

Editorial

“モビリティ・マネジメント研究の展開”特集にあたって

SPECIAL ISSUE ON RESEARCHES ON MOBILITY MANAGEMENT

藤井 聡¹
Satoshi FUJII

¹正会員 東京工業大学大学院教授 理工学研究科土木工学専攻
(〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1)
E-mail:fujii@plan.cv.titech.ac.jp

Key Words: mobility management, behavior modification, voluntary behavior change, attitude change

「モビリティ・マネジメント」という言葉は、文字通り「モビリティのマネジメント」を意味するものである。ここにモビリティ (mobility) とは、ミクロには一人一人の“移動”を意味するものであり、マクロには都市や地域全体の“交通流動”を意味する。一方、マネジメントとは、「あれこれと試行錯誤を繰り返しながら、目的達成に向けた種々の営為を繰り返す」ということを意味する。それ故、「モビリティ・マネジメント」とは、当該の都市や地域の「豊かさ」の増進を目指して、一人一人の移動や地域全体の交通流動状況を、一步一步改善していく、一連の取り組みを言うものである。具体的には、

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。

と定義されており¹⁾、その一連の取り組みの具体的な内容として、以下の3つが挙げられる。

(1) コミュニケーション施策 人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策。

(2) 交通整備・運用改善施策 自発的な行動変容を「サポート」することを目的とした、自動車の利用規制や課金施策などのいわゆる TDM 施策や、公共交通のシステムの運用改善、各種の利便性向上策などの交通システムに関わる諸施策。なお、行動変容の「きっかけ」を提供することを目的として、これらを「一時的」に実施する場合もある。

(3) マネジメント主体の組織化 MM を継続的に、し

かも効率的に推進するためには、種々の組織 (種々のレベルの行政機関、各行政内の各部署、交通事業者、NPO 等) の有機的連携が不可欠である。MM では、各種の施策を展開しながら、そうした MM 実施主体の有機的組織化が、MM における最も主要な取り組みの一つである。

このような MM は、日本国内では、学術的研究と、行政の実務が連携を図りながら展開されてきた^{2),3)}。様々な学術研究の中で「行動変容」をキーワードとした各種の技術や方法論が提案される一方、その有用性が実務の中で確認されてきた。そして、その実務の中で新しい様々な技術的課題、政策的課題が明らかとなり、それらがさらに新しい研究を生み出す、という実務と研究の“円環運動”の中で、MM は発展し、各都市と地域のモビリティと社会的厚生 (すなわち、社会的豊かさ) の質的改善が漸次的に進められてきた。

本特集は、そうした MM を巡る実務と研究の円環運動を、いくつかの研究論文を掲載する形にて、「研究サイド」からスケッチしたものである。

ここに、それが実務と研究の円環運動である以上、個々の研究は具体の実務から分離し得るものではなく、実務と不可分一体である。それ故、個々の論文はいずれも、具体的、個別的な実務の取り組みに関わるものである。ただしそこで抽出された知見や技術はいずれも、何らかの意味で「一般性」を有しており、今後の種々の実務の改善を促しうる「研究」の成果である。

例えば、中井・谷口らの論文は、コミュニケーションを通じた交通行動変容において、「健康意識」に働きかけることが心理学的に如何に効果的であるかを実証的に明らかにしている。それとともに、それを具体的な実務で展開する際の標準的なプログラムのあり方を技術的に提案しているものであり、今後の MM の展開における有用性は

大きい。

一方、大森・中里らの論文では、先進的な WebGIS システムを活用したコミュニケーションを可能とするシステムを開発している。これは、MM におけるコミュニケーションを、その実施コストを大幅に削減しつつ、詳細な状況を個別に提供しうる可能性が十分に考えられる技術であり、その MM 実務の改善における貢献は非常に大きい。

三番目の谷口・島田らの論文は、MM によって具体的に旅客人数の増進が見られた事例のデータを分析することを通じて、コミュニケーションにおいて「自動車利用の抑制」を重視するか、「公共交通利用促進」を重視するかによって、行動変容の傾向が異なることを心理データを用いて実証的に明らかにしている。これは、MM でのコミュニケーションのあり方を考えるにおいては、的確な目的設定と、それを加味したプログラム設計の双方が重要であることを示している。

松村論文は、コミュニケーションの“タイミング”の重要性を明らかに示す実証研究である。「転入者」に対しては最小限の情報提供で、公共交通利用促進が達成されるであろうとの理論的仮説をたて、その妥当性を確認している。この研究知見は、全国の自他体の「転入者窓口」にて、公共交通情報を配布するような体制を築きあげることで、公共交通の利用促進が図られ、それを通じて全国のモビリティの質的改善が期待できようであろう可能性を示唆するものである。

萩原・村尾らの論文は、職場 MM の事例では、「コミュニケーション施策」だけで、駅乗降客数や周辺道路の渋滞長に目に見える形で影響が及んでいることを明らかにするものであった。また、非集計的な分析から、複数のコミュニケーション施策の態度行動変容効果を統計的に分析し、それらの効果の大きさを計量的に示している。特に、「一度限りの接触」を行うワンショット TFP が、実務的に大きな効果を持つ点を明らかにしており、今後の MM 実務において、限られた予算の中でも十分な集計的效果をもたらす方法論が示された点で、その実務的な意義は大きい。

こうした実務に直接資する効果的な方法論についての知見は、須永・中村らの論文においても得られている。この研究は、日本国内においてこれまで実施されていなかった「家庭訪問」を主体とする TFP が、通常の郵送による TFP よりも大きな効果が得られるであろうことを示唆する結

果を報告している。予算規模や 数値目標などの観点から、“一定程度の予算を用意しつつ、特定地域で十分な MM 効果を得る”場合には、この研究で報告されている家庭訪問を主体とした取り組みが有効であることを示唆している。

最後に、木内・土井らの論文では、「鉄道利用促進」を目的とした MM の取り組みについての課題と展望がとりまとめられている。これまでの鉄道利用促進の MM の取り組みを概観した上で、MM には鉄道利用促進の潜在能力が十分に高いこと、ならびに、その潜在能力をさらに発揮するために必要とされる今後の課題がとりまとめられている。

本特集は、以上に述べた 7 つの論文と報告から構成されているものであり、いずれの原稿も、以上に指摘したような形で、今後の MM の展開に益する「技術」の提案や、「普遍性ある知見」を明らかにするものであった。特に「知見の蓄積」について言うなら、“モビリティ”に関連した“マネジメント”の実務が展開される限り、その展開に対して確実に、そして、永続的に役立ち続けるものでありと期待されるものである。

その点を踏まえるなら、土木計画の関連研究の様々なスタイルの中でも、こうした「知見蓄積型」の研究群が一部を占めていくことは、今後の土木計画学そのものの社会的意義の増進と、学としての活力増進のためにも益するところが少なくないのではないかとも思えるところである。こうした意味に於いて、本特集が、MM の実務や研究のさらなる展開に資するものであると共に、土木計画学研究のあり方の一つを示唆するものであるとすれば、特集企画者としては望外の喜びである。

参考文献

- 1) 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，Vol. 10, No. 1, pp. 2-10, 2007.
- 2) 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き，土木学会，2005.
- 3) 藤井 聡、谷口綾子：モビリティ・マネジメント入門，学芸出版社，2008.

(2008.2.1 受付)