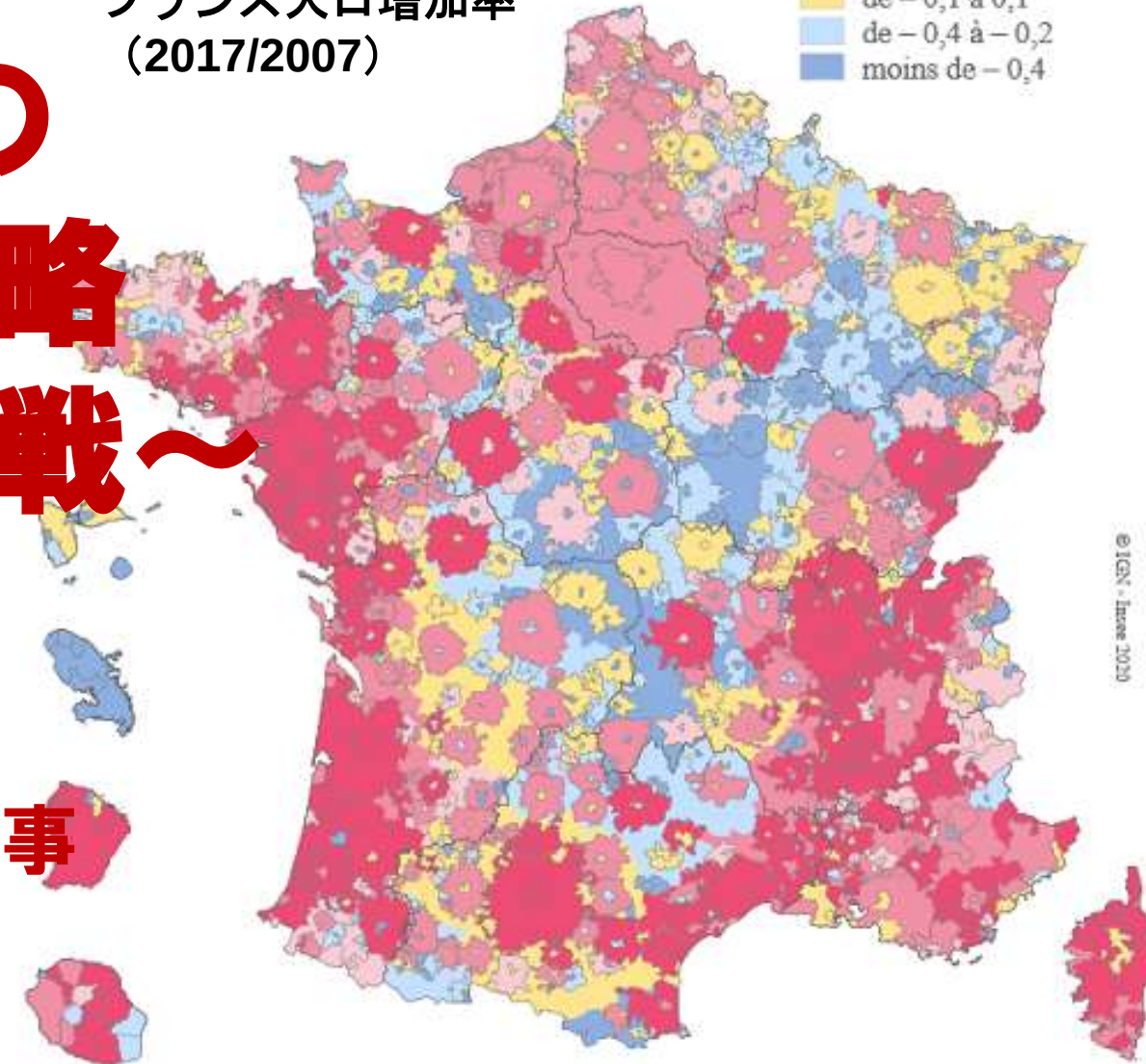


地域生活圏の モビリティ戦略 ～フランスの挑戦～

IBS / 計量計画研究所 理事
神戸大学客員教授
博士(工学) 牧村和彦

フランス人口増加率
(2017/2007)





フランス・モビリティ基本法（LOM）：**5年間で2兆2千億円**の投資計画
（2019年12月）。交通基本法（LOTI、1982年）を刷新、「日常の交通手段の大幅な改善、すべての市民とすべての地域において、より簡便、安価かつ、適切な交通を実現する」ことを目的に、新しい移動サービスを促進し、**誰もがどこでも移動できる社会**、2050年までに陸上交通のカーボンニュートラルを目指すもの

「移動権」はフランス共和国の約束の中心にある

新しいモビリティサービスを促進し、
すべてのフランス国民の移動を可能にする

移動を取り巻く「空白地域」をなくし、
全国でマイカーに代わる交通手段を保証



重要政策の一つが、
地域生活圏のモビリティ計画
(2種類ある！)
都市部：PDM
ローカル：PDMS（簡易版）

Les mesures clés de la #LoiMobilités

LOI MOBILITÉS

Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner... Le droit à la mobilité est au cœur de la promesse républicaine.

Mais aujourd'hui, la politique des transports n'est plus adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles :

- Le manque de moyens de transports dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence. Aujourd'hui, ce sont aussi des millions de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre solution pour se déplacer que l'utilisation individuelle de leur voiture. Cette dépendance pèse sur le pouvoir d'achat.
- L'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer différemment.
- Les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien.
- Les transports vivent aussi une révolution de l'innovation et des pratiques : de nombreuses offres nouvelles se développent et sont autant de solutions qui apparaissent.

Il faut y répondre par une transformation profonde de notre politique pour les mobilités. Après la réforme du système ferroviaire portée en 2015, la LOI MOBILITÉS en constitue le 2^e volet.

La LOI MOBILITÉS répond à une ambition fixée par le Président de la République :

**AMÉLIORER CONCRÈTEMENT LES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN,
POUR TOUTS LES CITOYENS ET DANS TOUTS LES TERRITOIRES,
GRÂCE À DES TRANSPORTS + FACILES, + COÛTEUX ET + PROPRES.**

Pour relever cette ambition, la LOI MOBILITÉS repose sur 3 piliers :

-  **INVESTIR PLUS ET MIEUX DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN**
-  **FACILITER LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR PERMETTRE À TOUTS DE SE DÉPLACER**
-  **ENGAGER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS PROPRE**

Le projet de loi s'organise en 5 chantiers : apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires ; accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité ; réussir la transition écologique des mobilités ; investir au service des transports du quotidien ; et assurer le bon fonctionnement des transports.

地域

国

政府



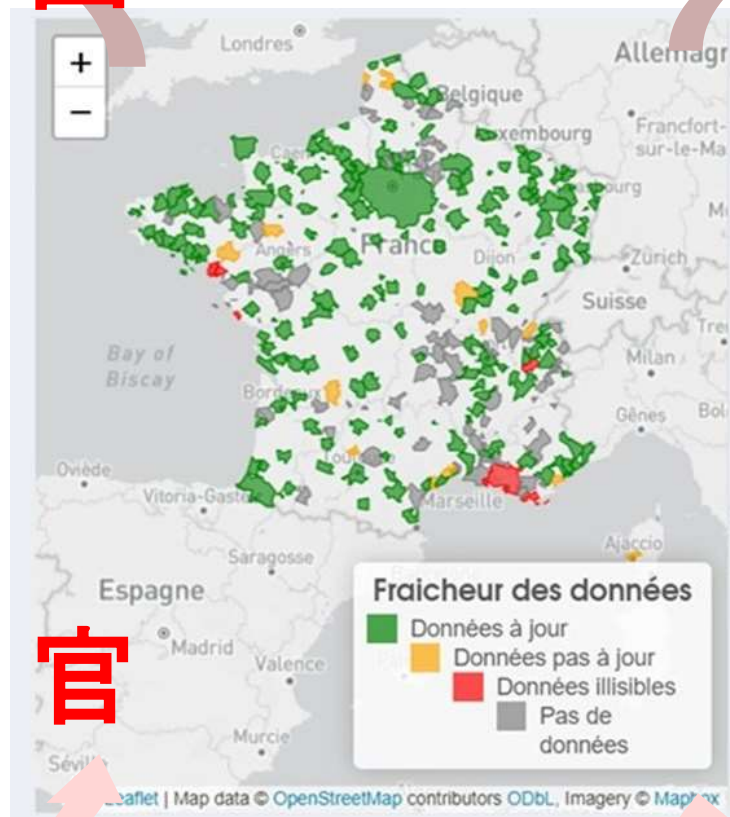
サン＝ティエンヌ（人口17万）



民

サント（人口30万）

官



出典) <https://transport.data.gouv.fr/stats>

ストラスブール（28万）

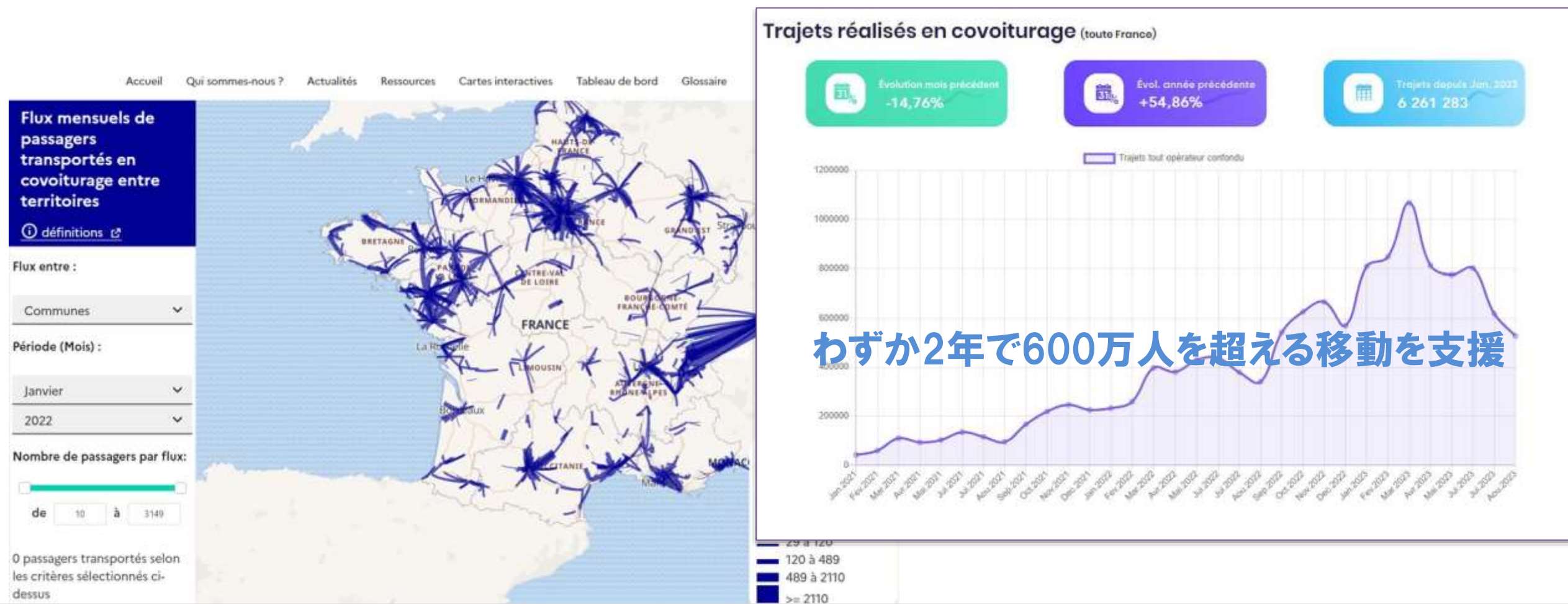


ルーアン（人口11万）



循環するデータで地方創生：モビリティ基本法により、公共交通だけでなく、カープール、自転車シェアリング、路外駐車場、充電ステーションなど様々な移動情報の一元化を実現。データの品質マネジメント、データガバナンスを国が推進し、地方を強力に支援

参考) 牧村和彦（2022）：モビリティサービスの動向と展望、基本政策部会資料、2022年3月11日より加筆



誰もが移動できる環境を国が積極的に推進し、地域生活圏主体で短期に実現：フランス式ライドシェア(相乗り)に年200億(×5年)を国が2021年から投資
出典) <http://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/cartes/flux/>

参考) 牧村和彦 (2022) : パリ市街も激変! 世界初「MaaS法」から3年、フランス現地調査、日経クロストrend
参考) 牧村和彦 (2023) : 「ライドシェア解禁」はフランスから学べ 成長著しい背景には“ボーナス制度”があった! 2023年10月23日、メルクマール

ルーラルのモビリティ計画(仏)

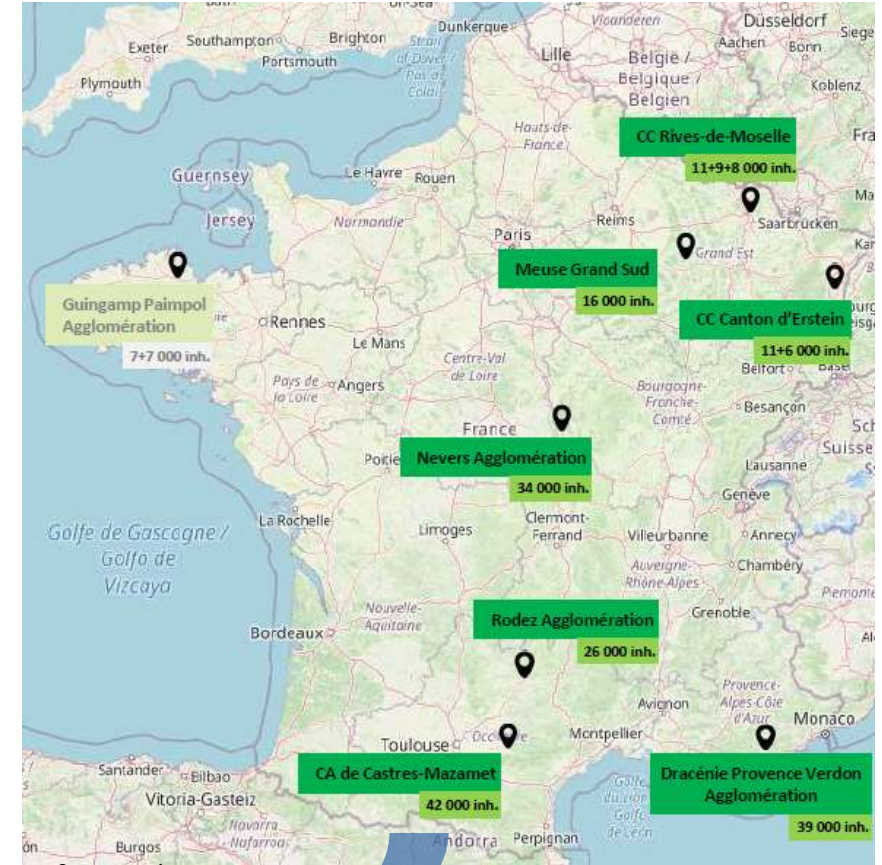
■ 取り組みの概要

- フランスでは都市のモビリティ計画(PDM)と農村部等のルーラルのモビリティ計画(PDMS)の2種類の計画と実践の枠組みが存在
- 地域生活圏を対象に2万～10万人規模に適用可能なモビリティ計画を策定し、事業を推進
- 2015年に最初の試行(PMRU)がなされ、2021年頃からガイドラインと合わせて、計画策定を国と地方連携し推進
- 7つの地域生活圏(右図)を先行モデルプロジェクトとして実証し、2024年には100～200の計画が策定される見通し

ガイドライン策定2021年



先行モデル地域生活圏へ適用2021年～

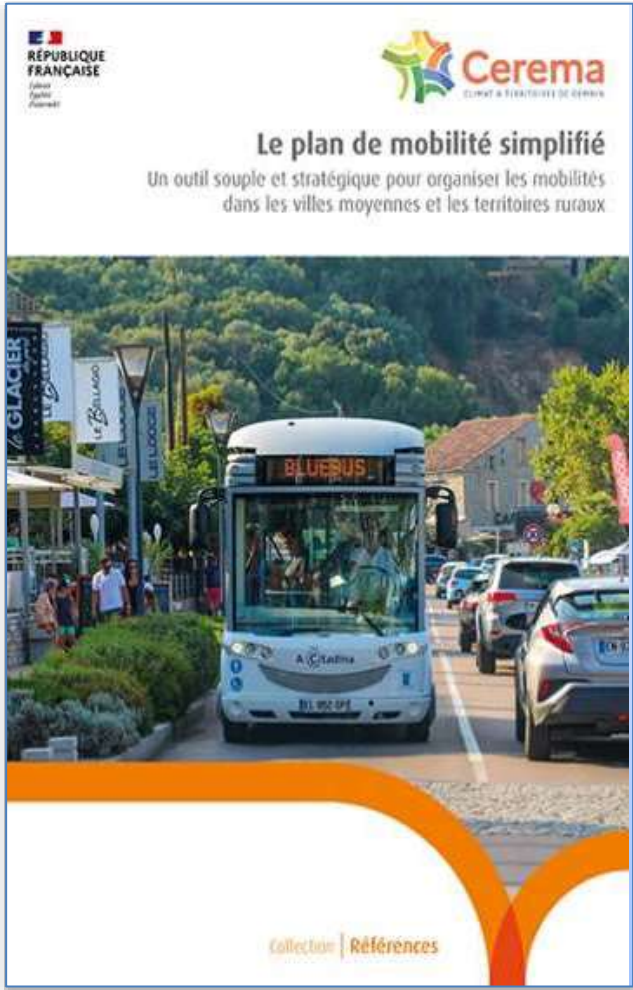


※スピーディな展開

100～200の地域生活圏で計画策定中 (2023年～)

根拠法：LOM法 (2019年新設)、交通法典L1214-36-1

ガイドラインの構成



はじめに	7
1. 簡易モビリティプランとは?	10
11. 地域のニーズに適應できる柔軟な法的枠組み	10
12. 地域戦略を策定するための柔軟で統一的なアプローチ モビリティについて	14
2. 中規模都市におけるモビリティの主要要素 および農村部	18
21. 地方と中規模都市におけるモビリティの課題	18
22. 持続可能なモビリティへの挑戦	21
23. モビリティの課題に直面し、構造化された分野横断的な対応を迫られる	26
3. 簡素化されたモビリティ・プランを策定するには?	28
31. プロセスの主な段階	28
32. 簡易モビリティ計画」アプローチの枠組み	33
33. 簡易モビリティプランのガバナンス	39
34. 協議、参加、コミュニケーション	44
4. プランの内容は?	57
41. 診断	57
42. 戦略	68
43. 行動計画	73
44. モニタリングと評価	81
5. 付録	87
51. 書誌	87
52. 略語と頭字語のリスト	92
53. 交通法における簡易移動計画	94
54. 農村モビリティ・プランと簡易モビリティ・プランの比較	96
6. 詳細目次	97

挑戦！

分野横断

簡易モビリティ計画とミッション



具体的な地域生活圏のモビリティ計画策定例

クール＝ド＝ロワール共同体の
簡易モビリティ計画



49村の共同体、約4万人で構成
(65歳以上割合35.1%)



自動車保有率86.2%
自動車利用率78.0%
相乗り3.3%、公共交通1%

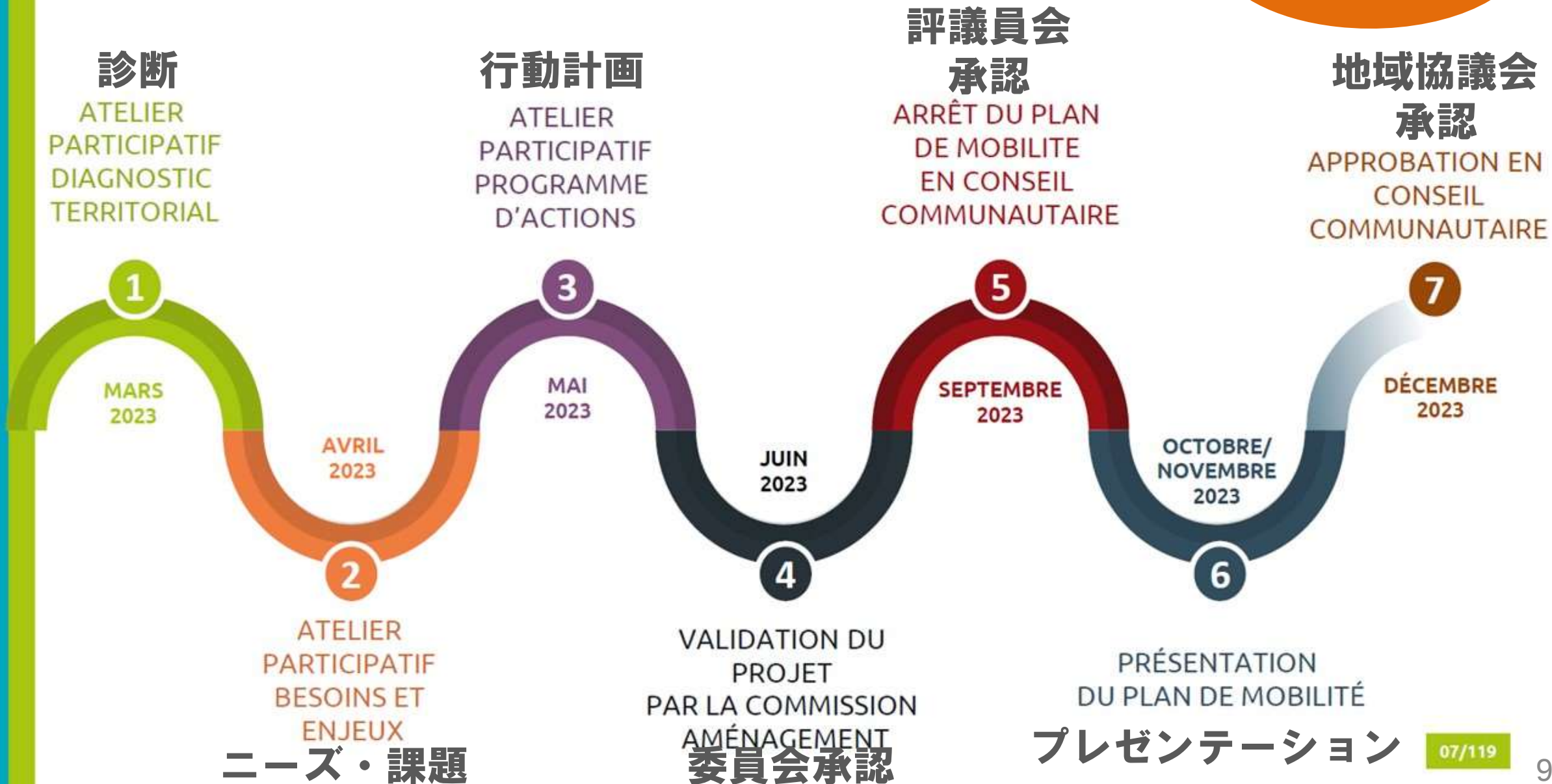
クール＝ド＝ロワールにおける モビリティ・基本方針

- モビリティは、地域社会の幸福と地域の魅力にとって重要な要素である。人口維持に貢献し、いくつかの目的を達成することを目指している：
 - ✓ 移動手段を提供することで、孤立している人々や困難な状況にある人々との連帯を深める；
 - ✓ 仕事、健康、店、文化、レジャーなど、日常的なサービスへのアクセスを容易にする。
 - ✓ 持続可能なモビリティ・ソリューションの開発で環境問題に対応
- モビリティ政策と市民に提供されるサービスを構造化するための枠組み文書、「簡易モビリティ計画」の策定。



クール＝ド＝ロワール共同体における 簡易モビリティ計画の承認までのプロセス

9ヶ月！



地域診断に基づく15のアクションプラン：

部署横断の行動投資計画。交通手段の提供が目的ではなく、誰もが移動できる環境構築が目的。 **毎年の事業予算も計画内に明記。**

6年間

PR概要 アクションプログラム		2024	2025	2026	2027	2028	2029
課題	アクションのタイトル						
課題1：コミュニケーション、情報提供、イベントを通じて地域のモビリティを高める。	アクション1-共有モビリティ情報・サポートセンターの設立						
	アクション2-地域のイベントに参加し、真のモビリティ政策を推進する、国内および欧州						
	アクション3-住民の移動のニーズにきめ細かく対応できるよう、地元のプレーヤーを育成する。日常的に						
課題2：質の高い地域モビリティの提供を強化・発展させる。	アクション4-モビリティ、情報、サービスを組み合わせたモビリティ・ミーティングポイントを地域のセンターに設置する。						
	アクション5-地域内の駅へのアクセスとサービスの改善						
	アクション6-医療サービスへのアクセスを容易にするモビリティ・ソリューションの開発を支援する。						
	アクション7-自治体間の強い結びつきとして、地域の相乗りを発展させる						
課題3：すべての市民の日々の移動をサポートする。	アクション8-バビヨン・ネットワークの統合と発展						
	アクション9-モバイル・サービスの進化・奨励						
	アクション10-Cap'Handéoの認証を求めることにより、障害者のモビリティ・サービスへのアクセシビリティを完全に保証する。						
課題4：すべてのプレーヤーがより持続可能なモビリティ・ソリューションを利用できるよう支援する。	アクション11-経済ダイナミズムのベクトルとしてのモビリティの役割を確認する。各社のニーズと統合構造						
	アクション12-「アクティブ・モビリティ」マスタープランを策定し、アクティブな交通手段を奨励する。ユーティリティとツーリズム						
	アクション13-電動モビリティの開発支援						
	アクション14-持続可能なモビリティ問題をタウンセンター活性化プロジェクトに完全に統合する方法について地方自治体に助言する						
	アクション15-モビリティを観光客誘致に活用する						

▼アクション6：医療MaaS推進

RECONNAÎTRE AU DÉVELOPPEMENT DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ PERMETTANT UN ACCÈS FACILITÉ AUX SERVICES DE SANTÉ

Contexte :

Après de longues discussions avec l'opérateur Cap'Handéo, un partenariat est en cours de mise en place afin de proposer une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

L'objectif est de permettre à ces personnes d'accéder facilement aux services de santé (médecin, pharmacie, etc.) et de faciliter leur déplacement.

Le projet :

Travailler avec l'opérateur pour développer une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Mettre en place une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Assurer la sécurité et la qualité du service.



▼アクション7：デジタル×相乗り推進

DÉVELOPPER LA SCIENTIFICITÉ LOCALE ET SCIENTIFIQUE, CARRÉE DE HAN, L'OPPORTUNITÉ POUR INTERCONNECTER LES COMMUNES.

Contexte :

L'objectif est de développer une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

L'objectif est de permettre à ces personnes d'accéder facilement aux services de santé (médecin, pharmacie, etc.) et de faciliter leur déplacement.

Le projet :

Travailler avec l'opérateur pour développer une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Mettre en place une solution de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Assurer la sécurité et la qualité du service.



ルーラルのモビリティ計画(仏)の特徴

- 市町村の行政界を超え、**地域生活圏**を計画及び事業対象
- 自動車交通、公共交通、徒歩、自転車、相乗り、駐車場、新しいモビリティサービス、物流などの**人、モノ、サービス全てを対象**とした事業計画(計画と事業が一体、データも対象)
- **計画のための計画ではなく、事業推進のための計画(事業期間は6年間)**
- ガイドラインが全国展開、普及の重要な役割を果たしている(良質な計画なくして、良質な事業なし)
- 都市のモビリティ計画(PDM)に対して、KPIの簡略、手続きの柔軟対応、策定期間の短縮(1~2年)、計画のための予算の縮減(3~6万ユーロ、都市は平均30万ユーロ)など簡略化
- 国の研究機関(CEREMA)がガイドラインづくり、計画作成、作成支援、技術アドバイスなどの伴走者として、地方を全力サポート