

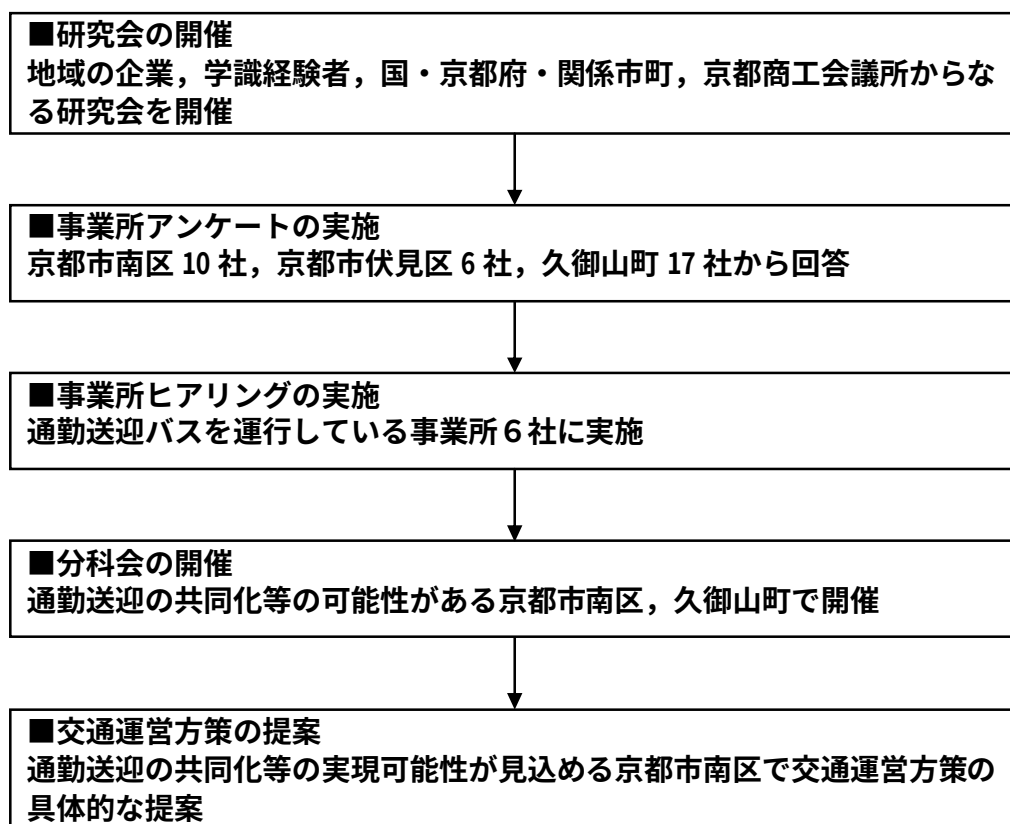
第5章 京都府の調査

1. 調査の概要

これまでに実施された京都府南部地域の企業を対象とした通勤交通に関する各種調査や交通運営に関する提言を受けて、通勤交通の省エネルギー化のために企業が求める交通サービス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した。

対象地域は通勤時の自動車利用率の高い京都市南区，同伏見区，久御山町。

本調査を進めるにあたって研究会及び分科会を設置し，地域に立地する事業所を対象とした通勤交通に関するアンケートを実施し検討を進めた。



図表 -1.1 本調査の流れ

2. 調査実施内容

2.1 調査の目的

京都議定書の発効やエネルギーの使用の合理化に関する法律が改正されたことに伴い，通勤交通の省エネルギーが求められており，対象地域の事業所が抱える通勤交通などの課題を解決していくため，新たな枠組みの提案を行う。

対象地域には以下のような課題がある。

- ・ 対象地域における立地企業の通勤交通を初めとする運輸部門の自動車交通への

依存は高い。

- ・ 平成 16 年度の京都府のアンケート調査（京都府南部地域対象）において、自動車から公共交通に転換できない理由に、事業所までの公共交通の不便さがある。
- ・ 大規模事業所では、独自に送迎バスを運行できても、事業所の規模によっては独自運行が難しい。
- ・ 他の事業所の通勤者の通勤交通の情報は知り得ないし、ましてそれを調整するような組織はない。
- ・ 京都市と周辺市町村間を行き来する交通に着目する。

このような状況を踏まえて、“企業と行政の対話”を通じて、具体的地区での“通勤交通などに対する取り組み方策の提案”をおこなった。

2.2 企業と行政の対話の機会

地域の通勤交通等を考える場を設定し、交通の現状についての情報提供を行い、企業からは交通サービスに関するニーズを聴取し、企業と行政、企業と企業間の意見交換をおこなった。実施に当たっては、地域の関係企業の経営者にお集まりをいただく形で研究会を開催した。

2.3 アンケート調査、ヒアリングの実施

研究会においてアンケート調査を実施し、それぞれの企業の自動車通勤削減に向けた取り組みについてさらにヒアリングを実施し、企業の自動車通勤に対する考え方、方向性を確認した。

2.4 現在の資源を活用した質の高い、実現性のある通勤交通サービス

アンケートの中で、通勤バスの共同運行に意義を見だし、実施意向を持っている京都市南区・久世工業団地周辺の事業所に対して、共同運行交通システムの方策を検討し、実現性のある提案を行った。

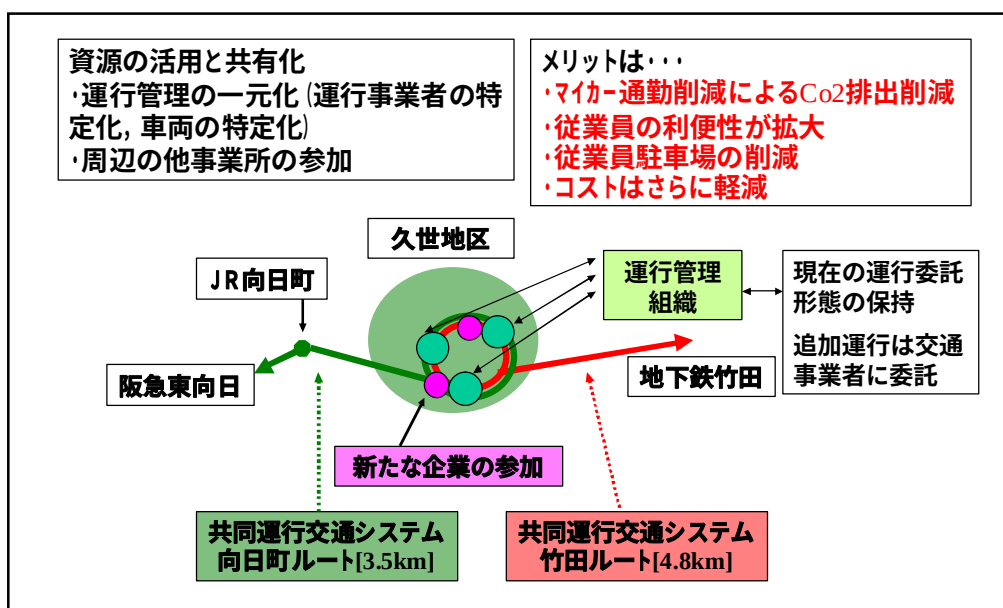
① 久世地域・共同運行交通システムのイメージ

京都市南区・久世工業団地周辺では最寄り駅までの通勤に個別バスを運行しており、これを複数の事業所で相互利用する。久世工業団地と最寄り駅となるＪＲ向日町駅・阪急東向日駅への「向日町ルート」、地下鉄・近鉄竹田駅への「竹田ルート」について検討を行った。

また、このシステムでは現行の運行に加え、“通勤時間帯の共同運行サービス水準の向上（増便）”、“業務等で利用できる昼間時運行”、“終業時間後の残業者に対するサービスの提供”など、サービス水準を高め、参加企業の事情に合わせたきめ細かな対応を提案している。



図表 2.1 共同運行交通システムの運行イメージ（起終点，ルート）



図表 2.2 共同運行交通システムの実現化

また、交通運営組織では、企業のトップや従業員に対して、“かしこいクルマの使い方”の講演会や通勤交通のアドバイスをする交通コーディネータなどを提供することで、企業や従業員の環境への取り組みなどへの効果も期待できる。

② 共同運行交通システムのめざすもの

- ◆マイカー通勤削減による Co2 排出削減
- ◆従業員の利便性の拡大
- ◆従業員駐車場の削減
- ◆通勤交通等に関わるコストの軽減

共同運行交通システムを実現により自動車通勤者を公共交通に転換させ、Co2 排出削減など温暖化対策につながることはもとより、企業独自の送迎バスの共同化による利用者の利便性向上と運行主体の一元化、車両の特定化、さらに周辺事業所の参加により企業のコスト削減が期待できる。

既に独自運行をおこなっている企業にとっては、利便性の向上とコスト削減がおこなわれ、新規に参加する企業にとっては、従業員の利便性向上が期待され、企業と交通システム運行者との間に交通運営組織を設けることで、企業の事務量の軽減など見えないコスト軽減も期待される。

2.5 今後の方策

今回の提案に基づき、送迎バス（ジャンボタクシー）の共同化を試行し、具体的な課題や費用負担など実務面での検証が必要である。

試行に当たっては、参加企業の従業員の通勤交通に関する情報収集、停車位置の特定、運行ルートの設定などが必要である。

今後、各地域で交通運営組織を考える上では、地域の交通環境に応じ、それぞれに提供するサービスが異なるため、コストも組織形態も千差万別である。

そのため、組織形態は、LLP、民間企業、NPO、行政などが想定され、ケースごとの検証が必要である。

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8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	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	利益に法人税あり	

図表 2.3 交通運営組織の形態の可能性

本調査を通じて、具体的に企業の通勤交通共同化の提案ができたが、同様のニーズを抱えている地域は多くある。今後、他地域においても企業経営者への情報提供と対話を通じて事案の掘り起こしを行い、各地域において企業による交通運営組織を立ち上げることにより、通勤交通がより環境負荷の小さなものへと転換することが期待される。