

ソフト施策の定着に向けた地域団体（コミュニティFM）との連携について

Cooperation with Local Organization (community FM station) to promote MM measures*

井上矩之**・渡辺秀浩***・川西利治****・荒平信行*****・拵和研一*****

By Noriyuki INOUE**・Hidehiro WATANABE***・Toshiharu KAWANISHI****・Nobuyuki ARAHIRA*****・Kenichi HAGA*****

1. はじめに

福山都市圏では、平成11年より産・学・官による委員会を設置し、交通円滑化に向けた計画策定に取り組んでおり、平成19年度を目標年度とした都市圏交通円滑化総合計画を策定し、即効性・持続性の観点より、交通円滑化と環境対策に向けたソフト施策を重点取り組み施策とし、これら施策の実施・推進を行っている。ソフト施策を地域に定着させるためには、目標と地域に適した主体施策を明確にした上で、参加意識と意欲を持続させる具体的な仕組みを作ることが重要である。

福山都市圏では、これまでの様々な社会実験成果を踏まえ、ノーマイカーデーの通年実施を主体施策として取り組むものとした。しかし、地方都市では仕組みの担い手として期待されるNPO等の支援団体の基盤が確立されていないのが現状である。これらを踏まえ、地域活性化に取り組んでいるコミュニティFM局と連携を図り、FM局が持つ会員への特典付与の仕組みに対し、企業からの協賛金を参加者への特別特典として新たに加えた仕組みを構築した。また、参加意識の高揚・維持のため、会員からWEB上で報告される行動変容日と内容を、簡易集計し、毎月の環境改善効果としてHP上で公開するフィードバックシステムを作成・運用中である。

本論文は、地方都市である本圏域の実情を踏まえながら、平成18年1月より実践しているコミュニティFM局と連携した仕組みの概要、会員属性、参加報告から見た会員動向と交通実態、及び今後の展望について報告するものである。

2. ソフト施策の課題

これまでのソフト施策を中心とした社会実験では、実施による効果は認められるものの、その仕組みが一過性に終わっていることが多く、通年的に効果を持続・定着させる本格的な取り組みへの転換が必要となっている。

また、京都議定書の締結を背景に、地球温暖化防止に向け、平成24年までの具体的な目標数値が設定されるなど、自動車からのCO₂排出量削減に向けた、即効的・持続的な取り組みが緊急課題となっている。

このためには、主体施策の設定と施策に明確な効果目標、いわゆる施策に役割を持たせること、さらに、参加者の施策実施への意識・意欲を持続させる、地域運動の根幹をなす仕組みが必要である。

3. 福山都市圏における交通円滑化に向けた取り組み

福山都市圏は、広島県福山市を中心に尾道市、府中市、岡山県笠岡市、井原市の5都市で構成される、人口約80万人の都市圏である。

地方都市において進展しているマイカー通勤者増加によるピーク時の渋滞発生と環境悪化、さらに、公共交通利用者減少による、サービスレベルの低下等の悪循環は、当該都市圏においても、深刻な課題となっている。

このため、通勤時の自動車利用に対して、ピーク時交通の平準化や公共交通への転換等も含めた総合的な交通対策に取り組んでおり、平成11年の中心部ループバス交通実験、平成12年のパーク&バスライド交通実験等を始め、様々な社会実験により、都市圏に効果的な交通円滑化施策を模索してきた。

この中で、平成15年、16年に期間限定で実施したノーマイカーデーにおいては、実施期間中1日当たり平均約1,100人の協力を得られ、実施中の渋滞損失やCO₂排

*キーワード：交通需要マネジメント、交通円滑化

**正員、工博、福山大学工学部建設環境学科
(広島県福山市学園町1番地三蔵
TEL084-936-2111、FAX084-936-2023)

*** 国土交通省中国地方整備局
福山河川国道事務所調査設計第二課
(広島県福山市三吉町四丁目4番13号
TEL084-923-2620、FAX084-923-2517)

**** 広島県福山地域事務所建設局
(広島県福山市三吉町一丁目1番1号
TEL084-921-1311、FAX084-931-9236)

***** 福山市建設局都市部都市交通課
(広島県福山市東桜町3番5号
TEL084-928-1209、FAX084-928-1735)

*****正員、(株)福山コンサルタント西日本事業部
(広島県広島市中区鞆町5番1号
TEL082-502-5502、FAX082-502-8803)

出量において、高い削減効果が2年連続で確認された。この結果から、福山都市圏では、ノーマイカーデーの通年展開を主体施策として位置付けることとした。

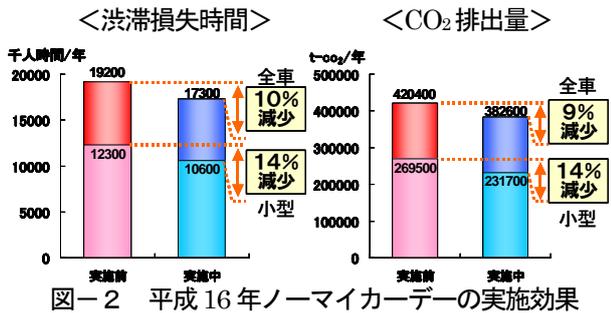


図-2 平成16年ノーマイカーデーの実施効果
(期間中日平均による年間換算値)

4. 施策定着のための仕組みの具体化

ノーマイカーデーを主体施策とするためには、地域に定着・持続していくための仕組みが必要であり、地域を構成する、住民、企業、行政で連携した仕組みとその仕組みを支援する団体が必要である。

また、過年度のノーマイカーデー実施後のフォローアップ調査から、「継続していない」が7割近くを占める等、参加意欲、継続意識の低下にも配慮していく必要があるため、参加メリットの提供と参加効果が確認出来る仕組みを構築することが求められる。

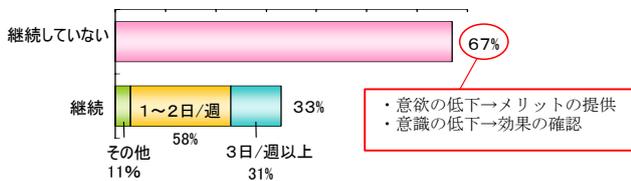


図-3 実験後の継続状況

参加メリットを持つ仕組みを構築する方策に、交通円滑化に向けた支援団体としてTMA（交通マネジメント協会）といった組織づくりが海外や大都市で行われているが、地方都市である福山都市圏には、その母体となる交通に着目したNPO団体が皆無という実情がある。

このため、

①メリットを付与する仕組みを持つ団体

②公益性という観点がある程度保持される団体に着目し、支援団体の絞り込みを行った結果、コミュニティFM局である「エフエムふくやま」が抽出された。

同局では、地域文化の発展、中心部の活性化支援を目的とし、加盟店舗での割引サービスや月間特典を毎月提供する無料の会員制度を運営されており、かつ、会員の拡大と施策参加者の拡大が、ともに住民参加拡大という点で目的が委員会と一致するため、仕組み支援に対する協力が得られた。

これより、住民、企業、行政+支援団体（FM）の

4者で構成される仕組みを構築し、平成18年1月から、Bingo-EST（カード名「ファンカードベスト」）として本格開始することができた。

仕組みの基本構成は以下のとおりである。

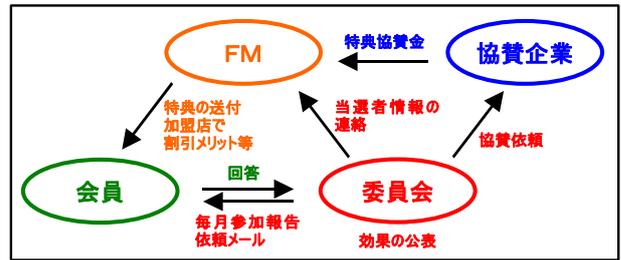


図-4 仕組みの概要

- 施策参加状況と効果の把握、参加者へのメリット付与のため、会員制（無料）とする
- 既存のメリットに加えて参加報告による特別特典を設定し、参加意欲の高揚を図る。
- 特別特典の原資として広く企業から協賛金を募る。
- 毎月の参加報告依頼メール、WEB上での参加効果公表など、会員とのコミュニケーションを保持し、継続意識の向上を図る。

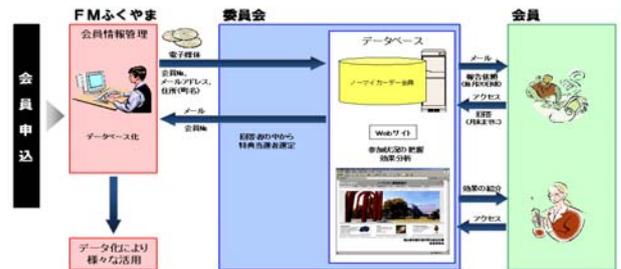


図-5 会員登録管理、参加状況把握システム概要

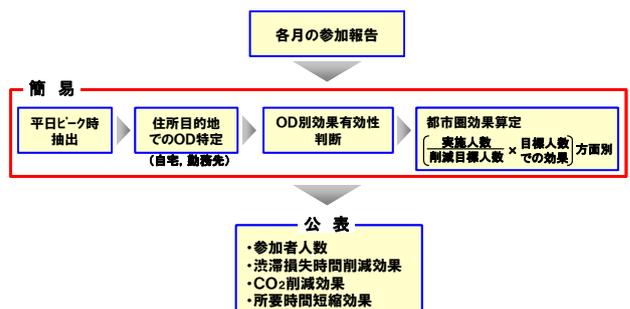


図-6 参加報告からの簡易効果測定とWEB表示

ノーマイカーデーへの参加は、渋滞緩和と環境改善に向けた地域全体で取り組むべき運動であり、参加者一人にかかる負担を出来る限り少なくするため、月1回程度を想定した会員数約20,000人の規模と、効果目標（渋滞損失14%削減、CO₂排出量7%削減（平成19/平成14））を掲げ、都市圏交通円滑化の主体施策として位置付け、さらに、これまで実施してきている各種取り組みは、主体施策を地域に定着させるための支援施策

と位置付ける等の重点施策の組替えを平成17年度から行っている。

表-1 都市圏交通円滑化の重点施策

| 2005年度(平成17年度)からの取組み方針 | |
|-----------------------------|-------------------------|
| TDM施策 | 主体施策 |
| | Bingo-EST(ノーマイカーデー通年実施) |
| マルチモーダル施策 | 定着支援施策 |
| | 時差出勤 |
| | 中心部レンタサイクル |
| | 中心部ループバス |
| | バスロケ、情報提供 |
| 啓発活動 (自発的変化を促すコミュニケーション) | P&R、P&BR、サイクルアンドライド |
| | TFP調査 |
| | フォーラム等 |

5. 現状報告

構築した仕組みは、平成18年1月16日からスタートし、3月末現在で約3ヶ月程度が経過している。

会員数は約2,100人であり、参加報告から動向を整理すると以下のとおりである。

(1) 会員属性

会員の属性は、エフエムふくやま既存会員からの変更登録者と新規登録者がほぼ同程度の構成となっている。

会員数の動向は、これまでのエフエムふくやま会員数の動向を上回る3倍の伸びを見せており、会員数拡大という点から連携したことの効果が確認されている。

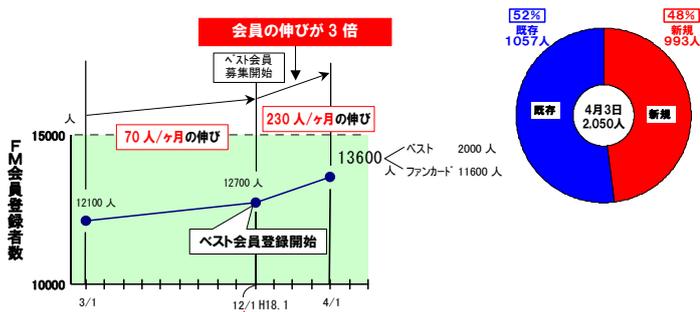


図-7 エフエムふくやまの会員数動向

(2) 参加状況

平日ピーク時のマイカー利用者からの参加は、1月179人、2月332人、3月296人であり、参加延べ人数は511人、1,309人、1,472人である。1人当たりの参加回数は2.9回/月、3.9回/月、5.0回/月と増加している。現在は、比較的参加意識の高い方によって運動が展開されていることが考えられる。

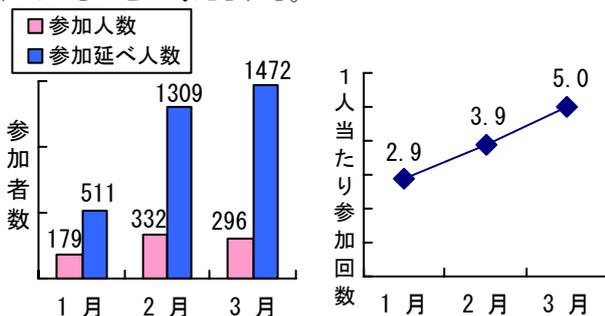


図-8 参加状況の推移

年齢別の参加状況は、主に30~40代が多く、1人当たりの参加回数も4.9~5.3回と高くなっている。一方20代は参加人数、参加回数ともに少なく、年齢別に参加状況に偏りが生じている。運動の地域全体への浸透という面からは、20代を中心とした広報など幅広い年齢層への呼びかけも重要となっている。

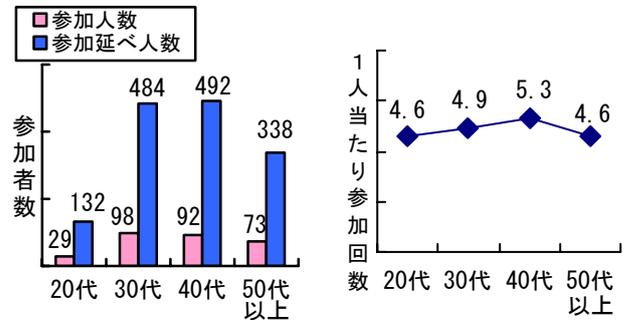


図-9 年齢別参加状況(3月)

(3) 参加形態

参加者の参加形態は相乗りが10%程度、バス・鉄道への転換が15%程度、徒歩・二輪への転換が35%程度、時差出勤(通常より早く)が35%程度の構成であり、この構成は月別に見て概ね一定の割合で推移している。

年齢別には、20代の層で時差出勤による参加が他の年齢層と比較して少なく、施策内容の認知を高めながら参加者の拡大を図っていくことも重要と考えられる。

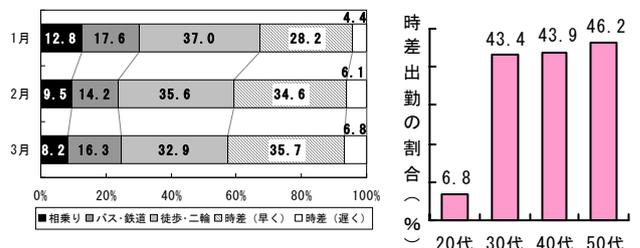


図-10 参加形態の推移 図-11 年齢別参加形態

曜日別に見た参加傾向は、金曜日に参加する人が他の曜日に比べて若干多くなっている。この傾向は、相乗り、手段変更の参加者に顕著にあらわれており、一方、時差出勤については、ほぼ曜日を通じて一定の傾向で参加が得られている。相乗りや手段変更が休日前などの特定日に片寄ることは、個人的な負担が大きいことも想定され、逆に、時差出勤は比較的いつでも取り組める個人に負担のない参加方法であると考えられる。このため、時差出勤は参加形態の中でも柱となる参加方法として、重点的に広報していくことが、運動の浸透を早める上で効果的と考えられる。

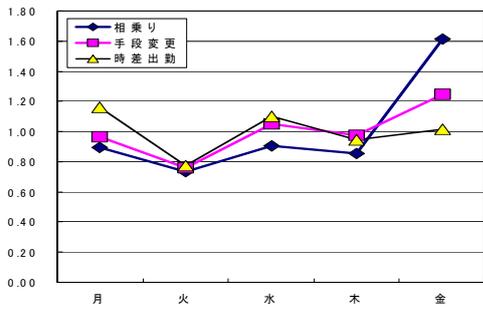


図-12 参加形態別曜日変動

(4) 効果の検証

ノーマイカーデーを周年展開させるための会員目標は約20,000人であり、現在の会員数規模からみると目標の約1/10程度の状況である。

2月に実施した主要渋滞ポイントにおける交通量、渋滞長観測結果によると、都市圏トータルでわずかながらの効果が確認されている。

しかしながら、会員数が少なく、交通事象面からの明確な施策効果は、現状では検証できない状況にあり、会員数の拡大に併せて、交通事象面での効果検証を継続して行っていく必要がある。

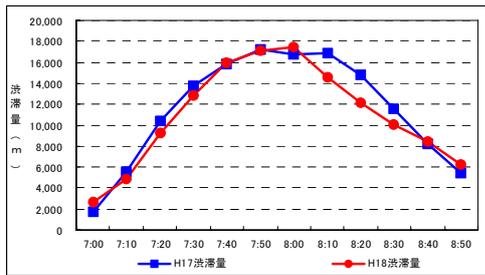


図-13 主要渋滞ポイントの渋滞量

7. 今後の展望

主体施策を定着させる仕組みづくりが完了し、今後は、円滑化の目標年次である平成19年度末までに会員確保に向けた広報活動に重点を置いて取り組むことが重要と考えている。

会員の拡大に対しては、施策内容を広く認知してもらうための継続的・通年的広報と、会員数の底上げを図る集中的広報を柱に行っていく。また、年齢層に配慮した広報ツールの活用や広報内容に心理的要因を持たせた段階性を持たせるなど、戦略的な広報に留意しながら取り組んでいくことが必要と考えている。

表-2 課題と今後の方策

| |
|---|
| 目的: 会員数の 20,000人達成、および協賛企業の定着・拡充 課題① ⇒ 施策の認知度向上 ⇒ 通年的広報の実施 課題② ⇒ 会員・協賛企業の確保 ⇒ 集中的広報の実施 |
|---|

委員会では、上記した施策の広報支援、協賛企業に対する広報支援、施策実施効果のモニタリング等を実施するほか、交通円滑化の目標達成に向け、段階的な支

援施策のリリースによるニュースの提供や公共交通の利便性向上に向けたマネジメントを継続していく。

さらに、参加者の拡大と運動参加を通じて、自然発生的に生じる交通を中心とした住民の主体的な動きに働きかけ、住民との協働による仕組みの運営から長期的には住民主導の仕組みの運営が定着していくことを期待している。

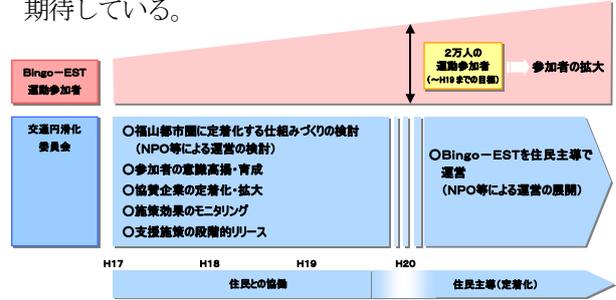


図-14 行政(委員会)の役割

なお、福山都市圏で実施しているソフト施策の定着と効果の発現に向けた取組みは、都市圏の実情を踏まえながら進めてきているものであるが、基本的な以下の視点は、他の地方都市圏でも適用できるのではないかと考えられる。

- 渋滞緩和に効果的で地域に適した主体施策を見出し、運動の根幹に据える。
- その施策を継続・定着させるため、施策に明確な目標を持たせるとともに、地域の主構成(住民、企業、行政)が連携して取り組む仕組みをつくる。
- 仕組みを支援する団体として、コミュニティFM局だけでも全国167局¹⁾存在する。また、その地域の実情に応じて、例えば商店街の活性化団体との連携を検討するなど、NPOに限らず様々な支援団体は存在する。

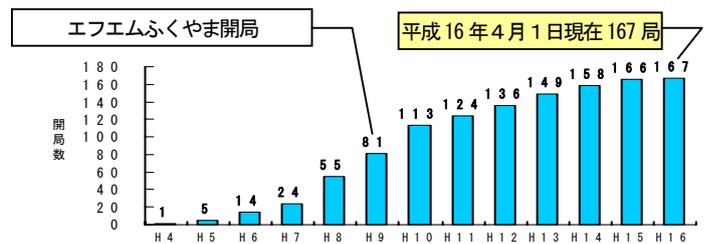


図-15 コミュニティFM局開局状況

8. おわりに

最後に、本取組みは福山都市圏円滑化総合計画推進委員会、ならびに自動車交通対策部会(部会長岡山大学谷口守教授)での協議・検討の中で具体化し、実施に至ったものであり、関係各位に謝意を表します。

【参考文献】

1) 総務省ホームページ (<http://www.tele.soumu.go.jp/index.htm>)
電波利用HP, 電波利用システム, コミュニティ放送の現状