

第6章 大阪府の調査

1. 調査の目的と概要

1.1 目的

本調査は、交通渋滞や地球環境問題、そして公共交通利用促進などのさまざまな交通に関連する諸問題に対して効果が期待されている「モビリティ・マネジメント」について、モビリティ・マネジメントの多様な手法を適用して事業化を進め、環境に配慮した「かしこいクルマの使い方」のライフスタイルの形成と普及を図ることを目的とする。

1.2 検討項目

(1) モビリティ・マネジメント実施事例情報の収集整理

モビリティ・マネジメントの技術開発および適用の体系化を検討するための基礎資料に資するために、わが国および関西圏で実施するモビリティ・マネジメントの実施事例情報を収集整理する。

(2) WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)の実施と評価

表 1.1 に示す枠組みで WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラムを実施する。また、取り組み結果をもとにプログラムの効果と影響を評価するとともに、当事者評価も行う。さらに問題点と課題を整理し、普及に向けた課題への対応を検討して、今後の事業の広がりへの参考基礎資料とする。

表 1.1 本調査における「WEB TFP 事業」の枠組み

対象	京阪神都市圏に事業所・拠点等を有する企業・団体とその従業者等
規模	約 50 事業所・団体、約 3,000 名(目標)
取り組み期間	平成 17 年 9 月～平成 18 年 2 月
取り組みシステム	WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム・システムを適用
参加の要件	原則としてインターネット接続環境にあるパソコンを利用でき、E-Mail によるコミュニケーションが可能な方

(3) モビリティ・マネジメントの普及活動

モビリティ・マネジメントについて、広く理解を求め普及を図ることをねらいとして、次のような普及活動を行う。

- ・ モビリティ・マネジメントのポータルサイトのアップデート、運用。
- ・ モビリティ・マネジメントを理解していただくためのセミナー開催
- ・ 広く市民や企業・団体などに知っていただくための関連イベントへの出展

(4) 「関西モビリティ・マネジメント研究会」の開催

モビリティ・マネジメント技術の開発と体系化を図り、主に関西地区においてモビ

リティ・マネジメントの取り組みの普及、拡充を目的として、「関西モビリティ・マネジメント研究会」を構成して、情報交換や共有化を図る。

2. モビリティ・マネジメント実施事例整理

本年度に近畿地区で実施を検討しているモビリティ・マネジメント事例を表 2.1 及び表 2.2 に示す。また、わが国で実施を検討している事例を表 2.3 に示す。

これらの事例について、後述する「関西モビリティ・マネジメント研究会」で報告し、意見交換を行った。

さらに、これらの事例と共に、これまでにわが国で実施したモビリティ・マネジメントの代表的な事例をとりまとめて、後述するパンフレット制作の基礎資料とした。

表 2.1 平成 17 年度近畿運輸局管内モビリティ・マネジメント施策一覧

Sq	実施状況	対象市町村	名称	規模・参加者数
1	9 月 ~ 1 8 / 3 月	大阪府、京都府、兵庫県など	Web を活用した広域的な T F P の実施	近畿地区を中心に全国で 127 事業所、4,524 人が参加（「宇治地域通勤交通社会実験」、「ノーマイカーデーひろしま」等のプロジェクトでも活用）
2	9 月 ~	宇治市	宇治地域通勤交通社会実験	宇治中心部に通勤する約 3 0 0 0 人参加
3	9 月 ~	京都府南部	婦人団体向けバスマップ作成	婦人団体関係者約 5 0 名参加
4	1 2 月 ~ 1 8 / 3 月	久御山町	佐山小学校における交通・環境に関する授業の実施	佐山小学校の 5 年生 2 クラス（5 2 名）
5	1 1 月 ~	京都府南部	京都府南部における企業向け交通行動変容の検討に関する調査	
6	1 1 月 ~	枚方市	くずは地区における地元住民と連携したバスマップ作成	
7	実施中		阪急エコライフカレンダー	
8	1 1 月 2 7 日	川西市	川西市清和台自治会「買い物から環境を考える集い」	川西市清和台住民約 6 4 名
9	1 8 . 2 月 頃	川西市	能勢電鉄沿線住民を対象にした M M	川西市緑台、水明台、向陽台住民 1500 世帯
10	9 月 ~	阪神地区（宝塚市、伊丹市、川西市、尼崎市等）	阪神都市圏におけるバス交通利用促進プログラム	試作版 5 0 0 0 部印刷
11	実施中	尼崎市	尼崎市 2 1 世紀の森バス交	

Sq	実施状況	対象市町村	名称	規模・参加者数
			通充実に向けた社会実験	
12	9月～	明石市	モビリティ・マネジメント社会実験	明石市二見・二見西地区 750世帯・1500人
13	18年1月～	和歌山市・海南市・紀の川市・岩出町	和歌山21世紀型交通まちづくりプログラム	和歌山市、海南市、紀の川市、岩出町の企業及び住民

表 2.2 平成17年度 近畿運輸局管内公共交通利用者誘導・CO2削減施策一覧

Sq	実施状況	対象市町村	名称	規模・参加者数
1	11月～12月	大阪府(京阪、阪急、近鉄、南海バスなど)	大阪府バスエコファミリー	
2	実証実験終了	神戸市	エコモーション神戸・エコファミリー・エコショッピング	
3	7月～	神戸市	エコ特割・エコファミリー(六甲・摩耶・有馬版)	
4	11月	和歌山県	和歌山統一ノーマイカーデー	ノーマイカーデー運動参加団体(24団体、対象者数約11,500人)

(参考) 平成17年度全国のモビリティ・マネジメント検討プロジェクト

Sq	対象	実施場所	実施主体	目的
1	居住者対象 MM	福岡都市圏	福岡国道工事事務所	天神地区の自動車混雑の緩和
2	居住者対象 MM	広島都市圏	広島国道工事事務所	広島市への流入道路における自動車混雑の緩和
3	居住者対象 MM	福井県	福井県	自動車分担率の低下
4	居住者対象 MM	龍ヶ崎市	東京工業大学	コミュニティ・バスの利用促進
5	居住者対象 MM	高崎市	東京工業大学	転入者への公共交通情報の提供による自動車分担率の低下
6	居住者対象 MM	筑波市	筑波大学	つくばエクスプレス開業に合わせたTFPを実施。
7	職場対象 MM	埼玉県	東京工業大学	次年度の職場MM展開に向けた事前調査(500人以上の全企業+工業団地)
8	職場対象 MM	大分県	大分県	次年度の職場MM展開に向けた事前調査
9	学校対象 MM	秦野市	秦野市	自動車分担率の低下・TDM
10	学校対象 MM	筑波大学	筑波大学	大学への通勤・通学の転換

注)。「関西モビリティ・マネジメント研究会」で紹介された事例

3 . WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)の実施と評価

3.1 WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)の概要

(1) トラベル・フィードバック・プログラムの概要

本調査では、「かしこいクルマの使い方を考える」プログラムとして、トラベル・フィードバック・プログラムを適用することとし、図 3.1 に示す標準的なトラベル・フィードバック・プログラムの手順に基づき、以下に示す手法を組み合わせることによって構成している。

- ・ フィードバック情報の提供
- ・ 事業所への公共交通アクセス情報提供
- ・ 協力行動の依頼
- ・ 行動プランの要請
- ・ アドバイス情報の提供

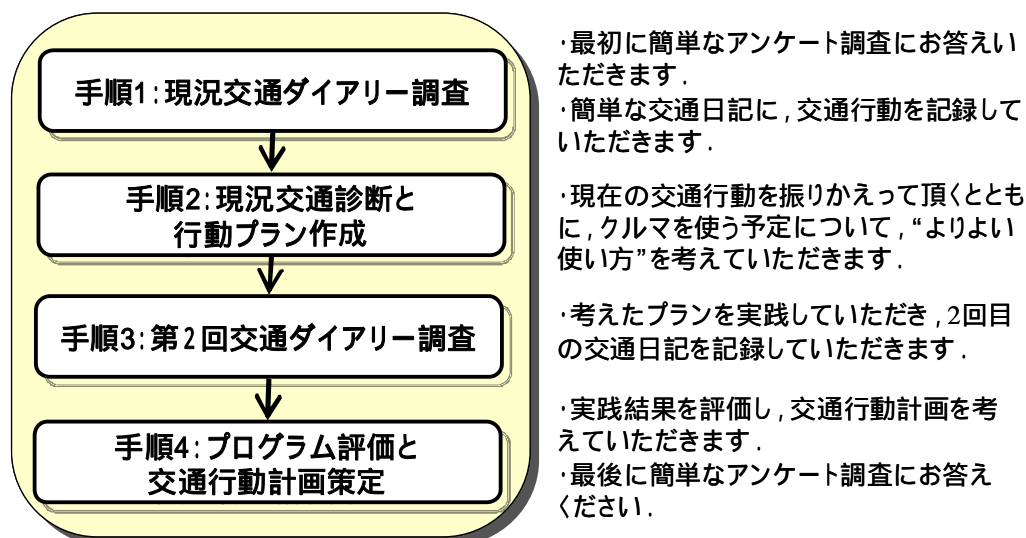


図 3.1 トラベル・フィードバック・プログラムの取り組み手順

(2) WEB を活用したトラベル・フィードバック・システム

従前に開発されている「WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム」のシステムをもとに、次のような運用と取り組み画面の改良を行い、プログラムを実施することとした。

なお、取り組みの全画面は、ポータルサイトで閲覧可能としている。

a. システム的な対応

- ・ システム規模：100 団体、1 万人での運用
- ・ 個人情報保護の強化：参加登録サイトとプログラムサイトの分離、FW、SSL

b. 運用面の対応

- ・ 任意の取り組みスケジュールへの対応

- ・ 事業所担当者用管理画面の提供
- ・ データベースの導入
 - c. プログラム手法の改良
- ・ 取り組みタイプの導入：標準、通勤、休日、ファミリー
- ・ 即時フィードバック機能の導入
- ・ アドバイス機能の納入

3.2 参加事業所と参加者募集

(1) 参加事業所募集

参加事業所の募集は、各府県担当者を介して地域の事業所に参加を要請するという方法をとった。府県担当者へは、各府県の実情に応じて個別に募集依頼を行い、募集のための「応募要領」、「募集チラシ」、「運用の手引き」、そしてパンフレットを提供した。また、ポータルサイトに募集案内を提供した。

募集の結果、近畿管内では 49 事業所の参加をみた。民間事業所は大半が製造業であり、市町村などの行政団体も積極的に参加していただいた。また、宇治地域で実施する「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治 2005」でも活用した。なお、関連する事業所が近畿管内以外にあるなどの要請もあり、結果的に全国 116 事業所で取り組むこととなった。

ここで特筆すべきことは、昨年度に同様のプログラムに取り組んだ 19 事業所のうち、9 事業所が継続し、しかも社内他事業所への拡大取り組みも 18 事業所に達するというように、継続取り組みが多いことであろう。しかしながら、一方で、多くの事業所にアクセスしながらも、なかなか参加にいたらなかったという反省点も指摘される。

表 3.1 参加事業所

業種	参加事業所数		主な参加事業所名（近畿管内の主な事業所）
	近畿管内	近畿以外	
製造業	22	20	ユニチカ株式会社宇治事業所、宇治製薬株式会社、任天堂株式会社宇治工場、関西ペイント株式会社、日立マクセル株式会社（大阪工場、小野事業所、京都事業所）、泉州電業株式会社、株式会社ロプテックス、グンゼ株式会社（北海道支社、東北支社、SOZ事業本部、宮津工場、久世工場）、グンゼ物流株式会社、九州グンゼ株式会社、大日本住友製薬株式会社、関西日本電気株式会社、サンスター株式会社、ダイキン工業株式会社（本社、堺製作所）、京セラミタ株式会社枚方工場
運輸・通信業	1	2	川相商事株式会社
卸売り小売業	0	3	
金融・保険業	1	0	株式会社滋賀銀行
サービス業	4	13	株式会社環境リサーチセンター、ユニクル株式会社、都市クリエイト株式会社、大阪交通労働組合
公務	21	29	宇治市、山城広域振興局、大阪府みどり公社、大阪府土木部（茨木土木事務所、枚方土木事務所、鳳土木事務所、富田土木事務所、池田土木事務所、岸和田土木事務所、八尾土木事務所、交通道路室）、大阪府環境農林水産部、大津市、和泉市土木上下水道部、奈良県、奈良市、国土交通省総合政策局、関東運輸局、埼玉運輸支局、栃木運輸支局、茨城運輸支局
合計	49	67	

(2) 参加者募集

参加者の募集は、応募事業所担当者と個別に取り組みに関する打ち合わせを行い、事業所の実情に応じた参加者募集方法を採用した。

大半の事業所では、担当者を中心に事業所内で戦略的に参加者を募集する方法が採用され、必要に応じて参加者説明会を開催した。また、参加者募集のために、「募集チラシ」、説明会用パワーポイント・プレゼンテーション、そしてポータルサイトでの案内を提供した。

表 3.1 参加事業所と参加者数

分類	事業所数			参加者数(人)
	民間企業	行政団体	合計	
近畿管内*	28	21	49	1,504
近畿以外	38	29	67	3,020
合計	66	50	116	4,524

*.近畿管内事業所からの案内で取り組むこととなった全国各地の事業所を含む。
ただし、以降の取り組み状況および結果の分析は、近畿管内のみを対象とする。

3.3 プログラムの運用プロセスと方法

標準的なプログラムの運用プロセスは、図 3.2 に示すとおりであり、参加者および事業所担当者の基本的な取り組み方法は次のとおりである。

a. 参加者の取り組み

- ・ 参加者の皆様には、E-Mail で「WEB TFP」への取り組みの案内を行います。
- ・ 問合せなどの対応も、E-Mail で行います。
- ・ 参加者の皆様には、プログラムの WEB 画面にアクセスしていただき、ID、PassWord を入力してログインしていただき、WEB 画面の案内に従って取り組みを行っていただきます。

b. 担当者の皆様方の運用

- ・ 取り組みの案内は、参加者の皆様方と同様に E-Mail で配信します。
- ・ 参加者の取り組み状況を、管理者用画面で確認します。

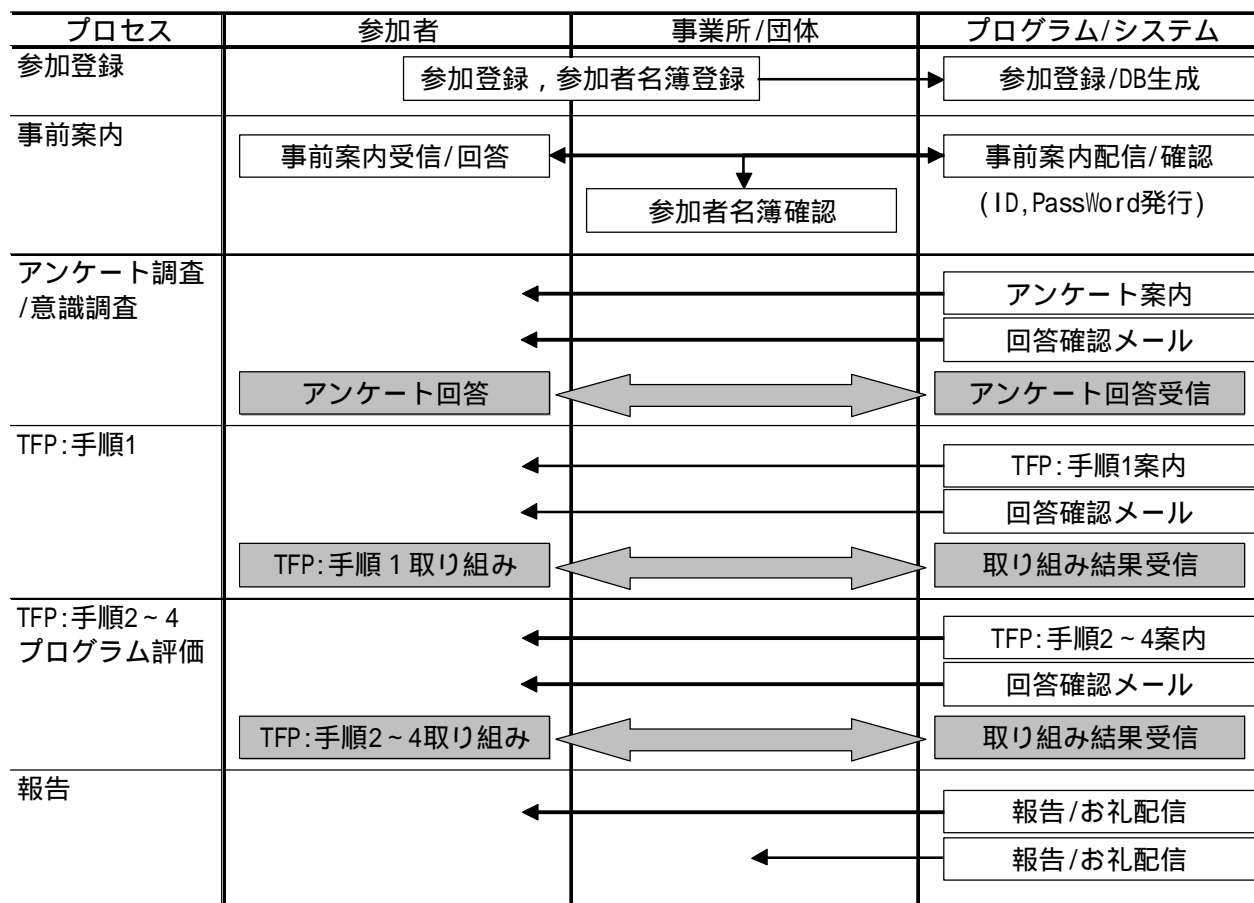


図 3.2 運用プロセス

3.4 取り組み状況

近畿管内参加事業所の各手順における取り組み状況を、表 3.2 に示す。

約 1 ヶ月という長い期間であるために、時間経過とともに回答率がいくぶん低下するものの、最後の段階でも約 75%という高い回答率であった。

なお、回答率には事業所によるばらつきがある。これは、事業所の風土、企業社内で戦略的に取り組みを位置付けるのに時間を要するので初めての参加時には手探りの状態での参加となること、担当者の熱意などに依存することなどが要因であろうと推察される。

表 3.2 手順別回答状況

項目	参加者数	手順1		手順2		手順3	手順4	
		アンケート第1回	イ現況交通調査	現況診断	行動プラン	ダ第2回交通調査	プログラム評価	ケ第2回アンケート
回答者数	1,504	1,239	1,191	1,226	1,185	1,150	1,156	1,139
回答率	100.0%	82.4%	79.2%	81.5%	78.8%	76.5%	76.9%	75.7%

3.5 取り組みの効果

(1) 自動車利用率の削減効果

事前と事後の交通ダイアリー調査に基づいて、事前事後の一人ひとりの自動車利用率を比較すると、自動車利用率は69.1%から58.2%に、約16%削減された。

一人ひとりの自動車分担率の相関を見ても、事後の自動車分担率が削減された参加者の方が大きいことが明らかに見て取れる(図3.4)。

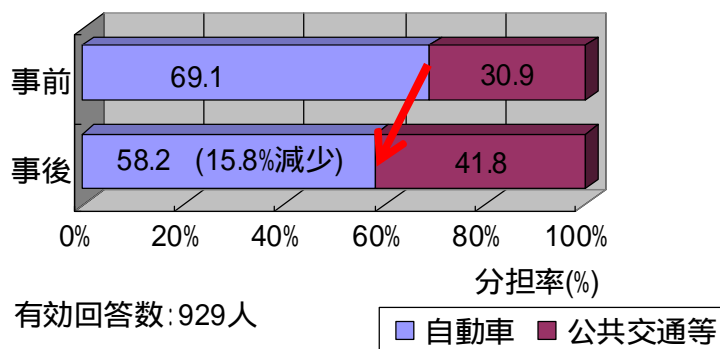


図 3.3 一人ひとりの自動車利用率の事前事後比較

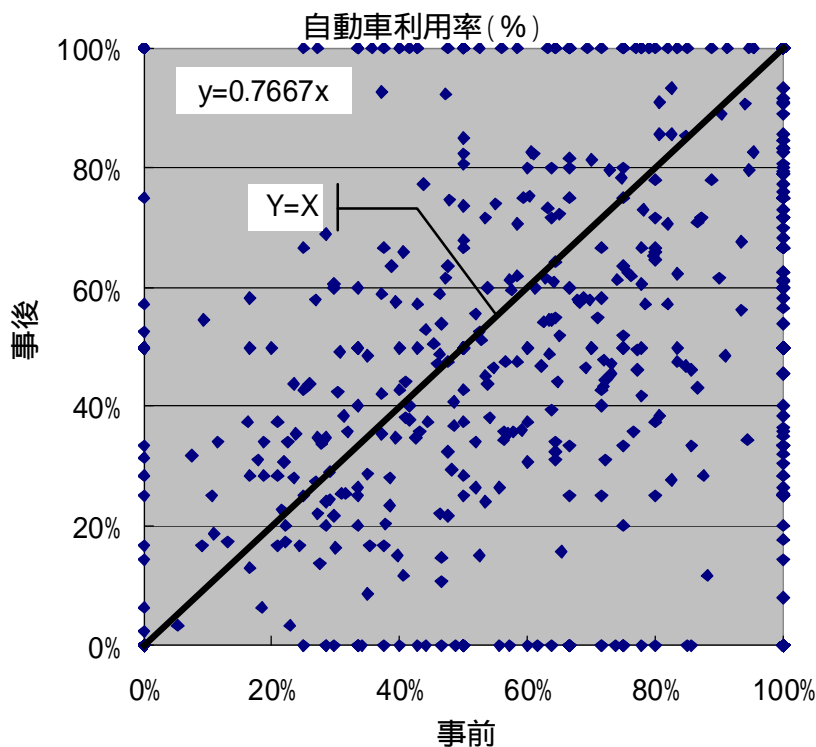


図 3.4 事前と事後の自動車利用率の相関

(2) CO2 排出量など削減効果

事前事後のCO2排出量、燃料消費量を比較して図3.5に示す。

自動車利用率が削減されたことにより、CO2排出量は16%削減、燃料消費量も15%削減された。

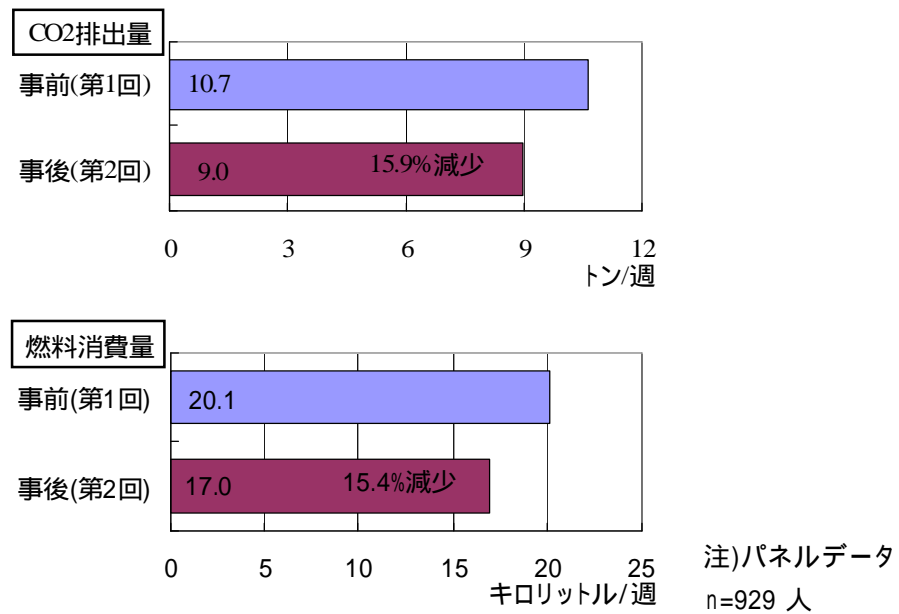


図 3.5 移動回数を同じとした場合の各種指標の事前事後比較

(3) 交通・環境に対する意識行動と態度の変化

まず、仮想的な外出行動における交通手段を選択していただき「自動車利用習慣強度」として事前と事後を比較すると、自動車の選択率が大きく低下したことを確認した(図 3.6)。

また、環境や自動車利用に対する態度を事前事後で比較すると、明らかに“自動車利用を控えよう”という行動意図が活性化された(図 3.7)。

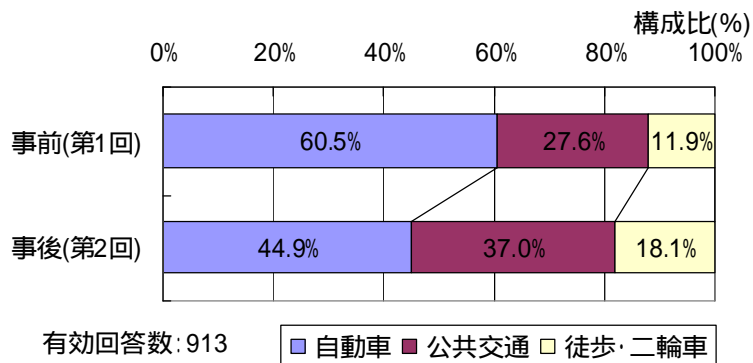
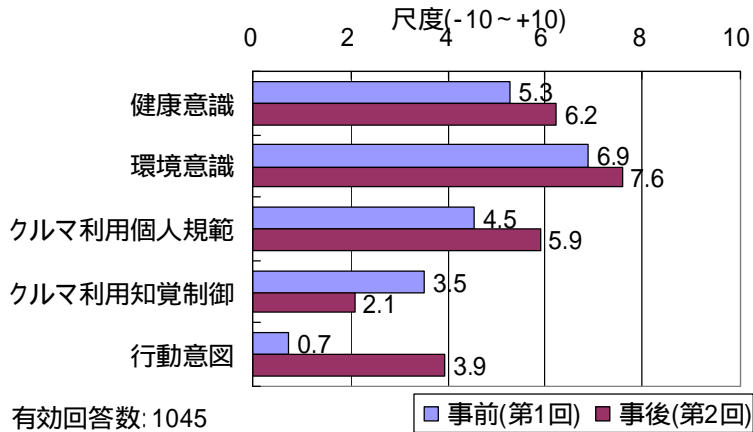


図 3.6 自動車利用習慣強度の比較



<p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康意識: 健康に配慮することは重要だと思う気持ちの強さ (クルマばかり使うのは、あまり「健康」によくないと思いますか?) 環境意識: 環境問題は重要だと思う気持ちの強さ (クルマばかり使うのは、あまり「環境」によくないと思いますか?) クルマ利用個人規範: クルマ利用を減らすことは社会的によいことだと思う気持ちの強さ (クルマ利用できるだけ控えたほうが良いと思いますか?) クルマ利用知覚制御: クルマ利用を減らすことは難しいと思う気持ちの強さ (クルマ利用を控えることは、とても難しいと思いますか?) 行動意図: クルマ利用を減らそうと思う気持ちの強さ (クルマ利用を、できるだけ控えようと思っていますか?) <p>()内は質問.</p>
<p>尺度</p> <p>質問に対する下記の回答を-10~+10(0が“どちらでもない”ニュートラルな位置)の5段階の尺度値として設定し、被験者の加重平均値を算出して上記に示す。 ・いいえ: -10、どちらかというといえ: -5、どちらでもない: 0、どちらかというといえ: +5、はい: +10</p>

図 3.7 交通・環境に対する態度の変化

3.6 取り組みに係る評価

(1) プログラムに対する当事者評価

取り組みの最後に継続意思をお聞きしたところ、大半の参加者は今後も「かしこいクルマの使い方をしていきたい」という意思表示をされた(図 3.8)。

また、自由意見記述においても、多くの肯定的意見が寄せられるとともに、多くの具体的な「かしこいクルマの使い方」を計画していただいた。

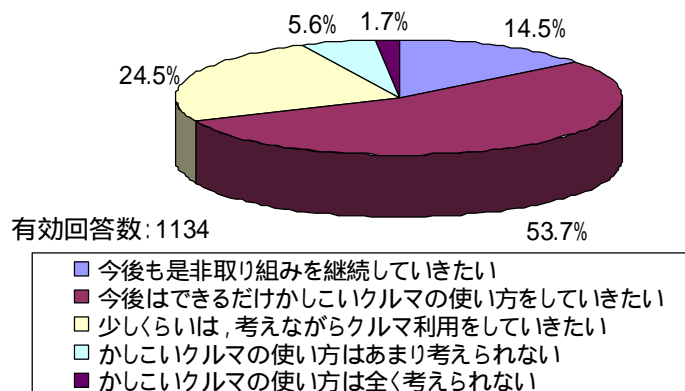


図 3.8 取り組みの継続意思

(2) 取り組みから得られる今後のマネジメント施策推進に係る知見

WEB TFP は、媒体の特徴から、多くの貴重な記述意見を得ることができた。

たとえば、行動プランの取り組みにおいては、クルマ利用予定に対する代替案を計画していただくものであるが、図 3.9 に示すように、プランの半分以上は電車・バスといった公共交通機関への転換が計画された。また、その他、相乗りといった計画も約 1 割存在しており、P&R 以上に期待される施策として位置付けられることが示唆された。

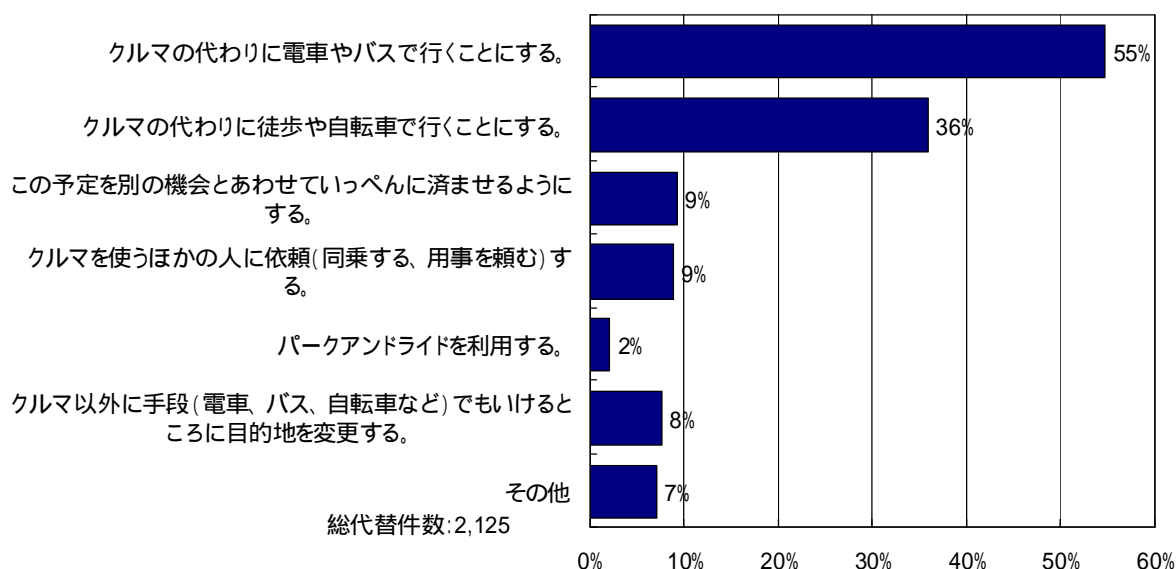


図 3.9 クルマ利用予定の変更方法

4 . モビリティ・マネジメント普及活動

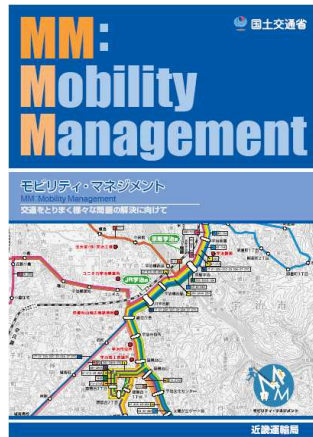
4.1 ポータルサイトの運用

多くの関係者からの要請に基づいて、平成 17 年春に近畿運輸局ホームページにモビリティ・マネジメントのポータルサイトを開設した。本年度の取り組みの中では、以下の項目を新たにアップした。

- ・ 平成 17 年度事業の案内（事業所を対象とした WEB TFP 参加案内）
- ・ PDF ギャラリー
- ・ モビリティ・マネジメント・セミナー開催記録（平成 17 年 6 月開催）
- ・ セミナー開催案内（平成 18 年 3 月）

4.2 パンフレット制作

モビリティ・マネジメント実施主体となるべき行政団体、交通事業者、コンサルタントなどを対象として、多様なモビリティ・マネジメントの実際を知っていただき、取り組みの参考としていただくことを目的として、代表的な実施事例を紹介するパンフレットを制作した（図 4.2）。



オモテ面



ウラ面

図 4.2 「モビリティ・マネジメント」パンフレット

4.3 セミナー開催

行政機関、交通事業者、そしてコンサルタント等を対象として、様々な交通対策の推進に際して、より円滑、効果的にモビリティ・マネジメンの取り組みが行われることを目標とし、特に、モビリティ・マネジメンを理解していただくための理念と実際を、これまでに取り組んできた経験や実際を紹介して意見交換を行うために、セミナーを開催した。

開催概要とプログラムを表 4.1 に、セミナーの様子を写真 1 に示す。

参加者からは、全体的に好評をいただくとともに、「前回（6月のセミナー）よりも発展している。このような機会は大切」、「半日でこの内容には無理がある」、「会場内との議論もほしかった」などの期待とともに、より実践的で具体的な内容を求める意見が多く寄せられた。



写真 1 セミナーの様子

4.4 イベントへの出展

近畿地区で展開する「モビリティ・マネジメン」技術に基づく取り組みを紹介するとともに、WEB TFPをはじめとした施策ツールのデモンストレーションを行い、モビリティ・マネジメンを広く知っていただき、参加を呼びかける場とするため、環境関係のイベント：「エコプロダクツ 2005」に出展した（表 4.2）。

ブースに立ち寄っていただいた方は約 500 名とそれほど多くはなかったが、出展物の説明をさせていただいた 200 名弱の方々には、ほとんどの方に興味を示していただき、意見交換をすることができた。

表 4.1 セミナー開催概要

1). 名称・タイトル	「モビリティ・マネジメント」セミナー ～実務のための講習会～		
2). 日時	平成 18 年 3 月 10 日(金)、13:30～18:00		
3). 場所	WTC ホール 大阪ワールドトレードセンタービルディング		
4). 主催・協賛・後援	主催：国土交通省近畿運輸局 協賛：社団法人土木学会、大阪府、京都府、兵庫県 後援：社団法人関西経済連合会、関西鉄道協会、近畿バス団体協議会		
5). 参加者数（登録者数）	行政団体：79 名、交通事業者：41 名、コンサルタント等：43 名、 合計：159 名		
6). プログラム：			
13:30	開会あいさつ	大山 洋志	国土交通省近畿運輸局交通環境部 部長
13:35	講演：モビリティ・マネジメントの理念と実際	藤井 聡	東京工業大学大学院理工学研究科 助教授
14:20	講演：モビリティ・マネジメントの適用	松村 暢彦	大阪大学大学院工学研究科 助教授
15:05	休憩		
15:20	モビリティ・マネジメント取り組み事例報告		
	事例 1：兵庫県川西猪名川地域におけるモビリティ・マネジメント		
	事例 2：京都府におけるモビリティ・マネジメント		
	事例 3：全国各地の事業所を対象としたモビリティ・マネジメント		
	事例 4：公共交通利用促進のためのモビリティ・マネジメント		
16:30	パネル・ディスカッション		
	コーディネータ：藤井聡	東京工業大学大学院理工学研究科	助教授
	パネリスト：		
	松村暢彦	大阪大学大学院工学研究科	助教授
	土井勉	神戸国際大学経済学部都市文化経済学科	教授
	大山洋志	近畿運輸局交通環境部	部長
	齊藤敬一郎	国土交通省国土交通政策研究所	主任研究官
	本田豊	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所	企画調整担当 課長補佐
	村尾俊道	京都府企画環境部交通対策課	交通需要管理推進担当 企画主任



デモ PC の配置



デモ画面説明

写真 2 出展ブースの様子

表 4.2 「エコプロダクツ 2005」への出展概要

(1) 「エコプロダクツ 2005」の概要

- ・ 名称：～地球と私のためのエコスタイルフェア～ エコプロダクツ 2005[第 7 回]
- ・ 会期：平成 17 年 12 月 15 日(木)～17 日(土) 10:00～17:00
- ・ 場所：東京ビッグサイト(東展示場 4・5・6 ホール)
- ・ 主催：独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構、(社)産業環境管理協会、日本経済新聞社
- ・ 出展規模：502 社・団体 / 970 小間
- ・ 参加者数：約 14 万人(3 日間延べ人数)

(2) 出展概要

- ・ 名称：モビリティ・マネジメント・プログラム
- ・ 出展者：「関西モビリティ・マネジメント研究会」、国土交通省近畿運輸局、大阪府、(株)交通システム研究所
- ・ 出展コーナー：「政府関係広報コーナー」の国土交通省総合政策局ブースの一角を占有
- ・ 出展したプロダクツ：
 - WEB TFP(デモ)
 - パネル：モビリティ・マネジメントのすすめ
 - パンフレット：「モビリティ・マネジメント・プログラムのすすめ」、小学校高学年のための「交通・環境学習プログラム」
- ・ パンフレット配布枚数：約 500 枚、説明者数：約 170 名

5. 「関西モビリティ・マネジメント研究会」の開催

関西の各地域で広域的に様々な関係者がかかわってモビリティ・マネジメントを進めるに際して、相互に情報を交換、評価してより望ましい取り組みへの向上を図るため、「関西モビリティ・マネジメント研究会」を構成した。参加者は、国の機関、府県、市の担当者、交通事業者、事業所代表など、幅広く参加していただくこととし、座長には、藤井聡東京工業大学大学院助教授についていただくとともに、学識経験者の皆様方にも参加を依頼した。

ここでの活動の目的は以下に示すとおりであり、平成 17 年度は表 4.3 に示す 3 回の研究会を開催して、情報交換や共有化を図ることができた。とくに、モビリティ・マネジメントが人を対象とする施策であるがゆえに、地域や対象とする社会固有のも

のになりがちであるが、より良い取り組みとするためには関係する参加者との情報や意見交換が可能な研究会は有効であると考えられる。

研究会の目的

- ・ 持続可能な社会づくりに貢献するモビリティ・マネジメント技術の開発と体系化を図る。
 - ・ 主に関西地区において、モビリティ・マネジメントの取り組みの普及、拡充を目指す。
 - ・ モビリティ・マネジメントにかかわる関係者(企業、住民団体、行政、学識経験者など)の交流の場として、情報交換や共有化を図る。
-

表 4.3 「関西モビリティ・マネジメント研究会」開催概要

(1)第1回研究会

- ・ 日時：平成 17 年 6 月 7 日(火)、15:00～17:00
 - ・ 場所：国土交通省近畿運輸局 大会議室
 - ・ 議事：
 1. 検討会趣旨説明
 2. 検討計画(案)について
 3. WEB を活用した TFP 事業の実施と普及に向けた検討について
 4. 意見交換
-

(2)第2回研究会

- ・ 日時：平成 17 年 12 月 1 日(木)、16:00～18:00
 - ・ 場所：国土交通省近畿運輸局 2 階 第一共用会議室
 - ・ 議事：
 1. 関西におけるモビリティ・マネジメントの概要
 2. MM 取り組み報告
 - 宇治地域通勤交通社会実験
 - 川西・猪名川地域における公共交通利用促進プログラム
 - 広域エリアにおける TFP を活用したモビリティ・マネジメント
 - 平成 17 年度日本国内の MM 事例(藤井先生提供)
 3. モビリティ・マネジメント普及活動について
 4. 意見交換
-

(3)交通事業者(鉄道)モビリティ・マネジメント連絡会議

- ・ 日時：平成 18 年 1 月 10 日(火)、14:00～16:00
 - ・ 場所：国土交通省近畿運輸局 大会議室
 - ・ 議事：
 1. モビリティ・マネジメント施策について
 - 近畿運輸局の MM 施策について
 - 鉄道事業の MM 施策について
 2. 鉄道事業と MM 施策に関する話題提供
 3. 事例報告
 - 山陽電気鉄道等の MM 取り組み状況
 - 宇治市の取り組み
 - 近畿運輸局管内の MM 施策の状況報告
 4. 意見交換
-

6 . モビリティ・マネジメント普及にむけた課題と対応

6.1 モビリティ・マネジメントの普及に向けた課題と対応

本調査では、「WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム」を近畿管内をはじめとした広域で実施するとともに、セミナーその他のモビリティ・マネジメントの普及活動を実施し、モビリティ・マネジメント施策に関連する取り組みを「関西モビリティ・マネジメント研究会」で報告、意見交換を行って、今後の取り組みに向けた議論を行った。

まず、「関西モビリティ・マネジメント研究会」では、関係者が一堂に会して各地での事例に関する情報を共有し、実施事例報告や普及活動の報告に基づく評価や意見交換を行い、今後の取り組みに対する多くの示唆を得ることができた。また、セミナー開催、イベントへの出展をはじめ、ポータルサイトやパンフレット制作配布などの普及のための活動によって、多くの方々に理解をいただいたものとする。さらに、WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラムを実施し、近畿管内だけでなく広く全国に渡って多くの事業所従業員の方々に取り組んでいただき、大きな成果を得ることができた。

今後のモビリティ・マネジメントの普及にむけた課題と対応を整理すると、次のとおりである。

モビリティ・マネジメントに係る幅広い実務者の育成

- ・ モビリティ・マネジメントの事業化は開始されたばかりであり、実務者も限られているため、研究会などへの参加を求めて幅広く人材を育成する必要がある。

モビリティ・マネジメントを進める関係者の情報や意見交換の推進

- ・ セミナーや研究会への参加者も増加しつつあるので、今後モビリティ・マネジメントに取り組む意思のある関係者を対象として、実践的な情報交換や意見交換、そしてより実効性のある取り組みに向けた議論ができる場を継続的に提供する必要がある。

モビリティ・マネジメントに参加していただくための枠組みや制度などの検討

- ・ 今後モビリティ・マネジメントを拡大展開したり、継続的な取り組みを進めていくためには、インセンティブの付与、推進のための組織化、そしてプロジェクトを進めるための仕組みなど、事業を継続推進するための枠組みを整備する必要がある。

多様なモビリティ・マネジメント技術の開発、検証

- ・ モビリティ・マネジメントの適用の場や局面、そして手法などは、まだ体系化されたとはいえない。今後は、これまでわが国ではあまり実施例がない職場を対象としたマネジメント、学校を対象とした面地面なども含めて、様々な問題への適用を通してモビリティ・マネジメント技術を開発して検証するとともに、体系化に向けた取り組みが必要である。

着実なモビリティ・マネジメント施策の推進

- ・ モビリティ・マネジメントへの期待は大きいとはいえ、現存する手法を適用さえすればよいという性格の施策ではないため、漸進的、着実、丁寧な取り組みを進める必要がある。
-

6.2 WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラムの活用に向けた課題と対応

本調査における「WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラム」を実施した結果、広域かつ幅広く事業所に参加していただけることを確認するとともに、IT化を条件として安価に軽負担で幅広く取り組むことが可能であること、参加者の回答率も高く効率的な取り組みが可能であること、自動車利用率の削減やCO2排出量の削減にも相当の効果が得られることが検証された。

一方で、運用面や技術面では、いくつかの課題が指摘される。今後は、次のような課題への対応を検討していく必要がある。

(1) 広く事業所・団体の参加を求めるための枠組みの検討

- ・広域的に参加団体を求めるには、単なる広報や行政からの参加依頼だけでは困難であると考えられる。ISO14001の研修ツールや社会貢献活動といった参加動機付けだけでなく、インセンティブの付与や取り組みを進める地域や団体などによる推進の枠組みなどを検討する必要がある。

(2) WEB TFP の活用方法の整理

- ・WEB TFP の利用については、地域や団体が取り組むモビリティ・マネジメント施策の一つのツールとして活用する方法が主となるが、有効な施策を見出すための調査ツール、そして関連施策とのパッケージ化によるモビリティ・マネジメント施策の効率化などが考えられるため、これらの活用方法について整理して、適用を広げていくことが望まれる。

(3) 適用に際しての留意点など整理

- ・地域特性、適用団体や社会の風土などによっては、本プログラムの適用“だけ”では効果にばらつきが生じる。適用対象に対して十分な事前調査を行ったうえで、関連施策とあわせた適用を検討する必要があるため、これらの適用方法を整理して提供する必要がある。
-