

職場モビリティ・マネジメントの推進における 政府の役割に関する研究

中村俊之¹・矢部努¹・萩原剛¹・牧村和彦¹・藤井聡²

¹正会員 一般財団法人 計量計画研究所
(〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2番9号) E-mail: tnakamura@ibs.or.jp

²正会員 京都大学教授 都市社会工学専攻
(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4) E-mail: fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

モビリティ・マネジメントは「自主的」な行動変容を基本とするコミュニケーションを中心とした交通政策である。その中で職場を対象に実施される職場モビリティ・マネジメントは、個人の行動変容だけでなく、企業の行動変容を促すもの、さらには、「MM政策実施者が企業の行動変容を促していくことを促す」という、より高次の行動変容の促進も重要となる。こうした様々な次元の行動変容を促すMMの展開において、「政府」は重要な役割を担い得る存在である。本稿では、政府による職場モビリティ・マネジメントの促進の取り組みを通して、日本全国の職場モビリティ・マネジメントの全国展開において政府が果たしてきた役割を明らかにする。

Key Words : workplace mobility management, travel feedback program,

1 はじめに

モビリティ・マネジメント（以下、MM と呼称）は「自主的」な行動変容を基本とするコミュニケーションを中心とした交通政策である。MMの政策実施者は、そうした自発的な行動変容を「促す」のが役割であり、こうした視点から全国各地で様々なMMの取り組みが実施されてきた。

その中でもとりわけ、職場MMは、個人の行動変容だけでなく、企業の行動変容を促すものである。さらには、地方自治体等の「MM政策実施者が企業の行動変容を促していくことを、促す」という、より高次の行動変容の促進も重要となる。

こうした様々な次元の行動変容を促すMMの展開において、中央政府（以下、「政府」と略称）は重要な役割を担い得る存在である。

第一に、政府は、直接通勤者の行動変容を促すことができる（個人的・職場MM促進と呼称）。

第二に政府は、直接企業の行動変容を促すことができる（組織的・職場MM促進と呼称）。

第三に、政府は、職場MMを推進する方向へと、自治体の行動変容を促すことができる（自治体・職場MM促進と呼称）。

言うまでもなく、政府による、これらの3つの次元の職場MM促進の取り組み（図-1 参照）は互いに深く関連しつつ進められるものであり、実際に、政府は平成

19年度より過去4年間に渡って、こうした3つの次元の取り組みを通して、全国各地での職場MMの展開を促進してきた。

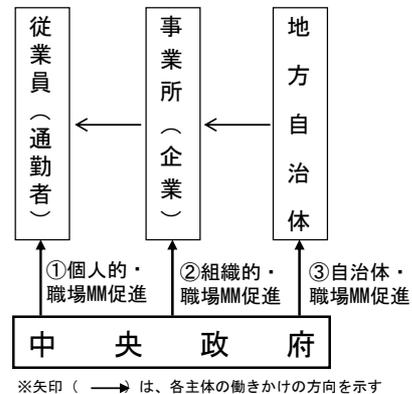


図-1 中央政府の職場MM推進の取り組み

本稿では、政府によるこうした取り組みを振り返ることを通して、日本全国の職場MMの全国展開において政府が果たしてきた役割を明らかにすることを目的とする。そして、それを踏まえて、さらなる職場MMの普及・促進を目指す上で必要となる政府の政策の方向性について検討することとする。なお、日本におけるモビリティ・マネジメントの展開については藤井¹⁾により詳しくまとめられており、本稿ではMMの三区区分（居住者MM，職場MM，学校教育MM）のうち、職場MMを対象としている。

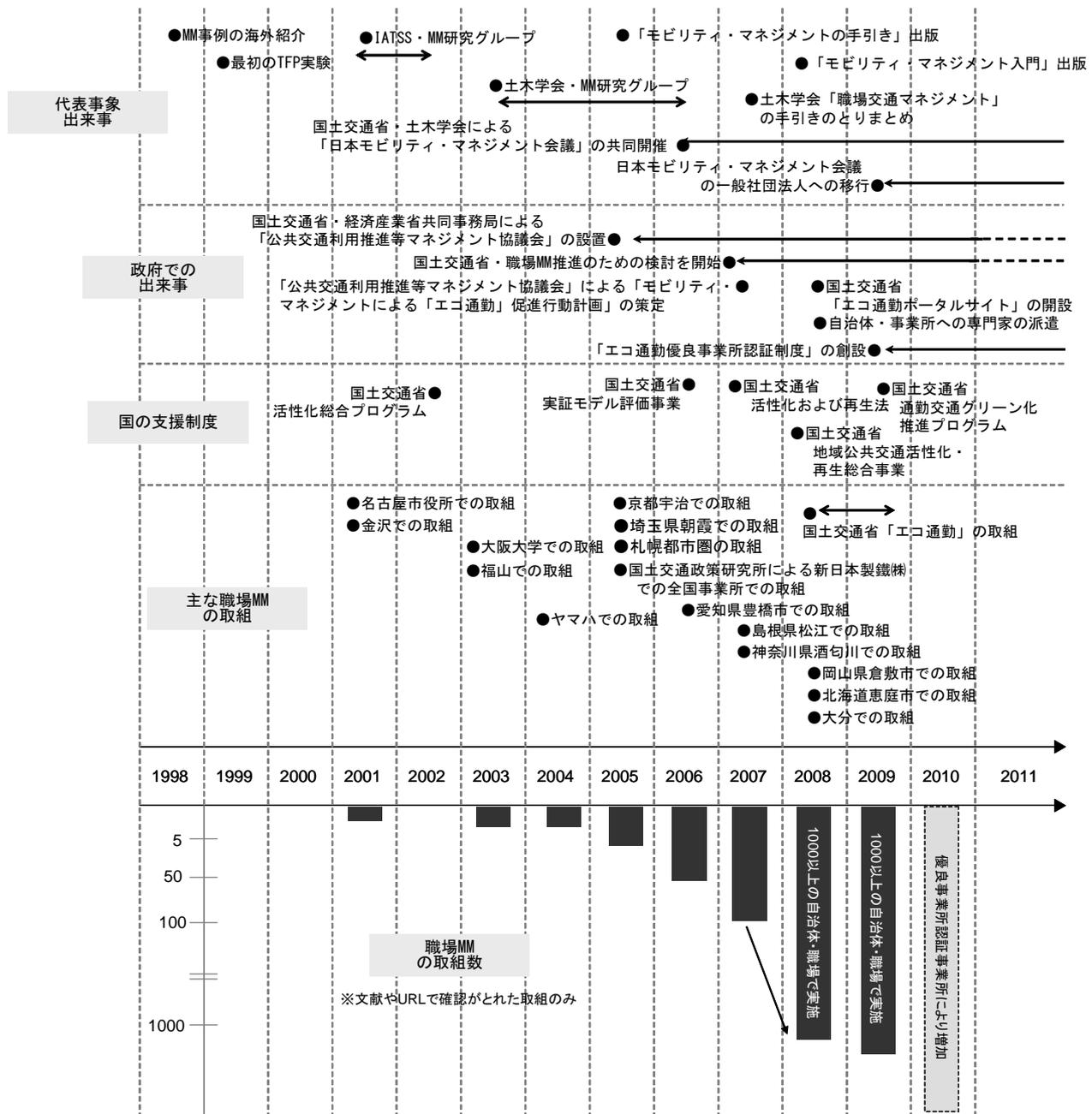


図-2 日本における職場 MM 展開の経緯と取組数

2 職場 MM の展開

MM の展開の中で職場 MM がどのように展開について、特筆すべき事象とその経緯を以下で述べる。本稿では、MM 全体の事象を含め、職場 MM の展開になんらかの影響を与えた事象が中心に述べることに注意されたい。

(1) 2005 年以前の職場 MM

2005 年以前は現在の職場 MM の取り組みと厳密に言えば異なっている（MM が人々や組織の自発的な行動変容を導くマネジメント）が、職場 MM に比較的類似し

た取り組みが複数実施されていることが確認されている。従来の取り組み²⁾は、鉄道の高速度化やバスロケーションシステムや共通カードの導入により、公共交通機関をより便利なものにして利用を促進するものや通勤者の通勤制度に対しての基準の見直しを行うものが主であった。

例えば、名古屋市役所ではクルマ以外での通勤への転換を促すために、従業員に対して支給している通勤補助や自動車通勤許可基準等の「通勤制度」の見直しにより、職員への自動車通勤からの転換を促すことを目指した取組を実施している。また、ヤマハ発動機では、事業活動を通じた環境負荷低減だけではなく、自社のグループ従業員全員が日常生活の中で「エコマインド」を持ちながら環境に対して積極的な取り組みを実践できる取り組み

として、2004年度より「エコ通勤」制度として、職員にマイカーによる通勤から、徒歩や自転車、電動二輪車、通勤バスによる通勤へと奨励し、月に1回、電子メールによる「エコ通勤実態調査」により従業員の通勤行動の転換を促進していた。

(2) 公共交通利用推進等マネジメント協議会

2005年3月に、「公共交通利用推進等マネジメント協議会」（委員長・森地茂前運輸政策研究所所長）³⁾が設置され、この協議会内で、「職場モビリティ・マネジメント」が主要な施策として位置づけられたことである。協議会は公共交通の利用推進を図るモビリティ・マネジメント施策のあり方を包括的に協議するものであり、全体的な方針を協議する全国協議会と、具体的にモビリティ・マネジメントを推進していく各地域の地方協議会とから構成されている。特に、朝夕の混雑の主要な原因である通勤自動車に的を絞って、通勤自動車の公共交通への転換を大きな目標の一つに掲げられており、モビリティ・マネジメントの中でもとりわけ、「職場モビリティ・マネジメント」が主要な施策として位置づけられたことを示していた。

(3) 先進的な取組による職場MMの有効性の検証

「公共交通利用推進等マネジメント協議会」により、主要な施策として位置づけられた職場MMのうち、2005年に先進的に実施された幾つかの取り組みが、従業員の意識、行動変容をもたらしたことや地域の渋滞も緩和や公共交通利用者の増加が集計的データによって確認されたことで、その施策の有効性が検証された。

具体的には、我が国初の本格的な職場を対象としたMM事例である京都府宇治地域で2005年に実施された「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治2005」⁴⁾と名付けられたこの取組では、事業所の協力のもと、宇治地域に立地する事業所の全従業員約4,300人に、「通勤交通について尋ねるアンケート（後のコミュニケーション・アンケート）」、「公共交通の地図」「クルマの使い方を考えるパンフレット」の3種類のツールを配布し、自動車通勤者の交通行動の転換を促した。

取組結果として、従業員の自動車利用に関する環境、健康意識、自動車通勤を控えようという意識に変化が見られ、通勤時間帯の近隣鉄道駅の利用者が29%増加し、バス乗客が23%増加する結果となった。

また、宇治市の中心部へ向かう乗用車の交通量が25%減少するとともに、通勤時間帯の渋滞長が短くなることが確認された。

先進的に実施した取組では、自動車利用の意識に行動

変容をもたらしたことや客観的なデータからも渋滞緩和や公共交通利用者増加といった効果の有効性を検証することができたことに加えて、職場MMの取組手順や実施手法や評価方法の検討を行うことができたことも職場MMの発展に向けて、大きな成果であった。例えば、札幌都市圏における取組⁵⁾や新日本製鐵の全国13事業所での取組⁶⁾では従業員への複数回のフィードバックを含む「標準TFP」をWEBシステムを用いて実施している。また先に示した京都府宇治市の取組や埼玉県朝霞市の取組⁷⁾では、直接通勤者の行動変容を促す（個人的・職場MM）取組として、簡素なTFPである「ワンショットTFP」を数千人規模で実施している。一方で、神奈川県酒匂川流域の取組⁸⁾では直接企業の行動変容を促す（組織的・職場MM）の取組として企業懇談会におけるコミュニケーションを通じて、事業所の行動プランである「職場交通プラン」を自発的に作成している。

(4) MM推進のための書籍等の出版

土木学会から、2005年には「モビリティ・マネジメントの手引き」⁹⁾が出版、2007年には「職場交通マネジメントの手引き」¹⁰⁾が公表（2009年に改定）、2008年には藤井・谷口の「モビリティ・マネジメント入門」¹¹⁾が出版された。

MMとはいったいどのような施策であるのか、基本的な考え方を示してあるだけでなく、数多くのMMの取組を掲載し、交通政策を進める行政担当者等がこれらを活用することで、MMの考え方から取組方法、評価方法まで容易に着手できる土台が整った。

(5) 日本モビリティ・マネジメント会議の開催

2006年にはMM取組の紹介・報告と情報交換、交流を図ることを目的に「日本モビリティ・マネジメント会議（略称、JCOMM）」が開催された¹²⁾。2006年第1回の東京（発表件数：64件）から、北海道（61件）、京都（84件）、大分（70件）、福山（72件）、2011年は八戸（52件）と現在までに毎年1回計6回の開催で、参加者は行政担当者、交通事業者、大学研究者、コンサルタントなどの実務者が占め、日本におけるMMのプロジェクトの発展に貢献している。JCOMMでは、優れたMMの取組に対して、JCOMM賞として、マネジメント賞、JCOMMプロジェクト賞、JCOMMデザイン賞、JCOMM技術賞により優れたMMの取組の推進に寄与している。

なお、この会議は土木学会の事業運営小委員会として設置された「JCOMM実行委員会」によって開催されていたが、2009年以降は「一般社団法人日本モビリテ

「イ・マネジメント会議」の主催により開催されている。この法人は、MMの広範な推進と会議の持続的な開催・運営を目指して設立されたものであり、個人会員 86 人（正会員 72 人、学生会員 14 人）、法人会員 21 団体（2011 年 6 月時点）により組織されている。

(6) モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」
促進行動計画の策定

2005 年に設置された「公共交通利用推進等マネジメント協議会」の 1 つの施策として位置づけられた「職場モビリティ・マネジメント」であるが、先進的な取組による公共交通利用者の増加や地域の渋滞緩和、CO₂削減といった諸問題に対して、一定の効果・実績を挙げていることを受けて、政府では“モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画”¹³⁾を策定した。これを機に、政府による職場 MM の推進を目的とした取組みが本格的に始まった。

この促進行動計画は、全国の事業所で職場 MM を実施することを通じて、「エコ通勤」の国民運動的な推進を図るもので、2010 年度には全国 5.6 万の事業所で「エコ通勤」を推進し、113 万トンの CO₂を削減することを目標としている。

なお、政府の取組、国土交通省が主導的な役割を担い、進めている職場 MM を「エコ通勤」と呼称している。

この“モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画”の策定により、政府による自治体・職場 MM 推進のための職場 MM の取組にスイッチが入ったということができ、実際の「エコ通勤」の取組事業所は飛躍的に増えるきっかけとなった。

(7) 政府による職場 MM 推進のための検討会

“モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画”の策定を受けて、政府により、職場 MM を推進していくことになり、担当である国土交通省総合政策局では、2007 年度には「モビリティ・マネジメント研究会」、2008・2009 年度は「エコ通勤等の推進に関する検討会」、2010 年度は「通勤交通グリーン化の推進に関する検討会」を開催し、職場 MM の推進のための検討を行っている。この研究会・検討会は、職場 MM についての知識と経験を兼ね備えた学識経験者、職場 MM の行政担当者、コンサルタントや研究会、検討会の内容に応じたメンバー構成されており、政府による職場 MM 推進に向けて、重要な研究会、検討会であった。構成メンバーを下記に示すとともに、研究会、検討会の内容を示す。

表-1 政府主導の職場 MM 推進の検討会メンバー構成

年度	名称	学識 経験者	民間交通 事業者	コンサル タント	行政 担当者
19	モビリティ・マネジメント研究会	○		○	○
20	エコ通勤等の推進に関する検討会	○	○	○	○
21		○		○	○
22	通勤交通グリーン化の推進に関する検討会	○		○	○

a) モビリティ・マネジメント研究会

2007 年にモビリティ・マネジメント研究会は 3 回実施されており、政府主導で職場 MM を実施するにあたって、諸外国（英国の Travel Plan¹⁴⁾や米国の BWC¹⁵⁾の取組み）や我が国での先進的な取組（京都府宇治市、埼玉県朝霞、神奈川県酒匂川流域の取組み）による職場 MM の実施方法や手段等の整理を通じて、制度面、技術面、運用面での課題の整理を行っている。

研究会での議論の結果、制度面では政府として職場 MM を進めるにあたって、自治体や企業の自発的・継続的な取組みを支援する自治体・職場 MM 促進のための仕組みづくりの必要性が認識された。また、技術面では自治体・企業担当者がどのように職場 MM を進めれば良いかの取組みの流れやマニュアルの作成といった組織的・職場 MM の推進、既存事例ではそれぞれの実施地域が抱えている課題への対応するために、プロジェクト独自でコミュニケーション・アンケートや情報冊子を作成し実施していたが、政府主導で実施する「エコ通勤」では全国で利用が可能なコミュニケーションアンケート等の情報ツール等の作成といった個人的・職場 MM の推進のための検討を行った。具体的には政府主導で実施する「エコ通勤」は、全国の事業所を対象に国民運動として幅広く推進することを目的とした職場 MM であり、限られた予算の中で、全国の事業所に適用可能なコミュニケーション・プログラムの設計を行った。

また、運用面において、促進行動計画で策定した政府目標達成のための「エコ通勤」の進め方や参加自治体・企業の公募方法等の検討を行うこととしている。

b) エコ通勤等の推進に関する検討会

2008,2009 年は「エコ通勤等の推進に関する検討会」に名称を変え、「モビリティ・マネジメント研究会」での検討内容を踏襲し、より具体的な個人的・職場 MM 促進と組織的・職場 MM の取組み内容や自治体・職場 MM 推進のための議論を行っている。

2008 においては、政府が主導的に進める職場 MM 「エコ通勤」をどのような方法で進めるべきかといった内容や「エコ通勤」の実施体制や方法に加えて、コミュニケーションアンケート等の情報ツールの作成や評価方法といった技術的な内容の検討を行った。また、自治体・職場 MM 促進のために「エコ通勤ポータルサイ

ト」の内容を検討し、検討会での内容を踏まえて開設した。

2009年には、2008年度に政府主導で実施した職場MM「エコ通勤」の実施状況の報告や今後の自治体・職場MMの普及・拡大に向けて、「エコ通勤優良事業所認証制度」に関する議論を行った。

2008、2009年度の「エコ通勤等の推進に関する検討会」における議論内容を踏まえて、政府主導で職場MM「エコ通勤」が実施されており、その内容については後述する。

c) 通勤交通グリーン化の推進に関する検討会

2009年12月に、政府は厳しい経済情勢等への緊急的対応として、雇用や環境等を重点取組テーマとし景気の下支えを図ることを目指す「明日の安心と成長のための緊急経済対策」を閣議決定した。その中で交通分野における環境配慮取組の一つとして「通勤交通グリーン化推進プログラム」が織り込まれたことを受けて、2010年度には、「通勤交通グリーン化の推進に関する検討会」が設置された。この検討会では、交通関係環境保全優良事業者等表彰（国土交通大臣表彰）の推薦と2009年6月に創設されたエコ通勤優良事業所認証制度の制度改善に向けての検討や2010年度は予算の都合上、政府が直接「エコ通勤」の取組を実施することができない状況であったことから、自治体・職場MM推進のための拡大方策について検討を行っている。

(8) 「エコ通勤」の取組と結果

政府が主導的な立場で職場MMを実施する「エコ通勤」¹⁶⁾の取組みでは限られた予算の中で、全国の事業所に適用可能なコミュニケーション・プログラムを設計する必要があった。既往の職場MM事例では、単一事業者が全国の事業所への実験的に実施した事例を除き、いずれも単一の都市、あるいは都市圏で実施されている。また、その職場MMの事例では、従業員への働きかけ（個人的職場MMプログラム）を行っている事例が多い中で、より継続的かつ効果的な職場MMの推進のために必要不可欠な事業所担当者への働きかけ（組織的プログラム）も必要であることが指摘されている。そこで、政府主導の「エコ通勤」では、個人的・職場MM促進と組織的・職場MM促進を同時に行うことが組み合わせたプログラムを設計した点に特徴を有している。具体的には、個人的・職場MM促進のために、全国で統一したワンショットTFPツールを提供している。全国で統一したツールを作成したことで、同一の指標で参加者の態度や行動を評価することができるといった特徴を有

している。また、組織的・職場MM促進のために事業所のエコ通勤担当者や意思決定者に「エコ通勤」の必要性を認識してもらうこと、どのような取組みを実施するのか考えてもらうことを意図したマニュアルを作成し、提供を行った。

「エコ通勤」への参加は国土交通省への応募の形式を取り、事業所には「エコ通勤」実施のためのツールはすべて政府から送られてくる仕組みとなっている。エコ通勤担当者はマニュアルに沿って、ワンショットTFPを実施した後は国土交通省より「エコ通勤」の実施結果が事業所別に集計された結果としてフィードバックされる仕組みとなっている。従来までは予算の制約上、職場MMの取組みに消極的だった事業所についても、参加することができ、「エコ通勤」は自治体・職場MM推進の役割を担っているといえることができる。

「エコ通勤」の取組みは、平成20年度からの2ヶ年において、933事業所53,506人の従業員を対象に実施している。ワンショットTFPでのコミュニケーションアンケート調査票、事後アンケートの結果からは「月に1回以上、エコ通勤として自動車以外で通勤した」と回答した人は約27%で、およそ4人に1人の参加の行動が変わったことを示した結果が得られた。また、「エコ通勤」により、11.6%のCO₂削減が確認でき、政府による「エコ通勤」の取組みがCO₂削減に寄与することを明確に示す結果であった。

なによりも、職場MMを通じて、「エコ通勤」の国民運動的な推進を図るための政府による「エコ通勤」の取組であったが、2008年から飛躍的に取組を行う事業所が増えていることが図-2からも確認でき、自治体・職場MM促進のために政府の果たした役割は大きなものであったといえることができる。具体的には、自治体が事業所から「エコ通勤」の取組を行いたいと相談を受けた場合には政府の「エコ通勤」の取組を紹介することが可能である。また、自治体が事業所に対して、国の「エコ通勤」に参加するように働きかけを行うこと、さらには自治体自らが「エコ通勤」に参加することが可能である。

(9) 職場MMの推進のための専門家派遣

過去には、TDM推進の一環で企業のマイカー通勤を公共交通機関に誘導しようとの取組みがなされたことがあるが、多くのところで失敗に終わっている例が多い模様である。そこで、職場MMを実施しようと考えている自治体や企業に対して、技術、経験を持ち合わせた専門家を派遣することで、その自治体、企業に即したアドバイスを行い、より効果的・効率的な職場MMを実施するための派遣制度である。

職場 MM 促進を目的に、職場 MM を実施しようとする自治体や企業においては、首長や組織の社長や上層部からのトップダウンの形で担当者が決められている場合であれば、担当者はその任務の元に職場 MM の取り組みを進めることが可能であるが、多くの場合、自治体における交通政策の担当者や環境政策の担当者、企業の総務担当者等が、MM の意味を理解しない状況で担当者として任命されているケースが多くみられる。

そういった中で、自治体や企業が担当者は自発的な行動変容を「促す」ために MM の意義や目的、取り組み内容等を自らの所属する組織の上司や職員、従業員に対して、職場 MM を実施意義の説明を行う必要が生じる。しかし、その過程においては多くの苦勞を要することが考えられる。

そこで、自治体や事業所における MM 担当者が自ら説明し、説得にあたるよりも、より技術、経験を持ち合わせた専門家が職場 MM についての説明や地域の問題、自治体、企業組織が抱えている問題に即した解決方法のアドバイスを行うことで、自治体や企業が担当者自らが説明するよりも、自治体・企業内部での職場 MM 実施の合意形成を得やすいことや、取り組み内容についても、自治体、企業に即した形での職場 MM の実施が期待することができる。

なお、職場 MM 推進のために派遣された専門家は、日本モビリティ・マネジメント会議の実行委員会のメンバーを中心に地域や状況に即した専門家の派遣を行っている。具体的に専門家派遣を行って事例の 1 つとして、北海道恵庭市では政府の実施する「エコ通勤」への応募し、自らの市役所職員への「エコ通勤」の取り組みを行うにあたって、市職員ならびに地域の住民を対象に、講演会「エコ通勤「かしこいクルマの使い方」」を開催した。その中で専門家の派遣を行い、講演を行った。専門家の講演に対して、参加した市職員からは「講演会を通じて、エコ通勤についての知識を広め、改めて認識する良い機会となった」、また地域住民からは「エコバックを使うとかいろいろやったが、最も効果があるのは車を 1 日 10 分控えるのという話は衝撃的だった」といった意見が出された。なお、恵庭市役所での「エコ通勤」では参加者の約 7 割が「エコ通勤」を実施し、約 35% の CO₂ の削減結果が得られるなど、専門家派遣が結果に良い影響を与えていたものと考えられる。

(10) エコ通勤ポータルサイトの開設

エコ通勤ポータルサイトは、職場 MM 促進を目的に、日本国内の自治体・事業所が自主的に取組を行う際に参

考とすることを想定して、国土交通省が作成を行った。

具体的な内容としては、自治体・職場 MM 促進のための「エコ通勤」の取組内容とそのメリット等がまとめられており、自治体、事業所における担当者はポータルサイトを見ることで職場 MM への知識を深めることが可能な仕組みとなっている。また、「エコ通勤」応募した自治体、事業所へ、国土交通省から送付される実施支援ツール可能である個人的・職場 MM 促進のためのワンショット TFP ツール（「エコ通勤アンケート」の進め方、動機づけ冊子、動機づけ冊子）、組織的・職場 MM 促進のためのスターターキット（エコ通勤のすすめ、エコ通勤の手引き）のダウンロードが可能である。

また、エコ通勤優良事業所認証制度や公共交通利用推進等マネジメント協議会や交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰の解説を通して、自治体・職場 MM 促進を図る内容となっている。

(11) エコ通勤優良事業所認証制度の創設

2007 年度に実施されたモビリティ・マネジメント研究会内において、職場 MM の取り組みを行うにあたっては、既に策定されている国際標準化機構が発行している環境マネジメントシステムに関する国際規格 ISO14001 と同様に、いずれは企業が MM の取り組みに参加することが当然のこととなるように、MM の価値を認められるように職場 MM に関する制度の創設ができないか、また ISO14001 では組織（企業、各種団体など）の活動・製品及びサービスによって生じる環境への影響を持続的に改善するためのシステムを構築し、そのシステムを継続的に改善していく PDCA サイクルを構築することが要求され、毎年新たな取り組み内容を記載することが要求されるが、その取り組み内に職場 MM を実施していることを記載することができないかという視点で議論が始められた。

2008 年のエコ通勤等の推進に関する検討会では、制度の具体的な内容として、事業所の満たすべき条件や申請項目、優良事業所として認証された事業所のインセンティブをどのようにすべきであるか、制度の実際の運用方法の検討を行った。検討会では、事業所（企業）の取り組み内容や取り組みの深度によって認証のレベル差をつけるべきではないか、既に地方独自で制度化されている認証制度との連携方法はどのようにすべきか、制度認証を受けることで事業所は税制面や補助金申請時の優遇のインセンティブを受けることができないのかといった点が議論された。

その中で、何よりもまずは「各事業所（企業）の取り組み努力を認証しながらも、複雑な制度設計ではなく、持続可能な制度とすべきである」との考え方から、検討

会では制度設計を進めていくことで合意し、その結果、政府では職場 MM 促進を第 1 の目的として、エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関わる取り組みを自主的かつ積極的に推進している事業所等を優良事業所として認証・登録することとして、「エコ通勤優良事業所認証制度」を 2009 年 6 月に設立した。

認証制度は、職場 MM を実施する契機となった「公共交通利用推進等マネジメント協議会」を認証主体とし、その認証制度事務局を国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団が行っている。検討会当初より「持続可能な制度設計」との観点から、事業所は地方運輸局に認証申請書を提出し、運営事務局は書類審査により認証を行うことで、認証制度に係る事務局側の労力を減らしている。合わせて、「持続可能な取り組みの促進」の観点から、1 年ごとに取り組み状況を報告、報告内容により 2 年後に認証を更新する制度として運用を開始した。

認証制度の中で認証の対象となる事業所の基準として、

- ・事業所におけるエコ通勤推進担当が指名されていること
- ・事業所内で従業員の通勤実態を把握していること
- ・エコ通勤に関する具体的な取り組みを実施していること
- ・エコ通勤プランが作成されていること

の 4 つを満たしている事業所であれば優良事業所として認証される仕組みである。

認証制度は、当初の考え方である事業所の取り組み努力により達成される制度である。認証制度への登録・認証された事業所数を図-3 に示す。

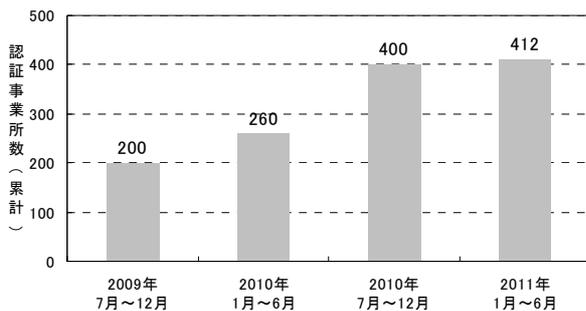


図-3 エコ通勤優良事業所認証制度の認証事業所数

認証事業所数は制度が開始された 2009 年 7 月から 2011 年 6 月末で 412 事業所となっていることが確認できる。認証制度の創設から 2 年間で 400 を越える事業所が認証を受けており、認証された自治体・事業所はなんらかの「エコ通勤」、職場 MM の取組を実施していることから、認証制度は、職場 MM 促進のために、大きな役割を果たした制度であるということが出来る。

3 政府が行った職場 MM「エコ通勤」後

政府が直接「エコ通勤」として行なった個人的・職場 MM 促進と組織的・職場 MM 促進の取組は予算制約上、実質的に 2008・2009 年の 2 カ年の取組となった。一方で政府の取組以後も、職場 MM の取組は引き続き展開している。本章では、その一部の取組について述べる。

(1) 政府主導の「エコ通勤」参加事業所への波及効果

政府が個人的・職場 MM 促進、組織的・職場 MM 促進の取組として実施した「エコ通勤」は予算の制約上、実質的に 2008・2009 年の 2 カ年となったが、その「エコ通勤」を行った自治体・職場では、その後も引き続き自主的に職場 MM の取り組みを行っているケースがみられる。ここでは、2008・2009 年に「エコ通勤」に参加したさいたま市における「エコ通勤」後の取組について紹介する。

さいたま市では、低い道路整備率のもとでの慢性的な渋滞への対策として、需要に応えるだけでなく、自動車需要の削減が必要との観点から、2005 年より市内カーフリーデーの取り組みを始め、2007 年にはノーマイカーの取り組みを行っている。その後、2008 年より、さらなる自動車需要の削減を目指し、MM を活用した「エコ通勤」によるマイカー通勤削減の取り組みを開始した。

まず、さいたま市役所内での取り組みを始めるにあたって、職員の通勤の現状がわからず、エコ通勤担当者は現状の把握から始める必要があり、関係課への確認やどの部署から実施すべきかと多くの問題点を抱えている中で、部分的ではあるが政府の「エコ通勤」の取り組みに参加し、クルマ通勤者の約 35% がエコ通勤に参加し、19.5% の CO₂ 削減が確認できた。

また、参加者の約 80% が今後もエコ通勤を続けようと思っているとの回答をしたことから、エコ通勤がきっかけ作りと意識付けには有効な手段であるとの判断から、2009 年からは、クルマ通勤習慣が定着する前の新入社員に「エコ通勤」を行うことで「市役所への通勤」＝「エコ通勤」でとの意識を促し、習慣化を図る取り組みを実施している。

全国各地の自治体で実施されている月 1 回のノーマイカーデー等の取り組みは比較的数量多く報告されている中で、実際に政府による「エコ通勤」を実施し、その効果が目に見える形で現れたことで、通勤行動が習慣される前の新入社員に「エコ通勤」を行うさいたま市の取り組みは、先進的な取り組みの 1 つとして挙げることができると考えられる。

(2) 優良事業所認証制度によるエコ通勤の促進

職場 MM 促進のために、制度自体が持続可能な制度とすべきであるとの考え方に基づき、検討を重ね、2009年6月に創立した優良事業所認証制度により、優良事業所と認証された事業所は、2011年6月時点で全国412事業所となった。国土交通省の各運輸局では、認証制度を利用したエコ通勤の推進に尽力を注いでおり、今後も認証事業所は増加する傾向にあるものと考えられる。

現行の制度はエコ通勤の実施事業所を増やすことを目的に設計されている。一方で、既に職場 MM に積極的に取り組んでた自治体、事業所にとっては、インセンティブが少ない制度体系となっている。そのため、当面は現行の制度のまま、エコ通勤の実施事業所を増やしていくことを目的としたで、エコ通勤の取り組みをトップランナーとして行っているような事業所、自治体に対して、よりインセンティブが与えられるような制度運用を進めることが必要となることと考えられる。

(3) 職場 MM の技術講習会による技術普及促進

政府により進められた職場 MM であるが、その環境意識の高まりや取り組み内容の認知ならびに一定の効果が現れてきていることから、全国の自治体や企業が「自主的」に職場 MM 促進を図る取り組みを行うケースも出てきている。

そうした中で、これから職場 MM を実施する自治体や企業を対象として、そもそも職場 MM とはどのような施策であり、自治体や職場担当者はどのような役割を果たすべきであるのか、また、具体的に、どのような方法で行うべきか、どこから始めれば良いか、また誰を対象に行うべきかについて、著者が属する計量計画研究所では、自治体、事業所担当者を対象とした「職場 MM の技術講習会」を2008年より実施し、自治体・職場における MM 推進を図っている。この技術講習会の中では、自治体、企業担当者の技術講習会というタイトルではあるが、職場 MM に必要な技術のみを伝えるのではなく、MM とは、交通渋滞や地球温暖化、中心市街地衰退等、過度な自動車依存が地域にもたらす様々な「病気」に対処するための処方箋が MM であり、その上で、「マネジメント」の考え方、行政担当者が MM をはじめとした業務に取り組む際のあり方など、MM 実施にあたって、必要となるマインドを育てることを目的とした講習会であり、今後の普及・拡大や技術の継承を担っている。

4 おわりに

以上、本稿では、職場 MM におけるその展開の経緯を述べた。その中で政府の職場 MM の推進における政府の果たした役割を再掲する。

第一に、「公共交通利用推進等マネジメント協議会」を設置し、この協議会で職場 MM が主要な施策として位置づけられたことが挙げられる。

第二に、職場 MM の先進的な取組では、従業員の意識の変化、行動変容が確認されるとともに、地域の渋滞緩和や公共交通利用者の増加といった効果により有効性が検証されたが、政府はその取組に対して、主に金銭的なサポートを行っていることも少なくない。政府のサポートは先進的な取組による有効性の検証の一助となっていたといえる。

第三に、「モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画」の策定である。この計画の策定により、政府は全国の自治体、事業所での職場 MM 促進のための具体的な「エコ通勤」の取組を実施するに至ったといえる。

第四に、政府による職場 MM 推進のための検討会は大学等専門家により、技術的な支援、認証制度の検討を行ったことである。具体的には、「エコ通勤」実施に向けて、個人的・職場 MM 促進と組織的・職場 MM 促進を合わせたプログラムの開発、プログラムの評価方法の支援、エコ通勤優良事業所認証の制度設計を行っており、自治体・職場 MM 促進のために大きな役割を果たしている。

第五に、実際の政府主導で行った「エコ通勤」の取組による自治体・職場 MM 推進が挙げられる。政府の「エコ通勤」に応募することで、自治体、事業所は費用負担をほとんどなく「エコ通勤」の取組を行うことが可能であり、その結果、職場 MM に取り組んだ自治体、事業所の数が飛躍的に増え、自治体・職場 MM 促進につながった。

第六に、エコ通勤優良事業所認証制度の創設による自治体・職場 MM 推進が挙げられる。認証制度化を行うことで自治体、事業所は取組を行った職場 MM に対して、政府（認証主体は公共交通利用推進等マネジメント協議会）から認証されるという社会的な地位も向上し、また自治体、事業所の効率的な経営の観点からも、より望ましい通勤交通のあり方を模索していくことが可能となることが期待できる。なお、認証制度は2年での更新であるため、認証事業所の取組や効果の把握ができることから、政府自体が今後の更なる自治体・職場 MM 促進のための取組を促進することが可能となる。

さて、本稿を終えるにあたって、今後の職場 MM の推進に向けて、その可能性について述べる。

政府が直接的に個人的・職場 MM 促進と組織的・職場 MM 促進のために実施した「エコ通勤」は、2年間で

全国 933 事業所 53,506 人の従業員を対象としたが、全国の事業所数、従業員に占める割合から考えれば、わずかな数字であった。しかし、職場 MM の展開の経緯から考えれば、この政府が行った「エコ通勤」の取り組みにより、職場 MM に取り組む自治体・事業者の数は飛躍的に増えたといえることができる。また、「エコ通勤」の実施に際して、認証制度や汎用的なツールは今後も自治体・職場 MM 促進のためには極めて重要な役割を果たすことができるものと考えられる。

一方で、政府は方法論や制度設立以外にも、今後、自治体・職場 MM 促進のためにはすべきことが残されている。たとえば、職場 MM やエコ通勤に自治体、企業が取り組み、大きな効果を挙げるためには鉄道やバスといった公共交通の利用環境が大きく影響していることから、その社会状況に反映し、公共交通のサービスレベルを向上させるような補助金制度（過去には公共交通活性化総合プログラムや地域公共交通活性化再生総合事業には補助金制度があった）を創設することも政府の役割の 1 つであろう。

さらには、全国の自治体、企業が実施している職場 MM、エコ通勤の取り組み状況を適宜把握を行い、大きな効果が得られた先進的な取り組みや逆に失敗した取り組みを、すでに職場 MM、エコ通勤に取り組んでいる自治体、企業に広く公表を行うとともに、情報を集約したサイトを用意するなど、情報発集地として役割も担う必要があるものと考えられる。

今後の職場 MM 促進にあたって、政府の果たすべき役割は、「エコ通勤」の取り組み当初と比較して、職場 MM、エコ通勤に取り組んでいる自治体、事業所の数が増えていることを鑑みれば、自治体・職場 MM 促進に向けて、実際の職場 MM の取組は自治体、事業所で行うことではあるが、その取組を行っている自治体・職場 MM の促進のための支援を多角的、継続的に今後行うことが望まれる。

謝辞：本稿で内容は、国土交通省総合政策局が実施した「エコ通勤」の取組を中心にまとめたものである。ここに記して、深謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 藤井 聡：日本における「モビリティ・マネジメント」の展開について、IATSS Review, 31(4), pp278-285, 2006
- 2) 佐々木 良：公共交通の利用促進とモビリティ・マネジメント、国際交通安全学会誌, Vol.31, No.4, 2007
- 3) 国土交通省総合政策局：公共交通利用推進等マネジメント協議会, http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000010.html
- 4) 萩原 剛, 村尾俊道, 島田和幸, 義浦慶子, 藤井 聡；大規模職場 MM の集計的效果検証と MM 施策効果の比較分析, 土木学会論文集 D, 64 (1), pp.86-97, 2008.
- 5) 大井元揮・北川智也・原文宏・高野伸栄・佐々木博一：札幌都市圏における事業所 MM の展開～2007 年度の取組み～, 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, No. 35, 2007
- 6) 小澤友記子, 齊藤敬一郎, 檜垣史彦, 大藤武彦：従業員を対象としたトラベル・フィードバック・プログラムの全国への適用可能性の検討, 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, No. 33, 2006.
- 7) 大高孝三：埼玉県で実施した職場 MM の概要と成果：かしいクルマの使い方を考えるプロジェクト朝霞, 第 2 回日本モビリティ・マネジメント会議, 2007.
- 8) 長沢恒：企業自らの交通行動の変容を目的とする「職場交通プラン」の作成支援：「酒匂川流域の交流ネットワーク会議」における職場 MM, 第 2 回日本モビリティ・マネジメント会議, 2007.
- 9) モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会, 2005.
- 10) 一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議：「職場交通マネジメントの手引き」について, <http://www.jcomm.or.jp/material/wmm/index.html>
- 11) 藤井 聡・谷口綾子：モビリティ・マネジメント入門：～「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略～, 学芸出版社, 2008. 「モビリティ・マネジメント入門」, 学芸出版社
- 12) 一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議, <http://www.jcomm.or.jp/>
- 13) 国土交通省：「モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画」の改定について, http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh000002.html
- 14) Department for Transport：Travel plan について, <http://www.dft.gov.uk/topics/sustainable/travel-plans/>
- 15) The National Center for Transit Research：Best Workplaces for Commuters について, <http://www.bestworkplaces.org/>
- 16) 萩原剛, 中村俊之, 矢部努, 牧村和彦, 池田大一郎, 藤井聡：モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の効果分析：平成 20 年度国土交通省の取り組み, 土木計画学研究・論文集, Vol.27, No.3, pp.625-632, 2010
- 17) 国土交通省総合政策局：運輸部門の地球温暖化対策について, http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000006.html
- 18) 国土交通省総合政策局：エコ通勤ポータルサイト～職場モビリティ・マネジメントによる取組み～, <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/>
- 19) 交通エコロジー・モビリティ財団：エコ通勤優良事業所認証制度, http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters_top.html

A STUDY ON ROLE OF THE GOVERNMENT ABOUT THE PROMOTION
WORKPLACE MOBILITY MANAGEMENT

Toshiyuki NAKAMURA, Tsutomu YABE, Go HAGIHARA,
Kazuhiko MAKIMURA and Satoshi FUJII