

事業所における 「エコ通勤」実施の手引き

(令和3年3月31日版)

「エコ通勤」とは、
「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること」です。

事業所や地域で「エコ通勤」に取り組むことにより、従業員の安全確保や健康向上などといったメリットが期待されるとともに、渋滞解消や公共交通の維持など、地域にとってのメリットも期待されます。

事業所の社会的責任（CSR）の観点からも、また各事業所の効率的な経営の観点からも、より望ましい「通勤」のあり方を模索していくことが望ましいと言えるかもしれません。

「エコ通勤」とは、このような背景のもと、各事業所や地域が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を考える取り組みです。

この手引きは、「エコ通勤」に主体的に取り組む事業所の方が、エコ通勤を進めるために必要な基礎知識をとりまとめたものです。

みなさまの「エコ通勤」推進に、ぜひご活用ください。



国土交通省



交通エコロジー・モビリティ財団

国土交通省 総合政策局 地域交通課

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団



目次

1. エコ通勤とは？	P 1
2. エコ通勤のねらい	P 2
3. エコ通勤の手順	P 4
4. エコ通勤の具体的な取り組み	P 7
5. 効果把握の方法	P 12
6. こんなときは？ (Q&A)	P 13
7. エコ通勤優良事業所認証制度について	P 15
8. エコ通勤の取り組み事例	P 17



1. エコ通勤とは？

「エコ通勤」とは、「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること」です。

電車、バス、自転車、徒歩などでの通勤はすべて、環境負荷の小さい「エコ通勤」と言えます。

また、昨今のコロナ禍への対応として、「在宅勤務・テレワーク」、混雑時を避け出勤する「時差出勤」などの取り組みを検討・実施する事業所も多く見られている状況にあります。

このような「在宅勤務・テレワーク」や「時差出勤」の取り組みは、クルマ通勤による環境負荷を軽減するという観点から、「エコ通勤」と言えます。

公共交通活性化や、環境負荷削減による気候変動緩和とともに、健康増進、駐車場経費削減、企業イメージ向上、渋滞対策等、「企業」「従業員」「地域」の3者に様々なメリットが期待できます。

「エコ通勤」は、事業所の社会的責任（CSR）や事業所の効率的な経営の観点、より豊かな地域社会をつくる観点でも有用であると言えます。例えば、「SDGs」、「smart move」の施策等は、エコ通勤と親和性を持ったものの一例です。詳細は付録1をご覧ください。

事業所・自治体のメリット

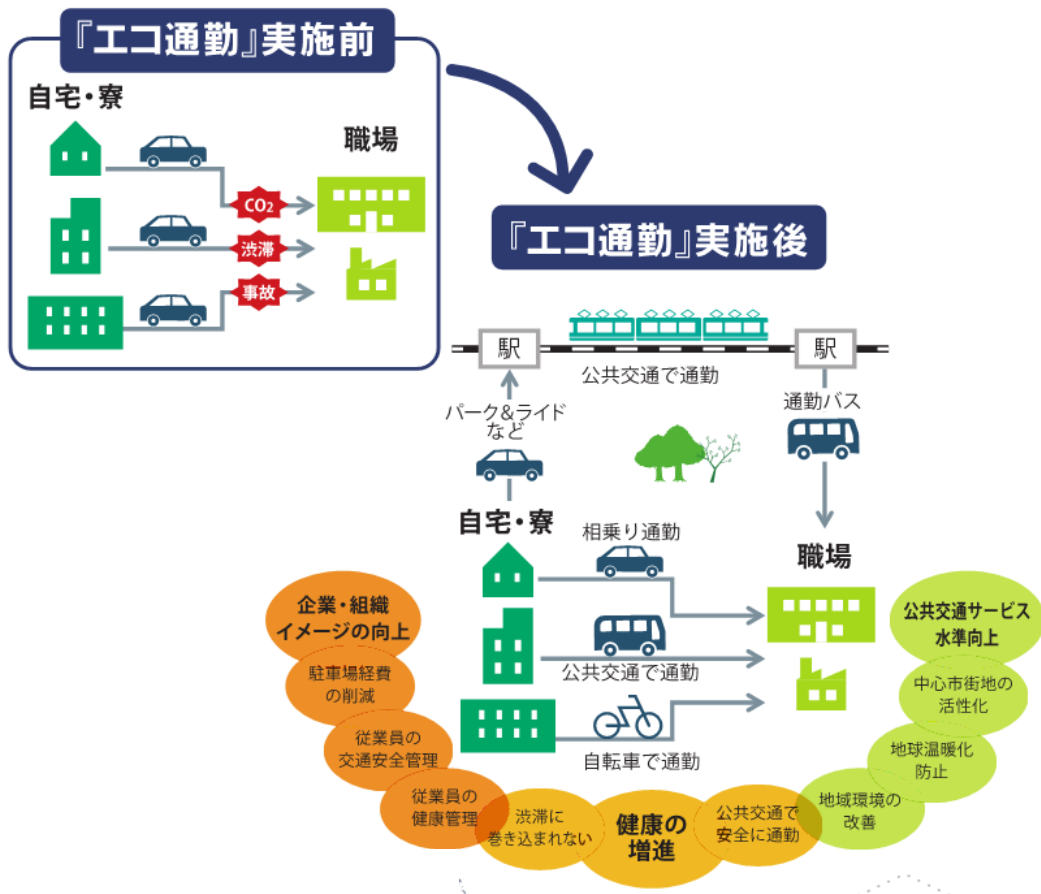
- 企業・組織イメージの向上
- 駐車場経費の削減
- 従業員の交通安全管理
- 従業員の健康管理

従業員のメリット

- 健康の増進
- 渋滞に巻き込まれない
- 公共交通で安全に通勤

地域のメリット

- 地域環境の改善
- 公共交通サービス水準向上
- 地球温暖化防止
- 中心市街地の活性化



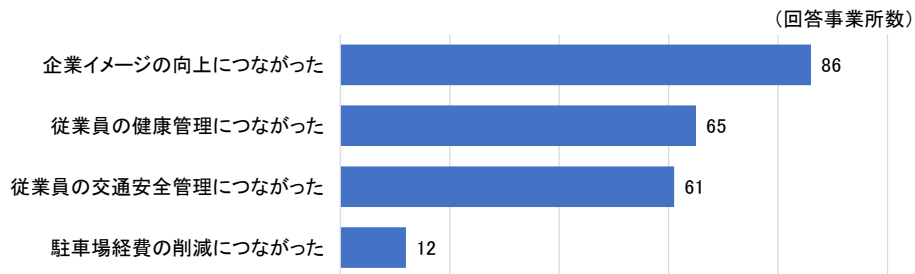
エコ通勤のイメージと実施によるメリット

2. エコ通勤のねらい

エコ通勤は、地域社会や、事業所、そして従業員など、**どの立場からみても「望ましい」通勤交通のあり方**を考えるものであり、「企業」「従業員」そして「地域社会」のそれぞれに、大きなメリットをもたらすものです。

「企業」にとって

「エコ通勤」は、省エネ法に定められた従業員の通勤に関する努力義務¹⁾を果たしたり、地域社会に貢献することだけを目指すものではありません。「企業経営」の観点からも、十分に配慮した取り組みを進めていくものです。たとえば、エコ通勤に積極的に取り組み、後述する「エコ通勤優良事業所認証」を取得した事業所に行ったアンケートでは、エコ通勤実施によって**「企業・組織イメージの向上」**や**「従業員の健康管理」「従業員の交通安全管理」「駐車場経費等の削減」**といったメリットを感じていることが明らかとなっています。



【N = 163 複数回答可】

【出典：「エコ通勤優良事業所認証制度」の活用等に関するアンケート】

事業所が感じたエコ通勤実施のメリット

企業・組織イメージの向上

大規模事業所や工業団地などがある地域などで、従業員のほとんどがマイカーで通勤するような状況の場合、周辺地域の交通渋滞を引き起こすことがあります。そのような状況が見られる場合、その地域に立地する事業所に悪いイメージを与えかねません。事業所が積極的にエコ通勤を行うことで、地域渋滞緩和が見込まれ、企業のイメージ向上につながります。また、エコ通勤を、「環境経営」や「SDGs」の一環に位置づけることも可能です。

従業員の交通安全管理

交通事故の多くはクルマ乗車中であるため、クルマ通勤を行うことで、交通事故に遭遇する可能性が上がり、死亡する確率も高くなります。そのため、クルマ通勤から他の手段に通勤手段を転換することは、**従業員の安全管理**の観点でもメリットが期待されます。

公共調達時の優遇措置

エコ通勤に取り組むことで、**公共調達時の評価で加点**されることもあります。愛知県では公共調達時の加点制度を導入しており、今後同様の制度を検討する自治体の増加が期待されます。

駐車場経費等の削減

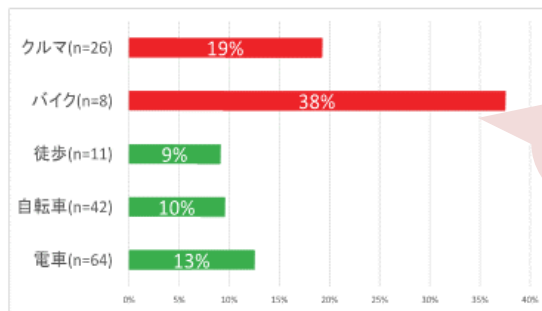
駐車スペースの確保の為に費用が必要です。駐車場を削減することで整備・維持費用が不要となり事業所の**経費削減**につながり、社有地を駐車場以外に有効活用することもできます。また、徒歩・自転車に転換することで、通勤補助の節減が期待できるかもしれません。

1) 2018年に改正された省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）129条では、事業者に対して、従業員の通勤における公共交通機関の利用の推進等を通じた省エネを図る努力義務が定められています。

「従業員」にとって

健康増進

「クルマ通勤」からの転換は、地域社会や企業に対してだけ、望ましいものなのではありません。それは、通勤を転換する当の本人、つまり、「従業員」にとってもメリットを与えるものです。たとえば、公共交通や自転車、徒歩での通勤は、**健康**の観点からも望ましいものです。



クルマ・バイク通勤者
約1/3が
メタボ・メタボ予備群

通勤時交通手段別メタボ・メタボ予備群の割合

[出典：谷口ら 土木学会論文集D3 (土木計画学) 「交通行動と健康診断データ・心的傾向の 関連分析 - 神奈川県大和市職員を対象として -」]

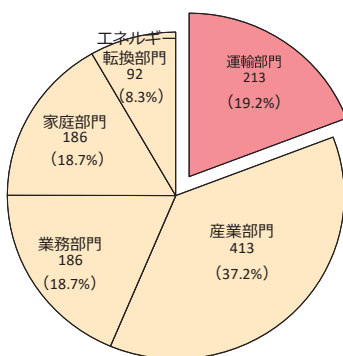
「地域社会」にとって

地球環境の改善

クルマからのCO₂ (地球温暖化ガス) の排出量は、日本全体の約2割を占めており、**地球温暖化対策**にとって、「クルマ通勤からの転換」は重要な課題となっています。

地域環境の改善

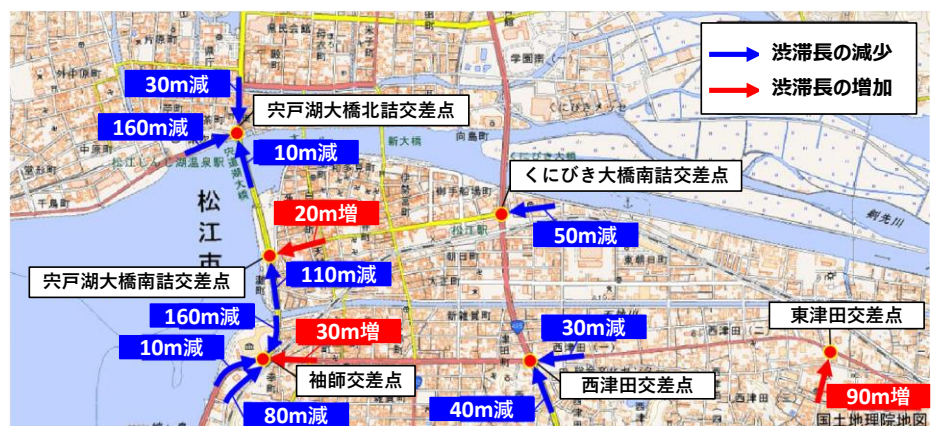
「クルマ通勤」の増加は、周辺地域の渋滞の原因となり得ます。松江市では「松江市一斉ノーマイカーウィーク」として、7日間で約3,900人がクルマ以外の通勤をしたことにより、地域の渋滞が緩和しています。



単位：百万t-CO₂

二酸化炭素排出量 (平成29年度)

[出典：環境省]



松江市ノーマイカーウィークの取り組み結果 (渋滞長の増減)

[出典：松江市 松江市一斉ノーマイカーウィーク第7回 (平成27年度) 実施結果]

3. エコ通勤の手順

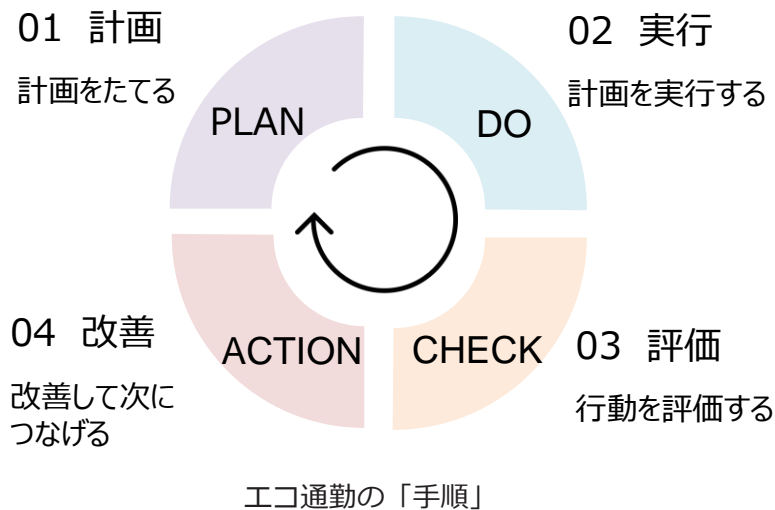
「エコ通勤」は、「クルマ通勤」がもたらす様々なデメリットを見据え、地域社会や事業所、そして、従業員のそれぞれにとって、より望ましい通勤のあり方を主体的に模索していく、事業所主体の持続的な取り組みです。

これは、一度限りの「イベント」「計画立案」というよりは、

担当者、あるいは、担当部署を設置した上で、
↓
できる範囲で、一つずつ、取り組んでいく

という持続的な取り組みを意味します。

これは**マネジメント**の考え方であり、**PDCAの検討手順**に基づいて考えていきます。
例えば、次のような手順で、通勤交通を考えていくものです。



PDCAのフェーズとエコ通勤の検討内容

フェーズ	検討内容	エコ通勤の検討
計画 (Plan)	通勤実態の現状把握を行い、それに応じた目標を設定、具体内容を検討する段階	<ul style="list-style-type: none"> ・実施体制の検討 ・「取り組みの基本的な方向」の検討 ・通勤実態の把握 (+ 情報提供) ・具体的な取り組み検討と目標設定
実行 (Do)	立てた計画を実際にやってみる段階	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な取り組みを実行
評価 (Check)	計画に沿って実行できていたのかを評価する段階	<ul style="list-style-type: none"> ・実施したエコ通勤を評価する
改善 (Action)	実施結果を検討し、改善を行う段階	<ul style="list-style-type: none"> ・改善して次につなげる

「通勤交通」について、より**具体的な検討手順**を次頁以降で概説します。

ステップ1) 実施体制の検討

(PLAN)

エコ通勤を持続的に実施していく上では、**実施体制や事業所内での体制づくり**が大切です。事業所の自主的なエコ活動を先導し、**中心となる部署や担当者を選任**することで、継続的な運用が実現できます。また、将来的には、「エコ通勤専任」の担当職（モビリティマネージャー）や担当部署の設置も考えられるかもしれません。

また、各事業所の担当者と行政機関、交通事業者等が集まって地域の交通を考えるための「**地域**」の**協議会等を設置**すれば、地域ぐるみの取り組みが可能となります。

実施体制の枠組みは、以下のような枠組みが考えられます。

- ・企業の環境対策の一環として、自社単独でエコ通勤に取り組む
- ・工業団地の福利厚生の一環として、工業団地組合に所属する事業所が共同して取り組む
- ・地域の交通問題を考える取り組みの一環として、地域の事業所、行政、交通事業者等で「地域の交通を考える協議会」を組織し、地域ぐるみで取り組む
- ・地域のまちづくり・地域づくりを考える取り組みの一環として、「地域のまちづくりを考える協議会」を組織し、地域の課題の一つとして交通問題を検討し、地域ぐるみでエコ通勤に取り組む

ステップ2) 取り組みの基本的な方向の検討

(PLAN)

「エコ通勤」の担当者の最初の仕事は、「**取り組みの基本的な検討**」です。通常は、ステップ3)の「通勤実態の把握」が最初になることが一般的です。この段階で、具体的な内容（企業バスの導入、クルマ通勤者への転換の呼びかけなど）を想定し、その想定に基づいて「通勤実態の把握」のための調査を設計することも可能です。

ステップ3) 通勤実態の把握

(PLAN)

「エコ通勤」を検討する際に、最初に「**通勤交通の実態**」を**把握する**必要があります。ある程度、従業員の通勤の実態がわかっている場合は、このステップを飛ばすことができますが、十分にわからない場合は、**従業員一人一人の通勤の実態（通勤手段、出社・退社時刻等）を調査**します。

→調査の概要はP8参照

なお、この「調査」を行う際に、**公共交通に関する情報を提供すると共に**、調査項目に自分自身の通勤を振り返るための設問を追加することで、クルマ通勤者の、徒歩や自転車、公共交通での通勤への転換を促すきっかけをつくることもできます

→情報提供の概要はP8参照

（ステップ4）、（ステップ5）の取り組みまで実施した後も、「目標の達成状況」や「効果」を確認するために「通勤実態の把握」は重要となります。ただし、二回目以降の「実態把握」は、より簡便なものとなることが多いと思われます。

ステップ4) 具体的な取り組みの検討と目標設定

(PLAN)

「通勤実態の把握」(ステップ3)をもとに、現状の課題を把握し、それにどう対処するかを検討します。課題を解決するための取り組みを、事業所が抱えている事情(事業所の位置、周辺の公共交通の運行状況、従業員数)等などの制約条件も踏まえた上で、**実施可能な範囲で取り組みを検討**します。

また検討にあたっては、今後も継続して取り組むことや効果把握・モニタリングの観点から、**実施目標と評価指標を設定**することで、より効果的に実施することが可能になります。

具体的な検討例としては、以下のようなものが考えられます。

- ・在宅勤務の導入をしてみてもうだろうか? (→P9参照)
- ・クルマからの転換が難しいので、時差出勤をしてみてもうだろうか? (→P9参照)
- ・「クルマでなくても通勤できるクルマ通勤者」が意外といふようだ。もっと徹底的に「転換の呼びかけ」をしてみてもうだろうか? (→P9参照)
- ・「通勤補助」を見直して、4 km圏内のクルマ通勤者の補助を打ち切り、徒歩・自転車通勤者に補助を与えるようにしてはどうだろうか? (→P9参照)
- ・自転車通勤がしやすくなるように、「自転車の設備」を充実させよう。 (→P10参照)
- ・このあたりに「通勤の需要」がありそうだから、交通事業者・関係機関に相談してみてもうか? (→P10参照)
- ・それが難しそうなら、「通勤バス」を導入してみてもうか? (→P10参照)
- ・その「通勤バス」を、共同で導入してみてもうだろうか? (→P10参照)
- ・「通勤制度」を見直して、2 km圏内のクルマ通勤を禁止してみてもうだろうか? (→P10参照)

ステップ5) 具体的な取り組みの実施

(DO)

ステップ4)で検討した**具体的な取り組みを、実践**します。

この実践の後には、改めて「実態の把握」(ステップ3)を行い、その上でさらなる取り組みを再び検討するステップ4)といったような、エコ通勤を続けていくことが重要となります。

特に、「新規採用」や「転勤」によって、事業所に新しく赴任する従業員が一定割合いる場合には、「クルマ以外の通勤についての呼びかけ/情報提供」はとて重要となります。

また、ステップ4)において設定した**目標に対する達成状況を把握**することで、こうした**取り組みの「改善点」を把握**することが重要となります。結果を踏まえて、ステップ1)やステップ2)に戻り、取り組みを見直していくこと必要です。

現在わが国では、平成27年に採択されたパリ協定に基づき、国全体の温室効果ガス(CO₂等)排出量を、平成25年を基準として令和12年(2030年)までの期間に26%削減することを目標に掲げています。つまり、「エコ通勤」の効果を評価する項目の1つとして、各事業所が、温室効果ガス(CO₂等)の削減量を目標とし、計測していくことは、国の政策に合致するものです。

Re ステップ3) 通勤実態の把握

(以降、PDCAサイクルによるマネジメント)

以降、**PDCAサイクル**によるマネジメントとして、「通勤実態の把握」「具体的な取り組みの検討と目標設定」「具体的な取り組みの実施」を1つのサイクルに、継続していきます。

また、エコ通勤を継続していく中で、「**エコ通勤優良事業所認証**」の取得もご検討ください。

公共交通利用推進等マネジメント協議会(事務局:国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)による公的な認証で、優良な企業であることをPRすることができます。「優良事業所」として、認証制度のホームページに掲載されるほか、特に優秀な取り組みを行っている場合、国土交通大臣表彰に推薦されます。

4. エコ通勤の具体的な取り組み

「エコ通勤」の具体的な取り組みには、従業員への「呼びかけ」等のように「すぐ」始められるものから、通勤手当制度改変や通勤バス導入のような「抜本的」なものまで、様々なものがあります。次頁以降に、それぞれの取り組みの概要を紹介します。

エコ通勤の具体的な項目と内容

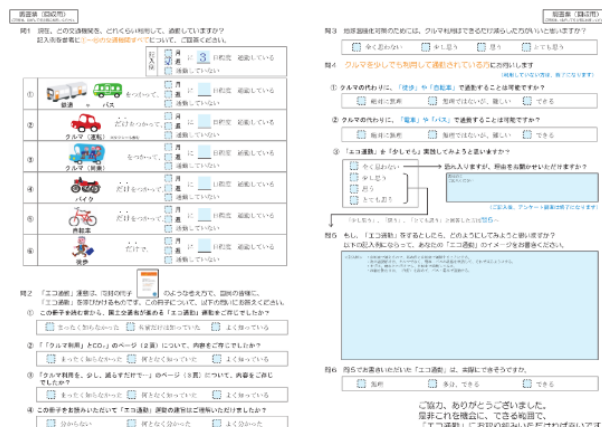
難易度	交通手段	具体的な取り組み		該当ページ
		項目	内容	
すぐに実施できるもの ↑ ↓ 抜本的なもの		1) 通勤実態調査	通勤届より集計するか、従業員個人に対して通勤手段に関するアンケート調査を行い、各自の通勤交通を振り返ってもらいます。	P8
		2) パンフレットやメールの配布	従業員に、エコ通勤の関連情報を伝え、取り組み実施を促します。	P8
		3) 公共交通情報の提供	鉄道やバスの時刻表・路線図などを提供します。	P8
		4) 研修会の実施	研修会形式で、通勤手段の転換等と呼びかけます。	P8
	-	5) 在宅勤務制度の導入	在宅勤務（テレワーク）を導入することでクルマを含む通勤を減らします。	P9
		6) 時差出勤制度の導入	渋滞のピーク時の出勤を控え、混雑を避けた通勤を実施します。	P9
		7) 徒歩通勤者への補助制度の導入	従業員に支給している「通勤補助」を見直して徒歩への転換を促します。	P9
		8) 自転車通勤者への補助制度の導入	従業員に支給している「通勤補助」を見直して、自転車への転換を促します。	P9
		9) 駐輪場の設置	自転車通勤の為に施設整備をすすめ自転車通勤への転換を促します。	P9
		10) レンタサイクルの導入	自転車を所持していなくても自転車通勤できるようにします。	P9
		11) 自転車通勤のための更衣室やシャワールームの設置	自転車通勤の為に施設整備をすすめ自転車通勤への転換を促します。	P10
		12) 自社所有のバスによる送迎	自社単独、あるいは近隣の事業所と共同で通勤バスを導入します。	P10
		13) バス事業者への運行委託	自社単独、あるいは近隣の事業所と共同で通勤バスを導入します。	P10
		14) 相乗り制度の導入	一台のクルマに相乗りする仕組みを作ります。	P10
		15) 従業員用駐車場の有料化	従業員用の駐車場を減らすことで、エコ通勤の実施を促します。	P10
		16) マイカー通勤の禁止（一定の条件に限る場合も含む）	「マイカー通勤許可基準」などを見直して、クルマ以外の手段への転換を促します。	P10
計画等の作成		17) エコ通勤優良事業所認証制度の認証取得	エコ通勤を自主的に推進している事業所に対して優良事業所として認証する「エコ通勤優良事業所認証」を取得します。	P11
		18) ISO14001、SDGsへの位置づけ環境報告書への掲載	内容をISO14001の取り組みの一環に位置づけたり、事業所の環境に関する取り組みの一環として環境報告書に記載します。	P11
		19) エコ通勤プランの作成	エコ通勤の目標等を定めた、「エコ通勤プラン」を作成します。	P11
その他		20) その他	上記以外のその他の取り組みです。	P11



1) 通勤実態調査

事業所が「エコ通勤」を検討する場合、「通勤実態の把握」を行うことが最初の取り組みです。通勤実態の把握のための「通勤実態調査（アンケート調査）」を行う際に、公共交通等に関する情報提供（路線図や時刻表）を行うと同時に、アンケート票の調査項目に従業員自身の通勤を振り返るための設問を追加することで、クルマ通勤者から他手段に転換するきっかけを作ることができます。

※調査票の例については、「エコ通勤ポータルサイト」で検索ください。
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/howto/01.pdf>



通勤実態調査のアンケート調査票例

2) パンフレットやメールの配布

エコ通勤推進のために、従業員に対してエコ通勤に関わる情報を提供します。情報提供方法としては、パンフレットやチラシを直接渡す（事業所内での回覧）ことや、事業所の掲示版やイントラネットでの情報共有、メールによる周知等、様々な方法があり、すぐに実施することができます。

情報提供する内容として、「健康」や「環境」等従業員への直接の動機付けによる働きかけが考えられます。

また、自治体が主導して取り組む「マイカー利用の抑制」や「時差出勤」などのエコ通勤（ノーマイカーデーのイベント等）に事業所として参加することを従業員に示すことなども有効な手段です。

※エコ通勤優良事業所認証制度の認証・登録事業所を対象にした、エコ通勤の情報提供を行う「エコ通勤メールマガジン」もあります。詳細は下記URLを参照ください。

<http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/mailmagazine.html>

チラシ



ポスター



鉄道・バス等の路線図や時刻表



研修会



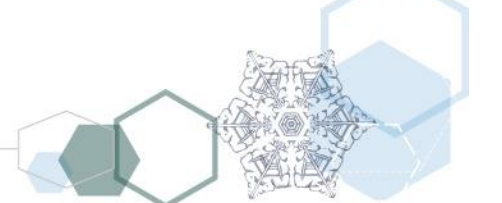
従業員への情報提供ツールや手法の例

3) 公共交通情報の提供

従業員に事業所の最寄りのバス停や駅の時刻表・路線図の情報を提供することで、マイカー通勤から公共交通を利用した通勤への転換を促します。公共交通の利便性が高い地域では、従業員の居住地に合わせ、カスタマイズした情報提供することでより効果が期待されます。

4) 研修会の実施

従業員を集め通勤に関する研修を行い、環境に良い取り組みであることや個人の健康増進にもつながるといったメリットを働きかけることにより、効果の高い呼びかけが期待できます。また、新入社員の入社時や採用説明会など、通勤手段が固まっていない人に対して、エコ通勤を呼びかけることも有効な手段です。



5) 在宅勤務の導入

「在宅勤務（テレワーク）」に関する制度や設備を導入し、従業員の在宅勤務をサポートします。「勤務形態」や「採用制度」、「事業所の立地」など、事業所の経営そのものに関わる制度・体制等の見直しや改変を検討する際に、「エコ通勤」の視点からの検討を加えることで、「事業所」にとってはもちろんのこと、「従業員」や「地域社会」の観点からも望ましい事業経営を推進することができます。

6) 時差出勤制度の導入

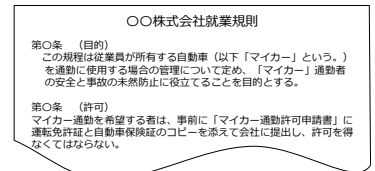
出勤時間をずらす（早くする、遅くする）ことによって、交通渋滞が発生しやすい時間帯を避けた通勤を促します。公共交通が不便な地域でも検討が可能であり、マイカーによる通勤が必要な従業員でもピーク時を避けた通勤に取り組んでもらうことにより、通勤時間の短縮を図ることができ、結果としてCO₂の排出量を削減することにつながります。

7) 徒歩通勤者への補助制度の導入

従業員に支給している「通勤補助（通勤手当）」を見直して、徒歩への転換を促します。徒歩や自転車で通勤する従業員に一定額の手当を支払うなどを検討し、クルマからの転換を促すきっかけの一つとします。合わせて、クルマ利用の補助減額や、クルマ通勤の許可基準の強化などを検討することも有効です。

一人一人の従業員の通勤実態を確認し、クルマ以外での通勤への転換ができそうな従業員を特定し、通勤手段の転換を面談や書面を通じて直接的に呼びかけていくものです。呼びかけの際には、「パンフレットやメールの配布」「公共交通情報の提供」等、他の取り組みと合わせて行うことが効果的です。

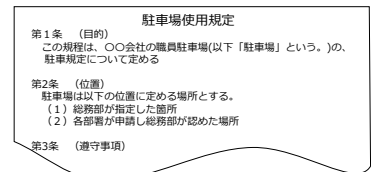
社則・就業規則等の関連箇所



通勤に関する規定の関連箇所



駐車場使用規定の関連箇所



8) 自転車通勤者への補助制度の導入

従業員に支給している「通勤補助（通勤手当）」を見直して、自転車への転換を促します。基本的には徒歩通勤者への支援と同様に検討を進めていきます。自転車の利用促進を図る為には、以下に示す「駐輪場の設置」「レンタサイクルの導入」「更衣室やシャワールームの設置」を合わせて検討することでより効果が期待されます。

社内規定等の改定例

9) 駐輪場の設置

自転車通勤を促進するために、事業所に駐輪場を設置します。クルマの駐車スペースを一部自転車駐輪場に変更することによって、限られたスペースを有効活用することができます。

駐輪場



駐輪場の設置例

10) レンタサイクルの導入

事業所にレンタサイクル（EVバイク等）を導入します。地域でレンタサイクルやシェアサイクルの事業が実施されている場合、事業所にレンタサイクルのポートを設置するよう検討することも考えられ、公共交通の駅や停留所等にもポートがあると端末交通としての利用も見込まれます。

レンタサイクル
(EVバイク)



EVバイクの導入例

11) 自転車通勤のための更衣室やシャワールームの設置

自転車を利用した通勤を促進するための施設として、更衣室やシャワールームを設置します。

シャワールーム



12) 自社所有バスによる送迎

従業員に対する「通勤実態調査」より、ある程度の「バス通勤の需要」が期待できるようでしたら、事業所単位での「通勤バス」導入を検討してみることも考えられます。また、周辺企業と共同、あるいは工業団地単位での「共同運行」を検討することも考えられます。

更衣室



自転車通勤のための設備設置例

13) バス事業者への運行委託

自社でのバス導入が難しい場合、バス事業者への運行委託を行うことで通勤の足を確保することが考えられます。

送迎バス



自社所有バスの送迎の例

14) 相乗り制度の実施

1台のクルマに複数人が乗って通勤・帰宅する仕組みを作ります。以下のような取り組みが考えられます。

- 自宅が近い従業員のマッチング（社宅や寮など）
- 「相乗り」を想定した通勤補助制度の改定
- 「相乗り」を想定した通勤災害制度の整備
- 緊急時の帰宅の保証（タクシーチケットの配布）

15) 従業員用駐車場の有料化

従業員の駐車場を有料化することで、クルマ利用の通勤を抑制します。クルマ以外の通勤手段の利用を促進するような他の取り組みと合わせて実施する必要があります。

16) マイカー通勤の禁止（一定の条件に限る場合も含む）

クルマでの通勤を原則禁止し、別の手段に転換してもらいます。クルマ以外の通勤手段の利用を促進する他の取り組みと合わせて実施すると効果的です。具体的に以下のような取り組みが考えられます。

- 他の交通手段へ転換を促すための補助制度の導入
- 従業員用駐車場の廃止・削減
- 自社所有のバスによる送迎やバス事業者への運行委託



17) エコ通勤優良事業所認証制度の認証取得

事業所で「エコ通勤」を進める際に、「エコ通勤優良事業所認証制度」へ登録することをご検討ください。公的な認証であるため、環境に優しい取り組みを実施している事業所としてアピールできること等、様々なメリットがあります。※制度の詳細はP15,16を参照ください。

18) ISO14001、SDGsへの位置づけ、環境報告書への掲載

前にも述べたように、「エコ通勤」は、「PDCA」のサイクルによって、より望ましい通勤交通のあり方を考える取り組みです。つまり、エコ通勤は、事業所が「PLAN-DO-SEE」のサイクルで環境マネジメントに取り組むための規格であるISO14001の考え方や親和性が高いものです。したがって、通勤交通プランをISO14001の一部に組み込むことで、より「環境に配慮した」環境マネジメントシステムを構築することができるでしょう。また、エコ通勤を「SDGs」の目指すべきゴールの1つとして位置づけ、実施宣言を行うことも考えられます。さらに、各事業所が発行する「環境報告書」等の公表資料に記載することも、事業所のイメージ向上に有効でしょう。

19) エコ通勤プランの作成

「エコ通勤プラン」とは、各事業所が実施するエコ通勤の「事業所の交通の現状」「具体的な取り組み」等を記載した計画書のことです。「3. エコ通勤の手順 (P5~6)」に示した流れに沿って、「通勤の現状」「取り組みの目標」「今後の取り組み」を記載します。

20) その他

上記以外にも、事業所で独自に取り組んでいる内容が多く挙げられます。各種の具体的内容と組み合わせて行うことで、更なる効果が見込まれます。

- インセンティブの導入
 - ・エコ通勤を月のうちに一定数取り組むと記念品の贈呈
 - ・独自のエコポイントを導入し、ポイントに応じたインセンティブを付与
 - ・自社製品のキャッシュバック
- 自治体が実施するイベントへの参加
 - ・自治体が行っているノーマイカーデーなどの取り組みに参加
- クルマの効率的利用
 - ・社用車を日中は業務用、通退勤時は従業員の通退勤用に活用
 - ・建設業の自宅～現場の相乗り
- 従業員個人への働きかけ
 - ・従業員ごとの時刻表の作成
 - ・万歩計の購入補助とウォーキングの推奨
 - ・事業所の近くへの社宅・借り上げ寮の確保、鉄道駅の近くへの事業所の配置転換
- 取り組み情報のフィードバック
 - ・エコ通勤の実施状況を社報や社内イントラネットなどを用いて共有する
- 採用条件の見直し
 - ・クルマ以外での通勤を「採用条件」に加え、通勤により生じるクルマ交通を抑制

エコ通勤プラン

1. 通勤の現状
周辺交通の現状をふまえた通勤の課題や、現在の取り組み等について記述してください。

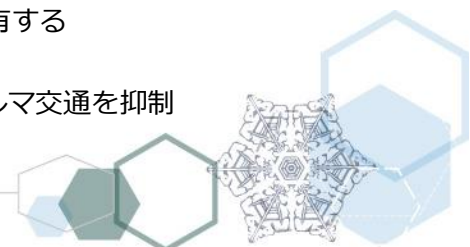
2. 取り組みの目標
今後（2年間程度）のエコ通勤の取り組みの目標について記述してください。

3. 今後の取り組み
今後（2年間程度）、上記目標の達成のために実施する取り組みの内容について記述してください。

エコ通勤プランの記載シート例

その他（エコポイント補助制度）の例

[出典：交通エコロジー・モビリティ財団 登録事業者の取り組み事例紹介]



5. 効果把握の方法

エコ通勤の手順で、ステップ4で検討した具体的な取り組みを実施（ステップ5）した後は、改めて「通勤実態の把握（ステップ3）」を行い、その上で更なる取り組みを再び検討する（ステップ4）、という持続性が重要となります。エコ通勤を持続的に行う際には、開始の段階において様々な視点での**目標（評価項目）**と、その**目標値を設定する**ことが望ましいと考えられます。

例えば、エコ通勤に関する目標と評価指標は、以下のように考えることができます。

エコ通勤の取り組み目標と評価指標の例

内容	目標設定の例	評価指標の例
マイカー通勤の禁止 ノーマイカーデーの実施	・従業員のクルマ通勤3割減	・クルマ利用回数 ・CO ₂ 排出量
時差出勤制度の導入	・時差出勤の実施率7割	・時差出勤の実施回数 ・CO ₂ 排出量
公共交通・自転車の 利用促進	・公共交通・自転車利用の通勤者数 3割増加	・クルマ以外の通勤者数 の変化状況 ・消費カロリー ・CO ₂ 排出量
駐車場削減	・駐車場廃止によるコストを削減	・経費削減（率）状況

CO₂排出量の算定方法の基本的な考え方は、次のようなものです。従業員一人ひとりのCO₂排出量から、全員分を足し合わせることによって、事業所でのCO₂排出量を求めます。従業員一人ひとりの通勤実態から計算することが望ましいですが、計算する指標（通勤距離、通勤日数、燃費）は全国の平均値（代表値）を用いて、計算（推計）することもできます。

CO₂の排出量を把握することは、国が進めるパリ協定のCO₂排出量削減の動向とも合致しています。

また、エコ通勤優良事業所認証制度（15頁）で、取り組み状況を報告する際の項目の一つであり、CO₂排出量の把握は、エコ通勤の効果の把握として、有効な指標であると言えます。

$$(\text{CO}_2\text{排出量}) = \frac{(\text{クルマ通勤者一人あたりのCO}_2\text{排出量})}{\text{人数}} \times \text{人数} \text{ の合計}^*$$

$$(\text{クルマ通勤者一人あたりのCO}_2\text{排出量}^{\ast 1}) \leftarrow \text{以下の「平均値」を使えば、1.08t/年 となります。}$$

$$\begin{aligned}
 &= 2.32\text{kg}/\ell \quad (\text{CO}_2\text{排出量原単位}) \\
 &\times 23.8\text{km} \quad (\text{往復通勤距離}) \quad \leftarrow (\text{日本の通勤平均距離です}^{\ast 2}) \\
 &\times 240 \text{日} \quad (\text{通勤日数}) \quad \leftarrow (\text{土・日・祝日・年末年始を考慮した日数}) \\
 &\div 12.3\text{km}/\ell \quad (\text{燃費}) \quad \leftarrow (\text{一般的な平均値です}^{\ast 3})
 \end{aligned}$$

※1：従業員一人ひとりの通勤距離・通勤日数が分かるようであれば、その数値を使って計算してください

※2：平成27年全国都市交通特性調査より

※3：自動車燃料消費量統計年報令和元年分より

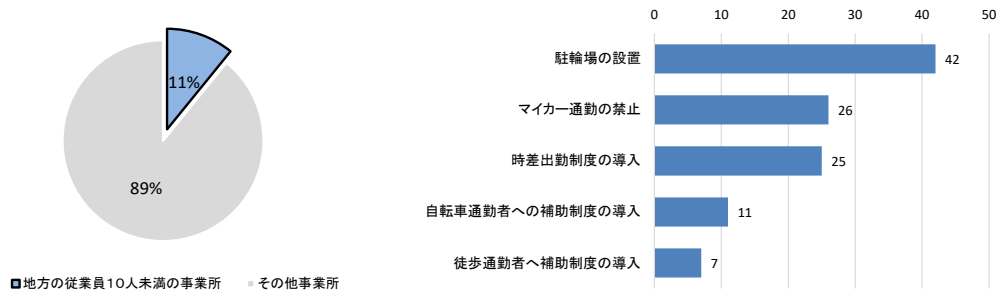
CO₂排出量の算定方法の基本的な考え方

6. こんな時は？ (Q&A)

Q 我が社は地方にある小規模の事業所で、できることが限られています。そんな事業所でもエコ通勤はできますか？

A 「エコ通勤」の実施に、立地や事業所の規模は関係ありません。各事業所で無理のない範囲で検討・実施していただくことが重要です。

エコ通勤優良事業所認証を取得した事業所892事業所※のうち、三大都市圏以外に立地する従業員10人未満の事業所は全体の11%（97事業所）あります。これらの事業所では、「駐輪場の設置」、「マイカー通勤の禁止」、「時差出勤」など、無理のない範囲で様々な取り組みが行われています。※2019年2月時点



地方の小規模事業所の割合と取り組み内容

Q 「エコ通勤」を続けていると、前の年と比較して十分な成果が得られないこともあります。十分な成果が出なくてもよいのですか？

A 「エコ通勤」は、継続することに意味があります。開始時は大きな成果が出てきやすいですが、取り組みを継続している場合は、昨年と同じ程度の取り組み水準を保っていることなど、現状維持をしていることも十分成果として考えられます。

エコ通勤優良事業所認証制度を取得している事業所のうち、291事業所が10年以上登録しています。効果が小さくても、継続して取り組むことが重要です。長期間継続している事業所は特別なロゴマークの使用も可能です。



長期継続認証ロゴマーク

Q 事業所周辺に公共交通がなく、ほとんどの従業員はクルマ通勤をしています。テレワーク環境は整えてきていますが、エコ通勤と考えてもよいのですか？

A テレワークもクルマを利用しない通勤ですから、エコ通勤のひとつです。朝夕の通勤ラッシュを避けた時差通勤も、エコ通勤のひとつです。

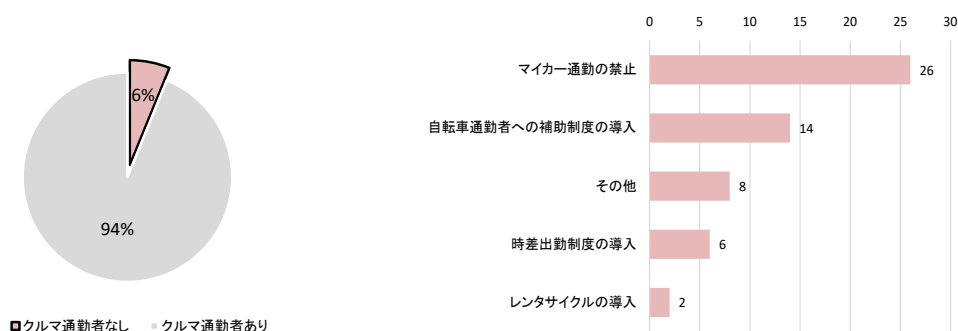
認証制度の登録事業所892事業所のうち、4事業所がテレワークの導入をしていると回答しており、そのうち3事業所では従業員の7割以上がクルマでの通勤です。「新しい働き方」の広がりに伴い、今後テレワークが増えることが予想されます。

テレワークを導入している事業所では、テレワーク以外に、「徒歩・自転車通勤者への補助制度の導入」、「自社で所有する車両による送迎」を実施しています。

Q 都内の事業所で、ほぼ全員が既に公共交通を利用した通勤をしています。これって、エコ通勤ですか？

A 既に公共交通を利用した通勤をしている事業所は、クルマ通勤による環境負荷を小さくする観点で「エコ通勤」と言えます。

認証制度の登録事業所892事業所のうち、6%（55事業所）が認証を申請する際にクルマ通勤者がゼロだった事業所です。「マイカーの通勤を禁止」や「自転車通勤者への補助制度の導入」による自転車利用促進をしています。



クルマ通勤なしの事業所の割合と具体的な取り組み内容

7. エコ通勤優良事業所認証制度について

制度の概要

エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取り組みを自主的に推進している事業所に対して、公共交通利用推進等マネジメント協議会から優良事業所として認証する制度です。民間の事業所だけでなく、県庁・市役所・学校なども対象となります。

エコ通勤優良事業所認証制度を取得することで、認証制度ホームページなどに「エコ通勤優良事業所」として掲載・PRされます。特に優秀な取り組みを行っている自治体や事業所は、国土交通大臣表彰に推薦されることがあります。認証登録にかかる費用は無料で、有効期限は2年間であり、2年ごとに延長の申請が可能です。認証取得後は、一年ごとに取り組み状況の報告を行う必要があります。

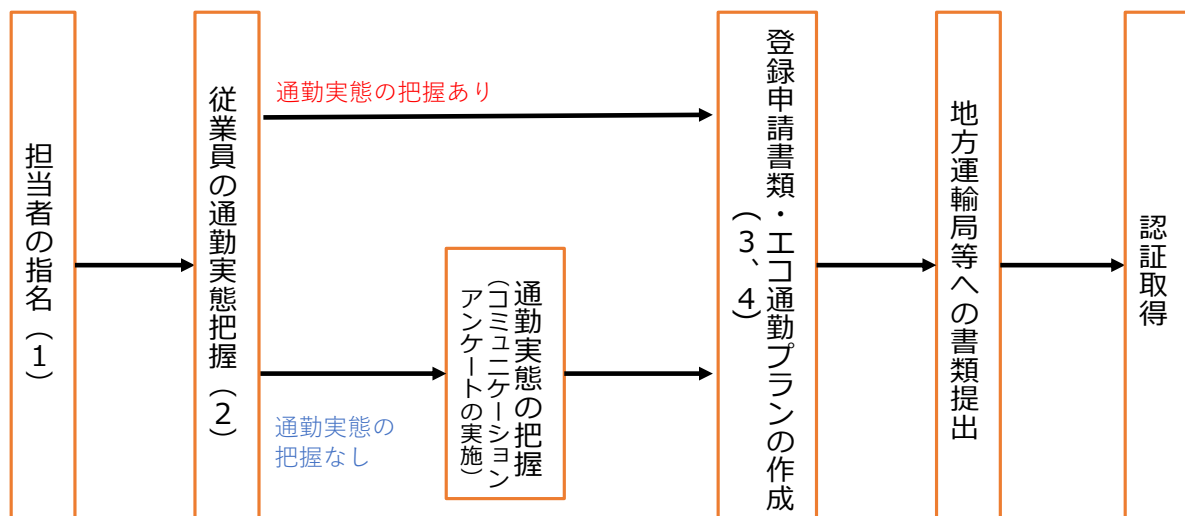
認証・登録機関 公共交通利用推進等マネジメント協議会 【認証制度事務局】 国土交通省総合政策局地域交通課 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団	有効期間 2年ごと 1年ごとに取組み状況の報告を行い、 2回(2年分)の報告内容により、2年 延長あり	登録費用 無料
---	---	--------------------------

認証制度の概要

認証取得の要件

認証取得には以下の4点の要件を満たす必要があります。

- (1) エコ通勤推進担当者が指名されていること。
- (2) 従業員の通勤実態が把握されていること。
- (3) エコ通勤に関する具体的な取り組みを実施していること。
- (4) エコ通勤プランが作成されていること。



認証取得の要件

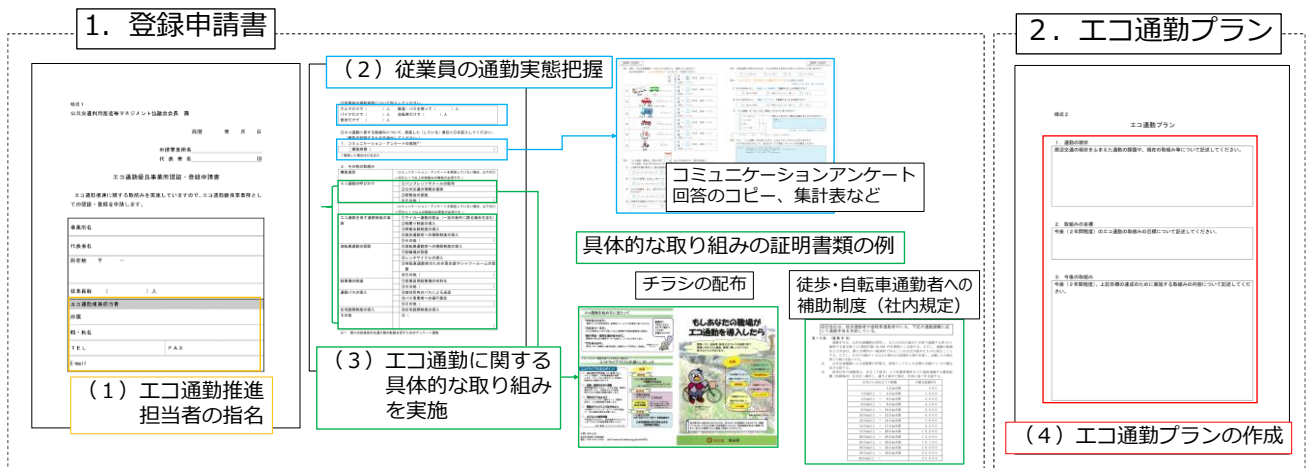
認証取得時に提出する書類

エコ通勤優良事業所認証への登録には、「1.登録申請書」および「2.エコ通勤プラン」に必要情報を記載し、管轄の運輸局等に申請する必要があります。書類の審査が通ると認証制度事務局より、登録証が送付され認証取得となります。

認証取得の申請の際に、コミュニケーションアンケート（通勤実態調査）をしていない場合は、「エコ通勤の呼びかけ」と「エコ通勤の取り組み」の項目からそれぞれ一つ以上に取り組み、その取組の証明書類を添付することで、取得要件を満たすことができます。

※詳細については、「エコ通勤優良事業所認証制度」で検索ください。

http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/ecommuters_top.html



認証取得時に提出する書類

認証制度のメリット・活用事例

新規登録の際は、エコ通勤プランの作成（PLAN）により現状の通勤実態把握、目標の設定、具体的な取り組みの検討を進める必要があります。定期報告・認証更新の際は、エコ通勤をすすめ（DO）、効果を推計（CHECK）した結果等より、取り組み（ACTION）状況を定期報告することが必要となります。そのため、認証を取得することで、エコ通勤に関するPDCAのサイクルを回すきっかけとして活用することが可能となります。エコ通勤の取り組みを検討する際に本認証制度を取得することは、大変意義のあることだと考えられます。以下に認証制度取得の活用例を示します。

- ・ロゴマークの利用が可能であり、対外的にアピールできる。
- ・自治体によっては、入札時に加点される制度がある。
- ・自治体の環境基本計画に位置付けることができる



(満10年以上20年未満)



(満20年以上30年未満)



(満30年以上)

認証制度ロゴマーク

8. エコ通勤の取り組み事例

エコ通勤優良事業所認証を取得している民間事業所における、エコ通勤の取り組み事例を示します。

下表に示すように、多様な地域、業種、従業員規模の事業所がエコ通勤優良事業所認証を取得し、エコ通勤を積極的にすすめています。事例の詳細については次頁以降を参照ください。

紹介する事業所の概要

事業所NO	会社名	都道府県	市区町村	業種	従業員規模	公共交通の利便性
①	株式会社プリテストーン (技術センター、ACタイヤ製造所)	東京都	小平市	製造業	500人以上	高い
②	シャープ株式会社 堺事業所 (グリーンフロント堺)	大阪府	堺市	製造業	500人以上	低い
③	会津オリンパス	福島県	会津若松市	製造業	500人以上	低い
④	株式会社小野組	愛知県	豊田市	建設業	20~49人	低い
⑤	有限会社 共栄資源管理センター小郡	福岡県	小郡市	運輸業	20~49人	低い
⑥	一般財団法人 沖縄県環境科学センター	沖縄県	浦添市	その他	100~499人	低い

紹介する事業所の取り組み状況

難易度	交通手段	具体的な取り組み	該当事業所NO
すぐに実施できるもの		1) 通勤実態調査	①、②、③、④、⑤、⑥
		2) パンフレットやメールの配布	④
		3) 公共交通情報の提供	①、③、⑥
		4) 研修会の実施	⑤
	-	5) 在宅勤務制度の導入	①
		6) 時差出勤制度の導入	該当なし
		7) 徒歩通勤者への補助制度の導入	①、②、④、⑥
		8) 自転車通勤者への補助制度の導入	①、②、③
		9) 駐輪場の設置	②
		10) レンタサイクルの導入	①、②、③
		11) 自転車通勤のための更衣室やシャワールームの設置	該当なし
		12) 自社所有のバスによる送迎	①
		13) バス事業者への運行委託	③
		14) 相乗り制度の導入	④
		15) 従業員用駐車場の有料化	②
	抜本的なもの		16) マイカー通勤の禁止 (一定の条件に限る場合も含む)
		17) エコ通勤優良事業所認証制度の認証取得	①、②、③、④、⑤、⑥
		18) ISO14001、SDGsへの位置づけ、環境報告書への掲載	該当なし
		19) エコ通勤プランの作成	①、②、③、④、⑤、⑥
その他		20) その他取り組み	①、②、③、④、⑤、⑥

① 株式会社ブリヂストン（技術センター、ACタイヤ製造所）

■背景・目的

自家用車による通勤を原則禁止し、エコ通勤推奨のため、自転車通勤者向けのハード面での整備と、通勤費の補助・勤務制度の変更等、ソフト面での整備にも取り組んでいます。加えて地域の公共交通PRのイベント等にも協力しています。

■内容

- エコ通勤の呼びかけ
 - ・公共交通の情報を提供しています。
 - ・イントラネットで「smart move」の呼びかけをしています。
- エコ通勤を促す通勤制度の実施
 - ・マイカー通勤の制限、フレックスタイム、裁量労働制度等の制度を導入しています
- 自転車通勤の推奨
 - ・駐輪場の増設、自転車通勤者用ロッカー・シャワー等を設置しています。
- 在宅勤務制度の導入
 - ・在宅勤務制度の試験運用（申請時点）をしています。

■結果・効果

エコ通勤によって、年間で約3,314tのCO₂を削減（事業所規模 2,900名）しました。

② シャープ株式会社 堺事業所（グリーンフロント堺）

■背景・目的

グリーンフロント堺に立地するシャープ株式会社を含む17社の立地企業が連携し、マイカー通勤を原則的に禁止し、地域でエコ通勤、環境保全に関する活動に積極的に行っています。

■内容

- マイカー通勤の禁止
 - ・公共交通機関もしくは自転車利用による通勤を原則化しています。
- 通勤シャトルバスの導入
 - ・グリーンフロント堺でバスを借り上げ通勤手段として活用し、平成22年1月より路線バスとして運行しています。
 - ・天然ガスステーションを設置（天然ガスバスの導入）しました。
 - ・公共交通機関沿線の物件を寮・社宅として借上げし、エコ通勤しやすい環境を整備しました。
- 駐輪場の設置
 - ・自転車利用促進の為に駐輪場を設置しています。



通勤シャトルバスの導入例

[出典：交通エコロジー・モビリティ財団 登録事業者の取り組み事例紹介]

■結果・効果

グリーンフロント堺全体で高いエコ通勤比率92.3%を達成しました。（平成23年7月時点）

③ 会津オリンパス株式会社

■背景・目的

地域の公共交通機関の利用促進を目的としてエコ通勤をすすめています。エコ通勤優良事業所認証取得は福島県第1号で、会津地方にエコ通勤が広まるきっかけとなることを目指し取り組みの継続・拡大を図っています。

■内容

バス事業者等と連携・協議して通勤路線のバスの増便を実現するとともに、社内制度でエコ通勤対象エリアを設けるなど、公共交通機関の利用促進を図っています。

●通勤

- ・バス事業者と連携し、路線調整の協議・検討をしました。
- ・社員増なども影響し、平成28年、平成29年においては増便をしています。

●バス事業者への運行委託

- ・バス事業者と連携し通勤路線の増便を図っています。

●その他

- ・平成22年に、エコ通勤対象エリア（バス停から700m以内）内に居住している従業員については、公共交通機関を利用することを原則化しました。
- ・平成24年には、エリアを拡大し（700m→1000m）、更なる公共交通機関の利用促進をしています。



通勤路線バスの導入例

[出典：会津若松市 エコ事業所「会津オリンパス株式会社様」（平成30年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰）]

■結果・効果

環境保全効果として、年間で約151tのCO₂を削減（事業所規模2,067名）しています。

④ 株式会社小野組

■背景・目的

平成21年にエコ通勤優良事業所認証登録、平成22年にISO14001認証を取得しており、長期間継続して取り組んでいます。

■内容

●パンフレットやメールの配布

●相乗り制度の導入

●徒歩・自転車通勤者への補助制度の導入

- ・エコ通勤するごとにオノポイントを付与し、ポイントを使用して年に1度換金することができる仕組みを導入しています。

●その他取り組み

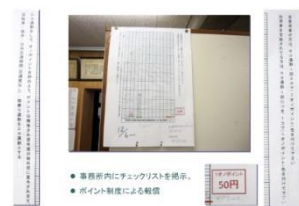
- ・駐車場の駐車枠を削減してビオトープを設けました。

■結果・効果

●本社駐車場で、2台分の区画線を削減しました。

●健康促進と環境への配慮のため、2名が自転車通勤に転換し、2～3名が相乗りへ転換しました。

●その他エコ通勤となる案件を提出し採用された場合は、年度始め式において賞金と社長賞を授与しています。



オノポイント



駐車場の駐車枠削減

[出典：交通エコロジー・モビリティ財団 登録事業者の取り組み事例紹介]

⑤ 有限会社共栄資源管理センター小郡

■背景・目的

社内の制度を見直し、出来るだけ事業所の近くに居住してもらうことを目的に取り組んでいる。九州で最初のエコ通勤優良事業所認証を取得している。

■内容

- 講習会の開催
 - ・エコドライブを呼びかける講習会を実施しました。
- 住宅手当の導入
 - ・会社近くに居住すると住宅手当を支給する制度を導入しています。
- 自転車通勤手当の導入
 - ・自転車通勤を行うと手当を支給する制度を導入しています。
- 産業医による研修会の実施
 - ・自転車通勤などが健康へ与える影響についての研修会を実施しました。

⑥ 一般財団法人沖縄県環境科学センター

■背景・目的

環境に携わる仕事をしていることから、エコ通勤優良事業所認証の取得を積極的に検討し、沖縄県最初の認証取得事業所となった。公共交通が不便な地域だが、できる範囲での取り組みを検討している。

■内容

- エコ通勤の呼びかけ
 - ・公共交通の情報を提供、エコ通勤手当新設についての周知をしました。
- エコ通勤を促す通勤制度の実施
 - ・公共交通利用者への補助制度の導入をしています。
 - ・自転車通勤の奨励、自転車通勤者への補助制度を導入しています。
- 駐車場の削減
 - ・従業員用駐車場を有料化しました。
- SDGsへの位置づけ
 - ・沖縄県のSDGsの取り組みにエコ通勤の実施を位置づけ、目標を掲げています。

■結果・効果

公共交通が不便な地域であるものの、従業員の約1割が公共交通を利用した通勤に転換しています。

平成30年9月14日 現在

当法人に対する通勤に利用可能な交通機関に関する情報

【路線バス】	利用バス停	路線系統	路線名	備考
平安町駅前	9	小樽名寄線	那覇バス(市内線)	
平安町駅前	11	那覇宇治原線	那覇バス(市内線)	
平安町駅前	13	石川もろまち線	那覇バス(市内線)	
平安町駅前	17	石川(開南)線	那覇バス(市内線)	
平安町駅前	25	普天間空港線	那覇バス	
平安町駅前	33	中溝西原線	那覇バス	
平安町駅前	37	読水線	那覇バス	
沖縄療養園前	47	てだこ線	沖縄バス	
沖縄療養園前	87	赤嶺てだこ線	沖縄バス	
経塚	91	城間線(南風原経由)	那覇バス	
経塚	101	城間線(一日橋経由)	那覇バス	

下記のサイトから、上記の路線を選択して時刻表やバスの現在位置が確認できます。
<http://www.busnavi.com/city/>

【モレール】	利用線	駅レール	備考
経塚			2019年春開通予定

モレールが浦西駅まで開通し、経塚駅が利用開始次第情報を提供します。

議員の給与情報の一部の改定理由

議員の給与情報(昭和37年4月1日制定)の一部を下記の理由により別表第三(第2)のとおり改定する。

記

議員の退職金は、退職時の年金や、退職後所得の増減を考慮し、退職金に引当金の積み立てを目的として、制度に充てられた積立金を活用して支給するものとする。

改定後の議員の給与情報(昭和)

(通勤手当)

第19条

各議員の月額は、次の各号に掲げる議員の区分に応じて、別表各号に掲げる額とする。

(4) 前3号の規定にかかわらず、交通機関、自転車通勤が都市により異なる議員に対しては、別表に定める額を上限として同一区分の議員に劣らざるものとする。ただし、通勤距離が片道2キロメートル未満であるものを除く。

公共交通の情報提供例

通勤補助の導入例

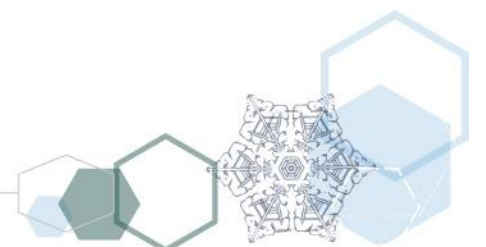
[出典：交通エコロジー・モビリティ財団 登録事業者の取り組み事例紹介]



付録1

事業所の社会的責任（CSR）・効率的な経営に関して

ここでは、1頁に示した事業所の社会的責任（CSR）や
事業所の効率的な経営の観点について、簡単に説明します。





1. SDGs（持続可能な開発目標）

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、国レベル、自治体レベルでの取り組みのほか、SDGsの考え方を経営に採り入れた「SDGs経営」に取り組む事業所も多く見られます。

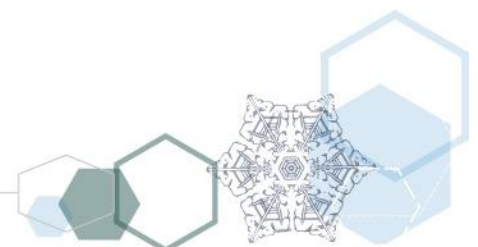
SDGsが提唱する17のゴールのうち、「11. 住み続けられるまちづくりを」「13. 気候変動に具体的な対策を」をはじめ、多くのゴールに「エコ通勤」の取り組みが当てはまります。事業所でエコ通勤を進めることは、SDGs経営の推進にもつながるものです。



SDGsにおける「17のゴール」

出典：外務省ウェブサイト

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html>





2. 健康経営

健康経営とは、従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践することです。企業理念に基づき、従業員等への健康投資を行うことは、従業員の活力向上や生産性の向上等の組織の活性化をもたらす、結果的に業績向上や株価向上につながると期待されます。

事業所がエコ通勤に取り組むことにより、従業員等の健康管理を「通勤」の視点からサポートすることができます。

出典：経済産業省ウェブサイト

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/healthcare/kenko_keiei.html

3. ESG投資

ESG投資は、従来の財務情報だけでなく、環境（Environment）・社会（Social）・ガバナンス（Governance）要素も考慮した投資のことを指します。特に、年金基金など大きな資産を超長期で運用する機関投資家を中心に、企業経営のサステナビリティを評価するという概念が普及し、気候変動などを念頭においた長期的なリスクマネジメントや、企業の新たな収益創出の機会（オポチュニティ）を評価するベンチマークとして、持続可能な開発目標（SDGs）と合わせて注目されています。

事業所がエコ通勤に取り組み、エコ通勤優良事業所認証を取得することで、環境（Environment）や社会（Social）に配慮したサステナブルな経営を行っていることが対外的にもアピールできるでしょう。

出典：経済産業省ウェブサイト

https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/esg_investment.html

4. smart move

smart moveは、通勤・通学・買い物・旅行などにおける日々の「移動」を「エコ」にする新たなライフスタイルを提案するもので、環境省が進める地球温暖化対策のための国民運動「COOL CHOICE」の一環として推進しているものです。

具体的な取り組みとして、（1）公共交通機関の利用、（2）自転車や徒歩での移動の推奨、（3）自動車利用の工夫（エコドライブの推奨やエコカーへの乗り換え）、（4）長距離移動の工夫（エコ旅行やエコ出張等の実施）、（5）地域や企業の移動・交通における二酸化炭素削減の取り組みへの参加（カーシェアリングやコミュニティサイクル等の利用促進）、の5つについてさまざまなアクションを提案・推進しています。

これらの取り組みは「エコ通勤」のコンセプトと合致しており、それぞれの事業所において、「エコ通勤」「smart move」をともに進めていくことが望ましいでしょう。

出典：環境省ウェブサイト

<https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/smartmove/>



5. カーボンニュートラル

2020年10月26日、第203回臨時国会の所信表明演説において、菅義偉内閣総理大臣は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする※、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

※「排出を全体としてゼロ」とは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いてゼロを達成することを意味しています。

エコ通勤により自家用車から排出される温室効果ガスの排出量を減らす取り組みは、我が国が目指すカーボンニュートラルの流れに沿ったものです。

出典：環境省ウェブサイト

https://www.env.go.jp/earth/2050carbon_neutral.html

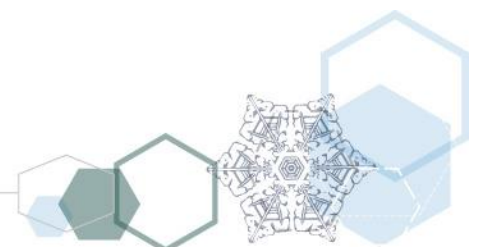
6. グリーン・リカバリー

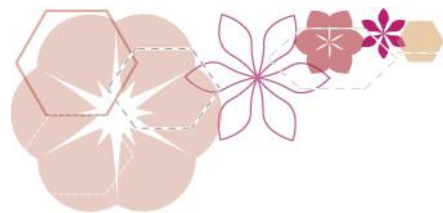
グリーン・リカバリーとは、世界の経済、社会、人の暮らしに大きな影響を及ぼしている新型コロナウイルス感染症（COVID-19）による「コロナ禍」からの復興にあたって、地球温暖化の防止や生物多様性の保全を実現し、よりよい未来を目指していくことを目指す取り組みです。イギリスの独立研究機関VIVID ECONOMICSによると、主要国の経済刺激策に投じられる資金の総額（11.4兆ドル）のうち3.5兆ドルが、環境を重視した（グリーンな）経済刺激策（リカバリー）として評価されています。

コロナ禍によりわたしたちの生活スタイルは変化を余儀なくされましたが、ウェブを用いたリモート会議や在宅勤務、テレワーク、時差出勤など、よりエコな通勤を実現するためのさまざまなツール、制度等が急速に広がっていることも事実です。感染リスクにも配慮しながら、様々な通勤のスタイルを考えることもエコ通勤のひとつのかたちと言えます。

出典：WWFジャパンウェブサイト

<https://www.wwf.or.jp/activities/basicinfo/4494.html>





事業所における「エコ通勤」実施の手引き

2021年3月31日 初版 公開

監修：エコ通勤認証・普及等委員会

発行：国土交通省 総合政策局 地域交通課
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

制作：一般財団法人 計量計画研究所

国土交通省 総合政策局 地域交通課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地 五番町KUビル3F TEL：03-3221-6672

