

議題1 モビリティ・マネジメントについて

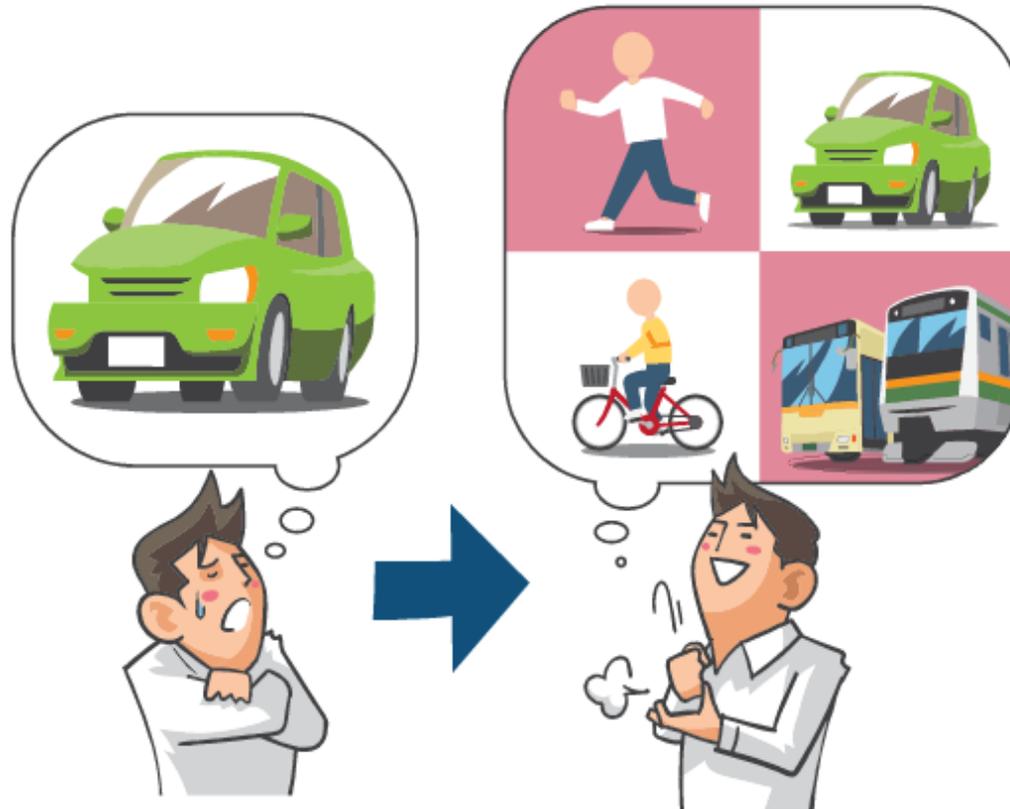
【説明の流れ】

1. モビリティ・マネジメントとは
2. 本市でモビリティ・マネジメントを
展開する理由
3. 本市で取り組んでいること

1. モビリティ・マネジメント(MM)とは

一人一人の**モビリティ(移動)**が、個人的にも社会的にも望ましい方向
(過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ
自発的に変化することを促すコミュニケーション施策を中心とした交通政策

出典:MMの手引き(土木学会)



□モビリティ・マネジメントの目的

公共交通とクルマ、徒歩などをうまく使い分け
より快適な生活を目指す



コミュニケーション(言葉)による心的要因への働きかけ

(例)

- ◆ 公共交通情報をまとめた冊子の配布
- ◆ 公共交通に乗り訪れる地域のお出かけ情報誌の配布
- ◆ 交通環境学習に関する出前講座
- ◆ 環境・事故等の視点での公共交通とクルマの比較に関する情報提供
- ◆ 交通事業者と連携した運賃割引
- ◆ 交通事業者と子どもが連携した課外活動

□モビリティ・マネジメントによる効果

【取組の実施】

情報提供・利用機会の創出・教育学習により
公共交通とクルマ、徒歩などをうまく使い分ける

【交通系の効果】

公共交通の利用者増加・渋滞の軽減 など

【想定される波及効果】

環境負荷低減・健康増進・自由な移動・免許返納促進
地域経済活性化・地域への愛着増進・交通事故リスク低減 など

2. 本市でモビリティ・マネジメントを展開している理由

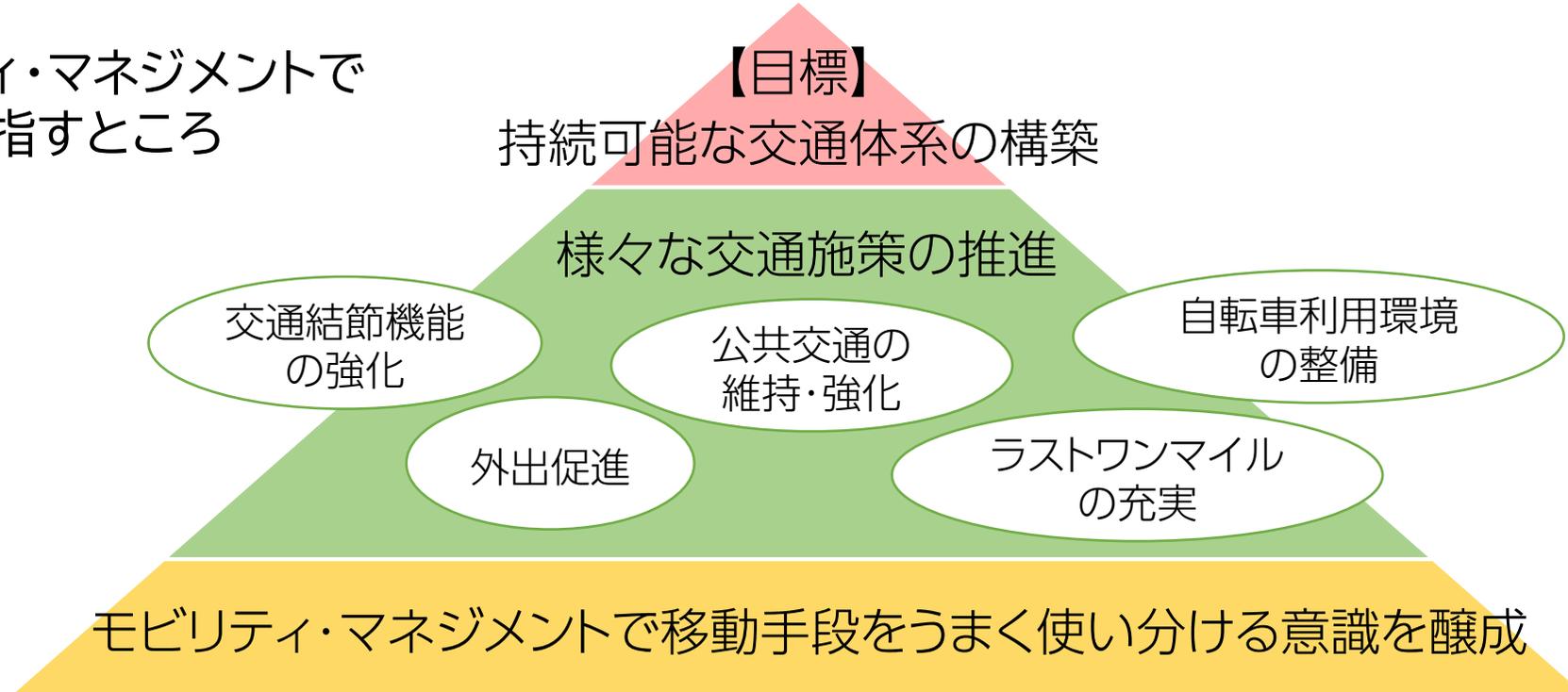
本市の交通の現状

- ◆ バス利用者の減少や運転手不足によるバスの減便
- ◆ 都市拠点での慢性的な交通渋滞発生
- ◆ 私事目的の移動は「クルマ」利用の割合が高い

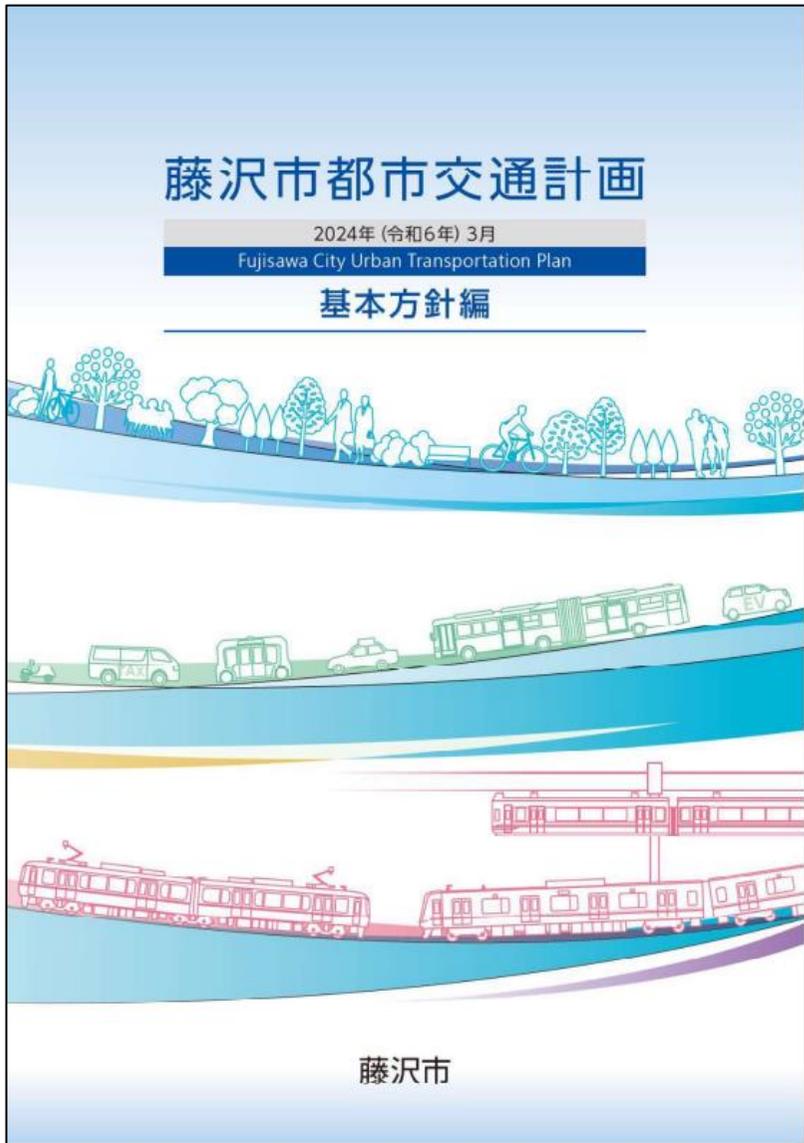
本市の交通特性

- ◆ 公共交通サービス圏は人口の約95%をカバー
- ◆ タクシーも市内全域をカバー
- ◆ シェアサイクルが市内全域で拡大中

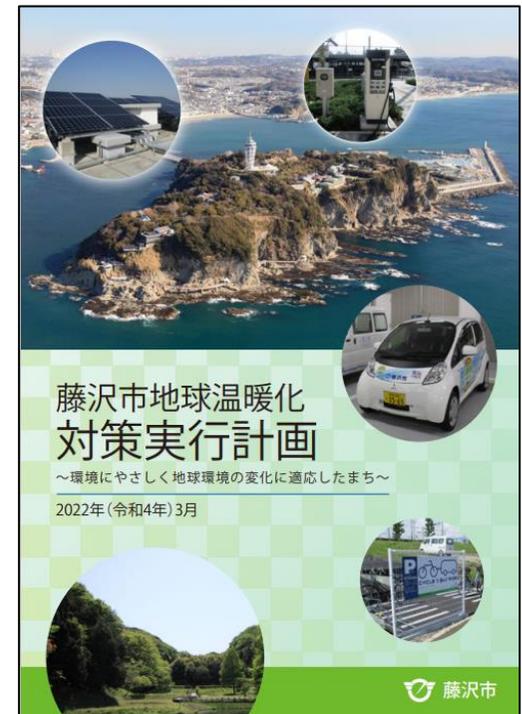
モビリティ・マネジメントで 目指すところ



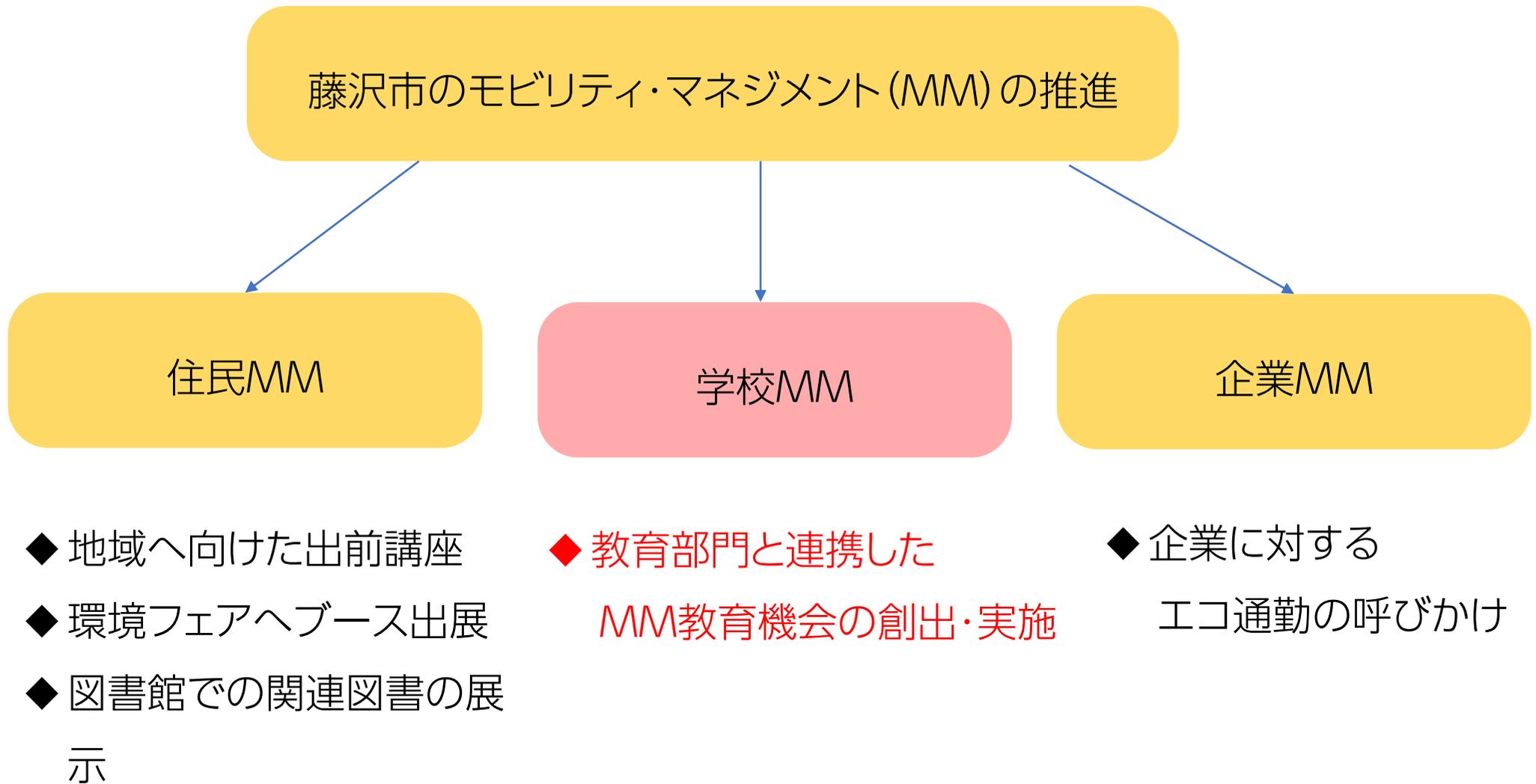
本市でのモビリティ・マネジメントの位置づけ



施策の方針・取組内容に
モビリティ・マネジメントを位置づける



3. 本市で取り組んでいること



□実施例(一部)



図書館での関連図書の展示



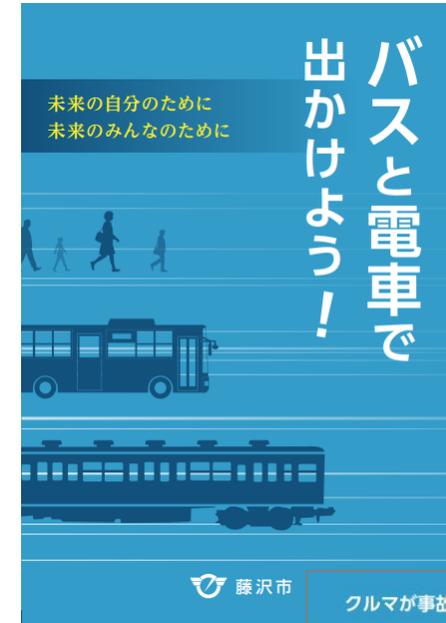
交通すごろくを使用した授業



イベントへのPRブース出展



交通事業者と連携した授業



藤沢市

クルマが事故を起こす確率

日本では1年間に約38.1万件的クルマ関連の事故が起きており、そのうち3,133件は死亡事故です。
クルマを運転している人の数を約6177万人とした場合、1年で事故を起こす確率は0.6%、死亡事故を起こす確率は0.01%です。例えば150km/hに乗り続けると、一生のうちで4人に1人は事故を起こし、400人に1人は死亡事故を起こすこととなります。

50年でドライバーの4人に1人が事故を起こす！
50年でドライバーの400人に1人が死亡事故を起こす！

※資料：警察庁「交通事故・死亡事故統計」
『自動車保有数(2015年)』(国土交通省)
注1: 1-[1-(38.1万/6177万人)]⁵⁰ = 26.6%(4A1E1A)
注2: 1-[1-(3.133/6177万人)]⁵⁰ = 0.25%(40401A1A)

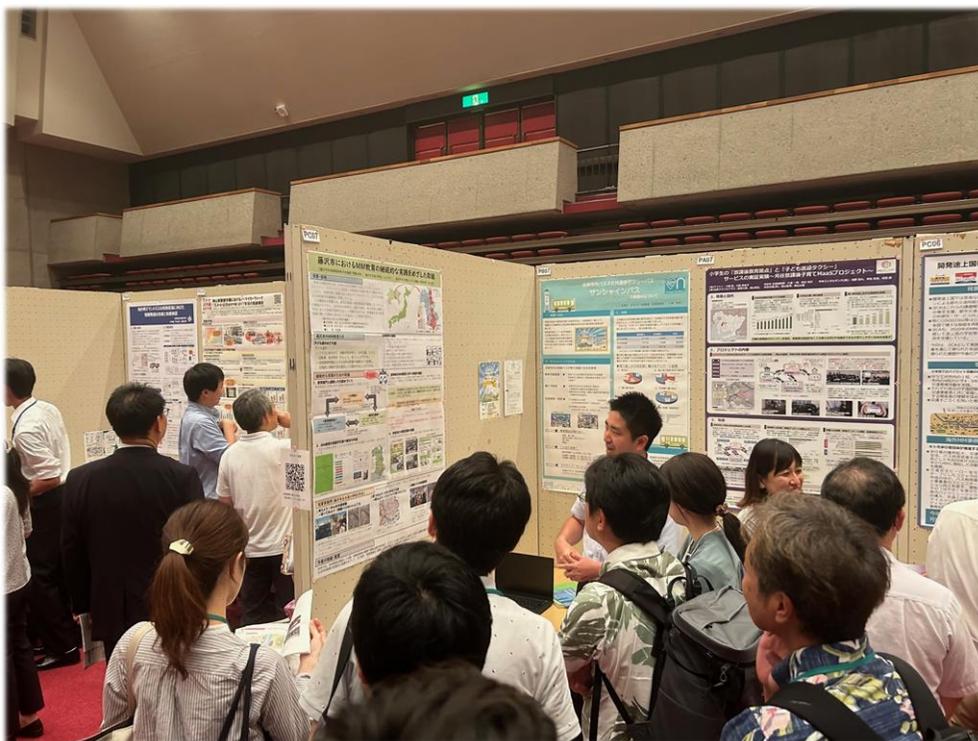
クルマの事故は身近なところに。決して他人事ではありません。

このままだと近頃のバス停がなくなるかも！？
みなさんは市内にバスが走っていることを当たり前だに思っていますか？
しかし、2006年度から2015年度までの10年間で全国のバス路線は約16,000キロが廃止されているのです(日本の全長は約3,000キロ)。クルマを運転できない高齢者や学生などによって、バスはとても重要な乗り物ですが、利用者がいなければ維持することができません。
今、クルマを運転できている人も、いつかは運転できなくなる日が来るかもしれません。未来のためにバスを利用しましょう！

啓発パンフレット

学会発表

第19回 日本モビリティ・マネジメント会議 (令和6年8月25日)



藤沢市におけるMM教育の継続的な実践をめざした取組

○藤沢市計画建築部都市計画課 伊藤 祐哉 藤沢市大道小学校 小山 ちさと 筑波大学大学院システム情報工学研究科 谷口 綾子

背景・目的

神奈川県藤沢市では、市内の公共交通網が充実していることもあり、モビリティ・マネジメント（MM）の実現性や効果の高さが期待できることから、自家用車に依存しないまちづくりをめざして、2018年度よりMM教育を継続的に実践している。

この継続的な実践には、都市計画課と教育委員会が連携したシステムの構築だけでなく、当市のMM教育が、既存の教科・単元学習と連携し、学校において授業を実践するという特徴があるため、管理職を含む教育現場の関心や理解を深めることを重点とした取組を進めた。

＜藤沢市内における小学校の概要＞

- ◆小学校数 35校（私立小学校3校と養護学校は含まない）
- ◆生徒数 約23,000人（1～6年特別支援学級含む）
- ◆位 置 右図★

図 公共交通のサービス圏状況

藤沢市のMM教育とは

【子ども達のめざす姿】

子ども達が

- ・TPOにあわせて、移動手段を考え、公共交通、クルマ、自転車、徒歩等を「かしくく」使うことができる。
- ・地球環境問題などの社会的な影響や健康などに配慮し、自発的に移動手段を選択して行動をすることができる。

【MM教育の要素】

当市のMM教育は、次の6つの要素を含んだ教育のことを行い、各校で要素を盛り込んだ授業をそれぞれ考え、実践している。

- 1 公共交通の知識を学習する
- 2 移動ルートを調べ利用する
- 3 移動が及ぼす効果・影響を学習する
- 4 クルマと公共交通の対比を学習する
- 5 仮定した状況下での移動計画(行動プラン)を学習する
- 6 選択した移動(計画)を評価・共有する

継続的な実践のための取組

1. 教育部門と連携した仕組みづくり

教育委員会・小学校・都市計画課が役割分担して推進している。

① 「[学校教育指導計画]」への位置づけ
[小学校の特色] (校長、担当教員等)

② 授業実施の報告
③ 教材の改善、作成依頼
④ 授業の実施、作成依頼

⑤ 教材の改善、作成
⑥ 小学校からの相談、依頼事項の報告
⑦ 教育制度に関する問合せ

Point

2. 当事者のMM教育に対する熱意の醸成

行政職員・教員といった当事者の理解や理解が深まり、熱意が醸成され、実践されることで、異動などで行政職員・教員の入替えが生じていても、継続的な実践が可能となる。

行政職員 MM教育には正解がないため、行政にありがちな失敗を恐れることがなく、他の業務にはない醍醐味を味わえるので、意欲的に携わることができる。

教員 教育委員会・都市計画課のサポート体制があるので、実践したい授業を少しの労力で実現できる。

実践につながる

- ▶当事者により、一度、実践の形がつくられると、以降はつくりだしたものをベースに継続される。
- ▶実践の過程を見ることで、学校の管理職の理解も深まり、学校単位での実践が継続される。

3. MM教育の実施手引書や教材の作成

各校での実践の参考とするための授業例や教材を掲載した手引書や、教材を作成している。

実施手引書 バスと電車の乗りかたガイドブック ぶらりまち歩き

4. 学校向けの周知活動の実施

MM教育の認知拡大のための、様々な機会や媒体で周知活動を実施している。

＜校長会及び職場巡回＞ 教員向け研修講座 不定期な情報発信

校長会に対する周知と併せて、教員にも研修を行っている。 2年に1度、筑波大学 谷口(綾)教授のご協力のもと実施している。 都市計画課が作成し、教育委員会が定期的に教員向けポータルサイトへ、掲載している。

授業実施例(藤沢市立大道小学校2年生)

通学路の安全教育和合わせて実践し、学校として継続的な実践につながった事例。

①考えよう！みんなの通学路～知ってみよう！路線バスのいいところ

通学路の安全性について、クルマがたかさんいて危ないことに着目し、クルマの数を減らすことを考える。
「クルマと路線バスの写真」を見て、**路線バスに乗ることでクルマを減らすことに気がつく。**

②見つけよう！まちにあるバス停～考えよう！バスについて知りたいこと

路線バスは、周辺のどこで乗降できるかバス停を探す。

③路線バスの体験授業

バスに乗った教室の様子 バス会社の方へのインタビューの様子

バスに乗った教室は、**バス会社の方から乗車から降車までの流れの説明**を受けた。
授業は、保護者参観としたため、保護者の方にもMMを理解していただいた。

今後の取組・展望

当市では、MM教育を開始して以降、授業実施例の蓄積や周知活動が実を結び、2023年度には市内35校中25校から実践の報告があった。さらなるMM教育の定着及び進展をめざして、引き続き、教育委員会と連携して周知活動及び授業実施の支援を行っていく。

□MM教育の目的

「子ども達のめざす姿」の実現を目的に実施する。

子ども達が

TPOにあわせて、移動手段を考え、公共交通、クルマ、自転車、徒歩等を「かしこく」使うことができる。

地球環境問題などの社会的な影響や健康などに配慮し、自発的に移動手段を選択して行動をすることができる。

- MM教育を受けた児童は、普段の移動における行動について考え・見直すことができるようになる
- 成人後もその意識を持っていることが多いと言われている
- 子ども達が大人になった時に、過度なクルマ利用が軽減されることにつながる
- 子ども達が家庭で保護者とコミュニケーションを取り、子どもを介して保護者へ広がることも期待

□本市でのMM教育の工夫

教育振興基本計画
にMM教育の推進
を位置づけ



学校教育の
教科・単元と関連
した授業の実施



授業参観を
活用し保護者へ
波及



教育現場で活用
できる**実施手引書**
を作成・配架



教員向け
MM教育勉強会
の開催



交通事業者と
連携した
乗り方教室の実施



学識経験者・
PTA・教育部門と
内容を検討
(MM教育検討会)



□講習会発表

第17回 モビリティ・マネジメント技術講習会 (令和7年6月19日)



モビリティ・マネジメント技術講習会HP

小学校へのMM教育スタートの経緯

どのような流れで、小学校へのMM教育を立ち上げたのか？



POINT: 小学校への教育なので、教育部門との連携が必須！

-
- ① 検討にあたっての支援をもらう (補助金)
 - ② 検討組織を立ち上げる (検討会)
 - ③ モデル校で検討授業を実施
 - ④ 継続するため実施手引書の作成

小学校へのMM教育スタートの経緯

③モデル校で検討授業を実施

<校長会>
市内の校長から選ばれた役員で運営している会議

大変だったこと

実際にモデル校となる学校と先生を見つけることが難しい

- 学校側・先生側の両方の理解がないとできない
- 数ヶ年同じ小学校で実施をしたかったが、先生が異動するとNGに

どうやって解決したか？

校長会に理解をしてもらい、校長会からモデル校を選んでもらう

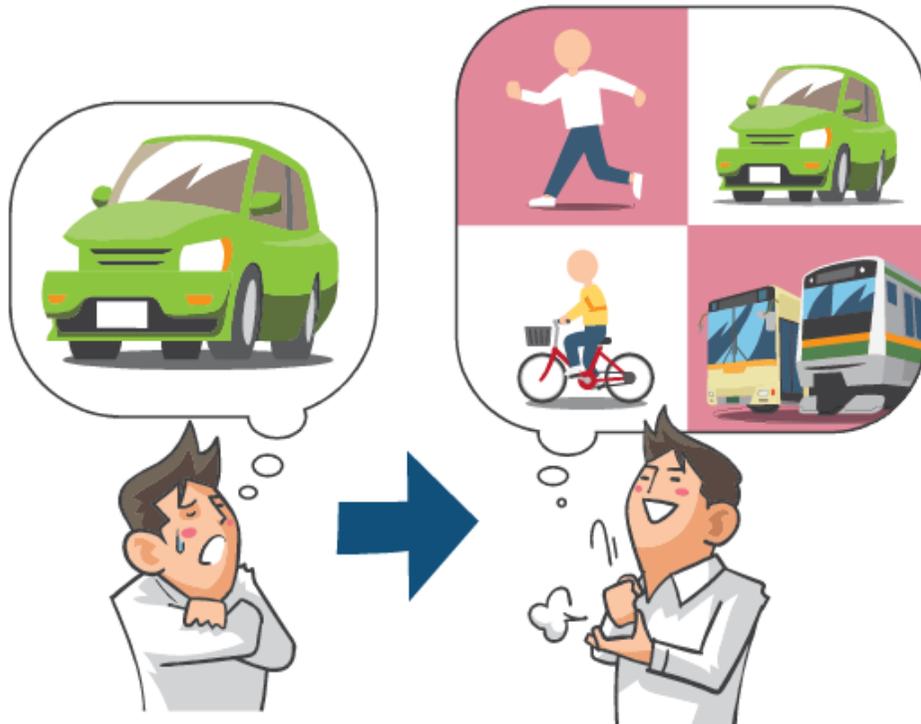
- ●●学校の○○先生のクラスならやってもらえそうだなど、都市計画課ではわからない、内情を知る校長会で選んでもらった

POINT

- 現場を仕切っている校長会の理解を得られた
- 教育委員会の理解だけでは十分でなく、現場におすすためには校長会も含めた両方の理解が必要

□今後の展望

- 学校MM → 実施手引書を改定し、教育現場で取り組みやすい内容に更新し
実施校の増加を目指す
- 市民MM → まちづくりや他事業と連携したMMを展開する
- 企業MM → 企業へエコ通勤への協力を呼びかける



ひとり一人の移動手段の転換



自家用車に依拠しない交通体系の維持・強化



持続可能な交通がつなぐ市民の幸せな未来