

近年、運輸行政、道路行政をはじめ、まちづくりの計画策定などの場面において、「モビリティ・マネジメント（Mobility Management：MM）」というキーワードを見聞きする機会が増えてきました。本連載では、10回にわたりこの「モビリティ・マネジメント」の基本的な考え方やその可能性について紹介します。

S E R I E S

シリーズ

公共交通活性化MM実践講座 第1回

モビリティ・マネジメントによる 公共交通施策

福田 昇 (ふくだ のぼる)

国土交通省北海道運輸局交通環境部環境課長

公共交通利用促進が目指すもの

地球環境問題への社会的関心が高まる中、温暖化の主な原因とされる二酸化炭素の排出削減について、政府、民間、市民、あらゆるレベルでの取り組みが精力的に展開されています。とりわけ、わが国での二酸化炭素排出量のうち約2割を占める運輸部門においても、この削減に向けた取り組みを喫緊の課題とし、これまでもさまざまな対策が行われてきました。その具体的な対策の一つに、「公共交通の利用促進」と“人々の過度なクルマ利用の抑制”を促す」施策として、モビリティ・マネジメント（以下、MMと略記）という手法を用いながら展開しているものがあります。

この「公共交通の利用促進」が期待する社会の変化は、地球環境的な側面に限るものではありません。今後の超高齢化社会の到来を見据え、高齢者の運転による交通事故を抑制すること、運転ができない人々の代替手段を確保することなど、クルマ利用によるリスク管理や福祉の側面を有する取り組みでもあります。さらには、公共交通の発展が、中心市街地の活性化に寄与し、長期的にはコンパクトシティの形成を促すことで、環境負荷の軽減につながる^{※1}など、“まちづくり”という側面からも、望ましい社会の変化を促し得る施策であると考えています。

特に北海道においては、地方部の広く分散した地域構造^{※2}と、積雪寒冷地という地域特性により、日常の移動をクルマに依存する傾向が強く、その傾向はますます高くなっているようにも見受けられます。そして、その当然の帰結として、公共交通、特にバスの利用者数は年々減少の一途をたどっているのが大方の情勢です。これに対して、バス路線を“公共の交通”と見なすところから、国の財政、道や市町村の財政により、バス路線存続のための「赤字補填」が実施されています。つまり、バス利用者の減少は、すべからず地方財政を圧迫している状況にあります。

このような現状を概覧しても、国内、そして北海道において「公共交通の利用促進と過度なクルマ利用の

※1 例えば、コンパクトな街では、自動車のトリップ長（移動距離）が減少し、自動車からの二酸化炭素排出量が削減されるなどの効果が期待されます。

※2 居住地が低密度に広く分散した構造では、効率的なバス路線を設けることが困難であり、バスの利便性確保の観点からは不利になってしまうことが多いと言えます。

抑制」を促すことが非常に重要となることは明らかであり、運輸行政の立場からも、これに積極的に関わっていくことが必要だと痛感しています。

MMの特徴

公共交通の利用促進、あるいは人々のクルマ利用を抑制することを目的とした取り組みは、これまでも幅広く行われてきましたが、「モビリティ・マネジメント」は「利用者（人々）の意識に働きかける」という点に特徴があります。この特徴は、MMの定義においても確認することができます。

モビリティ・マネジメントの定義

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的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交通施策

まずは、この「自発的」と「コミュニケーション」という点をポイントとしてご理解ください。

多くの人々に対して、公共交通の利用を呼びかけ、実際に利用してもらい、継続してもらうことを考えるときには、サービス（またはインセンティブ）の提供だけではなく、ひとり一人が「自発的に」利用し、これを習慣化してもらえそうな仕掛け、「コミュニケーション」が重要となります。MMによる交通施策がこれまでのものと大きく異なる点は、このように「人々の意識」という側面を極めて重要視しているところにあるのです。

MMの普及に向けて

北海道には、日本においてMMが普及するきっかけとなった先進的な事例が数多く存在しています。しかし、このようなMM先進地においてさえ、実際に公共交通活性化施策を実施・展開している自治体の中に、MMの知識や考え方が十分普及しているとは言い難いところなのです。

そこで、北海道運輸局では、MM施策が道内に広く展開されることを目指し、平成21年11月に「北海道に

おけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル^{※3}」を作成しました。これは、前述のようなMMの特徴・手法を詳しく解説するとともに、道内の数多くの事例を紹介するもので、作成の際には、自治体の担当者が交通施策を検討する際の一つのツールとして役立てていただけるような内容・構成になるよう努めました。今後は、これを一般に公開するだけでなく、研修会などの場で活用するなど、一層の普及に取り組むとともに、新たな知見や事例の更新を行い、ツールのブラッシュアップを図っていきたいと考えています。

また、国土交通省では、平成19年に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市町村をはじめとした、地域の関係者により構成される協議会が実施する公共交通の活性化・再生に向けた取り組みを推進・支援しています。道内では、平成21年度末現在、合計26の地域において同法を活用した取り組みが進められており、MMの手法を用いたバス等の利用促進策は、これら多くの自治体においてさまざまな形で計画・実施されているところです。

MM実践講座の連載予定

第1回	モビリティ・マネジメントによる公共交通施策
第2回	モビリティ・マネジメント概説
第3回	モビリティ・マネジメントの国内外の事例
第4回	モビリティ・マネジメント実施例① ～自治体：帯広市・当別町～
第5回	モビリティ・マネジメント実施例② ～自治体：恵庭市・千歳市～
第6回	モビリティ・マネジメント実施例③ ～バス事業者：函館バス・大正交通～
第7回	モビリティ・マネジメント実施例④ ～NPO：なまら便利なバスマップ～
第8回	モビリティ・マネジメントによる交通渋滞対策
第9回	コミュニケーションによる冬期歩行者交通の安全性
第10回	北海道におけるモビリティ・マネジメント実施の課題と展望

※3 https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kankyuu/mm_kyogikai/06/mm_document1.pdf