

# 都市と交通

通巻 134号

## 巻頭言：モビリティハブが都市と交通を変える

～神戸大学 客員教授

一般財団法人計量計画研究所 理事 兼 企画戦略部長

牧村 和彦

1

## 特集：シェアモビリティとモビリティハブ

### 1. 総論

◆多様なモビリティを活用するためのモビリティハブのススメ …2

### 2. 自治体の取組事例

◆第3次金沢交通戦略におけるモビリティハブの位置付け ……3

### 3. 事業者の取組事例

◆OpenStreetのモビリティハブの取組み ……5

◆「hocco(ホッコ)」地域コミュニティとモビリティ拠点の創出 ……7

◆鉄道×シェアサイクルによる公共交通の利便向上 ……9

◆交通結節点の情報発信を行うモビリティポート ……11

### 4. 海外の取組事例

◆海外動向からみるモビリティハブ ……13

トピックス / インフォメーション ……15

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



地域コミュニティとモビリティ拠点の創出に向けた「hocco(ホッコ)」(武蔵野市)  
＜写真提供:小田急バス株式会社＞



金沢駅東口バスロータリー(金沢市)



モビリティハブに設置された自転車等のサービスステーション(ルーヴェン)



HELLO CYCLING(阪急曽根駅高架下ステーション)と鉄道によるモビリティハブ(豊中市)＜写真提供:OpenStreet 株式会社＞



中心市街地のモビリティハブ(ルーヴェン)



モビリティポート・サイネージ端末の実証実験(岸和田市)  
＜写真提供:大日本印刷株式会社＞

# 巻頭言

## モビリティハブが都市と交通を変える

神戸大学 客員教授  
一般財団法人計量計画研究所 理事 兼 企画戦略部長  
牧村 和彦



### ■ モビリティハブの本質

この20年間で自家用車の車幅は2年に1cmのペースで膨張し続けており、街路空間は変わらない中で、歩行者や自転車に代表されるマイクロモビリティ（小さい交通）が安心して歩行・走行できる空間が危ぶまれている。限られた都市空間において、1台の自家用車を支えていくためには、自宅、目的地、その他用途に3台分のスペースが最低限必要となり、1日のうち90～95%は稼働していないため、今や中心市街地の2～4割のスペースが駐車場となっている都市も珍しくない。自動車の安全技術の進歩はめざましい発展を遂げてきたにもかかわらず、世界では年間135万人以上の方が交通事故で亡くなっている現状がある。わずか500mの移動にもマイカーが欠かせないライフスタイルが浸透した。一方で、Eコマースの普及により世界では町の上客はマイカーではなくなりつつある。

脱炭素化社会の実現が世界の最重要政策課題であり、2～5kmといった短距離の移動に対して、自動車以外の選択肢、マイカーを保有せずとも移動できる環境の構築に官民が連携し積極的に取り組んでいる。その中で移動の選択肢を提供する場として、モビリティハブが世界中で注目されて推進されている。

モビリティハブとは、鉄軌道やバス停留所の周辺、また移動が不便な住宅地、中心市街地の路上駐車スペースなどに、カーシェアリングやマイクロモビリティのシェアリングサービスなどの貸し出し拠点を集約し、移動の選択肢を提供しながら新しいライフスタイルを創出し、脱炭素化社会、重傷事故とは無縁の社会を構築していく取組みの総称だ。気候危機への対応は待ったなしであり、まちなかの短距離の移動を小さく、ゆっくり、エコに転換していくことが都市政策の命題である。モビリティハブはそのための手段の一つに過ぎない。とかくモビリティハブ自体が目的になりがちであるものの、実現したい社会、解決すべき社会課題を念頭に置いたまちづくりのアプローチとして、モビリティハブを実践していくことが大切だ。

### ■ 都市（まち）と交通の接着剤

近年は、電気自動車の充電施設、カーゴバイク、宅配ボックス、カフェやショップ、緑地といったパブリックスペースやコミュニティー機能などを併設したオリジナリティーあふれるモビリティハブが続々と登場している。モビリティハブと一体の再開発事業やニュータウン内の駐車場をモビリティハブに再編していく取組みも始まっている。イベント時などの対応に可搬型のモビリティハブを実践している都市もある。

また、誰もが社会とつながる機会、公正（エクイティ）な社会を実現していく手段として、自動車を保有できない人たちにも移動の機会を政策的に提供していく取組みとしてモビリティハブが実践されている都市も生まれている。

### ■ モビリティハブへの期待

先行する先進諸国においては、まちづくりの一環として、官民が連携した事業形態が一般的だ。良好な都市空間を保持しつつ、マイクロモビリティの総量や事業者数等をコントロールし、モビリティハブとして車道や歩道、駐車場などのスペースを公共が民間に提供しながら、データガバナンスの思想を取り入れ、市民や利害関係者との調整やコミュニケーションはデータを基に進めている。

移動のデジタル化は急速に進展しており、MaaS（マース）に代表されるようなスマホが移動体の鍵となり、24時間いつでもモビリティハブの移動サービスが利用できるようになってきた。まさにバーチャルとリアルが融合した都市、移動体験、新しい移動の価値を享受できる環境が整いつつあり、実践の段階に入ったと言える。

直近の全国都市交通特性調査（国土交通省）では、前回よりもさらに若者の外出率が低下傾向であることが明らかになった。休日にいたっては60代や70代よりも10代が低い状況は深刻だ。

まちづくりのDXとGXが一体となった都市交通戦略の新たなピースとして、お出かけを促進する触媒として、皆さんの地域でもモビリティハブを計画に位置づけ、実践していったらいいだろうか？

## 1

# 総論 多様なモビリティを活用するためのモビリティハブのススメ

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官 林 良太郎

## 1. はじめに

少子高齢化や人口減少、人々の価値観の多様化、脱炭素化への要請など、近年の都市が直面する課題は数多くあります。こうした課題に対応するため、国土交通省では安心できる生活環境と持続可能な人間中心のまちづくりの実現に向けて、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた都市構造の転換や、まちなかに「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルな空間づくりを推進しています。

これらの施策の中で、自家用車の利用を減らして公共交通への転換を図っていくこととしていますが、地方部では公共交通のサービスレベルが低下してきていること、また都市部でも公共交通を降りてからのいわゆるラストワンマイルの移動が課題となっていることなどから、公共交通の機関分担率が低くなっているのが現状です。

## 2. 公共的な交通の重要性

近年、全国各地でシェアサイクルやカーシェアリング等が普及しているとともに、電動キックボード等の新たなモビリティが台頭し、都市におけるモビリティの多様化が進んでいます。

シェアモビリティは、公共交通の機能を補完してラストワンマイルの移動を支えるとともに、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通として重要な役割を担っています。また、移動の際に得られたデータをまちづくりに活用する動きも見られています。

公共的な交通であるシェアモビリティが公共交通と連携して交通ネットワークの一端を担えるようにするためには、多様な交通モード間で乗り換えしやすい拠点を整備し、都市における利用環境を向上することが必要です。

## 3. モビリティハブの効果と支援制度

そこで、身近な生活圏内における移動サービスの質の向上を図り、公共交通の利便性を高めるため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」を整備して、多様なモビリティの選

択肢を提供する取組みが始まってきています。たとえば、交通空白地帯にモビリティハブを整備することによる公共交通の補完や、バス停や駅などの周辺に整備することによる乗換機能の強化などが期待されます。

また、モビリティの利用者が来てくれる「人が集まる場」であることを活かし、キッチンカー広場や交流空間等のパブリックスペースを併せて設置することにより、乗換抵抗の低減に繋がるとともに、イベント等の実施による賑わいの創出や地域のコミュニケーションの場となるなど、新たな付加価値を生み出すことも考えられます。

図-1 公共交通と連携したモビリティハブの概念図



令和6年度から、モビリティハブ整備を支援するため、シェアモビリティの導入に必要なポートや精算機等の整備に対する支援を都市・地域交通戦略推進事業及びまちなかウォーカブル推進事業で拡充しました。既存制度と組み合わせることで、パブリックスペースを併設したモビリティハブの整備に対しても支援可能となっています。

## 4. おわりに

モビリティハブの整備にあたっては、官民連携だけでなく、自治体の中の複数の部局や、交通以外の業種を越えた事業者が一体となって、多くの関係者が連携することが効果的です。また「ハブ」と言っても、必ずしも多額の費用をかけて大きな施設を作る必要はなく、地域の実情に応じて、まちなかの青空駐車場やスーパーマーケットの空きスペースの一部を改変するだけで十分に機能することも考えられます。

国土交通省としては、移動の際に自家用車の代わりに公共(的)な交通を選んでもらえるような、そして日々の生活やお出かけが楽しくなるようなモビリティハブの取組みを推進してまいります。

# 自治体の取組事例 第3次金沢交通戦略 におけるモビリティハブの位置付け

金沢市 都市政策局 交通政策監 近藤 陽介

## 1. これまでの金沢市の交通まちづくり

金沢市は、本州のほぼ中央に位置し、歴史・文化の蓄積により形成された自然豊かな非戦災都市で、石川県の県庁所在地として交通網や商工業も発達しています。長い歴史の中で形作られた金沢においては、まちなかに鉄軌道がなく、また、限られた道路空間のもとで、公共交通を大切にした特色ある交通まちづくりが行われています。

金沢は藩政期から400年以上にわたる歴史のある城下町で、犀川・浅野川と3つの台地・丘陵により形成され、両河川に挟まれた小立野台地の先端に築かれた金沢城を中心に都市が構築されました。また、この間、戦災や大災害を受けておらず、寛文年間（1661～1672年）の街路約180kmが現在まで継承され、戦災等を受けた富山市・福井市などと異なり、まちなかの道路空間は他都市より限定されています。

公共交通については、北陸新幹線が発着する金沢駅を交通結節点として、鉄道線（IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道浅野川線）や、路線バス（北陸鉄道・西日本JRバス等）によりネットワークが形成されています。昭和42年まで金沢市内中心部に路面電車（北陸鉄道金沢市内線）が存在しましたが、急速なモータリゼーションによる道路混雑の影響で廃止されました。その後のバス専用レーンの整備と合わせ、路線バスが都市内の主要な公共交通を担っています。

平成28年に策定した「第2次金沢交通戦略」では、金沢市中心市街地から放射状に伸びるバス13路線（約63km）、鉄道3路線（約30km）を「公共交通重要路線」と定め、これを軸として、その沿線に居住や各種施設を中長期的に緩やかに誘導することによる集約都市の形成を目指し、公共交通が便利で暮らしやすいエリアとして、さらなる公共交通の利用促進を図ることとしています。

## 2. 金沢市における公共交通の役割

ここで改めて、公共交通とは何かについて振り返ってみます。鉄道・バス等の公共交通は、通勤・通学・通院・買物・レジャーなど、市民の日常的な移動を支える大切な存在であることは論をまちません。大量輸送も可能な公共交通が

存在することで、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、外出機会の創出、運動不足解消による健康増進など、個人にとっても社会にとっても望ましい効果（ウェルビーイング）をもたらすという重要な役割を担っています。

その観点から、公共交通は「地域の財産」であり、民間事業者の営利活動としての側面以外にも目を向ける必要があります。このため、公共交通ネットワークが幹・枝・葉により構成されることに着目しながら、市場経済に委ねる部分、政策的な対応が必要な部分を見極め、交通事業者・行政・住民が一体となり、持続可能な公共交通ネットワークが次世代に継承されるよう取り組むことが重要と言えます。

しかし、コロナ禍・燃料価格高騰や「2024年問題」、そして、戦略策定後の令和6年には能登半島地震や豪雨災害が発生し、需要・供給の両面から、既存の公共交通は危機的な状況に直面しています。需要面では、コロナ禍により鉄道・バスの利用者が減少し、いまだ完全な回復には至っていません。他方、公共シェアサイクル「まちなり」の利用者数は年々増加するなど、変化の局面にあります。そして供給面では、労働時間規制強化も相まって、バス運転士不足により、路線の減便・廃止が急激に進行しています。

## 3. 変化の時代に対応するための 「第3次金沢交通戦略」

令和2年頃からのコロナ禍や燃料価格高騰といった社会経済情勢の大きな変化により、「交通事業について10年先の課題が1年で来てしまった」とも言われる中、交通まちづくりについては大きな転機を迎えました。このような情勢下で令和5年に策定した第3次金沢交通戦略では、「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を目指し、施策体系を取りまとめ、現在、その後のさらなる情勢変化も踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークを次世代に継承すべく、各種の施策を強力に進めています。

第3次金沢交通戦略では、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」と「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方としています。このため、まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築と、地域の実情に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保を図ることとしていま

す。また、まちなか・居住誘導区域・郊外の各エリアにおける考え方を整理し、移動の選択肢と質の向上により、自家用車以外の利用を増やすこととしています。

ここで、第3次金沢交通戦略で新たに位置付けられた施策で特筆すべきものとして、「金沢版モビリティハブ」の整備について解説したいと思います。

## 4. 「金沢版モビリティハブ」の整備

第3次金沢交通戦略では、まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築と、地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境を確保することとし、こうした取組みを強化するため、地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗り継ぎする拠点である「金沢版モビリティハブ」(図-1)の整備という新たな施策が盛り込まれました。

図-1 金沢版モビリティハブのイメージ



具体的には、鉄道・バスの利便性向上や、フィーダー交通(地域運営交通)の導入促進といった従来の交通まちづくりに関する施策に加え、「鉄道・路線バス、シェアサイクルや地域運営交通等の他の公共交通や、郊外部における自家用車との接続」のための乗り継ぎ拠点の整備により、交通機関同士の乗り継ぎの改善・待合環境の向上に取り組むというもので、令和6年末現在、全体的な計画の取りまとめ中の状況にあります。検討にあたっては、公共交通ネットワークが幹・枝・葉により構成されることに着目し、政策的な対応が必要な部分を見極め、「金沢版モビリティハブ」を交通結節点としながら、バス運転士不足対策やさまざまな交通モード間の連携強化策などを通じて、持続可能な公共交通ネットワークが次世代に継承されるよう取り組むこととしており、地域の実情に応じ、①まちなか型、②準郊外型、③郊外型のようなタイプに分けて整備する方向で検討を進めています。

なお、これまでの金沢市の交通まちづくりを振り返ると、武蔵ヶ辻・香林坊・片町等では、沿道施設と連携したバス待ち環境の整備が行われてきた(写真-1)ほか、郊外部の商業施設駐車場を活用したパーク・アンド・ライド(K

写真-1 公民連携でのバス待ち環境整備の例(香林坊バス停)



パーク)が進められてきました。人口密度が高く、道路空間も限定されている金沢市においては、こうした公民連携の考えを継承・発展させることが重要です。このため、「金沢版モビリティハブ」においては、すべてを更地から作るのではなく、既存の施設との連携が大きなポイントとなるとの認識に立ち、検討を行っています。

## 5. まとめ

公共交通は、現に鉄道・バス等を利用している人の日常生活を支えるだけでなく、大量輸送が可能な移動手段であるという特性から、道路混雑の緩和にも寄与し、マイカーユーザーにもプラスの効果をもたらす公共性の高い存在です。

こうしたことから、金沢市ではこれまでも公共交通を優先したまちづくりを進めてきましたが、コロナ禍をはじめとする社会経済情勢の急激な変化により生じた危機的な状況の克服のため、交通事業者・行政・住民それぞれが考え方を改め、「共創」の考え方で新しい時代の公共交通へ移行しなければなりません。共創を進める上では、ソフト・ハードの両面から取り組むことが重要ですが、多数の関係者間が連携できる環境を整えることがその大前提であると言えます。そのため、交通事業者・行政・住民の関係性をリ・デザインし、関係者間の日常的な意見交換ができる場の確保や、相互の信頼関係を構築することが求められます。

こうした考えに基づき、現在、金沢市では、金沢MaaSコンソーシアムや、地域公共交通協議会において、特に交通事業者・行政間の認識共有・連携が進みつつあり、その信頼関係を基礎に、市内各所に整備する「金沢版モビリティハブ」を核とした複数の交通モードの組み合わせにより、公共交通ネットワークを再構築し、過度に自家用車に頼らず移動できる社会の実現を目指したいと考えています。

## 3-1 OpenStreetのモビリティハブの取組み

OpenStreet株式会社 見城 紳・久富 宏大

## 1. モビリティハブに関する認識

多様なモビリティが結節する場として、「モビリティハブ」が近年注目を集めています。表-1のように、各省庁においてもモビリティハブに関する定義が複数登場しています。たとえば、国土交通省はシェアモビリティと公共交通が共存した地域の交通拠点として、モビリティハブの役割を重視する一方で、経済産業省やデジタル庁は自動運転車やドローンといった新たなモビリティの導入拠点等、新技術・新サービスの社会実装の視点からモビリティハブを捉えています。

弊社はこれまで、全国各地でシェアサイクルのプラットフォームである「HELLO CYCLING」や小型EVやEVスクーター等のシェアプラットフォーム「HELLO MOBILITY」といった多様なシェアモビリティサービスを展開し、その普及と発展に取り組んできました。たとえば「HELLO CYCLING」は2024年12月現在、全国約1万カ所にステーションを設置し、サービス展開エリアは26都道府県、約220市区町村に広がり、400万人以上のユーザーに地域の移動手段を提供しています。これまでのサービス展開の中で、公共交通とシェアモビリティの連携に加え、park&rideを目的とした自家用車（駐車場）との連携やシェアモビリティ同士の乗換利便性向上に向けた取組み等、ユーザーの皆さまの交通利便性向上に繋がる取組みに注力してきました。また、地域の事業者と連携し再生可能エネルギーの発電・給電機能を備えたモビリティステーションの導入実証

表-1 モビリティハブの定義

出所	「モビリティハブ」の定義
経済産業省 「デジタルライフライン全国総合整備計画」	自動運転車やドローンといったモビリティがヒト・モノの乗換・積替、モビリティの充電・駐車を行うハブとなる集約的な拠点
デジタル庁 「モビリティ・ロードマップ2024」	デジタルライフライン全国総合整備計画に基づき、ヒト・モノの乗換・積替、モビリティの充電・駐車に関する人的プロセスを省力化・自動化するための拠点施設
国土交通省 「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 第2回施設デザインWG」	公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点

にも参画するなど、新技術の活用にも柔軟かつ積極的に取り組んできました。

本稿では、モビリティハブを「多様な交通手段を提供し、移動をよりスムーズにするあらたな交通拠点」として着目し、広い視点からモビリティハブと捉えられる事例を紹介します。

## 2. モビリティハブの事例紹介

## (1) 鉄道・バス×シェアモビリティ

東急バス様はバス交通のみならず、地域の移動サービスのさらなる充実化を目的として、「HELLO CYCLING」及び「HELLO MOBILITY」のプラットフォームを活用し、自らシェアモビリティの運営事業者として参画されています。

路線バスや鉄道（東急電鉄）と接続しやすい場所を中心に、49カ所のシェアサイクルステーションを設置し、路線バス・鉄道とシェアサイクルが連携したモビリティハブが数多く成立しています。特に、東急バス等々力操車所、オアシスタマプラーザ、東急バスすみれが丘バス停、WISE Living Lab（次世代郊外まちづくりの活動拠点）の4カ所にはシェアサイクルのみならず、小型EV「C+pod」も導入されており、これらが連携したモビリティハブが実現しています。

わが国では民間交通事業者が多い中で、地域によっては個別最適な視点から交通手段間の連携が進みにくい場合もあります。一方で、既存の交通事業者が自らシェアモビリ

写真-1 東急バス等々力操車所



<写真提供：東急バス株式会社>

ティ運営に参画することで、沿線全体の移動利便性を高めるとともに、ラストワンマイルまでの移動がデザインされた全体最適な交通ネットワークの構築が進められるようになっていきます。

## (2) 自家用車（駐車場）×シェアモビリティ

自家用車（駐車場）とシェアモビリティの連携事例も数多く存在しています。たとえば、由比ガ浜地下駐車場（神奈川県鎌倉市）や三井のリパーク東岡崎第8（愛知県岡崎市）においては、観光目的等で自家用車を利用する来街者のシェアサイクルへの乗り換え（park&ride）による、地域回遊性の向上や交通渋滞の緩和を目的として、駐車場にシェアサイクルステーションを併設しています。

一方で、自家用車利用者の中には、シェアサイクルへの馴染みが薄い場合があることが課題として挙げられます。この課題に対応するため、岡崎市では設置効果を最大化すべく、自家用車利用者向けの駐車場案内システムにシェアサイクルステーションの案内を表示するなど、自家用車利用者への情報発信施策を検討しています。

写真-2 三井のリパーク東岡崎第8



<写真提供：岡崎市>

## (3) シェアモビリティ×シェアモビリティ

シェアモビリティステーションは大規模な工事を必要とせずに柔軟に設置できるため、道路予定地を含む遊休地や施設の余剰地等の都市空間の余白を活用し、交通利便性向上や賑わいの創出等の地域の課題解決の視点から拠点整備を行う場合があります。

たとえば埼玉県さいたま市においては、複合公共施設 Bibli の駐車場の一角を活用した交通と生活のハブとなるスペース「大宮ぶらっと」に、シェアサイクル・EVスクーター・小型EVが利用できるモビリティステーションを設置させていただいています。「大宮ぶらっと」が位置するエリアは大宮駅から徒歩10分以上離れ、既存公共交通が不足しており、駅から当該エリア、その周辺における回遊性の向上を目指して、シェアモビリティステーションを設置しています。2022年10月の開設以降、多くの利用者に地域の交通・交流拠点としてご利用いただいています。

また、遊休地や余剰地がどこでもシェアモビリティ単体

でモビリティハブとして機能するわけではなく、採算性の面から設置が難しいエリアも多く存在します。「大宮ぶらっと」のように都市部の再開発過程で生じた都市の余白をモビリティハブとして活用するなど、公共性と採算性のバランスを考慮した展開を意識する必要があります。

写真-3 Bibli駐車場（大宮ぶらっと）



表-2 事例紹介概要

事例	期待される役割・整備及び運営上の課題
鉄道・バス × シェアモビリティ	<b>役割</b> ：鉄道、バス等の公共交通との連携による、2、3次交通としてのラストワンマイル補完 <b>課題</b> ：個別最適な視点から交通手段間の連携が進みにくいこともある
自家用車 × シェアモビリティ	<b>役割</b> ：自動車駐車場における、自家用車からシェアモビリティへの乗り換え（park&ride）による交通渋滞の緩和や回遊性の向上 <b>課題</b> ：自家用車の利用者や来街者がシェアサイクルへ馴染みが薄い場合がある
シェアモビリティ × シェアモビリティ	<b>役割</b> ：遊休地や余剰地を拠点化することによる地域の課題解決 <b>課題</b> ：採算性の面から設置が難しいエリアも多く存在

## 3. おわりに

前項で紹介した事例以外にも、全国の鉄道駅やバス停、フェリー乗り場や空港までもシェアモビリティステーションの併設事例が見受けられます。今回スポットライトを当てたモビリティハブはあくまでも代表的な例に過ぎず、「モビリティハブ」と明確に位置付けられていなくても、すでに地域の中で「多様な交通手段を提供し、移動をよりスムーズにするあらたな交通拠点」として機能しているシェアモビリティステーションは数多く存在しています。

「モビリティハブ」の黎明期である今こそ、その定義を幅広く捉え、実際にモビリティハブが都市や交通システムの中でどのような役割を果たし、生活者の移動や地域社会にどのような価値を提供できるのかを把握し、今後のモビリティハブの施策に活かしていくことが重要であると思います。



授業にも協力し、地域のお子さまにも親しんでいただくようになりました。

イベントには店舗の方々や当社に加えて、毎回違う地域プレーヤー（野菜・雑貨の販売やさまざまなワークショップなど）が参加し、出会いや緩やかな繋がりが生まれ、来場者同士でも気軽におしゃべりをする様子が見られます。来場者としてイベントに参加した方が出店者になった方も多数おり、徐々に活発で豊かな地域になってきたと思います。

写真-1 イベント(場内)



写真-2 交通安全教室



## 4. モビリティハブ機能

交通施策では公共交通機関として、中庭のスペースにMaaSの機能を取り入れるべく、交通サービスを誘致しました。公共交通であるバス以外に、シェアサイクル、シェアカー（竣工後に、電動バイク、バッテリー交換機、電動キックボードを誘致）といったマイクロモビリティを導入（写真-3）し、本物件がハブとなるシームレスな移動を目指しました。これらは小田急電鉄を中心に紹介を受け、導入を進めました。

入居者に対してはこれらのマイクロモビリティを気軽に利用できる特典（希望者にシェアサイクルクーポンを毎月3,000円分付与など）を付け、移動目的に応じて好みの移動手段が選択できるという付加価値を提供しています。また、周辺地域にお住まいの方々や来訪者にとっても、移動範囲や生活圏が広がり、地域の利便性・賑わい向上に繋がったのではないかと思います。

さらに常設店舗での購入者（税込500円以上）を対象に、小田急電鉄が行うEMotというモビリティアプリを活用した「バス片道無料チケット」のサービスを提供し、商業と交通を結び付けました（その他キッチンカーや宅配ロッカーなどのシェアサービスも提供）。

これらのサービスは導入後利用数が安定しており、移動の利便性向上やコミュニケーション機会の増加に寄与するとともに、環境に優しい移動を提供し、さらには生活の豊かさにも繋がられるのではないかと思います。hoccoは小さな拠点ですが、今後も将来に向けて交通サービスが多岐にわたることを念頭に、変化に対応できるハブにしていきたいと思っています。

写真-3 交通サービス(シェアサイクル・EVバイク・バッテリー交換機・電動キックボード)



## 5. 最後に

大変ありがたいことにhoccoでの取組みが評価され、2022年度「グッドデザイン賞」において、グッドデザインベスト100およびグッドフォーカス賞【地域社会デザイン】、また国土交通省が主催する「第1回地域価値を共創する不動産業アワード」にて優秀賞【イノベーション部門】をいただきました。

現在当社では、次期地域価値創造型開発の拠点として、調布市深大寺東町の社有地にてmeedo（みいど）という物件の開発を行っています。対象地は当社の「晃華学園東」というバス折返場・隣接地です。当社は三鷹駅・調布駅北口に向かう鷹61・62の2系統（平日合計約240本）の路線バスを運行させており、近接して京王バス（つつじが丘駅北口行、深大寺行）も多数運行する、調布市内でも有数の交通結節点となります。

本物件はマイクロモビリティを備えた交通拠点にするとともに、共助・防災をテーマにし、井戸や各種防災設備の整備を計画しています。また、シェアキッチンや専用店舗などを備え、地域の方が集えるような機能を強化し、地域のよりどころを目指していきます。

当社が、地域価値創造型物件の開発に取り組む上で根底にある思いとしては、地域のあらゆる世代の方が参加し、関わるができる仕組みを提供することです。その手段の一つに交通があり、さらに地域の個性を掛け合わせることで、オリジナリティのある拠点にしていきたいと思っています。

2024年4月、当社は子ども運賃50円の制度を開始しました。この施策は、小田急電鉄が掲げる「子育て応援ポリシー」に賛同し、子育て世代に寄り添い、お子さまの成長につながる取組みを推進したいという想いでスタートしたものです。当社では何世代にもわたって安心して住み続けていただけるような企業活動を目指し、「小田急バスの走る街に住みたい」と思っていただけのように、バス事業・不動産事業の両面で取り組んでいきたいと思っています。

## 3-3 鉄道×シェアサイクルによる公共交通の利便向上

上田電鉄株式会社 管理部 國枝 聡

### 1. はじめに

弊社は、長野県上田市上田駅を起点として、別所温泉駅までの11.6kmを単線2両編成で運行している中小鉄道事業者です。通勤時間帯は1時間に3本、日中は1時間に1本運転と、利用者の方には大変な待ち時間を強いる路線です。弊社線は、コロナ禍が来る直前の2019年10月、上田駅脇の千曲川に架かる橋梁が東日本台風の大雨の影響で崩落しました。その復旧に1年半を要し、その間の代行バスによる輸送は利用者の利便を大きく低下させました。落橋復旧後も利用人員の回復は弱く、さらに沿線教育機関の在学者数は減少しており、今後も少子化の影響で主力顧客である通学定期券利用者の減少は続いていくと想定されます。このままでは弊社の経営はますます悪化する見込みです。多くの公共交通事業者（特にバス事業者）は従前からの利用者の減少に加え、従業員不足による減便が現実のものとなり、公共交通の不便はますます加速していくものと危惧しています。

そうした中、上田市が主体となって上田市内でシェアサイクルの社会実験を行った際、筆者はその事業主体である「上田市シェアサイクル推進協議会」の会長を務めました。その間、たびたび開催される報告会において、シェアサイクル事業の内容に触れるたびに、シェアサイクルの公共交通化への可能性を感じました。そこで、社会実験終了後に社会実装される際、シェアサイクル事業を弊社が受託することについて、上田市にご相談申し上げ、プロポーザル方式にて2024年度より正式に受託するに至りました。

### 2. 鉄道×シェアサイクル事業の概要

上田市のシェアサイクル事業は、自転車50台、貸出ポート18箇所得上田市中心市街地を中心に主に地元利用者を中心としつつも、一部観光拠点へのアクセスも考慮した配置となっています。今期の利用実績は約1回転/台・日弱であり、貸出・返却ポート位置や利用されている曜日から主に地元の皆さまに利用されていると考えています。

鉄道事業者である弊社がシェアサイクル事業に関与する一つの目論見は、シェアサイクルを活用して公共交通（当面は弊社）の利便を向上させることです。

冒頭で触れましたが、弊社線は特に日中の運行本数が少

なく、利用するには最長1時間の待ち時間、帰宅時間に限っても2本/時間運転と、最長30分の待ち時間を覚悟する必要があります。当たり前の話ですが、すべての利用者は待ち時間が少なく短時間で移動できることを望んでいます。そのためお客様は、ご自身の予定と時刻表を見合わせながら利用し、自由に移動したい多くの方は自家用車利用を選択します。結果、自動車利用の増加と公共交通離れが繰り返されることとなっていると思います。弊社にとっても例外ではなく、特にコロナ禍を経た現在、生活様式の変化と言いながらも、弊社の輸送人員の戻りも鈍いのが現状です。

そのため、今期のシェアサイクル事業受託にあたり、弊社の一定区間（上田駅～上田原駅間2.9km）の通勤定期券購入者に対し、通勤定期有効期間中、シェアサイクルの月額利用料（1,650円/月 ただし、1回利用30分まで 超過分は有料）を無料にするサービスを開始しました（図-1）。無料にする分の原価は弊社鉄道事業で負担しています。ユーザー側から見れば、通勤定期券購入者の多くは、ご自身がお勤めいただいている企業から通勤費として支給されていて、シェアサイクルが無料で使用できることとなります。天気のいい日に限りませんが、電車の待ち時間を気にすることなく、シェアサイクルという代替交通の利用が可能となります。

図-1 月額利用料無料サービスの告知

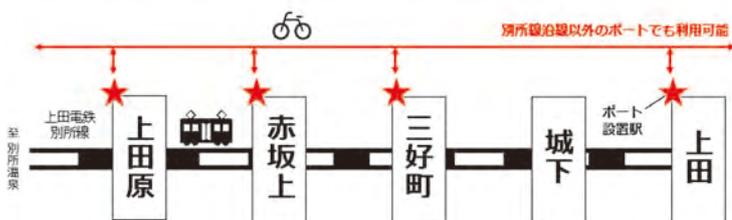


月額利用無料権利付与の区間は、上田駅から4駅分（上田原駅まで約3km）としました（図-2）。ポートの数や自転車の数に限りがあるので、範囲を広げられない事情もありましたが、30分間の利用が無料になるため、30分以

図-2 月額利用無料権利付与の区間

## R6年度 別所線×シェアサイクル 公共交通利用促進社会実験

- ◇「上田電鉄別所線」と「上田市・千曲市広域シェアサイクル」の利用促進を図るために、別所線の通勤定期券購入者を対象とした、公共交通利用促進社会実験を実施します。
- ◇通勤定期券購入者は、対象期間中のシェアサイクル月額基本料(1,650円/月)が無料になります！
- ◇鉄道×シェアサイクルで、健康にも環境にも優しい公共交通による移動を体験ください！！別所線上田駅窓口にて承ります。



するはずの鉄道定期券購入者がシェアサイクルを利用することによって、混雑緩和の一助(着席できなかったお客様が着席できるなど)ともなりました。

また、これまでに頂戴したお客様の声の中には、「バス便が減少した。バス停近くにあるシェアサイクルの自転車の台数を増やしてもらおうと助かる」という内容もあります。これは、公共交通の代替手段としてのニーズの

内で到達できる範囲に限定したことも理由の一つです。

弊社鉄道の通勤定期券の販売は、シェアサイクル事業開始日である3月21日より開始しました。販売方法は、従来の窓口販売または専用アプリ(「チケットQR」と言います)の2ルートがあります。シェアサイクル月額無料の設定は、お客様ご自身でシェアサイクル専用アプリ(「ドコモバイクシェア」と言います)の設定完了後、専用サイトからお申し込みいただきます。弊社としては、専用サイト運営者から頂戴した鉄道定期券購入者の情報と弊社の定期券情報を照らしてマッチすれば、専用アプリ内にシェアサイクル月額無料利用権が付与される仕組みとなっています。サービスの開始告知は、窓口定期券購入者への直接的な声かけ、電車内吊り広告、駅貼りポスター、地域主力新聞への働きかけによる記事掲載などです。ただ、当初の反応は鈍く、改札通過者に広告入りティッシュを配布して、認知を広める活動を行いました。

表れであるとも捉えることができます。弊社としては、地方鉄道にありがちな運行本数頻度の少ない時間帯に代替輸送を用意しつつ、悪天候等シェアサイクル利用の不便時にも対応できる交通体系を整備し、互いを補完しつつ、その結果、利便を高める施策を進めていくことが、今後の一つの公共交通機関の利便向上策であると考えています。

### 4. おわりに

自動車は、自宅車庫から目的地車庫まで任意の時間で移動が可能な、とても便利な移動手段です。一方で、環境悪化や公共交通の弱体化による交通弱者の不便を招きます。公共交通は、駅・停留所から目的地近くの駅・停留所までの移動の確保だけではない選択可能な代替交通手段を準備し、利便向上に努めつつ、駅・バス停にも駐輪場等ラストワンマイルを補完する機能整備を併せて実施し、総合的な移動の利便向上に努力すべきと考えます。

今後、人口減少が加速し、ますます便利になる自動車利用に対し、地方の公共交通の維持には大変厳しい時代になる見込みの中、既存公共交通単体でのサービス提供には限界があります。だからこそ、さまざまな新たな代替交通手段と連携を進めつつ、より良い、住みやすい環境の一助となるよう努めてまいります。

弊社が本事業に取り組むにあたり、その機会を与えていただきました上田市様をはじめ、実証実験時から現場のオペレーションを担っていただいている(株)ハビタット様、システム・車体・ポート等を提供いただいている(株)日本海コンサルタント様には、深く御礼を申し上げるとともに、今後とも上田市の発展に寄与したいと思います。

### 3. 既存公共交通の利便向上

初月である4月の登録者(鉄道定期券購入者によるシェアサイクル月額無料利用券の登録)は2人、鉄道定期券購入者数の約1%でのスタートでしたが、少しずつ認知が進み、9月の時点では、登録者数17人、鉄道定期券購入者による登録者数の割合は約10%まで増加しました。内輪の情報をお示しすると、同区間の鉄道通勤定期券購入者数は対前年約4%増です。登録者1人当たりのシェアサイクル平均利用率は10回/月で、その分だけ鉄道定期券による鉄道の利用は控えられたと推測されます。さらに、弊社鉄道においてめったに混雑列車はありませんが、本来電車を利用

## 3-4 交通結節点の情報発信を行うモビリティポート

大日本印刷株式会社 藤原 啓一郎

### 1. はじめに

少子高齢化や地方の過疎化が進行する中で、地域の公共交通機関の維持・存続が困難になるなどの課題が顕在化しています。また、都市部や観光地でも車中心の交通システムが優先されてきた結果、交通渋滞や生活者優先のインフラ不足といったウォークアブルな街づくりに関する課題が生じています。

さらに、規制緩和やデジタル化の進展により、さまざまなモビリティサービスの提供が始まっており、交通サービスの変革が進んでいます。MaaS (Mobility as a Service) による利便性向上の取組みも進められていますが、高齢者や生活者、観光客を含む一時来訪者の中には、使い勝手が良くないと感じている人も一定数存在します。また、公共交通での移動に不便を感じている利用者も多くいます。

大日本印刷 (以下「DNP」という) では、こうした社会の課題解決に向けて、交通結節点でのさまざまなサービスと連携したプラットフォーム「DNP モビリティポート (以下「モビリティポート」という)」を開発しました (図-1)。本稿では、そのコンセプト、機能、効果について説明するとともに、社会実装に向けた課題や機能拡充について論じます。

※「モビリティポート」はDNP大日本印刷の登録商標です。

図-1 「DNPモビリティポート」イメージ



### 2. モビリティポートとまちづくり

複数の交通手段・サービスが交わる場所に、交通情報・地域情報を配信するデジタルサイネージを設置して、AIオンデマンド乗合サービスやパーソナルモビリティ等の多様

なモビリティをシームレスに利用できる拠点を設けることで周遊を促し、地域の活性化を促進します。これにより地域のにぎわい創出が期待されます (図-2)。

図-2 モビリティポートによる地域活性化イメージ



### 3. モビリティポートの役割・機能

モビリティポートの役割・機能は以下となります。

#### ①交通結節点としての機能

- 交通結節点とひと目でわかるサイン機能
- 待ち時間を快適に過ごす空間
- 地域公共交通、モビリティサービス情報発信 (時刻表・運行情報・車両位置情報・各種モビリティサービスの利用)

#### ②MaaSアプリとのリアル接触拠点

- MaaSアプリダウンロード促進
- 各種モビリティサービスとのAPI連携による予約・貸出機能

#### ③地域情報発信拠点

- 観光情報、地域コミュニティ情報、防災情報発信
- 広告媒体としての活用

DNPでは、2020年より全国各地で実証実験を行ってきましたが、愛知県春日井市「高蔵寺ニュータウン」で行った際の機能・情報提供内容の事例を以下に示します (写真-1、図-3・4)。

2023年度には、新潟県弥彦村での自動運転バス実証調査事業における自動運転バスのスマートバス停として活用され、自動運転バスおよびコミュニティバスの運行情報 (時刻表・車両位置情報)・地域情報発信を行っています (写真-2)。

写真-1 モビリティポート・サイネージ端末の実証実験設置事例



図-3 モビリティポートでの機能・情報提供事例



図-4 高蔵寺駅に設置したモビリティポート情報提供事例



写真-2 自動運転バスのスマートバス停活用事例(弥彦村役場前)



## 4. 今後の課題

### (1) 社会実装に向けたビジネスモデル確立

社会実装の段階で最も大きな課題として挙げられるのは、費用捻出の問題です。大きく分けると、初期費用と運用費用が必要になります。初期費用には、モビリティポートの上屋やベンチを含む部材・工事費、サイネージ機器、システム構築費などが含まれます。この部分については、まちづくり再開発計画での初期投資や国の補助金施策を活用することで、自治体や企業の直接的な費用を削減しやすくなります。しかし、運用費用は毎月発生する経費であるため、この費用捻出が大きな課題となります。したがって、広告収入による費用回収や、自治体の広報活動や防災情報提供に伴う公的な掲示板機能、スマートシティに必要なデータ取得のためのセンサー搭載による設置場所の有効活用など、価値向上施策が求められます。また、モビリティポートを新しいモビリティサービスとして公共交通の移動手段と位置付け、路線バス維持に関わる赤字補填費用の削減や遊休地の有効活用など、幅広くその価値を考えていく必要があります。

### (2) モビリティポートでの新規サービスの充実

宅配ボックスの設置場所としての活用や、2023年の道交法改正に伴い、現在歩道での実証実験が進められている遠隔操作型小型車を活用した宅配サービスの基地局としての活用など、物流に関するサービス提供が期待されます。

### (3) モビリティポート自体の機能充実

現状では交通系ICカードの認証までの機能を提供していますが、今後は非対面決済を盛り込んだサービスや、マイナンバーカード認証による利用者サービス(公共交通の市民割引や来訪者へのふるさと納税対応サービス)など、機能向上も重要な要素と考えています。

## 5. 今後の展開

今後、各地での実証実験で得られた気づきや課題に基づき改善や機能を高め、エリア内での社会実装を目指します。また、観光情報の提供やバス検索機能の充実、MaaSアプリや電子チケットへの対応を進め、現在需要の高まりを見せている連節バスや自動運転バスのデジタルバス停としての活用も図ります。これにより、公共交通を活用したスムーズな移動が可能なまちづくりのインフラを目指します。

## 海外動向からみるモビリティハブ

公益社団法人日本交通計画協会

### 1. ヨーロッパを中心とした取組み

2024年6月にベルギーのアントワープで行われた、自転車政策に関するVeloCity国際会議でも、Innovative Mobility Hubs for seamless journeysというセッションが開催され、ベルギー・ダインゼ市、ドイツ・ミュンヘン市、オランダ・アントワープ市ほかの担当者が意見を交わすなど、モビリティハブは、海外でも話題となっています。そのセッションでは、皆が試行錯誤する様子や、ポルトガル・リスボン市が、「Mobility Hubs Design Guide」の第1版を示し、今後逐次改定版を出すことなどを紹介していました。

EUの取組みの一つとして、「Smart Hubs」があります。これは、2021～2024年における、欧州6カ国の研究者、モビリティ団体、ステークホルダーによる研究成果です。この中では、ベルギーのブリュッセル、ドイツのミュンヘン、オランダのロッテルダムとハーグ、オーストリアのウィーンのリビングラボでの研究の成果を踏まえて、最終報告書が出されており、その提言では、「①物理的な統合」としてハブの設計におけるプレイスメイキングや、さらに、「モビリティハブの導入は、地域のSUMP（持続可能な都市モビリティ計画）に統合されるべきである」と明言されています。また、「③デジタルの統合」として適用するシステムのインターフェイスやデジタル弱者のための対応（例：キオスク端末の活用）などが示され、その間に「②Democratic Integration：民主的な統合」がうたわれています。ここでは、地域や利害関係者の参加型プロセスなどの必要性が示されており、排除されやすい弱者特有のニーズを考慮するインクルーシブモビリティの考え方やプレイスメイキングの組み込み方が示されています。その中では、潜在利用者の支払い意欲は、モビリティ・サービスを物理的に統合する方がアプリ利用よりも4.6倍高いことなどが紹介されています。

この研究では、スマート・モビリティ・ハブの設計、評価、診断ツールが提示されています。[\(https://www.smartmobilityhubs.eu/\)](https://www.smartmobilityhubs.eu/)

また、EUのもう一つの取組みとして、European

Regional Development Fundの一つである「e-HUBS」の取組みがあります。これについては、2022年9月にアントワープ大学の執筆で政策提言が出されています。

この中では、「ますます多くの都市が、共有モビリティ・サービスを開始したり、都市環境を開放したりする可能性を模索している。この状況はまだ発展途上であり、シェアモビリティ・サービスの可能性を最大限に活用し、それに伴う問題を軽減するための、規制の枠組みはまだ開発・適応途中である。（中略）本書ではe-HUBSの導入に関していくつかの政策提言を行う。これは、持続可能な交通へのシフトに対応するe-HUBSネットワークの導入において、潜在的な導入都市を支援するものである。」と規定しています。また、その検証のためのパイロット都市をパートナーとして公募し、ファイナンスの提供、共同研究などを行い、実践レベルでの検証を行っています。

[\(https://vb.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/\)](https://vb.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/)

### 2. UITP：Mobility hubs POLICY BRIEF

UITP（国際公共交通連合）では、「Mobility hubs: Steering the shift towards integrated sustainable mobility（統合された持続可能なモビリティへの転舵）」と題して打ち出しています。その中では、方針概要（NEW UITP POLICY BRIEF）を示しており、そこでは「モビリティハブは、さまざまな交通手段、特に大量公共交通、共有モビリティ、アクティブ・モビリティをシームレスに統合する交通ネットワークの中心地となる。このハブは、充電ポイントなどのマルチモーダルなインフラと、プレイスメイキング戦略を兼ね備えている。ハブは、モビリティやその他のリソースへのアクセスを最大化すると同時に、ファーストマイルとラストマイルのコネクティビティのためのモード間の接続を確保する。」と、ハブを点で見ずに、ネットワークで捉える大切さを示しています。

[\(https://www.uitp.org/trainings/mobility-hubs-and-urban-interchanges/\)](https://www.uitp.org/trainings/mobility-hubs-and-urban-interchanges/)

### 3. ルーヴェン市(ベルギー)の取組みについて

先の、e-HUBの参加都市の一つとして、2019年1月から取り組まれている、ルーヴェン市役所の空間プランナー/交通戦略担当者を2024年6月に訪問し、モビリティハブについて聞いたところ、公共としての空間確保に注目しており、シェアリングモビリティの導入による都市空間の効率的な利用のためにe-HUBの取組みを行っているとして、「スマートモビリティと言うと、テクノロジーとかデータを先に思い浮かべる方が多いと思うが、公共的なスペースをどうやって使うかという戦略が先にあって、そこから技術、データをどうやって使っていくかが大切」とのことでした。

図-1に示す中心市街地の模式図のカラフルなゾーンは、一度外周の環状道路に戻らないと隣のゾーンに行くことができないことを示しています。このように、自動車のコントロールを強くする一方で、自動車以外の域内の移動は自由度を高めるような方針であり、図-2に示すシェアードモビリティサービスのクラスタリングと、その手段提供のためのモビリティハブが分散配置されています。

図-1  
交通循環計画



図-2  
シェアモビリティのクラスタ



当初、ルーヴェン市のモビリティハブ施策「MobiPunt」として始まった取組みは、広域都市圏であるフランダース地方の事業「HoppinPunt」と統合してエリアを拡大しています。市内も、中心市街地だけではなく、図-3に示すように、市域全域の中でポイントを分布させ、その地域に合わせるように公共交通、シェア自転車、シェアカーなどの台数が具体的に設定されています。

さらに強調されたのは、利用者視点での設定として、充電インフラだけでなく、宅配ロッカーの併設、カーゴバイクなどや子乗せ自転車で街中に来た時の子連れ利用者の移動性を保証するベビーカーシェア、修理など自転車のサービス拠点を、設置場所の特性に応じ組み込むことでした。

また、e-HUBの特徴の一つとして、MaaSと一体で運用することにより、たとえば料金の設定を組み合わせることで、一体的な利用誘導を行うことを意図していました。

加えて、このような地域交通のための革新的な技術と政

図-3 40のポイントの手段構成とサービス

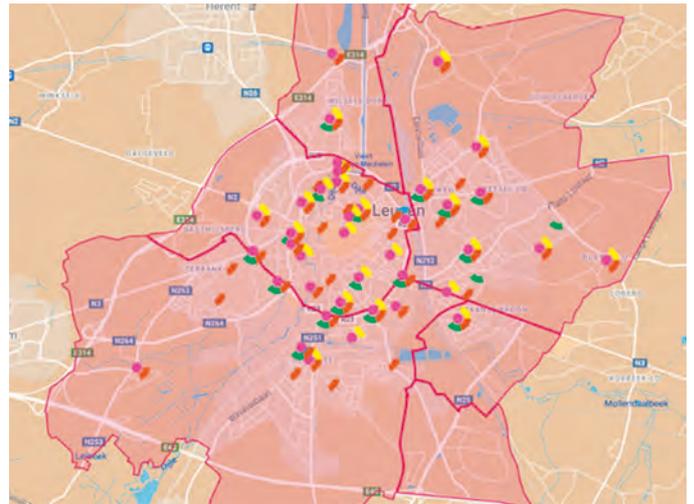


写真-1  
カーゴバイクシェアを含む  
ハブ



写真-2  
子連れの自動車からの利用  
転換を促すベビーカーシェア



策の開発については、OECD主導のヨーロッパの主要都市と地域のネットワークでの情報共有組織である「POLIS(ポリリス)」について「参加団体それぞれの持つ経験や、知識・テクノロジーを共有する場」として新たな取組みに対する柔軟で積極的な枠組みの必要性、有効性を伝えられました。

### 4. おわりに

ご紹介したEUだけではなく、自動車非所有者に対するライドシェアの提供とハブとの組み合わせなど、北米やその他地域でもさまざまな取組みがなされています。脱炭素や公平性などそれぞれの政策目標は異なりますが、いずれも単体での結節点という捉え方ではなく、都市交通を俯瞰したネットワークの中の重要な結節軸として、また、単に駐車・貸出機能に留まらず、さまざまなコミュニティ機能との組み合わせを行う場としても着目されており、住宅政策との連携や地域活動の効果を視野に入れているなど、地域や社会情勢を踏まえた交通戦略として展開することの重要性や、民間事業者の力を十分に活用・連携することの必要性が各所で唱えられています。

当協会も、コンパクトシティ推進など、わが国での政策課題や今後の都市交通の特性・戦略を踏まえたモビリティハブの推進について提言していきたいと考えています。

# 第15回 全国シェアサイクル会議 開催報告

公益社団法人 日本交通計画協会



第1回の横浜開催から数えて15回目となる「全国シェアサイクル会議」が2024年10月28日に札幌市で開催されました。開催地で運営されている「ポロクル」は、シェアサイクル黎明期の平成20年から検討を開始し、社会実験を経て平成23年よりシェアサイクル事業「札幌みんなのサイクル ポロクル」として導入されています。室蘭工業大学もの創造系領域土木工学ユニット 教授 有村幹治氏による基調講演では、ポロクルの移動データをケーススタディとして紹介しつつ、シェアサイクルの公共交通との連携、計画的な位置づけの重要性や、安全な走行環境の創造、そのためのデータ活用・連携の可能性などについて説明がありました。

国土交通省 都市局 街路交通施設課からは、シェアサイクルの歴史、導入都市数

やポート数の経年推移を含めた全国的な広がりや、駐車場や駅上部を活用した他のシェアモビリティとの併設ポート、駅等の公共交通結節点へのポート設置による連携事例等が紹介されました。

国土交通省 道路局 自転車活用推進本部事務局からは、自転車通行空間の先進的な整備事例紹介、自転車活用推進のための各種ガイドライン・手引きの紹介がありました。また、事務局である当協会からも、ルーヴェン等の海外事例を紹介しました。

開催都市である札幌市（まちづくり政策局 総合交通計画部 交通計画課）×特定非営利活動法人 ポロクルによるトークセッションでは、札幌市の自転車活用推進計画におけるシェアサイクルの位置づけ、公共交通と一体となって都心部の移動やま

ちづくりを支えるシェアサイクルの必要性と、それを実現する具体的な取組み事例について、自治体と事業者それぞれの立場から、ポロクルの15年の歴史を振り返りながらのお話がありました。

21団体によるポスターセッションでは、全国各地の自治体・事業者等による展示と活発な意見交換が行われるなど、記念すべき第15回目の全国シェアサイクル会議では、黎明期からシェアサイクル普及までの道のり、多様化するシェアモビリティの現状を踏まえ、今後の公共交通との連携やデータ活用の可能性といった将来都市像の中でのシェアサイクルのあり方など、シェアサイクルのこれからの話が語られていました。

[https://www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_gairo\\_tk\\_000015.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

## Information — インフォメーション

# 欧州における新たなバス交通システムを中心とした 都市内公共交通システム調査団



当協会の「BRT等新たなバス交通システム研究部会」が企画する欧州先進都市調査団（団長：中村文彦東京大学特任教授）への参加募集のご案内です。欧州では、都市の特性に合わせた持続可能なまちづくりのツールとしてBRT・BHLS（Bus with High-Level of Service）等新たなバス交通システムの導入が拡大しています。本調査団では、現地での試乗調査や、公式訪問先での質疑応答など、充実した企画内容となっています。

今回は、フランス（ナント、リヨン及び周辺都市）、オランダ（アムステルダム及び周辺都市、アイントホーフェン等）への訪問を予定しております。都市交通計画、公共交通に携わる関係者の皆様のご参加をお待ちしております。

**実施期間** ※現時点での予定であり、変更の可能性があります

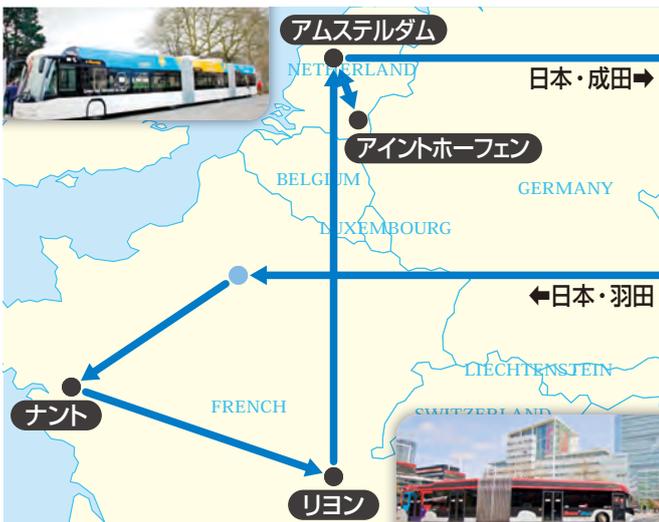
●2025年6月10日（火）～6月19日（木）

**旅行代金** ※

●未定（75万～95万円程度の予定）

※申込方法など詳細は、日本交通計画協会ホームページをご覧ください。

<https://www.jtpa.or.jp/>



**視察都市** ※

●ナント（仏）、リヨン（仏）、アムステルダム（蘭）、アイントホーフェン（蘭）

※リヨン周辺都市（アヴィニョン、ニーム、モンペリエ等）及びアムステルダム周辺都市（ユトレヒト、アルメレ、エンスヘーデ）視察あり

**公式訪問先** ※

●ナント・メトロポール（仏）

フランス国内で先駆的に路面公共交通（LRT、BRT）を導入した都市。また交通と都市空間の一体的な整備を古くより実施してきた都市でもあり、世界のバス交通システム先進都市の1つである。

●CEREMA（仏の研究機関）

都市政策、交通政策、環境政策などを担うエコロジー移行・国土結集省傘下の公的研究所。前回（2023年5月）に引き続き意見交換を実施。

●車両メーカー

各種バスを製造する車両メーカーにBHLS等の特徴的な車両という視点で先進事例調査の実施を検討中。

視察企画

公益社団法人日本交通計画協会

TEL：03-3816-1791 担当：北野、村上