

京都大学	博士（工学）	氏名	中村 俊之
論文題目	政府主導の職場モビリティ・マネジメントの全国展開についての実践的研究		
（論文内容の要旨） 我が国では、1997年の京都議定書の目標達成計画として、温室効果ガスの削減目標として、1990年比で6%の削減が求められていた。その京都議定書の効力は2005年2月より発生しており、政府として二酸化炭素の排出削減に向けた取り組みが強く求められる状況であった。そうした中で、政府（国土交通省）では先行的に実施されたモビリティ・マネジメントの取り組み結果から、二酸化炭素の排出削減に向けて、効率的な施策である職場モビリティ・マネジメント（以下、職場 MM）に着目し、“モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画”において、政府主導で全国的に職場 MM を展開することを公表した。一方で、政府が職場 MM を全国展開していく上で、その実施方法や手順、評価方法等については、議論がなされていなかった。そのため、政府が職場 MM を推進する上ではその展開に向けて、運用面、技術面、制度面での仕組みづくりが必要とされていた。 本論文は、政府主導の職場モビリティ・マネジメントの全国展開についての実践的研究として、政府が主導的な役割を果たし、全国に職場 MM を推進にむけた経緯や、その出来事をまとめている。また、本研究において、全国の自治体、事業所へ職場 MM を実施するための運用面や技術面、制度面での提案、ならびに開発を行い、実際に政府自らが職場 MM「エコ通勤」を実施、評価を行っている。また、今後更なる職場 MM の推進に向けた提案をとりまとめており、6章で構成されている。 第1章では、研究の背景として、政府が職場 MM により二酸化炭素の排出削減に向けた取り組みを行う必要性について述べ、研究の目的、研究の意義を述べている。 第2章では、政府における職場 MM の展開の経緯を時系列的に整理し、職場 MM を取り巻く状況や各種の出来事を踏まえて、職場 MM がどのように展開していったのか、また現在、なぜ職場 MM の展開速度が鈍化しているのかに考察している。 第3章では、政府が職場 MM「エコ通勤」の取り組みを実施するにあたり、実施方法や実施手順、また技術面での参考となる職場 MM の取り組みを整理している。実際に政府の実施した「エコ通勤」では、本章において整理した事例の方法や技術を参考に TFP 手法や事業所とのコミュニケーション方法、グッズの開発を行っている。また、国土交通省では把握していない職場 MM に資する取り組みにおける二酸化炭素削減量の把握を試みており、職場 MM、エコ通勤の取り組みにおいて、2008年度単年で約9千トン、1990年以降で約1万4千トンの二酸化炭素の削減が職場 MM により達成されたと試算している。本研究では、今まで把握してなかった職場 MM に関する取り組みによる二酸化炭素の排出削減量の把握による、貴重な知見を得られている。 第4章では、政府主導の職場 MM「エコ通勤」の全国的推進として、政府が実施した「エコ通勤」について、全国展開を行うための運用面、技術面での開発を行い、			

実施した「エコ通勤」の評価を行った。その取り組みは、2008年、2009年間の2年間で全国1千事業所、約2万人にエコ通勤を実施し、アンケートに参加した約25%が、月1度以上、エコ通勤を実施しており、約2千トン（13.8%）の二酸化炭素排出削減を達成した。なお、この政府が行った「エコ通勤」の取り組みにより、職場MMに取り組む自治体・事業所の数は飛躍的に増加した。また、エコ通勤の実施結果に影響を及ぼす要因分析を行い、二酸化炭素排出削減の目標に向けて、全国のどのような自治体、事業所において、職場MMを実施するべきかを定量的に示しており、今後の職場MMの推進に向けて重要な知見を得た。さらには、「エコ通勤」に応募した事業所担当者へのアンケート調査、ヒアリング調査により、「エコ通勤」実施による知見と教訓を定性的に整理した。なお、本研究内で開発した「エコ通勤」の技術（汎用的なツール）や制度は、今後も自治体・職場MM推進のために、極めて重要な役割を果たすことができるものである。

第5章では、職場MMの自発的な推進を促す企図と今後の職場MMの推進に向けての提案として、政府が「エコ通勤」の実施と並行して、全国の事業所、自治体における職場MMの推進のために実施した企図について整理した。実際に、政府の職場MMの推進を図る取り組みの中で、エコ通勤ポータルサイトやエコ通勤優良事業所認証制度の制度設計に関わることができ、エコ通勤ポータルサイトからは、エコ通勤アンケート実施のコミュニケーション・ツールが全国のどの事業所、どの自治体でも利用できる環境を整備している。また、策定した「エコ通勤優良事業所認証制度」は、2011年11月現在で、462もの事業所、自治体が認証を受けており、今後もさらにその数は増加していくことが想定される。その点からも、今回の研究で、政府が実施した職場MMの推進に向けた企図は有効かつ必要なものであったことを確信するとともに、更なる職場MMの推進のために、本研究にて提案した地方自治体の自発的行動変容を促す仕組みやエコ通勤優良事業所認証制度の改善、地方独自の制度との連携など、政府として取り組むべき事項であると考えられる。

第6章では、結論であり、本論文で得られた成果について要約している。

本論文では、政府の1機関1組織1部署が主体となり、運用面、技術面、制度面を整えつつ、職場MM「エコ通勤」の取り組みを推し進めてきた経緯をとりまとめている。「エコ通勤」の取り組みでは、“モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画の策定”の職場MMを全国の5.6万人、113万トンの二酸化炭素排出量の削減までは予算の都合上、また環境問題に関する世論の環境の変化から、到達することはできなかったが政府が、職場「エコ通勤」の取り組みを始めた2008年からの職場MMの参加企業数はすでに1千者を越え、いま現在、その取り組み数を把握することは現段階では困難なまでに至っており、本論文の成果は有意義なものであると考えられる。

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、政府が主導的な役割を果たし、全国に職場 MM を推進にあたっての経緯や、その出来事を整理するとともに、全国の自治体、事業所へ職場 MM を実施するための運用面や技術面、制度面での提案、開発を行い、実際に政府自らが実施した職場 MM「エコ通勤」について、評価を行った実践的な研究である。また、職場 MM の自発的な推進を促す企図として、国土交通省内に設置されたエコ通勤ポータルサイトを開発、エコ通勤優良事業所認証制度の制度設計といった政府が職場 MM の推進にむけた取り組みを行っている。

1990 年比で二酸化炭素排出量を 6 %削減するという我が国の京都議定書の目標達成計画に対して、どのような経緯で政府が職場 MM を展開していったのか、その出来事を整理するとともに、現在の職場 MM の展開速度が鈍化している理由として、ステークホルダーによる調整の場の欠如、政府が全国の事業所、自治体に職場 MM「エコ通勤」の実施を行うという直接的な支援が困難になったこと、全国の地方自治体等への政府が間接的に行う補助制度の欠如、現状のエコ通勤優良事業所認証制度の運用の限界の 4 項目として考察している。

職場 MM に取り組む事業所数が飛躍的に増加した政府の職場 MM「エコ通勤」の取り組みでは、政府の 1 組織 1 機関 1 部署が主導的な役割を担い、1 千を超える事業所、2 万人にエコ通勤アンケートを実施している。その結果、約 25 %が月 1 回以上のエコ通勤を実践し、約 2 千トンの二酸化炭素排出削減することを示している。政府の職場 MM「エコ通勤」の展開の上で、本論文の中で開発した運用方法や技術（職場 MM に関するツール）、制度が重要な役割を果たしていた。また、政府におけるこのような職場 MM の取り組みは、リスクコミュニケーションや BCP(Business Continuity Plan) 等により、一般的に企業の環境配慮行動に役立ち、今後に向けても、貴重な知見であると考えられる。

また、本論文において、地方自治体の自発的な行動変容を促す制度設計、職場交通プラン策定の協力体制、政府の自発的、継続的な取り組みを支援する施策、企業・自治体のメリットに関する制度設計・既存制度運用は、今後の職場 MM の推進にむけて、いずれも重要な視点である。

本論文では、職場 MM の全国展開を行う上での運用面、制度面、技術面にどのような支援を行うべきであるのかを研究し、実際に国の交通施策として展開する中でその評価を行っている。さらには、今後永続的に政府が職場 MM を展開していくための提案を行っており、得られた知見や今後の職場 MM への提案は、学術上、さらには我が国の交通行政上、有意義な成果であると考えられる。また、実務上においても、貢献するところが少なくない。よって、本論文は博士（工学）の学位論文として価値あるものと認める。また、平成 24 年 2 月 20 日、論文内容とそれに関連した事項について試問を行った結果、申請者が博士後期課程学位取得基準を満たしていることを確認し、合格と認めた。