



JCOMM 通信

日本モビリティ・マネジメント会議
ニューズレター

Vol.10 ● 2008.12.29

【発行】 JCOMM実行委員会
ニューズレター編集部
【お問合せ】 東京工業大学 藤井研
筑波大学 都市交通研
mail: jcomm@plan.cv.titech.ac.jp

MMIに関連する会告掲載希望やご意見等、
随時受け付けております。

(もしかすると、年が明けてからご覧いただく方も多いかもかもしれませんが)平成二十年も残りわずかとなりました。今年も、各地で様々なMMの取り組みが実施されています。斬新な取り組みや、より包括的で大規模な取り組みが増えてきたように思います。来年以降もさらなる発展を期待したいところです。

今号は、第四回JCOMMの開催速報と十二月に開催されたJCOMM実行委員会の報告を中心にお届けします。

イベント案内 [1] 第四回JCOMM in 大分のご案内

先回もお知らせしましたとおり、第四回JCOMMが二〇〇九年七月三十一日(金)、八月一日(土)の日程で、別府市ビーコンプラザ(予定)にて開催されます。

由布院など温泉で有名な大分県では、県内のいくつかの自治体で事

業所MM、学校MM、居住者MMなど様々な取り組みが総合的に実施されています。この機会に、大分県下のMM実施地域をご覧になってはいかがでしょうか。

なお、発表申し込み要領・締め切り等は、一月下旬を目処にJCOMMメンバーリングリスト、WEBサイト等にてお知らせいたします。多数の皆さまからのご参加をお待ちしています。

なお、これまでの皆様からのアンケート結果等を踏まえ、JCOMMのさらなる自律的な発展を期して、ご参加いただく形式等を以下のようなかたちとすることを検討いたしております。あわせてご参照下さい。



イベント案内 [2] JCOMM参加費 について

過去三回実施されてきたJCOMMでは、国土交通省の施策としての支援を受け、参加費無料にて開催して参りましたが、第四回の大分でのJCOMMからは自律的な運営を目指して、皆様から参加費を頂戴する可能性を検討して参りました。その中で、第三回JCOMMでのアンケート調査にて、会費として妥当な金額として最も高い頻度のご回答を頂いたのが三千円でありましたことも踏まえ、三千円の参加費を頂戴する形で次回のJCOMMの準備を進めることとなりました。

ご発表・ご参加をご予定の皆さまにおかれましては、ご理解とご協力のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。

イベント案内 [3] 発表申し込みフォーマット について

また、JCOMM事務局では、発表申し込みのハードルをできるだけ低くするという立場から、これまで三百字の概要のみを申し込み要件としておりましたが、「現行の概要集では、情報量が少なすぎる」とい



うご意見をいただきました。こうしたご指摘を踏まえ、次回の第四回JCOMMからは、発表申し込みフォーマットの変更を検討しています。

具体的には、字数を八百字に増やすほか、①背景と目的、②プロジェクトの内容、③効果、④結論、の四つの項目全てを網羅した概要とすることを検討中です。詳しくは、一月下旬に公表予定の発表申し込み要領をご参照下さい。

イベント案内 [4] 第三回JCOMM の公募

他地域の模範となるような、効果的なMMプロジェクトを表彰するJCOMM賞の公募を、平成二十一年度も行います。昨年度同様、マ

MM用語解説

【職場モビリティ・マネジメント】
職場MMは、主として通勤の自動車利用の転換を促すものです。基本的には、行政等が各企業に働きかけていく形式が多いですが、その取り組みには大きく分けて二つのものがあります。一つは、TFP等の技術を使って各企業内の「職員一人ひとり」に手段転換を直接呼びかけるもので、もう一つは、「経営者や総務部門」に働きかけて、公共交通通勤を優遇する通勤補助の導入や、駐車場の削減等を促していく「環境作り」を促すものです。後者が難しい場合は、前者をまず行い、後者に繋げる等のアプローチもしばしば採用されています。

プロジェクト賞、デザイン賞、技術賞、プロジェクト賞と合わせて四つの部門で公募・審査を行うことになりました。応募要領や期日等は、一月下旬までにJCOMMメンバーリングリストならびにWEBサイトでお知らせします。自薦・他薦を問いませんので、奮って応募ください。

【各賞の概要】

- マネジメント賞：秀逸、かつ継続的なMMの取り組み
- デザイン賞：デザイン的に優れた動機付け・地図などのMMキット
- 技術賞：新しいMM技術に関する研究成果
- プロジェクト賞：新しい切り口のユニークなMMプロジェクト

ニッポンのMM
第八回
国土交通省の
「エコ通勤」
運動

言うまでもありませんが、「地球温暖化対策」はモビリティ・マネジメントにおける重要な政策目標の一つです。この目標は文字通り「グリーン」なものですから、その達成するためには必要とされているスケールもまた、大規模なものが必要です。こうした点から、我が国の政府は国土交通省が中心となって、温暖化対策として「エコ通勤」運動を展開しています。これは、全国各地の自動車通勤者の通勤手段転換（すなわち、「エコ通勤」を促す国民運動で、昨年度の平成十九年度から再来年度の平成二十二年まで、日本全国の全ての自動車通勤者の一割の通勤手段の転換を通じて、合計で年間百十三万トンものCO₂排出量を削減することを目標としています。

具体的には、「エコ通勤」運動への参加希望企業や自治体は、まず、「エコ通勤」運動事業所として、「登録」することからはじめます。登録した事業所等に対しては、①のように「エコ通勤を進めるべきか」というのマニュアル「エコ通勤の手引き」

を送付されます。そしてそれと共に、②希望する事業者等に、職員一人ひとりに配布するための紙やウェブを用いた「ワンショットTFP」の実施支援を行います。

これは、これまで東京都府の宇治市などで一〇割程度の自動車通勤者の転換を達成したという実績を持つ効果的なコミュニケーション施策として知られるものです。また、③各年次毎に、各事業所等での程度のCO₂が削減されたかを「報告頂く事を通して、どの事業者の皆様のご協力での程度のCO₂が削減されたかをとりまとめ、公表していき、そして特に、④秀逸な取り組みをされた事業所等については認証、あるいは表彰していく」こと等を含めたさらなる展開が現在検討されています。

こうした国民運動は、我が国ではもちろんのこと、諸外国のMMの中でもとりわけ大きなスケールのもので、是非、読者の皆様からも、周りの事業所や自治体にも、この国民運動への参加を「促して」みてください。詳細については、インターネットで「エコ通勤」で検索して見てください。

（東京工業大学・藤井聡）

東京の主要な交通流動を支える「山手線」は一周約六十分、きみどり色のラインが目印の環状線です。通常の鉄道路線は「〇〇行き」と行き先が表示されていますが、山手線は環状なので、右回りは「山手線外回り」、左回りは「山手線内回り」と呼ばれています。

さて、ドイツの首都ベルリンにも環状線があります。Sバーンと呼ばれる都市内・都市近郊鉄道で、全部で二十七駅、山手線（二十八駅）より駅間が長く、走行速度も速いですが、同じような環状線です。この環状線で、とある目的地にくくため、ちょうど来た電車に飛び乗りました。が、車内放送で確認すると、乗った電車は逆方向。あわてて次の駅で降り、同じ「路線番号」の逆方向



図一 環状線の駅名パネル

行き先として案内板に掲示したり、放送したりしています。初めての人にもわかりやすく、使いやすいく——、モビリティ・マネジメントの最も重要な基本中の基本、と言えるところですが、「誰もがスグに理解できるものを作る」とこの難しさを改め

まちと交通 vol.6
ベルリン市(ドイツ)

の電車ホームを探し回りました。ところが、どこを探しても見つかりません。これでは遅刻してしまう——と辺りを見回すと、柱に図一のような表示をみつけました。

（この図では少しわかりにくいかもしれませんが）この表示によるとベルリンでは環状線の右回りが「四十一番」、左回りが「四十二番」と、同じ環状線に方向別に二つの番号が付けられているのでした。筆者は、ホームにあった図二のような案内板を見て、行き先を確認せずに電車に乗ってしまったのです。

鉄道の「環状線」は、大都市のシンボルとも言えますが、その表記の仕方は、都市によつてさまざまです。東京の山手線では「内回り」「外回り」の呼称のほか、「少し先の代表的な駅」を

て感じました。ちなみに、ベルリンの電車には、一部、窓ガラスに大きな自転車のマークがついています（図三）。自転車積載可という意味でしょうか、これはスグに理解できるように思いました。やはり、こうしたわかりやすさへの配慮は何より大切ですね。



図二 案内板



図三 自転車積載可の車両(窓ガラスに自転車の絵)