

2025年3月17日
オープンフォーラム交流会資料

福井県内公共交通利用促進政策に対する 企業意識等の現状と課題

福井工業大学
菊池武晴、井藤幹夫、吉村朋矩

「未来協働プラットフォームふくい部門会議2調査研究」 福井工大調査概要

(1) 福井県内各大学CN関連研究シーズ集を更新

実施に際しては、県内各大学に対しCN 関連研究シーズ昨年度版を基に情報収集を行った。成果物は未来協働プラットフォームふくい等で報告・公表し、県内企業が大学との共同研究を促進するための基礎資料とする。

(2) 福井県内公共交通利用促進政策に対する企業意識等の現状と課題

公共交通利用促進はCNに資するため、福井県内自治体環境基本計画等で目標管理の対象となっているものの芳しくない状況となっている。

福井県内企業等に対し社員の通勤・営業における公共交通利用を促すための意識、制度整備の現状と課題について、福井県交通まちづくり課と連携してアンケートを実施した。また、交通事業者、一般企業等から先進事例等を情報収集し、公共交通利用促進につなげるための基礎資料とする。

企業等の了解を得た部分について未来協働プラットフォームふくい等で報告・公表する。

(1)

福井県内各大学CN関連研究シリーズ集更新

令和5年度成果は福井県庁カーボンニュートラル福井コンソーシアムページに掲載

- <https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/dengen/shin-energy/forum.html#sheeds>

「福井県内企業・大学等のCN関連技術シーズ概要一覧」を公開しました（R6.4.26） **NEW**

「未来協働プラットフォームふくい」の部門会議2（試験研究、地域社会/地域経済に関する調査研究）の活動の中で、福井工業大学が作成され、県に提供いただいた**福井県内の「CN関連技術シーズ概要一覧」**を公開いたしました。福井県内の企業・大学等のカーボンニュートラル関連技術シーズについて、「分類」「種別」「希望業種」「製造業との共同希望」から検索することが出来ます。ぜひご活用ください。

福井県内企業・大学等のカーボンニュートラル関連技術シーズ概要一覧（Excel：101KB）



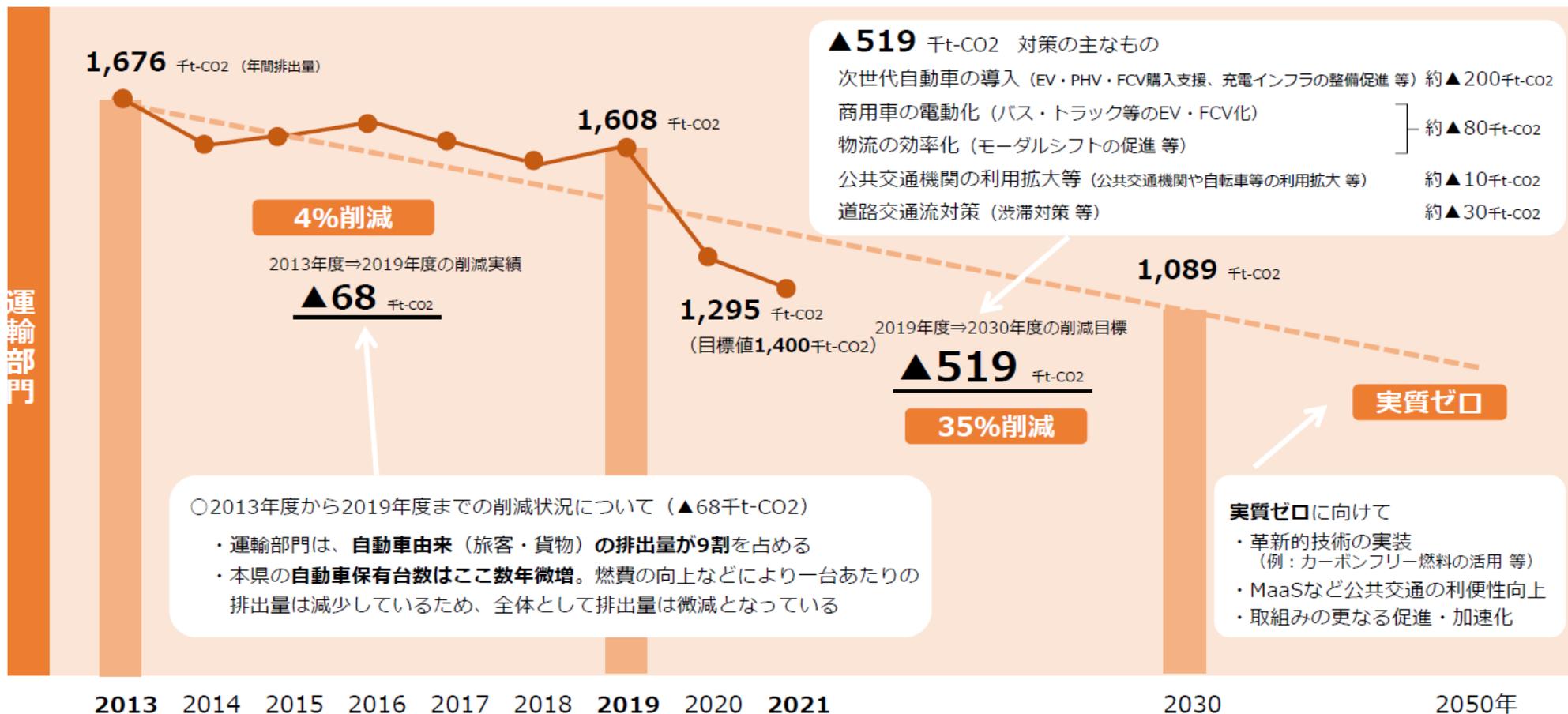
※一覧の使い方は[こちら \(YouTube\)](#) よりご確認ください。

(2)

福井県内公共交通利用促進政策に対する
企業意識等の現状と課題

調査の背景

福井県 運輸部門の温室効果ガス排出削減に向けて

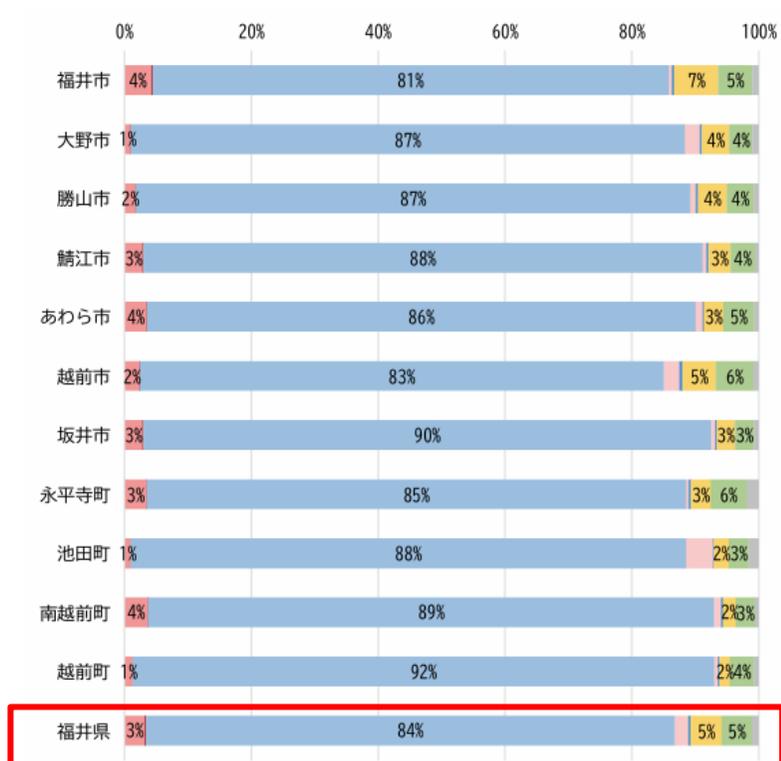


▶ 施策の方向性：次世代自動車への転換、公共交通機関の利用拡大、モーダルシフトの促進 (次世代車の購入支援、公共交通機関の利用促進等)

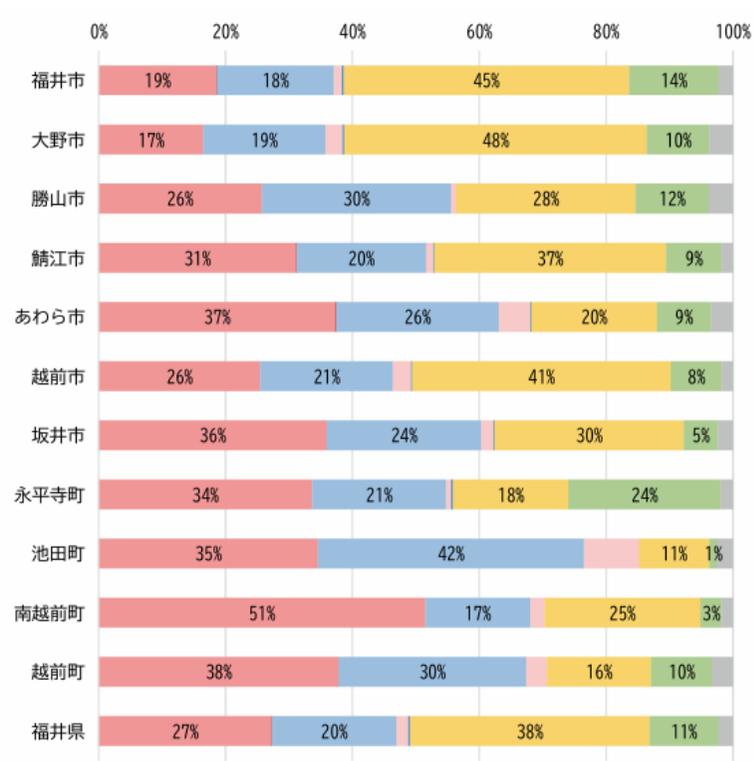
出典：カーボンニュートラル福井コンソーシアム全体会議資料(2024. 8. 6)

福井県 通勤・通学時の交通分担率

【通勤の交通分担率】



【通学の交通分担率】



■ 鉄道・乗合バス ■ タクシー ■ 自家用車 ■ 送迎バス ■ オートバイ ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

※福井県は、県内9市8町（計17市町）の数値

出典：令和2年国勢調査

福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議（事務局：福井県交通まちづくり課）

福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議（中部運輸局）

自動車に頼り過ぎない社会づくり、自動車と公共交通機関などの共存する社会の創造を目指し、自治体及び事業者、県民が一体となって、鉄道と軌道の相互乗り入れ等公共交通の乗り継ぎ利便性を向上するハード施策と、「カーセーブデー」等クルマ利用を抑制するソフト施策の両面から長年取り組んでいる。

取組内容・効果

■ハード面の取組

- ・異なる事業者間での鉄道（えちぜん鉄道）と軌道（福井鉄道）の相互乗り入れ。
- ・福井駅前広場で鉄道、バス、タクシー、コミュニティサイクルも含めた総合交通ターミナルの整備を推進。
- ・駅や県立施設等でのパークアンドライド、パークアンドサイクルライド駐車場の設置。

■ソフト面の取組

- ・毎週金曜日を中心に、クルマ通勤を控える「カーセーブデー」を実施。
- ・自転車利用で短距離のクルマ利用を抑制する「福井バイコロジスト宣言」への参加呼びかけ。
- ・会員である交通事業者や自治体が進める取組を、イベント開催・出展や雑誌掲載などにより広報。

■環境保全効果

- ・約14tのCO2削減※

※交通関係環境保全優良事業者等表彰内規実施要領【別添】CO2排出削減量計算シートに基づき算出。

■表彰実績

- ・平成30年1月 第9回EST交通環境大賞（環境大臣賞）

評価ポイント

(1) 創意工夫

- ・異なる事業者間での鉄道と軌道の相互乗り入れや、各交通機関を乗り継ぎしやすい結節点として駅前広場を整備することで、交通手段選択の行動の変容を促している。
- ・交通事業者の協力を得て、毎週金曜日を「カー・セーブデー」と設定し、金曜のみ使用できる割引切符等を発行。
- ・3キロ以内は積極的に自転車を利用する等4箇条の、「福井バイコロジスト宣言」への参加呼びかけ。

(2) CO2排出量削減への貢献度

- ・カーセーブデーの取組には、県民会議に所属する56団体にとどまらず広く県民が参加。

(3) 継続性

- ・平成23年11月に学識経験者・交通事業者・県・市町村等37団体により設立。現在は56団体が所属。

(4) 一体性

- ・県、市町村以外にも、交通事業者、各事業者団体、老人クラブ連合会やPTA連合会など広く県民が参加。

エコ通勤のメリット

事業所にとって

- マイカー通勤者のための駐車場経費の削減、社有地の有効利用につながります。
- 従業員の健康増進、通勤時の事故減少、定時出勤等に寄与します。
- CSR(企業の社会的責任)やSDGs(持続可能な開発目標)の取り組みとして位置づけることができ、外部へのPR材料となります。

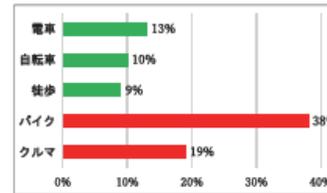


従業員にとって

- 公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます。
- 交通事故にあふ確率が低減し安全に通勤できます。
- 通勤時間を読書や休息など自由に使うことができます。

クルマ・バイク通勤者約1/3がメタボ・メタボ予備群

通勤時交通手段別メタボ・メタボ予備群の割合

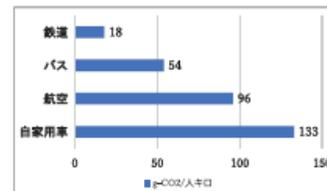


出典：「事業所における「エコ通勤」実施の手引き」
(国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団)

地域にとって

- 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が期待できます。
- 地球温暖化防止に寄与します。
- 周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます。

旅客輸送機関別の二酸化炭素排出単位

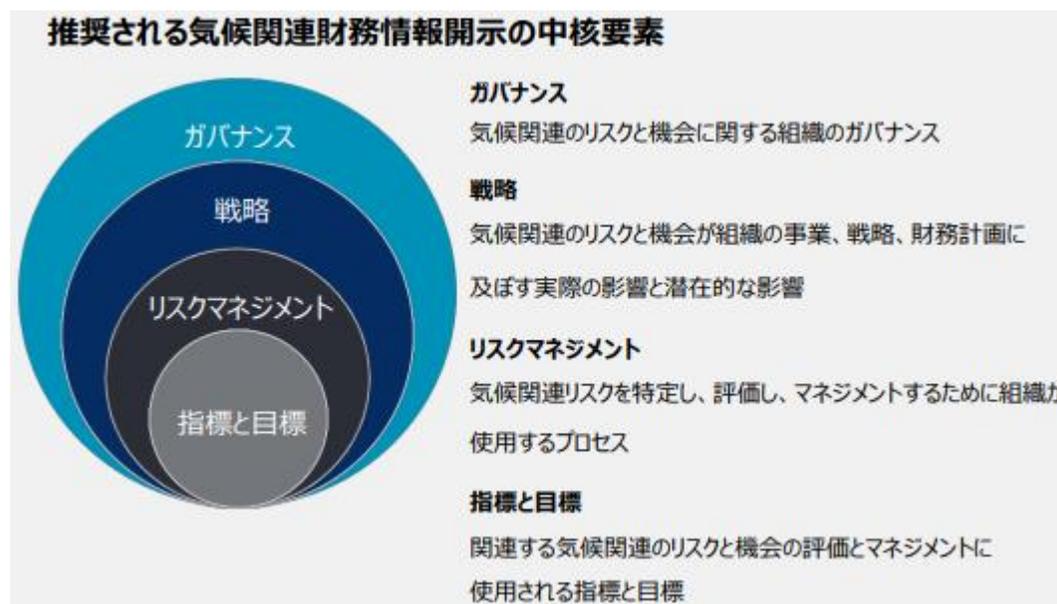


出典：「運輸・交通と環境2021年版」(交通エコロジー・モビリティ財団)

出典：福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議資料

企業のサステナビリティ情報の開示について

- ・2021年6月、東京証券取引所(以下「東証」)は改訂コーポレートガバナンス・コードを施行。2022年4月、東証で「プライム市場・スタンダード市場・グロース市場」の3つの市場区分が始動。**プライム市場上場企業は、「TCFDまたはそれと同等の枠組みに基づく開示の質と量の充実を進める」ことが必要になった。**
- ・2023年1月、企業内容等の開示に関する内閣府令等の改正により、有価証券報告書等において、「サステナビリティに関する考え方及び取組」の記載欄を新設し、サステナビリティ情報の開示が必要になった。**2023年3月期決算企業から適用。**



CO2排出量の算定範囲サプライチェーンへ

- ・世界の投資家は上場企業等に対してサプライチェーン全体（Scope3）へのCO2排出量の算定・削減を求めている。
- ・その結果、上場企業等は、調達先企業にCO2排出量の算定・削減を求めることに。



Scope1 : 事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2 : 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3 : Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)

脱炭素経営のメリット

・環境省は、先行して脱炭素経営に取り組む事業者は5つのメリットがあるとしている。

1

優位性の構築

他社より早く取り組むことで「脱炭素経営が進んでいる企業」や「先進的な企業」という良いイメージを獲得できます。

2

光熱費・燃料費の低減

年々高騰する原料費の対策にも。企業の業種によっては光熱費が半分近く削減できることもあります。

3

知名度・認知度向上

環境に対する先進的な取組がメディアに取り上げられることも。お問い合わせが増えることで売上の増加も見込めます。

4

社員のモチベーション・人材獲得力向上

自社の社会貢献は社員のモチベーションにつながります。また、サステナブルな企業へ従事したい社員数は年々増加しています。

5

好条件での資金調達

企業の長期的な期待値を測る指標として、脱炭素への取組が重要指標化しています。

アンケート結果

県民会議(事務局福井県庁交通まちづくり課)との共同アンケート

通勤時公共交通利用促進についてのアンケートご協力をお願い

各位

日ごろから公共交通の利用促進にご理解とご協力をいただきまして、誠にありがとうございます。

行政・企業・各種団体が構成している「福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」では、公共交通機関や自転車の利用促進につなげるため、皆さまの通勤時の交通利用実態および公共交通機関や自転車の利用への転換についてのお考えをお伺いしたく、福井工業大学と共同でアンケート調査を実施することといたしました。

本アンケート調査は、選択問題を中心に全24問です。ご多忙のところ恐れ入りますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

【ご回答にあたっての注意事項】

- 調査結果は、本調査の目的以外には使用しません。
- 原則、企業名を公開することはありませんが、研究発表等で使用する場合には改めてご相談させていただく場合がございます。
- 令和6年12月16日(月)までに、ご回答ください。

(以下 URL か右 QR コードにアクセスください。)

<https://forms.gle/d6SH9mhFGR7ucQDY6>



※本調査は福井工業大学と県民会議が共同で実施しています。
アンケート内容に関するお問い合わせは調査責任者までご連絡ください。

【調査責任者】(アンケート内容に関することはこちら)

・福井工業大学 経営情報学科

菊池 武晴

TEL 0776-29-2531 (不在の時はメールいただければ幸いです)

E-MAIL t-kikuchi@fukui-ut.ac.jp

・福井工業大学 建築土木工学科

吉村 朋矩

【福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議事務局】

(県民会議に関することはこちら)

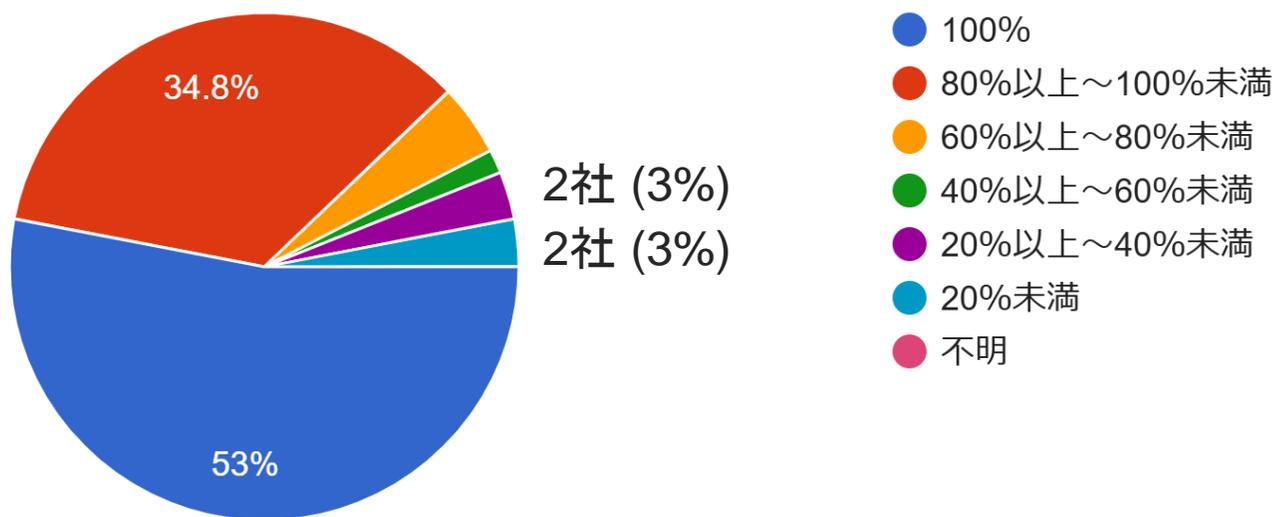
福井県 交通まちづくり課

TEL 0776-20-0774

E-MAIL kotsuka@pref.fukui.lg.jp

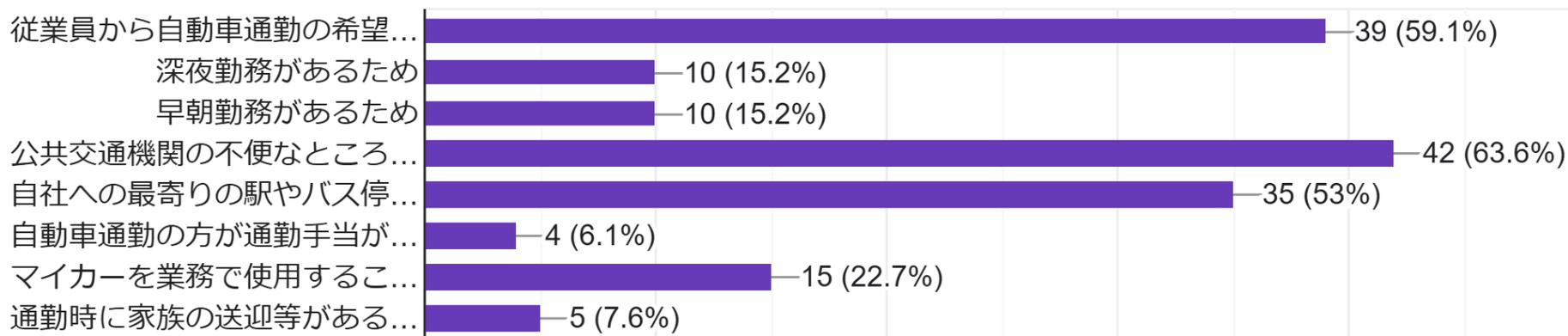
【1】貴社従業員の通勤交通手段で、マイカーの割合はどの程度ですか。

- ・66社から回答あり
- ・マイカー通勤割合100%が53%、80%～100%未満が34.8%、合計88%
- ・同20%未満は2社(3%)、20%～40%未満は2社(3%)



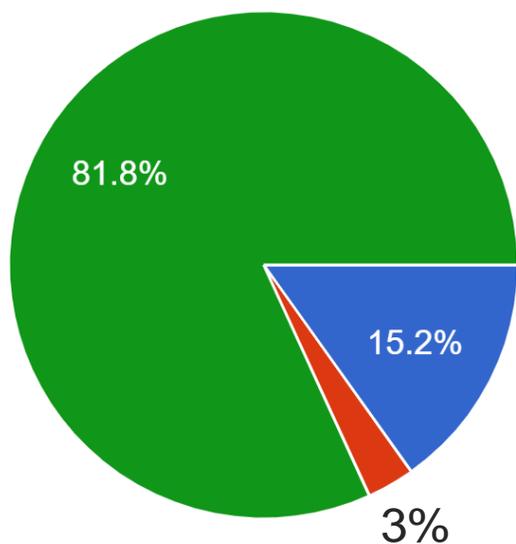
【2】マイカー通勤を認めている理由は何ですか(複数回答可)

- ①公共交通機関の不便なところに従業員が住んでいるため:42件(63.6%)
- ②従業員から自動車通勤の希望が多いから:39件(59.1%)
- ③自社への最寄りの駅やバス停が遠く公共交通機関の利便性が低いため:35件(53%)



【3】現状、貴社従業員の通勤手段として、公共交通／自転車利用を促進していますか。

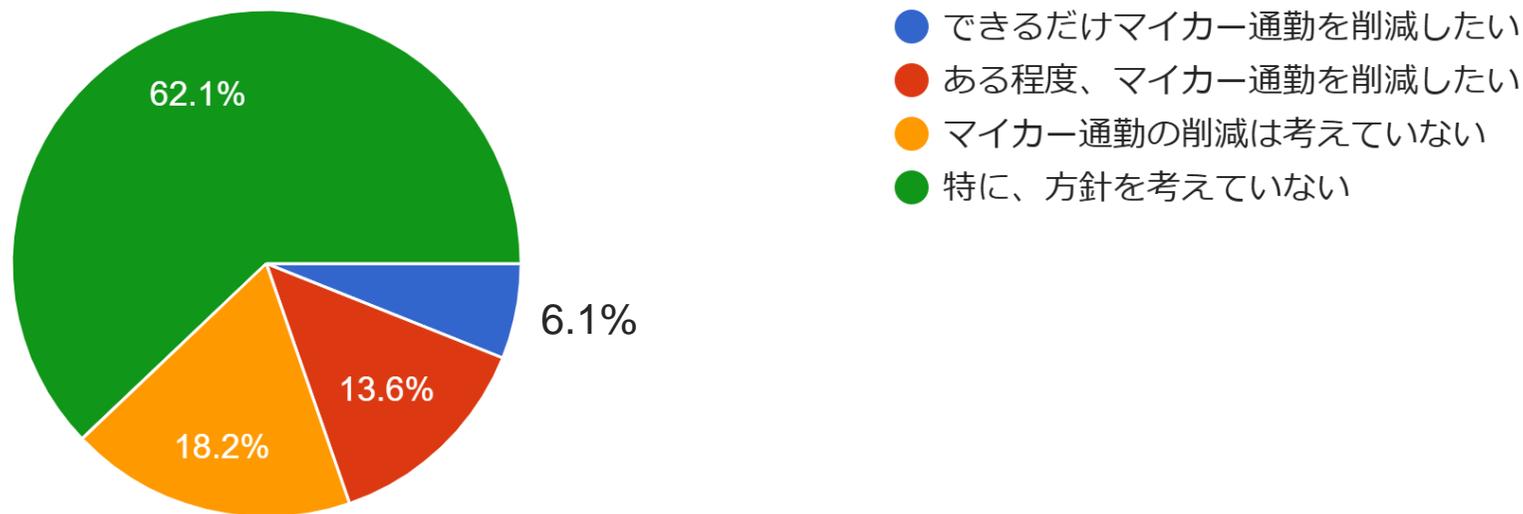
- ①公共交通利用、自転車利用ともに促進していない：(81.8%)
- ②公共交通利用、自転車利用をともに促進している：(15.2%)
- ③公共交通利用を促進している(自転車利用は促進していない)(3%)



- 公共交通利用、自転車利用をともに促進している
- 公共交通利用を促進している(自転車利用は促進していない)
- 自転車利用を促進している(公共交通利用は促進していない)
- 公共交通利用、自転車利用ともに促進していない

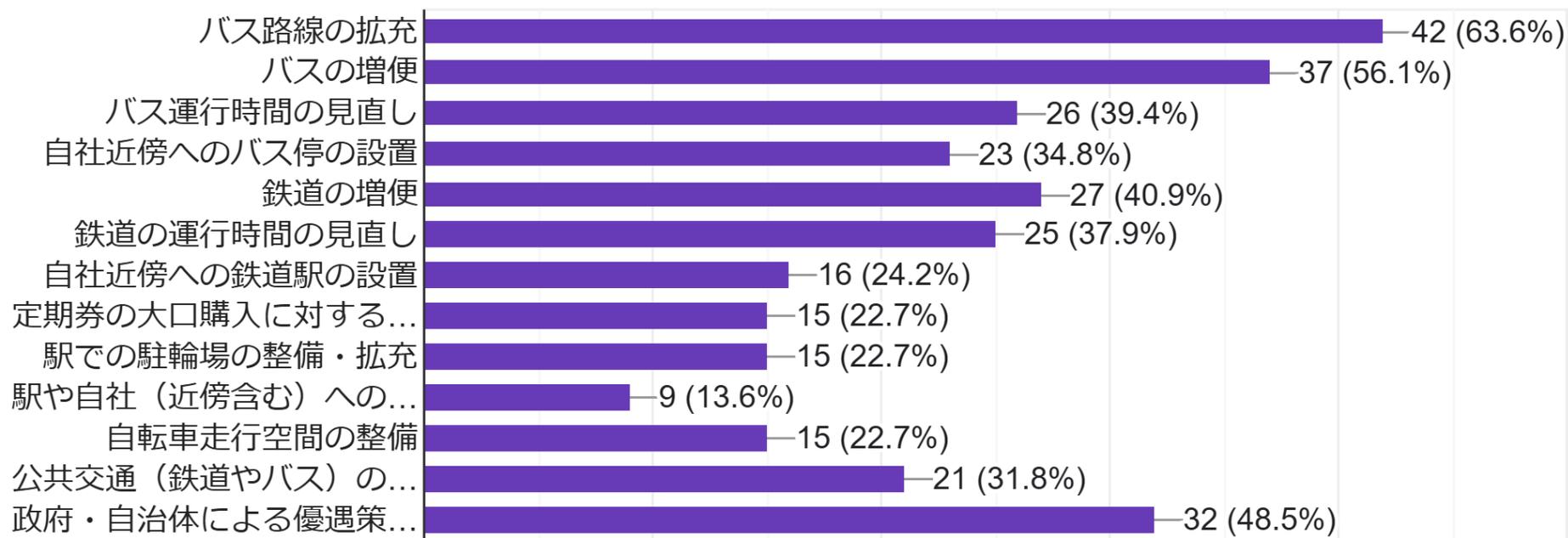
【4】今後、通勤時の移動手段をマイカーから公共交通や自転車に転換を促したいと考えていますか

- ①特に、方針を考えていない：(62.1%)
- ②マイカー通勤の削減は考えていない：(18.2%)
- ③ある程度、マイカー通勤を削減したい：(13.6%)
- ④できるだけマイカー通勤を削減したい：(6.1%)



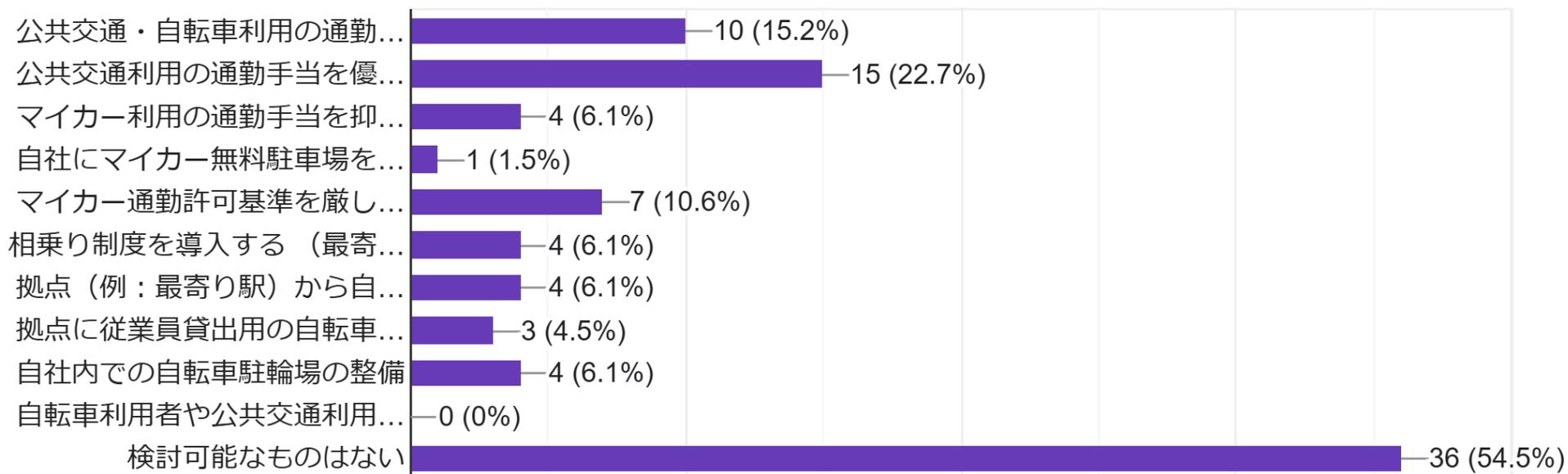
【5】マイカーからの転換に向けて必要だと考えられる(社会的な)取組みは何ですか (複数回答可)

- ①バス路線の拡充:42件(63.6%)
- ②バスの増便:37件(56.1%)
- ③政府・自治体による優遇策(規制、補助等)の導入:32件(48.5%)



【6】マイカーからの転換に向けて必要だと考えられる(自社の)取組みで検討可能なものはありますか(複数回答可)

- ① 検討可能なものはない: 36件 (54.5%)
- ② 公共交通利用の通勤手当を優遇する(実費より高額にする等): 15件 (22.7%)
- ③ 公共交通・自転車利用の通勤者を表彰する: 10件 (15.2%)
- ④ マイカー通勤許可基準を厳しくする(3km未満は自転車・徒歩に限る等): 7件 (10.6%)
- ⑤ マイカー利用の通勤手当を抑制する(実費より少額にする等): 4件 (6.1%)
- ⑥ 相乗り制度を導入する(最寄り駅から自社まで等): 4件 (6.1%)
- ⑦ 拠点(例:最寄り駅)から自社までバスを会社が運行する: 4件 (6.1%)
- ⑧ 自社内での自転車駐輪場の整備: 4件 (6.1%)
- ⑨ 拠点に従業員貸出用の自転車を会社が用意する: 3件 (4.5%)
- ⑩ 自社にマイカー無料駐車を用意しない: 1件 (1.5%)



公共交通通勤者へのインセンティブ方法

公共交通利用の通勤手当を優遇する (実費より高額にする等)

1. 通勤手当は役職員の所得となるため、所得税が問題となる。(法人税は無関係)
2. 所得税の非課税限度額は「1か月あたりの合理的な運賃等の額」(例:定期券代)となっている。例えば月20,000円が実費のところ、公共交通利用者には月5,000円追加給付する場合、5,000円が所得税の対象となる。
3. 給与として月5,000円追加すればよい(所得税の対象となる)。
4. 当該5,000円は、「通勤手当」でなく「特別通勤手当」(給与とみなす)のように明示した方が経理税務事務上も混乱がないと考えられる。
5. この措置を企業が講じることで、職員の手取り収入が増えるのに加え、企業としても社会貢献策として対外的にアピール可能

平成 28 年 4 月

通勤手当の非課税限度額の引上げ

税 務 署

この度、平成 28 年度の税制改正により、通勤手当の非課税限度額に関して次のような改正が行われました。

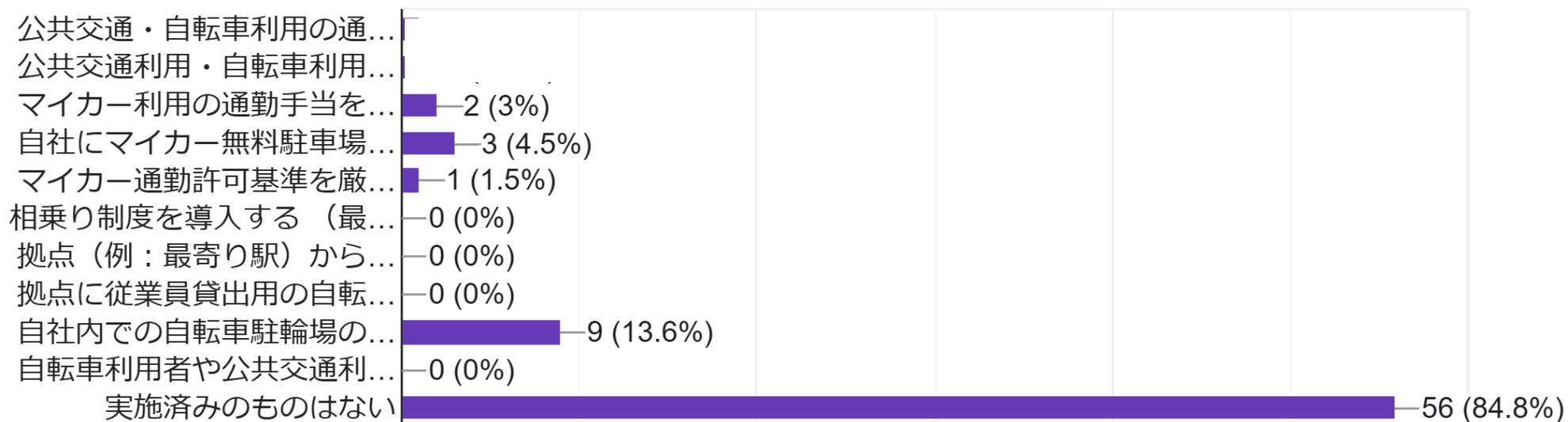
1 改正の内容

通勤手当の非課税限度額の上限額が 10 万円から 15 万円に引き上げられ、改正後の 1 か月当たりの非課税限度額は、次のようになりました。

区 分	課税されない金額		
	改正後	改正前	
① 交通機関又は有料道路を利用している人に支給する通勤手当	1 か月当たりの合理的な運賃等の額 (最高限度 150,000 円)	1 か月当たりの合理的な運賃等の額 (最高限度 100,000 円)	
② 自動車や自転車などの交通用具を使用している人に支給する通勤手当	通勤距離が片道 55 キロメートル以上である場合	31,600 円	同 左
	通勤距離が片道 45 キロメートル以上 55 キロメートル未満である場合	28,000 円	同 左
	通勤距離が片道 35 キロメートル以上 45 キロメートル未満である場合	24,400 円	同 左
	通勤距離が片道 25 キロメートル以上 35 キロメートル未満である場合	18,700 円	同 左
	通勤距離が片道 15 キロメートル以上 25 キロメートル未満である場合	12,900 円	同 左
	通勤距離が片道 10 キロメートル以上 15 キロメートル未満である場合	7,100 円	同 左
	通勤距離が片道 2 キロメートル以上 10 キロメートル未満である場合	4,200 円	同 左
	(全額課税)	同 左	
③ 交通機関を利用している人に支給する通勤用定期乗車券	1 か月当たりの合理的な運賃等の額 (最高限度 150,000 円)	1 か月当たりの合理的な運賃等の額 (最高限度 100,000 円)	
④ 交通機関又は有料道路を利用するほか、交通用具も使用している人に支給する通勤手当や通勤用定期乗車券	1 か月当たりの合理的な運賃等の額と②の金額との合計額 (最高限度 150,000 円)	1 か月当たりの合理的な運賃等の額と②の金額との合計額 (最高限度 100,000 円)	

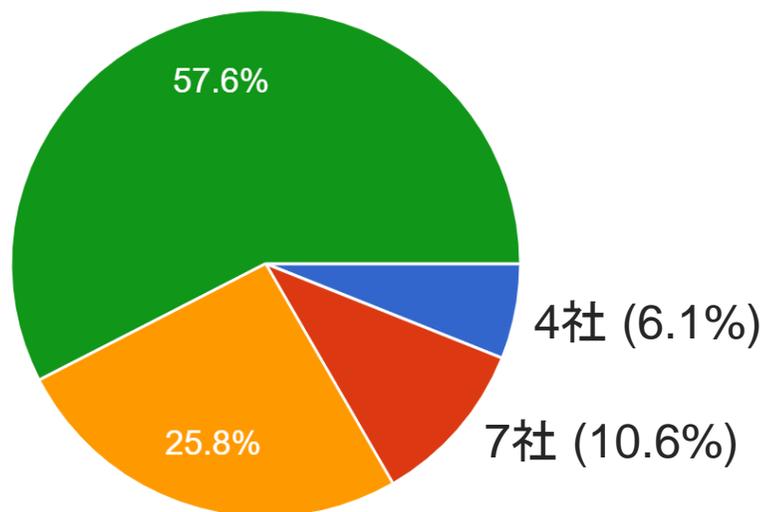
【7】上記と同じ選択肢で既に実施済みのものはありますか(複数回答可)

- ①実施済みのものはない: 56件(84.8%)
- ②自社内での自転車駐輪場の整備: 9件(13.6%)
- ③自社にマイカー無料駐車場を用意しない: 3件(4.5%)
- ④マイカー利用の通勤手当を抑制する(実費より少額にする等): 2件(3%)
- ⑤マイカー通勤許可基準を厳しくする(3km未満は自転車・徒歩に限る等): 1件(1.5%)



【8】近場(3km程度)への業務目的での移動に自転車を推奨・活用されていますか

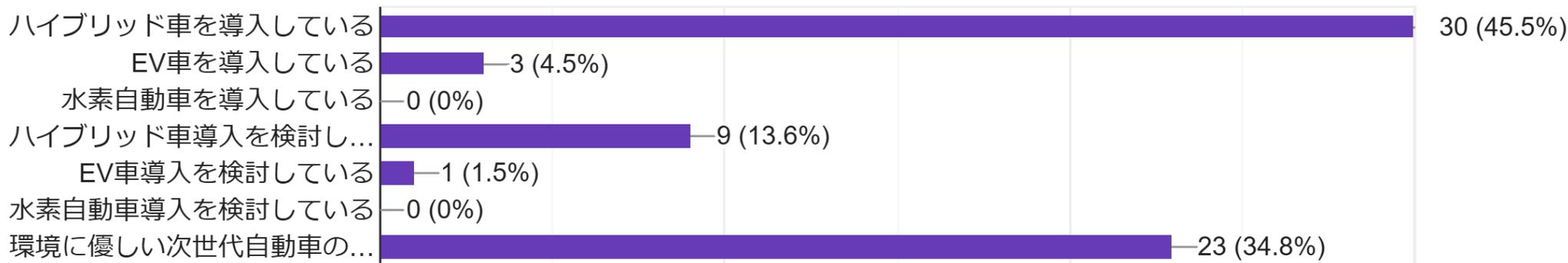
- ①自転車での移動を推奨しておらず、今後も検討しない:(57.6%)
- ②自転車での移動を推奨していないが、今後検討したい:(25.8%)
- ③業務用の自転車を用意している程度に留まっている:(10.6%)
- ④業務用の自転車を用意しており、積極的に活用している:(6.1%)



- 業務用の自転車を用意しており、積極的に活用している
- 業務用の自転車を用意している程度に留まっている
- 自転車での移動を推奨していないが、今後検討したい
- 自転車での移動を推奨しておらず、今後も検討しない

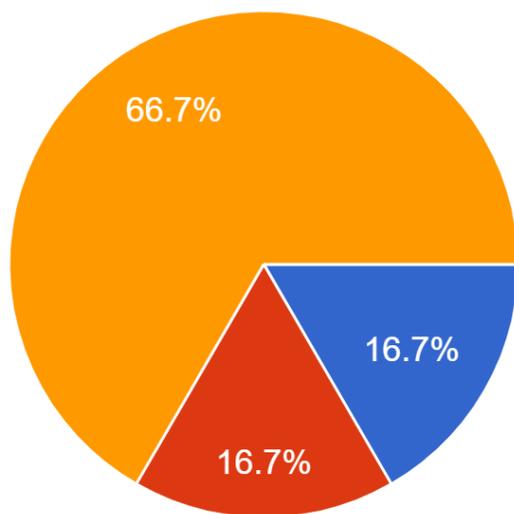
【9】社用車の導入状況について教えてください

- ①ハイブリッド車を導入している：(45.5%)
- ②環境に優しい次世代自動車の導入は検討していない：(34.8%)
- ③ハイブリッド車導入を検討している：(13.6%)
- ④EV車を導入している：(4.5%)
- ⑤EV車導入を検討している：(1.5%)



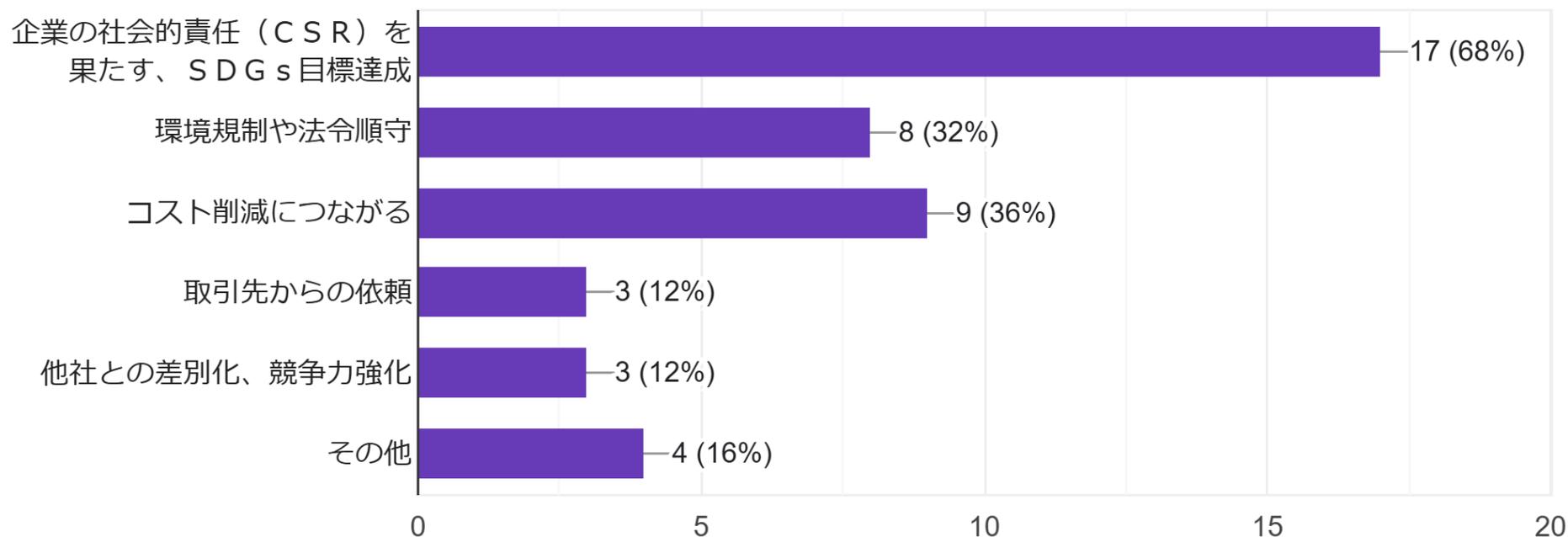
【14】自社(自事業所)のCO2排出量を算定・把握していますか

- ①現在、把握しておらず、今後も把握する予定はない:(66.7%)
- ②把握していないが、今後、把握する方向で検討中:(16.7%)
- ③把握している:(16.7%)

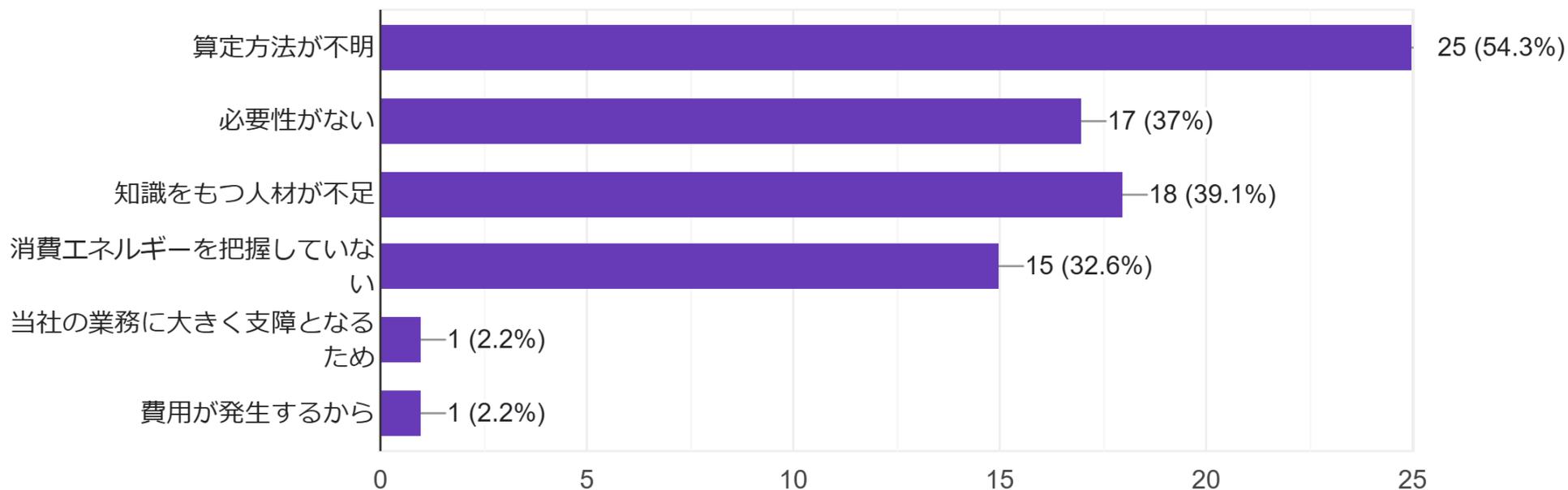


- 把握している
- 把握していないが、今後、把握する方向で検討中
- 現在、把握しておらず、今後も把握する予定はない

【15】(把握している・予定の場合)CO2排出量を算定・把握する理由を教えてください (25社回答、複数回答可)

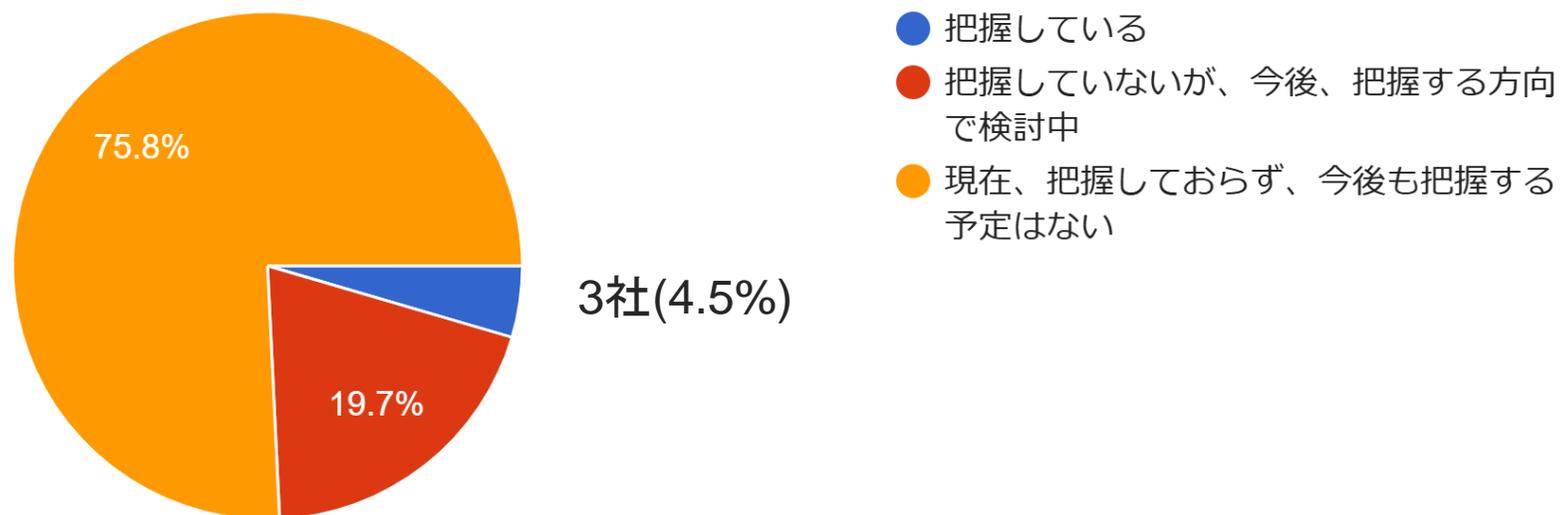


【16】(把握しない場合)CO2排出量を算定・把握しない理由を教えてください (46社回答、複数回答可)



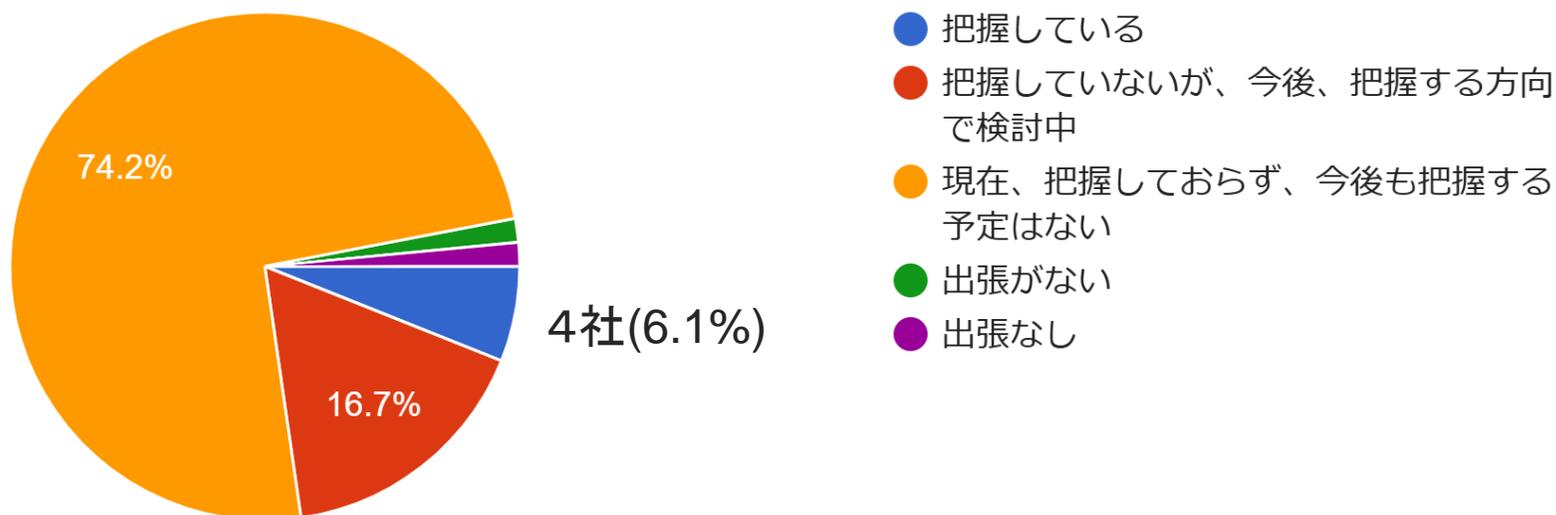
【17】自社従業員の「通勤」にかかるCO2排出量を把握していますか

- ①現在、把握しておらず、今後も把握する予定はない：(75.8%)
- ②把握していないが、今後、把握する方向で検討中：(19.7%)
- ③把握している：(4.5%)

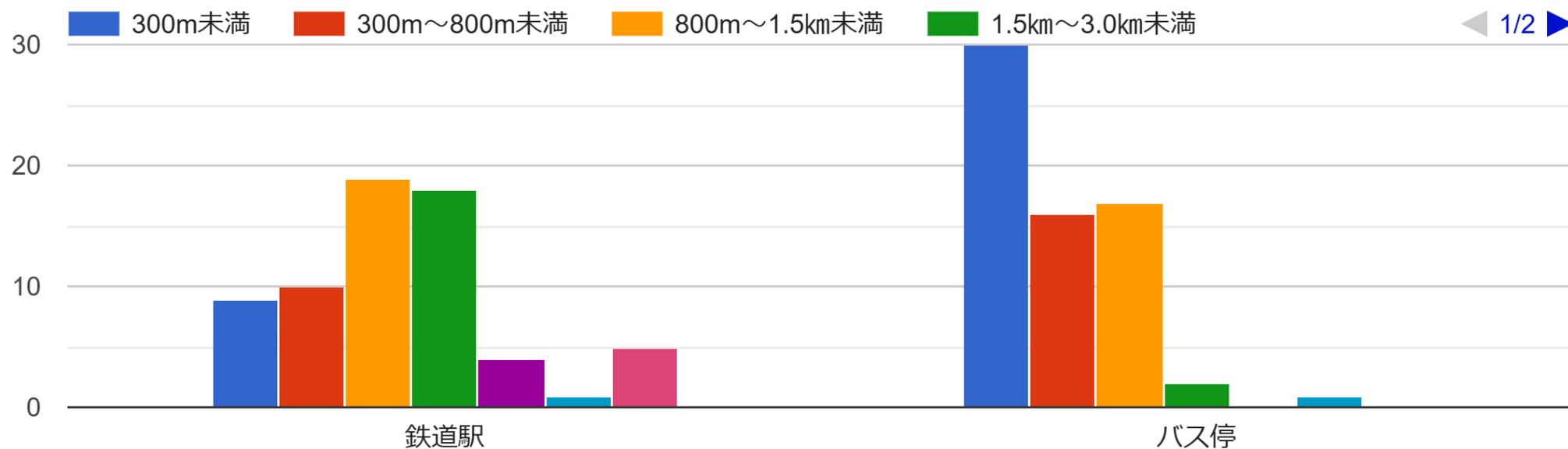


【18】自社従業員の「出張」にかかるCO2排出量を把握していますか

- ①現在、把握しておらず、今後も把握する予定はない：(74.2%)
- ②把握していないが、今後、把握する方向で検討中：(16.7%)
- ③把握している：(6.1%)



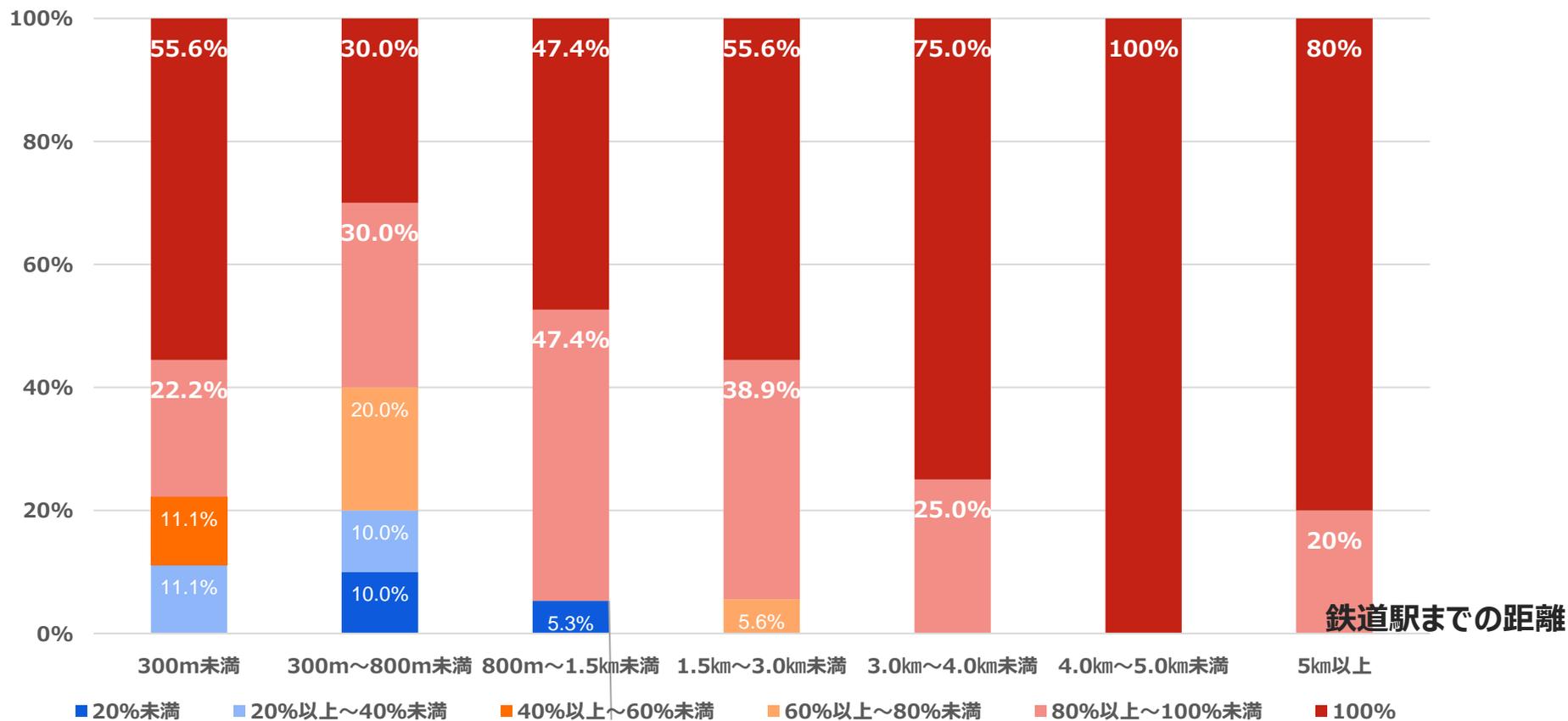
【22】 最寄りの鉄道駅・バス停から貴社までの距離を教えてください。



「自動車通勤率」と「企業最寄りの鉄道駅までの距離」の関係

スピアマン順位相関係数:0.0315 <0.05 有意性あり

自動車通勤率 (%)

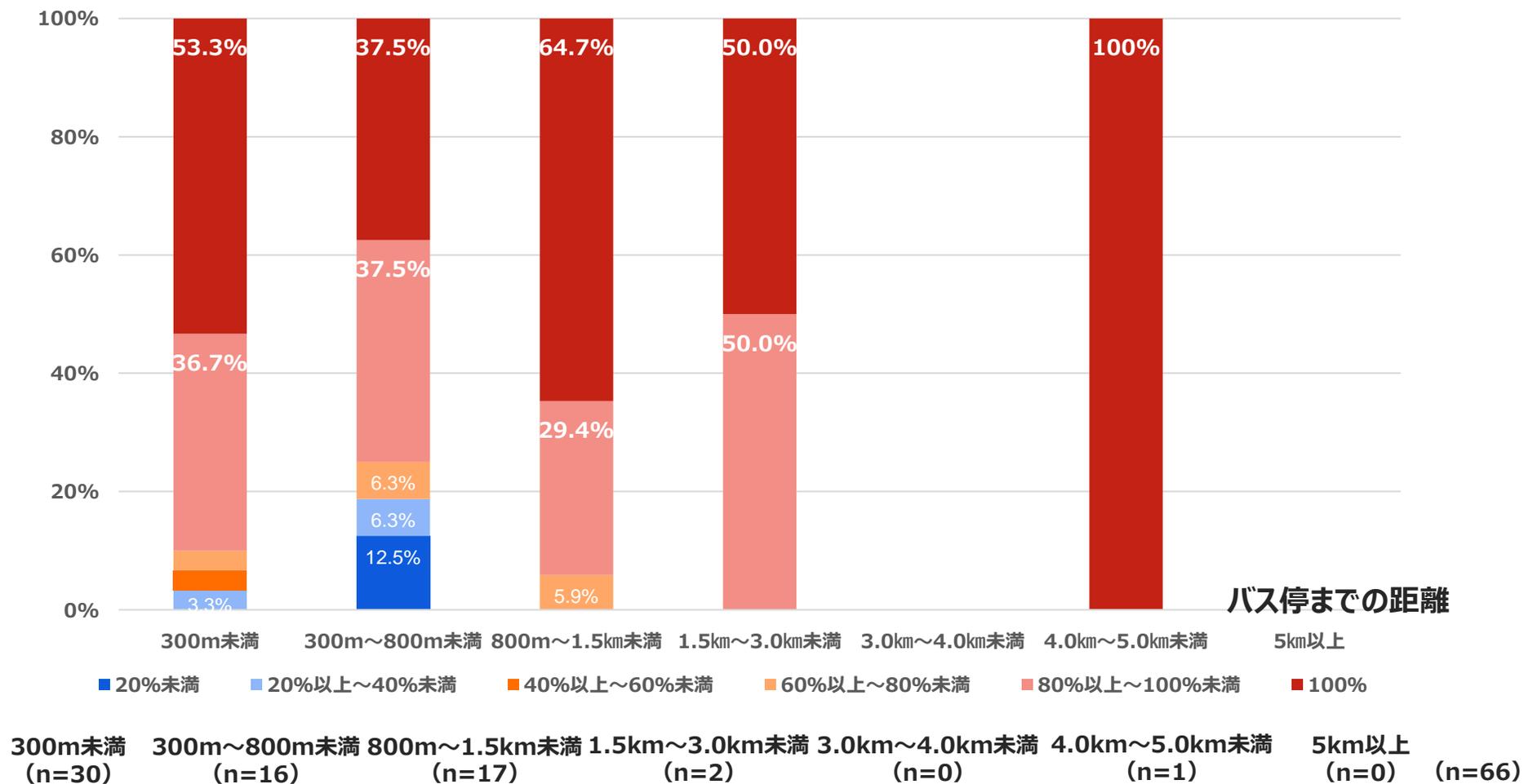


300m未満 (n=9) 300m~800m未満 (n=10) 800m~1.5km未満 (n=19) 1.5km~3.0km未満 (n=18) 3.0km~4.0km未満 (n=4) 4.0km~5.0km未満 (n=1) 5km以上 (n=5) (n=66)

「自動車通勤率」と「企業最寄りのバス停までの距離」の関係

スピアマン順位相関係数: 0.5796 > 0.05 有意性なし

自動車通勤率 (%)



福井県内優良事例

セーレンの取組み

- ・CO2排出量について、Scope3まで算出・開示している。
- ・通勤、出張についても、算定方法を含め開示している。

社名	セーレン(株) 福井本社
所在地	福井市毛矢
業種	製造業

セーレン単体（2023年度）算定結果

スコープ	カテゴリ	CO2排出量 (ton/年)	排出割合	
Scope1	直接排出	54,834	10.93%	
Scope2	エネルギー起源の間接排出	25,335	5.05%	
		421,545	84.02%	
Scope3	1 購入した製品・サービス	307,117	61.21%	
	2 資本財	5,863	1.17%	
	3 Scope1,2に含まれない燃料及びエネルギー関連活動	14,167	2.82%	
	4 輸送、配送（上流）	6,793	1.35%	
	5 事業から出る廃棄物	909	0.18%	
	6 出張	750	0.15%	
	7 雇用者の通勤	2,072	0.41%	
	9 輸送、配送（下流）	2,036	0.41%	
	10 販売した製品の加工	25,490	5.08%	
	12 販売した製品の廃棄	56,348	11.23%	
	Total		501,714	

Scope3算出方法

カテゴリ	算定方法 ※算定期間：2022年4月～2023年3月	
	活動量	原単位
カテゴリ1「購入した製品・サービス」	● 主要原材料の調達重量	● 調達した製品の物量による排出原単位※1
カテゴリ2「資本財」	● 資産の種類別設備投資額	● 資本財の価格当たり排出原単位※1
カテゴリ3「Scope1,2に含まれない燃料及びエネルギー活動」	● 購入した燃料・電力の消費量	● 重油、LPG、LNG、都市ガス等※2 ● 電気使用量当たりの排出原単位※2
カテゴリ4「輸送、配送（上流）」	● 主要原材料の輸送重量	● トンキロ当たりのCO ₂ 排出原単位※1
カテゴリ5「事業から出る廃棄物」	● 廃棄物処理量	● 種類・処理方法別排出原単位※1
カテゴリ6「出張」	● 出張手当支給額	● 各種交通機関、宿泊等の排出原単位※1
カテゴリ7「雇用者の通勤」	● 通勤手当支給額	● ガソリン換算※2
カテゴリ8「リース資産（上流）」	● 対象外	
カテゴリ9「輸送、配送（下流）」	● 販売した製品重量	● トンキロ当たりのCO ₂ 排出原単位※1
カテゴリ10「販売した製品の加工」	● 販売した製品重量	● 独自算出※3
カテゴリ11「販売した製品の使用」	● 対象外	
カテゴリ12「販売した製品の廃棄」	● 販売した製品重量	● 焼却処理排出原単位※1
カテゴリ13「リース資産（下流）」	● 対象外	
カテゴリ14「フランチャイズ」	● 対象外	
カテゴリ15「投資」	● 対象外	

	出典
※1	インベントリーデータベースIDEA V3をベースに算出
※2	省エネ法の燃料係数及び電力係数
※3	当社縫製工場の年間の加工量と電力使用量から係数を算出

出典：セーレンHP

北陸電力福井支店の取組み

- ・通勤は原則公共交通利用がルールとなっている。自動車利用の際は、所属長の許可を必要とし、所属長は許可に際して必要理由を確認する。
- ・駐車場は当社としては用意していない。必要な社員は自己負担。福井駅近隣であり、月額駐車料13,000円程度。
- ・大野市から越美北線を利用して通勤する社員は、本数が少なくて不便ではあるが、事故リスクを負いたくないこと、また駐車費用もかけたくないことからそうしている。

社名・事業所	北陸電力(株) 福井支店
所在地	福井市日之出
業種	電気業

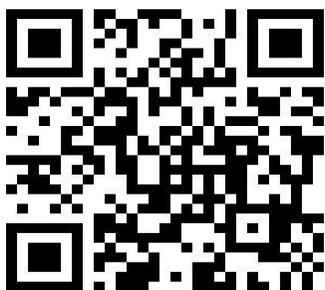


出典：北陸電力HP

マルツグループの取組み

- ・徒歩・自転車通勤者に対して「エコ通勤手当(月8千円)」を支給。
- ・福井県内各地で太陽光発電事業、バイオマス熱供給事業、小水力発電事業等を推進。

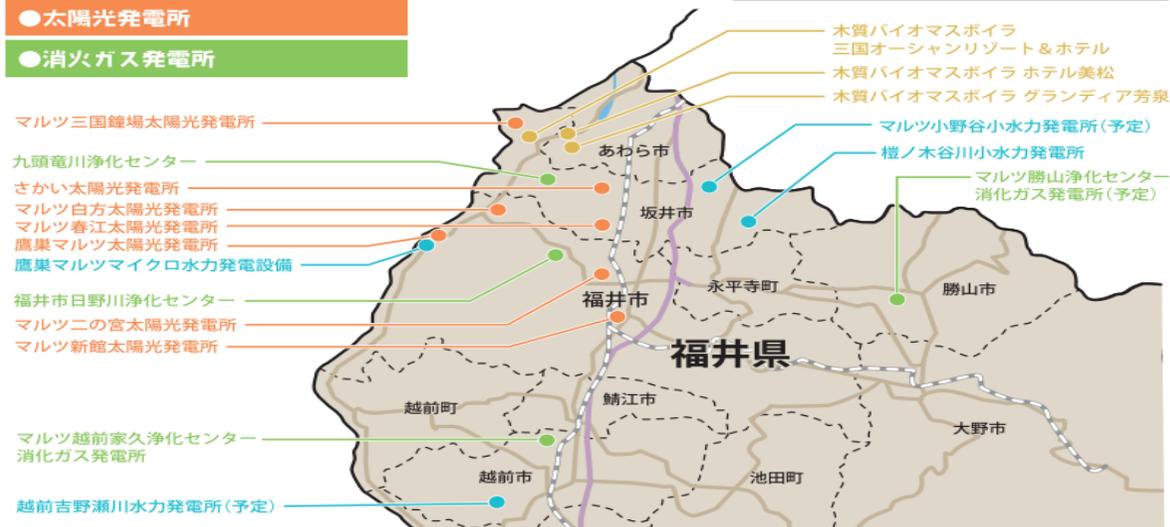
社名	マルツホールディングス
所在地	福井市豊島
業種	自然エネルギーによる 発電事業



再生可能なエネルギー事業の詳細は、
上記QRコードから読み取り可能

マルツグループの 再生可能な エネルギー事業マップ

- 木質バイオマスボイラ
- 小水力発電所
- 太陽光発電所
- 消化ガス発電所



フェニックスリースの取組み

- ・管理部門社員に対して会社は駐車場用意しない。
(営業部門社員に対しては、車を業務利用するため駐車場代会社負担)
- ・自転車通勤社員用の駐輪場あり。

社名	フェニックスリース株
所在地	福井市豊島
業種	リース業

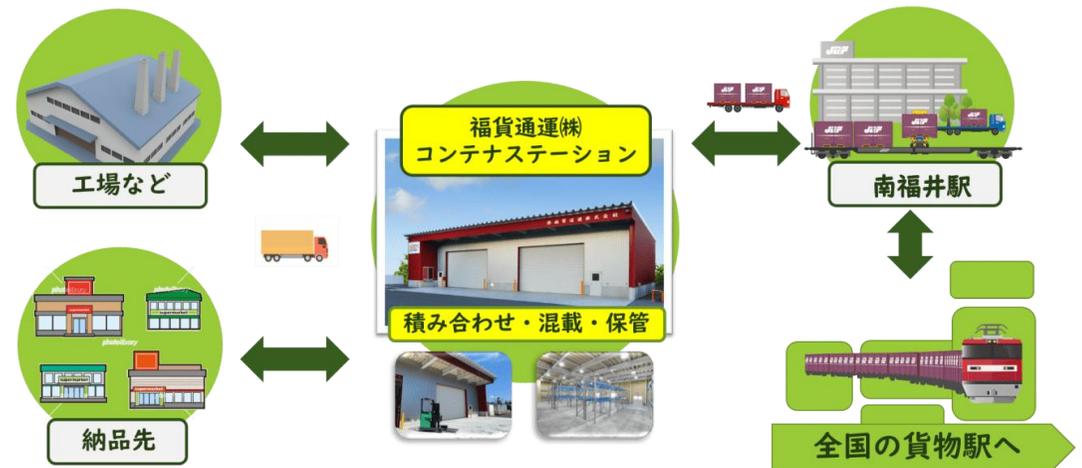


当社が入るビル駐輪場：筆者撮影

福貨通運の取組み

- ・従業員の通勤において「公共交通利用、自転車利用をともに促進している」
- ・当社は「健康経営優良認証」を受けており、通勤時に公共交通や自転車利用をすることは健康によいことから促進
- ・「通勤時公共交通・自転車利用者には表彰」を来年度より実施予定
- ・グリーン経営認証を受けており、鉄道を利用したモーダルシフトを推進

社名	福貨通運株
所在地	福井市花堂北
業種	物流業



出典：福貨通運HP

金井学園の取組み

- ・ 駐車場は法人としては用意していない。必要な教職員は自己負担。
- ・ **自転車**通勤者にも**通勤手当**がある。**片道5km～6km未満**だと、**四輪自動車と同等**
- ・ シェアサイクル「ふくチャリ」のポート用の土地を無償提供している。駐輪場もあり。
- ・ 学園敷地をセットバックし、バス停の拡幅・充実を図っている。

社名	金井学園
所在地	福井市学園
業種	学校法人

通勤手当計算表 (単位 円)

片道キロ数	用具	四輪自動車	原動機付	自転車
以上 未満 2 ~ 3		■	■	■
3 ~ 4		■	■	
4 ~ 5		■	■	
5 ~ 6		4,200		
6 ~ 8		■	4,200	4,200
8 ~ 10		■		
10 ~ 12		■		
12 ~ 14		■	■	■
14 ~ 15		■		



京福バスの取組み

- ・2024年3月北陸新幹線福井開業に合わせて、福井市内を走る「すまいるバス」4路線について電気自動車を導入。
- ・すまいるバス運行CO2排出量は、2024年4月～12月前年同期比71%減少(乗車1人あたり69%減少)へ

社名	京福バス株
所在地	福井市日之出
業種	旅客運送業



福井工業大学でのお披露目式(新車両外装デザインを福井工業大学および附属福井高校学生が手掛けた)



まとめ

1. 地域公共交通・自転車の利用拡大は、地球温暖化対策のみならず、事業所のメリット、従業員のメリットがあり、社会全体で推進すべき課題である。
2. アンケート調査結果から、回答企業の88%以上は、通勤における自動車利用割合80%超であり、自動車依存の姿が浮かび上がった。また、この状況を是正し公共交通・自転車利用促進の方針をもつ企業はいまだ2割にとどまることが分かった。
3. マイカー依存からの転換に向けて既に実施済みの取組みとしては、①自社内での自転車駐輪場の整備:9件(13.6%)、②自社にマイカー無料駐車場を用意しない:3件(4.5%)等がみられた。
4. 今後検討可能なものとして、③公共交通利用の通勤手当を優遇する(実費より高額にする等)15件(22.7%)、④公共交通・自転車利用の通勤者を表彰する:10件(15.2%)、⑤マイカー通勤許可基準を厳しくする:7件(10.6%)等が挙げられる。
5. 自社(自事業所)のCO2排出量算定・把握については、全体の2/3は把握しておらず、16.7%が実施済みであり、16.7%がこれから実施検討の段階である。自社従業員の「通勤」にかかるCO2排出量把握をしているのは4.5%、今後検討は16.7%であった。
6. 今後各社が参考にすべき優良事例が福井県内でもすでにあることも明らかになった。地域公共交通・自転車利用の拡大のためにも、各社／各個人で可能なものから取り組むことを期待したい。