

# 通勤時利用交通手段の実態把握とモビリティ・マネジメントに関する研究

内 田 晃

## 第二章 通勤時利用交通手段の実態把握とモビリティマネジメントに関する研究

内 田 晃

### 1. はじめに

#### (1) 研究の背景

全地球的に環境問題への関心が高まる中、我が国では2012年度までに二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）等の温室効果ガス排出量を、基準年（1990年度）から6%削減することが定められている。しかしながら2008年時点では温室効果ガス排出量は、基準年から1.6%上回っており、その対策は喫緊の課題である。

一方、北九州市では基幹産業の停滞もあってCO<sub>2</sub>排出量は年々減少傾向にある<sup>1)</sup>が、運輸部門においてはその量は年々増加している。運輸部門の8割以上は自動車によるもので、うち乗用車と貨物車でそのうちの約97%を占めており、CO<sub>2</sub>排出量削減のためには、乗用車の利用者を公共交通へ転換していくことが求められている。

「世界の環境首都」を標榜する北九州市では、賢くマイカーを利用しながら、公共交通の利用促進を図っていくことを方針に掲げた「北九州市環境首都総合交通戦略」を2008年に策定した。その実現のためには、市民に対して啓発・教育を図ることで、その趣旨を理解してもらい、市民自らの行動へとつなげていくことが求められる。永年、工業都市として発展してきた北九州市では、元々自動車通勤する従業者が多く、公共交通利用促進には通勤時の自動車利用を減らしていくことが、最も効果的な施策の一つであると考えられる。

通勤時に限らず、市民の移動を自動車から公共交通へとシフトさせる取り組みとして「モビリティマネジメント(Mobility Management)」という言葉がある。モビリティマネジメントとは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味する<sup>2)</sup>。近年は京都府宇治市や茨城県つくば市など、全国各都市においてこのモビリティマネジメントが実施され、公共交通利用促進に大きな効果が得られたケースも報告されている。

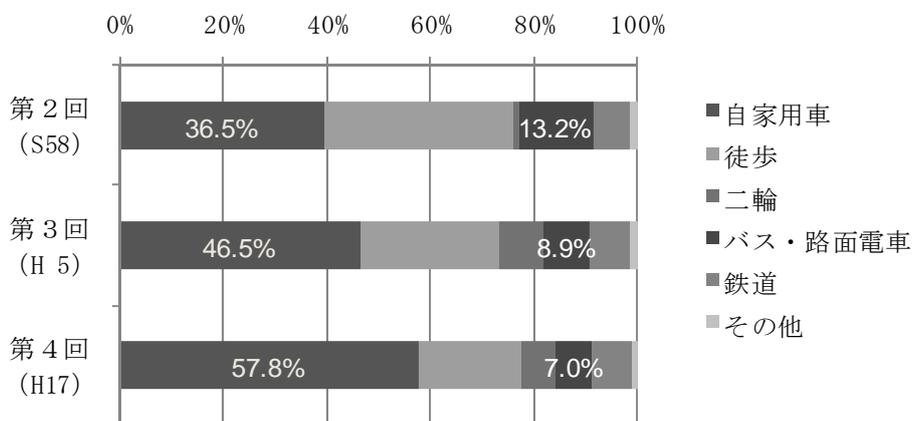
#### (2) 研究の目的と方法

本稿では、北九州市において公共交通利用促進には第一に通勤時の自動車交通を減らしていくことが最も効果があるとの認識に立ち、企業及び従業者に対する効果的なモビリティマネジメントの実施手法を明らかにする。具体的には自動車通勤を抑制する可能性の高い、あるいは得られる効果の高い地域を検討するとともに、その地域において従業者にとって公共交通利用を促進するために必要な課題、あるいは企業側にとって自動車通勤を抑制していくための対策などを明らかにすることを目的とする。

## 2. 北九州市における利用交通手段の実態

### (1) 利用交通手段の変化

北九州市では門司から折尾に至るまで市内の東西を横断する形で路面電車の路線網が構築されていたが、昭和 60 年に北九州本線の門司－砂津間、戸畑線、枝光線が廃止され、平成 4 年に北九州本線の併用軌道区間（砂津－黒崎間）が全廃となった。路線の多くはバス路線に引き継がれたが、市民の自動車利用の増加には歯止めがかからなかった。パーソントリップ調査によると図 1 に示すように、全トリップ数に占めるバス・路面電車の占める割合は路面電車の廃止を境として昭和 58 年の 13.2%から平成 5 年の 8.9%へと大きく減少している。一方で自家用車の占める割合は 36.5%（昭和 58 年）→46.5%（平成 5 年）→57.8%（平成 17 年）と右肩上がり増加している。このように現在では、日常の移動手段の半分以上は自家用車に依存している傾向にあることが分かる。



出典：第 4 回北部九州圏パーソントリップ調査

図 1 代表手段別トリップの推移

### (2) 通勤通学時の利用交通手段

上記のパーソントリップ調査は全目的ではあるが、サンプル数が少ないのが欠点である。そこで国勢調査の通勤通学時の移動手段データについての分析を行った。本調査項目は 10 年に 1 度（西暦末尾 00 年）しか実施されないため、データが多少古いのが 2000 年時点での調査を参考とする。居住地ベースの結果を北九州市全体及び行政区別にまとめたものを表 1 に示す。

北九州市全体では、自家用車のみを利用している人の割合（以下：自動車分担率と表記）は 47.2%とほぼ半数を占めている。鉄道、電車、乗り合いバスいずれかを一度でも利用している人の割合（以下：公共交通分担率と表記）は 21.4%となっている。また利用交通手段が 2 種類のうち鉄道、電車及び自家用車を利用している人、つまりパーク&ライドもしくはキス&ライドを実践している人の割合はわずかに 0.5%にとどまっている。

行政区別にみると、自動車分担率が最も高いのは若松区(57.4%)で、以下八幡西区(52.1%)、小倉南区(49.7%)となっており、郊外開発が進んでいる 3 区において高い値を示している。

都心部の小倉北区では 36.1%と市平均を大きく下回っている。公共交通分担率が最も高いのは、八幡東区 (28.7%) で、以下門司区 (27.7%)、小倉北区 (22.9%) と続いている。自動車分担率が高かった若松、八幡西、小倉南の三区はいずれも公共交通分担率は 20%以下となっている。また、行政区による差は自動車分担率ほど大きくないのが特徴である。

表 1 行政区別の通勤通学時利用交通手段

	総数	利用交通手段が1種類					利用交通手段が2種類			利用交通手段が3種類以上	
		総数	うち 徒歩 だけ	うち 鉄道・ 電車	うち 乗合 バス	うち 自家 用車	うち 自転車	総数	うち 鉄道・ 電車及び 乗合バス		うち 鉄道・ 電車及び 自家用車
北九州市	476,421 (100.0%)	426,571 (89.5%)	55,967 (11.7%)	29,255 (6.1%)	53,199 (11.2%)	224,951 (47.2%)	35,462 (7.4%)	38,989 (8.2%)	17,045 (3.6%)	2,422 (0.5%)	4,368 (0.9%)
門司区	52,287 (100.0%)	46,777 (89.5%)	6,072 (11.6%)	3,140 (6.0%)	8,422 (16.1%)	25,056 (47.9%)	1,603 (3.1%)	4,524 (8.7%)	2,607 (5.0%)	315 (0.6%)	441 (0.8%)
若松区	41,272 (100.0%)	36,215 (87.7%)	3,776 (9.1%)	1,287 (3.1%)	3,518 (8.5%)	23,687 (57.4%)	1,931 (4.7%)	4,039 (9.8%)	2,168 (5.3%)	264 (0.6%)	608 (1.5%)
戸畑区	31,679 (100.0%)	29,130 (92.0%)	4,628 (14.6%)	1,864 (5.9%)	3,776 (11.9%)	13,151 (41.5%)	3,640 (11.5%)	2,057 (6.5%)	689 (2.2%)	104 (0.3%)	161 (0.5%)
小倉北区	88,448 (100.0%)	80,167 (90.6%)	14,112 (16.0%)	3,393 (3.8%)	14,566 (16.5%)	31,940 (36.1%)	10,451 (11.8%)	6,330 (7.2%)	2,076 (2.3%)	198 (0.2%)	737 (0.8%)
小倉南区	101,698 (100.0%)	90,660 (89.1%)	8,295 (8.2%)	8,519 (8.4%)	7,359 (7.2%)	50,512 (49.7%)	8,747 (8.6%)	8,130 (8.0%)	1,926 (1.9%)	610 (0.6%)	931 (0.9%)
八幡東区	36,797 (100.0%)	33,864 (92.0%)	5,545 (15.1%)	2,213 (6.0%)	7,032 (19.1%)	15,881 (43.2%)	1,101 (3.0%)	2,402 (6.5%)	1,187 (3.2%)	124 (0.3%)	218 (0.6%)
八幡西区	124,240 (100.0%)	109,758 (88.3%)	13,539 (10.9%)	8,839 (7.1%)	8,526 (6.9%)	64,724 (52.1%)	7,989 (6.4%)	11,507 (9.3%)	6,392 (5.1%)	807 (0.6%)	1,272 (1.0%)

上段：実数  
下段：構成比

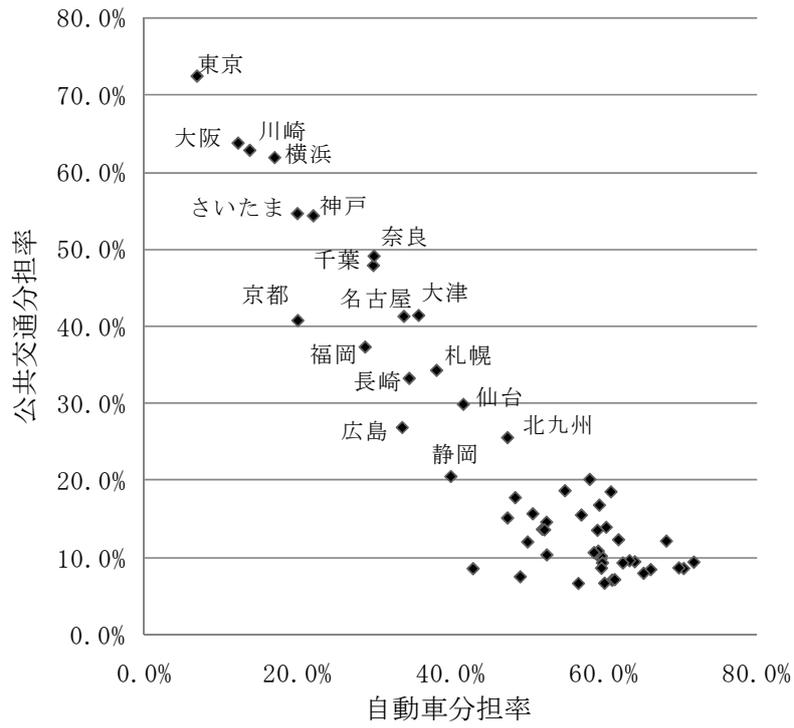
出典：国勢調査 (2000)

また、北九州市の特徴をより詳細に把握するため、全国の主要 55 都市との比較を行った。対象都市として選定したのは全国の政令指定都市 (2000 年の調査時点)、都道府県庁所在地及び三大都市圏以外に立地する人口 30 万人以上の都市 (旭川、郡山、いわき、浜松、倉敷、福山) である。

図 2 に示すように、自動車分担率と公共交通分担率の関係を見ると、自動車分担率が高くなれば、相対的に公共交通分担率は低くなる傾向にある。東京、大阪、川崎、横浜など首都圏、関西圏の大都市で自動車分担率は最も低いレベルにあり、名古屋、福岡、札幌、仙台などの全国の政令指定都市が続いている。北九州市は全政令指定都市の中では最も自動車分担率が高くなっており、地方圏の県庁所在都市レベルと比較しても大きな差はない。

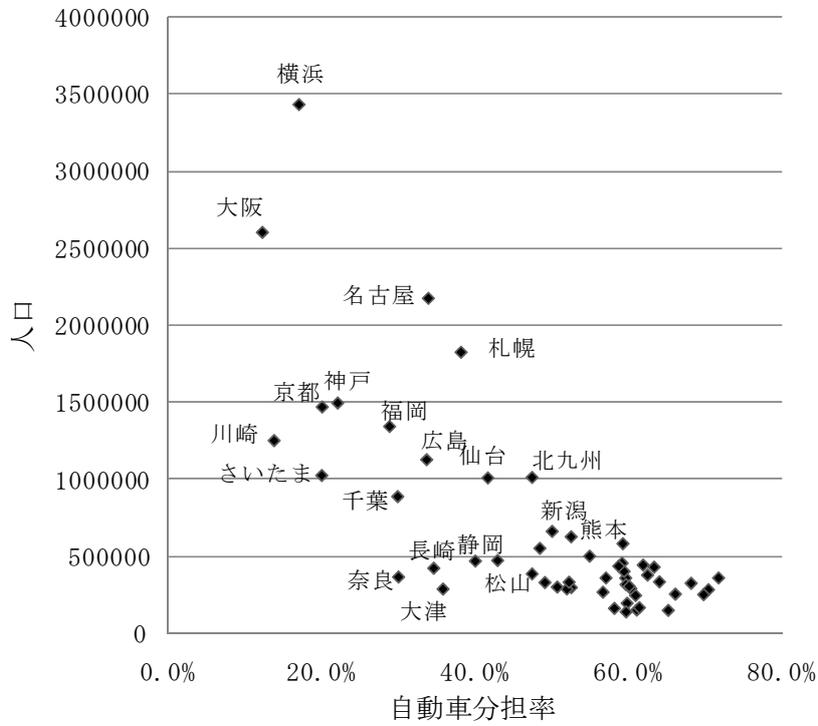
図 3 は自動車分担率と都市人口の関係 (東京 23 区を除く) をみたグラフである。横浜、大阪など人口規模が 250 万人を超える大都市は公共交通の整備水準が高いことから、自動車分担率は当然低くなっている。また、東京都心への通勤者が多く常住している川崎、さいたま及び大阪都心部への通勤者が多く常住している京都、神戸も自動車分担率は全国で最も低いレベルにある。北九州市の状況をみると、人口規模がほぼ同じ 100 万人規模であるさいたま、千葉、広島、仙台と比較すると最も自動車分担率が高いレベルにあり、人口 50 万人規模の松山、新潟などとほぼ同程度である。

以上を整理すると、北九州市は人口規模や公共交通の整備水準で同程度の都市と比較しても、自動車分担率がかかなり高くなっている傾向にあることが指摘される。



出典：国勢調査（2000）

図2 主要都市における自動車分担率と公共交通分担率



出典：国勢調査（2000）

図3 主要都市の人口と自動車分担率

### 3. 北九州市における通勤者を対象としたモビリティマネジメントの先行事例

#### (1) 郊外立地の製造業事業所におけるモビリティマネジメント

小倉南区に立地する製造業の工場は、従業員の多くが自動車通勤を行っているが、JRの駅からも徒歩5分程度と比較的公共交通機関の利便性が高い。そこで第一段階として平成22年2月に事前モビリティマネジメントを行い、その後、平成22年9月に、自動車通勤者に対するアンケート調査を行った。質問項目は以下の通りである。

表2 事後アンケート調査の設問項目

項目	設問内容
(1) 通勤手段	一週間の実際の通勤ルート、所要時間、手段
(2) 車通勤に対する意識	環境に良くないと思うか
	健康に良くないと思うか
	控えた方が良いと思うか
(3) 転換意向について	自転車への転換意向
	バイクへの転換意向
	車利用を控えることについての意向
	公共交通への転換意向 (その場合の最寄り駅やバス停)
(4) 通勤バス	通勤バスがあると仮定した時の利便性
	通勤バスの改善すべき点

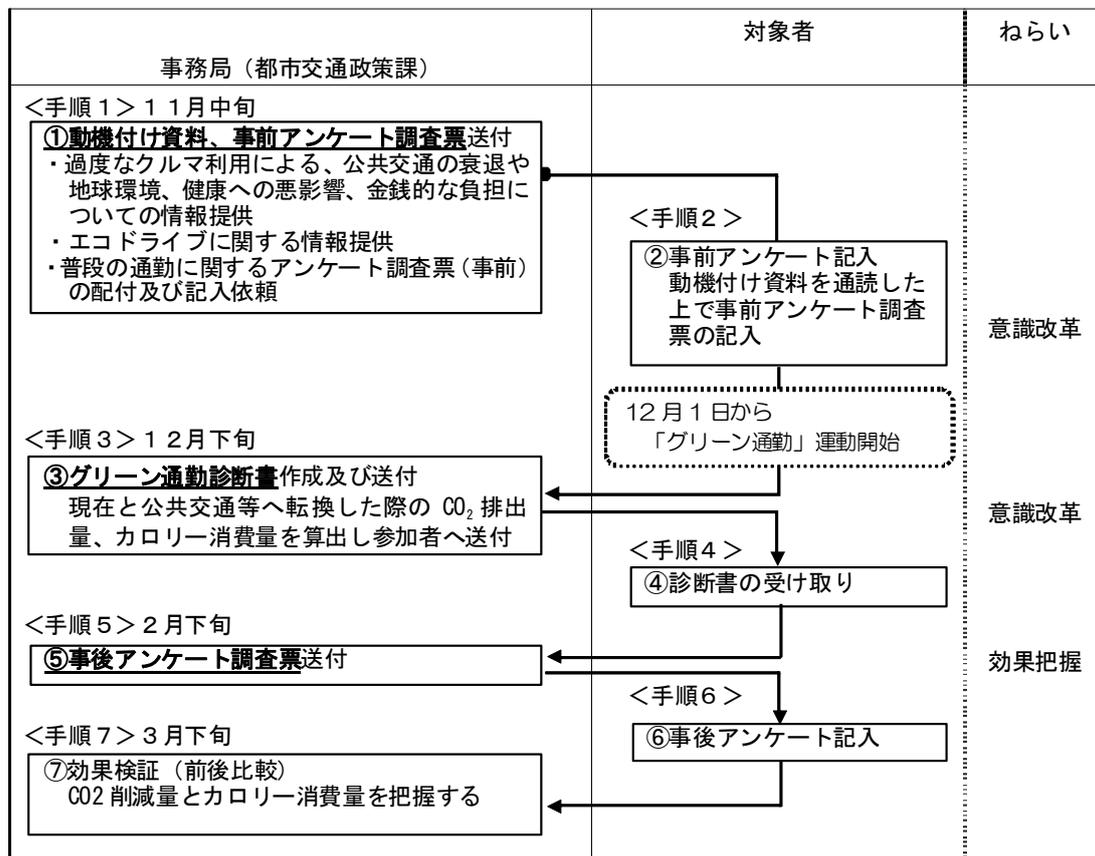
その結果、配布した96人のうち、85人からの回答があり、5人(5.9%)が公共交通や自転車通勤に転換した。数字としては少ないように見えるが、自動車通勤している人が約2,000人いるので、単純な割合で計算すると約120人がクルマ通勤をやめることとなることから、今後同様な取り組みを継続して実施していくことによって、工場全体での効果を高めていくことが求められる。

#### (2) 中心市街地立地の行政機関におけるモビリティマネジメント

モビリティマネジメントを推進する立場の北九州市では、主に自家用車で通勤している職員が約3,400人<sup>(1)</sup>いる。これらの職員が率先して車に依存しない通勤に取り組む事を目的として、まず平成22年9月よりコミュニティサイクル<sup>(2)</sup>の公務利用を開始した。それに引き続き、主な通勤手段が「自家用車」となっている市職員に対して、可能な限り公共交通、自転車、徒歩、相乗り通勤などへの転換を促す「グリーン通勤」運動を平成22年12月1日より開始した。図4に示すように、モビリティマネジメントの手順としては、①対象者へ動機付け資料を配布し、事前アンケート調査を実施、②事前アンケート回答者へ「グリーン通勤診断書」を送付、③事後アンケート調査を実施し、取り組みの効果を把握、という三段階に分けて実施された。

それに先立ち、都市交通政策課が所属する建築都市局において、平成22年9月から10月にかけて、試験的にモビリティマネジメントが実施された。対象者は同局に所属する職員のうち、主に自家用車で通勤している62人(自家用車通勤の市職員全体の約1.8%)であった。まず事前アンケート調査については62人中、27人から回答があり(回答率43.5%)、事後アンケ

ート調査では、そのうちの21人（回答率77.8%）から回答があった。グリーン通勤を実践した人は、事後アンケートに回答した21人中15人（実施率71.4%）にも上っており、大きな成果が得られている。これらの職員が1年間継続した場合のCO<sub>2</sub>削減量は5,520kg-CO<sub>2</sub>と試算され、これは394本の樹木が吸収する量に相当する。



出典：北九州市都市交通政策課資料

図4 北九州市役所におけるモビリティマネジメントの流れ

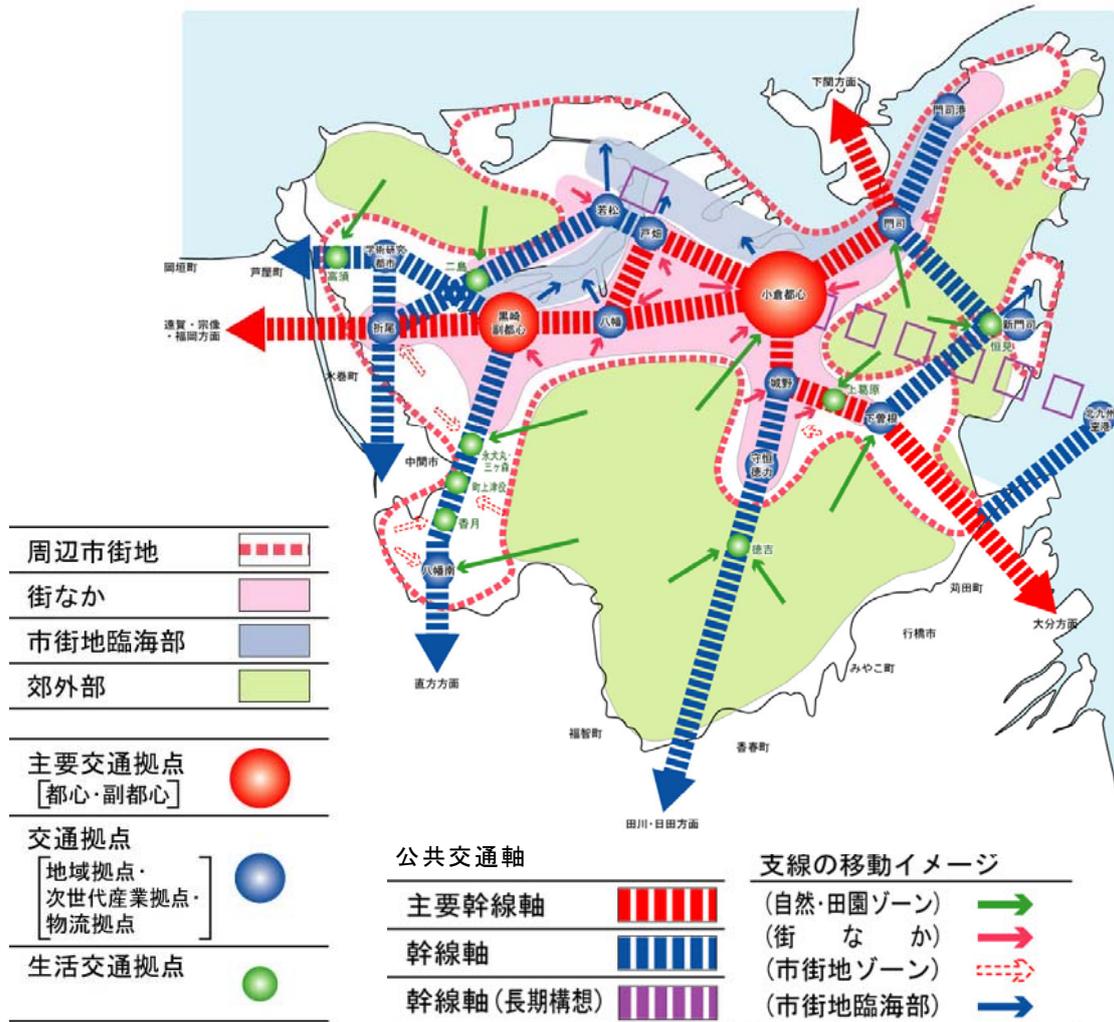
#### 4. 効果的なモビリティマネジメントに向けた検討エリアの抽出

前章では、北九州市におけるモビリティマネジメントの先行事例を整理した。いずれもスタートアップ段階にはあるが、工場立地、中心市街地立地ともに、事前に従業員に対する意識付けを行い、その後のフォローアップを継続的に実施していくことで、小さいながらもモビリティマネジメントの効果が得られることが実証された。

そこで本章では、企業の全従業員、あるいは企業が立地する一団のエリアの全従業員を対象としたモビリティマネジメントを行うことを想定し、今後モビリティマネジメントを進め、かつ高い施策効果が得られる可能性の高い検討エリアの抽出を行う。具体的には自動車通勤者の割合の高い、郊外の工場団地を対象とする。

### (1) 検討エリアの候補選定

北九州市において通勤者を対象としたモビリティマネジメントを展開していく上では、公共交通の利便性を第一に考慮する必要がある。そこで北九州市が2008年に策定した「北九州市環境首都総合交通戦略」において、望ましい交通体系を実現していくために設定された「公共交通拠点」及び「公共交通軸」（図5参照）を参考として、さらにはモビリティマネジメントを実施した際に高い効果が得られることを念頭に、一定規模以上の工場の集積のあるエリアを候補として選定することとした。



出典：「北九州市環境首都総合交通戦略」（平成20年12月）

図5 「北九州市環境首都総合交通戦略」で設定された「公共交通拠点と公共交通軸」

一定規模以上の工場が集積しているエリアとして、「福岡県の工業団地（平成21年度版）」の情報を参考に、面積が100ha（1,000千㎡）以上の工業団地（表3及び図6参照）を検討対象エリアに選定した。選定した団地は、響灘臨海工業団地、日明臨海工業団地、マリナクロス新門司及び新門司1期工業団地の4地区である。いずれも、総合交通戦略で示された、市街地臨海部もしくは周辺市街地に立地しており、交通拠点にも近接したエリアである。

表3 検討対象エリアの概要

名称	所在地	面積(千㎡)	主要立地企業
響灘臨海工業団地	若松区	7,982	西部瓦斯(株)、(株)OCC
日明臨海工業団地	小倉北区	2,026	九州電力(株)
マリナクロス新門司	門司区	2,392	花王(株)、クラウン・フーズ(株)、トヨタ輸送
新門司1期工業団地	門司区	2,530	古河電気工業(株)

出典：「福岡県の工業団地」(平成21年版)

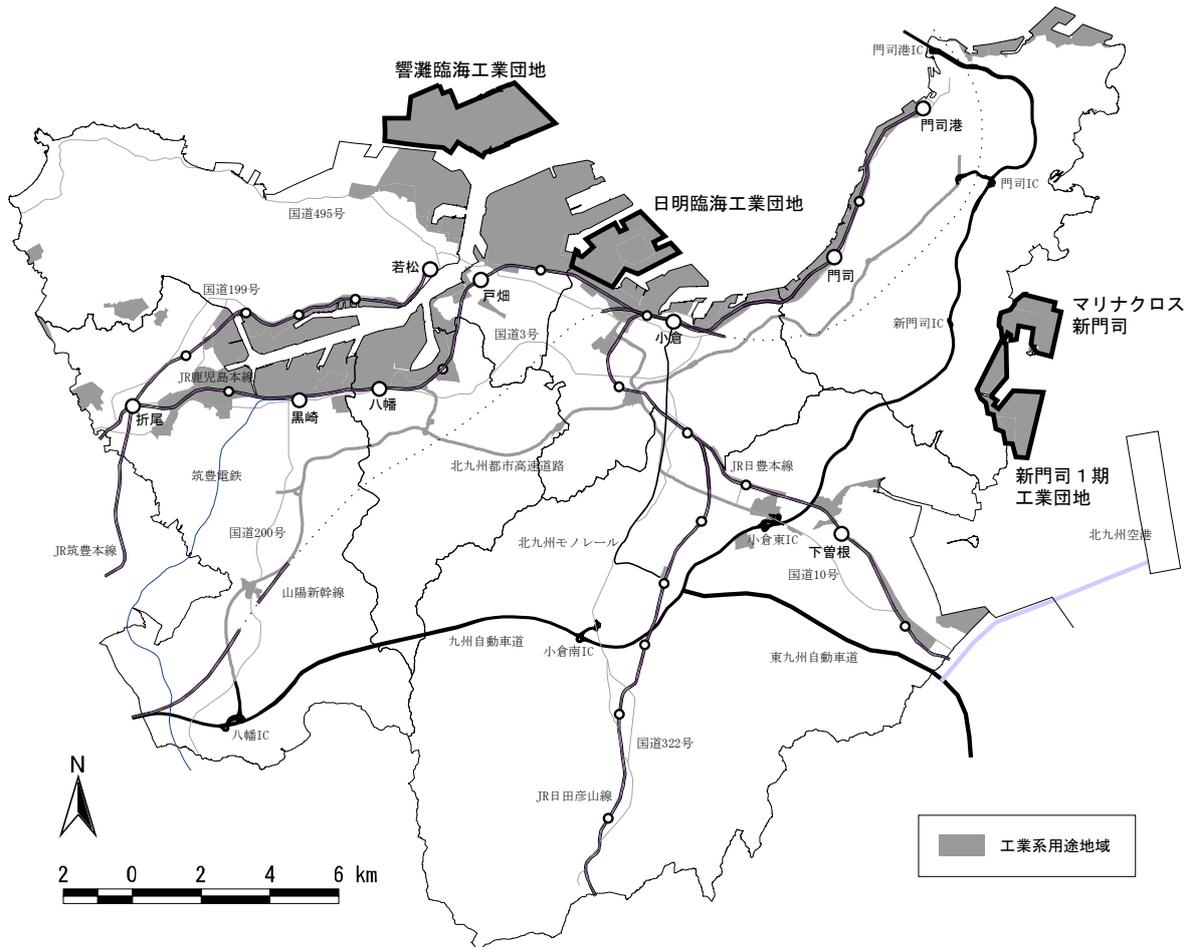


図6 検討対象エリアの位置

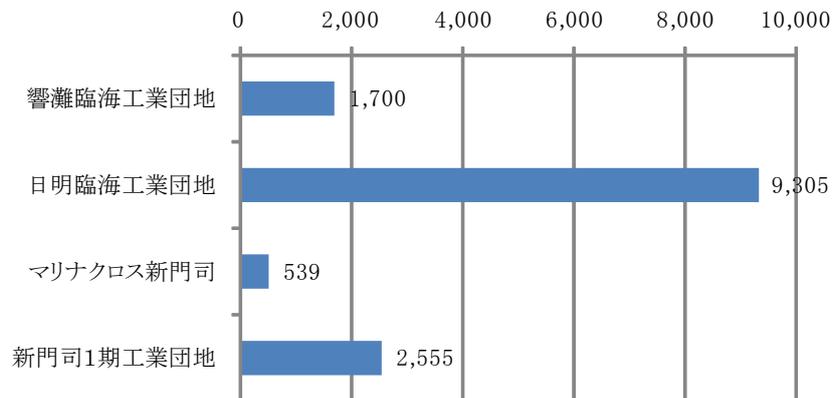
## (2) 検討エリアの評価

抽出した4地区について、通勤者の総量や利用手段を把握するため、平成17年に実施された北部九州圏パーソントリップ調査のデータを活用して分析を行った。分析に際しては、工業団地エリアにかかるCゾーン(工業団地エリアに概ね含まれるCゾーン)を対象として、当該エリアに向かう通勤トリップ数と、当該エリアに向かう通勤トリップの自動車分担率をみた。

図7に示すように、通勤者数は日明臨海工業団地が突出して多く、9,305トリップとなっている。響灘臨海工業団地とマリナクロス新門司については、未分譲の区画が残っているため、面積の割にはトリップ数が少なくなっているものと推測される。

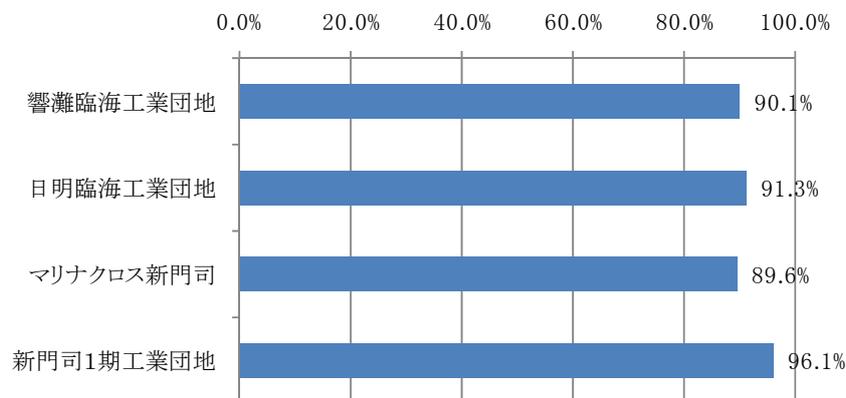
一方、図8に示すように自動車分担率はいずれのエリアも9割前後の高い割合を示しており、エリア間で大きな差は見られない。

以上の、当該エリアに向かう通勤トリップ数と、当該エリアに向かう通勤トリップの自動車分担率を掛け合わせると自動車通勤者の数が推計される。表4に示すように、日明臨海工業団地への自動車通勤者が約8,500人となっており、残りの3地区を圧倒している。



出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

図7 検討対象エリアに向かう一日当たりの通勤トリップ数



出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

図8 検討対象エリアに向かう通勤者の自動車分担率

表4 検討対象エリアにおける自動車通勤者の推定数

	通勤者数 ※トリップ数	自動車分担率	自動車通勤者数 ※トリップ数
響灘臨海工業団地	1,700	90.1%	1,532
日明臨海工業団地	9,305	91.3%	8,498
マリナクロス新門司	539	89.6%	483
新門司1期工業団地	2,555	96.1%	2,455

日明臨海工業団地は北九州市によって昭和 38 年に事業が開始された歴史のある工業団地で、既に様々な業種の企業が進出している。公共交通の利便性から見ても、J R 西小倉駅及び九州工大前駅から直線距離で 2 k m 以内に立地しており、また J R 小倉駅北口との間に既存の路線バスサービスも展開されている。したがって、一定規模の自動車通勤者が既に存在し、公共交通の利便性も低くないことから、モビリティマネジメントを展開していく上では、施策効果が 4 地区の中では最も高いと結論づけられる。

## 5. 検討エリアにおけるモビリティマネジメントの本格的実施へ向けた課題

前章では、モビリティマネジメントの高い施策効果が得られる可能性の高い検討エリアとして、日明臨海工業団地を抽出した。来年度以降、従業員に対する働きかけを行っていくためには、まず立地企業の自動車通勤抑制に対する意向を把握する必要がある。そこで本章では、通勤者を対象としたモビリティマネジメントを実施していく前段階として実施する立地企業向けのアンケートの調査項目<sup>(3)</sup>を検討するとともに、具体的にモビリティマネジメントを推進していく上での課題を明らかにする。

### (1) 調査項目の検討

#### 1) 通勤者の実態把握

モビリティマネジメントを実施していく上では、各企業の従業員が実際にどのような交通手段で通勤しているかを詳細に把握することが課題である。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・従業員数（契約・派遣社員、パート・アルバイトなどの非正規雇用を含む）
- ・従業員の出勤・退社の時間帯（特にピーク時）
- ・自動車通勤者の数（割合）

#### 2) 自動車通勤に対する企業のサポート体制

自動車通勤を行っている従業員に対して、企業側がどのようなサポート体制を取っているかを把握することが課題である。そもそも、自動車通勤を認めているのか、あるいは認めているとしても、駐車場の有無や台数などの物理的な問題、駐車場の利用料金も含めた通勤手当の支給方法など、利用交通手段の選択には様々な要因が絡んでおり、これらの条件によっては、公共交通への転換を促す上で大きなネックになる問題も多い。

例えば、自動車通勤者に対する通勤手当に関しては、全従業員一律のガソリン代を支給、距離に応じたガソリン代を支給、公共交通利用と見なした定期券代を支給など、様々な方法が採られている。また公共交通利用者に対して、定期券代を支給（実際の利用手段にかかわらず）、定期券の現物を支給、などの方法がある。自動車からの転換を促す上では、通勤手当支給に関する仕組みを大きく変えなければならないケースも出てくることが予想される。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・自動車通勤を企業として認めているか

- ・駐車場の有無（職場との位置関係）
- ・駐車場台数
- ・駐車場の充足度
- ・駐車場の利用料金
- ・通勤手当の支給方法（すべての利用交通手段に関して）

### 3) 企業側の自動車通勤に対する姿勢

従業者の利用交通手段を自動車から公共交通へと転換させることに関して、そもそも企業側がどのような意向を持っているのかを把握しなければ、モビリティマネジメントの効果は得られない。自動車利用から公共交通利用へと変更した場合、企業側が負担する通勤手当は増加するのが一般的であり、企業の経営にも大きく影響する。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・自動車通勤抑制についての是非
- ・自動車通勤を抑制したい理由（抑制できない理由）

### 4) 自動車通勤を抑制していくために必要な具体的な施策

従業者にとって、通勤手段を自動車から公共交通利用へと転換するためには、企業以上に何らかのメリットが求められる。一般的に公共交通は自動車と比較すると時間も金額も余計にかかってしまう。目的地によっては帰宅途中に買い物や病院に立ち寄ることも難しくなる。このような制約を少しでも緩和するための様々な施策について、企業、団体、地域、行政などが連携して取り組んでいくことが課題である。そこで、以下の点についての設問が必要であると考えられる。

- ・企業が自主的に取り組む施策
- ・組合や自治会など地域として取り組むことが必要な施策
- ・行政や交通事業者に対して支援してもらいたい施策

## (2) モビリティマネジメントを推進していく上での課題

### 1) 最寄り駅からの利用手段確保

本検討エリアの中を走行する路線バスは、小倉駅北口からの下りが午前6～8時台に各1本、小倉駅北口行きの上りが午後3時台に1本、午後5、6時台に各1本となっており、通勤時に利用するには極端に本数が少ない現状にある。バスルートも中央卸売市場を起点とした1ルートのみで、エリア全体を回遊するルートとはなっていない。したがって、自動車利用からの転換を促すためには、エリア内を運行する新たな移動サービスが必須となる。特に小規模事業所が多く立地していることから、駅との単純往復となるような単一ルートではなく、多くの企業へのアクセスを考慮した回遊ルートを設定することが求められる。

また、既存の路線バスを運行するバス会社に対して、ルートや便数に関する要望を行うことも必要だが、市全域において路線バスの廃止縮小が進められている中、あらたな路線開設や増便への対応は難航することが予想される。したがって運営形態については、立地企業や組合等で構成する新たな組織によって、直接運行、あるいは運行委託ができるような体制を構築する

ことが課題である。

## 2) 効率的な運行形態

通勤バスを運行する場合、モビリティマネジメントに協力可能な企業の通勤者数にあわせたルート設定が求められる。さらに企業毎の始業・終業時間帯にあわせた柔軟なダイヤやルートを設定することで、効率的な運行をしていかなければならない。一般的に通勤バスの場合、午前と午後で利用者は上り下りのどちらかに集中するため、片道は空気を運ぶことになり、多くが非効率的な運行を強いられている。そのため、企業の交代時間等を詳細に把握した上で、上り下りにできるだけ効率的に通勤者を乗せることのできるような運行形態を考慮することが課題である。この点については、エリアだけで無理に完結するのではなく、近隣の住宅地とうまくセットにして、乗車効率を上げていくという発想も必要である。

## 3) 通勤バス以外によるサービス提供

通勤バスによるサービス展開についても、すべての立地企業をカバーするには限界がある。そのため通勤バスが停車するバス停の中で、いくつかの拠点を設定し、その拠点からのフィーダーサービスとして、より小さなタイプのバスサービスの提供、あるいは通勤者が共同で利用できる自転車サービスなど、通勤バス以外のサービスを提供し、利用者数が少ないと見込まれるエリアにも幅広く対応していくことが課題である。

## 6. おわりに

本論では、北九州市における自動車利用抑制には通勤時の利用転換が最も効果的であることを示した上で、モビリティマネジメントの先行事例整理やモビリティマネジメント実施検討地区の抽出を行い、その実施に向けた課題や方策を明らかにした。

モビリティマネジメントを実施して、通勤時の自動車通勤を公共交通や自転車・徒歩に転換していくためには、企業側に様々な不利益を伴うため、即時的に実施していくことは困難であることは言うまでもない。しかしながら、長期的な視点で見た場合、環境への配慮による企業イメージの増加、従業員の通勤時事故リスクの軽減など、目には見えにくい効果があることも事実である。モビリティマネジメントを働きかける行政の側からもこのような視点からPRを継続的に行っていくことが必要であり、具体的な施策面での十分なサポートが課題である。

一方で、実際に通勤時の利用交通手段を選択する従業者の側にとっても、通勤時間の負担や交通費の増加など、企業側と同様の不利益を被ることとなる。モビリティマネジメントを実施していく上では、これらの不利益をカバーし、利用転換への理解を得られるサポート体制やメリットを十分に説明していくことが課題である。

本論で検討したエリアにおいては、立地企業を対象としたモビリティマネジメントに関するアンケート調査<sup>(3)</sup>を実施する予定であり、その結果を詳細に分析した上で、エリアにおける具体的な施策展開へ向けた方針を検討していくことが今後の課題である。

## 参考文献

- 1) 北九州市の環境（北九州市環境白書），平成 18 年度版
- 2) 日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ（<http://www.jcomm.or.jp/>）

## 補注

- (1) 平成 22 年 7 月末現在の概数で、派遣職員を除く。
- (2) 電動アシスト付き自転車を、多地点で貸出・返却ができる共有サービス事業で、平成 22 年 3 月よりスタートした。小倉都心地区では 7 箇所のステーションに 92 台、八幡東区東田地区では 3 箇所のステーションに 24 台の自転車が配置されている。電動アシスト付きのサイクルシェアリングは当時世界初の取り組みとして注目された。
- (3) 立地企業に対するアンケート調査は平成 23 年 3 月に実施予定であり、その結果は同年 4 月には公表できる予定である。