②暮らし目線からのサービスの設計

■ 技術の社会実装のポイントを探すためには、**住民と対話しながら、**人々の暮らしの課題（ペインポイント）に着目してサービスを設計を進め、**生活空間が高付加価値化していることを市民が実感できることが必要**。

■ また、成功するサービスは、**利用者が安心感をもって使うためのアナログ的な要素を巧みに取り入れ**ている。技術の視点に加え、より**利用者の受け入れやすさを重視した、サービスを設計**を行うことが重要か。

■ 住民を巻き込み、データを活用して、ひとり一人の視点から空間利用の高付加価値化を実現

（例：ニューヨーク・タイムズスクエアの歩行者天国化）

・利用者の参加を得て約5年間、さまざまに試行しながら、周辺の車の交通流を妨げないか、人の流れがどうなるかをデータ化し可視化しながら、障害を取り除き、歩行者天国へ転換

（宮代委員資料より）

■ アナログならではの安心感をとりいれたデジタルの仕組みを作り、利用者に受け入れられるサービスを実現

（例：デジタル活用：個人間の互助による子育てシェアアプリ）

・顔が分からない人とは、助け合えないため、お互いの携帯番号を交換して、信頼を構築した上で、利用する仕組みとして構築

（甲田委員資料より）

③暮らし目線を起点に社会実装された例（茨城県境町）

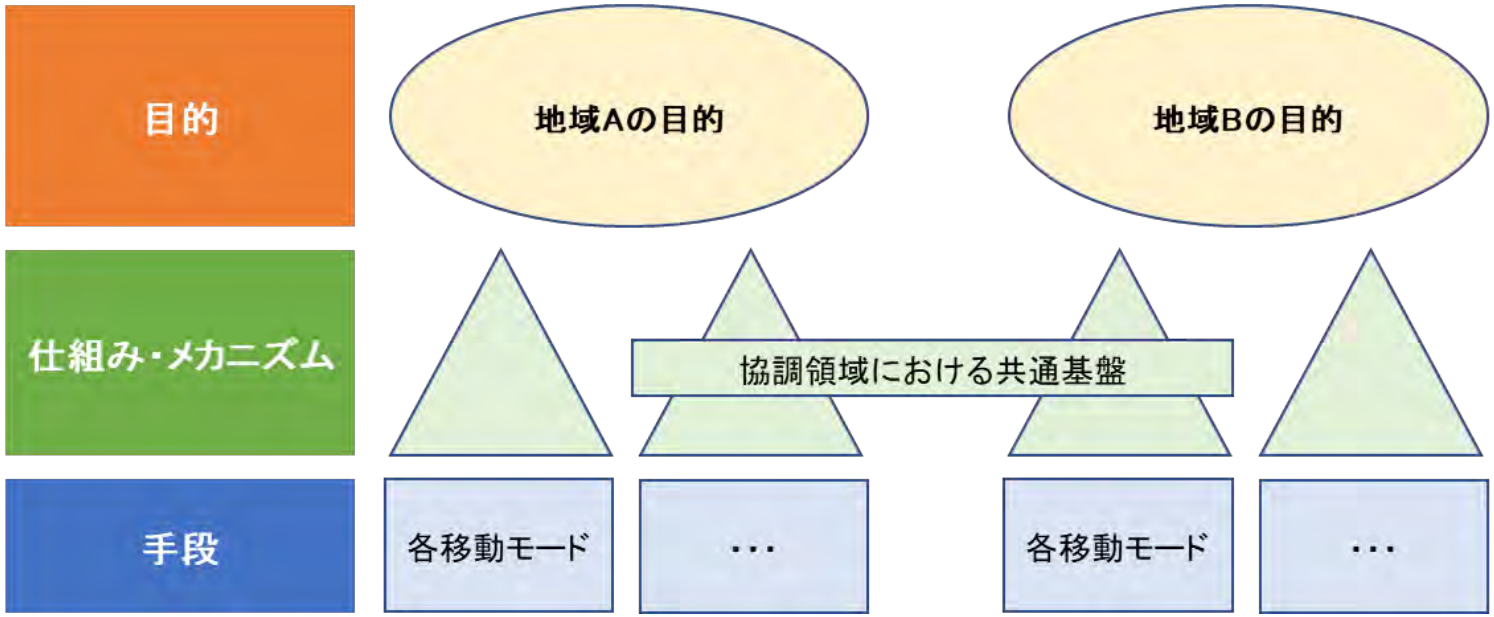
■ **地域の公共交通が抱える課題に対し、境町のケースは、ユーザ視点を忘れずに、特にスピーディーな事業化を心がけることによって、結果として、市民に徐々に浸透しつつあるところが特徴。**

- 鉄道もなく、バスの本数も減り、タクシードライバーも高齢化という状況
- 発案から約２週間で予算化し、サービスのスピード実現を徹底重視
- 導入検討では、まず実証実験で受容性を評価してという考えもあったが、「実験ではなく実用化」にこだわり、協力会社との議論に着手
- 人が乗りたくなるデザイン性や、夏は暑い冬は寒いでは、おじいちゃん、おばあちゃんは乗りたくないため、乗りたいと思わせるものでないといけないというユーザ起点の考えから、現在の自動運転バスを導入
- 走行ルート検討では、携帯電話のビックデータを活用し、人流の多い部分を把握
- 隈研吾氏設計の施設や道の駅をつくって観光客や地元の回遊を増やす施策も実施
- 一方で、現在は無料であるが、今後、収益構造をどうしていくかなど課題も

運賃：　無料（補助金・ふるさと納税を活用）
乗車人数：11人乗り
便数：　20便／日
停留所：　16カ所（運行ルートは２つ）
利用車両：ナビヤ・アルマ（フランス車）3台
運行形態：同時に2台運行（その間、他1台の充電やメンテナンス等）
補助員：　１名乗車

④取組の構造化

- 人口減少により市場が縮小する局面では、自動走行車両インフラなどの**デジタル基盤を**、各サービス事業者が個別に投資するのではなく、**「共助」のビジネスモデルにより協調して整備**していく必要がある。
- 異なる目的を持った地域やサービスの間で、協調領域における投資を効果的に進めるためには、あらかじめ**複数の地域・サービスをまたいで取組を構造化し、ビジネスからテクノロジーのアーキテクチャを明確に設定**することで、**技術の横展開と個別サービスの個々の課題の解決を両立**させることが必要。



慶應義塾大学 白坂成功教授のアーキテクチャの枠組を踏まえて構造化

- 「一人ひとりの暮らしの困りごと」を起点に、地域の皆が同意できる目的を設定。
- データや指標を活用して課題を可視化し、意思決定や取組のプロセス、改善指標を住民と公正性をもって共有 （市民の幸福感を高めるWell-being指標）
- モビリティ単独ではなく、ライフサイクルを様々なサービスの1つとして、その他のサービスと一体的にモビリティを捉えてビジネスモデルを考える

- 行政区単位ではなく、広域的な視座でモビリティのありかたを捉える
- ユースケースを積み重ねて、必要なデータの明確化や、データ連携におけるエコシステムを目指す
- 異なる地域・サービスをまたいで、共通して必要となるベースとなる共通基盤（自動走行車両インフラなど）は、各サービスが協調して整備。
- その実現の障害となる規制の緩和や、データ標準等は、国や自治体が率先して解決。