

北九州市における企業モビリティ・マネジメントの展望に向けて
～先進事例視察を通じて～

江 守 新

第一章 北九州市における企業モビリティ・マネジメントの展開に向けて ～先進事例視察を通じて～

江 守 新

1. 研究の背景と目的

近年の地球温暖化の進行や都市部における交通渋滞の問題等を背景に、マイカー通勤から公共交通利用等による通勤への転換を従業員に促す企業モビリティ・マネジメント（以下、企業MMと記す）の取り組みが、国内外において見られるようになってきた。

こうした状況において、北九州市では、平成20年12月に「北九州市環境首都総合交通戦略」が策定された。本戦略においては、望ましい交通体系の実現に向けた交通施策の一つに企業MMが掲げられており、今年度からその検討がはじめられたところである。

そこで本稿では、日本における企業MMを取り巻く状況と北九州市における企業MMの取り組み状況を概観した上で、先進事例の視察を行い、今後の北九州市における企業MMの展開に向けて参考となりえる知見を整理することを目的とする。

2. 日本における企業MMを取り巻く現状

国土交通省では、運輸部門における地球温暖化対策の取り組みの方向性の一つに「公共交通の利用促進等」を掲げ、その具体的な取り組みとして「通勤交通グリーン化」「エコ通勤優良事業所認証制度」を進める方針を打ち出している。

「通勤交通グリーン化の推進」の取り組みは、平成20年度に創設された「地域公共交通活性化・再生総合事業」の枠組みを通じて実施されている。主にマイカー通勤者を対象に、公共交通による通勤や相乗り、自転車による通勤などへの転換を進めるための計画策定に対して支援が行われるもので、平成21年度現在で6自治体⁽¹⁾が参加している。

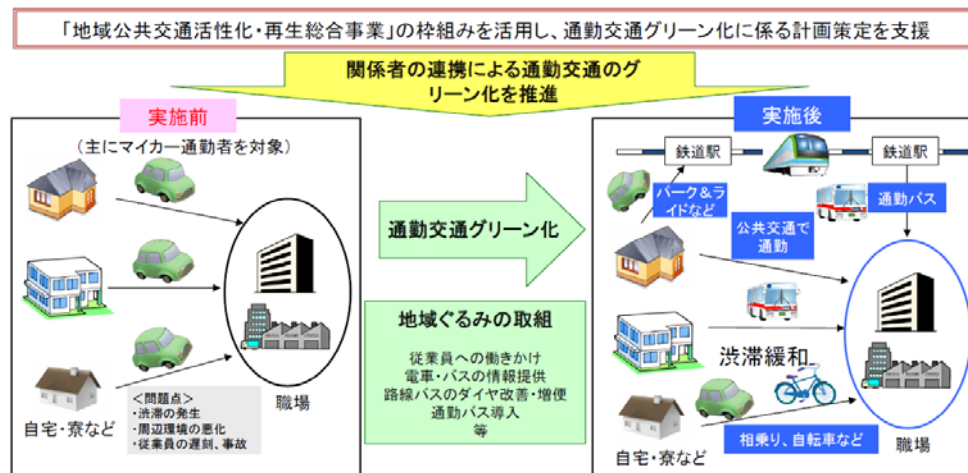


図1 国土交通省による「通勤交通グリーン化の推進」

また、国土交通省・環境省・経済産業省・交通事業者・経済団体・学識者等で構成される公共交通利用推進等マネジメント協議会が推進組織となって、企業MMに積極的に取り組む事業所を認証・登録する「エコ通勤優良事業所認証制度」の取り組みが進められている。

認証を受けた事業所は、認証制度ホームページ等での事業所名等の紹介や自社のホームページ・刊行物におけるロゴマークの使用等のメリットが享受できる仕組みとなっており、平成22年7月30日現在で264事業所が登録を行っている。

なお、認証を受けるには、「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り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」の4つの条件を満たす必要があり、このうち「③エコ通勤に関する具体的な取り組みを実施していること」については、下表に示す「従業員に対するコミュニケーション・アンケート」もしくは「コミュニケーション・アンケート以外」⁽²⁾のどちらかの取り組みを実施していることが必要となる。

表1 エコ通勤優良事業所認証制度における「エコ通勤に関する具体的な取り組み」

実施事項	具体的内容	
従業員に対する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ことをねらいとしたアンケートの実施	
コミュニケーション・アンケート以外	エコ通勤の呼びかけ	パンフレットやメールの配布
		公共交通の情報を提供
		研修会の実施
		その他
	エコ通勤を促す通勤制度の実施	マイカー通勤の禁止
		相乗り制度の導入
		時差出勤制度の導入
		徒歩通勤者への補助制度の導入
		その他
	自転車通勤の奨励	自転車通勤者への補助制度の導入
		駐輪場の設置
		レンタサイクルの導入
		更衣室やシャワールームの設置
	駐車場の削減	従業員用駐車場の有料化
その他		
通勤バスの導入	自社所有のバスによる送迎	
	バス事業者への運行委託	
	その他	
在宅勤務制度の導入	在宅勤務制度の導入	
	その他	

その他、社団法人日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM 法人）により、適切な形のモビリティ・マネジメント（MM）が日本国内において効果的に広範に推進されていくことを支援することを目的に、企業MMを含めたMM全般をテーマに、定期的に会議が開催⁽³⁾されており、この会議を通じて企業MMに係わる情報共有や技術開発、普及啓発等が進められている。

このように、企業MMに係わる支援制度の整備や情報共有・技術開発等が進んできており、企業にとっては、企業MMに取り組みやすい環境が整いつつある。

3. 北九州市における企業MMの取り組み状況

北九州市では、自家用車利用の増加が進む一方、公共交通利用者がこの10年間に約3割が減少している状況を踏まえ、過度なマイカー利用から、地球にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するために、平成20年12月に「北九州市環境首都総合交通戦略」が策定された。

本戦略では、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野ごとに望ましい交通体系を設定している。モビリティ・マネジメント施策は「意識」の分野における「公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践」という課題への交通施策として位置付けられており、施策効果として、公共交通の利用促進や公共交通の維持存続、二酸化炭素(CO₂)排出量の削減、マイカーから公共交通への利用転換が期待されている。

こうしたモビリティ・マネジメント施策のうち、企業MMの取り組み方針は、企業と通勤者という視点からとりまとめられており、企業及び通勤者ともに、「通勤時の公共交通の利用促進、乗合い送迎バス・相乗り通勤の導入・エコドライブの実践をお願いし、過度な自動車利用の抑制」に取り組むことが掲げられている。

本戦略では計画期間を概ね10年間に設定しており、5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行っていくこととなっているが、企業MMを含めたモビリティ・マネジメント施策は、平成21～25年の間に取り組みを開始し、その後中長期にかけて継続していくものとされている。また平成21年度にとりまとめられた「北九州市環境首都総合交通戦略一実施計画一」では、平成20～24年の間に、小倉南区朽網地区や小倉北区日明地区等を対象に、行政が主体となって、トラベルフィードバックプログラム(以下、TFPと記す)⁽⁴⁾の検討・実施を進める方針が掲げられている。

こうした企業MMの取り組み方針を踏まえ、北九州市では、平成21年度に小倉南区朽網地区に立地する企業を対象に、試行的にTFPを検討・実施している。また、その結果を踏まえ、平成22年度には、北九州市における企業MMの展開に向けた課題及び対応方策の検討を進めている状況にある。

表2 「北九州市環境首都総合交通戦略」における目標スケジュール

分野	No	施策名	□:検討 □:実施・継続		
			短期 H21～H25	中期 H26～H30	長期 H31～
意識	1	モビリティマネジメントの実施			
	2	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及			
	3	レンタサイクル・カーシェアリングの普及			
	4	エコドライブの推進、低公害車の普及			
	5	サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進			
	6	相乗り通勤の普及・促進			
公共交通	7	交通結節機能の強化			
	8	公共交通施設の案内情報の充実			
	9	駅前広場の整備			
	10	おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上			
	11	ICカード乗車券の導入及び共通化			
	12	バリアフリー化の推進			
	13	幹線バス路線の高機能化			
	14	筑豊電気鉄道の高機能化			
	15	通勤時の乗り合い送迎バスの導入促進			
	16	おでかけ交通への支援強化			
道路交通	17	新規鉄道路線の検討			別途検討
	18	次世代都市交通システムの検討			別途検討
	19	都市計画道路の整備・都市計画道路網見直し			
	20	鉄道連絡立体交差化			
	21	都市高速道路の有効活用			
	22	タクシー利用環境の改善			
	23	取り締まりの強化			
	24	タクシー客待ち・待合スペースの有効活用			
	25	自転車専用レーンの導入			
	26	徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善			
	27	道路緑化の推進			
	28	新規道路の整備			別途検討

4. 先進事例視察結果

(1) 先進事例視察の着眼点

北九州市における企業MMの展開を効率的・効果的に進めていくためには、施策効果の高い手法・エリアという視点に立って施策を実施していくことが重要と考えられる。

施策効果の高い手法・エリアは、地域や公共交通の状況等によって様々なものが考えられるが、全般的に、施策効果の高い手法としては経営者からトップダウンでマイカー通勤者にアプローチする方法、施策効果の高いエリアとしては企業が集積する工業団地のマイカー通勤者にアプローチする方法が、特に有効な方法の一つと考えられる。

そこで、経営者からトップダウンによるマイカー通勤者へのアプローチ、企業が集積する工業団地のマイカー通勤者へのアプローチという2つの方法に着眼し、前者については神戸製鋼加古川製鉄所の取り組みを、後者については神戸市の取り組みについて視察を実施した。

(2) 神戸製鋼所加古川製鉄所の視察結果

1) 神戸製鋼所加古川製鉄所の概要

神戸製鋼所加古川製鉄所は兵庫県加古川市に立地する1968年に稼働した厚板工場である。従業員数約5,200人（関係協力会社含む）が24時間・365日、4直3交替制で、薄鋼板や厚鋼板などを生産しており、粗鋼生産量は全国で6番目（約600万トン/年）となっている。

立地場所は加古川市海岸部の埋立地であり、総面積は約570万㎡となっているが、これは同業他社主力製鉄所と比較する、相対的に狭い状況となっている。

表3 日本に於ける主な製鉄所の粗鋼生産量及び面積

会社	製鉄所名	粗鋼生産量(万トン/年)	面積(万㎡)
新日本製鐵	八幡	400	1,506
	君津	1,000	1,173
JFEスチール	福山	1,100	1,420
住友金属工業	鹿島	750	1,000
神戸製鋼	加古川	600	570

なお、本製鉄所周辺には、JR（加古川駅・東加古川駅）と山陽電鉄（別府駅）の鉄道が運行しており、また各鉄道駅から本製鉄所構内に向けて通勤バス（本製鉄所が交通事業者に運行委託）が運行されている。

2) 取り組みの背景・目的

本製鉄所では、平成16～19年度にかけての生産量拡大に伴い構内への通勤者が増大し、マイカー通勤車両台数も8,000台/日近くに達していたが、構内での駐車場収容台数5,500台を大きく上回っており、来客用駐車場の確保も困難な状況に加え、駐車禁止区域への駐車・路上駐車が頻発するなど、駐車場不足が様々な問題を発生させていた。その他、出退社時の周辺道

路の交通混雑・渋滞、交通事故の発生、環境への悪影響なども問題となっていた。

そこで、本製鉄所では、マイカー通勤車両台数を 4,500 台/日まで削減することを目標(3,500 台/日削減)に掲げ、「通勤手段の変更」の取り組みを進めることとなった。

3) 取り組みの概要

①変更の対象者

下表の通り、本製鉄所周辺を運行する公共交通の状況を踏まえ、対象者が設定された。本製鉄所所長からマイカー通勤者へのトップダウンという形式で、原則として条件に合致する者全員が対象者とされた。ただし、やむを得ない事情でマイカー通勤を必要とする者は、個別申請で認めるというルールも設けている⁽⁵⁾。

表 4 実施時期と変更対象者等

段階	実施年月日	変更対象者	対象台数
STEP1	2008年7月1日	二俣地区（加古川市内）の本製鉄所社寮・社宅居住者	約600台
STEP2	2008年12月1日	既存通勤バスルートของバス停から半径1km以内に居住する者	約600台
STEP3	2009年4月1日	JR（加古川線除く）・山陽電鉄の最寄り駅及び新設通勤バス路線のバス停から半径1km以内に居住する者	約2,300台

合計約 3,500 台

②取り組み内容

対象者への通勤手段の変更要請と併せて、「通勤バス路線の拡充」「自転車通勤者への対応」「周知徹底」の取り組みを実施している。

<通勤バス路線の拡充>

従前からマイカーを使わずに通勤する従業員向けに通勤バスを運行してきたが、今回の取り組みと併せて、新規路線の設定・既存路線の増便が行われた。

表 5 通勤バスの運行本数（本/日）

段階	出勤時	退社時
STEP1実施前	29	40
STEP1(2008年7月)	39	62
STEP2(2008年12月)	59	74
STEP3(2009年4月)	93	105

<自転車通勤者への対応>

取り組み実施に当たり、安全確保の観点から構内道路の主要道路に歩行者・自転車専用レーンが整備されるとともに、駐輪スペースの確保が行われた。



<周知徹底>

取り組みを円滑に進めるために、様々な主体への周知活動が行われた。「社内での職制を通じた周知」として、管理監督職に対する説明会が実施されおり、また「労働組合との協議を通じた周知」として、労使での委員会が実施された。その他従業員や関係会社等を主な対象に、「所内報・会報等による周知」「関係・協力会社への説明会の実施」が行われるとともに、地域に対する情報発信として「媒体を通じた広報活動」が実施された。

4) 取り組みの効果

取り組みによって、マイカー通勤車両が合計約 3,300 台/日削減された。目標の 3,500 台/日削減には届かなかったものの、目標達成率は 94%と極めて高い水準となっている。二酸化炭素排出削減量は 8.663 トン/日にのぼるなど、一定の成果をおさめた本製鉄所の取り組みについて、平成 21 年 7 月に、国土交通省のエコ通勤優良事業所の認証を受けるに至っている。

表 6 取り組みによるマイカー通勤車両削減台数 (台/日)

段階	マイカー通勤車両台数	削減台数(累計)
STEP1実施前(2008年6月末)	約8,000台	
STEP1(2008年7月)	約7,400台	約600台
STEP2(2008年12月)	約6,800台	約1,200台
STEP3(2009年4月)	約4,700台	約3,300台

5) 今後の課題

「従業員感情」「コスト増加」「自転車マナー違反」「取り組みルールへの違反」等への対応が今後の課題となっている。今回の取り組みがトップダウン式で実施されたことから、「従業員感情」への対応に関しては、本製鉄所では「理解を得るためには奇手奇策はない」という考えをもって、地道な説得を続けてきたことで、現時点では多くの従業員から一定の理解が得られるようになってきたという。また、取り組み当初は良い感情をもっていなかった従業員も、一定期間公共交通を利用した後は、不満の声がほとんど挙がらなくなってきたという。

(3) 神戸市における企業モビリティ・マネジメントの視察結果

1) 取り組みの背景・目的

平成 19 年に、神戸市郊外部における MM を中心とした環境行動計画が国土交通省の E T S モデル事業に選定され、同年から、二酸化炭素排出量の削減と公共交通利用者の増加を目的に、マイカー利用率が高い郊外部の地下鉄沿線における大規模工業団地を対象に MM の代表的な手法の一つである T F P が実施された⁽⁶⁾。

2) 取り組みの概要

平成 19～21 年度までに西神工業団地、和田岬地区、ハイテクパーク、流通業務団地、テクノロジーパークの 5 つの工業団地で約 16,000 人を対象に T F P が実施されている。実施ツールは、「コミュニケーション・アンケート票」「公共交通マップ」「啓発冊子」の 3 点である。

その他、西神工業団地では、エコ通勤を考える企業ミーティングの開催やノーマイカーデーの実施、直通バスの新設・循環バスの増発等が行われた。

表 7 実施ツールの配布状況

工業団地名	従業員数(人)	配布数(部)
西神工業団地	13,000	6,455
和田岬地区	12,000	6,600
ハイテクパーク	3,050	1,550
流通業務団地	6,000	830
テクノロジーパーク	2,200	830

3) 取り組みの効果

T F P の結果から、従業員の約 5 割がクルマから公共交通利用への転換意向を持つようになるとともに、クルマの利用時間が約 1 割減少した。また T F P 実施地域では、地下鉄の通勤定期の乗車人員やバスの現金・カード収入が、市全体の平均値を上回ったことが確認された。西神工業団地では、特にマイカーから徒歩・地下鉄・路線バスへの転換が進み、マイカー通勤日数が約 1 割減少したという。

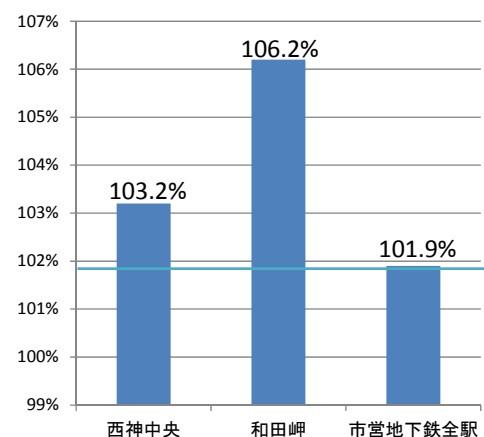


図 2 地下鉄利用者数の対前年同月比

4) 今後の課題

企業 MM を含めた MM の水平展開に向けた財源や人材の不足、また既存組織の中で継続的に取り組んでいける仕組みづくりが今後の課題となっている。

5. おわりに

本稿では、北九州市における効率的・効果的な企業MMの展開に向けた知見の収集を目的として、経営者からトップダウンによるマイカー通勤者へのアプローチ、企業が集積する工業団地のマイカー通勤者へのアプローチという、施策効果が高いと考えられる2つの方法に着目し、先進事例視察を行った。その結果から、北九州市においても、規模の大きな企業におけるマイカー通勤者へのトップダウンによるアプローチや工業団地のマイカー通勤者を対象としたアプローチが有効と考えられる。

トップダウンによる取り組みに協力意向を示す企業リストの作成やアプローチを優先的に行う工業団地の抽出等について、調査・検討を進めることが今後の課題である。

参考文献

- 1) 国土交通省総合政策局交通計画課「エコ通勤と通勤交通グリーン化の推進について」(2010年7月) 第五回日本モビリティ・マネジメント会議発表資料
- 2) 北九州市「北九州市環境首都総合交通戦略」(2008年12月)
- 3) 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会「北九州市環境首都総合交通戦略―実施計画―」(2009年12月)
- 4) 株式会社神戸製鋼所加古川製鉄所業務部業務室「『エコ通勤』の取り組みについて」(2009年6月)
- 5) 神戸市交通局「神戸市におけるESTモデル事業」(2010年7月) 第五回日本モビリティ・マネジメント会議発表資料

補注

- (1) 北海道恵庭市、青森県八戸市、石川県内灘町、広島県竹原市、広島県大竹市、福岡県田川市の6自治体が参加している。
- (2) 「コミュニケーション・アンケート以外」では、実施項目「エコ通勤の呼びかけ」とそれ以外の実施項目のそれぞれ一つ以上を実施する必要がある。
- (3) 平成18年7月に第一回日本モビリティ・マネジメント会議が開催された以降、現在までに毎年1回、定期的で開催されている。
- (4) モビリティ・マネジメント施策の代表的なコミュニケーション施策。「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施策。フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがある。
- (5) ハンデキャップがありバス通勤が困難な者や介護等の事情がある者、幼稚園・保育園等への送迎を必要とする者等が該当する。
- (6) 推進組織は神戸市MM推進委員会、TFPでは事前アンケートと事後アンケートが実施されている。