

# エコ交通に係る県内企業実態調査について

茨 和希<sup>1</sup>・森原 広将<sup>2</sup>

<sup>1</sup>土木交通部 交通戦略課

<sup>2</sup>土木交通部 交通戦略課

滋賀県では2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿として、2014年に策定した『滋賀交通ビジョン』で公共交通を主体とした「エコ交通」の推進を掲げており、県民に日常生活の様々な場面で公共交通を優先して考えるよう働きかけていくこととしている。その働きかけの一つとして、普段の自動車通勤を環境負荷の少ない公共交通機関や自転車に変える取組「エコ通勤」を、県内事業所に普及させるため、県内事業所の通勤実態やエコ通勤に対する意識、取組状況を昨年度調査したので、その結果について報告する。

モータリゼーション,低炭素化社会,滋賀交通ビジョン,公共交通利用促進,エコ通勤

## 1. はじめに

本県では、モータリゼーションの進展によって、地域交通の衰退、市街地の拡大、都市部の交通渋滞が大きな問題となっている。また、県内の問題だけでなく、地球規模の環境問題である地球温暖化への対策として、自家用車から公共交通への転換を図ることが求められている。

琵琶湖を預かる県として、自然環境を保全再生する取組を通じて、環境政策の先進県と言われているものの、交通分野においては、県民の多くが移動手段を自家用車に頼っている状況で、交通分野においては決して環境先進県と言える状態ではなく、低炭素社会を目指す環境先進県としても、県民一人ひとりが車利用を抑制し、環境負荷の少ない交通手段を選択する意識を持つことが必要である。

交通戦略課では、平成27年(2015年)3月に国の認証制度である「エコ通勤優良事業所」認証を滋賀県として取得。これを機に、地方機関や県内民間事業所の取組拡大を図り、県民の意識の変革をもたらす全県的な取組に発展させるため、情報の共有や発信を行っている。

## 2. モビリティマネジメント

### (1) モビリティマネジメントの定義

モビリティマネジメント(通称MM)は、多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みのことを指し、具体的には、一般

の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを持続的に展開する。そして、それらを通じて、一般の人々や各種の組織が、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すことを目的とした取組である。

### (2) 事業所を対象としたMM

地方の都市圏においては一般的に通勤の交通に占める割合が高く、さらに最も自動車利用を抑制したいピーク時間帯に通勤トリップが集中していることを考えると、モビリティ・マネジメントを事業所や企業を対象として行うことは、非常に大きな効果が期待できる。また、平日における個人の一日の交通行動は、その家族も含めて職場を軸として組み立てられることが多く、自動車による通勤交通の削減は、業務や帰宅時における自動車利用の抑制にもつながる。

近年地球温暖化対策の実施において、企業ベースの交通行動に由来するCO<sub>2</sub>の削減余地が比較的大きいと考えられており、企業活動においてISOなどの環境認証の持つ比重が大きくなっていることや、職員の健康管理、通勤途上の交通事故防止の観点から職場におけるMMに興味を持つ企業も多くなっている。

#### 4. エコ通勤優良事業所認証制度

エコ通勤優良事業所認証制度は、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取り組みを積極的に推進している企業や事業所を認証・登録し、その取り組みを国民に広く紹介する制度で、国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が認証・登録を行っている。滋賀県も平成27年（2015年）3月に「エコ通勤優良事業所」認証を取得している。

##### （1）エコ通勤とは

エコ通勤とは、一般的に「環境にやさしい交通手段で通勤すること」を意味し、通勤手段をマイカーからより環境負荷の少ない電車やバス、自転車、徒歩などへ利用転換することを促す取組をいう。

##### （2）エコ通勤のメリット

エコ通勤は、社会的なメリットだけではなく、地域、事業所、従業員のそれぞれにメリットがあり、そのメリットについて、下記に記す。

##### 地域にとってのメリット

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できる
- ・公共交通の利用者数の増加 公共交通サービス水準の向上等

##### 地球温暖化防止に寄与

##### 事業所にとってのメリット

- ・企業イメージの向上
- ・マイカー通勤者のための駐車場経費の削減
- ・従業員の健康増進
- ・通勤時の事故減少  
従業員にとってのメリット
- ・自身の健康増進
- ・渋滞に巻き込まれない
- ・交通事故に遭う確率の低減



写真 1 認証マークと近畿運輸局長から登録証の交付

#### 5. エコ通勤にかかる県内企業実態調査

##### （1）調査概要

##### 調査目的

事業所におけるエコ通勤の普及を図るため、県内事業所の通勤実態やエコ通勤に対する意識や取組状況を把握し、今後の施策や県政運営に反映させるための基礎資料

とするため、2015年度に県内企業実態調査を行った。

##### 調査対象

県内に事業所を有する従業者規模50人以上の全事業所（平成26年経済センサスの結果より抽出）

##### 調査方法

郵送法（督促状の送付1回）

##### 調査時期

発送日：平成28年1月12日（火）

返送締切：平成28年1月29日（金）

##### 配布・回収状況

配布数 1,839件

有効配布数 1,803件

有効回収数 977件（54.2%）

##### （2）調査結果

##### 通勤手段に関する状況

主たる通勤手段は、大半の事業所が自動車通勤を認めている（「条件付きで認めている」と「従業員の自由に任せている」の合計）こともあり、自動車が83.5%と大半を占めている。一方、「鉄道・バス」は11.3%となっている。

自動車通勤を認めている主な理由は、「公共交通機関が不便」「早朝・深夜勤務があるため」となっている。

大半の事業所が自動車通勤を認めていることもあり、通勤用駐車場は93.9%が整備している。

問3-1 貴事業所の従業員の主たる通勤手段は何ですか。※複数の交通機関を組み合わせて通勤されている場合は、「移動距離が最も長い交通手段」を主たる通勤手段とします。（複数回答処理）

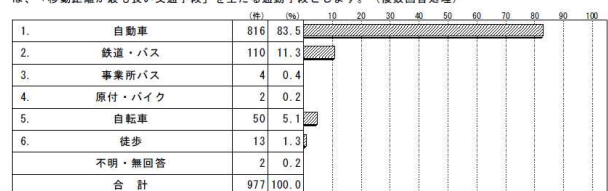


図 1 従業員の主たる交通手段

問12 【問10で「2」または「3」と答えた事業所のみお答えください。】自動車通勤を認めている理由は何ですか。（あてはまるもの全て）

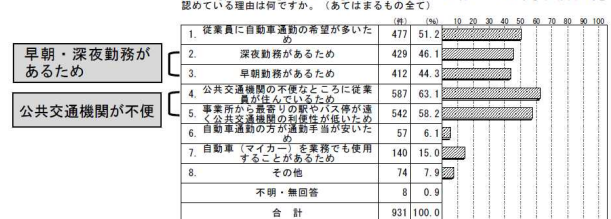


図 2 自動車通勤を認めている理由

##### 公共交通機関の状況

各事業所における公共交通機関へのアクセス環境をみると、「最寄の駅までの所要時間が10分未満」が23.4%、「最寄のバス停までの所要時間が10分未満」が62.2%となっている。

主たる通勤手段をみると「鉄道・バス」は11.3%（問3-1）となっており、また、公共交通機関を利用した通

勤への取組について有効と考えられるものでは「バスの利便性向上」「鉄道の利便性向上」に関する項目が中心となっていることから、公共交通機関の運用面での課題が伺われる。



図 3 事業所から最寄り駅までの徒歩による所要時間



図 4 事業所から最寄りのバス停までの徒歩による所要時間

### 自動車通勤削減に向けた取組状況

「自動車」が主たる通勤手段の大半を占めていることもあり、自動車削減に向けた取組は、「特に何もしていない」が70.8%を占めている。ただ、主たる通勤手段別に取組状況をみると、「鉄道・バス」では、「自動車通勤制度の見直し」「従業員への呼びかけ」をはじめとした取組がみられる。

自動車通勤の認可状況別にみると、「条件付きで認めている」で「自転車通勤の奨励」「従業員への呼びかけ」をはじめとした取組がみられる。一方で、「従業員の自由に任せている」では83.2%が「特に何もしていない」としており、同じ自動車通勤の環境であっても、取組に大きな差異がみられる。

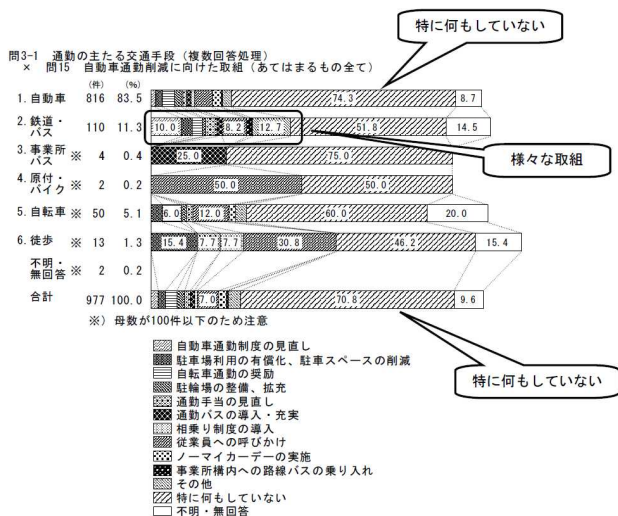


図 5 自動車通勤削減に向けた取組状況

### 今後のエコ通勤への取組の方針について

今後の自動車通勤の方針について、自動車通勤の削減意図がある事業所は、19.8%（「できるだけ削減したい」と「ある程度は削減したい」の合計）となっており、一方、「削減は考えていない」は44.1%となっている。

自動車通勤を削減したい理由の上位3位は、「通勤途中の事故を削減したいため」（71.6%）、「駐車場のスペースを削減したいため」（44.3%）、「二酸化炭素の削減など環境問題対策のため」（43.8%）となっており、今後のエコ通勤への取組が期待される。

「エコ通勤優良事業所」の認証取得意向は、4.3%（42件）であるが、滋賀県における民間事業所での取得件数は14件（自治体を含めた全件数は30件）であり、今後の認証取得の伸びが期待される（平成28年3月現在）

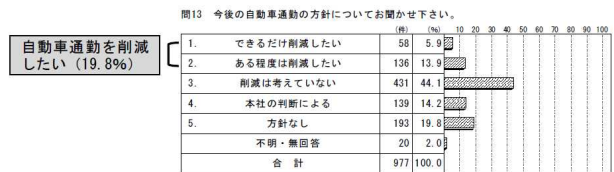


図 6 今後の自動車通勤の削減の方針

問14 【問13で「1」または「2」と回答された事業所のみお答えください。】自動車通勤を削減したい理由は何か。（あてはまるものを全て）

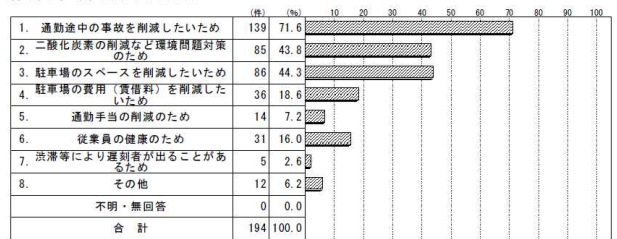


図 7 自動車通勤を削減したい理由

公共交通機関を利用した通勤への取組について公共交通機関を利用した通勤への取組について有効と考えられるものは、「バスの利便性向上」に関する項目が中心となっており、以下、「鉄道の利便性向上」「運賃等の値下げ」に関する項目が続いている。「事業所から最寄りのバス停までの所要時間」が10分未満の事業所は62.2%（図 4）となっており、路線・便数・運行時間での拡充が特に求められていることが伺われる。

主な通勤手段においては「自転車」の占める割合は5.1%（図 1）であるが、「自転車の利用環境の整備」に関するニーズも少なからず関心がある。



図8 自動車通勤から公共交通機関を利用した通勤へ転換するために、行政や企業事業等の取組として有効であると考えられるものは何ですか。(あてはまるものを全て)

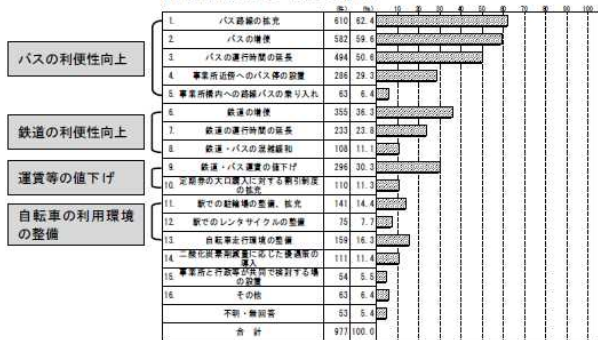


図 8 有効と考えられる公共交通機関を利用した通勤への取組

## 6. 「エコ通勤」の今後の課題について

今回の調査結果から、滋賀県における通勤の実態については、ほぼ自動車での通勤が前提となっており、自動車通勤削減に向けた取り組んでいる事業所もまだまだ少ない状況である。

今年度より、「エコ通勤」の推進、啓発を進めるため、アンケート調査で「エコ通勤」に興味があると回答された事業所を訪問し、「エコ通勤」の説明、事業所の通勤形態等のヒアリング等を行っている。

実際に訪問し、担当者との意見交換を行って感じた今後の課題であるが、まず担当者に関心があるかないかに大きく左右され、関心を示していただいても、事業所全体に「エコ通勤」の取組を浸透させるのは非常に難しいことや、事務作業の増、企業としてのメリットが少なくとも積極的な取り組みを阻む課題となっている。

今後、企業側のメリットとなる、従業員の健康増進や事故減少といった点を中心に、丁寧な説明を心がけ、また、モビリティマネジメントがコミュニケーションを中心とした施策であることから、今後も継続的で地道な対話を行っていく。

さらには、今後のターゲットとして、メリットが形で表れやすいバスの本数増を目的とした工業団地単位での「エコ通勤」の取り組みや、比較的取り組みを継続してもらいやすい鉄道駅周辺の事業所を中心に認証取得の推進を行っていきたいと考えている。

## 7. おわりに

これまで全国の都道府県の中でも数少ない人口増加県であった滋賀県も、今後、ほぼ県下全域で急激に人口が減少し、高齢化が進行することとなる。

人口減少、高齢化は通勤、通学をはじめとする鉄道利用者の減少に直接つながることとなり、路線ごとの収支採算性の悪化を招く。今後20年～30年といった長期的なスパンで交通を考えた時に公共交通網のサービス水準の

維持は非常に難しい局面に入ることが想像される。

さらに、人口減少、高齢化が進んだ社会では、滋賀県のように交通手段を自動車通勤のみに頼った状態が維持された場合、若者のクルマ離れも相まって、新たな人材の採用や労働者の確保は今後さらに難しくなり、県内の生産活動にもかなりの影響を及ぼす可能性も懸念される。

自動車中心の社会構造は、渋滞や事故、自身の健康、さらには限りあるエネルギー資源の消費、環境汚染にまでつながる大きな社会問題であるということ個人個人がしっかりと認識し、通勤手段を徐々に公共交通にシフトさせることによって、これらの社会問題の解消と公共交通の負のスパイラルからの脱却、サステナブルな社会の実現に向けて今、舵を切る必要がある。

## 参考文献

- 1) 滋賀県：エコ交通に係る県内企業実態調査報告書
- 2) 滋賀県：滋賀交通ビジョン
- 3) 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き