

本章では、モビリティ・マネジメントの施策評価について述べます。

1. 施策評価の考え方

モビリティ・マネジメントの施策効果を評価する最も基本的な考え方は、「with/without」の考え方です。つまり、「モビリティ・マネジメントの施策があった場合」(with 状態)と「モビリティ・マネジメントの施策がなかった場合」(without 状態)のそれぞれの評価尺度の差(比)を施策の効果と見なすものです。しかしながら、評価を行うためのデータがある場合とそうでない場合等が多くあることから、以下の 3 つの方法から、サンプル数、統制群設定についての実務的可能性、季節変動の有無等を踏まえて、上記の中から適切なものを選定して評価することが必要です。

A) 事前事後比較

「事前」を without 状態、「事後」を with 状態と見なし、両者の差(比)を施策効果と見なす方法です。この評価は「事前」を without 状態と見なせるか否かがポイントです。

B) 事後対統制群比較

MMを実施する群とMMを実施していない群の 2 群をつくり、事後における両者の差(比)をもって施策評価と見なす方法です。この方法は、対象とする人数の多いことがポイントです。

C) 事後対推定 without 状態

事後の without 状態を「推定」し、これと、事後に実際に実現している状態(with 状態)とを比較し、これを施策効果と見なす方法です。

2. 施策評価に用いるデータ

モビリティ・マネジメントの施策評価に用いるデータとしては、以下が挙げられます。

A) 公共交通旅客数

バスの利用者数や関係鉄道駅における乗降者数などが該当します。

B) 道路交通量

自動車交通量や渋滞長などが該当します。

道路管理者は場所によって常時観測データも所有しているため、活用の可能性があります。

C) アンケート調査による行動結果

アンケート調査(行動記録アンケート調査)には、主にダイアリー形式、日別行動記録形式、簡易行動記録形式の3つの形式があります。

「ダイアリー形式」とは、特定の調査期間の各日において対象者が行った全てのトリップについて、移動の目的、出発地や目的地、出発・到着時間、利用した移動手段等について、調査票へ詳細に記録を行う形式です。

また、「日別行動記録形式」とは、特定の調査期間の各日において対象者が行った移動について、利用した移動手段別にその移動回数や移動時間や移動時間の合計値を記録する形式です。

さらに、「簡易行動記録形式」とは、特定の調査期間を通じて対象者が行った移動について利用した移動手段別にその移動回数を把握すると共に、平均的な移動時間について記録を行う形式です。

注：「〇回」「〇分」のところは空欄で結構です。



日別行動記録形式の例

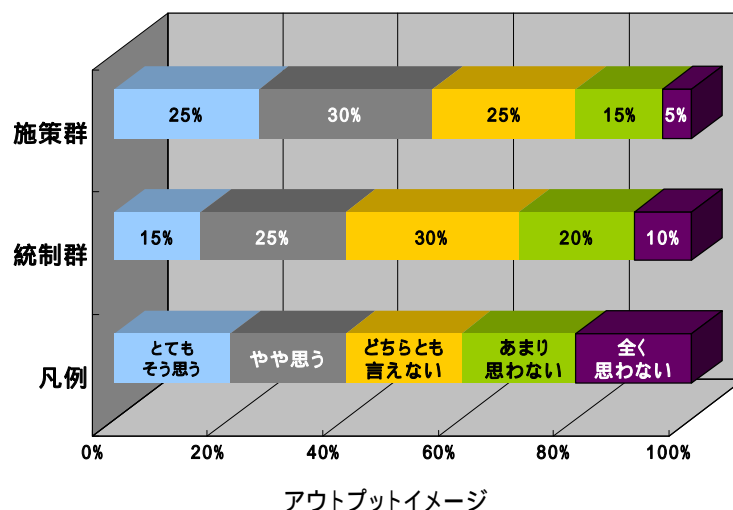
D) アンケート調査による参加者の意識

これまでのモビリティ・マネジメントに関する事例では、以下の問いについて、“全く思わない”から“とても思う”の5段階尺度により計測しています。

- 「クルマにあまり頼らないライフ・スタイル」を目指そうと思いませんか？
- 「できるだけ、環境に優しい移動」を心がけようと思いませんか？
- 「できるだけ、健康に良い移動」を心がけようと思いませんか？
- 「できるだけ、安全に移動すること」を心がけようと思いませんか？
- 「できるだけ、を利用しよう」と思いませんか？

1)	「クルマにあまり頼らないライフスタイル」 を目指そうと思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
2)	「クルマを控えること」は、難しいことだと思いますか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
3)	「できるだけ環境に優しい移動」を 心がけようと思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
4)	「できるだけ健康に良い移動」 を心がけようと思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
5)	「できるだけ安全に移動すること」 を心がけようと思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
6)	「できるだけ徒歩や自転車で移動しよう」 と思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
7)	「できるだけ地下鉄・JRを利用しよう」と思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□
8)	「できるだけバスを利用しよう」と思いませんか？	全く思わない どちらとも言えない とても思う □————□————□————□————□

調査票の例



- 参考文献 -

土木学会:

- ・モビリティ・マネジメントの手引き,2005.5
- ・バスサービスハンドブック,2006.11
- ・モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン,2008.7

国土交通省:

- ・モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて,2007.3

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,2008.3

国土交通省北海道運輸局:

- ・苫小牧工業地域におけるエコ通勤の導入に関する調査報告書,2009.3
- ・公共交通利用円滑化に関する人材育成事業,2007.12

北海道開発局札幌開発建設部:

- ・モビリティ・マネジメントによる交通行動変容促進への啓発検討調査業務,2008.3

(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構:

- ・モビリティセンターを核とした省エネ型路線バスシステムに関する実験事業,2008.3

鈴木春菜・藤井聡:

- ・「買い物モビリティ・マネジメント」の態度行動変容効果について～福岡県朝倉市での地元商店活性化コミュニケーション実験の効果検証～,第四回 JCOMM 発表資料,2009.7

巻末資料 < 目次 >

1. 補助制度、支援制度

- 地域公共交通活性化・再生総合事業の概要 p57 ~
- 地域公共交通活性化・再生総合事業補助金交付要綱 p58 ~ p67
- 地域公共交通活性化・再生総合事業実施要領 p68 ~ p71
- 低炭素地域づくり面的対策推進事業 p72
- 平成22年度低炭素地域づくり面的対策推進事業公募要領 p73 ~ p81
- エコ通勤優良事業所認証制度実施要領 p82 ~ p83
- エコ通勤優良事業所認証制度の概要 p84 ~ p88

2. 事例リスト

- 住民対象のMM p89 ~ p91
- 職場対象のMM p91 ~ p93
- 学校対象のMM p93 ~ p94
- 特定路線対象のMM p94 ~ p95

3. 事例 HP リスト

国の機関

- 国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>
- 環境省 <http://www.env.go.jp/>
- 国土交通省北海道運輸局 <http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/>
- 国土交通省北海道開発局札幌開発建設部 <http://www.sp.hkd.mlit.go.jp/>

自治体

- 名古屋市 <http://www.city.nagoya.jp/>
- 帯広市 <http://www.city.obihiro.hokkaido.jp/>
- 恵庭市 <http://www.city.eniwa.hokkaido.jp/>
- 千歳市 <http://www.city.chitose.hokkaido.jp/>
- 当別町 <http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/>

その他団体

- 日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)
<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm.html>

地域公共交通活性化・再生総合事業



地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付要綱

平成20年2月29日 国総計第100号

改正 平成21年2月25日 国総計第91号

改正 平成22年3月2日 国総計第102号

(通則)

第1条 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金(以下「補助金」という。)の交付については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律(昭和30年法律第179号。以下「適正化法」という。)及び同法施行令(昭和30年政令第255号。以下「適正化法施行令」という。)の定めによるほか、この要綱の定めるところによる。

(目的)

第2条 この補助金については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第5条に規定する計画(以下「地域公共交通総合連携計画」という。)を策定するために必要な調査及び地域公共交通総合連携計画に位置づけられた鉄道・バス・タクシー・旅客船・航空等の多様な事業の具体化のために必要となる事業の実施に要する経費の一部を国が補助することにより、地域の創意工夫ある自主的な取り組みを促進し、地域公共交通の活性化及び再生を図ることを目的とする。

(補助対象事業者)

第3条 補助対象事業者は、法第6条に規定する協議会(以下「法定協議会」という。)とする。

(交付の対象等)

第4条 国土交通大臣(以下「大臣」という。)は、補助対象事業者が取り組む地域公共交通総合連携計画を策定するために必要な調査、及び地域公共交通総合連携計画に位置づけられた鉄道・バス・タクシー・旅客船・航空等の事業(以下「補助対象事業」という。)の具体化のために必要となる事業の実施に必要な経費のうち、補助金交付の対象として大臣が認める経費(以下「補助対象経費」という。)について、予算の範囲内において補助対象事業者に対し補助金を交付する。

2 補助対象事業として地域公共交通総合連携計画を策定するために必要な調査を行う場合は、調査事業の実施に関する事項を記載した計画(以下「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」という。)であって、地方運輸局長(神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局長を含む。以下「地方運輸局長等」という。)の認定を受けたものに基づき行われるものと

する。

- 3 補助対象事業として地域公共交通総合連携計画に位置づけられた、鉄道・バス・タクシー・旅客船・航空等の事業の具体化のために必要となる事業の実施をする場合は、事業実施の決定、進捗管理等を法定協議会が行う事業について、その実施に関する事項を記載した計画（以下「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」という。）（最大3年間）であって、地方運輸局長等又は地方航空局長の認定を受けたものに基づき行われるものとする。
- 4 第1項の大臣が認める補助対象経費及び補助率については、別表のとおりとする。

（補助金交付申請）

第5条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、すみやかに様式第1による補助金交付申請書を大臣に提出しなければならない。

（交付の決定及び通知）

第6条 大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査のうえ、交付決定を行い、様式第2による交付決定通知書により補助対象事業者に通知するものとする。

- 2 大臣は、前項の交付決定に際して、必要な条件を付することができる。

（交付決定の変更等の申請）

第7条 補助対象事業者は、補助対象経費の別表に定める各種目間の配分の変更（それぞれの配分額のいずれか低い方の額の30%以内の変更を除く。）をする場合には、あらかじめ様式第3による交付決定変更申請書を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

- 2 補助対象事業者は、補助対象経費の別表に定める各区分間の経費の配分の変更はしてはならないものとする。
- 3 補助対象事業者は、補助対象事業の内容の変更（軽微な場合を除く。）をする場合には、あらかじめ様式第3による交付決定変更申請書を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。
- 4 前項の軽微な場合とは、「補助金等適正化法の「軽微な変更」及び「同種」の基準」（昭和30年中央連絡協議会）による。

（交付決定の変更及び通知）

第8条 大臣は前条に基づく交付決定変更申請書の提出があったときは、審査のうえ、交付決定の変更を行い、様式第4による交付決定変更通知書により補助対象事業者に通知するものとする。

- 2 大臣は、前項の交付決定の変更の際して、必要な条件を付することができる。

(申請の取下げ)

第9条 補助対象事業者は交付決定の内容又はこれに付された条件に不服があることにより、補助金の交付申請を取り下げようとするときは、交付決定の通知を受けた日から起算して30日以内に、様式第5による交付申請取下届出書を大臣に提出しなければならない。

(事業の中止等)

第10条 補助対象事業者が補助対象事業の中止又は廃止をしようとする場合は、その旨を記載した書面を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

(交付決定の取り消し)

第11条 大臣は、補助金の交付の決定をした場合において、前条に定める補助対象事業の中止又は廃止の他、その後の事情の変更により特別の必要が生じたときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又はその決定の内容若しくはこれに付した条件を変更することができる。ただし、補助対象事業のうちすでに経過した期間に係る部分については、この限りではない。

2 大臣は、前項の規定による取り消しを行った場合において、その取り消しに係る部分に関し、既に補助金が交付されているときは、その補助金の全部又は一部の返還を命ずるものとする。

(状況報告)

第12条 補助対象事業者は、大臣の要求があった場合には、すみやかに様式第6による状況報告書を大臣に提出しなければならない。

2 補助対象事業者は、補助対象事業が補助対象事業年度内に完了しない見込みであるときは、当該補助対象事業者は、状況報告書にその理由を付してすみやかに大臣に提出しなければならない。

(実績報告)

第13条 補助対象事業者は、補助対象事業が完了したときは、その日から1か月を経過した日又は翌年度の4月10日のいずれか早い日までに様式第7による完了実績報告書を大臣に提出しなければならない。

(補助金の額の確定等)

第14条 大臣は、前条に規定する完了実績報告を受けた場合は、その報告に係る補助対象事業の実施結果が補助金の交付の決定の内容及びこれに付した条件に適合すると認めるときは、別表に定めるところにより、交付すべき補助金の額を確定し、様式第8による額の確定通知書により補助対象事業者に通知するものとする。

2 大臣は、補助対象事業者に交付すべき補助金の額を確定した場合において、既にその額を超える補助金が交付されているときは、その超える部分の補助金の返還を命ずるものとする。

(補助金の請求)

第15条 補助対象事業者は、国から補助金の支払いを受けようとするときは、様式第9による補助金支払請求書を提出しなければならない。

(概算払の請求)

第16条 補助対象事業者は、国から補助金の概算払を受けようとするときは、様式第10による補助金概算払請求書を大臣に提出しなければならない。

(取得財産等の管理等)

第17条 補助対象事業者は、補助対象経費により取得し、又は効用の増加した財産(以下「取得財産等」という。)については、補助対象事業の完了後においても、善良な管理者の注意をもって管理し、補助金交付の目的に従って、効率的に運用しなければならない。

2 補助対象事業者は、取得財産等について、様式第11による取得財産等管理台帳を備え管理しなければならない。

(取得財産等の処分の制限)

第18条 取得財産等のうち、適正化法施行令第13条第4号の規定により、大臣が定める機械及び重要な器具は取得価格又は効用の増加価格が50万円を超える機械及び重要な器具とする。

2 補助対象事業者は、取得財産等について、減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和40年大蔵省令第15号)の定める耐用年数を経過するまでは、大臣の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供させてはならない。

3 前項の取得財産等を処分しようとするときは、補助対象事業者は、あらかじめ様式第12による財産処分承認申請書を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

4 大臣は、前項の承認をしようとする場合において、交付した補助金のうち第2項の処分時から財産処分制限期間が経過するまでの期間に相当する分を原則として返還させるとともに、さらに、当該処分により補助対象事業者に利益が生じたときは、交付した補助金額の範囲内でその利益の全部又は一部を国に納付させることとする。

(補助事業に関する書類の保存)

第19条 補助対象事業者は、補助金の交付の対象となった地域公共交通活性化・再生総合

事業に関する書類は、事業完了の属する年度の翌年度から5年間、保存しておかなければならない。

(評価結果の報告)

第20条 補助対象事業者は、補助対象事業年度毎に、地方運輸局長等に対し、補助対象事業の評価結果について報告しなければならない。

附 則

・この要綱は、平成20年4月1日から施行する。

附 則

・この要綱の改正は、平成21年度の補助金から適用する。

附 則

・この要綱の改正は、平成22年度の補助金から適用する。

別表

区分	種目	補助対象経費	補助率
地域公共交通総合連携計画策定調査	地域公共交通総合連携計画策定調査	・地域公共交通総合連携計画策定に関する調査等に要する経費、協議会開催等の事務費 (現況交通実態調査、ニーズ把握調査等計画策定に要する調査費、計画策定に要する事務費等)	定額 (上限額 2000万円)
地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業	鉄道の活性化・再生に係る事業	・鉄道の実証運行に要する経費 (実証設備費、運行費、広報費、調査費等)	1 / 2
		・鉄道の待合環境整備に要する経費 (ベンチの設置、待合施設整備等) ・車両購入・車両等関連施設整備に要する経費 (イベント列車用車両購入費、内装費、情報提供設備等車両設備整備費等) ・LRTシステム整備に要する経費 (低床式車両購入費、停留施設整備費、ICカードシステム導入に要する経費等)	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))
	バス(乗合タクシーを含む。以下同じ。)・タクシー等の活性化・再生に係る事業	・バス・タクシー等の実証運行に要する経費 (実証設備費、運行費、広報費、調査費等)	1 / 2
		・バス等の待合環境整備、タクシーの乗り場・待機場整備等に要する経費 (ベンチの設置、待合施設整備、旅客移動の円滑化に係る設備整備、タクシーの乗り場・待機場整備等) ・車両購入・車両等関連施設整備に要する経費 (車両購入費、内装費、車載機整備費、情報提供設備等車両設備整備費、バスロケーションシステム整備費等) ・デマンドシステム(タクシー配車システムを含む。)導入に要する経費 (システム開発費・設備整備費、調査費等) ・スクールバス・福祉バス等の活用に要する経費	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))

旅客船の活性化・再生に係る事業	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船の実証運航に要する経費 (実証設備費、運航費、広報費、調査費等) 	1 / 2
	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船の待合環境整備に要する経費 (ベンチの設置、待合施設整備等) ・船舶・船舶関連施設整備に要する経費 (内装費、情報提供設備等船舶設備整備費等) ・航路統合、海上タクシーの導入、既存船舶の共用化、その他運営形態の変更に要する経費 	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))
航空の活性化・再生に係る事業	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機の実証運航に要する経費 (実証設備費、運航費、広報費、調査費等) 	1 / 2
	<ul style="list-style-type: none"> ・航空旅客の待合環境整備に要する経費 (ベンチの設置、待合施設整備等) ・航空機・航空関連施設整備に要する経費 (内装費、情報提供設備等航空機設備整備費、航空旅客乗降施設整備費等) 	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))
新地域旅客運送事業の導入円滑化に係る事業	<ul style="list-style-type: none"> ・新地域旅客運送事業の導入円滑化に要する経費 (施設整備費、実証運行(運航)費、車両・船舶購入費、広報費、調査費等) 	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))
公共交通利用促進に資する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスに関する情報提供に要する経費 (交通マップ作成費用、公共交通・乗継情報等の提供のためのシステム開発・運営費・車載機器・中央処理装置・表示端末・案内板等の施設整備費、HP作成費・運営費、広報費、調査費等) ・ICカードシステム導入その他ITシステム等の高度化に要する経費 (システム開発費、設備整備費等) ・パークアンドライド、サイクルアンドライド促進に要する経費 (パークアンドライド・サイクルアンドライド駐車 	1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3 ^(*))

		<p>場・駐輪場の整備費・賃借料、システム開発費、レンタサイクル等パークアンドライド・サイクルアンドライドの運営費、広報費、調査費等)</p> <p>・公共交通の利用円滑化のためのボランティアセンターの設置・運営に要する経費 (ボランティアセンター運営費、広報費、調査費等)</p> <p>・乗継割引運賃設定、企画切符発行、企画サービス実施等サービス向上に資する事業に要する経費 (割引運賃・企画切符等のシステム開発・運営費(割引額の補填は対象外)、企画サービス運営費、車両ラッピング等外装費、広報費、調査費等)</p> <p>・モビリティマネジメント、エコ通勤、ノーマイカーデー等公共交通利用促進に資する事業に要する経費 (調査費、運営費、広報費、車両リース費用、セミナー・シンポジウム・研修・イベント等啓発活動開催費用等)</p>	
	地域特定事業	<p>・地域公共交通総合連携計画の具体化の効果的実施のために必要と認められる地域の創意工夫による事業の実施に要する経費 (調査費、社会実験費、環境整備費等)</p>	<p>1 / 2 (政令指定都市の設置する協議会にあっては1 / 3^(*))</p>
補助金の額の確定	<p>1 . 地域公共交通総合連携計画策定調査の補助金の額は、次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。</p> <p>(1) 補助対象経費の実績額</p> <p>(2) 補助金交付決定額</p> <p>(3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額</p> <p>2 . 地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業に係る補助金の額は、次に掲げる額のうち、いずれか少ない額とする。</p> <p>(1) 補助対象経費の実績額に補助率を乗じて得た額</p> <p>(2) 補助金交付決定額</p> <p>(3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額に、補助率を乗じて得た額</p>		

(注)

1. 補助対象経費には、土地の取得に要する費用を除く。
2. 補助対象経費に係る消費税のうち、仕入控除を行う場合における仕入控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないものとする。

また、補助対象経費に係る消費税のうち、一部又は全部について仕入控除ができない場合は、その旨を記した理由書を申請書に添付し、補助対象経費に係る消費税相当額も補助対象とするものとする。上記により消費税相当額を含めて補助対象経費とした場合は、様式第13に当該補助事業完了年度の消費税の確定申告書等を添付して提出するものとする。

3. (＊)の補助率については、特別区の設置する協議会についても適用する。
4. 政令指定都市・特別区が他の市町村と共同で協議会を設置する場合は、補助対象経費について、当該協議会の設置主体である全市町村の負担額の合計のうち、政令指定都市・特別区の負担割合が1/2に満たない場合については、(＊)の補助率を1/2とする。

様式第 1 (第 5 条関係)

第 号
平成 年 月 日

国土交通大臣 殿

住 所
氏名又は名称 印

平成 年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付申請書

平成 年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金 金 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 (昭和 30 年法律第 179 号) 第 5 条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

地域公共交通活性化・再生総合事業実施要領

平成20年 2月29日 国総計第101号
改正 平成20年11月26日 国総計第 70号
改正 平成21年 2月25日 国総計第 92号

この実施要領は、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付要綱（平成20年2月29日付国総計第100号、以下「補助要綱」という。）に定める地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の交付等地域公共交通活性化・再生総合事業の実施に当たって必要な事項を定める。

1．地域公共交通活性化・再生総合事業の趣旨・目的

地域公共交通は、経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題である。一方で、地域においては、交通空白地帯の出現等地域公共交通を巡る状況は非常に厳しい状況にある。

このような状況を受け、平成19年度には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）が制定され、地域の合意形成による地域公共交通総合連携計画の策定等地域公共交通活性化・再生に向けた環境整備を図ったところである。

このため、同法の趣旨・目的を確実に確保することを目的として、地域公共交通総合連携計画の策定の促進、同計画に基づく事業の具体化の確実な実現等のため、地域公共交通活性化・再生総合事業により、地域におけるバス、乗合タクシー、鉄道、旅客船、航空等の各事業、公共交通利用促進活動等多様な取組みをパッケージで総合的に支援することにより、地域の合意に基づく、創意工夫のある主体的な地域公共交通活性化・再生の取組みを促進するものである。

2．地域公共交通活性化・再生総合事業計画等の策定について

1．の趣旨・目的を踏まえ、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の円滑かつ確実な実施を確保するため、連携計画において実施することとされた事業の円滑かつ確実な立ち上げについて、同計画の計画期間の当初（最大3年間）において、特に、同法第6条に基づく協議会が、地域公共交通活性化・再生総合事業による支援を活用しつつ、取り組むこととする事業について、計画的かつ効率的・効果的な実施を促進するため、地域公共交通活性化・再生総合事業計画を策定することとする。なお、地域公共交通活性化・再生総合事業計画には、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して地域がめざすこととする目標を、地域の合意として具体的に定めるとともに、同計画について、適切な

効果の評価を行う等により、地域の多様な関係者による真の協働を促進するとともに、効果的・効果的な取組みを促進することとする。

また、地域の真のニーズ等を踏まえた、効果的な連携計画の策定を促進するため、地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画を策定することとする。

3. 補助事業の採択等

(1) 地域公共交通活性化・再生総合事業は、地方運輸局長（神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局長を含む。以下「地方運輸局長等」という。）又は地方航空局長の認定を受けた地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画及び地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業について予算の範囲内で補助するものとする。

(2) 地域の公共交通の活性化・再生の総合的な推進のためには、地域公共交通活性化・再生総合事業は、地方バス路線や離島航路、離島航空路線、地方鉄道に対する支援方策と連携して活用されることが適切である。

(3) 地方公共団体、道路管理者、港湾管理者が自ら整備する乗継施設、停留所・待合所整備、駐車場・駐輪場整備等については、補助対象としないものとする。

ただし、地方公共団体が、地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金以外の国の補助金又は交付金等（地方交付税交付金を除く。）を受けない場合はこの限りではない（道路管理者、港湾管理者として事業を実施する場合は除く。）

4. 補助金の交付

(1) 一の補助事業に係る下限額は100万円とする。

(2) 交付申請書の添付書類

補助要綱様式第1別紙欄外に記載の「その他補助金の交付に関して参考となる書類」とは、以下のものとする。

事業の概要がわかる資料（実証運行（運航）路線図、施設の見取図面、システム概要等）

補助対象経費に係る消費税について一部又は全部について仕入控除を行うことができない場合はその旨を記した理由書

(3) 実績報告書の添付書類

補助要綱様式第7別紙欄外に記載の添付書類については以下のとおりとする。

「補助対象事業が完了したことを確認するに足りる書類」とは、以下のものとする。

ア．車両購入の場合 納品書・自動車検査証の写し、写真等

イ．車両以外の物品の購入、施設・設備整備の場合 納品書の写し、写真等事業の実施を証する書類

ウ．ア．イ．以外の場合 業務完了報告書・調査結果報告書等事業の実施を証す

る書類

「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付要綱において、別表中「補助金の額の確定」の欄に規定する額を明らかにした書類」とは、以下のものとする。

ア．車両・物品の購入、施設・設備整備の場合 補助事業に係る契約先からの請求書の写し等

イ．実証運行（運航）の場合 補助事業に係る契約先からの請求書の写し、収支計算書及び輸送実績に関する書面等

ウ．ア．イ．以外の場合 補助事業に係る契約先からの請求書の写し、補助事業に係る収入がある場合には収支計算書等

「補助対象経費の支払いを証する書類」とは、補助事業に係る契約先からの領収書の写し等とする。ただし、添付できない場合は後日提出することも可とし、この場合においては、補助事業実施主体の確約書を添付すること。

5．地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価

(1) 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画に基づく事業については、法定協議会において、事業の実施状況の確認、評価を行い、評価等の結果については、1月末までに、地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）に報告するとともに、公表するものとする。地方運輸局等においては、当該評価（自己評価）等を基に二次評価を行い、法定協議会に対し、評価結果を通知するとともに、必要に応じて、地域公共交通総合連携計画の策定に関する助言等を行うこととする。

(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業については、毎年度、法定協議会において、事業の実施状況の確認、評価を行い、必要に応じ事業計画の見直しを行うとともに、評価等の結果については、毎年1月末までに、地方運輸局等に報告するとともに、公表するものとする。地方運輸局等においては、当該評価（自己評価）等を基に二次評価を行い、法定協議会に対し評価結果を通知するとともに、必要に応じて、事業計画の見直し等を求めるものとする。

なお、事業計画を見直した場合、法定協議会は、当該事業計画を速やかに地方運輸局等又は地方航空局に提出し、地方運輸局長等又は地方航空局長の認定を受けることとする。事業計画を見直さない場合、法定協議会は、初年度に認定を受けた事業計画どおりに次年度も事業を実施する旨、地方運輸局長等又は地方航空局長に通知することとする。

さらに、法定協議会においては、最終年度において、事業計画全体の目標に対する評価を行う等事業の実施状況の確認、評価を総括するとともに、当該評価等の結果について、1月末までに、地方運輸局等に報告するとともに、公表するものとする。地方運輸局等においては、当該評価（自己評価）等を基に二次評価を行い、法定協議会に対し評価結果を通知するとともに、必要に応じて、本格実施に向けた助言等を行うこととする。

- (3) 地域公共交通活性化・再生総合事業（地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画に基づく事業及び地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業）に関する二次評価を実施する際には、各地方運輸局等において、各担当部長等及び学識経験者等の有識者からなる第三者評価委員会を設置することとする。
- (4) 二次評価の結果を含む事後評価の結果については、毎年 2 月末までに、地方運輸局等から国土交通省総合政策局へ提出することとする。
- (5) 上記によることができない特段の事情がある場合は、国及び法定協議会において必要な調整を行い、適切に対応することとする。

附 則（平成 20 年 2 月 29 日 国総計第 101 号）

- ・この要領は、平成 20 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 20 年 11 月 26 日 国総計第 70 号）

- ・この要領の一部改正は、平成 20 年度の補助金から適用する。

附 則（平成 21 年 2 月 25 日 国総計第 92 号）

- ・この要領の一部改正は、平成 21 年度の補助金から適用する。ただし、5.(2)の規定（「又は地方航空局長」に係る部分を除く。）は、平成 20 年度の補助金から適用する。

低炭素地域づくり面的対策推進事業

【21年度説明用】

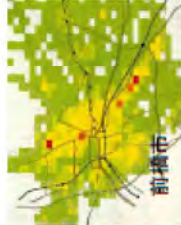
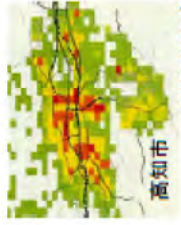
【目的】自動車交通需要の抑制、公共交通の利便性の向上、未利用エネルギーや自然資本の活用により、都市構造や社会資本などの既存の「まちのかたち」そのものを低炭素型に変え、低炭素社会のモデルとなる地域づくりを実現する。

- 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

環境省

支援

地球温暖化対策地域協議会

地方公共団体・交通事業者・大規模商業施設・地域住民等

助言

国土交通省

初年度

次年度

以降

CO2削減目標の設定

CO2削減シミュレーションの実施

複数施策を面的に盛り込んだ低炭素地域づくり計画を策定

低炭素地域づくり計画

- ◆CO2削減目標のための施策
- ◆目標達成のための施策
 - ・自動車交通需要の抑制策
 - ・公共交通機関の利便性向上策
 - ・効率的な土地利用の促進策
 - ・未利用エネルギーや再生可能エネルギーの活用
 - ・エネルギーの効率的利用の促進策
 - ・自然資本の活用による低炭素化等

計画に位置づけられた面的な対策の実施

<21年度予算>

- ◆委託
 - ・新規:2,000万円×25箇所
 - ・継続:1,000万円×25箇所
 - ・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
 - ・大規模:2億円×5箇所
 - ・中規模:1億円×5箇所
 - ・小規模:3,000万円×5箇所
 - ・交付先: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)



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



トランジットモールやパークアンドライドの導入



太陽熱供給システムを導入した集合住宅の整備



再開発を機とした地域内緑地帯の導入

風の通り道や地域内緑地帯となる緑地の確保

1. 事業の概要及び目的

平成 20 年 3 月に改定された京都議定書目標達成計画においては、環境負荷の小さいまちづくり（コンパクトシティ）を実現することにより、低炭素型の都市・地域づくりを促進することが位置付けられました。

また、平成 20 年 6 月に改正された地球温暖化対策推進法においては、一定規模以上の地方公共団体に対し、再生可能エネルギーの利用促進や、公共交通機関の利便の増進や緑地の保全等の地域環境の整備など、区域の自然的社会的条件に応じた温室効果ガスの削減のための施策を定めた計画（地方公共団体実行計画）の策定が義務付けられました。

こうした状況や内閣官房が主導する環境モデル都市の取組にみられるように、中長期の温室効果ガスを大幅削減し、低炭素社会への転換を実現するためには、地方公共団体を中心とした地域における取組がますます重要となってきました。

そこで、本事業では、国土交通省と連携し、公募により選定されたモデル地域において、都市構造に影響を与え、環境負荷の小さい都市・地域づくりを実現するための計画策定及び事業の実施を支援します。

具体的には、公共交通の利便性向上策や、未利用エネルギーや再生可能エネルギーの活用、緑地の保全や風の通り道の確保などの自然資本の活用等の面的な対策について、二酸化炭素削減シミュレーションを通じ、実効性の高い二酸化炭素削減目標を掲げた低炭素地域づくり計画（以下「地域計画」という。）の策定を環境省の委託により実施します。また、地域計画や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に位置付けられた地域環境整備に係る事業に対し、事業費の一部を補助します。

地域環境整備とは、地球温暖化対策推進法第 20 条の 3 第 3 項第 3 号に基づく、公共交通機関の利便の増進や、都市緑地の保全及び緑化推進、その他の地域環境整備及び改善に関する事項のことを指します。（詳細は「地球温暖化対策地方公共団体実行計画策定マニュアル - 区域施策編 - （第 1 版）（案）」の第 4 章 3 節（149～180 頁）

http://www.env.go.jp/earth/ondanka/sakutei_manual/kaiitei_comm/com05.html

を参照してください。

2. 公募対象事業

委託業務（計画策定）

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（以下「協議会」という。）が行う地域計画の策定と、そのために必要な次に掲げる事業に関する二酸化炭素削減量のシミュレーションの実施

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

補助事業

地域計画、環境モデル都市アクションプラン又は地球温暖化対策推進法に基づく地方公共団体実行計画のいずれかに位置付けられた地域環境整備に係る事業、または上記計画以外の計画に位置づけられ、環境大臣が適当と認める地域環境整備に係る事業であって、次に掲げる事業の実施（事業は施設、設備、システムの整備に限ります。）

- 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

3．公募条件等

委託業務（計画策定）

- (1) 応募主体は、地域計画を策定する協議会（地方公共団体が参画するものに限る）とします。協議会が未設置の場合は、地方公共団体による応募も可能です。
- (2) 対象事業は、個別機器の導入等の単体対策のみを行うものではなく、都市構造や社会システムに影響を与えうる、地域環境整備に関するものとします。
- (3) 提案概要【別添】に掲げる二酸化炭素削減量の算定方法が、「地球温暖化対策地方公共団体実行計画策定マニュアル 区域施策編（第1版）」を参照しているものとします。ただし、当該マニュアルより精緻な算定方法を用いている場合は、この限りではありません。
- (4) 本事業の受託者は、協議会に参画している民間事業者で、地域計画の策定とそれに必要なCO2削減量のシミュレーションを実施する者とします。なお、複数の者により実施する場合は、その主たる事業を行う者が一括して受託するものとします。また、協議会を見込みで応募した場合、委託契約前までに協議会が設立している必要があります。
- (5) 委託事業の年数は、原則2か年とし（1か年でも可）、初年度に二酸化炭素削減量のシミュレーションを実施し、次年度以降地域計画を策定することとします。（ただし、委託契約は年度毎に行います。）
- (6) 委託費の上限は、初年度2,000万円とします。（次年度以降は、提案内容に応じ、予算の範囲内で委託します。）
- (7) 策定された地域計画は、当該区域の地球温暖化対策推進法に基づく地方公共団体実行計画に盛り込むこととします。
- (8) 採択された事業の地域協議会に参画する地方公共団体は、環境省が主催する事業評価に関

する勉強会（年数回を予定）に参加・協力することとします。なお、本勉強会の成果は、「地球温暖化対策地方公共団体実行計画策定マニュアル - 区域施策編 - 」の改訂に反映することを予定しています。

補助事業のみ

- (1) 応募主体は、計画策定主体が定める補助事業者とします。
- (2) 対象事業は、個別機器の導入等の単体対策のみを行うものではなく、都市構造や社会システムに影響を与える、地域環境整備に関するものとします。
- (3) 提案概要【別添】に掲げる二酸化炭素削減量の算定方法は、「地球温暖化対策地方公共団体実行計画策定マニュアル - 区域施策編 - (第1版)」を参照するものとします。
ただし、当該マニュアルより精緻な算定方法を用いている場合は、この限りではありません。
- (4) 補助事業者は、補助対象事業を実施する民間団体とします。
- (5) 補助を行う期間は1年間とします。
- (6) 補助率は1/2とし、補助金の上限はありません。(各年度の予算の範囲で執行します。)

4. 採択の要件

本事業の採択要件は以下のとおりとします。

委託業務（計画策定）

- (1) 地域計画の策定主体に、当該地域における多様な主体（地方公共団体、大規模事業所・集客施設の事業主、学校、商店街、交通事業者、NPO等）が参画していること
 - (2) 事業を実施する区域は、街区より広く市域までとすること（生活圏が同一の市であれば複数の市による連携も可）
 - (3) 地域計画に盛り込むため、地域の特性を総合的に勘案し、2.に掲げる事業のうち、他の地域のモデルとなるような複数の事業について二酸化炭素削減量のシミュレーションを行うものであること
 - (4) 地域計画の内容が、今後策定される地方公共団体実行計画に盛り込まれる見込みがあること
 - (5) 地域計画の内容の全部または一部について、早期に事業に着手することが見込めること
- ##### 補助事業

- (1) 事業を実施する区域は、街区より広く市域までとすること（生活圏が同一の市であれば複数の市による連携も可）
- (2) 都市構造・社会システムに影響を与える面的な事業であること。
- (3) 個別機器導入等の専ら単体対策を目的とするものではなく、区域全体に影響を与えるものであること。
- (4) 大幅な二酸化炭素排出抑制効果等の環境保全効果が見込めること。
- (5) 地域の特性を的確に把握し、活用するものであること。
- (6) 先進的であり、他の地域のモデルとなること。
- (7) 新たな環境負荷を発生させるものではないこと。

5. 事業の選定

一般公募を行い、応募主体より提出された提案をもとに、厳正に審査を行い、予算の範囲内で、優れた提案のものから事業を選定します。

6. 応募に当たっての留意事項

(1) 地域計画について

地域協議会が策定する地域計画には、次に掲げる事項を盛り込むものとします。

対象区域

当該区域における二酸化炭素排出量の現況推計値（部門毎の推計値を含む）

当該区域における二酸化炭素排出量削減目標

目標達成のために実施する事業

他のまちづくり関連施策との連携に関する事項

その他必要な事項（国から受ける他の補助事業等の有無など）

(2) 事業報告書等について

委託業務

受託者は、環境省と契約書を締結することにより当該業務を開始することとします。また、委託業務が終了した場合、委託業務結果報告書（成果物）を作成し、事業実施年度の2月末日までに環境省へ提出するものとします。なお、受託者は、委託業務により策定した地域計画の進捗状況について、委託業務完了後3年間は環境省の求めに応じ適時、報告を行うものとします。

補助事業

計画策定者及び補助事業者は、補助事業に係る設備の使用開始の日からその年度の3月末日までの期間及びその後の3年間の期間について、事業の実績及び事業の収支並びに温室効果ガスの削減量等を毎年取りまとめた事業報告書を作成し、当該年度の翌年度の4月30日までに環境省へ提出するものとします。

7. 応募の方法について

(1) 応募書類の書式（応募様式）について

【委託業務（計画策定）の応募】

応募に当たり提出が必要となる書類は、以下の 委託業務（計画策定）様式一覧 に掲げる3種類です。必ず、添付資料の様式に従って作成してください。

応募書類の作成に当たっては、必ず次の電子ファイルをダウンロードして作成するようお願いいたします。（様式のレイアウトは変更せずにそのまま入力してください。）

委託業務（計画策定）様式一覧

- ・平成22年度 低炭素地域づくり面的対策推進事業提案概要【別添】
- ・平成22年度 低炭素地域づくり面的対策推進事業提案（個票）【別紙1】
- ・平成22年度 低炭素地域づくり面的対策推進事業に要する経費内訳（委託事業用）【別紙2】

【補助事業の応募】

応募に当たり提出が必要となる書類は、以下の 補助事業様式一覧 に掲げる3種類です。

必ず、添付資料の様式に従って作成してください。なお、事業が複数ある場合は、事業ごとに作成してください。

応募書類の作成に当たっては、必ず次の電子ファイルをダウンロードして作成するようお願いいたします。(様式のレイアウトは変更せずにそのまま入力してください。)

- ・平成 22 年度 低炭素地域づくり面的対策推進事業(補助事業)事業概要【別添】
- ・計画等の概要【別紙 1】
- ・平成 22 年度 低炭素地域づくり面的対策推進事業に要する経費内訳(補助事業用)【別紙 2】

(2) 応募書類の提出方法について

【委託業務、補助事業共通】

提出方法

ア 電子メールが使用できる環境の場合

応募様式を、電子メールの添付ファイルとして、以下の送信先アドレスあてに送信して下さい。

電子メールの送信先アドレス：SOKAN_CHIIKI@env.go.jp

あて先は、「環境省環境計画課 低炭素地域づくり面的対策推進事業担当」として下さい。

メール件名(題名)と添付ファイル名は次のとおりとして下さい。

- ・メール件名：【委託業務】「低炭素地域づくり面的対策推進事業提案応募」
【補助事業】「低炭素地域づくり面的対策推進事業整備計画応募」
- ・添付ファイル名：「申請者名(会社名、団体名)」として下さい。

(例) 工業、建設等

メール送信に関する注意

応募書類一式を、ダウンロードしたアプリケーションで作成し、それぞれを一連の電子ファイルとして送信して下さい。また、本事業は国土交通省との連携事業のため、送信したメールは、次のアドレスにも送信していただけますようお願いいたします(low-carbon@mlit.go.jp)。あて先・件名等はそのままで構いません。

添付ファイルの作成・保存に関する注意

ダウンロード時に一つのファイルとなっている応募書類を複数のファイルに分割して送信した場合、その後の扱いに(様式の一部欠損等)関し、当方は責任を持ちません。

電子ファイルを作成するアプリケーションソフトによる保存形式は、エクセル 2007 以下のバージョン形式として下さい。使用するフォントについては、一般的に用いないものを使用しないで下さい。添付ファイルは自動解凍ファイル等、圧縮ファイルとせず、電子ファイルの容量自体を極力小さくするような工夫をお願いします。特に図表等を挿入する場合は、十分注意してください。

当該電子ファイルにマクロ等の機能を付与しないで下さい。このようなファイルは速やかに破棄・削除させていただきます。

また、Windows 以外のパソコンで書類を作成した場合、必ず Windows マシンでファイルを展開できることを確認の上、提出して下さい。ダウンロードした Excel の様式を一太郎その他のソフトに変換して提案いただいた場合及び当方の Windows マシンで展開できない状態で送付された場合は受理できませんので御注意下さい。

なお、当方のメールサーバーの都合上、添付ファイル容量が 2 MB を超える場合は受け取れな

いことがございます。ファイルの分割等により、添付ファイルの容量が2MB以下になるよう、ご配慮頂きますようお願い致します。

受領の確認

当方で受領を確認した場合、受領したメールをそのまま返信します。

当方へ送信後、1週間程度しても返信がない場合、当方にうまく送受信されていない可能性があります。電話にてお問い合わせ下さい（電話番号は以下参照）。

イ 電子メールが使用できない環境の場合

電子メールを送信することができない環境の場合は、応募様式ファイルを保存したCD-ROMと、打ち出したものを1部同封の上、送付して下さい。

送付先の住所：〒100-8975 東京都千代田区霞が関1-2-2

あて先は「環境省総合環境政策局環境計画課 低炭素地域づくり面的対策推進事業担当」として下さい。

電話番号：TEL03-3581-3351(内線6222)

封筒等の表に、必ず、赤字で「低炭素地域づくり面的対策推進事業応募書類在中」と記して下さい。

電子ファイルの名前、形式等、ファイル作成上の注意は、上記アの場合と同じです。

受領の確認

提案書類に記載されたFax番号あて、受領した旨をFaxします。当方へ送付後、1週間程度しても受領確認のFax等がない場合、送付過程でのトラブルが考えられます。電話にてお問い合わせ下さい（電話番号は末尾参照）。

提出いただいたファイル等について

提出いただいたファイル等は、返還しません。

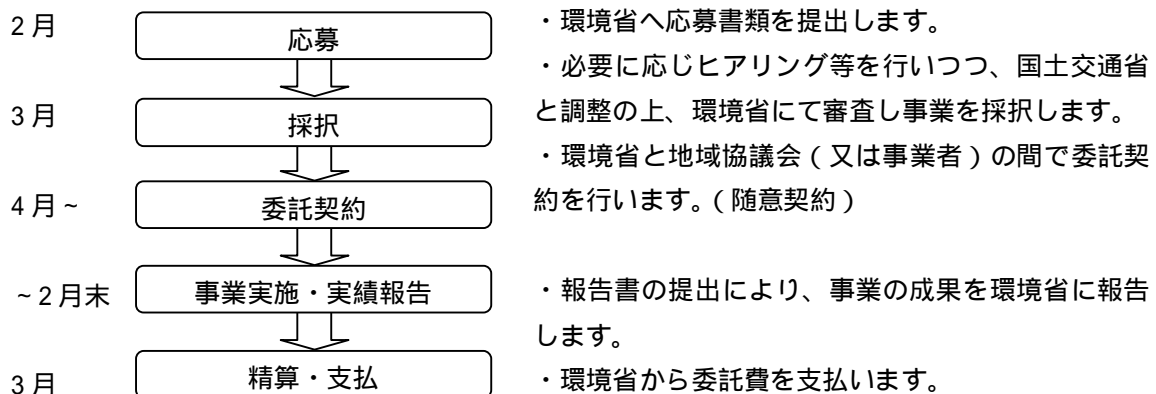
応募書類の受付期間について

平成22年2月15日（月）～平成22年3月12日（金）17時必着

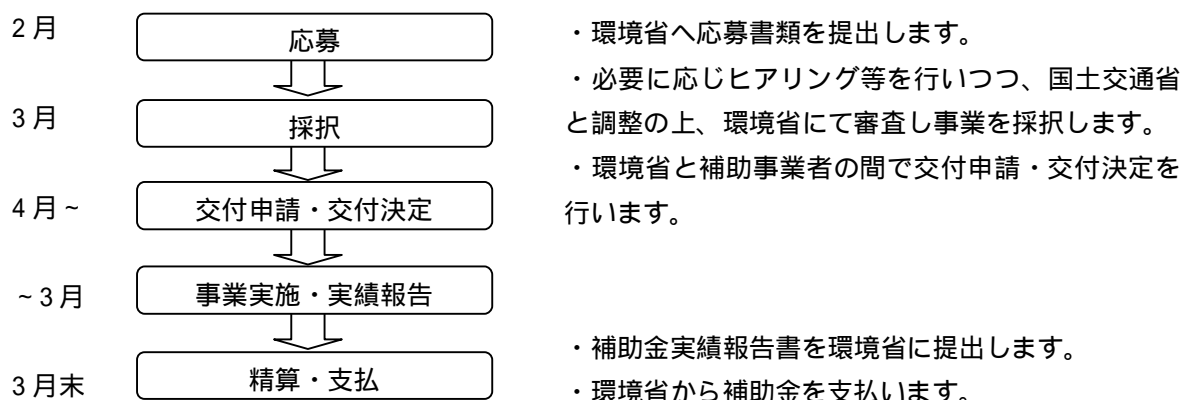
受付期間以降に当方に到着した書類のうち、遅延が当方の事情に起因しない場合は、応募課題として受け付けません。応募状況に応じ、予算配分が可能な場合には、追加公募を行います。

8. 事業の流れ（予定）

委託業務の流れ



補助事業の流れ



<担当>

〒100 - 8975 東京都千代田区霞が関 1 - 2 - 2

環境省総合環境政策局環境計画課地域政策係

TEL 03-3581-3351(内線 6222) / FAX 03-3581-5951

Email SOKAN_CHIIKI@env.go.jp

< 問い合わせ先 > 環境省窓口

事務所名	管轄都道府県	連絡先（住所・電話番号・FAX）
北海道地方 環境事務所 環境対策課	北海道	〒060-0808 北海道札幌市北区北8条西2丁目 札幌第一合同庁舎 3F TEL 011-299-1952 FAX 011-736-1234
東北地方環 境事務所 環境対策課	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県	〒980-0014 宮城県仙台市青葉区本町3-2-23 仙台第二合同庁舎 6F TEL 022-722-2873 FAX 022-724-4311
関東地方環 境事務所 環境対策課	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県、静岡県	〒330-6018 埼玉県さいたま市中央区新都心11-2 明治安田生命さいたま新都心ビル 18F TEL 048-600-0815 FAX 048-600-0517
中部地方環 境事務所 環境対策課	富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県	〒460-0001 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-2 TEL 052-955-2134 FAX 052-951-8889
近畿地方環 境事務所 環境対策課	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県	〒540-6591 大阪府大阪市中央区大手前1-7-31 大阪マーチャンダイズマート(OMM)ビル 8F TEL 06-4792-0703 FAX 06-4790-2800
中国四国地方環境事務所 環境対策課	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県	〒700-0984 岡山県岡山市桑田町18-28 明治安田生命岡山桑田町ビル 1、4F TEL 086-223-1581 FAX 086-224-2081
高松事務所	徳島県、香川県、愛媛県、高知県	〒760-0023 香川県高松市寿町2-1-1 高松第一生命ビル新館 6F TEL 087-811-7240 FAX 087-822-6203
九州地方環 境事務所 環境対策課	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	〒862-0913 熊本県熊本市尾ノ上1-6-22 TEL 096-214-0332 FAX 096-214-0349

国土交通省窓口

事務所名	管轄都道府県	連絡先（住所・電話番号・FAX）
北海道運輸局 交通環境部 環境課	北海道	〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西10丁目 TEL 011-290-2724 FAX 011-290-2716
東北運輸局 交通環境部 環境課	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県	〒983-8537 宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1番地 TEL 022-791-7509 FAX 022-791-7539

関東運輸局 交通環境部 環境課	茨城県、栃木県、 群馬県、埼玉県、 千葉県、東京都、 神奈川県、山梨県	〒231-8433 神奈川県横浜市中区北仲通 5-57 横浜第二 合同庁舎 18 階 TEL 045-211-7267 FAX 045-211-7270
北陸信越運輸局 交通環境部 環境課	新潟県、富山県、 石川県、長野県	〒950-8537 新潟県新潟市万代 2 丁目 2 番 1 号 TEL 025-244-6116 FAX 025-244-6132
中部運輸局 交通環境部 環境課	福井県、岐阜県、 静岡県、愛知県、 三重県	〒460-8528 愛知県名古屋市中区三の丸 2-2-1 名古屋市 合同庁舎第 1 号館 TEL 052-952-8045 FAX 052-952-8087
近畿運輸局 交通環境部 環境課	滋賀県、京都府、 大阪府、兵庫県、 奈良県、和歌山県	〒540-8558 大阪府大阪市中央区大手前 4 丁目 1 番 76 号 TEL 06-6949-6466 FAX 06-6949-6169
神戸運輸監理部 総務企画部 企画課	兵庫県	〒650-0042 兵庫県神戸市中央区波止場町 1 番 1 号 神戸 第 2 地方合同庁舎 TEL 078-321-3144 FAX 078-321-3474
中国運輸局 交通環境部 環境課	鳥取県、島根県、 岡山県、広島県、 山口県	〒730-8544 広島県広島市中区上八丁堀 6 番 30 号 広島 合同庁舎 4 号館 TEL 082-228-3495 FAX 082-228-3629
四国運輸局 交通環境部 環境・物流課	徳島県、香川県、 愛媛県、高知県	〒760-0064 香川県高松市朝日新町 1 番 30 号 TEL 087-825-1173 FAX 087-822-3412
九州運輸局 交通環境部 環境課	福岡県、佐賀県、 長崎県、熊本県、 大分県、宮崎県、 鹿児島県	〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東 2 丁目 11-1 福岡合同庁舎新館 TEL 092-472-2330 FAX 092-472-2316
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	沖縄県	〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち 2-2-1 那覇第二地方合同庁舎 5 階 TEL 098-866-1812 FAX 098-860-2369

エコ通勤優良事業所認証制度実施要領

この実施要領は、エコ通勤優良事業所認証実施要綱（以下「認証要綱」という。）第13条に基づき、エコ通勤優良事業所の認証・登録について、必要な事項を定めます。

1. 認証制度の趣旨・目的

マイカーによる通勤交通を、公共交通や徒歩などに転換することは、周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、さまざまな問題の解決につながります。また、事業所の社会的責任（CSR）の観点からも、また各事業所の効率的な経営の観点からも、より望ましいと言えるかもしれません。「エコ通勤」とは、このような背景のもと、各事業所が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を考える取組みです。

本制度は、エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取組みを自主的かつ積極的に推進している、日本国内の事業所を「エコ通勤優良事業所」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ことを目的とします。

2. 認証・登録対象事業所

エコ通勤優良事業所の認証・登録を受けられる事業所は、日本国内に所在し、エコ通勤の取組みを積極的に推進する事業所とします。なお、応募は法人単位ではなく、事業所単位で行うことができます。また、営利・非営利の別、規模は問いません（自治体等の公共団体の事業所も応募できます。）

3. 認証・登録要件

認証・登録は、認証要綱第3条の要件を満たす事業所に対して行われます。

- (1) 「エコ通勤に関する具体的な取組み」とは、具体的には、以下のア、イ.のいずれかを実施していることとします（詳しくは地方運輸局等へお問い合わせください。）ア. 及びイ. については、原則、過去1年以内の取組み、イ. については、申請時も継続している取組みが対象となります。

ア. コミュニケーション・アンケート

個々の従業員の交通行動の転換を促すためのアンケート調査。

（個々の従業員が自身の通勤を振り返る設問を含んだアンケートで、公共交通等の情報提供を合わせて行うことが望ましい。）

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）

- (2) エコ通勤プランについては、通勤の現状と、申請後2年程度の取組みの目標と内容等

を盛り込んで作成してください。なお、エコ通勤プランの書式につきましては、必要な内容が記載されているものであれば、必ずしも様式 2 の書式を使用したものでなくてもかまいません。

4. 手続き等

(1) 申請書提出先

申請書(様式 1)は地方運輸局等の窓口へ提出して下さい。

なお、これまでの取組みにおけるCO₂排出削減量を報告した場合、その数値については、京都議定書目標達成計画の実績報告に算入します。

(2) 有効期間

登録の有効期間は、認証・登録を受けた日から2年とします。

(3) 実績報告

登録事業所は、認証日から1年を経過した日が属する月末日及び2年が経過した日が属する月の末日までに、その前月の末日までの1年間の取組み実績の報告を様式 4 により各地方の窓口へ提出してください。

なお、報告のうち、CO₂排出削減量については、京都議定書目標達成計画の実績報告に算入します(CO₂削減量が算出できない場合でも、事業所の認証・登録およびその更新に影響するものではありません。)

(4) 更新

登録の有効期間の延長を申請する事業所は、2年目の実績報告とともに、当該登録有効期間満了月から2年程度の取組み等に関するエコ通勤プランを新たに作成して提出してください。2回(2年分)の報告の内容と、新たに提出されたエコ通勤プランが優良事業所の取組みとして十分な内容であると認められる場合は、登録の有効期間を2年間延長します。

5. 認証・登録事業所の公表

認証・登録を受けた事業所名等は、ホームページ等で公表します。

付則

この要領は平成 21 年 6 月 1 日から施行する。

エコ通勤ポータルサイト

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/index.html>

エコ通勤優良事業所認証制度の概要

■目的

エコ通勤の取組みを自主的に、また積極的に取組む事業所を認証・登録し、その事例を広く周知することにより、エコ通勤の普及促進を図る。

■認証機関

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:国土交通省総合政策局交通計画課、交通エコロジー・モビリティ財団)

■有効期間

認証・登録の有効期間は2年。

1年ごとに取組み状況の報告。

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。

■その他

認証にかかる費用は無料。

認証を受け、登録された事業所の情報はホームページ等で公表する。

登録事業所には登録証が送付され、ロゴマークの使用が認められる。

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する。



(ロゴマーク)

対象となる事業所

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 (次のいずれかを実施している。イ)の場合は両方。)

ア) コミュニケーション・アンケートの実施

(従業員に交通行動の転換を促すためのアンケート調査)

イ) ① 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)

② その他エコ通勤に資する取組み

(例: エコ通勤を促す制度、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

エコ通勤優良事業所認証制度 について

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 国土交通省総合政策局交通計画課
交通エコロジー・モビリティ財団

エコ通勤とは

従業員の通勤手段をマイカーから公共交通や自転車などに転換することを促す取組みです。



制度の概要

■目的

エコ通勤の取組みを自主的に、また積極的に取組む事業所を認証・登録し、その事例を広く周知することにより、エコ通勤の普及促進を図る。

■認証機関

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:国土交通省総合政策局交通計画課、交通エコロジー・モビリティ財団)

■有効期間

認証・登録の有効期間は2年。

1年ごとに取組み状況の報告。

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。

■その他

認証にかかる費用は無料。

認証を受け、登録された事業所の情報はホームページ等で公表する。

登録事業所には登録証が送付され、ロゴマークの使用が認められる。

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する。

対象となる事業所

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
- (4)エコ通勤プランが作成されていること

「(3)エコ通勤に関する具体的取組み」とは

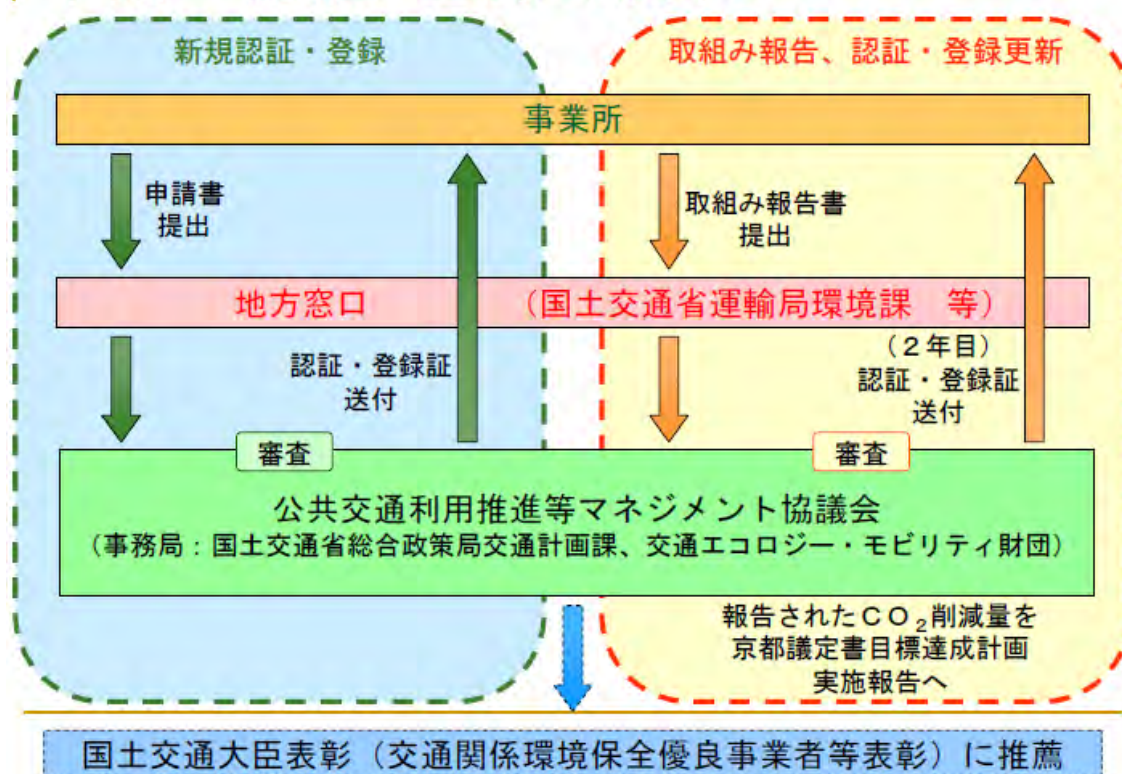
以下のア.、イ. のいずれかを実施していること
(イ. の場合は①と②の両方の取組みを実施していること)

ア. コミュニケーション・アンケート※の実施

※ 個々の従業員の交通行動の転換を促すためのアンケート調査

- イ. ①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)
②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)

申請～認証・登録の流れ



エコ通勤プランの内容

1. 通勤の現状

(例)

当事業所は〇〇駅から2kmの位置にあり、また駅からはバス路線が存在する。そのような立地条件にあるが、〇割の従業員がマイカーで通勤している。

2. 取組みの目標

(例)

- ・マイカー通勤者を、2年間で〇人まで減らす。
- ・マイカー通勤者の〇割が、月1回以上のエコ通勤を実施する。
- ・〇〇社宅に導入している通勤バスを既に全居住者が利用しており、引き続き現在の水準を維持する。

3. 今後の取組み

(例)

- ・従業員に公共交通の時刻表や路線図を提供する。
- ・半年に1度、エコ通勤や健康増進を目的とした講習会を実施する(継続)。
- ・毎月、従業員のエコ通勤実施状況を調査する。また、調査結果からCO2削減量やカロリー消費量を計算し、社内広報等に掲載する。
- ・駐車場の有料化を検討する(〇〇年度導入を目指す)。
- ・周辺事業所と連携し、通勤バスの共同運行を検討する。
- ・駅までの歩道整備を市に要請する。

申請・お問い合わせ窓口

北海道運輸局 交通環境部環境課 〒060-0042 札幌市中央区大通西10	TEL 011-290-2724 FAX 011-290-2716	近畿運輸局 交通環境部環境課 〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76	TEL 06-6949-6466 FAX 06-6949-6169
東北運輸局 交通環境部環境課 〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町1	TEL 022-791-7509 FAX 022-791-7539	中国運輸局 交通環境部環境課 〒730-8544 広島市中区上八丁堀6-30	TEL 082-228-3495 FAX 082-228-3629
関東運輸局 交通環境部環境課 〒231-8433 横浜市中区北仲通5-57	TEL 045-211-7267 FAX 045-211-7270	四国運輸局 交通環境部環境・物流課 〒760-0064 高松市朝日新町1-30	TEL 087-825-1173 FAX 087-822-3412
北陸信越運輸局 交通環境部環境課 〒950-8537 新潟市万代2-2-1	TEL 025-244-6116 FAX 025-244-6132	九州運輸局 交通環境部環境課 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1	TEL 092-472-2330 FAX 092-472-2316
中部運輸局 交通環境部環境課 〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2-1	TEL 052-952-8045 FAX 052-952-8087	沖縄総合事務局 運輸部企画課 〒900-0006 那覇市おもろまち2-1-1	TEL 098-866-1812 FAX 098-860-2369

総合政策局 交通計画課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

TEL 03-5253-8111
(内線24-612, 24-617)

FAX 03-5253-1549



国土交通省

「エコ通勤」についての情報は「エコ通勤ポータルサイト」

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/>

住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施事例 1

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
1	1999	札幌市	通勤者とその世帯員 (66人)	2回のダイアリー調査(郵送配賦・郵送回収)に基づくフルセット TFP。	交通機関分担率の乗用車利用が、徒歩・公共交通機関利用に転換。私用目的が比較的交通行動の変化をしやすい。
2	2000	札幌市 江別市	約 200 世帯 (約 300 人)	2回のダイアリー調査(郵送配賦・郵送回収)に基づくフルセット TFP。	CO ₂ が全体として約 15%削減。
3	2001	金沢市	主婦 (19人)	3回のアンケート調査に基づくワンショット TFP。	主婦が有意に自動車利用を抑制。環境意識が高い人より低い人の方が環境意識を向上させ、自動車利用を抑制する傾向にある。
4	2001	大阪市	自動車運転者 (106人)	ダイアリー調査に基づくフルセット TFP。	1週間調査で約 35%、1日調査で約 20%の CO ₂ が削減。
5	2001	吹田市	既存住民、転入者 (523人)	ワンショット TFP。転入者も対象に含める。	月間のバス利用頻度が 80%増加。3年後も効果が継続。行動プランの実施群と転入者の効果が大きかった。
6	2002	吹田市	自動車保有者の住民 (422人)	行動プラン法に基づく簡易 TFP。	行動プランの実施は公共交通の利用頻度が低い人に対して、行動意図・実行意図を活性化させる。
7	2003	札幌市	住民 (50人)	行動プラン法に基づくフルセット TFP。一部に GPS 等の情報機器を活用した TFP を実施。	フルセット TFP を採用した群で自動車利用距離が 12%削減、公共交通利用頻度が 72%増進。ただし、情報機器導入効果の測定はできなかった。
8	2002～ 2003	川西市 猪名川町	住民 (717人)	簡易 TFP。参加者を分割し各グループ毎に異なるコミュニケーションを実施	平均自動車利用期間が約 15%減少。
9	2003	福山都市圏	住民 (2,749人)	ノーマイカーデー期間中(3日間)の時差出勤・移動手段変更の実施をキッカケとしたワンショット TFP	渋滞損失 14%削減。CO ₂ 排出量 7%削減。
10	2004	川西市 猪名川町	住民 (20人)	2回のワークショップに基づくワンショット TFP。	参加者の自動車利用が減少。
11	2005	福山都市圏	住民 (2,197人)	ノーマイカーデー期間中(5日間)の時差出勤・移動手段変更の実施をキッカケとしたワンショット TFP	渋滞損失 10%削減。CO ₂ 排出量 9%削減。継続率 30%(3ヶ月後)
12	2005	つくば市 及び周辺地域	住民 (1,957人)	フルセット TFP。	つくば駅近隣地域では、自動車抑制意識が低い住民も、TFP の実施により、自動車抑制意識が形成される確率が高い。
13	2006	日立市	住民 (58人)	ダイアリー調査に基づく簡易 TFP。	環境問題の観点からのフィードバックが、交通システムのあり方を考えてもらうために有効。

住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施事例 2

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
14	2005	高崎市	転入者 (約 2,500 人)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。	情報提供を実施したグループは、情報提供を行わなかったグループに比べ、バスの利用頻度で約 2 倍増加。
15	2006	豊島区	豊島区千川駅の利用者(497 人)	リーフレット配布、行動プラン法に基づくワンショット TFP。	リーフレット配布 1 週間後、1 ヶ月後で放置駐輪が 2 割減少。リーフレットを読むことにより放置駐輪を控える意識が活性化。
16	2005	甲斐市	住民 (49 世帯)	ダイアリー調査に基づくフルセット TFP。Web 調査と紙式調査との比較。	Web 調査は紙調査より回収率は低いが約若年層の回収が見込める。自動車利用時間の減少公共交通利用時間の増加が情報提供群に若干見られた。
17	2006	名古屋市	住民 (12,674 人)	エコポイント社会実験に基づくフルセット TFP。	鉄道利用が 35.5% 増加。自動車利用が 8.9% 減少。
18	2005	長岡京市・宇治市・城陽市・久御山町・八幡氏・相楽郡	各市の女性団体 (37 人)	講演会、ワークショップ、ダイアリー調査に基づくワンショット TFP。	トリップ数が 0.45 回/日(8.4%) 削減。CO2 排出量が 0.170 kg/日(4.3%) の削減
19	2005	川西市 猪名川町	住民 (64 人)	買い物ゲーム形式に基づくワンショット TFP。	事前、事後アンケートの比較により、買い物の際の意識や交通行動に変化が現れる。
20	2005	福井都市圏	PT 調査対象者のうち付帯調査参加意向者 (約 13,000 人)	PT 調査を事前調査として活用した簡易 TFP。	自動車利用直し意向が全体の 62%。コミュニケーションアンケートの実施により、自動車利用頻度が約 12% 減少。
21	2005	川西市	住民	ワークショップ(フードマイレージ計算)	多頻度買物層、女性層の郊外ショッピングセンターの自動車利用が減少。WS を実施した群の減少が大きい。
22	2005	広島市	住民 (3,695 世帯)	フルセット TFP。	1 ヶ月当りのクルマ利用回数が全体で 12% 削減。公共交通利用回数が全体で 14% 増加。CO2 排出量が全体で 9.1t-CO2/年削減。
23	2005 ~	福山都市圏	FM 福山の会員 (2007.3 末会員数 - 約 6,000 人)	月 1 回の「マイカーデー」を継続実施していく仕組み(会員制)をコミュニティ FM と連携・構築したうえで地域運動として、ワンショット TFP により参加・会員を拡大中	渋滞損失 2% 削減(2005/2006) 参加継続率 - 約 80% (2005/2006)
24	2005	松山市	住民 (374 人)	「ワークショップ」と「郵送方式」の異なる 2 種類のコミュニケーション形式により実施。	今後の実践意向考慮した場合、「ワークショップ方式」で CO2 排出量 10.4% 削減、「郵送方式」で CO2 排出量 6.7% 削減
25	2005 ~ 2006	福岡市	住民 (1,054 人)	家庭訪問形式のフルセット TFP。家庭訪問とポスティングのグループに分類。	クルマ利用時間は 22% 減少、CO2 排出量は 22% 削減。

住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施事例 3

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
26	2005～2006	日田市	住民 (23人)	住民を対象としたワークショップ型	参加者はバス維持に関する意識が向上。地域のオピニオンリーダーとしての協力が期待できた。
27	2006	北海道 当別町	地域住民	一元化バスの導入にあわせニュースレターを配布し、その後行動プラン法を用いたTFP。	コミュニティバスの認知度が大きく向上し、利用者も概ね右肩上がり増加している。
28	2006	和歌山市 紀ノ川市	和歌山電鐵貴志川線 沿線住民 (1,004世帯)	動機付け冊子、コミュニケーションアンケート配布によるワンショットTFP。	貴志川線利用に関する意識、利用頻度の向上、クルマ利用頻度の減少がみられた。
29	2006	長岡京市・城陽市・八幡市・久御山町・清華町	婦人団体、老人クラブ 及び各地域住民	婦人団体、老人クラブによるお出かけマップワークショップ及び完成したマップを当該地区住民世帯へ配布。	マップ作成ノウハウ等の蓄積、情報提供の多様化によるバス乗客数の増加を確認、アンケートの自由意見欄にいける交通課題の把握。
30	2006	大阪府枚方市 京都府八幡市	スタンプラリー参加者 (186人)	スタンプラリーの実施によるワンショットTFP。	スタンプラリー参加者の74%がバス利用へ高い意向。
31	2006	豊中市	市内の保育所、住民 (245人)	体験学習等の実施によるワンショットTFP。	
32	2006	福山市	住民 (112人)	歩行量調査等に基づくフルセットTFP。	TFPを実施した群の歩行量が1.28倍増加、自動車利用時間が約27%減少

職場におけるモビリティ・マネジメントの実施事例 1

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
1	2001	金沢市	企業10社の従業員 (50世帯、106人)	3回のアンケート調査に基づくワンショットTFP。	環境意識が高い人よりも低い人の方が環境意識を向上させ、自動車利用の抑制する傾向にある。
2	2003	大阪府	大阪府内の企業 (79人)	2回のダイアリー調査に基づくフルショットTFP。行動プラン法を活用。	自動車利用を16%削減。燃料消費量25%削減CO2排出量19%削減。
3	2003	大阪大学	大阪大学生協の職員 (133人)	集団決定法、個人決定法に基づく簡易TFP。	CO2排出量が約20%削減
4	2004	いわき市	いわき市職員 (1,100人)	スマート通勤キャンペーン、バスモニター等の実施によるワンショットTFP。	利用交通手段が、相乗り、バス、鉄道の順となる。
5	2004	大阪府	自動車を30台以上 保有する事業所 (500人)	2回のダイアリー調査に基づくフルショットTFP。行動プラン法を活用。	自動車分担率が減少し、公共交通及び徒歩・二輪車に転換。自由目的の自動車分担率が最も減少し、業務目的も減少。CO2排出量が12%、燃料消費量が17%減少
6	2005	札幌市	市内事業者への 通勤者 (342人)	アドバイス方、行動プラン法に基づくワンショットTFP	通勤等の自動車利用の削減効果。10%程度のCO2削減効果。業務交通には効果が見られない。

職場におけるモビリティ・マネジメントの実施事例 2

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
7	2005	室蘭・釜石・東京・君津・東海市・堺・大分・広畑・光・八幡	全国に立地する10製鉄所と各本部(793人)	Webを活用した2回のダイアリー調査に基づくフルショット TFP。	全事業所での交通、環境意識向上。地方都市の自動車利用の削減効果は、大都市ほど高くない。
8	2005	相模原市	市内企業の従業員及び市役所職員(4,419人)	ワンショット TFP。	マイカー通勤の減少。共同通勤バスの本格導入に対する高い要望。
9	2005	岡崎市・瀬戸市・春日井市・豊田市	マイカー通勤者(1,660人)	チャレンジ ECO 運動等の実施によるフルセット TFP。Webと紙方式の利用	交通手段変更が約 65%、時差出勤が約 35%、CO2 排出量が 40.6%削減。
10	2005	京都市	南区・伏見区久御山町の事業所の従業員(1,761人)	共同送迎バスの試行運行に合わせたワンショット TFP。	送迎バスの利用者が約 1.74 倍に増加、その後本格運行が開始。
11	2005	宇治市	事業所の従業員(4,365人)	2回のアンケート調査に基づくワンショット TFP。	宇治地区の鉄道2駅の通勤の定期外利用者が約 29%増加。また中心部で道路混雑が緩和。
12	2005	大阪府	府職員と府内の事業所(1,504人)	2回のダイアリー調査と行動プラン法に基づくフルセット TFP。	自動車利用率、CO2 排出量、燃料消費量が減少。交通環境に対する態度が増加。
13	2005	大阪府	事業所のドライバー(238人)	フルセット TFP。車載器の搭載有無のグループに分類。	エコドライブの行動意図が増加したグループが存在。
14	2005	香川県内	マイカー通勤者(313人)	簡易 TFP。	通勤における CO2 排出量は約 27%減少した。
15	2005～2006	福岡市	市内中心部の事業所(17団体)	ワークショップ型	買い物客の自動車利用抑制より公共交通の利用促進の協力意向が高まった。MM の取組は自動車利用を考え直す良いきっかけであるとして、今後も継続した取組を期待されている。
16	2005	大分市	市内の事業所120社の授業員(500人)	ワンショット TFP。	対象とした会社の内約 9%がマイカーからの通勤手段を変えたと回答しており、相当の効果があつたと思われる。
17	2006	朝霞市	市内事業所への通勤者(5,288人)	ワンショット TFP。	自動車通勤者の約 6 割が自動車通勤を控える意向。鉄道利用者数が 33%増加。バス利用者数が 5%増加。
18	2006	和歌山市	和歌山県庁、和歌山市役所職員の自動車通勤者(1,053人)	コミュニケーションアンケート、交通診断カルテ、情報提供ツール、事前事後調査等による標準 TFP。	クルマと環境、健康、安全等に関する意識が向上。クルマ通勤の時間を実際に削減した人が 12%となった
19	2006	宇治市	宇治商工会議所に登録されている全事業所職員(参加者 2,636人)	動機付け冊子、通勤マップによるワンショット TFP。動機付け冊子は、前年度の取組みへの意見をフィードバック	鉄道駅利用者数はその水準を維持していることから社会実験効果の持続を確認。ワンショット TFP のみでも通勤手段が変わる効果を確認。前年度に Web-TFP や講演会に参加した人には、より大きく通勤手段の変化の確認。

職場におけるモビリティ・マネジメントの実施事例 3

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
20	2006	大阪市	港区内の事業所 (23事業所)	ワンショット TFP。	約 6 割がエコドライブを実践。CO2 排出効果に期待。
21	2006	香川県内	マイカー通勤者 (285人)	簡易 TFP。	燃料消費量(ガソリン換算)で、1日当たり合計 1,508ℓ、1人当たり 2.32ℓが削減された。
22	2006	福岡市	事業所の従業員	交通セミナーの実施によるワンショット TFP。	セミナーの事前と事後で、参加者で、参加者の意識の変化。自動車利用を抑制し、公共交通機関への転換を促進する協力姿勢が高まった。
23	2006	大分市	県、運輸支局、河川国道事務所の自動車通勤者 (508人)	ワンショット TFP。	約 1 割の人が交通行動を変化。年間約 2.4t の CO2 排出削減効果が期待。

学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施事例 1

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
1	2000	札幌市 江別市	小学校5年生 と保護者 (17人)	2回のダイアリー調査(郵送配布・郵送回収)に基づくフルセット TFP。	CO2 が全体として約 15% 削減。
2	2001	金沢市	金沢大学の学生 (39人)	3回のアンケート調査に基づくワンショット TFP。	学生は自動車利用を抑制する傾向が見られない。
3	2002	札幌市	小学校5年生 (292人)	フルセット TFP。行動プラン法とダイアリー調査に基づくアドバイス方の比較。	自動車利用を控える方向に変化。行動プラン法の実施による行動変化が見られる。
4	2002	札幌市	小学校5年生 (97人)	フルセット TFP。PC を用いたカルテ作成支援システムの導入。	1ヶ月あたり自動車利用日数が 12.6 回から 11.3 回に減少。
5	2002	金沢市	金沢大学、石川工業高等専門学校の学生 (71人)	フルセット TFP。コーディネーター方式を採用。	コーディネーターを利用した協力要請の方が自動車抑制効果が大い。
6	2002	和泉市	小学校5年生 (135人)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。	CO2 が全体として約 15% 削減
7	2003	豊中市	小学校6年生 (91人)	簡易 TFP。行動プラン法を活用。	交通に関する CO2 を1人当たり 4.2 kg/週削減。
8	2004	富士市	小学校6年生 (180人)	総合学習、修学旅行を活用したフルセット TFP。	児童の公共交通への理解が深まり、利用促進の意識が芽生えた。
9	2004	富士市	中学校1年生 (164人)	フルセット TFP。ワークショップを活用。	まちを大切に思う中学生が1割程度増加。公共交通の役割・大切さへの理解が2割程度増加。
10	2004	豊中市	小学校5、6年生 (132人)	ワンショット TFP。排ガス測定、講義、交通量調査を活用。	環境に対する児童の意識向上。自転車、電車等の利用意識向上。
11	2005	秦野市	小学校5年生 (81人)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。	教育現場に導入しやすいプログラムであるとともに、児童の自動車利用の抑制効果等が継続。

学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施事例 2

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
12	2005	京都府久御山町	小学校5年生 (52人)	ワンショット TFP。ダイヤリー調査、行動プラン法を活用。	児童の路線バスに対する意識が向上した。
13	2005	豊中市	小学校4年生 (110人)	ワンショット TFP。排ガス測定、講義等を活用。	環境に対する児童の意識向上。自転車、電車等の利用意識向上。
14	2005	福山市	小学校5年生 (55人)	行動プラン法を活用したフルセット TFP。全体効果を保護者へフィードバック。	行動変容者:15/55人。フィードバック後の行動変容者:19/55人。継続状況(1年後):13/55人。
15	2006	京都府久御山町	小学校3校2年生 (70人) 5年生 (100人)	5年生は環境学習、バス乗車体験、グループ学習、学識経験者や町職員出前授業、バスに関する宿題、授業参観での発表会など、2年生はバス乗車体験と学習発表会、学識経験者出前授業を実施。	現場教員との連携による新たな教材作成、授業参観・学習発表会を通じた保護者への周知、町と教育委員会の継続に向けた役割分担の確立、近隣市町村教員研修での取り組み報告による他地域小学校への口コミでの共有化等。
16	2006	川西市	小学校5年生 (4クラス・131人)	学識経験者による「交通すごろく」を中心とした授業実施。	楽しく環境や交通について学べたとの評価が多く、学年通信を通じて保護者の自動車利用を見直すきっかけを作った。子供の興味を持続させるため、2種類の教材は今後の交通環境学習に活用。
17	2006	福山市	小学校5年生 (66人)	行動プラン法を活用したフルセット TFP。全体効果を保護者へフィードバック。	行動変容者:27/66人。フィードバック後の行動変容者:33/66人

特定路線の利用促進のためのモビリティ・マネジメントの実施事例 1

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
1	2000	高崎市玉村町	住民 (91人)	ワンショット TFP。モニター実験を活用。	バスの良い面や移動制約等を適正に評価し、バス利用意向の有無を決定するようになる。
2	2001	阪神高速道路公団	阪神高速3号神戸線利用者 (約30人)	ワンショット TFP。簡易行動プラン法を活用。	小型車の通勤・通学目的で、阪神間地域の競合3路線利用者の湾岸線利用率が13%増加。
3	2003	帯広市	居住世帯 (約1万世帯)	ワンショット TFP。デマンド型バスの利用促進を主目的。行動プラン法を活用。	コミュニティバス利用頻度が倍増。
4	2003	大阪府三原町	転入者 (14,000世帯)	ワンショット TFP。バスの利用促進を主目的。バスマップ、ガイド、ウェブサイト等の活用。	マイタウンバスマップによる、バス利用意向、利用の増加。バス活用ガイドによる、バス利用意向が増加。
5	2004	帯広市	コミュニティバスの運行地区の居住世帯 (410人)	ワンショット TFP。デマンド型バスの利用促進を主目的。行動プラン法、ニューズレター等を活用。	バス利用頻度が増加。無料チケット有効期限後も、利用頻度は同程度の水準に維持。ニューズレター配布が将来のバス利用意図を誘発。

特定路線の利用促進のためのモビリティ・マネジメントの実施事例 2

	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
6	2004	神戸市・三木市・山陽電鉄	居住者(285人) 山陽電鉄沿線の事業所・世帯(277人)	簡易 TFP。神戸市住民の一部にワンショット TFP。	鉄道に対する意識が3~9%増加。自動車走行距離が9~13%減少
7	2004	阪急電鉄	阪急電鉄のホームページ会員(1,560人)	簡易 TFP。インターネットのウェブページを活用。	休日の自動車利用が減少。(近距離の自転車・徒歩の増加)チケット配布は、平休日ともに自動車利用抑制と電車・バス利用促進の効果あり。
8	2005	龍ヶ崎市	コミュニティバス沿線住民(5,000世帯)	ニューズレターの発行とフルセット TFP。	コミュニティバス利用増加数が前年同期より約75%増加
9	2005	倉敷市	乗合タクシー実施地区住民	ワンショット TFP。乗合タクシーの利用促進を主目的	予約時間の変更は、利用者の増加効果。利用料の値上げは、利用者減にはならない。
10	2005	西合志町	住民(9,300世帯)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。	公共交通利用者への転換率が増加。
11	2006	宇都宮市	住民(3,160人)	簡易 TFP。動機付け冊子、統合時刻表、マップ等による情報提供を活用。	バスの利用頻度が増加した対象者が18%、自動車の利用頻度は減少した対象者が11%。
12	2006	筑波大学	筑波大学生、職員(約17,000人)	フルセット TFP。学内バスの利用促進を主目的。	利用者数は約2.3倍増加。通勤・通学交通におけるCO2排出量が全学で約12%削減。
13	2006	東京大学 柏キャンパス	柏キャンパス通勤・通学者(約2,500人)	オンデマンドバス、予約型共同自転車システムの導入に合わせたフルセット TFP。	自動車の移動距離が2割程度減少、エネルギー消費量は約16%減。
14	2006	金沢市	路線バス利用者	バストリガー協会に基づく、ワンショット TFP。	利用者数の増加。(11,779人 28,647人)
15	2006	川西市 猪名川町	住民(1,500世帯)	ワンショット TFP。鉄道、バスの利用促進を主目的。	自動車利用回数の減少。鉄道の利用回数の増加。
16	2006	明石市	鉄道駅周辺の地域住民(750世帯)	情報提供法、行動プラン法に基づいたワンショット TFP。	住民の意識の活性化が確認。
17	2006	大分市	市内全世帯(約19万世帯)	バス事業者間での系統番号を共通化し、公共交通マップを全世帯に配布。	バス事業収入が約1.5%、年間で約5,000万円の増加が見込め、費用便益比は3.48。

本書は、古紙パルプ配合率 70%以上のPPC認証用紙を使用しています。



モビリティ・マネジメント推進マニュアル

問い合わせ

北海道運輸局 交通環境部 環境課
〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西10丁目
TEE:011-290-2724 FAX:011-290-2716
E-mail: hsk-koutsuukankyou@hkt.mlit.go.jp
URL: <http://wwwtb.mlit.go.jp/hokkaido/>