



日本モビリティ・マネジメント会議
ニューズレター

Vol.1 ● 2006.9.20

【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。

挨拶

JCOMM通信
発刊の辞

JCOMM実行委員長 石田東生
(筑波大学大学院 教授)

朝夕は涼しさも増し、過ごしやす
い季節になってまいりましたが、皆様
いかがお過ごしでしょうか。七月に
開催された第一回日本モビリティ・
マネジメント会議(JCOMM)は、
皆様からの多大なるご支援をいただ
き、成功裏に終えることができました。
この場をお借りしてお礼申し上
げます。

いうまでもなくMMではコミュニケー
ションが最重要です。JCOMMに
おいても、ポスター会場のいたる所
で、また全員が参加した口頭発表会
場では、またまた懇親会場で色々な意
見交換と熱い議論が展開されまし
た。この熱気と議論をさらに共有す
るべく、会議期間中に開催されまし
たJCOMM実行委員会では、
MM施策に関するニューズレターの

発行が提案されました。これを受け
て、JCOMM実行委員会では、
MMに関わる様々な情報交換を支
援することを目指したニューズレター
「JCOMM通信」を発刊すること
と相成りました。

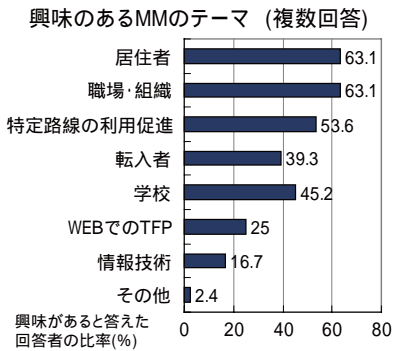
本ニューズレターが、皆様の意見交
換と情報交換の場として、コミュニケ
ーションの実践の場として、我が国の
MMの発展に寄与することを祈念
し、ご挨拶に代えさせていただきます
す。

イベント報告 [1]
第一回日本モビリティ・
マネジメント会議報告

「第一回日本モビリティ・マネジメ
ント会議(JCOMM)」(国土交通
省・社)土木学会共同主催が、東京
工業大学・大岡山キャンパスにて七月
八日〜九日の二日間に行われ開催
されました。この会議は、モビリティ
・マネジメントの実務と研究について
の情報交換と交流を目的とした会

議で、政策基調講演二編、海外招
待講演二編、ポスター発表三十五
編、口頭発表二十八編の計六十七
の発表に対し三百名強の参加があ
り、活発な議論が行われました。

特にポスターセッションでは(写真参
照)、「MMの実務」に使用したツー
ルの配布やTFP訪問調査の実演
等、フェイス・トゥ・フェイスの情報交
換が可能で、参加者アンケートでも
八割以上が有意義であったと回答し
ているなど、今後も目玉企画となる
ことが期待されます。また、同アン
ケートからは、居住者や職場・組織
のMMを中心として、様々なMMの
テーマが注目されていることも示さ
れました(グラフ参照)。



閉会セッションでは「交通行動(モビ
リティ)と地域交通(モビリティ)の自
発的な変化を促すための永続的な
政策展開(Plan, Do, Check, Action)
のサイクル」こそがMMの真髄である
ことが確認され、今後もさらにMM
施策を進めていく必要があるとの認

識を新たにして、終了しました。な
お、各発表の資料や問い合わせ先等
は、JCOMMのHP (http:
//www.plan.cv.titech.ac.jp/fujilab/
jcomm/) で閲覧可能です。



なお、次回二〇〇七年度は七月二
十七日・二十八日に札幌市で開催
される予定です。

イベント報告 [2]
土木学会MM分科会
夏合宿活動報告

八月二十六日・二十七日の二日
間、札幌市の社北海道開発技術セ
ンターにて、土木学会「土木計画に
おける態度・行動変容研究小委員
会」の夏合宿が開催されました。こ
の小委員会は、人々の意識や行動の
自発的な変化を促す研究・実務を
議論するもので、景観や合意形成、
災害リスク、行動科学、学校教育の

各分科会に加えて、「モビリティ・マ
ネジメント(MM)分科会」を設置し
ています。

今回は約三十名の行政・コンサルタ
ント・大学等のメンバーが参加し、
MMの「同一地域における持続的な
取り組み」や「ソフト・ハードを組み
合わせた多様な施策」の必要性が明
確に伝わるような新しい「MMの定
義」や、MMの効果を評価する「指
標の共通化」の問題提起等について
活発な議論が交わされました。詳し
くは、「態度・行動変容小委員会」ウ
ェブサイト (http://www.plan.cv.
titech.ac.jp/fujilab/ws/) を参照
ください。

MM用語解説
【行動プラン法】

効果的に行動変容を導く、日本の
MMで頻繁に活用されている心理学
を基本としたコミュニケーション技術。
この方法は「行動を変えようとする具
体的にどうしますか?」を尋ね、これ
を通じて人々に行動変容が可能であ
ることに気づいてもらうことを狙い
としている。通常、アンケート調査に一
項目として導入され、行動を変える
ためのプランを白地図や自由形式で
記述してもらう。最近の実験では、行
動プランをカーボンコピーによって複
写した上で、一部を提出、一部を手
元に保管してもらう形式が特に効果
的であることが明らかにされている。

ニッポンのMM

第一回

福井都市圏
PT調査に
おけるMM

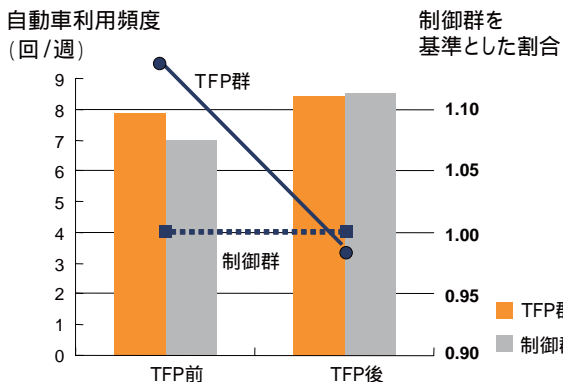
交通問題が人々の行動に依存している以上、MMが都市交通計画の中に明示的に位置づけられることは極めて重要である。そうした位置づけを持つMMは限られているものの、例えば福井都市圏では明確な位置づけの下でMMが進められようとしている。福井都市圏では平成十七年にパーソントリップ調査（PT調査）が約四万二千人（サンプル率六・六％）を対象に実施され、その中でMMのための二つの取り組みが行われている。

第一に、本体トリップ調査の最後に「今日一日で、やめることのできるクルマ利用はどれですか？」という項目を付与した。これは自らの行動を振り返る機会を提供する行動プランの一種であると共に、今後のMM戦略のための基礎データ収集の意味を持つものであった。この項目より、約四分の一の自動車利用者が該当日の自動車利用を削減できると考えていることが示された。またこの数値より、MMによって福井都市圏の約十％強のカートリップが削減できる可能性が潜在しているという試算もなされ

れている。

第二の取り組みは、PT調査を「簡易TFP」の第一ステップと見なし（追加調査実施を了承した約一万三千人のうち制御群約四千人を除く九千人に）、「付帯調査」の形でTFPの第二ステップを実施するというものである。この規模は国内TFPとしては平成十八年現在で最大規模であった。効果測定調査には約六千人が協力し、対制御群比で約十二％の自動車利用削減が確認された。現在、福井都市圏では七十七％という高い自動車分担率の低減を明確に意識しつつ、MMをPT調査に基づく都市交通計画の重要な一つの柱の施策として検討している。

（東京工業大学・藤井聡）



このコーナーでは、世界の「まちと交通」の様子を紹介いたします。第一回は、人口約七十五万人、二千五百年の歴史を誇るギリシアの首都アテネ市です。

アテネ市内の公共交通は、鉄道、地下鉄三路線、トラム三路線、そしてバス網で構成されている。地下鉄、トラムは二〇〇四年アテネオリンピックを契機に完成したばかりである。

アテネ市内のバスマップは地下鉄・トラムとも兼用であり、これ一つで用が足りること、方面別に路線が色分けされていること、また空港行きのバス時刻表がついているなど様々な工夫がされており、使いやすく便利であった。

この公共交通マップは、本来の目的以外にも、メディアとして重要な役割を担っている。裏表紙に、世界各国から来る観光客に向けたメッセージ



アテネ市のトラム

まちと交通 vol.1

アテネ市(ギリシア)



公共交通マップ

ジが記載されているのである。それは「略奪され大英博物館に所蔵されているパルテノン神殿の大理石彫刻をアテネに返して欲しい」という切実な訴えであった。政治的なアピールのメディアとして公共交通マップを使うことへの是非は別として、少なくとも、古代遺跡を観覧した観光客に、「遺跡展示にも光と影の両面がある」ことを認識させるには十分であると思われた。

観光案内所

ガイドブックによると、観光案内所は政府観光局のものしか見当たらない。行ってみると、きちんとした部屋に担当者が一人おり、「〇〇に行くには？」といった相談には乗ってもらえるが、愛想がよいとは言えない。ツアー紹介などは行っておらず、公共交通マップ以外のチラシ等もほとんど置いていない。観光都市なのに？と思いつながら街を歩くと、中心部のシンタグマ広場周辺には民間観光業者の小さなオフィスがたくさんある。日本のいわゆる

旅行代理店よりも入りやすい雰囲気、ツアーの予約や航空券の予約発券、エーゲ海フェリーの時間や料金を調べてもらうこともできる。公設の案内所がそれほどきちんとはいなくても観光都市として成立するのは、民間旅行代理店が発達しているからなのかもしれない。公共交通マップ等のインフラは行政が整備し、実際に観光客に対応するのは交通事業者あるいは民間観光業者、という形態のモビリティ・マネジメントがなされていると言える。

アテネ市の公共交通は、ハード整備においては現時点における最新技術を結集した集大成といった感がある。ソフト施策についても、二〇〇四年アテネオリンピックの際は、モビリティ・マネジメントの一環として、市中心部への自家用車流入規制が実施されたそうであるアテネ市では、「ナンバープレート制(自動車流入規制の一手法)」を古くから実施しているが、「自動車複数保有」を促進しただけに終わったとの報告もある。また、先に述べた公共交通マップは使いやすいものであったし、トラムの運転手は乗り遅れそうになって走ってくる人を持つ余裕があった。少なくとも公共交通システムについて、来訪者の視点からはよく練られたものであるといえる。