

## 豊橋市におけるモビリティ・マネジメントの取組みについて

豊橋市都市計画部都市交通課

山口 雅己

豊橋市は愛知県の東南部に位置し、東は弓張山地を境に静岡県と接し、南は太平洋、西は三河湾に面しており、豊かな自然と温暖な気候に恵まれています。全国有数の農業産地であるとともに、日本を代表する自動車輸出入港である国際物流港湾「三河港」を擁し、農業・工業・商業のバランスのとれた都市として発展してきました。また、手筒花火などの伝統的な文化をもつ一方、幕末の民衆運動「ええじゃないか」が端を発し「530運動」が始まった地であることが示すように、市民活力に満ちたまちといえます。

本市は、まちづくりにおいて、公共交通を軸に拠点を中心とした集約型都市構造の実現により、さまざまな都市機能が使いやすく配置された、自家用車に頼らなくても誰もが自由に移動でき快適に過ごせるまちづくりを目指しています。

鉄軌道はJR東海道新幹線や東海道本線、飯田線、名鉄名古屋本線、豊鉄渥美線、豊鉄東田本線（路面電車）が運行され、路線バスは全路線が豊鉄バスにより運行されており、豊橋駅を中心とした放射状の公共交通路線網が形成されています。しかしながら、公共交通の利用者はピークの昭和40年頃と比較して大きく減少しており、特に路線バスは約20%まで減少しています。そして、平成23年度に実施された中京都市圏パーソントリップ調査において本市の代表交通手段の分担率は自動車が約70%となっており、中京都市圏全体が約61%であることから、本市の自動車分担率は大変高い状況にあるといえます。

本市では、平成16年3月に、過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築を基本理念に掲げた都市交通ビジョンを策定しました。平成18年3月には、都市交通ビジョンを実現するための交通施策と進め方を示す都市交通マスタープランを策定し、その中で、目指す都市交通体系を実現するため、公共交通の活性化を重点かつ優先的に取り組むことを位置付けました。そして、路線バスの利用促進などの公共交通に関する諸課題に迅速に対応するため、利便性の向上施策と併せて市民の交通に対する意識を変える取組みを行うことでその効果を高めることが必要と考え、モビリティ・マネジメント（以下「MM」）を推進していくこととしました。平成18年度から20年度までの間に「交通意識変革促進プログラム」という名称で路線バスの利用促進、小学生への意識啓発、通勤における自家用車利用削減等を目的としたMMを試行的に行い、各事業の有効性や問題点を確認しました。その後、『かしこい「クルマと公共交通」の使い方を考えるプロジェクト』として、MMの継続的な実施や対象地域の拡大に取り組んできました。

本稿では、今までの取組みの中から平成22年度よりスタートした豊橋市役所における「とよはしエコ通勤運動」と平成24年度からスタートした静岡県との県境地域に立地する事業所とのエコ通勤の取組みについて紹介します。

豊橋市役所における「とよはしエコ通勤運動」は、地球温暖化防止への貢献、交通渋滞

の緩和及び公共交通機関の活性化への寄与、職員の健康増進を目的として平成22年4月から実施しました。各課にエコ通勤管理者を設置してエコ通勤運動の周知を図ったほか、職員互助会の掛金を活用した通勤用自転車購入費用の補助やエコ通勤実践者へクオカードの支給、通勤手当の見直しなどを行いました。

その結果、本庁職員のエコ通勤率は開始前の39%から56%（579人／1027人）に上昇し、当初の目標であった「本庁職員のエコ通勤率50%」を達成することができました。この市職員が率先して環境にやさしい交通手段で通勤する一連の取組みは、全市レベルの運動へ発展させる第1歩として大変意義のある取組みであると考えています。また、平成22年5月には豊橋市役所がエコ通勤優良事業所として認証され、平成26年12月には交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰を受賞することができました。今後は「とよはしエコ通勤運動」の最終目標である「全職員のエコ通勤率50%」を目指し、今まで以上に取組みを進めていきたいと考えています。

次に事業所との取組みです。これは豊橋市役所のエコ通勤の取組みをモデルとしながら、通勤交通による交通渋滞等が問題となっている県境地域において、平成24年度より取組みをスタートしました。日東電工(株)豊橋事業所やアスモ(株)豊橋工場など多くの従業員を抱える事業所が複数立地していることから、通勤時間帯を中心に周辺の幹線道路で渋滞が発生しています。この渋滞緩和等を目指し、“行政と民間がいっしょにできることを一つずつ実践していく運動”として、平成24年10月に県境地域通勤環境改善推進協議会（以下「協議会」）を設置し、エコ通勤に関する講演会の開催や当該地域へ通勤している従業員を対象としたコミュニケーションアンケートなどを行いました。

そして、平成25年度には協議会に参画している7事業所の従業員を対象に、日東電工(株)豊橋事業所とアスモ(株)豊橋工場が運行している既存の通勤バス6路線と、市が新たに運行する3路線を利用した共同通勤バス運行の社会実験を、9月下旬の2週間（平日のみ）を使い実施しました。実施の際には、「共同通勤バスの路線図や時刻表」を配付し、これと併せて「通勤手帳」や「自転車通勤のススメ」等の情報を提供しながらコミュニケーションアンケートを実施することで、通勤行動の変化と意識醸成を図りました。

これらの取組みにより認められた効果として、既存の通勤バスの1日平均利用者が167名から実験期間中は203名となり約22%増加したこと、自家用車通勤を行った従業員が実験前の約77%から69%に減少したこと、当該地域の主要道路である国道1号等の乗用車交通量が出勤・退勤時で約5%減少したことがあげられます。また、今後のエコ通勤実施意向は、「行いたい」「条件が合えば行いたい」を合わせると約65%を占め、意識醸成が進んだことが分かりました。

今回、複数の事業所が参画してこのような社会実験等ができたことは当該地域の通勤環境の改善を進める上で非常に有意義でしたが、各事業所の実施（参画）意向や組織（勤務）体制の違いが共同通勤バスなどのエコ通勤の取組みを進めるうえでの課題であることが明らかになりました。

今後は、事業所自らがエコ通勤施策を考えてもらうため、エコ通勤優良事業所認証の登録を促すとともに、共同通勤バスの本格実施など当該地域の通勤環境改善に向けた検討を続けていきたいと考えています。

以上、豊橋市におけるモビリティ・マネジメントの取組みについて概要を整理しましたが、詳細については、別添の資料を参照願います。