

これからのグローバル化を考える

欧州では、都市圏全体の移動を総合的に捉え、生活の質や環境改善を重視した「持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP)」が広がりを見せています。人口10万人以上の都市圏を対象に、市民参画と多分野の連携を組み込んだこの計画手法は、交通だけでなく都市の将来像を共有しながら、地域の多様な主体が協働してモビリティをデザインする点に特徴があります。一方、日本の交通計画は、自治体を基準とした、公共交通の持続的な提供を目的とする地域密着型の計画であり、広域的な視点や分野横断の調整をどのように取り入れるかが今後の大きな課題となっています。

今回は、中央大学理工学部都市環境学科准教授の竹内龍介様より、欧州で進むモビリティ政策の潮流を踏まえ、日本の地域公共交通がこれからどのような方向性を描くべきかについて論じていただきます。

欧州のモビリティ計画の現状と 日本の地域公共交通の今後の展望



中央大学理工学部都市環境学科 准教授
竹内 龍介

1 日欧のモビリティ計画の動向

日本における公共交通政策の課題には、地方部や都市近郊での過疎化や高齢化による人口減少、自家用車への高い依存、公共交通の担い手不足等の要因により、地域が求める移動ニーズに地域公共交通が対応できない可能性が出てきている。そのような中、2020年及び2023年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の改正によって、地方公共団体におけるマスタープランとしての地域公共交通計画の作成の努力義務化、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の地域関係者の連携と協働の目的・規定への追加及び、地域の関係者相互間の連携に関する事項の地域公共交通計画への記載を努める事項の追加が行われた。また、MaaSによるモビリティサービスの統合や交通分野におけるDX、GXを推進する道路運送高度化事業の拡充についても、同法に基づく事業として位置づけられた。すなわち、計画の策定及び施策の実施にあたって、関係者による調整や合意形成が計画の策定や実施に重要であるとともに、その実施のために新技術や制度をどのように活用するかという視点も必要と考えられる。

欧州の動向をみると、2000年前後に都市や地域におけるモビリティ計画の強化を行う国が出てきており、英国では2000年交通法により地域交通計画（Local Transport Plan：LTP）の策定が義務づけられ、フランスでは1996年の大気法改正により、人口10万人以上の都

市で都市圏交通計画（Plan de Déplacements Urbains：PDU、2019年のモビリティ新法にてモビリティ計画：Plan de Mobilité：PDMへ変更）策定が義務づけられた。

欧州委員会（European Commission：EC）では、2006年の都市環境に関わる主題的戦略にて、人口10万人以上の集積地域における環境政策の効率的な実施の手段として、都市管理計画（Sustainable Urban Management Plan）や都市交通計画（Sustainable Urban Transport Plan）の策定推奨が示された。持続可能な都市モビリティ計画（Sustainable Urban Mobility Plan）という用語は2009年に初めて明示され、欧州委員会の経済社会評議会によって策定支援が明記され、2011年の交通白書にて、環境対応のほか経済成長また雇用を促進する競争力のある交通システムの構築を目指すための一環として、持続可能な都市モビリティ計画の策定を推奨しており、従来の環境以外に経済についても策定の目的に明示するようになった。さらに、2013年の都市モビリティ・パッケージ（Urban Mobility Package）により“Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)”という用語が明確に示され、それらの概念が文書化された。

このように欧州委員会は、SUMPがより持続可能な総合的な方法により、都市部の交通関連の課題や問題に対処できる新しい計画概念をもたらす役割があるとして、その重要性を示してきた。

2 欧州におけるモビリティ計画 (Sustainable Urban Mobility Plans: SUMP)

欧州委員会では、交通政策のガイドラインである“Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)”が2013年に策定され、2019年に改訂された。SUMPとは、都市内及び近郊において人々及びビジネスのより良い生活・事業のために必要となるモビリティを充実させるために設計された戦略的な計画である。SUMPは、伝統的な交通計画と異なり、交通容量や速度から市民のアクセシビリティ、生活の質の向上を

目的とした計画であり、分野別ではなく、関連政策分野と整合性のある計画書を策定することや、計画範囲は行政区域で区切らず、通勤・通学の流れを基にした都市圏をカバーするといった特徴を持つ。また、その中で、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、さらには、新たなモビリティ（移動）サービスによる生活向上に資するべく、都市機能を踏まえ設定される都市の後背地を含めた対象都市地域でのアクセシビリティ改善や、質の高い持続可能な交通提供を目指している。伝統的な交通計画とSUMP

表1 伝統的な交通計画とSUMPの比較

	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	単一交通手段を対象	持続可能なモビリティを目指した全交通手段の統合
対象施策	インフラを対象	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	長期のビジョンや戦略を踏まえた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	交通工学	学際的な計画チーム
計画を策定	専門家	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

図1 SUMP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

図2 SUMP策定・実施プロセスの概要図（改訂SUMPガイドライン）



たステークホルダ間の調整を特に重視していること、また交通モード全体の計画を長期的かつ一括的に定義し、そのパフォーマンスを現在及び将来にわたり評価する原則があることである。SUMP策定のメリットには、健康改善や安全性向上、交通の利便性向上、また、交通システム全体効率化といった、交通セクターに関連する内容のほかに、商業や観光業の繁栄といった、ま

の比較を表1に示す。

ちづくりに関連した内容も含むことが特徴といえる。

3 SUMPの特徴

SUMPの特徴は、市民及びステークホルダの参加のほか、異なるセクター（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、当局内の各レベル間、そして近隣当局間における政策調整とい

4 日本との比較

SUMPの具体的な計画策定方法をみると、対象地域は一般に人口10万人以上の集積区域で、期間は10～15年であり、計画対象範囲や期間が大きいという特徴がある。また、

表2 日欧の地域モビリティ計画制度の比較

	SUMP	地域公共交通計画
計画の根拠	<ul style="list-style-type: none"> ガイドラインであり、国や地域によっては策定が義務化。 汎欧州運輸ネットワーク（Trans-European Transport Network: TEN-T）の規制改正を受け、人口10万人以上の都市における、2027年までのSUMPの策定及び実行を義務付け。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通法に基づく法定計画であり、策定が努力義務化。
目的や強調ポイント	<ul style="list-style-type: none"> 都市と周辺の企業や市民のより良い生活や活動へのモビリティのニーズを満たす。 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とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を持続的に提供、地域の多様な輸送資源を総動員、定量的目標を立て評価してPDCAを回していくことを強調。 多様な主体や他の分野と連携した計画を策定。
計画策定区域	<ul style="list-style-type: none"> 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た周辺地域で構成（一般に人口10万人以上の集積区域）。 	<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。
策定主体策定体制	<ul style="list-style-type: none"> 複数自治体の場合、大都市圏と自治体レベルの統合統治を持つ策定の専門組織。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、利用者団体等。 公共交通関連のみならず、地域課題に対応した構成員の参画も考慮。
計画策定期間、対象期間	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定期間は最低1年、多くの場合でそれ以上とされている。 計画対象期間は10～15年程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

SUMP策定上の取り組みの工夫や課題には、上位計画連携、幅広いステークホルダ関与、市民参画といったことがある。このことより、SUMPは、日本における地域交通法に基づく公共交通計画より、対象とする区域、手段、計画期間やステークホルダという点で広いスケール感があり、SUMPに近い日本の交通計画は、対象期間、施策のパッケージ化や策定体制といった観点から、都市・地域総合交通戦略に近いとみられる。すなわち、日本では主に基礎自治体を基準とした、公共交通の持続的な提供を目的とした地域に密着した計画であることに對し、SUMPは都市圏全体の都市モビリティに関して、俯瞰的かつ包括的な計画であるとともに、プロセスを経て施策を具体化するものといえる。

5 計画とモビリティサービスの提供という視点

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について地方自治体の役割という観点から考えると、欧州では、公共交通を監督する機関としての運輸連合（Public Transport Authority：PTA）により、運賃共通化及び基準となるサービス水準が設定されており、公共交通の運営計画と実際の運行で官民の役割分担が行われている。日本の自治体でよくみられるコミュニティバスやデマンド交通の導入といった個別の路線計画でなく、既存公共交通である鉄道や路線バス等以外に、シェアモビリティを含んだモビリティ全体のサービス（ネットワーク、ダイヤ、時刻やモビリティ・ハブのような結節点）をデザインすること、また、その中での交通事業者との役割のあり方について明確にすることが必要となる。いいかえれば、例えば民間のバスの補完や代替でのコミュニティバスという部分的な行政の関与による補完的なモビリティ確保でなく、地域全体のモビリティの計画・設計（デザイン）と、それに対する適切な事業者との協定や契約による地域のモビリティ確

保を行うようにすることとなる。また、上記のような計画策定や実施を確実に進められるような体制の整備が必要となり、俯瞰的に地域モビリティのデザインができる専門家の活用、または育成が今後望まれることになる。

【参考文献】

- 1) MobiliseYourCity Partnership, 2021. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) FAQs, <https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2021-09/SUMP%20FAQs.pdf> (2026年1月16日閲覧)
- 2) European Union, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, pp.7-13, 17-20, 2019, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf (2026年1月16日閲覧)
- 3) European Union, Annex to the Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition), pp.42, 44, 47, 59, 2019, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf (2026年1月16日閲覧)
- 4) 竹内龍介、中村文彦、吉田樹：欧州における都市モビリティ計画（Sustainable Urban Mobility Plans: SUMP）における計画策定プロセスや施策実施に関する動向、土木学会論文集、第80巻第20号

著者略歴

竹内 龍介（たけうち・りゅうすけ）

1976年東京都生まれ、1999年中央大学理工学部土木工学科卒業、2004年横浜国立大学環境情報学府博士後期課程修了。建設コンサルタント等の勤務を経て国内外の交通プロジェクトに従事した後、2018年より国土交通省国土交通政策研究所に入職し、国内の地域公共交通及び欧州における交通政策の調査研究業務に従事。2025年4月より現職。専門分野は交通計画。