



暮らし方に応じ使えるグリスロの未来

「送」が注目されるようになってきたのだ。「遅い乗り物が何の役に立つのか」と言われた時代は終わり、遅いからこそ發揮できる役割や機能があると多くの人が気付き始めたのである。この低速少量輸送を体現する政策として、グリスロが誕生したこととなる。

しかしながら、日本では低速交通の導入ノウハウや成功パターンは確立されていない。このため、第4章は15地域の事例を取り上げているが、どの地域も「成功」というより「奮闘中」という方が正しい。ここでは、取り組みの経緯や様子、目指す姿を、奮闘記やてい談、首長インタビューなど地域

の必然だったと考えている。1点目は免許返納高齢者の増加に伴う乗合型交通の需要増である。高齢者の交通事故が相次ぎ、2020年の運転免許の65歳以上自主返納件数は約52万件になるなど、高齢者の免許自主返納が社会の要請となっている。免許を返納する人は年齢的・体力的に自らが移動手段を操ることが難しい人になるが、キックボード等多様なパーソナルモビリティの整備は進められているものの、自らが運転する必要のない乗合型のパブリックモビリティの供給は不足している。この課題の解決策として、地域住民が、住宅団地内や集落内など末端交通を担うことが可能

グリスロの誕生は、2つの点で時代行したものである。

本書は「グリーンスローモビリティ」について書かれた本邦初の書籍である。グリーンスローモビリティ（以下「グリスロ」という）は、日本初の時速20キロ未満の低速乗合型の電動モビリティで、私が国土交通省の課長補佐時代に名前を付け立ち上げた政策である。導入から3年が経ち走行地域数は100を超えたが、まだわが国での認知は低く、名前を知らない読者も多いのではないかと思う。本書は、グリスロの誕生の歴史や地域の事例等を記載し、多くの人にグリスロを知つていただくための入門書として刊行したものである。



編著者が語る

『小さな低速電動車が公共交通と地域を変える』の一重野真代さん

の必然だったと考えている。1点目は免許返納高齢者の増加に伴う乗合型交通の需要増である。高齢者の交通事故が相次ぎ、2020年の運転免

となる低速交通のグリスロが注目されている。

2点目は、社会の価値観の変化である。脱炭素社会への対応、SDGsや持続可能性が社会の重要な価値觀となってきた。コンパクトシティや職住近接、歩いて楽しいまちづくり、すべての人が取り残されない社会づくりなど新しい価値観に基づくまちづくりが始まっている。交通の分野でも、「健康・環境に良い移動」「安全・安心な移動」「回遊や手間を楽しむ移動」へのニーズが高まっていると第7章で指摘している。これら時代の変化に対応した交通として、従来の「高速大量輸送」とは異なる「低速少量輸

られる。私自身グリスロによって多くの価値観までを変えられた一人だが、交通手段という誰しもが日常で触れるものを通して、移動の課題が解決されるだけでなく、住んでいる人たちの価値観を変え、地域や社会まで変えられるとは非常に面白い取り組みができる時代になつたと考えている。本書を通して多くの方にグリスロを知つていただくことで、移動課題の解決のみならず、ゆっくりでやさしい地域の構築、そして「ゆっくり」が認められる公共空間・社会形成の一助につながれば幸いである。(みえの・まよ

東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット特任准教授)KOMEI

もう一つ、本書で伝えたかったことが低速の「社会装置機能」である。個人、地域、社会を変える装置、即ち「社会装置」としての機能をグリスロは持つているとして現在、研究が進め

られている。「ゆっくり」という価値観を、人々の共有財産である交通手段を通じて体現することでの、それに乘ら、地域交通は多様な地域住民の方の理解によって成り立っているため、行政や交通事業者などの専門家ではなくとも読みやすいよう工夫する必要があると考えたためだ。同時に、本の冒頭に20ページの写真集を入れて視覚的にも理解が進むようにした。これから時代は、専門外の人も入って地域の交通が作られていくだろう。地域の暮らし方に応じたオリジナルなグリスロの使い方が生み出され、地域の使い方だけを使い方が広がっていくことを期待している。

もう一つ、本書で伝えたかったことが低速の「社会装置機能」である。個人、地域、社会を変える装置、即ち「社会装置」としての機能をグリスロは持つているとして現在、研究が進め