



# 北海道EST創発セミナー

千歳市の取組

## エコ通勤実施要領

### 1 目的

市職員が率先してエコ通勤に取り組むことで地域を支える公共交通機関の利用を促進するとともに通勤時における自家用車からのCO2排出量を削減することを目的とする。

### 2 エコ通勤の定義

エコ通勤とは自家用車で通勤している区間の全部または一部をバスや鉄道、自転車、徒歩の手段へ変更することを指すが、この取組は特にバス利用を職員に奨励するものである。

### 7 特典

有料職員駐車場を利用している職員が実施期間中にバスへ切り替える場合は、1ヵ月間の駐車料を無料とする。

平成22年度 千歳市役所職員エコ通勤

7月

実施要領の周知  
エコ通勤の実施依頼



事前調査票の提出

8月 ~ 10月

エコ通勤の実施

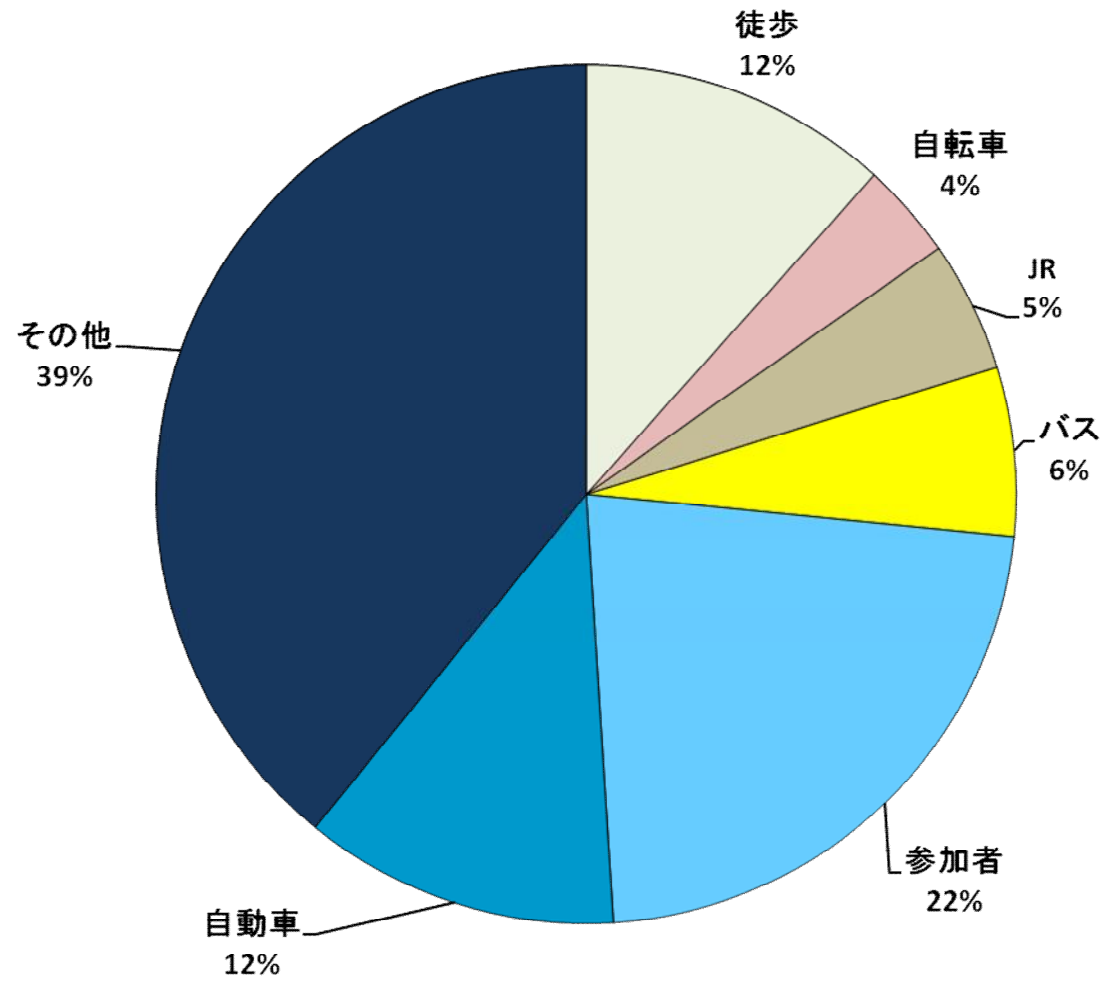


11月

結果報告書の提出

# 平成22年度 千歳市役所職員エコ通勤

## H22エコ通勤参加状況



## 平成22年度 千歳市役所職員エコ通勤

参加形態		H20		H21		H22	
		人数	日数(月)	人数	日数(月)	人数	日数(月)
月	1日	39	39	62	62	69	69
	2.5日	47	117	56	140	51	127
週 ○日×人数×4週	1日	57	228	30	120	46	184
	2日	37	296	40	320	31	248
	3日	21	252	21	252	11	132
	4日	14	224	14	224	3	48
	5日	25	500	6	120	12	240
合計		240	1,656	229	1,238	223	1,048

$$\boxed{\text{CO}_2\text{排出削減量}} = \sum_{\text{従業員}} \left( \boxed{\text{CO}_2\text{排出原単位 (kg/l)}} \times \boxed{\text{通勤距離 (km)}} \div \boxed{\text{燃費 (km/l)}} \times \boxed{\text{エコ通勤日数}} \right)$$

$$2.3\text{kg/l} \times 5.7\text{ km} \div 10.2\text{ km/l} \times 1,048\text{ 日}$$

- ※ ① [CO2 排出原単価] 国土交通省数値  
 ② [通勤距離] 千歳市職員の平均通勤距離=5.7 km (各課からの申告通勤距離平均)  
 ③ [燃費] 千歳市職員使用自家用車の平均燃費=10.2 km/l (過年度の計算値引用)

平成22年度 千歳市役所職員工コ通勤

項 目	平成20年度	平成21年度	平成22年度
対象者(自動車通勤) A	340人	331人	341人
参加者 B	240人	229人	223人
参加率 B/A	70.6%	69.2%	65.4%
公共交通機関利用者	87人(36.3%)	67人(29.3%)	59人(26.5%)
工コ通勤総日数	1,656日	1,238日	1,048日
CO <sub>2</sub> 排出削減量 ※総削減量	2.1t(CO <sub>2</sub> /月)	1.5t(CO <sub>2</sub> /月) ※4.5t(3か月)	1.3t(CO <sub>2</sub> /月) ※3.9t(3か月)

参加率(持続性)の低下

1、自家用車に代わる路線バスが不便

バス停の場所、ダイヤ、運賃

2、不可視な目標


CO2が見えない サラリーマン

3、個人の任意

強制力がない

4、エコ通勤を可能とする仕組みがない

組織・行政・バス会社



平成21年度  
千歳市工口通勤促進事業



# 平成21年度 千歳市エコ通勤促進事業



# 平成21年度 千歳市エコ通勤促進事業

通勤時			
停留ポイント	①便	②便	③便
J R千歳駅	7:15	7:45	8:15
仲の橋通	7:18	7:48	8:18
ホテル日航千歳前	7:21	7:51	8:21
真町中学校前	7:23	7:53	8:23
若草3丁目	7:29	7:59	8:29
千歳リハ学院前	7:31	8:01	8:31
本社ターミナル（相互バス）	7:32	8:02	8:32
柏陽1丁目	7:33	8:03	8:33
北泉	7:34	8:04	8:35
デンソーエレクトロニクス	7:35	8:05	—
パイファ	7:38	8:08	—
北海道キッコーマン	7:40	8:10	—
ミツミ電機	7:43	8:13	—
日赤血漿分画センター	7:45	8:15	8:40



▼デメリットをどこまで受け入れ、どのように企業間の合意形成を図るのか？

就業形態が異なる企業や、参加企業が多くなるほど、始業・終業時間が多様になる。そのような中、**企業共同バスを運行させることでデメリットも生じる**可能性が高い。

例えば、始業時間の10分前に到着していた社員が、共同バスを利用することで、20分前、30分前に到着する可能性もあり、これらの**デメリットをどこまで受け入れることができるのかが、共同バス運行に向けた合意形成の基本的な事項**となる。

▼企業共同バス運行の目的は何か？

各企業が企業共同バスの運行に対して求めることが異なると、運行便数・ダイヤ・ルートなどの設定時に、収拾がつかない恐れがある。

各社の送迎バスの経費削減、環境対策、自動車通勤の削減、利便性の向上など、参加企業間において、**企業共同バス運行の目的は何かを明確にし、運行ダイヤなどの検討を行うことが重要**

▼どのように社員の行動変容を促すか？

現在、通勤時に自動車を利用している社員が、自発的に自動車からバスへ通勤手段を変化させることは、なかなか難しい。

企業として、**どのように社員の行動変容を促すかが重要**