

東京大学公共政策大学院 TTPUセミナー

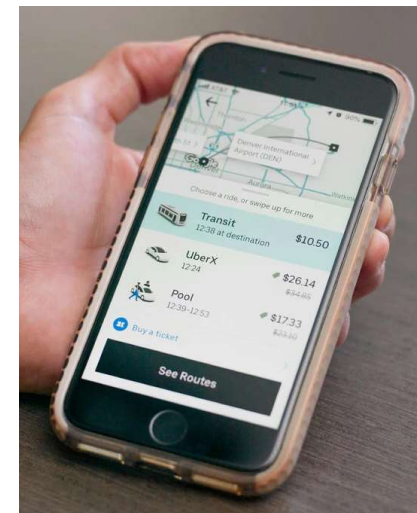
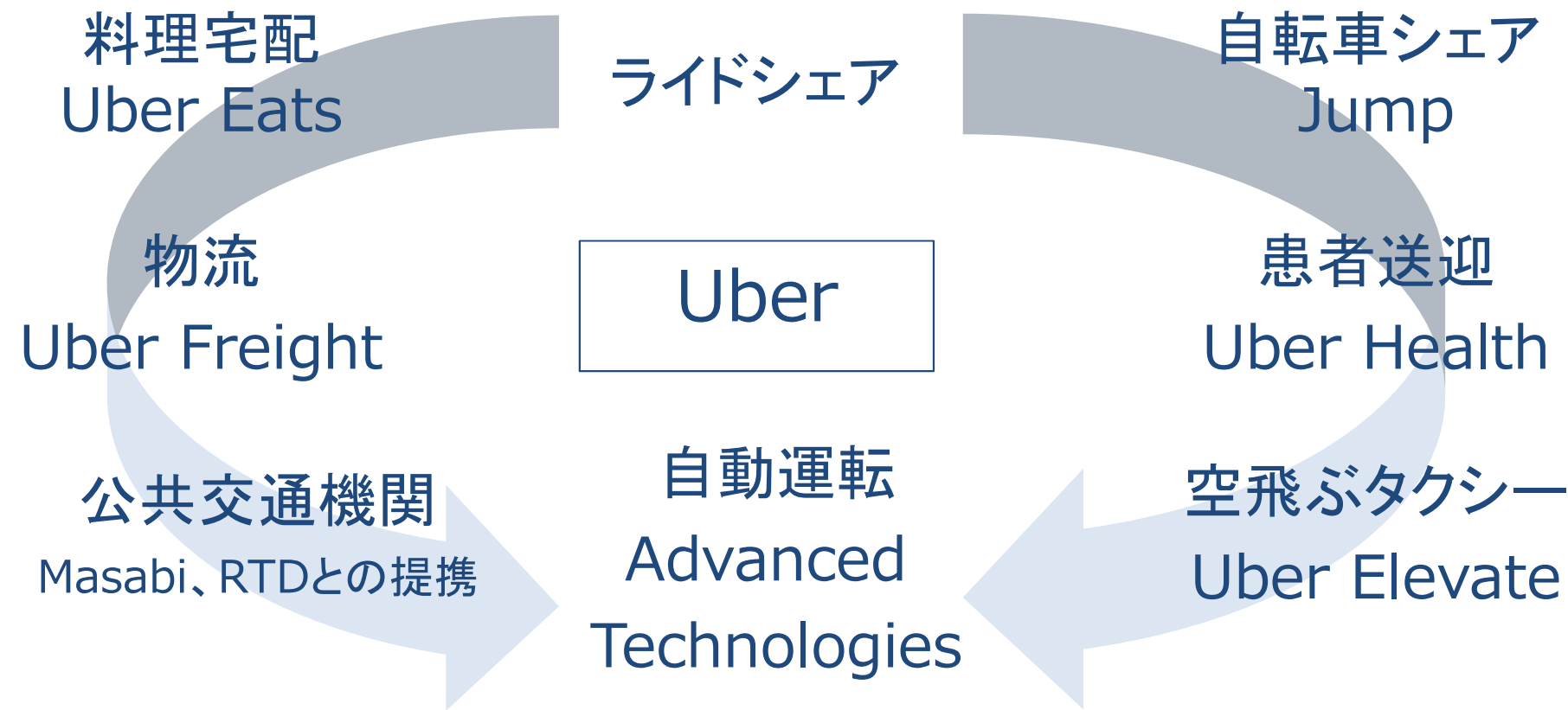
新しいモビリティサービスの実現に向けて

2020 02 21

株式会社rimOnO 伊藤 慎介

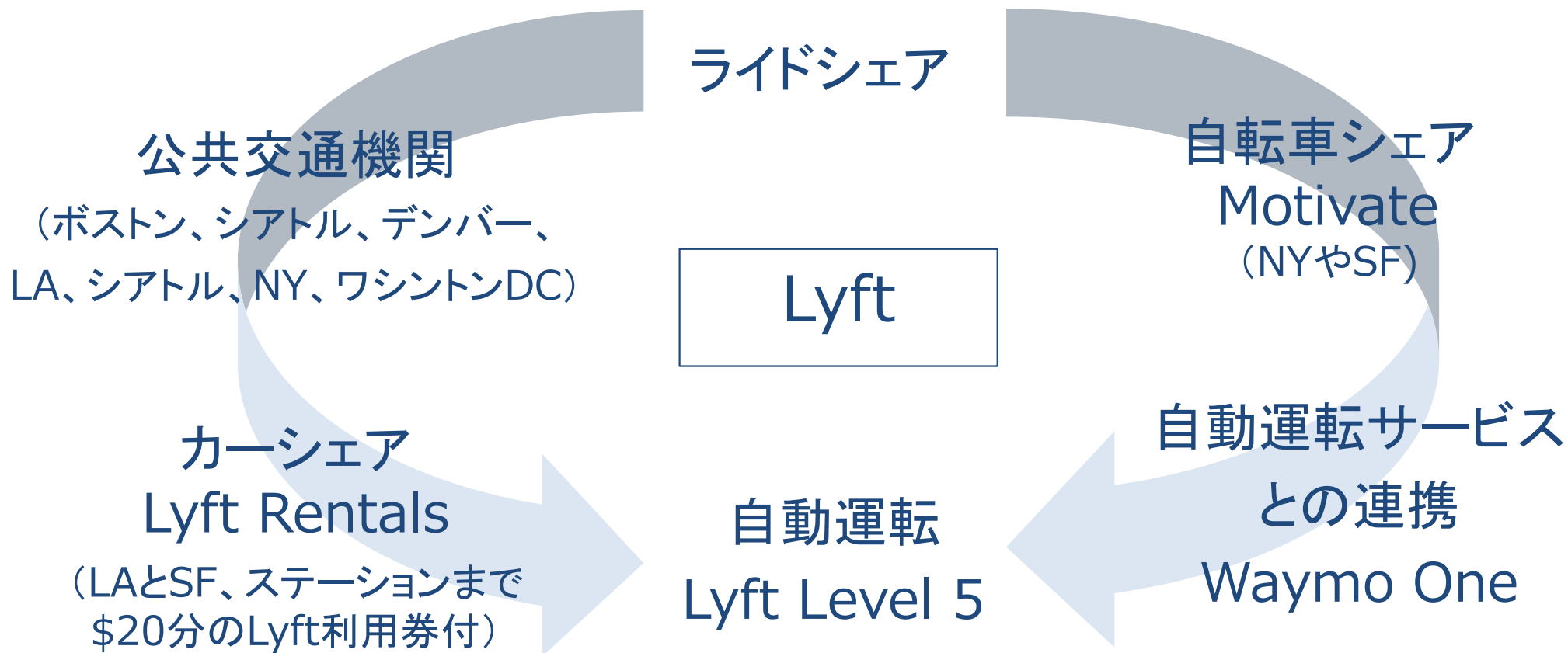
(兼) KPMGモビリティ研究所 アドバイザー

MaaS的アプローチが明確になりつつあるUber



- サンフランシスコとシカゴで月額\$24.99のサブスクリプションを開始（ライドシェア割引、Uber Eats無料、Jump無料）
- Uberはクルマ、自転車、スクーター、バス、鉄道のワンストップとして“交通のアマゾン”を目指す

LyftもMaaS的アプローチを加速

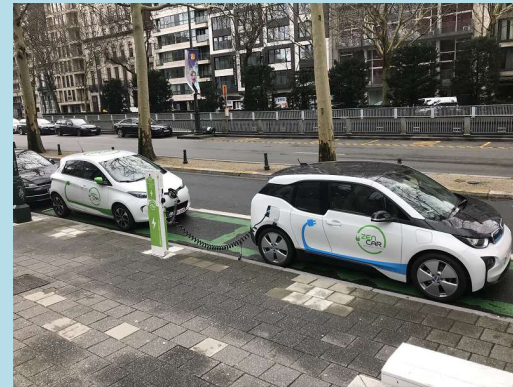


- デンバー市郊外における駅への無料送迎サービスの提供、LAメトロと提携して相乗りすれば公共交通を無償で利用できるサービスの提供など、公共交通との連携を強化。
- 昨年12月からは\$35/日で使えるカーシェアサービスを開始。

モビリティサービスの普及で 路肩の取り合いが激化



- モビリティサービスの普及により、これまでのバス・タクシーに加えて、ライドシェア、カーシェア、シェアドバン、バイクシェア、e-scooterシェアが路肩を使用するようになり、取り合いが激化



+



自動運転が本格普及すると 歩行者優先主義になる (NACTO)



People come first in the autonomous age.

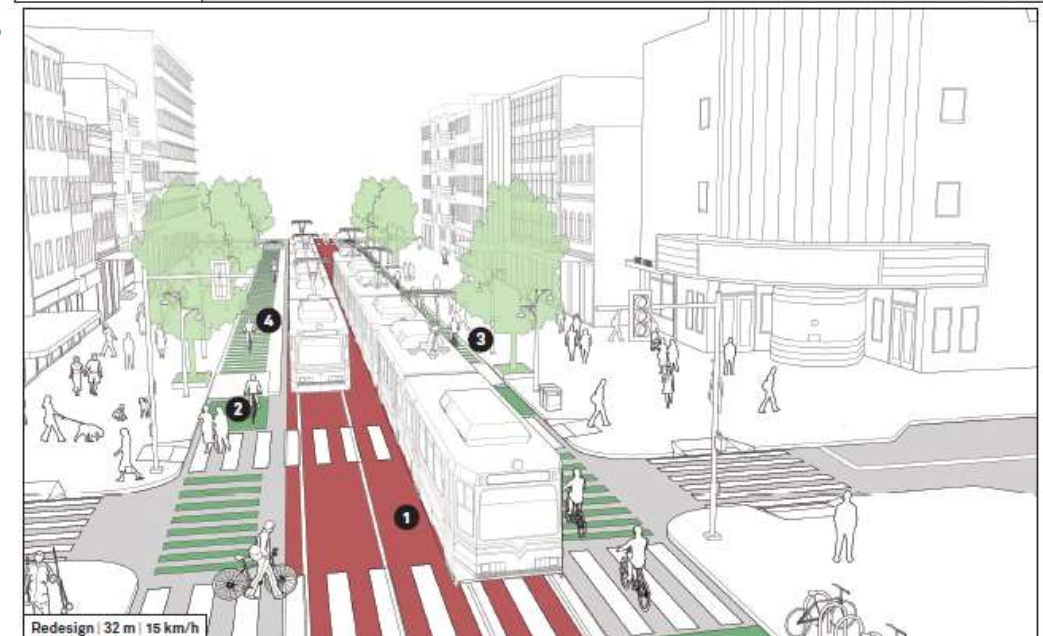
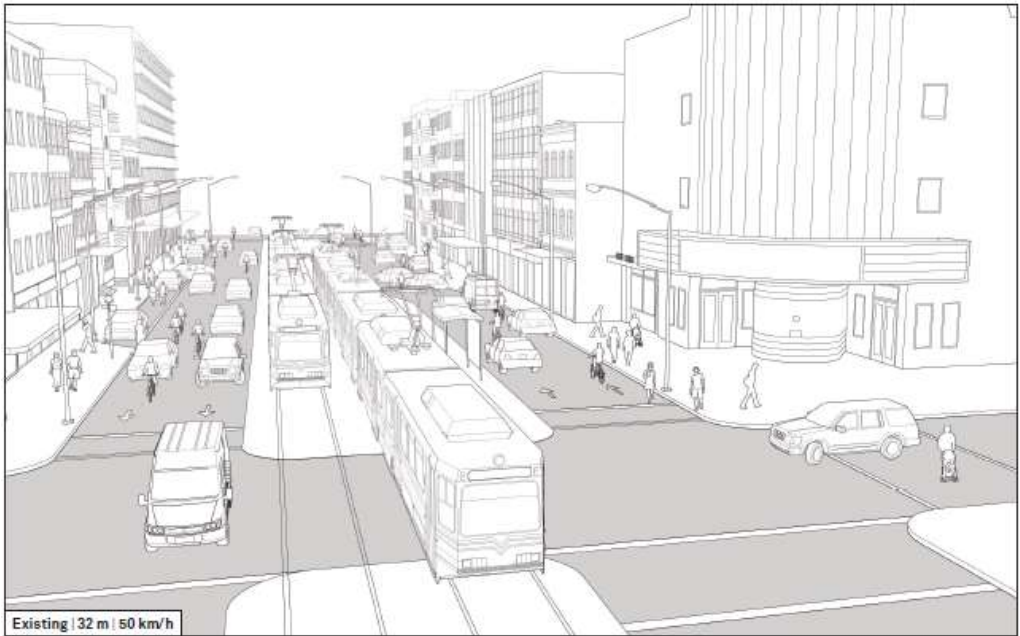
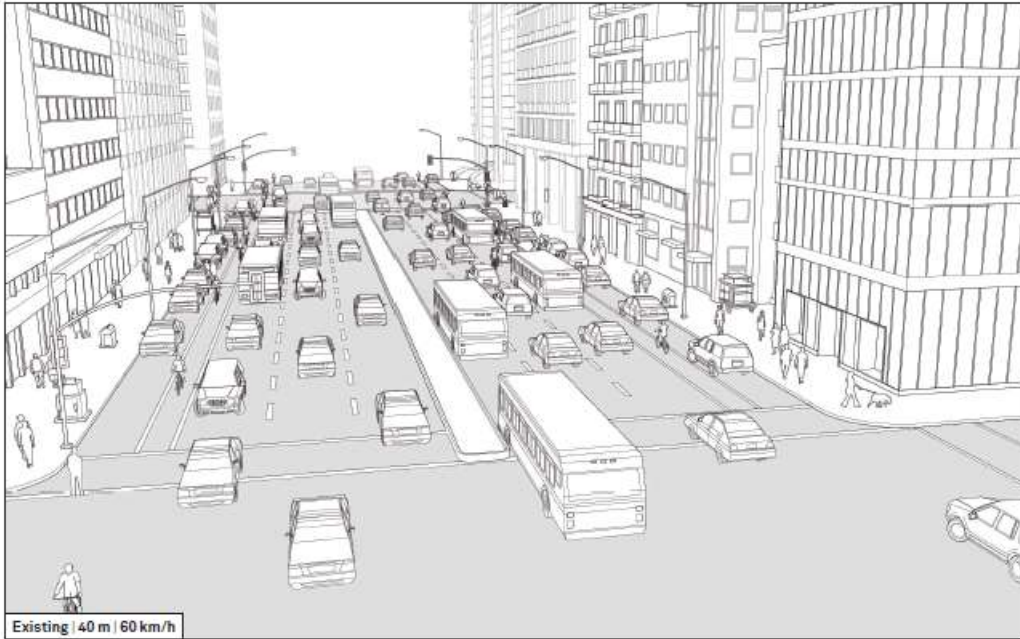
People walking, biking, rolling, and resting get first priority for street space and resource investments.



Building for **high-capacity on-street transit** is essential for growth without congestion.



歩行者優先の道路整備を提案する 米Street Design Guide (NACTO)



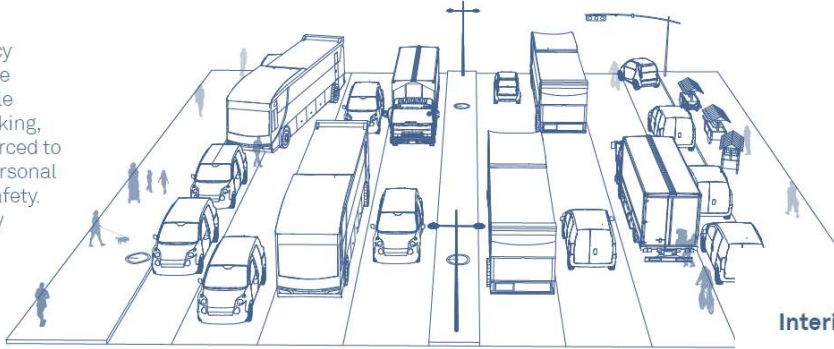
自動運転時代を想定した 新しい道路配置のあり方も提案 (NACTO)



Transforming the Street

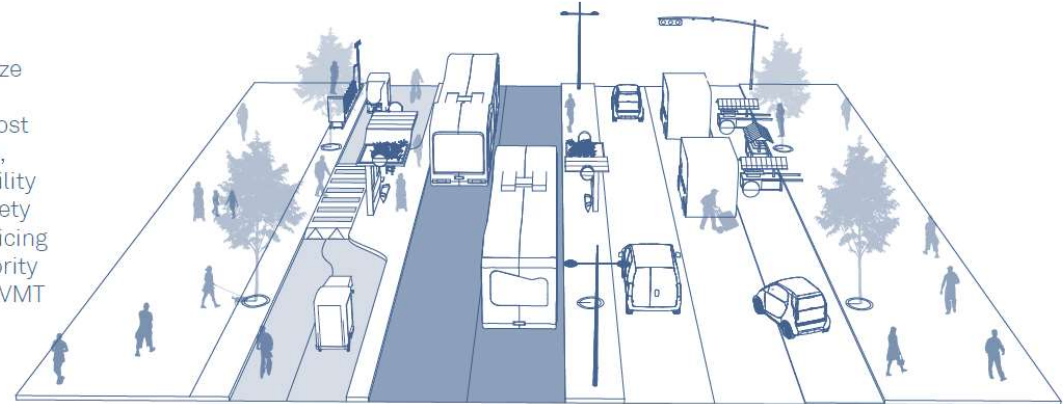
Today

Single-occupancy vehicles (SOV) are prioritized. People taking transit, biking, or walking are forced to compete with personal cars, reducing safety. Transit efficiency decreases, VMT increases.



Interim

Cities re-organize their streets to prioritize the most efficient modes, increasing mobility options and safety for everyone. Pricing and transit-priority policies lead to VMT decreases.



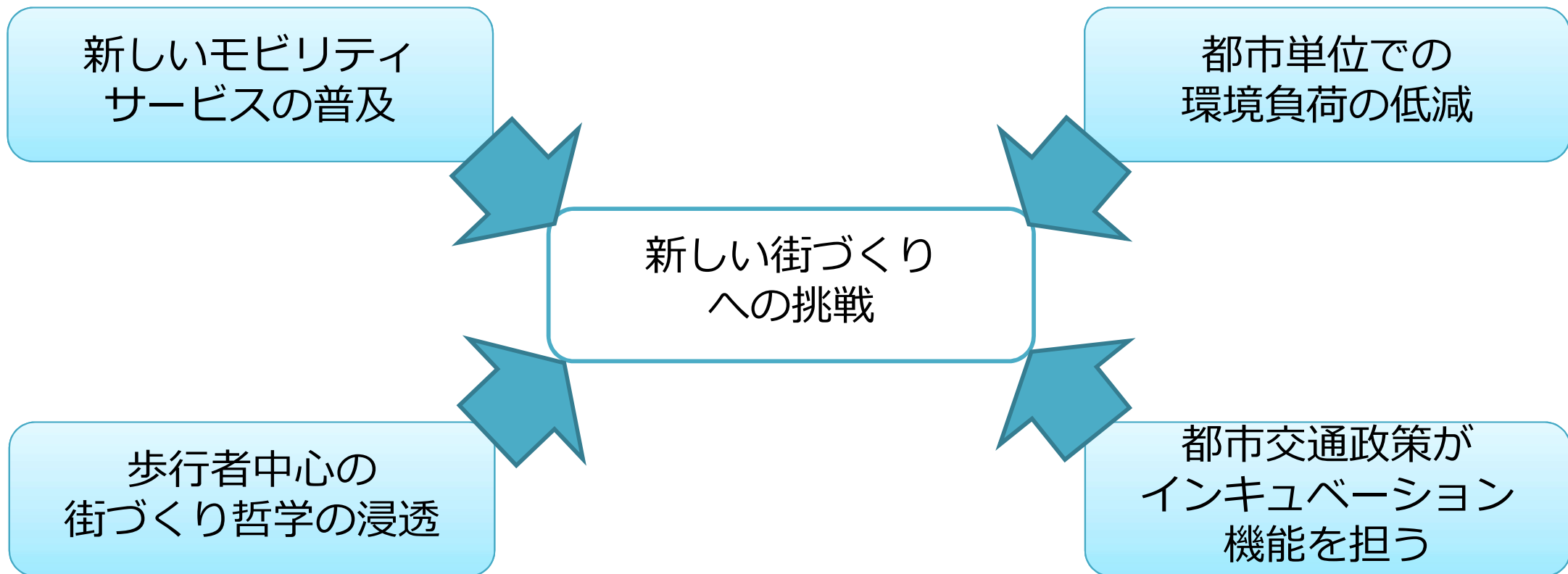
Future

Supported by smart street design, AV technologies enable further reductions in emissions and VMT and improvements in safety.



NACTO Blueprint for Autonomous Urbanism より

- CO2排出ゼロ（カーボンニュートラル）、ディーゼル不正などがきっかけとなり、都市単位で環境負荷を減らす動きが加速化
- これに新しいモビリティサービスの普及や歩行者中心の街づくり哲学の浸透などが重なって、海外では新しい思想による街づくりが進んでいる



世界でモビリティビジネスのインキュベーション機能としての都市交通政策に取り組む動きが加速化。ただし、米欧中でそのスタイルには違いあり。

- 米国
 - 自由放任主義で新しいモビリティサービスにチャンスを提供した後に必要となる規制を導入（サンフランシスコ、ロサンゼルスなど）
- 欧州
 - 都市交通政策の一環として新しいプレイヤーに参入機会を提供（パリ、ヘルシンキ、ストックホルム、コペンハーゲンなど）
- 中国
 - 国が全体方針を定め、特定の地域を実験都市と決めて規制改革やインフラなどの集中投資を実施（深セン、雄安新区など）

**共通項は官民・公民の良いところ取りで
プロジェクトを進めていること**

モビリティ（乗り物）に関する課題

～自転車or二輪車or軽自動車しか認められない？



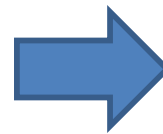
パーソナルモビリティ

- 実験中であることを示す立看板の設置
- 保安要員が同行する前提でなければ乗ることができない

電動キックボード

- 原付への改造が必要
 - ミラー、ライトなどの装備
 - ヘルメット装着
 - 原付免許が必要

超小型モビリティ(2人乗り)



エリア限定はなくなったが・・・

- 最高速60km/h
- シートベルトやヘッドレスト等の安全装備は軽自動車相当
- 40km/hでの前突対応