インセンティブに関する調査について

平成21年度の「職場MM」の従業員アンケート結果から、ノーマイカー通勤者拡大を図るためには、ノーマイカー通勤者へのインセンティブの付与が有効であるということがわかった。この結果を踏まえ、自転車通勤手当の支給などのインセンティブ施策メニューを作成し、市内の事業所に採用の働きかけを行うとともに、各事業所におけるインセンティブの実施可能性の把握、実施可能な企業の属性等の分析を行い、ノーマイカー通勤者拡大の仕組みを検討する。

対象地域内の企業・団体へのインセンティブに関するアンケート調査・インセンティ ブ施策実施の協力依頼

・事業所を対象としたインセンティブに関するアンケート調査



インセンティブ実施可能な企業の調査

インセンティブ実施可能な企業への調査依頼・調査

- ・インタビュー調査
- ・インセンティブ享受者へのアンケート調査

(1)対象地域内の企業・団体へのインセンティブに関するアンケート調査ア.アンケート調査の概要

市内の企業・団体を対象にアンケートを実施し、現状の通勤実態やインセンティブ施策に関する現状及び今後の導入意向等について調査した。

アンケート調査の概要

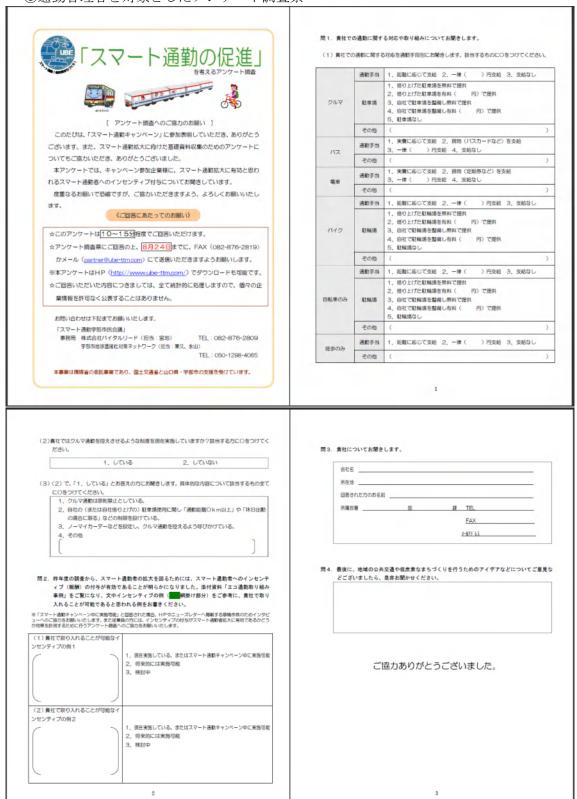
①調査票配布先	キャンペーンに参加を表明した事業所
②調査票配布部数	アンケート用紙 44部
③実施期間	2010年8月から9月
④配布物	・通勤管理者を対象としたアンケート調査票
	・エコ通勤事例集(インセンティブ施策含む)
⑤配布方法	事前に電話連絡を行い、了解を得られた企業・団体について個別訪
	問により配布。
⑥回収方法	メールまたはFAXで回収。
⑦回収数	42 部
	(不参加事業所の一部からも回答を得たため集計に含めている)

イ.調査内容

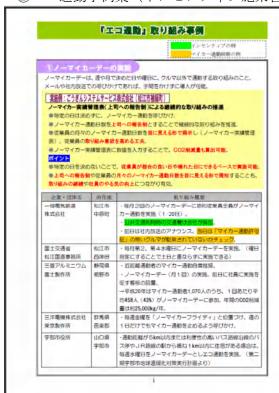
調査項目	調査内容	活用方法
インセンティブ	・手段別の通勤手当の実施状況・インセ	・現況調査
実施状況につい	ンティブ実施の有無	
て	・通勤手段別インセンティブの内容	
インセンティブ	・インセンティブ新設の可否	・インセンティブ実施の環
新設について	・新設インセンティブの内容	境及び課題の把握
	キャンペーン期間中の新設インセンテ	
	ィブ実施可否	
	・キャンペーン期間中実施不可の理由	
担当者について	・企業名や所属部署などの担当者情報	・インセンティブ施策実証
		の依頼先
自由意見	・地域公共交通や低炭素まちづくりにつ	・現況調査
	いて	・スマート通勤事業所拡大
		のための方策を図る

ウ.配布物

①通勤管理者を対象としたアンケート調査票



②エコ通勤事例集 (インセンティブ施策含む)





社用自転車を事業所で購入し、近距離の業務移動などに活用する設り組み、経費的には、イ ニシャルコスト・ランニングコスト共にほとんどかからず、大幅な経費的場を達成した事業 所もあり、走行距離メーターを付けることで、燃料やCO2の削減量を兼単に把電できる。

実施例:カナツ技蔵工業株式会社(松江市春日町)

社用自転車の購入による業務移動での自転車利用推進

任用日本の個人により無関や数に90日本年刊用作権 ・業務用自転車を購入し、2km以内の近距離移動は自転車利用を推進している。 ・変有距離メーターをつけて、定行距離が分かるようにし、月々の移動距離を記録。 ・またエコ連動網当者を配置し、通動での目転車利用の推進などにも構築的に取り組んでい

能メーターをつけ距離を把握することで、燃料やCO2の削減量が簡単に算出でき、

企業・団体名	所在地	取り組み概要
「まつエコ宣言」 事業所多数	松江市	 通勤や環境の交通手段等を見直す目標を記載した「まつ エコ宣言」を発定している事業所の多くが、通勤でのクル マ利用を控える設り組みと共に2km以内の近距離業務移 動での自転車利用を推進している。
苦小牧市	北海道 苫小牧市	2km以内の近距離移動は自転車利用を推進。 走行メーターを設置しCO2削減量も算出。
石狩市	北海道 石狩市	・本庁舎から半径2km圏内の業務の場合、自転車 の利用を推奨。
佐川急便	京都府京都市	・屋根つきの電動自転車を宅配業務で使用。 →1事業所あたり3台程度のトラックの削減。
宇部市役所	山口県 宇部市	・移動距離が2km以内の場合は、徒歩や自転車の利用に努 める。(第二期宇部市地球温暖化対策実行計画より)

マイカー通動を抑制するため、駐車場を削減したり、短距離のマイカー通動を原則禁止にす る取り組み、駐車場にしていた土地を他の目的に有効適用できたり、先並することで経費の 削減に繋がるなどのメリットがある。また短距離のマイカー通動の原則禁止は従業員の理解 が比較的房やすく、手当を出していた場合経費削減にもなる。

実施例:松江市内営銀所 従業県用駐車場の東直し ・自年場用地の外部に守ら<mark>選事券の制度</mark>により、従業員が通勤手段を見直し ・両任は75%の従業員が公共交通や回転車・成歩で通転。

その他② 2 m以内の業務移動で自転車利用を呼びかけ (新車の導入により利用率が上昇)
●環境行動・エックリストの実施 (月 1周)
(各機場の環境リーダーによる声かげ)

●業務車両の総費を個人別に集計した。 ●社内外のエコ運動への参加・協力呼

のお知らせとして従業員に配布) :報告書への環境の取り組みの記載 等

● 日本により● 日本に売却にあたり従業員からの反発は特になかったとのこと。

企業・団体名	所在地	取り組み概要
松江サティ	松江市東朝日町	- 半径2mm以内は使か一台転車通動を推進。 以前は店舗駐車間にゲート等がなく、色熱利用者以外の 駐車車両が整合をしていたが、それらのクルマを取り終 さるため、 <mark>記録駐車間にゲートを記憶。</mark> - 四時に 配対で、日本でに続任率度を利用していた。女業員を 施工部。
松江記念病院	松江市 上乃木	・自転車通動者の利便性向上を目的に、駐車道の一部を制 構造に変更。
伊達·富士通アイソ テック	福島県 伊達市	・ 宇控1.8km以内のマイカー通動は原則禁止 ・ 加えて、延歩や日転車通動者にはマイカー通動者への 核費とほぼ可能の通動手当を支配。
神戸製鋼所加古川製鉄所	兵庫県 加古川市	 ・ 指摘の社宅原住者(半度5km) やパス像から半度11mb 内の原住者のマイカー連動は3秒回撃は → それにより、マイカー連動者が7,000人から3,800人 に半減。

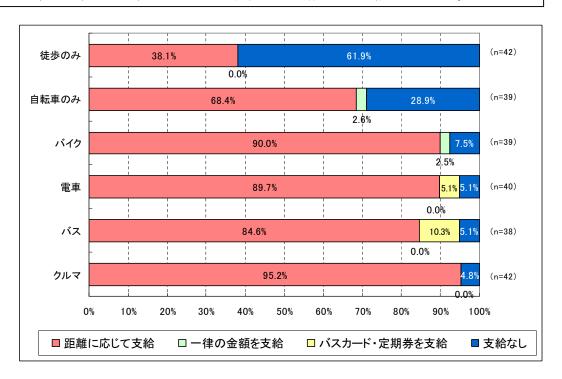
3



工.調査結果

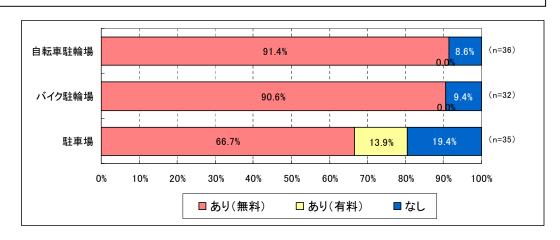
①交通手段別手当ての支給方法

- ・自転車、徒歩の通勤手当が支給されない割合が高い。
- ・電車、バス、クルマ、バイクは90%以上が通勤手当を支給されている。



②駐車場、駐輪場の整備状況について

- ・自転車駐輪場、バイク駐輪場は90%以上が無料で整備している。
- ・自社整備あるいは借上げ駐車場を有料で提供している事業所が約14%存在する。

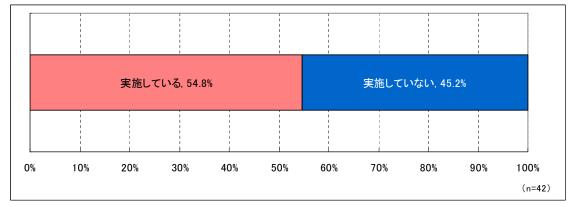


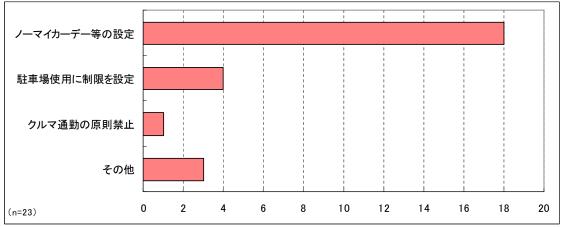
<利用条件>

- ・抽選(遠距離優先)により 2,500 円/月で提供
- ・通勤距離・勤務の番により場内乗入許可

③マイカー通勤抑制について

- ・半数以上の事業所でマイカー通勤抑制を実施している。
- ・具体的な施策としては、ノーマイカーデー等の設定が多い。





<その他>

- ・イントラネット上でノーマイカー運動の個人別・事業所別実績を公開している。また、 個人の実績累計を杉の木の本数に換算して「見える化」している。
- ・サイクリングラリー(7/1~6/30の間)を実施して自転車通勤を促進している。
- ・自宅から 2km 以内は通勤手当支給なし。駐車場が中心街のため比較的高額で、自己手配のため、自転車・原付で通勤する従業員が多い。
- ・駐車場使用は通勤距離 4km 以上に限る。

4インセンティブ施策について

- ・ 今年度よりサイクリングラリーを実施する事業所が存在する。インセンティブの事業の対象の候補となる。
- 徒歩、自転車の通勤手当の支給を検討している事業所が多い。

現在実施中	・(ノーマイカーデー等では)公共交通利用時の交通費は会社が負担
	・ウォーキングラリーを実施中、サイクリングラリーを今年より実施
検討中	・徒歩通勤者にも自転車等利用者に準じて通勤手当を支給
	・2km 以上の者の自転車通勤者へは、マイカー通勤者と同額を支払う
	・現在、距離に応じて支給している通勤手当に関して、名古屋市の事
	例を参考に検討中
	・通勤はマイカーであるが、公共機関を使用した場合は実費支給
	・徒歩、自転車通勤者への手当ての支給
将来的には	・「万歩計」で上位者に報奨金、あるいは歩数に応じ報奨金
実施可能	・自転車通勤者への手当て
検討して	・現在のところなし。交代制勤務者が多いため公共交通利用は適さな
いない	い。自転車通勤の安全が確保されない限り実施は困難である。
	・弊社の場合、全国に事業所があり、通勤形態も様々なので、宇部地
	区だけインセンティブを導入するのは不可能である。
	・出先機関であり、取り組みについては当所だけでは対応できません。

⑤自由意見

- ・行政、市民が一体となった運行の推進、エコポイントなどの制度の充実、eco 検定合格者の増加などの環境保全意識の向上が挙げられた。
- ・また、公共交通や自転車等の利用環境の改善が挙げられた。
- ・行政、市民が一体となり運動を盛り上げる。
- ・車検時に走行距離に応じ税金を徴収する。
- ・公共交通の利用(距離 or 金額)に応じ、エコポイントを付与する。
- ・市民の環境保全意識向上の為に「eco 検定」」の合格者を増加させることが効果的です。
- ・自転車通勤をしていますが、あまりに自転車、歩行者の事を見ていないドライバーが 多すぎます。わき道から急に出てくるとか、歩道上に駐車するとか、毎日のように危 険な目、迷惑をこうむっております。ドライバーへの啓蒙、罰則、取り締まりの強化、 歩道、車道の整備など取り組むべきものは多くあるかと思います。
- ・公共交通機関よりもマイカー通勤の方が、便利・短時間・安価な状況を歴史的に一生 懸命作り上げた訳ですから、社会制度的にその逆の努力を行わない限り実現しないと 思います。たとえば、クルマの燃料に極端な高額課税をし、道路整備は止めて、それ らの財源を公共交通機関とその財源に使うとか。
- ・自宅から停留所まで遠い、バス料金が高い(スマート通勤登録者に対し、割引制度を 設けるとよい)、便数が少ない(近くの停留所は1日4~5本)、キャンペーン期間が 長い(実施日が固定できない)
- ・①余計な信号を増やす。②電車のインフラが整備が必要。③高速や有料道路の通行料を上げる。④軽自動車の税金を高くする。⑤ガソリン税を上げる。
- ・「限られた資源を上手に大切に使おう」という意識を次世代を担う若い人たちに持って もらわなければならない。そのためには、YMS、FM きらら、宇部日報、うべっちゃ 等のローカルメディアをフル活用して、様々なキャンペーン、イベントを企画・実行 していくことが必要。ただし、必要以上に肩肘張らず、自然体で。

(2)インセンティブ実施可能な企業への調査

インセンティブが実施可能な企業の通勤管理者を対象としたヒアリング調査及びインセンティブ享受者を対象としたアンケート調査を実施した。

ア.アンケート調査の概要

市内の企業・団体を対象にアンケートを実施し、インセンティブ施策に関する現状及び今後 の導入意向等について調査した。

アンケート調査の概要

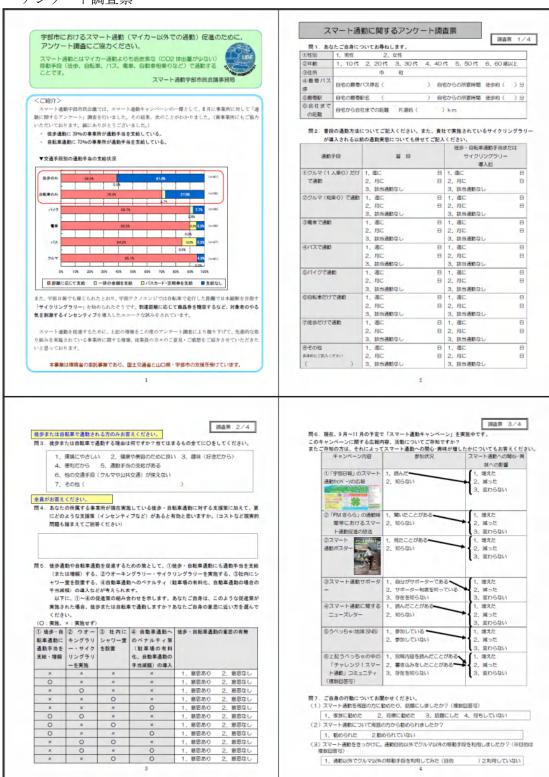
①調査票配布先	インセンティブ実施企業 宇部テクノエンジ
②調査票配布部数	アンケート用紙 200部
③実施期間	2010年11月中
④配布物	・アンケート調査票(事前に行ったインセンティブに関するア
	ンケート調査結果の紹介を含む)
⑤配布方法	事業所の通勤管理者より配布。
⑥回収方法	事業所の通勤管理者が窓口となり郵送で回収。
⑦回収数	185 部

イ.調査内容

1.侧且门台		
調査項目	調査内容	活用方法
個人属性	・性別、年齢層、住所、通勤距離等	・属性分析
インセンティブ導入前	導入前の交通手段別の通勤日数	インセンティブの効果
後の通勤手段	・導入後の交通手段別の通勤日数	把握
徒歩、自転車で通勤す	・環境、健康、趣味等、徒歩、自転	・徒歩、自転車通勤の動
る理由	車通勤する理由	機把握
インセンティブに関す	・効果的なインセンティブ施策に関	・従業員から見た効果的
る意見・意向	するアイデア等	なインセンティブの
	・インセンティブ実施時の徒歩・自転	把握
	車への転換意向	

ウ.配布物

アンケート調査票



開名: 当アンケートの回答の一部を、協議会、報告書、ホームページ等で公表させていただくことを検討しています。その際に、事業所名とニックネームを公表することに同意したけますでしょうか。
1. ニックネームで公表することに問意します
2. 本名で公表することに問意します
3. 別郷しません
か同窓いただけない場合は、回答いただいた内容はすべて統計処理を行い、個人情報は一切公表いたしません
(公表に問意される方のみ)
事業所名
お名前 まだは ニックネーム
アンケートは以上です。
おいそがしいところ、ご協力いただき誠にありがとうございました。

アンケートの活信、お問い合わせは下記まで治療いいたします。
「スマート通告が終わせた。選」
事務局 株式会社・パイタルリード (担当:宮地、岡田) TEL:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FAX:082-876-2819
FET 050-1298-4065, 070-5674-9668

工.調査結果

①インセンティブ(サイクリングラリー) 実施の効果

- ・アンケート回答者 185 名中 8 名が、自転車通勤が増え、マイカー通勤を控えるようになった。8 名中 6 名は自転車通勤を新に始めた。
- ・全員が自転車通勤とマイカー通勤を使い分けている。6名は自転車通勤が主となっている。
- ・サイクリングラリーのように自転車通勤距離(回数)が増すにつれ、達成感が増すインセンティブは継続的な効果があると推察される。

	マイカ	一通勤	自転車	車通勤
	導入前	導入後	導入前	導入後
Aさん	13 (日/月)	4 (日/月)	0 (日/月)	9 (日/月)
Bさん	20 (日/月)	16 (日/月)	0 (日/月)	4 (日/月)
Cさん	20 (日/月)	12 (日/月)	0 (日/月)	8 (日/月)
Dさん	10 (日/月)	5 (日/月)	10 (日/月)	15 (日/月)
Εさん	22 (日/月)	9 (日/月)	0 (日/月)	13 (日/月)
Fさん	10 (日/月)	7 (日/月)	7 (日/月)	10 (日/月)
Gさん	20 (日/月)	10 (日/月)	0 (日/月)	12 (日/月)
Ηさん	20 (日/月)	3 (日/月)	0 (日/月)	17 (日/月)
平均	16.9 (日/月)	8.3 (日/月)	2.1 (日/月)	11.0 (日/月)

②自転車通勤の特徴

- ・インセンティブ導入により自転車通勤が増えた人の特徴を把握する。
- ・幅広い年齢層が存在するが、20歳代、30歳代が多い。
- ・通勤距離は5~10kmである。
- ・自転車通勤の動機をみると、健康・美容が全員の共通の動機であり、関心が高いことがわかる。ついで、環境への関心も高い。

	自転車通勤			個人属性
	導入後	年齢層	通勤距離	自転車通勤の動機
Aさん	9 (日/月)	60 歳以上	8 (km)	環境、健康・美容、節約、渋滞緩和
Bさん	4 (日/月)	40 歳代	8 (km)	健康・美容
Cさん	8 (日/月)	20 歳代	6 (km)	環境、健康・美容
Dさん	15 (日/月)	30 歳代	5 (km)	健康・美容
Eさん	13 (日/月)	30 歳代	10 (km)	環境、健康・美容、ビールがうまい
Fさん	10 (日/月)	50 歳代	10 (km)	健康・美容
Gさん	12 (日/月)	20 歳代	7 (km)	健康・美容
Ηさん	17 (日/月)	30 歳代	5 (km)	健康・美容

③有効と考えられる支援策(インセンティブなど)

- ・自転車や徒歩への手当て、賞品など金品の支給についての意見がもっとも多い。
- ・自転車通勤の促進には、自転車の貸与の他、道路整備を求める意見が多い。
- ・事業所⇔駅・各方面への送迎バスやなど通勤専用の交通手段を求める意見がある。
- ・公共交通には、通勤に適したダイヤや路線の新設を求める意見が多い。
- ・徒歩通勤者へのフレックスタイム制導入、自転車通勤者用の駐輪場や更衣室等の整備 等、事業所での取り組みが求められている。
- ・クルマ通勤へのペナルティに反対する意見がある。

●賞品等の支給

- ・徒歩距離×5+自転車距離×1で100k毎にプレゼント(賞品)を出す。
- ・ 金銭的な報奨制度が望まれる
- ・サイクリングラリーを実施していますが走行距離に対する賞品券の金額をもう少し UP するとよいと思います。
- ・自動車通勤よりも、徒歩・自転車通勤をしている人の方が、通勤費を多くもらえる。
- ・クルマの通勤手当+クルマの利便性以上の手当を出さないと、普及は無理と思う。
- 通勤費の増額
- ・徒歩、自転車通勤を優遇する目的として手当て(給料)を支給すれば効果が上がると思う。
- エコ手当
- ・走行・スピードメーターの支給、家族総ポイント制による参加者の増員促進(商品券や温泉入 浴券などと引換可能)
- ・自宅から会社まで距離があるので徒歩・自転車通勤は無理。但し、公共交通機関に対し、通 勤費が出るのであれば(電車通勤(片道 21km)+徒歩(片道 2.5km))が考えられる。
- ・公共交通費の全額補助。また、それを行なう企業に対しての国庫補助。
- ・通勤用バス定期を配布する。
- ・自転車通勤者に対してのドリンクの支給
- •CO2 排出量の少ない車への乗換え手当を付与・推進する。(現状の車の通勤の CO2 排出量 -乗換車の通勤の CO2 排出量)×係数=年間 CO2 削減手当て

●自転車通勤の利便性向上

- ・電気自転車/帰宅時は登り坂で普通の自転車を使う気にはなれない。
- ・電動自転車等を貸与する。
- ・自転車反射シールの配布、構内通行路の整備
- ・自転車の貸出し
- ・自転車購入に対する補助金の支給
- ・電車、バスへの自転車持込可
- ・雨具、自転車通勤用防寒具の支給(1回のみ)*冬場は早く暗くなるので非常に退勤時が危険(防犯用品の支給)
- ・徒歩・自転車通勤が可能な距離は限られます。居住する地域により通勤手段は限られてくる 筈。従い、促進するならば事業所が集中する個所の近傍に駐車場、自転車無料貸出サービ ス等の整備が必要では?
- ・市内は徒歩及び自転車に対して危険な所が多いと思いますので道路の整備や街灯の設置。
- ・通勤路の整備(自転車通行帯の整備、歩行者との分離)
- ・事業所ではなく市政としてやるべきである。自転車通勤における安全性が確保できていない。 事故の可能性大。①街燈がないため暗くて前方が見えない。②歩道と車道のどちらを走るの か不明。③自転車専用レーンがない等…
- ・自転車道の整備

●通勤専用交通手段の整備

- ・駅~会社間の為の共用自転車。
- ・JR 宇部新川駅から会社間までのレンタサイクル(料金は月極契約する→会社負担か折半)もっと強化すべき、パフォーマンスが弱すぎる。
- ・無料送迎バス、相乗りタクシー
- 朝、夕に15分毎のシャトルバスを用意する。
- ・各方面への送迎バスを運行させる(各週の決まった曜日)、当日の残業規制を行う
- ・会社専用バスの運行(大企業が行なっている様な)
- ・新川駅からバスを朝夕運行(市バスとは別に)すれば利用

●公共交通の利便性向上

- ・交通機関の時刻表掲示、配布等(事業所への)
- ・バス停の整備、及び本数の追加
- ・沖ノ山方面への直行バス路線の新設(厚南方面より)
- ・インセンティブで徒歩・自転車通勤が可能な方々はよいでしょうが、公共交通機関がとても貧弱な地域かつ遠距離通勤の場合には体力的、安全上の問題もあるためなかなか実行は難しい
- ・宇部新川〜沖の山までの交通便が少ない、特に残業の場合は徒歩しかない
- ・バス等の交通手段を確保することが必要(早朝、夜間)
- ・バスについては現在は通勤するには不便なのでコスト面できびしいかとは思いますが考慮頂ければと思います。

●事業所での対応

- ・始業時間を遅くする。
- ・徒歩通勤にかぎりフレックス通勤が出来ればいいと思う。
- ・徒歩で通勤する人はフレックスタイムを導入できるなど。
- •駐輪場整備
- ・自転車置場の確保(車+自転車)又は電車+自転車の場合
- ・車庫(自転車)及び自転車用の更衣室
- ・使いやすいシャワー室を設置してほしい。

●クルマ通勤へのペナルティ

- ・会社までの距離が遠いため支援(金銭等)があっても徒歩・自転車通勤は困難だと思われます。但し、下記のようなペナルティが導入されるとなれば、やむを得ず実施するようになるかもしれません。(ペナルティ導入には反対ですが…。)
- ・駐車場の有料化のペナルティを課せると、住んでいる場所によってはいろいろ問題が生じてくると思うので、反対です。 通勤手当の支給される距離を(例えば3km→5km)に変えるなどすればよいと思います。

●その他

・支援策の必要は無い

④徒歩・自転車利用促進策が実施された場合の徒歩・自転車通勤への転換意向

・①徒歩・自転車通勤に通勤手当を支給・増額を実施した場合の転換意向が34%と高い。ついで、②ウォーキングラリー、サイクリングラリーが22%と高い。これらの施策の組合せが最も高く40%である。

①徒歩・自 転車通 動 ・当 ・増 を 額	②ウォーキ ングサイライク リー・ンク リー 施	③社内にシャワー室 を設置	④自動車通勤へ のペナルティ策 (駐車場の有料 化、自動車通勤 の手当減額)の 導入	徒歩・自転車通勤の意思の有無 □意思あり □意思なし	
×	×	×	×	12% 88%	n=138
0	×	×	×	34% 66%	n=137
×	0	×	×	22% 78%	n=138
×	×	0	×	14% 86%	n=133
×	×	×	0	27% 73%	n=137
0	0	×	×	40% 60%	n=146
0	×	0	×	31% 69%	n=138
0	×	×	0	34% 66%	n=137
×	0	0	×	23% 77%	n=134
×	0	×	0	25% 75%	n=131
×	×	0	0	26% 74%	n=132

オ.インタビュー調査の概要

インセンティブが実施可能な企業の通勤管理者を対象としたヒアリング調査を実施した。追加的にインセンティブ施策を実施した実績のある事業所に対してヒアリング調査を実施した。

カ.インタビュー調査結果

①インセンティブ実施企業 宇部テクノエンジ

調查内容

- (1) インセンティブの内容
 - ・ウォーキングラリー、サイクリングラリーの2種類
- ・ともに、日本縦断(往復)を目指し、鹿児島からスタートし、稚内で折り返すラリー を行っている。
- ・ウォーキングラリーは万歩計、サイクリングラリーはサイクルコンピュータで自身の 徒歩・走行距離計測する。
- ・参加者は到達地点に応じて商品券がもらえる。現在設定されている到達地点は東京、 宮城、北海道上陸、稚内、折り返し後は室蘭、宮城、掛川、広島、鹿児島である。
- (2) 実施について
- ①導入にいたった経緯
- ・最初は、健康増進のためにウォーキングラリーを2002年より開始し、徐々に定着してきた。社長懇談会での従業員からの提案で今年よりサイクリングラリーを開始。
- ②メリット・効果
- ・最大の効果はコミュニケーションが向上したこと。事業者が5箇所に分かれており、 業務遂行のみではほとんど交流がないが、この取組みをきっかけに交流がうまれた。
- ③工夫した点
- ・参加者が到達できるように設定を工夫した。最初の到達通過点は、多くの人が努力により到達可能であると想定される東京とした。
- ④留意点
- ・ラリーの開始時期は、気候の良い4月からスタートすると良い。今年は7月からスタートし長雨、猛暑の影響を受けたように思う。
- (3) 従業員の反応
- ①インセンティブ享受者
- ・各ラリーの参加者は以下のとおり。(参考:従業員数313人)
 - -ウォーキングラリー 270人
- -サイクリングラリー 43人
- ・2002 年より開始したウォーキングラリーは年々増えており、一昨年が 170 人、昨年が 220 人、今年 270 人。
- ②成果
- ・昨年のウォーキングラリーでは、稚内(約2,700km)到達者は79人。東京(約1,400km) 通過は176人。昼休みにウォーキング、サイクリングする人もいる。
- ・個人レベルでは、健康面、ダイエット効果がある。
- ③感想
- このような取り組みをしていることに誇りをもっている。
- 商品券がもらえることも喜んでいる。
- (4) 今後の予定等
 - ・定着を目指す。
 - ・今年は、秋吉台の「かるすとウォーク」への参加希望者を募り、53名が参加予定である。当日は会社がバスを用意している。
 - 健康保険組合から奨励賞など支援をもらっている。
- (5) マイカー通勤へのペナルティ
 - マイカーへのペナルティは行っていない。

- ・ノーマイカーデーなど、スポット的なマイカー利用の抑制は行っている。10月15日の県下一斉のノーマイカーデーのほか、6月、12月では1ヶ月の間で各自が都合の良い日にノーマイカー通勤を行う活動をしている。
- (6) 事業所名を公表しての紹介について
 - 了承。
 - ・宇部日報に掲載された記事をみて、TYS から取材の申し込み、富山市役所から問合せがあった。

②インセンティブ施策の実績のある企業

調査内容

- ●基礎情報
- 自動車通勤が多い。
- ・駐車場については需要が容量を超過しそうな状況である。有料化の予定はない。今 後の予定は担当部署に聞かないとわからない。
- ●スマート通勤の実施状況
- ・グループ企業全体でノーマイカー運動を行っている。月に4回、2往復を目標に任意でノーマイカー通勤を促している。結果は集計して公開している。
- ●インセンティブの実施
- ・参加者に景品を贈呈している。これまでの景品はエコバック、マイ箸、マイボトル、 携帯電話の手動充電器などがある。

調査内容

- ●基礎情報
- ・通勤手当は基本的にはガソリン代ベースで支給している。公共交通は定期券を支給している。
- ●スマート通勤の実施状況
- ・月のうちノーマイカー強化を行う週間を設定している。参加はあくまで任意。
- ・社内で集計して県に報告している。個人は会社の共有フォルダに参加記録データを収納し、それを集計している。
- ●スマート通勤の普及
- ・拠点が全国にあり、全社一律の基準が適用される。また、個々人の能力、スタイル が多様となっているため、ボトムアップだけではなく、トップダウンのアプローチが 有効であると思う。
- ・自転車での通勤を促進しているが、踏み切り付近が危険である。
- ●インセンティブの実施
- ・昔はノーマイカーデーの参加に応じて図書券を贈呈していた。

(3)まとめ

- ○事業所におけるインセンティブ実施の可能性について
- ・交通手段に係わらず、距離に応じて通勤手当を支給している企業が多い。そのため、2km 未満の徒歩・自転車通勤手当は支給されない場合がある。
- ・多くの事業者が環境に優しい交通手段の利用に対するインセンティブの付与を実施・検討している。
- ・交代制勤務がある事業所では公共交通利用のインセンティブ付与はできない。また、自転車 通勤の安全性が確保されない限り実施は困難と判断している事業所がある。
- ・マイカー通勤規制は約半数の事業所が実施しており、ノーマイカーデー等の実施に取組んでいる。駐車場使用を制限したり、クルマ通勤の原則禁止としている事業所がある。
 - ○従業員からみた利用促進策(インセンティブ施策含む)について
- ・徒歩、自転車、公共交通等の環境に優しい交通手段を優遇した手当て支給を望む意見が多かった。
- ・そのほか、自転車、公共交通の利用環境の向上を望んでいる。また、始業時刻の設定や駐輪 場整備なども有効と考えている。
- ・自動車通勤へのペナルティについては、自動車以外の選択肢がない地域が存在することから 反対意見が挙げられた。
 - ○インセンティブ (ウォーキングラリー・サイクリングラリー) について
- ・ウォーキングラリーには多くの従業員が参加している。2002年より開始し、徐々に増えている。サイクリングラリーは今年から開始した。
- ・事業所としての実感している効果は、コミュニケーションの円滑化。この取組をきっかけに これまで交流がほとんどなかった事業所間の交流がうまれた。
- ・多くの参加者が努力により達成感を得られるように、ラリーの通過点の設定が工夫されている。また、到達通過点が複数設定されており、参加者が各自の目標を定めることができ、また通過目標の達成後は引き続き次の目標を設定でき、高いモチベーションを保つことができる。
- ・参加動機は「健康・美容」が最も多く、「環境」を意識した参加も多い。