

SUMP早わかり

2022.7.28

宇都宮 浄人*・柴山 多佳児**

* 関西大学、**ウィーン工科大学



1

自己紹介

- 1960年 兵庫県西宮市に生まれる
- 1961年 茨城県で育ち水戸市で高校を卒業
- 1984年 日本銀行入行
- 1990~91年 英・マンチェスターに留学
- 2011年 関西大学に転職
- 2017年~18年 ウィーン工科大に滞在





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
読者へのガイド	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 国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: 作業条件の構築	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: 政策調整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-市民参加の計画	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圏域の定義	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: 外紙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: 課題と機会分析(全モード)	74
マイルストーン: 課題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異なる種類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築	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: 主たる問題と全文書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

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」



1 SUMPとは



5

SUMP(サンプ)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
 - ー 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。
 - ー 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。



6

交通マスタープランからSUMPへ

- 交通マスタープラン → 都市モビリティプラン
 - 「何をつくるか？」→「どのような都市をつくるか？」
 - 交通工学の世界 → 都市学、交通学、環境学、社会学など



- SUMPが何たるかは欧州(～OECD加盟国)では大前提の共通知識となりつつある



7

SUMPの8つの原則

- 「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)
- 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
- 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
- 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



8

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

- ー 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

- ー 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

- ー 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

- ー 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



SUMPの特徴

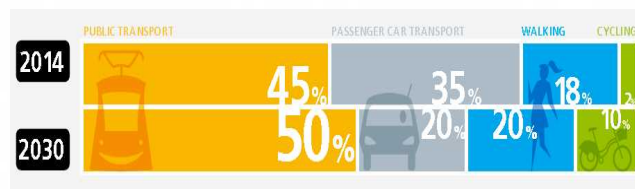
1 バックキャスティング型の交通計画

- 「ビジョン」、「目的」について、ステークホルダー、市民を巻き込んで、最初に合意形成を行い、それら目標から逆算する形で施策パッケージを策定

需要予測・対応型



バックキャスティング型



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



11

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プ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

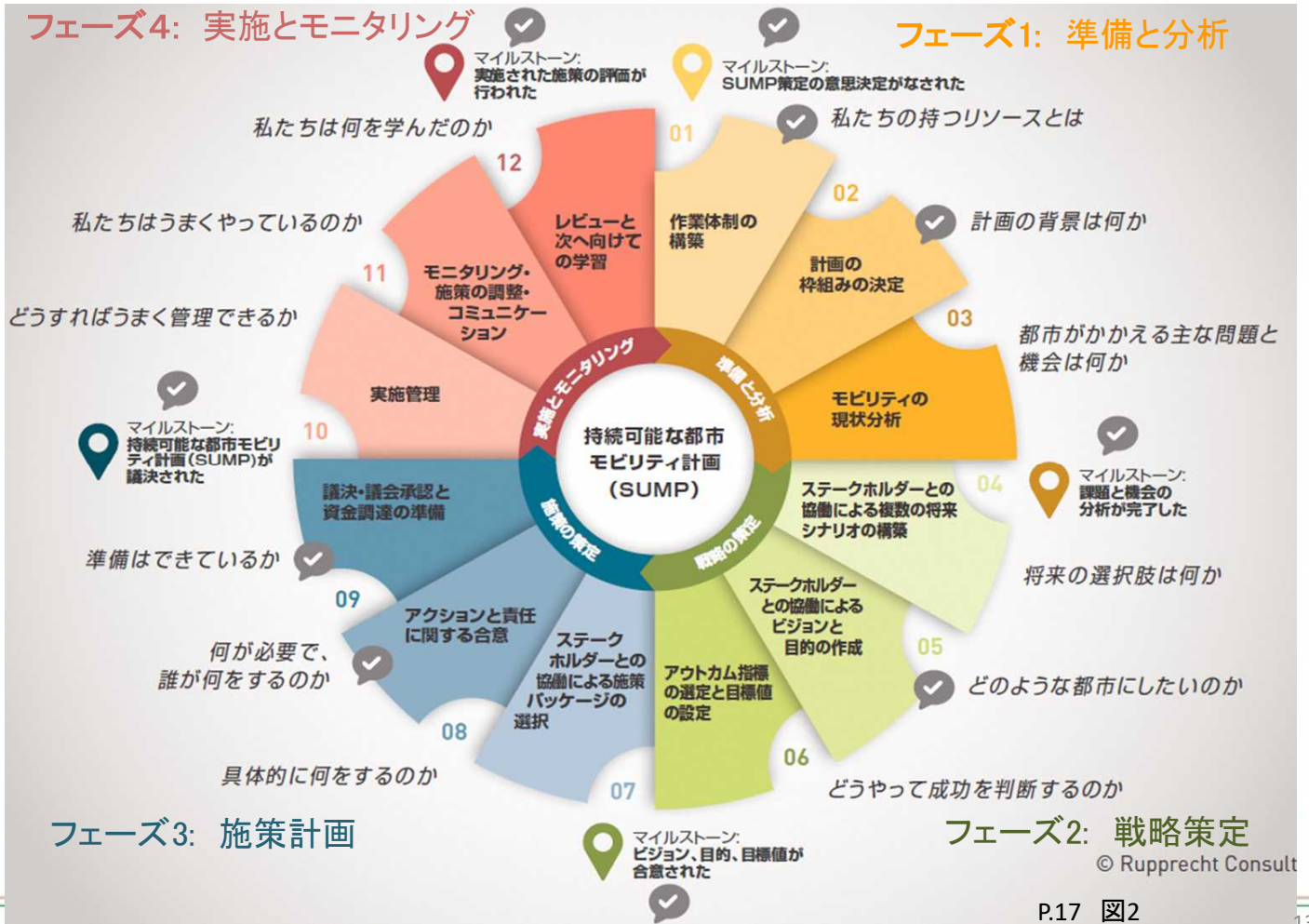
5 モニタリングを重視

- 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



12

SUMPサイクル



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



15

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
- 施策を具体的にを行うタスクとして**アクション**を位置づけ



16

3.1 フェーズ1のアクティビティ



17

フェーズ1



マイルストーン:
SUMP策定の意思
決定がなされた

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



18

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			
情報収集	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、...)	将来動向に関する デルファイ法での調査	施策選択調査 クラウドソーシングによる データ	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



19

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	フォーカスグループ ワールドカフェ、テーマ別イベント、ステークホルダーラウンドテーブル、公開討論会			
	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			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)
			参加型予算編成	

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)



20

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**や**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。**すべての交通モード**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。



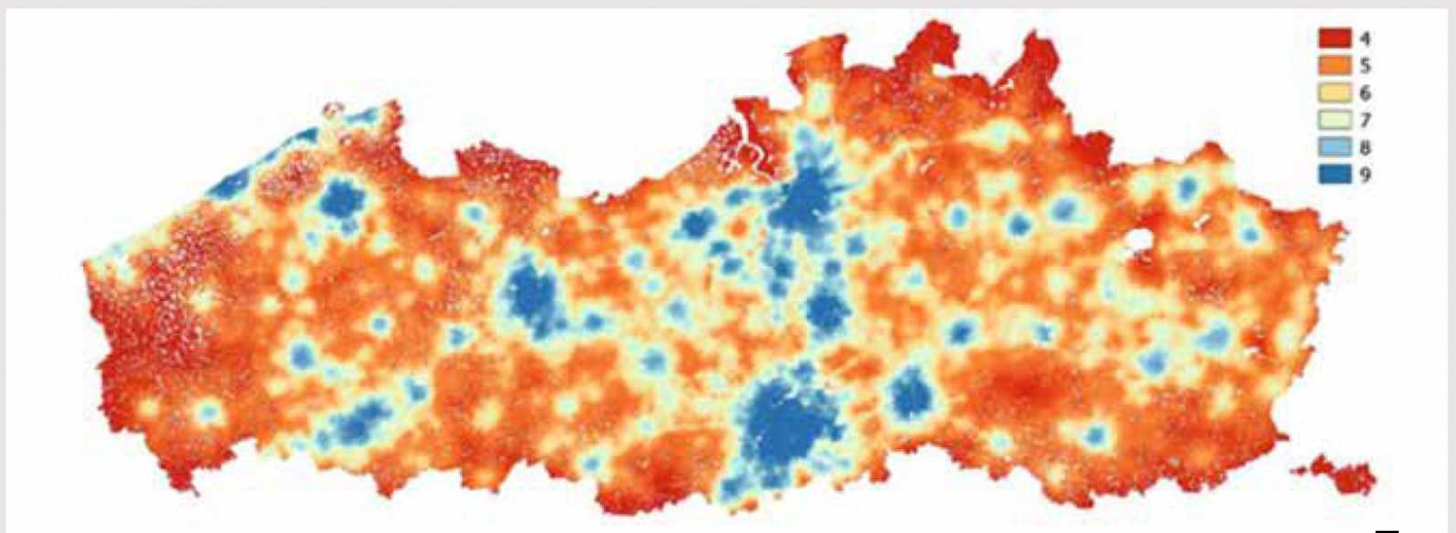
21

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.tmluven.be/en/project/Mobiscore.*）



P.72 図18

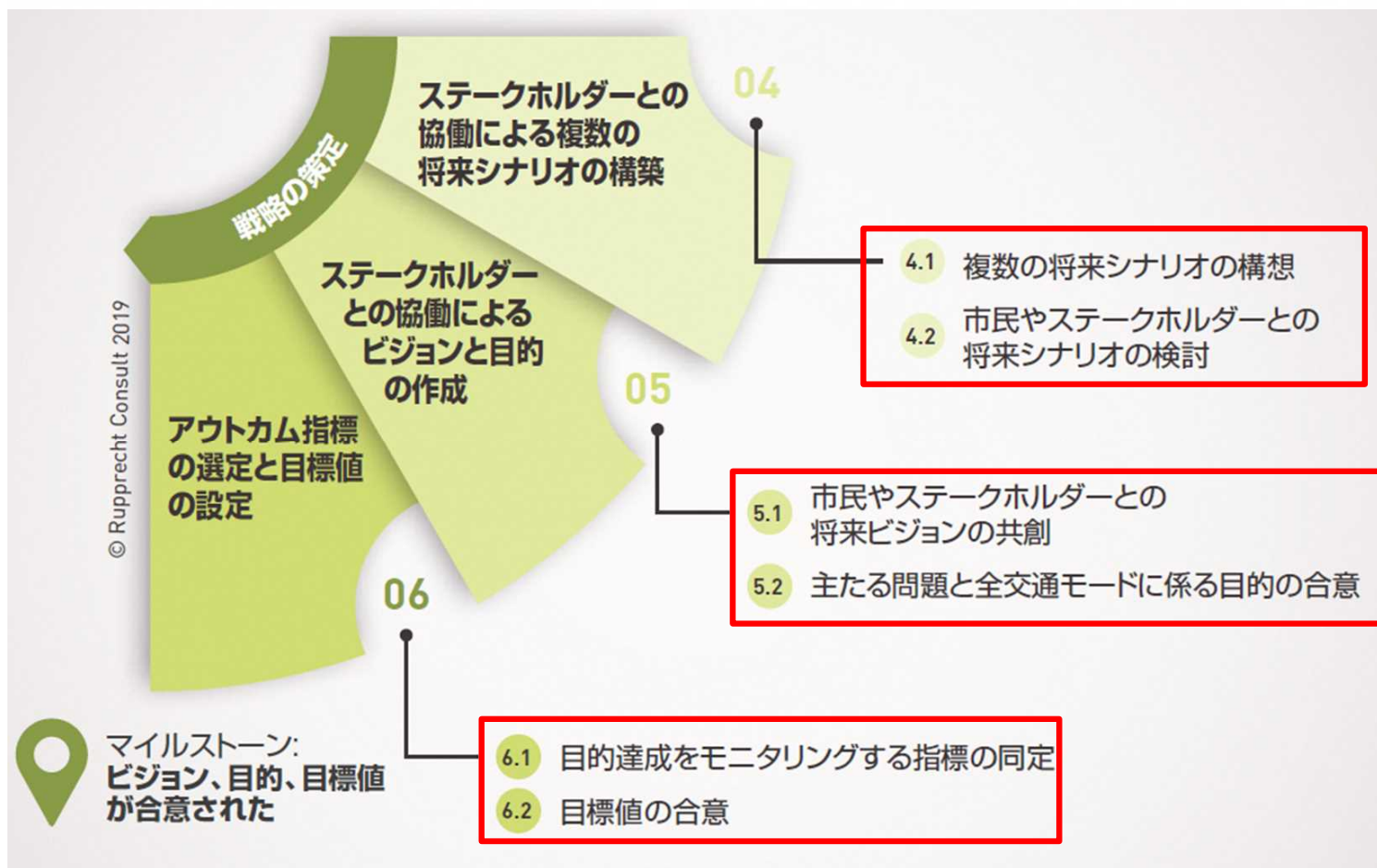
22

3.2 フェーズ2のアクティビティ

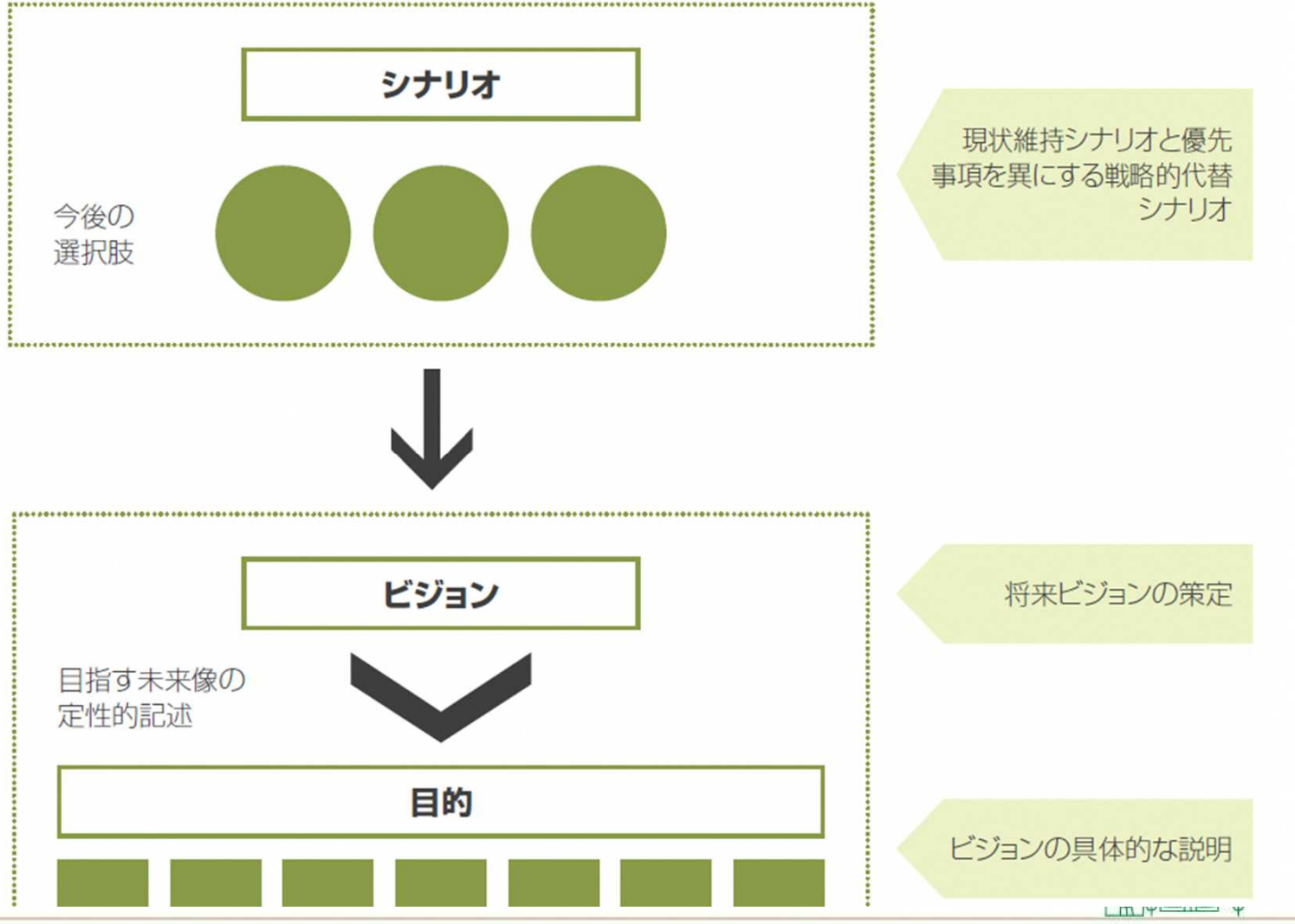


23

フェーズ2



24



P.80 図21



「シナリオ」とは

シナリオとは、都市のモビリティに関連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⁴⁸





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。



27

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った。

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

画像: City of Göteborg, 2007

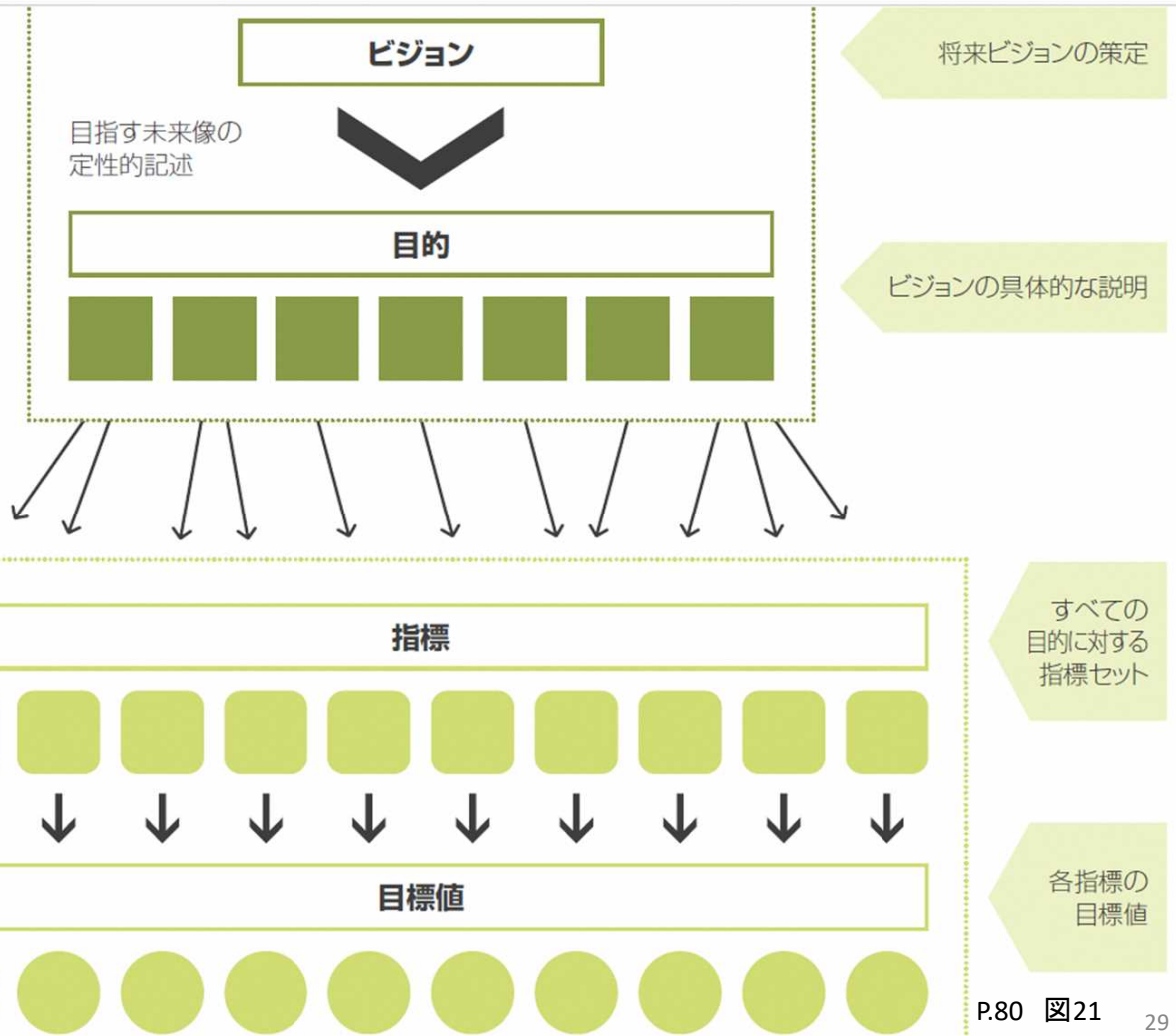
P.91 グッドプラクティス



- 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



28



P.80 図21 29



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、トラム、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 ₂ 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換算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



31

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ない。



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。

P.102 グッドプラクティス



33

3.3 フェーズ3のアクティビティ



34

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

アクションと責任
に関する合意

- 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

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

07

- 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のか。



37

グッドプラクティス

ビトリア=ガステイス(スペイン): スーパーブロックモデルにモビリティ施策を統合

P.120 グッドプラクティス

ビトリア=ガステイスの「持続可能なモビリティと公共空間計画」は、スーパーブロックモデルと呼ばれる新しいスキームの導入によって、公共空間を人々に取り戻すために作られた。スーパーブロックとは、いくつかの街区にまたがる地理的な空間で、歩行者、自転車、配送車やごみ収集車といった特定用途の車と街区の住民の車は利用できるが、その他の自家用車や公共交通機関の通行は当該ブロックを取り囲む道路のみに制限するというものである。都市空間の再設計以外に、空間の全体的な質を向上



グッドプラクティス

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

P.120 グッドプラクティス

2016年、タンペレは最初のトラ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徒歩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進むべきものである。



38

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

ー 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



39

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气汚染の低減	基準値を上回る大气汚染となった日数	アウトカム指標
交通に関わる目的	動力なし交通手段の利用増加	徒歩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

P.122 図31

- ・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



40

40

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):トラム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ム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、新しいトラムの戦略的重要性が確認され、トラムのシステム(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よい。」

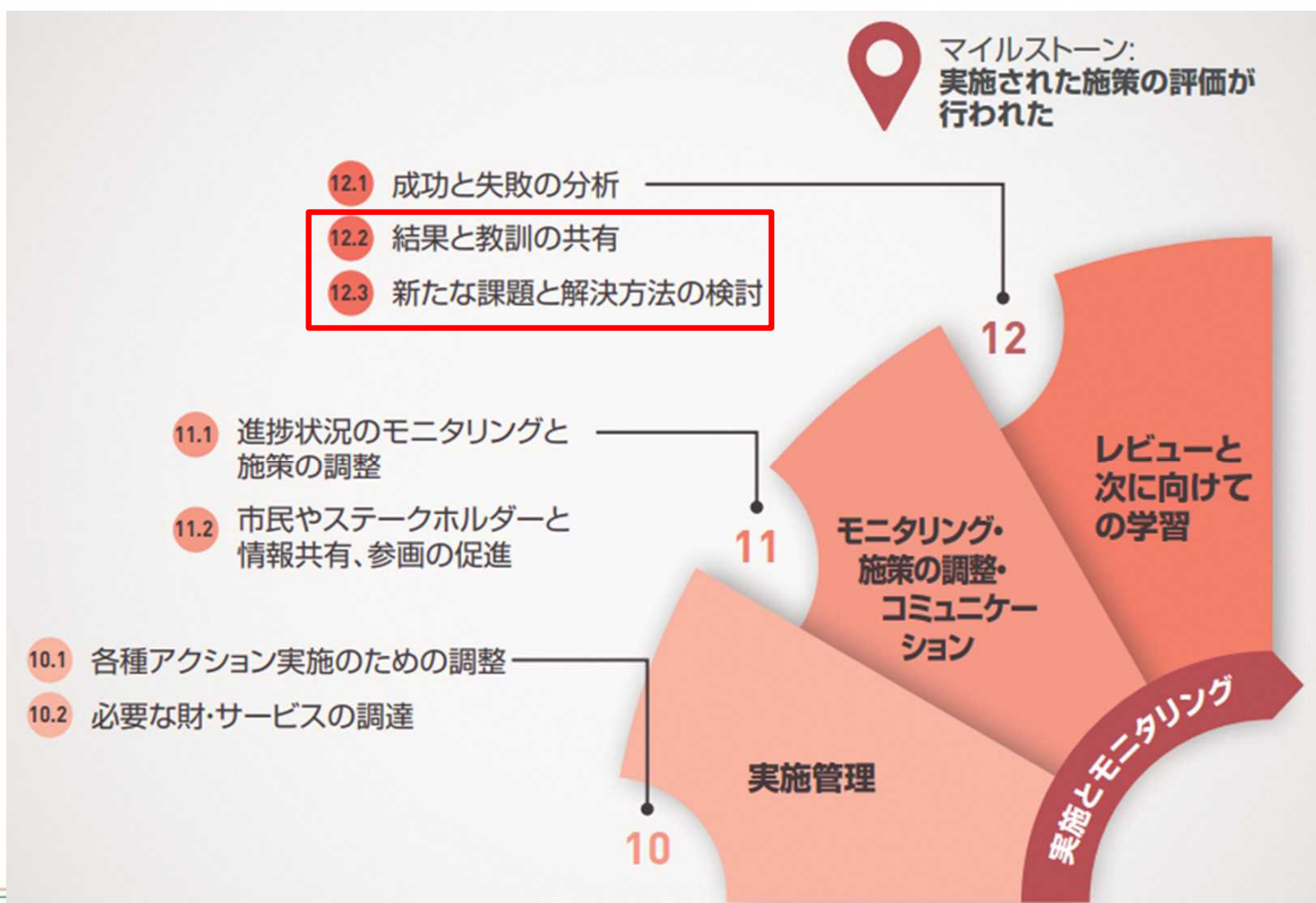


3. 4 フェーズ4のアクティビティ



43

フェーズ4



44

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。



45

45

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

リュブリャナ(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

リュブリャナ市は、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ニチャーの配置や緑化も行われた。その結果、4ヵ月後の2014年1月末には、CO₂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、リュブリャナ市は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



46

46

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。



47

47

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



48

48

4. 日本におけるSUMPの意義



49

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方針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。



50

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

1. 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展開
 - 「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。
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。



53

「SUMP化」に向けた5つの深化

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。
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)。



54

「SUMP化」に向けた5つの深化

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。



55

ご清聴ありがとうございました



56