

モビリティの動向

次世代モビリティが不動産に与える影響

街づくりリサーチ部

塚田 敏彦

[Keyword]

MaaS

CASE

自動運転

モビリティハブ

マイクロモビリティ

1. 目的

次世代モビリティは革新的技術・統合サービスからなる交通システムである。人中心の街づくりに向けて都市構造を再編する際の主要テーマであり、道路など都市インフラの整備と連携して社会実装が進む。中長期的に進展するモビリティや街づくりに対応するため、土地・建物の計画や利用は先見性と柔軟な適応性が求められる。本稿では、これからの街づくり施策と共に次世代モビリティの動向をまとめ、不動産に与える影響を考える。

2. 次世代モビリティ

高齢化社会と移動弱者の増加、気候変動対策、人中心の街づくり、運転手不足、交通事故削減などの社会課題に対して次世代モビリティが果たす役割は大きい(図1)。

次世代モビリティはMaaS(2.1節参照)、CASE(2.2節参照)などの統合サービスや技術基盤からなる、新しいモビリティを含む交通システムである。類似用語のスマートモビリティは、ソフトウェア的観点で使用される(表1、図2)。本稿は図2におけるバスより狭い地上領域を対象とする。

2.1 MaaS (Mobility as a Service)

MaaSとは、地域住民や旅行者のパーソナルな移動ニーズに対応して、公共交通やその他複数の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一

括で行うサービスである。観光や医療など交通以外のサービスと連携して、移動の利便性向上や地域の課題解決にもつなげる(図3)。連携事例には、①観光地

1. 高齢化社会と移動弱者の増加 (交通・健康)
課題：高齢者や障がい者が自由に移動できない地域の増加
貢献：自動運転やオンデマンド型モビリティが、移動弱者や交通空白地帯に移動手段を提供
2. 環境問題・気候変動対策 (環境)
課題：運輸部門(19%を占める)、自動車全体(17%を占める)からのCO₂排出量削減(2023年)
貢献：マイクロモビリティ、EV普及によるCO₂排出量削減
移動の効率化、モビリティの共有化により交通量削減
3. 車中心から人中心の街づくりへ (にぎわい)
課題：車中心の道路計画、都市部の渋滞
貢献：交通量削減(シェアリングなど)・道路交通容量拡大(自動運転による車間距離縮小)による、道路空間再構築・駐車場転用(車道の歩道化・緑化など)
4. 運輸業の労働力不足 (産業)
課題：バス、タクシー、トラックなどの運転手不足
貢献：自動運転や配送ロボットによる物流効率化、運転手不足解消、サービス水準維持・向上
5. 交通事故の削減 (交通)
課題：交通事故29万件、負傷者34万人、死者2,663人の削減(2024年)
貢献：交通量削減や自動運転技術による安全性向上

図1 ■ 社会課題と次世代モビリティの貢献

表1 ■ 次世代モビリティとスマートモビリティの比較

	次世代モビリティ	スマートモビリティ
主な対象	移動手段そのもの	移動の仕組み・サービス
技術領域	ハード中心 (車両、機体)	ソフト中心 (ICT、AI、データ)
特徴	環境負荷の低減 安全性の向上 新しい移動体験の提供	移動の効率化 利便性の向上 サステナブルな都市設計との連携
関係性	スマートモビリティの一部として機能	次世代モビリティを活用して実現

の入場券や宿泊施設の予約と、交通手段の一括提供、
②地域の医療機関と連携した、移動困難者のためのモバイル診療車の運行情報提供などがある。

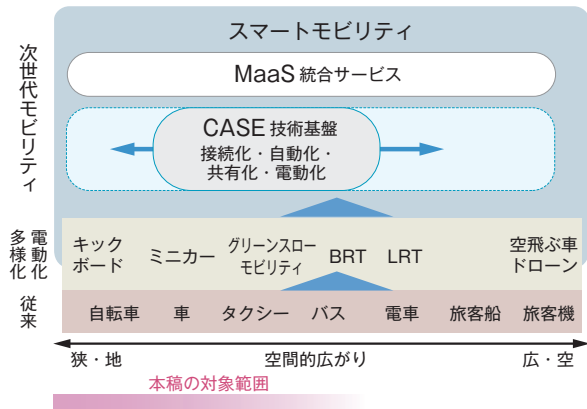


図2 ■ 次世代モビリティの全体像

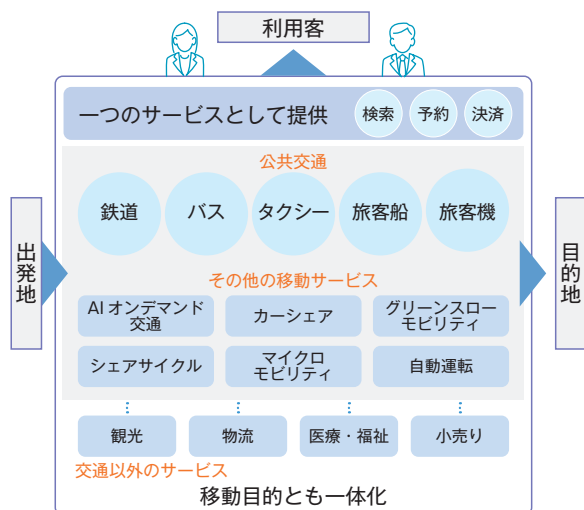


図3 ■ MaaS¹⁾

2.2 CASE

CASEはConnected（通信連携）、Automated/Autonomous（自動運転）、Shared & Service（シェアリング）、Electric（電動化）というモビリティの変革を表す4領域の頭文字からなり、自動車関連の新技术を指す（図4）。Connected（通信連携）はMaaSの中核技術である。

2.3 マイクロモビリティ

マイクロモビリティとは、短距離の移動に適した小型で軽量の交通手段である。都市部や地域内のラストワンマイル（最終目的地までの移動）を補完する役割をもつ。近年のマイクロモビリティの多様化・電動化に合わせて、走行場所（歩車道）、最高速度、ヘルメット着用などの利用に関する法整備が進み、シェアリングサービスが普及している（図5、6）。

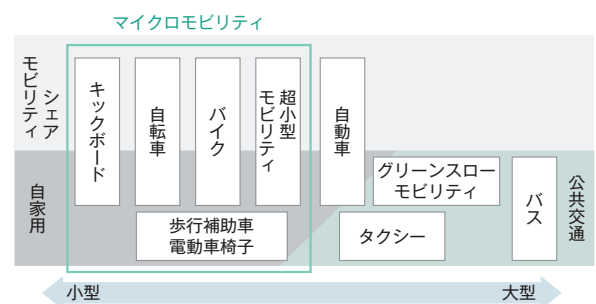


図5 ■ マイクロモビリティの範囲

Connected 通信連携	Automated 自動運転	Shared & Service シェアリング	Electric 電動化
車両と様々なもの（①～④）との通信・連携技術 ① クラウド・インターネット ② 他の車両 ③ 交通インフラ（信号機） ④ 歩行者 MaaSの中核技術	レベル1～5の自動運転技術 レベル 2 特定条件下での自動運転 レベル 3 条件付自動運転 レベル 4 特定条件下での完全自動運転 レベル 5 完全自動運転 現在、レベル4実現、普及拡大が目標 ・移動サービス ・高速道路走行	利用者は車を所有せず、必要な時に使用 ① モビリティシェア （車両の貸し出し 運転者は利用者自身） ・車 ・キックボード ・自転車 ・スクーター ② ライドシェア （相乗り 運転者は登録ドライバー） ・相乗り型（乗合） ・個別配車型 ・コミュニティ型 ・通勤・送迎型 →移動の効率化と交通弱者支援	メリット ・環境負荷の低減 ・静音性 ・エネルギー効率 ・メンテナンス性 ・再生可能エネルギーとの連携 ・災害時の電力源 政府目標 2035年までに新車販売で電動車100%（乗用車）

図4 ■ CASE

2.4 自動運転サービス

デジタル庁モビリティワーキンググループ資料²⁾によれば、2024年度末までに100カ所以上で自動運転技術が実証され、そのうち5カ所でレベル4の自動運転車が定常運行をしている。レベル2を入ると20カ所になる。レベル4の全地域7カ所とレベル2の定常運行地域15カ所を表2に示す。

2.5 新技術・サービスと社会課題

国土交通省のスマートシティ事例集³⁾をもとにして、交通分野の新技術・サービスと社会課題の対応を表3に示す。表中に記載はないが、新技術・サービス全体に共通する社会課題として、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和がある。図においてCASEの1つである自動運転が対応する社会課題が最も多く、現在レベル4の実現、普及拡大に向けた実証実験などが全国で進んでいる²⁾。

3. 街づくりと次世代モビリティ

スマートシティ、歩行者中心の街づくり、道路空間の再編の取り組みと次世代モビリティは連携・協調して推進される。

3.1 スマートシティ

内閣府が主管するスマートシ



図6 ■ 多様化するマイクロモビリティ

表2 ■ 自動運転の状況（2024年度）

自動運転レベル	乗用車	グリーンスローモビリティ	小型シャトル	小型バス	大中型バス	その他
レベル4 7 (5)		1 (1) 永平寺町	3 (2) 上士幌町 大田区 多気町	2 (1) 塩尻市 松山市	1 (1) 日立市	
レベル2 95 (15)	6 (0)	9 (5) 上小阿仁村 春日井市 東近江市 河内長野市 四条畷市	30 (5) 境町 日立太田市 弥彦村 岐阜市 伊予市	35 (4) 横芝光町 新宿区 小松市 日進市	12 (1) 柏市	3 (0)

数字は実施箇所数 赤字は定常運行実施地域と数 レベル2の実証地域名は省略
レベル2：特定条件下での自動運転、レベル4：特定条件下での完全自動運転
文献²⁾をもとに作成

表3 ■ 新技術・サービスと社会課題の対応

C	A	S	E	新技術・サービス	社会課題
◎	◎	◎	◎	自動運転	公共交通網の利便性向上 高齢者の移動支援 公共交通の運行コスト削減 歩車共存空間の安全性確保
◎	◎	◎	◎	パーソナルモビリティ型自動運転	歩行支援
○	○	◎	◎	マイクロモビリティ	ラストワンマイルの移動支援
○	○	◎	◎	グリーンスローモビリティ	にぎわい 地域住民・観光客の回遊支援
◎	○	◎	—	シェアリング	自転車利用促進
◎	○	◎	—	オンデマンド型交通	高齢者の移動支援 買い物弱者支援 交通結節機能強化 中山間地の移動支援
◎	—	○	—	経路検索・運行情報提供 (MaaS)	公共交通の担い手確保
◎	—	◎	—	貨客混載	公共交通の担い手確保
○	◎	○	◎	電磁誘導式自動走行システム	交通事故対策
◎	—	○	—	オンライン診療車両	健康・医療 医療弱者対策

CASE技術への該当性 ◎：多くが該当 ○：部分的に該当 —：直接的には非該当

文献³⁾をもとに作成

ティ施策のロードマップ（2024年3月）⁴⁾では、自家用車のレベル3は2031年以降の目標である。スマートシティ事例集³⁾には、新技術と都市問題の観点で国内85事例が掲載されている。そのうち28事例が交通や自動車などモビリティに関連する事例で最も多い。

3.2「居心地が良くなる」まちなか⁵⁾

官民のパブリック空間（街路・広場・公園・民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成するには、「道路空間の再編」が必要である。再編には次世代モビリティの「移動の利便性向上、交通量削減」効果が寄与している。

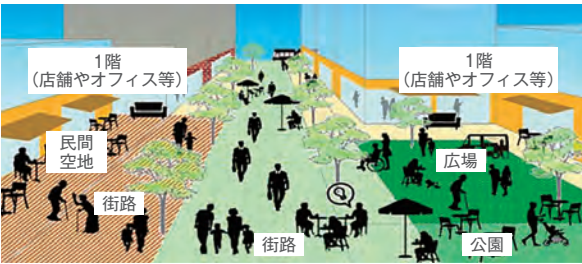


図7 ■「居心地が良くなる」まちなかのイメージ⁵⁾

3.3 2040年、道路の景色が変わる⁶⁾

国土交通省では、道路政策を通じて実現をめざす2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンの中で、まちの変化の具体像を、「通勤・帰宅ラッシュの消滅」や「公園のような道路空間」など5

表4 ■ 道路政策ビジョンの将来像と次世代モビリティの技術・効果

まちの変化の具体像 (5つの将来像)	次世代モビリティの技術・効果
1. 通勤・帰宅ラッシュの消滅	ライドシェア、マイクロモビリティ
2. 公園のような道路空間	交通量削減・抑制（道路空間再編）
3. 人・モノの移動の自動化・無人化	自動運転
4. 移動型店舗やサービスの登場	オンライン診療車両、医療MaaS
5. 災害時の「救援する道路」への転換	電動化

文献⁶⁾をもとに作成

つの将来像にまとめている（表4）。表の右列にはライドシェアなど関連する技術・効果を記載しているように、道路政策はいずれの将来像に対しても次世代モビリティとの関連が大きい。

3.4 道路空間再編パターン

国土技術政策総合研究所による道路空間再編のデザインガイド⁷⁾には、歩行者優先空間、歩車共存空間など多様なモビリティに対応する道路のデザインパターンが整理されている。主な再編パターンを図8に示す。マイクロモビリティの走行レーン確保などの道路空間再編が、次世代モビリティの効果的活用につながるなど、モビリティは街づくりと連携して進展する。

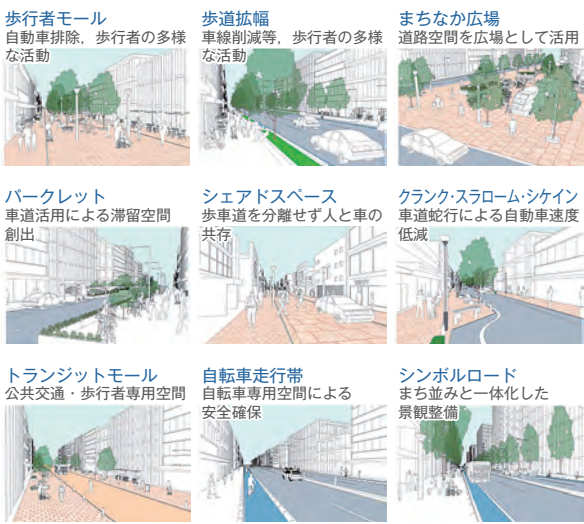


図8 ■ 道路空間再編パターン⁷⁾

3.5 モビリティハブ

モビリティハブとは、駅やバス停の周辺、移動が不便な住宅地（例：図10上段の都市交通における駅から延びる端部地域）などに、電動マイクロモビリティなどの貸出し拠点を集約し、移動手段の多様化や新しいライフスタイルを創出する取り組みである（図9）。主な機能やサービスにはモビリティ充電器、滞留性向上（ベンチ、広域Wi-Fi、ICT機器充電）、ロッカー、周辺観光案内（サイネージ）などがある。主導する主体には行政、交通事業者、都市開発事業者などがあり、

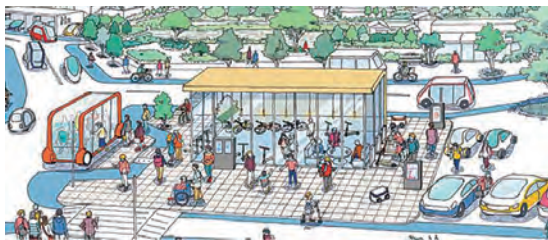


図9 ■ 様々な交通モードの接続・乗り換え拠点⁶⁾

目的には交通空白地域の解消、地域活性化、回遊性向上などがある。

3.6 自動運転技術の街づくりへの段階的活用イメージ⁸⁾

自動運転技術は公共交通から先行導入され、当面は自動運転車両と手動運転車両の混在、空間的にも部分的な導入の状態が長期間続くと想定される。国土交通省では都市空間・街路空間・駅前広場など空間別に、①現在、②限定空間混在期、③完全自動運転非混在期の3期に分けて自動運転技術活用イメージと対策ポイントを整理している（図10）。

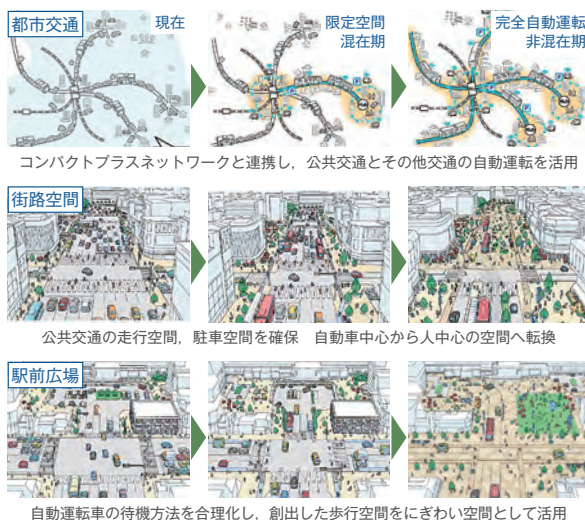


図10 ■ 街づくりへの段階的活用イメージ⁸⁾

4. 不動産と次世代モビリティ

4.1 道路と駐車場の変化・特徴

次世代モビリティは、街路空間における不動産の立地や計画に影響を及ぼす。道路と駐車場の2つの変化・特徴を示す。

1) カーブサイドのニーズ増加

自動運転化されたタクシー等の普及により、路上での駐停車車両の増加が想定される。道路空間の再配分ではカーブサイド（路肩）のスペースを確保し、柔軟な空間活用ができるフレキシブルなデザインが望ましい（図11、12）。

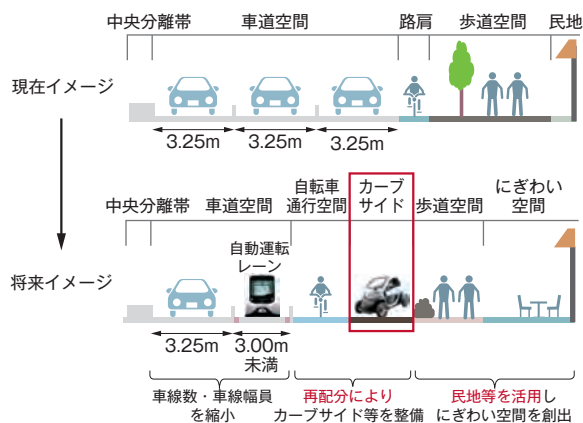


図11 ■ 車道の削減と新設レーン⁹⁾

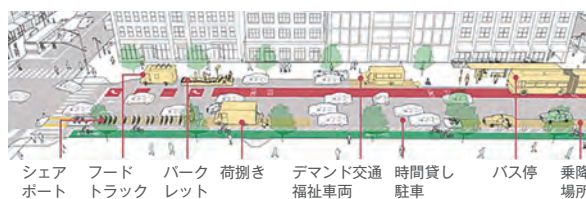


図12 ■ カーブサイドのニーズ⁸⁾

2) オートバレーパーキングによる駐車場離隔配置

車外から通信端末等を用いて、遠隔地の駐車場まで自動運転車が自動で走行・駐車・出庫し、施設入口などで乗降が可能となる駐車方式であり、敷地の有効活用につながる。駐車マスにドア開閉の空間的余裕が不



図13 ■ オートバレーパーキング方式⁹⁾

る「品川港南2050プロジェクト」の取り組みの一環として、scheme verge株式会社と共同で、マイクロモビリティや舟運など10種類のモビリティを用いた品川港南エリアと近隣の天王洲・お台場エリアをつなぐ実証実験を行った（図15）。実証実験ではマルチモーダル（複数種類のモビリティ）なエリア回遊の需要確認を行い、移動体験に対する需要が存在していることが確認できた（実証期間：2025年10月11日～10月13日）。



図15 ■ 実証実験ルート¹¹⁾

5. まとめ・考察

本稿で紹介してきた次世代モビリティと街づくりの関係や不動産への影響のほか、道路混雑の可能性、MaaS進展のための整備課題を以下にまとめる。

1) 次世代モビリティの普及

- ・次世代モビリティの普及は、街づくりの進展との連携が欠かせず、長期的・段階的進展を経て普及する

2) 不動産への影響と対応

- ・モビリティハブやモビリティサービスへのアクセス性が高いエリアや沿道の価値が向上するため、立地計画における沿道への配慮や、大規模開発におけるモビリティハブの併設が検討対象となる
- ・「駅近価値観の緩和可能性」は、都市の規模・既存交通網など、地域特性による違いが想定される
例：東京都心は既存交通網の充実により、駅近価値観への影響は小さく、自動車が主要移動手段となる地域は影響が大きいと思われる
- ・次世代モビリティの普及過程や普及後における二

ズ変化に対応容易な計画や運用が必要となる

例：駐車場の減少・離隔配置と転用（居室化、駐輪場・ポート化、緑化等）、乗降・待合スペースの確保、自動・手動運転車混在時期の対応

3) 道路混雑の可能性⁸⁾

- ・免許非所持・返納者、自転車・公共交通利用者が、利便性の高い自動運転車を利用する可能性がある
- ・外出機会が増え、交通量全体が増える可能性がある
- ・自動運転車や自動運転のシェアリング車の普及により、車両台数や移動時間は減少するが、人口密度の高い市街地では、車利用の増加で交通量が増える可能性がある

4) MaaS進展のための整備課題

- ・交通手段ごとの個別規制、データ連携と個人情報保護、運賃・料金制度の柔軟化の検討が必要となる

[参考文献]

- 1) 国土交通省：日本版MaaSの推進, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>, 2025.9.1
- 2) デジタル庁：デジタル社会推進会議, https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/f0ac2a23-2866-489c-847d-a9d1ed5def73/40dd4186/20250519_meeting_mobility-working-group10_outline_04.pdf, 2025.9.1
- 3) 国土交通省 国土技術政策総合研究所：スマートシティ事例集, https://www.nilim.go.jp/lab/jbg/pdf/smart/SC_CASES_V2_0.pdf, 2025.9.1
- 4) 内閣府 イノベーション推進事務局：スマートシティ施策のロードマップ, https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/smartcity/roadmap.pdf, 2025.9.1
- 5) 国土交通省：「居心地が良く歩きたくなる」まちながつくり, https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000072.html, 2025.9.1
- 6) 国土交通省：2040年、道路の景色が変わる, <https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>, 2025.9.1
- 7) 国土技術政策総合研究所：まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド, <https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoku/tnn/tnn1026html>, 2025.9.1
- 8) 国土交通省：都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集, <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001890965.pdf>, 2025.9.1
- 9) 東京都：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方, https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/toshiseibi/pdf_bunyabetsu_kotsu_butsuryu_pdf_jido_untten_honbun_all, 2025.9.1
- 10) 国土交通省：日本版MaaSの推進に係る最新の動向, https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/mini_symposium/20211026/03_r3dai2kai_02souseikyoku_kouensiryoku.pdf, 2025.9.1
- 11) NTTアーバンソリューションズ：マルチモーダル&マルチスケールなモビリティハブの実証実験について, <https://www.ntt-us.com/news/2025/09/news-250910-01.html>, 2025.9.1



■ 塚田 敏彦 Toshihiko Tsukada
街づくりリサーチ部上席研究員，一級建築士，CASBEE建築評価員，LEED AP，CFMJ，日本建築学会・GBJ会員，建築計画，環境計画のコンサルティングに従事

■ Abstract

Mobility Trends

The Impact of Next-Generation Mobility on Real Estate

Toshihiko Tsukada

Next-generation mobility is a transportation system consisting of innovative technologies and integrated services. It is a key focus in the restructuring of urban infrastructure to promote people-centered urban development, and its implementation in society is progressing in conjunction with the development of urban infrastructure such as roads. To accommodate the medium- to long-term evolution of mobility and urban development, land and building planning

and utilization must be forward-looking and flexible. This paper summarizes trends in next-generation mobility along with future urban development policies and examines the impacts on real estate, as outlined below.

- Regarding access to public transportation (stations), the value placed on real estate's proximity to stations may diminish.
- Regarding mobility hubs, the value of surrounding areas is expected to increase as these hubs become major transportation hubs second only to stations.
- Due to the advancement of MaaS (mobility as a service), the increase in autonomous vehicles, and the introduction of automated valet parking, demand for parking lots is expected to decrease, and it will become possible to locate parking facilities away from buildings.
- The use of micro-mobility and personal mobility (including bicycles) is expected to expand in line with progress in road development (reorganization).