



日本モビリティマネジメント会議
ニューズレター

Vol.5 ● 2007.9.27

【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 谷口研
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。

記録的な猛暑となった夏も終わり、空も高く秋の気配が感じられます。今号は、七月下旬に開催された第二回 JCOMM の報告を中心にお届けします。

イベント報告 第二回 JCOMM 報告

去る七月二十七日・二十八日、第二回日本モビリティ・マネジメント会議が札幌コンベンションセンターにて開催されました。札幌はたいへん涼しく、気持ちの良い季候で、参加者二百七十三名、口頭発表十七編、ポスター発表四十七編と盛況に終わりました。ご参加いただいた皆様、また準備にご協力いただいた事務局の方々に厚くお礼申し上げます。

【会議概要】

会議の前のイベントとして、小学校五年生の児童（二クラス）に会場まで来てもらい、地域学習と交通の公開授業と、パネルディスカッション

が行われました。公開授業では、子どもたちの本質を突く鋭い発言に、会場の大人もうならされました。続くオープニングセッションでは、

二つの講演と平成十九年度 JCOMM 賞の授賞式が行われました。第一日目の口頭発表（MM 行政の展望）、ポスターセッション（写真）を終えた後の懇親会では、札幌コンベンションセンター内の会場で、北海道の新鮮な素材を使ったお料理に舌鼓を打ちました。

二日目は「まちづくりと MM」「大規模 MM」「職場 MM」「MM の新展開」に関する口頭発表セッションに加え、ポスターセッション、ブースセッ

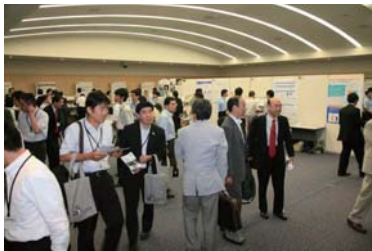


写真 ポスター発表

ョンなど多彩なプログラムで構成され、MM に関する様々な議論が交わされました。

参加者アンケートによると、実際に小学校の授業を実際に目にする事ができたイベントの満足度が高い水準となっていました。また、第一回 JCOMM に引き続き、今回もポスターセッションも、大変高い人気であることが改めて示されました。その他、口頭発表の各セッションは、昨年以上に好評でありました。今年の口頭発表セッションは、テーマを絞った構成としたため、論点を明確にした議論ができたことが特徴的であったものと思われま

なお、アンケートでは、興味のあるテーマとして図の様な集計結果が得られている他、自由記述欄では「良い取り組みなので、交通事業者やまちづくり・環境・福祉担当部署にもっと広報すべき」「MM の B/C の C（コスト）の部分をもっとオープンにして欲しい」などの記載がありました。こうしたご意見を踏まえ、これから

どんな人が、どう変わる？

—MM による交通行動変容例— vol.2

僕は MM 太郎、30 歳。営業マン。

可愛い娘と奥さんがいる。

とにかく忙しい毎日。

新聞を読む時間すらない。

駐車場がどこも満車!??

クルマは便利ですが、デメリットもあります。かしいクルマの使い方を考えてみませんか？

うーん...いつもクルマだしなあ...

営業ルートはバス路線沿いのかもバスも使えるかも

クルマって意外と事故率が高いのね。心配だわ...

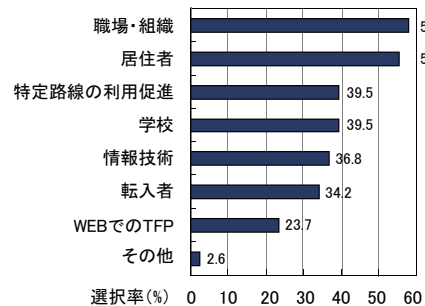
今日はためにバスを使ってみた。

移動時間に新聞も読めるしバスも悪くないかも。

※ 福岡国道事務所で開催した居住者対象 MM における実際の行動変容例を基にイメージ化したものです

も JCOMM 実行委員会にて引き続き検討して参りたいと思います。

■興味のある MM のテーマ（複数回答）



情報クリップ

▼第三回 JCOMM は、二〇〇八年七月四日（金）、五日（土）京都市にて開催される事が決定しました。ぜひ、皆様のスケジュール帳にご追記ください。

▼「モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン」公開... MM の効果を測定する際の標準的なガイドラインが土木学会から発行されました。MM の施策評価の際にご参照ください。

(http://www.plan.cv.titech.ac.jp/~fujiiab/ws/)よりダウンロード)「職場交通マネジメントの手引き」について... 各企業の自発的な MM の取り組みの支援を意図した手引き書が、同じく土木学会から発行されました。自治体等から各企業に呼びかける際に使用するヴァージョンと、直接企業に呼びかけるヴァージョンの二種類を用意しています。

(http://www.plan.cv.titech.ac.jp/~fujiiab/ws/)よりダウンロード)

▼国土交通省より、「モビリティ・マネジメント」パンフレットが発行されました。詳しくは、国土交通省各地方運輸局企画観光部交通企画課、沖縄総合事務局運輸部企画室。

▼第二回 JCOMM の発表 PPT や資料等が JCOMM の WEB サイトに全て掲載されています。どうぞご利用ください。

(http://www.plan.cv.titech.ac.jp/~fujiiab/jcomm.html)

ニッポンのMM

第四回

公共交通利用促進MMの集計的効果

第四回は、コミュニティバスの利用促進を目的とし、実際に集計的な利用促進効果が見られた龍ヶ崎市の事例を紹介いたします。

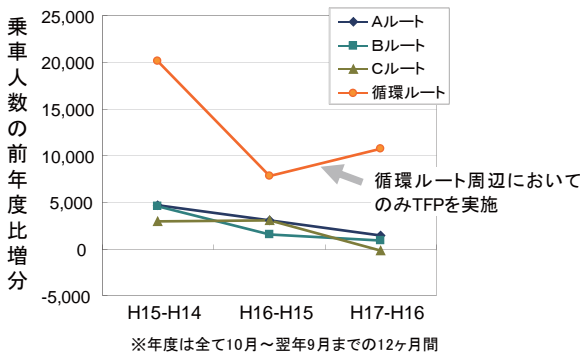
龍ヶ崎市は人口約八万人の都市で、平成十四年からコミュニティバスの運行を開始しましたが、利用者数が頭打ちになりました。そこで、新たな利用者を掘り起すため、市内全戸に配布する「ユーグレター」と、循環ルート沿線の世帯を対象としたTFPによるMMを実施しました。

TFPのコミュニケーション・アンケートは①動機付け冊子、②バス時刻表と路線図、③参加者一人ひとりにカスタマイズしたバス利用プラン、④行動プラン票への記入要請、⑤自由記述欄にてコミュニティバスへの意見を収集する、という五つの要素で構成されたものでした。TFP対象者の一部には、⑤の意見要望に対する個別的な返信を行っています。これは、あらかじめ参加者に記入してもらった意見要望に対して、市役所から個別的に返答するというもので、「龍ヶ崎市の都市交通計画のコンセ

プトや具体的方針」とともに、「可能な範囲で改善に努めること」を伝えることを意図したものでした。

実験の効果として、TFPを実施した群で統計的に有意にコミュニティバスの利用回数が増加したほか、コミュニティバスの利用者数が集計的に増加していることが示されています。図に示したように、TFPを実施した後に、TFPを実施した循環ルートのみ「利用者数の前年度からの増分」が増えていることが示されました。これは、MMを適切に実施すれば、実際に、実務的に、公共交通の利用を促進し得ることを明らかに示している事例だと言えるでしょう。

(筑波大学・谷口綾子)



「まちと交通」第三回は、便利なバスシステムで知られるシアトル市です。

シアトル市は人口約五十八万人、航空産業のボーイング社をはじめ、マイクロソフト、アマゾン、スターバックスなど大企業誕生の地としても知られている。市内の公共交通はバスが中心で、通常の路線バスや空港バス、夜間バスなど、様々な路線が設定されている。また、ダウンタウンへのマイカー流入を抑制するため、中心部のバスは全て無料となっているのが大きな特徴である。



図 メトロオンライン

シアトル市の公共交通案内所は、ダウンタウンの中心部、レーニエ・スクエアにある。ここには、バスや鉄道の路線図、時刻表、運賃表、その他のパンフレットが美しく並べられており、案内窓口を兼ねた各種定期券の販売窓口がある。この担当者と直接やり取りできる窓口の他、シアトルの交通機関の総合情報提供サイトとしてメト

まちと交通 vol.3 シアトル市 U.S.A

ロ・オンラインが整備されている(図)。シンプルではあるが簡単な表示でかゆいところに手が届く情報提供サイトである。自宅や職場にいながらバス情報が簡単に入手できるという選択肢も、担当者との対面問合せと同じように整備されているのである。

ワシントン大学の「Uパス」

シアトル市内にはワシントン大学という、情報工学分野で特に知られる大学が立地している。ワシントン大学は学生・教職員合わせて六万七千人の関係者を有しており、市として無視できない大規模な交通需要発生源となっている。

Uパスとは、ワシントン大学シアトル校の学生・教職員にマイカー以外の多様な通勤・通学手段を提供するため、ワシントン大学と地域の交通事業者二社の連携により開始された様々な交通サービスを提供したパッケージである

(写真:ワシントン大学HPより) 一学期あたり学生四十四ドル、教職員六十二ドルの安価でシアトル市内のバス料金をすべてカバーする他、その他の高速バス、通勤電車の一部区間(大学関連の路線)が乗り放題となる。加えて、自動車の複数乗車時の駐車代割引、夜間バス無料、レンタカー代割引、提携の商店における割引等、自動車単独乗車の代替交



写真 Uパス

通手段が包括的にサポートされている点に特徴がある。

Uパスは、学期が始まる前に学生全員に郵送され、期日までに代金を支払う形で配布される。パスが不要な場合は期日までに所定の部署に返送する必要があるが、学期開始後七日間以内に支払いが無く、返却もしなかった場合は、通常四十四ドルの代金が百ドルになるというペナルティが課される。つまり、学生は大学生活の移動にUパスを使うことが前提となっているのである。

このUパス導入効果として、自動車単独利用の交通機関分担率が導入前と二〇〇六年で三十三%から二十三%に減少、公共交通の分担率が同二十一%から三十九%に増加したことが報告されている。

——このようなシアトル市とワシントン大学の工夫は、自動車依存社会の「先進国」であるアメリカにあってなお、バスの地位を高めようとするものである。こうした努力は、自動車依存が進行する我が国の地方部の交通を考える上でも、参考となるものと言えるであろう。