



Nagoya University COI-NEXT
My-mobility Co-creation Center



包摂的で持続可能な地域交通サービスに向けて ～COI-NEXTとSIPでの取り組み～

名古屋大学COI-NEXTプロジェクトリーダー
SIPスマモビ 名古屋大学コンソ統括責任者
森川 高行（名古屋大学 未来社会創造機構 教授）

2023年12月15日



文部科学省

MINISTRY OF EDUCATION,
CULTURE, SPORTS,
SCIENCE AND TECHNOLOGY-JAPAN



国立研究開発法人
科学技術振興機構
Japan Science and Technology Agency



MAKE NEW STANDARDS.
東海国立
大学機構



名古屋大学



COI-NEXT

～地域公共交通の役割と現状～

- マイカーでの移動は、いつでもどこでもドアツードアで行け、便利で快適であるが、車に過度に依存した名古屋都市圏は公共交通のサービスレベルが低い地域が多く、**マイカーを使わない人には不便**を強いている。
- 自動車中心の交通は、渋滞、事故、温暖化ガス排出、中心市街地の衰退など**社会的問題も大きい**。
- たとえ完全自動運転車（レベル5）が普及したとしても、自動車の輸送密度は低い
ため、都市での移動には**中量輸送以上の公共交通機関が必要**。
- 大都市圏の公共交通においても、1次交通は比較的健全であるが、**2次交通以下は利用者減とサービスレベル低下の悪循環**をたどっており、このままでは存続が難しい。地方都市以下では1次の公共交通機関から存続の危機を迎えている。

幹：
1次交通
(鉄道、地方の基幹的バス)

枝：
2次交通
(バス、タクシー、送迎)

葉：
3次交通
(徒歩、自転車、バイク、シェアサイクル、送迎)



**マイモビリティ共創拠点
の主な研究開発対象**

～マインドセット～

- 移動の問題を自分事と考える「**マイモビリティ**」。移動が生活、健康、機会に大きくかわり、社会問題の解決にもつながることを認識
- 身近な範囲の移動課題には、地域組織、地域事業者、交通事業者、自治体などが作り上げる「**マイクロMaaS**」でマイモビリティを実装

～技術～

- 地域モビリティサービスを実現・持続可能にする「**自動運転技術**」の活用
- データ駆動による**地域モビリティサービスのアジャイル更新**
- 移動時間の質を変革する「**インフォテインメントシステム**」の利用

～制度～

- 2次・3次交通を広く展開・持続させる「**スマートモビリティ公共財プラットフォーム**」の構築
- モビリティイノベーションを社会に敷衍させる**法制度整備**

これらで生み出されるモビリティイノベーションを、**利用者のWell-being**
と**地域のSustainability**という視点から評価

拠点名：地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点

地域拠点ビジョン

みんなの「行きたい」「会いたい」「参加したい」
をかなえる超移動社会



拠点名：地域を次世代につなぐ マイモビリティ 共創拠点

地域拠点ビジョン

みんなの「行きたい」「会いたい」「参加したい」
をかなえる超移動

マイモビリティ：移動問題に主体的に関わり、作り上げた移動手段
「マイカー」から「マイモビリティ」へ



拠点名：地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点

地域拠点ビジョン

みんなの「行きたい」「会いたい」「参加したい」
をかなえる超移動社会

超移動社会：電気抵抗がゼロになる超電導のように、移動の抵抗（ストレス）が極めて小さくなる社会



- 9 商業と技術革新の基盤をつくる
- 11 住み続けられるまちづくりを
- 13 気候変動に具体的な対策を
- 17 パートナーシップで目標を達成しよう

<代表組織>

・ 名古屋大学



<幹事機関>

・ 岐阜大学



・ 名古屋市



・ 中部経済連合会



・ 春日井市



<参画機関>

・ 愛知県立芸術大学



・ 東海大学



・ 産業技術総合研究所



・ 日建設計総合研究所



・ JR東海



・ 名古屋鉄道



・ ヤマハ発動機



・ KDDI/KDDI総合研究所



・ 岐阜市



・ 愛知県

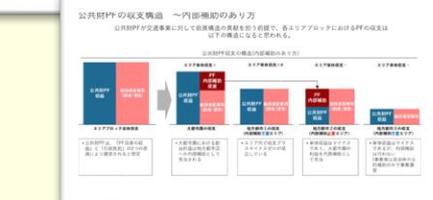


ビジネスモデルチェンジ

研究開発課題2

地域モビリティサービスを持続可能にするビジネスモデルチェンジ

公共財プラットフォーム



先進モビリティ・ICT技術

研究開発課題3

快適で低コストな地域モビリティシステムの開発

PRT-平面専用道における分析



研究開発課題4

移動価値を高める多感覚インフォテインメントシステムの開発

ライフコンテンツ



新しい移動体験による
外出・行動変容を実現
インフォテインメントシステム

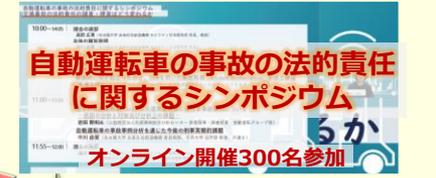
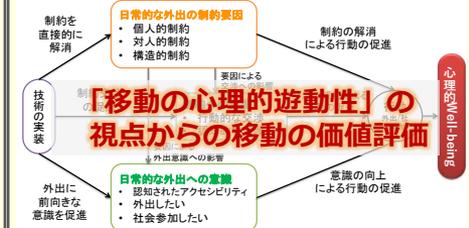
マルチセンシング環境と アクセス環境を同時に処理



実装のための総合知

研究開発課題5

総合知の活用による社会的価値の評価と社会実装の推進



応答型 (PDCA) 研究開発

地域実装に向けたフラッグシッププロジェクトの遂行

研究開発課題1

漸進的地域創生と応答型研究開発を進めるフラッグシッププロジェクト



①名古屋東北回廊プロジェクト

名古屋駅と春日井市高蔵寺ニュータウンを結ぶ回廊地域において、自動運転、バス高度化、オンデマンド乗合交通、MaaSなどを組み合わせた地域イノベーション

②歴史的商業地区再生プロジェクト

歴史的商業の街「エキ・シロ地区」において、自動運転など先進モビリティに楽しさを体験できるモビリティの導入による地域イノベーション

③岐阜市遊覧都市再生プロジェクト

昭和初期に掲げられた「遊覧都市」構想を自動運転バスによって再発進する地域イノベーション

③遊覧都市再生プロジェクト

岐阜市都心部
・川原町地区

自動運転バス



自動運転実証実験



矢田地区オンデマンドサービスの実証実験 (2023年2月)



オンデマンド型
地区内自動運転サービス



Personal Rapid Transit (PRT)

高蔵寺ニュータウン

春日井市

リニア中央新幹線

高蔵寺駅
(交通結節点)

至東京

ラストマイル
自動運転サービス

②歴史的商業地区再生プロジェクト

エキ・シロ地区

名古屋市都心部

名古屋駅
(交通結節点)

名古屋市

大曾根駅
(交通結節点)

矢田地区

①名古屋東北回廊プロジェクト

マイクロMaaS +
オンデマンド乗合交通

デュアルモードバス
(二次交通)

志段味地区

ガイドウェイバスの
自動運転化

Smart Roadway
Transit (SRT)

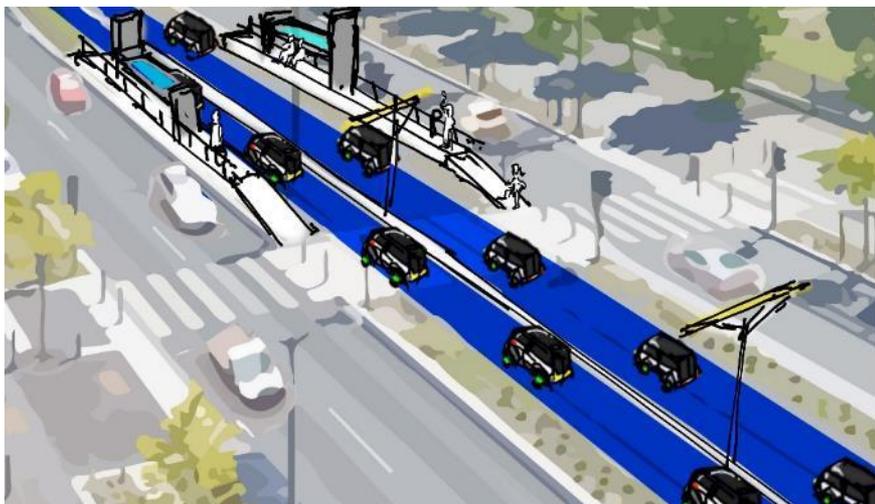


デュアルモードバス

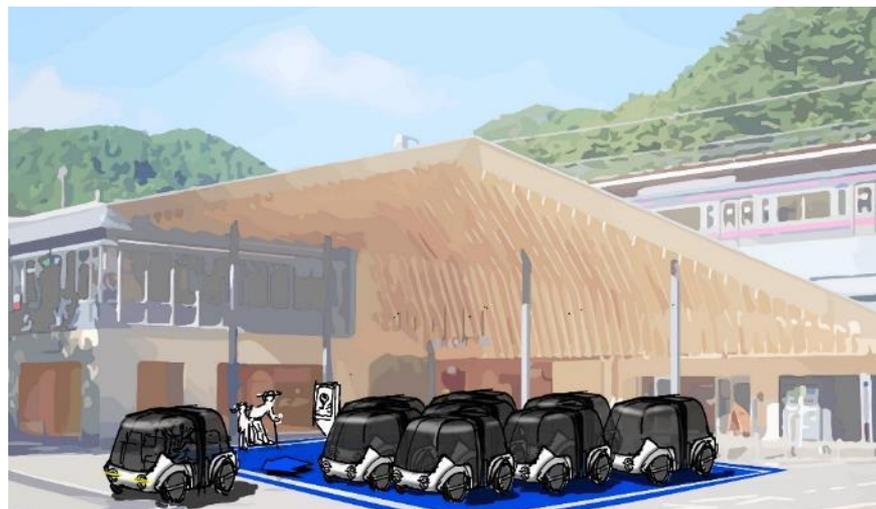


エキ・シロ地区での自動運転技術の実証実験 (2022年11月)

高速・高密度で走行する専用道路部と低速で走行する一般道路部をシームレスに自動運転する PRT (Personal Rapid Transit)



専用道路部イメージ



端末でのシェアリングエリアイメージ

(ヤマハ発動機作成)

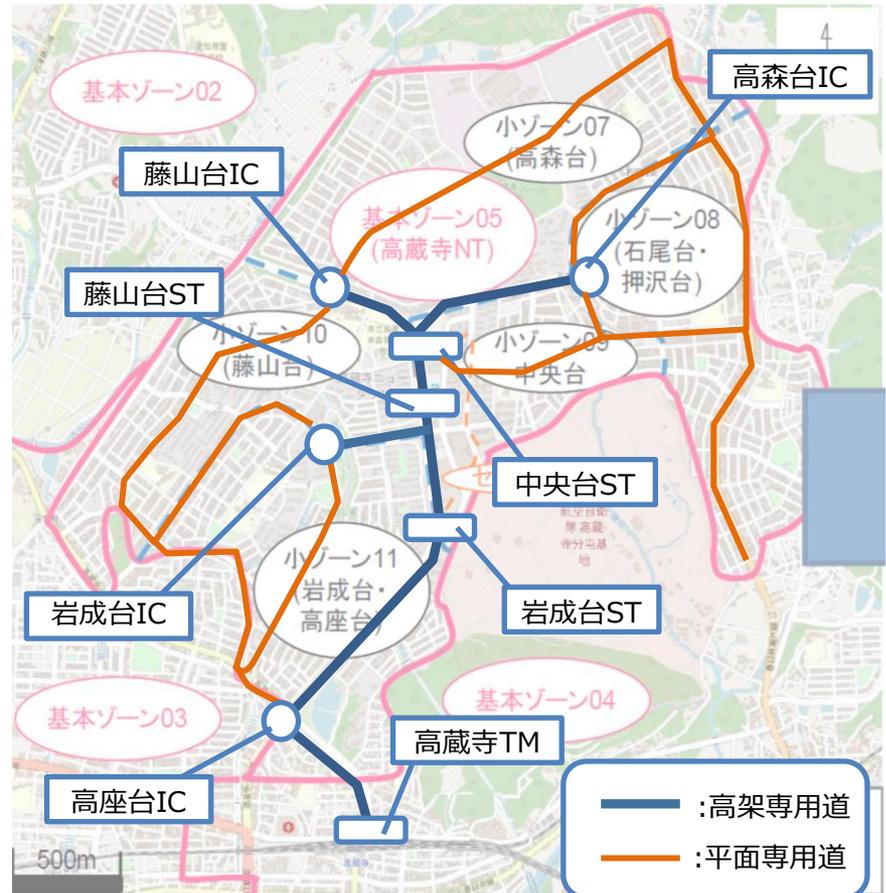
既存のPRTシステムは限られた空間のみ



米国GLYDWAYS社は構想段階



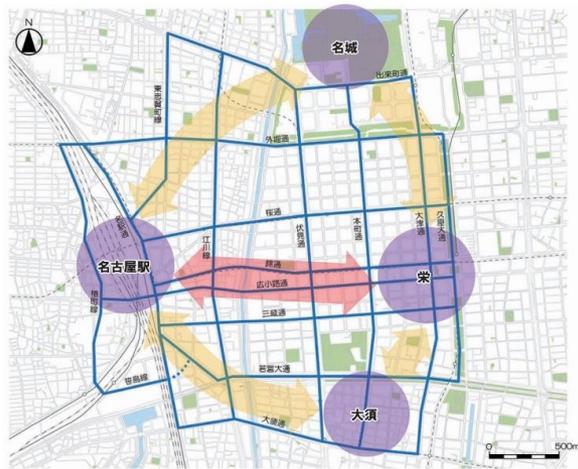
バスとマイカーに依存する高蔵寺ニュータウン（1968年入居開始、人口4.1万人）の交通システムをPRTによりマイカーを使わずに社会参加できる街へ



春日井市高蔵寺ニュータウンのバス路線図

バスをPRTで代替する構想 (ヤマハ発動機作成)

デュアルモードバスである「ゆとりーとライン」のガイドウェイバス区間（大曽根～小幡緑地）を自動運転化し、その技術を都心で導入予定のSRTや、中央走行レーンを走る基幹バスに応用。



電動車いすや小型電気自動車等の**パーソナルモビリティを自動走行化**することで、他者の支援を必要とすることなく、自宅（部屋の中）から近隣施設や他の交通モードとの結節点までの移動を可能にする。



- 名古屋大学COIの「ゆっくり自動運転」で開発したする自動運転システムADENUは、他の公道走行に用いられているシステムに比べ消費電力および機器コストが1/2以下
- 高蔵寺ニュータウンにおいて、オンデマンドで自宅前から発着する自動走行電動カートによるラストマイル輸送サービスを社会実装済み

地域モビリティの維持と地域活性化

① マイモビリティ/マイタウンビジネスモデルの構築

② リアル財（インフラや車両）を公共財として共有するプラットフォーム（公共財PF）の構築



<運営団体>
二次交通: マイモビリティシステム運営団体(日常生活圏)
三次交通: 自治会・社協・NPO(小学校区単位)

MaaSアプリ等にてデータ収集・分析
サービス改善とサービス共創

交通事業者だけに依存せず、二次交通には集客施設、三次交通には住民の積極的参画を促す仕組み確立し、他地域に展開



公共財PFの構築に向け研究会を設立し、理論的妥当性及び適切な運営方法を提案し、東海地方で概念実証。同時に全国展開のための議論を開始

地域が手掛ける“マイクロMaaS”と“広域MaaS”の連携

マイクロMaaS

- ・ 地域の住民、集客施設、自治体などが、交通事業者や研究機関などの協力を得て構築する、地域内移動のニーズに合った近距離移動システム
- ・ スマホアプリ、Webサイト、電話センターなどによるUI
- ・ 大曽根・矢田MaaS、エキ・シロMaaS、春日井MaaSなど

広域MaaS

- ・ 日常的移動範囲（名古屋都市圏など）をカバーするMaaSシステム
- ・ スマホアプリを基本とするUI
- ・ 名鉄CentX、My Route など

- **土木学会内に研究小委員会**を設置（2022～2024年度）
 - 交通計画や経済学を専門とする学者10名で構成（小委員長：森川、副小委員長：中村文彦東大特任教授）
 - 事務局・オブザーバとしてJR東海イノベーション推進室が参加
 - 2022年12月から2か月に1回のペースで開催
- 2024年度に政策提案の骨子をまとめ、**2025年度に民間事業者を入れたコンソーシアム**を設立し具体的な政策を政府に提案

移動時の様々な気づきから、行動を誘発する情報をアフォードするマルチモーダル（多感覚）インタフェースとそのコンテンツを提供

①多感通信サービスによるサイバー・フィジカルライフコンテンツ

②新たなモビリティインフォテインメントプラットフォームとそのインタフェースの構築

ライフコンテンツ

個々人が日常の生活の中で得たい情報



働くこと 教育 医療・福祉 買い物 余暇

自らの意思で取得できるプランや知見を構築できるコンテンツ

新しい移動体験

インフォテインメントシステム

マルチセンシング環境とアクセス環境を同時に処理



これまでの車内インフォテインメントシステム

Beyond5G/6G時代

外出・行動変容を実現

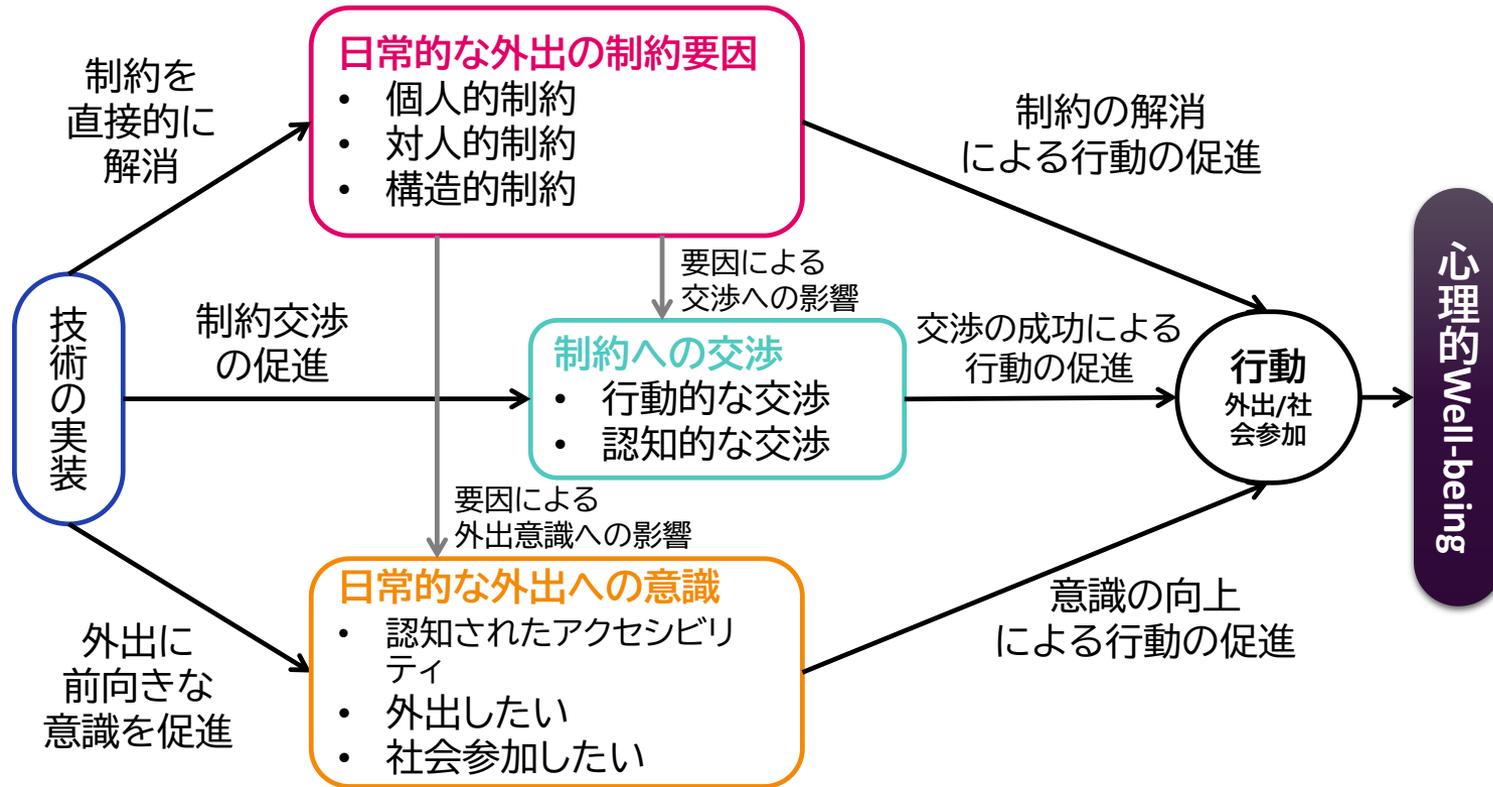
情報を得ることが楽しみとなるような多感通信サービス

2030年 空間再現技術（映像制作・表現）による3Dホログラムなどを用いて忠実な3D空間を表現



マルチモーダルな環境において AI による高速システムを構築

① 「制約」と「交渉」による移動の心理学的分析とモビリティ施策のWell-being評価



② 先進モビリティの法的課題を抽出し必要な法整備を提案

道路交通法及び道路運送車両法に加え、自動運転車に特化した特別な道路や運行態様のあり方等の要請を踏まえて、道路法や道路運送法など先進モビリティ実現に必要な法制度について提案

- ・ 人口約**1.2万人**、基幹産業は農業であるが、観光振興も進め**年間8万人の観光客**
- ・ 台風災害によるエネルギー断絶リスク（発電所への燃料供給遮断）があり、再エネ利用による**カーボンニュートラル政策**を進めている
- ・ 移動は自動車に依存し、バスは自治体が運行しているが、**公共交通の再編が必要**
- ・ 知名町、和泊町、名古屋大学、ヤマハ発動機が2023年8月に、沖永良部島をモデルとした**脱炭素・持続可能なモビリティ社会の構築に向けた連携協定**を締結

電動車と自動運転技術を活用し、カーボンニュートラルな、島民／訪問者のためのモビリティサービスの導入をevidence-basedで推進



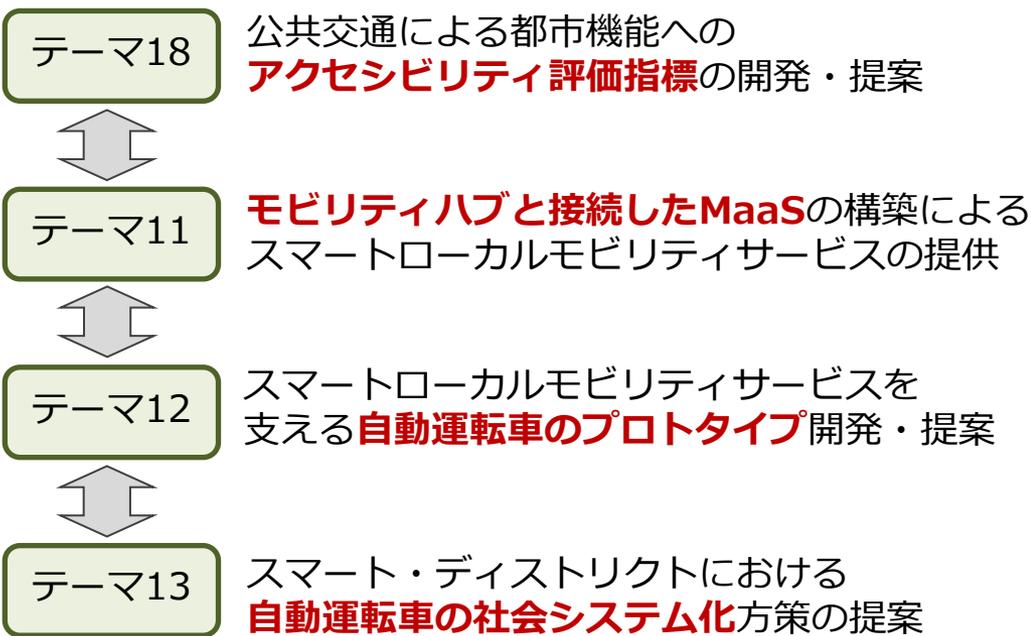
先進的モビリティシステムを活用したスマート・ディストリクトの構築

代表者：森川高行（名古屋大学 未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 教授）

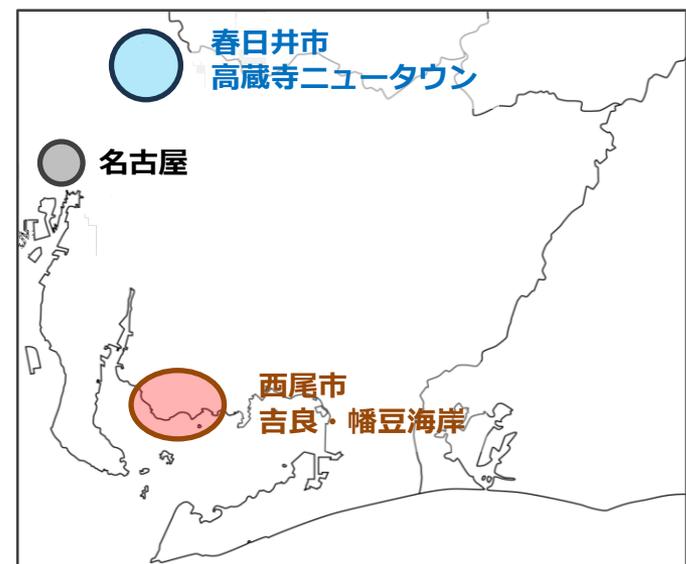
<背景> 公共交通の存続危機の中でも特に，地区内の移動を支援し，かつ幹線交通を支える，非幹線系システムが窮地に

<提案> 地区内移動を担う「スマートローカルモビリティ」の提供を核とした「スマート・ディストリクト」を構築する

愛知県内2か所の「モデル・ディストリクト」にて実証



- テーマ17
- 海外連携による開発促進
 - 仕様等の国際標準化・海外に向けた取り組み



白地図： <https://www.freemap.jp/itemFreeDIPage.php?b=aichi&s=aichi>



研究開発主体



MAKE NEW STANDARDS.
東海国立
大学機構



名古屋大学





SIP内他事業
スマモビ他提案

スマモビ内連携

- ・デジタルツイン・都市OS構築等
- ・具体フィールド・類型化・横展開
- ・新技術の社会受容性等

スマモビ外連携 スマート防災ほか

研究開発課題

- テーマ
11

テーマ
12

テーマ
13

テーマ
17

テーマ
18



開発とモデル・ディストリクトでの実証 における協力体制

高蔵寺NT

各実証  春日井市
kasugai City

各実証  株式会社 オリエンタルコンサルタンツ

課題11 

名大発ベンチャー  Nagoya Univ. venture

課題12・13  X Transformation by Autonomous Drive Enabler

課題12・13  Central Japan Railway Company

課題11 

課題11・12 

各実証  西尾市

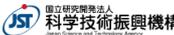
吉良・幡豆海岸



国プロ等との連携




SmartMobility Challenge
スマートモビリティチャレンジ



国立研究開発法人
科学技術振興機構



名古屋大学 COI-NEX
マイモビリティ共創拠点



RoAD to the L4



計画学研究委員会
公共財PF小委員会

<春日井市高蔵寺ニュータウンの状況>

現状

- 人口減少・高齢化が進む高蔵寺ニュータウン(NT)を対象に，春日井市は行政計画「高蔵寺リ・ニュータウン計画(2016年)」を策定(2023年10月時点：人口4万人，高齢者率38%)
- 2018年に春日井市が名古屋大学COIに参画してビジョンを議論し，その後，より広範囲な「連携と協力に関する協定(2021年)」を締結
- 産学官連携で様々な国プロ等にて実証実験を実施（一部，社会実装済）



路線バス網と運行頻度



・病院，集会所，バス停までなど，**地区内移動**の手段拡充として，**住民主体の取組み**を模索

e.g. **ゆっくり自動運転** (ボランティア輸送)

・既存の路線バスとタクシーを最大限に活かし，かつ限定的な移動（区域と時間帯）を対象とした**新たなシェアサービス**を模索

e.g. **AIオンデマンド乗合交通**

・**福祉政策**（地域包括ケア事業）とも連携した**交通行動変容**に向けた継続的な活動の実施

e.g. **モビリティ・マネジメント**, **MaaSアプリ活用**

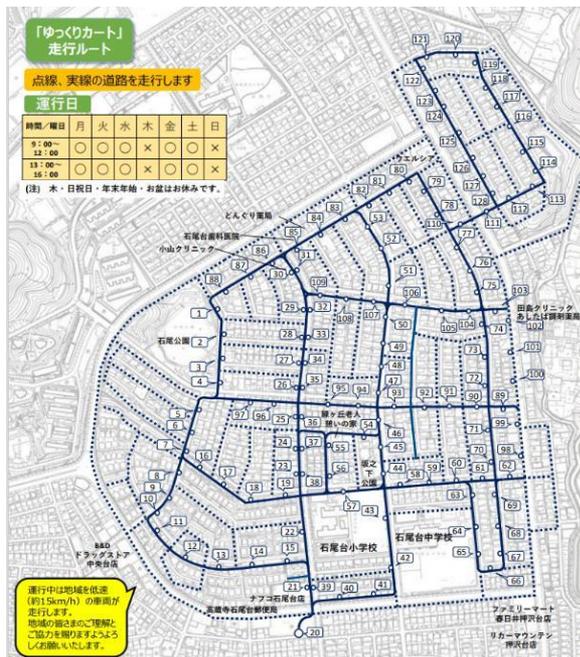
<2023年度の取組み状況>

連携先
構築済

・NPOによる自家用有償旅客運送の地区内オンデマンド型自動運転サービス

	内容
運行台数	カート1台(乗車定員5名)
運行日時	月火水・金土の9:00~16:00
運行方式	Door to Doorのオンデマンド型
予約条件	前日まで電話受付
運賃	会員：100円/回 ※保護者同伴の小学生以下は無料 年会費： 個人 2,000円/人、世帯 3,000円/世帯 町内会全体 300円/世帯 非会員：300円/回
協賛	高蔵寺NTの事業者に依頼

- ・2023年2月～運行中
- ・平均5件/日の利用状況
- ・町内会加入も増加傾向



実験

・住民ボランティアドライバーの観点からのシステム改良(オンデマンド対応の経路生成多様化, 交差点通過運用改良など)【国交省・自動車局】

春日井市, 名古屋大学, 石尾台おでかけサービス協議会 (NPO), KDDI, エクセイド, オリエンタルコンサルタンツ, あいおいニッセイ同和損保, MS&ADインターリスク総研

- ・路車協調システムの技術検証【経産省・RoAD to the L4】 名古屋大学
- ・車内ロボットによる情報提供の効果検証【愛知県・知の拠点あいち】

名古屋大学, エクセイド, ポットスチル, あいおいニッセイ同和損保, MS&ADインターリスク総研



<2023年度の取組み状況>

- 連携先構築済**
- ・モビリティ・マネジメントの一環として公共交通の情報誌の発刊
- ・MaaSアプリ提供(デジタルチケット販売, AIオンデマンド交通配車, クーポン提供)



日々のおでかけに『**move! かすがい** (ウェブアプリ版)』を!

2023.1/18 - 2024.3/31

『move!かすがい』でできること

- 楽しく便利におでかけが変わる!**
インストール不要でご利用はお手軽です。
アクセスはこちらから
- シティバスデジタルチケット**
いつでも、どこからでも購入できます! 降車時に提示するだけでOKです。
※乗車によって請求方法が異なります
- オンデマンド交通・配車予約**
ウェブアプリからの予約で、最速ルートで目的地へお送りします。
※オンデマンド交通は、乗車・乗降時刻の予約・キャンセルは専用アプリで行います。
※乗車料金は別途お支払いが必要です
- 協賛店舗でオトクな特典!**
シティバス定期券やお試しクーポンのご提示で、お得な特典が!
- ルート検索・周辺地図**
公共交通機関での最速ルート表示や、地図上での周辺情報チェックが可能です。

スマホ一つで、おでかけをぐっと便利に。シティバス定期券の購入や公共交通の経路検索、協賛店舗のお得な特典など、毎日のお出かけを楽しく便利にする専用webサイトです。

実験 ・MaaSアプリと交通結節点の連携による「気軽におでかけできるまち」の実現【国交省・総政局】

・交通結節点スマート化による移動にやさしいまちづくり事業【愛知県・スマートシティ】

春日井市, 名古屋大学, 計量計画研究所, 大日本印刷, 名古屋鉄道, 都市再生機構, 未来シェア, 高蔵寺ニュータウンセンター開発

⇒DNPモビリティポートで路線バス時刻表表示, AIオンデマンド交通配車,

シェアサイクル貸出, パーソナルモビリティ貸出, クーポン連携

⇒交通系ICカードによる認証, バリアフリーマップの作成・情報提供



<2023年度の取組み状況>

実験

・高蔵寺NT地区内の協賛施設を対象としたAIオンデマンド交通の実証実験(2023年10月-)
【内閣府・地方創生】

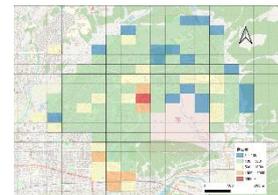
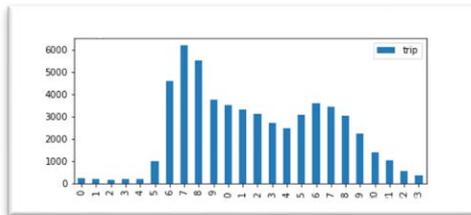


<協賛金メニュー>

- ①乗降ポイント登録費： 50,000円/年
- ②事業協賛金（利用人数に応じた負担金）：
年間利用者数（各施設発着数）×200円/年
【広告費オプション】
- ①NT内全戸配付チラシ（A3両面カラー）に写真・
□ゴ掲載： 30,000円/年
- ②MaaSアプリ『move!かすがい』上に施設の写
真・URL掲載： 20,000円/年
- ③車内配付チラシ（A4サイズ以下1枚）
※降車時に運転手から配布： 30,000円/年
【利用者割引オプション】
- ①利用者が負担する運賃を、指定した金額のみ協賛
事業者様が補助（割引）：
年間利用者数（各施設発着数）×指定金額/年

・総合病院の無料送迎バス、ショッピングセンターの定額循環バスの効率化とサービス改善検討【JST・COI-NEXT】

⇒アンケート調査データや過年度AIオンデマンド交通利用実績データ，携帯位置情報データから交通需要予測
⇒シナリオに応じたエージェントシミュレーションによるビジネスモデル検討（車両台数と待ち時間など）



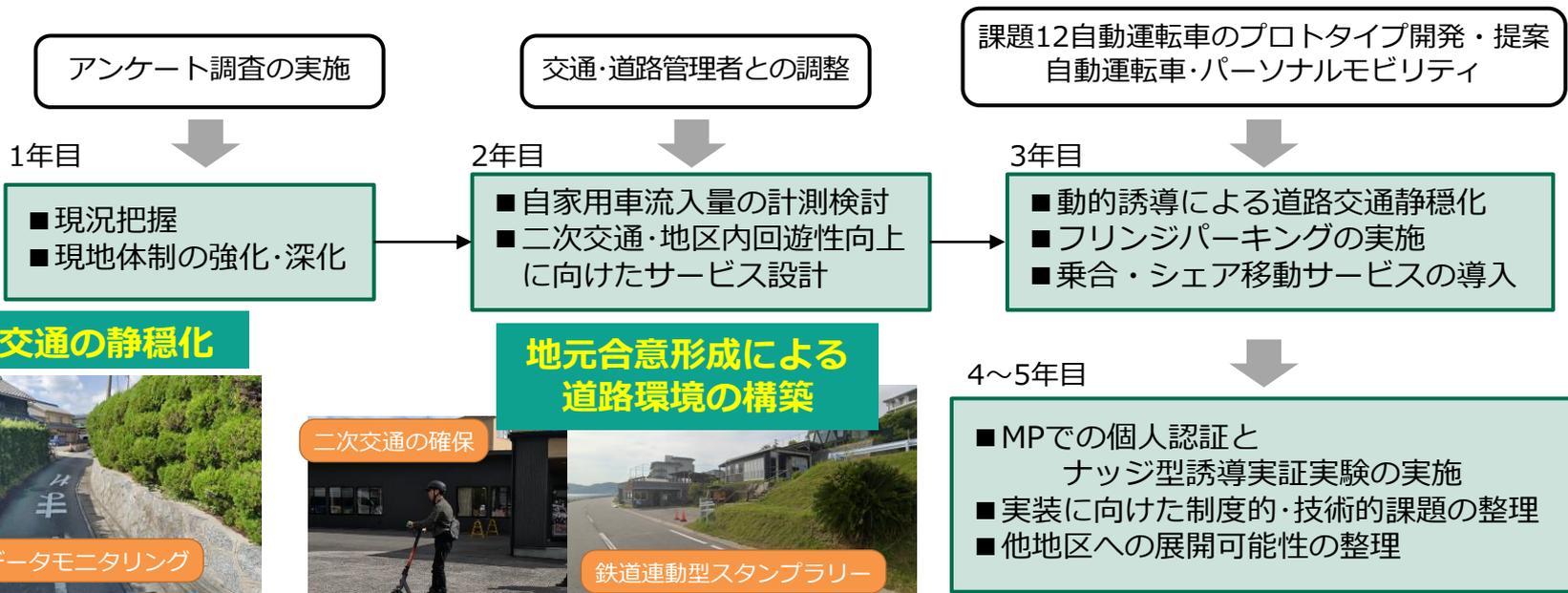
現状・課題

- 大都市圏郊外部にある，**海岸沿いの居住地・観光地**
- 存続が危ぶまれる**名鉄線西尾・蒲郡線**と脆弱な二次交通による**公共交通の回遊性に課題**
- 地形的な制約等により**道路環境も厳しいなか**，**観光客の自家用車が狭隘な道路へ侵入**



取組

- 地区内の人・車のモニタリングと代替交通サービスの提供による**地区内の交通静穏化**
- 地域内の駅・観光施設の**モビリティハブ化**と**乗合・シェア移動サービス**による回遊性の確保
- **フリンジパーキング**などデータ駆動型のサービス提供による**名鉄西尾・蒲郡線の存続**



地区内交通の静穏化



地元合意形成による道路環境の構築



モビリティハブ対応型MaaS

エリア：こどもの国、吉良吉田



MP個人認証
ナッジ型誘導
実証実験イメージ

鉄道・観光施設の振興



課題12「リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出」の一環として

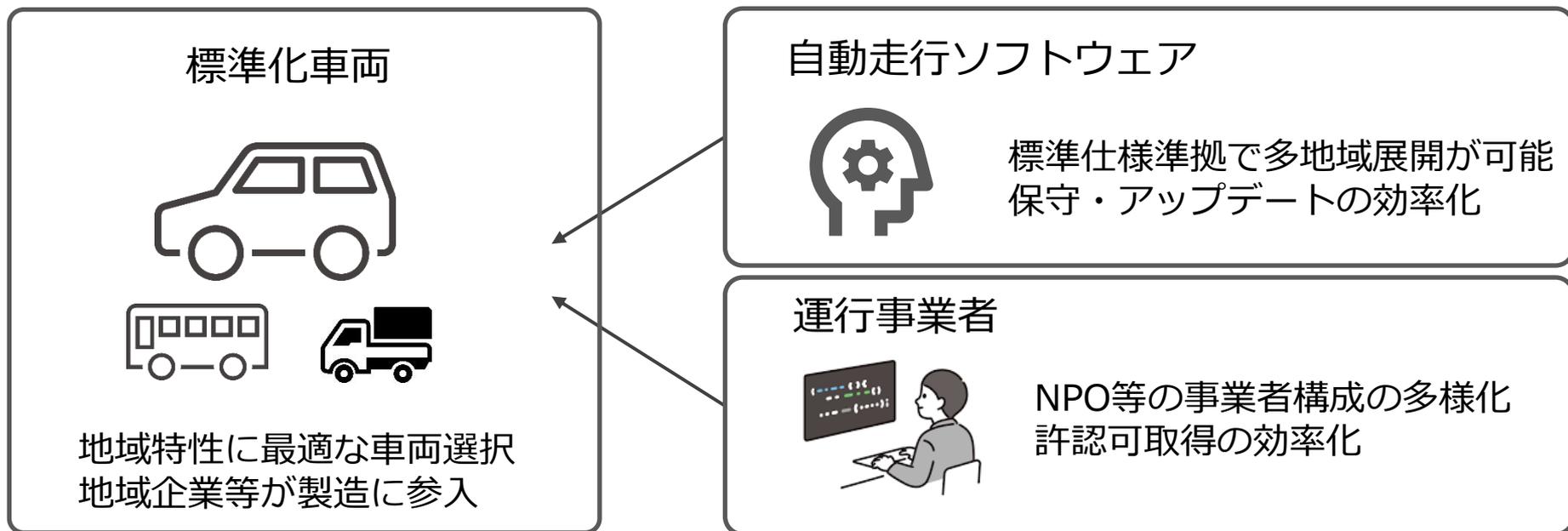
背景

- ❑ 2次交通網の縮退により1次交通への接続性を持続可能にする移動手段構築が急務
- ❑ 既存の自動運転による移動サービスの多くは、車両・走行システム・運行事業者が一体であることから、カスタマイズ性が低く地域特性に最適な設計が困難
- ❑ 高蔵寺NTにおける先行事例では車両を行政が貸与し、ボランティア組織による運行を行うことで運営コストを極めて低く抑えることに成功

取組

● 自動運転車の制御仕様および性能の標準化

制御仕様（加減速・操舵・安全機能等）を標準化することで、自動運転車を社会インフラの1つと位置付けることができる



課題12「リ・デザインに資する車両、インフラ等の要件抽出」の一環として

● 標準型自動運転車両の開発と評価

標準化制御仕様に基づくプロトタイプ車両を開発し複数の異なる自動運転ソフトウェアによる走行試験を行うなどの性能評価を実施（テストコース・高蔵寺NT）



● 春日井市高蔵寺NTでのラストマイル自動運転サービスの高度化

高蔵寺NTでのレベル2自動運転による移動サービスの高度化を図り運転者の負担を軽減

一般市街地での無人走行を目指すのではなく

- ・ 加減速や操舵等の基本操作を自動化
- ・ 乗降時や見通しの悪い交差点等の安全確認判断を乗務員が実施
(特定の運転判断に人間の能力を組み込む・課題13での取り組み)

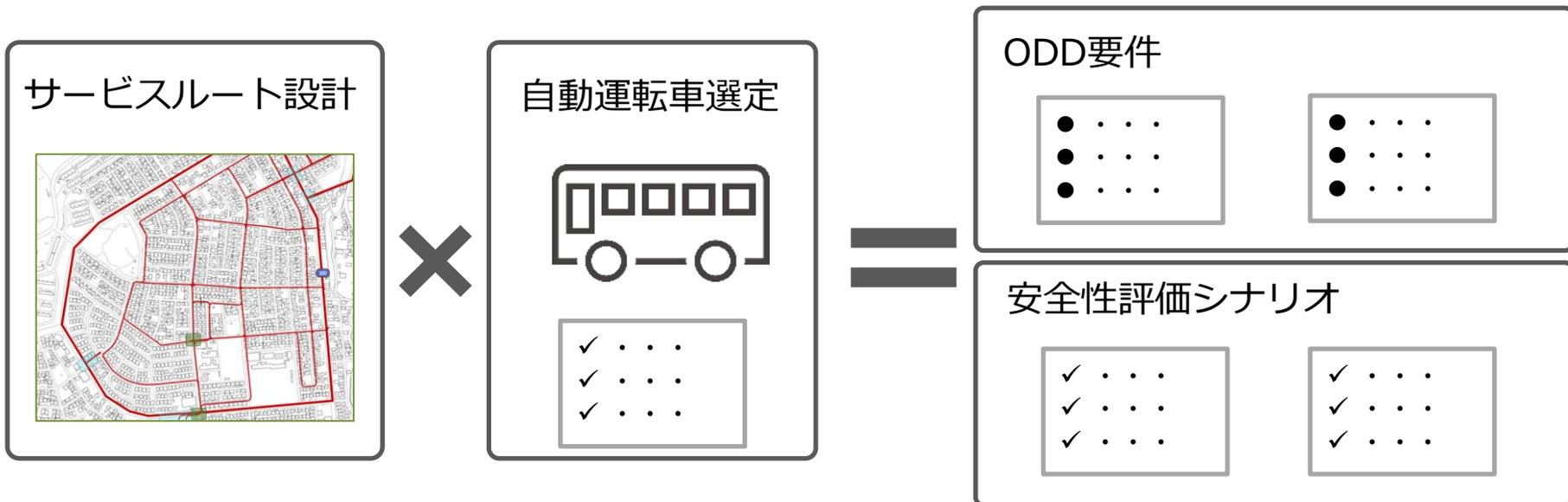
課題13「自動走行の社会システム化」の一環として

背景

- 2次・3次交通に課題をもつ地域ではオンデマンド型のサービスが適しているがレベル4以上の自動運転車サービスを都市部以外で展開をすることは困難
- レベル4自動運転の認可は閉鎖環境や定路線型のサービスが中心であり、オンデマンド型の交通に対する認可には膨大な検証作業が必要だと予想される

取組

- **ODD（運行設計領域）要件の設定方法の構築**
 - 高蔵寺NTにおける移動サービスをモデル・ディストリクトとして、自動運転サービスのODD設定のシステム化を行う
 - サービスと車両の組み合わせからODD要件と安全性評価を自動設定



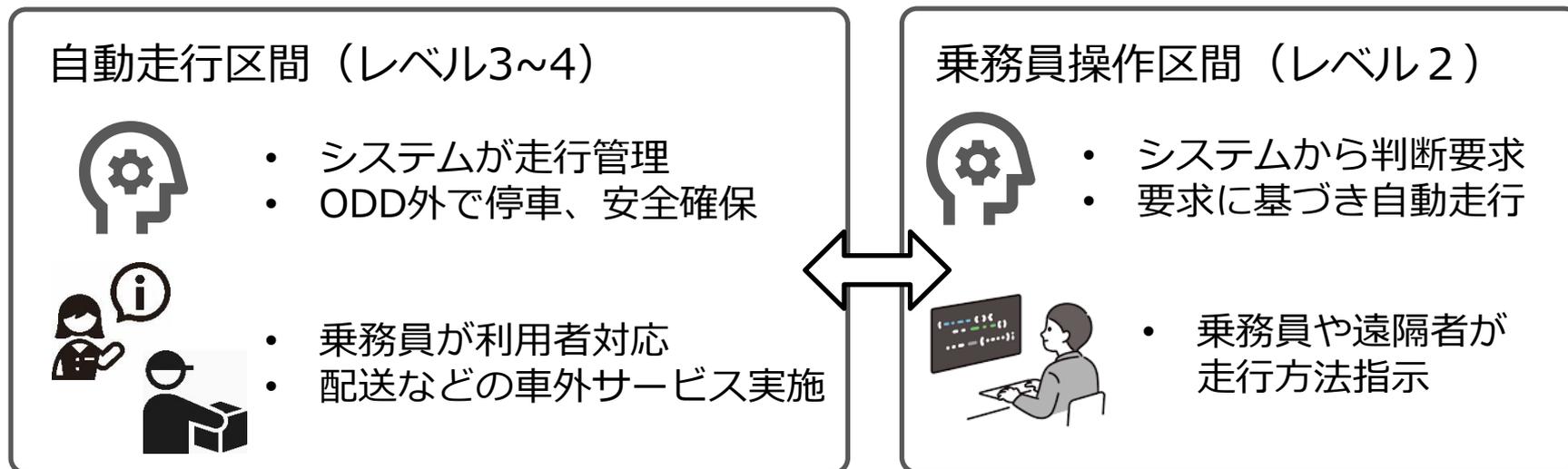
背景

- 人流・物流・介護サービス等を担当する人材が不足
- 利用者の乗車から降車までの間に生じるあらゆるイベントに対応した無人自動走行システムを導入するためのコストは膨大

取組

● 自動運転レベルを適時的に切り替えるODDモデル構築

基本的な運転タスク（経路追従・安全停車）を自動システムが実施し
 高度な判断や利用者対応を人間が実施

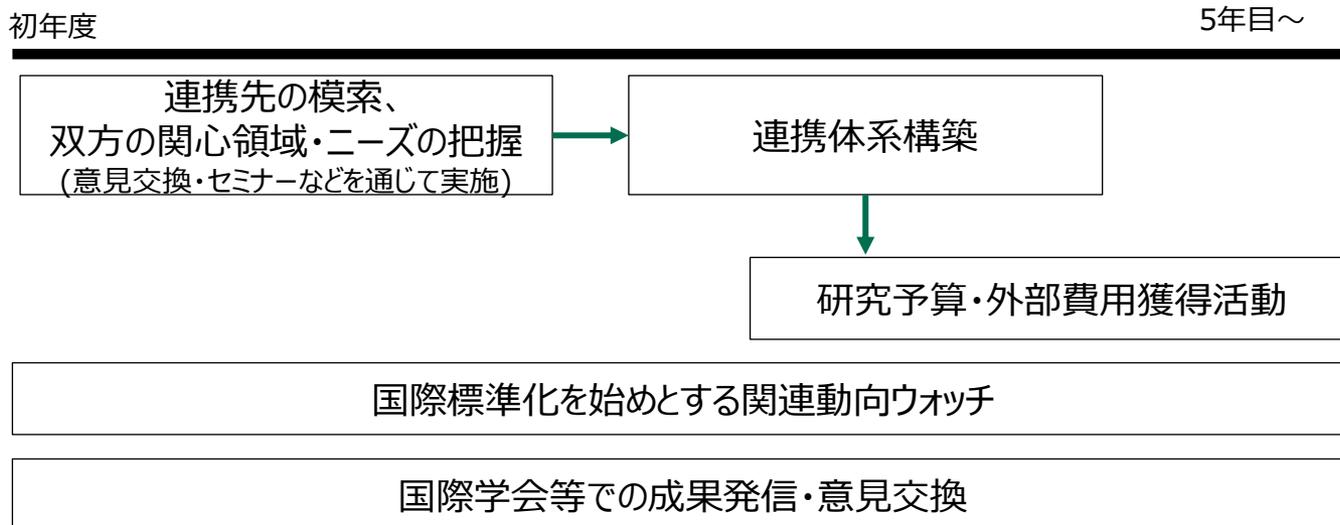


背景

- 本事業の他課題における成果をもとに、ASEAN諸国を中心とした国際連携を推進する。
 - **連携先の模索・絞り込み**（名古屋大学の既存ネットワークを有効活用👉次ページ）
 - 連携先とのMoUやNDAの締結による**研究連携体制づくり**
 - 現地での研究開発の原資となる**研究予算獲得活動**による持続可能なフレームワークづくり
 - **関連動向**のウォッチ、成果のアウトプット・インプット
- また、日本から海外への展開と同時に、海外の取り組みや環境を活かした、日本での開発促進を併せて検討する。（日本→海外のみならず、**海外と日本で双方向**に学び活かしあう関係づくり）

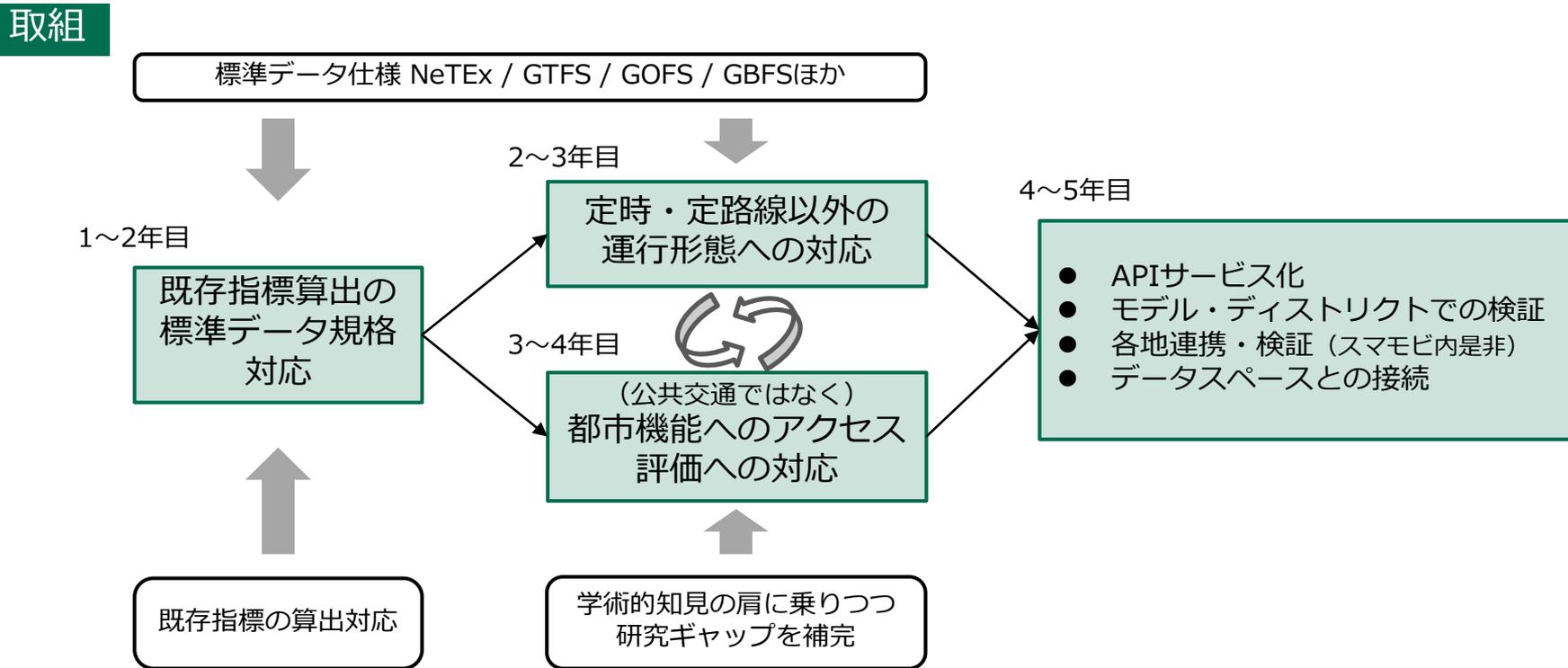
取組

- 本学の成果から、ASEAN諸国へのインプットが期待できるものとして以下の4点を想定する。
 - ✓ モビリティハブ対応型MaaS（課題⑪の成果）
 - ✓ リ・デザインを実現する車両仕様（課題⑫の成果）
 - ✓ 標準化されたODDの決定方式（課題⑬の成果）
 - ✓ 類型化に資する都市機能へのアクセシビリティ指標（課題⑱の成果）



課題18「地域モビリティ資源を生かした地域の類型化・特定に向けた実践的調査、普及展開活動」の一環として

- 背景**
- 公共交通等**運行データの規格統一**が進む（GTFS・NeTEx・GOFS・GBFSほか）
 - 一方、移動環境診断・施策効果評価への活用には余地
 - オンデマンド交通を中心に、**定時・定路線以外の運行形態**はますます多様化・拡大
 - 実務的には空間的なカバー圏域での評価が依然として中心的
 - 派生需要の交通として、**都市機能へのアクセス**が評価指標となる必要性
 - 例：本数が少なくても着実に生活を支えているサービスの存在も正当に評価
 - 学術的蓄積もあるが、研究開発＋実務との接続向上（計算負荷等）の必要性あり





以上のように名古屋大学では、**COI-NEXT地域共創分野PJ**と**SIPスマモビPJ**が連携し、

- **包摂的 (Inclusive)** : マイカーを利用しない人もストレスなく移動できる
- **持続可能 (Sustainable)** : サービス提供が継続でき、生活・環境も維持できる

モビリティサービスのあり方を研究・開発し、社会実装を目指していきます。

