



# 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



# 本書について

本書は、EUの「Horizon 2020 Research and Innovation」プログラム(グラント契約番号690669)の下で共同出資されたSUMPs-Upプロジェクトの枠組みの中で作成された。

SUMPs-Upプロジェクトのコーディネーターは、Ana Drăgulescu (ICLEI欧州事務局)が務めた。

**引用:** Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

**著者:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH.

この文書の一部は以下欧州委員会の著作物であるガイドラインに基づく。Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013)

**寄稿著者:** EUROCITIESのAnthony Colclough (セクション1.2)、ICLEIのAna Dragutescu, Elma Meskovic, Marko Horvat (セクション1.4, アクティビティ10.2)、CeremaのThomas Durlin (セクション1.5)、Wuppertal InstituteのStefan Werland, Frederic Rudolph (アクティビティ8.2, 9.1)、GIZ and MobiliseYourCityのSasank Vemuri (アクティビティ8.2, 9.1); Dirk Lauwers, Ghent University (Measuring accessibility with the Flemish 'Mobiscore approach'); TRT Transport e Territorio (Modelling tools in the SUMP process), EIB/JASPERS (Major infrastructure projects in Sustainable Urban Mobility Planning; Strategic Environmental Assessment (SEA) and Sustainable Urban Mobility Planning) Els Vandebroeck and Evelien Bossuyt, Mobiel21 (Linking SUMP with social inclusion policy).

グッドプラクティスの事例の調整 Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); グッドプラクティスの全著者は付属書 C に記載されている。

**査読者:** Peter Jones教授(ユニバーシティ・カレッジ・ロンドン、交通と持続可能な開発)、Anthony D May名誉教授(リーズ大学交通研究所、交通工学)、Frank Wefering(ニューヨーク、グリーンマン・ペダーセン社、持続可能性のディレクター)。

**謝辞:** 本書は、さまざまなコンサルテーション・ワークショップ(付属書 E 参照)の参加者や、**SUMP コーディネーション・プラットフォーム**に参加している組織や個人からの貴重な協力により作成した。また、Thomas Durlin (Cerema), Caroline Mattsson (Trivector), Ivo Cré (Polis), Tom Rye (Edinburgh Napier University), および欧州委員会 (Directorates-General for Mobility and Transport, for Regional and Urban Policy, and for Environment), Innovation and Networks Executive Agency (INEA), European Investment Bank/Jaspers Programmeの代表者、以上の専門家から幅広い助言を受けた。

**校正:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metzke, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)。

**訳者:** 今村朋範(セクション1、セクション2:フェーズ1)、足達英一郎(フェーズ2:3)、町田敏章・長澤貴太郎(フェーズ4) (一般財団法人地域公共交通総合研究所)

**監訳:** 宇都宮浄人(関西大学)、柴山多佳児(ウィーン工科大学)

**翻訳コーディネート:** 一般財団法人地域公共交通総合研究所 <https://chikoken.org/>

**日本語版レイアウト:** 服部徹、三上亜矢子(株式会社Loop <https://www.loop-kk.com/>)

**日本語版翻訳にあたっての謝辞:** 中部大学の酒井吉廣氏には日本語への翻訳にあたって幅広い助言を賜った。また、翻訳家の宮崎直美氏には、校正にあたり貴重な助言を賜った。

**レイアウト:** Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Germany | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

**表紙写真:** [www.istock.com](http://www.istock.com)

**免責事項:** 本書に記載されている見解は、著者のものであり、必ずしも欧州委員会の見解を反映するものではない。本ガイドラインは英語で作成されており、他の言語への翻訳は翻訳者の責任である。

**著作権:** この出版物は Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH の著作物である。出典が記載されている本出版物のすべての画像およびテキスト要素は、提供した組織または個人の所有物である。

著者は、本ガイドラインが広く利用されることを望む。また、(a)引用による出典の明記、(b)再配布された資料の無料利用を条件に、いかなる媒体でも無料で使用、複製、再配布可能である。この文書の商業的使用および内容の変更は、著作権者の特別な許可を得た場合にのみ許可される。

法的観点から、本文書の使用は、クリエイティブ・コモンズ・ライセンスCC BY-NC-ND 4.0 (Attribution- NonCommercial-NoDerivates 4.0 International)の下で許可される。このライセンスの法的文章は、<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode> を参照。



## 連絡先:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH Clever Str. 13-15, 50668 Cologne/Germany  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tel.+49.221.6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

# 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: 課題と機会の分析(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: 主たる問題と全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 |

**フェーズ 3: 施策の策定 ..... 103**

**ステップ 7: 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 ..... 105**  
    **アクティビティ 7.1: ステークホルダーとの施策の洗い出しと評価 ..... 105**  
    **アクティビティ 7.2: 統合された施策パッケージの定義 ..... 113**  
    **アクティビティ 7.3: 施策のモニタリングと評価計画の策定 ..... 121**  
**ステップ 8: アクションと責任に関する合意 ..... 125**  
    **アクティビティ 8.1: アクションの概要の記述 ..... 125**  
    **アクティビティ 8.2: 財源の特定と資金調達見込みの評価 ..... 129**  
    **アクティビティ 8.3: 優先順位、実施主体、スケジュールの合意 ..... 133**  
    **アクティビティ 8.4: 政治家や市民の幅広い理解の促進 ..... 136**  
**ステップ 9: 議決・議会承認と資金調達の準備 ..... 139**  
    **アクティビティ 9.1: 資金調達計画と費用負担の合意 ..... 139**  
    **アクティビティ 9.2: SUMP文書の完成と質の確保 ..... 142**  
**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 ..... 144**

**フェーズ 4: 実施とモニタリング ..... 145**

**ステップ 10: 実施管理 ..... 146**  
    **アクティビティ 10.1: 各種アクション実施のための調整 ..... 146**  
    **アクティビティ 10.2: 必要な財・サービスの調達 ..... 149**  
**ステップ 11: モニタリング・施策の調整・コミュニケーション ..... 153**  
    **アクティビティ 11.1: 進捗状況のモニタリングと施策の調整 ..... 153**  
    **アクティビティ 11.2: 市民やステークホルダーと情報共有、参画の促進 ..... 156**  
**ステップ 12: レビューと次へ向けての学習 ..... 159**  
    **アクティビティ 12.1: 成功と失敗の分析 ..... 159**  
    **アクティビティ 12.2: 結果と教訓の共有 ..... 161**  
    **アクティビティ 12.3: 新たな課題と解決方法の検討 ..... 162**  
**マイルストーン: 実施された施策の評価が行われた ..... 165**

付属書 ..... [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex\\_final\\_highres\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex_final_highres_0.pdf)

## 欧州における持続可能な都市モビリティ計画

世界が急速に変化する中で、都市のモビリティをよりクリーンで持続可能なものにしようと取り組む地方自治体やステークホルダーが増えていることは喜ばしいことである。交通に起因する大気汚染や騒音、渋滞や事故を減らしながら、都市のQoL(生活の質)を高めることは、今や多くの首長の優先課題となっている。今日では、私たちはこれまで以上に、より良い歩行環境や自転車走行環境、効果的な公共交通やシェア交通、複数のモードの交通結節点などを必要としており、これらはすべてスマートなデジタルソリューションによって支えられる。そして、それを実現するためには、包括的なモビリティプランニングを通じて、行政の支援に加え、関係者を巻き込むことで、優れたアイデアや革新的な施策を組み合わせるのが最善の方法である。

欧州委員会が過去10年間にわたり、持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)を積極的に支援してきたことを大変誇りに思う。2009年にSUMPのコンセプトを導入し、2013年にSUMPガイドラインを公表して以来、欧州委員会は、バランスよく統合された、持続可能な交通モードを発展させるために、欧州各地の何百もの都市を支援してきた。このことは、欧州でSUMPが広く実施され顕著な形で実を結んでいることからわかる。さらに重要なのは、この計画が、人々のニーズを組み込んだ参加型のアプローチであることである。交通をめぐって都市が直面している気候、エネルギー、環境の課題に取り組むためには、包

括的で持続可能な都市モビリティ計画が効果的な方法であることが証明されている。

SUMPのコンセプト及びそのガイダンスは、多くの人々やステークホルダーによって高く評価されており、あなたの都市でもそれを最大限に活用し、役立ててもらいたいと考えている。それゆえ、2018年、欧州委員会は、モビリティ、技術、社会の最新動向を映し、変化するモビリティの姿に影響を与えるSUMPガイドラインの更新作業に着手し、SUMPコミュニティと呼ぶべき多くの人々の、1年半にわたる共創と貢献があった。ガイドラインの改訂版は、こうした作業から生まれた本当に素晴らしい結果であり、私も全面的に支持している。

私は、すべての地方自治体が、この価値ある計画ツールを十二分に吸収し、可能な限り、この充実したガイダンスを活用することを強く勧める。都市の規模にかかわらず、すべての市町村は、主要な都市モビリティの課題に対処し、市民の生活の質を向上させるために、質の高い持続可能な都市モビリティ計画を策定可能であり、また策定すべきである。



ヘンリック・ホロレイ  
欧州委員会モビリティ・交通総局長

## 読者へのガイド

この「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan)<sup>1</sup>」の策定と実施のための欧州のガイドライン」第2版の発行は、欧州における新たな計画文化の普及という点で重要なマイルストーンとなる。第2版は、広く利用されている2013年の第1版を全面的に改訂し、さまざまな分野における都市モビリティの急速な発展と、SUMPのコンセプトを実施した豊富な経験を統合することを目的とする。

セクション1では、必ずしも専門家でない読者に向けて、原則と基本要素を理解できるよう、SUMPのコンセプトを紹介する(1.1節「持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)とは」参照)。特に政策決定に携わる者は、なぜ持続可能な都市モビリティ計画が都市とその住民にとって有益なのか、ヨーロッパのさまざまな都市でどのような長期的影響を与えているのかというエビデンスに関心があるかもしれない(1.2節「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」)。

本ガイドラインの作成にあたっては、欧州各地のプランナーや政策立案者の実務ニーズに合うガイダンスを作成するよう努めた(1.3節「持続可能な都市モビリティ計画策定の主な要素は何か」)。しかし、このガイドラインはあくまで、多くの要求と関心が入り混じる政策分野における理想化されたコンセプトである。したがって、持続可能な都市や都市圏の実現に向けた都市の具体的な現実課題にこのガイドラインを適用する際には、柔軟性が不可欠である。この点については、1.4節「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」で詳しく説明している。

市町村は住民に最も近い行政機関であり、ほとんどの欧州諸国において、地域のモビリティを計画し、提供する役割は市町村が担っている。一方、国や地方政府は、市町村に法的権限を与え、協力を促し、財政支援を行う枠組みを構築する重要な役割を果たしており、1.5節「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」では、国や地方自治体がどのようにSUMPの策定を支援できるかをまとめている。

セクション2では、SUMP策定のプロセスを包括的かつ段階的に説明する。このセクションの読者は、主に計画の実務家や計画策定プロセスの積極的な参加者を想定しているが、誰にでも理解できるようなスタイルで書かれている。ここでは、持続可能な都市モビリティの計画策定における新たなサイクルの構造に沿って、4つのフェーズ、それぞれ3つのステップ、合計32のアクティビティを紹介する。すべてのフェーズとステップは、簡単な概要からスタートする。すべてのアクティビティについて、根拠、

ねらい、タスクの詳細な説明、タイミングや他のタスクとの調整に関する情報、チェックリストのほか、グッドプラクティスや有用なツールを提示している。読者は、セクション2を冒頭から末尾まで通して読み計画プロセス全体のガイダンスとして使用することもできるが、多くの読者にとって本セクションは新しい計画のステップに入る際に参照し、ステップごとのインスピレーションを得るガイドとなるだろう。

本ガイドラインを補完するいくつかの付属書もある。付属書Aは、異なる言語や計画文化の間でも共通の理解が得られるよう、重要な用語を集めた用語集である。付属書Bは、SUMPプロセスのための計画チェックリスト、付属書Cは、すべてのグッドプラクティスの事例のより詳細な紹介である。付属書Dは、SUMPのコンセプトに基づいた補完的なガイドや要約となっており、計画の特定の側面の詳細な説明、特定の状況に合わせたガイド、重要な政策分野に焦点を当てた内容が記載されている。付属書Eには、このSUMPガイドライン第2版の作成に携わった専門家のリストを記載している。

<sup>1</sup> 本書では、「持続可能な都市モビリティの計画策定(Sustainable Urban Mobility Planning)」は計画のプロセスを意味し、「持続可能な都市モビリティ計画(Sustainable Urban Mobility Plan)」(あるいは「SUMP」)は計画プロセスの本質的な成果を意味している(ただし成果物文書のみを指すものではない)。計画そのものには「SUMP」という略語が使われ、「SUMPコンセプト」や「SUMPプロセス」などの用語が区別のために使われる。発音は、「sump(サンブ)」もしくは「S.U.M.P.(エス・ユー・エム・ピー)」の2通りが用いられる。



image © funky-data on istock.com

## はじめに

「持続可能な都市モビリティの計画策定のためのガイドライン」の初版は、欧州全域から168人の計画の実務家やその他の専門家が参加した<sup>2</sup> 新しい計画手法のコンセプトを規定するための包括的な協議を経て、2013年末<sup>3</sup> に発行された。これと並行して、欧州委員会は都市モビリティ政策を体系的に策定し、「SUMP」の概念の定義を含む「都市モビリティパッケージ」<sup>4</sup>を公表した(1.1節参照)。

### SUMPガイドラインの初版以降、何が実現したのか

欧州をはじめとする世界中の多くの都市がSUMPを策定した。同時に、EUが資金を提供した数多くのプロジェクトやプログラムによってこの新世代のモビリティプランの策定の助けとなる、有益な知見が蓄積された。

持続可能な都市モビリティの計画策定を実施するためのコミュニティが形成され、その成果としての優れた事例や、数多くの(通常)無料のツールやノウハウがEltisプラットフォーム([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu))上で閲覧できる。また、主要なステークホルダーやプロジェクトの調整プラットフォームが設立されて、2014年以降、毎年SUMP会議が開催され、大きな成功を収めている。今や、最先端のSUMPを持つことは、未来志向の都市にとって必須であり、都市交通への投資(たとえば欧州構造基金や欧州投資基金)を呼び込むため要件であると考えられるようになっている。

SUMPのコンセプトはまさに、多くの関係者が貢献し、

多くの都市(および市民)が恩恵を受けてきた欧州のサクセスストーリーである。その成功は、EUの強力な政策の協調と支援、実務家との体系的な協議に基づく実施的なガイドライン、実施者のコミュニティに基づいている。

<sup>2</sup> SUMPの起源は、持続可能な都市交通計画のガイドライン作成を提案した「都市環境に関するテーマ別戦略(Thematic Strategy on the Urban Environment, 欧州委員会コミュニケーション(指針)COM(2005)718参照)」に遡る。PILOTプロジェクトによる最初のガイダンス文書(2007)、[www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf)も参照。

<sup>3</sup> Rupprecht Consult, Guidelines.Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>4</sup> 欧州委員会コミュニケーション(指針)COM(2013) 91.



## 今回の更新はどのようにして行われたか

SUMP ガイドラインの第2版は、ステークホルダーの参画の下で1年間集中的に行った作業プロセスの成果である。ここでは、SUMPコミュニティとの密接な協力のもとで、作成と検証が行われてきた。具体的には、大規模な調査とSUMPカンファレンス2018での特別セッションを出発点として、ヨーロッパ中の実務家やその他の専門家とのワークショップが多数開催されてきた。また、いくつかの主要な都市のネットワークが密接に今回の更新に関わることで、あらゆるタイプの都市や地域からのフィードバックを取り入れるよう、特別な対応がとられた<sup>5</sup>。全体として、300人以上の交通および都市プランナー、他の実務家、政策立案者や研究者が貢献したことになる。付属書Eには、このプロセスに参画した専門家のリストを掲載している。

さらに、今回の更新では、戦略的なモビリティの計画に実績のあるいくつかの国の計画ガイダンス<sup>6</sup>を含む既存の文献を徹底的にレビューした。本ガイドラインの初版を確固たる基盤としつつ、文献レビュー、草案の詳細な査読<sup>7</sup>、SUMPカンファレンス2019における2つの特別レビューセッションとフィードバック調査によって、本文書が高い質を担保した計画指針となっていることは間違いない。

## なぜSUMPガイドラインの更新が必要であったか

ここ数年の間に、都市モビリティの多くの分野で、さまざまな大きな進化が見られた。技術革新により、ドライバレスの電気自動車が近い将来に公道を走るようになるであろうし、新しいビジネスモデルの出現は「Mobility as a Service」をもたらした。また、それと同時に、移動の仕方が変わり、シェア型のモビリティや自転車が増加している。これらのいくつかの例は、モビリティシステムのさまざまなレベルの重要な変化によって、当初のSUMPガイドラインを再考し、更新する必要が出てきたことを示している。加えて、欧州の実務家が新たな着想につなげていくべき豊富なSUMP導入経験が蓄積されてきた。さらに、多くのプロジェクトや取り組みの中で、特定の計画のトピックに関する追加のガイダンスが作成されようとしていたので、明確な枠組みの下でナレッジベースを構築し、統合する必要があったのである。

こうした背景の下、SUMPガイダンスを更新するプロセスは、2018年に始まった。更新は、SUMPガイドライン本編のみならず、SUMPコンセプトの特定の部分についての補足的なガイドや要約にまで範囲を広げて行われた。これらの補足的なガイドは、計画プロセス上の特定の事項（例えば、組織間の協働）、持続可能な都市モビリティの計画策定の特定の文脈に対する適合（例えば、大都市地域）、具体的な政策分野（運転の自動化や安全）について詳述している。

<sup>5</sup> ワークショップは、Rupprecht Consultのほか、SUMP-Usの他の都市ネットワークパートナー（ICLEI、EUROCITIES、Polis、リヴィット海沿岸都市連合）、国際公共交通連合（UITP）、SUMP関連プロジェクト（PROSPERITY、SUITS、LOW-CARB）のコンソーシアムメンバーが主催している。

<sup>6</sup> イギリスのLocal Transport Plan、フランスのPlans de déplacements Urbains、ドイツのVerkehrsentwicklungspläne、スウェーデンのTRAST、イタリアのPiano Urbano della Mobilità。

<sup>7</sup> ユニヴァーシティ・カレッジ・ロンドン（英国）の交通と持続可能な開発が専門のPeter Jones教授、リーズ大学交通研究所（英国）の交通工学が専門のAnthony D May教授、ニューヨーク（米国）のグリーマン・ペターセン社の持続可能性のディレクターであるFrank Weferingによる正式な査読を受けている。また、欧州の各機関の代表者からは、作成過程全体を通して貴重なコメントをいただいた。さらに、欧州委員会（モビリティ交通総局および地域都市政策総局）、欧州投資銀行（Jaspers Programme）、SUMPコーディネーションプラットフォームに参加している組織や個人からも、準備過程において貴重なコメントをいただいた。また、本書の草稿にさまざまなコメントをいただいた Thomas Durlin (Cerema)、Caroline Mattsson (Trivector)、Ivo Cré (Polis)、Tom Rye (エディンバラ・ネピア大学)にも感謝する。



# 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

このセクションでは、持続可能な都市モビリティ計画の専門家ではない意思決定者やその他のモビリティ関係者も含む、都市モビリティに関心のあるすべての読者を対象として、その概念を紹介する。

## 1.1 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)とは

### 政策の背景

持続可能な都市モビリティの計画は、欧州におけるデファクトとなる都市交通計画のコンセプトである。このコンセプトの確立に至る政策は、2005年以来、欧州の政策立案者により体系的に整理されてきた<sup>9</sup>。その最も重要なマイルストーンは、2013年末に発表された「都市モビリティパッケージ」<sup>9</sup>で、欧州委員会は付属書の中で持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)のコンセプトを定義した。同時に、SUMPガイドラインの第1版<sup>10</sup>がリリースされた。都市モビリティパッケージは、「欧州の都市部がより持続可能な道筋に沿って発展すること、そして競争力があり、かつ資源利用効率に優れた交通システムを目指すEUの政策目標に確実に沿うために、都市モビリティに対するアプローチを変革すること」<sup>11</sup>を提唱している。都市モビリティパッケージでは、SUMPにおいて十分に考慮されるべき計画プロセスや内容を導く原理原則が述べられている。SUMPガイドラインには、従うべき具体的な手順、実地的な助言やグッドプラクティスが含まれている。都市モビリティパッケージの発表以来、SUMPのコンセプトは、欧州内外で広く普及した。このコンセプトが信頼できるものであることが明らかになり、有効であり続ける一方で、しかしガイドラインの更新の必要性が高まった。そこで、このSUMPガイドラインの新版では、次の1.2節で詳述する当初のコンセプトに基づきながらも、SUMPの作成に関する推奨事項は大幅に更新されている。

### 定義

以下の持続可能な都市モビリティ計画の定義は、欧州および国際的に広く受け入れられている。

**「持続可能な都市モビリティ計画とは、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である。これは、既存の計画手法に基づき、統合、参加、評価の原則を十二分に考慮したものである。」**

持続可能な都市モビリティ計画は、後に詳述する以下の原理原則に基づく。

- ① 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
- ② 組織の垣根を超えた協力
- ③ 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
- ④ 現況の診断と将来求められる成果の見極め
- ⑤ 長期ビジョンと明確な実施計画の策定
- ⑥ すべての交通モードの統合的な発展の促進
- ⑦ モニタリングと評価の事前の織り込み
- ⑧ 品質の保証

<sup>9</sup> 「都市環境に関するテーマ別戦略」(2005年)、「都市モビリティに関するグリーンペーパー」(2007年)を踏まえ、「都市モビリティに関する行動計画」(2009年)では、「持続可能な都市モビリティの目標達成に向けて、地方・地域・国の当局を奨励・支援するための20の措置」を提案しており、その最初の行動は「持続可能な都市モビリティ計画の普及の加速」であった。2011年のEU交通白書は、世界や欧州の戦略的な政策目標に貢献するため、都市交通の具体的な目標を策定した。

<sup>9</sup> 欧州委員会コミュニケーション(指針)COM(2013) 913。

<sup>10</sup> Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)。

<sup>11</sup> 欧州委員会コミュニケーション(指針)COM(2013) 913, p. 2。

SUMPの策定は、都市交通の複雑性に効率的に対応するための戦略的かつ統合的なアプローチである。持続可能なモビリティへの移行を実現することで、アクセシビリティと生活の質(QoL)を向上させることを目的の中核としている。SUMPは、持続可能なモビリティに向けた長期的なビジョンに従って、事実に基づく意思決定を行うことを提唱している。現況を見極めたうえで将来のトレンドを徹底的に分析し、戦略的目標を掲げて広く支持される共通のビジョンを描き、目標を達成するための規制、プロモーション(市民の理解や意識改革を促進)、財政支援、技術的なもの、そしてインフラの施策を統合的に講じる点が根本にある。さらに、これらの実施には体系的なモニタリングと評価が伴わなければならない。

従来の計画手法とは対照的に、SUMPでは、市民やステークホルダーの参加、セクター間(特に交通、土地利用、環境、経済、社会政策、健康、安全、エネルギー)の政策の調整、行政の異なる層の間(国・都道府県・市町村の間)の横断的

な協力、そして民間のアクターとの幅広い協力を特に重視している。また、SUMPのコンセプトでは、モビリティ(人とモノの両方)、交通モードとサービスを1つに統合した形でカバーすること、そして、単一の市町村の域内にとどまらず、「都市圏域」全体を対象に計画することを重視する。

**従来の交通計画の策定と持続可能な都市モビリティ計画の策定の違いは何か**

近年、交通計画に対するアプローチは、学術的にも計画実務的にも大きく変化している。従来のアプローチと持続可能な都市モビリティ計画の策定の主な違いを、図1にまとめた。

図1: 従来の交通計画と持続可能な都市モビリティ計画の違い

| 従来の交通計画の策定          |   | 持続可能な都市モビリティ計画の策定                                    |
|---------------------|---|--|
| 交通流に焦点              | → | 人に焦点   |
| 主たる目的:<br>交通流の容量と速度 | → | 主たる目的:<br><b>アクセシビリティと生活の質</b> (社会的公平性、健康と環境の質、経済活力) |
| モードごと               | → | <b>すべての交通モードの統合的な発展</b> と持続可能なモビリティへの移行              |
| インフラに焦点             | → | インフラ、市場、規制、情報、プロモーションの <b>組み合わせ</b>                  |
| セクター別の計画文書          | → | <b>関連する政策分野と整合性のある</b> 計画文書                          |
| 短期・中期の実施計画          | → | <b>長期ビジョンと戦略</b> の中に位置づけられた短期・中期の実施計画                |
| 単一の行政区域をカバー         | → | 通勤パターンに基づく <b>都市圏域</b> をカバー                          |
| 交通工学の領域             | → | <b>学際的な</b> プランニングチーム                                |
| 専門家による計画            | → | 透明性のある参加型のアプローチを用いた、 <b>ステークホルダーや市民を巻き込んだ</b> 計画     |
| 限られた影響評価            | → | <b>学習</b> と改善を促進するための体系的な <b>影響評価</b>                |

## 8つの原則

持続可能な都市モビリティ計画の策定のご概念は、都市モビリティパッケージで定義されているものと同様に広く受け入れられている8つの原則<sup>12</sup>に基づく。



### ① 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画

都市は、日々の人とモノの流れによって、その周辺地域と密接に結びついており、SUMPの地理的範囲は、この「都市圏域」に基づく必要がある。これは地域の状況に応じて異なり、中心都市と周辺地域、または多くの中心部から構成される地域全体、あるいは他の形態の市町村の集まりといった形をとる場合もあろう。人やモノの実際の流れに基づいて計画を立てることは、たとえ自治体の境界がそれと別の論理に従っていて、それに起因して簡単に自治体の境界をまたいだ計画立案ができないとしても、SUMPを適切かつ包括的なものにかどうか関わる重要なポイントである。

都市圏域は、OECD（経済開発協力機構）、ユーロスタット（EU統計局）、EUの地域・都市政策総局によって合同で定義されており、「都市の中心部を特定するための人口密度と、中心部と労働市場が高度に統合されている後背地を特定するための通勤交通」<sup>13</sup>に基づく。

SUMPIは、都市圏域全体に対して、アクセス性を向上させ、高品質で持続可能なモビリティを提供するという基本的な目的を追求する必要がある。

持続可能な交通システムとは：

- 誰にでもアクセス可能で、すべての利用者の基本的なモビリティニーズを満たしていること。
- 住民、企業、産業界のモビリティや交通サービスに対する多様な要求の間のバランスを取り、それらに応えること。
- さまざまな交通モードのバランスのとれた発展とよりよい統合を促していること。
- 経済的活力、社会的公平性、健康と環境の質への要求をバランスさせ、持続可能性の要件を満たしていること。
- 効率と費用対効果が最適化されていること。
- 都市空間や既存の交通インフラとサービスを有効に活用していること。
- 都市環境をより魅力的にし、生活の質を高め、人々の健康を増進させていること。
- 交通安全や治安を向上させていること。

- 大気汚染や騒音、温室効果ガスの排出、エネルギー消費を削減していること。
- 「欧州横断交通網（TEN: Trans-European Transport Network）」や欧州の交通システム全体のパフォーマンス向上に貢献していること。

これらのSUMPが満たすべき基本要件は、計画の過程でさらに細分化され、優先順位が付けられる。



### ② 組織の垣根を越えた協力

SUMPの策定と計画内容の実施は、計画の対象となる地域の異なるレベルの行政機関や組織（およびそれらの部署）が高いレベルで協力、調整、協議を行う必要がある。

持続可能な都市モビリティ計画の策定にあたっては、以下の協力や調整を行うべきである。

- 交通に関連するセクター（土地利用、空間計画、社会サービス、健康、エネルギー、教育、各種取り締まりや治安維持など）の政策・計画とSUMPの整合性と補完性を確保するための協力。
- 他の階層の行政機関（区、市町村、市町村の連合体、都道府県、国など）の関連当局との緊密な交流。
- 交通サービスを提供する公営事業者・民間事業者との調整。

<sup>12</sup> 本節は、Urban Mobility Package（欧州委員会コミュニケーション（指針）COM(2013) 913）の付属書1に立脚している。

<sup>13</sup> OECD, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, p. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).



image © City of Bremen



### 3 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り

SUMPでは、住民、訪問者など、都市圏に関係する個人だけでなく、そこに拠点を置く組織・団体や企業のモビリティに対するニーズを満たすことに重点を置いている。この計画では、透明性が確保された参加型のアプローチを取り、計画の策定から実施段階まで、市民やその他のステークホルダーを積極的に巻き込む。計画への市民やステークホルダーの参画は、SUMPとSUMPの政策への当事者意識を強く認識してもらうために欠くことができないからだ。早い段階から積極的に参加することで、市民がSUMPを受け入れやすく、また市民の支持が得られやすくなる。これによって、政治的なリスクを最小限に抑え、具体的に実施していくことができる。

### 4

### 現況の診断と将来求められる成果の見極め



SUMPは、都市圏域における交通システムの現況を評価し、将来求められる成果を見極めることで成り立つ。

これにより、現状を包括的に評価し、進捗状況を把握する尺度となるベースラインを確立することができる。そのために、持続可能な都市モビリティ計画の策定プロセスでは、確立されたビジョンとの整合性を保ちながら、計画が目指す目的と野心的でありながらも現実的な目標値を定め、それぞれの目標値に対して評価指標を定義する。これらの指標は、現況や将来の状況を評価するために用いられる。これらの評価は同時に、現在の能力とリソース、および計画と実施のための組織体制の評価と見直しも含む。



### 5 長期ビジョンと明確な実施計画の策定

SUMPは、都市圏域エリア全体の交通とモビリティの今後の展開に関する長期的なビジョンに基づいており、公と民、旅客と貨物、動力を持つ交通機関と動力を持たない交通手段、動いている人・モノと停まっている人・モノなど、すべての交通モードと交通の形態を網羅する。それに加えて、インフラとサービスの両方を網羅している。また、SUMPは、目的と目標値の実現に向け、具体的な施策をパッケージ化した短期的な計画も織り込んでおり、実施スケジュールと予算に加え、明確な責任分担と必要なリソースの大枠も含んでいる。



### 6 すべての交通手段の統合的な発展の促進

SUMPは、持続可能な交通機関やサービスを優先しながら、関連するすべての交通モードに対して、バランスのとれた統合的な発展を促す。SUMPは、モビリティ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ための統合的な施策のパッケージを提示する。そこには、インフラ、技術、規制、支援、資金調達に関する施策が含まれる。さらに、SUMPは、あらゆる形態の共同使用の交通サービス（従来の公共交通機関のみならず、新しい形態のものを含むシェアリングサービス）、アクティブ・モビリティ（徒歩と自転車）、複数モードを組み合わせるものと単一交通モードで済むもの、交通安全、動いている車両のみならず駐停車・駐輪している車両、貨物・荷物の配達や訪問型サービスの提供、物流、モビリティ・マネジメント、高度道路交通システム(ITS)について対象としている。



image © funky-data on istock.com



## 7 モニタリングと評価の 事前の織り込み

SUMPを実施するには、綿密なモニタリングが欠かせない。計画の目的に向けた進捗状況や目標値の達成度は、選択したパフォーマンス指標(KPI)に基づいて定期的に評価する必要があり、そのために必要なデータや統計を必要なタイミングで確実に入手できるよう、適切に対応を織り込んでおくことが必要である。施策の実施状況を継続的にモニタリング・評価することで、目標値を修正したり、実施中の施策を必要に応じて修正することにもつながる。モニタリング報告書を市民やステークホルダーと共有し、その内容についての議論を深めることによって、SUMPの策定・実施の進捗状況が市民やステークホルダーに伝わるのである。



## 8 品質の保証

SUMPは、都市圏の発展のための重要な文書である。専門的にみてSUMPが高い水準の品質を確保し、SUMPのコンセプト(本書)の要件に準拠しているかどうかを確認するメカニズムを組み込むことには、リソースを割く価値が大いにある。データの品質保証と施策実施中のリスク管理には特に注意が必要である。これらの作業は、外部の有識者や他の政府機関(都道府県や国レベルなど)に任せることも可能であるし、SUMP自己評価ツールのようなツールを使用することでも容易に実施できる。

# 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

持続可能な都市モビリティ計画の策定は、どうすれば都市にとって有用なものになるのだろうか。持続可能な都市モビリティ計画を実際の政策で実現した都市には、どのような成功例が出ているのだろうか。本節では、持続可能な都市モビリティ計画を策定・実施することで得られるメリットをいくつか示す。

### 健康改善に向けての協働

EUでは、大気汚染が原因で、EUで年間40万人以上の人が早世しており<sup>14</sup>、大気環境を改善することが社会的・経済的に有益であることは明らかである。さらに、気候危機に対処するために温室効果ガスの排出量を削減する必要性は誰もが認めるところであり、道路交通はEUで2番目に大きなCO<sub>2</sub>排出源となっている<sup>15</sup>。こうした状況にもかかわらず、欧州の多くの都市はいまだにEUの大気環境基準を超えている状況にある。

スペインの首都マドリードでは、2018年11月にSUMPで計画策定した低排出ガスゾーンを実施したところ、わずか3カ月で二酸化窒素による大気汚染が15%減少した<sup>16</sup>。フランスのトゥールーズの最新のSUMP(フランス語でPDU)では、排ガス由来の高濃度の窒素酸化物に曝露される人の数を、2013年の8,000~18,000人から2030年には300人以下に減らすことを目指している<sup>17</sup>。こうした削減は、多くの異なる政府部門や異なるレベルの政府の賛同を得て最も効果的に達成される。つまり協働の計画によって可能になるのである。



image © deberarr on istock.com

<sup>14</sup> European Environment Agency, 2018. Air quality in Europe - 2018 report, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> European Environment Agency, 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Fig.2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA-33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, Municipal Transport Company of Madrid, interview by the authors, March 04, 2019.

<sup>17</sup> Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

## 健康増進と交通安全における一石二鳥のメリット

アクティブ交通(自転車・徒歩)を促進することで、公衆衛生や交通安全にもメリットがある。イギリスの研究では、定期的に自転車で通勤している人は、がんのリスクが45%低いということが分かっている。エストニア第2の都市タルトゥでは、公共インフラへの投資により、わずか5年間で自転車の交通手段分担率を4%から8%に倍増させることに成功した<sup>18</sup>。持続可能な都市モビリティ計画の策定は、政策を一貫したものにすると同時に、交通と健康を結びつけることを目的としている。優れた公衆衛生政策を有する都市には、それぞれいろいろな理由はあるだろうが、最も成功している自治体、つまりEUの最も健康な10都市のうち8都市が、SUMPを策定していることは、おそらく偶然ではないだろう<sup>19</sup>。

EUでは2017年に都市部の道路で9,600人が死亡しており、これは交通事故死者総数25,047人のうち38%に相当する。都市部の道路での死者の70%が弱い立場の道路利用者であり、内訳は39%が歩行者、12%が自転車、19%が自動二輪車である<sup>20</sup>。持続可能なモビリティ施策は、都市の交通安全問題への取り組みに効果的に資するもので、2030年までに交通事故死・重傷者数を50%削減するというEU全体の目標達成に貢献することができる<sup>21</sup>。都市モビリティの形態の変化を着実にしようとする際に、道路交通の安全は、きわめて重要な課題となる。実際に安全かどうかのみならず、とりわけ利用者が安全と感じられるかが、最も持続可能な交通手段である、徒歩、自転車、公共交通機関の選択に大きく影響する。また、持続可能な道路とは安全な道路である、ということも認識することも重要である。自転車インフラ、歩道拡幅、速度制限の導入などを統合した政策によって、都市の交通安全を改善できる。たとえば、ワルシャワ市では2000年代半ばにSUMPを策定し始めて以来、交通事故が21%、交通事故死者が60%減少した<sup>22</sup>。

## 車を少なくし、より容易に目的地へ

移動と交通のためのインフラが一貫性のもとで熟慮され、特にモビリティと都市計画の担当部署の調整がよくなされている場合、異なる交通モードの間での都市の限られた道路空間の「奪い合い」は発生しにくい。各都市のSUMPは、個々人のモビリティ需要にあった交通モード間の補完関係を作り出すことに役立つ。2016年のミラノのSUMPにおける施策では、自動車を使う住人の数を既にイタリアの平均を大きく下回る50%にまで低減させる効果をもたらした。ミラノは順調に目標の達成に向かっていく<sup>23</sup>。

SUMPIは、モビリティの負のトレンドを反転させるのに役立つ。フランスでは1990年代にSUMPが普及したおかげでトレンドが変化し、ほとんど全ての都市で、それまでの20年間で最大22%も増加した自動車の利用は天井

を打ち、最大で8%の減少に転じた<sup>24</sup>。ハンガリー第3の都市セグドでは、SUMPの導入もあって、公共交通機関の利用者数の急激な減少に歯止めがかかった<sup>25</sup>。

## 市民の幅広い支持のとりつけ

以上述べてきた成果は、地域住民の積極的な参加があって初めて達成することができたもので、そうした参加プロセスは、持続可能な都市モビリティ計画の策定に不可欠である。ミラノの例では、755人の市民の意見を取り入れたSUMPIにより、市内の約70%のエリアで自動車利用を制限する低排出ガスゾーンを導入した。ステークホルダーや市民を巻き込んだ集中的な公開討論により、反対意見を最小限に抑えることができたのである<sup>26</sup>。

ブダペストでは、同様のプロセスで1,000件以上のパブリックコメントを集めたが、その大半は、より環境に配慮した施策を望むという意見で、この一般市民の姿勢は、政治的な合意の形成にも役立った<sup>27</sup>。ブダペストの事例は、SUMPを作る際の計画策定チーム内及び一般市民との協働作業が、人々を納得させるだけでなく、重要な洞察や斬新なアイデアをもたらすことを示している<sup>28</sup>。

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna jäähümbri liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotathome, 2019. The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?, [www.spotahome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotahome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: How to improve urban road safety in the EU.

<sup>21</sup> European Commission (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next Steps Towards "Vision Zero".

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, Interview by the authors, 08 March, 2019.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, vice mayor of Szeged, interview by the authors, 11 March, 2019.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus (Area Pianificazione Mobilità Milano), 筆者らのインタビュー, 2019年3月8日。

<sup>27</sup> Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol.1 Objectives and Measures, pp 12-15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview by the authors, 05 April, 2019.

市民は地元の首長が街に変化を起こすことを望んでいる。フランスのナントにおける調査では、バスの乗客の50%が、自宅に車があるにもかかわらず公共交通機関を選択していた<sup>29</sup>。ストックホルムでは、持続可能な都市モビリティ施策について、市民と議論し、協力することで、混雑料金を支持する市民の割合を5年間で33%から67%に拡大した<sup>30</sup>。市民やステークホルダーの参加は、政策立案者にとって、野心的な施策の影響を受ける他の市民やステークホルダーを納得させ、何が受け入れ可能かを理解し、拒否感につながる政治的リスクを低減するためのツールなのである。

### 住民にもビジネスにも資する住みやすさ

持続可能な交通手段は、自家用車での移動よりも利便性が高いというケースもしばしばみられる。ミラノの持続可能な都市モビリティ計画の一環として導入されたシェア型モビリティのネットワークには、電気自動車、電動スクーター、自転車が含まれており、約50万人の登録利用者を集めてその魅力を実証している<sup>31</sup>。

交通モードに関わらず、皆にとって安全な街路は、都市のアクセシビリティを高め、生活の質を向上させる。さまざまな要因が作用しているとはいえ、EUの住みやすい都市トップ10のうち7つがSUMPを導入した都市であることは偶然の一致ではない<sup>32</sup>。自動車通行量を減らして街路を魅力的にすれば、単なる通路としての道路は、都市の生活の場、そして社会のまとまりを生み出す居場所（プレイス）に変わるのである。

多様な移動手段により、居場所への感性が高まることで、都市のイメージを向上させ、地元の商店を後押しし、観光、地域再生、国際投資を促進する。コペンハーゲンでは、ある通りを歩行者天国にしたところ、1年間で売上が30%増加した<sup>33</sup>。同様に、2018年のクリスマス期間中にマドリッドの主要幹線道路を一時的に自動車通行止めにしたところ、2017年と比較して小売店における消費額が9.5%増加した<sup>34</sup>。このような施策は、短期的には売上高を下げたり、活発な反対運動が生じることもあるが、たいていは1年ほどあればそのメリットが誰の目にも明らかになるようになる。

企業にとっては、従業員の移動手段の選択肢が増えると、採用できる可能性のある従業員の幅が広がり、交通渋滞による時間の浪費が減り、メリットが生まれる。優秀な人材は、魅力的な都市での就職を希望することが多く、障がい者や経済的に不利な立場にある人などの社会的弱者は、移動の障壁がなくなることで就職先を見つけやすくなる。これは、モビリティを改善することで、特定の人々が他の人々を犠牲にして利益を得るのではなく、すべての人の生活水準を押し上げ、社会的公平性の向上につながるのだということを示している。ルーマニアのアラドがSUMP

の施策を決定する際に行った費用便益分析では、100万ユーロの投資に対して220万ユーロの利益が得られることが示されている<sup>35</sup>。ストックホルムでは、モビリティ施策の結果得られた年間の社会経済的余剰額を6,000万ユーロと算出している<sup>36</sup>。



image © olaser on istock.com

<sup>29</sup> certu, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France. [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, p 21. [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, Interview by the authors, 08 March, 2019.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p 44.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288-289.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, p. 34. [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).



Image © BKK Centre for Budapest Transport

## 一体性という強み

持続可能なモビリティの選択肢が多様で統合されているほど、交通システム全体の効率性と強靭さが高まる。ベルギーのヘント市では、2017年に最新のSUMPを実施して以降、市内中心部での自転車利用が25%、中心部以外では35%増加した<sup>37</sup>。アントワープでは、2015年に更新されたSUMPの施策を実施して以降、平均的な平日に市内に入ってくる自動車が25%（約14,000台）減少した<sup>38</sup>。

SUMPの本質は、長期的かつ統合的という点であり、これが多くの潜在的便益を具現化する最も効果的な道筋となる。長期的なコミットメントと広く合意された目標を伴うことで、不確実性に対応し、目標値に向かって段階的に取り組むための明確な指標を定義することができる。また、SUMPでは、部署間やガバナンスレベルでの協力が必要となるため、ビジョンを共有し、協力関係の構築に慣れていない機関をまとめる手段にもなる。これにより、政策立案の効率が飛躍的に高まるのである。

ブダペストは、SUMPの策定をきっかけとして、自治体の担当部署や国の関係者から公共交通事業者に至るさまざまなステークホルダーの間で、より調和のとれた考え方ができるようになったことを報告している<sup>39</sup>。このような連携

調整により、施策に必要な相互支援と施策の実施が確かなものになる。交通規制は、警察が取り締まりをしなければ意味がない。歩行者を中心としたまちづくりは、上位にあるより広範な都市モビリティ戦略の中に組み込まれることで初めて成功する。アントワープでは、周辺の33の自治体とフランドル地方政府が共同でSUMPを策定している<sup>40</sup>。

## Ready, steady, SUMP! よーい SUMP!

モビリティと雇用の関係のように、政治的に関心の高い事項とモビリティとの必然的な関連を明確にすることで、SUMPによって、モビリティがハイレベルな政治的目標の達成に寄与するものだということを、確実に広く認識させることができる。市民社会や民間の産業界などを含めた、政府内外のステークホルダーの協議や関与により、モビリティの活動への支援を広げることができる。これにより、成功の可能性が高まり、後に政治的な賛同を得やすくなる。持続可能な都市モビリティの計画策定は、変化を効果的に管理し、新しい考え方を刺激するツールなのである。

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, City of Antwerp, interview with the authors, 13 March 2019

<sup>39</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview by the authors, 05 April, 2019

<sup>40</sup> Marjolein Salens, City of Antwerp, interview with the authors, 13 March 2019



## 1.3 持続可能な都市モビリティの計画策定の主要要素は何か

ここでは、持続可能な都市モビリティの計画策定の要素とプロセスの概要を説明し、「SUMPサイクル」の12のステップを意思決定者の役割に焦点を当てて紹介する。プランナー向けの詳細はセクション2に記載する。

### 概要

2013年にSUMPのコンセプトが発表されて以来、持続可能な都市モビリティ計画を策定・実施するプロセスは、欧州(および世界)の多くの都市圏で適用されている。「SUMPサイクル」は、このプロセスを時計の文字盤になぞらえて表現している(図2参照)。もちろん、これは複雑な計画プロセスを理想形として、かつ単純化して表現したものである。場合によっては、複数のステップがほぼ並行して実行されたり(あるいは戻って再検討されたり)、タスクの順序が特定のニーズに合わせて変更されたり、他の計画策定の作業から得られる結果での代用をもって、アクティビティが部分的に省略されたりすることがある。

このような柔軟性が必要なことは十分に理解されている。それゆえプランナーは、持続可能な都市モビリティ計画の策定全体の原則から逸脱しない範囲で、それぞれの状況で必要とされる理にかなった対応を行うことが奨励される。1.4節では、これらの点について詳しく説明している。図2は、SUMP策定の4つのフェーズを示している。各フェーズは開始のマイルストーンで始まり、終了のマイルストーンで終わり、その間はそれぞれ3つのステップ(計画サイクルとしては、全体で12ステップ)からなる。この図は、意思決定者向けの概要であり、プランナー向けのより詳細な説明は図9に記載している。

図2: SUMP策定の12ステップ(第2版) - 意思決定者向け概要



© Rupprecht Consult 2019

このマークは、SUMPプロセスにおいて政治が関与するポイントを示している。

## フェーズ1: 準備と分析

SUMPプロセスの出発点で、最初のマイルストーンとなるのは、政策立案者がSUMPの策定を明確に決定することである。フェーズ1では、以下の問いかけに答えることで、計画プロセスの下地を作る。

### 私たちの持つリソースとは

まずは計画策定のために動かせるすべての人的リソース、制度、財源を分析し、策定のための作業体制を整え、市民参加の枠組みを設定しよう。この段階では、意思決定者は、鍵となる組織や政策立案者が確実にSUMPの策定を支援し、かつ中核となる計画チームの設立に貢献する必要がある。

### 計画の背景は何か

既存の計画や法的要件など、計画プロセスに影響を与える要因を特定しよう。また、交通の流れを分析して計画の地理的範囲を決め、都市圏域の他の自治体やステークホルダーも計画づくりに確実にかかわってくれるようにしよう。そして、計画づくりのスケジュールを定め、必要に応じて外部のサポートを募ろう。前後するステップのアクティビティは密接に関連しており、しばしば並行して行われる。この時点での意思決定者の重要な任務は、「都市圏域」がSUMPの計画対象地域となるようにすることである。これは制度的にも政治的にも複雑な決定となることが多い。

### 都市がかかえる主な問題と機会とは何か

適切なデータソースを用いて、すべての交通モード間の関連を考慮し、持続可能性の観点から、モビリティの状況を分析しよう。フェーズ1の最終的なマイルストーンは、都市圏域全体のモビリティに関する主要な問題と機会の分析を完成させることである。

## フェーズ2: 戦略策定

第2フェーズの到達目標は、市民やステークホルダーと協力して、SUMPの戦略的方向性を定めることである。このフェーズでは以下の点が重要な問いかけとなる。

### 将来の選択肢は何か

まず、都市モビリティにとって重要な外的要因（人口動態、情報技術、気候変動など）の変化を分析し、代替となる戦略的方向性を探るシナリオを作成しよう。複数のシナリオを用意することで、「将来を見通す」ことに伴う不確実性の幅をとらえることができ、戦略的な意思決定に必要な事柄の理解の礎を作ることになる。

### どのような都市にしたいのか

モビリティ分析とシナリオごとの影響分析の結果に基づいて、目指す未来像についての共通理解を深めるために、ステークホルダーや市民とともにビジョンを創り上げよう。共通のビジョンと目的は、どんなSUMPにおいても基礎となる。ビジョンとは、都市が目指すモビリティの未来を定性的に表現したものであり、そのために必要な変化の姿を示す具体的な目的によって明示される。ここで目的が重要な問題に対応していること、そして都市圏域におけるすべての交通手段をカバーしていることを確認しておこう。この段階は今後数年間の戦略的方向性を決定するためのポイントとなるため、意思決定者は積極的に関与する必要がある。

### 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

非現実的な量の新たなデータ収集を必要とすることなしに、すべての目的について進捗状況をモニタリングできるよう、戦略的指標と目標値の組み合わせを明確にしよう。意思決定者は、目標値が野心的で、実現可能で、相互に整合性があり、ステークホルダーに広く支持され、他の政策分野と整合していることを確認する必要がある。

フェーズ2の終わりには、幅広く支持されるビジョン、目的、目標値というマイルストーンに到達することになる。可能であれば、意思決定者は、フェーズ3にむけた礎を確固たるものにするために、これらの戦略目標を議決あるいは議会承認などの形で公式なものとするべきであろう。

## フェーズ3: 施策計画

フェーズ3では、計画プロセスが戦略策定の段階から、実施に向けた具体的な計画への落とし込みの段階へと移行する。このフェーズでは、合意した目的や目標を達成するための施策に焦点を当てる。ここでは、以下の重要な問いかけに答えることで、SUMPを完成させ、その実施のための準備する。

### 具体的に何をするのか

可能性のありそうな施策すべての候補リストを作成し、目的や目標値の達成に最も見合う施策を選択するために、その効果と実現可能性を評価しよう。具体的には、施策を統合的なパッケージに束ね、市民やステークホルダーと議論し、選定した内容が適切かを確認するために、詳細な評価を行おう。さらに、各施策のモニタリングと事後的な評価の計画を立てよう。

### 何が必要で、誰が何をするのか

施策パッケージを実行可能なタスク(または「アクション」)に分解し、コスト見積もり、相互依存関係、リスクなどを含めて詳細に記述しよう。すべてのアクションについて、使うことができそうな自主財源、租税、利用者負担金、外部からの助成金といった資金調達方法や資金源を特定しよう。これを基礎にして、各アクションの明確な責任、実施の優先順位とスケジュールを合意しよう。この段階で、政治的なステークホルダーや一般市民にアクションの内容を広く伝えることが不可欠である。例えば、建設工事を伴う事業は、それによって目指す目的や施策が多数派に支持されていたとしても、大論争を引き起こす可能性があるからである。したがって、この時点で意思決定者は、SUMPの施策とアクションに対する政治的な支援と一般市民からの支持をとりつける必要があり、さらに理想的には、意思決定者と主要なステークホルダーの間で事業主体とスケジュールに関する正式な合意に達することも必要である。

### 準備はできているか

多くの人の貢献のもとで、SUMPのさまざまな部分の文面が出来上がってきたことだろう。ついに、SUMP文書を最終的に仕上げ、その品質をチェックする段階にきた。組織の規則に基づいて、詳細な財務スキームを計画自体に含めてもよいし、この点を別のプロセスに組み込んでも良い。いずれの場合でも、SUMPを議決あるいは承認する前に、優先順位をつけたアクションごとの予算と、関係するすべての組織間での費用負担と収益の配分に関する長期的な取り決め合意しておく必要がある。

このフェーズの締めくくりは、SUMP計画プロセスの最も重要なマイルストーン、すなわち、SUMPの議決、議会承認である。

## フェーズ4: 実施とモニタリング

フェーズ4では、SUMPで定義された施策と関連するアクションの実施に焦点を当て、体系的なモニタリング、評価と、市民やステークホルダーとのコミュニケーションを行う。ここでは、次の問いかけに答えることで、アクションの実施に移る。

### どうすればうまく管理できるか

実施主体となる部局や組織は、自分たちのアクションの技術的側面を詳細に計画し、実施し、必要に応じて財やサービスを調達する。これには多くの関係者が関与するため、実施プロセスの全体的な調整には特別の注意が必要である。

### 私たちはうまくやっているのか

体系的なモニタリングを行うことで、計画通りに物事が進んでいるかどうか明確になり、必要に応じて是正措置を取ることができる。革新的モビリティのスキームは、日常的な利用者に対して、ときに大きな混乱を(多大な恩恵とともに)もたらしかねない。積極的な双方向の対話に基づき、世論を理解することは、導入プロセスを成功させるために非常に重要である。

### 私たちは何を学んだのか

SUMPサイクルの最後のステップでは、成功と失敗をレビューし、その結果をステークホルダーや一般市民に伝える。また、レビューにあたっては、将来を見据え、新たな課題や解決策の検討も行う。理想的には、意思決定者に、うまくいったこと(うまくいかなかったこと)に積極的に関心を持ってもらう。そうすることで、これらの教訓が次回のSUMP更新時に生かされることになる。

「施策の評価」というマイルストーンに到達し、SUMPサイクルが完結する。

## まとめ

- 政治的な意思決定が SUMP プロセスの起点となり、これにより全体的な方針とリーダーシップも決まる。
- しっかりとした分析は、シナリオ構築に役立ち、意思決定をサポートする。
- ビジョンや目的、目標値を共有することで、戦略の方向性が定まる。
- 目的と目標値を達成するために、統合された施策のパッケージが策定される。
- 施策のパッケージは、実施主体と財政の観点も織り込みながら、具体的な事業や制度改正など、実施可能なタスクに分解する。
- ここまでの決定事項に基づいて、長期的なビジョンと明確な実施計画を組み合わせたSUMPを議決あるいは議会承認する。
- 効率的な実施や必要に応じた修正のために全体的な施策の調整や定期的なモニタリングを行う。
- 実施状況の体系的な評価を、次のSUMP計画サイクルの基礎とする。

この12のステップからなる計画サイクルは、さらに32の具体的なアクティビティに細分化されるが、この詳細かつ技術的な説明は、セクション2および図9にまとめた通りである。

## 1.4 持続可能な都市モビリティの計画策定はどのように実務的に進められるのか

持続可能な都市モビリティの計画の策定は、理論的な概念ではない。多くの計画実施者や専門家の経験の積み重ねによるボトムアップのアプローチで開発されたものである。本書はインスピレーションを与えるための資料として企図されたものではない。このガイドライン第2版で推奨されている原則やステップ、アクティビティは、ヨーロッパをはじめとするさまざまな都市での経験に基づいたものである。しかし、各国には計画や資金調達の枠組み、さまざまな都市の状況、政治や政策決定のしくみ、ステークホルダーの影響力といった固有の要件があり、本書で示すSUMPのコンセプトを、実際に計画を策定する対象地域に見合うよう適合させるためには、さまざまな創造的

な妥協が必要になる。また、政治的な意思決定には、現実的であることや、既存の資産を上手に使いこなす能力も求められる。自らの任期や現時点の政治的多数派を超越した考え方を持つ政治家こそ、賢明な意思決定者である。

持続可能な都市モビリティ計画の策定は、将来の需要を管理するためのより良い基盤も創出する。戦略的な政策という観点から見ると、SUMPは、持続可能性の向上やイノベーションをもたらす変化を管理するツールである。1.3節で紹介したSUMPの計画サイクルは、周期的な活動として捉えるべきで、1つの計画サイクルが完了したらすぐに次のサイクルを始めることで、継続的な改善プロセスが生まれる。

以下では、持続可能な都市モビリティの計画策定を計画実務の中にどのように組み込むことができるか、都市政策の策定という幅広い文脈とどのように関連しているか、自治体の他の分野の計画とどのように統合するか、SUMPのコンセプトを都市圏特有の文脈にどのように適応させるか、不確実性と変化の大きい時代に計画を立てることの難しさにどのように対応するかについて見ていく。



## 計画業務の実務的な観点から

読者には、本書が示す12のステップからなるサイクルは、各ステップを順番に実行せねばならず、整理されたタスクやチェックリストの内容を、本書の内容通りに一言一句順守するよう推奨していると思われるかもしれないが、本書はそのようなことは意図していない。持続可能な都市モビリティの計画策定は、決して手順書ではなく、あくまで方法論である。都市にはさまざまな違いがあり、意思決定がいかに複雑であるかは、周知のとおりである。SUMPを導入する際の課題は、野心的でありながら不適切な妥協はせず、都市の文脈にSUMPを適応させることである。

1.1節で概説し、セクション2で詳しく説明するSUMPサイクルは、都市モビリティ計画に必要なことを分かりやすい形で記述した、一つのコミュニケーションツールである。実際の計画策定の場面では、並行して進めなければならないアクティビティがあるため、どのステップやアクティビティを先に行うべきかを判断するのが難しい場合がある。例えば、作業体制を整えること(ステップ1)と、計画策定の枠組みを決めること(ステップ2)は、時期や関係者の点でかなりの程度並行して行われる。また、完了したと思ったタスクでも、完全には満足のいく結果が得られない場合は、いったん後戻りして再検討が必要になることもある。

図17は、各ステップに要する時間の目安と、ステップの後戻りが必要となる可能性を加えて、SUMPサイクルを図式化したものである。

## 計画に求められる要件

計画は、様々な政策分野においてもあらゆるレベルの行政機関においても重要である。地域のプランナーは、SUMPに影響を与える諸要件(土地利用計画、教育、雇用など)を認識し、これらに関する権限がどの機関に所在するかを理解した上で、これらの機関がSUMP策定プロセスにかかわることができるようにしなければならない。EUレベルでは、ほとんどの「計画」により示される勧告はあくまで法的拘束力のないものである。気候変動やエネルギー問題に関心を持つ地方自治体がつくる任意団体 Covenant of Mayors の気候・エネルギー目標と対応する形でとりまとめられた持続可能なエネルギーと気候行動計画(Sustainable Energy and Climate Action Plan :SECAP)もそうした法的拘束力のないものの一例である<sup>41</sup>。インフラへの投資計画は国レベルの責任であることが一般的だが、包括的な環境計画や土地利用計画は地方の責任であることが多い。

図3: SUMPと他の計画の関係(Ahrens他、FGSV2015、モビリティマスタープランへの手引き、p.8を修正)



<sup>41</sup> EU Joint Research Centre, How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Planを参照。www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/

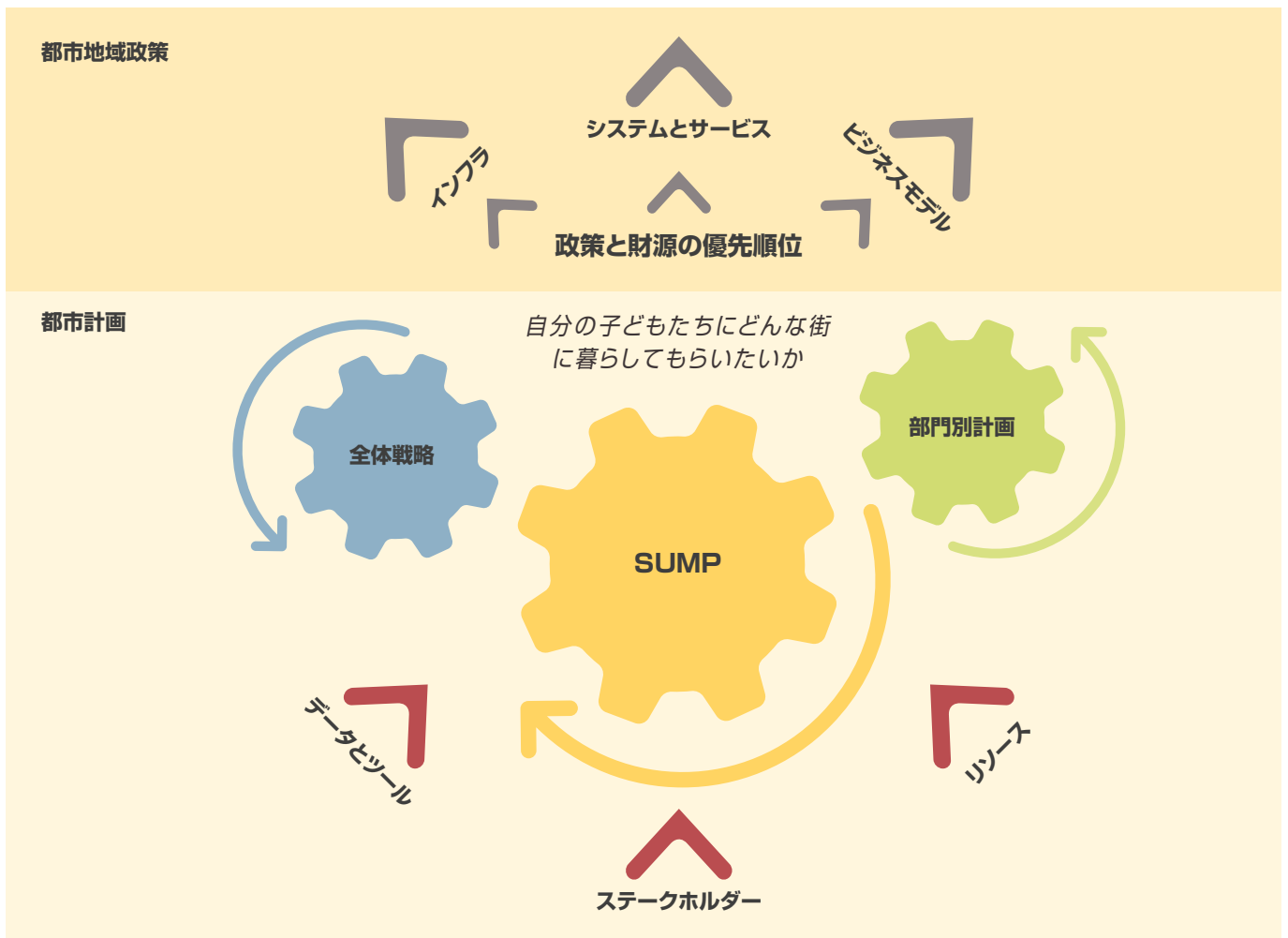
### 統合プロセスとしての SUMP

地方自治体が具体的に策定する計画がどのように分野別に分化しようとも、それらの計画プロセスは同じデータやツールを使用し、同じステークホルダーの参加を必要とし、時には同じ財源を使って同じ人が実施することさえもある。こうしたさまざまな計画プロセスの多くは、作成する時期が異なったりタイミングや計画に求められる要件や報告の要件が異なったり、対象となる地理的範囲が異なったり担当する部局も異なったりする。このように細部で異なる点はあるが、計画の策定とは、本質的には将来に向けたさまざまな選択肢の中からどれかを選択するプロセスである。「自分の子どもたちにどんな街に暮らしてもらいたいのか」といった根源的な問いは、都市計画やそれに関連する計画分野において常に心掛けるべき基本的な問いかけであろう。

SUMPIは、それ自体よりも大きなプランニングマシンの中の1つの歯車と考えることができる。(図4参照)。

どの歯車が自ら駆動し、どの歯車が他の歯車によって駆動するのかは、時間軸に大きく依存するため、判断が難しい。総合的な都市開発戦略で、SUMPへの重要なインプットとなるモビリティに関する大枠の目標を設定することで、結果的に詳細な分野別の戦略の策定が推進されることもある。実務上は、策定期間が全く異なる計画の間でも、一貫性を確保し、関連する計画プロセスや政策の時期、地理的範囲、具体的な実施を調整するためには、政策間の連携が必要である。このような調整は、政策間の相乗効果によりリソースを節約して非効率な作業を回避し、時には対立を回避するだけでなく、インフラの建設や未調整の新しいシステムを導入する際に生じる混乱を軽減することにもなる。重要なのは、ステークホルダーの負担を軽減することである。

図4: 統合プロセスとしてのSUMP



## SUMPガイダンスを地域の文脈に合わせる

SUMPの手法は、目標を高く維持しながらも、適用する各都市の文脈や具体的な要件に適合させる必要がある。ここでいう「適合」とはSUMPの8つの原則のどれか一つを省略することではない。8つの原則のセットによってこそ、SUMPは従来の交通計画と一線を画するものとなる。たとえば初めてSUMPを策定する小都市であれば、長期的な野心を高く保ちながらも、その能力に合わせて、各ステップごとの「深入り度合い」を調整することで適合させることができる。

地域のニーズへのSUMPの手法を適合するには、ほかにさまざまな形が考えられる。SUMPを策定する都市圏が、大きな港湾のような大量の通過交通を発生させる特徴を持つ産業や施設を擁する場合、それに合わせた何らかの適合が必要であろう。あるいは、観光地であれば、交通パターンに季節変動がある場合もある。このような特殊な状況下では、SUMPの方法論に沿うことで従来型の交通計画に陥ることを回避しながら、特定のモビリティに起因する課題解決に向けた目的と目標値にSUMPの焦点を絞ることも重要である(図5も参照)。

本書に示すSUMPガイドラインは、地域の文脈に合わせて柔軟に対応する余地を残しているが、以下の最低限の事項は満たさねばならない。

- 主要なマイルストーンは、事実に基づいた、かつ参加型の方法で作成すること。具体的には、都市圏域の課題と機会の簡潔な分析、ステークホルダーと合意したビジョン、目的、目標値、そして評価と資金調達までを含めたアクションの詳細である。
- 市民やステークホルダーに進捗状況を積極的に伝えながら、実施プロセスを綿密にモニタリングし、必要に応じて実施内容を修正していかなければならない。

図5: 計画プロセスにおける適合の必要性の把握(例)





image © oChesky\_W on istock.com

## 急速に変化する時代における計画策定

我々は、気候、経済、安全保障など、とてつもないグローバルな課題とその影響の下、急速な変化の時代に生きている。さらに、人々の習慣や価値観、期待は絶えず進化し、テクノロジーの進歩によって新しい選択肢が次々と登場する。しかし同時に、市民がこれらの新たなテクノロジーを本当に期待通りに使うかどうか、モビリティ文化がどのように発展するか、マクロ経済や人口動態の課題に照らして自治体の財政がどのように発展するかについては、大きな不確実性がある。

CIVITASの専門家グループは、将来的に都市のモビリティに最も大きな影響を及ぼし、それゆえに都市のモビリティの「ゲームチェンジャー」とみなされうような要因を洗い出した<sup>42</sup>。これらゲームチェンジャーの影響は地域ごとに異なるかもしれないが、根本から「都市のモビリティのゲームを変える」可能性がある。SUMPのような戦略的文書が、これらの(あるいは別の)長期的な変化を考慮に入れなければならないことは明白である。

- **電動化:** あらゆる交通手段の電化、電力インフラの新たな形態の利用、エネルギーに関連する諸課題との関連性の増大(例えば、地域で生産される再生可能エネルギーの利用)。
- **自動化とコネクテッド・インテリジェント・トランスポート・システム(C-ITS):** 新しいモビリティサービスへの技術の適用と、それが都市の形態や機能へもたらす影響。
- **データエコノミー:** デジタルデータにより生み出される、新しいビジネスや政策、既存のものや新しいモビリティサービスを統合する新たなプラットフォーム、さらにはアルゴリズムにより状況に応じて動的に変化するルールや規制、プライシングといったより基本的な事柄へのデータの利活用の増加。
- **貨物および旅客輸送の新しいビジネスコンセプト:** 既存のものや新たなモビリティサービスを統合したサービスを提供するプラットフォーム(例えば、Mobility as a Serviceや、回送トラックの空き積載スペースを融通するプラットフォーム)。
- **シェアモビリティ:** ライドヘイリング、カーシェアリング(特に乗り捨て・フリーフローティング型のスキーム)、自転車シェアリングなど、シェアモビリティのあらゆる(非技術的な)側面。
- **アクティブモビリティ:** 徒歩と自転車の増加、および新しいマイクロモビリティのコンセプト。
- **考え方や行動パターンの変化:** 若年層の新しいモビリティパターン、即日配達サービスへの期待の高まり、使いやすい(簡素化された)モビリティサービスへのニーズ、生産拠点の小型分散化(3Dプリントなどの活用)など。
- **統合された都市空間マネジメント:** 都市空間を利用・管理するための新しい統合されたアプローチ(例えば、プレイスメイキング、都市の車両進入規制、路上駐車や荷捌きの管理、ドローン等による都市内空輸)。

SUMPのコンセプトでは、モビリティの状況を詳細に分析した上で、シナリオ分析とビジョン構築をSUMP策定の必須ステップとして提案している(ステップ3、4、5参照)。

<sup>42</sup> 「ゲームチェンジャー」については、近日公開予定のCIVITAS SATELLITEのドキュメントを参照。



## 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

都市モビリティは、環境、交通安全、健康、空間計画、エネルギーなど、他の政策と密接に関連している。これらの政策は、多くの場合、各地域、地方、国レベルでそれぞれ策定されている。そのため、ヨーロッパの多くの都市は、ガバナンス、法律、資金調達、モニタリングと評価、指針や方法論、専門家の育成や知見の交換などの側面で、国や地方といった行政府の支援を必要としている。ほとんどのEU加盟国では、国がこのような支援を行っているが、国によっては地方政府がより多くの権限を持ち、国の役割がより限定的な場合もある。

### 国・地方レベルでのメリット

都市モビリティ計画は主に各市町村の権限であるが、市町村だけで持続可能な都市モビリティの野心的な目標を達成することはできない。また同時に、市町村レベルでの改善は地方や国レベルの目標の達成にもつながるから、国や地方レベルの政府も効果的で持続可能な都市モビリティ計画が策定されれば得るものは大きい。国や地方レベルの機関がSUMP策定を支援するインセンティブとなる点は、以下のとおりである。

- 意思決定者の弱い問題意識、政治的意志、コミットメント
- 国、地方、さらにその下の地域レベルでの継続的かつ調整された予算の不足
- モニタリングや評価を行う文化の欠如、またそれに伴う品質管理の限界または欠如
- 専門的な支援(ガイドラインを含む)、専門教育、必要な能力を持つ専門家の不足

### 異なるセクターの政策、異なるガバナンスレベルの間の一貫性の向上

都市モビリティは、他のガバナンスレベルの分野別政策と密接に関連しているが、そのような政策は、基礎自治体、地方政府、国、さらにはEUレベルの、さまざまな政治家や機関によって策定されることが多い。もしも何の調整もなされないならば、こうした分野の政策は、ガバナンスや法的枠組み、策定プロセス、具体的な目的の違いに起因して、別々の計画文書にまとめられることになる。そのため、計画手法や結果の間の不整合や重複が生じるというリスクが常にあり、これに対処する必要が生じる。最もよくある例は、土地利用規制と土地への課税、社会的弱者の基礎的サービスへのアクセスと、インフラの建設に関するものである。

### SUMP の策定と実施に対する障壁の除去

SUMP策定にあたって障壁となるものの中には、個々の地域特有の問題でその地域自身で克服しなければならないものもあるが、以下のような、国の枠組みが有効に機能していないことが原因で、発生する障壁もある<sup>43</sup>。

- 都市、地方、国レベルでの協力関係の欠如
- 国の省庁間の調整不足に起因する、各省庁が管轄する政策間の不整合

### 欧州、国、地方の資金の流れの最適化と調整

政策ビジョンを具体的に実現するには、財務レバレッジが不可欠である。欧州や国のさまざまな機関が都市モビリティを対象として資金を提供している。法的・技術的な側面の共通理解に基づいて国や地方からの資金協力の枠組みを作ること、持続可能な都市モビリティを支えられる。インフラの建設に資金を提供する枠組みを作る場合にも、無駄な交通を減らし、持続可能な移動を支える枠組みを作ることが特に重要である。

<sup>43</sup> 障壁やニーズの詳細については「SUMPs-Up status report (2018)」を参照。

## イノベーションと新市場の促進

モビリティに関する国家戦略や地域戦略の策定に、革新的な技術も含め、特定のモビリティのソリューションの重点化をあらかじめ明示的に組み込むこともできる。例えば、EUの低環境負荷自動車指令<sup>44</sup>は、公的機関に対し、低排出の車両を一定の割合以上で調達することを求めており、それによって低排出ガス車やゼロエミッション車の普及を促進している。このように重点事項を明確に示すことは、民間企業や地方自治体に対し長期的な投資が可能だということを明確かつ確固として伝えるシグナルになる。

### 国や地域の枠組みの構築:Win-Winの形を!

都市には、「パリ協定」や「新都市アジェンダ」など、近年の国際的な合意事項の実施において、変化をもたらす主たる触媒としての潜在力がある。実際、2015年にパリで開催された国連気候変動枠組条約締約国会議(COP21)では、効果的な気候変動対策のために都市が果たすべき重要な役割が認識された。例えば、課税は、人々を自家用車利用から遠ざけるための重要な戦略である。国は自動車の購入や所有に対して課税することができる一方で、各地域で車に依存しないライフスタイルを促進することができる。

しかしながら、都市の資源と権限は限られているため、都市単独では持続可能なモビリティへの移行は実現できない。国や地方によるSUMPの支援をきっかけとして、官民のステークホルダーの意識を高める政治的、財政的、技術的な枠組みができ、官民のステークホルダーの認識が高まることで、ようやく交通関連の温室効果ガス排出量の削減へとつながる。このような形で、SUMPを支援する国や地方の政策は、国の温室効果ガス削減目標に直接貢献することになる。

これは、欧州の大気環境の要件についても同様である。EUの法規では、人の健康を守るため、排ガスの排出量の上限と大気汚染物質濃度の基準が定められている。2016年には、6つのEU加盟国が少なくとも1つの物質で排出量の上限を超えた。全体として、すべての大気質基準を遵守しているEU加盟国は4カ国のみで、10の加盟国はすべての大気汚染物質基準の上限値を超えていた。都市モビリティは、排ガスの削減と大気環境の改善に不可欠な領域のひとつである。国や地方のSUMPを支援する枠組みがあれば、都市レベルでの計画を明確な政策として実行可能なものにする事ができ、都市が大気環境要件を遵守することに貢献するであろう。

要するに、都市レベルでの貢献なしには、国や地方の政府は、気候変動関連の目標を達成することも、EUの大気環境要件を満たすことも、国際公約を守ることもできない。一方、都市は、より持続可能なモビリティを実現するために、地方政府や国政府の支援を必要としている。まさにWin-Winの関係なのである!



画像: UNclimatechange on flickr.com

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

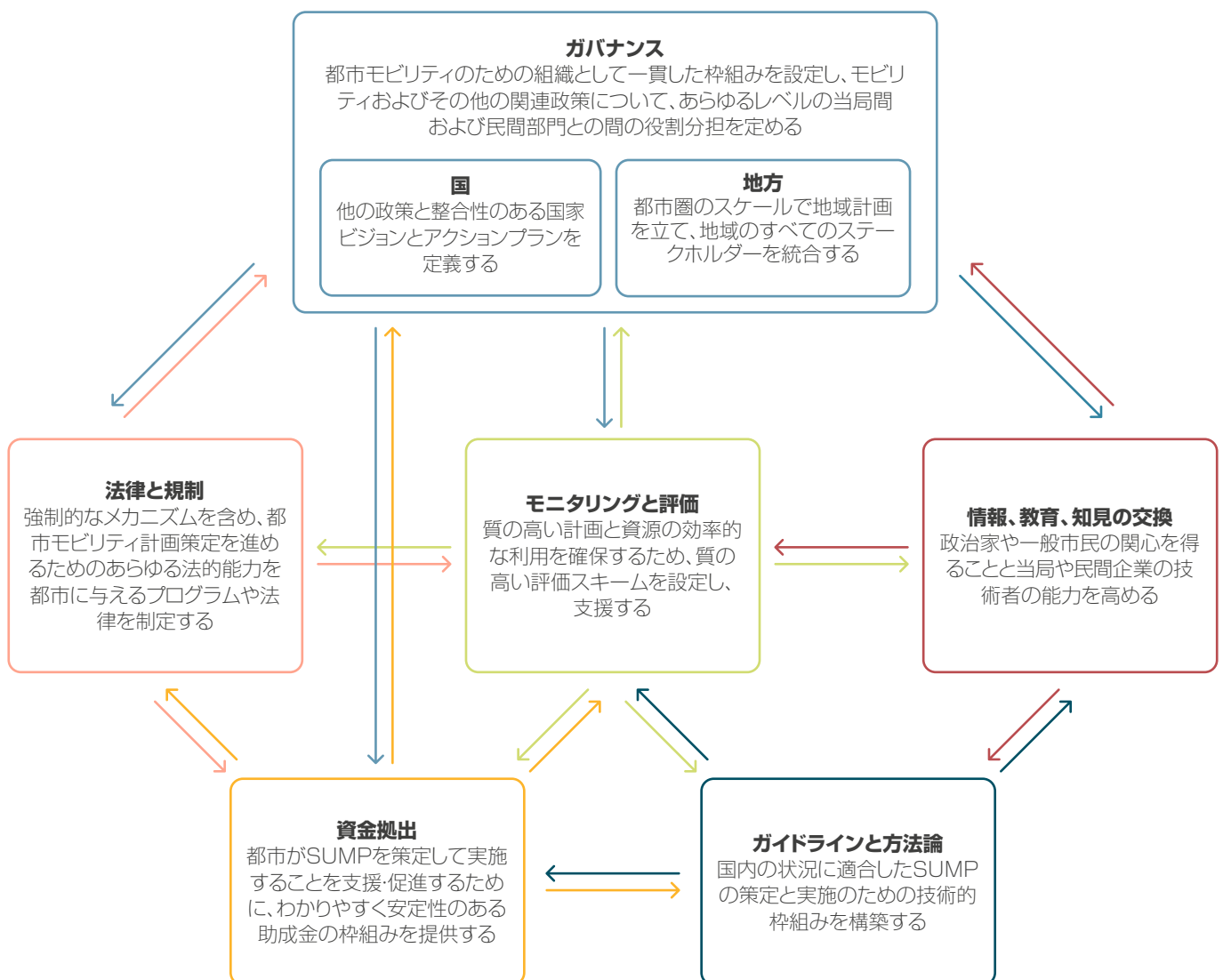
## SUMPの普及を促進するための措置と手段

国や国家機関は、幅広い活動を通してSUMPの策定を支援できる。図6は、ガバナンス、法律と規制、資金拠出、モニタリングと評価、ガイドラインと方法論、専門家の育成と知見の共有に関して核となる国の施策を図示したものである。

各アクションはきわめて密接に相互作用する。例えば、質の高いSUMPの作成を支援するための国の助成金の制定(資金拠出)は、おのずとSUMPとは何か(法律と規制)、また場合によってはどのように作るか(ガイドラインと方法論)といった点を規定することにつながる。

そのような助成金の実務でのプロセスにおいては、国内の他のステークホルダーとの調整が必要で(ガバナンス)、助成金支給期間中の監査がなされなければならない(モニタリングと評価)。また、その便益を重要な場面(助成金の交付開始など)で広く伝える必要があり、プロセス全体を通じてステークホルダーからのフィードバックを収集する必要がある(ガバナンス、情報、知見の交換)。このように、国の意思決定者には、包括的な国のプログラムを策定することが強く求められる。また、そうすることで、一貫性が高まり、相乗効果が生まれ、すべての関係者、特にSUMPを策定する地方自治体に、SUMPにかかわる取り組みがより明確に可視化されるのである。

図6: SUMPを普及させるための国レベルの施策とその主な関係性



政府は、次にあげる4つの段階での取り組みにより、SUMPコンセプトの普及を促進することができる。

**1. 情報の提供と共有:** 中央政府は、SUMPコンセプト（およびその利点）に関する詳細な情報を、国レベルの文脈にあわせる形で提供する。全国レベルの連絡会議のような専門的交流基盤は、SUMPコンセプトに関する都市間の交流を促進し、グッドプラクティスを共有し、（全国的な）資金調達（の機会）に関する情報の共有にもつながる。

**2. インセンティブの付与:** 都市モビリティプロジェクトが国の資金援助を受けるための条件に、SUMPを策定していることを含める。この手法は、欧州構造基金や欧州投資基金の補助プログラムの一部で採用されている。

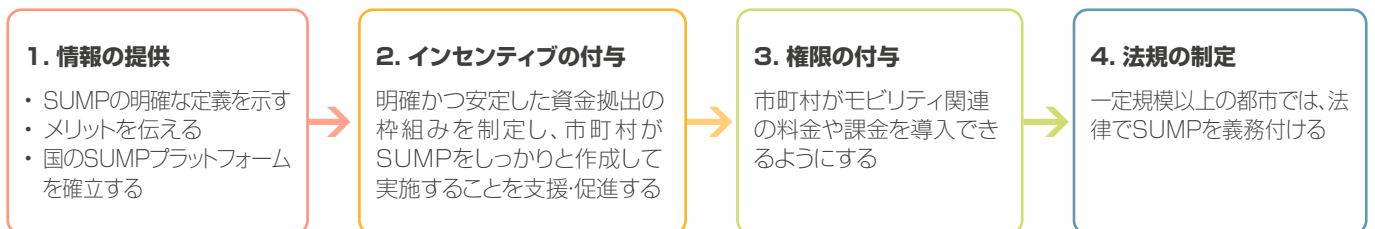
**3. 都市と地方への権限の委譲:** 国は、都市に独自の課税や課金制度を導入する法的権限を与えたり、都市が持続可能なモビリティのための新しいアプローチを試すことができるよう、関連する法律に社会実験のための条項を導入する。

**4. 義務化:** SUMPを、すべての都市、もしくは一定の基準の都市に対して、法律で導入を義務付ける。基準とは例えば、人口、地方自治体の種類などである。



image © inakiantonana on istock.com

図7: 4段階の取り組み



**国のSUMP支援プログラム**とは、国や地方政府による、SUMPの実施を奨励、支援、義務化、もしくはインセンティブを提供するものである。詳細は、「**持続可能な都市モビリティの計画策定のための国家支援フレームワーク (National support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning)**」のトピックガイドに記載されている。

ヨーロッパにおける持続可能な都市モビリティ計画の策定に関する国の枠組みについて、最近の分析でも明らかになったように、各地域のSUMPの策定と実施を支援するために、効果的で一貫性のある国や地方のSUMPプログラムが必要である点は強調したい。すでにSUMPのプログラムがあるのか、これから始めるのかといった国ごとに異なる特性に応じて、より詳細なニーズを以下で示す<sup>45</sup>。

図 8: 各地域のSUMP策定・実施を支える効果的で一貫性のある国や地方のSUMPプログラムの必要性

| 国のSUMPプログラムがまだないか、または制定を始めている段階の国と地域                              |                       | 国のSUMPプログラムが存在する国と地域                                   |                             |
|---|-----------------------|--|-----------------------------|
| ニーズ   | 主要領域                  | ニーズ  | 主要領域                        |
| SUMPのマネジメントとモビリティの計画策定にあたっての共通ビジョンを確立するという国(省庁)レベルの意思とコミットメント     | ガバナンス                 | 国のSUMPプログラムとの中身の継続的な改善                                 | ガバナンス<br>法と規制               |
| SUMPおよびSUMPの施策のための制度面、立法面、財政面での支援                                 | ガバナンス<br>法と規制<br>資金拠出 | SUMPの策定と実施のための継続的な国家予算の確保や見直し                          | 財源調達                        |
| 国レベルのSUMPガイドラインの採択  | ガイドラインと方法論            | 複数の自治体連合や、地方レベルのSUMPといった、SUMPの対象範囲の都市圏域への拡大            | ガイドラインと方法論<br>ガバナンス<br>法と規制 |
| モニタリング・評価活動の導入と、定期的なモビリティデータ収集の活性化                                | モニタリング・評価             | モニタリング・評価活動の改善と、その実施に対する意思決定者や政治家の支援の強化                | モニタリング・評価                   |
| SUMPの策定、専門コンサルタント、品質管理、国の監督者の専門的知識の育成(自治体の職員や専門家を対象とした研修やワークショップ) | 情報、教育、知見の交換           | 大学と協力してSUMPを教育カリキュラムに組み込む                              | 情報、教育、知見の交換                 |
| 地方の政治家、ステークホルダー、一般市民を対象とした、SUMPと都市モビリティ全般のプラス効果についての国レベルでの啓発活動    | 情報、教育、知見の交換           | 意思決定者や一般市民に焦点を当てたSUMP導入によるプラスの影響を伝える継続的なコミュニケーションと広報活動 | 情報、教育、知見の交換                 |

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenović, L., 2018. The Status of SUMP in EU member states, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

# 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

このガイドラインは、都市交通・モビリティの実務家、およびSUMPの策定・実施に携わるその他の関係者を対象としている。このガイドラインでは、SUMPの作成と実施のプロセスを記述している。このプロセスは、4つのフェーズからなり、各フェーズそれぞれが3のステップ、全体で合計12の主なステップからなる。各ステップは、さらに合計32のアクティビティに分かれている。このサイクルの4つのフェーズは、いずれもマイルストーンで始まり、マイルストーンで終わる。それぞれのマイルストーンは、次のフェーズに必要な意思決定や結果と結びついており、各フェーズの完了を意味する。このガイダンスの各ステップでは、関連するアクティビティとともに、以下のような内容を詳細に紹介する。

- アクティビティの根拠、取り組むべき課題と、明らかにしておく必要がある事柄
- 実行するアクティビティの具体的なねらい
- アクティビティの中で完了すべき主なタスク
- リソースがあり先進的な取り組みを行いたい自治体が可能であれば行うべきこと
- タイミングや他のアクティビティとの調整に関する要件
- チェックリスト

本セクションの内容に関して強調されるべきは、アクティビティの順序が順番通りであることではなく、むしろ論理的であることが重要だという点である<sup>46</sup>。実際には、アクティビティは部分的に並行して進められたり、フィードバックループによって一度後戻りすることも含む。それぞれのアクティビティのタイミングや調整について記述した部分では、この点について詳述している。次のページでは、SUMP策定のサイクルの概要を図示し、続いて、SUMPを策定・実施するためのすべてのステップとアクティビティについて詳細に説明している。本ガイドラインには、持続可能な都市モビリティ計画の策定・実施を支援するため、グッドプラクティス、用語の定義、ツール、参考資料が含まれている。

グッドプラクティスは、欧州のさまざまな地域のSUMPから取られている。全ての要件を必ずしも満たしていない例もあるが、SUMPの策定と実施のプロセスの一つの段階となるアクティビティの例として適したものを収録した。ここでは、優れた計画のアプローチが、異なる状況下でも

実現可能であることを示すために、さまざまな欧州の地域の事例を提供することに主眼を置いている。また、事例の多くは、未来志向の計画活動である。

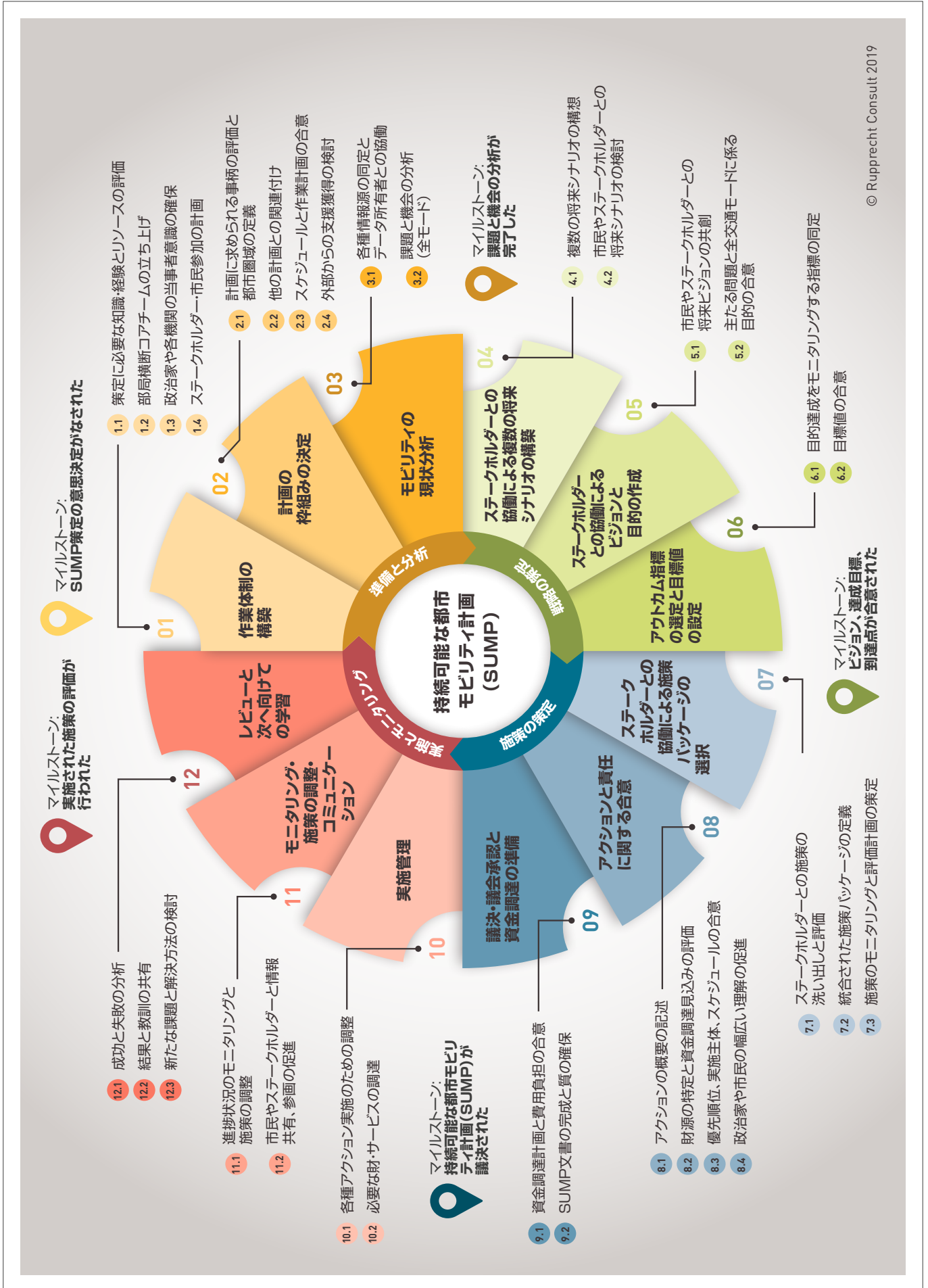
その他の事例は、[www.eltis.org](http://www.eltis.org)で閲覧可能である。

## SUMPサイクル

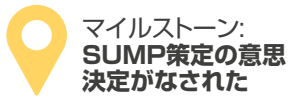
SUMPサイクルは4つのフェーズで構成されている。12あるメインステップはさらに32のアクティビティに細分化されている。4つのフェーズはすべてマイルストーンで始まり、マイルストーンで終わる。各マイルストーンは、次のフェーズに必要な意思決定や結果と結びついており、直前のフェーズの完了を意味する。すべてのステップとアクティビティは、継続的にプロセスを改善するという意味で、定期的な計画サイクルの一部として捉えられるべきである。

<sup>46</sup> この点については、セクション1.1.4節「持続可能な都市モビリティの計画策定はどのように実務的に進められるのか」で詳しく説明している。

図 9: 持続可能な都市モビリティ計画の策定の12ステップ(第2版)-プランナー向けの概要



# フェーズ 1: 準備と分析



マイルストーン:  
SUMP策定の意思  
決定がなされた

## 出発点:SUMP作成の意思決定

SUMP策定の出発点は、現在のモビリティの状況を改善するという意思決定と、持続可能性の強化に向けた変革が必要であるという強い確信である。都市交通やモビリティの改善はそれ自体が他から独立した目的ではなく、市民の生活の質(QoL)や健康、福祉の向上など、より高い目標に貢献するものでなければならないことを、最初から明確にしておく必要がある。SUMPを作成するという意思決定は、常に以下の一般的な目的へのコミットメントを意味する。

- 所得や社会的地位にかかわらず、すべての人のアクセス性を向上させる
- 生活の質(QoL)と都市環境の魅力を高める
- 交通安全と公衆衛生を向上させる
- 大気汚染・騒音、温室効果ガス排出量、エネルギー消費量を削減する
- 経済的活力、社会的公正、環境の質

国や地域の状況に応じて、国レベルの法的義務、地域の政治的な公式決定(議会など)、または地域行政によるコミットメントが、SUMP策定の原動力となりうる。いずれにしても、真に持続可能で効果的な計画にするためには、実効性のあるコミットメントが必要である。地域でリーダーシップをとることのできる政治家がいない場合、さまざまな政治家からの支持を取り付けるのは大変なことかもしれないが、その場合には、意思決定者が意見を求める人物が説得力のある議論を展開する必要がある。また、大きなプロジェクトや施策がきっかけとなって、SUMPのプロセスが始まることもある。大規模なインフラプロジェクト(たとえば新しい tram 路線)や都市全体にかかわる大規模な変革(たとえば低排出ガスゾーン)が決定された際には、こうした施策をより広範な計画の枠組みに組み込んでおく必要がある。

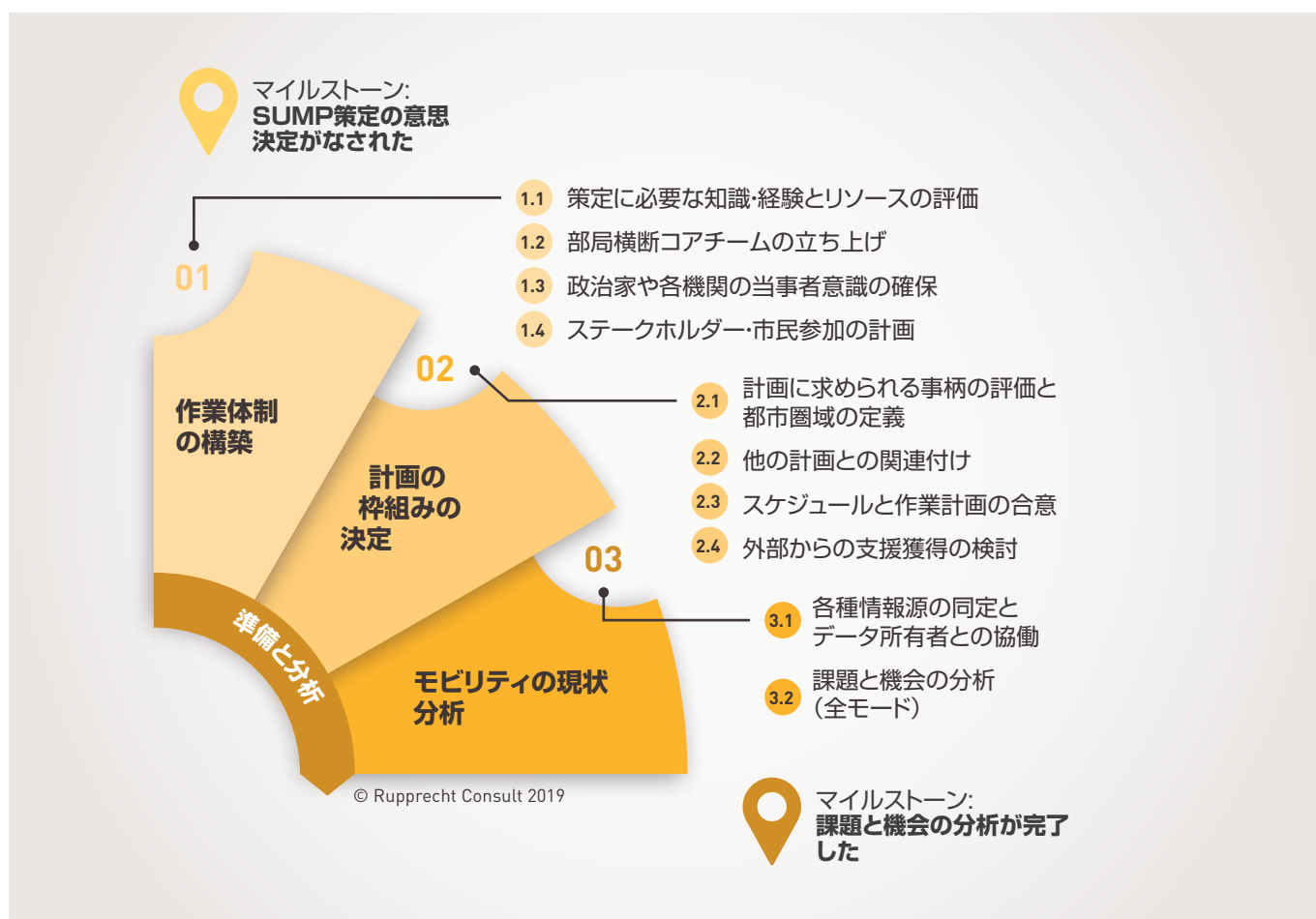
SUMPは、補完的な施策の組み合わせ、長期的な目標設定、参加型のアプローチからなる、大規模プロジェクトのための統合的なアプローチを提供する。特に、影響力の

大きい大規模で革新的なプロジェクトの場合、SUMPは施策に対する市民の支持を得るために必要で包括的な市民参加の戦略を提供する。大規模なインフラプロジェクトをきっかけに、より広範な計画戦略に支えられた都市圏域の包括的なモビリティ計画を立ち上げることもできる。

現状のままではいずれ都市が直面する課題や問題を示し、SUMPがもたらすメリットを強調し、SUMPの策定を通して得られた結果は有権者に還元されるという点を強調するのは、政治家らにSUMPの必要性を納得してもらうには有益なアプローチである。今なぜSUMPが必要かを伝えるためには、従来通りの開発を継続した場合の負の影響を試算し(例えば、将来の交通渋滞とそれによる経済的損失、あるいは交通事故死者数や大気汚染による早世などの指標)、結果を地図や数値を用いて提示することが効果的である。デジタル技術によって急速に社会が変化している現在、将来の持続可能なモビリティのための首尾一貫した戦略的アプローチを策定することが急務となっている。SUMPのメリットを伝える際には、SUMPがどのように解決に役立つかを説明しながら、大気環境、交通量や渋滞、交通安全、住宅価格、経済成長といった、都市の目下の最優先課題と関連付けて説明するとよい。また、SUMP策定のプロセスをすでに実施して成功している他の都市を紹介することも説得力がある(1.2節参照)。

SUMPのメリット全体が見えてくる方が政治家の任期よりも長い期間がかかるため、政治的なコミットメントを得ることが特に難しい場合がある。そうした場合には、短期的に市民の支持を得ることができる、わかりやすい成果が出る小規模な施策をSUMPに盛り込むことができる点を強調することも、SUMP策定の最初の決断を政治家が下すきっかけとして有効であろう。「容易で安価な」方法で公共空間を一時的に改良することで、市民がポジティブな変化をイメージしやすくするのは一例である。(例えば、夏季の間だけの歩行者天国、花を植えたプランターで車道と区切られた仮設の自転車レーン、駐車スペースの代わりにパークレット設置など;アクティビティ7.2のBox「プレイスメイキング」を参照)。





最初のフェーズの出発点であり、SUMPサイクルの1つ目のマイルストーンは、政策立案者がSUMPの作成を明確に決定することである。以下の点を明らかにすることで、計画プロセスの下地を作る。

### 私たちの持つリソースとは

まずは計画策定のために動かせるすべての人的リソース、制度、財源を分析し、策定のための作業体制を整え、市民参加の枠組みを設定しよう。主要な機関やステークホルダーがSUMPの策定を支援するようにしよう。

### 計画の背景は何か

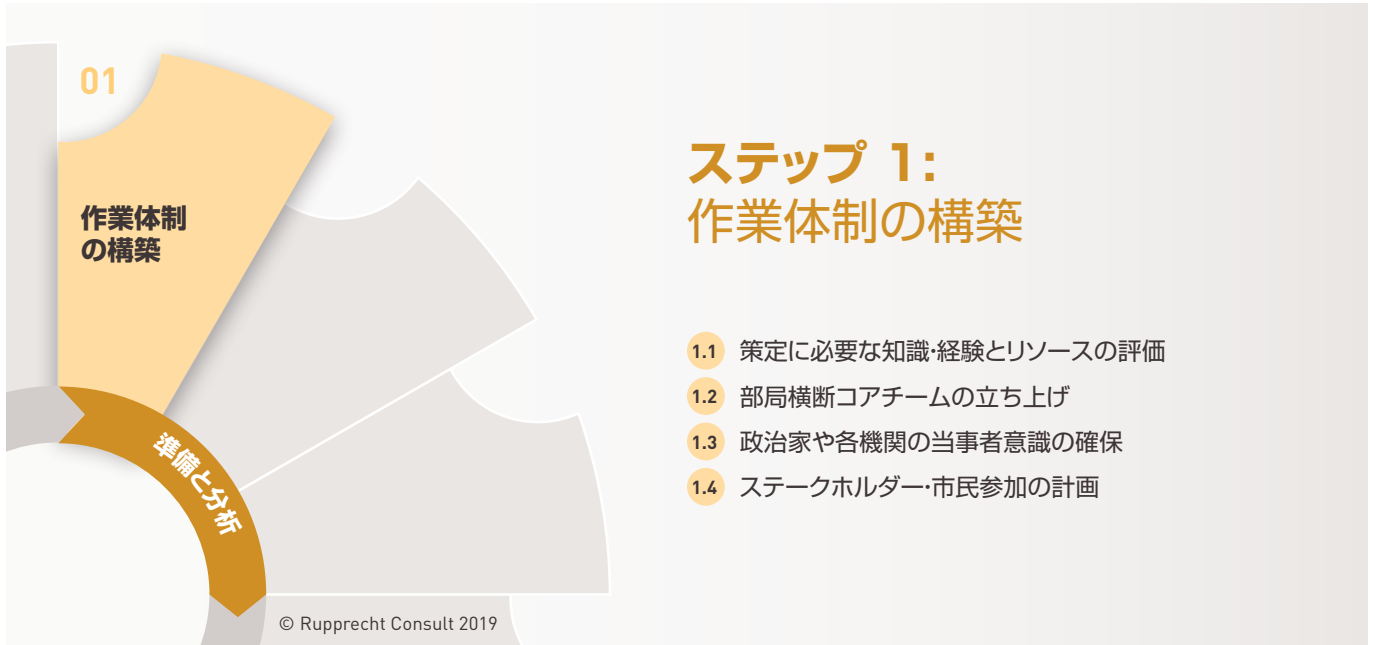
既存の計画や法的要件など、計画プロセスに影響を与える要因を特定しよう。また、交通の流れを分析して計画の地理的範囲を決め、都市圏域の他の自治体やステークホルダーも計画づくりに確実に関わってくれるようにしよう。そして、計画づくりのスケジュールを定め、必要に応じて外部のサポートを募ろう。

前後するステップのアクティビティは密接に関連しており、しばしば並行して行われる。例えば、作業体制を整える際に、早い段階で地理的な範囲を定義する必要がある。

### 都市がかかえる主な問題と機会は何か

適切なデータソースを用いて、すべての交通モードと、関連する持続可能性の観点から、モビリティの状況を分析しよう。

フェーズ1の最終的なマイルストーンは、都市圏域全体におけるモビリティに関する主要な問題と機会の分析を完成させることである。



## ステップ 1: 作業体制の構築

- 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

SUMP策定のプロセスを開始するにあたり、効果的な作業体制を構築するために、利用可能な能力とリソースを分析する必要がある。真に統合された計画プロセスを実現するためには、SUMP開発を担当するコアチームが、行政のすべての関連分野と密接につながっている必要がある。政治家の当事者意識を育むためのアクティビティも必要だ。また、早い段階からステークホルダーや市民の計画づくりへの参加を織り込んで計画しておく必要がある。最初のステップの目的は、効果的な作業体制とプロセスへの幅広い支持の両方を達成することである。

このステップ1と次のステップ2のアクティビティは密接に関連しており、並行して行われることもある。例えば、作業体制や市民参加の体制を構築するために、早い段階でSUMPが対象とする地理的範囲を定義する必要がある。

## 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

### 根拠

SUMP策定プロセスを地域の状況に合わせて適合させるためには、はじめに従来の計画策定の手法、キャパシティ、リソースの自己評価を行う必要がある。この作業により、SUMP策定の成功に影響を与える可能性のある、強みと弱みだけでなく、障壁と推進要因の理解が容易になる。これまでの計画策定の手法を評価することで、それがこのガイダンス文書で示された原則にどの程度合致しているかがわかる。このことと密接に関連しているのが、計画の策定と実施に利用できる能力とリソースの問題である。これには、人的資源(利用可能なスタッフとスキル)と財源が含まれる。十分なリソースがなければ、計画を成功させることは難しい。

### ねらい

- 地域の状況(政治的、制度的、法的枠組みなど)を踏まえ、SUMP策定にあたっての、現在までの計画手法の強み、弱み、機会を率直かつ明確に把握すること。
- SUMP策定プロセスを管理・推進するために必要な(幅広い)スキルが、自治体やステークホルダーの間にあることを確認すること。
- SUMP策定プロセスとその後の施策の実施のために、どのような財源を確実に用いることができ、あるいは利用可能か、評価すること。

## タスク

### これまでの計画づくりの仕方

- これまでの交通計画のやり方を分析しよう。インターネット上で公開されているSUMP自己評価ツール(ツールのセクションを参照)を利用して、既存の計画プロセスにSUMPの原則がどの程度織り込まれているかを確認することが望ましい(完全に考慮されているか、限られた程度しか考慮されていないか、あるいはまったく考慮されていないか)。こうすることで、これまでの計画の取り組みと、新しいSUMP策定プロセスで取り組むべきことの「違い」を特定することができる。
- 以下に示すような、都市圏における計画策定プロセスの推進要因と障壁を見極め分析しよう。
  - ・ SUMPの策定と実施を支援する要因(政治的なリーダーシップ、自治体の施策間のよりよい調整を求める声、始まったばかりの他の計画プロセスとの相乗効果など)。
  - ・ 計画プロセス全体に影響を与える制度的・法的な、あるいは規制上の障壁、受容性、財政的な制約。(例えば、バス会社は民間企業なのか、それとも別の階層の政府が管理しているのか。モビリティの特別会計を用いることができるか。第三者のプロバイダー(ライドシェアリング会社など)に影響を与えることができるか。少なくとも大枠では、政治的意志と市民の支持があるか)。
  - ・ 計画策定の過程で発生する可能性のある障壁(例えば、異なる行政部局間の管理やコミュニケーション、選挙など)。

- 計画のプロセスや方針を改善するための出発点として、率直な自己評価を行おう。その結果は必ずしも公表する必要はない。

### キャパシティ

- 主導する組織やステークホルダーが持つスキルを評価しよう。SUMP策定のプロセスに必要なコアとなるスキルをすべて考慮することを忘れずに(ツールの項のリストを参照)。
- 組織内で不足するスキルをカバーするための戦略を立てよう(研修、協業、採用、外注など)。この作業は、SUMP策定のプロセスに精通している者が行うことが望ましい(必要に応じて、人事担当者と協力する)。

### リソース

- SUMP策定プロセスに必要な予算を決定し、責任者の決裁や議会の議決など承認を得よう。
- SUMPの施策を実施するために必要な予算の枠組みを評価しておこう。地域、地方、国、EU、それに外部からの資金調達の可能性を検討しよう。この段階ではまだ概算で十分だが、計画が「絵に描いた餅」にならないようにすることができる。



image © Wiltbrasi21 on istock.com

### 可能であれば行うべきこと

- これまでの計画づくりについて、専門家による外部評価を行う。
- 必要なスキルを組織内で確保できない場合は、他の部局と協力したり、外部のパートナー（コンサルタントや大学など）を取り込む（詳細はアクティビティ2.4を参照）。

### タイミングと調整

- このアクティビティが必要なのは最初期であり、効果的な作業体制の構築、特にコアチームの立ち上げのために必要である（アクティビティ1.2、1.3、1.4参照）。
- ここで得られる情報は、地域に適応したSUMP策定のプロセスを構築し、外部からのサポートが必要かどうかを判断するために不可欠である（アクティビティ2.1、2.2、2.3、2.4参照）。
- フェーズ3の施策立案で考慮すべき障壁を洗い出す。

### チェックリスト

- ✓ SUMP の策定に関する強み、弱み、障害を特定したか。
- ✓ 自己評価の結果を、地域の計画プロセスを最適化するための出発点としてまとめたか。
- ✓ 計画立案プロセスに必要なスキルと財源を把握したか。
- ✓ 足りないスキルを確保する方策を立案したか。
- ✓ SUMP策定プロセスに必要な予算が承認されたか。
- ✓ 施策実施のために用いることができそうな財源の大枠を把握したか。



### 既存の計画づくりの体制やあり方を評価する方法

#### 内部評価とSUMP自己評価ツールを用いた評価

自己評価の最もシンプルな方法は、計画プロセスに関わる担当者が一堂に会して、現在の計画プロセスの強みと弱み、そしてそれらを改善する方法について議論するというものである。議論のたたき台として、Eltisウェブサイトで提供されているSUMP自己評価ツールを活用することを勧める。SUMP自己評価ツールでは、必要項目を入力すると、現在の計画づくりがSUMPの原則にすでにどの程度則っているか示され、さらに改善のための個々の状況にあったアドバイスが得られる。会議の参加者全員がひとりひとりそれぞれSUMP自己評価ツールの質問に答え、結果の共通点や相違点をグループ内で話し合うことで、より深い洞察を得ることができる。

SUMP自己評価ツールへのリンク:[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

#### 相互評価

SUMPの計画環境を評価するもう一つの方法として、相互評価（ピアレビュー）がある。これは、一人ないし複数名の経験豊富なプランナーや交通計画分野の専門家を評価者として招き、計画づくりの現況を外部評価するものである。評価者は、現在の計画プロセスや組織体制の質を考慮し、同じような都市で一番よいもの、いわば「クラスで一番」のものと比較する。外部評価の視点は、SUMPの策定への有益なフィードバックを得ることにつながる。

出典 *Lasse Brand, Rupprecht Consult, Tom Rye, エディンバラ・ネピア大学*



図10: SUMP策定のプロセスに必要なスキル

### プロジェクト遂行のためのマネジメントスキル

- ・ プロジェクトマネジメント(チームビルディング、プロセス開発、モデレーション、記録)
- ・ ファイナンシャルマネジメント(予算計画)
- ・ スタッフマネジメント(組織内外のスタッフで構成された多分野チームのマネジメントを含む)

### チームメンバーのテクニカルスキル

- ・ 規制や法制度を含む都市計画と交通計画
- ・ 重要な分野別の政策(経済、社会、環境)に関する専門知識
- ・ 議論の進行(モデレーション、意見の集約)
- ・ データ収集と実証分析(各種調査、インタビュー、モデリング)
- ・ モビリティに関する施策と影響評価に関する知識
- ・ 広報のための文書執筆とデザインスキル
- ・ 経済分析、資金調達、投資に関する専門知識
- ・ 調達に関する専門知識



### SUMP策定のための予算で考慮しておくべきこと

SUMP策定に必要なコストは、対象範囲や、既存の計画や調査結果が利用可能か、外部支援が必要かに応じて大きく異なる。最も費用のかかる項目は、データの収集と、交通シミュレーションなどモデリングに関する部分である。したがって、予算要求よりも前に、どのくらいの量のデータが必要で、どの程度精緻なシミュレーションモデルが必要になるかについて明確にしておくことが重要である。小規模な都市では、交通シミュレーションは用いないという意味決定をすることが多い。これは、交通シミュレーションには多大なコストがかかる一方で、小都市で求められる意思決定はさほど複雑なものではなく、また似たような状況下での成功例を施策として取り込むことが可能なためである(どのようなときにシミュレーションモデルを使うべきかについてはアクティビティ4.1を参照のこと)。もう一つの、費用がかさむが、同時に非常に有用でもある項目は、包括的な市民参加のプロセスと、プロによるデザインや市民・ステークホルダーとのコミュニケーションである。

### グッドプラクティス

## コプリヴニツァ(クロアチア): SUMPチームへの早期の外部支援

2014年、コプリヴニツァ市はSUMPを策定することを決定した。SUMP策定プロセスの第一段階として、市はどのようなステップが必要で、どのようなリソースが必要かを調査した。この調査に基づき、コプリヴニツァ市のSUMPチームは、十分なリソースがないため、外部のモビリティ専門家の関与が必要であるとの結論に至った。SUMPチームは、策定プロセス全体を通してチームを指導するのに十分な経験を持つモビリティの専門家をクロアチア国内で探した。これらの専門家の協力を得て、市は現状分析と交通調査を実施した。

著者: Nebojsa Kalanj, collected by ICLEI  
画像: City of Koprivnica



## アクティビティ1.2: 部局横断コアチームの立ち上げ

### 根拠

SUMPの策定と実施は、自治体間や部門間の境界を越えて協働し、かつさらに土地利用計画、環境保護、社会的包摂、ジェンダー平等、経済発展、安全、健康、教育、情報技術などの、関連する政策や組織との調整が必要とされる、複雑なプロセスである。このプロセスを調整・管理し、前進させるためには、十分な能力と資源を持ち、組織内で権限を持つ明確なプロジェクトリーダーが必要である。

### ねらい

- ・ 利用可能なリソースを最大限活用して計画を策定するための効率的な業務遂行の枠組みを確立する。
- ・ 異なる交通モードを個別に扱うのではなく、モード間相互のつながりを考慮し、さらに都市構造(土地利用、密度、機能、社会経済パターン、エコシステム)とモビリティの間の相互作用を認識した統合的なSUMPを実現する。
- ・ モビリティと交通の計画を、それ自体で閉じた独立したものとしてではなく、他分野とつながる共通の政策領域として確立する。
- ・ 計画プロセス全体を通して、基本的な持続可能性の原則が確実に考慮されるようにする。

### タスク

- ・ 計画プロセスを促進、推進するために、責任、権限、リソースを持つプロジェクトコーディネーターを任命しよう。コーディネーターを2名任命することで、お互いにアイデアを交換したり、片方の不在時でも常にプロセスが進むようにすることで成功に導いた都市もある。
- ・ 加えて、部局のトップなど、協力体制を確保するために必要な高レベルのサポートを提供するとともに、必要なときには管理階層でSUMPプロセスについて率直に語ることで、より上級のプロジェクトディレクターを任命しよう。
- ・ SUMPの策定全体に関与し続けるコアチームを立ち上げよう。
- ・ チームメンバー全員のスキルを合わせると、計画プロセスを主導するのに必要なすべてのマネジメントスキルが確保されるようにしよう。これには、プロジェクト

マネジメント、政治との調整、技術的マネジメント、財務管理、スタッフ管理などのスキルが含まれる(アクティビティ1.1のツールの項も参照)。

- ・ 通常は、プロジェクトコーディネーターがこれらのほとんどの管理スキルを網羅するが、都市ごとの状況に応じて、他のチームメンバーが特定の管理タスクを任されることもある。
- ・ 計画プロセス全体を通して、政治との意思疎通と調整が重要である。したがって、チームの中に、首長やその他の有力な政治家、計画当局のキーパーソンと良好な関係を持つ者をメンバーに入れておくことは有益である(方法の詳細については、アクティビティ1.3を参照のこと)。
- ・ プロセス全体を通して、しっかりとした計画づくりに必要な技術的スキルと関連する政策分野をチームの中に一体的に取り込もう。交通計画と都市計画が最も重要なスキルであるが、経済・社会・環境政策など、関連する計画分野の知識も、真に統合された計画プロセスを実現し、その成果が他の分野においても主流となるためには欠かせない。例えば、SUMPが特定の部局を中心として策定されている場合、チームには他のいくつかの部局のメンバーを加える必要がある。
- ・ チームメンバーを選ぶ際には、特定の計画段階で必要となる業務スキルを考慮するのはもちろんだが、作業を進めやすいように、程々の規模にしよう。すべてのスキルをコアチーム内カバーする必要はなく、計画ステップに応じて組織内の他の職員に一時的に参加してもらえばよい。ほとんどの行政機関では、職員だけでは必要な専門的スキルすべてをカバーできない場合も多々あり、その場合は、一部の技術的タスクのために外部の専門家を招く必要がある(アクティビティ2.4も参照)。
- ・ 従来計画づくりの慣行を自己評価のうえ議論し、持続可能な都市モビリティとは何かについて共通の理解を深めよう(アクティビティ1.1参照)。理想的には、チームで一体となって皆で行うのが望ましい。さまざまな交通手段や都市構造(密度、機能、社会経済的パターン、エコシステム)とモビリティの間のつながりを意識しよう。交通やモビリティだけでなく、経済、社会、環境など、社会のさまざまなニーズにまで視野を広げよう。

## 可能であれば行うべきこと

- ・ シニアスタッフにコアチームのメンバーとして各部門から参加してもらい、SUMPの重要性を強調しよう。コアチームのメンバーは各部門から2名(またはそれ以上)とし、シニアスタッフは戦略的に重要な会議にのみ出席してもらうのも一つの方法である。あるいは、モビリティを担当する部局と他の部局の高レベルの意思決定者(部門長など)で構成されるコントロールグループを別に設置することも検討に値する。この場合、コントロールグループは、コアチームがSUMP策定の過程で重要な意思決定を行うのを支援する。
- ・ 必要だが足りないスキルを埋めるために、他の部門と協力したり、外部のパートナー(コンサルタント、大学など)を巻き込んだりしよう(詳細はアクティビティ2.4を参照)。
- ・ 特定のタスク(マーケティングなど)には、交通とは別の専門性を持つ人をチームに加えることを検討しよう。そうすることで、SUMP策定プロセスの重要な要素であるフレッシュな視点の取り込みに役立つ。また、スタッフの確保にあたって、さまざまなステークホルダーのリソースを組み合わせることも活用することも検討しよう。

## タイミングと調整

- ・ 着手と同時に始め、変化するニーズや状況に合わせて作業体制を継続的に調整しよう。

- ・ SUMPの計画要件と地理的範囲を考慮しよう(アクティビティ2.1)。

## チェックリスト

- ✓ 計画プロセスのコーディネーターを配置したか。
- ✓ 計画対象地域全体の主要な行政機関を含めた、必要なスキルを備えたコアチームを設置したか。
- ✓ 持続可能な都市モビリティ(計画)について、チーム内で共通理解を深めたか。

## グッドプラクティス

### エディンバラ(イギリス): 複合領域の空間政策チーム

エディンバラのSUMPは、市の空間政策チーム(Spatial Policy Team)が作成している。コアチームは、交通・移動プランナー、大気汚染の専門家、都市・景観・空間プランナーで構成されている。さらに必要な場面ごとにサポートする拡大チームがあり、交通チーム(アクティブ交通、公共交通、交通安全工学)、土地利用計画、持続可能な開発の担当者、経済の専門家、市民とのコミュニケーション専門家などの、各種の専門スキルと知識を取り込む体制になっている。このチームは、都市モビリティ計画(SUMP)、都心変容プロジェクト、低排出ガスゾーンの導入という、相互に関連する3つの主要なプロジェクトに取り組み、コーディネートしている。

著者: City of Edinburgh Council, collected by Wuppertal Institute  
 画像: City of Edinburgh Council



グッドプラクティス

ビーレフェルト(ドイツ): 専門家とステークホルダーからなる幅広い運営委員会(ステアリングコミッティ)に支えられた部局間横断コアチーム

ビーレフェルトのSUMPコアチームは5人で構成され、市のモビリティ、都市計画、環境の各部門の代表者に加え、都市・モビリティ計画を担当する部局の部長の直属のスタッフ、そして地元の公共交通事業者が参加した。並行して行われている関連の計画プロセスにも関与しているシニアのメンバーをチームに選ぶことで、良好な調整と、政治的意思決定者との強いつながりを確保した。チームは、経験豊富な外部の専門家にサポートされ、モビリティ分析の実施、市民参加プロセスの進行と記録、ステークホルダーが議論する形での複数回のワークショップに基づくビジョンと目的の策定などを行った。すべての成果は、プロセスの管理と意思決定のために定期的に開催されるコアチームとの会議を通じた緊密な連携のもとに生み出された。

著者: Olaf Lewald, City of Bielefeld, collected by Polis  
 画像: Grafikbüro Wilk



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

根拠

持続可能な都市モビリティ計画の策定を長期的に成功させるためには、鍵となるステークホルダーを特定し、彼らにSUMPに対する当事者意識を持ってもらうことが非常に重要である。しっかりしたステークホルダー分析によって、対立あるいは連携の可能性が明らかになる。また、それらが地理的範囲、政策統合、利用可能なリソース、計画全体の正当性の観点から、策定プロセスにどのような影響を与えるかを明らかにするのも役立つ。政治家や関係する組織に早い段階から参画してもらうことで、当事者意識を高め、計画プロセスの成果に対する支持を得やすくなる。

ねらい

- 各種のステークホルダー間の協力が長続きするための、しっかりとした基盤を構築する。
- ステークホルダー間で起こりうるシナジーやコンフリクトを見極める。

- SUMPの策定と実施に向けて、コアチームへの信頼を高めるとともに、受容性を高める。

タスク

- 関連するすべてのステークホルダーと、彼らの目的や関心、権力、キャパシティ、計画リソースを見極めよう(たとえば、ステークホルダーマッピングツールを使用する。以下のツールセクションで、スキルテーブルと影響力-利害関係マトリックス cf.p43 を参照のこと)。
- できあがるSUMPに当事者意識をもってサポートしてくれる幅広い連合体を構築しよう。与党だけでなく野党からも支持を得ることは、継続性の確保へとつながる。強い力を持つ個人や組織との本格的な対立を避けつつも、持続可能なモビリティの基本原則からは離れないようにしよう。このタスクの指針として、簡単なステークホルダー間の調整戦略を作成しよう。
- 早い段階で鍵となる政治家や実務家と対面で会い、彼らの見解や関与の仕方について話し合おう。



- ・ 持続可能なモビリティへの意識を高めるためのセミナーを企画したり、先行するモデル都市への視察を実施して、政治家や関係部局の職員が、持続可能な都市モビリティ計画策定の考え方を十分に理解できるようにしよう。
- ・ 最初の段階から、自治体の枠を超えた組織を含め、関係者の協力のためにオープンで透明性のあるアプローチをとろう。これにより、異なる政策分野（例えば、異なる行政部門）の関係者の参画も確実になる。

### タイミングと調整

- ・ ステークホルダーの特定と分析は立ち上げ段階から。
- ・ ステークホルダー間の合従連衡に変化が生じていないか、定期的にチェックしよう。
- ・ プロセスの早い段階で意識向上のための活動を始めよう。
- ・ 政治的な支援と関与は常に必要である。政治的判断のタイミングと調整の概要については、図2を参照のこと。

### チェックリスト

- ✓ ステークホルダーグループは特定したか。
- ✓ アクターの構成や関係性を分析したか。
- ✓ 基本的なステークホルダー間の調整の方針は決まったか。
- ✓ 政治からの支援を確立したか。
- ✓ 主要なステークホルダーからの持続可能性の原則へのコミットメントを得られたか。



アクションの領域に応じて、異なるタイプのステークホルダーにSUMP策定のプロセスに参画してもらう必要がある。特に都市内物流になると、じつにさまざまなステークホルダーが影響を受ける。それゆえ、トピックガイド「持続可能な都市内物流計画(Sustainable Urban Logistic Planning)」では、都市内物流計画のために多くのステークホルダーが参画する協業基盤を立ち上げることを推奨している。

- ・ サプライチェーンの関係者(例 フォワーダー(貨物利用運送事業者)、運送事業者、荷送人、大規模小売チェーン、商店主など)
- ・ 公的機関(市町村、都道府県、国など)
- ・ 他のステークホルダー(例 商工会、消費者団体、研究機関や大学)
- ・ 専門家

ステークホルダーの協業基盤についての詳しい情報や、都市内物流をどのようにして持続可能な都市モビリティ計画の策定に統合するかについては、トピックガイドを参照のこと。



### 関連するステークホルダーの特定

以下の表は、持続可能な都市モビリティ計画の策定に必要なさまざまなスキルや知識を持つステークホルダーを巻き込むのに役立つ。この表を参照することで、すでに巻き込もうと考えている関係者について確認したり、不足しているスキルや知識をもたらす（ほかの）組織や人々を特定したりすることができる。策定に参画する関係者が総体として次の4つの側面の能力を持つことではじめて、SUMPは成功する。

1. 政治からの支援を得る能力
2. 交通ネットワークとサービスに関する権限
3. SUMP策定に必要な専門技術
4. 市民の支持を得る能力、あるいは問題の緊急性や市民のニーズを理解する能力

**図11:** キングドンモデルのSUMPへの適用: 能力とそれに対応する関連性、ステークホルダー、資産 (Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

| 能力           | 関連性                                     | ステークホルダー  | 強み                   |
|--------------|---|---|----------------------|
| 政治からの支援      | 交通部門やその他の分野で、誰が政治からの支援やリソースを確保できるか      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• SUMPを計画している都市の首長と議員（与野党を問わず）</li> <li>• 隣接する自治体の首長や代表者</li> <li>• 特別市、県、郡、地方政府の首長</li> <li>• 区役所の代表者</li> <li>• 政党</li> <li>• SUMPパートナーシップ内の地方自治体の政治家</li> </ul>   | ビジョン、リーダーシップ、権限、リソース |
| 交通ネットワークへの権限 | それぞれの交通網を管理するのは誰か                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通事業者（市営のバス・トラム・地下鉄、地域圏のバス、鉄道）</li> <li>• 交通インフラの所有者（道路、駐車場、乗り換え駅など）</li> <li>• 国レベルの鉄道会社</li> <li>• 港湾管理者（該当する場合）</li> <li>• 空港管理者（該当する場合）</li> <li>• 新しいモビリティサービスの提供者（例えば、自転車シェアリング、カーシェアリング）</li> </ul> | 技術的<br>実行可能性         |
| 専門技術         | 技術的に確かなプランを提供するためのデータと関連するスキルを持っているのは誰か | さまざまな組織の技術専門家: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 市の部局や行政機関（交通・空間計画、経済、環境、健康、観光など）</li> <li>• 大学やその他の研究機関</li> <li>• 専門資格を持つ会社</li> <li>• 専門機関</li> <li>• 認定されたNGOや協会</li> </ul>  | 技術的に確実なプランニング        |
| 市民の支持        | 市民とステークホルダーの意見を理解しているのは誰か               | 市民、その他の関係者、メディアと接する政府機関。<br>市のサービスでは以下のものがある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>• コミュニケーション部局</li> <li>• 警察</li> <li>• 経済部局、就労支援部局</li> <li>• 市の行政監察官／調整官</li> <li>• 教育部局</li> <li>• 各政策分野の諮問委員会の委員長（交通・空間計画、経済、青少年協議会など）</li> </ul>             | 価値観、必要性の認識           |



### アクターの構成や関係性の分析

ステークホルダーを特定したら、これらのアクターの構成と関係性を分析しなければならない。この分析は、いろいろな側面に関連するさまざまな基準や属性(利害関係、権力、互いの影響力、連立など)をまとめた一覧に基づいて行うとよい。それによって、各ステークホルダーの目的は何か、彼らの隠された意図は何か、そしてあるプロジェクトを実施した場合、彼らは自分たちを「勝ち組」とするか、「負け組」とするかを考察することができる。

アクターの構成や関係性を体系的に分析する目的は、アクター間の利害の対立やアクター同士の潜在的な連携の可能性を明確に把握し、各課題に対して異なるレベルで関心、能力、知識を示すステークホルダーの組み合わせをよりよく知ることにある。例えば、「影響力-関心マトリックス」として、影響力と重要性のレベルによってステークホルダーをグループ化することでこれを行うことができる。

図12: 影響力-利害関係マトリックス (UN-Habitat, 2001, Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, p. 24 に基づく)。

|       | 影響力が小さい                                      | 影響力が大きい            |
|-------|--|--------------------|
| 関心が弱い | 最も重要度の低いステークホルダーグループ                         | 意思決定や意見の形成、仲介に役立つ  |
| 関心が強い | 重要なステークホルダーのグループで、場合によっては影響力を高めてもらう必要があるグループ | 最も重要なステークホルダーのグループ |

ステークホルダーの特定プロセスでは、既存の地元の有力者がどのような役割を果たしているかを特定しよう。このような人物は、その人の持つスキルや人脈、リソースを動かす力や協力関係の構築などで重要な役割を果たしていることから、地元の人々の間ではよく知られている。こうした地元の有力者は、策定プロセスに並外れた影響力を持つ可能性があるため、味方にいてほしいはずだ。

### グッドプラクティス

## ブダペスト(ハンガリー): 意思決定者の集う定期的な円卓会議

SUMPにおける施策立案のための新しい形の組織的意思決定を支援するため、BKK Centre for Budapest Transportは「SUMP委員会」を設立した。この委員会は円卓会議を定期的に行い、施策やプロジェクトの計画について議論し、調整する場を提供している。また、この委員会は、SUMPにおける新しい施策について市に提案することもできる。委員会は21名からなり、自治体、交通計画に関連する国の省庁や機関、国鉄、地方議会、主要交通事業者、大学の専門家など、主なステークホルダーの組織の代表が参加している。委員が「互いの顔を知る」として、円卓会議をしっかりと運営することが、効果的な委員会形成に必要である。

著者: BKK Centre for Budapest Transport, collected by UBC  
 画像: BKK Centre for Budapest Transport



## グッドプラクティス

## ロンドン(イギリス)、ブリュッセル(ベルギー)、ドレスデン(ドイツ)、フローニンゲン(オランダ)、リュブリャナ(スロベニア):SUMPを強く進める市長

近年、いくつかのヨーロッパの都市では、何人かのトップに立つ政治家が、持続可能なモビリティやその地域のSUMPを、強力に支援している。市長の立場に立つ政治家らは、いくつかの施策や目的、ビジョンに焦点を当てることが多い。ロンドン(英国)のサディック・カーン市長は、アクセシビリティと大気質に戦略の焦点を当てた。ブリュッセル都市圏(ベルギー)では、国の前のモビリティ大臣であるパスカル・スメット氏が、車中心の都市から人間中心の都市への変革をサポートした。ドレスデン(ドイツ)では、ラウル・シュミット＝ラモンテン議員が、持続可能な交通モードとサービスにつけられた「MOBI」ブランドを自信たっぷりに広報している。フローニンゲン市(オランダ)のモビリティ担当副市長ポール・デルック氏は、同市が長年培ってきた自転車重視の伝統を継承・追求している。リュブリャナ市(スロベニア)の副市長であるデヤンクルネク氏は、CIVITAS政治諮問委員会の委員長として、欧州での推進役を担っているほか、リュブリャナにおいてもマルチモーダルな交通体系の構築を強力に推進している。

collected by Polis 画像: Polis



## アクティビティ1.4: ステークホルダー・市民参加の計画

## 根拠

持続可能なモビリティへの移行には、ステークホルダーや一般市民の広い支援が不可欠だ。ステークホルダーとの協働は、一般的には常識と考えられているが、現実には特定のグループしか計画に対する発言権を持っていないことがしばしばある。計画の過程では、すべての関係者に参画してもらい、それぞれの要求に応えることが重要だ。これにより、SUMPに正統性を付与し、同時にその質を高めることができる。重要なステークホルダーや市民の協力を得て策定されたSUMPのみが受け入れられ、施策実施や財政面にも効果を発揮するものとなる。したがって、市民やステークホルダーの参加は、SUMPの基本的な要素である。

ステークホルダーの参加には対象に応じた特有の戦略が必要であり、行政機関、民間企業、市民社会組織、あるいはそれらすべての関係者全体で対応する際には、それぞれに応じた形式や手法を用いる必要がある。市民参加は、意思決定の正統性と質を確保するための基本であり、EUや国際的な規約でも要求されている。

## ねらい

- 計画プロセスの鍵となる段階において、すべての関連するステークホルダーがしっかりとした枠組みの下で参画するようにする。
- 定期的なコミュニケーションと話し合いに基づいた、透明性の高い対話を通して計画を作り上げていくカルチャーを創造する。
- 未定事項が多く柔軟性のある初期の計画段階のうちに、特に市民が積極的に関与し、議論に参加することを奨励し、可能にする。
- 住民の生活の質(QoL)を向上させることを目的として、参画のプロセスのための持続可能かつ広い支持を集めるアプローチを設計し、計画プロセスに対する市民の幅広い当事者意識を創出する。
- 市民社会と地域の政治の活力を高める。
- SUMP策定プロセスの全体的な質、効果、費用対効果や効率、透明性、受容性、正当性を向上させる。



## 「市民」と「ステークホルダー」とは

「市民」とは、SUMPを作成する都市圏域に住んでいる人や働いている人すべてを指す。本文書では、人々、住民、一般市民という言葉とほぼ同じ意味で使われる。

「ステークホルダー」とは、SUMPによって影響を受ける、あるいは影響を与えることができるすべての個人、グループ、組織を指す。市民もその一部であるが、本書では主に、公的機関、政党、市民・地域団体、企業組織、交通事業者、研究機関など、組織的なステークホルダーを指す。

主要なステークホルダーは通常、一般市民よりもSUMPのプロセスに深く関わる。そのため、意見が届けられることが少ない「声が小さい」グループも含め、SUMPにより影響を受ける社会のすべての構成要素の利益が、参画するステークホルダーグループを通して適切に代表されていることを保証する必要がある。

## タスク

- 標準的な計画手法の一部となるよう参加活動を確立しよう。ステークホルダーや市民が参画する計画段階を定め、それぞれに適した参加方法を選ぼう(SUMPプロセスにおける市民参加については図13の提言を、市民参加のための方法とツールについては図14をそれぞれ参照)。対面式とオンライン式の両方の市民参加ツールを検討し、最も有用なものを選択しよう。
- 主導的な政治家やその他の主要なステークホルダーで構成される常設の「運営委員会(ステアリング・グループ)」を設置しよう。このグループは、計画プロセス全体を通して、戦略的な意思決定の方向性について助言する。アクティビティ1.3で行ったステークホルダーマッピングを利用して、どのステークホルダーを含めるべきかを決定する。「ステアリング・グループ」には定期的に会議に参加してもらい、フィードバックを求めることで、重要な意思決定の枠組みを構築しよう。
- メディアへの情報提供などの広報活動の総合戦略を含む、コミュニケーションと参画の戦略とスケジュールを策定しよう。
- 可能な限り双方向型の参加を目指すことが望ましいが、少なくとも一般市民に対する積極的な情報提供を戦略に入れておこう。つまり、市民が自ら働きかけてくるのを待つのではなく、人々に働きかける戦略を立てようということだ(下記の「可能であれば行うべきこと」の項も参照)。
- 障がい者、若者、高齢者、少数民族、低所得者、ひとり親、その他の計画づくりにおいて意見を述べるのが少ない「声の小さな人々」など、社会のなかで影響を受けるすべてのグループの意見を吸い上げよう。このような人々を単なる受益者と見なすのではなく、計画のプロセスに参画してもらおう。ただし、計画プロセ

スを妨害するようなロビー団体には注意が必要だ。

- 新しいSUMPを策定すること、そしてすべての市民やステークホルダーが参画する機会があることを伝えるために、記者発表資料を作ろう。新聞上での公告、自治体のウェブサイトでの告知、ニュースレター、市報などの従来型の形式だけでなく、ソーシャルメディア、動画、情報コーナーの設置、専用ウェブサイトなどの新しい形式も含め、さまざまなツールを組み合わせることを検討しよう。詳しくは図14を参照。

## 可能であれば行うべきこと

- プロセス全体を通して、さまざまな参加ツールを駆使して、ステークホルダーや市民の参画を積極的に促すことを計画しよう。スタディツアー、ステークホルダーが一堂に会するカンファレンス、インターネットフォーラム、市民パネルなどの手法がある。
- ステークホルダーの参加の範囲を、利益団体やロビー団体を含むより多くの団体に拡大しよう(ただし、批判的な論点もしっかり取り込みつつ、対立までに至らないようにしよう)。
- 計画過程において、最大限の透明性を確保し、より民主的で、参加型の意思決定を可能にしよう(オースス条約)。
- 先進都市の場合:意思決定やSUMP策定の管理に、ステークホルダーを積極的に参加させよう。



### タスクの詳細

#### 参画の戦略で考慮すべき質問

参画の戦略を準備する際は、プロセスに関する4つの主な質問に答えるようにしよう。

- **なぜ** なぜ参画のプロセスを実施するのか。それは戦略や構想にどのような影響を与えるのか。
- **誰が** 誰が意思決定プロセスに参加すべきか。どのようにしてそのような人々を特定するのか。
- **どのように** どのようにして参画を行うのか。どのようなツールや手法を使うべきか。
- **いつ** いつそれぞれの参画のアクティビティを行うべきか。どのような場合に参画を行うことが適切ではないか。

### タイミングと調整

- 計画プロセスを開始する前に、主な市民参加のアクティビティについての計画を終えておく。
- 政治家やその他の主要なステークホルダーからなる「ステアリング・グループ」を、SUMPの計画要件と地理的範囲を考慮しながら、(新しく設立する)コアチームとともに立ち上げる(アクティビティ2.1参照)。
- 計画プロセス全体を通してステークホルダーに参画してもらおう。
- いくつかのステップにおける重要な決定には必ず市民を参加させること。あまりに多くの活動に市民に参加してもらおうと加えて「参加疲れ」を起こしてしまう。狙いを絞った参画のほうが成功へと導きやすい。下図は、市民参画が有効なSUMPプロセス上のステップを示している。

図13: SUMPプロセスへの市民の参加



© Rupprecht Consult 2019



## SUMPプロセスへの市民参加 - 正しい方法で

市民参加は、SUMPサイクル全体を通して行うべきだが、12のステップのそれぞれで行う必要はない。図13は、どこに重点を置くべきかを示している。これらは、重要な決定を下す必要があり、計画プロセスが地域住民のアイデア、ビジョンやコミットメントから恩恵を受けるようなステップやアクティビティである。

最初の段階から住民を巻き込むことは有益である。SUMPを準備するという決定をした時点で、市民に情報を提供し、関心を持つ市民グループに動いてもらうことができる。市民を巻き込むための最も重要な4つの計画ステップは、シナリオの議論(アクティビティ4.2)、ビジョンの策定(アクティビティ5.1)、施策パッケージの選択と有効性の確認(アクティビティ7.2)、施策の実施(アクティビティ11.2)である。さらに、モビリティの現況の問題分析(アクティビティ3.2)、計画されたアクションに対する幅広い市民の支持の促進(アクティビティ8.4)、成功と失敗の評価(アクティビティ12.1)を行う際に、市民が参加することで、SUMPがより良いものになる。

これらのアクティビティに加えて、マイルストーンは、完了したフェーズの結果を市民に伝えるのに適したタイミングである。特に3つ目のマイルストーンでは、市民と一緒に戦略的な方向性を検証する機会となり、4つ目のマイルストーンでは、SUMPの議決を市民と一緒に祝福することができる。市民参加のイベントやその他のしなかけを計画する際には、以下のいくつかのルールを意識するとよい。

- クリエイティブであると同時に、提案された市民参加のためのツールやフォーマットに問題がないか疑うこと。例えば、アプリやオンライン調査では、社会を構成する全員をカバーできない可能性がある(高齢者やコンピューターを使えない人など)。オンラインに加えてオフラインのフォーマットも必ず用意しておこう。
- 市民参加の結果がどのようにプロセスに利用されるのかをしっかりと伝えることで、結果がお蔵入りにならないことを強調することが重要である。参加する市民には、一つ一つの貢献を考慮することを約束し、SUMPに実際に取り入れた場合にはフィードバックする。
- 使用言語について考えること。公用語しか使わないと、移民や二世・三世らを排除してしまう可能性がある。また、専門用語を使わないように注意しよう。
- 会議などの形式で市民参加を促す場合は、場所を慎重に選ぼう。会場は、簡単にアクセスでき、バリアフリーで、公共交通機関で行ける場所を選ぼう。また、適切な設備があり、明るい部屋で音響が良いことも確認しておこう。座席の配置を事前に計画し、力関係を意味しない配席の仕方を意識しよう。
- 市民のさまざまなタイムスケジュールに配慮し、夜にも参加できるようなイベントを設定しよう。午後のイベントでは一般的な就労者を排除してしまう可能性があるが、一方で、夜のイベントでは子育て中の親が参加しにくい。
- プロフェッショナルで敬意を払った節度ある司会進行を心がけよう。

## チェックリスト

- ✓ タイミング、方法、参画する市民グループは決まったか。
- ✓ 市民参加とコミュニケーションの方法を最終的に確定したか。
- ✓ 主要なステークホルダーからなる運営委員会(ステアリンググループ)は立ち上げられたか。



図 14: SUMP の 4 つの各フェーズにおける、関与のレベル(最も低いレベルの「情報提供」から、「情報収集」、「協働」、および最も高いレベルの「強化」まで)に応じて分類した、SUMP 策定に推奨される関与のツールと方法。太字で記載されているものが重要である。

|      | 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 | <p><b>対面:</b> 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</p> <p><b>印刷物:</b> ポスター、チラシ、パンフレット</p> <p><b>オンライン:</b> 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</p> |   |   |   |
| 情報収集 | <p><b>ソーシャルメディア(調査)</b> 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</p>  |   |   |   |
|      | <p><b>アンケート・インタビュー</b><br/>(電話、キーパーソン、...)</p> <p><b>クラウドソーシングによるデータ収集</b> 例えば、<b>オンライン地図を使ったアンケート</b> やアプリを使った問題報告など、日記式の交通行動記録 <b>ウォーカビリティ点検会</b></p>  | <p>将来動向に関するデルファイ法での調査</p>   | <p>施策選択調査<br/>クラウドソーシングによるデータ</p>               | <p><b>評価アンケート、評価インタビュー</b><br/>(電話、キーパーソンなど)、<b>クラウドソーシングデータ</b>、日記式の交通行動記録、ブラインドウォーク</p> |
| 協働   | <p><b>フォーカスグループ</b> 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</p>  |   |   |   |
|      | <p><b>問題分析ワークショップ</b><br/>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</p>  | <p>シナリオワークショップ、ビジョン形成イベント、<b>未来探索ワークショップ</b>、オープンスペースイベント、参加型ジオデザイン</p> | <p>ハッカソン<br/><b>施策ワークショップ、プランニング・フォーリアル</b></p> | <p>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</p>  |
| 強化   | <p>市民審査員 / <b>市民諮問委員会</b>、投票</p>   |   |   |   |
|      | <p>参加型予算編成</p>   |   |   | <p><b>共同維持管理・共同実施</b><br/>(公共物オーナーシップ制度。例: 樹木オーナー)</p>                                    |

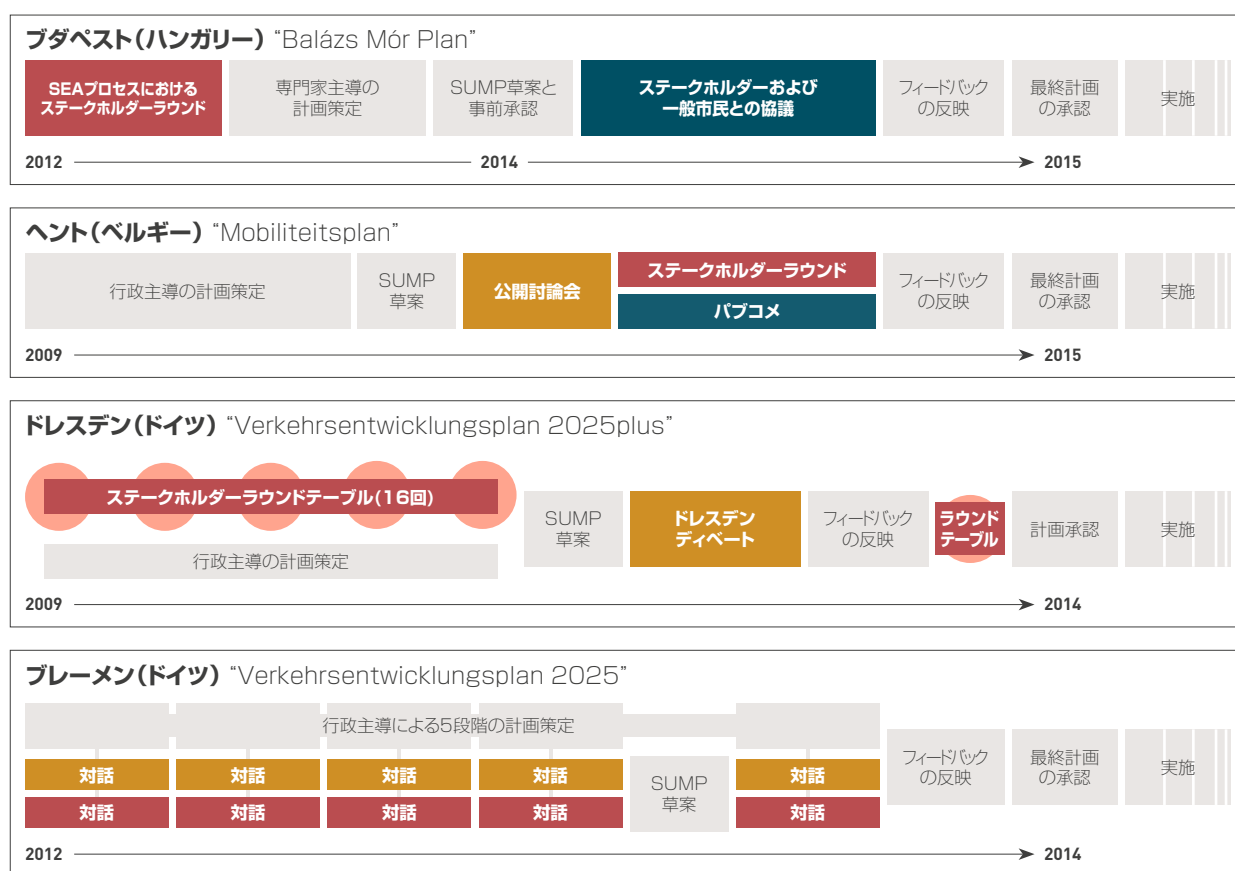




### SUMPプロセスへの市民とステークホルダーの参加の実施例

ブダペスト、ヘント、ドレスデン、ブレーメンの各都市は、それぞれの地域の状況、計画に関する専門知識、リソース、能力に応じて、SUMPプロセスに市民を参加させる独自のアプローチをそれぞれ開発した。さまざまな市民やステークホルダーの参加の形式をミックスする方法をとった例(ブダペストやヘントなど)、ステークホルダーと市民が、同時並行ではあるが各々別々に参加する例(ブレーメンやヘントなど)、また、段階的な参加(ドレスデン)などである。以下の図では、多様なアプローチが可能であることを示すために、いくつかの実例を紹介する。もちろん、ステークホルダーや市民を巻き込む方法は、各都市の計画の状況に応じて、他にもさまざまなものがある。

図 15: SUMPプロセスに市民やステークホルダーを参加させた実施例, Rupprecht Consult, 2016 (Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4LENGE 17頁, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



注:この表は、個々の計画フェーズの実際の期間を反映したものではない。  
© Rupprecht Consult 2019

参加する人    ■ 市民    ■ ステークホルダー    ■ 市民とステークホルダー

## グッドプラクティス

### ブルノ(チェコ): 従来型の方式とオンライン方式を組み合わせた市民参加戦略

ブルノ市は、市民とのコミュニケーションと市民やステークホルダーの参加を専門とするコンサルタント会社と協力してSUMP参加戦略を策定し、専門的で有意義な参加プロセスを実行した。この戦略には、公開討論会、円卓会議、専用ウェブサイトを通じたコミュニケーションといった従来の手法だけでなく、「ブルノ・モビリティ2050年ビジョン—専門家ワークショップ」といった新しいアプローチも含まれている。2015年から2018年までの参加プロセスでは、市民からの2500件以上のパブリックコメントを分析し、約30のイベントに500人以上が参加し、さらに複数の市民、専門家、行政区と周囲の市町村、政治家とのワークショップが開催した。

著者: Iva Rorečková (Machalová) and Lukáš Bača, City of Brno, collected by EURO CITIES | 画像: Marie Schmerková (Brno City Municipality)



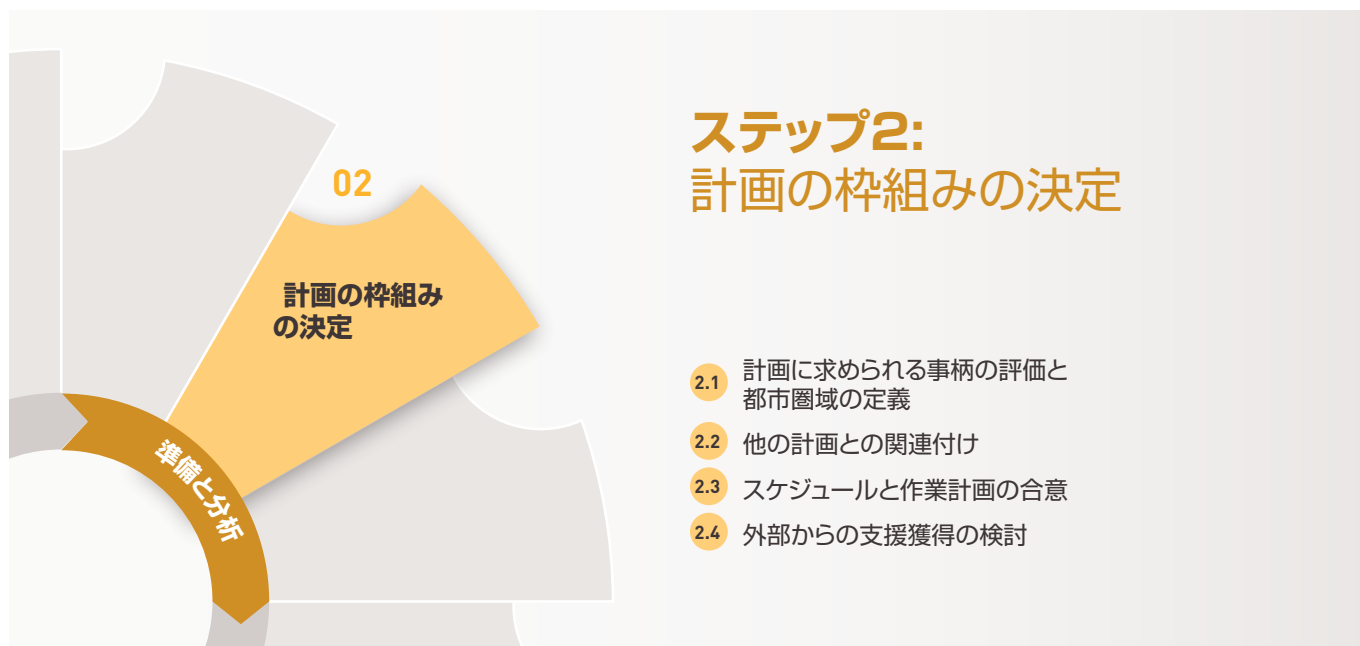
## グッドプラクティス

### ヴィリニウス(リトアニア): 多くの市民がSUMPに対する当事者意識を持つための包括的な取り組み

ヴィリニウスのSUMPプロセスの最初のステップは、関連するステークホルダーや市民とどのように協働するかという戦略を明確にしたプロジェクト遂行のためのロードマップを作成することであった。その中で、4つの明確な目的が設定された: 市民に対して期待することの明確化、プロセスについての継続的な情報提供、特定のターゲットグループに対する情報提供や意見の収集、啓蒙イベントの開催である。ヴィリニウスでは、行動科学や社会学の専門家と協力することで、さまざまなターゲットグループ(政治家、ステークホルダー、市民)との最も効果的なコミュニケーション方法を選定した。市民参加キャンペーンを成功へと導いたのは、市民参加関連のアクティビティを調整する専任の担当者、十分な予算、明確な目標とKPIで、地域社会、メディア、政治家の間でSUMPに関する議論を引き起こすことに役立った。

著者: Kristina Gaučė, collected by UBC  
画像: Saulius Žiūra





SUMPを地域の状況に合わせて策定するためには、作業体制の構築と同時に、計画の枠組みを決定する必要がある。これには地理的範囲の定義も含まれ、理想的には都市圏域を対象とするべきである。その他の重要な点は、計画策定に関する法的要件に従うことと、関連分野の計画プロセスとリンクさせることである。ここまでのアクティビティの結果は、合意したスケジュールと作業計画にまとめ、関係者間での信頼性を高めるために議決あるいは議会承認などの形で公式なものとする必要がある。また、ステップ1で行政内部にはない能力が SUMP策定に必要であることがわかった場合には、外部支援を得るための適切な手配を行う必要がある。

## 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

### 根拠

SUMPIは、国や地方のより広範な計画の枠組みに組み込まれている。これには、規制、財源、空間・交通開発のための上位の戦略（例えば国の交通マスタープラン）などが含まれる。国や地方の計画の枠組みの影響を評価して、それらがもたらす機会を利用するとともに、後に上位計画を策定した行政機関との意見の食い違いを避けることが重要である。

SUMPIは、都市圏域（すなわち通勤圏）をカバーする必要があるが、これはほとんどの場合、市町村境を超えて広がる。国や地方がSUMPの地理的範囲に関して特に規定していない場合は、最も適した空間的範囲を関係者が合意し、議決あるいは承認される必要がある。これは、一方では関連する自治体それぞれが管轄するエリアに依るが、

他方では、実際の移動パターンにできるだけ沿うようにしなければならない。都市圏全体をカバーする計画は、その一部だけをカバーする計画よりもはるかに効果的である。

## タスク

- SUMPに関連する地方、国、EUの法的要件をしっかりと把握しよう。
- 地方、国、EUの上位の枠組みが計画プロセスにどのように影響するか、明確な見通しを立てよう。
- 計画の対象となる地理的範囲を定義しよう。通常は、実際の移動パターンに沿う都市圏全体(例えば、通勤圏)をカバーする地理的範囲となる。
- 計画プロセスを主導する機関を明確にしよう。
- 地理的範囲と主導する組織に対する承認を得て公式なものとしよう。
- 長距離交通ネットワークへの接続をしっかりと考慮しておこう。

## ねらい

### 計画の要件

- 以下の点について把握、文書化し、評価する。
  - 地理的範囲の設定に関して影響しうる要件や、(必要な場合は)異なる種類の計画当局の責任などを含めた、SUMPの策定方法に関する法的要件や指針。
  - 関連する国や地方のSUMP策定への助成の基準。
  - SUMPに影響を与える上位の計画、戦略、目標。例えば、国の道路を所管する官庁が道路の新設や拡張を計画している場合、都市部への自動車の乗り入れを促進してしまい、SUMPの目的とは相反する可能性がある。
- 国や地方の枠組みの概要を作成し、SUMPの中でどう対応するかを検討する。

### 地理的範囲

- 交通パターンと市町村境を分析し、都市圏域を定義する(詳細は以下のツールのセクションを参照)。長距離交通ネットワーク(欧州横断新交通網(TEN-T:Trans-European Transport Network)や国レベルの鉄道網など)への接続も含む。
- 計画対象となる地域内の主要なステークホルダーや当局を巻き込み、計画の地理的範囲について正式な合意を得る。

- オープンで透明性の高いアプローチをとり、関係当局の参加を確かなものとする。関係当局間の定期的なコミュニケーションと交流を確保する。
- 計画策定全体の責任について話し合い、合意する。
- 計画エリアが都市圏全体をカバーできない場合は、少なくとも、都市圏レベルでしか対処できない課題については、関係者との良好な協力関係を築くよう努める。既存の協力関係を基礎としてもよいし、新たな協力関係を築いてもよい(土地利用計画を共同で策定するなどの公式な手続きや、ワーキンググループの設置のような非公式な手続きなど)。
- 運営委員会(ステアリンググループ)に計画地域全体のステークホルダーが参加できるようにする。
- 計画地域全体での市民参加を確かなものとする。

### 可能であれば行うべきこと

- 交通が社会・経済あるいは環境へ与える影響が特に大きい地区を確実にカバーしよう。

### タイミングと調整

- 最初の段階で規制と関連する計画要件を特定しておき、プロセス全体を通して考慮する。
- ステークホルダーや市民の参加の計画(アクティビティ1.4参照)、地理的範囲の定義(本アクティビティ)、他の計画との関連付け(アクティビティ2.2)、スケジュールと作業計画(アクティビティ2.3)の定義の際にはこの点を特に考慮する。
- 作業体制や参加体制を整える際に考慮できるよう(ステップ1)、地理的範囲を早期に定義する。SUMP策定プロセスを正式に開始する前に、明確な合意が必要である(アクティビティ2.3参照)。

## チェックリスト

- ✓ 関連する国や地方の法令や計画文書等を検討し、結果をまとめたか。
- ✓ 国や地方の計画から生じうる機会と影響を特定したか。
- ✓ 計画対象地域の地理的範囲(可能であれば都市圏域)を定義したか。
- ✓ 地理的範囲と、関連する行政組織や政治家の基本的な役割と責任について、政治的な合意を得られたか。
- ✓ 計画地域の主要な当局が、コアチームや運営委員会(ステアリンググループ)に加わっているか。
- ✓ これらについてトップの署名をもって公式に文書化し、議決を得られたか。



### EU加盟国の都市圏域

OECDと欧州委員会は、都市圏域(Functional Urban Area: FUA)の定義を各国間で一貫したものとするための手法を共同で開発した。FUAは人口密度と通勤者数に基づいて定義され、人口密度の高い中心都市と、労働市場が中心都市と高度に統合された周辺地域(通勤圏)とによって構成される。

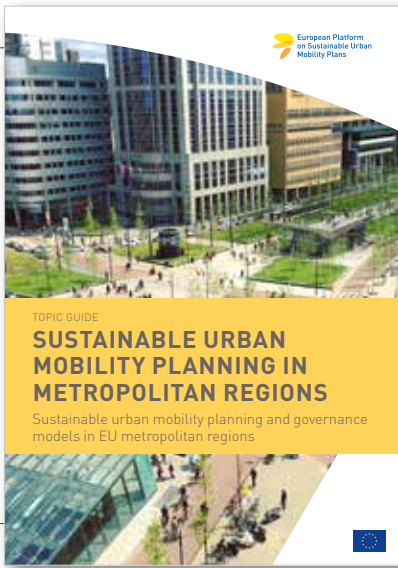
- 都市核とは、1km<sup>2</sup>あたり1,500人以上の人口密度を持つ人口集積地を指す。
- 人口の50%以上が人口集積地に住んでいれば、その自治体は都市核を構成するものと定義する。
- 「後背地」とは、人口密度の高い都市核の外側にある、中心都市の労働市場における「通勤地域」を指す。就労している住民の15%以上が都市核に通勤している自治体が、中心都市の後背地を構成すると定義される。

FUAに対するOECDとEU共同のアプローチの最終目標は、国際的な比較や、都市開発に関するテーマの政策分析をするために、都市とその影響範囲について統一的な定義を行うことである。

OECDはこの定義に基づいたEU各国のFUAについての情報を提供している。これには、すべてのFUAが記載された国ごとの地図(GIS用シェープファイルとしても無料で利用可能)、人口規模別のFUAのリストと各FUAの人口が含まれている。このプロファイルにアクセスするには、[www.oecd.org](http://www.oecd.org)にアクセスして「functional urban area」で検索。

出典: OECD 2019





OECDとEU共通の方法論によると、大都市圏は、高密度でかつ建物が集積した、人口25万人以上の都市圏域(FUA)と定義されている。大都市圏は、経済的な魅力が高く、通勤者が多く、複雑なマルチモーダル交通システムを備えている傾向があり、国や欧州にとって重要な交通の要衝でもある。大都市圏は、影響を受ける自治体やその他の機関が多いため、持続可能な都市モビリティ計画の策定にあたっては特に難しい地域である。

トピックガイド「大都市圏における持続可能な都市モビリティ計画の策定(Sustainable Urban Planning in metropolitan regions)」は、大都市圏でSUMPを策定するための指針を提供している。このガイドでは、大都市のガバナンスの4つのタイプ(非公式/ソフトな調整によるもの、基礎自治体間を跨ぐ行政組織によるもの、基礎自治体の上に立つ行政組織によるもの、特別な地位をもった大都市行政組織)を特定し、異なる組織体系ごとに例や計画の原則を示している。

都市圏域(FUA)にはさまざまなタイプがあり、SUMP策定のニーズも異なる。Poly-SUMPが提唱する手法は、複数の自治体や都市が相互に近接して密接に依存している多中心地域のための指針である。この手法では、そのような複雑な地域で地域交通における連携を開始し、あるいは発展させるための方法を示している。Poly-SUMPガイドの定義によると、多核地域とは、比較的人口の少ない中心都市(大きな地域では20万人以下、小さな地域では10万人以下)と、中心都市よりは小さいが5,000人以上の人口を持つ多数の中間極を有することを特徴としている。



持続可能な都市モビリティ計画の策定は、大都市圏と同様に小都市にも効果的だが、小都市には大都市とは異なるニーズがあり、通常、戦略的計画を立てる能力が非常に限られている。「小都市における持続可能な都市モビリティ計画の策定(Sustainable Urban Mobility Planning in smaller cities)」のトピックガイドは、SUMPプロセスを小規模都市の計画の実態に適合させたものである。対象となるのは、自前のSUMPを開発したい小都市と、近隣の大都市のイニシアティブによる広域のSUMPIに参加したい都市の両方である。このガイドでは、それぞれの状況でうまく機能することが証明されている計画ツールや参加方法に加えて、自動車への依存度が高く、公共交通機関が貧弱な小都市に適した対策に特に焦点を当てている。



## EU加盟国におけるSUMP規制の状況

EU加盟国における持続可能な都市モビリティ計画の策定方法に関する地域および国の規制については、CIVITAS SUMP-Prosperityによる報告書「EU加盟国におけるSUMPの状況(THE STATUS OF SUMP IN EU MEMBER STATES)」を参照のこと。

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

## グッドプラクティス

### バーゼル(スイス): 三国にまたがる都市圏における国境を越えた計画

バーゼル市のSUMPには、自動車通勤者による交通量を減らし、ピーク時の混雑を抑制するために、スイス、フランス、ドイツの3か国にまたがるさまざまな施策が盛り込まれている。例えば、「ペンドラーファンド(通勤者基金)」は、州内の駐車管理から得られる収入を財源とする基金で、バーゼルへの通勤・通学交通の改善に寄与するプロジェクトの財源として使用されている。この財源の補助を受けたプロジェクトの多くは、地域鉄道網の主要駅へのサイクルアンドライドやパークアンドライド施設の設置である。2012年の基金設立以来、さまざまな鉄道駅で合計394台の駐輪スペースと966台の駐車スペースがこの財源からの補助を受けて設置された。

著者: Martin Dollesche, Canton of Basel-Stadt, collected by EUROCITIES | 画像: EUROCITIES



## グッドプラクティス

### カッセル(ドイツ): 中心都市のSUMP策定と周辺地域のSUMP策定を同期

カッセルとその周辺地域の地域交通網は密に絡み合っており、「SUMP Kassel 2030」は、周辺地域のモビリティ開発計画で補完されることになった。SUMPが都市内の交通と交通流に重点を置いているのに対し、周辺地域のモビリティ開発計画は、地域の交通とアクセシビリティの向上に重点を置いている。両計画は、内容的にも対象とする空間的にも同期しており、両計画の基礎として共通の地域交通モデルが作成されている。両計画に共通する目標を設定することで、各々の施策とアクションに共通性を持たせ、その後の評価基準も共通化した。相互に統合されたアクションのコンセプトにおいて、その実施のために施策導入のプログラムも調整されている。

著者: Simone Fedderke, Centre of Competence for Sustainable Urban Mobility – State of Hessen and City of Kassel, collected by Rupprecht Consult  
画像: City of Kassel



グッドプラクティス

ナンシー都市圏(フランス): 住宅と都市開発のための都市圏包括SUMP

ナンシー都市圏では、いくつかの部門別計画を1つに統合する都市圏SUMPを策定している。このユニークな計画文書では、都市圏全体のリソースとスキルをプールすることによって、都市計画、住宅、モビリティ、経済・商業開発、環境に関する公共政策を調和させ、さらに部門をまたいだ首尾一貫した地域開発を達成することを目的としている。この計画の策定はさまざまな部門のメンバーからなる分野横断的な技術チームによって行われており、ナンシー都市圏の都市計画、住宅、経済開発、持続可能な開発、モビリティの各部門からのスタッフが携わるほか、さらに地域開発と都市計画のための地域の機関の支援を受けている。

著者: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Metropole, collected by EUROCITIES  
 画像: Métropole du Grand Nancy



アクティビティ2.2: 他の計画との関連付け

根拠

今日の都市交通計画に大きく欠けているものは、さまざまな交通モードの統合、そして、他の分野の政策や組織との調整である。この点を克服するのは、SUMP策定のプロセスにとって大きな課題であると同時に、革新と改善の主な原点でもある(例えば、土地利用計画、環境保護、社会的包摂、ジェンダー平等、経済開発、安全・治安、健康、教育、情報技術、エネルギー、住宅などとの調整)。

他の計画プロセスと連携し、目標や目的を調整することで、SUMPだけでなく、連携する他の計画も強化されることになる。

ねらい

- 都市構造(密度、機能、社会経済パターン、エコシステム)の変化とモビリティの相互作用に関する認識を、自治体の関連部署や他の当局との間で広く共有する。
- 持続可能な都市モビリティ計画の策定にあたり、市町村・都道府県レベルの他の政策をどのように統合可能かを明確にする。

- さまざまな技術的・政治的意思決定プロセス(全体戦略、部門別計画、選挙など)とSUMPのタイミングの調整を図る。
- モビリティと交通の計画を、他のさまざまな政策領域との関連の中で位置付ける。

タスク

- 交通とモビリティに関する市町村のセクターごとの戦略(各交通モードの戦略など)と、都市のモビリティに影響を与える可能性のある他の政策領域の地域計画(土地利用、エネルギー、環境、経済開発、社会的包摂、健康、安全など)を明確にしよう。また、計画地域の公共交通事業者、サービス提供者、他の自治体の関連計画も確認しよう。
- 他のさまざまな計画の目標が、持続可能な都市モビリティの目標に対して親和性があるか、あるいは相反しているかを検討しよう。例えば、ブラウンフィールドを活用する土地利用政策は持続可能な都市モビリティの目標と親和性があるが、都市のスプロール化を促進する土地利用政策は相反する。また、健康増進のための政策が、スポーツクラブやイベントによる身体活動のみに重点を置き、日常的な移動の中で徒歩や自転車での移動を増やすことを考慮していない場合や、教育



政策が学校への長距離通学を誘発する場合なども、相反する可能性がある。

- 関連する政策領域間で調整が必要な事項を特定しよう。例としては、土地利用計画と交通機関の関係が挙げられる。新たに都市開発をする際に持続可能な交通手段を最大限に利用するためには、土地利用の計画プロセスで交通の影響を考慮する必要がある。
- 確立された地域連携のための組織（例えば、都市圏の自治体連合）と連携しよう。これには、欧州横断交通網（TEN-T）のような長距離交通ネットワークも含まれる。
- 戦略的環境影響評価（SEA）が求める要件を考慮しよう。
- 関連する政策分野の関係者との協働、共創によって、部門別の政策や慣行を修正し、部門をまたぐ新しい活動分野を創出しよう。
- 関連当局間、あるいは関連部署間の定期的なコミュニケーションと交流をしっかりと行おう（例えば、交通計画担当者と土地利用計画担当者との定期的な会合）。コアチームや運営委員会（ステアリンググループ）に土地利用計画の担当者を加えることを検討しよう。これによって、計画プロセスにおいて明確な役割を与えることで、その担当者にも自らの担当領域だとの意識を生み出すことができる。
- SUMP策定プロセスを、他の既存の政策や戦略の開発・実施スケジュールにしっかりと組み込むように努めよう。

### 可能であれば行うべきこと

- より広範な長期的戦略との統合に努めよう。都市や地域によっては、20～30年先を視野に入れた長期的

な地域開発戦略やビジョンを持っている場合がある。そのような戦略がある場合は、SUMPの包括的な目標を定義する際、基本的な方向性を示してくれる。

### タイミングと調整

- 初期段階から継続的な活動として開始しよう。スケジュールを決める前に、調整の必要性と可能性について最初のレビューを行っておこう（アクティビティ2.3参照）。

### チェックリスト

- ✓ 関連する政策のつながり（相乗効果と競合）を確認したか。
- ✓ 現段階での政策統合の選択肢を評価したか。
- ✓ 統合の可能性について、関係するアクターとの対話の枠組みを立ち上げたか。
- ✓ どの分野と統合するか、仮の優先順位を決めたか。

異なる計画プロセスを連携する例として、SUMP策定プロセスと「持続可能なエネルギー・気候行動計画」（SECAP）のプロセスの調和がある。これは、持続可能なモビリティ、気候変動への適応とエネルギーに関する戦略的な計画を一つにまとめる必要性に対応したものである。その結果、実施とモニタリングの段階を上手に適合した2つの調和した計画が生まれる。詳細なガイダンスは、「エネルギーと持続可能な都市モビリティ計画策定の調和（Harmonisation of energy and Sustainable Urban Mobility Planning）」に記載されている。



### 戦略的環境アセスメント(SEA)と持続可能な都市モビリティ計画の策定

一部の施策では、戦略的環境アセスメント(SEA)を実施することが義務付けられている。SEAとSUMPは共通の要素を持っているため、この2つのプロセスを結びつけることが望ましい。SUMPのレベルでSEAを実施することにより、意思決定のための一貫した全体的な枠組みができる。計画段階で、関連する環境情報や考慮事項を含めることで、より持続可能で効果的な解決策が得られる。SEAは独立した活動としてではなく、SUMP策定に統合された一要素として、SUMP策定との間で連動する明確なステップを踏んで実施されるべきである。

- ベースラインとなる環境に関する情報の収集
- 対象とSEAの目的の設定
- 施策の評価
- 効果と影響の予測と評価
- 影響緩和策の提案とモニタリング

上記のすべてが、SUMPのさまざまなステップと密接に関連している必要がある。SEAの文脈において効果的な意思決定をするためにSUMPが果たすべき基本的な柱は、関係当局間の責任の明確化、効果的な情報公開と市民からの意見収集、計画採択前に出された意見の検討である。

著者: EIB/JASPERS

図16: SUMPと戦略的環境アセスメント(EIB/JASPERS)の対応する活動

| SUMP  |                 | 戦略的環境アセスメント(SEA)   |
|---|-----------------|--|
| 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<br><br>アクティビティ3.2: 問題と機会の分析(全モード) |                 | 方法論<br><br>その他の関連する計画、プログラム、環境保護目的の特定<br><br>データ収集<br><br>環境問題の分析・特定 |
| アクティビティ5.2: 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意                                  | 相互参照/<br>内容の整合性 | SEAの目標   |
| ステップ7: 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(施策評価、施策選定、施策パッケージを含む)            | 調整              | 施策/施策群(代替案)とSEAの目標の比較評価<br><br>パブリックコメントの実施(強く推奨される)                 |
| アクティビティ9.2: SUMP文書の完成と質の確保  |                 | 計画による効果や影響の予測と評価<br><br>緩和・軽減策<br><br>モニタリング策                        |
| 一般市民の関与<br>(例えば、活動4.2、5.1、8.4、11.2)                               | 同時に進める<br>ことも可能 | 環境(SEA)報告書<br><br>SEAに対するパブリックコメント                                   |

## SUMPと社会的包摂政策との連携

ベルギーのいくつかの都市では、SUMPの策定を、社会的包摂を高めるモビリティ政策で補完している。公共交通機関へのアクセスに関しては、フランドル地方の140以上の自治体が、公共交通事業者との間でバスの利用に関して公的資金による補助で運賃を低廉にする契約を結んでいる。これにより、市民は公共交通機関を割安な料金で利用することができ、子どもや学生、高齢者にはさらに割引が適用されることもある。また、車を運転できない人や低所得者のために、16の自治体がタクシーの福祉料金を設定しており、さらに多くの自治体がボランティアによるオンデマンドサービスを導入している。社会的弱者を対象とした研修を実施する自治体も増えている。アントワープ市とルーヴェン市は、大人向けのサイクリングスクールを開いており、オーステンデ市は、移民の運転免許取得を支援している。

著者: *Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, Mobiel 21*



Image © RomanBabakin on istock.com

## グッドプラクティス

### ボローニャ(イタリア): 地域、モビリティ、物流の計画をつなげる都市圏SUMP

ボローニャは、対象地域と対象テーマの両レベルで統合されたモビリティ計画を策定するという革新的なアプローチを取った。SUMPは都市圏全体を対象に策定され、さらに都市内物流と自転車交通に関する部門別計画と密接に連携している。共通の計画プロセスを実現するために、モビリティプランニングオフィスのチームは、当初からこれらを統合することを念頭に各計画を策定した。ボローニャのケースで得られた重要な知見は、都市圏の意思決定プロセスにおいて、ステークホルダーの関与が極めて重要だということである。主な課題は、都市内物流を交通政策に取り込むために、実現可能で効果的な方法を見つけることだった。都市内物流は、民間企業が支配的な市場であり、自治体の計画経験がほとんどないことが多いからである。

著者: *Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, collected by Polis*  
 画像: *Metropolitan City of Bologna*



## グッドプラクティス

### モンソン(スペイン): SUMPとSECAPの調和的な策定

SUMP-SECAP調和ガイドに基づき、モンソンはSUMPと持続可能なエネルギー・気候行動計画(SECAP)を統合的に策定した。主な活動は、以下の通り。(1)両計画の策定と相乗効果の発揮を担う調整チームの設置、(2)両計画間で交通からの排出量データを共有、(3)排出量データに同じ基準年を使用、(4)両計画に含めることができる施策を特定するための調査の実施、(5)SUMPにおける施策を「SECAPへの影響」基準に従って優先付け、(6)SUMPおよびSECAPの実施によって影響を受け得るすべての市当局に共同会議に参加してもらったこと。

著者: Andrea Conserva, Circe Foundation, collected by EUROCITIES

画像: Guidelines for the harmonization of energy and Sustainable Urban Mobility Planning, 2018



## グッドプラクティス

### ラハティ(フィンランド): 土地利用計画とモビリティ計画の統合

ラハティは、土地利用とモビリティを組み合わせた計画のための統合的な戦略プロセス「ラハティ・ディレクション」を策定した。2019年に初めて導入されたこの新しいアプローチの目的は、市民、ステークホルダー、意思決定者とともに持続可能な都市を構築することである。このプロセスは継続的かつ循環的で、戦略は4年ごと、あるいは議会の任期ごとに更新される。これには、都市計画、SUMP、環境プログラム、サービスネットワークプログラムが含まれる。この統合されたアプローチは、これまでのところ、うまく機能しており、土地利用プランナーとモビリティプランナーとの協力関係を強化し、モビリティ計画プロセスへの市民の参加を改善している。

著者: Anna Huttunen, City of Lahti, collected by UBC

画像: Lassi Häkkinen, City of Lahti



## アクティビティ2.3: スケジュールと作業計画の合意

### 根拠

適切なタイミングを見計らい、それに合わせて明確な作業計画を立てることは成功の鍵となる。SUMPを策定するためのアクティビティは、相互に依存しており、地域の状況に合った順序で注意深く決める必要がある。タイミングについては、選挙や立法プロセスなど、SUMP策定プロセスに影響を与える可能性のある現在進行中の計画や政策立案活動を考慮することが重要である。

また、SUMPの策定と実施は、制度的・組織的にも複雑なプロセスである。通常、既存の計画のやり方を見直し、部局や組織の境界を越えた共同作業が必要になる。このような管理体制が広く受け入れられるためには、政治からの委任が必要で、すべてのマイルストーンを示し、どの関係者がいつ何をするのかを明確に定義した作業計画が承認される必要がある。

### ねらい

- ・ 地域の状況に合わせた計画プロセスを策定し、各アクティビティをうまく調和させる。
- ・ さまざまな技術的・政治的意思決定プロセス（全体戦略、部門計画、選挙など）とのタイミングの調和を図る。調整のための期間を決めておく。
- ・ すべての関係者の役割とリソースの提供範囲を明確にして、正式なものとする。
- ・ 計画プロセスの信頼性と透明性を高める。
- ・ アクティビティの時間的な相互依存性を考慮し、タイミングに関するリスクを最小限に抑え、リソースを最適な形で活用する効率的な計画プロセスを促進する。

### タスク

#### スケジュール

- ・ 計画プロセスの準備には十分な時間をかけよう。SUMPの策定を決定し、作業体制を整え、計画の枠組みを定義するのに必要な時間は、都市によって大きく異なる。戦略的計画プロセスのこれまでの経験、制度や組織の構造、政治的背景、地域の「計画文化」に大きく左右される。
- ・ 分析、戦略策定、施策立案の段階を含め、SUMP策定の時間枠を決めよう。一般的に、計画プロセスの正式

な開始から採用まで、通算して最低でも1年、通常はそれ以上かかる傾向がある。

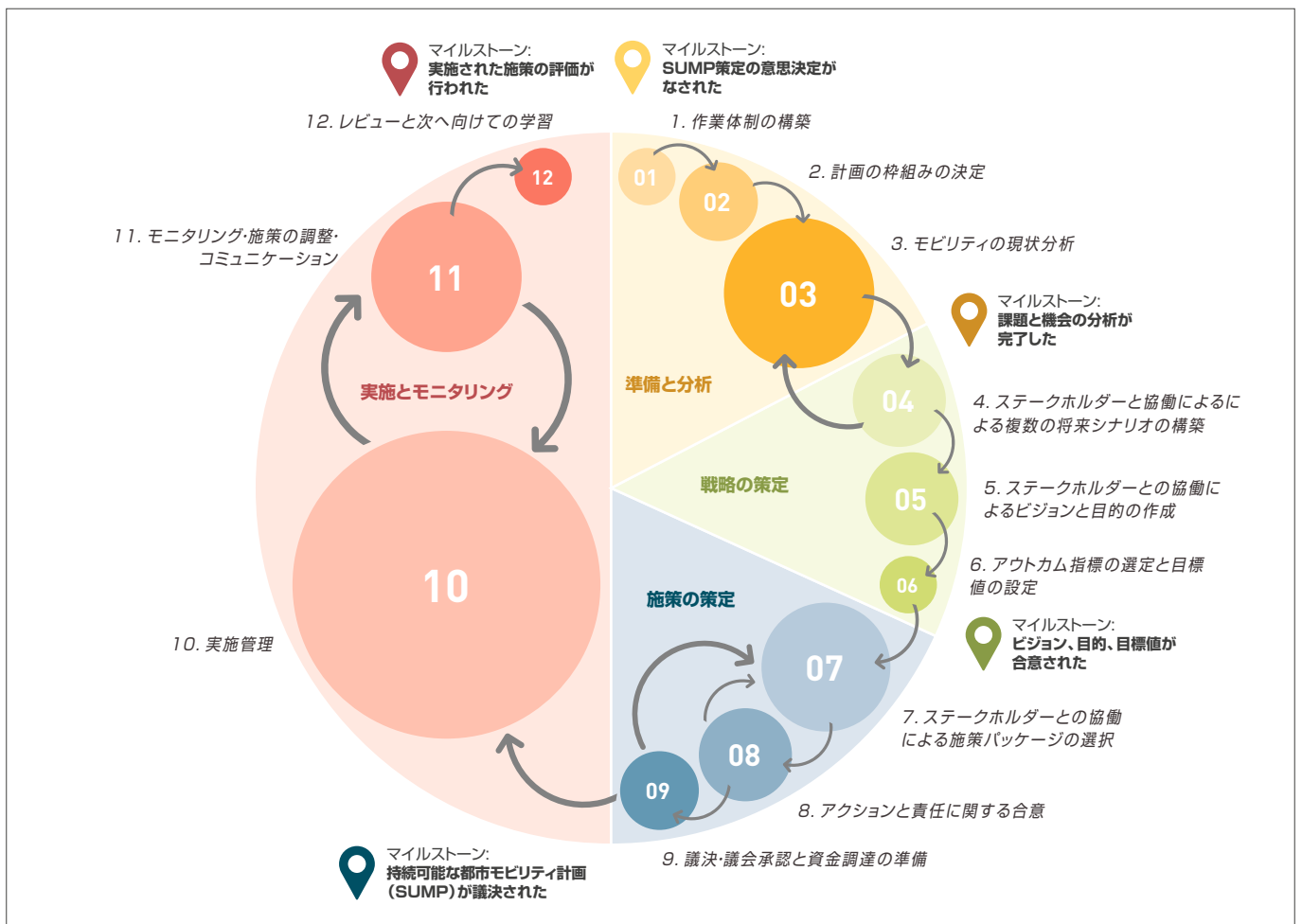
- ・ 分析には通常2～6カ月かかるが、多くの追加データを収集しなければならない場合はそれ以上を要する。
- ・ 戦略策定（ビジョン、目標、ターゲットを含む）には、通常2～5ヶ月程度かかる。
- ・ 施策の計画（最初にありうる施策を特定してから、資金と責任を明確にして合意した施策パッケージをSUMPの最終文書に盛り込むまで）には、通常約3～8か月かかる。ただし、この必要期間は、SUMPプロセスで準備する施策の詳細度に大きく依存する。
- ・ 通常、SUMPの文書が整ってから議会で採択されるまでには、さらにいくばくかの時間が必要である。これは政治的な状況によって大きく異なり、わずか数週間で済む場合から半年以上に及ぶこともある。意思決定者を計画プロセスにうまく組み込むことで、採択が遅れるリスクを下げることができる。
- ・ 遅れが生じる可能性（選挙や予算案を立案する期間など）を考慮に入れておこう。選挙前の数ヶ月間は、迅速に物事を進めることが難しい可能性がある。これは、計画プロセスのスケジュールに影響を与える。

フェーズ1 - 準備と分析

- 計画全体をより柔軟にし、大幅な遅延を避けるために、いくばくかの「余白の」作業期間を計算しておこう。また、コミュニケーションやステークホルダーと市民の参加に必要な時間も忘れてはならない。
- 関係者それぞれが自らの役割を担う時間を事前に確保しておけるように、暫定的なスケジュールを早い段階で共有しておこう。
- 計画の準備とSUMP策定の間は、目に見える施策を継続して実施しよう。これにより、何もしていないという印象を持たれるのを避けることができる。このことは政治決断を行う者にとって特に重要である。
- 施策を実施するための暫定的な時間枠を決め、施策の計画段階でより詳細に決めよう。
- 詳細な計画は2〜3年先までに焦点を当て、10年後を見据えた大まかな計画も立てよう。また、その10年の間に開始し、その後も継続する長期的な施策を意識しておこう(例えば、トラムの建設などの大規模プロジェクト)。
- 都市によっては、重要なマイルストーンを通して時間枠を定義することを重視し、細かな時間枠を設定しないところもある。例えば、新しいBRT路線の開通の前や後に実施する施策などが挙げられる。そうすることで、時間的枠組みを現実的なものにするのができ、自治体関係者や一般市民にとっても理解しやすくなる。
- SUMP採択後のモニタリングと、施策のアップデートのための時間を確保しよう(アクティビティ11.1も参照)。細かな見直しと更新の頻度は、個々の状

図17: SUMP ステップの相対的な所要時間

この図は、12のステップを視覚化することで、典型的なSUMPの各ステップに必要な相対的な時間を他のステップとの比較で示している。例えば、実施とモニタリングのフェーズでは、最も多くの時間を費やすのは実施管理のステップである。逆向きの矢印は、後戻りが必要となる典型的な箇所を示す。例えば、ステップ8で特定の施策に必要な能力を持ち合わせていないことが判明した場合、ステップ7で選択した施策パッケージを再調整する必要がある。(この図は正確な測定値に基づいているわけではなく、プランナーが各ステップ間の相対的な差を理解することを目的としている。)



況によるものの、法的要件や選挙サイクルを考慮した上で、少なくとも2年に1度は行う必要がある。

- SUMP全体の見直しと更新は、5～10年ごとに行うことを検討しよう。10年以上経つと、大抵、文書は時代遅れになっているし、施策はもっと頻繁に更新する必要がある。

### 作業計画

- SUMP策定のための政治からの委任を強化しよう。意思決定者が計画プロセスを進める正式な決定を下す際に、持続可能性の原則をSUMPの中核に据えることに大卒で同意するように促そう。これは、単に交通の流れを良くするだけでなく、モビリティをもたらす環境や社会への貢献に焦点を当てることを意味する。
- 必要なマイルストーンをすべて示しているSUMPプロセスの全体的な作業計画を作成しよう。作業の進捗状況に応じて作業計画を修正できるよう、ある程度の柔軟性を保とう。
- 障壁を克服し、SUMP策定プロセスの推進力を十分に活用するためのアプローチを開発しよう(アクティビティ1.1の自己評価の結果に基づく)。

- 自らの組織内も含めて、計画を担当する関係者と、管理手順やタスクについて合意しよう。
- リスクを評価し、関連する不測の事態に備えておこう。
- 進捗状況をモニタリングし、作業計画の実施を強く推進し、変化に対応しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- 計画プロセス全体を通して用いるブランディング(名称やロゴなど)を検討し、プロセス中のすべての公的なコミュニケーションやイベントにおいて、プロフェッショナルな方法で認知度を高めよう。



### タスクの詳細

SUMP策定のプロセスは、通常、自治体のプロジェクトとして設定され、特定の名称も与えられる。英語の用語を使うことは合理的であるが、英語圏以外の国では、ステークホルダーや一般市民は抵抗を感じることもある。

このような事態を避けるためには、ステークホルダーが確認したり、一緒に定義したりして、(地域の)特定の用語を選択することが望ましい。適切な用語を使用することは、参加やプロセスへの賛同を得るためにも重要である。また、特定のタイトルが既に選択されている場合は、最終成果物の名称をそのままプロセスに直接付けることも可能である(アクティビティ9.1「計画のブランド化」を参照)。

### タイミングと調整

- 作業体制が整い、計画要件を分析した後、かつモビリティに関する分析を開始する前にスケジュールを決定する。
- 特定の活動についてはタイミングを継続的に微調整する(例えば、プレスリリース、ミーティング)。
- 正式な SUMP 策定を開始する前のマイルストーンとして作業計画を採決・決裁する。

### チェックリスト

- ✓ 現実的なSUMP策定プロセスの基本スケジュールを作成したか。
- ✓ SUMP策定に対する政治からの委任を得たか。
- ✓ リスク管理と品質管理の戦略を考えたか。
- ✓ スケジュールと作業計画を作成し、政治的な承認を得たか。

## アクティビティ2.4: 外部からの支援獲得の検討

### 根拠

ほとんどの公的機関では、SUMPのプロセスを実行するためのスキルの一部は、職員が持つ能力を超える。そのため、ここでのねらいは、必要に応じて外部の専門家と契約することで、当面の必要スキルをカバーするとともに、持続可能な都市モビリティの計画策定に関する専門知識を組織内で向上・維持することである。

### ねらい

- 短期的に必要なスキルのバランスをとり、組織内に加え、地元の専門家に広く声をかけて、遂行能力を強化すること。
- リソースを生かした効率的な計画プロセスを促進すること。
- 重要な問題に対して新しいアプローチや新鮮な視点を提供する専門家と協力することで、SUMPの価値を高めること。

### タスク

- 組織内での能力向上(または追加スタッフの採用)で効率的にカバーできない場合、不足するスキルをカバーするための戦略(アクティビティ 1.1 参照)に基づき、どのタスクについて外部のサポートが必要かを決定しよう。
- 組織内でスキルが不足していることが原因で、自前で行うと品質が低下したり、所要時間が大幅に伸びたりするようなタスクについては、外部のサポートを受けることを検討しよう。
- 一括して外部調達できるタスク(通常、市民参加とコミュニケーションなど、互いに密接に関連するタスク)か、非常に特殊なスキルを必要とし、個別に調達する必要があるタスク(データ収集、さらに言えば、家計調査や自転車インフラの質の分析など)かを区別しよう。
- 選択したタスクについて、外部サービスを入札・契約しよう。可能な限りタスクを正確に記述し、各タスクのスケジュールと具体的なアウトプットを含めて委託内容を明確にしよう。落札者の選定には適切な基準を用い、それを明記する必要がある。価格だけでなく、内容面での評価基準(全体の方針や方法の質、携わる人材の専門性など)にも適切な比重を置く必要がある。これまでの経験から、品質をしっかりと確保することは重要

で、非現実的な低価格の応札は、低品質の結果につながり、それゆえに後から高くつくことも多い。

- プロジェクトマネジメントをコンサルタントに任せる場合でも、全体の調整は行政が自ら行おう。外部委託する仕事については、品質管理を行うための十分な時間とリソースを常に織り込んでいこう。次の計画プロセスに向けて、内部のスタッフがそれぞれの能力を身につけられるよう、可能な限り委託条件に職員の能力向上に貢献する活動を組み込んでおこう。

### タイミングと調整

- スケジュールと作業計画を作成する際には、予定されている入札の時期を考慮に入れること。
- 入札や契約は、政治的な委任を受け、作業計画が承認された後に実施する。

### チェックリスト

- ✓ 外部からの何らかの支援を得るタスクは決まったか。
- ✓ サービスを入札し、SUMPアプローチを理解している適切な業者を選んだか。





外部からの支援を受けるべきタスクの例

| タスク  | 詳細   |
|--|--|
| ステークホルダーや市民が関わる、イベントの準備、企画、進行と、議事録の作成と結果の分析。 | 参加プロセスに必要な準備・事務作業を過小評価すべきではない。<br><br>市民の意見の内容に目を通す作業は通常手作業で行われ、かなりの時間を必要とする。特にオンラインでの市民参加の場合、計画策定当局は大量の意見を管理する必要がある(1000件以上の意見が寄せられることも珍しくない)。<br><br>中立的な進行役を起用することは、(以前からある)対立の回避と、建設的な雰囲気の下での共同作業の促進につながる。 |
| 市民とのコミュニケーション                                | 印刷物やオンラインでの魅力的なニュース記事の執筆、公表される報告書(モビリティ戦略やSUMPなど)のデザイン、ソーシャルメディアを使ったコミュニケーションチャンネルでの議論の円滑化(大量の意見が寄せられるかもしれない)、イベントの際のプロによる写真撮影など。  |
| データ収集を含むモビリティの現状の分析                          | 分析全体であってもよいし、独立して実施しやすい技術的なサブタスクや分野であってもよい(例えば、自転車インフラの質の分析、交通量調査、ウォークビリティーの分析、世帯調査の実施、交通シミュレーションモデルの構築)。  |
| 特定の活動に関するトレーニング                              | トレーニングを受けることで、地方自治体がより多くのSUMPのプロセスを自前で進めることが可能になる。<br>例: シミュレーションモデルの作成などがこれに該当する。交通シミュレーションモデルを適用する場合、コンサルタントがシミュレーションを行う場合でも、市がシミュレーションモデルの使い方に関する専門知識を持っていることが重要である。  |
| 法的アドバイス                                      | 拘束力のある法的枠組みが存在する国では、SUMPが法廷で争われるリスクを軽減することができる。  |



Image © BKK Centre for Budapest Transport

## グッドプラクティス

### クルジュ=ナポカ(ルーマニア): 外部コンサルタントが推進するSUMP策定

クルジュ=ナポカの都市モビリティ計画は、JASPERSと欧州復興開発銀行の調整と指導のもと、外部のコンサルタント会社によって策定された。コンサルタントは、データ収集、現状分析、SUMPアクションプランの策定など、プロセス全体の管理を主導した。市のスタッフもすべてのステップに密接に関わり、現地の状況について貴重な知識を提供することで、コンサルタントが地元の状況に合わせたソリューションと頑強なSUMPを策定することをサポートした。全体として、外部コンサルタントの採用は、技術的な専門知識と斬新な発想をもたらし、計画プロセスの効率化に貢献した。

著者: City of Cluj-Napoca, collected by ICLEI  
画像: City of Cluj-Napoca



## グッドプラクティス

### テッサロニキ(ギリシャ): モビリティモニタリングセンター設立のための専門家による支援

SUMPの策定と施策のモニタリングのために、テッサロニキの各公的機関は幅広いモビリティデータを分析した。自治体は研究機関と協力協定を結ぶことで(2016年~継続中)、持続可能なモビリティ計画だけでなく、ITS、ビッグデータ管理、交通モデルにおける科学的スキルの恩恵を受けている。この協力関係は、SUMPの実施にあたり、技術的な作業と科学的な作業をうまく組み合わせ、ステークホルダーの関与とデータ収集における自治体職員的能力とスキルを向上させる鍵となった。

著者: Maria Zourna, Municipality of Thessaloniki, and Georgia Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH/Hellenic Institute of Transport, collected by Polis  
画像: Logo of Thessaloniki's SUMP





SUMP策定のための「仕込み」の最後のステップは、都市圏のモビリティの現況を分析することである。これは、合理的で透明性の高い戦略策定の基礎となる大きなマイルストーンである。都市モビリティの分野における問題と機会の分析を行い、アンケートなどの分析で市民の協力を得る前に、情報とデータの在り処を特定し、データ所有者との協力関係を構築する必要がある。ステップ3のねらいは、都市圏全体のすべての交通モードをカバーし、重要なモビリティ関連の指標やそれらのトレンドを含め、ターゲットを絞ったデータの収集と分析を行うことである。

### 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

#### 根拠

将来に向けた政策を決定する前に、現在どのような問題に直面しているのかを知ることは必須である。ところが都市交通やモビリティの分野では、このような知識は非常に断片的で不完全であることが多い。そこで、まず現状を把握するためには、パズルのピースを合わせるように、種々のデータや情報を組み合わせる必要がある。しっかりした分析を行うためには、まず、どのデータが必要かを知り（これはSUMPのすべての側面、特に策定プロセスにおける政治的優先事項について分析するために必要）、どのような情報が入手可能か、そして何がまだ不足しているかを特定する必要がある。初めてSUMPを策定する都市で、データがない、あるいは少ない場合でも、これであきらめたりせず、むしろSUMPプロセスの一環としてデータ収集を改善する機会として捉えるべきである。多くの都市が直面している課題は、データの時間軸や空間的な範囲が統一されておらず、データの所有者、保有者、保存システム

が異なるためにデータが分散していることである。その結果、既存のデータの所在に関する情報が不足していたり、情報の共有に消極的であったりするため、データや情報へのアクセスに問題が生じることがある。特に、商業的な事業者が関与している場合は、データに対して高額な対価を要求したり、商業上の機密性を主張したりする可能性がある。利用できるデータの洗い出し、データ所有者との優れたコミュニケーション、相互のデータ共有がこの問題を解決するのに役立つ。これまでの経験からは、組織内外のデータ所有者を早期にプロセスに関与させ、明確な合意を結ぶことで、より高い協力意欲を引き出せることがわかってきている。

## ねらい

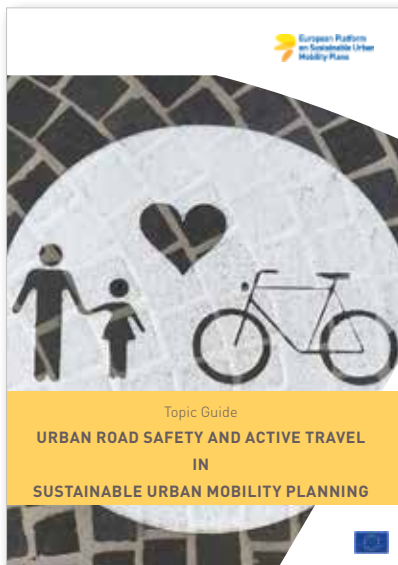
- 政治的な優先事項やSUMPの目的となりそうな事柄を勘案して、どういったデータが必要か特定する。
- 利用可能なデータの概要を把握し、その品質や入手可能性も含めて把握する。
- モビリティ分析に必要なデータと利用可能なデータの差や追加的に必要となる情報を特定する。
- 必要なデータをそろえるために、外部および内部の組織と協力する。将来的にもデータの入手を確実にするために、長期的な合意を結ぶのが理想的である。
- 可能な範囲で、データの不足を確実に埋める。
- 組織内のさまざまな部局や他の組織で入手可能なデータを組み合わせ、(必要に応じて)新たなデータを収集することで、現状分析が可能になるよう、都市のモビリティと関連する分野に関する一通りの情報を得る。

## タスク

- 利用可能なデータの洗い出しを行おう。データのニーズと所在の概要を把握し、持続可能な都市モビリティ計画に関連する利用可能なデータをすべて特定し、その品質とアクセス性を評価しよう。
- 利用可能なデータを引き出し、その内容を統合し、どのデータが主要なモビリティ課題に関して不足しているかを特定しよう。持続可能な都市モビリティの一般的な目的(最初のマイルストーンを参照)と、SUMPの策定を決定するに至った政治的優先事項に照らし合わせて、都市交通とモビリティの現況を説明する適切なデータを選択しよう。例えば、政治的優先事項が交通安全の改善であれば、死亡事故に関するデータである。データからは、以下の現況と傾向に関する情報を引き出そう。
  - 貨物を含む、都市で利用されているすべての交通モード、およびモードの統合度合い(マルチモーダル)。
  - 都市に関係のある持続可能なモビリティの主な側面すべて(大気汚染、交通による騒音、交通安全、公共空間の居心地、サービス・雇用・教育への公平なアクセスなど)。
- 表面的な状況説明にとどめず、根本的な理由を理解することを目指そう。例えば、パーク&ライドが充実しているにもかかわらず、いまだにほとんどの人が

車で中心部に行き、そこに駐車しているのはなぜか。例えば、交通行動調査に質的な質問を含めるなどして、交通行動の動機を説明するデータを取得するように努めよう。この情報は、後に効果的な施策を選択するのに役立つ。

- ステークホルダーや一般市民に、SUMPで取り組むべきだと思われる問題や課題について聞いてみよう。ステークホルダーや一般市民が計画プロセスを認識し、自分たちの声を確実に聞いてもらうことで、SUMPに参画しているのだと実感することにつながる。また、市民に共通する認識や印象は、データの不足を補うための貴重な情報源にもなる。
- 分析に必要なデータを持つ外部の所有者とのデータ共有を進めよう。機密性を尊重し(EUおよび国内の法律に従う)、個人情報には匿名化し、協力関係における問題を避けるために慎重にデータを取り扱おう(データ管理のためのセキュリティ戦略の設定を検討しよう)。データを必要とする理由を明確に説明し、データを使用することで得られるメリットを示し、データが組織でどのように使用・保有されるかを説明しよう。すべての関係者が同じひとつの情報を利用できるように、データを収集し共有するためのプロセスに合意しよう(例えば、セキュアなデータ共有プラットフォーム)。
- データのない重要な部分を埋めるために、例えば国レベルで提供されている標準値の利用可能性を確認したり、内部または外部のデータ所有者からはアクセスできない追加データを収集したりする必要がある。データはさまざまな方法で収集することができる。例えば、歩行者数の変化は、都市の要所で交通量調査を行うことでも、パーソントリップ調査を行うことでも把握することができる。どの方法を選択するかは、利用可能なリソース、都市の規模、必要なデータの信頼性のレベルによる。一般的なデータ取得の種類は以下の通りである。
  - 自動計測(カウンター、赤外線などのセンサー、カメラ、衛星画像など)やGPSデータ(車両追跡、アプリや携帯電話会社が収集した携帯電話の位置情報など)による定量的なデータ。
  - アンケート調査(世帯、路上、車内)や路上観察(例えば、手動による交通量カウント、現場訪問、道路空間使用状況の現地調査など)による定量および定性データ。
  - インタビュー(含むフォーカスグループインタビュー)による聞き取りデータ。



データ収集のためには、正確で、具体的で、完全なデータセットを作成するだけでなく、データの使用目的のために優先順位と明確な目標を設定することも重要だ。トピックガイド「**持続可能な都市モビリティ計画における道路の安全とアクティブな移動 (Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning)**」では、交通安全に関連するデータ収集の際の優先事項を示している。

- アプローチすべき適切なターゲットグループと策定すべき対策を決めるための基礎となる、主な事故の種類の特定。
- マルチモーダル・ネットワークにおける危険箇所の特定。
- 交通安全政策に関する現実的かつ野心的な目標の設定。
- 意識の向上: 事故の正確な数値は意識の向上に役立つ。

本トピックガイドは、都市の交通安全状況を分析するために必要な最低限のデータセットも提示している。分析で考慮すべき最も重要なことは以下の通りである。

- 少なくとも過去3年分の都市における年間の死傷者数の合計。
- 少なくとも過去3年分の、交通手段別の負傷者を伴わない事故の総数。
- 都市の(マルチモーダル)ネットワーク上の事故の場所と種類。

- 雑誌や、ブログ、ソーシャルメディアからの収集データ。
- データギャップを埋めるためにモデルにより推定するデータ。

### 可能であれば行うべきこと

- 可能な限りオープンデータを使用しよう。これにより、市民やステークホルダーがデータにアクセスして利用できるようになり、プロセスの透明性が高まり、計画活動にも良い影響を与える(例えば、大学生が都市モビリティの問題を詳しく分析できたり、アプリ開発者がモビリティアプリを開発できるなど)。使用するオープンデータが高品質であることを確認しよう。
- すべての部局のデータを管理する自治体の中央データセンターを設立する。これにより、内部でのデータ交換や統合的な計画を促進し、他の部局のデータや政策面を考慮することが容易になる。

### タイミングと調整

- コアチームを設立し、地理的範囲を定義した後(アクティビティ1.2および2.1参照)、遅くともスケジュールと作業計画に合意した後に開始することができる。
- アクティビティ3.2のモビリティ分析に直接反映される。
- データソースとニーズの特定は、目的(アクティビティ5.2)、戦略的指標(アクティビティ6.1)、およびモニ

タリングプロセス(アクティビティ11.1)の定義と連動する。

### チェックリスト

- ✓ 政治的な優先事項と考えられる目的を考慮して、データのニーズを特定したか。
- ✓ 利用可能なデータを特定し、品質をチェックしたか。
- ✓ 不足しているデータを特定し、追加のデータソースを特定したか。
- ✓ 安全なデータ管理を行う体制を整えたか。
- ✓ 外部の関連データの所有者とのデータ共有に合意したか。
- ✓ 必要な場合、追加のデータを収集を行ったか。



## 公共空間の質を測定するためのツール

人々がどのように公共空間を利用しているかを測定し、そこで行われる公共生活のために何をどのように改善すればよいかを理解するのに役立つさまざまなツールがある。この分野の先駆者の一人であるGehl Instituteは、以下のような一連のツールのウェブサイトを提供している。

- Twelve Quality Criteriaは、利用者が公共空間をどのように体験しているかを調査するためのツールである。具体的には、公共空間のさまざまな特徴が、安全で、快適で、楽しいものであるかどうかを評価するために使用される。
- People Moving Countは、何人の人がどのような手段で空間を移動したかを計測するものである。この情報により、1日のさまざまな時間帯に公共空間がどの程度混雑しているか、また、さまざまな交通手段によって、どの程度アクセス可能かを知ることができる。
- Stationary Activity Mappingは、ベンチに座っている、スポーツをしている、音楽を演奏しているなど、時間帯ごとに人々が公共空間で何をしているかをマッピングするのに役立つツールである。その結果、調査対象地域での人々の活動の「スナップショット」が得られる。その場所ですでに起こっていることを評価することで、公共空間の都市生活をさらに良いものとする可能性を見出すことができる。
- 最近では、アプリを使った公共空間の分析が増えており、自治体が現場でデータを収集したり、後にデータを整理して公共のデータベースで共有することが容易になっている。

詳細については、<https://gehl institute.org/tools/>



image © Mark Englert



## 聞く、学ぶ! データ収集のためのオンライン地図をベースとした調査<sup>47</sup>

人間中心の計画を立てるには、そのプロセスに市民に(早期に)参加してもらうことが必要であり、市民参加GIS(地理情報システム)によるデータ収集もその一例である。このオンライン地図を用いた調査法は、オンラインアンケートとインタラクティブマップをセットにしたもので、市民参加とデータ収集を組み合わせた一石二鳥の方法で、人々のニーズ、認識、アイデアに基づいた計画につながる。市民参加GISは、多くのさまざまな人々からのデータ収集を可能にすると同時に、市民参加を促し、市民のSUMPプロセスへの当事者意識を育成するのに役立つ。さらに市民の視点も取り入れることができる。プランナーにとって、収集したデータは情報源となる一方で、市民は市民参加GISによって意思決定に関わる力を得られる。例えば、公共交通機関のサービスに対する認識、治安の悪い地域のマッピング、自転車に適したルートの欠如など、改善が必要な個所をマッピングして、政策介入すべき地域を特定することができる。ヘルシンキ市の場合は、このようにして市民と一緒にマスタープランを作成し、ストックホルム市では新しい街区の都市デザインのアイデアを集めた。地図を使ったオンライン調査は、従来の方法に取って代わるものではなく、より多くの市民にアプローチし、収集したデータの質を高めるための補完ツールといえる。特に大都市圏では、市民参加GISは、地域全体の幅広い層にアプローチするための有効なツールとなり得る。

### 地図を使ったオンライン調査では、どのような情報やデータを収集することができるのか

市民から、そして市民と共に、直接データを収集することで、人々の生活環境について全く新しい知見を得て、それを計画の過程で活用することができる。参加者に地図上のさまざまな場所(日常的に活動する場所や、好きな場所・嫌いな場所など)を尋ねたり、インフラの質を評価したり、都市の将来の発展に関するアイデアをマッピングしたりすることで、持続可能な都市モビリティ計画の策定は、市民の目線に近くなる。そして、どこでアクションを起こすべきかを理解することができる。空間データを収集することで、地理的特徴を社会的あるいは人口動態的な側面、態度、環境の質と関連付けることができる。地図を使ったオンライン調査のデータは、例えば以下のようなことを理解するために利用できる。

- 交通行動(例えば、訪れた場所、ルート、移動目的、訪問頻度、モード選択のマッピングなどを通して)
- 人気のある場所や活動スペース
- 街区、都市空間、アクセス性、治安、緑地、モビリティサービス、インフラなどに対する満足・不満と認識
- 改善が必要な分野の特定(例えば、不十分な公共交通サービス)
- モビリティに関連した健康上の成果と幸福度
- 人口統計データ

### どのようなオンラインツールが利用可能か

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



image © City of Lahti

<sup>47</sup> 出典および詳細はこちらを参照。Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35, 9-35.



## 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。

### フランドル地方のツールとその活用について

2019年5月、フランドル地方行政の環境・自然・エネルギー局(LNE)は、個々の住宅や土地に「アクセシビリティスコア」を割り当てるウェブベースのツール「Mobiscore」の提供を開始した。このスコアは、家の購入や賃貸を考えている人に、鉄道駅、バス停、学校などのさまざまな施設に、徒歩や自転車などの持続可能な交通手段でどの程度アクセスできるかを示す。このツールを開発することで、同局では、住居の選択によって生じるモビリティへの影響について、市民の意識を高めたいと考えた。住宅を購入するか借りるかの決断は、交通手段選択などモビリティ行動の変化に、大きな影響をもたらす瞬間である。新居に引っ越したいと考えている人は、Mobiscoreのウェブサイト(www.mobiscore.be - オランダ語のみ)で、さまざまな場所のアクセシビリティを簡単に比較することができる。また、このツールは、都市のモビリティプランニングのための分析ツールとしても活用できる。1ヘクタールのグリッド(100m×100m)ごとにアクセシビリティのスコアが割り当てられているため、都市圏内のスコアを地図上に重ね合わせると、アクセシビリティの高い地域と低い地域が一目瞭然になる。これにより、例えば、公共交通機関や自転車によるアクセスを早急に改善すべき場所を特定することにも役立つ。さらに、持続可能な交通手段の利用を促進するためには住宅や学校などをどこに開発すべきかを示すことができ、都市開発政策とモビリティ計画をよりよく結びつけることができる。

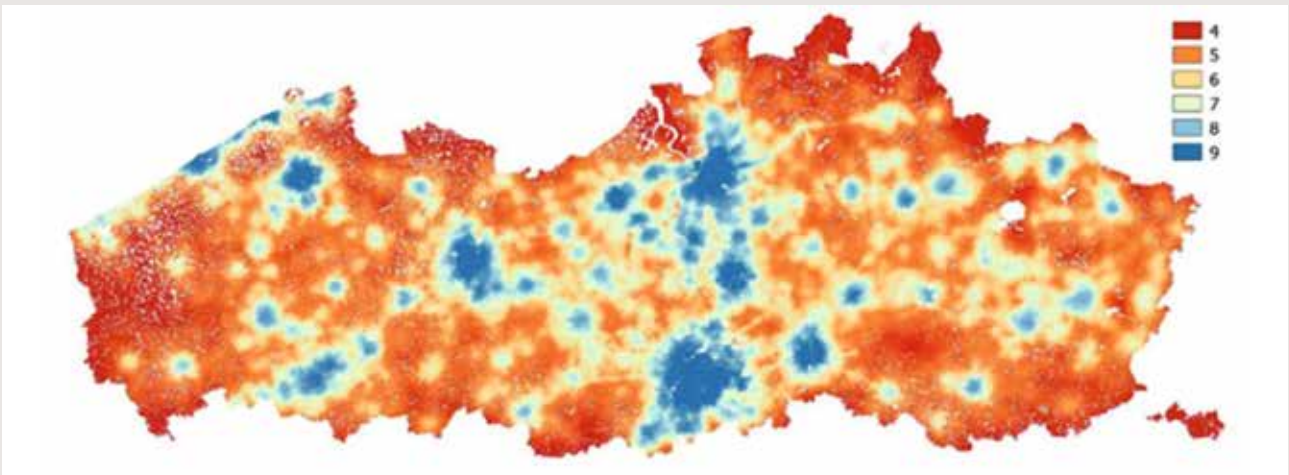
### フランダースのアプローチが各都市のSUMPIに与える影響

日常的な目的地へのアクセシビリティを測定するための既製のツールが、そのまま使えるケースは少ないだろう。しかし、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)の中で、店舗や学校などの位置に関するGISデータがあるかどうかを、地元の空間・都市計画を担う部局や研究機関に確認してみるとよい。これらの施設等の密度に基づいて、都市内のさまざまなエリアのアクセシビリティスコアが作成できる。さらに、公共交通機関の停留所の密度や、それらの停留所から徒歩圏内のエリア(例えば、バスの停留所は400メートル、鉄道の駅は800メートル)についても分析できる。アクセシビリティ指標のマッピングは、フェーズ2の戦略策定において公共交通事業者、市民、その他のステークホルダーとの議論に役立つ。これは、都市開発部門と協力して、いわゆるTOD戦略(公共交通指向型開発)を策定する際に特に有用である。TODとは、公共交通機関の駅や停留所周辺の重点的な都市開発を行う一方で、公共交通機関へのアクセス性が低く自動車に依存しがちな地域での開発を抑制するものである。街区レベルでは、アクセシビリティマッピングにより、アクティブ交通のルートの開発が促進され、学校、店舗、サービスなどを含めた複合的土地利用による都市開発の計画に役立つ。

フランドル地方で開発された「モビリティスコア」指標に使用された方法論の詳細については、<https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (オランダ語のみ)を参照のこと。

著者: Dirk Lauwers, Center for Mobility and Spatial Planning, Ghent University

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.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)







## その他の分析ツール

- The Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling (WHO/Europe) は、都市における徒歩と自転車利用の健康への影響を経済的に評価する。[www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- AirQ+ (WHO) は、大気汚染にさらされることによる健康への影響を、平均寿命の短縮の推定値も含めて定量化するための計算を行う。[www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- 英国運輸省は、ウォーキングルート診断ツールを含む、自転車および徒歩ネットワークの計画に関するガイダンスを提供している。[www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- 自治体として、市民が交通安全や交通インフラの問題を報告するプラットフォームを用意しているところもある。いくつかの都市や国は独自の報告プラットフォームを持っており、ウィーン(オーストリア)のRadkummerkasten([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at))や英国のFixMyStreet([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com))などがその例である。
- BYPAD(Bicycle Policy Audit)は、自治体の自転車政策の評価に役立つ。[www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- その他のデータ収集ツールは、CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory を参照のこと。[https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923)

## グッドプラクティス

### グディニャ(ポーランド): 自治体と公共交通の運営当局のデータ収集のためのパートナーシップ

近年、グディニャは交通計画のためのデータ収集のために、さまざまな関係者と有益なパートナーシップを築いてきた。モビリティの嗜好や行動に関する市民への詳細なインタビュー(公共交通当局が実施)、さまざまなキャンペーンやプロジェクトから収集したGPSデータ、交通量調査、さらに歩行者、ドライバー、商店主に対して街なかで行ったインタビューによりデータを収集した。このデータは、ヒートマップの作製、自転車交通のアニメーションによる可視化、交通・都市計画担当者に有用な貨物輸送の統計などのために利用されている。パートナーとの信頼関係を築き、全体のプロセスに参加してもらうことで、パートナーの持つデータの利用と将来的なパートナーシップの維持の両方を実現している。

出典: City of Gdynia, collected by UBC



## グッドプラクティス

## ブレーメン(ドイツ): オンライン市民参加によるモビリティの状況把握

ブレーメン市は、従来からのデータ収集方法を補完するために、クラウドソーシングに基づく手法を活用し、市内のモビリティの発展に関する問題と可能性を分析した。これによって積極的な市民参加戦略が実現し、革新的なオンライン市民参加モジュールを通じて、市民から重要なデータを得ることができた。具体的には市民は、オンラインプラットフォームを通じて、「どこが改善すべき点か」「どこがスムーズに動いているか」という質問に答え、交通手段に応じて色分けしてその回答を地図上にマークすることができるようになった。このポータルサイトには、10万回以上のアクセス、4千以上の投稿と9千以上のコメント、さらに10万を超える「いいね」「よくないね」の反応が寄せられた。

著者: Michael Glotz-Richter, City of Bremen, collected by ICLEI  
 画像: City of Bremen



## アクティビティ3.2: 課題と機会の分析 (全モード)

## 根拠

しっかりしたモビリティ分析は、適切な政策を決めるうえで非常に重要であり、進捗を測るために必要なベースラインにもなる。分析は可能な限り包括的であるべきだが、使うことのできるリソースを考慮して管理可能である必要もある。すべての交通ネットワーク、モード、持続可能な都市モビリティの重要な側面を適切に分析する必要があるが、都市の重要な問題との関連性が低いデータの分析に多くの時間とエネルギーを費やすことはない。使えるものがある場合は、計画プロセスは既存の計画や戦略の結果に基づいて行うべきである。

## 目的

- 人とモノの移動の両方に関するデータと関連する計画文書に基づいて、都市圏域全体における重要なモビリティと交通の展開の現状をレビューする。
- 都市のモビリティに関する問題と機会のリストを作成する(サービスへのアクセス性、環境汚染、社会的不公平、交通安全、気候変動の防止、土地利用パターン、ネットワークのレジリエンスなど)。

- SUMPで取り組むべき主要な問題を見定め、優先順位をつける。

## タスク

- 都市交通に関連する主要な計画文書をチェックし、SUMPにどう活かせるか、現状、問題、戦略について分析を行おう。このような文書には、セクターごとのモビリティ戦略や計画(徒歩、自転車、公共交通、道路交通、駐車場、貨物など)のほか、他の関連政策分野(土地利用、エネルギー、環境、経済開発、社会的包摂、健康と安全など)の計画や文書、地域の交通事業者や他の自治体のものが含まれる。(計画文書の分析におけるアクティビティ 2.2に基づく。)
- 自治体の予算にも注目しよう。各交通モードや、持続可能性のさまざまな側面に対応する施策に、これまでにどれだけの投資がなされてきただろうか。これは、自分の都市が優先する事項と一致しているだろうか。それとも矛盾しているだろうか。
- アクティビティ3.1で収集したデータを分析しよう。空間分析の手法を活用し、交通事故、大気汚染、騒音レベル、公園から離れた地域、公共交通機関でアクセスできない地域、自転車道や歩道のネットワークが

不完全な場所などをマッピングしよう。既存の情報や専門家の評価に基づいて、主要な問題と、考えられる戦略を予備的に特定しておこう。

- 主要なステークホルダーや市民とともに現況分析を行い、SUMPで取り組むべき主な問題を特定し、優先順位をつけよう。可能な限り、モビリティと交通の現状を定量的に表現し、地図上で可視化しよう。現況分析の事項として、以下の点についての状況、傾向、問題点を含める必要がある。
  - ・ 利用されているすべての交通モード(貨物輸送を含む)と、それらのモードの統合度合い(マルチモーダル度)。
  - ・ 関連する持続可能なモビリティの主な側面(大気汚染、騒音、交通安全、公共空間の居心地、サービス・雇用・教育への公平なアクセスなど)。
- 住民にも問題と機会の分析に参加してもらおう(例えば、いくつかの交通手段のよい部分と改善が必要な部分について場所を特定して示してもらうためにオンラインマップを用意する)。
- 交通政策の枠組みの中で、社会的排除が起こっていないか評価しよう。これは、子供、身体障がい者、高齢者、低所得世帯、マイノリティなどの社会的弱者を含むコミュニティ全体のニーズを考慮することを意味する。ジェンダーの観点、つまり女性と男性の機会が同じになるようにすることにも考慮が必要である。ここで考慮すべき重要な問いかけは以下の通りである。
  - ・ 交通システムが、平等なアクセス、誰もが使える価格、皆にとっての利用のしやすさを保障しているか。
  - ・ 交通関連の施策が、雇用を促進し、包摂的な労働市場の発展を支えているか。

### 可能であれば行うべきこと

- 主要な関係者の知識を引き出し、セクターの政策文書についての知見を得よう(例えば、インタビューやミーティングを通して)。
- 予備的に特定しておいた主要な課題と機会に関する全体像をよりはっきりさせるために、的を絞った分析を考えよう。例えば、顕在化している特定の問題を検証するための仮説検証型の分析、顕在化していない問題を特定するための診断型の分析、将来の政策的優先課題を深く掘り下げるためのビジョン主導型の分析などが挙げられる。

### タイミングと調整

- 本タスクは、データ収集(アクティビティ 3.1参照)に主に基づく。さらにキャパシティーやリソースの自己評価(アクティビティ 1.1参照)および関連する他の計画の評価(アクティビティ 2.2参照)にも一定程度基づいて行われる。
- このタスクの結論は、シナリオ構築(アクティビティ 4.1参照)や計画プロセス全体の重要なインプットとなる。

### 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。



図 19: 交通システムの現状を示すために分析表を活用した例(ベースライン分析) (Sundberg, R., 2018.SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages- Start, p.10. を修正)

| 機能 / 交通モード                 | 交通手段分担率        | インフラの質           | 安全性と居住性                               | 環境と健康                       | 公平なアクセス性  | 施策の実施状況                               | 主な推奨事項                           |
|----------------------------|----------------|------------------|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|----------------------------------|
| 徒歩                         | 12%            | 劣悪               | 学校付近の横断歩道で事故が多く発生                     | 徒歩で通学する児童・生徒が減少             | 公園やスポーツ施設に徒歩でアクセスしにくい地区がある                          | 市の取り組みが少ない。新たに「徒歩通学キャンペーン」を実施         | 交通安全対策が必要                        |
| 自転車                        | 7%             | 中程度              | 自転車利用者は安全でないと感じる人が多い。公園には魅力的な自転車道がある  | 利用者が少なく効果は小さい               | 幹線道路に自転車レーンがほとんどない                                  | 自転車ネットワークのマッピングに取り組んでいる。新たな施策への予算が少ない | 市の自転車対策予算を増やす                    |
| 公共交通機関(バス、トラム、地下鉄、電車など)    | 16%            | 良好               | 一部のバス停は修繕が必要で、夜は不安を感じる                | 新しいバスが導入され、大気質への影響が減少した     | 失業者の運賃が引き下げられたが、低所得層が多い郊外へのバスの本数は少ない                | 市の取り組みが活発で、公共交通戦略の策定が予定されている          | 良い方向に進んでおり今後も継続                  |
| 車両のシェア(自動車、自転車、電動キックボードなど) | 0.5%           | 中程度              | 電動キックボードが歩道を塞いでいる                     | 利用者が少なく効果は小さい               | シェアサービスは中心部でしか利用できない                                | 市は取り組んでおらず、純粋に民間主導の分野                 | 適切な規制と知見が必要                      |
| 動力付き私的交通手段(自動車、オートバイなど)    | 64.5%          | 良好               | 歩行者や自転車を巻き込む事故が多い                     | 自動車利用が多く大気質や騒音に大きな影響        | 道路網は市内すべての地域をカバー                                    | 市の取り組みが活発で、新しいハイバスを建設中                | ハイバス完成時に市内中心部の自動車交通量を削減する施策を導入   |
| マルチモーダル(鉄道駅、交通結節点)         | n/a            | 良好               | 新しい鉄道駅は魅力的。閑散時間帯の乗り換えが不便で自動車利用を促してしまう | メインのバスターミナルは玄関口となる鉄道駅から徒歩圏外 | 郊外にはパーク&ライドがない。主要な交通結節点に電動アシスト自転車(E-バイク)用の安全な駐輪場がない | 市の取り組みが少ない                            | 公共交通戦略に交通結節点やパーク&ライド、駐輪場の整備を組み込む |
| 物流                         | n/a            | 良好               | 中心部を通る大型トラックは交通安全上のリスク                | 中心部を通るトラックは大気汚染や騒音を引き起こす    | すべての工業地域は他地域との接続が良い                                 | 市の取り組みが少ない                            | 大型トラックを中心部から迂回させる戦略の策定           |
| 分析                         | 自動車为主要な交通手段である | 徒歩・自転車のインフラ整備が必要 | 交通安全を優先事項とする必要                        | 自動車やトラックによる大気汚染が最大の問題       | 郊外へのバスの改善が必要  | いくつかの分野で体制を強化する必要                     |                                  |



「君の優先順位がどこにあるか教えてくれなくてもいい。君がどこにお金を使っているかを見れば、私からそれを教えてあげようではないか。」(ジェームズ・W・フリック)

自転車インフラへの持続的な投資規模は、自転車交通の発展がどれだけ重要視されているかを示すリトマス試験紙である。国連環境計画(UNEP)は、交通予算全体の少なくとも20%を、動力を持たない交通手段に充てるべきだと提言している。ヨーロッパで最も自転車に優しい国であるオランダでは、人口一人当たり年間約35ユーロが自転車利用環境の整備に投資されており、中でも地方自治体が最大の「投資家」である。モビリティ分析において、さまざまな交通手段へのこれまでの投資額を比較することで、都市がこれまで優先的に取り組んできた分野を見極めるとともに、自転車利用環境のようなあまり気づかれなかった投資の可能性を発見する良い指標が得られる。

SUMP策定のプロセスを通じた自転車利用の促進を成功へと導く方法についての詳しいガイダンスは、実務家用ブリーフィング「持続可能な都市モビリティ計画における自転車のサポートと奨励(Supporting and encouraging cycling in Sustainable Urban Mobility Planning)」に掲載されている。



図 20: 市の優先順位(この例では交通モードと目標値に関して)と実際の投資額との間の整合性について図解した例 (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, p.11. を修正)

| 交通モード           | 優先順位 | 昨年の投資額 | 過去5年間の投資額 |
|-----------------|------|--------|-----------|
| 徒歩              |      | 100    | 800       |
| 自転車             |      | 200    | 1300      |
| 公共交通機関          |      | 5000   | 19000     |
| タクシー/<br>送迎サービス |      | 200    | 1000      |
| カーシェア           |      | 100    | 200       |
| 自動車             |      | 2000   | 15700     |
| 合計              |      | 7600   | 38000     |

| 目標                  | 優先順位 | 昨年の投資額 | 過去5年間の投資額 |
|---------------------|------|--------|-----------|
| 安全性と治安の向上           |      | 1000   | 4000      |
| 徒歩と自転車利用の増加         |      | 200    | 1300      |
| 公共交通の質向上と<br>利用者の増加 |      | 5000   | 19000     |
| 効率的な物流システム          |      | 1000   | 3000      |
| 自動車によるアクセス          |      | 2000   | 15700     |
| 合計                  |      | 9200   | 43000     |

### グッドプラクティス

## マルメ(スウェーデン): 調査員による計測、自動計測、アンケート、アプリを 組み合わせたデータ収集の包括的なアプローチ

マルメ市は、移動の状況や騒音・大気汚染に関するデータを収集するために、さまざまな方法を組み合わせている。具体的には、年2回の調査員による交通量調査、計測器による交通量調査と、5年ごとの移動の習慣の変化と影響要因を測定するパーソントリップ調査などである。これらの既存の方法に加えて、最新の調査は、スマートフォン用のアプリを用いて実施できるように設計された。マルメの重要な成功要因は、収集したデータを交通シミュレーションモデルや都市におけるインフラ投資のフォローアップにつなげたことである。こうしたデータが、都市の発展のための意思決定の基礎にあるのである。

著者: Andreas Nordin, City of Malmö, collected UBC  
 画像: City of Malmö



## グッドプラクティス

# デインツェ(ベルギー): 子供と高齢者のためのアクセシビリティ・スクリーニング

デインツェ市のSUMPには、市内のさまざまな活動場所をつなぐ公共空間や道路空間設計のためのアクセシビリティ・スクリーニングが組み込まれている。アクセシビリティ・スクリーニングは、フランドル地方のSUMPプログラムで求められている「交通モードの優先順位付け(STOP[1])」「社会的弱者を考慮すること」「近接性」の原則と目的を、市が分析段階から実装した一例である。

著者: City of Deinze, collected by Mobiel 21

画像: City of Deinze

[1] オランダ語の略語で、フランドル地方のすべての都市と自治体のSUMP計画に共通する「横断」として、徒歩、自転車、公共交通機関、(シェアサービス)、そして最後に自家用車という優先順位とすること。

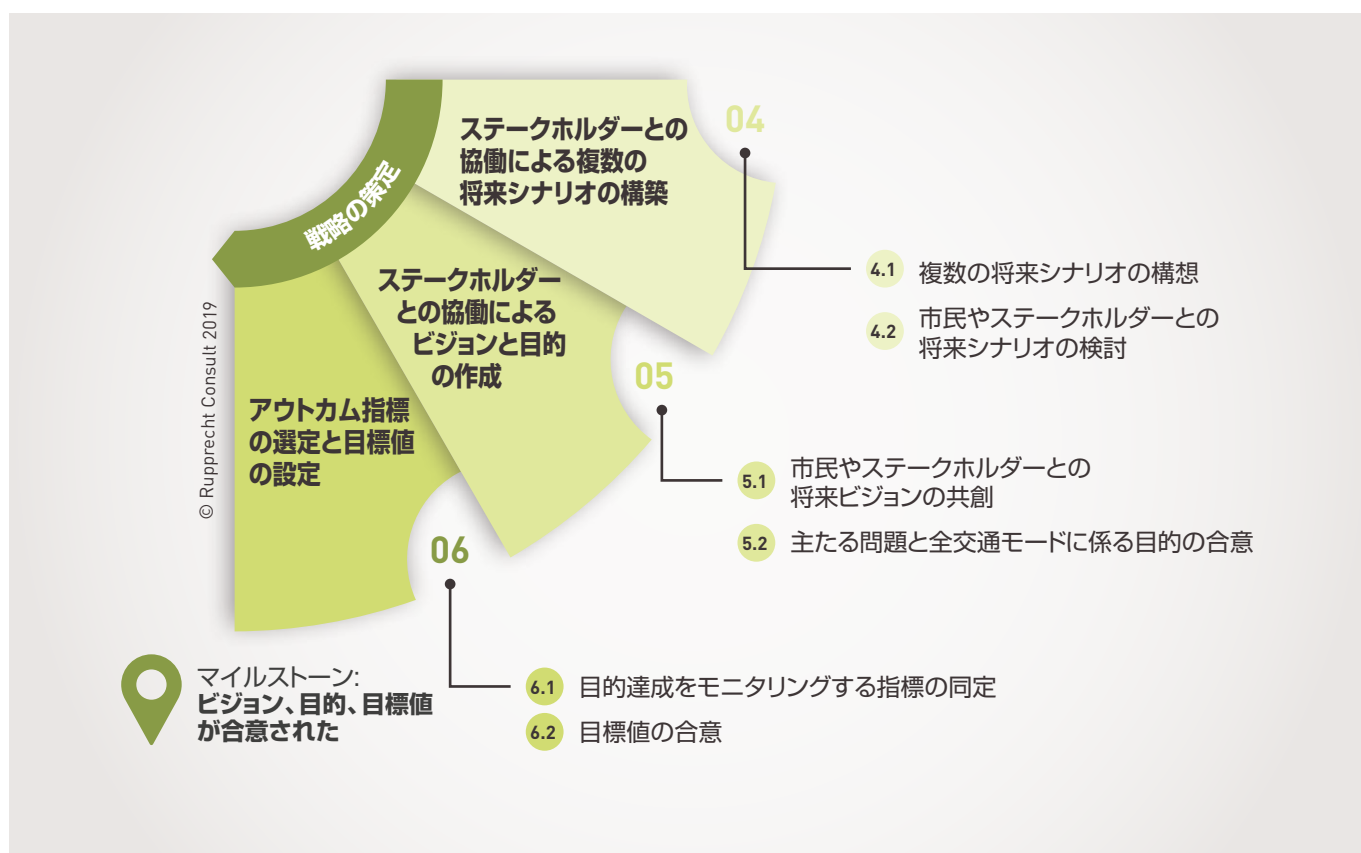


## 📍 マイルストーン: 課題と機会の分析が完了した

SUMPサイクルのこの時点ですべての準備段階と現状分析までが終わった。ここまでの段階で、モビリティの現況と計画策定の枠組みを十分に把握し、効果的な作業体制を整え、SUMPのビジョン、目的、目標値、施策を策定するために何を特に考慮すべきかを理解したはずだ。SUMP策定のプロセスにおける最も基礎的なマイルストーンである、主な課題と機会についての共通理解が、重要なステークホルダーとの間で得られたはずだ。これらができていれば、主要なステークホルダーや地元の政治家を巻き込んで、SUMPの受け入れを促し、プロセスの説明責任を果たすことができるようになり、次の段階の戦略策定に向けてしっかりとした基盤を構築することができる。継続的に明らかになったすべての課題と機会を含めて分析結果の要点を関係者間で共有し、SUMP策定のプロセスにこの先もしっかりと関わってもらう必要がある。関係者と成果を共有しやすくするために、これまでの分析で得られた主要な結果を「現況報告書」にまとめるのが望ましい。



# フェーズ 2: 戦略の策定



フェーズ2の到達目標は、市民やステークホルダーと協力して、SUMPの戦略的方向性を定めることである。ここで答えるべき重要な問いかけは以下ようになる。

## 将来の選択肢は何か

まず初めに、都市モビリティにとって重要な外的要因（例えば、人口動態、情報技術、気候変動など）の変化を分析し、代替となる戦略的方向性を探るシナリオを作成しよう。複数のシナリオを用意することで、「将来を見通す」ことに伴う不確実性の幅をとらえることができ、戦略的な意思決定に必要な事柄の理解の礎を作ることができる。

## どのような都市にしたいのか

モビリティの現状分析とシナリオごとの影響分析の結果に基づき、目指す未来像についての共通理解を深めるために、ステークホルダーや市民と、ビジョンを創り上げよう。共通のビジョンと目的は、どんなSUMPにおいても基礎となる。

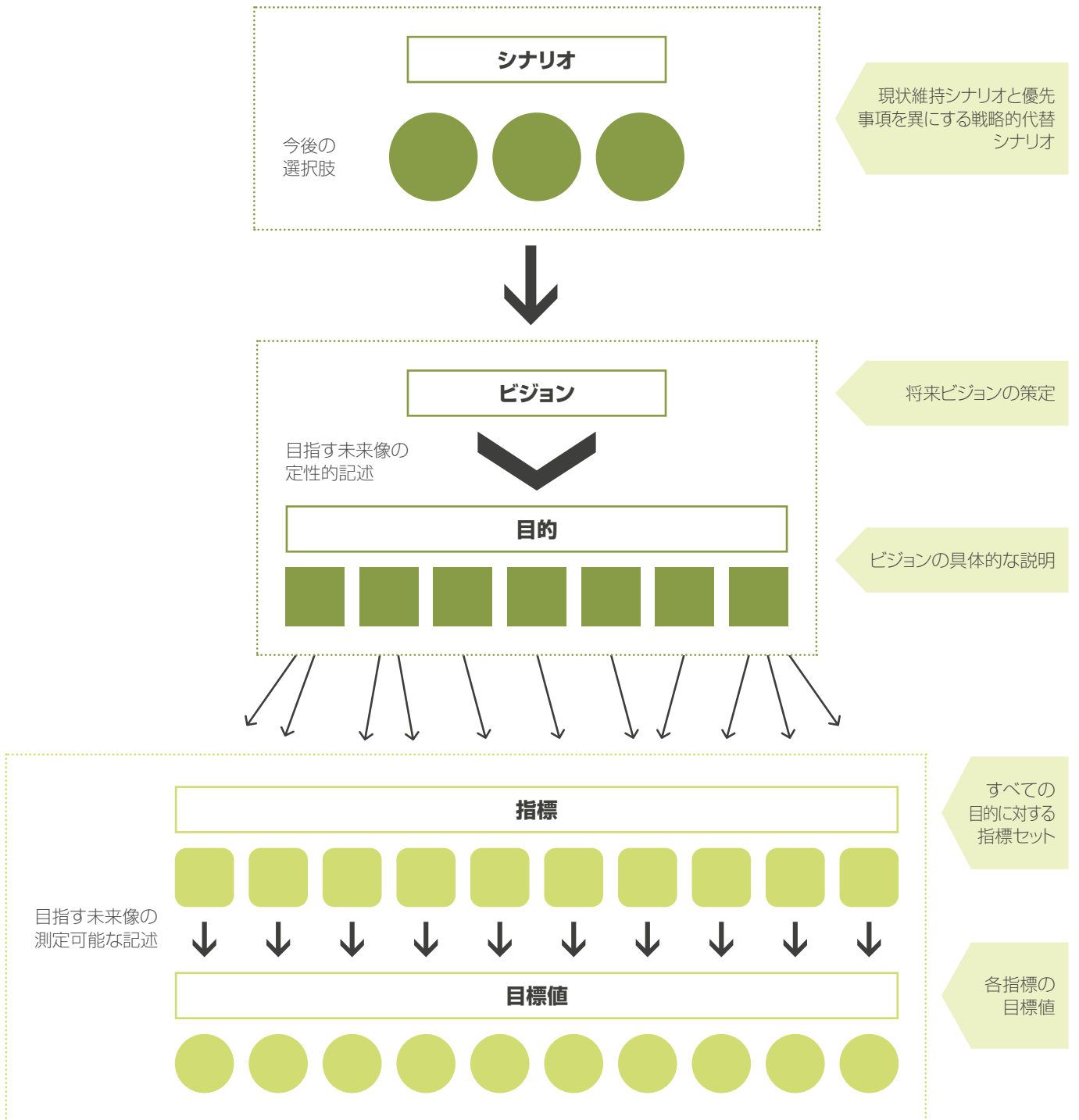
掲げる目的が重要な問題に対応しているものであること、そして都市圏域におけるすべての交通手段をカバーしているものであることを確認しよう。

## 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

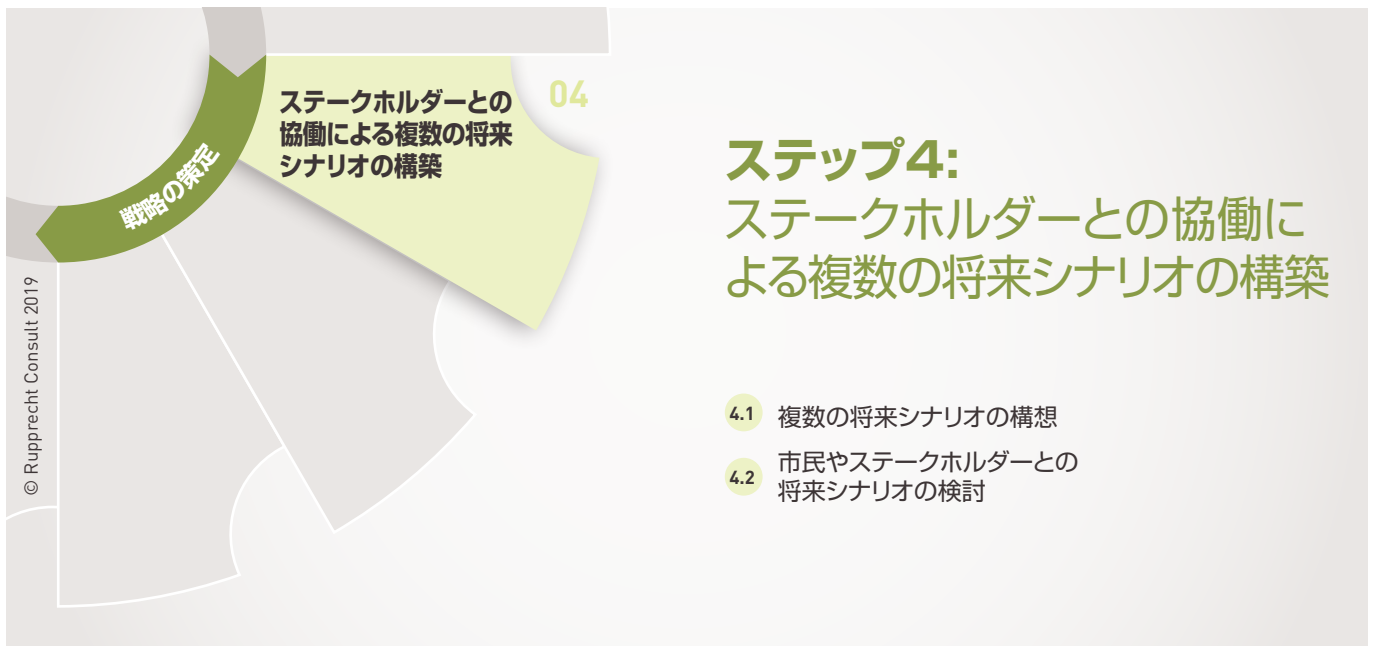
非現実的な量の新たなデータ収集を必要とせず、すべての目的の実現に向けた進捗をモニタリングできるよう、戦略的指標と目標値の組み合わせを明確にしよう。他の政策分野と整合的な、野心的でありながらも実現可能な目標値を選ぼう。

フェーズ2の終了時には、幅広く支持されるビジョン、目的、目標値という次のマイルストーンに到達することになる。

図 21: フェーズ2の主なステップ(シナリオ、ビジョン、目的、目標値)の概要







## ステップ4: ステークホルダーとの協働による複数の将来シナリオの構築

- 4.1 複数の将来シナリオの構想
- 4.2 市民やステークホルダーとの将来シナリオの検討

問題と機会の分析に基づいて、さまざまなシナリオを作成し、市民やステークホルダーと議論することが望ましい。これらのシナリオは、自分の街の都市モビリティが将来どのようなようになるかについての理解を深めるのに役立つ。このようにして、シナリオは、ビジョンの後に続く政策立案の基盤として、インスピレーションの源となってくれる。

### アクティビティ4.1: 複数の将来シナリオの構想

#### 根拠

複数のシナリオを設定することで、都市モビリティに影響を与える外的要因（気候、情報技術、財政、安全保障、治安などの変化）が起こしうる影響を、それらに対応するためのさまざまな異なるアプローチと組み合わせながら、深く理解することができる。シナリオによって将来起こりうるさまざまな状況を示すことで、プランナーが、現在のトレンドや、社会や地域の今後起こりうる変化が行きつく先、そしてさまざまな政策上の戦略的な優先事項について、それぞれ評価することが可能になる。異なるシナリオそれぞれの影響を検討することで、戦略的意思決定のための事実にもとづく基盤を強化できる。また、ビジョンや目的の策定（ステップ5参照）にも役立ち、戦略的指標の現実的な目標値設定（ステップ6参照）にも役立つ。

#### ねらい

- ・ 現在のトレンドと将来起こりうる状況の変化に関するリスクと機会を理解する。

- ・ さまざまな政策上の戦略的方向性をもたらしうる影響についての理解を深められるよう、複数のシナリオを作成する。
- ・ 続くアクティビティでのビジョン、目的、目標値の策定のために、事実にもとづく基礎を作る。

#### タスク

- ・ 都市モビリティに最も関連性の高い外的要因（例えば、人口動態、原油価格、経済状況、気候危機、技術革新、持続可能なモビリティに対する政治的支援の度合いなど、自治体が自らではコントロールできない要因）について、将来的にあり得る展開を探ろう。現在の傾向と、専門家の最近の報告で予測している起こりえる変化を検討しよう。代表的な先行都市 - サンフランシスコなど - の動向を分析し、そこですでに利用可能となっているようなデジタル技術を生かしたモビリティにおける技術革新が、自分の都市でも利用可能になった場合に何が起こりうるかを検討しよう。さらに、起こる可能性は低いですが、自分の都市のモビリティに大きな影響を与えかねない劇的な変化についても検討しておこう。

- 地域の交通システムが外部要因の変化によってどう影響を受けるか分析しよう。これには、世界や国レベルの変化の影響（例えば、MaaSを可能にするような新技術、自動運転、フリーフローティング型のシェアサービスを可能にする新技術）や、地域のトレンド（例えば、自治体の予算や都市開発の選択肢に影響を与えるような急激な人口の増減）が含まれる。それらが自らの都市にどのような機会と制約をもたらすかを評価しよう。例えば、新たな選択肢が生まれるのか。それとも、特定の持続可能性に向けた政策を困難にするのか。
- 政策の優先事項とその影響を戦略レベルで記載したシナリオをいくつか作成しよう。最低でも3つのシナリオを作成することが望ましい。

- 現在の政策の方向性をそのまま継続し、すでに計画されている施策のみを実施した場合に予測される展開を説明する「現状維持シナリオ」。

- 2つ以上の異なる政策上の戦略的優先事項から生じる将来展開の予測を説明する代替シナリオ（例えば、公共交通機関重視シナリオ、アクティブモビリティ重視シナリオ、電動モビリティ重視シナリオ）。このような代替シナリオは、異なる政策の方向性の貢献度を示すもので、何を最も重視すべきかを見極めるのに役立つ。持続可能性の低いシナリオとの比較は「現状維持シナリオ」との比較で可能となるため、代替シナリオは持続可能性を高める方向性のもののみを含めることを推奨する。

- モデル分析や、純粋な定性的分析（専門家の判断や、自らの都市や類似の都市での政策戦略の過去の結果に基づく）、またはこれら両方の組み合わせなど、適切なシナリオ作成技術を使用しよう。モデル分析の場合、この段階では、安価ですぐに計算ができ、対話的に使用できる戦略モデルやスケッチ・プランニング・モデルを推奨する。通常、詳細な交通シミュレーションモデルは、高額な追加コストをかけずに容易に使用できる場合にのみ使用される。

- 異なるセクター間における展開の相互依存性を評価しよう。例えば交通、土地利用、環境、経済などである。戦略的レベルでの相乗効果、統合の可能性、セクターごとのトレンドによる悪影響を特定しよう。

- 重要な外的要因に対するシナリオの感度を、外的要因に関する分析を踏まえて、評価しよう（この際に、リスクや限界を理解するために、物事がうまくいかないかもしれない状況、すなわち「最悪のシナリオ」を具体的に探ることが有効である）。このような評価は、将来起こりうる変化とその影響に備えておくために役立ち、さらにどのシナリオが将来的に変化により耐えうるもの

であるかの理解へとつながる。また、現状（つまり「現状維持シナリオ」）の限界やリスクを示すことで、仮に現時点では多くの人が満足している場合でも、将来に備えて変化が必要な理由を説明することができる。

- どんなシナリオを何パターン展開するかといったシナリオ構築の議論に、ステークホルダーにも参画してもらおう。これにより、ステークホルダーの戦略作成プロセスにおける当事者意識と受容性が高まることになる。（アクティビティ4.2も参照）



### 「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>

トピックの詳細については、米国FHWAのシナリオ・プランニング・ガイドブックも参照のこと。: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning)

### 可能であれば行うべきこと

- シナリオ構築の段階で、いくつ、どのようなシナリオを作成するかなどの議論に、ステークホルダーを巻き込もう。そうすることで、ステークホルダーの当事者意識を高め、また戦略策定プロセスに対する受容性を高めることができる。

<sup>48</sup> 混乱を避けるための注釈。一部のプランナーが計画工程の後半で、施策や政策のシナリオという意味で「シナリオ」という言葉を使用することがある点に留意しておく必要がある。目的や目標値を達成するための最適な方法を特定するために、さまざまな施策の組み合わせを評価することは、本書では施策パッケージ評価と呼ぶ（アクティビティ7.2参照）。

## タイミングと調整

- ・ 現状分析の後に行う。
- ・ シナリオ作成は、共通のビジョン(アクティビティ5.1参照)、目的(アクティビティ5.2参照)、目標値(アクティビティ5.2参照)の策定と並行する。

## チェックリスト

- ✓ 将来起こりうる外部要因の変化による影響を検討したか。
- ✓ 「現状維持シナリオ」や、さまざまな代替シナリオを作成したか。
- ✓ シナリオの作成と評価をサポートするために、適切な技術を適用したか。
- ✓ 状況の変化に対するシナリオの感度を評価したか。



未来のシナリオを描く際には、考えられるトレンドや政策の方向性を考慮する必要がある。現在の大きなトレンドの一つとして、さまざまなコンセプトのシェアモビリティが多くの都市で導入されており、今後数年間でさらに普及することが予想される。公共の自転車シェアリング、電動キックボードシェアリング、電動バイクシェアリング、(電動)カーシェアリング、ライドシェアリング(相乗り)やライドヘイリング(配車サービス)、貨物の分野でのシェアモビリティといったモビリティの形態の選択肢は、一つのシナリオにおける政策の方向性の一部となり得る。シェアモビリティのさまざまな形態や、SUMPの枠組みの中でそれらを社会実装する方法についての詳細は、トピックガイド「**持続可能な都市モビリティ計画におけるシェアモビリティの統合(Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning)**」に記載されている。

## グッドプラクティス

### マイア(ポルトガル): ビジョンを達成するための複数のシナリオ(現状維持から積極シナリオまで)

マイア市は、2013年に最初のSUMPを策定した。持続可能な交通手段を促進する都市モビリティの実現に向けて、マイア市は、「現状維持シナリオ」、「中間シナリオ」、「積極シナリオ」という3つの異なるシナリオを作成した。中間シナリオには、望ましい対策と実現可能な施策の両方を含み、積極シナリオは、さらに野心的な施策を含む。後者は制約条件が考慮されていないため評価は高かったが、主要なステークホルダーとの参加型イベントを経て、最終的には現実的に達成可能な中間シナリオに落ち着いた。このプロセスは、将来のシナリオを作成し合意する際に、ステークホルダーの参画が重要であることを示したもののといえる。

著者: Energy and Mobility Division, City of Maia, collected by ICLEI  
画像: City of Maia



## グッドプラクティス

# ライプツィヒ(ドイツ): 交通網のモデル化によるシナリオ構築

ライプツィヒ市は、科学的かつオープンなプロセスで、さまざまな未来の選択肢をとって6つのシナリオを作成した。

その6つのシナリオとは、

1. 現行のモビリティ戦略の継続
2. 現行のモビリティ戦略の継続、ただし運賃は一定とする
3. 持続可能性のシナリオ
4. 自転車都市のシナリオ
5. 公共交通優先のシナリオ
6. コミュニティのシナリオ

シナリオの評価は、さまざまな基準(利用者にとっての魅力、環境への貢献における魅力、経済的な魅力、システム的な魅力)と、定性的な評価を用いて行われた。評価の結果、1. 自転車都市シナリオ、2. 持続可能性シナリオ、3. 公共交通優先シナリオの順に優先順位を決定した。

著者: City of Leipzig, collected by Marlene Damerau, Rupprecht Consult  
画像: City of Leipzig



## 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

### 根拠

シナリオについてその影響を市民やステークホルダーと議論することは、広く受け入れられるモビリティビジョンへの第一歩である。さまざまな可能性を提示し、それらについて共に考えることで、未来の選択肢について共通の理解を得ることができる。また、異なる政策やセクターの間の相互依存あるいはトレードオフ関係、取るべき戦略的決定の複雑さ、直面するリスクに対する認識を深めるのにも役立つ。

ここでの狙いは、どのようなシナリオ、あるいはどのようなシナリオ構成要素が望ましいかを議論し、共通理解を得ることである。この段階ですでに市民やステークホルダーを巻き込むことで、後に選択することになる目的や手段に対する幅広い当事者意識と受容性を生み出すことができる。

### ねらい

- ・ 代替シナリオをもとに、将来の発展に向けた政策の優先事項や戦略を議論する。
- ・ 共通のビジョンと目的を選択するためのプロセスに関して、幅広く当事者意識と受容性を育む。

### タスク

- ・ 主要なステークホルダーに各シナリオとそれぞれの結果を提示し、戦略的な政策の選択肢とその影響についての議論を促進しよう。グループワークやその他の対話形式を用いることで、建設的かつ熱心な議論の場を作り出すことができる。以下のような質問に対して、全員が平等に意見を述べる機会を確保しよう。
  - ・ 「現状維持シナリオ」から、どのような変化が必要だと思うか

- ・ 代替シナリオにおいてどの政策を優先するのが良いか
- ・ 将来的に持続可能なモビリティを実現するためには、どの程度野心的であるべきか
- ・ 変化をめぐる交通セクターと他のセクターの間の相互の波及効果についても議論しよう。どのようにして相乗効果を生み出し、負の副作用を回避することができるだろうか。現在の交通システムと各シナリオの外部の環境変化に対する強靭性を考慮に入れよう。
- ・ 社会を構成するあらゆる立場の人とシナリオを議論しよう。若者や高齢者、少数民族、低所得者、ひとり親、障がい者など、十分な影響力を持つ機会が少ないグループにもアプローチできるよう、いろいろな方法で参加を呼びかけよう。そのための方法としては、市内のさまざまな場所（広場やショッピングセンター、低所得者層が多いエリアなどにも）に情報提供やフィードバックのためのボックスやブースを設置したり、オンラインやソーシャルメディアでフィードバックを集めたり、これらのグループの窓口となる組織（幼稚園、学校、大学、文化活動団体、職業紹介所など）と協力したり、複数の言語でコミュニケーションを取ったり、統計的有意性のある調査を行ったりすることが考えられる（アクティビティ1.4も参照）。会議やオンラインの参加者の人口構成を、都市全体の人口構成と比較することで、積極的

に働きかけるべき、代表性の低いグループを特定することができる。

- ・ ステークホルダーや市民を招待する際には、常に明確なプロセスとアジェンダを伝え、参加者に何が期待されているのか、どれだけの労力と能力が必要なのかを分かるようにしておこう。ステークホルダーや市民の参加を促すには、「皆さまの意見がなければ、計画工程において皆さまのニーズを考慮することができません」というメッセージを発することが有効である。

### 可能であれば行うべきこと

- ・ 市長（または組織の代表者）の名前で、公式かつ個別の招待をすることで、重要な地位にあるステークホルダー（近隣の地方自治体の首長、地方議員、大きな組織の役員など）の議論への参加を促そう。そうした人々が議論へ参加することで、SUMPプロセスに対するハイレベルな政治的支援を得ることができる。

### タイミングと調整

- ・ シナリオ作成の後、もしくは並行して行われる。
- ・ シナリオの議論は、共通のビジョン及び目的の策定と密接に関連している（アクティビティ5.1 および 5.2 を参照）。シナリオとビジョンは密接に関連しており、都市によって策定の順序が異なったり、並行して行われることもある。

### チェックリスト

- ✓ ステークホルダーや市民と議論をし、現状維持シナリオからの変化の必要性が明らかになったか。
- ✓ どのようなシナリオやシナリオの構成要素が望ましいか、ステークホルダーや市民と議論できたか。



## グッドプラクティス

### プラハ(チェコ): ステークホルダーや市民の強力な参加によるシナリオ構築

2015年、プラハは3つの複数の将来シナリオを描き、最適なシナリオを選ぶため、社会学的調査とあわせて、専門家(主にステークホルダー)によるワークショップを複数開催した。選ばれた57人の専門家がグループに分かれて集まり、半日のワークショップでシナリオについて議論し、社会学的調査では、2,224人の市民から追加の意見を集めた。プラハはステークホルダーと市民の意見を総合して、最終的な交通戦略を策定したのである。専門家によるワークショップと、本質的かつ簡単な質問による社会学的調査の設計は、シナリオ選択のために、簡単かつ安価で分かりやすく説明ができる方法である。また、幅広くバランスのとれた専門家の意見に基づいているため、政治的な承認を得るための強い根拠となる。

著者: Václav Novotný, Prague Institute of Planning and Development, collected by EUROCITIES | 画像: City of Prague



## グッドプラクティス

### アントワープ(ベルギー): シナリオ議論における市民、政策立案者、専門家の幅広い統合

アントワープ市は、革新的なガバナンス手法を導入し、都市のビジョンに対する市民の幅広い支持を得ている。複数の将来シナリオを検討した後、運営委員会(ステアリンググループ)は、アントワープの野心に最も満たしながらも、かつ地域にとって適切かつ現実の問題に直結するプロジェクトを含むシナリオを選択した。このアプローチにより、市民やステークホルダーと一緒に革新的なアイデアを作り上げるという野心が共有された。合計100のワーキングセッションが開催され、約3500人の専門家や政策立案者、約3000人の市民や団体が参加した。これにより連携が生まれ、工程を管理するためのガバナンス体制が構築された。さまざまな分野からなるチームが、参加・共創ツールを用いて、市民から寄せられた意見を形にした。

著者: Annelies Heijns, collected by ICLEI  
画像: City of Antwerp





## 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

- 5.1 市民やステークホルダーとの将来ビジョンの共創
- 5.2 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意

ここまでで、SUMPを策定する上で最も中心的なステップに着手する準備が整ったことになる。どんなSUMPにおいても、共通のビジョンと目的を策定することが、その要となり礎となる。ビジョンとは、目指す都市とモビリティの未来像について文章で記述した重要なものである。そして、それに向けてどのような変化を目指すかという目的を示すことで、ビジョンが具体化される。この2つは、戦略的な指標や目標値の定義、施策の選択という、これに続くすべてのステップの基礎となる。シナリオとビジョンには強い関連性があり、その策定順序は状況に応じて異なり、並行して進めることも可能である。ビジョンと目的は、ステークホルダーや市民の間で広く受け入れられてこそ指針となるものであるから、共同で作成し、共通の当事者意識を確立することが重要である。

### 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

#### 根拠

私たちはどんな街に住みたいのか。未来の私たちの街は、他の街とどう異なっているのか。これらは、あらゆるステークホルダーや市民が参加するビジョン策定作業によって答えを出すべき、中心的な質問である。ビジョンは、目指す都市モビリティの未来の姿を定性的に記述し、適切な計画上の施策の策定へと導く役割を果たす。ビジョンでは、一歩引きさがって、交通を都市や社会の発展というより広い文脈の中で位置づける必要がある。言い換えれば、目の前の具体的な交通は広い視野で見た時にどのようにして我々が住む都市の、そしてこの社会のよりよい未来に貢献できるのか、ということである。

ビジョンは、特に既存の都市計画マスタープラン、都市・空間計画、経済発展、環境、社会的包摂、ジェンダー平等、健康、安全など、すべての政策の観点を考慮して策定することが望ましい。

人々の意識を高め、広く受け入れてもらうためには、ビジョン策定のプロセスとその成果に市民が積極的に関与すべきである。市民には、ワークショップなどを通じて、ビジョンの策定に参加してもらうことが望ましい。持続可能な都市モビリティ計画策定の成果は、市民がビジョンを理解し、その大きな到達目標を支持する場合にのみ、成功といえるものになる。

#### ねらい

- ・ シナリオの議論をふまえて、広く支持される共通のビジョンに合意する。モビリティの今後の展開に対する長期到達目標は、計画プロセスの指針として機能する。

- 交通やモビリティだけでなく、生活の質、健康、土地利用などにも目を向けることで、視野を広げる。
- 地域コミュニティのアイデンティティを強化し、ビジョンに対する市民全体の当事者意識を高める。
- SUMPの政治的価値を強調し、主要なアクターや意思決定者のコミットメントを確実なものにする。

## タスク

- ビジョンの策定に責任を持つ、主要なステークホルダーからなる代表グループを設立しよう。これは、アクティビティ 1.4 で立ち上げたSUMP の「運営委員会(ステアリンググループ)」でもよい。
- ステークホルダーミーティングを準備し、開催し、フォローアップを行おう。オープンで敬意に満ちた実りある対話を実現するには、さまざまな形式を用いることが有効である(以下のビジョン策定の方法を参照。また形式の概要についてはアクティビティ1.4を参照)。最初のミーティングでは、共通の知識レベルを確保できるようにステークホルダーに基本的な情報を提供しよう。これには、既存のビジョンや、モビリティ分析(ステップ3)やシナリオ(ステップ4)の結果に関する情報を含むべきだ。議論を促すために、できるだけ地図、視覚化、他の都市の具体的な例を使用する。
- 秘密主義や商業主義を避けよう。公聴会を利用したり、ステークホルダーミーティングの議事録を公開したりして、透明性を確保しよう。
- ステークホルダーミーティングと同様の会合やワークショップなどを通じて、ビジョンの策定に市民に直接参加してもらうことを検討しよう。最低限、ビジョン構築のプロセスを市民に積極的に伝え(広報活動など)、ビジョンの草案に対してフィードバックしてもらう機会を提供すること。すべての意見を真摯に受け止めよう。ただし、すべての提案に従うわけではないこと、相反するさまざまな意見を踏まえて何らかの決定を下さなければならない点を事前によく理解し、この点に関して心を広く持とう。
- 都市圏全体をカバーし、かつ交通安全、アクセシビリティ、住み心地、騒音や大気汚染など、持続可能性に関連するすべての側面をカバーするビジョンの草案を作成しよう。また、公共交通機関と私的交通手段、人の移動とモノの移動、動力付きの交通手段と動力を持たない交通手段、動いているものと駐車・駐輪中のものなど、すべての交通手段ならびに形態を考慮に入れよう。さらに、ビジョンの草案を作成する際には、シナリオの結果や議論を考慮しよう。例えば、シナリオや

シナリオの構成要素のうち、最も良い結果を示し、かつ最も広く支持されたものを含めるとよい。

- 意思決定者をビジョン策定に取り込もう。ビジョンに対する幅広い共有認識へとつなげるために、非公式会合であっても構わないので、各会派の有力な政治家とビジョン草案について議論することを検討しよう。簡単な世論調査を行うことは有用で、それにより明らかになる市民の意向を把握することで、意思決定者も納得しやすくなる。
- ビジョン草案や、それに対する市民や意思決定者からのフィードバックを、ステークホルダーと議論して、完成版への合意に至ろう。
- ビジョンをやさしくわかりやすい形で発表し、ビジュアル化して伝えよう。さまざまなメディア(地方紙、ラジオ、テレビ、ソーシャルメディア)を活用して、ビジョンをまとめた文書を広く普及させよう。

## タイミングと調整

- モビリティ分析(ステップ3)とシナリオ(ステップ4)を前提にして構築する。
- シナリオとビジョンは密接に関連しており、その策定の順序は状況によって異なり、並行して進めることも可能である。



### 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。



## チェックリスト

- ✓ ビジョン策定のためのステークホルダーグループを立ち上げたか。
- ✓ ビジョン構築プロセスに市民が積極的に参加しているか。
- ✓ ビジョンの第一次草案を作成し、市民や意思決定者と議論したか。
- ✓ ビジョンの最終草案に対するステークホルダーの合意は得られたか。
- ✓ ビジョンの成果を文書化したか。



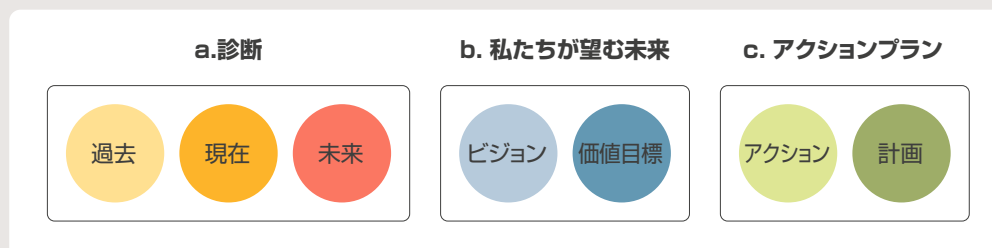
### 未来探索ワークショップ

ステークホルダーや市民をビジョン策定プロセスに巻き込むためには、さまざまなフォーマットがあるが、その一つが「未来探索ワークショップ(フューチャーサーチワークショップ)」である。これは3日間のワークショップで、重要なステークホルダーが、共通の基盤を作るために一堂に会し、17時間の凝縮したプロセスの中で、小グループに分かれてビジョンを共創していくものである。理想的には、意思決定者、プランナー、研究者、重要なグループの代表者など、50~60人程度の多様なステークホルダーを集めることが望ましい。

未来探索ワークショップは、通常3つのテーマで組み立てられる。

- a. 診断:** 現在のモビリティの状況がどのように展開してきたかを分析するために、過去を振り返る。次に、将来のモビリティパターンに影響を与えそうな構造的なトレンドを探り、未来を見据える。
- b. 望む未来:** 各グループで理想的な未来の状況を描き、他の参加者と共有する。共通点を探し、目指す未来像に向けてのアクションがどんな原則に基づいたらいいか、要点を書き出す。また、相違点や意見の不一致を収集する。
- c. アクションプラン:** プロセスの最終段階では、前段階で作成したビジョンに基づいて、具体的なプロジェクトやアクションの策定に焦点を当てる。

図 22: 未来探索ワークショップの3つのテーマ (出典: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, p. 21)



詳細については、Poly-SUMPガイドラインおよび「未来探索ワークショップ運営のための実践ガイド(Practical guide on running a Future Search Workshop)」を参照。

[www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)



### さまざま居場所(プレイス)のある都市を目指して

CREATEプロジェクトで、過去50~60年間の都市の行政の政策の考え方を調査したところ、時代とともに、それらは3つの異なるビジョンから成ることが明らかとなった。西ヨーロッパの多くの都市では、これらのビジョンは3段階の連続したプロセスに沿っている。最初に、自動車を中心に据えた都市で始まり、それが持続可能なモビリティを目指す都市になり、さらにその後、居場所としての都市空間を重視する都市になるというものである。実際には、この変化はあまり明確ではなく、段階が一部重複していたり、選挙後の短い期間の間は政策がひっくり返ることもある。また、この3つの段階は、同じ時期に同じ市内の異なるエリアで併存しているのが通常である。居場所を重視する政策は、中心部で始まり、次第に郊外に向かって広がっていく傾向がある。郊外では、自動車を重視する考え方が支配的である期間が中心部よりも長い。正確な時間軸は複雑で、都市ごとに異なるが、居場所としての都市空間を重視するビジョンへと移行が進んでいることは明らかである。



図 23: 都市のモビリティビジョンとその典型的な政策手段のタイプ



居場所としての都市空間を重視するビジョンは、以下のような事柄を創り出すことを目指す。各都市のビジョン構築へのヒントとなるかもしれない。

- 誰もが、主に持続可能な交通手段を使って、過度に時間を要することなく、自由かつ安全に移動できるようなモビリティサービス。
- 幹線ルート上における高頻度で質の高い公共交通サービスを可能にしたり、日常的なニーズを満たすサービスに住民が徒歩や自転車アクセスできるよう、エリア内の十分な多様性を実現する土地利用パターン。
- 住みやすく、人々が経済的、社会的、コミュニティ的な活動に参加できる安全で魅力的な場所（道路、交通結節点など）を提供する都市。
- 都市再生、良好な公衆衛生と福祉、コミュニティの結束など、より広範な都市政策の目標の達成。
- 知識や専門性、実施の監理メカニズム、統合的な交通計画、ビジネスモデルなど、変化を促進・支援するガバナンス体制。

出典: Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities: <http://nws.euocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

### グッドプラクティス

## ルーヴェン(ベルギー): 広く受け入れられているルーヴェンの気候ビジョン

ルーヴェン市は、気候中立への取り組みの重要性を表明し、市長が政令に署名して協議プロセスを開始するとともに、「ルーヴェン・クライメイト・ニュートラル2030」(または「ルーヴェン2030」)という団体を設立した。この協会は、ルーヴェン市の長期的なビジョンを定めるための枠組みを提供するもので、メンバーは、社会のあらゆるセクターを代表し、自治体もこのプロセスに深く関与する。温室効果ガスの排出量を削減するという目標は、地元のSUMPにも反映されており、2030年までに、自転車と公共交通機関の交通手段分担率を2倍にし、ルーヴェンでの自動車の使用を20%削減するという目標を設定している。

著者: Tim Asperges, City of Leuven, collected by Polis  
 画像: Karl Bruninx



## 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

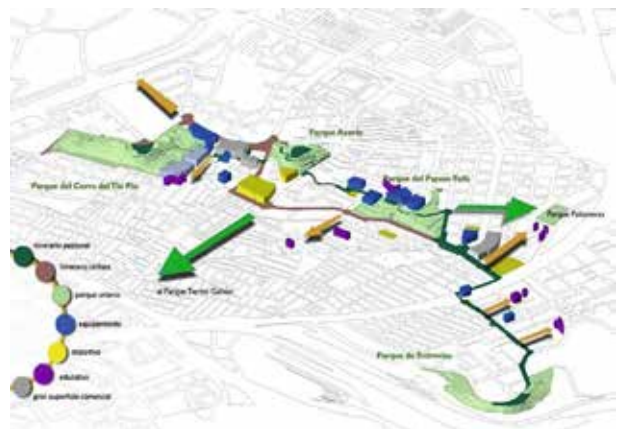


## グッドプラクティス

## マドリード(スペイン): 周辺地域の目的を定める

マドリードの新しいSUMPIは、市内で最も脆弱な郊外の再生に重点を置いている。この計画の目的は、さまざまな周辺地区のニーズや問題を収集するための、近隣住民との参加型活動を基礎として定められた。さらに、技術者、専門家、団体、市民グループとの1日かかりの対話が行われ、モビリティ計画の戦略的方向性の草案の提示と、具体的な問題の分析、複数のアプローチや解決策の提案を行った。この新しいSUMPIにおいては、アクションが実施されると実際の街がどうなるかを可視化するために、パイロットアクションをあらかじめ実施し、それらを評価した上で、市内の他の地域に簡単に展開できるようにしている。

著者: Cristina Moliner Hormigos, Madrid City Council, collected by EUROCIITIES  
 画像: Madrid City Council



## アクティビティ5.2: 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意

### 根拠

戦略的な指針を立てるためには、ビジョンを、どのような形態の変化が求められているのかを示す具体的な目的の形で明確化する必要がある。目的を定めるというのは、どのような社会的、環境的、経済的な改善を目指すのかを明確にすることであり、何を「減らす」、「増やす」、あるいは「維持する」必要があるのかを具体的に示すことである。目的とは、SUMPでは上位に位置づけられる狙いであり（例えば、渋滞の緩和）、施策（例えば、トラムの建設）とは、目的に達するための手段である。この目標指向のアプローチは、高次の目的を参照せずに、スキームの策定やインフラの建設に焦点を当てた計画アプローチとは対照をなすものである。モビリティにおける優先事項を確実に広く受け入れてもらうためには、ステークホルダーの継続的な参加が必須である。

### ねらい

- 共通のビジョンのすべての側面を考慮して、SUMPが達成すべきことを明確にする。
- 改善の方向性を示す明確な目的と戦略的優先事項を策定する。

### タスク

- ビジョンにおいてどのような改善が将来必要と考えられているのかを分析し、ビジョンをより具体化させよう。さらに、現況を改善するために特に戦略的に優先する事項や重点的に取り組むべき分野を決める場合には、シナリオ分析で得られたさまざまな結果を考慮しよう。
- 関連する地域、国、EUIレベルの到達目標を考慮しよう。
- ステークホルダーとの協働により、どのような改善が求められるのかを評価し、改善案としてまとめよう。この作業の準備やフォローアップは、ステークホルダーのワークショップや会議を開催することで行おう。都市圏のステークホルダーや市民のニーズを反映した、テーマ全体の戦略的目的に合意しよう。すべての目的を達成するのは容易ではないため、その中から最も重要な目的を定義する必要があるかもしれない。
- 施策の選択や立案の方向性につながる明確な目的を定義しよう。ここでは、いつ、何を達成すべきかを明確にする。目的には通常、戦略的な優先事項や、状況を改善するために重点的に取り組むべき分野が含まれる。例えば、ある都市では、大気の質と住みやすさを向上

させるという目的を設定するだけでなく、こうした目的の達成のために自動車の使用を減らしたり、「短距離移動で暮らせる都市」を目指すことを同時に目標として示すこともある。これらの優先事項は、目標指向の計画における戦略的な方向性を示すだけであり、あまり詳細にすべきではない。達成に向けて採られる手段は施策の計画時（アクティビティ7.1以降）に決定する事項である。より持続可能な交通手段へのシフトを追求しながら、すべての交通手段に対する統合的なアプローチを目的に含むことが望ましい。

### 可能であれば行うべきこと

- 目的の草案を市民と議論し、目的を最終的に決める際に市民のフィードバックを考慮しよう。
- SUMPに含まれる施策が、資金調達にあたって資金提供機関にとっても魅力的なものとなるように、外部資金を提供する機関の目的と整合させることを検討しよう。例えば、エネルギー消費量の削減や温室効果ガスの排出量削減に重点を置けば、施策実施にあたって国の環境担当官庁が資金を拠出してくれるかもしれない。
- ビジョンと目的の策定にとどまらず計画プロセス全体を通じて、共通の合意点を見出す際には、意見の対立に十分配慮しよう。必要であれば、論争となるリスクを軽減し、ステークホルダー間の緊張を緩和するべく、争いを予防するためのアクションを検討しよう。



### 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。

### タイミングと調整

- ・ ビジョン(アクティビティ5.1)を前提にして構築し、指標と目標値(ステップ6)に繋げる。

### チェックリスト

- ✓ 目的を策定するにあたって、ビジョンをしっかりと確認したか。

- ✓ 目的の草案を作成したか。
- ✓ 目的の草案を主要なステークホルダーと議論したか。
- ✓ どの目的を選択するか決まったか。



都市の自動車進入規制(UVAR)は、モビリティ計画に組み込まれたときに最も高い効果を発揮する。UVARは、重要な目的を達成するためにさまざまな手段(低排出ガスゾーン、混雑料金、スーパーブロックなど)を組み合わせることが多い。UVARを導入することで実現できる目的には以下のようなものがある。

- ・ 大気質の改善
- ・ 渋滞の緩和
- ・ 道路空間の再配分
- ・ 公共空間の居心地と魅力の向上
- ・ 歴史的市街地の保全
- ・ 騒音の低減

実現可能なその他の目的と、UVARに関連する施策については、トピックガイド「都市における車両進入規制と持続可能な都市モビリティ計画(Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning.)」に記載されている。

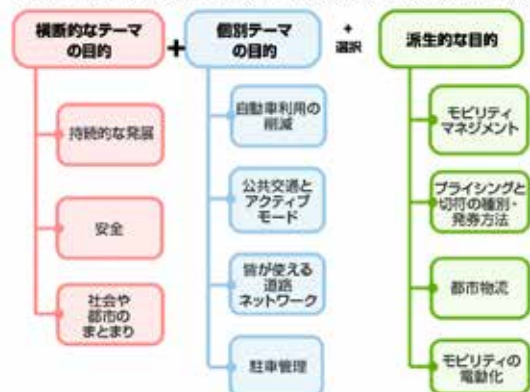
### グッドプラクティス

## フランス: さまざまな規模の都市に応じた目的設定のあり方

フランスでは、人口10万人以上の都市圏ではSUMP(PDU - Plan de déplacements urbains)が義務付けられている。これらの都市のSUMPでは11の目的が必須項目として規定されている。これよりも小規模な都市の多くは、PDUを完全バージョンあるいは簡略化バージョンを自発的に策定している。そこで、すべての(義務的または自発的)SUMPによって統合すべき中核となる目的と、小規模都市が簡易計画を策定する際に自らの意欲に応じて統合するかどうかを選択できる任意の目的とを区別するために、専用のガイドラインが作成された。現在フランスで行われている議論では、2020年以降、簡略化されたモビリティ計画を、柔軟性を持たせながらも法的に位置づける検討をすすめている。

著者: Thomas Durlin, Cerema, collected by Rupprecht Consult  
画像: Cerema

簡略化されたモビリティ計画における目的(必須のものが必要に応じて選択するもの)



## グッドプラクティス

### ロンドン(イギリス): 健康的な街路に向けた目的の設定

「健康的街路アプローチ(Healthy Streets Approachs)」は、人々とその健康を意思決定の中心に据えるものである。「健康的街路アプローチ」では、エビデンスに基づき、街を魅力的な場所とする物や事に関する10の指標を用いている。これらの指標を指針として改善することで、すべての人を包摂し、皆が元気に暮らせ、不平等が改善された、より健康的な都市をつくることができる。このアプローチを成功させるためには、上位の包括的な戦略に組み込み、エビデンスに基づいたものにするのが重要である。また、コミュニティやステークホルダーを巻き込み、政治、コミュニティ、組織からのサポートを得ることも必要である。

著者: Chris Billington, Transport for London, collected by Walk 21



画像: Transport for London

## グッドプラクティス

### ミュンヘン(ドイツ): 目的を形成するための拡大ステークホルダーワークショップ

ミュンヘンの交通開発計画とその目的を評価し、議論するために、ステークホルダーは数々の公開イベントに参加する機会を得た。そのうちの一つは、将来のモビリティに関するアイデアを皆で共有するために、約100人の参加者を集めたモビリティワークショップであった。これによって集められたアイデアは計画に反映され、交通計画の方向性を定めることになった。また、草案文書も事前に配布され、ステークホルダーは提案や問題点を指摘することができた。ステークホルダーをこうしたプロセスに参加させることで、ミュンヘン市はすべての人のためのモビリティソリューションを見つけることができただけでなく、後にそのソリューションを実現することも可能にした。ミュンヘン市は、徒歩、自転車、公共交通機関を利用して移動できるルートを増やし、都心の住宅地の交通を静穏化することを目指している。

著者: City of Munich, collected by ICLEI  
画像: Evisco / LHM





## ステップ6:アウトカム指標の選定と目標値の設定

- 6.1 目的達成をモニタリングする指標の同定
- 6.2 目標値の合意

ビジョンと目的は、目指す未来像とそのために必要な変化の方向性について、定性的に記述するという点で重要である。しかし、これだけでは十分ではない。これらの変化を測定可能にするためには、適切な戦略的指標と目標値を選択する必要がある。ここでの主な狙いは、非現実的な量のデータ収集を必要とせずに、ひとつひとつの目的について、実現に向けた進捗を関係者がモニタリングできるような、現実的でありながら野心的かつ相互に一貫性のある指標のセットを定義することである。

### アクティビティ6.1: 目標達成をモニタリングする指標の同定

#### 根拠

ひとつひとつ目的に対して戦略的な指標を選択・定義することは、目標値設定や進捗状況のモニタリングなどのプロセスを進める上で不可欠なステップである。最初に指標を特定することは、目標値を選択するためのみならず、合理的な範囲の労力でモニタリングできるようにするためにも重要である。系統的なアプローチにより、目的によくマッチした、かつ管理可能な、鍵となる指標(KPI)を決めることができる。特に、SUMP新参者の自治体で、用いることができる資源、データや経験が限られている場合は、少数の戦略レベルの指標にとどめておく方が効果的である。モニタリングのための指標は後ほど作成するが(アクティビティ7.3参照)、ここでは、準備段階(アクティビティ3.1参照)で確認したデータ収集方法や対応するデータソースに関連して、SUMPの全体的な進捗状況をモニタリングするための戦略的指標を選択する。

#### ねらい

- 目的実現に向けた進捗状況をモニタリングできる戦略的指標のセットを定義する。
- 既存のデータソース(アクティビティ3.1参照)や標準的な指標を考慮して、測定可能で理解しやすい指標を選択する。

#### タスク

- 目的を明確にし、どの側面を主にモニタリングすべきが特定しよう。
- 測定可能で、理解しやすく、各目的に明確に関連する、少数の「中核」指標を策定しよう。ここには定量的および定性的な指標が含まれる。



- すでにしっかり定義され、測定や分析方法が広く知られている標準的な指標を使用しよう。これにより、他都市とのベンチマーキングや国内・国外の統計との比較が可能になる。
- 持続可能性の目的の達成度を直接計測するインパクト指標(アウトカム指標とも呼ばれる)に焦点を当てよう。交通に関する指標だけでなく、経済、環境、健康、社会などの関連分野の指標も考慮しよう。
- 意思決定者や一般市民とのコミュニケーションに特に役立つ指標をいくつか含めておこう。これらの指標は、多くの人々にとって理解しやすく、関心を引くものであることが望ましい(例えば、交通事故による重傷者数や死者数、大気汚染規制値を超えた場所の数、創出された雇用者数など)。
- すでに利用可能なデータや把握しているデータソースを評価し(アクティビティ3.1および3.2を参照)、これと狙った成果を測定するのに必要なものとの差を把握



### 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。

しよう。必要に応じて新しいデータ収集方法(調査、自動測定による定量的データなど)を考えよう。

- 自分たちで独自の戦略的指標の定義に着手する前に、主要なステークホルダーや地域の他の組織と意見交換を行おう(すでにいくつかの指標を採用しているかもしれない)。すでに実際に使われ、受け入れられている指標を用いることで、進捗状況をより簡単に把握することができる。
- 各指標を明確に定義して、どのような形式で報告するのか、そしてデータの測定方法と、そのデータから指標をどのように算出するのか、概要をまとめよう。

### 可能であれば行うべきこと

- 地域の指標について、地元や地域の関係者と調整しよう。
- 外部の人々が問題の深刻さを理解できるよう、データをオンラインで公開しよう。

### タイミングと調整

- アクティビティ5.2で定義した目的に基づき、アクティビティ6.2での目標値設定へとつながる。
- ステップ3と連携する。ステップ3では、データとデータソースの特定と分析を行い、指標を特定するためのデータの利用可能性のベースラインを設定している。
- 策定された戦略的指標のセットとモニタリングの枠組みは、個々の施策のモニタリングを計画する際に考慮される(アクティビティ7.3参照)。

### チェックリスト

- ✓ 自分たちの地域の他の組織で使用されている指標を含めて、すべての目的について、定量的なもの、定性的なものをともに含めた、アウトカム指標を特定したか。
- ✓ 既存のデータソースと新しいデータソースを評価したか。
- ✓ 戦略的コア指標を報告の形式と測定方法まで含めて定義したか。





図 24: 欧州の持続可能な都市モビリティ指標セット(SUMI)と国際基準(MobiliseYourCity)に基づく、戦略的影響に関する重要な定量指標の概要

| 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 <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 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

出典: *European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)*

[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

CIVITAS Tool Inventoryでは、指標の選択をサポートするツールが多数紹介されている。

<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

モニタリングに関するより一般的な情報は、CH4LLENGE Monitoring and evaluation manualに記載されている。

<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

グッドプラクティス

ミルトン・キーンズ(イギリス): 簡単に測定・入手可能な戦略的指標群

SUMPの全体的なパフォーマンスを評価するために、市議会は、道路網の状態、平均所要時間、大気質、交通安全などの指標を選択した。これらの指標は、SUMPの効果を正しく評価するために、測定が容易で、入手しやすいものを選択した結果である。ミルトン・キーンズの議会は、SUMPの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)な目的を明確に設定するよう助言しており、これは後にSUMPの目的に沿った指標を選択するのに役立つことになった。また、経験に基づいて、他の都市で適用されている新しい技術や指標選定の方法論を利用することも助言した。

著者: James Povey, Milton Keynes Council, collected by Polis  
 画像: Milton Keynes Council

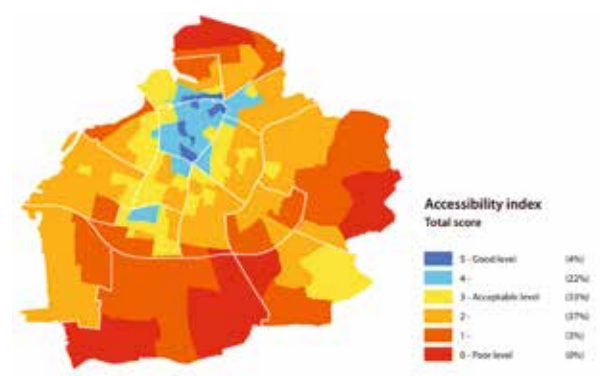


グッドプラクティス

マルメ(スウェーデン): アクセシビリティ指数を指標とする例

マルメは、関連する測定値に基づいて、実施された施策の影響評価ができる標準化したアクセシビリティ指数を策定した。その際に地図上で持続可能な交通手段によるアクセシビリティを可視化している。アクセシビリティ指数は、計画における意思決定や、投資とアクションにおいてどこに重点を置くかを定める際の支援ツールとして機能する。また、異なる地区や人口集団間での比較も可能である。アクセシビリティ指数は、交通システムにおけるアクセシビリティが今後どのように発展していくかを追うための手掛かりとなり、SUMPの目的の到達度を示す指標の一つとして機能する。

著者: Andreas Nordin, City of Malmö, collected by Rupprecht Consult  
 画像: Sustainable Urban Mobility Plan Malmö



## アクティビティ6.2: 目標値の合意

### 根拠

目標値とは、SUMPにおいて、いつまでに何を達成したいのかを示す、コミットメントの具体的な表現である。明確な目標値を設定することには、主に2つの目的がある。第一に、都市の交通とモビリティを将来どのように変えていきたいのか、透明性を高め、明確な指針を示すことである。第二に、それぞれの目的に向けてどの程度注力する必要があるのか、把握することである。戦略的コア指標と目標値が明確に定義されていれば、意思決定者や一般市民はそれを容易に理解することができ、より良い結果を達成するためのインセンティブとなり得る。

### ねらい

- ・ アクティビティ6.1で合意したすべての目的をカバーする戦略的指標群に対して、それぞれ測定可能な目標値を決定する。
- ・ 合意した目標値で結果の達成状況を確実に評価できるようにする。
- ・ 実行可能であるが、同時に野心的な目標値を表明する。
- ・ 目標値が相互に矛盾しないかを確認する。



### 「SMART」な目標値

- ・ **Specific 明確な** - すべての関係者が理解できる形で、定量的あるいは定性的な用語を用いて正確に定義されていること。
- ・ **Measurable 計測可能な** - 現在の状況を測定し、把握していること。また、将来発生する変化(質的・量的なもの両方)を測定するためのリソースを用意していること。
- ・ **Achievable 達成可能な** - 利用可能な技術的、実務的、財政的な能力と、これまでになされたステークホルダーとの合意・約束に基づいていること。
- ・ **Relevant 関連性の高い** - 重要性があり、都市モビリティを前進させ、他の目標値への到達をサポートする、整合性のある目標値を選択することの重要性。
- ・ **Time-bound 期限を定めた** - 目標値への到達に向かって鍵となる時期が明確に定義されていること。

### タスク

- ・ 目標達成に向けた進捗状況をモニタリングできるよう、戦略的コア指標(アクティビティ6.1で選定)のそれぞれに目標値を設定しよう。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)の5要素を持つべきである。どこまで達成可能かを評価した上で、野心的かつ現実的であろう。
  - ・ 指標間の不整合を回避するよう努めよう。
- ・ まず、「交通機関からの温室効果ガス排出量を10年以内に30%削減する」などといった、持続可能性の各目的の達成度を直接測定するための、戦略的指標の目標値を定義することから始めよう。さらに、長期的な目標の目標値に向けたマイルストーンとなる中間的な目標値を設定する(例えば、交通機関からの温室効果ガス排出量を5年以内に15%削減する)。
- ・ 次に、中核となる交通活動の指標の目標値を設定しよう。この指標は、交通システムがどの程度改善されたかを測定するものである(例えば、持続可能な交通手段の交通手段分担率を10年以内に70%以上にする、向こう10年のうちに整備されるBRTのバスレーンの長さ)。
- ・ 目標が広く支持され、現実的なものとなるように、主要なステークホルダーに目標値の設定に参加してもらおう。このとき、大多数のためになる野心的な変化が、ロビイスト団体に阻まれてしまわないように注意しよう。ワーキンググループの会議の準備、実施、フォローアップを行おう。
- ・ 目標値をSUMP文書の一部として正式に議決・承認に含めよう(アクティビティ9.1参照)。



### タスクの詳細

#### 野心的であれ、しかし、現実的であれ

多くの都市では、都市交通とモビリティに関する目標値は、現実的に達成可能なものというよりは、希望的観測を反映したものになっているが、これは逆効果だ。野心的であることは良いが、手元にあるリソースや専門知識を考慮して、何が達成できるかを率直に評価する必要がある。



### 交通手段分担率

**定義:**「交通手段分担率」とは、都市圏全体での交通手段利用者全体の中で、それぞれの交通手段を利用する人の割合のことである。交通手段分担率は、通常、パーセント値で表される。交通手段分担率は、旅客輸送と貨物輸送について、トリップ数、輸送量、重量、旅客キロ、トンキロといったさまざまな単位に基づいて計算することができるし、異なる地理的エリア(例えば、都市圏全体、都市中心部、街区)についても計算することができる<sup>49</sup>

「交通手段分担率を見ればどんな都市かがわかる」というと大げさに聞こえるかもしれないが、ある意味では的を射ている。自治体は、交通システムの全体像を把握するだけでなく、都市内の人々がどのように移動しているかを知りたいと思っている。そのための第一のアプローチが、データを収集し、交通手段分担率を計算することである。これは世界中の多くの都市で行われていることであり、都市全体の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。交通手段分担率は、個々の都市でそれぞれ定義されているため、一貫した算出方法があるわけではないが、それでも世界中どこでも通用する値として重要な意味を持っている。交通手段分担率は、都市の交通システムの現状を理解する上で重要な役割を果たしている。その一方で、交通手段分担率は、現在の値からの変化を目指して野心的な目標値を設定したり、他の都市と比較したりするのに役立つ。例えば、ロンドンでは、2041年までに住民の全トリップにおける持続可能な交通手段(徒歩、自転車、公共交通)の交通手段分担率を80%に引き上げるという野心的な目標値を設定している。

持続可能な都市モビリティ計画の策定という大きな文脈において、交通手段分担率は、現在のモビリティ状況の分析の一部であると同時に、持続可能なモビリティに向けての進捗を評価するための主要な目標値の一つでもある。例えば、自転車での移動が増加した場合、自転車に優しい都市という全体的なビジョンの達成に近づいただけでなく、自転車の交通手段分担率を10%向上させるという目標値の達成状況という形で定量的に測ることができる。交通手段分担率は、他の指標の上位に位置付けられる目標値としてSUMPに組み込むことが推奨されるとして差し支えない。交通手段分担率を使えば、交通システムの変化を時系列で比較できるだけでなく、いくつかのトリップの目的に絞り込んで測定したり、異なる市民の属性に焦点を当てたりすることで、性別や年齢などに基づくモビリティ行動を観察することもできる。

### 可能であれば行うべきこと

- 都市圏内の地区ごとに交通行動や移動機会が異なることを考慮し、地区別の目標値(中心部、工業地区、住宅街など)を使ってみよう。

- ✓ 目標値の設定に、主なステークホルダーが参加したか。
- ✓ 地域で達成可能な適切な目標値を設定したか。

### タイミングと調整

- アクティビティ6.1で決めた戦略的指標に直接基づく。
- 目標値は、SUMPの狙うパフォーマンスを具体的に数値化し、それを実現するのに役立つ(アクティビティ11.1および12.1参照)。



#### 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)なものではない。

### チェックリスト

<sup>49</sup> Eltis SUMPの用語集、2015年、[www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



## 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。

著者: Lovisa Blomér, City of Örebro, collected by UBC  
画像: Örebro Municipality

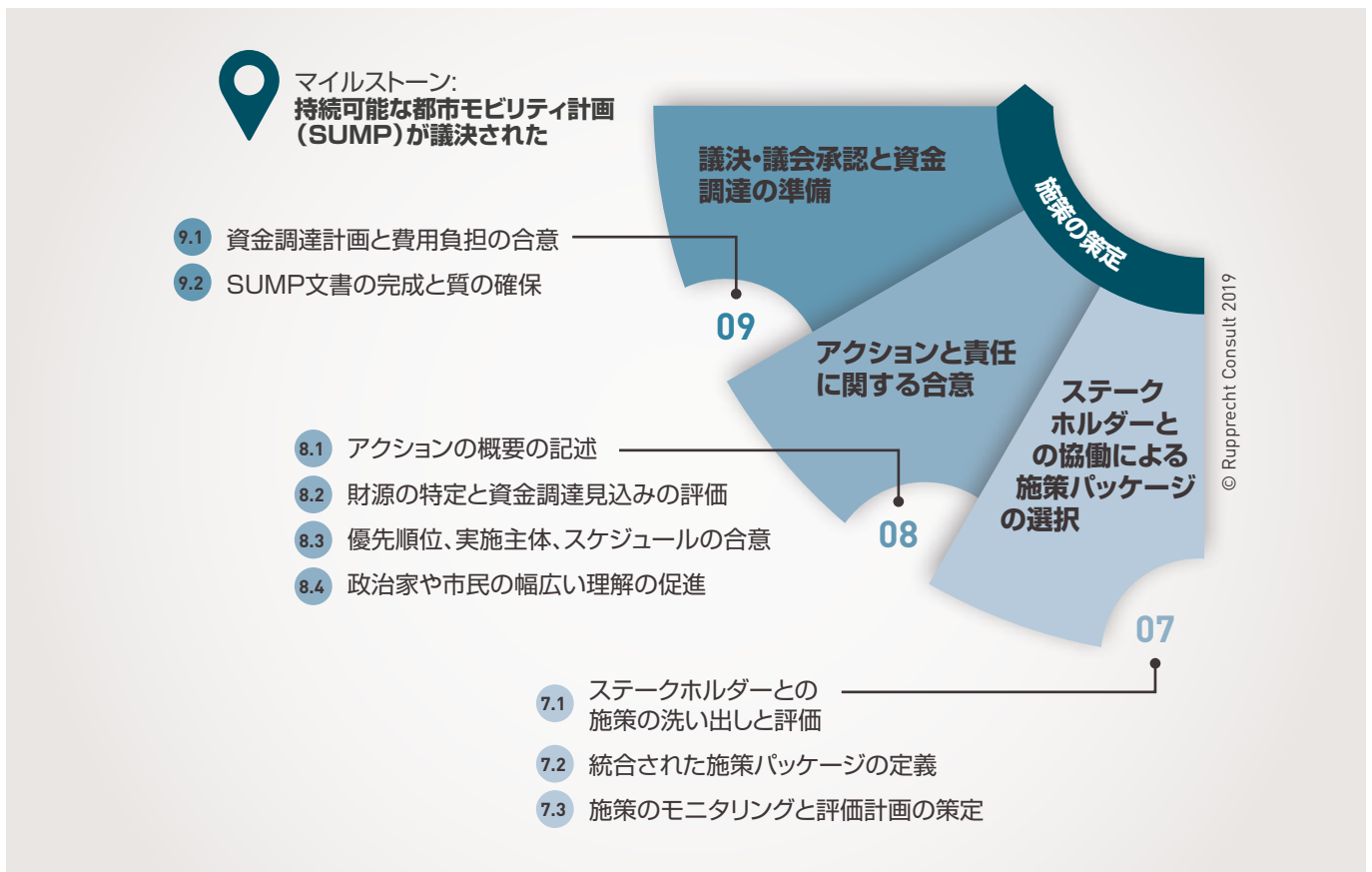


## 📍 マイルストーン: ビジョン、目的、目標値が合意された

計画プロセスの中間地点である3つ目のマイルストーンに到達したことで、SUMPの戦略策定段階が完了した。都市の将来のビジョン、目的、戦略的指標と目標値に関する数多くの重要な決定がなされ、それらがSUMPの戦略的優先事項を形成している。これらの結果を文書としてまとめておくことで、次の計画段階である施策の策定に向けた柱と梁となる。市民からは、シナリオの議論やビジョンの作成、時には到達目標の定義の際に重要な情報を提供してもらったが、次のフェーズに入る前に、戦略的優先事項について市民からのフィードバックを改めて得ることを検討すべきである。これにより、戦略的優先事項の妥当性を確認でき、市民の支持と受け入れは、より一層確かなものとなる。可能であれば、施策策定のフェーズに向けてより強固な基盤を確立すべく、戦略的優先事項を意思決定者(地方議会など)に議決してもらうべきである。



# フェーズ3: 施策の策定



フェーズ3では、計画プロセスが、戦略策定の段階から実施に向けた具体的な計画への落とし込みの段階へと移行する。このフェーズでは、合意した目的や目標を達成するための施策に焦点を当てる。ここでは、以下の問いかけに答えることで、SUMPを完成させ、その実施を準備する。

## 具体的に何をするのか

可能性のありそうな施策すべてを洗い出した候補リストを作成し、目的や目標値の達成に最も見合う施策を選択するために、その効果と実現可能性を評価しよう。具体的には、施策を統合的なパッケージに束ね、市民やステークホルダーと議論し、選定した内容が適切かを確認するために、詳細な評価を行おう。さらに、各施策のモニタリングと事後的な評価を計画しよう。

## 何が必要で、誰が何をするのか

施策パッケージを実行可能なタスク(または「アクション」)に分解し、コストの見積もり、相互依存関係、リスクなどを含めて詳細に記述しよう。すべてのアクションについて、使うことができそうな自主財源、租税、利用者負担金、外部からの助成金といった資金調達方法や資金源を特定しよう。これを基礎にして、各アクションの明確な責任、実施の優先順位とスケジュールの合意を形成しよう。

この段階で、政治的なステークホルダーや一般市民にアクションの内容を広く伝えることが不可欠である。例えば、建設工事を伴う事業は、それによって目指す目的や施策が多数派に支持されていたとしても、大論争を引き起こす可能性があるからである。

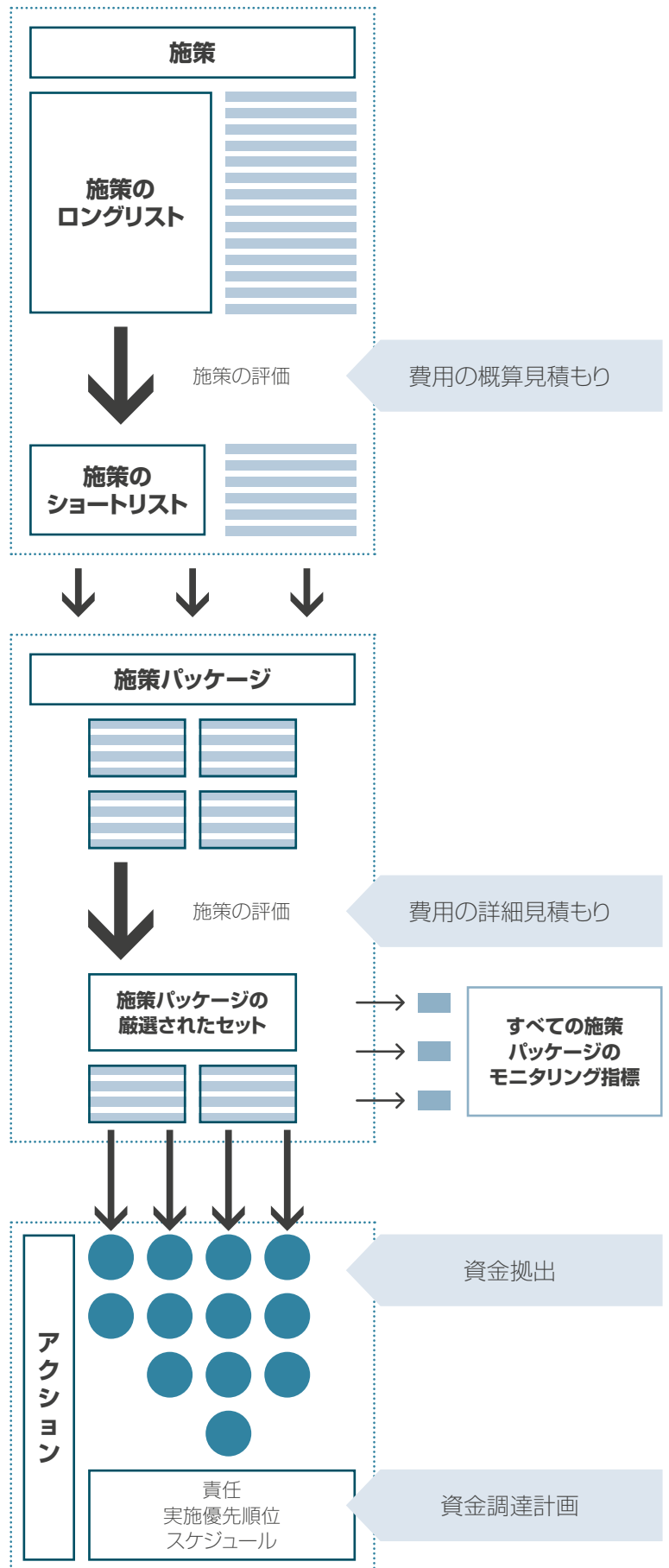
## 準備はできているか

多くの人の貢献のもとで、SUMPのさまざまなパーツが出来上がってきたことだろう。ついに、SUMP文書を最終的に仕上げ、その品質をチェックする段階にきた。組織の規則に基づいて、詳細な資金調達スキームを計画自体に含めてもよいし、この点を別のプロセスに組み込んでも良い。いずれの場合でも、SUMPを議決あるいは承認する前に、優先順位をつけたアクションごとの予算と、関係するすべての組織間での費用負担と収益の配分に関する長期的な取り決めに合意しておく必要がある。

フェーズ3 - 施策の策定

このフェーズの締めくくりは、SUMP計画プロセスの最も重要なマイルストーン、すなわち、SUMPの議決ないしは議会承認である。

**図 25:**  
フェーズ3の主なステップ(施策評価、施策パッケージの策定、アクションの計画)の概要





© Rupprecht Consult 2019

## ステップ7: 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

- 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

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

効果的な施策パッケージの策定は、持続可能な都市モビリティの計画策定の中核をなすものである。施策を適切に選択しはじめて、定めた目的や目標値を確実に実現できる。施策の選択にあたっては、主要なステークホルダーとの話し合いに基づき、施策の実現可能性と目的への貢献度を透明性をもって評価するとともに、同様の施策を実施している他地域の経験を考慮する必要がある。施策間の相乗効果を最大化し、障壁を克服するために、統合的な施策パッケージを定義すべきである。その後の責任分担と予算の議論で確実に検討してもらうためにも、各施策（または施策パッケージ）の評価とモニタリングを早期に計画すると良い。

### アクティビティ7.1: ステークホルダーとの施策の洗い出しと評価

#### 根拠

施策の評価・選定は、ビジョンや目的を実現するにあたり、費用対効果が高い最適な施策を特定するためのものである。関連する選択肢を見逃さないように、担当者自身が持つ専門的知見、ステークホルダーや一般市民の考え、他都市の実務家の経験、施策や施策のタイプに関するデータベースなどに基づいて、包括的な一覧を作成する必要がある。

地域の状況に適し、リソース面でも問題がない効果的な施策の組み合わせを見出すためには、一覧でリストされたすべての選択肢について、透明性のある評価を行わなければならない。評価する際には、目標達成に有効な施策かどうかだけでなく、人々から受け入れられるか、費用対効果からみて価値があるかという点も意識しなければならない。特に、都市交通やモビリティに関する予算が逼迫している今日、費やしたリソースに対して最大限の効果を得ることが重要である。

#### ねらい

- ビジョン、目的、目標値を睨んで、多様な施策の選択肢を特定すること。あらゆる選択肢を検討するために、先行する都市や経験豊富な実務家の知見を活用すること。
- 地域の状況に応じて、最も有望な施策を選択すること。
- 利用可能なリソースの効率的な使用を担保し、財政的に非現実的な施策の選択を避けること。
- 透明性の高いプロセスを踏むことで、説得力と根拠をもって選択した施策の有効性と実現可能性を示すこと。



### 施策とは

施策とは、SUMPI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

### 施策の特定(選択肢の作成)

- セクター別のモビリティ計画(徒歩、自転車、公共交通、道路交通、駐車、貨物など)や、他の関連する政策分野(土地利用、エネルギー、環境、経済、社会的包摂、健康と安全など)の計画に基づいて、すでに計画または実施されている施策の体系的な概要を作成しよう。
- 目的やビジョンにつながる可能性のある新たな施策候補一覧を作成しよう。ここでは、民間部門が実施するようなものも含め、斬新で革新的なアイデアを検討しよう。そして、自らは思いつかない施策について知ったり、インスピレーションを得るために、施策のデータベースや施策のタイプに関するリストを活用しよう(下記の「ツール」のセクションを参照)。
- 可能性のある新たな施策候補一覧を作成する際には、ステークホルダーを巻き込もう。
- 施策候補一覧に、関連するすべての交通手段について、投資、運営、組織に関するそれぞれの施策が盛り込まれていることを確認しよう。また、短期、中期、長期の効果を持つ施策を盛り込むことを目指そう。
- 先行事例を学び、他の地域ですでに成功している施策を特定して、そこと連絡を取ろう。これにより、「車輪の再発明」や、他所が犯した過ちを回避することができる。

### 都市モビリティ施策のデータベース化

施策のタイプは多岐にわたる。そのため、地域の状況に最も適した施策を特定するには、机上での作業に加え、プロジェクトチームのメンバーやステークホルダーとの話し合いが必要になる。

その際、目的に合った施策の概要をまとめたオンラインデータベースやドキュメントを参考にするとよい。

- SUMPs-UP マニュアル: SUMPIにおける施策と施策パッケージの統合に関するマニュアル(初級、中級、上級の各都市向けの3つのバージョンがあり、25のカテゴリに対して100以上の施策の一覧を掲載): <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CH4LLENGE 施策選択マニュアル SUMPIのための最も効率的な施策選択: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- EPOMM ウェブサイト: モビリティマネジメントの詳細に関するウェブサイト 例えば、最適な「ソフト施策」を特定するのに役立つMaxExplorer: [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- Vital Nodes Toolbox: 評価フレームワーク、マッピングと空間デザイン、優良事例、真正性の確認に関するツールボックス: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- 補完的な SUMPI ガイダンス 付属書 D:それぞれのガイドには、特定のテーマや状況に応じて推奨されるさまざまな施策が含まれている。

なお、欧州レベルで、欧州各都市における都市モビリティ施策(および施策パッケージ)の実施に関する最も包括的な情報源は、欧州委員会の都市モビリティポータルであるEltis([www.eltis.org](http://www.eltis.org))のケーススタディと、都市におけるよりクリーンでよりよい交通のためのCIVITASイニシアティブについての欧州委員会のウェブサイト([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu))の2つが挙げられる。





image © Ralf Brand

### 施策特定のためのツール



**図 26:** 都市モビリティ計画で頻出するさまざまな全体的課題に対応するための施策領域の例。一つの課題は、広範囲のさまざまな施策で対処できる。円グラフに表示されている異なる施策領域は、関連するすべての施策領域がそれぞれの課題に対処するために動員されているかどうかを確認するためのツールとして使用できる (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, p. 9).

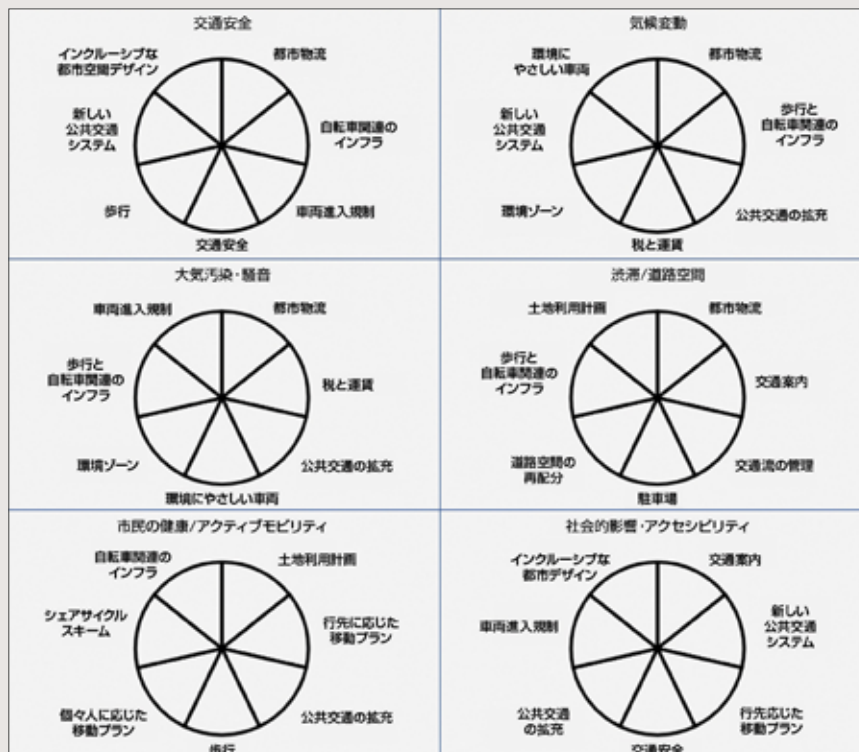




図 27: 異なるタイプのSUMP施策のカバーする領域、ならびに内部施策と外部施策のバランスの概要を把握するための構造の例 (Sundberg, R., 2018. SUMP-UP Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, p.13.)

| 目標値: 交通死亡事故ゼロ            |  |  |
|--------------------------|--|--|
| 目標値: 公共交通の質の改善           |  |  |
| 目標値: 自転車の交通手段分担率の拡大      |  |  |
| 施策タイプ                    | 組織内での施策  | 市民に向けた施策   |
| 戦略的政策関連施策                | 市が実現したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車計画(施策、ガイドライン、目的)</li> <li>---</li> <li>---</li> </ul> | 市が実施したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車計画(情報)</li> <li>---</li> <li>---</li> </ul> |
| コミュニケーション施策とモビリティマネジメント  | 市が実現したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>市職員の業務外出時の方針</li> <li>---</li> </ul>                     | 市が実施したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>情報キャンペーン</li> <li>---</li> </ul>               |
| 物理的/インフラ施策 (維持管理を含む)     | 市が実現したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理のための予算と責任の配分</li> <li>---</li> </ul>                 | 市が実施したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車のための新たなサインアラ</li> <li>---</li> </ul>        |
| 規制、サービス提供、条例 (土地利用計画を含む) | 市が実現したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>駐車料金収入の再配分</li> <li>---</li> </ul>                       | 市が実施したこと <ul style="list-style-type: none"> <li>市の中心部における低排出ゾーンの設置</li> <li>---</li> </ul>     |



### 施策特定と評価を支援するオンラインツール

#### Urban Transport Roadmaps

Urban Transport Roadmapsのツールでは、持続可能な交通政策における施策を調べて適切なものを特定するとともに、それらの施策による交通、環境、経済への影響を定量化することができます。

[www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### KonSULT Measure Option Generator

このオンラインツールでは、ユーザーの状況に合った施策を迅速に特定することができます。ユーザーが目的あるいは問題点を指定すると、施策オプション生成器が64の施策をランク付けして表示する。施策の詳細な説明へのリンクがあり参照することもできる。[www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

## 施策の評価(選択肢の評価)

- ・ 考えられる施策一覧にあるすべての施策の評価を行い、自らのSUMPIに最も適した効果的な施策を特定しよう。
- ・ 施策が交通システムのパフォーマンスに与える影響を検討しよう(施策による移動需要の変化、交通施設の供給量の変化、交通システムの提供・運行コストの変化の影響)。
- ・ 各施策について、目的に見合う成果の程度(有効性)、受け入れられる可能性(受容性)、市の予算への影響(費用対効果)を評価しよう。その際の評価手法については、異なる方法を検討のうえ、どれを使用するかを決定しよう。方法の選択肢としては、評価する者の経験と利用可能なリソースにも依るが、定性的なもの、定量的なもの、両方のアプローチがあってもいい。
- 多くの都市で採用されている比較的簡単にできるアプローチは、複数の基準を専門家が評価するもの(簡易多基準分析)で、例えばワークショップを何回か行って評価する。このアプローチをとるためには、相応の知見を持った専門家を集める必要がある(例えば、SUMPIの「運営グループ」または「コアチーム」)。ひとつひとつの施策に対し、まず各専門家が個別に評価し、その後全員でスコアを議論する。各専門家は自分の評価を修正することができるが、全会一致で一つのスコアを決める必要はなく、最後に平均値を計算して、施策を比較して優先順位をつけられるようにする(このような評価方法の構成例については、次頁の「ツール」欄を参照)。よりの確な平均値を得るためには、専門家の評価をその専門分野に応じて重み付けすることも有用であろう(例えば、環境の専門家は大気質の評価では重み付けが高く、コストの評価では財務の専門家の重み付けを高くするなど)。
- こうした評価をサポートするオンラインツールには、例えば、KonSULT Measure Option Generator、Urban Transport Roadmapsといったツールがあり、いずれのツールも、期待される効果について偏りのない推計を行い、影響評価を提示するものである(前頁「ツール」欄参照)。
- ・ 提案された施策について、所与のリソースで現実的かつタイムリーに実施できるかどうかを考慮して評価しよう(事前フェージビリティチェック)。その際、簡単に測定・評価できるもののみならず、すべての費用と便益を確実に考慮することが重要である。
- ・ 評価の結果に基づいて、最初に作成した施策候補一覧を絞り込み、最も有望な施策のリストを作ろう。
  - ・ 人の移動とモノの移動の両方が考慮されていることを確認する。
  - ・ 費用と便益の評価に際し、すべての交通手段が等しく考慮され、比較されるようにする。
- ・ 絞り込んだ施策それぞれについて、より具体化しよう。施策をいつ、どこで実施すべきか、誰がそれを用いるのか、誰がそれによって影響を受けるのかといった検討をする。
- ・ 候補となった施策の詳細な費用見積もりを作成しよう。この見積もりには、関連するすべてのカテゴリー(土木工事・建設、調査・設計・地図作成、制度設計・組織構築・能力開発、ステークホルダーの関与・コミュニケーション、設備・車両・材料、コンサルティングサービス、運用・維持管理、用地取得、管理費の増加、初期運転資金、税金)の見積もりを含む。不完全な費用の見積もりは、しばしばインフラ投資の評価において大きなリスクとなる。
- ・ 早い段階で他の部門(財務部門を含む)を巻き込み、参画することのメリットを活かしてもらおう。これによって、SUMPIプロセスの後の段階のアクティビティで、責任と費用分担を決めやすくなる(アクティビティ8.3、9.2参照)。
- ・ どの施策が、フェージビリティスタディ、技術調査や市場調査において、追加の、あるいは外部からの技術支援を必要とするかを特定しよう。



**施策評価のためのツール**

洗い出した施策候補の評価をシステムティックに行うための表の例。この評価は、例えば、地元の専門家がワークショップ形式で行うことができる。

**図 28:** 施策の影響評価の例。効果の評価尺度は-2から2までで、-2=その施策は目的の到達に対して明らかなリスク、0=その施策の効果は中立的、2=その施策は明らかにプラスとしている。受容性および金銭的価値の評価尺度は0から3までである(Mattson, C., 2018に基づく。SUMP行動計画を策定するためのSUMP-UP基準, p.9)。

| 施策/<br>施策パッケージ     | SUMPビジョン&目標値 |                                    |                    | 優先度<br>(SUMP<br>ビジョンの要約) | 予想される結果  |  |
|--------------------|--------------|------------------------------------|--------------------|--------------------------|--|--|
|                    | 交通安全<br>の向上  | 徒歩、自<br>転車、公<br>共交通機<br>関の利用<br>拡大 | 自家用車<br>の交通量<br>減少 |                          | 施策が実施された<br>場合   | 施策が実施されない<br>場合  |
| 自転車専用レーン<br>と関連施設  | 2            | 2                                  | 1                  | 5<br>(2+2+1)             | 自転車利用者のためのインフラ整備が進む。より多くの人が日常の移動に自転車を利用するようになる。                    | 自転車利用者のための改善は生じない。最良のシナリオでも、自転車を利用する人が減らないということにとどまる。    |
| モビリティマネジメント計画の策定   | 0            | 2                                  | 2                  | 4<br>(0+2+2)             | 日常的な移動において、持続可能な交通手段がより多く利用されるようになる。持続可能な交通モードのための既存のインフラの利用が増加する。 | 交通手段分担率は従来通り。持続可能な交通モードの増加は起きない。                         |
| 重視する歩行ルート上の道路横断の改善 | 2            | 2                                  | 0                  | 4<br>(2+2+0)             | 歩行者の安全・安心が高まる。日常の移動で歩く人が増える。                                       | 歩行者の事故による負傷者数は現状維持のまま。安全性が確保されないと認識され、徒歩で移動する人が減る可能性がある。 |
| ...                |              |                                    |                    |                          |  |  |

## 可能であれば行うべきこと

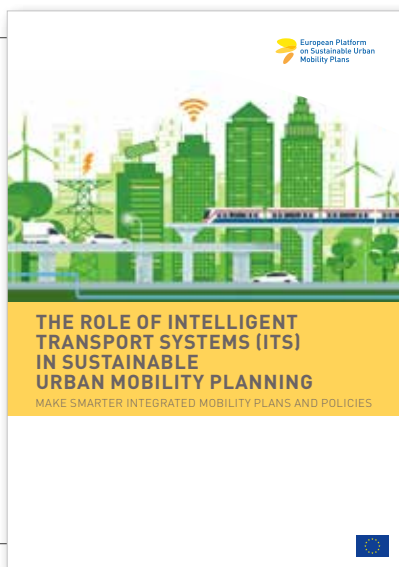
- 主要なステークホルダーに、選択肢の作成と評価に密接に関与してもらいながら、共同で施策を特定しよう。
- あらゆる施策をリストアップする最初の施策候補一覧へのインスピレーションを得るために、オンライン形式などで、一般市民に施策のアイデアを求めよう。
- 自分たちの住む都市や国以外での優良な事例を探そう。
- 他の地域の実務家を自分たちの都市に招待して、アドバイスを求めよう。
- 地元での意思決定者に鍵となりそうな施策を成功させた先行事例の都市を視察してもらうことで、施策への理解と受容性を高めよう。

## タイミングと調整

- ビジョン、目的、目標値を定義した後。
- まず最初に施策候補一覧を特定し、次に施策を評価する。

## チェックリスト

- ✓ 実施済み及び計画中の施策を分析したか。
- ✓ 最初の施策候補一覧を作成したか。
- ✓ 他の都市や地域で興味深い施策を実施しているプランナーと情報交換を行ったか。
- ✓ 施策の適切さを評価するにあたって、有効性(目的の達成という観点で測った貢献度)、受容性、費用対効果を考慮して評価したか。
- ✓ もっとも有望そうな施策を絞り込み、一覧としたか。
- ✓ 絞り込んだ施策それぞれに対して詳細な仕様とコスト見積もりを行ったか。



ITS(高度道路交通システム)から、SUMPのためのさまざまな施策を考えることができる。しかし、このような技術の導入は、それ自体が究極の目標ではなく、むしろSUMPの目的の1つないしいくつかの実現に資する手段だと考えるべきである。多くの場合、ITSは他の施策を可能にし、より効果的にする技術である(例えば、交通量抑制ゾーンの実施の一環として、特定のタイプの車両のアクセス制限を電子的に監視する)。ITSのその他の利用例としては、マルチモーダルな移動を容易にするために全モードのリアルタイム情報を提供する情報システム、環境に配慮した交通流・交差点制御や幹線ルート上の交通管理(例えば、交差点での公共交通機関の優先)、マルチモーダルで統合された決済・予約・Eチケット、道路利用者への自動課金、高度な駐車管理・情報提供、プローブデータの利用を含む状況即応型・状況予測型の交通管理・制御、車両管理システムなどがある。

ITSとSUMPの関連性については、実務家用ブリーフィング「持続可能な都市モビリティ計画における高度道路交通システム(ITS)の役割(The role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning)」で詳しく説明している。

グッドプラクティス

ポルト(ポルトガル): 自治体による施策選択のための施策の類型化

ポルト都市圏(AMP)の持続可能な都市モビリティ行動計画(PAMUS)は、17の自治体を対象としている。個々の自治体と都市圏全体で実施する施策を決定するために、施策を9つの類型に分けたうえ、洗い出した施策の一覧(ロングリスト)を類型に沿って評価するために、類型と目的の対応表を作成して分析を行った。この計画は6ヶ月という短期間で策定したため、施策の選定に市民を参加させる時間はなかった。しかし、PAMUSでは、各自治体の政治家や技術者で構成された作業部会の意見を取り入れ、当初の施策候補リストから施策を絞り込むことに成功した。

著者: City of Porto, collected by Ana Dragutescu, ICLEI  
 画像: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

| Objetivo Estratégico | Modos suaves | Integração multimodal (biciânica) | Interfaces | Osciladores BRT, BRT e LRT | Sistemas de informação aos utilizadores | Sistemas de gestão de tráfego | Soluções (NT) | Multimodalidade |
|----------------------|--------------|-----------------------------------|------------|----------------------------|---|-------------------------------|---------------|-----------------|
| 1                    | ///          | /                                 | ///        | ///                        | ✓                                       | ✓                             | ///           | ///             |
| 2                    | ///          | ///                               | ///        | ///                        | ✓                                       | ✓                             | ///           | ///             |
| 3                    |              | ///                               | ///        | ///                        | ///                                     | ✓                             | ///           | ///             |
| 4                    | ///          | ///                               | ✓          | ///                        | ✓                                       | ✓                             | ///           | ///             |
| 5                    | /            | ///                               | ///        | ///                        |   |                               | ///           | ✓               |
| 6                    |              | ///                               | ///        | ///                        |   |                               | ///           | ✓               |
| 7                    | /            |                                   |            | ✓                          |   |                               | ✓             | ✓               |
| 8                    |              |                                   |            | ✓                          |   | ✓                             |               | ✓               |
| 9                    |              | /                                 | ///        | ✓                          | ///                                     | ///                           |               | ✓               |
| 10                   | ✓            |                                   | ✓          | ✓                          | ///                                     | ✓                             | ///           | ✓               |
| 11                   |              | ///                               | ///        | ✓                          | ///                                     | ✓                             | ///           | ✓               |
| 12                   | /            | ///                               | ///        | ✓                          | ///                                     | ///                           | ///           | ✓               |
| 13                   |              | ///                               | ✓          | ✓                          | ///                                     | ✓                             | ///           | ✓               |
| 14                   |              |                                   |            |                            |   | ///                           |               |                 |
| 15                   | ///          | /                                 | ✓          | ✓                          | ✓                                       | ✓                             | ✓             | ✓               |

グッドプラクティス

グラノラーズ(スペイン): 前回のSUMPの評価を参考にした参加型の施策評価

グラノラーズは、2回目のSUMP(PUMS)を策定する際、モビリティの施策の再評価と優先順位付けの再考にステークホルダーを参加させることに重点を置いた。これは、具体的な活動や議論を通じて行われ、市のモビリティ・健康審議会、経済・社会関係団体の代表者、市の技術スタッフとのセッションが開かれた。また、市民や公共交通機関の利用者とのセッションも行われた。これらのセッションでは、参加者が技術的な提案に対するフィードバックを行い、SUMPの特定の要素や手段を改善するための提案をした。

著者: Laura Llavinga Jurado, City of Granollers, collected by ICLEI  
 画像: City of Granollers



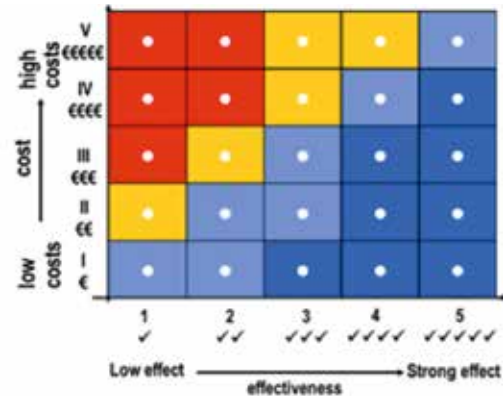


## グッドプラクティス

## ブレーメン(ドイツ): 専門家ワークショップによる多基準評価

ブレーメン市では、SUMPの施策を選択する際にいくつかのツールを使用した。費用対効果の対応分析を用いて、施策ごとに見込まれる目標達成度を判断した。まず、この方法では、各指標に関して、目標値の達成という観点からの施策の有効性を、定性的な尺度を用いて専門家が評価し、次に、空間的な効果の評価を行って、最後に効果の順位付けを行った。施策のコストの分類は、5つのコストグループに基づいて行われ、分類と順位付けの後、コストと効果のマトリックスが最終的に完成した。このマトリックスによって、それぞれの施策で目標値がどの程度達成されると見込まれるかが示されたのである。

著者: City of Bremen, collected by EUROCITIES  
画像: City of Bremen



## アクティビティ7.2: 統合された施策パッケージの定義

## 根拠

単発の施策では限られた効果しか得られないことがあるが、複数の施策をパッケージ化すれば、相乗効果が働き、実施する上での障壁を克服できることが、経験上知られている。施策パッケージとは、異なる施策を組み合わせることで、目的の達成に効果的に作用し、また、個々の施策の受容性を高めるものである。最も有用な施策パッケージを特定するためには、さまざまな形で施策をグルーピングして、検証する必要がある。

この段階では、非現実的なプロジェクトにならないように、革新的なアイデアもしっかりとした裏付けがあるものとする。また、費用対効果を確かなものとするために、主要な施策および施策パッケージの効果に関する詳細な評価が必要である。その際、多基準分析(MCA)や費用便益分析(CBA)といった標準的な方法を用いることが多い。

市民やステークホルダーの協力を得て最終的に選定されたパッケージは、目的の達成に最適なものとしなければならないだけでなく、交通手段の統合(インターモーダルリティ)と、土地利用計画や他のセクターの各種計画(環境、健康、経済対策など、アクティビティ2.2参照)との統合を図るものとするべきである。

## ねらい

- 施策を実施する上での障壁を克服し、相乗効果を発揮させるために、絞り込んだ施策をパッケージ化すること。
- 交通手段の統合(インターモーダルリティ)を確かなものにする。
- 土地利用計画や他セクターの計画活動との統合を図ること。
- 意思決定者、市民、その他のステークホルダーの間で、施策パッケージへの当事者意識を確立し、受け入れやすいものとする。



## 施策パッケージとは

施策パッケージとは、相互に補完し合う施策の組み合わせであり、異なるカテゴリーの施策を組み合わせることもしばしばある。施策同士をうまく調整することで、ある問題の特定の部分について単独の施策よりも効果的に対処することができ、また実施にあたっての障壁を克服することができる。例えば、路上駐車規制など自動車の使用を抑制する施策と、バスサービスの改善や自転車レーンなど代替移動手段を促進する施策を組み合わせるといったものである。

施策パッケージは、歩行をはじめとするさまざまな分野の活動を支援・促進するものでなければならない。歩行空間に関する施策パッケージであれば、例えば、歩行者ゾーンや「スーパーブロック」などの特徴的なプロジェクト、鍵となる取り組みを中心に作ることができる(以下のビトリア=ガスティスのグッドプラクティスも参照)。都市のエリアを歩行者ゾーンに再設計するためのパッケージには、相乗効果のあるさまざまなタイプの施策を盛り込むべきである。核となる施策としては、車の乗り入れを制限し、アクセス性に重点を置いた魅力ある街路を再設計すること(緑地や樹木の増加、座席やトイレの設置、清潔で明るい街路など)になるが、それに加えて、以下のような施策が考えられる。

- 夏の決まった期間や春から初夏の日曜日に一時的な歩行者天国を設定する。公共イベントと組み合わせるとなおよい。
- 周辺に駐輪場を設置し、近隣の道路に自転車道を整備
- 近隣に路上駐車場ではない方式で駐車場を設置(例えば、居住者向けの低料金の駐車場)
- 近隣のバスの接続を改善
- 店舗への貨物配送のためのソリューション(朝/夜に配送車がアクセスできる時間帯の設定、小規模な共同集配送拠点(マイクロハブ)を設置して、そこからのラストワンマイルはカーゴバイクで配送するなど)
- 店主や一般市民への積極的なコミュニケーション(例えば、顧客満足度調査や歩行者天国化の前後での売上高の比較など)
- 周辺道路の制限速度の引き下げと歩行者のための安全な横断ポイントの設置

持続可能な都市モビリティ計画の策定の一環として、健康的で効率的、かつ持続可能な「歩ける街」を構築する方法についてのより詳しいガイダンスは、実務家用ブリーフィング「**持続可能な都市モビリティ計画における歩行のサポートと奨励(Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning)**」に掲載されている。



## タスク

- 施策の組み合わせ方を洗い出そう。施策をグループ化する方法には、例として次のようなものがある。
  - 施策のタイプ(土地利用、インフラ、規制、管理・サービス、行動、情報提供、価格設定などの対策を組み合わせるパッケージ化することを目指す)
  - 受容性(インセンティブの付与のような人気のある施策と、制限導入のような人気はないが効果のある施策を一つのパッケージにまとめる)
  - 目的や課題(同じ目的に資する、または同じ問題を解決する施策をパッケージにまとめる)
  - 地域(同じ地域の施策を一つのパッケージにまとめる)
  - コスト(効果的だがコストのかかる主要施策と、収益を生み出す施策を組み合わせる純コストを下げる)
  - 同じ外部資金源で実施可能なもの(i)共通する1つの明確な目的を支援するもの、ii)同じ効果を持つ領域に対するもの、iii)事業主体が同じもの、iv)同じような実施期間のもの)
- 大規模なプロジェクトに付随させられるもの(例えば、新しい自転車道ネットワークを補完・強化する施策)
- 相乗効果を高めるために、施策をパッケージにまとめよう。どの施策を同じパッケージに組み入れるかを決める鍵は、どの施策同士の組み合わせがうまく効果を発揮するか、あるいは他の施策に有効に働くかを特定することである。単独で行うよりも組み合わせの方がより多くの成果を上げる(相乗効果)、または、パッケージ内の他の施策の実施に対する障壁を取り除き、その施策を促進するといった形で、パッケージ内の施策は、相互に作用することが望ましい。
- インターモーダルリティが考慮されていることを確認しよう。これには、欧州横断交通網(TEN-T: Trans-European Transport Network)のような長距離輸送ネットワークへの結節を含めても良い。
- 提案された交通・モビリティ施策を、土地利用計画との統合の観点から確認しよう。

- ・ 可能な場合はなるべく、施策を他のセクターの計画（環境、健康、経済対策など）と統合しよう。
  - ・ 温室効果ガスの排出、騒音、局所的な大気汚染などの外部性を含め、すべての目的に呼応していることを確認しよう。
  - ・ 短期的な施策と長期的な施策のバランスがとれるようにしよう。
  - ・ 投資、運営、組織に関する施策がミックスされていることを確認しよう。
  - ・ 物流を含む関連するすべての交通手段が考慮されていることを確認しよう。
  - ・ いくつかのパッケージ案とそれぞれの主要な施策を詳細に検証し、評価しよう。非現実的なプロジェクトを避け、費用対効果を確かなものとするために、評価の結果に基づいてその都度施策を修正しよう。例えば、詳細なパッケージ案の評価の結果、ある鍵となる施策が実現不可能になるリスクがあることが判明した場合、アクティビティ7.1に戻り、施策の絞り込みを改めて行おう。さまざまな評価方法を検討し、自分自身の経験、利用可能なリソース、評価する施策のタイプに基づいて、どの方法を使用するかを決定する。
  - ・ 施策がもたらす効果は複雑で予測が難しいため、しばしばモデルによる推計がなされる。十分にキャリブレーションされたモデルを使えば、施策を単体やパッケージでテストし、その効果を現況や既に計画されている施策（「現状維持シナリオ」）と予測比較することができる。質の高いモデルは強力な計画ツールではあるが、最新の状態に保つためにはかなりのデータと能力が必要である。また、多くのモデルがある種のタイプの施策（特に物流、徒歩、自転車、インターモーダリティ、一部の行動変容を促す施策）を表現できず、劇的な変化を予測できないことも、持続可能な都市モビリティの計画策定にあたってのモデル活用における限界である（下記のモデル化ツールの概要も参照）。
  - ・ 費用便益分析（CBA）は、インフラプロジェクトといった、大規模な施策の費用対効果を評価するために広く使用されており、プロジェクトの社会的、経済的、環境的な影響の多くも考慮している。しかし、CBAには通常、膨大なデータが必要であり、ほとんどの都市ではインフラ以外の施策に対しては、標準化されたCBAの手法を持ち合わせていない。
  - ・ 貨幣換算されない評価基準をカバーするために、CBAは、多基準分析（MCA）で補完されることが多い。特に、MCAは貨幣換算があまりにも複雑なケースで用いられ、さまざまな評価基準に関するデータの入手可能性に応じて、定量的評価と定性的評価を組み合わせることができる。標準化されたCBAまたはMCAは、多くの国で大規模なインフラ施策への資金を得るための要件となっている。
  - ・ 小都市の場合や施策が小規模な場合、本格的な費用便益分析や、政策シミュレーション交通シミュレーションモデルは、コストがかかりすぎるケースが多い。このような場合には、最も重要な施策に焦点を当て、試算したり、「現実世界のモデリング」としての社会実験という形で代替することができる。
  - ・ 選択した施策パッケージのリスク評価を行おう。最もシンプルな形であれば、思考実験の形で、施策の有効性が何に影響されるのか、これらが変化した場合に何が起こるのか、そしてそれらのリスクをどのように軽減させるのかといった点を検討することができる。可能であれば、感度分析を実施するなど、定量的な方法も使用しよう。すなわち、一定の幅をもったさまざまな仮定の下で、評価（またはモデルによる計算）を繰り返す。良さそうと思われる施策パッケージが、さまざまな仮定の下で良い結果をもたらすのであれば、そのパッケージは有効と判断できる。結果にばらつきがある場合は、頑健とはいえず、そのパッケージにはそれ以上拘泥する価値がないと判断できる。この場合、結果を向上させるために、パッケージの再設計をした方がよいということになる。
  - ・ 選定した施策パッケージについて、例えば、SUMP「運営委員会（ステアリンググループ）」の会議の場を活用するなどして、ステークホルダーと協議し、選定プロセスに参加してもらおう。施策パッケージについて透明性が高くかつプロフェッショナルな形で伝達しよう。
  - ・ 市民に積極的に参画してもらい、施策や施策パッケージについてのフィードバックを得よう。市民は、パッケージの有効性の確認と最終的な選択に関与すべきである。
  - ・ 施策と施策パッケージの最終選定を行おう。
- ### 可能であれば行うべきこと
- ・ 交通シミュレーションモデルを共同で利用できる地域の他の組織とも協力しよう。これにより、コストを削減し、モデルを最新の状態に保つことが容易になる。モデルの共同利用に関心のある組織は、例えば、地域の大学、近隣の自治体、（地域の）公共交通事業者や当局などである。
- ### タイミングと調整
- ・ 施策の絞り込みの後

## 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。
- ✓ 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。
- ✓ 施策パッケージの確定版を策定したか。

### プレイスメイキング

近年、注目されている施策の一つにプレイスメイキングがある。「簡便で安価な」ソリューションを用い、住民との強力な協力関係を通して、住み心地とその地への愛着を深めるために道路や公共空間を変えることから始めると良い。改善の結果が短期間で得られることから、狙った変化をわかりやすく示し、ひいては他のSUMP施策へのさらなる支持を得ることもつながることから、プレイスメイキングは施策パッケージにおける有用な要素となり得る。

Project for Public Spaces が、プレイスメイキングに関するさまざまな情報を公開している。[www.pps.org](http://www.pps.org) を参照。

オンラインプラットフォーム「URB-I: URBAN IDEAS」では、示唆に富むプレイスメイキングのプロジェクトのデータベースを提供しており、「ビフォーアフター」の状況を比較した写真も掲載されている。

[www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

出典: Project for Public Spaces

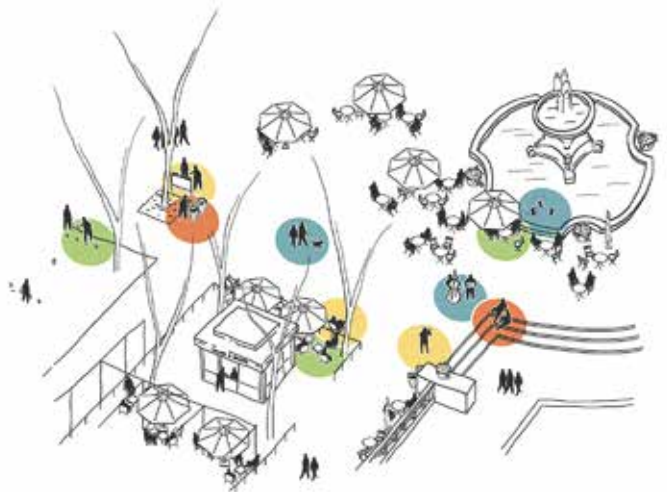


図 29: プレイスメイキング



### 施策パッケージのためのツール

体系的かつ効果的な施策パッケージのための実証済みのアプローチとして、「4段階アプローチ」がある。このアプローチは、スウェーデンの国家機関が、都市における持続可能な都市モビリティの計画と、国や地域レベルの交通計画の両方に対して提唱している。4段階アプローチのステップは、以下のように説明できる。

- ・ **ステップ 1: 再考!** 移動需要と交通手段の選択に影響を与える解決策(土地利用計画、交通需要管理/モビリティマネジメント)。
- ・ **ステップ 2: 最適化!** 既存の交通システムをより効率的に利用するための解決策(インフラ、車両など)。
- ・ **ステップ 3: 再活用!** 既存のインフラを再活用する。
- ・ **ステップ 4: 新設!** インフラへの投資と、より大規模な改築。

ネーミングからは、順番通りにやらなければならないと思われるかもしれないが、このアプローチは、持続可能なモビリティ計画における「考え方」と捉えた方が正しいだろう。4段階アプローチの背景にある研究では、大規模な改造や新しい道路インフラの建設の必要性を減らすために、自動車交通への依存度を継続的に減らし、より持続可能な交通手段を優先し、既存の交通システムを有効に活用することの重要性を強調している。4段階アプローチを採用することによって、費用対効果を高める形で適切な施策を組み合わせた施策パッケージを、持続可能な都市モビリティの計画策定の中でしっかりと作り出すことができる。

出典: Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, p.15-16

図 30: 4段階原則の各ステップにおける施策のタイプ(出典:Swedish Transport Administration et al.)



### KonSULT 施策パッケージ作成ツール

KonSULTのオンラインツールは、パッケージ化のプロセスを支援するもので、パッケージ案の作成段階で計算された得点順に施策がリストされ、効果的とされる典型的な組み合わせに基づいて、どの施策が相互に補完し合えるかを示してくれる。

[www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### 費用便益分析(CBA)と多基準分析(MCA)に関する詳細情報

- DG Regio, 2015. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- The Evidence project, 2014. プロジェクトの実行可能性を判断する際の課題、都市レベルでの意思決定におけるプロジェクト評価(最も一般的にはCBA)の役割、プロジェクトの優先順位付けにおけるSUMPの役割について論じている。[www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- TIDEプロジェクト, 2012. 都市交通の革新における費用便益や影響の分析に関するプロジェクトガイドで、CBAとMCAなど、交通プロジェクト評価のための簡便な適用ツールを提供する。[www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### SUMPプロセスにおける交通シミュレーションツール

交通シミュレーションモデルとは、現実世界を簡略化して表現したもので、理論上あり得るシナリオ("what-if?")を検証・評価することができる。交通シミュレーションモデルの役割は、将来の交通インフラ(新しい歩行者・自転車用の施設を含む)や、新たな、あるいは既存のものを変更した運用コンセプト(ITSによる信号制御システムなど)の設計プロセスにおいて、行政当局をサポートすることである。モデルはつねに更新を続ける必要があり、現在のモビリティの傾向、社会人口動態の変化、持続可能な環境目標に合わせて調整する。典型的には、さまざまな交通手段やユーザーグループの総移動時間、私的交通手段および公共交通のネットワークの交通量、排出される大気汚染物質などを算出する。交通モデルからのアウトプットは、さらに経済計算に反映されたり、市民参加も含めた政治的議論の基礎となったりする。

交通モデルは、SUMPプロセス、特にシナリオ策定、施策の評価と選択、モニタリングなどの計画によって段階において、信頼性と一貫性のあるインプットを作成するために使用することができる。モデルによるシミュレーション結果、複雑な相互作用と潜在的な相乗効果、リバウンド効果を考慮しながら、政策や施策のさまざまな組み合わせの影響を予測し、それによって最も効果的な統合パッケージを見出すことができる。また、ベースラインシナリオを定義するためだけでなく、実施段階で交通システムの変化を定期的にモニタリングすることで、計画通りに進んでいるか、あるいは調整の必要があるかを評価することができる。

SUMPに交通モデルを使用するかどうかの決定は、SUMPプロセスの初期段階で行う必要がある。その際には、SUMP策定に費やすことのできる期間や検討中の施策の性質を考慮する必要がある。施策が交通需要に与えると予想される影響が大きいほど(公共交通路線の新線建設、持続可能な新モードやサービスの導入など)、これらの影響を予測するために交通モデルを使用することがより一層推奨される。どのモデルを使用するかは、利用可能な予算、時間、データ、そしてシミュレーションにより知りたい事柄のスケールによって決まる。

交通モデルには、マクロ、ミクロ、その中間の3つのカテゴリーがあり、最初の2つが最も一般的に使用される。マクロモデルは一般に戦略的計画に適用され、ミクロモデルは一般に具体的な実施計画に適用される。マクロモデルは、目的地、交通手段、ルートを選択など、都市圏や地域全体を対象としたスケールの交通行動に焦点を当てるが、ミクロシミュレーションは、主に交通流モデルに焦点を当てる。都市の施策がもたらすさまざまな影響を分析するには、その対象範囲に応じて、適切なモデルを選択する必要がある。

なお、近年までの利用可能なモデリングツールでは、自転車や歩行を十分に考慮していなかったが、EUが資金拠出するCIVITAS FLOWプロジェクト(<http://h2020-flow.eu>)では、マクロ、ミクロ両方の交通シミュレーションソフトウェアを改良し、既存の自転車・歩行インフラや自転車利用や歩行による交通行動をより正確にモデル化できるようにした。このプロジェクトでは、マクロ的な交通需要モデルの拡張(シェアシステムの導入や、自転車ルート選択のための確率論的割り当ての強化など)や、ミクロ的な交通シミュレーションソフトウェアの機能の改善(車両と歩行者の相互作用のモデル化の改善など)を行っている。

さらに、別のタイプのモデルとして、土地利用・交通相互作用モデル(Land Use Transport Interaction - LUTI)がある。これは、インフラプロジェクト、料金設定、規制、交通手段の組み合わせから都市空間の計画に至るまで、幅広い政策介入をシミュレートする機能を備えている。また、移転や新たに発生した需要による「リバウンド効果」の影響も含めることができる。しかしながら、交通と土地利用の統合モデルは複雑で、多種多様なデータを必要とし、その設定には膨大な時間と労力、そして技術的な専門知識が必要であることを強調しておかなければならない。

## SUMPプロセスにおける交通シミュレーションツール

計画プロセスのどの段階においても、シミュレーションモデルの限界を理解しておくことは重要である。交通シミュレーションモデルは精密な科学ではなく、どんなモデルもバイアスが生じてしまうため、プランナーやモデラーの勘所による部分が必ずある。シミュレーションモデルを動かす際にはさまざまな仮定や計算の下で行われており、その一つ一つが不確実性を増加させる。こうした不確実性は、特に結果が細かな数値として地図上に見栄え良く表現されている場合には理解することが難しい。また、シミュレーションモデルが可能とする範囲を超えた場合ですら、つい将来予測を信じてしまいたくなる誘惑がつきものである。また、不確実性は「ズームイン」すればするほど増す。これらに対処するために、シミュレーションモデルのデフォルト値を単純に用いるのではなく、各地域の状況にあわせてキャリブレーションすることが重要である。

したがって、プロセス全体を通したプランナーの責任は、以下の点にある。

- 感度分析を行うこと。
- 結果とともに限界も示すこと。
- 唯一の数字を示すのではなく、結果に幅を持たせ、定性的な表現とすること。
- 信頼できる範囲を超えた「ズームイン」は避けること。

「スケッチプランニングモデル」と呼ばれる集計モデルは、上記の意味での交通シミュレーションモデルではないが、SUMPプロセスの最初の政策スクリーニングのためには、一つの選択肢となり得る。このモデルは、かなり少ないリソースで構築することができ、ユーザーは適切な持続可能な交通施策を検討・特定し、整合性のとれた枠組みでその影響を定量化し、将来のシナリオの実現に向けた道筋を描くことができる。このタイプのモデルの典型的な例としては、DG MOVEの委託で開発されたUrban Roadmap 2030モデル ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu))が挙げられる。しかしながら、集計モデルは、より精緻なモデルを使つての詳細な評価を代替できるわけではない。

著者: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

## グッドプラクティス

## クラクフ(ポーランド): 交通流の制限を伴う駐車管理と公共交通機関施策の組み合わせ

クラクフ市では、駐車管理政策を、路上駐車の問題として単独に対応するのではなく、大気質の改善や渋滞の緩和など、より広い目的に資する手段として考えている。クラクフ市では、駐車場施策(例えば、路上駐車スペースの撤去)に加え、交通量の制限施策(例えば、交通規制区域)や公共交通施策(例えば、各種公共交通サービスの統合)を組み合わせることで、車の数の削減と大気質や交通流の改善を一度に行っている。自動車に代わるものを提供し、段階的なアプローチをとることで、駐車規制を市民が受け入れやすいようにしている。

著者: Tomasz Zwoliński, City of Krakow, collected by Polis  
画像: Eltis, Harry Schiffer



## 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

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る、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、「かっこいい」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行うべきものである。

著者: Sanna Ovaska, City of Tampere, collected by UBC  
画像: Veli-Matti Lahdeniemi



## 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

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させるためには、新しい公共交通網、交通信号の制御、歩行者道と自転車レーンのネットワーク、都市内物流、路上駐車規制の拡大など、モビリティ施策の統合が必要なのである。

著者: Juan Carlos Escudero, City of Vitoria-Gasteiz, collected by Rupprecht Consult  
画像: Agencia de Ecología Urbana





## アクティビティ7.3: 施策のモニタリングと評価計画の策定

### 根拠

SUMPを実のあるものにするためには、計画のプロセスと施策の実施状況の両方を監視・評価することが重要である。

しっかりとしたモニタリングと評価のプロセスによって、経験から体系的に学び、計画にかかるさまざまなアクティビティを調整、改善することができる。定期的なモニタリングで、必要な進捗状況を確認するのである。実施後の評価は、SUMPとその施策の有効性を示すエビデンスとなり、意思決定者がどこにお金を使ったかの理由を示すことができ、将来の過ちを避けるという点で、長期的な成功には欠かせない。また、透明性の高い報告を行うことで、評価結果が市民の議論に反映されるようになる。

戦略的な指標と目標値はすでに定めたが(アクティビティ6.1および6.2参照)、ここでは施策レベルの指標を作成することで、モニタリングと評価の方法について関係者間で細部まで合意する。モニタリングの仕組みを早期に定める狙いは、モニタリングと評価を施策の実施と一体化させる点にある。

### ねらい

- 合理的な努力の範囲で主要施策のモニタリングと評価を行うための指標をひとつと決めよう。
- タイムリーで効果的な対応を可能にするため、施策の実施状況と目標値の達成状況を評価する適切なモニタリングの内容と方法(責任と予算を含む)に合意すること。
- ここで決めるモニタリングと評価の枠組みを、ここから先のプロセスにしっかりと組み込むこと。

### タスク

- 施策のモニタリングと評価に必要な情報を特定しよう。
  - アウトカム:** 施策からどのような効果を見込めるか。成功(か否か)を評価できるように、主要な施策または施策パッケージごとに、それらのアウトカムを表す、あるいはそれらによって変化がもたらされる交通行動やその直接的な結果を表す適切な指標を定義しよう。持続可能なモビリティに向けた全般的な進捗に関する戦略的アウトカム指標は、アクティビティ6.1ですでに選択している。ここでは、個々の

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する。例えば、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である。

- アウトプット:** それぞれの施策の直接の結果として、どのような政策が実施され、どのようなインフラやサービスが新たに提供されるか。施策がどの程度実施されたかをモニターできるように、各施策に適切なアウトプット指標を定義しよう。例えば、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である。
  - インプット:** どのようなリソースを使うのか。各施策の投資・維持管理費用(人件費を含む)をモニタリングし、かかるコストが予定を大幅に上回る場合はすぐに対応し、費用対効果を評価できるようにしよう。
- これまでのデータ情報に関する調査(アクティビティ3.1および6.1参照)の結果を考慮して、既存のデータソースを評価しよう。欠けているデータがあれば、どんなデータソースが新たに必要かを特定しよう(アンケート調査、自動測定による定量的データなど)。
- 自前の指標を考え始める前に、主要なステークホルダーや地域の他の組織と、このテーマについて話し合おう。このような外部の組織がすでに使っている指標を使用すれば、もっと簡単に進捗状況をモニタリングできるからである。
- 合理的な労力の範囲で十分な情報が得られるような、定量的・定性的な指標を定めよう。指標を選択する際には、入手可能なデータと、新しいデータを収集するためにはリソースが限られていることを考慮し、可能な限り、定義が確立しており、測定方法や分析方法が広く知られている標準的な指標を使用しよう。

- ・ 選択したすべての指標(戦略指標と施策指標の両方)について、モニタリングと評価の仕組みを構築しよう。それぞれの指標について、以下のことを行おう。
  - ・ 明確な指標の定義、報告の形式、データの測定方法、データから指標値を算出する方法、測定頻度を策定しよう。
  - ・ ベースライン値(SUMPの施策を行わない場合の初期値から予測される動き)と、SUMPの実施によって期待される変化の目標値を設定しよう。
- ・ モニタリングと評価の際の明確な責任と予算について合意しよう。経験豊富な職員、あるいは外部パートナーが責任を負うべきで、理想的には独立した機関が望ましい。モニタリングと評価の予算は、通常の場合であれば、SUMP策定予算総額の少なくとも5%はほしい。

**可能であれば行うべきこと**

- ・ 指標を外部の資金拠出団体の指標に合わせることで、資金拠出側にとっても魅力的な施策にすることも考えると良い。例えば、国の環境機関から資金を得るためには、CO<sub>2</sub>排出の削減量を測定する必要があるかもしれない。
- ・ SUMPの策定プロセスの費用と便益の評価を統合しよう。
- ・ モニタリングと評価へのステークホルダーの参加を計画しよう。
- ・ 地域全体にかかわる指標について、地元や地域の関係者と調整しよう。



**タスクの詳細**

図 31: 具体例とともに示した指標のタイプ (May, T., 2016. CH4LLENGE Measure selection Manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, p.28)

| 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  |

タイミングと調整

- ・ 施策と施策パッケージを決定した時点。
- ・ 必要に応じて、最終的なアクションの組み合わせについて合意した時点で更新(アクティビティ8.3)。
- ・ 取り決めたモニタリングと評価の大枠を、責任と予算を含めて、SUMP文書の一部とする(アクティビティ9.1)。図32も参照。

チェックリスト

- ✓ 適切な施策に対する指標のセットを選択したか。
- ✓ すべての指標について、モニタリングと評価の準備をしたか。
- ✓ モニタリングと評価の責任と予算について合意したか。

Figure 32: SUMPプロセスにおけるモニタリングと評価





図 33: モニタリング・評価活動の計画に向けた一覧表。具体的な指標の例を盛り込んである

| SUMPの指標   | 定義  | 現況値 | 目標  | 測定を行う領域   | データ収集方法      | 測定頻度  | 責任者 |
|---|---|-----|-----|---|--------------|---|-----|
| 交通事故死者数<br>(交通安全)                                     | 交通事故に起因する、<br>事故後30日以内の人口<br>10万人当たり年間死亡<br>者数      | 4   | 減少  | 〇〇市、〇〇町、<br>〇〇村のエリア<br>(都市圏域の<br>大部分をカバー<br>する) | 警察の<br>事故統計  | 継続的<br>(毎年、警察<br>のデー<br>タベー<br>スから<br>指標値を算<br>出) | 警察  |
| ...   |   |     |     |   |              |   |     |
| 施策の指標   | 定義  | 基準点 | 目標値 | 測定を行う領域   | データ収集方法      | 測定頻度  | 責任者 |
| 学校周辺の交通事<br>故による負傷者<br>(施策: 学校前に交<br>通静穏化ゾーンを<br>設ける) | 学校から半径300m以<br>内における交通事故によ<br>る人口10万人当たりの<br>年間負傷者数 | 25  | 減少  | 〇〇市、〇〇町、<br>〇〇村の<br>各学校から<br>半径300mの<br>エリア     | 警察の<br>事故報告書 | 継続的<br>(毎年、警察<br>のデー<br>タベー<br>スから<br>指標値を算<br>出) | 警察  |
| ...   |   |     |     |   |              |   |     |

### グッドプラクティス

## トゥールーズ(フランス): 組織横断的な委員会が主導する野心的なモニタリングプロセス

トゥールーズのSUMPには、モニタリングと評価に関する意欲的な計画が盛り込まれている。いくつかの委員会がSUMPとその施策を定期的にモニタリングし、少なくとも年に1回は会合を開いている。各委員会は、行政、技術、市民団体、研究機関などで構成されており、さまざまなツールが用意されている。

- SUMPオブザーバトリー(各施策について、当初の目的、割り当てられたリソース、期待される結果、定期的な調査ごとに更新される指標を見ることができる)。
- トリップコストツール(交通手段ごとに、利用者と社会の双方にとってのコストを把握)
- モビリティ・ダッシュボード(個々の施策の追跡)

モニタリング活動において、さまざまな外部機関を巻き込むのは、成功のために欠かせない要素であることが明らかになっている。

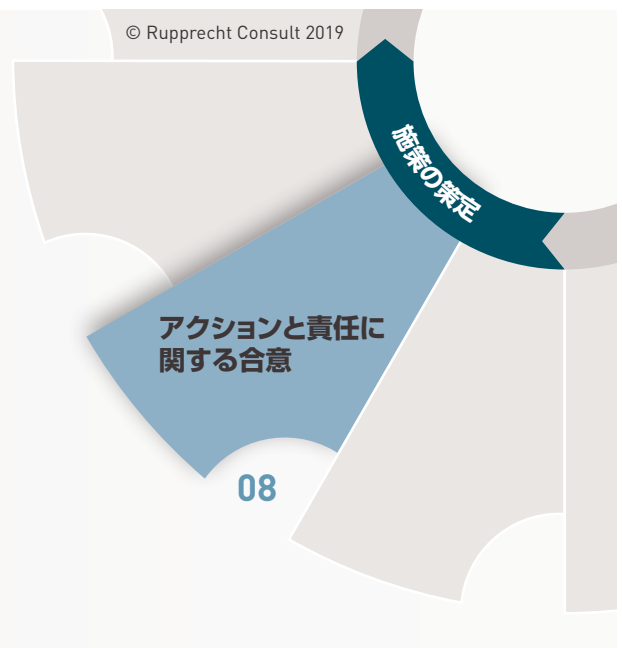
著者: Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse  
collected by Polis | 画像: Tisséo Collectivités



© Rupprecht Consult 2019

## ステップ 8: 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



施策パッケージの合意に続いて、実施計画では、施策パッケージを、その実施を担当する部門や機関が実行可能なタスク（または「アクション」）に分解する必要がある。また、詳細なアクションの内容とコストの見積もりに基づいて、実施体制における明確な責任、優先順位、スケジュールに関して合意する必要もある。この段階で、最も影響を受けるステークホルダー（多くの場合、一般市民）や政策決定者に、具体的な（つまり「実行する」）内容を伝えることも不可欠である。ステップ8の主な目的は、ビジョンと目的の達成につながる、明確に定められた一連のアクションについて、広く支持される形で合意を得ることである。

### アクティビティ 8.1: アクションの概要の記述

#### 根拠

ここまでのステップで、必要な情報はそろっている。つまり、施策および施策パッケージを分かりやすい言葉で定義し、選択し、説明したうえで市民やステークホルダーと議論し、検証を進めてきた（アクティビティ7.1および7.2を参照）。ここからは、より詳細に施策をアクションに落とし込んでいく作業になる。実施段階において、何を、どのように、どこで、いつ実施するのかを定めなければいけない。

アクションとして詳述することで、設定した目標値に到達するために具体的にどんな方法を採用するのかを定める。アクションの詳細は、実施段階の準備になるし、また、各アクション相互間の関係を特定し、それによって実施する際の順序を決めることができる。

#### ねらい

- SUMPの施策をアクションに分解して詳細に定義すること。
- アクションの間の結びつきを特定し、最適な実施順序を同定すること。
- 実施の際の重要なリスクを検討し、最小限に抑えること。

#### タスク

- 施策を複数のアクションにブレイクダウンしよう。例えば、自転車専用道路を建設する前に、通勤者が定期的に自転車を利用する場所や、自転車専用道路が必要な場所を特定するための調査を行う必要がある。

- すべてのアクションを可能な限り詳細に記述しよう。以下の4つの問いは、詳述する際の指針となる。
  - アクションはどこで実施すべきか
  - そのアクションはいつ実施すべきか
  - 誰がそれを使うのか
  - それはどの程度使われるものか (例えば、新しいバスレーンの距離や、新たに運行するバスの台数など)
- 最も効果的な実施順序を決めるために、異なるアクション間の結びつきを特定しておこう。アクション間の関係を特定することで、実施の際、相互にどのように関連し、相乗効果があるかがわかるかもしれない。
- アクションの概要を表にまとめてみよう(アクティビティ8.3のテンプレートの表を参照)。そこに、詳細な説明、法的要件、目的達成への寄与、およびここで提案される優先順位、責任、スケジュールも書き込む。この表には、アクティビティ8.2の段階で、コスト見積もりと資金調達源を加えることができる。

### 可能であれば行うべきこと

- 各アクションに関して、鍵となる情報をファクトシート形式でコンパクトに構造化してまとめよう(下記ツールセクションのファクトシートを参照)。ファクトシートがあれば、実施段階において、担当部署への引き渡しやコミュニケーションを円滑に進めることができる(アクティビティ10.1参照)。

### タイミングと調整

- アクションは、アクティビティ7.2で定義された施策と施策パッケージに基づく。
- アクションの詳細な記述は、アクティビティ8.3における優先順位、責任、スケジュールの合意のための重要な基礎となる。
- アクションの記述は、実施のための準備となる。

### チェックリスト

- ✓ すべてのアクションを特定、定義、記述したか。
- ✓ アクション間の関係を明らかにしたか。



### アクションとは何か

アクションとは、施策を実施する際に行う具体的なタスクのことである。アクションの記述には、優先順位、タイミング、責任、予算と資金源、リスクと不測の事態、およびそれらの依存関係に関する情報を含める。

### 詳細はこちら

SUMPs-UP - SUMPアクションプラン策定のための基準  
[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

CH4LLENGE 施策選択マニュアル - 持続可能な都市モビリティ計画のための最も効果的な施策パッケージの選択  
[www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)



image © Katja Engel-Zepernick



図 34: 各アクションに関するファクトシートの例(施策「自転車レーンの標識等の設置と拡張」)

| 施策:R 2  |                          | 自転車レーンのマーキングと延長  |                       |  |
|---|--------------------------|--|-----------------------|--|
| <b>アクション:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ R 2.1 歩行者ゾーンや一方通行の道路を自転車に開放する</li> <li>・ R 2.2 ○○通り～○○通りへの標識の設置</li> <li>・ R 2.3 ○○通り～○○通りの交通量削減</li> <li>・ R 2.4 自転車利用環境整備プログラム(2018年～2022年)に示された更なるルートの確保</li> </ul>   |                          |  |                       |  |
| <b>関係する交通のタイプ:</b><br>自転車交通   | <b>計画の状況:</b><br>計画中/実施中 | <b>優先度:</b><br>非常に高い   | <b>実施期間:</b><br>短期～中期 |  |
| <b>恩恵を受ける交通のタイプ:</b><br>自転車交通   |                          |  |                       |  |
| <b>アクション:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ○○市における一貫した自転車レーンネットワークの構築</li> <li>・ 自転車利用環境整備プログラムで計画した市内の主要目的地(住宅地、市中心部、ショッピングセンター、大学、学校、企業)を結ぶルートの実現</li> <li>・ 自転車利用者の路上の安全性を向上させることによる自転車利用の促進</li> <li>・ 自転車利用者が他の道路利用者と平等であるという認識の向上</li> <li>・ ○○市での自転車の交通手段分担率の向上</li> </ul> |                          |  |                       |  |
| 施策の効率性  |                          |  |                       |  |
| 目的への貢献  |                          | 非常に高い  |                       |  |
| 環境適合性向上への貢献   |                          | 非常に高い  |                       |  |
| 環境適合性向上への貢献(原文ママ)   |                          | 低い   |                       |  |
| コストと資金調達  |                          |  |                       |  |
| 投資コスト   |                          | 中  |                       |  |
| 毎年のランニングコスト   |                          | 低い   |                       |  |
| 資金源   |                          | ○○市の予算   |                       |  |
| 財源の適格性  |                          | 未確認  |                       |  |
| 実施状況の把握   |                          |  |                       |  |
| 他の施策への依存度   |                          | R 1: 自転車交通プログラムとそれに対応する責任  |                       |  |
| その他の施策の要件   |                          |  |                       |  |
| オーナー/責任者/管理者  |                          | 自転車交通を担当する住宅・経済局   |                       |  |
| 全体設計  |                          | 建設会社   |                       |  |
| 実現  |                          |  |                       |  |
| 関与する第三者   |                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通安全と持続可能なモビリティのための委員会</li> <li>・ 自転車に関するNGO</li> </ul> |                       |  |

グッドプラクティス

バーミンガム(イギリス): 明確な優先順位をつけたアクションプログラム

バーミンガム・モビリティ・アクション・プランは、市の交通ネットワークに関する20年先の長期ビジョンを示している。一方、バーミンガム・コネクテッド(Birmingham Connected)という市のSUMPは、すべての交通計画活動を包括する役割を果たし、目指すべき方向性、ビジョンを達成するための主要な取り組み、向こう5年間の戦略を示している。ビジョンを具体的な計画や取り組みに反映させるにあたり、バーミンガムは以下の4つの鍵となる原則に従うこととしている。さまざまな交通モードを使えるようにすること、誰もが公平に利用できる交通システムを構築すること、競合するニーズのバランスをとるために回廊アプローチを活用すること、混乱を最小限に抑えるためにプロジェクトを調整することである。見込む変革を実現するために必要な資金は、今後20年間で最大40億ポンドと試算されている。

著者: Helen Jenkins, City of Birmingham, collected by Ana Dragutescu, ICLEI  
 画像: Birmingham Connected White Paper



グッドプラクティス

トリノ(イタリア): 包括的施策ファクトシート

トリノのSUMPは、7つの基本方針で構成され、それぞれに対して目標値と施策が策定されている。各施策では、関連するアクションが詳細に記述されている。具体的には、基本方針との関連、目標値との関連、どの持続可能性の側面に貢献するか、施策の一般的な説明と目的、責任を持つ組織、実施方法、施策のねらいと目的対応する指標、実施期間、必要な経済的資源が記述されている。また、個々の施策は、経済、社会、環境における持続可能性の観点から評価されている。このような施策は、10の区、専門の組合組織や協会組織、さまざまなステークホルダーとの密接な協力のもとに策定された。

著者: City of Turin, collected by EURO CITIES  
 画像: Comune di Torino

| LINEA D'INDIRIZZO 3.a:  |  | MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA |
|---|--|---------------------------------|
| Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile  |  |                                 |
| Misura operativa 3.a.3.1. Attivazione del "bike sharing"  |  |                                 |
| LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE  |  |                                 |
| LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA   |  |                                 |
| ALLEGATO 10 - TORINO SpA  |  |                                 |
| <b>Descrizione e obiettivi</b>  | <b>Prodotti previsti</b>   |                                 |
| Realizzazione di un sistema di Bike Sharing pubblico condiviso e gratuito automatizzato. Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari nel territorio di competenza "municipalità auto private / società e TPV", fornisce il sistema gratuito in area influenza sui territori cittadini fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni, disponibili permanentemente nelle località, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'infrastruttura necessaria esistente. | 38 ciclo-stazioni  |                                 |
| Il progetto prevede la realizzazione di una flotta di 1300 biciclette in 1000 stazioni nell'area centrale, con implementazione successiva e secondo una ripartizione dei nuclei regionali e zone eventuali attività gestionali, nuove zone future ipotizzate.   | 70 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'implementazione del servizio negli anni successivi sarà graduale e distribuita in base alla domanda generata. |                                 |
| <b>Enti attuatori</b>   | <b>Tempi di attuazione</b>   |                                 |
| Direzione Ambiente  | Per la flotta di 1300 ciclo-stazioni: Euro 1.872.000,00 (in cui Euro 1.679.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 200.500,00 Regione Piemonte).                 |                                 |
| <b>Modalità di attuazione</b>   | <b>Risorse economiche necessarie</b>   |                                 |
| Programmi cofinanziati da Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte  | Per la flotta di 1300 ciclo-stazioni: Euro 1.872.000,00 (in cui Euro 1.679.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 200.500,00 Regione Piemonte).                 |                                 |



## アクティビティ 8.2: 財源の特定と資金調達見込みの評価

### 根拠

これまでに特定された施策やアクションが経済的に妥当なものであり、財務面で実行可能であることを確認するためには、綿密な資金計画が必要である。これは、利用可能なすべての資金源や可能性のあるお金の流れを特定し、SUMPに関わる組織がそれらを使用したり獲得したりする能力を評価することから始まる。組織ごとに予算枠や資金調達能力が異なり、財務に関する法的権利と責任も異なるため、資金や資金調達源の精査の際には、組織の評価もあわせて行うことが重要になる。

モビリティ施策のために利用可能な資金調達源を特定する際には、幅広い選択肢を評価する必要がある。地方の予算や税金、国やEUの補助金、乗車券の販売や路上駐車料金など既存の収入源といった今ある資金源に加え、債券の発行、土地の価値上昇分の取り込み、開発負担金、民間セクターなど、潜在的に新しい資金調達源となりうるものについても評価する必要がある。大規模な投資を伴う場合は、さらに詳細な個別のフィージビリティスタディや市場調査のための資金調達源について、この段階で考慮しておくことが重要である。



### SUMP実施のための 資金調達 (Financing) と 資金拠出 (Funding) - その違い

**資金調達 (Financing) とは** 通常、プロジェクト開始時の初期投資のために外部から必要となる資金のことで、最終的には返済や収益の分配が必要となる。資金調達の手段としては、一般的に借入れや株式、またはこれらの組み合わせがある。納税者も、投資助成金や補助金を通じて間接的に初期費用を負担することができる。

**プロジェクトへの資金拠出 (Funding) とは** 一般的には、長期的にその資産にお金を払うことを指す。資金拠出者には、サービスを実際に利用する人 (運賃収入、駐車料金、都心特別料金 [シティセンター・プライシング])、モビリティに関連したサービスを利用する人や組織 (広告)、国の一般会計予算や交通関連の特別目的税の納税者などが考えられる。財務面で持続可能なSUMPを実施するには、資金調達活動 (Financing) と拠出される資金の確保 (Funding) の双方が必要であることを覚えておくことよ。例えば、公共交通インフラに融資を利用する場合、拠出される原資で返済できる金額に応じて、融資額には限度がある。

### ねらい

- 使えそうな資金調達手段と資金調達源を各アクションごとに特定すること。
- 各施策のなかの個々のアクションの財政面での実行可能性を評価し、実行不可能なアクションを除外して費用対効果の高い施策設計を実現すること。ただし、将来的に資金の流れがどのように変化し得るかも考慮すること。
- SUMPに関わるさまざまな組織の、資金調達能力を評価する。

### タスク

- アクティビティ8.1で決めたアクションについて、運用、実施の監理、維持管理を含めた短期、中期、長期の必要資金と収入を評価し、何らかの資金不足があればそれを特定しよう (総所有コスト、TCO)。
- 公共交通機関の運賃や定期券収入、運営権収入、広告スペースからの収入、駐車費用やその他の自治体のサービスの料金収入など、直接的な財政収入を推定し、費用の回収度合いの見込みを明らかにしよう。
- アクションによって生みだされる追加的な金銭的価値 (例えば、新しい公共交通機関の駅周辺の土地や不動産の価値の増加) と、その価値の増加分を資金に取込むための潜在的なメカニズムを評価しよう<sup>50</sup>
- 各アクションのための資金調達手段と資金調達源を同定しよう。そのために以下のすべての選択肢を評価し、最も適したものを特定しよう。特に、自治体の予算以外の選択肢も検討しよう。
  - 地方税: 公共交通機関のための目的税で、立地する公的機関や民間企業、ディベロッパーが支払う。
  - 料金収入: 運賃収入、駐車料金、都心特別料金 (シティセンター・プライシング)、混雑料金、広告料金。

<sup>50</sup> 詳細については、例えばTransport for London, 2017を参照。Land value capture, final report. [www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- ・ 民間セクターの参加(例えば、官民パートナーシップ協定)。
- ・ スポンサーを巻き込んだ資金調達活動(ただし、マーケティング戦略との整合性を考慮)。
- ・ 市町村の予算: 異なる自治体や異なる政策領域からの予算。
- ・ 国・地方(都道府県)からの補助金およびEUの資金。
- ・ 外部からの融資、地方債、グリーンボンド。
- ・ 外部からの資金調達を必要とする施策については、法的に適切な借り手を特定し、その信用力を評価しよう。
- ・ 大規模な投資を伴う場合は、さらに詳細なフィージビリティスタディと市場調査のための資金調達源を特定しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- ・ アクティビティ4.1で定義した異なるシナリオの下(人口、交通量、交通手段分担率)において、財政への影響や主なアクションから見込まれる収入がどう変わるか評価しよう。

### タイミングと調整

- ・ アクティビティ8.1で定義した、すべての施策パッケージのアクションに基づく。
- ・ 結果は、アクティビティ8.3のアクションの最終的な検討に反映され、アクティビティ9.1の資金計画の策定にも反映される。

### チェックリスト

- ✓ 支出、収入、キャッシュフロー、その他の財務項目について、しっかりと予測を行ったか。
- ✓ 財務分析と利用可能な資金調達源の評価を行ったか。
- ✓ どの組織が外部資金を獲得する必要があるか、予備的な評価を行ったか。
- ✓ 最終的なアクションの選択について議論するために、結果をまとめたか。



### プライシングによる施策

運賃、駐車料金、道路通行料などのプライシングによる施策は、多くの施策パッケージの構成要素となっている。各交通手段の費用負担の多寡を変えることは、交通需要管理の手段であると同時に、地域の収入を生み出すことにもつながる。駐車管理のように、比較的簡単に実施できる課金方式もあれば、より高度な技術と投資を必要とし、受容性やプライバシーに関する懸念が生じる可能性のあるものもある(車両登録に基づく混雑料金システムなど)。

交通需要管理の施策を導入する前に、得られた収入が一般会計に組み込まれて消えてしまうのか、それとも都市の持続可能なモビリティの選択肢を強化するために別に区分された方がいいのかは、慎重に検討する必要がある。そうした選択肢を評価するためには、地方と国の具体的な規制を綿密に分析する必要がある。

一般的に、収入が公共交通機関のサービスレベルを向上させ、自家用車に代わる交通手段を支援するために使用されることを説明すると、プライシング施策が受け入れられやすくなる。また、追加で得られる収入を特別会計化することで、公共交通への資金を確保する体制ができ、他の公共政策分野の予算要求と競合にあたって、より強靱なものとなる。



image © TikKurikawa on istock.com



欧州委員会は、持続可能なモビリティ施策のための(共同)資金調達に利用できる膨大な数のイニシアティブやプログラムを用意している。ほとんどのEUの資金調達プログラムは、投資を対象としており、インフラやサービスの運営費に充てられるものはほとんどない。EUのイニシアティブやプログラムには以下のものがある。

- 欧州構造投資基金(ESIF) (「Interreg」を含む欧州地域開発基金(ERDF)を含む)
- 欧州戦略投資基金(EFSI)
- コネクティング・ヨーロッパ・ファシリティー(CEF)
- LIFEプログラム
- Horizon 2020/ Horizon Europe
- ELENA(Horizon 2020の一部)
- アーバン・イノベーション・アクションズ
- URBACT
- 気候と都市モビリティに関する知識・イノベーションコミュニティ(KICs)

現在のEUの都市向け資金源の概要は[https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en) で閲覧できる。欧州の資金調達の機会に関しては、以下の機関からもアドバイスを受けられる。

- 欧州投資プロジェクト・ポータル
- 欧州投資アドバイザリーハブ
- JASPERS
- fi-compass

EUおよびその他の資金源と融資手段の選択については、トピックガイド「**持続可能な都市モビリティ施策の資金調達(Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures)**」に記載されている。

### 持続可能な都市モビリティ計画における主要インフラプロジェクト

都市におけるモビリティを向上させるための投資は、SUMPまたは先行する(強固な)都市モビリティ戦略/計画で確立された優先順位に基づいて行うのが理想的である。プロジェクトは、単一のモード(道路や公共交通機関といった個別のモード単位)の戦略で決めるのではなく、より広範な政策の組み合わせ(モビリティ・交通システムと、関連する土地利用の両方)の中で評価することが最も重要である。大規模なインフラプロジェクトは非常に長い準備段階を経るため、新たに包括的な都市交通計画の策定を始めるときには、建設のための予算が確保されているなど、既に動き始めていることも多い。これは、多くの交通プランナーがしばしば直面する現実である。進捗状況に応じて、SUMPではプロジェクトの完了を織り込むこともできるし、戦略レベルと技術レベルの両方において、以前の計画での選択肢の検討結果について改めて検証した上で、関連するリスクのレベルについて結論を出すこともできるし、あるいはSUMPプロセスで評価する施策の一つとしてそのプロジェクトを精査することもできる。こうした既存の主要なプロジェクトは、すでにしっかりと選択肢の検討が行われていたり、他の理由で「リスクがない」場合もある(例えば、しっかりと練られた土地利用計画の中での実施を想定していたなど)。このような場合は、SUMPの策定は既存のプロジェクトと並行して進めることができ、プロジェクトの範囲や全体設計の微調整に貢献することになるかもしれない(下記のプラチスラバのグッドプラクティス例を参照)。また、駐車料金の設定のような、「ソフト」な施策を含め、自家用車の利用を制限する補完的な施策を特定することで、既存のプロジェクトの実現性をさらに高める可能性もある。一方、リスクが高いと考えられる場合(例えば、SUMPで行われた最初の分析がプロジェクトの実施を否定する結果を示しているような場合)で、まだ必要な調達が行われていないか物理的な開始に至っていないならば、SUMP策定のプロセスの中でプロジェクトの意義を確認するか、必要な調整が行われるまで、準備作業をいったん中断する必要がある。リスクのある既存プロジェクトによって歪められたSUMPのプロセスは、根本的に不備があり、SUMPの基本的な目的や本ガイドラインが示す内容に反している。

出典: EIB/JASPERS

## 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、ペトジア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。

著者: Neri di Volo, EIB/JASPERS, collected by Rupprecht Consult  
 画像: Dopravný podnik Bratislava



## グッドプラクティス

### ウィーン(オーストリア): 地下鉄の財源に雇用主への税を活用

ウィーン市内で1人以上の従業員を抱える事業主は、「地下鉄税」(Dienstgeberabgabe)を支払うことが義務付けられている。この税金は、ウィーンの地下鉄網の運営と拡張を財政的に支える役割を果たしている。税額は従業員1人あたり1週間に2ユーロ(高齢者、障害者、パートタイムの従業員など特定のグループは除外)で、2016年には、ウィーンでは約6,700万ユーロの税収となった。この税金は、地下鉄網の計画、建設、運営に備えて1970年に導入され、現在では公共交通機関の年間パス(1日あたり1ユーロ)を実現するための補助金の財源にも充てられている。

著者: Wuppertal Institute  
 画像: Wiener Linien



## グッドプラクティス

## バーミンガム(イギリス): 土地開発による価値上昇を交渉や課税で捕捉する

新規開発のための計画許可を与えると、交通インフラの負担が高まる一方、影響を受ける土地の価値が上がるのが一般的である。都市は、法的権限があれば、交通ネットワークと都市モビリティシステムの改善のための予算として、それらの価値上昇分を捕捉して組み込めるかもしれない。バーミンガムでは、新規開発に伴う地域への影響を緩和あるいは補償することを目的とした計画義務と、同市の開発計画に盛り込まれた戦略的インフラプロジェクトへの資金拠出を目的とした地域インフラ課税を組み合わせ導入している。

著者: Helen Jenkins, City of Birmingham, collected by Wuppertal Institute  
 画像: Birmingham City Council



## アクティビティ8.3: 優先順位、実施主体、スケジュールの合意

## 根拠

一連のアクションが最終的に決まり、文書化した後は、実施主体、優先順位、実施スケジュールを決める。優先順位の高いアクションとスケジュール、そして誰がそれを担当するのかを明確に示すことは、すべてのSUMPの基礎となる。そのためには、アクションの策定と実施に関わるすべての関係者が緊密に連携し、話し合う必要がある。

## ねらい

- 選択したアクションの実施に向けて、適切な優先順位と実施主体を特定すること。
- すべてのアクションに明確な優先順位をつけ、現実的に実現可能であることを確実にすること。
- リソース(人、知識、時間)の効率的かつ効果的な配分を確保すること。
- すべての実施主体と関係者の責務を正式に決定すること。
- アクション実施のためのスケジュールを明確に示すこと。

- 意思決定者と主要なステークホルダーの間で、実施主体とスケジュールに関する正式な合意を得ること。

## タスク

- 提案されたアクションとその優先順位を、資金調達や設計、実施で一定の役割を担い得るステークホルダーと議論しよう。議論には必ず自治体の他の部局も参加してもらおう。
- アクションの実施にあたって、リーダーの役割を果たす人や組織の候補を特定しよう。その際、ステークホルダーの能力、強み、権限を考慮しよう。1つのタスクに対して1つの実施主体が責任を負うことが明白なこともあるが、場合によっては、異なるステークホルダーの共同による組織横断的な作業が、より良い方法かもしれない。

- 施策パッケージの各アクションごとに、責任を持つ実施主体を明確にして合意を取ろう。責任の所在がはっきりしないアクションが実行に移されることはまずない。
- アクションの大まかなスケジュールに合意し、アクション実施のおおよその開始と終了時期を決めておこう。ここでの詳細な計画では2~3年先までに焦点を当てるが、10年先までの大まかな計画も立て、これよりさらに長期間で実施するアクションについても意識しておこう。(数年先までの各アクションの詳細計画は、少なくとも5年ごとに定期的に改訂し、更新する必要がある。)
- 互いに影響し合う可能性のあるアクションを考えておこう(アクティビティ8.1参照)。例えば、新しいBRT(バス高速輸送システム)路線の開業は、必要なインフラ(バス停やバスレーンなど)が完成してから実施すべきである。また、大きな議論を呼びが見込まれるアクション(混雑料金など)は、受容性を高めるために、市民に好まれるアクション(公共交通機関の運賃の値下げなど)とパッケージで実施するか、あるいは好まれるアクションを先行させてから実施すべきであろう。
- 都市のモビリティシステムに影響を与える可能性のある大規模なプロジェクトについて考えておこう。例えば、トラム新設などの建設工事や、混雑料金の導入などが挙げられる。このようなプロジェクトは、実施期間がSUMPよりも長くなることが多く、戦略的環境影響評価(SEA)など、複雑な実施プロセスを必要とするため、計画作業を遂行するキャパシティがそちらに取られてしまい、他のすべてのアクティビティに強い影響を与えることになる。一見すると「単純」な自転車プロジェクトであっても、法的な課題やプロセスに何年も費やすことがある。
- アクション一覧とファクトシート(アクティビティ8.1で作成)に、ここでのタスクで新たに合意した内容を加えて更新しよう。
- 透明性を確保し、市民が情報を得られるようにするために、スケジュール、責任、リソースの配分を公開しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- アクションの実施、フォローアップ、施策とパッケージ全体の評価の調整を担当するプログラスマネージャーを任命しよう(SUMPコーディネーターと同一人物でもよいし、人員増強のために新たに加わってもらってもよい)。アクションのプログラスマネージャーを定めていれば、実施段階でアクションを柔軟に適応させたり、修正したり、新しいアクションを策定したりすること

が容易になる。プログラスマネージャーが、実施したアクション、その費用対効果、結果を包括的に把握することで、都市のモビリティシステムをさらに発展させるための貴重な情報を得られる。

### タイミングと調整

- アクティビティ8.1および8.2で定義されたアクションに基づく。次に続くすべてのアクティビティの基礎となり、最終的なSUMP文書の重要な部分を形成する。

### チェックリスト

- ✓ すべてのアクションについて責任をもって実施主体となる組織を明らかにしたか
- ✓ スケジュールと優先順位をステークホルダーと合意したか
- ✓ 合意されたアクションは、広く一般に知らせるために公表したか



image © Susanne Böhrer



図 35: 施策と施策パッケージをアクションテーブル形で記述する例 (Mattson, C., 2018). SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, p.23. (に基づく)

| 施策                 | 施策の内容                         | SUMPの目標値との関係性                                  | 責任者   | 施策におけるアクション      | 実施期間           | 必要なリソース                   | 費用                                  | 資金源           | 関係するステークホルダー                |
|--------------------|-------------------------------|--|-------|------------------|----------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------|-----------------------------|
| 自転車道               | 市内の主要な通りに沿って標識や路面標識が設置された自転車道 | 非常に高い(アクセシビリティの改善、交通安全の向上、自転車利用の促進、大気・騒音汚染の低減) | 道路所有者 | 必要とされる自転車道の分析    | 1年目:<br>1月~5月  | 2名の交通都市計画担当者              | 30,000 € + フルタイム勤務の交通計画実務者の勤務時間の20% | 市の予算          | 自転車関連団体                     |
|                    |                               |  |       | 自転車ネットワーク計画の立案   | 1年目:<br>5月~12月 | 4名の交通都市計画担当者              | 40,000 €                            | 市の予算          | 自転車関連団体、域内の自治体              |
|                    |                               |  |       | 自転車道の計画と建設       | 2~5年目          | プランナー、事業主体                | 500€/m                              | 市の予算+国の資金     | 建設会社                        |
| モビリティマネジメント・プランの策定 | 何を、いつ、どのようにモビリティマネジメントで行うか    | 高い(アクセシビリティの向上、徒歩・自転車移動の促進、公共交通機関利用の促進)        | 市     | モビリティマネジメント計画の策定 | 1年目:<br>4月~10月 | 行動変容メカニズムデザインの専門家、交通プランナー | 30,000 €                            | 市の予算+研究プロジェクト | 学校、大学、大規模事業所の雇用主、公共交通機関の運営者 |
| 重要な歩行者ルート上の道路横断の改善 | ...                           |  |       |                  |                |                           |                                     |               |                             |

### グッドプラクティス

## テッサロニキ(ギリシャ): 「モビリティフォーラム」を開催し、アクションに対する責任について合意

テッサロニキでは、2014年にSUMPが採択された後、実施に関わる関係者がSUMP総会でどうもいうべき「モビリティフォーラム」で一同に会した。「モビリティフォーラム」は2016年に初めて開催され、さまざまな施策の進捗状況を発表し、参加者全員で今後の進め方を議論・確認することを目的とした。その際に、アクションに対する責任が、①管轄業務や法律の規定、②組織のスキルと能力によって分担されることになった。この非公式なモビリティフォーラムが成果を出せるかどうかは、参加者の善意にかかっているため、テッサロニキの当局は、アクションの計画に係る決定を守るために、より拘束力のある枠組みを用いることを助言している。

著者: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, collected by Polis  
 画像: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



## アクティビティ8.4: 政治家や市民の幅広い理解の促進

### 根拠

アクションは、SUMPの最も具体的な部分である。地域住民に直接影響を与えるため、通常、SUMPプロセスの中で最も議論を呼ぶ側面でもある。例えば、自転車を積極的に利用することが都市にとって良いのは容易に合意されるかもしれない(戦略レベル)、特定の幹線ルートに自転車用のインフラを設置することに対して過半数の支持を得られても、建設を担当する部署が計画する具体的にアクション(例えば、具体的な通りの路上駐車スペースを転換して自転車用のレーンを設けること)は、議論を引き起こす可能性がある。そのため、後の段階でアクションの実施を効果的に進めるためには、施策やアクションの計画を通して、政治的にも市民からも支持を広く得ることが重要である。また、SUMPの議決・議会承認よりもかなり前からこれを行っておくことも重要である。市民に施策と施策パッケージの作成に参画してもらった後(アクティビティ7.1と7.2を参照)、計画したアクションは、最低限でも公に発表し、最終的な公式決定の前に市民やステークホルダーがフィードバックできる機会を設けるべきである。理想は、市民やステークホルダーがアクションの合意に能動的に関与し、「自分たちが作った」施策とアクションによる「自分たちの」SUMPであると感じ、すべての人のモビリティと生活の質の向上にSUMPが果たす役割を理解することである。

### ねらい

- 政治決断を行う者、市民、その他のステークホルダーの間で、計画したアクションを自分たちが作り上げたものだと強く認識し、それを確実に受け入れるようにすること。
- 計画したアクションの透明性を確保すること。
- SUMPの承認と、その後のアクションの実効性を促進すること。

### タスク

- SUMPの主な要素、特に計画したアクションを、透明性がありプロフェッショナルな方法で伝えよう。
- 政治決断を行う者に積極的に情報を提供し、フィードバックを得ておこう。具体的には、SUMP議決に向けた正式なプロセスに先立って、議会でそのための説明会を開催することを検討しよう。また、市長や主要会派の代表など、鍵となる意思決定者と直接話をするすることで、政治からの支持を広げたり、議決に向けて進める

にあたってどうするべきか、重要な情報を得ることもできる。

- SUMPの「運営委員会(ステアリングコミッティ)」の会議の場などで、重要なステークホルダーを積極的に巻き込み、フィードバックを得よう。
- アクションについて市民を積極的に巻き込み、フィードバックを得よう。例えば、公開討論会といった場を設定するとよい(市民参加のためのツールと方法については図14を参照)。
- 重要なアクションを含め、SUMPの主たるポイントを地元メディアに取り上げてもらおう。アクションを伝える際には、そのアクションがもたらすポジティブな変化と、SUMPにおけるその役割を強調しよう。可能であれば、期待される便益を定量的なエビデンスとして示したり、他の都市のビフォーアフター写真などの魅力的な視覚的要素を用いたい。マイナスの影響を受ける市民だけが声を上げて活発に動くというリスクはよくあることなので、プラスの影響を享受する一般市民にも積極的に動いてもらうべく、そのためのコミュニケーションの努力は惜しまない方がいい。
- 自治体が現実的にできること、できないことを常に明確にしよう(期待管理)。

### 可能であれば行うべきこと

- SUMP策定中に政権が変わることで強い政治的な反対にあった場合は、SUMPから得られる便益とSUMP策定のためにすでに投入された時間と資源を強調してほしい。この点を伝えるには、橋梁の例え話が役立つ。ある政権が始めた橋梁の建設はたいてい次の政府に引き継がれるように、SUMPもまた、都市全体に貢献するまでに時間も資金も要するプロジェクトであるため、引き継がれるべきなのだと説明しよう。





image © Susanne Böhrer

### タイミングと調整

- ・ 少なくともSUMPの最終決定と議決の前。ただし、ステップ8のすべてのアクティビティと並行して行うのが望ましい。

### チェックリスト

- ✓ 広報活動、関係者の参画を計画し、実施したか。
- ✓ 情報とフィードバックの機会を、政治決断をする者、市民、その他のステークホルダーに提供したか。得られたフィードバックをアクションの合意のために考慮したか。

アクションの種類によっては、一般の人々に広く受け入れてもらうことが特に難しい場合がある。駐車は、そうしたテーマの一つで、さまざまな道路利用者が強い意見を持つ傾向にある(例えば、居住者、訪問者、物流企業)。これらユーザーグループは、費用、利用可能性、収容力などの点で、駐車システムに対して同じ期待やニーズを共有しているわけではないため、自治体にとって大きな課題となる。市民に受け入れてもらうことは主たる課題であるが、新しい駐車管理施策を受け入れてもらうための唯一の実行可能な方法は、「必ず良くなる」ということを示すことである。施策がどのように機能するのか、もし費用が発生するとしたらどのくらいかを明確にし、新たな駐車料金収入が何に使われるのかを明らかにしよう。役に立つツールやさらなるガイダンスは「**駐車と持続可能な都市モビリティ計画(Parking and Sustainable Urban Mobility Planning)**」(実務者用ブリーフィング)に掲載されている。



グッドプラクティス

## ヘント(ベルギー): 公開討論会、ステークホルダーミーティング、パブリックコメント

ヘントでは、3つの異なる参画方式をSUMPIに適用した。(1)ファシリテーターの司会のもと、市民がSUMPIの草案について議論する公開討論会、(2)ステークホルダーとの広範な協議、(3)すべての市民と組織がSUMPIに関するコメントを送ることができる1カ月間のパブリックコメント収集プロセスである。これは、ヘントのモビリティ計画策定の歴史の中でも最大規模のもので、複数の参加形式を用いたことで、SUMPIチームはさまざまな背景や年齢の人々と接触し、計画とその施策に対する市民の支持を強化することができた。また、市民に情報を提供し、市民同士を繋げるために、市は専用の新聞「de wijze gazet」を作成した。

著者: Merijn Gouweloose, City of Ghent, collected by EUROCITIES  
 画像: City of Ghent



グッドプラクティス

## リール(フランス): 年2回開催の政治委員会で都市圏の駐車政策を舵取り

リール都市圏では、都市圏レベル(MEL)と基礎自治体レベル(95の自治体)の政治家・技術者の代表が駐車政策について合意する場として駐車委員会を設置している。この委員会の主な到達目標は、「自動車の使用を抑制し、公共空間を人々に取り戻すために、都市圏全体で駐車政策に関する共通のビジョンを持つこと」である。すべての公的機関が参加する制度的な枠組みを作ることで、政治的なコンセンサスを得ることができる。透明で中立的な枠組みを作ることが、成功の秘訣である。委員会では、SUMPIに統合される駐車政策の原則を定めた駐車白書を作成する予定である。

著者: Ellie Deloffre and Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, collected by Polis | 画像: Alexandre Traisnel, MEL



## ステップ 9: 議決・議会承認と 資金調達準備

- 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

© Rupprecht Consult 2019

このステップでは、先のおおまかな費用の見積もりを踏まえ、すべてのアクションについて具体的な財務計画を立てる。組織の慣例に従い、詳細な財務計画をSUMP自体に含めてもよいし、別の手続きの一部とすることもできる。さらに、本ガイドラインで述べてきたすべてのアクティビティの成果をSUMP文書としてまとめる。ステークホルダーや市民からのフィードバックに基づく調整を取り込み、最終的な品質チェックを行った後に、政治において市民を代表する組織である議会によって正式に議決・承認される必要がある。

### アクティビティ9.1: 資金調達計画と費用負担の合意

#### 根拠

持続可能な都市モビリティに向けたアクションを実施するには、アクティビティ7.2で作成した詳細なコスト見積もりや、アクティビティ8.2で特定した資金調達手段と資金源なども含めて、各アクションに対し、どのように資金手当てをするのか、しっかりした財務計画が必要である。都市圏域を対象にすることから、資金や資金調達源は、市町村、都道府県、国、民間、多国間のさまざまな財源に頼ることになるにちがいない。SUMP施策の長期的な持続可能性を確保するには、施策に必要な資金を、公共预算と多様な資金調達手段、地方自治体による起債、公益事業による資金調達、そして時には民間の資本と戦略的に組み合わせる必要がある。SUMPは長期間に渡るものなので、段階的に資金調達を計画することが有効な場合が多い。つまり、官民からの資金や融資を呼び込むためには、第一段階の施策の資金調達計画を十分詳細に検討する必要がある。

SUMP実施にあたり、プロジェクトを実施フェーズごとに適切に分割しておくことは、計画段階から実施段階に効果的に移行させ、長期的な資金の持続性を確保するために

必要である。初期投資のために民間からの資金の可能性を考える際には、一般に民間部門が支払う場合のお金のコスト、つまり金利は、公的部門が支払う場合よりも高くなるということを念頭に置く必要がある。言い換えれば、民間事業者の場合は、これらのコストを相殺するために、より多くの収入（例えば、より高価な運賃）が必要になる。また、民間事業者をうまく巻き込むには、民間部門が納得して受け入れられる形で、かつ契約として、一定のリスク、特に政策に関するリスクを公的部門が引き受ける必要がある。さらに、民間部門は一般的に公的部門よりも投資期間が短く、迅速な投資回収が求められる。

## ねらい

- すべてのSUMP施策に対する資金計画を作成し、そのための資金調達源と資金調達方法を示すこと。
- 優先順位の高いアクションのための詳細な資金計画を作成する。具体的には、この計画に、税金や臨時費用を含むすべての支出見込みと、資金計画の期間中の年間ベースの収入を盛り込むこと。
- アクションの財務的な実行可能性を確保し、最初の資金調達期間を超えた後も継続できるようにすること。
- 収入源の潜在的な変化に対する強靭性を確保するために、不測の事態に備えた計画を立てること。
- 民間部門の参画の機会を同定すること。
- 関係するすべての組織の間で費用負担と収入の分配について合意すること。

## タスク

- 他の市町村、地方行政組織（特に行政区域境を跨る公共交通サービスの費用分担の取り決めに関して）、国レベルと連携し、共同の資金調達の可能性を探ろう。
- 資本、投資、運営のいずれか、あるいはこれらを組み合わせた形での、民間投資家の参加の可能性を見極めよう。
- 第一段階のアクションについて、資本支出（先行投資及び初期投資）、運営・保守費用、関連収入を含む財務計画を年単位で作成しよう。
- 選択した施策に確実にとりかかれるようにするため、潜在的な資金拠出者や資金調達源と施策について話し合おう。
- 年間の収入が変化し得ることも考慮し、すべてのアクションに対して資金と資金調達源を割り当てよう。その際に資金や収入に不足が生じる場合は、その解決のための政治的コミットメントを取り付けることも検討しよう。
- 公共交通の運営コストの費用負担などのように、共同で運営するシステムやサービスの費用回収について、調整のしかた（割合、方法）について合意しよう。
- 自治体、地方（都道府県）、国、公共・民間事業者間の費用負担割合と収入の分配について合意しよう。

- 第一段階の投資のために、資金拠出者別の詳細な資金計画を作成しよう。
- 資金調達を確かなものにするためにフォローアップ調査が必要な複雑な施策については、JASPERS/ELENAなどの専門支援機関へのコンタクトを開始しよう。

## タイミングと調整

- アクティビティ8.3の後、合意したアクションに基づき、それぞれの責任とタイムラインを設定する。
- アクティビティ8.2で同定した、アクションごとの直接費用とその調達源の積算を精査する。

## チェックリスト

- ✓ SUMP 実施の第一段階で資金調達が必要なアクションについて、詳細な資金計画を作成し、合意したか。
- ✓ 関連する公的機関から、自己資金では不足する分を埋めるために十分な公的資金を割り当ててもらおう約束を獲得したか。
- ✓ 必要なケースについて、プロジェクト準備のためのフィージビリティスタディや、市場調査、その他の調査のための資金調達源に対する最初の申請が完了したか。
- ✓ プロジェクトの財務的な持続可能性を確保したか。
- ✓ 関係者間での費用負担と受益の関係について合意したか。

## グッドプラクティス

## バルセロナ(スペイン): バルセロナの公共交通機関を刷新するためのEUの助成と融資

バルセロナの市と交通局(TMB)は、バス車両の更新にあたって、しっかりとした資金調達に頼ることができている。TMBは、ELENA(European Local Energy Assistance: 欧州地域エネルギー支援)の資金援助を受けており、ディーゼル車とCNG車のバスをハイブリッド車に大規模改修するための準備調査(2011年~2015年)に約150万ユーロの助成金を獲得した。また、2019年には、欧州投資銀行(EIB)から7,350万ユーロの融資を受け、254台のクリーンバス(電動バス、ハイブリッドバス、CNGバス)を購入した。こうした公共交通機関の刷新は、バルセロナの大気環境の改善にも貢献している。

著者: Josep Maria Armengol Villa, TMB, collected by POLIS  
画像: TMB

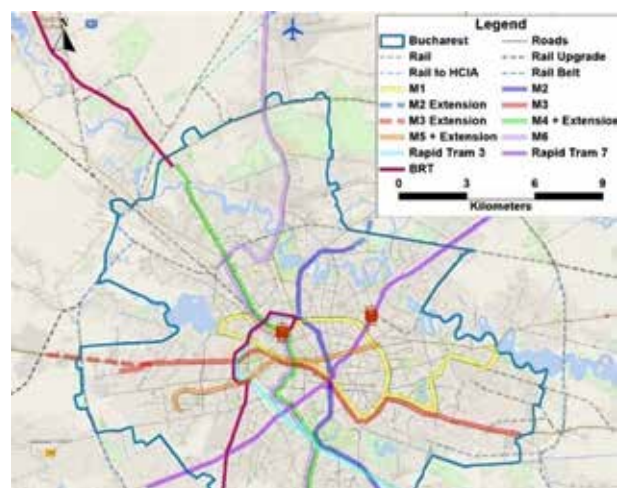


## グッドプラクティス

## ブカレスト/イルフォヴ(ルーマニア): 包括的な年間予算計画に基づくSUMPの実施

ブカレストとその周囲のイルフォヴ県は、データと問題点の徹底的な分析に基づき、SUMPの優先分野のリストを定めた。これにより、最終的なSUMPに含まれる組織、運営、インフラ部分に関する施策を決定したうえで、各施策のコスト見積もりから計画実施に必要な総投資額を明らかにし、利用可能な資金源との関係を検討することができた。SUMPは、2030年までのEUの資金拠出における優先項目を特定する主要なツールとなっており、EUからの資金は、国の資金、ブカレストとイルフォヴの行政による資本支出、国際金融機関(EIB/EBRD)からの融資、提案された駐車戦略からの追加収入と並行して検討する必要があった。また、同期間における公共交通機関の運営補助金とネットワーク維持のために必要な予算を明確にすることができた。

著者: Alan O'Brien, EIB/JASPERS, collected by Rupprecht Consult  
画像: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## アクティビティ9.2: 「SUMP」文書の完成と質の担保

### 根拠

プロジェクトチームの重要な任務は、SUMP文書の最終版を作成することである。そこで、これまでの合意事項を確実に反映させるために、組織内部、重要なステークホルダーによる文書草案のレビューが必要である。ここでは、文書の議決、公表に先立ち、今後の実施と普及に向けて、品質の高い文章を完成させることに重点を置く。このステップでは、公表する文書の、最終的な仕上げと改良を行う。

### ねらい

- SUMP文書の高い品質を確保すること。
- 主要なステークホルダーと一般市民の意見が、文書の中で十分に考慮されていることを確認すること。
- 議決・承認と一般公開に向けて、SUMP文書を最終的に完成させること。

### タスク

- SUMP の草案全文を作成する。文書に盛り込むべき点は以下のとおりである。
  - 背景、地域の状況、SUMP策定プロセスの概要（ステークホルダーや市民の参画を含む）
  - モビリティ分析とシナリオ分析の結果
  - ビジョン、目的、主たる目標値
  - 施策パッケージとアクション（スケジュール、責任、場合によっては資金調達を含む）
  - モニタリングと評価の方法
- 文書全体を見て、品質を確認し、効果的な成果をもたらすものとなっているかチェックしよう。クオリティを高めるために、オンラインのSUMP自己評価（下記の「ツール」を参照）を利用したり、同僚にレビューしてもらうことも検討しよう。
- ステークホルダーや市民を巻き込んだプロセスにおける意見や結果が、文書全体に組み込まれているかどうかを確認しよう。
- SUMPは、手続き上の要件（国レベルで存在する場合など）や、戦略的環境評価（SEA）に関するEC指令に

準拠しているかどうかという観点からも評価する必要がある。国によっては、この時点でパブリックコメントが必要となる。

- 主要なステークホルダーと協力して最終的な修正を行おう。例えば、主要な意思決定者が支持を躊躇してしまうような微妙な側面を調整するなどして、政治的にも市民からも広く支持される文書を目指そう。ただし、内容が薄まらないよう注意しなければならない。持続可能性という目標を達成するためには、十分に野心的であることが不可欠である。
- SUMP文書の最終版を確定しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- 持続可能な都市モビリティの計画策定の経験を持つ外部評価員を加え、文書の品質をチェックしよう。
- SUMPを「ブランド化」し、SUMPの中核となる考え方を市民に伝えるにあたって常にブランドを使用することで、一貫性のあるプレゼンスを持たせ、SUMPが一目で分かり、市民やステークホルダーにしっかり印象付けられるようにしよう。「ブランド化」にあたっては、キャッチーなタイトル、視覚的なアイデンティティ、テーマカラーやカラー・スキームの開発や、専用ロゴをデザインすることなどが考えられる（以下の事例を参照）。
- 文書の簡約版を作成しよう。
- SUMPを策定した都市のデータベースEltisに、自らの都市を追加しておこう: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### タイミングと調整

- SUMP文書の完成に近い草案が利用可能になった時点で品質チェックを行う。

### チェックリスト

- ✓ SUMPの最終草案を作成したか。
- ✓ 組織内部およびステークホルダーによるレビューが完了したか。

- ✓ 品質評価が完了したか。
- ✓ 最終校正が完了したか。



### SUMP自己評価ツール

SUMPの完成に向けた計画プロセスの質をチェックするには、オンラインSUMP自己評価ツールの使用を推奨する。このツールは、計画サイクルのすべての段階で使用することができるもので、モビリティ計画の開始時から、策定プロセスの途中での評価・改善と、SUMPの最終確定版となるの前の品質評価の両方に使用できる。自己評価は、それぞれの都市の計画の背景や関心事に応じた質問で構成されており、質問に回答すると、作成した文書がどの程度SUMPの原則を満たしているかが結果ページに表示され、作成に至るアプローチの強みと弱みを特定することができる。さらに、結果ページでは、さらなる改善のためのアドバイス、グッドプラクティス、固有の状況に応じたガイダンスへのリンクが提供されている。最終的な文書に多様なフィードバックを反映させるため、SUMP自己評価は、SUMPコアチームの複数メンバーが記入すべきである。

SUMPの自己評価へのリンク  
[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

### グッドプラクティス

## グレーター・マンチェスター(イギリス)、マルメ(スウェーデン)、ブダペスト(ハンガリー)、ウィーン(オーストリア): 賞を受賞した優れたSUMPはデザインも優れている

優れたデザインで賞を受賞したSUMPの一つに、グレーター・マンチェスターがある。グレーター・マンチェスター交通局(TfGM)は、局内の専門知識と外部のサポートを組み合わせ、人目を引くデザインを作成するとともに、必要な更新を迅速に行える柔軟性を確保した。また、カバーページのようなSUMP本文とは独立した部分は、外部のデザインコンサルタントが作成した。地図、インフォグラフィック、画像など、SUMP更新に伴って変更が加わる可能性がある本文中の図表は、TfGM局内のデザインチームが担当した。これにより、TfGMはSUMP本文を迅速に変更し、あらゆる更新作業を経ても、同じデザインフォーマットを使用し続けることができ、SUMPIに関連するTfGMの文書全体でデザインの一貫性を保つことができた。

マルメ、ブダペスト、ウィーンのデザインアプローチに関する情報は、付属書に掲載されている。

著者: Ben Brisbane, Transport for Greater Manchester, collected by Polis  
 画像: Transport for Greater Manchester



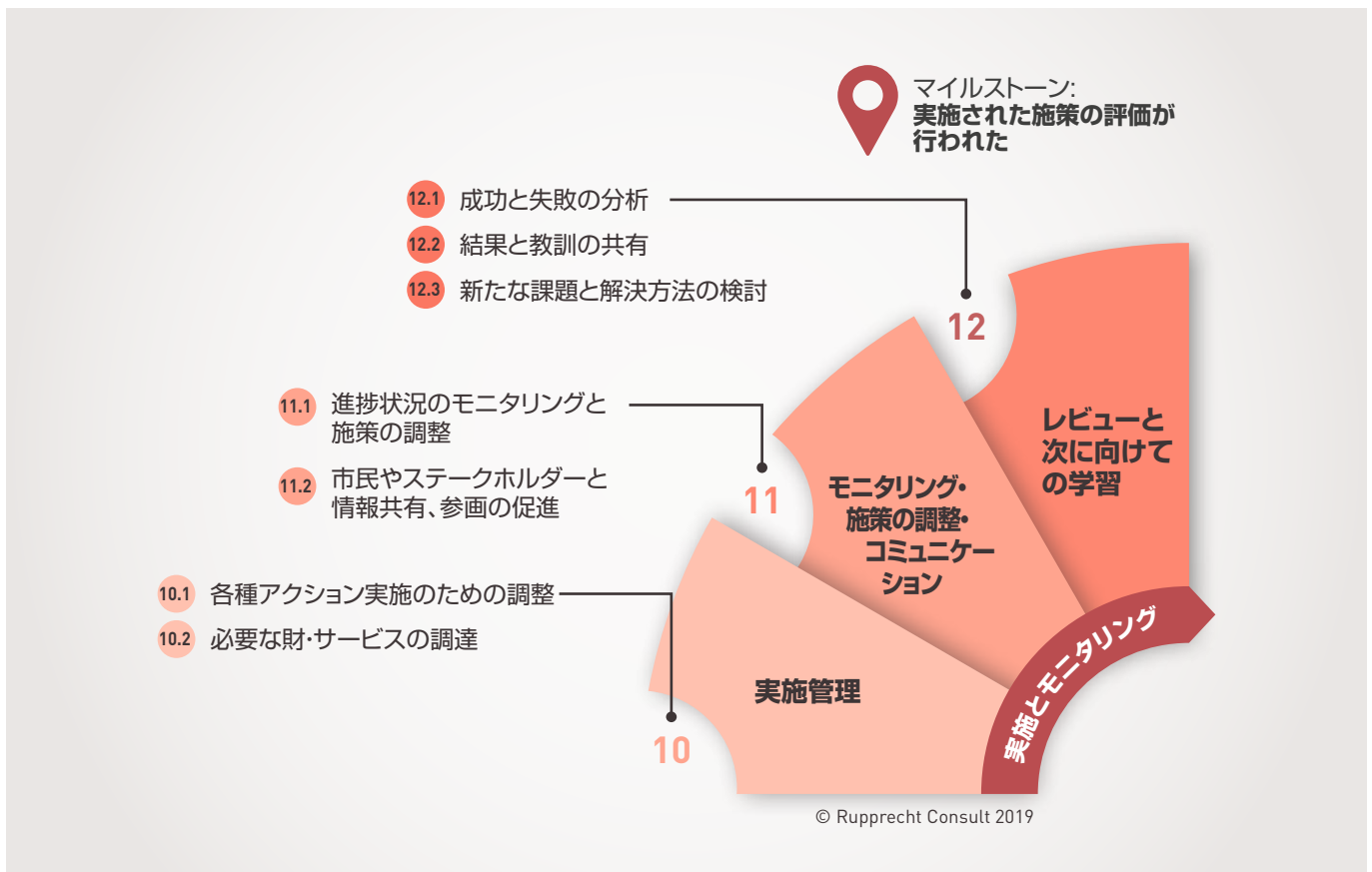
## **マイルストーン:** 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)が議決された

計画プロセスにおける最も重要なマイルストーンは、党派・会派を超えたできるだけ広範な政治家によるSUMPの議決・承認である。SUMPは、都市や地域の発展に責任を持つ、選挙で選ばれた代表者からなる組織(市議会、近隣市町村の議会、州・県議会など)によって公式なものとして認定される必要がある。これは、市民の受容性を促進し、説明責任を果たし、ここまで合意した施策実施の枠組みを確固たるものとするための重要なステップである。議決のプロセスには数か月かかることがあり、国の制度的な枠組みや行政組織によっても異なるであろう。議決・承認がなされたならば、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。





# フェーズ4: 実施とモニタリング



フェーズ4では、SUMPで定義された施策と関連するアクションの実施に焦点を当て、体系的なモニタリング、評価と、コミュニケーションを行う。ここでは、次のような重要な問いかけに答えることで、アクションの実施に移る。

## どうすればうまく管理できるか

実施主体となる部局や組織は、自分たちのアクションの技術的側面を詳細に計画し、実施し、必要に応じて財やサービスを調達する。これには多くの関係者が関与するため、実施プロセスの全体的な調整には特別の注意が必要である。

## 私たちはうまくやっているのか

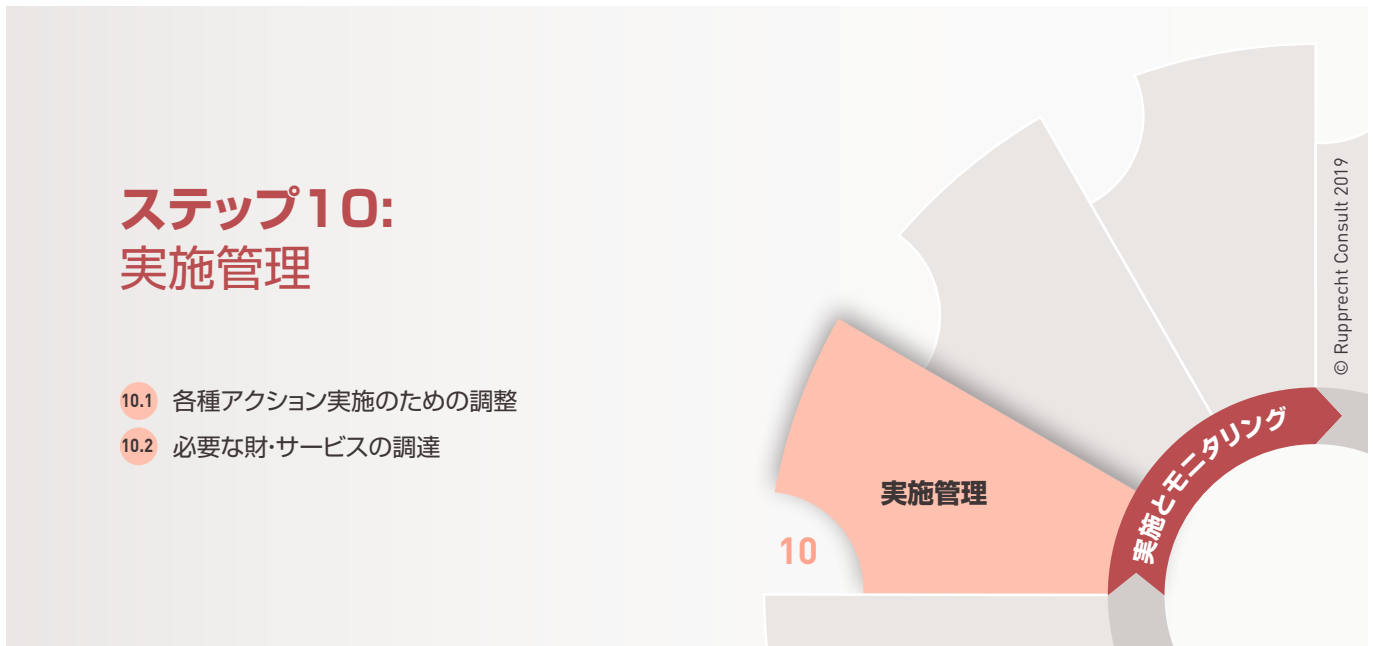
体系的なモニタリングを行うことで、計画通りに物事が進んでいるかどうか明確になり、必要に応じて是正措置を取ることができる。モビリティのスキームを変革することは、日常的な利用者に対して、ときに大きな混乱を(多大な恩恵とともに)もたらしかねない。積極的な双方向の

対話に基づき、世論を理解することは、導入プロセスを成功させるために非常に重要である。

## 私たちは何を学んだのか

SUMPサイクルの最後のステップでは、成功と失敗をレビューし、その結果をステークホルダーや市民に伝え、新たに生じた課題や解決策の検討を行う。

「施策実施の評価」というマイルストーンは、SUMPサイクルの締めくくりであり、同時に次のSUMPプロセスに教訓を引き継ぐことでもある。



## ステップ10: 実施管理

- 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

SUMPが議決・承認されると、実施段階に入る。SUMPは戦略的な文書であるため、各アクティビティのしっかりとしたフレームワークは整っているが、具体的にどのように実施されるか、何を調達する必要があるかについては詳細には規定していない。このような複雑な作業は、通常、中核となる「SUMPチーム」ではなく、担当の技術部門が行うことが多い。したがって、一貫したアプローチを確かなものとするためには、技術部門への適切な引き継ぎと、コアチームによる効果的な全体のコーディネートが重要となる。例えば、物品やサービスの調達についてはどの行政機関にも標準的な手続きがあるが、革新的な製品の入札や「グリーン調達」においては、製品の導入や調達方法を首尾よく行うために、コアチームが気を配っておかねばならないことが多い。

### アクティビティ10.1: 各種アクション実施のための調整

#### 根拠

SUMPの出来が良くても、それが自動的に良い結果をもたらすわけではない。選んだ施策パッケージとアクションをしっかりと実施することで初めて良い結果が生まれる。目的を効果的に達成するためには、実施を指揮監督し、リスクを管理するための適切なマネジメントが必要である。そのためには、すべての関係者間の合意が必要であり、あわせて、SUMPのコアチームから実施に携わる技術スタッフへの引き継ぎやアクション実施の段階における定期的なコミュニケーションも求められる。

#### ねらい

- ・ 施策実施に関わる関係者の役割を正式に定めること。
- ・ すべての関係者間をしっかりとコーディネートすること。

- ・ 効率的で効果的な実施プロセスを順序よく進められるよう調整すること。
- ・ 潜在的なリスクに対処すること。
- ・ 実施の透明性を担保すること。

#### タスク

- ・ 策定プロセスから実施に向けた継続性を確保するため、SUMP コアチームとして活動を継続しよう。実施にあたっては、定期的な会合の開催(月1回など)を継続し、進捗状況を把握し、アクションが軌道に乗らない場合の対策を練っておこう。
- ・ 各アクションの重要な側面を説明したファクトシートを、実行する担当部署や機関に手渡そう。もしもまだ

作成していない場合は、そのようなファクトシートを作成しよう。(ファクトシートの内容についてはアクティビティ8.1、8.3を参照。基本的にはアクティビティ8.1と8.3で作成しておくべきである。)

- マネジメントの手順と責任について合意しよう。その際、各アクションに対して実施責任者を決めよう。各責任者は、実施に関係するステークホルダーが共通の枠組みとして使用する作業計画のこれまでの合意事項をしっかりとまとめておこう。
- リスクを評価し、不測の事態に備えた計画を立てておこう(アクティビティ8.3の分析の続き)。どのアクションが他のアクションに強い影響を与え、遅延が生じた場合にどのくらいSUMP全体の中でリスクとなるか、遅れが生じた際にどう対応するかなどである。
- SUMPコーディネーターは、各アクションのマネージャーと定期的に連絡を取り合う体制をつくっておこう。どのような形式で、どのくらいの頻度で進捗状況の報告を受けるかを合意しよう(例えば、形式的な作業による過負荷を避けるために、SUMPコーディネーターとアクションマネージャーの間でのみ、短い非公式の電話をするなど)。それが難しい場合には、コミュニケーションの強化と必要なサポートの提供をし、政治的意思決定者の力も借りつつ、アクションを着実に遂行するようにしよう。
- アクションの全体的な実施状況を確認するため、定期的なミーティングを開催しよう。すべてのアクションのマネージャーとのミーティングを、年に1回は開催すべきであろう。

### 可能であれば行うべきこと

- アクションの実施の管理を、組織内でより広範に業務遂行状況を管理しているシステムとリンクさせておこう。

### タイミングと調整

- 実施段階全般。



image © BKK Centre for Budapest Transport

### チェックリスト

- ✓ アクションのファクトシートを実施担当者に直接手渡したか。
- ✓ 誰がコーディネーターとなるかと、各アクションの実施に向けた段取りについて、それぞれ合意したか。
- ✓ リスクを評価し、不測の事態への対応策を検討したか。
- ✓ 各アクションのマネージャーによる定期的な状況報告の業務フローを確立したか。

## グッドプラクティス

### ウェストヨークシャー州(イギリス): 常に対話を続けるためのプロジェクト管理

ウェストヨークシャー州(WYCA)では、SUMPの準備と実施のための体制を組織図の形で明確化した。すなわち、行政機関がSUMPと実施プログラムを準備し、政治家が最終的に内容を決定する。「交通委員会」はプロジェクト執行機関としてSUMPの準備から実施を監督し、別に設置された「投資委員会」がSUMP実施のための資金調達に関する決定を行う、という具合である。そして、州の「プロジェクトマネジメント」という組織が、SUMPの個々の部分を担うテーマ別ワークパッケージのリーダーとともに、SUMP遂行の責任を負う。各種調整は、毎月の担当者会議、隔月の政治家による専門委員との会議、一般市民やステークホルダーとの協議を通じて行われる。

著者: Steve Heckley, WYCA, collected by Polis  
 画像: West Yorkshire Transport Strategy 2040



## グッドプラクティス

### フローニンゲン(オランダ): アクションの調整と協力のための地域官民パートナーシップ

フローニンゲンのSUMPは、都市と都市圏のための持続可能な計画という長い伝統に根ざしている。アクションの実施を調整するために、アクセシブルで持続可能なフローニンゲンを目指す官民パートナーシップ「フローニンゲン・アクセシブル (Groningen Bereikbaar)」という組織が正式に設立された。この組織によって、すべての関係者が協力しあい、さまざまな交通関連プロジェクトの作業の調整がしっかりとできるようになった。政治的な支持を取り付け、コミットメントを増やし、官民、学界、市民、さまざまなステークホルダーのグループから優れたノウハウを集めることに成功している。

著者: UBC, based on GroningenBereikbaar.nl.  
 画像: Jeroen van Kooten



## グッドプラクティス

## ブルノ(チェコ): アクション実施のためのSUMPモニタリングツール

SUMPモニタリングツールは、専門家と市民の両方が使える地理情報システム(GIS)アプリケーションで、アクションの計画に基づいたあらゆる投資に関する情報(予算、実現年など)を含み、データの詳細な分析が可能となっている。地元の関係する専門家(主にステークホルダー)は、SUMPの実施を管理するためにこのツールを使用しているが、このツールではすべての関係者が1つのプラットフォーム上で協働できるため、大幅に時間を短縮でき、SUMP実施にあたっての調整が容易になった。市民は、SUMPの実施に関する情報源としてこのアプリケーションを利用することができる。なお、市民参加型のツールとして活用すべく、現在さらなる開発が進められている。

著者: Lukáš Báča, City of Brno, collected by Rupprecht Consult  
 画像: Kateřina Nedvědová, City of Brno



## アクティビティ10.2: 必要な財・サービスの調達

## 根拠

施策やアクションに必要な財・サービスを調達することは、SUMPの実施において重要な部分である。調達の手続きはどの行政機関でも標準化されており、通常は専門職員がサポートするが、革新的な製品の入札や「グリーン調達」には、SUMPのコアチームも気を配っておかねばいけない。欧州の都市では調達の総額が大きいいため、調達行為それ自体が都市のモビリティを変化させる際の強力なサポートの手段となる。各都市や地域の購買力で、低公害車やシェアモビリティなど、革新的で環境に優しい製品やサービス、ビジネスモデルに対する決定的な需要(クリティカルマス)を生み出すことができるからである。調達を上手に行うことで、社会や環境への悪影響を最小限に抑えると同時に、革新的な製品やサービスを市場に浸透させることを可能にし、この両方の点において付加価値を生み出すことができるのである。

## ねらい

- アクションの実施に必要なすべての財・サービスを、効果的かつタイムリーに調達すること。
- 調達の仕方を工夫することで社会・環境への負の影響を最小化すること。
- 持続可能な新技術や新サービスを普及・促進すること。

## タスク

- その都市の真のニーズを評価し、明確化しよう。これが財・サービスを調達する原点だ。調達担当者は技術部門と密接に協力し合う必要がある。これは、要件を正確に調達内容に反映させ、効果的な調達プロセスに乗せるためである。
- 持続可能な公共調達のための国内およびEUの法的枠組みについて十分な知識を持ち、法令違反を回避しよう。違反があると、実施プロセスを複雑にしたり遅らせたりすることになる。
- 財・サービスごとに調達方法と期間を決定し、どのように実施すべきか、どのような契約が必要かを明確に決めよう。スケールメリットにより安価に調達できる可能性がある場合は、他の関連部門との共同調達を検討しよう。
- 具体的な製品を基準にするのではなく、必要な機能を示すパフォーマンスベースの基準を用いて技術的な仕様を設定しよう。最低限の要求事項、あるいは特典基準として、持続可能性の側面を加えることを検討しよう。コストの基準にも、購入価格だけでなく、ライフサイクルコストの考え方を取り入れよう。ライフサイクルコストは、調達者にとっての真のコストであるし、燃費の良い(つまり低排出ガスの)車両のような、持続可能な製品選択にもつながる。

- ・ 公募を通じて落札者を選ぶというプロセスを経よう。
- ・ 市民や政治家の支持を高めるために、調達プロセスの透明性を確保しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- ・ 市場での入手が困難な革新的な製品やサービスについては、全く新しい調達方法を検討しよう。例えば以下のような方法が考えられる。
  - ・ 情報の要求 - 正式な調達手続きを開始する前に、可能性のあるソリューションの情報を収集する。
  - ・ 市販のものとして出回る前の調達 - 公共部門のニーズに応じた、まだ存在していない新しいソリューションの開発を産業界に求める。
  - ・ 革新的なソリューションの公共調達 - まだ大規模に利用できない全く新しいソリューションを、自治体が早期に採用し、一般市場への普及を後押しする。

### タイミングと調整

- ・ 調達は、通常、アクションの実施の初期に行う作業であるが、アクションのタイミングによっては、実施段階全体に関連する。

### チェックリスト

- ✓ 真の調達ニーズを明確化し、合意したか。
- ✓ 調達プロセスをリードする人材について、それぞれが持つ専門知識も含めて一覧を作成したか。
- ✓ 入札仕様を定めたか。
- ✓ 入札手続きを進め、応札を評価し、落札者を選んだか。



#### グリーン公共調達(GPP)のための基準テンプレート

EU GPP基準は、公共調達における入札の仕様書にグリーン要求事項を盛り込むことを促すために策定された。EU GPP基準自体は、環境面、コスト面、市場での入手可能性、検証のしやすさのバランスをとることを目的としているが、調達を行う機関は、そのニーズと目指すレベルに応じて、仕様書にすべての要件を含めるか、特定の要件のみを含めるかを選択することができる。

都市モビリティに関しては、以下の分野で基準についてのひな型がすでにある。それぞれがいくつかのサブカテゴリーで構成されており、道路輸送に関する文書であれば、バス、自動車、その他の車両などの調達といった具合である。これらはEUのすべての公用語で入手可能である。

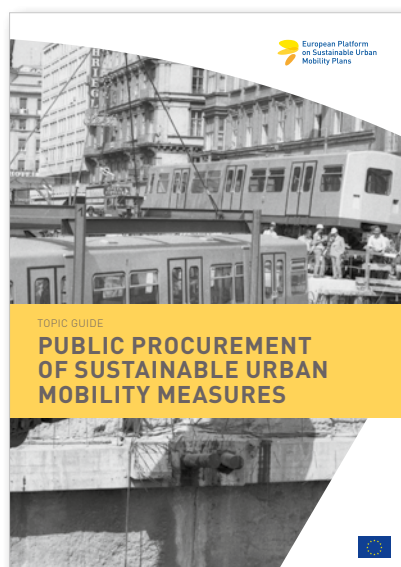
- ・ 道路の設計、建設と維持管理
- ・ 道路の照明と交通信号
- ・ 道路輸送

詳細参照: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

## 持続可能な公共調達へのアプローチ

図 36: 持続可能な公共調達へのアプローチの概要(Rudolph, F., Werland, S., 2019. Public procurement of sustainable urban mobility measures)

| アプローチ                          | 目標                         | 事例  | 備考  |
|--------------------------------|----------------------------|---|---|
| 持続可能なモビリティモードに向けて投資の方向を転換      | 交通システムを持続可能なモードに転換         | 自家用車よりも、公共交通とアクティブモードに投資を集中   | 調達機関の影響力が限られている、または全くない、政治的決定になるかもしれない              |
| モノの代わりにサービスを調達(アウトカムベース、機能の調達) | 直接的なコストを削減、限られた都市空間資源の保護   | 公用車を購入する代わりにカーシェアリング車両を使用   | 仕様は機能および性能関連の要件で定義する                                |
| なるべく持続可能な製品・サービスを調達する          | 製品のエネルギー効率の向上、環境にやさしい製品を優先 | 車両のCO <sub>2</sub> 、騒音、PM、NOxの排出量を評価基準として利用<br>既存のトラムやバスの改良によるエネルギー効率の向上<br>道路や自転車道の建設にリサイクル素材を使用 | EUの法規では、最低価格以外の追加的な評価基準の適用が認められている                  |
| 製品やサービスの質の向上                   | 公共交通機関の魅力向上                | 公共交通機関の品質基準の設定(静音車両、車内での乗客への情報提供、WiFiなど)  |   |
| 革新的な製品やサービスを調達する               | 市場におけるイノベーション              | 電気バスの購入<br>公共交通システムの一部としてシェアサイクル事業者と契約  | 自治体は公共交通機関など多くの分野で市場支配力を持っている<br>調達にはリスク管理が必要な場合もある |



持続可能な都市モビリティ施策の公共調達に関しては「**Public procurement of sustainable urban mobility measures**」に記載されている。

## グッドプラクティス

### イタリア・ピエモンテ州: 都市型電気バス19台の共同調達

ピエモンテ州では、地方の公共交通に電気バスを導入するために、共同調達方式を採用した。共同調達は以下の5つの手順を踏んでいる。

- 公共交通事業者からのプロジェクト提案書の提出要請
- サプライヤーを特定するための市場調査
- サプライヤーからのオファーを募っての事前資格審査
- サプライヤーの選定
- 選定されたサプライヤーからの提案書の提出要請

その結果、BYD EUROPE B.V.が落札し、同社が関係する各公共交通事業者と独立した契約を結んだ。州政府はバス購入費用の90%を補助し、交通事業者は自身で10%を負担した。州全体で、10年間で約5万ユーロの費用と、年間769トンのCO<sub>2</sub>を削減できる見込みである。

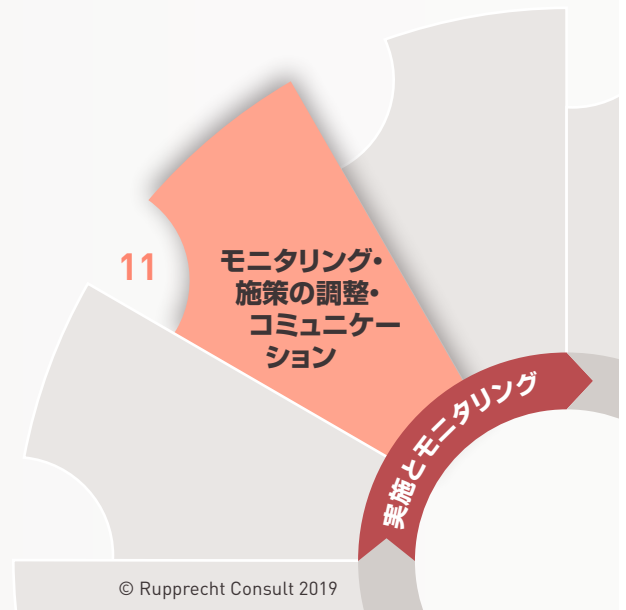
著者: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, collected by ICLEI  
画像: The Piedmont Region





## ステップ11: モニタリング・施策の調整・ コミュニケーション

- 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



継続的なモニタリングは、持続可能な都市モビリティの計画とは切り離せない重要な点である。これによって、プロセス全体の効率性を高め、高品質の事業実施に繋げることができる。実施フェーズを成功させるためには、事前にベースラインとなる値を設定し、変化に適切に対応できるように早期にモニタリングを開始する必要がある。モニタリングの結果は、その後の実施作業の最適化のためにフィードバックする必要がある、さらに市民やステークホルダーにも知らせるべきだ。多くの一般市民は、アクションの実施によって初めて直接的な影響を受け、高い関心を示す。したがって、地元に対する定期的な関与と情報提供が必要なのである。

### アクティビティ11.1: 進捗状況のモニタリングと施策の調整

#### 根拠

SUMPの議決・承認の前に、すでに広範なモニタリングと評価の仕組みが明確化され、データの収集が行われている(アクティビティ3.1、6.1、7.3参照)。したがって、この段階では、アクションの実施に伴い、選択したモニタリングツールを定期的に適用し、目標値の達成に向けてどれだけの進捗があったかを確認する。定期的にモニタリングを行い、振り返ることによって、問題を早期に発見し、調整策を講じることができる。どのような調整を講じるかは、各都市とそのSUMPの具体的な状況や地域の事情によって異なるが、SUMPの実施過程においては、新たな展開や洞察を考慮に入れるために、柔軟な対応が必要となる。都市の具体的な課題に対応できる優れた施策やアクションが新たに登場したり、新しい知見によって既存の施策が時代遅れになったりする可能性があるからである。施策の実施内容を調整する理由としては、計画に関する内部要因(時間や予算など)や、さまざまな外部要因(アクションに対する市民の意見の相違、議会、プロセスに

影響を与える規制の手順や計画作業、新しい技術の登場など)が考えられる。

#### ねらい

- 予定通りに実施するための問題点や、ボトルネック、その他の課題を明確にすること。
- 目標値の達成に向けて進捗状況を把握すること。
- 新しい技術、法律、資金調達源、政治的な進展に対応すること。
- 実施プロセスの調整と最適化を行うこと。

## タスク

- ・ アクションの実施責任者と定期的に連絡を取り合い、実施状況を把握しよう(アクティビティ12.1参照)。
- ・ アクティビティ7.3において定めたデータ収集の方法と頻度にしたがって、指標を定期的に測定しよう。施策レベルの指標を用いて、個々の施策や施策パッケージの目標値に向けた進捗状況をモニタリングするとともに(施策のタイプに応じて1~5年ごと)、戦略的指標を用いて、SUMP全体の目標値に向けた進捗状況をモニタリングしよう(通常、1~2年ごと)。いずれの場合も、施策の効果を見積もるために、他の要因も考慮しつつ、測定値を実施開始前のベースライン値と比較しよう。
- ・ 国の規制、技術、資金調達源、地方政治の変化など、新しい動きを常に把握しよう。世の中の傾向が自分たちの施策実施にとってどのような意味を持つか、定期的に考えよう。
- ・ 施策の更新や施策実施のための具体的なアクションや事業の変更には柔軟に対応しよう。以下のような場合には、調整が必要である。
  - ・ アクションや事業の実施に困難が伴うケース。例えば、ある施策が強い反対があった場合、それをいったん一時的な実験という位置づけにして、一定期間(例えば1年)後に適切な評価を行い、その結果に応じて継続するか中止するかを検討する。人々が変化に慣れ、メリットを感じるようになると、反対意見が減るケースも多い(ストックホルムのロードプライシングのケースなど)。
  - ・ 施策またはSUMP全体が重要な目標値を達成できていないケース。SUMPの個別施策の効果が想定よりも低いことが判明した場合は、その理由を調査し、手遅れにならないうちに調整する。例えば、車道から分離した新しい自転車レーンが狙い通りに利用されていない場合、そのレーンに何か問題があるのか、あるいはそのレーンにつながる重要な接続ルートが欠けているのかを調べ、その対応を考える。別の例としては、経済成長により自動車所有が増えているなどの理由で、さまざまな努力にもかかわらず、都市の大気汚染が改善されない場合がある。その際は駐車料金の引き上げや道路課金を最新の電気バスの提供と組み合わせ、大気汚染対策の強化または追加を検討することも考えられる。
  - ・ 技術発展や、法改正、政治的な展開により、施策が時代遅れになったり、他により効果的な施策が考えられるケース。例えば、新しいタイプの電気自動車

は、インフラの再設計を必要とするかもしれないし、以前は多数派からの支持を得られなかった道路空間の再配分策が、地方選挙の結果によって、こんどは可能になるかもしれない。

- ・ アクションのマネージャーと協力しながら、必要なところは調整していこう。施策がうまくいかない場合は、施策を中止する勇気を持つ。実施プログラムは、期間全体を通して、モニタリング結果により修正していくべきものである。
- ・ モニタリングの結果に基づいたSUMPの施策の変更点を明確に示し、最も重要な変更点については政治レベルで正式な承認を得よう。

## 可能であれば行うべきこと

- ・ 実施のモニタリングに「サニティチェック」を含めよう。つまり、ステークホルダー、一般市民、そして比較対象となり得る他の都市が、SUMPの目的や目標値との比較で実施状況をチェックし、フィードバックするというものである。
- ・ 透明性のある方法で、モニタリングと評価を実施する体制を構築しよう。できればモニタリングは中立的な独立機関に行ってもらうことが望ましい。また、これまでのステップで使用してきた指標セットをここでも使おう。予算の制約などでこれが現実的でない場合は、当局による自主的なモニタリングと評価でも代替できる。
- ・ 評価結果、特に前例がない新しい施策についての結果は、先行事例として他所のケースの教訓になるように広く公表しよう。(アクティビティ12.2参照)

## タイミングと調整

- ・ 実施段階と並行。

## チェックリスト

- ✓ アクティビティの実施状況を常にモニタリングしているか。
- ✓ 施策レベルの目標値とSUMP全体の戦略レベルの目標値に向けた進捗状況を定期的に評価しているか。

- ✓ 施策の実施にあたって必要な調整を特定しているか。
- ✓ 調整にあたり、関係者と話し合い、合意しているか。

## グッドプラクティス

### ルンド(スウェーデン): 目標値の達成状況をまとめた年間モニタリングレポート

ルンド市では、SUMPの各アクションを綿密にモニタリングし、計画過程で政治家が設定した目標値に対する評価を行っている。そのため、歩行者数、自転車、自動車と公共交通機関の利用状況を毎年数値化しているほか、市民を対象とした調査では、4年ごとに意識や移動行動に関する情報を収集している。目標値を達成できないと考えられる場合は、アクションを強化したり、翌年の計画変更を提案したりしている。

モニタリングプロセスの結果を視覚化して伝えるために、ルンドでは「交通信号システム」を使用している。アクションが順調に進み、目標値を達成している場合は緑、調整が必要な場合は黄、再設計・変更・別のアクションとの入れ替えが必要な場合は赤という具合である。

著者: Anders Söderberg, City of Lund, collected by UBC  
画像: City of Lund



## グッドプラクティス

### サンセバスチャン(スペイン): SUMPの対話型モニタリングプラットフォーム

サンセバスチャンでは、モビリティモニタリングプラットフォームを使用して、SUMPの施策の進捗状況を確認している。このデジタルツールは、既存のデータ収集システムから提供されたデータに基づいており、非常に正確で信頼性の高い推定を行うことができる。マネージャーや意思決定者が、全体的な状況を簡単に把握することができるだけでなく、プラットフォーム上のアプリケーションを用いることでより詳細な点を確認することもできる。進捗状況は、交通信号の色を使ったシンプルな形で視覚化され、SUMPや、さらには他のセクターの戦略についても、サンセバスチャンが目的の達成に向けてどの程度順調に進んでいるかどうかを示すものとなっている。

著者: Municipality of Donostia/San Sebastian, collected by UBC  
画像: Municipality of Donostia/San Sebastian



## グッドプラクティス

# フンシャル(ポルトガル): 市民が好意的に受け入れるための体系的な施策のモニタリング

フンシャルの歩行者優先施策のモニタリングプロセスでは、歩行環境の改善の受益者となる地域を特定するために、アクセシビリティの把握に焦点を当てた。さらに、交通量を分析して、交通の流れを把握し、大気汚染物質の排出量も推定した。また、施策が市民にどの程度受け入れられているのか、潜在的な影響も含めて評価するために、アンケートを実施した。施策やアクションの是正には、実施した施策の評価と数値化が必要だが、施策の利点を体系的に示すこの戦略で、市民の受け止め方は好意的になっていることが示された。歩行者優先が望ましい他の場所でもこのような戦略を使用することが推奨される。

著者: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, collected by Polis  
 画像: Municipality of Funchal; Mobility and Traffic Division



## アクティビティ 11.2: 市民やステークホルダーと情報共有、参画の促進

### 根拠

地域住民とのコミュニケーションと信頼関係は、計画段階で終わるべきではない。これは、SUMPプロセスのすべての段階で不可欠な要素である。SUMP実施の段階では、実施したアクションの進捗状況を公開し、合意したビジョンと目的にどの程度資するものかを明確にする必要がある。とりわけ、あるアクションによって直接影響を受ける市民やステークホルダーには、配慮が必要である。こうすることで、市民は、戦略的かつ詳細なレベルでの当初のSUMP策定へのインプットと、自分の街や近隣において実際に生じる変化との間のつながりを実感することができる。そのためには、行政から市民への誠実で継続的な敬意を持ったコミュニケーションが必要だ。その逆もまた然りである。日常生活の中で施策の進捗状況を最もよく知る立場にある市民に、適宜ハードルの低い機会を用意して、施策の改善や微調整について建設的な意見を共有してもらうべきである。市民の意見を真摯に受け止め、対応することで、互いに信頼感が醸成され、施策の実施プロセスや最終的な成果はより良いものとなる。

### ねらい

- 業務に携わる者の専門知識と、市民が持つ現場の知識の両方を活用し、可能な限り最善の結果を得ること。
- モニタリングと実施のプロセスに可能な限り市民に参加してもらうことで、市民の施策に対する当事者意識を高めること。
- 市民が、自分たちの街に起こる変化の意味を確実に理解するために、メリットを説明し、日々の移動の習慣を変えることが可能な場合や必要な場合には、そのための選択肢を提供すること。

### タスク

- 計画されている施策によって(プラスまたはマイナスの)影響を受ける市民やステークホルダーと、施策を開始する前に話し合い、そこで出た懸念に対応しよう。マイナスの影響を受けることを恐れる人々は、たとえ少数派であっても、当然ながら施策の受益者よりも大きな「ノイズ」を発生することを念頭に置く必要がある。

- 実施の作業に伴う一時的な悪影響を緩和しよう(例えば、トラムの新路線の建設工事で影響を受ける企業に支援を提供するなど)。
- 可能な限り幅広くステークホルダーを巻き込むために、創造的な方法を模索しよう(例えば、子どもたちに安全な通学路を示す足跡を地面に描いてもらうなど)。
- 施策の実施状況について、より多くの人々に情報を提供しよう。また、市民や政治家に向けて、評価結果を公表しよう。そして厳選された指標(人々の心をつかむ重要な指標、アクティビティ6.1参照)を、専門家だけでなくも理解しやすいクオリティの高い図で示そう。そのうえで1~2年に一度、実施状況に関する最新の情報全般を地元議会に報告し、SUMP が常に議題に上るようにしておこう(進捗状況報告書や議会でのプレゼンテーションなど)。
- 施策のマイルストーンにスポットライトを当て、地元の住民・企業等と一緒にその成果を祝おう(例えば、歩行者天国化後にストリートフェスティバルを開催するなど)。

### 可能であれば行うべきこと

- 市のさまざまな関係者(住民、企業や商店主、芸術家、スポーツクラブ、学校、高齢者、商業学校、宗教施設や団体、博物館・美術館など)との施策の「協働」という選択肢について考えよう。こうした関係者とは、メンテナンス作業の代行、簡単な現場作業の実施、自前の広報活動への取り込み、トレーニングや指導活動への参加、問題の報告、イベントの開催、データやノウハウ、あるいはアイデアの提供、さらには資金拠出(クラウドファ

ンディング/クラウドインベストメント)などのさまざまな形で、個々の状況に応じて協働することが考えられる。SUNRISE Co-Implementation Guidelinesには、さまざまな具体例が掲載されている(市民による自転車専用道路の建設、住民によるプレースメイキングの取り組み、ボランティアによる送迎活動、集団清掃など)。

### タイミングと調整

- 実施とモニタリングの各段階においてのみならず、SUMPのプロセス全体を通じて、さまざまな形で市民やステークホルダーの参加が必要。

### 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。

施策の実施が成功するかどうかは、影響を受けるステークホルダーや市民との良好なコミュニケーションに強く関係している。充電インフラやゼロエミッションゾーンなどの交通手段の電動化における施策については、住民を巻き込み、変革に加わるよう促す必要がある。自家用車から他の選択肢に切り替えてもらうことは、モビリティの計画当局が直接コントロールできるわけではないので簡単ではないが、さまざまなコミュニケーション手段やインセンティブを用いて達成する必要がある。コミュニケーションキャンペーンでは、認知度の高いブランドを使用し、異なるグループをターゲットにするためにさまざまなコミュニケーションの方法を使用することが推奨される。社会全体にとってのメリットよりも、ユーザー個人にとっての直接的なメリット(ライフサイクルコスト、充電インフラへのアクセスなど)に焦点を当てるメッセージがよいだろう。電気自動車のドライバーに与えられる金銭的な補助や実用的な利点(例えば、ゼロエミッションゾーンへのアクセス、無料駐車場、無料充電など)など、今ある特典やインセンティブをすべて広く周知する必要がある。

SUMPの枠組みにおいて、交通手段の電動化を成功させる方法についての詳しいガイドランスは、「**持続可能な都市モビリティの計画における電動化 (Electrification in Sustainable Urban Mobility Planning.)**」に記載されている。





より詳しく知るためには

**SUNRISE project, 2019.** Co-Implementation Guidelines, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**CH4ALLENGE project, 2016.** Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CIVITAS DYN@MO, 2016.** Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CIVITASDYN@MO Project, [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

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、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



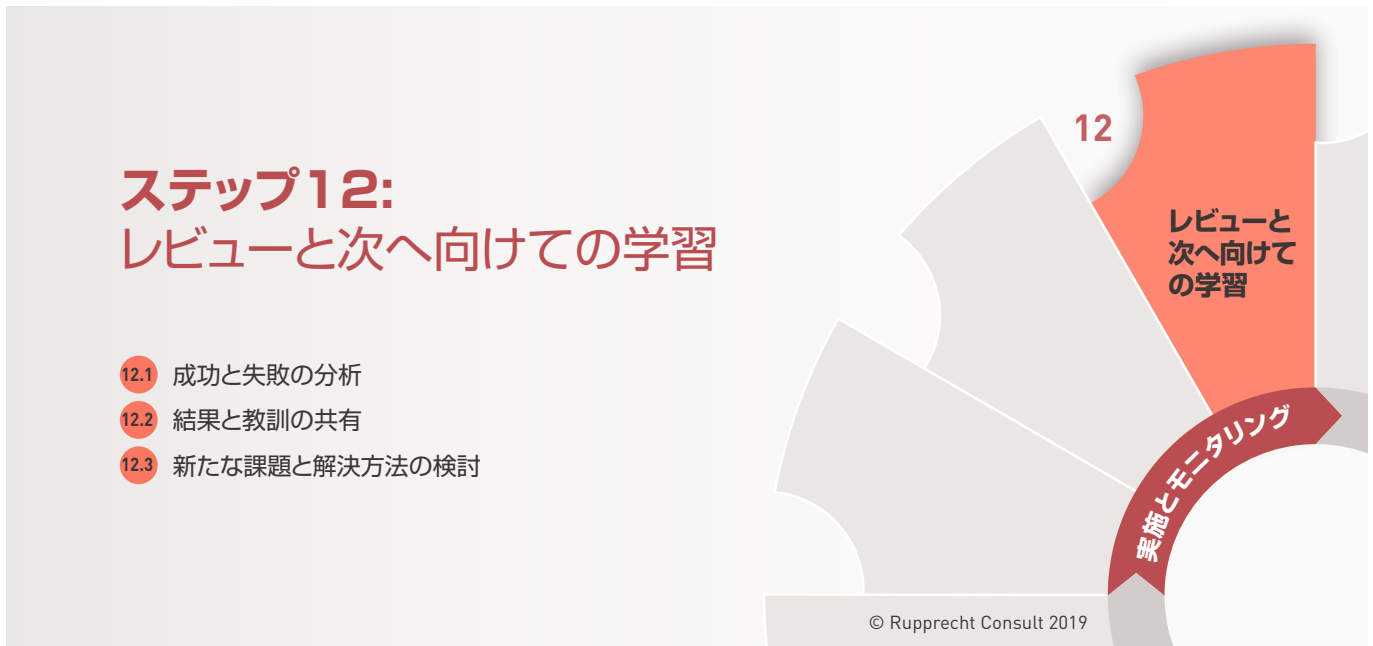
グッドプラクティス

ボローニャ(イタリア): 市民を巻き込む斬新で双方向型の信頼の形

ボローニャのSUMP策定では、多段階のアプローチに基づいた市民の参加が、後に残る重要な資産となった。「サステナブル・モビリティ・フォーラム」の枠組みの中で、さまざまなステークホルダーが、目的、戦略、政策、活動について話し合うために招かれ、全体として、55の異なる自治体とその市民が、SUMPの公開プレゼンテーション会議に参加した。その際、ボローニャの6つの地区は、ワークショップの開催や、専用の情報ポイントの設置などの形で参画した。SUMPの策定と一体で進めた「PUMSボローニャ・メトロポリターナ・プロジェクト(ボローニャ都市圏SUMPプロジェクト)」は、参加型、情報提供型、コミュニケーション型の活動(共同実施)を通じ、すべての関係者と市民を巻き込むことが狙いだった。

著者: Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, collected by Polis  
 画像: Metropolitan City of Bologna





SUMPのプロセス全体は、モビリティの発展が継続的なプロセスであることを反映して、サイクルになっている。プロセスの終わりは、次のプロセス始まりでもある。世界も街も、変化と発展を続けていく。一つのサイクルを終えても、うまくいったこと、いかなかったことを振り返り、市民と経験を共有・交換し、新たに直面する問題や課題、それらに対する新たな解決策の可能性を検討することが重要である。これによってうまくいったこと、いかなかったことから学び、そこから得られた教訓を次の持続可能な都市モビリティ計画の策定に生かすことができる。

## アクティビティ12.1: 成功と失敗の分析

### 根拠

すべての物事が計画通りに進むわけではない。当初の計画よりも悪い方向に進むこともあれば、良い方向に進むこともある。しかし、あらゆる経験は教訓になる。何がうまくいったか、何がうまくいかなかったかを注意深く見ることがとても重要である。評価には、都市のモビリティの改善や、さらにその先にあるビジョン、目的、目標値の達成に向けてどれだけ注力できたかと、計画プロセス自体の有効性の両方を含む。一方がうまくいっても、もう一方がうまくいかなかったということもあり得る。

これらの成功と失敗を特定し、理解するためには、関与し、影響を受けた市民を巻き込み、プロセスとその成果についての彼らの意見に積極的に耳を傾ける必要がある。こうしたことは、次の計画サイクルの基礎となるスキルや知識を学び、向上させるために必要不可欠である。また結果的に、次のSUMPのサイクルに向けたしっかりとした基礎固めともなる。

### ねらい

- 成功と失敗の原因を理解するため、計画プロセス、SUMPとその実施状況を評価すること。
- 市民やステークホルダーの協力を得て、持続可能な都市モビリティの計画策定プロセスや全体的な施策の効果について理解を深めること。
- 次のサイクルのSUMPに向けて、学んだことをまとめること。

### タスク

- 各フェーズの全てのステップの強みと弱み、および最終的な成果を分析することで、SUMPの成功点と失敗点を評価しよう。

- ・ サイクル全体を振り返って、プロセスを分析しよう。手法としては、例えば、参与観察、フォーカスグループ、インタビューなどがある。ステークホルダーや市民の参加の有効性を振り返ることで、後の段階や将来の市民やステークホルダーの参加活動をより良いものにする事ができるよう、これらの方法を使用しよう。
- ・ 主要なステークホルダーや市民を積極的に巻き込み、彼らの視点からプロセスの達成度や改善可能なステップを明らかにしよう。長年にわたるSUMP策定のプロセスを経ると、外側にいる人たちは全く異なる見方をする可能性があり、運営側が気づかない重要な側面に気づいているかもしれない。
- ・ 十分な結果が得られた時点で、実施した施策の広範な影響評価を開始することができる。何が良かったのか、何が悪かったのかを分析しよう。達成できなかったが、今後も目指すべき目的や戦略的目標を洗い出そう。
- ・ コアチームと主要なステークホルダー（「運営グループ(ステアリングコミティ)」など）に「教訓」を伝えておこう。
- ・ 次の計画に向けて、成功を根拠とともにアピールできるようにし、次の計画においても失敗からの学びを継続するようにしよう。

### タイミングと調整

- ・ 実施段階では、計画と市民参加のプロセスの有効性をレビューする。
- ・ 十分な数の施策が実施された後には、全体的な効果（すなわち「ビジョンとして描いた姿に近づいたか」）を確認する。

### チェックリスト

- ✓ SUMPの計画プロセスの成功と失敗を評価したか。
- ✓ 施策実施の評価を行ったか。
- ✓ 主要なステークホルダーや市民を巻き込むことで、さまざまな視点を得ることができたか。
- ✓ 学んだ教訓を共有し、発信したか。

## グッドプラクティス

### ナント都市圏(フランス): 新たな計画策定に先立って前回のSUMPを総合的に再評価

ナント都市圏では、次期のSUMPをよりよいものとするべく、前回の計画(2010~2015年)の主な成功と失敗を評価した。この評価では、市民の移動行動がどのように変化したか、また、2010年以降に実施されたさまざまなモビリティ施策をどのように体感したかを把握するために、ナント都市圏で、定性、定量の両面での調査(それぞれ2万人と1,000人を対象)を実施した。さらに、専門家グループによる定性的な分析を行い、次の新たなSUMP開発のための結論と提言を導き出した。このプロセスで、住民との協議、専門家やステークホルダーの参加があったことで、次期のSUMPの準備をしっかりと行えるという点が最も重要である。

著者: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, collected by Polis  
画像: Christine Blanchard





## アクティビティ12.2: 結果と教訓の共有

### 根拠

あらゆる都市には強みと弱みがある。SUMPプロセスのさまざまな分野や側面で、それぞれの都市は他の都市から学び、また他の都市に教えることができる。知識や経験の共有は、第一に、ヨーロッパ中の都市が共に前進し、改善することに資するものである。第二に、自らの経験を振り返り、他者から学ぶという機会を得ることもできる。その際、何を共有するかということも重要である。一般に、人は自分の成功については喜んで共有するが、失敗を公にはしたがる。これは理解できることだが、最もためになる教訓の一つは、計画通りに進まなかったこと（良い意味でも悪い意味でも）である。

### ねらい

- 自分の国や地域、同じ言語圏の他の都市と（可能であれば、それよりさらに広い範囲の都市とも）、学んだ教訓を共有する機会を見つけること。
- 自分の国や地域、同じ言語圏の他の都市（可能であれば、それよりさらに広い範囲の都市も）の経験から学ぶ機会を見つけること。学びは、SUMPの内容、プロセス、または施策から見いだされるかもしれない。
- うまく行かなかった経験も広くオープンに共有すること。特に、そこから何を学んだか、次回はどう改善したいと考えるかという、重要なこともあわせて共有すること。

### タスク

- 「学んだ教訓」を振り返り、文書化しよう。
- 他の都市が経験から学べるように、成功と失敗の分析結果を共有しよう。
- 自らの国や地域で、既につながりのある他の都市に呼びかけ、情報の共有や交換を行おう。他の1~2都市の関係者を招待して、半日程度の簡単なワークショップを開催し、教訓を互いに共有、交換、考察しよう。

### 可能であれば行うべきこと

- SUMPの経験から一つトピックを取り上げ、ケーススタディを書いてEltisに載せよう。 <http://www.eltis.org/discover/case-studies>



image © Gehl

- CiViTASポータルに登録して、同じように持続可能なモビリティに取り組んでいる人たちと情報を共有・交換しよう。 <https://civitas.eu>

### タイミングと調整

- 成功と失敗を振り返り、理解する時間をしっかり取ったら、「学んだ教訓」の共有を始める。

### 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。

## グッドプラクティス

# ジノーザ(イタリア)、リバス=バシアマドリード(スペイン)、キルクス(ギリシャ): ラーニングプログラムで知識を交換

ラーニングプログラム(CIVITAS SUMPs-Up SUMP Learning Programme 3)で、中小の都市がさまざまな活動を通じて知識や経験の共有をした事例がある。リバス=バシアマドリードでは、プログラムを使った交流により、施策の選択や、優先順位付け、説明の手順を学び、それによって公共交通機関を再編成した。キルクスのSUMPワーキンググループでは、効果的な実施方法を開発するために、ステークホルダーの参画、施策の選定、モニタリング、評価などで得られた知見に言及した。また、ジノーザでは、SUMPワーキンググループの設立を計画している。このワーキンググループは、プログラムから得られた知見を市の長期的な戦略に組み込むことで、持続可能なジノーザの発展に貢献することを目指している。

著者: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosua Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality, collected by ICLEI  
 画像: Ana Dragutescu



## アクティビティ12.3: 新たな課題と解決方法の検討

### 根拠

次のサイクルのSUMPに着手する前に、都市の交通とモビリティに関する新たな課題と解決策をよく考える必要がある。SUMPを実施し、レビューしたこの段階は、将来の計画プロセスや施策選択の最適化に向けて、条件や期待の変化を一歩下がってより戦略的な視点から考える機会となる。

現在の状況を確認した後(アクティビティ12.1)、次のサイクルに向けて、何を指すのか、どのような教訓、解決策、知識を次につなげていくかを定める必要がある。各所でのさまざまな経験から、計画サイクルを経るごとに、専門知識が向上し、次の計画サイクルが前よりも効果的になることがわかっている。課題を最初に分析することが、新しい計画プロセスの下絵となり、現在のSUMPと次のSUMPの間をつなぐことになるだろう。

### ねらい

- 次の計画サイクルに向けて準備すること。

- 現在の計画サイクルでの経験を振り返り、今後の新たな課題を見据えること。

### タスク

- 計画サイクルやSUMPの実施に影響を与え得る将来の新たな課題(社会、技術、交通システム)についてよく考えよう。特に、技術やデータ利用の新たな発展は、近い将来に大きな変化をもたらす可能性がある(例えば、Mobility as a Service、自動運転、ビッグデータ、シェアモビリティ)。
- 他の分野の政策がどのようにモビリティ政策との相乗効果を生み出すかを確認しよう(土地利用、エネルギー、環境、経済、社会的包摂、健康と安全など)。
- 次のサイクルのSUMP策定のための準備にとりかかろう。
- 次のSUMP策定サイクルのステップ1とステップ2で、改めて繰り返す必要がないのはどのアクティビティかをよく考えておこう。

## 可能であれば行うべきこと

- ・ 実施段階で発生した新たな課題を特定しよう(例えば、主要なステークホルダーとの話し合い、データ分析、アクティビティ12.1で特定した失敗と成功など)。

## タイミングと調整

- ・ 次の新しいSUMPの策定を開始する前に行う(ただし現行のSUMPの実施期間内に行う)。
- ・ 5~10年ごとに、SUMP全体を見直し、更新することを検討する。10年後には文書全体が古くなっている可能性がある。同時に、個別の施策は、より頻繁なモニタリングを行い更新することで、最も適切な施策が実施ができるようにしておく必要がある。

## 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。
- ✓ SUMPのアップデートを完了したか。



### より詳しく知るためには

SUMPs-UPプロジェクトが作成した施策マニュアルには、先進都市を対象とした新技術の評価の仕方、革新的な新施策の育成の仕方、イノベーションをもたらす戦略創りの方法についてのアドバイスが記載されている。

<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



image © Gehl

多くの人が思い浮かべる将来の大きな課題の一つが「**自動化**」である。メーカーはすでに、コネクテッドや自動化の機能を自動車に次々と導入し始めており、コネクテッド自動運転車(CAVs)の展開は急速に進んでいる。しかし、CAVsへの移行が成功するかどうかは、この新技術が SUMPプロセスの一部として既存の都市モビリティシステムにうまく統合できるかどうか大きく左右される。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。むしろ、各地方自治体が将来の技術変化を鵜呑みにせず、自らがこの新技術を活かして未来を形作ることを可能にするのが目的である。この点を誤解してはいけない。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。

CAVsの将来的な課題に対処するためのさらなるガイダンスは、「**持続可能な都市モビリティ計画における自動運転車 Road vehicle automation in Sustainable Urban Mobility Planning**」に掲載されている。





MaaS (Mobility as a Service)も、自動化と並ぶ今後の大きなトレンドだということが広く認識されている。MaaSは、さまざまな新しいモビリティの選択肢（シェアシステム、マイクロモビリティ、自動化）を一つにまとめ、都市交通のマルチモーダルシステム化に資するものになる。

実務家向け冊子「MaaSと持続可能な都市モビリティ計画 (Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Urban Mobility Planning)」では、MaaSとは何かを理解し、準備状況を評価し、持続可能な都市モビリティ計画におけるMaaSの運用モデルやガバナンスモデルの可能性を探る材料を提供している。

### グッドプラクティス

## グレーター・マンチェスター(イギリス): 継続的に更新されるオンラインエビデンスベース

グレーター・マンチェスター交通戦略2040と新しいグレーター・マンチェスター実施計画(2020-2025)は、グレーター・マンチェスターの交通需要に影響を与える6つの社会トレンドと問題を中心に据えた包括的なエビデンスベースによって支えられている。

このエビデンスベースは、継続的に更新され、将来の課題やトレンドを把握するのみならず、SUMPIに盛り込む意図や狙いを、地域や時代に即したトレンドやデータにしっかりと立脚させる役割がある。データや情報を定期的かつ体系的に更新し、結果として収集されたエビデンスの有意性を保ち続けられるよう、十分なリソースを有することは、都市にとって重要なことだといえる。

著者: Ben Brisbane, Traffic for Greater Manchester Authority, collected by EUROCITIES | 画像: Greater Manchester



## 📍 マイルストーン: 実施された施策の評価が行われた

### 祝! SUMPサイクルの最後のマイルストーンに到達

施策の実施とその評価が完了し、サイクル全体が終了した時点は、新たなSUMPプロセスの開始点でもある。最後のマイルストーンでは、自分が計画・実施した施策、得られた知識やスキル、直面した課題を振り返る反省点を示す。その上で、ここではあえてさらなる未来に目を向けたい。次のプランニングサイクルに何を期待し、どのような改善点やアイデアに今後取り組みたいか。評価の結果を共有し、もしすでに次のSUMPサイクルへと進むことが決まっているのであれば、このプロセスを継続し次のSUMPへとつながるよう、その評価の結果内容を広く伝えよう。市民、ステークホルダー、(地元)メディアを招いた公開イベントの形で行うと効果的である。

SUMPサイクルの完了と成功は地域のコミュニティと一緒に祝うべきものであり、ここではできるだけ創造性を発揮して、計画プロセスによりできあがった新たな都市を体験できるように、インタラクティブで多様な形式で紹介するのがよい(例えば、街なかのウォーキングツアー、ビフォーアフターの比較、SUMPプロセスにより生まれた改善点を紹介するショートムービーなど)。ここで伝えるべきことは、皆で一緒に達成したことや誇りに思えること、そしてSUMPのアプローチをさらに継続することで生まれる未来の可能性だ。



image © Gehl





[www.eltis.org](http://www.eltis.org)