

講座

モビリティ・マネジメント入門

第一回 今日の交通政策におけるMMの意義と概要

Abecedarian of Mobility Management:

Significance and outline of MM in current transport policy

藤井 聡

1. 「モビリティ・マネジメント」の背景

「交通計画」は、時代とともに様々な形に変遷してきたが、現代の交通計画には少なくとも次のような二つの大きな特徴があるものと思われる（藤井・谷口, 2008）。

第一の特徴として挙げられるのが、整備した交通施設における「マネジメント」の重要性が増した点である。かつては道路や鉄道といった交通施設の整備が交通計画における最重要課題であったが、交通インフラの整備が進むに従い、その交通インフラを「どのように活用していくのか」というマネジメントの必要性が徐々に大きなものとなっていった。例えば、整備された道路インフラが本来持っている潜在的機能を確保するために、自動車の需要の調整をするための「マネジメント」として「交通需要マネジメント」（TDM）が提案され、議論されてきた。

一方、近年の交通計画の重要な特徴のもう一つの側面は、交通計画の目標の多次元化である。明治以降長らく特定の目的地に迅速かつ正確に「到達する」ための交通網整備が重要であった。そしてその後、「より快適に」そして「より安全に」目的地へと到達することが、重要な目標となった。ただし、現代ではこれら以外の多様な目標が、交通計画に課せられるようになってきている。

その代表的なものが「地球温暖化対策」である。2004年の京都議定書の発効以降、いわゆる地球温暖化ガスである二酸化炭素（CO₂）の排出量削減が、日本国政府の重要施策の一つとなったことは周知の

事実である。

また、「コンパクトシティ」や「歩いて暮らせるまちづくり」というキーワードに代表される都市・地域計画への貢献も、交通計画の重要な目標に位置づけられるようになってきている。これらは、近年の過度なモータリゼーションの進行を主要な原因とする都市の郊外化に対する反省として提案されたものである。そこでは、人々は、公共交通を利用すること、そして、歩くことを基本としたライフスタイルを営むことが想定されている。

さらに近年では、交通計画における「福祉政策」の側面も重視されている。なぜなら、高齢者は必ずしもいつまでも自動車を運転できるとは限らないため、高齢者の方の自由な外出・移動を保証するためにバス等の公共交通サービスを、需要の少ない地方部を含めて提供していくことが必要となっているからである。

このように、近年の交通計画は、「より早く正確に、そして、より大量に輸送する」という交通計画上の目標に加えて、環境政策、福祉政策、コンパクトシティを志向した都市政策といった様々な側面を重視していくことが求められるようになったのである。

ところでこれらの新しい目標は、いずれも重大な共通点を持っている。それは、それらを達成するためには、いずれも「自動車から、他の交通手段へのモーダルシフト（交通手段の転換）」が必要とされている、という点である。繰り返すまでもなく、環境負荷を低減するためには過度な自動車利用は望ましくなく、コンパクトシティのためにも自動車ではな

く公共交通や徒歩を主体としたライフスタイルが求められており、そして、福祉施策で求められているのは、公共サービスとしての公共交通システムだからである。

モビリティ・マネジメント (Mobility Management; MM) とはまさに、こうした2つの現代的な交通計画上の潮流を踏まえ、「モーダル・シフト」をもたらすための、高い実行可能性と有効性をかねそなえた具体的な取り組みの一つとして提案されたものである。そして、現在では、国内外の様々な都市と地域にて、近年広範に展開されはじめた一連の取り組みである (図1 参照)。

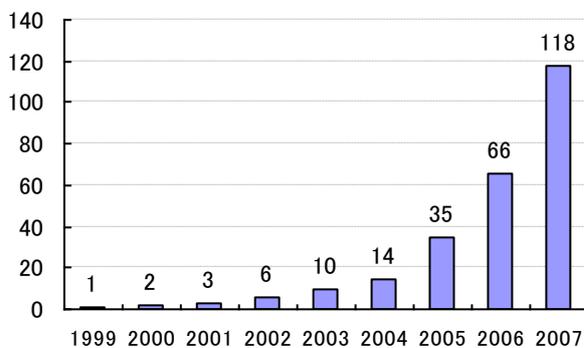


図1 日本国内におけるMMプロジェクト件数の推移

2. コミュニケーション施策の重要性

ここで、以上に用いた「モーダル・シフト」という用語を用いてモビリティ・マネジメントを説明するならば、次のように述べる事ができる。すなわち、

ひとり一人、あるいは、一つ一つの企業や組織における「モーダル・シフト」が「自発的」に生ずることを促すための、コミュニケーション施策を中心とした「一連の取り組み」

として、モビリティ・マネジメントを位置づけることができる⁴⁾。

なお言うまでもなく、モーダル・シフトをもたらす方法には、様々な施策が考えられる。例えば道路空間の再配分を行い、歩行者・自転車専用道やLR

Tを整備したり、ロードプライシングを導入する等の方法が考えられる。しかし、自家用車に依存する人々が多数を占める社会においては、こうした施策の賛成を得る事は難しい。事実、ロードプライシングも大規模かつ抜本的な道路空間の再配分も、現在の我が国ではほとんど例がない。

しかし、交通行動を変える必要性や重要性を「理解」してもらうための「コミュニケーション」は、ロードプライシングや道路空間の再配分に比べて、反対する人は圧倒的に少ない。むしろ、公共交通情報などは、「もらってうれしい情報」でさえある。そして何より、コミュニケーション施策を展開する経費は、大規模な交通インフラ整備費用に比べて、格段に小さい。

この様に考えれば、モーダル・シフトを目指した諸政策を展開しようとする際、そのための**第一歩**として「ひとり一人の意識と行動の転換を促すコミュニケーション施策を展開する」というモビリティ・マネジメントにおける方法は、極めて**現実的**、かつ、**実行性の高い**アプローチであることが分かる。しかも、ひとり一人の意識や行動が少しずつ変わっていけば、ロードプライシング等の規制的ないわゆるTDM 施策に対する社会的な合意を得られやすくなることも、そして、公共交通に大規模な予算を割くことに対する「納税者」の理解も得られやすくなることも、十分に期待できる。さらに、インフラ整備やパークアンドライドなどを行った際にも、その施策の有効性を最大化するためにも、コミュニケーション施策は重大な役割を担い得るものである。

それ故、渋滞対策、公共交通の活性化、中心市街地の活性化、あるいは、それらを含めた交通まちづくりといった様々な交通計画上の取り組みを行うにあたり、交通インフラ整備・運用や土地利用施策等と並ぶ重要な「柱」の一つとして、モビリティ・マネジメントを位置づけていくことが必要とされているのである。

3. モビリティ・マネジメントの内容

(1) コミュニケーション施策の概要

この様に、モビリティ・マネジメントは、「コミュニケーション」を中心として、自動車からのモーダル・シフトを促そうとする施策として、今日の交通政策の中で援用されてきている。

ここで、「コミュニケーション」の方法には様々なものが挙げられるが、その中でも代表的なものとして、TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)が挙げられる。これは、個人あるいは世帯の自発的なモーダル・シフトを促すことを目的として、「大規模」かつ「個別的」なコミュニケーションを図るものである。そしてこの施策が「プログラム」と呼ばれるのは、コミュニケーションの過程が、例えば、

ステップ 1) ひとり一人に接触を図り、参加者から情報を提出してもらい、

ステップ 2) MM 実施者の方で、得られた情報を踏まえて、提供する情報・メッセージを改めて加工し、

ステップ 3) MM 実施者から、加工した情報・メッセージを提供(フィードバック)する、という形の一連の「プログラム」の形式となっていることが一般的だからである。なお、実際に用いられる TFP の中には、ステップ 1) と 2) だけを行うものや、さらに多くのステップを重ねるもの、あるいは、ステップ 3) のみを“ワンショット”で行うものなど、その具体的な形式には様々なものがある。

その他のコミュニケーション技術としては、

- ・ニューズレターの配布、
- ・地元新聞への MM 関連記事の掲載、
- ・ラジオでの MM 関連の番組放送、
- ・チラシの配布/ポスター掲示
- ・ワークショップ/講演会の開催

等が挙げられる。

(2) 多様な接触場面

さて、MM においてコミュニケーションを図るタイミング・場面・局面には、様々なものが考えられ、それ故に、それぞれの局面に応じたコミュニケーションの MM 技術が開発されている (c.f. 土木学会, 2005 参照)。

居住地 MM 最も基本的なコミュニケーション場面として挙げられるのが「居住地」である。この、特定地域の居住世帯にアプローチするモビリティ・マネジメントは、一般に居住者 MM と言われている。居住者を対象とすることで、日常の交通全般の変容を促すことが可能となる。そして、それを通じて、当該地域の地球環境負荷の低減は渋滞解消、あるいは、地域の公共交通モビリティの質的向上を期するものである。なお、特に当該地域への転入者を対象としたコミュニケーションを図る取り組みは、転入者 MM とも言われる。

学校 MM 過度な自動車利用の社会的な費用、ならびに、公共交通等の利用の公共的意義についての人々の理解を促すにあたり、長期的な展望に立ち、抜本的な意識の変容を期する方法として位置づけられているのが、小学校、中学校の授業において展開する学校 MM である。なお、これは「教育論」の立場からは「モビリティ・マネジメント教育」とも呼ばれるもので、「かしこいクルマの使い方」や「地域モビリティ」の問題を題材とした授業を通じて、児童・生徒における「公民的資質」の涵養を意図した取り組みとして位置づけることができる(藤井他, 2008)。

職場 MM 道路ネットワーク上の交通渋滞の問題の多くは、朝夕の通勤時間帯に生ずるものである。それ故、渋滞や温暖化対策を進めるにあたって、通勤自動車トリップにおけるモーダル・シフトを目指す方法が、職場の従業者を対象とした職場 MM である。職場 MM はこれまでに全国各地で実践され、様々な成果が観られているものである。例えば近年では、国土交通省が、「エコ通勤」運動と呼称して、全国の全自動車トリップの 1 割の他手段への転換を促すことを目的とした国民的キャンペーンを実施しているが、これは職場 MM の取り組みの一環である。

以上の居住者、学校、職場が、モビリティ・マネジメントにおける三つの主要なアプローチと位置づけられることができるが、これ以外にも、大学 MM (大学キャンパスへの通勤通学者を対象とする MM)、病院 MM (病院への通院通勤者を対象とする MM)、観光地 MM (観光客を対象とし

たMM)、大型SCMM(大型ショッピングセンター(SC)への買い物客を対象としたMM)等が挙げられる。

4. 今回のMM入門の構成

以上、モビリティ・マネジメントの政策的な背景と基本的考え方、ならびに、その内容のおおよその概要を述べたが、今回のモビリティ・マネジメント講座では、以上に述べた三つの主要アプローチ、すなわち、居住地MM、学校MM、職場MMの概要を次回以降、順次、説明していくものである。そして、それに引き続いて、モビリティ・マネジメントの「実務」を展開していくにあたっての考え方や留意点をとりまとめ、最後にそれらを受けた「総括」をとりまとめる。

本講座では、今回を含めたこれらの6回の連載を通じて、モビリティ・マネジメントについての基礎的な知見や技術の概説を行おうとするものである。是非、これから始まる本講座を通して概説する内容をご活用いただき、

- ・「総合交通計画」の策定
- ・「渋滞対策」の検討
- ・「交通まちづくり」の実践
- ・「EST」(持続可能な交通)の取り組み
- ・「公共交通利用促進」、等

の、様々な現場における様々な交通政策の取り組みの中に、「コミュニケーション」の要素を導入したモビリティ・マネジメントの考え方と実務の導入をご検討いただければ幸いです。

注

- [1] モビリティ・マネジメントは、必ずしもモーダル・シフトのみを目標とする取り組みではなく、経路選択や目的地選択等の多様な行動の変容を促すものであるが、今日の交通政策の中では、主としてモーダル・シフトを目的とした取り組みが広範に国内外で進められているので、この「入門」の序説にあたる本稿では、モーダル・シフトに関わるMMの取り組みを説明している。なお、一般には、MMは次のように定義されている(藤井, 2007)。
- 「ひとり一人のモビリティ(移動)や個々の組織・地域のモビリティ(移動状況)が、社会にも個人にも望まし

い方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした多様な交通施策を活用した持続的な一連の取り組み。」

参考文献

- 藤井 聡：総合的交通政策としてのモビリティ・マネジメント：ソフト施策とハード施策の融合による持続的展開，運輸政策研究，10(1)，pp.2-10，2007。
- 藤井 聡・谷口綾子：モビリティ・マネジメント入門：～「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略～，学芸出版社，2008。
- 藤井聡，唐木清志，原文宏，松村暢彦，高橋勝美，谷口綾子：モビリティ・マネジメント教育一日常移動場面のジレンマを題材としたシティズンシップ教育－，日本社会科教育学会全国大会発表論文集，4，pp. 106-107，2008。
- 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き，土木学会，2005。