

令和3年12月7日

国土交通政策研究所

欧州の都市及び地域におけるモビリティの計画的取組の特徴等を把握
～「地域公共交通のサービス改善に関する調査研究～モビリティの高度化及び結節点整備～」
の公表～

国土交通政策研究所は、欧州各都市又は地域での「持続可能な都市モビリティ計画」及び「過疎地スマート交通地域」に着目し、文献とインタビューによる調査を通じて、地域モビリティの新たな計画的取組の特徴について、課題と対応を含め、とりまとめました。

(1) 調査研究の概要

デジタル化や物理的接続改善により地域モビリティのサービスを高度化するための新たな計画的取組の動向を把握するため、欧州連合(EU)各地域で策定又は取組が進んでいる、「持続可能な都市モビリティ計画」「Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)」及び「過疎地スマート交通地域」Smart Rural Transport Area(SMARTA)に着目し、文献及び各地域の地方団体等取組主体へのインタビューによる調査を行った。

(2) 初年度調査研究の結果総括(具体的地域名はインタビュー調査事例)

○「持続可能な都市モビリティ計画」(SUMP)の特徴として、鉄道やバスといった既存地域公共交通に加え、デマンド交通、シェアリング・モビリティ、徒歩、自転車、自動車・道路・駐車場、さらには環境対策(グリーン・モビリティ)や物流など幅広い地域モビリティを対象にする傾向にある。また、参加する関係者の範囲は市民のみならず地方議員や環境団体を含んだ幅広い関係者であり、10年以上の長い計画期間で定めている地域が多いといった特徴がある。

ウイーン(奥): 地域公共交通の低廉年間パスを先行導入した経緯、地域モビリティ利用のためのMaaSアプリ、自転車・歩行者・公共交通への道路空間拡大

ドレスデン(独): 多様な関係者の円卓会議で計画草案を検討、公共交通の車両・施設の聴覚・視覚等バリアフリー化

コペンハーゲン(丹): 自転車用高速道路。列車内自転車持込の無料化で、公共交通利用促進

○「過疎地スマート交通地域」(SMARTA)では、地域振興の支援施策を活用しつつ、公共交通と相互接続した持続可能なモビリティをサポートする方法の模索に焦点を当てており、デマンド交通、カーシェアリングや自動運転に加え、ボランティア輸送によるモビリティ確保を工夫している。

東チロル(奥): 農村農業支援を受ける地域活動グループの計画により、2台目以上のマイカーを減らすため、デマンド交通、電気自動車活用のカーシェアリング等を導入

バートビルンバッハ(独): 需要が少ない端末での自走式シャトルバスの有効性を検証

※本調査研究の報告書は下記 URL からご覧下さい。

<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk165.html>

[調査研究期間: 2020～2021年度の2年間の初年度分]

<お問い合わせ先>

国土交通省 国土交通政策研究所 (四谷タワー15階) 竹内

電話: 03-5369-6002 (内線 203) (国土交通政策研究所直通)

FAX: 03-5369-6009 Mail: hqt-inquiry-pri@gxb.mlit.go.jp

○本調査研究の目的

デジタル化や物理的接続改善により地域モビリティのサービスを高度化する地域の新たな計画的取組みの動向を把握するため、欧州各地の「持続可能な都市モビリティ計画」“Sustainable Urban Mobility Plans”(SUMP)及び「過疎地スマート交通地域」“Smart Rural Transport Area”(SMARTA)の事例等を調査。

○Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) 概要

・都市及び近郊における市民のより良い生活や活動のためモビリティを充実させることを目的とし、地方自治体により、市域内のみならず機能的な都市エリアに対して策定される交通及びモビリティに関する持続可能で統合的な都市モビリティの計画。

○Smart Rural Transport Area (SMARTA) 概要

・過疎地スマート交通、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した持続可能なモビリティをサポートする方法の模索に焦点を当てた取り組み。

○インタビュー事例調査結果の概要

○オーストリア ウィーン (SUMP) 人口190万人

・地域公共交通の年間パス(365€-Ticket)を導入。公共交通分担率や満足度が高い※。・2017年からMaaSアプリにより、地域公共交通(バリアフリー含む)等のモビリティの検索、予約及び決済が可能(タクシー、カーシェア、バイクシェア等は各予約サイトへ遷移し、予約・決済)。・自転車・歩行者・公共交通による道路空間拡大への取組。

○オーストリア 東チロル (SMARTA) 人口4.9万人

・2台目以上の車所有代替のため、拡張が財政上困難な公共交通に接続するモビリティとして、地域活動グループ(EU農村振興農業基金が支援)の計画により、デマンド交通に加え、カーシェア用電気自動車を導入。・ボランティア運転手による低廉な予約型乗合の自治体タクシーを導入(カーシェア用電気自動車を活用する地区が多数)。

○ドイツ ドレスデン (SUMP) 人口56万人

・ドレスデン市議会は、SUMP草案策定の際にラウンドテーブルを設置し、交通セクター、学者や隣接自治体代表など多様なステークホルダーの様々な意見を反映。・交通インフラバリアフリーを目指し、トラムやバスは聴覚・視覚情報システム搭載の低床車両へ移行。中心地駐車場の大多数をバリアフリー対応。

○ドイツ バートビルンバッハ (SMARTA) 人口5.7千人

・2017年にドイツ初の自走式のシャトルバスの実証運行開始。2018年より本格運行。・利用に対する住民の抵抗感はなく、需要が少ない過疎地での既存交通機関代替のラストマイルの交通手段としての有効性が示された一方、本実験ではノウハウの蓄積に主眼が置かれ、公的補助に依存。

○デンマーク コペンハーゲン (SUMP) 人口63万人

・コペンハーゲン市は自転車活用を推進し、2012年に通勤での自転車利用が最優先される自転車用高速道路が初めて開通。現在も延伸が続く。・50%以上の人々が自転車で通勤しているが、近年、列車内への自転車の持ち込みを無料にし、公共交通機関の利用が大きく増加。

※:公共交通の分担率73%、満足度95%【出典】European Commission(2016) Quality of Life in European Cities 2015 p.25/28