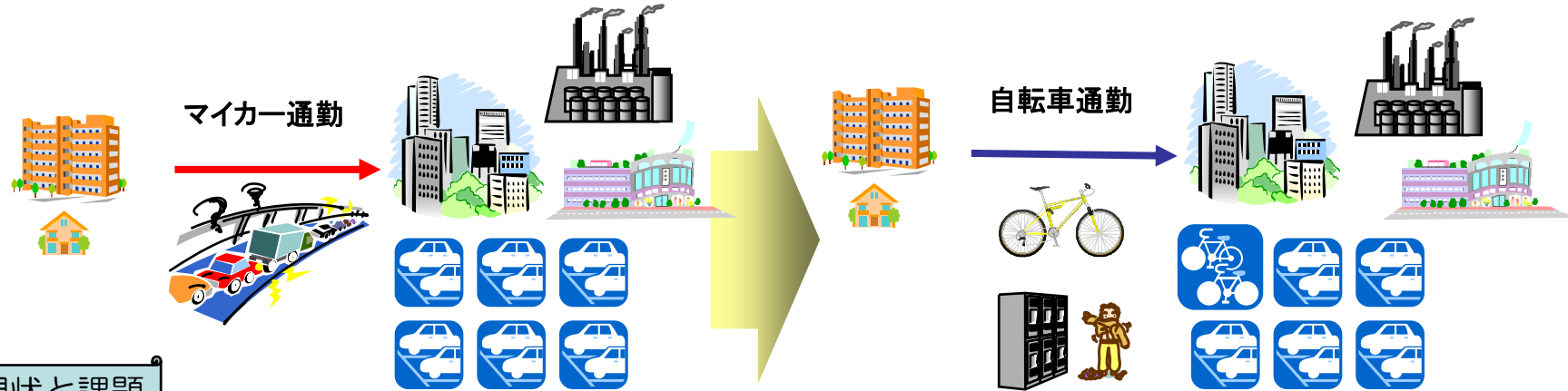


※なお、本資料はあくまで実験のイメージの例であり、これ以外の実験での応募でも可能です。
また、本資料の実験を優先的に採択するとの趣旨でもありません。

募集する実験のイメージ

応募主体 (想定)	実験モデルイメージ
エコ通勤に自ら取り組む法人	<p>企業が環境に配慮した通勤方法を新たに導入する等、マイカー通勤の抑制を図る先進的な取り組みに対し、他企業の参考となる先進モデルを構築する実験</p> <p>例)①自転車を活用した「ライド・ツゥ・ワーク」の推進 ②駅や寮等を拠点とした通勤バス運行の拡大 ③フレキシブルな通勤手当の支給モデルによるエコ通勤の推進 ④相乗り通勤の推進によるマイカー通勤台数の削減 ⑤エコカーの導入拡大によるエコ通勤の推進</p>
複数の事業所等から 構成されるプロジェクトチーム	<p>特定地区の複数企業や地域の企業等が協働で取組ことにより、相乗的な効果が期待されるものに対し、他地域の参考となる先進モデルを構築する実験</p> <p>例)⑥特定地域における重点的なエコ通勤の推進 ⑦ノーマイカーデーの拡大によるエコ通勤の推進</p>
エコ通勤をビジネスとして 支援しようとする法人	<p>エコ通勤をサポートする新たなビジネスモデルを構築する実験</p> <p>例)⑧駅を拠点とした「通勤サイクルシェアリング」 ⑨エコ通勤を支援する「エコ通勤サービスプロバイダー」</p>

例①エコ通勤実験モデル（自転車を活用した「ライド・トゥ・ワーク」の推進）



現状と課題

【マイカー通勤の現状】

- 大都市圏郊外や地方部では公共交通への転換が困難な地域が存在
 - 2km未満の短距離帯でもマイカー通勤手当を支給する企業が約2割
 - 企業にとりマイカーと比較での自転車利用メリット認知は不十分（通勤コストの削減、社員の健康増進等）
 - アシストサイクルの技術要件改訂で多様な地形での活用可能性も拡大
- 【通勤手段としての自転車利用の推進課題】
- 企業の通勤規定（マイカー許可基準等）の見直し
 - 自転車利用環境の整備（自転車、駐輪場、更衣室、街灯等付帯施設）
 - 男女問わず多様な時間帯での就業に対応した安全・安心な通勤空間
 - 自転車を活用したエコ通勤を推進している企業は一部の企業に限定
 - 個人購入としてアシストサイクルは相対的にまだ高価
 - より一層の導入を図るためマニュアル等による普及拡大が課題

通勤制度の見直し

- ・短距離マイカー通勤の抑制
- ・エコ通勤手当 等

自転車利用環境の整備

- ・自転車の確保
- ・駐輪場の整備
- ・更衣室等の整備
- ・事業所用地内、周辺などでの安全な走行空間
- ・利用促進(MM)

（企業等のメリット）

- ・通勤費用の軽減
- ・社員の健康増進 等

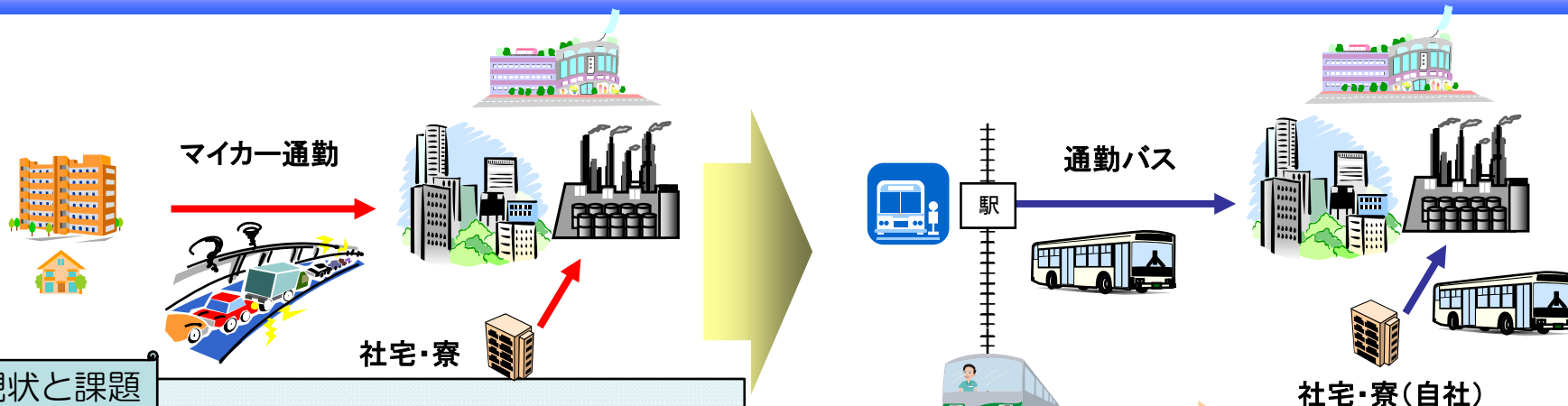


（要検討事項）自転車通勤の利便性を高める工夫

- ・自転車利用環境の整備（駐輪場、更衣室等）
- ・自転車通勤を支援する工夫（通勤手当、自転車確保） 等

企業の通勤制度の見直しと、自転車利用環境の整備支援により、ライド・トゥ・ワークのモデルを検討

例②エコ通勤実験モデル（駅や寮等を拠点とした通勤バス運行の拡大）



現状と課題

【企業バスの現状】

- 数百人～数千人以上の従業員を抱える事業所は通勤バスを運行するケースが比較的多い。
- 共同運行試行の事例も多くみられるが、通勤保険の適用、通勤時間帯の相違などで導入に至らない場合も多い。
- 工場集積地域では朝夕に駅に多くのバスが集中し、乗降場の確保等が問題になる場合がある。
- 出勤時間帯は比較的短時間に利用が集中するが、帰宅時間帯は利用が分散し、運行が非効率になる場合がある。

【通勤手段としての企業バスの導入課題】

- 単独事業所では車両購入、運行採算面で導入に限界（通常1台～数台程度）
- 単独事業所でも成立するような新たな通勤バスの導入手法が課題
例）地域商店街とタイアップによる協賛金
帰宅時間帯における運行デマンド化 等

通勤バスの導入支援(新たな運行手法、利用促進等)により、マイカー通勤から通勤バスへの転換のモデルを検討

通勤バス運行

- ・単独又は共同運行
- ・車両購入(低公害型)
- ・デマンドシステム導入
- ・運行
- ・啓発(MM)

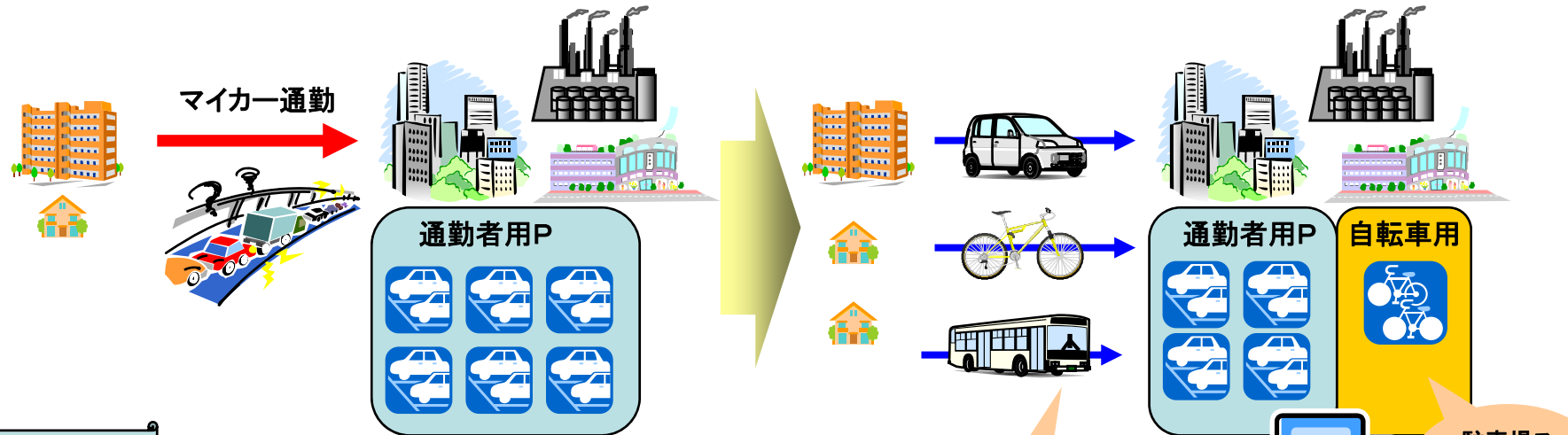
(企業等のメリット)

- ・通勤の定時性確保
- ・マイカー通勤による事故の軽減
- ・顧客等訪問者のアクセス改善 等

(要検討事項) 中小事業所における導入を促進する管理運営の工夫

- ・地域商店街と連携
- ・帰宅時間帯の運行デマンド化 等

例③エコ通勤実験モデル（フレキシブルな通勤手当の支給モデルによるエコ通勤の推進）



現状と課題

【通勤手当支給の現状】

- マイカー通勤手当は通勤距離、燃費、ガソリン単価、月勤務日数などによる算定式で設定する企業が約5割、定額支給が約3割
- マイカー通勤者や自転車通勤者が公共交通で通勤した場合、運賃は自己負担
- 企業にとってもフレキシブルな通勤にシステム対応しきれず、通勤費の過剰負担している場合も

【エコ通勤推進に向けた通勤制度面の課題】

- 通勤手当の支給は月単位で固定化されている場合が多く、マイカー通勤を基本とする従業員がエコ通勤を実施することが困難な面がある
- 日々の通勤実態を管理するには自己申告制の導入、ICカードによる通勤管理等の導入など新たな制度設計・導入コストが課題

従業員は通勤手段をフレキシブルに選択（週に1日は自転車通勤、雨の日はバス通勤等）

通勤手段が柔軟に選択できる通勤制度・手法の導入

- ・社員ICカード等を利用した通勤管理

- ・通勤実態に応じた通勤手当の支給

- ・駐車場管理の高度化（不正利用の排除）

- ・啓発（MM）

（企業等のメリット）

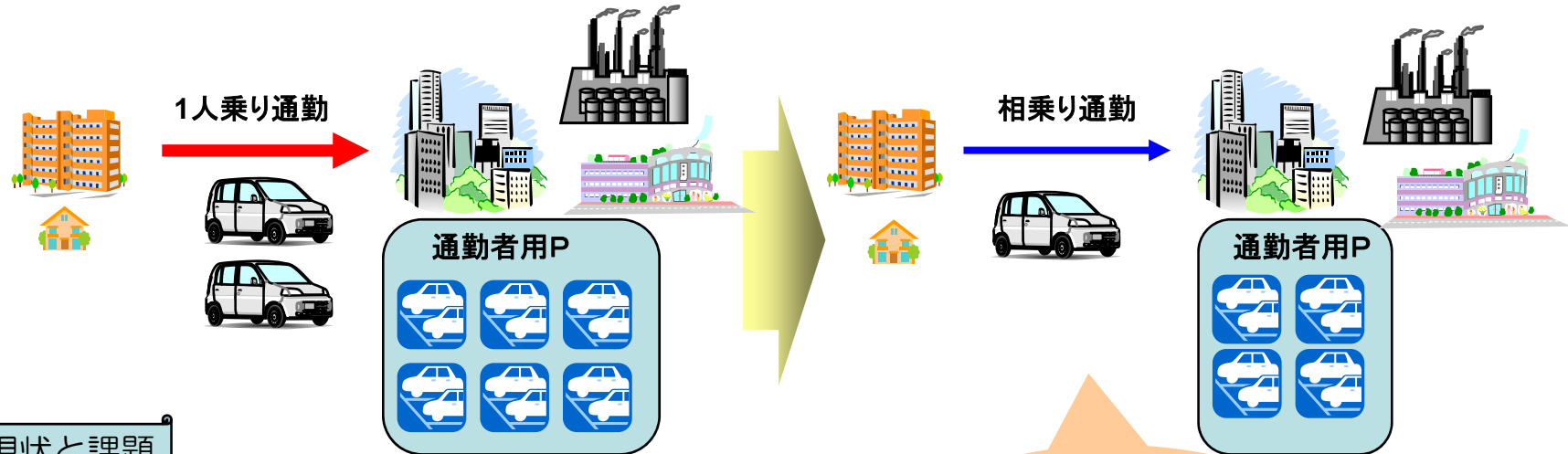
- ・実態に応じた通勤費用支給
- ・駐車場スペースの有効活用 等

（要検討事項）フレキシブルな通勤手段選択を実現する工夫

- ・通勤実態に応じた支給モデルの導入 等

エコ通勤の取組を容易にするためのフレキシブルな通勤手当の支給モデルを検討

例④エコ通勤実験モデル（相乗り通勤の推進によるマイカー通勤台数の削減）



現状と課題

【マイカー相乗りの現状】

- マイカー通勤は1人乗りが大多数（平均乗車人員1.1人以下）
- 地方部で利便性高く転換しやすい公共交通を期待することは困難
- 地方部ではノーマイカーデーに相乗り利用が約3割程度みられる場合があり、潜在的需要は比較的大きい

【相乗り推進に向けた課題】

- 国内で相乗り通勤を導入している企業等のごく僅かで、年間実施日数も限定的で、参考となる事例が少ない
- 複数企業における相乗りマッチングシステムは国内で導入事例がなく、利便性の高いシステムが構築できるかという課題がある
- 相乗り通勤時における事故・違反等のため、企業の通勤車使用規定の対応が課題

マイカーの利便性を活かしつつ通勤マイカー台数を削減するための相乗り通勤モデルを検討

相乗りシステムの導入

- ・相乗りマッチングシステム構築
- ・帰宅交通への活用（タクシー相乗り等）
- ・啓発（MM）

（企業等のメリット）
 ・通勤費用の軽減
 （帰宅タクシー利用経費含む）
 ・駐車場スペースの有効活用 等

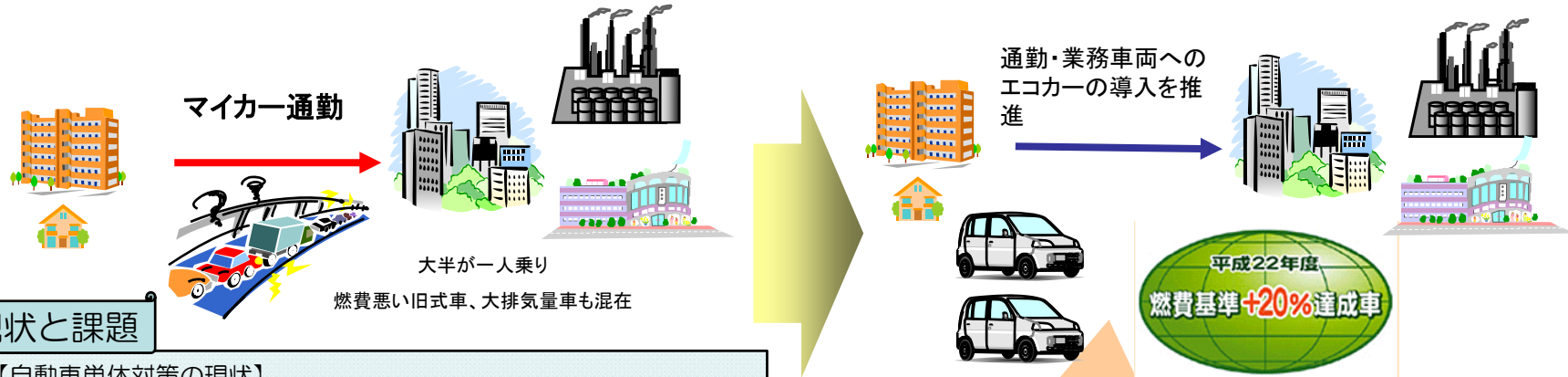
【参考事例】

相乗りマッチングシステム整備（ネスレ（フランス））

（要検討事項）相乗り通勤を推進する仕組みの工夫

- ・相乗りマッチングシステムの導入 等

例⑤エコ通勤実験モデル（エコカーの導入拡大によるエコ通勤の推進）



現状と課題

【自動車単体対策の現状】

- 運輸部門におけるエネルギー消費の大半を自動車部門が占めている
- 代替手段の確保が困難な地域では、自動車単体の改善により環境負荷軽減を図ることが有効
- 乗用車の平均使用年数は11.7年であり長期化する傾向、平均車齢は7.2年（2008年）
- 企業では社用車を通勤にも兼用するケースが多い
- 平均燃費を前提とした通勤費負担は企業にとり過剰負担の可能性

【エコカー導入拡大に向けた課題】

- 従業員のエコカー利用を促す制度や仕組みづくり
- 安定的なバイオ燃料供給環境の確保
- 通勤・業務兼用車へのエコカーの導入活用

エコカー導入に向けた取組

- ・自動車利用規程の見直し（保険加入に加え、一定の排出基準を要件とする等）
- ・バイオ燃料供給施設の付設
- ・社用車へのエコカーの導入
- ・燃費逆連動型の通勤手当
- ・従業員への貸与やシェアリング化
- ・啓発(MM) 等

（企業等のメリット）

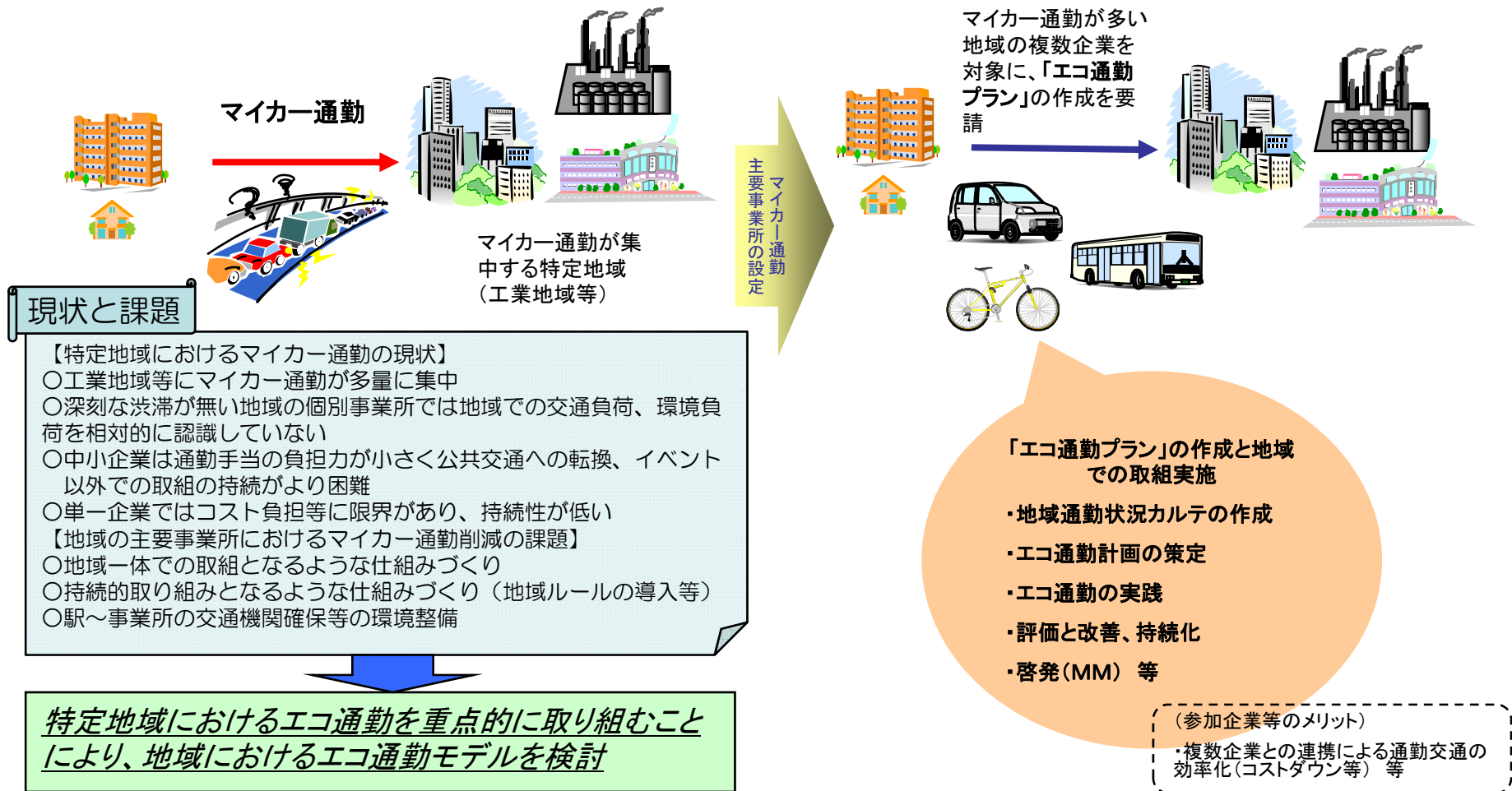
- ・燃費低減による通勤手当の軽減
- ・社用車の有効活用 等

マイカー通勤等へのエコカーの導入拡大による、エコ通勤モデルを検討

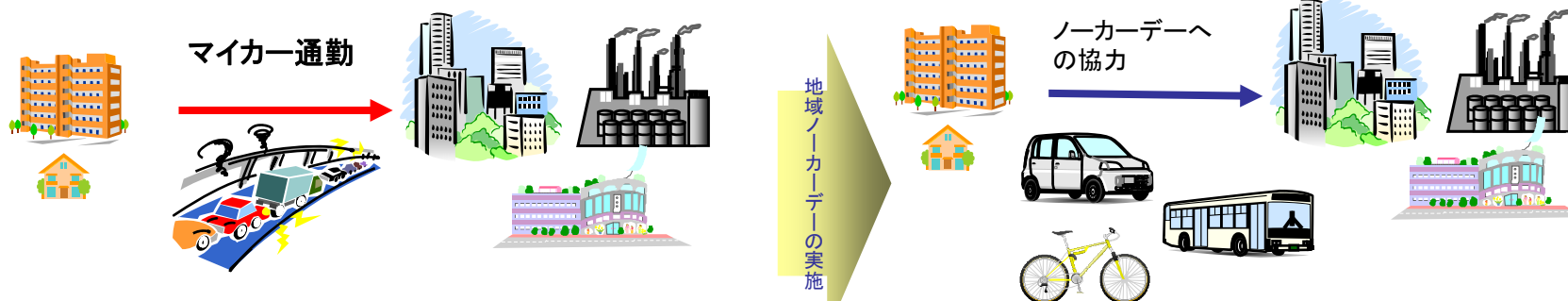
（要検討事項）エコカー導入拡大に向けた取組の工夫

- ・自動車利用規程の見直し
- ・通勤・業務兼用車へのエコカーの活用 等

例⑥エコ通勤実験モデル（特定地域における重点的なエコ通勤の推進）



例⑦エコ通勤実験モデル（ノーマイカーデーの拡大によるエコ通勤の推進）



現状と課題

【地域による取り組みの現状】

- 自治体等が自ら又は企業に呼びかけ実施する「ノーカーデー」「カーフリーデー」「カーセーブ運動」等の取組が近年増加
- 年1回から複数回へ取組が拡大する傾向
- 参加者は数千人～数万人規模であり、体験効果は比較的大

【取り組み拡大の課題】

- 一過性のイベント型のノーマイカーデーが多数、一定の環境効果に達する拡大実施のためには経済的にも自立した仕組みが課題
- 「エコきっぷ」「終電の延長」「深夜バスの運行」等、企業・従業員が参加しやすい交通事業者の協力が効果的
- 企業にとり、相対的な取り組み実感、参加インセンティブの不足

「ノーマイカーデー」の拡大による、地域におけるエコ通勤モデルを検討

ノーマイカーデーの拡大

- ・年1回でなく、複数回実施
- 例) 毎週(毎日)ノーマイカーデー
- エリア別の実施日をローテーション
- ・参加企業の拡大
- ・公共交通サービスの提供
(企画切符、バス運行等)
- ・啓発(MM)

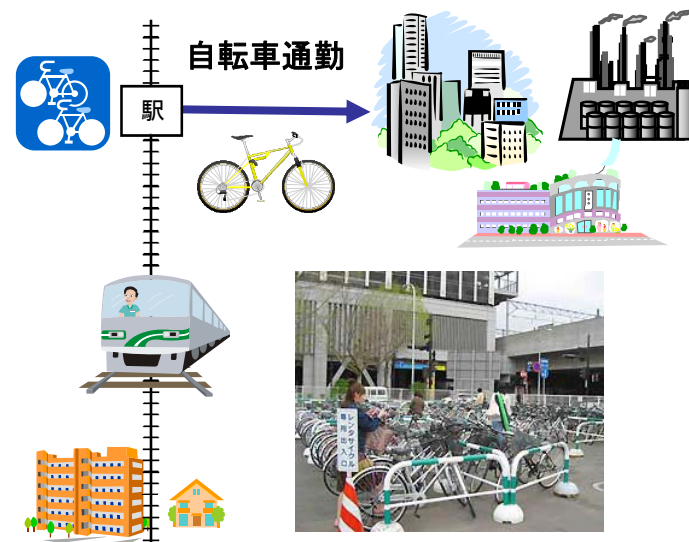
(参加企業等のメリット)

- ・通勤交通環境改善のきっかけ
(運行改善等)
- ・通勤費用の軽減 等

(要検討事項)ノーマイカーデーを拡大する取組

- ・毎週(毎日)ノーカーデー
- ・エリア別の実施日をローテーション 等

例⑧エコ通勤実験モデル（駅を拠点とした通勤サイクルシェアリング）



現状と課題

【端末交通の現状】

- 公共交通の利便性向上にはイグレス交通の確保が課題
- 駅から少し離れた地域に企業が立地する場合、駅からの自転車利用が効果的

【通勤サイクルシェアリングの推進課題】

- 事業の担い手や適地が不足
- 鉄道事業者との連携が効果的だが、個々の企業がやりとりするスキームが無い（通勤定期で自転車が無料利用等）
- 利用者（企業等）との連携等による潜在需要の掘り起こしが課題

駅を拠点としたサイクルシェアリング事業への支援により、自転車によるイグレス交通確保のモデルを検討

駅を拠点とした通勤サイクルシェアリング

- ・サイクルシェアリングの仕組み構築（自転車確保、駐輪場確保、貸出手続等）
- ・企業との提携等による潜在需要の開拓（企業用地の活用、団体契約割引等）
- ・既存駐輪場スペースの活用（シェアリング化）
- ・サイクルショップとの連携（自転車確保、メンテナンス等）

・啓発（MM）

（要検討事項）新たな取組の工夫

- ・企業との連携による用地確保、需要開拓
- ・既存駐輪場スペースの活用 等

（利用企業等のメリット）

- ・駅アクセス改善
- ・通勤費用の軽減 等

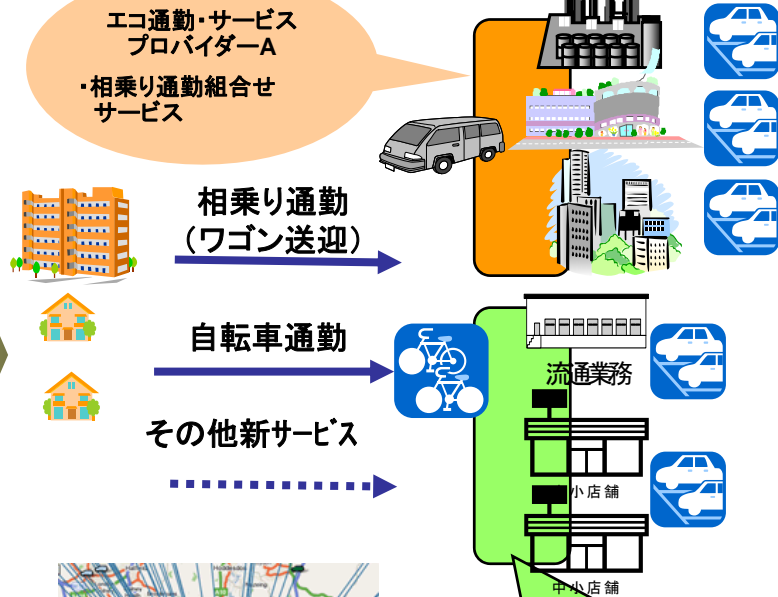
例⑨エコ通勤実験モデル（エコ通勤を支援する「エコ通勤サービスプロバイダー」）



現状と課題

- 【マイカー通勤の現状】
- 派遣、協力会社委託など就業の多様化で同一事業所に複数通勤制度
 - バス、鉄道の不便な地方部では、徒歩・自転車が利用可能な距離帯よりさらに遠い立地での有効な転換交通手段が提供し難い
 - 車を使う「かもしれない」意識からマイカー通勤を継続している
- 【エコ通勤の推進課題】
- 大多数を占める中小企業では、専任の職員配置などが難しく通勤手段変更計画に取組み難い
 - 従来の公共交通のみでは不便な地域などで新たな通勤サービスが必要
例) 給与通勤費経理のアウトソーシング、カーシェアリング導入、相乗り通勤組み合わせサービス 等

意欲ある企業にエコ通勤を支援する新たな企業、事業所向けアウトソーシングサービスモデルを検討



【参考事例】

相乗り通勤組合せサービス(英国ロンドン)

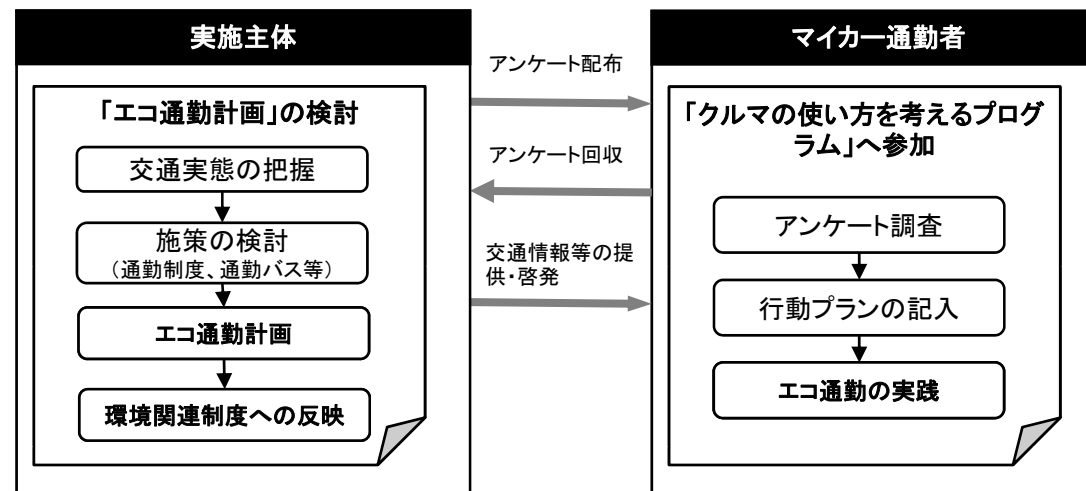
(要検討事項) 新たな企業、事業所向けアウトソーシングサービスモデルの導入

(利用企業等のメリット)

- ・アウトソーシングによる通勤交通管理の効率化
- ・通勤費用の軽減 等

【実験と併せて実施することが望ましいモビリティ・マネジメントの例】

- ・通勤実態調査
- ・地域通勤状況カルテの作成(複数の事業所等の場合)
- ・従業員への情報提供、TFPアンケート(クルマの使い方を考えるプログラム等)
- ・エコ通勤計画の策定
- ・環境関連制度への反映(ISO14001、環境報告書等)



※モビリティ・マネジメントの実施に当たっては、専門家の派遣や資料及び各種調査ツール等の提供等の支援を予定。