

エコ通勤の普及促進戦略づくりに向けた 認証制度登録要因の現状分析

中道 久美子¹・井村 祥太郎³・萩原 剛⁴・菅原 鉄幸⁵

¹正会員 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（〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地 五番町KUビル3F）
E-mail: k-nakamichi@ecomor.or.jp

²正会員 東京工業大学特定准教授 環境・社会理工学院（〒152-8550 東京都目黒区大岡山2-12-1）
E-mail: nakamichi.k.aa@m.titech.ac.jp

³正会員 一般財団法人計量計画研究所 研究本部 交通・社会経済部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: simura@ibs.or.jp

⁴正会員 一般財団法人計量計画研究所 研究本部 交通・社会経済部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: ghagihara@ibs.or.jp

⁵非会員 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）

通勤手段を過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などをかきこく使う方向へと自発的に転換することを促す「エコ通勤」は、環境対策とともに、健康増進、駐車場経費削減、企業イメージ向上、渋滞対策、公共交通活性化等にも重要である。しかし、エコ通勤に取り組んでいると認められる事業所を公的に認証する「エコ通勤優良事業所認証制度」の登録事業所数は、近年頭打ちとなっていた。そこで、本稿では、1) 最新のブランディング戦略を取り入れたエコ通勤プロモーション刷新の検討状況について概観するとともに、2) 都道府県別の認証制度登録数の要因を明らかにすることで、今後の普及・促進のために有効な施策を示すことを目的とする。分析の結果、公共入札・調達での優遇制度を持つ県や、政策としてエコ通勤を推進する県で登録数が多く、地方自治体の役割が重要であることが示された。

Key Words : *Eco-commuting, Mobility Management, certification, promotion, prefectures*

1. はじめに

(1) 背景・目的

近年、集約型都市構造や公共交通指向型開発の重要性に対する認識が世界的に進み、日本でも国として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」へ舵を切ることが示された。これに伴い、2014年に都市再生特別措置法の一部が改正されて立地適正化計画制度が創設され、各地方公共団体は立地適正化計画の中で都市機能誘導区域と居住誘導区域を定め、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進することが示された。それと同時に、2014年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正され、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るた

め、地方公共団体は地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を作成¹⁾できることとなった。この同時改正は、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを進め、都市計画と公共交通の一体化²⁾を目指すものである。最近では、都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地域と定義される広義のスマートシティの取組みも、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を進める上での推進力となることが期待されている³⁾。

人の「移動」に着目し、全国都市交通特性調査の結果を見ると、2015年の全移動目的別の移動回数は、帰宅目

的移動を除くと平日は「通勤」が最も多い。経年変化で見ても、近年の外出率の低下に伴う移動回数全体の減少に比べれば、通勤目的の移動回数は微減に留まっている。目的別構成比で見ると、「通勤」目的は全体の16%を占めており⁴⁾、通勤後の帰宅目的も同程度と仮定して単純に2倍すると32%となり、全体の3分の1は通勤とその帰宅が占めることとなる。公共交通の需要を支え、就業地・居住地の公共交通利便性の高い地域への立地を促進し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを進めるためにも、通勤の移動手段は非常に重要である。さらに、エコ通勤は、公共交通活性化や、環境負荷削減による気候変動緩和とともに、健康増進、駐車場経費削減、企業イメージ向上、渋滞対策等のメリットも期待できる。

一方で、通勤目的の移動の交通手段別構成比を見ると、三大都市圏では公共交通（鉄道・バス）が52.3%を占めるのに対し、地方都市圏では公共交通は11.2%に留まり、自動車（運転・同乗）が62.0%と、依然として自動車依存度が高いことが課題である。

このような中で、公共交通機関の利用推進のためには、利用者に一方的に交通手段の転換を求めたり交通事業者が一方的に取組みを進めるだけでは不十分であり、利用者サイド、交通事業者サイド双方の取組みをマッチングさせた実効性のある取組みが必要である⁵⁾との考えから、2005年から、交通事業者、経済界、行政等による「公共交通利用推進等マネジメント協議会」（会長：森地茂政策研究大学院大学 特別教授）が開催された。2009年には、職場モビリティ・マネジメント（職場MM）の一環として、この協議会が認証・登録を行う「エコ通勤優良事業所認証制度」が創設された。この制度は、エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取組みを自主的かつ積極的に推進している事業所を「エコ通勤優良事業所」として認証・登録するとともに、その取組み事例を広く国民に周知することにより、エコ通勤の普及促進を図ることを目的とする⁶⁾ものである。国土交通省総合政策局地域交通課（旧：同局公共交通政策部交通計画課）及び公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（エコモ財団）が事務を所掌し、認証・登録を続けてきた。また、2006年度より、エコ通勤関連で顕著な功績のあった事業者に対しては、国土交通大臣から「交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」が授与されてきた。2006年から毎年開催されている日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）の場でも、MM全般の発表による情報共有や、JCOMM賞による地域の規範となるような効果的なMMプロジェクトとして、一部でエコ通勤の紹介が進められてきた。

しかし、エコ通勤優良事業所認証制度の認証・登録数の推移は図-1に示す通りであり、2013年以降は頭打ちとなり、伸び悩んでいた。そこで、2017年から新たに「エ

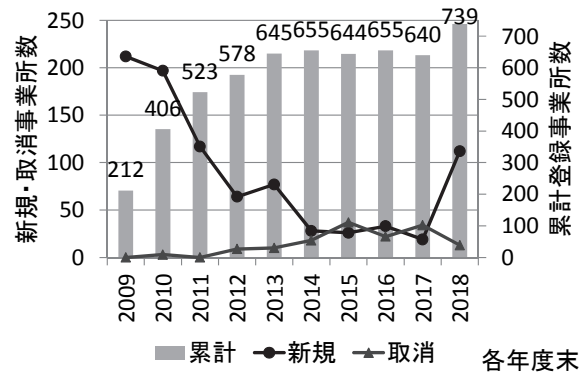


図-1 エコ通勤優良事業所認証・登録事業所数の推移

コ通勤認証・普及等委員会」（委員長：京都大学 藤井聡教授）を立ち上げ、エコ通勤の啓発、エコ通勤優良事業所認証制度の普及・促進等について検討を続けている。後述する通り、改めてプロモーション戦略の洗い直しから行い、結果的には2017年度末から2018年度末の1年間で約100事業所増加したものの、まだ全国的には普及浸透しているとはいえない状況である。今後もプロモーション戦略を検討する上では、登録事業所数の地域別の要因を把握した上で、プロモーションツールやその中身を検討することが重要である。

これらの背景を踏まえ、本稿では、1)最新のブランディング戦略を取り入れたエコ通勤プロモーション刷新の検討状況について概観するとともに、2)都道府県別の認証制度登録数の要因を明らかにすることで、今後の普及・促進のために有効な施策を示すことを目的とする。

(2) 既存研究のレビュー

エコ通勤に関連する既存研究としては、まず、全国を対象としたものとして、エコ通勤を中心に認証制度が創設された時期までの職場MMの経緯や取組み数をまとめ、その全国展開において政府が果たした役割を明らかにしたもの⁷⁾、エコ通勤に取り組む全国の事業所の従業員に実施したワンショットTFPの効果に及ぼす地域・企業特性等の諸要因を示したもの⁸⁾がある。また、広く職場MMを含むMM全般について、全国の各継続事例の物語描写とその解釈から継続要因を明らかにした研究⁹⁾、MM施策の中でも特にTFPに着目して国内事例を整理し態度・行動変容を示す指標を一元化して分析してTFPの効果を示した研究¹⁰⁾もある。次に、特定の都市あるいは地域を対象として効果を分析したものとして、京都府宇治地域で複数のコミュニケーション施策による大規模は職場MMを実施しその効果を統計的に比較した研究¹¹⁾、地方都市を対象にオフピーク通勤と他のTDM施策を組み合わせた場合の効果を予測・評価できる手法を構築し2都市に適用した研究¹²⁾、松江都市圏で職場MMによる交通現象、意識・行動変容、まちづくり意識への継続実施

効果を明らかにした研究¹³⁾、松江都市圏で健康診断データを用いて職場MMによる交通手段変容が通勤者の健康状態に及ぼす影響を明らかにした研究¹⁴⁾がある。しかし、全国を対象とし、プロモーションの観点から近年のエコ通勤の動きと取組み数の要因をまとめた研究はない。

2. プロモーション戦略の刷新

(1) 検討の手順

「エコ通勤認証・普及等委員会」で学識経験者等・業界団体・関係省庁から得た助言を踏まえ、委員会の下に筑波大学谷口綾子准教授らとともに検討するワーキング・グループ(WG)を設置し、数回開催することで、改めてプロモーション戦略を洗い出した。このWGには、共同事務局である国土交通省総合政策局地域交通課及びエコモ財団の他に、民間企業のVisual Identity (VI)開発等のブランディング戦略に携わる専門家(クリエイティブ・ディレクター片桐暁氏、デザイナー齋藤綾氏)も参画した。ここで、VIとは、ブランドの価値やコンセプトを可視化した、ブランドシンボルやロゴデザインなどを中心にブランドカラーやサブカラーシステム、サブグラフィック、指定書体など、ブランドを象徴するデザイン要素一式の総称である。

具体的な検討の手順を、表-1に示す。まず手順1では、WGにおいて参加者で意見を持ち寄って検討を重ね、エコ通勤のプロモーションにおいてどのような主体が存在し、どんな働きかけがありうるのかを代表的なものについて整理した結果、図-2のような構造が明らかになった。図中の矢印の働きかけ内容は、表-2に示す通りであり、①～⑧に沿った働きかけを意図的かつ的確に行うことが有効である。この際、WGで議論を重ねた結果、「エコ通勤優良事業所認証」の取得を促すことが、「エコ通勤」の認知度を高め、ひいては国民運動としてエコ通勤を促すという共通理解の下で働きかけの内容を整理した。中でも、認証済事業所への働きかけ(②)、関連省庁との連携(⑦)、また中でも、自治体を通じた働きかけ(④、⑤、⑧)は、これまで意図的かつ的確に行えていなかったプロモーションの回路であることが明確になった。

次に、手順2では、共同事務局(国土交通省・エコモ財団)から、事業所・自治体に対して行う働きかけの内容について、取組み主体にとってのインセンティブをリストアップし、その実現可能性を整理した。実現可能性の低いものについては中長期的な課題として引き続き検討するとともに、実現可能性の高いものについては、早期に具体的内容を検討・実施し、プロモーションに盛り込むこととした。特に、自治体をターゲットとした働きかけとして、「エコ通勤は『各部局の政策を推進する』

表-1 プロモーション戦略の検討の手順

No.	手順	内容
1	ターゲット	顕在化されていなかった新規層の発見
2	インセンティブ	ターゲット別に実現可能性を整理
3	コミュニケーション	ターゲット別に場面をリストアップ
4	評価データの取得	今後の施策展開の基盤づくり
5	プロモーション	1, 2, 3, 4を踏まえた施策の初手

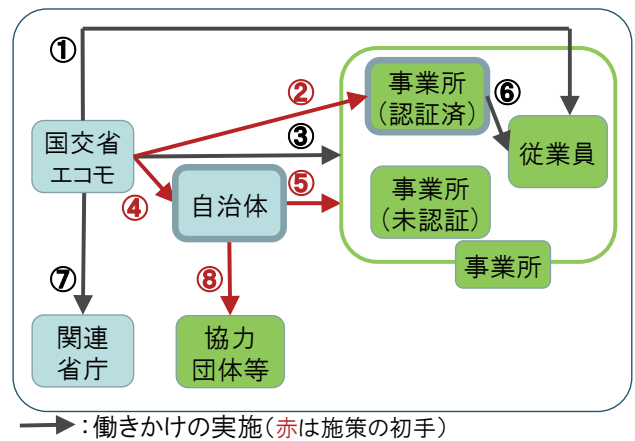


図-2 プロモーション関連図(戦略マップ)

表-2 プロモーション関連図内の働きかけの内容

矢印	働きかけの内容
①	・ エコ通勤の実施
②	・ エコ通勤の継続及び認証登録の継続
③	・ エコ通勤の実施及び認証の取得
④	・ 自治体施策としてのエコ通勤の取組み(認証制度との連携を含む)及び、地域における認証制度のPR ・ 一事業所としてのエコ通勤の認証の取得
⑤	・ エコ通勤の実施及び認証の取得
⑥	・ エコ通勤の実施
⑦	・ 関連省庁施策との連携
⑧	・ エコ通勤への取組みの協力

施策である」ということを訴えた上で、自治体等において認証制度と連携したインセンティブの制度化も含めた働きかけを検討することとした。

続いて、手順3では、新しい切り口として、紙物のツールだけではなく、ターゲットが情報に触れるあらゆる場面を「コミュニケーションの機会」として捉え、どのような場面を積極的に利用しうるかを検討した。具体的には、直接説明、メールマガジン、封書、各種セミナー、ホームページ、問い合わせに応じた資料提供がコミュニケーションの場面として浮かび上がった。

続いて、手順4では、プロモーションを実施していく過程に、定量的・定性的な情報の取得を組み込み、継続

的なプロモーションの改善につなげていく方法を検討した。定量的な情報としては、ツールの稼働数（配布数や、HPのアクセス数など）、問い合わせ数、新規認証申請数、自治体との連携数が挙げられ、これらのデータの蓄積・視覚化を開始することとした。定性的な情報としては、認証更新時に事業所に送付している封書にて、プロモーションツールと併せてアンケートの同封を検討開始することとした。今後、これらの情報による評価を行い、ターゲット・インセンティブ・コミュニケーションについてブラッシュアップを行うことで、継続的にプロモーション施策を検討することが重要である。

最後に、手順5では、これらの手順を踏まえた施策の初手として、(1) 認証済み事業所に対するプロモーション、(2) 自治体に対してのプロモーション、(3) 事業所に対するプロモーションを行うこととした。(1)は2018年7月から「エコ通勤メールマガジン」¹⁵⁾の配信を通じて情報提供を開始した。(2)については自治体担当者が参加する各種セミナーで配布できるツールを、(3)については自治体担当者が地域でエコ通勤のPRを行う際に使用できるツールを検討中である。

(2) ロゴマークのデザイン更新・作成

(1)で示した施策に先駆け、全てのプロモーションツールのデザインの基礎となるロゴマークについては、先行して2018年に更新することで、制度全体のリブランディングを行った。その際、旧ロゴマークも、自治体や事業所の印刷物に使用されており、一定の使用実績・認知度があったため、それを基に図-3の通りデザイン更新した。更新したロゴマークの使用は、それまでは認証済み

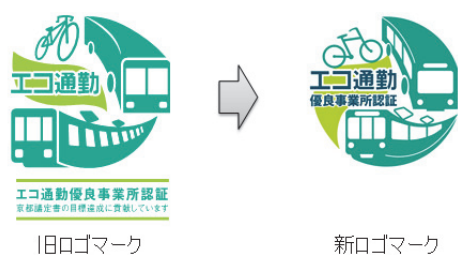


図-3 「エコ通勤優良事業所認証ロゴマーク」のデザイン更新



長期継続認証ロゴマーク (満10年以上20年未満) 長期継続認証ロゴマーク (満20年以上30年未満) 長期継続認証ロゴマーク (満30年以上)

図-4 新たに作成した「長期継続認証ロゴマーク」

事業所だけ認めていたが、同時に使用規程を改定し、制度の推進・普及又は啓発に寄与する行事等にも新たに許可することとした。

さらに、「エコ通勤優良事業所認証制度」が2009年7月に運用開始され、2019年7月に登録から満10年を迎える事業所が現れることから、(1)の認証済み事業所に対する継続インセンティブの一環として、新たに通常のロゴマークをブロンズ色で囲んだ図-4の「長期継続認証ロゴマーク」を作成し、それを満10年以上の事業所が使用できるよう使用規程を定めた。

3. 認証制度登録数の要因分析

(1) 使用データと分析方法

2009年からエコモ財団で継続してきたエコ通勤認証の取組みにおいて、都道府県別での分析を行い、現在の登録事業所の傾向を明らかにし、今後の本制度への登録企業数を増加させるための要因の把握を試みる。

本分析で使用するデータは、エコモ財団において管理しているエコ通勤優良事業所認証制度の登録事業所情報のデータベースを対象として扱う。データ期間は、2009年の取組み開始時から、2019年3月末までに登録完了および取組みを継続している事業所を対象とする。

本制度では、同一法人であれば共同申請することもでき、取組み項目が同じであれば申請書類を一部簡素化できる。本データを用いた分析を実施するにあたって、登録事業所が代表事業所であるか、共同申請として登録された支店であるかを考慮する必要がある。登録事業所数の考え方として、代表事業所と支店をすべてカウントする「全事業所ベース」と代表事業所のみカウントする「代表事業所ベース」の2種類の方法が考えられる。表-3にそれぞれの考え方における登録数を示す。全事業所ベースでは739事業所、代表事業所ベースでは273件の登録がされている。都道府県別の登録要因を明らかにする際、「全事業所ベース」の考え方を適用すると、支店数で他県よりも差が大きく見えてしまう恐れがある。そのため、本分析においては「代表事業所ベース」の考え方をういた、273件を対象とする。

分析の手順として、まず初めに都道府県別の登録件数を明らかにする。その後、登録数が多い都道府県について、表-4に示す、データベースから把握可能な登録年次や業種の分類等を確認し、想定される登録要因について考察する。

(2) 分析結果と考察

都道府県別の登録事業所数を図-5に示す。代表事業所ベースで登録事業所数が最も多いのは滋賀県で、愛知県、

(件)

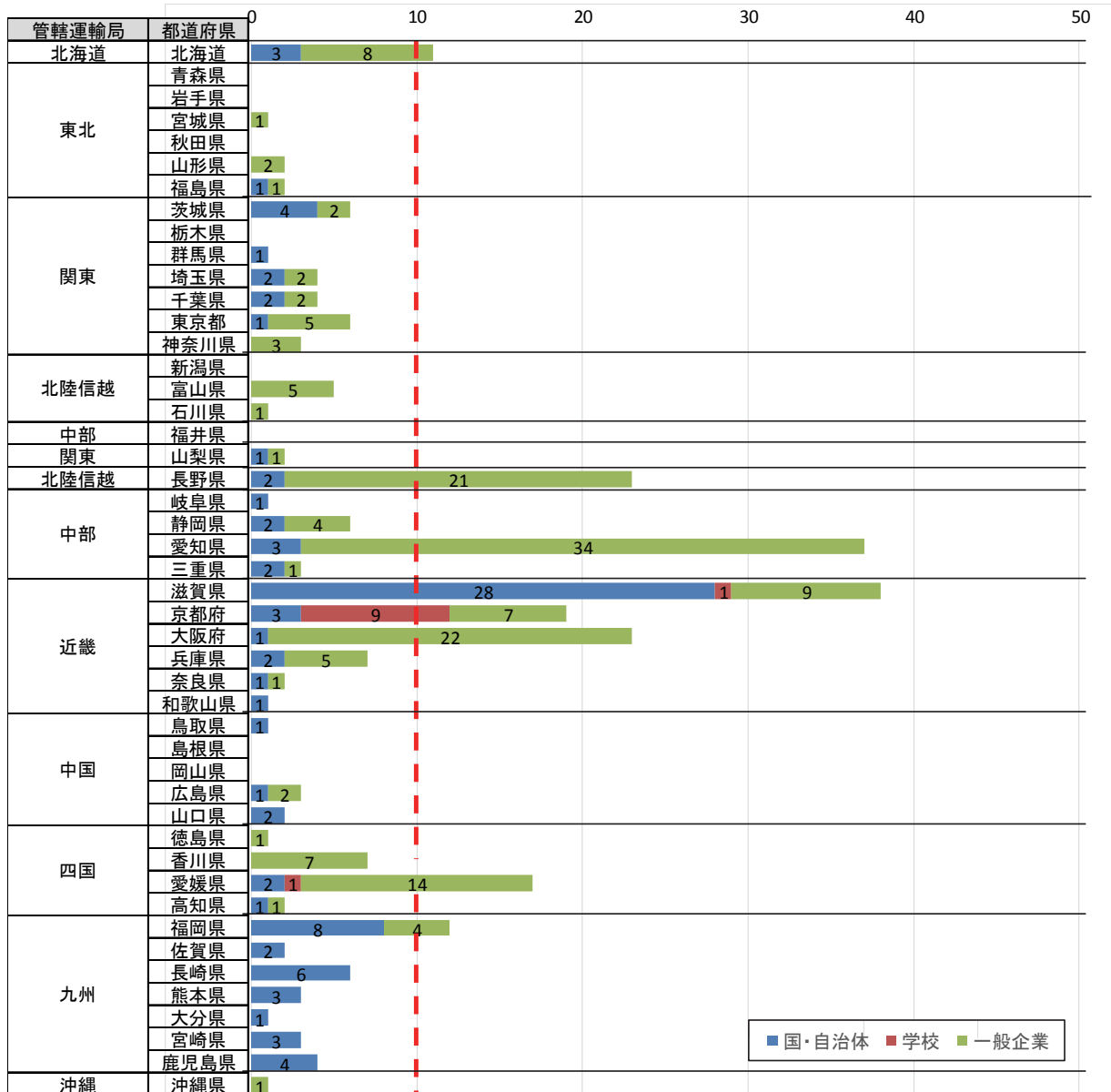


図-5 都道府県別の登録事業所数（代表事業所ベース）

長野県と続く。国土交通省の運輸局単位では、北陸信越、中部、近畿での登録事業所数が多く見られる。一方、東北、関東、中国、九州では登録事業所数が若干少ない状況である。また、表-5に登録が10件以上ある都道府県を示す。表-5に示した都道府県の代表事業所を対象に、「事業所名（グループ企業）」、「業種分類」、「所在地」、「登録年次」の情報から、都道府県別の登録要因として想定される要因を考察する。

表-6に代表事業所の登録数が最も多い、滋賀県の認証事業所38件の一覧を示す。滋賀県の登録事業所の特徴は、滋賀県庁の関係事務所や関係機関それぞれにおいて、認証事業所の申請を個別で申請・登録を実施しているため、滋賀県の関連する事業所の登録が多くみられる。

他の多くの自治体の場合、本庁を代表事業所として、

表-3 エコ通勤優良事業所認証のデータ概要

事業所集計方法	登録数
全事業所ベース	739事業所
代表事業所ベース	273件

表-4 エコ通勤優良事業所認証のデータ概要

No	項目
1	事業所名（グループ会社）
2	業種分類 ※エコモ財団にて17の業種に分類
3	企業所在地 ※都道府県および市区町村名を利用
4	エコ通勤優良事業所認証制度の登録年度
5	代表事業所情報

表-5 登録事業所数10件以上の都道府県

都道府県	管轄運輸局	国・自治体	学校	一般企業	計
滋賀県	近畿	28	1	9	38
愛知県	中部	3	0	34	37
長野県	北陸信越	2	0	21	23
大阪府	近畿	1	0	22	23
京都府	近畿	3	9	7	19
愛媛県	四国	2	1	14	17
福岡県	九州	8	0	4	12
北海道	北海道	3	0	8	11

関連する事務所や出先機関は、本庁と同じ取組みをしているということで、提出書類を簡素化することのできる共同申請を行うケースが多いが、滋賀県の関連事業所では、それぞれの事業所単位で提出書類を作成し、個別の取組み状況を記載の上、本制度への登録をしている為、他の都道府県と比較すると、エコ通勤に熱意をもって対応していることが考えられる。

滋賀県では、2014年策定の「滋賀交通ビジョン」で公共交通を主体とした「エコ交通」の推進を掲げ、2015年3月に「エコ通勤優良事業所」認証を滋賀県本庁が取得したことを機に、県の出先機関への取組み拡大を行った。そのため、滋賀県庁が登録した2014年以降で、登録事業所数が継続して増加傾向にあり、県の関係機関が率先して取組みを開始したことに起因し、一般の事業所にも影響を与えていることが想定される。

次に、愛知県の登録事業所数を表-7に示す。愛知県庁としてはエコ通勤優良事業所の登録はしていないため、滋賀県とは異なる状況であるが、県の事業の契約において、総合評価競争入札や企画競争などの評価項目に、「エコ通勤優良事業所認証」および「あいちモビリティライフ推進協議会」¹⁶⁾の加入事業者は、公共調達時に加点されるようなインセンティブを導入している。そのため、建設業などの愛知県からの事業を受託する可能性の高い業種では、制度発足の2009年から登録があり、登録事業所は継続して増加傾向にある。また建設業に限らず、様々な業種な事業所が登録しており、愛知県で導入しているインセンティブの効果によって、他の都道府県よりも登録事業所数が多くなっていることが考えられる。

表-8に長野県の登録事業所を示す。長野県の地方銀行である八十二銀行の関連グループ会社での登録が多く、長野県の登録事業所の全23社の半数以上を占めている。長野県内では、エコ通勤優良事業所認証制度が開始された2009年時点での登録が最も多く、2014年以降では事業所の登録がないため、ここ数年は登録への働きかけがうまく出来ていなかったことが考えられる。

表-9に大阪府の登録事業所を示す。大阪府では、「世界最先端の環境先進ファクトリー」として、シャープとその関連企業から形成されている、グリーンフロント堺の工業団地に関連する事業所での登録が多い。大阪府も

表-6 滋賀県の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年次
1	滋賀県庁 本庁舎	自治体	大津市	2014
2	滋賀県 大津土木事務所	自治体	大津市	2015
3	滋賀県立近代美術館	自治体	大津市	2015
4	滋賀県 長浜土木事務所	自治体	長浜市	2015
5	滋賀県南部土木事務所	自治体	草津市	2016
6	滋賀県 甲賀土木事務所	自治体	甲賀市	2016
7	滋賀県甲賀環境事務所	自治体	甲賀市	2016
8	滋賀県 甲賀農業農村振興事務所	自治体	甲賀市	2016
9	滋賀県 中部県税事務所 甲賀納税課	自治体	甲賀市	2016
10	滋賀県 甲賀森林整備事務所	自治体	甲賀市	2016
11	滋賀県 東近江土木事務所	自治体	東近江市	2016
12	滋賀県 甲賀健康福祉事務所(甲賀保健所)	自治体	甲賀市	2016
13	滋賀県 総務事務・厚生課甲賀総務経理係	自治体	甲賀市	2016
14	滋賀県 中部県税事務所(本所)	自治体	東近江市	2016
15	滋賀県 総務事務・厚生課(東近江総務経理係)	自治体	東近江市	2016
16	滋賀県 東近江環境事務所	自治体	東近江市	2016
17	滋賀県 中部森林整備事務所	自治体	東近江市	2016
18	滋賀県 東近江農業農村振興事務所	自治体	東近江市	2016
19	滋賀県 会計管理局会計課東近江地域会計係	自治体	東近江市	2016
20	滋賀県東近江健康福祉事務所	自治体	東近江市	2016
21	滋賀県長浜土木事務所木之本支所	自治体	長浜市	2016
22	滋賀県東湖土木事務所	自治体	彦根市	2016
23	滋賀県高島土木事務所	自治体	高島市	2016
24	滋賀県工業技術総合センター 信楽産業技術試験場	自治体	甲賀市	2017
25	滋賀県産業技術振興センター	自治体	甲賀市	2018
26	高島市役所 本庁舎	自治体	高島市	2014
27	東近江市役所 (本庁舎・東庁舎)	自治体	東近江市	2011
28	長浜市役所 本庁	自治体	長浜市	2018
29	京阪電気鉄道株式会社 (大津事務所)	交通	大津市	2015
30	近江鉄道株式会社	交通	彦根市	2016
31	立命館大学 ひわこ・くさつキャンパス	学校教育	草津市	2017
32	TOTO株式会社 滋賀工場	製造	湖南市	2011
33	株式会社日立建機アイエラ 本社	製造	甲賀市	2015
34	日立建機ロジテック株式会社 滋賀グループ	製造	甲賀市	2015
35	株式会社リーデン 滋賀事業所	製造	甲賀市	2015
36	株式会社大黒ゼーエル工業所 滋賀組立工場	製造	甲賀市	2015
37	株式会社笹川組	建設	大津市	2014
38	株式会社 滋賀銀行 本部	金融・保険	大津市	2011

※表内の着色は、後述の表-14に対応

表-7 愛知県の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年次
1	西尾市役所	自治体	西尾市	2009
2	豊橋市役所	自治体	豊橋市	2010
3	豊田市役所	自治体	豊田市	2013
4	株式会社東洋エージェンツ愛知支店	交通	名古屋	2017
5	株式会社ジエアー東日本企画 中部支社	交通	名古屋	2018
6	公益財団法人 豊田都市交通研究所	団体	豊田市	2011
7	公益財団法人愛知県教育・スポーツ振興財団	団体	名古屋市	2016
8	公益財団法人愛知公園協会 本部総務課	団体	名古屋市	2018
9	株式会社小野組	建設	豊田市	2009
10	前田建設工業株式会社 中部支店	建設	名古屋	2011
11	株式会社 鴻池組 名古屋支店	建設	名古屋	2011
12	青木建設株式会社	建設	豊田市	2012
13	寿美工業株式会社	建設	名古屋	2013
14	豊水管工有限会社	建設	豊田市	2013
15	田中建設工業株式会社	建設	豊田市	2014
16	水道機工株式会社 名古屋支店	建設	名古屋	2014
17	株式会社ハクセイ	建設	名古屋	2016
18	株式会社 安藤工務店	建設	江南市	2016
19	昭和土建株式会社	建設	一宮市	2016
20	株式会社 長谷基業	建設	碧南市	2016
21	株式会社 佐野塗工店	建設	名古屋	2017
22	能澤会計事務所	サービス	名古屋	2009
23	株式会社 サンフ産業	サービス	田原市	2015
24	メディアエムジー株式会社 名古屋支店	サービス	名古屋	2016
25	株式会社東海アドエージェンシー	サービス	名古屋	2016
26	株式会社流行発信	サービス	名古屋	2017
27	株式会社一人計画	サービス	名古屋	2017
28	株式会社コアズ 名古屋事業本部	サービス	名古屋	2017
29	株式会社タスクールPlus	サービス	名古屋	2018
30	株式会社近畿日本ツーリスト中部 日本生命笹島ビル内事業所	サービス	名古屋	2018
31	マイナミ空港サービス株式会社 名古屋事業所	電気・ガス・石油	西春日井郡	2018
32	鈴与商事株式会社 名古屋支店	電気・ガス・石油	名古屋	2018
33	NTTコム マーケティング株式会社 東海営業所	情報通信	名古屋	2018
34	フルタ電機株式会社	製造	名古屋	2011
35	医療法人 成精会 刈谷病院	医療	刈谷市	2012
36	株式会社 魚国総本社 名古屋本部	飲食・宿泊	刈谷市	2017
37	ヤマトロジスティクス株式会社 販売物流サービス カンパニー 西日本営業部 愛知駐在	運輸	名古屋	2014

※表内の着色は、後述の表-14に対応

長野県と同様に、エコ通勤優良事業所認証制度が開始された2009年時点での登録が多いものの、2012年以降での登録がなく、ここ数年は登録への働きかけがうまく出来

表-8 長野県の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年度
1	軽井沢町役場	自治体	北佐久郡	2009
2	松本市	自治体	松本市	2014
3	株式会社長野バスターミナル	交通	長野市	2009
4	長野電鉄株式会社 本社	交通	長野市	2010
5	長野電鉄株式会社 鉄道事業部 須坂合同事務所	交通	須坂市	2011
6	一般社団法人軽井沢町振興公社	団体	北佐久郡	2009
7	一般社団法人長野経済研究所 (八十二銀行グループ)	団体	長野市	2009
8	公益財団法人八十二文化財団 (八十二銀行グループ)	団体	長野市	2009
9	株式会社八十二銀行 本店 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
10	八十二キャピタル株式会社 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
11	昭和商事株式会社 本社	金融・保険	長野市	2009
12	やまびこ債権回収株式会社 本社 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
13	やまびこ債権回収株式会社 松本営業所 (八十二銀行グループ)	金融・保険	松本市	2009
14	八十二証券株式会社 本店 (八十二銀行グループ)	金融・保険	上田市	2009
15	八十二リース株式会社 本社 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
16	八十二信用保証株式会社 本社 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
17	株式会社八十二銀行 本店営業部 (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2009
18	株式会社八十二ディーシーカード (八十二銀行グループ)	金融・保険	長野市	2011
19	八十二スタッフサービス株式会社 本社 (八十二銀行グループ)	サービス	長野市	2009
20	八十二スタッフサービス株式会社 松本営業所 (八十二銀行グループ)	サービス	松本市	2009
21	八十二システム開発株式会社 本社 (八十二銀行グループ)	情報通信	長野市	2009
22	八十二オートリース株式会社 (八十二銀行グループ)	不動産・物品賃貸	長野市	2009
23	平澤電機株式会社	製造	伊那市	2009

※表内の着色は、後述の表-14に対応

表-9 大阪府の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年度
1	大阪府摂津市役所	自治体	摂津市	2009
2	京阪電気鉄道株式会社(本社)	交通	大阪市	2011
3	堺市化学工業団地協同組合	団体	堺市	2009
4	田辺三菱製薬株式会社 加島事業所	製造	大阪市	2009
5	株式会社シマノ 本社 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
6	シャープ株式会社 堺事業所 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
7	堺ディスプレイプロダクト株式会社 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
8	コーニングジャパン株式会社 堺工場 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
9	ナガセコムテックス株式会社 堺工場 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
10	栗田工業株式会社 堺駐在所 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
11	太陽日酸株式会社 堺浜ファインガスセンター (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
12	株式会社神鋼環境ソリューション 高度処理水リサイクルセンター (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
13	小池産業株式会社 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
14	株式会社積水化成成品堺 (グリーンフロント堺)	製造	堺市	2009
15	ユーテック株式会社 堺事業所	製造	堺市	2009
16	シャープ株式会社 平野事業所	製造	大阪市	2009
17	株式会社キャットアイ 本社	製造	大阪市	2009
18	シャープ株式会社 八尾事業所 (グリーンフロント堺)	製造	八尾市	2009
19	株式会社関西エネルギーソリューション 堺エネルギーセンター (グリーンフロント堺)	電気・ガス・石油	堺市	2009
20	株式会社堺ガスセンター (グリーンフロント堺)	電気・ガス・石油	堺市	2009
21	長瀬産業株式会社 堺営業所 (グリーンフロント堺)	卸・小売	堺市	2009
22	日本通運株式会社 シャープ大阪事業所	運輸	堺市	2009
23	社会福祉法人恩賜財団済生会支部大阪府済生会 泉南医療福祉センター	医療	泉南市	2012

※表内の着色は、後述の表-14に対応

ていなかったことが考えられる。

表-10に京都府の登録事業所を示す。京都府の特徴として、京都市山科区役所が2012年の登録があり、それと同時期で、京都市山科区内の小・中学校等での登録が見

表-10 京都府の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年度
1	京都市 山科区役所	自治体	京都市	2012
2	亀岡市役所	自治体	亀岡市	2009
3	舞鶴市役所	自治体	舞鶴市	2017
4	京阪バス株式会社 本社	交通	京都市	2010
5	京都市山科区内の小・中学校等(計9校)	学校教育	京都市	2012
6		学校教育	京都市	2012
7		学校教育	京都市	2012
8		学校教育	京都市	2012
9		学校教育	京都市	2012
10		学校教育	京都市	2012
11		学校教育	京都市	2012
12		学校教育	京都市	2012
13		学校教育	京都市	2012
14	株式会社京都衛生開発公社	産廃	向日市	2009
15	西松建設株式会社 京都西シールド出張所	建設	京都市	2015
16	株式会社ケーホーソー	卸・小売	京都市	2013
17	アイマーク税理士法人	サービス	京都市	2013
18	大成被服工業株式会社	製造	京都市	2013
19	株式会社メディアス	製造	京都市	2015

※表内の着色は、後述の表-14に対応

表-11 愛媛県の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年次
1	愛媛県庁	自治体	松山市	2010
2	松山市役所	自治体	松山市	2010
3	新居浜市立金子小学校	学校教育	新居浜市	2010
4	四国旅客鉄道株式会社 愛媛企画部	交通	松山市	2010
5	四国旅客鉄道株式会社 宇和島駅	交通	宇和島市	2010
6	伊予鉄タクシー株式会社	交通	松山市	2018
7	株式会社愛媛銀行 本店	金融・保険	松山市	2010
8	株式会社伊予銀行 本店	金融・保険	松山市	2010
9	株式会社いよてつカードサービス	金融・保険	松山市	2018
10	伊予鉄総合企画株式会社 本社	サービス	松山市	2018
11	株式会社伊予鉄トラベル 本社営業所	サービス	松山市	2018
12	株式会社伊予鉄トラベル いよてつ順拝センター	サービス	松山市	2018
13	株式会社伊予鉄会館 事務所	飲食・宿泊	松山市	2018
14	伊予鉄不動産株式会社総務部	不動産・物品賃貸	松山市	2018
15	太陽石油株式会社 四国事業所	電気・ガス・石油	今治市	2010
16	株式会社テレビ愛媛	情報通信	松山市	2010
17	東レ・ファインケミカル株式会社 松山工場	製造	松山市	2010

※表内の着色は、後述の表-14に対応

られる。山科区役所を中心に、制度への登録の働きかけが実施されたことが想定される。

表-11に愛媛県の登録事業所を示す。愛媛県では愛媛県庁をはじめとして、2010年に認証制度に合計10社の登録があった。その後しばらく事業所の登録はなかったが、2018年に愛媛県内で鉄道やバス事業等を展開している伊予鉄道グループで7社の登録があり、愛媛県で17件の代表事業所の登録となっている。

表-12に福岡県の登録事業所を示す。福岡県は、国土交通省九州運輸局の本局および支局それぞれで2012年から2013年の間で登録がなされており、国で取組みを率先して実施している状況である。2013年以降においても、福岡市に本社を置く事業所で、制度への登録が見られている。

表-13に北海道の登録事業所を示す。北海道では2012年から2013年にかけて、札幌市で8社(内医療法人5社)の登録がなされている。2012年から2013年にかけて、北海道運輸局を中心として、北海道における「地域の足」確保キャンペーン推進を札幌市で実施していた時期であり、医療法人団体への働きかけの有無の実情は不明であるが、キャンペーン実施による登録事業所の増加が考え

られる。

登録事業所数が多い8道府県別で、それぞれの登録事業所の詳細を確認した結果、大きく分類して表-14に示す特徴がある場合に、認証制度に登録事業所数が増加する傾向にあることが明らかになった。

4. おわりに

本研究では、まず、実践に役立つ情報として、最新のブランディング戦略を取り入れたエコ通勤プロモーション戦略刷新の検討状況について概要を説明した。また、さらなるプロモーション戦略の検討のため、都道府県別の認証制度登録数の分析を行い、登録数が多くなるための特徴を把握することができた。

プロモーションのデザインの基礎となる「エコ通勤優良事業所認証ロゴマーク」は、先行してデザインを更新し、認証済み事業所以外も使用できるように使用規程を改定したところ、普及啓発に寄与する複数のイベント等で使用された。また、全国の公共交通・環境関連のセミナー等でツールを配布し、口頭説明も行った。地方運輸局等も通じて各地方でのエコ通勤への関心を高め、2017年度末からの1年間で登録事業所数は640から739へ増加した。さらに、認証済み事業所向けに新たに配信を開始した「エコ通勤メールマガジン」は、各事業所でエコ通勤推進担当者から従業員へのメール配信等も行われ、認証要件の一つである「エコ通勤の呼びかけ」としても活用された。

認証制度登録数の要因分析では、都道府県別の登録企業の情報から、「国、自治体が率先して取り組みを実施している」、「エコ通勤優良事業所認証制度に対してインセンティブがある」、「グループ（企業・工業団地・医師会等）での登録がある」のいずれかに該当する場合、登録事業所数が多くなることを明らかにした。特に、自治体が率先して取り組みを行っている滋賀県や愛知県では、登録数が多いため、自治体は重要な役割を持つと考えられる。

また、要因分析から明らかになった自治体は重要な役割を持つという知見によって、今後のプロモーションとして検討している、図-2 および表-2 に示す働きかけにおいて、④の自治体への働きかけとして「一事業所として登録をお願いすること」や「インセンティブについての検討依頼」等の働きかけを行うことが、登録事業者数を増やすための方策として重要であることが裏付けられたといえる。また、⑤の自治体から事業所への働きかけの際、働きかける有力なターゲットとして、複数の企業が属するようなグループ（企業・工業団地・医師会等）を新たに浮かび上がらせることができた。このようなグ

表-12 福岡県の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年次
1	国土交通省九州運輸局 本局	国	福岡市	2012
2	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 北九州自動車検査登録事務所	国	北九州市	2012
3	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 本庁舎	国	福岡市	2013
4	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 門司港庁舎	国	北九州市	2013
5	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 若松海事事務所	国	北九州市	2013
6	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 久留米自動車検査登録事務所	国	久留米市	2013
7	国土交通省九州運輸局 福岡運輸支局 筑豊自動車検査登録事務所	国	飯塚市	2013
8	岡垣町役場	自治体	遠賀郡	2015
9	高砂倉庫株式会社 本社	運輸	福岡市	2012
10	株式会社 西日本シティ銀行 本店営業部	金融・保険	福岡市	2017
11	株式会社ベンシル 福岡オフィス	サービス	福岡市	2016
12	有限会社 共栄資源管理センター小郡	産廃	小郡	2010

※表内の着色は、後述の表-14に対応

表-13 北海道の認証制度登録事業所

No	事業所名	業種分類	所在地	登録年度
1	千歳市役所	自治体	千歳市	2009
2	恵庭市役所	自治体	恵庭市	2009
3	旭川市役所	自治体	旭川市	2011
4	医療法人社団正心会 岡本病院	医療	札幌市	2012
5	医療法人社団明生会 イムス札幌消化器中央総合病院	医療	札幌市	2012
6	医療法人菊郷会 札幌センチュリー病院	医療	札幌市	2012
7	医療法人社団 五稜会病院	医療	札幌市	2013
8	医療法人 山の手通八木病院	医療	札幌市	2013
9	株式会社札幌エネルギー供給公社	電気・ガス・石油	札幌市	2013
10	鹿島建設株式会社 北海道支店	建設	札幌市	2013
11	北海道キヨスク株式会社 本社	卸・小売	札幌市	2012

※表内の着色は、後述の表-14に対応

表-14 登録要因の特徴と該当する都道府県

特徴	該当する都道府県
特徴1 国、自治体が率先して取り組みを実施している	滋賀県、京都府、愛媛県、福岡県
特徴2 エコ通勤優良事業所認証制度に対してインセンティブがある	愛知県
特徴3 グループ（企業・工業団地・医師会等）での登録がある	北海道、長野県、大阪府、愛媛県

ループを対象に働きかけることで、より効果的にエコ通勤の普及を図ることができると考えられる。

本認証制度の申請単位は、取り組み体制や取り組み内容により申請者側で任意で設定でき、その従業員規模も様々である。中には「霞ヶ浦地区環境行動推進協議会（KIEP'S）」のように工業団地の約30企業・組合が1件1事業所として登録している場合もあり、単純に数の議論はできない。本研究では、本制度を維持してきた10年間、十分に行われてこなかったエコ通勤の取り組み状況に関する現状分析の基礎資料として実施した。今後は、そのような取り組み体制や取り組み内容に着目した詳細な分析が必要である。

謝辞：本研究に記載したプロモーションの検討にあた

っては、本文中に記載の方々の他、「エコ通勤認証・普及等委員会」を通じて筑波大学 谷口守教授、愛媛大学 松村暢彦教授、関係業界団体、関係省庁から貴重なコメントを頂いた。記して謝意を申し上げる。

参考文献

- 1) 国土交通省総合政策局: 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html, 2019.09.18 最終閲覧.
- 2) 国土交通省都市局: 立地適正化計画の意義と役割 ～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～, https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html, 2019.09.18 最終閲覧.
- 3) 国土交通省都市局: スマートシティの実現に向けて 中間とりまとめ, 2018.
- 4) 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室: 都市における人の動きとその変化 ～平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果より～, 2017.
- 5) 国土交通省総合政策局: 公共交通利用推進等マネジメント協議会, <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/suishinindex.html>, 2019.09.18 最終閲覧.
- 6) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団: エコ通勤優良事業所認証制度概要説明, <http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/certification.html>, 2019.09.18 最終閲覧.
- 7) 中村俊之, 藤井聡, 矢部努, 萩原剛, 牧村和彦: 職場モビリティ・マネジメントの推進における政府の役割に関する研究, 土木学会論文集 D3, Vol.68, No.5, pp.I_185-I_196, 2012.
- 8) 萩原剛, 中村俊之, 矢部努, 牧村和彦, 池田大一郎, 藤井聡: モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の効果分析: 平成 20 年度国土交通省の取り組み, 土木計画学研究・論文集, Vol.27, No.3, pp.625-632, 2010.
- 9) 沼尻了俊, 神田佑亮, 藤井聡: モビリティ・マネジメントの継続要因に関する地域横断的考察～全国の継続展開地域における実践事例から～, 土木学会論文集 F5, Vol.70, No.2, pp.26-45, 2014.
- 10) 鈴木春菜, 谷口綾子, 藤井聡: 国内 TFP 事例の態度・行動変容効果についてのメタ分析, 土木学会論文集 D, Vol.62, No.4, pp.574-585, 2006.
- 11) 萩原剛, 村尾俊道, 島田和幸, 義浦慶子, 藤井聡: 大規模職場 MM の集計的效果検証と MM 施策効果の比較分析, 土木学会論文集 D, Vol.64, No.1, pp.86-97, 2008.
- 12) 神田佑亮, 泉典宏, 山口浩孝, 藤原章正: 通勤時の TDM パッケージ施策導入時の効果予測手法に関する研究, 土木計画学研究・論文集, Vol.21, pp.485-491, 2004.
- 13) 尾高慎二, 神田佑亮, 西ノ原真志, 飯野公央, 谷口守: 地方都市圏におけるモビリティ・マネジメント施策の継続効果の分析, 土木学会論文集 D3, Vol.69, No.5, pp.I_753-I_760, 2013.
- 14) 森健, 神田佑亮, 宮川愛由, 藤井聡: 健康診断データを用いた職場 MM の組織の実施における健康改善効果に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.48, 2013.
- 15) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団: エコ通勤メールマガジン, <http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/mailmagazine.html>, 2019.09.18 最終閲覧.
- 16) 愛知県 都市整備局 交通対策課: あいちエコモビリティライブ推進協議会, <http://www.pref.aichi.jp/kotsu/ecomobi/conference/index.html>, 2019.10.03 最終閲覧.

(2019.7.26 受付)

PRESENT STATE ANALYSIS ON THE FACTORS OF CERTIFIED ESTABLISHMENTS FOR THE STRATEGIES TO PROMOTE ECO-COMMUTING

Kumiko NAKAMICHI, Shotaro IMURA, Go HAGIHARA and Tetsuyuki SUGAWARA