

京都都市圏における職場モビリティ・マネジメント実行過程の知恵と工夫

Research on the wisdom and devices in the implementation processes of Workplace Mobility Management in Kyoto

村尾俊道*・藤井聡**・中川大**・松中亮治**・大庭哲治**
Toshimichi MURAO*, Satoshi FUJII**, Dai NAKAGAWA **, Ryoji MATSUNAKA**, Tetsuharu OBA**

In this research, after surveying the problems in commuter traffic in Kyoto Metropolitan Area, we clarified the success factors and the problems of Workplace Mobility Management paying attention to the implementation processes by introducing the actual projects in Kyoto prefecture.

As the results, in a preparatory step of Workplace Mobility Management, we clearly showed that the agreement among stakeholders and the organization for decision making are very important, and we also provided the knowledge as a leading Workplace Mobility Management to success. This knowledge should be useful and applicable to the other areas where Workplace Mobility Management is undertaken.

Keywords: Kyoto Metropolitan Area, Workplace Mobility Management, Implementation processes
京都都市圏, 職場モビリティ・マネジメント, 実行過程

1. はじめに

我が国においては、地域の交通環境改善に関する多くのマニュアルが刊行されているものの、成功に至る地域固有の課題や施策の背景など実行過程における関係者間のやりとりまで記述が及ぶことは少ない。また、成功事例を他地域に導入するための検討材料を表面的に提供するに止まっている場合が多く、それらを参考に実施された多くの施策が継続した成果を上げているとは必ずしも言えない。

地域の交通環境は人口の配置、地形、気象、既存のバスサービス、そして政治的な要因などによって異なっており、交通政策を検討する前提条件は一つとして同じものはない。それゆえ他地域の模倣ではなく「なぜそれをやるか」を明確化し、それらに関係者間で共有することが重要であり、初期段階の関係者間のコミュニケーションこそが施策実現の最も大切な要素と言うことができる。

一方、通勤時の交通渋滞は各地で発生しており、その要因は就業規定や立地条件など企業側の事情に依る事が指摘でき、その対処法には多くの共通点を見出す事ができる。

企業を通じた取組は、企業の協力が得られる限り通勤者の参加率は高い。通勤交通は毎日発生しており目的地側での情報提供が発地側に比べ容易であり、情報提供のノウハウさえ獲得すれば比較的安価に大きな効果が期待できる。

近年、企業の地球温暖化対策やCSR活動、社員の健康管理などの面から、企業がマイカー通勤の抑制に協力する機運が高まっており、商工会議所や工業団地管理組合など既存の枠組みを通じて話を持ちかけることで比較的容易に取組が始められる環境がある。

そのため、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメント⁽¹⁾（以下MMという）の中でも、職場MMとして各地で取り組みが広がり、国土交通省により「エコ通勤」としても普及が進められつつある。

しかしながら、これらの動きはともすれば補助金獲得のために、その本質を理解せず、職場MMを実施することが目的化する懸念もある。

職場MMについてはすでに多くの研究・報告があり、実験的・研究的な段階から実務的な段階へ移行している。

千葉ら¹⁾は英国での企業トラベルプラン作成支援やアメリカのCCLI(Commuter Choice Leadership Initiative)等企業の通勤対策への補助・支援策などTDMの側面からの海外事例を紹介している。職場MMに関しては土木学会^{2) 3)}が刊行した手引きにおいて職場MMの意義や海外の事例から成功のためにコーディネーターが重要であることが示されている。我が国の実務論文としては、萩原ら⁴⁾が一定規模以上の都市圏での実現可能性が高いことを示し、従業員への意識付けから着手することの有用性を示唆し、萩原ら⁵⁾では職場MMの効果を集計的データで示している。東ら⁶⁾、酒井ら⁷⁾は工業団地への送迎バスに関連する職場MMの事例を取り上げ、施策内容、施策効果を、村尾ら⁸⁾は京都府の取組を総括し、職場MMへの期待を表している。

職場MMは一過性の社会実験に止まらず、企業自らの活動として継続的なものへと発展させることが重要であり、施策実現に重要な着手に至る過程の関係者間のやりとり・工夫に踏み込んだ研究が求められる。

本稿では、京都都市圏での職場MMの取組を包括的に取り上げ、通勤交通における課題を明らかにすると共に、職場MMの実行過程に着目し、成功要因や課題を整理する。とりわけ、我が国で最も多くの実績を有する京都都市圏の取組の成否を検証し、着手に至る準備段階、そして関係者間の合意形成過程を明らかにすることで、今後、職場MMが他地域で展開される際に極めて有益な知見を提供することを目的とする。

* 正会員 京都府政策企画部企画総務課(Kyoto Prefecture)

** 正会員 京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻(Kyoto University)

2. 通勤交通における課題

京都市圏における通勤時交通の課題は自動車交通の渋滞問題と郊外での公共交通サービスの充実であり、京都府では京都商工会議所、宇治商工会議所の協力を得て、平成16年度に京都市南部及び宇治市域の郊外に立地する事業所に対するアンケート調査⁽²⁾（以下、府調査という）を実施している。

2-1 通勤時交通の実態

通勤時渋滞は、京都市の市街地外縁部の河川横断部や峠など交通ボトルネックで恒常的に発生しており、地形的要因や道路網の整備状況が大きな要因ではあるが、それ以外にも府調査を通じいくつかの要因を指摘することが出来る。

(1) 就業時刻の集中

定時勤務の始業時間は午前8:00～9:00の時間帯が約7割、9:30まで拡大すると約9割と、一時に集中する。それに加え通勤時の乗車人数は94.2%が一人乗りであり、その結果、午前8:00前後に交通が集中し渋滞を引き起こしている。

(2) 通勤手当と企業の姿勢

通勤手当を支給していない企業は6.3%に止まり、大半の企業は通勤手当を支給している。

現行の通勤制度では、交通用具を使用する者に実費弁償の形で通勤手当が支給されるため、交通用具を自ら使用しない同乗者への通勤手当の支給が出来ず、交通事故時の同乗者の補償が問題になることもある。

久御山町企業へのヒアリング⁽³⁾においても、多くの企業が通勤車両の任意保険を負担しておらず、社有車の相乗り通勤であっても管理職が運転することを原則にするなど、多くの企業は相乗り通勤を認めていない。

一方、表1に示すように自動車通勤者の14.3%が出勤時に立ち寄り先があると答えているが、その内訳は60.6%がコンビニエンスストアと答えており、表2のように帰宅時では33.6%が立ち寄り先があるものの、ショッピングセンターがその49.2%、コンビニエンスストアは39.4%（重複あり）と買物が中心となっており、子供の送迎や通院など自動車通勤でなければならない必然性は低く、一人乗りの要因は企業側の要因が大きいことを指摘できる。

表1 出勤時の立ち寄り先

	学校幼稚園	会社銀行	コンビニエンスストア	スーパー	病院
比率	17.0%	7.9%	60.6%	5.5%	4.8%

表2 帰宅時の立ち寄り先

	学校幼稚園	会社銀行	コンビニエンスストア	スーパー	病院
比率	7.1%	7.4%	39.4%	49.2%	6.6%

※ 表1, 2ともに、いずれも重複あり

(3) 従業地の郊外化

通勤手段は通勤者の居住地と従業地の特性により使い分けがされている。京都市圏では京都市の都心から放射状

に鉄道網が発達しているため、周辺地域から都心への通勤手段は大半が鉄道利用となっている。一方、新規の工場立地の郊外化が進行し、郊外から郊外に向かう移動や環状方向の移動に関しては、鉄道網など公共交通サービスが希薄なことから、通勤手段として自動車を使わざるを得ない環境が拡大している。

京都府TDM基本計画¹⁾によると、亀岡市から京都市内への通勤手段では、京都都心部へは約8割が鉄道利用である一方、京都市西部・南部へは約6割が自動車利用等となっており、郊外と郊外を移動する場合に公共交通を利用すると、都心を経由した移動となり、環状方向の移動に関しては自動車利用が時間的、経済的に有利となっている。

(4) 郊外での公共交通サービスの低水準

表3に示すように公共交通で移動する際の問題点としては出勤時の勤務先最寄り駅から勤務先までのバス移動となっており、郊外に立地する事業所では鉄道駅からの端末交通のサービス水準の問題から公共交通が使われず、自動車利用の比率が高くなっている。

表3 公共交通で移動する際の問題点

公共交通利用時に最も不便な移動	回答率
出勤時の勤務先最寄り駅から勤務先までの路線バス	18.0%
出勤時の自宅から自宅最寄り駅までの路線バス	17.3%
出勤時の自宅最寄り駅から勤務先最寄り駅までの鉄道	13.2%
帰宅時の勤務先から勤務先最寄り駅までの鉄道	8.4%

以上のように通勤者個人は従業地や居住地の郊外化と就業条件により、それが個人にとっては、最も早く、安く通勤できる手段であると判断し自動車通勤を選択しており、地球温暖化対策を訴えても交通行動の転換は容易ではない。このことから、通勤制度にまで踏み込み、企業自らの問題として、連携して取り組まなければマイカー通勤の抑制は極めて難しい問題といえる。

2-2 通勤対策実施上の課題

(1) 企業側の課題

村尾ら⁸⁾が指摘しているように、通勤用の新しい交通モードを構築する上では、それが安定的に継続する保証が必要となる。通勤者が自動車通勤から転換しようとする、通勤定期が6ヶ月単位で支給されることや通勤用の駐車場を一度手放すと再度確保することが容易でないなど、新しい交通モードが安定的に継続されることが必要条件となる。一方で通勤用送迎バスは朝の時間帯は駅から企業へ、夕刻には企業から駅への片方向の需要となり、昼間時間帯には需要が極端に落ち込み、残業などの関係で夕刻の需要はかなりばらつきが生じることから、経費的に割高となり、路線バスの成立が難しく、個別に最寄り駅への送迎バスを維持できる企業も限られる。

企業は社員の利便性・人材確保・通勤時の事故や健康管

理の問題と通勤手当の支給総額を比較考量し、それぞれの立地条件に応じて意志決定をしている。地価の高い都市近郊部では駐車場維持費とバス運行経費が拮抗するものの、企業が単独で送迎バスを運行するには、ダイヤ、ルート、車両の維持確保などの手間がかかり決して容易ではない。

(2) 行政側の課題

施策を実施する地方自治体において企業の窓口となるのは商工担当部局であり、主に企業誘致や中小企業対策を担っているが、通勤対策を扱える専門家は少ない。また、交通政策の担当部署でも通勤時交通は行政界を超え広域に移動し公共交通の管理責任や許認可権限を有していないことから政策の優先順位や緊急性が低く、通勤者の視点に立った企業間連携の調整や交通事業者との調整は工業団地などを除き、自発的には行われない現状を指摘できる。

3. 京都都市圏における職場MMの実施状況とその特徴

京都都市圏では表4に示すように、平成17年度の宇治地域通勤交通社会実験(宇治市)を皮切りに、平成18年度の久世工業団地(京都市南区)、久御山工業団地(久御山町)、宇治田原工業団地(宇治田原町)、平成19年度には木津川台地区(木津川市)、そして大井工業団地(亀岡市)において企業とコミュニケーションを実施し、それぞれに多くの知見を得ている。

表4 京都都市圏での職場MM取組箇所の概要

地区名	着手/実施	参加企業 /通勤者数	最寄駅への バス所要時間
宇治市宇治地区	H16/H17	152社/4,400人	0~5分
久世工業団地	H17/H18	61社/1,700人	20分
久御山工業団地	H17/H18	58社/1,000人	10~15分
宇治田原工業団地	H17/H18	55社/1,748人	50分
木津川台地区	H18/H19	3研究所/620人	10分

対象となった箇所は、京都府TDM基本計画¹⁾策定過程での市町村・土木事務所アリングや京阪神都市圏パーソントリップ調査²⁾の結果から地元市町村が交通課題を認識し、地域全体の課題として動かせる箇所を抽出している。

3-1 地域全体の取組とすることの重要性

萩原ら⁴⁾は職場MMを、その実施主体に応じて2種類に大別しており、一つは行政などが企業の職場を借りて直接通勤者一人ひとりとコミュニケーションを実施する「個人的プログラム」、そしてもう一つが企業自ら通勤制度の見直しや通勤バスの運行を行う「組織的プログラム」である。

通勤者個人は、現在の通勤手段が最適であると判断をしている以上、通勤行動の変容を促すには、与条件が変わる、つまり企業側が通勤制度を変える「組織的プログラム」の展開が必要となってくる。

それでは、どうすれば企業やその担当者が自らのことと考へ、新たな経費の支出や組合交渉などに踏み出したかと

いうと、京都市南区⁽⁴⁾での企業ヒアリングの結果から、企業が取組に参加した理由は以下のとおりである。

- ・商工会議所からの要請があり、地域全体の取組だから。
- ・ISOやKESをやり尽くし、次の一手を考えていた。
- ・通勤時の渋滞が激しく、業務に支障をきたしていた。
- ・連携して取組むことでコストダウンになるから。
- ・優秀な社員を確保するために便利な交通手段が必要。

といったものであり、地域全体の取組として実施することの重要性を指摘できる。

京都府では図1のように、事業着手に先だて、立地企業の実情に精通している地元商工会議所に市町村や府地域振興局の商工担当者と趣旨説明に出向き、地域の指導的立場にある有力企業の紹介をうけ、核となる企業への接触を行っている。そして、商工会議所を通じて面談依頼を行うことにより面識のない交通担当者が工場長などの幹部・経営層と接触でき、直接事業趣旨を説明し推進役を依頼することで、企業内また地域内の意志決定に大きな効果を発揮したと考えられる。

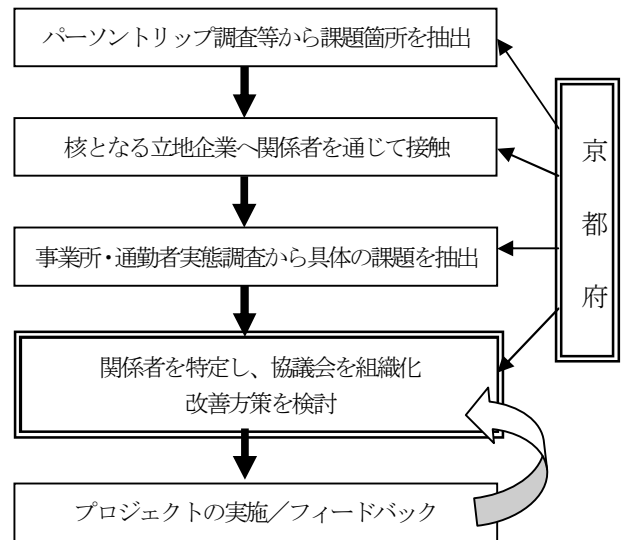


図1 京都府における職場MMのプロセス

また、地域の交通事情や企業の勤務形態を具体的に把握するため、事業着手時にヒアリングや事業所アンケートを実施し、それぞれの抱える交通課題を探り、地域の実情・ニーズに合致し、共通の課題認識が得られ、地域全体の取組となるように努力している。

事業の継続性や地域内の合意形成の場としては、表5のように地域毎に学識経験者や行政、交通事業者など関係者が一堂に会する協議会を設けている。通勤交通が行政界を超えて移動し、企業も地域を超えて活動をしていることから、協議会のメンバーは府県や国など広域的な視点から交通を考える組織や世界の最先端を認識している学識経験者が加わることで、協議会参加者に対する組織の権威づけ、信頼感・安心感の確保がなされている様子が担当者ヒアリングより伺えた。そして、これらの調整・事務局を京都府

が業務として担っていることが大きな特徴といえる。

表5 職場MMに関する協議会構成メンバー

地区協議会名	構成メンバー
宇治職場MM推進会議	国・京都府・宇治市・宇治商議所・3企業（担当）・鉄道・バス・タクシー・NPO・警察・大学
久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議	国・京都府・京都市・京都商議所・工業団地協同組合・3企業（幹部）・バス・大学
久御山工業専用地域周辺通勤バス検討会議	京都府・久御山町・久御山町商工会・7企業（担当）・バス・大学
宇治田原工業団地交通問題検討会	京都府・宇治田原町・工業団地管理組合・9企業（幹部）
木津川台地区職場MM推進会議	京都府・木津川市・学研都市推進機構・3研究所（幹部）・バス

3-2 京都市圏における職場MMの実際

京都市圏における職場MMの実務報告に関し、宇治地域通勤交通社会実験、久世工業団地共同運行バスの実現にMM手法が大きな成果をあげたことは、東ら⁶⁾、酒井ら⁷⁾、村尾ら⁸⁾に詳しい。ここでは、事業に至る準備段階や実行過程に着目し宇治田原工業団地、木津川台地区、久御山工業団地を取り上げ、実務担当者との議論により得られた「解釈」を通じて浮き彫りにされた、その成功要因と課題を明らかにする。

(1) 地域あげての取組となった事例（宇治田原工業団地）

宇治田原工業団地の取組が開始されたのは、宇治地域での職場MMの成果を聞いた府地方振興局・宇治田原町が、通勤時の国道の恒常的な渋滞対策として活用できないかという問題意識に始まった。

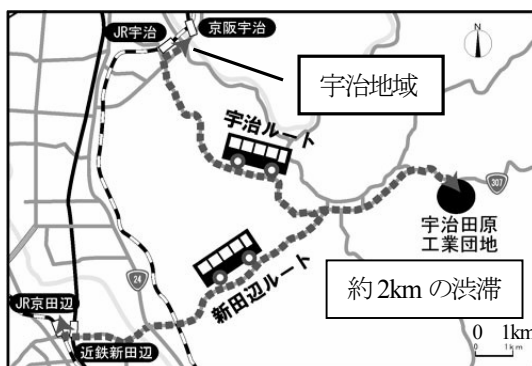


図2 宇治田原工業団地の位置

図2のように宇治田原工業団地（55社、従業員数約1,750名）は、最寄り駅であるJR宇治駅（宇治市：約14km）、近鉄新田辺駅（京田辺市：約14km）から路線バスが走っている。バスは通常35分程度で到着するところが通勤時は渋滞により約1時間を要し、従業員の約75%が自動車通勤であり、工業団地へのメインルートとなる国道307号は

朝の通勤時間帯に恒常的に工業団地入口から約2kmの渋滞が発生していた。京都府山城北土木事務所では、平成17年度から通勤時の渋滞状況、交通量調査、通勤実態把握のための企業アンケートを実施し、ほとんどの企業が渋滞について問題意識を有しているものの、マイカー通勤の抑制は難しいと感じ、8割以上の企業がマイカー通勤抑制の公的な取組には協力意向を示していた。また、国道307号の通勤時渋滞は、工業団地への通勤者のみならず地域住民も巻き込まれ、細街路への通勤車両の進入などの問題も発生していた。

宇治田原工業団地管理組合では、かねてから共同送迎バス運行をはじめ通勤自動車対策を議論してきたが実行には至っていなかったことから、京都府、宇治田原町と連携し改善策を検討するため、工業団地管理組合主要企業の工場長など、幹部からなる通勤問題検討会を立ち上げ実施体制を整えた。

検討会には毎回経営層や工場長が一堂に会し、本音の議論を繰り返した。当初は検討会参加者も行政への要求（国道バイパス早期建設）やバスへの転換の難しさを訴える意見や地球温暖化対策のためのマイカー通勤抑制は、通勤者の理解が得られないといった当事者意識が欠如した意見が大勢を占めていたため、年度内の補助事業での社会実験を一旦あきらめた。

検討会に学識経験者は加わっていなかったこともあり、行政施策に対する不信感を払拭するため、事務局において検討会で指摘のあった信号現示の問題点を現地で計測し、その結果に基づき変更を警察に提案し、個別に企業ヒアリングを実施し、バス会社との直通バスの交渉など具体的取組を提示することを行った。その結果、検討会の一部の参加者から、「行政がここまでやっているのだから、自分たちも」という発言が生まれ、参加者に当事者意識と行政に対する信頼感が醸成されていった。

平成19年2月、工業団地の全ての立地企業が参加し、100名（自動車通勤1,300名の内）がモニターとしてマイカーからバスへ転換することとし、バス会社が朝の直通バス運行と帰宅時の路線バスを増発し、工業団地管理組合が参加者の交通費を負担するとともに、全従業員へのワンショットTFPが行われた。

その結果、信号現示変更の要素もあり、100台の削減のみの効果とは言えないものの、工業団地からの渋滞が途切れ、バスの遅れが最大27分短縮する結果となった。

工業団地・行政・警察・バス会社が協力し、地域あげての取組の結果が目に見えて効果を現したことから、工業団地では企業単位での始業時間の変更を模索している。

(2) 行政が総合調整役を果たした事例

（木津川台・通勤プロジェクト）

木津川台地区（木津川市）は学研都市・精華・西木津地区に位置し、3研究所が隣接し、最寄り駅であるJR祝園駅・近鉄新祝園駅、近鉄山田川駅から路線バスが運行され

ていた。京都府では平成18年度に郊外の研究所における相乗り通勤の可能性を探るべくヒアリングを行ったが、大手企業では通勤者の健康管理・安全管理面から、公共交通による通勤を第一に考え、マイカーへの相乗りには消極的で、バスサービスの充実に対する要望が強かった。そこで、近鉄けいはんな線が開業したこともあり、平成19年度に3研究所と(財)関西文化学術研究都市推進機構、京都府、木津川市が連携し、木津川台地区職場MM推進会議を組織しワンショットTFPを実施した。希望者には個別に通勤プランの提供も行い利用者の声を集めた。その結果、平成20年3月の鉄道ダイヤの改正に合わせたバスダイヤの改正、通勤ピーク時の車両の中型化、研究所前への新たなバス停設置が実現した。

これまで、バス会社に寄せられる声は地域住民からのものが多く、勤務地のバス会社へ通勤者からの声が直接寄せられることは少なく、バス会社が自ら通勤者の声を聞く機会もなく、ある意味放置されてきた。今回の取組では実際の利用者の具体的な改善要望が把握できたことに加え、協議会メンバーが、鉄道のダイヤ改正のタイミングに合わせ、役割分担、責任の範囲など、各主体間の総合調整を京都府が第三者的な立場から一気に行ったことを指摘できる。

木津川台地区に限らず、公共交通で通勤している者の声は、具体的に切実なものであり、交通事業者を動かす上で極めて説得力があるものといえる。

(3) 地域の合意形成に失敗した事例(久御山工業団地)

久御山町は京都市・宇治市に隣接した工場地帯(1,619社:21,949人(H16))で、町内に鉄道駅がなく自動車通勤者が60%にのぼり、通勤時の渋滞が顕在化していた。

京都府、久御山町では、平成17年度に企業の通勤対策に取り組むべく、行政、久御山町商工会工業部会、主要な立地企業担当者、バス事業者が集まり、町内の通勤交通課題を議論しアンケート調査を実施した。

平成18年度には、このうち路線バス空白地域において、久御山工業専用地域周辺通勤バス検討会議を設け、再度事前アンケートを行い、利用意向の確認を踏まえ、近鉄大久保駅からの通勤バス運行の社会実験を企画し、それに先立つ勉強会、ワンショットTFPを実施した。しかし、一連の社会実験では、企業の参加が伸び悩み、通勤バスの利用も当初想定を下回る結果となった。

これは、久御山町域への通勤者が、居住地により最寄り駅が京阪・中書島駅、京阪淀駅、近鉄・大久保駅と方向が分散し、企業によって通勤方向のばらつきがあり、地域一体となって取り組む機運が高まらなかったこと。課題認識を共有できないまま、補助事業の期限に迫られ社会実験を行うことが目的化したこと。小規模事業所が多く総務部門が脆弱で情報が総務担当に止まり、通勤者へ十分に趣旨が伝わりきらなかったことを指摘できる。さらに、いくつかの大手企業は町商工会に属しておらず、町行政の指導力も十分には及ばず、準備段階の議論・体制づくりが不足し、当事者意識が高まらず地域全体の取組とならなかったこと

を指摘できる。

4. 職場MM実行過程での知見

これら京都都市圏の取組を通じ得られた知見を整理する。

(1) 課題認識の共有

久御山町の事例から明らかのように、地域で渋滞が発生し、通勤時の公共交通サービスが希薄でも企業側がそれを課題と認識し、それへの対応が地域の総意にまで高まらなければ、地域が一緒に行動することは出来ない。それゆえ、企業への通勤実態調査を踏まえ、地域共有の課題認識に基づき、何のために職場MMのプロジェクトを共同で実施する必要があるのかを関係者相互が共有出来るかが最も大切なことと言える。

久世工業団地(3社)、木津川台地区(3社)では地域の牽引役となる企業等の幹部による合議の結果、主体的な意志決定が図られたように、企業と行政・交通事業者が連携を図る上では、課題を共有すべき関係者が一堂に会し、そこで役割分担と意志決定が出来る環境があることで参加者のまとまりが生じ、一つのチームができていく。

久世工業団地では、3社で個別に運行していた送迎バスを地域全体で共同化することにより、参加企業は23社(平成20年度末)に拡大している。事後ヒアリングによると、雇用条件として自動車通勤を認めているため、既存の自動車通勤者の転換は容易ではないものの、共同バス運行開始以降に採用・異動してきた従業員は共同送迎バスの利用が増え、地域のインフラとしての役割を担い、一社では出来ないことを地域全体で克服した事例といえる。

(2) 協議会組織の運営の工夫

一方、久御山工業団地(7企業)、宇治田原工業団地(9企業)では、参加企業が増えることで傍観者的な参加者の発言が会議の雰囲気や乱し協議会運営に苦労が生じた。

久世工業団地、宇治田原工業団地では、理事長・組合長が地域企業を束ね、個々の企業の利害を超え、地域全体の事を考え、リーダーシップを発揮された結果、各企業のベクトルが一つになった。企業経営者には、地域貢献の意識を持つ企業リーダーが多く存在しており、この人たちの力を借りることでこれらを克服できる。

久御山工業団地のように町商工会主導では大手企業の巻き込みに限界がある。久世工業団地では、当初から京都商工会議所と連携してきたことから、工業団地に属さない周辺の大手企業の参画を得ることも出来ており、地元を超えた協議会組織の構成も検討が必要と言える。

また、協議会事務局は、行政が担っているため、人事異動により事業のノウハウが継承されない危険がある。

宇治地区、久世工業団地、木津川台地区のように、協議会に学識経験者が入ることで、実施側の技術的な根拠、世界最先端の事例把握などに加え、行政の人事異動による事業の断絶を回避出来る効果も期待できる。

(3) コーディネーターの存在

職場MMの実施においてコーディネーターの存在が重要

であることは土木学会の手引き²⁾に示されているが、京都都市圏の事例では企業と交通事業者、警察などの関係機関間調整など各地域の通勤対策全体を京都府交通対策課の専任職員が事業全体のマネジメントと関係機関調整などプロデューサー役を担っている。

手引きに示されたコーディネーターは、通勤者一人一人に働きかける主体を想定しているが、職場MMでは通勤者への働きかけの前に企業の担当者にMMに本気で取り組んでもらうことが重要である。

企業の担当者は通勤問題以外に多くの業務を抱えており、職場MMの優先順位を高める理由が必要となる。京都府では専任職員が企業の担当者と直接話をし、地域や起業の有する課題を探り出し、施策の総合化と関係者間の連携を実現しているが、地域全体の取組として地域貢献の位置づけを持たせ、専任職員の本気度が関係者を動かす鍵となっている。

都道府県の組織内には、あらゆる組織とつながりのある部署が存在する。宇治田原工業団地や木津川台地区で見られるように、多様な関係者間の調整を第三者的な立場で行うことは、現時点では都道府県の交通政策担当者が適当と考えられる。

我が国では通勤削減条例などの強制力のある規制が存在するわけではないため、企業自らが企業内に社員の通勤手段を直接アドバイスするコーディネーターを配することは容易ではない。環境活動やCSRなどに関心の高い大企業と違い中小企業では総務部門の人員は限られ、社長自らが全てを行っている事例も見られ、専門知識を有する社員を配することは難しい。都市近郊では公共交通による通勤経路の選択肢は極めて複雑で、複数の選択肢の中から最も乗り換えがスムーズで時間と経費を抑えたルートを提示することは容易なことではない。

行政施策として実施する上では委託事業となることから、特定のコンサルタントが継続して事業に関わることは容易でなく、年度当初には発注業務に伴う空白期間も生じる。そして何より通勤コーディネーターが活躍できる市場がなく人材供給が進まないなど、多くの課題を指摘できる。

5. おわりに

現時点で職場MMの実現において府県など行政の交通政策担当者がプロデューサー役を担うことが適当であると指摘をしたものの、現実には行政の交通政策分野においても専門的知識を有し、企業と直接対話ができる人材は極めて少なく、組織的に専任のMM担当者を配することは厳しいのが実情である。

行政内では道路や都市計画など、旧来の建設行政に関連する技術研修はある程度確保されているが、こと交通政策に関しては専門的知識を体系的に学び、世界の最先端の情報を習得する機会がないのが実情である。

本稿では、京都都市圏における職場MMの実行過程を通し、その成功要因、実行過程の工夫、今後の課題を明らか

にしたが、地域の交通事情に精通した熱意ある担当者を育て、関係者との協働や利用者の立場に立った丁寧なコミュニケーションを行う人材が活躍する枠組を地域全体で作り上げることが何よりも大切なことと指摘できる。

関西では、NPO法人“持続可能なまちと交通をめざす再生塾”が交通政策の人材育成活動を進めているが、こういった人づくりと同時に、交通政策技術者がその職能を認められ、活躍できる環境づくりが進むことを大いに期待したい。

【補注】

- (1)過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的な転換を促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組
- (2) 京都府(2005)「地球温暖化防止対策として交通行動変容を求める自動車利用抑制の可能性に関する調査」 事業所調査；平成16年10月1日～10月20日、事業所数(京都市伏見区・南区・宇治市の1331社) 回答数443件、回収率は33.3% 従業員調査；平成16年11月15日～12月8日、217社3500通配布、回答数2087件、回収率59.6% サンプル数；表1 1,168、表2 1,147、表3 1,571(不明無回答のぞく)
- (3) 京都府南部地域の企業と連携した交通運営方策研究会・久御山町分科会(2006年2月：6社)において総務担当者を対象に実施
- (4) 京都府南部地域の企業と連携した交通運営方策研究会・南区分科会(2006年2月、3月：5社)において総務担当者を対象に実施

【参考・引用文献】

- 1) 千葉尚・高橋勝美(2003)「企業TDMの推進策に関する考察」土木計画学研究講演集 No. 28
- 2) (社)土木学会(2005)「モビリティ・マネジメントの手引き」、pp. 105-122
- 3) (社)土木学会・土木計画学研究委員会 JCOMM 実行委員会(2008)「職場交通マネジメント」の手引き」
- 4) 萩原剛・藤井聡(2007)「事業所における組織的なモビリティ・マネジメントに関する分析」土木学会論文集D、63(2)、pp. 169-181
- 5) 萩原剛・村尾俊道・島田和幸・義浦慶子・藤井聡(2008)「大規模職場MMの集計的効果検証とMM施策効果の比較分析」土木学会論文集D、64(1)、pp. 86-97
- 6) 東徹・村尾俊道・小西章仁・藤井聡(2007)「工業団地における「共同バス」の導入を中心とした職場MM」土木計画学研究・講演集No35
- 7) 酒井弘・藤井聡・村尾俊道(2008)「複数企業による共同運行バスシステムの導入に向けた取り組み」土木計画学研究・論文集、25(4)、pp. 1017-1024
- 8) 村尾俊道・中川大(2008)「京都府におけるモビリティ・マネジメント導入の意義と展望」都市計画論文集No43-3、pp. 787-792
- 9) 京都府(2005)「地球温暖化防止対策として交通行動変容を求める自動車利用抑制の可能性に関する調査報告書」
- 10) 京都府・京都市(2007)「平成18年度複数企業の交通管理運営組織による共同運行システムの構築調査業務報告書」NEDO技術開発機構、pp. 30
- 11) 京都府(2005)「京都府交通需要マネジメント施策基本計画」資料編 <http://www.pref.kyoto.jp/tdm/tdm.html>
- 12) 京阪神都市圏交通計画協議会(2002)「第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査報告書 マカ-ファイル概要編」