

# 郊外市街地におけるモビリティのあり方について

～持続可能な社会形成に資する郊外市街地再生に向けた実証実験・分析に関する報告～

令和6年6月21日

国土交通省 国土技術政策総合研究所

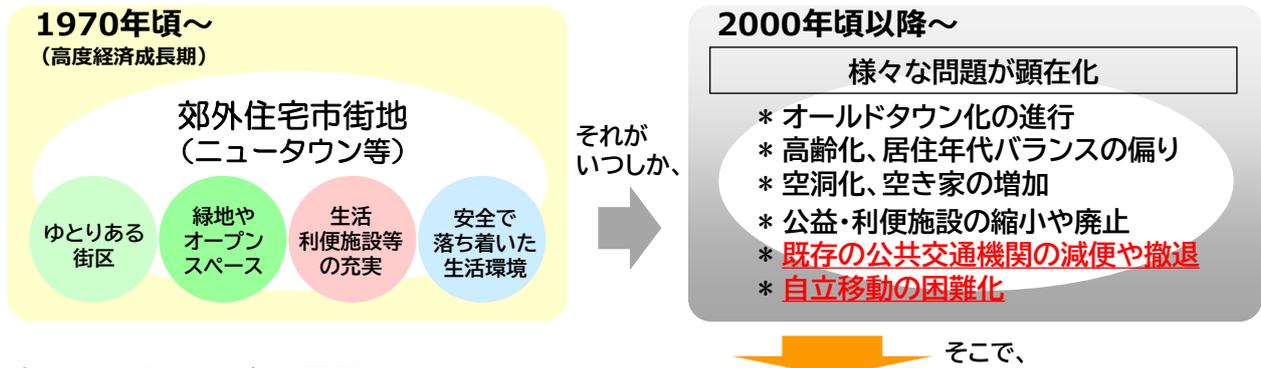
都市研究部 都市施設研究室

新階 寛恭



## 1. 研究の背景

■ 郊外市街地のこれまでの経緯と現状



■ 郊外市街地の今後の課題

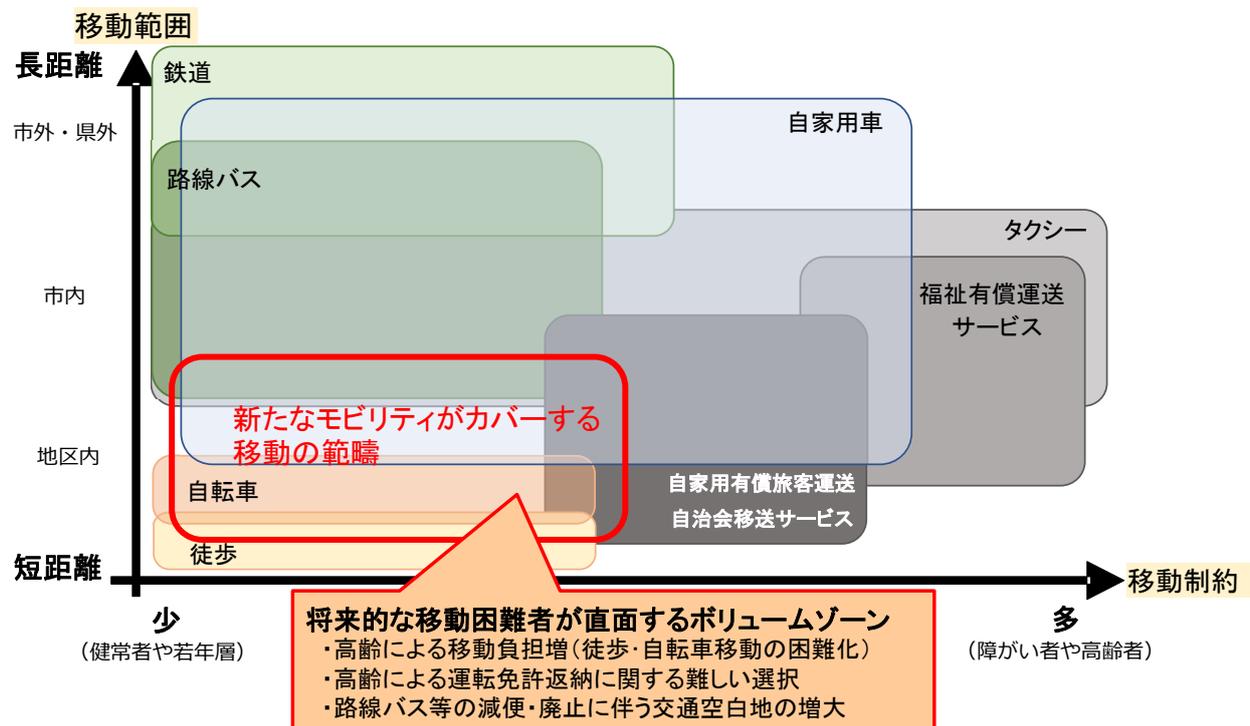
都市全体の「持続可能性」、「コンパクト+ネットワーク」の観点等からも「地域の拠点」となりうる郊外市街地は維持・再生していくことが急務



維持・再生の手法や考え方はいくつもあるが、本研究では、「日常の移動環境の向上」の観点を切り口とし、特に「新たなモビリティ」の導入の有用性・可能性を探ることとした

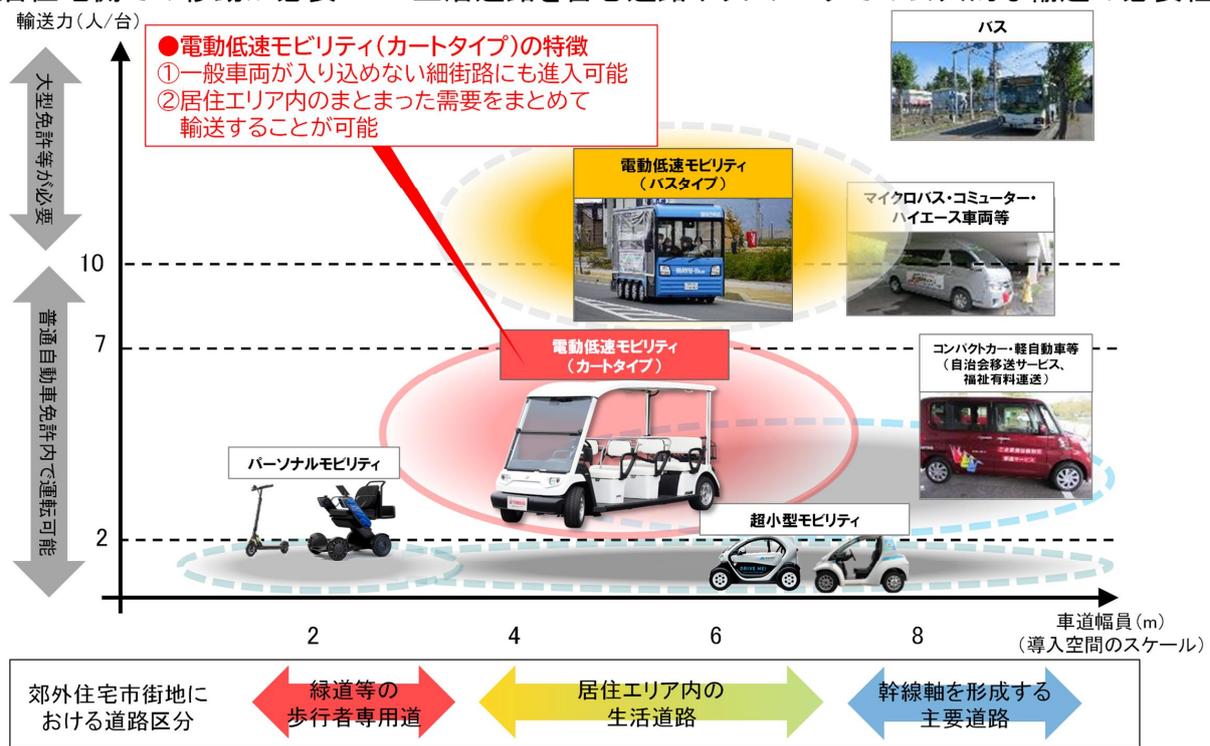
■ 移動ニーズからみた位置づけ

- カバーする移動範囲 → 主に地区内における徒歩や自転車等での移動可能範囲(+α)
- 主な対象者 → 大きな身体障がいや移動支障を抱えない全年齢



■ 市街地の状況からみた位置づけ

● 居住地側での移動が必要 → 生活道路を含む道路ネットワークでの公共的な輸送の必要性



輸送力と導入空間のスケール(車道幅員)からみた各モビリティの対応領域

研究の背景 【参考】 多様なモビリティ、新たなモビリティ

今回選択したモビリティ(車両)のカテゴリ

|                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| (1) サイクルシェアリング                  | (1) (2)    |
| (2) パーソナルモビリティ                  | (2) (3)    |
| (3) パーソナルモビリティシェアリング(自動運転・配車制御) | (3) (4)    |
| (4) 自転車タクシー                     | (4) (5)    |
| (5) 電動カート(自動運転)                 | (5) (6)    |
| (6) 買物/病院バス                     | (6) (7)(8) |
| (7) 超小型モビリティ                    | (7)(8)     |
| (8) 超小型モビリティシェアリング              | (7)(8)     |
| (9) PRT(自動運転)                   | (9)        |
| (10) PRT(配車制御)                  | (10)       |
| (11) 自動走行デマンドバス                 | (11)       |
| (12) コミュニティバス                   | (12)       |
| (13) タクシー                       | (13)       |
| (14) デマンドタクシー                   | (14)       |
| (15) ライドシェア(カー/バンパーリング)         | (15)       |
| (16) カーシェアリング                   | (16)       |
| (17) コミュニティカーシェアリング             | (17)       |
| (18) 路線バス                       | (18)       |
| (19) BRT                        | (19)       |
| (20) LRT                        | (20)       |
| (21) ネットスーパー配送(ドローン、自動運転無人配送車)  | (21)       |
| (22) 移動スーパー/移動病院/移動銀行           | (22)       |
| (23) 貨客混載車両                     | (23)       |

・枝線では個別に自動デマンド運転

・需要に応じて分離して各方面へ移動

組合わせの可能性(例)

## 2. 実証実験・分析の内容と結果

### 対象地区の選定

- 5ha以上の郊外住宅市街地(2018国土省住宅局調べ)の中から、
    - ・住宅規模が大きく、**拠点性も高い**一方、高齢化・施設老朽化が進んでいるなど、地域の**課題が多い**
    - ・地元組織や新たなモビリティの試験的導入経験があるなど、実証実験の**受け入れ機運が高い**
    - ・鉄道との結節状況や主要路線バスとの近接状況・接続状況等の**特徴が異なる**
- 等の観点を踏まえて、以下の3地区を選定



色分け: 他2地区より多いもの (赤) / 他2地区より少ないもの (青)

|             |            | 綾西地区(綾瀬市)         | 北野台地区(八王子市)        | こま武蔵台地区(日高市)                    |
|-------------|------------|-------------------|--------------------|---------------------------------|
| 面積(都心からの距離) |            | 44ha(40km)        | 87ha(40km)         | 93ha(50km)                      |
| 人口          | 人口密度(人/ha) | 約3,500人 / 79人/ha  | 約6,800人 / 78人/ha   | 約4,700人 / 50人/ha                |
| 高低差(勾配)     |            | 約20m(約4%)         | 約40m(約4%)          | 約70m(約5%)                       |
| 入居時期        |            | 1962年~            | 1976年~             | 1977年~                          |
| 高齢化率(H27国調) |            | 42%               | 42%                | 45%                             |
| 土地利用・立地施設   | 地区内        | SCのスーパー → R4.1に撤退 | ドラッグストア → R3.11に開業 | 下部にSC(小型店舗) / 上部にコンビニ → R3.5に開業 |
|             | 地区外        | 1km以内にスーパー等は無し    | 北側にスーパーが隣接         | 約1km先に大型スーパー                    |
| 公共交通        | バス         | バス路線が(東西)地区を貫通    | バス路線が(北・西)隣接       | バス路線が(南北)地区を貫通                  |
|             | 鉄道         | 3km北西             | 2km西、2km北          | 鉄道駅が(北側)隣接                      |

地区における中心施設と公共交通の位置関係

対象地区の概要 - こま武蔵台地区 -

■ 地区の概況

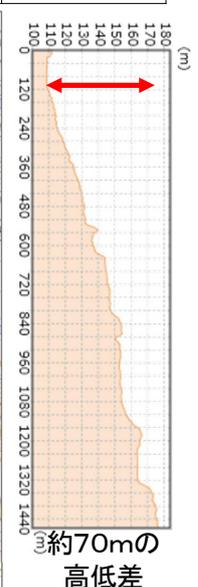
| 所在地    | 面積(都心からの距離)  | 人口      | 人口密度    | 高低差(勾配)   | 入居時期   | 高齢化率(H27国調) |
|--------|--------------|---------|---------|-----------|--------|-------------|
| 埼玉県日高市 | 約93ha(約50km) | 約4,700人 | 約50人/ha | 約70m(約5%) | 1977年~ | 45%         |



周辺図



中心施設と公共交通の関係



地形断面図

■ 移動環境の状況

- 少なからぬ交通空白地の存在

<地区の地形的状況>

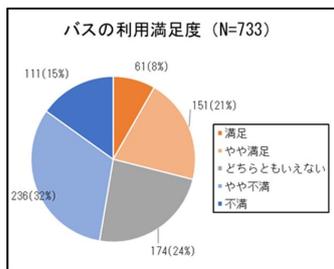
- ・団地内の高低差が70m以上ある急斜面地。

<既存交通（路線バス）の利用実態と評価>

- ・バス路線があるものの、便が少ない・バス停から遠い地区では買い物・医療・銀行等への移動に路線バスを利用している割合は、顕著に少ない（右図）。

- ・バス利用の満足度は「不満・やや不満」がほぼ半数（円グラフ）。

⇒バス路線がない地区なら、さらに不満が多いものと推察。

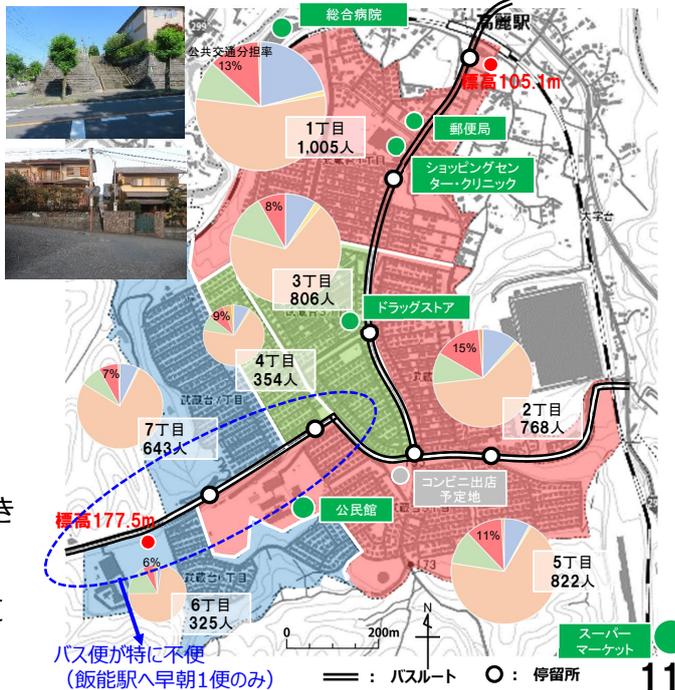
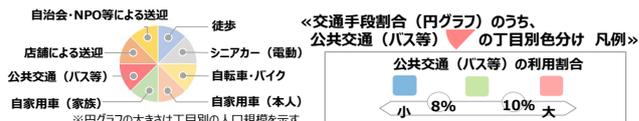


<新たなモビリティへのニーズ>

- ・新たなモビリティ、特に乗降場所等を自由に指定できるオンデマンド型移送サービスへのニーズは約35%。

⇒既存の路線バスと連携した新モビリティの導入による効果的な地区交通システムの検討が必要。

<<交通手段割合（円グラフ）凡例>>



実証実験に用いた車両について

■ 「グリーン スロー モビリティ」(通称:グリスロ)

※2024.6現在、国土省

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス(及びそのような車両を含めた総称)

■ 5つの特徴

**Green**

電気のでエコ！  
小さく軽いのでエコ！

**Open**

仕切りが少なく窓も  
広くて気持ちいい！

**Safety**

ゆっくりだから安全！

**Small**

サイズは小さめ！

**Slow**

ゆっくり走る！

◎環境的・物理的な  
負荷が少ない

◎開放的でゆっくり走るため、  
周囲(車内外)と  
コミュニケーションがとれる

小回りが利いて  
複数グループ(例:2人+3人)  
が乗れる車両を選択



ヤマハ AR-07  
定員:7名  
最高速度:19km/h  
航続距離:50km程度  
充電時間:8時間程度

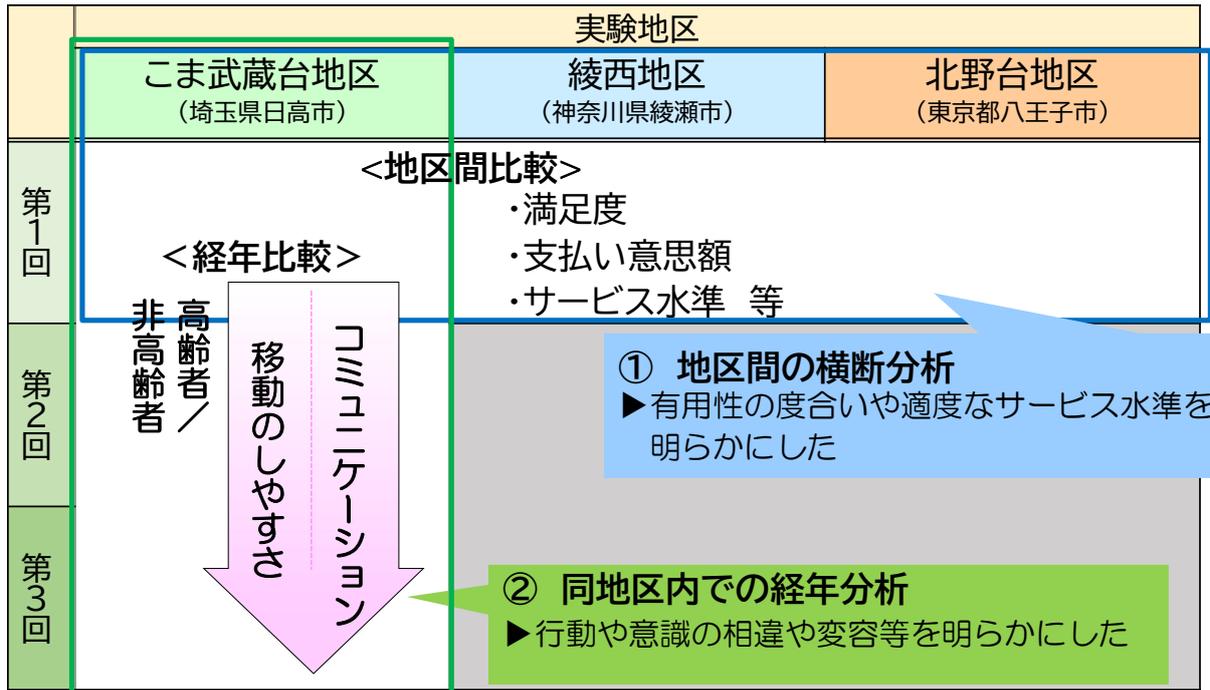


■ 主なグリーンスローモビリティ走行実績 (R5.3.31現在、国土省)



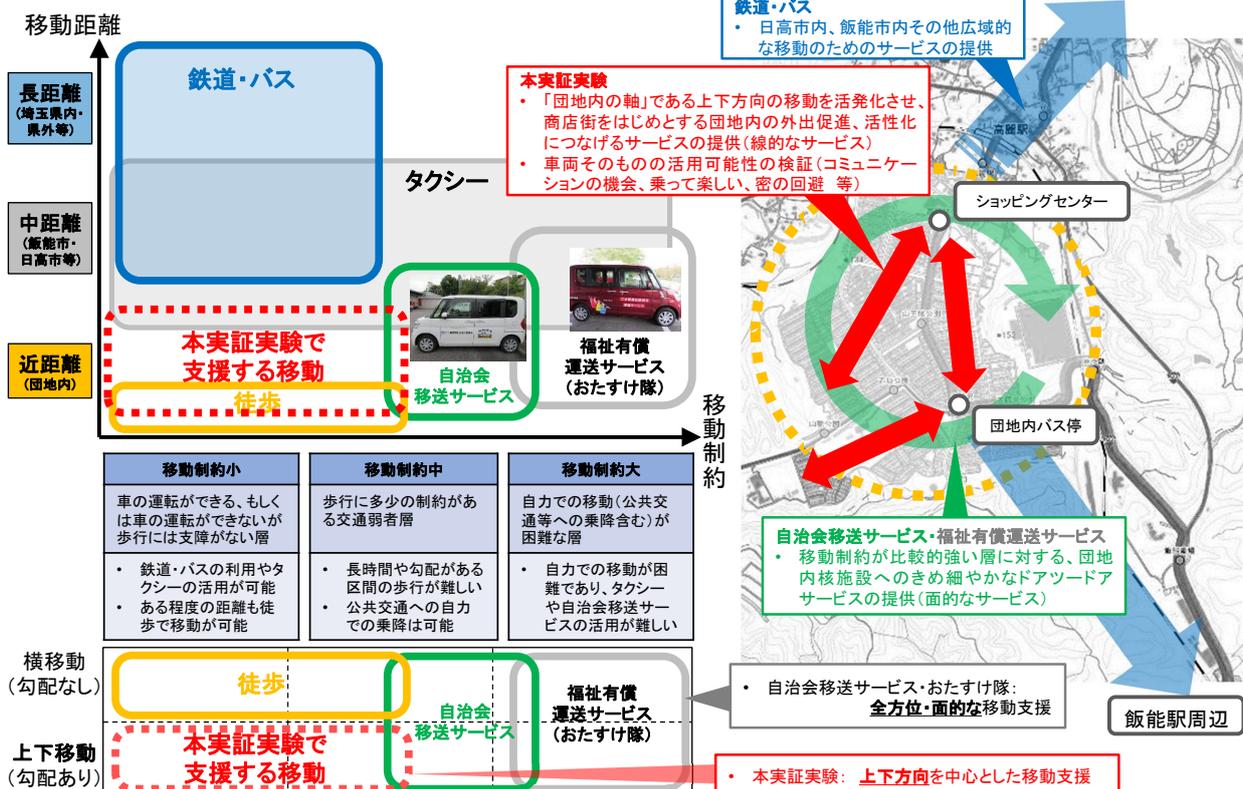
126の地域で実証実験、  
そのうち38カ所で継続的に運用

■ 地区横断的比較と経年比較による分析



実証実験・分析の考え方 - こま武蔵台地区 -

■ 新たなモビリティ導入の考え方 (既存サービスとの連携・補完)



■各地区の運行内容・利用結果の概要

■ : 他の実験より少ない・低い傾向    ■ : 他の実験より多い・高い傾向

|          | 綾西               | 北野台 | こま武蔵台         |     |              |     |                |     |                |     |         |       |      |
|----------|------------------|-----|---------------|-----|--------------|-----|----------------|-----|----------------|-----|---------|-------|------|
|          |                  |     | 第1回(春)        |     | 第2回(冬)       |     | 第3回(夏・秋)       |     |                |     |         |       |      |
| 実施期間     | 21/10/17~22/3/20 |     | 21/11/11~12/1 |     | 21/3/21~4/11 |     | 21/12/7~22/1/9 |     | 22/9/7~22/10/5 |     |         |       |      |
| 運行日数     | 77日              |     | 21日           |     | 22日          |     | 30日            |     | 21日(平19,休2)    |     |         |       |      |
| 導入台数[定員] | 1台[5名]           |     | 1台[5名]        |     | 2台[5名]       |     | 1台[5名]         |     | 1台[6名]         |     |         |       |      |
| ルート数     | 3                |     | 1             |     | 平・休2         | 水2  | 平1             | 土休2 | 1              |     |         |       |      |
| ルート長(km) | 2.5              | 2.3 | 3.1           | 4.0 | 2.8          | 3.5 | 5.0            | 2.2 | 4.8            | 3.5 | 4.0     | 6.0km |      |
| 運行時間(分)  | 20               | 20  | 25            | 40  | 31           | 40  | 50             | 23  | 45             | 38  | 32      | 30分   |      |
| 標高差(m)   | 19               | 20  | 32            | 36  | 40           | 65  | 64             | 50  | 65             | 65  | 50      | 65m   |      |
| 便数/日     | 12便/日            |     | 4便/日          |     | 14           |     | 21             |     | 5              |     | 8       |       | 6便/日 |
| 延長/日(km) | 32km             |     | 16km          |     | 44km         |     | 66km           |     | 24km           |     | 30km    |       | 36km |
| 累計運行便数   | 824便             |     | 84便           |     | 521便         |     | 172便           |     | 172便           |     | 123便    |       |      |
| 累計乗車人数   | 981人             |     | 274人          |     | 1,413人       |     | 381人           |     | 381人           |     | 275人    |       |      |
| 乗車人数/日   | 12.7人/日          |     | 13.0人/日       |     | 64.2人/日      |     | 12.7人/日        |     | 12.7人/日        |     | 13.1人/日 |       |      |
| 乗車人数/便   | 1.2人/便           |     | 3.3人/便        |     | 2.7人/便       |     | 2.2人/便         |     | 2.2人/便         |     | 2.2人/便  |       |      |



実証実験の結果 こま武蔵台(第1回)

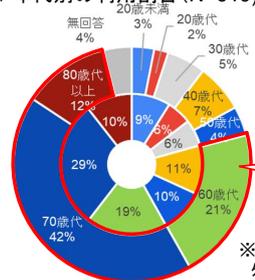
評価  
課題

- 延べ利用者数1,400人以上(平均60人以上/日) ※(全国の他地区(R1)では20人程度/日)(1便あたり平均約2.7人/定員5名)が利用 ※(全国の他地区(R1)では1~2人程度/便)
- 実験の経過とともに(特に3週目以降)住民への周知が進み、**利用者は徐々に増加**
- コミュニケーションツールの効用も見られ、地元や運転手等、**皆から好評で「続けてほしい」との声が多数**
- 自治体(日高市等)やバス事業者、マスコミ等の**視察や取材も多くあり、好感度**

- ルート・ダイヤ設定や車両仕様・安全面での配慮点、事業性等、具体的に課題が明らかになった

高齢者の利用が7割以上

▼年代別の利用割合(N=619)



60歳代以上の高齢者の利用が7割以上

※内側円: 居住人口割合(統計ひたか) 外側円: 回答者割合

- 幅広い年代の利用があったが、特に60歳代以上の高齢者の利用が7割以上。
- 子ども連れの利用も多く見受けられた。

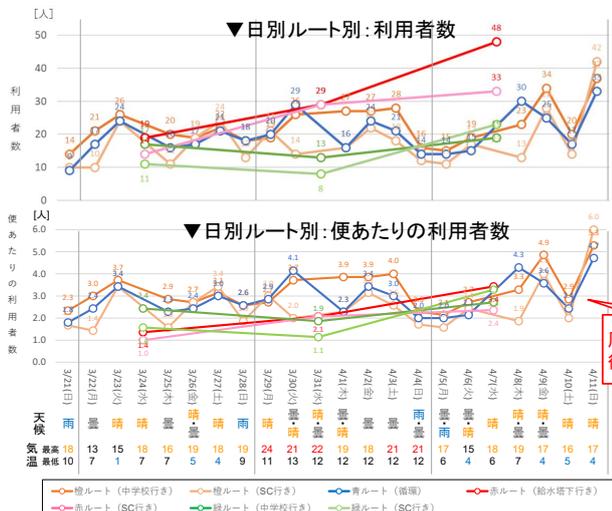
主に試乗や買物で利用される

▼利用目的(N=619)



「モビリティ試乗」目的(本格利用に向けた第1ステップ)が最も多いほか、「買物」目的も3割以上

延べ利用者は約1,400人(60人/日以上)、1便当たりの利用者2.7人



▼利用概況

|             |              |
|-------------|--------------|
| 累計乗車人数      | 1,413人       |
| 運行日数        | 22日          |
| 累計運行便数      | 521便         |
| 累計走行距離      | 1736.0km     |
| 日別平均乗車人数    | 64.2人/日      |
| 便別平均乗車人数    | 2.7人/便(定員5名) |
| 距離当たり平均乗車人数 | 0.8人/km      |

周知が進むにつれ、徐々に利用率が上昇

- 今回の実験の延べ利用者数は1,413人。1日あたり利用者数は64.2人。多くの需要を掘り起こした。
- 運行1便当たりの平均乗車人数は2.7人。定期的に複数人で乗り合う状況が見受けられた。
- 実験期間中、利用者数についてはいずれの指標も徐々に増加する傾向が確認された。

- 「モビリティ試乗」目的が多く、多くの方に認知いただいた。
- 「買物」目的も3割以上であり、日常生活内での溶け込みも一部見受けられた。

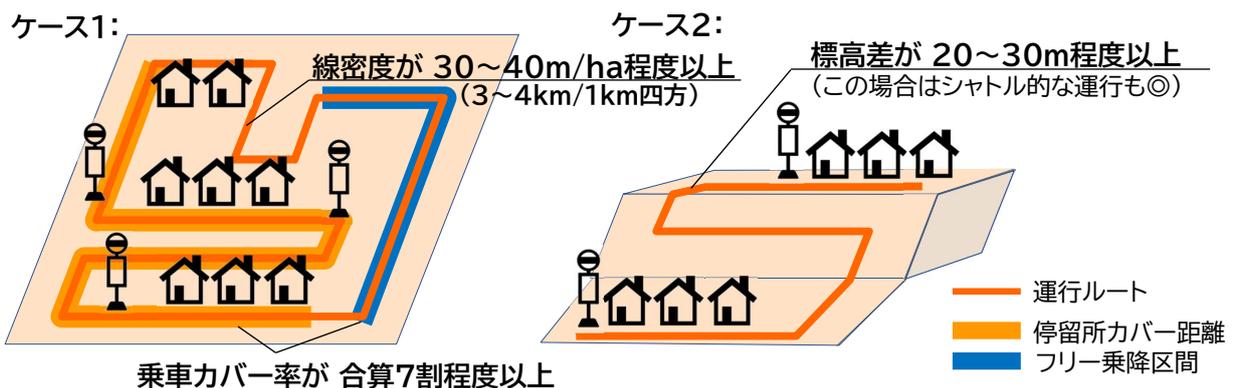
### 3. 得られた知見

#### 得られた主な知見 ～有用なサービス水準（①横断的分析より）～

- 1) 既存バス路線の空白地で利用率・満足度が高くなるなど代替・補完手段としての効果が発現
- 2) 「線的・面的なサービス水準」「標高差」に満足度・支払意思額が比例する傾向(下図)
- 3) ルート長が2～3km(約20分)程度からコミュニケーション促進効果が発現しやすい  
⇒ 実験の継続により地区内の移手段として浸透、トリップ増の効果を確認



#### 【参考】 2)に関する有用なサービス水準のイメージ



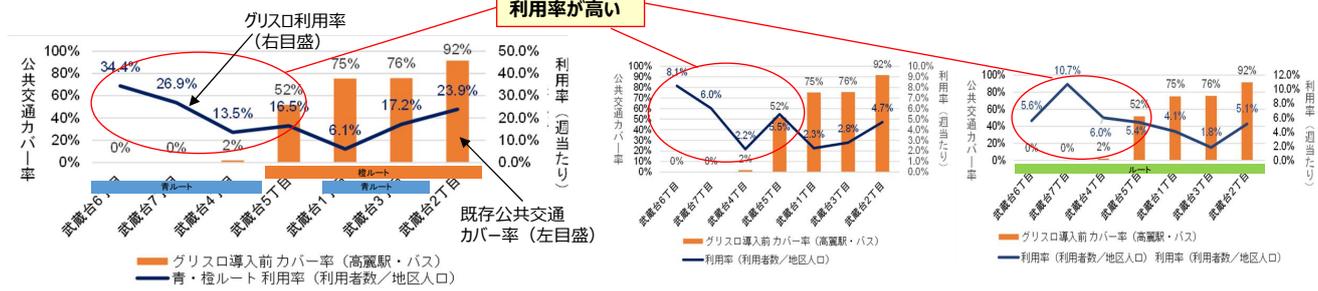
■ 既存バス路線の空白地で利用率が高くなるなど代替・補完手段としての効果が発現

こま武蔵台第1回 ('21/3/21~'21/4/11)  
【空白地対応ルート(青・橙)】

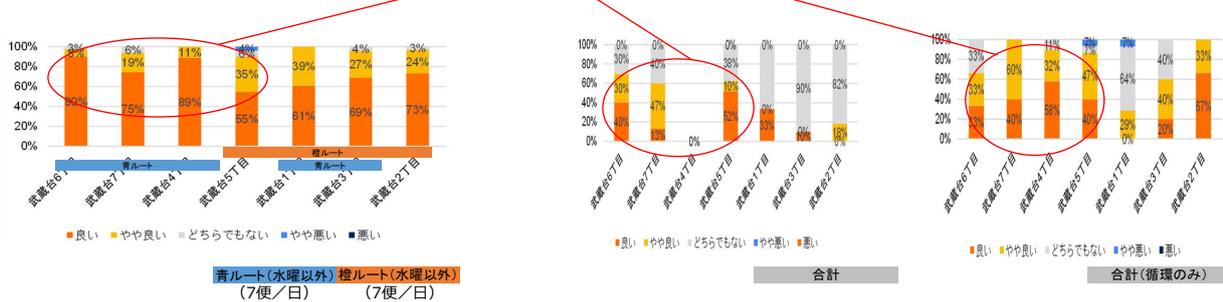
(参考)第2回 ('21/12/5~'22/1/9)  
【空白地対応ルート(緑・青・赤)】

(参考)第3回 ('22/9/7~'22/10/5)

【新たなモビリティの利用率(丁目別)】



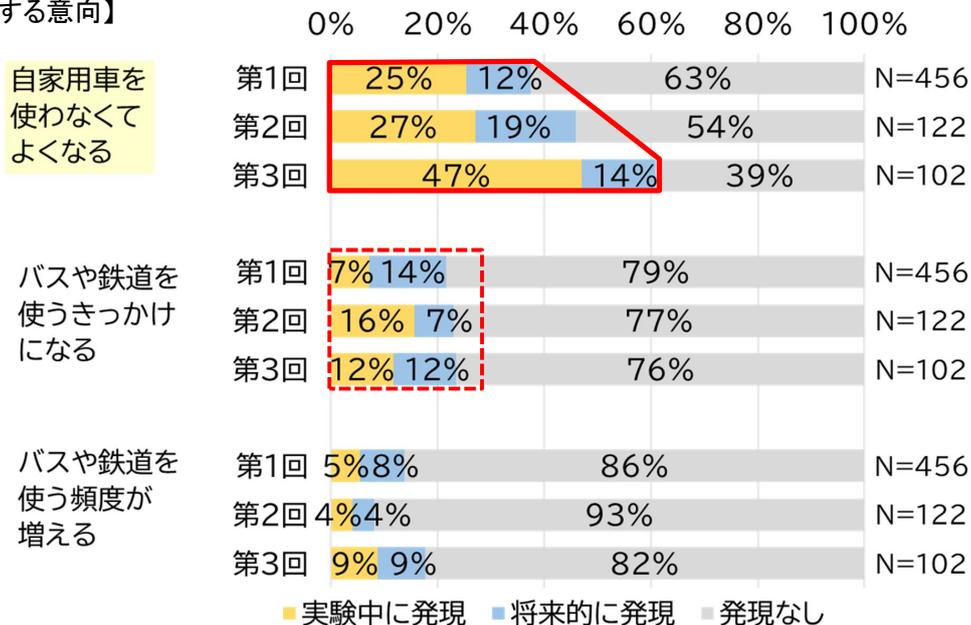
【新たなモビリティの利用満足度(丁目別)】



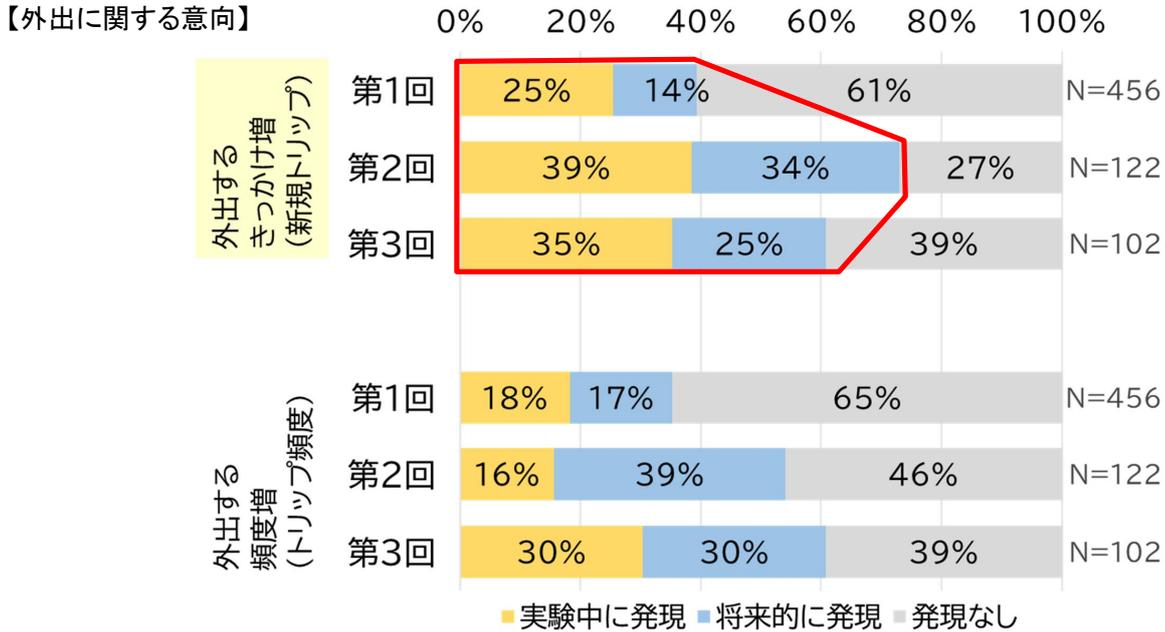
■ 新たなモビリティの定着に伴う自家用車からの転換の可能性が示唆された

■ 既存公共交通への転換の意向もわずかながら発現

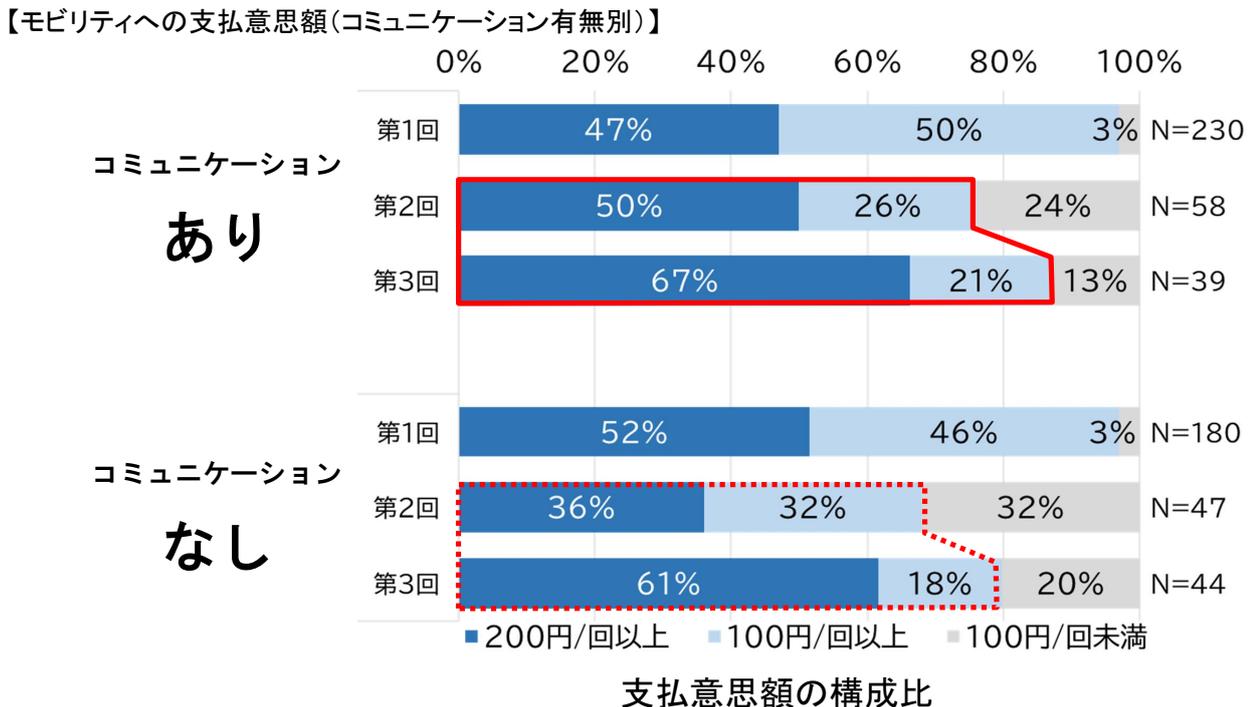
【移動手段に関する意向】



- 「外出頻度増」のほか、特に「外出のきっかけの発生」に顕著に発現  
 ⇒ 移動の自立性を担保することは介護予防や健康寿命の延伸に寄与する可能性

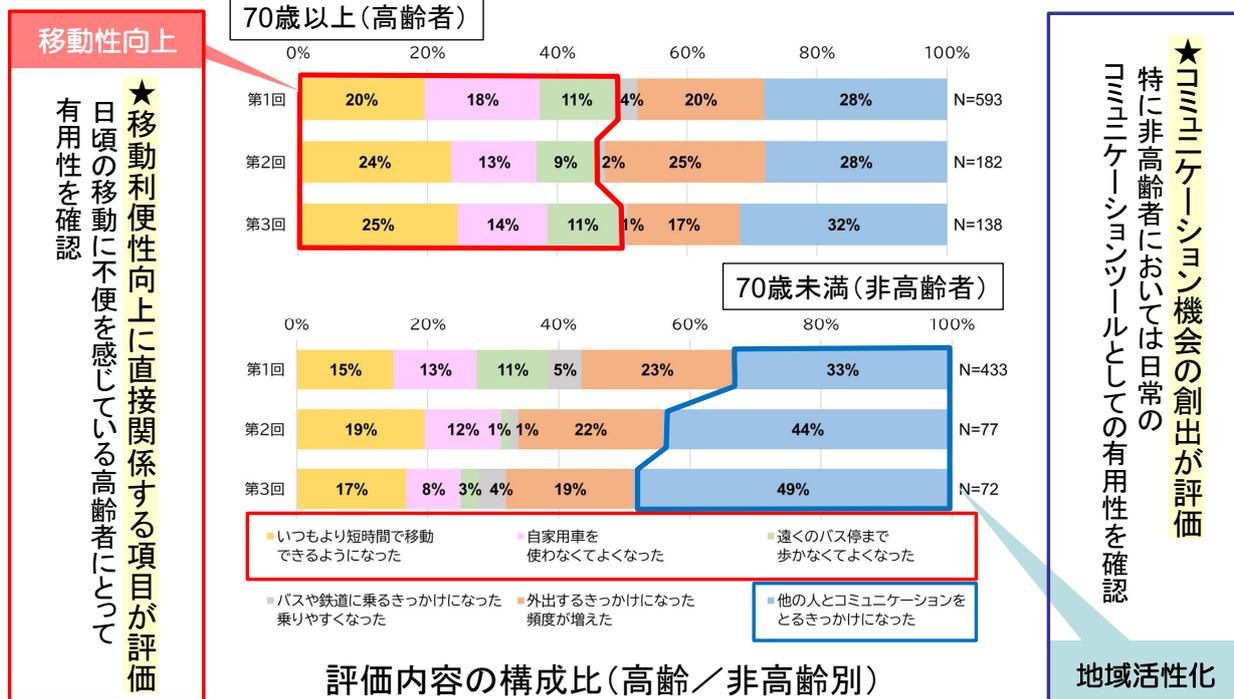


- コミュニケーションがあった利用者のほうが、支払意思額が **高**  
 ⇒ 利用者からの評価は「移動性向上」にとどまらないことを示唆



■ 高齢者は「移動性向上」に、非高齢者は「コミュニケーション」に対して比較的評価が高かった  
 ⇒年代ごとの普段の困りごとやニーズにアプローチする結果となった

【年代別の評価内容の違い】



評価内容の構成比(高齢/非高齢別)

得られたその他の知見(トピック) ～多様な付加価値や連携可能性～

■ 民間企業との連携 - 移動販売(スーパーストア) - (綾西地区)

※実験期間中に地区内から撤退



相鉄ローゼンによる移動販売(4箇所)との連携

■民間企業との連携 ー地区内店舗(ドラッグストア)ー (北野台地区)

実験期間中にオープンしたドラッグストアと、グリスロ運行に伴う各種連携を実施



・栄養ドリンク  
無料券の配布  
がありがた  
かった

利用者の声

・事業者(店長・ス  
タッフ)としては、  
オープンと同時に  
このような交通手  
段が確保されて来  
店促進が図られる  
のはありがたい。  
継続を希望。

事業者の声

25

〈連携(得られた協力)内容〉

- ・ グリスロ駐停車スペースの提供
- ・ 次便までの駐車可能、運転・介助者は店舗内トイレを利用可
- ・ アンケート回収箱の店内設置
- ・ 出入口での 大型広報パネル設置 (時刻表・ルート)、  
チラシ配布ポスト設置
- ・ 利用者への 栄養ドリンク無料券配布 (限定数)

■民間企業との連携 ー地区内店舗(コンビニ)ー (こま武蔵台地区)

実験期間の間にオープンしたコンビニと、グリスロ運行に伴う連携を実施



〈連携(得られた協力)内容〉

- ・ グリスロ駐停車スペースの提供 (停留所)

〈連携(こちらからの協力)内容〉

- ・ 停車時間を5分確保し、手洗い休憩や店舗の活用を促進

・好意的な反応であり、  
継続希望があった

事業者の評価

- ・ ローソンでの 公共料金の支払いが便利になった
- ・ 帰宅するために降車した人も「ついでに」店舗に  
立ち寄ることがあった

利用者の声

26

■地域イベントとの連携 - 地元組織の活動 - (綾西地区)

地区内のイベントにグリスロ(車体空間)を活用し、地域の方々との交流を実施



綾西バザール「居場所づくり」イベント(R3.12) (お絵描きコーナーとなったグリスロ)

写真提供: 綾西みんなの足 石橋正道氏 27

得られた知見 および留意・調整事項、解決すべき課題

| 区分(留意すべき観点)          | 解説・ポイント(赤字は特に今回得た知見の項目、数値は目安)  | 課題(赤)／関連分析手法(黒)／関連する要素技術(青)  | 必要となるプロセス(黒)／効果的なプロセス(青)   |
|----------------------|--|--|--|
| 地区内交通の位置づけ           | <ul style="list-style-type: none"> <li>人口規模、面積、高低差、既存公共交通との位置関係等によって地区内交通の必要性や求められる機能(役割)・最適なモビリティの種類・必要なサービス水準は異なってくる</li> <li>新たなモビリティは輸送力や距離帯等によって区分されるため<b>選択・組合せ</b>は要工夫(地区内の道路事情や想定される需要量、必要となる機能に応じた車両選定が必要)</li> <li>グリーンスローモビリティ導入の際には、5つの特長をうまく引き出す使い方が重要</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>市の上位計画等との調整</li> <li>関連する国の手引き(立地適正化計画策定指針、都市構造評価ハンドブック、団地再生の手引き等)等</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>行政協議、交通事業者協議、運輸支局協議等との協議、合意形成</li> </ul>  |
| 事業企画のプロセス            | 全体プロセス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>実装までの一連のプロセスを理解しつつ<b>可能なことから少しずつ</b>組立てるのが現実的</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>リーダー発掘、地域の熱意等</li> <li>関係者間の協議</li> </ul>   |
|                      | 体制・事業区分  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域関係者の参画が持続可能な運営のポイントとなる</li> <li>組織横断型・分野横断型の体制となることが望ましい</li> <li>道路運送法における事業区分を踏まえて事業化の方向性を検討する</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>関係者の参画と体制構築</li> <li>地域の実情に合った<b>事業区分の選定</b>(創出※) ※制度改善</li> <li>地域公共交通計画の作成と運用の手引き等</li> </ul>   |
|                      | 関係者調整  | <ul style="list-style-type: none"> <li>実装にあたっての調整事項とその関係者、調整に必要な<b>時間軸</b>を理解する</li> <li>行政が事務局となる<b>会議体</b>を活用し合意形成・サービス設計・改善が有効</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>行政協議、交通事業者協議、運輸支局協議</li> <li>地域、地元組織等との協議、合意形成</li> </ul>   |
| 運行サービスの設計、運行実施と段階的改善 | 運行方法(運行形式、車両等)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性や利用者属性・ニーズに応じた<b>運行形式(路線型／デマンド等)の選択</b>が重要</li> <li>運行形式や事業性を踏まえた車両の選択が必要</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズとのマッチング・調整</li> <li>安全確保(過渡交通の考慮、沿道調整等)</li> <li>住民・利用者アンケート調査</li> <li>交通状況観測、既存統計</li> <li>車載アプリ、加速度センサー</li> <li>交通ビッグデータ等</li> </ul>   |
|                      | 運行ルート・運行エリア  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の<b>主要施設・既存公共交通へのアクセス</b>を意識したルート・ダイヤ設定が重要</li> <li>広範囲の<b>利用者カバー(線密度40m/ha程度)や標高差カバー(20m程度以上)</b>を考慮</li> <li>バス近傍(150~200m)から離れた場所を主にカバーする交通としての機能が基本</li> <li>1便あたり運行時間は<b>利用者カバーと冗長さ回避のバランスから概ね30分程度</b>が適度</li> <li>低速・小型・静音車両が一般交通に与える<b>影響(追越し発生や不意な接触等)</b>を考慮</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>行政協議、交通事業者協議、運輸支局協議、警察協議</li> <li>地域、地元組織等との協議、合意形成</li> <li>民生委員等を通じた<b>協力依頼(アンケート)</b></li> </ul>   |
|                      | 停留所  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の<b>主要施設・既存公共交通へのアクセス</b>、<b>周知PR</b>を意識した停留所設定が重要</li> <li>「待てる」待合環境の整備が利用促進・満足度向上でも周辺施設活用促進につながる</li> <li>特に、乗継停留所の場合には<b>沿道店舗等との連携</b>が効果的</li> <li><b>現地確認・交渉</b>と道路管理者・警察との調整(道交法遵守等)のもとで設定する必要</li> <li><b>フリー乗降</b>は利便性は向上する一方で<b>運営(運転)の追加負担にはあまりならない</b></li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>停留所空間の確保・連携</li> <li>停留所に面する<b>各戸調整</b></li> <li>住民アンケート、現地確認</li> <li>フリー乗降区間を示す案内</li> <li>ロケーションシステム等</li> </ul>                           |
|                      | 運行時間帯・ダイヤ  | <ul style="list-style-type: none"> <li>便数は<b>利便性と運転手負担のバランスから6便/日程度(地元運転の場合)</b>が適度</li> <li>連続運転時間に留意しつつ、利便性の観点から<b>インターバルが長くなり過ぎない</b>ダイヤ設定が望ましい(便間の<b>インターバルは1時間半程度以内</b>が適度)</li> <li><b>インターバル時間内のデマンド運行サービス</b>も効果的(行きは定時、帰りはデマンド)</li> <li>バス・タクシーと並走・競合しないダイヤ設定が必要</li> <li><b>午前中はモビリティからバスへ、午後はバスからモビリティへ乗継</b>ができると効果的</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>運行の担い手の確保</li> <li>ニーズと運転負担のバランス</li> <li>既存交通との<b>共存・連携</b></li> <li>住民アンケート、既存統計</li> <li>現地確認(事前の試走)</li> <li>車載アプリ、ロケーションシステム等</li> </ul> |
|                      | 必要となる設備・車両要件   | <ul style="list-style-type: none"> <li>店舗・公共施設との親和性は高い(<b>転回場所確保と立ち寄り発生の相乗効果</b>)</li> <li>地域アセットの活用メリットを模索(車両保管場所・充電設備等)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>保管場所・充電設備の確保</li> <li>住民アンケート、現地確認等</li> </ul>  |
| 安全確保策                | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>乗降サポート</b>、車両異常チェック、体調・アルコールチェック等の確認項目を設定</li> <li>安全運転講習等の実施が必要</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>運営ルールの<b>確立・周知</b></li> <li>現地確認、必要サポート等</li> </ul>   |  |
| 事業の持続性確保に向けた取組み      | 事業継続性(収支バランス)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の応分の負担を視野に入れた、<b>多面的な資金調達には可能性</b>があり、必要</li> <li>適当な運賃設定(<b>1回100円/月500円程度</b>など)でも<b>収支が成立</b>する可能性あり</li> <li><b>地域イベントとの連携</b>や多くの<b>広報チャンネル</b>(回覧板、施設での案内等)活用も効果的</li> <li><b>移動性向上、コミュニケーション</b>による<b>利便性向上・活性化等</b>の面で<b>実際に効果</b>が発現</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>収益性の確保</li> <li>関係機関・民間等との<b>連携</b></li> <li>住民・事業者への意向調査</li> <li>関係者ヒアリング</li> <li>車載アプリ、ICTツール等</li> </ul>                                 |
|                      | 評価・モニタリング  | <ul style="list-style-type: none"> <li>インパクトを整理した上でバックキャストで中間目標を設定</li> <li>実証実験結果に基づき、<b>目標をうまく表現する数値指標</b>を設定</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>関係者間の協議</li> <li>地域関係者等を通じた<b>交渉(対施設)</b>、民生委員等を通じた<b>協力依頼(アンケート)</b></li> </ul>  |

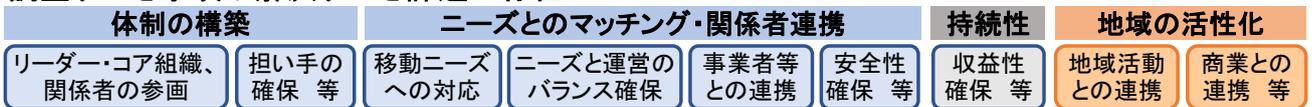
# 4. おわりに

## おわりに ～郊外市街地におけるモビリティの可能性～

### ■「新たなモビリティ」の多様な効用



### ■調整すべき事項や解決すべき課題の存在



### ■郊外市街地における将来の「移動のありかた」の可能性





ご清聴ありがとうございました