

# 著者に聞く



学芸出版社  
定価2640円  
(本体2400円+税10%)

グリーンズローモビリティ  
小さな低速電動車が  
公共交通と地域を変える

三重野真代 著

三重野 真代  
(みえの まよ)

大分県出身。京都大学経済学部卒業。2003年国土交通省入省。公共交通、観光、地域政策担当、京都市産業観光局 MICE 戦略推進担当部長を経て、2017年総合政策局環境政策課課長補佐時代に「グリーンズローモビリティ」の名前を自らがつけ、政策をゼロから立ち上げる。2021年4月から現職。

知ってもらうには、読みやすく手に取りやすい本にするべきだと思います。

確かに各地には地域キャラクター性の強い「グリスロ」がたくさん導入され、それ自体が観光の一要素になっているようですね。

既存の公共交通は、行政や交通事業者主体で導入されるものというイメージが強いかもしれませんが、グリスロはむしろ地元の人々からのアイデアが反映されるケースも多く、それ故に地元の重要な移動手段であり、かつ地域密着型の愛される存在として定着している例が多々見られます。

2010年代半ばの時点で走行地域は10地域ほどでしたが、国交省が政策として実証などを行うようになってから一気に広がりを見せ、今では全国100地域以上で「グリスロ」の走行実績があります。やはり政策化

本書冒頭に、各地の「グ

リスロ」がカラー写真で多数掲載されていますが、こうした編集も先生の発案で？

はい、本文は学識、地方自治体、団体、民間事業者の方々など、多様な取り組み事例を収載しているのですが、まずは読者の関心を高めるためにも各地の個性豊かな「グリスロ」を写真でご紹介させていただきました。当該分野の方だけではなく、「グリスロ」を一般の方に広く

い価値観に即したモビリティがあってもよいのでは。実際に欧州では公道におけるゾーン20や30を強化するなど、低速はこれからの世界の主流になっていくかもしれません。

文中、豊島区の高野区長が「ご登場されているように、地方地域だけでなく都市圏やその周縁部の団地などでも「グリスロ」導入の機運が高まるのでは。

東京などの都市部でも狭い入り組んだ道路など低速走行を要する通りが意外に多くみられます。また、郊外住宅団地は全国に大小約3000あると言われるっており、入口まではバスが通じても、高齢化した住民には自宅までの移動手段に乏しいという問題が深刻化しています。こうした団

地内の移動のために今後「グリスロ」需要が大いに高まると思われる

本書において「グリーンズローモビリティ」とは、走行速度時速20km未満、公道を走ることができる4人乗り以上の電動車、と定義されています。数あるモビリティの中でもかなり異色の存在だと思えますが、三重野先生がもともとこの「グリスロ」に関心を持たれたきっかけはどのようなことだったのでしょうか。

以前、欧州を旅行した時、各都市に観光客向けの乗り物がある。それには「グリスロ」が観光用移動手段だけでなく、高齢化が進む地域住民にとって、既存の公共交通機関が廃れ行くのに代替される、新たな公共交通としての機能を有しているから、と捉えてよいでしょうか。

そうした社会課題解決の一手段として「グリスロ」は大きな役割を担っていると言えるでしょう。ラストワンマイルとしての活用はもとより、社会福祉協議会の方から、「グリスロ」を走らせてみたいというご提案が寄せられたり、高齢者がコロナワクチン接種会場まで「グリスロ」に乗って行ったという例もありました。必ずしも交通部門だけではない、住民の暮らしに密着した立場の方からニーズが表出する点に、「グリスロ」

の存在意義の高さが窺えます。さらに加えて電動という、今日の環境問題に対応しています。導入段階では確かに、パブリックの議論も進んでいましたが、その後さらにカーボンニュートラルへ移行するにつれ、ますます「グリスロ」の環境配慮の側面が際立つようになりました。コミュニケーション装置や安全性などの側面を重視すると低速が必須要件なのですが、むしろ電動以外の車両は低速走行には操作の面で難しらしく、それがかえって時代の流れに沿う形になったと思います。逆に言えば、電動の利点を体現するのであれば低速の方が向いているのではないかと。

その点がまさに、「グリーン」に加えて「ロー」であるということですね。スローライフやスローフードなど、今般広がりつつある新し

広島県尾道市長にもお話を伺いました。お二人をインタビューして共通していると感じるのは、まちの構造は大きく違えど、新しいまちをつくっていくという確固とした思いがある点です。これからのまちづくりについて今までと違うコンセプトを描いておられる首長の方に、新しい「低速」という価値観を持った「グリスロ」を使っていたら、何よりです。まだ価格が高い等普及に向けてクリアすべき課題もありますので、そうした状況も含め本書で「グリスロ」への理解を深めていただければと思います。



東京大学公共政策大学院特任准教授  
交通・観光政策研究ユニット

三重野真代 氏