



日本モビリティマネジメント会議
ニュースレター

Vol.9 ● 2008.9.30

【発行】 JCOMM実行委員会
ニュースレター編集部
【お問合せ】 東京工業大学 藤井研
筑波大学 谷口研
mail: jcomm@plan.cv.titech.ac.jp

MMIに関連する会告掲載希望やご意見等、
随時受け付けております。

猛暑の夏が終わり、朝夕の涼しさも増し、秋の気配が次第に濃くなってきました。今号は、七月上旬に京都にて開催された第三回JCOMMの報告を中心にお届けします。

イベント報告 第三回JCOMM報告

去る七月四日―五日、京都市国際交流会館にて、第三回日本モビリティ・マネジメント会議が開催されました。当日は酷暑の中、約三百八十名の方に御参加いただき、発表に際しても口頭発表十八編、ポスター発表六十五編と第二回を上回る盛況に終わりました。ご参加いただいた皆様、また準備にご協力いただいた事務局の方々に厚くお礼申し上げます。

【会議概要】

会議の前のプレイベントでは、開催地である京都市圏におけるMM

の取り組みが紹介され、「かしいMMの使い方」について、パネルディスカッションが行われました。

続くオープニングセッションでは、二つの講演と第二回JCOMM賞の授賞式が行われました。第一日目のポスターセッションA・B、口頭発表(MM行政の展望)を終えた後の懇親会では、京都市国際交流会館内の会場で、様々な意見交換と熱い議論が展開されました。

二日目は「MMの社会的便益」二学校におけるMM「MMとまちづくりに関する口頭発表セッション」に加



写真 ポスター発表

え、ポスターセッション、ブースセッションなど多彩なプログラムで構成され、MMに関する様々な議論が交わされました。

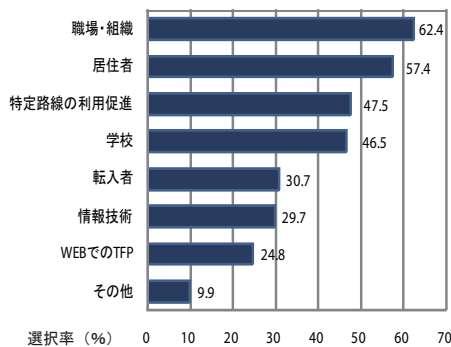


写真 口頭発表

参加者アンケートによると、第一回、第二回JCOMMに引き続き、今回もポスターセッションが、大変高い人気であることが改めて示されました。その他、口頭発表の各セッションに関しても、昨年以上に満足度の高いものでありました。今年の口頭発表セッションは、昨年に引き続き、テーマを絞った構成としたため、論点を明確にした議論ができたことが特徴的であったものと思われ

ます。
また、興味のあるMMのテーマに関しては、図のように、職場・組織、居住地を中心として、様々なMMのテーマが注目されており、自由記述欄では、「交通事業者にもっと参加し

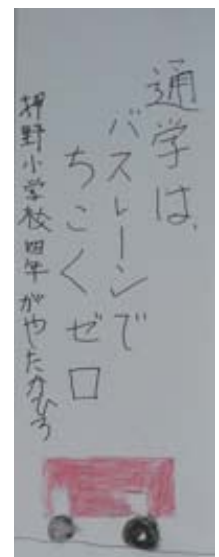
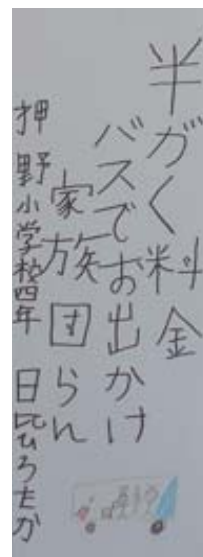
■興味のあるMMのテーマ (複数回答)



てもらう工夫が必要」などの記載がありました。こうしたご意見を踏まえ、これからはJCOMM実行委員会にて引き続き検討して参りたいと思えます。

小学生の交通エコロジー標語

vol. 2



三月号(二〇〇八年)に続き、京沢市立押野小学校四年生の児童による標語をご紹介します。

一つめの短冊(左)は、バスレーンのメリットをさらっと表現した作品です。バスには、時間通りに来ないという定時性の課題がありますが、バスレーンがあれば大丈夫、という標語でした。

二つ目の短冊(右)は、休日の半額料金を利用して、家族全員、バスでおでかけする楽しい情景です。「今日は半額だし、車はやめてバスで行こうか」「そうしよう!」といったやり取りが想像できます。



第三回JCOMM 参加者アンケート 結果報告

二〇〇八年七月、京都で開催されたJCOMMにて実施した参加者アンケートのうち、次年度開催に関する結果を報告します。なお、アンケートの回収数は一〇一票でした。

▼職種(図1)【有効回答数一〇〇】

JCOMMには、自治体やコンサルタントの方々の多数のご参加をいただいています。また、国や都道府県の行政関係、大学関係の皆様も、多くご参加いただいています。同様の点は、自由記述の中でも指摘されていました。M実施にあたって交通事業者の皆さんの協力はとても重要です。今後は、積極的にご参加いただける

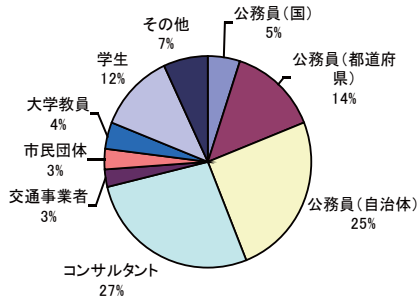


図1 アンケート回答者の職種 (n=100)

ような方法を事務局でも検討していきたいと考えています。

▼望ましい開催曜日(図2)【有効回答数一〇一】

開催曜日については、平日開催を望む声と、現状の金・土曜日がよいという声にほぼ二分されましたが、現状維持の金・土を望む声がわずかに多い結果となりました。

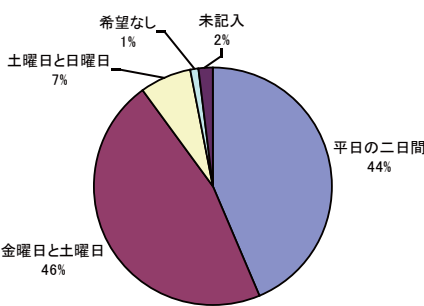


図2 望ましい開催曜日 (n=101)

▼ちようど良い参加費用(図3)

【有効回答数九十七】
その他、JCOMMがもし有料になるなら三千円くらいが妥当では、という声が一番多いという結果(図3)や、「もっと広い会場で行ってほしい」「概要(数百字程度)だけでなく、一〜二枚の説明資料(論文またはポスターのコピー)が配布されると良い。」などの自

由意見をいただきました。

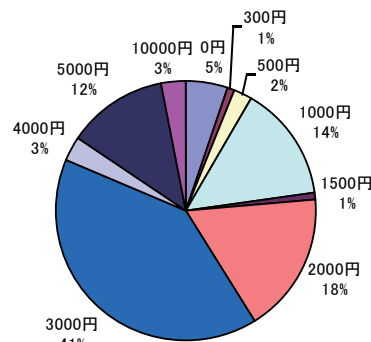


図3 参加費用 (n=97)

さて、次回JCOMMは十分に、昨年同様に国土交通省と(社)土木学会の主催で開催することを予定しています。その開催にあたり、JCOMM実行委員会では、こうした参加者の皆さまからの貴重なご意見を参考に、よりよい運営を進めてまいりたいと思います。今後ともどうぞよろしくお願いたします。



温故知新のトラム車両

戦前から我が国の都市で運行されてきた路面電車と流行の「LRT」が異なる点として、「車両」はもっともわかりやすい相違点と言えるでしょう。LRTの町として有名なストラスブルと、二〇〇六年にLRTを導入して成功を収めた富山市も、低床で窓が大きく近未来的デザインの車両を導入しています。これら最新型の車両に乗ってみると、若々しいデザインのみならず、振動が少なくバリアフリーで、乗心地もよいことがわかります。

イタリア第二の都市、ミラノのLRT(トラム)にも、このような最新型の車両が導入されており、歴史ある街並みとのギャップが新鮮です(写真①)。ただし、ミラノがストラスブルや富山市と異なるのは、この最新型車両だけでなく、十数年前の型(写真②)、とても古い型(写真③)など様々なタイプの車両が走っている点です。意外にも、乗り降りに支障のない若い世代には、写真③のレトロな雰囲気のあるものも古き型車両が人気なのだそうです。もちろん、最高の乗心地とは言えませんが、木製の折りたたみドア、シンブルな丸い木の座席など、生活の足として愛されてきた様子が伺えます。



まちと交通 vol.5 ミラノ市 イタリア

古きを大切にミラノの人々と、最新の車両も映える街並み。このバランスが絶妙です。車依存が進行する我が国の地方部の交通を考える上でも、参考となるのかもしれない。



写真③



写真②



写真①