

第1章 総括部分（連絡会議）

1. 本調査の概要

1-1 調査の趣旨

第3回気候変動枠組条約締約国会議において採択された京都議定書の発効（平成17年2月16日）を受け、温室効果ガスの削減目標の達成が急がれる中において、運輸部門におけるCO2排出量の増加率は、事業分野の低燃費車、低公害車の開発・普及等の効果により抑制傾向を示しているものの、自家用自動車については、引き続き増加傾向（1990年からの10年間でも4割程度増加）にあり、緊急の対策が必要である。

特に自家用自動車交通のCO2の排出量のうち、通勤や業務、買い物によるマイカー使用が全体の相当数を占めていることから、当面、企業のマイカー通勤を公共交通機関へ利用転換する取り組みを強力的に推進することが急務である。

こうした背景から「エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和54年法律第49号、一部改正：平成17年法律93号）」において、企業等一般事業者の従業員の通勤における公共交通機関の利用推進等の努力義務が課せられている。（第七十条：事業者の努力）

従って企業に勤める社員等への環境問題への啓発活動の拡大、企業にとって通勤交通マネジメントに取り組むための環境整備、地方公共団体、企業、住民、交通事業者等の広範な連携基盤を確立することが、地域環境改善には不可欠である。

本調査は、既に通勤交通マネジメント等の自主的な取り組みを行っている地域・企業の事例等を通じて、全国的に適用できる地域・企業における持続可能な通勤交通マネジメントのあり方について構築し、地域環境の改善を図ろうとするものである。

1-2 調査の目的

本調査は、企業にとって通勤交通マネジメントに取り組むための地方公共団体、企業、住民、交通事業者等の広範な連携基盤を確立するため、既に通勤交通マネジメント等の自主的な取り組みを行っている地域・企業の事例並びに今後、通勤交通マネジメントの導入を検討していく企業及びこの導入の支援を計画している地域の調査を通じて、全国的に適用できる地域・企業における持続可能な通勤交通マネジメントのあり方について構築し、地域環境の改善の具体化を目的とする。

1-3 調査の実施主体

【調査実施主体】

国土交通省中部運輸局企画振興部企画課、近畿運輸局企画振興部企画課、中国運輸局交通環境部環境・安全防災課、四国運輸局企画振興部企画課、九州運輸局自動車交通部旅客第一課
愛知県（愛知県豊田市、静岡県磐田市、三重県）、大阪府、京都府、広島県広島市、香川県、大分県

【その他の参加主体】

国土交通省総合政策局交通計画課、道路局企画課道路経済調査室、中部地方整備部道路部地域道路課、中国地方整備部道路部地域道路課
経済産業省産業技術環境局環境政策課、中部経済産業局資源エネルギー環境部
愛知県 等

1 - 4 調査の検討フロー

本調査の検討フローを図 1-1 に示す。

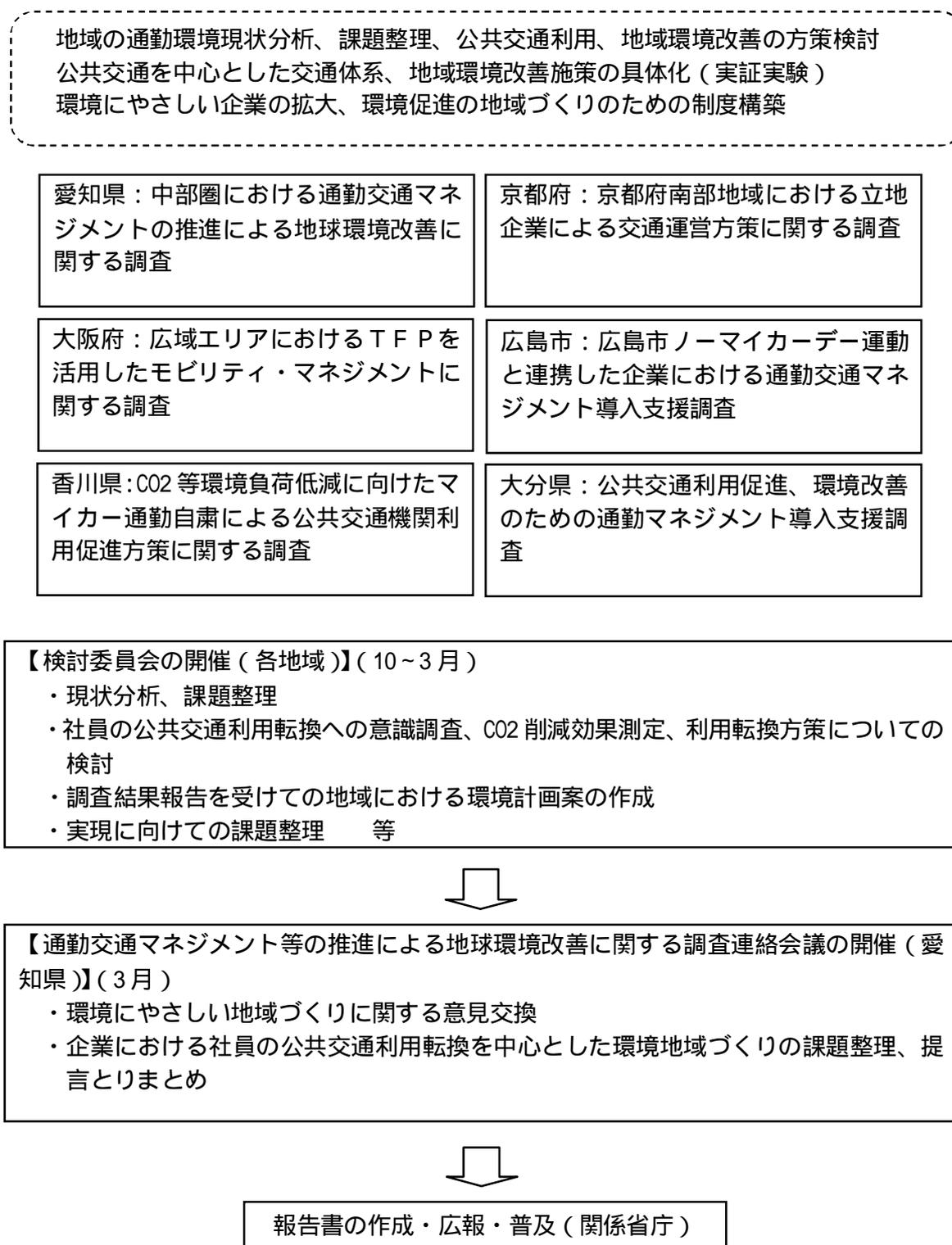


図 1-1 本調査の検討フロー

2. 連絡会議の概要

2-1 プログラム

3月27日(月)に愛知県名古屋市内(会場・名古屋ダイヤビル2号館)で「通勤交通マネジメント等の推進による地球環境改善に関する調査連絡会議」を開催した。参加者は44名であった。連絡会議の当日のプログラムを表2-1、出席者を表2-2に示す。

表2-1 連絡会議のプログラム

時 間	内 容
13:00~13:10	開 会 開会挨拶(中部運輸局企画振興部企画課長)
13:10~14:50	報 告 会 ・国土施策創発調査の成果報告 愛知県(愛知県豊田市、静岡県磐田市、三重県) 京都府 大阪府
14:50~15:05	~ 休 憩 ~
15:05~16:30	報 告 会 ・国土施策創発調査の成果報告 広島県広島市 香川県 大分県
16:30~17:35	意見交換会 ・「報告会」に対する質疑応答 ・学識経験者からのアドバイス・意見交換 など
17:35	閉 会

表2-2 連絡会議出席者

	所属組織名	役職等	氏名
1	総合政策局交通計画課	係長	渡邊 敬
2		研修員	金藤 淳仁
3	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部	教授	伊豆原 浩二
4	国立豊田工業高等専門学校環境都市工学科	教授	野田 宏治
5	豊橋技術科学大学人文社会工学系	教授	宮田 譲
6	筑波大学大学院システム情報工学研究科リスク工学専攻	講師	谷口 綾子
7	三重大学工学部	教授	加藤 征三
8	三重大学工学部建築学科	教授	石川 幸雄
9	中部運輸局企画振興部企画課	課長	江口 大暁
10		専門官	中田 勝久
11		係長	古橋 由忠
12		係員	宮下 亜弓
13	中部運輸局交通環境部環境・安全課	課長補佐	水野 芳正
14	中部運輸局自動車交通部旅客第一課	課長補佐	中島 勉
15	中部運輸局愛知運輸支局	企画調整官	田中 昇

	所属組織名	役職等	氏名
16	中部運輸局静岡運輸支局	企画調整官	羽根 澁 義信
17	中部運輸局静岡運輸支局総務企画課	専門官	山下 富治
18	中部運輸局三重運輸支局	企画調整官	山口 玄洋
19	中部地方整備局道路部地域道路課	課長補佐	宮内 秀弘
20	愛知県企画振興部交通対策課	主任主査	植家 仁
21		主査	尾原 幸夫
22	豊田市都市整備部交通政策課	副主幹	石川 要一
23		主事	伊藤 亮
24	磐田市建設部都市計画課	課長補佐	大箸 清雄
25	三重県環境森林部地球温暖化対策室	室長	内藤 良三
26		主査	中西 輝
27	株式会社日建設計企画開発室	主管	安藤 章
28	株式会社日建設計シビル都市基盤計画部	技師	辻 泰平
29	近畿運輸局交通環境部消費者行政課	課長	松場 圭一
30	近畿運輸局企画振興部企画課	係長	道久 聡
31	京都府企画環境部交通対策課	企画主任	村尾 俊道
32	中国運輸局交通環境部環境・安全防災課	課長	小池 敏宏
33		課長補佐	村田 修
34		係長	山根 健治
35	広島市道路交通局道路交通企画課	課長補佐	三木 登士也
36	四国運輸局企画振興部企画課	課長	中井 智洋
37		課長補佐	久保 政信
38	香川県政策部交通政策課	副主幹	武井 壽紀
39	九州運輸局自動車交通部旅客第一課	課長補佐	牛嶋 賢一
40	九州運輸局自動車交通部旅客第二課	専門官	西 正博
41	九州運輸局大分運輸支局輸送課	専門官	須藤 正智
42	大分県企画振興部総合交通対策局	局長	橋本 亮二
43	(株)オリエンタルコンサルタンツ	技師	坂田 裕彦

2 - 2 報告会の概要

報告会では、愛知県豊田市、静岡県磐田市、三重県、京都府、国土交通省近畿運輸局、中国運輸局、四国運輸局、大分県から調査・検討を行なった内容について、報告が行なわれた。各機関の報告内容を以下に示す。

愛知県豊田市

平成17年度国土施策創発調査
中部圏における通勤交通マネジメント等の推進による地球環境改善に関する調査



1. 背景・目的

背景

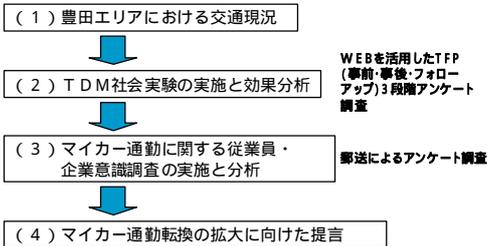
愛知県豊田市においては、「ものづくり産業」の集積地域であるが、朝夕の通勤時間帯のマイカー通勤の集中による慢性的な道路渋滞が発生し、地域環境の悪化、都市機能の低下、経済的損失の拡大等の問題が顕在化している。そのため、従来のTDMの継続的な取組に加え、更に『愛・地球博』開催に併せた愛知環状鉄道のサービス水準向上を契機とした、広域的な通勤手段転換のための取組が必要となる。

目的

豊田市・岡崎市・瀬戸市及び春日井市の4市(豊田エリア)における「TDM社会実験」に併せて、WEBによるトラベルフィードバックプログラム(TFP: Travel Feedback Program)を活用したマイカー通勤転換実験の検証を行ない、愛知環状鉄道沿線にある企業にエコ通勤を拡大するための方策の検討を行う。

2. 調査の概要

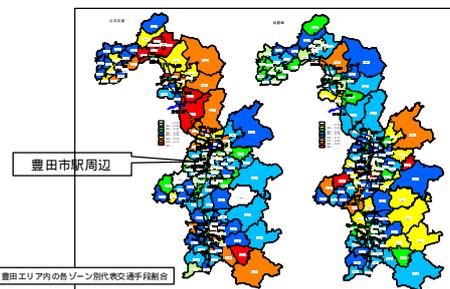
調査内容



3. 調査内容(1)

豊田エリアにおける交通現況

- ・愛知環状鉄道等の主要駅近傍以外は自動車依存が顕著
- ・中心市街地エリアのポテンシャルが低下



3. 調査内容(2)

TDM社会実験の実施

実験期間(平成17年11月14日(月)~18日(金)の5日間)

主な実験内容

- ・チャレンジE CO通勤
事業所の協力による、マイカー通勤者の通勤手段転換または時差出勤を実施してもらい、これを契機としたTFPによるエコ通勤普及
- ・バス路線導入実験
豊田市停車場線への実験バス路線とパーク&バスライド駐車場導入
- ・「チャレンジE CO通勤」参加者への特典付与
参加者のCO2削減量に応じたエコシールを配布
- ・インターネットによるパーク&ライド駐車場情報の提供
- ・定量的な効果測定

3. 調査内容(3)

マイカー通勤に関する従業員・企業意識調査の実施

対象者	企業への意識調査	実験不参加者への意識調査
調査票名	通勤手段の転換等に関する調査	従業員アンケート(フォローアップ調査)
対象者	・各企業の「従業員の通勤」に関する事務の担当者 ・原則、社会実験前の意識調査回答者	・TDM社会実験に参加しない従業員 ・原則、TDM社会実験への参加を依頼いただいた範囲(部署等)から企業側で抽出
アンケートの方法	・アンケート用紙の郵送配布・郵送回収により実施	・アンケート用紙の郵送配布・郵送回収により実施(企業側で対象者に個別配布回収)
配布回収部数	91事業所に配布し、60事業所から回答(66%)	1820部配布し、782部回答(43%)

4. TDM社会実験の実施状況(1)

TDM社会実験の実施状況

- ・実験参加者1,660名
(うちインターネット参加者1,454名)
- ・5日間で延べ5,336名が実施
交通手段変更への取り組み65%、時差出勤への取り組み35%

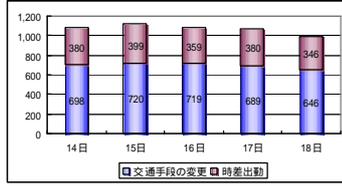


図 日別ECO通勤実施者数



4. TDM社会実験の実施状況(2)

TDM社会実験によるCO₂削減効果

- ・参加者全員の5日間の取り組みで40.6%のCO₂削減

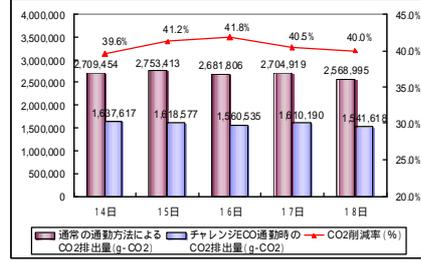


図 日別のCO2削減状況



4. TDM社会実験の実施状況(3)

時差出勤の継続実施(実験実施中のアンケートより)

- ・「今後も継続する」が34%、「条件が良くなれば継続する」が44%
- ・継続に向け「フレックスタイム」等、事業所側の対応が重要

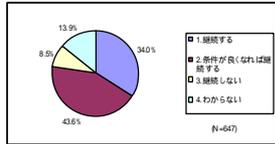


図 時差出勤についての継続的取り組み意識



4. TDM社会実験の実施状況(4)

交通手段変更(実験実施中のアンケートより)

- ・「今後も継続する」が33%
- ・「条件が良くなれば継続する」が39%
- ・公共交通サービス向上と「勤務形態や通勤手当」など事業所の仕組みの両方が重要

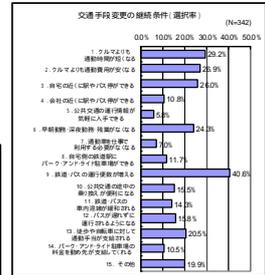
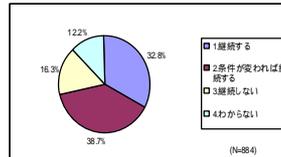


図 交通手段変更についての継続的取り組み意識



4. TDM社会実験の実施状況(5)

TFPによる意識の変化(実験実施後のアンケートより)

TFPによる参加者意識の向上が図られた

- ・事前調査で、ECO通勤を「あまり重要でない」と答えていた参加者層の72%が、事後調査で「環境問題に関心がある」と回答

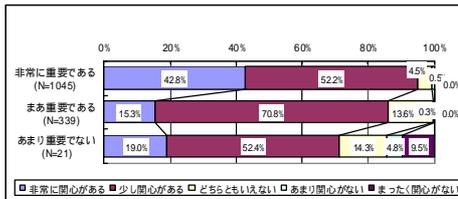


図 事前のECO通勤の重要性意識と事後の環境への関心(N=884)



4. TDM社会実験の実施状況(6)

TFPによる行動変容(実験実施後のアンケートより)

TFPの取り組みを実際の行動変容に結びつける方策が課題

- ・事前調査で、ECO通勤を「あまり重要でない」と答えていた参加者層で、ECO通勤に「できるだけ取り組みたい」方は19%



図 事前のECO通勤の重要性意識と事後の取り組み意向(N=1405)



4. TDM社会実験の実施状況(7)

実験後(約3ヶ月後)での実施状況(フォローアップアンケートより)

8.0%が実験後もECO通勤を「実施したことがある」と回答

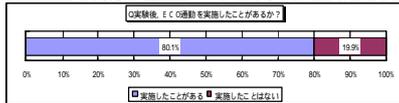


図 実験後のECO通勤実施の有無(N=407)

今後のエコ通勤取り組みの意思(フォローアップアンケートより)

実験後のエコ通勤実施者の8.7%が、さらなる継続意思あり



図 実験後のECO通勤継続の意思(N=326)

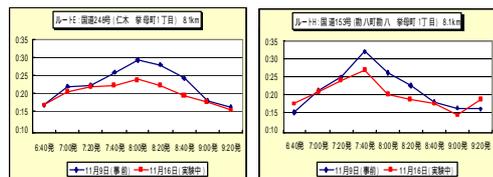


4. TDM社会実験の実施状況(8)

TDM社会実験による交通流の変化

「道路交通の改善」

- 一部路線や区間での道路交通改善や愛知環状鉄道利用者の増加がみられたが、直接的な因果関係の判断は難しい
- ・道路交通に関するデータベースの充実に向けた検討が必要



「愛知環状鉄道の利用者数」

参加事業所の最寄り駅で、通勤時間帯の利用者が増加



5. マイカー通勤に関する企業意識調査の結果 (1)

マイカー通勤抑制に対する意識 (N=60事業所)

マイカー通勤抑制は「企業の社会的責任」だが、「抑制は難しい」
時差出勤への取り組み意欲があると回答した企業は15社

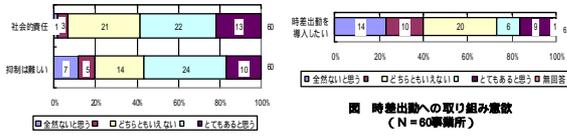


図 マイカー通勤抑制に対する先入観 (N=60事業所)

5. マイカー通勤に関する企業意識調査の結果 (2)

マイカー通勤抑制に資する対策の受容性

費用がかかる「通勤バス」や、従業員の反対が予想される「通勤制度見直し」などは「難しい」という意識

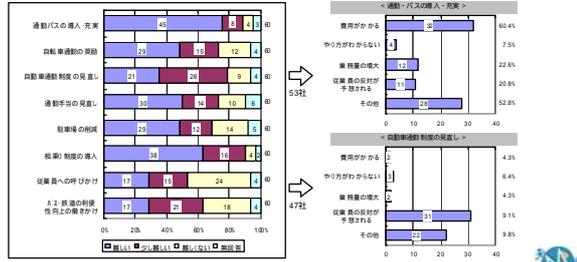


図 マイカー通勤抑制に資する対策に取り組む難しさ (N=60事業所)

5. マイカー通勤に関する企業意識調査の結果 (3)

マイカー通勤抑制への取り組み意思

・44事業所がマイカー通勤抑制に実際に取り組む可能性が「あり得る」と回答
・その際に従業員賛同が得られるのか？

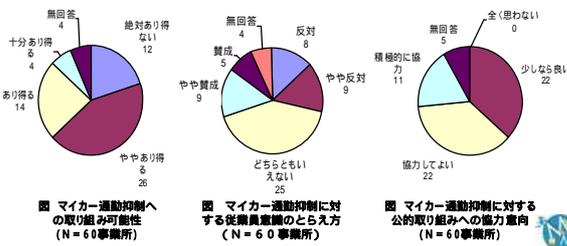


図 マイカー通勤抑制への取り組み可能性 (N=60事業所)

図 マイカー通勤抑制に対する従業員賛同の考え方 (N=60事業所)

図 マイカー通勤抑制に対する公的取り組みへの協力意向 (N=60事業所)

6. マイカー通勤に関する従業員意識調査の結果 (1)

『チャレンジECO通勤』不参加者の意識

・参加には「通勤バスなど代替交通手段の確保」や「広報」が重要
・エコ通勤を「実施したい」と考える方は45名(17%)であり、「条件が変われば実践したい」方が過半数の143名(52%)

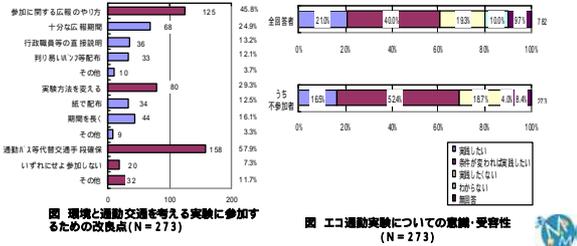


図 環境と通勤交通を考える実験に参加するための改良点 (N=273)

図 エコ通勤実施についての意識・受容性 (N=273)

6. マイカー通勤に関する従業員意識調査の結果 (2)

エコ通勤に取り組むための具体的な条件

交通の条件・・・「鉄道・バスの運行便数が増える」(55%)など
会社側条件・・・「早朝・深夜勤務、残業がなくなる」(30%)など

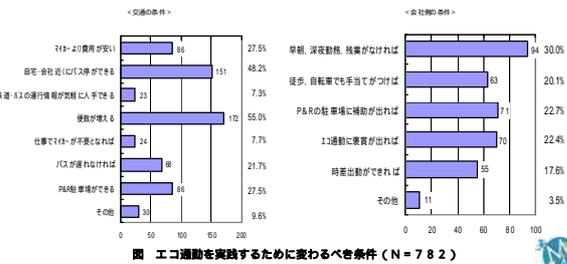


図 エコ通勤を実施するために変わるべき条件 (N=782)

7. 通勤交通マネジメントの展開に向けた提言 (1)

■ 方向性 1: 公共交通利用促進策と連携したMM

公共交通の利用体験機会を提供しPRするとともに、公共交通サービス向上によりMM参加のインセンティブを高める

< 連携施策例 >

- 公共交通サービスの向上
 - ・ 認知環状鉄道の複線化
 - ・ 名鉄三河線の連続立体差化の推進
 - ・ バス網の充実と運行サービス向上
- 交通まちづくりの推進
 - ・ 駅前広場など交通結節点の整備
 - ・ 総合交通情報の提供

7. 通勤交通マネジメントの展開に向けた提言 (2)

■ 方向性 2: TDM施策と連携したMM

駐車場の適正利用、パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場利用促進などのTDM施策と一体となったMMに取り組む

< 連携施策例 >

- ピーク平準化施策の推進
 - ・ 時差出勤、フレックスタイム
- マルチモーダル施策の推進
 - ・ パーク&ライドの推進
 - ・ 相乗り促進
 - ・ 企業シャトルバス運行

図 エコ通勤を実施するために変わるべき条件 (N=782)

7. 通勤交通マネジメントの展開に向けた提言 (3)

■ 方向性 3: 他の環境配慮行動と連携したMM

環境政策、エコ活動と連携したMMにより、市民・事業所・行政のパートナーシップを確立し、より発展的な施策へ展開

< 連携施策例 >

- 各種地球温暖化対策との連携
 - ・ E S T事業
 - ・ 低公害車等の普及促進
 - ・ 交通エコロジー教室
- 総合的な環境教育、環境学習事業との連携
 - ・ 環境学習リーダー要請講座、出前講座
 - ・ 環境家計簿(春日井市環境家計簿)
- 他のエコ活動との連携
 - ・ 市民、事業所等との環境行動ネットワーク形成(岡崎市エコシール制度推進協議会、瀬戸市子どもエコクラブ、とよたエコライフ倶楽部など)
 - ・ エコシール、エコポイントとの連携

7. 通勤交通マネジメントの展開に向けた提言(4)

通勤MMの推進体制イメージ(将来像)

今後の継続に向けてより幅広い関係者が協力しながら、事業者がより主体的に取り組める体制づくりが必要

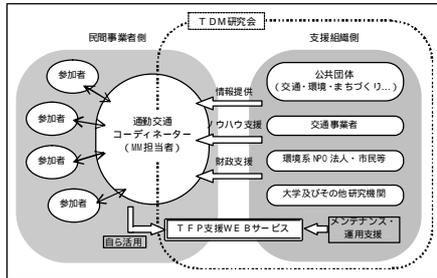


図 通勤交通マネジメント施策の推進体制(案)

22

7. 通勤交通マネジメントの展開に向けた提言(5)

通勤MMの支援方策案

「他の顕彰制度と連携した職員の参加意欲促進」

エコシール制度やエコポイント等と連携した参加促進
事業所内顕彰の充実(社員福利厚生施設利用の優遇や割引等)

「参加事業所への顕彰の充実」

参加事業所を「社会貢献企業」としてPRし顕彰

「広報支援ツール・コミュニケーションツールの充実」

『(仮称)通勤交通マネジメントWEBサービス』の開設と運用
・事業所の通勤交通コーディネーター(MM担当者)や、参加者ひとり一人
が 情報にいつでもアクセス
・市民など不特定多数にも情報発信

通勤交通マネジメント促進のための恒久的な情報プラットフォーム
例えば、行政、市民(NPO)、大学及び事業所などによる共同運営

23

静岡県磐田市

平成17年度国土策創発調査
中部圏における通勤交通マネジメント等の推進による地球環境改善に関する調査

磐田市エリア 調査報告



中部運輸局
磐田市

1. 背景・目的

背景

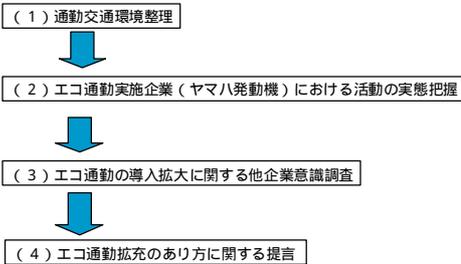
静岡県磐田市に本社を置くヤマハ発動機(株)は、従来から環境活動を積極的に推進しており、さらにその活動を広げる観点から、平成17年1月より「エコ通勤」の導入を開始しており、今後、当地区に拡大・促進を図るためには、通勤者の実態にあったシステムとすることが重要となっている。

目的

ヤマハ発動機(株)の先進的な取り組みについて、実施内容や制度を調査・分析し、全国に普及可能であり、かつ持続可能な「エコ通勤」システムのあり方の検討を行う。

2. 調査の概要

調査内容



3. 調査内容(1)

通勤交通環境整理

- ・市域における高い自動車保有率(H16)
(磐田市 0.87台/人 静岡 0.82台/人 全国0.61台/人)
- ・郊外立地型の勤務地
(従業員300以上の製造業事業所が郊外に立地)
- ・混雑の少ない道路環境
(国道バイパス緩和策の実施、市外からの流入では、一部ボトルネックも存在)
- ・低い公共交通サービス水準
(通勤に利用しづらい公共交通)

磐田市の通勤交通環境
現状では自動車交通に強く依存



3. 調査内容(2)

エコ通勤実施企業(ヤマハ発動機)における活動の実態把握 (ヒアリング調査日:平成17年12月19日)

エコ通勤導入背景 平成12年から社員に対して環境家計簿調査を実施
社員1人あたりの年間CO2排出量の25%が通勤時発生していることを把握
自動二輪関連企業として環境に取り組めることは何か?
エコ通勤を平成17年1月から導入した

- エコ通勤制度内容**
- 1) 二輪車購入補助
 - 2) レンタルパッソル
 - 3) ライディング講習会
 - 4) 徒歩・自転車手当
 - 5) 乗り継ぎ手当で支給
 - 6) 企業通勤バス増便

エコ通勤参加者 150人(四輪から二輪への転換者数)
主な実施方法 自転車・バス・パッソル(26.7%) 二輪車(24.2%)

ヤマハ発動機があげるエコ通勤成功要因

- 二輪製造業としての企業背景
- 社員へのインセンティブを明示
- 強制ではなく社員の自発的な行動にまかせたこと

3. 調査内容(3)

調査目的

「エコ通勤」導入拡大の可能性にかかる企業意識・従業員意識把握を行う

調査方法

- a) 企業担当者に対する紙面アンケート(回収13社 回収率100.0%)
- b) 事業所従業員に対する紙面アンケート(回収1189枚 回収率68.9%)
- c) ヤマハ発動機従業員に対する紙面アンケート(回収223枚 回収率89.2%)
(実施期間:平成17年12月20日~平成18年1月17日)

調査内容

従業員アンケート

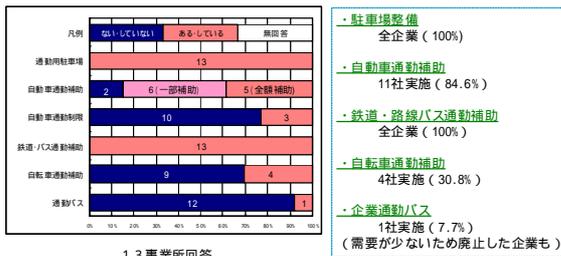
(居住地・自動車保有台数・通勤手段及び時間・マイカー通勤削減意識)
(マイカーからの転換可能性・転換条件・不可理由など)

企業アンケート

(事業所概要・通勤補助制度・マイカー通勤削減意識)
(マイカー削減支援制度の実施意向・削減が困難である理由)

4. アンケート調査等の結果(1)

企業アンケート結果(1)「通勤補助制度現況」



4. アンケート調査等の結果(2)

企業アンケート結果(2)「企業のマイカー通勤抑制の考え方」



4. アンケート調査等の結果(3)

企業アンケート結果(3)「マイカー通勤以外への転換促進意識」

各マイカー通勤抑制施策が難しい理由

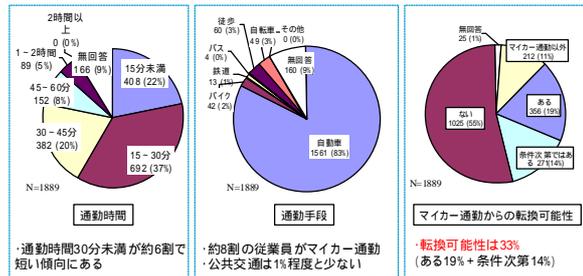
- ・ **従業員の反対**
通勤バス導入・自転車通勤奨励・自動車通勤制度見直し・駐車場の削減・相乗り制度導入
- ・ **費用**
通勤バス導入・自転車通勤制度見直し
- ・ **交通事業者との調整方法が不明**
地域の交通事業者にはバス路線の導入など利便性向上の働きかけができない

今後の転換可能性

- ・ **将来駐車場が不足すれば** 自動車通勤制度の見直しは、あり得る
- ・ **自転車通勤奨励・従業員へのマイカー抑制呼びかけ** 今後は、あり得る
- ・ **公共が進める渋滞・環境対策のマイカー通勤抑制** 全13事業所で何らかの協力意向あり
- ・ **他社の取り組みやノウハウについて** 7割の企業で興味あり

4. アンケート調査等の結果(4)

従業員アンケート結果(1)「通勤時間・手段・転換可能性」



・通勤時間30分未満が約6割で短い傾向にある
 ・約8割の従業員がマイカー通勤
 ・公共交通は1%程度と少ない
 ・転換可能性は33% (ある19%+条件次第14%)

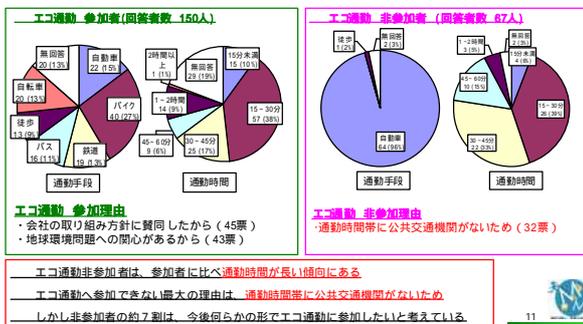
4. アンケート調査等の結果(5)

従業員アンケート結果(2)「転換可能性」

- 転換手段(あると答えた19%)** (複数回答)
 自転車(199票)、バイク・原付(177票)、路線バス(103票)
- 転換するための条件(条件次第と答えた14%)** (複数回答)
 1) 会社が企業バスを運行してくれる場合(173票)
 2) 変更に見合う補填があれば(75票)
- 転換できない理由(ないと答えた55%)** (複数回答)
 1) 通勤時に立ち寄り先があるため(46票)
 (子供の送迎、買い物、病院、取引先、実家など)
 2) 通勤時間差に公共交通機関がないため(454票)
 (居住地が遠すぎる、通勤時間がかかりすぎる、勤務が交代制のため)
- CO2排出量の削減効果の検討** 550人転換 370t CO2 約4.6%削減可能
 (転換意向を示す従業員の2割程度が実際に転換すると仮定)

4. アンケート調査等の結果(6)

従業員アンケート結果(3)「ヤマハ発動機従業員」



4. アンケート調査等の結果(7)

エコ通勤への転換可能性の整理

- アンケート結果より、困難要因に対する転換可能性を整理**
- 要因1 自宅近くに公共交通機関がない**
基本的には困難だが、企業バスを導入した場合や二輪車利用への転換可能性あり
 - 要因2 自宅が遠い**
勤務地までの距離が10km程度までの場合、二輪車利用への転換可能性あり
 - 要因3 通勤途中に立ち寄り先がある**
一時的な理由(子供の送り迎え・買い物など)の場合は、今後の転換可能性あり
 - 要因4 勤務形態(交代制・夜勤・残業)により困難**
勤務地までの距離が10km程度までの場合、二輪車利用への転換可能性あり
 - 要因5 マイカーを業務に利用しているため困難**
企業側で社用車を用意すれば、転換可能性あり
 - 要因6 天候・季節・地形等の制約**
二輪車・自転車利用は困難だが、バス利用の場合は転換可能性あり
 - 要因7 二輪車は交通事故リスクが高いとの認識**
企業が二輪車を交通手段として認知することが必要

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(1)

- 企業におけるエコ通勤実施に向けた対応**
 通勤交通の現状把握、先行企業の事例、アンケート結果をもとに通勤交通マネジメント展開の方向性を以下のように整理する
- 方向性1 企業取り組み姿勢の明示**
企業がマイカー通勤抑制やエコ通勤促進方針をどうか否かにより、従業員の転換意識に影響
 - 方向性2 エコ通勤の定義と目標の明示**
・CO2削減効果を有することを原則
・目標を定めることによるメリハリのある行動展開
 - 方向性3 従業員のエコ通勤転換方策のアセスメント・支援**
・従業員と企業との連携が必要
・個々の通勤形態に応じた支援
 - 方向性4 エコ通勤転換の支援策の提供**
・転換費用や支援制度の位置付け
・実態運用に即した多様なインセンティブ
 - 方向性5 環境学習の機会を提供**
・地球環境問題に関心が高まる学習機会の提供
・同業分野や地域との連携

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(2)

通勤マネジメントにおける関係者役割分担

通勤マネジメントの環境整備には以下の関係者が適切な役割分担のもとに連携しながら取り組むことが望ましい

- 企業従業員(地域住民)**
学習を通してエコ通勤可能性拡大に努める
地域住民として地域の取り組みに積極的に参加する
- 企業**
従業員通勤における公共交通の利用促進に努める
社会的責任の立場からエコ通勤拡充に努める
- 交通事業者**
地域の交通需要を支えており、地域住民のニーズに応じたサービスの提供を図る
- 行政**
市 中期的には企業へのエコ通勤呼びかけ、長期的にはマイカー通勤抑制施策策定
県 国の動向や他地域の取組事例を踏まえ地域の実情に則した公共交通転換を推進
国 通勤交通マネジメント等の取組事例・スキーム紹介、推進に向けた支援制度充実

三重県

平成17年度国土施策開発調査
中部圏における通勤交通マネジメント等の推進による地球環境改善に関する調査

三重県北勢エリア 調査報告



1. 背景・目的

■ 背景

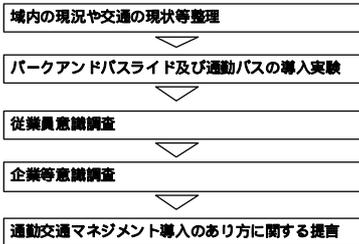
人口が増加傾向でかつ、通勤目的での自家用車の分担率が高い。
鉄道路線、バス路線から外れる交通不便地域も多い。

■ 目的

パークアンドバスライドの先行的な社会実験に合わせて通勤交通マネジメントの導入実験を実施し、他の都市でも普及可能でかつ持続可能な通勤マネジメント手法のあり方について検討（ノウハウの体系化・全国への普及可能なあり方の検討）

2. 調査の概要

■ 調査内容



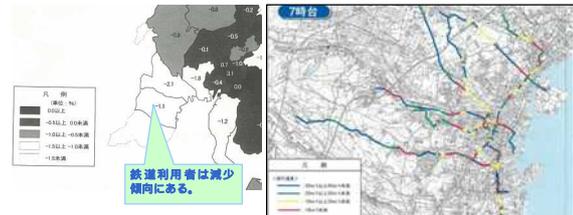
TFP調査の実施
従業員意識調査
(フォローアップ調査)

3. 調査内容(1)

■ 域内の現況や交通の現状等整理調査内容

年々増加する自動車分担率
S46で31.3% H13で56.3%
公共交通の利用者は減少傾向にある
(図1参照)

三重県での二酸化炭素排出量は
運輸部門の90%以上
通勤時間の集中により渋滞が激し
I.T.エリアがある。(図2参照)



3. 調査内容(2)

■ パークアンドライド及び通勤バスの導入実験

調査目的・概要

- 平成18年3月から本格運用されているパークアンドバスライドの試験運用。駐車場はジャスコ四日市尾平店に確保
- 朝5便、夕方6便運行
- 実験の4、5日目にアンケート調査を実施

実験日時

平成17年12月12日～12月16日

広報方法

- 対象となる企業等に直接訪問にて依頼
- チラシをメールで送付

実験参加者

- 5日間で計72人の参加者



3. 調査内容(3)

■ 三重県北勢エリアにおけるTFPの実施

調査目的・概要

環境負荷の小さい公共交通機関利用への意識啓発調査期間

- 平成17年12月12日～平成18年1月20日

広報方法

- 対象となる企業等に直接訪問にて依頼
- 実験中も参加に対する要請をメールや訪問によりたびたび実施
- 企業に対して参加促進を呼びかけるチラシを配布

参加者

- 参加登録人数：71名
- エコ通勤実施日数：計165日 それ以外は通常出勤or未入力
- アンケート回答者数：58名

3. 調査内容(4)

■ 従業員意識調査(フォローアップ調査)

調査目的・概要

TFP調査の参加人数が少なかったことを受け、その理由を把握するため。

調査機関

平成18年1月26日～平成18年2月1日

アンケート内容

- エコ通勤に対する意識
- TFPに参加しなかった理由
- 公共交通機関を用いて通勤するための条件

配布・回収

- 配布：619通 回収：409通

■ 企業等意識調査

調査目的・概要

エコ通勤に対する企業の意識を把握するため

調査機関

平成18年1月26日～平成18年2月1日

アンケート内容

- マイカー通勤抑制に対する意識
- マイカー通勤抑制対策の実施可能性とその理由

配布・回収

- 配布：10通 回収：8通

4. アンケート調査等の結果(1)

■ P & B R 実験バスのアンケート結果等

- 実験期間が短く、PRが十分でなかったため、利用者が少なかった。
- 実験に対する評価はまずまずであったが、最終バスが早い、駐車場の位置が適切でない等の意見があった。
- 今後の利用意向については、「利用したい」「条件が変われば利用したい」という意見が半数以上を占めた。



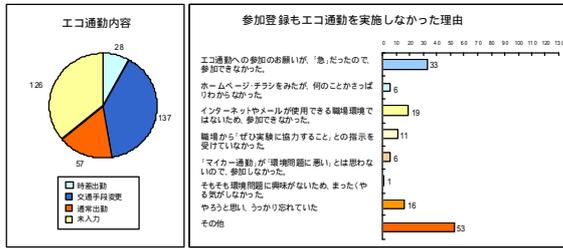
【利用するための条件】

- ▶ 通勤手当の見直しが必要
- ▶ マイカーよりも通勤時間が短くなる
- ▶ 早朝勤務・深夜勤務・残業がなくなる
- ▶ 鉄道・バスの車内混雑が緩和される
- ▶ 鉄道・バスの運行便数が増える
- ▶ バスが遅れずに運行されるようになる

4. アンケート調査等の結果(2)

■ T F P 調査及びフォローアップ調査

T F P 調査の参加はそれほど伸びず、登録したにもかかわらず実践しなかった人も多かった。



4. アンケート調査等の結果(3)

従業員の環境に対する意識は高い

- ・「公共交通機関を利用する取り組みが大切である」と答えたのは373人(409人中)
- ・「エコ通勤を実践しよう」「条件が変わればエコ通勤を実践しよう」と答えたのは291人(409人中)

転換条件は以下のような意見が多くあげられた。

- ・「鉄道・バスの運行便数が増える」と答えたのは147人(218人中)
- ・「早朝勤務・深夜残業がなくなる」と答えたのは62人(＃)
- ・「徒歩や自転車に通勤手当が支給される」と答えたのは51人(＃)

CO2排出量の削減効果の検討

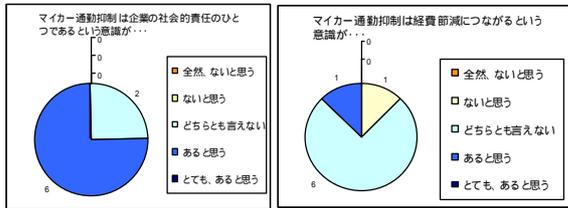
三重県北勢エリアに住む24万人が71人と同様の行動をとったと仮定
45,725t-CO2

三重県の運輸部門の二酸化炭素総排出量と比較し、約0.9%削減可能!

4. アンケート調査等の結果(4)

■ 企業等の意識

多くの企業が通勤バスの代替手段を持っていないし、導入の予定もない。マイカー通勤の抑制は重要であると認識しながらも企業のイメージアップやメリットにつながるとは考えてない。



4. アンケート調査等の結果(5)

マイカー通勤の抑制策は従業員の反対があって難しいという意見が多い。また、マイカー通勤抑制には公的支援が必要との意見が多かった。

自動車通勤制度の見直しについて検討することは...

「ありえない」「絶対ありえない」と答えた企業が7社(8社中)
従業員の反対が予想される・労働組合との調整が必要

通勤手当の見直しについて検討することは...

「ありえない」「絶対ありえない」と答えた企業が7社(8社中)
従業員の反対が予想される・労働組合との調整が必要

駐車場の削減について検討することは...

「ありえない」「絶対ありえない」と答えた企業が4社(8社中)
今でも不足しているのに削減する理由が見当たらない

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(1)

方向性1：公共交通活性化施策の推進

・四日市市の渋滞対策・三岐鉄道北勢線の活性化計画等、具体的な施策が推進されている。近鉄名古屋線ではICカードの導入等先進的な交通施策も導入される予定(平成19年)

・通勤交通マネジメントの導入にあたっては、公共交通機関の利便性向上が必要。

施策例

- 公共交通の利用促進に係るソフト・ハード施策の実施
 - ・鉄道・バスの利便性向上
 - ・マルチモーダル施策の推進
- まちづくり計画との連携
- 公共交通利用促進に係る新規サービスの開発
 - ・低公害車の導入
 - ・公共交通利用促進に係る新規サービス開発

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(2)

方向性2：モビリティマネジメントに関する継続的な検討

・本調査では、インターネットを活用したT F P 調査を行った。このため、調査対象とする企業を訪問し、調査参加への依頼等を行うことで、「官民の対話」の一步を踏み出した。

・本調査で行ったT F P 調査では広報期間も十分でなかったことから、明確な成果を収めることはできなかったが、事業の浸透のためには全国の事例からみて中・長期的な視点で継続的に実施することが望ましい。

施策例

- MMノウハウの開発と伝承
- 社会実験を通じたMMの効果検討
- MM手法検討体制の確立

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(3)

方向性3：その他関連施策と連携した取組

・「北勢線対策推進協議会」「四日市地球温暖化対策地域協議会」「E S T (環境的に持続可能な交通)事業(国土交通省、環境省)」「低公害車普及促進事業(経済産業省、国土交通省)」などの、地球温暖化対策に向けた各種施策を実施しているところである。

・今後、当地域の通勤交通マネジメントの推進にあたっては、これらの既往の取組と連携することで、施策実施の効率性を高めることが重要である。

施策例

- 地域の環境対策組織との連携
- 国機関の各種地球温暖化対策との連携

5. 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言(4)

方向性4：行政機関・民間企業・住民の一体的な取組

・通勤者や企業側の意識改革を実施することでマイカー利用を抑制してもらうことが必要である。

・通勤交通マネジメントは、行政機関、民間企業、住民の一体的な取組によって行うべきである。

・従来の交通インフラ整備のように行政主導でなく、民間側の自発的な取組がその成否を握ることから、民間企業や住民の意識醸成を図る各種取組を行政機関が支援することが適切である。

施策例

- 連携体制の確立
 - 協議会等組織の活用
 - 県市町の連携で事業者へ協力要請
 - 国・県関係機関との連携によるキャンペーン・社会実験の呼びかけ
- 企業・従業員に対するインセンティブの付与
- 「交通・環境教育」の実施

参考資料-TFP概要

調査概要



参考資料-TFP概要



参考資料-TFP概要



「京都府南部地域における立地企業による交通運営方策に関する調査」の報告



2006年3月27日
近畿運輸局・京都府

調査の概要

- 平成16年度京都府南部地域の企業を対象とした通勤交通に関する調査や伏見区地域経済懇話会による交通運営に関する提言、南区地域経済懇話会によるアンケート調査を受けて、**立地企業による交通運営方策**に関する調査を実施し、新たな交通運営方策の枠組みを提案。(対象地域:京都市南区、伏見区、久御山町)

- 研究会の開催**
南区地域経済懇話会、伏見区地域経済懇話会、久御山町商工会の会員企業、学識経験者、国・京都府・関係市町、商工会議所からなる研究会を開催。

- 対象地域の企業へのアンケート**
南区10社、伏見区6社、久御山町16社から回答

- ヒアリングの実施**
通勤送迎バスを運行している企業6社に実施



京都府南部の企業の通勤交通の実態(1)

事業所向けアンケート調査(H16・京都府)

- 事業所の環境への配慮意識は高い**
環境への配慮は社会的義務を果たすためのコスト
環境への配慮はしながら事業活動を遂行できる
環境への配慮は企業の価値を高める
環境への配慮をする余裕はない
- 自動車通勤は交通事故の危険は認識しているが...**
従業員の自主性に任せている
自動車通勤を容認している
従業員の交通事故の危険性がある

従業員向けアンケート調査(H16・京都府)

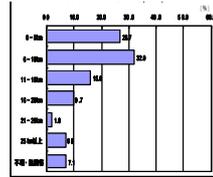
- 自動車通勤する理由**
バスや鉄道を利用すると所要時間が長くなる
バスや鉄道の始発・終発・運行頻度が通勤に適さない
自宅から勤務先に行くバスや鉄道がない
業務用車で通勤の方が業務上効率的
- 公共交通を利用する際に不便な理由**
路線バスの運行頻度
電車乗り継ぎ時の接続
路線バスの定時性

京都府南部の企業の通勤交通の実態(2)

事業所別従業員の
利用交通手段
(マイカー通勤が中心)



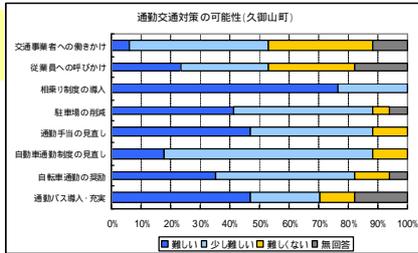
自宅 勤務先の距離
(10km未満が約60%)



(平成16年京都府南部地域の調査・事業所向けアンケート結果から)

久御山町での通勤交通アンケート

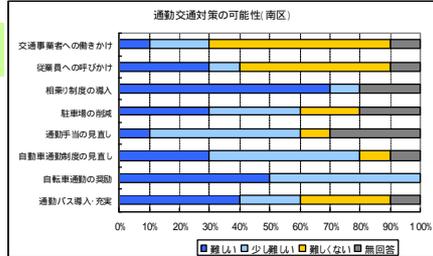
回答企業数17社
従業員数 2,040人
マイカー通勤
1,176人(57.6%)



- 相乗り制度の導入、駐車場削減、通勤手当の見直し、自動車通勤制度の見直し、自転車通勤の奨励は難しい
- 従業員へのクルマ通勤からの転換の呼びかけ、交通事業者への公共交通利便性向上の働きかけは難しい

南区での通勤交通アンケート

回答企業数10社
従業員数 5,194人
マイカー通勤 751人



- 従業員へのクルマ通勤からの転換の呼びかけ、交通事業者への公共交通利便性向上の働きかけは難しい
- 自転車通勤の奨励、相乗り制度導入、自動車通勤制度の見直しは難しい

企業独自で送迎バスを運行(久御山町)

- 近鉄大久保駅、京阪八幡駅に送迎バスを運行している
- 京阪中書島へのバス路線新設



鉄道駅から 京都市南区・久世&久我へのアクセスは不便

- 通勤時間帯の最寄り駅からのバスは1時間に1本

系統	阪急バス71
平日	時刻
6	33
7	38
8	

系統	阪急バス72
平日	時刻
6	
7	
8	0

系統	市バス特南2
平日	時刻
6	40
7	5, 45
8	15



通勤交通に関する課題の整理 (南区・久世工業団地)

- ・ 事業所の環境意識は高いが、転換する交通モードが弱いため自動車通勤を許容せざるを得ない
 - ・ 通勤距離は比較的短距離
 - ・ 鉄道空白地域、東西方向の交通ネットワークが希薄
- 特に、久世工業団地では・・・**
- ・ 久世工業団地地区内の路線バスは1時間に1本程度と少ない
最寄り駅(JR向日町、阪急東向日)までの路線バスがない
 - ・ 送迎バス運行をしても終業時刻が遅い従業員への対応は困難であり、自動車通勤を許容している
 - ・ マイカー通勤者の駐車場確保に容量面で限界がある
 - ・ さらに・・・新入採用時に公共交通が利用できないことはデメリット
 - ・ 業務(会議などでの外出)にはクルマを利用せざるを得ない
 - ・ 訪問客はクルマかタクシーしか交通手段がない
訪問客を社員が送迎することは時間の無駄が発生する

9

企業ヒアリングの概要

- ・ **ヒアリング結果**
通勤送迎は従業員の要望として実施
路線バスがあれば通勤送迎は取り止めたい
通勤送迎には直接的費用が意外にかかっている
加えて調整・管理のコストもかかっている
通勤送迎は多様な形態(バス、ジャンボタクシー)
同じ時間帯に同じ鉄道駅に送迎している
共同化が可能であれば取り組みたい(特に、南区久世)

10

通勤交通マネジメントの提案 (かしいクルマの使い方を考える企業の取組み)

- ・ 職場での職員への情報提供(TFP)
(クルマ通勤の皆さんに、「クルマ以外での通勤」を考
てもらう機会を設ける)
- ・ 通勤バスの運行(マイカー通勤からバス通勤へ)
- ・ 通勤手当の変更(マイカー以外の通勤を奨励、エコ通勤)
- ・ マイカー通勤者の駐車場の削減
- ・ 自転車通勤の奨励
- ・ 時差出勤の導入
- ・ カーシェアリング(1台のクルマを共有して通勤)
- ・ 相乗り(時間を合わせてマイカーに便乗)

11

共同運行バス(類似の事例)

運行主体: 富士見工業団地工業会(会員数=48社, 従業員=約10,000人)
埼玉県川越市他, 9.6ha, 最寄り駅から約2km

運行目的: H17年度末までに浮遊粒子物質の環境基準達成(県の戦略)に呼
応し、低公害CNG(圧縮天然ガス)バスを導入し、従業員送迎バスの共同運行
をおこなう。

- ・ 環境負荷低減を図るため、各社運行の送迎バスの台数削減
- ・ 企業における就業者のための通勤手当コストの削減
- ・ 最寄り鉄道駅の通勤時混雑の解消
- ・ マイカー通勤者による駐車スペース確保の問題解消

経過:

- ・ 平成12年12月に共同運行バス実行委員会発足
- ・ 平成13年11月1日に1号車の運行開始(企業数5社)

車両: 86人乗りノンステップ大型バス, CNGを100%使用
最寄り駅からの距離: 3~4km

12

共同運行バス()

富士見工業団地工業会(埼玉県川越市) 共同運行バス



CNG100%大型バス86人乗りバス

ロゴ・マーク
1億5千年前の草食恐竜「ブラキオザウルス」, 環境保護と資源の枯渇防
止のシンボルとして工業会で採用

高密度な運行サービス

- 1号車(朝5便, 夕8便)
- 2号車(朝7便, 夕9便)
- 3号車(朝8便, 夕11便)
- 昼間=5.5便(10:00~16:00)
- 休日ダイヤもあり

13

共同運行バス()

導入効果(1号車の導入効果):

- ・ 自社バスの削減(5社で大型1台, マイクロバス2台のディーゼル車が廃止)
- ・ 通勤経費の削減(5社で年間1,500万円)
- ・ 社員の利便性向上(増便:朝2回 5回, 夕方1, 2回 8回[PM8:30まで])
- ・ 企業駐車場の削減(マイカー通勤から電車通勤に変更する人が出てきた)
- ・ 環境への影響(ISO14001の取り組み推進)

さらなる進展:

- ・ 平成15年2月17日に2号車導入, 5月8日に3号車導入

2, 3号車の導入経過:

- ・ 非参加企業の社員からの乗車希望
- ・ 自社運行バスの買い換え時期
- ・ 乗車希望アンケート実施 しかし、乗車希望人員は予想以下 会社の責任
者と直接面談 参加協力 乗車予想人員増加 2号車運行の決定

14

実施主体・運営組織の検討

- 実施主体・運営組織は「LLP(有限責任事業組合)」が有力
- ・ 組織の自由度 - 即断即決による機動性
 - ・ 資金メリット - 設立費用が少ない(6万円から)
 - ・ 法人税 - 法人税は無し

種類	組織の自由度	責任の範囲	資金メリット	法人税	備考
LLP (有限責任事業組合)	2人から設立可能 自由なルールで運営可能	有限責任	設立費用6万円 から	法人税なし	2005年6月1日施行
日本版LLC(合同会社) (有限責任会社)	1人から設立可能 自由なルールで運営可能	有限責任	設立費用24万円 から	法人税あり	2006年5月以降
株式会社	1人から設立可能 取締役会など法定機関必 要	有限責任	設立費用24万円 から	法人税あり	
民法組合	2人から設立可能 自由なルールで運営可能	無限責任	設立費用不要	法人税なし	
NPO法人	10人の構成員が必要 営利目的の設立は不可能	-	設立費用不要	判例に法人 税あり	

LLP(有限責任事業組合)の特徴と事例

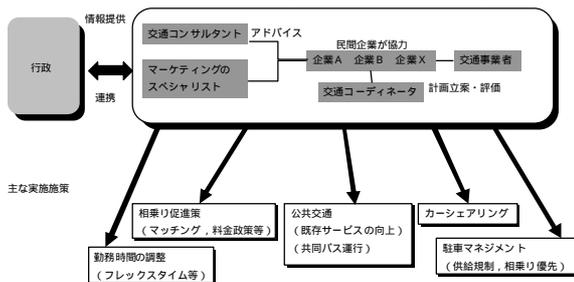
- ・ 構成員全員が有限責任, 内部自治(損益や権限の分配が自由決定),
構成員課税(法人税無し)
- ・ 大企業同士, 大企業と中小企業, 産学連携, 専門人材同士など多様な共
同事業が可能
- ・ 札幌市: 「スノーメンズ・ライフ」(さっぽろ雪まつり支援活動) 会員数3,000人
- ・ 大阪市: 「アッセンブリ119」(中小の部品メーカーが集結)

15

交通運営組織のイメージ

(Transportation Management Association)

想定される組織イメージ(先進事例を参考として)



16

交通運営組織のイメージ

(Transportation Management Association)

一般的に実施している施策

- 情報提供サービス
- カープルのマッチング
 - 公共交通のルート情報
 - 公共交通のスケジュール情報
 - 専門の交通コーディネータ採用
 - 計画・運用
 - 帰宅保証制度
 - 勤務スケジュール調整
 - フレックスタイム制導入
 - 時差出勤制度導入
 - インセンティブ政策
 - 相乗り者優先駐車
 - 公共交通チケット割引
 - 昼間のシャトルバスサービス

あまり一般的でない施策

- 財政的なインセンティブ政策
- 相乗りに対する懸賞制度
 - カープルの補助
 - 公共交通の補助
 - 施設整備の改善
 - 公共交通施設関連整備
 - 自転車、歩行者関連整備
 - 高速道路、道路関連整備
 - テレコミュニケーション
 - 在宅勤務
 - テレビ会議
 - 敷地内のサービス改善
 - 託児施設
 - レストラン/カフェテリア
 - キャッシュディスペンサー

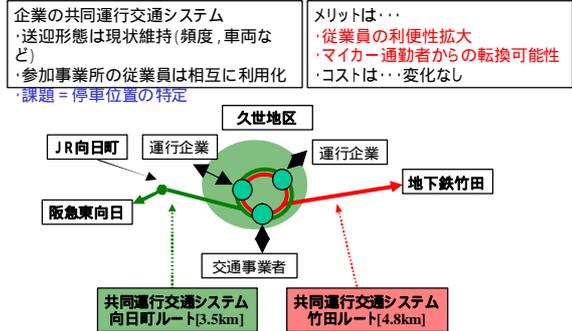
久御山町の企業の共同運行バス提案



南区・久世工業団地の企業の共同運行交通システム提案



企業の共同運行交通システム(Step1)



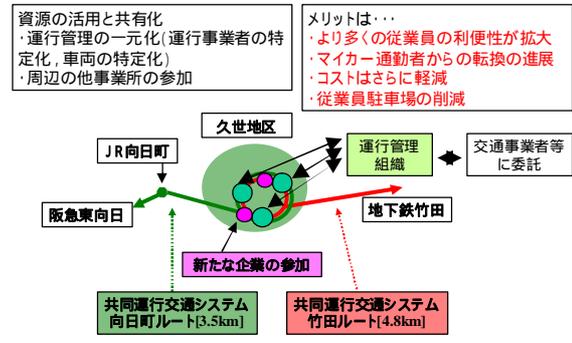
朝の通勤時の時刻表 (現状 共同運行) (向日町ルートのケース)

企業	阪急東向日発	JR向日町発	車両
B	7:35	7:35	送迎バス
C	7:45	(7:50)	送迎バス
A	8:05	8:10	ジャンボタクシー1台 中型タクシー1台
A	8:35	8:40	ジャンボタクシー2台
A	8:50	8:55	ジャンボタクシー1台 中型タクシー1台
A	9:05	9:10	中型タクシー1台
B	9:35	9:35	送迎バス
A	9:35	9:40	ジャンボタクシー1台
A	9:55	10:00	中型タクシー1台

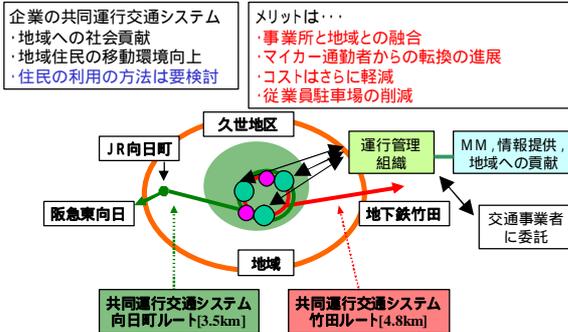
- 利用者にとっては利用可能性の拡大
- 共同運行により運行の効率化

企業	阪急東向日発	JR向日町発	車両
共同運行	7:30	7:35	送迎バス
共同運行	7:45	(7:50)	送迎バス
共同運行	8:05	8:10	ジャンボタクシー1台 中型タクシー1台
共同運行	8:35	8:40	ジャンボタクシー2台
共同運行	8:50	8:55	ジャンボタクシー1台 中型タクシー1台
共同運行	9:05	9:10	中型タクシー1台
共同運行	9:30	9:35	送迎バス
共同運行	9:55	10:00	中型タクシー1台

企業の共同運行交通システム(Step2)



企業の共同運行交通システム(Step3)



実施上の課題と対応

- 企業ごとの通勤交通への対応策(送迎バス、タクシーなど、個別の事情で運営しているものを共有化できるか?)(企業トップ、総務部署とのコミュニケーション)
- 分散する終業時の通勤交通への対応策(デマンド・タクシーによる対応)
- 共同運行するための就業時間の調整(共同運行のために企業の就業時間が変更できるか?)(利便性の高い通勤交通手段が実現するなら就業時間変更も可能)
- マイカー通勤者からの転換(利便性の高い「共同運行交通システム」を見せることで実現、TFPの実施)

「共同運行システム」の運営内容

- 運営主体 = 柔軟な組織が必要(LLP, NPO, 民間企業など)、当面はWeb上での管理も可能(予約受付, キャンセル, 配車連絡, トラブル対応など)
- 参加企業との調整 = 参加企業間を密に連絡する運営主体の存在(交通コーディネータの存在, 第三者による企業内情報の収集)
- 運営及び運行計画の立案 = 利用者予測, 時刻表, 運行頻度, 企業間の負担額の調整, 利用方法(証明書等の発行)の提案など
- 職場のMM = 「共同運行システム」を中心として、マイカー通勤者にMM(TFP)を実施
- 新たな施策の提案 = 駐車場の削減, 自転車通勤の奨励, 通勤手当の変更, 勤務時間の変更(フレックスタイム制導入)

大阪府



広域エリアにおけるTFPを活用したモビリティ・マネジメントに関する調査

近畿運輸局のMobility Management

国土交通省近畿運輸局
交通環境部消費者行政課長 松場 圭一

モビリティ・マネジメントとは

ひとり一人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に**自発的**に変化することを促す、**コミュニケーション**を中心とした**交通施策**

行政側からわかりやすく考えると……

「かしこいクルマの使い方」をしてくれる国民(住民)を増やす施策

長期的な視野に立った施策立案

Mobility Management の評価

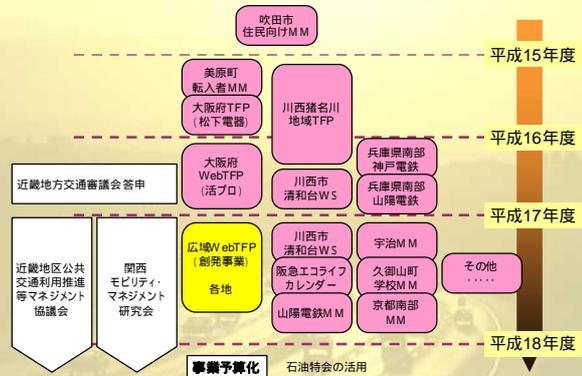
国土交通省近畿運輸局

『近畿圏における望ましい交通のあり方について』
近畿地方交通審議会答申第8号(平成16年10月8日)

- 第4章 利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択
1. 個人の交通行動への働きかけ(モビリティ・マネジメント)の必要性
 2. 働きかけの具体的方策
 - (1) 社会一般への働きかけ
 - (2) 各個人を対象とするきめ細かな働きかけ

総合交通部会サブWG2において
『公共交通の利用促進のためのモビリティ・マネジメント(MM)方策のあり方についての提言』

近畿圏のMM展開史



いろいろなモビリティ・マネジメント

住民を対象としたMM

地域	川西・猪名川、京都南部
子ども	大阪府、京都府久御山町
転入者	高崎市、吹田市
沿線住民	山陽電鉄(明石市)

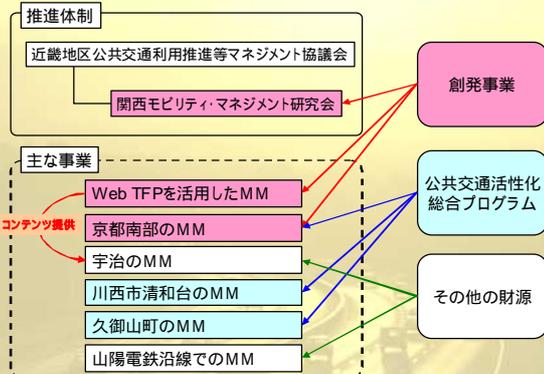
事業所を対象としたMM

従業員	日立マクセル、任天堂、……
経営層	なし

利用者を対象としたMM

公共交通	阪急電鉄
------	------

近畿のMM施策と創発事業の枠組み



概要と結果報告

平成18年度創発調査 Webを活用したTFPの実施

本調査の枠組み

対象	京阪神都市圏に事業所・拠点等を有する企業・団体とその従業者等
規模	約50事業所・団体 約3,000人(目標)
取り組み期間	平成17年9月～平成18年2月
取り組みシステム	Webを活用したトラベル・フィードバック・プログラム・システムを適用
参加の要件	原則としてインターネット接続環境にあるパソコンを利用でき、E-mailによるコミュニケーションが可能な方

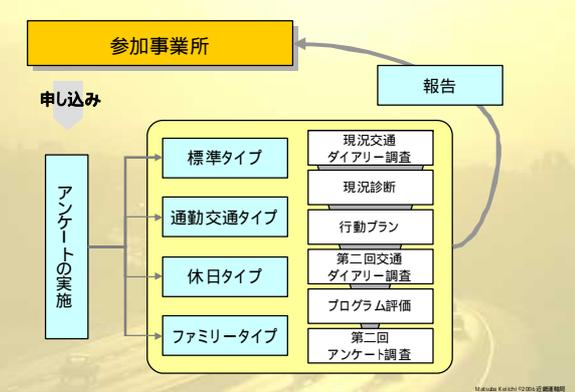
参加者数

分類	参加事業所			参加者数
	民間企業	行政団体	合計	
近畿管内	28	21	49	1,504
近畿以外	38	29	67	3,020
計	66	50	116	4,524

参加事業所

業種	参加事業所数		主な参加事業所名(近畿管内の主な事業所)
	近畿管内	近畿以外	
製造業	22	20	ユニチカ株式会社宇治事業所、宇治製菓株式会社、任天堂株式会社宇治工場、関西ペイント株式会社、日立マクセル株式会社(大阪工場)、小野事業所、京都事業所、泉州電業株式会社、株式会社ロプテックス、グンゼ株式会社(北海道支社、東北支社、SO2事業本部、宮津工場、久世工場)、グンゼ物流株式会社、九州グンゼ株式会社、大日本住友製薬株式会社、関西日本電気株式会社、サンスター株式会社、ダイキン工業株式会社(本社、堺製作所)、京セラミタ株式会社枚方工場
運輸・通信業	1	2	川相商事株式会社
卸売り小売業	0	3	
金融・保険業	1	0	株式会社滋賀銀行
サービス業	4	13	株式会社環境リサーチセンター、ユニクル株式会社、都市クリエイト株式会社、大阪交通労組組合
公務	21	29	宇治市、山城広域振興局、大阪府みどり公社、大阪府土木部(茨木土木事務所、枚方土木事務所、鳳土木事務所、富田土木事務所、池田土木事務所、岸和田土木事務所、八尾土木事務所、交通道路室)、大阪府環境農林水産部、大津市、和泉市土木上下水道部、奈良県、奈良市、国土交通省総合政策局、関東運輸局、埼玉運輸支局、栃木運輸支局、茨城運輸支局
合計	49	67	

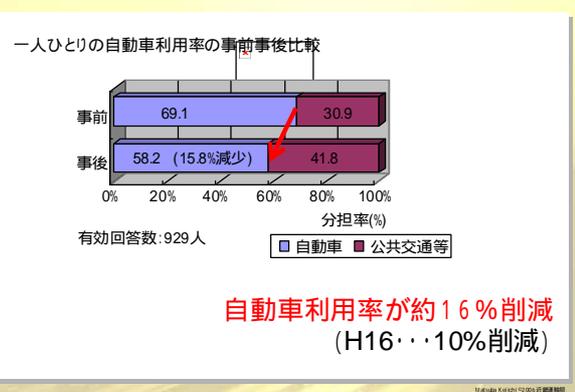
実施手順



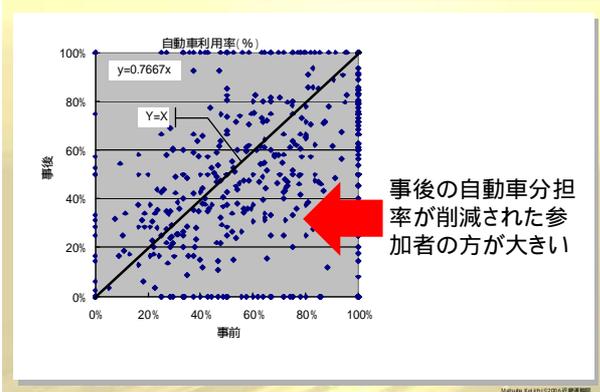
回答状況

項目	参加者数	手順1		手順2		手順3		手順4	
		アンケート1回	現況交通ダイヤリ-調査	現況診断	行動プラン	第2回調査	プログラム評価	第2回アンケート	調査
回答者数	1,504	1,239	1,191	1,226	1,185	1,150	1,156	1,139	
回答率	100.0%	82.4%	79.2%	81.5%	78.8%	76.5%	76.9%	75.7%	

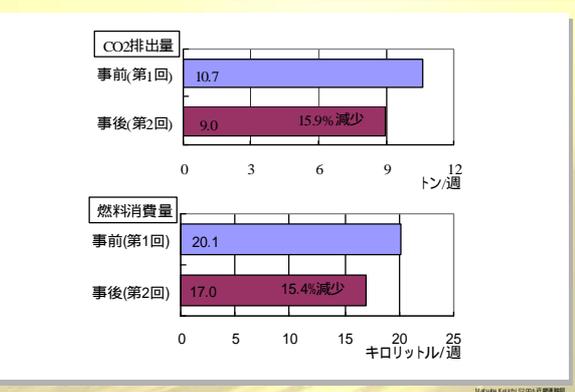
取り組みの効果(1) 自動車利用率の削減効果



取り組みの効果(2) 事前事後の自動車利用率

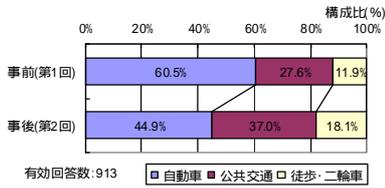


取り組みの効果(3) CO2等排出量削減効果



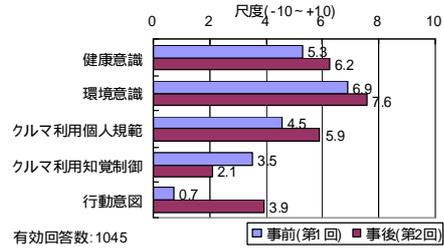
取り組みの効果(4) 交通・環境に対する意識行動と態度

自動車利用習慣強度の比較



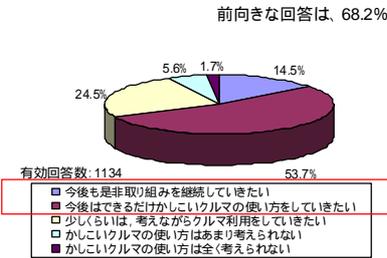
取り組みの効果(4) 交通・環境に対する意識行動と態度

交通・環境に対する態度の変化



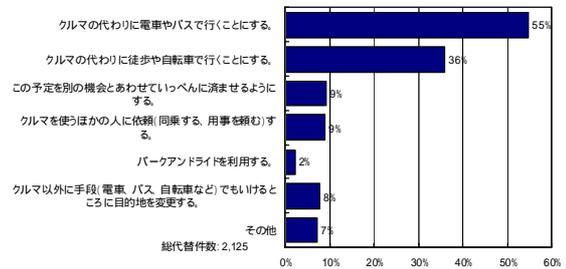
取り組みの評価

取り組みの継続意思



取り組みの評価

クルマ利用予定の変更方法



関西MM研究会

関西MM研究会の目的

- 持続可能な社会づくりに貢献するモビリティ・マネジメント技術の開発と体系化を図る。
- 主に関西地区において、MMの取り組みの普及、拡充を目指す。
- MMに関わる関係者(企業、行政、学識経験者など)の交流の場として、情報交換、情報共有を図る。

取り組みが、地域や対象とする社会固有のものとならないように、関係者が意見交換し、それぞれの施策を評価しあう場

関西モビリティ・マネジメント(MM)研究会

- 事業所交通マネジメント研究会をより幅広い分野で意見交換できるように設置
- 行政(国・自治体)、研究者、経済団体、企業の環境対策担当者を中心に活動
- 平成17年6月7日 第一回研究会
- 平成17年12月1日 第二回研究会

当初参加組織・団体

研究者: 藤井助教(東工大)、土井教授(神戸国際大)、松村助教(大阪大)
 国: 近畿運輸局、国土交通政策研究所、近畿地方整備局、近畿経済産業局
 自治体: 大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、奈良県、神戸市
 団体: 関西経済連合会
 企業: 日立マクセル

近畿公共交通利用推進等マネジメント協議会

近畿公共交通利用推進等マネジメント協議会
 第1回協議会 平成17年7月4日 10:00- 事務局: 近畿運輸局・近畿経済産業局

- 目的
 - 人流分野におけるCO₂排出削減に向け、企業等交通サービス需要サイド等関係者との協議に基づく行動を通じ、公共交通機関の利用促進等による環境負荷の小さい交通体系の構築を推進
- 協議及び実施事項
 - 公共交通利用推進施策全般に係る「地域公共交通利用推進等マネジメントアクションプログラム」の策定(進捗目標・具体的事業計画の策定)
 - 公共交通利用推進等に関する交通事業者等交通サービス供給サイド及び企業等交通サービス需要サイドの要望の把握
 - 学校教育での公共交通利用に関する啓発の検討
 - 近畿全域での公共交通利用促進に関する啓発活動
- メンバー(案)
 - 学識経験者: 近畿大学 斎藤教授 東京工業大学大学院 藤井助教 大阪大学大学院 松村助教
 - 経済界: 関西経済連合会 大阪商工会議所
 - 教育関係者: 教育委員会(未定)
 - 交通事業者: JR西日本 関西鉄道協会 近畿バス団体協議会 スルッとKANSA協議会
 - NPO: (未定)
 - 行政: 近畿運輸局 近畿地方整備局 近畿経済産業局 管内府県(6)及び政令指定都市(3)

WG 関西モビリティマネジメント研究会
 第1回研究会 平成17年6月7日 事務局: 近畿運輸局

- 目的
 - MM(モビリティマネジメント)の広がり及びWebを利用したTFP(付々&フッドP/B/A)等のMM施策支援による近畿全域におけるMMの広域化・深化
- 実施事項
 - MM全報に関する研究及び普及 Webサイトの立ち上げ Webを利用した広域的TFPの実施・検証 シンポジウム開催(6月17日・2月)
- メンバー
 - 学識経験者(東京工業大学大学院 藤井助教 大阪大学大学院 松村助教 神戸国際大学 土井教授)
 - 一般企業・IT関係者・近畿運輸局・近畿地方整備局・近畿経済産業局・各自治体等

関西MM研究会などの開催状況

H17.6.7	第一回関西MM研究会
H17.6.17	MMシンポジウム
H17.12.1	第二回関西MM研究会
H18.1.10	交通事業者(鉄道)MM連絡会議
H18.3.10	MMセミナー

MMに関する課題

取り組みの枠組みについて

- 対象となった組織(企業、地区、集合体)が、参加しやすい体制をつくれるか。
- 単にTFPを行うよりも、複合的にいろいろな施策を行うことが、中長期的に効果があるのでは無いか。
- 長期的なビジョンを考えないと、ごく一部の取り組みになってしまう。

これからのMM施策に対する考え方

効果的かつ地域に根ざしたMM施策の展開
近畿圏全体でのMM施策のレベル向上
単独市町村でなく、広域的なMM施策の展開
MMに関するノウハウを有し、地域でリーダー
となっていく人材の育成