

仙台EST エコ通勤

27th, Oct. 2009

モビリティ・マネジメントによる エコ通勤について

筑波大学大学院 都市交通研究室 谷口綾子

人間の宿命：移動

- 人間は動物
- 動物は、動くもの
動かないもの：植物、鉱物・・・
- ヒトは、動かなければ
(移動しなければ)生きていけない

移動するためには・・・「足」が必要

遠くに移動するためには、クルマや自転車、バス、鉄道、飛行機

個人の足：足、自転車、バイク、クルマ

地域の足：バス、路面電車、鉄道など

広域の足：鉄道、新幹線、飛行機など

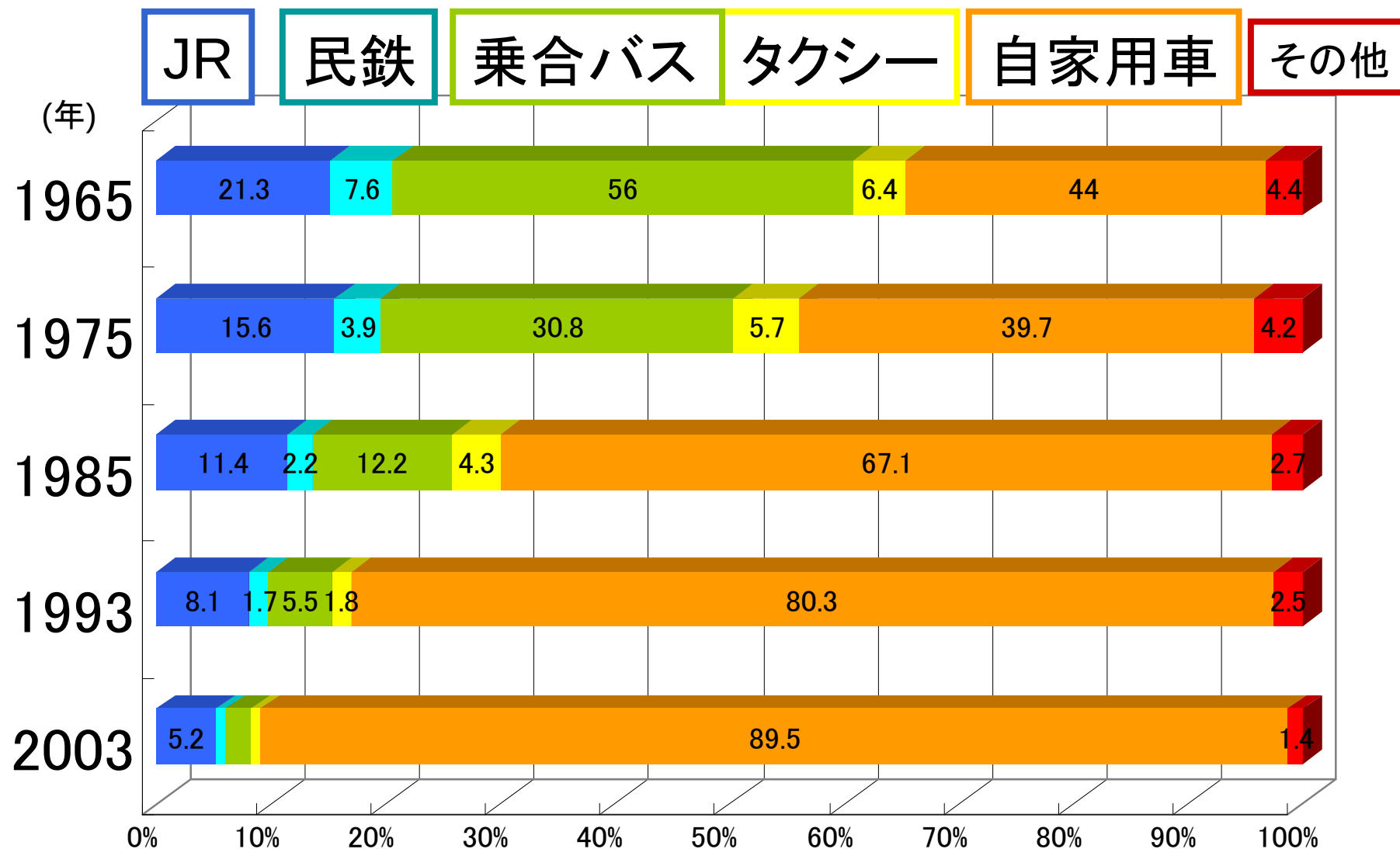
便利な自動車・不便な公共交通

(Everitt & Watson, 1987)

	長 所	短 所
自動車	・移動時間が短い ・出発, 到着時間が自由 ・経路の選択が自由 ・たくさんの荷物を運べる ・逐一、料金を払う必要がない ・自慢できる ・プライバシーが ・気分が高揚する ・(地方部では) 定時性がある 9項目	・渋滞することがある ・ガソリン代, 維持費がかかる 2項目
電車やバス	・友達との会話 ・移動中, 本を読むことが出来る 2項目	・経路を自由には選べない ・少しの荷物しか運べない ・毎回料金を支払う必要がある ・駅, 停留所まで遠いことがある ・快適な環境とは言えない ・自慢できない／天気によって左右される ・混雑する／職員の態度が悪い ・衛生的でない／騒音がする／危険がある ・移動時間が長い／(定時性がない) 10項目

自動車の圧勝！
多く的人是車通勤を望む

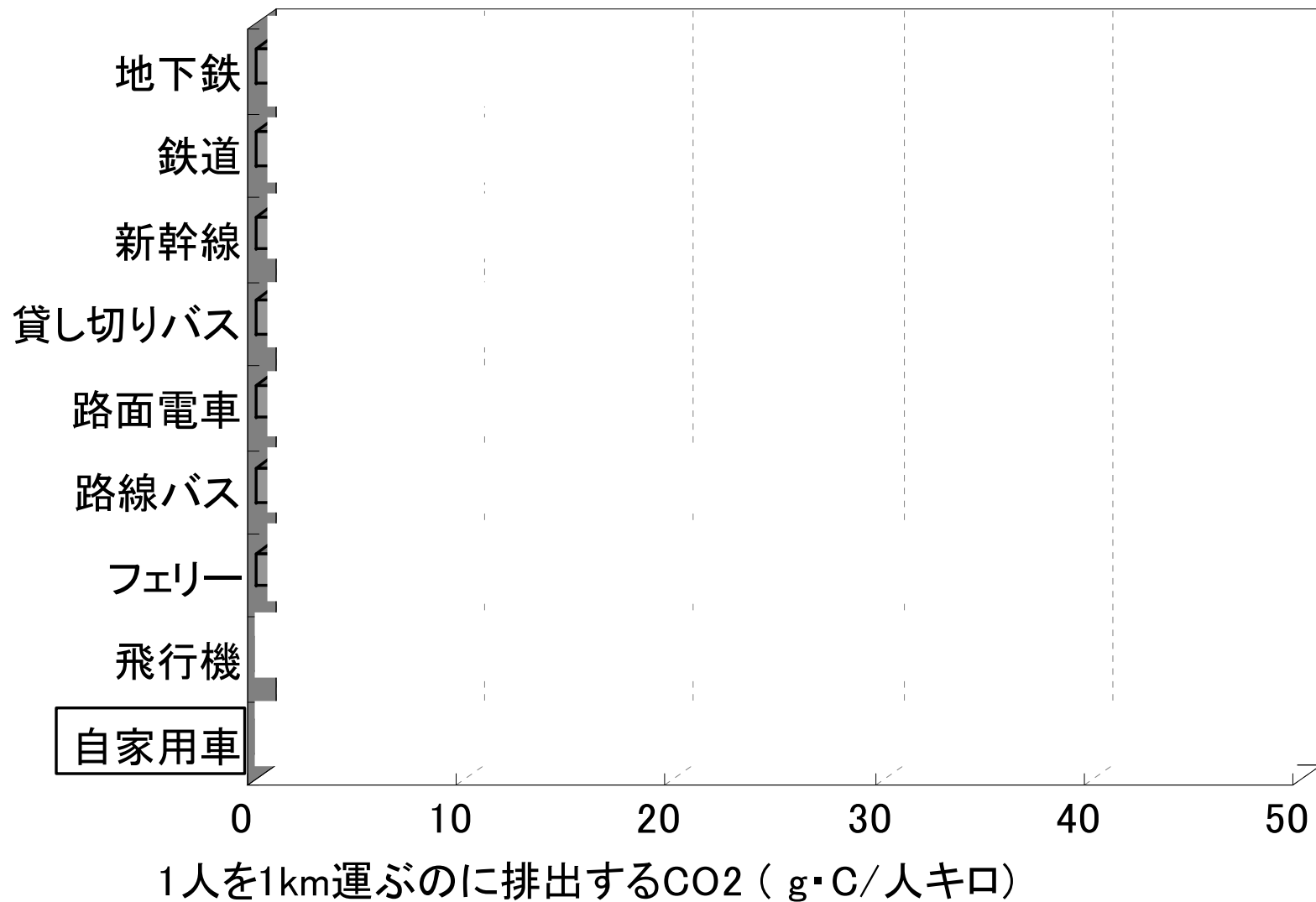
茨城県 旅客輸送分担率の推移



茨城県公共交通活性化指針より

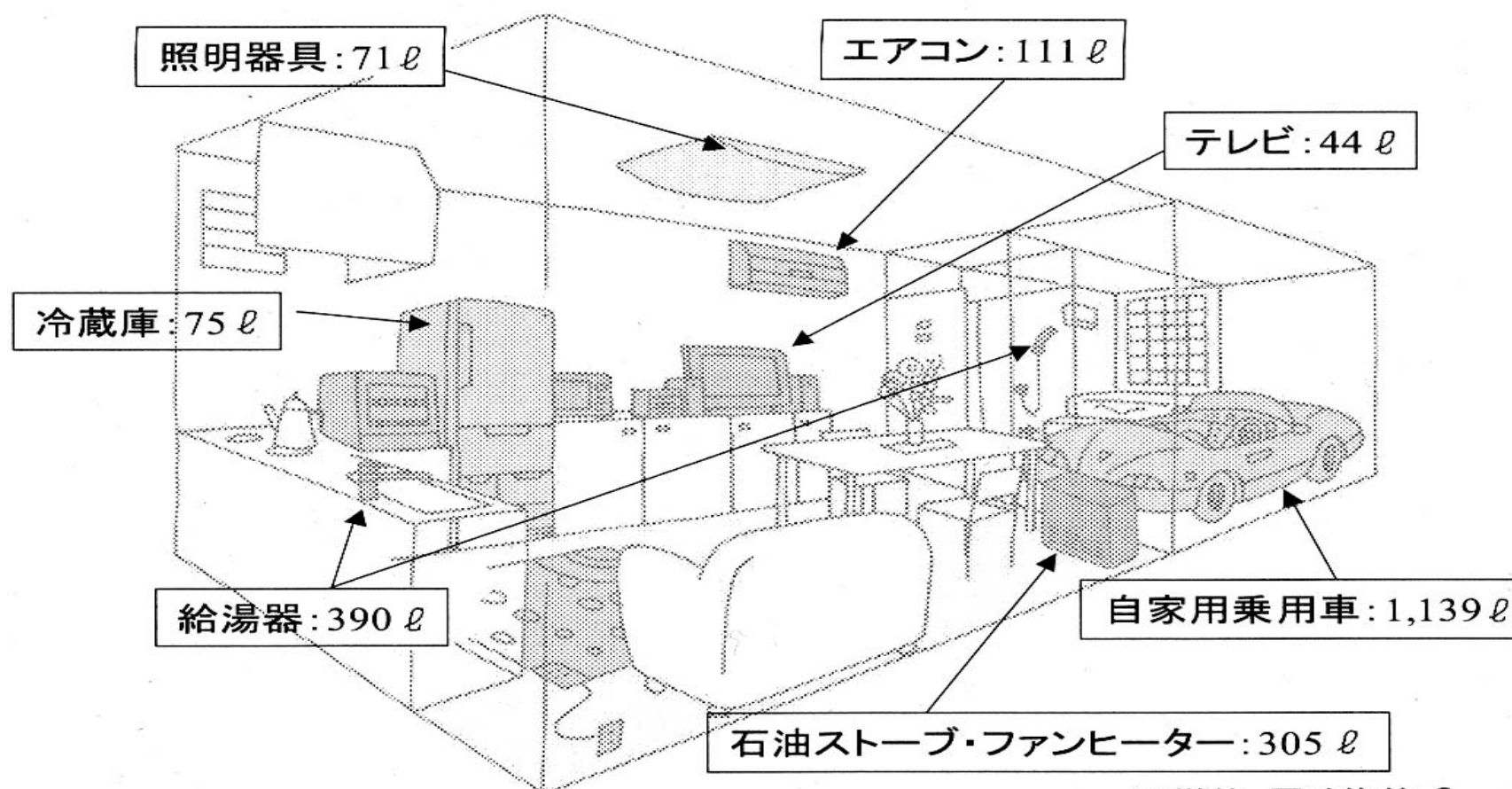
しかし、
「エコ」
の観点からは...

一人を1km運ぶのに排出するCO2



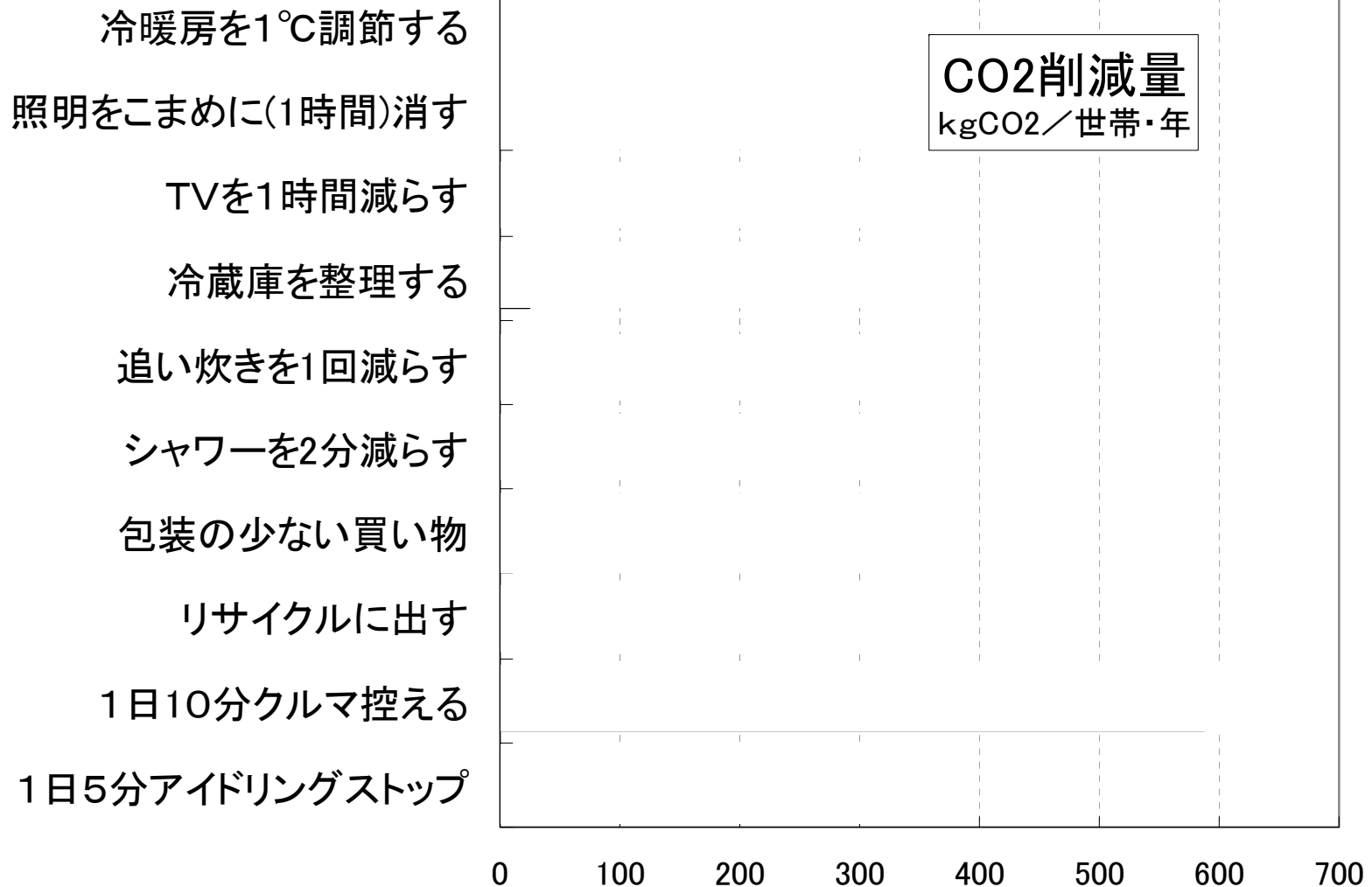
1世帯あたりの年間エネルギー消費

- 一般家庭で消費するエネルギー（2,135kl）の半分以上が、自動車の利用で消費されている（2001年）



クルマ と 環境問題

- エコ活動による1年間のCO2削減量



ただし、
「エコ通勤」は、
環境にとってのみ、望ましい
わけではない...

経営者・管理者

の立場で考えると....

経営者・管理者からみた クルマ通勤のコスト

直接的なコスト

- 「駐車場」についてのコスト（土地の不効率な利用）
- 職員の安全管理の問題（交通事故リスク）
- （場合によっては）従業員の通勤手当費用

間接的なコスト

- 「周辺道路渋滞」に伴うコスト
- 「地域渋滞」に関わる企業イメージの問題
- 「環境配慮」に関わる企業イメージの問題

クルマの事故リスク

「クルマの死亡事故」.....滅多に無いことなのでしょうか？

(1万キロ/年、50年間利用し続けると.....)

300人に1人が

.....事故死

250人に1人が

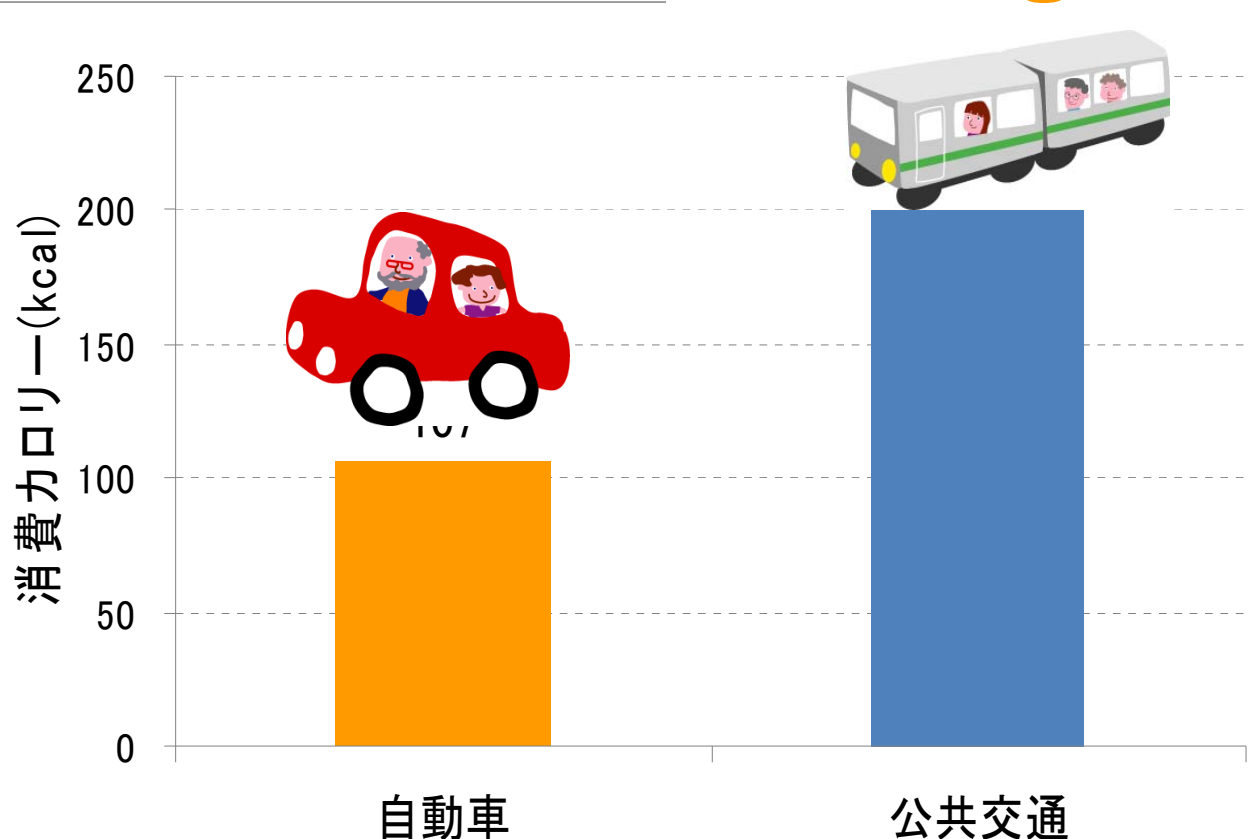
.....死亡事故の加害者

通勤者本人
の立場で考えると....

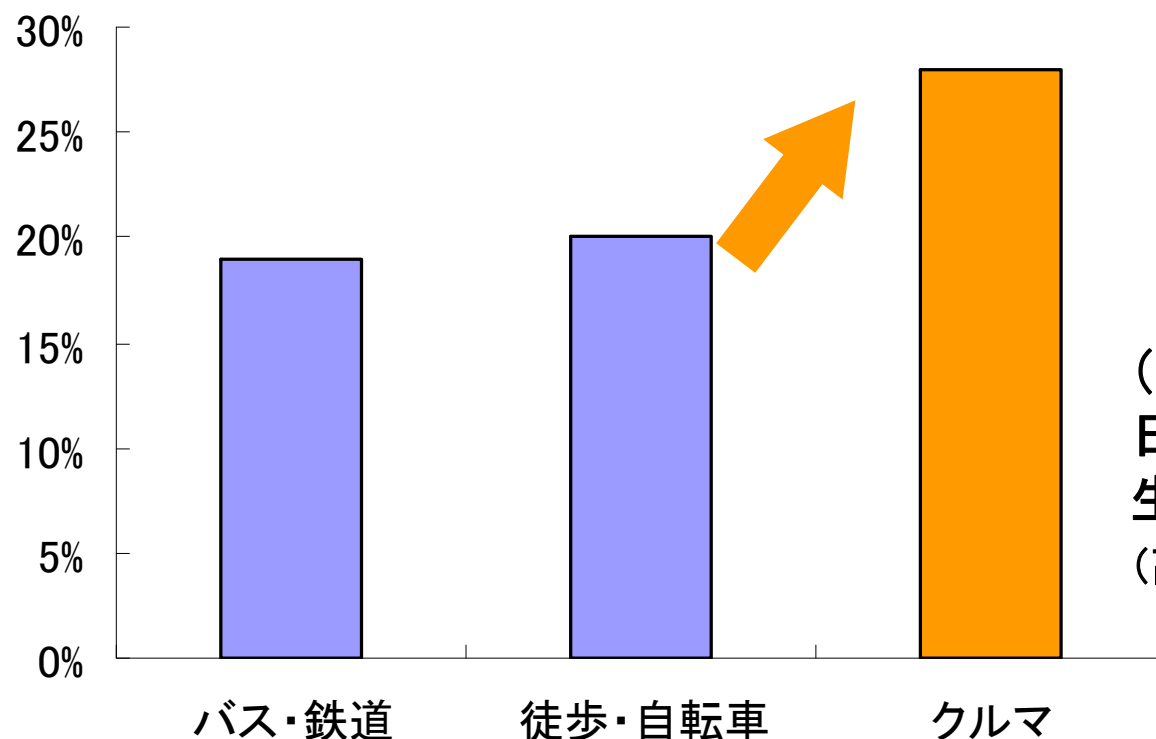
交通手段別消費カロリー

- 小絹～つくば間の往復の移動を考える。
 - 片道の所要時間は、クルマで31分、電車で31分とする。
 - 電車の場合、駅まで(から)歩く時間として、片道10分
 - つまり、片道の所要時間の合計はクルマ31分、電車41分
- 移動中の各行動の1分あたりの消費カロリーは、以下の値とする。
 - クルマの運転1.7kcal/分、電車にのる2.3kcal/分、徒歩

この差が一年間続くと、
単純計算で、燃焼脂肪量にして
約**5kg**の差になる



通勤手段と肥満率.



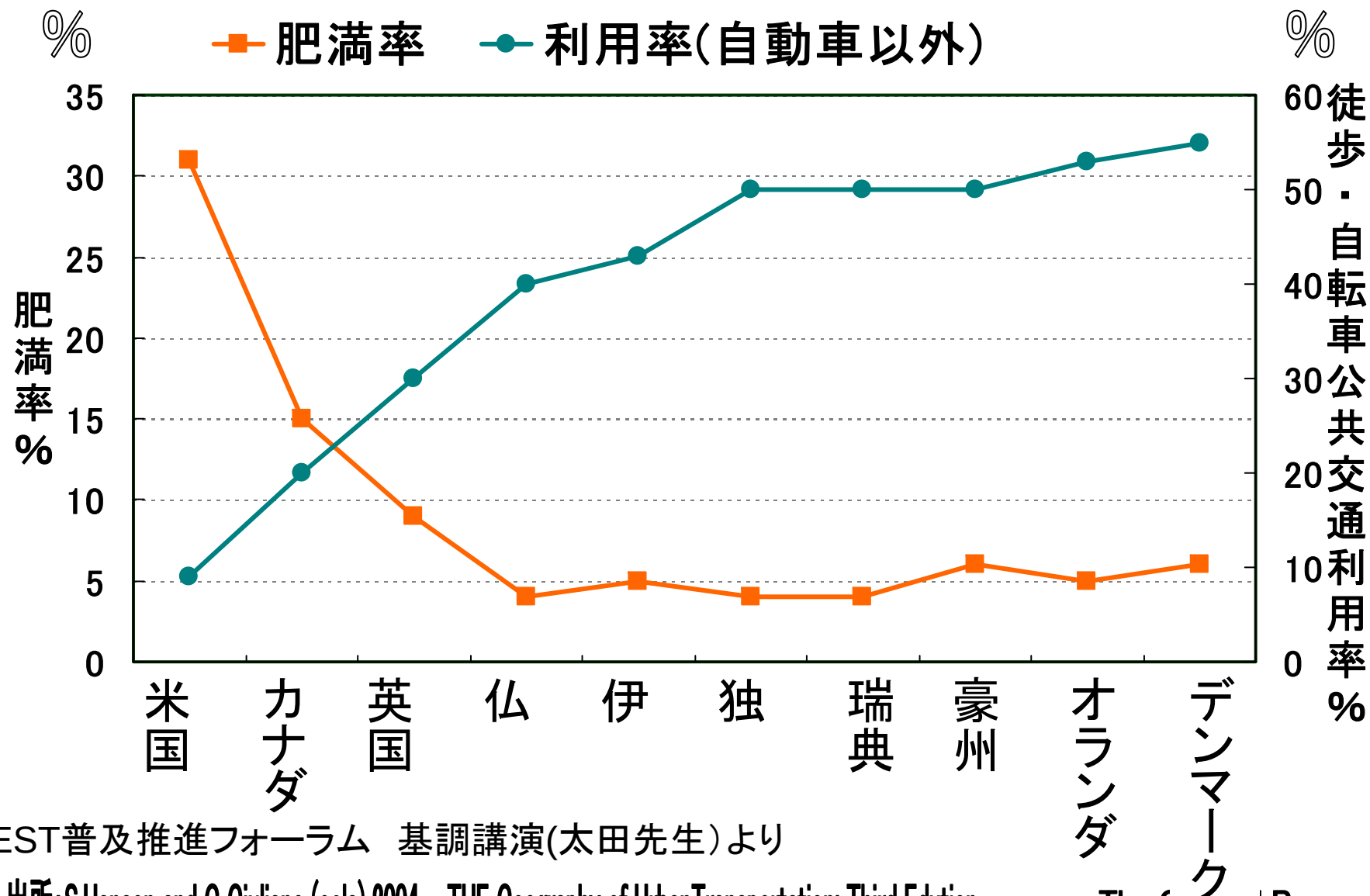
(参考)
日本人の**死因の6割**が
生活習慣病関連
(高血圧, 糖尿病, 等).

(※ 肥満 = $25 < \text{BMI} = [\text{体重} / \text{身長}^2]$)

クルマ通勤者は、それ以外の通勤者
に比べて、**約1.4～1.5倍の肥満率**

※京都大学藤井聡教授「エコ通勤のススメ」より

国別 肥満度と 徒歩・自転車・公共交通利用率(都市交通)



EST普及推進フォーラム 基調講演(太田先生)より

出所: S.Hanson and G.Giuliano (eds) 2004 THE Geography of Urban Transportation: Third Edition

The C... Press

クルマの維持費

一日あたり、
「クルマ」にどれくらいかかっていると思いますか？

・1000ccのクルマを、もっているだけ.....

保険・税金・駐車場代 = 約**2,000円/日**

・購入費・事故・罰金、もうちょっといいクルマの場合...

3,000～5,000円/日以上

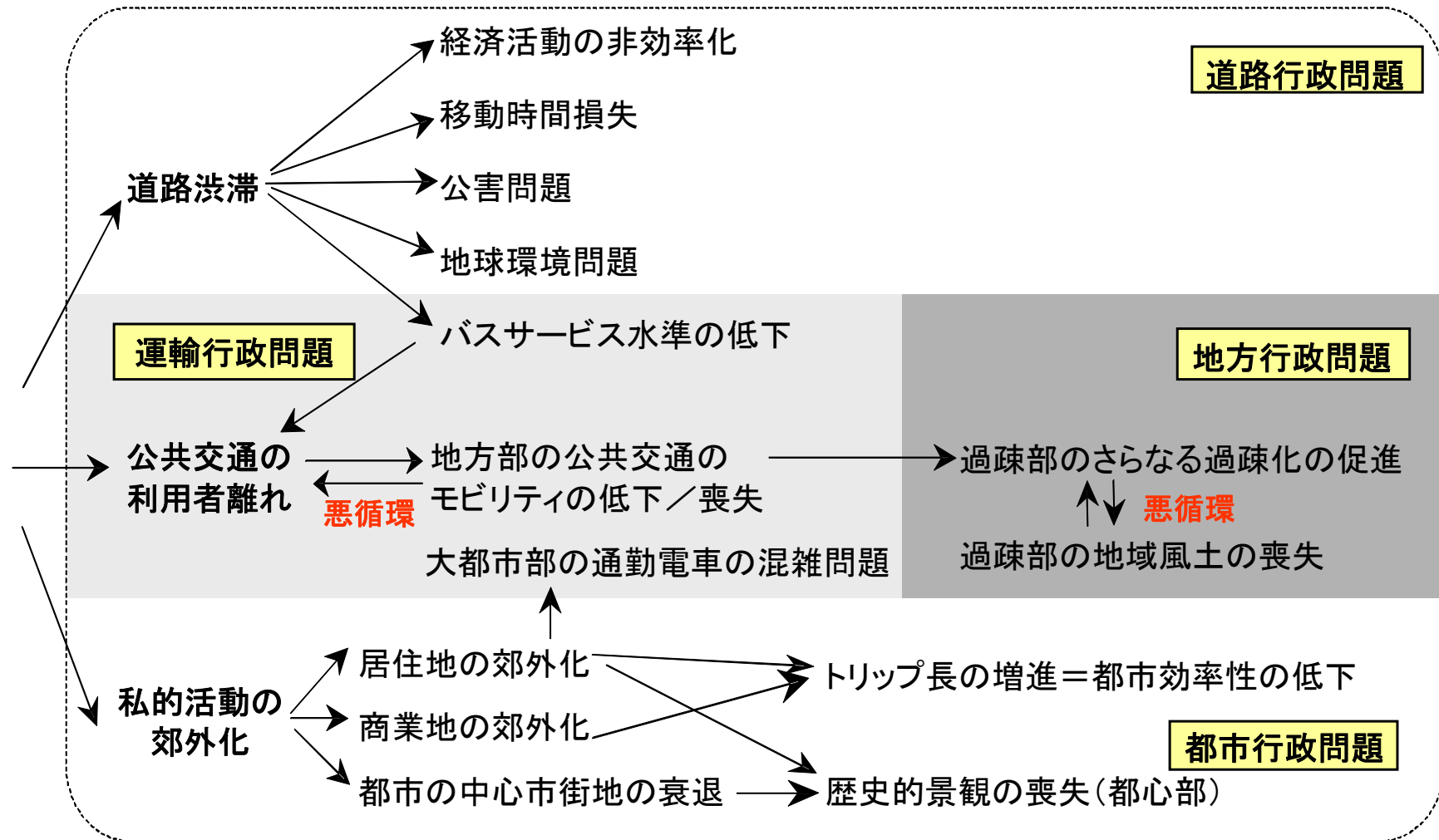
毎日タクシーを使う方が、安上がり....?!

地域全体

の視点で考えると....

自動車利用の社会的デメリット

過度な自動車利用



※京都大学藤井聡教授「エコ通勤のススメ」より

つまり.....

「クルマの便利さ」故に、
多くの職員はクルマ通勤を希望する。

....しかし....

エコの観点からも
社会的な観点からも (渋滞・環境 等)
管理者の立場からも (安全管理・社会貢献・企業イメージ 等)

....そして....

職員ひとり一人の観点からも (健康・リスク・維持費 等)

クルマは必ずしも望ましいものではない。

社会的ジレンマ

社会問題

- 違法駐車
- 人口問題
- 職場の小さな部署
- マンションの維持管理
- 電車の中での携帯電話
- 地域の掃除
- 地球環境問題

社会的ジレンマの構造

- ◆ 本来はわるいことだけど、自分一人くらい環境によくないことをしても、たいして問題にならないよ
- ◆ みんなもやってるし...
- ◆ わかっちゃいるけど、やめられない
- ◆ 「悪いものは悪い。私はしない。」という正直者が、バカを見てしまう

これらに共通するのは、

- 短期的・利己的にメリットのある行動を取れば、
- 社会的・長期的なメリットは低下してしまう

状況

社会的ジレンマ

社会的ジレンマの定義

■ジレンマ： 二律背反 $\longleftrightarrow$ 予定調和 by 経済学

社会的ジレンマ状況は、経済学で言う「**市場の失敗**」状態

■社会的ジレンマの定義 (藤井, 2003)

長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの、
短期的には私的利益の増進に寄与する行為

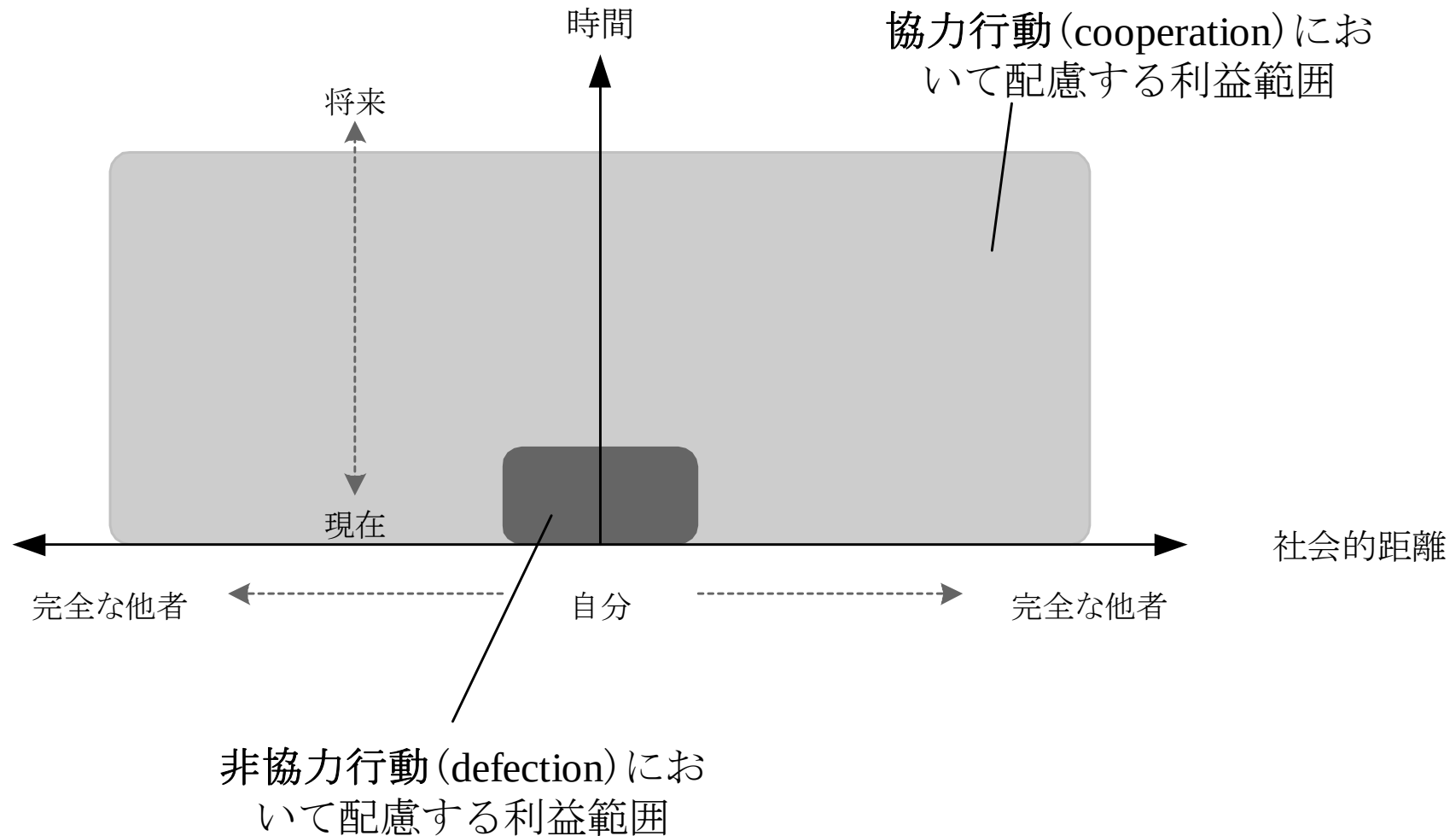
= 非協力行動

か、

短期的な私的利益は低下してしまうものの長期的には
公共的な利益の増進に寄与する行為 = 協力行動

のいずれかを選択しなければならない社会状況

協力行動と非協力行動の模式図



※社会的ジレンマの処方箋 (藤井聡, 2003)より

社会的ジレンマ

- 自分一人くらい、協力しなくても何とかなるだろう
- 自分一人くらい、よくないことをしても全体としてみれば問題ないだろう

．．．．．という意識を払拭しなければ

解決の見込みは**ない**。

→ **ひとり一人の意識・行動が変わらなければ、社会的ジレンマは解決しない。**

社会的ジレンマの解決策

社会的ジレンマの解決策があるとしたら...

- 非協力行動Defection ⇒ 協力行動Cooperation への

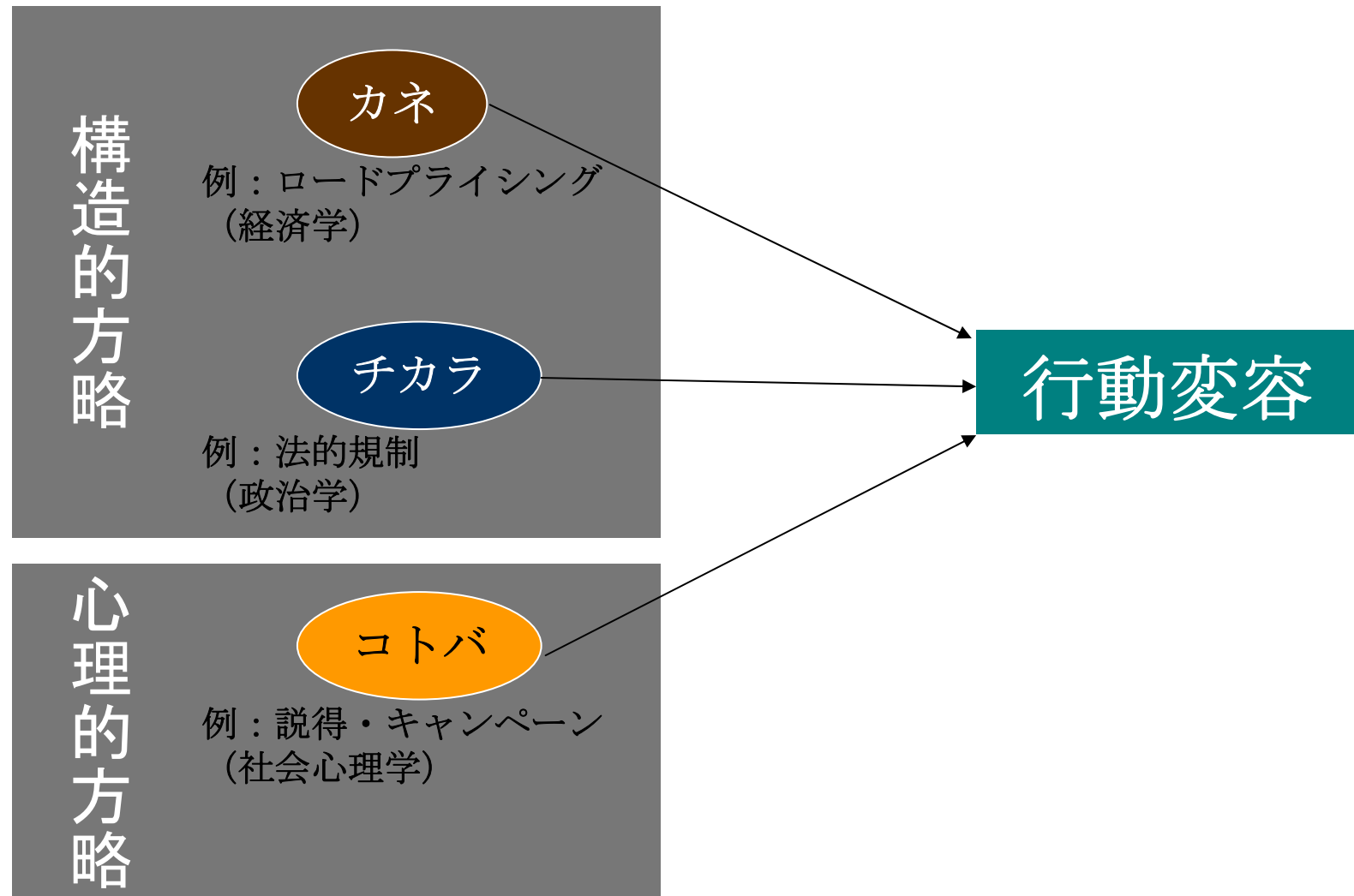
行動変容 を促すこと

- 公共施策 = 「社会的ジレンマの解消」であるべき
公共交通の利用促進は、
社会的ジレンマの解消を目指す施策。

※態度・行動変容：人々の意識や行動を変えていく
=洗脳?!

否。そこに社会的ジレンマの構造があれば、
態度・行動変容施策は正当化され得る

人間の行動は 3種類の要因で変わる (法哲学の一般的知見)



交通問題に関する社会的ジレンマの解決策

■ 公共政策に関する社会的ジレンマの解消方略

・施設またはシステムの改善

(道路新設, 大規模商業施設の誘致, 駐車場設置)

・法的規制(ロードプライシング, 罰金, 税金)

構造的方略

・啓発キャンペーン

(テレビ・ラジオ広告, ポスター, イベント等)

・教育・コミュニケーション

(学校教育, 社会教育, コミュニケーション)

心理的方略

個々人の自発的な
態度・行動変容を促す

社会心理学的アプローチ



【コトバ】による心理的方略すなわち社会心理学的アプローチは,

これまで, その重要性に比してあまり重視されていない

構造的方略のみで 社会的ジレンマを解決できる？

- 道路・バイパスをつくる → 莫大な費用
- 公共交通を超べんりにする → 付近の住民が反対
- 自動車税の増税 → 自動車利用者が猛反対
- ロードプライシングの導入 → 導入した首長さんは、次の選挙で敗北？

つまり.....

コスト、空間的制約、公共受容の観点から

(独裁国家でない限り) 構造的方略のみで
完全な社会的ジレンマ解消は困難

心理的方略だけでは？

■ コミュニケーション、教育、キャンペーンを

徹底し、協力行動する人をつくりだす！

→ しかし、必ず何人かは非協力的な人が存在

→ 協力的な人のおかげで空いている道路を

非協力的な人が快適にクルマで走行可能

= **フリーライダー** : 社会的に許容され得ない

それ故、構造的方略と心理的方略を
適切に組み合わせることが重要

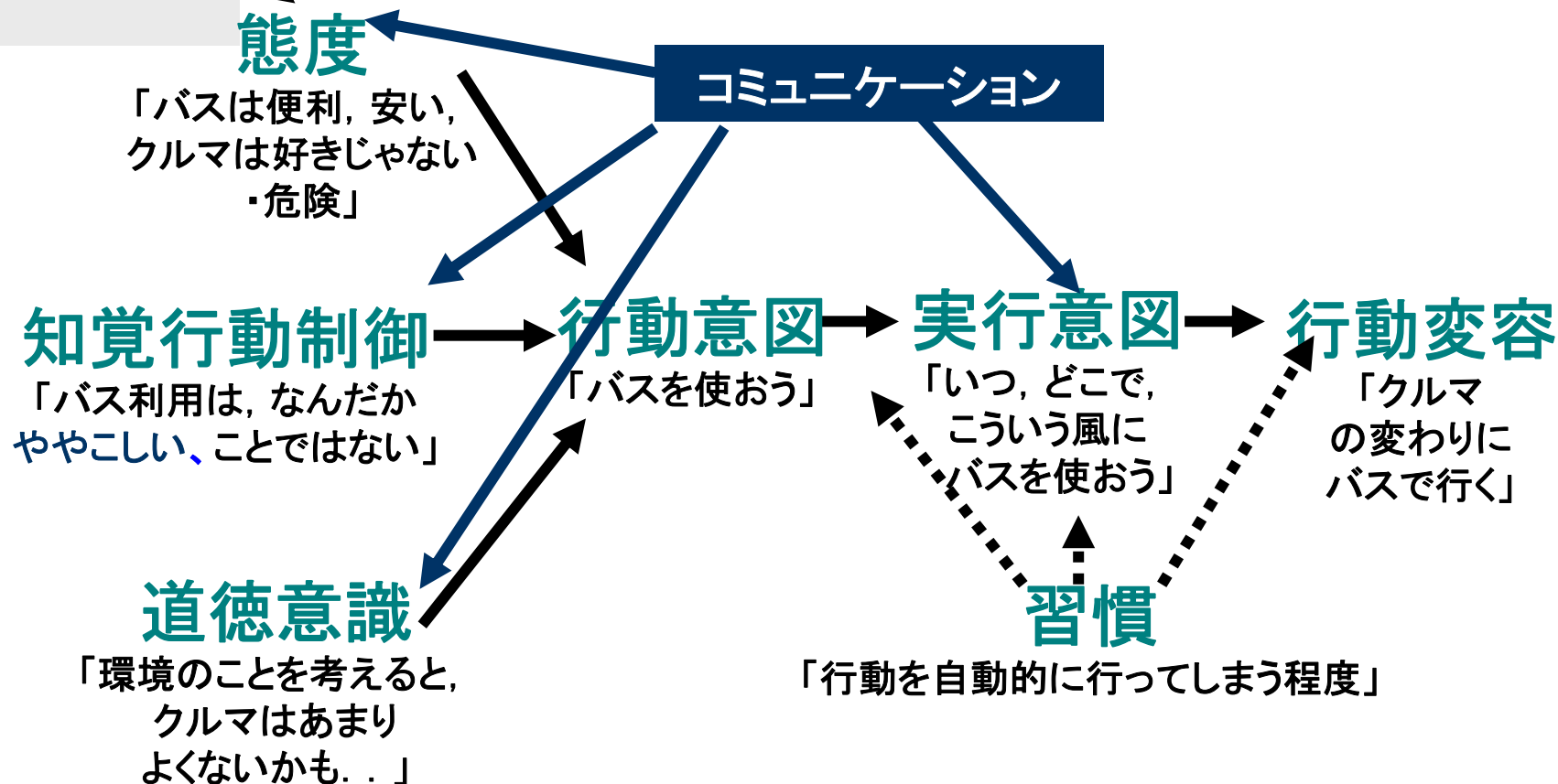
← これまで、心理的方略は理論的バックボーン無しに
「なんとなく」実施されてきた。心理的方略をも適切に
取り入れるのが「**モビリティ・マネジメント**」

行動変容のプロセス と コミュニケーション

<構造的方略>

バスサービス改善
バス料金値下げ
ロードプライシング
環境税

コミュニケーション法を活用すれば、
様々な方法で、行動変容を期待できる



「社会的ジレンマ」の問題

社会的ジレンマ＝

短期的・利己的にメリットのある行動を取れば、
社会的・長期的なメリットは低下してしまう 状況



「いま・ここ」だけの利益／利便／快楽を追求すれば、
結果的に、「全員（社会）」が損をして、
結果的に、「自分」も損をしてしまう。

個人的な例： ダイエット，麻薬，喫煙...

社会的な例： 違法駐車，人口爆発，環境問題...



節度ある行動こそが
求められる合理的行動

これを目指すのが
モビリティ
マネジメント

モビリティ・マネジメント(MM)の定義



一人一人のモビリティ(**移動**)が、
社会にも個人にも望ましい方向^注)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

注: すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

一人一人の自発的な交通行動変化を促すソフト施策

モビリティ・マネジメント:MMの目標



モビリティ・マネジメント

(行動の自発的な変化を導くコミュニケーションとそれをサポートする運用施策)

自動車から公共交通や徒歩・自転車への
自発的な行動変化

公共交通の需要の確保
||
公共交通モビリティの確保
||
過疎地域の活性化
地域風土の保全
【 運輸／地方行政問題 】

自動車需要の削減
||
道路混雑の緩和
||
環境問題の緩和
【 道路行政問題 】

活動場所／居住地選択の変化
||
適正な土地利用の誘導
中心市街地の活性化
||
歴史的景観の保全
【 都市行政問題 】

豊かな社会の実現

つまり.....

「クルマの便利さ」故に、
多くの職員はクルマ通勤を希望する。

....しかし....

エコの観点からも
社会的な観点からも (渋滞・環境 等)
管理者の立場からも (安全管理・社会貢献・企業イメージ 等)

....そして....

職員ひとり一人の観点からも (健康・リスク・維持費 等)

クルマは必ずしも望ましいものではない。

MMによるエコ通勤とは

「クルマ利用」が環境に大きな影響を
及ぼしていることに着目し、
（そして、健康や事故などの問題にも配慮しつつ）
できるだけ「クルマ」でなくて、
他の手段での通勤を呼びかけていく、取り組み。

MM 施策の一例: TFP

(Travel Feedback Program)

世帯・職場・学校のいずれでも実施できる施策

Step 1) 参加依頼（ハガキ／訪問） 実績: 3割～7割参加

Step 2) **個別的情報提供**

- 最寄りバス停／駅に関する詳細な情報
- 「手段転換の方法」に関する簡単なアドバイス
- 「行動を代えるとしたらどうするか．．．」を尋ねる．

※Step 2だけを行うこともあり．

→ **実績値:**

平均で、自動車利用(CO2)が**1～3割**程度削減

パースにおけるTFP (プロジェクト名: TravelSmart)

- 実施体制と費用負担
 - 州整備局が主体
 - 州: 8割、市: 1割、バス事業者: 1割
 - 実施コスト: 100万A\$ / 1万世帯 (**1世帯約8000円**)
- スケジュール
 - 1997-1999 南パース市(パイロット)/400世帯
 - 1999-2000 南パース市(全世帯)
 - 2001-2004 7都市(全世帯) **17万世帯**
 - 2004-2005 他3都市(全世帯)

具体例（南パース市）

- 対象エリアの人口と世帯
 - － 3.5万人、1.52万世帯
- 実施チームの設置
 - － 約20名規模、現地家屋に間借り
- IM法の実施期間
 - － 約1ヶ月
 - － アポ→電話→分類→グッズのパッキング→訪問配布→再訪問

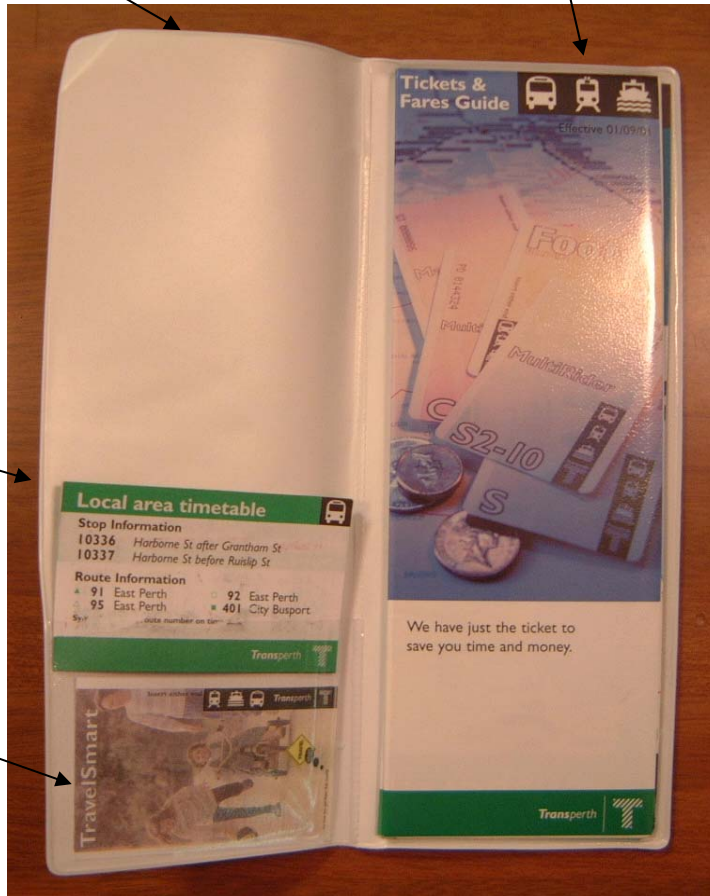


バス停や路線図だけでなく、スーパー、美容院等の生活情報も記載した地域の地図

専用フォルダ

バスの無料チケット

一人ずつカスタマイズしたバス時刻表



[表面]

[裏面]

自宅↓会社時刻表

自宅バス停地図

Transperth East Perth or Busport timetable		
8:13	11:58	4:33
8:24	12:28 pm	4:39
8:44	12:58	4:59
8:58	1:28	5:24
9:03	1:48	5:32
9:28	1:58	5:54
9:58	2:28	5:57
9:58	2:59	6:24
10:28	3:28	7:09
10:48	3:32	8:53
10:58	4:02	9:58
11:28	4:09	11:13
11:48	4:29	

9:43	12:22	4:04
10:04	1:04	5:04
11:04	2:03	6:44
11:33	2:04	8:24
12:04 pm	3:04	10:04

1:27 pm	4:27
3:07	6:57

imate trip time is 25 minutes.

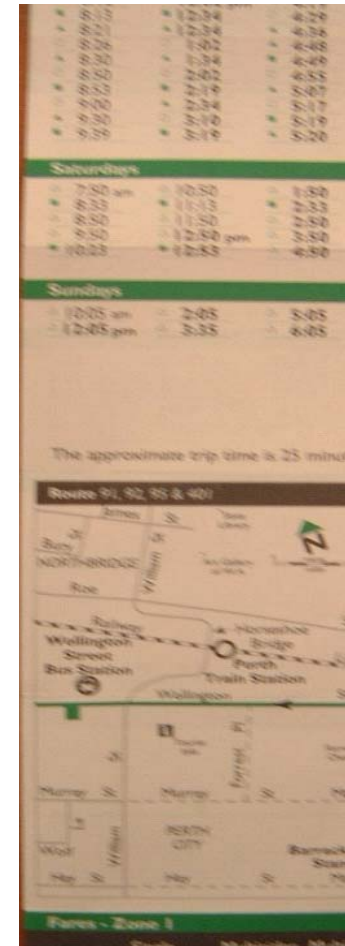
92, 95 & 401

Harborne 10337 St

Ruslip To Perth

会社↓自宅時刻表

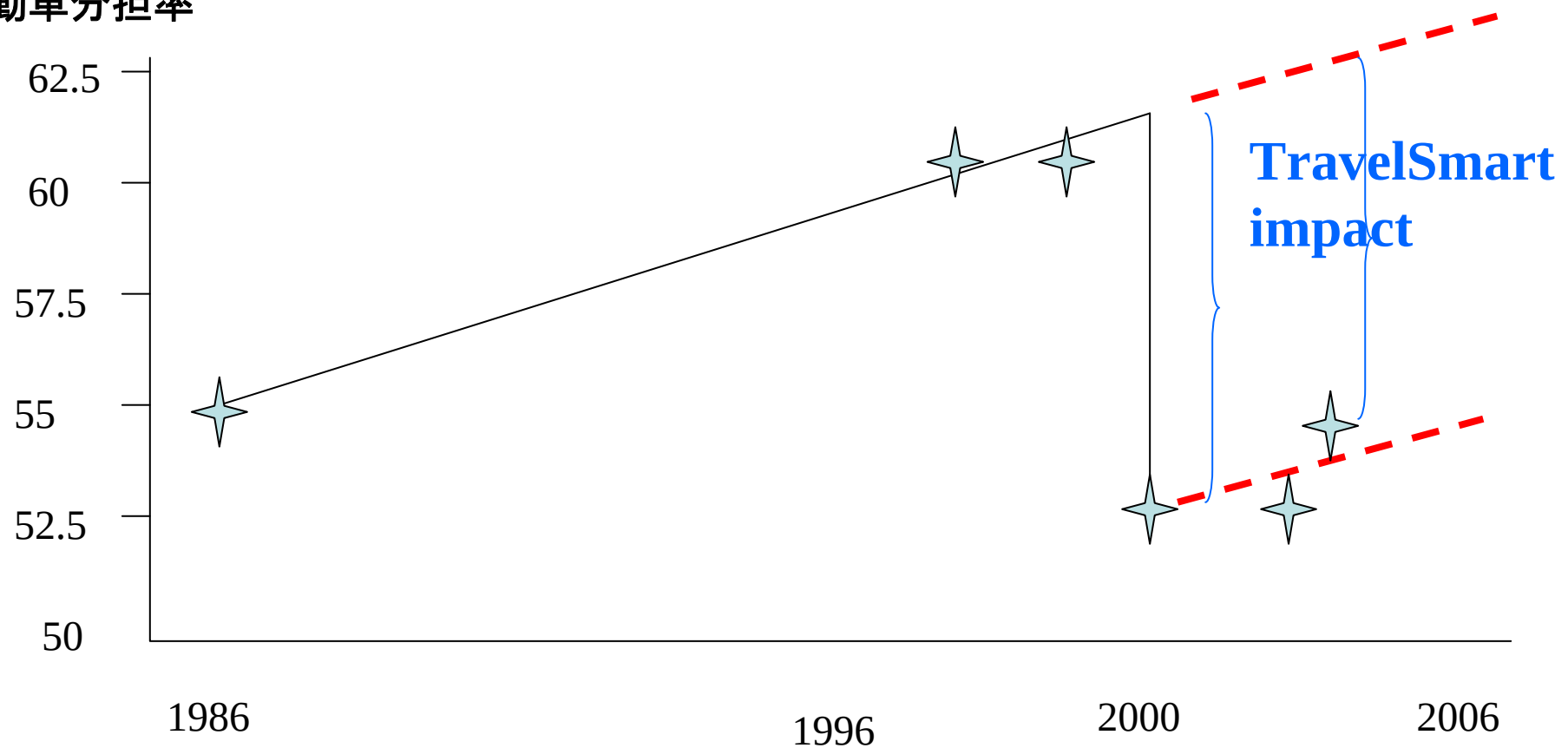
会社バス停地図



一人一人カスタマイズされた配布物

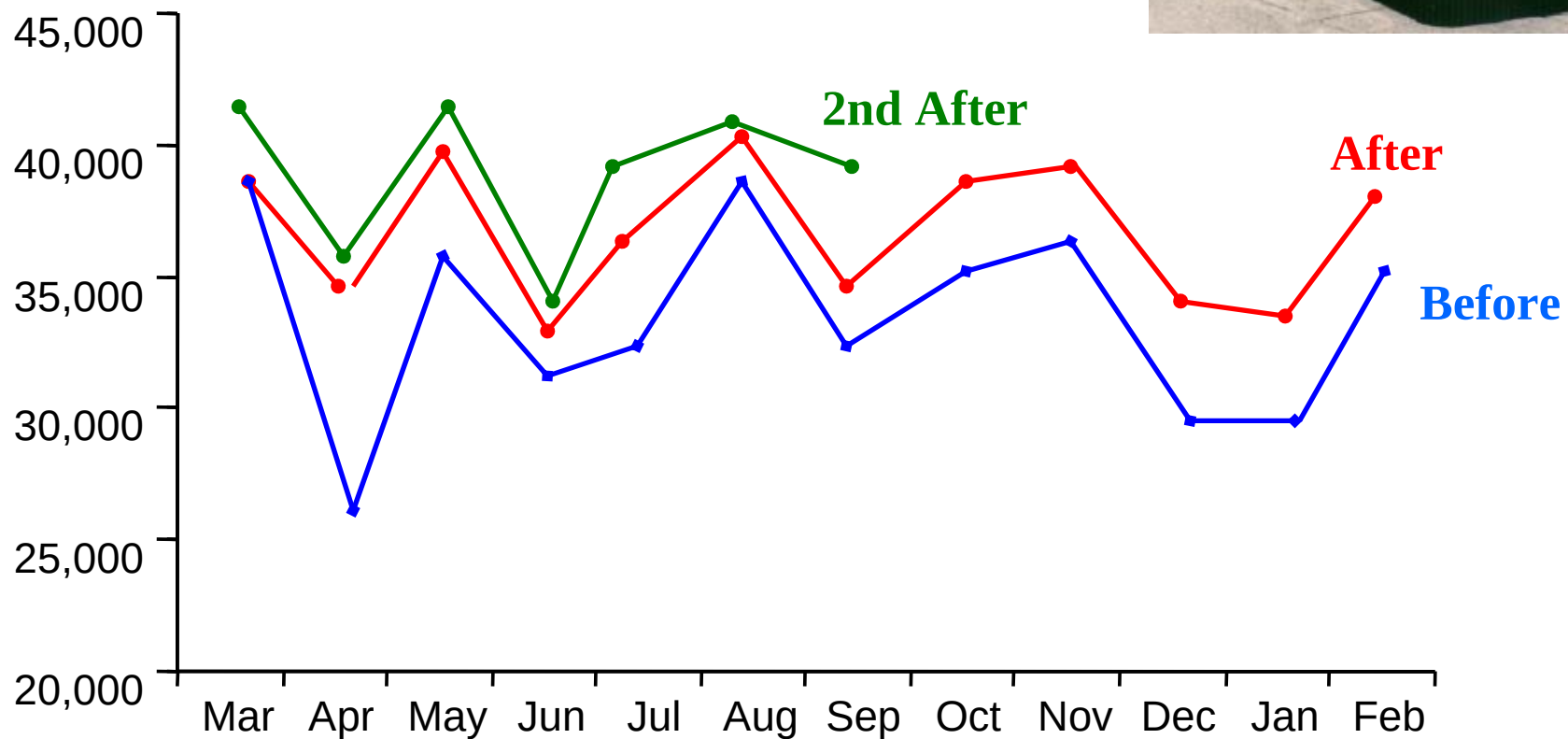
自動車分担率の変化（南パース市）

自動車分担率



★ = Travel Survey

バス利用者数の変化（Cambridge市）



Increase of 10% (for 19 months+)

職場モビリティ・マネジメントによる

「**エコ通勤**」の推進
の取り組み例

(取り組み1) 職員への情報提供 (TFP)

クルマ通勤の皆さんに、
「クルマ以外での通勤」を考えてもらう
機会を設ける

クルマ通勤者の中には、よくよく考えてみれば、
自転車・バス・電車等で通勤できる職員が、意外という。

「明石市」での取り組み

→ 一度限りのアンケート調査(one shot TFP)だけで、
クルマ通勤者の**10.1%**が、クルマ通勤を完全に取りやめた

「宇治市」での取り組み

→ 一度限りのアンケート調査(one shot TFP)だけで、
クルマ通勤者の**12.8%**が、クルマ通勤を削減

かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト 宇治2005



○目的：中心市街地に集中する通勤渋滞の解消

○実施体制：宇治地域通勤交通社会実験推進会議
(国・府・宇治市・商工会議所・地元企業・交通事業者・NPO)

○実施内容：

- 「コミュニケーションアンケート」の取り組み(9/12配布～9/16期限)

宇治地域の事業所の全通勤者(約5000人)に、
以下の3点セットを配布

- ①動機付け冊子
- ②通勤マップ
- ③ アンケート (←「考えるきっかけ」を与えるもの)

動機付け冊子

クルマと健康や環境の 一般的情報を提供.

※京都大学藤井聡教授「エコ通勤のススメ」より

p1

「かしこいクルマの使い方」 を考えるプログラム

クルマはとても便利で、快適な乗り物です。

しかし、クルマのある生活には、
困った事も少なくありません。

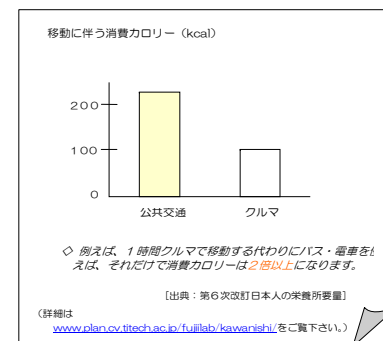
ここではこの事について、
少し**冷静**に考えてみましょう。



p2

クルマ利用と「健康」

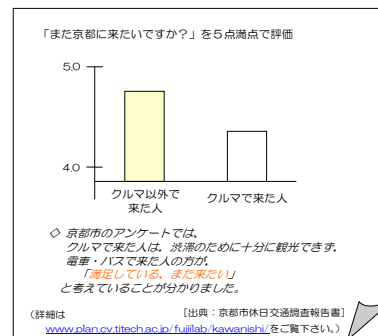
クルマではずっと座っていられます。
だからこそ、便利なのですが、
だからこそ、**健康**にはあまり良くありません。



p3

休日ドライブの「憂鬱」

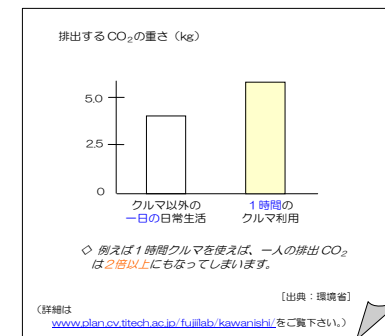
休日のクルマでのお出かけは、渋滞が多くて、
あまり「**楽しくない**」ことも、あるかも知れません。



p4

クルマ利用と「環境問題」

ちょっとクルマを使うだけで、
あなたが排出するCO₂ (二酸化炭素・**地球温暖化ガス**) は
何倍にもなってしまいます。



コミュニケーション・アンケート

かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト・アンケート

—ご協力のお願い—

宇治地域にお勤めの皆さまへ

宇治市中心部には、さまざまな交通問題が発生しています。渋滞は、ドライバーに多大の影響を及ぼす。深刻な問題です。

この問題に取り組むことで、交通環境を改善し、渋滞を減らすことができれば、通勤・通学が楽になります。ぜひともご協力ください。

平成 17 年 9 月

- 10分程度
- 中面のアンケートよりお願いいたします。
- 回答いただいた切公表いたします。
- なお、「かしこいクルマの使い方」を考えたくなります。

※ご質問等は、下記まで（内容に関するもの）

（回答に関するもの）

問1 現在、どの交通機関で通勤・通学していますか？
ここに通勤で何日ずつか
※「電車」以外で通勤・通学している方は、具体的な交通機関を、

問2 普段の通勤の出発・到着時刻は、どのくらいですか？

問3 あてはまる口に「レ印」

- ①クルマでの通勤は、あ
- ②クルマでの通勤は、あ
- ③クルマ通勤は、できる
- ④クルマ通勤を、できる

問4 自宅から自転車で、通勤しようと思えば

問5 自宅からバイクで、通勤しようと思えば

問6 皆さんに、「電車やバス

① まず、同封の「宇治

② 電車・バスで、通勤し

③ 電車・バスで通勤する

④ その駅・バス停と職場

問7 通勤にクルマを少しでも利用している方にお聞きします。（クルマ通勤を全くしていない方は、問9へ）

① 普段、職場に着くのは、8時～8時半の間ですか？

- はい
- いいえ（→ 問8 にお答え下さい）

② 一匹のクルマが、出発時刻をずらすだけでも、渋滞は大きく緩和することが知られています。出発時刻を変えることは、可能だと思いますか？

- 絶対無理（→ 問8 にお答え下さい）
- 無理ではないが、できると思う

③ 出発時刻を変えるとしたら、何時間、職場に着くように、何時間、自宅を出ようと思いますか？

時	分
時	分

問8 再び、通勤にクルマを少しでも利用している方にお聞きします。

① まず同封の小冊子、「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト 宇治20

② クルマ以外で通勤するとしたら、何を使いますか？（複数回答可）

- 徒歩
- 自転車
- タクシー
- 路線バス

③ その場合、ご自宅から職場まで、どのような経路で通勤しますか？
右下の＜記入例＞を参考に、下の箱にご記入下さい。



宇治地域 通勤マップをご参照ください

問9 9月下旬にアンケート調査を予定しています。おって、アンケート用紙（今回の用紙）をお送りいたしますので、もしよろしければ「事業所名」と「お名前」をご記入下さい。

事業所名 所属名 お名前

ご協力、ありがとうございました。

交通や環境の問題は、ひとり一人に、少しずつご協力いただければ、大きく改善されるかもしれません。

もし、できそうな事があれば、できそうな時から、少しずつ、ご協力下さい。

宇治地域通勤交通社会実験推進会議
（国土交通省 京都府 宇治市 宇治商工会議所）



地域の公共交通がどうすればより使いやすくなるのか、もし、ご意見ございましたら、是非、お聞かせください。

注）本プロジェクトでは、9月21日・22日に、宇治地域の事業所にお勤めの方々と一緒に「かしこいクルマの使い方を考える取り組み」を企画しています。もしよろしければ、皆様もその機会に「かしこいクルマの使い方」をお考え下さい。

※京都大学藤井聡教授「エコ通勤のススメ」より

実証実験の結果

- ワンショットTFP: アンケート回収率67%
(3002通(対象:4675)回収)
- (1年後の調査から...)
約2割のクルマ通勤者が, クルマ通勤を削減...
- 鉄道利用者の増大 (9/8→9/21で比較 朝の7・8時台定期外利用)

JR宇治駅	280人	→	367人	31%増
京阪宇治駅	88人	→	150人	70%増
近鉄大久保駅	680人	→	810人	19%増
- バス・歩行者・自転車利用者も増大

(取り組み2) 通勤バスの運行

可能な限り複数企業で共同しつつ
通勤者のための「通勤バス」を導入する

通勤者の居住地をきちんと調べて、

複数の企業で

そして、場合によっては、交通事業者を交えて

上手くコーディネートできれば、非常に「便利」な通勤手段となる

「京都市」(久世工業団地)での取り組み

→ 「工業団地」で、バラバラに所有していた通勤バスを共有化
「工業団地」が主体的に運行することとし、
これまでバスが無かった企業も利用できるように。

(取り組み3)「通勤手当」の変更

通勤手当を改変し、
クルマ通勤から他の手段への転換を促す

「名古屋市役所」での自主的取り組み

- 自転車利用者に対する報奨金の導入,
クルマ利用者に対する通勤手当の減額
- 5km圏内のクルマ通勤者が**半減**

「ヤマハ発動機」での自主的取り組み

- 直線距離で2km以上を徒歩・自転車で通勤する場合に
月千円の手当てを支給する

(取り組み4)「エコドライブ」の推奨

エコドライブ により

燃料費・交通事故・車両の維持管理費

の削減を目指す → 車両の効率的利用につながる

■「ESCO事業」

- エコドライブ推進のための初期費用を、ESCO事業者が負担
ex) 燃費計など
- 企業内でエコドライブの実践
- 削減できたコストの半額を、企業がESCO事業者を支払う

■「エコドライブ・コンサルタント」(株)アスア

- エコドライブ実践のためのコンサル料を、アスアに支払う
- コスト削減できなければ、コンサル料を全額返還

(株)ダイコー商運 の事例1

活動開始から7年間で

- 売上高 164.3%に向上
- 全体燃費 19.5%向上
- 整備経費 29.9%削減
- 走行距離当り整備費 43.1%削減

燃費19.5%up

売り上げ
64.3%up

車両整備経費
29.9%down

(株)ダイコー商運 の事例2

- コスト削減分の半額は、従業員に配分
ex)400万円分のコスト削減
 - 200万円を従業員に配分
 - 配分の仕方でモメる
 - 半年に1度、ミーティングを開催し、
社員の意見を柔軟に取り入れる工夫

不公平感の緩和

- 車両整備もドライバー本人が実施
 - エコドライブで整備回数が減少
 - 自社の整備工場が空き、他社の車両整備が可能に。
 - 売り上げ増

(株)ダイコー商運 の事例3

積荷別 燃費ウエイト表		
A	往復とも、軽自動車の輸送 比率が75%以上	+0.10
B	往復とも、軽自動車の輸送	+0.05

平成18年度	
①	普通車の輸送比率が75%以上
②	普通車の輸送比率が75%、ランクル等の輸送比率が25%以上
③	普通車の輸送比率が75%、ランクル等の輸送比率が25%以上
④	普通車の輸送比率が75%、ランクル等の輸送比率が25%以上
⑤	普通車の輸送比率が75%、ランクル等の輸送比率が25%以上

運搬物の種類や車種により目標燃費の設定を
細かく分類して行い、
ドライバーの意見に柔軟に対応することで、
(半年毎に見直し)
不公平感をなくすことに努めている

→**継続が可能**となっている

その他の取り組み

4) クルマ通勤の許可基準の改変

大学キャンパスなどでは、しばしば採用される

5) クルマ駐車場の削減

通勤許可基準の改変と併用される。
「自転車駐輪場」に変更することもあり得る。

6) 自転車通勤の奨励

駐輪場開設 / シャワー・ロッカー室の整備
「職員の健康管理手法」の一つとしても位置づけ可

7) 採用基準の見直し, 企業／寮立地の検討

より抜本的な取り組み.

いずれにしても、まずは...

どの様に進めていくかの「プラン」
を立てることが第一歩！

（基本検討項目1）「目標」

- ・自動車通勤者の〇%の転換，通勤者の公共交通でのモビリティの向上 等

（基本検討項目2）「各年次の，取り組みの概要」

- ・自動車通勤者への呼びかけの実施，通勤バスの実施や共同化，自転車通勤の奨励，レンタサイクルシステムへの参加，通勤補助制度の見直し等.

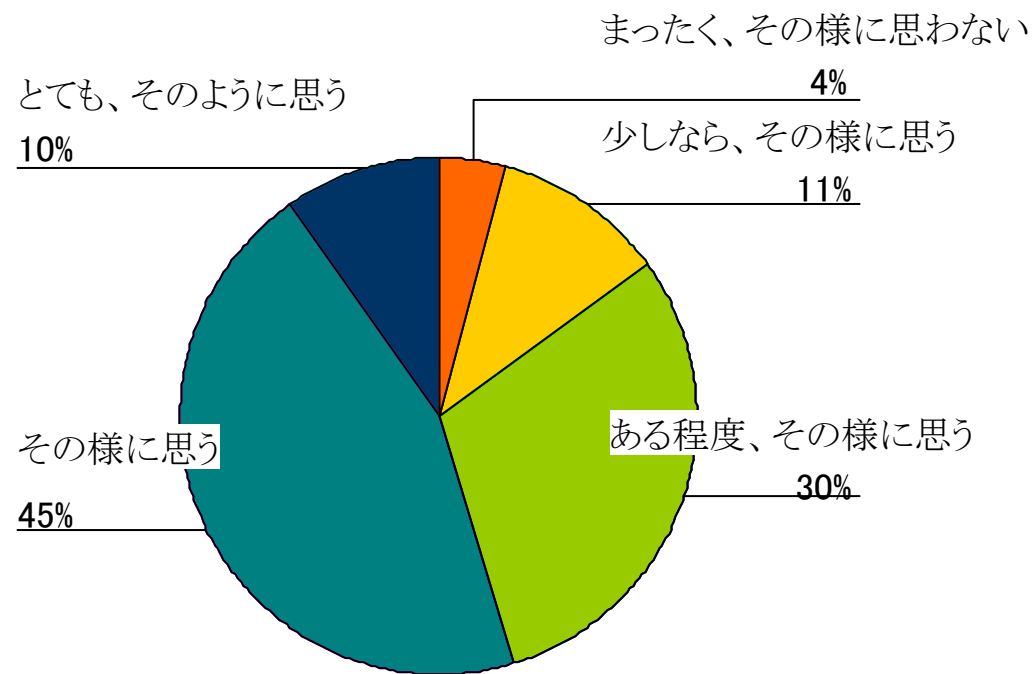
（基本検討項目3）「取り組み担当／体制」

- ・どの部署が，こういった対応をするか？ 主たる担当者は？ 等

おわりに

- 職場モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進は、環境問題の点から求められているだけでなく.....
地域，経営，そして，職員といった**様々な観点からの合理性**を持つもの.
- もちろん，最初から抜本的な取り組みを直ぐに実施することは難しいが....
まずは，「**何ができるのか**」を 考えところからなら，どのような状況でも実施可能.
- そして.....

(貴事業所では) 通勤自動車を削減したいと思いますか？

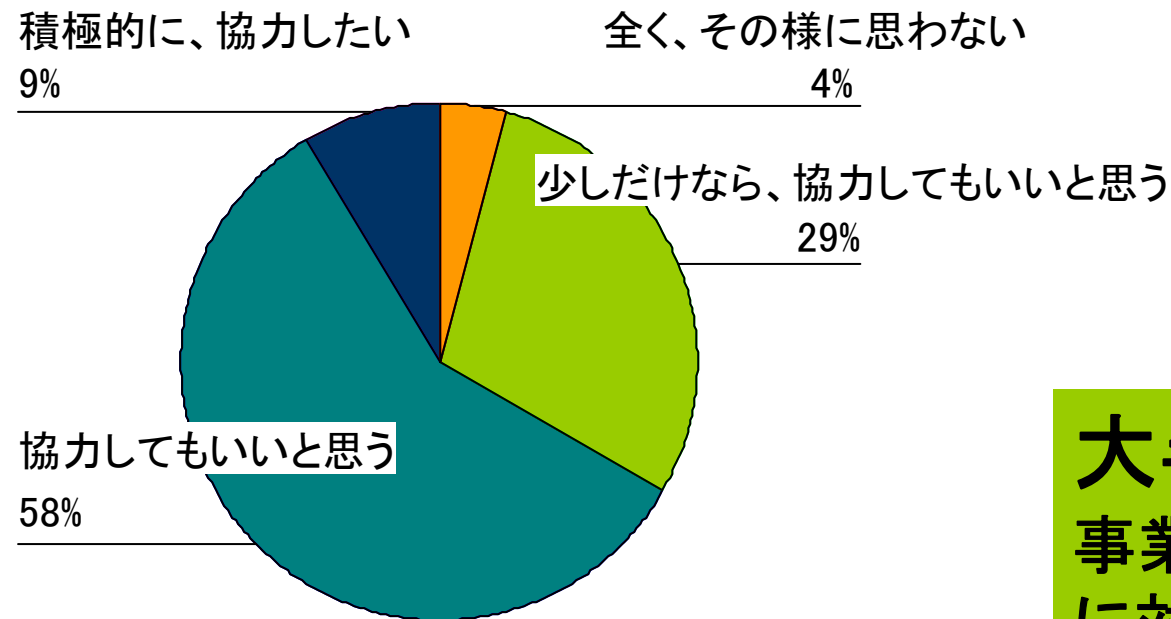


**大半(95%)の
事業所が、自動車通
勤削減の意向を持つ。**

**半数以上(55%)
が、積極的に減らした
いと考えている。**

(対象: 近畿運輸局管内の自動車通勤率10%以上の93事業所
調査対象371全事業所の場合には、より高い意向があった)

(貴事業所では)
「環境対策」「渋滞対策」で自動車通勤を削減する
公的取り組みに協力してもいいと思いますか？



**大半(96%)の
事業所が、「エコ通勤」
に対して協力的。**

(対象:近畿運輸局管内の自動車通勤率10%以上の93事業所
調査対象371全事業所の場合には、より高い協力意向があった)

「通勤」の問題に地域全体で取り組み、
それによって、本当に、
環境問題や渋滞問題が、
改善・解消していくということは、
非現実的なことではない。

詳しくは...

- 「エコ通勤」について
→ 国土交通省 「エコ通勤」HP
※「エコ通勤 ポータルサイト」で検索
- 行政施策「モビリティ・マネジメント」について
『モビリティ・マネジメント入門』（藤井聡・谷口綾子著）
- 日本モビリティ・マネジメント会議HP（各種の事例情報）
<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/>

参考文献

<入門>

■モビリティ・マネジメント入門 (学芸出版社)

藤井聡・谷口綾子著

2008年3月10日発売



<実践>

■モビリティ・マネジメントの手引き (土木学会)

土木計画学研究委員会 態度行動変容研究小委員会編

<理論>

■社会的ジレンマの処方箋 (ナカニシ出版)

藤井聡著

モビリティ・マネジメント
をはじめる前に

モビリティ・マネジメントを始める前に...

- 「動機付け」は**可能**か？

- 交通システムは不便すぎないか？
- MMとパッケージできる他の施策はあるか？
- あるとすれば、それは一体何か？
(※ 実施主体者が、交通事業者か？ 公的主体か？
健康？ 環境？ 出費？ モビリティ確保？)

- 一体、**どんな、具体的情報**を提供できるか？

- 「良い地図」「時刻表」等があるか？なければ、つくれるか？

動機付けが「**不可能**」なら、
他の施策への変更／併用を検討
「**不可能ではない**」のなら、MMを検討

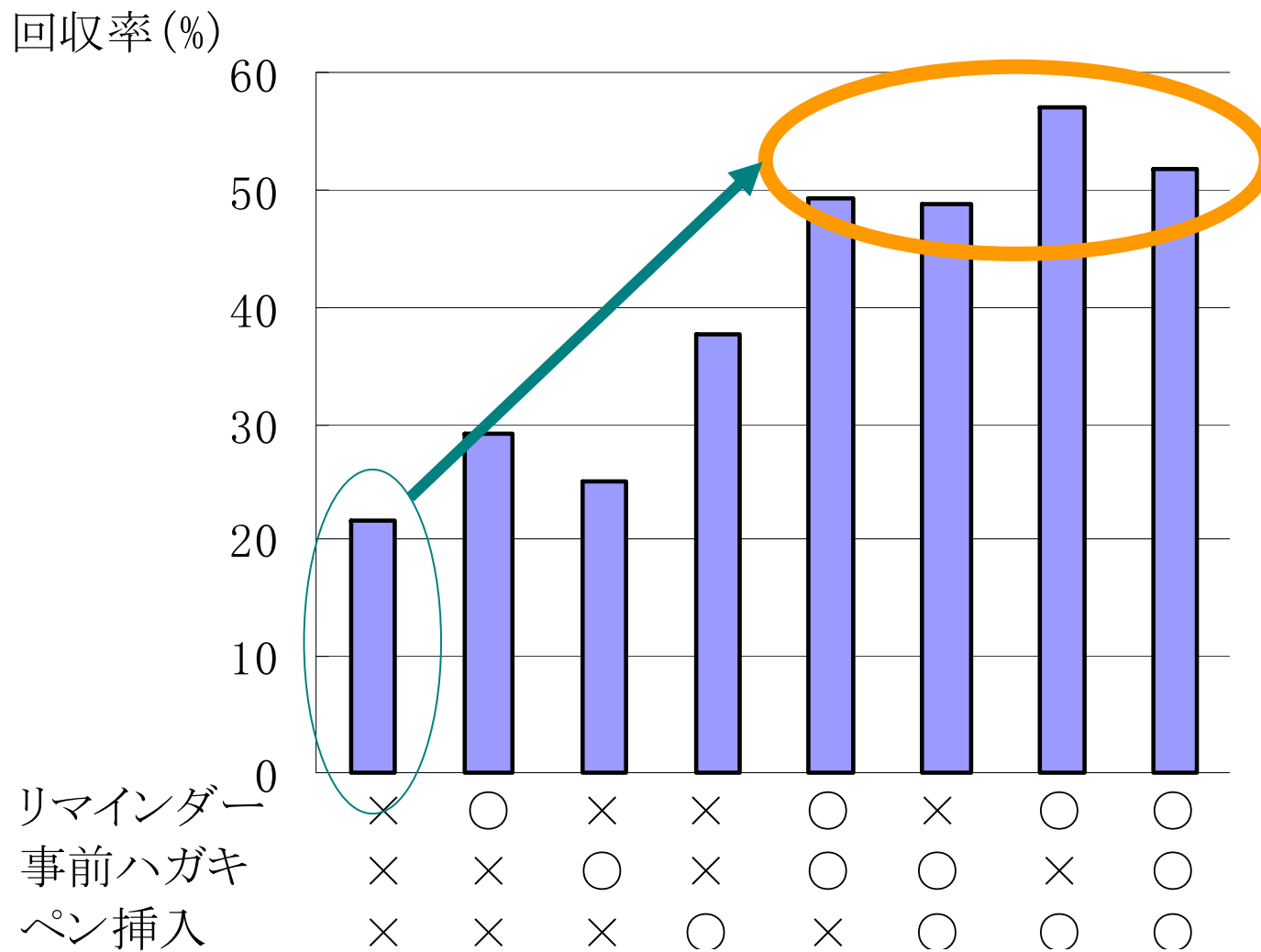
MMの成功のための6つの条件

- ① 丁寧さ 未知の他者とのコミュニケーションの基本
- ② わかりやすさ いずれのコミュニケーションでも基本
- ③ 適切な担当者 成功に向けた最大の条件
- ④ 個別性 一人一人、個別の情報を提供
- ⑤ 二面性 例えば、「自動車は悪い！」という
一方的メッセージは避ける
- ⑥ 具体性 「具体的にどのようにすべきか？」の
情報を提供

MMのコミュニケーション効果を 上げるコツ (1)

$$\begin{array}{lcl} \text{MM効果} & = & \text{参加率} \quad (\text{例: } 70\%) \\ (\text{例: } 21\%) & & \times \\ & & \text{参加した人の行動の変化率} \quad (\text{例: } 30\%) \end{array}$$

- ◆「参加率」を上げるための努力を忘れない！
- ◆そのためにも「**配布の流れ**」を事前に何度もイメージし、適切に設計していく。
- ◆そして、「パッケージング」にも細心の注意を払う
 - － 対象者の「**視線の流れ**」「**開封の流れ**」を徹底的にイメージする。
 - － 必要に応じて「**専用フォルダ(紙入れ)**」をつくる。



ちょっとした工夫で、
参加世帯は、**3倍**近くにもなる！

MMのコミュニケーション効果を 上げるコツ（2）

参加した人の行動の変化率 を上げるために。。。。

- ◆「**何で動機付けをするのか**」を、徹底的に考える
 - ・「**どんな具体的情報**」を提供するか、徹底的に考える
- ◆何人もの身の回りの「**一般の方**」の意見を聞く。
- ◆「関係各位の顔を立てて調整していく」のは
改善ならず**改悪**に繋がる！
- ◆「熱意」と「誠実さ」が無ければ失敗する

広報の重要性

～ デザインと遊びごころ ～



車は
人の心を動かすためにある
これまでも。これからも。

NISSAN SKYLINE

自由と
日本全国と
ラクティス



Life is Drive



SHIFT_the future

Life is Drive

クルマのある生活が当たり前になった今の時代 クルマが憧れだった時代
いつの時代もクルマはあなたの人生と共にありませんでしたか？
クルマとともに歩んできたあなたのLife is Driveをぜひ、語ってください。



SOUND

いつの時代も、クルマはみんなの夢だった。

クルマとともに歩んできたあなたのLife is Driveを
ぜひ、語ってください。



クルマのある生活は、楽しい！

かっこいい！ 快適！ 便利！

▽ SPECIAL NEWS

莫大な広告費

日本の総広告費('06)は約6兆円

国内総生産の1.18% (電通ホームページより)

テレビCM放送回数 広告主ベスト20

順位		広告主	放送回数	放送秒数	前月比(%)
1		花王	3,740	66,345	152.1
2		ハウス食品	3,704	55,980	139.0
3		興和新薬	3,453	51,795	133.0
4		日本コカコーラ	1,828	28,155	160.2
5		トヨタ自動車	1,763	28,920	85.0
6		P&Gジャパン	1,688	40,095	105.7
7		サントリー			
8		武田薬品			
9		味の素			
10		地上デジタル放送推進協会			
11		麒麟ビール			
12		ユニリーバ ジャパン			
13		エバラ食品	1,022	15,585	104.8
14		第一三共ヘルスケア	895	13,500	125.7
15		マツダ	871	13,065	178.1
16		日産自動車	847	13,875	96.2
17		ソフトバンクモバイル	841	13,950	111.4
18		東宝	820	14,865	138.1
19		ヤクルト			
20		ライオン			

クルマ企業は
テレビCMのお得意様

月間 テレビCM 放送回数 広告主ベスト20 (2007年10月)
ビデオリサーチコムハウスHPより

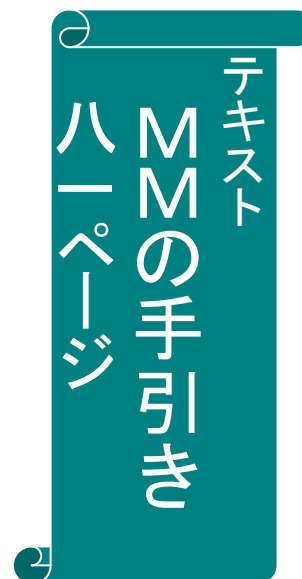
自動車に起因する社会的ジレンマ 緩和のためのツール

クルマとかしこくお付き合いできるように
人々の意識や行動が変わるためには

使いやすい公共交通や路線図は必須

... それだけでなく、
ちょっとした遊びところで

エモーション (情動) に訴えかける
ことも必要では？



エモーショナル・キャンペーンとは？

■クルマはカッコいい！ ……クルマ会社のイメージ戦略でも、過度にクルマに依存したライフスタイルはカッコ悪い(?)

■公共交通もカッコいい！

公共交通を**日常で使う「ライフスタイル」**はおしゃれ。
……………というイメージ戦略も必要では？

非日常の「旅」「出張」の足というよりも、

日常の「足」としての

公共交通のイメージを向上させたい

ポスター、チラシ、キット

ウィーン市交通局の公共交通利用促進エモーショナル・キャンペーン

Our tour bus. ぼくらの(コンサート)ツアーバスだ.



ポスター、チラシ、キット

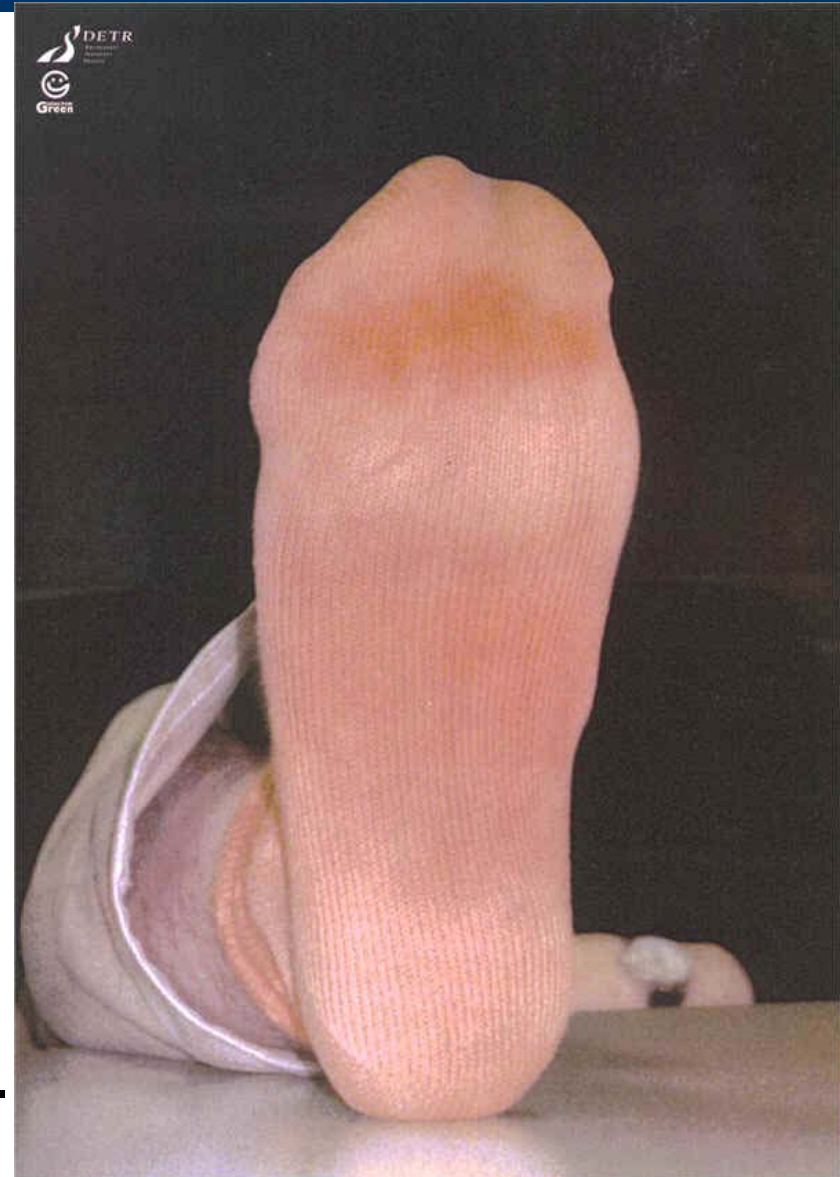
スウェーデン イエテボリ市交通局のキャンペーンポスター



ポスター、チラシ、キット

英国TRAVELWISE
キャンペーンポスター

The best way to improve air quality.
Sweaty feet.



TOKYO HEART by 東京メトロ

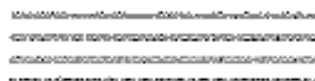


日常の足としての イメージ戦略例



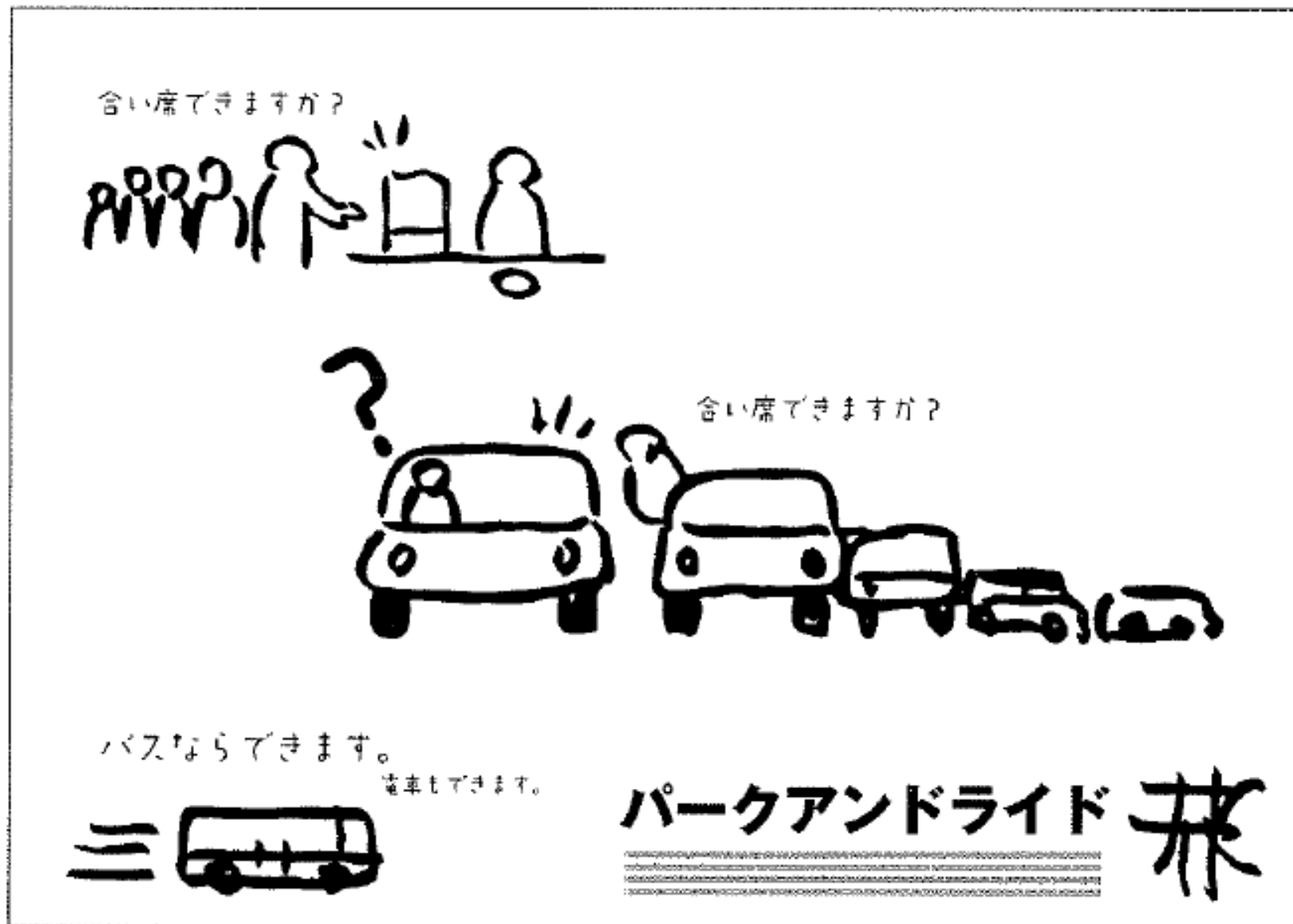
仙台市： P&RのPRポスター案1

マイカーからバスへ、電車へ

つながる
エリア 
拡大。 
パークアンドライド



仙台市： P&RのPRポスター案2

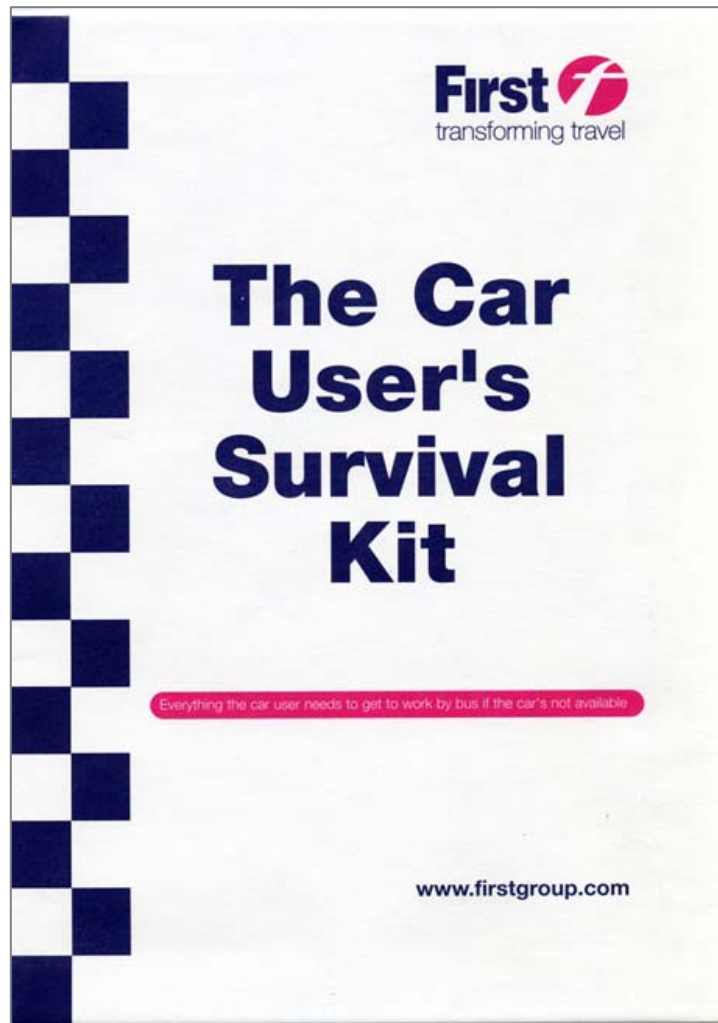


社会的ジレンマの解決策 心理的方略の

- ツールデザイン
- ブランディング

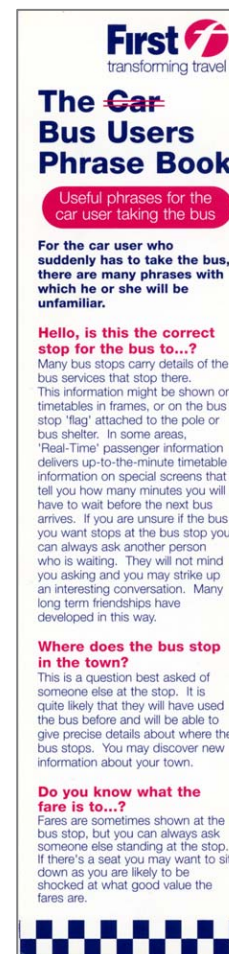
Oldhamプロジェクトでのキット例

<交通事業者Firstが提供したキット>



この封筒の中に...

■ 緊急対応用 チケット



■ バス初心者のためのフレーズ集

ボローニャ市交通局の ブランディング戦略

- テーマカラーは赤
- イメージロゴ

atcitta



バスも、バス停表示も、
ボローニャのテーマカラーは
赤



日本のMMブランド戦略

- 共通ロゴ



モビリティ・マネジメント

- プロジェクト
のロゴ



- 関連イラスト



- JCOMMロゴ



動機づけ冊子の例

茨城県高校生の通学時の公共交通利用促進



MMのツール・デザイン

デザイン = 奇抜な意匠？

否！

機能的かつ**美的**に優れたツールこそが
人々の態度や行動を変容させるはず。

広報活動の重要性

■エモーショナル・キャンペーン&ツール・デザイン

モビリティ・マネジメントには、
真剣にクルマ抑制を訴える姿勢
と

ほんの少し、遊びごろ
があると
楽しくなる

ありがとうございました。