北海道におけるモビリティ・マネジメント推進マニュアル

～ 地域の公共交通活性化に取り組む担当者に向けて～

平成 21年11月

国土交通省　北海道運輸局

目　次

はじめに…… p1

Ⅰ モビリティ・マネジメントの基礎知識

モビリティ・マネジメントとは …… p2～p5

1. コミュニケーション施策 …… p6～p9

2. 交通整備・運用改善施策 …… p15

3. 一時的な交通運用改善施策 …… p16～p18

Ⅱ モビリティ・マネジメントの専門用語解説 …… p19

Ⅲ モビリティ・マネジメントに関するＱ＆Ａ …… p20～p23

Ⅳ モビリティ・マネジメントの実践

1. 地域のクルマ利用を減らし、公共交通利用を増加させたい …… p24～p37

2. 通勤者のクルマ利用を減らしたい …… p38～p43

3. 児童・生徒の公共交通利用を増加させたい …… p44～p46

4. 交通教育を通じ、中長期的視野で公共交通を活性化させたい …… p47～p49

5. 商店街と連携し、まちの活性化を図りたい …… p50～p51

Ⅴ モビリティ・マネジメントの評価

1. 施策評価の考え方 …… p52

2. 施策評価に用いるデータ …… p52～p54

参考文献 …… p55

巻末資料 ＜目次＞ …… p56

はじめに

近年、運輸部門からの CO2 排出量削減の重要性がますます高まっており、過度にマイカーに依存したライフスタイルから、公共交通の利用を中心とした交通行動への転換が求められています。

また、今後の超高齢化社会の到来により、高齢者による自動車事故の発生の増大が課題と考えられていることから、自家用車に替わる「地域の足」を確保することが必要不可欠であります。その一つの解決策として、公共交通の整備が挙げられますが、逼迫する地方財政の中では公共交通を維持するために、利用者を増加させる取り組みが重要です。

過度にマイカーに依存したライフスタイルからの脱却や公共交通の利用促進の施策として、「モビリティ・マネジメント」という方法があります。

モビリティ・マネジメントは、コミュニケーションを中心とする交通施策とされ、市民の行動や態度を自発的に変化するように促すソフト施策であります。最近では、モビリティ・マネジメントが地域の様々な課題解決に寄与することや、ハード整備よりも低コストであることから、多くの実践事例が見られます。

北海道においては、広域分散型の地域構造と積雪寒冷等の影響からクルマの依存性が高い地域であり、公共交通の衰退の問題も多々見られることから、これらの特性を踏まえたモビリティ・マネジメントの展開が必要になっています。

本マニュアルは、モビリティ・マネジメントの技術的な詳しい説明は他の書籍に譲ることとし、北海道内において実施された事例を多く掲載し、構成しています。

今後、各地域において、モビリティ・マネジメントを実践しようとする導入の機会にご参考にしていただけると幸いです。

Ⅰ　モビリティ･マネジメントの基礎知識

公共交通の活性化や自動車利用の抑制を図ろうとするとき、「モビリティ･マネジメント」という言葉を見聞きする機会が増えてきました。

ここでは、今後、地域の交通施策を考えていく際に重要となる「モビリティ･マネジメント」に取り組んでいくための、“基本”について説明します。

なお、「モビリティ･マネジメント（Mobility Management）」は、通称「MM」と呼ばれていますので、これ以降の「MM」という表現は「モビリティ･マネジメント」を意味します。

- 【MMの定義】：モビリティ･マネジメントとは？ -

言葉の成り立ちとしては、

「Mobility ＝ 移動」を「Management ＝ 管理･運用」する

と解釈できるものですが、より具体的な定義は次のようになっています。

**ひとり一人のモビリティ（移動）が、
社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、
コミュニケーションを中心とした交通政策**

参照）モビリティ･マネジメントの手引き　土木学会　p.1

ここで、「社会的にも個人的にも望ましい方向」とは、例えば、「過度な自動車利用から、公共交通･自転車等を適切に利用する方向」のことを指します。

この「方向」だけに注目すると、これまでの道路の新設や拡張、あるいは利用者増を目指したバス路線の再編なども、MM に該当するものと考えられますが、定義の後半にある「コミュニケーションを中心とした施策」という部分、そして「自発的に変化することを促す」という部分が MM を理解する際の“ポイント”となってきます。

● “ポイント1”：MMにおける、「コミュニケーション」

後述の【MMの手法の整理】の中でも詳しく解説していますが、MMにおいて用いる「コミュニケーション」という言葉には、少し特殊な意味が含まれています。

それは、コミュニケーションの「とり方」によって特徴づけられていると言えます。例えば、MMのコミュニケーション手法は、社会心理学等の理論に基づいており、「個別的」に（つまりひとり一人に対して）行うことを非常に重要視しています。

加えて、一般的に、広報誌・ニューズレター・ポスター・チラシ、そしてアンケートなどの紙媒体を広く活用することが多くなっていますが、これは、できるだけ「大規模に」（つまり多くの人々に対して）、「コミュニケーション」をとることで、施策の効果を高めようという意図があるからです。

このように、「個別的」なものを「大規模に」展開していくというのが、MMの「コミュニケーション」の特徴と言えます。

疑問：直接“お話し”をするような普通のコミュニケーションは、MMではない？

会話や説明会などによる直接的なコミュニケーションについても、しっかりと“ポイント”を踏まえた内容であれば、MMとして実施することが可能です。紙媒体の施策と合わせて適切に実施することにより、一層の効果を期待することができるでしょう。

● “ポイント2”：「自発的な変化を促す」

人々の行動（移動）に“変わってもらう（今までと異なる移動をしてもらう）”には、やはり、ひとり一人の個人が「自発的に」その行動（移動）を行うようにすることが最善の策と言えます。

場合によっては、何かの規制や課金などにより、自動車利用の抑制（望ましい行動）を強制したり、誘導することも必要です。（都心部におけるロードプライシングの導入などがその例です。）あるいは、何かしらのインセンティブを与えて、バス利用（望ましい行動）を促進させるなどの施策も必要となるでしょう。しかし、これらの施策は、極端に言えば「お金がかかるからやらない」、あるいは「安いからやる」という、外部からの規制や一時的な規制の緩和などの“要素”によってもたらされる行動ですから、そのような“要素”がない場合には、元の“望ましくない行動”に戻ってしまう可能性も大きいと言えます。

地域の現状と将来を考えた施策に取り組む際には、できるだけその取り組みの成果が継続的に続くことが望まれると思います。だとすれば、やはりひとり一人の行動が「自発的に」変化し、最終的には「望ましい方向への（行動の）習慣化」を促すような施策を行うべきでしょう。

MMでは、このような考え方に基づき、個人の「意識」や「心理的側面」への『配慮』を重要視しています。“ポイント1”で紹介したように、MMのコミュニケーション手法が社会心理学等の理論を援用しているのは、このような理由によるのです。その具体的な『配慮』の仕方については、【MMの基礎知識】を参照ください。

一口メモ：日常を振り返れば当たり前のこと！！

仕事の場面、教育の場面など、人に何かを“してもらう”ときは、その人が気持ちよくできるようなコミュニケーションのとり方、その人が自らやる気になるようなコミュニケーションのとり方をするものと思います。MMが重要視しているのは、そのような「人間と人間」のやり取り、人間の「気持ち」なのです。

● MMの特徴のまとめ

「MMとは一体どのような性格のものか」を理解していただくために、少し長い説明をしてきましたが、最後に、これまでの部分で挙げられてきた「MMの３つの特徴」をまとめます。

■MMの３つの特徴

1.自発的な行動変化を期待する

規制や課金などによって、自動車利用の抑制を強制したり誘導するのではなく、ひとり一人が各人の事情を考慮しつつ、無理の無い範囲で自発的に交通行動を変えるようになることを期待する。

2.意識や慣習等の社会的･心理的要素に配慮する

自発的な行動変化を期待するために、人々の意識や社会的な心理的側面に配慮する。そして、そのために、社会心理学等の理論を援用する。

3.大規模かつ個別的なコミュニケーションを主体とした施策である

人々の意識や行動の変化を期待するアプローチとして、「コミュニケーション」を採用する。ただし、MMにおけるコミュニケーションは、「大規模かつ、個別的」なものである点が特徴である。すなわち、テレビやマス･コミュニケーションよりも、より個別的で、また、数人を対象とした会話よりもより大規模なものである。

参照）モビリティ・マネジメントの手引き　土木学会　p.10

● 【MMの手法の整理】：モビリティ・マネジメントの手法を整理する

参照）モビリティ・マネジメント　国土交通省　P.3-7

モビリティ・マネジメントは、【MMの定義】でも説明したように、「自発的な行動の変化」を導くための、「コミュニケーションを中心とした交通施策（政策）」です。ただし、「自発的な行動の変化」をサポートするものなので、コミュニケーション以外の次のような様々な交通運用施策も含まれます。

■コミュニケーション施策

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策です。

■交通整備・運用改善施策

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策、自動車の利用規制や課金施策などを意味します。コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となります。

■“一時的”な交通運用改善施策

財源や合意形成などのために、しばしば、上記のような「交通運用改善施策」の実施が難しい場合があります。その際には、それらの施策を「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができます。

疑問：【MMの定義】の中で課金や規制に対する否定的な説明があったけど…？

MMの性格を把握する上で極めて重要となる「自発性」や「コミュニケーション」について理解していただくために、通常の交通整備や運用改善施策を否定するような書き方をしています。しかし、実際に交通をマネジメントしていく際にこのような施策が必要なのは当然であり、これを実行する際には、MMの特徴である「自発性」や「人々や社会の意識等への配慮」を十分に行うことで、より一層の効果を期待できるようになると考えていただきたいと思います。

これを踏まえて、以上の諸施策について具体例と共に説明します。

1. コミュニケーション施策

(1) コミュニケーションの手法と具体例

MMの基本となるコミュニケーション施策は、次のようないくつかの技術（手法）を適切に「組み合わせ」て実施することが一般的です。
（「⇒」の後にできるだけ噛み砕いた表現を記載し、具体例を併せて提示していますので、適宜イメージをしてもらいながら、読み進んでいただければと思います。また、巻末の「モビリティ・マネジメントの専門用語解説」を参照いただけば、より深く理解することができます。）

■ 依頼法

いわゆる「呼びかけ」のことで、こうした呼びかけを適切に行うだけで、行動変容の意図が活性化されます。

⇒適切な「呼びかけ」を行うことで、「やってみようかな」と思う気持ちを喚起させます。

参照）モビリティ・マネジメント　国土交通省　P.3-7

【具体例】；交通と環境や健康、お金などに関する情報を提供した後に（自分自身の行を振り返り、「普段の行動を見直す必要があるのかも知れない」ときづいてもらった後に）、「できる範囲であなた自身の行動を変えてみませんか」と、強制的なイメージを排除した丁重な「呼びかけ」をしている。（チラシ・A4両面）

▲バス事業者が配布したチラシ（帯広市）

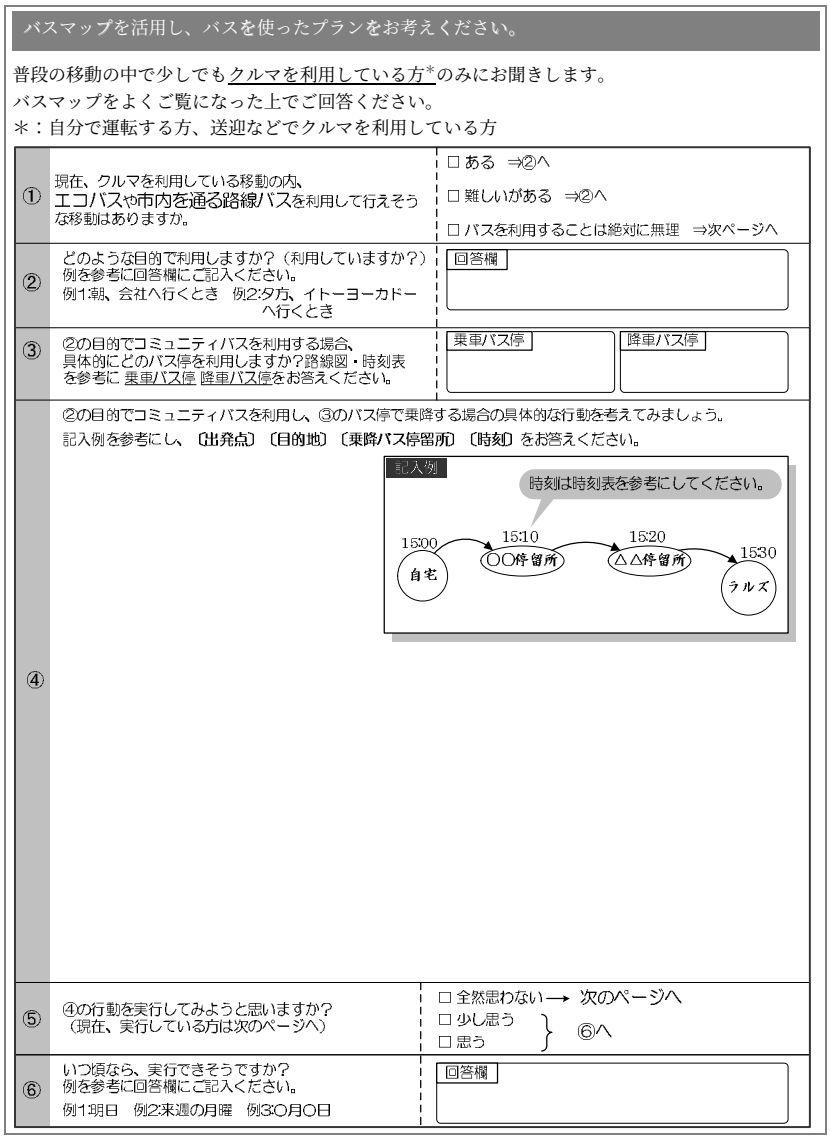
■ 行動プラン法

行動変容をするとしたら、具体的にどの様に実行するかの「行動プラン」の策定を要請する方法です。

⇒例えば、普段クルマで行っている最寄り駅に、「バスで行く」と仮定したときに、「何時に家を出て、どの便に乗れば、目的の時間に着くか」というプランを立ててもらい、自分で手を動かしながらシミュレーションをしてもらう方法です。

★これは、極めて有効な技術であることが様々な研究･取り組みによって明らかとなっています。

【具体例】;バスマップと一緒に、行動プランの記入欄を設けたアンケート票を配布し、回答者に実際に記入していただく中で、プラン立案を促す。



バスマップを活用し、バスを使ったプランをお考えください。

普段の移動の中で少しでもクルマを利用している方*のみにお聞きします。
バスマップをよくご覧になった上でご回答ください。
＊：自分で運転する方、送迎などでクルマを利用している方

①	現在、クルマを利用している移動の内、エコバスや市内を通る路線バスを利用して行えそうな移動はありますか。	□ ある ⇒②へ □ 難しいがある ⇒②へ □ バスを利用することは絶対に無理 ⇒次ページへ
②	どのような目的で利用しますか？（利用していますか？）例を参考に回答欄にご記入ください。 例1:朝、会社へ行くとき 例2:夕方、イトーヨーカドーへ行くとき	回答欄
③	②の目的でコミュニティバスを利用する場合、具体的にどのバス停を利用しますか?路線図・時刻表を参考に 乗車バス停 降車バス停をお答えください。	乗車バス停 / 降車バス停
④	②の目的でコミュニティバスを利用し、③のバス停で乗降する場合の具体的な行動を考えてみましょう。 記入例を参考にし、〔出発点〕〔目的地〕〔乗降バス停留所〕〔時刻〕をお答えください。	記入例：時刻は時刻表を参考にしてください。 15:00 自宅 → 15:10 ○○停留所 → 15:20 △△停留所 → 15:30 ラルズ
⑤	④の行動を実行してみようと思いますか？（現在、実行している方は次のページへ）	□ 全然思わない→ 次のページへ □ 少し思う □ 思う } ⑥へ
⑥	いつ頃なら、実行できそうですか？例を参考に回答欄にご記入ください。 例1:明日 例2:来週の月曜 例3:○月○日	回答欄

▲行動プランを用いたアンケート調査票（恵庭市）

■　アドヴァイス法

　行動変容にとって必要な情報を「アドヴァイス」という形で提供する方法です。これには、ひとり一人個別のアドヴァイスを提供するもの（個別アドヴァイス法）と複数個人から構成される集団を対象にアドヴァイスを提供するもの（集団アドヴァイス法）があります。

⇒クルマの代わりにバスを利用する際に、必要となる情報（バス停の位置や時刻など）を個別（ひとり一人）に、あるいは集団（企業や学校など）に提供し、実行に移す際の“抵抗”（＝わかりにくさ）をできる限りなくす方法です。

【具体例】；ある個人に対して、自宅から最寄のバス停までの距離・徒歩時間と通勤に使えるバスの通る時間（バスに乗車する時間）についての情報を提示している。（チラシ・A４片面）

▲通勤送迎バスの個別案内チラシ（苫小牧）

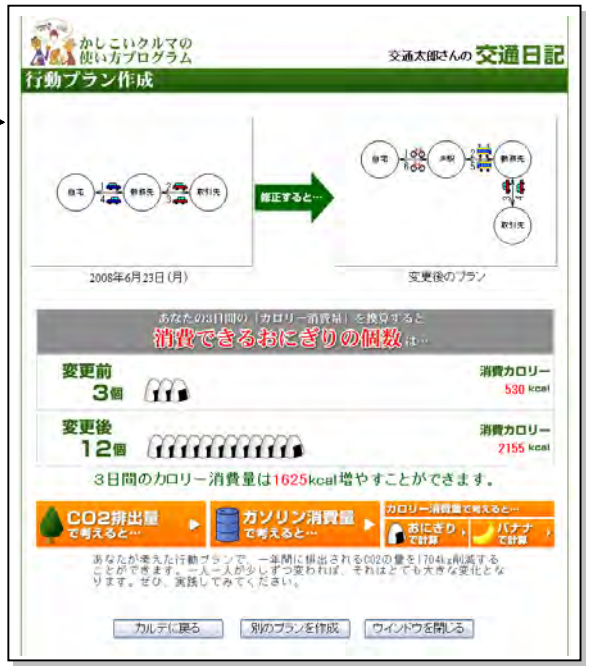
■ フィードバック法

ひとり一人の行動や状況を測定し、それを「フィードバック」という形で提供することで、自分自身の行動についての注意を喚起し、それを通じて行動変容の契機とするものです。これも、集団的なものと個別的なものがあります。

⇒アンケート調査などにより把握された人々の行動から、クルマやバスの使用時間、排出された二酸化炭素排出量などの情報を整理し、各人にその結果を「お知らせ」します。これにより、各人が自分の行動を客観的に見直すことができるので、一般的なことではなく、「自分のこと」として認識することができます。そして、その認識をきっかけに、行動の自発的な変化が生じることを期待します。

【具体例】；交通日記（一日の移動について、その手段や時間を記録するもの）を基に、個人が排出したCO2を算出し、その結果についてまとめたものを「お返し（フィードバック）」する。場合によっては、“ある移動（例えば通勤）に公共交通（例えばバス）を利用すれば、CO2がこれだけ減る”というような情報も併せて提供する。

▲交通日記（上：冊子版、下：web 版）



▲フィードバックの例（web 版）

(2) トラベル･フィードバック･プログラム（Travel Feedback Program : TFP）

モビリティ･マネジメントの代表的なコミュニケーション施策として、『トラベル･フィードバック･プログラム』（以下、ＴＦＰ）と呼ばれるものが挙げられます。これは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、対象との複数回の個別的なやり取りを通じて、各人の交通行動の自発的な変容を期待するものです。

ＦＰの理解の仕方
✓コミュニケーションアンケートを基本として、
✓「事実情報提供法」、「依頼法」、「行動プラン法」、「アドヴァイス法」、「フィードバック法」などを、
✓予算や対象の規模、手持ちの情報の量・質などに応じて、
✓上手く組み合わせる

ＴＦＰの代表的なものとして、「フルセットＴＦＰ」、「簡易ＴＦＰ」、「ワンショットＴＦＰ」の3つがあります。それぞれの基本的な流れは図に示す通りとなっています。

■ フルセットＴＦＰ
いわば「フルセット」のＴＦＰであり、次の「簡易ＴＦＰ」に「事後調査」と「フィードバック」を加えたものです。
施策としては、最も大きな効果が期待できますが、参加率が低下する傾向*にある点に注意が必要です。

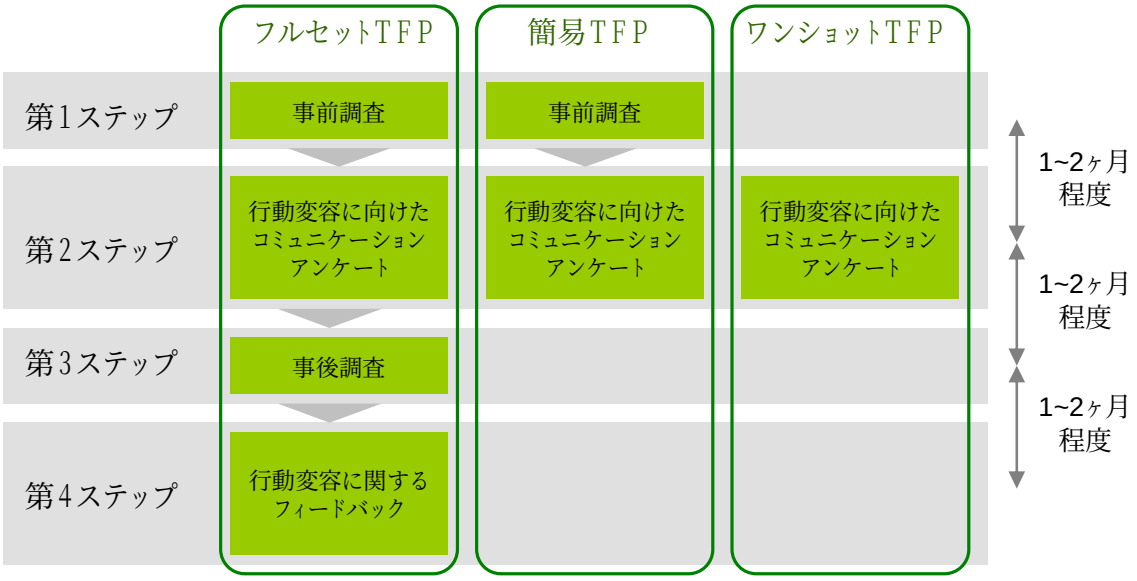
■ 簡易ＴＦＰ
一定の参加率と一定の効果の両方を期待できます。
最も基本となるＴＦＰと言えます。

■ ワンショットＴＦＰ
簡易ＴＦＰから、「事前調査」を削除したもので、予算が限られている場合や、事後調査がなくても、ある程度個別的な情報が提供できそうなときに、得策となります。

＊ 対象となる人々との接触回数（コミュニケーションの回数）が増えるほど、人々の“負担”が大きくなり、参加率が低くなってしまいます。（施策を検討･実施するときは、この参加率をできるだけ高めるような工夫･気づかいが必要になってきます。）

≪ 詳 説 ≫

各ＴＦＰをプログラム構成にそって整理すると次のようになります。



▲ＴＦＰのプログラム構成

各ステップの内容（調査、施策の内容）について説明します。

● 第1ステップ：事前調査

フルセットＴＦＰと簡易ＴＦＰのときに実施するステップです。（ワンショットＴＦＰのときは実施しません）

■ 第1ステップ（事前調査）の目的

✓ＴＦＰへの参加（協力）の依頼
✓参加者の個別的な基礎データの取得
（ひとり一人に適切な個別的情報を提供、アドヴァイスするためのデータ）

■ 実際に配布するもの

✓依頼状
✓アンケート調査票
✓回収用封筒　　など

■ アンケートの基本的項目

✓MMの効果を計測するための事前データ
- 普段の自動車/公共交通の利用頻度、自動車の走行距離
- 自動車利用に対する意識、自動車の利用抑制に対する意識

✓個別的な情報提供を行うためのデータ
- 最寄り駅と最寄りバス停
- 普段の交通行動（目的地、移動時間帯など）

● 第2ステップ：コミュニケーション・アンケート

いずれのＴＦＰにおいても実施される、ＴＦＰにおいて最も重要なステップです。

対象者に「行動変容を働きかけるステップ」であり、ＴＦＰの中で最も重要な段階で、対象者に過度な自動車利用からの行動変容のきっかけを与える情報と、そのためにはどのようにするかを考えてもらうための情報を提供します。

■ 第2ステップ（コミュニケーション・アンケート）の目的

✓対象者への、「過度な自動車利用からの行動変容」の『きっかけ』づくり

■ 手法

✓行動変容への『動機』を与えるための情報提供
- 自動車利用がもたらす（個人的/社会的）デメリットの分かり易い説明

✓行動変容を『考えてもらう』ための情報提供・アンケート構成
- 公共交通機関等を利用するための個別的な情報やアドヴァイスの提供
- 行動プラン票を用いた具体的な行動変容についての検討

● 第3ステップ：事後調査

ＴＦＰの効果を計測するステップです。

事後調査は、コミュニケーション・アンケート調査から、1～2ヶ月後の時期に実施します。

■ 第3ステップ（事後調査）の目的

✓ＴＦＰの効果計測

■ 手法

✓コミュニケーション・アンケート調査の1～2ヶ月後に実施
✓事前調査との比較をするため、事前調査で用いた調査項目のうち、効果を計測するためのデータを基本とする
✓長期効果の測定のために、事後調査から1年後に2度目の調査を実施することも望ましい

● 第4ステップ：フィードバック

事前調査と事後調査を比較した結果を、参加者の方々に提供（フィードバック）します。このとき、結果を分かりやすく表現する工夫や、さらなる行動変容を促すような“しかけ”を十分に検討することが必要です。

■ 第4ステップ（フィードバック）の目的

✓参加者それぞれの『行動変容』の結果をお知らせする
✓一層の『行動変容』を促す

■ 手法

✓「交通診断カルテ」を作成し、どれだけ行動が変容したのかを表現する
- 自動車利用/二酸化炭素の削減の程度

✓交通行動の変化に対するコメントやアドヴァイス
- 自動車利用を削減できた人⇒：今後の継続的実施の呼びかけ
- 自動車利用を削減できなかった人⇒：これからの動機付けになるような呼びかけ

(3) その他のコミュニケーション手法

その他のコミュニケーション手法としては、次のものが挙げられます。
ＴＦＰやこれらの手法を組み合わせて、自発的な行動変容を促すことが重要です。

■ ニューズレター

該地域の交通問題や、交通に関する一般的な問題についてのコラムなどから構成します。過度な自動車利用からの行動変容について基本的な事柄を意識に働きかけるものです。

■ 講習会

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、ニューズレターやマスメディアよりも、より説得的に、多面的な情報、メッセージを提供することができます。

■ ワークショップ

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、地域社会や当該組織における（社会学で言うところの）「オピニオンリーダー」の方々の参加ができる場合は、くちコミにより情報が伝達される可能性があり、効果（自動車の利用削減や公共交通の利用など）の量が大きくなることが期待されます。

■ マスメディア

ニューズレターと同様に、新聞、ラジオ、雑誌などを通して、過度な自動車利用からの行動変容についての基本的な事柄を意識に働きかけるものです。

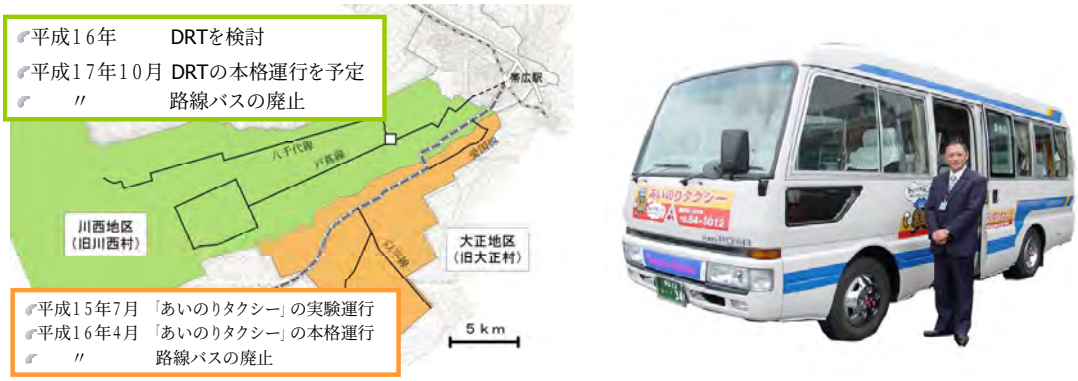
2. 交通整備･運用改善施策

公共交通の利便性の向上や料金施策、自動車の利用規制や課金施策などを、上述のようなコミュニケーション施策と共に実施することで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるMMの展開が可能となります。

具体的な施策
- :公共交通の魅力を高める
  - ･交通機関整備や交通運用の改善
  - ･料金･運賃の割引/値下げ等の料金施策等
- :自動車利用に対する施策
  - ･ロードプライシングを代表とする、課金や流入規制等

公共交通の魅力を高める施策の展開にあたっては、「環境やまちづくり、健康、渋滞対策等の公共交通の社会的メリット」についてのメッセージを発信するコミュニケーション施策を「大規模」に展開し、その利用促進を図ることが重要となります。逆に、「自動車利用抑制に対する施策」を行う場合にも、同様に、自動車交通と環境や渋滞といった関連を踏まえつつ、そうしたロードプライシング等の規制的な施策を行う「趣旨」を、分かりやすく公衆に伝えるための、大規模なコミュニケーションが必要となります。

こうした適切なコミュニケーション施策を併用しなければ、交通整備･運用改善施策の潜在的な効果が十分に発揮されない可能性があります。特に、課金施策･規制施策の場合には、行政に対する“反感”を生じることが危惧されます。同様に、公共交通の過剰な料金値下げにより、かえって利用する動機が低減してしまう等の“逆効果”も危惧されます。そのため、これらの施策の効果を最大化するためにも、適切なコミュニケーション施策と同時に実施することが、「適切なモビリティ･マネジメントの実施」にあって重要となるのです。



▲路線バスの廃止とデマンド型運行の導入（帯広市）

3. 一時的な交通運用改善施策

MMの展開において、(2)のような交通整備･運用改善施策の展開は重要なものです。しかし、場合によっては、財源や合意形成などの問題から、それらを実施することが難しい場合もあります。

そのような場合、コミュニケーション施策を展開する際に、次のような「一時的」な施策を実施することが得策と言えます。

一時的な施策
- :「一時的」な自動車に対する施策
  - 一時的な道路止め、ロードプライシング等
- :「一時的」な公共交通施策
  - 一時的な料金の値下げ、無料パス/チケットの配布　など

こうした「一時的」な施策をMMの中で展開することで、人々の自発的な行動変容を上手く「サポート」することが期待されます。

なお、こうした「一時的」な施策でも、「交通整備･運用改善施策」で述べたようないくつかの“逆効果”が危惧されます。ただし、こうした点に十分に留意しつつ実施すれば、より大きな行動変容の効果(自動車利用抑制/公共交通利用)を期待することができるでしょう。

▲ロードプライシング(シンガポール)

● 【MMの対象】:モビリティ・マネジメントの対象は？

参照) モビリティ・マネジメント　国土交通省　P.7

MMを実施する対象としては、「個人」、「世帯」のほか、職場や学校などの「組織」、特定の商店街や地域などの「地域」があり、次の4つに分類することができます。

■ 居住地域

居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず、地域に固有な交通問題の改善が期待できます。

■ 学校

学校教育を通じて児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待できます。

■ 職場

就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることができます。

■ 特定路線

バスや鉄道、あるいは、高速道路の特定路線の利用者や沿線住民などを対象にすることで、当該路線の効率的な利用促進を期待することができます。

また、取り組みとしては、「個人的プログラム」と「組織的プログラム」に分類されます。

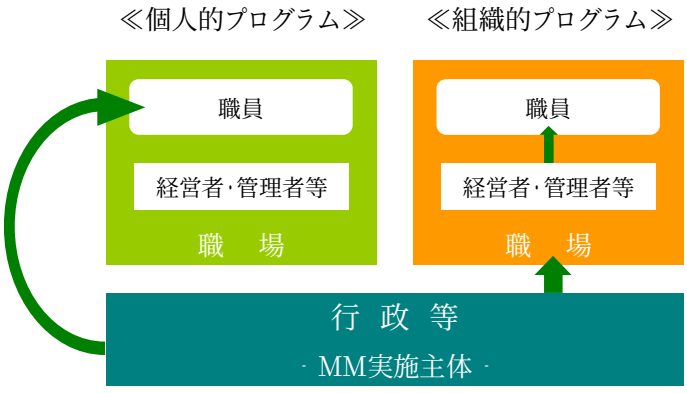
● 職場でのMMを例とした場合の「個人的プログラム」と「組織的プログラム」の違い

【個人的プログラム】

MMの実施主体である行政等が、各職場の職員に直接ＴＦＰ等のコミュニケーションプログラムを実施する。

【組織的プログラム】

MMの実施主体である行政等が、各職場の職員ではなく、「組織そのもの」を対象とし、様々な体制や制度（勤務形態、通勤補助制度のあり方など）の変更を通じて、職場に関わるモビリティ（通勤、業務交通等）の変容を期待する。



● 【MMの留意点】：モビリティ・マネジメント実施上の留意点は？

MMは、「個人や社会の心理的側面に配慮したコミュニケーション」を主体とする交通施策なので、次に示すような６つの基本的な条件に留意することが重要です。

MM実施上の留意点		概要	理由	対応の例	例外条件※
不可欠な条件	丁寧さ	コミュニケーションの「公的な趣旨」を明示化した上で、できるだけ丁重な依頼を行う。	コミュニケーションである以上、通常の調査以上に丁重さが必要。	大臣や知事、市長等から、ひとり一人に対して依頼するコミュニケーション形式を採用する。	なし
	分かりやすさ	各種メッセージをわかりやすいものにする。	「わかりにくい」と被験者はコミュニケーションを受け取らない。MMでは「分かりやすさ」が極めて重要となる。	先方の事情、視線の流れ、等に配慮する。	なし
	適正な担当者	適切な「担当者」を選定する。	MMが対人コミュニケーションである以上、先方に対する敬意を逸した「失礼」な対応があった場合、MMの成功は望めない。	既に実績のある担当者、あるいは日常業務の中で適切なコミュニケーションを図っていると信頼できる担当者を選定する。	なし
重要な条件	個別性	できるだけ個別コミュニケーションの形式とする。	マス・コミュニケーションで、ひとり一人の意識と行動の変容を期待することは容易でない。	ＴＦＰを行う。	比較的容易な行動変容の場合
	二面性	「一面的」な内容でなく、「二面的」な内容を心がける。	一面的な内容では、心理的な反発を生んでします。	クルマ利用のメリットを指摘した上で、デメリットを提示する。	既に、十分に行動変容の意図を持っている人の場合。
	具体性	行動を変えるために必要な「具体的」な情報を提供する。	「具体的」情報が無ければ、仮に動機があっても、行動は変わらない。	個別的なアドヴァイスを提供、あるいは、行動プラン法を採用する。	先方が既に具体的な情報を持っている場合、あるいは、その取得が容易な場合。

※例外条件：その条件が必ずしも必要とされない場合

Ⅱ モビリティ・マネジメントの専門用語解説

■ ＴＤＭ（交通需要マネジメント）

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変容を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組み。主な施策としては、パーク＆ライドや時差出勤、カープール、ロードプライシングなどが存在する。

■ ＴＦＰ（トラベル・フィードバック・プログラム）

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策で「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する。具体的には、依頼法、アドヴァイス法、行動プラン法、フィードバック法を、予算や環境に応じて組み合わせてプログラムを構築する。

■ コミュニケーションアンケート

アンケートの中で情報を提供し、また、クルマ利用を控えるプランや公共交通を利用するプランの立案要請などを行う方法。行動プラン法が代表的な手法。

■ 行動意図

一般的に“動機”と言い換えられ、行動が変わるために「～をしよう」という意識。

モビリティ・マネジメントにおいては、「クルマ利用を控えてみよう」や「バスを利用してみよう」という意識が行動意図にあたる。

■ 実行意図

行動意図を実行するための具体的な形の意図。

実際に行動変容が生じるには、「～しよう」という行動意図が形成された上で、「いつ、どこで、こういう風に、～を行おう」という行動プランをたて、その行動プランを実施しようとする実行意図が形成される必要がある。

■ 交通日記

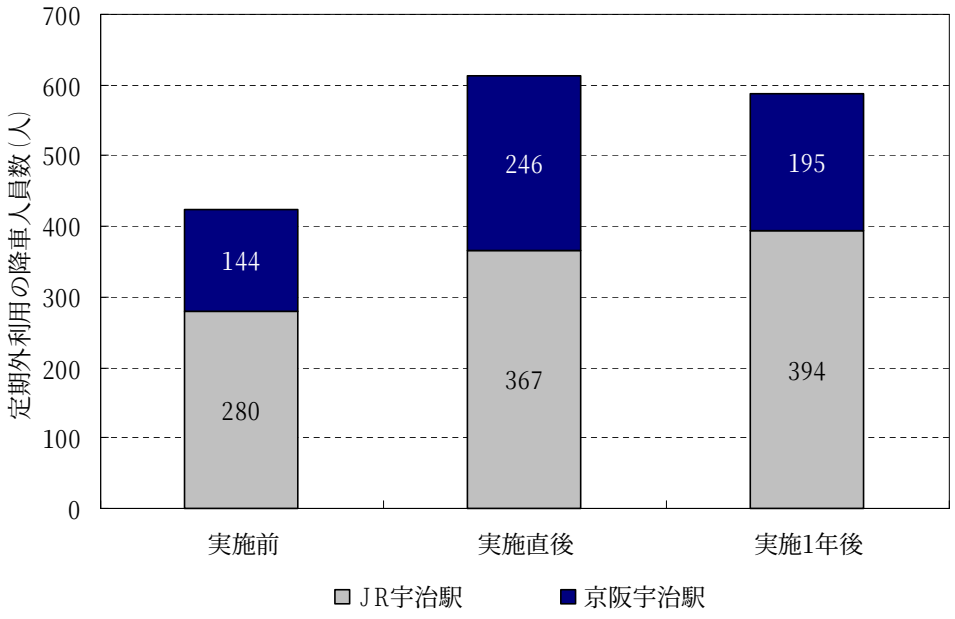
特定の期間の詳細な交通行動を調査する方法。具体的には、目的、出発時間、行き先、利用交通機関、到着時間等を調査する。

Ⅲ モビリティ・マネジメントに関するQ＆A

ここでは、モビリティ・マネジメント（MM）に関する代表的なQ＆Aを紹介します。

Q1. MMって効果があるの？

2005 年度に「宇治地域通勤交通社会実験推進会議」（国・京都府・宇治市・学識者・商工会議所などにより構成）が京都府宇治市の事業所の従業員約 4,400 名を対象にワンショット TFP を実施した結果では、宇治地域に位置するJR宇治駅と京阪宇治駅における朝 7・8 時台の定期外利用の降車人数が、TFP 実施前と比較して実施直後に約 1.45 倍に増加し、その 1 年後においても同様の水準を維持していたとされています。



▲宇治地域に立地する 2 駅の定期外利用の降車人数の変化

モビリティ・マネジメントの効果は、実施直後はもちろん、その効果は 1 年先も継続し、これを交通事業収入の増加量で計算すると、年間 2,200 万円程度という試算結果もだされています。

Q2. MMの費用対効果(B/C)は？

発行部数約 51 万部のフリーペーパー『リビング京都』の 1 面に「かしこいクルマの使い方」を呼びかける特集記事を掲載し、その効果を分析した結果、以下の便益が算出されています。

▼リビング京都を利用したモビリティ・マネジメントの便益評価

●健康増進便益(医療費の削減)	＝	366(百万円/年)
●交通事故損失減少便益	＝	202(百万円/年)
●クルマ走行費用減少便益	＝	214(百万円/年)
●CO2 削減便益	＝	4.8(百万円/年)
●クルマ移動時間減少便益	＝	324(百万円/年)
計(総便益)	＝	約 1,110(百万円/年)

この事例における総費用は、33.5(百万円/年)であることから、

費用対効果(B/C)＝約 33(倍)となります。

もちろん、実施対象地域や実施時期により効果の大小はありますが、実施するモビリティ・マネジメントが適切な方法であれば、大きな効果が生まれます。

▲リビング京都紙面

クルマの使い方の見直しが「健康・ダイエット」や「エコライフ」に繋がることのメッセージ

プロジェクトの紹介
リビングレディ※の実施結果・感想

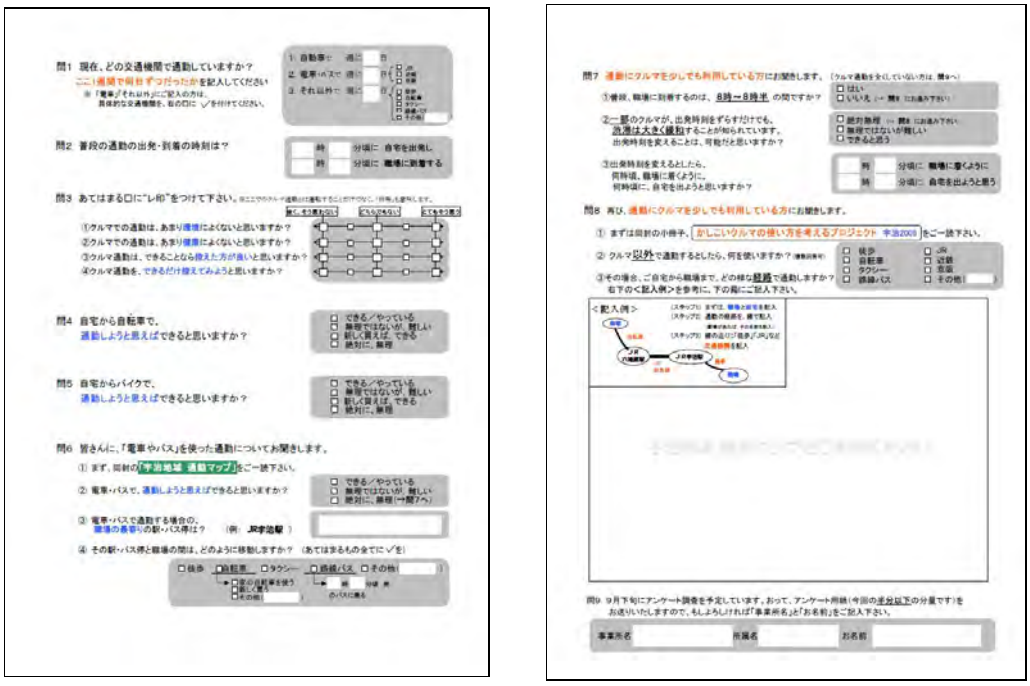
読者への参加の呼びかけ

※リビング新聞を配布するリング新聞と読者のコミュニケーター

Q3. MMを実施することは難しい？

Q1.で紹介した京都府宇治市の事例はワンショットＴＦＰによるものです。

ワンショットＴＦＰとは、動機付け小冊子や公共交通情報の提供と同時に、クルマの使い方についてのアンケート調査（コミュニケーションアンケート）を実施し、そのアンケート調査に回答することを通じて、クルマの使い方に対する意識と行動の変化を促す手法で、実施コストも低く簡易な方法とされていますが、先に述べたように、一定の効果があがることが確認されています。



▲ワンショットＴＦＰでのコミュニケーションアンケート（宇治市）

▲公共交通情報（宇治市）

Q4 予算が無いけれど、MMは可能？

国土交通省等では、モビリティ・マネジメントや公共交通活性化事業、企業・公共団体等を対象としたエコ通勤等について、補助や支援メニューを用意しています。

詳細は、巻末資料をご覧下さい。

Q5. MMを実施したいけど誰に（どの機関に）相談すればいいの？

国土交通省北海道運輸局では、モビリティ・マネジメントの推進を行っています。地域において、モビリティ・マネジメントの実施を考える場合、下記にお問い合わせ下さい。

国土交通省北海道運輸局　交通環境部　環境課
〒060-0042　札幌市中央区大通西１０丁目　札幌第二合同庁舎
tel：(011) 290-2724　　fax：(011) 290-2716

Ⅳ モビリティ･マネジメントの実践

本章では、これまでに実施されたモビリティ･マネジメントに関する事例を踏まえ、以下に挙げる5つのテーマにおける実践方法を紹介します。

⑴ 地域のクルマ利用を減らし、公共交通利用を増加させたい

⑵ 通勤者のクルマ利用を減らしたい

⑶ 児童･生徒の公共交通利用を増加させたい

⑷ 交通教育を通じ、中長期的視野で公共交通を活性化させたい

⑸ 商店街と連携し、まちの活性化を図りたい

1. 地域のクルマ利用を減らし、公共交通利用を増加させたい

地域のクルマ利用を減らすためには、クルマの代替となる交通機関（バスやタクシー）が整備されていることが必要で、その上でモビリティ・マネジメント施策を実施することが重要です。

(1) 公共交通機関が無い、もしくは、不便な地域

公共交通機関が無い、もしくは、不便な地域においては、最初に、公共交通機関をある程度整備する必要があります。

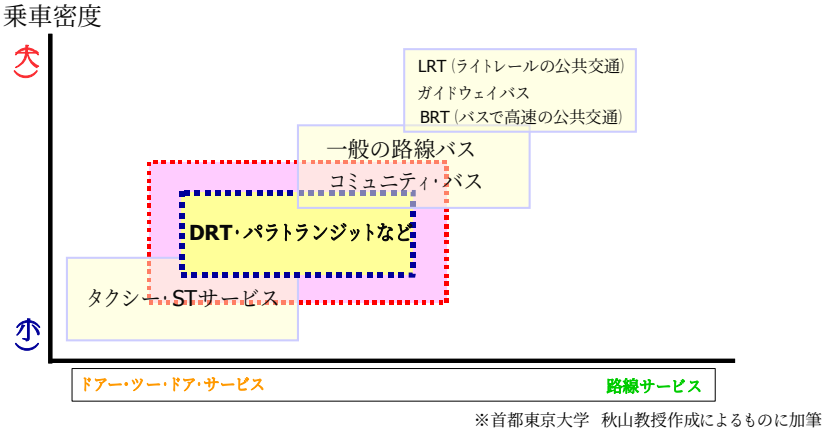
公共交通を整備するために、事前に実施すべき調査や計画策定については専門書（例えば、土木学会発行のバスサービスハンドブック等）に譲りますが、北海道の地方都市のように広域分散型の地域での公共交通の空白地域の解消には、需要応答型のデマンド交通の導入が適する場合が多くあります。そこで、デマンド交通の概要と帯広市の導入事例について、以下に述べます。

また、北海道においては、財政が逼迫し、経費面の問題で公共交通を整備出来ない地域が数多くあります。当別町では、コミュニティバスの運行に際し、まちを運行する無料送迎バスを一元化し、運行経費の負担減を行いました。この一元化バスの概要についても、以下に述べることとします。

● デマンド交通

① デマンド交通とは？

デマンド交通とは、需要のある箇所だけを結ぶ交通システムで、路線やダイヤが定められた路線バスと自由に運行するタクシーの中間的な機能を持つ、比較的輸送密度が低い地域に適した公共交通と位置づけられています。また、デマンド交通は、通勤、通学、買い物、通院など地域住民の日常的な移動ニーズに対応した交通システムであり、このため、都市間や交通需要密度の高い地域における大量輸送には適さないと考えられます。



※首都東京大学　秋山教授作成によるものに加筆

▲交通機関の分類

② デマンド交通（DRT：Demand Responsive Transport）の種類

デマンド型のバスには、迂回路型、起終点固定型（フレックス型）及び起終点不定型（フルデマンド型）があります。

A）迂回路型

基本ルート以外にデマンド対応の迂回ルートを持つ、ルートデビエーション方式のバスがあります。

迂回ルートのデマンド区間のバス停には、呼び出しボタンが設置されており、ボタンを押すとデマンド区間の入り口に、バスへの迂回を要請する表示が点灯します。運転手が見て確認ボタンを押すと、「まもなくまいります」とバス停に表示されるシステムになっています。

B）起終点固定型（フレックス型）

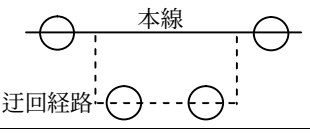
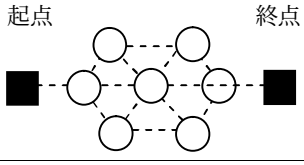
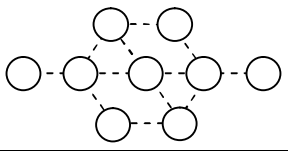
起終点、需要対応型停留地点、出発時間が設定されているが、経路は自由なバスです。細かく設置された中間停留所や利用者の住居等のうち、需要のある箇所だけを結んで起終点を往復します。

電話による予約受付、乗降順序と到着時間の計算、到着時間のコールバックなどの機能をもった予約センターが必要です。

C）起終点不定型（フルデマンド型）

起終点やダイヤが定められておらず、経路も自由な運行方法です。面的に配備された需要対応型停留地点の間を需要にあわせて自由に運行します。そのため、バス車両の位置検知と連動したリアルタイムな運行情報提供を行う高い情報通信機能をもった予約センターが必要です。

▼デマンド交通の種類

形態	①迂回型 (Route Deviation)	②起終点固定型 (Semi-Dynamic)	③起終点不定型 (Dymamic)
特徴 評価	・本線に加えて、予約が入ったときにのみ迂回する経路を持つ形態。デマンドバスも一形態。	・起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態。 ・市街地と郊外を結ぶようなケースに適用される。	・市街地内部等人々の移動に方向性がない場合に向く。 ・相乗りの成立が難しく、効率化が図りにくい。
モデル			
事例	・東急トランセ（渋谷区）など	・おだかe―まちタクシー（福島県南相馬市）など	・柏市オンデマンドバス（実証実験）など

③ 帯広市の事例

2003年10月より、帯広市大正地区では、路線バスが廃止された地域のモビリティを確保するために、代替交通手段として、デマンド交通（あいのりタクシー）を運行しています。この交通のシステムは、事前予約で自宅前から目的地まで乗車できる仕組みで、地元のタクシー会社が受託し、ジャンボタクシー（9人乗り）により1日7便を同地区内循環で走らせています。

デマンド交通導入前の路線バスの利用者数は1日 4.2 人でありましたが、デマンド交通導入後は1日 8.6 人と利用者数が倍増し、高齢者等の地域の足となっています。

あいのりタクシー車両

● 民間送迎バス等の活用によるバスの運行

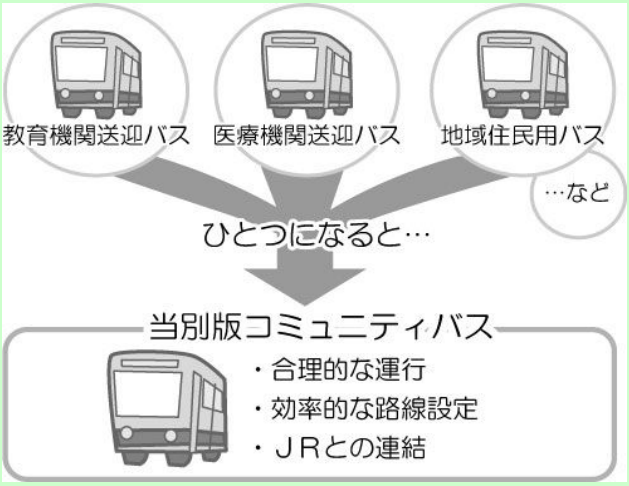
① 民間送迎バス等の活用によるバスの運行

公共･民間を問わず、多くの地域では、地域内を色々な目的で運行するバスがあります。これらを複合的に管理し、民間の資金を活用してコミュニティバスを運行することにより、運行便数･運行距離の面からバスサービスレベルの向上を図ることが可能になります。

② 当別町の事例

平成 17 年度までは、当別町には、当江線（当別町⇔江別市）と青山線（JR 石狩当別駅⇔町内青山地区）の 2 つのバス路線しか存在せず、地域住民の生活交通は整備されているとは言えませんでした。町では、町内及び隣接する札幌市あいの里地区までを多目的に運行している民間の送迎バスを一元管理し、路線･ダイヤの合理化･効率化を図れば、各バス事業者の経費を削減できると共に、地域住民の利便性の高い生活交通サービスを提供できる運行体制を構築できる可能性があるとの考えの基に検討を進め、平成 18 年 4 月より実証実験運行を開始しました。

現在では、構築したコミュニティバス路線の利用促進を目的に、住民MM･学校MM等を積極的に展開し、利用者数は増加傾向にあります。



＜コラム＞

- エコドライブ -

公共交通の整備が難しい地域においても、自動車からの CO2 を削減する方法としては、“エコドライブ”の取り組みがあります。

エコドライブとは、やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止める等をして燃料の節約に努め、地球温暖化に大きな影響を与える二酸化炭素（ＣＯ2）の排出量を減らす運転のことを指します。

以下に、“エコドライブ普及推進協議会”において推進する「エコドライブ 10 のすすめ」を紹介します。

①ふんわりアクセル「e スタート」

普通の発進より少し緩やかに発進する（最初の５秒で時速２０ｋｍが目安です）だけで、１１%程度燃費が改善します。

②加減速の少ない運転

車間距離に余裕を持つことが大切です。車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。

③早めのアクセルオフ

エンジンブレーキを使うと、燃料の供給が停止される（燃料カット）ので、2%程度燃費が改善されます。

④エアコンの使用を控えめに

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。

⑤アイドリングストップ

10分間のアイドリング（ニュートラルレンジ、エアコンＯＦＦの場合）で、130cc程度の燃料を浪費します。

⑥暖気運転は適切に

現在販売されているガソリン乗用車においては暖気不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウオームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を浪費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

⑦道路交通情報の活用

1時間のドライブで道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。

⑧タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備を実施しましょう

タイヤの空気圧が適正値より50kPa（0.5kg/cm2 ）不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。

⑨不要な荷物は積まずに走行

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。

⑩駐車場所に注意

交通の妨げとなる場所での駐車は交通渋滞をもたらし、余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。

(2) 公共交通が充実している地域、または整備した地域

既に公共交通サービスが充実している地域、及び前述したデマンド交通や民間送迎バス等を活用し地域公共交通を整備した地域において、『地域のクルマ利用を減らし、公共交通利用を増加させたい』というニーズについてのモビリティ・マネジメント手法としては、住民対象のモビリティ・マネジメントが適切と考えられます。そこで、住民MMのうち、当別町や恵庭市において実施された事例から方法・結果を紹介します。

● 住民MMの方法

① ニューズレターの発行（事実情報提供法）

ニューズレターは、1 枚あるいは複数枚の紙で構成され、地域住民等を対象に定期的に発行される刊行物であります。ニューズレターが新聞と異なる点は、配布対象者が不特定多数ではないことと、内容に一貫したテーマがあることなどです。

ニューズレターの長所は、定期刊行物として、継続的な実施を想定した内容構成が可能で、作成コストも比較的、安価であることです。

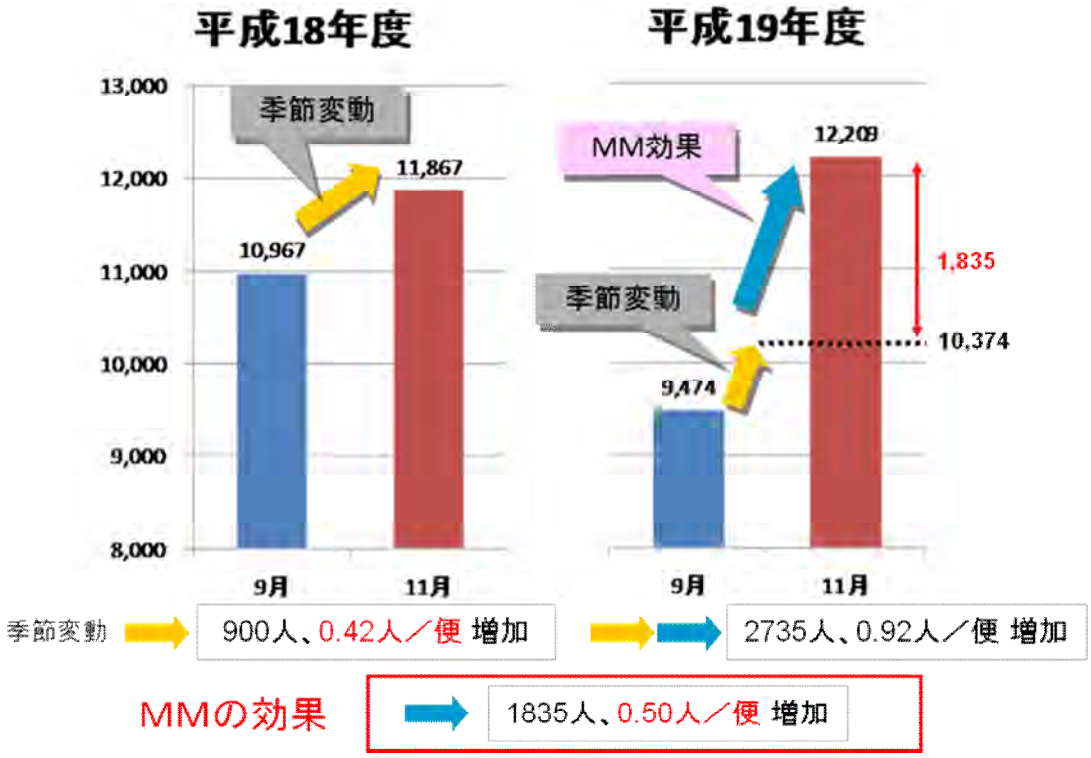
当別町では、住民に公共交通をより身近に感じていただくこと、さらに公共サービスとしての事業の進捗状況の説明、公共交通の利用促進、使用済みてんぷら油回収のための告知　等々を目的に、ニューズレターを発行しています。

▲ニューズレター（当別町）

② ＴＦＰの実施-1（事実情報提供法及び行動プラン法）

これまでも述べたように、トラベル・フィードバック・プログラムはクルマから公共交通等への交通手段の変更に効果がある手法です。

当別町では、バスマップの配布（事実情報提供法）と行動プラン法を組み合わせたワンショット型のＴＦＰを実施したところ、コミュニティバスの利用者数が２割程度増加しました。



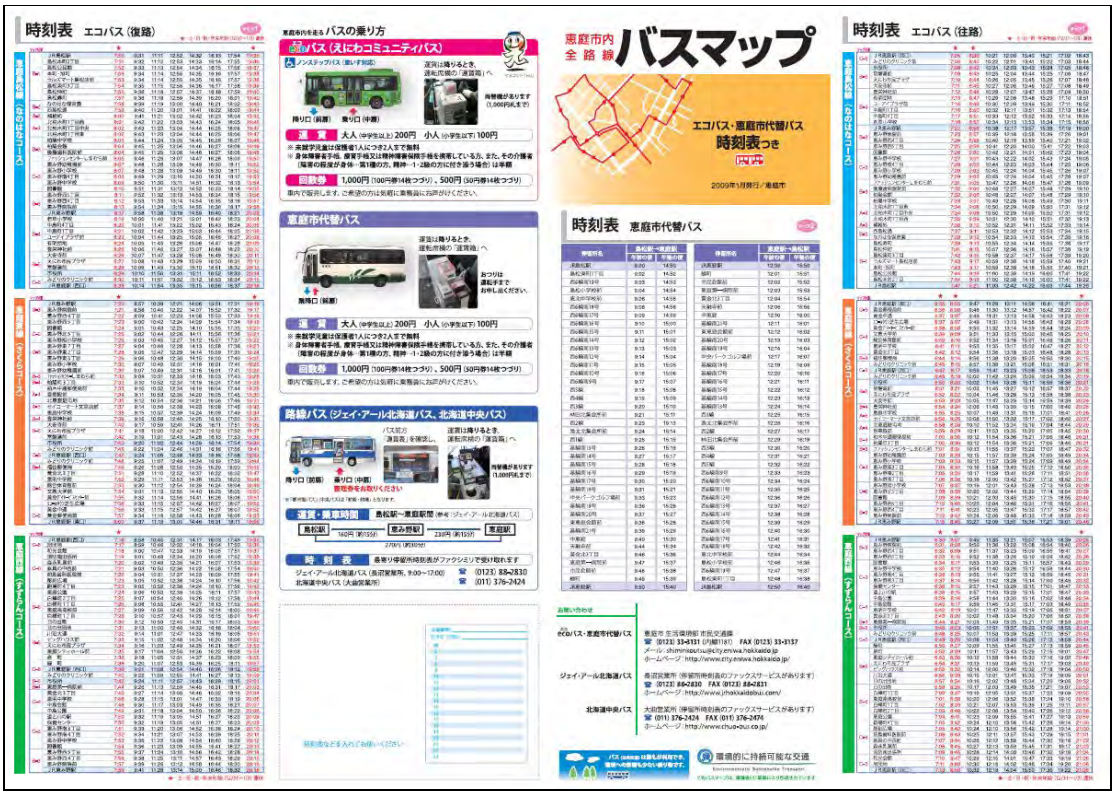
③ バスマップ作成の留意点

行動プランをコミュニケーションアンケートの中で作成するには、参加者が路線や時刻を知っている必要があります。そこで、行動プラン法を行う場合には、アンケート調査の中でバスマップや時刻表を同封することが効果の増大に繋がります。

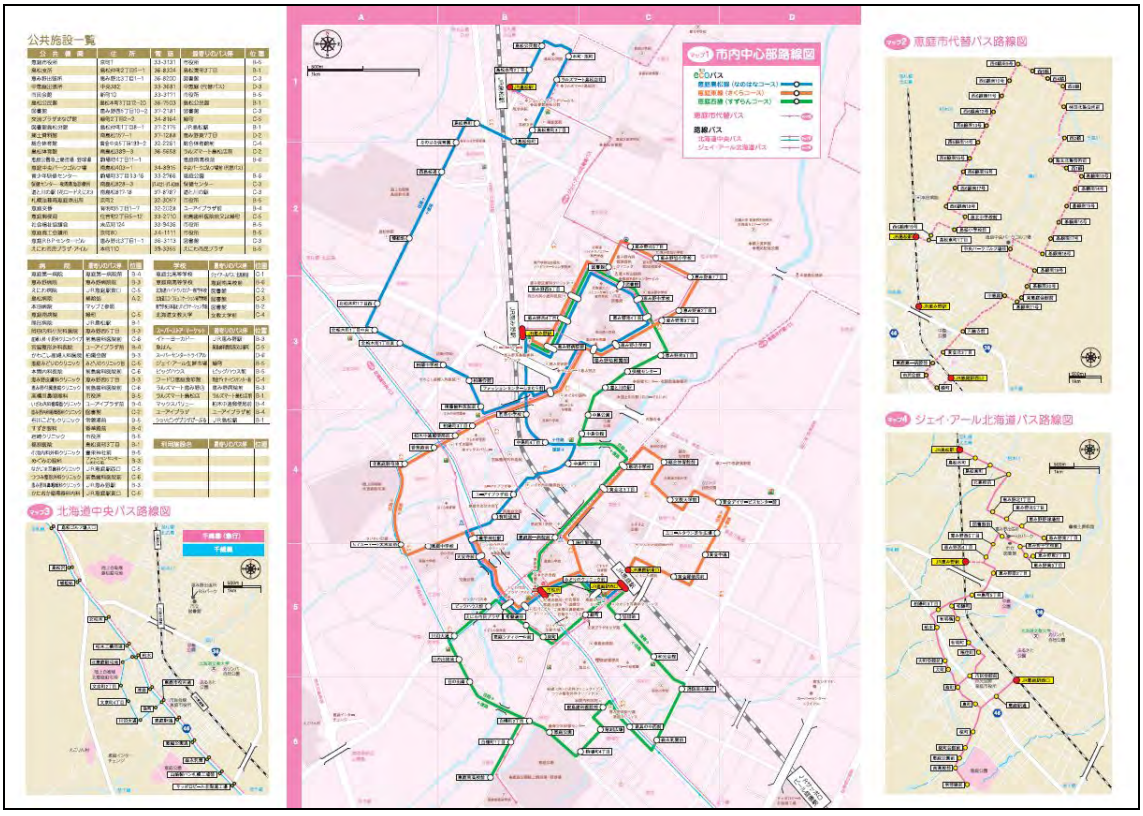
また、クルマ利用者の中には、バスの利用方法を知らないという方もいます。そこで、バスマップ等の中に、バスの利用方法や料金の情報の記載も有効です。

▲当別町バスマップ（路線図）

▲当別町バスマップ（運賃やバスの乗り方情報）



▲恵庭市バスマップ（時刻表・運賃やバスの乗り方情報）



▲恵庭市バスマップ（路線図）

④ コミュニケーションアンケート作成の留意点

行動プラン法などのコミュニケーションアンケートを行う場合は、ステップを踏んで何ができそうかを考えてもらうようにアンケートを構成する必要があります。例えば、下に示すように、「バスを利用して行えそうな移動はありますか」⇒「どのような目的で利用しますか」⇒「具体的にどのバス停を利用しますか」⇒「出発地・目的地・乗降バス停留所・時刻を図に標記」⇒「立案したプランを実行してみようと思いますか」⇒「いつごろなら実行できそうですか」というような順序をとると、参加者は行動プランを立案しやすくなります。

バスマップを活用し、バスを使ったプランをお考えください。

普段の移動の中で少しでもクルマを利用している方*のみにお聞きします。
バスマップをよくご覧になった上でご回答ください。
＊：自分で運転する方、送迎などでクルマを利用している方

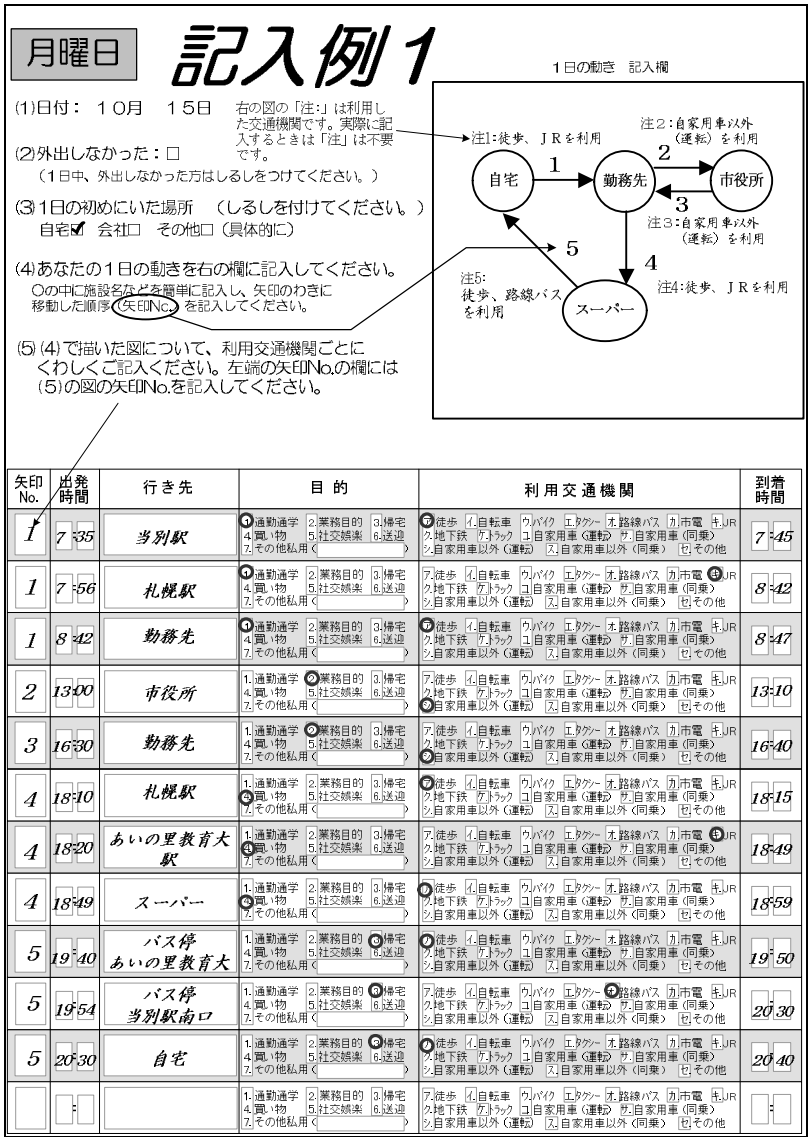
①	現在、クルマを利用している移動の内、エコバスや市内を通る路線バスを利用して行えそうな移動はありますか。	□ ある ⇒②へ □ 難しいがある ⇒②へ □ バスを利用することは絶対に無理 ⇒次ページへ
②	どのような目的で利用しますか？（利用していますか？）例を参考に回答欄にご記入ください。 例1:朝、会社へ行くとき 例2:夕方、イトーヨーカドーへ行くとき	回答欄
③	②の目的でコミュニティバスを利用する場合、具体的にどのバス停を利用しますか？路線図・時刻表を参考に 乗車バス停 降車バス停をお答えください。	乗車バス停 / 降車バス停
④	②の目的でコミュニティバスを利用し、③のバス停で乗降する場合の具体的な行動を考えてみましょう。 記入例を参考にし、〔出発点〕〔目的地〕〔乗降バス停留所〕〔時刻〕をお答えください。	記入例 時刻は時刻表を参考にしてください。 15:00 自宅 → 15:10 ○○停留所 → 15:20 △△停留所 → 15:30 ラルズ
⑤	④の行動を実行してみようと思いますか？（現在、実行している方は次のページへ）	□ 全然思わない → 次のページへ □ 少し思う □ 思う } ⑥へ
⑥	いつ頃なら、実行できそうですか？例を参考に回答欄にご記入ください。 例1:明日 例2:来週の月曜 例3:○月○日	回答欄

▲行動プラン票の例（恵庭市）

⑤　ＴＦＰの実施-2（フィードバック法・アドヴァイス法）

ここでは、交通日記等を用いて得たデータを基に実施する、フィードバック法やアドヴァイス法について説明します。この方法は、モビリティ・マネジメントで重要な個別性を重視するものです。具体的には、下に示すような交通日記に３日間程度自分の行動（いつ、どこへ、どの目的で、どの交通手段で）を記録いただきます。次に交通日記を回収後、実施者側で入力・集計・分析を実施し、次ページに示すような『診断カルテ』を提供します。『診断カルテ』の内容としては、CO2 排出量やガソリン消費量、カロリー消費量等の推計値に加え、個人の交通の特性について、アドヴァイスを行います。

この方法は、効果が高い反面、受け手一人あたりにかかる経費が大きくなることが課題です。



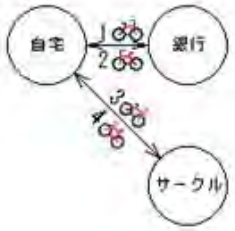
矢印No.	出発時間	行き先	目的	利用交通機関	到着時間
1	7:35	当別駅	①通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	7:45
1	7:56	札幌駅	①通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 ㋑JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	8:42
1	8:42	勤務先	①通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	8:47
2	13:00	市役所	1.通勤通学 ②業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） ③自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	13:10
3	16:30	勤務先	1.通勤通学 ②業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） ③自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	16:40
4	18:10	札幌駅	1.通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 ④買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	18:15
4	18:20	あいの里教育大駅	1.通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 ④買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 ㋑JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	18:49
4	18:49	スーパー	1.通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 ④買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	18:59
5	19:40	バス停 あいの里教育大	1.通勤通学 2.業務目的 ⑤帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	19:50
5	19:54	バス停 当別駅南口	1.通勤通学 2.業務目的 ⑤帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー ㋒路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	20:30
5	20:30	自宅	1.通勤通学 2.業務目的 ⑤帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	㋐徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	20:40
	:		1.通勤通学 2.業務目的 3.帰宅 4.買い物 5.社交娯楽 6.送迎 7.その他私用	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.バイク エ.タクシー オ.路線バス カ.市電 キ.JR ク.地下鉄 ケ.トラック コ.自家用車（運転） サ.自家用車（同乗） シ.自家用車以外（運転） ス.自家用車以外（同乗） セ.その他	:

▲交通日記の例（当別町）

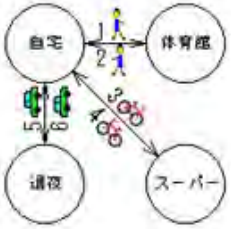
かしこいクルマの使い方プログラム【診断カルテ】　●●●● さんの交通日記

３日間の交通行動図

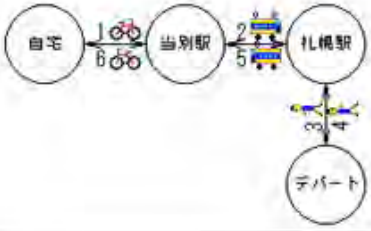
10月15日(月)



10月16日(火)



10月17日(水)



診断結果

あなたの1年間の交通行動にともなう「CO_2排出量」を吸収するために**必要な樹木**は…

2本

もし、毎日同量を排出したとすると、年間　477 kgとなります。
これは、樹木（直径40cm）約　2　本が1年間に吸収するCO_2に相当します。

あなたの1年間の自家用車の利用による「ガソリン消費量」を**ドラム缶本数**にすると…

1本

もし、毎日同量を消費したとすると、年間　116 リットルとなります。
これは、ドラム缶 約 0.6 本が1年間に消費される量に相当します。

あなたの3日間の「カロリー消費量」を換算すると**消費できるクッキーの枚数**は…

21枚

3日間の消費カロリーは　540 kcalとなります。
これは、クッキー 約 21 枚分です。

あなたの3日間の歩行時間は60分でした。周りの方と比べると健康的で、地球環境に優しい交通行動を実践していると言えます。これからも生活に歩くことを取り入れてください。

あなたは、札幌へ買い物に行く時にJRを利用していますね。
JRのCO_2排出量は自動車の10分の1ですので、非常に環境にやさしい交通手段です。これからも環境にやさしい移動を心がけてください。

あなたのご自宅がある錦町は、当別町コミュニティバス（ふれあいバス）の運行エリアです。最寄りのバス停留所は、バス停“田西会館前”です。
このバス停からは、市街地エリアを運行する市街地循環線と西当別・あいの里線が利用できます。徒歩では遠い場所やあいの里まで行く際は便利ですので、機会があれば、ご利用ください。
同封させていただいたお試し券で無料での利用もできます。

▶診断カルテの例（当別町）

2. 通勤者のクルマ利用を減らしたい

日常的な渋滞等は朝の通勤時間や帰宅時間に発生することが多いことから、この渋滞を緩和するには、通勤者のクルマ利用を減らすことが効果的です。

通勤者のクルマ利用を減らすためには、クルマの代替となる交通機関（バスやタクシー）が整備されていることが必要で、その上でモビリティ・マネジメント施策を実施することが重要です。

そこで、クルマの代替となる交通機関が無い、もしくは不便な場合は、企業が共同で通勤送迎バスを運行する方法があります。本節では、この企業の共同送迎バスに関する事例を述べるとともに、企業において、モビリティ・マネジメントを実施する方法を解説します。

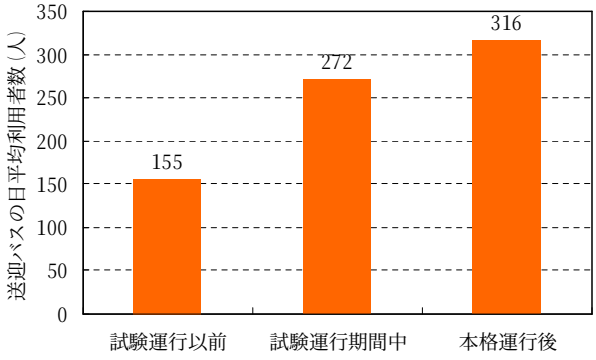
(1) 公共交通機関が無い、もしくは、不便な地域

● 企業共同送迎バス

京都市南区の久世工業団地においては、最寄駅への公共交通サービスが希薄なことが要因となり、多くの従業者は通勤をマイカーに依存していました。また、いくつかの事業所では独自に送迎バス等の運行を行っているものの、利用率は低いものとなっていました。

そこで、2006 年 1 月に、京都府では、府南部地域（京都市南区・伏見区、久御山町）の企業経営者を対象とした通勤交通マネジメントに関する研究会を設置し、地域の交通サービスを考え、自動車通勤から公共交通への転換を促すための具体的な施策を検討し、久世工業団地周辺における送迎バスの共同化が提案されました。

共同送迎バスの運行は、2006 年 11 月 27 日～12 月 28 日の平日 24 日間実施され、その他、モビリティ・マネジメントに関する施策として、ニューズレターの発行や記念公演、交通診断等が実施されました。実施効果として、試験運行以前から送迎バスを利用していた対象者の試験運行期間中の平均利用人数は、1 日当たり 155 人であったが、試験運行期間中全体の平均利用人数は 1 日当たり 272 人となり、約 1.74 倍の利用増があった。また、この共同送迎バスは、「試験運行」の成功を受け、共同運行の期間が延長され、さらに、2007 年 5 月から地元企業により本格運行が始められ、6 月末において 316 人と試験運行以前と比べ倍増している。



▲共同送迎バスの実施効果（久世地域）

▲コミュニケーションツール（久世地域）

(2) 公共交通が充実している地域、または整備した地域

既に公共交通サービスが充実している地域及び、前述した共同送迎バス等を活用し代替交通を整備した地域において、通勤者のクルマ利用を減らすためには、職場MMが有効です。職場MMには、事業所組織そのものの体制･制度等の変容を通して、組織の構成員の行動変容を促す組織的プログラムと事業所の職員や従業員を対象とする個人的プログラムがあります。本項では主に職場MMの個人的プログラムについて、述べることとします。

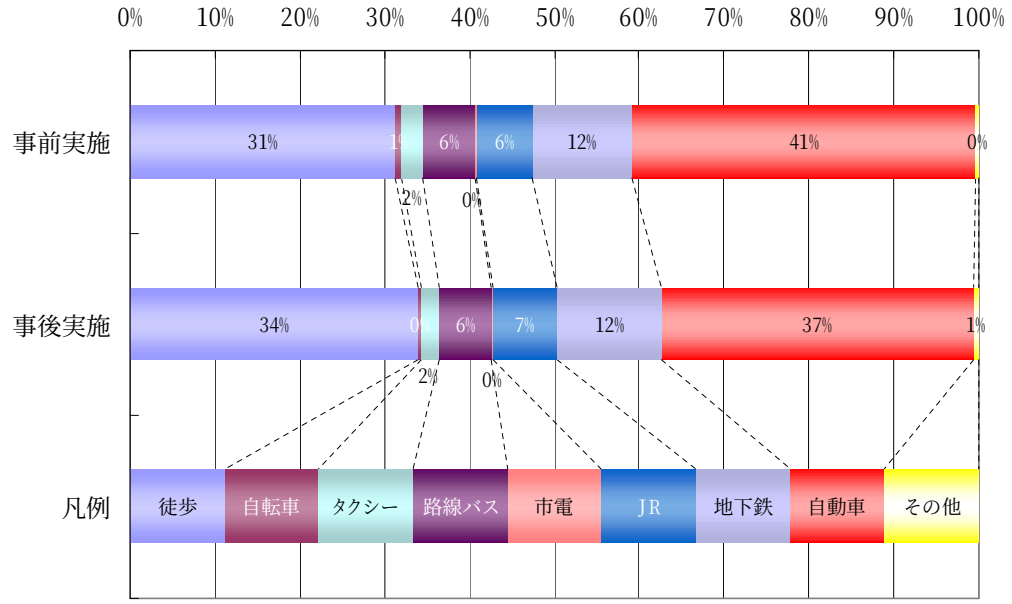
● 個人的プログラムとしての職場MM

① WEBを用いた実践

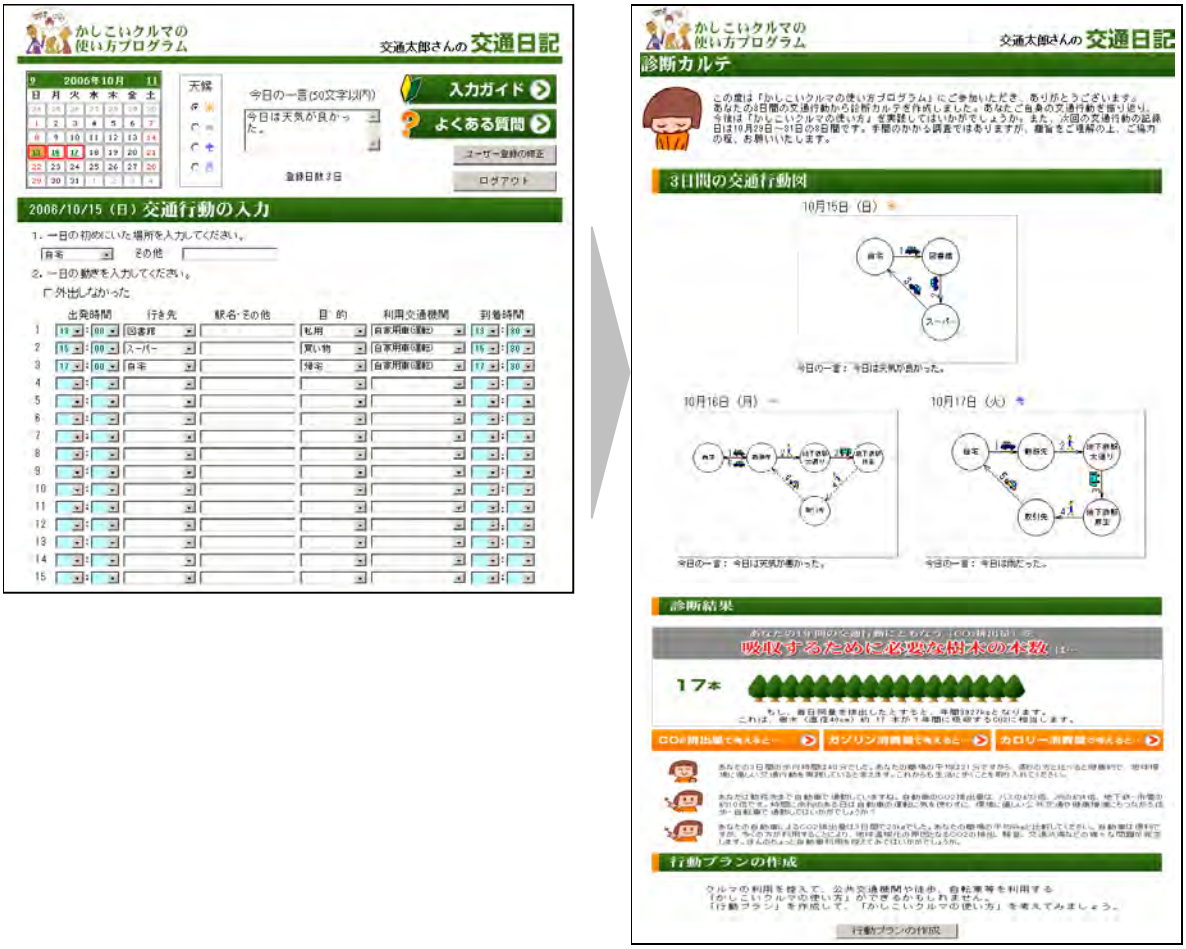
北海道開発局札幌開発建設部は、札幌圏の渋滞対策として、札幌圏の職場を対象にWEBを用いたTFPを実施しています。

交通日記を用いたモビリティ･マネジメントは一定の効果が得られるものの、集計に要する実施者側の負担や参加者の記録の負担等が存在することが問題視されておりました。WEB を用いることにより、これらの問題を緩和させることが可能となりました。

これの効果については、以下に示すように、自動車利用削減（41%⇒37%）に結びついていることが確認されています。



▲WEBを用いたTFPの実施結果（札幌圏）

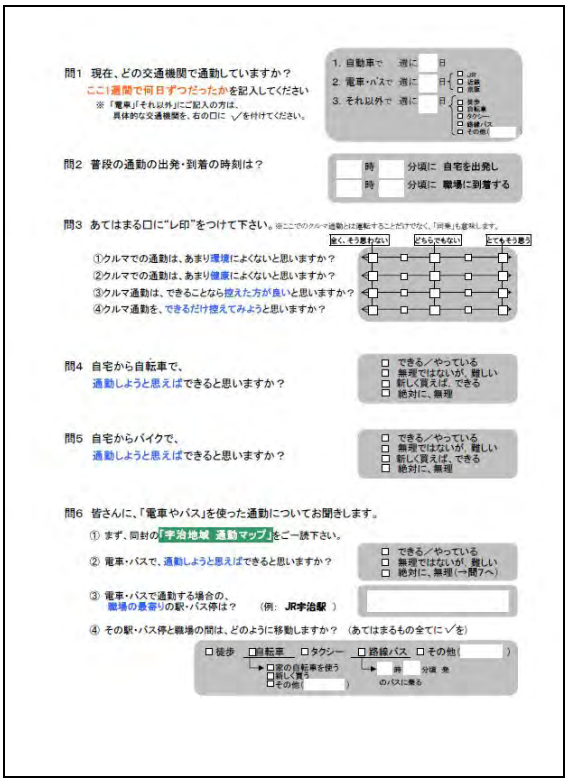


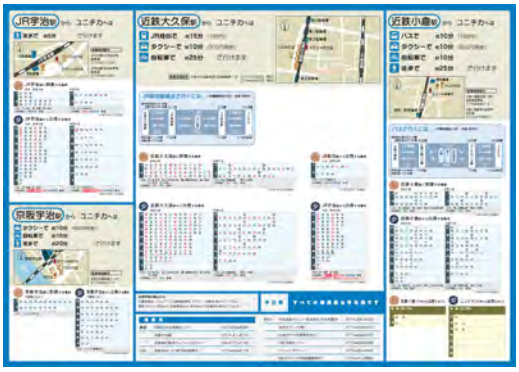
▲WEBによるTFP（札幌圏）

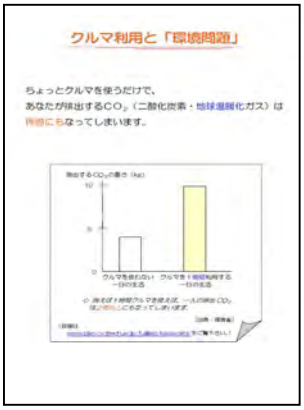
② 行動プラン法（ワンショットＴＦＰ）による実践

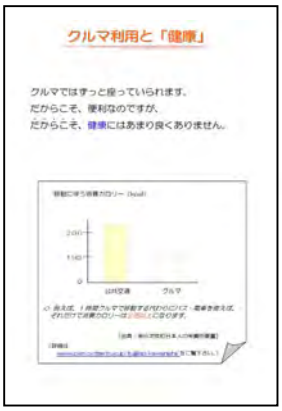
京都府宇治地域では、2005 年 9 月に宇治地域に立地する事業所に通勤する従業員の変容を促すことを目的に、宇治地域通勤交通社会実験推進会議が中心となり、次頁に示すコミュニケーションツールを用いて、ワンショットＴＦＰを実施しています。

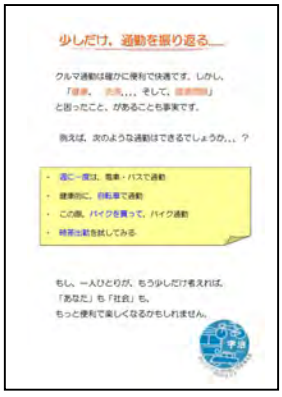
実施効果は前述した（P20 参照）通り、実施直後はもちろん、その効果は１年先も継続し、これを交通事業収入の増加量で計算すると、年間 2,200 万円程度という試算結果がだされています。

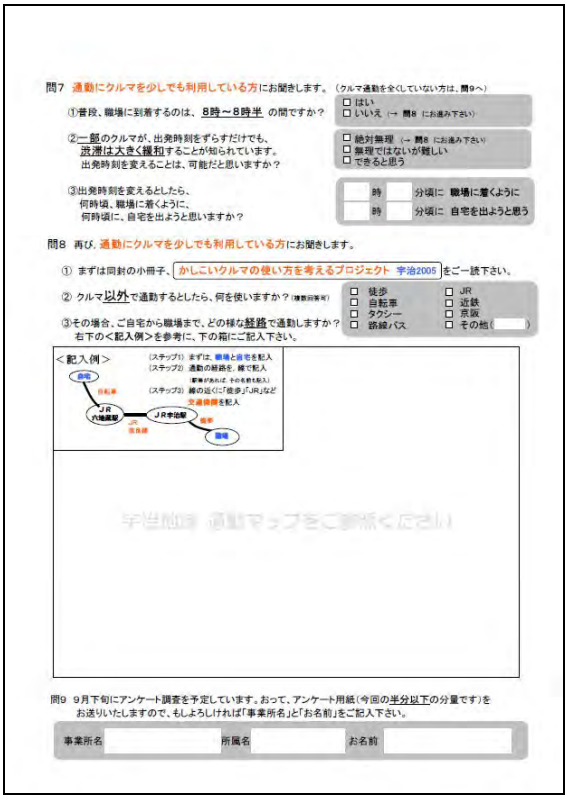












▲ワンショットＴＦＰでのコミュニケーションアンケート（宇治）

＜コラム＞

- カーシェアリング -

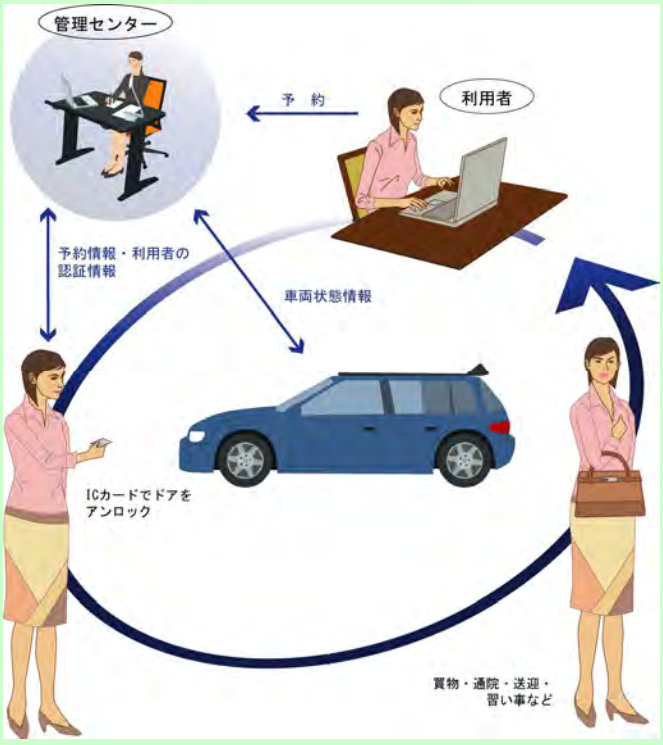
かしこくクルマを使う方法としては、最近では、「カーシェアリング」が注目されています。

カーシェアリングとは、利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、会員制レンタカーのようなもので、現在ヨーロッパを中心に 世界 18 カ国、600 都市で 34 万 8 千人が 11,700 台の車輌を利用しています。

- カーシェアリングの効果 -

カーシェアリングは、一台の車両を複数人で利用することから、過度な自動車利用が抑制され、その効果としては、以下のようなことが挙げられます。

① 二酸化炭素排出削減
② 交通渋滞の減少
③ マイカーコストの削減
④ 駐車場スペースの削減
⑤ 違法駐車･迷惑駐車の削減



▲カーシェアリングのイメージ

3. 児童･生徒の公共交通利用を増加させたい

児童や生徒の公共交通利用を活性化するためには、次節で述べる学校を対象としたモビリティ・マネジメントに加え、各地域での取組みが重要になります。

ここでは、帯広市で実施されている、小学生向けの利用促進策について述べることとします。

● バス乗車無料日の設定

帯広市の北海道拓殖バス(株)は、小学生向けの利用促進策として、毎月第３日曜日は市内の一定の区間を無料乗車区間としています。さらに、学校を通じて、下に示すような“かわら版”を配布し、無料バスが運行する日の地域でのイベント周知を行い、バスを利用することの価値を高めています。

▲小学生向け利用促進ちらし(帯広市)

● バス乗車無料お試し券の配布

帯広市では、交通と環境に関する出前講座の実施に併せ、出前講座を実施した学校の児童と実施していない学校の児童に“バス乗車おためし券”の配布を行いました。

結果として、出前講座を実施していない学校のおためし券の利用率は 4.6%であったのに対し、出前講座を実施した学校の利用率は 27.5%と遥かに上回る結果となりました。

このことから、バスの無料おためし券のようなインセンティブと出前講座のような教育的要素を融合することにより、効果が増大することが明らかとなっています。

	配布枚数	利用枚数	利用率
実施校	922枚	254枚	27.5%
未実施校	304枚	14枚	4.6%

▲無料おためし券の利用率

▲バス乗車おためし券（帯広市）

● 期間限定パスポートの発行

千歳市では、小学生のバス利用促進を目的に、夏休み及び冬休み期間中限定の市内の路線バス対象の乗り放題パスポートを発行することとしています。また、このパスは、より利用が促進されるように、子供が訪れそうな市内のポイントについてのスタンプラリーとし、また、裏面にはマップを盛り込んだ形態とするなどの工夫がしてあります。

▲バス乗車パスポート表面（千歳市）

▲バス乗車パスポート裏面（千歳市）

4. 交通教育を通じ、中長期的視野で公共交通を活性化させたい

モビリティ・マネジメントを実施する場として、「学校教育」は根源的かつ大きな効果が期待される施策です。それは、全ての国民が義務教育を受けること、また、幼少の頃にモビリティ・マネジメントに触れた児童・生徒は、成人した後も公共に配慮した交通行動を期待できる可能性があること、さらに、義務教育である小中学校は、基本的に地域に密着しており、児童・生徒だけでなく、その保護者もモビリティ・マネジメントの対象となることで、面的な広がりも期待されます。

このようなことから、教育の中でモビリティ・マネジメント（学校MM）を実践することは、中長期的な効果を生むことが予想されます。

そこで、本節では、交通と環境の学習を実践するための一例を示すとともに、恵庭市で実践されている「交通すごろく」を用いた学校MMの方法を紹介します。

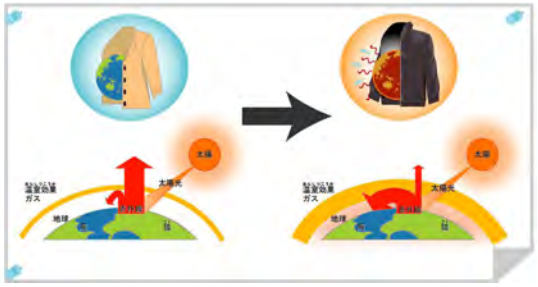
● 交通と環境の学習

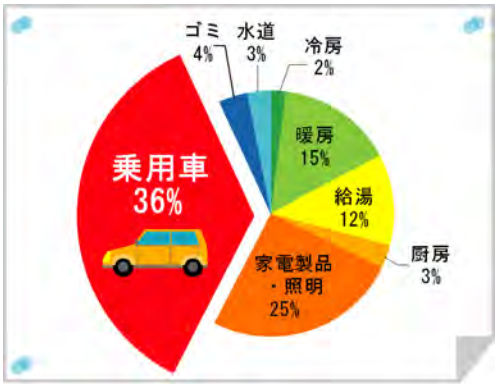
総合学習等で交通と環境の学習を実践する際には、単なる講義ではなく、児童や生徒に発言の機会を与え、参加型の授業を実施することが重要です。以下に、授業進行の例とスライドを示します。

授業進行	内　容
導入	自動車の写真を提示し、児童の反応を引き出す
地球温暖化	地球温暖化のメカニズムについて説明
温暖化とクルマの関係	自動車は二酸化炭素を多く排出している現況の説明
地球温暖化の影響	地球温暖化が進行した場合の悪影響について説明
二酸化炭素の削減方法	二酸化炭素を削減するために、クルマを控えることの効果があることを説明
クルマの小話	クルマとお金の話
	クルマと健康の話
	クルマと交通事故の話
かしこいクルマの使い方	かしこいクルマの使い方について、地域の事情を考慮し、パークアンドライドやトリップチェーンなどの方法から説明
バス乗車体験	バスを学校に持ち込みバスの乗り方等の説明

▲授業進行の例（恵庭市）

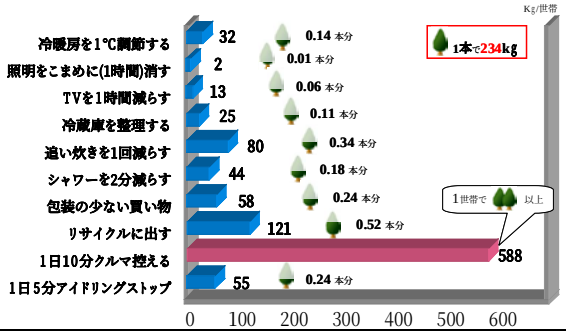
温暖化が進む





★５m海面が上昇（南極の氷河の６%が解けた時）

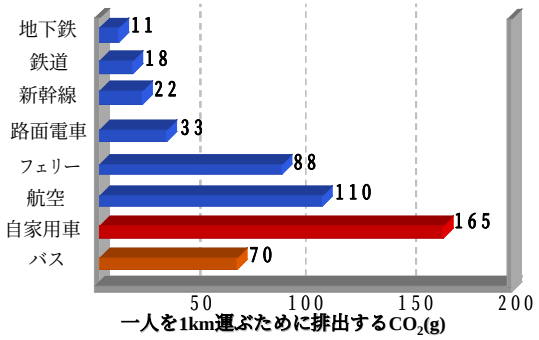
地球温暖化の原因とされている二酸化炭素。
どうすれば減らせる？



今すぐできる『かしこいクルマの使い方』

環境やお金のことを考えた

交通手段によって排出するCO_2は
どのくらい違うでしょう？



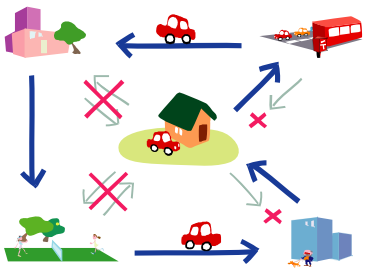
一人を1km運ぶために排出するCO_2(g)

パークアンドライド

都心の縁までは自家用車を利用し、駐車し（パーク）、鉄道・地下鉄などの公共交通機関を利用（ライド）すること。

トリップチェーン

一度の外出で複数の用事を済ませること。



● 「交通すごろく」を用いたモビリティ・マネジメント

恵庭市では、「交通すごろく」を用いたプログラムにより学校MMを実践しています。

このプログラムは、すごろく遊びを通じて「自分の交通手段が社会や環境に影響を及ぼすという認識」づくりを行うことを目指すものです。下図に示すように、使用したカードのCO2排出量が順位と関連してくるため、進むのは早いが排出量の多いクルマを安易に選択できないという点が重要です。

★交通すごろく作成のポイント

①まちの公共交通（鉄道・バス）の運行経路やイメージカラーを採用する。

②まちの学校施設や公共施設を配置する。

③ミッションカードの種類により、有利・不利が決定しないように配慮する。

＜小学生を対象としたプログラムの構築＞

▲交通すごろくの概略（恵庭市）

5. 商店街と連携し、まちの活性化を図りたい

近年では、都市の郊外化が進み、日常的な買い物においては、クルマで大規模ショッピングセンターに向かうという傾向が高まっています。

このことは、自動車の二酸化炭素の排出量が増加し、さらに、中心市街地の衰退を進行することも懸念されます。

帯広市では、環境負荷の軽減と町のにぎわいの再生を目指し、交通に関連した施策を実践しています。これは、帯広市商店街振興組合連合会が中心となり実施している買物共通バス券で、特定の商店で 2,000 円以上の買い物をすると、100 円の買物共通バス券を提供する取組みです。

▲買物共通バス券（帯広市）

また、福岡県朝倉市での事例では、下図の店舗紹介冊子と行動プラン法を用いたコミュニケーションアンケートにより、地域住民の地域の店舗を利用する意識が活性化されたこと、さらに、店舗の売り上げへの効果も示唆されています。

▲店舗紹介冊子（福岡県朝倉市）

一方、名古屋市では、電子マネーやIC乗車券、決済機能付き携帯電話などを用い、「レジ袋を断る」、「公共交通機関を利用する」などの環境にやさしい行動をした人にエコマネーというポイントを付与する取り組みを実践し、公共交通の需要喚起等に役立てています。

▲エコポイント実施事例（名古屋市）

Ⅴ モビリティ・マネジメントの評価

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。

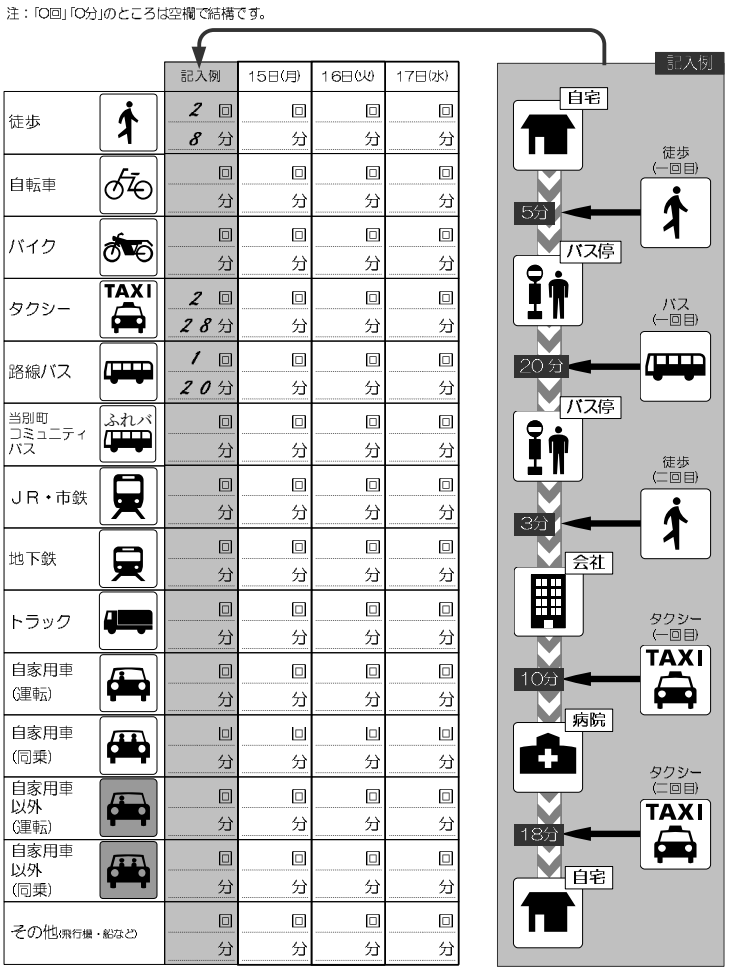
C) アンケート調査による行動結果

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。



▲日別行動記録形式の例

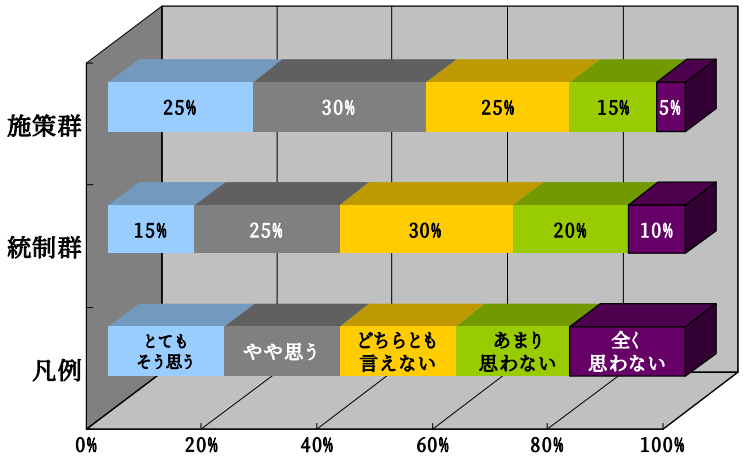
D) アンケート調査による参加者の意識

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“とてもそう思う”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すか？
- 「できるだけ、環境に優しい移動」を心がけようと思いますか？
- 「できるだけ、健康に良い移動」を心がけようと思いますか？
- 「できるだけ、安全に移動すること」を心がけようと思いますか？
- 「できるだけ、○○を利用しよう」と思いますか？

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すか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
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　とてもそう思う
3)	「できるだけ環境に優しい移動」を心がけようと思いますか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
4)	「できるだけ健康に良い移動」を心がけようと思いますか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
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すか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
6)	「できるだけ徒歩や自転車で移動しよう」と思いますか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
7)	「できるだけ地下鉄・JRを利用しよう」と思いますか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う
8)	「できるだけバスを利用しよう」と思いますか？	全く思わない　どちらとも言えない　とてもそう思う

▲調査票の例



▲アウトプットイメージ

- 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：

・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

㈱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://wwwtb.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

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 （平成19年10月1日施行）

法定協議会

市町村　公共交通事業者　地元企業　住民
商店街の人々　NPO等住民団体　学校・病院等　等

・協議会の参加要請応諾義務
・計画策定時のパブリックコメント実施
・計画作成等の提案制度
・協議会参加者の協議結果の尊重義務

市町村が策定

地域公共交通総合連携計画（法定計画）

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

策定支援

協議会が策定　うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画 （3年）

（例）

◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）
- 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- 空港アクセス改善（空港アクセスバスの実証運行等）
- 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航　等

◇ 車両関連施設整備等
- バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入、ＬＲＶ（低床式軌道車両）の導入　等

◇ スクールバス、福祉バス等の活用

◇ 乗継円滑化等
- 乗継情報等の情報提供、ＩＣカード導入、Ｐ＆Ｒ・Ｃ＆Ｒの推進　等

◇ 公共交通の利用促進活動等
- レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計　等

◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化

◇ その他地域の創意工夫による事業

取組支援

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

＜補助率等＞

①「地域公共交通総合連携計画」（法定計画）策定経費　定額

②総合事業計画に定める事業に要する経費
・実証運行（航）　1／2
・実証運行（航）以外の事業　1／2 ※
※政令市が設置する協議会の取り組む事業　1／3

＜制度の特徴＞

【計画的取組の実現】
・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能

【協議会の裁量確保】
・事業をパッケージで一括支援
・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施

【地域の実情に応じた支援の実現】
・地域の実情に応じた協調負担の実現

【事業評価の徹底】
・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

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に際して、必要な条件を付すことができる。

（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たときは、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、大臣の承認を受けないで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	・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
		・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	・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
		・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	・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	・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(*)）

		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） ・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） ・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） ・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）	
	地域特定事業	・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）	1／2 （政令指定都市の設置する協議会にあっては1／3(*)）
補助金の額の確定		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。 （1）補助対象経費の実績額 （2）補助金交付決定額 （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 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。 （1）補助対象経費の実績額に補助率を乗じて得た額 （2）補助金交付決定額 （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	

（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、効率的・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。

① 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）

② 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。

①「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

②「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

③「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。

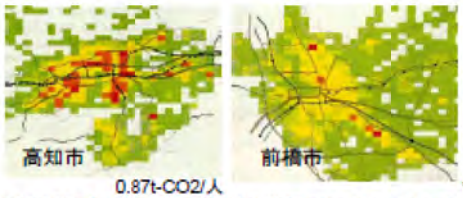
- 歩いて暮らせる拠点集約型地域・都市構造の構築
- 風の道の確保や再生可能エネルギーの集中導入等、市街地再編に併せた徹底的な低炭素化

【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）

0.87t-CO2/人　　1.21t-CO2/人

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 ⇒ 計画に位置づけられた面的な対策の実施

低炭素地域づくり計画

◆CO2削減目標の設定

◆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

＜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冷暖房の導入

風の通り道や地域冷熱源となる緑地の確保

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

平成 22 年１月

環境省総合環境政策局環境計画課

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ています。

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/kaitei_comm/com05.html
を参照してください。

２．公募対象事業

①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

②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

①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。

②補助事業のみ

（1）応募主体は、計画棟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。

①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

②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。

①対象区域

②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）

③当該区域における二酸化炭素排出量削減目標

④目標達成のために実施する事業

⑤他のまちづくり関連施策との連携に関する事項

⑥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

①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。

②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】

①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）」としてください。

(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２ＭＢ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。電話にてお問い合せ下さい（電話番号は末尾参照)。

②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。

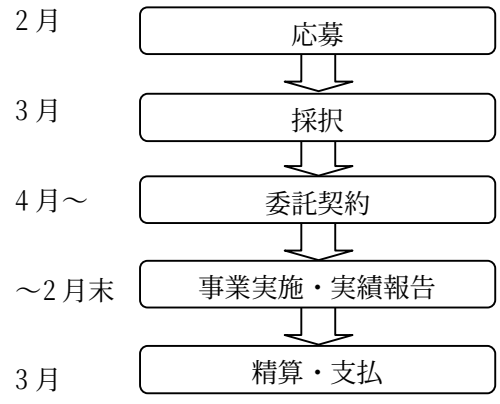
③応募書類の受付期間について

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）

①　委託業務の流れ



・環境省へ応募書類を提出します。

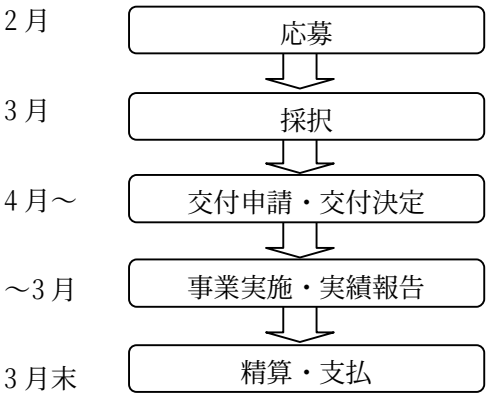
・必要に応じヒアリング等を行いつつ、国土交通省と調整の上、環境省にて審査し事業を採択します。

・環境省と地域協議会（又は事業者）の間で委託契約を行います。(随意契約)

・報告書の提出により、事業の成果を環境省に報告します。

・環境省から委託費を支払います。

② 補助事業の流れ



・環境省へ応募書類を提出します。
・必要に応じヒアリング等を行いつつ、国土交通省と調整の上、環境省にて審査し事業を採択します。
・環境省と補助事業者の間で交付申請・交付決定を行います。

・補助金実績報告書を環境省に提出します。
・環境省から補助金を支払います。

＜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．①については、原則、過去１年以内の取組み、イ．②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．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）

（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１１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

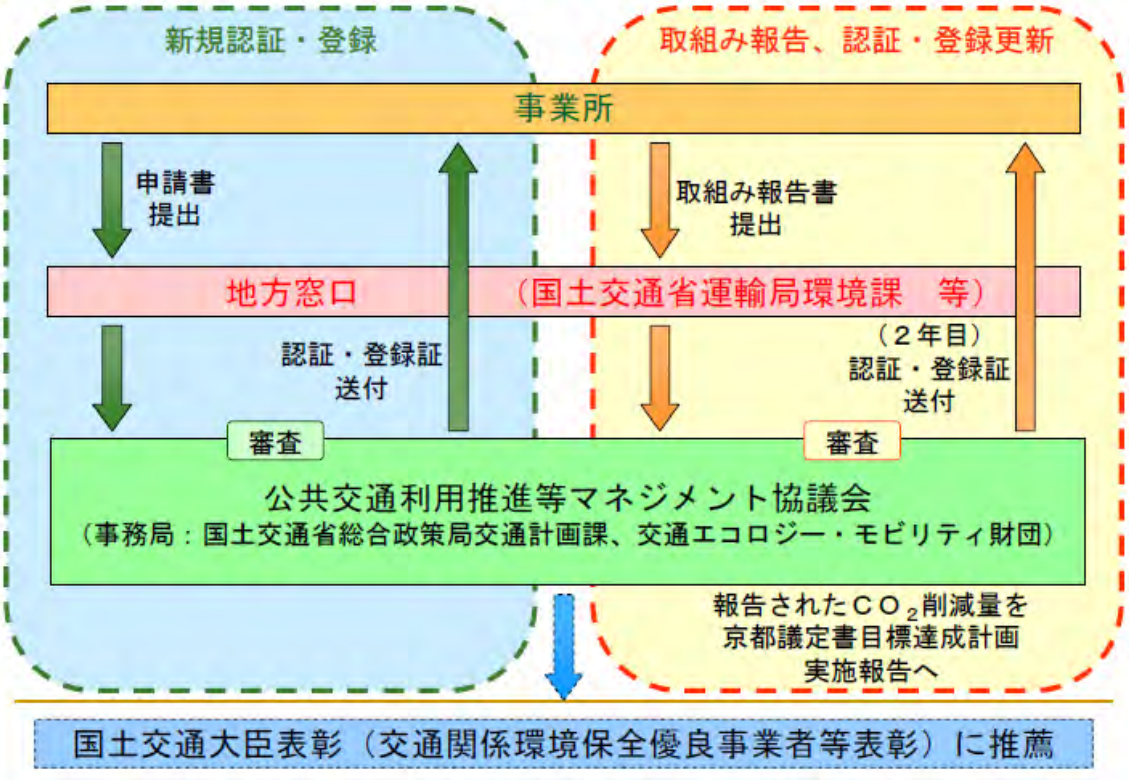
以下のア.、イ.のいずれかを実施していること
(イ.の場合は①と②の両方の取組みを実施していること)

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

総合政策局　交通計画課	TEL	03-5253-8111 （内線24-612, 24-617）
〒100-8918　東京都千代田区霞が関2-1-3	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。	ＣＯ２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 CO2 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。CO2 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。CO2 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ヵ月後で放置駐輪が 2 割減少。リーフレッド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 回のﾉｰﾏｲｶｰﾃﾞ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ズレターを配布し、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に増加している.
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 を実施した群の走歩行量が 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、相当の効果があったと思われる。
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 1,508 ﾘｯﾄﾙ、1 人当たり 2.32 ﾘｯﾄﾙが削減された。
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きい。
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	秦野氏	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）	オンディマンドバス、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/