

令和2年度 やまなし エコ通勤・エコ通学 トライアルウィーク 実施状況



1. 参加申し込み状況

申し込みと現在の通勤・通学状況

申込事業所数	従業員数	マイカー通勤
25	10,276	6,366

- ・エコ通勤・エコ通学トライアルウィークへの参加申し込みのあった事業所数は25事業所。
- ・参加事業所に従業員等10,276人のうち6,366人(62.0%)が現在マイカーで通勤・通学。

ステップ1 エコ通勤・エコ通学PR取り組み状況

メール等	掲示等	会議等	個別
18	26	10	13

- ・PRの方法は、各事業所で、効果的な方法を選択していただき、その内訳は

「メール・イントラネットなどで案内」	18事業所
「掲示物・職場内回覧などで周知」	26事業所
「会議・朝礼などで呼びかけ」	10事業所
「マイカー通勤者に個別に働きかけ」	13事業所

ステップ2 エコ通勤・エコ通学転換予定者数

徒歩	自転車	公共交通	その他	計
110	125	85	64	384

- ・期間中は参加事業所のマイカー通勤者6,366人のうち、384人(6.0%)がエコ通勤・エコ通学にチャレンジする予定。
- ・エコ通勤・エコ通学の種別ごとの転換者数は

「徒歩通勤にチャレンジ」	110人(28.6%)
「自転車通勤にチャレンジ」	125人(32.6%)
「公共交通通勤にチャレンジ」	85人(22.1%)
「その他のエコ通勤(相乗り)にチャレンジ」	64人(16.7%)

ステップ3 ワンコインエコチケット配付数

チケット数	実人数
557	176

・配付対象者別内訳

	チケット	実人数
公共交通にチャレンジ	307	51
自転車通勤にチャレンジ	250	125
計	557	176

- ・昨年度に引き続き、自転車通勤・通学にチャレンジする方に雨天対応用として1日分のワンコインエコチケットを配付。
- ・期間中、1乗車100円で路線バスを利用可能なワンコインエコチケットの配付枚数は557枚。うち、バス通勤・通学にチャレンジする方の分が307枚、自転車通勤・通学にチャレンジする方の雨天のバス対応分が250枚。
- ・ワンコインエコチケットを配付する実人数は176人で、うちバス通勤・通学にチャレンジする方が51人、自転車通勤・通学にチャレンジする人が125名。

2. 期間中の取り組み状況

ワンコインエコチケット利用状況

3月1日	20
3月2日	25
3月3日	33
3月4日	17
3月5日	33
3月6日	2
3月7日	4
合計	134

- ・期間中のワンコインエコチケットの利用枚数は134枚で、配付数557枚の24.1%。
- ・バス通勤・通学チャレンジ者の利用割合は、43.6%。

参加事業所からの実績報告

	徒歩	自転車	公共交通	その他	計
3月1日	67	66	33	25	191
3月2日	66	52	36	22	176
3月3日	72	69	37	20	198
3月4日	70	67	37	27	201
3月5日	63	54	41	28	186
3月6日	7	12	1	3	23
3月7日	1	9	2	10	22
合計	346	329	187	135	997

- ・期間中にエコ通勤・エコ通学に取り組んだ回数は、延べ997回。
- ・参加申し込みのあった384人が、期間中に平均2.6回のエコ通勤・エコ通学にチャレンジ。

参加者からの代表的な感想・意見

○感想

- ・バス通勤にチャレンジしたが、安心かつ快適で、バス通勤に変更するかどうか検討している。
- ・マイカー通勤と異なり、公共交通での通勤は時間の制約を受けるが、その分計画的な生活ができた。
- ・自転車通勤とマイカー通勤で所要時間が変わらないことを知り、今後も続けたい。
- ・自宅からバス停が遠く、通勤手段を完全に切り替えるのは難しいが、公共交通の必要性は理解しており、今後も可能な範囲で利用したい。
- ・年に1回ではなく、エコ通勤の機会をさらに増やす又は積極的に取り組んでいる企業を表彰する等、盛り上げ企画がもっとあると、モチベーションなども上がり、参加団体の増加やエコ活動の推進につながっていくと思う。
- ・コロナ禍の状況の中、相乗り通勤は戸惑いもあったが、コロナ対策を取る中で実施し、職場とは違うコミュニケーションの場となった。
- ・バスに乗り慣れていないので、帰りの路線を間違えてしまった。
- ・バスに乗っている時間は読書等ができ、移動時間を有効に使えると思った。
- ・年度末の3月ではなく、秋から冬にかけてなど別の時期に実施してほしい。
- ・このような機会がないとなかなか通勤方法を改めることがないので、とても良い取り組みだと思う。
- ・エコ通勤自体は良いことだが、コロナ禍という有事の中、感染リスクの「蜜」を誘発する恐れのある平時の施策を実行することに疑問を感じた。
- ・バスコンシェルジュで、バスの走行位置が分かったのが便利だった。

○参加理由

- ・このトライアルをきっかけに、恒常的な通勤方法に転換できるか考えるため（バス）。
- ・健康増進に役立つと考え参加した（徒歩、自転車）。
- ・たまにはバスに乗ってみようと思った。
- ・実際にバスとマイカーでどれくらい時間差があるか体験したかった。
- ・自宅の前にバス停があるので、利用してみたかった。
- ・環境保全の観点から参加した（徒歩、自転車）。

○不参加理由

- ・バスのルートと合わないため。
- ・年度末の繁忙期であり、業務の終了時刻によってはバスの最終時刻に間に合わないため。
- ・新型コロナウイルスが流行しているため、公共交通の利用を控えたかった。

○公共交通利用についての課題・意見

- ・行きのバスはあるが、帰りの最終便の時間が早いため、恒常的な利用は難しい。
- ・ニーズの集中する時間帯の運行本数に比べて2, 3本増やせば、利用者側の選択肢も増え、利用も増えるのではないかと思う。
- ・通常利用となると、バスの料金が安い。
- ・バスの本数が利用したい時間帯に少ない。
- ・通勤者に合わせたダイヤの改正が必要だと感じた。

3. 参加事業所（※公表不可の事業所は除く。） 順不同

有限会社韮崎タクシー
風間興業株式会社
株式会社中村建設
ネッツトヨタ山梨株式会社 南アルプス店
中日本高速道路株式会社 甲府保全・サービスセンター
国立大学法人山梨大学
株式会社協和エクシオ 甲信支店
株式会社富士グリーンテック本店
甲府市立東小学校
甲府市
富士吉田市
都留市
大月市
笛吹市
市川三郷町
南部町
道志村
鳴沢村
山梨県