

市民参加型モビリティ・マネジメント「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」の立ち上げと今後の展望

THE MOVEMENT ON MOBILITY MANAGEMENT: LAUNCH AND PROSPECTS IN FUKUOKA-CITY

山口 晋弘*・辻 健太郎*・藤井 涼**・二宮 建**

Kunihiro YAMAGUCHI, Kentarou TUJI, Ryou FUJII and Tatsuru NINOMIYA

To Cope with the transportation problems in the Central city area in Fukuoka-City, this study has set up the movement on Mobility Management, known in Japanese as “MACHI-ARUKAN-NE, KURUMA-HERASAN-NE UNDOU”. The launch of this movement included a lot of consultation with the member of Fuku-POMM (Fukuoka Platform On Mobility Management). As part of the process, the member registration system was built. This system allows the use of IC cards for transportation.

During this study, 570 people became members. This demonstrates that this movement has a possibility of being effective in Civic Action.

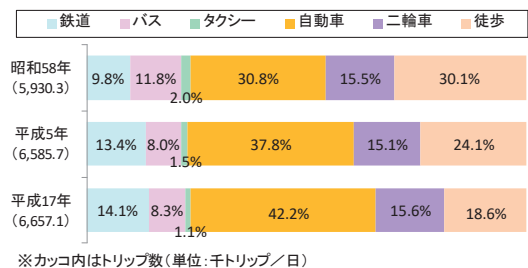
In this report, we review the launch details and prospects of this movement.

Keywords : Mobility Management, Civic Action, Traffic Jam Measures, Revitalization in Central City Area, Organization on Mobility Management

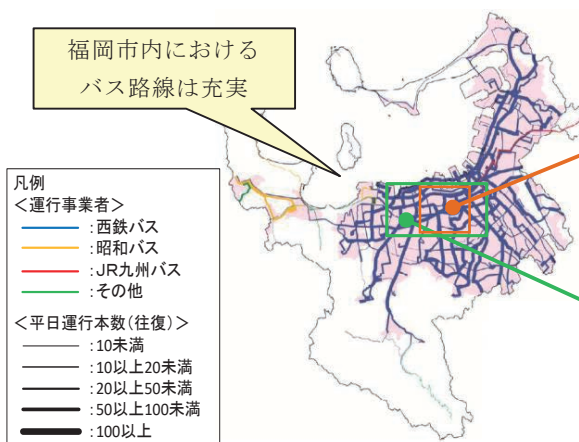
1. 本取り組みの背景

(1) 福岡市中心部における現状

福岡市中心部（天神地区・博多駅周辺地区）では、西鉄天神大牟田線、JR 線、市営地下鉄、バス等の公共交通の利便性が高い（図－1）にも関わらず、クルマ利用による移動が多く（図－2）、様々な交通問題（渋滞、環境負荷、交通事故等）の要因となっている。福岡市中心部を東西に抜ける国道 202 号においても福岡市中心部に主要渋滞箇所が多く存在している（図－3）等、直轄国道のみならず周辺道路を含めた面的な対策が必要となっている。



図－2 交通手段構成比の推移(通勤目的)²⁾



図－1 市内バス路線の運行本数(平成26年7月時点)¹⁾



図－3 国道202号における主要渋滞箇所³⁾

* コンサルタント国内事業本部 大阪支店 技術第一部 社会システムグループ

** コンサルタント国内事業本部 福岡支店 技術第一部 社会システムグループ

(2) 福岡モビリティ・マネジメント推進連絡会（FUKU-POMM）の発足

福岡市中心部における自動車の集中に起因する様々な交通問題（渋滞、環境負荷、交通事故等）に対し、ハード整備やソフト施策の推進だけでなく、市内における利便性の高い公共交通を活用し、市民ひとり一人に「かしこいクルマの使い方」への意識をみつめなおしてもらうことが近年、重要視されている。そこで、九州地方整備局福岡国道事務所（以下、福岡国道）では、平成16年度より、福岡市中心部におけるモビリティ・マネジメント（以下、MM）の推進を実施している⁴⁾。

福岡国道では、交通問題への面的な対策の必要性のもと、平成16～19年度に、学識経験者や交通事業者、福岡市による勉強会を立ち上げ、南区や城南区におけるMMの試行運用を行った。その後、実施成果を踏まえ、平成21年3月に、学識経験者、福岡市、交通事業者、九州運輸局が参画した福岡モビリティ・マネジメント推進連絡会（Fukuoka Platform On Mobility Management、以下、Fuku-POMM）を発足した（表－1）。

Fuku-POMMでは、発足以降、福岡国道や福岡市、交通事業者、まちづくり団体等の関係機関が主体となって実施する取り組みに関する情報共有・意見交換・連携手法の検討が実施されている。取り組みには、5つの方策（①パーク＆ライド（P&R）の利用促進、②公共交通乗換マップの活用・更新、③転入者MM、④都市交通マスタープランの策定・施策展開、⑤自動車に対するデ・マーケティングキャンペーン）（図－4）のもと、福岡市のモビリティ向上を目指しており、方策に基づく関係機関の取り組みが着々と進められている。

一方、Fuku-POMMの取り組みの中で、福岡市のモビリティの更なる向上、都市の活性化を目指し、関係機関の取り組みの連携強化、一元的に情報配信する仕組みの構築、一般市民を含めたサポート体制の確保を目指すための新たな仕組み

表－1 Fuku-POMM構成主体（平成28年6月時点）

学識経験者	京都大学教授、東海大学教授
交通事業者	福岡市交通局（鉄道）、九州旅客鉄道（株）西日本鉄道（株）（バス、鉄道）
まちづくり団体	We Love 天神協議会 博多まちづくり推進協議会
行政	九州地方整備局、九州運輸局 福岡県、福岡市



図－4 5つの方策に基づく各関係機関の取り組み⁵⁾

づくりが求められている。

(3) 本取り組み内容

以上を踏まえ、福岡市中心部における交通問題の解消に向けた公共交通の利用促進、まちの回遊性向上や活性化を目指し、関係機関の取り組みを有機的な1つの運動体として機能させるために、市民参加型モビリティ・マネジメント「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動」（以下、まちクルマ運動）の立ち上げを行った。また、実施主体として、「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動推進協議会」（以下、まちクルマ運動推進協議会）の発足を福岡国道の業務発注のもとで実施した。

本投稿では、市民参加型まちクルマ運動、まちクルマ運動推進協議会の紹介と試行実施における運動実施の効果検証および今後の展望について記載するものである。

2. 「まちクルマ運動」の立ち上げと「まちクルマ運動推進協議会」の発足

(1) 「まちクルマ運動」の立ち上げ

まちクルマ運動の立ち上げには、企画段階から関係機関との協議・調整を経て、運動実施による効果波及イメージ（図－5）の共有のもと、平成27年12月に立ち上げを行った。

まちクルマ運動は「参加者みんなで少しずつクルマを減らして公共交通を使って、もっとまちを歩こう！」という社会的な意義がある運動である。この意義のもと、①交通系ICカードを活用した会員登録制によるサポート体制の確保、②ホームページやスマホ、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）、会員へのメール送信による関係機関の取り組みを一元的に情報配信する仕組みを構築することで、関係機関の取り組みの連携強化を図っている（図－5）。

また、運動に賛同する会員が、関係機関が実施する公共交通利用促進策のイベント等に参加した場合には、くじ引き形式でのノベルティの提供を行い、③参加する楽しさとともに継続参加を促す仕組みを構築した。

なお、ノベルティは関係機関の協力のもと、提供頂いた物品により成り立っている。

以下、「まちクルマ運動」を構成する各要素1)～3) について紹介を行う。



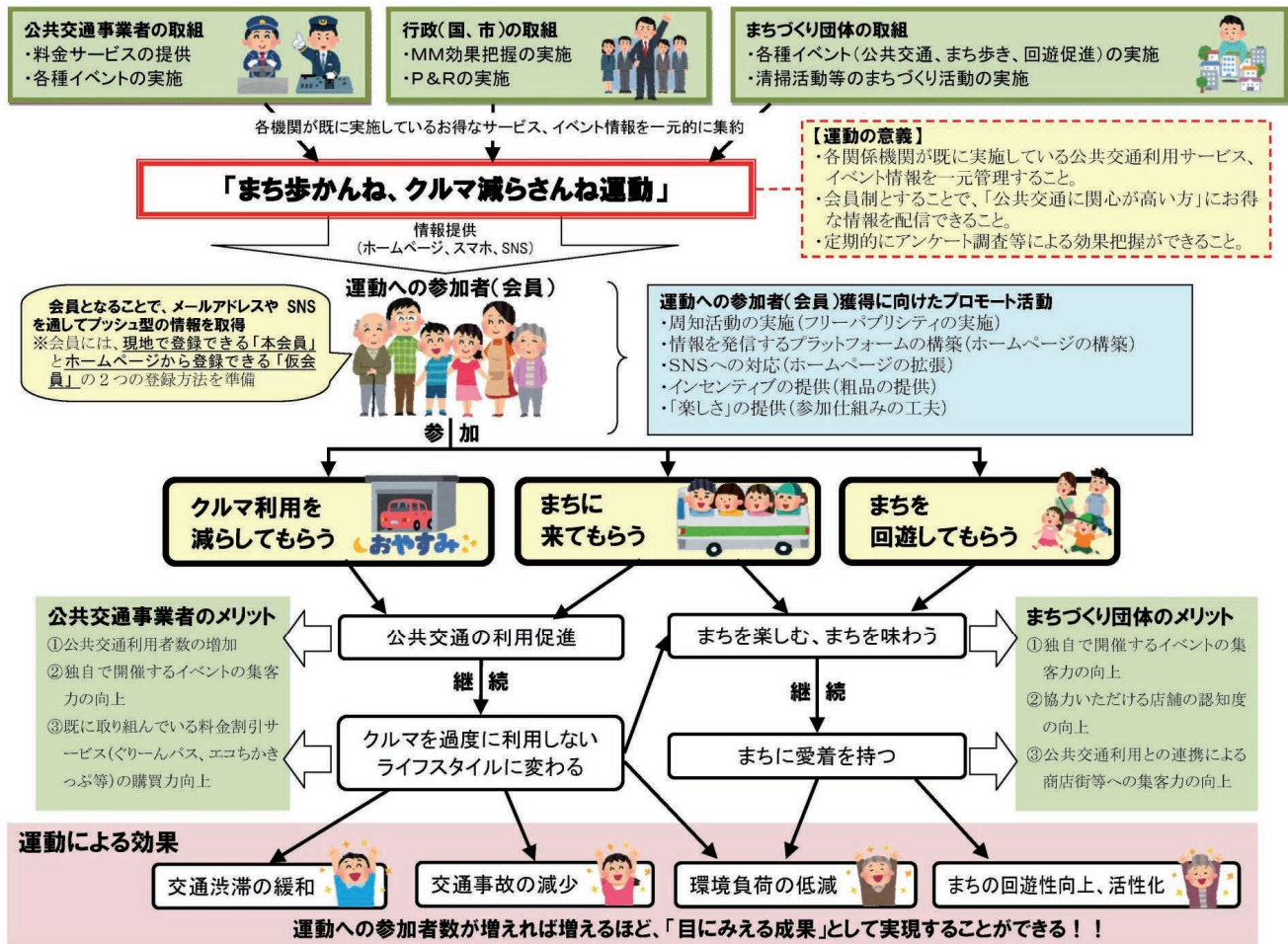


図-5 まちクル運動の実施による効果波及イメージ

1) サポート体制の確保

サポート体制の確保として、会員登録制を採用した。会員登録を行う利点として、(i) 会員数より運動参加者数が明確になること、(ii) 登録時に得たメールアドレスよりプッシュ型の情報配信が可能になること、(iii) 会員の参加回数を記録することができることが挙げられる。また、会員登録時には、交通系 IC カードを活用することで、実際に公共交通を利用している方かどうかの確認を行った。なお、交通系 IC カード運業者への利用許可申請では、カードの製造番号のみの活用に許可を得たため、「カードを持っていること」だけで「公共交通を利用している方である」という判断を行っている。

会員登録では、ホームページからの仮登録とイベント等が実施される現地における本登録の2パターンの登録を可能とした。ホームページからの仮登録は、必要事項（名前、メールアドレス、住所等）を記入するのみで登録完了となり、現地における登録では、必要事項を記載し、交通系 IC カードを IC カードリーダーに通すことで、登録完了となる（図-6）。本登録を完了後に会員証（図-7）を提供し、会員であることの自覚を持たせる工夫を行った。なお、会員証は、Z カード（Z 折りのカード）を採用し、カードを広げることで、運動参加への意気込み等を宣言文として記載できる工夫を行った。



図-6 交通系ICカードを活用した登録



図-7 会員に渡す会員証

2) 一元的に情報配信する仕組みの構築

一元的に情報配信する仕組みとして、ホームページ（図－8）や SNS（Facebook、Twitter）（図－9）からの情報配信を行った。ホームページでは、パソコンとスマートフォンの両方に対応させた情報配信を行った。なお、ホームページへの誘導には、ポスターやチラシによる周知活動により行った。周知活動では、Fuku-POMM 構成主体（表－1）の協力を得て、フリーパブリシティによる無償の周知活動を行った（図－10）。

3) 参加する楽しさとともに継続参加を促す仕組みの構築

参加する楽しさとして、交通系 IC カードを活用した運動参加登録を実施するごとに、ノートパソコンからスロット形式で 1 等～5 等までのノベルティが当たる仕組み（図－11）を構築した。はずれなしのノベルティを提供することで、楽しく参加できることを目指した。なお、提供するノベルティは、Fuku-POMM 構成主体（表－1）からの協力により、関係機関が

持つ既存のノベルティを集めて、参加者に提供した。

継続参加を促す仕組みは、会員の参加回数や各種調査への協力回数に応じて、ポイントがたまり、一定ポイントまでたまると会員証のランクを上げる仕組みを構築した（図－12）。会員証のランクが上がるごとに、参加ごとに当たるノベルティにおいて 1 等が当たりやすくなる仕組みとした。

(2)「まちクルマ推進協議会」の発足

まちクルマ運動の長期的な定着・継続を目指すことを基本とし、事務局を本事務所とした「まちクルマ運動推進協議会」を平成 28 年 3 月 14 日に発足した（写真－1）。本協議会の構成主体は Fuku-POMM と同様（表－1）とし、試行期間で運動のモニタリングを行い、「行政主導から地域主導への適切な役割分担」とともに「公共交通を中心としたライフスタイルの定着」を目指していくこととした。



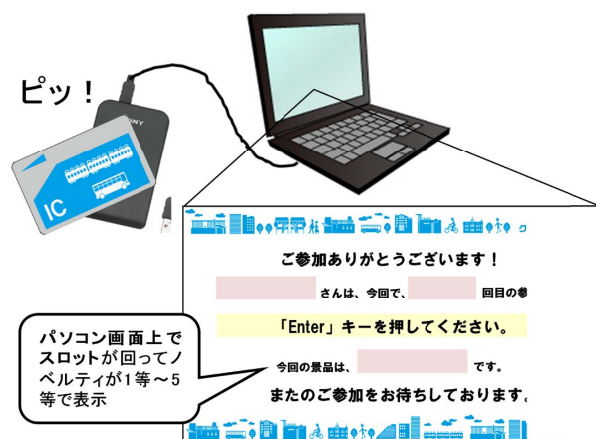
図－8 「まちクルマ運動」ホームページ



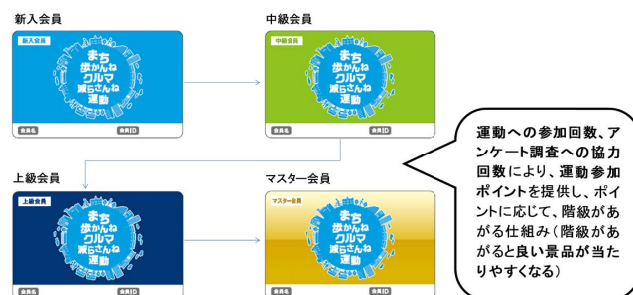
図－9 SNS (Facebook、Twitter)



図－10 周知活動の様子（ポスター）



図－11 参加する楽しさを提供する仕組み



図－12 継続参加を促す仕組み



写真－1 発足式の様子 (H28.3.14)

3. まちクル運動の試行実施による結果

平成 27 年 12 月より試行運用を開始し、月 1 回の会員登録活動を行った（写真－2）。登録活動では、関係機関がもつマスコットキャラクターの着ぐるみを活用する等の集客に向けた工夫を行った。あわせて、WEBリサーチモニター会社を介した会員登録の呼びかけを行った。その結果、平成 28 年 3 月末において、572 名の会員を獲得することができ、内、本登録が 214 名、仮登録が 358 名となった（図－13）。

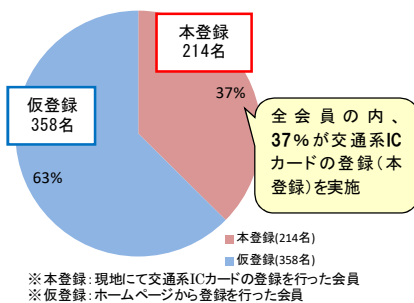
4. まちクル運動の試行実施による効果検証

(1) 効果検証方法

まちクル運動の試行実施における効果検証を行った。効果検証方法は、福岡県在住者に対する WEB アンケート調査と、今回会員登録した約 570 名を対象とした 2 回のアンケート調査により効果検証を行った（表－2）。



写真－2 会員獲得活動の様子



図－13 会員登録状況（平成28年3月時点）

表－2 評価検証方法の概要と回収数

	WEB アンケート	会員アンケート (1 回目)	会員アンケート (2 回目)
概要	・会員登録依頼 ・取組評価 等	・目標設定 ・MM 意識 等	・目標達成状況 ・今後の参加意向等
実施 期間	H28.1.26 ～ H28.2.1	H28.2.10 ～ H28.2.22	H28.3.1 ～ H28.3.14
回収数	4,928 名	165 名	128 名

(2) 効果検証結果

会員に対するアンケート調査（2 回実施）および福岡県在住の方への WEB アンケートから得られた主な結果を以下に示す。

1) 運動に対する評価（WEB アンケート調査）

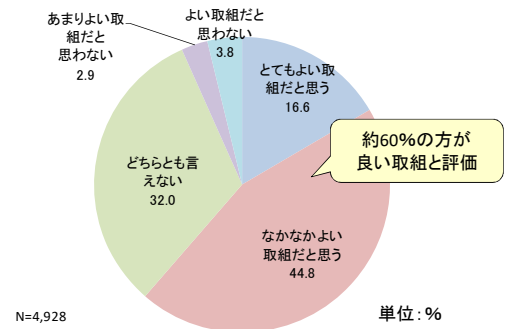
まちクル運動のホームページを閲覧した後の運動に対する評価は、「とてもよい取り組み」「なかなか良い取り組み」と回答した方が全体の約 6 割であった（図－14）。

2) 運動への参加意向（WEB アンケート調査）

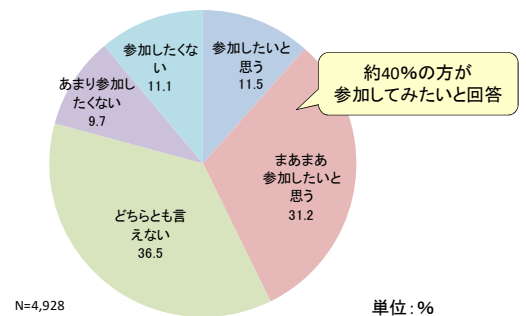
まちクル運動に対する参加意向では、「参加したいと思う」と回答した方が約 1 割、「まあまあ参加したいと思う」と回答した方と合わせると約 4 割であった（図－15）。

3) 移動に対する意識（会員アンケート（1 回目））

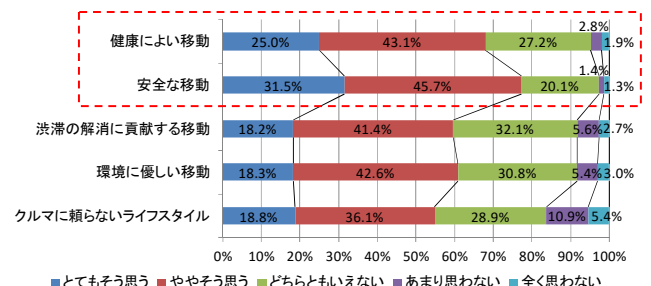
移動に対する意識として、「健康によい移動」「安全な移動」「渋滞の解消に貢献する移動」「環境に優しい移動」「クルマに頼らないライフスタイル」の 5 つに対する意識を確認した結果、会員にとって、「安全な移動」「健康によい移動」に高い意識があることが分かった（図－16）。



図－14 まちクル運動に対する評価（N=4,928）



図－15 まちクル運動への参加意向（N=4,928）



図－16 移動に関する意識

4) 運動に対する今後のニーズ（会員アンケート（2 回目））

会員アンケート（2 回目）において、まちクル運動に対する今後のニーズを把握したところ、「交通系 IC カードとの連動」が最も高く、次いで「運動参加機会の充実」「イベント情報の発信」を望んでいることが分かった（図－17）。

5) 目標設定に対する達成状況（会員アンケート（2 回目））

会員登録時に設定した「クルマ利用削減目標時間」において、回答者の約 6 割が目標を達成（図－18）しており、1 週間 1 人の削減時間に試算すると約 112 分の削減となった。また、回答者の 9 割以上から継続的な参加意向を得ることができた（図－19）。

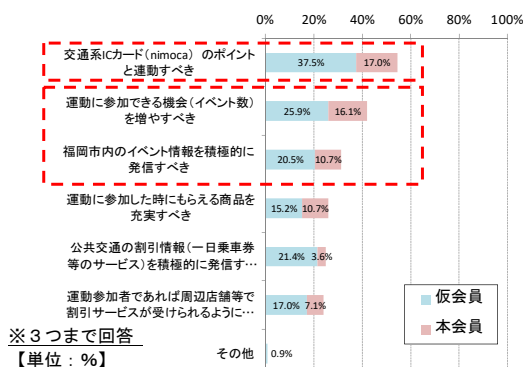
(3) 効果検証のまとめ

今回、平成 27 年 12 月より 4 カ月間の期間において、会員登録活動および各種アンケート調査による試行段階での効

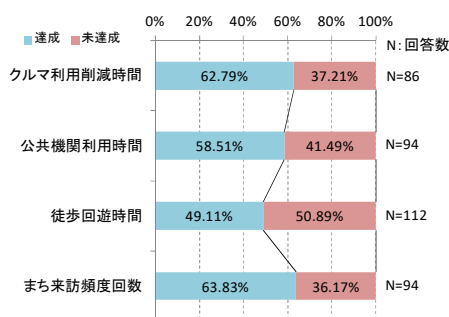
果検証を行った。結果、WEB アンケート調査においてはサンプル数が約 5,000 件、会員アンケートにおいても 100 件を超える回答を得ることができた。

回答結果より、まちクル運動に対し、約 6 割が「良い取り組みである」と評価した。また、約 4 割が「参加してみたい」と回答した。移動に関する意識調査からは、「安全」、「健康」に意識が高い方が、運動会員になっていることがわかり、クルマ利用削減目標時間の達成率も約 6 割と高く、運動実施による「クルマ利用の抑制」に一定の効果が得られることを示すことができた。今後のニーズとしては、「交通系 IC カードとの連動」や「運動参加機会の充実」、「イベント情報の発信」が挙げられた。

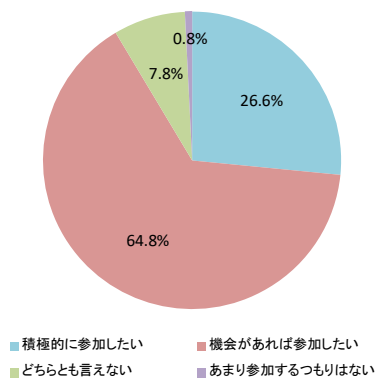
今後の課題としては、会員から得られた運動に対するニーズ（交通系 IC カードとの連動、参加できるイベントの拡大、積極的な情報配信等）に対し、まちクル推進協議会として実施可能などから検討し、改善していく必要がある。



図－17 まちクル運動に対する今後のニーズ



図－18 目標の達成状況



図－19 今後の参加意向 (N=128)

5. 今後の展望

平成 27 年度は、福岡市中心部において、関係機関が取り組む公共交通利用促進策との連携強化に向け「有機的な 1 つの運動体」として、まちクル運動の立ち上げを行った。あわせて、本運動の実施主体として「まちクル運動推進協議会」を発足した。また、数回の会員獲得活動において、約 570 名の会員を得ることができ、クルマ利用削減に貢献できた等の一定の成果が得られることを示すことができた。

今後は、効果検証から得られた課題を踏まえ、「まちクル運動」の改善を図るとともに、会員獲得等の継続的な運動推進・運動による効果のモニタリングを実施するとともに、「行政主導から地域主導への適切な役割分担」に向けた関係機関との協議・調整を実施していく。

謝辞: 本稿の作成にあたり、Fuku-POMM の関係機関、試行運用に協力いただいたの皆さまの多大なご支援を賜りました。ここに謝意を表します。

参考文献

- 1) 福岡市住宅都市局：福岡都市圏における公共交通機関に関する調査、2016
- 2) 福岡市交通計画課：福岡市の人の動き ～第 4 回北部九州圏パーソントリップ調査による～＜概要版＞、2007
- 3) 福岡県交通渋滞対策協議会：福岡県地域の主要渋滞箇所公表について、2013
- 4) 池田、中村、北村、須永、牧村ら：福岡におけるかしこいクルマの使い方を考えるプログラム ～福岡モビリティ・マネジメント推進連絡会 (Fuku-POMM) の活動～、第 5 回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM)、2011
- 5) 福岡市住宅都市局・道路下水道局・経済観光文化局：道路交通の円滑化に関する調査、2015