

エコ通勤 会社も奨励

日本人が平日に移動する理由の三分の一を占めるとされる通勤。通勤手段を、マイカーから自転車や公共交通機関に切り替えれば、温室効果ガスの削減につながる。こうした「エコ通勤」を広めようと、実行した人に会社独自のポイントを与えたり通勤手当を上乗せしたりするなど、雇う側もさまざまな工夫を凝らしている。

(河郷丈史)



ポイント付与

仕事用の作業服に身を包み、ヘルメットにサングラス姿。「愛車」にまたがって現れたのは、愛知県豊田市の建設会社「小野組」の今田博幸さん(63)だ。十キロ離れた市内の自宅から、自転車で三十分をかけて通勤している。

二十七人が働く同社では自転車や電車、バス、マイカーの相乗りなど、環境負荷の少ない方法で出勤した社員に対し、独自のポイントを付与している。名付けて「オノポイント」。距離に関係なく、自

己申告で片道一歩。一歩五十円で計算し、毎年四月に一年分の現金を手渡している。通勤手当とは別だ。

こうした取り組みを始めたのは十年ほど前。「中小企業でも環境に貢献できることはないか」と考えたのがきっかけという。今田さんは「老後を見据え、足腰を鍛えよう」という理由でバイク通勤から

自転車に切り替えたという。気候のいい時季は毎日、冬場は控えるなど無理のない範囲で続け、昨年度は百八十六歩、九千三百円を獲得した。「家族とおいしいものを食べるのに使った。やった分だけポイントが増えてやる気が出る」と笑顔。楽しんだ結果が、

環境保護につながっている。似た取り組みをする公的機関も。同県の豊橋市役所は二〇一〇年度から「とよはしエコ通勤運動」をスタート。二

年度中の二酸化炭素(CO₂)削減効果は二百八十トと推計している。環境省によると、一七年度の、日本の家庭一世帯当たりのCO₂排出量は年間四・四八ト。そのうち、マイカーから出るCO₂が占める割合は23・3%と、暖房や冷房の使用による排出より多く、全体の四分の一を占める。一人一人がマイカー通勤を控えれば、環境負荷は抑えられることが分かる。

「自転車通勤は季節の移り変わりも感じられる」と話す今田さん(愛知県豊田市)



キ以上十五キロ未満の距離を自転車で通う職員に対し、通勤手当を上乗せしている。金額は、距離によって三段階に分かれる。例えば五キロ以上八

キ未満の場合、マイカー通勤者の月四千円に対し、自転車は九千二百円と倍以上。このほか、電車やバスなど自転車以外のエコ通勤をしている職員には、職員互助会が一カ月当たり三百円のクオカードを支給している。

市によると、本庁舎で働く職員のエコ通勤の割合は一八年度、65・7%、運動開始前の〇九年度の39%から大きく増えた。エコ通勤による一八年度中の二酸化炭素(CO₂)削減効果は二百八十トと推計している。

削減効果は二百八十トと推計している。

環境省によると、一七年度の、日本の家庭一世帯当たりのCO₂排出量は年間四・四八ト。そのうち、マイカーから出るCO₂が占める割合は23・3%と、暖房や冷房の使用による排出より多く、全体の四分の一を占める。一人一人がマイカー通勤を控えれば、環境負荷は抑えられることが分かる。

国も認証制度

エコ通勤を広めようと、国土交通省と交通エコロジー・モビリティ財団(東京都)が

事務局を務める協議会は〇九年度、積極的に取り組む会社などを「優良事業所」として認証する制度を創設した。開始から十年を経て、小野組や豊橋市役所を含め認証を受けた事業所は昨年十二月時点で七百五十七カ所にも。マイカー通勤の禁止や相乗り制度、自転車通勤者への補助、駐車場の有料化などの取り組みが対象で、認証事業所は活動内容を毎年報告。認証は二年ごとに更新される。財団によると、働き方改革が進む中、退社時間を早め、公共交通機関を使いやすくする試みも増えている。

名古屋大大学院環境学研究科の加藤博和教授(46)は「低炭素都市交通戦略」は「日本と違い、欧州ではガソリン税が高いなどマイカーよりも公共交通機関を使う方が支出が減る仕組みになっている」と指摘。田舎になるほど、公共交通機関のダイヤも不便だ。加藤教授は「始業時刻とバスの到着時刻を合わせるなど、会社が公共交通の利用を意識した取り組みをすることが有効」と話す。