

モビリティ・マネジメント

クルマと「かしこく」つきあう社会を目指した社会的試み

藤井 聡

近年、交通行政の中で、渋滞や環境、都市郊外化等を解消するための処方箋として、モビリティ・マネジメントが注目されつつある。これは、我々の社会の自動車利用水準が社会的に望ましい水準となることを目指したコミュニケーションを主体とした一連の取り組みである。本稿では、その基本的な考え方とその事例等を紹介する。

Mobility management is now attracting attentions by transportation policy makers as a tool to solve or manage various types of transportation problems including traffic congestion, environmental problem and suburbanization. This is a transportation management policy for the purpose of attaining the optimal level of car use in the society. In this paper, basic concept and actual cases will be described.

1. 自動車の無い社会

例えばもし、この世から「自動車」が無くなったと考えてみよう。

その時、人々は、いつでもどこへでも、荷物や天気を気にせずに移動することができるという自動車の利便性を享受することができなくなるばかりではなく、急病人や怪我人が出た時の救急車も、火事の時の消防車も同時に失うこととなる。そして、自動車がない以上はバスもなく、したがって、遠距離移動は鉄道輸送に頼らざるを得なくなる。それ故、鉄道のない地域の移動性は著しく低下する。また、自動車がなくなれば、現状において道路に大きく依存している物流の効率性は著しく低下せざるを得ず、結果的に我々の消費生活も経済活動も大きな打撃を受けることとなる。

つまり、我々の「社会の豊かさ」(経済学的に言うなら「社会的厚生」)は、自動車の存在によって一定の水準に保たれているのである。

2. 自動車だけに依存する社会

しかし、こうした議論は、全ての移動を「自動車」に任せればよい、ということの意味しているのではない。

例えば、先とは逆の極端な状況として、万人が自動車に完全に依存するような社会を考えてみよう。

その様な社会では、自動車の利用者数は、交通のネットワークの処理能力(つまり、容

量)を上回り、必然的に「渋滞」が生ずる。渋滞が生ずれば、交通ネットワークの効率性が低下し、ひいては、都市の経済効率性が著しく低下する。そして、渋滞時の地球温暖化ガスの排出量は、非渋滞時よりも格段に大きなものとなる。

一方、公共交通の利用者数は大幅に低減し、その結果、公共交通の維持が著しく困難となる。そして、様々な地域で、バス路線や鉄道が一つずつ、姿を消していく。

さらに、自動車にのみ依存する人々にとっては、渋滞しがちな都心部よりも、渋滞の少ない郊外の方が魅力的な活動場所となる。それ故、長期的には、都市の形が「郊外化」していくとともに、「都心の空洞化」が促進されることとなる。そして、都心の中心市街地の多くの商店は閉店を余儀なくされ、「シャッター街」と揶揄される程に寂れゆくこととなる。

この様に、渋滞、環境問題、モビリティの低下、都市の郊外化、中心市街地の衰退といった様々な各種の都市問題の背後には、人々の「過剰な自動車利用」が主要因として存在しているものと考えられるのである。そして、こうした認識は、都市や交通に関わる行政官や専門家、研究者にとって、およその共通認識となっているところである¹⁾。

しかし、これまでの都市・交通政策の文脈の中で十分に指摘されていなかったいくつかの問題点を、さらに挙げる事ができる。

一つは、「健康」の問題である。過度に自動車に依存した暮らしでは、「歩く」機会が大幅に減少する。「歩く」という運動は、ヒトにとって最も基礎的運動であり、健康維持の基本である。ところが、自動車では、徒歩距離が極端に短く、それ故に、消費カロリーは非常に低くなる。例えば、同じ目的地に自動車で行く場合と、公共交通で行く場合とでは、消費カロリーに倍以上の差が生ずる²⁾。なお、日本においてはこの問題は社会的に十分に認知されているとは言い難いが、英国やオーストラリアでは、政府における交通の省庁と健康に関する省庁 (department of health) が共同で、過度な自動車利用の削減を図る行政施策を展開している³⁾。いうならば、自動車利用の削減を図る施策は、「国民の肥満化」に伴う医療関連の政府支出の増大に歯止めをかける先行投資の一つとしても位置づけられているのである。

もう一つの問題は、「自動車保有/利用に伴う出費」の問題である。人々は、ガソリン代や駐車・高速料金等の「out of pocket expense」(財布からの直接出費)については日常的に意識する一方で、保険、税金、車両購入費等については、日常的な交通行動の判断の場合にはほとんど意識されていない傾向が強い。したがって、そうした出費の存在を十分に意識しない「無知的な状況」と、それらを十分に意識している「合理的な状況」とでは、車種選択や自動車保有台数の選択、場合によっては、居住地選択や家屋の購入/建設費用などが、大きく異なる可能性が考えられることとなる⁴⁾。

最後に、自動車利用が「地域愛着」や「地域コミュニティへの参加意識」に及ぼす影響も、最近の心理学的研究から明らかにされつつある^{5),6)}。徒歩を伴う電車・バス利用の場合には、人々は身体的には「自然空間」に包含されていると共に、社会的には「公共の空間」に含まれている。ところが、自動車は、外界から閉ざされた空間であることから、人々が

自然空間 / 公共空間に存在する時間が減少することとなる。口語的に言うなら、自動車での移動は「自然や人々とのふれあう機会」が、他の交通手段に比して低くなる傾向がある。実際、習慣的な自動車利用者に一定期間自動車を利用しない生活を体験することを要請する実証実験より、自動車利用の取りやめによって、地域の自然や地域社会に接触する機会を大きく向上することが確認されている⁵⁾。さらに、そうした、地域の自然や地域社会に接触する機会の増大が、「地域愛着」に長期的に統計的に有意な影響を及ぼすこともまた、長期的な調査研究より明らかにされている⁶⁾。

以上をまとめると、表 1 に示したように、「自動車のみに依存する社会」には、いくつかの社会的、かつ、個人的な問題が存在することが考えられるのである。

表 1 自動車のみに依存する社会における各種の問題

社会的問題

- ・ 渋滞問題
- ・ 環境問題
- ・ 地域モビリティ低下 / 消失の問題
- ・ 都市郊外化の問題
- ・ 中心市街地衰退の問題 等

個人的問題

- ・ 健康問題
 - ・ 維持費の問題
 - ・ 地域愛着低減 / 地域コミュニティ希釈化の問題 等
-

3 . 適度な自動車を利用する社会 (クルマと「かしこく」つきあう社会)

以上の議論をまとめると、次のように言うことができよう。すなわち、現代社会において、自動車が全く消滅することが「社会の豊かさ」(すなわち、社会的厚生水準)の大幅な低減をもたらす一方で、自動車に完全に依存するような社会もまた、「社会の豊かさ」(社会的厚生水準)の大きな低下をもたらすものと考えられるのである。

こうした議論を、簡略化して表現すると図 1 の様に表現することができよう。すなわち、「自動車の無い社会」と「自動車に完全に依存する社会」の間のどこかに、「自動車を適度に利用する社会」、すなわち、「クルマと“かしこく”つきあう社会」があるものと考えられるのである。

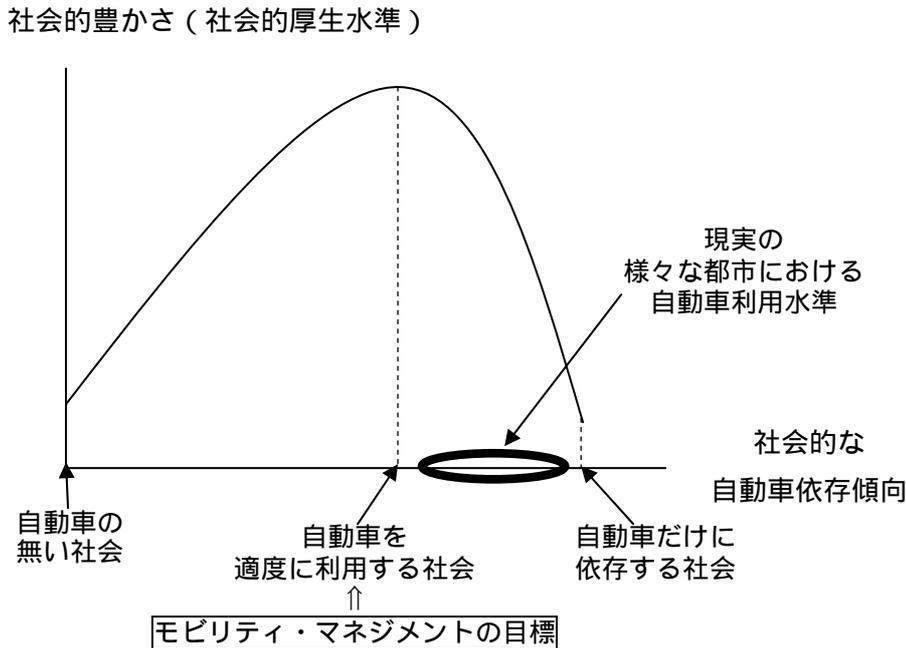


図1 社会的な自動車依存傾向と社会的豊かさとの間の理論的な関係

こういった「クルマと“かしこく”つきあう社会」とは、一体どのような社会なのであろう。

まず、人々の自動車利用の水準は、道路の容量以下の水準に押さえられているため、渋滞は生じない。逆にいうなら、人々は自動車を利用しようと思う時にはいつでも、渋滞の無い円滑な道路を利用することができる。一方で、人々は公共交通を適度に利用し、その結果、公共交通の需要も一定程度確保できる。それ故、公共交通事業が事業として成立し、その結果、地域の公共交通のモビリティが高い水準で保持されることとなる。そうなると、公共交通の利便性が高い「都心部」にも、人々が一定程度以上集まり、中心市街地にも賑わいが訪れる。こうして都心部の魅力が保持され、長期的には、都市の郊外化は一定程度以下に抑えられることとなる。すなわち、渋滞もなく、公共交通のモビリティは確保され、そして、都市の賑わいも確保されることとなるのである。これこそが、「クルマと“かしこく”つきあう社会」と言いうる状況なのである。

4. モビリティ・マネジメントの目標

さて、国内の数多くの都市において交通渋滞が生じている。その一方で、都市の郊外化は大幅に進展する一方、かつては賑わいを見せた夥しい数の中心市街地が寂れつつある。様々な地域のローカル鉄道やローカルバス路線が赤字のために廃線となっている。こうし

た社会問題の原因の全てを人々の自動車利用に帰することはできないとしても、これらの社会問題に人々の自動車利用（あるいはモータリゼーション）が大きく関係していることは否定しがたい事実である。そうであるとするなら、日本の多くの都市が、図 1 に「山の頂点の右側の領域」、すなわち「過度」に自動車に依存した状況にあるものと認識することが妥当であると考えることができよう。

モビリティ・マネジメントとは、こうした認識に基づいて、近年の都市交通行政、国土交通行政の中で注目を集めつつある、新しいタイプの交通政策の考え方である。

その目標は、先に述べたような「クルマと“かしこく”つきあう社会」への、現状からの推移である。すなわち、「過度」に自動車に依存した社会（図 1 の山の頂点の右側の領域）から、「適度」に自動車を使う社会（図 1 の山の頂点の位置）への転換を目指し、それを通じて、渋滞や環境、公共交通モビリティ、中心市街地活性化の問題などの解消を図り、それをもって、「社会的な豊かさ」の増進を目指す交通施策が、モビリティ・マネジメントなのである。

5. 「節制」の問題とモビリティ・マネジメント

さて、モビリティ・マネジメントの目標は、以上に述べたとおり、図 1 の「頂点」を目指すものであるが、そのためにモビリティ・マネジメントが採用するアプローチとはどのようなものなのか——、この点を説明するために、ここではまず、なぜ、我々の社会が、「過度」に自動車を利用する状況となっているのかについて、改めて述べることにしたい。

一般に動物行動心理学において、ハトやネズミ等の一定程度以上の知能を持つ生物は、「今すぐ得られる利益」と「しばらく時間が経過した後利益」の双方を比べた時、「今すぐ得られる利益」を重視する傾向性を持つことが知られている⁷⁾。それ故、多くの生物種が、短期的な利益をもたらす行為を、例えば、それによって後で大きな「しっぺ返し」(tat)があることが予め分かっていたとしても、ついつい繰り返してしまう。こうした傾向は、ヒト（人間）においても同様に生じることが、社会心理学研究より明らかにされている⁸⁾。こうした心学傾向を踏まえるなら、我々の社会における自動車利用の水準が、最適な水準を超過するものとなることは、自明であると言うことができよう。なぜなら、既に冒頭で述べたように、自動車は、いつでも、どこへでも、荷物や天気を気にせずに、自由に移動することができるような、「圧倒的に便利な乗り物」だからである。そして、その一方で、環境や健康の問題、公共交通モビリティや中心市街地衰退の問題などはいずれも「長期的に徐々に訪れるしっぺ返し」にしか過ぎないからである。すなわち、ハトやネズミが、しっぺ返しがあるにも関わらず短期的な利益に飛びつき、かえって「非合理的な行動」を繰り返してしまうのと同様に、我々の人間も、短期的に便利な自動車を「過剰」に利用し、その「しっぺ返し」として、渋滞・環境・公共交通や中心市街地の衰退といった様々な都市問題の不利益を被る事態へと陥ってしまうのである。

ただし、ヒトはハト・ネズミも同じ動物的傾向を持つ存在である一方で、将来を見通し、自らの行動を律する「理性」を持つ「人間」でもある。それ故、我々「人間」は、将来に「しっぺ返し」が訪れることを十分に理解するのなら、短期的な利益に執着することを自粛する「節度」を持つことが可能なのであり、それによってより豊かになり得ることができるのである。こうして、理性を携えることによってはじめて「ヒト」は「人間」となり、「ヒトの群れ」は歴史や伝統や文化をたたえた「社会」となり得るのである。

モビリティ・マネジメントが目指すアプローチは、まさにこうしたものである。

すなわち、モビリティ・マネジメントは、一人一人が、過度な自動車利用に伴う様々な問題を社会的に十分に認識することを、まず第一に目指すのである。そして、それを通じて、人々の内面に「交通行動についての節度」が生ずることを、そして、その結果として人々の行動が自発的に変化することを期待するのである。言うならば、それはさながら、社会がそれ自身の内発的な力でもって図 1 に示した山の頂を目指そうとする取り組みなのである。

ただし、ここまでお読み頂いた読者の中には、次のようにお感じになる方がおられるかもしれない。それはすなわち、

「たしかに、社会がその様に自発的に望ましい方向に変化することは、誠にもって、素晴らしいことである。しかし、そんなことが、行政的な施策展開によって、本当に可能なのだろうか？」

後に再び触れるように、近年の国土交通行政において、モビリティ・マネジメントが重要な施策として認識されつつある。その背景にはまさに、こうした「実務的な問い」に対して、様々な実務事例を通じて「技術的・実証的」に応えてきた、という経緯がある。

については以下、モビリティ・マネジメントの実務的側面について述べることにしよう。

6. モビリティ・マネジメントの概要

土木学会から出版されている「モビリティ・マネジメントの手引き」によれば¹⁾、モビリティ・マネジメント (MM) は次のように定義されている。

「一人一人のモビリティ (移動) が、社会にも個人にも望ましい方向^{注)}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交通政策」

注：例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

この定義にあるように、MM において最も重視される施策は、コミュニケーション施策である。これは言うまでもなく、MM が、「かしこく“クルマ”とつきあう社会」へと、社会それ自体が自発的に変容していくことを期待するものだからである。

なお、上記の定義は、中心的施策がコミュニケーション施策であるということを意味しているものの、コミュニケーション「以外」の交通施策を排除するものではない。例えば、ロードプライシングや流入規制などの規制的な施策であっても、それが「自発的な変化」

に資するものであるのなら、当然ながら、MM の一施策として位置づけることができる。例えば、人々が、「クルマとかしこくつきあうためには（すなわち、社会的厚生の上を目指すためには）自動車利用に対する一定の規制が必要となる」と認識し、その認識に基づいて“自発的”にロードプライシング等の規制的施策を導入するのなら、それは MM 施策となるのである。

(1) モビリティ・マネジメントの三分

MM は、自発的な行動変容を促すための、コミュニケーションを「中心」としたマネジメント施策であるが、そのコミュニケーションの「対象」に応じて、次の3つに区分されることが一般的である¹⁾。

- 居住者 MM：特定の地域の居住者を対象に展開する MM。ひとり一人の日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促すマネジメント施策。役所の窓口などにて「転入者」を対象とするものもある。
- 職場 MM：職場あるいは、企業等の法人を対象とした MM であり、職場に関わる交通状況の自発的な変容を促すマネジメント施策。一般に、ひとり一人の職員を対象に、個々人の交通行動の変容を促す「個人的プログラム」と、「職場」そのものを対象に、通勤制度の改変や企業バスの導入を働きかける「組織的プログラム」の二種類がある。
- 学校教育 MM：小学校や中学校などの児童・生徒を対象に展開する MM。公共的に望ましい交通のあり方や、個々人の交通行動についての意識についての教育を重視する場合と、それに加えて、児童の世帯の交通行動に働きかけることを目的とした場合とにさらに分類できる。

(2) トラベル・フィードバック・プログラム

さて、以上の3種類の MM を展開するにあたって、いずれにおいても効果的に人々の意識と行動の自発的な変容を導きうるコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム (Travel Feedback Program, 以下 TFP と略称) が提案されている¹⁾。これは、複数回の個別的なやりとりを通じて、一人一人の交通行動の変容を期待するものである。

TFP のプログラム形態としては様々なものが考えられるが、代表的なものとして、以下の様な「二回のアンケート調査」から構成されるプログラムが挙げられる。

(step 1) 事前調査

- 普段の交通行動についての簡単な調査
- 第二回調査 (コミュニケーションアンケート) への参加依頼。

(step 2) コミュニケーション・アンケート

- 「かしこいクルマの使い方」をするように呼びかける冊子 (動機付け冊子) の配布
- 事前調査の回答に基づく個別的な情報提供 (例えば、最寄りバス停の時刻表等)

- 行動プラン調査項目（「もし、交通行動をかえるとしたら、どうしますか」という趣旨の内容を尋ねるアンケート調査）

TFP におけるこのような二段階の調査の狙いは、「調べる」ということよりはむしろ、人々の意識と行動の「自発的な変容を期待する」という点にある。すなわち、step 2)のコミュニケーション・アンケートによって、交通行動の変容を期待するというのが TFP の狙いである。

さて、TFP は、MM の重要な施策ツールとして、英国、オーストラリア、ドイツ、スウェーデンなどの各国で、実際の交通施策として、「大規模」に実施されてきており、着実な成果を挙げつつある。例えば、オーストラリアのパース都市圏では、一世帯あたり約一万円の予算の下で、2005 年度時点で 17 万世帯を対象に TFP を実施している。そして、南パース市においては、自動車分担率が約 8%削減する一方、バス利用客数が数割程度増加したという結果が報告されている。また、英国のロンドンでも、2004 年度からパース以上の規模で TFP を実施することが予定されている。なお、英国では、居住世帯だけではなく、イングランドとウェールズの小学校、中学校全てを対象にして、交通問題の社会的側面を授業で教えるとともに、それを通じて、通学交通の変容を中心とした交通行動の変容を目指した試みが、2004 年度からはじめられている。

こうした大規模な取り組みが海外でなされている一方で、国内においても、札幌市、京都府、兵庫県、金沢市、大阪府などで TFP を中心とした MM が実施されてきている。なお、2005 年の時点で論文や報告書などで報告されている日本国内の TFP 事例を包括的に分析したところ、その効果の推計値平均は、**自動車利用が約 19%削減、公共交通利用が約 30%増加**という水準であった⁹⁾。

(3) ニュースレター、ポスター、講習会、ワークショップ、マスメディア

さて、TFP は MM の代表的なコミュニケーション手法であるが、それ以外にも様々なコミュニケーション手法がある。ニュースレターは、当該地域の交通問題や、交通に関わる一般的な問題についてのコラムなどから構成されており、行動変容についての基本的な意識に働きかけるものである。新聞やラジオ、雑誌などのマスメディアも、同様のものとして活用可能である。また、駅などの公共空間に、ポスターを掲示するという方法も考えられる。

講習会やワークショップは、ニュースレターやマスメディアよりも、より説得的に、多面的な情報、メッセージを提供できる。無論、講習会やワークショップは、参加者が限られる傾向にはあるものの、地域社会や当該組織における、社会学で言われるいわゆる「オピニオンリーダー」の方達の参加が期待できるのなら、「口コミ」による情報伝達が行われる可能性があり、集計的なレベルにおいても影響が生ずる可能性は大いに期待できる。

(4) 職場トラベルプラン

TFP が、個人を対象としたコミュニケーション・プログラムの代表例であったが、職場トラベルプランは、職場組織（法人）を対象としたコミュニケーション・プログラムの代表例である。職場トラベルプランでは、TFP と同様に、まず、1) MM 実施者から各職場に接

触を図り、2)そこで得られた情報に基づいて各組織の自発的な組織的行動変容(例えば、職員対象のTFPの実施、企業バスの導入、通勤手当の改変、等)を促すためのコミュニケーションを図る、というものである。

(5)交通サービス改善や料金施策

先に述べたように、MMはコミュニケーションを「中心」として様々な施策を展開していくのであるが、その中で、交通サービス改善や料金施策等を取り組むことで、より大きな効果が期待できることとなる。例えば、公共交通の交通サービス改善がなされた機会にコミュニケーション施策を展開することで、より大きな公共交通の利用促進が期待できる。あるいは、TFPを継続的に進める過程で、人々から様々な意見を集め、それに基づいて交通サービス水準のあり方を見直していく、という形のMMも考えられる。

(6)モビリティ・マネジメントの展開

MMにおいては、渋滞緩和や公共交通の利用促進といった目標の下、上記のような多様な施策を総合的に展開していくものである。その一般的な形は、TFP等の「大規模かつ個別的」なコミュニケーション施策を軸として、その側面的援助として、ニューズレターや講習会、ワークショップなどを多角的に展開していく、というものである。そして、上述の様に、交通サービス改善や料金施策を効果的に組み合わせることが必要となる。

こうした多面的な努力を、単年度ではなく経年的にねばり強く続けていき、公共交通の利用促進や渋滞緩和を通じて、地域社会全体の“豊かさ”の向上を逐次的に目指していくものが、本来的なモビリティの「マネジメント」である。

7.日本におけるモビリティ・マネジメントの展開

さて、以上に述べたモビリティ・マネジメントは、現在では様々な局面で実施されることが検討されはじめているところであるが、MMが最初に実施されたのは1999年であった。これは、札幌市におけるTFP実験であったのだが¹⁰⁾、その実験によってTFPが具体的に行動変容を導きうる施策であることが示されて以来、年々、その実施件数は増加しつつある。そして、2004年度には、筆者が確認しているだけでも約30事例、2005年度には約60事例のMMが実施されており、2006年現在の累計でおおよそ100事例前後である。

その間、MMに関する研究会が、土木学会や国際交通安全学会などで積極的に進められ、様々な論文や手引き書が出版される一方、国土交通省の中でも渋滞や環境対策のための一施策オプションとして明確に位置づけられてきた。特に、2005年の2月に「京都議定書」が発効されて以来、政府において地球温暖化ガスを削減する取り組みが重視され、その一環としてMMの検討の急速に進められることとなった。例えば、道路行政において2005年度にとりまとめられた「地球温暖化対策のためのアクションプログラム」において提示された施策リストの中で、“第一番目”の施策としてMMが挙げられている。同様に、運輸行政においても主として公共交通の利用推進を目的としたMMの展開を議論するための協議会(公共交通利用推進等マネジメント協議会)が全国レベルと地方レベルの双方において

2005年に立ち上げられている。そして、全国レベルの協議会にて全体的なMMの展開の方針を検討する一方で、具体的な地域のMMの展開が地方レベルの協議会にて協議されている。

こうした行政的なMMの流れを支援することを目的として、MMに関わる実務家と研究者が一同に会する「日本モビリティ・マネジメント会議」が、国土交通省と土木学会の主催にて、2006年度から立ち上げられている(<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/>を参照)。その第一回である2006年の会議では、62編の全国各地のMM事例についての発表がなされる一方で、約300名の参加者が集まり、2日間にわたってMMについての包括的な議論が行われた。なお、この会議は、2006年度のみでなく、次年度以降も毎年開催されることが予定されている。

この様に、モビリティ・マネジメントは、ここ数年の間に急速に大きな注目を集め、日本の国土交通行政の中で、必要とされる交通政策オプションの一つとしての位置を占めつつある次第である。

8. おわりに

どのような社会においても、新しい技術が適切に社会に調和ある形で定着するまでには、それなりの時間が必要である。例えば卑近な例で言うなら、「牛肉・豚肉」が日本の食文化に位置づけられたのは「すき焼き」と「トンカツ」の発明があってこそそのものであったし、小麦粉で作るパンが日本の食文化に位置づけられるためには「あんこ」という純和風の食材を活用した「あんパン」が登場するまで待たねばならなかった。同様に、欧州にて発明された「蒸気機関」という新しく技術が、欧州文明に「適切」に位置づけられるためには、様々な道のりがあった。蒸気機関は「産業革命」をもたらした一方で、急激な経済発展をもたらした一方で、様々な社会問題（社会的格差の拡大、公害、地域コミュニティの崩壊等）も生み出した。そしてそうした問題に対処すべく、自由主義や社会主義等の様々な社会的な試みが繰り広げられたことは政治思想的にはよく知られた事実である。この様に考えるなら、地域や都市のあり方、そして、そこに住まう人々の暮らしに根本的な影響を及ぼす「自動車」が我々の社会に適切に位置づけられるためには、それなりの時間と、様々な形の“社会的な努力”が必要であることは否定しがたい事実なのであろう。

もしも、文明に「水準」なるものがあるとすると、我々の社会の文明の水準は、自動車によってより高度なものとなり得ることは間違いない。しかし、それはあくまでも可能性にしか過ぎないのであり、適切な社会的努力なくして文明の高度化は望むべくもない。むしろ、産業革命の直後に欧州で様々な社会的な深刻な問題が生じたように、適切な社会的努力が不在のままでは、文明の水準はより「低下」してしまうことすらあり得るのであろう。だからこそ、自動車によって我々の社会がより高度な文明となり得るためには、自動車のポジティブな側面とネガティブな側面の全てを全的に認めた上で、自動車と「かしこ

く」つきあっていくための術^{すべ}を探し続けていくことが求められるのである。モビリティ・マネジメントとはまさに、そうした社会的な努力に他ならない。そう考えるのなら、モビリティ・マネジメントは、単なる交通政策の技術論としてのみ捉えるべきものというよりはむしろ、社会学的歴史学的な視点の中で自動車という存在を改めて捉えなおした時に、自ずから求められる社会の潮流そのものなのである。

参考文献

- 1) 土木学会 (2005) モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会.
- 2) <http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/info/healthy.html>
- 3) <http://www.transport.qld.gov.au/qt/pubtrans.nsf/index/TravelSmartHealth>
- 4) 藤井 聡・高須 豊：自動車免許非保有者に対する自動車に関する情報提供効果に関する研究, 土木計画学研究・論文集, 23, (2), pp.473-478, 2006 .
- 5) 萩原 剛, 藤井 聡 (2005) 交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析, 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, No. 32.
- 6) 鈴木春菜、藤井 聡 (2006) 「風土」への接触が「地域感情」に及ぼす影響に関する研究、景観・デザイン研究発表会・論文集、No. 2. (印刷中).
- 7) 藤井 聡・竹村和久：フェヒナーの法則とランダム効用理論に基づく一般対応法則の理論的説明 (2), 日本心理学会第 66 回大会発表論文集, p. 947, 2002.
- 8) 藤井 聡 (2003) 社会的ジレンマの処方箋：都市・交通・環境問題の心理学, ナカニシヤ出版.
- 9) 鈴木 春菜・谷口 綾子・藤井 聡：国内 TFP 事例の態度・行動変容効果についてのメタ分析, 土木学会論文集, (投稿中), 2006 .
- 10) 谷口綾子,原文宏,新保元康,高野伸栄,加賀屋誠一：小学校における交通・環境教育「かしこい自動車の使い方を考えるプログラム」の意義と有効性に関する実証的研究, 環境システム研究, 29, pp.159-169, 2001.