北陸EST 工コ通勤 31st, Aug. 2010

モビリティ・マネジメントによる エコ<u>通</u>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

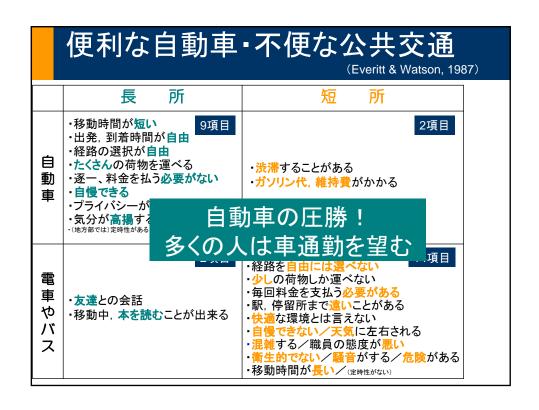
動かないもの:植物、鉱物・・・

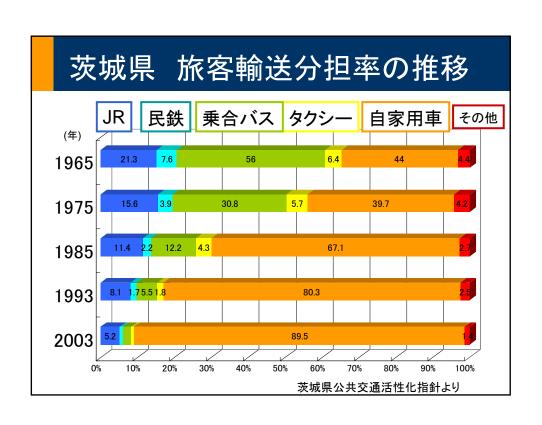
ヒトは、動かなければ (移動しなければ)生きていけない

移動するためには...「足」が必要

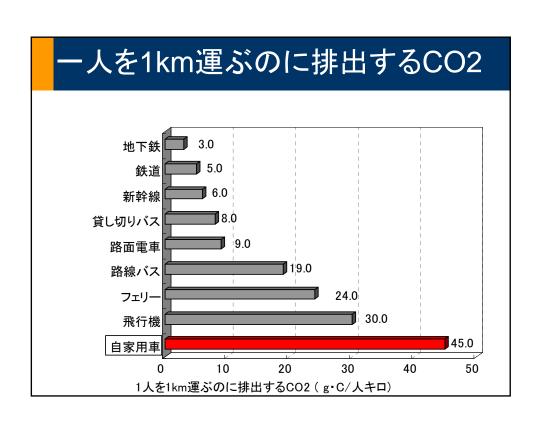
遠くに移動するためには、クルマや自転車、バス、鉄道、飛行機

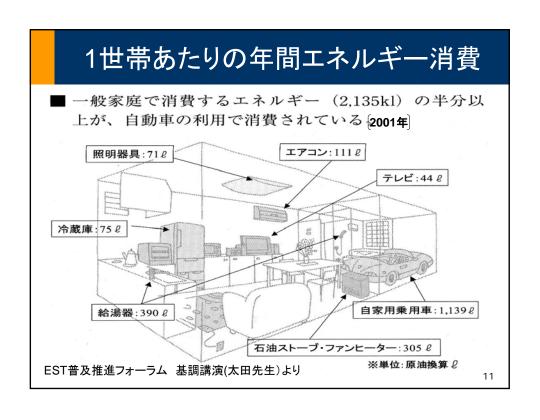
個人の足:足、自転車、バイク、クルマ 地域の足:バス、路面電車、鉄道など 広域の足:鉄道、新幹線、飛行機など

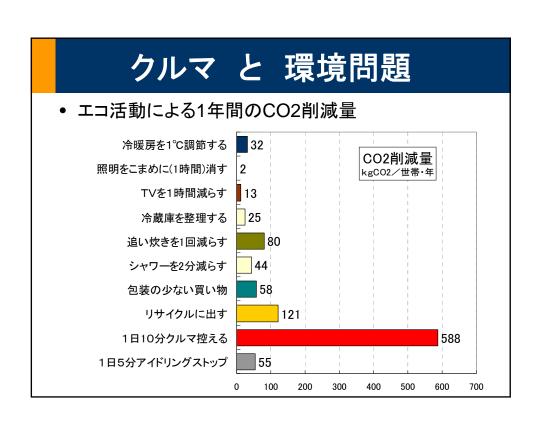












エコは大事かもしれないけど、 企業にとって一番大事なのは<mark>経営</mark>。

おっしゃるとおり。 ただし、「**エコ通勤**」は 環境にとって<mark>のみ、</mark>望ましい わけではありません

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....

Q. どちらが体にいいでしょう?

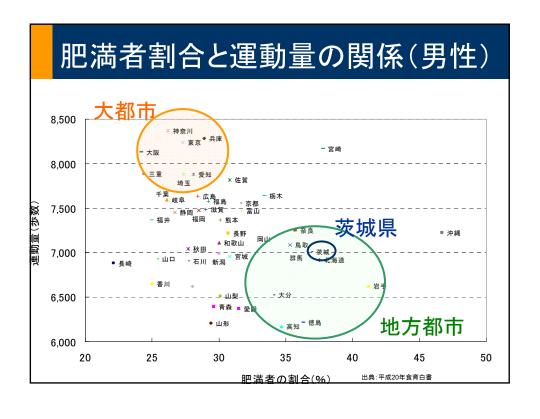


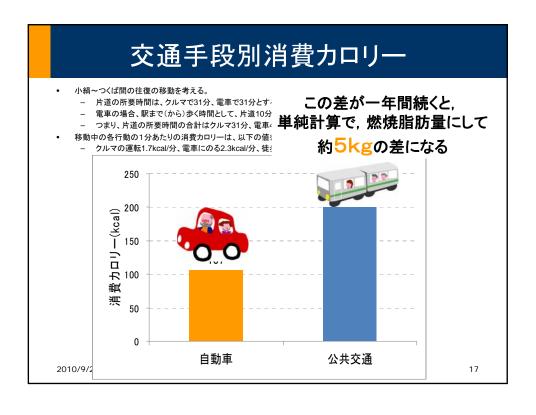
a. 大都市(東京、神奈川など) b. 地方都市(徳島、高知など)

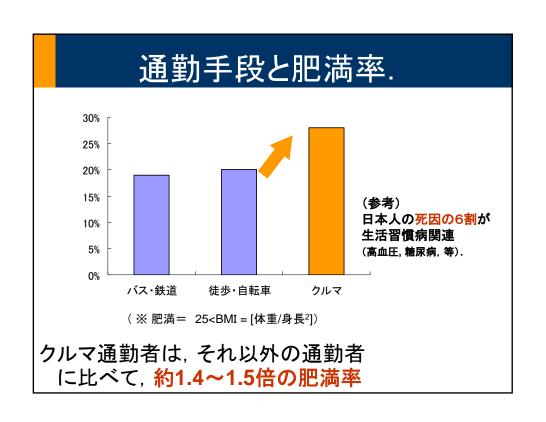


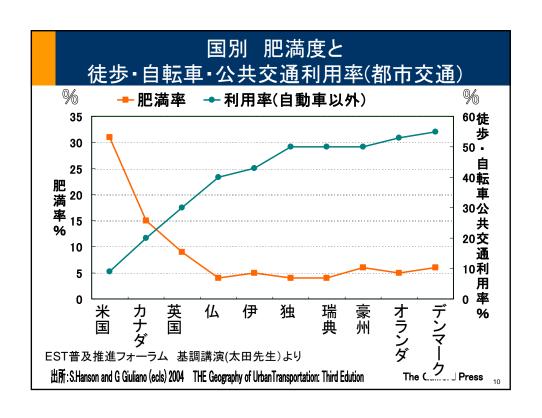
正解は?

- a. 大都市(東京、神奈川など)
- b. 地方都市(徳島、高知など)









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、安上がりな場合も....?!

地域全体

の視点で考えると....

地域愛着とクルマ利用

- ■クルマを使うのをやめさせると、 風土との接触量が増える、という因果関係
- ■風土との接触量が増えると、 地域愛着が強くなる、

という因果関係地域愛着の研究 (鈴木、藤井(2007))より 両者をあわせると、

> クルマばかり使っていると, 地域愛着がなくなっていく!

地域愛着は一つの公共心の形式 車利用がパブリックマインド(=公共心)を 奪い取るということを意味している?

子どもの乗せられ移動(クルマ)

オルテガ「大衆の反逆」(1930)によると、大衆とは 「凡庸であることを自認しつつ、何ら努力もせずに 責任も負わずに自らの権利を主張するような人々」

大衆か否かを規定する二要因:因子分析より。 (1)傲慢性:ものの道理や背後関係はさておき、とにかく自分には様々な能力が 備わっており、自分の望み通りに物事が進むであろうと盲信する傾向 (2)自己閉塞性:自分自身の外部環境からの閉塞性

■どんな幼少期を過ごすと大衆性が醸成されるか 「傲慢性」に影響を及ぼしている幼少期の生活についての 変数は、「自動車利用」だけ!

...子供の頃にクルマばかり使う家に育った人間は, 大人になると、傲慢な奴になるということが統計的に示唆

子どもの乗せられ移動(クルマ)2

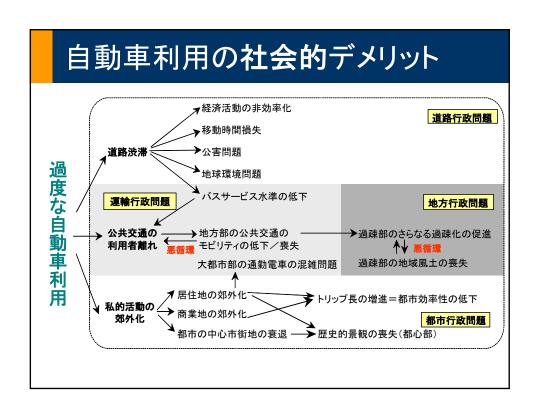
ある保育園で、園児に 「通園しているときの絵」を書いてもらった

- ■歩いて通園している園児 草や花、犬など道ばたの様子
- ■自動車で送迎されている園児 電信柱、信号など

通園の交通手段で、絵の豊かさがちがう!

:鈴木文彦先生談

通園・通学手段が、子どもの原風景に大きく影響 する可能性



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 管理者の立場からも

社会的な観点からも (渋滞・環境・地域愛着・子どもの健全な生育等)

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。

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」でない

他の手段での通勤を呼びかけていく取り組み.

コミュニケーションを主体とした交通施策MM (モビリティ・マネジメント)の手法が有効に機能



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、意外といる。

「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

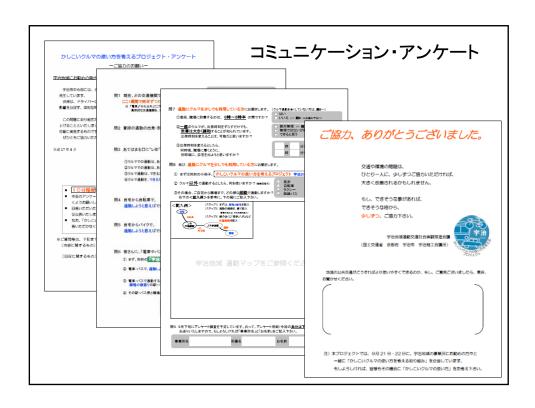
- **〇目的**: 中心市街地に集中する通勤渋滞の解消
- **○実施体制**: 宇治地域通勤交通社会実験推進会議 (国·府·宇治市·商工会議所·地元企業·交通事業者·NPO)

〇実施内容:

- 「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点セットをで配布
 - 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)







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%增** 京阪宇治駅 88人 → 150人 **70%增** 近鉄大久保駅 680人 → 810人 **19%增**

• 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、<mark>交通事業者</mark>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



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

<u>7) 採用基準の見直し, 企業/寮立地の検討</u>

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.

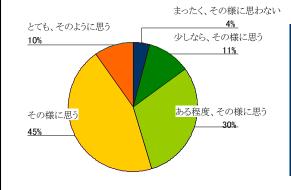
(基本検討項目3)「取り組み担当/体制」

・どの部署が、どういった対応をするか? 主たる担当者は誰になるか? 等

エコ通勤、してみませんか?

- 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,どの様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

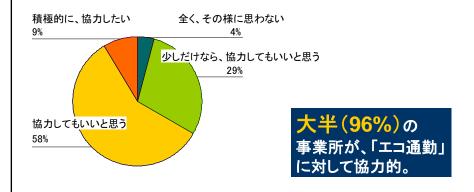
事業所が、自動車通 勤削減の意向を持つ。

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?



(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.

より詳細は...

- 「エコ通勤」について
 - →国道交通省 「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/

広報の重要性

~ デザインと遊びごころ ~



一人の心を動かすためにある これまでも。これからも。

NISSAN SKYLINE







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% (電通ホームページょり)

| Ť | | | ᄪᅜ | 女位 | :告: | Èベスト20 |
|----------------------|-------|--|--|--|--|----------------|
| | | · · · · · | | | | |
| | 位 | 広告主 | 放送回数 | 放送秒数/前 | | |
| 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 | 0 | 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 | | | _ ^ | Alle I |
| 8 | 0 | 武田薬品 | - | フルマ | マイド | 業は |
| 9 | 0 | 味の素 | • | | · — | |
| 10 | 0 | 地上デジタル 放送推進協会 | _ , , | 10 L | 10- | トンに 立 ## |
| 11 | 0 | キリンビール | アレ[| | ハリノ | お得意様 |
| | | | | | | |
| 12 | 0 | ユニリーバ ジャパン | | | | |
| 12 13 | • | | 1,022 | 15,585 | 104.8 | |
| | 0 | ユニリーバ ジャパン | | 15,585 13,500 | 104.8 125.7 | |
| 13 | 0 | ユニリーバ ジャパン エバラ食品 | 1,022 | | | |
| 13 14 | 0 | ユニリーバ ジャパン エバラ食品 第一三共ヘルスケア | 1,022 895 | 13,500 | 125.7 | |
| 13 14 15 | 000 | ユニリーバ ジャパン エバラ食品 第一三共ヘルスケア マツダ | 1,022 895 871 | 13,500 13,065 | 125.7 178.1 | |
| 13 14 15 16 | 0000 | ユニリーバ ジャパン エバラ食品 第一三共ヘルスケア マツダ 日産自動車 | 1,022 895 871 847 | 13,500 13,065 13,875 | 125.7 178.1 96.2 | |
| 13 14 15 16 | 0 0 0 | ユニリーバ ジャパン エバラ食品 第一三共ヘルスケア マツダ 日産自動車 ソフトバンクモバイル 東宝 | 1,022 895 871 847 841 820 | 13,500 13,065 13,875 13,950 14,865 | 125.7 178.1 96.2 111.4 138.1 | -20 (2007年10月) |

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 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、 ちょっとした遊びごころで

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?

- ■クルマはかっこいい! ・・・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かっこ悪い(?)
- ■公共交通もかっこいい! 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

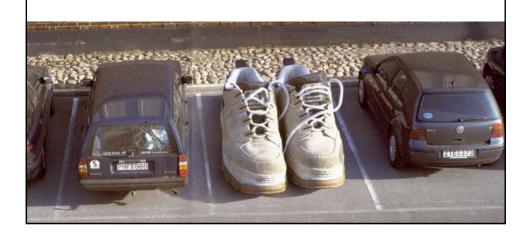
ウィーン市交通局の公共交通利用促進エモーショナル・キャンペーン

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



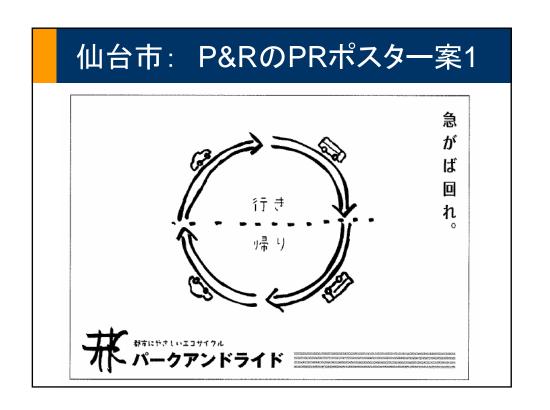
ポスター、チラシ、キット

英国TRAVELWISE キャンペーンポスター



The best way to improve air quality. Sweaty feet.















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





かし鉄バス

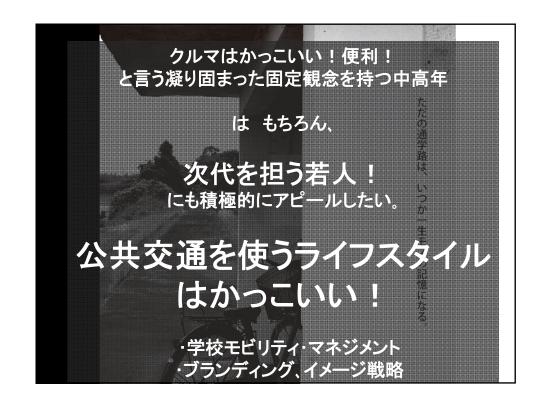
- 鹿島鉄道: 茨城県 平成18年3月に廃線
- 代替バスの運行 → 利用者は廃線直前の5~6割
- 鉄道跡地をバス専用道化できないか?
 BRT (Bus Rapid Transit)化
 筑波大学石田東生教授を中心に、検討委員会設置
- 茨城県、石岡市、小美玉市など関係各位の尽力で2010年8月運 行開始
- より利便性の高いシステム + 適切な情報提供+ 利用促進(イメージ戦略、ブランディング)を検討中

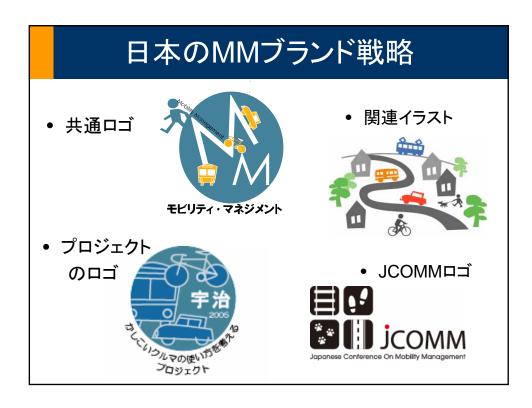
その一環として、**トータルデザイン検討チーム**設置。 現在、「バス車両」「バス停」「ターミナル」「住民参加の仕組み」 「モビリティ・マネジメント」等、トータルでデザイン・検討を進めている。











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

エコ通勤を成功させるには、

真剣にクルマ抑制を訴える姿勢

ىل

ほんの少し、遊びごころ

があると 楽しくなる

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



く実践>

■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

