



e 通勤プロジェクト実施効果 ～公共交通利用促進 + 環境 + 健康増進～

市では、昨年10月1日から、マイカーから公共交通機関や徒歩・自転車による通勤への転換を図るe通勤プロジェクトに取り組んでいる。プロジェクト実施から1年経過し、実績・効果をまとめた。

1. e通勤プロジェクトへの市職員の参加状況

【別紙「市職員通勤種別比較(e通勤参加比較)」参照】

市職員の公共交通機関での通勤者は、10月1日現在で157人であり、通勤者総数(市職員総数)に対する割合は、昨年同時期より5.3%減っており、市職員総数減の割合(1.9%)以上の減員となっている。

しかし、e通勤プロジェクト試行前の昨年3月末の公共交通機関通勤者はわずか12人であったことを考えると、仮庁舎への事務所移転等の条件変更があっても、なお多くの職員が公共交通通勤に継続して取り組んでいると言える。

また、自転車・徒歩での通勤者は、昨年同時期とほとんど変わらない人数である。

城南町仮庁舎移転者の公共交通通勤状況および時差通勤制度(H22.9月～)利用状況

市役所本庁部署の一部〔コウノトリ共生部(地籍調査課除く)、教育委員会、都市整備部(用地課除く)、農業委員会事務局〕が、今年8月終わりに、城南町仮庁舎へ事務所移転した。

移転に伴い通勤条件が変更されるため、公共交通による通勤者の減少が懸念されたが、現在も57人が公共交通通勤を実施(上記の表の公共交通通勤に計上済)している。

また、その内の17人は、9月より試行を開始した「時差出勤制度」を利用し、e通勤を継続しており、時差出勤制度がe通勤の継続に一定の効果をあげている。

(単位:人)

	8月1日現在	9月1日現在	10月1日現在
公共交通通勤者 (鉄道・バス)	62	62	57
内時差出勤制度利用者		18	17
内早出(午前8時)		7	6
内遅出(午前9時)		11	11

〔時差通勤制度利用者の感想〕

- ・今まで間に合わなかったバスに乗って帰れるようになり、便利になった。(早出)
- ・庁舎移転により職場が遠くなり、1時間早い電車出勤しないと間に合わない状況になったが、時差出勤制度のおかげで、8月までと同じ便で出勤できる。(遅出)



2. e 通勤プロジェクト推進による環境負荷低減の効果

環境負荷低減効果については、次のとおりであり、「環境都市豊岡」の実現に向けて大きく貢献している。

e 通勤プロジェクト参加者の公共交通機関平均実利用率(やむをえずマイカー通勤をする日を除外)は、約 68.3% であり、その実利用率で環境負荷低減効果を算出すると以下のとおりとなる。

種 別	効果数値
(1) 抑制通勤距離 注 1)	6 8 3 , 5 4 4 km/年
地球周回に換算 注 2)	1 7 . 1 周分
(2) 排出抑制 CO ₂	1 6 2 , 0 7 7 kg-CO ₂ /年
25m プールに換算して 注 3)	2 0 3 個分/年
杉の木が吸収する量に換算 注 4)	1 1 , 5 7 7 本/年
必要な植林面積を東京ドーム換算 注 5)	5 . 6 個分
(3) 燃料消費抑制量 注 6)	7 0 , 4 6 8 ㍉
2 0 0 ㍉のドラム換算	3 5 2 本/年
灯油のポリタンク 1 8 ㍉換算	3 , 9 1 5 缶/年

注 1) 自動車等から、公共交通へ転換した通勤距離 (徒歩・自転車での通勤距離は含まず)

注 2) 地球一周 : 40,070 km

注 3) CO₂ (0 度 : 1 気圧) 1kg は、0.509m³。縦 25m × 横 13m × 深 1.25m のプール。

注 4) 杉の木 1 本 (杉の木は 50 年杉で、高さが約 20 ~ 30m) あたりの CO₂ 吸収量 : 14kg/本・年 (「地球温暖化防止のための緑の吸収源対策」環境省・林野庁)

注 5) 東京ドームの面積 46,755m² = 4.6755ha に、植林密度を 441 本/ha (5m 間隔で植林すると仮定) として試算。

注 6) 06 年ガソリン乗用車の平均燃費 (実走行燃費) : 9.7 km/㍉ (日本自動車工業会)
・実走行燃費 = 実際の道路における全普及車両の平均燃費

[問合せ] 豊岡市都市整備部都市整備課 0796 - 23 - 1712