

# 海外行政視察出張報告書

～南欧に学ぶ人流・物流の先進施策～

- 【視察都市】           ポルトガル共和国   リスボン市  
  
                              スペイン共和国   バルセロナ市
- 【 出国日 】           2025年1月4日（土）
- 【 帰国日 】           2025年1月11日（土）
- 【視察議員】           田中   しんすけ（福岡市民クラブ）  
  
                              落石   俊則   （        ”        ）  
  
                              近藤   里美   （        ”        ）  
  
                              田中   たかし（        ”        ）  
  
                              井上   まい   （        ”        ）  
  
                              新開   ゆうじ（   無所属   ）

## 目 次

■ 旅程	・・・	1
■ ポルトガル リスボン市		
在ポルトガル大使館	・・・	2
視察先 1 : T I S 社	・・・	4
視察先 2 : リスボン市 交通局	・・・	9
視察先 3 : リスボン観光協会	・・・	16
■ スペイン バルセロナ市		
在バルセロナ総領事館	・・・	20
視察先 4 : NIPPON EXPRESS スペイン株式会社	・・・	22
視察先 5 : バルセロナ港	・・・	30
視察先 6 : バルセロナ市 建設管理部	・・・	35

# リスボン、バルセロナ視察行程表

議員氏名 田中 しんすけ 落石 俊則  
 近藤 里美 田中 たかし  
 井上 まい 新開 ゆうじ

DATE	CITY	TIME	TRSF	REMARKS
4-Jan	福岡 ソウル	21:05 22:35	KE782	大韓航空にて、仁川空港へ出発 仁川空港到着  (ソウル泊)
5-Jan	ソウル リスボン	11:50 18:30	KE921	大韓航空にて、リスボンへ出発 リスボン空港到着  (リスボン泊)
6-Jan	リスボン			<b>【在ポルトガル日本国大使館】</b> ・表敬訪問及び意見交換会 <b>【Tis】</b> (モビリティ、都市計画、輸送関連企業) ・モビリティ、都市計画、輸送関連について  (リスボン泊)
7-Jan	リスボン			<b>【リスボン市モビリティ課】</b> ・スマートシティの現状について <b>【リスボン観光協会】</b> ・オーバーツーリズムの現状について  (リスボン泊)
8-Jan	リスボン バルセロナ	7:15 10:05	TP1030	ポルトガル航空にて、バルセロナ空港へ出発 バルセロナ空港到着 <b>【在バルセロナ日本国総領事館】</b> ・表敬訪問及び意見交換会 <b>【日本通運バルセロナ支店】</b> ・港湾物流について  (バルセロナ泊)
9-Jan	バルセロナ			<b>【バルセロナ市港湾局】</b> ・港湾物流について <b>【バルセロナ市建設管理部】</b> ・スーパーブロックについて  (バルセロナ泊)
10-Jan	バルセロナ ロンドン ロンドン	12:35 14:00 18:50	BA475 KE908	ブリティッシュエアラインにて、ヒースロー空港へ出発 ヒースロー空港到着。乗換手続。 大韓航空にて仁川空港へ出発  (機中泊)
11-Jan	ソウル ソウル 福岡	16:15 18:40 20:05	KE781	仁川空港到着。乗換手続。 大韓航空にて、福岡空港へ出発 福岡空港到着

## ポルトガル共和国 リスボン市

### 【視察先—在ポルトガル日本大使館】

日 時：2025年1月6日（月）9：30～10：00

視察先：在ポルトガル大使館

説明者：岩戸孝弘氏（在ポルトガル日本大使館 一等書記官）

### 1. 訪問の目的と経緯

福岡市議会議員としてポルトガル共和国・リスボン市の在ポルトガル日本大使館を訪問し、岩戸一等書記官と面会し、ポルトガル・リスボン市の現状や課題について、ご教示いただいた上で、意見交換を行い、ポルトガルの経済やエネルギー政策などについての理解を深める機会となった。また、大使館を通じて事前に推薦を受けた「TIS社」とアポイントを取得したことへの謝意をお伝えできたこと、視察を通じての注意点などのご指導をいただけたことも合わせて、リスボン市の視察を有意義に進める上での契機となった。



岩戸氏と情報交換する視察団

### 2. 会談内容

#### (1) 観光とオーバーツーリズム

近年、日本でもリスボンのオーバーツーリズムが報道されるようになり、特にケーブルカーの長時間待ちが問題になっている。岩戸一等書記官によると、コロナ禍で観光業が一時停滞したが、2022年以降は急速に回復。2019年のピークを超える観光客数となっている。特にアメリカからの訪問者が急増。リスボンは米国東海岸からのアクセスが良く、気候や治安の良さが評価されている。

#### (2) 移民問題と社会構造

ポルトガルは歴史的にポルトガル語圏諸国（ブラジル、アンゴラ、モザンビークなど）からの移民を受け入れてきた。しかし、近年は南アジア（インド、パキスタン、バングラデシュ）からの移民が急増し、一部では治安面の懸念が出ている。日本と同様に、産業の人手不足を補う形で移民を受け入れているが、労働市場の調整や治安維持が課題になっている。

#### (3) エネルギー政策とグリーン化

ポルトガルは再生可能エネルギーの導入を積極的に推進しており、電源構成の約70.7%が再生可能エネルギー（主に水力・風力）。原子力発電はなく、石炭火力も2021年に全廃した。太陽光や風力発電のポテンシャルを活かしつつ、次の段階として浮体式洋上風力発電

の開発を進めており、日本企業（丸紅・住友商事）もポルトガルの再生可能エネルギー事業に参画している。

#### （４）経済・産業の特徴

産業構造として重厚長大産業が少なく、サービス業やIT・スタートアップが成長している。英語教育が浸透しており、国際的なIT人材が育成されやすい環境にある。「ウェブサミット」などの国際的なテックイベントを開催し、外資系投資家を積極的に誘致。EUの補助金を活用し、デジタル化・グリーン化を進めている。

#### （５）労働市場と賃金

労働法がしっかりしており、非正規雇用は限定的。最低賃金は月額約900ユーロ（約15万円）で、14か月支給の制度がある。日本のようないわゆる“派遣切り”はなく、企業は6か月×2回の試用期間後、正規雇用を選択する必要がある。格差は依然として存在するが、最低賃金の引き上げを通じた改善を進めている。

#### （６）新政権の方向性

2024年3月の総選挙で中道右派の「民主同盟（AD）」が勝利するも、少数与党で政権運営は困難を極めている。教育や公共サービス（医療・治安）改善を目標に掲げており、「優秀な人材の国外流出を防ぐ」ことを政策の柱としている。ただし、EUの財政ルール（財政赤字3%以内）の制約があるため、大規模な投資は難しく、段階的な改革が求められる。

### 3. まとめ

ポルトガルは、観光・移民・再生可能エネルギー・デジタル経済といった多方面で大きな変革を遂げつつある。歴史的な緊縮財政を経て、現在はEUの支援を受けながら持続可能な成長を目指している。新政権は人材育成と経済成長のバランスを取る必要があり、今後の政策動向が注目される。

今回の訪問を通じて、日本との共通課題（観光政策、移民労働、エネルギー転換、デジタル化など）も浮き彫りになり、今後の都市政策の参考となる知見を得ることができた。



岩戸氏と総領事館が入居する建物ロビーにて

## 【視察先 1 – TIS 社】

### 1. 視察目的

ポルトガルの TIS 社は、交通・都市計画におけるコンサルティングの専門企業であり、GIS（地理情報システム）を活用した都市交通の分析や、持続可能な都市モビリティ計画（PMUS）、企業のモビリティ戦略（ESG 対応）において先進的な取り組みを行っている。TIS 社は、特にヨーロッパ圏内の多くの都市で、都市交通計画をはじめとする持続可能な移動に関する研究とプロジェクトを推進している。彼らの専門は、GIS 技術を活用し、交通流動性の最適化を図ることであり、都市のモビリティ戦略をより効率的かつ環境に優しいものにすることを目的としている。

今回の視察では、TIS 社の専門的知見を学び、福岡市における交通・都市計画の施策に活かすべく、特に、公共交通と自転車インフラの統合、企業の ESG 対応戦略への応用、そして、GIS を活用した都市モビリティのデータ解析手法について学ぶことを目的とするものである。

### 【視察日時】

2025 年 1 月 6 日（月）11:15～13:00

### 【視察先】

TIS 社

### 【相手先情報】

- ジョゼ・デイエガス氏（TIS 社 会長）
- チアゴ氏（地理情報システム専門家）
- マダレナ氏（持続可能なモビリティ計画担当）
- ペドロ氏（都市輸送計画担当）



入口に掲げられた TIS 社ロゴマーク

### 【視察先で見聞した内容】

#### 1. TIS 社の概要

TIS は、交通とモビリティの分野に特化したコンサルティング会社であり、リスボン市とポルト市にオフィスを構え、約 30 人の専門家チームによって運営されている。創設から 30 年以上にわたり、政府機関、自治体、民間企業と協力し、幅広い交通・都市計画プロジェクトを手掛けている。

#### （1）主要な事業分野

TIS は以下の分野で高い専門性を発揮している。

- **都市交通計画**：公共交通ネットワークの最適化、都市部の混雑緩和、トランジットオリエンテッド開発（TOD）
- **持続可能なモビリティ戦略（PMUS）**：EU 基準に基づくモビリティマスタープランの

策定と実施

- **GIS を活用した交通分析**：空間データを活用した道路ネットワーク分析、交通流最適化に関する提案
- **企業向けモビリティ戦略（ESG 対応）**：大企業における従業員の通勤に関する環境改善、CO2 排出削減施策の提案
- **スマートシティ開発支援**：データ駆動型の交通管理、IoT を活用したリアルタイム交通監視システム
- **交通インフラ評価と整備計画**：鉄道、バス、トラム、LRT の新規導入時の評価や拡張計画の策定

## （2）国際的なプロジェクトへの貢献

TIS はポルトガル国内にとどまらず、ヨーロッパや南米などの各国で交通関連プロジェクトに参加しており、特に以下の分野で国際的に評価されている。

- **EU 資金プロジェクト**：欧州委員会主導のモビリティ政策や環境基準適用の研究
- **南米での都市交通マネジメント支援**：ブラジルやアルゼンチンの都市における BRT（バス高速輸送）導入支援
- **新興国向けの交通計画コンサルティング**：アフリカ諸国の道路整備、公共交通導入計画の支援



ディエガス氏からの説明を受ける視察団

## （3）TIS の強みと差別化ポイント

TIS が多くの都市・自治体から選ばれる理由、強みは以下の通り。

- **データ分析の強み**：大量の移動データを処理し、リアルタイムでの交通最適化を行う能力
- **政策策定の豊富な経験**：各国の交通政策に合わせたアドバイスを提供
- **自治体との連携の強さ**：地方自治体との共同研究が多く、実際の政策に反映されるプロジェクトが多数
- **柔軟な対応力**：既存のインフラを活用しつつ、持続可能な形での改良策を提案

このように、TIS は都市の持続可能なモビリティの実現に貢献するため、多角的なアプローチを取りながらプロジェクトを進めている。

## 2. 視察内容

### （1）持続可能な都市モビリティ計画

マダレナ氏の説明では、ポルトガル国内で進行している「持続可能な都市モビリティ計画（以下、PMUS）」の具体例が紹介された。

#### 1) PMUS の基本概念と意義

PMUS は、都市の持続可能な移動を促進するための包括的な計画であり、以下 3 点の目的である。

- ①環境負荷の低減：CO2 排出量を削減し、環境への負荷を最小限にする。
- ②住民の生活の質の向上：公共交通の利便性を向上させ、移動のストレスを軽減。
- ③経済活性化：効率的な交通ネットワークを整備し、地域経済の発展を支援。

## 2) PMUS の策定プロセス

PMUS の策定には、以下の 5 段階が必要。

- ①データ収集と現状分析：交通データを収集し、課題を明確化。
- ②目標設定と方針策定：都市ごとに持続可能な移動に関する目標を設定。
- ③具体的な施策の計画：自転車専用レーンの整備、公共交通の改善策を検討。
- ④実施計画の策定と実装：インフラ整備と運用体制を確立。
- ⑤モニタリングと評価：計画の進行状況を測定し、必要に応じて修正。

PMUS の成功には、自治体、市民、企業が一体となって取り組むことが不可欠であり、住民の声を積極的に取り入れるプロセスが求められる。

## (2) GIS を活用した都市交通計画

チアゴ氏の説明では、GIS（地理情報システム）を用いた都市交通の分析が紹介された。GIS 技術の活用により、都市交通の現状を正確に把握し、持続可能な都市交通計画を策定することが可能となる。

### 1) GIS 技術の活用とその利点

GIS 技術は都市交通計画において以下のような役割を果たす。

- リアルタイムデータの分析：交通流の変化を即座に捉え、適切な政策を立案できる。
- 交通ネットワークの可視化：道路や公共交通の混雑状況を地図上で表現し、課題を明確化。
- 交通需要の予測：過去のデータと機械学習を活用し、将来の移動パターンを分析。

### 2) GIS を活用した具体的な分析手法

- 移動パターン分析：メトロポリタン地域における移動データを分析し、通勤・通学・商業活動の流れを可視化。
- アクセシビリティと空間的接続性の分析：自治体内の最もアクセスしやすい場所の特定や商業地域の最適立地分析。
- 自転車ネットワークの評価：道路ネットワークの勾配計算ツール（Python 使用）を活用し、最適なルートを設計。
- 公共交通の供給・需要分析：病院などの重要施設からの移動時間の評価、停留所の利用者数分析。
- 交通の結節点と接続性の分析：鉄道駅とバスなどの接続性の評価。



GIS の活用に関する説明の様様



- データを活用した地図の作成：各種交通指標を統合し、視覚的に理解しやすい形でマッピング。

### (3) 自動輸送システムの活用

ペドロ氏の説明では、オエイラス市で過去に導入されていた自動輸送システムの概要と、それが抱えた課題、そして現在の再評価の取り組みについて説明があった。

#### 1) プロジェクトの概要

オエイラス市では、都市部の渋滞を緩和し、より持続可能な交通ネットワークを構築するために、過去に自動輸送システム（Automated Transport System, ATS）を導入した。このシステムは、都市中心部の重要な交通拠点と周辺地域を効率的に結ぶ目的で設計されていた。

#### 2) 既存システムの課題

しかしながら、導入後に以下の課題が浮き彫りになった。

- **部分的なネットワーク構築**：計画されていたルートの中半分しか完成せず、全体としての利便性が低かった。
- **需要の低さ**：当初の見込みとは異なり、利用者が想定よりも少なく、費用対効果が低いと判断された。
- **インフラの問題**：既存の道路網や他の公共交通機関との連携が不十分であり、スムーズな乗り換えが実現できなかった。
- **資金調達**の困難さ：継続的な運用費用が高く、自治体が持続可能な形で維持することが難しかった。



オエイラス市の事例説明を受ける

#### 3) 現在の再評価プロジェクト

現在、オエイラス市はTISと協力し、この自動輸送システムを再評価し、持続可能な形で再活用するための計画を立案している。

- **既存インフラの有効活用**：すでに整備されたルートや施設を最大限に活用し、新たな投資を最小限に抑える。
- **電動バスとの統合**：自動輸送システムの代替として、電動バスとのハイブリッド型のシステムを採用し、柔軟な運用を可能にする。
- **郊外鉄道との接続強化**：鉄道駅への接続を強化し、長距離通勤者の利用を促進する。
- **住民の意見を反映した計画立案**：住民アンケートや意見交換会を実施し、市民が使いやすいシステムに改善する。

### (4) 今後の展望

このプロジェクトの成功が示されれば、ポルトガル国内の他の都市にも適用できる可能性が高く、福岡市を含む日本の都市にも参考となる事例となりうる。

- **環境負荷の削減**：CO2 排出量の削減に貢献するため、電動バスや省エネ技術を導入。
- **柔軟な交通システムの構築**：交通需要の変動に応じたシステムを構築し、長期的な持続可能性を確保。
- **公共交通の役割強化**：鉄道やバスとの連携を強化し、市民の移動の利便性を向上させる。

オエイラス市の取り組みは、都市部における公共交通のあり方を再考し、より持続可能で利便性の高いシステムへと進化させるための貴重な事例であり、福岡市にとっても学ぶべき点が多いと考えられる。



TIS のみなさんと説明後に

### 3. 所見

今回の視察を通じて、TIS 社が実践している先進的な交通・モビリティ戦略を学ぶことができた。特に、GIS を活用した都市交通の分析、持続可能なモビリティ計画（PMUS）、企業の ESG 対応を組み込んだモビリティ施策は、福岡市における今後の交通・都市計画に大いに参考となるものであった。

#### ①GIS を活用したデータドリブンな交通計画

GIS 技術の活用により、リアルタイムでの交通データ分析や、移動パターンの把握が可能。これは、福岡市においても、交通渋滞の緩和、公共交通の利便性向上、自転車・歩行者のためのインフラ整備 といった分野で応用可能であり、より精緻な都市計画を策定する上で重要な要素となりえる。

#### ②持続可能な都市モビリティ戦略の意義

持続可能な都市モビリティ計画（PMUS）の概念は、欧州を中心に急速に普及しており、福岡市においても同様のフレームワークを導入することが求められる。環境負荷の低減（低排出ゾーンの導入、EVバスの普及など）、市民の移動手段の多様化（自転車ネットワークの拡充）、都市のコンパクト化と公共交通の最適化（トランジットオリエンテッドデザイン）といった取り組みを組み合わせ、より持続可能な都市交通を目指すべきである。

#### ③自動輸送システムの導入と課題

オエイラス市の自動輸送システム（ATS）の事例は、自治体が新しい交通技術を導入する際に直面する課題を示している。福岡市においても、新たな輸送システムを検討する際には、既存インフラの有効活用、市民の利用ニーズの正確な把握、維持管理コストの試算と最適化といった要素を慎重に考慮する必要がある。

本視察を通じて得られた知見は、福岡市における交通政策に新たな視点をもたらすものであり、今後の計画策定において大きな参考となるものである。特に、GIS の活用、PMUS の策定、企業との連携による ESG 対応モビリティの推進といった取り組みを強化することで、より持続可能な都市モビリティの実現が可能となると考えられる。

【視察先 2 - リスボン市役所 交通局】

1. 視察目的

福岡市では、慢性的な都市部の交通渋滞を避けるためのモビリティマネジメントとして、公共交通の利用促進のためのパークアンドライドやフリンジパーキングの設置、商業地域における附置義務駐車場条例特例制度の運用や、民間によるシェアサイクルの活用の推進等の交通施策を進めている。長年の取り組みを経て、徐々に車の流入台数については減少しているものの、依然として都心部における交通渋滞の解消には至っておらず、引き続き道路交通緩和への対策は喫緊の課題となっている。

そのような中、福岡市では次期都市計画マスタープランや交通基本計画、緑の基本計画、都市景観計画等の策定作業が現在進められており、令和7年度からの10年間の施策は、今後の交通政策を展開する上で重要なタイミングとなっている。

今回、ポルトガルリスボン市をはじめ、欧州連合（EU）各地域で取り組みが進んでいる「持続可能な都市モビリティ計画」について、その課題や実態を調査し、「環境、観光振興、技術革新」の視点も含め、次期福岡市の交通計画へ反映させる事を目的とする。

2. 視察の概要について

①日 時 2025年1月7日（火）10：30～12：00

②相手先情報

リスボン市役所 スマートシティモビリティ担当課

③視察先での対応

リスボン市役所モビリティ担当課の方より公共交通利用促進のために必要な交通対策の取り組みと現状、スマートシティリスボンに向けての課題について、パワーポイント資料等を活用した説明と視察団との質問、意見の交換会を行う。

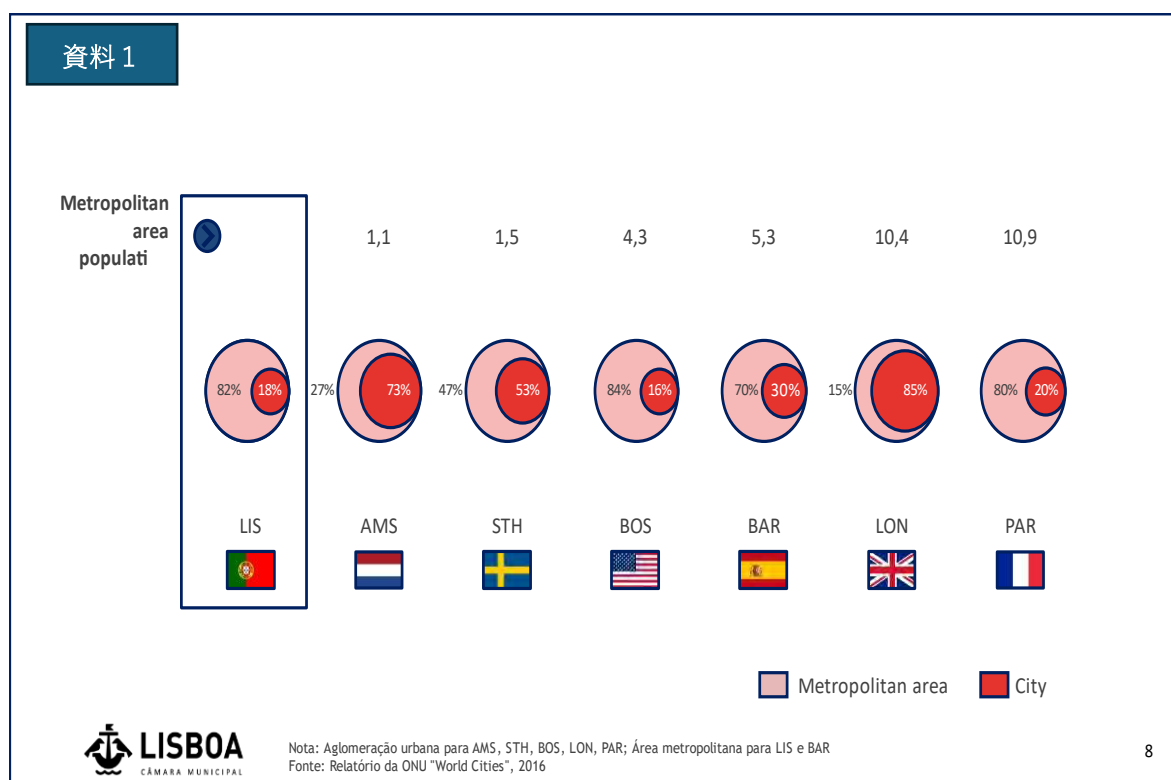


### 3. 調査事項（内容）について

#### (1) リスボン市の公共交通について

##### ①リスボン市の交通政策に取り組む背景

リスボン市の人口は約54万人、都市圏を合わせると約300万人という規模である。直近の観光客数は約750万人で、リスボン市に入ってくる都市郊外からの1日あたり流入比率は82%となっており、これはパリやロンドンといった他の観光都市との比較をみると、大きな特徴である。(参照：資料1) 市民のみならず、日々の流入人口等も含めた市内全体の移動を支える交通政策は重要な位置づけにある。特に、近年は「街をいかにして新しくしていくか」という視点で交通政策全般に取り組んでいるところ。



##### ②リスボン市内の公共交通と変化

30年前と比較すると移動手段が個人ベースに変わり公共交通利用者が減少傾向にある。特にコロナ渦にその傾向が顕著となり、リスボン市としても、利用者の利便性を高めいかに公共交通利用者を増やしていくかという課題について、関連自治体や民間企業と協議を進めている。

リスボン市内の運行する主たる公共交通会社として、地下鉄、電車、市営バス、リスボン周辺バス会社や2025年4月25日に新たに開通する鉄道など計7社が存在するが、互いに競争しあっており、その結果、乗客の奪い合いとなるような事象が発生しており、各社相互の円滑な連携が喫緊の課題となっている。

※リスボン市内の交通各社



## (2) スマートモビリティ都市リスボンに向けての課題

### ①市内への車の流入抑止策と駐車場

リスボン市内は排ガス規制区域であり、2026年から市内に入ってくる自動車の総量規制が開始される。そのことから、2030年には市中心部への自動車乗り入れ台数が約4万台、全体比率では2~3割の台数が減少すると見込んでいる。

既に歴史的空間地には自動車乗り入れの規制をかけているが、今後は駐車システムの構築を更にはかり、市内中心部において事前に駐車場が決まっていない車の乗り入れは出来ないように徹底していく。現在の市内の駐車スペースは、各道路沿いに並列されたタイプが散見されるが、最終的に地下駐車場の利用へと切り替える方針で進めている。

このような施策を進める事で流入自動車台数の減少効果もさることながら、何より空気汚染の解消はそれ以上の効果を生むものであると期待している。

## ②郊外からの車の流入抑制策

リスボン市の郊外や近隣都市からの車の流入抑制策としては、パークアンドライドを実施している。パークアンドライドに取り組む上では、郊外地に住む利用者の利便性をいかに高めるかという事が鍵となる。そのため、郊外駐車場（パーク）から公共乗り物への移動（ライド）の時間をいかに短縮し利便性を高めるか、また、郊外における駅の増設やそれに伴う駐車場の増設などのインフラ整備が必要不可欠となる。

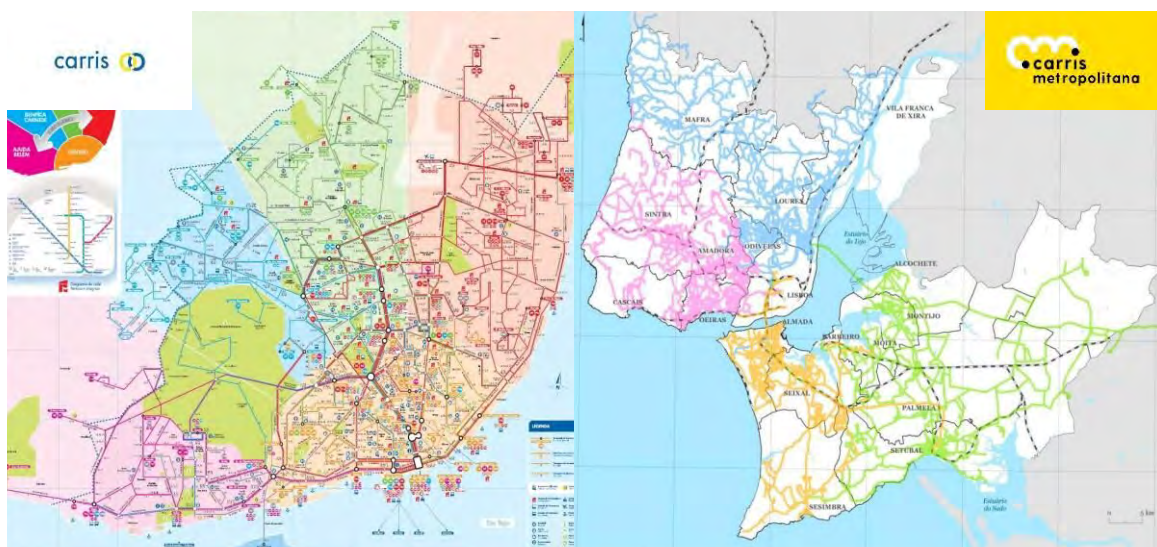
郊外からの車を受け止める駐車場の整備について、エリアをにらみながら進めており、駐車場整備についてはリスボン市として費用を拠出し実施している。(参照：資料2)

公共交通の利便性の向上に向けては、バス交通の課題がある。定時性を高めるために、郊外のバス占有レーンの開拓を進めている。

具体的な取り組みとして、各行政機関や交通機関関係者で構成された「大リスボン圏交通委員会」を組織し、各機関との連携を図りながら課題を共有し解決に取り組んでいる。各インフラの整備費用についてはそれぞれの自治体で対応しているが、リスボン市としても、国とのパイプ役を果たす行政機関として積極的に適宜協力している。



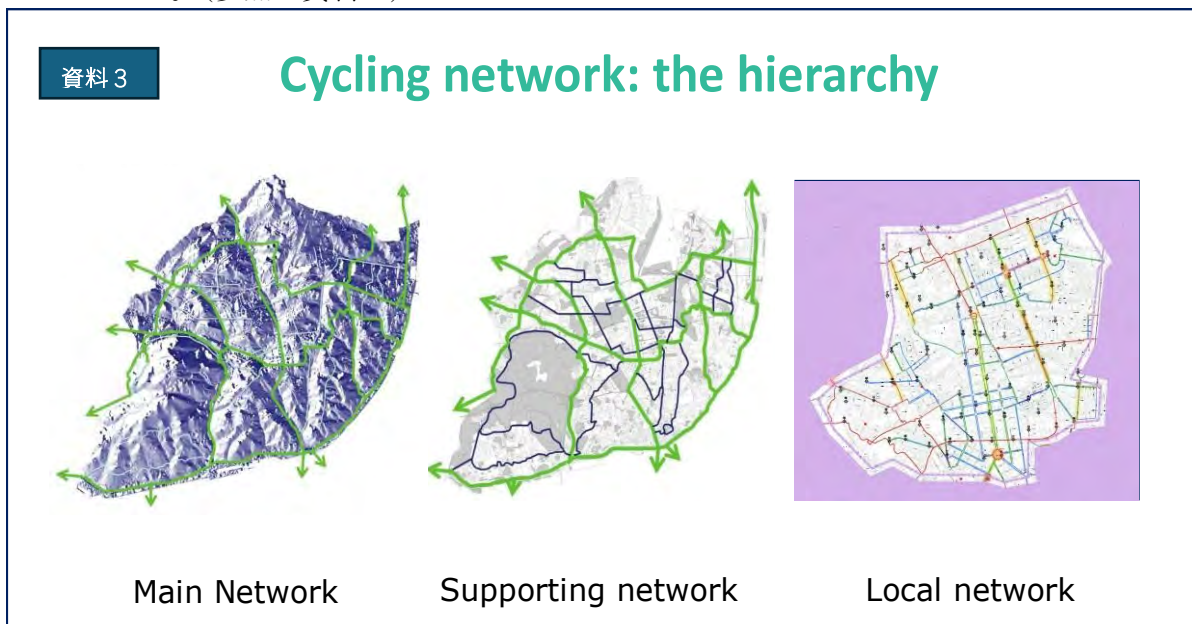
リスボン市全域と郊外パーク拠点



各郊外とリスボン市をつなぐバス交通網

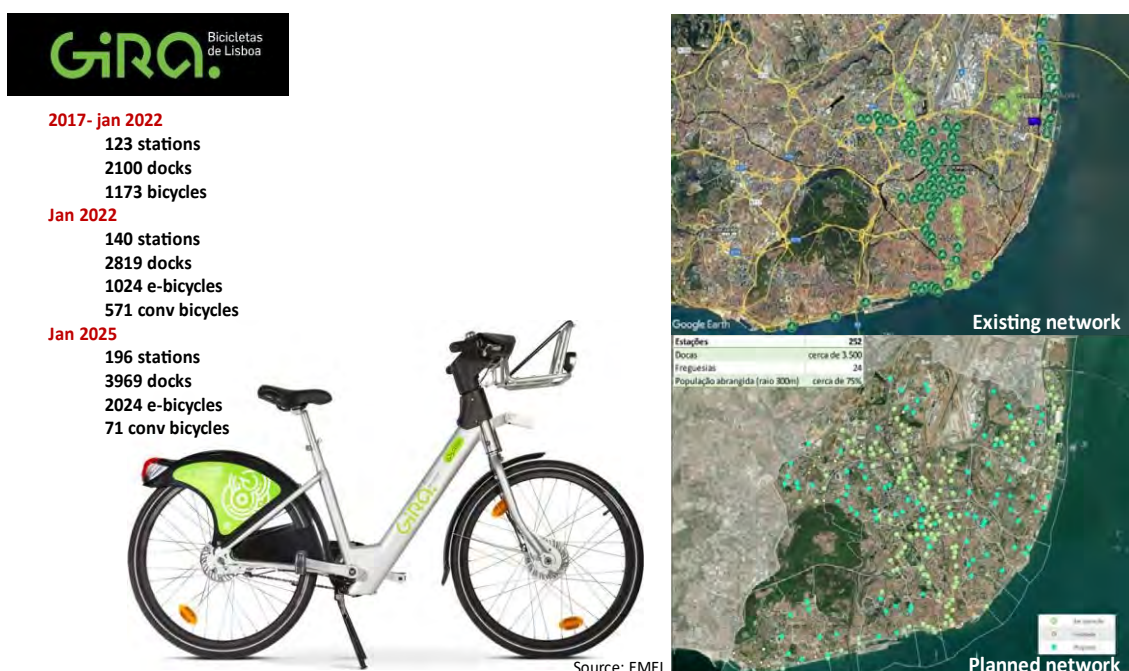
### (3) 自転車利用の促進について

リスボン市の地形をみると起伏が激しく「坂が多い街」と言われており、急な坂道で通行が困難な地区の交通手段として、ケーブルカーが活用されている。一方で、そういった地形においても坂道の上下ではなく、なだらかな道路配置となっている横移動については、自転車が活用されている。公共交通に代わる交通手段として、郊外からの自転車流入も増えている。市内の自転車が通行可能な道路については、主要道路からローカル部分まで、整備が進められている。(参照：資料3)



リスボン市内のサイクリングロードの階層構造

また、市内への自転車移動の増加を踏まえ、自転車ステーションの整備にも取り組んでおり、200台規模の駐輪場を設置している。加えて、リスボン市としての自転車の共有事業（シェアサイクル）を進めており、アシスト付き電動自転車2000台を導入している。



電動アシスト自転車と駐輪場増設の推移

また、物流面においても自転車利用を進めている。「ロジスティック運搬用自転車（下記イメージ参照）」を市として導入し、現在、市職員も利用している。初期導入時は、4か月間の無料貸与からはじめたが、その内4割が、便利さ故か自己購入に至っている。

## Cargo bike try out - commercial use

Cargo bike and electric trailer loan for day delivery pilot made by El Corte Inglés and YOOB (Your Order On Bike)



ロジスティクス自転車の一例

### (4) 公共交通機関の利用促進施策について

リスボン市内の「Maas(mobility as a service)」として、自動車以外を包括した公共交通サービスとして、共通カードを設けている。乗車料金の統一化をはかり、全ての公共交通利用者が利用可能となるサービスとしてのICカードを発効。乗車料収入については、利用者の少ない郊外や過疎エリアで営業している交通事業者、距離が長くインフラ費用拠出を求められる交通事業者など、個々の事業者が抱える事情は様々で異なるが、利益については、カード利用者数のデータをもとに各社で比例案分している。市民をはじめとする利用者の利便性を高めるために、リスボン市としては「公共の交通は赤字が当たり前」という認識のもと、公共交通の利用促進策に取り組んでいる。



リスボン市内で利用できる共通カード



#### 4. 所見

スマートモビリティ都市としてリスボンの目指すところは環境に配慮した新しい街並み。その為には何より公共交通利用促進も重要な要素の一つであり、「より早く、より便利で、より安く」を軸に利用者の利便性をいかに高めるかという視点で施策が展開されていた。

日本では脱炭素社会を目指すうえで、公共交通を利用した移動手段の幅広いニーズに対して地方の公共交通が対応できていない事も課題の一つとして、2020年「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通計画作成が努力義務化されている。欧州（EU）域内においては、渋滞緩和や路上駐車の問題、環境汚染や騒音対策などの課題解決に向け、「持続可能な都市モビリティの戦略的な計画・SUMP（Sustainable Urban Mobility Plans）」が策定され、ガイドラインのもと各自治体においてこれまでに1000件以上の支援策が策定されている。

日本では各自治体の交通政策担当部局が計画作成の任を担うケースが多いが、SUMPは参加するステークホルダーの範囲が広く、政府機関も含めた環境、都市開発、健康面や安全、安心面などの様々なセクター間が一体となつての政策調整が重視されており、モビリティ課の説明からもファイナンス的な側面から国への支援を求めるリスボン市の役割とインフラ整備を必要としている郊外自治体とが連携を取りながら交通政策を促進している事を垣間見ることが出来た。

また、各社連携によるICカードの統合や交通政策全般にわたって協議を進めるプラットフォームが整備されている事も、新たなモビリティの取扱いという視点から官民の連携を垣間見ることが出来た。

今回の視察を通じて、ICTなどの情報通信技術やAI人工知能などの先端技術を単に活かして課題の解決に取り組む事だけが「スマートシティ」ではなく、いかに人的な関わりを持ち、互いの立場を尊重しながら課題解決に取り組むことが重要であるかという事を改めて学んだ。昨今あらゆる公共サービスに対して民営化が望まれていく風潮にある中、「公共交通が利益を求める必要はない」と明言されたリスボン市スマートシティモビリティ課、担当者の方のお話は印象深いものとなった。

今後も脱炭素社会を目指す福岡市の環境グリーンモビリティな交通政策の推進に、重要な視点として反映させていきたいと思う。



リスボン市の交通政策について説明を受ける視察団