

国交省、エコ通勤促進事業所公募

-CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂

-CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ 2010年、マイカーから78万人転換目標

国土交通省はマイカー通勤から公共交通機関、自転車、徒歩へ転換するエコ通勤促進行動計画に参加する企業、市区町村の公募を開始した。08年度は全国で100カ所、09年度は1,000カ所の参加を目標にしているが、同省ではマイカー通勤を原則禁止にしたり、CO₂削減効果が大きいエコ通勤を推進している事業所などを「優良事業所」として認定する制度の創設も検討している。

同省の「公共交通利用促進マネジメント協議会」では、2010年度に全国のマイカー通勤者の約10% (約78万人) が公共交通機関、自転車、徒歩に転換することを目標に掲げたエコ通勤促進行動計画を打ち出した。これにより、約113万トンのCO₂排出量が削減されるという。

同協議会では、各事業所における対応として、マイカー通勤からの転換を誘導する通勤手当の見直し、通勤用駐車場の有料化、独自の通勤バスの運行などを例示しているが、これらの施策をすでに採用している企業や自治体もあり、こうした動きを加速させることにしている。

また、参加事業所の取り組み状況をCO₂削減量などの成果として、同省のホームページで公表する考えだ。

欧米では通勤交通計画の

提出義務化

欧米ではマイカー通勤を制限する目的で、企業に対し通勤交通計画(通勤トラベルプラン)の提出を義務づけている都市が多い。このうち、英国ではまず、職場(事業所)内に計画の管理者として、交通コーディネーター(専任の社員)を任命するよう求め、このコーディネーターがコンセンサスの形成、従業員の通勤手段の実態調査、企業内駐車場にかかる経費や駐輪場に転用した場合の利点などを調べる。



「えっ! 自転車にはドリンクサービスがあるのに、駐車場は有料?」

そのうえで、マイカー通勤を削減するための通勤交通計画をまとめ、自治体などに提出。こうした方法で15~20%の削減をめざしているが、米国では30~40%削減したケースもあったという。米国では計画を提出しない企業に罰金を課す都市もある。

英国のノッティンガム市では、1996年にノッティンガム通勤交通計画者クラブ(Nottingham Commuter Planners Club)が結成され、市内主要企業35社が参加した。うち22社が通勤交通実態調査を実施、8社が交通コーディネーターを配置したという。従業員7,000人のある企業では、62%のマイカー通勤者を2年後10%、5年後さらに10%削減する計画を立てて、実施に移した。

日本でもようやく同様に発想に近づきつつあると言えそうだが、ガソリン価格に左右されない確固たる施策として定着させたい。

(英国の例は、富田安夫「英国新総合交通政策の意義と実施上の問題点」、「IATSS Review」Vol.25, No.3 2000年 = などを参照した)

手当の見直しで

自転車通勤増えた名古屋市

名古屋市では職員の通勤手段をマイカーから自転車へ切り替えようと、2001年3月から自転車通勤者の通勤手当(片道15km未満)を原則従来の2倍とし、5km未満のクルマの通勤者の手当を半額にした。5km未満でみると、自転車通勤者の手当は1カ月2,000円から4,000円になり、マイカー通勤者は2,000円から1,000円に減額された。この結果、5km未満ではマイカー通勤者が1,453人から747人と約半分になり、自転車通勤者は725人から913人に増えた(当時)。