

地域における 「エコ通勤」普及の手引き

(令和4年8月22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。

また「エコ通勤」は、政府の目指す「カーボンニュートラル」や環境省の「ゼロカーボンシティ」の動向にも合致しており、環境負荷軽減につながります。

「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、自治体から地域の事業所に、「エコ通勤」を働きかけていく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。



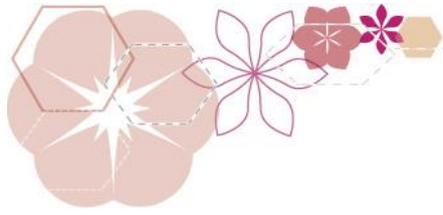
国土交通省



国土交通省
交通エコロジー・モビリティ財団

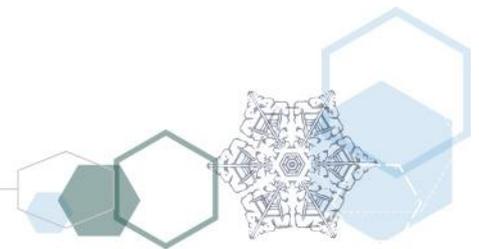
国土交通省 総合政策局 地域交通課

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団



目 次

1. エコ通勤の普及のために自治体が行うこと	P 1
2. 自治体におけるエコ通勤普及の例	P 3
3. エコ通勤を支援する制度	P 12





1. エコ通勤の普及のために自治体に取り組むこと

エコ通勤を普及させるメリット

「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。

自治体が「エコ通勤」をすすめることで、地域に対して、「地域環境の改善」や「公共交通サービス水準の向上」、「地球温暖化防止」、「中心市街地の活性化」等、様々な面でメリットがあります。

政府は、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、「**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ています。環境省でも「ゼロカーボン」を目指すよう地方自治体へ呼びかけており、同宣言を首長自ら又は地方自治体として表明した地方公共団体を「**ゼロカーボンシティ**」として、環境省のWEBサイト上で公表しています。

「エコ通勤」は、環境にやさしい通勤手段への転換を行うものであり、政府の目指す「カーボンニュートラル」や「ゼロカーボンシティ」の動向とも合致しており、環境負荷軽減につながります。

また、「エコ通勤」を普及させ、自治体、事業所、住民などが連携して取り組むことで、地域における「公共交通の維持」や「環境に対する意識」が醸成され、**地域環境の改善、公共交通サービス水準向上、地域市街地の活性化**等の地域におけるメリットも期待できます。

自治体が一事業所としてエコ通勤をすすめることで、従業員の「交通安全管理」や「健康管理」、「通勤手当の削減」にもつながることが期待されます。

※企業や家庭が排出する温室効果ガスを省エネルギー化によって削減するとともに、削減しきれない分を、植林や森林保護といったほかの場所での吸収によって正味でゼロにする取り組みのことです。

エコ通勤のメリットの例

自治体が生産性向上に取り組む意義

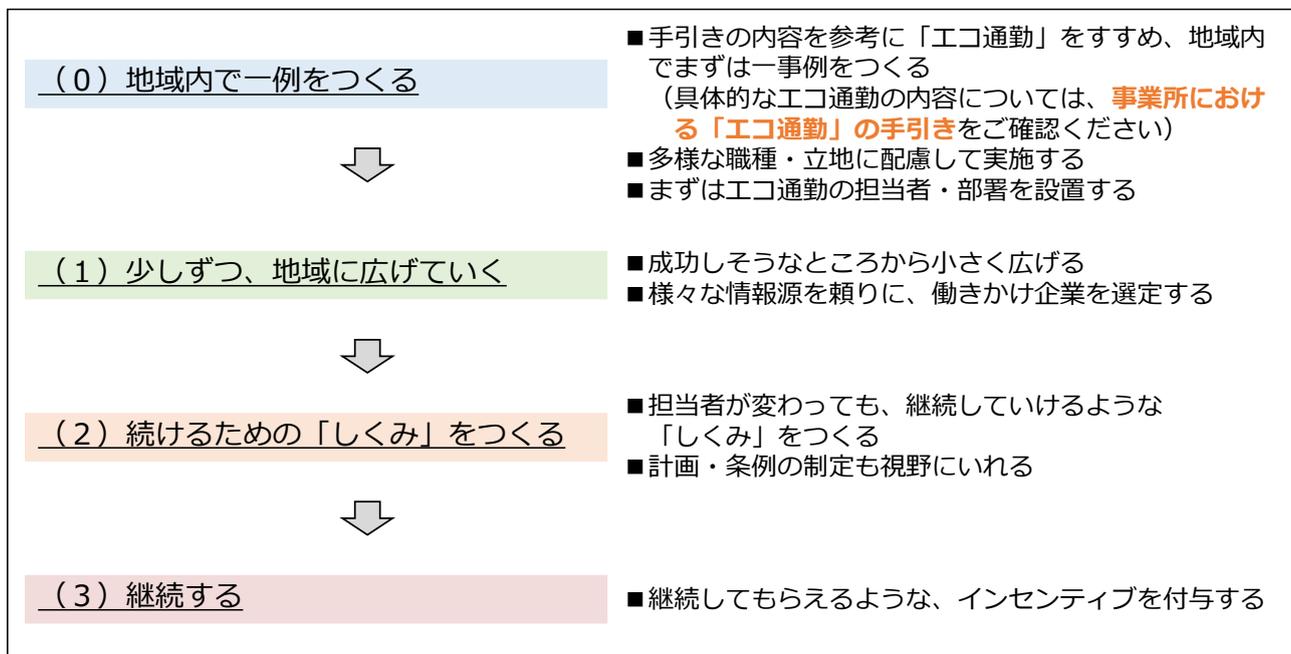
エコ通勤を地域に普及させる際に、「**まずは自分たちから**」始めることが重要です。地域の事業所に働きかける際、自治体自身がエコ通勤に取り組んでいれば、その経験に基づいて説明することができます。これにより、**地域の事業所に対してより説得力ある働きかけを行うことができます**。

自治体が一事業所としてエコ通勤に取り組む際には、事業者における「エコ通勤」実施の手引きを合わせて、ご確認ください。

エコ通勤普及のためのプロセス

エコ通勤を地域全体に普及させるために、以下のプロセスに沿って取り組みを行うことで、効果的に普及させることができるでしょう。

エコ通勤普及のためのプロセス



エコ通勤普及のプロセスと対応の例

プロセス	ポイント	対応例
(0) 地域内で一例をつくる	はじめるきっかけをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・ まずは自分たちの自治体から率先して取り組む ・ 国の制度を活用した取り組みの一環として実施する ・ 優良事業所認証を自治体でも取得する
	エコ通勤の担当者を決める	<ul style="list-style-type: none"> ・ エコ通勤の担当者を指名する
	他部署への理解を得るための枠組みを作る	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有識者の声を活用する ・ プロジェクトチームや担当部署を創設する
(1) 少しずつ、地域に広げていく	小さくてもひろげていく	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協力してもらえそうな企業から始めてもらう
	エコ通勤を広める	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商工会・工業団地などに相談してみる ・ 他の取り組みをしている事業所に働きかける ・ 優良事業所認証制度への登録を促す
	地域で協力者を募る	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域で協議会を立ち上げる ・ 公共交通事業者と連携する
(2) 続けるための「しくみ」を作る	エコ通勤の担当者が変わる際の対応を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 引継ぎ事項等を整理する ・ 公共交通やエコ通勤を専属で担当する職員の配置を検討する
	関連計画に位置付ける	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関連する計画・条例の制定
(3) 継続する	インセンティブを付与するしくみを検討する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協賛店制度やエコポイントなど地域を巻き込んで取り組む ・ 入札時の加点制度の導入

2. 自治体におけるエコ通勤普及の例

自治体におけるエコ通勤の例

自治体におけるエコ通勤の例を、エコ通勤普及のためのプロセスとポイントとともに示します。エコ通勤普及を検討する際の参考情報として活用ください。

詳細については、次頁以降を参照ください。

エコ通勤のプロセスと主な事例

プロセス	ポイント	取り組み名	自治体	概要
(0) 地域内で一例をつくる	はじめるきっかけをつくる	とよはし エコ通勤運動	豊橋市	まずは、「市職員から率先してエコ通勤を進める」という意識で、通勤手当などの見直し等を行う、エコ通勤を実施。
(1) 少しずつ、 地域に広げていく	エコ通勤を広める	「E列車・バスで 行こう」事業	愛媛県	クルマと公共交通のかしこい使い方を考える取り組み実施や、広げていくための「エコ通勤優良事業所認証制度への登録の支援」を実施。
	地域で協力者を募る	豊岡市 e 通勤 プロジェクト	豊岡市	市が中心となり、「地域の交通事業者、市内事業者、市民と連携・共同」し、マイカーから公共交通機関等を利用した通勤への転換の呼びかけを実施。
(2) 続けるための 「しくみ」を作る	自治体の計画に 位置付ける	新居浜市 地域公共交通 網形成計画	新居浜市	市の地域公共交通網形成計画の中に、企業が取り組むエコ通勤の施策を掲げ、事業所や市民と共同でエコ通勤に取り組む。
(3) 継続する	インセンティブを 付与するしくみを 検討する	ノーマイカーデー の取り組み	秋田市	エコ通勤を検討してもらうために、ノーマイカーデーの参加者に対し、取り組みに協賛する事業所と連携して特典やサービス提供などを行う。
	インセンティブを 付与するしくみを 検討する	公共調達時の 加点制度	愛知県	事業者が取り組むエコ通勤の増加を目標に、県発注業務で、入札時に加点を行う制度の導入を行い、エコ通勤の取り組みを実施している事業所を優遇するしくみを導入。

(0) まず自治体内部で取り組む 地域内で一例をつくる

豊橋市における「とよはしエコ通勤運動」

■背景

自動車通勤による渋滞を緩和するため、平成19年度に豊橋市役所職員等、約1,100人を対象とした事業所MMを実施しました。その取り組みをモデルとして、まずは市職員から率先してエコ通勤を進めるという意識で「豊橋エコ通勤運動」を実施しました。

目的

- ①地域レベルでの地球温暖化防止へ貢献する。
- ②交通渋滞の緩和及び公共交通機関の活性化へ寄与する。
- ③職員の健康増進を図る。

目標

職員のエコ通勤率50%。
最終的には、年300tのCO₂を削減する。

■施策の内容

豊橋市では、まず自治体が率先して取り組むこととして、①および②を実施した後、その経験をふまえ、エコ通勤の普及として③を取り組んでいます。

①通勤手当の見直し

- ・通勤距離2～15kmの自動車通勤者の手当を引き下げ一方、自転車通勤者の手当の引き上げを行いました。

②職員互助会掛金を活用した取り組み

- ・「エコ通勤」奨励制度、通勤用自転車の購入補助制度、パーク&ライド駐車場使用料補助制度の導入。

③県境地域のエコ通勤

- ・渋滞が激しい県境地域（豊橋市東部から静岡県湖西市にわたる事業所が集積する地域）で、事業所、交通事業者、行政等が連携した県境地域通勤環境改善推進協議会を設置、通勤環境改善の取り組みを実施しました。

■結果・効果

エコ通勤取り組み開始時より、エコ通勤率が上昇しました（39.3%→64.0%）。通勤手段が自動車利用から、公共交通や自転車に変化しました。平成22年5月31日に「エコ通勤優良事業所」の認証・登録を行いました。

【エコ通勤運動取組前】

距離区分	基準額
2 km以上 5 km未満	3,600
5 km以上 8 km未満	6,100
8 km以上 12 km未満	8,500
12 km以上 16 km未満	10,700
16 km以上 20 km未満	11,900
20 km以上 25 km未満	13,200

【平成22年4月1日から】

距離区分	基準額	通勤不使者	自転車通勤者
2 km以上 5 km未満	2,000	3,600	4,600
5 km以上 8 km未満	4,100	6,100	7,100
8 km以上 12 km未満	8,500		
12 km以上 16 km未満	10,700		
16 km以上 20 km未満	11,900		
20 km以上 25 km未満	13,200		

※通勤不使者とは通勤手当を減額することが適当でないと認められる者、自動車を使用しなければ通勤することが困難な者をいう

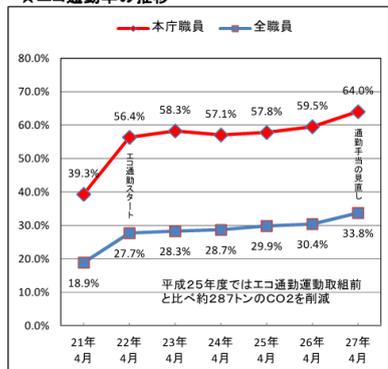
【平成27年4月1日から】

距離区分	基準額	自転車通勤者
2 km以上 5 km未満	2,000	5,500
5 km以上 8 km未満	4,100	9,200
8 km以上 15 km未満	7,100	11,700
15 km以上 20 km未満	10,000	
20 km以上 25 km未満	12,900	

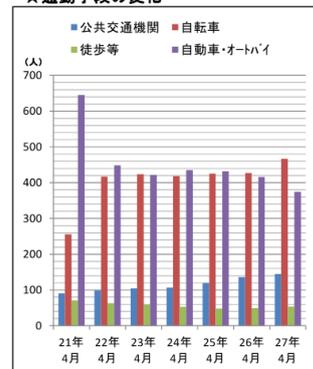
※2km未満及び25km以上は改定なし
通勤不使者区分は廃止

豊橋市の通勤手当の見直し

★エコ通勤率の推移



★通勤手段の変化



エコ通勤率の推移と通勤手段の変化

【出典：中野：豊橋市職員が取り組むエコ通勤，第10回日本モビリティ・マネジメント会議】

(1) 少しずつ、地域に広げていく エコ通勤を広める

愛媛県における「E列車・バスで行こう！」

■背景

愛媛県では、平成18年の「愛媛県公共交通利用推進宣言」で、公共交通を、地域社会に欠かすことのできない「みんなの足、県民の足」として明確に位置づけ、公共交通利用を強力に推進していくこと宣言しており、宣言を踏まえた取り組みをすすめています。

■施策の内容

①「E列車・バスで行こう」事業の推進

- ・愛媛県公共交通利用促進宣言、ノーマイカー通勤デーの実施、公共交通利用促進優良企業の認定を実施しました。
- ・ノーマイカー通勤デー参加者に対し、協賛店での割引を実施しました。

②「えひめツーキニストクラブ」の取り組み

- ・みんなで楽しみながら自転車通勤に挑戦する「えひめツーキニストクラブ」を発足し、自転車による通勤の促進、CO₂の排出量削減に貢献しました。

③エコ通勤優良事業所認証制度の普及

- ・県下の他事業所の更新登録事務等を行い、エコ通勤優良事業所認証制度の普及にも努めています。



愛媛県の取り組み広報資料

[出典：愛媛県庁WEBページ]

■結果・効果

県下全域におけるノーマイカー通勤デーの実施や、自転車通勤の促進等によりCO₂排出量削減に貢献しています。飲食店、道の駅、宿泊施設など100店舗（令和元年11月末現在）が「えひめツーキニスト応援隊」に参加しています。また、愛媛県内の事業所で170を超える事業所がエコ通勤優良事業所認証を取得しています。

(1) 少しずつ、地域に広げていく 地域で協力者を募る

豊岡市における「e通勤プロジェクト」

■背景

豊岡市では、環境都市豊岡の実現や健康増進、また、公共交通利用促進などを目的として、エコ通勤の取り組みを実施しています。市が中心となり、地域の交通事業者、市内事業者、市民と連携・共同し、マイカーから公共交通機関等を利用した通勤への転換による温暖化防止等を目的に取り組んでいます。

■施策の内容

①「e通勤プロジェクト」の実施

- ・全但バス神鍋線の運賃上限を200円に設定しました。
- ・通勤、通学定期所持者のバスを無料化しました。

②市民を対象とした施策

- ・市民を対象に、交差点や駅前でのチラシ・グッズ配布等のe通勤街頭キャンペーンを実施しました。
- ・市民を対象とした「豊岡ノーマイカーデー」を実施しました。
- ・公共交通機関の時刻表や各種市内協賛店の割引情報を掲載した公共交通情報誌「足ナビ」を発行しました。

③全但バス利用促進キャンペーンの実施

- ・バス利用者に対する市内協賛店の割引特典を提供しました。
- ・時刻表や割引特典を掲載した情報誌の発行をしました。
- ・市が中心となり、地域が一体となって、公共交通機関の利用促進を目的とした「e通勤プロジェクト」を継続的に展開するなど、環境保全に関する活動に積極的に取り組みました。

写真①(啓発キャンペーンの実施)



写真②



啓発グッズ(ポケットティッシュ)



啓発チラシ



豊岡市公共交通情報誌『足ナビ』



豊岡市「e通勤プロジェクト」の取り組み関連資料

[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

市職員がマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ切り替えたことにより、年間で約16.2tのCO₂を削減しました。平成21年の開始時からプロジェクトを継続しており、豊岡市もエコ通勤優良事業所の認証を取得(平成22年)しました。

(2) 続けるための「しくみ」を作る 関連計画に位置付ける

新居浜市における「新居浜市地域公共交通網形成計画」への位置づけ

■背景

いつまでも暮らしやすいまちを支える、使いやすい持続可能な公共交通網の形成を基本理念とし、「コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の形成」「便利で使いやすい公共交通網の形成」「市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持」という3つの基本方針を定めています。

その中の「市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持」において、「エコ通勤」や「ノーマイカーデー」を計画の中に明記し、企業を主体としたエコ通勤の推進を掲げています。

■施策の内容

①企業が主体となったエコ通勤の実施

- 過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るため、社会的責任（CSR）の観点や各事業所の効率的な経営の観点から、企業が主体的に通勤交通の自動車からの転換を図るために、通勤手当の見直し等を実施します。

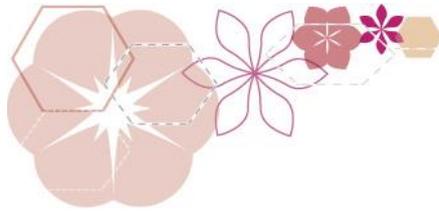
②ノーマイカーデーの実施

- 公共交通を利用した通勤への転換を促すために、官民一体となって自動車の利用を自主的に抑制する日として、愛媛県が県内を対象に実施している愛媛県ノーマイカー通勤デーを推進します。
- 実施に当たっては市が率先して実行するとともに、市内の大規模事業所へ協力を働きかけます。

基本方針	取組施策	施策名	
基本方針1：コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の形成	① 効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し ② 路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し	⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施 <ul style="list-style-type: none"> 過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るために、社会的責任（CSR）の観点から、また各事業所の効率的な経営の観点から、企業が主体的に通勤交通の自動車からの転換を図るために、通勤手当の見直し等の取り組みを図ります。 <p>【エコ通勤の事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>① 「エコ通勤」を促進するアンケートの実施 (京都府宇治市)</p> <p>宇治地域の従業員約4,400人を対象に、自分の通勤を振り返ってもらうための「アンケート調査票」や、周辺の鉄道・バスの路線図・時刻等を示した「通勤マップ」等を配布。</p> <p>事業所が多く立地している南北方向の渋滞が3～6割程度減少。 JR宇治・京阪宇治駅における朝7・8時台の定期外利用の乗車人数が1.45倍増加し、1年後もほぼ同様の水準を維持。</p>  <p>▲使用した「アンケート調査票」と「通勤マップ」 出典：国土交通省 HP</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>② 通勤補助の見直し (名古屋市政府)</p> <p>名古屋市政府では、マイカー通勤抑制のため、職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。</p> <p>→ 自転車通勤者が約50%増え、マイカー通勤は約25%減少。</p>  </div> </div>	
基本方針2：便利で使いやすい公共交通網の形成	③ バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した運賃制度の検討 ④ 快適なバス待ち環境の整備 ⑤ 一目で行き先がわかるバスナンバーの導入 ⑥ 利便性を高めるバス情報の提供 ⑦ 誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入 ⑧ バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド		
基本方針3：市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持	⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施 ⑩ 健康促進に着目した公共交通転換の実施 ⑪ ノーマイカーデーの実施 ⑫ 交通環境学習の実施 ⑬ 公共交通ガイドブックの更新・充実		
			取組内容
			取組実施主体 市民、交通事業者、新居浜市
			取組実施期間 2018年度～2022年度

「新居浜市地域公共交通網形成計画」における「エコ通勤」の記載の例

【出典：新居浜市 地域公共交通網形成計画】



地域公共交通計画での「エコ通勤」の位置づけと取り組み意義

「地域公共交通計画」とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集め「活性化再生法に基づく協議会」を開催し、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ね作成するものです。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものであり、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。その計画の中に「エコ通勤」を位置づけ、公共交通サービスのあり方を検討することで、地域の公共交通を支える役割が期待されています。地域が一体となって「エコ通勤」をすすめることは、将来にわたり地域の足を維持することに貢献します。



【参考】「エコ通勤」による公共交通の利用促進

「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。鉄道・バス・自転車・徒歩などへの転換のほか、パーク・アンド・ライドによる通勤交通の一部を公共交通の利用へ転換することも「エコ通勤」となります。国土交通省及び公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、「エコ通勤」に積極的に取り組む自治体、事業所を「エコ通勤優良事業所」として公的な認証を行っています。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。

鉄道やバスの利用を促す「エコ通勤」の推進は、地域の公共交通を支える役割が期待されています。地域が一体となって「エコ通勤」の取り組みを行うことは、将来にわたり地域の足を維持することに貢献します。

「エコ通勤」の推進には、継続して取り組める仕組みを構築することが必要不可欠です。そのため、地域公共交通計画に「エコ通勤」の推進を取り入れ、インセンティブを設けることが地域公共交通の利用促進を促す活性化につながります。

例えば、新居浜市では、誰もが使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指すため、平成30年3月に「新居浜市地域公共交通網形成計画」を策定し、過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るための施策のひとつとして、「企業が主体となったエコ通勤の実施」を設定しています。

また、愛知県では「エコ通勤」に取り組む事業所に対して、強力なインセンティブを付けています。県内の事業所が、「あいちエコモビリティライフ推進協議会（行政・事業者・各種団体・NPOなど幅広い分野の関係主体により構成。会長：愛知県知事）」に加入し、かつエコ通勤優良事業所認証を受けている場合には、入札参加の際に加点となる制度を導入しています。この制度により、県内の多くの事業者がエコ通勤優良事業所認証を取得するきっかけとなり、取り組みを推進するあいちエコモビリティライフ推進協議会は令和2年度環境保全優良事業者等大臣表彰を受賞しました。

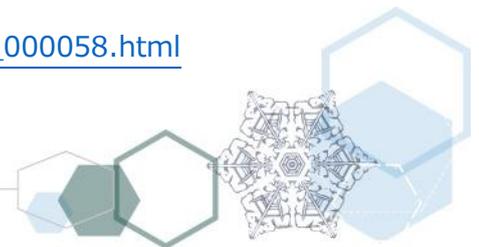
自治体自身が積極的に「エコ通勤」に取り組むことにより、説得力のある働きかけやノウハウの提供を地域内の事業者へ行うことが期待できます。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」における「エコ通勤」の記載の例

[出典：国土交通省 地域交通デザイン 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き]

「地域公共交通計画」の詳細については、国土交通省ウェブサイト「地域公共交通計画等の作成と運用の手引きについて」を参照ください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html



(3) 継続する インセンティブを付与するしくみを検討する

秋田市における「ノーマイカーデー」

■背景

秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減などを目指し、自家用車に頼りすぎないライフスタイルへ転換するきっかけとして、毎月第4金曜日をノーマイカーデーに定め、取り組んでいます。特に重点実施月である10月のノーマイカーデーでは、市内事業所の参加者数や実施に伴うCO₂削減量などを公表しています。

■施策の内容

①ノーマイカーデーの実施

- ・自家用車から通勤手段をシフトするよう取り組んでいます。

②早起き時差通勤の実施

- ・通常より30分程度通勤時間を早めます。
- ・参加事業所は、エコ意識の高い職場として、社名を公表してPRします。

③ノーマイカーデー協賛店登録制度

- ・ノーマイカーデーの参加者に対し、当日に特典サービス提供など、普及啓発に協力する事業所を登録します。
- ・ノーマイカーデー参加事業所にメールマガジンを配信し、協賛店の情報を提供します。

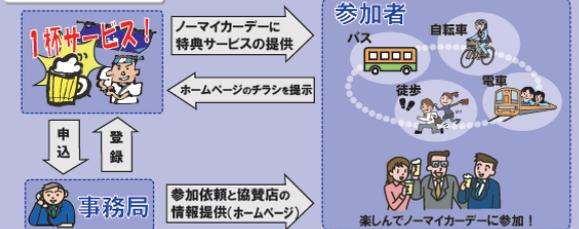
■結果・効果

10月はノーマイカーデーの重点実施月であり、令和元年10月25日では、ノーマイカー通勤者258人、早起き時差出勤者342人が参加しており、CO₂排出量はこの1日で約0.9tを削減しました。

ノーマイカーデー協賛店登録制度

協賛制度とは
ノーマイカーデーの参加者に対し、当日に特典サービスを提供していただくなど、ノーマイカーデーの普及啓発にご協力いただける『協賛店』を募集します。ご応募のあった店舗を登録し、ノーマイカーデーホームページに協賛店の名称とサービス内容を掲載するなど、参加者や市民に情報提供します。

協賛制度の概要



協賛店のメリット

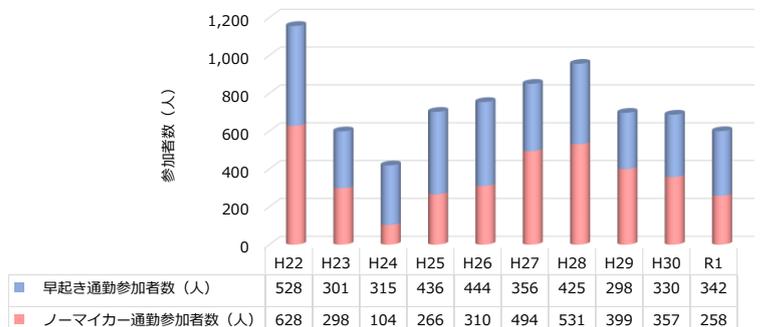
ノーマイカーデーホームページに協賛店の一覧とサービス内容を掲載します。もちろん登録は無料です！

特典サービスの例

おつまみ一品サービス
飲み物一杯サービス
ミニデザートサービス
粗品進呈
代金5%割引 など

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
参加事業所	29	17	6	15	18	13	13	10	12	8	141
ノーマイカー通勤参加者数(人)	628	298	104	266	310	494	531	399	357	258	3,645
※(前年度比(%))	-	47	35	256	117	159	107	75	89	72	-
早起き通勤参加者数(人)	528	301	315	436	444	356	425	298	330	342	3,775
※(前年度比(%))	-	57	105	138	102	80	119	70	111	104	-
全体参加者数(人)	1,156	599	419	702	754	850	956	697	687	600	7,420
※(前年度比(%))	-	52	70	168	107	113	112	73	99	87	-
CO ₂ 削減量(トン)	2.1	1.0	0.4	0.9	1.0	1.6	1.8	1.3	1.2	0.9	12.2

秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績



秋田市ノーマイカーデーの実績(令和元年)

[出典:「秋田市ノーマイカーデー」の取り組みwebページ]

秋田市ノーマイカーデーの協賛店制度の概要

※COVID-19の影響により令和3年3月時点で協賛店制度は一時中止となっています

(3) 継続する インセンティブを付与するしくみを検討する

愛知県における「公共調達時の加点制度」

■背景

愛知県では、クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかしく使い分ける「エコ モビリティ ライフ」（エコモビ）の推進に取り組んでいます。

エコモビ普及の一環として、平成24年度以降、公契約を政策推進に活用するための検討が進められており、それに合わせてエコモビの一層の推進を図ることを目的に、公共調達時の加点制度の検討を進めました。

■施策の内容

平成28年4月に締結された愛知県公契約条例第8条では、県が事業者と契約を締結する際に、事業者の社会的な取り組みを評価します。評価対象となるのは「環境配慮」「障害者雇用」「男女共同参画」「仕事と生活の調和」「その他社会的な価値の実現に資する取組」の5つで、エコモビの推進は「その他」に含まれています。エコ通勤優良事業所認証を取得し、「あいちエコモビリティライフ推進協議会」に加入すると、公共調達時に加点されます。

（予定価格の適正な決定）

第6条 知事その他の公契約を締結する権限を有する者（以下「知事等」という。）は、予定価格を定めるときは、県民に提供されるサービスの品質の確保が図られるよう、取引の実例価格等を考慮して適正に定めるものとする。

（低入札価格調査制度等の活用）

第7条 知事等は、県民に提供されるサービスの品質の確保が図られるよう、低入札価格調査制度又は最低制限価格制度を適切に活用するものとする。

（事業者の社会的な価値の実現に資する取組の勘案）

第8条 知事等は、公契約の締結に当たっては、その目的及び内容に応じ、事業者に係る次に掲げる事項を勘案するものとする。

- 一 環境に配慮した事業活動を行っていること。
- 二 障害者その他の就業を支援する必要がある者の雇用の促進に資する取組を行っていること。
- 三 男女共同参画社会の形成に資する取組を行っていること。
- 四 仕事と生活の調和を図るための取組を行っていること。
- 五 その他社会的な価値の実現に資する取組を行っていること。

（労働環境の整備が図られていることを確認するための措置）

重点評価項目

- 環境に配慮した事業活動（環境マネジメントシステムの導入）
 - ・ISO14001認証
 - ・エコアクション21認証
 - ・KES認証
 - ・エコステージ認証
 - ・自動車エコ事業所の認定
- 障害者への就業支援（障害者法定雇用率の達成）
- 男女共同参画社会の形成（女性の活躍促進）
 - ・女性の活躍促進宣言事業所
 - ・あいち女性輝きカンパニー認証
 - ・えるぼし認定
- 仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランスの推進）
 - ・愛知県ファミリー・フレンドリー企業登録
 - ・あいちこ家庭教育応援企業
 - ・くるみん認定（プラチナくるみん認定を含む）

推奨評価項目

- エコモビリティライフの推進
- エコ通勤優良事業所認証、あいちエコモビリティライフ推進協議会加入事業者
- 安全なまちづくりと交通安全の推進
- ・愛知県安全なまちづくり・交通安全パートナーシップ企業登録

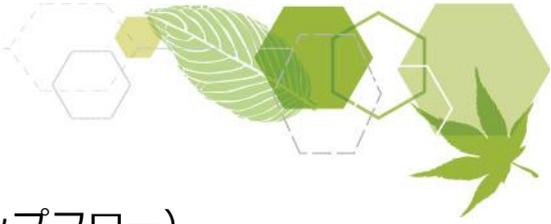
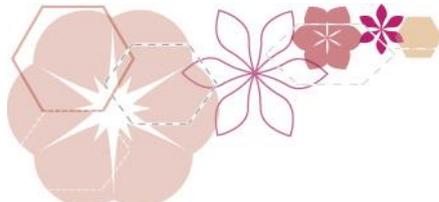
愛知県公契約条例（抜粋）

社会的価値の実現の評価項目と加点の配点設定例

[出典：愛知県提供資料]

■結果・効果

入札時の加点制度導入の結果、あいちエコモビリティライフ推進協議会に加入する事業者は年々増加しており、令和元年12月で「事業者団体・企業」は85団体が加入しています。また、加点の要件としてエコ通勤優良事業所認証の取得が条件であるため、認証取得事業所も増加傾向で、エコ通勤の推進に大きく貢献しています。事業者に直接メリットがあることから、エコ通勤の普及効果が高いと考えられます。



公共調達時の加点制度の導入について（ステップアップフロー）

エコ通勤の担当部署が、公共調達時の加点制度の導入を検討する場合、担当部署が単独で加点制度の導入を行うことは、難しいことが考えられます。

愛知県で公共調達時の加点制度の導入をした経緯など踏まえて、以下のようなフローで、制度の導入を検討することが良いでしょう。

「組む相手」を探す

エコ通勤担当部署が**単独で加点制度を導入するのは、とてもたいへん**です。周りの部署で、私たちと同じように「**公契約を活用した政策推進**」を考えている部署はありませんか？また、**庁内ですでに入札加点を導入している事例**はありませんか？
誰かとタッグを組めば、思ったより簡単に入札加点を導入することができます。

関係者で「調整」する

契約事務を担当する部署と連携して、制度設計を行いましょう。関係者を説得するためには、「**エコ通勤の推進が社会的に望ましい**」こと、「**その推進のために入札加点が有用である**」ことを示すことが重要です。愛知県では、入札加点制度により認証事業所数が年々増加しています。

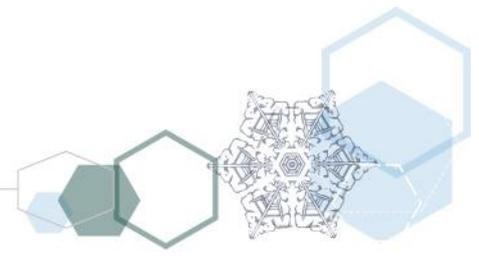
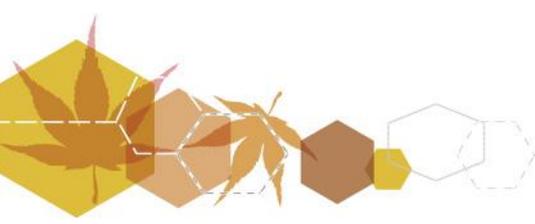
制度を「始める」

調整が済んだら**加点制度を始め**ましょう。制度導入当初は、事業者からの問合せが増えます。事業者からの問合せは、**認証取得を呼びかける絶好のタイミング**です。

制度をてこに**エコ通勤を「広める」**

入札加点制度は、地域に立地する事業所への**プロモーションの武器**になります。愛知県では、**加点制度をきっかけに認証取得したと回答した事業所が全体の半数を占めています**。
入札加点制度をてこに、**エコ通勤を地域に広げる次の一手**を考えましょう。

公共調達時の加点制度導入のためのステップアップフロー



3. エコ通勤を支援する制度

以下に、自治体の「エコ通勤」を支援する制度を紹介します。

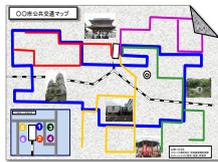
地域公共交通利便増進実施計画等に基づく利用促進や事業評価の取組の支援

【国土交通省】

地域公共交通計画又は国の認定を受けた地域公共交通利便性増進実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価（協議会運営・フォローアップ等）に要する経費を支援する制度があります。

- ・補助対象事業者：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）
- ・補助率：1/2
- ・補助対象期間：地域公共交通利便増進推進事業（利便増進計画推進事業）
→地域公共交通利便増進実施計画の認定から最大5年間（認定期間内に限る）。

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証（満足度調査、OD調査等）
- ・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価（協議会委員の旅費・日当等）

MM教育に関する学校支援制度【公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団】

モビリティ・マネジメント（MM）教育とは、一人ひとりもしくは社会全体の交通を改善していくために自発的な行動をとれるような力を育むことを目指した教育を指します。こうした教育を通じて、子供たちの意識、行動だけでなく、保護者の意識変容や地域への波及などが期待されます。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、小中高等学校で実施する教育への支援を行っています。

支援内容

（1）実施面での支援

- 当該地域の自治体や交通事業者などと連携の支援
- 教材や参考となるデータの提供などの支援

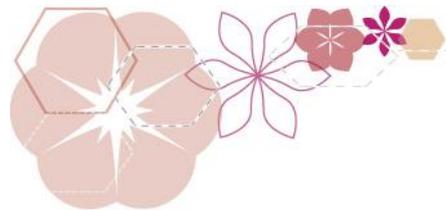
（2）資金面での支援

- 支援対象経費
交通環境学習の実施にかかる費用
講師謝金(外部の方に講演を依頼した場合)、
旅費交通費、消耗品費、印刷製本費、
図書資料の購入費など。
- 支援限度額
1校につき15万円程度を限度とします。

（3）支援期間

- 単年度限り
- ※募集期限等については、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部まで





地域における「エコ通勤」普及の手引き

2021年3月31日 初版 公開

2022年8月22日 第1.1版 公開（裏表紙住所・TEL変更）

作成：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

〒112-0004 東京都文京区後楽1-4-14 後楽森ビル10F TEL：03-5844-6268

