

シェア型マルチモビリティハブの国内外における整備事例について

はじめに

昨年度調査では、シェアサイクルからシェア型マルチモビリティポートにまで展開させたさいたま市の例を中心に、自転車駐車場のモビリティハブとしての発展的可能性について考察した。この「モビリティハブ」は、さまざまな解釈があり、まだ確定的な概念が与えられている言葉ではなく、整備に取り組んでいる地方公共団体や事業者によって、定義はまちまちであるのが実態である。裏を返せば、これはモビリティハブが現在進行形で発展していることを示しており、モビリティハブの整備は、柔軟な運用が求められる分野であるとも言える。

自転車に留まらない複数のモビリティを備えたハブ整備には、今後発展の可能性があると考え、本調査では、昨年度調査を発展的に継承するテーマとして、自転車を含むシェア型マルチモビリティハブ（ポート）が全国各地で徐々に様々な形で整備されている状況を整理し、地域のニーズと実情に沿って、どのような整備・運営のされ方がなされているのかを分析した。また、各整備事例の収集を通し、類型化を図ることで、国内事例の整備・運営の状況をマクロ的視点で考察した。加えて、海外のシェア型マルチモビリティハブ（ポート）について、前年度調査にて提示した欧州等の事例を踏襲し、新たな整備事例の収集を行った。

1. モビリティハブの定義と現況

1.1 モビリティハブの定義

モビリティハブは、異なる交通モードが連結することで、多様な移動ニーズを満たす交通結節点であり、ユーザーにとってシームレスな移動環境を提供することが特徴である。昨年度の調査では、モビリティハブを①公共交通機関と他の交通モードが連結する場、②土地の高度利用を図り、シェア型モビリティを活用する場、③多様なユーザーに開かれた利用しやすい場と定義した。国土交通白書 2024 の記述と照らし合わせると、モビリティハブは道路ネットワーク上の乗換え拠点であり、自動運転バスやシェアモビリティを活用し、マイカー利用を抑制しながら地域住民の移動ニーズを満たす役割を果たすものであるとも言える。

モビリティハブの整備により、シェアモビリティの普及や地域活性化が促進され、マイカー依存の低減や都市の持続可能な発展が期待される。

1.2 モビリティハブの現況

モビリティハブ整備の背景には、社会課題に照らし合わせると、①低炭素化社会の実現、②道路空間整理、③まちづくりという三つの主要要因があると考えられる。①低炭素化社会の実現については、日本は「パリ協定」に基づき、2050 年までに温室効果ガス排出ゼロを目指

している。道路交通分野は CO2 排出量の大きな比重を占めるため、カーシェアや自動運転バスなどを活用したエネルギー削減が求められており、シェア型マルチモビリティの普及促進、及びハブ整備は欠かせない要素であると考えられる。②道路空間整理については、人口減少や高齢化により、地域公共交通の維持が課題となっている。政府は「地域交通のリ・デザイン実現会議」を設置し、MaaS 導入や交通 DX を推進、電動キックボードやシェアサイクルの普及も進み、公共・民間の動きがモビリティハブ整備を後押ししている。③まちづくりについては、昨今、「スマートシティ」構想のもと、IoT や AI を活用した交通システム整備が進んでいる。MaaS は都市の効率的な移動手段として期待され、モビリティハブの整備は今後不可欠となると推察される。これらを踏まえ、モビリティハブは多様なモビリティを統合し、MaaS の拠点としての役割を果たすことで、自家用車依存の脱却や公共交通の促進、地域活性化に寄与し得ると考えられる。

2. 国内におけるモビリティハブ整備事例

2.1 ENEOS マルチモビリティステーション

マルチモビリティシェアリング事業として、ENEOS ホールディングス（以下、ENEOS）が掲げるモビリティプラットフォーム構想を実現した施設。ENEOS が出資するモビリティ企業が提供するモビリティサービスを全て実装し、その利便性を体験、車以外の消費者に対する新たなタッチポイントを創出するほか、ENEOS 独自のカーボンクレジット創出のプラットフォーム形成を目指し、提携先の町有林を活用することで、同町内の森林の循環利用促進にも貢献している。

2.2 神戸市（新型モビリティ実証実験）

神戸市における回遊手段の1つとして新型モビリティの導入を検討しており、周囲の歩行環境を変化させながら、段階的に実証実験を実施している。2024 年度の実証実験では、三宮地区の目抜き通りである、神戸三宮センター街にて、一般歩行者のいる環境下において新型モビリティの自動走行検証を行った。使用された新型モビリティ iino（イイノ）は最大3人乗りの遠隔操作型小型車であり、約140mにわたるセンター街を早歩き程度の速度で往復することで、地域住民や観光客にゆったりと商店街を楽しんでもらうことや、徒歩では敬遠する距離まで自動走行することで、回遊性を向上させることを意図している。また、走行開始地点にモビリティスポットを設置し、歩行者動線の誘導や、情報発信装置としてのモビリティスポットの有効性を検証している。

2.3 大宮ぶらっと

氷川参道周辺の空き空間を活用し、シェア型マルチモビリティを設置また、休憩スペースの

ほか地域の飲食店やサービス業の店舗、ケータリングカーが出店する商いスペースも設けることで、移動の合間に休憩や飲食が可能となり、移動そのものの体験価値を高めている。

2.4 泉北ぷらっと

泉北ニュータウン地域内に、オンデマンドバスやシェアサイクルなどの複数の「移動サービス」と、飲食や物販を行うキッチンカーの手配などの「生活サービス」を集約した交流拠点を設置することで、移動利便性及び生活の質の向上を目指した、堺市の実証事業。該当地域内に存在する住宅エリア、公園、ショッピングモールの3か所に、上記の移動サービスと生活サービスを掛け合わせたハブを設置している。

2.5 宇都宮市（路線バス整備・シェア型マルチモビリティ）

宇都宮市では、モビリティに関する事業として、LRT（ライトレール）の整備、市内のシェアサイクルポートの設置、バス路線の再編などを行っており、シェアサイクルポートは（株）Luup と共同で事業を行い、宇都宮駅周辺を中心に電動自転車、キックボードを設置して、市街中心地における回遊性の向上を図っている。LRT 整備、及びバス路線の再編については、郊外地域へのアクセスを含む、宇都宮駅を中心とした縦軸、横軸の移動をカバーする公共交通としてその利便性を向上させており、それぞれがエリア規模に即して移動を充実させる交通手段として機能している。

2.6 新潟市（路線バス整備・にいがた2kmサイクル）

新潟駅では駅の高架化事業に伴い駅下にバスターミナルを整備した。バスが駅下を通り抜けるようになったことで道路の分断を解消したほか、鉄道とバス間の乗換えをスムーズに行うことができるようになった。また、新潟駅前から市街中心地の万代、古町をつなぐ都心軸のエリアを「にいがた2km」と呼称し、地域住民が新潟のまちづくりを身近に感じることができるような取組の一環として「にいがた2km シェアサイクル」を導入し、地域住民や観光客の回遊性向上や二次交通手段として公共交通を補完、ラストワンマイルの移動の確保を担っている。

2.7 京急沿線 newcal プロジェクト

京急電鉄が掲げるエリアマネジメント構想「newcal プロジェクト」を通じ、「組織化」「地域拠点整備」「MaaS 整備」「モビリティ整備」を掲げ、体験型サービスを中心に地域住民や事業者、自治体、教育機関などと連携し、多極型まちづくりにおける「新しい価値」の実現を図っている。モビリティ事業については、観光地域としての三浦・三崎エリアの価値向上に供する取組として、各観光拠点に自転車・電動キックボードなどのシェアモビリティを設置し、観光拠点間の移動手段を整備している。

3. 国内事例の類型化を通じた考察

3.1 課題と取組からみる整備事例の概観

モビリティハブの整備に至る背景を軸とした類型図である。モビリティハブの整備に至る目的として、①低炭素化社会の実現、②道路空間整理（＋渋滞緩和）③まちづくり（スマートシティ）を挙げた。これらは各整備事例においても、事業計画や最終目標など、それぞれ整備・運営の要として位置付けられている。まずはこの3つを軸に据えたうえで、各事例を整理すると、その多くがまちづくりをベースにした整備事例となっている。本調査の整備事例全体を俯瞰すると行政が主体になっているケースが多い。これは、交通の結節点であるというその特性上、行政が保有する道路空間の利用が不可欠であるため、行政である地方公共団体が、その整備の方針立案の中心にあることによる。一方、国レベルでも「地域交通を『リ・デザイン』し、自家用車を持たない高齢者を始めとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする」ための取組が推進されている。各地方公共団体ではこれをうけ、スマートシティやこれを支えるモビリティハブの整備などを、地方創生に関しての重点施策として推進していると考えられる。また、昨今では少子高齢化の対策も社会課題となっており、高齢者や子育て世代の移動手段を整備し、生活に直結するまちづくりそのものが優先度の高い対策となってきている。

3.2 地域規模からみる整備事例の概観

地域規模については、各事例を①都市圏～地方都市（中心部）、②地方、郊外部、過疎地域③観光地域、と大きく3つの規模に分け、交通分担率を参照しながら考察を行った。

まず、都市圏～地方都市（中心部）では、都心の世田谷区については鉄道の分担率が44.5%と高く、ENEOSの多様なモビリティの導入は、ラストワンマイルを補完できるシームレスな移動空間の創出にマッチしていると考えられる。神戸市においては徒歩を含む移動の分担率が3割程度を占めており、実証実験そのものは発展途上の面がみられる一方で、徒歩移動者がよりスムーズな移動を求めるという点から、利用者側の需要が見込めると想定される。また、路線バス整備、シェアサイクル導入を進めている新潟市、宇都宮市では自動車の分担率が過半数を超えているが、ライトレール整備などと同時にシェアサイクルを推進している宇都宮市は、新潟市と比較して、二輪車の分担率が高くなっている。

次に、地方、郊外部、過疎地域では、さいたま市、堺市では各移動手段の分担率が2～3割前後で分かれており、移動手段に大きな偏りがみられなかった。そのため、想定される自家用車依存の課題は重大なものではなく、主目的である地域活性化にアプローチすることができると考えられる。

最後に観光地域であるが、三浦半島における自動車、二輪車、徒歩の分担率が過半数以上を占めており、公共交通による移動手段の不足がみられる。京急 newcal におけるシェアサイクル等の導入は、二輪車、徒歩移動者にマッチしたものである一方、観光資源の活用につながる少

し離れた観光拠点への中距離移動手段の拡充も課題であると想定される。

各地域における整備事例を概観すると、国内におけるモビリティハブの活用にあたっては、まず自家用車に依存している現状から脱却する必要があると考えられる。そのためには、シェアサイクルなどのシェアモビリティの導入だけでなく、宇都宮市や新潟市の事例のように、バス整備などの公共交通の拡充から進めていく必要がある。脱炭素社会に貢献しうるに足る活用に発展させるには、まず公共交通の分担率を上げることが前提となるのではないかと考えられるほか、自動車からの転換を図るという観点では、シェアカーやデマンドバスなどの、中距離移動を補完する移動手段も有用だろう。どちらにせよ、地域規模に関わらず、自動車の分担率が高いエリアにおけるモビリティハブの整備については、自動車がなくても移動できるような手段を取り入れる点に重きを置くべきであると考えられる。

4. 海外におけるモビリティハブの整備事例

4.1 オーストリア・ウィーン市

オーストリアの首都ウィーン市は、スマートシティ先進国として、従来より行政主導でデジタル技術を活用した移動サービスの拡充を進めており、カーボンニュートラルを軸に将来的な交通ビジョンを構築している。2014 年に策定された都市交通計画においては、カーボンニュートラル実現のため、2025 年にまでに自家用車の利用率を 20%、それ以外の交通手段を 80% とする KPI（重要業績評価指標）を掲げており、それに基づく取組のなかで、公共交通機関と各種シェアモビリティを統合したモビリティハブの設置を推進している。

市内では市交通局(Wiener Linien)が提供する MaaS アプリ「WienMobil（ウィーンモービル）」が主流となっており、タクシー、電動自転車、カーシェアリング、電動スクーターなどのシェアモビリティだけでなく、バスや鉄道などの公共交通についてもチケットの購入ができ、あらゆる移動手段を統合した「ワンストップ・モビリティ・ショップ」の展開を行っている。WienMobil は、ウィーン市内の 23 地区すべてにシェアサイクルのポートが設置されており、電動スクーターも 2023 年で 200 台以上が整備されている。また、地下鉄 Simmeringer Platz 駅においては、EU が掲げる都市部のエネルギー転換のための ICT ソリューションの開発を目的としたプロジェクト「Smarter Together」の一環として、カーゴバイクやカーシェアリングのほか、充電ステーション、情報端末などが配置されたモビリティハブを整備している。当該エリアの住民は、自家用車を保有することなく快適に暮らせるよう道路空間の整備が進められている。ウィーン市における 2021 年の交通分担率は、公共交通機関の利用と徒歩がそれぞれ 30%および 35%、自転車が 9%となり、自家用車の利用は 26%に留まった。KPI（重要業績評価指標）である自家用車利用率 20%も現実味を帯びており、ウィーン市におけるモビリティハブの有用性が示されている。

4.2 オーストリア・チロル州

チロル州はオーストリア西部に位置する連邦州の一つであり、北チロルと東チロルから構成されている。面積は 12,640km²と日本でいえば新潟県と同等の規模であるが、地域のほぼ全域が山岳地帯であるため、人口は約 73 万人と人口約 209 万人の新潟県と比べても、低い人口密度であることがわかる。チロル州においては、2014 年に「TIROL2050energieautorom」が策定され、チロル州におけるエネルギー消費量を、2050 年までに半減させることが目標に掲げられた。チロル州知事のヨーゼフ・ガイスラー氏は「TIROL2050energieautorom」HP にて、チロルで生産できるバイオガスやグリーンガスが不足していると警鐘を鳴らし、水、木材、太陽、風、環境熱などの資源を使用すること、また長期的なエネルギー需要を自家消費財源から賄うことで、地域価値創造の促進やコスト削減、地球環境保護に繋がると唱えている。

チロル州の総エネルギー消費量のうち、33%はモビリティ関連が占めており、ガソリンなどのモビリティに関するエネルギー削減は喫緊の課題となっている。その対策として、チロル州は「モビリティプログラム 2022-2030」を策定し、公共交通やシェアモビリティの利用を推進するほか、次世代モビリティ促進などのモビリティ事業を行う事業者に対し、政府から一定の資金援助を行う旨を記載している。

また、山間部の東チロルに属するオストチロルでは e モビリティ戦略として、在来公共交通を補完するモビリティとして、世帯及び高齢者向けなどの多様なニーズに対応しつつ、鉄道やバスなどの公共交通へスムーズに接続できるよう、デマンド交通やカーシェアリング、ボランティア輸送を活用している。これらモビリティ事業推進の結果、チロル州においては 2011 年から 2022 年の約 10 年間で公共交通の分担率が 10%から 15%へ増加、自家用車およびバイクの分担率は 57%から 52%へ減少した。ウィーンのような大都市圏と比べ、モビリティハブの整備による活躍事例は確認されなかったものの、地方の移動ニーズを補完する手段として、デマンド交通やカーシェアリングが有用であることが示されていると推察される。

おわりに

モビリティハブは都市部のスムーズな移動、過疎地域の移動手段確保、観光地の活性化など、多様な効果をもたらすが、地域ごとの課題を正しく把握し、適切な整備を行うことが重要である。また、将来的には人口減少や少子高齢化に対応する移動手段の確保や、地域住民の孤立を防ぐ拠点としての役割も期待される。そのためには産学官の連携が不可欠であり、技術の確立や普及施策が求められる。国内ではまだ発展途上だが、長期的なビジョンをもつ事例も見られ、モビリティハブは地域社会の維持・活性化に寄与する可能性がある。今後の整備は単なる交通インフラの拡充にとどまらず、地域の生活基盤を支える重要な要素となることが期待される。