

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8回

モビリティ・マネジメントによる 交通渋滞対策

坪西 国夫 (つぼにし くにお)

北海道開発局札幌開発建設部道路調査課
道路調査専門官

大谷地流通センターにおける大規模MMの実施概要

札幌市内の渋滞損失時間は、全道の約4割を占め、都市内交通の円滑化が喫緊の課題になっています。また、交通渋滞により過大に排出される自動車排出ガスについても、地球環境問題への影響があることから、削減が求められています。

このような背景から、北海道開発局札幌開発建設部では、自動車による通勤が多くを占め、北海道随一の流通団地である「大谷地流通センター」で平成21年6月下旬から11月下旬に、職場を対象としたモビリティ・マネジメントを展開しました。

モビリティ・マネジメントの実施内容

大谷地流通センターにおけるモビリティ・マネジメントの実施にあたり、平成20年度に同センター内の企業の協力を得て通勤行動等に関するアンケート調査を実施しました。平成21年度は、このアンケート調査に協力いただいた同センター内の従業員（1,560名）を対象に、徒歩や自転車、公共交通機関への転換を目的に、「通勤行動プラン」（図1）の作成・提供を行いました。この「通勤行動プラン」の特徴は、公共交通を利用したおすすめプランとして、そのプランの経路や所要時間、料金を提供するとともに、プランを実行した際の消費カロリーとCO₂排出量をフィードバックした点にあります。また、提供したプランの公共交通機関のダイヤも裏面に掲載しました。

加えて、大谷地流通センター周辺の交通マップ（図2）や動機付けのためのニューズレター（図3）、企業向けのポスター（図4）等の各種コミュニケーションツールを作成し、配布・提供を行いました。



図1 通勤行動プラン

MMの実施効果の検証

実施したモビリティ・マネジメントの効果検証を目的に、コミュニケーション実施前後の交通量・渋滞長等のデータを計測するとともに、実施後にアンケート調査を実施しました。

アンケート調査結果から、“通勤時の主な交通手段”として自動車を利用する割合が、平成20年度の交通実態調査結果と比較し、6ポイント減少し（図5）、さらに、主に自動車通勤する方のうち、期間中に場合によってはクルマ利用を控えた方が2割弱いたことが分かりました（図6）。加えて、さまざまなコミュニケーションツールを作成し、配布・提供を行ったところ、結果として、「通勤行動プラン」及び大谷地流通センター近隣の「交通マップ」の態度行動変容への効果が高いことが明らかとなりました。

また、交通量の計測結果から、大谷地流通センター付近で渋滞が発生していた地点での大谷地流通センターへ向かう方向の交通量が10%～30%減少しました。

大谷地流通センターは、所在する事業所の多くが流



図2 大谷地流通センター周辺の交通マップ



図3 ニュースレター



図4 ポスター

通業であり、また、公共交通のサービスレベルも高いとは言いがたいことから、自動車への依存度も高い地区です。しかし、モビリティ・マネジメントの実施により、一定の態度行動変容効果及び渋滞緩和効果が得られました。

今後の渋滞緩和の方法としては、交差点改良等による交通容量の拡大策だけではなく、モビリティ・マネジメントに代表されるソフト施策を効果的・効率的に組み合わせて実施することで効果は相乗的に増加していくことが考えられます。また、アンケート調査において、“冬期における自動車以外の通勤の課題”を調査した結果、「冬期路面の転倒の恐れ」や「歩行スペースが確保されていない」「バスダイヤの乱れ」等の改善ニーズが挙げられています。これらの課題に対しては、道路管理者だけではなく、交通関連の他の行政機関や運輸事業者、地域の企業等が連携することが重要であり、今後も安全・安心で環境にも配慮した移動環境の創造に向け、モビリティ・マネジメントの取り組みを実施していきたいと考えています。

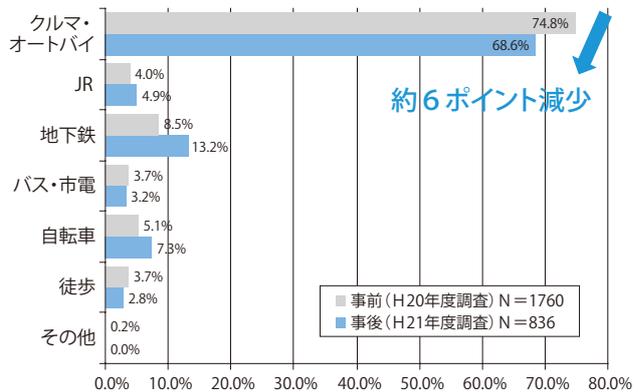


図5 MM実施前後の主な通勤交通手段

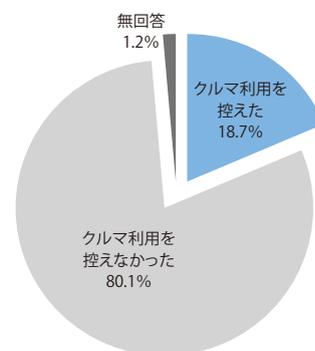


図6 期間中に場合によってはクルマ利用を控えた割合