

## 第4章 三重県の調査

### 1. 調査の概要

#### 1-1 背景・目的

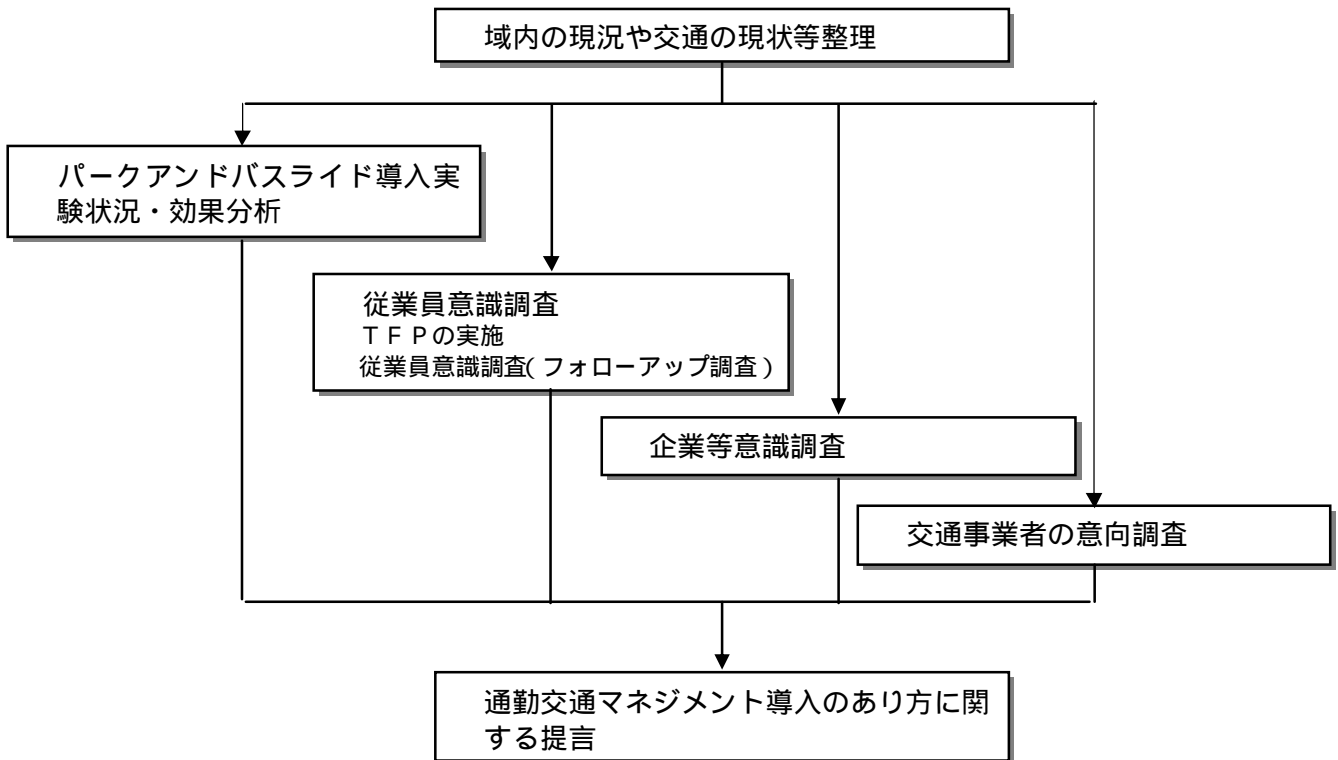
現在、四日市市、桑名市を中心とする三重県北勢エリアには、伊勢湾沿岸部の工業地帯にある企業及び名古屋都市圏にある企業に通勤する方々のベッドタウンとして、人口が増加傾向にあり、その結果、通勤目的での自家用自動車の分担率が非常に高い状況になっている一方、公共交通機関は存在するものの鉄道路線、バス路線から外れる交通不便地域も多く存在し、通勤に公共交通を利用しづらい状況でもある。

本調査は、「三重県環境行動計画モデル事業」の各事業と連携しながら、パークアンドバスライド（以下、P & B R）の先行的な社会実験に併せて通勤バス等を活用した通勤マネジメントの導入実験を行い、マイカー通勤から公共交通機関への転換を目指した通勤バス路線の設定、効果的なP & B R 駐車場設置方策等を調査し、地の都市においても普及可能であり、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した。

#### 1-2 調査内容

本調査では、域内の現況や交通の現状等を整理した。それをもとに、パークアンドバスライド実験及び効果分析、従業員意識調査、企業等意識調査、交通事業者の意向調査を実施し、その結果をもとに通勤方法をマイカーから公共交通へ転換するための施策について検討した。

以下に調査フローに示す。



- \* TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）とは、モビリティ・マネジメントの一手法であるコミュニケーション法の中で、行動プラン法（個々人が、望ましいと思う行動プランを作成して記述する）やフィードバック法（個々人の行動を測定し、結果情報をフィードバックする）を組み合わせ提供し、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムである。
- \* 従業員意識調査（フォローアップ調査）は、当初予定していなかったが、TFP調査では参加者が想定よりも少なかったため、その原因を調査することを目的として実施した。

## 2 域内の現況や交通の現状等整理

三重県では自動車分担率が高く、自動車による二酸化炭素排出量は運輸部門の総排出量の9割以上を占めている。また、通勤交通の集中により、朝夕の幹線道路の渋滞が著しいことも二酸化炭素増加の要因のひとつである。

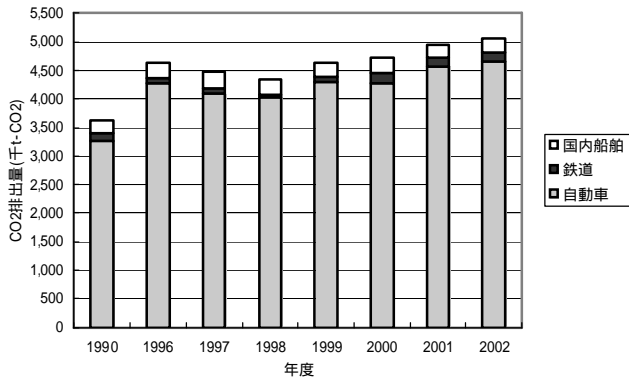


図 三重県の運輸部門二酸化炭素排出量の内訳

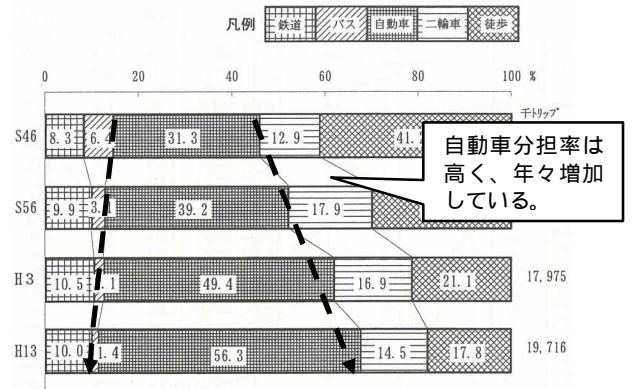


図 代表交通手段別構成比の推移  
(中京都市圏：第1回圏域集計)

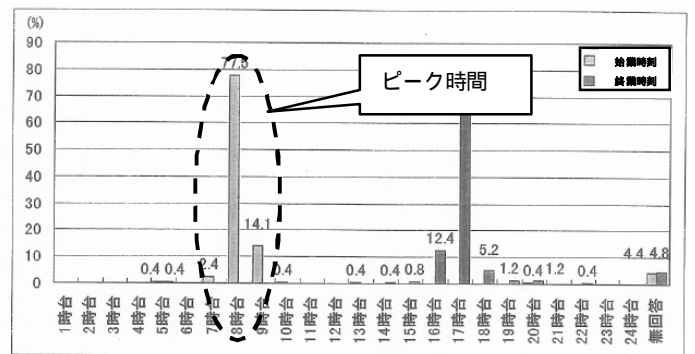


図 事業所の始業時刻、終業時刻  
出展：四日市市地域県単道路調査 (交通渋滞調査および交通円滑化対策検討) (H16.3)

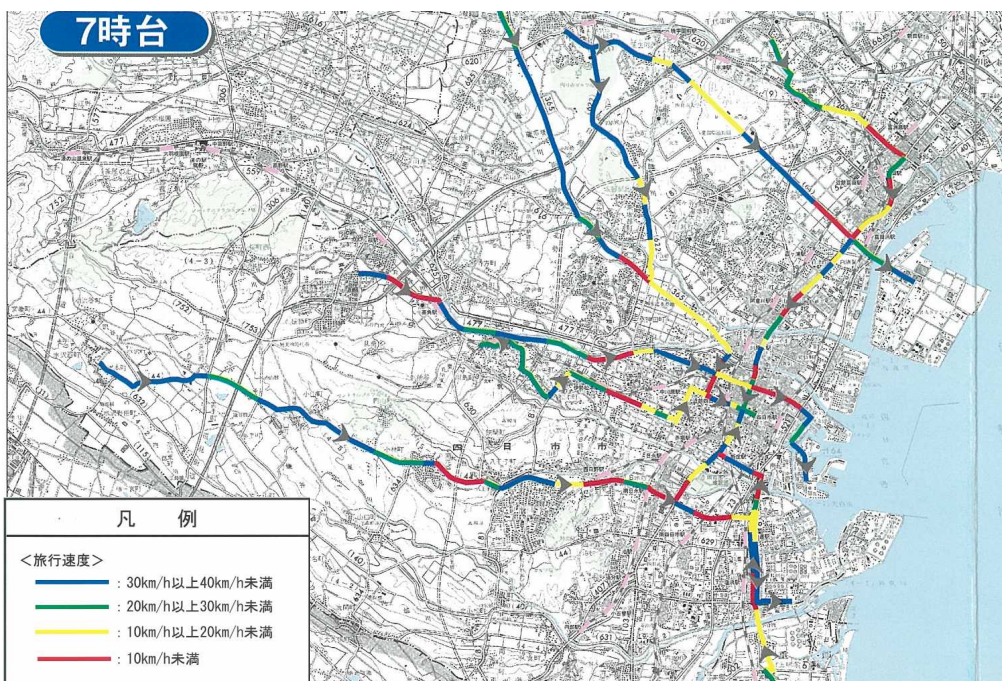


図 朝7時台の四日市における渋滞の状況  
(調査日：平成15年3月4日(火))

四日市市霞地区はバス路線の廃止により公共交通での通勤ができない。公共交通のある地域でも、運行本数が少ない、乗継が不便である等の課題があり、利用者は減少傾向にある。

(H13 割合 (%) - H3 割合 (%))  
 : 全域で 0.6 ポイント減少

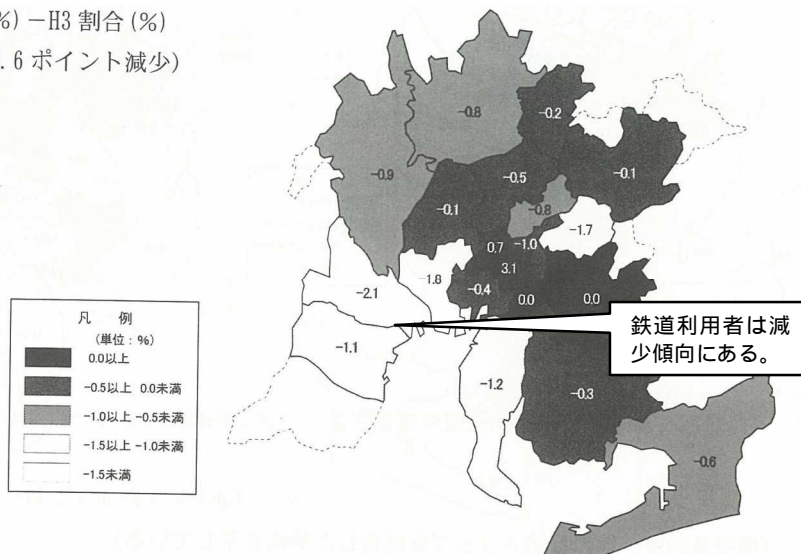


図 地域別発生集中トリップ数の鉄道利用割合の増減 (第3回圏域集計)

出典: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

既往のアンケート調査では、公共交通の利便性向上を求める意見が多い。一方で、三岐鉄道北勢線における近年の利用者減少傾向を踏まえると公共交通サービス水準の向上が必ずしも利用者増につながるとはいえないことが懸念される。

- 北勢線のサービス水準を改善する (高速化、増発など)
- 北勢線の駅へのバス路線を整備する
- 自転車から北勢線に乗り換えできるよう駐車を整備する
- バスの走行環境を改善する (バスの優先化など)
- 駅の周辺に商業・文化施設などを誘導し駅の魅力を高める
- 沿線の企業や学校と連携し公共交通の利用増加を図る
- 沿線住民が北勢線をサポートできるような仕組みを考える
- 自動車の相乗りなどによって自動車交通量を減少させる
- 自動車交通量を規制し自動車から公共交通への転換を図る

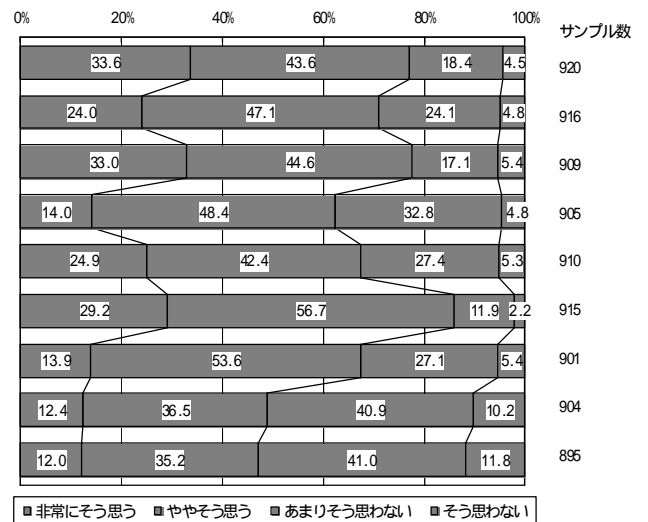


図 三岐鉄道北勢線の交通施策に対する意向

出典: 三岐鉄道北勢線の利用促進と地域振興プログラム策定に関する調査報告書 (H16. 9)

### 3 アンケート調査等の実施概要

#### 3 - 1 パークアンドライド及び通勤バスの導入実験

##### 調査目的

本実験バスは「三重県環境行動モデル事業」との連携事業のひとつとして平成18年3月から本格運用が実施予定となっているパークアンドバスライドの試験運行であり、地元事業所の従業員に「マイカー通勤」から「バス通勤」に変えてもらい、四日市市内中心部の渋滞緩和によりCO<sub>2</sub>排出量を削減し、地球温暖化を防止することを目的とするものである。

##### 実験概要

P & B Rの駐車場はジャスコ四日市尾平店に確保し、朝5便、夕方6便の通勤時間帯に直通バスを駐車料金及びバス運賃を無料で運行した。なお、実験の4, 5日目には利用者に対してアンケートを行った。



図 実験バス運行の様子

##### 実験日時

平成17年12月12日(月)  
～平成17年12月16日(金)

##### 広報方法

11月中旬より、対象となる企業(10社)及び四日市市役所を直接訪問して依頼するとともに、下記のようなチラシをメールで配布し、従業員への広報を呼びかけた。

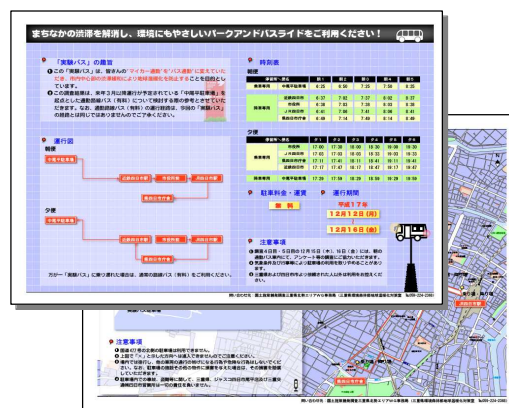


図 チラシ

##### 実験参加者

実験期間中(5日間)の利用者数の合計は72人であった。

便名	朝1便	朝2便	朝3便	朝4便	朝5便	計
利用者数(人)	0人	1人	16人	46人	9人	72人

#### 3 - 2 三重県北勢エリアにおけるTFPの実施

##### 調査目的

三重県北勢エリアでは、事業所までマイカー通勤している人が大変多く、朝の特定時間帯に渋滞を引き起こしており、結果としてCO<sub>2</sub>が多く排出され、地球温暖化の原因のひとつとなっている。そこで、これらの事業所のマイカー通勤している従業員に対し、環境負荷の小さい通勤方法(以下「ECO通勤」という。)へ転換してもらうことを目的として、TFP調査を実施した。

## 調査概要

三重県北勢エリアにおけるTFP調査はインターネット上で実施した。手順を以下に示す。

### ユーザ登録

実験の参加者は自分がE C O通勤を実践する日を決め、E-mail アドレス、I D、パスワード、体重等を登録する。  
(体重は通勤で消費するカロリーを計算する上で必要なため、登録してもらった)

### Step.2 通勤計画作成

参加者自らが職場への実践可能な通勤計画を作成する。作成するにあたっての支援策として、三重県内の移動情報(三重県P&R施策の公式HP、みえりあ)をあわせて提供した。通勤計画として、『時差出勤』『交通手段の変更』『相乗り』の3種類を作成できるようにした。



### Step.4 アンケート

E C O通勤に関する全般的な質問を実施した。

### Step.1 現行登録

現在の職場への通勤方法(マイカーで通勤している人のみを対象)を登録する。登録された情報のうち、車種、距離、時間等から1回の通勤で排出されるCO<sub>2</sub>の量とカロリー消費量を算出し、確認できるようにした。



### Step.3 実施登録

E C O通勤を実際に実施し、その通勤方法を登録することによって、現在の行動とE C O通勤を実施した場合のCO<sub>2</sub>排出量とカロリー消費量の増減をグラフによって表し、その効果を視覚的に示した。



## 調査期間

平成 17 年 12 月 12 日 (月) ~ 平成 18 年 1 月 20 日 (金)

## 広報方法

11 月中旬に、北勢エリアに存在する企業(10 社)を訪問し、企業担当者に参加に対する要請を行った。

また、実験中も参加に対する要請をメールや訪問により度々実施するとともに、企業に対して参加促進を呼びかけるチラシを各企業 100 部ずつ配布し、参加を呼びかけた。

## 参加者

参加登録者数 : 71 名

エコ通勤実践日数 : 計 165 日 それ以外は通常出勤、もしくは未入力

アンケート回答者数 : 58 名

### 3 - 3 従業員意識調査（フォローアップ調査）

#### 調査目的

本調査はE C O通勤に対する従業員の意識について把握することを目的として実施したものである。また、( 2 )で示したT F P調査では想定よりも参加者が少なかったことを受け、そのフォローアップを行うために実施したものである。

#### 調査方法

本アンケート調査は、T F P調査の終了時点にあわせて、T F Pの協力を要請していた10事業者のうち7事業所に対しアンケート調査票を計619通を配布し、409通の回答を得た。

#### アンケート記入期間

平成18年1月26日(木)～平成18年2月1日(水)

#### アンケート内容(例)

- ・ E C O通勤に対する意識
- ・ T F P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 等

### 3 - 4 企業等意識調査

#### 調査目的

本調査はE C O通勤に対する企業等の意識を把握することを目的として実施したものである。さらに、通勤交通マネジメントは今後も引き続き継続していくことが望まれており、今回のアンケートはその第1段階の対話であるとの趣旨も含んで実施したものである。

#### 調査方法

本アンケートはE C O通勤実験の終了時点にあわせてT F P調査を依頼していた事業所にアンケート調査票を送付し、郵送にて回答を依頼した。10事業所中8事業所より回答があった。

#### アンケート記入期間

平成18年1月26日(木)～平成18年2月1日(水)

#### アンケート内容(例)

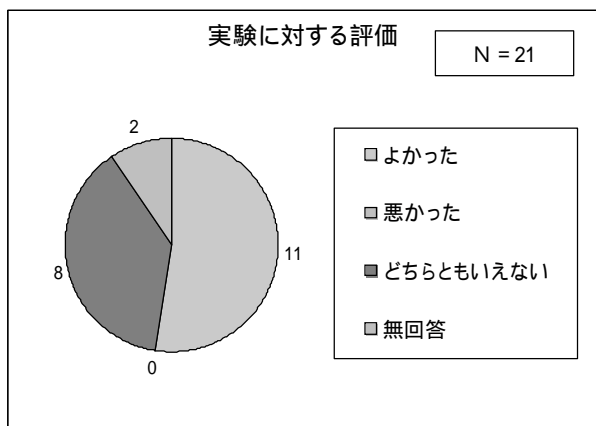
- ・ マイカー通勤抑制に対する意識
- ・ マイカー通勤抑制対策の実施の可能性とその理由 等

## 4 アンケート調査等の結果

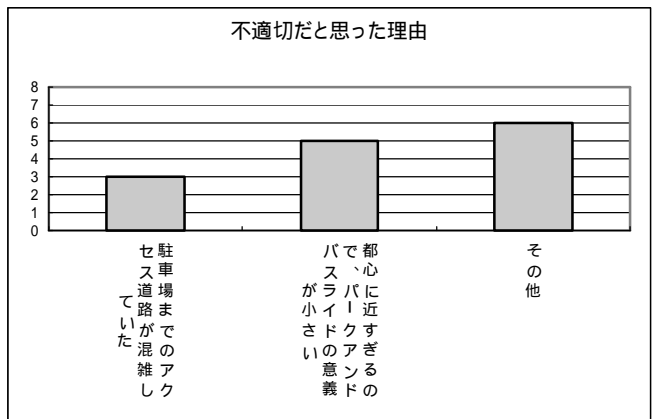
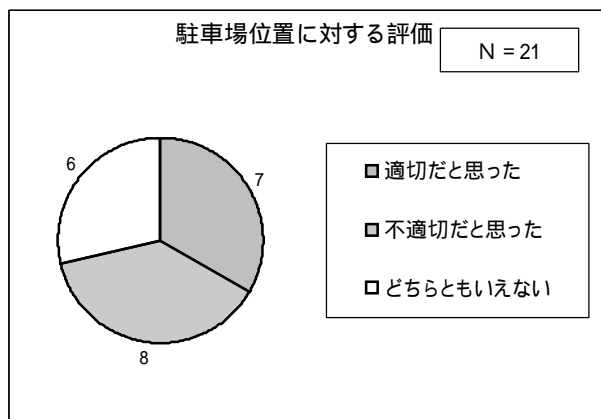
### 4 - 1 P & B R 実験バスのアンケート結果等

本取組を広げ、190人（本駐車場で確保できる駐車台数）の交通手段を一日平均20kmの自動車走行距離を削減し、1年間（平日220日）連続して実施すると仮定した場合、全部で約58トンの二酸化炭素を削減することができる。

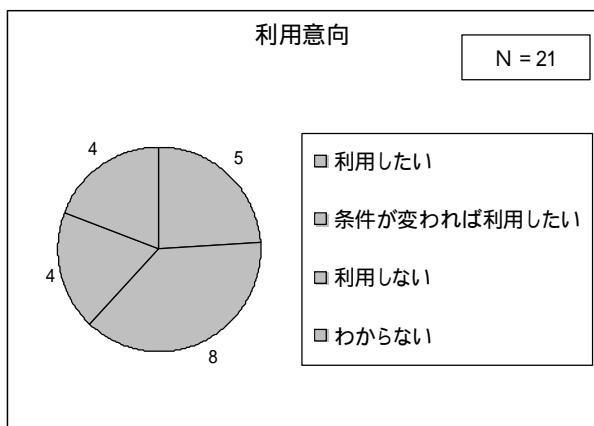
実験準備期間が短くPRが十分でなかったため、利用者数は少なかった（5日間合計で72名）。実験に対する評価はまずまずであったが、最終バスが早い、駐車場の位置が適切でないという意見があった。



- 【よいと思った理由】
- バスの定時性が守られた。
  - ノンストップなのでイライラしなかった。
- 等
- 【悪いと思った理由】
- PRが不足していた。
  - 最終バスが早い。
- 等



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として「通勤手当の見直しが必要」との意見があった。



- 【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 - 2 T F P 調査とフォローアップ調査が示唆すること（通勤者の意識調査）

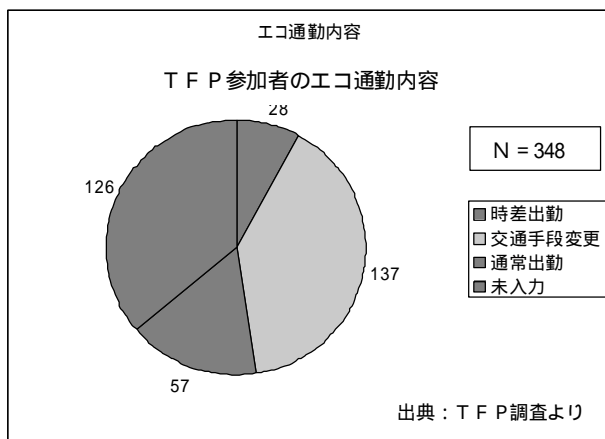
T F P 調査への登録者はわずか 71 名にとどまった。その原因を確認するため追加で行ったフォローアップ調査では 409 通の回答を得た。

T F P への参加人数は少なかったものの、エコ通勤を実施した場合の二酸化炭素総排出量は実施しない場合の二酸化炭素総排出量と比較して、約 29% の削減が予想された。

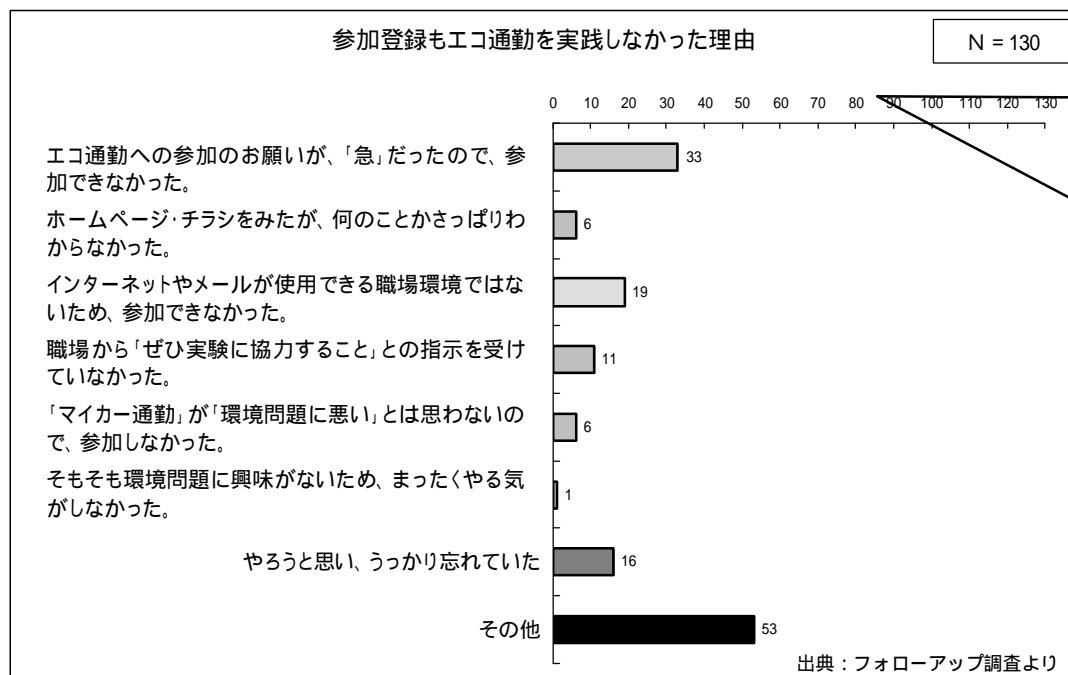
三重県北勢エリアでは全部で 24 万人程度の従業員が従事している。本取組を広げ、三重県北勢エリアにおいて 1 年間（平日 220 日）連続して実施すると仮定した場合取り組む人数割合によって以下の量の二酸化炭素を削減することができる。（（ ）内の数値は三重県北勢エリアにおける運輸部門の二酸化炭素総排出量に対する割合を示す）

10%の人が実施	約 4572t -CO <sub>2</sub> (約 0.1%)
50%の人が実施	約 22862t -CO <sub>2</sub> (約 0.5%)
100%の人が実施	約 45725t -CO <sub>2</sub> (約 0.9%)

T F P 調査の参加はそれほど多くなく、また、登録したにもかかわらずエコ通勤を実践しなかった人も多かった。その理由として広報が十分でなかったこと、公共交通手段そのものが不備であったことが原因との意見が多かった。



- 実験の登録者は 71 名であったが、実際に入力した人は 58 名にとどまった。また、5 日間のすべての日を入力していただけない方もいた。
- エコ通勤の内容は交通手段の変更が最も多かった。



実施しなかった理由として、「急だったため参加できなかった」「インターネットやメールが使える環境でなかった」等があげられた。



次回参加するための条件として、以下の意見があった。

次回参加するための条件として以下の意見があげられた。

- 広報のやり方を変える (287 サンプル)
- 実験の方法を変える (188 サンプル)
- 代替交通手段を確保する (201 サンプル)
- まず公務員がやり、県民にアピールしてからやるべき。
- 職場のフォローが必要である。

広報のやり方を変えると答えた理由は以下の通り。

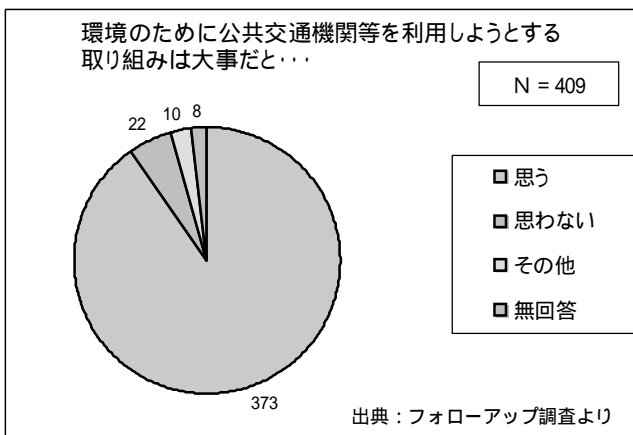
- 十分な広報期間をもって従業員に広報すべき。(165 サンプル)

実験のやり方を変えると答えた理由は以下の通り。

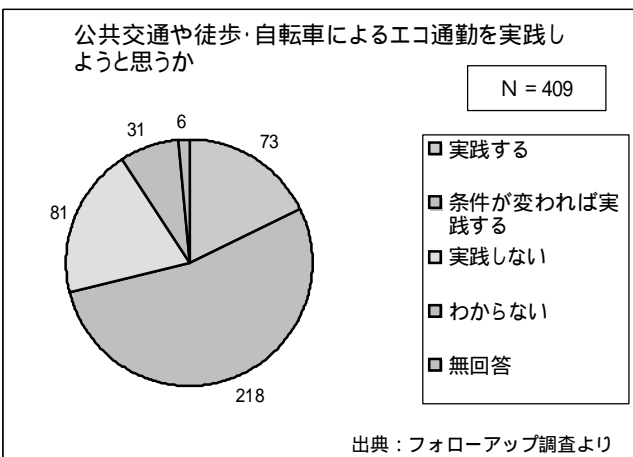
- インターネットやメールによるアンケートをやめて紙に印刷して配布する (112 サンプル)
- 実験期間を延長する (68 サンプル)
- 寒い時期や多忙な時期は避ける (5 サンプル)

出典：フォローアップ調査より

参加者の環境に対する意識は高く、地球温暖化は重要な問題と考えており、条件が変われば公共交通を利用しようと思っている人が多い。

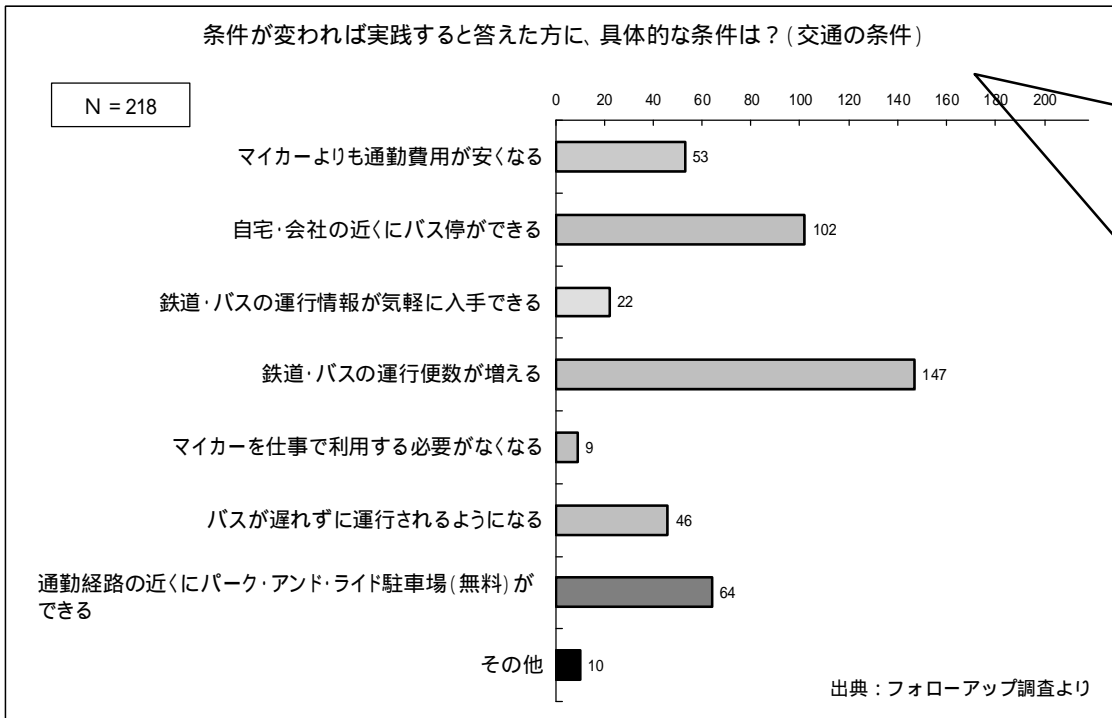


- 環境への取組は大切であると思う人が大半を占めた。

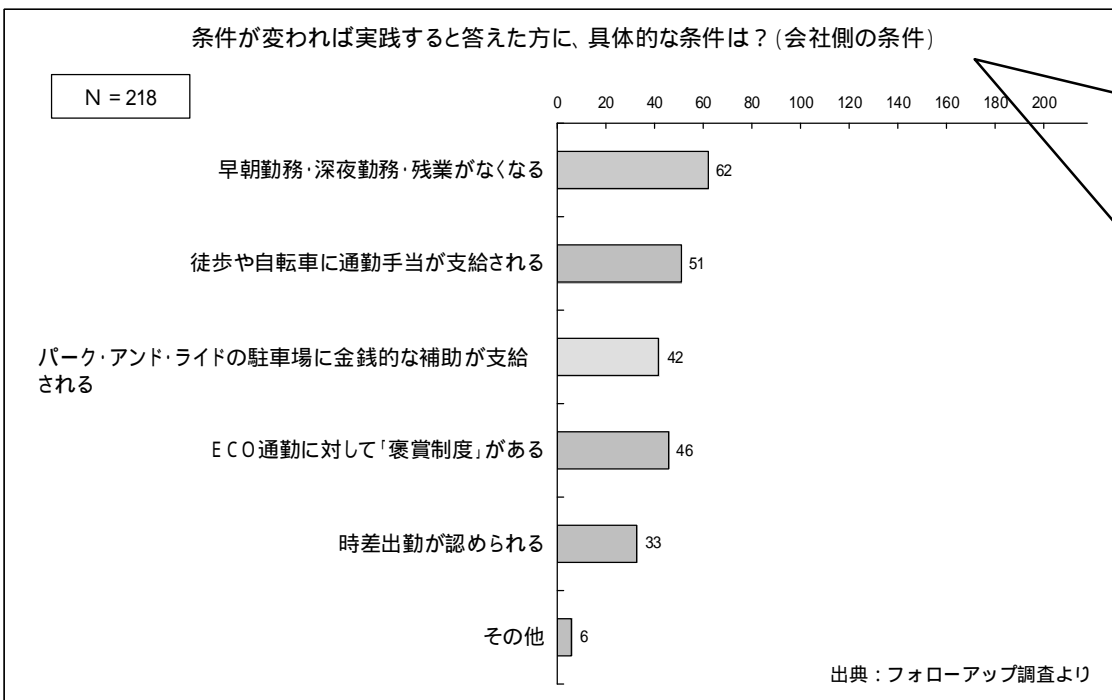


- 409人中73人(約18%)が転換可能と回答した。
- また、半数以上の人「条件が変われば実践する」と答えた。

転換条件としては、公共交通のサービス水準向上だけでなく、職場環境の影響（例：通勤手当や残業問題等）も大きい。



条件が変われば実践すると答えた 218 人に具体的な条件を聞くと、交通の条件として「鉄道・バスの運行本数の増加」「自宅・会社の近くへのバス停の設置」を多くの人が答えた。

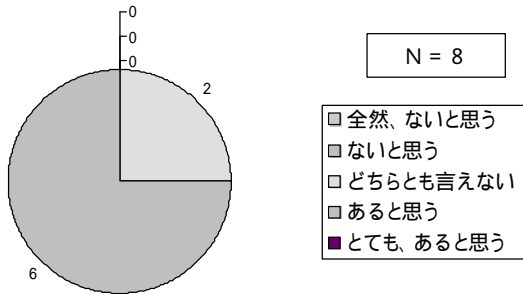


また、会社の条件として、「早朝勤務、深夜残業がなくなる」「徒歩や自転車に通勤手当が支給される」を多くの人が答えた。

### 4 - 3 通勤交通に対する企業の意識調査

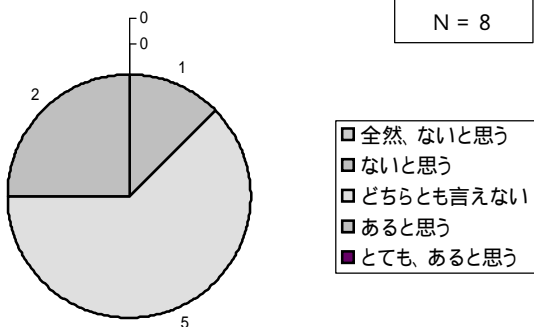
多くの企業が通勤バス等の代替手段を持っていないし、また導入の予定もない。(手間と費用がかかる)  
また、マイカー通勤の抑制が重要であると考えながらも企業のイメージアップや経費節減といったメリットにつながるとは思っておらず、マイカー通勤の抑制は困難であると考えている。

マイカー通勤抑制は企業の社会的責任のひとつであるという意識が...



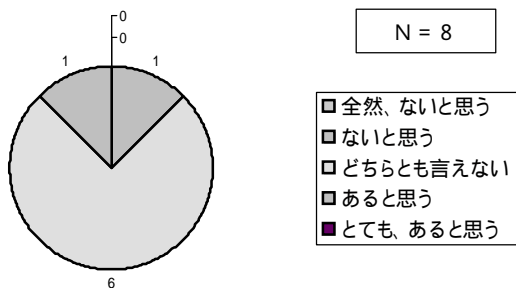
➤ マイカー通勤抑制が企業の社会的責任であると考えている企業は6社であり、マイカー通勤抑制に対する意識が高いことはうかがわれた。

マイカー通勤抑制が会社のイメージアップにつながるという意識が...



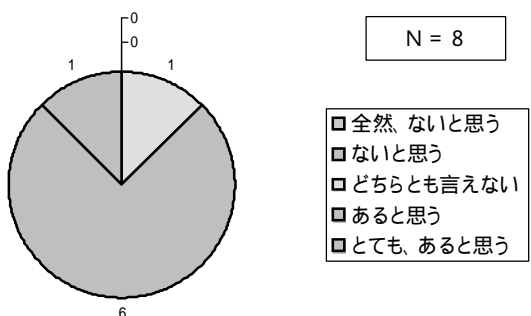
➤ マイカー通勤の抑制が企業のイメージアップにつながると考えた企業はわずか2社であり、ほとんどの企業が「どちらともいえない」と答えた。

マイカー通勤抑制は経費節減につながるという意識が...



➤ マイカー通勤の抑制が企業の経費節減(利益の向上)につながると考えた企業は1社のみで、大半の企業が「どちらともいえない」と答えた。

マイカー通勤抑制は難しいという意識が...

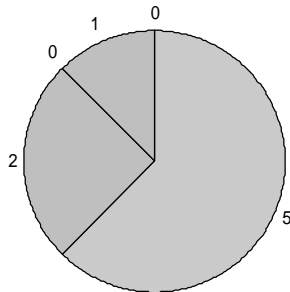


➤ ほとんどの企業がマイカー通勤の抑制を難しいと考えている。

マイカー通勤抑制は従業員の反対があって難しいと思っている。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具体的に検討することは…

N = 8



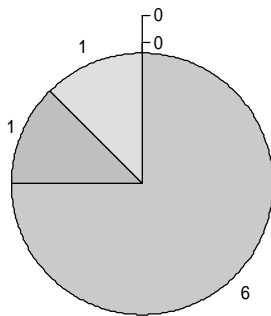
- 絶対、あり得ない
- やや、あり得る
- あり得る
- 十分、あり得る
- 無回答

【難しいと答える理由】

- 従業員の反対が予想される（6サンプル）
- 全社統一の規定があり、労働組合との調整が必要（2サンプル）

通勤手当の見直しについて具体的に検討することは…

N = 8



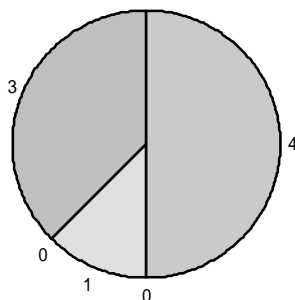
- 絶対、あり得ない
- やや、あり得る
- あり得る
- 十分、あり得る
- 無回答

【難しいと答える理由】

- 従業員の反対が予想される（5サンプル）
- 全社統一の規定があり、労働組合との調整が必要（2サンプル）

駐車場の削減について具体的に検討することは…

N = 8



- 絶対、あり得ない
- やや、あり得る
- あり得る
- 十分、あり得る
- 無回答

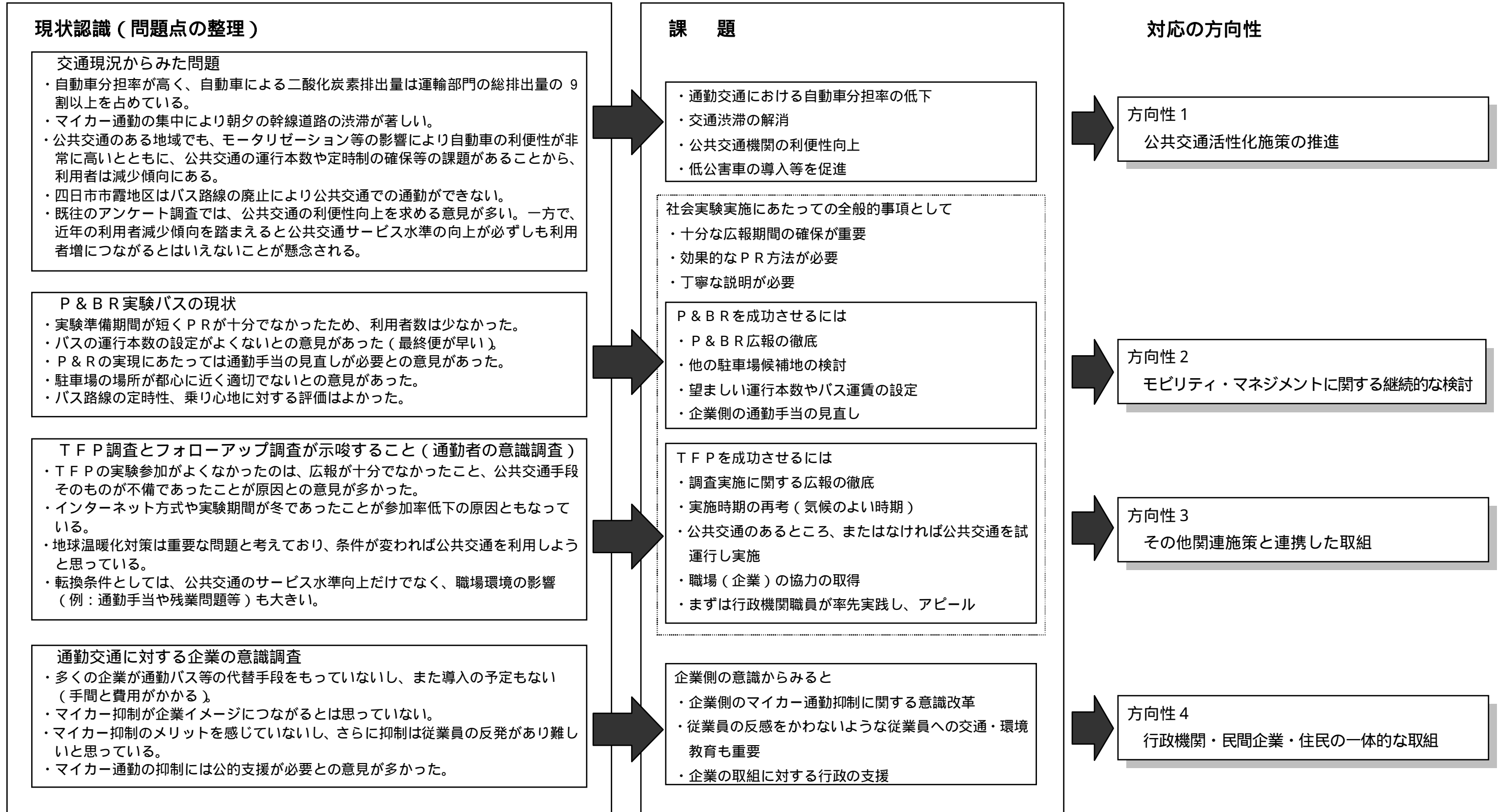
【難しいと答える理由】

- 従業員の反対が予想される（4サンプル）
- 現在でも不足しているのに削減する理由が見当たらない（3サンプル）

## 5 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言

### 5 - 1 地区の問題点・課題と解決の方向性

以上の調査結果を踏まえ、地区の問題点・課題と解決の方向性を以下の通りまとめた。



## 5 - 2 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言

5 - 1の問題・課題と解決の方向性の関連を踏まえ、三重県北勢エリアにおける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：公共交通活性化施策の推進

本調査地域では、四日市市の渋滞対策や三岐鉄道北勢線の活性化計画等、様々な交通施策やまちづくり計画等が策定されており、具体的施策が推進されているところである。これによって、例えば北勢線では利用者数が対前年度に比べ大幅に増加するなど着実に効果を上げている最中である。また、平成19年には、近鉄名古屋線におけるICカードの導入等先進的な交通施策も導入される予定である。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である。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

#### 公共交通の利用促進に係るソフト・ハード施策の実施

##### ア) 鉄道・バスの利便性向上

- ・軌道強化、曲線改良、行き違い設備の整備等による高速化
- ・運行本数の増便
- ・車両の冷房化などによる利便性向上
- ・バスの走行環境を高める優先走行方策等の導入

##### イ) マルチモーダル施策の推進

- ・駅前広場整備、パークアンドライド、駐輪場整備、アクセス道路整備等基盤整備
- ・沿線駅のパークアンドライド駐車場利用促進キャンペーンの実施
- ・商業施設駐車場を活用したパークアンドライドの他の候補との検討  
バス路線は既存路線の活用を念頭に置いた駐車場候補地を検討
- ・鉄道駅付近での新規パークアンドライド駐車場の整備に関する可能性検討

：事業主体となる機関      ：事業主体を支援する機関

短期：概ね5年以内を目標      中長期：それ以上の時間を要する事業

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
鉄道・バスの利便性向上					→	
マルチモーダル施策						
・駅前広場、駐車・駐輪場等基盤整備					→	→
・利用促進キャンペーン					→	→
・商業施設駐車場を活用したP&R検討					→	→
・新規P&R駐車場整備の検討					→	→

## まちづくり計画との連携

- ・桑名駅東西地区の区画整理事業、東西自由通路の整備
  - ・東員駅前道路の整備
  - ・近鉄富田駅西口駅前広場の整備
- ほか

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
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

### ア) 低公害車の導入

- ・バス事業者における低公害車（CNGバス等）の導入

### イ) 公共交通利用促進に係る新規サービスの開発

- ・近鉄名古屋線でのICカード導入にあわせた新規利用促進サービスの開発

例) 交通エコポイント制度の導入検討、沿線商業施設での買い物カードとしての活用、その他公共交通との共通乗車券化など、新規割引サービスの可能性についての検討

- ・パークアンドライド駐車場の利用促進に係る新規サービスの開発

例) 駐車場代として商品券購入方式の可能性検討、駐車料金と公共交通料金の一体割引サービスの可能性検討 など

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
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						
・ICカードを活用した新規サービス開発*						→
・P&Rに関する新規サービス開発						→

\* : システム開発運営事業者等が事業主体となる

## 方向性2：モビリティ・マネジメント（MM）に関する継続的な検討

本調査では、昨今公共交通活性化の新たな対策として期待されているモビリティ・マネジメントを念頭におき、大阪府での成功事例でもあるインターネットを活用したTFP（トラベル・フィードバック・プログラム）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。一方で、本調査で行ったTFP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も中・長期的な視点で継続的に実施することが望ましい。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

### MMノウハウの開発と伝承

例) 本調査で開発したTFPシステムの改良と継続的な運用

MMマニュアルやプログラムの作成

住民を対象としたMMの実施

## 社会実験等を通じたMMの効果検討

- 例) 本調査の対象企業や新規開拓企業を対象としたマイカー通勤抑制のお願い  
 本調査で開発したTFPシステムを活用したMMの可能性検討  
 定期的な「ノー・マイカー月間」や「各種社会実験」の実施

## MM手法検討体制の確立

- 例) 通勤交通マネジメントを推進する協議会等検討組織の設置  
 本調査のWGを継続するか、既存組織に付加するか等の具体策は今後検討  
 MMに係る行政機関担当部局の確立  
 企業を対象としたMM勉強会や出前講座等の開催等によって企業側の意識改革を醸成  
 将来的には企業側がMM担当窓口を設置し、自発的に取り組むことを目指す  
 県・市町職員を対象としたMMの実施  
 まずは公務員が率先して、マイカー通勤を抑制することで、民間企業への波及を狙う

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
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					→	

## 方向性3：その他関連施策と連携した取組の推進

本地域では、「北勢線対策推進協議会」や「四日市地球温暖化対策地域協議会」等、交通・環境に関する各種取組が既に実施されている。また、国の機関においても、EST（環境的に持続可能な交通）事業（国土交通省、環境省）や低公害車等普及促進事業（経済産業省、国土交通省）など、地球温暖化対策に向けた各種支援制度の拡充が図られ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、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。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

### 四日市地球温暖化対策地域協議会等地元の交通・環境対策組織との連携

- ・ 四日市地球温暖化対策地域協議会や北勢線対策推進協議会などの既存の関連組織のなかでマイカー通勤の抑制に関する各種取組を協議するよう関係機関への働きかけ

### 国の機関が推進する各種地球温暖化対策との連携

- ・ ESTモデル事業（平成17～19年度）

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
地元の環境対策組織との連携					→	
各種地球温暖化対策との連携					→	



## 方向性4：行政機関・民間企業・住民の一体的な取組の推進

マイカー通勤から公共交通機関等への通勤転換にあたっては、通勤者の意識改革によりマイカー利用を抑制してもらうことが必要である。そのため、行政機関の取組にとどまらず、通勤者個々人や企業側の意識改革によるものが大きい。そのため、地球温暖化防止を目指した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。さらに、これらの取組は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と考えられる。

以上を踏まえ、具体的な施策と関係機関、実施スケジュールを以下のように整理する。

### 連携体制の確立

- ・(2) で示した協議会等組織の活用
- ・県と市町担当者の連携による事業者への協力要請
- ・国関係機関や県関係部局との連携によるキャンペーンや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

- ・企業褒賞制度などの導入可能性について検討を支援
- ・地域通貨や交通エコポイント等公共交通利用促進策の導入可能性の検討

### 民間企業・住民への交通・環境教育の実施

- ・行政職員を対象とした交通・環境教育
- ・住民等を対象とした交通エコロジー教室などの開催
- ・地球温暖化防止活動推進員を活用した普及啓発
- ・行政職員、民間企業職員を対象とした「交通環境教育プログラム」の開発

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	三重県	市町	交通事業者	短期	中長期
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 キャンペーンや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					→	
民間企業・住民への交通・環境教育の実施						→