

モビリティの高度化及び接続改善等による 公共交通のサービス改善に関する調査研究

令和3年6月17日

国土交通省 国土交通政策研究所

竹内 龍介

1. 概要 (1) 背景①

○日本における公共交通政策の動向

【課題】

- 地方部や都市近郊での人口減少（過疎化・高齢化）、自家用車への高い依存、公共交通の担い手不足等の要因により、地域が求める移動ニーズに地域公共交通が対応できない可能性。

【対策】

- MaaS、自動運転、デマンド交通など公共交通を支える新たな技術やサービス開発及び導入による持続可能な輸送サービスの提供・確保の期待。既存交通サービスの改善や充実、地域の輸送資源の十分な活用も必要。
- 2020年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正
⇒サービス統合を伴うモビリティの高度化についても、地域公共交通活性化再生法に基づく事業として位置づけ。

○欧州における動向（EU委員会）

- 交通政策のガイドライン “Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)
- 道路混雑、大気汚染や騒音、気象変動、交通事故、路上駐車等の問題解決、新たなモビリティサービスによる生活の向上に資するべく、都市機能を踏まえた都市の後背地を含めた地域でのアクセシビリティ改善、高質で持続可能な交通提供を目指す。 2

1. 概要 (2) 本調査研究の背景及び目的

○本調査研究の目的

- 新たな交通サービス・技術の浸透等と連携しつつ、モビリティの高度化及び接続改善により、公共交通を軸とするモビリティ全体の水準を高める施策のあり方について、欧州及び日本の昨今の動向を踏まえ実効性のある計画策定及び事業の実施について把握することを目指し、文献調査及びヒアリング調査を行った。

○本調査研究の構成

1. 欧州の都市交通政策概況及び関連新技術や施策の取組に関する調査

2. モビリティ高度化に関する施策や制度等に関する欧州都市事例調査

3. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査

OSUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) 概要

- ・都市内及び近郊で人々及びビジネスのより良い生活・事業のため必要なモビリティ充実のため設計された戦略的計画。都市交通支援施策の一環としてガイドライン作成。

○策定までの流れ

- ・欧州連合（EU）域内で2000年頃から英国、フランスなどで都市モビリティ計画策定が強化され、SUMP定義やガイドラインを含む交通計画フレーム確立が進む
- ・欧州委員会（EC）が2006年頃からSUMP作成を推進
- ・2013年SUMPガイドライン第1版発行/2019年SUMPガイドライン第2版発行

○特徴

・ステークホルダ：

市民及びステークホルダの参加の他、異なるセクタ（運輸、土地利用、環境、経済開発、社会政策、健康、安全及びエネルギー等）間、当局内の各レベルの間、そして近隣当局の間における政策調整が特に重視。

・策定方法・規模：

2010年から2013年に欧州全域の1168名の都市交通・モビリティ計画策定者及び専門家らとの協議をもとに作成。

OSUMPの概念の基盤となる8つの原則（改訂SUMPガイドライン）



1. “機能的な都市エリア”における持続可能なモビリティのための計画を行うこと



5. 長期ビジョン及び明確な一括施策導入計画を定義すること



2. 異なるレベルの政府機関・部局間で協力すること



6. 全ての交通モードを統合する形で発展させること



3. 市民及びステークホルダを巻き込むこと



7. 施策導入のモニタリング及び評価を行うこと



4. 現在及び将来の交通システムのパフォーマンスを評価すること



8. SUMPの質を保証すること

【メリット】

- ・大気改善や自転車通勤などによる健康の改善
- ・都市モビリティパターンの変化による交通安全の向上
- ・自動車、自転車、スクーター等のシェアモビリティネットワーク等による交通利便性向上
- ・自動車利用低減による街路の安全やそれに伴う商業や観光業の繁栄
- ・多様かつ統合されたモビリティオプションによる交通システム全体効率化 等

2. 欧州の都市交通政策概況及び関連新技術や施策の取組

(1) Sustainable Urban Transport Plans概要 ③プロセス

OSUMP策定・実施プロセスの概要図 (SUMPガイドライン第2版)

- 第2版のSUMP策定・実施プロセスを構成している4つのフェーズ、12のステップ、32の行動及び各フェーズのマイルストーンの概要。

フェーズ4 : 施策の実施及びモニタリング
 施策・関連行動の実施後、体系的なモニタリング、評価、市民や関係者のコミュニケーションを図る

フェーズ1 : 準備及び分析
 政策立案者がSUMPを作成することを明示



フェーズ3: 施策策定
 合意した目的・目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化

フェーズ2: 戦略立案
 市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義

2. 欧州の都市交通政策概況及び関連新技術や施策の取組

(1) Sustainable Urban Transport Plans概要 ③プロセス

OSUMP策定・実施プロセスを構成する4つのフェーズ、12のステップ

フェーズ	ステップ
フェーズ1：準備及び分析 政策立案者がSUMPを作成することを明示	ステップ1：効果的な取り組み体制を整備する
	ステップ2：SUMP策定計画フレームワークを決定する
	ステップ3：モビリティ状況の分析
フェーズ2：戦略立案 市民やステークホルダと協力しSUMPの戦略的報告性を定義	ステップ4：シナリオ立案・共同評価
	ステップ5：ステークホルダと共に共通ビジョン及び目的を設定
	ステップ6：変化を測定可能とするため戦略的指標及び目標設定
フェーズ3：施策策定 合意した目的及び目標を達成するための施策に焦点を当てSUMPを最終化	ステップ7：ステークホルダと共に一括した施策を選定
	ステップ8：行動及び責任に関して合意
	ステップ9：SUMPの最終化及び資金調達に備える
フェーズ4：施策の実施及びモニタリング SUMPで定義した施策及び関連行動を実施した後、体系的なモニタリング、評価及び市民やステークホルダとのコミュニケーションを図る	ステップ10：行動の実施を管理
	ステップ11：進捗をモニタリングし、変化に対応し、状況を伝達
	ステップ12：結果を見直し教訓を得る

OSUMPの策定・導入に関わる欧州都市の優れた取り組み事例

SUMPガイドライン第2版付属文書に掲載の優良事例を7つの観点で抽出

1) データ活用方法：ドイツ・ブレーメン

市民が提供する情報を利用したモビリティ状況の評価

2) 評価指標の設定：英国・ミルトン・キーンズ

測定・入手可能性を重視した評価指標の設定

3) 合意形成：ベルギー・アントワープ

公開討論や協議ラウンド等の複数の市民/
ステークホルダー・エンゲージメント方法の活用

4) 財源確保：イタリア・ピエモンテ

複数の市による電気バスの共同調達

5) 人的リソース確保：ドイツ・ビーレフェルト

他の計画策定プロセスや政治家と密接なシニア
メンバーによるSUMPコアチーム結成

6) SUMPと他の計画との連結・統合：イタリア・ボローニャ

大都市圏全体における複数分野の計画とSUMPの策定プロセスを連携

7) 施策実施主体の管理：ギリシャ・テッサロニキ

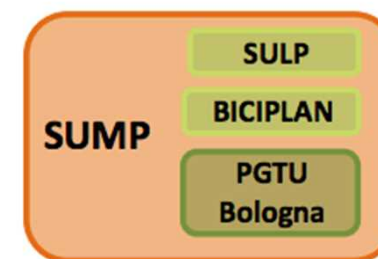
施策実施主体が集うインフォーマルなフォーラムの開催

SUMP情報提供のためアントワープ市刊行の
モビリティ専門新聞を閲覧の市民イメージ



出典 Stad Gent

ボローニャ：SUMPと他の関連計画との
連携イメージ



出典 「BOLOGNA METROPOLITAN
SUMP A collaboration between the
municipality and metropolitan area」

(3) 現状と課題

OSUMP策定状況：EU内において策定されたSUMPの件数

- 2013年時点 約800件
- 2017年時点 約1,000件

OSUMP策定を義務付けを含む法整備が最も進んでいる地域

- ベルギー・フランダース地域、ブリュッセル首都圏地域
- フランス（PDU：都市圏交通計画、人口10万人以上の策定義務）
- スペイン・カタルーニャ州

OSUMP策定に要する期間の目安

フェーズ	所要月数の目安	要件
1 準備及び分析	2-6 カ月	データ収集
2 戦略立案	2-5 カ月	ビジョン作成、目標・指標設定
3 施策策定	3-8 カ月	施策ドラフトの作成から合意形成
合計	1 年以上	実際の所要期間は戦略立案に関わる地方自治体の経験や組織としての知識・文化等の影響を受ける

出典 SUMPガイドライン第2版

(3) 現状と課題

○SUMP策定を推進する主な要因

- 国による資金提供
- 環境保護
- 政治的及び公的支援
- 都市の魅力向上

○SUMPを奨励する上で最も困難な要因

- 枠組み：国家レベルの関連枠組みの不在
- 専門的なサポートの欠如
- 国家、地域、地方レベルの、SUMP策定及び施策実施の持続的な資金不足
- 概念の理解・認知：
 - あらゆるレベルの政治家間でのSUMPの概念に関する関心及び認識欠如
 - 国家レベルでのSUMPに関わる取り組み及び認識の欠如
 - 国家レベルの関連機関間の協力の欠如
 - インフラや自動車交通に焦点を当てた従来の運輸計画アプローチへの固執によるSUMPの施策の優先度の低下

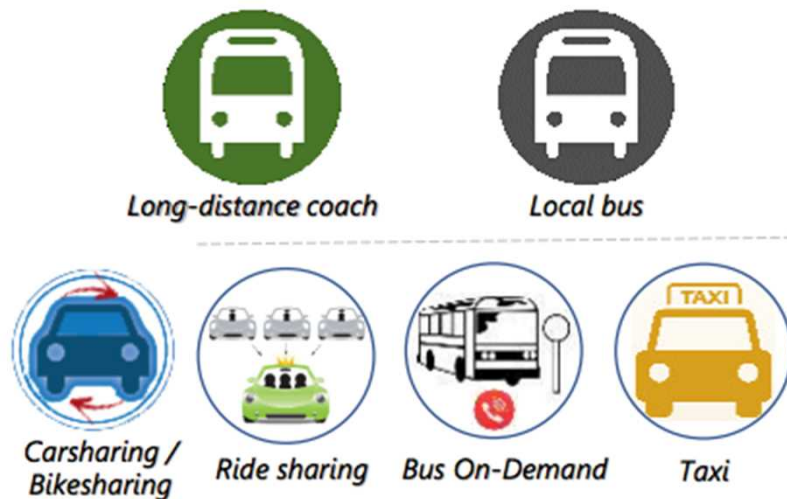
○都市がSUMP導入に関して国家に最も期待する支援

- SUMPの施策実施、立案策定への資金

OSMARTA (Smart Rural Transportation Areas)

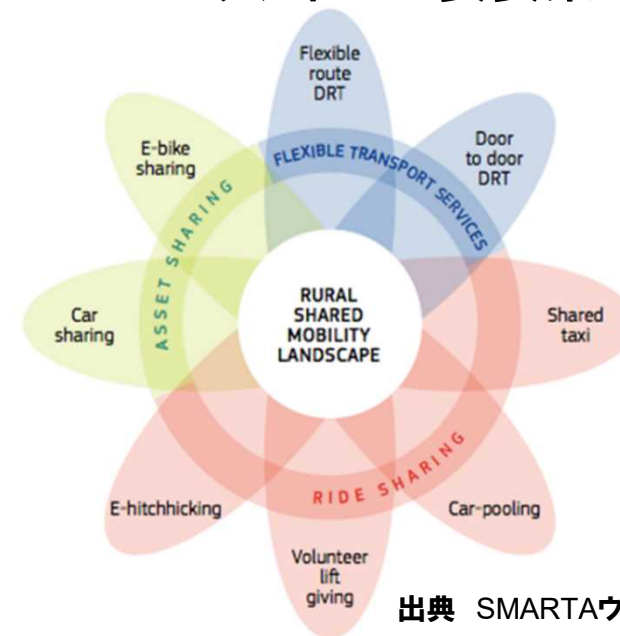
欧州の過疎地におけるモビリティ政策や施策を活用しつつ、公共交通と相互接続された持続可能なモビリティのサポート方法の模索に焦点を当てたプロジェクト

「SMARTA2」が着目する公共交通機関と共有モビリティとの相互接続



出典 第6回SUMPカンファレンス資料

過疎地におけるシェアード・モビリティの主要要素



出典 SMARTAウェビナー資料

○「SMARTA2」実証サイト

ポルトガル・アゲダ 人口約2万人
 オーストリア・オストチロル 約5万人

ルーマニア・ブラショヴ 約47万人
 ギリシャ・トリカラ 約8万人

2. 欧州の都市交通政策概況及び関連新技術や施策の取組

(4) SMARTA (Smart Rural Transportation Areas)

OSMARTAの実施期間及び主体

- 実施期間：2018年5月から2年間
- 実施主体：EUの交通政策を担当する欧州委員会運輸総局（Directorate-General for Mobility and Transport：DG-MOVE）

OSMARTAの取組内容

- 主な取り組み内容
 - 欧州内外の過疎地モビリティの調査・分析（知見の取得）
 - 持続可能なモビリティの知識の向上（優れたプラクティスの収集）
 - 過疎地モビリティに対する認識の向上（セミナーやワークショップの開催）
- 特に公共交通機関と相互接続された共有モビリティ・サービスの効果、効率、反応、影響、見込み等を実地環境で評価することを目的として「SMARTA2」実証プロジェクトを実施（2019年9月から18カ月）

(1) 都市の選定(ロングリスト／ミディアムリスト)

OSUMPの策定状況

- ・欧州の各都市で策定されたSUMPは2017年時点で約1,000件以上あると報告



【ロングリスト選定基準】(41都市)

- ・SUMP賞受賞都市 (8都市)
- ・CIVITAS2020関連プロジェクトにおけるパートナー都市 (20都市)
- ・SMARTA (6都市・村)
- ・MaaS (4都市)
- ・その他 (PDU関連等) (6都市)



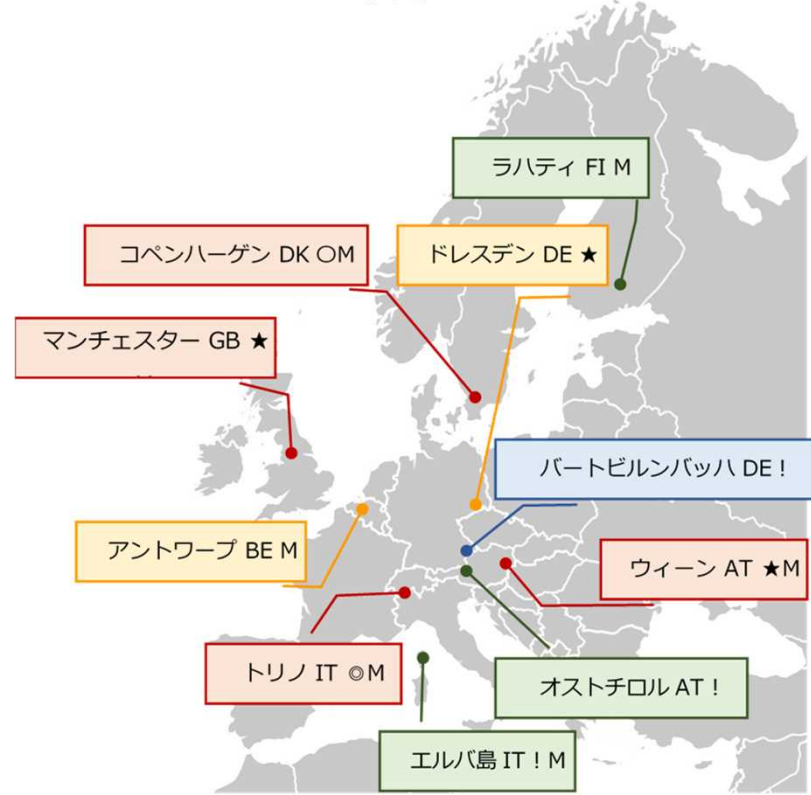
【ミディアムリスト選定基準】(10都市)

- ・「都市規模」「交通分担率」に加え、市民参加やユニバーサルデザインに関する取り組みなどを含むSUMPの特徴、MaaSの取り組み、高齢化率等、我が国の課題や問題意識との親和性を考慮し、SUMPの施策内容や公共交通事業の概況を調査する対象 (10件) を選定。
- ・同一国の大都市・農村部の比較ができるよう同国内で異なる規模の都市も選定。

3. 主要都市・地域における計画、施策、交通事業概況の比較 (2) 都市の選定(ミディアムリスト)

ロングリストにおいて、以下の観点から10都市・地域を選定し、交通概況、SUMPの位置づけ/重点テーマ/構成/概要/特徴、公共交通関連トピック、運輸連合の概要、MaaSや交通技術関連トピックについて文献調査を行った。

都市規模(大都市、過疎地の比較)
高齡化率等(日本との比較)



MaaSへの取り組み
市民参加・ユニバーサルデザインを含むSUMPの特徴

- 凡例:
 赤(人口70万人以上)
 黄(人口20~70万人)
 等
 緑(人口3~20万人)
 青(人口3万人以下)
- ★ SUMP賞受賞
 ◎ CIVITAS関連プロジェクト パートナー都市
 ! SMARTA関連
 M MaaSプロジェクト有
 ○ その他(地理的バランス等の観点から追加)

4. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査

(1) 5都市ヒアリング調査概要

- ミディアムリスト10都市の事前調査結果や同一国内での比較という観点から以下の3か国5都市・地域をヒアリング対象として選出。
- 5都市における計画、運営、運行等の実施主体に対して、オンラインミーティングまたは電子メールによる質問回答を通し、合計10件のヒアリング調査を実施。

	所属
1 オーストリア・ウィーン	東部運輸連合 (Verkehrsverbund Ost-Region:VOR) ^{※2}
	ウィーン交通局 Wiener Linien
	Upstream Mobility
2 オーストリア・オストチロル	チロル運輸連合 (Verkehrsverbund Tirol:VVT)
	オストチロル地域管理委員会 (Regionsmanagement Osttirol:RMO)
3 ドイツ・ドレスデン	オーバーエルベ運輸連合 (Verkehrsverbund Oberelbe:VVO)
	ドレスデン市 交通開発計画部門
4 ドイツ・バートビルンバッハ ^{※1}	バートビルンバッハ自治体
5 デンマーク・コペンハーゲン	Rejsekort & Rejseplan A/S
	コペンハーゲン市 モビリティ部門

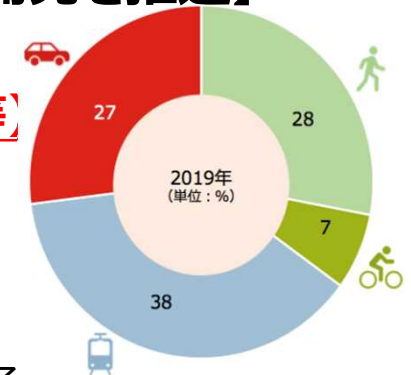
※1:電子メールによる質問回答 ※2:ウィーン州の他、ニーダーエスタライヒ州及びブルゲンラント州の3州を管轄している。

4. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査 (2) ヒアリング結果(抄) オーストリア・ウィーン①

【スマートシティ構想に基づく戦略により自転車と歩行者重視の都市開発を推進】

○交通概況

・公共交通分担率は2019年時点で公共交通機関（バス、トラム、メトロ等）が38%、徒歩が28%を占めており、自家用車の27%を上回る。



○交通計画 (SUMP) の位置づけ、特徴

- ・気候変動対応、生活の質向上のためのスマートシティ戦略、これに基づく都市開発計画がSUMP (2014年採択「都市モビリティ計画」) の上位にある。
- ・公平、健康、コンパクト、エコフレンドリー、堅牢、効率をコンセプトとして公共スペースの公平な共有、所有する代わりにシェアするモビリティ (カーシェアと公共交通との相互接続、自転車シェアリングの充実、郊外展開) 等の施策を策定。
- ・2015年SUMP賞 (テーマ: マルチモーダル) 優秀賞を受賞。
- ・市民が市内の交通関連の問題を報告できるプラットフォーム「Redkummerkasten」を設置し道路安全やインフラ問題の報告を奨励。

○各主体のSUMP策定への関与

- ・東部運輸連合 (VOR) 域内の人口5万人超の自治体の大部分が地域交通計画を作成済みまたは作成中であり、VORは計画作成はしないが目標達成に協力。
- ・ウィーン市交通局 (Wiener Linien) は、SUMPの策定時はそれほど関わらなかったが、モビリティ・ハブの構築などで関与し、アップストリームモビリティは、市の交通計画作成時は公共交通を補完するモビリティ・サービス等に関し助言を提供。

4. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査 (2) ヒアリング結果(抄) オーストリア・ウィーン②

○公共交通

- VOR結成により、従来民間事業者の裁量に委ねられていた**バスのダイヤやサービス水準の管理**が可能となった。バス路線の追加等は自治体と相談し、テストを行いつつ「トライアル・アンド・エラー」で決定。
- 自転車やeスクーターの地下鉄持ち込み許可、駅周辺駐輪スペース改善、モビリティ事業者郊外展開支援、により**公共交通と他モード統合**。



○MaaS (WienMobil : Upstream Mobilityが2017年から提供)

- マルチモーダル経路検索、乗車券購入、運行情報リアルタイム更新、歩行・自転車走行速度に合わせた経路検索等の機能を持つ。
- **サービスは統合すべきで、MaaS = 単純な運賃統合ではない**。また、公共交通から自家用車やライドシェアアプリへの乗客誘導を防ぎ、**民間企業と公益バランスを図る**ことが必要。



○モビリティ・プロジェクト

- **公共交通当局がモビリティ・プロジェクトの実施前に、明確な方針と規則を策定することが重要**であり、既存公共交通の補完として、バイクシェアリングやデマンド交通 (DRT) の活用方法の検討に際しても、**複数組織間の調整など管理、運営上の問題に留意**する必要がある。
- 郊外や僻地で需要があるにも関わらず、中心部のみへ事業者の集中を回避するため、サービス提供地域を慎重かつ明確に定義すべき。

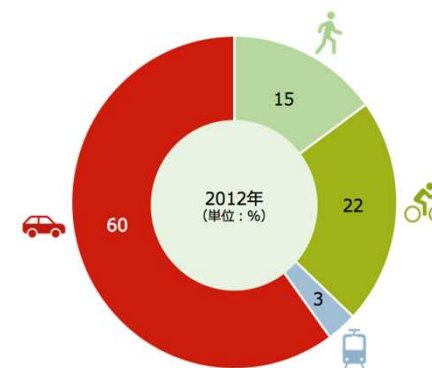


4. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査 (3) ヒアリング結果(抄) オーストリア・オストチロール①

【市バス路線を削減しつつも公共交通の利便性向上に注力】

○交通概況

- アルプス山脈に近い人口約5万人の観光都市、**公共交通はバスのみであり、自家用車への依存度が高い。**
- 主要都市リエッツ市内では、2019年に循環バスの再編が行われて6路線から3路線に合理化。小型バスへ置換、停増加や運行時間延長運賃値下げ(2€から1.3€)。以前よりコスト高で州な補助金が不可欠。



○OSUMPの位置づけ、特徴

- チロール州のエネルギー政策(2050年までに同州のエネルギー消費量半減、再生可能エネルギー源へ置換)に基づきチロール州のeモビリティ行動プログラム、オストチロール地域のeモビリティ戦略が策定。
- 手頃な価格かつ便利なeモビリティ・サービスを住民及び訪問者に提供、十分な充電インフラを提供、2030年までに新規自動車登録の50%を電気自動車化、2025年までにオストチロールの観光イメージを包括的なeモビリティによって強化する等が目標。

○交通サービスと関連主体

- チロール運輸連合(VVT)は、地域交通計画の作成は行わないが、**国家・州・自治体の立案に基づいた交通サービスを具体的に計画・実施。**
- オストチロール地域管理委員会(RMO)は、チロール州の政策に基づき**オストチロール地域のeモビリティ戦略を策定。**

4. 都市モビリティの高度化を踏まえた交通計画に関する調査 (3) ヒアリング結果(抄) オーストリア・オストチロール②

○在来公共交通を補完するモビリティ

- 公共交通の利用促進のため、家族向け、高齢者向け等異なるニーズに対応しつつ鉄道やバスのハブ駅へより効率的に移動できるよう、バイクシェアリング、カーシェアリング、デマンド交通を活用。



○カーシェアリング・カープーリング

- カーシェア事業者が複数参入し、**2019年11月「Carsharing Tirol2050」**として一枚の共通カードを導入するプロジェクトを開始。民間事業者への収入分配が課題であり、各事業者の車両数、顧客数、ステーション数等に応じた収入分配を検討中。
- オーストリアでは、**通勤や近距離移動向けのカープーリング・アプリ**の人気の高まっているが、チロール州では“Ummadum社”が地元スーパーのポイントを得られる等工夫したカープーリング・アプリ提供。



○ボランティア輸送（オストチロール地域管理委員会：RMO）

- ドア・ツー・ドアのサービス需要に対応するため、「**自治体タクシー**」サービスを提供。
- 月曜日から金曜日まで利用可能、電話による予約制で、1回につき1ユーロの乗車料金を支払う。
- 運転手はボランティア**、車両は全て電気自動車。



出典 Regionalenergie Osttirol
RMO資料

(1) 得られた知見と課題①

1. Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)策定上の特徴

a) 計画対象スコープや参加ステークホルダーの範囲が広く、計画対象期間も長い

- ・対象スコープ（公共交通以外も）、期間（10～15年）
- ・関係ステークホルダーの範囲（市民参画）が広い

※日本での、**活性化再生法に基づく「公共交通（網形成）計画」より「都市・地域総合交通戦略」に近い**

b) 策定に必要な情報、知見共有や策定者向けトレーニングが充実

- ・欧州の地域交通情報サービス（ELTIS）等といった欧州ネットワークによる情報交換

c) SUMP策定上の取り組みの工夫や課題

- ・上位計画連携、幅広いステークホルダー関与、市民参画（国地域で配慮工夫）

d) 都市、地方における取り組みの違いや特徴

- ・都市部：新技術活用や施策等による、自家用車削減の工夫と課題
- ・地方部：モビリティ確保の方策（SMARTA Project：ターゲットの考え方、女性・若者も）

2. SUMP策定の考慮事項（国・地域別の制度・資金）

・SUMPの義務化や導入支援の体制は国によって異なる(計画の義務付け有無等)

・SUMPの**施策実施及び立案策定の資金援助**

（個別では環境名目や道路・駐車場等インフラ整備整備等、EU支援も活用）

3. 既存公共交通ネットワーク運営の特徴やサービス向上の工夫

- 民間事業者の裁量意思決定から管理へ
- ・共通化した、運賃及びダイヤ（基準策定）
 - ・予算の確保、配分（複数年予算、環境の視点からの増額）
 - ・市場調査（注：具体的な方法について、利用者調査）

4. 新技術による新たなモビリティの取り扱いと課題

- ・MaaS: **必要機能の見極め（運賃統合でない）**
官民の役割分担（例：カーシェア等民間企業との関係）
ICカード等既存技術の統合やプラットフォーム整備
データの活用は進んでいない
- ・デマンド交通：**他の交通サービスと補完・統合考慮**（郊外・過疎、福祉）
- ・自動運転：地方部での駅アクセス
- ・カーシェア・バイクシェア:導入すべき市場（都市・郊外）、空間確保、行政の監督
- ・自家用車活用：**過疎地におけるマッチングアプリ、ボランティア輸送**
- ・交通結節点：バス停留所の活用等
- ・バリアフリー:駅施設の整備

5. まとめ

(2) 日本への示唆並びに論点①

1. **Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)策定義務化や導入支援体制は国により異なるが、資金面での国家レベルの支援を求める都市が多い**
⇒日本では、2020年の活性化再生法の改正で**地域公共交通計画の策定が努力義務**となっており、日本での計画策定がより一層進むと期待される。
2. **SUMPは計画対象とするスコープや参加ステークホルダーの範囲が広く、計画対象期間も長い**
⇒日本では単独自治体の交通政策担当部署が計画作成を担当するケースが多いが、**都市計画や環境等の部局や、交通圏を形成する複数自治体による事例は少ない。**
⇒計画作成の議論の場として組織化される法定協議会に参画が必要とされるステークホルダと比較すると、**バス等の公共交通の許可・規制に関連する主体に限られる傾向。**
⇒計画対象期間はSUMPの方が一般に10～15年程度（但し、期間は都市により様々）と言われており、原則5年と言われる網形成計画や地域公共交通計画と比較して長い。
3. **SUMP策定に必要な情報、知見の共有や策定者向けトレーニングが整備**
⇒日本では、**地方運輸局レベルで自治体の交通政策担当を集めた講習会**、運輸局により**計画策定者に向けアドバイザーを選定**して紹介する制度を創設している場合もある。

5. まとめ

(2) 日本への示唆並びに論点②

4. Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)策定上の取り組みの工夫や課題（ステークホルダ・上位計画・財源）

⇒日本では、上位計画との関連性整理や他計画との連携（立地適正化計画等）、協議会への公募市民参加や、ワークショップ、パブコメをしている場合もある。

5. 既存公共交通ネットワーク運営の特徴やサービス向上の工夫（サービス統合）

⇒独占禁止法特例法の制定により、国の認可を受けた場合、**乗合バス事業者等との共同経営について、独禁法のカルテル規制が適用除外される特例**が措置された。

6. 都市、地方における取り組みの違いや特徴

⇒日本では、**道路運送法をはじめ、事業許可制度等が全国一律である**ものの、地域特性別の創意工夫については、今後の進展が期待される。

7. 新技術や新たなモビリティの取り扱いと課題

⇒日本では、自動運転等の官民連携の取組や、特にMaaSにおいては民間主導がみられるが、今後一定程度進んだ場合には、**民間主導の取組にあると、サービス競合への調整等が必要**と考えられる。

【補足】主要都市・地域における計画、施策、交通事業概況の比較

(1) 選定都市の取り組み概要(ミディアムリスト)

選定された10都市・地域の特徴的な取り組み事項について、政策面、制度面、導入モードといった視点にて整理。

国名	都市名	規模	交通計画の特徴	SUMP賞 etc	法整備	運輸 連合	市民 参加	環境	自転車	UD	地方・ 過疎地	MaaS	DRT	自動 運転/ 先端 技術	特徴的取り組み
オーストリア	ウィーン	1	スマートシティ構想に基づく戦略により自転車と歩行者重視の都市開発を推進	○		○	○	○	◎			◎	○	○	◎自転車インフラ改善、列車に持ち込み可、自転車シェア ◎公共交通企業子会社がMaaS開発
オーストリア	オストチロル	3	市バス路線を削減しつつも公共交通の利便性向上に注力			○	○	○			◎		◎		◎EUプログラムなど積極的に利用 ◎コミュニティに根差したモビリティサービス
ドイツ	ドレスデン	2	公共交通を含む環境重視のマルチモーダル・モビリティを推進	○ アクセシ ティ賞	○	○	◎			○		○	○		◎模範的市民参加プロセス(ステークホルダー議論グループ、オンライン含む市民参加イベント)
ドイツ	バート ビルンバッハ	4	ドイツ鉄道や自治体と協力して無人運転バスをラストマイルに活用			○					○	○	○	◎	◎自動運転、MaaSに近い経路検索アプリ等技術で過疎地モビリティ改善
イタリア	トリノ	1	無人運転バスの導入や移動弱者向けの空飛ぶタクシー構想など先端技術を模索							○		○		○	
イタリア	エルバ島	3	季節変動の激しい観光客ニーズを意識した公共交通の改善やMaaSサービスの提供								○	○			
デンマーク	コペンハーゲン	1	自転車と公共交通機関の活用で2025年カーボンニュートラルを実現する街づくり				○	◎	◎			◎	○	○	◎環境政策に基づくグリーン・モビリティ推進(自転車、EV) ◎MaaSに近い経路検索アプリ
ベルギー	アントワープ	2	港湾がもたらす交通渋滞の緩和を目指した地域レベルのモビリティ計画の導入				◎					○			◎150件のワークショップ開催、3,000人の専門家・政策立案者、3,000人の市民・組織参加
英国	マンチェスター	1	域内経済・生活上のための交通戦略、IT活用によるマルチモーダル統合	○	○			○	◎			○		◎	◎歩行、自転車インフラ整備 ◎MaaS、コネクテッド自動交通システム等プロジェクト実施
フィンランド	ラハティ	3	環境フレンドリーな都市を目指したモビリティと土地利用計画の融合				○	◎	○			○			

【補足】主要都市・地域における計画、施策、交通事業概況の比較  国土交通省
 (2) 選定都市の計画、施策、交通事業概況比較(ミディアムリスト) 

選定された10都市・地域の概況を整理。ミディアムリスト10都市の事前調査結果や同一国内での比較という観点から以下の3か国5都市・地域をヒアリング対象として選出。

国名	都市名	人口	概要
オーストリア	ウィーン	1,911,191	横断チームによる連携、市民参加プロセス、メトロ税徴収により財源確保 SUMP賞受賞
	オストチロル	48,753	SMARTA2実証サイト
ドイツ	ドレスデン	556,780	障害者アクセスの向上を課題として認識する数少ないSUMP、指標設定に円卓会議を活用 SUMP賞受賞(評価、マルチモーダル) EUアクセスシティ賞特別賞(2014)
	バートビルンバッハ	5,846	自動走行バスのトライアル
イタリア	トリノ	872,316	具体的な指標設定に注力、その際、障害者対応の観点も考慮、欧州内でも特に高齢化率が高い
	エルバ島	32,090	観光客を意識したMaaSを計画
デンマーク	コペンハーゲン	1,295,686	MaaSの実証実験に加え先進的な環境都市と知られるほか、欧州モビリティウィーク賞の受賞履歴等を考慮
ベルギー	アントワープ	530,104	市主導でMaaSプランナーを開発 SUMP立案にあたり大多数の市民が参加。SUMP関連法制度で先駆者として位置付けられるフランダース地域
イギリス	マンチェスター	2,835,686	先進技術の導入に積極的 SUMP賞受賞(シェアドモビリティ、マルチモーダル)
フィンランド	ラハティ	119,823	環境先進都市に与えられる欧州グリーン賞受賞(2019) SUMP作成にあたり様々なステークホルダーと連携、また土地利用とモビリティ計画の戦略的融合を推進