

# 1. エコ通勤アンケートの実施概要

## (1)エコ通勤アンケートのねらい

### ① エコ通勤促進に向けた啓発

通勤交通手段としてクルマを利用している人に対して、徒歩、自転車、公共交通等を利用したエコ通勤を促進するため、クルマ利用について考えるきっかけとなる、エコ通勤アンケートに協力していただくことにより、通勤交通手段の意識改革を行う。

### ② エコ通勤の実施によるCO2 の削減

エコ通勤アンケートにより行動変容を促すことにより、少しでも実際にエコ通勤を実施していただくことにより、通勤で発生するCO2 排出量を削減する。

### ③ エコ通勤の促進に向けた課題と対策案の検討

エコ通勤アンケートの結果から、各地域のエコ通勤促進に向けた課題を把握し、それを踏まえて対策案を検討する。

### ④ 協力事業所へのフィードバック

協力いただいた事業所に、エコ通勤アンケートの結果や課題をフィードバックすることにより、今後も事業所が主体となってエコ通勤促進を、継続的に考えていっていただく契機をつくる。

## (2)調査票の配布・回収

### ① さいたま市、宇都宮市

各事業所の担当者を通じて、各部署・各従業員に配布・回収

### ② 小田原市

庁内通知で掲示後、担当が直接各課長にとりまとめを依頼し、各課に直接配布  
各課長（環境行動リーダー）がとりまとめ、都市政策課に提出（文書配布棚利用可）

### ③ 我孫子市

庁内通知（メール）で依頼後、文書配布棚を利用して各課に配布  
各課でとりまとめ、手賀沼課または手賀沼課の文書配布棚へ提出

## (3)配布物件

表 1-1 調査の配布物件

事前調査	事後調査
<ul style="list-style-type: none"><li>● 配布用封筒</li><li>● お願い状</li><li>● エコ通勤アンケート事前調査票</li><li>● 動機付け冊子</li><li>● 通勤マップ(事業所周辺の公共交通の情報)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 配布用封筒</li><li>● お願い状</li><li>● エコ通勤アンケート事後調査票</li></ul>

#### (4) 対象地域の概況

##### ① さいたま市

- 「埼玉県地球温暖化対策推進条例」では、自動車通勤者が多数の事業者※に対して、自動車地球温暖化対策実施方針の作成が義務付けられた。

※従業員が 300 人以上の事業所(市内 90 社)で、50%以上の従業員が自家用自動車通勤しているものを有する事業者

- さいたま市では昨年市役所職員(1,225 人)を対象に MM(モビリティマネジメント)を実施した。
- さいたま市としては更に上記条例の趣旨に則り、喫緊の課題である地球温暖化対策(エコ通勤)を市内の多様な企業に対して積極的に展開していきたい。
- また、あわせて上記条例に基づく企業の自動車地球温暖化対策実施方針の作成を支援するため、対象事業所のエコ通勤への取組みに対する意向を把握したい。

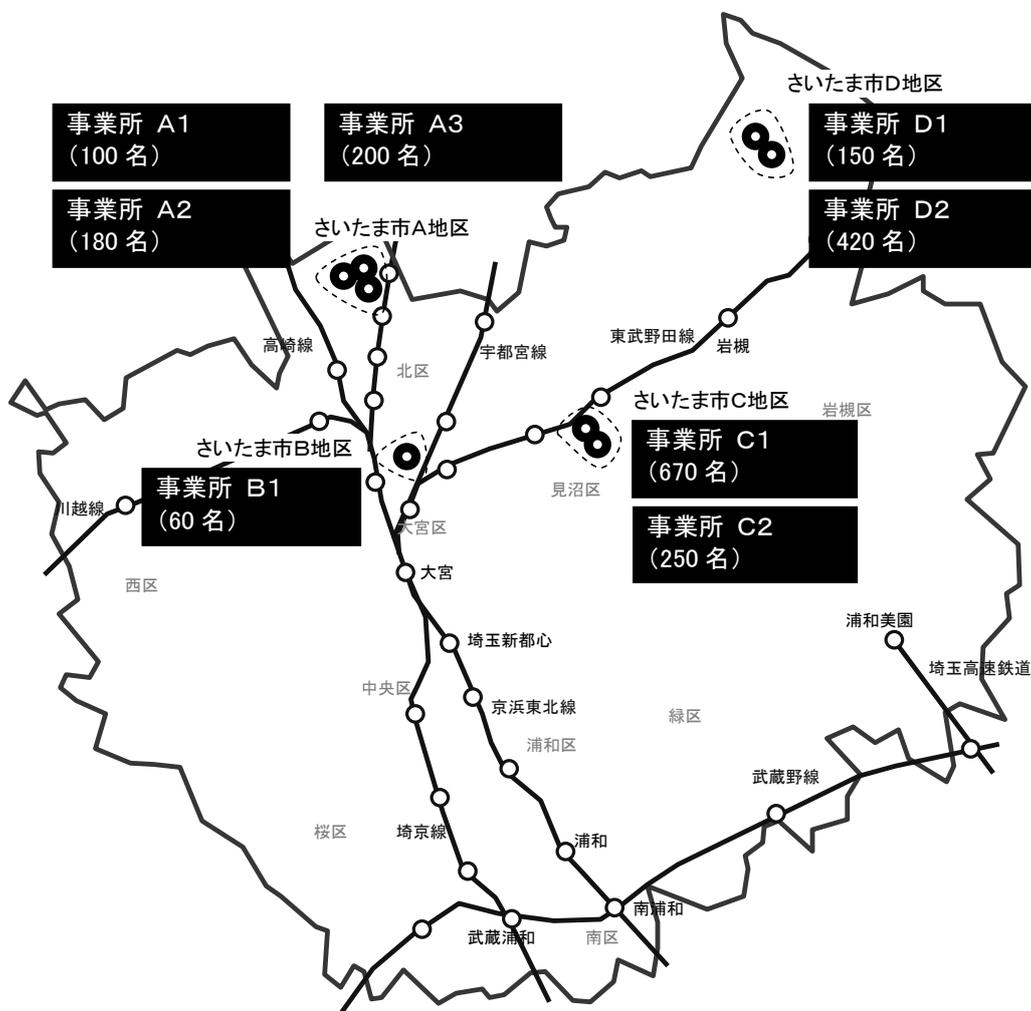


図 1-1 エコ通勤アンケート対象事業所と配布

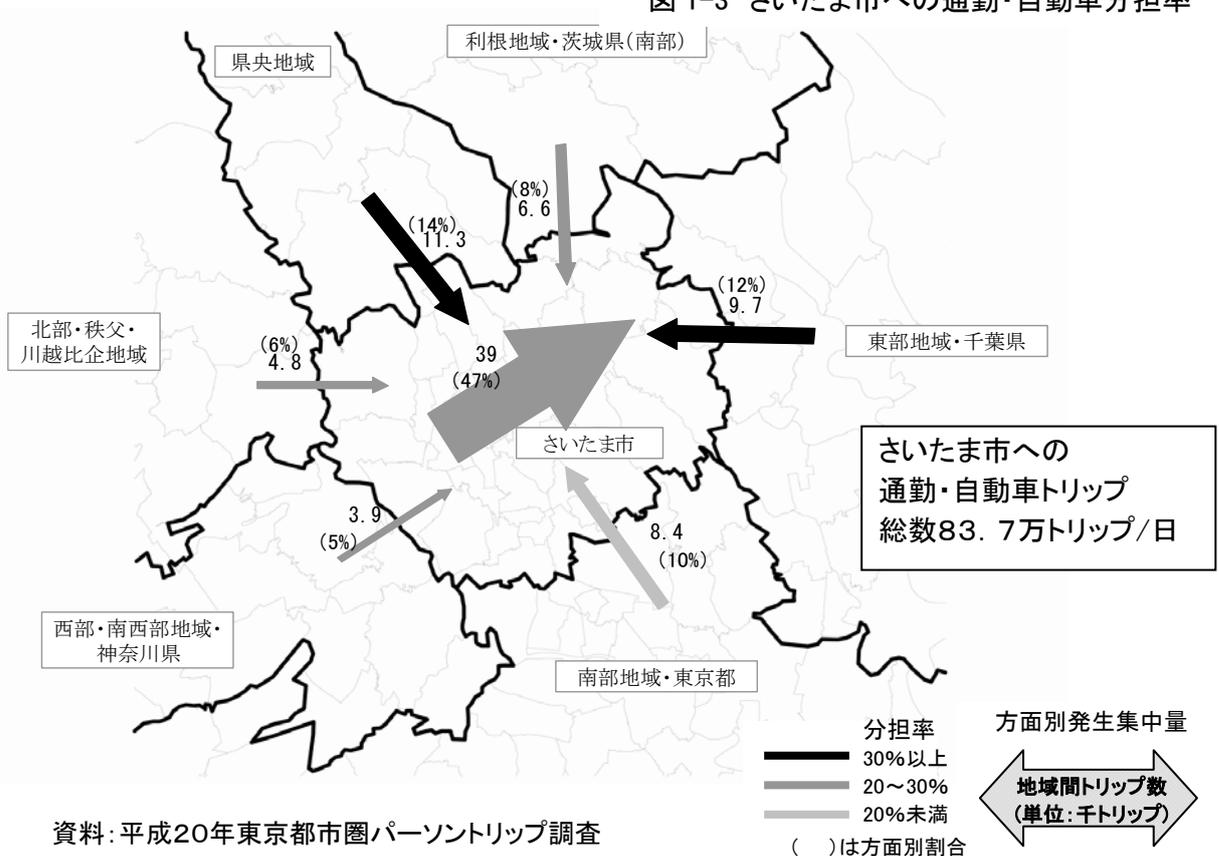
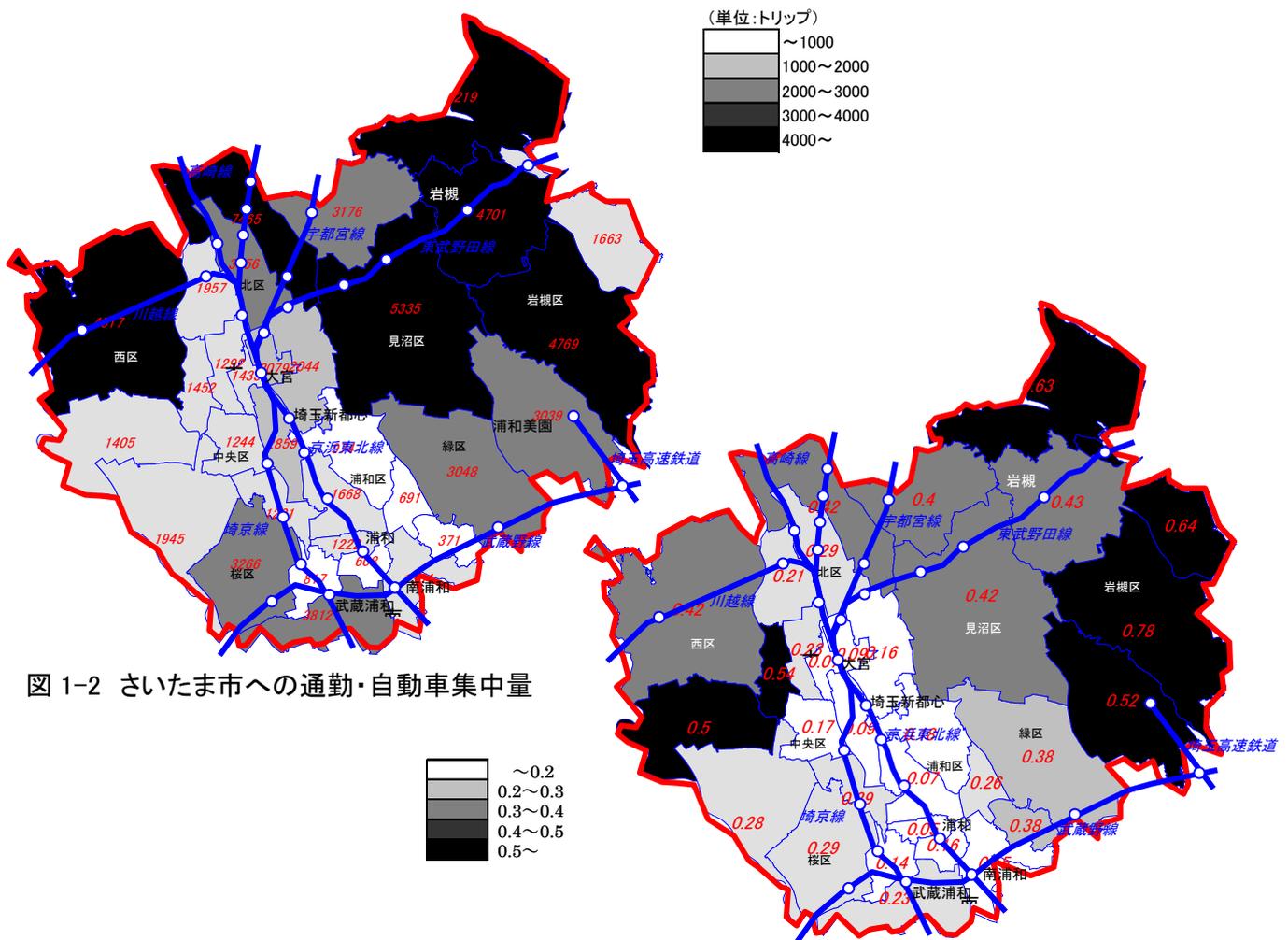


図 1-4 さいたま市への通勤・自動車流動量

## ② 宇都宮市

- 平成19年度、宇都宮市では、過度にクルマに依存した状態から、公共交通とクルマをうまく使い分けられる社会を目指して、マイカー利用者意識転換策検討委員会を設置。
- 平成20年度は、日光・新里街道沿線住民、西原線沿線住民、光ヶ丘団地線沿線住民、日光街道沿線の事業所に対して沿線住民向けTFPを実施。
- 平成21年度は、市役所職員、引き続き日光街道沿線の事業所に対して、継続的なエコ通勤への取組みとして、通勤向けのアンケートを実施する。

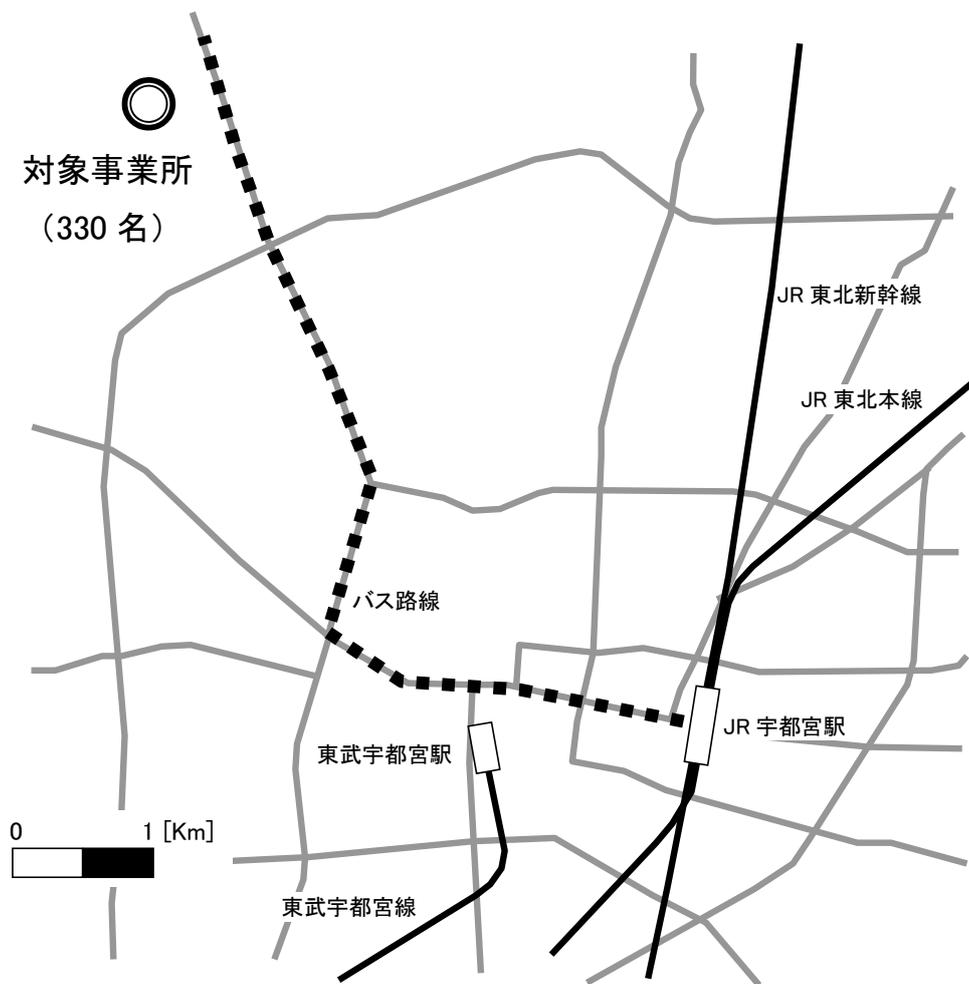


図 1-5 エコ通勤アンケート対象事業所と配布

### ③ 小田原市

- 小田原市内には鉄道が6路線あり18駅を有し、鉄道圏からの通勤・通学は容易である。一方、バスについては、利用者の減少により全体に縮小しており、超高齢社会において市民の移動手段としてますます重要となることから、その確保が必要となる。
- このような中、富士急湘南バスの路線が利用者減少により平成19年・平成21年と減便が行われた。
- 第一生命大井本社移転(現3,000人→H23年度1,000人)の影響で更にサービスレベルが低下することは必至である。
- 市民からはバスサービスの維持・確保に向けて、市として取り組むように要望が来ている。
- 通勤等でバス利用促進を図るため企業等に呼びかける前に、自ら模範を示さなければならぬと考えていることから、まず市役所職員のバス通勤を促進したい。
- エコ通勤の対象となる職員:本庁職員(約950人)
- 現在の通勤状況
  - 小田原市内からの通勤は中央地域が最も多く、全体の約3割、続いて隣接する東側の3地域からの利用が多い
  - 酒匂川を越えた川東北部地域と川東南部地域は自動車等分担率が約8割を超え自動車等の利用が高い地域
- 通勤手当の状況
  - 交通手段に合わせて支給額を設定。(実費程度を支給)
  - 【通勤手当の概要】
    - 1)2km圏内は対象外
      - 目的地までの片側の通勤距離が2km圏内は支給対象外
    - 2)交通機関等を利用
      - 運賃相当を支給
    - 3)自動車等を利用
      - 距離に応じた手当を支給
      - (ガソリン代程度、駐車場は市役所で用意しておらず各自負担)
    - 4)交通機関と自動車等を利用
      - 1)～3)に沿って支給額を決定
- ノーカーデーの取り組み状況
  - 毎月第一水曜日にマイカーを自粛する取り組みを実施
  - 達成率平成19年度87.1%、平成20年度70.7%

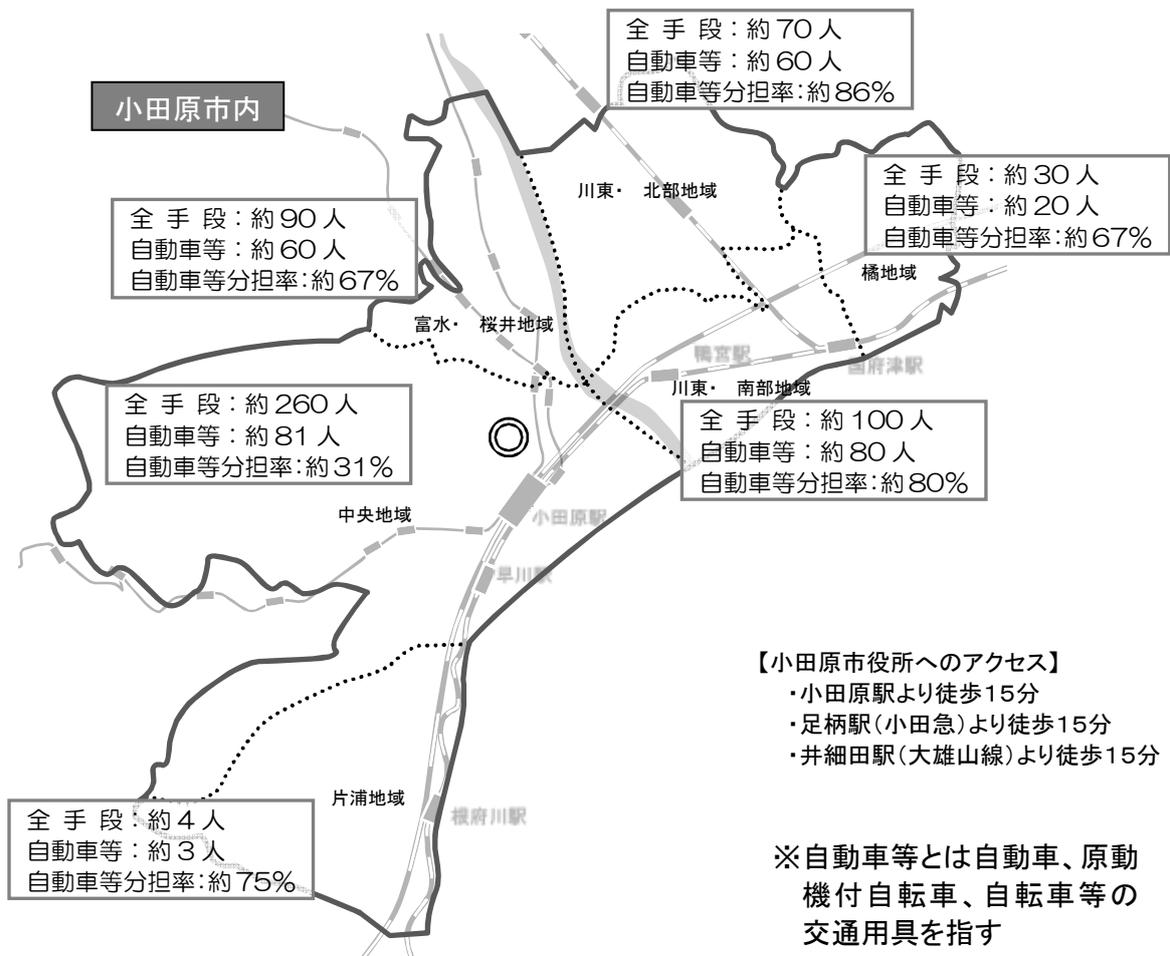


図 1-6 小田原市内の通勤時における地域別の自動車利用状況

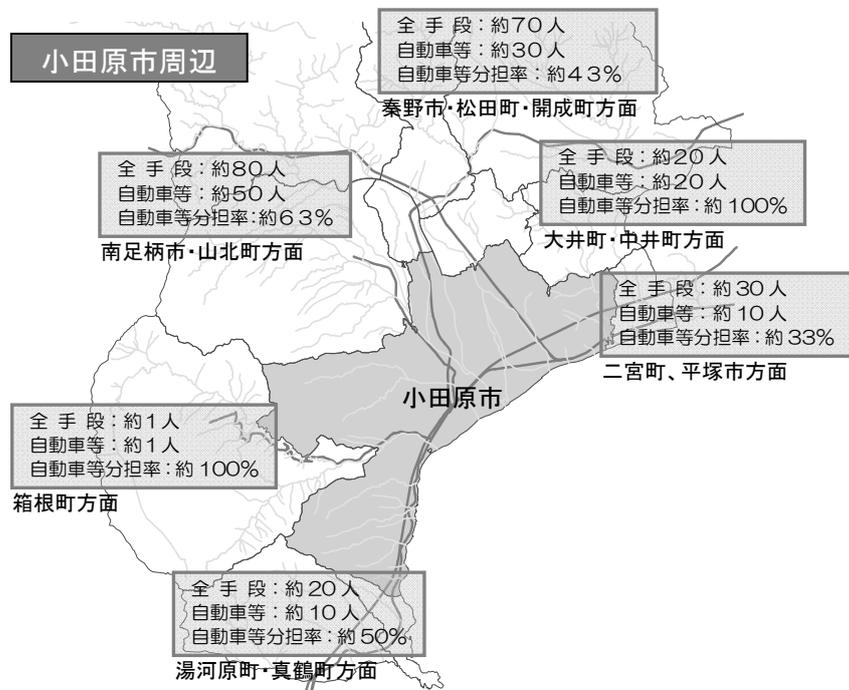


図 1-7 小田原市周辺の通勤時における地域別の自動車利用状況

#### ④ 我孫子市

- 月2回のエコ通勤(ノーカーデー)を実施しており、平成20年度に実施率50%の目標を達成した。
- 実態を把握し、更にエコ通勤を定着させ実施率を向上させていくため、コミュニケーション・アンケートを実施することとした。
- エコ通勤の対象となる職員対象職員:1,300人程度(正規職員、嘱託職員、臨時職員等含)
- 現在の通勤状況
  - 市役所への通勤エリア:市外と市内がそれぞれ5割程度
  - 交通手段:自動車 724 バイク 28 公共交通機関 82 自転車 45  
徒歩 31 (合計 910) ※いずれも正規職員についての数字
- 通勤手当の状況
  - 交通手段等に合わせて支給額を設定
  - 自転車と自動車の通勤手当が同額

**【通勤手当の概要】**

  - ① 2km圏内は対象外  
目的地までの片側の通勤距離が2km圏内は支給対象外
  - ② 交通機関等を利用  
1箇月あたりの運賃相当を支給
  - ③ 自転車等を利用  
距離に応じた手当を支給
  - ④ 交通機関と自動車等を利用  
①～③に沿って支給額を決定
- ノーカーデーの取り組み状況
  - 月2回ノーカーデー実施を推進
  - 目標設定は市役所庁舎(本庁舎・西別館・東別館・分館)で50%
  - 市役所庁舎のみのH21年度上半期実施率は46%、全体では38%



図 1-8 我孫子市の対象事業所

(5)実施スケジュール

各地域のエコ通勤アンケートは、以下のスケジュールにより実施した。

表 1-2 実施スケジュール

◆…各事業所とのコミュニケーション

		さいたま市・宇都宮市・小田原市	我孫子市*
1月	4日	◆配布部数や今後の予定等を確認	
	11日	◆配布・回収のご案内と返送用着払いラベル送付	
	18日	<b>事前アンケート実施(配布～回収)</b> ◆配布物到着と不明点の確認、配布の依頼	
	25日	↓	<b>動機付け冊子、通勤マップの配布</b>
2月	1日	◆回収アンケート発送の依頼、事後の予定確認	(各自エコ通勤をイメージしてもらう)
	8日	◆配布・回収のご案内と返送用着払いラベル送付	
	15日	<b>事後アンケート実施(配布～回収)</b> ◆配布物到着と不明点の確認、配布の依頼	<b>事後アンケート実施(回収)</b>
	22日	↓	↓
3月	1日	◆回収アンケート発送の依頼	
		◆各事業所へのフィードバック(委員会終了後)	

※我孫子市の調査については、我孫子市役所が「エコ通勤優良事業所」として、従前より、エコ通勤についての啓発活動が進んでいるという状況を踏まえ、事業所内での啓発活動をフォローする観点から、まず「動機付け冊子」と「バスマップ」を配布、各自エコ通勤をイメージしてもらい、その約2～3週間後に「事後アンケート」の設問をベースとしたアンケートを実施するという手法をとった。

(6) 配布・回収数

エコ通勤アンケートの配布・回収数は以下のとおりである。

事前・事後とも、民間事業所においては約60～100%、小田原市役所・我孫子市役所においては約90～100%の回収率となっている。

表 1-3 エコ通勤アンケート配布・回収結果

地域	事業所名	事前			事後		
		配布数	回収数	回収率	配布数	回収数	回収率
さいたま市A	事業所A1	100	100	100 %	100	97	97 %
	事業所A2	180	130	72 %	180	147	82 %
	事業所A3	200	139	70 %	200	129	65 %
さいたま市B	事業所B1	60	52	87 %	61	57	93 %
さいたま市C	事業所C1	672	395	59 %	663	402	61 %
	事業所C2	250	153	61 %	250	138	55 %
さいたま市D	事業所D1	150	144	96 %	150	149	99 %
	事業所D2	420	345	82 %	366	333	91 %
宇都宮市	対象事業所	330	198	60 %	330	186	56 %
小田原市 (内訳)	小田原市役所	952	948	100 %	952	937	98 %
	(正規職員)	(797)	(793)	(99 %)	(797)	(782)	(98 %)
	(正規職員以外)	(155)	(155)	(100 %)	(155)	(155)	(100 %)
我孫子市	我孫子市役所	—	—	—	1,359	1,218	90 %
合 計		3,325	2,604	78 %	4,611	3,793	82 %

## (7)実施結果の概要

エコ通勤アンケートを実施した結果、全体で約 3,800 人の参加があり、このうちクルマ利用が約 2,000 人で、その中でエコ通勤を実施した人は 36.6%、739 人であった。

その結果、年当たりに換算すると(この行動が1年間続いたとすると)、222.7t-CO<sub>2</sub>/年、9.6%のCO<sub>2</sub>の削減が見込まれる。

表 1-4 エコ通勤アンケート実施結果

地域	アンケート参加者 (人)	クルマ 利用あり (人)	エコ通勤 実施人数 (人)	エコ通勤 実施割合
さいたま市(8事業所計)	1,458	639	189	29.6%
宇都宮市(1事業所)	198	175	34	19.4%
小田原市(小田原市役所)	948	370	186	50.3%
我孫子市(我孫子市役所)	1,218	834	325	39.0%
合計	3,822	2,018	739	36.6%

※アンケート参加者…事前アンケート参加者数、我孫子市は事後アンケートで従前のクルマ利用を把握

※クルマ利用あり…事前アンケートで1日でもクルマ(運転)・クルマ(同乗)の利用がある人

※エコ通勤実施…クルマ利用ありのうち1日でもエコ通勤を実施した人

表 1-5 エコ通勤アンケートによるCO<sub>2</sub>削減

地域	事前CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	事後CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	CO <sub>2</sub> 削減量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	CO <sub>2</sub> 削減割合
さいたま市(8事業所計)	1,089.3	985.9	103.4	9.5%
宇都宮市(1事業所)	183.7	173.9	9.7	5.3%
小田原市(小田原市役所)	453.2	394.8	58.4	12.9%
我孫子市(我孫子市役所)	601.2	550.0	51.2	8.5%
合計	2,327.3	2,104.6	222.7	9.6%

※エコ通勤アンケートの結果を年間当たりに換算

## 2. エコ通勤に向けた各地域の課題

### 2-1 通勤の現状とエコ通勤に対する意識

#### (1) 現状の通勤・帰宅時間

- 各事業所の始業時間帯は、概ね8～9時台となっているが、さいたま市D地区の2事業所については、6・14・20時台に出勤するパターンもみられる。
- 各事業所の終業時間帯は、概ね16～17時台となっているが、さいたま市D地区の2事業所については、8・14・20・22時台に退勤するパターンもみられる。

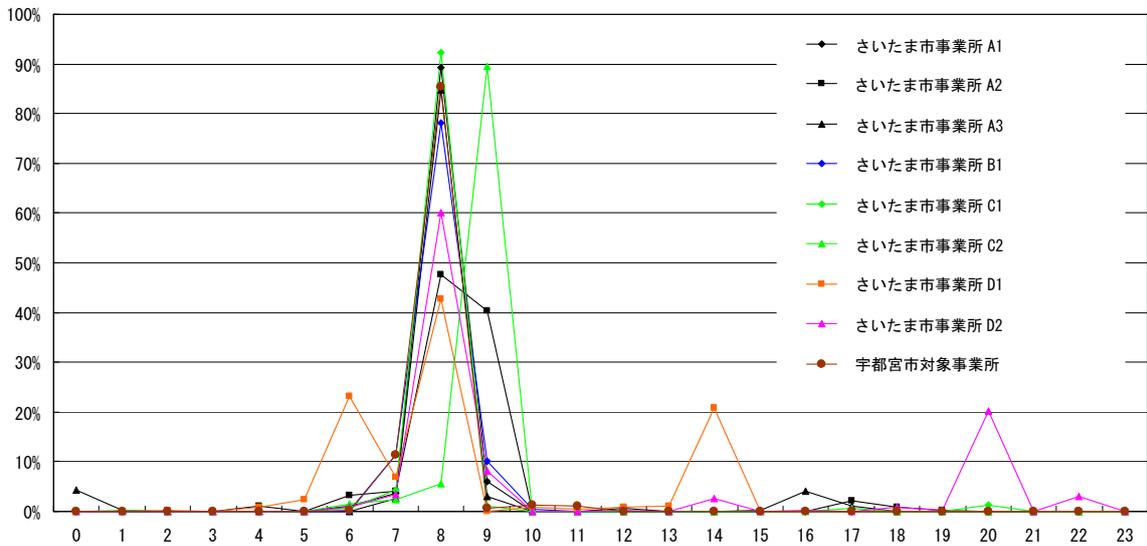


図 2-1-1 始業時間帯

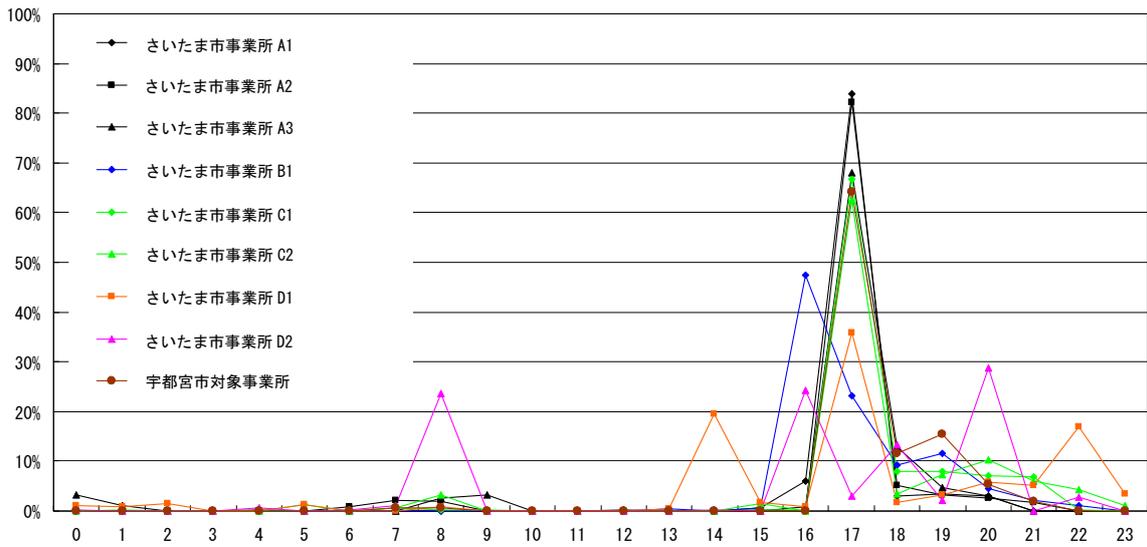


図 2-1-2 始業時間帯

## (2)現状の通勤交通手段

- さいたま市C地区は、自動車通勤者の割合が2割前後と、今回の調査対象事業所の中では最も小さく、公共交通3～4割及び、徒歩・自転車が3割程度利用されている。
- さいたま市D地区及び宇都宮市では、他の地域と比較して公共交通の利便性が低いこともあり、自動車通勤者の割合が大きく、徒歩・自転車通勤者が1～3割程度みられるものの、公共交通通勤者はほとんどみられない。
- さいたま市A・B地区及び小田原市では、自動車通勤者3～5割程度とともに、公共交通や徒歩・自転車等多様な手段構成となっている。

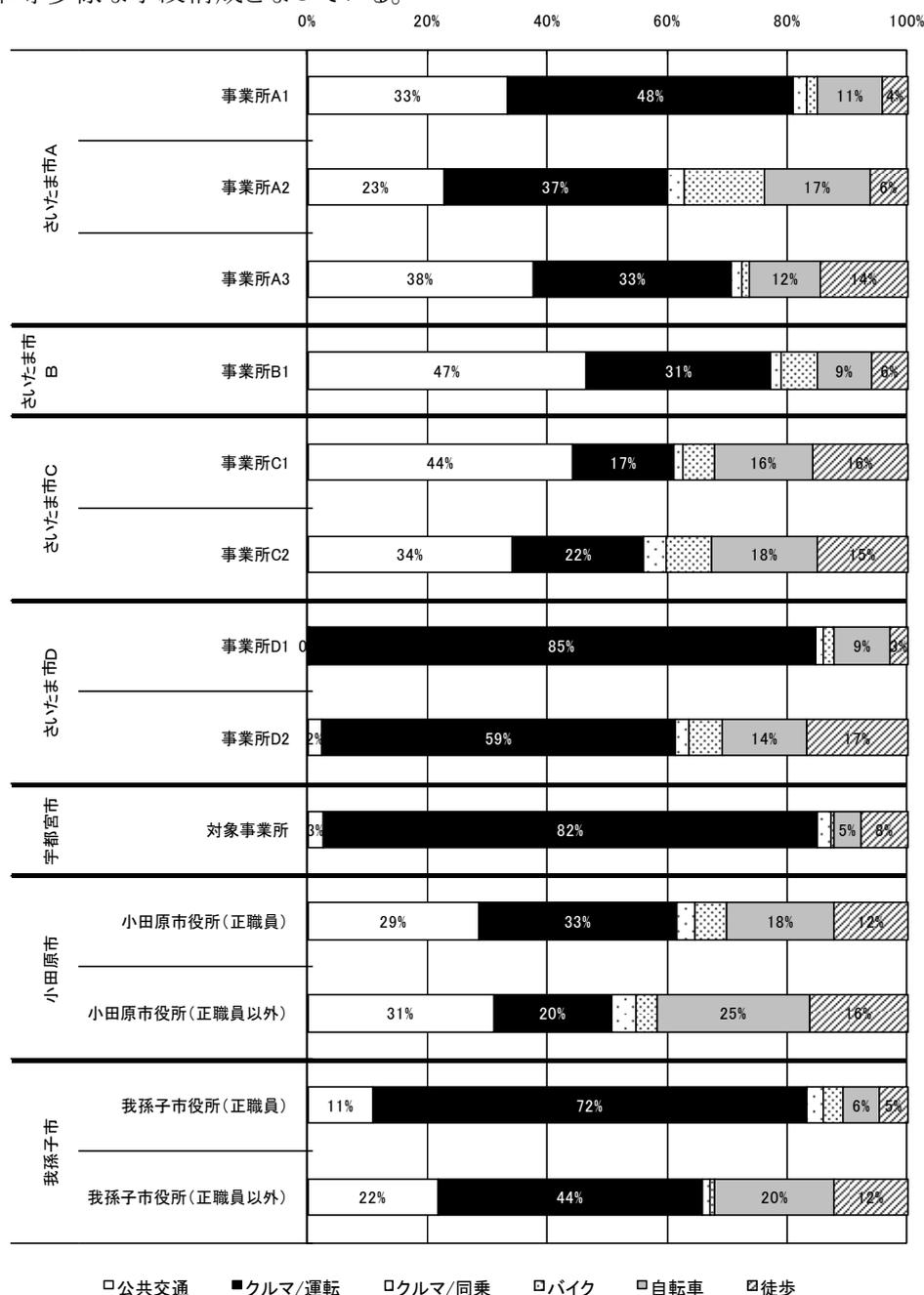


図 2-1-3 通勤交通手段の割合

注) 毎日同じ交通手段でない人もいるため(例:クルマ週4日・自転車週1日)、1ヶ月当たり利用日数に換算、重み付けてして手段別の構成比を算定した。

注) 小田原市の集計では、正職員以外(嘱託・臨時職員)については、勤務体制(勤務日数、勤務時間)が正職員とは異なるため別に集計している。また、消防署職員(24名)は特殊な勤務体制のため、除いて集計した(以下同様)。

### (3) エコ通勤に対する意識

- エコ通勤運動の認知度はどの地域も低く、6割前後が「まったく知らない」と回答している。
- クルマ利用抑制による CO2 排出削減効果は、どの地域についても4割前後が「まったく知らない」と回答している。

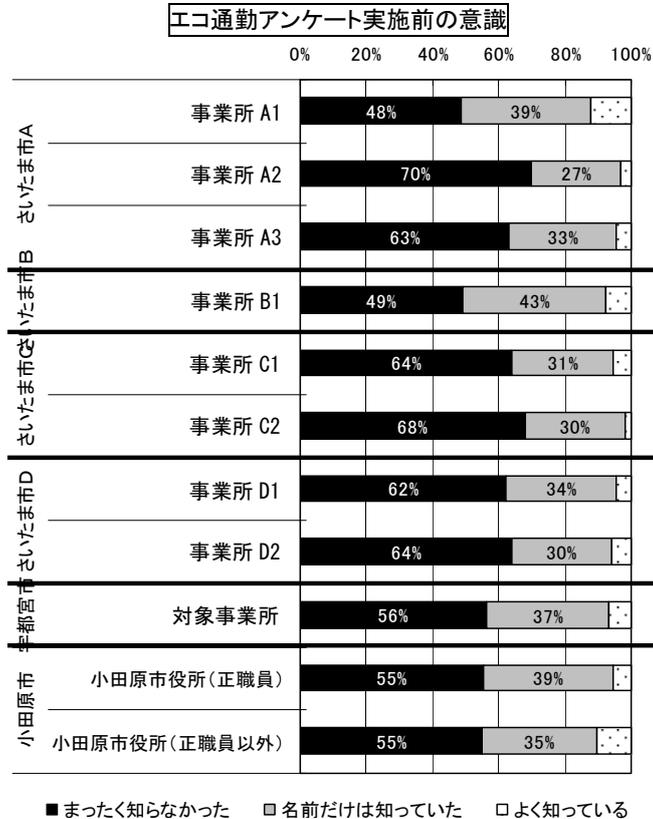


図 2-1-4 「エコ通勤」運動を知っていたか

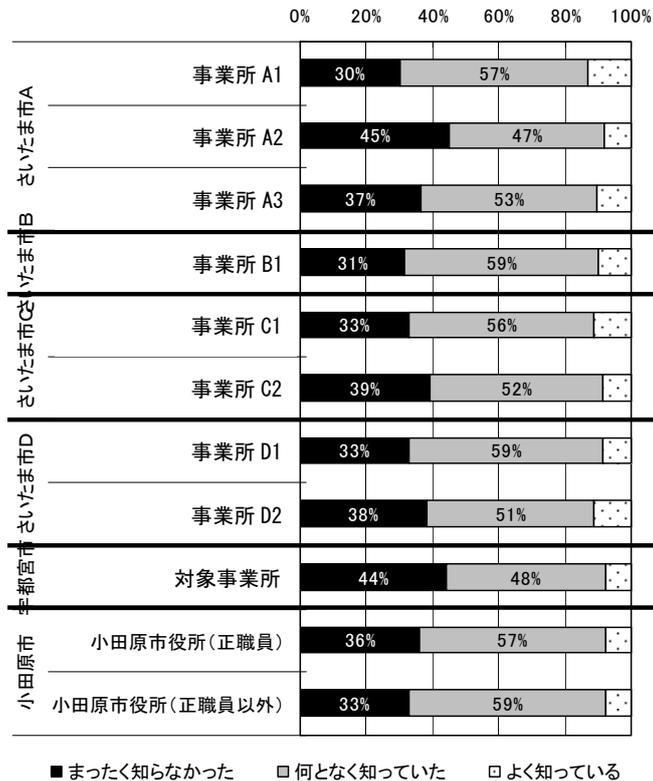


図 2-1-5 クルマ利用を少し減らすだけで、大きく CO2 排出を削減できる

- アンケート実施前のエコ通勤に対する認識は高くはないものの、今回のエコ通勤アンケートの実施により、ほとんどの人のエコ通勤運動に対する理解を得ることができ、またほとんどの人は多少なりともクルマ利用の抑制意識を持つようになるなど、エコ通勤アンケートには高い啓発効果があることがうかがえる。

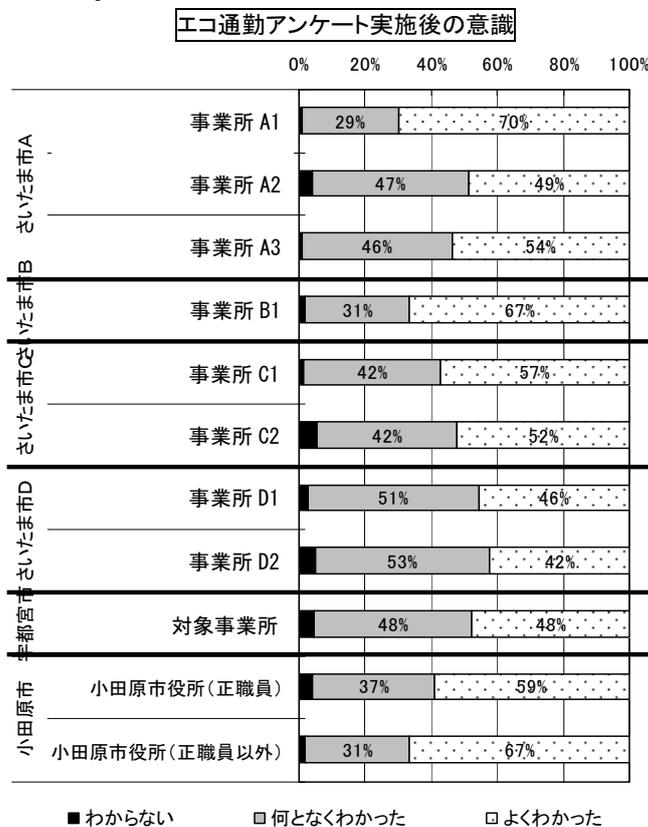


図 2-1-6 冊子を読んで「エコ通勤」運動の趣旨は理解できたか

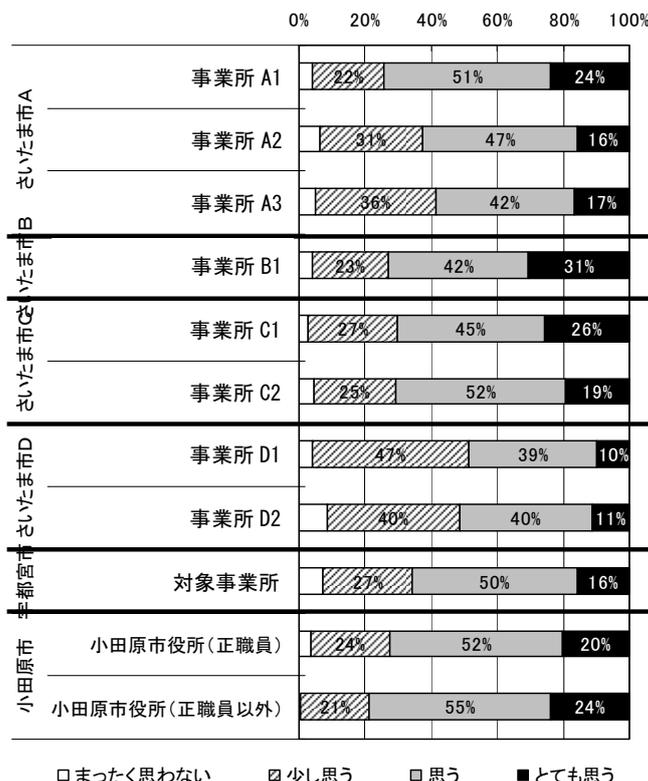
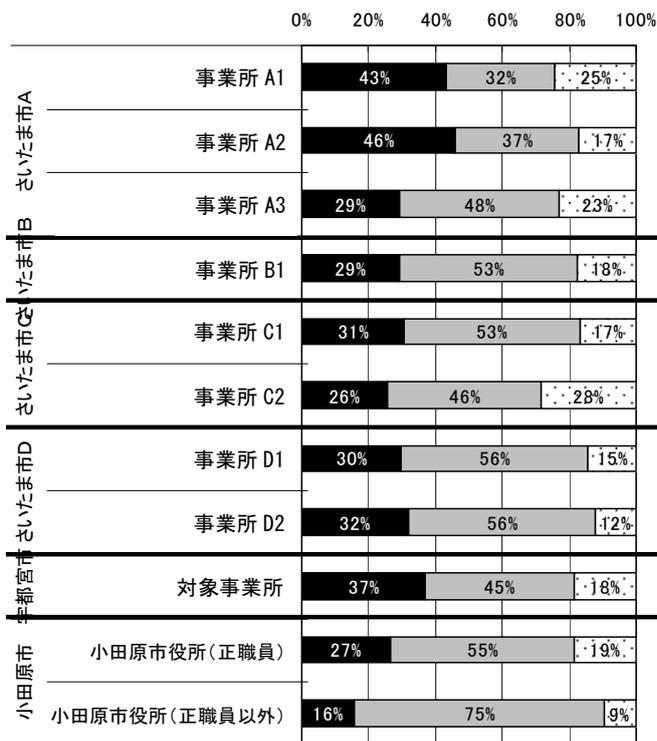


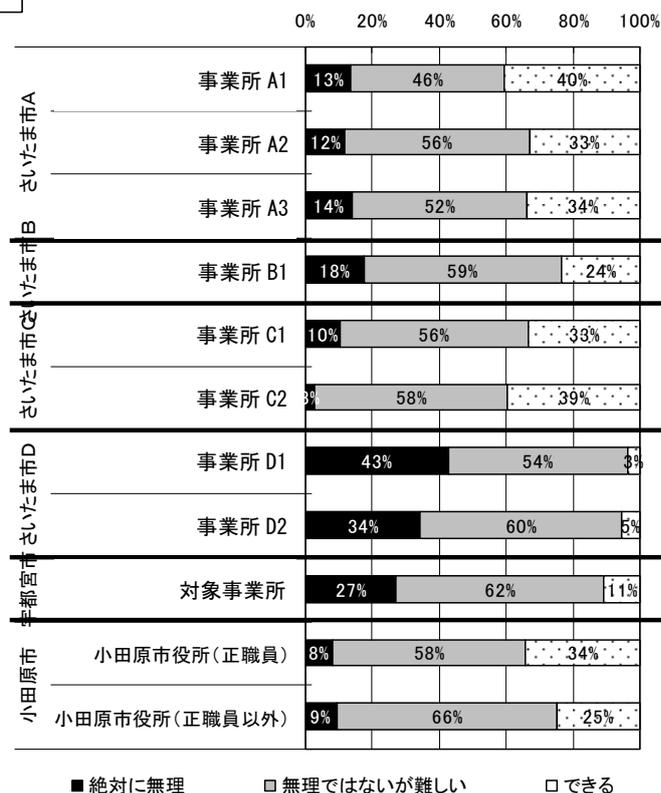
図 2-1-7 地球温暖化対策のためにはクルマ利用は減らした方がよいか

#### (4)エコ通勤の可能性

- さいたま市A～C地区及び小田原市においては、自動車通勤者のうち鉄道沿線居住者は4～5割、事業所近隣居住者は1割弱みられ、徒歩・自転車や電車・バスでの通勤可能性も一定割合がみられることから、これらの人のエコ通勤への取り組みを後押しすることで、エコ通勤を更に拡大していくことが課題である。
- さいたま市D地区及び宇都宮市においては、公共交通による通勤手段は限られたバス路線にたゞざるを得ないため、エコ通勤の可能性は低くなっている。



■ 絶対に無理 □ 無理ではないが難しい □ できる  
図 2-1-8 車の代わりに徒歩や自転車で通勤可能か



■ 絶対に無理 □ 無理ではないが難しい □ できる  
図 2-1-9 車の代わりに電車やバスで通勤可能か

- エコ通勤を少しでも実践してみようという人は各地域で8割前後みられるが、さいたま市D地区及び宇都宮市においては、無理の割合が比較的高い。

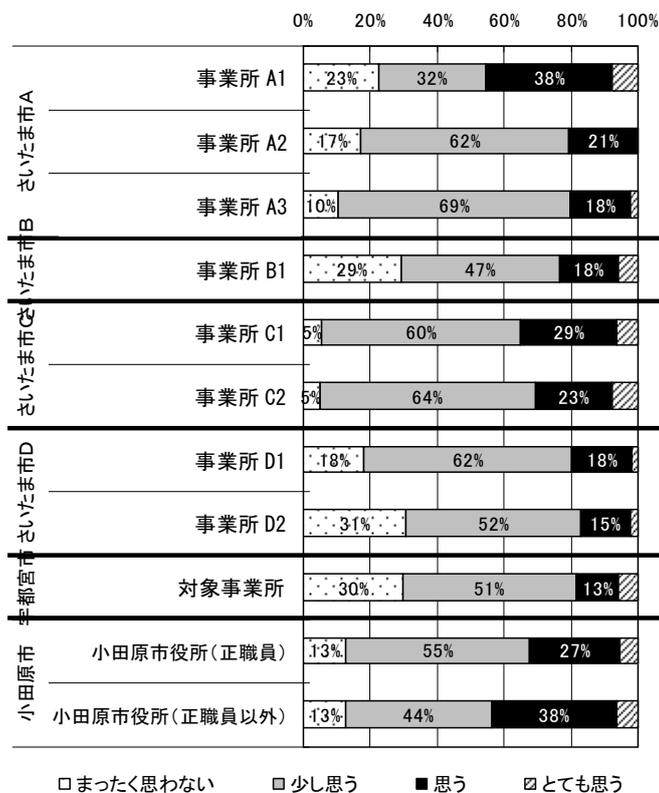


図 2-1-10 「エコ通勤」を少しでも実践してみようと思うか

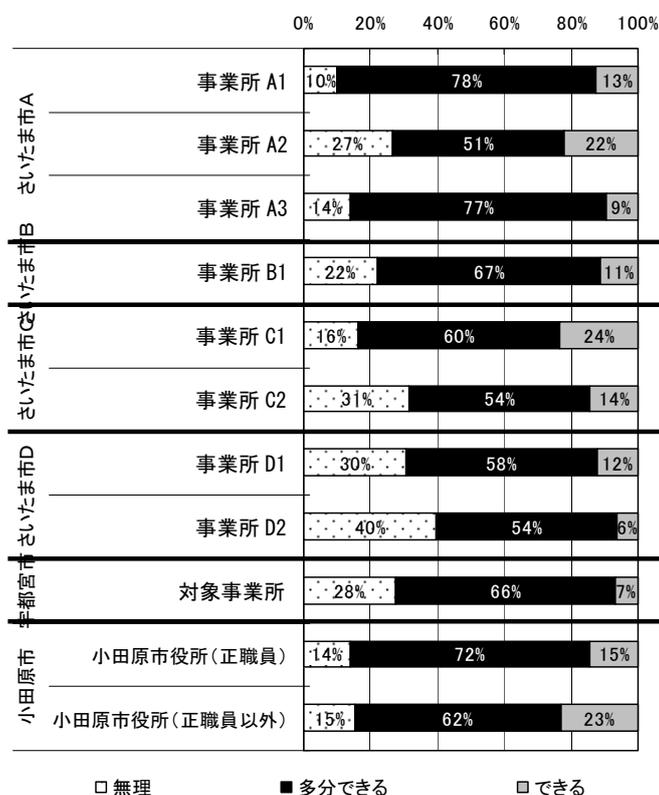


図 2-1-11 前問で書いていただいた「エコ通勤」は実際にできそうか

## 2-2 さいたま市の課題

### (1) 居住地側からみた課題 -事前アンケートから-

#### ① 事業所近隣居住者

- さいたま市の徒歩通勤距離は0.7Km(中央値)、自転車通勤距離は2.4Km(中央値)で、事業所から3Km 圏程度までの居住者は徒歩・自転車が中心の交通手段となっている。
- 事業所から3Km 圏程度までの居住者の中でも自動車利用がみられ(自動車利用者の12%)、特にさいたま市D地区でその割合が顕著である。
- さいたまD地区をはじめ、事業所の徒歩・自転車圏においては、自動車利用を抑制するとともに徒歩・自転車通勤を促進していくことが課題である。

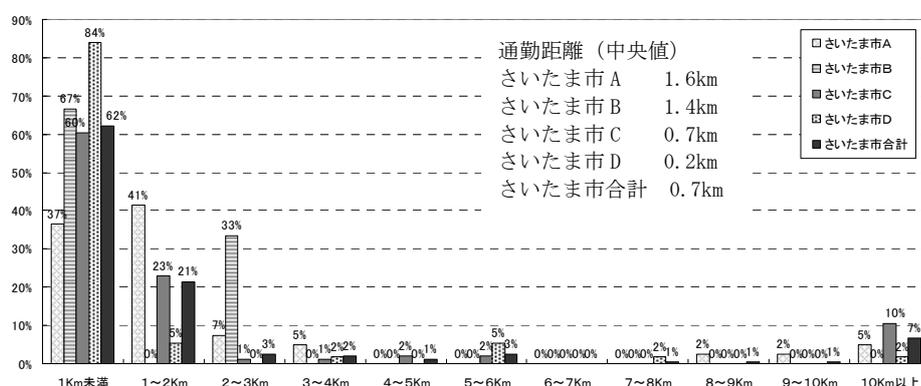


図 2-2-1 徒歩の通勤距離

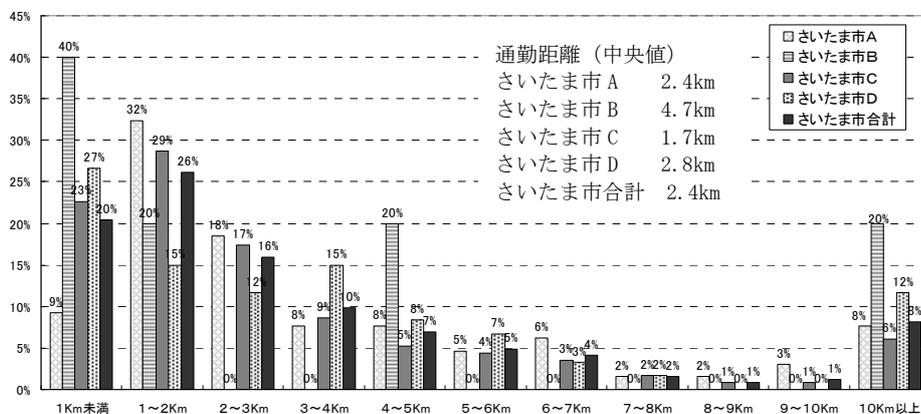


図 2-2-2 自転車の通勤距離

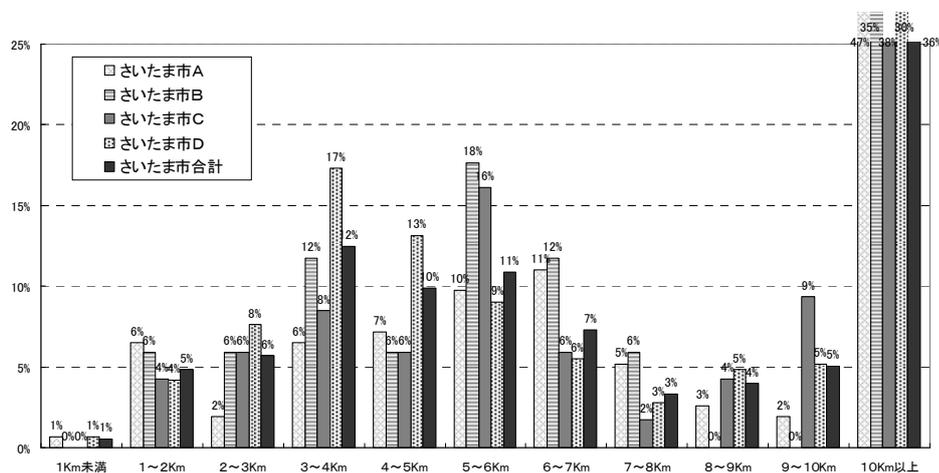


図 2-2-3 自動車の通勤距離

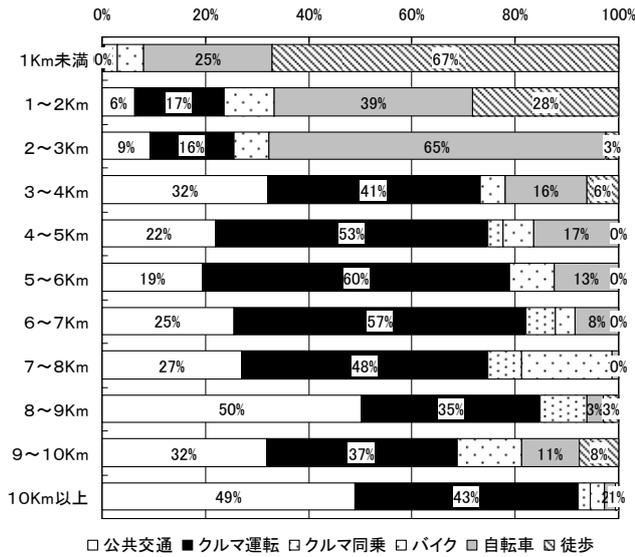


図 2-2-4 さいたま市A事業所からの距離帯別通勤手段割合

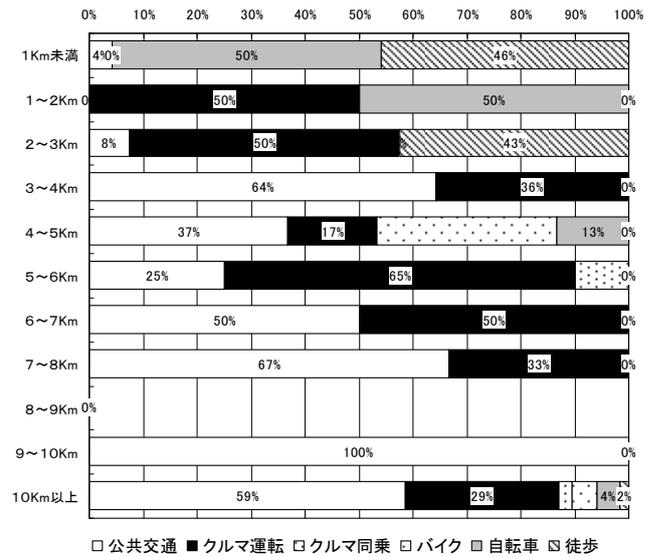


図 2-2-5 さいたま市B事業所からの距離帯別通勤手段割合

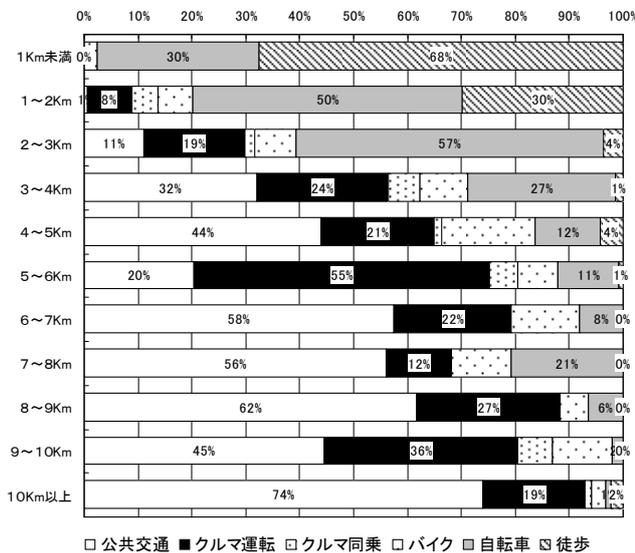


図 2-2-6 さいたま市C事業所からの距離帯別通勤手段割合

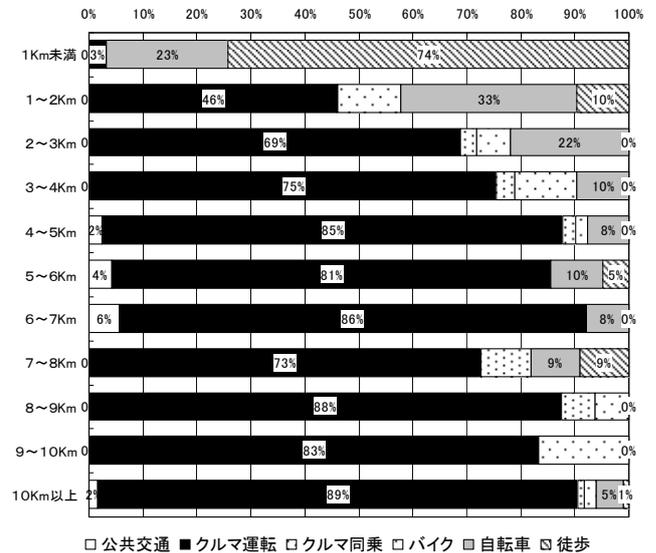


図 2-2-7 さいたま市D事業所からの距離帯別通勤手段割合

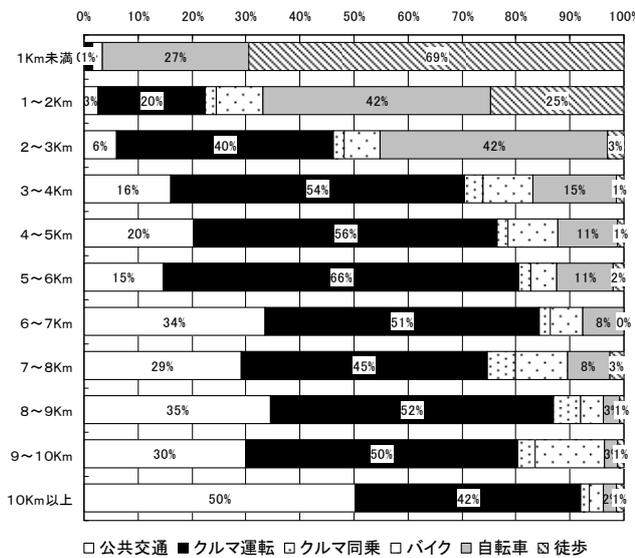


図 2-2-8 さいたま市全体 事業所からの距離帯別通勤手段割合

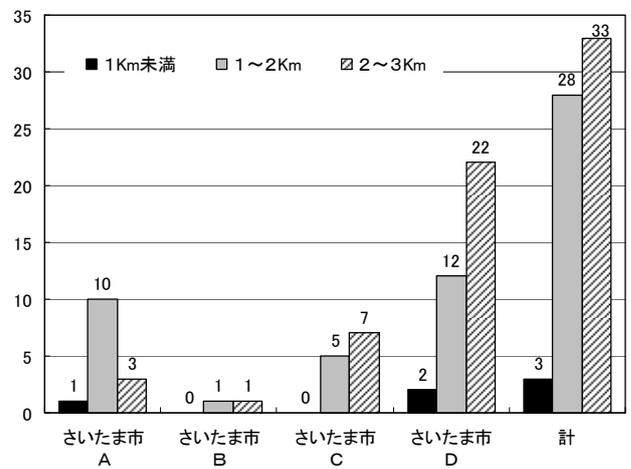


図 2-2-9 本調査対象事業者の短距離自転車利用者数

## ② 鉄道沿線居住者

- さいたま市の公共交通通勤者は、最寄駅から1.5Km 圏までの間に8割程度が居住しており、公共交通が利用しやすい駅徒歩圏居住者が公共交通をよく利用していることがうかがわれる。
- 駅徒歩圏に居住している人でも、自動車通勤をしている人は各地区でみられ、公共交通を利用しやすいところに居住している自動車通勤者の公共交通利用促進が課題である。
- また、駅から離れた地区からでも公共交通利用者はみられることから、駅から離れたところに居住する自動車通勤者についても、公共交通が利用できるような仕組みを工夫する必要がある。

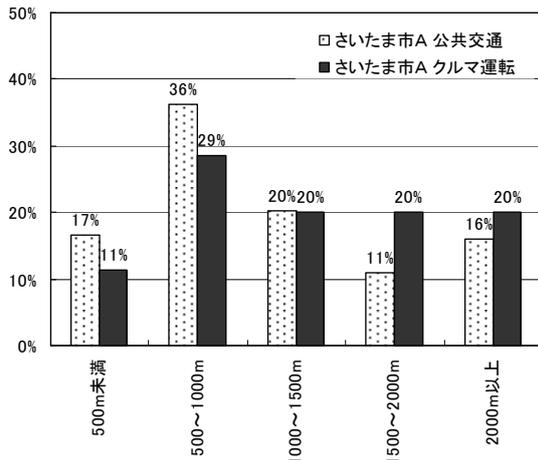


図 2-2-10 さいたま市A公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

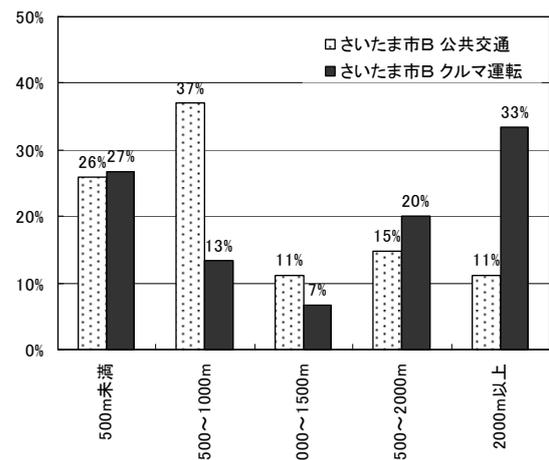


図 2-2-11 さいたま市B公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

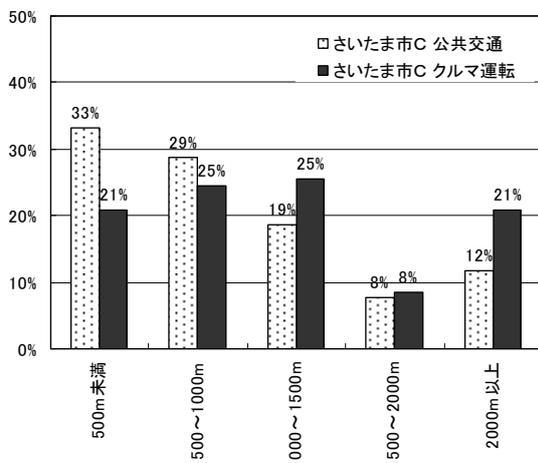


図 2-2-12 さいたま市C公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

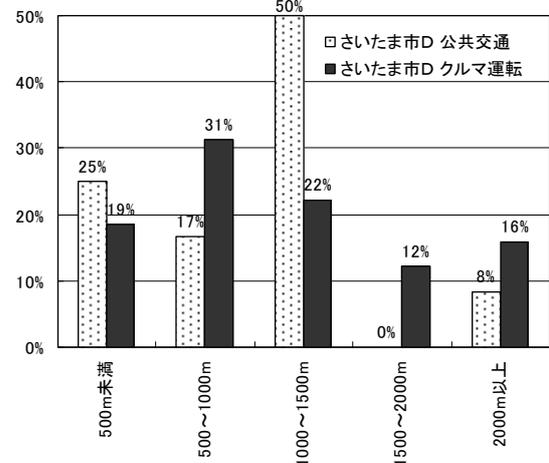


図 2-2-13 さいたま市D公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

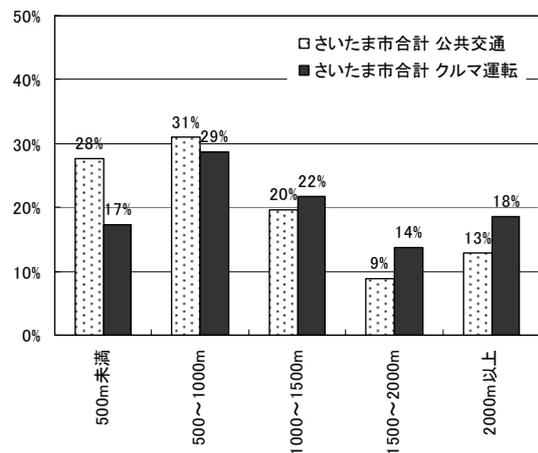


図 2-2-14 さいたま市合計 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

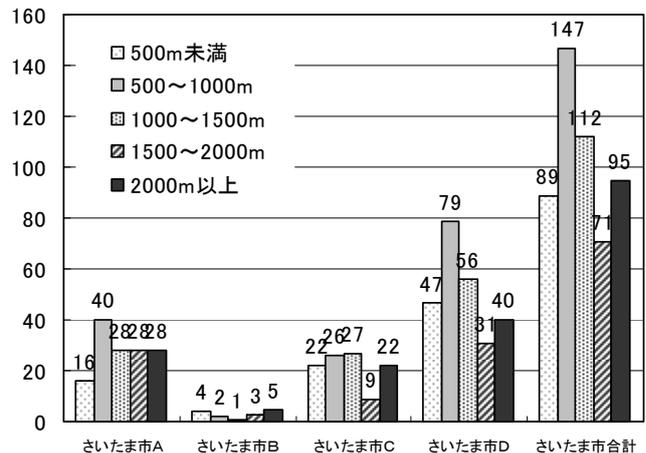


図 2-2-15 本調査対象事業所の鉄道沿線居住のクルマ運転利用者

※事業所3Km 圏居住者は除く

## (2) 事後アンケートの結果からみた課題

- エコ通勤アンケートを実施した結果、エコ通勤を行った人は、さいたま市A・B・Cでは公共交通を利用した人が最も多く、次いで自転車となっているが、さいたま市Dでは公共交通利用は少なく自転車・徒歩利用が多くなっている。
- エコ通勤を行った人は、さいたま市A・Cでは鉄道沿線で比較のみられるものの、同様に鉄道沿線においてエコ通勤を行っていない人も見受けられることから、そのような人の公共交通利用促進が課題である。
- また、さいたま市Dでエコ通勤を行った人は、事業所の近隣居住者に多く徒歩・自転車通勤が行われているが、鉄道沿線地域でのエコ通勤の取り組みがあまり多くみられないことから、鉄道沿線居住者の公共交通を利用した通勤ができる仕組みの構築が課題である。

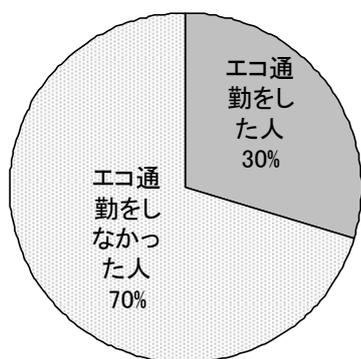


図 2-2-16 自動車通勤者のうちエコ通勤の実施割合

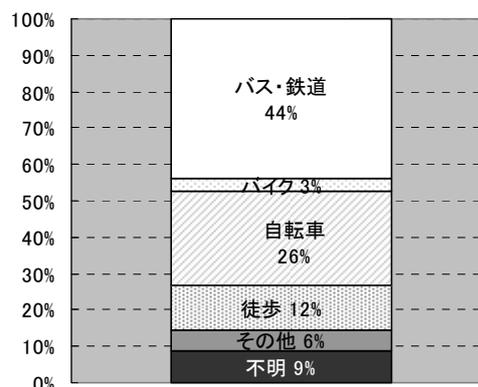


図 2-2-17 エコ通勤者の交通手段

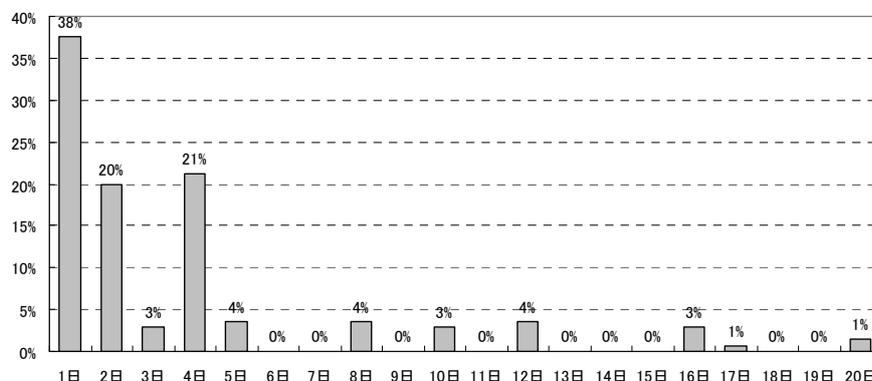


図 2-2-18 エコ通勤実施日別の実行者の割合

表 2-2-1 CO<sub>2</sub>削減量

(t-CO<sub>2</sub>/年)

	事前CO <sub>2</sub> 排出量	事後CO <sub>2</sub> 排出量	削減量	削減割合
事業所 A 1	121.8	110.5	11.4	9.3%
事業所 A 2	111.9	102.4	9.5	8.5%
事業所 A 3	84.2	74.0	10.2	12.2%
事業所 B 1	41.1	35.3	5.9	14.3%
事業所 C 1	225.6	185.4	40.2	17.8%
事業所 C 2	103.9	91.1	12.8	12.3%
事業所 D 1	140.8	136.3	4.5	3.2%
事業所 D 2	259.9	251.0	8.9	3.4%
合計	1,089.3	985.9	103.4	9.5%

※エコ通勤アンケートの結果を年間当たりに換算

① さいたま市A

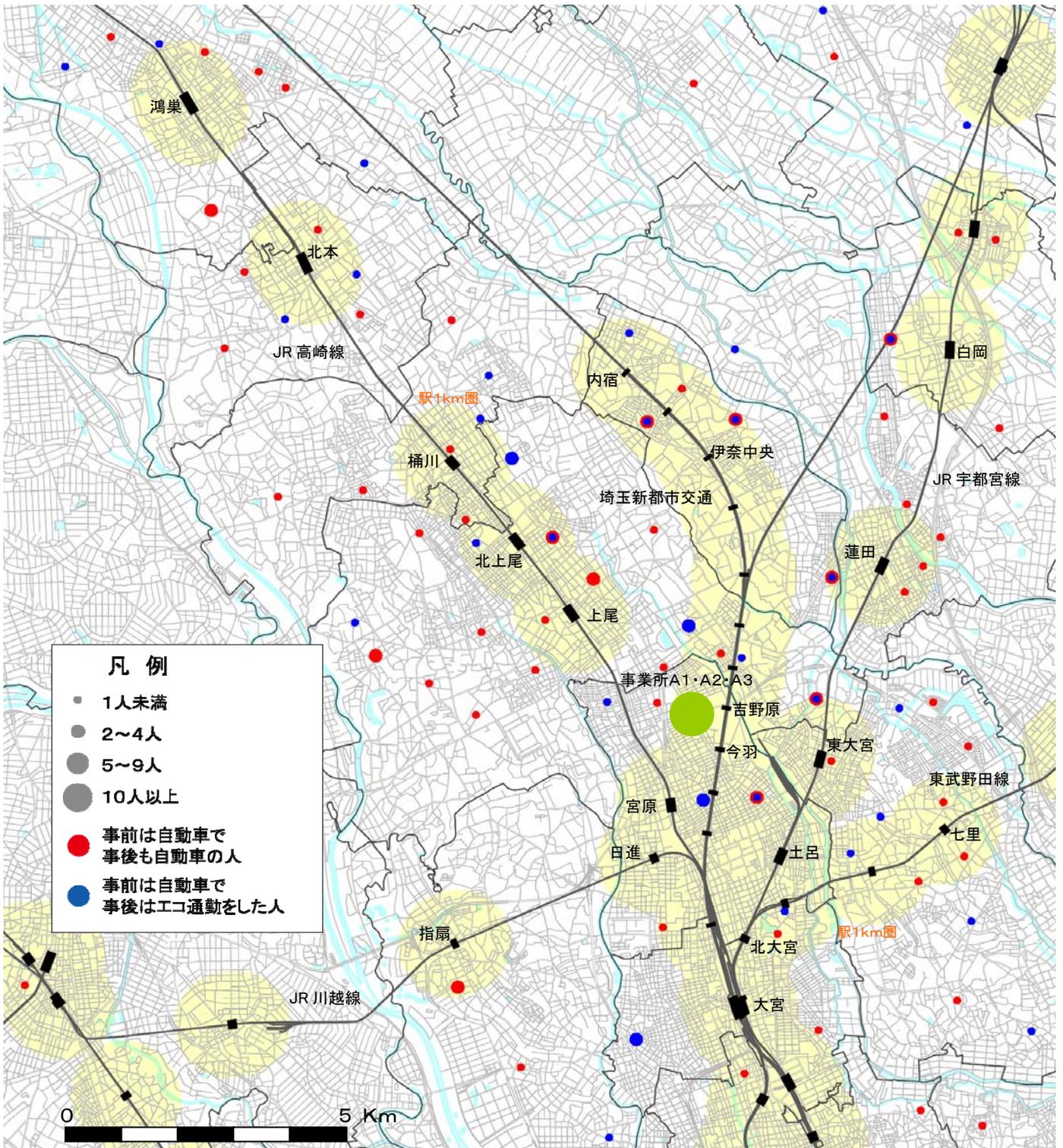


図 2-2-19 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

② さいたま市B

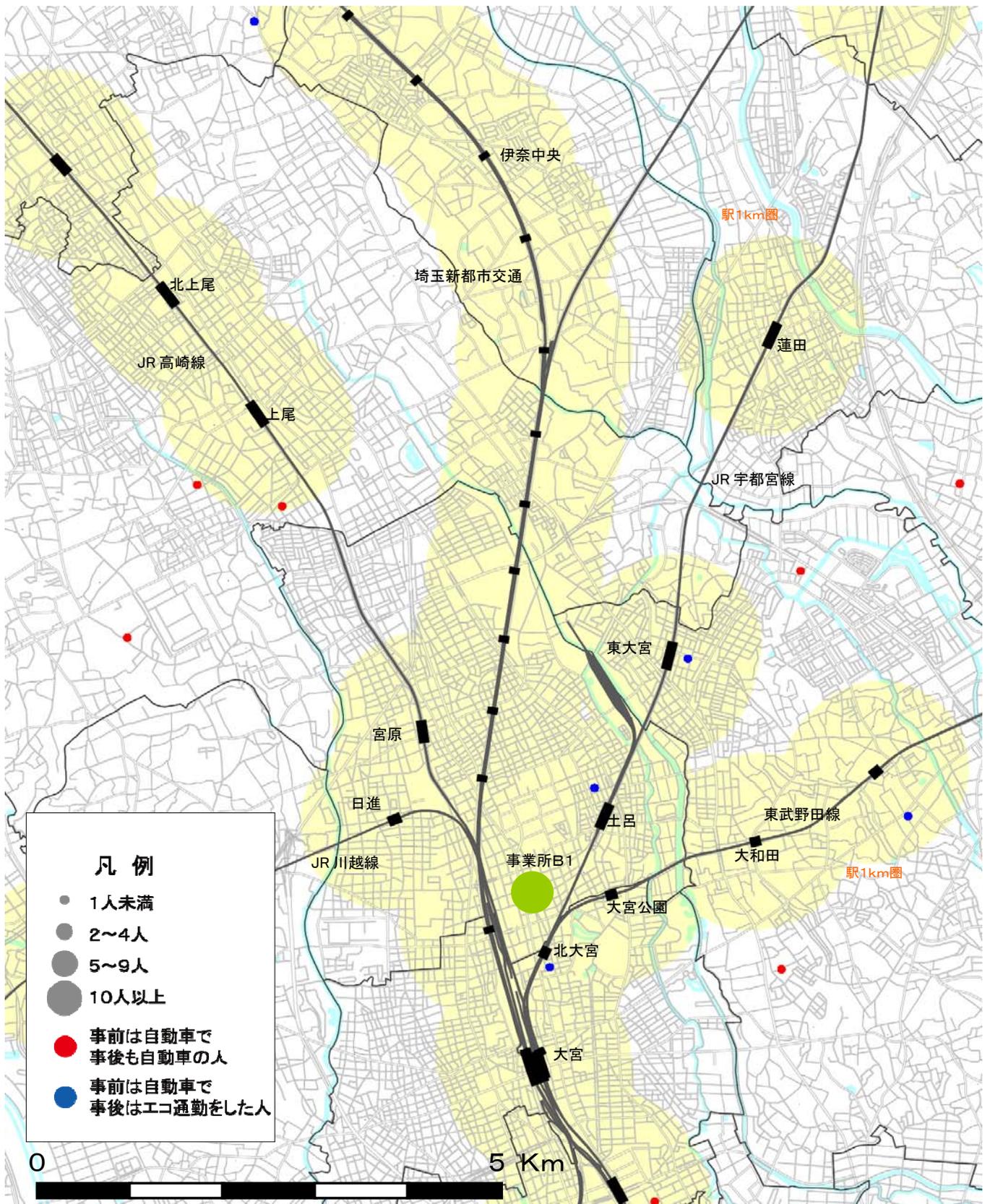


図 2-2-20 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

③ さいたま市C

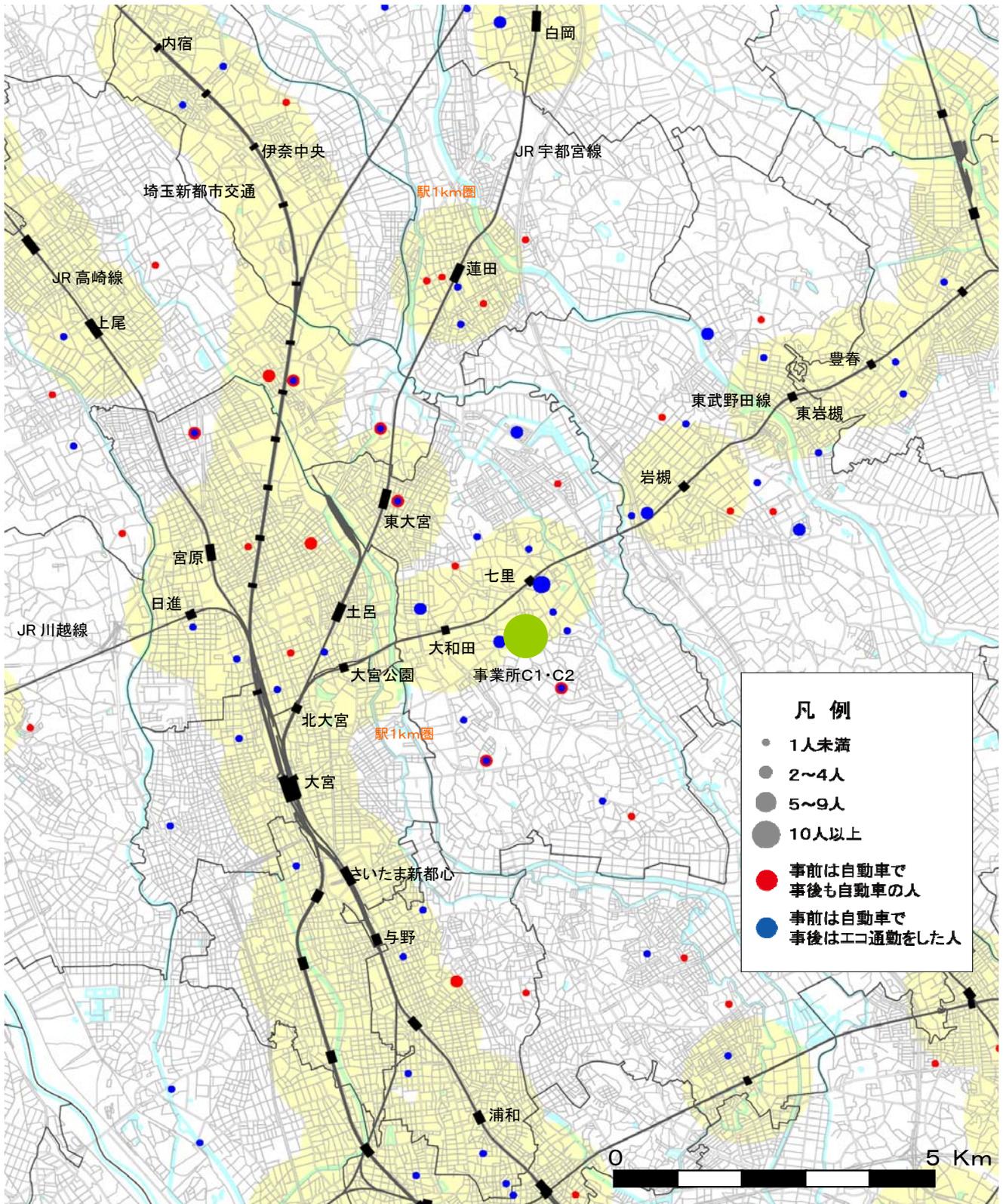


図 2-2-21 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

④ さいたま市D

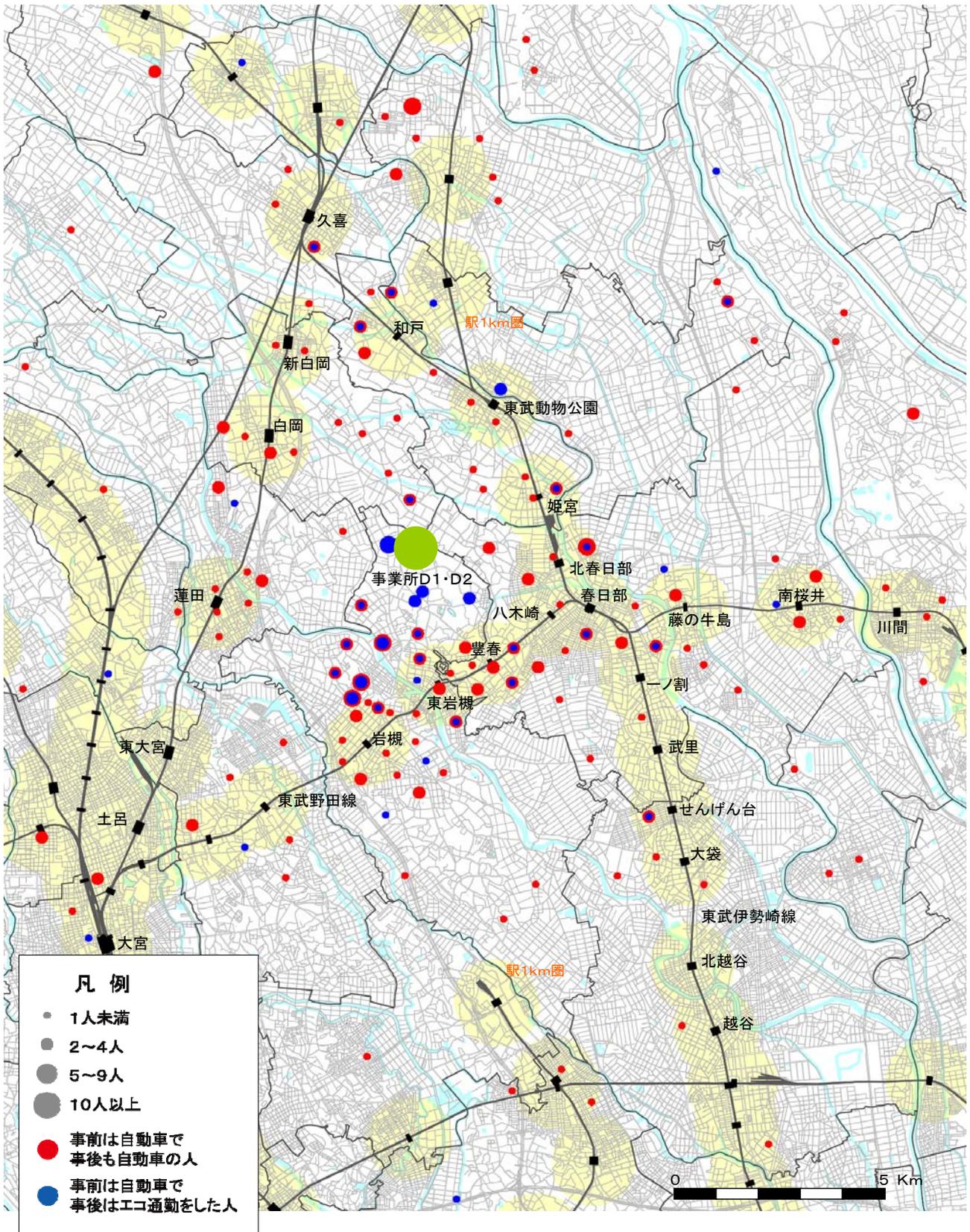


図 2-2-22 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

### (3) 地域別アンケート

今回の調査は「エコ通勤コミュニケーションアンケート」の設問を中心に行ったが、更にさいたま市独自の設問を追加し、通勤時のクルマの利用理由やエコ通勤をする場合に必要なおことに関する設問・記入欄を設けた。

- 通勤にクルマを利用する理由は、クルマの方が楽で便利であると公共交通はクルマより時間がかかるという人が多い。
- エコ通勤をしようとする場合、バスの利便性の向上を必要としている人が多い。

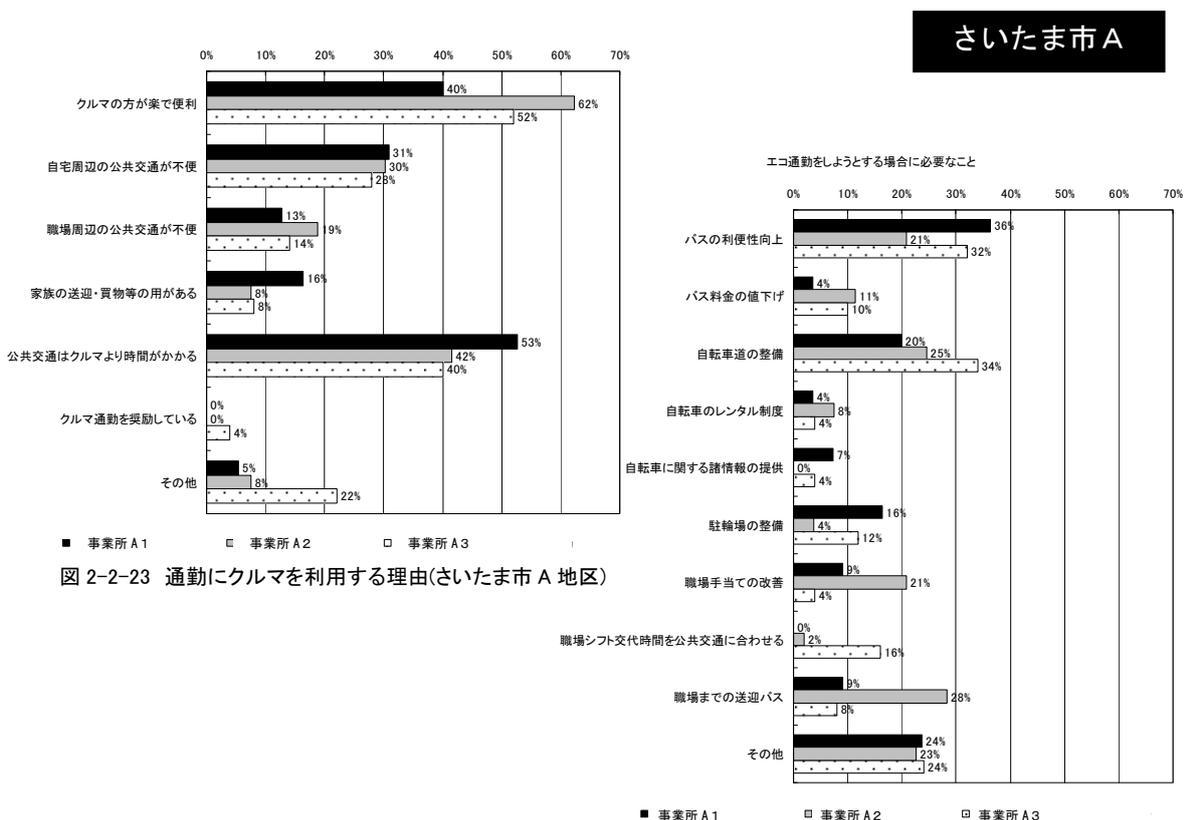


図 2-2-24 エコ通勤をしようとする場合に必要なおこと(さいたま市 A 地区)

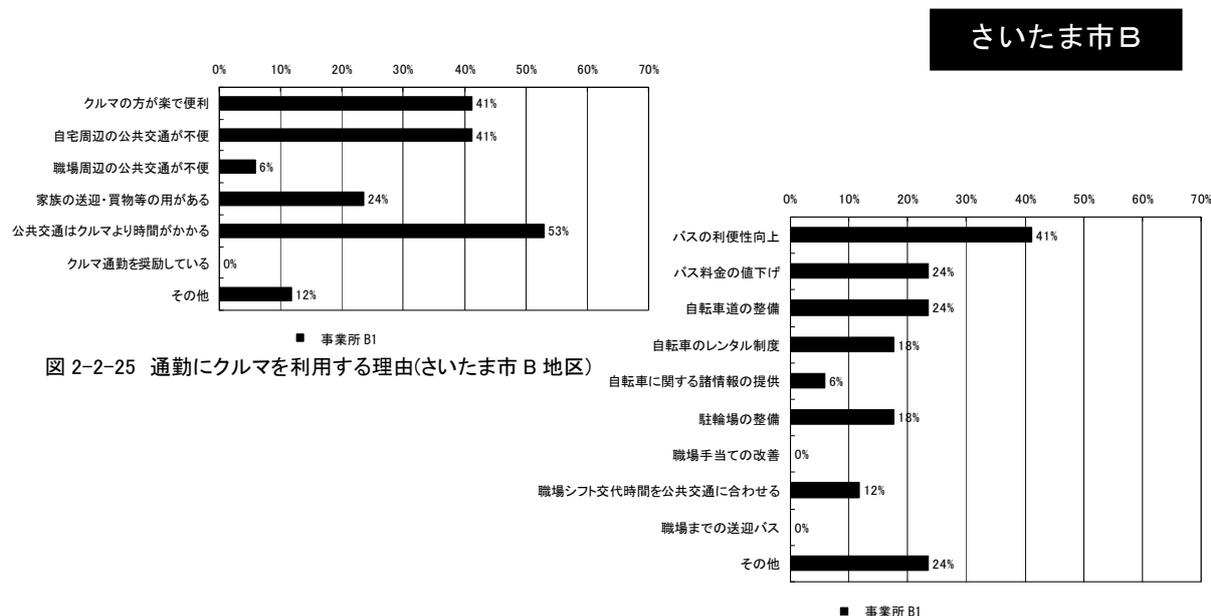


図 2-2-26 エコ通勤をしようとする場合に必要なおこと(さいたま市 B 地区)

## さいたま市C

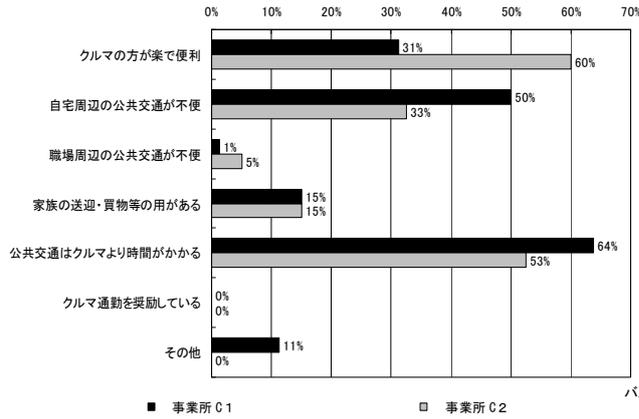


図 2-2-27 通勤にクルマを利用する理由(さいたま市 C 地区)

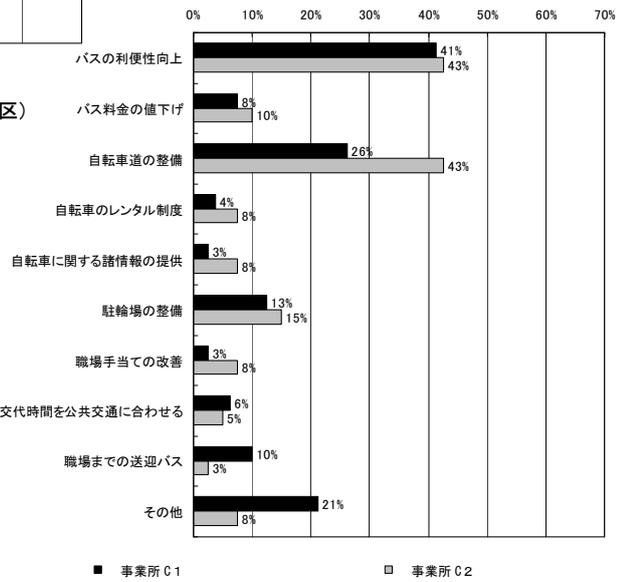


図 2-2-28 エコ通勤をしようとする場合に必要なこと(さいたま市 C 地区)

## さいたま市D

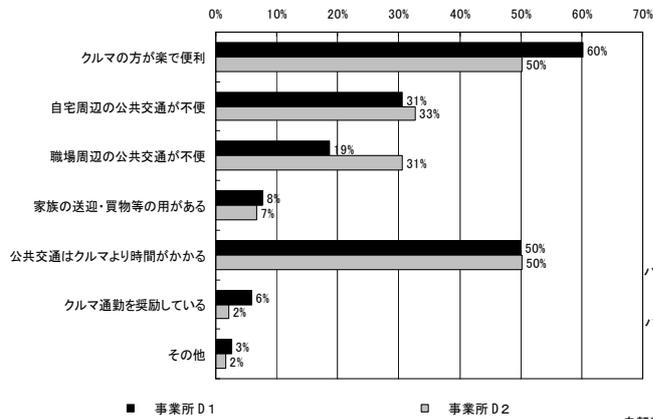


図 2-2-29 通勤にクルマを利用する理由(さいたま市 D 地区)

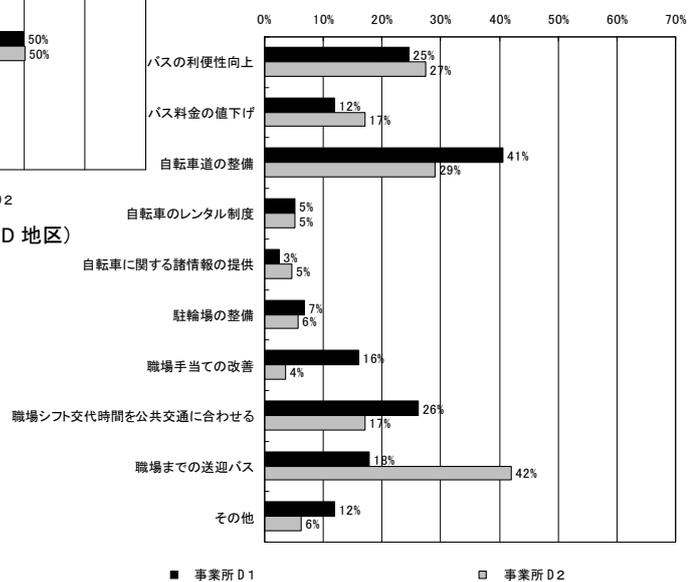


図 2-2-30 エコ通勤をしようとする場合に必要なこと(さいたま市 D 地区)

#### (4)個別意見

##### ① さいたま市A

###### ■事業所に向けた意見

- エコ通勤に対応した通勤手当  
→自転車の通勤手当を自動車と同程度  
→エコ通勤1回当たりの場合にも支給  
→通勤方法を選べる柔軟な手当での支給
- 駐輪場手当の対応  
→会社の最寄り駅から自転車通勤を望んでいるが、駐輪場代がかかってしまう
- エコ通勤途中の労災に関する認知  
→エコ通勤の途中で事故等がおきたとき、労災として認めて欲しい(事業者 A1)  
→普段はクルマを利用しているが、時々おこなう自転車等のエコ通勤は会社提出している通勤方法と逸脱しており、労災との関係が不透明な部分を感じている(事業者 A3)

###### ■行政に向けた意見

- 育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)  
→子どもを乗せられる自転車のレンタルがあると便利

###### ■公共交通事業者に向けた意見

- 会社の最寄り駅から会社までの公共交通機関を充実して欲しい  
→JR 東大宮駅方面からのバスを増便して欲しい(東大宮駅からのアクセスについては“事業者 A1”と“事業者 A3”からの意見がでている。)  
→JR 宮原駅方面からのバスを増便して欲しい(宮原駅から送迎を行っていない、“事業者 A1”と“事業者 A2”では宮原駅からのアクセスの問題があげられている。)

##### ② さいたま市B

###### ■事業所に向けた意見

- エコ通勤のため勤務開始時間を柔軟に対応  
→クルマ以外では通勤時間がかかるため勤務開始時間を遅くして欲しい

###### ■行政に向けた意見

- 育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)  
→子供の保育所の送迎する必要がなくなったらエコ通勤をしても良い

###### ■公共交通事業者に向けた意見

- P&Rの利用促進策  
→自宅から最寄り駅までクルマで行き、電車を利用したい
- 正確なバス運行  
→時刻表どおり待っていたのに、寒い雨の中10分も待たされ、もう使いたくないと思った

### ③ さいたま市C

#### ■事業所に向けた意見

- **エコ通勤に対応した通勤手当**  
→徒歩、自転車通勤者を優遇する社内制度があると良い
- **駐輪場手当の対応**  
→駐輪場代を日割り計算にして支給して欲しい  
→電車通勤にすると最寄り駅まで自転車となるので駐輪場代を支給して欲しい
- **エコ通勤途中の労災に関する認知**  
→届け出以外の方法で通勤した場合の事故などの労災の補償  
→会社が通勤手段として、申請した自動車だけでなく、天気の良い日などに、徒歩・自転車の通勤でも柔軟に対応してくれればエコ通勤が可能

#### ■行政に向けた意見

- **歩行者や自転車が安全に通勤できるような道路への取り組み**  
→会社前の県道2号線に自転車道の整備をして欲しい(事業者 C1)  
→七里駅は、歩行者にとって危険、また激しい雨が降ると川となるため整備をして欲しい  
→東大宮と大和田間の通りの歩道、自転車道の整備をしてほしい  
→自転車も安全に走行できる道路整備(自転車通行帯)をして欲しい  
→さいたま市の道路は車を中心として作られすぎている。車の乗り入れ制限をしたらどうか。
- **コンパクトシティに向けたまちづくり**  
→従業員の多い企業は社宅を会社近くに建てるよう支援をして、通勤自体を減らすように国で取り組んで欲しい
- **フレックス制度をもっと広めるべき**  
→公共交通を利用することを勧めるのであれば、ラッシュ時を避けられるフレックス制度を広めるべき
- **エコ通勤のための後押し**  
→エコポイントを家電だけでなく、行動に対してもつけて欲しい  
→エコ通勤減税を考えてはどうか
- **育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)**  
→暫くは子供の保育所の送迎があるため、やむを得ず

## ■公共交通事業者に向けた意見

- バスの遅延に対する対応

→バスの遅延証明書を営業所にわざわざ取りに行かなくても運転手さんから受取れる。もしくは、Webでダウンロードできるようにしてほしい

- 待合施設の整備

→雨の日バスを待っているときに濡れてしまうため、バス停に屋根があるとよい。

→夕方以降の発着頻度または待合室の整備等

- 駅周辺にP&R用の駐車場の整備

→最寄り駅までクルマが必要なためエコ通勤は難しい

→駅周辺に駐車場があるならば、自宅から最寄り駅まではクルマを利用し、その後は電車出勤したい。

- 駅の駐輪場代が高い

→白岡町の駐輪場代は月々2500円と高い。駐輪場代は、練馬区平和台では1600円、和光市は無料で住みやすかった

## ④ さいたま市D

### ■事業所に向けた意見

- エコ通勤に対応した通勤手当

→自転車でも手当てを出してほしい（事業者 D1）

→自転車通勤にしても通常の定期代を補助してほしい

- 通勤手段は申請されたもの以外を認めていない

→クルマ通勤を会社に申請すると、クルマ以外の通勤は認められていない

→会社で自動車通勤と二輪車の併用は禁止されている（事業者 D1）

→雨の日はクルマで、晴れた日は自転車で通勤したい（事業者 D1）

- エコ通勤途中の労災に関する認知

→自転車通勤が可能だが、会社にクルマで申請しているため事故があった場合に自分の責任にされる（事業者 D1）

- 勤務時間制度について

→時間がかかるので勤務時間の短縮がないときつい

→勤務時間が短い日に自転車通勤を試みたいと思う

→フレックス出勤等が充実されないと無理だと思う

→残業日が決まっているとエコ通勤がしやすい

- エコ通勤の奨励

→会社側も積極的にエコ通勤を奨励しなければ進展しないのではないかと

## ■行政に向けた意見

- 自転車通勤がしやすい道路環境の整備

→晴れた日だけ自転車でも良いが、車道が狭く大変危険であり、とても自転車が通れる道でない

- エコ通勤環境充実のため行政からの働きかけ

→駅から会社までのバスが欲しい。国や県、市から企業へ働きかけて欲しい

→職業がら車が売れないと困る。就業人口の多い産業の停滞を招く政策だけは辞めて欲しい。

エコ＝車通勤者減では単純すぎる。CO2排出の削減基準を上げ未達成の車に対して課税すべき（事業者 D1）

## ■公共交通事業者に向けた意見

- バスサービスの向上

→停留場から会社までが遠いので停留場を会社に近くしてほしい。（事業者 D1）

→会社までのバス本数が1時間に1本では話しにならない。会社で最寄り駅までの送迎をしてほしい（事業者 D2）

- バスルートを見直して欲しい

→停留所から会社までが遠いので停留場を会社に近くしてほしい。（事業者 D1）

→岩槻南地区から駅・会社までのアクセスの改善（複数）。（事業者 D1、事業者 D2）

→蓮田方面にもバスを運行して欲しい

- 交通機関の枠にとらわれず乗換え時間短縮に向けた協力

→電車やバスを利用すると乗換が多く発生し、乗換が合わないと時間がかかりすぎる

## 2-3 宇都宮市の課題

### (1) 居住地側からみた課題 -事前アンケートから-

#### ① 事業所近隣居住者

- 宇都宮市の徒歩通勤距離は1.6Km(中央値)、自転車通勤距離は2.8Km(中央値)で、事業所から3Km圏程度までの居住者は徒歩・自転車が中心の交通手段となっている。
- 特に徒歩の人は1.5Km前後の人が大半を占めている。
- 事業所の3Km圏の自動車通勤者は自動車利用者の17%あり、事業所の徒歩・自転車圏における徒歩・自転車通勤の促進が課題である。

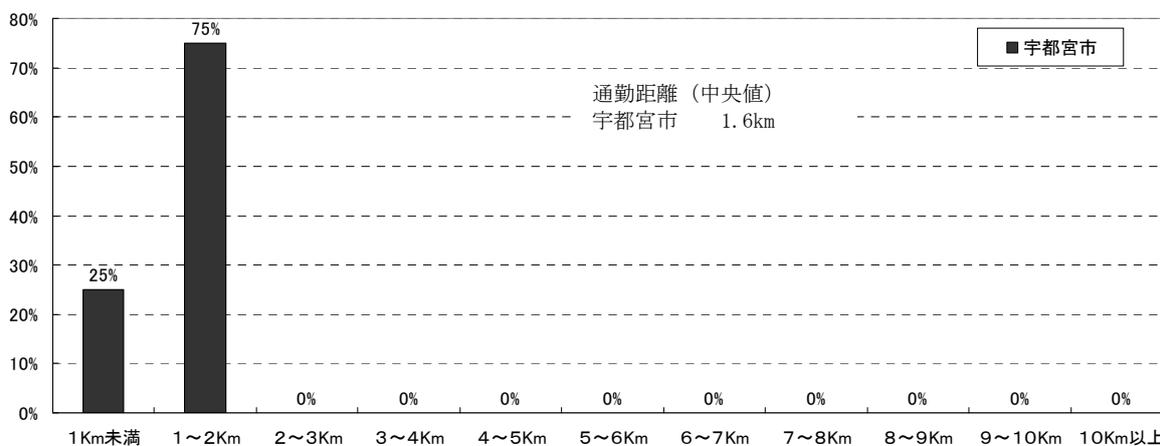


図 2-3-1 徒歩の通勤距離

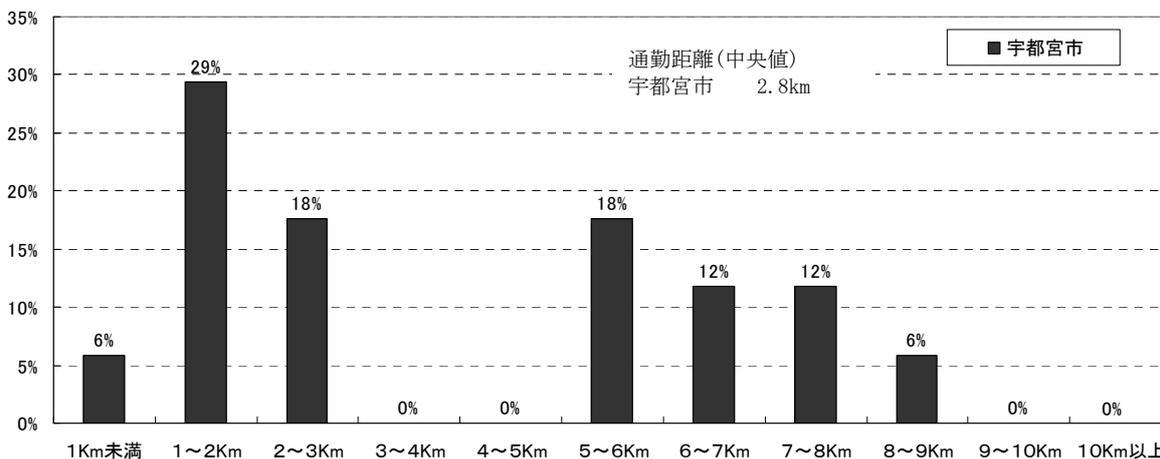


図 2-3-2 自転車の通勤距離

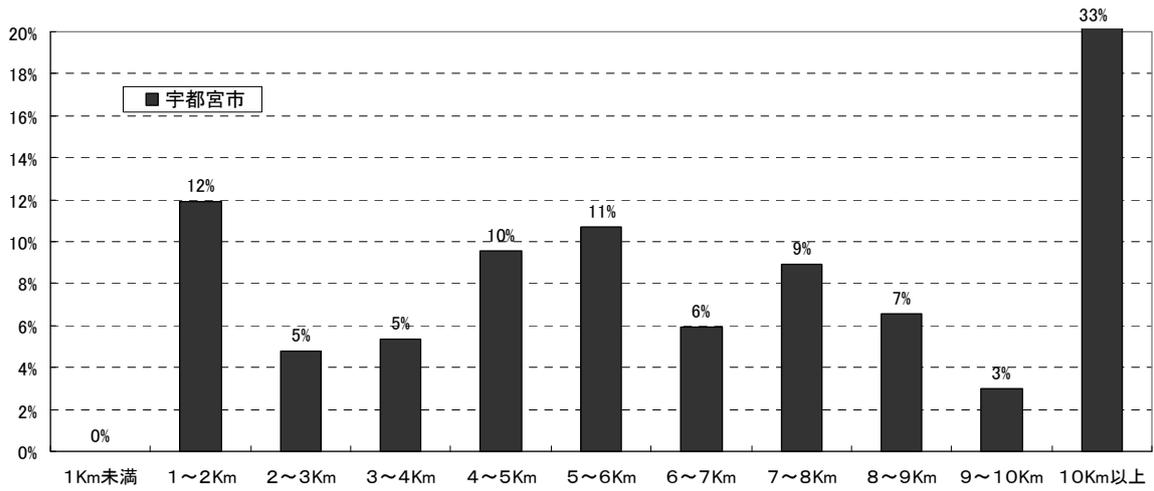
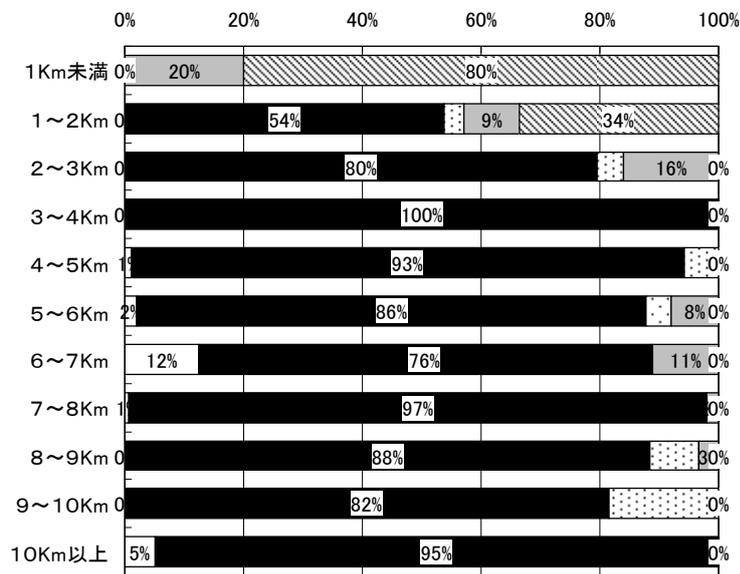


図 2-3-3 自動車の通勤距離



□ 公共交通 ■ クルマ運転 □ クルマ同乗 □ バイク □ 自転車 ▨ 徒歩

図 2-3-4 事業所からの距離帯別通勤手段割合

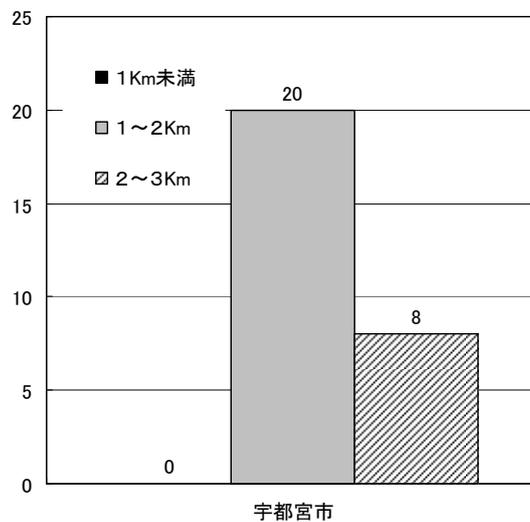


図 2-3-5 本調査対象事業所の短距離自動車利用者数

## ② 鉄道沿線居住者

- 宇都宮市の公共交通通勤者の割合は小さいが、公共交通利用者は東武宇都宮～江曾島間沿線やJR宇都宮駅近辺での居住者が多く、事業所へアクセスするバス路線を比較的に利用しやすいところに居住している。
- このような比較的公共交通を利用しやすいところに居住している人でも、自動車通勤をしている人がみられることから、事業所へアクセスするバス路線沿線や東武宇都宮線沿線地区の居住者を中心に、自動車通勤者の公共交通利用を促進していくことが課題である。
- また、バス路線沿線から離れた地区でも、バス路線にアクセスする方法を工夫することにより、公共交通が利用できるような仕組みを検討する必要がある。

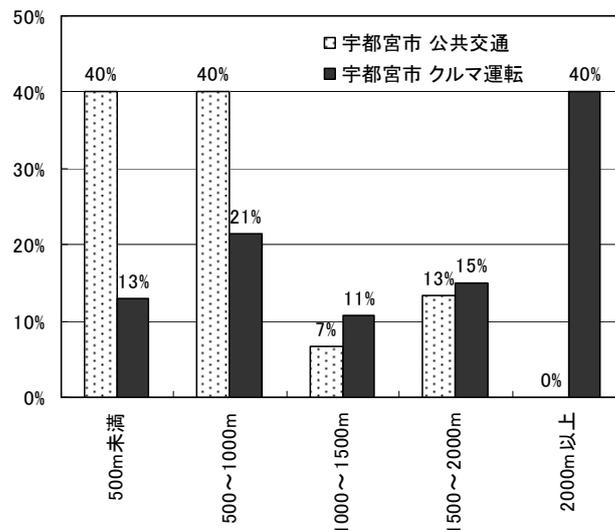


図 2-3-6 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

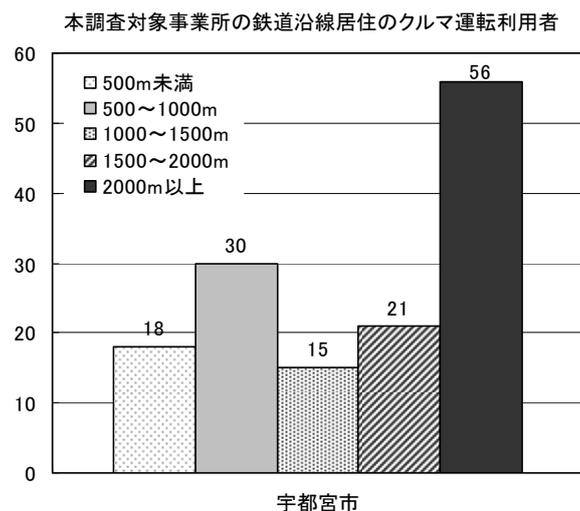


図 2-3-7 本調査対象事業所の鉄道沿線居住のクルマ運転利用者

※事業所3Km圏居住者は除く

## (2) 事後アンケートの結果からみた課題

- エコ通勤アンケートを実施した結果、エコ通勤を行った人は自転車を利用した人が最も多く、次いで公共交通となっている。
- エコ通勤を行った人は、宇都宮市ではバス路線沿線や事業所近隣で見られるものの、同様にバス路線沿線においてもエコ通勤を行っていない人も見受けられることから、そのような人の公共交通利用促進が課題である。

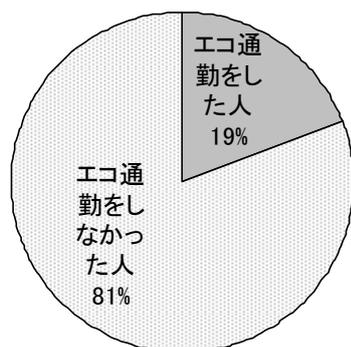


図 2-3-8 自動車通勤者のうちエコ通勤の実施割合

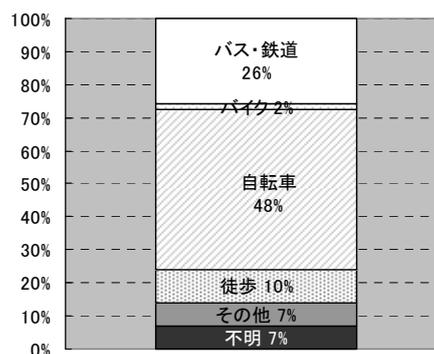


図 2-3-9 エコ通勤者の交通手段

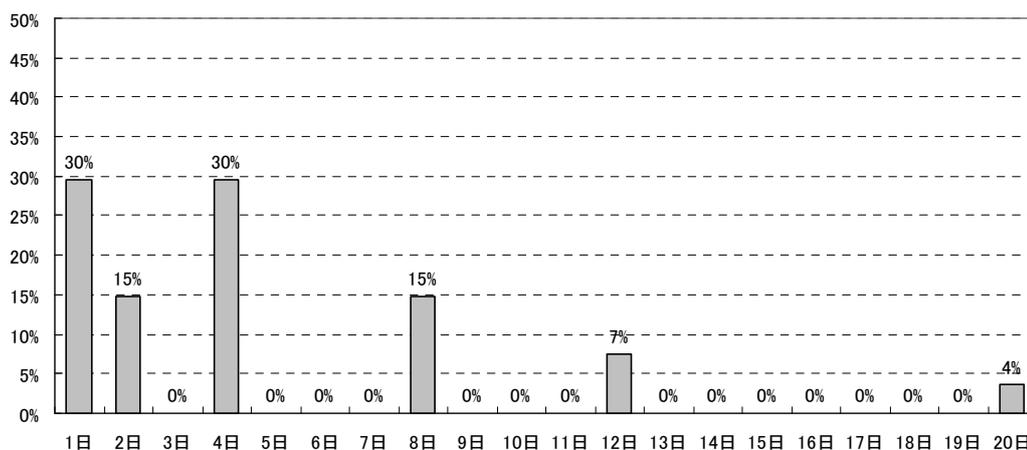


図 2-3-10 エコ通勤実施日数別の実行者の割合

表 2-3-1 CO<sub>2</sub>削減量

(t-CO<sub>2</sub>/年)

	事前CO <sub>2</sub> 排出量	事後CO <sub>2</sub> 排出量	削減量	削減割合
対象事業所	183.7	173.9	9.7	5.3%

※エコ通勤アンケートの結果を年間当たりに換算

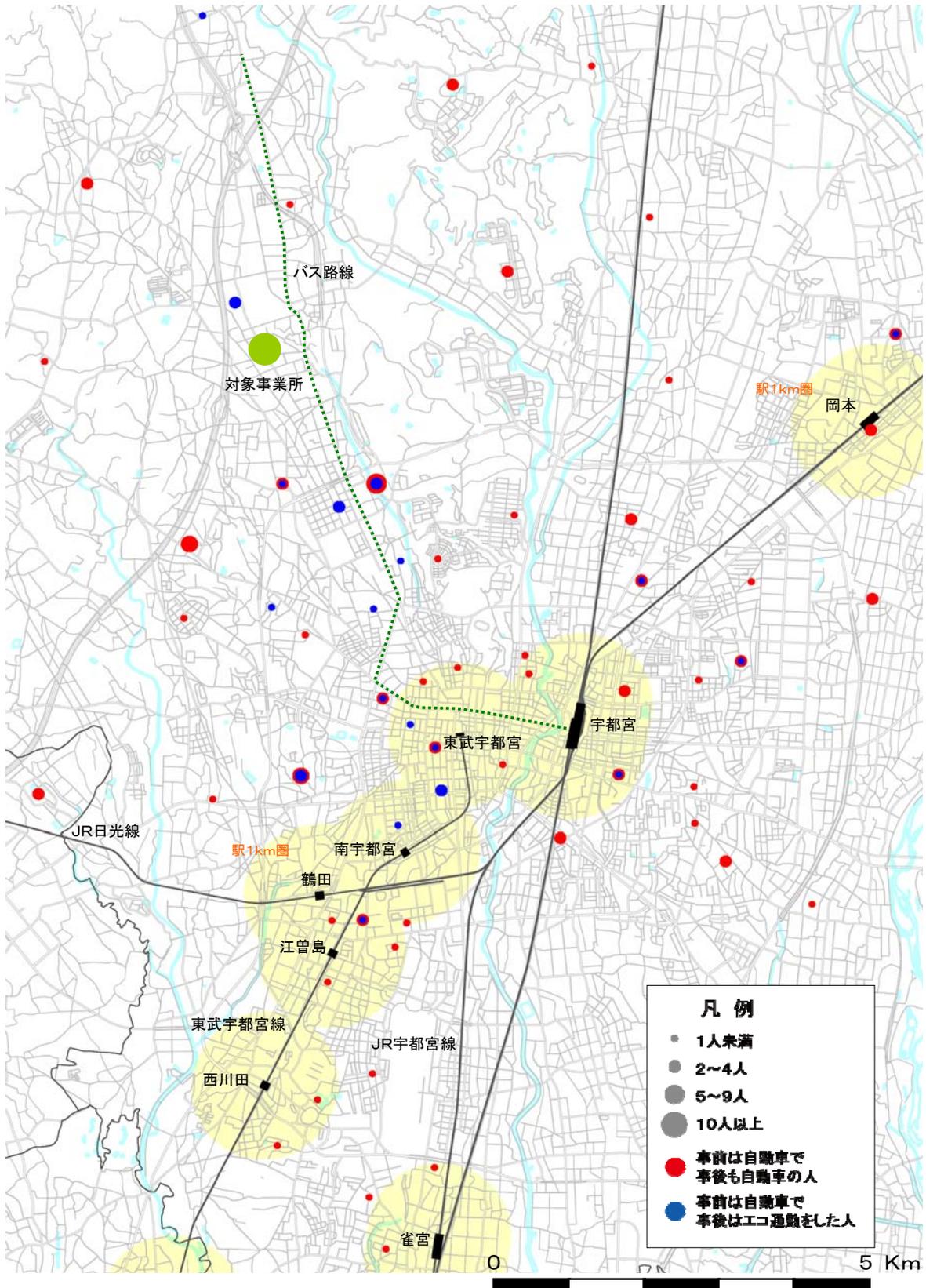


図 2-3-11 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

### (3) 地域別アンケート

今回の調査は「エコ通勤コミュニケーションアンケート」の設問を中心に行ったが、更に宇都宮市独自の設問を追加し、通勤時のクルマの利用理由やエコ通勤をする場合に必要なことに関する設問・記入欄を設けた。

- 通勤にクルマを利用する理由は、クルマの方が便利であることと公共交通はクルマより時間がかかるという人が多い。
- エコ通勤をしようとする場合、バス路線の新設とバス運行本数の増便を必要としている人が多い。

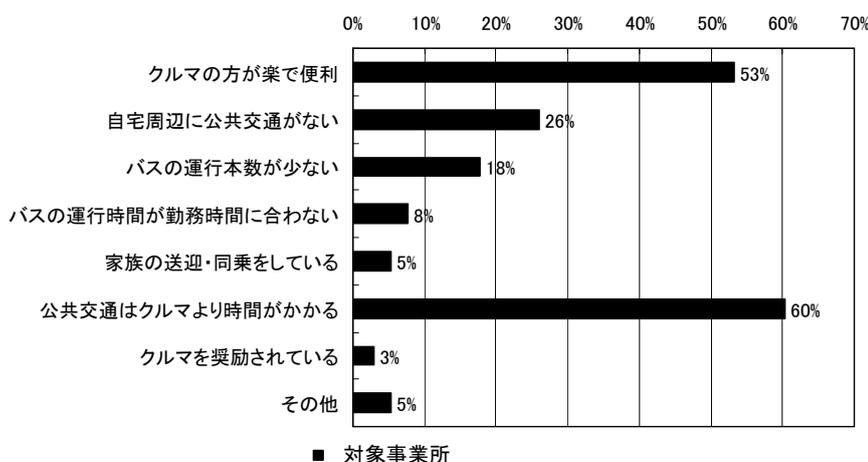


図 2-3-12 通勤にクルマを利用する理由

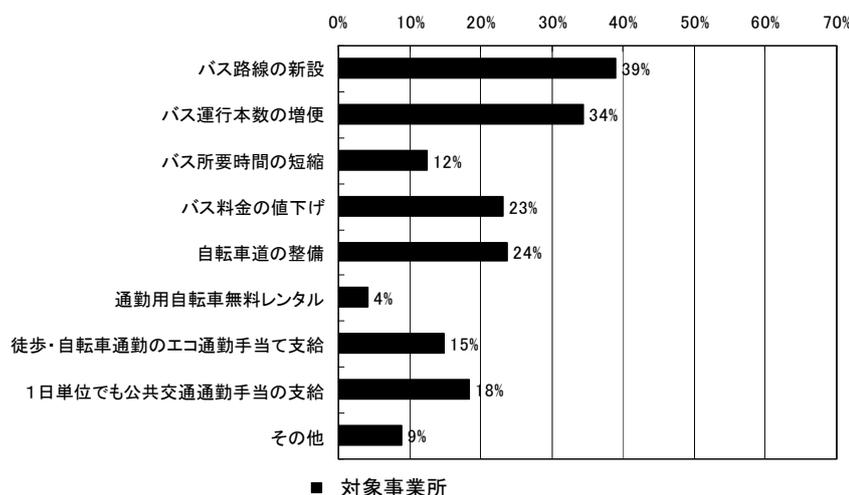


図 2-3-13 エコ通勤をしようとする場合に必要なこと

#### (4)個別意見

##### ■事業所に向けた意見

- **エコ通勤がしやすい環境づくり**

- エコ通勤をする日は、出勤時間を遅くしてくれる等、会社が配慮してくれると良い
- 金曜日のノー残業デーならばエコ通勤を考えても良い
- 自転車やジョギングでの通勤が出来るよう、スポーティーな服装での出社を認めて欲しい
- 会社全体でエコ通勤に取り組むならやってもよい！

- **エコ通勤のための手当への対応**

- 車の方が安いし速い、自宅から最寄り駅までの交通手段も考えなくてはならない。それでもエコ通勤したいとおもう。そのためには補助金や奨励金等が必要
- 車を利用しない場合のメリットが無いと実行しにくい。交通費+α 手当など

##### ■行政に向けた意見

- **育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)**

- 保育園に子供を預けているため公共交通の利用は難しい。他の人も同様だと思うので行政に良い方法を考えて頂きたい
- 保育園・小学校の送迎をしているので車意外は考えられない

- **安心して安全に利用できる歩道空間の整備**

- 歩くにしても、自転車にしても歩道の確保(ベビーカーも車椅子も使用できない所が多い)
- 通勤路が車道のみで自転車が利用しづらい
- 自転車専用の道(レーン)などを整備して欲しい。特に清住通り、県体育館の歩道橋のせいで歩道幅が狭いところがある

- **坂が多い地域でのアシスト付き自転車の普及(地域ニーズにあった自転車の普及)**

- 坂道が多いため、電動付きアシストの購入補助等があると助けになる

##### ■公共交通事業者に向けた意見

- **公共交通利用による交通費・移動時間の増加**

- 公共交通網が整備されていないため、通勤に時間が掛かりすぎる
- エコ通勤を実施すると、自転車、電車、バスを乗り継ぎ、通勤時間が倍以上になってしまう
- 公共交通で通勤すると、1日往復で千円以上かかるので、通勤手当として支給されれば月に何日かはやれるとおもうが、会社としても経費が増えるので提案は難しい

- **通勤ニーズを満たしていない公共交通**

- バス通勤だと乗り継ぎの便が悪いので会社まで直通で行けるバス路線の拡大
- バス路線の見直し、バスダイヤの見直し
- シャトルバスがあると良い

- **サイクル&バスライドへの対策**

- バス停に自転車を駐輪できるようにして欲しい
- バスに自転車を持ち込める様にできないか

## 2-4 小田原市の課題

### (1) 居住地側からみた課題 -事前アンケートから-

#### ① 事業所近隣居住者

- 小田原市の徒歩通勤距離は1.6Km(中央値)、自転車通勤距離は1.8Km(中央値)で、事業所から3Km圏程度までの居住者は徒歩・自転車が中心の交通手段となっている。
- 事業所3Km圏では、自動車利用者の28%が居住しており、これらの事業所近隣地区居住者の自動車利用を抑制するとともに徒歩・自転車通勤を促進していくことが課題である。

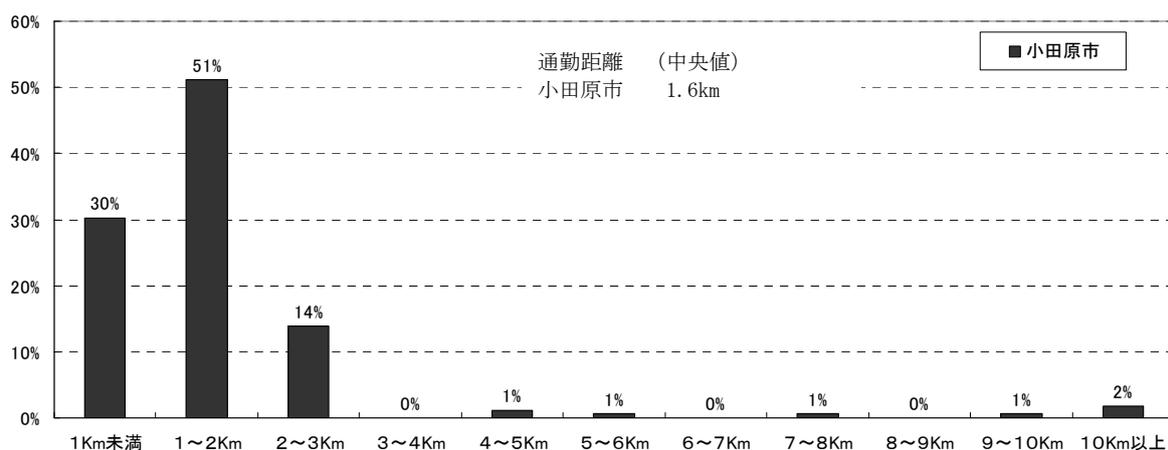


図 2-4-1 徒歩の通勤距離

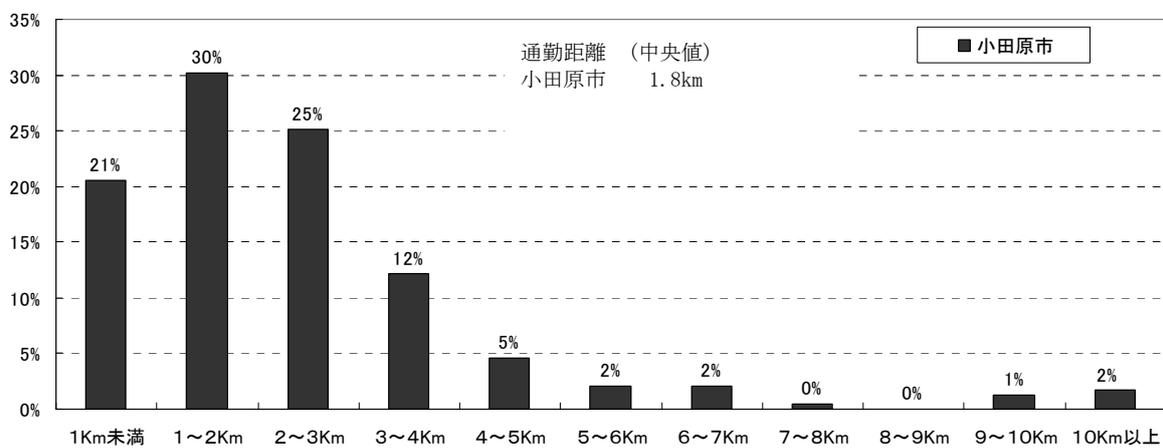


図 2-4-2 自転車の通勤距離

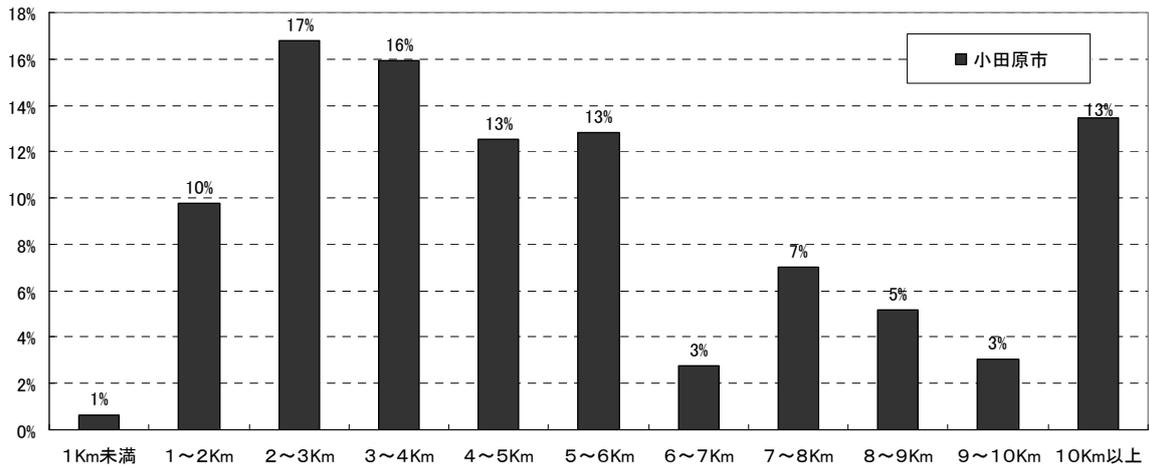


図 2-4-3 自動車の通勤距離

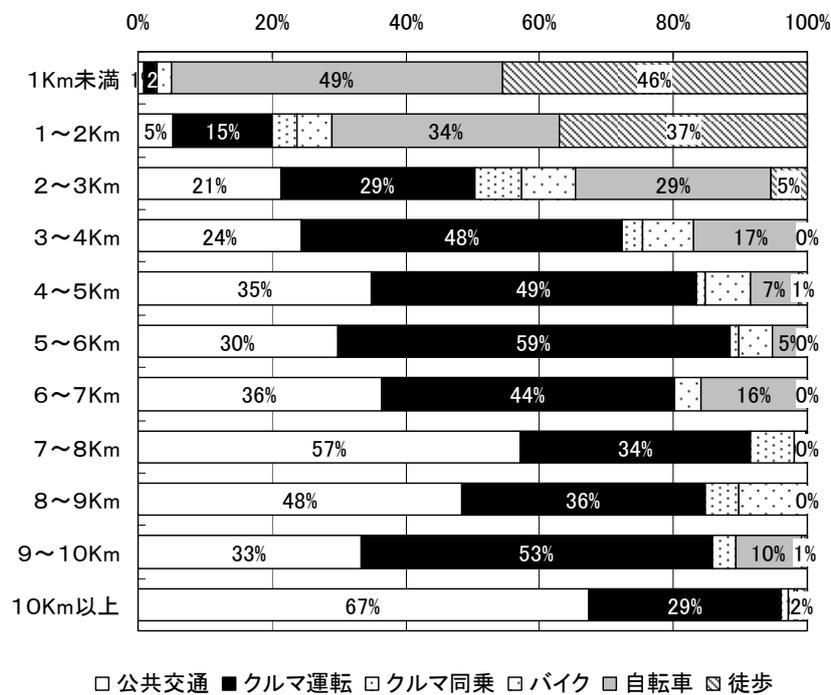


図 2-4-4 事業所からの距離帯別通勤手段割合

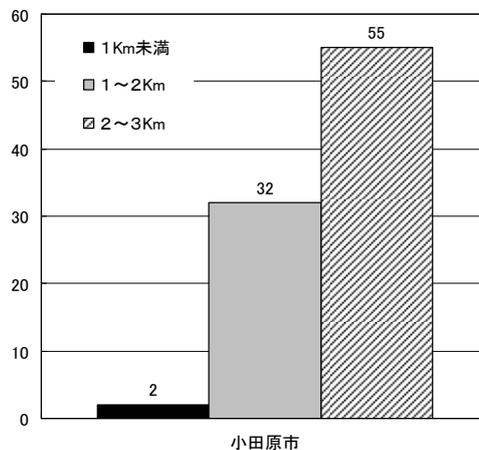


図 2-4-5 本調査対象事業所の短距離自動車利用者数

## ② 鉄道沿線居住者

- 小田原市の公共交通通勤者は、最寄駅から1.5Km 圏までの間に8割程度が居住しており、公共交通が利用しやすい駅徒歩圏居住者が公共交通をよく利用していることがうかがわれる。
- 自動車通勤の居住地を同様にみると、最寄駅1.5Km 圏までの間に8割近くの人が居住しており、公共交通を利用しやすいところに居住している自動車通勤者の公共交通利用促進が課題である。

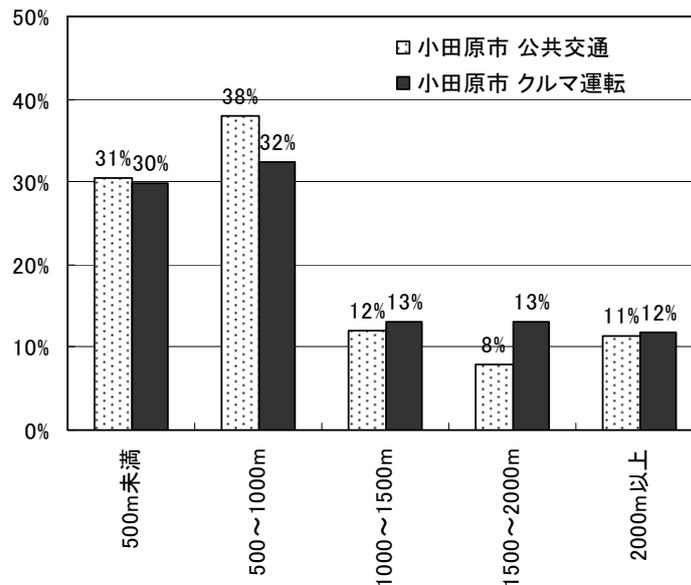


図 2-4-6 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

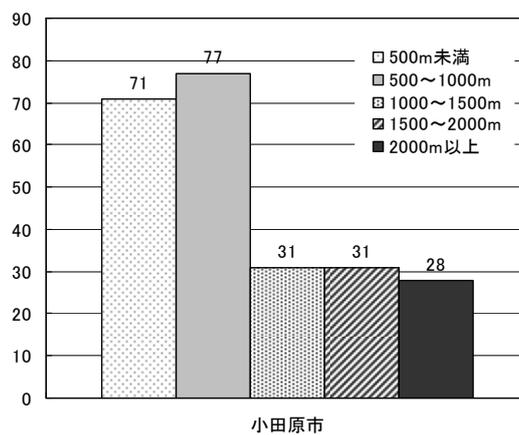


図 2-4-7 本調査対象事業所の鉄道沿道居住のクルマ運転利用者

※事業所3Km 圏居住者は除く

## (2) 事後アンケートの結果からみた課題

- エコ通勤アンケートを実施した結果、エコ通勤を行った人は地域で全体的にみられるが、御殿場線やバス路線沿線等においてエコ通勤を行っていない人も見受けられることから、そのような人の公共交通利用促進が課題である。

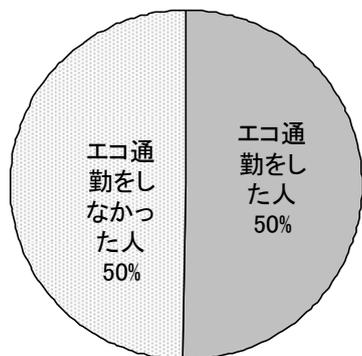


図 2-4-8 自動車通勤者のうちエコ通勤の実施割合

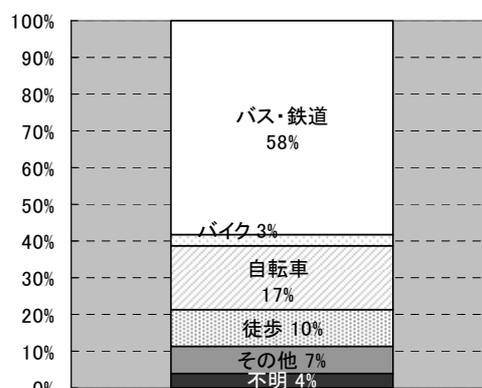


図 2-4-9 エコ通勤者の交通手段

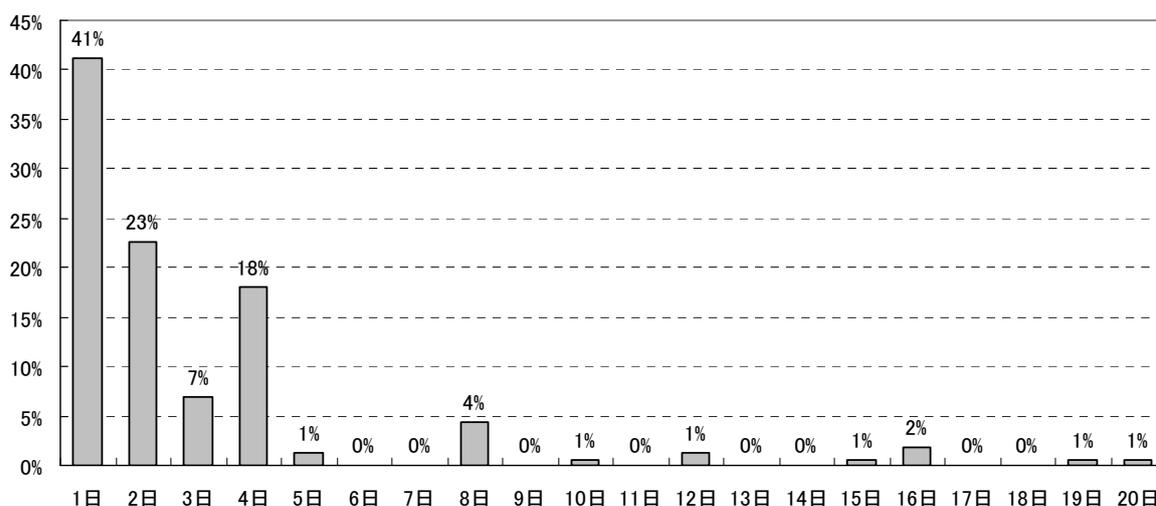


図 2-4-10 エコ通勤実施日数別の実行者の割合

表 2-4-1 CO<sub>2</sub>削減量

(t-CO<sub>2</sub>/年)

	事前CO <sub>2</sub> 排出量	事後CO <sub>2</sub> 排出量	削減量	削減割合
小田原市役所（正職員）	404.6	352.0	52.6	13.0%
小田原市役所（正職員以外）	48.5	42.8	5.7	11.8%
合計	453.2	394.8	58.4	12.9%

※エコ通勤アンケートの結果を年間当たりに換算

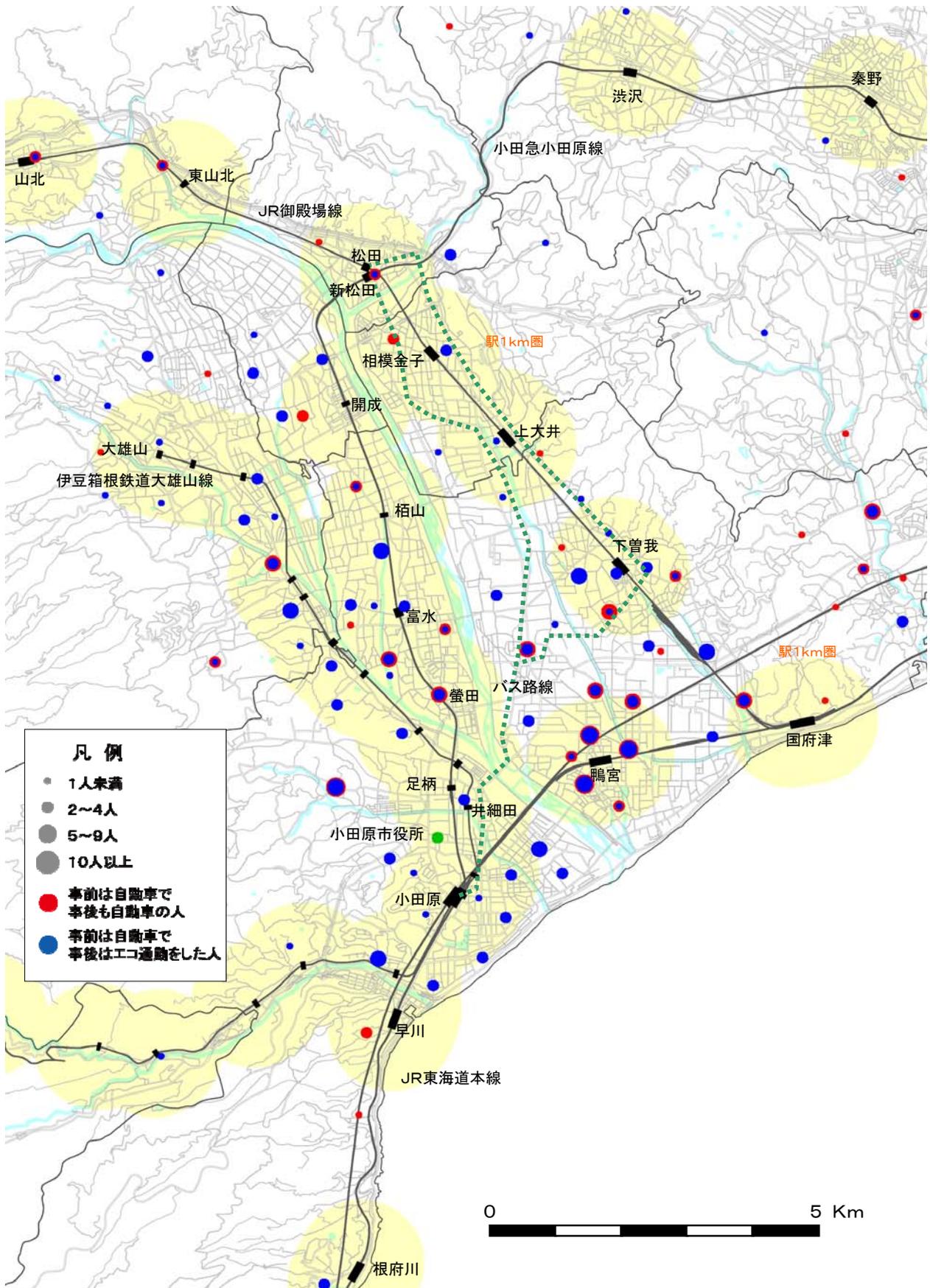


図 2-4-11 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

### (3) 地域別アンケート

今回の調査は「エコ通勤コミュニケーションアンケート」の設問を中心に行ったが、更に小田原市独自の設問を追加し、通勤時のクルマの利用理由やエコ通勤をする場合に必要なおことに関する設問・記入欄を設けた。

- 通勤にクルマを利用する理由は、クルマの方が楽で便利であると公共交通はクルマより時間がかかるという理由の人が多い。
- エコ通勤をしようとする場合、自転車道の整備を必要としている人が多い。

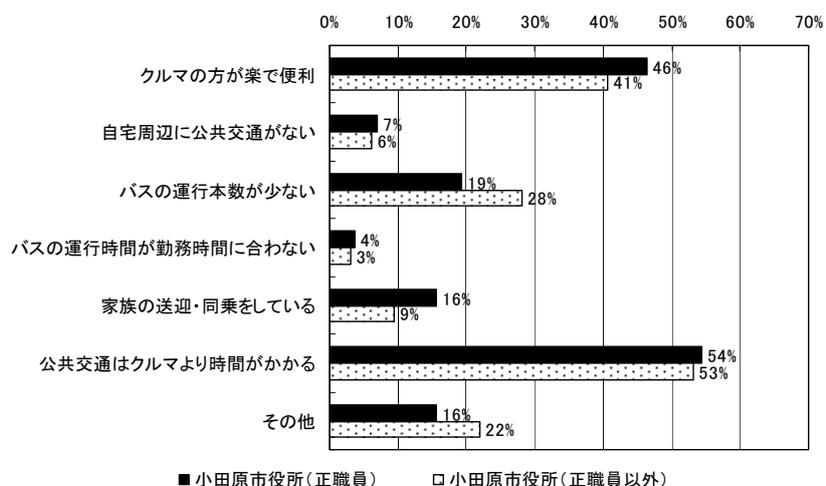


図 2-4-12 通勤にクルマを利用する理由

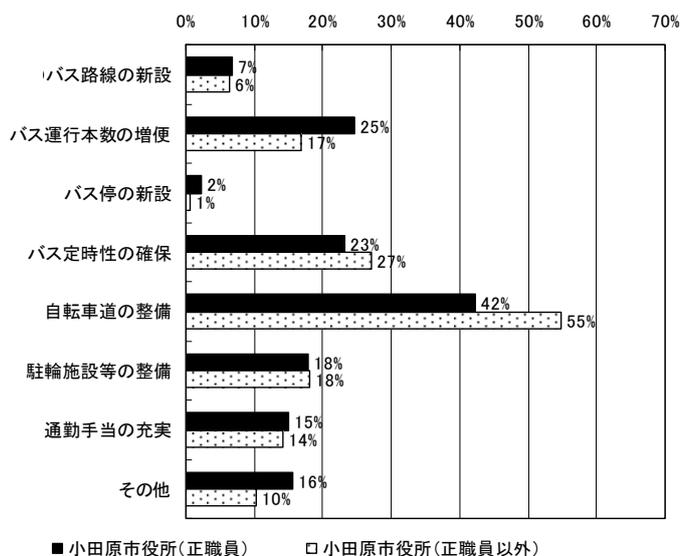


図 2-4-13 エコ通勤をしようとする場合に必要なおこと

#### (4)個別意見

##### ■事業所に向けた意見

- **エコ通勤に対応した柔軟な通勤手当の対応**
  - 駐輪場代を負担して欲しい
  - ノーカーデーの費用を支給して欲しい
  - 好天時は自転車通勤可能だが雨天時は不可能なので雨天時の電車賃(回数券)などを補助して欲しい
  - 自転車通勤手当を厚くする
  - 非正職員に対しても手当を出して欲しい
- **エコ通勤に対するインセンティブを設ける**
  - 自転車や公共交通機関での通勤者に対して実費以外の手当てを充実
  - 自転車通勤者への補助、健康づくりの話とコラボで予算要求してください
  - バスを利用すると人事上のポイントを加算してはどうか
- **エコ通勤のための受け入れ体制**
  - 庁舎の外へ出張することが多いが、公用車が使えないことがある
  - 自転車での通勤も考えられるが、通勤の服装に影響する
  - 健康を考えて晴れた日だけでも徒歩で通勤したいが、勤務時の服装と通勤時の服装が合わなくなる。また、荷物が増える
- **庁舎の駐輪場の整備改善**
  - 庁舎の駐輪場が不足している
  - 市役所の駐輪場で実際にイタズラ、盗難が多い

##### ■行政に向けた意見

- **バス路線の維持・存続にむけた対応**
  - バス路線の減便・廃止が進んでおり、これ以上不便にならないようにするための対策が必要
- **地域と一体となった自転車のまちづくり**
  - 街なか気軽に駐輪することが出来ないため、市街地の主要な場所へ駐輪場を設置してはどうか
  - 企業も駐輪場を整備する
  - エコ通勤をした場合、中心市街地の商店街で買物に利用できるエコポイントを発行しては？
- **自転車で安全に通勤できるような道路整備**
  - できれば自転車と徒歩を別々にして整備をして欲しい
  - 県道に自転車用道路がないため、かなり危険です
  - 225号線の一部(飯泉)で道が狭く、車が多いので怖い
- **坂の多い地域居住者への電気自転車購入の補助**
  - 坂の上に住む人は車に頼りがち、電気自転車の購入に際し通勤に利用する(車を処分する)ことを条件に助成してはどうか
- **育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)**
  - 通勤は子供の送迎も兼ねている

## ■公共交通事業者に向けた意見

### ●市役所付近まで乗り入れるバス路線の新設

→市役所～小田原大橋～鴨宮駅

→市役所～巡礼街道経由～鴨宮駅

→巡礼街道方面～けやき通り(市役所南口)(小田原駅まで行くと時間がかかる、西湘病院でお  
りると徒歩が長い)

→現在、バスを乗り継いで通勤しているが、バス会社も異なっているので、出来れば直通で同じ  
バス会社の路線にして欲しい

### ●バスの運行本数の増便

→小型バスでも良い代わりに本数を増やして欲しい

### ●通勤ニーズにあったダイヤ

→始業時間に間に合うようなダイヤにして欲しい

→最終便の時間帯が速く間に合わないことが多い

→通勤時間が集中する、朝・夕の本数を増やして欲しい

### ●公共交通へのアクセス・イグレスの改善

→かつては車通勤であったが現在は自宅から最寄り駅までは自動車で行き電車通勤をしてい  
る。山間部でバスがないためこれ以上の改善は難しい

### ●融通の利いた運賃体制

→JR同士のスイカとトイカが互いのエリアの路線をまたいで利用できないのは不便

→同一系統内ならばバス会社が違っても料金は同一にするなど、分かりやすい料金体系にして  
欲しい

→通常のバス定期区間だけでなく、バス本数が少ない場合は別系統で普段利用する最寄りの  
バス停まで行った場合も定期が有効になるように柔軟に対応して欲しい

→バス運賃を都バスのように均一料金にしたら利用者が増えるのではないか

→バス運賃は利用すれば利用するほど安くなる仕組みがあっても良いと思う

### ●サイクル&ライドのための環境整備

→駅周辺に(安価、もしくは無料の)駐輪場を整備してはどうか

→駅前に大きな駐輪場があれば、通勤だけでなく普段の生活の中でも自転車を利用したい

→駅にレンタサイクルを設置し通勤で使用出来るようにする

→電車(大雄山線)やバスに自転車をのせることができれば良い

### ●利用しやすいバスへ

→バスが定刻どおりに来ないので、バスがバス停を通過したかどうかわかるシステムがあるとよ  
い

→ネット検索など、バス会社が連携した乗り換え案内があると良い

→雨の日に駅ロータリーが一般車で大渋滞する、定時性の確保のためにも一般車の乗り入れ  
禁止の措置が不可欠

## 2-5 我孫子市の課題

我孫子市の勤務地は、本庁舎以外に市内に分散しているため、鉄道駅を中心に以下の7地区に集約して集計した。

表 2-5-1 地区別通勤者数

地区	正職員	正職員以外	不明	合計
A:市役所周辺地区	429	144		573
B:我孫子駅周辺地区	74	126		200
C:天王台・東我孫子駅周辺地区	65	32	1	98
D:湖北駅周辺地区	59	44		103
E:新木駅周辺地区	28	26	2	56
F:布佐駅周辺地区	18	16		34
G:利根川周辺地区	28	4		32
市外	2	3		5
不明	57	30	30	117
合計	760	425	33	1,218

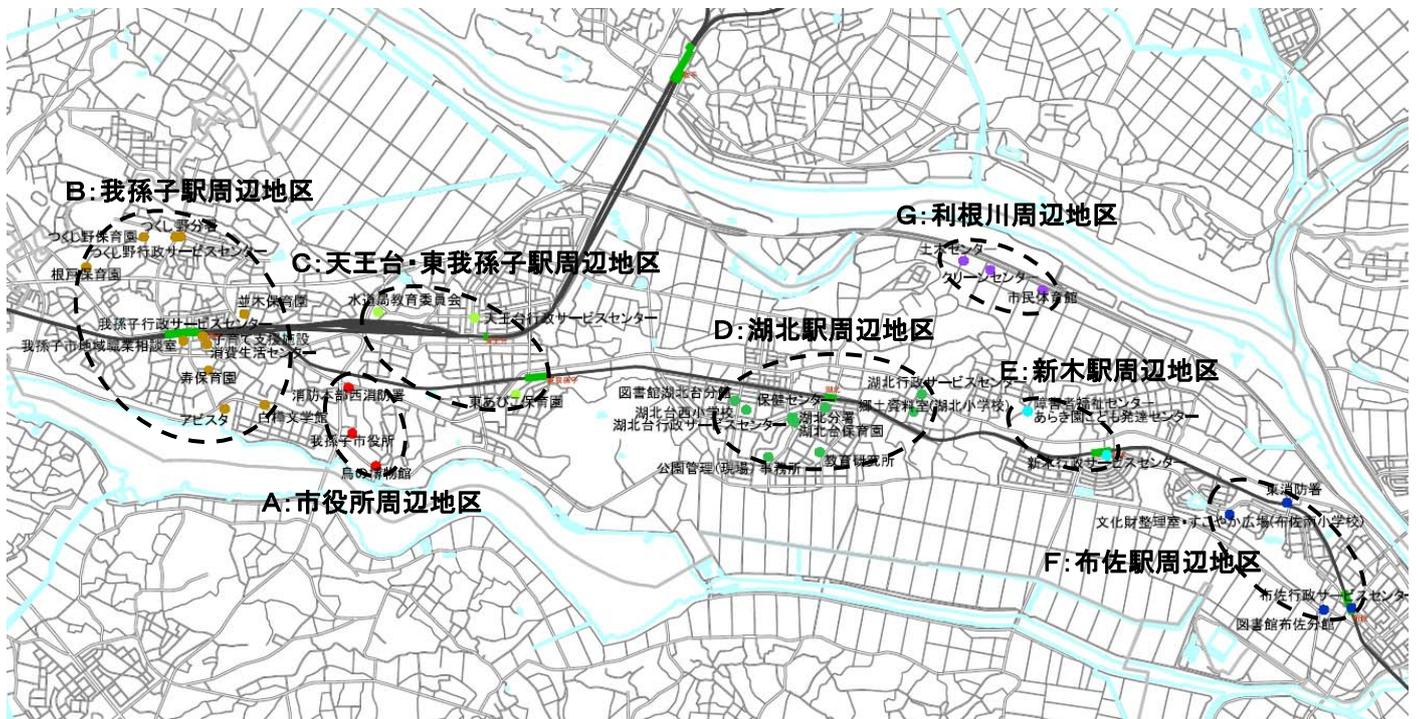


図 2-5-1 我孫子市地域区分

## (1) 居住地側からみた課題

### ① 事業所近隣居住者

- 我孫子市の徒歩通勤距離は1.1km(中央値)、自転車通勤距離は1.4km(中央値)で、事業所から3km圏程度までの居住者は徒歩・自転車が中心の交通手段となっている。
- 自動車利用者の32%は事業所の3km圏に居住者しており、事業所近隣居住者の徒歩・自転車通勤を促進していくことが課題である。

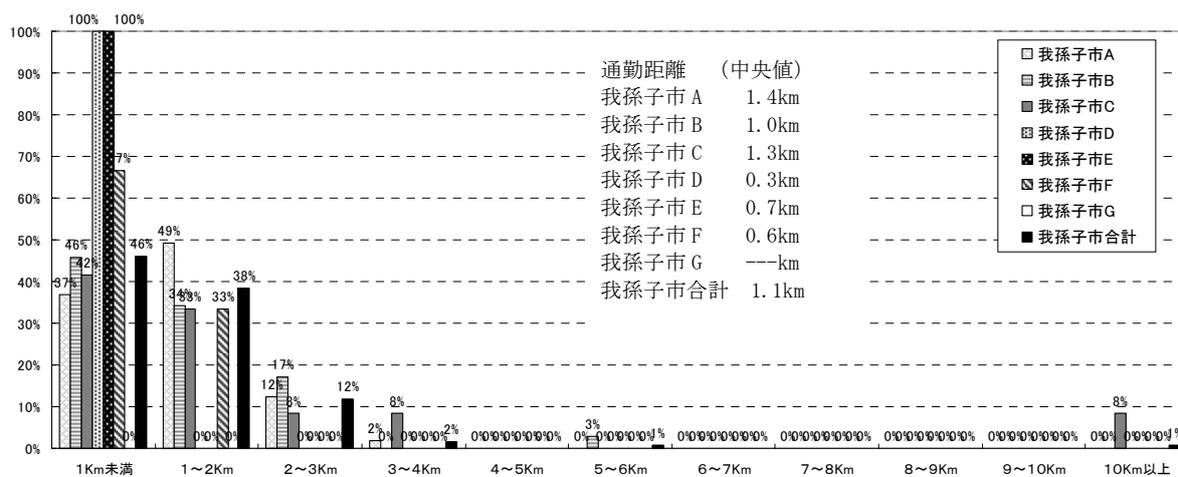


図 2-5-2 徒歩の通勤距離

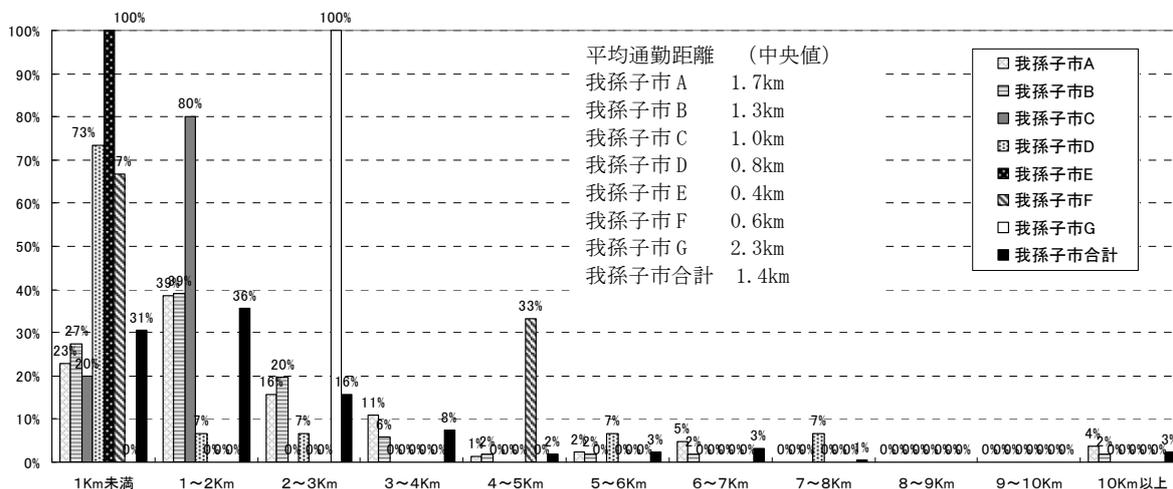


図 2-5-3 自転車の通勤距離

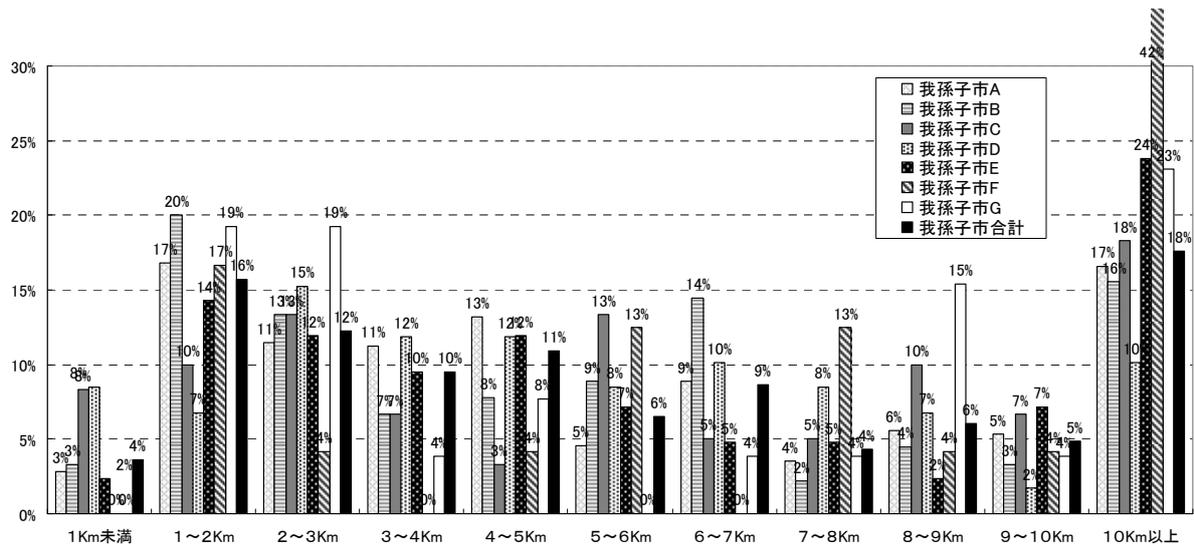


図 2-5-4 自動車の通勤距離

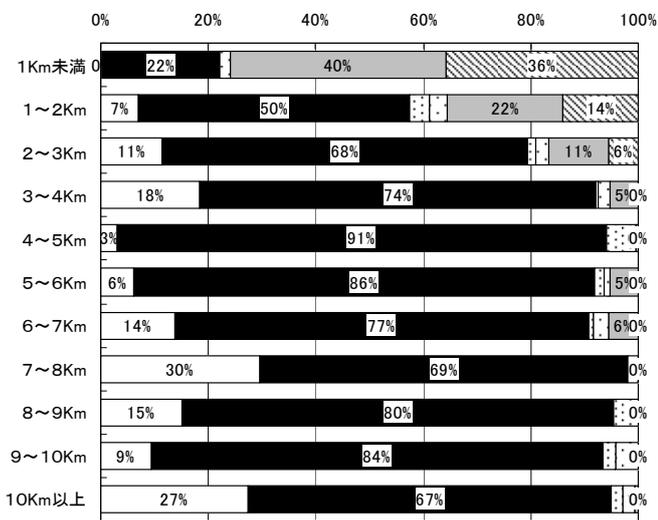


図 2-5-5 我孫子市A事業所からの距離帯別通勤手段割合

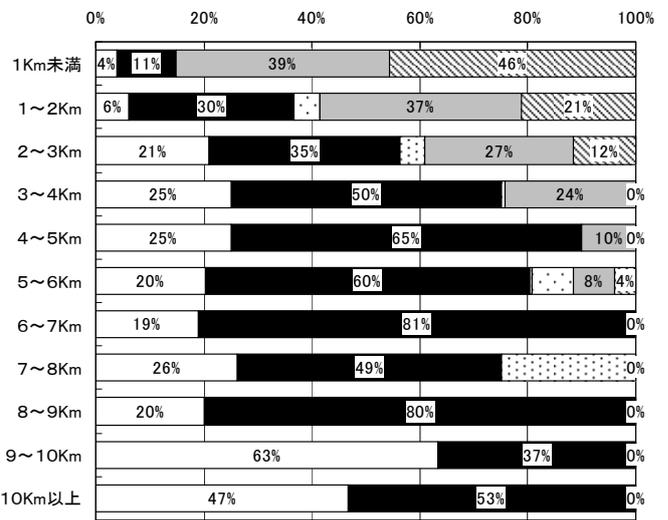


図 2-5-6 我孫子市B事業所からの距離帯別通勤手段割合

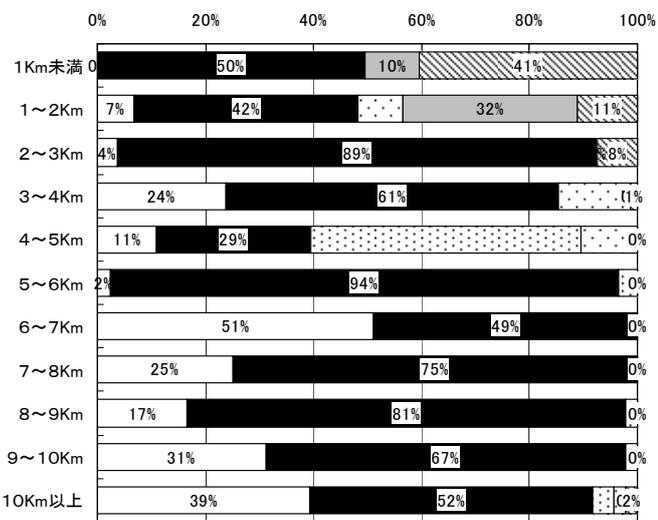


図 2-5-7 我孫子市C事業所からの距離帯別通勤手段割合

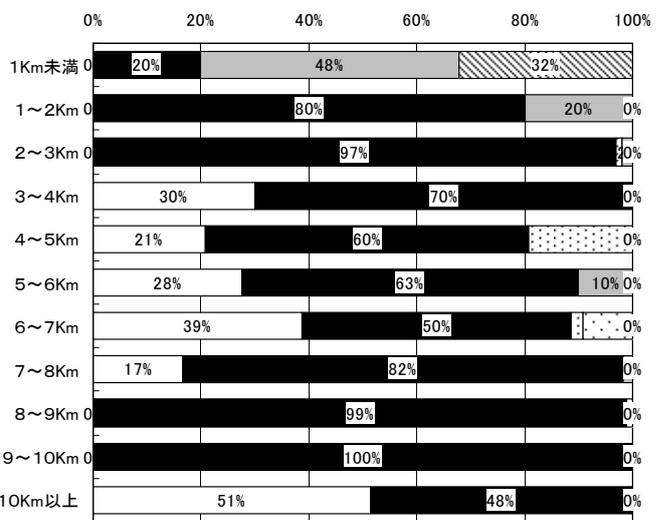


図 2-5-8 我孫子市D事業所からの距離帯別通勤手段割合

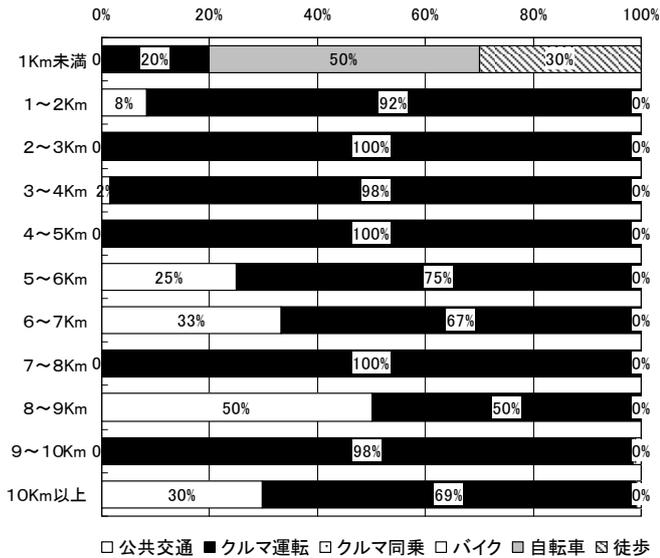


図 2-5-9 我孫子市E事業所からの距離帯別通勤手段割合

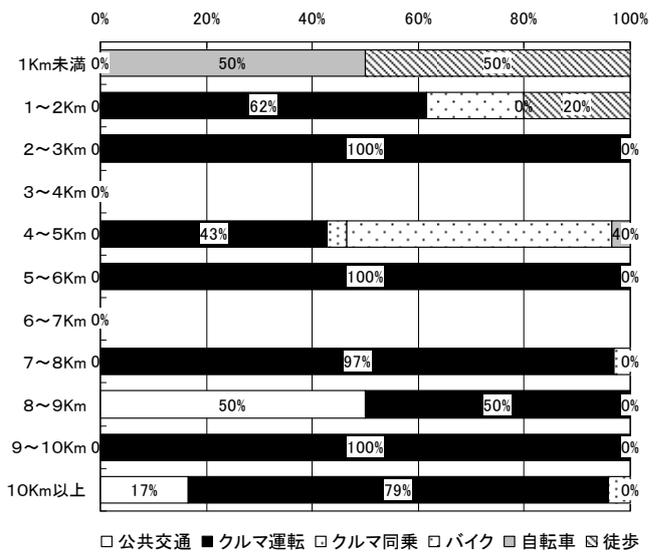


図 2-5-10 我孫子市F事業所からの距離帯別通勤手段割合

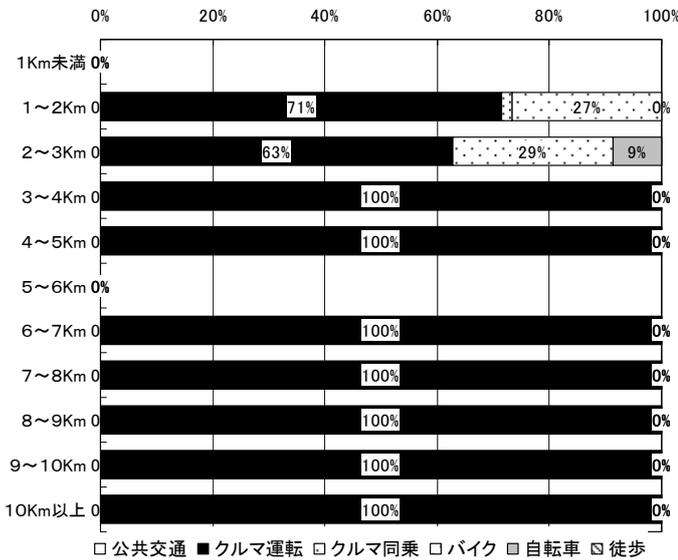


図 2-5-11 我孫子市G事業所からの距離帯別通勤手段割合

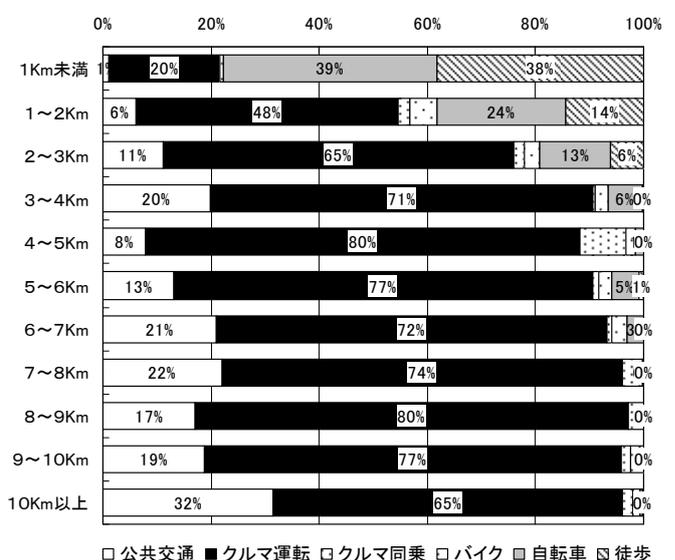


図 2-5-12 我孫子市合計 事業所からの距離帯別通勤手段割合

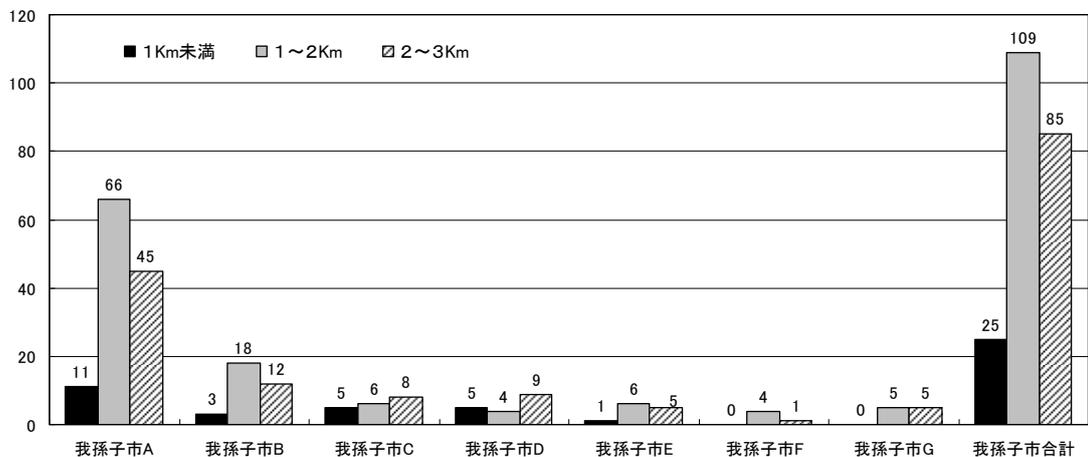


図 2-5-13 本調査対象事業所の短距離自動車利用者数

## ② 鉄道沿線居住者

- 我孫子市の公共交通通勤者は、最寄駅から1.5Km 圏までの間に9割程度が居住しており、公共交通が利用しやすい駅徒歩圏居住者が公共交通をよく利用していることがうかがわれる。
- 同様に自動車通勤をしている人でも、最寄駅から1.5Km 圏までの間に9割近くが居住しており、居住地側は公共交通を利用しやすい環境にあると考えられることから、事業所側の最寄駅との連絡が課題である。

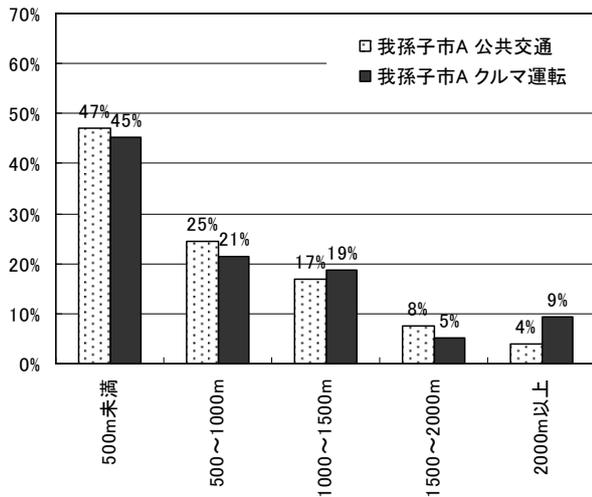


図 2-5-14 我孫子市 A 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

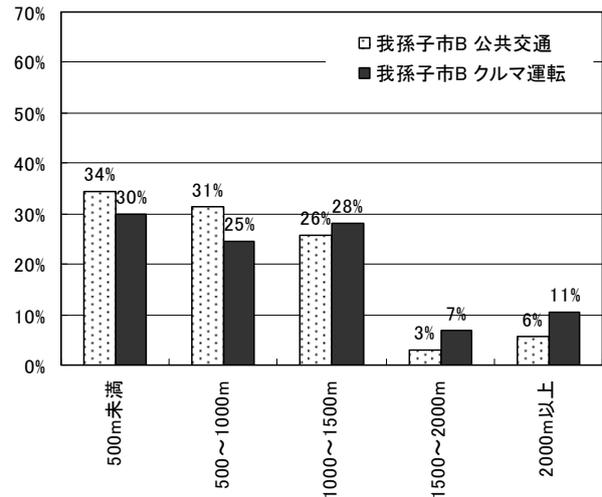


図 2-5-15 我孫子市 B 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

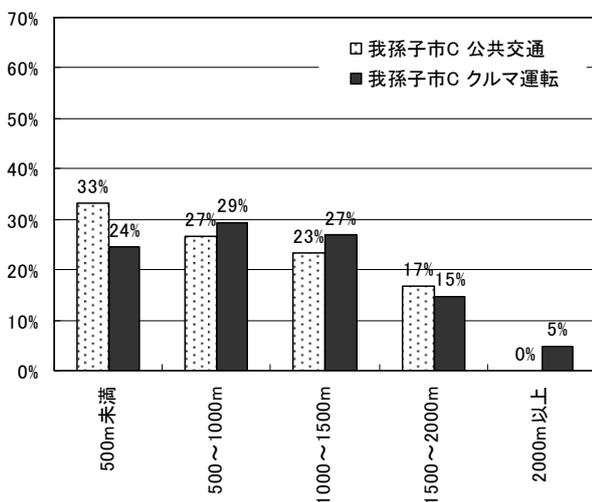


図 2-5-16 我孫子市 C 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

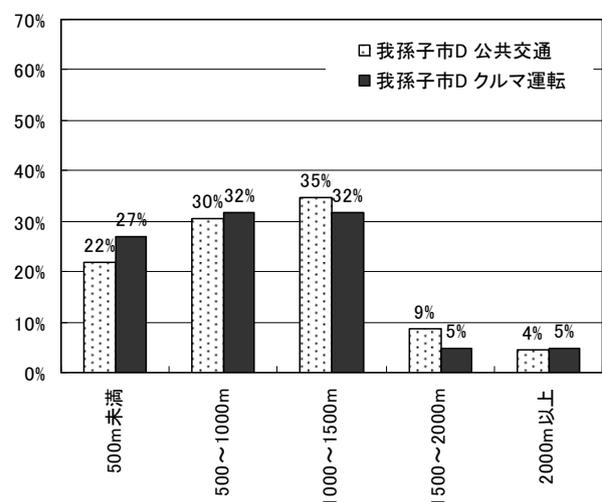


図 2-5-17 我孫子市 D 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

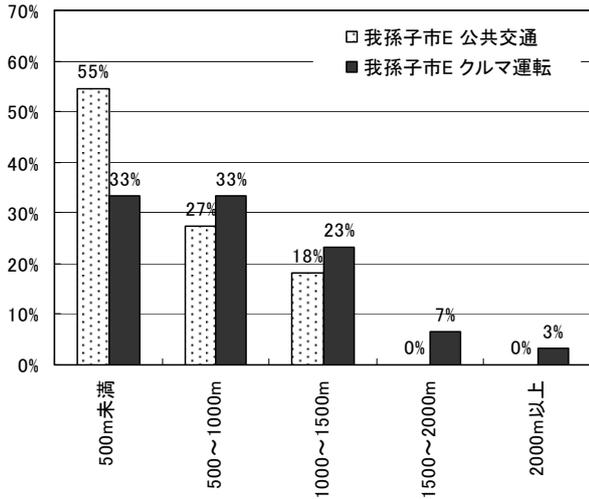


図 2-5-18 我孫子市 E 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

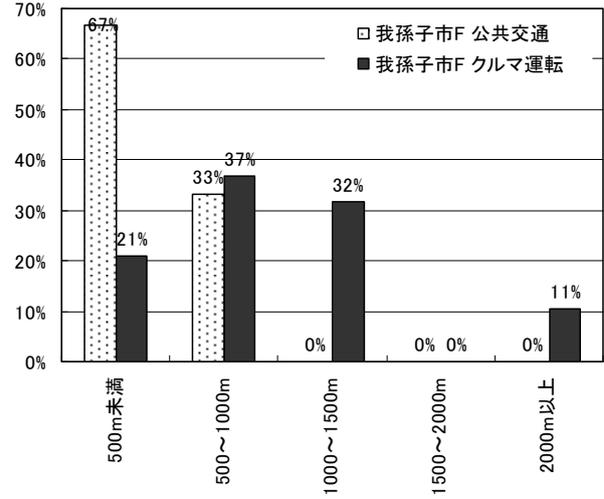


図 2-5-19 我孫子市 F 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

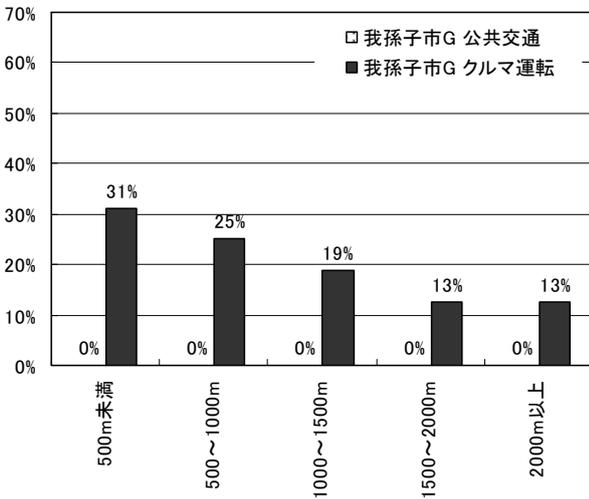


図 2-5-20 我孫子市 G 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

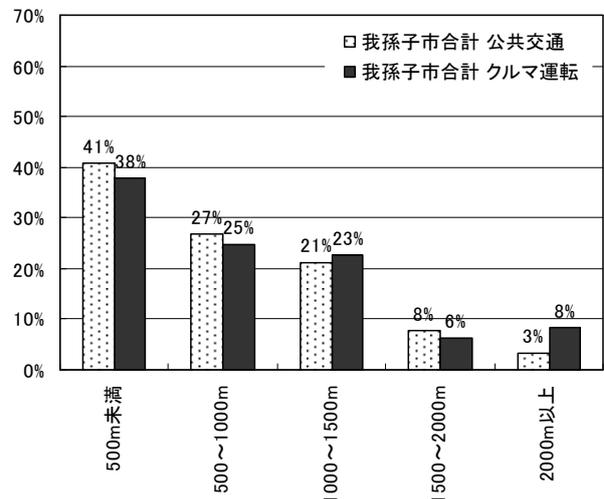


図 2-5-21 我孫子市合計 公共交通利用者及び自動車利用者の居住地(最寄駅からの距離)

※事業所3Km 圏居住者は除く

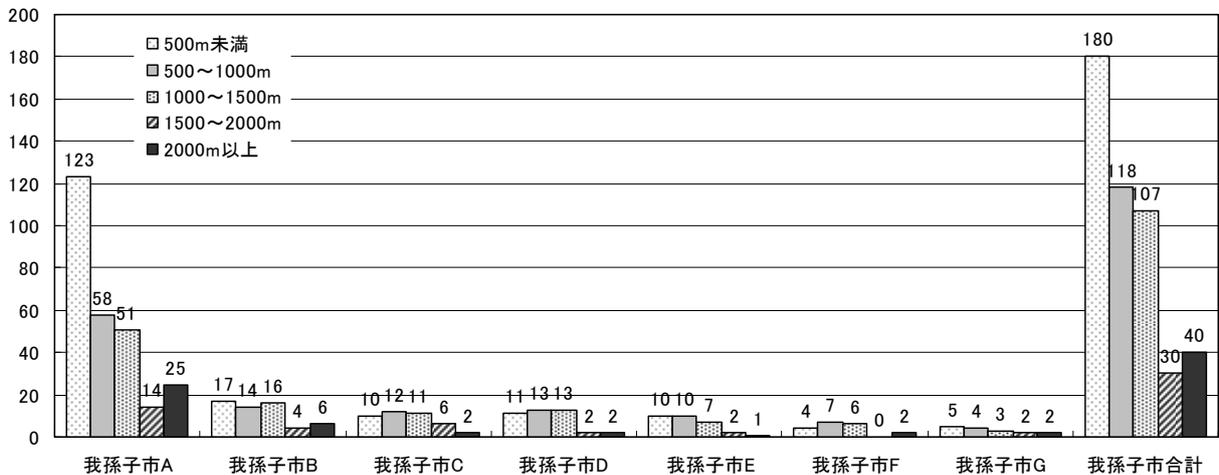


図 2-5-22 本調査対象事業所の鉄道沿線居住のクルマ運転利用者

(2) アンケートの結果からみた課題

- エコ通勤アンケートを実施した結果、エコ通勤を行った人は自動車通勤者のうち4割、公共交通の利用者が最も多くなっている。
- エコ通勤を行った人は、我孫子市A・B・Cでは成田線沿線で比較のみられるものの、市外の駅や成田線の一部ではエコ通勤を行っていない人も見受けられることから、そのような人の公共交通利用促進が課題である。
- また、我孫子市D・E・F・Gは、勤務地が成田線の湖北～布佐間となるが、エコ通勤の取り組みがあまりみられないことから、これらの人の公共交通利用を促すことが課題である。

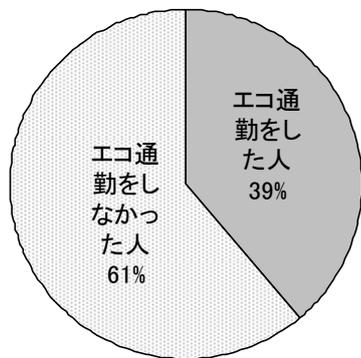


図 2-5-23 自動車通勤者のうちエコ通勤の実施割合

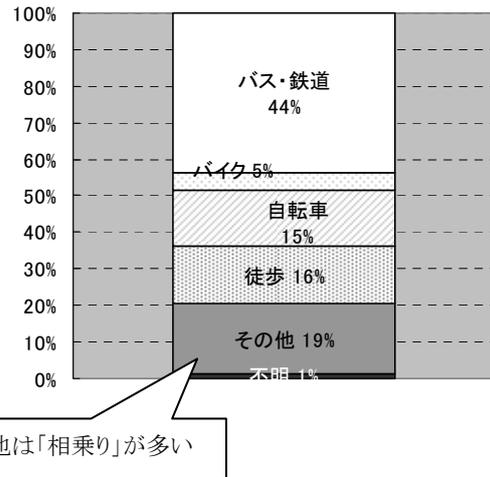


図 2-5-24 エコ通勤者の交通手段

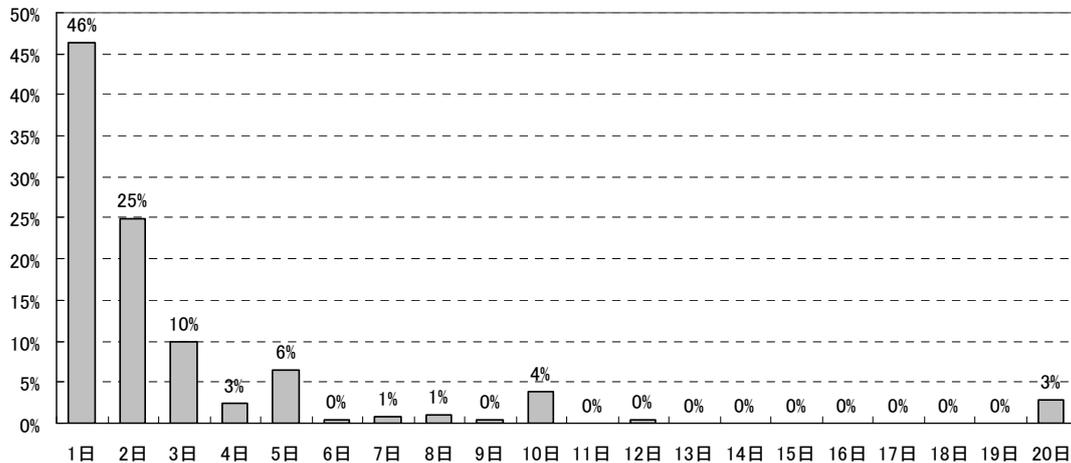


図 2-5-25 エコ通勤実施日数別の実行者の割合

表 2-5-2 CO<sub>2</sub>削減量

(t-CO<sub>2</sub>/年)

	事前CO <sub>2</sub> 排出量	事後CO <sub>2</sub> 排出量	削減量	削減割合
我孫子市役所 (正職員)	473.0	434.1	39.0	8.2%
我孫子市役所 (正職員以外)	128.1	115.9	12.3	9.6%
合計	601.2	550.0	51.2	8.5%

※エコ通勤アンケートの結果を年間当たりに換算

A: 市役所周辺地区

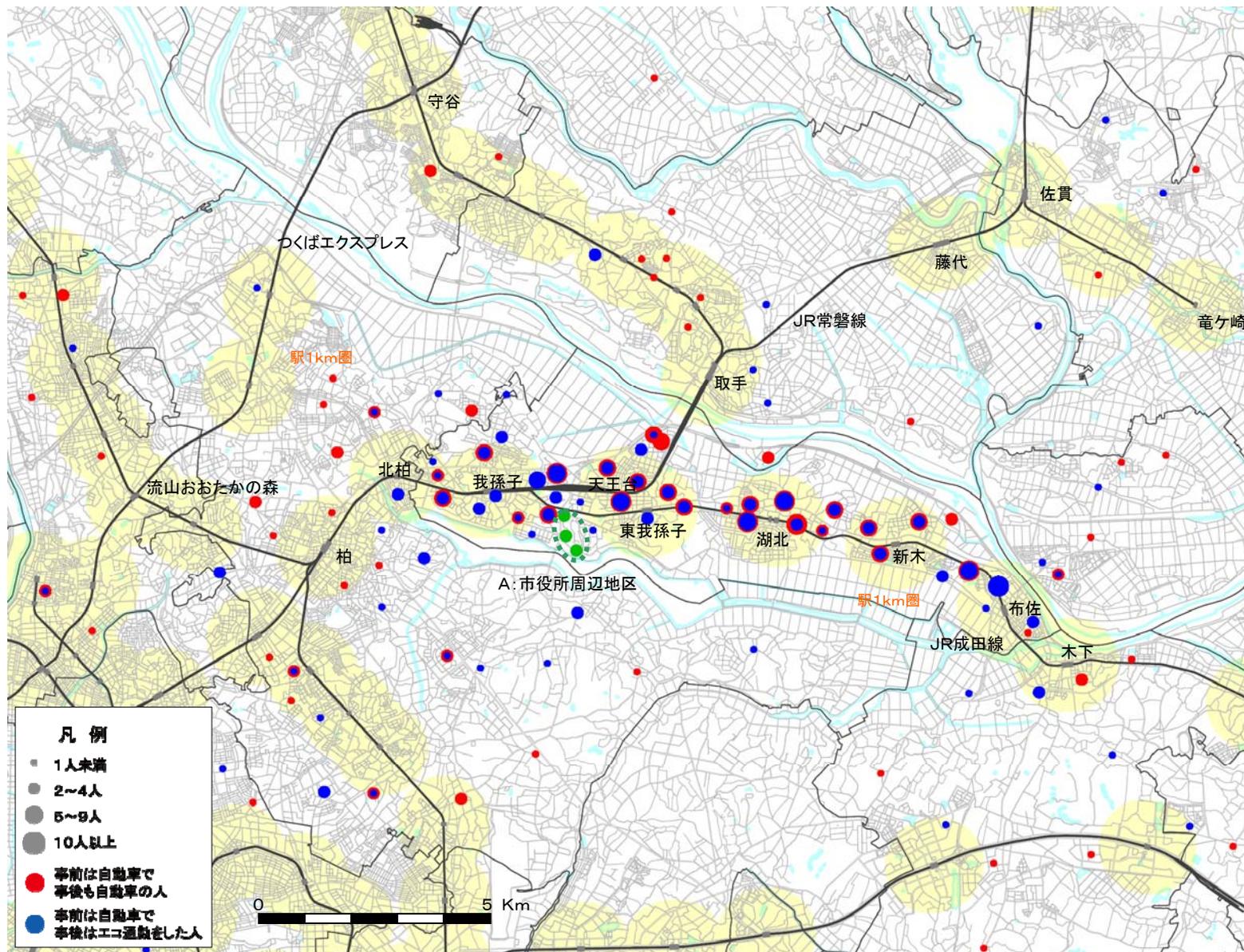


図 2-5-26 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

B:我孫子駅周辺地区

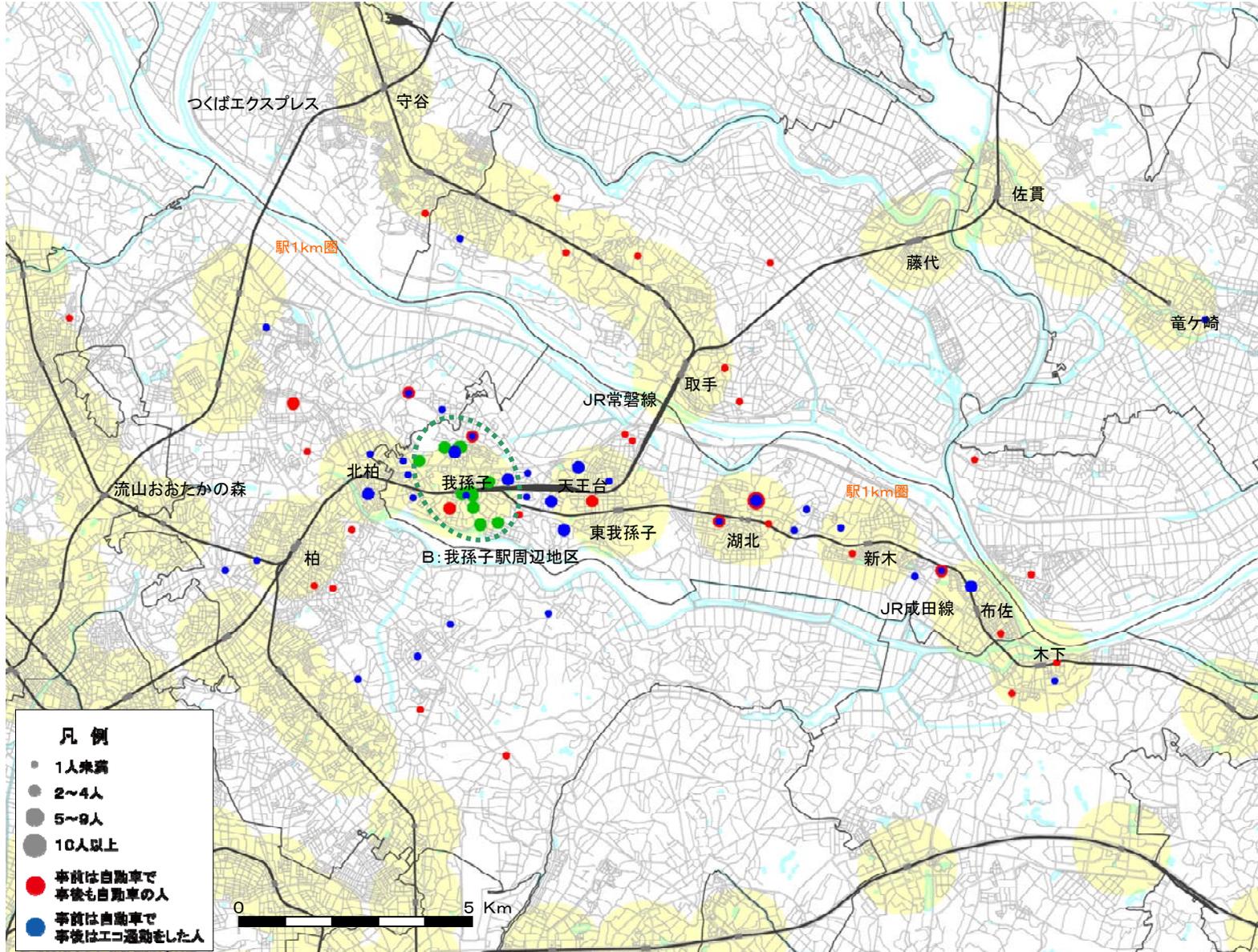


図 2-5-27 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

C:天王台・東我孫子駅周辺地区

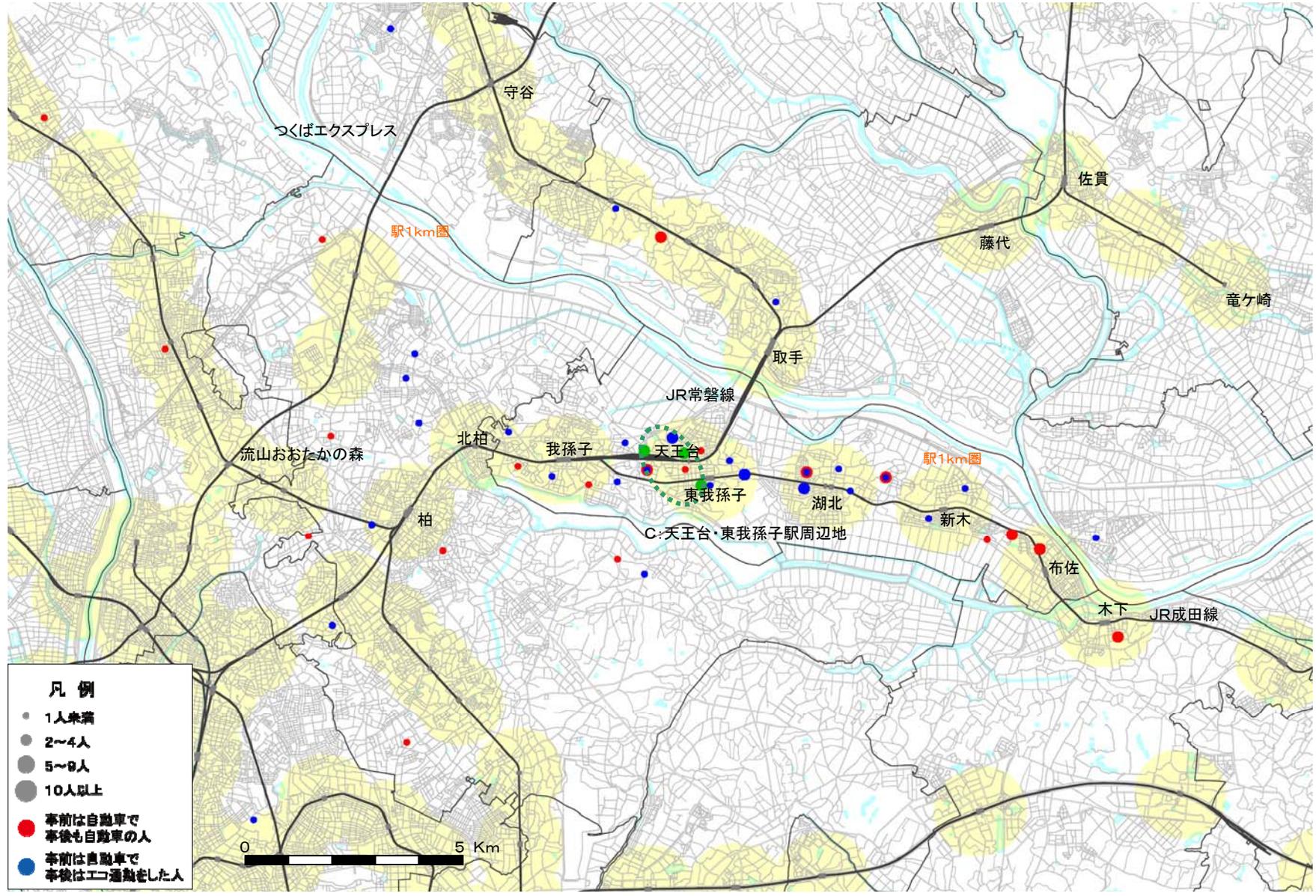


図 2-5-28 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

D:湖北駅周辺地区

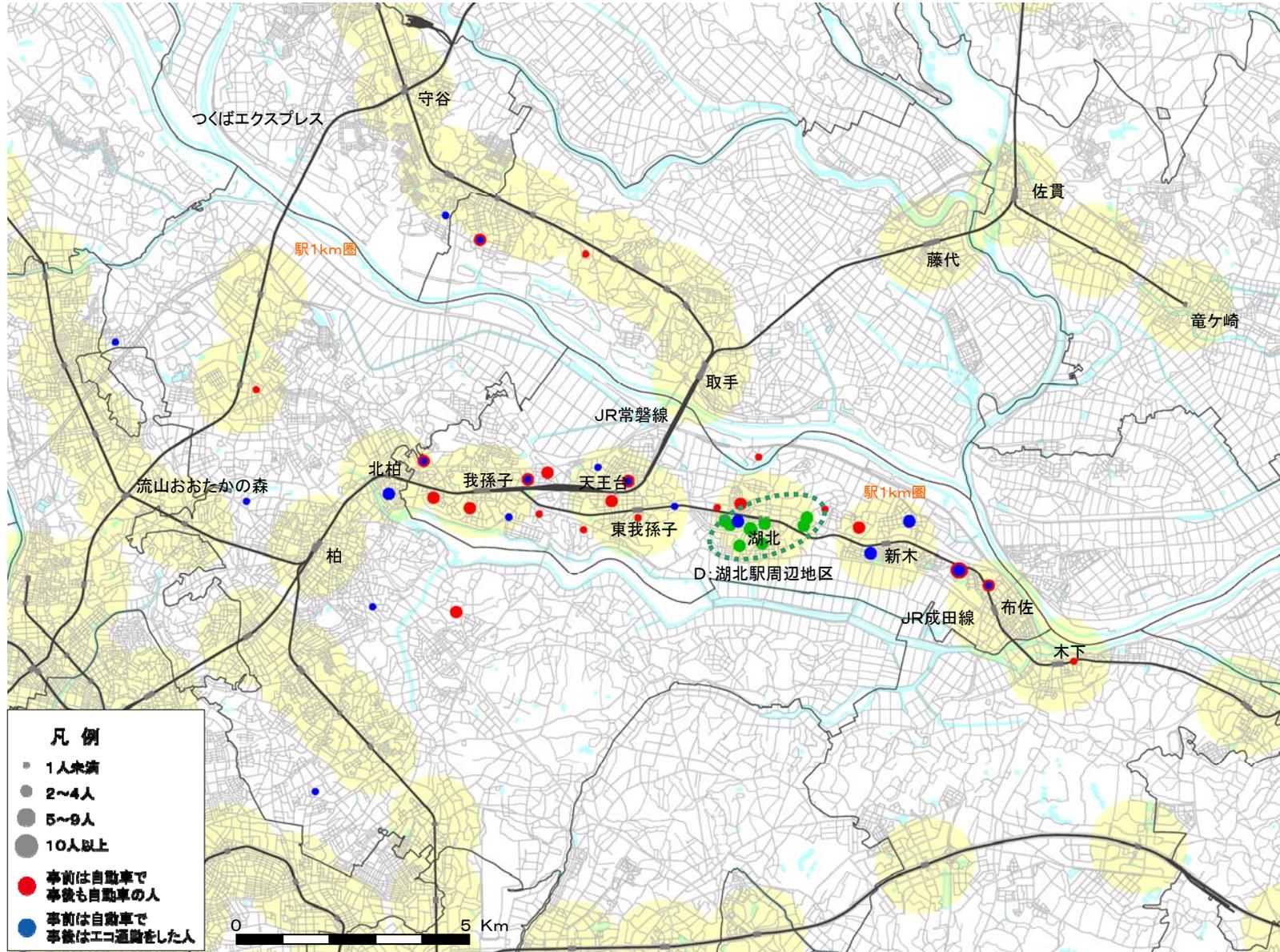


図 2-5-29 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

E:新木駅周辺地区

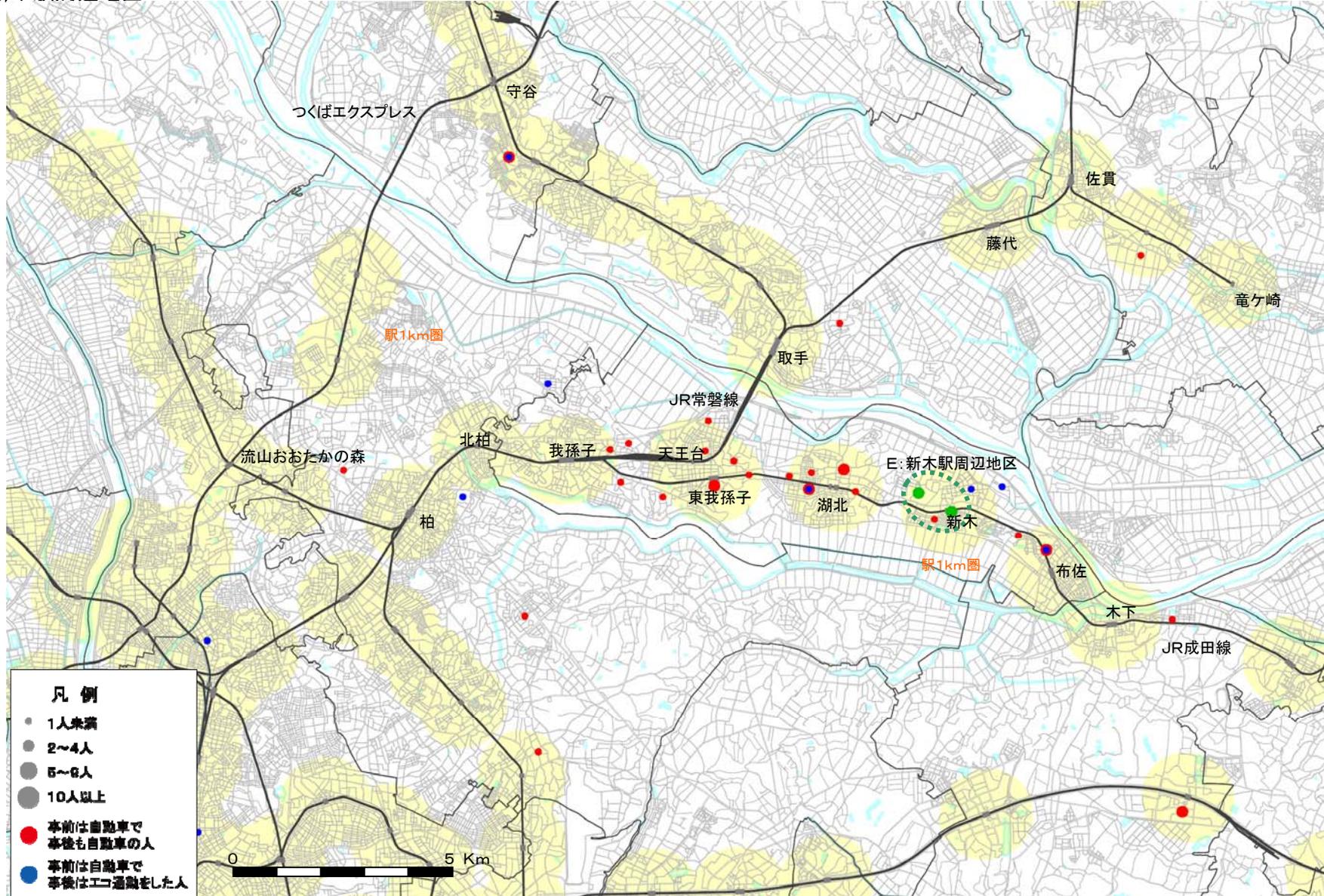


図 2-5-30 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

F: 布佐駅周辺地区

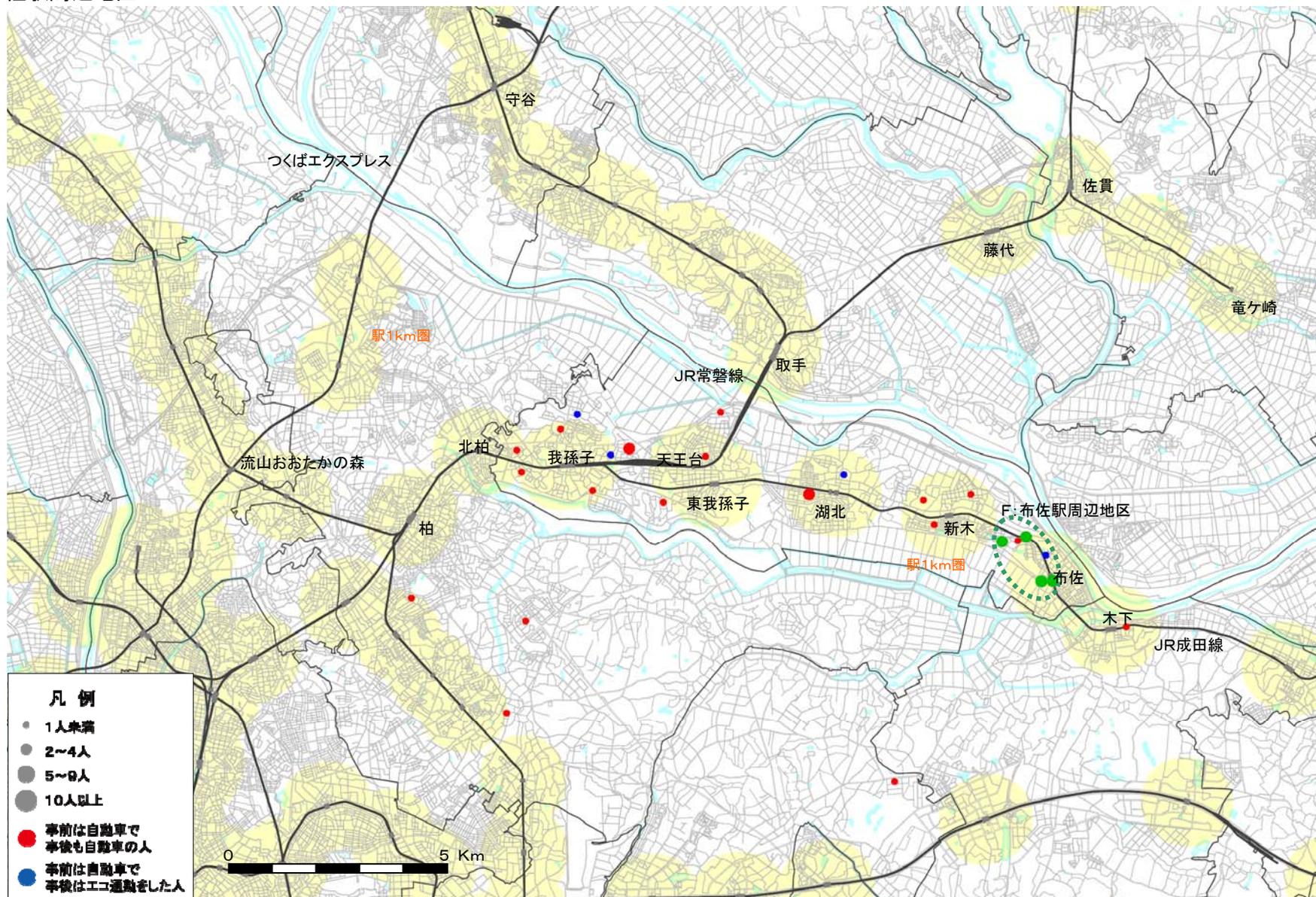


図 2-5-31 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

G: 利根川周辺地区

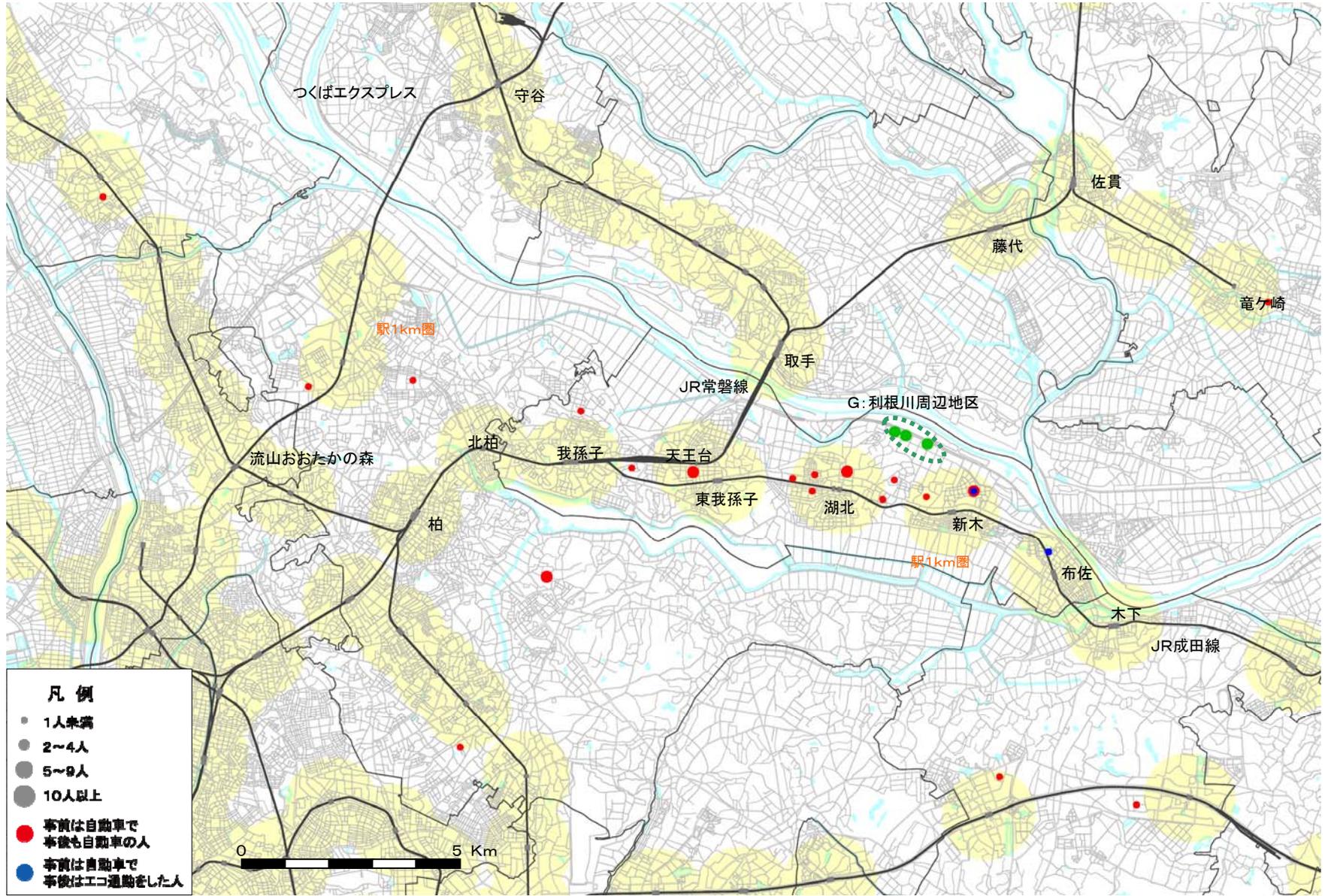


図 2-5-32 自動車通勤者のうちエコ通勤をした人

### (3)個別意見

#### ■事業所に向けた意見

##### ●エコ通勤手当の導入

- 積極的に徒歩通勤などをしている場合は、何らかの優遇制度があればよい
- 自宅マンションの駐輪場料金が高いため自転車を保有していない。自転車通勤手当などがあると助かる
- 職場から2km圏内でも夏場の徒歩通勤はきつい。交通費を支給して欲しい
- 毎月の自転車通勤日数をスタンプして、たまったら売店で買物が出来るなどのごほうびなどをつけてみてはどうか。
- 公共交通機関を利用した場合、その運賃を支給して欲しい

##### ●エコ通勤のため勤務現場の整備

- 出張があつたりするため車がないと不便
- 保育園の子供の事故や怪我で病院に行く際にも個人の車を利用している。どうにかならないのか(東あびこ保育園)
- 仕事に自分の車を利用せずにおすすめ電車通勤をしたい(寿保育園)

##### ●エコ通勤に対応した勤務体制

- 勤務開始時間が今より30分程度遅くなれば、自動車通勤の場合と家をでる時刻が同じくらいになるためエコ通勤に取り組みやすい
- エコ通勤のためにフレックス出勤が出来るとよい
- 時間外勤務がなければエコ通勤が可能

##### ●エコ通勤のための制度整備

- 仕事から、荷物が多いため自転車通勤手当の対象距離を短くしてほしい
- 自宅から2km圏内の方が堂々と毎日と車通勤しているため、遠方の方が駐車場を利用するのに苦労しているのに、その上、エコだからといって徒歩や自転車の利用を行うことは不公平な気がする。まずは職場に近い方から始めて欲しい

##### ●同乗運転への推進

- 事業所の同僚と相乗りする日を事業所で決めてくれるとやりやすい。どうしても遠い人が車を出すようになるので不公平になってしまうことが問題

##### ●自転車利用のための環境整備

- 現在でも駐輪スペースが少し足りない気がする
- 今の駐輪場の状態を見ると、市が本気でエコ通勤に取り組んでいるとは思えない
- せっかくの自転車ブームなので更衣室やシャワーなどあれば利用しやすい
- 駐輪場に空気入れが設置してあるとよい

## ■行政に向けた意見

- **自転車で安全に通勤できるような道路整備**
  - 国道 356 号を自転車通勤することは危険
  - 自転車通勤をしたいが、車道は幅が狭く危険。自転車道があれば安心して、もっと自転車利用が出来る
- **育児環境の充実(子どもの送迎のための対策等)**
  - 子供の送迎のため、車をつかわざるを得ない
  - 子供の迎えのため、2ヵ所に行っているため難しい
  - 子供2人の保育園への送り迎えがあるため車以外は難しい
  - 子供を保育園に預けてから出勤するので車でないと大変(湖北保育園)
- **勤務先までレンタサイクル等によるアクセスの充実**
  - 無料の自転車があれば非常にありがたい
  - 素敵な自転車があればエコ通勤を始めてみたい
  - 湖北台駅、又は新木駅に貸し自転車があればエコ通勤が可能(クリーンセンター)
- **自動車運転者へのエコ通勤への理解**
  - 自転車で通勤する際、自動車運転者の方から理解が得られていないため、バスや大型車からパッシングをされるのは残念
- **自転車のマナー向上**
  - 市民への自転車マナーの周知が必要(歩行者が自転車のふらつき運転で轢かれそうになる、学生やお年寄りが坂道を暴走している、かさや携帯電話を利用し片手運転を行っているなど)

## ■公共交通事業者に向けた意見

- **通勤時間の短縮**

→公共交通を利用するとクルマにくらべて倍以上の時間がかかる

- **公共交通の乗換えの連携**

→バスの運行回数を増やすなどをして、乗り継ぎをスムーズにして欲しい(バスを乗り継いで通勤をしているため)(我孫子市役所)

- **既存の我孫子市を横断するバス路線の活用**

→以前のように、通勤時間帯に新木方面から市役所経由～我孫子駅行きの直行便を設けて頂きたい。現在は天王台駅までとなっている

→最寄りバス停から市役所直通(経由)のバスがあればエコ通勤が出来る

→布佐・湖北方面から市役所方面へのバス運行が必要

- **バスサービスの充実**

→駅と市役所間をむすぶ、市民も利用が出来る送迎バス創設してはどうか(我孫子市役所)

→あびバスの本数が増便されれば、あびバスで通勤をしたい(新木行政サービスセンター)

## 2-6 事業所側からみた課題

### (1) 事業所の通勤制度からみた課題

- さいたま市では自転車・徒歩手当がある方が、自転車・徒歩の割合が高い傾向にある。  
 自転車・徒歩手当なし→事業所 A1、B1、D1→自転車・徒歩 12~15%  
 自転車・徒歩手当あり→事業所 A3、D2→自転車・徒歩 26~31%  
 自転車のみ手当あり→事業所 A2、C1、C2→自転車 16~18%
- さいたま市C地区では、自動車通勤手当なしや駐車場代徴収など自動車の規制が強いことから、自動車の割合が低い傾向にある。
- 事業所の通勤制度と通勤交通手段には一定の関係性がうかがわれることから、事業所においてエコ通勤を促す通勤制度への改定や導入が課題である。

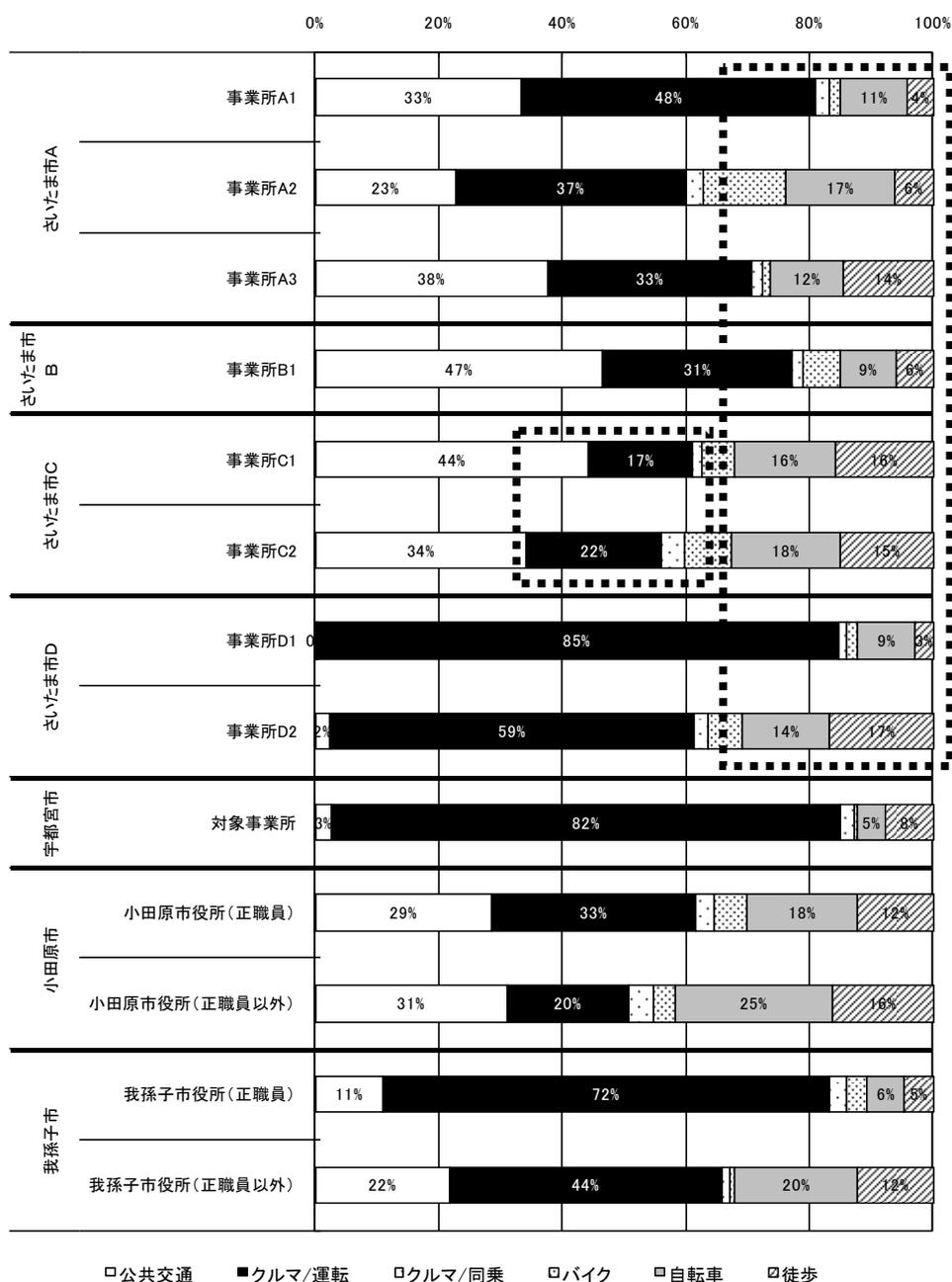


図 2-6-1 通勤交通手段の割合

表 2-6-1 事業所の通勤に関する制度

地域	事業所名	通 勤 手 当					駐車場・駐輪場の 確保・手当	自動車通勤対策
		公 共 交 通	自 動 車	バ イ ク	自 転 車	徒 歩		
さいたま市 A	事業所A1	○	○	○	-	-	-	ノーカーデーを実施
	事業所A2	○	○	○	○	-	会社に駐車場・駐 輪場を用意	特になし
	事業所A3	○	○	○	○	○	会社に駐車場・駐 輪場を用意	宮原駅から朝夕に送 迎バスを運行
さいたま市 B	事業所B1	○	○	○	-	-	会社に駐車場・駐 輪場を用意	公共交通利用が難し い場合のみ自動車通 勤を許可
さいたま市 C	事業所C1	○	-	-	○	-	駐車場は会社周辺 で個人が用意	自動車には一切手当 なし、毎月第3金曜に ノーカーデーを実施
	事業所C2	○	○	-	○	-	会社や周辺に駐車 場を用意	駐車場利用者からは 駐車場代を徴収
さいたま市 D	事業所D1	○	○	○	-	-	会社に駐車場・駐 輪場を用意	送迎バスを運行 自動車通勤は否定し ない
	事業所D2	○	○	○	○	○	会社に駐車場・駐 輪場を用意	特になし (送迎バスなし)
宇都宮市	対象事業所	○	○	-	○	-	会社に駐車場・駐 輪場を用意	特になし
小田原市	小田原市役所	○	○	○	○	-	駐車場は市役所周 辺で個人が用意	毎月第一水曜日にノ ーカーデーを実施
我孫子市	我孫子市役所	○	○	○	○	-	市役所に駐車場・ 駐輪場を用意	月2回ノーカーデーを 実施

## (2) 事業所周辺の交通環境からみた課題

- 最寄駅から1Km 前後の徒歩圏にある事業所は、公共交通の利用割合が比較的高い。
- 最寄駅からバス圏になる事業所は、公共交通の利用割合は小さい。
- 最寄駅から徒歩圏外にある事業所において、公共交通利用を促すための仕組みの導入が課題である。

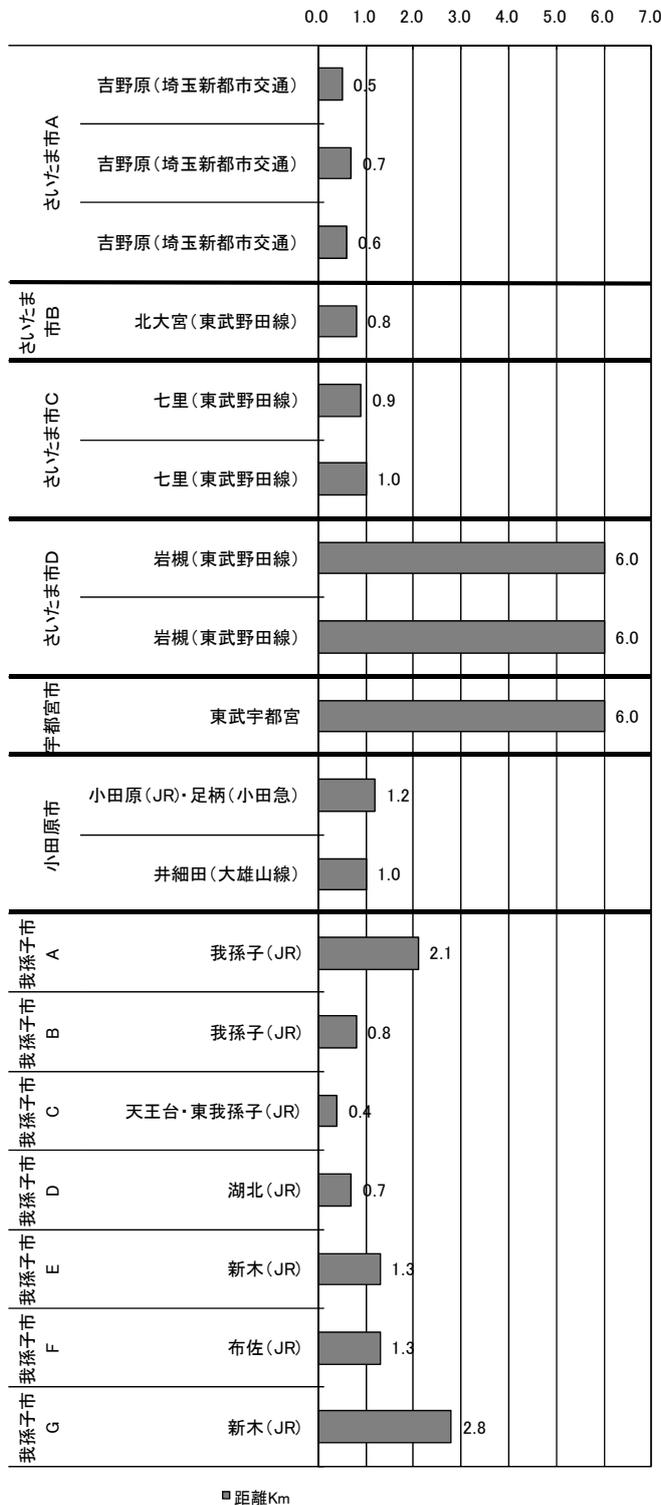


図 2-6-2 最寄駅(バス発着駅)までの距離 (km)

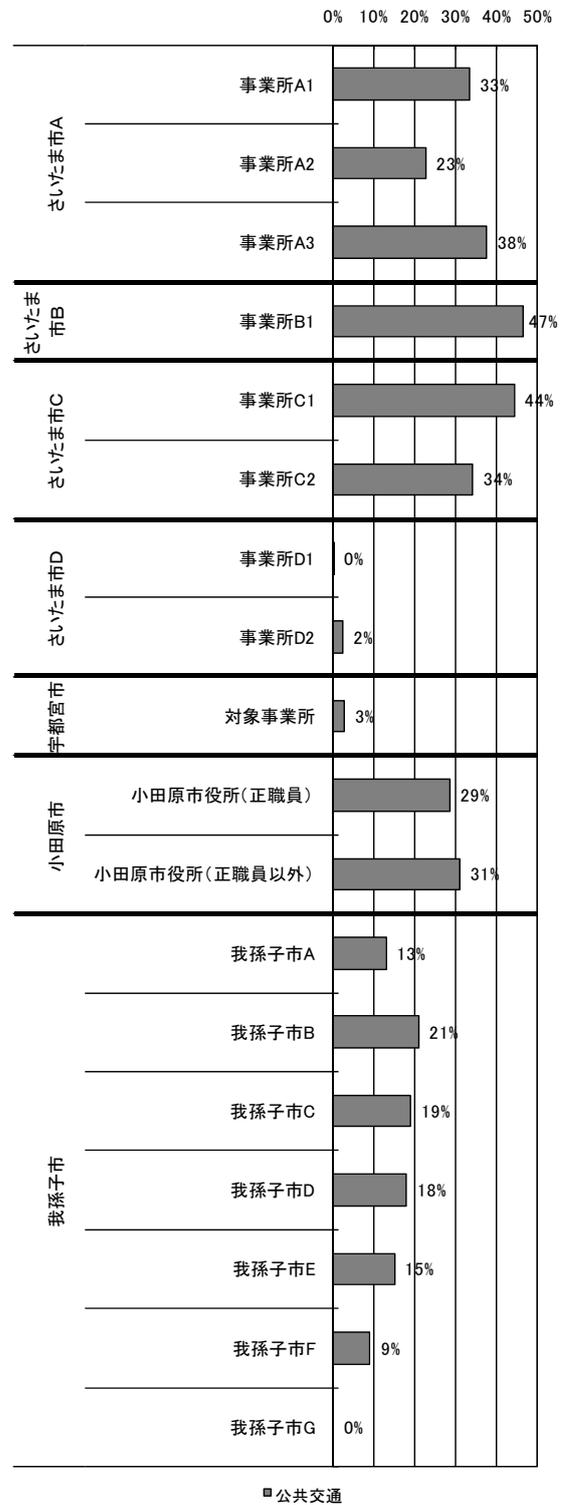


図 2-6-3 公共交通の利用割合

※我孫子市の最寄駅までの距離は、各勤務地と最寄駅までの距離の平均

(3) 従業員の意識からみた課題

- エコ通勤やクルマによるCO2 排出量に関心がある人ほど、クルマ利用の削減やエコ通勤の実践意向が高いことから、個人の意識啓発が重要と考えられる。

表 2-6-2 問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い

意向認識	温暖化対策のためにクルマ利用を減らした方がよいと思うか	エコ通勤を少しでも実践してみようと思うか																																								
エコ通勤運動について	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>3%</td> <td>15%</td> <td>54%</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>2%</td> <td>27%</td> <td>54%</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>6%</td> <td>32%</td> <td>43%</td> <td>19%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	3%	15%	54%	27%	何となく知っている	2%	27%	54%	17%	まったく知らない	6%	32%	43%	19%	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>12%</td> <td>34%</td> <td>45%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>13%</td> <td>56%</td> <td>27%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>21%</td> <td>51%</td> <td>21%</td> <td>7%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	12%	34%	45%	10%	何となく知っている	13%	56%	27%	4%	まったく知らない	21%	51%	21%	7%
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	3%	15%	54%	27%																																						
何となく知っている	2%	27%	54%	17%																																						
まったく知らない	6%	32%	43%	19%																																						
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	12%	34%	45%	10%																																						
何となく知っている	13%	56%	27%	4%																																						
まったく知らない	21%	51%	21%	7%																																						
クルマを使う人と使わない人ではCO2排出量が大きく違うこと	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>6%</td> <td>18%</td> <td>48%</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>3%</td> <td>28%</td> <td>52%</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>7%</td> <td>34%</td> <td>40%</td> <td>18%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	6%	18%	48%	29%	何となく知っている	3%	28%	52%	18%	まったく知らない	7%	34%	40%	18%	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>16%</td> <td>39%</td> <td>34%</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>14%</td> <td>53%</td> <td>28%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>24%</td> <td>53%</td> <td>18%</td> <td>5%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	16%	39%	34%	11%	何となく知っている	14%	53%	28%	5%	まったく知らない	24%	53%	18%	5%
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	6%	18%	48%	29%																																						
何となく知っている	3%	28%	52%	18%																																						
まったく知らない	7%	34%	40%	18%																																						
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	16%	39%	34%	11%																																						
何となく知っている	14%	53%	28%	5%																																						
まったく知らない	24%	53%	18%	5%																																						
クルマの利用を少し控えるとCO2排出量を大きく減らせること	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>5%</td> <td>19%</td> <td>47%</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>3%</td> <td>28%</td> <td>52%</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>7%</td> <td>34%</td> <td>41%</td> <td>18%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	5%	19%	47%	29%	何となく知っている	3%	28%	52%	18%	まったく知らない	7%	34%	41%	18%	<p>問題意識の違いによるエコ通勤取組み意向の違い</p> <table border="1"> <tr> <th>問題意識</th> <th>全く思わない</th> <th>少し思う</th> <th>思う</th> <th>とても思う</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>15%</td> <td>39%</td> <td>34%</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>何となく知っている</td> <td>14%</td> <td>53%</td> <td>27%</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>まったく知らない</td> <td>23%</td> <td>53%</td> <td>19%</td> <td>5%</td> </tr> </table>	問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う	よく知っている	15%	39%	34%	11%	何となく知っている	14%	53%	27%	6%	まったく知らない	23%	53%	19%	5%
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	5%	19%	47%	29%																																						
何となく知っている	3%	28%	52%	18%																																						
まったく知らない	7%	34%	41%	18%																																						
問題意識	全く思わない	少し思う	思う	とても思う																																						
よく知っている	15%	39%	34%	11%																																						
何となく知っている	14%	53%	27%	6%																																						
まったく知らない	23%	53%	19%	5%																																						

【我孫子市アンケートより】

- 通勤手当や労災保険に対する正確な認識について知らない人が多く見受けられ、エコ通勤を阻害する要因の1つになっていると考えられることから、通勤に関する制度の正確知識の周知を図ることが課題である。
- 貸し自転車に対する利用意向は、概ね半数程度の方は利用しないと回答しているが、残りの半数の方は利用頻度に差があるものの、2割程度の方は高頻度で利用する意向がうかがえることから、まずは実験的・段階的に、前向きに取り組んでいくことが課題である。

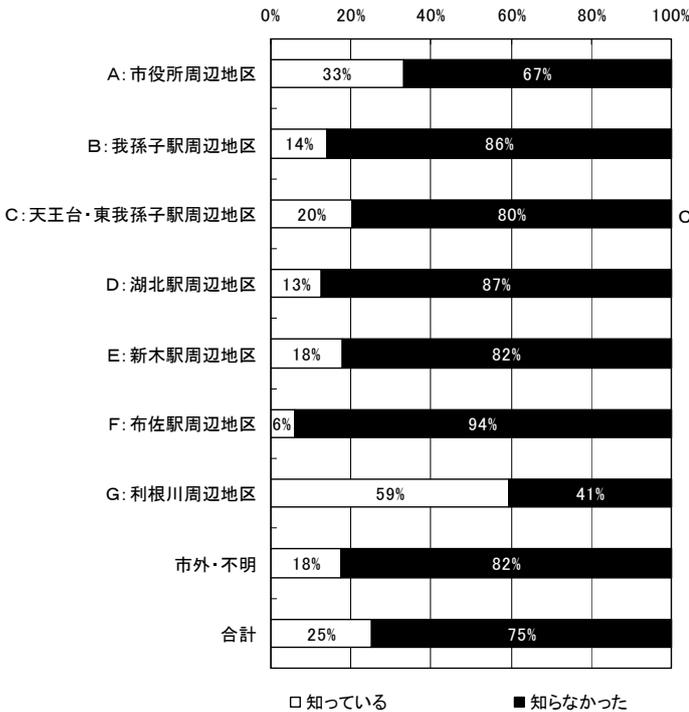


図 2-6-4 自転車通勤と自動車通勤の通勤手当が同額であることについて

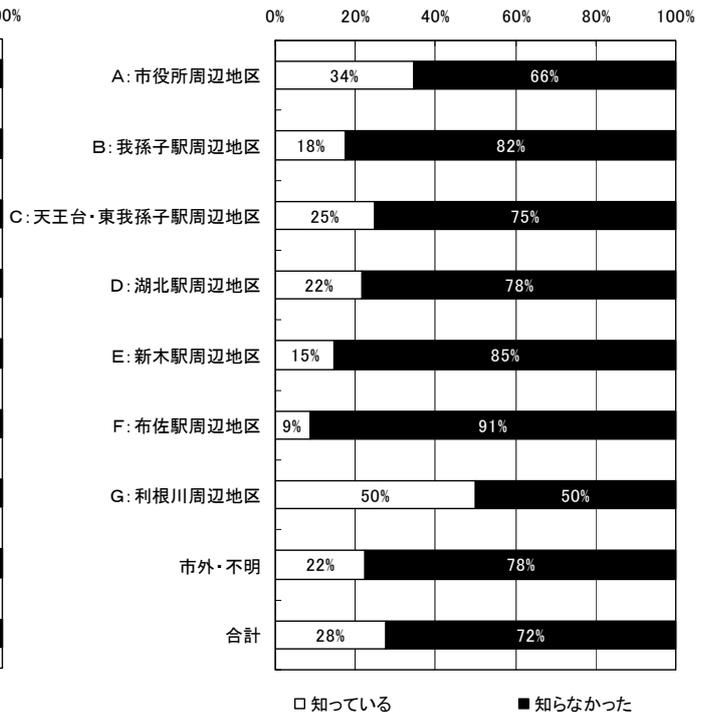


図 2-6-5 ノーカデーが通勤災害の対象になることについて

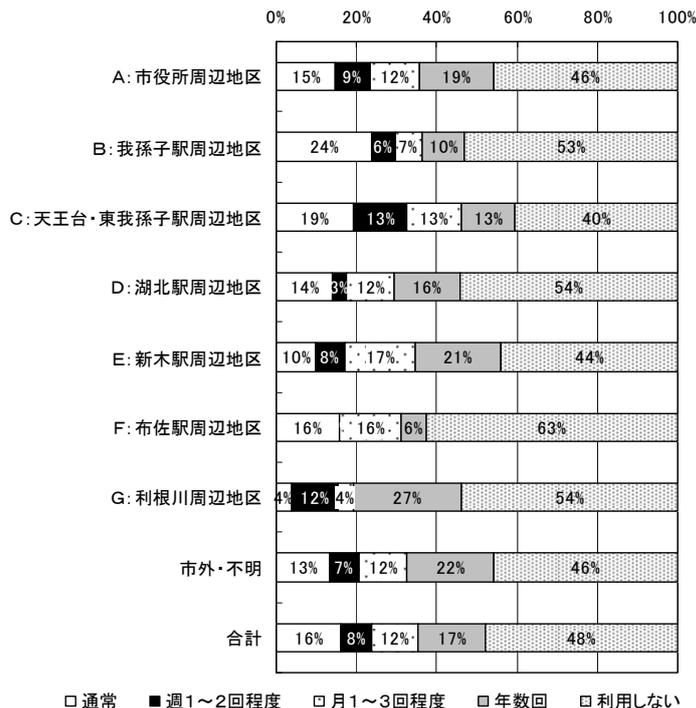


図 2-6-6 無料の貸し自転車があったら通勤手段として利用するか

### 3. エコ通勤推進に向けた方策案

今回の調査においては、各調査対象地域とも居住地と事業所・鉄道駅の位置関係から、公共交通や徒歩・自転車を利用したエコ通勤への転換が可能と考えられる「層」が存在することが判明した。しかし、「公共交通利用」よりも「自家用乗用車利用の手軽さ」を優先する傾向があることなど、エコ通勤に対する認識不足が原因のひとつとして挙げられる行動があること、また事業所における通勤手当等の通勤制度の影響があることが判明した。

CO2 排出量削減や公共交通利用促進の観点からも「エコ通勤の推進」は重要な施策であり、その認識を高めるためにも、各事業所や地域で「モビリティマネジメント」を活用したエコ通勤の啓発活動を継続・拡大していくことが肝要である。

その一方で、エコ通勤の重要性は認識しているものの、その実施に向けた問題点や要望などもアンケートの回答や個別意見の中から挙げられた。これらのことから、「エコ通勤の推進」に向けて、通勤する従業員を抱える「事業所」・地域を所管する「自治体」・交通モードを担当する「交通事業者」が、それぞれの立場で問題点の抽出から解決に向けて取り組んでいくことが重要であり、さらに「国」を含めて、連携して取り組んでいくことが最も重要であると考えられる。

そこで、本調査のまとめとして今回の調査対象地域の「事業所」「自治体」「交通事業者」に向けて、制度や設備・公共交通利用をサポートする「ツール」など「エコ通勤の推進」のための「方策案」として、以下のとおり提案させていただいた。

各関係主体において、これらの提案を今後の取組の参考にしていただき、また、当局も今回の調査対象地域の今後の取組について、その実証などの支援他引き続き協力していくとともに、本調査を関東圏で同様の問題を抱える他地域への施策展開に向けた基礎資料として活用していきたい。

(1)さいたま市

課 題	事業所における対策	自治体等における対策	交通事業者の対策
①事業所近隣居住者の徒歩・自転車通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業所の状況に応じて、徒歩・自転車手当の拡充と自動車手当の削減【事例 9・10・11】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「エコ通勤」実施企業に対して、自転車購入費用を補助【事例 14】</li> <li>自転車・歩行環境の整備</li> </ul>	
②公共交通沿線居住者の公共交通通勤の促進 (さいたま市A・B・C)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者に対して、居住地最寄駅における駐輪場手当の支給【事例 4】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停アクセスの利便性を高めるためのサイクル&amp;バスライドの導入</li> <li>通勤用P&amp;Rシステムの整備 →鉄道駅から一定の距離がある地区 →CO2 が削減される経路を審査</li> <li>鉄道駅における無料駐輪場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>さいたまA地区に対する高崎線宮原駅や宇都宮線東大宮駅からのバス利便性の向上 →大宮経由埼玉新都市交通だと遠回りになるため</li> </ul>
③公共交通沿線居住者の公共交通を利用した通勤ができる仕組みの構築 (さいたま市D)		<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣の事業所が共同で、最寄駅からの送迎バスを運行【事例 1・2】 →はじめは社会実験として取り組み →東武野田線だけでなく東武伊勢崎線やJR宇都宮線方面の可能性も検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存路線の見直し(始業時刻と運行時刻の調整)</li> </ul>
④その他のエコ通勤がしやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>会社が主導するエコ通勤への取り組み →エコ通勤に対する啓発活動(健康増進、環境保全、事故減少等の効果)</li> <li>→労災保険に対する誤認識を改める</li> <li>→ノーカーデーや表彰制度、奨励金の導入等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エコ通勤アンケートの実施希望がある事業所への展開</li> <li>自動車通勤者に個別に対応したMM →通勤相談や公共交通情報提供、CO2 排出量のフィードバック 等</li> </ul>	

(2)宇都宮市

課 題	事業所における対策	自治体等における対策	交通事業者の対策
①事業所近隣居住者の徒歩・自転車通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 徒歩・自転車手当の拡充と併せて、自動車手当の削減【事例 9・10・11】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「エコ通勤」実施企業に対して、自転車購入費用を補助【事例 14】</li> <li>• 自転車・歩行環境の整備</li> <li>• 公共交通を補う徒歩・自転車通勤促進のため、健康を動機付けとしたMMの実施 →生活習慣病予防、ダイエット →歩数計の供与</li> </ul>	
②公共交通沿線居住者の公共交通通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 社員向けエコポイント【事例 15】 →エコ通勤に対してエコポイントを付与 →エコ商品や休暇などと交換できる制度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サイクル&amp;バスライドによるバス停サービス圏の拡大 →分散した居住地からのバス利用を拡大するためのバス利用者向け駐輪場整備</li> <li>• 日光街道沿道事業所に重点を置いた公共交通通勤促進策・キャンペーンの展開(1社だけでは需要が限定的)</li> <li>• 大通りの大型店舗駐車場を利用したパーク&amp;バスライド【事例 7・8】 →分散した居住地から、日光街道沿道の企業や学校、公共施設への通勤者を集約 →商品券購入と引換えに平日駐車可 →沿道事業所や大型店舗、バス事業者の意向把握調査の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 左記のパーク&amp;バスライド利用者へのサービス向上【事例 7】 →沿道事業所のニーズに合わせたサービスレベル見直し →P&amp;BR利用者割引 等</li> </ul>
③その他のエコ通勤がしやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 会社が主導するエコ通勤への取組み →エコ通勤に対する啓発活動(健康増進、環境保全、事故減少等の効果) →ノーカーデーや表彰制度、奨励金の導入 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動車通勤者に個別に対応したMM →通勤相談や公共交通情報提供、CO2 排出量のフィードバック 等 →エコ通勤に対する啓発活動(健康増進、環境保全、事故減少等の効果)</li> </ul>	

(3)小田原市

課 題	事業所における対策	自治体等における対策	交通事業者の対策
①事業所近隣居住者の徒歩・自転車通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車手当の拡充、自動車手当の削減【事例 9・10】</li> <li>• 市役所における駐輪場の整備</li> <li>• 自転車通勤の服装に対応した設備(ロッカー、更衣室、シャワー)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車・歩行環境の整備</li> </ul>	
②公共交通沿線居住者の公共交通通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通通勤者には、最寄駅～市役所間の移動を支援する自転車と専用置き場を貸与する【事例 12・13】</li> <li>• ノーカーデーと通常時など、2パターンの通勤交通手段・経路に対応した通勤手当制度の導入【事例 11】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス路線の減便や廃止に対応するため、重点的に活性化を図るバス路線を選定、沿線の事業所的を絞った職場MMの展開</li> <li>• 駅の駐輪場整備、不足の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 川東地域から市役所周辺の行政拠点まで乗り入れるバス路線の新設及び既存路線について市役所経由に変更する。 →通勤時だけでも対応検討 →市役所職員の利用者数の確約</li> <li>• 携帯電話やPCで見られる地域のバス・鉄道に関する総合案内により、路線や時刻表、位置情報等の提供</li> <li>• 大雄山線や路線バスに自転車の持込を可能とする</li> </ul>
③その他のエコ通勤がしやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ウェブによるエコ通勤の行動記録・診断システムの導入 →定期的にエコ通勤日数や CO2 削減量をフィードバック →部署や個人の順位の明示(競争) →優良な部署や個人の表彰 →ユーザーは民間企業にも拡大可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 事業所に対するエコ通勤促進の取組み【事例 3・4】 →エコ通勤に対する啓発活動(健康増進、環境保全、事故減少等の効果) →一般事業所へのノーカーデーの呼びかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• エコ通勤定期の導入【事例 5・6】 →事業所で一定数以上まとめて購入 →社員に通勤交通費として定期券現物を支給 →通常の通勤定期より高い割引率 →休日は同伴家族の運賃が100円</li> </ul>

(4)我孫子市

課 題	事業所における対策	自治体等における対策	交通事業者の対策
①事業所近隣居住者の徒歩・自転車通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車手当の拡充、自動車手当の削減、近隣からの自動車利用の制限【事例 9・10】</li> <li>● 市役所における駐輪場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車・歩行環境の整備</li> </ul>	
②公共交通沿線居住者の公共交通通勤の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーカーデーと通常時など、2パターンの通勤交通手段・経路に対応した通勤手当制度の導入【事例 11】</li> <li>● 最寄駅から離れている勤務地にレンタサイクルを導入【事例 12・13】 <ul style="list-style-type: none"> <li>→例えば初めはモニターによる試験的導入により、継続可能性を調査</li> <li>→段階的に参加者を拡大</li> <li>→参加モニターには通勤手当に配慮</li> </ul> </li> <li>● 我孫子駅～市役所間(2.1Km)の徒歩通勤の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>→健康MMの実施(生活習慣病予防、ダイエット)</li> <li>→歩数計の供与(片道3千歩→1日1万歩目標)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の東方面から天王台駅周辺・市役所・我孫子駅周辺へ通勤する人を集めてバス利用を促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>→成田線よりバス路線の方が駅から離れた市役所に直接アクセスできる</li> <li>→現在は天王台駅止まりのため、利用者を集約する代わりに市役所・我孫子駅まで延伸を図る</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線居住者が多い成田線と並行して我孫子市内を縦貫するバス路線について、天王台駅止まりを市役所・我孫子駅まで延伸、市役所への通勤者の利用を促す</li> </ul>
③その他のエコ通勤がしやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所における相乗りをする日のコーディネート</li> <li>● ウェブによるエコ通勤の行動記録・診断システムの導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>→定期的にエコ通勤日数や CO2 削減量をフィードバック</li> <li>→部署や個人の順位の明示(競争)</li> <li>→優良な部署や個人の表彰</li> <li>→ユーザーは民間企業にも拡大可能</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所に対するエコ通勤促進の取り組み【事例 3・4】 <ul style="list-style-type: none"> <li>→エコ通勤に対する啓発活動(健康増進、環境保全、事故減少等の効果)</li> <li>→一般事業所へのノーカーデーの呼びかけ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エコ通勤定期の導入【事例 5・6】 <ul style="list-style-type: none"> <li>→事業所で一定数以上まとめて購入</li> <li>→社員に通勤交通費として定期券現物を支給</li> <li>→通常の通勤定期より高い割引率</li> <li>→休日は同伴家族の運賃が100円</li> </ul> </li> </ul>

## エコ通勤推進に向けた取組事例

### 【バス利用促進】

- 事例1: 送迎バスの運行／日東電工株式会社尾道事業所
- 事例2: 共同送迎バスの試験運行／千歳市・臨空工業団地
- 事例3: 「バス通勤の日」による市職員のバス利用促進／茅野市
- 事例4: エコ通勤促進策／豊橋市
- 事例5: エコ通勤者へのバス運賃割引／鹿児島県
- 事例6: エコ通勤定期／会津乗合自動車、茨城交通、西日本鉄道
- 事例7: 商業店舗と提携したパーク&バスライド／岡山市、金沢市、徳島県等
- 事例8: 公共用地を活用したパーク&バスライド／八王子市、沖縄総合事務局等

### 【自転車利用促進】

- 事例9: 自転車通勤手当の優遇／名古屋市
- 事例10: 自転車通勤手当の優遇／前橋市
- 事例11: 1回単位で支給する自転車通勤手当／大口酒造
- 事例12: 事業所へ電動アシスト自転車を無料貸与／草津市
- 事例13: リース自転車を活用したエコ通勤／株式会社JTB首都圏
- 事例14: 自転車通勤への転換者に自転車購入費補助／福井県

### 【その他】

- 事例15: 事業所独自のエコポイント制度の導入／(株)デンソー

## 事例1:送迎バスの運行/日東電工株式会社尾道事業所

- 日東電工株式会社尾道事業所(尾道市美ノ郷町)は、2,000名を超える従業員を抱えており、バス通勤に取り組む前は1,200名がマイカー通勤をしていた。
- 周辺道路の大渋滞、交通事故のリスク、CO2排出の環境問題などから、企業における大きな課題として対策を検討した。
- 地域との共生・環境問題への取組みを全従業員が一丸となって取り組むべく、地元のバス会社と協力の下、2007年2月よりバス通勤をスタートした。
- それ以降、段階的に取組みを拡大し、現在では全従業員の半数にあたる1,200名がバス通勤をしている。
- これにより、周辺道路の交通渋滞が大きく緩和、マイカー通勤の事故減少、年間CO2を700トン削減、更に健康増進や仕事の効率化(バスダイヤを意識するためダラダラ残業が減少)などの効果がみられた。
- また、当初このバス路線は従業員専用であったが地域との共存を意識し、工業団地の公園内にバスロータリーを建設、公共交通機関が運行していなかった工場周辺の一般バス路線化を実現し、通学、病院等に行かれる地域の方にも広く利用されている。
- このバス通勤の普及を目指した取組みが高く評価され、2009年7月に「第1回エコ通勤優良事業所」に認証され、さらに平成21年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰の最高位である「国土交通大臣賞」を受賞した。

(日東電工株式会社HPより)

### 日東電工(株)尾道事業所のエコ通勤の取組



**公共交通路線がなく、約2,000人の従業員のほとんどがマイカーによる通勤  
渋滞などで周辺地域の環境悪化**

従業員の通勤に関する事業所の考え方

1. 地域の交通渋滞を緩和し、地域密着型の事業所を目指す。
2. 交通事故のリスクを低減させ、従業員の安全を確保する。
3. 地球環境にやさしい事業所＝エコ事業所として、従業員の車通勤を削減する。
4. 事業所内の敷地を有効活用し、敷地面積における生産性を上げる。

**平成19年2月 従業員専用の通勤バスを導入。**  
尾道市営バス(現おのみちバス)に運行委託  
工場前に方面別にバス停を設置

**平成21年4月 従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放。周辺地域の住民の交通手段を確保。**

**・約900人の従業員がバスに転換  
(年間約1,200tのCO2排出削減)**

**・通勤時の事故が減少  
(18年度36件⇒20年度21件)**

**・約90人/日の従業員以外の一般客が  
当該バスを利用(平成21年6月)**

尾道市  
バス路線  
3方面(JR尾道駅、東尾道駅、松永駅)  
へ、往路62便、復路63便

工場前に方面別に3つのバス停を設置

## 事例2: 共同送迎バスの試験運行／千歳市・臨空工業団地

- 千歳市は2009年10月から1ヶ月間、エコ通勤推進の一環で、臨空工業団地の企業5社と共同で従業員の通勤バスを試験運行する。
- 臨空工業団地には路線バスがなく、従業員の通勤はマイカーが中心となっている。
- 市の呼びかけにミツミ電機千歳事業所、デンソーエレクトロニクス、北海道キッコーマンなど5社が参加を表明し、共同で通勤バスを試験運行することになった。
- 試験運行は2009年10月26日からの1ヶ月と、冬場(2010年1月)の1ヶ月に実施する。
- 経路は、JR千歳駅前～向陽台～臨空工業団地で、朝3便、夕3便運行され、利用状況や課題、効果などを把握する。
- 試験運行には従業員約80名の参加を予定しており、事業費約260万円は市が負担する。

(苫小牧民報社ウェブ記事より)



図出典 [http://www.city.chitose.hokkaido.jp/yuuchi/guide/guide\\_rinkuu.html](http://www.city.chitose.hokkaido.jp/yuuchi/guide/guide_rinkuu.html)

### 事例3:「バス通勤の日」による市職員のバス利用促進／茅野市

- 茅野市は 2008 年 11 月 12 日からの毎週水曜日、マイカー通勤をしている市職員に路線バスでの通勤を促す取り組みを始める。
- 経営再建中の諏訪バス(茅野市)が不採算路線の見直し方針を示す中で、市職員が率先して乗車し、バスの利用増につなげる狙い。通勤時間に適したダイヤがないことに伴う遅刻や早退などについても配慮する。
- 茅野市は現在、503人いる職員のうち9割を超える475人が、市役所近くの職員専用駐車場に車を止めマイカー通勤をしている。
- 取り組みは 2009 年3月末までの試行で、バス路線がなかったり、子どもの通学の送迎で必要といった事情がある人を除き、「ノー残業デー」としている水曜日にバス利用を勧める。
- 職員の自主的な取り組みと位置付け、バス料金は自己負担とする。市職員自らがバス利用の利点や改善点を見つけつつ、バス停の利用状況や利用者数なども調べる。
- ダイヤの都合による遅刻や早退は、ほかの日の仕事で埋め合わせる。
- 取り組みについて、柳平千代一市長は「具体的な対応を考える上で、職員自身が状況を把握することが必要だと感じた」と話している。
- 一方、市は近く、路線バスの利用者や地区代表者、子どもの保護者、バス事業者らが話し合う「公共交通あり方検討会議」を発足させる。バスの運行形態や財政支援、利用促進策について考えていく方針だ。

(信濃毎日新聞ウェブ記事より)

### 事例4:エコ通勤促進策／豊橋市

- 豊橋市は 2010 年4月から、公共交通機関や自転車を使う“エコ通勤”職員を優遇し、人数を増やす県内初の取り組み「とよはしeco2kin(エコ通勤)」を始める。
- 2019 年度までに職員のエコ通勤率 50%の達成と年間 300 トンの二酸化炭素(CO2)削減を目指す。
- 取り組みは全7種類。目玉となる報奨制度は自転車や徒歩、電車、バスでの通勤や車の相乗りを実践した職員に、500 円分のクオカードを毎月支給する。
- 公共交通機関を利用する職員には、利用駅周辺の駐輪場利用料を月 2,000 円を上限に半額支給、自転車を購入する職員には1万円(電動自転車は3万円)を上限に購入費を半額補助する。
- いずれも全職員が加入する互助会制度の積立金を活用し、市税は充てない。
- 通勤手当も現在自転車・マイカー一律の手当を、自転車通勤者は毎月の現行支給額を1,000 円増額するが、自動車通勤者は1,600~2,000 円減らす。駐輪場も130 台分増やす。
- 市によると、昨年4月現在で、エコ通勤者は職員 3,510 人中、663 人。取り組みは、環境政策推進を公約に掲げた佐原光一市長が発案した。

(中日新聞ウェブ記事より)

## 事例5:エコ通勤者へのバス運賃割引／鹿児島県

- 平成21年11月1日から、毎週水曜日、バス・路面電車の運賃が半額になるエコ通勤割引の適用を開始した。
- 割引を受けるためには、運賃支払い時に「エコ通勤割引パス」を提示する必要がある。
- 「エコ通勤割引パス」は自動車通勤者に対してのみ交付され、申し込み時に勤務先の所属長による自動車通勤者であることの証明を提出する。
- 割引の適用日は、平成21年11月1日から平成22年9月30日の毎週水曜日。
- 割引が受けられる公共交通機関は、鹿児島交通株式会社、南国交通株式会社、いわさきバスネットワーク株式会社、ジェイアール九州バス鹿児島支店、鹿児島市交通局、大隅交通ネットワーク株式会社が運営するバス路線及び鹿児島市交通局が運営する路面電車。

別紙1

### エコ通勤割引パス 交付申請書

平成 年 月 日

鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会 会長 殿

申請者 住所  
氏名 印  
生年月日 西暦 年 月 日

エコ通勤に取り組むために、別紙の遵守事項に同意の上、「エコ通勤割引パス」の交付を下記のとおり申請します。

記

所属企業・団体について	企業・団体名	
	本社住所	
申請者の勤務地住所		
申請者居住地から勤務地までの車での所要時間	分	
所属長証明欄	申請者は本書のとおり車（四輪車）による通勤を行っていることを証明します。 企業・団体名 所属長 職・氏名	印

※ 添付書類 「遵守事項」（署名済みのもの）

別紙2

### 遵守事項

- 私は、「エコ通勤」に取り組みます。
- 私は、友人や知人に対し、「エコ通勤」の普及に努めます。
- 「エコ通勤割引パス」が交付された場合、これを自らの「エコ通勤」以外の目的のためには利用しません。
- 「エコ通勤割引パス」を他の者に貸与、譲渡等しません。
- 「エコ通勤割引パス」の発行者である鹿児島県地球温暖化防止交通対策協議会から、「エコ通勤割引パス」の不適正な利用を指摘された場合、私の「エコ通勤割引パス」を返却します。  
また、私が所属する団体の他の者で「エコ通勤割引パス」の不適正な利用を指摘された者がいた場合、私の「エコ通勤割引パス」も返却します。

以上の遵守事項に同意します。 署名

○ エコ通勤割引パス

#### エコ通勤割引パス

氏名

有効期限

平成22年9月30日まで

鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会 印

顔写真  
(カラー)  
2cm×2cm

必ずご署名下さい。

写真（カラー）をしっかりと貼り付けて御提出

※ 写真は縦横とも2cm程度で、剥がれないようにしっかりと貼り付けてください。

※ 写真は本人確認が出来る程度に鮮明であれば、デジタルカメラ等で撮影したものをカラープリンターにより出力したもので結構です。

※ 「氏名」は自署で御記入下さい。

※ 本書を協議会で切り取った上、「エコ通勤宣言証」（ICカードが入る専用ケース）に入れて発行いたします。

(鹿児島県 HP より)

## 事例6:エコ通勤定期／会津乗合自動車、茨城交通、西日本鉄道

### ① 会津乗合自動車「クリーン定期券」

- 福島県の会津乗合自動車(本社・会津若松市)は、2010年4月から各自治体や企業・団体などの従業員を対象に「クリーン定期券」(ECO通勤定期券)を発売する。
- クリーン定期券の販売額はCO<sub>2</sub>の削減量に応じて割り引く。
- 現行の通勤定期券額からマイカー通勤した場合の1日当たりの二酸化炭素排出量に同社が独自に算定した2千ポイントを掛けた数字を引いて算出する。現行の通勤定期券に比べ、23・1%から最大50%の割引になる。
- 1日当たりの二酸化炭素排出量は、マイカーのガソリン一リットル当たりの二酸化炭素排出量を2・3キログラムとし、これに通勤にかかるガソリンの量(一リットルで十キロメートル走行と想定)を掛けて算出する。通勤距離が長くなれば、割引率が高くなる仕組みだ。
- 会津若松市では会津オリンパスが従業員の通勤に路線バスを活用する取り組みを行い、国土交通省などから「エコ通勤優良事業所」の認証を受けている。同社はこうした成功例を拡大させ、地球温暖化防止など環境保全に貢献しようと、クリーン定期券の発売を決めた。

(福島民報ウェブ記事より)

### ② 茨城交通「通勤エコ定期券」

- 茨城交通では企業向けに、通常の定期券より割引率を高めた「通勤エコ定期券」を導入。
- 発売金額は、現行の通勤定期券が30%引なのに対して、通勤エコ定期券は40%引となる。
- 発売条件は、一事業所10名以上が購入できる企業と、茨城交通との契約に基づく発売とし、社員に通勤交通費として定期券現物を支給、払い戻しはできない。
- 通勤エコ定期券制度を導入し、通退勤時におけるバス利用促進に積極的に取り組んでくれる企業に対し、取り扱い手数料を支払う。(取扱手数料=発売金額×1.6%+発売枚数×130円×1.05)

(茨城交通株式会社 HP より)

### ③ 西日本鉄道「エコ企業定期券(バス通勤奨励事業体優待割引定期券)」

- マイカーやミニバイクの増加が原因とされる交通渋滞の緩和への取り組み、及び二酸化炭素排出量抑制による地球環境保全に向けた取り組みの趣旨に賛同し、公共交通機関の利用を奨励する2名以上で構成する企業・団体等に対し、ICカードnimocaに搭載された優待割引定期券(エコ企業定期券)を発売する。
- エコ企業定期券は、原則として払い戻しはできないが、退職・転勤・転居・長期欠勤などの相当の理由があり、かつ企業・団体等の代表者の証明印がある払戻請求書を提出した場合のみ払い戻しを行う。

(西日本鉄道株式会社 HP より)

## 事例7:商業店舗と提携したパーク&バスライド／岡山市、金沢市、徳島県等

- 岡山市では、パーク・アンド・バスライド施策を平成12年3月より運用開始し、この間、駐車容量の拡大や利用促進PR活動等を行い、開始当初68台であった駐車容量は、平成20年9月には、414台にまで拡大し、利用台数も確実に増加している。
- 駐車料金は無料で、代わりに駐車場の提供者が指定する商品券の購入(1ヶ月 3,000円)、バス代は「専用割引定期券(50%OFF)」で格安、駐車場のほとんどがショッピングセンターなので帰宅時の買い物が便利などのメリットがある。



岡山市パーク&バスライド駐車場  
(岡山市HPより)



ニシキヤ鴨島店の駐車場に車を停め、鉄道やバスに乗りかえて通勤しよう。

### 環境にやさしい通勤をはじめませんか？

自宅から最寄りの駅や、バス停に近い駐車場に車を停めて【パーク】、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り【ライド】かえて、目的地に向かう方法が「パーク・アンド・ライド」です。この方法は、交通渋滞の緩和につながるほか、環境にもやさしいと考えられています。ニシキヤ鴨島店のご協力により、店舗の駐車場を使用する店舗利用型「パーク・アンド・ライド」を実施しています。皆さまのご利用をお待ちしています。

駐車料金としてニシキヤ全店で使える商品券(2,000円分)を購入するため、**実質無料!**

商品券はニシキヤ鴨島店・バイパス店・石井店でご利用できます。

ただいま新規契約の方  
全員にJRのオレンジカード  
1,000円分を進呈中!

●実施店舗  
ファッション・アメニティー  
**ニシキヤ鴨島店**  
パーク・アンド・ライド駐車場

- 募集要項
- 募集対象者 主に平日、徳島市内へ車で通勤されている方
  - 募集人数 20名
  - 募集方法 FAX申込書をプリントアウトし必要事項を記入して送信してください。また、ニシキヤ鴨島店店頭でも受付いたします。
  - 応募先 ファッション・アメニティー ニシキヤ鴨島店  
FAX:0883-26-0988 TEL:0883-26-0939  
担当:西岡
  - 初回契約特典 新規に御契約された方には、1回に限りJRのオレンジカード1,000円分を進呈いたします。

### ◆パーク・アンド・バスライド(14箇所)

利用駐車場	台数	利用バス停
＜北部＞	ナルックスかみやち店	6台 神谷内、柳橋車庫
	ゲンキー柳橋店	56台 柳橋車庫
	ゲンキー畷田店	38台 観音堂
＜南部＞	メガ・バリュー近岡店	16台 近岡
	泉野総合体育館	30台 泉野6丁目、泉ヶ丘
	パロー金沢高尾店	20台 扇台小学校前
	チュールリップ野々市店	67台 稲荷
	東京ストア額店	10台 光が丘口
	フレッシュアリーナ新庄店	25台 加賀産新庄
＜東部＞	北陸鉄道南部車庫	40台 南部車庫
	パロー大桑店	50台 大桑タウン、大桑住宅
＜西部＞	ジャスコ杜の里店	20台 若松
	マルエー間明店	5台 間明2丁目
	フレッシュアリーナ御経塚店	8台 矢木

金沢市パーク&バスライド駐車場  
(金沢市HPより)

●募集台数 **20台**

自宅 → ニシキヤ鴨島店の駐車場 → 鴨島バス鴨島営業所バス停 → JR西麻植駅 → 徳島バス → 西麻植小学校 → 勤務先

JR西麻植駅・徳島バス鴨島営業所バス停の時刻表

▶FAX申込書  
※このページをプリントアウトしてお申し込みください

- パーク・アンド・ライド(P&R)駐車場利用にあたって
- P&R駐車場 ファッション・アメニティー ニシキヤ鴨島店
  - P&R駐車場利用時間 平日の午前5:30～24:30
  - 駐車料金 1カ月あたり2,000円分の商品券を購入してください。  
※商品券は、ニシキヤ鴨島店・バイパス店・石井店でご利用できます。
  - P&R駐車場の利用 契約時にお選する所定のスペースに駐車してください。
  - 車庫証明について 本P&R駐車場では車庫証明の発行はいたしません。
  - その他 本P&R駐車場で事故や被害を被られた場合、駐車場管理者は責任を負いません。

実施店舗  
ファッション・アメニティー ニシキヤ鴨島店  
吉野川市鴨島町西麻植宇麻植市56-1  
TEL 0883-26-0939  
・JR西麻植駅まで徒歩5分 ・徳島バス鴨島営業所バス停前

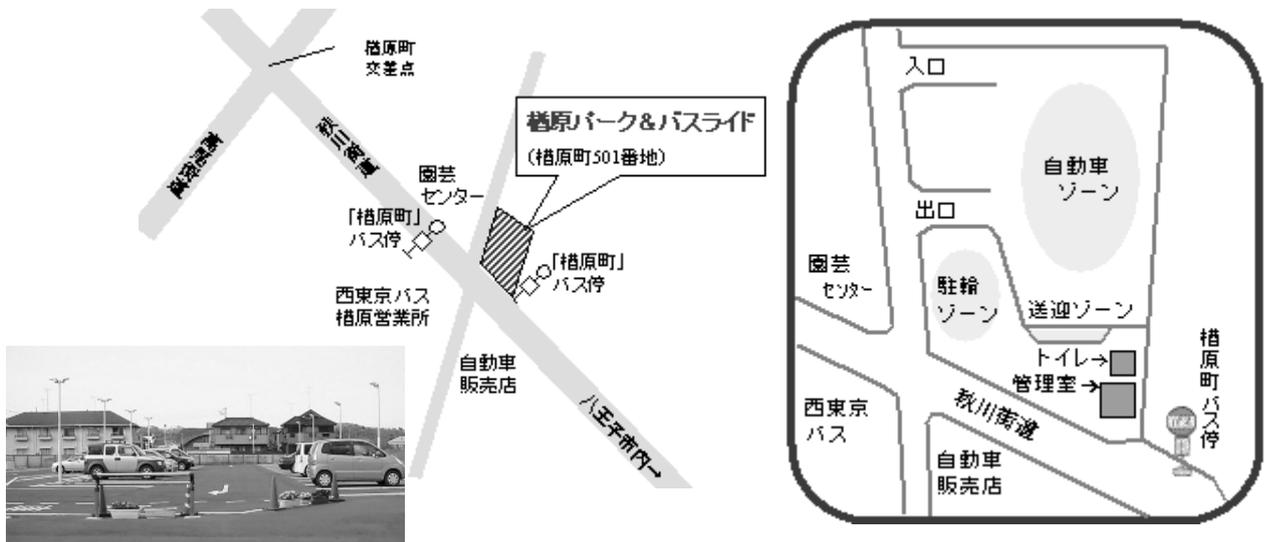
### 徳島地区渋滞対策推進協議会

●お問い合わせはお気軽に 徳島県県土整備部交通政策課 TEL.088-621-2127

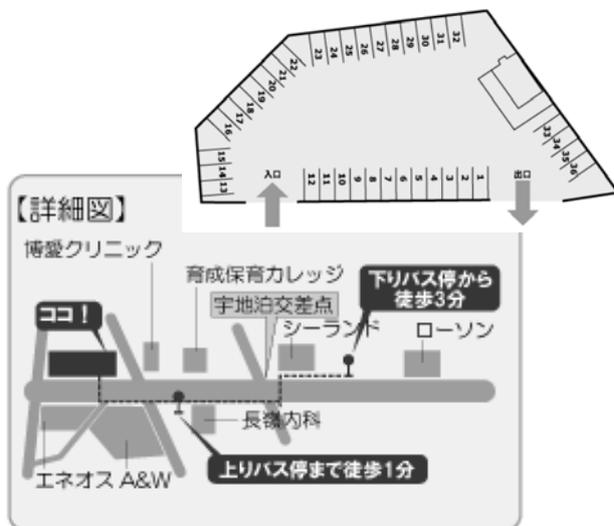
(徳島地区渋滞対策推進協議会HPより)

## 事例8: 公共用地を活用したパーク&バスライド／八王子市、沖縄総合事務局等

- 八王子市では、秋川街道の交通渋滞の緩和や環境にやさしいバスの利用を促進するため、平成16年11月1日から榎原清掃事業所跡地でパーク&バスライドを試行している。
- 現在、自動車は満車につき、現地管理室において空き待ちの受付をおこなっている。
- 利用対象者は次のすべてに該当する方(自転車は3のみ)
  1. 自家用車で秋川街道を通り、八王子駅、西八王子駅方面に通勤、通学などを行っている。
  2. この施設よりおおむね1キロメートル以上西側に住んでいる。
  3. 利用が決定したら、榎原町バス停から路線バスを利用して通勤・通学などをする。
- 管理員が午前6時30分から8時30分及び午後4時から7時まで施設を管理。(日曜、祝日・年末年始除く)
- パーク・アンド・バスライド 駐車場 50台 月額 2,000円
- サイクル・アンド・バスライド 駐輪場 200台 月額 200円
- キック・アンド・バスライド 送迎スペース 無料



清掃事業所跡地を活用した八王子市パーク&バスライド (八王子市HPより)



国道脇の低未利用地を活用した  
沖縄総合事務局の宇地泊パーク&バスライド  
(しまづくりネットHPより)



既存の公共施設駐車場を活用した  
金沢市パーク&バスライド  
(金沢市HPより)

## 事例9: 自転車通勤手当の優遇／名古屋市

- 名古屋市は、近距離の通勤を自動車から自転車に転換を図ることをねらいとして、2001 年春から「自転車通勤手当」の増額を行った。
- 5キロ未満の通勤に自転車を利用すると通勤手当を倍増、4,000 円支給する一方で、自動車通勤は半額の 1,000 円に減額。
- その結果、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%減少した。

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)	

(国土交通省エコ通勤ポータルサイトより)

## 事例10: 自転車通勤手当の優遇／前橋市

- 前橋市は、CO2 排出量削減などを目指す「自転車のまち」を実現するため、市職員の自転車通勤者への通勤手当を 2009 年4月から優遇する方針を固めた。
- 通勤手当の総額は増やさずに、クルマやバイク通勤者への通勤手当を削減する。
- 自転車通勤者は 465 人おり、自転車利用者 500 人増を目指している。
- 通勤手当は、公共交通を利用した場合は実費支給で、クルマやバイク、自転車利用者には通勤距離に応じて一律支給されている。
- 自転車通勤者が優遇されるのは 20 キロ未満までで、最大 3,200 円増の 8,200 円 (5キロ以上 10キロ未満)となる一方で、自動車、バイク通勤者は最大 3,000 円減の 1,000 円 (2キロ以上 5キロ未満)となる。
- 平成 20 年4月現在で、市職員 2,822 人のうち、車やバイク通勤者は 2,082 人で、自転車通勤者は 465 人。通勤手当の総額は平成 19 年度決算で、1億 9,400 万円に上り、500 人が自転車通勤に変更した場合、約 250 万円の経費削減になるという。

(MSN 産経ニュースウェブ記事より)

## 事例11:1回単位で支給する自転車通勤手当／大口酒造

- 大口酒造(鹿児島県大口市)は車の代わりに自転車で通勤する社員に、1kmあたり10円を支給する「エコ通勤手当」を2008年8月1日から導入した。
- 環境保護活動の一環として取締役専務が提案、社員の肥満防止の効果も期待できそうだ。
- 自転車を使用した場合は出勤時に自己申告するというもので、1回単位で申告できるので、天候や体調に応じて気軽に利用できる。
- 手当は半年分まとめて、年2回の賞与時に支給される。
- 同社の平均通勤距離は片道5km。導入前は車利用がほとんどだったのが、7月からテストで始めたところ、全社員70人のうち約3割が自転車に切り替えた。
- 往復10kmを毎日続ければ、支給額は1カ月あたり数千円になる。また、会社の近辺は平坦で、キツイ坂道がないのも大きい。
- 5kmを自転車で走るのにかかる時間はおよそ20分程度で、健康維持にはちょうどいい距離のようだ。

(livedoor ニュースウェブ記事より)

## 事例12:事業所へ電動アシスト自転車を無料貸与／草津市

- 草津市は2010年度から、市内の事業所などに電動アシスト自転車を無料で貸し出してマイカー通勤を減らす「ノーマイカー通勤運動」に乗り出す。
- 二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出削減が目的で2年間実施し、自家用車からの乗り換えを促進する。新年度当初予算案に30台分の購入費など500万円を計上した。
- 市によると、電動アシスト自転車は夏から事業所を募り、秋から貸し出す予定という。自動車通勤が片道2キロ以上▽1台あたり1人以上が出勤日の8割程度を利用することを条件に1事業所に3~5台を貸し出す。貸出期間は3カ月間で延長利用もできる。
- 事業者は自転車に設置したメーターの走行距離でCO<sub>2</sub>削減量を算出し、市に報告する。
- 減価償却後の12年度以降は、2年以上の継続利用を条件に事業所へ無償譲渡する。
- 市環境課によると、往復6キロの通勤距離を自家用車から電動アシスト自転車に乗り換えた場合、CO<sub>2</sub>排出量は百分の一に削減される。1台につき20日間の通勤利用で20・3キロのCO<sub>2</sub>削減効果があり、冷房約32日分の節約に相当するという。
- 同課は「従業員のメタボ対策や健康対策をきっかけに、車から自転車に乗り換えてもらい、エコ通勤の機運を高めたい」としている。

(京都新聞ウェブ記事より)

## 事例13:リース自転車を活用したエコ通勤／株式会社JTB首都圏

### (モビリティ・マネジメントによるエコ通勤社会実験)

- 電動アシスト自転車をパッケージ(傷害保険、定期点検、納車から廃棄まで)でリースするシステム(Eco バイク『旅チャリ』)を活用して、一般企業にマイカーで通勤する人を自転車通勤へ転換する社会実験が2009年9～11月にかけて行われた。
- 実験の協力事業所の一つである株式会社オキナヤは、埼玉県の北部、熊谷市にある産業システム機器と建設資材を扱う商社である。電子商取引が中心のため、事業所は町中に置く必要がなく(熊谷駅から約6km)、約80名の本社勤務従業員の9割がマイカー通勤である。
- 実験参加者は14名、最も通勤距離が短い人で片道2.1km、最も長い人は片道10kmで、9月1日～11月30日までの3ヶ月間、実験参加者は電動アシスト自転車で通勤する。
- 参加者のモチベーションを維持するため、実験参加者が既に所有している非接触ICカードを使い、移動距離・回数の記録、エコマイルの付与、ポイントに応じた特典、通常の通勤手当に加えてエコ通勤手当支給をあわせて行った。

### 【リース自転車のメリット】

- イニシャルコストがかからない
- 老朽化しない仕組み
- 素人でも扱える
- 1台から発注できる
- 資産にならないので減価償却がない
- 期間終了後に返却が可能

## 事例 Produced by JTB首都圏 熊谷支店

JTB熊谷支店 ↔ (株)オキナヤ様  
社員122名  
全員マイカー通勤

<「見える化」システム>

携帯・パソコンを使って(co2削減量・消費カロリーなどを計測)

①自分が貢献した削減量が見える  
⇒削減量に応じてポイントを発行。

②職場仲間の削減量が見える  
⇒会社ごと、職場ごとの対抗戦など、組織的なモチベーションアップ。

③会社(街)全体の削減量が見える  
⇒地域の環境活動として取り組み、削減量を定量的に計測。



(JTB首都圏資料より)

## 事例14: 自転車通勤への転換者に自転車購入費補助／福井県

- 通勤・通学の交通手段を、自動車から電動自転車へ転換する人へ、電動アシスト自転車の購入費の一部を補助(3万円定額)。
- 下記の取り組みを実施することが交付要件となる。
  - ・5万円以上の電動アシスト自転車を県内の販売店から購入
  - ・防犯登録、TS マーク保険加入または自転車保険に加入
  - ・県税の滞納がないこと
  - ・購入する電動自転車は2年間以上利用
  - ・電動自転車の使用状況の記録、情報提供
  - ・「わが家のエコ宣言」への登録

**電動自転車エコ通勤 支援補助金のご案内**

自動車通勤・通学されている方へ  
電動アシスト自転車通勤・通学を応援します!  
**3万円を補助します!**

●次の全ての条件を満たす方が申請できます

- (1)電動アシスト自転車を購入し、通勤・通学方法を自動車から自転車に変更する方
- (2)県内に住民票を有している方
- (3)地球温暖化ストップ県民運動「LOVE・アース・ふくい」などを実践していただける方
- (4)電動アシスト自転車の利用状況などの情報提供に御協力いただける方
- (5)県税を滞納していない方

●補助対象となる電動アシスト自転車

- (1)購入費1台あたり5万円以上(次の(2)および(3)に係る費用を含む)のもの
- (2)防犯登録を受けたもの
- (3)自転車安全整備店で整備され、第一種TSマークまたは第二種TSマークが貼られたもの  
※購入にあたっては、県内の販売店から購入してください。

●申請手続きについて

電動アシスト自転車購入前に、申請書を提出していただきます。  
詳しくは裏面をご覧ください。

●補助件数

200件(先着順、200件に達した時点で終了します。)

【問い合わせ先】  
福井県安全環境部環境政策課  
TEL.0776-20-0301 FAX.0776-20-0679  
E-mail kankyou@pref.fukui.lg.jp

福井県 環境部のマーク

LOVE・アース・ふくい  
地球温暖化防止県民運動  
OFFICIAL PARTNER OF THE CAMPAIGN

(福井県 HP より)

## 事例15: 事業所独自のエコポイント制度の導入/株デンソー

- 株式会社デンソー(愛知県刈谷市)では、社員が行った環境や地域に貢献する活動(エコ通勤など)に対して独自のエコポイントを発行する制度(DECO ポン)を行っている。  
※デンソーは、先進的な自動車技術、システム、製品を世界の主要な自動車製造会社に提供する自動車部品サプライヤー
- エコポイントは多様なエコ商品や植樹活動への寄付などと交換することができ、取り組みに対するインセンティブとなっている。
- デンソーエコポイント制度のホームページ



- ポイントをもらえるメニューとエコ通勤の内容

**エコを学ぶ**  
エコな視点で生活をチェック!

**環境ボランティア**

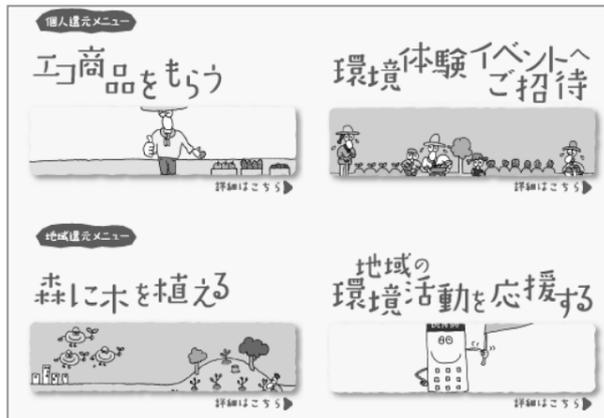
**エコ通勤**

**エコ商品を買う**

AM8:00。  
やっぱり健康が第一!  
今日も気持ちよく自転車通勤。

**メニュー:** エコ通勤  
**内容:** 自宅～勤務地まで2km以上を車両以外で通勤(パーク&ライド含む)  
**貰えるポイント:** 徒歩・自転車: 20ポイント/月  
その他: 5ポイント/月(使い道は地域還元のみ)  
(マイカー通勤から切替えたときには半年分加算!)

- ポイントを使えるメニュー



### 【参考:CO2 排出削減量の算定方法】

各従業員のエコ通勤アンケート実施に伴うCO2 の排出削減量は、クルマ利用の減少分のみを考慮して、下式を用いてクルマ利用によるCO2 排出量を算定し、エコ通勤アンケート実施前・後の公共交通のCO2 排出量は変わらないものとし、自転車、バイク、徒歩のCO2 排出量は0とする。

事業所のCO2 排出量 = (従業員1人のCO2 排出量)の総和

従業員1人のCO2 排出量 = CO2 排出原単位 ×  $\frac{\text{通勤距離}}{\text{燃費}}$  × 通勤日数

### 【CO2 排出原単位】

- ガソリン1リットル消費によるCO2 排出量の基本単位。
- 2.3kg/l\*と設定する。

### 【通勤距離】

- 従業員の自宅から事業所までの通勤距離。
- 通勤距離は、事後アンケートの道のりに関する回答、または居住地郵便番号の代表地点と事業所間の直線距離に補正係数 1.4 を乗じたものとする。(補正係数はアンケートの道のりの回答があるものと直線距離との平均的な比率)
- 通勤距離がわからない場合は、片道 11.7km(往復 23.4km)\*と設定する。

### 【燃費】

- 乗用車のガソリン1リットル消費時の走行距離。
- 事後アンケートの燃費に関する回答を用いる。
- 燃費がわからない場合は、9.7km/l\*と設定する。

### 【通勤日数】

- 事前の1ヶ月当たりの通勤日数(1年間の平日 261 日 / 12ヶ月 = 約21日)
- 事後の通勤日数は、事前の通勤日数からエコ通勤を実施した日数を差し引く

※出典:「エコ通勤」の手引き(平成 20 年7月1日版) / 国土交通省総合政策局交通計画課

【参考:労災保険について】

1. 労災保険とは

労災保険とは、業務上の事由又は通勤による労働者の負傷・疾病・障害又は死亡に対して労働者やその遺族のために、必要な保険給付を行う制度です。また、労災保険においては保険給付のほかに、労働福祉事業を行っています。業務上又は通勤途上の災害についての基本的な考え方と各種労災保険給付及び労働福祉事業について説明します。

2. 通勤災害について

通勤災害とは、労働者が通勤により被った負傷、疾病、障害又は死亡を言います。

この場合の「通勤」とは、就業に関し、次に掲げる移動を、

- (1) 住居と就業の場所との間の往復
- (2) 就業の場所から他の就業の場所への移動
- (3) 住居と就業の場所との間の往復に先行し、又は後続する住居間の移動

合理的な経路及び方法により行うことをいい、業務の性質を有するものを除くものとされていますが、移動の経路を逸脱し、又は移動を中断した場合には、逸脱又は中断の間及びその後の移動は「通勤」とはなりません。

ただし、逸脱又は中断が日常生活上必要な行為であって、厚生労働省令で定めるやむを得ない事由により行うための最小限度のものである場合は、逸脱又は中断の間を除き「通勤」となります。

このように、通勤災害とされるためには、その前提として、労働者の就業に関する移動が労災保険法における通勤の要件を満たしている必要があります。

そこで、労災保険法における通勤の要件をまとめると次のようになります。

- 1「就業に関し」とは(省略)
- 2「住居」とは(省略)
- 3「就業の場所」とは(省略)
- 4「就業の場所から他の就業の場所への移動」とは(省略)
- 5「住居と就業の場所との間の往復に先行し、又は後続する住居間の移動」とは(省略)
- 6「合理的な経路及び方法」とは

就業に関する移動の場合に、一般に労働者が用いるものと認められる経路及び方法をいいます。

合理的な経路については、通勤のために通常利用する経路であれば、複数あったとしてもそれらの経路はいずれも合理的な経路となります。

また、当日の交通事情により迂回してとる経路、マイカー通勤者が貸切りの車庫を経由して通る経路など、通勤のためにやむを得ずとる経路も合理的な経路となります。しかし、特段の合理的な理由もなく、著しい遠回りとなる経路をとる場合などは、合理的な経路とはなりません。

次に、合理的な方法については、鉄道、バス等の公共交通機関を利用する場合、自動車、自転車等を本来の用法に従って使用する場合、徒歩の場合等、通常用いられる交通方法を平常用いているかどうかにかかわらず、一般に合理的な方法となります。

- 7「業務の性質を有するもの」とは(省略)
- 8「移動の経路を逸脱し、又は中断した場合」とは(省略)

(出典:厚生労働省東京労働局HP <http://www.roudoukyoku.go.jp/seido/rousai/index.html>)

