

モビリティマネジメント について

①モビリティ・マネジメントの概要

1 モビリティ・マネジメントの概要

モビリティ ・ マネジメント

ミクロ：一人一人の"移動"

マクロ：都市や地域全体の"交通流動"

あれこれと試行錯誤を繰り返しながら、

目的達成に向けた種々の営為を繰り返すこと



モビリティ・マネジメント（以下、MM）とは、

**当該の都市や地域の「豊かさ」の増進を目指し、
一人ひとりの移動や地域全体の交通流動状況を、
一步一步改善していく、一連の取り組みを指す**

1 モビリティ・マネジメントの概要

具体的には…

ひとり一人のモビリティ（移動）や
個々の組織・地域のモビリティ（移動状況）が、
社会にも個人にも望ましい方向に
自発的に変化することを促す、
コミュニケーションを中心とした
多様な交通施策を活用した**持続的な一連の取り組み**

1 モビリティ・マネジメントの概要

MMは **コミュニケーションを中心** とした取り組みである点がポイント

人は、**お金や力**だけではなく、
言葉（コミュニケーション）によっても変わる上に、
その効果は働きかけが終わっても**長続き**する

たとえば、「ダイエット」を例にすると・・・

お金

- 月までに●キロやせなかったら、みんなにご飯をおごる

力

- 月までに●キロやせるよう、会社に命じられる
- 月までに●キロやせるよう、法律で定められる

言葉 (コミュニケーション)

- 月までに●キロやせたら健康に過ごせるよね、と子どもに言われる
- 今の食事から茶碗1杯(200kcal)減らせば、○月までに●キロやせられる、とアドバイス(フィードバック)を受ける

強制力を伴うので
長続きしない

自分で気づいて
自発的に変わるので
効果が長続きする

2 モビリティ・マネジメントに取り組む意義

MMの最大の目的は

「過度」なクルマ依存社会から「適度」なクルマ利用社会を目指すこと

「過度」なクルマ依存社会

下記のような弊害が発生し、
社会的な豊かさが失われている状態



- 渋滞
- 地球温暖化
- 中心市街地衰退
- 都市郊外化
- 公共交通の衰退
- 運動不足・肥満
- 事故
- 出費

「適度」なクルマ利用社会

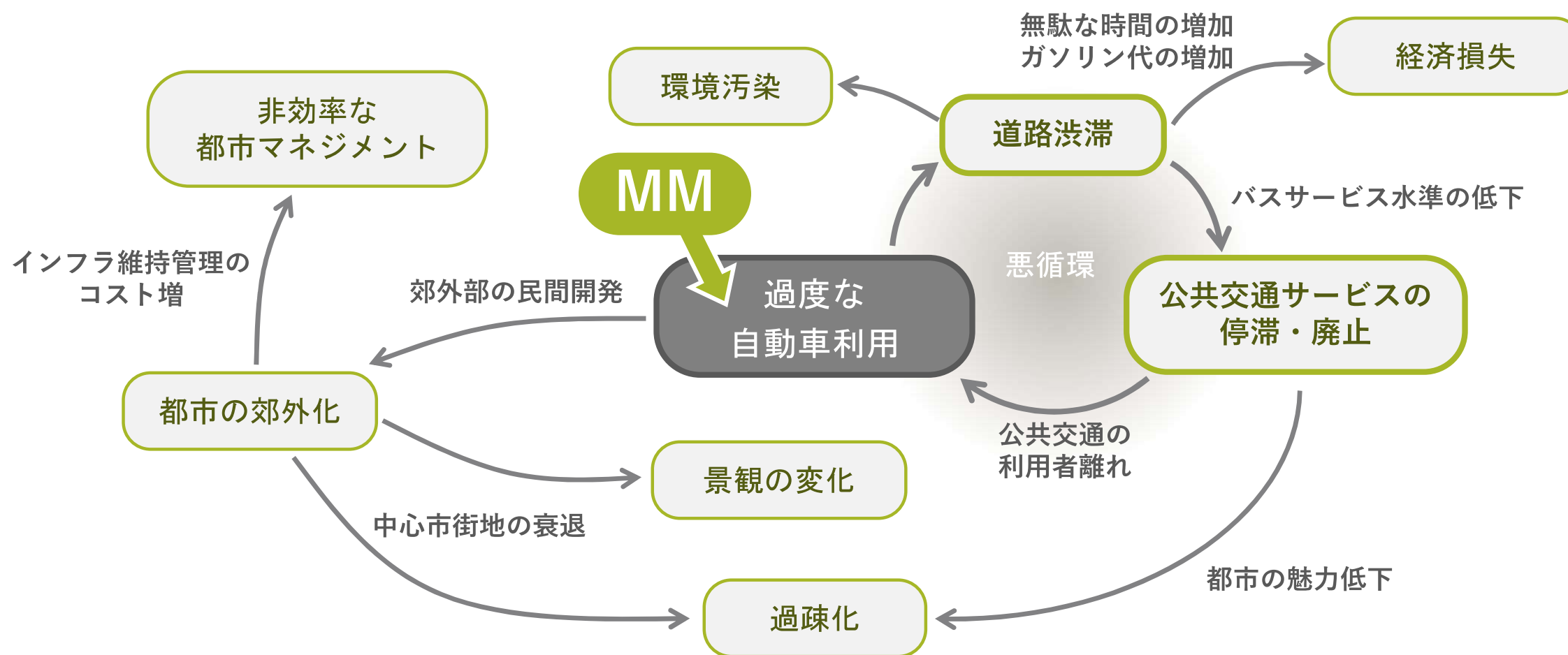
自動車を適度に利用することで
より良い環境を目指す



ひとりひとりの人々や
ひとつひとつの企業の
「意識」に対して、
コミュニケーションを
中心として
様々な働きかけを行う

2 モビリティ・マネジメントに取り組む意義

MMによって過度な自動車利用に歯止めをかけることで
公共交通の維持だけでなく都市全体への広域な悪循環・悪影響を改善することにつながる



3 モビリティ・マネジメント施策の種類

MMは「自発的な行動の変化」を導くための、「コミュニケーションを中心とした交通施策」だがコミュニケーション以外の様々な交通運用施策も含まれる

種類	施策の概要	取組事例
コミュニケーション 施策	<ul style="list-style-type: none"> 「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策 	<ul style="list-style-type: none"> 情報誌やチラシでの発信 個別訪問・行動プラン票 実施効果のフィードバック 学校におけるMM授業
交通整備 ・ 運用改善施策	<ul style="list-style-type: none"> 「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策など（pull 施策）や、自動車の利用規制や課金施策など（push 施策）を意味する施策 コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となる 	<p>モビリティ整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規路線の整備 <p>利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> サブスク定期券の発売 バスロケの導入
“一時的”な 交通運用改善施策	<ul style="list-style-type: none"> 財源や合意形成の問題などのために、しばしば、上記の様な「交通運用改善施策」の実施が難しい場合がある その場合、それらの施策を「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができる 	<p>特典の付与</p> <ul style="list-style-type: none"> 免許返納者に対する割引 協賛企業による特典付与

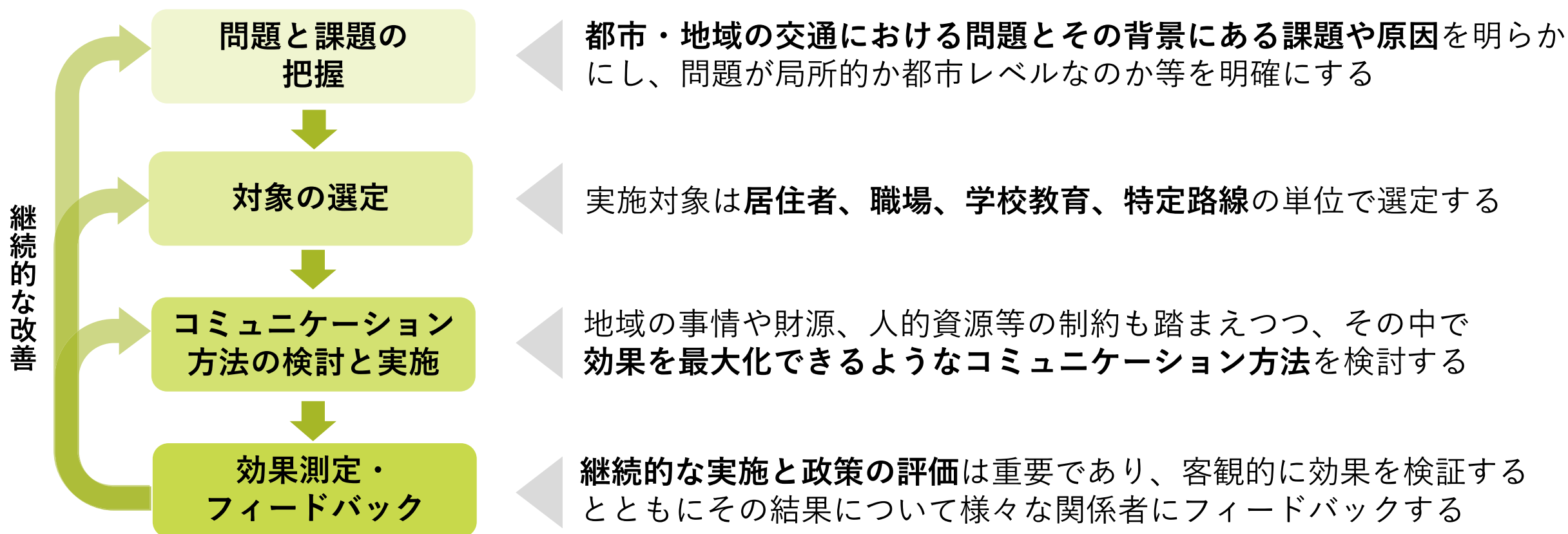
4 モビリティ・マネジメントの対象と期待される効果

MMを実施する対象としては「個人」、「世帯」のほか、職場や学校などの「組織」や特定の商店街や地域などの「地域」の4つの対象がある

種類	対象のイメージ	期待される効果
居住地域	<ul style="list-style-type: none"> 地域の居住者 (転入者、特定路線の沿線住民等を含む場合もある) 	<ul style="list-style-type: none"> 居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待
学校	<ul style="list-style-type: none"> 児童・生徒 児童・生徒を通して、その家族や地域住民 	<ul style="list-style-type: none"> 学校教育等を通じて児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待
職場	<ul style="list-style-type: none"> 事業所の従業員 事業所そのもの(事業所のトップ、総務部署、環境部署等) 	<ul style="list-style-type: none"> 就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待
特定路線	<ul style="list-style-type: none"> 特定の路線の沿線住民 	<ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道、あるいは、高速道路の特定路線の利用者や沿線住民などを対象にすることで、当該路線の効率的な利用促進を期待

5 モビリティ・マネジメント検討の流れ

モビリティ・マネジメントは以下の流れにより継続的に改善しながら検討を進めることを想定する



参考 モビリティ・マネジメント施策の種類

種類	施策イメージ
コミュニケーション 施策	<p>以下のようないくつかの技術の「組み合わせ」で実施することが一般的</p> <p>■依頼法 単なる「呼びかけ」であり、こうした呼びかけを行うだけで行動変容の意図が活性化される</p> <p>■行動プラン法 行動変容をしたら具体的にどの様に実行するかの「行動プラン」の策定を要請する方法で、極めて有効な技術であることが様々な研究によって明らかになっている</p> <p>■アドバイス法 行動変容にとって必要な情報を「アドバイス」という形で提供する方法です。これにはひとり一人個別のアドバイスを提供するもの（個別アドバイス法）と複数個人から構成される集団を対象にアドバイスを提供するもの（集団アドバイス法）がある</p> <p>■フィードバック法 ひとり一人の行動や状況を測定し、それを「フィードバック」することで、自分自身の行動についての注意を喚起し、それを通じて行動変容の契機とするものです。これもまた、集団的なものと個別的なものがある</p>

参考 モビリティ・マネジメント施策の種類

種類	施策イメージ
交通整備 ・運用改善施策	<ul style="list-style-type: none">公共交通の魅力を高める施策 (交通基盤整備や交通運用の改善、料金・運賃の割引/値下げ等の料金施策等)自動車利用に対する施策 (ロードプライシングを代表とする課金や流入規制等)
“一時的”な交通 運用改善施策	<ul style="list-style-type: none">「一時的」な自動車に対する施策 (一時的な道路通行止め、一時的なロードプライシング等)「一時的」な公共交通施策 (一時的な料金の値下げ、無料パスの配布、無料チケットの配布等)

モビリティマネジメント について

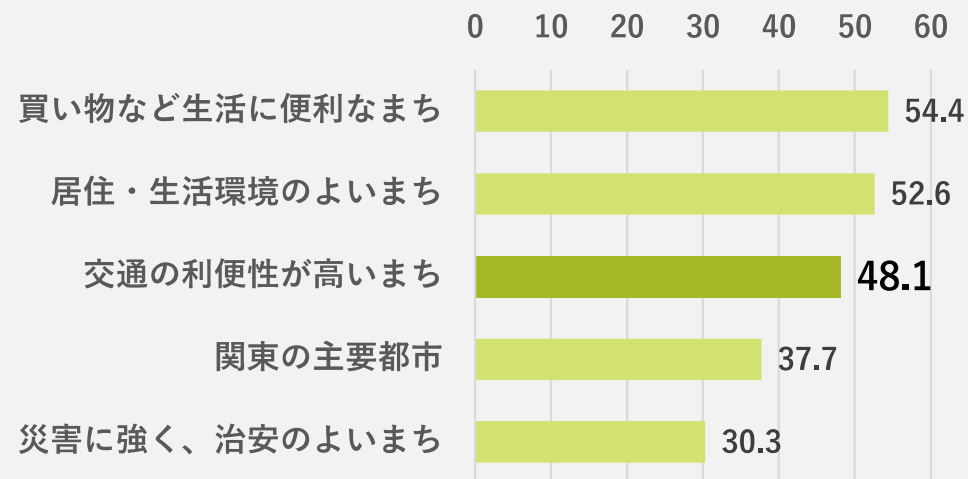
②さいたま市における今後の展開

1. 公共交通等の利用促進に関する取り組みの必要性

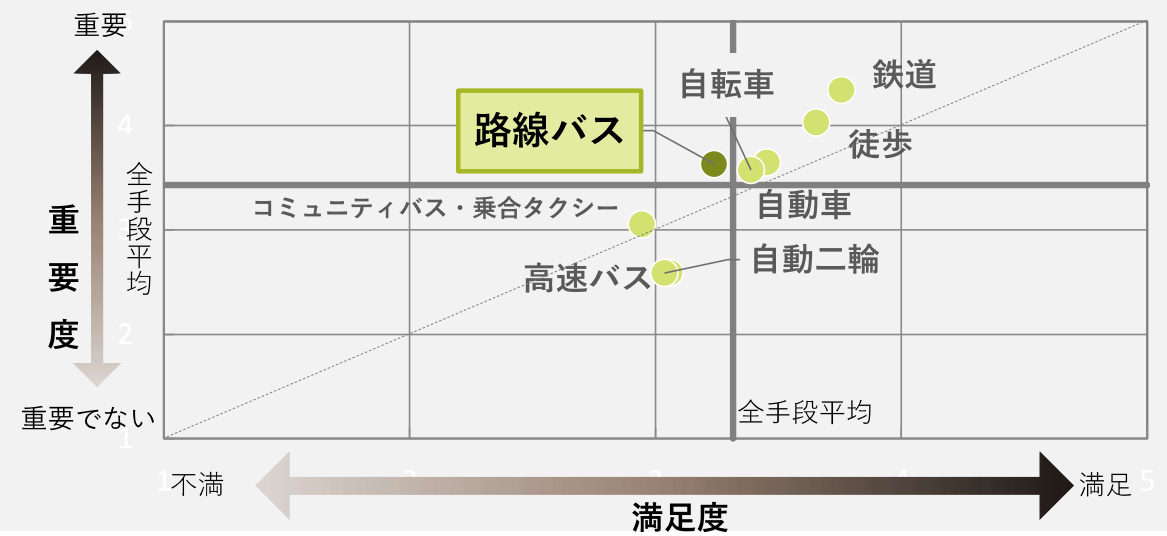
さいたま市に対するイメージ・満足度

- 「交通利便性の高いまち」のイメージが第3位と強い一方、重要度の高い路線バスが満足度としては平均以下となっている
- 満足度の低下は、公共交通利用の低下（自動車利用の増加）につながり、**社会的な豊かさ（交通の利便性が高いまち）を低下させる恐れがある**

さいたま市に対するイメージ



さいたま市の交通手段別の重要度と満足度の関係性



1. 公共交通等の利用促進に関する取り組みの必要性

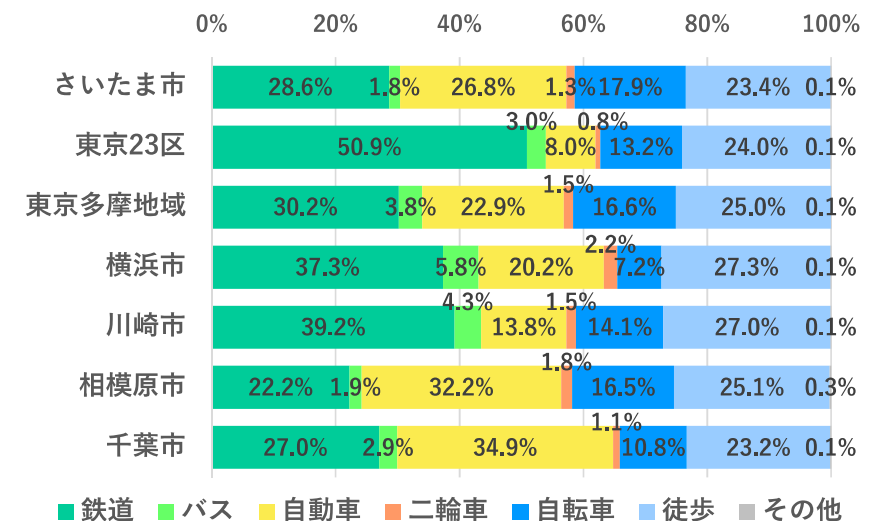
さいたま市の活動・移動の状況

- 都内や同規模の都市と比べ、ハード整備状況に対して自動車の分担率が高く、**公共交通利用への意識における問題が想定**される
- 外出率減少から、**公共交通の利便性向上による外出率の増加が期待**される。また高齢者の自動車移動の増加から、免許返納を見据えた公共交通利用への転換が期待できる

東京都市圏の外出率の推移



主要都市発着の移動の代表交通手段別分担率



1. 公共交通等の利用促進に関する取り組みの必要性

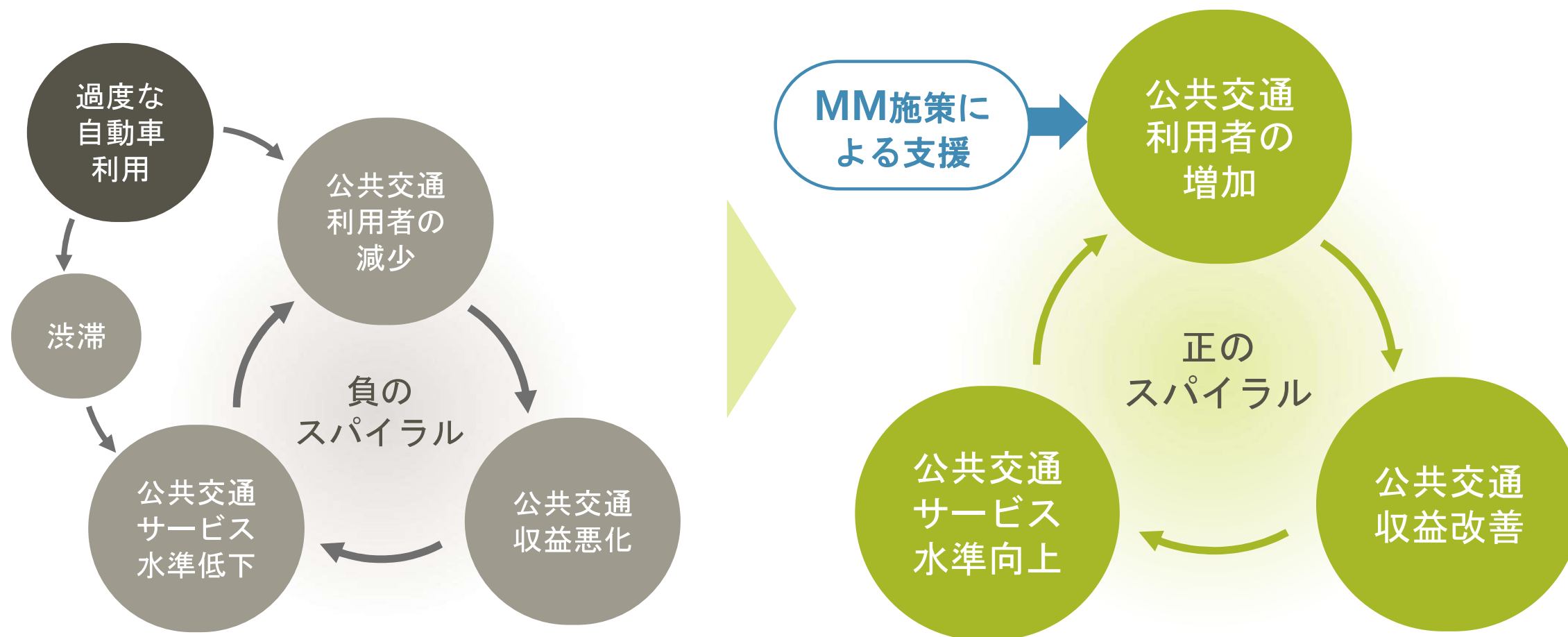
民間事業者・行政の状況

- コロナ禍に伴う利用者減少により、公共交通の経営全体が非常に厳しい状況であり、**公共交通サービスの低下や交通ネットワークの維持確保が困難になる可能性がある**
- 行政もコミュニティバス等の収入減少による財政負担は年々増加しており、**限られた財源の中で効果的な取り組みによる収支の改善が求められている**
- 行政による道路整備などのハード事業には、用地売買や整備に多額の事業費がかかるとともに、実現までには時間を要する

社会的な豊かさを向上させるためには、
公共交通の利用促進・利便性向上への効果的な取り組みが必要である

2. MMの取り組み目的の設定

- MMの取り組みにおいて『公共交通の維持確保に向けた利用促進』を目的に掲げる
- 効率的・効果的に施策実施することで公共交通を維持し、サービスの停滞・廃止を招かない正のスパイラルを回していくことを目指す



3. さいたま市における現在の取り組み

現在の取り組み

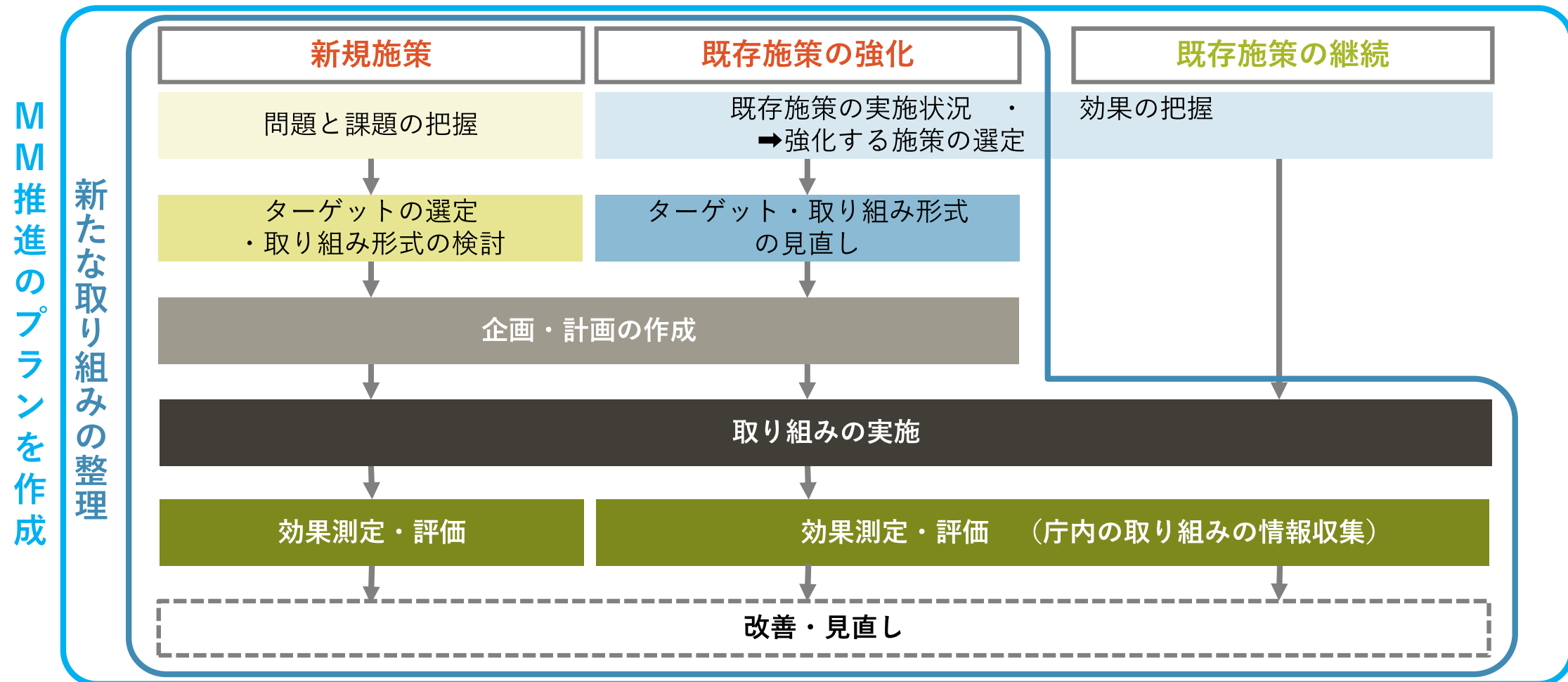
- ・ モビリティ・マネジメントの取り組みは以下の通り

種類	現在の取り組み	担当部署
居住地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 転入者MM(チラシ配布・アンケート) ・ さいたま市健康マイレージ ・ バス路線マップ 	環境対策課 健康増進課 交通政策課
職場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業への呼びかけ 	環境対策課
学校	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出前講座(随時) 	交通政策課
特定路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ カーフリーデー (H19～R1実施、R2・3中止、R4終了) ・ コミュニティバス等沿線の地域組織へのMM (チラシ配布・説明会・アンケート) 	交通政策課



4. 今後の取り組みの進め方

- **既存施策**については、協議会の中で情報共有しながら**継続して取り組む**
- **新規施策**及び**既存施策の強化**の取り組みを整理し、**MM推進のプランを作成**する
→プラン作成にあたって、現在のMM関連施策の取り組み状況の把握と課題を整理する






5. 今後のMM推進の手引きとなるプランの作成

策定意図

- 必要となる検討項目、分析内容、働きかけの主なターゲット、今後行うべき具体的な方策、実施スケジュール、効果の検証方法等に関する考え方を整理したMM推進のためのプランを作成する

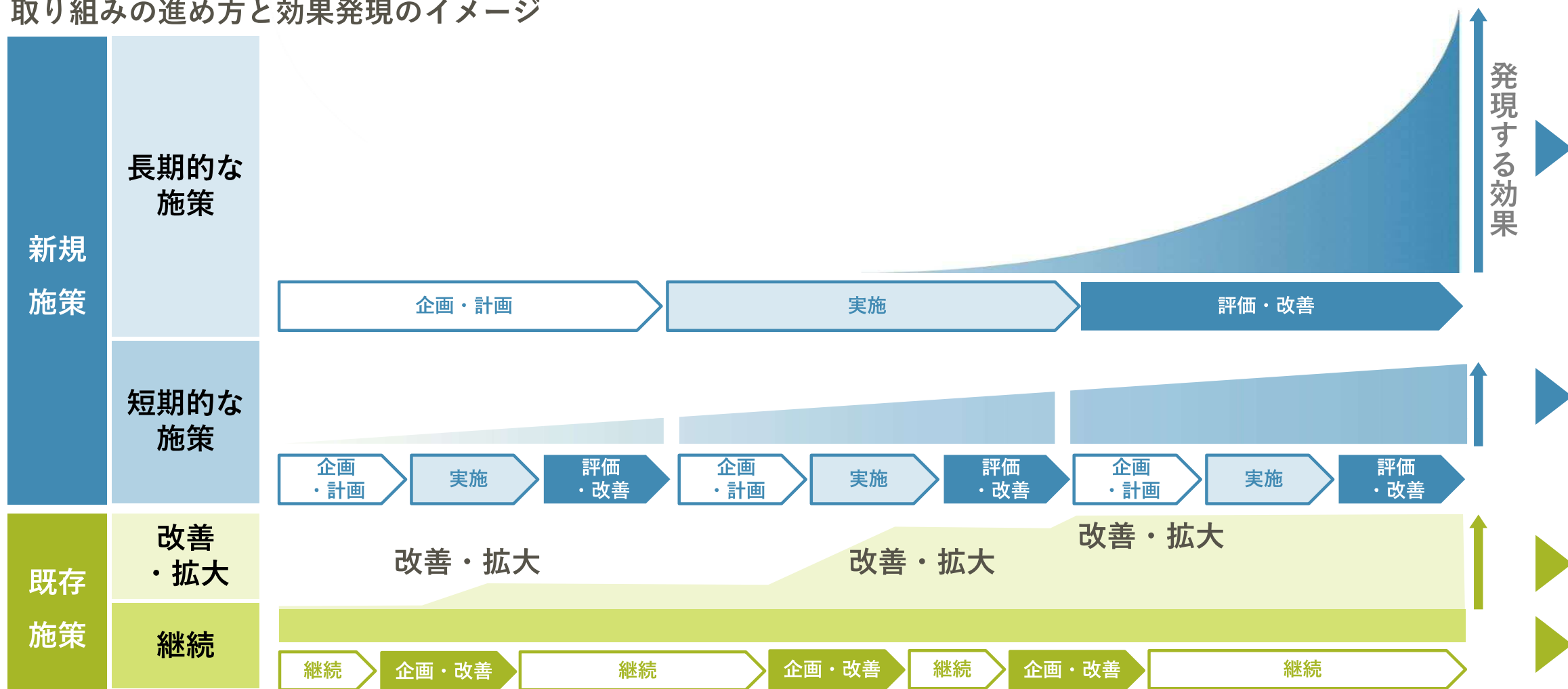
期待される効果・成果

- (1) 現況分析に基づく、行動変容の期待度、取り組み実施の必要性、緊急性や効果発現までの期間等の観点から公共交通利用促進施策を優先的に実施すべき対象を整理  **限られた財源のなかで効果的な施策の実施**
- (2) (1)において設定した対象に対して、最適な取り組み方針及び具体的な実施施策、実施主体、対象者、実施時期・期間等を整理  **確実性・継続性（施策実施の判断）・主体性の確保**
- (3) (2)において設定した取り組みに対して、評価手法、進行管理手法としてPDCA方策を設定し、評価をフィードバック・取り組みの見直しを行う  **効果の可視化・横断的な取り組みの推進**

4. 今後の取り組みの進め方

- 既存施策を継続し、改善・拡大するとともに、新たな施策に取り組む
- 新たな施策については、短期的な施策・長期的な施策を並行して戦略的に推進する

取り組みの進め方と効果発現のイメージ



各施策の効果（公共交通利用者数の増加等）により正のスパイラルを回していくことを目指す

4. 今後の取り組みの進め方

- MMの取り組みにより**達成したい目的を協議会及び関係主体で共有**する
- MMは公共性・公益性の高い取り組みが多いため、**協議会での合意形成を図りながら、取り組み全体を整理し、共有**する
- 目的達成のために、**民間事業者や地域・市民とも協働**して施策に取り組み、**MMの推進、発展を図る**



参考 さいたま市における現在の取り組み

関連計画・位置付け

- ・ 関連計画等におけるモビリティ・マネジメントの位置づけは以下の通り

地域公共交通計画 施策13

施策名	⑬公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
対応する軸等	利用促進方策
	<p>・ 過度な自動車の利用等により公共交通の利用者の減少が続くことで、公共交通サービスの取支悪化・サービスの低下が引き起こされる懸念があるため、サービスの維持・向上策と合わせて公共交通の利用を促す取り組みを検討し、環境負荷の低減、外出機会の増加による健康増進等を目指す。</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD A[過度な自動車の利用] --> B[公共交通の利用者の減少] B --> C[公共交通の取支悪化] C --> D[公共交通の廃止・減便等のサービス低下] D --> A </pre> <p>公共交通の利用・サービス低下のサイクルのイメージ</p> </div>

事業の概要

- ・ 公共交通の利用促進のため、以下のモビリティ・マネジメント事業を行う。
 - 小学校等の教育施設における公共交通に関する授業の実施
 - バス乗車体験等の実施
 - 転入者を対象とした公共交通の情報提供
 - 事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ
 - ノーマイカーデーの実施
 - イベント等と連携した実施
 - コミュニティバス等に関するアンケート等の配布



教育施設における啓発活動例

主な事業エリア

市内全域

事業主体

交通事業者、行政

関連主体

市民、交通管理者、その他企業等

参考 さいたま市における現在の取り組み

関連計画・位置付け

- ・ 関連計画等におけるモビリティ・マネジメントの位置づけは以下の通り

【さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画】

- ・ 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
- ・ 自転車の通行マナー向上のための教育・啓発活動
- ・ 自動車の時間的・空間的な集中を緩和するための教育・啓発活動
- ・ 健康的で環境にやさしい移動を促進するための教育・啓発活動

【さいたま市都市交通戦略】

- ・ モビリティ・マネジメントの推進