京都大学工学部 学生会員 ○沼尻 了俊
 京都大学大学院工学研究科 正会員 神田 佑亮
 京都大学大学院工学研究科 正会員 藤井 聡

1. 背景と目的

コミュニケーションを中心とした一連の交通政策を指すモビリティ・マネジメント(以下 MM)は、交通問題の本質的改善のために、長期的・継続的な展開が不可欠である。我が国で取り組まれて 10 年以上が経過し、数多くのプロジェクトが実施されてきたが、実際にはその多くが短期間で終了している。MM の継続要因に関して、神田ら(2011)は長期継続している MM の実務担当者にアンケート調査を実施し、「施策担当者のリーダーシップ」「関係者との密な議論」「上司の理解や協力」などを指摘しており¹⁾、安部ら(2011)は、文献調査により職場 MM の実施や外部財源が得られる並行事業の実施などを指摘しているが²⁾、いずれも具体性が十分であるとは言い難い。また、MM の成功要因に関しては、各都市のプロジェクトに基づいて指摘されているものの、継続性という観点からの分析は十分とは言いがたく、MM の継続的・長期的な展開のための学術的知見が求められているところである³⁾。

そこで本研究では、MM 施策の長期的視点に資することをねらい、継続的・長期的な展開を図る上で重要な要素を明らかにすることを目的とする。具体的には、同一の視点から複数の事例に対してヒアリング調査を実施し、各事例での一連の施策展開における具体的な取り組み内容や組織や担当者の考え方や行動、重要な局面を把握・解釈した上で、MM の継続実施において重要な要因を得ることとする。

2. 全国の MM 実施状況

ヒアリングの実施に先立ち、全国の各地域の MM の継続実施状況を調査した。継続実施の定義は、平成 24 年度に至るまで 3 年以上継続して MM を実施している都市とし、日本モビリティ・マネジメント会議、土木学会土木計画学講演集等の学術論文や発表、及び、自治体ホームページ等を参照し、継続実施状況を把握した。その結果、継続実施都市として 33 都市が確認された。そのうち、MM 開始後に規模を拡大したり、内容が多様化しながら展開している都市は 19 都市であった。

3. ヒアリング調査概要

ヒアリング対象都市は MM の取り組みが拡大あるいは多様化しており、かつ、その効果が顕著であるとして外部表彰等の評価を受けている都市から抽出した。なお、大都市と中小都市で継続に資する要因が異なる可能性を考慮し、大都市では京都府京都市、北海道札幌市、富山県富山市、広島県福山市の 4 都市を、中小都市では、北海道帯広市、北海道当別町の 2 都市をヒアリングの対象とした。また、比較対象として、過去に MM を実施していたものの、現在は MM が継続されていない都市(2 都市)に対しても同様にヒアリング調査を実施した。

4. MM 継続都市の取り組み概要

MM 継続都市の取り組み概要を以下に示す。

京都府京都市では、府が先行して MM を実施しており、京都市に対して働きかけを行っていた。平成 20 年度に「歩くまち・京都」の実現を公約とする現市長が当選したことを転機に、市長の政策的判断により、MM の実施体制が整い、マスメディア MM や学校 MM、観光客を対象とした MM など、多様な施策を実施している。

北海道札幌市では、1999 年に日本初の MM が実験的に実施され、以後 2001 年から 2004 年の期間を除き、国土交通省北海道開発局札幌開発建設部が中心となって MM が継続実施されてきている。また、札幌市役所においても平成 23 年度から住民 MM 及び学校 MM を継続的に実施し、効果を挙げている。

富山県富山市では、MM の意義を理解した市長の政策的判断により、平成 22 年度より MM の取り組みが始まった。富山らしさのある MM を目指し、ラジオ MM や情報誌 MM 等の発展的な MM をはじめ、多様な取り組みを行っている。

広島県福山市では、平成 15 年に都市圏交通円滑化総合計画を定めたことを機に MM の取り組みが始まる。初年度に計画目標値を達成するような大きな成果を上げ、MM の有効性が広く認知される。その後、通勤 MM や学校 MM などと共に、ハード整備も実施してきている。

北海道帯広市では、過度な自動車依存とそれに伴うバス交通利用者の減少が長期的な課題となっている。また、帯広市では環境の取り組みも盛んに行われているおり、BDF を使用したバスの運行を中心とし、バスマップ作成や学校 MM、高齢者 MM などを実施してきている。

北海道当別町では、平成 18 年度に既存の複数のバス路線は一元化され、コミュニティバスとして運行されることとなる。このバスの利用促進の位置づけで平成 18 年度から MM が実施される。小学校 MM や大学生 MM、幼児 MM や高齢者 MM、バス祭りなど、多様な MM が実施されている。

5.MM 継続要因の解釈と分析

MM の継続都市の取り組みの解釈、分析の結果、以下のような MM の継続における重要な要因が得られた。

- MM の実施戦略として、地域の特色を活かした MM の実施、MM 施策の対象を絞ること、政策の潮流に合わせた MM の実施、MM に関わる主体のインセンティブ設計を行うこと、予算のかからない仕組みを構築すること、MM 実施初期に成功体験を持つこと、MM の効果が現れやすい地域を対象に選ぶこと。
- 自治体行政の所掌を超えた MM の実施体制を整え、予算配分や計画の策定などを実施する、行政トップ・責任者の政策的判断とリソースが投入されること。
- 取り組みの中心に位置してきたキーパーソンの存在と、小さいところからもやる、使えるものは使うという地道さ。フットワークの軽さ、謙虚さ、「所管のこと以外はやらない」という役所的発想を持たないこと、手を変え品を変え、繰り返し説明すること、市民目線で考えること、高いコミュニケーション力を持つこと、予測困難な状況で試行錯誤できる力といったキーパーソンの姿勢。
- 自治体のほか、国や都道府県、交通事業者や民間事業者など、多様な主体が一同に会し、各主体の担当者が信頼関係を気づき、連携を円滑に図るためのプラットフォームが存在していること。
- MM に携わる人が持つ、全ての行動の原動力となり、かつ困難な状況を乗り越える源となる「まちを良くしたい」という意志の存在。

以上の要因が MM の継続実施都市へのヒアリングで共通して確認された。なお、継続実施されていない 2 つの都市からは、ヒアリングで前述の要因があまり明確にはならなかった。

これらの要因の関係性を体系化すると、MM の以下の関係が重要であるといえよう。

まず、MM の実施にあたっては、首長等の行政トップ、外部のキーパーソン、そしてプラットフォームが重要な要素といえる。学識経験者やコンサルタントなどの外部のキーパーソンが MM の専門的な知識や技術、経験を活かして行政トップ・責任者に対して提案を行う。これに応じて、自治体の行政トップは、専門家に協力を依頼し、自身のまちづくりのビジョンを共有し、専門家とともに取り組みを遂行していく。この結果、首長が政策的判断を下し、人員や予算等のリソースを投入し、体制を整える。そして、プラットフォームが MM 実施の中心となり、行政トップ・責任者の提示した政策判断を軸に、MM 施策を実施し、地域の改善を進めていく。MM を実施する際に現れる専門的な課題に対する相談を外部のキーパーソンに持ちかけ、これに対して外部のキーパーソンは自身の持つ専門知識や技術を提供し、MM 全体のコーディネートを行うといった支援を行う。加えてこれらの関係性は、それぞれの主体の「まちを良くしたい」という強い意志の上に成立している。その上で戦略的な取り組みが立案・実施され、成功、そして継続実施へと繋がっていると解釈できる。

6.本研究のまとめ

本研究で調査/分析した結果、MM の継続実施に関しては、MM の実施戦略、行政トップの政策的判断とリソース投入、キーパーソンの存在とその姿勢、プラットフォームの存在、「まちを良くしたい」という意志の存在という要因が重要であることが示唆された。本研究で得られた知見が今後の MM の展開に反映され、交通問題の本質的な改善に寄与されるのみならず、さまざまな社会問題の改善へも資するであろう。

参考文献

- 1) 神田佑亮, 藤原章正, 高山純一, 鈴木邦夫, 効果的・継続的なモビリティマネジメントの展開に向けた要素に関する一考察, 日本道路会議(CD-ROM), Vol.29, 2011.
- 2) 安部信之助, 鈴木春菜, 榊原弘之, 地方都市におけるモビリティ・マネジメントの継続状況と要因に関する研究, 土木計画学研究・講演集(CD-ROM), Vol.44, 2011
- 3) 例えば, 中村公彦, 藤井聡, 松村暢彦, 土井勉, 本田豊, 木内徹: 同一地域における多年度にわたるモビリティ・マネジメントの実施について~川西猪名川地域の取り組み~, 第一回日本モビリティ・マネジメント会議発表資料集, 日本モビリティ・マネジメント会議, 2006