

## 職場におけるモビリティ・マネジメントを促進するための諸外国における制度

### 1. 規制的枠組み(1):企業におけるモビリティ・プランの策定

#### 米国

- ・ 1990年の連邦大気保全体法:一定の大都市圏従業員数100人以上の事業所に対して、モビリティ・プランの策定義務→後に廃止、いくつかの州が州法として継承。
- ・ ワシントン州:州内の主要な都市集積地域に存する従業員100人以上の企業に対し、モビリティ・プランを策定し、代替通勤手段へのシフトを計画的に行うよう求めている。
- ・ オレゴン州:ポートランド地区にある従業員50人以上の事業所に対し、自動車以外の手段による通勤を奨励するためのインセンティブを設けることを求めている。
- ・ カリフォルニア州:ロスアンゼルス都市圏において、250人以上の従業員の存するすべての事業所を対象とし、改善計画を策定することを求めている。

#### オランダ

- ・ 1988年の第2次総合交通計画においてモビリティ・プランの採択目標が定められ、従業員数50人以上のすべての事業所は、6年以内にモビリティ・プランを定めることが期待される、とされた。ただし同目標は、強制力を伴う施策に裏打ちされたものではなかった。

#### イタリア

- ・ 1998年の「都市部における持続可能な交通に関する省令」に基づき、300人以上が従事する事業所及び従業員総数800人を超える企業の人口15万人以上の都市における事業所に対し、モビリティ・マネジャーをおくことが義務づけられた。モビリティ・マネジャーはすべての従業員の通勤行動に関する情報を収集、分析し、モビリティ・プランを策定することを任務とする。

#### 英国

- ・ 1998年の交通政策白書によって、自家用自動車への依存を低減させていく方針が打ち出され、全国の中央・地方政府関係のオフィスでモビリティ・プランを策定することが求められている。

#### ベルギー

- ・ 従業員数100人以上のすべての企業に通勤に関するデータの収集を義務づけている。

## 2. 規制の枠組み(2): 計画的手法との連携、その他の手法

### フランス

- ・ 1982年の「国内交通基本法」(LOTI)は、移動性の確保と、環境・健康の保護、エネルギー保全とのバランスを確保するため、すべての移動手段の利用を調整するために、都市交通区域ごとの都市交通計画(PDU)制度を導入。96年の「大気保全とエネルギーの合理的利用に関する法律」(LAURE)により、人口10万人以上の都市圏に対しPDUの策定を義務づけ。PDUでは「従業員の通勤に関するプランを持つ企業・団体に対する支援、特に公共交通の利用を推進しようとしている企業・団体を支援すること」を内容に含むこととしている。
- ・ 2000年の「都市の連携、再生に関する法律」(SRU)は、PDUの実施に責任を負う地方当局に対し、大企業その他の大量交通発生主体がモビリティ・プランを策定する際のコンサルティングサービスを提供するよう求めている。同サービスは国の定めるガイドラインに従って提供される。

### 英国

- ・ 中央政府から地方政府に対する、開発計画に関する指針(PPG13)において、一定規模以上の開発を許可する場合は、開発事業者の開発計画にモビリティ・プランを含めることを義務づけるよう、勧告している。モビリティ・プランの中身として自動車交通の管理、抑制を行うことが強く打ち出されており、開発業者に対して、自動車以外のアクセス手段を考えることを求めるものとなっている。

### スイス

- ・ ツーク州では、開発許可の条件として、自治体の計画当局が土地所有者に対し、開発計画にモビリティ対策を盛り込むことを要求することができることとされ、実際、この手法が用いられている。

### 3. 税制、料金制度

#### ドイツ

- ・ 従来、通勤費用に係る所得控除は自動車通勤を優遇するものであったが、98年以降、交通手段を問わず、通勤距離に応じて等しく控除を受けられることとなった。また企業側でも、公共交通機関利用に対する通勤手当は全額が経費と認められるのに対し、自家用車通勤に対する手当は課税対象となる。

#### オランダ

- ・ 2001年以降、所得税控除は公共交通または自転車による通勤者についてのみ認められ、自動車通勤者については認められていない。企業側でも、公共交通利用者に対する手当は非課税だが、通勤距離10キロを超える自動車通勤者に対する手当は、非課税となる額に上限がある。
- ・ カープールの運転手や、自転車通勤者に対する手当にも優遇措置がとられている。

#### 英国

- ・ 1999年、企業によるグリーン通勤プランの策定を促し、従業員が自動車以外の手段で通勤することを支援するための一連の税制が導入され、通勤に路線バスを利用する場合の通勤手当などが非課税となった。

#### フランス

- ・ 国内交通基本法(LOTI)で定められた都市交通区域に存する、従業員9人以上のすべての事業所は、それぞれの区域の公共交通事業運営のための交通税(VT)を負担することとされている。交通事業主体は、バスを自主運行している企業や、職場の近くの住居を従業員に提供している企業には、税を還付することとされている。
- ・ 自主的な乗り合い交通手段の提供など、自動車通勤を減らすような施策を実施している企業に対しては、労働災害に関する社会保障費負担が軽減される。
- ・ パリ都市圏については、従業員の公共交通による通勤費用の半分は企業が負担することが義務づけられている。

#### 米国

- ・ カリフォルニア州法は、一定規模以上の企業が外部の駐車場を借り上げて従業員に無償提供している場合、これを自動車通勤者に対する手当と見なし、これに相当する額を、自動車以外の手段で通勤する従業員に等しく支給することを義務づけている(パーキングキャッシュアウト法)。

## 4. 財政上の支援措置

### イタリア

- ・ 2000年、「持続可能な交通のための抜本的プログラム」として、各地方による取り組み、例えば、ロードプライシングの実施、都市部の公共交通利用のための実証実験などに対する補助制度を創設。補助総額350万ユーロ(4.8億円)。補助率は最大50%。
- ・ また、「企業のモビリティマネジャーから提案された方策に関する規則」(2000)により、企業がモビリティマネジャーをおくための費用の助成金として1500万ユーロ(21億円)が支給された。補助率は最大50%。ローマなど、地方独自の補助も企業に対して行われている。

### 英国

- ・ 1999年から2年間、企業がモビリティ・プランを策定するための5日間の無料コンサルティングを政府が提供。約250社が利用した。政府がこれに要した費用は50万ポンド(1億円)。
- ・ 2001年から3年間、900万ポンド(18億円)の予算で、企業、学校などがモビリティ・プランを検討、策定するための経費に対する助成を実施。地方政府でも独自の助成制度あり。

### フランス

- ・ 企業等がモビリティ・プランを策定する際の調査費用の50%、プランを実施・フォローアップするための費用の20~30%を助成する制度が環境・エネルギー庁によって用意されている。
- ・ 都市部の公共交通主体がPDUに盛り込まれた施策、特に企業におけるモビリティ・プラン促進策を調査するための費用の最高35%を補助する制度が運輸省によって用意されている。
- ・ 政府自身の調査研究スキーム(PREDIT)の中で、モビリティ・プラン、カーシェアリングなどに関する実験を実施している。

### オーストリア

- ・ 97年から2年間、企業の通勤マネジメントを促進するためのパイロットプロジェクトとして「ソフト・モビリティ・パートナーシップ」を実施。5ヶ所のモデル事業所における良好な結果を受け、2002年からは、企業がモビリティ・マネジメントを実施する際の30%補助が制度化されている。