

# 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」の取組について

福岡国道事務所 計画課 ◎野村 文彦  
塚原 浩司  
○草野 裕一

## 1. 本取組の背景

### 1. 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<sup>1)</sup>）にも関わらず、クルマ利用による移動が多く（図2<sup>2)</sup>）、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数設定されている（図3<sup>3)</sup>）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。

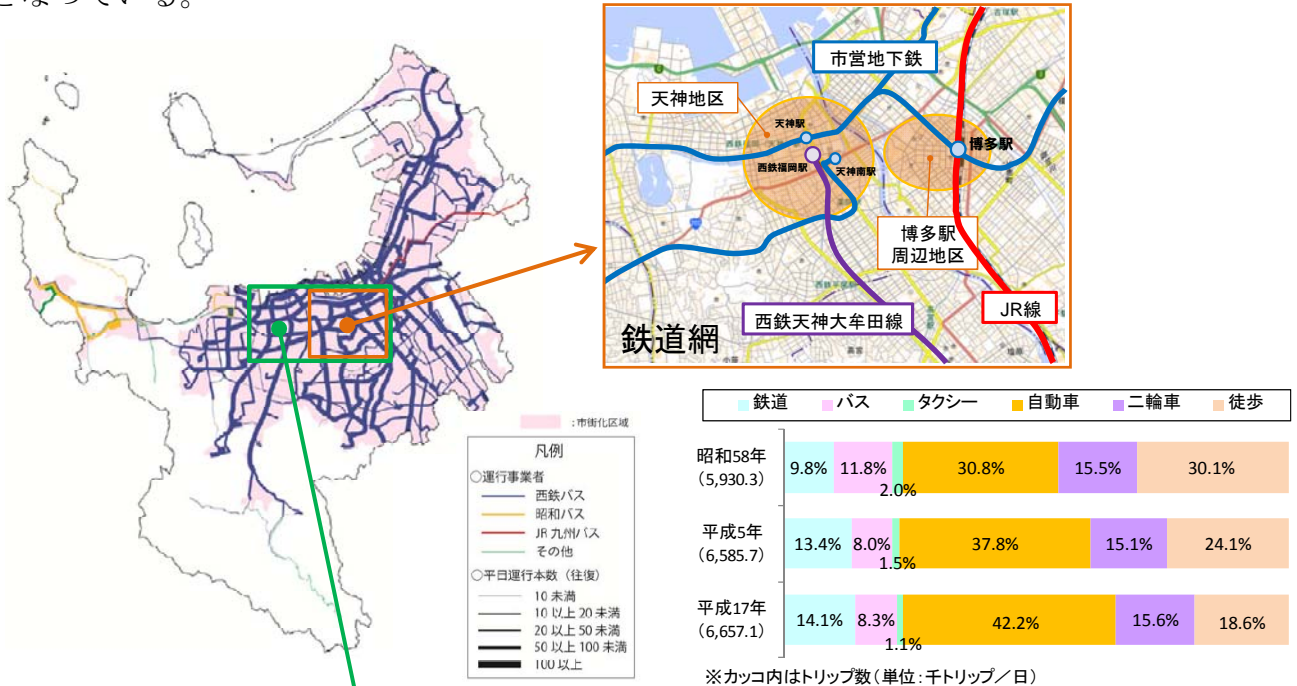


図1：市内バス路線の運行本数（平成26年7月）

図2：代表交通手段別の人の動きの推移



図3：国道202号における主要渋滞箇所



写真1：渋滞の様子（天神地区）

## 1. 2, 福岡モビリティ・マネジメント推進連絡会 (Fuku-POMM) の発足

福岡市中心部の現状に対し、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も重要と考え、福岡国道事務所では、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）を推進している。

その後、平成21年3月には、他機関との連携による福岡市中心部におけるMMの面的な推進の必要性のもと、学識経験者、交通事業者、まちづくり団体、行政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（表1）した。

Fuku-POMMでは、発足以降、5つの方策（①P&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）について、福岡市のモビリティの向上を目指し、Fuku-POMM構成主体（以下、関係機関）が主として実施する取組に関する情報共有・意見交換がなされてきた（図4<sup>4)</sup>）。

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）、西日本鉄道株（バス、鉄道）、JR九州（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:Fuku-POMMでの5つの方策に基づく各関係機関の取組

## 2. 「まちクル運動」の立ち上げと「まちクル運動推進協議会」の発足

### 2. 1, 「まちクル運動」の成り立ち

Fuku-POMMでは、平成21年度以降、公共交通の利用促進を中心に関係機関の取組の情報共有が実施され、平成24年度以降、更なる公共交通の利用促進に向け、中心市街地の活性化（まちづくり）と一体となった方策実施に向けた意見交換が実施されるようになった。平成26年度には、まちづくり団体を含めた関係機関の連携強化として、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した新たな取組の必要性が示され、平成27年度に、関係機関の取組を有機的な1つの運動体として機能させる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、まちクル運動）の立ち上げを行った。



## 2. 2, 「まちクル運動」の仕組み

まちクル運動には、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（図6）のもと、①ホームページやSNS（Facebook、Twitter）、会員へのメール送信による関係機関の取組を一元的に情報配信する仕組みの構築、②交通系ICカードを活用した会員登録によるサポート体制の確保を行うことで、関係機関の取組の連携強化を図った。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取組等に参加した場合には、③くじ引き形式でのノベルティの提供等を実施し、参加する楽しさと共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、ご提供いただいている。

### まちクル運動の目的(社会的な意義)

この運動は、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！という運動である。みんなが少しずつ取り組めば、まちが賑わって渋滞もなくなり、環境もよくなって、みんなが健康にもなるなどの「いいこと」がたくさんある。また、運動の参加者に対し、様々な楽しみを準備・提供することで、継続参加の確保を目指す。

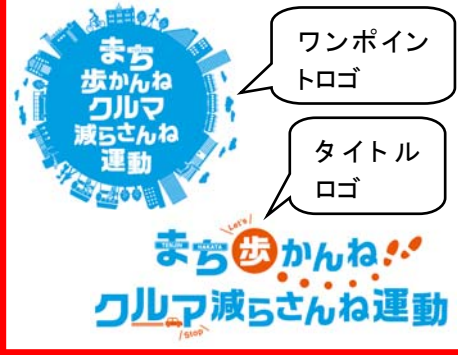


図6：まちクル運動の目的

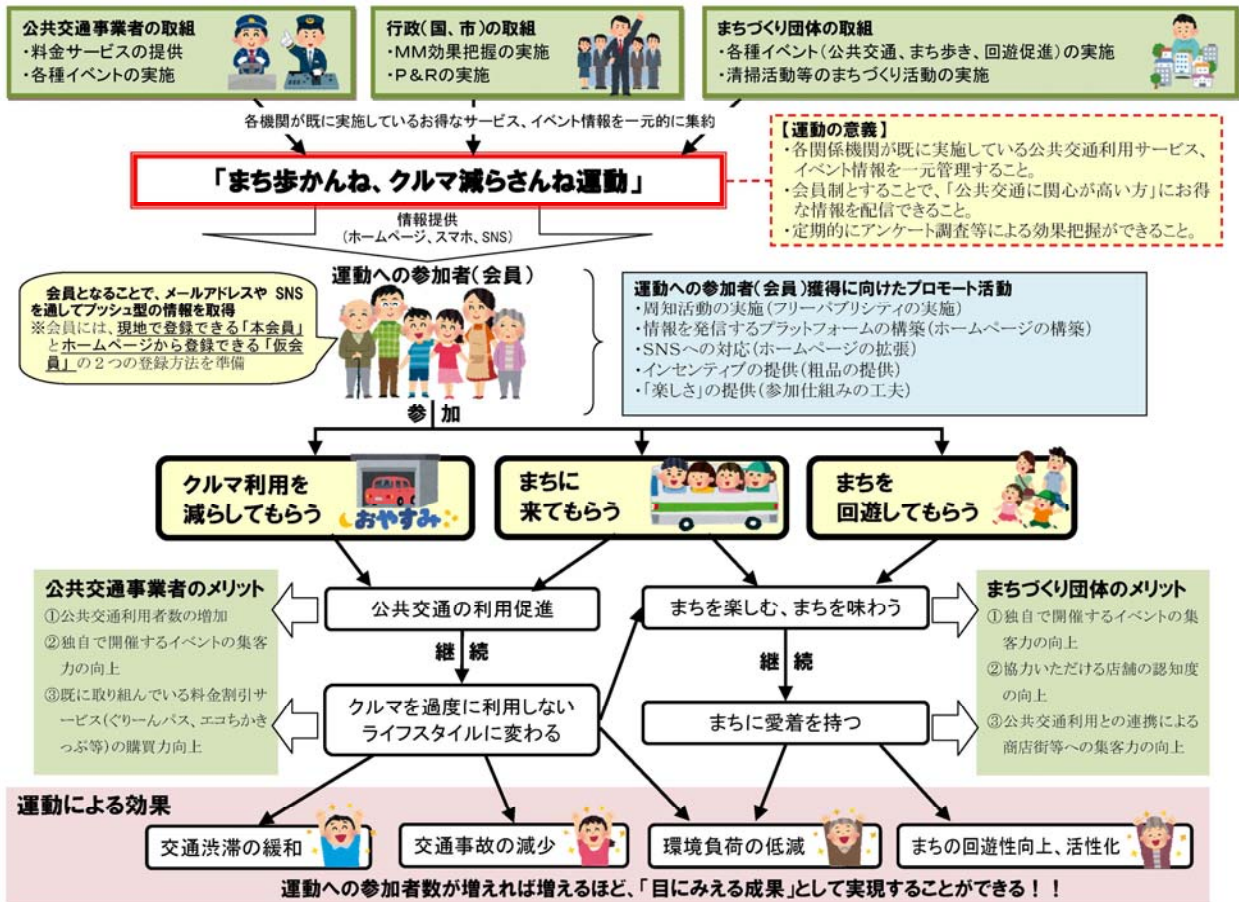


図5：「まちクル運動」の立ち上げによる効果波及イメージ

## 2. 3, 「まちクル運動推進協議会」の発足

まちクル運動の実施主体として、「まち歩かんね、クルマ減らさんね運動推進協議会」（まちクル運動推進協議会）を平成28年3月14日に発足した。

本協議会では、事務局を福岡国道事務所計画課、協議会員を Fuku-POMM 構成主体と同じとし、試行期間中の運動実施やモニタリング結果を踏まえた効果検証、将来の運営体制の協議・調整を踏まえ、長期的な定着・継続を関係機関と連携して目指していく。なお、本協議会は、情報共有を主とする Fuku-POMM と分けることで、運動実施、効果検証、協議・調整等の実行性を高めている。



写真 2：発足式の様子 (H28. 3. 14)

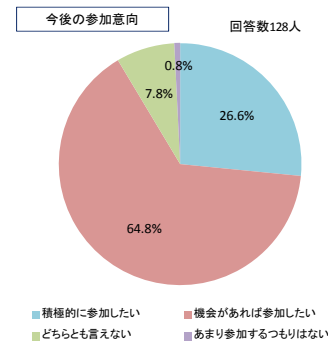


図 7：目標の達成状況

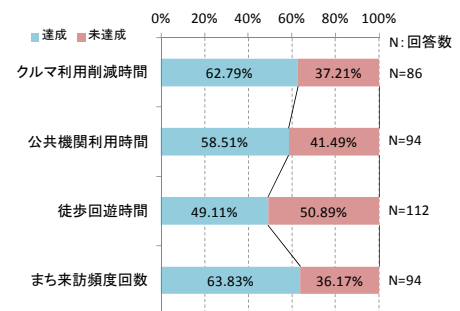


図 8：今後の参加意向

### 3. まちクルマ運動の初年度による取組結果

平成 27 年 12 月より試行運用を開始し、月 1 回の会員登録活動により約 570 名（平成 28 年 3 月末時点）の会員を獲得することができた。また、会員への 2 回のアンケート調査【1 回目（2 月 10～22 日）：回答 165 名、2 回目（3 月 1～14 日）：回答 128 名】の結果より、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 7）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。2 回目のアンケート結果からは、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 8）。

### 4. まとめ

福岡市中心部の渋滞改善、更なる公共交通の利用促進、中心市街地の活性化等を図るべく「まちクルマ」運動を立ち上げた。また数回の会員登録活動で約 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る等の成果が得られることを示すことができた。

今後は、まちづくり団体、交通事業者と連携した会員登録活動を実施し、会員数の増加を図っていくと共に、登録会員の継続的な運動におけるアンケート調査を行い、より分かりやすい効果を分析、検証していく。また将来の運営体制等を踏まえ、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、引き続き協議・調整を実施していく。

### 参考文献：

- 1) 「福岡都市圏における公共交通機関に関する調査」（平成 28 年 1 月、福岡市住宅都市局）
- 2) 「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〉」（平成 19 年 5 月、福岡市交通計画課）
- 3) 「福岡県地域の主要渋滞箇所の公表について」（平成 25 年 1 月、福岡県交通渋滞対策協議会）
- 4) 「道路交通の円滑化に関する調査」（平成 27 年 12 月、福岡市住宅都市局・道路下水道局・経済観光文化局）
- 5) 「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の活動～」（平成 22 年 7 月、九州地方整備局福岡国道事務所）