



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

— コンセプトと意義 —



持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP : Sustainable Urban Mobility Plans)

－ コンセプトと意義 －

1 持続可能な都市モビリティ計画 (SUMP) とは

- 2013年に欧州委員会で提示されたコンセプト。同年、そのガイドラインが作成され、欧州におけるモビリティ計画の指針となっている(2019年、EUが第2版を公表)。

(定義)

生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画

2 SUMPの特徴

○ 「人」に焦点をあてたモビリティ計画

- ・ アクセシビリティとQoLを重視。ハードからソフトまでを計画。

○ バックキャスト型¹⁾の交通計画 (SDGsと同様の手法)

- ・ ビジョン、目的について最初に合意形成し、そのための目標値、施策パッケージを策定。

○ 目標値の設定にあたり、関連する政策分野との整合性と時間的な区切りを重視

- ・ CO2排出量、エネルギー消費量など、社会・環境の条件に対応した目標値も設定。統合的な政策を指向。

○ モニタリングを重視

- ・ 事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導出する循環型の計画。

図1 従来の交通計画とSUMP計画の違い (SUMPガイドライン邦訳10頁)

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: 交通流の容量と速度	→	主たる目的: アクセシビリティと生活の質 (社会的公平性、健康と環境の質、経済活力)
モードごと	→	すべての交通モードの統合的な発展 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 組み合わせ
セクター別の計画文書	→	関連する政策分野と整合性のある 計画文書
短期・中期の実施計画	→	長期ビジョンと戦略 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 都市圏域 をカバー
交通工学の領域	→	学際的 な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、 ステークホルダーや市民を巻き込んだ 計画
限られた影響評価	→	学習 と改善を促進するための体系的な 影響評価

図2 12のステップとSUMPのサイクル（第2版）（SUMPガイドライン邦訳17頁）-



3 日本における SUMP の意義

○経済・社会構造が変化中での新たな計画のあり方に関する指南書

- ・人口減少、高齢化の中、都市・地域と人々のモビリティについて、本気で議論しなければならない時期にある。
- ・民間に丸投げであった地域公共交通の行き詰まりに対して、新たな制度的枠組みとそのための計画の模索が始まっている。
- ・自家用車への過度な依存を脱し、持続可能かつ QoL の高い都市・地域の実現が求められている。
- ・2050年のカーボンニュートラルに向け、エネルギー消費やCO2排出量の削減（制約条件）に、消費・排出で約2割を占める交通分野の本気の取り組みが求められる。

○都市・交通計画の関係者には具体的に以下の点で重要な示唆を与える参考書

- ・国土交通省のモビリティ計画の大枠策定の一つの指針に。
- ・地域公共交通計画が努力義務化された地方自治体のモビリティ計画のあり方について、根底にある考え方を学ぶ材料。
- ・都市計画/交通コンサルタントが計画を各地の計画をサポートするうえでの実践的なマニュアル。

4 日本の課題～交通関連計画の「SUMP化」

○「SUMP化」に向けた5つの深化が必要

- ①既存の公共交通の有効活用に止まるのではなく、**地域のQoLを向上**させるモビリティ計画という観点に計画の軸を展開
 - － 「既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送・・・などの既存の・・・輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保すること」（国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」3頁）を求める地域公共交通計画では不十分。
- ②「生産性」、「効率」という視点に偏るのではなく、アクセシビリティという観点で、「公正」「社会参加」といった視点も重視したものへ深化
 - － SUMPでは、「効率」は資源あるいはエネルギーの効率利用といった意味。
- ③**健康**という視点の明示とそのための行動変容を促す政策の提示
 - － 医療費の削減効果は、「クロスセクター効果」として、日本の計画でも盛り込まれる傾向にあるが、健康は、付随的な効果ではなく、SUMPでは大目標という位置付け。
- ④新技術の単なる「積極的活用」から、必要に応じた**新技術の「上手な利用」**に
 - － 目的と手段を取り違えないような注意が必要。「肝要な点は・・・、新技術に振り回されるのではなく、必要に応じて新技術を上手に利用できるようにすること」（SUMPガイドライン邦訳163頁）。
- ⑤ ①～④の点を踏まえた大目標の設定と、そのために必要な**プッシュ・ブルの施策の組み合わせ**の提示
 - － 社会的・環境的に望ましい方向へ「引き込む（誘導する）」施策（Pull 施策）と、望ましくないものから「押し出す」施策（Push 施策）を戦略的に組み合わせた施策パッケージを提示する必要。

SUMPの8原則

- ①「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
 - － 行政区域ではなく、人とモノの流れに沿う地域全体（基礎自治体よりも広い）を対象。
- ②組織の垣根を超えた協力
 - － 関連セクター（土地利用、空間計画、社会サービス、健康、エネルギー、教育等）の政策・計画と整合性や補完性を確保。
- ③市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
 - － 計画策定の早い段階からの参加を促し、当事者意識を醸成。
- ④現況の診断と将来求められる成果の見極め
 - － 野心的ではありながらも現実的な目標値を設定。
- ⑤長期ビジョンと明確な実施計画の策定
 - － 長期ビジョンに基づきつつ、短期的な具体的な施策パッケージも織り込み、責任分担と必要なリソースの大枠を明確化。
- ⑥すべての交通モードの統合的な発展の促進
 - － システム全体の品質、セキュリティ、安全、アクセシビリティ、費用対効果を向上させる統合的な施策パッケージを提示。
- ⑦モニタリングと評価の事前の織り込み
 - － パフォーマンス指標（KPI）に基づく評価のために、必要なデータ等のタイムリーな入手も含め、事前に対応を策定。
- ⑧品質の保証
 - － SUMPのコンセプトに準拠しているかを確認する枠組みを内包。

<https://chikoken.org/>



一般財団法人
地域公共交通総合研究所
The Research Institute for
Local Public Transport

©2022 (一財) 地域公共交通総合研究所