進モビリティの都市実装が注目されているが、そのために「都市側が準備すべきこと」や「進め方や事業モデル」が明確になっていない。
- ・日建設計グループと名古屋大学が、**まちづくり関連企業やモビリティ関連企業、行政との「プラットフォーム」**を構築することで、先進モビリティの都市実装に必要な規制緩和や政策提言を担うとともに、**具体プロジェクトの企画・構想等、参画企業にとってメリットのある活動を行う。**



NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

参考資料：名古屋大学COI-NEXTマイモビリティ共創拠点について



マイモビリティ共創拠点における場づくり

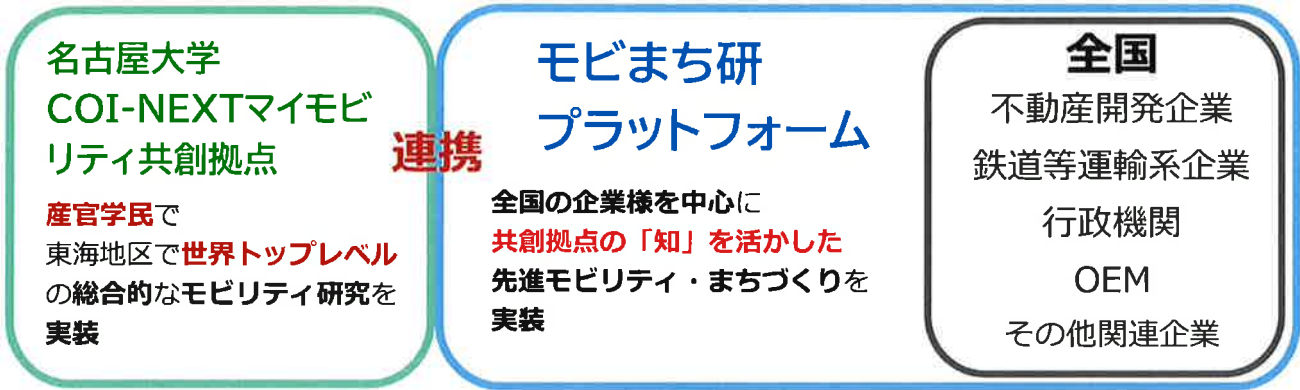
60

代表機関の主体のもと、森川PL、安藤副PLのリーダーシップによる拠点体制を構築
地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点（拠点長 森川高行）



モビまち研プラットフォーム

名古屋大学COI-NEXTマイモビリティ共創拠点の「知」を、全国の企業様を中心とし横展開とカスタマイズをする「モビまち研プラットフォーム」



COI-NEXTマイモビリティ共創拠点との連携効果

- ①世界トップレベルの先進モビリティの「総合知」をまちづくりに活用できる
- ②規制緩和等を産学民が一丸となり推進すべき体制が迅速に構築できる
- ③日本初の総合的な先進モビリティまちづくりモデルの開発と世界展開 等

- ・これからの新しい街づくり手法への開発
- ・各企業様の新規ビジネス創出への貢献

NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

第1回モビまち研シンポジウムの開催

- ・モビまち研の発足PRと会員募集を目的として、**令和4年12月2日に都内で第1回モビまち研シンポジウムを開催。**
- ・日建設計グループのクライアント企業様や名古屋大学のCOI参画企業様等を中心に参加募集を図ったところ、**会場107名、オンライン650名が参加。**
- ・名古屋大学から本研究拠点の活動内容や高蔵寺NTでの自動運転等モビリティ実証の成果を報告。
- ・東急様からは、東急様が取組む沿線での自動運転実証の成果と課題を報告。



NIKKEN

MOBILITY POSITIVE

第1回モビまち研シンポジウム

活用したモビリティづくり

先進モビリティ

ハイブリッド開催・少人数：無料

2022/12/2 FRI

10:00~18:00 / 懇親会：18:10~19:30

会場：両国コネクト・スクエアホール（先着100名）

COI-NEXT 主催/モビまち研共催、日建設計グループ

名古屋大学は、2022年秋に「COI-NEXT マイモビリティ共創拠点」を設置し、産官学民が連携して取り組んでいる地域の交通課題に対するイノベーションを促進と共の実装を目的とします。日建設計総合研究所は、名古屋大学と協働で本共創拠点を運営支援するとともに、モビまち研を立ち上げました。

自動運転、MaaS、パーソナルモビリティ等の先進モビリティ技術が注目されるなか、これらが本出に「人」と「まち」に有益なものとなるには、まちづくりと一体で実装しなければなりません。本共創拠点では、技術開発先行で通り先進モビリティと、「まちの魅力」と「人々の幸福」を実現する「都市の価値」に貢献させるとともに、全国に波及させることを目指しています。

本シンポジウムは、マイモビリティ共創拠点の取組みを広く知って頂くとともに、全国のモビリティ分野の企業・団体に加え、まちづくり分野の各業種にも広く参加頂くことを目的として開催します。

※COI-NEXT マイモビリティ共創拠点：名古屋大学が産官学民が連携して取り組んでいる地域の交通課題に対するイノベーションを促進と共の実装を目的とします。先進モビリティの開発と共の実装のための研究開発。2022年度～2023年度にわたって、工学、建築、経済学等の分野でモビリティ研究を推進する。

講演者

- 西川 薫行**
名古屋大学
名誉教授/日建設計
モビリティ戦略推進部長
COI-NEXT 実行委員/日建設計
7000プロジェクト
- 金谷 清**
名古屋大学
名誉教授/日建設計
モビリティ戦略推進部長
専任理事
- 長塚 勇一 氏**
日建設計
技術企画グループ
部長
- 西田 司 氏**
エンデヴァン社
東洋大学
教授

プログラム

10:00~18:10	開会挨拶/開会挨拶/挨拶 日建設計等共同研究 主催研究員 名古屋大学 職員挨拶 COI-NEXT マイモビリティ共創拠点プラットフォーム
18:10~18:30	懇親会/自由行動 【懇親会】18:10~19:30 会場はCOI-NEXT共創拠点にて開催
18:30~18:40	開会挨拶/金谷 清 【開会挨拶】日建設計によるモビリティ・まちづくりの再考
18:40~18:50	懇親会挨拶/長塚 勇一 氏 【懇親会挨拶】日建設計ワークスペースの魅力を伝える（約）
18:50~17:00	懇親会挨拶/西田 司 氏 【懇親会挨拶】日建設計のモビリティへの期待（約）
17:00~17:10	コーヒーブレイク
17:10~17:30	パネルディスカッション
17:30~18:00	質疑
18:00	閉会
18:10~19:10	懇親会

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

第1回モビまち研シンポジウムの開催

各種メディアでも本シンポの開催結果を掲載。



NIKKEN

Response

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

モビまち研の会員募集と参加登録状況

- ・ 第1回シンポジウム開催を踏まえ研究会への参加募集を開始（令和5年4月末～）
- ・ 対象は、シンポジウム開催企業のうち、日建設計グループのクライアント企業様、及びモビリティサービス提供企業に限定。
- ・ 会費は無料とし、自由闊達な意見を促すため、個人単位での募集とした。



NIKKEN

モビリティとまちのミライ研究会（通称：モビまち研）
会員規約

この規約（以下「本会員規約」という）は、モビリティとまちのミライ研究会（以下「本研究会」という）の会員に関する事項を定めたものである。

第1条（目的）
先進モビリティ技術（例：自動運転やMaaS、パーソナル・モビリティやグリーン・スロー・モビリティ等）を、まちづくりに有効活用するため、参加企業が求める情報収集や議論を支援することで、プロジェクト誘発を促すとともに、将来的には産学共創のプラットフォームとして、国や地方自治体への政策提言等を行うことを目指す。

第2条（活動）
本研究会は、以下の各号に定める活動を行う。
（1）先進モビリティとまちづくりの事例視察
（2）先進モビリティとまちづくりに関する意見交換会や勉強会
（3）シンポジウムの開催
（4）その他、先進モビリティとまちづくりの推進に係る活動

第3条（会員条件）
本研究会の会員は、まちづくりを事業とする企業、及びモビリティサービスの提供を事業とする企業で構成する。

第4条（会員登録等）
（1）会員になるには、事務局が定める手続きにより申込みを行う。
（2）本研究会は、前項の申し込みがあったときは、本研究会の事務局において、大会の承認・不承認を検討し、これを大会申込者に対し通知する。

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

令和5年度の活動計画

- ・令和5年度は、企業の「まちづくりにおける先進モビリティ活用の有効性の意識啓発」を図るため、勉強会や視察会を中心に開催。
- ・勉強会は在京企業を対象とするため東京での開催を中心としつつも、良好な事例視察のため地方視察も予定。

第1回勉強会（7月31日予定 @都内）

- ・名古屋大学・森川高行教授による「名古屋圏における先進モビリティの実証プロジェクトとまちづくりへの知見（仮称）」

第2回勉強会（9月を予定）

- ・自動運転を活用したまちづくりの視察会（茨城県境町を予定）

第3回勉強会（11月を予定 @名古屋圏）

- ・自動運転・次世代モビリティの視察会（名古屋圏）
- ・名古屋大学・赤木特任准教授による「自動運転の事実（仮称）」
※赤木特任准教授は、自動運転システム開発研究者
- ・名古屋大学・金森特任教授による「エキシロMaaS」

第2回モビまち研シンポジウムの開催（令和6年1月を予定 @都内）

NIKKEN

NIKKEN SEKKEI RESEARCH INSTITUTE

モビまち研究室にご関心のある方はご連絡ください

andoua@nikken.jp

NIKKEN

EXPERIENCE, INTEGRATED