



戦略的イノベーション創造プログラム（SiP）第3期

スマートモビリティ・プラットフォームの構築

【サブ課題1】モビリティ・サービスのリ・デザイン

実践的なモビリティ・サービスのリ・デザイン

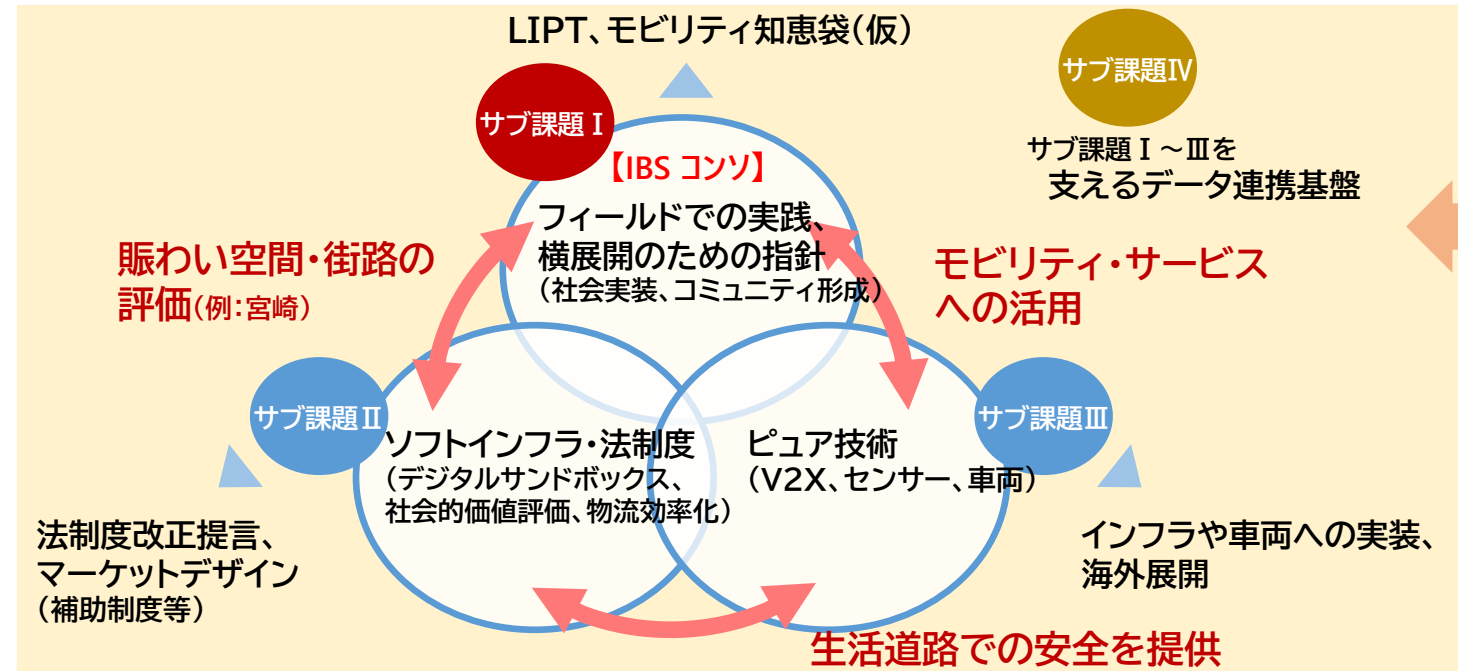
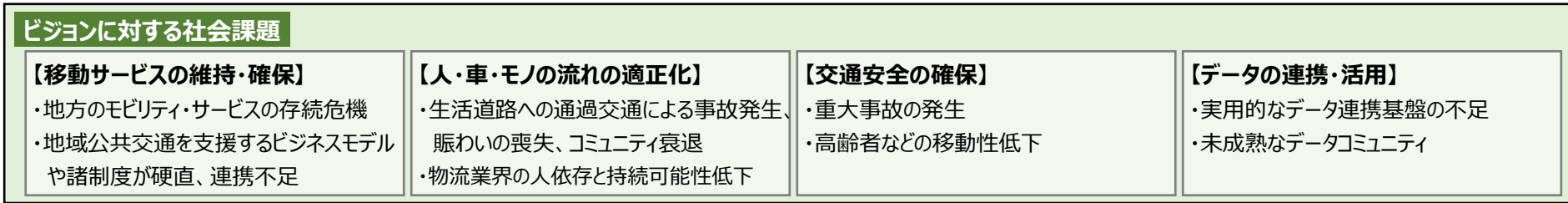
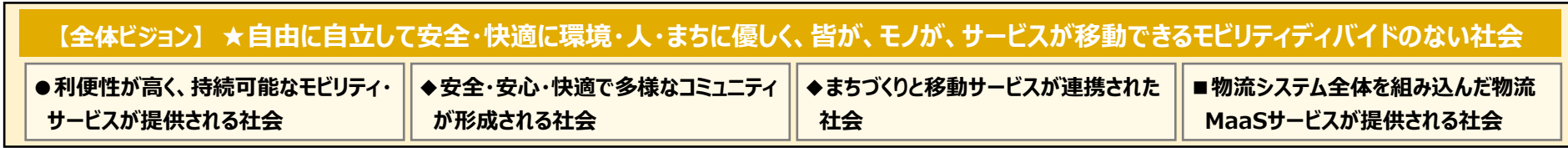
2026-05-29

IBSコンソーシアム

目 次

1-1 スマモビ全体のビジョンとサブ課題の構成	p2
1-2 サブ課題Ⅰ全体のビジョン	p3
1-3 サブ課題Ⅰ全体の戦略	p4
1-4 サブ課題Ⅰ全体のロードマップ	p5
2-1 研究開発テーマのロードマップ（IBSコンソ）	p6
2-2 研究開発の進捗	p7
2-2 研究開発の進捗 ①モビリティ資源の実情把握	p8
2-2 研究開発の進捗 ②モビリティ診断のガイドラインの作成	p15
2-2 研究開発の進捗 ③地域創生に資する総動員チップスの作成	p18
2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発	p26
2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践	p32
2-3 他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況	p40

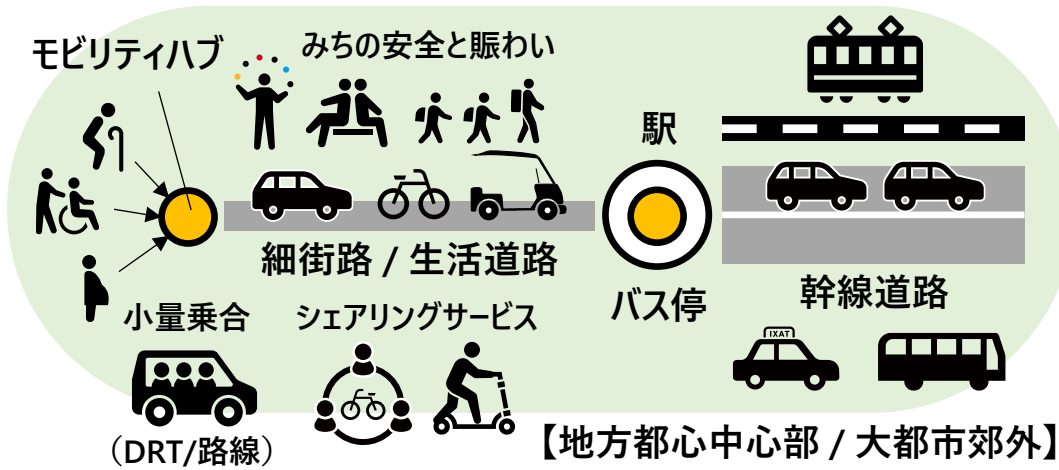
1-1 スマホ全体ビジョンとサブ課題の構成



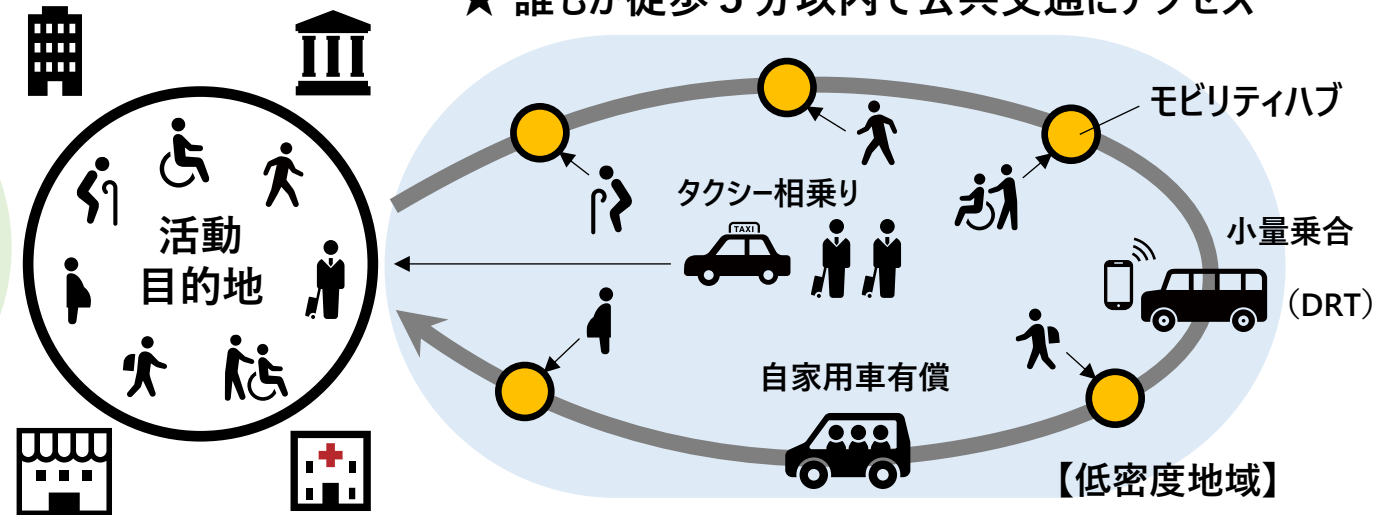
1-2 サブ課題 | 全体のビジョン

- ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティ・サービス**の提供
- ② モビリティディバイドのない、**持続可能で賑わいのある地域づくり**への貢献

★ 誰もが安心・安全にゆっくり歩ける空間



★ 誰もが徒歩 5 分以内で公共交通にアクセス



【リ・デザインのプロセス】

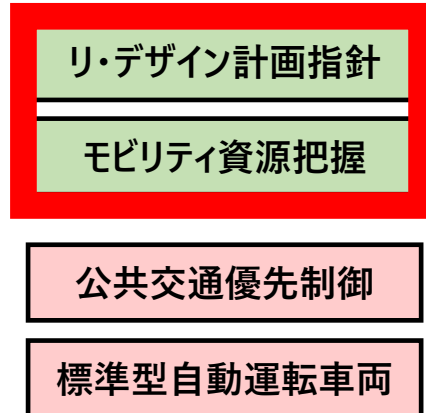
診断
戦略
計画

開発
実践
(実験)

実装
運営
評価

ビジョニングとバリデーションの
強化・実質化等

【IBS コンソ】



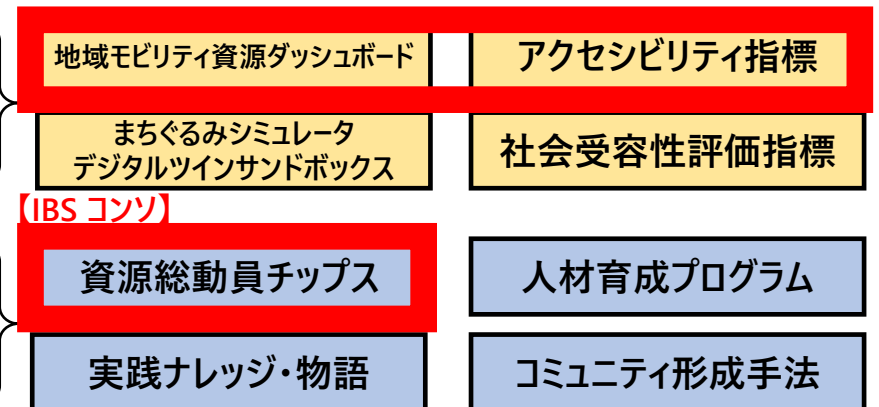
計画
理論

評価
手法

輸送
技術

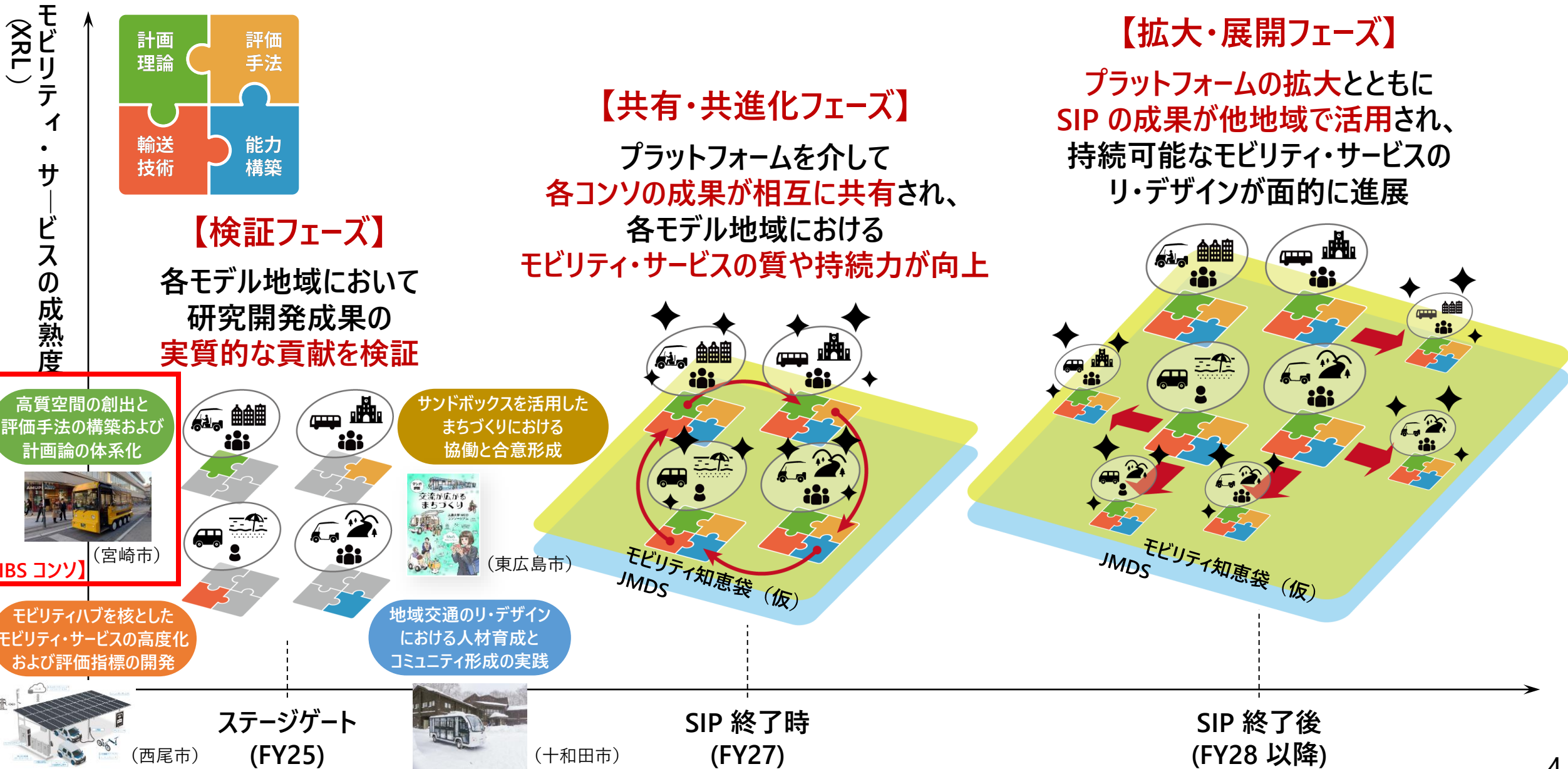
能力
構築

【IBS コンソ】



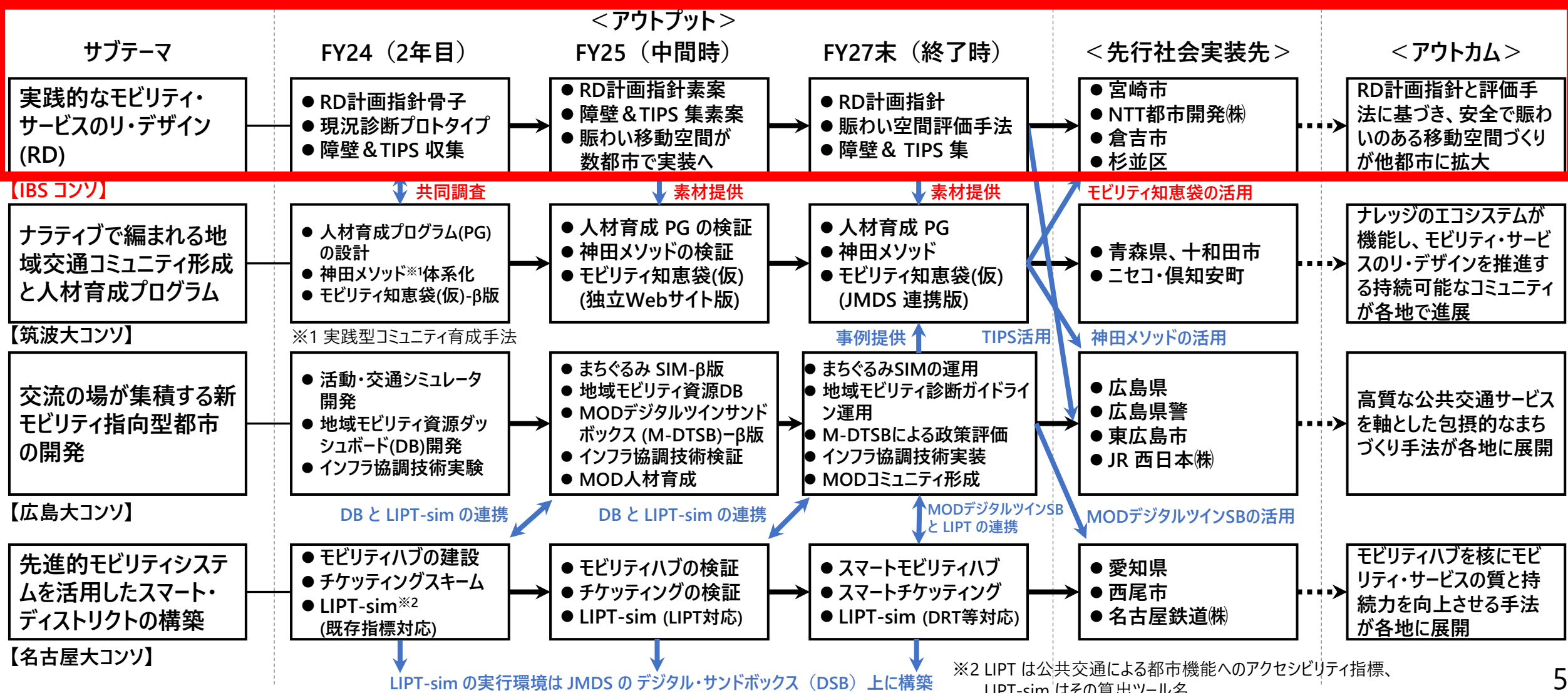
【IBS コンソ】

1-3 サブ課題 | 全体の戦略

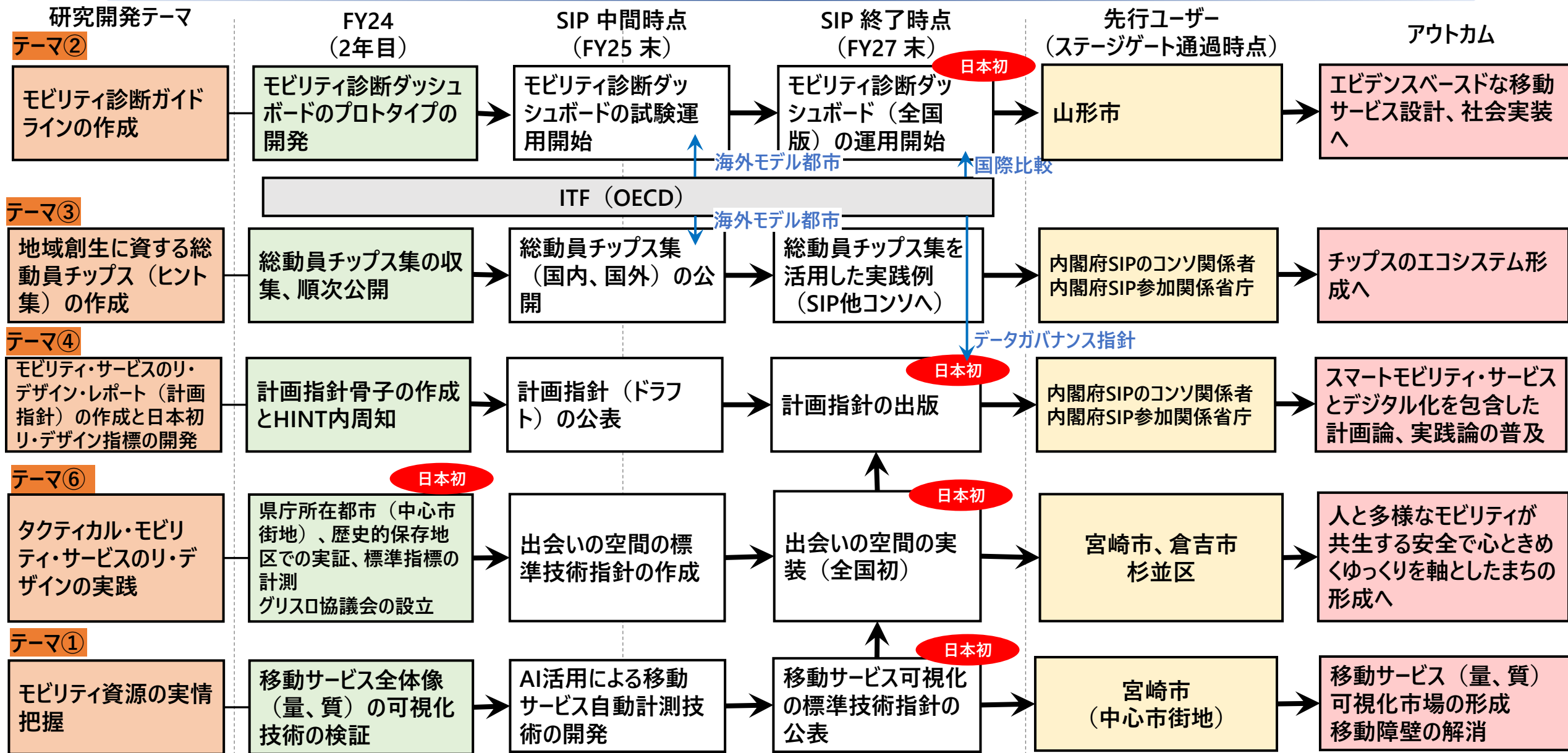


1-4 サブ課題 I 全体のロードマップ

- 【ビジョン】 ① 安全で自立的な移動を実現し、**地域の課題解決に資するモビリティ・サービスの提供**
 (再掲) ② **モビリティディバイドのない、持続可能で賑わいのある地域づくりへの貢献**



2-1 研究開発テーマのロードマップ（IBSコンソ）



2-2 研究開発の進捗

- 社会実装を実現していくために、研究技術開発と併せて政策集の開発の両輪で3年目も研究開発に取り組んできた。
- 計画指針の骨子を公表し、宮崎市を対象にモビリティ資源の実情把握をAIで自動化し、宮崎中心市街地での出会いの空間実証を踏まえた指標の標準モデルを開発した。
- 国内外のチップスを調査し、モビリティ知恵袋に公開し、移動に関する障壁について障壁逆引きガイドとしてとりまとめた。

研究技術開発

両輪による研究開発

政策集の開発

調査論：モビリティ資源実情把握手法の開発

現地調査実施済、プロトタイプ版開発済（宮崎）

分析論：モビリティ診断ガイドラインの開発

ダッシュボードプロトタイプ版開発済

政策論：モビリティ・サービスのリ・デザインのシミュレーションの開発

他コンソ知見

評価論：モビリティ・サービスのリ・デザインの評価指標（KPI）の開発

先行レビュー調査、標準指標開発済

普及論：人材育成の組織、人材育成プログラムの開発

他コンソ知見

モビリティ・サービスのリ・デザインの計画指針（ガイドライン）

骨子の公表

モビリティのデータガバナンスの計画指針

他コンソ連携

ITF共同研究

総動員チップス（国内編、国外編）

モビリティ知恵袋への公開中

モビリティの障壁、制度ルール の提案

障壁逆引きガイド済

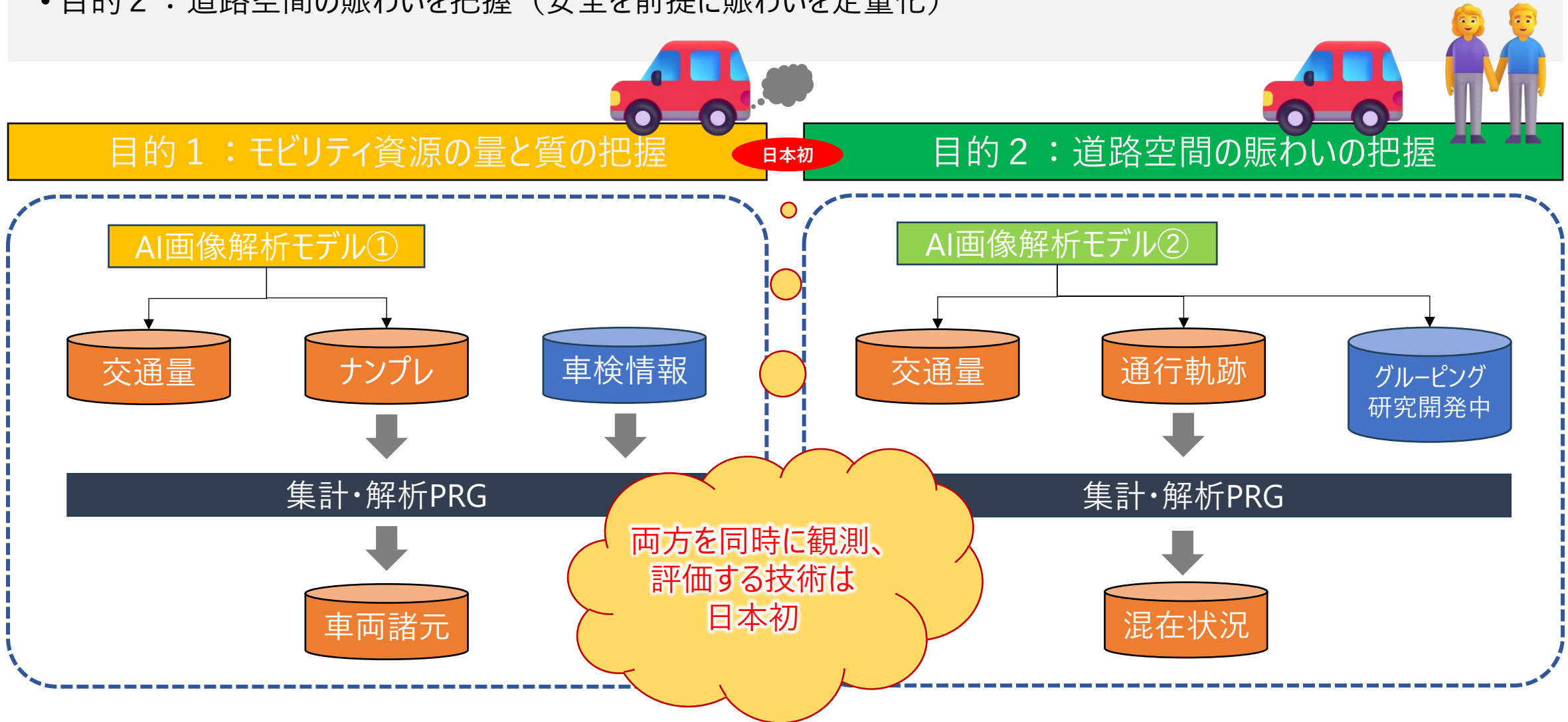
社会実験の計画、評価作法

他コンソ連携

注）いずれの項目も日本では未開発

2-2 研究開発の進捗 ①モビリティ資源の実情把握

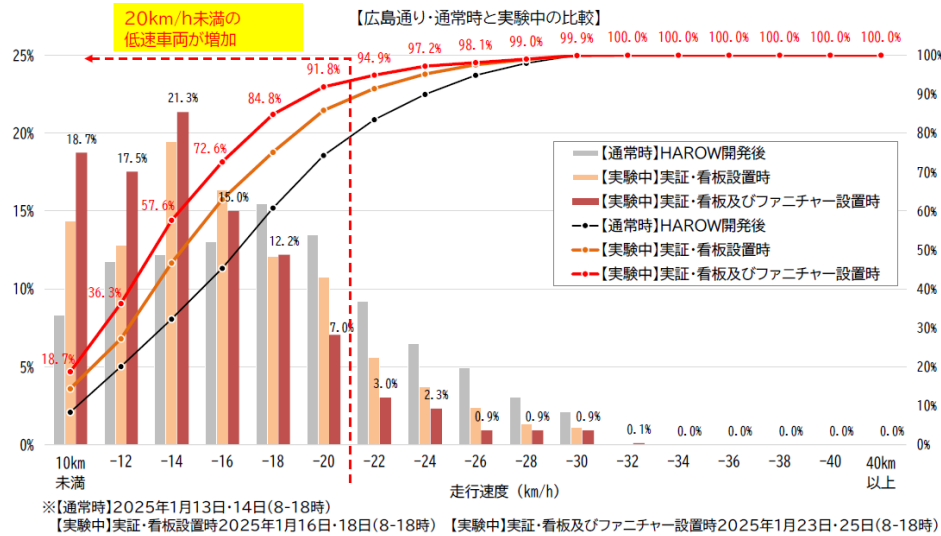
- 地域のモビリティ資源の実情を把握する手法を開発した。
 - ・ 目的 1：モビリティ資源の量と質の両方を把握（クルマ、バス、送迎サービス、自転車、歩行者）
 - ・ 目的 2：道路空間の賑わいを把握（安全を前提に賑わいを定量化）



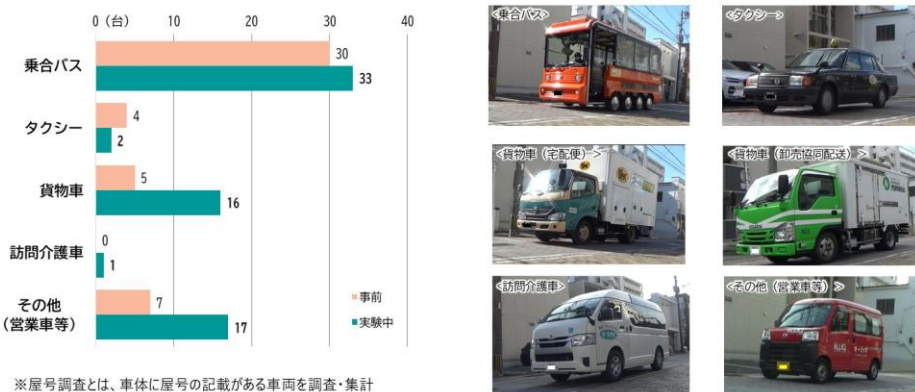
2-2 研究開発の進捗 ①モビリティ資源の実情把握

目的1：モビリティ資源の量と質の把握

▼走行速度（平均、分散、分布）と変化

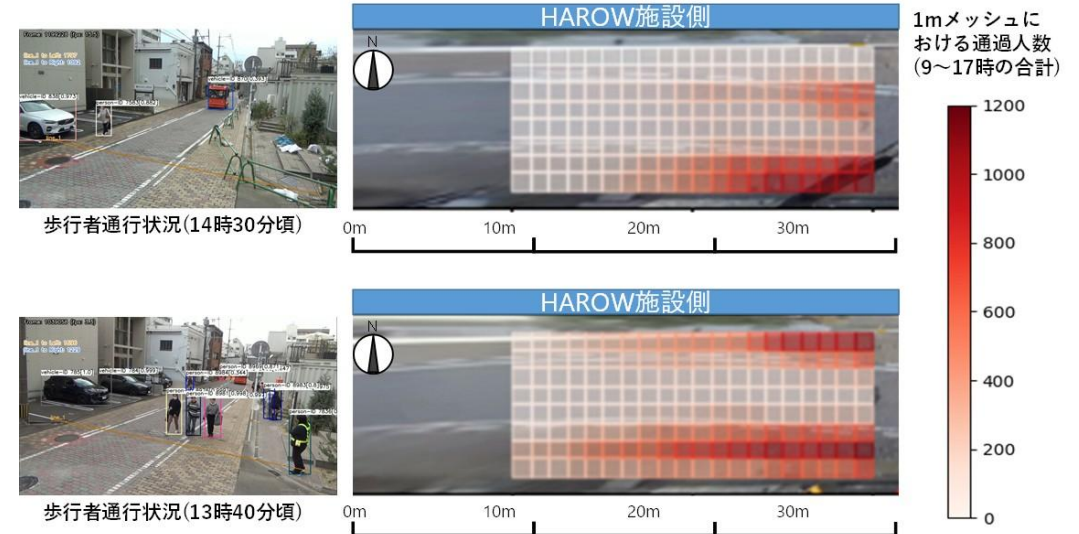


▼車両のタイプ、業態と変化

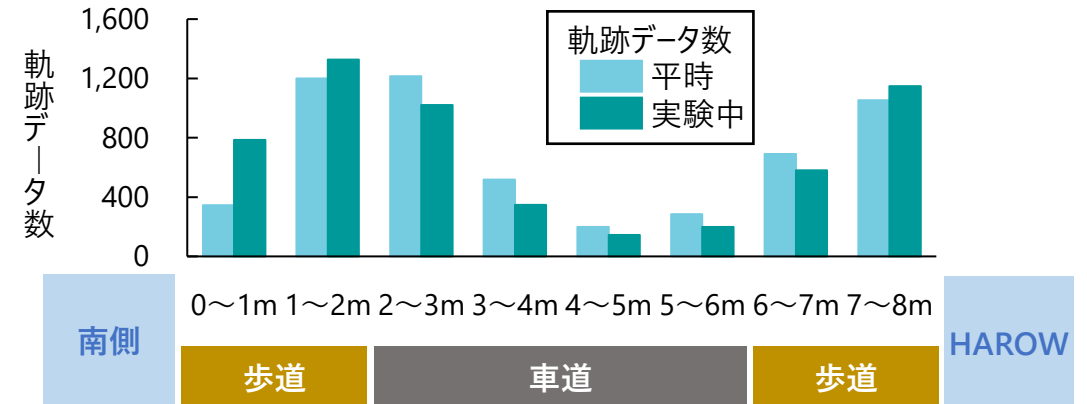


目的2：道路空間の賑わいの把握

▼車両、人の動線、密度、通行位置と変化



歩行者の通行位置（平時1/13 実験中1/25）



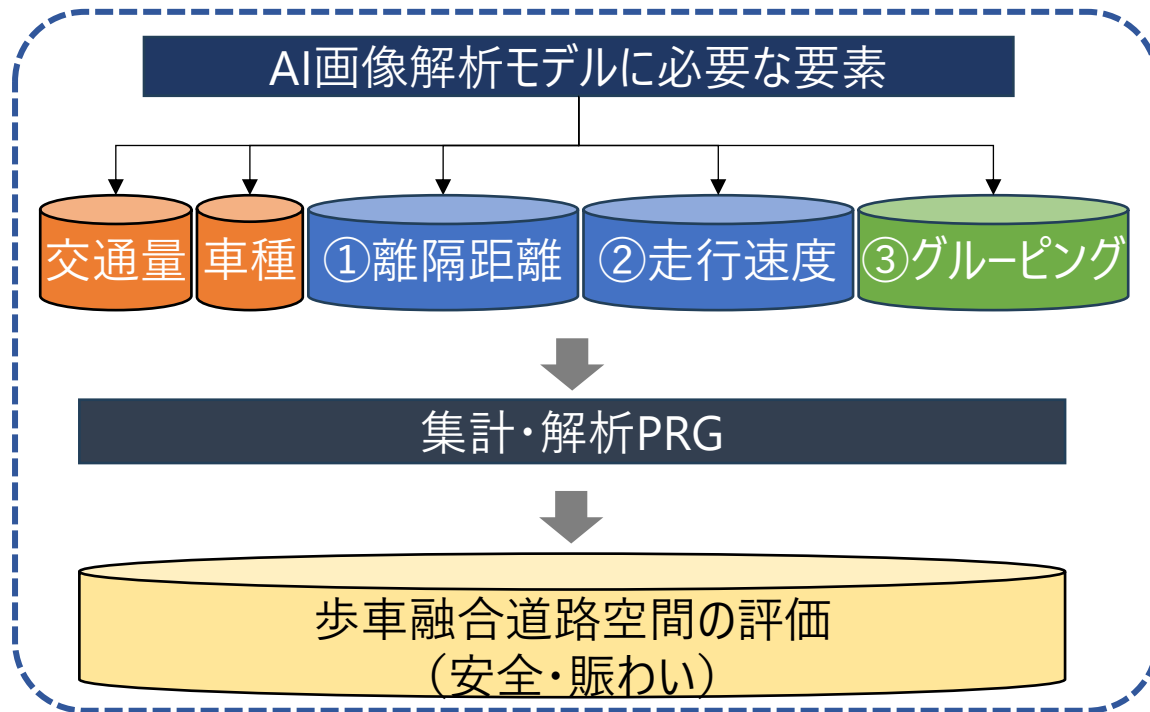
評価指標の検討

- 地域のモビリティ資源の実情を把握する手法を開発：歩車融合道路空間の新たな評価指標の構築を目指す

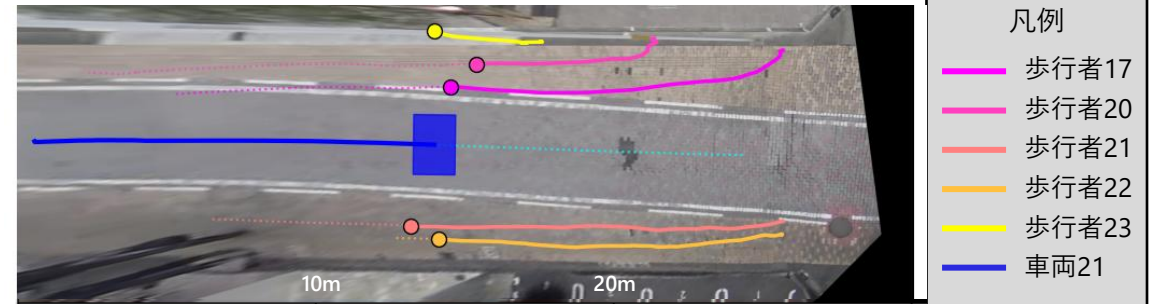
- ・ 成果1：歩車融合道路空間の評価指標検討のための整理

過年度の調査で得られた歩行者と車両の通行解析成果から、歩行者と車両がすれ違う際の行動を分析し、既往研究を踏まえて、評価指標としてAI画像解析モデルに必要な要素を整理した。

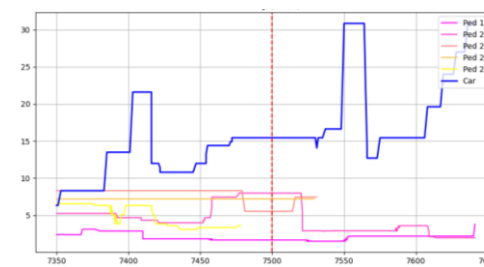
成果1：歩車融合道路空間の評価指標検討のための整理



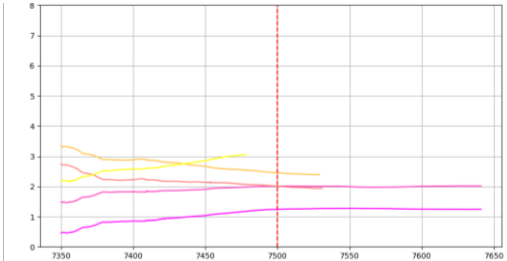
(a) 歩車の軌跡図 (frame:7500)



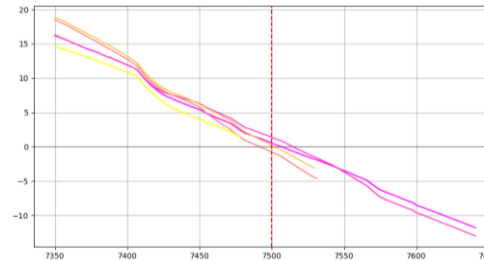
(b) 歩車の速度(km/h)



(c) 側方距離(m)



(d) 前方・後方距離(m)



過年度調査で取得した映像データを解析し、歩行者と車両の走行速度、車両に対する歩行者の前方・後方距離、側方距離を算出し可視化した。

AI画像解析モデルの開発

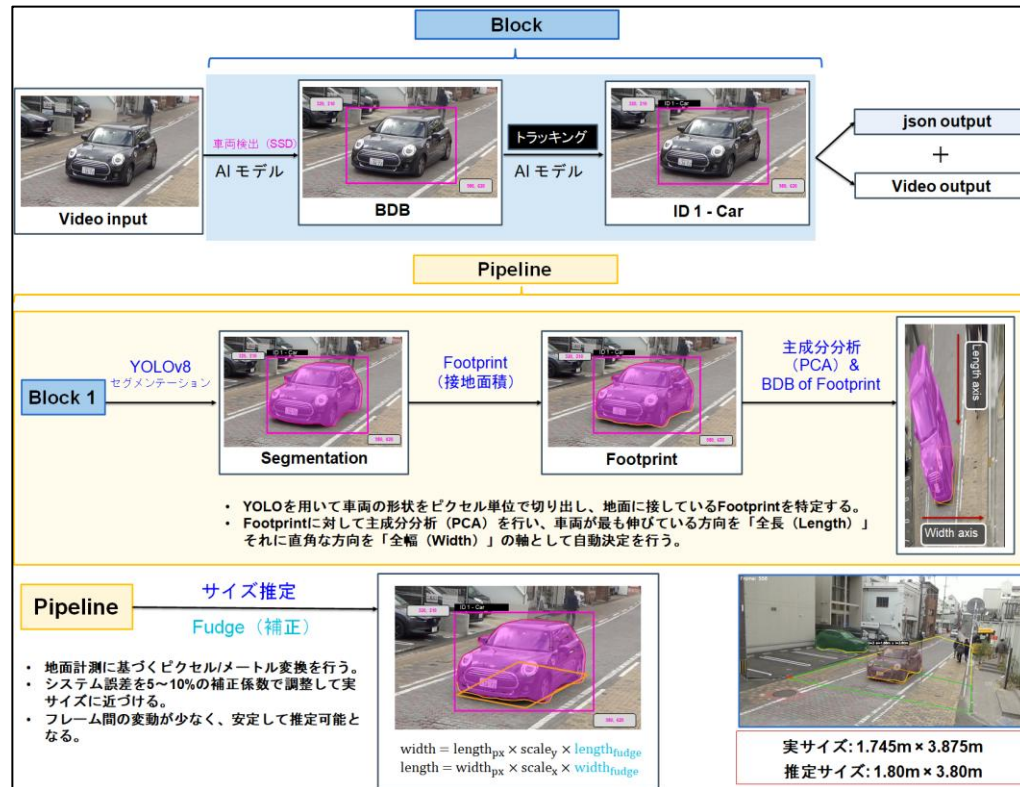
- 地域のモビリティ資源の実情を把握する手法を開発：歩車融合道路空間の新たな評価指標の構築を目指す

成果 2：AI画像解析モデルの機能強化

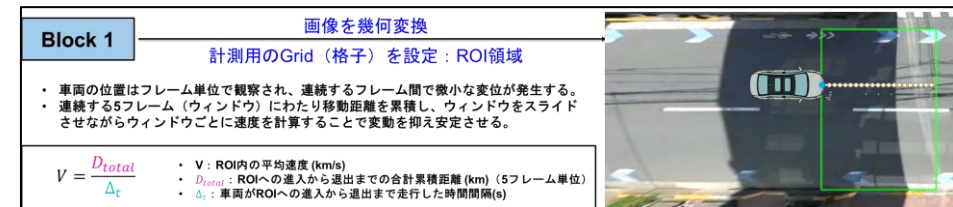
成果 1 で整理した内容から、歩車の挙動をより詳細に解析するために、①車両サイズ（車長、車幅）、②車両通行速度、③歩行者グルーピングの 3 つのAI画像解析モデルの機能強化を行った。

成果 2：AI画像解析モデルの機能強化

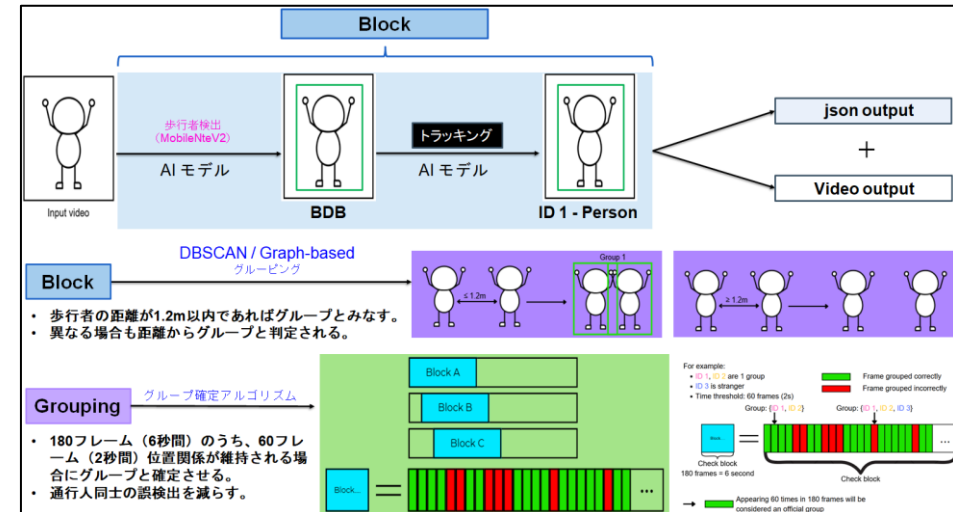
▼①車両サイズ（車長・車幅）の推定



▼②車両通行速度の推定



▼③歩行者グルーピングの推定



高精度データ取得の取組

- 地域のモビリティ資源の実情を把握する手法を開発：歩車融合道路空間の新たな評価指標の構築を目指す
 - ・ 成果3：高精度データ取得と他コンソ連携
- 歩車融合道路空間の評価指標検討のため、成果2の解析機能強化に加えて、取得データの質の向上も重要であることから、高精度の点群LiDAR（PCSEL-LiDAR）を独自開発している金沢大コンソとの連携を開始した。LiDARと画像データの取得は長期間を見据えており、道路上ではなく沿道敷地内での機器取付を行うため、沿道施設管理者であるNTT都市開発や宮崎市役所も交えた意見交換や今後の検討事項の調整を実施した。

成果3：高精度データ取得と他コンソ連携

▼宮崎市HAROW広島通 合同視察の様子



▼意見交換時の様子

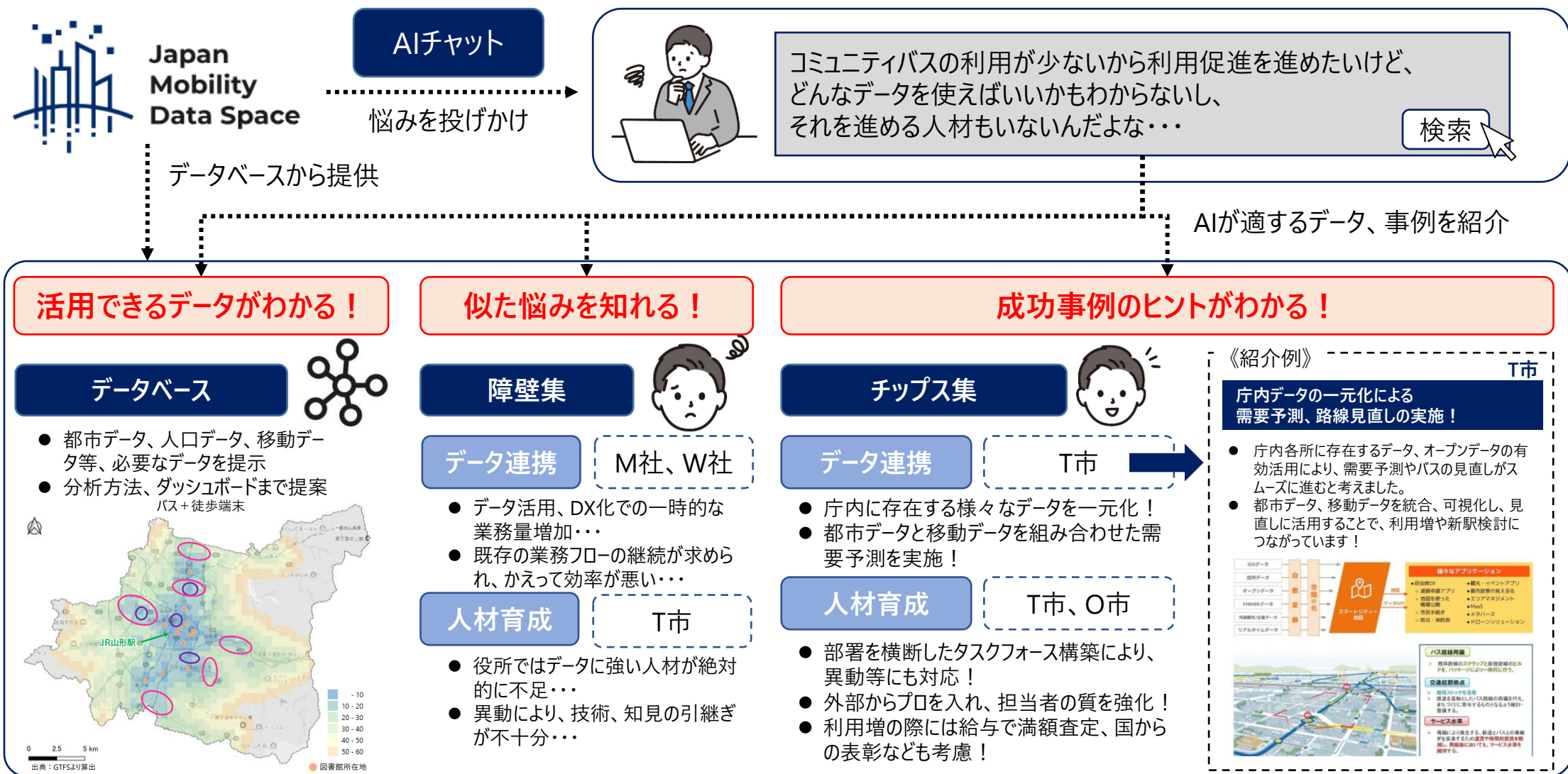


▼対象道路の3D点群測量の様子



障壁逆引きガイドラインの開発

- JMDS、モビリティ知恵袋と連携し、障壁をスタートとする逆引きガイドラインの流れを整理した。今後、各種データ連携を検討した。

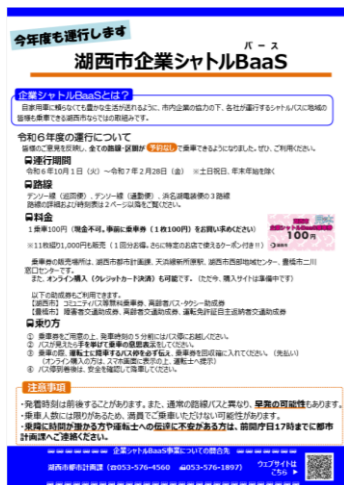


障壁逆引きガイドラインの開発

- チップス集と同様に、障壁集を作成するにあたり公開フォーマットを作成し、次年度、内容を拡充し、モビリティ知恵袋での公開、JMDSのデータとの連携を図る。

背景・実施内容

- 静岡県湖西市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるよう、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗車できる新たな移動手段の仕組みである「湖西市企業シャトルBaaS」を検討し、湖西市民および豊橋市民が利用可能な移動手段として実現させた。
- 企業シャトルバスの利用促進として、市民に対してはまず乗車体験をしていただくため、市職員が立ち会ってバスの案内を行っている。



現場での障壁

【取組の中で解決した障壁】

- 行政側に対しては、公共交通の枠組みとして実施するため、運輸支局との相談が重要になり、道路運送法の枠組みで出される通達の解釈・整理が必要であった。
- 企業側に対しては、運行管理面での負担が大きくなるため、事業実施にあたっては企業側との密な情報共有が重要となり、企業側の従業員の移動に支障をきたさない運行形態の作成が必要であった。
- 自動車ほど便利ではない中で如何にバスに乗りさせていただけるか、市民の公共交通に対する意識改革・行動変容を如何に行うかという点で非常に苦労した。
- 企業シャトルバスの運転士の資格条件として講習会の受講が求められており、自動車学校等とも調整が必要となり、事業関係者以外の機関との調整が重要であった。

【制度等の制約から解決しなかった障壁】

- 道路運送法の申請手続きに2か月程度の時間を要するため、意思決定から運行開始まで時間がかかってしまうが、制度上改善が難しかった。
- 運転手講習の協力を市内の自動車学校に要請したかったが、必要性の低い財務諸表などの書類提出を求められ、協力を得られず、やむなく市外の自動車学校に依頼した。

資料、参考情報

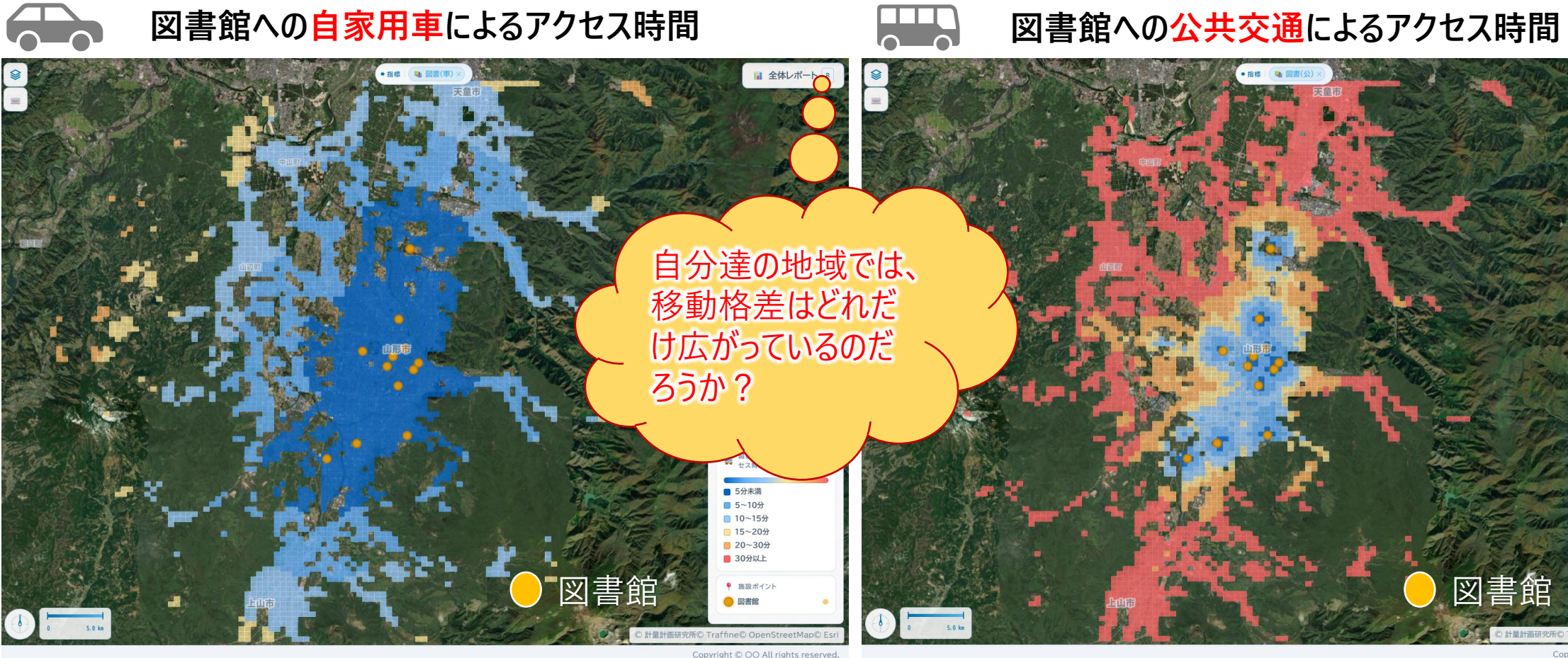
- 湖西市HP：企業シャトルBaaSについて

<https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikeikakuka/gyomuannai/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html>

2-2 研究開発の進捗 ②モビリティ診断のガイドラインの作成

- 日本でもっともモビリティ分野のデータが公開されている山形市をケーススタディに、都市の状態（需要、供給、サービス）を一目で行政担当者が把握できる「モビリティ診断ダッシュボード」のプロトタイプについて、山形市との意見交換を重ね、地域公共交通計画の見直しに活用するとともに、ダッシュボードをアップデートし、β版として開発した。

■ 開発した「**移動格差を知ろう、学ぼう**」ダッシュボードのプロトタイプ版（山形市の図書館までの15分アクセス圏域の例）



2-2 研究開発の進捗 ②モビリティ診断のガイドラインの作成

■開発した「**減便運休で近未来の地域はどうなる**」ダッシュボード（山形市の朝と夜の例）

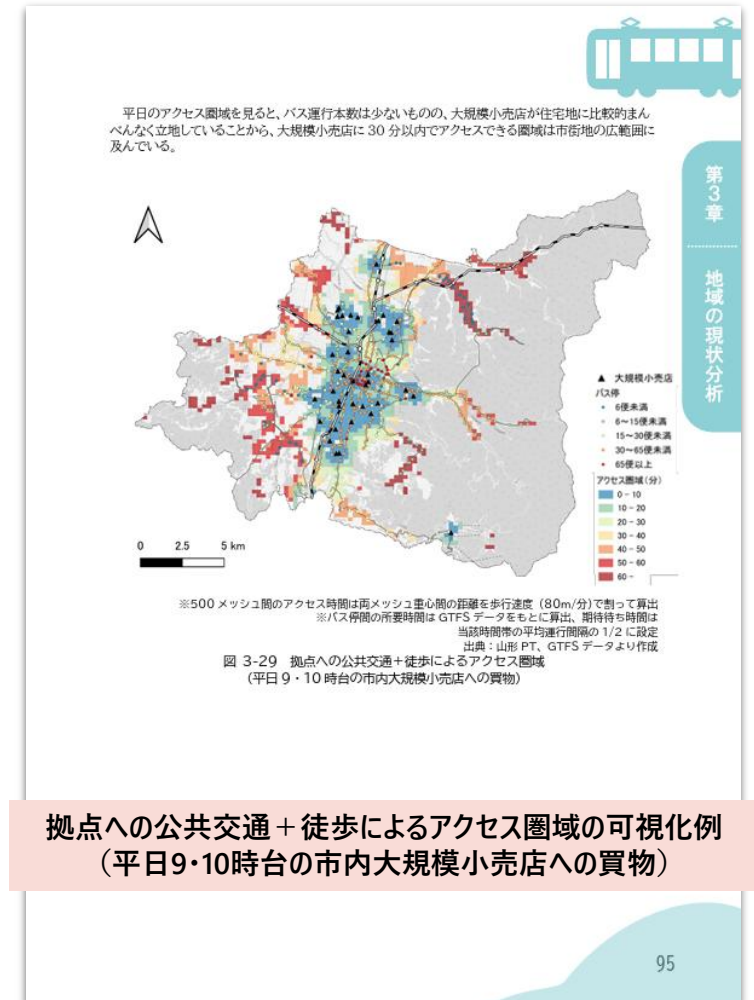
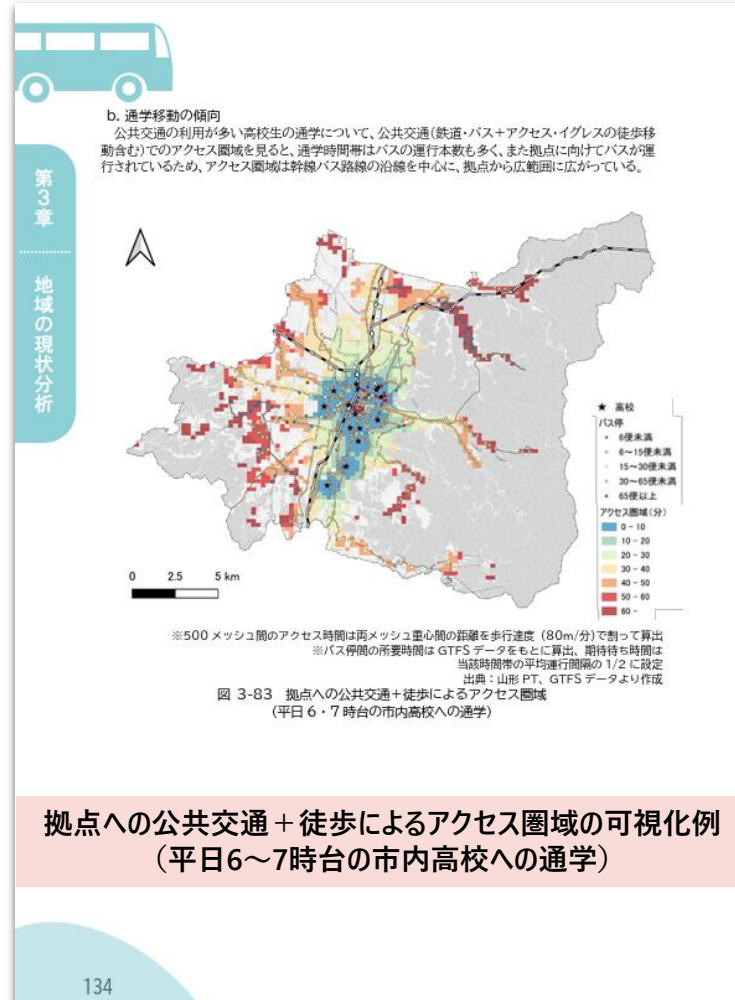
※頻発するダイヤ改正の影響を市民、行政が確認できるダッシュボード（**時間の移動格差**）の可視化例

※自転車シェアリングも追加予定



2-2 研究開発の進捗 ②モビリティ診断のガイドラインの作成

- 「モビリティ診断ダッシュボード」のプロトタイプについて、山形市との意見交換を重ね、山形市の地域公共交通計画の見直しにも採用（SIPの成果が社会実装された最初のダッシュボード）

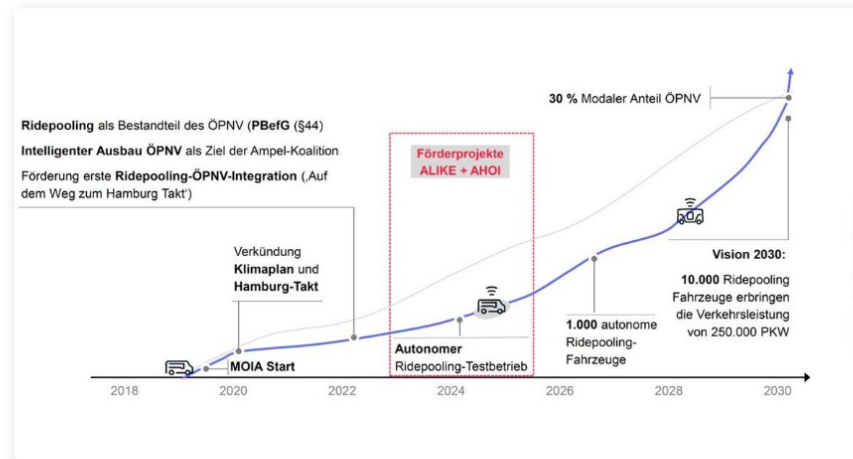


2-2 研究開発の進捗 ③地域創生に資する総動員チップスの作成

- 計画指針やモビリティ・サービスのリ・デザインの実践に参考となる「総動員チップス」を3年目は国内22事例、海外16事例を収集整理し、成果をチップス集として、SIPの「モビリティ知恵袋」に公開した。
- チップス集は経産省や国交省、大学や民間企業から高い関心を寄せていただいております、関係省庁との意見交換（次年度事業戦略への反映他）を進めてきています。

TOP | SIPとは | このページについて | 関連リンク | 問い合わせ |

2030年1万台無人運転計画による都市交通のリ・デザイン、ハンブルク市



背景

出典) SIPモビリティ知恵袋 (<https://mobility-chiebukuro.jp/category/%e7%b7%8f%e5%8b%95%e5%93%a1%e3%83%81%e3%83%83%e3%83%97%e3%82%b9%ef%bc%88%e5%9b%bd%e5%a4%96%e7%b7%a8%ef%bc%89/>)

最近の投稿

元祖BRT先進事例における柔軟な施策展開、クリチバ市（ブラジル）
市民との徹底的なコミュニケーションに基づくスマートシティ戦略、クリチバ市（ブラジル）
市の基金を運用した財務面の工夫、トランスミレニオ社（コロンビア）
世界モビリティニュース 2025年12月
環状ネットワークを結ぶ新たなリ・デザインの挑戦〜ロンドンのスーパーループ〜

カテゴリー

人物にまつわる物語
地域での物語
総動員チップス（国内編）
総動員チップス（国外編）
モビリティ・マネジメントに関する論文
過疎地・交通空白地のモビリティに関する論文
ナラティブ・物語の効果に関する論文
Mobility Managementツール

国内チップス集 一覧

● 10の体系によるチップス集を順次、モビリティ知恵袋（筑波大コンソ）にて公開している。

1) 持続的な組織づくり	2) 持続的な人材育成	3) ビジョンの共有、合意形成	4) リ・デザイン、共創、MaaS	5) データエコシステム
<u>みちのりHD、塩尻市</u> 【高松市】 モビリティ検討タスクフォースを設置し、部所の垣根を越えた検討体制を構築、部所異動が起きても継続的に検討に参加でき、一貫した政策実施が可能 【みちのりHD】 運転手や車両の効率配置により、朝夕の定時定路線と日中のデマンドの一体的運用を実現 	<u>WILLER (mobi)、塩尻市</u> 【WILLER (mobi)】 エリア・時間帯の限定的な供給サービスとすることで、多様な働き方に適したドライバーの募集が見込める取組（日中時間限定のドライバー等） 電話やアプリで簡単に呼べる 乗合型移動サービス 	<u>BOLDLY、高松市、Luup</u> 【BOLDLY】 自動運転への不安感をなくし、実施に向けた足掛かりとして、自治体関係者に自動運転の現場を見ていただくことを最重要視 また境町での視察ツアーも開催し、他自体の理解の促進も実施 	<u>湖西市、バイタルリード</u> 【湖西市】 輸送資源の活用のため、市町村有償運送として企業バスを使用、従業員の移動に支障をきたさない中で、公共交通として運用 	<u>みちのりHD、高松市</u> 【高松市】 移動データを軸に、運行データや防災、都市計画関連データを統合し、スーパーシティ構想を進めている取組 【みちのりHD】 デジタル化は生産性の向上に確実に寄与、これをバス会社自体の理解が必要 
6) 行動変容、社会的受容	7) データ活用	8) 新たな移動価値創造	9) 制度、ルール、慣習	10) ビジネスモデル
<u>小山市、JCOMM</u> 【小山市】 バスの認知が十分でない中、利用者数を伸ばすため、周知の徹底、デザイン面でのプロの活用、利便性向上とセットでの実施など、さまざまな努力を行うことで、利用者の大幅増を達成  	<u>西鉄、神姫バス、日本バス情報協会</u> 【日本バス情報協会】 事業そのもののデジタル化を進める必要があり、経営資源、ダイヤであり車両であり労働者であり、色々なものがデジタルで管理されているという状況を作ることが必要 	<u>庄原商工会議所、十勝バス、アイシン</u> 【アイシン】単なる移動サービス提供にとどまらず外出機会を作る取組に着手。学びの場の創出、高齢者向けの「コトづくり」など移動手段の枠を超えた試みを実施 	<u>Near Me、ミーツ</u> 【Near Me】 事業アイデアが独りよがりなものにならないよう、自分だけではないのかということのチェックを徹底 	<u>アイシン</u> 【アイシン】 デマンド交通単体では収益が低いいため、「チョイソコ」のシステムを持続させるために、外出する機会を作るためのイベント「コトづくり」を開催し、デマンド交通以外のサービスで収益を得る取組 

国内チップスからの知見、教訓

- 持続的な組織づくりでは、エリア・時間帯の限定的な供給サービスとすることで、多様な働き方に適した**ドライバーを募集**（日中時間限定のドライバー等）が見込める
- 行政での人材集め、育成に向けては、**部署を横断したタスクフォースを構築**することで、**庁内の異動**にも対応した検討体制を構築
- 自動運転の導入は、**自動運転への不安感をなくし、実施に向けた足掛かりとして、自治体関係者に自動運転の現場を見ていただくことを最重要視する**
- 輸送資源の活用では、**市町村有償運送として企業バスを使用**、従業員の移動に支障をきたさない中で、公共交通として運用する
- 過疎地のタクシー車両を活用したオンデマンド交通では、事業者ごとの意識差、やる気が異なるため、**データに基づいた委託料と説明、一般乗用タクシーへの影響、経営者への教育など含め、密な協議の継続が必要**
- 行動変容では、バスの認知が十分でない中、利用者数を伸ばすため、**周知の徹底、デザイン面でのプロの活用、利便性向上とのセットでの実施など、様々な努力**を行うことで、利用者の大幅増を達成した
- データ活用について、事業そのもののデジタル化を進めなくては行けなく、経営資源、ダイヤであり車両であり労働者であり、**色々なものがデジタルで管理されているという状況を作る**

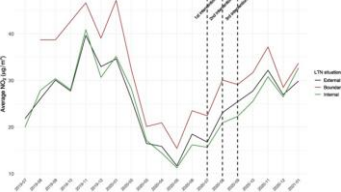
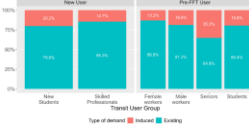
海外チップス集 一覧

- 10の体系による21のチップス集を3年目で追加作成。順次、モビリティ知恵袋（筑波大コンソ）にて公開

2) 持続的な人材育成	3) ビジョンの共有、合意形成	3) ビジョンの共有、合意形成	4) リ・デザイン、共創、MaaS
バス優先政策のガイドライン～ロンドン市交通局2025年度最新版を読み解く～【ロンドン】 ロンドン交通局（TfL）が、バスレーンの計画からオペレーションまでのトータルデザインを示したガイドラインを策定・公表。最新の2025年版では、①バスレーン導入により解決すべき課題の共有と合意形成、②バスレーンの設計指針、③評価の手法と視点を整理。過去のベストプラクティスも示されるなど、実務担当者にとって有用なガイダンスを提供。 	ビトリアの都市交通政策【ビトリア】 スペイン・ビトリア市では、急速な人口増加とモータリゼーションの進展に伴う交通事故や大気汚染などの都市問題を背景に、2007年に持続可能なモビリティ計画（SUMPSP）を策定。スーパーブロックを中心とした道路空間の再編、公共交通ネットワークの再構築、駐車抑制などを一体的に展開し、自動車依存から歩行・公共交通中心の都市交通への転換を進めた。 	小さい道の改革【バルセロナ】 1990年代以降の人口増加と自動車交通の増大に伴う大気汚染や騒音などの都市問題を背景に、バルセロナ市が都市モビリティ計画（PMU）に基づき推進した街路空間再編の取組。通過交通を抑制する「スーパーブロック」を核に、道路を自動車中心から人中心の公共空間へ転換し、安全性や都市環境の向上、市街地活性化を図った都市交通リ・デザイン。 	民から官民連携へ～マンチェスターの都市交通リ・デザイン「Bee Network」～【ロンドン】 市長のビジョンとして、トラム・バス・自転車といったマルチモーダルな交通サービスを「Bee Network」としてリブランディング。ロンドンの先例に倣ったバスのフランチャイズ化によるサービス向上、トラムとバスの運賃・決済方法の統合、車両デザインの統一等の取組で、2040年に公共交通+アクティブトラベルの分担率を50%とする「ライトミックス」（かしこい再配分）を指向。 
4) リ・デザイン、共創、MaaS	4) リ・デザイン、共創、MaaS	4) リ・デザイン、共創、MaaS	4) リ・デザイン、共創、MaaS
高頻度な公共交通とマルチモーダルな結節点で形成されたネットワーク～郊外拠点再生と公共交通ネットワーク再編～【マンチェスター】 マンチェスター郊外で、街の中心部のバスターミナルのリニューアルが進行。南部のストックポートでは住宅建設と合わせた再開発が行われ、待合空間のほか、車道と切り離された広場や歩行空間も整備。こうした郊外のバスターミナル間の路線も日中12分間隔で高頻度運行され、日中も利便性の高い公共交通ネットワークを提供。 	まちづくりと一体的な交通結節点のリデザイン【バルセロナ】 バルセロナ市のグロリエス広場において進められた、まちづくりと一体となった交通結節点の再整備事例。高架道路や自動車交通により分断されていた都市空間を再編し、道路の地下化やトラム・バスを結ぶモビリティハブの整備、公園空間の創出を通じて、交通結節点機能と人が集う公共空間を両立する都市空間への転換を図った取組。 	元祖BRT先進事例における柔軟な施策展開【クリチバ】 ブラジル・クリチバ市で1974年に導入された世界初のBRTシステム。地下鉄整備が困難な中、専用レーンや事前運賃収受、高床式駅などの仕組みを導入し、高速性・定時性を備えた大容量バス交通を実現。都市の開発軸と公共交通を一体的に計画し、歩行者空間整備などと組み合わせながら持続的に改善を重ねている。 	完全自動運転専用車両によるロボタクシーの実証 Zoox【ラスベガス】 Zoox は、完全自動運転を前提とした専用車両により、従来の自動車や配車サービスとは異なる新しい都市内移動のあり方を提示している。特にラスベガスのような観光都市においては、移動そのものを楽しむ文化との親和性が高く、対面座席やドライバー不在の空間設計により、移動時間をエンターテインメントとして再定義している。これは単なる効率化ではなく、モビリティに体験価値を付加する新しいアプローチである。 

海外チップス集 一覧

- 10の体系による21のチップス集を3年目で追加作成。順次、モビリティ知恵袋（筑波大コンソ）にて公開

4) リ・デザイン、共創、MaaS	4) リ・デザイン、共創、MaaS	5) データエコシステム	6) 行動変容、社会的受容
地下トンネルを活用した都市交通システム「Vegas Loop」【ラスベガス】 The Boring Company が開発するVegas Loopは、地下トンネルを活用することで地上交通と分離された新たな移動レイヤーを構築し、渋滞の影響を受けない高速移動を実現している。Tesla の車両を用いたシンプルな構成でありながら、都市インフラそのものを再設計することで移動効率を大きく向上させており、従来の交通手段の延長ではないインフラ起点のモビリティ革新である。 	ゴルフカートで暮らす街: Peachtree City【アトランタ】 ピーチツリーシティ では、1960年代から電動カートで前提とした都市設計が行われており、現在でも日常的な移動手段として定着している。専用の道路ネットワークは幹線道路と分離されており、安全性を確保しながら高校生から高齢者まで幅広い層が同一のモビリティを利用している。このように、特定技術ではなく都市構造そのものを最適化することで持続的なモビリティ社会を実現している点が特徴である。 	市民との徹底的なコミュニケーションに基づくスマートシティ戦略【クリチバ】 ブラジル・クリチバ市では、データ活用と市民参加を基盤としたスマートシティ戦略として、都市計画機関IPPUCが中心となり、都市のデジタルツイン「GEOCURI TIBA」を構築し、公共交通や都市計画データを統合的に活用。市民とのコミュニケーションツール「156」を通じて意見を政策に反映するなど、人間中心の都市運営を推進している。 	住宅開発や公園と一体となったモビリティハブ～アンコーツ・モビリティハブ～【マンチェスター】 工場や倉庫跡地の再開発エリアにおいて、地区内の交通量抑制と持続的な移動を促進するため、モビリティハブを計画。住民および来客者用の駐車場だけでなく、カーシェア、シェアサイクル、サイクルハブ（駐輪場・更衣室・メンテナンス場）、宅配ロッカー、コミュニティカフェを設置。街路環境との一体化を図るため、公園や緑道との一体的なデザインにも配慮。 
6) 行動変容、社会的受容	6) 行動変容・社会的受容	7) データ活用	8) 新たな移動価値創造
低交通近隣地区(LTN)の効果～150以上の成果レポートからの知見～【ロンドン】 住宅地を通過する自動車交通量を削減するため、LTN（Low Traffic Neighborhood）の導入が拡大。自動車交通量や交通事故負傷者といった直接的な効果だけでなく、NO2や騒音の減少、住民の移動手段の変化、犯罪の減少、消防活動への影響に対する懸念の払拭といった多様な効果がレポートとして公表されている。 	Fare-Free Transitがもたらすモビリティ変革【ワシントンD.C.】 公共交通の運賃無料化（Fare-Free Transit）は、単に利用者数を増加させるだけでなく、人々の移動行動そのものを変化させる政策として注目されている。調査によれば、追加利用の約17～20%は新たに生じた移動（誘発需要）であり、自動車利用の減少など明確なモードシフトも確認されている。また、利用は平日から週末へ、通勤から買い物・社交へと広がっており、公共交通が日常の主要移動手段として再位置付けされている。 	POLIS Annual Conference 2025【ユトレヒト】 POLIS Annual Conference 2025は、欧州の都市・地域が持続可能な都市モビリティを議論する年次会議で、ユトレヒトで開催された。本記事ではシェアモビリティをテーマに、制度が普及を妨げる要因の分析、データ活用による路上管理、中心部のハブ整備、住民協同型カーシェアなどの具体的事例を取り上げる。 	貨物線跡地の有効活用～マンチェスターのガイドウェイバス～【マンチェスター】 マンチェスターと郊外のリー（Leigh）間で、廃止された鉄道跡地を活用しガイドウェイバスを運行。ガイドウェイ区間以外もバスレーンを走行することで速達性や定時性が向上しているほか、停留所での車両とホームの隙間を少なくすることでバリアフリーも実現。革張りのシートやコンパートメント座席等を備えたバスは地域のシンボルとして新たな移動価値を提供しているほか、沿線の住宅開発促進にも寄与。 

海外チップス集 一覧

- 10の体系による21のチップス集を3年目で追加作成。順次、モビリティ知恵袋（筑波大コンソ）にて公開

8) 新たな移動価値創造	10) ビジネスモデル	10) ビジネスモデル	10) ビジネスモデル
環状ネットワークを結ぶ新たなリ・デザインの挑戦～スーパーloop～【ロンドン】 市長の公約の1つとして、鉄道のない郊外において、鉄道駅や大病院に従来のバスやクルマよりも早く・安くアクセス可能なバス路線として、郊外の環状路線“Superloop”の導入を拡大。専用バスの使用、停留所への標識設置等でブランディングを図り、鉄道空白地帯や労働者の多い地域で多くの利用を獲得。 	行政と民間事業者の運行契約～ロンドンのフランチャイズ制度の知見～【ロンドン】 ロンドンのバスは交通局（TfL）が競争入札を通じ事業者へ運行を委託することで、サービスレベルの維持を実現。入札では金額だけでなく、人員や車両の保有状況・安全管理、財務状況なども評価。また、車両やドライバー、遅延状況等の品質基準を導入し、基準より優れた事業者には支払金額の上乗せや契約期間の延長といったインセンティブを導入し、高品質なサービスを維持。 	生産から運行までゼロエミッションなバス【スペイン】 スペインのIrizar e-mobilityは、電動バスを車両単体ではなく、エネルギーとバッテリーを含むライフサイクル全体で捉える戦略を展開。自社参画の太陽光発電所から電力を確保し、工場を実質100%再生エネルギーで稼働させるとともに、バッテリーの設計・回収も自社で担うことで、生産から運行まで一貫したゼロエミッション体制を構築している。 	の基金を運用した財務面の工夫、トランスミレニオ社【ボゴタ】 コロンビア・ボゴタ市で2000年に導入されたBRT「トランスミレニオ」の事例。専用レーンを活用した高容量バスシステムにより、大規模都市の移動需要に対応する公共交通ネットワークを構築。公的企業が運賃収入を基金で一括管理し、民間事業者へ配分する仕組みにより、安定した運行とサービス品質の確保を図っている。 
10) ビジネスモデル			
自動運転タクシーサービス「Waymo One」の都市展開【ロサンゼルス】 Waymo が提供するWaymo Oneは、既存の道路環境を活用しながら完全自動運転を実現し、都市規模での商用サービスとして展開されている。ロサンゼルスなどでの運用では、月間100万回規模の利用に拡大しつつあり、遠隔監視や高速な判断処理により安全性と効率性を両立している。利用体験自体は従来の配車サービスに近く、違和感なく社会に浸透する「実用・スケール型」のモビリティである。 			

海外チップスからの知見、教訓

- 欧州は**気候危機、交通安全**、米国は交通安全、**公正性**が政府の最重要な政策目標であり、国家が先導して巨額の交通分野への投資を実践している（モビリティデバイド、移動格差のない社会実現を目指す）
- 欧米ではスマートモビリティサービスの研究開発段階から**社会実装の段階**を迎えており、都市部では1都市で**年間十数億～数百億規模の公共投資**が行われている
- 欧州の多くの都市は、パンデミック前の移動需要回復を実現。積極的に都市交通分野に新たな技術を展開している
- **ビジョンとガイドライン（計画指針）の両輪**が社会実装を推進していく上での最重要ポイントである
 - スマートモビリティサービスを包含した政府主導のリ・デザイン計画指針が先進国には存在
 - 国の指針に共鳴する地域のビジョン（多くは投資計画、欧州450都市圏で実践中）
 - **+ マルチモーダル、新しいモビリティサービス、データガバナンスがセット**
 - 都市部の計画指針、ローカルの計画指針の2種類で、地域生活圏を推進国も存在（フランス）
 - モビリティプラン（投資計画）の**アウトカム指標を欧州全体で基準化**（例：交通手段分担率は必須要件）
- **自動運転社会を前提としたリ・デザインのビジョン**と戦略的かつ実践的なロードマップ（道筋）が描かれている
 - ・ 公民連携によるハンブルグの取組（2030年に1万台の無人運転導入、MaaS戦略と一体）

海外チップスからの知見、教訓

- 車両の概念（商用車もCASE化）が変わることを前提に、公共財の実践とリ・デザインのガバナンスが始まっている
 - パリ首都圏（約1万台の路線バスを公共財に）、ボゴタ（2022年時点で約半数EV転換） 他
- 「出会いの空間」創出により、新たな都市の価値創造、地方創生が始まっている
 - 事故とは無縁、道路に人を取り戻す「賑わいづくり」の取組
 - ウォーカブルと交通政策が一体
 - バルセロナ（市内全域、21世紀の道路へ）、ブラッセル（城壁内全域）、アントワープ（内環状内全域）、パリ（1～4区全域）、ナント、ストラスブール（旧市街地全域） 他多数
- 脱炭素化や移動機会創出を先導するため、さまざまな形態のモビリティ・ハブがスマートモビリティサービスとまちの接着剤として機能している
 - ベルリン（約200箇所）、ハンブルグ（約200箇所）、パリ車庫（15箇所）、SF（道路上の新たな活用）
- 官民データ連携が欧州各国で実現している（NAPCORE）
 - 各国、政府主導で年間数億円の維持で、モビリティ関連データの一元化、地方流通、交通政策への活用が日常となりつつある（NAP:ナショナルアクセスポイント）
 - 欧州は供給サイドのデータだけではなく、GoogleやTomTom等の人や車の移動データも上記基盤で連携が進む

SIP 2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発

- 国内及び海外の都市交通政策に関する計画指針を包括レビューし、過去の知見を踏まえ、特に国内の既存指針等で不足している
1) モビリティ・サービスの統合、2) データ共有、3) 人材育成、の3つに特に焦点を当て、3年目に計画指針を作成した

第Ⅰ部 計画編

1. リ・デザインとは

- 1.1 公共目的から考える交通体系とモビリティ・サービスの調和
- 1.2 モビリティ・サービスのリ・デザインで目指す姿
- 1.3 リ・デザインの意義

第2章 リ・デザインの原則

- 2.1 リ・デザインの勘所
- 2.2 原則1：サービスをつないで統合的な交通ネットワークを構築する
- 2.3 原則2：データを共有しDXを加速する
- 2.4 原則3：成長を後押しするエコシステムをつくる

第3章 リ・デザインの進め方

- 3.1 統合的な交通ネットワークのつくり方
- 3.2 計画検討等におけるデータの多面的な活用
- 3.3 人とコミュニティが育つ仕組みのつくり方

第4章 データガバナンス

- 4.1 ローカル・データ・ガバナンスとは
- 4.2 ルールづくりとマネジメント
- 4.3 データプラットフォーム・ツールの活用

第Ⅱ部 実践編

1. ケーススタディ1 まちなか編

1. 現状把握
2. ビジョン
3. 実験のデザイン
4. 実験実施
5. 成果と課題

2. ケーススタディ2 市街地編

1. 現状把握
2. ビジョン
3. 実験のデザイン
4. 実験実施
5. 成果と課題

3. ケーススタディ3 郊外編

1. 現状把握
2. ビジョン
3. 実験のデザイン
4. 実験実施
5. 成果と課題

SIP 2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と 日本初リ・デザイン指標の開発

■作成したモビリティ・サービス・リ・デザインの計画指針（石田・中村レポート、参考資料参照）



0



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29

SIP 2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と 日本初リ・デザイン指標の開発

■データガバナンスについての実施方針レポート（OECDのITFとの共同研究成果抜粋、参考資料参照）



1



2



3



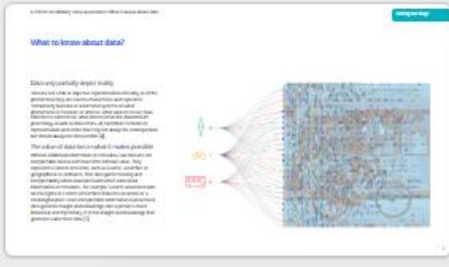
4



5



6



7



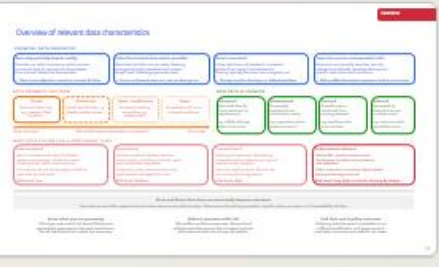
8



9



10



11



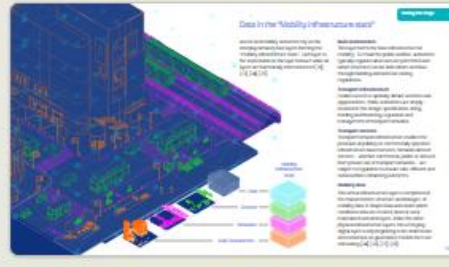
12



13



14



15

 SIP

2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発

- 各コンソーシアムで類似する指標を作成している状態であった。
- 広島大学コンソーシアムと連携協議し、リ・デザイン指標の標準仕様を作成した。

■モビリティ・サービス・リ・デザイン指標と地域診断ダッシュボードで用いた指標、利用データ

区分	ダッシュボードでの描画内容					利用データの内容			
	ダッシュボードでの表示項目		データの仕様						
	分類	指標	空間解像度	時間解像度	クロス項目	データソース	空間解像度	時間解像度	クロス項目
リ・デザイン指標 (移動量)	人の移動に関わる情報	OD	最小ゾーン単位	1日	平日・休日、目的、手段	パーソントリップ	最小ゾーン単位	分単位	平日・休日、性別、年齢階層別、目的別、手段別
	モード別の移動に関わる指標	旅行速度	リンク	朝夕(ピーク)昼間(オフピーク)	—	道路交通センサス	センサス区間ごと	朝夕(ピーク)昼間(オフピーク)	—
		バス運行本数	停留所単位	1時間単位	平日・休日	GTFS	停留所(ポイント)	分単位	平日・休日
リ・デザイン指標 (政策目標)	活動機会、公正	施設への公共交通によるアクセス時間	250mメッシュ	1時間単位	平日・休日	GTFS	停留所(ポイント)	分単位	平日・休日
		LIPT	125mメッシュ	終日	平日・休日	GTFS	停留所(ポイント)	分単位	平日・休日
	経済	公共交通を利用して●分で中心市街地にアクセスできる人口	250mメッシュ	1時間単位	平日・休日	GTFS	停留所(ポイント)	分単位	平日・休日
						国土数値情報(都市計画決定情報データ)	ポリゴン	—	都市機能誘導区域、居住誘導区域など
						国勢調査(人口及び世帯)	250mメッシュ	—	年齢階層(0～14歳、15歳以上、15～64歳、18歳以上、20歳以上、65歳以上、75歳以上、85歳以上、95歳以上)、性別※そのほか、世帯人数別、単身などの世帯構成別情報あり
	安全	事故件数	250mメッシュ	最低1年	第1当事者別、死亡事故・それ以外	交通事故発生状況(警察庁)	事故箇所(ポイント)	分単位	死者数、負傷者数、事故類型、当事者(年齢、種別)など
	環境	一人当たりCO2排出量	最小ゾーン単位	ある1日	平日、休日	パーソントリップ	ポイント	分単位	平日・休日、性別、年齢階層別、目的別、手段別
						排出原単位	—	—	モード別
	健康	外出率	最小ゾーン単位	ある1日	平日、休日	パーソントリップ	最小ゾーン単位	分単位	平日・休日、性別、年齢階層別、目的別、手段別
		アクティブトラベル(自転車・徒歩)の移動時間	最小ゾーン単位	ある1日	平日・休日、目的、手段	パーソントリップ	最小ゾーン単位	分単位	平日・休日、性別、年齢階層別、目的別、手段別
	マイカー依存の脱却	交通手段割合	250mメッシュ	ある1日	モード別	国勢調査(人口移動、就業状態等及び従業地・通学地)	250mメッシュ	—	利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者(徒歩のみ、鉄道・電車、乗合バス、自家用車、オートバイ、自転車)※そのほか、就業状況別データあり
						国勢調査(人口及び世帯)	250mメッシュ	—	年齢階層(0～14歳、15歳以上、15～64歳、18歳以上、20歳以上、65歳以上、75歳以上、85歳以上、95歳以上)、性別※そのほか、世帯人数別、単身などの世帯構成別情報あり
		交通手段分担率	最小ゾーン単位	ある1日	平日、休日	パーソントリップ	最小ゾーン単位	分単位	平日・休日、性別、年齢階層別、目的別、手段別
		施設への自動車によるアクセス時間	250mメッシュ	—	—	—	—	—	—

SIP 2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発

- 過年度提案したモビリティ・サービスのリ・デザイン指標を対象に、7つの代表的な指標を用いて我が国のモビリティ・サービスの現状を可視化できる地域モビリティ診断ダッシュボードを構築した。

■地域モビリティ・サービス診断ダッシュボードの描画例（山形市）

描画エリア

- ・レイヤ選択エリア、診断エリアは折り畳み可能であり、全画面で表示することが可能
- ・最も多いP型（赤と緑を識別しづらい、紫と青の区別がつきにくい）色覚者を考慮した色合いの採用
- ・複数の指視覚障害者を重ねた場合に視覚的に把握しやすいフィルター表示機能を採用

レイヤ選択エリア

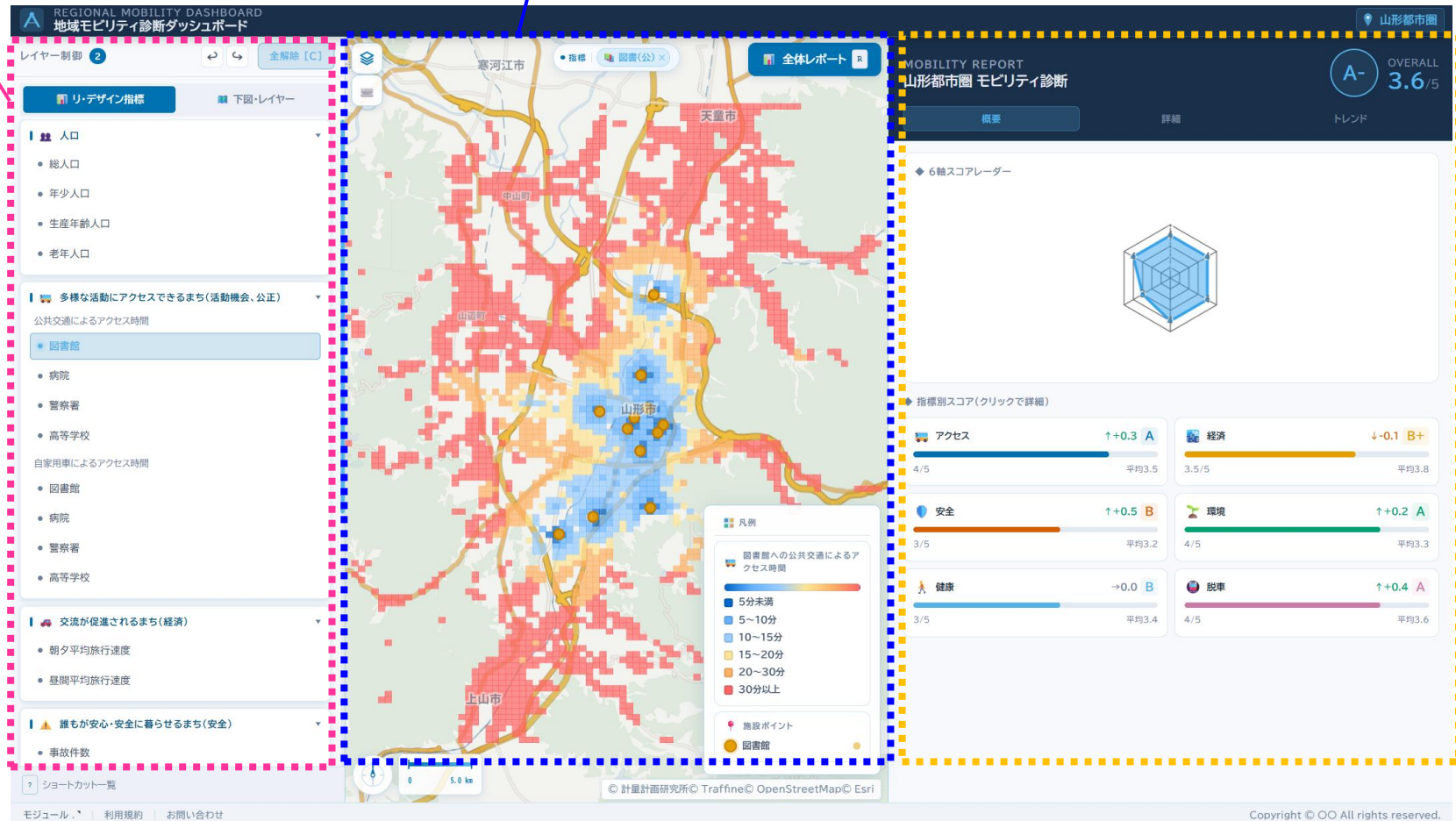
★可視化可能な指標

- ・施設への公共交通によるアクセス時間
 - 図書館、病院、警察署、高等学校
- ・施設への自家用車によるアクセス時間
 - 図書館、病院、警察署、高等学校
- ・朝夕道路平均旅行速度
- ・昼間道路平均旅行速度
- ・事故件数
- ・一人当たりCO2排出量
 - 平日、休日
- ・外出率
- ・モード別利用割合
 - 鉄道、バス、自動車、オートバイ、自転車、徒歩

※人口も基礎情報として描画可能

★可視化可能な下図

- ・地図
 - OSM、地理院タイル、サテライト
- ・ポリゴン
 - 立地適正化計画区域
 - ゾーン外出率
- ・ライン
 - 朝夕、昼間平均旅行速度
- ・ポイント
 - バス運行本数
 - 図書館位置情報
 - 警察署位置情報
 - 高等学校位置情報
 - 病院位置情報
 - 交通事故ポイント



診断エリア
(開発中)

- ・対象自治体の地域モビリティ診断スコアを表示予定

SIP 2-2 研究開発の進捗 ④モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発

- 過年度提案したモビリティ・サービスのリ・デザイン指標を対象に、6つの評価軸を用いてモビリティ・サービスの現状を数値化（スコア化）する仕組みを構築した。

■モビリティ・サービスの診断スコアの試算例（山形市）



2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 宮崎エリアで取り組んでいる実証実験の成果について、2025年8月8日にIBSコンソ主催でシンポジウムを開催（参加者88名）。
- 内閣府SIP III期による地域の伴走が、地元の社会実装にも大きく貢献してきたことを共有した場ともなった。

■周知・機運醸成のため宮崎シンポジウムを開催



宮崎日日新聞2025年8月15日



シンポジウム開催の様子、石田PDの基調講演からスタート

内閣府「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期」/
スマートモビリティプラットフォームの構築/実践的なモビリティのリ・デザイン

シンポジウム

宮崎市広島通りから学ぶ、
スローで心ときめくモビリティまちづくりによる
タクティカル・モビリティ・リ・デザイン

2025年
8月8日(金)

開場 13:30
開演 14:00~16:15
定員 100名

会場 宮崎観光ホテル 東館2階ホール「紅日向」 ※対面開催
(〒880-8512 宮崎県宮崎市松山1-1-1)

参加費
無料

本シンポジウムは、令和6年度「車両の速度を低減させるための社会実験」を実施した宮崎市において、宮崎市の中心市街地活性化の取組を背景として、今回の「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期/モビリティプラットフォームの構築」として行った実験の目的及び効果についての発信・議論を通じて、道路の速度をゆっくりにする手法の中心市街地活性化への有効性、及びそのタクティカル・モビリティ・リ・デザインの考え方の理解の深化化を、地域や関係者に対して図ることを目的として開催します！

～ プログラム ～

14:00～ 開会 開会挨拶 サブプログラムディレクター(SPD)/東京大学 特任教授 中村 文彦 氏 14:10～ 基調講演 「SIP第3期『スマートモビリティプラットフォームの構築』の概要と宮崎プロジェクトへの期待」 プログラムディレクター(PD)/筑波大学 名誉教授 石田 東生 氏 14:25～ 基調報告 「宮崎市が目指す中心市街地のリ・デザイン ～くるっぴーの導入とワークパルなまちづくり～」 高崎市役所 都市計画課 まちづくり課 主幹 日高 和哉 氏 14:50～ 活動報告 「今回の車両の速度を低減する社会実験の計測評価結果について」 公益社団法人 日本交通計画協会 交通計画研究所 次長 兼 企画部長 三浦 清洋	15:25～ パネルディスカッション 「宮崎で実現するスローでハローなモビリティまちづくり」 サブディレクター(SPD)/名古屋大学 特任准教授 有吉 亮 氏 宮崎市役所 都市計画課 まちづくり課 課長 増田 和弘 氏 NTT中部支店 九州支店長 田口 一孝 氏 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 田中 鏡一 氏 三重県 県民 三重野 真代 氏 16:10～ 閉会 閉会挨拶 本コンソーシアム総経理 牧村 和彦
--	--

申込方法
参加希望の方は下記の二次元コードを読み取り、
申込フォームからお申込みください。

申込期限
2025年8月1日(金)

アクセス
宮崎駅より徒歩20分
「橋通1丁目」バス停より徒歩9分
「観光ホテル前」バス停より徒歩2分

お問い合わせ
シンポジウム事務局(一般財団法人 運輸総合研究所)
〒880-8512 宮崎県宮崎市松山1-1-1

主催:内閣府 戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」 IBSコンソーシアム
後援:宮崎市役所 国土交通省 国土政策局(一般財団法人 運輸総合研究所(公社)日本交通計画協会)

2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 本コンソの取組成果の一つとして、出会いの空間を推進していくためのスタートアップ、一般社団法人グリスロ協議会を設立し(25年9月5日設立総会、代表は本コンソメンバーの三重野真代氏)、実装の推進、全国への横展開を目指す。

■ 出会いの空間を推進する協議会を設立



各種メディアでも紹介



※2026年2月末時点、66主体が参画



2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 杉並区を対象に、速度計測表示機「スマイルスピード」設置実証実験(杉並区)【設置日:2026年2月10日、14日】

■杉並での実証実験概要

実験実施目的

- 有効性の確認
- 日本特有の課題の有無や対応の必要性の把握

検証事項

- 速度計測表示機「スマイルスピード」の速度抑制効果
- 国内で展開する際の課題と改善方策

設置箇所

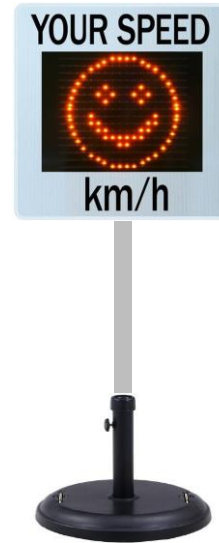
- 杉並区・荻窪駅周辺の速度規制30km/hの公道沿道
- 道路管理者: 杉並区
- 警察管轄: 荻窪警察・杉並警察
- 区管理公園敷地内への設置

調整先

- 杉並区
(施設管理者への設置許可申請、地元協議に関する調整)
- 警察 (設置についての説明)
- 自治会 (設置に関する許可・相談)

実施日

- 平日・休日 × 速度計測表示機あり・なし 各1日
- あり: 2026年2月3日(火)・2月7日(土)
- なし: 2026年2月10日(火)・2月14日(土)



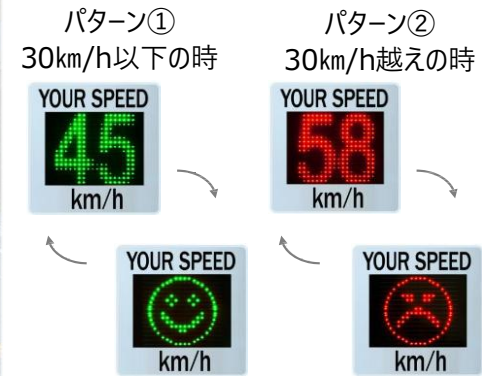
速度計測表示機「スマイルスピード」



実験当日・視察の様子



荻窪つどい公園 (荻窪駅方向)



2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 速度計測表示機「スマイルスピード」の設置有無による効果・課題を検証した。(実験当日の視察時の様子)

■杉並での実証実験当日の様子



様々な車両を検知・計測している速度計測表示機



歩行者の横を徐行する車



路駐のトラックと行き交う自動車・自転車



怒りマークが表示されたのち30km/h以下まで速度を落とした車両



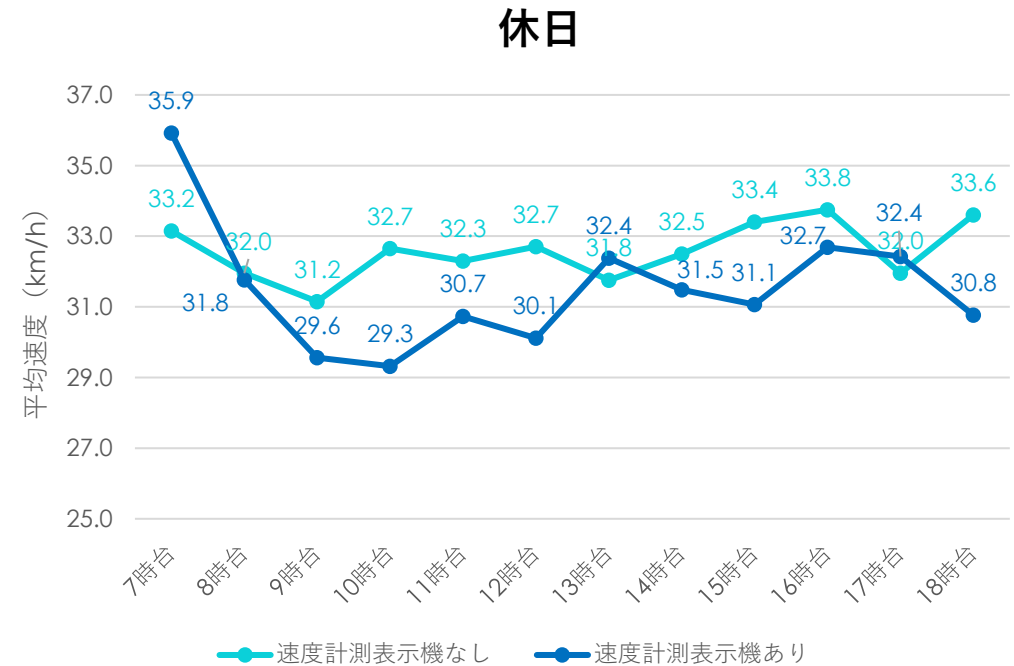
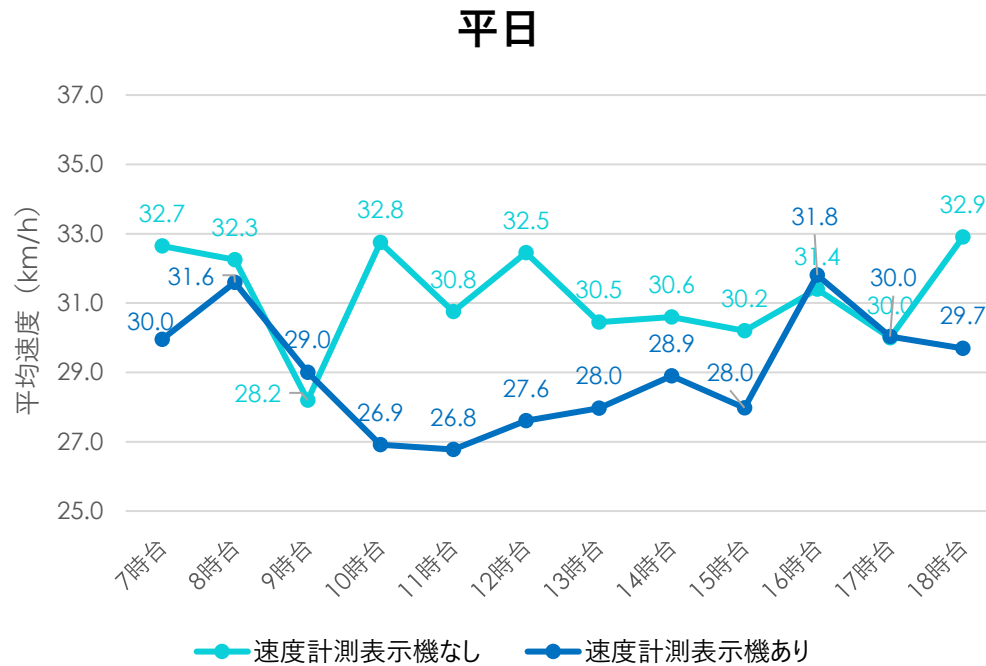
夜間も車両を検知している速度計測表示機

2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 速度計測表示機「スマイルスピード」の設置有無による効果・課題を検証した。(速度抑制効果のデータ集計)

①時間帯ごとの平均速度

- ・平日・休日いずれも一部時間帯を除き、速度計測表示機を設置していた方が平均速度が低い傾向を確認。



【速度計測表示機なし】 2026/02/03(火)、2026/02/07(土) データ取得方法：スピードガン

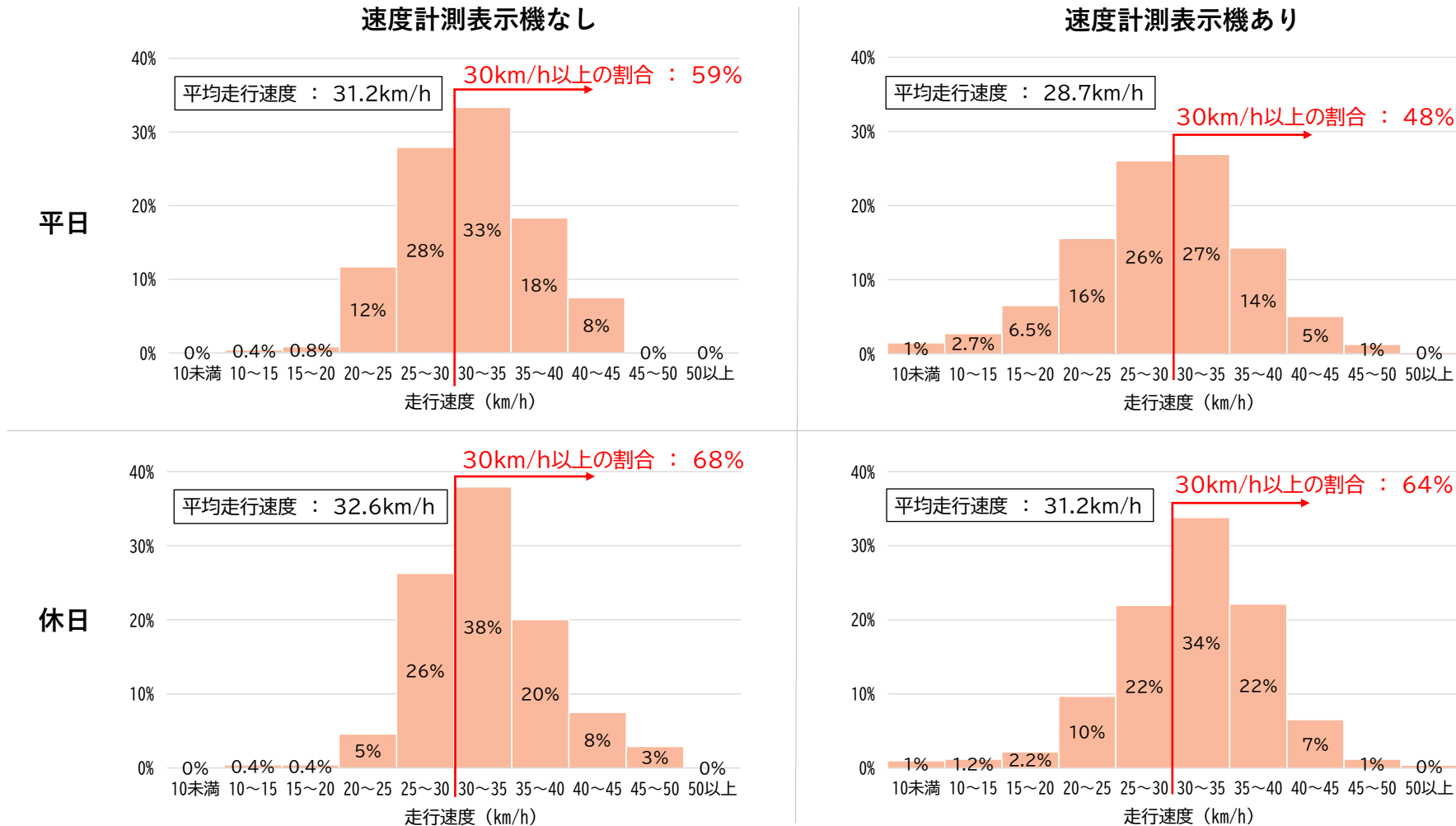
【速度計測表示機あり】 2026/02/10(火)、2026/02/14(土) データ取得方法：速度計測表示機

2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 速度計測表示機「スマイルスピード」の設置有無による効果・課題を検証した。(速度抑制効果のデータ集計)

②速度ごとの台数割合

- ・ 平日・休日ともに速度計測表示機を設置した日の方が30km/h以下の車両の割合が多い結果を確認。



2-2 研究開発の進捗 ⑤タクティカル・モビリティ・サービスのリ・デザインの実践

- 2026年3月に近畿経済産業局にて、ゆっくり空間創出の人財育成の場として「スローカブルスクール」を開催した。
- ゆっくり空間創出の「ポイント集」を作成し、スクールにてレクチャー。ワークショップ等を通じた意見交換・知見共有を実施した。

■ ゆっくり空間創出の人財育成

● スローカブルスクールの開催概要

近畿経済産業局 グリスロナレッジシェアと併催

- 日時：3/23(月) 14時00分～17時30分 + 懇親会
- 対象者：グリスロ導入希望地域等

Maas
グリーンスローモビリティ
スローカブルスクール

日時 2026年3月23日(月) 14:00～17:30
会場 近畿経済産業局 本館2階 第1会議室
申込 下記URLよりお申し込みください
<https://forms.cloud.microsoft/j/BQ9r16Gr>

グリーンローモビリティは、時速20km未満で公道を走行できる電動車を活用した持続可能な移動サービスです。その利便性や安全性、環境性、経済性、社会性、文化性等の観点から、グリーンスローモビリティの活用を促進するためのポイント集を作成しました。本スクールでは、近畿経済産業局と連携し、グリスロの活用を促進するためのポイント集を共有し、地域の実情に応じた活用方法を検討します。また、グリスロの活用を促進するためのポイント集を共有し、地域の実情に応じた活用方法を検討します。

プログラム I (グリスロナレッジシェア) 14:00～15:30
近畿経済産業局 主催

14:00～ 開会
14:05～ 基調講演
【登壇者】一般財団法人 運輸総合研究所 専任研究員 三重野 真代 氏
東京大学 公共政策大学院 特任准教授
14:30～ ワークショップ (ナレッジシェア&グループワーク)
15:40～ 閉会

プログラム II (スローカブルスクール) 16:00～17:30
日本交通計画協会、運輸総合研究所 主催

16:00～ 挨拶・説明
【登壇者】一般財団法人 運輸総合研究所 専任研究員 三重野 真代 氏
東京大学 公共政策大学院 特任准教授
16:05～ レクチャー
「日本産出会の空間『ハローゾーン』の推進に向けたポイント集～スローカブルなまちづくりに向けて～」の紹介
(宮崎市・奄美市・奄美市・奄美市での実証実験の結果報告も含む)
16:40～ ワークショップ (実践地区とのグループディスカッション)
【登壇者】宮崎県宮崎市 都市整備部 まちづくり課 才名園 優造 氏
農政調査会 事務局 藤井 勇輔 氏
徳島県徳島市 総合計画部 交通まちづくり課 金沢 洋和 氏
17:25～ 閉会
18:00～ 懇親会 *希望者のみ

■ ゆっくり空間創出のポイント集の作成

● ポイント集の構成 (案)

- 日本産出会の空間 (ハローゾーン) の説明と、現行法制度の下でもできる時速20kmの実証実験について、章を分けて解説



- 一章 日本産出会の空間 (ハローゾーン) とは
- 1 : モビリティまちづくりとは
 - 2 : モビリティまちづくりに向けた日本産出会の空間 (ハローゾーン)
- 二章 日本産出会の空間 (ハローゾーン) に向けて
～実証実験編～
- 3 : 実証実験に向けた対応事項
 - 4 : 有効なツールの紹介
 - 5 : 効果計測の方法



実践的なモビリティ・サービスのリ・デザインの進捗（IBSコンソ）

2026年2月末までの 進捗状況（一覧）

アクション1：モビリティ資源の実情把握

- ・地域モビリティ資源の実情把握手法の実験終了（高蔵寺エリア、名大コンソと連携）
- ・実験成果を踏まえた宮崎エリア（人＋クルマ）への適用（2025年1月13日～1月26日に実証済）
- ・スマートモビリティ資源の障壁逆引きガイド

参考-1-1

参考-2-3

アクション2：地域創生に資する総動員チップス（ヒント集）の作成（国内事例、海外事例）

- ・チップス集の公表（海外16事例を新規追加、モビリティ知恵袋にて順次公開中）
- ・ITF（OECD）との連携調査のとりまとめ（2024年5月～2026年4月）
- ・ISOTC268（スマートシティ）を通じた成果一部の技術レポートを公表済（FY23）

参考-4

参考-巻末

アクション3：モビリティ・サービスのリ・デザインレポート（計画指針）の作成と日本初リ・デザイン指標の開発

- ・新しいモビリティ・サービスの再定義、モビリティ・サービスの位置づけの体系整理
- ・障壁を乗り越えるための計画指針の作成
- ・リ・デザイン指標の包括レビューと指標案の作成

参考-3-1

参考-3-2

アクション4：モビリティ診断ガイドラインの作成

- ・地域のモビリティ診断ダッシュボードのβ版を開発

参考-3-3

アクション5：タクティカル・モビリティサービスのリ・デザインの実践

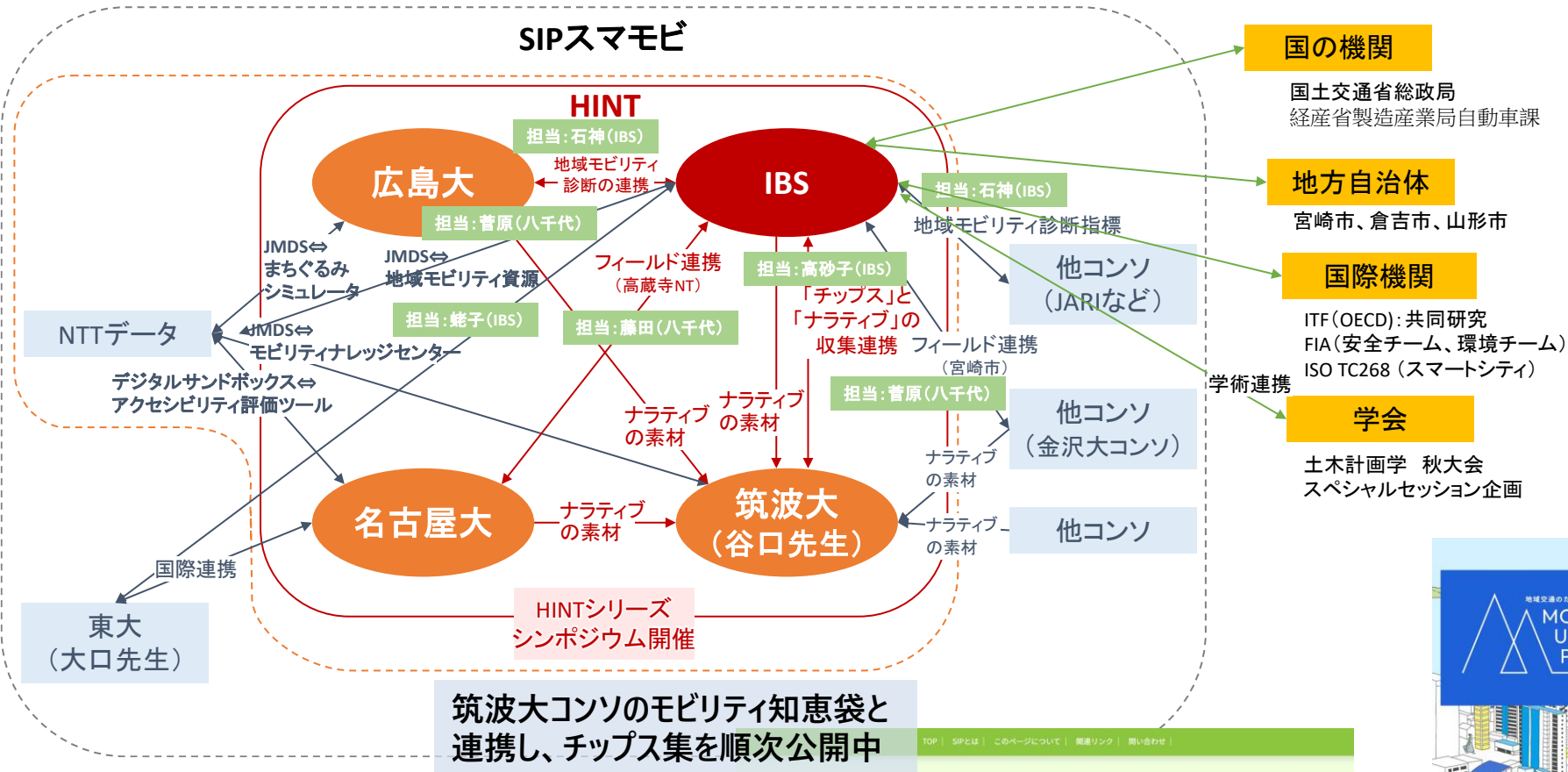
- ・宮崎エリアを対象に、「出会いの空間」の社会実験の成果とりまとめ
- ・杉並区を対象に、「スマイルスピード」の社会実験の実施（2026年2月10日、14日）
- ・出会いの空間を推進していくためのスローカブルスクールの開催（2026年3月23日）

参考-5-1

参考-5-3

参考-5-4

2-3 他コンソ・他課題・関係省庁との連携状況



国の機関

国土交通省総政局
経産省製造産業局自動車課

地方自治体

宮崎市、倉吉市、山形市

国際機関

ITF (OECD): 共同研究
FIA (安全チーム、環境チーム)
ISO TC268 (スマートシティ)

学会

土木計画学 秋大会
スペシャルセッション企画

2025年3月末国交省公開の
モビリティアップデートガイダンスに
IBSコンソ成果が反映

国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通計画の
「アップデートガイダンス Ver1.0」

概要版



2025年5月国交省公開の
モビリティアップデートポータルとも
連携(リンク等)



注) HINT: 広島大学、IBS、名古屋大学、筑波大学の各コンソ



実践的なモビリティ・サービスの リ・デザイン コンソーシアム



牧村和彦



石神孝裕



三重野真代



三浦 清洋



菅原宏明