

第2章 愛知県豊田市の調査

1 調査の概要

1-1 背景・目的

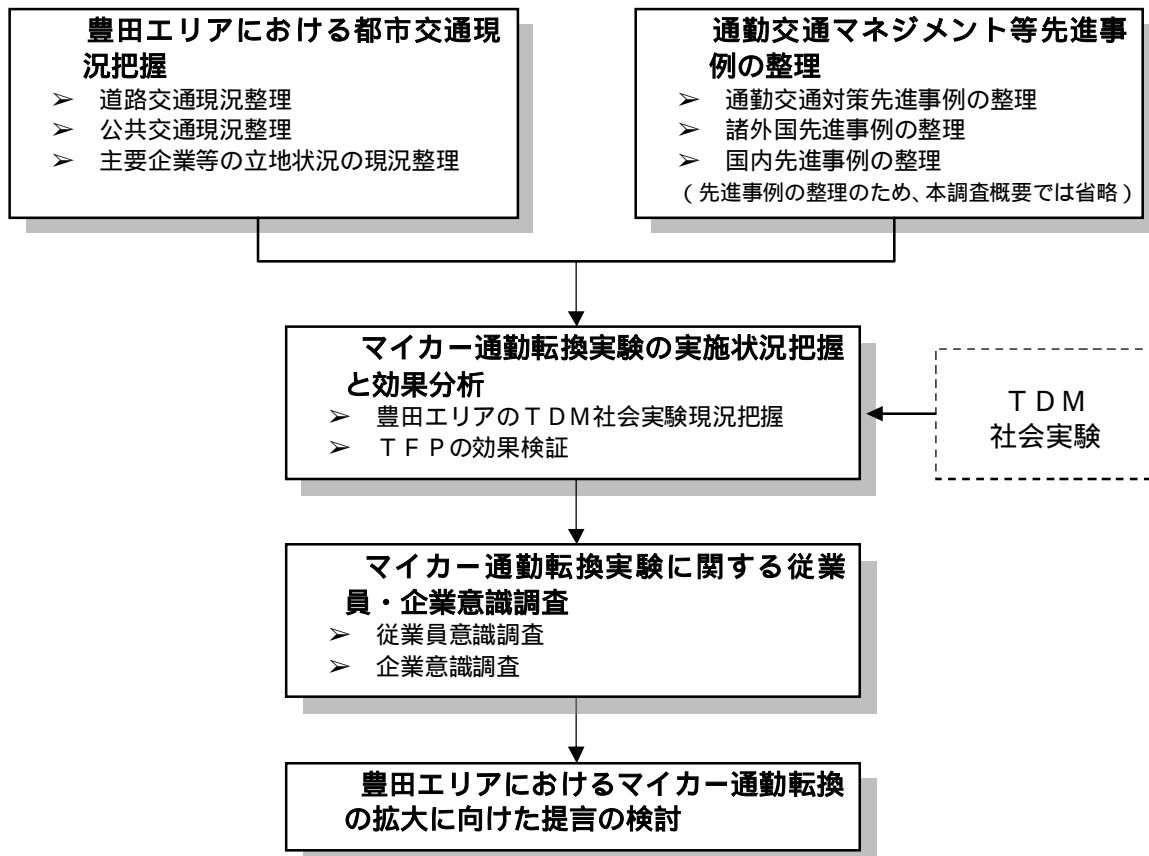
豊田市においては、トヨタ自動車を中心とする自動車関連企業等の本社、工場等が立地する「ものづくり産業」の集積地域であるが、そのため朝夕の通勤時間帯では、マイカー通勤の集中により豊田市中心部において慢性的な道路渋滞が発生し、地域環境の悪化、都市機能の低下、経済的損失の拡大等の問題が顕在化している。このため、トヨタ自動車は、平成15年2月より自社従業員のマイカー通勤の自粛、鉄道を中心とした公共交通機関への転換促進の実験を実施し、現在も継続中である。

このように従業員の通勤手段を企業が率先して公共交通へ転換を図るような先進的な取り組みは、地域社会と豊田市等にある広範な企業とが連携して実施することにより、更に環境改善効果を高めることが期待でき、ひいては都市機能を向上させ、地域の活性化にも繋がる。

本調査は、愛知環状鉄道沿線に広がる、豊田市・岡崎市・瀬戸市及び春日井市の4市（以下、豊田エリアと称する）において、2005年日本国際博覧会『愛・地球博』の開催に併せて実施された愛知環状鉄道の運行サービス水準向上を契機とした広域的な通勤手段転換や時差出勤などのTDM施策の社会実験に併せて、新たに参加者の自発的な行動変容を促すための、WEBによるトラベル・フィードバック・プログラム（TFP：Travel Feedback Program）を活用したマイカー通勤転換実験の検証を行ない、愛知環状鉄道沿線にある企業に拡大するための方策を検討する。

1-2 調査内容

本調査においては、豊田エリアにおいて予定されているTDM社会実験などの連携を図りながら、以下に示す各項目について検討を行うものとする。以下に調査フローを示す。



2 豊田エリアにおける都市交通現況等の把握

2 - 1 道路交通の概要

豊田エリア4市に関連する自動車トリップ(出勤・登校・自由目的)は約62万トリップ/日であり、うち95%が各市の内々移動である。また、豊田市と岡崎市、春日井市と瀬戸市との間の自動車トリップも多くなっている。

2 - 2 公共交通の概要

豊田エリアは愛知環状鉄道(延長45.3km、H15年度乗車人員約24千人)で結ばれており、駅を起点としたバス網が整備されているが、自動車への依存が顕著であり、主要な駅周辺においてのみ公共交通利用割合が高くなっている。

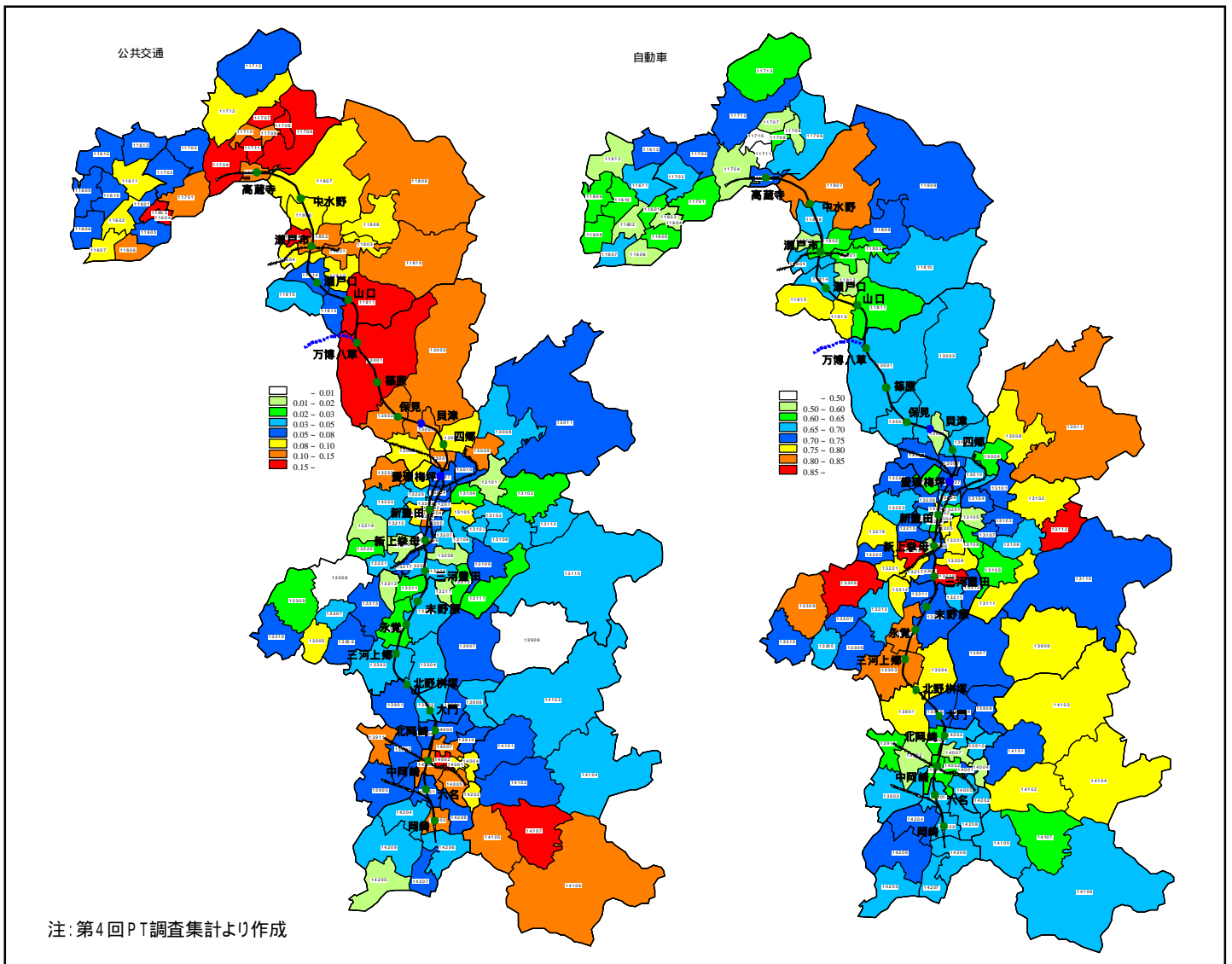


図 豊田エリア内の各ゾーン別代表交通手段割合

2 - 3 企業等の立地状況

豊田エリアの事業所数や商店数、従業者数などは近年、横ばいあるいは僅かながら減少に転じており、いわゆる中心市街地と位置づけられている地区での小売業販売額の減少が顕著である。

3 マイカー通勤転換実験の実施状況把握と効果分析

3 - 1 TDM社会実験の概要

TDM社会実験の目的

自動車交通削減の有効性に対する通勤者の意識向上を図ることを目的として、通勤交通を対象としたTDM社会実験を昨年度と同様に実施し、その効果の検証を行う。

また、実験を契機とした参加者の交通行動変化を、より効果的なものとするために、主にウェブサイトを用いたトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)を実施する。

実験期間

平成17年11月14日(月)から18日(金)にわたる5日間とする。

実施主体

実施主体は以下の3団体である。

- ・豊田市TDM研究会
- ・豊田市通勤時交通需要マネジメント部会
- ・中部圏における通勤交通マネジメントの推進による地球環境改善に関する検討会
(豊田(愛環沿線)エリア調査ワーキング)

実施内容

(a)チャレンジECO通勤

事業所に協力を呼びかけ、マイカー通勤者の通勤手段を「公共交通機関」「徒歩・二輪車」に転換あるいは「時差出勤」を実施してもらい、これを契機としたTFPによりエコ通勤の普及を試みる。

(b)豊田市停車場線バス路線導入実験

豊田市停車場線(東山6丁目~豊田大橋~豊田市駅)に実験バス路線を導入するとともに、実験バスの発着地である東山6丁目付近にパーク&バスライド(P&BR)駐車場を仮設し、バス利用の利便性を図る。

(c)パーク&ライド(P&R)駐車場情報提供

豊田環状線(外環状線)内に目的地を持つ自動車交通の鉄道転換を促進するために、みちナビとよたのポータルサイトでパーク&ライド(P&R)の情報提供をおこなう。

定量的な効果測定

調査車両の実走行による旅行速度、道路交通情報センターのWeb交通情報や公共交通利用状況データ等を把握する。

「チャレンジECO通勤」参加者への特典付与

岡崎市および豊田市では、買物袋の持参などのエコ活動に対して、加盟店での買い物やエコ製品との交換などに利用できる「エコシール」を配付する「エコシール制度」が制定されており、「チャレンジECO通勤」参加者特典として、削減されたCO₂量に応じた「エコシール」配付を行う。

3 - 2 TDM社会実験の実施状況とTFPの分析

(1) チャレンジECO通勤の参加登録者

実験には1,660人(うちインターネット1,454人)の参加登録があった。

(2) ECO通勤の実施状況

実験期間を通じて1日約1,000人がECO通勤を実施し、5日間でのべ5,336人が実施した。ECO通勤メニューとしては、交通手段の変更が約65%、時差出勤が約35%という結果であった。

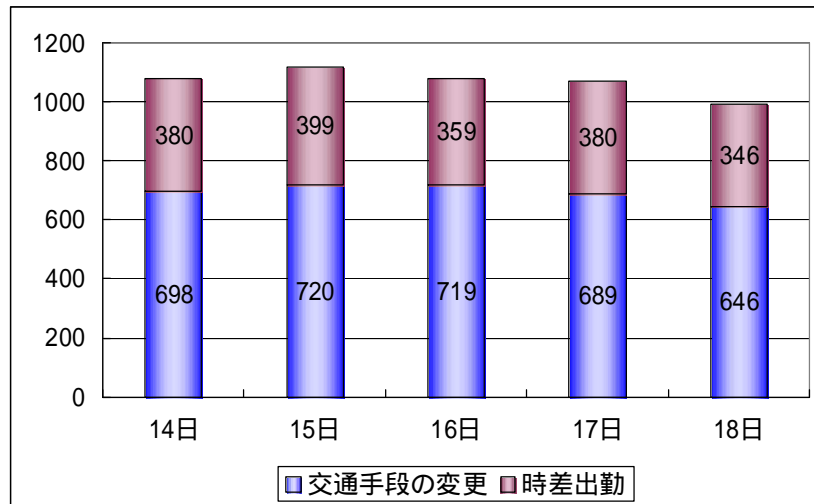
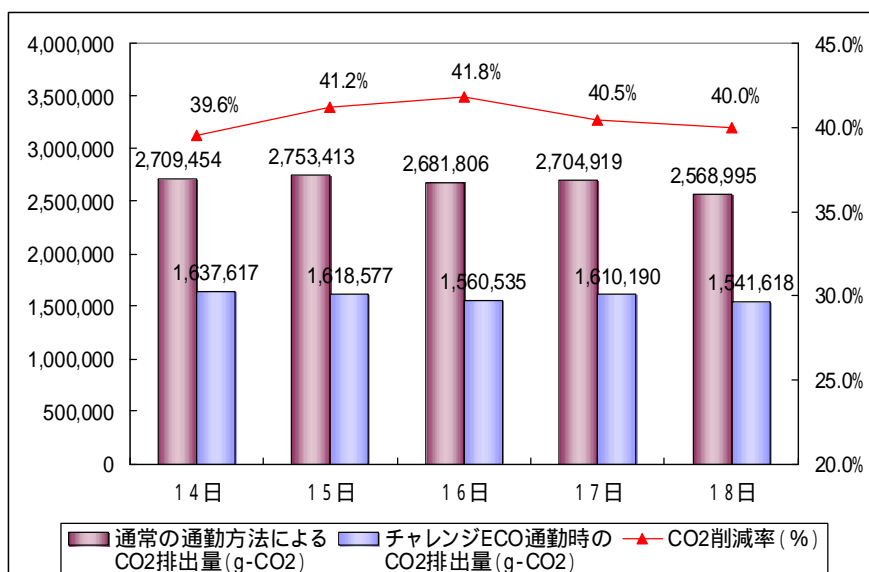


図 日別ECO通勤実施者数

(3) チャレンジECO通勤のCO2削減効果

参加者全員が5日間通常通りのマイカー通勤を行った場合、出勤時には合計で13,418,587gのCO2が排出されている。実験期間中のECO通勤実施により、出勤時の排出量は7,968,536gに減少した。割合にして、40.6%のCO2を削減したことになる。



注) CO₂排出量の算出は、「EST運輸局様式3-0」による

図 日別のCO₂削減状況

(4) 参加者アンケート(登録時)の結果

「チャレンジECO通勤」のような、CO2排出量削減に向けた一人ひとりの取り組みをどう思うか、実験登録時(ECO通勤実施前)に質問したところ、約75%が「非常に重要である」、約23%が「まあ重要である」と回答した。

(5) 参加者アンケート(実施中)の結果

時差出勤実施者では、「今後も継続する」という回答が34.0%、「条件が良くなれば継続する」という回答が43.6%であった。継続する条件としては、「フレックスタイムの選択率が高く、時差出勤の普及拡大には事業所側の対応が重要である。

交通手段変更実施者では、「今後も継続する」という回答が32.8%、「条件が良くなれば継続する」という回答が38.7%であり、時差出勤よりも若干低い結果であった。継続する条件としては、「鉄道・バスの運行便数が増える」等の公共交通のサービス水準向上や「クルマよりも通勤時間が短くなる」、といった、条件の選択率が高い。また、「早朝・深夜勤務、残業が無くなる」「徒歩や自転車に対して通勤手当が支給される」といった事業所の仕組みに関わる条件についても、比較的高い選択率であった。

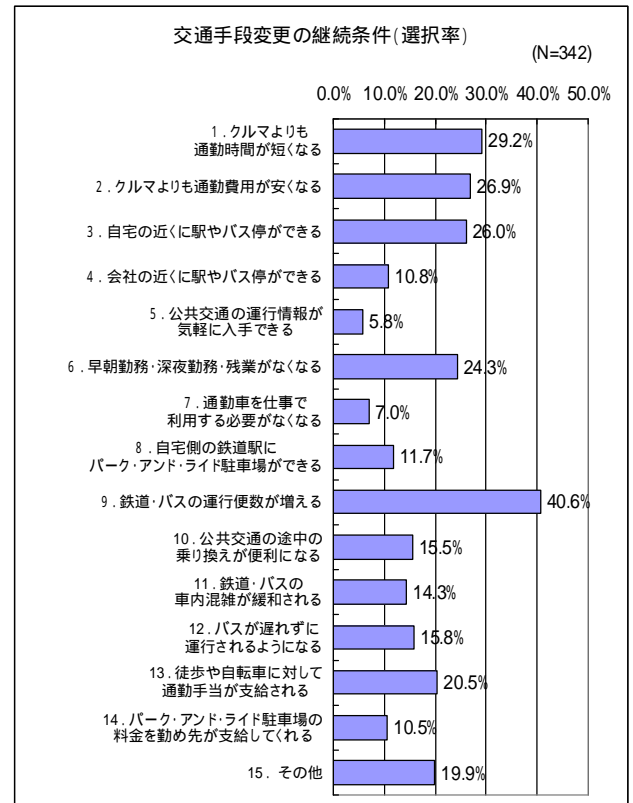
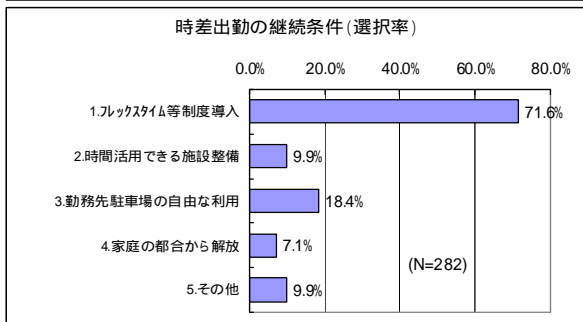
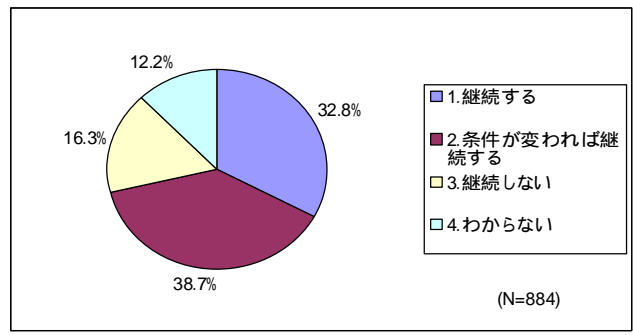
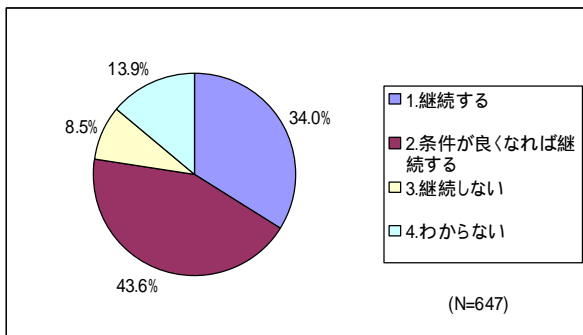


図 時差出勤についての継続的取り組み意識

図 交通手段変更についての継続的取り組み意識

(6) TFPによる意識の変化

事前に環境対策としてのECO通勤を「あまり重要でない」と答えていた参加者でも、事後の調査では約72%が環境問題への関心を持っている。また、事前に「あまり重要でない」と回答した参加者のうち19%が後に「できるだけ取り組みたい」と回答していることから、TFPによりECO通勤に対する意識の変化が得られたと考えられる。

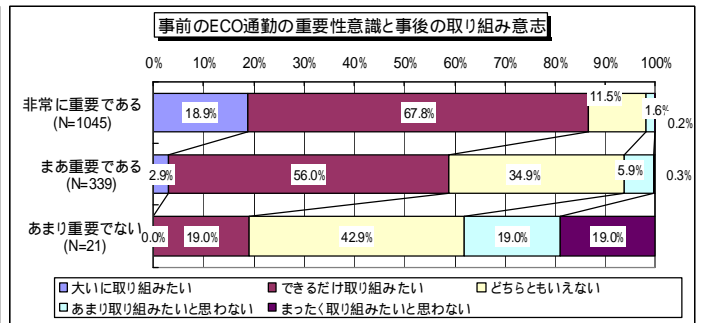
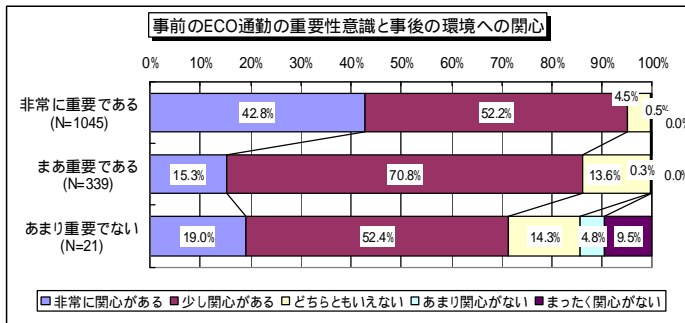


図 事前のECO通勤の重要性意識と事後の環境への関心

図 事前のECO通勤の重要性意識と事後の取り組み意志

(7) フォローアップアンケートの結果

実験後のECO通勤実施状況は、全体で8割程度の参加者が「実施したことがある」と答えている。また、豊田市の方が若干その割合が高くなっている。

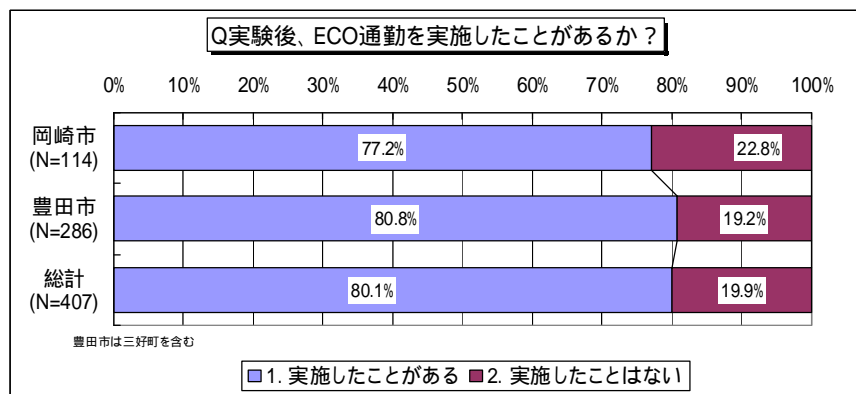


図 実験後のECO通勤実施有無

実験後もエコ通勤を実施している人は、全体で約87%が継続の意志を持っており、特に豊田市では90%を越える参加者がそのように答えている。

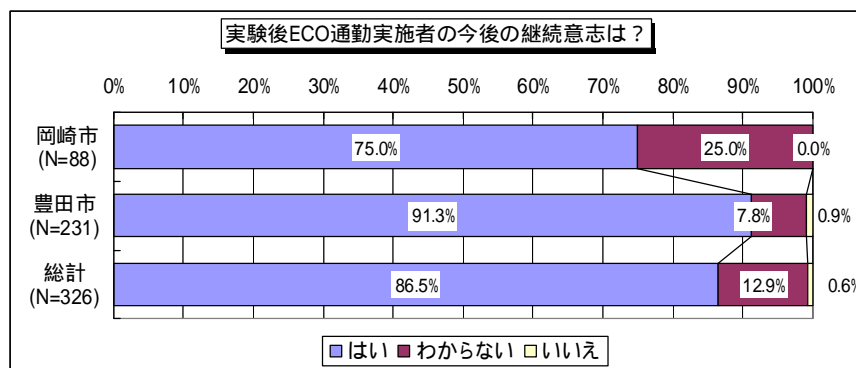


図 実験後のECO通勤実施有無

3 - 3 TDM社会実験に伴う交通流の変化

(1) 交差点交通量の変化

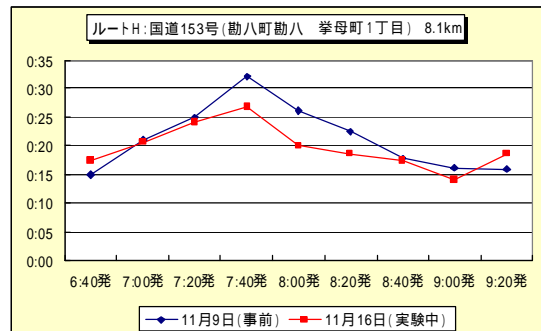
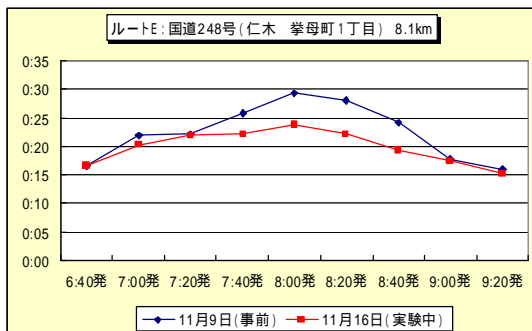
最も豊田市中心部に近い「下市場町5交差点」や、滞留長の最も長かった「トヨタ町南交差点」では、TDM社会実験中の滞留長短縮がみられている。

表 滞留長の観測結果 トヨタ町交差点

11月9日(水)				11月16日(水)			
	最大滞留長(m)	車線	時間帯		最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	190	直進	7:20~7:25	東側	190	直進	7:40~7:45
西側	530	直進	8:20~8:25	西側	450	直進	8:15~8:20
南側	1,600	直進	7:50~8:00他	南側	1,350	直進	8:15~8:20
北側	270	右折	7:50~8:50	北側	270	右折	7:35~9:05

(2) 自動車所要時間の変化

チャレンジエコ通勤により、幹線道路の多くで平常時よりも走行時間が短縮されている。特に国道153号(豊田市北東部)、国道248号(豊田市南部、岡崎市北部)等で時間短縮の効果が大きくみられた。



(3) JARTICデータによる道路交通状況の比較

TDM社会実験前と期間中の水曜日における道路交通状況を比較すると、例えば豊田エリアでは7時30分頃、渋滞緩和が図られたことが読みとれる。

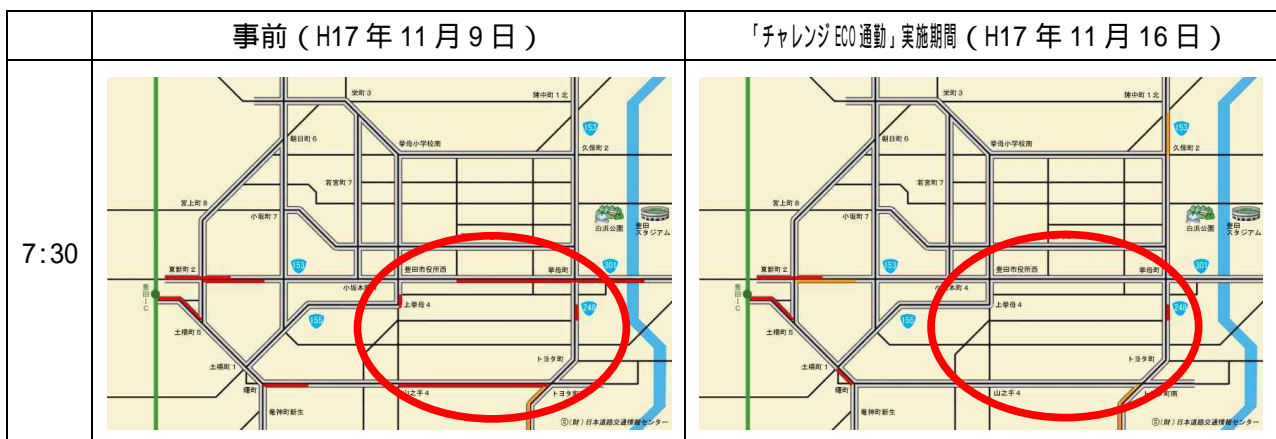


図 豊田エリアの道路交通状況

(4) 愛知環状鉄道の利用者数の状況

愛環主要7駅の乗降客は2,932人増加した。増加の多かったのは7時台と8時台で、7時台は岡崎駅(356人増)と新豊田駅(375人増)、8時台は三河豊田駅(526人増)であった。

4 マイカー通勤転換に関する従業員・企業意識調査

4 - 1 意識調査の概要

社会実験終了後に実施した意識調査の概要は以下のとおりである。

表 従業員・企業意識調査の概要

対象者	企業への意識調査	実験不参加者への意識調査
調査票名	通勤手段の転換等に関する調査	従業員アンケート (フォローアップ調査)
対象者	・各企業の「従業員の通勤」に関する事務の担当者 ・原則、社会実験前の意識調査回答者	・TDM社会実験に参加しない従業員 ・原則、TDM社会実験への参加を依頼いただいた範囲(部署等)から企業側で抽出
アンケートの方法	・アンケート用紙の郵送配布・郵送回収により実施	・アンケート用紙の郵送配布・郵送回収により実施(企業側で対象者に個別配布回収)
配布回収部数	91 事業所に配布し、60 事業所から回答(66%)	1820 部配布し、782 部回答(43%)

4 - 2 企業への意識調査結果

(1) マイカー通勤抑制に対する意識

マイカー通勤抑制を企業の社会的責任と思う企業が半数を超えている一方、同様に、半数以上が「抑制は難しい」とも考えていることがわかる。特に時差出勤については、取り組み意欲があると回答した企業は15社にとどまっている。

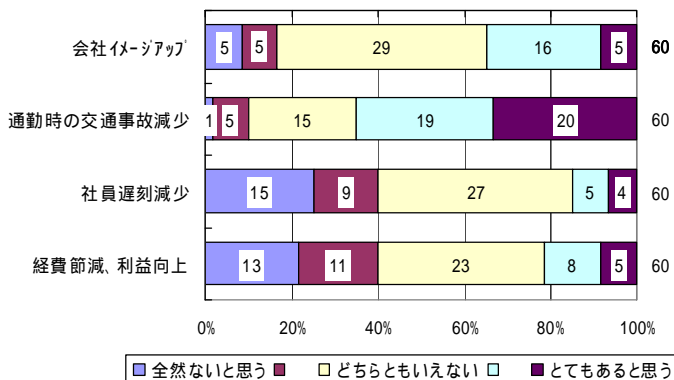


図 マイカー通勤抑制によるメリットの認識

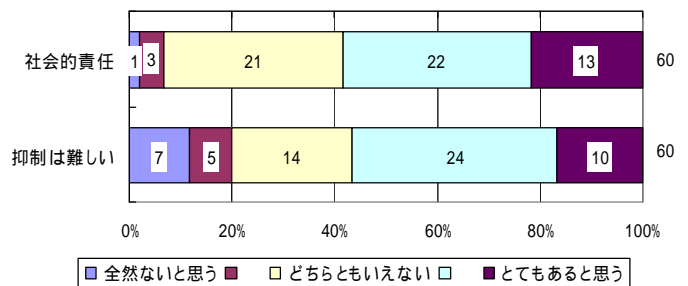


図 マイカー通勤抑制に対する先入観

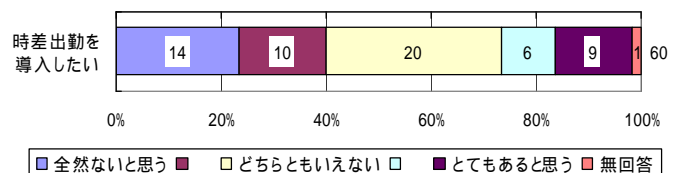
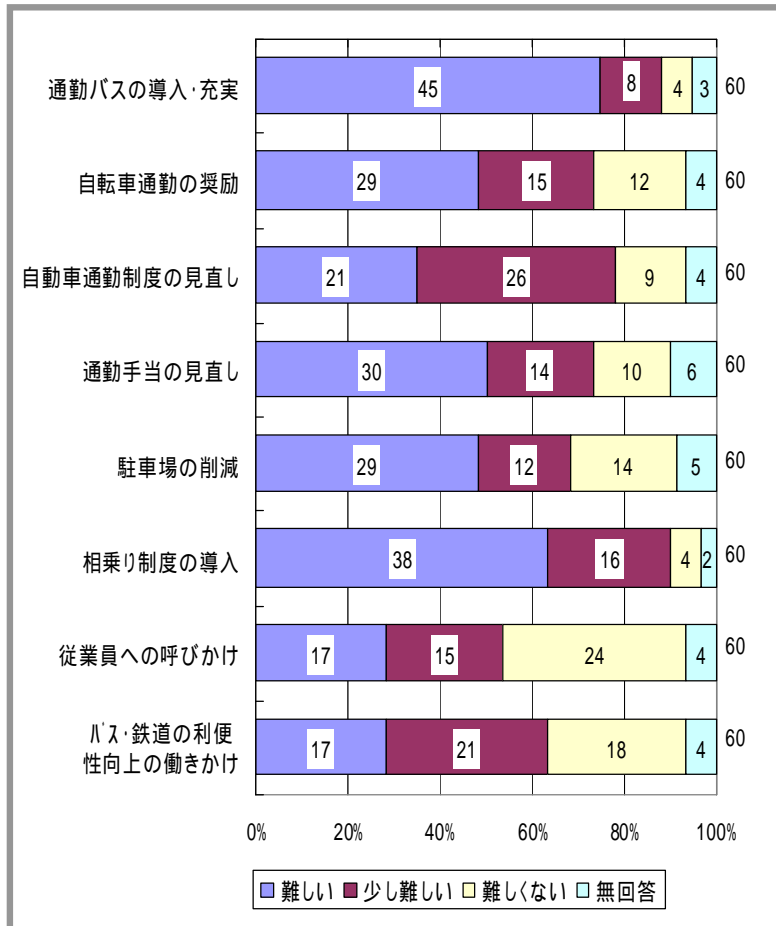


図 時差出勤への取り組み意欲

(2) マイカー通勤抑制に資する対策の受容性

マイカー通勤を抑制するために考えられるTDM施策としては、企業側に拘束力が及ばない「従業員への呼びかけ」や主体的な活動ではない「公共交通利便性向上への働きかけ」よりも、「通勤バス」や「相乗り制度」などが「難しい」と考えられている。



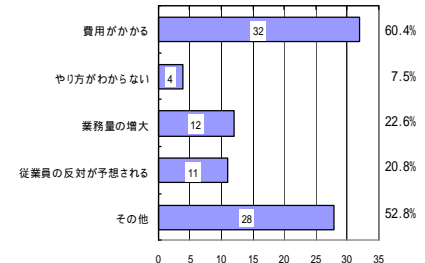
53社

47社

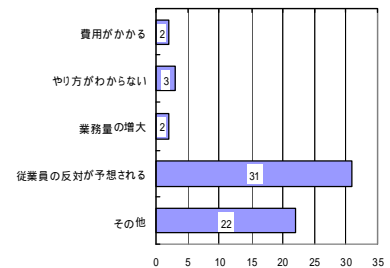
38社

例えば・・・

<通勤バスの導入・充実>



<自動車通勤制度の見直し>



<バス・鉄道の利便性向上の働きかけ>

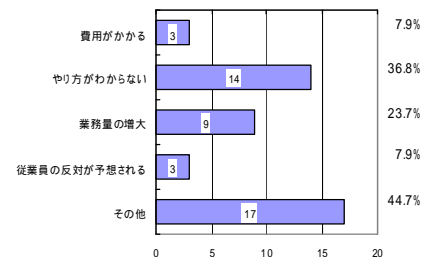


図 マイカー通勤抑制に資する対策に取り組む難しさ

(3) マイカー通勤抑制への取り組み意思等

マイカー通勤抑制に実際に取り組む可能性については、44事業所が「充分あり得る」「あり得る」または「ややあり得る」と回答している。一方、その際の従業員の反応については、図りかねている状況が見られる。

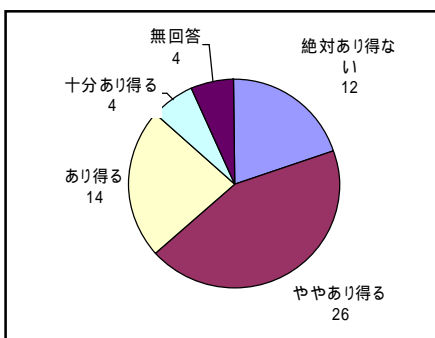


図 マイカー通勤抑制への取り組み可能性

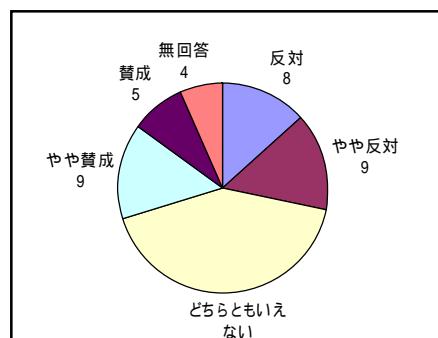


図 マイカー通勤抑制に対する従業員意識のとらえ方

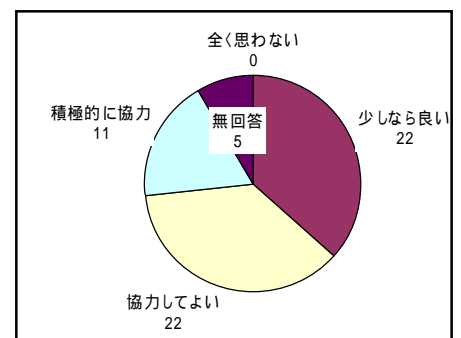


図 マイカー通勤抑制に対する公的取り組みへの協力意向

4 - 3 従業員への意識調査結果

(1) 「チャレンジECO通勤」への参加・不参加状況とその理由

「チャレンジECO通勤」の認知度は52%と高くなっており、また社会実験が行われたことを知っていた方のうち22%が「参加登録し実践」、2%が「参加登録したが実践せず」、66%が「参加も実践もせず」との回答であった。

社会実験が再度実施されたと想定した場合、参加するための改良点は、「参加広報のやり方による」や「通勤バスなど代替交通手段の確保」が多くなった。

また、環境のために公共交通を利用する取り組み自体に対しては、88%が賛同している。

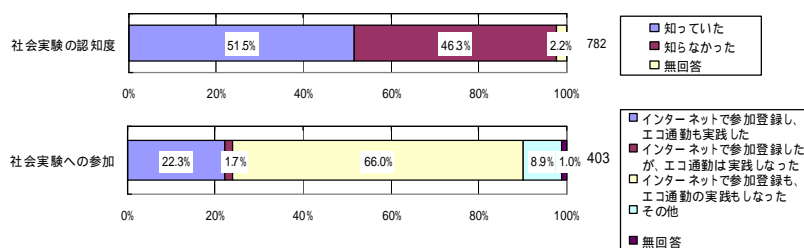


図 「チャレンジECO通勤」の認知度と参加状況

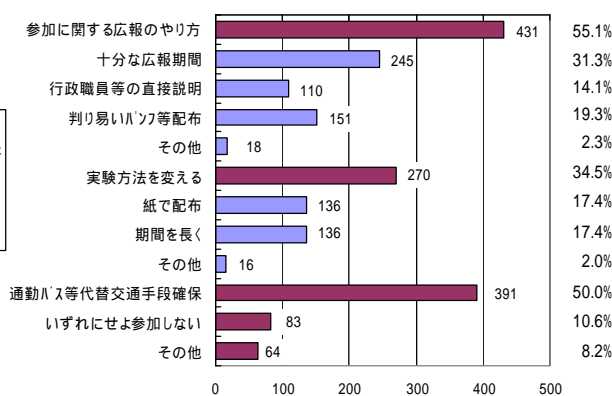


図 環境と通勤交通を考える実験に参加するための改良点

(2) エコ通勤実践に対する受容性

公共交通や徒歩・自転車を利用するエコ通勤について、事業所が奨励している（と思う）かを把握したところ、51%が「奨励している（と思う）」、41%が「奨励していない（と思う）」と回答している。また、実際にエコ通勤を「実施したい」と考える方は164名（21%）であり、「実践したくない」方の151名（19%）をやや上回っている。また「条件が変われば実践したい」方は313名（40%）で最も多くなっている。

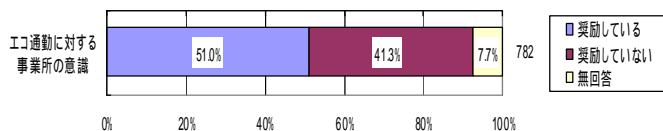


図 エコ通勤に対する事業所の奨励

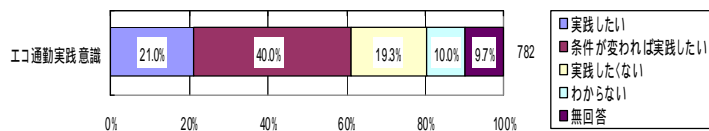


図 エコ通勤実践についての意識・受容性

エコ通勤に取り組むための具体的な条件を把握すると、交通の条件（外的に与えられる交通や交通サービスに関する条件など）としては「鉄道・バスの運行便数が増える」（55%）、会社側の条件（勤務形態や制度等に関する条件など）として「早朝勤務・深夜勤務・残業がなくなる」（30%）が最も多い回答となっている。

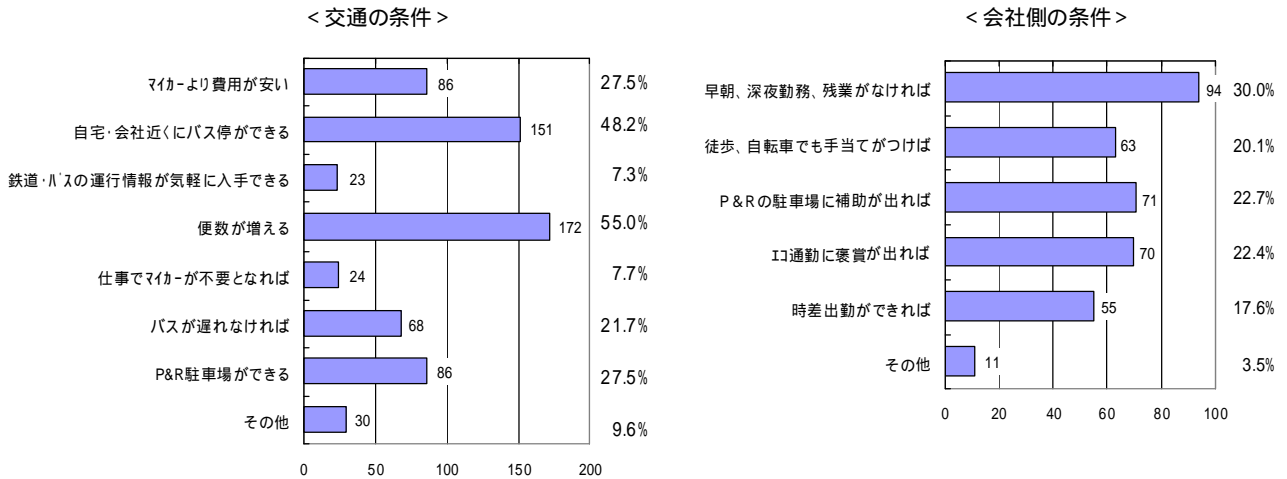


図 エコ通勤を実践するために変わるべき条件

エコ通勤を「実践しない」と回答した 151 名について、具体的な理由を把握すると、「鉄道・バスの運行本数が少ない」（58%）や「通勤時間が大幅に増加した」（33%）という回答が多くなっている。

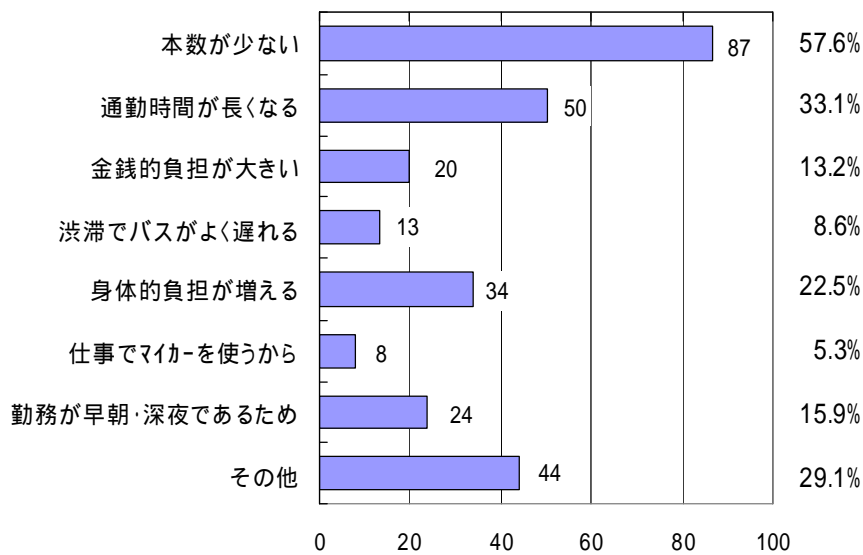


図 エコ通勤を実践しない（出来ない）理由

5 豊田エリアにおけるマイカー通勤の転換に向けた提言の検討

5 - 1 社会実験から受けた課題の整理

(1) 社会実験の運営からみた課題

今回のTDM社会実験『チャレンジECO通勤』において明らかとなった課題を整理するとともに、課題への対応方向性(案)を検討し、下表のように整理する。

表 『チャレンジECO通勤』運営における課題と対応方向性

視点	課題・改良すべき点など	対応方向性(案)
協力事業所募集(実験の準備段階)	<ul style="list-style-type: none"> 協力事業所への事前説明等に要する多大な労力(マンパワー投入が必要) 事業所が参加することの意義とインセンティブの明確化 担当者が実験を抱え込まず、全社的な取り組みとして展開できるような戦略が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷軽減の社会的意義アピール 適切な担当部署へのアプローチ(日頃からのパートナーシップづくり) 好事例づくり
参加者(個人)募集	<ul style="list-style-type: none"> 参加者登録手続きのさらなる円滑化 より直接的な「通勤手段転換可能層」「自動車ユーザー」への働きかけ方法の工夫 登録者募集手続きに関する実施主体と事業者との役割分担明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所内コーディネーター的人材の育成と設置 社内セミナー、教育カリキュラムへの支援
実験方法など	<ul style="list-style-type: none"> 参加登録者と協力事業所との連携の明確化 TFPソフトウェアの将来的な取り扱いの明確化 多数の不達メールなど、自動化による弊害 交通行動が自己申告であることの弊害 短すぎる実験期間(十分な周知が困難) 	<ul style="list-style-type: none"> 実験ではない恒常的なシステムづくり 入力ミス等チェック機能などソフトウェアの作り込み ITを活用した交通行動データの収集と連動
実験実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 個人情報の取り扱い(最終的な責任所在の明確化) 交通事業者や公安関係者等とのより密接なパートナーシップ強化 	<ul style="list-style-type: none"> 外部セキュリティサーバの利用
実験の運営体制	<ul style="list-style-type: none"> 問合せに対する窓口機能充実の必要性 本格実施または実験規模が拡大した場合の管理体制強化 費用負担 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所担当者(事業所内コーディネーター)との共同実施や役割分担 NPOも含めた運営体制確立
広報	<ul style="list-style-type: none"> 参加事業所に対する「謝礼的」広報の充実 実験に関する(参加者以外の)一般市民など対外的なPRの不足 	<ul style="list-style-type: none"> フリーペーパー、タウン誌等との連携(身近な実験をアピール) マスコミとの連携
魅力付け・他施策や事業等との連携	<ul style="list-style-type: none"> より密接な公共交通利用促進策(バス運行サービスなど)やTDM施策、ITS(総合交通情報提供など)との連携 TFPによる成果と豊田市・岡崎市エコシールとの連携など参加者に対する還元サービスの充実と、そのための適切なポイント交換レートの設定 「遊び」的な要素の追加など、楽しむ・魅せる工夫(他の参加者との比較や情報交換、魅力あるWEB画面構成など) 	<ul style="list-style-type: none"> フリーペーパー、タウン誌等とのコラボレーション(身近な実験をアピール) 「エコ活動」をキーワードとした他団体や活動との連携 みちなびとよたポータルサイトとの完全連動

(2) 通勤交通マネジメントの今後の実施に向けた課題

『チャレンジECO通勤』実施後に、事業所や参加者（非参加者）に対して実施したアンケート調査等から、引き続き通勤交通マネジメントに取り組むうえで検討すべき課題を整理する。

特に、公的主体（自治体等）としては、下表に示す対応方向性（案）の実施に向け、十分に検討する必要があると考えられる。

表 通勤交通マネジメント実施上の課題と対応方向性

視点	課題・改良すべき点など	対応方向性（案）
事業者の考える課題	<ul style="list-style-type: none"> マイカー通勤抑制の必要性は理解しているが、従業員が前向きに取り組むかどうか（同意が得られるか）図りかねる マイカー通勤抑制策に対して、あるいは抑制を呼びかけた場合に、従業員の反対が予想される 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所担当者（事業所内コーディネーター）へのノウハウ等支援の充実 従業員に対する公的な顕彰制度の充実などによる、事業者側の協力要請支援
	<ul style="list-style-type: none"> 「通勤バスの導入や充実」は、事業所側の負担が大きく実施が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤マネジメントに関する各種補助事業活用 「やる気のある」事業者に対する積極的な支援
	<ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道の利便性向上を働きかけるにしても、いち事業所が単独で取り組んでも効果が期待できないし、通常業務に対しても負担がかかる 地域一体として公共交通利便性向上を働きかけることは必要だが、やり方がわからない 	<ul style="list-style-type: none"> 行政や交通事業者との定期的なコミュニケーション機会を確保 MMに関しては、WEBシステムの充実など支援ツール等の充実
従業員の考える課題	<ul style="list-style-type: none"> 環境のため公共交通を極力利用しようと思うが、公共交通の現状を考えると、現実的な交通手段としてマイカーを選ぶことになる 	<ul style="list-style-type: none"> 公的施策として公共交通サービスの充実と、交通事業者との連携
	<ul style="list-style-type: none"> 取り組みに関する情報が入りにくい、または入らなかった 	<ul style="list-style-type: none"> フリーペーパー、タウン誌、マスコミ等との連携 情報提供手段や時期の検討（常時情報が得られるWEB等の設置など）
	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤を事業所が奨励していない（または奨励していると思えない） エコ通勤に事業所から褒賞ができれば参加したい 	<ul style="list-style-type: none"> 事業所内での顕彰制度導入の働きかけ実施 「エコ事業所」の公的なPR促進など（事業所に対する顕彰の充実）
	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤を実践したいが、勤務形態がネック 	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤奨励日等の設定を事業所に働きかけ 相乗り等に関するマッチング実施を事業所に働きかけ
	<ul style="list-style-type: none"> パーク＆ライド駐車場が整備されるとともに、通勤費等で補助があればエコ通勤に参加したい 	<ul style="list-style-type: none"> パーク＆ライド駐車場の設置 通勤手当制度の見直しについて事業所に働きかけ

5 - 2 通勤交通マネジメントの展開に向けた施策提言

(1) 通勤交通マネジメント施策の方向性

今回の通勤交通マネジメントの社会実験から導き出された課題等や対応の方向性を踏まえ、今後、下記に示すような方向性（または複数の組み合わせ）で連携施策を展開することが考えられる。

方向性 1：公共交通利用促進策と連携したモビリティ・マネジメント

交通事業者などにより密接に連携し、モビリティ・マネジメントの実施にあたり、交通事業者にとっては公共交通の利用体験機会を提供しPRすること、参加者にとってはモビリティ・マネジメントへの参加に対するインセンティブを高めることによって、公共交通利用促進に対する実効性を高める。

< 連携施策例 >

- (a) 公共交通サービスの向上
 - ・愛知環状鉄道の複線化
 - ・名鉄三河線の連続立体交差化の推進
 - ・バス網の充実と運行サービス向上
- (b) 交通まちづくりの推進
 - ・駅前広場など交通結節点の整備
 - ・総合交通情報の提供

：事業主体となる機関 ：事業主体を支援する機関
 短期：概ね5年以内を目途 中長期：それ以上の時間を要する事業

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	自治体	事業所	交通事業者	短期	中長期
(a) 公共交通サービスの向上						
・愛知環状鉄道の複線化(新豊田～三河豊田の部分複線化)					→	
・名鉄三河線の連続立体交差化の推進					→	→
・バス網の充実と運行サービス向上					→	
(b) 交通まちづくりの推進						
・駅前広場など交通結節点の整備					→	→
・総合交通情報の提供					→	

方向性 2：都市交通施策（TDM施策）と連携したモビリティ・マネジメント

エリア全体を対象とした総合交通体系（公共交通と自動車やその他手段との適切な役割分担に基づく交通体系）の実現に向け、駐車場の適正利用、パーク＆ライド、パーク＆バスライド駐車場利用促進などといった自動車利用の適正化を促進する都市交通施策（TDM施策）と一体となって、モビリティ・マネジメントに取り組む。

< 連携施策例 >

- (a) ピーク平準化施策の推進
 - ・時差出勤、フレックスタイム
- (b) マルチモーダル施策の推進
 - ・パーク＆ライドの推進
 - ・相乗り促進
 - ・企業シャトルバス運行

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	自治体	事業所	交通事業者	短期	中長期
ピーク平準化施策						
・時差出勤、フレックスタイム					→	
マルチモーダル施策						
・利用促進 キャンペーン	新規駐車場の整備				→	
	商業施設駐車場の活用				→	
・相乗り促進					→	→
・企業シャトルバス					→	

方向性3：他の環境活動と連携したモビリティ・マネジメント

今回のモビリティ・マネジメントは、地球温暖化対策のための通勤交通におけるマイカー抑制を目的として、対象者を事業所従業員として実験的に実施したが、例えば、従業員に対しては、休日も含め、1日ごと、トリップごとでの転換拡大や従業員家族へ対象者の拡大など、全市的な活動とする事が考えられる。

その為、各種の地球温暖化対策や総合環境教育、商業施設でのレジ袋辞退行動などのエコ活動と連携して、モビリティ・マネジメントをさまざまな環境活動に位置づけ、環境改善の観点から市民・事業所・行政のパートナーシップを確立することにより、より発展的な施策へ展開する。

< 連携施策例 >

(a) 各種地球温暖化対策との連携

- ・ E S T 事業
- ・ 低公害車等の普及促進
- ・ 交通エコロジー教室

(b) 総合的な環境教育、環境学習事業との連携

- ・ 環境学習リーダー要請講座、出前講座
- ・ 環境家計簿（春日井市環境家計簿）

(c) 他のエコ活動との連携

- ・ 市民、事業所等との環境行動ネットワーク形成（岡崎市エコシール制度推進協議会、瀬戸市こどもエコクラブ、とよたエコライフ倶楽部など）
- ・ エコシール、エコポイントとの連携

事業名	関係機関				スケジュール	
	国	自治体	事業所	交通事業者	短期	中長期
(a) 各種地球温暖化対策との連携						
・ E S T 事業					→	
・ 低公害車等の普及促進					→	→
・ 交通エコロジー教室					→	
(b) 総合的な環境教育、環境学習事業との連携						
・ 環境学習リーダー要請講座、出前講座					→	
・ 環境家計簿					→	
(c) 他のエコ活動との連携						
・ 市民、事業所等による環境行動ネットワークの形成					→	
・ エコシール、エコポイントとの連携					→	

(2) 通勤交通マネジメント施策の推進体制の検討

通勤交通マネジメント施策の推進においては、以下の視点を踏まえることが望まれる。

事業者が通勤交通マネジメントに参加する「動機付け」の工夫

条例による規制などの「制度」を整備する、自動車通勤を容認することに伴う出費を認識する機会を「コミュニケーション」によって創出する、事業所の社会的貢献を認め「顕彰」する、等の工夫が必要である。

事業所の目標を具体化する「行動プラン」策定を誘導する工夫

「行動プラン」の策定を促すため、その策定を「義務づける」だけでなく、行動プラン策定に必要な種々の分析やコンサルティングを公的主体が「支援する」などの工夫が必要である。

行動プランを民間事業者実践していただくための「サポート」

各事業所が策定した「行動プラン」が「絵に描いた餅」にならないよう、公的主体は、行動プラン実行を金銭的・技術的・設備的にサポートする体制を整備することが必要である。

これを踏まえ、今後の継続に向けてより幅広い関係者が協力しながら、事業者がより主体的に取り組める体制づくり（下図参照）に取り組む。

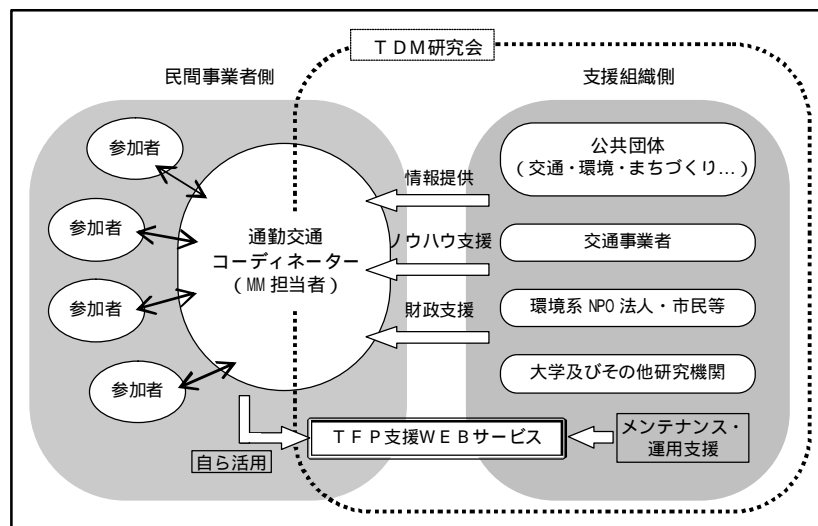


図 通勤交通マネジメント施策の推進体制（案）

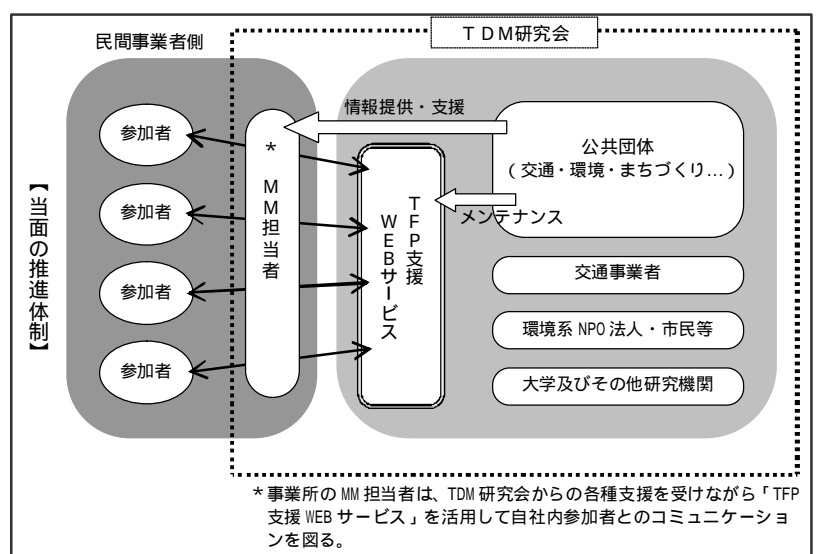
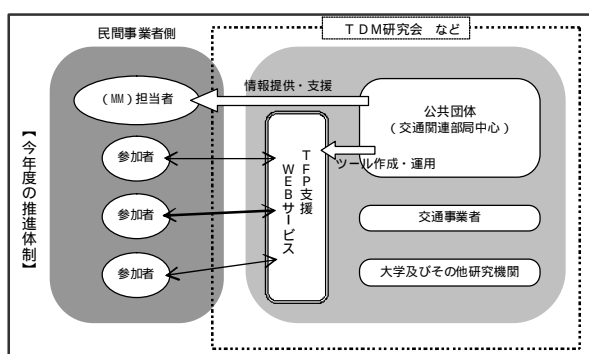


図 通勤交通マネジメント施策の当面の推進体制（案）

また、以下の支援方策についても併せて検討することが必要である。

他の顕彰制度との連携による職員レベルでの参加意欲促進

豊田市や岡崎においては、エコシール制度に対する市民の認知度も向上しつつあるとともに、名古屋市でも愛・地球博からの継続事業として、「EXPOエコマネー」が展開されており、エコ活動のネットワークが広がりつつあるといえる。

エコシール制度やさらにはエコポイントとの連携により、エコ活動意識を高めるとともに、それを通じて職員レベルでの参加意欲を促進することが必要である。

また他にも、事業所内顕彰の充実（社員福利厚生施設利用の優遇や割引等）、他のポイント制度との連携についてもあわせて検討することが必要である。

参加事業所に対する顕彰の充実

事業所が通勤交通マネジメント施策に取り組む動機のうち、社会的責任に配慮した事業所活動を志向する「公共的動機」を十分に受け止めて、広く社会に対して紹介するような取り組みを行うなど、参加事業所に対する顕彰の充実を図ることが考えられる。

広報支援ツール・コミュニケーションツールとなるWEBサービスの運用

事業所の通勤交通コーディネーター（モビリティ・マネジメント担当者）や、参加者ひとり一人が、いつでも知りたいときに情報を入手できるとともに、市民など不特定多数に情報発信するためのツールとして、『（仮称）通勤交通マネジメントWEBサービス』を開設し運用する。

WEBサービスについては、行政機関、市民（NPO）、学識経験者及び事業所などによる共同運営とし、通勤交通マネジメント促進のための恒久的な情報プラットフォームとして活用することが考えられる。