

# 福井都市圏パーソントリップ調査におけるモビリティ・マネジメントの取り組み\*

## The Case Study in FUKUI Metropolitan for Mobility Management \*

長谷川哲郎\*\*・千葉百合子\*\*\*

By Tetsuro HASEGAWA\*\*・Yuriko CHIBA\*\*\*

### 1. はじめに

福井都市圏（福井県嶺北地域）では、平成元年にパーソントリップ調査を行い、その結果も活用しながら都市交通施設の整備・運用を行ってきている。しかし、近年の人口の伸び悩みと減少見通し・高齢化の進展・自動車保有の進展・中心市街地の空洞化と都市機能の郊外化など取り巻く環境の変化と、予想を上回る交通の変化（平成2年からの10年間でバス利用者数が約5割・鉄道利用者数が約2割減少、等）等が生じてきている。そのため、福井県では交通の実態を改めて把握し、その結果に基づいて今後の福井都市圏にとって望ましい交通施設の整備・運用方策を検討するため、平成17年度よりパーソントリップ調査を行うものとした。

一方、モビリティ・マネジメントは、「一人ひとりのモビリティが社会にも個人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」<sup>1)</sup>と定義づけられており、自動車利用の進展に起因する様々な問題（道路渋滞、公共交通の衰退、中心市街地の空洞化、等）への一つのソフト的な対応方策として各地域で導入が図られている。

上記のような自動車利用の進展と公共交通の衰退が著しい福井都市圏などの地方都市圏でも本手法の積極的な導入により、これらの問題を軽減することが可能になると考えられる。そのため、福井都市圏ではパーソントリップ調査の実施に併せて、モビリ

ティ・マネジメントに向けた取り組みを行うものとした。

以下では、福井都市圏パーソントリップ調査におけるモビリティ・マネジメントの考え方と、取り組みの事例について紹介するものである。

### 2. パーソントリップ調査とモビリティ・マネジメント

パーソントリップ調査は一般にはいわゆる本体調査と付帯調査を行い、総合的な都市交通計画として長期にわたるネットワーク等の整備計画（将来交通量予測を含む）と、短・中期的なTDM施策等の交通戦略の実施計画などを立案することが多い。

パーソントリップ調査は国内の交通関連の行政部局が主体となるアンケート調査の中でも最大規模の調査として位置づけることができるもので、対象地域の3～10%程度の居住者が調査対象者として抽出される。ここで、パーソントリップ調査のようなアンケート調査を従来の交通実態の把握・交通データの収集という視点で捉えることから、「交通行政と一般の人々とのコミュニケーション」という側面をもつ点にも着目するなら、モビリティ・マネジメントを効果的かつ大規模に展開する機会として捉え直すこともできる。しかも、福井都市圏のように自動車利用の進展と公共交通の衰退への対応という点にパーソントリップ調査の主目的が設定されている場合、その目的を達成するための一つの重要な手段としてモビリティ・マネジメントを採用することは、一つの合理的な選択とも考えられる。

こうした背景から、今回の福井都市圏での検討では、自動車利用の適正化と生活交通の維持活性化のために、ネットワークの整備計画及びTDM施策等に加えて、さらに以下の2点の方向性を検討するも

\*キーワード：TDM、総合交通計画

\*\*\*正員、工修、中央復建コンサルタンツ株式会社

(大阪市東淀川区東中島4-11-10、

TEL06-6160-4120、FAX06-6160-1230)

\*\*\*\*\*工修、同上

のとした。

①総合的な都市交通政策として上記の計画立案の他に、市民への啓発活動である「モビリティ・マネジメント」にも着目し、福井都市圏における取り組みの方向性・対象とすべき地域の検討・導入すべき内容などについて検討



図-1 総合的な都市交通政策への取り組みの考え

②大規模交通調査の実施と一体的にモビリティ・マネジメントのための取り組み（コミュニケーションアンケート調査など）を行い、市民に対する啓発活動を広範囲に実施（交通計画の立案に加えて、交通施策の実施の取り組み）

具体には、平成17年度のパーソントリップ調査の実施に併せて、本体調査の中にモビリティ・マネジ

メントのための設問を盛り込むことを検討している。また、本体調査の対象世帯のうち意向のある世帯に対しては、コミュニケーションアンケート調査を行い、自動車から公共交通などに利用転換した場合のプランニングの記述を通じて、自動車利用の適正化と公共交通の利用促進を福井都市圏全体で広範囲に図ることを検討している。

モビリティ・マネジメントについては、これまでの国内外の種々の事例より、自動車利用をおおよそ1～3割程度削減する一方、公共交通等の利用を促進する効果が得られている<sup>1)</sup>。しかし、福井都市圏の様ように自動車利用に大きく依存した地域（世帯あたりの自動車保有台数は全国1位の1.73台、自動車分担率は全国5位<sup>2)</sup>）でのモビリティ・マネジメントの可能性については明らかになっていない部分もある。

そのため、平成17年度以降に本格的にモビリティ・マネジメントを検討すべきかを判断するために、平成16年度にはプリサーベイとしてバス利用の利便性の高い地域でモビリティ・マネジメントに取り組むことにした。

### 3. 平成16年度のモビリティ・マネジメントへの取り組み事例

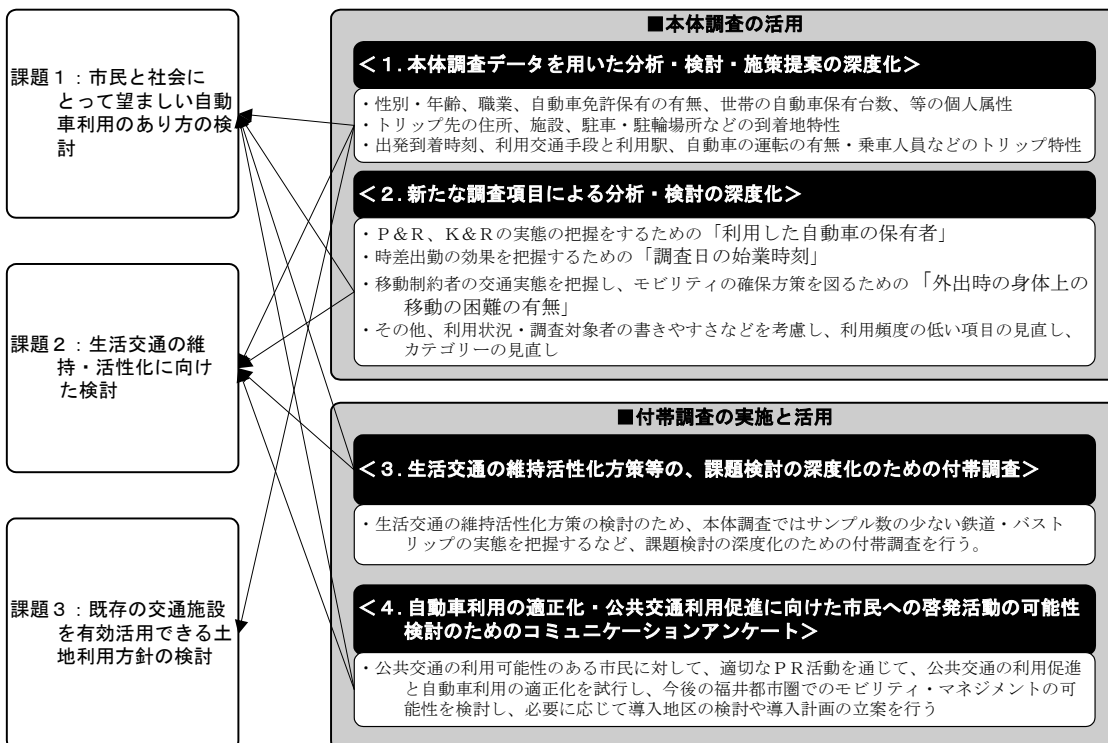


図-2 福井都市圏での都市交通課題と実態調査からの対応の方向性

(1) モビリティ・マネジメント手法の考え方  
モビリティ・マネジメントの手法としては多くの手法が例示<sup>1)</sup>されているが、平成17年度以降に数千世帯に対する実施を想定していること、パーソントリ

ップ調査と一体的に実施することを想定していることから、今回の取り組みでは、市民を対象として世帯単位で、事後調査を伴う標準型のトラベル・フィードバック・プログラム（TFP）手法を採用するものとした。

具体的には、公共交通（バス）利便性の高い約4,000世帯からなる地区のうちの1,100世帯に対して、事前調査票を配布・郵送で回収した。回収した世帯のうち一部に対して、コミュニケーションアンケートを行い自動車利用の適正化と公共交通利用の促進のためのPR活動・アンケート調査を行った。また、その約1ヶ月後には事後調査を行い、コミュニケーションアンケートによる効果（手段選択の変化動向）を確認している。

## （2）調査概要

調査は上述したように、事前調査・コミュニケーションアンケート調査・事後調査の3段階で行っている。以下に各々の調査概要について示す。

### a) 事前調査

事前調査は各世帯に対して、後のコミュニケーションアンケート調査への参加意向を把握すること、参加意向を示した世帯に対して現在の公共交通や自動車利用の状況を把握することを主目的としている。配布物件は、調査趣旨を示した依頼状、事前調査票（官製葉書）の2つである。

### b) コミュニケーションアンケート調査

コミュニケーションアンケート調査は、各世帯に対して自動車利用の見直しを啓発することを主目的としている。配布物件は、依頼状、コミュニケーションアンケート調査票、記入例、返信用封筒・動機付け冊子（自動車利用のメリットデメリットを簡易に解説）・ふくいのにのりマップ（福井市内・県内のバス・鉄道の路線案内）などである。

### c) 事後調査

事後調査は、コミュニケーションアンケートの実施により自動車や公共交通の使い方がどの様に変化したか、それを通じた効果の把握を行うことが主目的である。この調査では往復葉書を調査票として用いている。

## （3）調査票の配布・回収状況

### a) 事前調査

事前調査の調査票は、平成16年11月に調査対象世帯の郵便受けに直接投函することで配布した。

約2週間の回収期間内に合計237票（回収率21.5%）の調査票を得ている。回収した事前調査の調査票に対して、自動車利用の見直し意向がありコミュニケーションアンケートに参加する意向のある世帯を抽出した結果、154世帯（回収票数の65.0%）を以後の調査対象とするものとした。

### b) コミュニケーションアンケート調査

本アンケート調査票は平成17年1月7日（金）に、154世帯のうちの103世帯（全体の約2/3）に対して、郵送により配布した。約3週間の回収期間内に合計80票（回収率77.7%）の調査票を得ている。

### c) 事後調査

本調査は、平成17年2月18日に、コミュニケーションアンケートを回収した80世帯とコミュニケーションアンケートを行っていない51世帯の合計131世帯に対して、郵送により配布した。約2週間の回収期間内に、合計101票（回収率77.1%）の調査票を得ている。

## （4）調査対象者の交通行動の変化状況

以下では、コミュニケーションアンケートを実施したグループ（以下、「CA有り」と、コミュニケーションアンケートを実施していないグループ（以下、「CAなし」）によって、事前調査と事後調査の間で交通行動の変化動向等を把握する。

### a) 自動車利用の変化

全サンプルの自動車利用回数については、事前調査から事後調査にかけての約2ヶ月の間に8.0%減少している。その中で、CA有りの層は、10.4%減少しており、CAなしの層に比べて減少幅が大きくなっている。

この結果より、コミュニケーションアンケートを行うことで、自動車利用トリップの適正化が行われた可能性が示唆される。

### b) 公共交通利用の変化動向について

全サンプルの公共交通利用回数は、事前調査から事後調査にかけて14.5%増加している。その中で、CA有りの層は25.0%増加しており、CAなしの層に比べて増加の幅が大きい。

この結果より、コミュニケーションアンケートを行うことで、公共交通利用の促進を図ることができた可能性が示唆される。

表－1 コミュニケーションアンケート前後での  
1ヶ月当たり自動車利用回数の変化

	①事前調査	②事後調査	②/①
CA有り	93	83	89.6%
CAなし	114	107	94.5%
合計	102	94	92.0%

単位：回/世帯・月

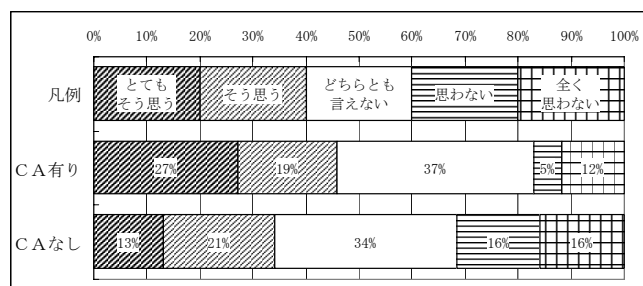
表－2 コミュニケーションアンケート前後での  
1ヶ月当たり公共交通利用回数の変化

	①事前調査	②事後調査	②/①
CA有り	7.2	9.4	131.5%
CAなし	10.7	10.7	99.7%
合計	8.7	10.0	114.5%

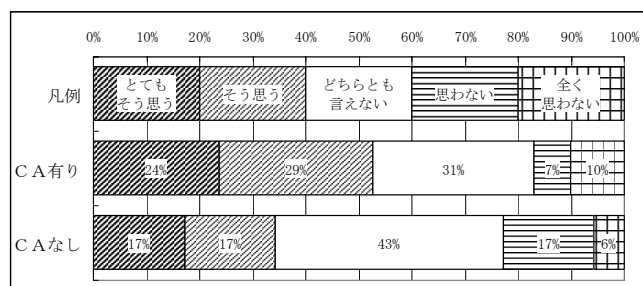
単位：回/世帯・月

#### c) 今後の利用意向について

事後調査では、今後の自動車や公共交通の利用意向について把握している。この結果からは、コミュニケーションアンケートを行うことで、対象者に対して今後の自動車利用の見直しと公共交通の利用促進をPRできている可能性が示唆される。



図－2 今後の自動車利用抑制意向



図－3 今後の公共交通利用意向

#### 4. 今後の予定

既に自動車利用が進展している福井都市圏でのモビリティ・マネジメント導入の可能性について、一部地域へのコミュニケーション・アンケート調査を通じて確認した。その結果、小サンプルでの調査ではあるが、公共交通の利便性を高めることで、モビリティマネジメントの実施により自動車交通の削減や公共交通の利用増加の効果を一層発揮し、その意向が今後も継続する傾向が発揮される可能性が確認された。

福井都市圏では平成17年度にパーソントリップ調査が行われる予定となっている。その中ではいわゆる「本体調査」の中の一設問項目として、自動車利用の仕方を振り返ってもらう設問項目（行動プラン法<sup>1)</sup>）を導入することを検討している。それに加えてパーソントリップ調査と一体となった数千サンプル程度の大規模なコミュニケーションアンケートを予定しており、これを通じて市民への啓発活動を行うと共に、両者のデータをリンクさせて分析することとしている。これによりモビリティ・マネジメントの効果が高い地域の交通特性把握などを行い、福井都市圏における面的なモビリティ・マネジメントの導入可能性についても検討していく予定としている。

本編は、福井県土木部都市計画課及び「福井都市圏総合都市交通計画事前委員会」（座長 川上洋司 福井大学教授）でご検討頂いた結果をもとに筆者らが作成したものである。また、藤井聡助教授（東京工業大学）には、委員会の他にも数多くの御指導を頂いた。関係者に深く感謝します。

#### 参考文献

- 1) 土木学会編：モビリティ・マネジメントの手引 -自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるための交通施策-、土木学会、2005.
- 2) 国土交通省総合政策局情報管理部編：平成14年度 旅客地域流動調査、(財)運輸政策研究機構、2004年