

# SUMP(持続可能な都市モビリティ計画) とは

2023.1.20

於 沖縄総合事務局  
関西大学 宇都宮淨人





# 持続可能な都市モビリティ計画の策定と 実施のためのガイドライン

第2版



## もくじ

序文	05
読者のガイド	06
はじめに	07

## セクション 1 - 持続可能な都市モビリティ計画のコンセプト 09

1.1 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)とは	09
1.2 持続可能な都市モビリティ計画を策定することの利点は何か	13
1.3 持続可能な都市モビリティ計画策定の主要な要素は何か	17
1.4 持続可能な都市モビリティ計画策定はどのように実務的に進められるのか	20
1.5 國や地方レベルで持続可能な都市モビリティ計画策定を支援するには	25

## セクション 2 - 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施 30

### フェーズ 1: 準備と分析 32

出発点: SUMP作成の意思決定	32
ステップ 1: 作業体制の構築	34
アクティビティ 1.1: 策定に必要な知識・経験とリソースの評価	34
アクティビティ 1.2: 部局横断コアチームの立ち上げ	38
アクティビティ 1.3: 政治家や各機関の当事者意識の確保	40
アクティビティ 1.4: ステークホルダー市民参画の計画	44
ステップ 2: 計画の枠組みの決定	51
アクティビティ 2.1: 計画に求められる事柄の評価と都市地域の定義	51
アクティビティ 2.2: 他の計画との関連付け	56
アクティビティ 2.3: スケジュールと作業計画の合意	61
アクティビティ 2.4: 外部からの支援獲得の検討	64

ステップ 3: モビリティの現状分析	67
アクティビティ 3.1: 各種情報源の同定とデータ所有者との協働	67
アクティビティ 3.2: 潜在と機会の分析(全エード)	74
マイルストーン: 現状と機会の分析が完了した	78

### フェーズ 2: 戦略の策定 79

ステップ 4: ステークホルダーとの協働によるによる複数の将来シナリオの構築	81
アクティビティ 4.1: 複数の将来シナリオの構想	81
アクティビティ 4.2: 市民やステークホルダーとの将来シナリオの検討	84
ステップ 5: ステークホルダーとの協働によるビジョンと目的の作成	87
アクティビティ 5.1: 市民やステークホルダーとの将来ビジョンの共創	87
アクティビティ 5.2: 主たる問題と公共交通モードに係る目的の合意	92
ステップ 6: アウトカム指標の選定と目標値の設定	95
アクティビティ 6.1: 目的達成をモニタリングする指標の同定	95
アクティビティ 6.2: 目標値の合意	99
マイルストーン: ビジョン、目的、目標値が合意された	102

# 目 次

はじめに

1. SUMPとは
2. SUMPの特徴
3. SUMPサイクルで注目すべきポイント
4. 日本におけるSUMPの意義
5. 今後の課題～交通関連計画の「SUMP化」

おわりに

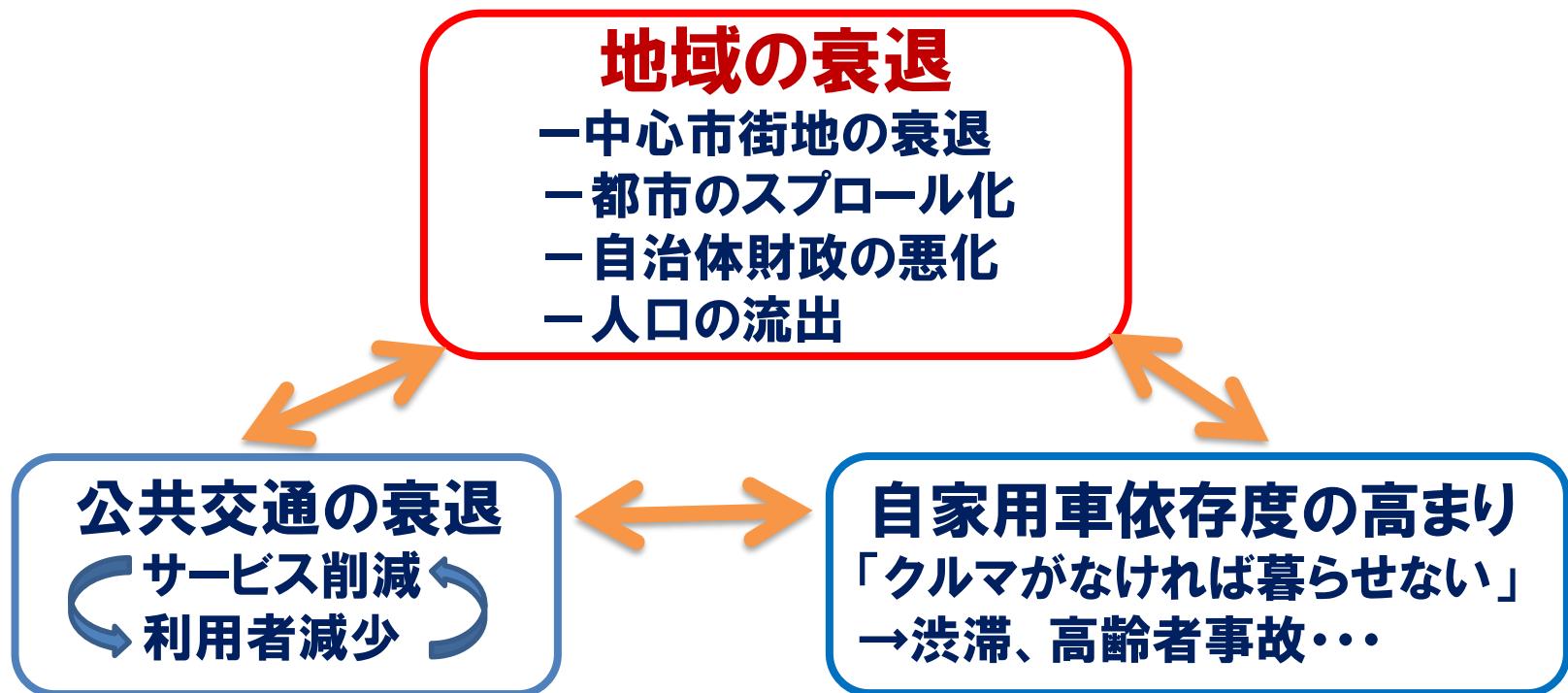


# はじめに



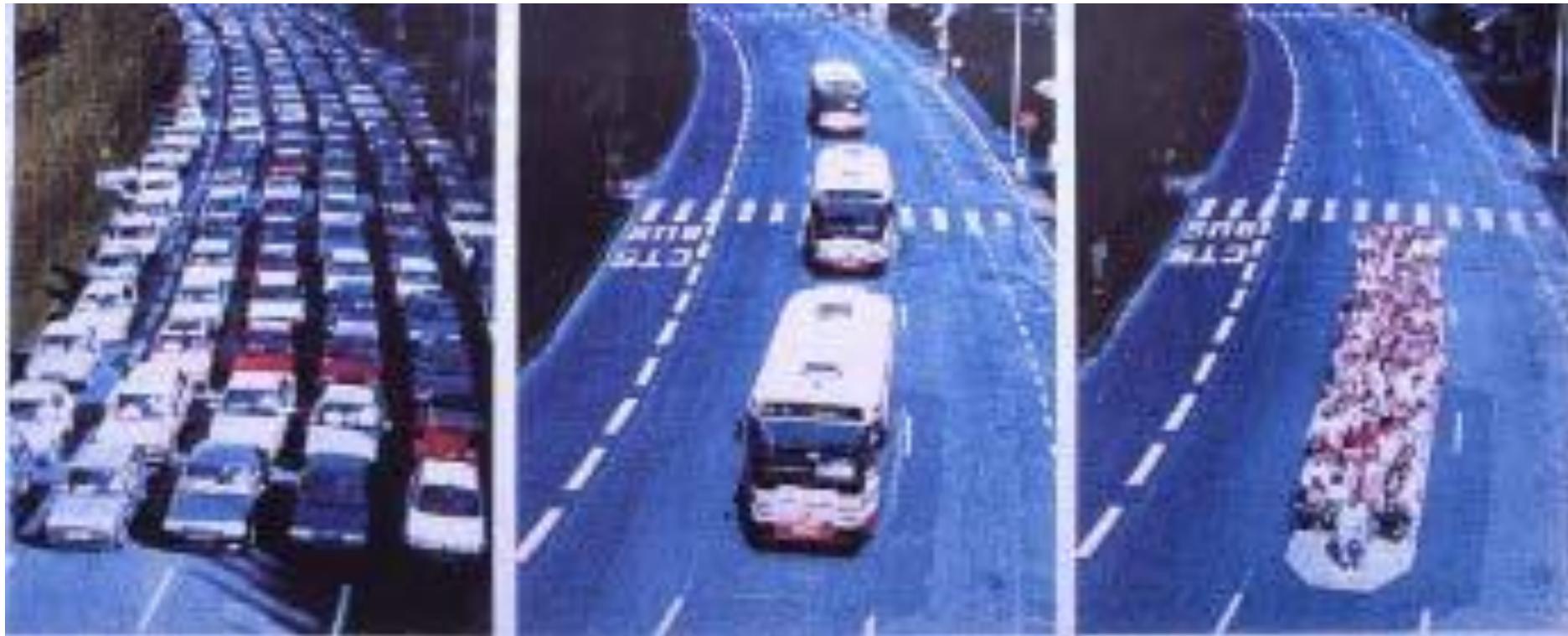


# 大都市圏周辺・地方圏では衰退の悪循環に



- ・モビリティの低下がQOL(生活の質)の悪化に(ひきこもり、交通弱者…)  
しかし
- ・一定の人口集積があれば、悪循環は好循環になるのでは  
→全体最適を目指した交通まちづくりが必要





出典) 国土交通省

- ✿ 公共交通が道路混雑を解消
- ✿ 道路建設は、誘発交通を喚起して渋滞を解消しない



# オーストリアの公共交通、1日3ユーロで乗り放題

FINANCIAL TIMES

+ フォローする

2021年10月5日 2:00 [有料会員限定]

保存



オーストリアでは11月から国民は1日3ユーロ（約390円）相当で全国の公共交通機関を乗り放題で利用できるようになる。脱炭素化を図る急進的な政策の一環だ。

出典)日経新聞

<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO76328810U1A001C2FF2000/>

2022/12/12 (月)

## 独、来春にも月49ユーロの定期券を導入へ

ドイツ連邦政府と連邦16州政府は8日、公共交通機関が月額49ユーロで乗り放題となる定期券「ドイツチケット」の費用分担について合意した。当初は来年1月からの実施を予定していたが、来春へとずれ込む見通し。両者は11月、ドイツチケットの導入で合意したものの、追加費用の負…

出典)NNA EUROPE <https://europe.nna.jp/news/show/2450337>



# 英国政府は「緑の産業革命」のために鉄道復活を明示



HM Government

## The Ten Point Plan for a Green Industrial Revolution

Building back better, supporting green jobs, and accelerating  
our path to net zero

We will expand rail routes around our big regional cities, including Manchester and Birmingham. As set out in the manifesto, our long-term aim is to improve public transport in city regions to make it as good as London's, which would save thousands of tonnes of carbon. In smaller places, we will improve buses, introduce more rural on-demand services, and restore many of the rail links removed in the Beeching era to give people the choice not to drive.

今後、マンチェスターやバーミンガムを含む、**地方の中核市周辺の鉄道路線を拡大する**。マニフェストにあるように、都市圏地域の公共交通をロンドンと同じレベルに改善し、何千トンもの**炭素を削減することが長期目標**である。それより小さい町では、バスサービスを改善し、農村部ではさらなるオンデマンドサービスを導入するとともに、ビーチング時代\*に撤去された多くの鉄道リンクを復活させ、**車を運転しないという選択肢を持つ**ようとする。

\* 1960年代、路線の約4分の1を廃止したビーチング総裁の時代



# 1 SUMPとは



# SUMP(サンフ)とは

持続可能な都市モビリティ計画

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)  
(定義)

生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画 (p.9)

- ・ 2013年に欧州委員会で提示されたコンセプト
  - － 同年、そのガイドラインが作成され、欧州におけるモビリティ計画の指針に。SUMPは、計画文書そのものを意味することもある。
  - － 2019年、その後の技術革新やMaaSの登場といった新たな動き、各都市の取り組みを踏まえ、第2版が公表された。



# SUMPの8つの原則

1. 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
  - 行政区域ではなく、**人とモノの流れに沿った圏域**(基礎自治体よりも広い)
2. 組織の垣根を超えた協力
  - 関連するセクター(土地利用、空間計画、社会サービス、健康、エネルギー、教育等)の政策・計画と**整合性や補完性**を確保
3. 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
  - 計画策定の**早い段階からの参加**を促し、当事者意識を醸成
4. 現況の診断と将来求められる成果の見極め
  - **野心的**ではありながらも**現実的な目標値**を設定



# SUMPの8つの原則

## 5. 長期ビジョンと明確な実施計画の策定

- 長期的なビジョンに基づきつつ、短期的な具体的な施策パッケージも織り込む

## 6. すべての交通モードの統合的な発展の促進

- システム全体の品質、セキュリティ、安全、アクセス性、費用対効果を向上させる統合的な施策パッケージを提示し、交通モードのバランスのとれた統合的な発展を促進

## 7. モニタリングと評価の事前の織り込み

- パフォーマンス指標(KPI)に基づく定期的な評価のために、必要なデータ等のタイムリーな入手も含め、事前に対応を策定

## 8. 品質の保証

- SUMPのコンセプトに準拠しているかを確認する枠組みを内包



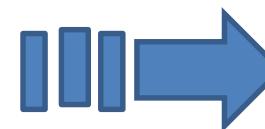
## 2. SUMPの特徴



# バックキャスティング

- 需要追随型の交通策定から、地域/まるちづくりの観点からみた**バックキャスティング**型の計画へ
- **SUMP**(サンプ)では、まずビジョンと目的を決め、施策を策定

## 需要予測・対応型



## バックキャスティング型



写真出典:柴山多佳児氏(ウィーン工科大)提供

Drawlab19/Shutterstock.com via <https://stephanheinrich.com/>, Balazs Mor Plan



# SUMPの特徴

## 2 「人」に焦点をあてたモビリティ計画

- ・「目的」の設定にあたっては、交通や交通モードという狭い範囲ではなく、アクセシビリティとQoLを重視。インフラなどハード面とブライシングや規制などソフト面の両方を計画。

## 3 時間的な区切りを重視した計画

- ・目標値の具体的な設定にあたり、単に測定するだけではなく、いつまでという縛りを設定

## 4 施策は、関連する政策と整合性を取ったパッケージの選択肢から決定

- ・組織横断的、学際的な検討により、統合的な政策を実現

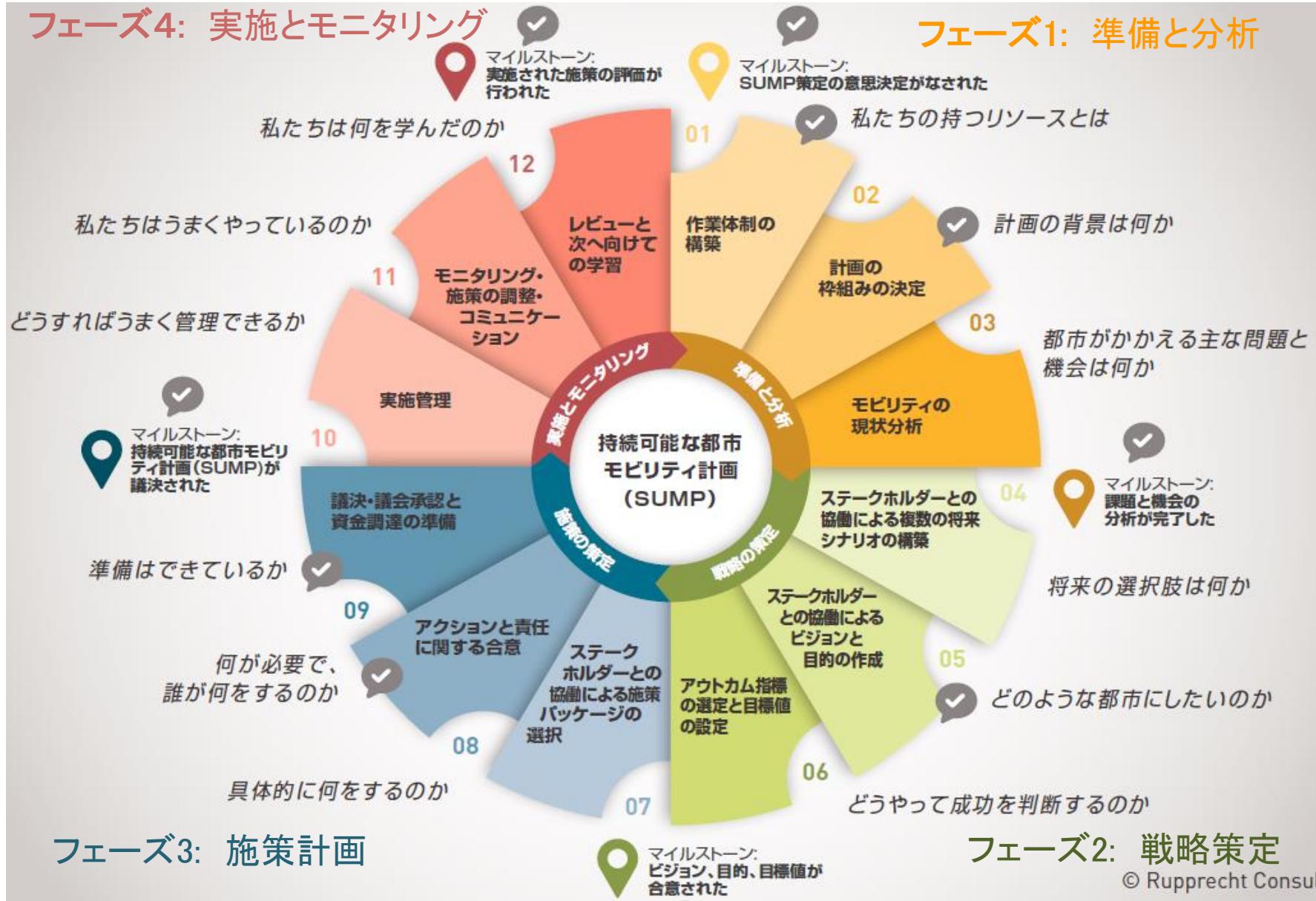
## 5 モニタリングを重視

- ・事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導出する循環型の計画



# SUMPサイクル

## フェーズ4: 実施とモニタリング



## フェーズ3: 施策計画

## フェーズ2: 戦略策定

© Rupprecht Consult

### 3. SUMP+サイクルで 注目すべきポイント



# 4つのフェーズの問いかけ

## フェーズ1:準備と分析

- ・私たちの持つリソースとは
- ・計画の背景は何か
- ・都市がかかえる主な問題と機会は何か

## フェーズ2: 戦略策定

- ・将来の選択肢は何か
- ・どのような都市にしたいのか
- ・どうやって成功か否かを判断できるようにしておくのか

## フェーズ3: 施策計画

- ・具体的に何をするのか
- ・何が必要で、誰が何をするのか
- ・準備はできているか

## フェーズ4: 実施とモニタリング

- ・どうすればうまく管理できるか
- ・私たちはうまくやっているのか
- ・私たちは何を学んだのか



# SUMPサイクルの用語

- ・4つのフェーズの各起点/到達点に計5つのマイルストーンを位置づけ
- ・4つのフェーズにそれぞれ3つのステップを位置づけ
- ・各ステップに2~3のアクティビティを位置づけ
- ・各アクティビティに詳細なタスクを位置づけ
- ・施策を具体的に行うタスクとしてアクションを位置づけ



### 3. 1 フェーズ1のアクティビティ





マイルストーン:  
SUMP策定の意思  
決定がなされた

# フェーズ1

01

作業体制  
の構築

02

計画の  
枠組みの  
決定

03

モビリティの現状  
分析

準備と分析

- 1.1 策定に必要な知識・経験とリソースの評価
- 1.2 部局横断コアチームの立ち上げ
- 1.3 政治家や各機関の当事者意識の確保
- 1.4 ステークホルダー・市民参加の計画

- 2.1 計画に求められる事柄の評価と  
都市圏域の定義
- 2.2 他の計画との関連付け
- 2.3 スケジュールと作業計画の合意
- 2.4 外部からの支援獲得の検討

- 3.1 各種情報源の同定と  
データ所有者との協働
- 3.2 課題と機会の分析  
(全モード)

© Rupprecht Consult 2019



マイルストーン:  
課題と機会の分析が完了  
した



# ステークホルダー・市民参画の計画

## 準備と分析

## 戦略の策定

## 施策の立案

## 実施とモニタリング

情報提供

**対面:** 情報イベント、記者会見、公共スペースでの情報ブース、公共スペースでの展示、「地元の有名人」を起用した情報キャンペーン、地元の市民/ステークホルダーをコミュニティへのメッセンジャーや拡散者として起用

**印刷物:** ポスター、チラシ、パンフレット

**オンライン:** ソーシャルメディアへの投稿、ウェブサイト、情報提供アプリ、放送/ポッドキャスト、動画チャンネル、ニュースレター

**ソーシャルメディア(調査)** ウェブサイトのフォームでの意見収集、アプリを利用した調査や意見収集

**アンケート・インタビュー**  
(電話、キーパーソン、...)

**施策選択調査**  
クラウドソーシングによる  
データ

**クラウドソーシングによる  
データ収集** 例えば、オンライン地図を使ったアンケート  
やアプリを使った問題報告  
など、日記式の交通行動記録  
ウォーカビリティ点検会

将来動向に関する  
デルファイ法での調査

**評価アンケート、  
評価インタビュー**  
(電話、キーパーソンなど)、  
**クラウドソーシングデータ、**  
日記式の交通行動記録、  
ブラインドウォーク

P.48 図14

- ステークホルダー・市民参画のしくみを体系的に盛り込み



# ステークホルダー・市民参画の計画

準備と分析

戦略の策定

施策の立案

実施と  
モニタリング

協  
働

問題分析ワークショップ  
ブレインストーミング、  
ブレインウォーキング、  
ブラインドウォーク

シナリオワークショップ、  
ビジョン形成イベント、  
未来探索ワークショップ、  
オープンスペースイベント、  
参加型ジオデザイン

ハッカソン  
施策ワークショップ、  
プランニング・フォー・  
リアル

実施現場へのフィールド  
トリップ、共同維持管理  
(公共物オーナーシップ  
制度)、リビングラボ

強  
化

市民審査員／市民諮問委員会、投票

参加型予算編成

共同維持管理・共同実施  
(公共物オーナーシップ制度。  
例: 樹木オーナー)

P.48 図14

- UXを用いた交通計画の策定も考えられるか(HCDの活用)



# 課題と機会の分析（全モード）

## タスクのチェックリスト

- ✓ モビリティに関する問題や機会を主要なステークホルダーと市民と議論し、分析したか。
- ✓ 現況の把握と問題の分析を完了したか。すべての交通モデルの状況と、持続可能な都市モビリティの主な側面について記述したか。
- ✓ 現況分析に基づいたベースラインを設定したか。これはのちに進捗をモニタリングする基礎となる。
- ✓ SUMPで優先的に取り組むべき主要な機会と問題を特定したか。  
⇒ 交通においてもSWOT分析のような形で機会と問題を特定する必要。これによって、ステークホルダー、市民との議論のベースが確立。

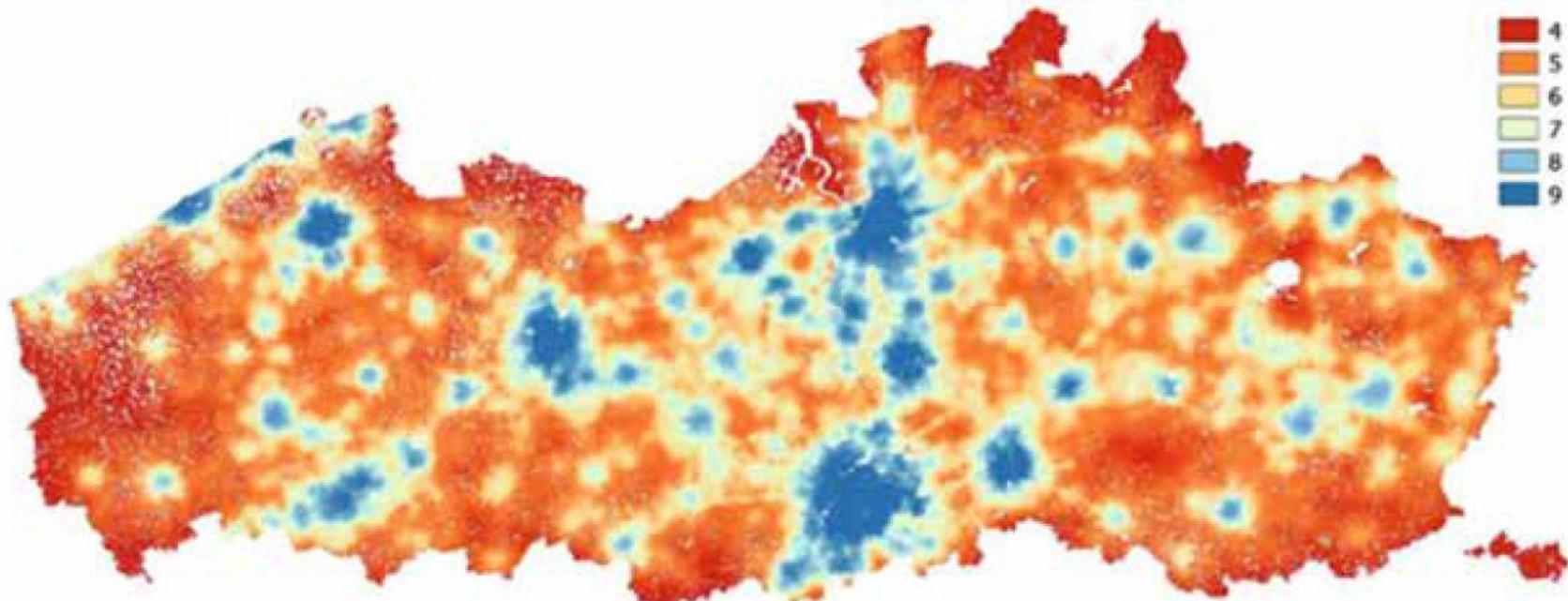


# アクセシビリティ・データの活用

## アクセシビリティの測定 - フランドル地方の「Mobiscore」アプローチ

都市のモビリティ計画では、狭義のモビリティ(都市内での移動のしやすさ)だけでなく、モビリティの最終目的である場所や活動へのアクセシビリティにも焦点を当てるべきである。アクセシビリティとは、家の外での活動に参加するための実際の可能性を表す。SUMPでアクセシビリティをより具体的に扱うために克服しなければならない障壁の一つは、アクセシビリティの測定の難しさである。

図 18: フランドル地方におけるMobiscoreの地理的分布(1ヘクタールのセルに対するスコアリング、赤(4)が最もアクセスしにくいもの、青(9)が最もアクセスしやすいもの、*Transport & Mobility Leuven, 2019.Mobiscore, www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore.*)



P.72 図18

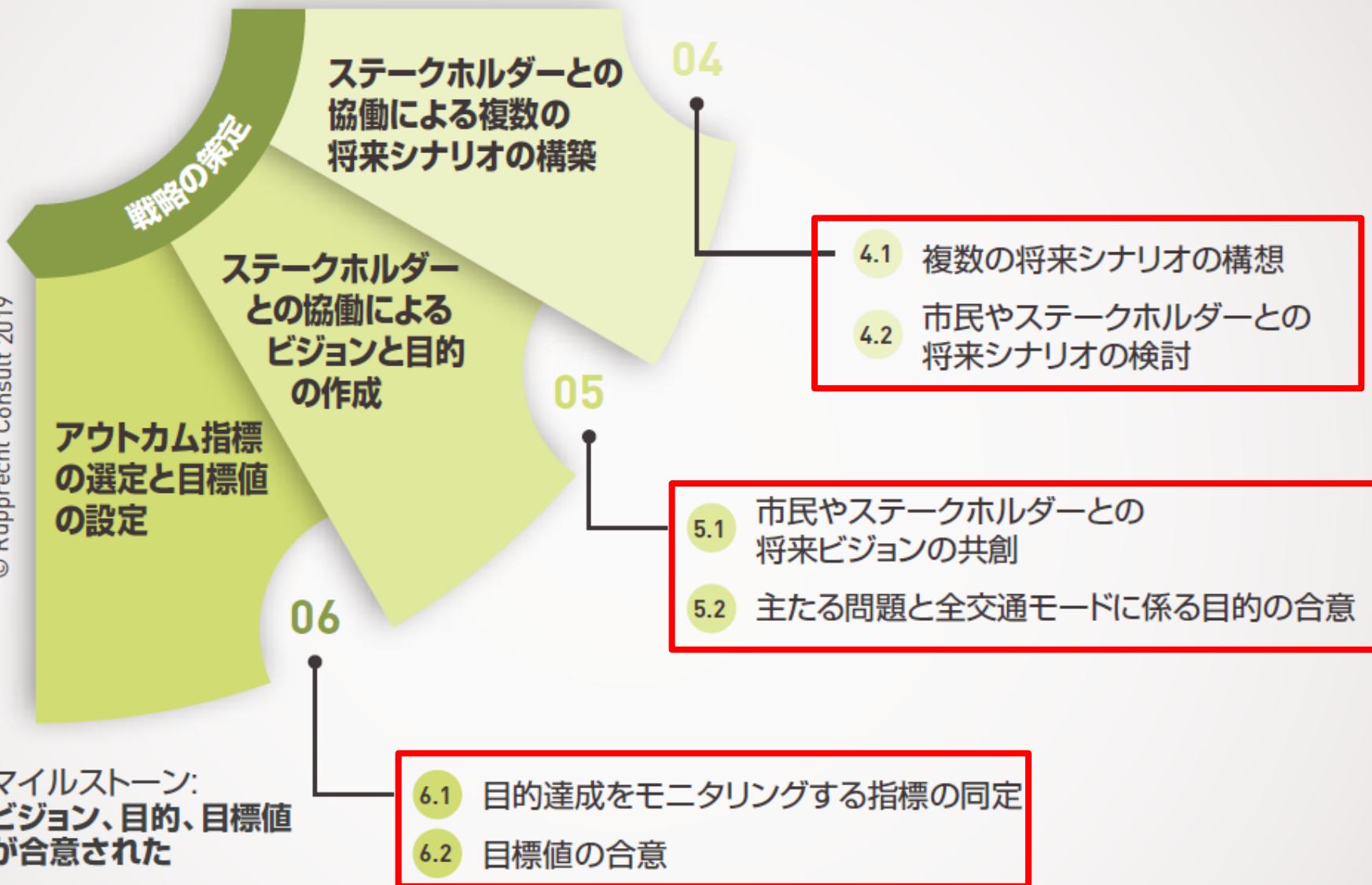
## 3.2 フェーズ2のアクティビティ

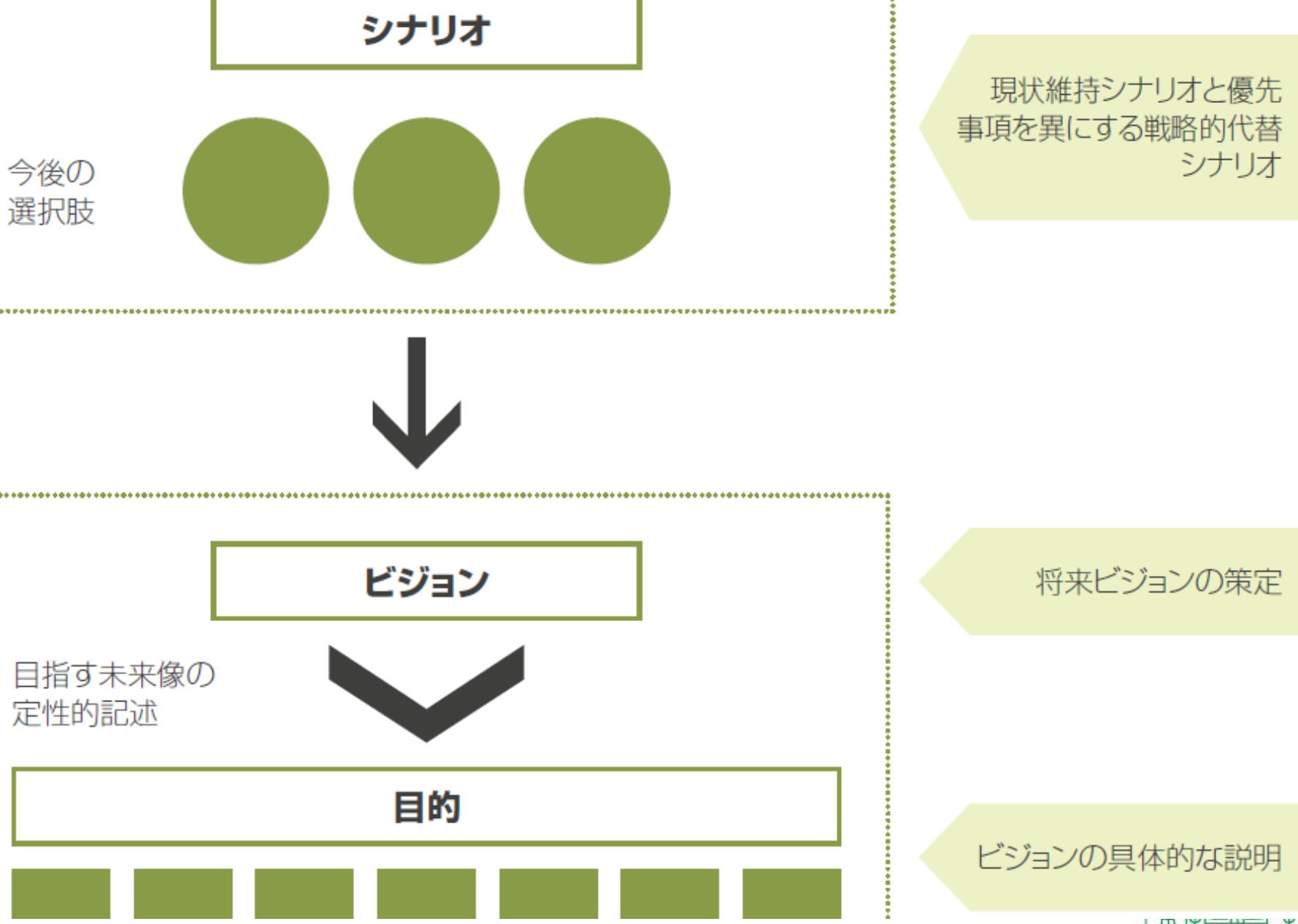


# フェーズ2



マイルストーン:  
ビジョン、目的、目標値  
が合意された







## 「シナリオ」とは

シナリオとは、都市のモビリティに関する将来の展開の特定の組み合わせを記述したものである。そこでは、外的要因（人口動態や経済状況など）や、戦略的な政策の優先順位（アクティブモビリティの強化やモビリティの電動化に重点を置くなど）がもたらすであろう影響も考慮される<sup>48</sup>





## ビジョンとは

ビジョンとは、**目指す都市の未来像を定性的に表現したもの**で、SUMPのプロセスを通じて、目的、戦略的指標、目標値の策定や適切な施策の選択の指針となるものである。  
通常、ビジョンは長期的な展望であり、SUMPの期間を超えた20～30年先を視野に入れることもある。



# 交通事故死者数を限りなくゼロに

## グッドプラクティス

### ヨーテボリ(スウェーデン): 道路安全のための「ビジョン・ゼロ」アプローチ

人口57万人のヨーテボリ市は、スウェーデンの他の都市と同様に、交通事故による死者と重傷者に関する長期的な「ビジョン・ゼロ」アプローチを採用している。同市の中間目標値は、2010年から2020年の間に、年間の交通事故死亡者数を9人から3人に、重軽傷者数を227人から75人に減らすことである。1978年、ヨーテボリには1つのスピードハンプがあるだけだった。2019年には、約2500の交通静穏化施策を講じ、市民からはさらなる要望が寄せられている。交通静穏化によって、徒歩や自転車の通行を自動車交通から分離することと合わせ、市内の道路で発生した負傷事故の8割が自動車とは関係ないものとなつた。

著者: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, collected by Rupprecht Consult

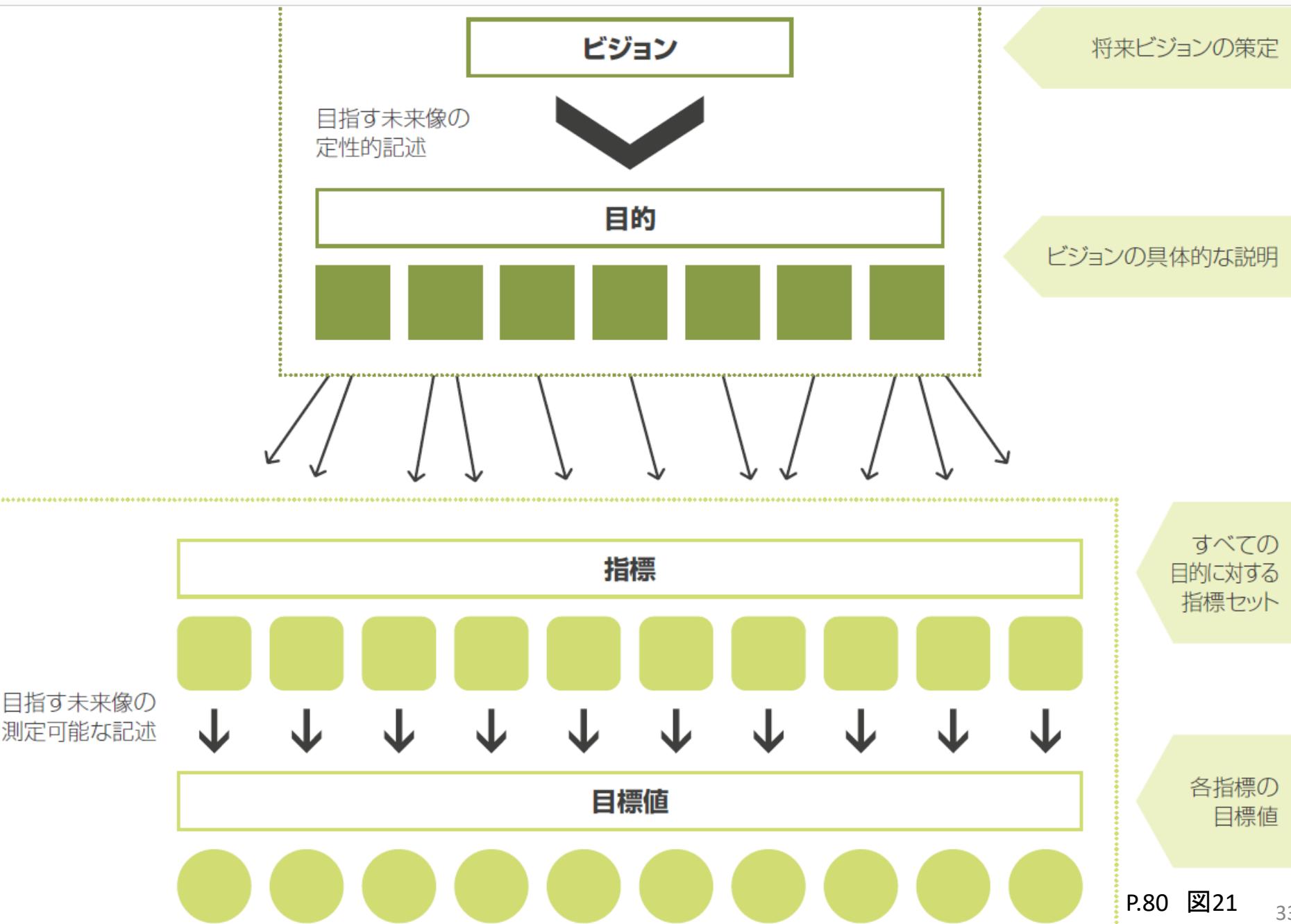
画像: City of Göteborg, 2007

P.91 グッドプラクティス



- 2019年、オスロは歩行者、サイクリストの交通事故死者数ゼロ、ヘルシンキも歩行者の交通事故死者数ゼロを達成





## 目的とは



都市が目指す改善点を大まかに記述したもの。それぞれの目的では、改善の方向性と優先分野を具体化するが、そこに到達するための手段は特定しない。

## 指標とは何か



指標とは、特定の目的や目標値への到達状況をモニタリングするための、明確に定義されたデータセットである。戦略的指標は、SUMPの全体的なパフォーマンスの測定を可能にし、その評価のための基礎となる。施策指標によって、より詳細なレベルで、個々の施策のパフォーマンスのモニタリングが可能になる。



# 目的と指標の組み合わせ

目的	指標	定義
道路安全	交通事故による死者数を1年単位で集計したもの。	交通事故が原因で、事故から30日以内に死亡した人の数。人口10万人当たり、かつ年間死者数で計算
モビリティサービスへのアクセス	モビリティサービス(公共交通機関)に適切なアクセスができる人口の割合。	公共交通機関(バス、tram、地下鉄、鉄道)に適切なアクセスが可能な人口の割合。
温室効果ガスの排出	都市部のすべての人およびモノの交通モードによる「油田から車輪まで」の温室効果ガス総排出量。	温室効果ガス排出量[年間・一人当たりのCO <sub>2</sub> 換算トン]。
空気の質	都市部におけるすべての人とモノの交通モードによる大気汚染物質の排出量(PM2.5の原因となる排気および非排気の両方)。	排出指数(PM2.5 换算kg/年間・一人当たり)。

## そのほかの都市モビリティ指標

- 低所得者層からみた公共交通機関の運賃水準
- 障がい者のアクセシビリティ
- 騒音による影響
- 渋滞と遅延
- エネルギー効率

- アクティブ・モビリティの機会
- さまざまな交通手段の統合
- 公共交通機関の顧客満足度
- アクティブモードの交通安全



P.97 図24

# SMARTな目標値



## 目標値とは

目標値とは、戦略的指標の目指す値を表したものである。具体的には、目標とする年までに、現状と比較してどこまで到達すべきかを定義する。目標値はSMART (Specific 明確な、Measurable 計測可能な、Achievable 達成可能な、Relevant 関連性の高い、Time-bound 期限を定めた)なものでなければならぬ。



# 交通手段分担率

「交通手段分担率を見ればどんな都市かがわかる」…  
交通手段分担率の目標値を持つことは、持続可能な交通手段へのシフトにとって非常に価値のあることである。

## グッドプラクティス

### エレブルー(スウェーデン): 交通発展のための3つの重要な目標値

エレブルーは、SUMPのプロセスにおいて、2020年までの交通流の展開に関する3つの目標値を設定した。(1)自転車、徒歩、公共交通機関の交通手段分担率を全トリップの60%に引き上げること(2011年は44%)、(2)化石燃料を使用する自動車の台数(絶対数)を減らすこと、(3)自動車、バス、自転車による移動の所要時間の差を改善することの3点である。目標値を設定する際には、その目標値をどのようにモニタリングするかを検討した。エレブルーは、市がすでに測定して毎年報告されている指標と、国の統計局から提供してされる指標を検討した。成功の鍵となったのは、通常の交通の指標のモニタリングに準じて、比較的簡単に評価できる目標値を選び、定期的に評価するようにしたことである。



### 3. 3 フェーズ3のアクティビティ



# フェーズ3



マイルストーン:  
持続可能な都市モビリティ計画  
(SUMP)が議決された

- 9.1 資金調達計画と費用負担の合意
- 9.2 SUMP文書の完成と質の確保

議決・議会承認と資金  
調達の準備

09

施策の策定

アクションと責任  
に関する合意

08

ステーク  
ホルダーと  
の協働による  
施策パッケージ  
の選択

- 8.1 アクションの概要の記述

- 8.2 財源の特定と資金調達見込みの評価

- 8.3 優先順位、実施主体、スケジュールの合意

- 8.4 政治家や市民の幅広い理解の促進

7.1

ステークホルダーとの  
施策の洗い出しと評価

7.2

統合された施策パッケージの定義

7.3

施策のモニタリングと評価計画の策定



## 施策とは

施策とは、SUMPにおける1つまたはいくつかの政策目的の達成に向けて、あるいは1つまたはいくつかの問題の克服のために実施する、広範なタイプのアクションである。具体的には、土地利用、インフラ、規制、マネジメント、サービスの施策から、行動変容、情報提供、プライシングに関する施策までさまざまなお実例がある。

(タスクの流れ)

施策のロングリスト ⇒ 施策のショートリスト ⇒ 施策  
パッケージ ⇒ 厳選された施策パッケージ



# 統合された施策パッケージの定義

## タスクのチェックリスト

- ✓ 相乗効果を実現し、また実施の際の障壁を取り除くことが期待できる施策パッケージの案を明確にしたか。
- ✓ 土地利用計画や他のセクターの計画との統合を考慮して、施策パッケージをチェックしたか。
- ✓ 最も費用対効果の高い組み合わせを特定するために、絞り込んだ施策一覧を、すべての目的に照らしてテストし、評価を行ったか。
  - 費用便益分析(大規模インフラ)、多基準分析(貨幣換算されない評価基準をカバー)、社会実験等による検証
- ✓ 選択したパッケージは、ステークホルダーや一般市民と議論し、有効性を検証したものか。



## グッドプラクティス

### タンペレ(フィンランド): トランムプロジェクトを梃子にしたモビリティ・マネジメント

2016年、タンペレは最初のトランム路線の建設を決定した。工事に伴うさまざまな交通規制が行われる数年間は、人々に移動の習慣を変えることを促すのには良いタイミングである。建設期間中は、新しい交通手段やルートを見つける必要があり、これまでの習慣を市民に見直してもらいやすい。タンペレでは、新しいパーク&ライド施設など、特に自動車利用者を対象としたいくつかのモビリティマネジメント活動を導入して、公共交通機関利用と自転車移動を促進し、道路空間における自転車や歩行交通のための空間を拡大した。大規模な交通インフラ投資は、「かしこい」モビリティマネジメント、そして、市民や、ステークホルダーとの幅広いコミュニケーションとともにに行うべきものである。



P.120 グッドプラクティス



# 施策の評価計画とモニタリング

## タスク

- ・アウトカム、アウトプット、インプットの指標化

### アウトカム: 施策の効果

— 施策パッケージの目的に関するより具体的な指標を定義

例)バス、トラック、自動車からの各種排出量、事故件数、都市の特定の区域の自転車によるトリップ数など

### アウトプット: それぞれの施策の直接の結果

例)新たに導入するバスレーンのキロ数や運行中の新しいバスの台数など

### インプット: リソース

例)各施策の投資・維持管理費用(人件費を含む)など



# タスクの具体例のイメージ

SUMP構成要素		測定の手法	
	例 →		指標タイプ
目的	交通部門を原因とする地域の大気汚染の低減	基準値を上回る大気汚染となった日数	アウトカム指標
交通に関する目的	動力なし交通手段の利用増加	歩行および自転車の交通手段分担率	交通行動指標
施策	構造的に分離した自転車道の建設	構造的に分離した自転車道の設置距離(km)	アウトプット指標
	市街地のショッピングストリートの歩行者天国化	市街地の歩行者天国化の完了率	
リソース	投資と維持管理のコスト	インフラの新設・改良のための交通機関の投資額および維持費	インプット指標

・上の例では、交通行動指標をアウトカム指標から別枠として提示しているが、交通手段分担率は、典型的かつ重要なアウトカム指標



P.122 図31

# SUMP策定前からの事業の連続性も確保

## グッドプラクティス

### ブラチスラバ(スロバキア): トランの大型プロジェクトとSUMPの同時展開

ブラチスラバのSUMPは、2014年から2016年にかけて作成・承認された。これは、分析、目的、施策の強固な関連性の上に成り立っており、また、しっかりとした4段階推定法による交通シミュレーションモデルの準備も含んでいた。また、ブラチスラバでは、インフラの問題に加えて、持続可能な交通モードと、組織や運営の分野にも重点が置かれた。さらに、SUMPの策定と並行して、市の主要な新しい交通プロジェクトも進められた。これは、以前の戦略的文書や調査によってすでに検証されていた、ペトジャルカ地区へのトラン新路線の建設である。このプロジェクトは、主にESIF(欧州構造投資資金)を活用して、いくつかのフェーズに分けて実施されている。SUMPによって、新しいトランの戦略的重要性が確認され、トランのシステム(車両を含む)の近代化とアップグレードが、都市の将来のための主要な施策の一つであることが認められたのである。



P.132 グッドプラクティス



# フェーズ3終了のマイルストーン

持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)が議決された



「SUMPの完成版は地域のコミュニティと共に祝うにふさわしいものだ。ステークホルダー、一般市民、(地元の)メディアを招いてイベントを開催し、最終文書を公に発表するといい。」



## 3. 4 フェーズ4のアクティビティ



# フェーズ4



マイルストーン:  
実施された施策の評価が  
行われた

12.1 成功と失敗の分析

12.2 結果と教訓の共有

12.3 新たな課題と解決方法の検討

12

11.1 進捗状況のモニタリングと  
施策の調整

11.2 市民やステークホルダーと  
情報共有、参画の促進

11

モニタリング・  
施策の調整・  
コミュニケーション

レビューと  
次に向かって  
の学習

10.1 各種アクション実施のための調整

10.2 必要な財・サービスの調達

10

実施管理

実施とモニタリング

# 市民やステークホルダーと情報共有、 参画の促進

## タスクのチェックリスト

- ✓ 施策実施によって直接影響を受ける市民やステークホルダーが、**実施プロセスに参加**しているか。
- ✓ 施策実施の作業期間中の一時的な**悪影響を緩和**するための解決策を特定し、しっかりと取り組んでいるか。
- ✓ 施策実施の進捗状況を一般市民に知らせているか。



# 市民参画を通じて新たな施策を実現

## グッドプラクティス

### リュブリヤナ(スロベニア): 道路の一時閉鎖が都市空間の恒久的な再設計につながる

リュブリヤナ市は、2013年のヨーロッパモビリティウィークを利用して、中心部のスロヴェンスカ通りを4カ月間、自動車が一切通行できないよう一時的に閉鎖した。これは、この都市空間を、公共交通機関、自転車、徒歩でしかアクセスできない、歩行者専用道路に転換するための第一歩であった。また、このときに、新たなストリートファーニチャーの配置や緑化も行われた。その結果、4カ月後の2014年1月末には、CO<sub>2</sub>レベルが70%低下し、生活の質、空気の質、騒音のレベルが改善した。この良好な結果と、市民からのフィードバックを受けて、リュブリヤナ市は2015年9月にこの通りを、恒久的に自動車が通行できないようにした。

著者: Matic Sopotnik, City of Ljubljana, collected by EUROCITIES  
画像: City of Ljubljana



P.158 グッドプラクティス



# 結果と教訓の共有

タスクのチェックリスト

- ✓ 学んだことを文書化し、他の人が利用できるようにしたか。

# 新たな課題と解決方法の検討

タスクのチェックリスト

- ✓ 近い将来に対応が必要な都市交通とモビリティの課題を特定したか。
- ✓ 現在の計画サイクルから得られた教訓を、次の統合計画プロセスで使用できるよう準備ができたか。



# 新技術の展開に対して

- ・・・SUMPにおいて、コネクテッド・自動運転を考慮する必要性があるのは明らかである。しかしその目的は、CAVsに係る技術がもたらす劇的な変化を**無批判に受け入れることではない。**・・・
- ・・・肝要な点は、市民が支持する明確なビジョンのもと、地方自治体が自ら積極的に役割を果たし、**新技術に振り回されるのではなく、必要に応じて新技術を上手に利用できるようにすること**である



## 4. 日本におけるSUMPの意義



# 日本におけるSUMPの意義

- 経済・社会構造が変化する中での新たな計画のあり方に関する指南書
  - ・**人口減少、高齢化**の中、都市・地域と人々のモビリティについて、本気で議論しなければならない時期にある。
  - ・民間に丸投げであった**地域公共交通の行き詰まり**に対して、新たな制度的枠組みとそのための計画の模索が始まっている。
  - ・**自家用車への過度な依存**を脱し、持続可能かつQoLの高い都市・地域の実現が求められている。
  - ・2050年の**カーボンニュートラル**に向け、エネルギー消費やCO2排出量の削減(制約条件)に、消費・排出で約2割を占める交通分野の本気の取り組みが求められる。



# 日本におけるSUMPの意義

- 都市・交通計画の関係者には具体的に以下の点で重要な示唆を与える参考書
  - ・国土交通省のモビリティ計画の大枠策定の一つの指針に。
  - ・地域公共交通計画が努力義務化された地方自治体のモビリティ計画のあり方について、根底にある考え方を学ぶ材料。
  - ・都市計画/交通コンサルタントが計画を各地の計画をサポートするうえでの実践的なマニュアル。



# 5. 今後の課題

## ～交通関連計画の「SUMP化」



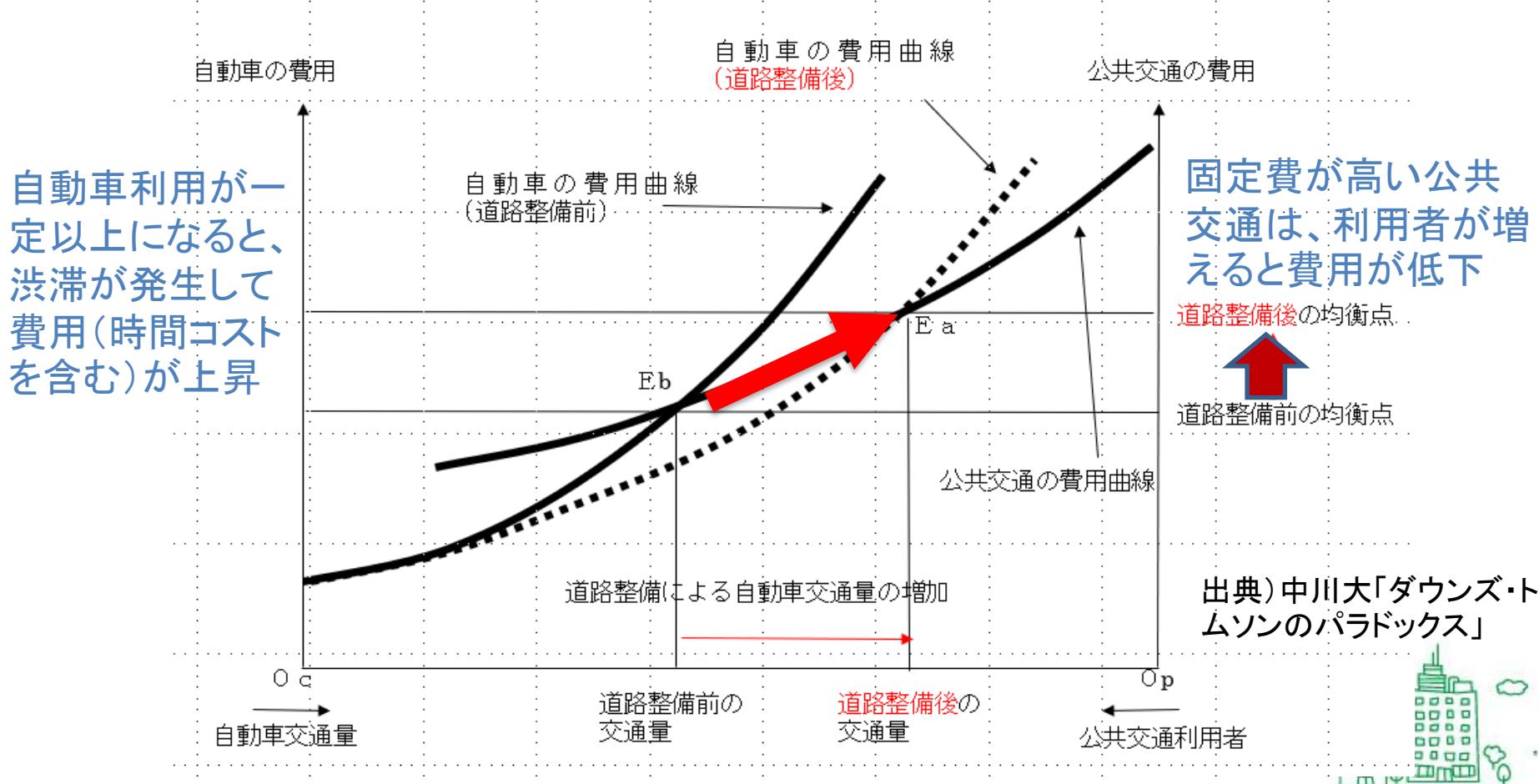
# 「SUMP化」に向けた5つの深化

- 既存の公共交通の有効活用に止まるのではなく、**地域のQoLを向上させるモビリティ計画**という観点に計画の軸を開
- 「既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送…などの既存の…輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保すること」(国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」3頁)を求める地域公共交通計画では不十分。
- 道路計画も含め、**関連施策との整合性**を図りながら、公共交通の改善を図る必要(公共交通サービスの改善がない中で、道路整備を行うと、さらに渋滞を発生する可能性「ダウンズ・トムソンのパラドクス」)。



# ダウズ・トムソンのパラドクス

- 2地点間の移動需要が一定と仮定したとき、道路渋滞を解消するための道路投資は、公共交通サービスの改善なしでは、道路渋滞の悪化に作用



# 「SUMP化」に向けた5つの深化

2. 「生産性」、「効率」という視点に偏るのではなく、アクセシビリティという観点で、「公正」、「社会参加」といった視点を重視したものへ深化
  - SUMPでは、「効率」は資源あるいはエネルギーの効率利用といった意味(事業の生産性という記述はない)。
  - SUMPの策定は、SDGsに向けた交通分野の具体的実践のスタート点となる。
3. 健康という観点の明示とそのための行動変容を促す政策の提示
  - 日本でも、健康維持による医療費削減を「クロスセクター効果」として盛り込む計画はみられるが、SUMPにおける健康は、交通事故負傷者の削減、大気環境の悪化に伴う健康被害なども考慮し、付随的な効果ではなく、大目標として位置付けている。



# 「SUMP化」に向けた5つの深化

4. 新技術の単なる「積極的活用」から、必要に応じた新技術の「上手な利用」に
  - 目的と手段を取り違えないような注意が必要。「肝要な点は…、新技術に振り回されるのではなく、必要に応じて新技術を上手に利用できるようにすること」(SUMPガイドライン邦訳163頁)。
5. 1～4の点を踏まえた大目標の設定と、そのために必要なプッシュ・プルの施策の組み合わせを提示する具体性
  - 社会的・環境的に望ましい方向へ「引き込む(誘導する)」施策(Pull施策)と、望ましくないものから「押し出す」施策(Push施策)が必要。後者は、不人気(=政治は及び腰)だが目標達成に重要であるため、両者を戦略的に組み合わせた施策パッケージを提示。



# お問い合わせ

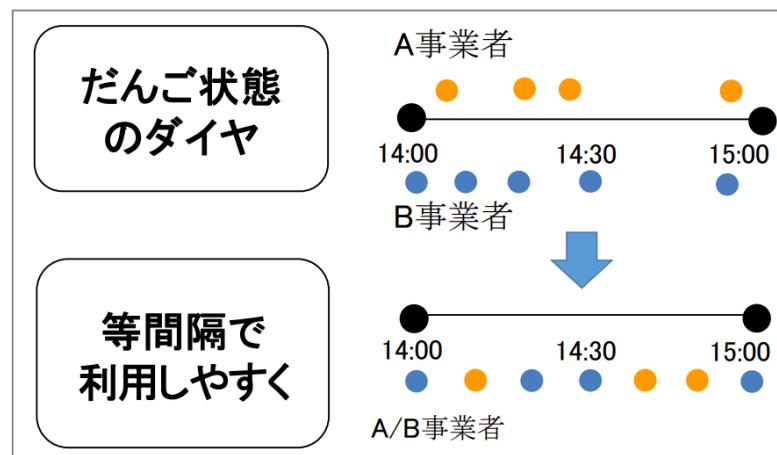


# 2020年地域公共交通活性化再生法改正

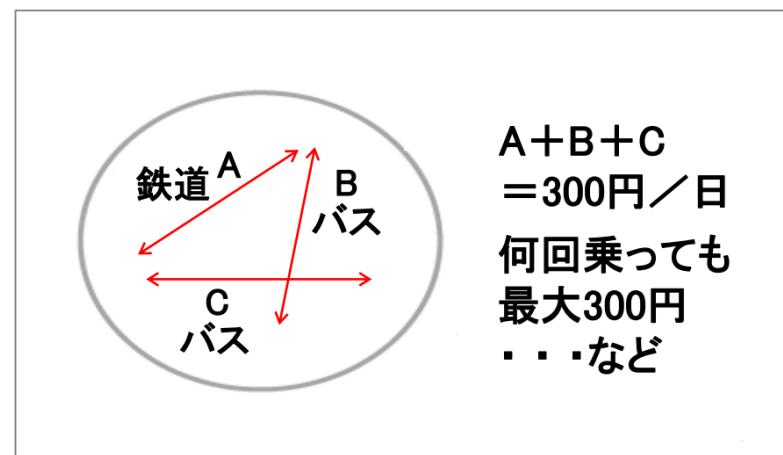
- ・地域公共交通計画の策定が努力義務に

【改正案】

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設  
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
- 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

出典)国土交通省HP



## ■ 数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	交通施策との関連性の高さ	住民目線でのわかりやすさ	計測に伴う調査・分析の負担
公共交通利用者数の維持・確保	住民等の公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	住民等の公共交通の利用頻度	推奨	高い	わかりやすい	
	住民等の公共交通利用率	推奨	高い	わかりやすい	
	平均乗車密度	推奨	高い		
	断面輸送量	推奨	高い		
	個別路線・系統の利用者数	推奨	高い	わかりやすい	
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	選択		わかりやすい	
	利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度	推奨	高い	わかりやすい	
事業効率の改善	公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	高い	わかりやすい	負担小さい
	運賃収入	推奨	高い	わかりやすい	
	運行経費	推奨	高い	わかりやすい	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	高い		
	公的資金投入に対する理解度	選択		わかりやすい	
既存サービスの改善（情報化）	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	高い	わかりやすい	負担小さい
まちのにぎわい創出	商店街の来街者数	選択		わかりやすい	
	商店街最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	

資料 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」2022年3月



観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択		わかりやすい	
	観光地最寄りのバス停の乗降者数	選択		わかりやすい	
おでかけ機会の確保	各個人や地域内主要箇所からの通学・通院・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数	選択		わかりやすい	負担小さい
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択		わかりやすい	負担小さい
	高齢者の外出回数	選択		わかりやすい	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択		わかりやすい	
	公共交通カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	集落カバー率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積）	推奨	高い	わかりやすい	
	地域間の移動者数【地域間幹線系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	輸送容量	推奨	高い		負担小さい
	運行回数	推奨	高い		負担小さい
環境負荷の軽減	地域全体の公共交通延長	推奨	高い		負担小さい
	CO2排出量の削減	選択		わかりやすい	
	自家用車分担率の縮小	選択		わかりやすい	
安全確保	渋滞の削減	選択		わかりやすい	
	免許返納者数の拡大	選択		わかりやすい	負担小さい
	公共交通の沿線人口	選択		わかりやすい	負担小さい
人口規模の維持	住宅着工件数	選択		わかりやすい	負担小さい
	地価公示価格	選択		わかりやすい	負担小さい
	地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数、接続率【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
系統間での円滑な接続の確保	地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間【地域内フィーダー系統確保維持事業の活用の際は設定推奨】	推奨	高い	わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続便数	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
	鉄道・高速バス等との接続の有無	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との乗り換え回数	選択		わかりやすい	
	接続するフィーダー系統との平均待ち時間	選択		わかりやすい	
				わかりやすい	

資料 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」2022年3月



# 経営効率より利便性

県交通会議鉄軌道部会初会合

## 計画づくりの方向性確認

持続可能な公共交通の法定計画をつくる「県地域交通戦略会議」の鉄軌道サービス部会が1日、県民会館で初会合を開いた。欧州の考え方を基に、事業者の経営効率よりも、沿線住民の生活の質や利便性を重視する方向性を確認した。

部会長の宇都宮淨人(関西大教授)が、欧洲連合(EU)の都市交通計画「SUMP(サンプ)」の内容を説明した。沿線住民の生活の質を高める手段として交通を考えているとし「日本でも生産性や効率の視点に偏らず、誰もが利用できる交通を目指すのが大切」と強調。ウェルビーイング(真の幸せ)向上を掲げる富山県が

先進地になるべきだとした。

本田豊(富山大教授)が賛同し、2023年度末までにまとめる法定計画でもSUMPの考え方を盛り込むべきだと主張。新田八朗(知事)

は「富山の『SUMP化』を目指す。広域行政として移動手段の多様性を担保するよう取り組む」と話した。

あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道といった運行事業者は、利用者が求める声として、ラッシュ時の増便・増車や利用しやすいダイヤ設定が多いと報告した。

部会は鉄軌道サービス以外に三つあり、今後順次実施し、全体の会議でビジョンをまとめることとする。



出典: 北日本新聞 2022年9月2日

- 関係者が一丸となり目指す本県の地域交通の将来ビジョンとなる基本的な方針・考え方について、各部会のとりまとめ（資料1）を踏まえ、案を整理。

## 各部会における議論を踏まえた基本的な方針・考え方（案）

- ・ カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。
- ・ 自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。

＜ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス＞

1. 誰もが利用でき、使いやすく便利で快適に移動できる。
2. これまで以上に社会と関わりをもち、生き生きと暮らせるようになる。
3. 日々の生活の中でお得感、満足感、新しい発見を得られる。

# 自治体、住民の関与を要請

## 地域交通戦略の方針案



### 県の地域交通戦略の基本的な方針・考え方

- ・カーボンニュートラルなどの社会からの要請に応え、ウェルビーイング（真の幸せ）の向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。
  - ・自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。
- 〈ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス〉
1. 誰もが利用でき、使いやすく便利で安全快適に移動できる。
  2. これまで以上に社会と関わりを持ち、生き生きと暮らせるようになる。
  3. 日々の生活の中でお得感、満足感、新しい発見を得られる。

### 富山政治

地域交通戦略について議論した会合  
＝富山市内のホテル

### 県、有識者会議に提示

県は1日、富山市のANAクラウンプラザホテル富山で地域交通戦略の策定に向けた有識者会議の第2回会合を開き、戦略の基本的な方針案を示した。交通事業者任せにせず、自治体や地域住民の積極的な関与を求めたのが特徴で、資金面を含めて関係者間の役割分担、責任を明確にし、地域全体で交通サービスの向上を目指す。委員からは賛同の声が相次ぎ、方針案は了承された。

地域交通戦略は2024年度から5年間の計画。県は地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会の有識者会議を設置し、策定作業を進めている。県が会合で提示した基本的な方針案では、温室効果ガスの排出量を実質ゼロに

する「カーボンニュートラル」など社会からの要請に応え、ウェルビーイング（真の幸せ）の向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指すと明記。自治体や地域住民の積極的な関与・参画を要請し、関係者間の役割分担、責任分担につ

いて考えるべきとの認識を示した。

地域交通サービスの目指す方向性としては「誰もが利用でき、使いやすく便利で安全快適に移動できる」となどを掲げた。会合では新田八朗知事、あいさつした後、県の担当者が戦略策定に向けて7、8月に開いた「鉄軌道サービス」や「地域モビリティ」

# 資金含め役割分担明確に

ご清聴ありがとうございました

