

第4回エコモビリティ勉強会
「欧州の交通計画から考える日本の交通」

欧州におけるモビリティ計画とその考え方

2026年 3月10日
中央大学 理工学部 都市環境学科
竹内 龍介

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(1) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の概要

OSUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) 概要

- 都市及び近郊における市民のより良い生活や活動のためモビリティを充実させることを目的とし、地方自治体により市域内のみならず機能的な都市エリア (Functional Urban Areas : FUA) に対し策定される交通及びモビリティに関する持続可能で統合的な計画。
- 道路混雑、大気汚染や騒音、気象変動、交通事故、路上駐車等の問題解決、新たなモビリティサービスによる生活の向上に資するべく、都市機能を踏まえた都市の後背地を含めた地域でのアクセシビリティ改善、高質で持続可能な交通提供を目指す。

OSUMP策定支援 (ガイドライン)

- 欧州委員会 (European Commission : EC) により、SUMPの策定及び実施のためのガイドラインとして“Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP Guidelines)”が2013年に策定、2019年に改訂されている。

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(1) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の概要

○伝統的な交通計画とSUMPの違い

| | 伝統的な交通計画 | 持続可能なモビリティ計画(SUMP) |
|----------------|----------------------|--|
| 主要な目的 | 交通容量や速度 | 市民の社会的公平性, 健康, 環境の質や経済的実現性を踏まえたアクセシビリティ, 生活の質の向上 |
| 対象手段 対象施策 | 単一交通手段を対象 インフラを対象 | 持続可能なモビリティを目指した全交通手段の統合 インフラ, 市場, 規制, 情報, プロモーションの組み合わせ |
| 計画の対象 分野 | 分野別計画書 | 関連政策分野と整合性のある計画書 |
| 対象期間 | 短期から中期の計画 | 長期ビジョンや戦略短期から中期の計画 |
| 対象範囲 | 行政区域 | 通勤・通学の流れを基にした都市圏をカバー |
| 計画の主体 計画を策定 | 交通工学 専門家 | 学際的な計画チーム ステークホルダや市民が関与し, 透明性と参加型のアプローチ |
| 影響評価 | 限定的な影響評価 | 影響を体系的に評価することで, 教訓を得て改善を図る |

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(1) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の概要

○地域公共交通計画の位置づけ（欧州主要国と日本）

| | ドイツ | フランス | 英国 | 日本 |
|---------------|--|---|---|----------------------------|
| 地域交通計画 (SUMP) | 交通発展計画 Verkehrsentwicklungsplaene: (VEP) | モビリティ計画 Plan de Mobilité (PDM)/ Plan de mobilité simplifié (PdMS) | 地域交通計画 Local Transport Plan: (LTP) | 都市・地域交通戦略※地域交通計画が兼ねることができる |
| 公共交通計画 | 公共交通計画 Nahverkehrsplan (NVP) | ※旧PDU(Plan de Déplacements Urbains) | バスサービス改善計画 Bus Service Improvement Plan (BSIP) | 地域公共交通計画 |

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(2) 持続可能な都市モビリティ計画策定までの流れ

○策定までの流れ

- ・欧州連合（EU）域内で2000年頃から英国、フランスなどで都市モビリティ計画策定が強化され、SUMP定義やガイドラインを含む交通計画フレーム確立が進む
- ・欧州委員会（EC）が2006年頃からSUMP作成を推進
- ・2013年SUMPガイドライン第1版発行/2019年SUMPガイドライン第2版発行

○特徴

・ステークホルダ：

市民及びステークホルダの参加の他、異なるセクタ（運輸、土地利用、環境、経済開発、社会政策、健康、安全及びエネルギー等）間、当局内の各レベルの間、そして近隣当局の間における政策調整が特に重視。

・策定方法・規模：

2010年から2013年に欧州全域の1168名の都市交通・モビリティ計画策定者及び専門家らとの協議をもとに作成。

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(2) 持続可能な都市モビリティ計画の策定までの流れ

2006年 都市環境に関わる主題的戦略

(Thematic Strategy on the Urban Environment)

- ・ 環境政策の実施を効率化し、地方レベルでの長期的な環境計画の奨励を通じ、欧州の各都市の環境的なパフォーマンスに貢献することを目的とする戦略

2007年 都市モビリティのための新文化に向けたグリーンペーパー

(Green Paper toward a New Culture for Urban Mobility)

- ・ 徒歩や自転車の利用促進や、持続可能な交通モードへの転換促進等、欧州住民へのより良いモビリティの達成に向けた議論を促進

2009年 都市モビリティに関する行動計画(Action Plan on Urban Mobility)

- ・ 持続可能な都市モビリティに関わる各々の目標達成の奨励及び支援施策の一つとして都市部・都市周辺部における貨物・乗客輸送を対象とする持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) の策定に対し、地方自治体の支援を明記。

2011年 交通白書 (Transport White Paper)

- ・ 経済成長と雇用の促進や二酸化炭素削減が可能な競争力のある交通システム構築を目指した10年間の計画。

2013年 都市モビリティ・パッケージ (Urban Mobility Package)

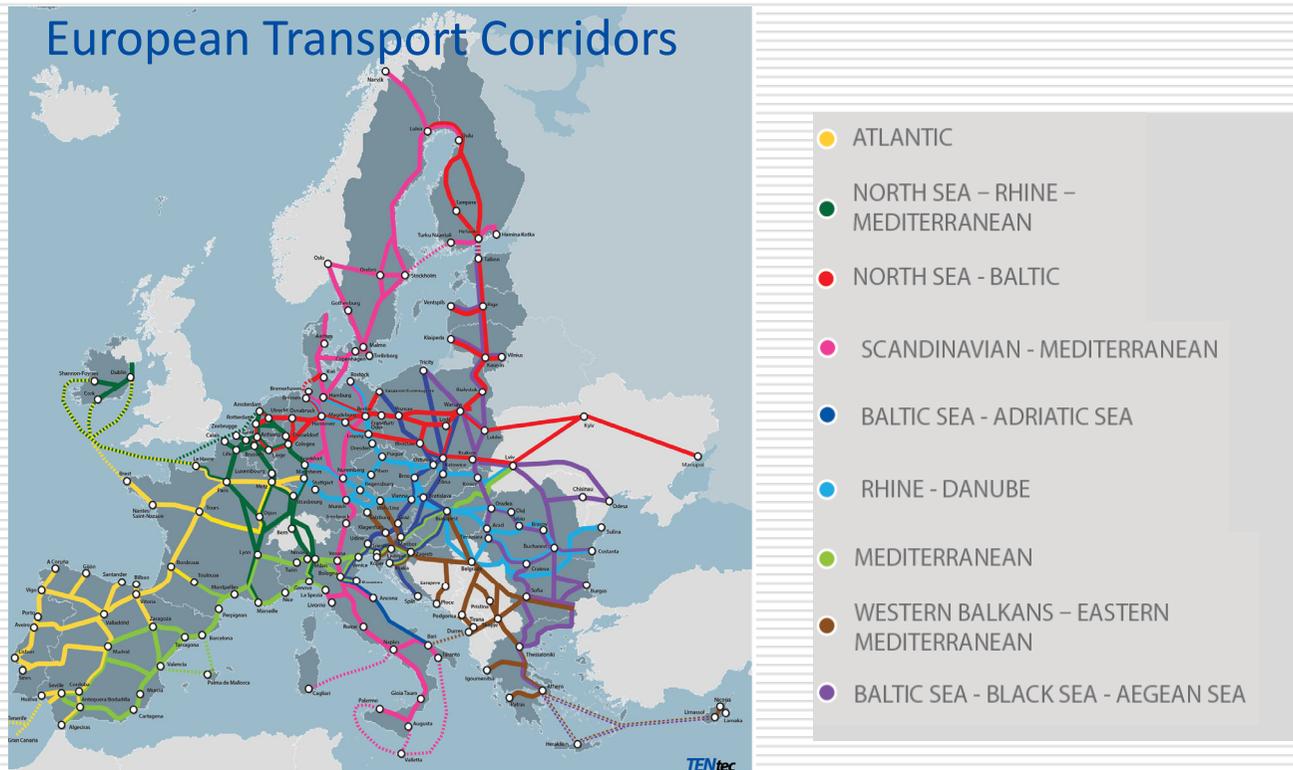
- ・ 都市交通の支援施策の一環として、都市アクセス規制、都市部におけるITSの展開及び道路交通安全等と共に、SUMPの概念を文書化
-

1. 欧州の都市モビリティ計画の考え方

(3) 近年の動向

OSUMP策定の義務付け（2024年6月）

- ・ 欧州委員会が、各国・都市における都市交通の高度化を目的に戦略的に進めている取組みであることから、SUMPの適用を奨励するものであった。
- EUの共通交通圏を創設に向けた規制の汎欧州運輸ネットワーク（Trans-European Transport Network: TEN-T）の規制の改正を受け、人口10万以上の都市にて、2027年までのSUMPの策定及び実行が義務付け。





2. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)の内容

(1) 持続可能な都市モビリティ計画の原則・メリット

OSUMPの概念の基盤となる8つの原則 (改訂SUMPガイドライン)



1. “機能的な都市エリア”における持続可能なモビリティのための計画を行うこと



5. 長期ビジョン及び明確な一括施策導入計画を定義すること



2. 異なるレベルの政府機関・部局間で協力すること



6. 全ての交通モードを統合する形で発展させること



3. 市民及びステークホルダを巻き込むこと



7. 施策導入のモニタリング及び評価を行うこと



4. 現在及び将来の交通システムのパフォーマンスを評価すること



8. SUMPの質を保証すること

【メリット】

- ・大気改善や自転車通勤などによる健康の改善
- ・都市モビリティパターンの変化による交通安全の向上
- ・自動車、自転車、スクーター等のシェアモビリティネットワーク等による交通利便性向上
- ・自動車利用低減による街路の安全やそれに伴う商業や観光業の繁栄
- ・多様かつ統合されたモビリティオプションによる交通システム全体効率化 等

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画 (SUMP) の内容

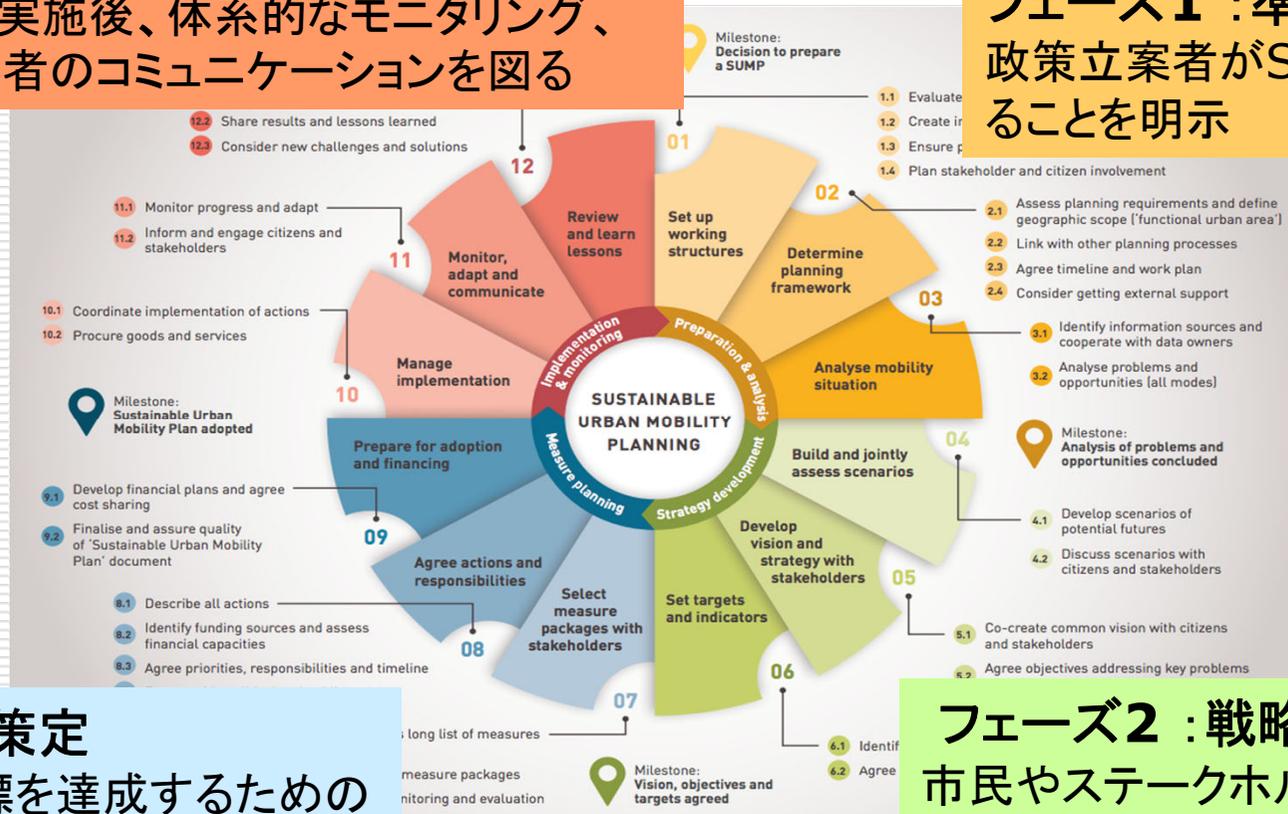
(2) 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) のプロセス

OSUMP策定・実施プロセスの概要図 (SUMPガイドライン第2版)

- 第2版のSUMP策定・実施プロセスを構成している4つのフェーズ、12のステップ、32の行動及び各フェーズのマイルストーンの概要。

フェーズ4：施策の実施及びモニタリング
施策・関連行動の実施後、体系的なモニタリング、評価、市民や関係者のコミュニケーションを図る

フェーズ1：準備及び分析
政策立案者がSUMPを作成することを明示



フェーズ3：施策策定
合意した目的・目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化

フェーズ2：戦略立案
市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)の内容

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)のプロセス

OSUMP策定・実施プロセスを構成する4つのフェーズ、12のステップ

| フェーズ | ステップ |
|--|--------------------------------|
| フェーズ1：準備及び分析 政策立案者がSUMPを作成することを明示 | ステップ1：効果的な取り組み体制を整備する |
| | ステップ2：SUMP策定計画フレームワークを決定する |
| | ステップ3：モビリティ状況の分析 |
| フェーズ2：戦略立案 市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義 | ステップ4：シナリオ立案・共同評価 |
| | ステップ5：ステークホルダと共に共通ビジョン及び目的を設定 |
| | ステップ6：変化を測定可能とするため戦略的指標及び目標設定 |
| フェーズ3：施策策定 合意した目的及び目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化 | ステップ7：ステークホルダと共に一括した施策を選定 |
| | ステップ8：行動及び責任に関して合意 |
| | ステップ9：SUMPの最終化及び資金調達に備える |
| フェーズ4：施策の実施及びモニタリング SUMPで定義した施策及び関連行動を実施した後、体系的なモニタリング、評価及び市民やステークホルダとのコミュニケーションを図る | ステップ10：行動の実施を管理 |
| | ステップ11：進捗をモニタリングし、変化に対応し、状況を伝達 |
| | ステップ12：結果を見直し教訓を得る |

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)の内容

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)のプロセス

○フェーズ1

ー 準備及び分析：政策立案者がSUMPを作成することを明示

| フェーズ | ステップ | 行動 |
|-----------------|----------------------------|---|
| フェーズ1 準備及び分析 | ステップ1：効果的な取り組み体制を整備する | 行動1.1：能力・リソースの評価 行動1.2：部局横断型コアチームの結成 行動1.3：政治家や当局のオーナーシップの確保 行動1.4：ステークホルダ及び市民による参加の計画 |
| | ステップ2：SUMP策定計画フレームワークを決定する | 行動2.1：計画立案要件の評価及び地理的範囲の定義 行動2.2：他の計画策定プロセスとの関連付け 行動2.3：タイムライン及び作業計画の合意 行動2.4：外部サポート起用の考慮 |
| | ステップ3：モビリティ状況の分析 | 行動3.1：情報ソース特定及びデータオーナーとの連携 行動3.2：問題及び機会の分析 |



<フェーズ1のマイルストーン>

重要なステークホルダと共に、主な問題及び機会に関する共通理解に達した

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)の内容

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)のプロセス

○フェーズ2

—戦略立案：市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義

| フェーズ | ステップ | 行動 |
|---------------|------------------------------------|---|
| フェーズ2 戦略立案 | ステップ4: シナリオ立案・共同評価 | 行動4.1: 潜在的な将来のシナリオの立案 行動4.2: 市民やステークホルダとシナリオに関する議論 |
| | ステップ5: ステークホルダと共に共通ビジョン及び目的を設定 | 行動5.1: 市民及びステークホルダと共通ビジョンの設定 行動5.2: 重要な問題及びすべてのモードに取り組む目的の合意 |
| | ステップ6: 変化を測定可能とするための戦略的指標及び目標を設定する | 行動6.1: すべての目的に対する指標の特定 行動6.2: 測定可能な目標への合意 |



<フェーズ2のマイルストーン>

将来のビジョン、当該都市の目的、戦略的指標及び目標に関する重要事項が決定され、SUMPの戦略的優先事項が完成

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画 (SUMP) の内容

(3) 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) のプロセス

○フェーズ3

- 施策策定：合意した目的及び目標を達成するための施策に焦点を当て SUMPを最終化

| フェーズ | ステップ | 行動 |
|---------------|----------------------------|---|
| フェーズ3 施策策定 | ステップ7: ステークホルダと共に一括した施策を選定 | 行動7.1: ステークホルダとの共同による施策のリスト作成及び評価 行動7.2: 施策の一括化の定義 行動7.3: 施策モニタリング及び評価の計画 |
| | ステップ8: 行動及び責任に関して合意 | 行動8.1: すべての行動の説明 行動8.2: 資金源の特定及び財務能力の評価 行動8.3: 優先度、責任及びタイムラインに関する合意 行動8.4: 政治家及び市民からの広い支持の確保 |
| | ステップ9: SUMPの最終化及び資金調達に備える | 行動9.1: 財務計画の策定及びコスト共有に関する合意 行動9.2: SUMP文書の最終化 |



<フェーズ3のマイルストーン>

SUMP計画の完成

2. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)の内容

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)のプロセス

○フェーズ4

- ― 施策の実施及びモニタリング：SUMPで定義した施策及び関連行動を実施した後、体系的なモニタリング、評価及び市民やステークホルダとのコミュニケーションを図る

| フェーズ | ステップ | 行動 |
|-------|---------------------------------|--|
| フェーズ4 | ステップ10: 行動の実施を管理 | 行動10.1: 行動実施の調整 行動10.2: 物品及びサービスの調達 |
| | ステップ11: 進捗をモニタリングし、変化に対応し、状況を伝達 | 行動11.1: 進捗のモニタリング 行動11.2: 市民及びステークホルダへの伝達 |
| | ステップ12: 結果を見直し教訓を得る | 行動12.1: 成功と失敗の分析 行動12.2: 結果及び教訓の共有 行動12.3: 新しい課題及び解決策の考慮 |



<フェーズ4のマイルストーン>
施策の実施及びその評価を完了した

3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点

(1) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の現状

OSUMP策定状況：EU内において策定されたSUMPの件数

- 2013年時点 約800件
- 2017年時点 約1,000件

→SUMPに該当するモビリティ計画はSUMPガイドライン策定前からある

OSUMP策定を義務付けを含む法整備が最も進んでいる地域

- ベルギー・フランダース地域、ブリュッセル首都圏地域
- フランス（PDU：都市圏交通計画、人口10万人以上の策定義務）
- スペイン・カタルーニャ州

OSUMP策定に要する期間の目安

| フェーズ | 所要月数の目安 | 要件 |
|----------|---------|--|
| 1 準備及び分析 | 2-6 カ月 | データ収集 |
| 2 戦略立案 | 2-5 カ月 | ビジョン作成、目標・指標設定 |
| 3 施策策定 | 3-8 カ月 | 施策ドラフトの作成から合意形成 |
| 合計 | 1年以上 | 実際の所要期間は戦略立案に関わる地方自治体の経験や組織としての知識・文化等の影響を受ける <small>出典 SUMPガイドライン第2版</small> |

3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点

(2) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の推進要因

○SUMP策定を推進する主な要因

- **国による資金提供**

財政枠組みは、SUMPの遂行や、選定した施策を確実に実施するために重要である。

- **政治的及び公的支援**

SUMPの概念への意識の高まりから生じる政治家、専門家及び市民のサポートは、SUMP策定を強力に後押しする。

- **環境保護**

温室効果ガス（greenhouse gas : GHG）排出量及び大気汚染減少に関する目標に加えて、健康、交通渋滞、安全、セキュリティ、社会的包括等に関する問題は、都市モビリティにとって主な課題の一つであるため、SUMP採用の動機となりえる。

- **都市の魅力向上**

国家レベルではなく都市レベルの観点で見ると、経済やアクセシビリティ等、都市にとって一般的に重要な課題に関連しているため主な推進力となりえる。

3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の策定上の課題

OSUMPを奨励する上で最も困難な要因

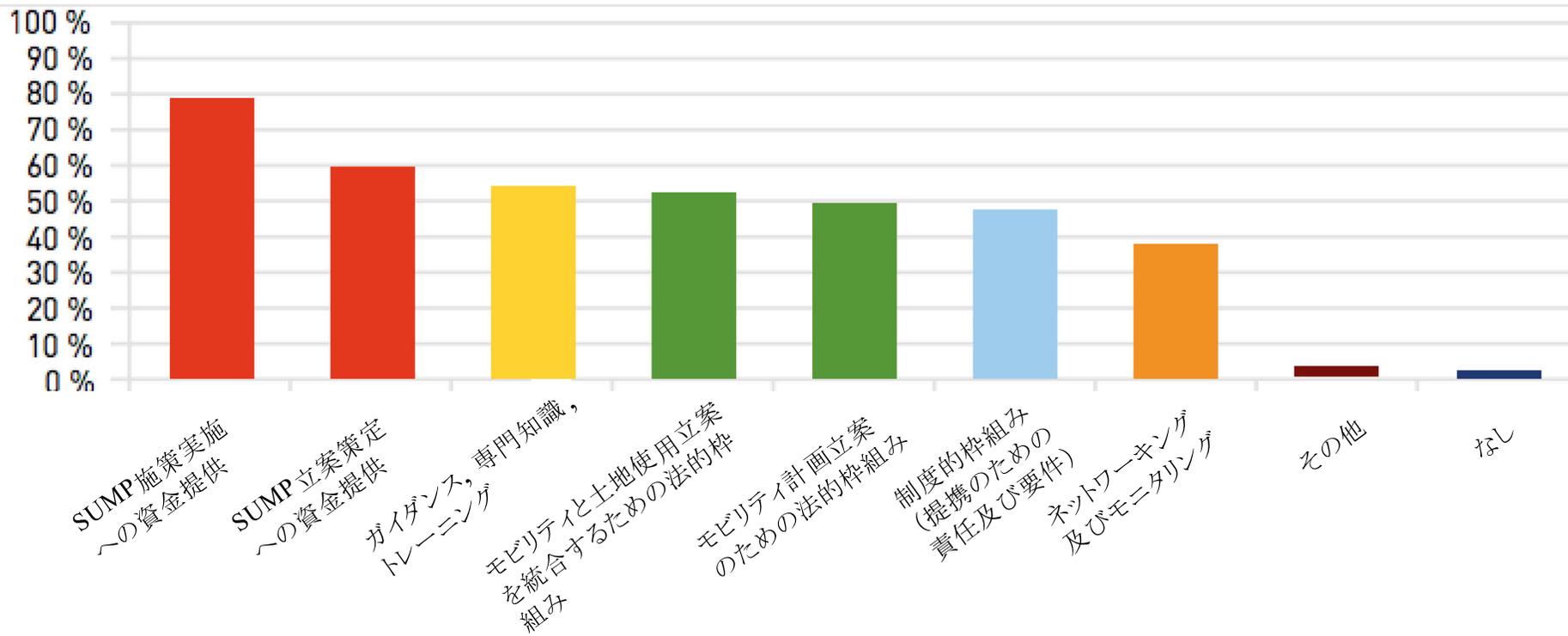
- 異なるレベル（都市，自治体，都市，地域，国家）間で実現が難しい行政横断型の協力体制（それぞれの優先事項が衝突し合うことが多いため）
- 国家レベルの支援及び適切な規制枠組みの欠如
- 都市の当局内の異なる部署間で機能が分割され，部署間を超えた統合体制の不在及び，それに伴う当局内での予算付けの優先順位に関する相反
- 地方レベルの当局における，適切な規制枠組みを速やかに設定したり，技術的变化が引き起こす新たな課題に対応したりする能力の欠如
- 政治的意思の欠如
- SUMPの施策実施の優先度を定める能力の欠如
- オープンかつ柔軟な意思決定プロセスへの市民や関心あるグループの参加機会の欠如
- 評価やモニタリング実施のためのデータや文化の欠如

3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点

(3) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の策定上の課題

○都市がSUMP導入に関して国家に最も期待する支援

- SUMPの施策実施、立案策定への資金



3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点 (4) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の策定上の必要な施策

○都市・自治体によるSUMP策定支援の国家レベルの取り組み

・情報・知識共有

SUMPの概念や施策・プロセス等に関する情報や知識を、定期会合、年次会議、トレーニングイベント、Webサイト、ソーシャルメディア等を通じ都市と共有し、SUMPの導入を促進する場を設定

・ガイドライン提供

SUMPの導入方法に関しEULevelで策定されたガイドライン等以外に、自国の状況に合わせて自国語で作成された独自のガイドラインを提供し、国内において一貫した方法によるSUMP導入を推奨

・資金提供

多くの都市において、EULevelからの資金がSUMP策定を開始する主な動機となっているが、国家レベルが自前の資金を投じ、都市や地域を支援する、より包括的なSUMP助成制度を導入

3. 欧州の持続可能なモビリティ計画(SUMP)策定の論点 (4) 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の策定上の必要な施策

○都市・自治体によるSUMP策定支援の国家レベルの取り組み

・モニタリング・評価ツールの提供

SUMPの策定及び実施をモニタリング及び評価する統一した方法を提供

・法制定

都市によるSUMP導入を支援するための法律を制定，もしくは現行法を改定する。主に，a) 質の高いSUMPの導入を都市に要求する場合と，b) SUMP導入を阻む障害を除去する場合（例，都市空間計画と交通計画の統合を容易とする法規制や，SUMP施策の一つとして駐車管理に適用することを容易とする駐車料金や取り締まりに関わる法規制）の2通りがみられる

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(1) 概況

○欧州各都市における比較

- ・公共交通（LRT,バス等）/アクティブモビリティ/シェアモビリティ
- ・道路空間の再配分
- ・環境（気象変動）への配慮/エネルギー使用の低減
- ・合意形成とその仕組み（市民等ステークホルダの参画）

※SUMP策定と具体的な施策のリンクを意識すべき

○他地域への展開

- ・欧州他地域（例：南ヨーロッパ スロベニア：リュブリャナ）
→欧州委員会のファンディング
- ・開発途上国への支援（例：モザンビーク：マプト）
→フランス開発庁による支援

※ODAの一環という考え方もできる

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(2) ウィーンのマビリティ計画(STEP2025)

○上位計画

- ウィーン市は気候変動に対応すると共に同市における高い生活の質を維持することをゴールとした、持続可能なスマートシティ枠組み戦略「Smart City Wien Framework Strategy」を2014年6月に策定。
- 都市開発に直結した4つの分野（エネルギー、インフラ、マビリティ及びビルディング）に関して、同戦略の原則や目的を反映した都市開発計画「STEP2025」を同時期に採用。

○SUMPの位置づけ

- STEP2025は、人口増加による成長する同市が、住みやすく、かつ堅牢なインフラを備え、新しい課題に適応し、経済的に豊かな都市となることを目指したもので、住宅開発、緑地・オープンスペース設計、既存ダイバーシティの強化、空間のマルチ機能化などを含む、数々の戦略的枠組みを含む。
- 同市のSUMPとして2014年12月に採択された「都市マビリティ計画（Urban Mobility Plan）」は「STEP2025」の一部として策定されたものである

4. 都市・地域別SUMPの特徴

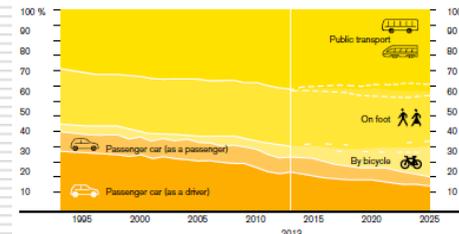
(2) ウィーンのモビリティ計画(STEP2025)

○交通計画SUMPの位置づけ、特徴

目的：ウィーンの未来のモビリティを特徴付ける以下のコンセプトを6つの目標として設定。



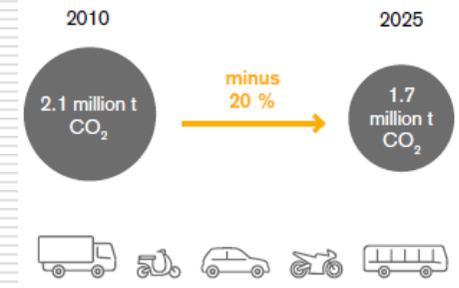
公平:公道のスペースを様々なユーザーに公平に分け、誰もが持続可能なモビリティに手が届く(自転車、歩行及び公共交通目的に割り当てた道路スペースの拡大)



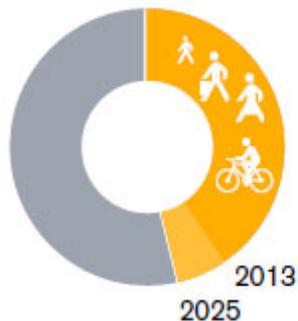
エコフレンドリー:モビリティによる公害を最小限とするため、ウィーン市内及びその近郊での移動におけるエコモビリティのシェアを高める



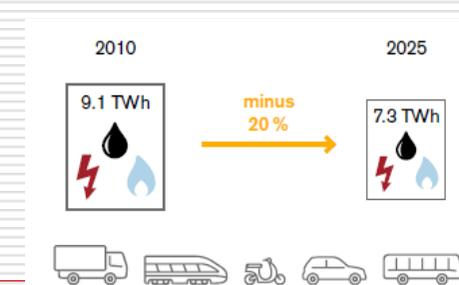
健康:毎日の生活におけるアクティブなモビリティ(自転車や歩行車)のシェアを増加し、事故による負傷者数を低減する



堅牢:モビリティは可能な限り、信頼性が高く、危機に耐える上、もはやその手段を「所有」する必要がない(自転車・カーシェアリングの推進)



コンパクト:職場、自宅、用事、レジャーの活動の間の距離を可能な限り縮める



効率的:リソースがより効率的な方法で利用され、刷新的な技術やプロセスによって支援される(運輸システムにおけるエネルギー消費量の低減)

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(2) ウィーンのマビリティ計画(STEP2025)

○交通計画 (SUMP) の位置づけ、特徴

• 目的の達成に資する50の施策が計画され、9つの行動分野に分類される。

- 1) 公共スペース (公道を公平に共有)
- 2) ガバナンス (責任及びリソース)
- 3) マビリティマネジメントを通じた効率的なマビリティ
- 4) 所有する代わりにシェアするマビリティ
- 5) マビリティ管理のためのよりスマートな交通方法
- 6) 交通インフラ (都市のバックボーン)
- 7) モーションのビジネス
- 8) マビリティのイノベーション
- 9) 地域的な協力

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(3) コペンハーゲンのモビリティ計画 (Action Plan for Green Mobility)

○交通計画SUMPの位置づけ、特徴

- Action Plan for Green Mobilityの中核は、以下の5つのテーマに基づいた、“Green Mobility Package”による。

1. グリーンな交通手段が第一の選択肢となるための都市開発・設計

2. グリーンな交通手段の拡充

- 自転車：自転車レーン整備、自転車の所要時間減、整備への満足度向上
- 公共交通：公共交通利用者増加、所要時間低下・正確性向上、カーボンニュートラル化
- 歩行者：歩行者優先ネットワーク整備
- グリーン自動車：EV充電ステーション整備、カーシェアのEV化
- その他：シェアバイクを公共交通の一部とする、駅やバスターミナルでの接続改善

3. 交通流を改善し、交通システムを最適化する都市スペース及び道路利用

4. グリーンな交通手段選択促進のため、優れた情報やインセンティブを提供するモビリティ管理

5. グリーンな成長を可能とする新しい交通技術や概念の開発 (イノベーション)

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(3) コペンハーゲンのモビリティ計画 (Action Plan for Green Mobility)

○「グリーンな交通手段の拡充」に関する目標

| モード | 目標 |
|---------|--|
| 自転車 | PLUSネットワーク(三車線自転車レーン)のシェア:40%(2015)、60%(2020) 自転車による移動にかかる所要時間:(2010年と比較)5%減(2015)、10%減(2020) |
| | 自転車道路の整備が十分と感じるサイクリストの割合:70%(2015)、75%(2020) |
| | |
| 公共交通 | 公共交通機関を利用者数:(2011年と比較)2%増(2015)、20%(2025) |
| | バスによる移動にかかる所要時間:(2011年と比較)10%減(2025) |
| | バスの運行時刻の正確性:2011年から2025年までに20%改善 |
| | 2025年に公共交通機関をカーボンニュートラルに |
| 歩行者 | 2015年に歩行者優先ネットワークを整備 |
| グリーン自動車 | 2020年までにEV充電ステーション5,000か所、水素チャージステーションを4か所整備 |
| | 2020年までにカーシェアの車を2012年比2倍とし、そのうち10%以上をEVとする |
| その他 | シティバイク(シェア自転車)を公共交通機関の一部とする |
| | 電車の駅やバスターミナルの改善により自転車と公共交通機関の間の連携を改善 |

出典: Action Plan for Green Mobility から抜粋して作成

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(4) ドレスデンのモビリティ計画 (2025plus)

○策定経緯

- 1994年に交通概念を定めて以来、モビリティ戦略と交通関連政策を更。
- 2009年に2025年とその先を見据えた長期の交通戦略概念となる新しいSUMP「2025plus」の策定を開始し、2014年に採択。

【背景】以下の近年の社会変革への認識

- 1) 通貨市場の変動などの世界的な動向
 - 2) 環境保護等に関わる新しい欧州及び国家レベルの法律
 - 3) 高齢化など西欧における人口動態の変化
 - 4) 交通インフラの改修及び保守のための資金調達ニーズの増加
 - 5) よりクリーンで安全な環境とより質の高い生活を求め、行政計画プロセスへの参加に対する市民の要望の高まり
- 同市の交通計画は歴史的には都市開発、インフラ、交通管理及びモビリティ管理の4つを柱としており、「2025plus」もまた、これらの観点から策定された
 - 土地利用、クリーンエア、騒音低減、エネルギー、環境保護等に関わる同市の他の計画とも密接に連結している点が特徴。

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(4) ドレスデンのモビリティ計画 (2025plus)

○施策

- 1) SUMP以前に採用された予定：一部の高速道路近くの連邦道路の建設。
- 2) 道路ネットワーク/ 交通管理/都市空間：より質の高い公共スペースの設置
- 3) 市内公共交通：割引運賃や観光客向け料金など低額の公共交通オプションの提供
- 4) アクセシビリティ及び歩行者交通：歩行者の横断設備の改善(中央アイランドや横断歩道)ほか、交通信号の待ち時間の短縮
- 5) 自転車交通：市内全体における駐輪場等の自転車駐车用設備の設置。
- 6) モビリティ・イノベーション：インターモーダルモビリティハブの設置

→ 上記のような6分野において約150の施策 が定められた。

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(4) ドレスデンのモビリティ計画 (2025plus)

○ラウンドテーブルの設置

- 関係者が集結したアドホック型の議論グループとしてラウンドテーブルを活用。
- 運輸担当副市長が委員長を務めたラウンドテーブルでは、すべての政党の市議会議員を招集し長期的な政治的サポートを保証したほか、地元及び全国レベルの公共交通機関、自転車や自動車利用者の団体や学生、高齢者の代表を招くことで幅広いサポートを確保。
- 競合またはパートナー関係の複数の組織を集結したことで、各組織の参加意欲を駆り立て、議論し合うことで、バランスの良い観点をSUMP策定プロセスの全体を通じて反映させることが可能となった。

○政治的サポートの確保

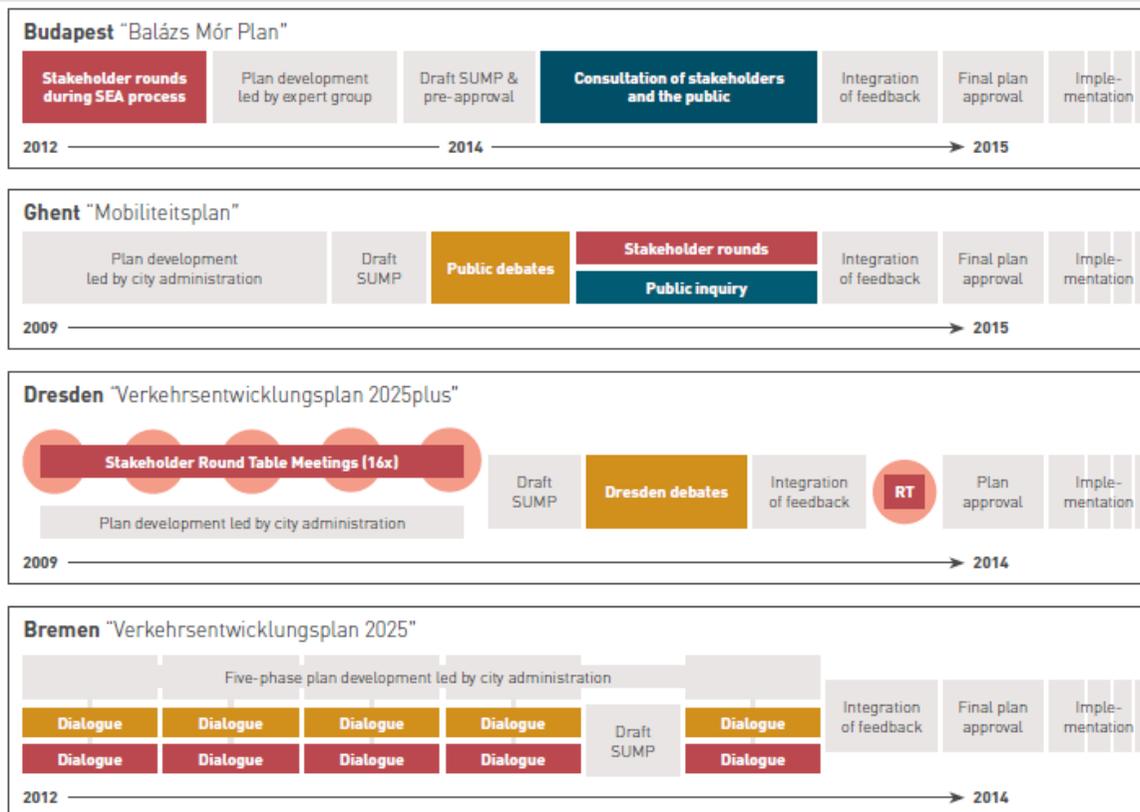
- 同市の運輸担当副市長が、持続可能な都市モビリティと同市のSUMPを強力に擁護しており、持続可能なモビリティモードとサービス(公共交通、シェアモビリティ、充電、情報サービスなどを含む)のブランディング活動を促進。
-

4. 都市・地域別SUMPの特徴

(4) ドレスデンのモビリティ計画 (2025plus)

○関係者の関与

- SUMPガイドライン第2版はドレスデンとハンガリー・ブダペスト、ベルギー・ゲント、ドイツ・ブレーメンを関係者の関与の優れた取り組み事例。
- 各都市のSUMP策定過程全体における関係者の関与実施のタイミングを模式的に示し、ドレスデンのモデルは「段階的(phased)」と表現されている。



Note: This chart does not reflect the duration of individual planning phases.
© Rupprecht Consult 2019

Involvement of ■ Citizens ■ Stakeholders ■ Citizens and stakeholders

5. SUMPの特徴と日欧の政策比較

(1) 比較概況

| | SUMP | 地域公共交通計画 |
|----------------|---|---|
| 目的や強調されているポイント | <ul style="list-style-type: none">・都市とその周辺に住む人々や企業、市民のより良い生活や活動のためにモビリティのニーズを満たすよう設計・<u>都市交通計画策定に関し、全交通モードの統合化など特に重要とされる事項を原則</u> | <ul style="list-style-type: none">・地域公共交通計画では、地域の多様な輸送資源を総動員すること、定量的目標を立て評価してPDCAを回していくことを強調 |
| 計画策定区域 | <ul style="list-style-type: none">・<u>人口密度の高い都市と労働市場が都市と高度に統合されている周辺地域</u>(機能的都市エリア(Functional Urban Area:FUA)で構成(一般に<u>人口10万人以上</u>の集積区域)) | <ul style="list-style-type: none">・地域住民の通勤、通学、買物等日常生活に関して形成される交通圏として定義しているが、概ね単独市町村(人口1万人に満たない場合も計画策定) |
| 策定主体、策定体制 | <ul style="list-style-type: none">・大都市圏など複数自治体に跨がる場合、大都市圏と自治体レベルの統合管理機能を持つSUMP策定のため作られた専門組織・<u>単独自治体の場合でも、モビリティに加えて都市計画、環境などを担当する複数の関係部門を集めて作られたコアチームとなる</u> | <ul style="list-style-type: none">・計画作成に向けた議論の場として組織化される法定協議会に参画が必要とされる関係者は、公共交通事業者、道路管理者、警察関係、学識経験者、利用者団体、その他地方公共団体が必要と認める者などとされている |
| 計画の策定期間、対象期間 | <ul style="list-style-type: none">・<u>計画策定期間は最低でも1年、多くの場合でそれ以上とされている</u>・計画対象期間は10～15年程度 | <ul style="list-style-type: none">・網形成計画及び再編実施計画の手引きの記載による計画決定までの策定スケジュールの例示から概ね1年程度と考えられる(できるだけ余裕を持った作成スケジュールを推奨)・計画対象期間は原則5年程度 |

5. SUMPの特徴と日欧の政策比較

(2) SUMPの特徴整理

○Sustainable Urban Mobility Plans策定上の特徴

- a) 計画対象スコープや参加ステークホルダーの範囲が広く、計画対象期間も長い
- ・対象スコープ（公共交通以外も）、期間（10～15年）
- ・関係ステークホルダの範囲（市民参画）が広い

※日本での、活性化再生法に基づく「公共交通（網形成）計画」より「都市・地域総合交通戦略」に近い

b) SUMP策定上の取り組みの工夫や課題

- ・上位計画連携、幅広いステークホルダ関与、市民参画（国地域で配慮工夫）

○SUMP策定の考慮事項（国・地域別の制度・資金）

- ・SUMPの義務化や導入支援の体制は国によって異なる
(近年では計画策定が義務付け)

- ・SUMPの施策実施及び立案策定の資金援助

(個別では環境名目や道路・駐車場等インフラ整備整備等、EU支援も活用)

5. SUMPの特徴と日欧の政策比較

(3) 日本との特徴の比較詳細

1. Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)策定義務化や導入支援体制は国により異なるが、資金面での国家レベルの支援を求める都市が多い

⇒日本では、2020年の活性化再生法の改正で地域公共交通計画の策定が努力義務となっており、日本での計画策定がより一層進むと期待される。

2. SUMPは計画対象とするスコープや参加ステークホルダーの範囲が広く、計画対象期間も長い

⇒日本では単独自治体の交通政策担当部署が計画作成を担当するケースが多いが、都市計画や環境等の部局や、交通圏を形成する複数自治体による事例は少ない。

⇒計画作成の議論の場として組織化される法定協議会に参画が必要とされるステークホルダと比較すると、バス等の公共交通の許可・規制に関連する主体に限られる傾向。

⇒計画対象期間はSUMPの方が一般に10～15年程度（但し、期間は都市により様々）と言われており、原則5年と言われる網形成計画や地域公共交通計画と比較して長い。

5. SUMPの特徴と日欧の政策比較

(3) 日本との特徴の比較詳細

3. SUMP策定に必要な情報、知見の共有や策定者向けトレーニングが整備

⇒日本では、地方運輸局レベルで自治体の交通政策担当を集めた講習会、運輸局により計画策定者に向けアドバイザーを選定して紹介する制度を創設している場合もある。

4. Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)策定上の取り組みの工夫や課題（ステークホルダ・上位計画・財源）

⇒日本では、上位計画との関連性整理や他計画との連携（立地適正化計画等）、協議会への公募市民参加や、ワークショップ、パブコメをしている場合もある。

5. 既存公共交通ネットワーク運営の特徴やサービス向上の工夫（サービス統合）

⇒独占禁止法特例法の制定により、国の認可を受けた場合、乗合バス事業者等の間の共同経営について、独禁法のカルテル規制が適用除外される特例が措置された。

5. SUMPの特徴と日欧の政策比較

(3) 日本との特徴の比較詳細

6. 都市、地方における取り組みの違いや特徴

⇒日本では、道路運送法をはじめ、事業許可制度等が全国一律であるものの、地域特性別の創意工夫については、今後の進展が期待される。

7. 新技術や新たなモビリティの取り扱いと課題

⇒日本では、自動運転等の官民連携の取組や、特にMaaSにおいては民間主導がみられるが、今後一定程度進んだ場合には、民間主導の取組にあると、サービス競合への調整等が必要と考えられる。