

企業 TDM の推進策に関する考察*

Promotion for Employer-base TDM Programs

千葉 尚**・高橋 勝美***

By Takashi CHIBA, Katsumi TAKAHASHI

1. はじめに

現在、道路混雑や慢性的な交通渋滞、都市部における駐車問題、自動車排気ガスによる環境への影響など、自動車交通に関わる問題は依然として深刻な状況となっている。このような問題に対処する施策として、交通需要に働きかけて交通行動そのものの変更を促す TDM 施策が全国各地で実施されてきているが、必ずしも十分な効果を挙げることができていない事例も見られる。

通勤交通や帰宅交通、業務・物流交通は、企業の活動に関連して発生する交通である。平成 11 年道路交通センサスによると、自動車交通全体にそれらが占める割合は、平日で約 8 割、休日で約 6 割にものぼっている。当然のことながら、これらの交通の出発や到着の時刻、出発地、到着時、交通手段、経路は、業態や業種、他社やクライアントとの関係、本社や親会社との関係など企業の事情から大きな影響を受けて決まっている。従って、個々人を対象にするのではなく、企業を巻き込み、企業組織に働きかけて、企業組織を通して実施する TDM (以下、企業 TDM と記す) が TDM を成功に導くために極めて重要であると考えられる。

本論文では、企業 TDM に関するイギリスとアメリカの取り組みの特徴を整理するとともに、わが国における取り組み状況を踏まえ、わが国における企業 TDM 推進上の課題について考察する。

2. イギリス：Travel Plan

(1) Green Transport Plan から Travel Plan へ

イギリス環境交通地域省 (Department of the Environment, Transport and the Regions: DETR, 現在は交通省: Department for Transport, 以下 DfT と記す) は、1998 年 7 月、総合的な交通を確立し、自動車から公共交通や徒歩、自転車への転換を強く

推進することを意図した交通白書 (A New Deal for Transport: Better for Everyone)¹⁾ を発表した。この中で、地方交通計画 (Local Transport Plan, 以下 LTP と記す) 等と共に Green Transport Plan (以下、GTP と記す) というコンセプトが打ち出された。

GTP は、企業や団体が自らの企業活動から派生する交通において 1 人乗り自動車交通を削減するために作成する計画である。その後、単に 1 人乗り自動車の削減だけではなく、「時間やコストの節約」、「利便性・アクセス性の向上」、「健康維持、生活の質 (Quality of Life: QOL) の向上」等をも包含し、エネルギー効率の良い交通機関 (公共交通や徒歩、自転車等) へのシフトや、自動車による移動回数削減、相乗り利用の促進、SOHO や出張の削減による移動ニーズ自体の抑制を推進する Travel Plan (以下、TP と記す) として実施されている。

(2) TP 作成の推進策

DfT は企業が TP を作成することを促すために、以下の施策を実施している。

a) TP を LTP の評価基準の 1 つに設定²⁾

DfT は地方当局が提出する LTP を評価し、その結果に基づいて予算の配分を決定する。その際に用いる評価基準には 28 の基準があり、その 1 つとして「企業に TP の作成を推奨する施策を含めていること」という基準がある。すなわち、TP は LTP の主要な要素とみなされており、LTP の中で TP を推進しているか否かによって地方当局に配分される交通関係予算が変化する仕組みとなっている。

b) ガイドブック等の無料配布やセミナー開催

DfT は、行政向けのベストプラクティス事例集³⁾ や企業向けのマニュアル等の様々な PR 資料を作成し、インターネット等を通じて無料配布している。また、地域ごとにセミナーを開催して行政や企業・団体への PR を実施している。

c) 専門家の派遣に関する支援

DfT は、TP 作成にアドバイスする専門家の派遣に補助金を出す支援策も実施している。

これらの DfT、地方当局、企業・団体の各主体間の関係を図-1 に示した。地方当局は、TP に関する取り組みを LTP に盛り込むとともに、自らも TP を

* キーワーズ：TDM、企業行動

** 正会員 情報修 (財) 計量計画研究所 交通政策研究室 (東京都新宿区市ヶ谷本村町 2-9, TEL:03-3268-9721, E-mail:tchiba@ibs.or.jp)

*** 正会員 工修 (財) 計量計画研究所 交通政策研究室 (TEL:03-3268-9946, E-mail:ktakahashi@ibs.or.jp)

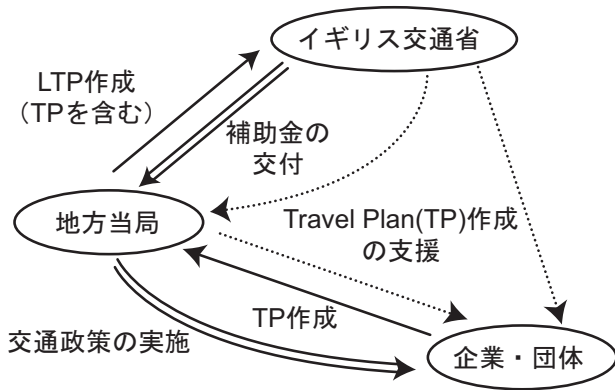


図-1 各主体間の関係

作成し、実行することで、地方当局は交通政策を実施するための予算を獲得して地域交通政策の推進が可能となる。一方、企業や団体は、行政からの支援を受けて TP を作成すると、地方当局の予算獲得に貢献でき、獲得した予算で実施する交通政策のメリットを享受できる。また、TP を作成していることが企業・団体のイメージアップにつながるというメリットも考えられよう。

(3) ブリストル市の事例

ブリストル市は 2000 年度に提出した LTP 作成に際し、次に示す取り組みを行い LTP に盛り込んだ。

- 市の行政組織の TP を作成
- TP の作成に同意し、採用してくれる企業を毎年 6 社採用し、作成及び実行の促進を支援

市の TP の主な内容は以下の通りである。

- バスや鉄道で割引定期券による、金銭的誘導
- 相乗り調整システムの構築と維持
- 安全な駐輪施設とシャワー室の提供

また、企業への主な支援内容は以下の通りである。

- 年 4 回 “Travel Plan Club” を開催し、情報提供
- 解説書の配布と直接的なアドバイスの提供

これらの内容を含むブリストル市の LTP によって、予算額が前年比で 100% 増額となったことから、ブリストル市の LTP が DfT から高い評価を受けた結果と推測される。

(4) Travel Plan の問題・課題

Gillingham と Wroe⁴⁾によると、現状での TP の課題として次の点が挙げられている。まず、自治体や企業責任者の認識不足が挙げられる。Travel Plan の重要性を認識させ、強いリーダーシップの下で Travel Plan 作成を促進していく必要がある。また、関係者ばかりではなく広く意識向上のために、セミナーや解説書を通して啓発活動を行っていく必要がある。専任職員や財源の欠如も課題といえる。担当スタッフの補充や補助制度の充実を図ってい

くことも、今後の Travel Plan の充実へ向けて必要となっている。

3. アメリカ：CCLI

(1) 経緯

アメリカでこれまで実施されてきた企業を巻き込んだ TDM に関する取り組みとしては、交通量削減条例 (Trip Reduction Ordinances, 以下 TRO と記す) と、交通管理組合 (Transportation Management Associations, 以下 TMAs と記す) が挙げられる。

TRO は、地域全体の交通混雑を解消するため、企業に対して、交通需要削減目標を達成するために自動車交通量削減の計画作成と提出を義務付け、その実行を要求する条例であり、カリフォルニアのレギュレーション 15 など各地で制定されている。計画の実効性を担保するために、計画どおり実行されない場合や計画書が提出されなかった場合には、月 500 ~ 25,000 ドルの罰金等の罰則が課される。また、各企業に交通コーディネーターと呼ばれる専門スタッフの採用を規定する条約も多い⁵⁾。

TMAs は、民間企業、ディベロッパー、交通事業者、公共団体など多くの主体が連携して地域の交通問題に取り組む組織であり、現在では 100 以上の TMAs が運営されている^{5),6)}。

アメリカではこれらの取り組みがいち早く進められてきたが、交通混雑は年々悪化の一途をたどっており、環境保護庁 (EPA)⁷⁾によると、2001 年で約 600 億ドルのガソリンが通勤に使われた。通勤の約 75% が SOV であり、標準家庭では収入の約 20% を通勤費に当てている。

このような状況の中で、2001 年に EPA 及び連邦交通省 (DOT) が主体となり、深刻化する大気汚染や地球温暖化、そして通勤環境の悪化やこれに伴う従業員の QOL 低下を抑制するため、自動車以外の通勤方法への転換を推進する Commuter Choice Leadership Initiative (以下、CCLI と記す) が制定された。なお、CCLI については解説書等が多数用意され、ホームページ等でも詳しく情報が公開されている。以下の内容はこれらの情報を基にしている。

(2) CCLI の概略

CCLI の特徴として次の 2 点が挙げられる。

- 強制ではなく企業の自主的な参加が前提
- 税金の免除・控除によって、自動車以外の様々な通勤方法への転換を促進

自主的な参加が前提であるため、企業に参加を促すためには企業とその従業員双方にメリットがあるプログラムを提供する必要がある。これを、CCLI では税金の免除・控除によって行っている。

表-1 CCLI の具体的な内容

Primary Benefits	
1.	公共交通の通勤手当を支給
2.	相乗りによる通勤手当を支給
3.	テレコミュutingの推進
4.	駐車料金のキャッシュ・アウト
Secondary Benefits	
1.	相乗り通勤者と車の組合せ
2.	パーク＆ライドや相乗り用の駐車費用を負担
3.	昼間業務用のシャトルバス運行
4.	圧縮勤務，フレックスタイム制，時差出勤
5.	居住地に近い勤務地への配属
6.	安全な自転車駐輪場，シャワー，ロッカー設備
7.	自転車やシューズの割引販売
8.	社内託児所
9.	駅と職場間のシャトルバス運行

企業は CCLI に参加するために，多くの条件に同意することが必要となる．主な条件を以下に示す．

- Primary Benefits から 1 つ以上，Secondary Benefits から 3 つ以上の施策を実施
- Non-SOV の割合を 14% 以上削減（または平均乗車人員を 1.12 人以上にする）
- 参加者の帰宅保証
- レポート提出，情報公開等

Primary Benefits 及び Secondary Benefits の詳しい内容について表-1 に示した．Primary Benefits のそれぞれについて，基本的に税金の免除・控除が行われ，実施企業と従業員の双方にメリットが生じる仕組みとなっている．

(3) 主要な施策の内容

a) 公共交通の通勤手当支給プログラム

このプログラムは，企業が SOV 以外での通勤者に対し通勤費を支給するが，企業が支給する通勤費のうち月 100 ドルまでの連邦税が控除されるという仕組みである．企業は，最低でも月 32.5 ドル以上の通勤費を必ず社員へ支給する義務が生じる．このプログラムによって，従業員は税金の免除により実質的に通勤手当が増額となり，企業も税金負担が軽減するというメリットが生じる．

b) 駐車料金キャッシュアウトプログラム

このプログラムについては具体例を紹介する．ワシントン州にある CH2M HILL 社では，駐車料金キャッシュアウトプログラムを導入し，対象となる 430 人の従業員に対し，以下の選択肢を提示した．

- SOV で通勤し無料駐車を行う
- SOV 以外の手段で通勤し月 40 ドルを受け取る実施後，自動車利用は実施前の 89% から 54% に減少し，相乗りが 9% から 12% へ，公共交通が 1% から 17%，自転車・徒歩も 1% から 17% へ増加した．プログラムの実施によって，自動車利用が抑制さ

れ，公共交通や自転車・徒歩への転換が促されたといえる．また，会社の抱えていた駐車場不足の問題も解消された．

4. わが国における企業 TDM の取り組み状況

(1) 国土交通省の取り組み

わが国では NPO 法人として設立された TMA が実施する社会実験などの社会貢献活動に関わる調査費を国土交通省が援助する制度がある．この調査支援は，国から TMA に調査を委託する方式となっている．その調査の結果から，交通円滑化のために適切と見なされた基盤整備について，国や地方自治体が効果を見極めながら整備を実施することとなる．このような取り組みについてはガイドブック⁸⁾を発行して周知が図られている．

(2) 大阪商工会議所の取り組み

大阪商工会議所は，平成 9 年 4 月，企業活動に関連して発生する自動車交通による様々な都市交通問題が市民生活だけでなく企業活動にさえも支障をもたらしているという問題意識のもと，大阪の交通環境の改善に向けて，会員企業が自主的に具体的な交通問題対策を実施することに対する手引書⁹⁾をまとめた．手引書では，都市交通問題を迷惑駐車，交通渋滞，環境汚染，交通事故の 4 つに絞り，それぞれの問題の発生原因と，各原因に応じた企業による実施可能な対応策について取りまとめ，それぞれの取り組みに対する行政等の支援策や，企業によつての経済的効果，メリットなどをまとめている．また，この手引書の内容は，ホームページでも公開されている．

(3) 名古屋市の取り組み

名古屋市は，2001 年 3 月に市職員の通勤手当制度を表-2 に示すように改正した．すなわち，従来は自動車と自転車の通勤手当は同額であったが，自転車の手当を自動車よりも高く設定した．また，5km 未満の 1 人乗り自動車の場合には，自転車の手当での 4 分の 1 となる 1,000 円とし，短距離の自動車通勤を抑制する仕組みとなっている．改正の結果，名古屋市職員の通勤手段構成に表-3 のような変化がみられた．全体的に自転車の割合が増加し，特に 5km 未満の短距離帯で自転車へのシフトが大きくなっている．

(4) ISO14001 における交通対策の扱いと事例

a) ISO14001 における交通対策の扱い

ISO14001 とは，1996 年に発行された環境マネジメントシステム (EMS: Environmental Management System, 以下, EMS と記す) に関わる国際規格である．企業，団体が ISO14001 の規格要求事項に従っ

表-2 名古屋市の通勤手当（円）

通勤距離（片道）	改正前		改正後	
	自転車	自動車	自転車	自動車
5km 未満	2,000		4,000	2,000*
5～10km	4,100		8,200	4,100
10～15km	6,500			
15km 以上	自動車・自転車とも同額で距離に応じて増額			

* 単独通勤者（自動二輪を含む）は原則 1,000 円

表-3 名古屋市の通勤手段別通勤者数構成比（%）の推移

計測時	手段	～5km	5～10km	10～15km	合計
改正前 2000.5.1	自動車	27.5	45.8	26.7	100
	自転車	87.9	10.5	1.6	100
改正後 2001.4.1	自動車	16.5	53.5	30.0	100
	自転車	76.8	19.4	3.8	100

て EMS を構築することで、環境パフォーマンスを継続に改善し、環境に与える有害な負荷を減少させることが目的である。

ISO14001 の規定には原因項目及び実施内容は具体的に設定されていない。そのため、各組織自らが環境負荷の原因項目を特定し、目的、目標、対策案を設定し、それを継続的に実施する仕組みとなっている。環境問題を、企業活動に伴って発生する自動車交通の原因として特定しなければ、交通対策は EMS の中に盛り込まれることなく、実施されることもない。そのため EMS に交通対策を含めている事例はあまり見られない。

b) 上越市の事例

新潟県上越市では、地球環境の保全・改善のため、1998 年 2 月に ISO14001 の認証を取得した。平成 13 年度には、EMS において庁用車及び市職員の通勤車両による燃料の使用量削減として、以下の目標を設定し、その基準を達成した。

- 通勤車両による燃料消費を平成 8 年度基準で 10% 削減を目標とし、10.7% の削減を達成。
- 庁用車両による燃料使用量を 15.8% 削減を目標とし、23.9% の削減を達成。
- 天然ガス車両の燃料使用量を 42.8% 増加に留めることを目標とし、11.6% の削減を達成。
- 低公害車を平成 15 年まで累計 43 台導入を目標とし、累計で 37 台導入を達成。

この結果、平成 13 年度行われた更新審査によって、16 年 8 月まで 3 年間の認証継続の承認を得た。

5. まとめ

イギリスの Travel Plan とアメリカの CCLI について表-4 に整理した。双方とも QOL の向上等の幅広い目的のもとで、手引書等による情報提供に力を入れると共に、法制度・税制度による直接的なアメによって企業 TDM に関する計画の作成を促進し

表-4 Travel Plan と CCLI の特徴

	Travel Plan	CCLI
内容	企業関連交通の TDM 計画を作成、実行	
目的	QOL 向上、環境保護など	
対象交通	全ての企業関連交通	通勤交通
対象	地方当局	企業及び従業員
特徴	LTP と連動	税制と連動
	取組み施策の指定無	取組み施策の指定有
	豊富なマニュアルや解説書の発行	

ている。TP については、地方交通政策の予算と連動させることにより、まずは地方当局の取り組みを推進した上で地方当局から企業へのアプローチを推進するという点に特徴がある。CCLI については、税制と連動させることによって企業や従業員の取り組みを推進するという点に特徴がある。

一方、わが国の取り組み状況をまとめると、行政の施策はイギリスとアメリカに比べれば間接的なアメに留まっていることは否めない。企業 TDM ということ意識した情報提供も必ずしも十分とは言えない。また、ISO14001 についても交通問題と環境問題の関係が明確に示されていない。そのため、企業 TDM の実施が民間の自主性に強く依存する状況となっている。

海外事例の特徴からみて、わが国の企業 TDM 推進上の検討課題として次の点が挙げられる。

1. ISO14001(EMS) の規定等との連携
2. 企業 TDM の意義、重要性、取り組み方法に関する広報活動のさらなる充実
3. 都市圏交通円滑化総合計画等の地域の交通計画の採択との連携方策の検討
4. 企業活動及び道路交通の関係行政機関の連携による企業 TDM の推進方策の検討

参考文献

- 1) Department of the Environment: Transport and the Regions: A New Deal for Transport: Better for Everyone, 1998.
- 2) Department for Transport: Guidance on Full Local Transport Plans, 2000.
- 3) Department for Transport: Using the planning system to secure travel plans: Best practice guidance for local authorities, developers and occupiers, 2002.
- 4) Richard Gillingham, Lynn Wroe: Coverage of Travel Plans (Green Transport Plans) in Local Transport Plans, 29th European Transport Conference, pp.39-56, 2001.
- 5) 都市交通適正化研究会：都市交通問題の処方箋，大成出版社，1995。
- 6) 社団法人交通工学研究会・TDM 研究会編著：渋滞緩和の知恵袋，丸善株式会社，1999。
- 7) EPA のホームページ：
<http://www.commuterchoice.gov/about/facts.htm>
- 8) 道づくり街づくりタウン誌ネットワーク：交通円滑化のための NPO 設立ガイドブック，1999。
- 9) 大阪商工会議所：大阪の交通環境の改善に向けて—企業の交通問題対策の手引き—，1997。