

第3回公共交通利用推進等マネジメント協議会議事概要

平成18年2月21日（火）15：30～17：00

経済産業省別館3階 第4特別会議室

主な議論は以下の通り。

- 民間鉄道事業者が企業と連携してモビリティ・マネジメントを実施する際、民間鉄道事業者は支援対象となるのか。
- 民間鉄道事業者と企業の連携事業の場合、支援対象となりうることもあるかと思うが、メインターゲットとしては企業の従業員の通勤交通を考えている。
- 補助金の交付決定時期はなぜ6～7月なのか。なるべく早く交付決定していただけないか。
- 「4月から事業を開始できないか」というご要望を頂くこともあるが、例年のNEDOのスケジュールから考えると、6月～7月頃になるとのことである。
- TFPの課題は二つある。一点目は継続性であり、取り組みが終わってしまうと、どうしても意識が低下してしまうことである。二点目は費用対効果であり、自家用車の保有に関する費用を固定費と考える前提で変動費を比較すると、公共交通機関利用の方が自動車利用よりコストが高くなってしまいう地域があるということである。
各企業は、自主行動計画を作成し現場での取組は進んでいるが、従業員への取組みについては模索中である。今回のTFPへの取組ではよい結果が出たので、全国展開についてぜひ検討して欲しい。
- TFPへ取組むことにより、どのような意識変化があったのか。
- 日常でのTFPへの取組みが頭に残っており、休日に外出する際にも『車で出かけていいのか？』と考えるようになった。また、取組前後に行った意識調査を比較すると、自分でも驚くほど変化していた。しかし、この意識の変化をいつまで続けられるかが課題である。

- 京都においてこのように各種連携施策が実施された経緯を教えてください。
- 京都府では専用のセクションを設置し、課長と担当の二名を専任に充てて取組を進めている。
- 省エネ法改正の周知と合わせて、事業者の意識改革を行う必要はないか。
- 省エネ法においては、輸送事業者ごとのエネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標としている。そういった意味で、事業者の意識は高くなると考えている。
- 省エネは燃費即ちコストの削減につながるので事業者の意識は高い。なお、省エネ及び環境保護は大事であるが、タクシー事業者としては、『需給調整規制の廃止というタクシー車両の増加につながる施策を実施している反面、省エネに努めて欲しいというのは矛盾しているのでは』という意見もある。
- 民間鉄道事業者の省エネに関する意識は高く、自主行動計画や環境報告書の作成、「鉄道でエコ キャンペーン」の実施などを行っている。
- 日本人は環境への意識が高いが、実際に環境にやさしい行動をとっている人数は少ないというデータがある。その理由は、どんな行動をとればよいのか分からないからである。省エネ法改正により自主的に行動する上でのプラットフォームを与えられたと考えて、これをスタートにして皆さんの高い意識をどうやって行動に移していくかをぜひご議論していただきたい。法律に罰則規程があるからよいということではない。
- 昨年、日本商工会議所様に対してご説明をさせていただく場を設けていただいた。その他の皆様にも機会があればぜひこのような場を設けていただき、ご説明させていただければと思う。
- 今回の省エネ法改正において、輸送事業者から国土交通大臣への省エネ計画の作成・提出という流れがあるが、これに合わせて輸送事業者を対象に「TFP」の様なことを行うことを考えてみてはどうか。そうすれば、この枠組みだけでも、かなりの効果が見られると思う。例えばそれと類似した枠組みの例としては、イギリスでは職場のTRAVEL PLANの作成を奨励し、その作成のために必要なコンサルタントの無料派遣を行って

いる。

- 具体的にどのような取組を行っているのかを文章で記述していただく項目も設ける予定であり、その活用方法については今後検討していきたい。
- 本日の議事は『モビリティ・マネジメントの推進』と『省エネ法の改正』であるが、これはそれぞれ『公共交通機関の利用促進に努めなさい』『省エネに努めなさい』という主旨であり、この二つの主旨に事業者が板ばさみになってしまうのではないか。
- 省エネの取組と公共交通機関の利用促進の取組は確かに矛盾する面もあるかもしれないが、省エネ法においてはこのような齟齬を生じないように、エネルギー使用量を輸送キロ（車両・船舶走行キロ）で割った値をエネルギー消費原単位とするなど、考え方において工夫をしている。
- 公共交通機関の利便性向上によりどうやって自動車からの利用転換を図るかを考えながら、地方運輸局と事業者が相談しつつ施策を実施しているところである。