

2030年のモビリティ(移動性)について考えること

(株)アルメック VPI 内山 征

1 2030年の姿

(1) 高齢者がマジョリティとなる社会

／人口の1／3が65歳以上、団塊の世代が80歳を超える

2022年現在、我が国の人口の約半数が50歳以上となっています。では、8年後の2030年はどうなっているのでしょうか？

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、約1／3が65歳以上の高齢者という予測です。つまり1／3の人々が就労しておらず、通勤・通学者が大幅に減少している可能性があります。

モビリティ(移動性)を考えるうえでも、これまでのような通勤・通学者を中心にした朝夕ピーク時に重点を置いたサービスから、就労しない年金生活者等の生活を支える交通体系を考える必要があります。

特に、団塊の世代が2030年には80歳を超えます。私は公共交通の計画に関わる業務において、各地で住民アンケート等を行っていますが、傾向として75歳以上あるいは80歳以上の年齢層においては、身体的な理由でバスを利用することができないと回答する人の割合が、他の世代に比べて多いという結果を得ています。

2030年には、高齢者が自宅や福祉施設で過ごすか、モビリティの力で自立的な社会活動ができるか、大きな課題となります。

(2) アフターコロナ／ニューノーマルにあわせたモビリティ

新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、世界の人々に大きな影響を与えています。

感染に配慮しながら制約のある生活をしていたり、このような生活の中から、ニューノーマルを創り出したり、“コロナ”によって変化が起こっています。

移動においても変化が生じており、アフターコロナにおいては、完全にコロナ前の状況に戻らないだろうと、交通事業者の多くは考えているようです。

下記の事項は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の初期に起こっていた特性です。

①外出機会の減少（発生集中交通量の変化）

人との会合との減少や生活必需品のまとめ買いの習慣、リモートワークの普及により、外出する機会が減少しました。東京都内の複数の某区において、コロナ禍前後の移動量（携帯電話の位置情報を基にしたビッグデータ）を比較したところ、やはり、コロナ禍前に比べてコロナ禍後は減っていました。

アフターコロナにおいては、リモートワーク等のニューノーマルが確立し、コロナ前の生活へ完全に戻ることはないと考えられます。

東京圏の就業者のうち、令和2年4～5月時点でテレワークを利用していた人の割合は38%まで上昇し、令和2年6月には29%でした。テレワーク経験者は6割が仕事よりも「生活を重視するように変化」と回答しており、生活圏内で過ごす時間が多くなったと推測されます。（出典：内閣府（2020/6/21）新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査結果）

②広域的な移動の減少と生活圏内での移動の増加（分布交通量の変化）

コロナ禍において“15-minute neighborhood”生活圏の考えが出てきました。つまり、近隣の生活圏のエリアで日常生活を送るというものです。15分圏域内か否かは地域によって異なりますが、これまで通勤・通学、買物、知人との交流などの日常生活で遠くまで移動していた人が、生活圏内での活動にシフトしている人が増えていると考えられます。

自分の生活圏をよくするまちづくりを進める人が増えたり、住みやすい生活圏を選択するようになるかもしれません。

東京都内の某区において、コロナ禍前後の移動先について、携帯電話の位置情報を基にしたビッグデータの区間別の移動量を比較したところ、やはり、コロナ禍前に比べてコロナ禍後は長距離の移動は減少し、近隣への移動が増えています。

アフターコロナにおいても、生活圏内で充実した生活を送るというライフスタイルは定着する可能性があります。

③公共交通の利用の減少（交通手段の変化）

感染の心配から新型コロナウイルス感染症の感染拡大当初は、公共交通の利用を控える人がいました。

東京都心ではシェアサイクルなど、自転車利用が増加したり、徒歩や自家用車などへ交通手段を転換する人が増えたと考えられます。

交通事業者から聞いた話ですが、最も利用が低い時期はコロナ禍前の6～7割まで減少しましたが、最近は7～9割まで回復する傾向にあると聞いています。

ただし、コロナ禍前の水準まで戻るとは難しいと考えられており、需要にあったサービス水準に調整していくか、新たな需要の掘り起こしを行っていくかが必要になっています。

④移動時間帯の平準化（移動時間帯の変化）

満員電車等の時間帯を避けて、オフピーク通勤を容認する会社が増え、ピーク時の移動量が減少しています。

民間企業の調査結果によると、コロナの影響により新規導入した社内制度として、時差通勤制度を実施している企業は35.2%で最も多く、テレワークや在宅勤務制度が23.8%で2番となっています。（出典：株式会社MS-Japanが運営するビジネスメディア「マネジャー」での調査結果）

アフターコロナにおいても柔軟な労働時間の設定がニューノーマルになり、就業しやすい環境づくりが期待されます。

上記の①～④のような変化や、それをうけてのニューノーマルは、人々の移動や交通サービス、交通事業者の経営に大きな影響があると考えられます。このような動きを踏まえて、モビリティ（移動性）を整えていくことが求められます。

（3）技術の進展／輸送機器、MaaS、自動運転の進展

近年、モビリティ(移動しやすさ)を向上させるための技術が進展しています。

具体的には、新しい輸送機器(乗りモノ)が開発されています。過去、鉄道、バス、タクシーの選択肢しかなかった時代から比べると、大幅に選択肢が増え、多様なニーズにあったサービスが可能になりました。

また、アプリを活用して交通手段・経路選択や運賃決済等を行いより便利な移動を実現するMaaS(Mobility as a Service)、自動運転等の技術が進化しつつあります。

私は、2030年には、技術の進展により移動性(モビリティ)が大きく発展し、移動に関する利便性、快適性、安全性などが大幅に向上すると期待しています。まさに、2030年までの期間は、新技術によるモビリティの変革の時期であると考えます。

2 交通ネットワーク

(1) ネットワークの新たな形

公共交通ネットワークは、幹線とフィーダー（支流）で表現されてきました。多くの需要がある区間は鉄道や幹線的なバスなどで、その支線となる区間はコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーでといった考え方です。河川のように支流が集まって、本流になるようなイメージです。

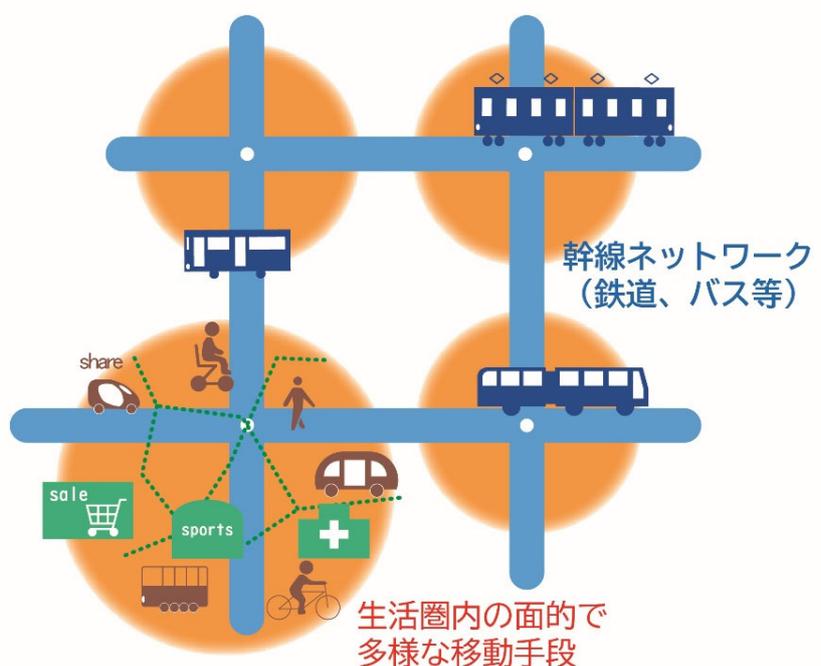
通勤・通学中心ではなく多様な移動へ対応し、ニューノーマルで身近な生活圏内での移動が多くなり、移動時間帯が平準化されたりすることを想定する、また、様々な“乗りモノ”やサービスが開発され選択できる 2030 年を想定すると、どのようなネットワークになるのでしょうか？

1つは、信頼性がある幹線公共交通を維持していくということです。地域間の日常的な移動ができる幹線公共交通、そして、全国的に繋がる鉄道やバスの路線を維持し、広域的に“移動できる”国土の基盤を維持することは重要です。

もう1つは、マジョリティとなる高齢者の行動範囲や、ニューノーマルでの生活行動を意識して、身近な生活圏内の多様な交通ニーズに対応する移動性を確保することです。

これまでの需要の少ない支流を路線バス等で移動し、それらが集まった本流を鉄道等で移動して、多くの人が都心へ通勤・通学するような幹線・フィーダーの構造から、身近な生活圏内で完結する面的な移動と幹線ネットワークでの広域的な移動の2つのレイヤー構造へ、シフトすることが考えられます。

<ネットワークの
新たな形のイメージ>



（2）信頼性のある幹線公共交通ネットワーク

地域や生活圏間の移動ができる幹線公共交通のネットワークは、社会基盤と言っても過言ではありません。運行頻度や輸送力、定時性、速達性が確保されており、信頼性がある公共交通として維持していくことが重要です。

また、まちづくり、都市開発等は長期間を見据えて行います。そのため、幹線公共交通ネットワークは、まちができたあとも担保されるような仕組みが必要です。全国で、コンパクトシティが意識されていますが、このようなまちづくりを進めるためには、信頼性のある幹線公共交通ネットワークが必要です。

各地の路線バスでは、減便・廃線等を含むダイヤの見直しは定期的に行われています。コロナ禍で利用が減少した路線バスにおいて減便等が行われています。一方で、幹線ネットワークとして必要なバス路線を位置付け、サービス水準を維持していく仕組みづくりが必要になっていると感じています。

我が国では、地域公共交通計画、あるいは、この計画の実施計画となる地域公共交通利便増進計画が制度化されており、実施区域や路線において、路線バスの運行回数等を規定することができるようになっています。

今後、このような制度を活用して、公共交通のマスタープランを策定し、自治体と交通事業者等とで、信頼性のある幹線公共交通ネットワークをつくっていく、そして、可能な限り、交通事業者の収益事業として維持することが重要であると考えます。

（3）身近な生活圏で多様な乗りモノ・サービスを使いこなす

① “乗りモノ” のカンブリア紀

先に示したとおり、技術の進展で新しい“乗りモノ”が開発されたり、そのために、法制度の改正が進んだり、今は、乗りモノが、生まれ、淘汰されていくので、カンブリア紀（地球の歴史の中で、多くの生物が生まれ淘汰された時期）と例えることができると思います。

特に、身近な生活圏内の移動に資する短距離移動のためのものは、乗りモノ、あるいは、サービス内容が多様になっています。

私が知っているものを整理すると以下のように挙げられます。

【短距離・低速度の相乗りの乗りモノ】

グリーンスローモビリティ

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であり、数人程度が相乗りできます。交通事業者等が運行し、乗客を乗せるという事業スキームです。

歩くのが大変な距離にある生活施設や観光施設を巡るのに適した交通サービスです。

低速を条件に、外気に触れやすい構造の車両も認められています。



(沼津市のグリーンスローモビリティ)



(尾道市のグリーンスローモビリティ)

境町の自動運転バス

茨城県境町では、町の事業として、路線バスや高速バスのバス停と町内の主要な施設の間で、11人乗りの自動運転バスを、無料で運行しています。あくまで、幹線公共交通を下支えする地域内の移動手段としてのサービスです。

境町では、身近な生活圏といっても、町内の分散しており、徒歩での移動は困難です。そのような地域特性を踏まえて、これまでの交通体系の穴を埋める交通システムを導入したと言えます。

(茨城県境町の自動運転バス)



【パーソナルな乗りモノ】

シェアサイクル（自転車）

近年、大都市部、地方都市ともに、シェアサイクルが増えてきました。東京都心では、NTTドコモ、あるいは、オープンストリートのシェアサイクルのポートが多く見受けられます。

地方においても、独自のシェアサイクルを導入している地域があります。

借りたポートとは別のポートに返却することが可能なので、地域間の移動に便利です。また、鉄道等とあわせた利用が便利になっています。



（静岡県長泉町のシェアサイクル）



（茨城県下妻市のシェアサイクル）

※無料なので、高校生等に活用されています。

電動キックボード

シェアリングモビリティの中の一つで、電動キックボードのシェアシステムがあります。LUUPの事業が有名で、現在は認められた事業者の実証実験のみ、ヘルメット無しで、車道を走行するルールで実施されています。LUUPのシステムは、その課金の仕方等と考慮すると、地域内のビルからビルへの移動など、短時間で短距離の移動を想定していると考えられます。現在、警察庁では、下表のような交通ルールを検討しており、これが実現されれば、より身近な乗りモノになると想定されます。



（LUUPの電動キックボード）

速度	分類	交通ルール		
		運転免許	ヘルメット	走行場所
時速 6 km 程度	歩行者	必要なし	任意	歩道可
時速 20km 以下	小型低速車	必要なし	任意	車道
時速 20km 以上	原動機付自転車(原付バイク)	必要	必要	車道

次世代型電動車いす

WHILL は、次世代型電動車いすです。既に、介護保険の対象となり、高齢者や障害者が利用をしています。

この WHILL には自動運転システムが導入されており、空港内での自動運転サービスや、観光地でのカルガモ走行によるツアーが実施されています。

この WHILL のような乗りモノは、最も小型な乗りモノの1つであり、かつ自動運転等のシステムが導入できるので、今後、様々な活用が行われていくと考えられます。



(WHILL)

超小型モビリティ

超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両です。

高齢者の事故が社会問題となっていますが、FRPのボディで低速運行の超小型モビリティは、事故の軽減につながることを期待されています。

また、地方部では、自らの通院や、高齢者が高齢者を送迎するなどが日常で行われており、どうしても乗りモノが必要になっている人がいます。そのような方々には、この超小型モビリティは有効な乗りモノと言えます。



(超小型モビリティ)

【既存の乗りモノ（バス・タクシー）の進化形】

バスやタクシーを活用した新たなサービスが生まれています。

コミュニティバス

路線バスを補完するシステムとして、自治体等が事業主体となり、地域内を巡るために運行されるバスです。このコミュニティバスは、武蔵野市のムーバス等から始まったと言われており、導入されて数十年が立ち、全国に普及しています。



（茨城県牛久市 コミュニティバス かっぱ号）

タクシーのエリア定額乗り放題サービス

mobi(モビ)は、WILLERが提供している30日間5,000円でエリア内乗り放題の交通です。アプリや電話でmobiを呼ぶとお迎えにあがり、最適なルートを効率よく、目的地へ送るシステムです。

東京都渋谷区、豊島区、名古屋市千種区、大阪市北区、福島区、京丹後市で実験が実施されています。

AI デマンド型乗合タクシー

事前予約制・乗合で運行するタクシーであり、地方部を中心に、自治体等が事業主体となり、低額で乗車できるデマンド型乗合タクシーがあります。

近年は、AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うことや、スマホのアプリなどに行き先を入力すると、同じ方向に行きたい人と組み合わせて配車を工夫するなど、大幅に進化しており、効率性が上がっています。

タクシーの相乗り制度

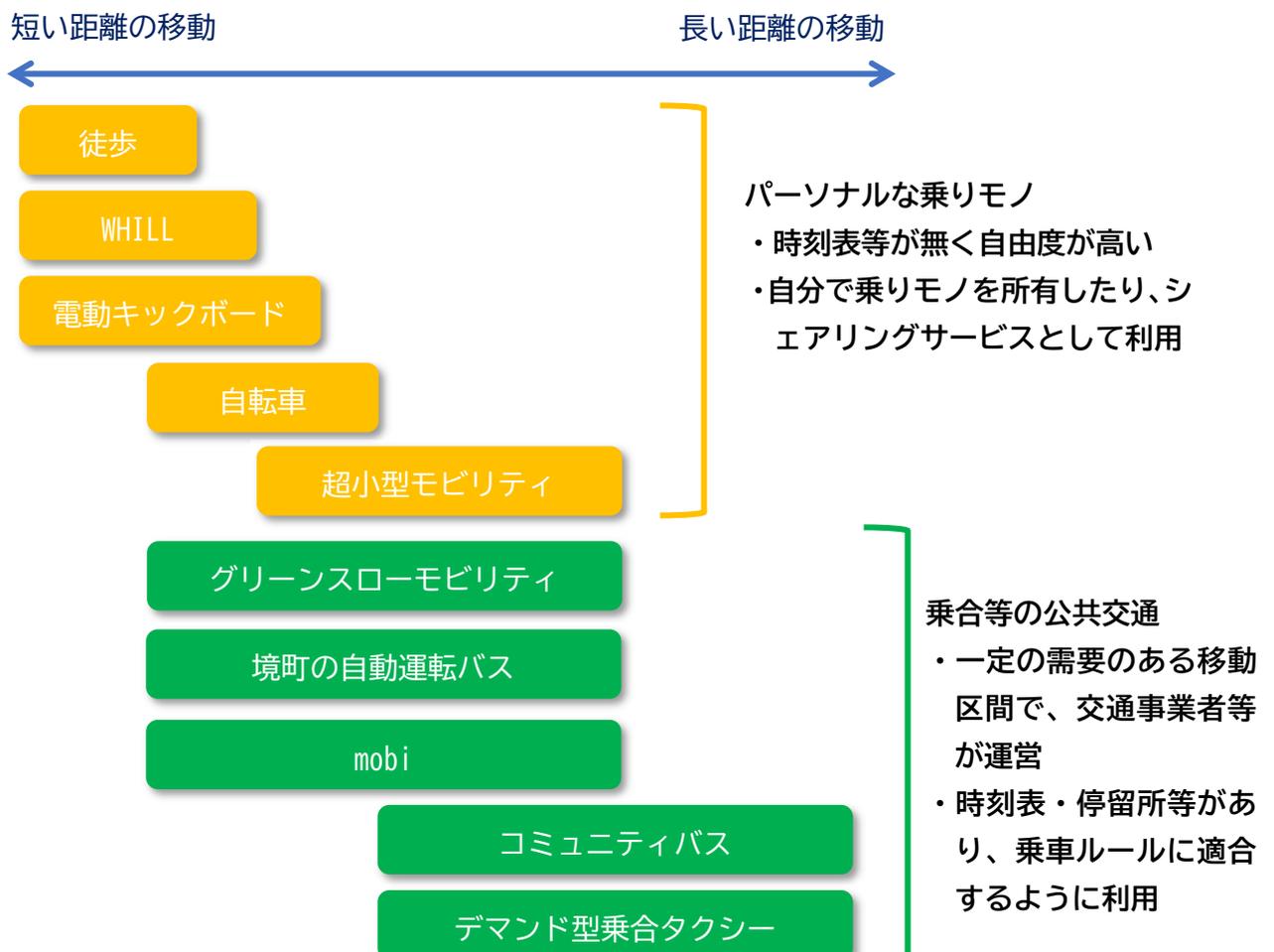
国土交通省は 2021 年 11 月より、タクシーの相乗りサービス制度(略称「シェアタク」)を導入しました。

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスです(運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態となります)。

利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度が導入されました。

タクシー事業者にとっても、「相乗りサービス」を提供することで、利用者の利便性の向上を図り、新たなタクシー需要を喚起することが期待されます。

<身近な生活圏内での活用が考えられる乗りモノ・サービスの特性のイメージ>



②身近な生活圏にあった事業スキーム

鉄道やバスの運賃は、国土交通省によって認可されるものです。我が国では、低額で移動できる公共交通ネットワークに貢献してきました。

一方で、上記に整理したとおり、身近な生活圏内の近距離で、個人あるいは少人数の乗車により運行する交通システムについては、鉄道やバスと同様の運賃体系では、事業性を確保することは難しいと考えます。

個人が適正な負担で利用する運賃体系にするか、茨城県境町のように社会基盤として、自治体の負担で行うなど、いろいろな工夫の仕方があります。

身近な生活圏内の移動システムについては、事業スキームの工夫が必要になると考えます。

③地域にあった導入計画

先に示したとおり、多様な乗りモノ・サービスがあります。また、事業スキームの構築も課題です。身近な生活圏の移動性の確保については、生活圏の特性を踏まえて、また、幹線公共交通との連携を考慮して、計画していく必要があります。

地域で居住・活動する人々の特性（年齢層等）から、移動の目的や時間帯を見極め、乗りモノ・サービスを検討することが求められます。一定の需要があり、乗合等の公共交通を導入することができるのか、移動距離の関係からパーソナルな乗りモノで対応できるのか等を検証し、どのような乗りモノやサービスを導入するか、組み合わせるかを計画することが有効です。

できれば、試行を行いながら本格導入を模索するなど、また、本格導入後も定期的にモニタリングを行い、チューニングしていく工夫が有効であると考えます。

3 MaaSの進展

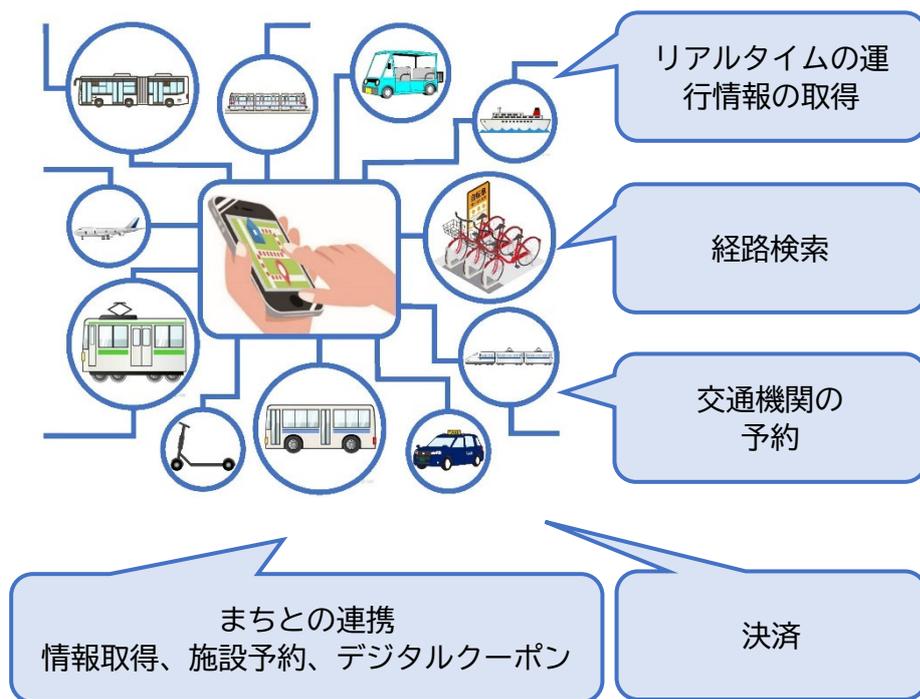
(1) MaaSとは？

先に示したとおり、多様な乗りモノやサービスが提供されると、移動者は最適な経路を選択することがたいへんになります。

東京都内では、近年、JR日本、東京メトロなどを始め交通事業者が運営するMaaSアプリが提供されています。また、地方の観光地などにおいても、同様にアプリが提供されています。

MaaS(Mobility as a Service)は、フィンランドの首都ヘルシンキで始まった思想・サービスで、世界に波及しつつあります。アプリ等を活用した情報提供により、移動者を最適な交通手段や経路を導くものです。

<MaaSアプリのイメージ>



MaaSは4つのレベルが規定されています。レベル1から3までは、対象となる交通機関、情報、予約・決済の統合のレベルです。

一方で、レベル4は、個々の移動者の移動の最適化にとどまらず、都市全体を最適にするために交通をマネジメントするというものです。

<MaaSのレベル>

レベル	MaaSの内容
1	情報の統合(複数モードの交通提案、価格情報)
2	予約、決済の統合(1トリップの検索、予約、支払)
3	サービス提供の統合(公共交通に加えてレンタカー等も統合)
4	政策の統合(データ分析による政策)

出典：国土交通政策研究所報第 69 号 2018 年夏季

私はレベル4に着目しています。MaaSとモビリティ・マネジメント(コミュニケーションにより、移動手段等を自発的に社会や個人によって適正な方向に導く取り組み)を組み合わせ、MaaSの利用者へ政策的なメッセージを送ることやインセンティブを付加することで、移動に関するマネジメントができる可能性があると思っています。

例えば、MaaS のシステムを通じて車内の利用状況等のデータを取得・分析し、鉄道やバスの乗車密度を低減するためのマネジメントや、環境にやさしい移動を促すなどが考えられます。

(2) MaaSに期待すること

我が国では、MaaSが独自に進化しています。

例えば、移動経路の交通機関の検索、予約、決済に加えて、目的地となる施設の情報や予約等ができるアプリも出てきました。また、つくば市の社会実験では、病院の予約との連携が図られています。このように、我が国のMaaSでは、交通に限らず、活動全体を1つのサービスへの進化が見られます。

さらに、以下のようなことができるようになると、利便性が向上すると考えられます。

①ポイント制度を活用したモビリティ・マネジメント

今後、交通系のポイント制度との連携を考えると、オフピークの移動の優遇や、経路の誘導による混雑の緩和、環境負荷の軽減等、MaaSレベル4として、移動の政策的なマネジメントが可能になるかも知れません。

②データの蓄積と共有

MaaSアプリを通じて、移動のデータの蓄積を行い、共有することで、移動の実態が解析され、ニーズにあった交通サービスが提供されることが期待されます。

国土交通省が進めているように、交通事業者がそれぞれMaaSアプリを運営している場合においても、移動のデータを集約し、活用するプラットフォームが必要です。

③交通事業者間の連携

海外で進められているように、定額料金(サブスク)や複数の交通機関の運賃を一括して決済して、MaaSの運営会社が交通事業者へ配分する仕組みは、交通事業者の独立採算で事業を行ってきた我が国には馴染まないような気がします。現在、我が国では、複数の交通事業者を連携する工夫により、進化させていく方向に進んでいると考えられます。

少し離れた鉄道駅から鉄道駅、鉄道駅からバス停など、交通事業者間の乗換ルートやバリアフリー経路など、交通事業者や道路管理者が協力して、きめ細かな情報提供がなされると良いかと考えます。

④自家用車と公共交通の選択

現在のMaaSは、公共交通やカーシェアリング、シェアサイクル、徒歩などを対象として、最適な経路情報を得ることができるものと考えられます。

一方で、地球温暖化の問題や交通渋滞に配慮すると、不要な自家用車の利用、過度な依存は軽減すべきと考えます。

まず、人々が移動する開始する際に、自家用車と公共交通の選択から始まるようなMaaSに進化することを期待します。

移動時間だけではなく、移動に係るコスト、快適性、環境への負荷など、多様な指標の情報のもと、移動手段や経路を選択できることが理想と言えます。

4 自動運転への期待

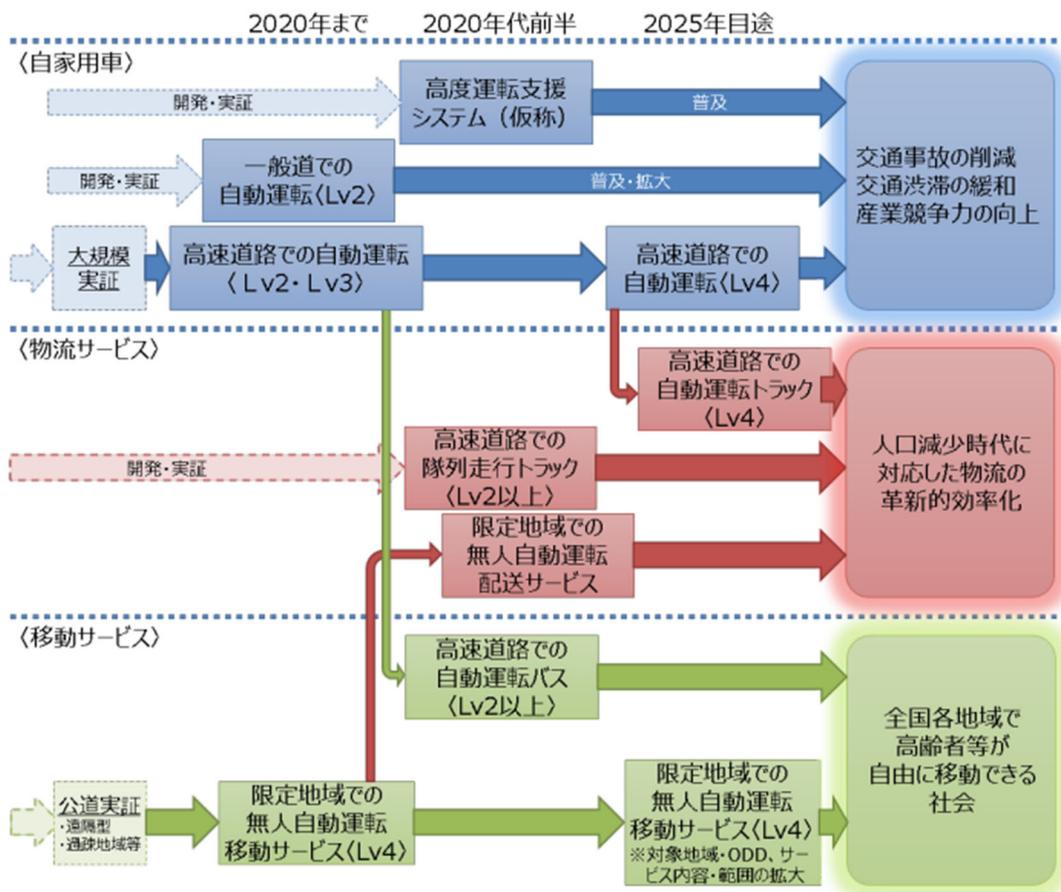
(1) 自動運転の意義

自動車の自動運転の技術開発や制度構築が進められています。バスやタクシーなど、公共交通の自動運転の実証実験等も進められています。

バス事業は、経費に占める人件費が高い事業と言われており、自動運転に置き換わることにより、採算性の低い地方部等でのバス事業が成立するのではないかと期待もあるようです。

私は、自動運転の本質は、人間の代わりに機械が運転するというのではなく、人間以上に安全性等の機能が向上することにあると考えます。自動運転のシステムにより、事故が減り、快適性が向上するなどに意義があると考えます。

<自動運転に関する国のロードマップ>



出典：「官民 ITS 構想・ロードマップ 2019」(高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議)令和元年 6 月

（2）自動運転の車両

先に示したとおり、茨城県境町では、自動運転バスを運行しています。ここでは、フランスのNAVYA社製『NAVYA ARMA(ナビヤ アルマ)』(定員11名)を用いています。車両に加えて、自動運転を管理・監視するシステムが必要になります。複数の自動運転車両の運行を遠隔地から同時に管理・監視できるBOLDLY株式会社の自動運転車両運行プラットフォーム「Dispatcher(ディスパッチャー)」を活用しています。

車両内に運転席はなく、手動運転時は手持ちのコントローラーと壁面に設置されたタッチパネル式の画面により行っています。

<自動運転バスの車両>



<車内のタッチパネル>



<車両を運転するためのコントローラー>



また、国産の車両が開発されたり、複数の会社で自動運転車両運行プラットフォームが開発されたりしています。

特に、トヨタ自動車株式会社の e-Palette は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の選手村内での移動システムとして運行されるなど、国産の車両と自動運転車両運行プラットフォームの組み合わせで実用化されています。



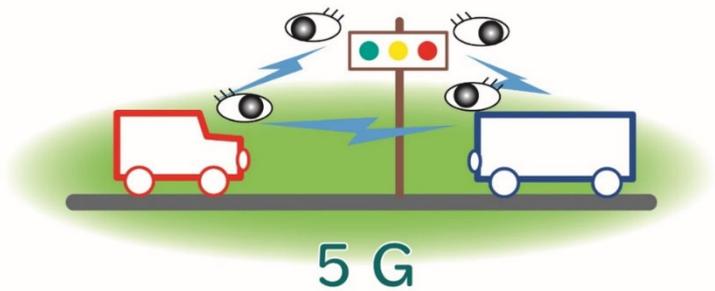
トヨタ自動車株式会社は、実証都市として Woven City(ウーブンシティ)を着工しました。このウーブンシティでは、きっと e-Palette のような自動運転車の社会実装を想定して、運行の実験や、自動運転車の走行レーンなどの都市基盤の実験が行われることでしょう。

（3）自動運転の都市基盤

自動運転は車両だけで解決できるという考えもありますが、私は、自動運転を支える基盤が重要であると考えます。いくつかの機器をご紹介します。

①通信基盤

高度な自動運転を行うためには、対向車の車両と自分の車両の間などの通信（車々間通信）、信号機などの路上施設と車両との通信（路車間通信）が重要であり、相互にリアルタイムの情報を共有し、安全性を確保していくことが有効です。人間の2つの目よりも、多くのセンシング機器を活用して、自動運転を行っていきます。



この通信を行うためには、道路上にアンテナ等を設置する必要がありますが、既存の道路には標識や街路灯、植栽等が設置されており、新たな路上施設を設置するのが困難なところが多いのが現状です。

近年、スマートポールといった新たな通信機器が開発されつつあります。

また、古河電工のグリーントラフは、歩道の路面に接するかたちで埋設される電線共同溝施設であり、5Gの通信アンテナ等を設置することも検討されています。このような技術を活用した通信基盤の開発が、高度な自動運転の推進に有効であると考えます。



②充電施設

境町の自動運転バス、e-Palette は、電気自動車です。世界的に、各国の政策で、電気自動車の普及が進められています。

電気自動車は、充電にかかる時間の確保が課題となります。そのため、非接触充電の技術開発が進められており、道路や駐車場での設置が考えられています。

高度な自動運転を進めるための都市基盤として、停留所等でのこまめな充電ができるような、道路上での非接触充電の設備が挙げられます。

③情報処理施設

安全性を確保するための車々間通信、路車間通信の情報処理は瞬時に行うことが求められます。もしかしたら、一般的なインターネットを介した情報処理では厳しいかもしれません。

他の情報を共有しない専用ラインで、現地近くで情報処理等を行うことができるエッジコンピューティングが必要になるかもしれません。既に、通信会社等ではエッジコンピューティングを実用化しています。このようなものが自動運転を支える都市基盤となる可能性があります。

④スマートシティのシステム

スマートシティという言葉を知っていますか？千葉県柏の葉地区などで実験されているとおり、顔認証システム等の技術を活用して、より高度な都市生活が行えるようにする都市整備の方法と考えられます。

自動運転が実用化された場合、バス等に運転士は乗車しなくなる可能性があります。その場合に、スマートシティ等で活用されている個人の認証システムや決済システム等が有効に活用される可能性があると考えます。

5 最後に

先に記した内容は、あくまで私個人の考えです。こうなるのではないか、こうなったらいいなどということも含めて書いています。しかしながら、ただの妄想ではなく、ライフスタイルの変化や技術の進歩によっては現実になる可能性もあると考えます。

高度な交通環境を作り出していくためには、車両メーカー、関連施設メーカー、システム開発者、交通事業者、国・自治体、交通管理者、研究者などが、協力してひとつ1つ具体化していく必要があると考えます。我々都市計画・交通計画コンサルタントも、少しでもお役に立てればと思っており、日々、情報収集や新しい交通システムの検討を進めていきたいと考えています。

できれば、多くの人々で 2030 年のモビリティについて意見交換をし、情報や認識を共有していきたいと考えます。