

特集

# 「交通ルネッサンスはじまる」

「交通基本法」の制定に向けて、現在さまざまな取り組みが行われています。

すべての人が、より早く、より便利に、より安全に移動する権利を

明確にするこの法律は、私たちの生活をどう変えるのでしょうか。

今回の特集では、公共交通の先進国フランスの例とあわせて、「交通基本法」についてご紹介します。



対談

# 交通基本法がもたらす 交通革命

前原 誠司(国土交通大臣)



× フィリップ・フォール(駐日フランス大使)



人や物の移動に不可欠な「交通」。国土交通省では現在、そのあるべき姿や支援措置などについて規定する交通基本法の制定を検討しています。

交通基本法によって私たちの生活はどう変わるのでしょうか。

30年前から交通基本法を施行しているフランスのフォール駐日大使を招き、前原大臣が意見を交換しました。

於：国土交通省大臣室・2010年4月26日

進行役：板谷和也（財団法人運輸調査局調査研究センター）

## フランス交通基本法制定の 経緯



**板谷**…まず、前原大臣にお聞きします。国土交通省では、交通基本法の制定に向けて昨年11月から交通基本法検討会で議論を重ね、先日にはその中間整理も発表されました。そもそも、交通基本法の検討にはどのような背景があるのでしょうか。

**前原**…日本は2000年から人口減少に転じ、また、少子・高齢化が急速に進展し、20

50年には高齢化率が40%に達するとされています。かつてない大きな社会経済構造の変動期を迎えているなかで、特に地方では、自分で車を運転できない人々の移動をどう確保していくかが重要です。利用者の減少で厳しい経営状態に陥っている公共交通をいかに維持するかという観点が必要になります。

**板谷**…フランスでは、ミッテラン政権下の1982年に世界で初めて国内交通基本法（以下、「LOTI」）が制定されました。国民の移動する権利（以下、「移動権」）の明文化などの特色をもつこの法律によって、フランス国内では画期的に交通体系の充実が図られたそうですが、フランスの交通政策で大きく変わってきたのはどんなところで

あります。

解決するため、鳩山総理が2020年までにCO<sub>2</sub>排出量を1990年比で25%削減すると宣言しています。この地球環境対策という観点、そして少子・高齢化という社会的背景に適切に対応していくため、国土交通省では、交通基本法の制定に向けて交通基本法検討会を順次開催し、各地の現場でがんばっている交通関係者や交通機関利用者の生の声をお聞きしながら、公共交通の活性化も含めた今後の交通のあり方を検討してきました。

フランスは交通基本法を制定することから始めた

しょうか。

フォール・フランスには1938年に設立

されたフランス国有鉄道(SNCF)があつたのですが、設立時の協定で82年末に解散することが定められていきました。こうした

なか、81年5月にミッテランが大統領選に勝利し、同6月の総選挙では公約で交通政策について明示していた社会党が第1党となりました。

その後、鉄道事業のあり方だけではなく交通政策全般を包括する形で法案整備が進められ、12月30日に公布されたのがLOTIです。

LOTIのコンセプトは「誰もが同じように移動する権利を持つ」という考え方であり、「平等」

フランスがとても大事にしている「平等」と「博愛精神」に基づくものです。博愛という言葉は友愛と言い換えることができるわ

けで、前原大臣にとつても非常に親しみのあるコンセプトではないでしょうか。

LOTIは問題を状況に合わせて改良していくことを念頭に置いています。結果、その制定以降何度も改定されています。これは3つの要因に影響を受けたものです。第1は、EUが統合されるなかで自由化の方向へ向かうEUのルールが導入されたこと。例えば、公共部門に競争入札つまり民間活力を導入することと、効率の良いサービスを重視するようになったことです。

第2は、環境問題に対する懸念が、2007年にサルコジ大統領が開催したグルネル環境会議(グリーン・ニューディール)により形式化され、CO<sub>2</sub>排出量の少ない交通工具が求められるようになつたことです。第3は、「移動権」に関してさらに内容を明確にしたということです。LOTIの最も重要な改定は05年のものですが、第1条で

いう「すべての利用者」にはすべての人が含まれます。つまり、体の不自由な人や子供を乗せたバギーを押す両親も含まれるというこ

とを改めて明確にしました。すべての人が容易に公共交通にアクセスできるように、交通施設の改善などを順次進めています。

## 「移動権」とは何か

板谷・LOTIの「誰でも同じように移動できる」というコンセプトには、重要な部分として「移動権」という考え方方が背景にあります。日本で検討されている交通基本法案の中、「移動権」はどのように位置付けられているのでしょうか。

前原・私の地元・京都のことですが、ある地域で「子どもたちが学校に通うのに利用するスクールバスを、昼間はお年寄りが病院、デイサービスへ行くのに転用させてもらいたい」と要望されたことがあります。初めは所管部署が違うので調整が難しかったのですが、一体となつて知恵を働かせた結果、融通しあつてニーズに応えることになった、ということがありました。

人々が日々暮らしていくうえで、「移動」は欠かすことができません。職場や学校に通い、買い物や病院などに行くためには安全・安心な交通手段が必要不可欠です。しかし、くるま依存社会のいま、マイカーを使える人と使えない人に「交通格差」が生じ、特に年寄りや体の不自由な方々には不便な社会となつてしましました。人々が社会参加の機会を制約され、活力のない暗い社会になつてしまわないように、交通基本法を制定して国民の移動権の保障を規定し、その実現のため公共交通に対する支援

策を充実させていくことが必要と考えています。

板谷・誰もが自由に移動できる状況を作るための取り組みは、いま日本でもいろいろ行われています。フランスでは、LOTIの枠組の中で、どのような取り組みが行われていますか。

フォール・コスト的にも交通サービスの質的にもリーズナブルでなくてはならない、ということです。

先ほど申し上げたように、「すべての利用者」には体の不自由な方はもちろん、子どもも

乗せたバギーを押す両親も含まれる、と規定されています。例えばすべての利用者が乗り込みやすいように、路面電車やバスは、床を低くしたり、十分なスペースを作つたりすることが義務づけられています。

旧式の車両はこれらの基準を満たす新しい車両に徐々に置き換えられています。フランス国内の事業者はすべてこれに従う義務があります。現在では、全ての新しいバスやSLRTでは、車椅子の方でも一人で乗車し、料金を支払う事が可能になっています。

## ユーバーサルデザインの視点

板谷・車両の低床化といった「バリアフリー」の観点は非常に重要と思います。ユニバーサルデザインの視点について、どのようにお考えでしょうか。

前原・日本はくるま依存社会であり、お年寄りや車をもたない人にとっては不便なことがあります。低床型の乗り物や、駅などの施設のバリアフリー化はいままでも進めてきましたが、これからも引き続き行つていき

また、LOTI第2条には「移動権の尊重を前提とした交通政策の立案」が規定されています。「移動権の進歩的な実現により、交通利用者は、特に公共交通機関を利用することで、容易に、快適に、低コストで移動することができます」とあります。

また、「移動に困難を伴う人や、地域的に交通の便が悪い人に対しても配慮すべきである」とも付け加えられています。すべての施策において、移動権は優先されるという位置付けになっています。



日本でも移動権をきちんと位置づける必要がある

# 特集「交通ルネッサンスはじまる」

たいと思っています。

日本は地域ごとの特性がありますから、国が一律にすべてを決めるのではなく、使い勝手の良い制度が必要だと考えています。例えば、地域の実情に応じて「乗合タクシー」や「乗合バス」などを作ることができるように制度を総合的に検討していく必要があります。これまでのバスはある程度の乗客数で比較的大きな道路に設置された停留所を回っている、というイメージが強かったです。最近は、小回りの効く小さなバスでかなり細かいルートをとったり、地域によっては希望の場所で乗り降りできる「自由乗降」ができるところも増えてきています。

公共交通に関しては、例えば駅の新設、改修、拡張の際にはバリアフリー化が要求され、バスは低床バスが一般的となつており、鉄道もEUの流れを受けて自主的にバリアフリー化が進んでいます。

板谷…フランスでは、「移動権」の確保に向けた施策実現のために、どのように財源を確保しているのでしょうか。

フォール…パリ市内を含むイルドフランス地方の公共交通ということで言えば、3つ

の財源があります。

ひとつめは、利用者が実際に支払う利用料金。これが全体の約40%にあたります。

ふたつめは、事業者から「交通負担金」という目的税を徴収しています。これは企業が従業員に支払う賃金総額の約2%にあります。これも全体の約40%に相当します。

残りの20%は、地方自治体などの補助金によるものです。

日本の民主党のマニフェストを拝見すると、「あらゆる分野においてコストを削減する。そのための入札制度を導入する」とありますね。私は、フランスでは、交通分野の公共調達は、公開入札とする事が義務づけられていると、いう事をぜひご紹ひしたいと思います。

フランスの公共交通は運営を民間に委託することが多いのですが、なるべく競争力を高めるために5から10年に一度再入札を行っています。

機材の購入やインフラの建設についても、公共団体によつて入札を行うことが義務づけられています。あらゆるレベルで民間

と公共部門が協力することでコストを抑えられる努力がなされています。

例えば、フランスやヨーロッパでは、民間と協力してコミュニティーサイクルを導入する街が増えています。しばしば、このシステムは民間事業者によって管理され、広告費によつてまかなわれているため、自

治体は一切出資しなくても良いのです。「ベリブ」は、2007年にパリ市が導入したセルフサービスのレンタサイクル制度の名前です。パリ市は制度導入に際してアメリカとフランスの2つの広告代理店に競争入札させました。フランスでは、屋外に

最終的にフランスの広告代理店が落札したのですが、さまざまな試行錯誤がありながらも、いまやパリの公共交通の顔として市民にも親しまれています。LOTIがそうであるように、状況に合わせてさらに改良されていくものと思います。

もともとフランスには伝統的に自転車文化があり、地方自治体でも同様の取り組みを続けてきたのですが、こと「ベリブ」に関しては、公共交通への民間活力の導入における大きな成功例として、世界中から注目されています。日本でも、富山ではすでに官民協力によってコミュニティーサイクルが導入されています。

板谷…前原大臣にお聞きします。最初に大臣がおっしゃったように、地球温暖化対策という観点も、公共交通では避けて通れない重要なテーマです。これについてはどのようにお考えでしょうか。

## 地球温暖化対策と公共交通

板谷…前原大臣にお聞きします。最初に大臣がおっしゃったように、地球温暖化対策という観点も、公共交通では避けて通れない重要なテーマです。これについてはどのようにお考えでしょうか。

前原…日本のCO<sub>2</sub>排出量全体の約20%は運輸部門からですが、うち90%は車からのものです。特に、日本全国の就業者4割2

750万人が通勤にマイカーを使い、その



Philippe FAURE  
フィリップ・フォール

1950年6月13日トゥールーズ市生まれ。パリ政治学院、国立行政学院卒。外務事務官を経て81年ワシントン・フランス大使館広報部長、87年マドリード・フランス大使館一等参事官。民間企業経営を経て、2000年メキシコ・フランス特命全権大使、04年モロッコ・フランス特命全権大使、06年外務事務次官。08年2月から駐日フランス特命全権大使。

おける広告や看板の掲示が制限されてしまふが、落札企業については、パリ市内の1600におよぶ街頭広告枠を優先的に割り当てられる代わりに、2万600台の自転車の提供と1450箇所のステーション（駐輪場）の運営管理を自社で行う義務を負う、というものです。

例えば、フランスやヨーロッパでは、民間と協力してコミュニティーサイクルを導入する街が増えています。しばしば、このシステムは民間事業者によって管理され、広告費によつてまかなわれているため、自

$\text{CO}_2$ 排出量は年間3000万トンに達するとの推計もあります。仮にマイカー通勤すべてを鉄道・バスに転換できれば、1000万トン以上削減できます。 $\text{CO}_2$ 排出量の少ないエコカーを増やしていくことも重要です。そのためには、国民のみなさんへの啓蒙活動も大切ですし、赤字体質の公共交通をモラルハザードにならない程度に国が支えていくことも必要です。

は、「次世代の二」  
ズを満たすための  
持続可能な成長を  
達成すること」で  
す。建築、都市計  
画、交通、エネル  
ギーと気候、生物  
多様性などの分野  
において大規模な  
プロジェクトが検  
討され、温室効果  
ガスの排出を20

20年までに20%削減する方向性も打ち出されました。

どで呼びかけるとともに、さまざまな施策を行っています。同時に、事業所だけではなく地域が中心となって環境にもやさしい地域公共交通の活性化に取り組む事業も支援しています。

**板谷・ブランス**では持続可能な発展をめざして省庁再編が行われ、また環境懇談会（環境グループ）の取り組みの推進に見られるように環境重視の姿勢が強いですが、現在の状況はどうでしょうか。

フォール・フランスは、持続可能な発展を

めざし、すべての政策において環境する姿勢がはつきりとしています。

2007年に中央政府だけではなく地方  
政府、経営者団体、環境NGOなど幅広い

層が地球温暖化防止のための具体的な施策を討議する環境グルネルを開催し、その後法整備が進み、環境グルネル第1法は既に可決され、第2法は10年5月の議会で審議されています。環境グルネルのめざす方針

今後の交通体系のあるべき姿

**板谷**.. 今回の対談では非常に示唆的なお話をうかがうことができたと思います。  
最後に「今後の交通体系のあるべき姿」についてお聞かせ下さい。

「フォール」・まず、「持続可能な交通体系」という一言につきると思います。公共交通を主体とした、CO<sub>2</sub>排出量の少ない環境にやさしい交通体系を構築するのは現代に生きる私たちにとって当然のことです。

企業などの地域の関係者が望ましい姿を共に構想し、持続可能な方法・施策を作つていくことが基本です。国も地方と連帯することでこれを支援していきたいと考えています。

500kmに及ぶ地方都市のLRTとERTの建設、パリとベルギーを結ぶ運河の建設など、具体的な目標を設定し、順次実施しています。

る社会を実現するとか理想だと思いませんが、また、公共交通を主体とした環境負荷の少ない交通体系、人にも環境にもやさしい交通体系が構築される必要があります。

交通分野においては、総距離 2000 km に及ぶ高速鉄道の建設、パリを囲む環状地下鉄の建設、総距離 1

**前原 誠司**  
まえはら せいじ  
1962年4月30日  
京都大学法学部  
議員を経て、93年  
選挙において初当  
(京都2区)。2001  
交通大臣、内閣府  
(沖縄及び北方対)



前原 誠司

1962年4月30日京都市生まれ。京都大学法学部卒。京都府議会議員を経て、93年、衆議院議員総選挙において初当選。現在6期目（京都2区）。2009年9月より国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策担当）。

さまざまなお仕事者が一体となった体制で事業を進め、徹底したコンセルタシオン（計画策定段階における市民と行政の協議）により、地域ぐるみで利用者利便を追求していくことが大切です。

④工コロジカルであること、です。

通手段があるところでマイカーで移動し、鉄道・バスなどに乗り換え、都心部の入口まで来たところでさらにレンタル自転車に乗り換え、最短距離を走ってスマーズに職場に到着、というスタイルです。これは先ほどの4つの方向性をすべて満たしています。最近10年の間に、フランスでは行動に大きな変化がありました。フランス人は環境に対し責任を果たすという意識が強くなつたと思います。

通基本法を制定するときがきました。この法案が成立するためには、全員参加の過程が重要だと思っています。できるだけ多くの方々と意見を交わしながら、市民本位、住民本位の法案をつくっていきたいと考えています。

そういう意味で、大使からお話をうか

がえたことは大変有意義なことだと思います。今日うかがつたことを参考にしながら、持続可能な交通体系を日本でもぜひ実現したいと思います。

「だれもが自由に移動できること」を目的に整備される公共交通。日本・フランス両国では、これまでそれぞれの国の実情に合わせたさまざまな取り組みが行われてきました。こうした取り組みも、時代の要請に合わせて日々新たな仕組みへと変化しています。現在、両国で行われている取り組みの中でも、特に注目されている公共交通の事例をいくつかご紹介します。



## France

フランスの公共交通で特徴的なのは、近年LRTの整備が進んでいること。さらに、都市部ではレンタル自転車の導入も進むなど、官民一体となった取り組みが進んでいます。



### コミュニティーサイクル(ベリブ:パリ市)

「ベリブ」は、フランス語のVelo(自転車)とLiberte(自由)の合成語。24時間365日利用でき、パリ市内には平均300m間隔でスタンドが設置されている。利用料金は1日バス=1ユーロ(130円)~年間バス=29ユーロ(3,770円)。パリ市とJC Decaux社の協力により実現。



### LRT Light Rail Transit

フランスでは一般に「トラム」と呼ばれるLRT。1980年代前半には3都市で営業しているだけだったが、2008年には18都市まで増加している。バリアフリーであることはもちろん、専用軌道による定時制、バスと比較した際の速さと輸送能力の高さ、都市計画上の美しさ、軌道面に芝生を敷設するなど、景観に配慮していることも特徴的だ。



写真提供:社団法人 日本交通計画協会

### BRT Bus Rapid Transit

道路内にバス専用レーンを設置することで、バスが渋滞に巻き込まれずスムーズに運行できる。鉄道などに近い定刻性を確保できるため、利用者にとってもメリットが大きい。写真はフランス西部の都市ナントのBRT。



### トランジットモール

中心市街地から車を排除し、歩行者とLRT・バスなどの公共交通を中心としたまちづくりを行うのが、トランジットモール。郊外から中心街へ人を呼び戻し活性化する施策として、日本でも取り組みが始まっている。写真はフランス北東部の都市ストラスブール。

# どこでも、だれでも、自由に、使いやすく

## ～日仏の公共交通、代表的な取り組み事例～



### Japon

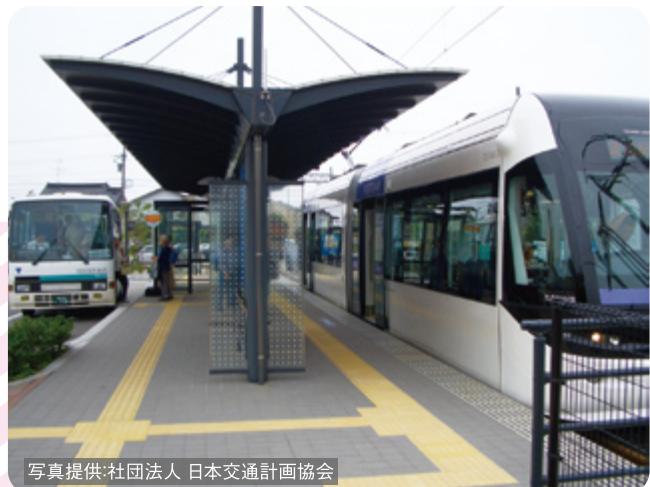
日本国内では、地域ごとの特性を踏まえた公共交通の取り組みが行われています。交通基本法の制定によって、さらに広がりを見せていくでしょう。



#### デマンド交通（長野県安曇野市）

事前に電話などで予約した人の家や指定する場所を順次まわりながら、それぞれの目的地で降ろす「乗合いタクシー」方式の公共交通「あづみん」を実証運行中。平日午前8時～午後5時まで約1時間(状況によって30分)間隔で全市内を結ぶ。

[http://www.city.azumino.nagano.jp/kurashi/bus/new\\_koutsu/index.html](http://www.city.azumino.nagano.jp/kurashi/bus/new_koutsu/index.html)



写真提供:社団法人 日本交通計画協会

#### LRTとバス（富山県富山市）

富山市は公共交通を軸としたまちづくりを進めており、LRTネットワークの形成はその中心となっている。車両や電停のバリアフリー化はもちろん、写真のようにLRTからバスに簡単に乗り継ぎできる施設など、意欲的な取り組みが行われている。

<http://www.t-lr.co.jp/>



#### 離島航路（長崎県五島市）

11の有人島と52の無人島で構成される五島市では、島を結ぶ航路が生活の足として不可欠。現在、身近で便利な“海の道”づくりに向け、航路の再編、利用拡大・利便性向上、経営効率化への取り組みが進められている。

[http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/pdf/renkei\\_plan.pdf](http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/pdf/renkei_plan.pdf)



#### サイクルトレイン（上毛電気鉄道）

群馬県内を走る上毛電気鉄道では、列車内に無料で自転車を持ち込むことができるサイクルトレインを運行している。いくつかの駅には無料貸出自転車も設置され、沿線住民の行動範囲が広がるのはもちろん、観光客誘致にも一役買っている。

<http://www15.wind.ne.jp/~joden/index.htm>

# 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて －中間整理のポイント－

国土交通省では、2009年11月から順次開催してきた交通基本法検討会の中間報告を10年3月30日に発表しました。そのポイントをご紹介します。

※中間報告の内容については、以下の国土交通省ホームページでご覧になれます。

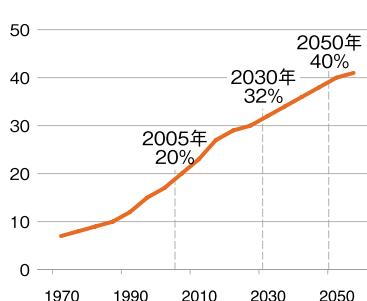
[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000019.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000019.html)

## 問題意識

- くるまを使用者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- 環境にやさしい交通手段に転換していくとともに、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

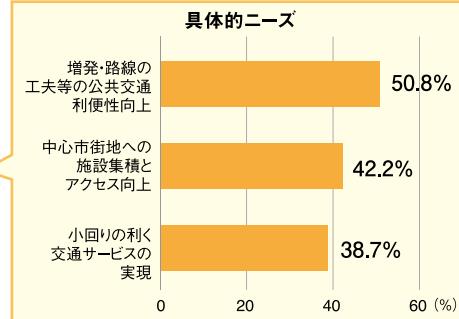
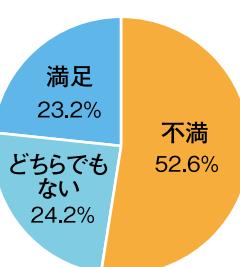
## 高齢化の進展

65歳以上(高齢人口)比率



出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

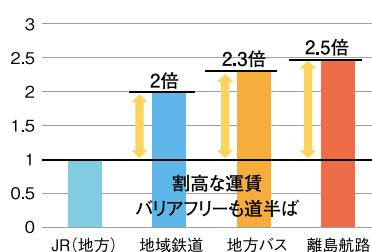
## 公共交通に対する不満度



出典:国土交通白書2009 全国無作為抽出調査(地方部の集計結果)より

## 公共交通の低いサービス水準

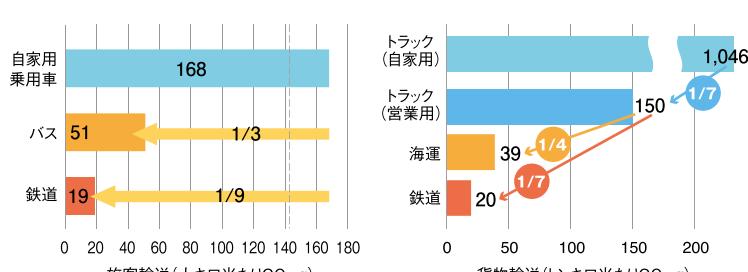
JR(地方)の運賃を1とした場合の水準



出典:国土交通省資料

## 地球環境問題への対応の必要性

輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出原単位



出典:国土交通省資料

## 移動権の保障と支援措置の充実

- すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取り組みに対して一括交付する仕組みへ。
- 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。

## 環境にやさしい交通体系の実現

- 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

## 地域の活力を引き出す交通網の充実

- 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共材。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。

# エコ通勤はじめませんか。

通勤手段の中でも、自家用車(マイカー)による通勤は、「周辺の道路渋滞」や「地球温暖化」といった問題の原因のひとつとなっています。国土交通省では、こうした問題に対処するために、通勤手段をマイカーから「電車やバス、自転車、徒歩など」への転換を促す「エコ通勤」を推進しています。

## こんなにメリット!

### 地域にとって…

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます。
- ・公共交通の利用者数の増加→公共交通サービス水準の向上などが期待できます。
- ・地球温暖化防止に寄与します。

### 事業所にとって…

- ・企業イメージの向上が図れます。(環境配慮行動としてISO14001、CSRへ位置づけ)
- ・マイカー通勤者のための駐車場経費の削減、社有地の有効利用につながります。
- ・従業員の健康増進、通勤時の事故減少、定時出勤などに寄与します。

### 従業員にとって…

- ・公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます。
- ・渋滞に巻き込まれず通勤できます。
- ・交通事故にあう確率が低減し安全に通勤できます。

## エコ通勤ポータルサイト

国土交通省では、日本国内の各事業所が、「エコ通勤」に主体的に取り組む際に参考にすることを想定して、「エコ通勤ポータルサイト」を作成・公開しています。

■エコ通勤ポータルサイト  
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/

## 広がる「エコ通勤優良事業所認証制度」

「ノーマイカーデーの導入」「従業員への公共交通の情報提供」「徒歩・自転車通勤の奨励」「時差出勤制度」など、エコ通勤の取り組みを積極的に実施している事業所を対象としたものです。公共交通利用推進等マネジメント協議会(認証制度事務局・国土交通省交通エコロジー・モビリティ財團)に申請、認証を受けると、①事業所名などを認証制度ホームページなどで紹介②企業のホームページや広報誌、名刺などにロゴマークを入れることができます③取り組み報告で二酸化炭

素の排出削減量を報告すると、その削減量が京都議定書目標達成計画の実施報告に算入される。④特に優秀な取り組みを行った事業所は国土交通大臣表彰に推薦、といったことが可能となります。

認証制度が始まって1年。現在、全国で200を超える事業所が認証を受けています。平成21年度は、日東電工(株)尾道事業所が、国土交通大臣表彰(交通関係環境保全優良事業者等表彰)に推薦され、表彰を受けました。同事業所では、立地する工業団地への公共交通路線がないことから、

約2000人の従業員のほとんどがマイカーで通勤していました。このため、渋滞などで周辺地域の環境が悪化。これに対して、平成19年2月、尾道市営バスに運行委託する形で従業員専用の通勤バスを導入。21年4月には従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放することで、周辺地域の住民の交通手段を確保しました。

こうした取り組みの結果、「約900人の従業員がバスに転換(年間約1000トンのCO<sub>2</sub>排出削減)」「通勤時の事故が減少(18年度36件→20年度21件)」「約90人/日の従業員以外の一般客が当該バスを利用(21年6月)」といった効果が得られました。



ロゴマーク

日東電工尾道事業所のバス通勤風景