

公共交通活性化に向けた 国土交通省の取り組み

平成22年1月22日

国土交通省 総合政策局
環境政策課 中村 広樹

1. 地域公共交通の活性化・再生
2. 低炭素地域づくり面的対策推進事業
3. 「エコ通勤」の推進
4. 参 考

地域公共交通の活性化・再生の必要性

自家用自動車の普及により、公共交通の維持が困難になる等、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通からマイカーへシフト

・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

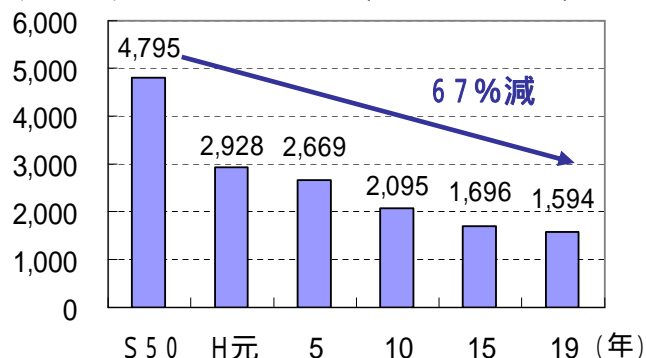
交通事業者の厳しい経営状況

・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
 ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
 ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

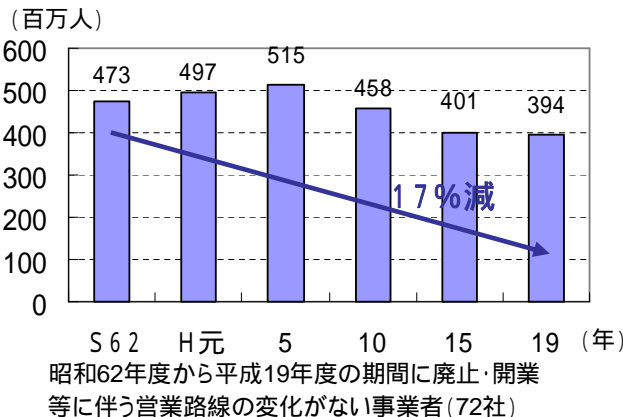
公共交通サービスの低下

・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
 ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

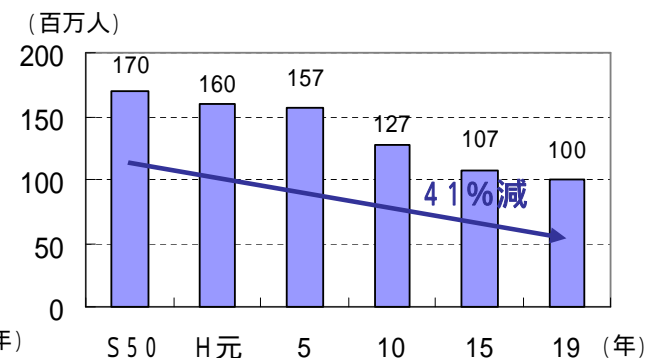
(百万人) バスの輸送人員(三大都市圏以外)の推移



地方鉄道の輸送人員の推移



国内旅客船の輸送人員の推移



今後の社会環境の変化等に適切に対応していくためには、地域公共交通の活性化・再生が必要不可欠

高齢化の進展

急速に社会の高齢化が進んでいる。

高齢化率(65歳以上の割合)
 2000年 17.3% 2007年 21.5% 2015年 26.9%

資料)平成20年版 高齢社会白書

CO2排出量の拡大

自家用乗用車と比較すると、鉄道・バスのCO2排出量は極めて少ない。

自家用乗用車に比べて、
 バスは 3 / 10 鉄道は 1 / 10

運輸部門におけるCO2排出量の約半分は自家用乗用車から。

安全な交通の確保

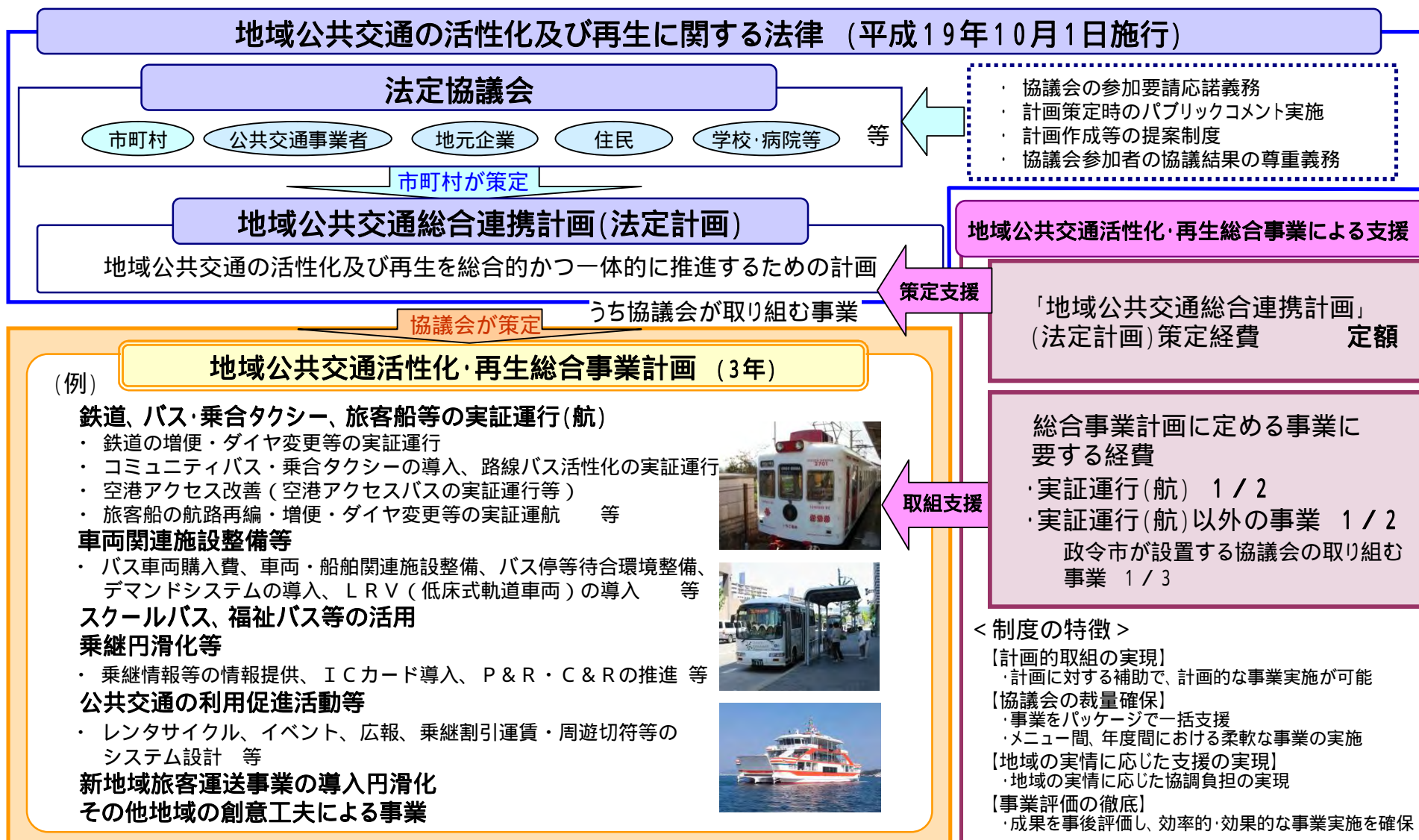
走行キロあたりの死亡事故件数は、自家用乗用車より公共交通の方が少ない。

高齢者の死亡事故が急増。

高齢者(75歳以上)の運転者による死亡事故は10年前の1.5倍(H19年で422件)に増加

資料)平成20年12月 高齢運転者の支援に関する検討委員会報告書

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組を促進。



平成20年度

- ・調査事業 168件
- ・計画事業 81件
- (計 249件)

予算額 30億円

平成21年度

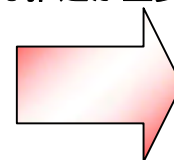
- ・調査事業 108件
- ・計画事業 255件
- (計 363件)

H21年12月16日現在

予算額 44億円 +
補正予算額 25億円

車両購入、施設整備等ハード事業を中心に事業実施

地域のニーズが大きく、着実な推進が重要



平成22年度

- ・新規事業の実施
- ・計画事業へ移行
- ・22年度も継続実施

予算政府案額 40.2億円

地域公共交通活性化・再生総合事業の取組と効果

バス運行の効率化等

路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、誰もが利用できるバスとして一元化し、サービスの向上を図るとともに、運行経費を削減。(当別町)



移動手段の確保による地域活性化

コミュニティバスの運行により、バス通学が可能になり、高校が存続。また、地域住民の通院・買い物等の日常生活の足としても定着。(西会津町)



地域関係者の参画による利用促進

鉄道・バスといった公共交通ネットワークの改善を図るため、地域一丸となった創意工夫による様々な事業を実施し、利用者の増加。(北近畿タンゴ鉄道沿線市町村)



平成22年度 地域公共交通関係予算政府案額 200億円 (平成21年度予算額 226億円)

地域公共交通

地域公共交通 活性化・再生 総合事業

・地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船、航空機等の多様な事業に取り組む地域の法定協議会に対しパッケージで一括支援。

(22年度予算額 40億円 (21年度 48億円))

地方バス

地方バス路線維持対策

・生活交通確保のため、広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して補助。
(22年度予算額 68億円 (21年度 76億円))

公共交通移動円滑化事業

・高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、ノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進等を図る。
(22年度予算額 8億円 (21年度 8億円))



地域鉄道

鉄道事業再構築事業への重点的支援等

・「公有民営」等の鉄道事業再構築の取組を重点的に支援するほか、安全性向上に資する設備整備を着実に推進。
(22年度予算額 22億円 (21年度 24億円))

コミュニティ・レール化の支援

・潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、総合連携計画に基づきハード・ソフト一体で大幅な利便性向上等を図る「コミュニティ・レール化」を支援。
(22年度予算額 8億円の内数 (21年度 11億円の内数))



離島航路

離島航路維持・構造改革支援制度

・運航欠損への補助。
・公設民営化のための船舶買収・船舶建造支援。
・省エネ船舶、需要規模にあった船舶等への代替建造支援。
(22年度予算額 48億円 (21年度 48億円))



離島航空等

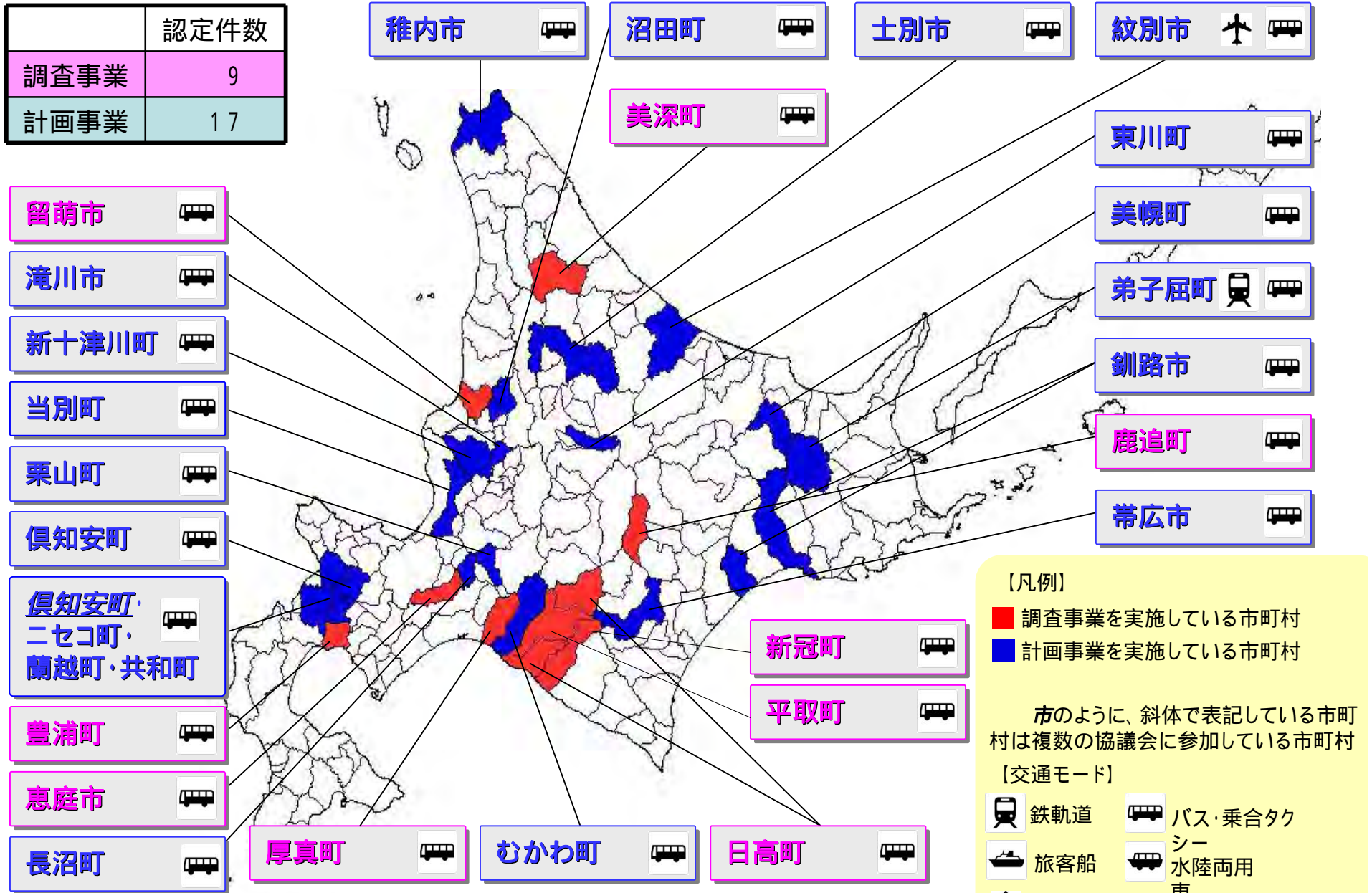
離島航空路線に係る補助事業

・離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしている離島航空路線の維持を図るため、運航費補助及び衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助を実施。
(22年度予算額 6億円 (21年度 11億円))

離島・通勤ター路線の維持・活性化に係る実証実験事業【新規】

・代表的な離島・通勤ター路線を複数選定し、都市圏からの誘客による需要拡大や航空会社間の連携によるコスト削減につながる先進的な各種取組みについて実証実験を実施。
(22年度予算額 0.4億円 (21年度 0円))

	認定件数
調査事業	9
計画事業	17



【凡例】

- 調査事業を実施している市町村
- 計画事業を実施している市町村

市のように、斜体で表記している市町村は複数の協議会に参加している市町村

【交通モード】

- 鉄軌道
- 旅客船
- 航空機
- バス・乗合タクシー
- 水陸両用車



概要

帯広市は、十勝平野の中央に位置する中核都市であるが、マイカーへの依存度が極めて高い。これは、実際の市民の移動ニーズとバスサービスの内容が乖離していることが原因の一つと考えられる。そこで、適切なバスネットワークの形成、利用促進策の推進等により、安全で安心な移動を可能とする地域の足を確保し、ニーズに適したバスサービスの提供、自動車利用の抑制と公共交通に肯定的な市民意識の形成を図り、公共交通の活性化とともに地域全体の活性化を実現する。

適切なバスネットワークの形成(21~23年度)

- ・市内の西地区において、現行路線ではアクセス困難な南北移動を可能とする「帯広運転試験場～イトーヨーカドー間」及び「西地区周辺循環」の新規2路線の導入実証実験を行う。
- ・「帯広の森」、「緑ヶ丘公園」の公的施設へのアクセス向上のため、路線改編による実証実験を行う。

利用促進策の推進(21年度～)

- ・効果的かつ効率的なモビリティ・マネジメント(MM)を展開し、マイカー依存から公共交通機関への自発的転換を促す。
- ・新規2路線のわかりやすいバスマップ・時刻表を、作成・配布する。
- ・市民一人一人のライフステージに合った、情報提供を行うことで、バス利用の促進を図る。
- ・高齢者に対する公共交通をテーマとした教育プログラムの実施等による利用促進策を展開する。



国土地理院発行20万分の1地勢図より



概要

長沼町は、町営バスが町内の公共交通の中心であるが、住宅が低密度に分散していることもあって、路線が長大となり、運行の効率性が低いため収益が低迷しているほか、農村地域においては、バス停までの距離が長く、公共交通空白地帯が多く存在していることから、デマンド型交通の導入、モビリティ・マネジメントの実施、リアルタイムな予約や走行位置の情報提供が可能なシステムの構築、商店街と連携したバス利用促進策の推進等により、公共交通空白地帯の解消や町内の公共交通の利便性の向上を図る。

デマンド型交通の導入(21～23年度)

・公共交通空白地帯の解消や高齢者の買物・通院等の日常生活における足の確保のため、21年度秋から段階的に、町中心市街地を軸に3区分した地域において、デマンド型交通導入の実証実験を行う。

モビリティ・マネジメントの実施(21～23年度)

・デマンド型交通の利用促進を目的にデマンド型交通の実証実験に合わせて、住民を対象とした運行方法や運行時刻の周知等を行うモビリティ・マネジメントを実施する。

リアルタイム情報提供システムの構築(23年度)

・デマンド型交通は、利用者が多くなると迂回箇所が増え、運行時間や待ち時間が長くなるため、利用の低下が懸念されることから、デマンド型交通車両発車後においても電話予約が可能で、リアルタイムにどこを走行しているか把握可能なシステムの構築を行う。

商店街との連携(22～23年度)

・バスの利用促進策として、バスを利用して買物にきた利用客に対して、バス運賃の割引や購入商品を割り引きする実証実験を行う。





概要

当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していることなどによって、自動車への依存が非常に高い地域であることから、コミュニティバス(当別ふれあいバス)の運行、設備の充実、公共交通利用促進策の実施等により、町内交通モードを自動車から公共交通への転換を図る。

「当別ふれあいバス」の運行(20年度～)

- ・当別町、北海道医療大学、北洋交易株式会社、医療法人社団とうべつ整形外科の4者による費用負担により、コミュニティバス「当別ふれあいバス」の運行を継続するほか、利用者少数路線の経費削減・サービス充実化を目的とした、デマンドシステム導入の実証運行を21年度に実施。
- ・公共交通空白地帯解消に向け、デマンドシステムによる「当別ふれあいバス」の運行を検討。
- ・JRあいの里公園駅からJR最終便に接続した「深夜バス」運行を実施。
- ・バスを利用して図書や農産物・郵便物を輸送する「物流システム」導入の実証実験を実施。

設備の充実(20年度～)

- ・バス停留所のデザインの改善や待合所の設置を進める。
- ・ノンステップバスの導入を検討。
- ・JR石狩当別駅及び石狩太美駅等において、バス・JRの運行状況等を表示する情報提供システムを整備。
- ・バス車内に音声映像案内システムを導入。

公共交通の利用促進策の実施(20年度～)

- ・住民等に対し、利用促進パンフレットやニュースレターの配布、講演会やセミナーの実施、定期的なアンケートの実施等。
- ・小中学生に対し、「かしこいクルマの使い方」や「てんぷら油でバスが走る」などの交通教育を実施。
- ・使用済みてんぷら油の回収システムを導入し、BDFを製造して、バスの燃料とする。
- ・ラッピングバスの運行。
- ・潜在利用者の発掘や既存利用者の利便性向上を目的に、21年度にHPを開設。

国土地理院発行20万分の1地勢図より

交通基本法検討会について

1. 趣旨

「コンクリートから人へ」への政策転換の中で、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行う。

2. 進め方

辻元副大臣及び三日月政務官が検討会を主催し、外部の有識者・事業者等からヒアリングを行う。

ヒアリングの進め方

有識者・事業者等から公共交通の維持・再生に関する課題等、今後の我が国の交通のあるべき姿についてご意見を伺う。

スケジュール

- ・ 第1回検討会を11月13日、第2回検討会を12月8日、第3回検討会を12月25日、第4回検討会を1月20日に開催。
- ・ 1ヶ月に1～2回程度を目途に検討会を開催し、ヒアリングを実施。
- ・ 来年6月頃を目途にヒアリングを踏まえた検討の成果をまとめる。

交通基本法案の概要

(第165回国会(平成18年12月)民主党・社民党共同提出 第171回常会で衆議院解散となったため廃案)

1. 目的(第1条)

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進による国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

2. 移動に関する権利(第2条)

国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。

何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する。

3. 基本理念(第3条～第7条)

- ・ 交通体系の整備を、各モードの役割分担と有機的かつ効率的に連携を旨とし、総合的に実施。
- ・ 交通による環境への負荷は、できる限り低減。
- ・ 大規模災害時における必要な交通を確保することを旨とし、交通施設を整備。
- ・ 国際交通機関及び関連施設の整備を国際競争力の維持・強化を図ることを旨として実施。

4. 国等の責務(第8条～第13条)

国・地方公共団体・事業者・国民は、それぞれ3.の基本理念の実現に向けた責務を有する。

政府は、法制上の措置等を取るとともに、年次報告等を国会に提出。

5. 交通計画(第14条～第16条)

政府は、交通に関する施策の推進を図るため、交通基本計画を策定。

都道府県は、交通に関する施策の推進を図るため、都道府県交通計画を策定。

市町村は、交通に関する施策の推進を図るため必要があると認めるときは、市町村交通計画を策定。

6. 交通に関する基本的施策(第17条～第26条)

国は、

- ・ 交通条件に恵まれない地域における交通施設の整備の促進
 - ・ 移動制約者に配慮された交通施設の整備の促進
 - ・ 都市部における交通の混雑の緩和
 - ・ 運賃又は料金の負担の軽減
 - ・ 交通に係る投資の重点化
 - ・ 有機的かつ効率的な交通網の形成
 - ・ 交通による環境の保全上の支障の防止 等の施策を推進。
- 地方公共団体は、国の施策に準じた施策及び地域の応じた施策を実施。

低炭素地域づくり面的対策推進事業

(22年度予算内示額630百万円、21年度予算額950百万円)

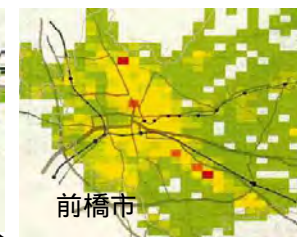
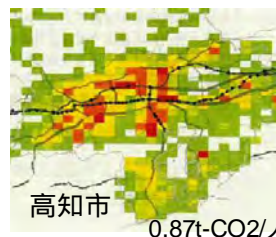
【目的】 自動車交通需要の抑制、公共交通の利便性の向上、未利用エネルギーや自然資本の活用により、都市構造や社会資本などの既存の「まちのかたち」そのものを低炭素型に変え、低炭素社会のモデルとなる地域づくりを実現する。

- 歩いて暮らせる拠点集約型地域・都市構造の構築
- 風の道の確保や再生可能エネルギーの集中導入等、市街地再編に併せた徹底的な低炭素化

【背景】 地球温暖化対策推進法改正(平成20年6月)

地方公共団体実行計画に以下について盛り込む

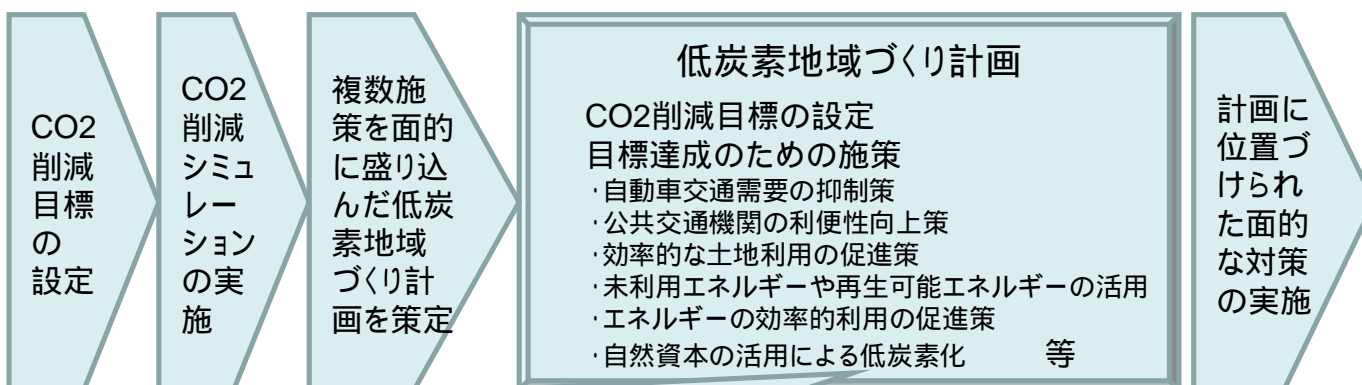
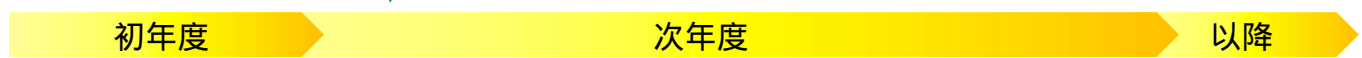
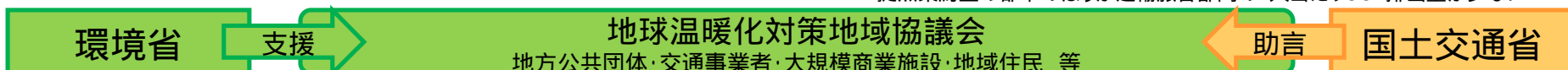
- ・自然エネルギー導入の促進
 - ・事業者、住民による省エネその他の排出抑制の推進
 - ・公共交通機関、緑地その他の地域環境の整備・改善 等
- 都市計画や農業振興地域整備計画などの施策の実施に反映



濃い色のほうが人口密度が高い

(平成18年版環境白書より)

拠点集約型の都市のほうが運輸旅客部門の1人当たりCO2排出量が少ない



< 22年度予算 >
 委託 3.1億円
 ・委託先: 地域協議会又は地域協議会に参画する民間事業者
 補助金 3.2億円
 ・交付先: 当該計画や地方公共団体実行計画又は環境モデル都市に位置づけられた事業の実施者
 ・負担割合: 1 / 2 (最長3年)



1. 受託者

- 地球温暖化対策推進法に基づく地方公共団体実行計画協議会又は地球温暖化対策地域協議会(ただし地方公共団体には委託できない)
- 当該協議会に参画している民間事業者

2. 事業内容

- 次に掲げる事業に関するCO2削減量のシミュレーションの実施(初年度)
 - イ. 自動車交通需要を抑制する事業
 - ロ. 公共交通機関の利用を増加させる事業
 - ハ. 効率的な土地利用を促進する事業
 - ニ. 未利用エネルギー又は再生可能エネルギーを活用する事業
 - ホ. エネルギーの効率的な利用を促進する事業
 - ヘ. その他集約的な都市構造の構築に資する事業
- シミュレーションに基づき、地域計画を策定(2年目)
- 委託事業は2カ年を原則とするが、単年度で実施してもよい

3. 計画例

- ICカード導入とCO2削減量の見える化による公共交通機関の利用促進
- コミュニティ・サイクルやカーシェアリングの導入
- レンタサイクルシステムの導入について調査及び実証試験
- 駅と工業団地間シャトルバスの試験運行や周辺住民の利用促進方策
- パーク&レールライドシステムの導入について調査や試験運行

などの施策を複数組み合わせる必要あり

平成20・21年度選定事業(北海道内)【委託事業】

番号	団体名	提案概要	実施地域
H20	石狩湾新港地域温暖化対策協議会	石狩湾新港地域におけるCO ₂ 排出現況を把握し、域内未利用エネルギー(工業用水保有熱)の効率的利用可能性と交通体系改善可能性の調査を実施し、エネルギーと交通の両面からCO ₂ 削減シミュレーションを行う。	石狩市・小樽市
H20	登別市低炭素地域づくり推進協議会	サミットが開催される洞爺湖に隣接する登別市において、観光産業における炭素削減及び公用車活用型カーシェアリングなどの実証実験を行い、その成果を基に低炭素地域づくり計画を策定し、実行を図る。	登別市
H20	恵庭市地球温暖化対策協議会	公共交通優先型社会の形成、廃食油循環モデル、市民・企業などの主体的なCO ₂ 削減取組の推進を3つの基軸とし、交通分野を中心に低炭素地域づくりを推進する。	恵庭市
H20	ニセコ町公共交通関連温暖化対策地域協議会	外国人観光客が急増しているニセコ町において、バス&サイクル型観光・ハーフツアー型観光・雪国生活交通デマンドなどの実証実験や導入可能性調査を展開し、低炭素型観光モデルによる低炭素地域づくり計画を策定する。	ニセコ町
H20	白老町地域交通関連温暖化対策地域協議会	支笏洞爺国立公園に位置する本町において、地元企業が生産するBDF燃料を観光シャトルバスや生活交通バスで活用する実証実験を行い、循環型社会の構築を目指した「地域循環型の低炭素地域作り」を推進する。	白老町
H21	礼文町地球温暖化対策地域協議会	フェリーターミナルと観光スポットを結ぶ小型シャトルバスの運行実験による本格導入時のシミュレーションと、観光客や町民の島内移動に則したデマンド交通導入可能性検討により、低炭素地域づくりの方向性を検討する。	礼文町
H21	北海道帯広市	自動車への依存性が強い帯広市において、運輸部門からの二酸化炭素排出量を削減することを目指し、工業団地や大学等の通勤時の交通手段として、バスの利用を促進するため、利便性の確保や効果的な運行について調査とシミュレーションを行い、低炭素地域づくりを推進する地域計画を策定する。	帯広市

1. 対象者

- 民間事業者(地方公共団体が自ら事業を行う場合は対象とならない。)

2. 対象事業

- CO2削減目標を達成するため、以下の計画等に位置づけられた面的対策事業であって、導入事例が少なく先進的な事業又はCO2削減のために追加的に実施する事業。
 - ✓ 本事業の委託事業により策定した地域計画
 - ✓ 環境モデル都市アクションプラン
 - ✓ 地球温暖化対策推進法に基づく地方公共団体実行計画

3. 具体例

類型	具体の事業
専らエネルギー起源の二酸化炭素排出削減のために実施するものであって、 <u>都市の社会経済システムの変革につながる先進的な事業</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の住宅を対象としたCO2削減量集計システムの整備 ・廃棄物処理に係る排熱やバイオガス、地中冷熱等の未利用エネルギーの面的利用設備の整備 ・一般向け低炭素交通燃料製造・供給設備の整備(CNGステーション、電気自動車用充電ステーションなど) ・中心市街地等への自家用車流入規制のためのシステムの整備
専らエネルギー起源の二酸化炭素排出削減のために実施するものであって、 <u>既存の移動手段を有効活用するための先進的な事業</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減量カウント機能付き交通ICカードの導入 ・ICカードを活用したパークアンドライドシステムの整備
専らエネルギー起源の二酸化炭素排出削減のために実施するものであって、 <u>地域に新たな移動手段を提供するための先進的な事業</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車市民共同利用システム(コミュニティサイクル)の導入 ・カーシェアリングの導入 ・デマンドバス(営業用路線バスを除く。)の導入 ・マイカー利用縮減のために民間事業者が導入する企業バス、コミュニティバス等(いわゆる営業用路線バスを除く。)の導入

平成21年度選定事業【補助事業;1次採択】 (1/2)

番号	対象地域	計画事業者名 (実施事業者名)	事業名	事業概要
1	東京都 千代田区	大手前・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会 (株式会社グランドパーキングセンター)	電気自動車用急速充電器ネットワーク化事業	「千代田区環境モデル都市行動計画」にもとづき、千代田区大丸有地区等で低炭素地域づくりを推進するため、東京駅付近に電気自動車用の急速充電器を設置し、充電器のネットワーク化を図り、電気自動車利用を推進するものである。
2	京都府 京都都市圏	低炭素社会を実現する交通のあり方を考える協議会 (オリックス自動車株式会社)	京都都市圏カーシェアリング事業	京都市内を中心に、低炭素社会を実現するための車利用として、カーシェアリング事業を行うための設備整備等を行うものである。本事業では、携帯電話からの予約やICカードを使用した管理システムを構築するとともに、複数の貸出拠点をネットワーク化することで、カーシェアリングの利便性を高め、さらに鉄道やバス等公共交通機関の利用度を向上させるものである。
3	大阪府 摂津市	摂津市南千里丘低炭素型まちづくり協議会 (阪急電鉄株式会社)	阪急電鉄京都線摂津市駅におけるレンタサイクル整備事業	環境配慮をコンセプトとした「摂津市南千里丘低炭素まちづくり計画」をふまえ、公共交通機関へのモーダルシフトを促進するため、環境負荷の低い交通手段であるシェア形態のレンタサイクル事業を実施する。このため、阪急京都本線にあたらに設置される「摂津市」駅前に、レンタサイクル駐輪場を設置するとともに、主たる電源を太陽光発電により確保する。
4	大阪府 茨木市・箕面市	彩都低炭素タウン推進協議会 (株式会社フルタイムシステム)	コミュニティサイクルの公共交通化促進事業	大阪府彩都地域において、自動車から自転車・公共交通機関へのモーダルシフトを促進するため、大阪モノレール 彩都西駅前にレンタサイクル施設を整備する。本施設では、電動補助付き自転車を24時間体制でレンタルするとともに、公共交通機関のカードシステムと連携し、登録・貸し出し及び車両管理を無人で行うシステムを導入する。
5	鹿児島県 霧島市	鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会 (JR九州株式会社)	JR国分駅パーク&ライド整備事業	輸送部門の二酸化炭素排出量を削減するため、市街地への自動車流入を抑制する。このため、JR九州 国分駅前にパーク&ライド用設備を整備し、主要幹線道路を利用するマイカー通勤者の公共交通機関への転換を促す。

番号	対象地域	計画事業者名 (実施事業者名)	事業名	事業概要
1	阪急電鉄京都本線および嵐電(京福電鉄嵐山線)沿線、京都市右京区および西京区(京都府)	京都市 阪急電鉄株式会社 京福電鉄株式会社	阪急電鉄京都線および嵐電(京福電鉄嵐山線)におけるサイクル&ライド環境整備事業	京都市の「京都市環境モデル都市行動計画」実現のため、主要観光地と住宅地が混在する本事業エリア(京都市右京区、西京区)において、都市間輸送を担う鉄道路線(阪急電鉄(株))とその駅に接続する路面電車(京福電気鉄道(株))がエリア連携して、環境負荷の低い交通手段であるレンタサイクル等の整備を行う。また、鉄道、路面電車、レンタサイクルや駐輪場を1枚のカードで利用可能とするICカードシステムの整備を行う。観光客と沿線住民双方のマイカーによる移動から自転車と電車を利用した交通手段へ転換を図り、低炭素社会の実現に不可欠なライフスタイルの転換を促進する。
2	福岡市内地区、箱崎九大前駅地区、梅林駅地区、姪浜駅地区(福岡県)	福岡市地球温暖化防止市民協議会 福岡市交通局 パーク24株式会社	交通IC乗車券「はやかけん」を使った全自動パーク&ライド	自動車を利用した郊外から都心への通勤形態を鉄道(地下鉄)利用に変換するため、鉄道用ICカードを駐車場利用に使用できるシステム(パーク&ライド)を構築し、CO2排出量の減少を図り低炭素地域づくりを推進する。

- 「エコ通勤」とは、従業員の通勤手段が、マイカーから電車やバス・自転車・徒歩等に、**自発的に転換**することを促す、事業所主体のさまざまな取り組み。
- 全国各地でノーマイカーデーや公共交通利用促進によるエコ通勤の取り組みが実施されてきている

「エコ通勤」のイメージ

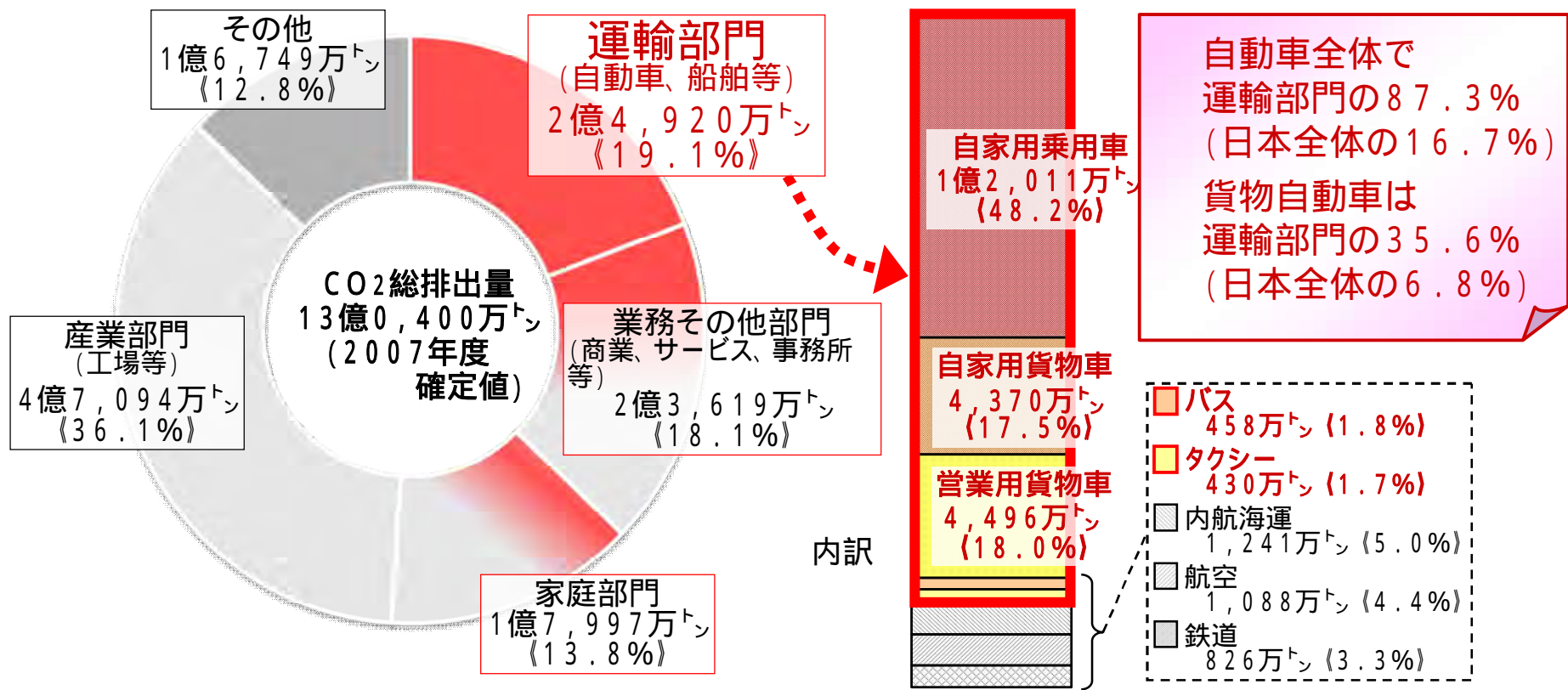


我が国の運輸部門におけるCO2排出量

日本のCO2排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約19%**。
自動車全体では運輸部門の87.3% (日本全体の16.7%)、貨物自動車に限ると運輸部門の35.6% (日本全体の6.8%)を排出。

日本の各部門におけるCO2排出量

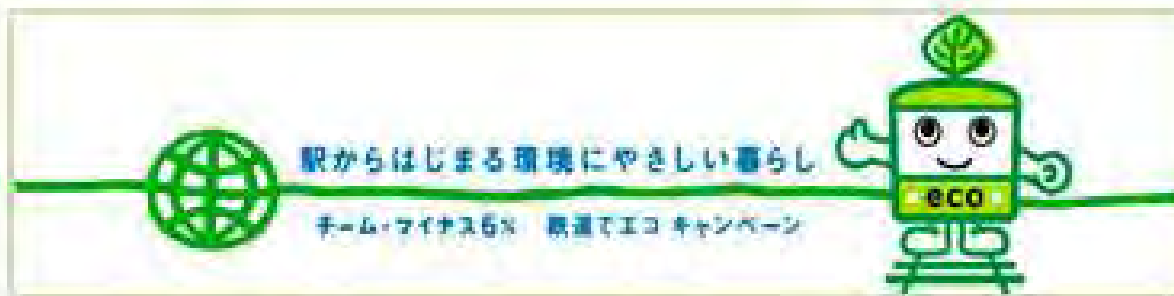
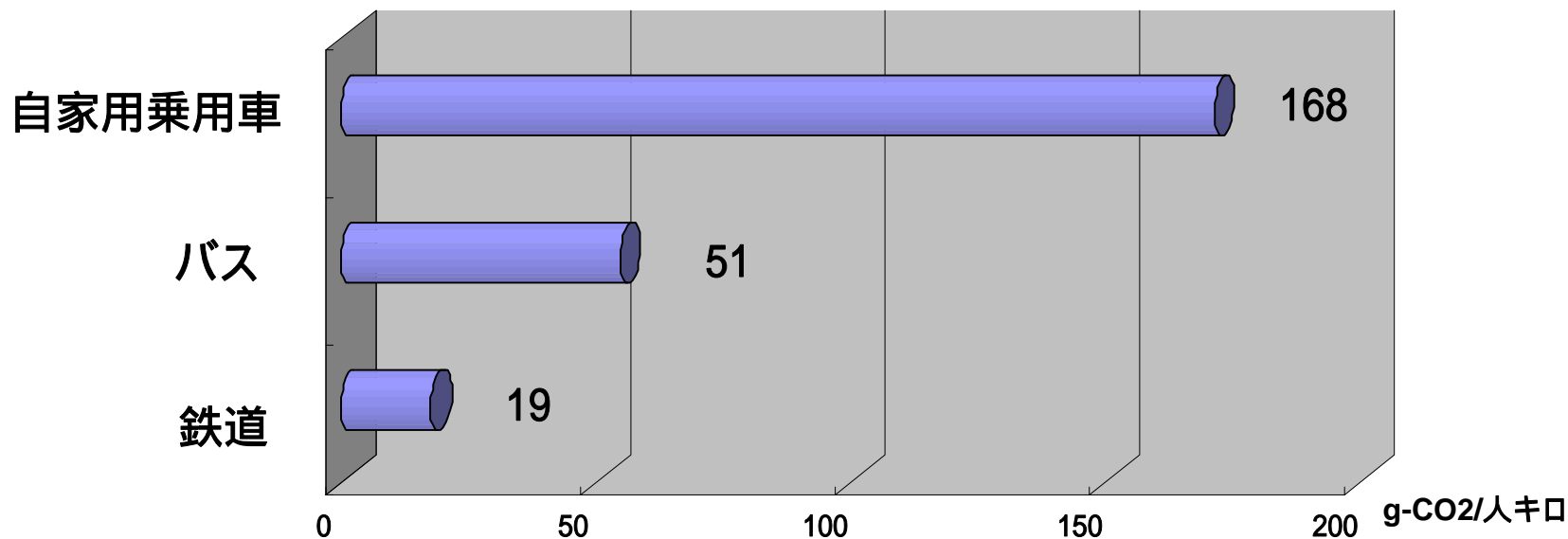
運輸部門におけるCO2排出量



電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

旅客輸送におけるCO2排出量原単位 (g-CO2/人キロ)

(輸送機関別のCO2排出量原単位(1人を1km輸送したときのCO2排出量)、2007年度)



日東電工(株)尾道事業所のエコ通勤の取組

～平成21年度 交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰～



バス路線

3方面(JR尾道駅、東尾道駅、松永駅)へ、往路62便、復路63便



工場前に方面別に3つのバス停を設置
(日東電工が整備し、尾道市に寄付)

公共交通路線がなく、約2,000人の
従業員のほとんどがマイカーによる通勤
渋滞などで周辺地域の環境悪化

従業員の通勤に関する事業所の考え方

1. 地域の交通渋滞を緩和し、**地域密着型の事業所**を目指す。
2. **交通事故のリスクを低減**させ、従業員の安全を確保する。
3. 地球環境にやさしい事業所 = **エコ事業所**として、従業員の車通勤を削減する。
4. 事業所内の敷地を**有効活用**し、敷地面積における生産性を上げる。

平成19年2月 従業員専用の通勤バスを導入。
尾道市営バス(現おのみちバス(株))に運行委託
工場前に方面別にバス停を設置

平成21年4月 従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放。周辺地域の住民の交通手段を確保。

・約900人の従業員がバスに転換
(年間約1,200tのCO2排出削減)

・通勤時の事故が減少
(18年度36件 20年度21件)

・約90人/日の従業員以外の一般客が
当該バスを利用(平成21年6月)

エコ通勤優良事業所認証制度

✓ エコ通勤優良事業所認証制度の創設 (2009年6月11日)

6月11日から申請受付開始

7月3日に第1回認証・登録(以降、毎月月末に認証・登録を実施)

12月末現在 全国203事業所が認証・登録

北海道では、千歳市役所、恵庭市役所、桑園中央病院(札幌市)が登録

The screenshot shows the website for the Eco Commuter program. At the top, there is a navigation bar with links for 'トップ' (Home), '財団の概要' (About the Foundation), 'バリアフリー推進事業' (Barrier-free Promotion), '交通環境対策事業' (Traffic Environment Measures), '鉄道駅公共事業' (Railway Station Public Services), and '出版物' (Publications). Below this, the main content area is titled '交通環境対策事業' and features a large 'エコ通勤' (Eco Commuter) banner. To the right of the banner is a sidebar menu with the following items: 'エコ通勤メニュー' (Eco Commuter Menu), 'エコ通勤優良事業所認証制度トップ' (Eco Commuter Excellent Business Certification System Top), 'エコ通勤優良事業所認証登録事業所一覧' (List of Eco Commuter Excellent Business Certification Registered Businesses), 'エコ通勤優良事業所認証制度概要説明' (Summary of Eco Commuter Excellent Business Certification System), '申請書等ダウンロード' (Download Application Forms, etc.), and 'お問い合わせ' (Contact Us). Below the menu is an 'エコ通勤関連リンク' (Eco Commuter Related Links) section with links to the 'エコ通勤ポータルサイト' (Eco Commuter Portal Site), '国土交通省' (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism), and '日本モビリティマネジメント会議(JCOMM)' (Japan Mobility Management Conference). The main content area includes a '新着情報' (New Information) section with dates and news items, and a section titled 'エコ通勤とは?' (What is Eco Commuter?) with a detailed explanation of the program's goals and benefits.

申請書等
ダウンロード



エコ通勤優良事業所認証
京都議定書の目標達成に貢献しています

エコ通勤優良事業所認証
ロゴマーク

「エコ通勤優良事業所認証制度HP
(交通エコロジー・モビリティ財団)」
http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/ecommuters_top.html

公共交通利用推進等マネジメント協議会
(認証制度事務局: 国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団)

1. 制度の趣旨・目的

エコ通勤に関する取組みを積極的に推進している事業所、自治体を優良事業所として認証し、登録するとともに、その取組み事例を広く国民に周知することにより、エコ通勤の普及促進を図る。

2. 認証対象

全国の事業所(行政機関を含む)のうち、一定の基準を満たした事業所を対象とする。

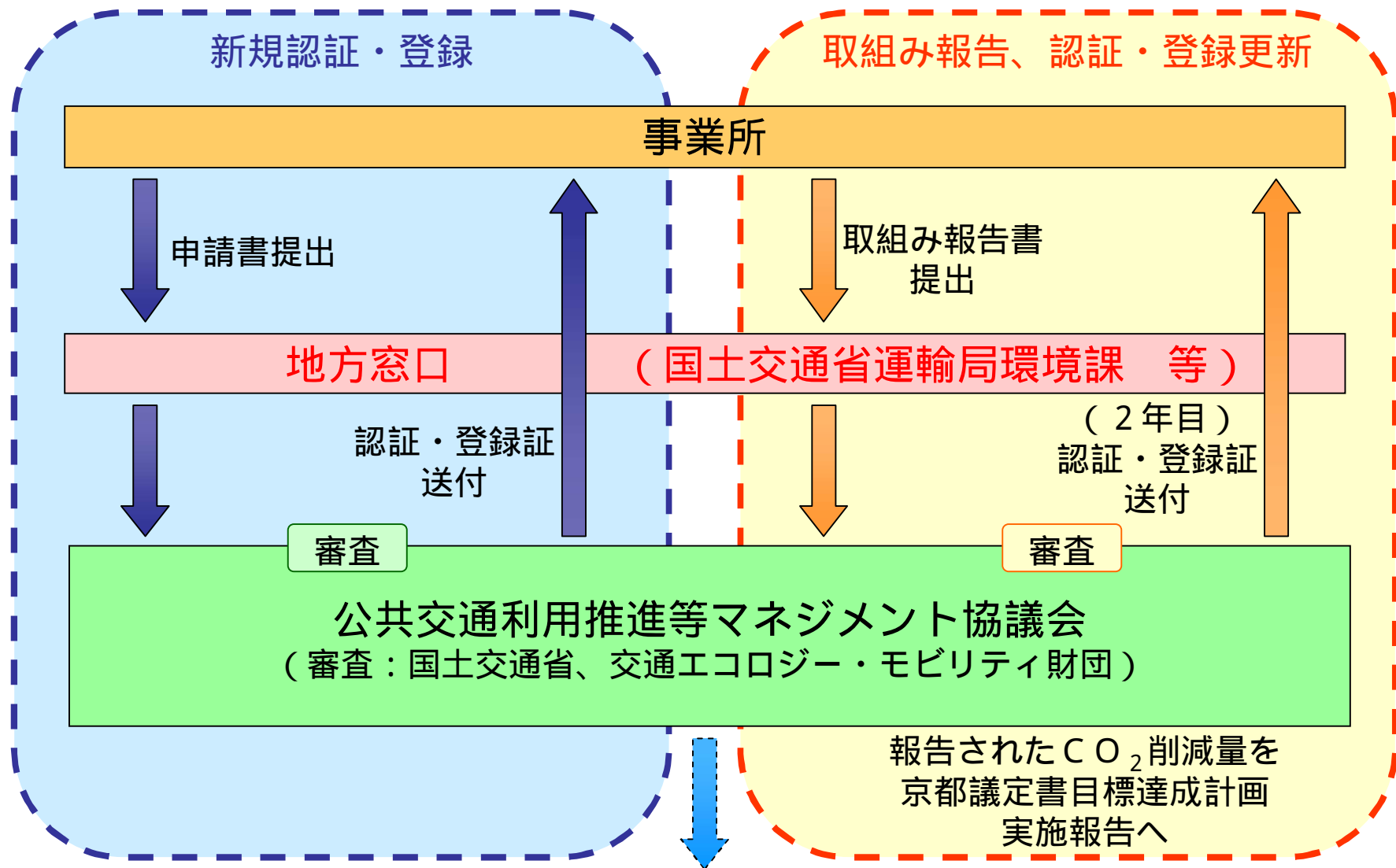
- エコ通勤推進担当者が指名されていること
- 従業員の通勤実態を把握していること
- エコ通勤に関する具体的な取組みを実施していること
- エコ通勤プランが作成されていること

3. 認証機関

公共交通利用推進等マネジメント協議会により、認証・登録を行う。
申請窓口は、地方運輸局等、認証・登録にかかる費用は無料。
国土交通省及び交通エコロジー・モビリティ財団で審査を実施。

4. その他

有効期間は2年。1年ごとに取組状況の報告を行い、2回(2年分)の報告の内容により、有効期間を2年延長する。
取組状況報告において報告されたCO2削減量は、京都議定書目標達成計画の実施報告に算入される。
認証・登録された事業所はロゴマークの使用が許可され、HP等で公表される。



国土交通大臣表彰（交通関係環境保全優良事業者等表彰）に推薦

- 全国の事業所(行政機関を含む)のうち、以下の基準を満たした事業所

- (1) エコ通勤推進担当者が指名されていること
- (2) 従業員の通勤実態を把握していること
- (3) エコ通勤に関する具体的な取組みを実施していること (以下のいずれかを実施していること)

ア. コミュニケーション・アンケートの実施

- イ. 従業員に対するエコ通勤の呼びかけ(例:公共交通情報の提供、チラシの配布、等)

その他エコ通勤に資する取組み(例:エコ通勤を促す通勤制度、自転車通勤の奨励、等)

- (4) エコ通勤プランが作成されていること

法定協議会

鉄道活性化・利用促進連携計画策定

<ハード施策>

同時実施

<ソフト施策>

乗り継ぎ・ダイヤの改善、イベント列車の運行、企画乗車券、バリアフリー化の推進、ICカード導入等地方鉄道の活性化・利用促進策を実施

対象地域(例:市全域、沿線2km圏等)を選定し、当該地域の住民、事業所等にTFP(時刻表・動機付け冊子・アンケート配布等)を実施

【MM手法を活用することにより、以下のような効果を期待ができる】

参画するプレイヤーの拡大

受け身の姿勢から主体的な取組みへの転換も期待できる

CO₂削減量の定量的評価やまちづくりへの貢献など成果も幅広く示すことができる可能性が高い

通勤交通グリーン化推進プログラム(緊急経済対策)

地域公共交通活性化・再生総合事業の枠組みを活用し、通勤交通グリーン化に係る計画策定を支援

通勤の効率化による交通円滑化、CO₂排出量削減の同時達成

<成長戦略に向けての布石>

平成21年12月末現在 4件認定(他、4件申請中)

- ・調査事業(通勤利用実態調査、公共交通利用促進アンケート実施、等)
- ・認定済:北海道恵庭市、青森県八戸市、石川県内灘町、福岡県田川市

- モビリティ・マネジメントによるエコ通勤の推進、公共交通利用促進を条件により以下の支援制度が使用可能
 - ✓ 地域公共交通活性化・再生総合事業
 - ✓ 低炭素地域づくり面的対策推進事業

(参考) グリーン経営認証の普及促進



営利性の追求と同時に環境問題への取組が社会的に求められる事業者（トラック運送事業、バス事業、タクシー事業等）のため、事業実態に合い、かつ事業活動における環境保全の実効性を高めるグリーン経営認証制度を創設。事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図り環境負荷の低減につなげていく。

主な成果

全国の対象事業者のうち6,084事業所(2,883事業者)が認証取得済み(平成21年12月末現在)

(1) トラック運送事業におけるグリーン経営認証取得による効果

燃費の向上

最大積載量8トン以上のトラックの場合 4.5%向上

新規取得時平均燃費 3.12 km/ℓ

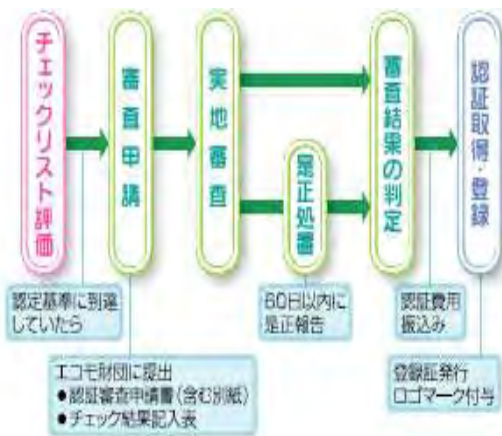
更新審査時(2年後)平均燃費 3.26 km/ℓ

交通事故の減少

走行距離10万km当たりの交通事故件数 25.9%減少

新規取得時 0.245件/10万km

定期審査時(1年後) 0.182件/10万km



認証登録事業所が保有する車両台数の全国の車両台数に対する割合(平成21年3月末現在)

	割合
営業用トラック	10.1%
営業用バス	13.3%
法人タクシー	11.3%

(2) グリーン経営認証取得事業者の平均と全国平均の燃費比較

グリーン経営認証取得事業者の平均燃費は、全国平均燃費より約25.3%改善されている。

認証取得までの流れ
(交通エコロジー・リサイクル財団資料より)

課題

- 荷主に対する同制度の認知が低い(取得事業者が荷主から優先的に選定されない)
- 未取得事業者への同制度の推奨(取得に対するメリットの説明)が不十分
- 同制度取得によるインセンティブが不十分

今後の方向性

- 平成22年度末までに対象事業者(87,173事業者)のうち10%の事業者が取得することを目指して普及促進に取り組む。
(平成21年3月末現在の認証取得事業者は全体の2.9%(約2,500社)。
なお、トラック、バス、タクシーにおける車両台数ベースでは10%以上。)

「京都議定書目標達成計画」
(平成20年3月28日閣議決定)(抜粋)

グリーン経営認証制度の普及促進
燃費の向上などの一定の優れた環境取組を実施している運輸事業者を認定する「グリーン経営認証制度」については、認定事業者の平均燃費の向上に貢献してきており、今後更なる普及を促進する。

(参考) 交通・観光分野におけるカーボンオフセットの推進

平成21年7月3日、「交通・観光カーボンオフセットガイドライン」を策定(交通エコモ財団作成、国交省推奨)
本ガイドラインに基づき、オフセットするCO2排出量の算定などを実施することが可能に

平成21年12月1日、同財団において「交通・観光カーボンオフセット支援システム」の登録申請受付を開始
容易かつ低コストにクレジットを調達し、カーボンオフセットを導入することが可能に

「交通・観光カーボンオフセットガイドライン」の概要

【対象業種】

バス、タクシー、宅配、レンタカー、旅客船、
ホテル、旅行

【提示している内容】

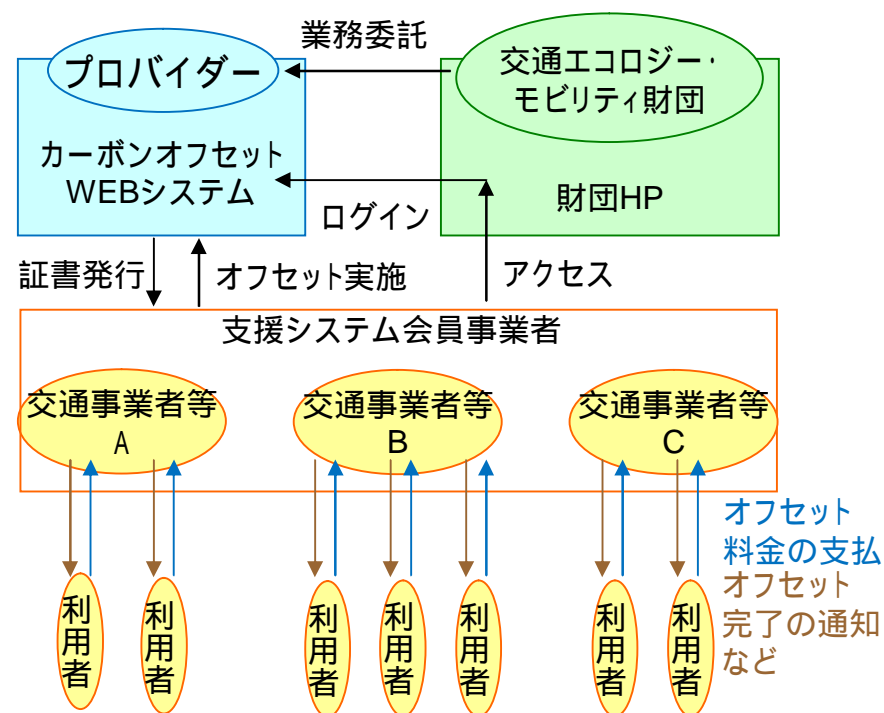
カーボンオフセットの対象範囲、排出量の算定方法、
オフセット料金の徴収方法など

国内航空、鉄道、自家用自動車の対象範囲及び算定方法については、
昨年10月にカーボン・オフセットフォーラム(J-COF)から示されている。

【特徴】

- ・取組みを強制するものではなく、各事業者による自主的な参加、各利用者による自主的な利用が前提
- ・学識経験者、業界関係者などをメンバーとした「交通カーボンオフセット研究会」(国交省はオブザーバー参加)において内容の検討を行うなど、公平性、公正性及び透明性の確保に配慮

「交通・観光カーボンオフセット支援システム」のスキーム



「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月29日閣議決定)(抜粋)

カーボン・オフセットや炭素会計の取組について、事業者や国民の理解を広め、幅広い普及を図る。
カーボン・オフセットについては、2008年度からモデル事業を実施するとともに、既存の諸制度や取組との整合性の検討や普及に際して必要となる共通のルール(オフセットの対象となる排出量及びオフセットに用いられる削減量の算定方法、削減の確実性の確保、削減量のダブルカウントの防止等)の在り方について検討を進め、2008年度を目途に公表していく。