

4 - 3 TDM社会実験に伴う交通流の変化

4 - 3 - 1 交差点交通量の変化

(1) 調査内容

平常時（TDM社会実験前）と実験期間中の平日を対象に、交差点交通量を観測し、実験による影響を把握する。

表 4 - 13 交差点交通量観測日

調査日	天候	備考
平成17年11月9日(水)	晴れ	平常時
平成17年11月16日(水)	晴れ	TDM社会実験実施期間中

この調査では、調査対象交差点における方向別・車種別交通量を5分毎に計測するものとし、また、あわせて交差点交通量調査を実施する交差点について、指定した方向の交差点滞留長を車線別に5分毎に10m単位で計測する。交通量観測上の車種区分はナンバープレートによる。

車種	分類番号	備考
大型車	0・1・2・8・9	大型貨物・バス
小型車	3・4・5・6・7	軽乗用車・乗用車・(軽)小型貨物・小型貨物
二輪車	-	二輪車・原付

また、交差点交通量調査を実施する交差点について、指定した方向の交差点滞留長を車線別に5分毎に10m単位で計測する。

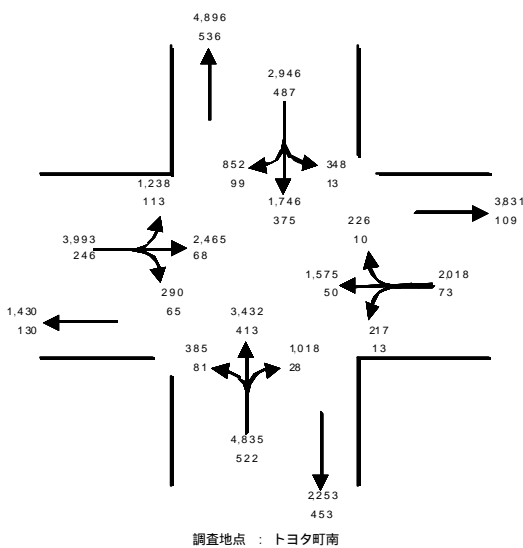
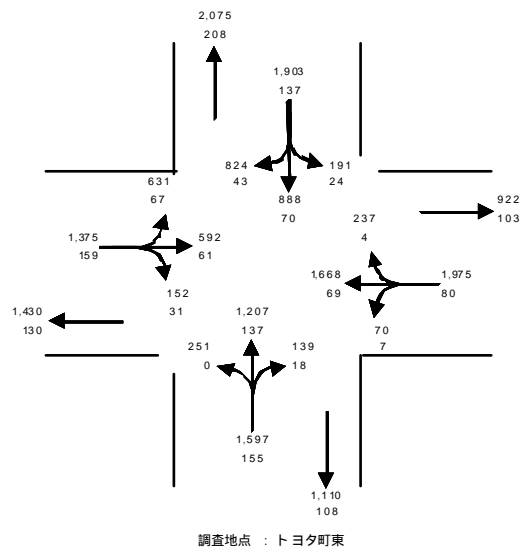
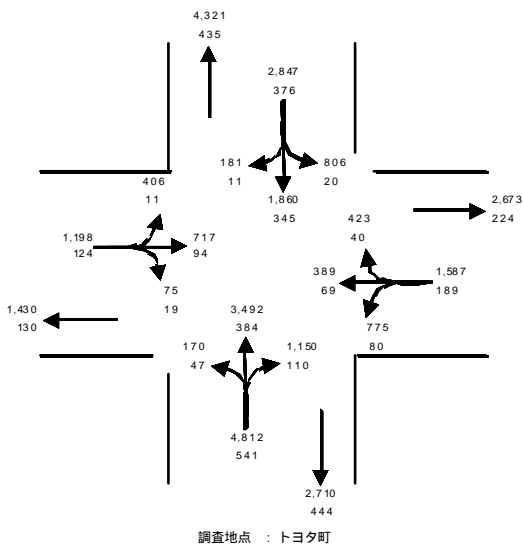
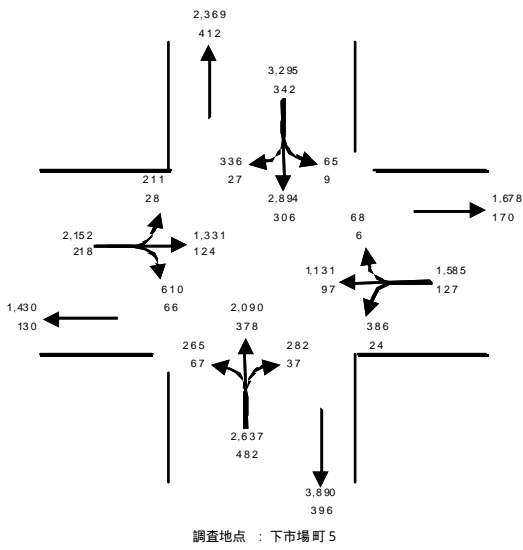
表 4 - 14 対象交差点

地点	交差点名称	備考
地点1	下市場町5	
地点2	トヨタ町	地下道(北・南側)
地点3	トヨタ町南	地下道(北側)
地点4	トヨタ町東	

図 4 - 45 調査対象交差点

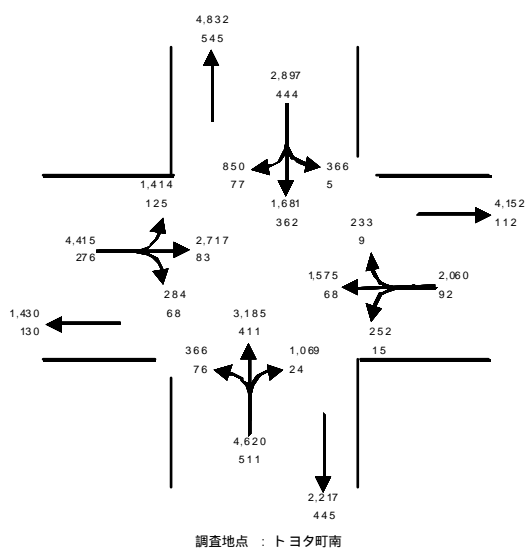
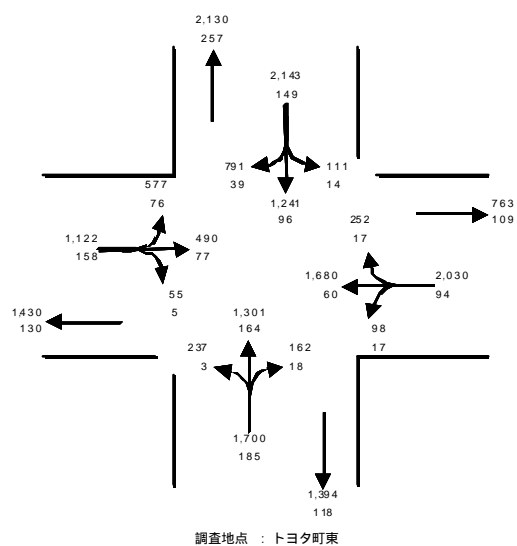
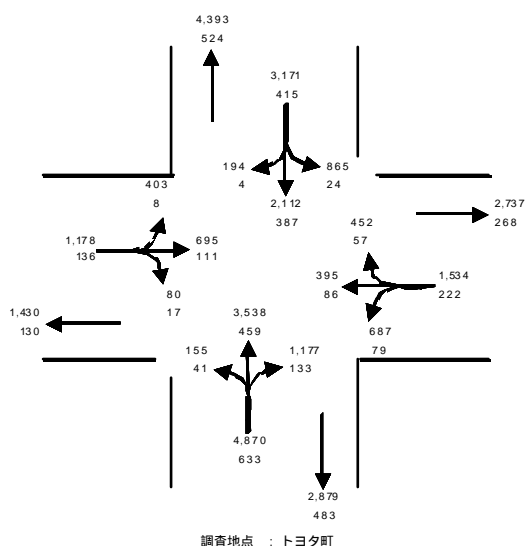
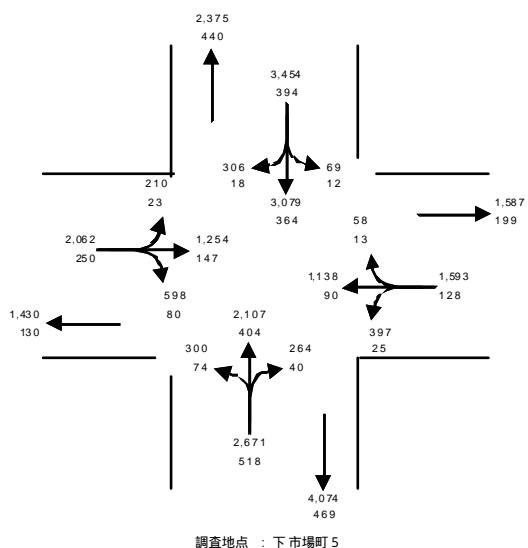


図 4 - 46 3 時間交差点方向別交通量 (11 月 9 日)



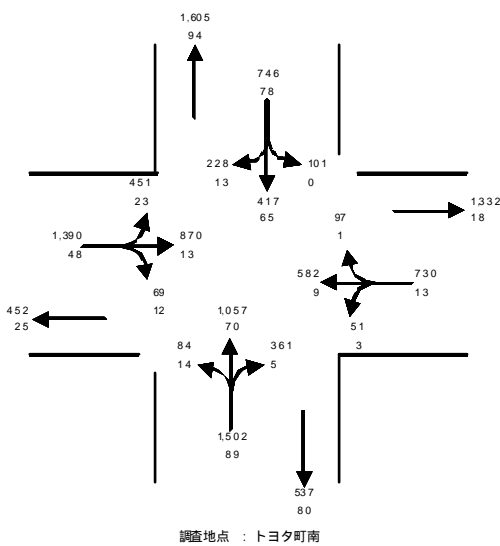
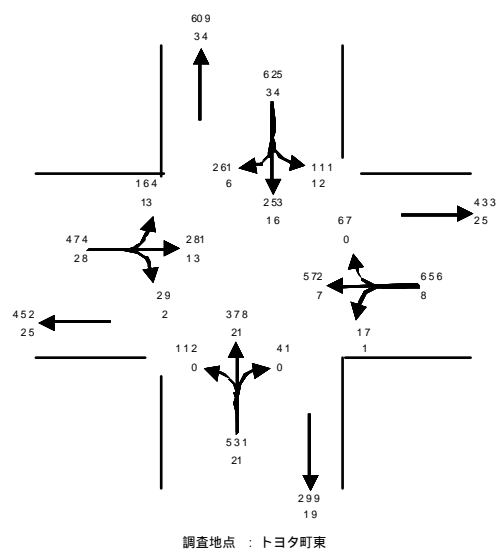
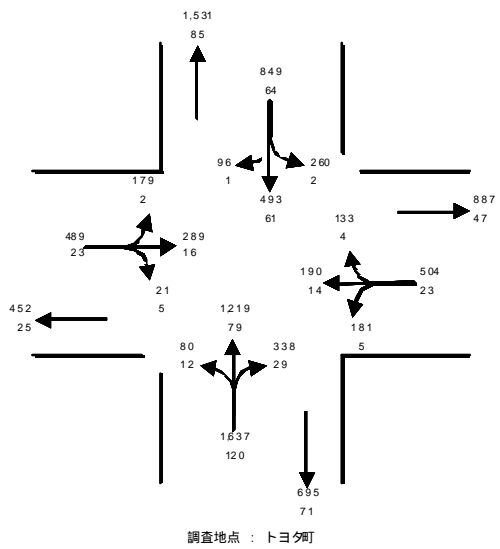
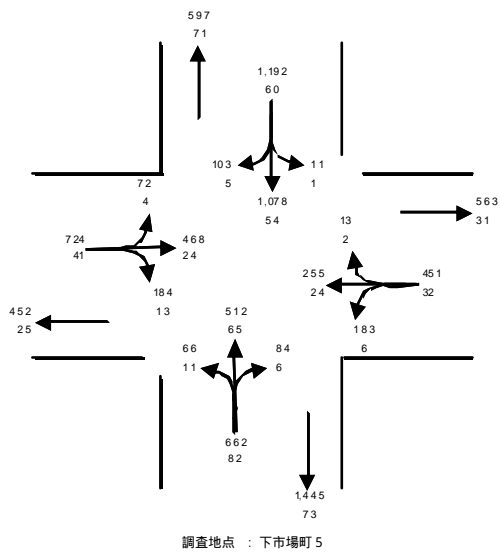
平成 17 年 11 月 9 日 (水)
 6 : 30 ~ 10 : 00
 上段 : 合 計
 下段 : 大型車

図4 - 47 3時間交差点方向別交通量(11月16日)



平成17年11月16日(水)
6:30 ~ 10:00
上段: 合計
下段: 大型車

図 4 - 48 ピーク時交差点方向別交通量 (11月9日)



平成17年11月9日(水)

【ピーク時間帯】

下市場町 5 : 7 : 30 ~ 8 : 30

トヨタ町 : 6 : 50 ~ 7 : 50

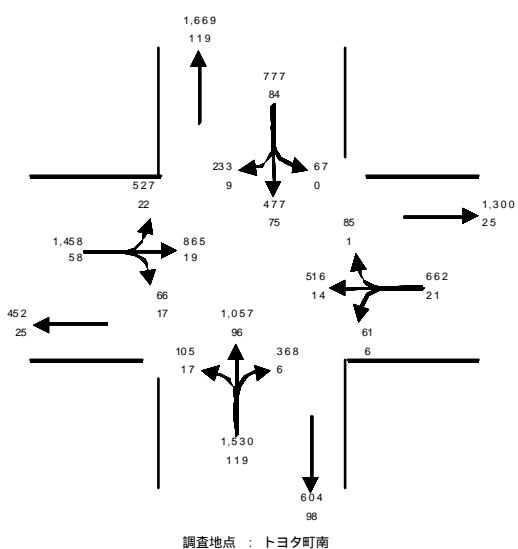
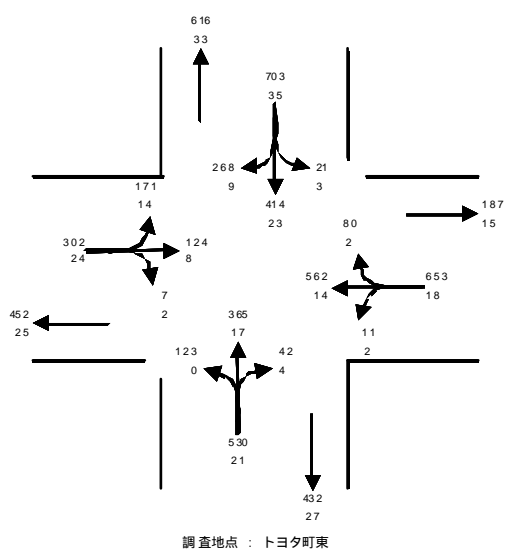
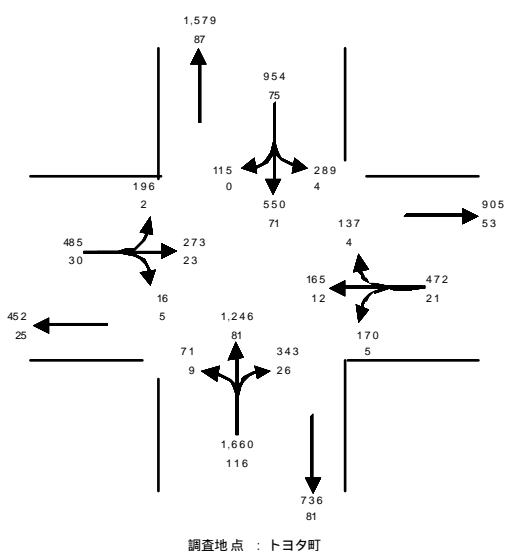
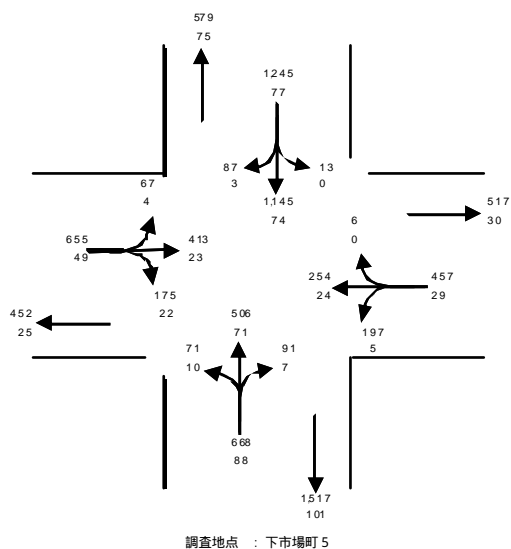
トヨタ町南 : 7 : 00 ~ 8 : 00

トヨタ町東 : 6 : 50 ~ 7 : 50

上段 : 合計

下段 : 大型車

図4-49 ピーク時交差点方向別交通量(11月16日)



平成17年11月16日(水)

【ピーク時間帯】

下市場町5 : 7:30~8:30
 トヨタ町 : 6:50~7:50
 トヨタ町南 : 6:50~7:50
 トヨタ町東 : 7:10~8:10

上段 : 合計
 下段 : 大型車

(3) 滞留長調査結果

調査対象交差点の滞留長を、方向別及び車線別に整理し、各方向の最大滞留長を示したものが下表である。

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4 - 15 滞留長の観測結果

下市場町5交差点
11月9日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	620	直進	7:55~8:00他
西側	370	右折	8:10~8:15
南側	220	直進	9:10~9:15
北側	600	直進	7:25~7:30



11月16日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	650	直進	7:50~7:55
西側	300	直進	8:35~8:40
南側	180	直進	9:05~9:10
北側	520	直進	7:30~7:35

トヨタ町交差点
11月9日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	110	直進	9:40~9:45
南側	180	直進	8:20~8:25
北側	140	直進	8:20~8:25



11月16日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	110	直進	7:20~7:25
南側	170	右折	8:30~8:35
北側	240	直進	8:20~8:25

トヨタ町南交差点
11月9日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	190	直進	7:20~7:25
西側	530	直進	8:20~8:25
南側	1,600	直進	7:50~8:00他
北側	270	右折	7:50~8:50



11月16日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	190	直進	7:40~7:45
西側	450	直進	8:15~8:20
南側	1,350	直進	8:15~8:20
北側	270	右折	7:35~9:05

トヨタ町東交差点
11月9日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	750	直進	8:20~8:25
西側	130	左折	9:45~9:50
南側	440	直進	7:40~7:45
北側	410	右折	8:00~8:05



11月16日(水)

	最大滞留長(m)	車線	時間帯
東側	550	直進	7:30~7:35
西側	130	左折	9:20~9:25
南側	580	直進	7:40~7:45他
北側	700	直進・右折	8:05~8:20

図4 - 50 下市場町5交差点の滞留長の推移（11月9日）

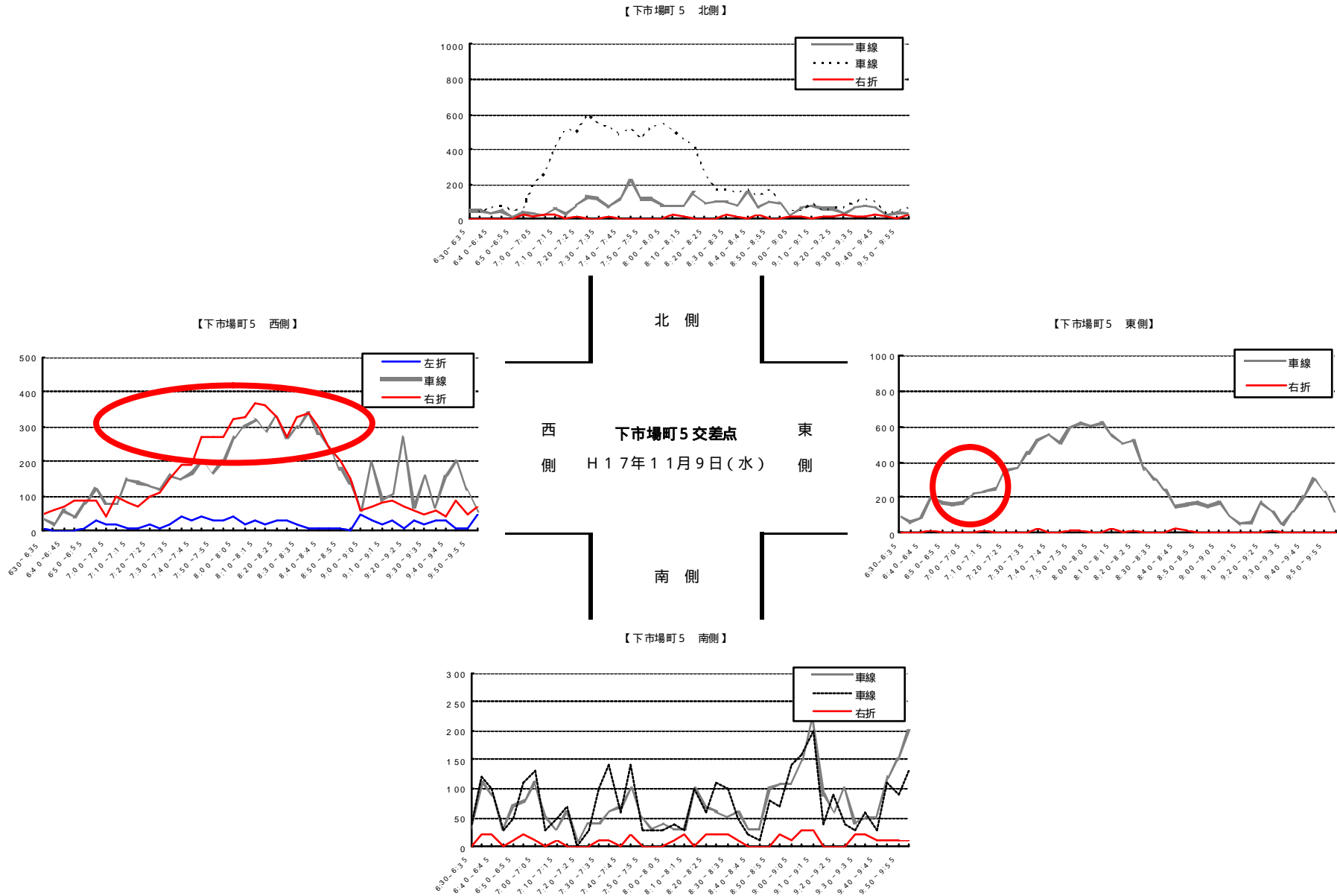


図4 - 51 下市場町5交差点の滞留長の推移 (11月16日)

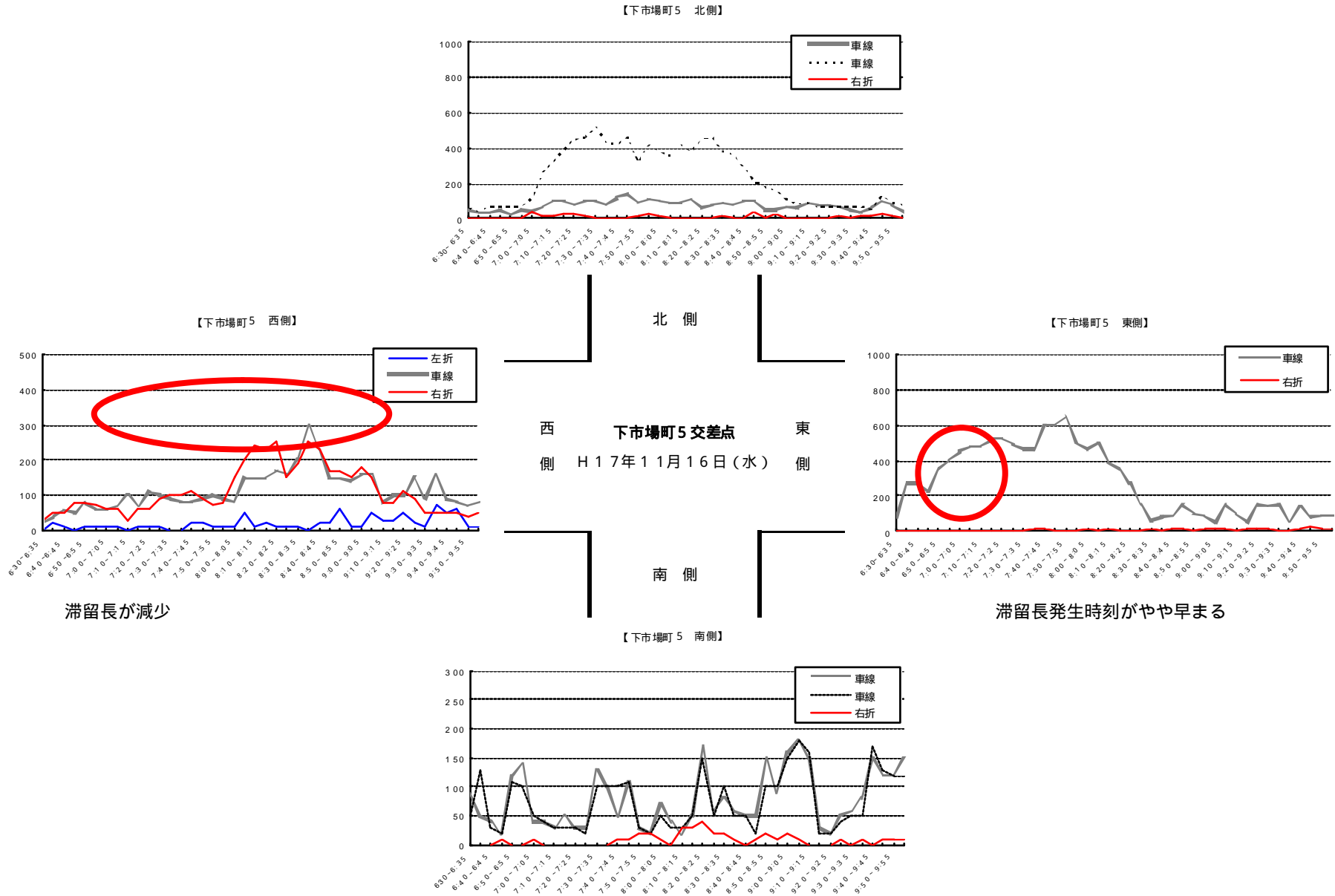


図4 - 52 トヨタ町交差点の滞留長の推移 (11月9日)

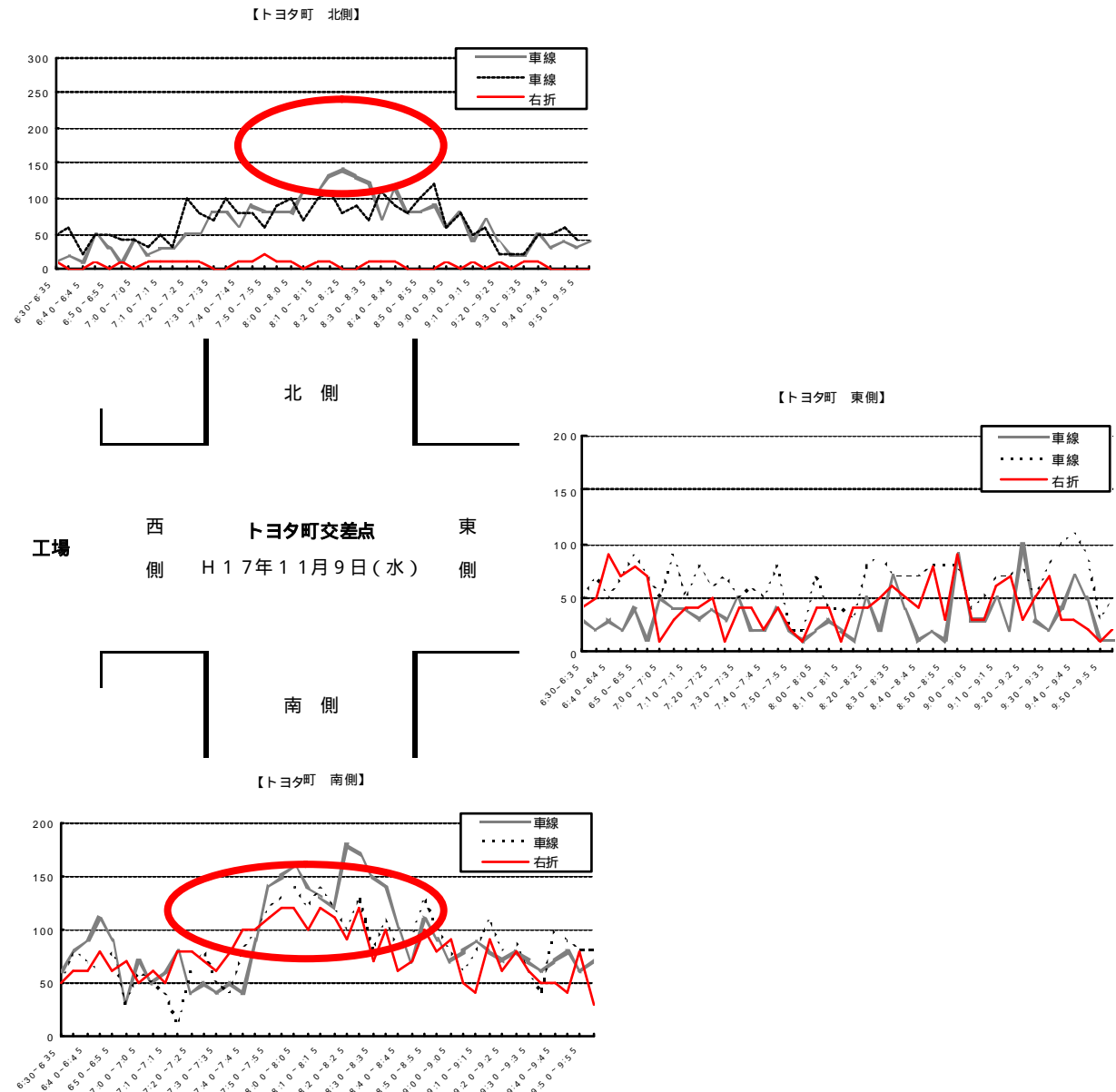


図4 - 53 トヨタ町交差点の滞留長の推移 (11月16日)

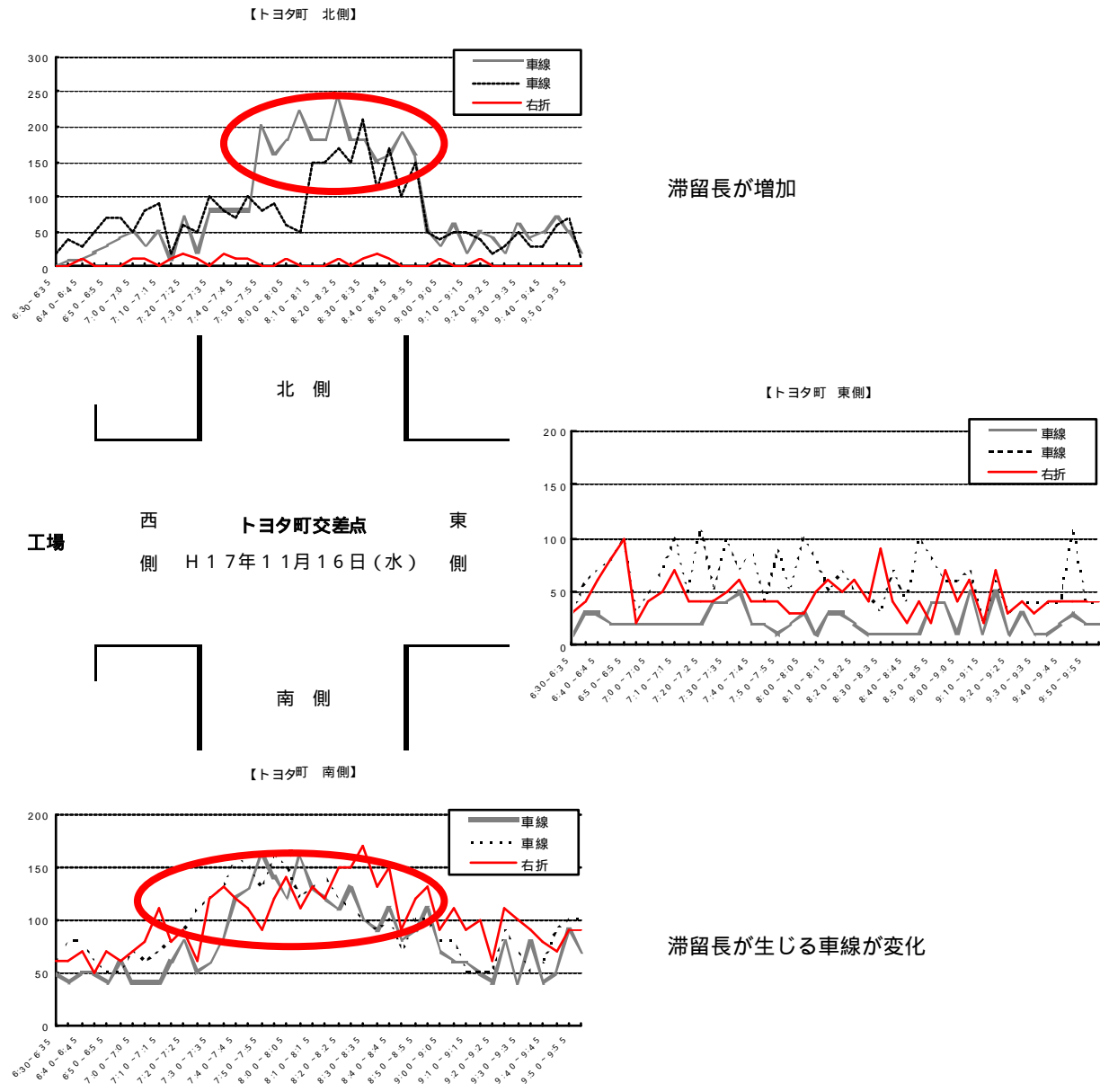


図4 - 54 トヨタ町南交差点の滞留長の推移 (11月9日)

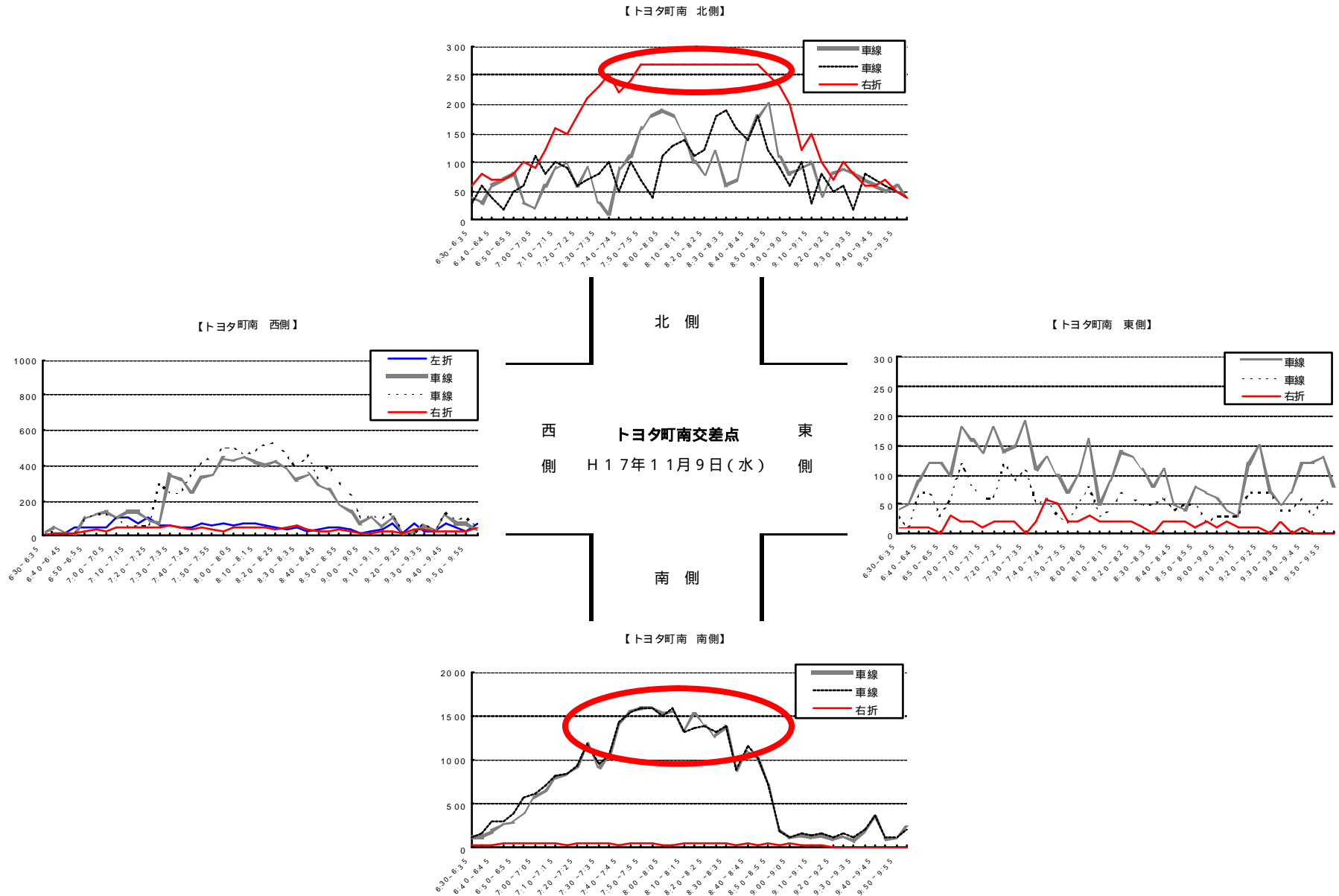


図 4 - 55 トヨタ町南交差点の滞留長の推移 (11月16日)

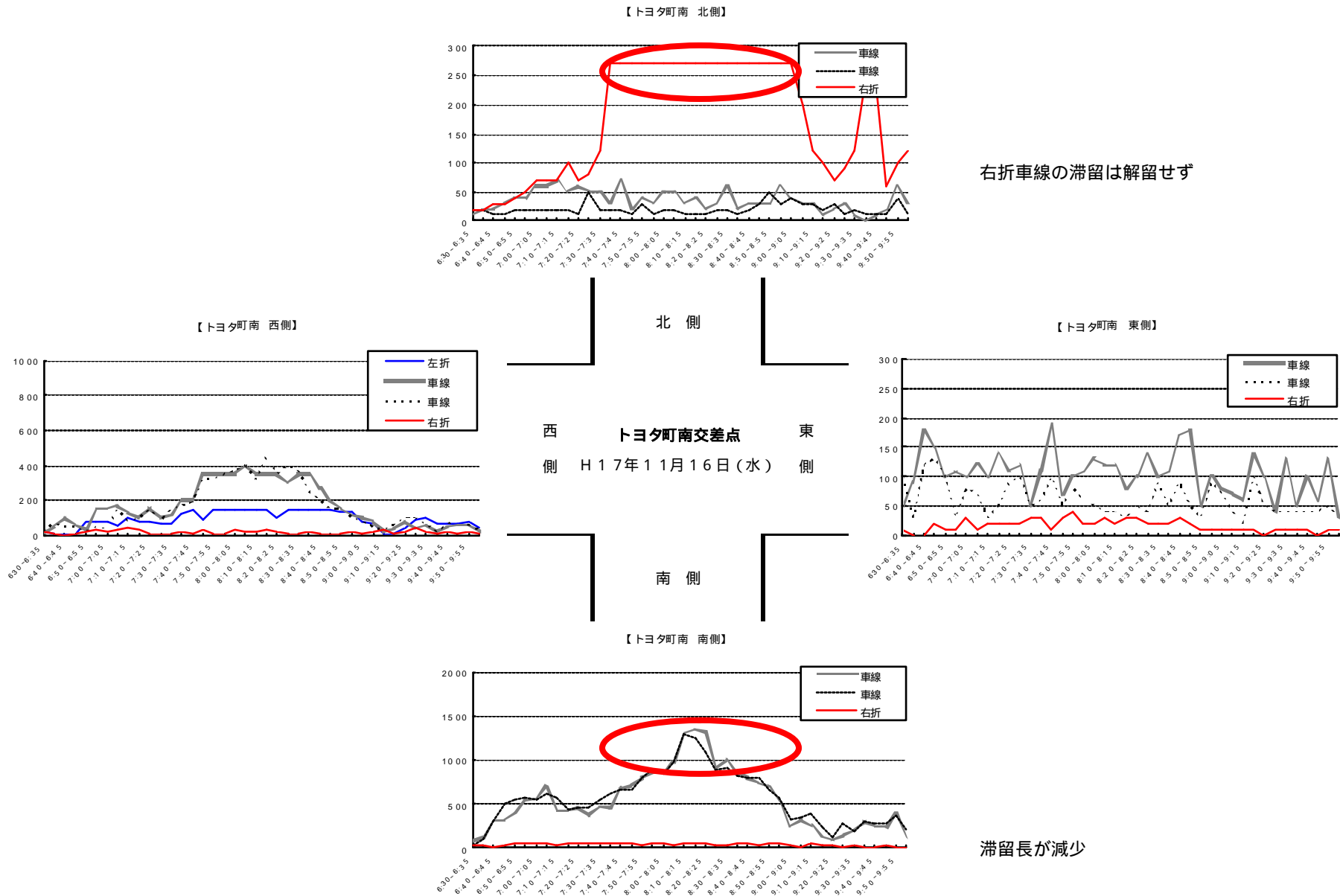


図4 - 56 トヨタ町東交差点の滞留長の推移（11月9日）

150

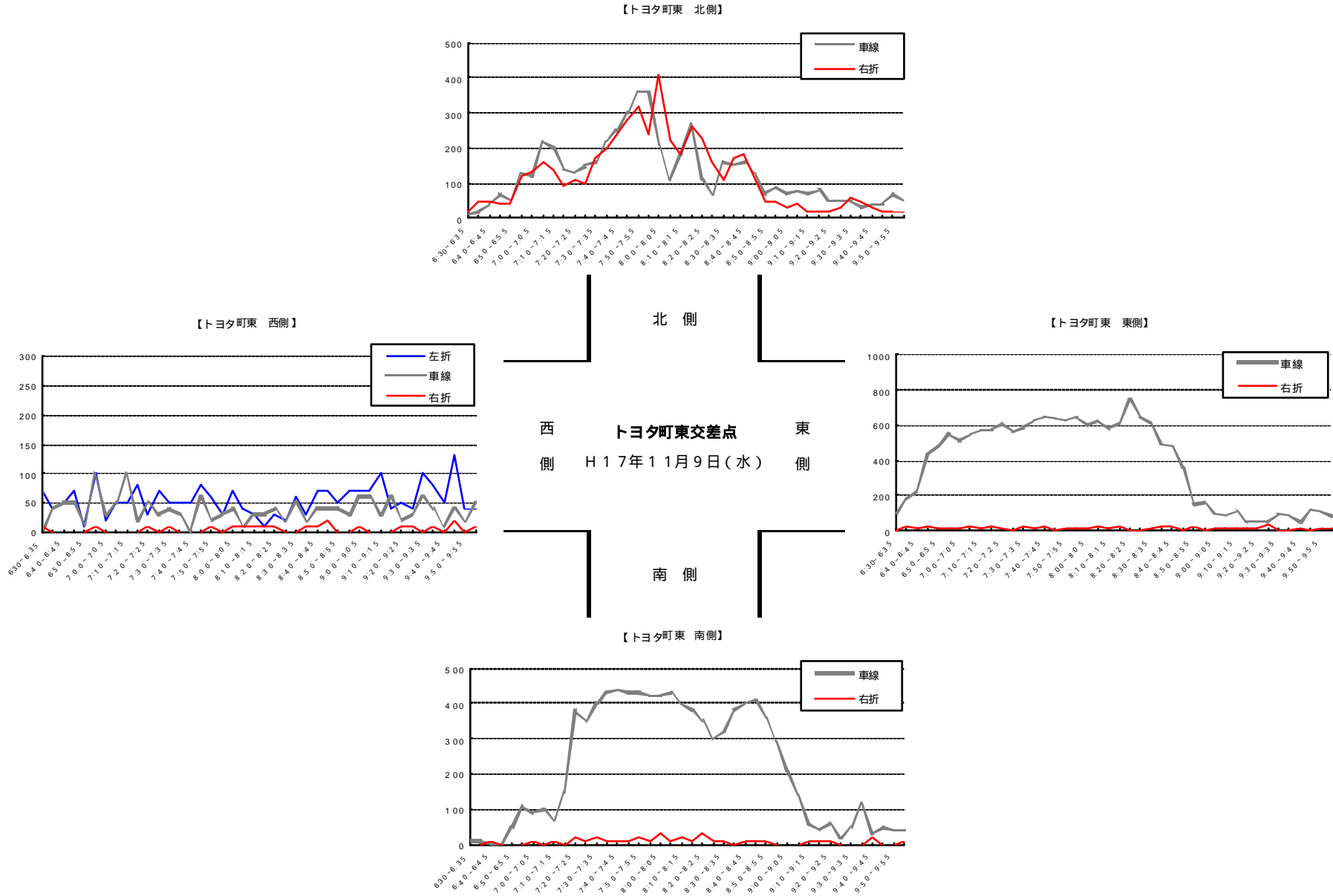
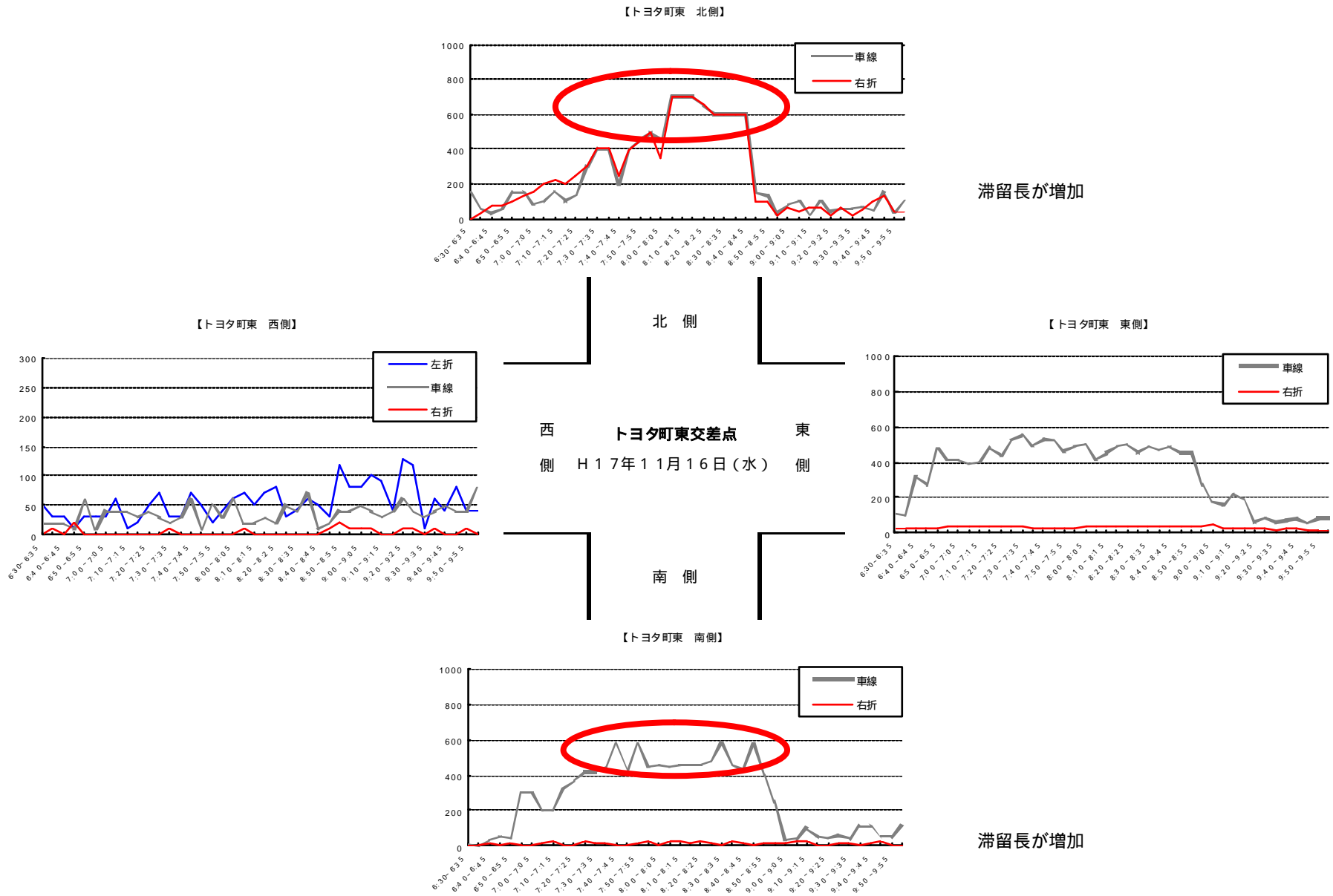


図 4 - 57 トヨタ町東交差点の滞留長の推移 (11月16日)



4 - 3 - 4 愛知環状鉄道の利用者数の状況

(1) 愛知環状鉄道利用者数

調査概要

チャレンジエコ通勤の実施日と平常時における愛知環状鉄道の主要駅における乗降客をカウントし、TDMの推進による利用状況の変化を調査した。

- ・調査日：平常時 10月25日(火)、実験時 11月16日(水)
- ・調査時間：6時～10時までの4時間

調査結果の概要

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。駅別でみると岡崎駅下り列車への乗車(122人増)、新豊田駅上り列車への乗車(459人増)、三河豊田駅上り列車からの降車(660人増)が多く、トヨタ自動車関連の従業員と考えられる。

図4 - 63 時間帯別利用者数の増減状況

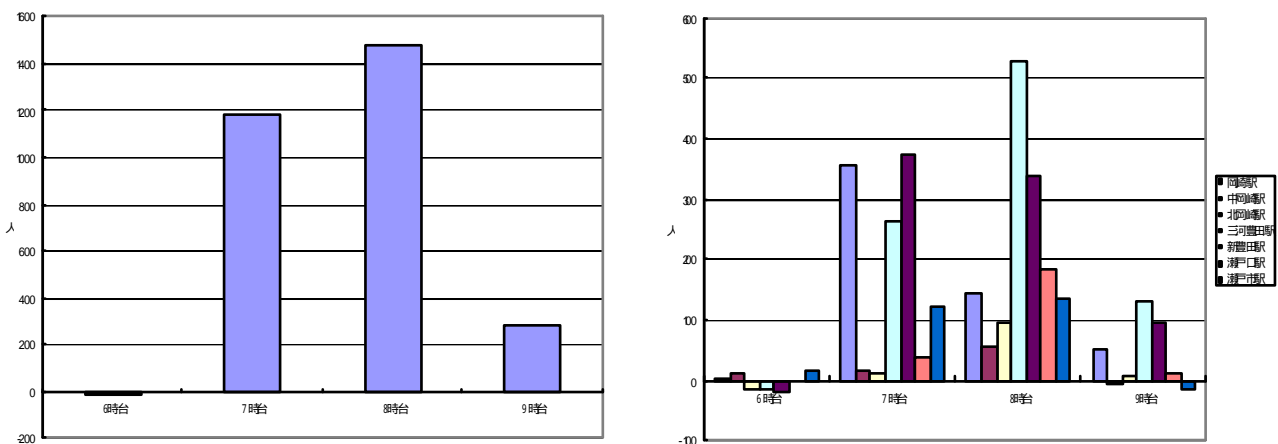
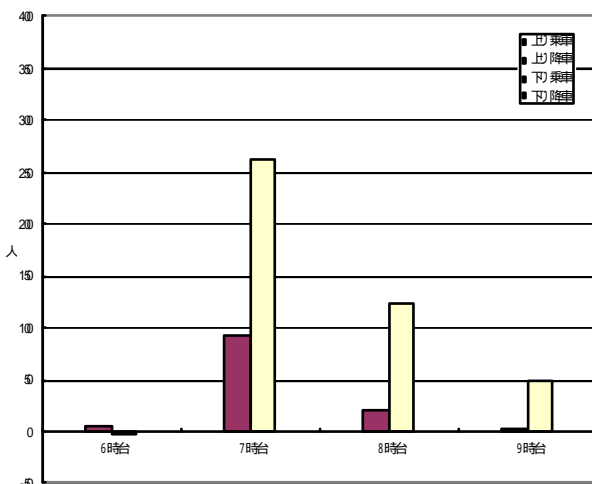


図4 - 64 駅別の時間帯別利用者数増減状況 (その1)

岡崎駅



中岡崎駅

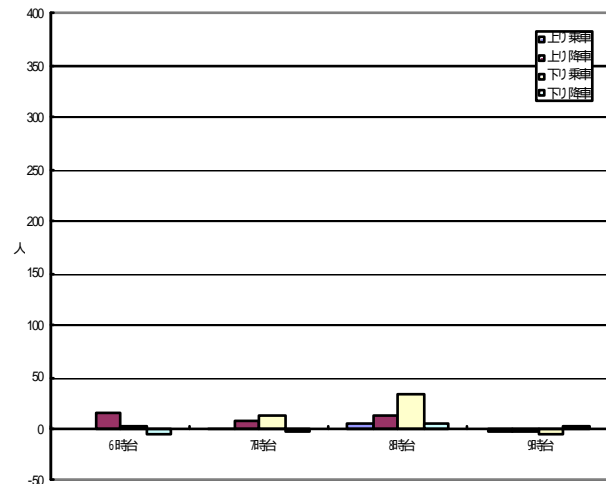
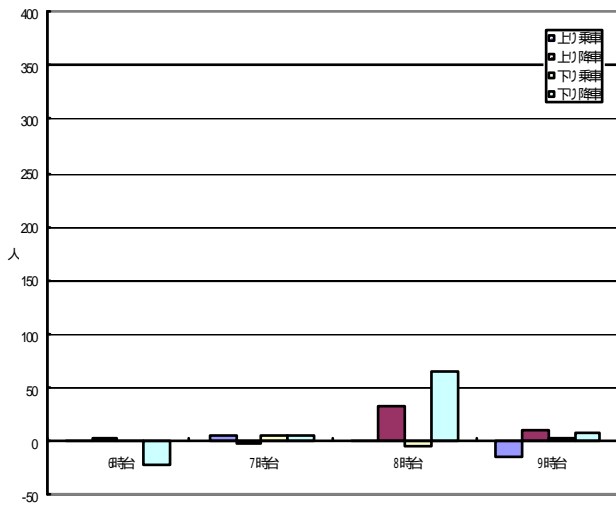
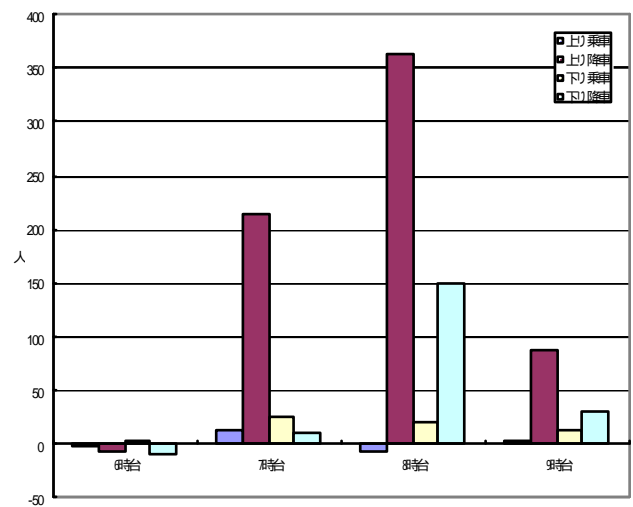


図4 - 65 駅別の時間帯別利用者数増減状況（その2）

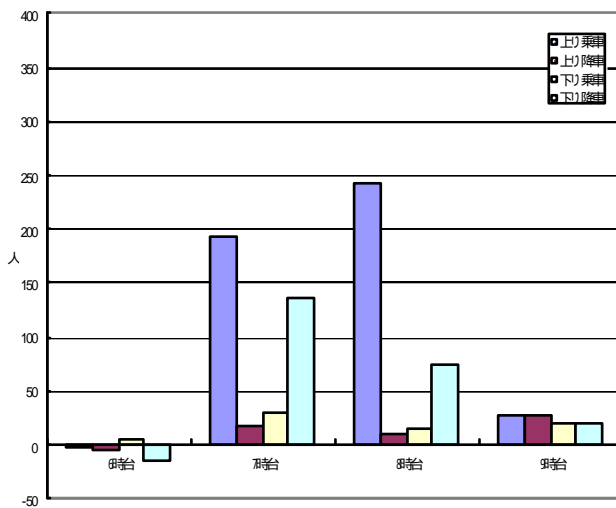
北岡崎駅



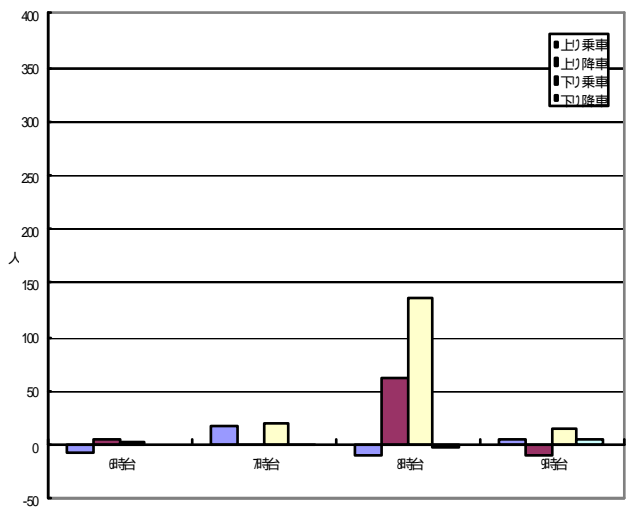
三河豊田駅



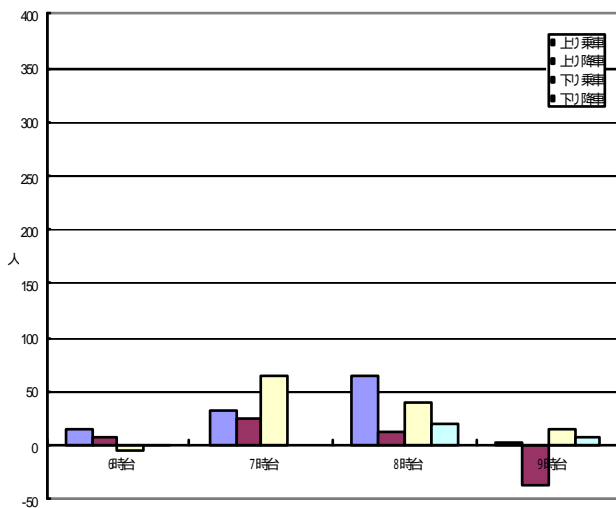
新豊田駅



瀬戸口駅



瀬戸市駅



(2) 名鉄利用者数

調査概要

チャレンジエコ通勤実施日と平常時における降客数データをもとに、TDMの推進による名古屋鉄道4駅の利用状況の変化を調査した。

- ・調査日：平常時 11月9日(水)、実験時 11月16日(水)
- ・調査時間：7時～11時までの4時間

調査結果の概要

名鉄若林駅・土橋駅・豊田市駅及び梅坪駅の利用者数（降客数）は、社会実験実施中で減少しており、駅別にみても、梅坪駅以外は減少した。

図4 - 66 時間帯別利用者数の増減状況

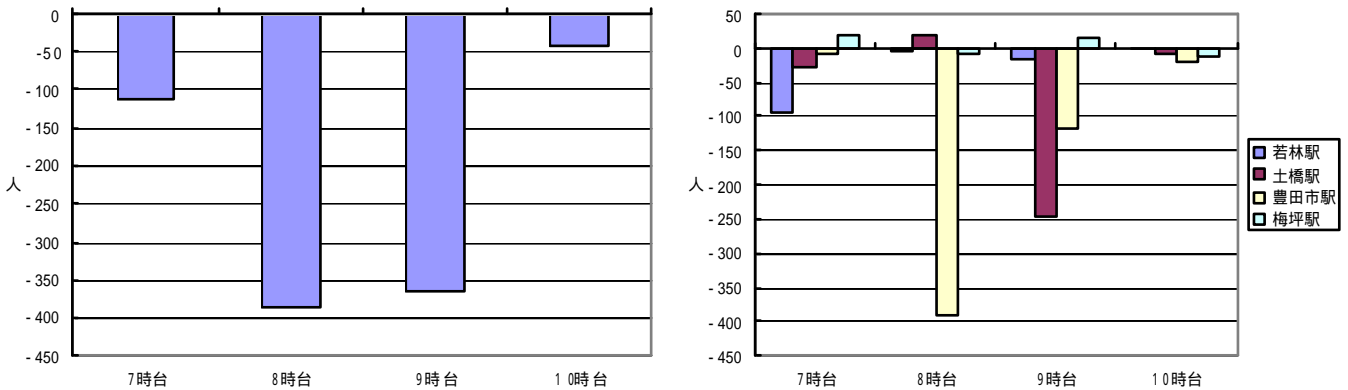
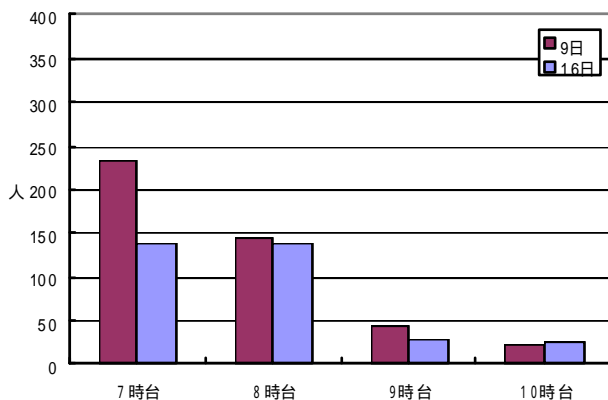
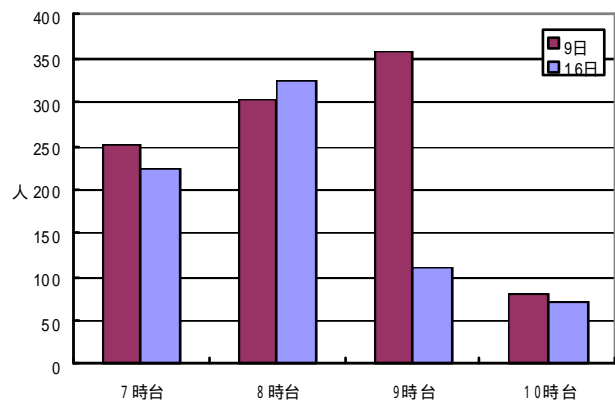


図4 - 67 駅別の時間帯別利用者数増減状況

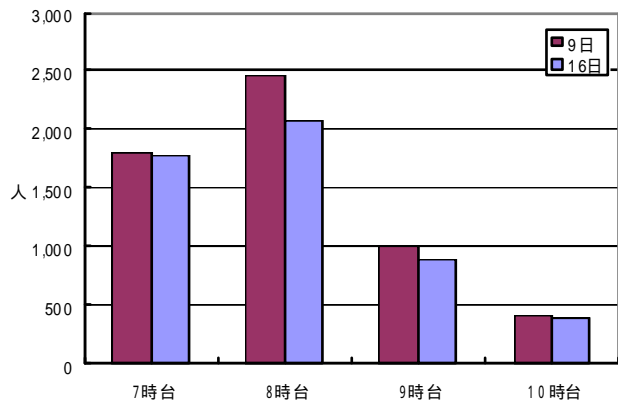
若林駅



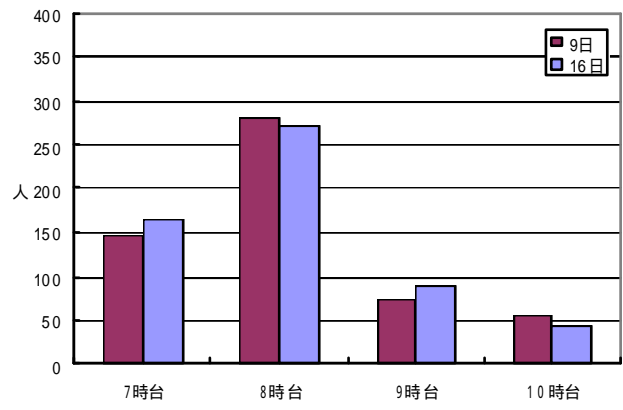
土橋駅



豊田市駅



梅坪駅



(3) 名鉄バス利用者数

調査概要

チャレンジエコ通勤実施日と平常時における降客数データをもとに、TDMの推進による名鉄バスの利用状況の変化を調査した。

- ・調査日：平常時 11月7日(月)～11日(金)、実験時 11月14日(月)～18日(金)
- ・調査データ：上記調査日のそれぞれ平均乗車数を整理
- ・調査時間：全日
- ・調査路線：「星が丘・豊田」「押草団地」「名商大」「知立団地」「岡崎・足助」「豊田市内」「豊田西市内」「豊田東市内」「豊田北市内」「藤岡」「矢並」「東山住宅」「九久平」「保見団地」及び「名古屋・豊田」の各路線

調査結果の概要

名鉄バス乗客数はTDM社会実験期間はやや減少しており、どの券種でも同じ傾向にある。また、曜日別の比較では、木曜日のみ実験中に乗客数が増加した。

図4-68 券種別の実験前・実験中平均乗客数の状況

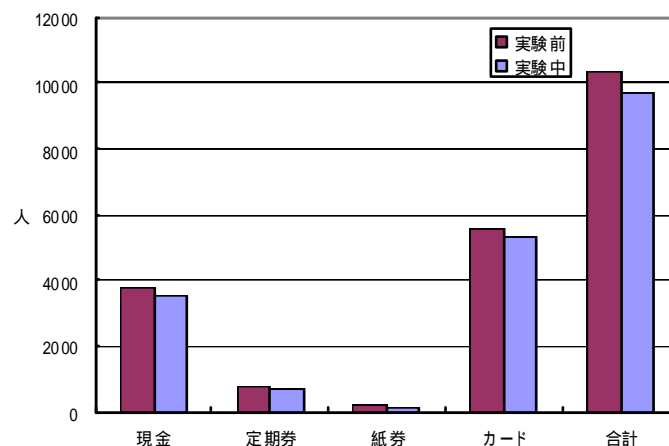
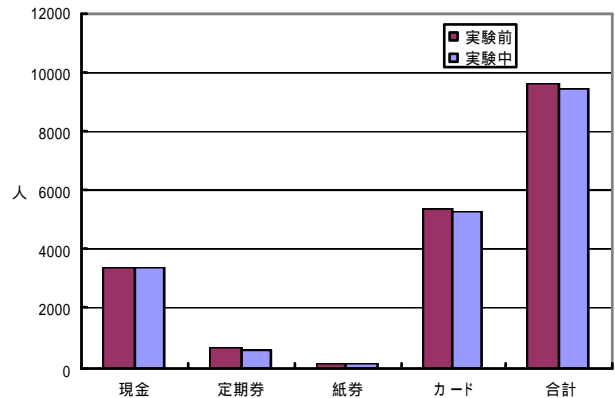
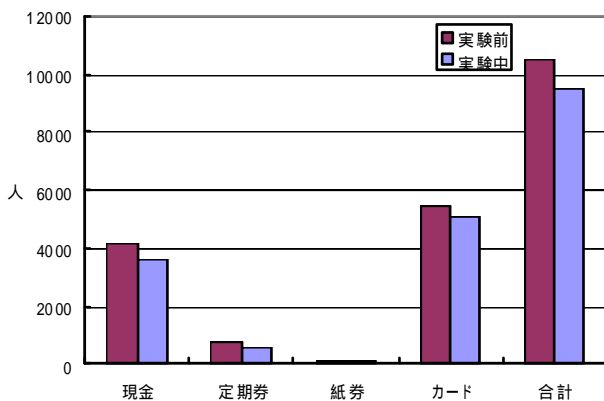


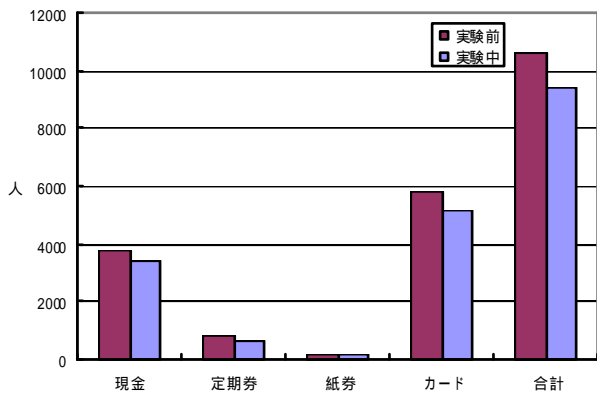
図4-69 曜日別の実験前・実験中乗客数の状況

月曜日

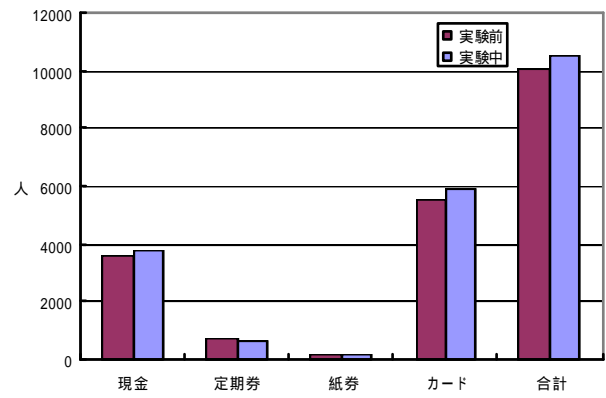
火曜日



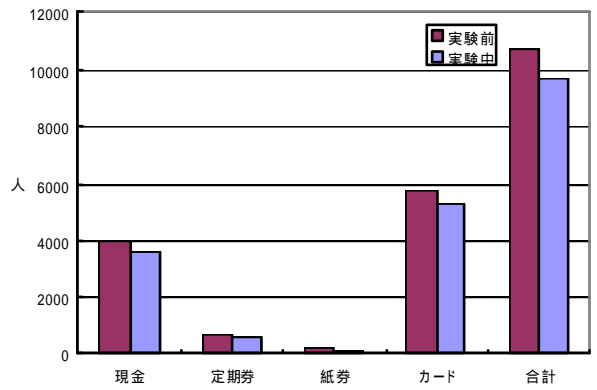
水曜日



木曜日



金曜日



4 - 3 - 5 その他のTDM社会実験関連データ

(1) 豊田市停車場線バス路線導入実験結果

チャレンジエコ通勤実施日において運行された無料バスについては、1日平均934名の乗車があり、また認知度の高まりに応じて利用者が増加した。

また、パーク&バスライド利用の受け皿として確保した東山臨時駐車場については、1日あたり10~20台の駐車台数が記録された。

図4 - 70 無料バス利用状況とアンケート結果(速報)

	11月14日 月	11月15日 火	11月16日 水	11月17日 木	11月18日 金	計	平均
豊田市行き	403	417	447	462	552	2,281	456
東山5行き	436	432	481	474	565	2,388	478
計	839	849	928	936	1,117	4,669	934

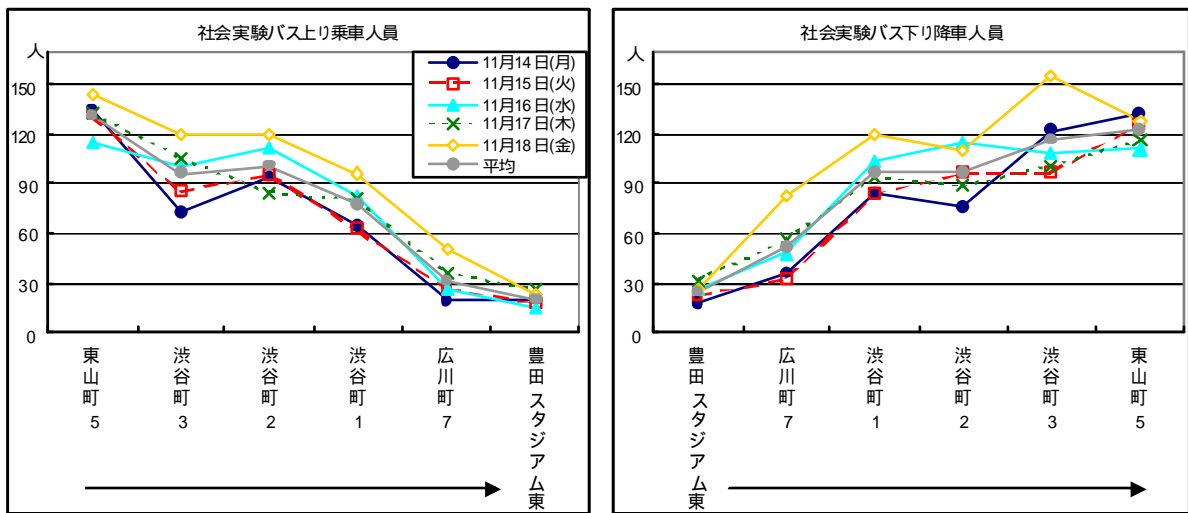
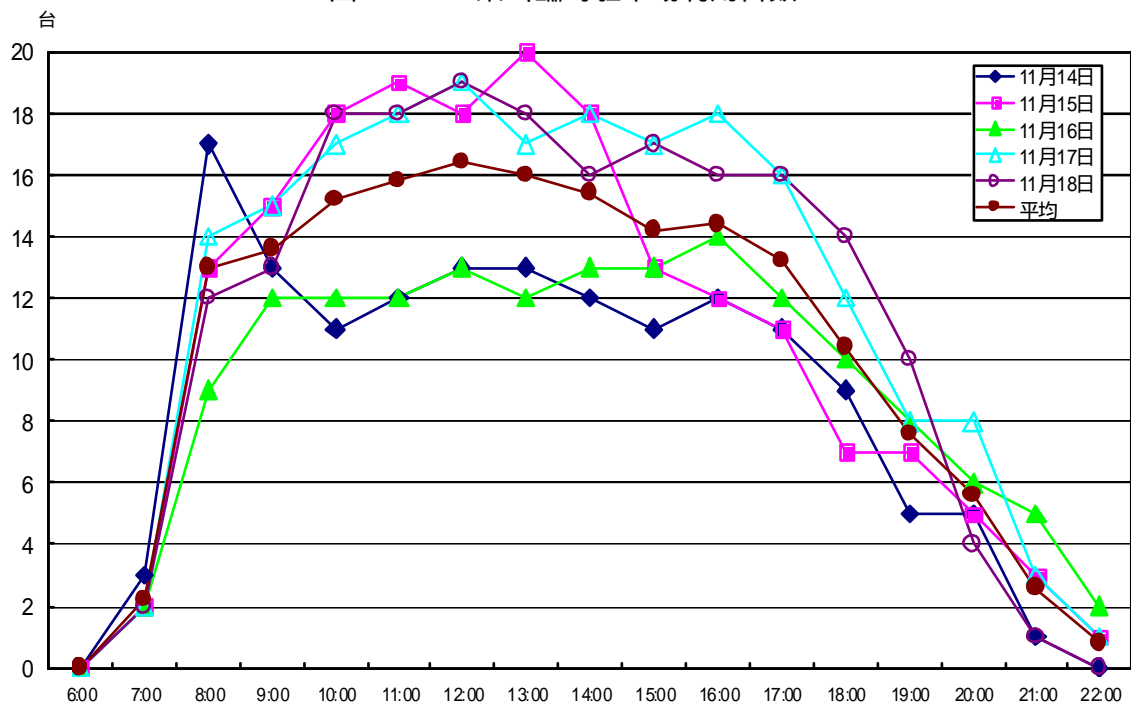
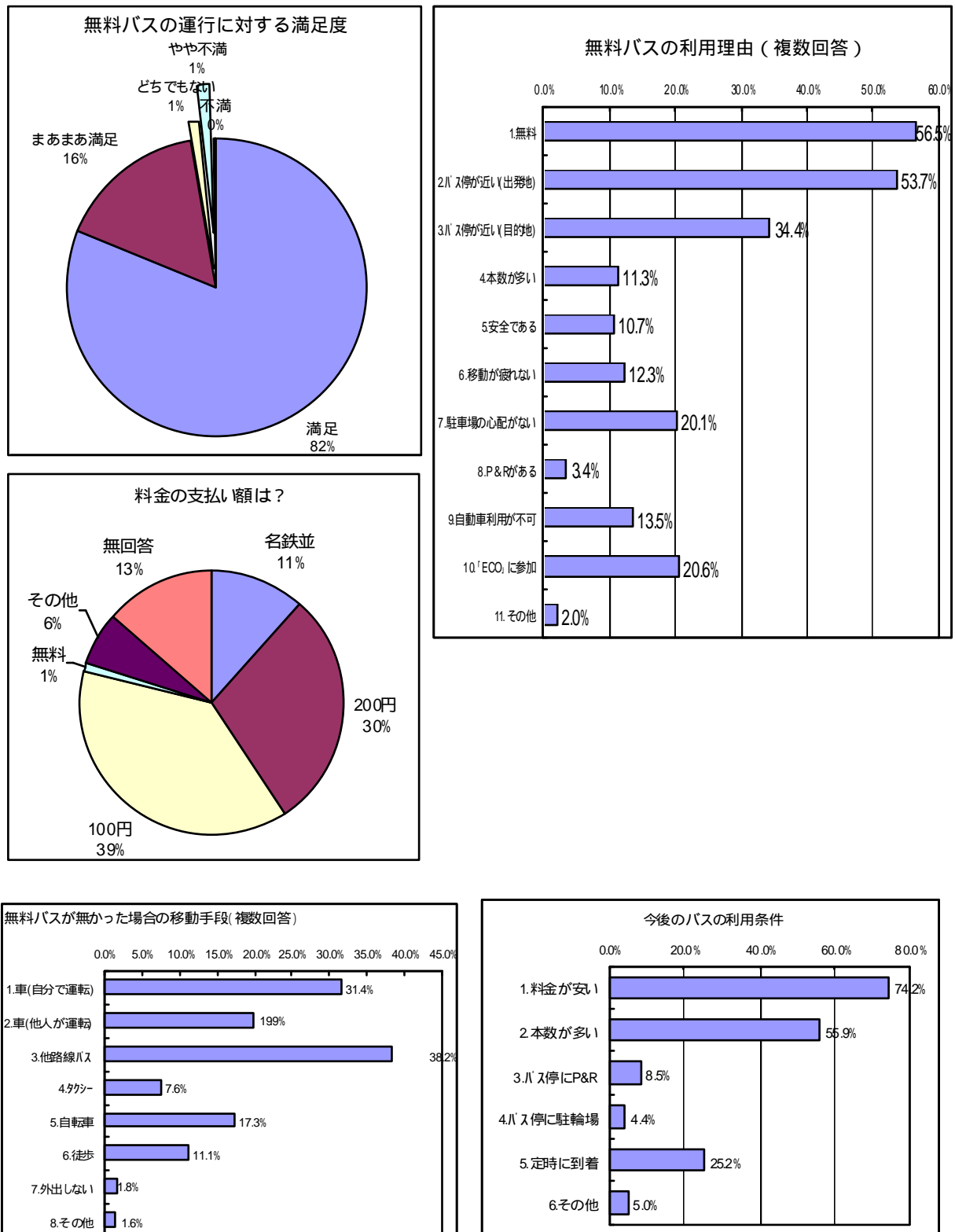


図4 - 71 東山臨時駐車場利用台数



また、バス利用者に対するアンケート結果より、無料運行したこと、バス停を新設したことで端末アクセスのサービス水準がある程度確保されたことが関係して、98%の利用者がバスに「満足」または「まあまあ満足」したことがわかる。

図4 - 72 利用者アンケート結果

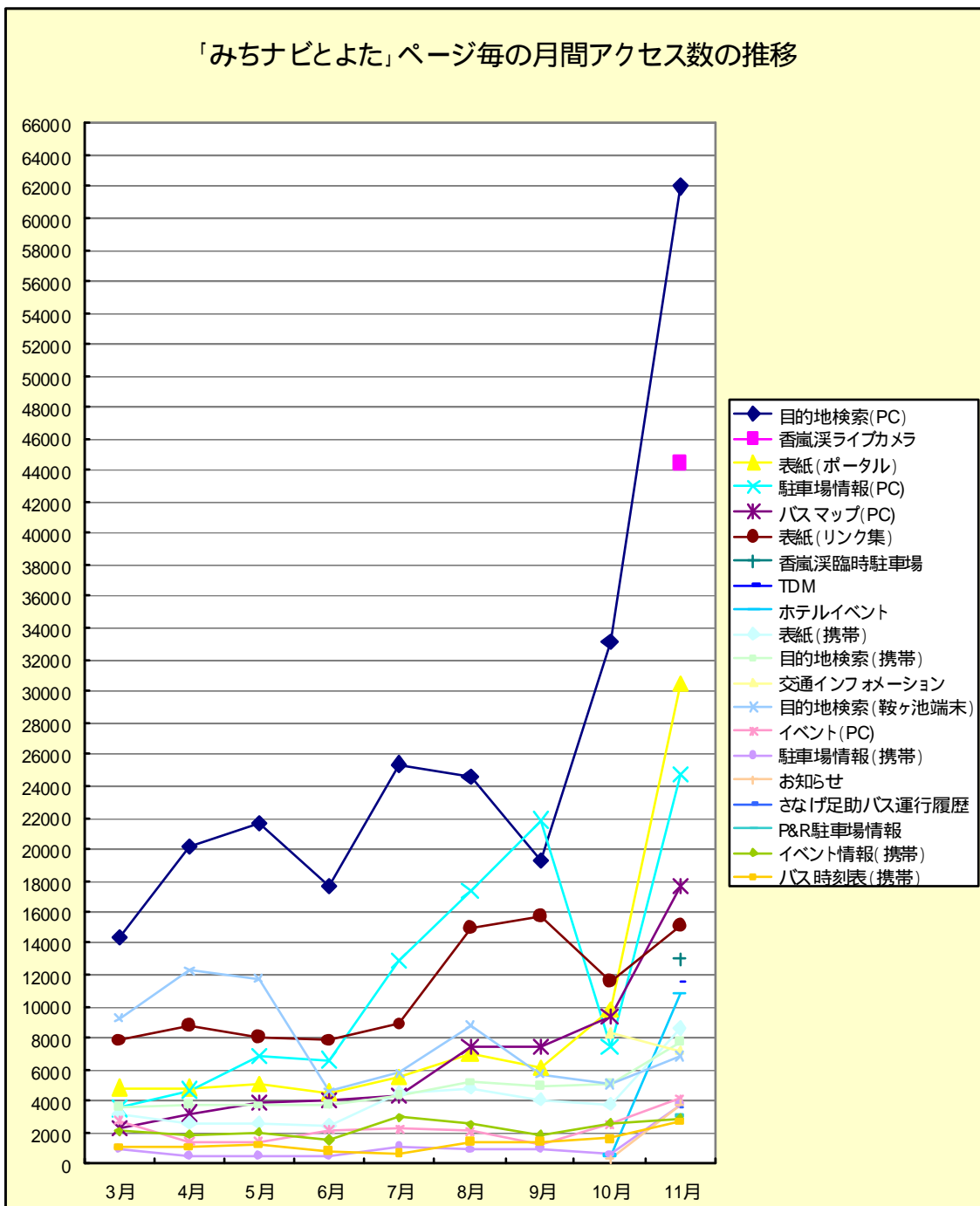


(2)「みちなびとよた」アクセス件数

チャレンジエコ通勤参加者に対するTDM支援ツールをコンテンツの1つとして準備した「みちなびとよた」ポータルサイトへのアクセス件数は、11月に入って大きく伸びている。ページ別にみると、香嵐渓などの観光情報とともに、「目的地検索」画面のアクセスが増大しており、参加者が「みちなびとよた」を活用し、公共交通による移動手段を検索したためと考えられる。

図4-73 「みちなびとよた」のアクセス件数の推移

	平成17年7月	8月	9月	10月	11月
アクセス件数	119,827	141,768	135,600	147,294	342,886
増加率	100	118	113	123	286



第5章 マイカー通勤転換に関する従業員・企業意識調査

5 - 1 意識調査の概要

企業における従業員のマイカー通勤転換に関する課題、方向性等について、社会実験参加企業へのインタビュー調査を実施し、TDM施策やTFPへの取り組みに関する意識の把握と分析を行う。

また、TDM社会実験への不参加者を特に抽出してアンケート調査を実施し、マイカー通勤やマイカーから他手段への転換施策、時差出勤等に関する意識調査を行い、傾向等を分析する。

調査概要は以下のとおりである。

表5 - 1 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> TDM社会実験に不参加の従業員 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)
配布部数	1部	20部(配布回収部数については企業側の自主性に委ねる)
配布方法	事務局より各企業担当者にアンケート用紙、依頼文、返信用封筒を送付(1月27日ごろ配布)	
記入期間	1/27(金)頃~2/8(水)頃	
回収方法	各企業担当者が記入の企業意識調査票、及び企業の担当者が回収した従業員意識調査票を、同封の封筒に入れ返送(2月10日期限)	

アンケート調査票は、TDM社会実験に先立って実施したアンケートに回答をいただいた事業所のうち、記入担当者または記入部局が明確になっている91事業所を対象に配布した。この結果、合計60事業所から回答(回収率66%)をいただき、また合計1,820部配布した従業員アンケート票については782部の回答(回収率43%)を得た。

図 5 - 1 「通勤手段の転換等に関する調査」

通勤手段の転換等に関する調査 (2)

豊田市TDM研究会
中部圏における通勤交通やが以外の推進による地球環境改善に関する検討会

このアンケートは、2005年に実施しましたアンケート「通勤手段の転換等に関する調査(事前アンケート)」にご回答いただきました事業所を対象として配布しております。
ご多忙中とは存じますが、ご回答のうえ、同封の返信用封筒にてお送り下さい。

それぞれの質問をよくお読みになった上で、□の欄には✓をつけてください。
()の中には数字を、には名称・理由等を具体的に記入ください。

質問 1 貴事業所に、次のような意識があると思いますか？

1) マイカー通勤抑制は 会社のイメージアップにつながる、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
2) マイカー通勤を抑制すると 通勤時の交通事故が減る、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
3) マイカー通勤を抑制すると 社会の運効が良くなる、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
4) マイカー通勤抑制は 経費節減(利益の向上)につながる、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
5) マイカー通勤抑制は 企業の社会的責任の一つである、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
6) マイカー通勤抑制は難しい、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う
7) 時差出勤を導入してみたい、 という意識が、貴事業所には.....	全然、ないと思う	どちらかと思う	どちらかと思う	とても、あると思う

質問 2 従業員のマイカー通勤を減らす工夫には、次のような対策が考えられます。それぞれについて、あなたのお考えをご記入ください。

<p>通勤バスの導入・充実 この対策では.....</p> <p>この対策の実施は 「難しい」と思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>なぜ難しいと 思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>貴事業所で、この対策を 「検討することはあり得る」 と思えますか？</p>	<p>□ 難しい □ 少し難しい □ 難しくない</p> <p>□ 費用がかかると 思われる □ 乗務員の不足 □ 従業員の反対が予想される □ その他</p>
<p>自転車通勤の奨励 この対策では.....</p> <p>この対策の実施は 「難しい」と思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>なぜ難しいと 思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>貴事業所で、この対策を 「検討することはあり得る」 と思えますか？</p>	<p>□ 難しい □ 少し難しい □ 難しくない</p> <p>↓ なぜ難しいか、お答えください</p> <p>□ 費用がかかると 思われる □ やり方がわからない □ 乗務員の不足 □ 従業員の反対が予想される □ その他</p>
<p>自動車通勤制限の見直し この対策では.....</p> <p>従業員が通勤にマイカーを 使用する際の許可基準を 見直し、マイカー利用を 抑制します。</p> <p>この対策の実施は 「難しい」と思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>なぜ難しいと 思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>貴事業所で、この対策を 「検討することはあり得る」 と思えますか？</p>	<p>□ 難しい □ 少し難しい □ 難しくない</p> <p>↓ なぜ難しいか、お答えください</p> <p>□ 費用がかかると 思われる □ やり方がわからない □ 乗務員の不足 □ 従業員の反対が予想される □ その他</p>
<p>通勤手当の見直し この対策では.....</p> <p>従業員に支給している 通勤手当の基準を見直し、 バス・電車等への転換を 促します。</p> <p>この対策の実施は 「難しい」と思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>なぜ難しいと 思いますが..... (おてはまるすべにてv)</p> <p>貴事業所で、この対策を 「検討することはあり得る」 と思えますか？</p>	<p>□ 難しい □ 少し難しい □ 難しくない</p> <p>↓ なぜ難しいか、お答えください</p> <p>□ 費用がかかると 思われる □ やり方がわからない □ 乗務員の不足 □ 従業員の反対が予想される □ その他</p>

図5-2 従業員対象「従業員アンケート（フォローアップ調査）」

従業員アンケート（フォローアップ調査）

通勤交通に関するアンケート調査にご協力ください！

豊田市では、地球温暖化問題に対応するため、マイカーでの通勤交通を控え、公共交通や徒歩・自転車等の環境にやさしい交通手段を活用したエコ通勤の実践を推奨しています。

このアンケートは、平成17年11月実施のTDM社会実験に参加いただけなかった方を中心に実施しています。是非ご協力を賜りたく、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

なお、アンケート用紙は2月8日（水）までに、ご記入のうえ社内ご担当者の方にお渡しくください。

豊田エリアWG事務局

あなた自身のことをお聞かせください

F1: 居住地 () 市・町 ()

F2: 性 (①男 ②女)

F3: 年齢 (①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代 ⑦70代～)

F4: 運転免許 (①あり ②なし)

F5: マイカー (①あり ②なし)

F6: 職種
 (①生産工程従事者 ②事務職 ③研究職従事者 ④販売従事者
 ⑤運輸・通信従事者 ⑥保安職従事者 ⑦管理職 ⑧パート
 ⑨その他 ())

F7: 通勤に要する時間 約 () 分
 (交通手段別に・・・鉄道 () 分、バス () 分、自動車 () 分、自転車 () 分、徒歩 () 分、その他 () 分)

Q1: 平成17年11月14日（月）～18日（金）の間、「マイカー通勤を控え、公共交通や徒歩・自転車等によるエコ通勤の持続運動とインターネットでのアンケート調査」を行いました。（次頁チラシ参照）

(1) この社会実験のことを知っていましたか。

知っていた 知らなかった

(2) に入ってください (2)に入ってください Q3に入ってください

地球のためにひとり一人ができること

チャレンジEco通勤

5日間の実験にチャレンジして、地球環境保全の第一歩を踏み出そう！

■ 実験期間：平成17年11月14日（月）～18日（金）
 ■ 実験内容：自家用車で通勤している方々にエコ通勤を実践していただき、朝夕ピークの自動車交通量を削減し、交通渋滞の緩和とCO₂排出量の削減を図ります。

マイカーでご通勤のあなたのご協力、ご参加をお願いします!!

こんな方法が「エコ通勤」

■ 車庫間交通手段を充実して車庫間
 マイカー通勤から徒歩や自転車、鉄道、バスなど、通勤費用の小さい交通手段による通勤に変更！
 通勤距離が長い場合は、マイカーと徒歩を組み合わせてもOK!!

■ 車庫間の通勤距離を短くして車庫間
 どうしてもマイカーでなければ通勤できない人は、通勤距離を少し短くして通勤！
 通勤距離を短くすることで通勤時間が短縮でき、CO₂排出量が削減されます。

■ 実験期間中、エコ通勤にチャレンジしてください。
 ■ 実験に参加いただける方はインターネットで事前登録をお願いします。
 ■ 実験期間中のあなたのCO₂削減量に応じて、加算で賞品に使える「エコシール」をプレゼント!!

参加登録はこちらへアクセス!
<http://michinavitoyota.jp/tdm/>

詳しくは、調査にご参加下さい。

【実施主体・お問い合わせ先】
 ■ 豊田市TDM研究会（事務局：豊田市都市交通研究科、TEL: 0565-81-7543 E-Mail: tdm@city.toyota.jp）
 ■ 豊田交通まちづくり協議会（事務局：交通課、TEL: 0565-34-9003 E-Mail: koudo@city.toyota.jp）
 ■ 中津川における道路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

「チャレンジEco通勤」実験の手順

まずは、「チャレンジEco通勤」ウェブサイトへアクセス
<http://michinavitoyota.jp/tdm/>

チャレンジEco通勤参加登録
 ・ID/パスワードを決めて、メールアドレスを登録します。
 ・現在の通勤方法を登録します。

エコ通勤プランを立てましょう
 ・みなさんがそれぞれ実践可能な「エコ通勤」を考えて頂きます。
 ・公共交通機関に関する情報は、「みちなびとよた」を利用

5日間のエコ通勤実験にチャレンジ!
 ・11月14日～18日の5日間で、みなさんがそれぞれ計画したエコ通勤を実践してみましょう!

エコ通勤実践の励みは?
 ・みなさんがエコ通勤を実践したことと、どんな効果があらわれたか?、実験参加のご感想など、お聞かせ下さい。

さあ、これから本番です!
 ・この丸、あなたのエコ通勤は? 毎日続ける? たまに通勤?
 ・それぞれ、ひとり一人の「できること」から一歩ずつ・・・

「みちなびとよた」ホームページ
<http://michinavitoyota.jp/>
 で、豊田市駅前（外環状）より外環にある駅周辺の駐車場、料金、乗車状況、乗客先などの情報を提供します。
 バック・アンド・フォワードに誘導して下さい。

(2) 社会実験には参加しましたが、

- インターネットに参加登録し、エコ通勤も実践した → (3)へ
- インターネットに参加登録したが、エコ通勤は実践しなかった → (4)へ
- インターネットの参加登録も、エコ通勤の実践もなかった
- その他 ()

(3) 「参加登録したが、エコ通勤は実践しなかった」を選んだ方のお答えください。

その理由は何ですか。(該当するものをすべて選んでください)

- 仕事の関係で急遽エコ通勤が実践できなくなりました
- 天気や気候が悪く、エコ通勤を実践するのが面倒になりました
- 何となく、エコ通勤を実践するのが面倒になりました
- やらうと思いつつ、すっかり忘れていた
- 登録後、エコ通勤を実践しなくてはいけないことを知らなかった
- その他 ()

(4) 「参加登録も、エコ通勤の実践もなかった」を選んだ方のお答えください。

その理由は何ですか。(該当するものをすべて選んでください)

- エコ通勤への参加のお断りがあり、「急」だったので、参加できなかった
- ホームページ、又はチラシを見たが、同のことなのかさっぱりわからなかった
- インターネットやメールが使用できる職場環境でないため、参加できなかった
- 職場から「是非実践に協力すること」の指示を受けていなかった
- 「マイカー通勤」が「環境問題に悪い」とは思わないので、参加しなかった
- そもそも環境問題に興味がないため、全くやる気がしなかった
- やらうと思いつつ、すっかり忘れていた
- その他 ()

Q3：次回、「環境」と「通勤交通」を考慮する実験を行うとしたら、どんな点が改良されたら「参加」して頂けますか。(該当するものをすべて選んでください)

- 実験参加に関する広報のやり方を変える
 - 十分の「広報期間」をもって従業員に広報するべき
 - 行政職員等が直接、エコ通勤運動の趣旨や実験内容について、参加者に説明すべき
 - もっとわかりやすいハンドレット等の広報資料を配布するべき
 - その他 ()
- 実験の方法を変える
 - インターネットやメールによるアンケートをやめ、紙に印刷して配布する
 - 11月14日～11月18日の実験期間の設定が短すぎるので、もっと長くする
 - その他 ()
- 通勤バスなどの代替「公共交通手段」をちゃんと確保する
- いずれにせよ参加しない。
- その他 ()

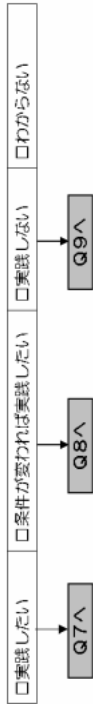
Q4：「環境のために公共交通機関等を利用しよう」とする取り組みは大事だと思いますか？

- 思う 思わない
- その他 (具体的に)

Q5：あなたの会社は、公共交通機関等での通勤を奨励していますか？

- はい いいえ

Q6：あなたはマイカー通勤を控え、公共交通や徒歩・自転車等による「エコ通勤」を実践しようと思えますか？



Q7：Q6で「実践したい」と答えた方は、以下の2問にお答えください。

(1) どの程度の頻度で実践しようと思えますか？

- ほぼ毎日 週に2～3回 週に1回程度
- 何かがあったとき (具体的に)

(2) 具体的にマイカーから他のどのような通勤手段への変更が考えられますか？

- 路線バス 鉄道 バイク・原付 自転車 時差出勤
- 企業送迎バス 徒歩 同僚との乗り合い その他 ()

Q8：Q6で「条件が変われば実践したい」と答えた方にお伺いします。具体的にどのような条件が変われば利用しますか？(該当するものをすべて選んでください)

- 交通の条件
 - マイカーよりも通勤費用が安くなる 自宅・会社の近くにバス停ができる
 - 鉄道・バスの運行情報が気軽に入手できる 鉄道・バスの運行便数が増える
 - マイカーを仕事で利用する必要がなくなる バスが遅れずに運行されるようになる
 - 通勤経路の近くにパーク・アンド・ライド駐車場 (無料) ができる
 - その他 ()
- 会社側の条件
 - 早朝勤務・深夜勤務・残業がなくなる 徒歩や自転車に通勤手当が支給される
 - パーク・アンド・ライドの駐車場に金銭的な補助が支給される
 - ECO通勤に対して「賞賛制度」がある 時差出勤が認められる
 - その他 ()
- その他の条件
 - ()

Q9：Q6で「実感しない」と答えたりとお伺いします。それはなぜですか？
(該当するものすべてを選んでください)

- 鉄道・バスの運行本数が少ない
- 通勤時間が大幅に増加した
- 金銭的に負担が増えた
- 渋滞でバスがよく遅れる
- 身体的に負担が増えた
- 仕事でマイカーを使うから
- 勤務時間が深夜（早朝）であるため、そもそも鉄道・バスを利用できない
- その他（ ）

Q10：「環境」と「通勤交通」について、今現在のあなたの意見を聞かせてください。
(該当するものすべてを選んでください)

- 環境のためには、「マイカー通勤」はよくないと思う
- 環境のために、公共交通機関等を使って通勤するように努力するべきだと思う
- 環境問題は重要だし、通勤交通との関係も理解しているが、マイカー通勤しか方法がない
- 環境問題は重要だし、通勤交通との関係も理解しているが、自分一人くらいなら大丈夫
- 環境問題は重要だが、通勤交通とは関係ないものだと思う
- 環境問題そのものに興味がない
- その他（ ）

※公共交通機関等：鉄道、バス、自転車、徒歩のこと

Q11：あなたは普段から環境にやさしいことをしていますか？

- はい
- いいえ

↓
具体的にどんなことですか？（該当するものすべてを選んでください）

- 冷房や暖房の室温設定を控えている
- 電気使用を抑える工夫をしている
- ごみの減量化やごみのリサイクルの工夫をしている
- 水道水の節約を工夫している
- ガスの節約の工夫をしている
- エコ商品を買うように努力している
- レジ袋をもらわないようにしている
- その他（ ）

Q12：その他ご自由にどうぞ

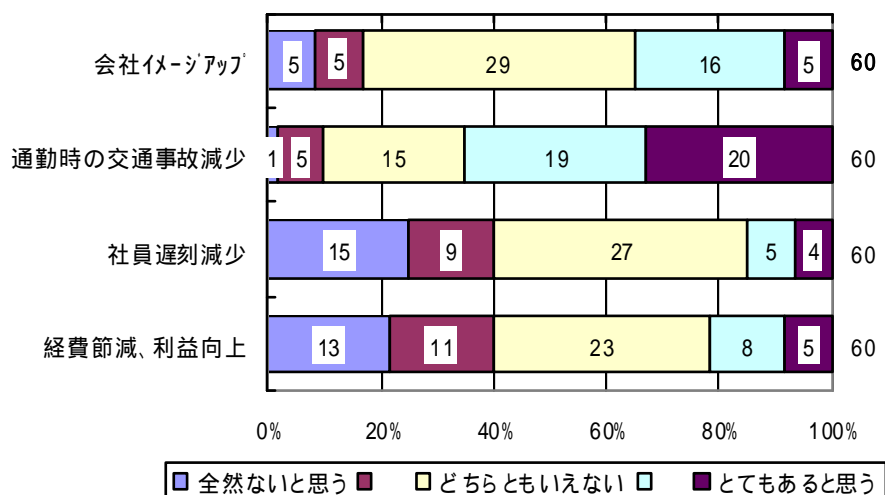
以上です。ご協力ありがとうございました。

5 - 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

マイカー通勤を抑制することが、企業にとってどのようなメリットをもたらすかを、「イメージアップ」「通勤時の交通事故減少」「社員の遅刻減少」及び「経費節減（利益向上）」の4点で比較すると、「交通事故減少」が最も多く、次いで「イメージアップ」となった。

図5 - 3 マイカー通勤抑制によるメリットの認識



また、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5 - 4 マイカー通勤抑制に対する先入観

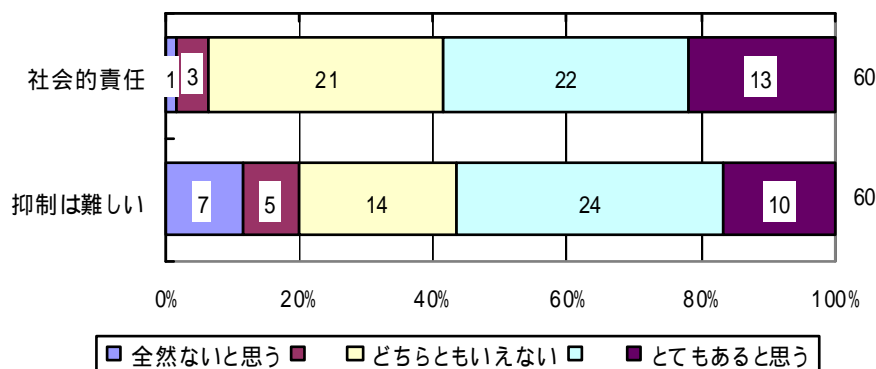
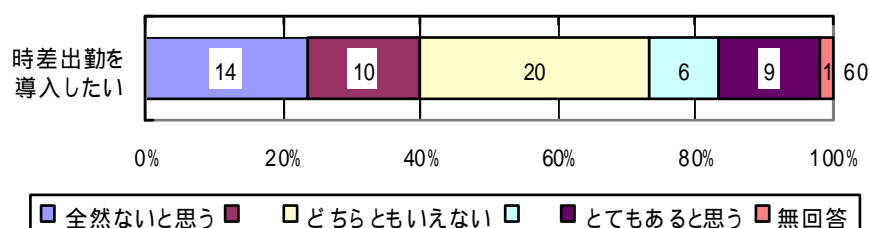


図5 - 5 時差出勤への取り組み意欲

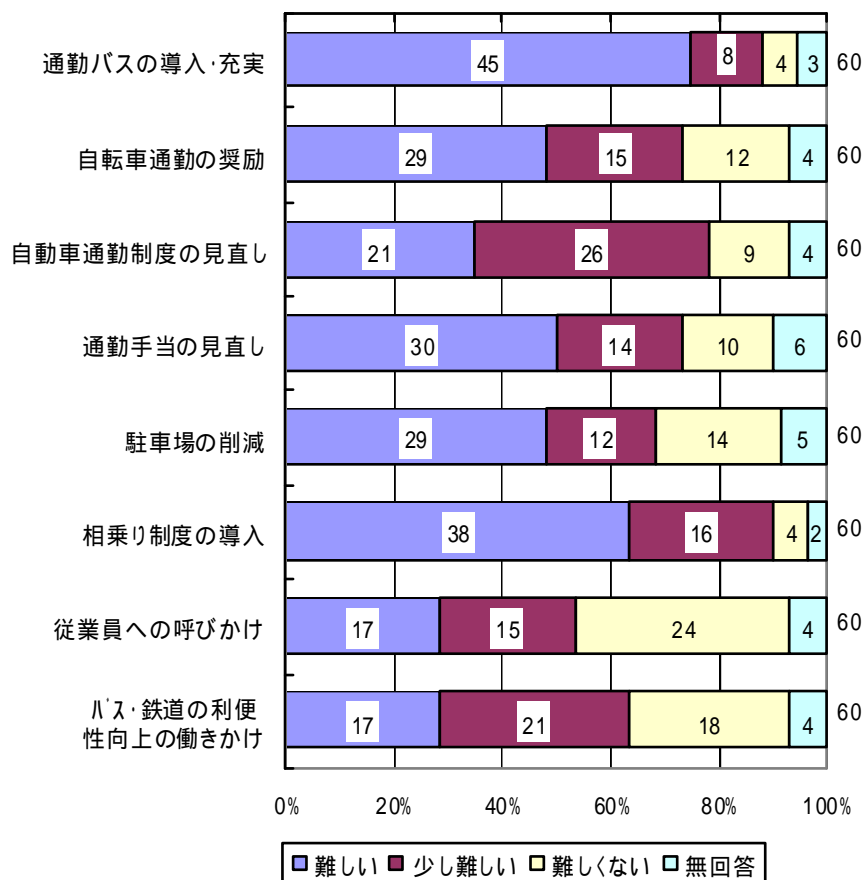


(2) マイカー通勤抑制に資する対策の受容性

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、「通勤バスの導入・充実」、「自転車通勤の奨励」、「自動車通勤制度の見直し」、「通勤手当の見直し」、「従業員用駐車場の削減」、「相乗り制度の導入」、「従業員への呼びかけ」及び「公共交通利便性向上への働きかけ」の8つを抽出し、導入の難しさとその理由、今後の検討可能性について把握する。

この結果、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」について「難しくない」とする回答割合が比較的多く、逆に「通勤バス」や「相乗り制度」などが「難しい」と考えられている。

図5-6 マイカー通勤抑制に資する対策に取り組む難しさ



これを施策別にみると、『通勤バスの導入・充実』では、費用負担が問題となっていることがわかり、その他にも「(早朝)深夜勤務」「人数がまとまらない(従業員規模が小さい、または居住地がばらばら)」があげられている。

また、『自転車通勤の奨励』では、従業員の同意が得られにくいと考える事業者が多く、その他にも「自転車通勤圏以外に居住する従業員が多い」との理由があげられている。

図5-7 「通勤バスの導入・充実」の検討可能性

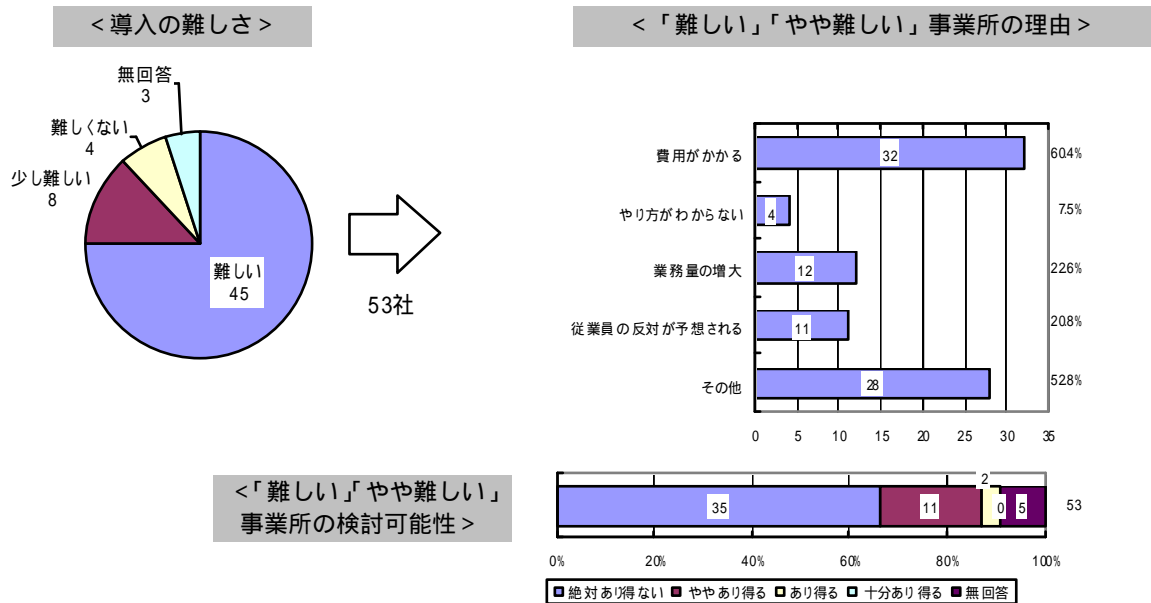
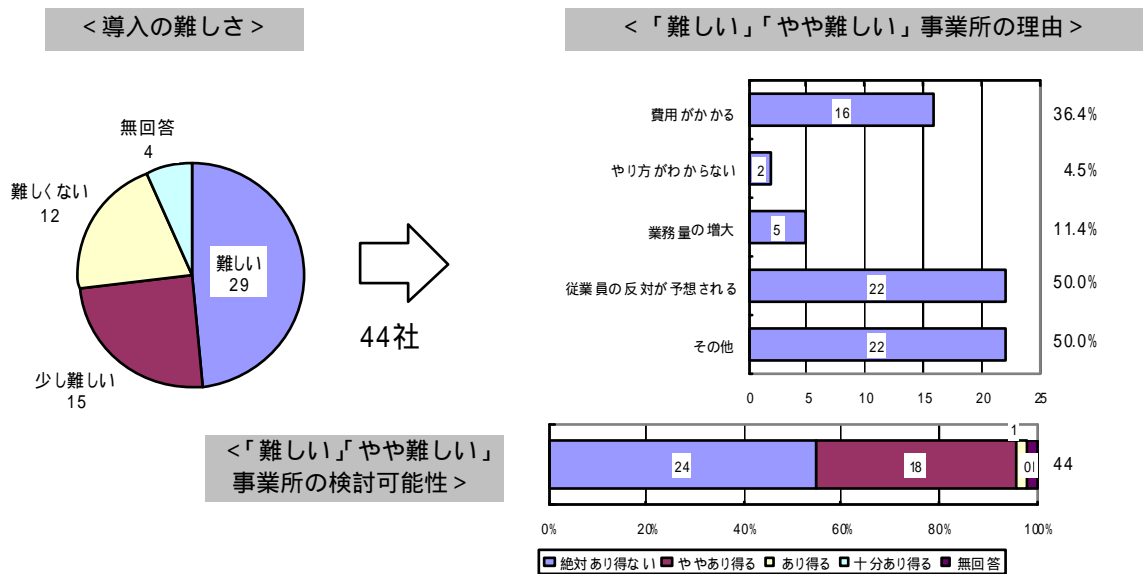


図5-8 「自転車通勤の奨励」の検討可能性



『自動車通勤制度の見直し』や『通勤手当の見直し』については、「公共交通が不足」していたり「深夜勤務」などの関係で、合理的な通勤方法をとらざるを得ず従業員の同意が得られにくいと考える事業所が多くなっている。

図5-9 「自動車通勤制度の見直し」の検討可能性

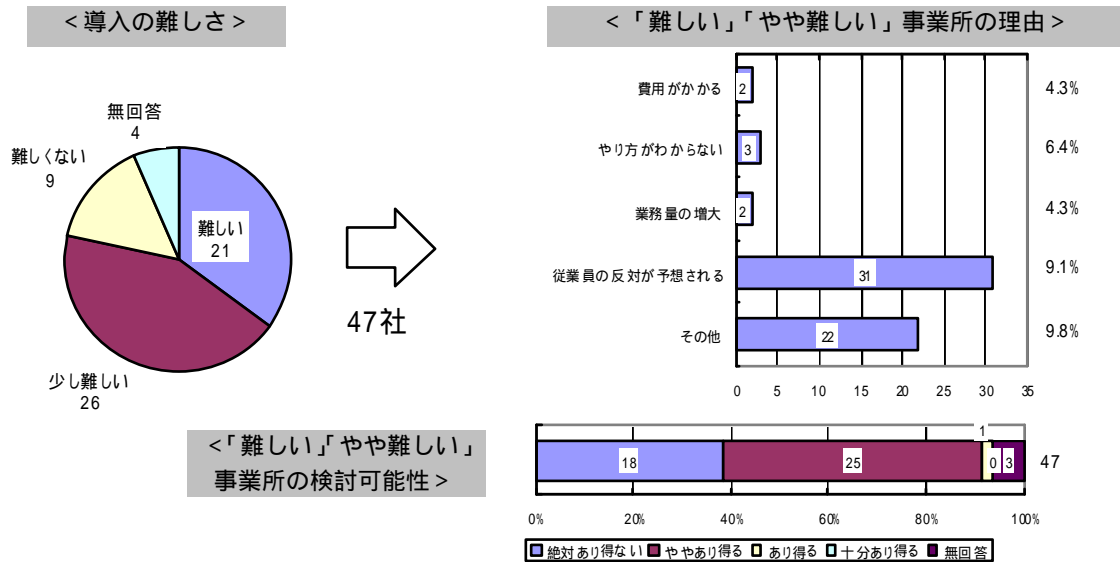
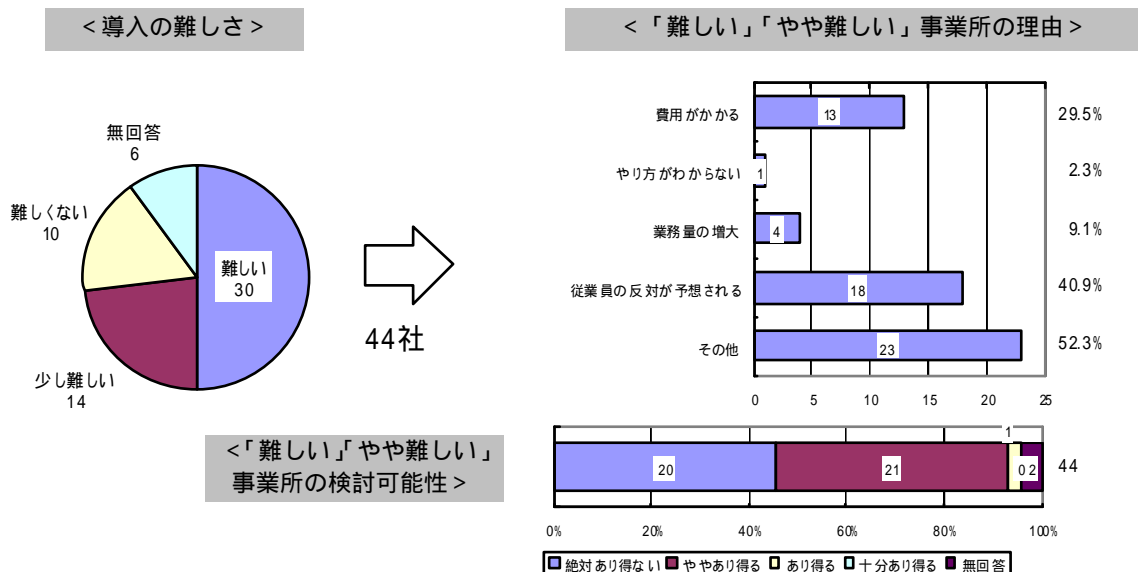


図5-10 「通勤手当の見直し」の検討可能性



『駐車場の削減』については、「現状でも不足気味または確保していない」や、逆に「すでに確保されている（維持費が負担に感じられていないという意味か）」ことから、従業員の合意が得られにくいと考える事業所が多くなっている。

また、『相乗り制度』については、「通勤時間や方向がばらばらで、特に帰宅側を合わせるのが困難」や「深夜勤務」、「事故時や災害時、あるいは運転責任の問題からさせたくない」と考える事業者が多くなっている。

図 5 - 11 「駐車場の削減」の検討可能性

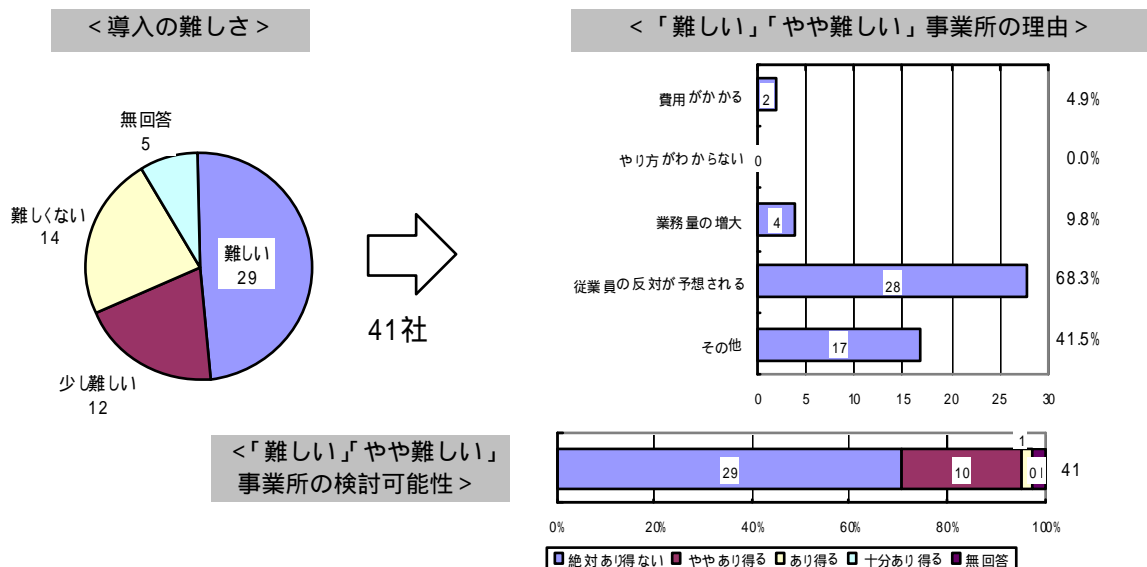
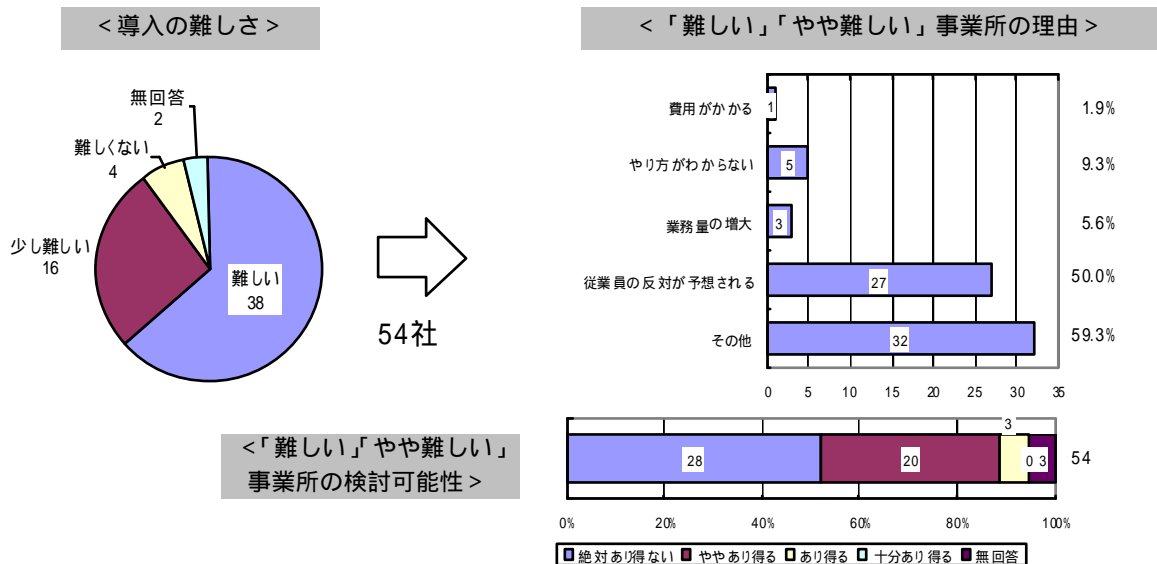


図 5 - 12 「相乗り制度」の検討可能性



『従業員への呼びかけ』については、「そもそも公共交通が不足」しており従業員の合意が得られにくいと考える事業所が多くなっている。

また、『公共交通の利便性向上への働きかけ』では、選択肢として準備した「やり方がわからない」や「業務量が増大する」などの理由があげられている。なおその他理由としては、「単独での働きかけでは無理である」等の回答が多くなった。

図5 - 13 「従業員への呼びかけ」の検討可能性

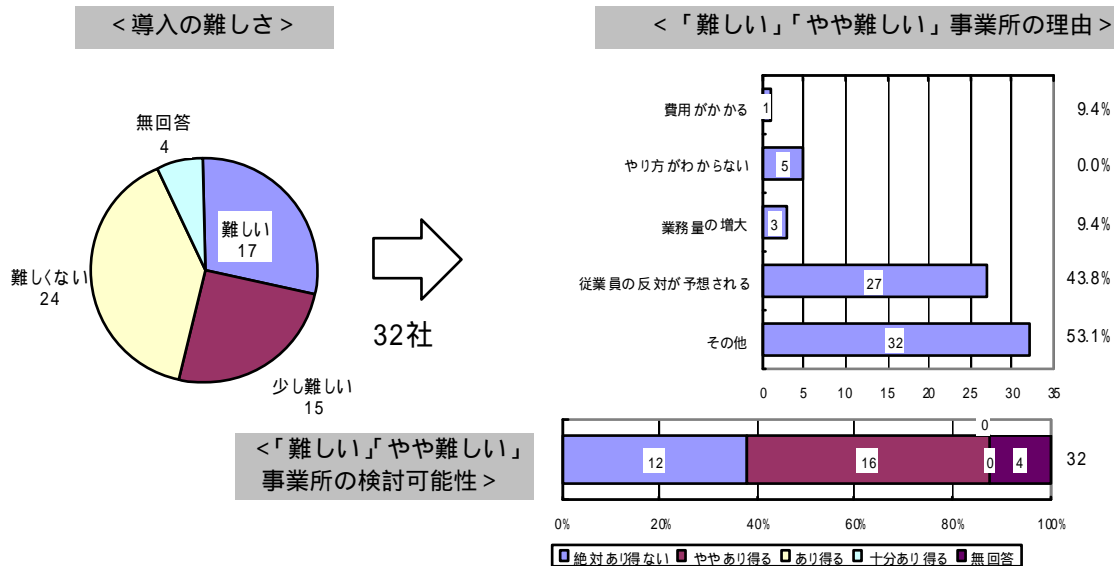
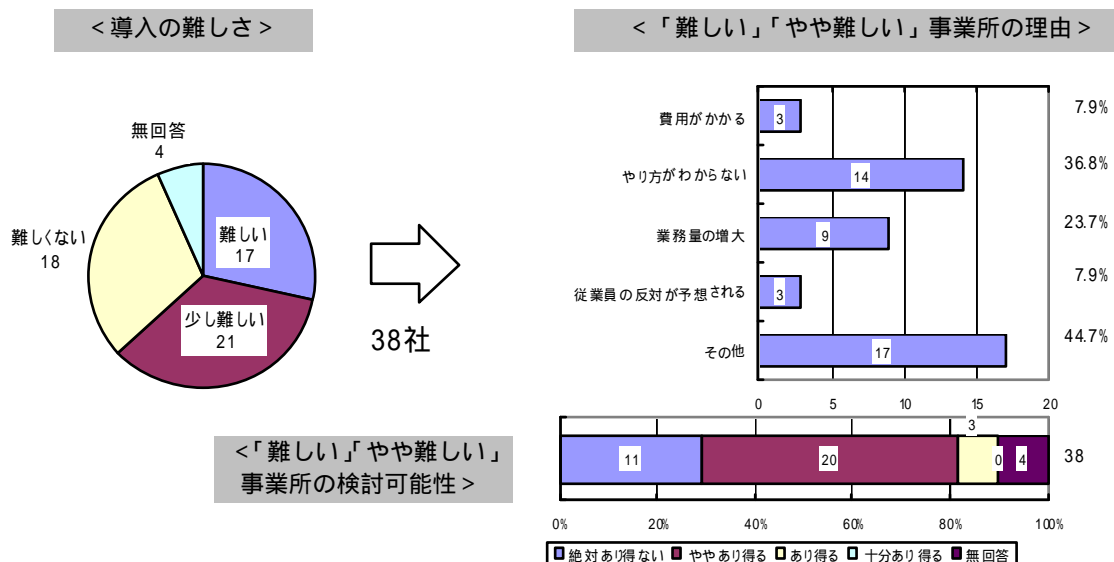


図5 - 14 「バス・鉄道の利便性向上の働きかけ」の検討可能性



(3) マイカー通勤抑制への取り組み意思等

マイカー通勤抑制への取り組みについて、(2)での設問でさまざまな取り組みの存在を理解いただいた後に改めて把握すると、47事業所が「十分ある」「ある」または「ややある」と回答している。また、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。

図5 - 15 マイカー通勤抑制への取り組み意思

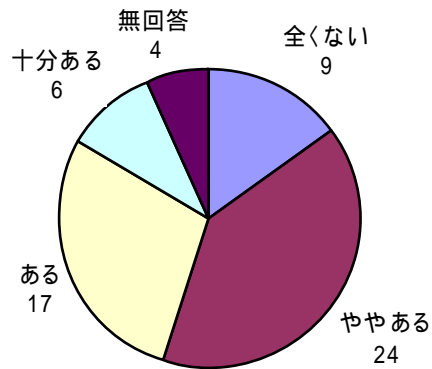
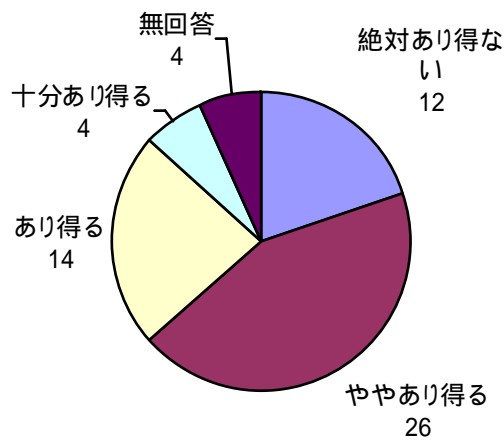


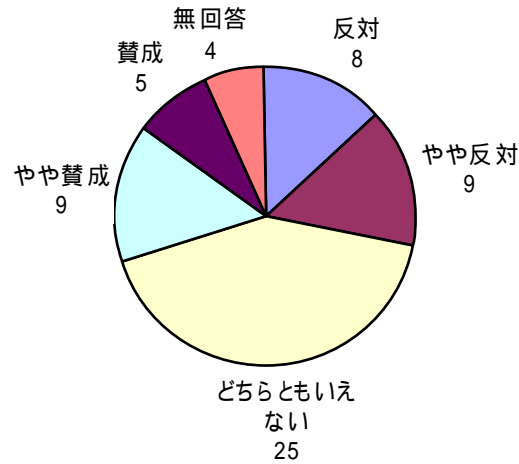
図5 - 16 マイカー通勤抑制への取り組み可能性

e



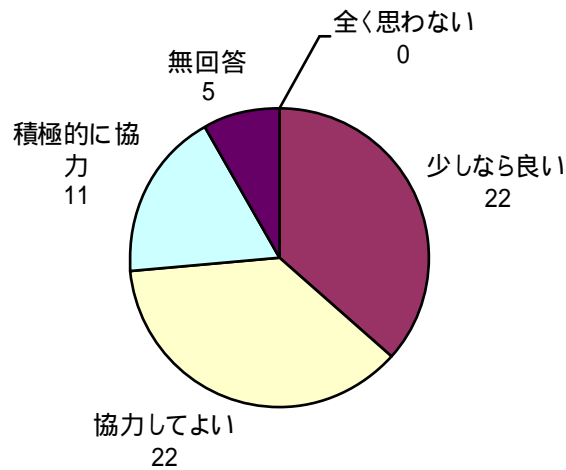
一方、マイカー通勤抑制に対して、事業所が「従業員がどのような意識を持っているか」と考えているかをみると、反対もしくはやや反対という回答が若干多く、25事業所が「どちらともいえない」と図りかねている状況が見られる。

図5 - 17 マイカー通勤抑制に対する従業員意識のとりえ方



また、自動車通勤を削減する公的取り組みへの協力意向では、過半数の33事業所が「積極的に協力」または「協力してよい」と回答しており、逆に「全く思わない」事業所はゼロとなった。

図5 - 18 マイカー通勤抑制に対する公的取り組みへの協力意向



5 - 3 従業員への意識調査結果

(1) 回答者の個人属性

従業員アンケート回答者 782 名については、豊田市在住者が約半数となり、岡崎市や名古屋市等への在住者が次いで多くなっている。また、通勤交通に関しては、自動車通勤者が 65% となり、一方鉄道利用者は 20%、バス利用者は 7% となっている。

図 5 - 19 従業員アンケート調査回答者の属性

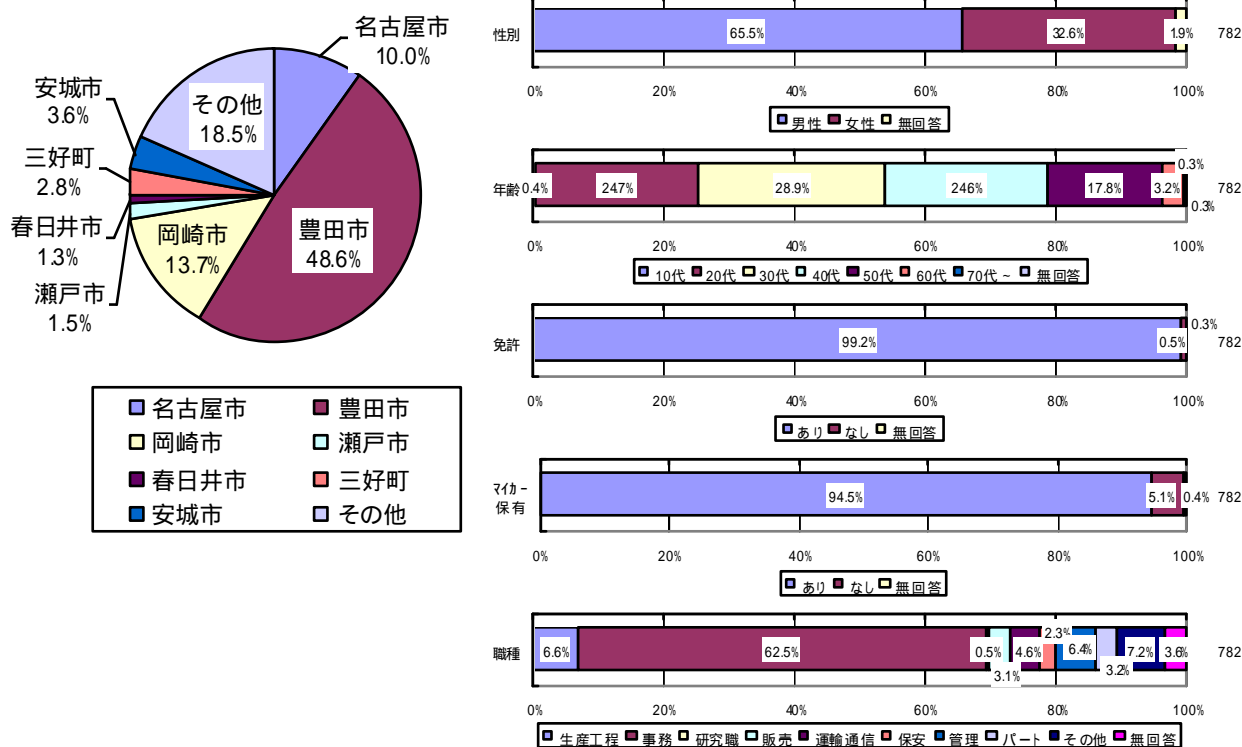
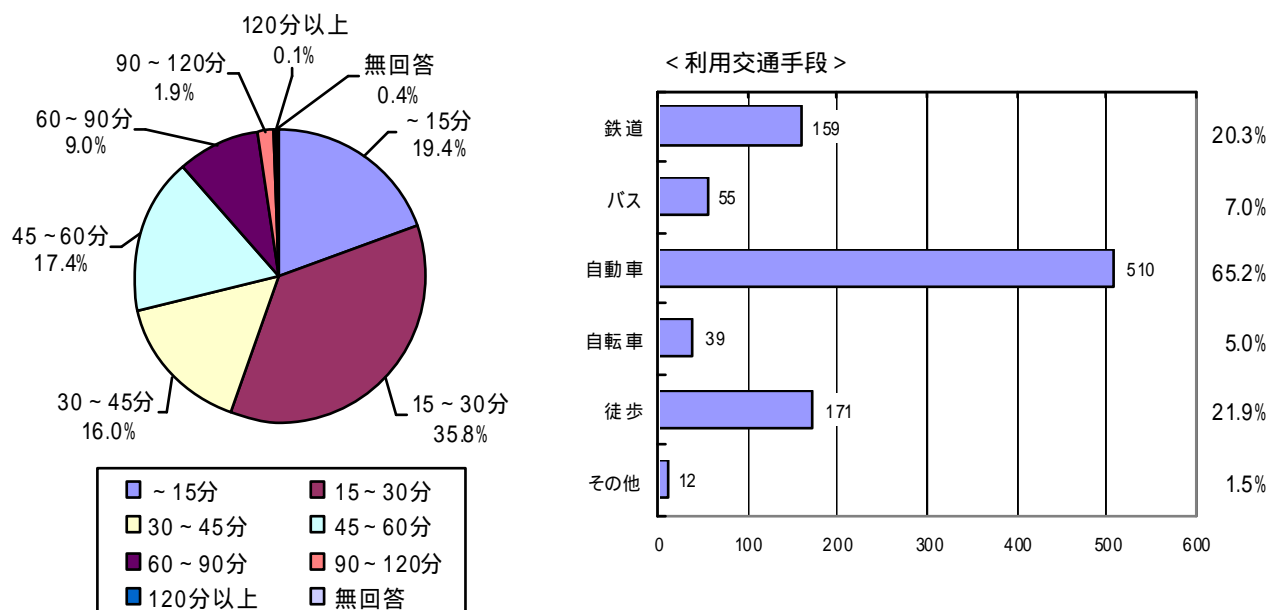


図 5 - 20 従業員アンケート調査回答者の通勤交通の状況

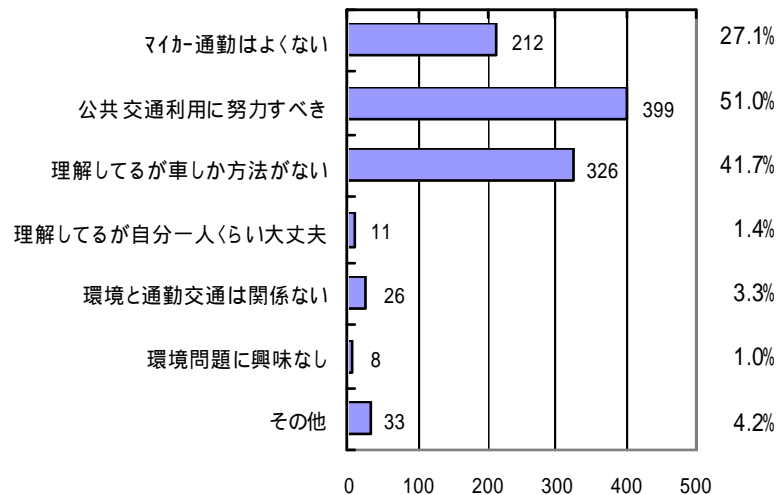


(2) 環境問題に対する意識と日常生活での取り組み

全回答者 782 名の環境問題や通勤行動等に関する意識を把握すると、「環境問題を理解しており公共交通利用に努力すべき」への賛同が過半数の 51% である一方、「環境問題は理解しているもののマイカー通勤しか出来ない」とする方が 42% を占めている。

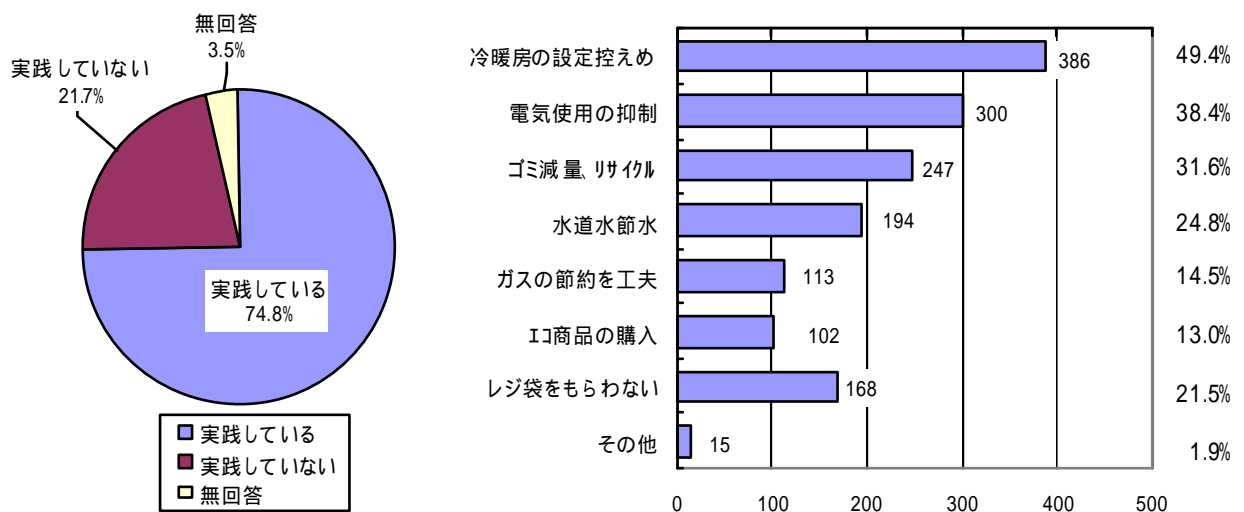
また、「環境問題に興味がない」方はわずか 1% であり、環境問題に対する意識の浸透はほぼ全員に成されていると考えることができる。

図 5 - 21 従業員アンケート調査回答者の通勤交通に対する問題意識



また、日常的に実践している環境配慮行動については、74.8% にあたる 585 名が「実践している」と回答しており、また具体的な行動としては「冷房や暖房の室温設定を控えめにしている」(49.4%) や「電気使用を抑える工夫をしている」(38.4%) という回答が多くなっている。

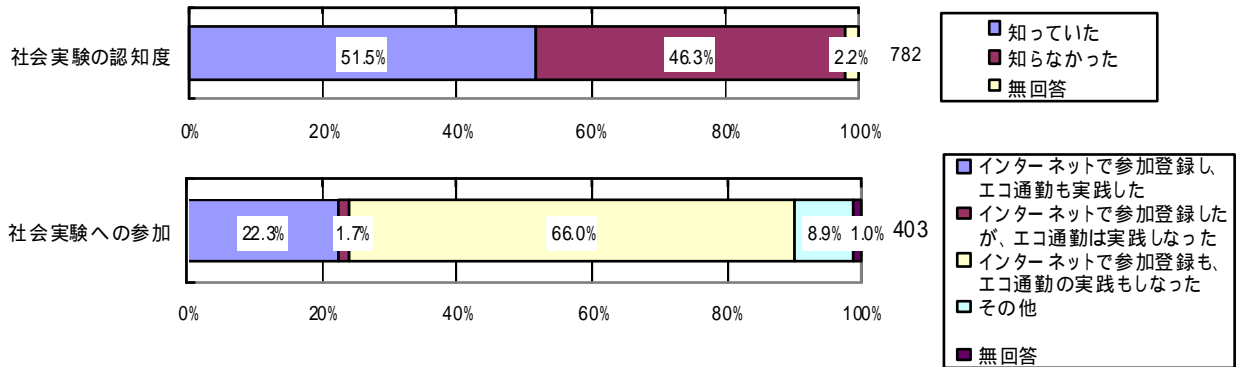
図 5 - 22 従業員アンケート調査回答者の環境配慮行動取り組み状況



(3) 「チャレンジE C O通勤」への参加・不参加状況とその理由

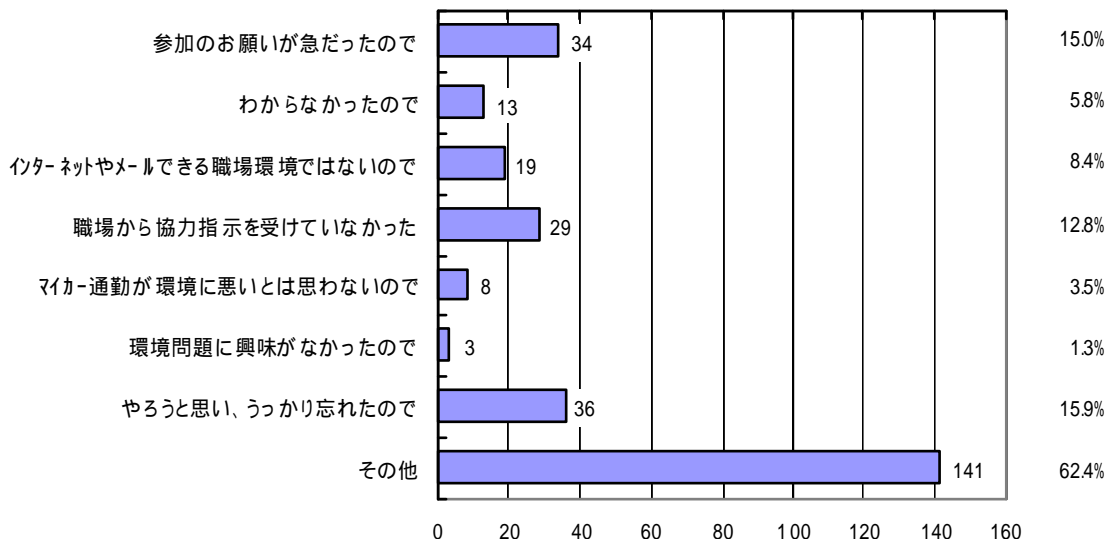
TDM社会実験「チャレンジE C O通勤」の認知度は52%と高くなっており、また社会実験が行われたことを知っていた方のうち22%が「参加登録し実践」、2%が「参加登録したが実践せず」、66%が「参加も実践もせず」との回答であった。

図5 - 23 「チャレンジE C O通勤」の認知度と参加状況



このうち『チャレンジE C O通勤』を実践しなかった方（登録も実践もしなかった方）266名の、実践しなかった理由では、「うっかり忘れた」「参加の依頼が急」「職場から協力指示を受けていなかった」が選択肢中では多く、その他理由としては「すでに公共交通通勤」「通勤時間が倍になるなど公共交通利用が非現実的」「職場・勤務の都合」「保育園への送迎がある」などが複数見受けられた。

図5 - 24 「チャレンジE C O通勤」への不参加理由



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。また不参加者 273 名についても同様の結果となった。

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%が賛同しているが、これを不参加者のみで集計すると、賛同者の割合が 90%と高く取り組み自体は肯定的に受け取られていることがわかる。

図 5 - 25 環境と通勤交通を考える実験に参加するための改良点

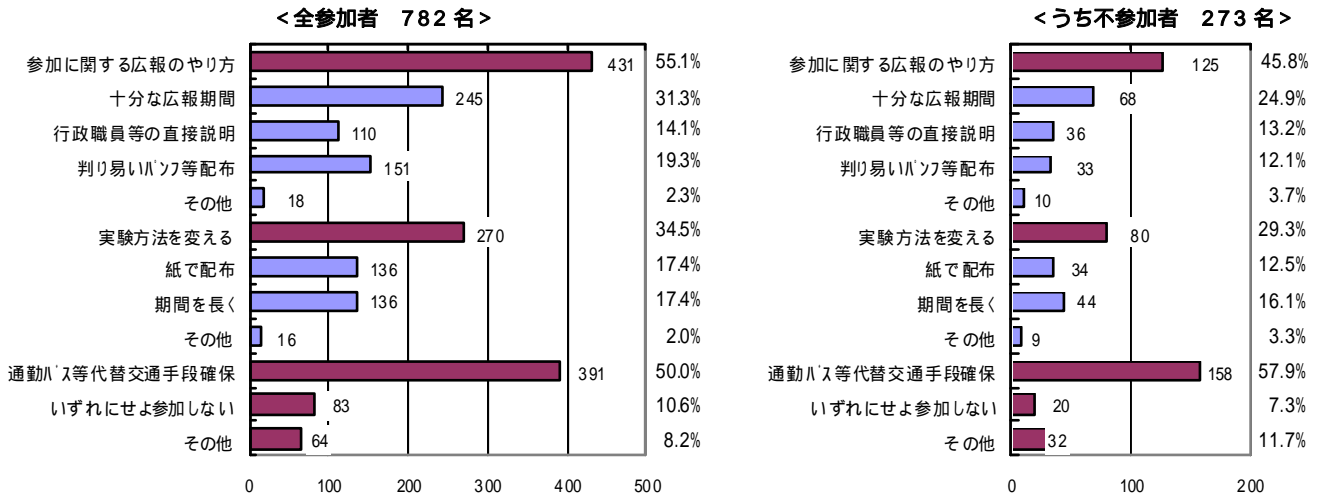
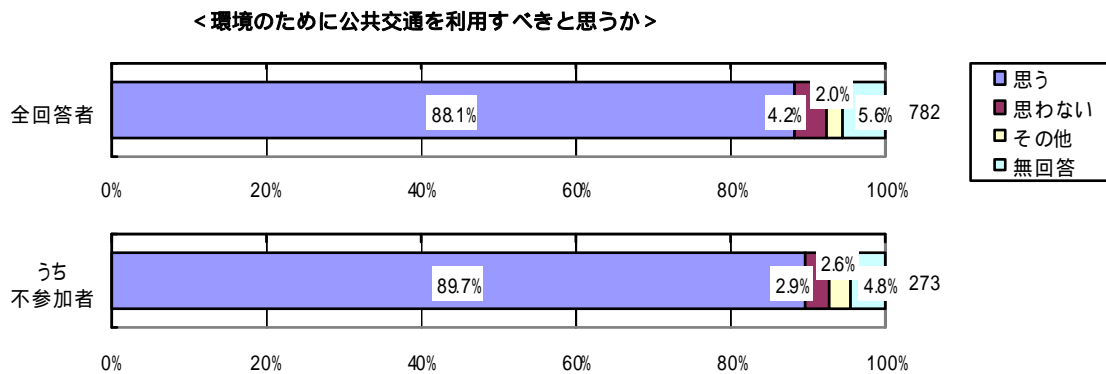


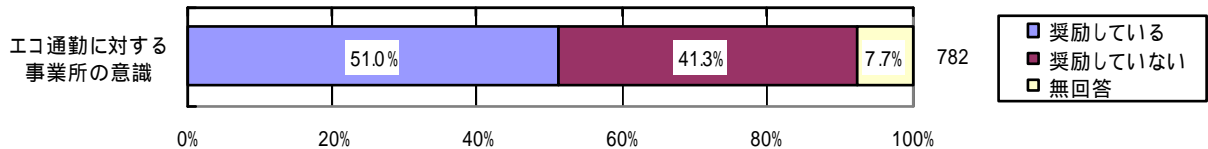
図 5 - 26 環境のために公共交通を利用する取り組みの理解度・肯定度



(4) エコ通勤実践に対する受容性

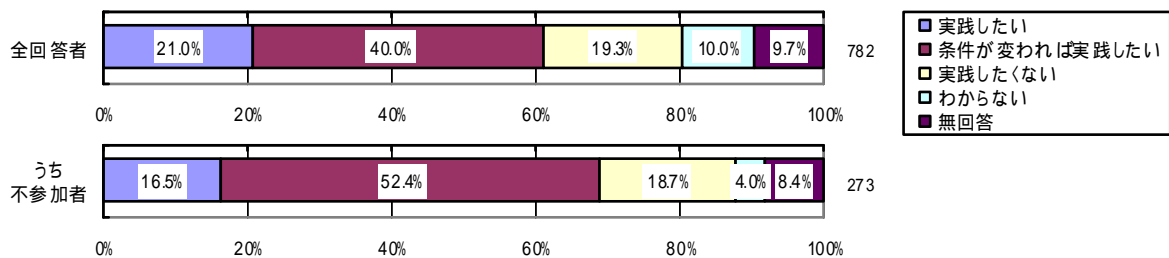
公共交通や徒歩・自転車を利用するエコ通勤を事業所が奨励している（と思う）かを把握したところ、51%が「奨励している（と思う）」と回答している。

図5 - 27 エコ通勤に対する事業所の奨励



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。また今回の社会実験不参加者273名では、「条件が変われば実践したい」方が過半数を占めている。

図5 - 28 エコ通勤実践についての意識・受容性



エコ通勤を実施したいと回答した164名では、実践頻度を「ほぼ毎日」とする方が69%を占めており、またマイカーからの転換交通手段としては「鉄道」(55%)が最も多くなっている。

図5 - 29 エコ通勤実践の頻度と代替交通手段

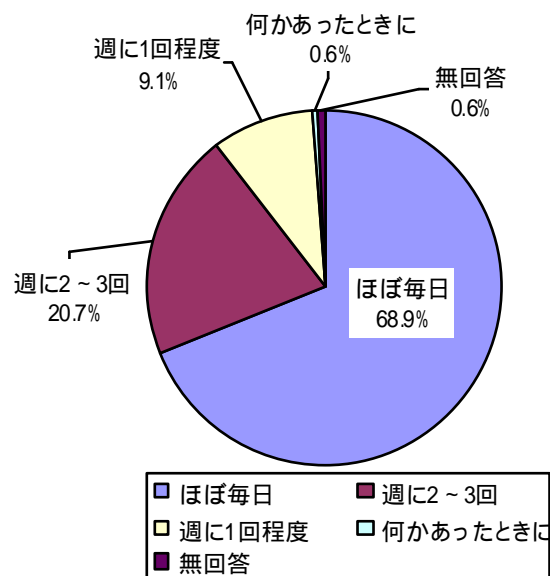
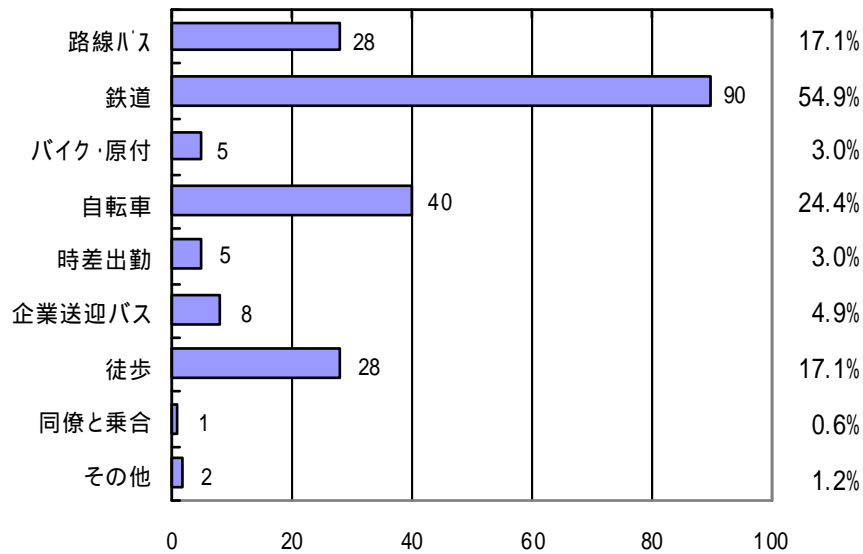
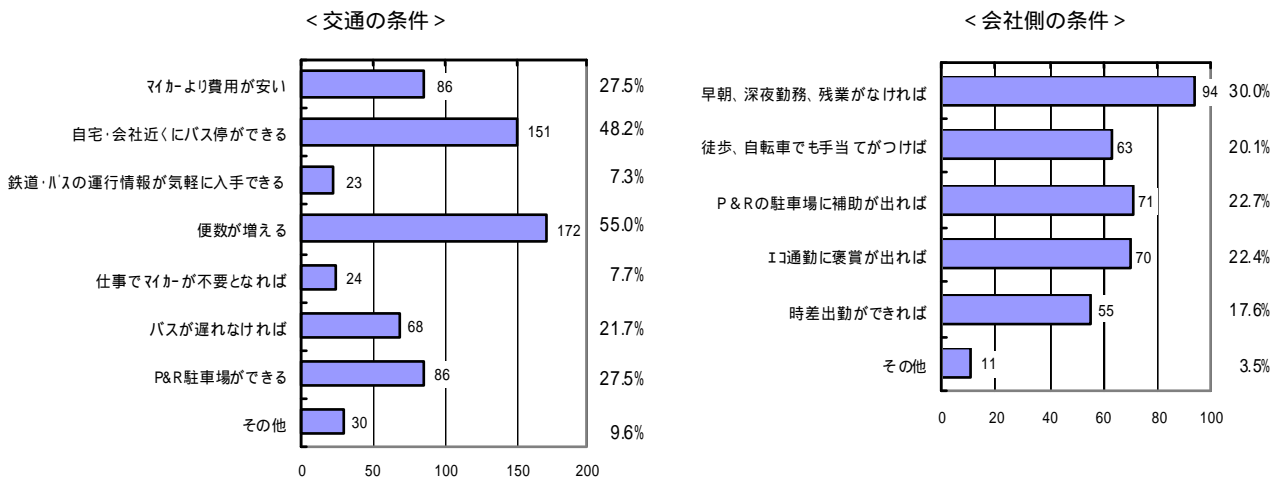


図5 - 30 エコ通勤実践の場合のマイカーからの代替交通手段



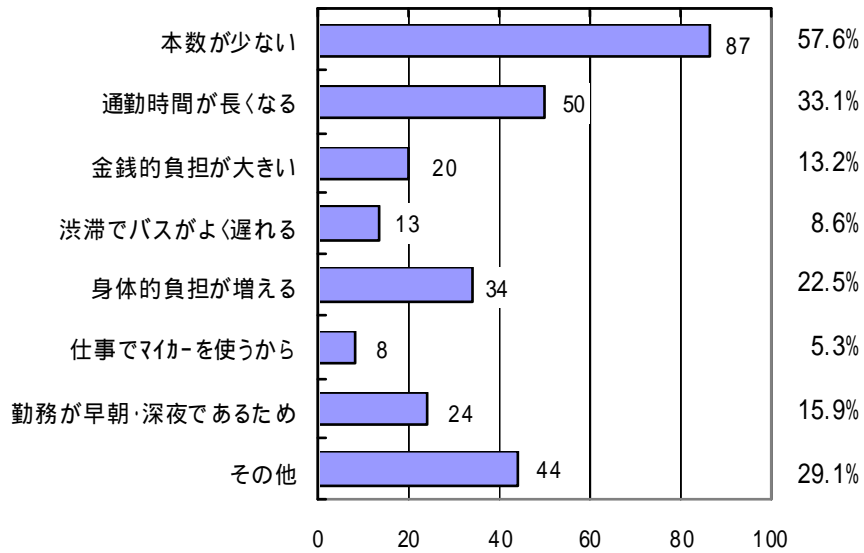
エコ通勤を「条件が変われば実践したい」と回答した 313 名について、具体的な条件を把握すると、交通の条件（外的に与えられる交通や交通サービスに関する条件など）としては「鉄道・バスの運行便数が増える」（55%）、会社側の条件（勤務形態や制度等に関する条件など）として「早朝勤務・深夜勤務・残業がなくなる」（30%）が最も多い回答となっている。

図5 - 31 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 5 - 32 エコ通勤を実践しない(出来ない)理由



第6章 豊田エリアにおけるマイカー通勤転換の拡大に向けた提言の検討

6-1 社会実験を受けた課題の整理

(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6-1 『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6-2 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

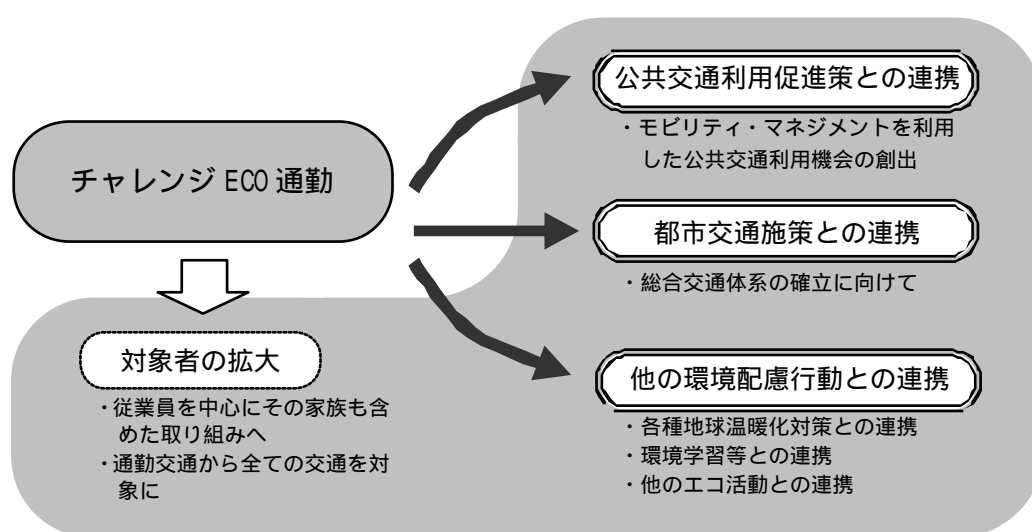
6 - 2 通勤交通マネジメント展開に向けた施策提言

(1) 通勤交通マネジメント施策の展開例

今回の『チャレンジECO通勤』では、無料バス及びパーク＆ライド駐車場の提供を実施しながら、エリア内事業所に通勤する従業員を対象として、通勤自動車の公共交通等への手段転換や自動車による時差出勤、相乗り促進等を働きかけるモビリティ・マネジメントを実施した。

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。

図6 - 1 通勤交通マネジメント施策の展開例



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
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 : 他の環境配慮行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の対象者の拡大など、全市的な活動とすることが考えられる。

そのため、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

- ・ 環境学習リーダー養成講座、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) 各種地球温暖化対策との連携						
・ EST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					→	

6 - 3 通勤交通マネジメント施策の推進体制の検討

(1) 通勤交通マネジメントの継続に向けた視点

本調査は、TDM社会実験『チャレンジECO通勤』として、事業所（従業員）を対象としたモビリティ・マネジメントを、TFPを用いて実施し、ある程度の効果を得た。これはつまり、職場に対するモビリティ・マネジメント施策を適切に展開していくことが、交通行政の目的を達成するうえでも、極めて重要な位置を占めていることを示していることから、引き続き継続的に取り組んでいくことが望ましいと考えられる。

一方で、前節において整理したとおり、この取り組みを継続していくためには、各事業所の通勤自動車交通の削減に向けた組織的な取り組みを促す仕組みが重要である。このために必要な視点を整理すると、以下のように考えられる。

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

通勤交通マネジメントへの事業所の参画を促進し、施策として効果をあげるためには、まず事業者自らが自動車通勤削減をしようとする「組織目標」を形成することが不可欠である。こういった目標は、一般に、社会的なPRやイメージ向上、経営的利害得失に起因する「利己的動機」と、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」の2つによって形成されると考えられる。

このため、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

事業者が「組織目標」を達成するためには「自動車通勤を削減するためにどのような取り組みを行うか」ということを自らが考え、「行動プラン」を策定することが不可欠である。

「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。

なお、その際には、通勤手当や勤務形態等が通勤交通マネジメントを推進するうえでの障壁となっている場合もあることから、これら制度面の工夫を含めた、実施の枠組みづくりが促進されるよう働きかけていくことが重要である。

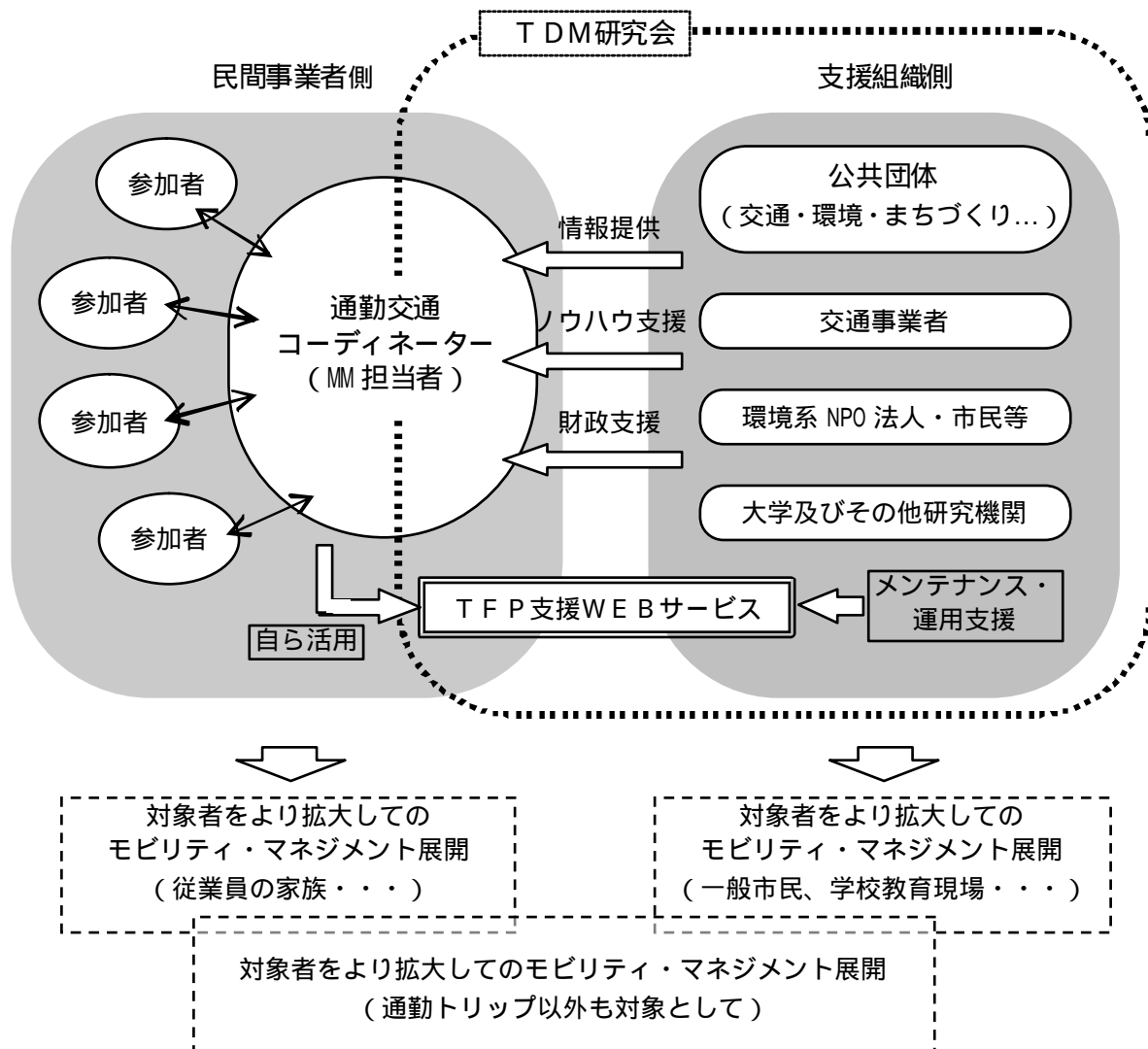
行動プランを民間事業者に実践していただくための「サポート」

各事業所が策定した「行動プラン」が「絵に描いた餅」であっては実際の組織行動変容は生じない。そうした事態を避けるためにも、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。

(2) 通勤交通マネジメント施策の推進主体の考え方

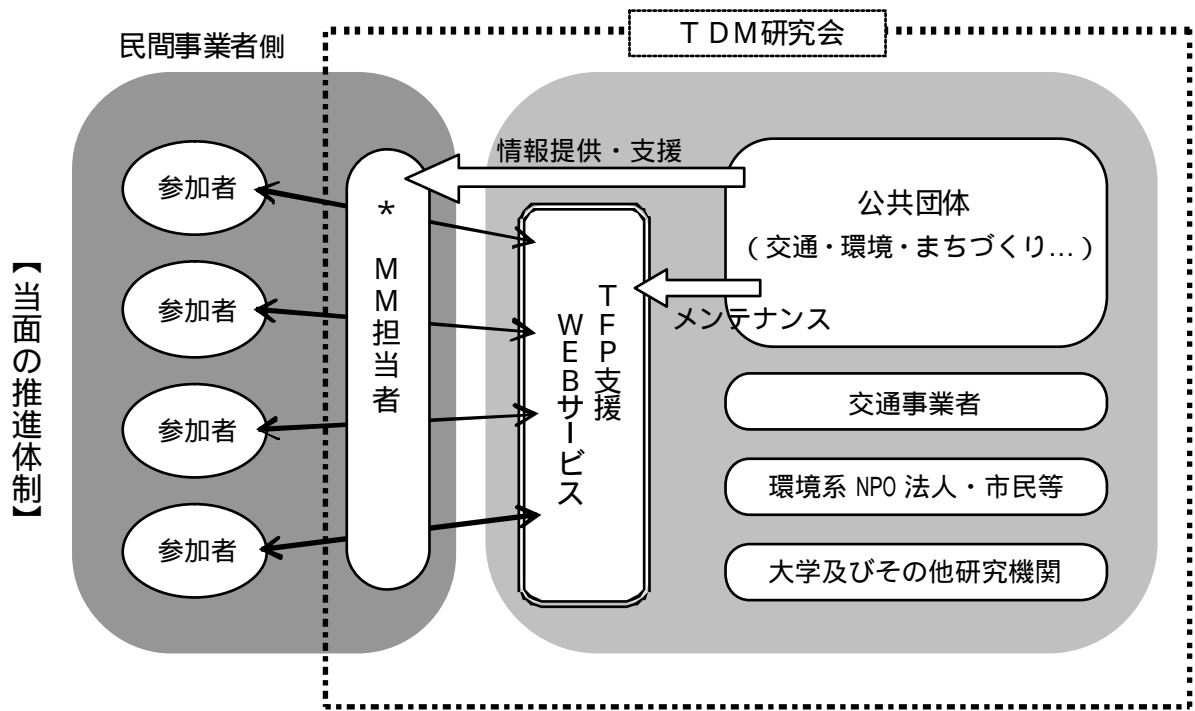
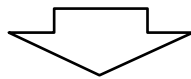
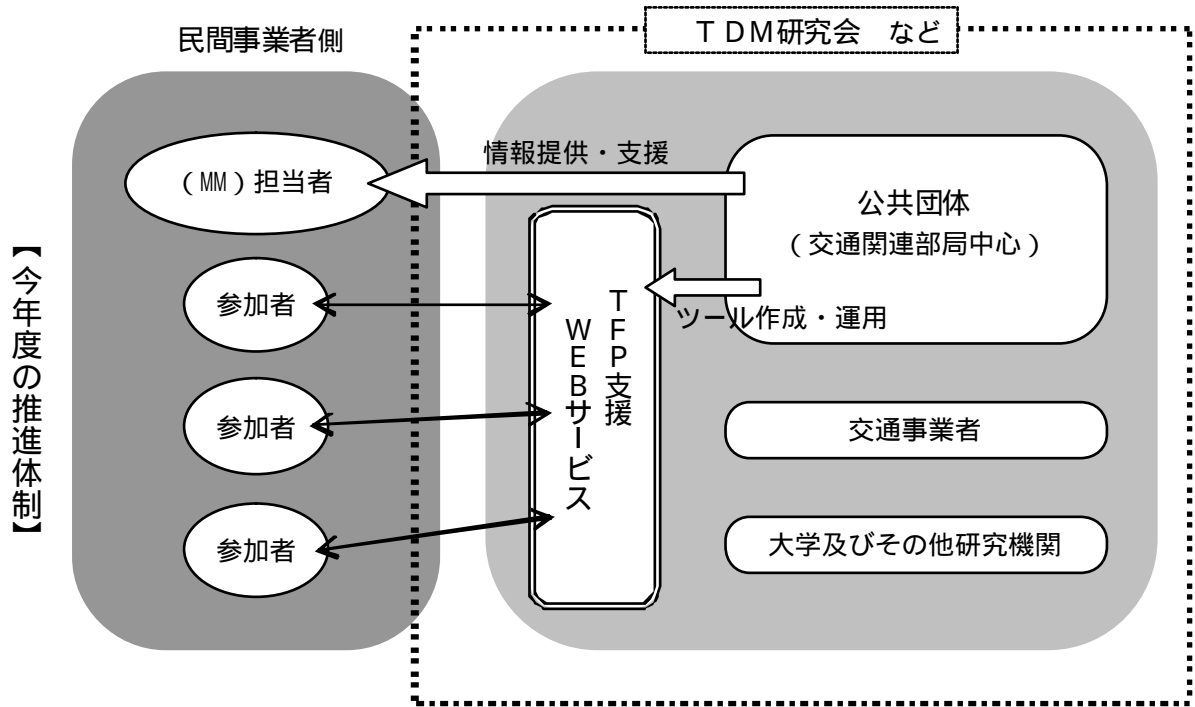
今回のTDM社会実験『チャレンジECO通勤』では、公的主体（豊田市）が中心となって、民間事業者を含む既設組織（豊田市TDM研究会）等と協調しながら社会実験を進めてきたが、今後の継続展開に向けては、下図に示すように、より幅広い関係者の協力体制を構築しながら、民間事業者が自立的にモビリティ・マネジメントを継続運用していくことが考えられる。

図6-2 通勤交通マネジメント施策の推進体制（案）



ただし、このような民間主導型の自立的な運用は、最終的な目標像であり、当面のスキームとしては、「今年度の推進体制を基本としながら、民間事業者側がTFP支援WEBサービスを活用して通勤交通マネジメントを試行する」ことを達成することが必要と考えられる。

図6-3 通勤交通マネジメント施策の当面の推進体制（案）



* 事業所の MM 担当者は、TDM 研究会からの各種支援を受けながら「TFP 支援 WEB サービス」を活用して自社内参加者とのコミュニケーションを図る。

(3) 事業所及び参加者に対する支援方策案の検討

事業所もしくは事業所からの要請等を受け実際に参加する従業員に対して、目標設定、行動プラン策定、進行管理等の各活動を支援するための方策案を以下に抽出し整理する。

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、「EXP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等の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。

