

## 職場交通マネジメントとは

従業員の通勤手段をマイカーから公共交通や自転車などに転換することを促す取組です。

その実施のために、各社で、「職場交通」のあり方を考える担当者・担当部署を選任・設置し、それらが中心となって、従業員へ電車やバスの時刻表・路線図等を提供したり、通勤手当制度を見直しなどを行います。

## 取組のイメージ



## 2. 職場交通マネジメントに取り組むメリット

### 「地域」にとって

周辺地域の**渋滞緩和**が期待できます。



効率的な都市活動の実現

公共交通の利用者数が増加し、

*好循環*

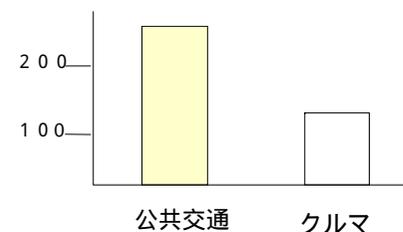
鉄道・バスなどの便数増加や運賃低減などの**サービス水準の向上**が期待できます。

地球温暖化防止にも寄与します。

### 「従業員」にとって

公共交通や自転車、徒歩での通勤は、**健康増進**にも役立ちます。

移動に伴う消費カロリー (kcal)



例えば、1時間クルマで移動する代わりにバス・電車を使えば、それだけで消費カロリーは**2倍以上**になります。

[出典：第6次改訂日本人の栄養所要量]

詳細は  
[www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/info/](http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/info/)  
をご覧ください。

**渋滞**に巻き込まれず通勤できます。

交通事故に遭う確率が低減し**安全**に通勤できます。

### 「企業」にとって

#### 企業イメージの向上

- ・ ISO 14001 の取組の一つに位置づける等、環境に配慮した企業活動を行う事業所であることのアピールをすることができます。また、企業の社会的責任 (CSR) を果たすことにもなります。

マイカー通勤者のための**駐車場経費の削減**、**土地の有効利用**につながる可能性もあります。

#### 経費削減

- ・ マイカー通勤者へ支給する通勤手当に比べれば、徒歩・自転車通勤者の通勤手当を増額する方が、**全体経費の節減**になることも考えられます。

### 3. 職場交通マネジメントの実施と支援制度活用のイメージ

職場内での**モビリティマネージャーの選任**等体制整備

職場交通マネジメントの企画実施を担当する担当者のこと

**従業員の通勤実態調査**

(必要に応じてコンサルタント等を活用、所要の費用について国の支援制度活用)

従業員への電車やバスの**時刻表・路線図等の情報提供**

(必要に応じてコンサルタント等を活用、所要の費用について国の支援制度活用)

従業員への通勤手段をマイカー通勤から公共交通機関利用・  
自転車・徒歩などに転換することの**呼びかけ**  
(必要に応じて所要の費用について国の支援制度活用)

**アドバイザー  
による助言**



従業員への通勤手当や自動車通勤許可基準等通勤制度の見直しによりマイカー通勤からの転換を促進  
(必要に応じて所要の費用について国の支援制度活用)

アドバイザー  
による助言

鉄道・路線バス等公共交通機関利用に転換(必要に応じて新たな路線の運行等について国の支援活用)

企業による通勤バス(自社バス)の導入(必要に応じて車両購入・バス停整備等について国の支援活用)

自転車通勤の奨励(必要に応じて駐輪場の整備等について国の支援活用)

従業員駐車場の削減

徒歩通勤手当の支給等



必要に応じて新たな路線バスの運行や鉄道・バスのダイヤや本数の見直し等公共交通機関の利用しやすい形態への見直しを実施



事業所のCO排出削減量算出  
ホームページ等で公表

## 4. 職場交通マネジメントに取り組んでいる例

### 通勤制度・通勤手当の見直しを行った例 【ヤマハ発動機（静岡県磐田市）】

#### 【内容】

ヤマハ発動機では、従業員全員が、環境に対して積極的な取り組みを実践できるよう、2004年度より、「エコ通勤」制度を実施

- ・徒歩通勤手当(1000円)の新設
- ・自転車通勤手当の増額
- ・通勤バスの増便
- ・電動二輪車のレンタル
- ・月に1回、電子メールによる「エコ通勤実態調査」

#### 【結果】

「エコ通勤実態調査」の結果、調査回答者7,351人のうち68%が「エコ通勤に参加」と回答

### 通勤制度・通勤手当の見直しを行った例 【名古屋市役所（愛知県名古屋市）】

#### 【内容】

名古屋市役所では、環境政策の一環として、職員のマイカー通勤の抑制を試行2001年3月、職員に支給する自転車通勤手当を増額する一方、短距離(5km以内)の自動車通勤手当を半額に改正

名古屋市の自動車・自転車の通勤手当

距離	自動車	自転車
～ 5km	2000円 <b>1000円</b>	2000円 <b>4000円</b>
5～10km	4100円	4100円 <b>8200円</b>
10～15km	6500円	6500円 <b>8200円</b>
15km～	8900円～(自動車・自転車同額)	

#### 【結果】

2000年に比べ、2003年には自転車通勤者が約50%増えた一方、マイカー通勤は約25%減少

### 自転車通勤の奨励を行った例 【シマノ（大阪府堺市）】

#### 【内容】

自転車部品や釣り具のメーカーであるシマノでは、従業員の自転車通勤をサポートするための様々な設備を導入

自転車で通勤する従業員のため以下の設備を導入

- ・従業員のための**管理人付き駐輪場** 350台分
- ・空気入れや工具
- ・個人用**ロッカー**
- ・男女別の**シャワールーム**を駐輪場の上に整備

#### 【結果】

従業員の**3割**の240人が**自転車**で通勤

### 従業員への呼びかけを行った例 【宇治地域の複数事業所（京都府宇治市）】

【背景：京都府南部の宇治地域では、通勤時間帯に都心部の交差点で深刻な渋滞が発生】

#### 【内容】

宇治地域に立地する事業所の全従業員4300人に、通勤交通について尋ねるアンケートと公共交通の地図、クルマの使い方を考えるパンフレットを配布

#### 【結果】

通勤時間帯の近隣鉄道駅の利用者が29%増加し、中心部へ向かう乗用車の交通量が25%減少

## 5. 各事業所での環境への貢献度の算出方法(案)

以下のような算出方法にて、各事業所毎の年間CO<sub>2</sub>排出削減量を計算・公表することで、環境問題への貢献度をアピールすることができます。また、京都議定書での目標達成を目指します。

### 1. 従業員1人当たりの年間CO<sub>2</sub>排出量の算出方法

マイカー通勤に関して、通勤距離と通勤日数のデータがわかる場合の従業員1人当たりの年間CO<sub>2</sub>排出量の算出方法(標準的なケースと想定)

$$\underline{2.3 \text{ kg} / \times \text{通勤距離} \div 15.1 \text{ km} / \times \text{通勤日数}}$$

15.1 km / については、平成17年度のガソリン乗用車の10・15モード燃費の平均値を仮置きしている。

### 2. 各事業所における年間CO<sub>2</sub>排出削減量の算出方法

(A) 各従業員のCO<sub>2</sub>排出削減量を合計 = 各事業所におけるCO<sub>2</sub>排出削減量

(B) マイカー通勤から公共交通機関利用に転換した従業員数を基に算出する場合  
(一定のサンプルを元に算出した標準的な従業員の通勤距離・通勤日数のデータで推計する方法)

$$\underline{2.3 \text{ kg} / \times \text{標準的な通勤距離} \div 15.1 \text{ km} / \times \text{標準的な通勤日数} \times \text{マイカー通勤から公共交通機関利用に転換した従業員数}}$$

なお、既存の公共交通機関利用に転換した場合には、増加するCO<sub>2</sub>排出量はゼロ、企業自社通勤バスなどを新たに運行した場合には、バスのCO<sub>2</sub>排出量分を勘案します。

# 地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度要求額  
3,000百万円(新規)

<うち、重点施策推進要望2,000百万円>

地域公共交通活性化・再生法の趣旨に基づき、関係自治体、交通事業者、住民その他地域の関係者が連携して、自主的・積極的に取り組む地域を重点的に支援する。

<内容>

地域公共交通活性化・再生法は、本年10月より施行されたところであり、地域における合意形成、合意に基づく取組みの確実な実施のための環境整備が図られる。

この法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）



### 地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業のうち協議会が実施する事業

(例)

- ・公共交通の利用促進活動(レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計等)
- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入
- ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更の実証運航



- ・協議会の参加要請応諾義務
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

### 新支援制度による支援

- 【計画的取組の実現】
    - ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
  - 【協議会の裁量確保】
    - ・事業をパッケージで一括支援
    - ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
  - 【地域の実情に応じた支援の実現】
    - ・地域の実情に応じた協調負担の実現
  - 【事業評価の徹底】
    - ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保
- 補助率 1/2、1/3 等

## 環境省との連携(環境省石特の活用):地域公共交通関係 (案)

環境省が所管する石油及びエネルギー需要構造高度化対策特別会計の予算において、省CO2に資する公共交通利用促進に関する事業について支援を行う。  
(低炭素地域づくり面的対策推進事業費として20億円程度要求)

### 環境的に持続可能な交通(EST)のデザイン

自家用自動車に過度に依存しないなど、ESTの実現を目指す地域におけるEST事業の取組みについて、省CO2目標の設定や効果の検証等に係る調査に対する補助を行うとともに、交通需要者のESTに対する取組喚起を促す普及・啓発に係る事業を行うことで、EST事業の実施によるCO2排出量の削減を支援する。

### モビリティ・マネジメント(MM)の推進

自家用自動車から公共交通利用への転換を図るMMを中心とした取組に対して補助を行う。  
(補助事業・調査事業)

(例)

地域におけるTFPの実施への補助

地域におけるシンポジウム・広報活動等への補助

企業バスの運行、モビリティ・マネジャーの設置等への補助

等

### 鉄道分野

・近代化補助の鉄道再生計画に基づき実施される、鉄道事業者と商業施設等と連携した鉄道の利用促進につながる事業支援(商業施設等に対する支援のみ)。

### 自動車分野

・CNGバスの普及促進のためのCNGスタンド整備支援  
・定時性確保のためのインテリジェント乗降管理システム導入事業及びバスロケーションシステムの導入事業支援。

### 海事分野

・省CO2のための旅客船利用促進に係る事業支援。

### 情報管理分野

・移動する人を起点とした公共交通案内・運行情報提供システムの整備事業支援。