



「エコ通勤」の手引き

(平成 20 年 7 月 1 日版)

クルマによる通勤をはじめとした通勤交通は、
周辺地域の**渋滞問題**や**地球温暖化**等、さまざまな問題の原因となり得ます。

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、
より望ましい通勤交通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、日本国内の各事業所が、「エコ通勤」に主体的に取り組む際に
ご活用いただくことを想定して、(社)土木学会ならびに国土交通省がとりまとめたものです。

貴事業所の「エコ通勤」に、是非、ご活用ください。

(社)土木学会・土木計画学研究委員会
JCOMM 実行委員会

国土交通省 総合政策局 交通計画課

目次

1 . 「エコ通勤」とは？	・・・ 1
2 . 「エコ通勤」のねらい	・・・ 2
3 . 「エコ通勤」の手順	・・・ 5
4 . 「エコ通勤」の具体的な取り組み	・・・ 8
通勤実態調査と従業員への情報提供	・・・ 9
呼びかけと通勤制度・通勤手当の見直し	・・・ 10
自転車通勤の奨励	・・・ 11
交通事業者・関係機関との交渉と通勤バスの導入	・・・ 12
その他の取り組み (駐車場の削減・相乗り制度の導入) と 経営の見直し (在宅勤務の推進・採用条件の見直し・社宅や事業所の再配置)	・・・ 13
エコ通勤プランの作成と ISO14001・環境報告書への記載	・・・ 14
5 . 取り組みの実施結果の計測	・・・ 16
付録 1 国内外における具体的な取り組みの事例	・・・ 17
2 「エコ通勤プラン」の文書の例	・・・ 35
3 ISO14001・KES とは？	・・・ 49
4 CO ₂ 排出量の算定方法	・・・ 53

1. 「エコ通勤」とは？

“エコ通勤”という言葉はふつう、「電車やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段で通勤すること」を意味する言葉です。

事業所に所属する従業員がクルマ通勤から“エコ通勤”をはじめようと思っても、代替手段となる電車やバスについての情報が手に入らなかったり、事業所内の制度上“エコ通勤”が難しい、などの理由により、通勤手段を変えることが難しいことがあります。

したがって、従業員が“エコ通勤”をはじめめるためには、行政や鉄道・バス事業者等とともに、それぞれの事業所が主体的に、さまざまな取り組みを進めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、本手引きは、

従業員の通勤手段が、
クルマから電車やバス・自転車・徒歩等に、
自発的に転換することを促す、
事業所主体のさまざまな取り組み

を「**エコ通勤**」と呼び、

貴事業所がさまざまな取り組みを行う際に必要と思われる情報をとりまとめています。

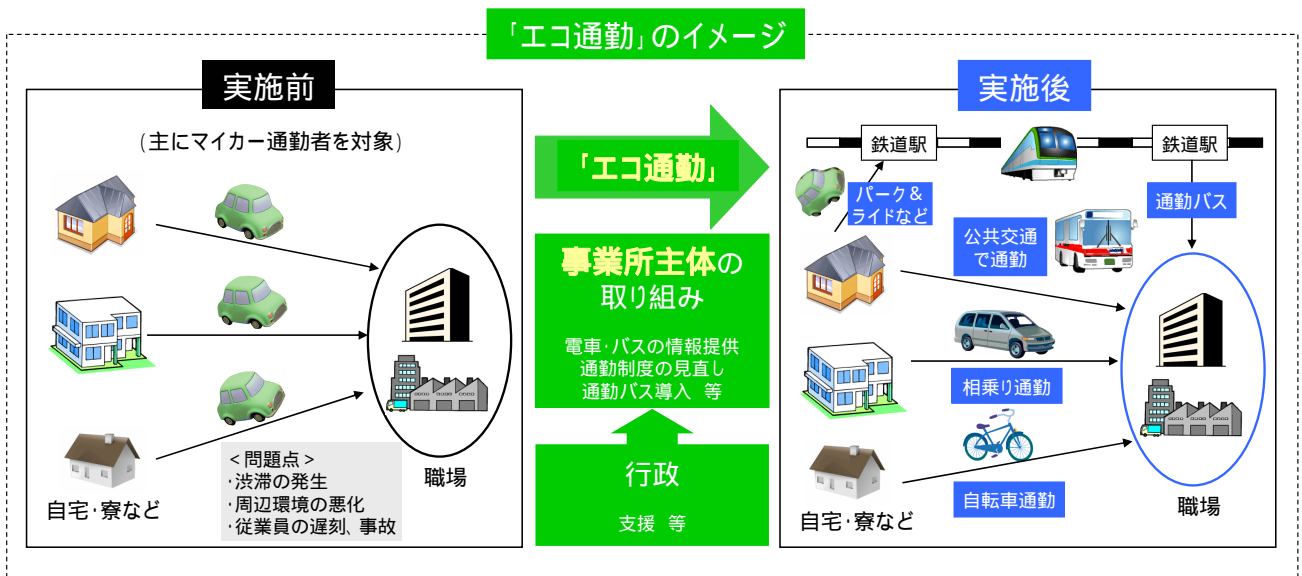


図 「エコ通勤」のイメージ

2. 「エコ通勤」のねらい

「エコ通勤」の取り組みとは、
具体的には、各事業所で「エコ通勤」の担当者・担当部署を検討し、
それらが中心となって、「通勤手段の転換の呼びかけ」「通勤バス」「通勤手当制度の見直し」等の
検討を、**可能な範囲で、少しずつ続けていく**というものです。

「エコ通勤」は、地域社会や、企業、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、次のようなメリットが期待できます。

クルマ通勤者の朝夕の渋滞は、ネガティブな企業イメージにつながりかねません。
また環境意識の高まりから、「企業の環境への取り組み」への注目も高まりを見せつつあります。
それ故、クルマ通勤からの転換は、**企業イメージの向上**をもたらすかもしれません。
例えば、エコ通勤プランに定めた取り組みを **ISO14001** や (**KES²⁾** 等の) 地域ごとの審査制度の
取り組みの一つに位置づけたり、事業所が発行する**環境報告書**に記載したりすることで、
環境に配慮した企業活動を行う事業所であることをアピールすることができます。

クルマ通勤の方々のための「**駐車場の経費**」は「ただ」ではありません。それ故、
クルマ通勤からの転換は、経費削減や、土地の有効利用につながるかもしれません。

クルマ通勤に事故はつきものです。

それ故、クルマ通勤からの転換は、「従業員の安全管理」の観点からもメリットが期待できます。

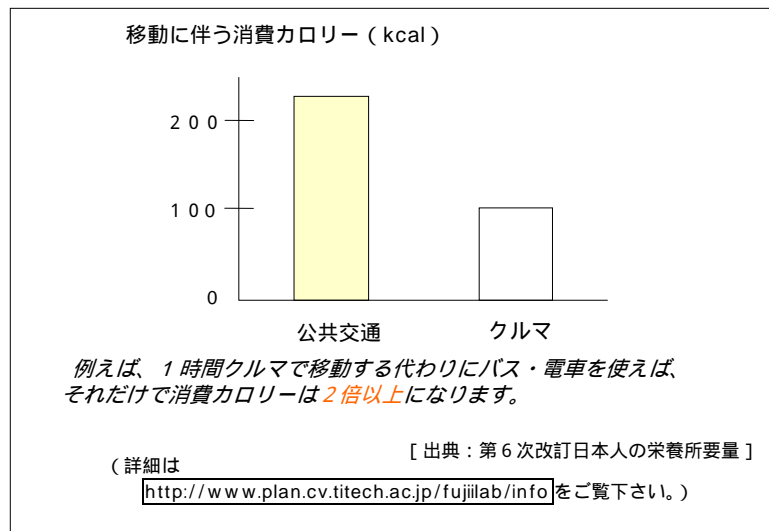
クルマ通勤者への**通勤補助**を支給している企業にとっては、
クルマ通勤から徒歩や自転車への転換は、直接的な経費の削減につながります。
徒歩・自転車通勤者への補助を増額する方が、全体経費が節減することも考えられます。

1) 2006年8月に成立した改正省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律)70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を課しています。

2) KESとは、「京のアジェンダ21フォーラム(現:KES環境機構)」が策定した環境マネジメントシステムで、
ISO14001と比べてわかりやすく、費用のかからないことが特徴です。詳しくは**付録 3**をごらんください。

「従業員」にとって

「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。

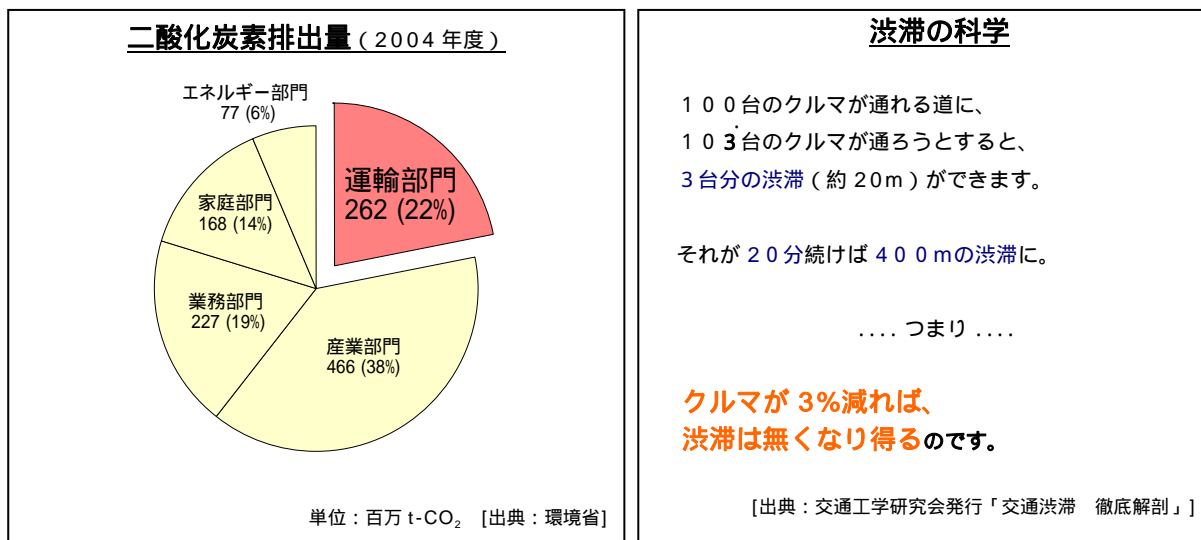


また、クルマ以外の手段に転換することで、**渋滞**に巻き込まれずに通勤することができ、かつ「交通事故」に遭うこともなく**安全**に通勤することができます。

「地域社会」にとって

「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。また、クルマからのCO₂ (温室効果ガス) 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。

「エコ通勤」は、こうした問題にも配慮しつつ、クルマから自転車やバス・電車等への「**転換**」を目指した取り組みを考えていくものです



3. 「エコ通勤」の手順

「エコ通勤」は、「クルマ通勤」の問題を中心に据えながら、社会や企業、そして、従業員のそれぞれにとって、より望ましい「通勤交通」のあり方を模索していく、**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。

例えば次のようなステップで、通勤交通を考えていくものです。
また、この取り組みを **ISO14001** や **KES** 等の枠組みに位置づけ、さらなる実効性を期待することも可能です。

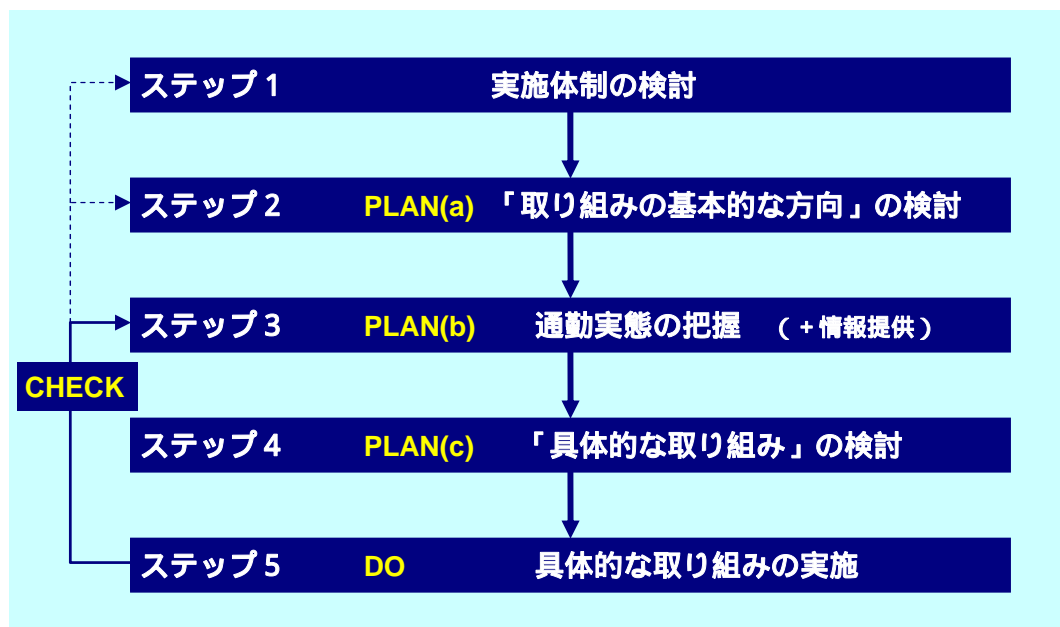


図 「エコ通勤」の手順

以下、「エコ通勤」の取り組みの、より**具体的な手順**を概説します。

(ステップ1) 実施体制の検討

「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「エコ通勤」を先導し、中心となっていく部署や**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、各事業所の担当者と行政、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。

たとえば、次のような実施体制の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

さらには、この取り組みを、「ISO14001」「KES」等の枠組みに位置づける可能性も検討します。

(ステップ2) 取り組みの基本的な方向の検討 PLAN(a)

「エコ通勤」の担当者が最初に考えることは、「取り組みの基本的な検討」です。

通常は、次の(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が、この段階で、たとえば、「企業バスの導入」「クルマ通勤者への転換の呼びかけ」を行う事などを想定し、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 (+情報提供) PLAN(b)

「エコ通勤」の最初の仕事は、「通勤交通の実態」の把握です。

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、従業員一人ひとりの通勤の実態(通勤手段、入社・退社時刻等)を**調査**します。

調査の概要は9頁参照

なお、この「調査」を行う際に、公共交通に関する**情報提供**を行うと共に、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9頁参照

なお、(ステップ4)(ステップ5)の取り組みまで実施した後にも、その取り組みの効果を確認するための「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 PLAN(c)

「通勤実態の把握」をもとに、どのような課題があり、それにどう対処するかを検討します。
たとえば、次のようなことが考えられます。

- ・「クルマでなくても通勤できるクルマ通勤者」が意外といるようだ。もっと徹底的に「転換の呼びかけの取り組み」をしてみてもはどうだろうか？ (10頁参照)
- ・「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はどうだろうか？ (10頁参照)
- ・「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？ (10頁参照)
- ・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どうか？ (12頁参照)
- ・それが難しそうなら、「通勤バス」を導入してみてもどうか？ (12頁参照)
- ・その「通勤バス」を、共同で導入してみてもはどうだろうか？ (12頁参照)

本手引き書では、これらの様々な「具体的な取り組み」の方法を紹介しています。
詳しくは8頁以降の **4. 「エコ通勤」の具体的な取り組み** をご参照ください。

CHECK

(ステップ5) 具体的な取り組みの実施 DO

(ステップ4) で検討した内容を、実践します。

この実践の後には、改めて「状況の把握」(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) という持続的な取り組みが重要となります。

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おられる場合には、「クルマ以外の通勤についての呼びかけ/情報提供」はとても重要となります。

また、場合によっては、こうした取り組みの「反省点」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です。

なお、持続的な取り組みを行う際には、取り組みを開始する段階において、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。
現在わが国では、1997年に採択された京都議定書に基づき、国全体の温室効果ガス(CO₂等)排出量を、1990年を基準として2008年から2012年までの期間に6%削減することを目標に掲げています。
つまり、「エコ通勤」の取り組み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。

CO₂の算定方法の概要は16頁参照

4. 「エコ通勤」の具体的な取り組み（ステップ4～5）

「エコ通勤」の具体的な取り組みには、「従業員への情報提供」のように「すぐ」始められる取り組みから、通勤手当制度改変や通勤バス導入のような「抜本的」な取り組みまで、様々なものがあります。9頁以降に、それぞれの取り組みの概要、ならびに実際に取り組んだ企業の事例を紹介します。

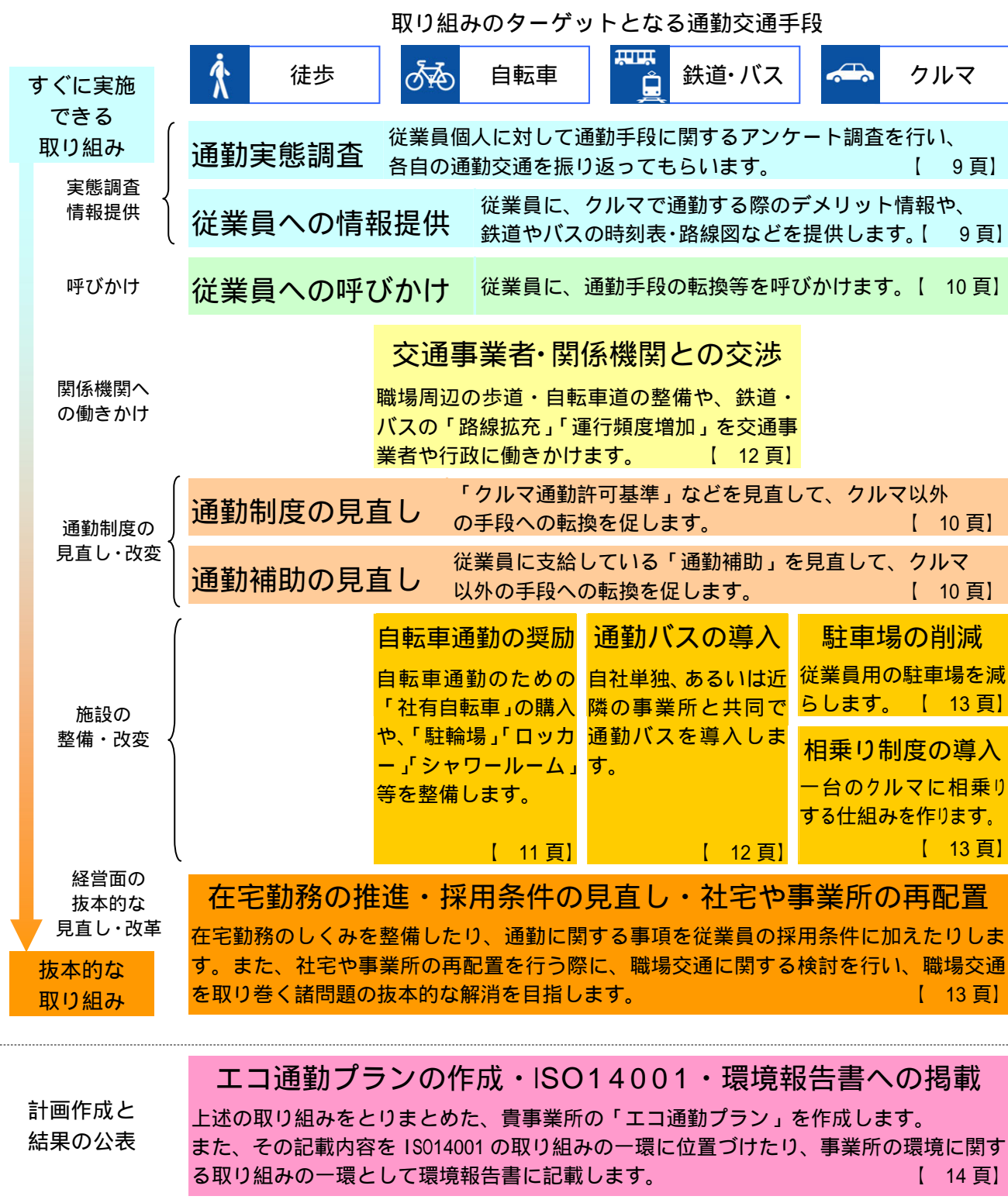


図 エコ通勤の「具体的な取り組み」

通勤実態調査 と 従業員への情報提供

事業所が「エコ通勤」の実施を検討する場合、

事業所の担当者の最初の仕事は「通勤実態の把握（ステップ3）」です。

ここで把握した通勤実態をもとに、どのような課題があり、その課題にどう対応するかを検討します。

なお、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、

クルマ通勤から、徒歩や自転車、公共交通等による通勤への転換を促すきっかけを作ることができます。

この「通勤実態調査」と「従業員への情報提供」を組み合わせた取り組みは、

「かしこいクルマの使い方プログラム」と呼ばれ、これまでに多数の事業所で実施されています。

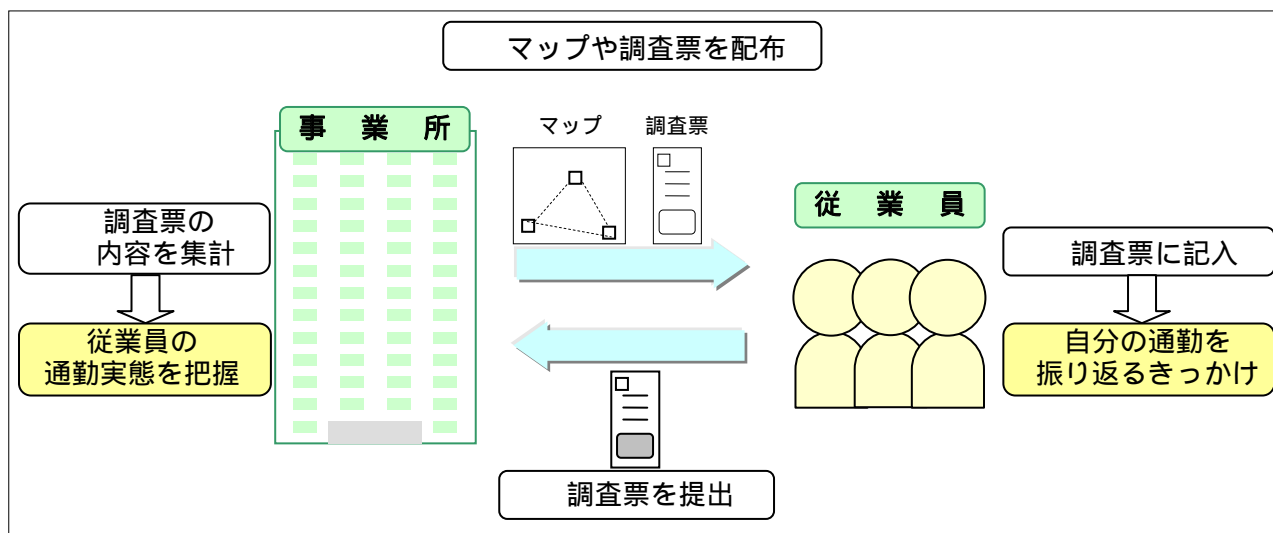


図 「かしこいクルマの使い方プログラム」の流れ

「かしこいクルマの使い方プログラム」は、以下の手順で実施します。

既存の電車やバスの路線図や時刻表などを活用したり、あるいは事業所が独自に作成した通勤マップを、アンケート形式の調査票とともに従業員に配布します。

従業員一人ひとりに、通勤実態調査としてアンケート調査票に答えてもらうことで、自分の通勤交通を振り返ってもらい、クルマ以外での通勤を促します。

調査票には、「自宅の出発時刻」や「交通手段」と共に、「クルマ以外で通勤する場合の方法」を書いてもらいます。

アンケートに答え終わったら、アンケートを提出してもらいます。

従業員から回収したアンケートを回収することで、従業員の通勤交通の実態を把握することができます。

具体的な事例は 18～24 頁を参照

従業員への呼びかけ

一人ひとり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。

前頁の「従業員への情報提供」と類似していますが、

「一人ひとりに、直接的に呼びかける（依頼する）」という点に特徴があります。

その「呼びかけ方」は、職場内の雰囲気や個々の従業員の立場によって千差万別と考えられますので、各事業所で、適宜、考えていくことになります。

たとえば京都のある事業所では、クルマ通勤者を対象に、

送迎バスの利用等を呼びかける「通勤面談」を実施しました。

事例は 25 頁を参照

なお、呼びかけの際には、「情報提供」や「通勤制度・通勤補助の見直し」等、他の取り組みと合わせて行うことが効果的です。

通勤制度・通勤補助の見直し

クルマ以外での通勤への転換を促すために、現在、従業員に対して支給している「通勤補助」や、「クルマ通勤許可基準」等の「通勤制度」の見直しを実施するものです。具体的には、

- ・クルマ通勤許可基準の強化（例えば、2km 未満のクルマ通勤の禁止）
- ・自転車や徒歩に対する通勤補助（例えば、自転車や徒歩で通勤する従業員に月 3,000 円の手当）
- ・クルマに対する補助の減額（例えば、理由なくクルマで通勤する従業員の補助を半額に）
- ・自転車やバイクを購入する際の補助（例えば、通勤用自転車購入時の半額補助）

などが考えられます。

事例：名古屋市役所（愛知県名古屋市）

【背景】

名古屋市役所では、環境政策の一環として、従業員のクルマ通勤の抑制を試みました。

【内容】

2001 年 3 月、従業員に支給する自転車通勤手当を増額する一方、短距離（5km 以内）の自動車通勤手当を半額に改正しました。

名古屋市の自動車・自転車の通勤手当

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

【結果】

2000 年に比べ、2003 年には自転車通勤者が約 50% 増えた一方、

クルマ通勤は約 25% 減少しました。参考：名古屋市役所ホームページ・朝日新聞 2005 年 5 月 13 日朝刊

その他の事例は 26～27 頁を参照

自転車通勤の奨励

クルマでの通勤を抑制し、自転車での通勤を促すために、自転車で通勤する従業員のための様々な設備を導入します。

具体的には、

- ・屋根やスタンドのついた自転車駐輪場
- ・駅までの交通のための社有自転車
- ・仕事着に着替えるためのロッカーやシャワールーム

などが考えられます。

また、自治体や NPO 等が作成した自転車マップがある場合、それらを合わせて配布することで、より効果が期待できます。

事例：シマノ（大阪府堺市）

【背景】

自転車部品や釣り具のメーカーであるシマノでは、従業員の健康管理対策の一環として、自転車通勤をサポートするための様々な設備を導入しました。

【内容】

自転車で通勤する従業員のために、以下の設備を導入しました。

- ・従業員のための**管理人付き駐輪場** 300 台分
- ・電動空気入れや自転車工具を配備
- ・個人用**ロッカー**
- ・男女別の**更衣室・浴場**を駐輪場の上に整備

【結果】

従業員の 3 割が自転車で通勤しており、
週 3 回以上自転車通勤した人では、体重が平均で 1.7kg・体脂肪は 1.6%減少しました。

参考：株式会社シマノ・プレスリリース「自転車でメタボリック症候群を解消 社内実験結果」2008 年 2 月 7 日
朝日新聞 2005 年 5 月 13 日朝刊

その他の事例は 28 頁を参照

交通事業者・関係機関との交渉

従業員に対する「通勤実態調査」により、従業員の通勤交通を把握することができます。

もし、ある程度の「通勤の需要」が期待できるようでしたら、バス・電車の「運行頻度増加」や「バス停・新駅の新設」などを関係機関に働きかけることが可能でしょう。

また、周辺企業との「協議会」が組織されているならば、協議会を通して、関係機関に交通施策の検討を働きかけることも考えられます。

事例は 29～31 頁を参照

通勤バスの導入

従業員に対する「通勤実態調査」により、ある程度の「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、周辺企業と共同で、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。

事例：相模原市田名地区 31 社 + 相模原市役所（神奈川県相模原市）

【背景】

田名地区は、大小合わせ 31 社、総従業員数が 4,300 人の工業地域であり、うち約 6 割の 2,500 人がクルマ通勤をしていたため、周辺道路では慢性的に混雑が発生していました。

【内容】

地域の事業所と学識経験者、行政、バス事業者とで、地域の交通を考えるための組織（TDM 推進委員会）を立ち上げ、通勤交通を含めた地域の交通についての話し合いが行われました。

そこでの検討の結果、共同での通勤バスを期間限定で試験運行してみることになりました。

また、試験運行に合わせ、従業員の通勤バスへの転換を促すために、「かしこいクルマの使い方プログラム（9 ページ参照）」等を同時に実施しました。

【結果】

渋滞が緩和され、近隣道路のクルマでの移動時間が短縮されました。

（上溝駅 高田橋・8 分短縮）

全体の 5%にあたる人が、実験中 1 回以上通勤バスに乗り、その 86%が本格導入を希望していました。

参考：相模原市ホームページ・
中村他：複数企業の共同運行バス導入実験時における
モビリティ・マネジメント（第 1 回 JCOMM 発表資料）

その他の事例は 29～31 頁を参照

その他の「具体的な取り組み」

<相乗り制度の導入>

1台のクルマに複数人が乗って通勤・帰宅する仕組みをつくります。

具体的には、

- 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
- 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）

などが考えられます。

事例は 33 頁を参照

<駐車場の削減>

従業員駐車場を削減し、他の目的に利用します。

駐車場を削減する際には、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。

経営の抜本的な見直し・改変

「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。「通勤交通」に関連した経営の見直し方策としては、以下の事項が考えられます。

<在宅勤務の推進>

「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。

事例は 34 頁を参照

<従業員の「採用条件」の見直し>

正社員やパート従業員を採用する際に、クルマ以外での通勤を「採用条件」に加えたり、応募者の居住地を採用の際に考慮したりすることで、通勤により生じる自動車交通の抑制を図ります。

<社宅や事業所の「再配置」>

社宅や事業所の再配置を検討する際に、社宅を事業所の近くに配置したり、事業所を鉄道駅の近くに配置したりできないかどうか検討します。

「エコ通勤プラン」の作成 と ISO14001・環境報告書への記載

「**エコ通勤プラン**」とは、

各事業所の通勤交通に関する取り組みについて、

その「方向性」や「事業所の通勤の現状」、「具体的な取り組み」等を記載した計画書のことです。

具体的には、

「エコ通勤プラン作成の背景と目的」「実施体制」「職場を取り巻く交通の実態」「具体的取り組み」「取り組みの評価」を記載するとよいでしょう。（詳細は付録 2（35～48頁）をごらんください。）

このような体裁の整ったエコ通勤プランを直ちに作成するのは難しい、という場合には、A4で1枚～数枚程度の、「エコ通勤プラン」を作成してみる、という方法もあります。

エコ通勤プランは、「3.「エコ通勤」の手順（6～7頁）」に示した取り組みの流れを見据えつつ、「目標」「短期的／中長期的な取り組み」「取り組み体制／担当」等を記載するものです。

事例：酒匂川流域に立地する事業所（神奈川県小田原市・南足柄市等2市5町）

（詳細は付録 2をごらんください）

【背景】

酒匂川流域では、流域に立地する企業と行政が協働しつつ「既存の交通基盤の有効活用」を通して交通混雑の緩和に取り組むことを目指して、「酒匂川流域の都市づくり 企業懇談会」が組織されました。「企業懇談会」では、交通混雑の緩和のためには各事業所がクルマ通勤を減らす取り組みを行っていくべきだ、という議論がなされ、各事業所が、取り組みの概要をまとめた「わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン」を自主的に策定することとしました。

【内容】

企業懇談会における取り組みの一つとして、A4で1枚～数枚に以下の内容を含んだ「エコ通勤プラン（わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン）」を各事業所が策定しました。

- ・目標（「従業員の健康のため、自動車通勤を %減らす」等）
- ・短期的／中長期的な取り組みの概要（「今年度は従業員への呼びかけを行う」等）
- ・取り組み担当／体制（「担当者：総務課 太郎」等）

【結果】

「企業懇談会」には20社以上の企業が参加し、2007年7月までに、そのうち10社が自主的に「わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン」を策定し、事務局に提出しました。

参考：事業所の自発的な交通行動変容のための「職場交通プラン」に関する事例研究：「酒匂川流域の都市づくり企業懇談会」における職場MM（第36回土木計画学研究・発表会）

また、前にも述べたように、「エコ通勤」の取り組みは、「**PLAN-DO-CHECK**」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-CHECK」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** や **KES** の考え方と親和性が高いものです。

ISO14001 や KES は、企業などの経営にあたって、環境への負荷を管理・低減する仕組み（環境マネジメントシステム）のことで、詳しくは **付録 3** をご覧ください。

したがって、エコ通勤プランを ISO14001 や KES 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、エコ通勤プランを主体的に作成し、エコ通勤に取り組んでいることを、各事業所が発行する **環境報告書** 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。

事例：上越市役所（新潟県上越市）

【背景】

上越市では、地方公共団体として先導的な役割を担うことが地球環境問題の改善に極めて有効であるという観点から、自治体自らが ISO14001 の認証取得によって環境問題への取組みを具体的に推進することとしました。

【内容】

ISO14001 の目標の中に、通勤車両による燃料消費に関する記述を加えました。

【結果】

平成 8 年度に比較して、平成 13 年度には 10.3%の燃料消費が削減されました。

参考：上越市 ISO14001 文書

その他の事例は 32 頁・ **付録 2**

5 . 取り組みの実施結果の計測 (ステップ5 ⇄ ステップ3)

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「状況の把握(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)という持続的な取り組みが重要となります。

持続的な取り組みを行う際には、取り組みを開始する段階において、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。

さて、現在わが国では、

1997年に採択された京都議定書に基づき、国全体での温室効果ガス(CO₂等)の排出量を、1990年を基準として2008年から2012年までの期間に6%削減することを目標に掲げています。

つまり、「エコ通勤」の取り組み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)の削減量を目標とすることは、国の政策に合致するものです。また、企業イメージや企業経営などの観点から「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します。

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。

(CO₂排出量) = (クルマ通勤者一人あたりのCO₂排出量)の合計¹

1 全員一律である、と考える場合は、単純にクルマ通勤者数を掛け合わせるにより計算できます。

(クルマ通勤者一人あたりのCO₂排出量) **以下の「平均値」を使えば、1.48t/年となります。**

= 2.3kg/ℓ (CO₂ 排出原単位)

× 23.4km (往復通勤距離) (日本の通勤距離平均です)

× 261日 (通勤日数) (一般的な平均値です)

÷ 9.7 km/ℓ (燃費) (一般的な平均値です)

もし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。

詳しくは、**付録 4** (53・54頁)をご参照ください。

付録

付録 1	国内外における具体的な取り組みの事例	・・・	17
2	「エコ通勤プラン」の文書の例	・・・	35
3	ISO14001・KES とは？	・・・	49
4	CO2 排出量の算定方法	・・・	53

付録 1

国内外における具体的な取り組みの事例

8～15 頁に示した「具体的な取り組み」を実際に実施した事業所を紹介します。

ここでは、国内外における「エコ通勤」の具体的な取り組みについて、以下の内容を記載しています。

- 【背景】 取り組みが実施された背景や、事業所が立地する地域の概況などを示しています。
- 【内容】 取り組みの具体的な内容を示しています。
- 【結果】 取り組みにより、従業員の交通行動などがどのように変わったか示しています。
- 【出典】 取り組みの詳細をご覧になりたい方は、こちらに示した文献をご参照ください。

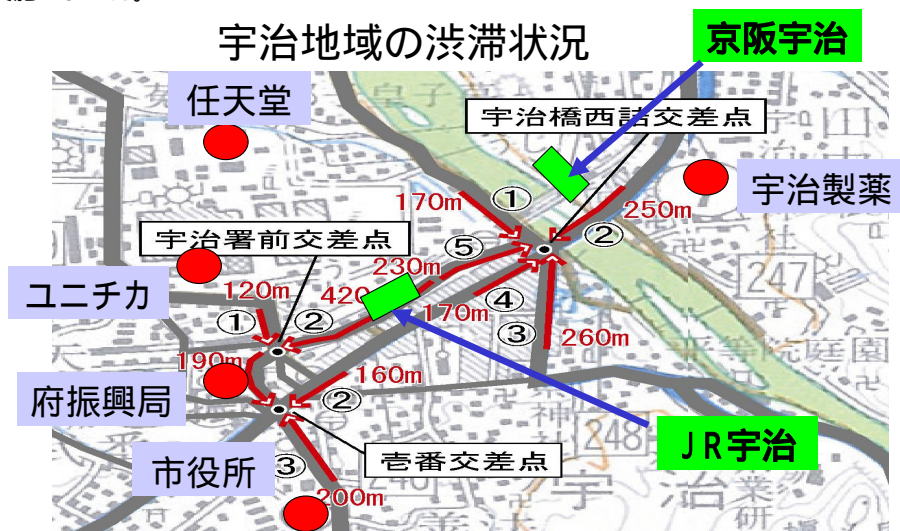
従業員への情報提供 と 通勤実態調査

宇治地域の複数事業所における従業員への情報提供（京都府宇治市）

【背景】

宇治市中心部の宇治地域においては、多くの事業所や市役所、商業施設など都市機能が集中していることから、通勤時間帯を中心に主要交差点（宇治橋西詰、宇治壱番、琵琶台口など）で渋滞が発生しています。また、この地域は鉄道やバスなどの公共交通機関が比較的充実しているにもかかわらず、クルマ通勤が多く見られます。

そこで、集中する通勤自動車の総量を減らし交通渋滞の緩和と公共交通の利用促進のために、商工会議所や地域に立地する事業所と行政、交通事業者などが連携し、宇治地域通勤交通社会実験「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治 2005」を実施しました。



【内容】

クルマ通勤者の交通行動の転換を促すために、事業所の協力のもと、宇治地域に立地する事業所の全従業員約 4300 人に、「通勤交通について尋ねるアンケート」、「公共交通の地図」、「クルマの使い方を考えるパンフレット」の 3 種類のツールを配布しました。

・通勤交通について尋ねるアンケート

問 1 や問 2 で、「現在の通勤手段」や「出勤時間」といった現在の通勤実態を答えてもらうと共に、問 4 や問 5 で「自宅から自転車やバイクで通勤できるかどうか」を答えてもらい、さらに問 6 で、同封した公共交通の地図（通勤マップ）を見ながら「もし電車やバスで通勤するとしたら、どのように通勤するか」を考えてもらい、問 8 で「クルマを使わない通勤」の具体的な方法を書いてもらうことで、情報提供の資料を確実に読んでもらうと共に、「クルマを使わない通勤」について考えてもらうきっかけを作りました。

・公共交通の地図

A3・表裏サイズの紙に、職場周辺の電車・バスの路線図や時刻表を示した地図を配布しました。

・クルマの使い方を考えるパンフレット

「クルマと環境問題」「クルマ利用と健康」「渋滞の科学」等、クルマ利用のネガティブな側面を示した上で、クルマ以外での通勤を促すパンフレットを配布しました。1 分程度の短時間で読めるよう配慮されています。

問1 現在、どの交通機関で通勤していますか？
 ここ1週間で何日ずつ「自動車」「電車・バス」「それ以外」を利用したか数字を記入してください
 ※「電車」または「バス」に記入の方は、具体的な交通機関を、右の□に√を付けてください。

問2 普段の通勤の出発・到着の時刻は？

問3 あてはまる口に「レ印」をつけて下さい。ここにのクルマ通勤は通勤することの付くだけでなく「健康も悪化します」。

問4 自宅から自転車で、通勤しようと思えばできると思えますか？

問5 自宅からバイクで、通勤しようと思えばできると思えますか？

問6 皆さんに、「電車やバス」を使った通勤についてお聞きします。

問7 通勤にクルマを少しでも利用している方にお聞きします。（クルマ通勤を全くしていない方は、問8へ）

問8 再び、通勤にクルマを少しでも利用している方にお聞きします。

問9 9月下旬にアンケート調査を予定しています。おつて、アンケート用紙(今回の単位以下の分量です)をお送りいたしますので、もしよろしければ「事業所名」と「お名前」をご記入下さい。

宇治地域 通勤マップをご参照ください

実際に用いたアンケート調査票

アンケート・質問内容

- 問1 現在、どの交通機関で通勤しているか？
 (「ここ1週間」で何日ずつ「自動車」「電車・バス」「それ以外」を利用したか数字を記入)
- 問2 普段の通勤の出発・到着時間は？
- 問3 クルマ通勤に対する意識
- ・環境意識
 (クルマでの通勤は、あまり環境によくないと思えますか？)
 - ・健康意識
 (クルマでの通勤は、あまり健康によくないと思えますか？)
 - ・個人規範
 (クルマ通勤は、できることなら控えた方が良くと思えますか？)
 - ・行動意図
 (クルマ通勤を、できるだけ控えてみようと思えますか？)
- 問4 自宅から自転車で、通勤しようと思えばできると思えますか？
- 問5 自宅からバイクで、通勤しようと思えばできると思えますか？
- 問6 (はじめに「宇治地域通勤マップ」の通読を要請した上で、)
- ・電車・バスで通勤しようと思えばできると思えますか？
 - ・電車・バスで通勤する場合の、職場の最寄りの駅・バス停は？
 - ・その駅・バス停と職場の間はどのように移動しますか？
- 問7 (通勤にクルマを少しでも使っている人に)
- ・普段、職場に到着するのは、8時~8時半の間ですか？
 - ・一部のクルマが、出発時間をずらすだけでも、渋滞は大きく緩和することが知られています。出発時刻を変えることは、可能だと思えますか？
 - ・出発時刻を変えたとしたら、何時頃、職場に着くように、何時頃に、自宅を出ようと思えますか？
- 問8 (通勤にクルマを少しでも使っている人に、動機付け冊子の通読を要請した上で、)
- ・クルマ以外で通勤するとしたら、何を使いますか？
 - ・どのような経路で通勤しますか？
- 問9 事業所名・所属名・名前・地域の公共交通に対する意見

宇治地域 通勤マップ

宇治市役所に
通勤する方へ

宇治市地域振興委員会 企画課
平成17年8月11日現在

駅周辺マップ

京阪宇治駅

JR宇治駅

近鉄小倉駅

近鉄大久保駅

お問い合わせ 宇治地域振興委員会企画課 企画係
 企画係 074-43-4366
 総務課 074-43-0957
 企画課 074-43-3141 (FAX: 074-43-3110)
お問い合わせ先 立命館大学宇治学舎事務課(内) 庶務係
 立命館大学宇治学舎事務課(内) 庶務係 074-43-3300 (内線)
 庶務係 074-43-3300 (内線) 074-43-3300 (内線)
 074-43-3300 (内線) 074-43-3300 (内線)

宇治地域における取り組みで配布した公共交通マップ（表面）

JR宇治駅 から 市役所へは

バスで 約10分 (160円)

タクシーで 約10分 (650円程度)

自転車で 約10分

徒歩で 約15分 で行けます

京阪宇治駅 から 市役所へは

バスで 約15分 (160円)

タクシーで 約10分 (650円程度)

自転車で 約15分

徒歩で 約20分 で行けます

近鉄大久保駅 から 市役所へは

バスで 約25分 (160円)

タクシーで 約15分 (890円程度)

自転車で 約25分 で行けます

バスで行くには...

乗車料: 乗車料100円 乗車料160円

路線	発車時刻	到着時刻
近鉄大久保駅	07:00 07:15 07:30 07:45 08:00 08:15 08:30 08:45 09:00 09:15 09:30 09:45 10:00 10:15 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15 23:30 23:45 24:00 24:15 24:30 24:45	07:10 07:25 07:40 07:55 08:10 08:25 08:40 08:55 09:10 09:25 09:40 09:55 10:10 10:25 10:40 10:55 11:10 11:25 11:40 11:55 12:10 12:25 12:40 12:55 13:10 13:25 13:40 13:55 14:10 14:25 14:40 14:55 15:10 15:25 15:40 15:55 16:10 16:25 16:40 16:55 17:10 17:25 17:40 17:55 18:10 18:25 18:40 18:55 19:10 19:25 19:40 19:55 20:10 20:25 20:40 20:55 21:10 21:25 21:40 21:55 22:10 22:25 22:40 22:55 23:10 23:25 23:40 23:55 24:10 24:25 24:40 24:55

路線	発車時刻	到着時刻
京阪宇治駅	07:00 07:15 07:30 07:45 08:00 08:15 08:30 08:45 09:00 09:15 09:30 09:45 10:00 10:15 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15 23:30 23:45 24:00 24:15 24:30 24:45	07:10 07:25 07:40 07:55 08:10 08:25 08:40 08:55 09:10 09:25 09:40 09:55 10:10 10:25 10:40 10:55 11:10 11:25 11:40 11:55 12:10 12:25 12:40 12:55 13:10 13:25 13:40 13:55 14:10 14:25 14:40 14:55 15:10 15:25 15:40 15:55 16:10 16:25 16:40 16:55 17:10 17:25 17:40 17:55 18:10 18:25 18:40 18:55 19:10 19:25 19:40 19:55 20:10 20:25 20:40 20:55 21:10 21:25 21:40 21:55 22:10 22:25 22:40 22:55 23:10 23:25 23:40 23:55 24:10 24:25 24:40 24:55

路線	発車時刻	到着時刻
近鉄大久保駅	07:00 07:15 07:30 07:45 08:00 08:15 08:30 08:45 09:00 09:15 09:30 09:45 10:00 10:15 10:30 10:45 11:00 11:15 11:30 11:45 12:00 12:15 12:30 12:45 13:00 13:15 13:30 13:45 14:00 14:15 14:30 14:45 15:00 15:15 15:30 15:45 16:00 16:15 16:30 16:45 17:00 17:15 17:30 17:45 18:00 18:15 18:30 18:45 19:00 19:15 19:30 19:45 20:00 20:15 20:30 20:45 21:00 21:15 21:30 21:45 22:00 22:15 22:30 22:45 23:00 23:15 23:30 23:45 24:00 24:15 24:30 24:45	07:10 07:25 07:40 07:55 08:10 08:25 08:40 08:55 09:10 09:25 09:40 09:55 10:10 10:25 10:40 10:55 11:10 11:25 11:40 11:55 12:10 12:25 12:40 12:55 13:10 13:25 13:40 13:55 14:10 14:25 14:40 14:55 15:10 15:25 15:40 15:55 16:10 16:25 16:40 16:55 17:10 17:25 17:40 17:55 18:10 18:25 18:40 18:55 19:10 19:25 19:40 19:55 20:10 20:25 20:40 20:55 21:10 21:25 21:40 21:55 22:10 22:25 22:40 22:55 23:10 23:25 23:40 23:55 24:10 24:25 24:40 24:55

早目 すべての時刻表は平日用です

お問い合わせ先: 宇治地域振興委員会企画課 企画係 074-43-4366

総務課 074-43-0957

企画課 074-43-3141 (FAX: 074-43-3110)

立命館大学宇治学舎事務課(内) 庶務係 074-43-3300 (内線)

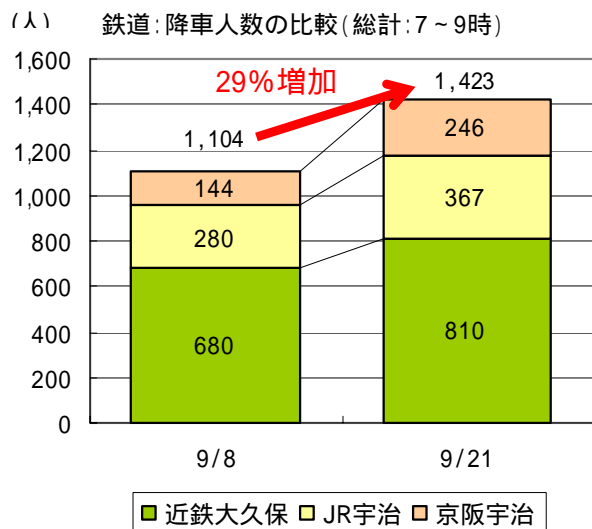
庶務係 074-43-3300 (内線) 074-43-3300 (内線)

074-43-3300 (内線) 074-43-3300 (内線)

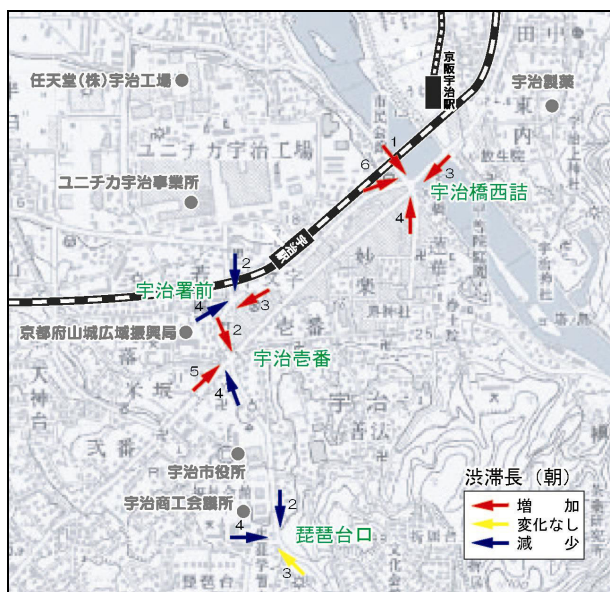
宇治地域における取り組みで配布した公共交通マップ（裏面）

【結果】

- ・全体の 68.8%にあたる 3002 人からアンケートを回収しました。
- ・従業員の「クルマは環境に良くない」「クルマは健康に良くない」「クルマ通勤を控えようと思う」という意識に変化が見られました。
- ・通勤時間帯の近隣鉄道駅の利用者が 29%増加し、バス乗客が 23%増加しました。
- ・中心部へ向かう（北行方向）乗用車の交通量が 25%減少するとともに、通勤時間帯の渋滞長が短くなりました。



鉄道利用者数の変化



渋滞長の変化（青色矢印の交差点で減少）

【出典】

- ・京都府ホームページ（http://www.pref.kyoto.jp/tdm/est_model3-1.html）
- ・宇治地域における職場 T F P とその効果～宇治地域通勤交通社会実験～
（第 1 回日本モビリティ・マネジメント会議）（http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file1/OK-28.pdf）

山陽電鉄周辺の複数事業所における従業員への情報提供（兵庫県）

【背景】

神戸市と姫路市を結ぶ都市近郊鉄道「山陽電鉄」の利用者は年々減少（年率 3.2%）しており、特に通勤定期利用者が 2 割以上減少している状況にありました。

一方、山陽電鉄沿線には、海岸部の埋立地に事業所が多数立地しており、それらの事業所では環境に対する取り組みを重視する傾向にありました。このような背景から、山陽電鉄沿線の職場における従業員への情報提供の可能性を検証するとともに、通勤行動を対象とした山陽電鉄の利用促進を目的として、従業員に対する情報提供を行いました。

【内容】

山陽電鉄沿線の 3 事業所（明石市役所・川崎重工播磨工場・キッコーマン高砂工場）の従業員に対し、以下の設問を含む調査票を配布することで、従業員に「クルマ以外での通勤（＝山陽電鉄での通勤）を考えるきっかけ」をつくりました。また、クルマ以外での通勤を考えるための参考資料として、公共交通に関する情報を記載した地図を配布しました。

- ・事業所から事業所の最寄り駅まで、クルマ以外で行くとしたらどう行きますか？
- ・自宅から事業所の最寄り駅まで、クルマ以外で行くとしたらどう行きますか？

【結果】

- ・ 400 人の従業員に配布した結果、9 割弱（347/400 人）がアンケートに回答しました。
- ・ アンケートに回答した従業員のクルマ通勤の頻度が 1 週間当たり平均 0.4 回減少する一方、自転車・バイク等の通勤頻度が増加しました。
- ・ アンケートに回答したことで、8%の従業員がクルマでの通勤を完全に取りやめました。

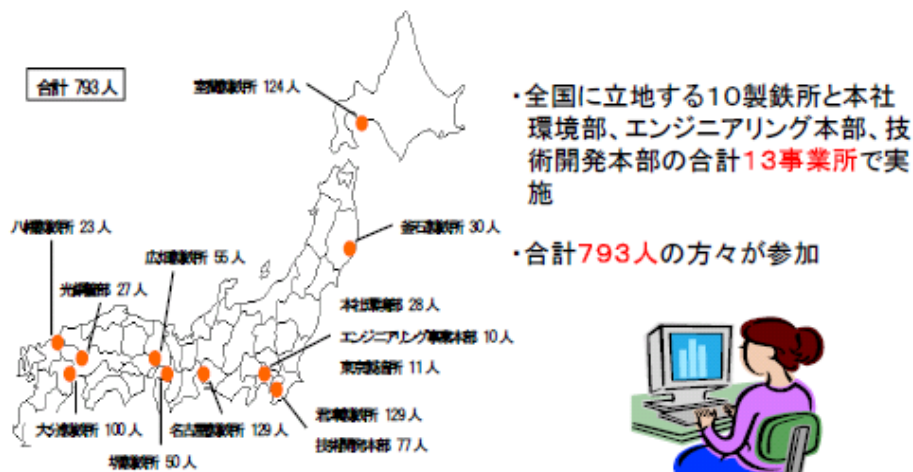
【出典】

職場における通勤行動を対象とした MM の効果分析 - 山陽電鉄沿線企業への働きかけ - （第 32 回土木計画学研究・講演集）

全国 13 事業所における従業員への情報提供（北海道・宮城県等 13 箇所）

【背景】

新日本製鐵では、環境に関する取り組みの一環として、国土交通省国土交通政策研究所の研究に協力する形で、全国 13 事業所の従業員を対象に、クルマでの通勤について考えてもらう取り組みを実施しました。



（第1回日本モビリティ・マネジメント会議資料より）

【内容】

全国 13 事業所・793 人を対象に、自分の通勤について振り返る「かしこいクルマの使い方プログラム」を web を用いて実施しました。具体的には、以下の手順で実施されました。

手順 1：現況交通ダイアリー調査（数日間の交通を web に入力）

手順 2：現況交通診断と行動プラン作成

（web に出力される自分の交通行動の診断結果を見て、交通行動を振り返る）

手順 3：第 2 回交通ダイアリー調査（もう一度、数日間の交通を web に入力）

手順 4：プログラム評価と交通行動計画策定

（取り組みを振り返り、今後の交通行動の計画を立てる）

【結果】

793 人の従業員が取り組みに参加し、430 人が最後のステップまで参加しました。

参加者のクルマ利用は約 9%、通勤交通から排出される二酸化炭素が 12.4%削減されました。

【出典】

従業員を対象としたトラベル・フィードバック・プログラムの全国への適用可能性の検討

（第 1 回日本モビリティ・マネジメント会議）(http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file1/O-24.pdf)

WEB を活用したトラベル・フィードバック・プログラムの取り組み

（第 1 回日本モビリティ・マネジメント会議）(http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file1/PK-25.pdf)

尼崎臨海部における従業員への情報提供（兵庫県尼崎市）

【背景】

兵庫県、尼崎市では大規模工場が集積する尼崎市の国道43号以南の約1,000haにおいて、「森と水と人が共生する環境創造のまち」をめざす「尼崎21世紀の森」構想を進めており、その一環として、環境改善や地域活性化に貢献する「バス充実策」を検討していました。一方、尼崎臨海部に立地する事業所は駅から遠く、また交替勤務のある事業所も多く、クルマ通勤が多い状況にありました。

そのような状況の中、平成17年11月、大規模事業所の新規立地に伴い、新規バス路線が開設されました。

- ・平成17年11月、大規模事業所(C社)の新規開業に伴い、**新規バス路線が開設**
- ・このバスサービスの充実を契機に、既存事業所(A社、B社)の従業員を対象に、マイカー通勤から路線バス等による通勤への自発的な転換を働きかける**（モビリティ・マネジメントの実績）**

【内容】

大規模事業所の立地によるバス増便をきっかけに、バスのサービスレベルが上がる既存の2事業所・768人の従業員に対して、公共交通の利用をよびかける取り組みを実施しました。

具体的には、

- ・バス通勤を呼びかける冊子
 - ・バス時刻表
 - ・バスを使って自宅から通勤する方法が個人別に書かれたカード
- を配布すると共に、アンケート調査を実施しました。



【結果】

- ・アンケートの結果、3.6%の従業員の「通勤手段の変更及び変更の意思」が確認されると共に、バス利用者が11%増加する可能性が示唆されました。
- ・従業員の「クルマばかり使うのは環境によくない」「クルマ以外の交通手段で通勤すべきと思う」「クルマ以外の交通手段で通勤しようと思う」という意識が向上しました。

(第1回日本モビリティ・マネジメント会議資料より)

阪急茨木市駅	電車・バス時刻表(平日)								ニ崎21世紀の森	
	出勤				帰宅					
阪急茨木市駅(電車)赤:快急	6:37	6:59	7:00	7:06	18:51	19:06	19:06	19:43	19:43	
阪急梅田駅(電車)	7:02	7:19	7:26	7:34	18:31	18:46	18:46	19:19	19:19	
阪急梅田駅～阪神梅田駅(徒歩)8分	↓	↓	↓	↓	↑	↑	↑	↑	↑	
阪神梅田駅(電車)赤:特急、快急	7:10	7:29	7:36	7:43	18:23	18:34	18:34	19:10	19:10	
阪神尼崎駅(電車)橙:急行	7:17	7:40	7:45	7:54	18:12	18:24	18:24	19:00	19:00	
阪神尼崎駅(電車)緑:準急	7:19	7:41	7:47	7:55	18:11	18:23	18:23	18:59	18:59	
阪神出屋敷駅(電車)	7:21	7:43	7:49	7:57	18:08	18:20	18:20	18:56	18:56	
阪神出屋敷(バス)	7:31	7:49	7:57	8:06	17:59	18:06	18:12	18:43	18:48	
中浜(バス)	7:38	7:56	8:04	8:13	17:48	17:55	18:01	18:34	18:39	

※青字のバスの降車位置は降場② ※バス停乗降場所、乗車するバスの系統(番号)は裏面参照
 ※青字・紫字のバスは、日新製鋼前バス停にも停車(中浜～日新製鋼前:1分)

実際に配布したカードの例(第33回土木計画学研究・講演集より)

【出典】

尼崎臨海部における通勤者を対象としたモビリティ・マネジメントの取り組み事例

(第1回日本モビリティ・マネジメント会議) http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file1/PK-23.pdf

尼崎臨海部における通勤者を対象としたモビリティ・マネジメントの取り組み事例(第33回土木計画学研究・講演集)

従業員への呼びかけ

久世工業団地の事業所におけるクルマ通勤者への呼びかけ（京都市南区）

【背景】

京都市南区の久世工業団地周辺では、2006年度より、各事業所が単独で運行している「送迎バス」を複数事業所で共同運行する取り組みが進められていました。この取り組みに参加しているある事業所では、エコ通勤の取り組みの一環として、送迎バス共同運行への参加とともに、クルマ通勤者に対して送迎バスの利用を呼びかける「通勤面談」を行いました。

【内容】

まず、総務部からクルマ通勤者（60名）を対象に、「通勤手段についての個人面談のお知らせ」と題する呼びかけ文と、通勤手段等を記入する「通勤面談票」を配布しました。「通勤面談」は、「通勤面談票」で個人面談への参加を希望した13名を対象に、以下の通り実施されました。

- ・一人15分程度、地域の交通事情に詳しいコンサルタントとの1対1の面談を実施。
- ・「通勤面談票」の情報をもとに、対象者一人ひとりの事情に応じた通勤バスの使い方を提案する「通勤カルテ」を作成。
- ・「通勤カルテ」の他、クルマ利用がもたらす環境面・健康面・事故リスク等の情報を記した「動機付け冊子」や自宅から職場までの地図、駐輪場情報などを対象者に提供しつつ、無理のない範囲で、クルマ以外での通勤を勧めました。

【結果】

- ・提供された情報の量や面談時間、「通勤カルテ」については、おおむね肯定的な評価が得られました。
- ・9名中2名が、通勤手段を「やや変えてみよう」と思っていました。

【出典】

- ・企業を対象としたモビリティ・マネジメントの取り組み～「職場交通プラン」からはじめる組織的プログラムの一事例～(第2回日本モビリティ・マネジメント会議) http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiiab/jcomm/pdf_file2/PA-02

通勤制度・通勤補助の見直し

フジキン（大阪府東大阪市）

【背景】

「フジキン」では、公共交通機関を利用することで、クルマ通勤による事故の防止や、会社への定刻の到着を促すことを目指して1993年より通勤補助の見直しを「企業独自の取り組み」として実施しました。近年では、環境配慮の側面も重要な目的の一つとして実施しています。

【内容】

クルマ通勤の自粛期間に応じた報奨金を支給。

（クルマ通勤を1年自粛した場合月額3,000円、3ヶ月で月1,500円の報奨金を支給。）

【結果】

- ・対象者670人中33人が制度を適用
- ・従業員の通勤途上での交通事故が減少

【出典】

- ・モビリティ・マネジメントの手引き（土木学会刊）
- ・「企業主体の自動車環境対策のすすめ」（平成16年3月15日開催「自動車環境対策セミナー～自動車環境対策のすすめ～」における大阪大学・松村暢彦助教授講演資料）
（<http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/sidou/event/seminar/>）

ヤマハ発動機（静岡県磐田市）

【背景】

ヤマハ発動機では、事業活動を通じた環境負荷低減にとどまらず、グループ従業員全員が日常生活の中で「エコマインド」を持ちながら環境に対して積極的な取り組みを実践できるよう、サポート体制を整備・運用しています。その一環として、2004年度より「エコ通勤」制度を実施しています。



【内容】

以下の制度を2004年12月より開始。

「エコ通勤」パンフレット

- ・徒歩通勤手当（1000円）の新設
徒歩の通勤手当については、税法上課税対象の手当となっている。
- ・自転車通勤手当の増額
- ・通勤バスの増便
- ・電動二輪車のレンタル
- ・二輪車通勤者のための「リターンライダースクール（乗り方教室）」の実施
- ・月に1回、電子メールによる「エコ通勤実態調査」

【結果】

- ・「エコ通勤実態調査」の結果、調査回答者7,351人のうち68%が「エコ通勤に参加」と回答。
- ・「リターンライダースクール」の参加者からは、「この春からはぜひモーターサイクルでエコ通勤にトライしたい」との声が多く聞かれ、エコマインドの醸成に貢献することができました。

【出典】

- ・ヤマハ発動機グループCSRレポート（<http://www.yamaha-motor.co.jp/profile/pdf/csr-report2006.pdf>）

自転車通勤の奨励

ウォルフォード社（オーストリア）

【背景】

繊維メーカーWolford社のブレゲンツ工場は、約1,300人の従業員が勤務しており、事業所が、環境面での自主的な取り組みとして、自転車通勤の奨励を実施。

【内容】

- ・駐輪場・自転車整備施設の提供
- ・自転車通勤者用のシャワー施設の設置
- ・事業所による「自転車プール」の設置

【結果】

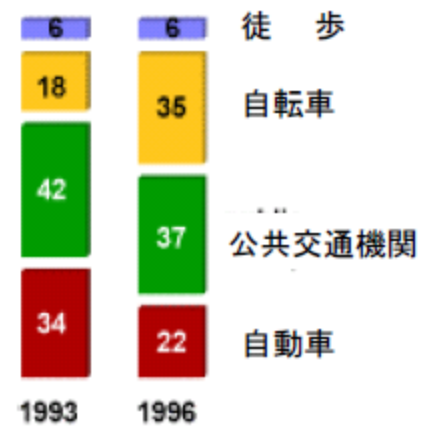
1993年から96年間の業務移動において、自転車利用者が約2倍（18%→35%）に増加する一方、クルマ利用者は12ポイント減（34%→22%）。

【出典】

公共交通利用推進等マネジメント協議会参考資料「ヨーロッパにおける公共交通機関の利用に関する企業等と交通事業者との連携事例」

（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/first/refertwo.pdf>）

業務移動に係る交通手段の変化



（公共交通利用推進等マネジメント協議会資料より）

通勤バスの導入 と 関係機関への働きかけ

トヨタ自動車（愛知県豊田市）

【背景】

トヨタ自動車本社地区（愛知県豊田市）では、近年就業人員の増加により、約 28,000 人の従業員が勤務しているが、朝夕の通勤時間帯の周辺道路渋滞が深刻化しており、通勤時間帯に、事業所周辺の交差点において最大 2.5km の深刻な渋滞が発生しており、特に、トヨタ本社へ向かう主要ルートである東名豊田 IC～トヨタ町間の約 4km を走行するのに約 1 時間かかる日もあるという状況でした。そこで、豊田市やトヨタをはじめとする市内事業所で構成する「豊田市 TDM 研究会」は、交通需要の分散による渋滞の緩和を目指した検討を行いました。

【内容】

GPS 受信機やビデオを用いた交通データの収集・解析から得られたシミュレーション結果をもとに、「道路インフラの整備」と「交通行動の変革」の両方が必要である、との認識のもと、2004年10月18日～22日の5日間、「社会実験」として以下の取り組みを大規模に実施しました。

- ・通勤バス（通常時は往路 6 経路・復路 5 経路 / 3～15 分間隔 / 各経路 10～20 便）を実験的に増便し、通勤手段の転換を呼びかける
- ・時差出勤やパークアンドライドの奨励
- ・道路拡幅や交差点改良の提案

【結果】

「社会実験」の実施により、従業員の交通行動について 14% の CO₂ 削減を達成すると共に、豊田 IC～トヨタ町では所要時間が約 30 分（通常時は 40 分）となり、約 30% の所要時間改善効果が見られた。

また、交差点改良などの「道路インフラの整備」により、さらに 3% の CO₂ 削減を達成しました。

【出典】

トヨタ自動車 Sustainability Report 2006

(http://www.toyota.co.jp/jp/environmental_rep/06/download/)

トヨタ自動車 環境・社会報告書 2005

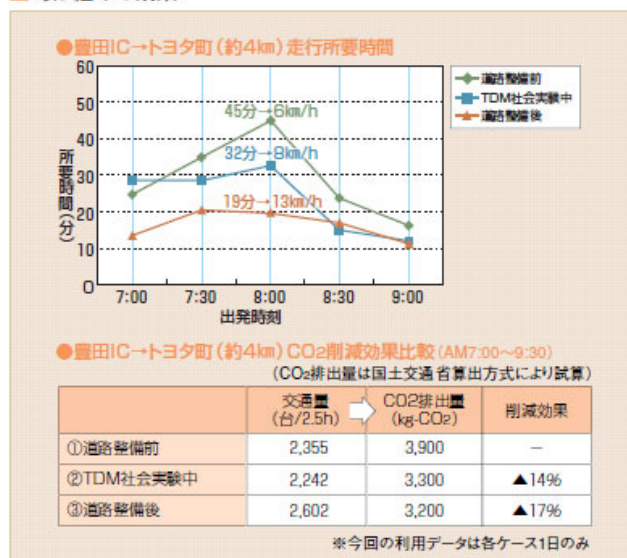
(http://www.toyota.co.jp/jp/environmental_rep/05/download/index.html)

モビリティ・マネジメントに関する国際セミナー配付資料

■ 道路整備の事例（国道248号線下市場町5丁目周辺）



■ 取り組みの成果



（トヨタ自動車 環境・社会報告書 2005 より）

ノキア（ドイツ）

【背景】

大手通信機器メーカーNOKIAのボーフム工場には約2,600人の従業員が勤務しているが、域内に鉄道駅等の公共交通機関がない状況でした。

【内容】

ノキアは、ドイツ鉄道や行政への働きかけを行いました。

【結果】

働きかけにより、「鉄道車両の近代化」「NOKIA工場までの路線の延伸」「鉄道的高速化」「通勤時の増発」等が実現されました。また、鉄道利用客数は4倍以上に増加しました。

【出典】

公共交通利用推進等マネジメント協議会参考資料「ヨーロッパにおける公共交通機関の利用に関する企業等と交通事業者との連携事例」

(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/first/refertwo.pdf>)

筑波大学（茨城県つくば市）

【背景】

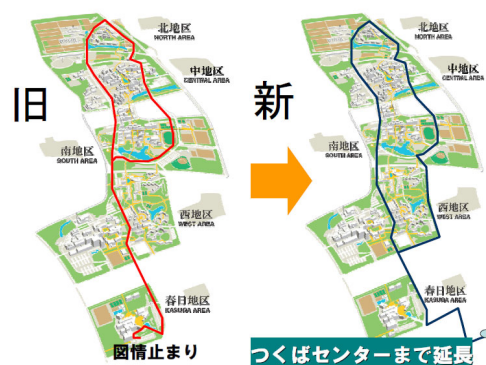
広大なキャンパスを有する筑波大学では、昭和52年11月から学内連絡バスを運行していましたが、運転手の高齢化や車両の老朽化、法人化に伴う予算縮小等の影響により、現行通りの学内バス運行が困難となっていました。

【内容】

学内に平成16年5月に「新学内交通システム検討プロジェクトチーム」を設置し、学生や教職員への意向調査や説明会等を実施しました。その上で、関東鉄道バスとの交渉を行い、平成17年8月、現行の学内バスに代わり、既存のバス路線を改変する形で新しい学内交通システムを構築しました。

また、新しい学内交通システムの導入後には、利用促進のための情報提供が行われました。利用促進は、「動機付け・パスカード利用例・購入方法・購入申込書・携帯可能なバス時刻表を1枚にまとめたチラシ」と「つくば市内のバスマップ」を、アンケート票とともに配布するという形式で行われました。

新旧学内バスの比較		
	旧 学内連絡バス (~2005年7月)	新 学内交通システム (2005年8月~)
本数(平日)	2本/時	13本/時(最大)
本数(休日)	—	10本/時(最大)
運行時間	8時~18時	6時~23時
運賃	無料	普通料金(160~260円)
大学負担額	7000万円/年(推定)	2600万円/年(2006)
区間乗り放題利用証 (学生4,200円 教職員8,400円/年)		



【結果】

バス路線の再編により、サービスレベルが大幅に向上（2本 最大 13本/時）し、約 3000 名がバス定期を使用するようになりました。また、情報提供を行うことにより、バス定期の購入者が 6000 名を越えました。

【出典】

公共交通のシステム改変に併せた大規模モビリティ・マネジメント～筑波大学新学内交通システムの利用促進～ 第 2 回日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）（http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file2/O-14.pdf）

「エコ通勤プラン」の作成

ロンドン・ランベス区役所（イギリス） マンチェスター空港（イギリス）

【背景】

英国では、交通問題の解決のために、中央・地方府の事業所に「通勤交通プラン（トラベルプラン）」の策定を義務づけているほか、民間事業所に対しては「コンサルタントの無料派遣」等、トラベルプランの策定を支援しています。

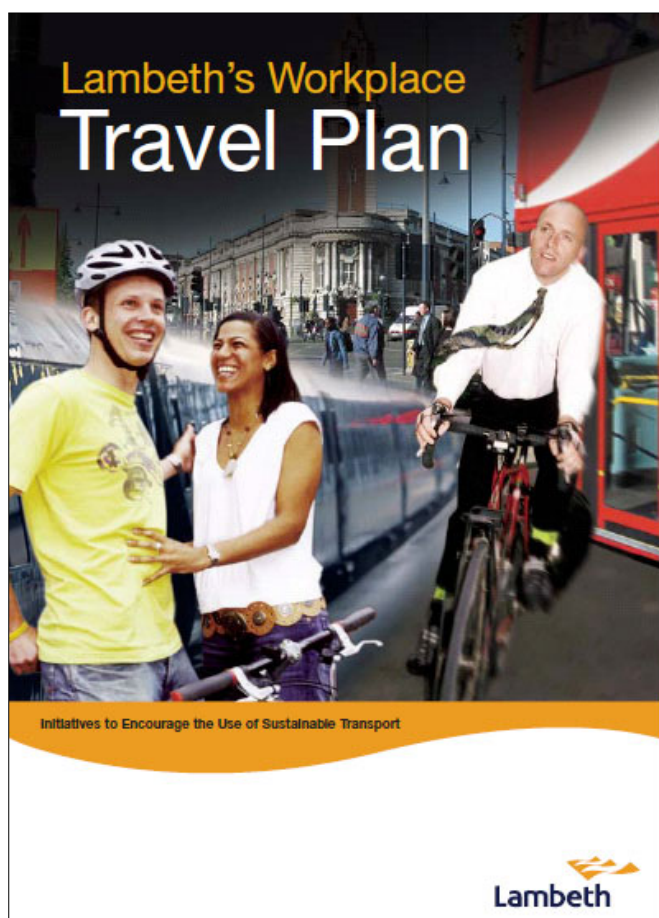
【内容】

ロンドン・ランベス区役所やマンチェスター空港では、「通勤交通プラン」を策定し、右のような冊子にまとめた上で、インターネットにて広く公開しています。

（詳細は付録2をごらんください）

【結果】

冊子によれば、ランベス区役所では、単独でクルマ通勤する人が17.5%減り、自転車通勤する人が75%増えたとのこと
です。



ランベス区役所



マンチェスター空港

相乗り制度の導入

ネスレ（フランス）

【背景】

大手食品メーカーNestle Noisiel 工場は、約 1,600 人の従業員が勤務しており、公共交通のアクセスのない場所に立地。総合的な環境政策の一環として、相乗り（カープール）の促進を進めました。

【内容】

- ・キャンペーンの実施
- ・社内イントラネットにおける相乗り者のマッチングサービス
- ・相乗り者への報奨金制度
- ・相乗り者への無料整備制度や駐車場割引 等を実施。

【結果】

実施後 1 年で、900 人のクルマ通勤者のうち 125 人が相乗りを実施しました。

【出典】

公共交通利用推進等マネジメント協議会参考資料「ヨーロッパにおける公共交通機関の利用に関する企業等と交通事業者との連携事例」（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/first/refertwo.pdf>）

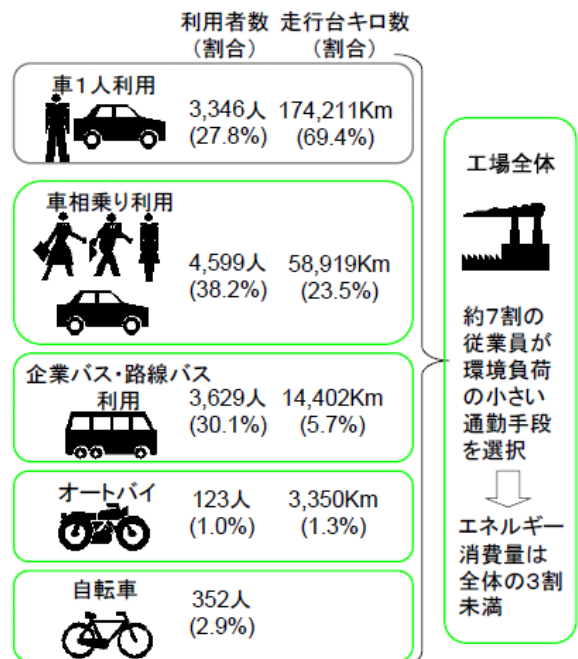
フォード（ベルギー）

【背景】

大手自動車メーカーFord のゲンク工場は、約 12,000 人の従業員が勤務しているが、従業員のクルマ通勤による渋滞、特にシフト交替の際の渋滞が深刻であり、自転車利用者との事故も発生していました。

【内容】

通勤問題への対応策として、企業バスの改善（直行便の増発、近隣企業の従業員へのバス利用の開放等）に加えて、相乗り（カープール）の奨励（新入社員は通勤コーディネーターを通じて相乗りの相手を見つけやすいように工夫）や超過勤務者へのバス運行又はカープール利用の保証等を実施しました。



（公共交通利用推進等マネジメント協議会資料より）

【結果】

工場全体で 7 割以上の従業員がクルマ以外の「環境負荷の小さい通勤手段」を選択するようになりました。

【出典】

公共交通利用推進等マネジメント協議会参考資料「ヨーロッパにおける公共交通機関の利用に関する企業等と交通事業者との連携事例」（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/first/refertwo.pdf>）

在宅勤務の推進

日本 IBM（東京都港区 他全事業所）

【背景】【内容】

日本 IBM では、多様性ある従業員の継続的な雇用を目的に、在宅勤務（e-ワーク）制度を設けています。

当初は育児・介護と仕事の両立が目的でしたが、2000年には育児・介護という理由を問わず、e-ワーク制度の試行を開始し、2001年12月からは全社的な制度となりました。時間単位での在宅勤務が可能になり、子どもの夏休み中に午後だけ休暇を取得する社員や、パートナーの介護をしながら終日自宅勤務をする社員など、その利用方法はさまざまです。

【結果】

部門によっては3割程度の社員が週1~2回程度利用しています（日本経済新聞・2007年3月28日付1面）

【出典】

日本 IBM：IBM 環境・ウェルビーイングプロGRESS・レポート 2002

<http://www-06.ibm.com/jp/company/environment/pdf/2002/2002all.pdf>

松下電器産業（大阪府門真市 他）

【背景】

人事制度改革や労働環境の整備の一環で実施。

【内容】

2007年4月1日より、松下電器本体と全額出資子会社23社の従業員約76000人のうち、工場の現場作業員や保安担当者、秘書などを除くほぼ全てのホワイトカラーの従業員を対象に、在宅勤務制度を導入。

【結果】

（2007年度より実施）

【出典】

日本経済新聞 2007年3月28日付 1面「松下、3万人に在宅勤務」

付録 2

「エコ通勤プラン」の例

14 頁に示した「エコ通勤プラン」を作成する際の参考資料として、
「エコ通勤プラン」に記載する内容の例と、
実際に海外で作成された「エコ通勤プラン」の例を示します。

また、体裁の整ったエコ通勤プランを直ちに作成するのは難しい、という場合には、
まずは A4 で 1 枚～数枚程度の、簡単なエコ通勤プランを作成してみる、という方法もあります。
ここでは、そのような「簡単なエコ通勤プラン」の例をあわせて示します。

エコ通勤の取り組みを「エコ通勤プラン」として文書の形にまとめることで、取り組みをより効果的・効率的に実施することができるとともに、取り組みを広く内外に公表することができます。

エコ通勤プランは個々の事業所によって特有のものであり、決められた書式があるわけではありませんが、3.「エコ通勤」の手順に述べた取り組みの手順に沿って、以下の章立てでまとめるとよいでしょう。

1. エコ通勤プラン作成の背景と目的

「職場周辺の交通状況」「職場が抱える交通の問題」「環境問題に対する事業所の姿勢」や、「エコ通勤プランの目的（どの交通を対象に、どのようにするか）」を記載します。

2. エコ通勤プラン実施の体制

「エコ通勤プランの担当者・担当部署」や、「経営陣のサポート体制」を記載します。

3. 職場をとりまく交通の実態

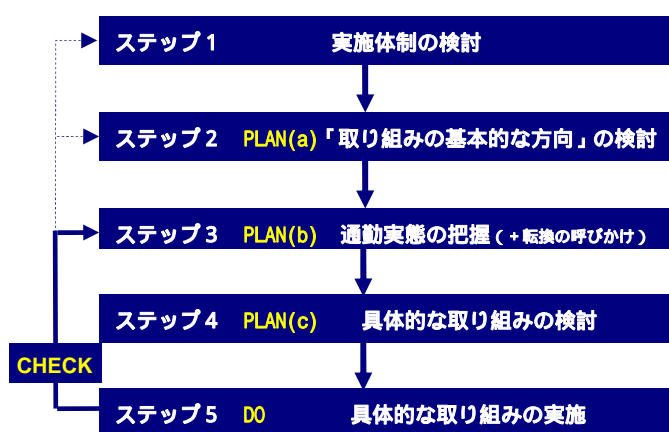
「従業員数」や「従業員の通勤手段、入社・退社時刻」「バスや電車の状況」等を記載します。

4. 具体的取り組み

具体的にどのような取り組みを実施するか記載します。

5. 取り組みの評価（と結果）

具体的取り組みを実施した後、改めて「状況の把握」をする方法を記載します。
既に実施している場合は、その結果を記載します。



エコ通勤の取り組みの手順

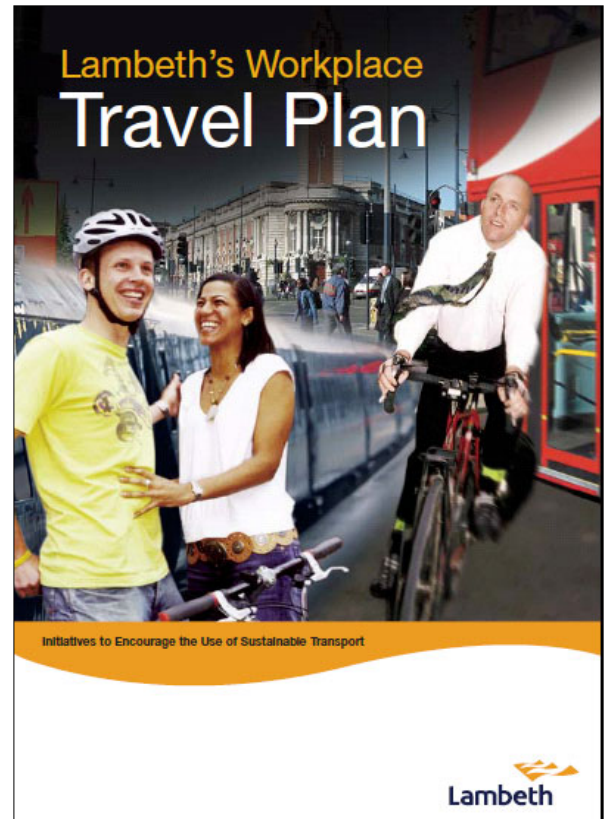


「エコ通勤プラン」の構成

以下に、海外・国内における「エコ通勤プラン」の事例を示します。

ロンドン・ランベス区役所 (Lambeth Council's services) における workplace travel plan (職場交通プラン)

1. はじめに
 - 1.1 ランベス職場交通プランとは何か?
 - 1.2 なぜ職場交通プランが必要か
 - 1.3 職場交通プランの構成
2. 国家・地方・地域の政策 (政策とのリンクについて詳述)
 - 2.1 国家の政策
 - 2.2 地方の政策
 - 2.3 地域の政策
3. 区役所の現状
 - 3.1 職員数
 - 3.2 庁舎
 - 3.3 区所有の建物
 - 3.4 交通のリンク
4. 職員の交通パターン
 - 4.1 2004 年度職員交通調査
 - 4.2 2002 年度調査との比較
5. ランベス職場交通プランの具体的取り組み
 - 5.1 徒歩・自転車の奨励
 - 5.2 持続可能な交通手段への転換働きかけ
 - 5.3 不必要なクルマ使用の抑制
 - 5.4 移動の削減
6. アクションプラン
7. 今後の具体的取り組み
8. ターゲット
 - 8.1 手段のシフト
9. 監視と振り返り



マンチェスター空港における「グリーン通勤プラン」 (Manchester Airport Green Commuter Plan)

1. はじめに

2. 背景

- 2.1 マンチェスター空港
- 2.2 継続的な開発 - 施設とサービス
- 2.3 新しい交通政策 - 国家政策的な背景

3. グリーン通勤プランとは何か？

(グリーン通勤プランの一般的な定義)

4. マンチェスター空港交通プラン

(マンチェスター空港におけるグリーン通勤プランの説明)

- 4.1 アプローチ
- 4.2 啓発 (Winning Hearts and Minds)
- 4.3 モニタリング

5. 通勤キットとその構成

(従業員に配布する「カード」や「ニュースレター」等、キットの説明)

6. 今後の展開



The Manchester Airport Green Commuter Plan PAGE 7

5 The Commuter Kit and its Components

The eight components, or "tools" of the Commuter Kit are set out below. They link existing initiatives and introduce some completely new ones.

Travelling by Car	Travelling with Others	Travelling by Bus	Travelling by Rail
Travelling on Two Wheels	Travelling on Foot	Changing the Way We Work	Business Travel

Linking these are three overarching strategies:

- SMART CARD
- PROMOTION & AWARENESS
- INFORMATION

The Smart Card

A key innovation is a "Smart Card" to link all aspects of travel to work. It will cover access to staff car parks and the use of public transport or other modes. It will be available to all employees with the explicit purpose of being a mechanism for assisting people to reduce the impact of the car. It has four purposes:

- to give the physical message that each person is contributing;
- to emphasize the multitude of options each person has;
- to permit reinforcement of 'positive' behaviour (either through financial or other benefits) and the charging of 'negative' behaviour (financial or loss of benefits); and
- to allow monitoring of use.

The card will provide a reward and charging system which best fits into people's work and lifestyle.

The first step will be taken in April 1999 when we will introduce a new style car parking pass to enable flexible parking allowances and credits for ride sharing or other modes that do not involve use of the car parks.

The second step will be to link the 'Card' to the purchase of public transport tickets and to the development of a 'reward system' to credit reduced car use. We recognise that there are numerous technical and logistical matters to resolve in this and have already taken the first step, initiating feasibility work into a Manchester Airport Smart Card. We are continuing with the work and will do so in partnership with GMPT, public transport operators and service partners.

Raising Awareness

Through a broad awareness campaign we will make everyone aware of the implications of their travel decisions. We will emphasize the many options available when we consider how and where to travel, and particularly for business travel, ask the question on the journey being avoided, for example by using video or tele-conferencing. Good practice will be identified and promoted.

- We will make full use of all channels of communication to promote the plan through News Talk (our employee newspaper), the Internet and Intranet and by distribution of information leaflets and posters across the airport site.
- Appointment of Green Commuter Plan Co-ordinators whose role is to promote and encourage 'green' travel.
- We will hold our own annual travel awareness day and participate in national campaigns such as National 'Car Free' Day.

Information

Good and accurate information on services is an essential part of our plan; providing the range of options that are available.

Our aim is to make information on each component of the TGI available through a wide range of media and outlets. We recognise the potential that new technology has to offer. Full information on our public transport services will be available through the Internet and through computerised journey planners capable of producing individual journey plans for our employees.

We have already started the process by providing real time displays on rail services within the terminals, through our own flight information display system. We will extend access to rail journey planning software ('Rail Planner') to encourage all employees to consider the rail option whether travelling to work or on business.

This year we produced our own rail timetable, providing for the first time a complete summary of all rail services to Manchester Airport. We will continue to produce this on a regular basis, supplemented with timetables for bus and coach services.

It is equally important to ensure that road users get information about their journey. Road congestion is a major problem. We will help drivers to plan their journey more effectively by providing real time information on delays and bottlenecks on the trunk road network at key locations around the airport.

酒匂川流域（神奈川県小田原市等2市5町）における「簡単なエコ通勤プラン」

前ページまでに挙げたような詳細な「エコ通勤プラン」を策定するのは難しい、と言う場合には、A4で1枚～数枚程度の「簡単なエコ通勤プラン」を策定する方法があります。

ここでは、酒匂川流域で複数企業が一齐に作成した「簡単なエコ通勤プラン（この取り組みでは「モビリティ・マネジメント行動プラン」と呼ばれていた）」の概要を説明します。

背景

酒匂川流域に立地する事業所と住民代表・行政・学識経験者等で組織される「酒匂川流域の都市づくり 企業懇談会」では、地域の交通環境の改善のためには、各事業所が職場 MM（エコ通勤）に取り組む必要がある、との認識がメンバー事業所間で共有されていました。

そこで企業懇談会の事務局である神奈川県・流域2市5町は、各事業所の「簡単なエコ通勤プラン」策定を支援するためのツールを作成し、懇談会の際に配布しました。

「簡単なエコ通勤プラン」策定支援ツール

各事業所の「簡単なエコ通勤プラン」策定を支援するツール群の概要は、以下の通りです。

- ・企業懇談会の際に、それぞれの事業所の座席に、事業所名を記した封筒を配布しました。
- ・封筒の中には、下図のような【依頼状】【別紙1】【行動プラン例】【職場交通マネジメントの手引き】の4種類が入っていました。

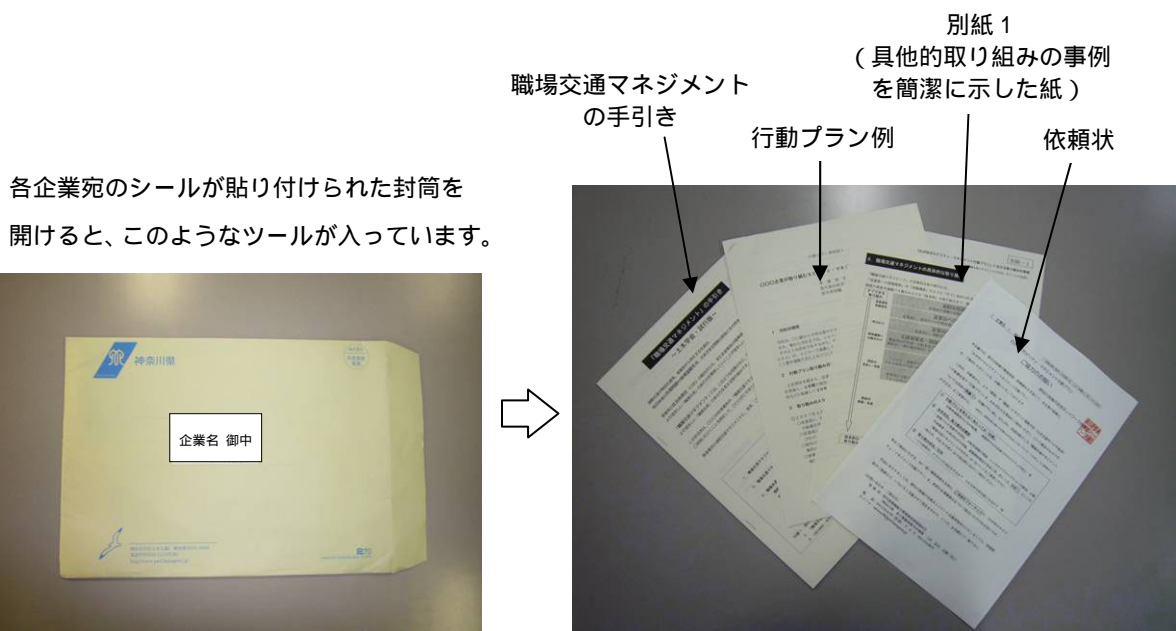


図 「簡単なエコ通勤プラン」策定支援ツール 一式

・【依頼状】は、「酒匂川流域の都市づくりネットワーク会議（「企業懇談会」の上部組織）」から「わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン」策定を依頼する依頼状を、各事業所宛に、具体の企業名を記載して配布しました。 **実物は 41 ページ参照**

依頼状には、下記に示すような「簡単なエコ通勤プラン」の作り方が簡潔に示してありました。

簡単なエコ通勤プラン（わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン）の作り方

「簡単なエコ通勤プラン」は、以下の内容を、自由なフォーマットでまとめたものです。

エコ通勤プランを考えるにあたっての「目標」

- ・ 自動車通勤者の %の転換、 通勤者の公共交通でのモビリティの向上 等

各年次の、取り組みの概要

- ・ 通勤バスの実施や共同化、自転車通勤の奨励、レンタサイクルシステムへの参加、自動車通勤者への呼びかけの実施、通勤補助制度の見直し等。

（詳しくは 8~15 頁をご参照ください）

- ・ 例えば、「今年度の取り組み」と「来年度以降の取り組み」に分けて検討するとよいでしょう。

取り組み担当 / 体制

- ・ どの部署が、こういった対応をするか？ 主たる担当者は誰になるか？ 等

・【別紙 1】は、具体的取り組みの事例を A4 一枚で簡単にまとめたもので、同封されている「職場交通マネジメントの手引き」をじっくり読まなくても、簡単にエコ通勤プランを書けるように配慮されています。 **実物は 42 ページ参照**

・【行動プラン例】には、企業懇談会に参加している各事業所のエコ通勤プランが収録されており、自社のエコ通勤プランを作成する際の参考にすることができます。 **実物は 43 ~ 48 ページ参照**

・【職場交通マネジメントの手引き】は、本冊子（エコ通勤の手引き）とほぼ同一の内容となっており、各事業所がエコ通勤プランを策定する際の資料となっています。

資料 「エコ通勤プラン」策定の依頼状

企業（事業所）名 御中

わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン

ご協力をお願い

酒匂川流域の交流ネットワーク会議

本会議では、酒匂川流域の環境改善、混雑緩和を目指して、各企業の皆様に、

「わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン」

を、ご検討いただくことを、お願いいたしております。

これは、自動車から、より「環境」や「健康」にやさしい通勤手段（公共交通やバスや徒歩）への転換を促す「行動プラン」を、それぞれの企業毎にご検討いただく、という趣旨のものです。

については同封の**別紙1**と「行動プラン例」、ならびに、別途お配りした「職場交通マネジメントの手引き」をご参照の上、（また、前回お答え頂いた企業におかれましては「アンケートの写し」もご参照の上）

行動プランを考えるにあたっての「目標」

- ・ 自動車通勤者の %の転換、 通勤者の公共交通でのモビリティの向上 等

各年次の、取り組みの概要

- ・ 通勤バスの実施や共同化、自転車通勤の奨励、レンタサイクルシステムへの参加、自動車通勤者への呼びかけの実施、通勤補助制度の見直し等。詳しくは、**別紙1**、もしくは「職場交通マネジメントの手引き」8～14ページをご参照ください。
- ・ 例えば、平成19年度と20年度以降に分けてご検討ください。

取り組み担当/体制

- ・ どの部署が、こういった対応をするか？ 主たる担当者は誰になるか？ 等

等をご検討いただき、A4一枚～数枚程度を目処に、**ご自由なフォーマット**で、「わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン」を、次回の企業懇談会までにご提出いただければ幸いです。

作成にあたりましては、酒匂川流域の交流ネットワーク会議事務局といたしましても、情報提供やご相談など、いろいろと支援させていただきますので、どうぞ、お気軽にご一報下さい。

（お問い合わせ・ご提出先）

事務局：

（事務局の連絡先を記載）

電話：

3 . 職場交通マネジメントの具体的な取り組み

「職場交通マネジメント」の具体的な取り組みには、
 「従業員への情報提供」や「実態調査」のように「すぐ」始められる取り組みから、
 制度の改変や通勤バス導入のような「抜本的」な取り組みまで、様々なものがあります。

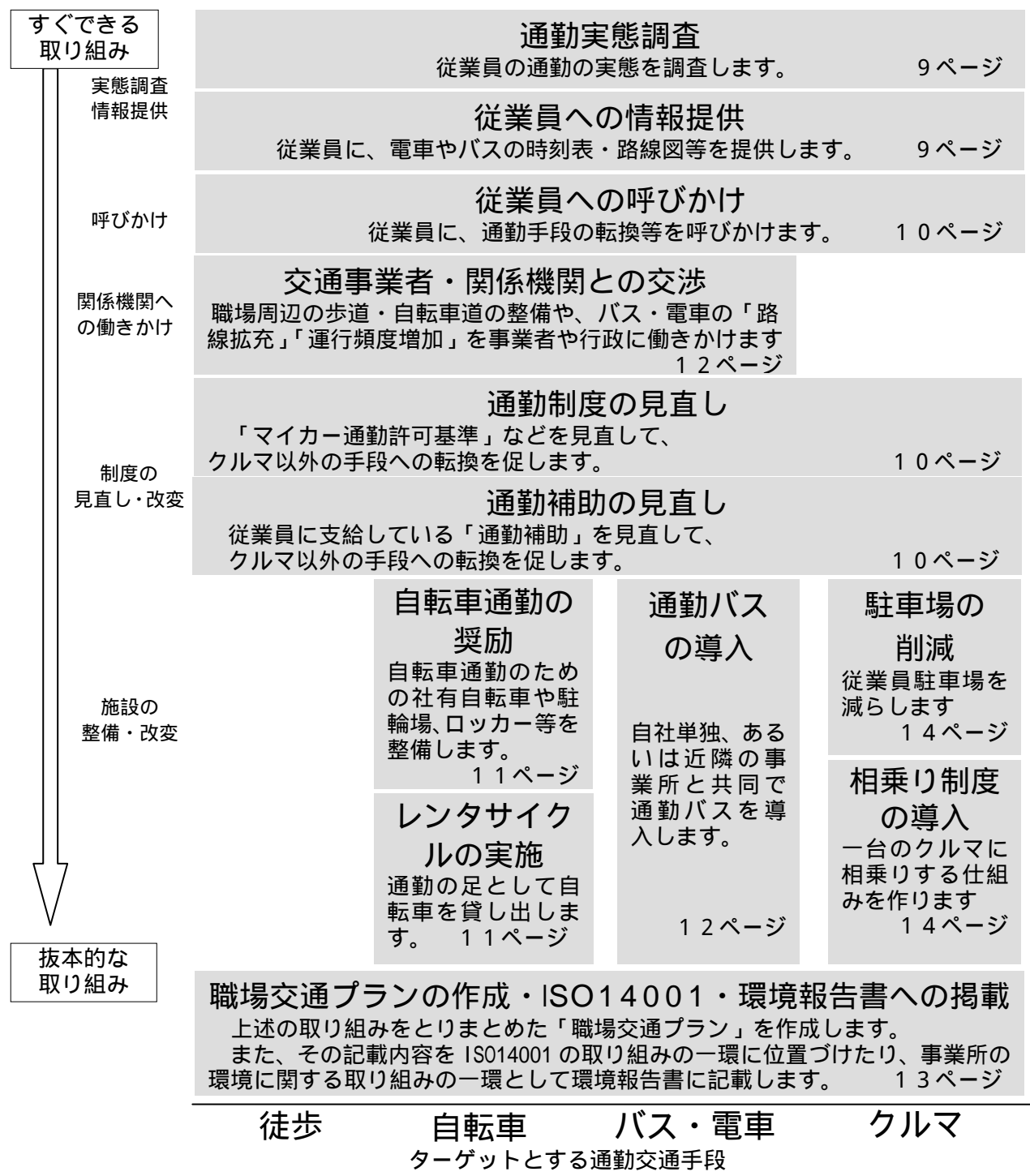


図 「通勤交通」をマネジメントする具体的な取り組み

行動プラン事例案 1

〇〇〇企業が取り組むモビリティ・マネジメント行動プラン

事業所名：〇〇〇企業 〇〇〇事業所
取り組み担当部署：〇〇〇部 〇〇〇課
担当者役職、氏名：〇〇課長 〇〇 〇〇
TEL
FAX
E-mail

1 当社の現状

当社は、〇〇駅から平坦な道ので約1kmの距離に立地している。
また、駅から当社までは、シャトルバスの運行も実施している。
そのような状況でありながら、現在、従業員数1,200人のうちの約半数（約600人）が、マイカーで通勤しており、従業員健康管理センターのデータによれば、ここ数年運動不足による〇〇〇が増加傾向にある。

2 行動プラン取り組み目標

上記現状を踏まえ、従業員の健康管理の面から、当社もモビリティ・マネジメントを実施し、5年間で現在のマイカー通勤者割合50%（約600人）を公共交通の利用などに転換して30%（約360人）まで減らし、従業員の健康増進に努める。

3 取り組みのスケジュール

- ①2007年4月～2008年3月（マイカー通勤者45%を目標とする）
- 従業員に、鉄道やバスの時刻表・路線図等を提供するなどして、クルマ通勤からの転換を呼びかける。
 - 従業員に、〇〇駅で実施中のレンタサイクルや運行中のシャトルバスの利用を呼びかけ、クルマ通勤からの転換を呼びかける。
 - 酒匂川流域全体で進めるモビリティ・マネジメントの取り組みに当社としても積極的に参加し、意識の変容を促進する。
 - 事業所内にモビリティ・マネジメント実行組織をつくり、取り組みの詳細内容の検討や実施にあたっての支援をする。

- ② 2008年4月～2009年3月（マイカー通勤者40%を目標とする）
- 管理責任者が主体となって自動車通勤制度、通勤手当の見直しの検討に着手する。
 - 万歩計を全従業員に配布し、健康の促進と目標達成者の表彰を行う。
- ③ 2009年4月～2010年3月（マイカー通勤者35%を目標とする）
- 駐車場の有料化と駐車場台数の削減の検討に着手する。
 - 駐輪場を整備し健康促進面から自転車通勤を促す。
- ④ 2010年4月～2011年3月
- マイカー通勤から転換された従業員の駐車場を削減する。
 - 事業所間のシャトルバス運行を検討する。
- ⑤ 2011年4月～（マイカー通勤者30%を目標とする）
- 自動車通勤制度、通勤手当を改訂し、マイカー通勤転換を促進する。
 - 周辺の事業所と連携したシャトルバスの共同運行を目指す。
 - 自転車/歩行者専用道路(区画)の充実整備を要請。(県、市への働きかけ)

4 行動プランの推進

以上の行動プランについては、モビリティ・マネジメント実行組織で、毎年、取り組み内容の点検、見直しをしながら進めます。

行動プラン作成日：2007年 3月 9日
修正日： 年 月 日

行動プラン事例案 2

わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン（平成19年4月～）

〇〇〇（株）〇〇工場

〇 わが社の経営理念

「医薬品の研究開発、生産、供給を通じ健康で豊かな社会の創造と発展に貢献する」

当事業所は、この地に昭和43年に研究所を併設した工場として進出してきた以来、上記の経営理念のもと、社会貢献の一つとして、この地域の豊かな緑や水の保全に努めております。

また従業員の健康増進に向けた各種取組みを実施しています。

〇 ついては、わが社では平成19年4月から

- ① 地球温暖化防止への一助となるため、
- ② 社員の健康を守るため、

マイカー通勤を段階的に減らしていきます。

〇 具体的には、平成19年度末までに

マイカー通勤者を **120名** → **5名減** → **115名** とします。

割合としては **47%** → **2%減** → **45%** となります。

〇 この目標と達成するために、

平成19年度は、

- ① 従業員にノーマイカーデーを提案し、自動車通勤の回数低減を呼びかけます。
- ② 従業員に、〇〇駅で実施中のレンタサイクルの利用紹介を呼びかけます。
- ③ 自動車通勤制度、通勤手当の見直しを検討致します。
- ④ 会社送迎バスの利用拡大に向けた提案を行います。
- ⑤ 酒匂川流域全体で進めるモビリティ・マネジメントの取り組みに積極的に参加します。

平成20年度以降は、

- ① 自動車通勤制度、通勤手当の改訂を検討致します。
- ② 事業所で自転車を準備し、通勤時の交通手段として活用します。
- ③ パート採用条件に、公共交通機関利用者を優遇致します。

〇 上記の行動プランを推進していくために、総務課に担当者を設置し、行動プランの進行管理を行います。

わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン

《 宣 誓 》

わが社は、酒匂川流域の都市づくりの取組みとして、以下のモビリティ・マネジメントを実施していきます。

平成19年3月5日(月)

《 社内目標 》

健康の視点から、マイカー通勤者を減らします

《 現在の状況 》

マイカー通勤者が160人（2007年3月現在）います

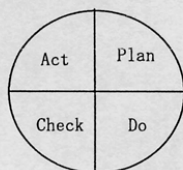
《 達成目標 》

マイカー通勤者を**平成20年を目途に、20人削減**を目指します

《 年次目標 》

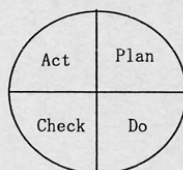
【平成19年度】

○マイカー通勤理由を調査し、その対策を検討します



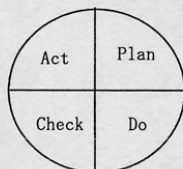
評価	
----	--

○駐輪場を整備し、自転車通勤（レンタルサイクルの活用）を奨励します



評価	
----	--

○酒匂川流域全体で進めるモビリティ・マネジメントの取組みに積極的に参加します

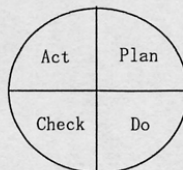


評価	
----	--

- | |
|--------------------------|
| 1. 各項目ごとにデミングサークルでチェック！ |
| 2. 各項目ごとに評価を行う！ |
| A：達成できた B：まあまあ達成できた |
| C：改善点があった D：もっと努力が必要 |

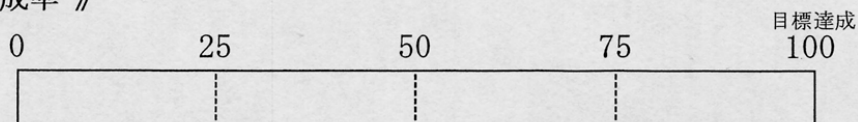
【平成20年度】

○駐輪場の一部をレンタルサイクルの貸し出し、返却施設として提供することを検討します。



評価	
----	--

《 達成率 》



※ A 1 ポスターで社内に貼り出し、
担当者が色を塗っていきます

(株)○○○ ○○○ 工場
 ○○○部 ○○○課

行動プラン事例案4

わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン

《 宣 誓 》

わが社は、酒匂川流域の都市づくりの取組みとして、以下のモビリティ・マネジメントを実施していきます

平成19年3月 日

《 社内目標 》

車通勤4km以下の人(23%)の内、50%の人を自転車、徒歩へ移行します

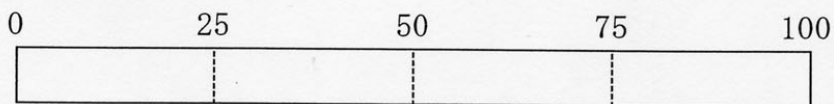
《 具体策 》

ノーカーデーを100%実施(実際に車なしで出勤して、実体験させます)

《 年次目標 》

【平成19年度】

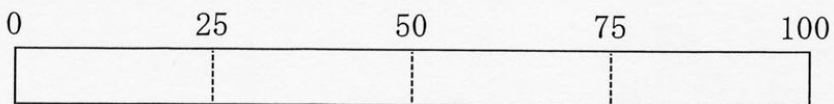
- 月1回のノーカーデーをどのように導入するか検討し、導入します(車通勤でない通勤方法を実体験させます)
具体的には、実施済みカードを発行し、6枚貯まったら図書券進呈等します
- 通勤報酬制度を検討します
- 酒匂川流域全体で進めるモビリティ・マネジメントの取組みに積極的に参加します



平成19年度の達成率

【平成20年度】

- 通勤報酬制度を新設し、車通勤4km以下(23%)の内、51%の人を自転車、徒歩に移行させます



平成20年度の達成率

○○○(株) ○○○工場
○○部 ○○課

わが社のモビリティ・マネジメント行動プラン

わが社は、酒匂川流域の都市づくりの取組みとして、以下のモビリティ・マネジメントを実施及び検討していきます。

平成19年3月 日

■目 標

社内外の多様な社会的要請への対応の一環として、当事業所に勤務するマイカー通勤者を下記の通り減らすべく、種々施策を検討推進します。

【マイカー通勤割合】※従業者数：約400人

平成16年	平成18年	平成20年
90%	⇒ 80%	⇒ 70%

■目 的

1. 環境側面：CO2排出量の削減。
2. 地域貢献：交通渋滞の緩和。
3. 安全管理：交通事故リスクの低減。
4. 健康管理：社員の健康増進、深夜・休日労働の軽減。
5. コスト面：通勤手当等の費用低減。

■わが社の取組み

【平成18年度までの取組み事項】

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○フレックスタイム制度導入。(H1/1～) ○同乗者通勤制度(相乗り)導入。(H5/5～) ○通勤送迎バスの共同運行開始。(H16/4～) | <ul style="list-style-type: none"> ：懸案事項 ：メンタル面への弊害、動力費の増加。 ：利用者僅少。 ：利用時間帯の集中。 |
|---|--|

【平成19年度以降の取組み課題】

- 共同運行各社の就業開始時間の調整による、送迎バス運行の効率化を目指します。
- 送迎バス共同運行の拡大のため、周辺事業所との協議・検討を推進します。
- 肥満対策等健康増進プランへの組み込みを検討します。
- 徒歩・自転車手当の導入可能性を検討します。
- 深夜・休日労働の軽減を検討します。
- 相乗り通勤を奨励します。
- 送迎バスを、地域住民の足としても利用できるよう検討を進めます。
- 酒匂川流域全体で進めるモビリティ・マネジメントの取組みに積極的に参加します

(事業所名) ○○○企業 ○○事業所 _____

(所属部課名) ○○部 ○○課 _____ (氏名) ○○ ○○ _____

(TEL) _____ (FAX) _____

(E-mail) _____

付録 3

ISO14001・KES とは？

ここでは、14 頁に示した「エコ通勤プラン」に関連して、
環境マネジメントシステムの規格である
ISO14001 や KES について簡単に説明します。

1. 環境マネジメントシステムの規格とは？

ISO14001 や KES は、企業などの経営にあたって、環境への負荷を管理・提言するための仕組みである環境マネジメントシステムの規格を定めたものです。各事業所は、この規格が要求する項目に沿った環境マネジメントのしくみをつくり、それが規格に適合しているかどうかの審査を受けます。そして、その審査に合格すると、ISO14001 や KES の「認証事業所」として認められ、環境に配慮した事業活動を行っている事業所としての保証を得ることができます。

2. ISO14001 と KES の違いは？

ISO14001 は、「国際標準化機構 (International Organization for Standardization)」が定める環境マネジメントシステムの規格であり、ISO14001 の認証を取得することで、環境問題に取り組む事業所である、という国際的な評価を得ることができます。その一方で、ISO14001 の認証取得には経済的・時間的に大きなコストがかかるのも事実であり、特に中小企業にとっては、ISO14001 への取り組みは大きな負担となります。

このような背景のもと、

「具体的で取り組みやすく、かつその取り組みによりコスト削減などのメリットにつながる」

ような、中小企業にも取り組みやすい環境マネジメントシステムの規格をつくろう、という経緯で、KES が誕生しました。

KES は、京都市民や事業所、京都市などで組織される KES 環境機構 (旧「京のアジェンダ 21 フォーラム」) が 2001 年に定めた環境マネジメントシステムの規格であり、これまでにおよそ 2,100 事業所 (2008 年 4 月現在) が認証を取得しています。

KES の規格を用いた地域独自の環境マネジメントシステム規格も生まれており、11 の認証機関が、KES やそれに準拠した独自規格の認証を全国各地で行っています。

3. KES の特徴

取得にかかるコストが安く、わかりやすい

審査やコンサルタントのためのコストは ISO14001 の 1/10 以下で、認証取得の準備のための期間も短く済みます。また、規格の内容や表現が平易で取り組みやすくなっています。

段階的に取り組める二つのステップがある

KES には、環境問題に取り組み始めた段階を想定した「ステップ 1」と、将来 ISO14001 の認証取得を目指して取り組む段階で、ISO14001 と同じ要求項目を設けた「ステップ 2」があり、それぞれの事業所に応じた認証取得が可能です。

KES と ISO14001 の比較

	KES (ステップ1)	KES (ステップ2)	ISO14001
制定機関	KES 環境機構 (旧「京のアジェンダ 21 フォーラム」)		ISO (国際機関)
認証事業所数 (2005 年現在)	約 700	約 500	23,400 (日本国内のみ)
取り組みの目的	環境マネジメント活動に 取り組むきっかけづくり	環境マネジメント活動の PDCA サイクルが回るしく みを構築し、ISO14001 取 得に挑戦することも可能	国際的に通用する 環境マネジメント システムの構築
取得のための期間	平均 6 ヶ月	平均 7 ヶ月	平均 1 年 ~ 1 年半
費用	審査費用約 6 万円 + コンサル費用約 3 万円	審査費用約 20 万円 + コンサル費用約 6 万円	平均 200 ~ 500 万円 (審査 + コンサル費用)

「KES」・「KES と同一の規格による環境マネジメントシステム」の認証機関

- ・おおつ環境フォーラム・OES (滋賀県大津市)
- ・青森環境マネジメント・フォーラム・AES (青森県)
- ・いわて環境マネジメント・フォーラム・ies (岩手県)
- ・こうべ環境フォーラム・KEMS (神戸市)
- ・日立グループ・HI-KES (日立グループ)
- ・みえ環境県民運動協議会・M-EMS (三重県)
- ・NPO 法人地域活性化 LA21・TEMS (宝塚)
- ・(株)環境ソフトウェア研究所・ESL (コンサルタント)
- ・エコサポート TGAL (鹿児島)
- ・NPO 法人ヨコハマみらい環境協議会・Y-ES (横浜市)
- ・みちのく環境管理規格認証機構 (仙台市)

出典：KES 環境機構ウェブサイト (<http://www.keskyoto.org/>)

付録 4

CO₂ 排出量の算出方法

ここでは、16 頁に示した「取り組みの実施結果の計測」に関連して、
CO₂ 排出量の算出方法と、算出に用いる通勤実態調査の方法
について簡単に説明します。

CO₂ 排出量の算出方法

各事業所での通勤時の CO₂ 排出量算定にあたっては、下記に示される算定式を用います。
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。

後述する従業員への通勤実態調査の有無に関わらず、以下の式を用います。

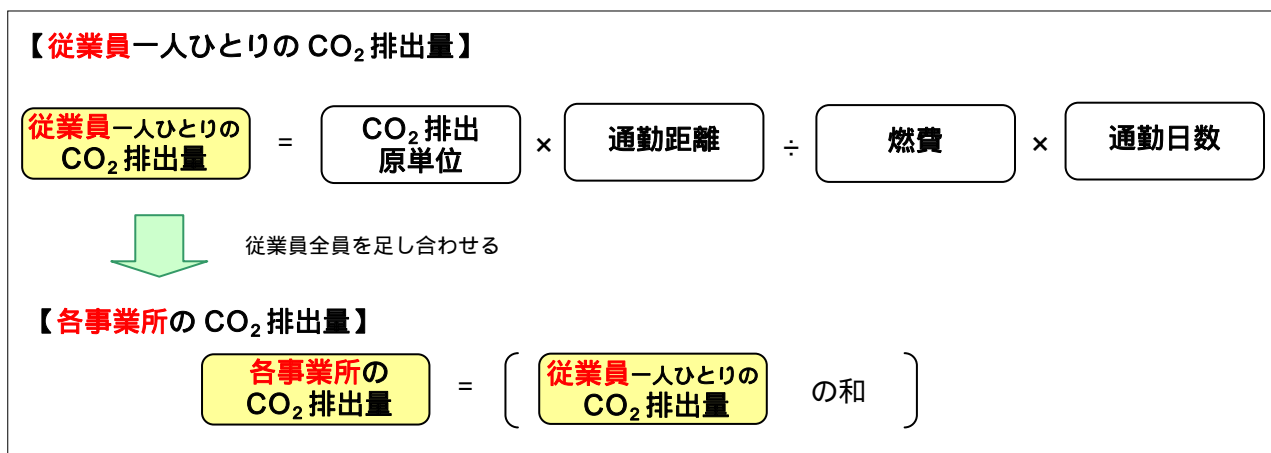


図 CO₂ 排出量の算定式

各事業所の状況により、従業員一人ひとりの通勤実態を把握していない場合も考えられます。その場合は、クルマ通勤から公共交通機関通勤に転換した従業員数(通勤手段別の人数)による**簡便な方法**で、事業所の CO₂ 排出量を算出します。

以下では、算出に用いる指標について、説明します。

【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。

国土交通省における設定値は、2.3kg / とする。

【通勤距離】

従業員の自宅から事業所までの通勤距離 (km)

従業員一人ひとりの通勤距離が分からない場合は、設定値として、片道 11.7km(往復で 23.4km) とする。

【燃費】

乗用車におけるガソリン 1 リットル消費時の走行距離。

従業員一人ひとりの自動車における燃費が分からない場合は、設定値として、9.7 km / (出典：国土交通省自動車交通局資料) とする。

【通勤日数】

1 年間の従業員一人ひとりの通勤日数 (週休や有休休暇を考慮) とする。

従業員一人ひとりの通勤日数が分からない場合は、1 年間の平日日数の 261 日とする。

