

事業所通勤交通調査結果

1. 実施概要

(1) 対象事業所

市内に立地する岡崎商工会議所会員の企業等(3,806事業所)を対象とした。

(2) 配布回収結果

3,806事業所に対しアンケート票を送付し、1,987事業所から回収があった。回収率は51%である。

表 配布回収結果

| | 項目 | 結果 |
|------|----------------------|----------|
| 対象企業 | 市内に立地する岡崎商工会議所会員の企業等 | 3,806事業所 |
| 実施結果 | 配布件数 | 3,806件 |
| | 回収件数 | 1,987件 |
| | 回収率 | 50.9% |

2. 集計結果

2-1 事業所概要

事業所は様々な業種で構成されているが、「卸売・小売業」が 22.7%と最も多く、次いで「製造業」「その他」「建設業」が多くを占めている。

事業所の主な形態は、「事業所・営業所」が 47.9%と概ね半数を占め、次いで「工場・作業所・鉱業所」「店舗・飲食店」が続く。

従業員規模は、「10人未満」が 69.4%と最も多い。30人未満の事業所で約9割を占める。

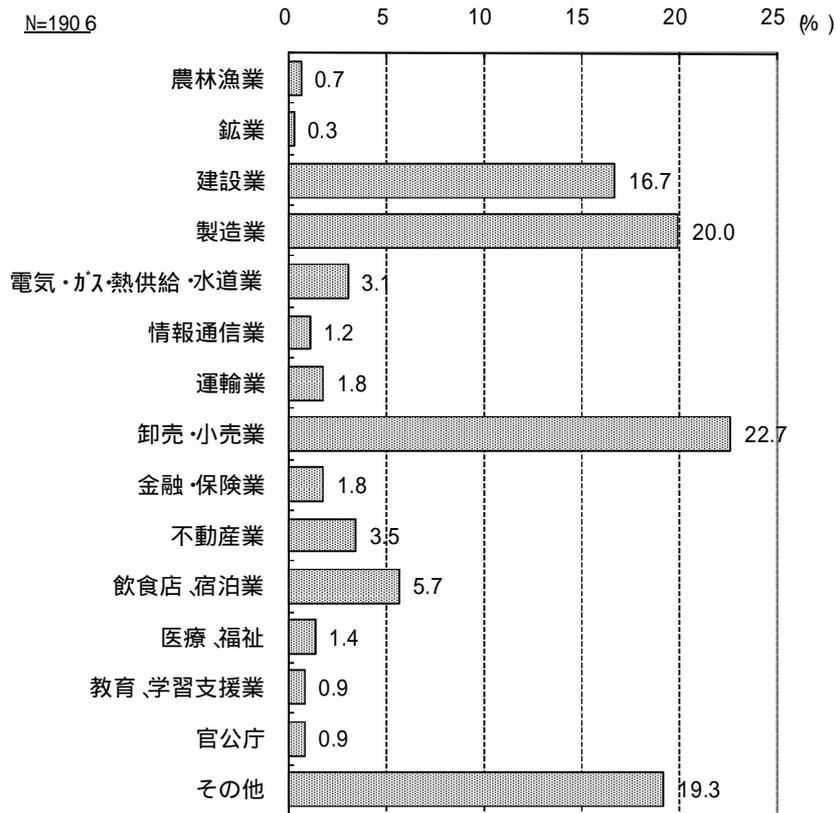


図 業種構成比

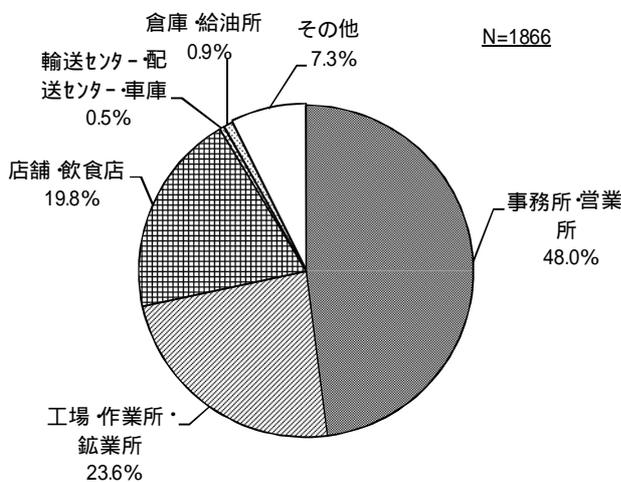


図 主な形態別構成比

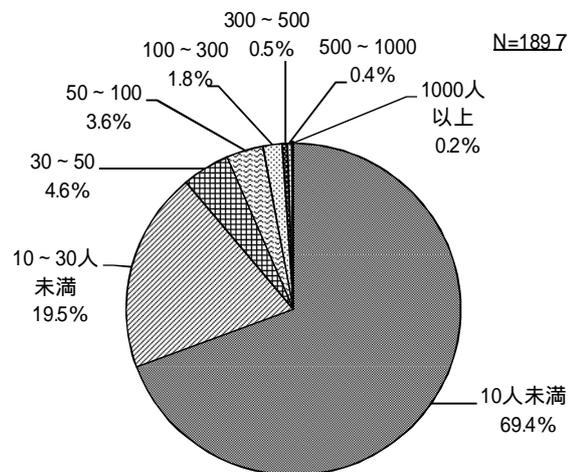


図 従業員規模別構成比

2 - 2 通勤実態

(1) 通勤手段

従業員の主たる通勤手段は「自動車」が最も多く71.5%を占めている。公共交通は鉄道が9.2%、路線バスが1.5%である。従業員送迎バスは1.7%であり、路線バスと同程度となっている。自転車は6.6%、徒歩が7.3%である。

自動車通勤者数別構成比（事業所数ベース）は、10人未満が68.5%と最も多く、30人未満で全体の約9割を占めている。

自動車通勤者の距離帯別構成比は、10km超の長距離での通勤が38.3%を占め最も多い。一方、2km以下の短距離の自動車通勤者も9.3%を占めている。

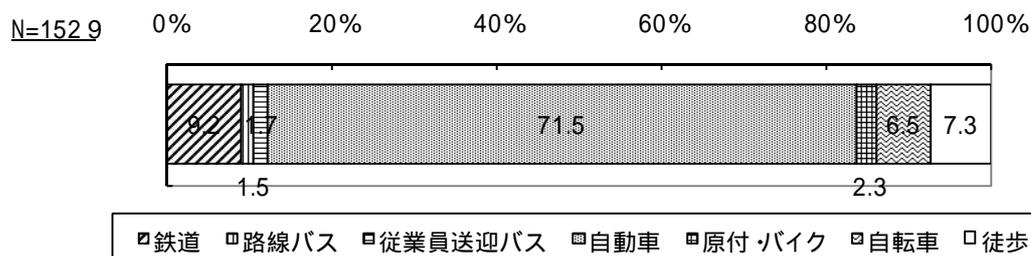


図 従業員の主たる通勤手段別構成比

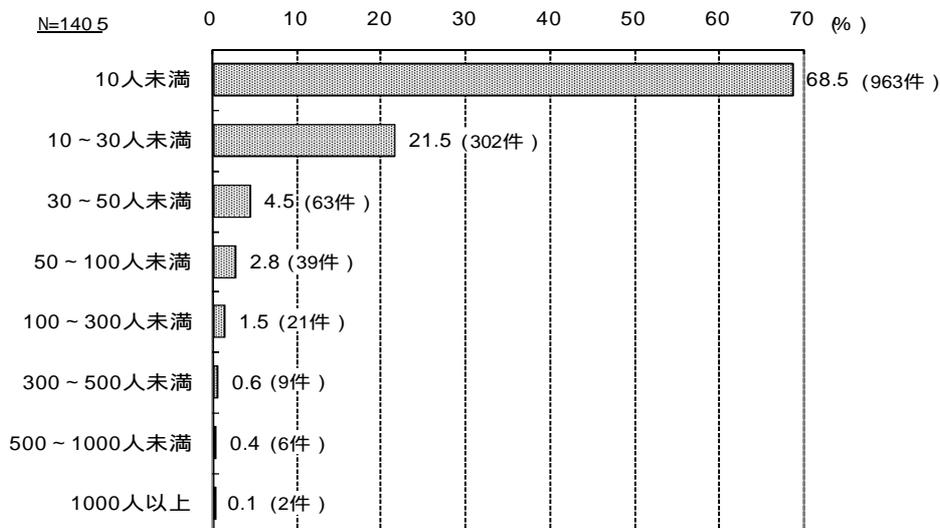


図 自動車通勤者数別構成比（事業所数ベース）

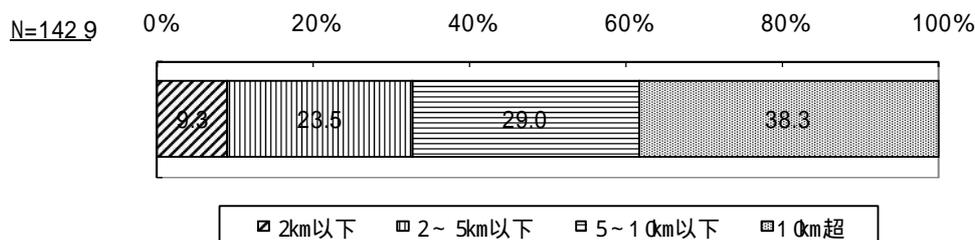


図 自動車通勤者の距離帯別構成比

(2) 駐車場の確保状況

従業員用の駐車場を確保している事業所は93.7%と大多数を占めている。また、従業員用の駐車場を確保している場合の駐車場料金の個人負担は、96.3%が無料となっている。

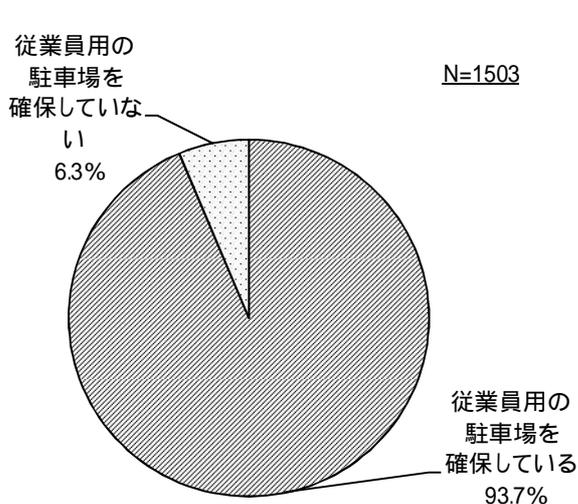


図 従業員用駐車場の有無

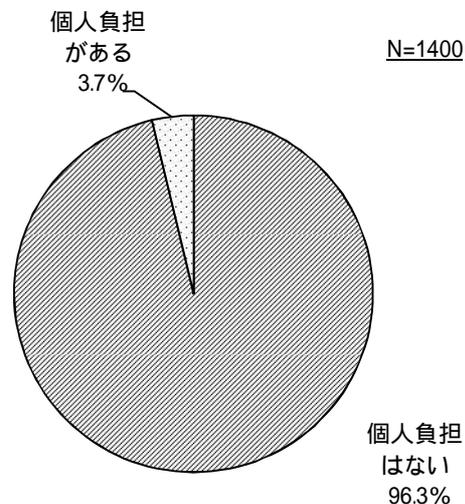


図 駐車場料金の個人負担の有無

(3) 通勤に使える公共交通機関の有無

通勤に使える公共交通機関の有無は、「通勤に使える公共交通機関がある」が62.7%、「通勤に使える公共交通機関はない」が37.3%となっている。

最寄りの鉄道駅・バス停までの徒歩時間は、鉄道駅の場合は「5～10分未満」が最も多いが、「10～20分」のやや離れた距離帯の事業所も比較的多い。バス停までの距離は「5分未満」が多くを占める。

鉄道駅からの従業員送迎バスを運行している事業所は、全体の2.1%（25事業所）である。従業員送迎バスの発着駅は東岡崎駅、岡崎駅、本宿駅、美合駅等となっている。

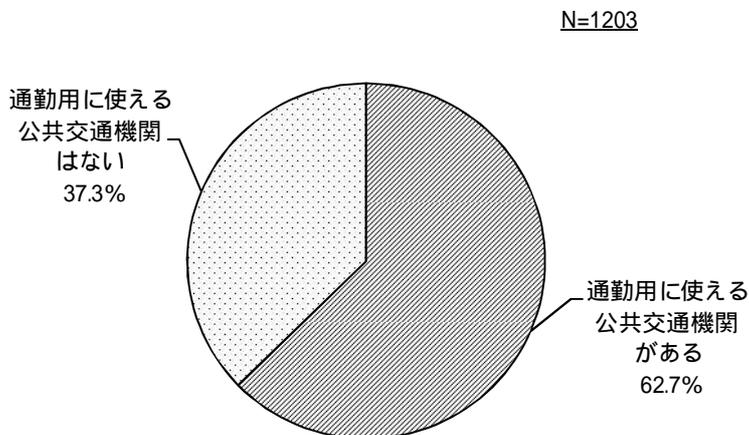


図 通勤に使える公共交通機関の有無

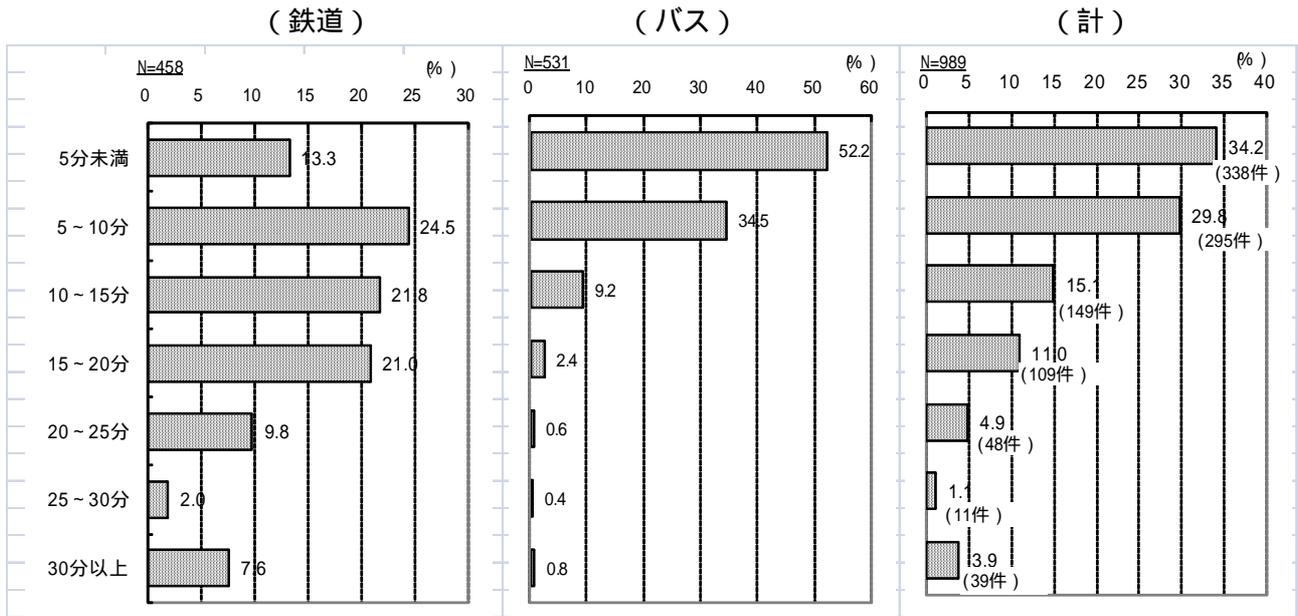


図 最寄り鉄道駅・バス停までの歩行時間ランク別構成比

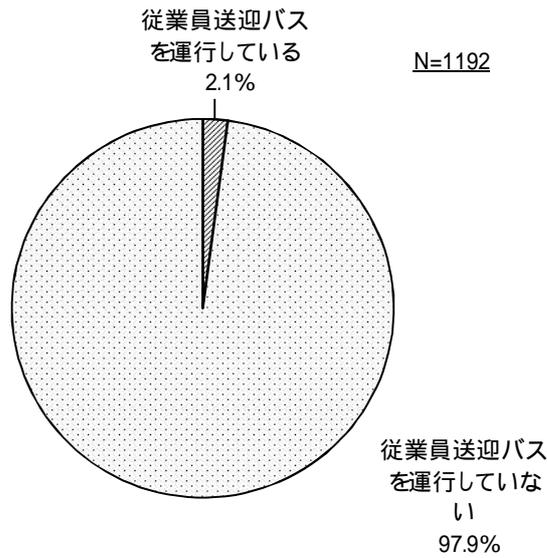


図 従業員送迎バスの運行有無

【参考】従業員送迎バスを運行している事業所一覧

三菱自動車エンジニアリング(株)(東岡崎)、アイシン・エイ・ダブリュ(株)岡崎工場(岡崎、美合)、三菱自動車工業(株)名古屋製作所(東岡崎、新安城)、(株)高木製作所(本宿)、アンデン(株)岡崎工場(新安城、東岡崎、岡崎)、東海光学(株)(工場間での運用)、日本タッパーウェア(株)岡崎製作所(本宿)、(株)リョーイン自動車関連営業所(東岡崎、新安城)、愛知学泉大学(安城、東岡崎、北岡崎(学生用を使用))、(株)MCO R(三菱自動車工業(株)送迎バスを使用)、愛知産業大学等(藤川)、愛知時計電機(株)岡崎工場(岡崎、美合)、丸栄工業(株)(不明)、寿化成(株)(美合、岡崎)、イケバ産業(株)(社員寮)、オカウレ(株)(美合)、三菱自動車カーライフプロダクツ(株)(東岡崎、新安城)、ベルエアースステムズ(株)(東岡崎、新安城)、岡崎石工業(株)滝工場(寮)、サカック(株)(不明)、大栄紡績(美合)、(株)エムエムシー保険サービス名古屋営業所(新安城)、(株)オーザン(東岡崎)、竹駒(不明)等

(4) 事業所区別にみた通勤手段構成比

通勤手段構成比を事業所の規模別にみると、公共交通分担率では、50人未満の事業所で5～9%、50以上の事業所で10～19%となっている。

業種別では、「金融・保険業」「情報通信業」「教育、学習支援業」等の業種で公共交通分担率が28～47%と比較的高い。

主な形態別では、「事務所・営業所」と「工場・作業所・鉱業所」では公共交通分担率に大きな差はみられない。また、通勤用に利用できる公共交通機関の有無別でも、「公共交通有」と「公共交通無」では公共交通分担率に大きな差はみられない。これは、「工場・作業所・鉱業所」や「公共交通無」の事業所でも、鉄道や従業員送迎バスの利用が比較的多くなっているためである。

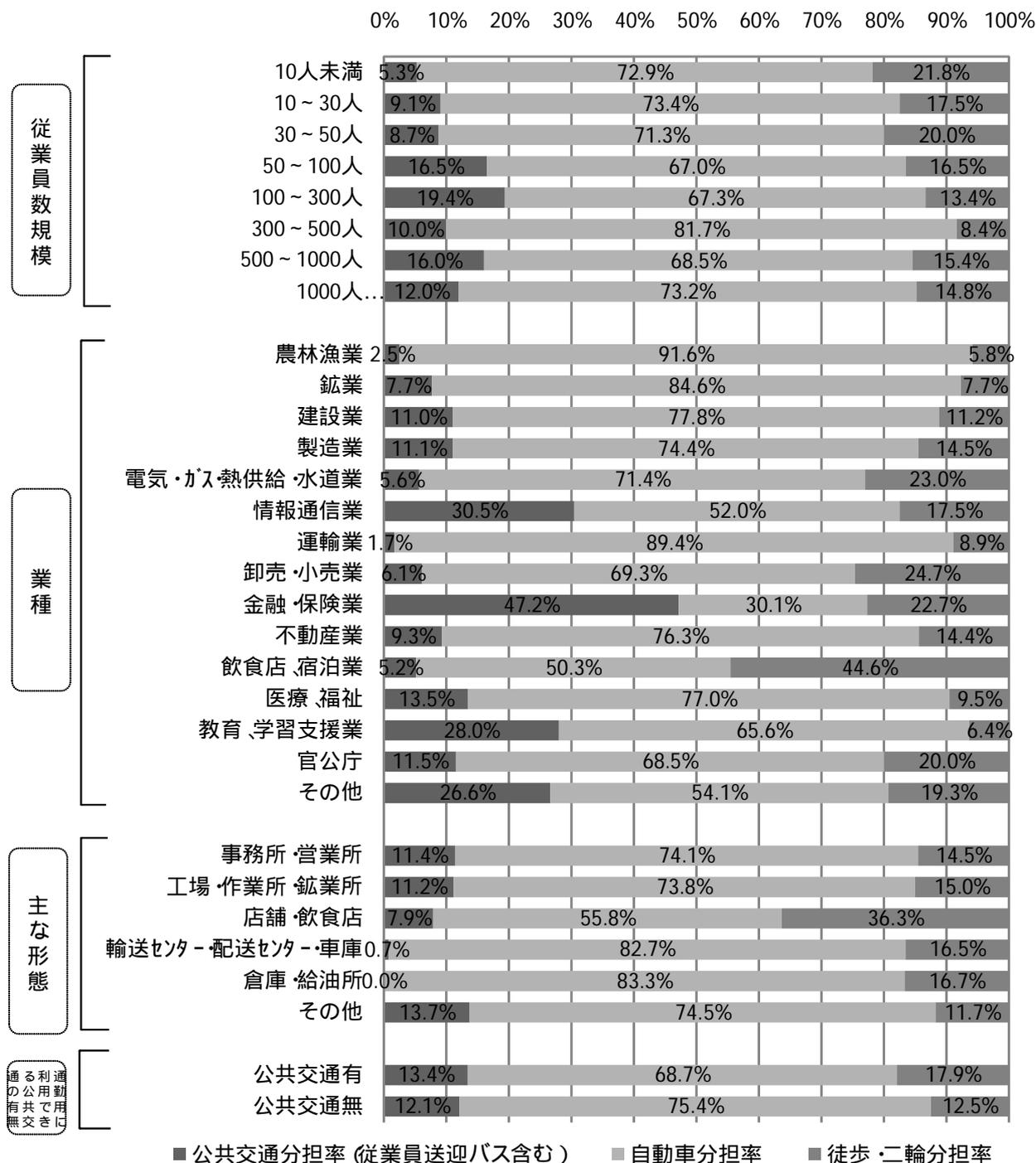


図 事業所の区別にみた通勤手段分担率

(5) 事業所区別にみた自動車通勤者数構成比

全体の自動車通勤者数に占める割合を事業所の規模別にみると、「1,000人以上」の事業所への通勤者が23.2%と最も多くを占めている。

業種別では、「製造業」が50.6%と最も多く、次いで、「官公庁」が10.6%と続く。

主な形態別では、「工場・作業所・鉱業所」が50.5%と最も多く、次いで、「事業所・営業所」が31.2%を占めている。

通勤用に利用できる公共交通機関の有無別では、「公共交通有」が54.2%、「公共交通無」が37.9%となっており、公共交通機関が有る事業所の自動車通勤が多数を占めている。

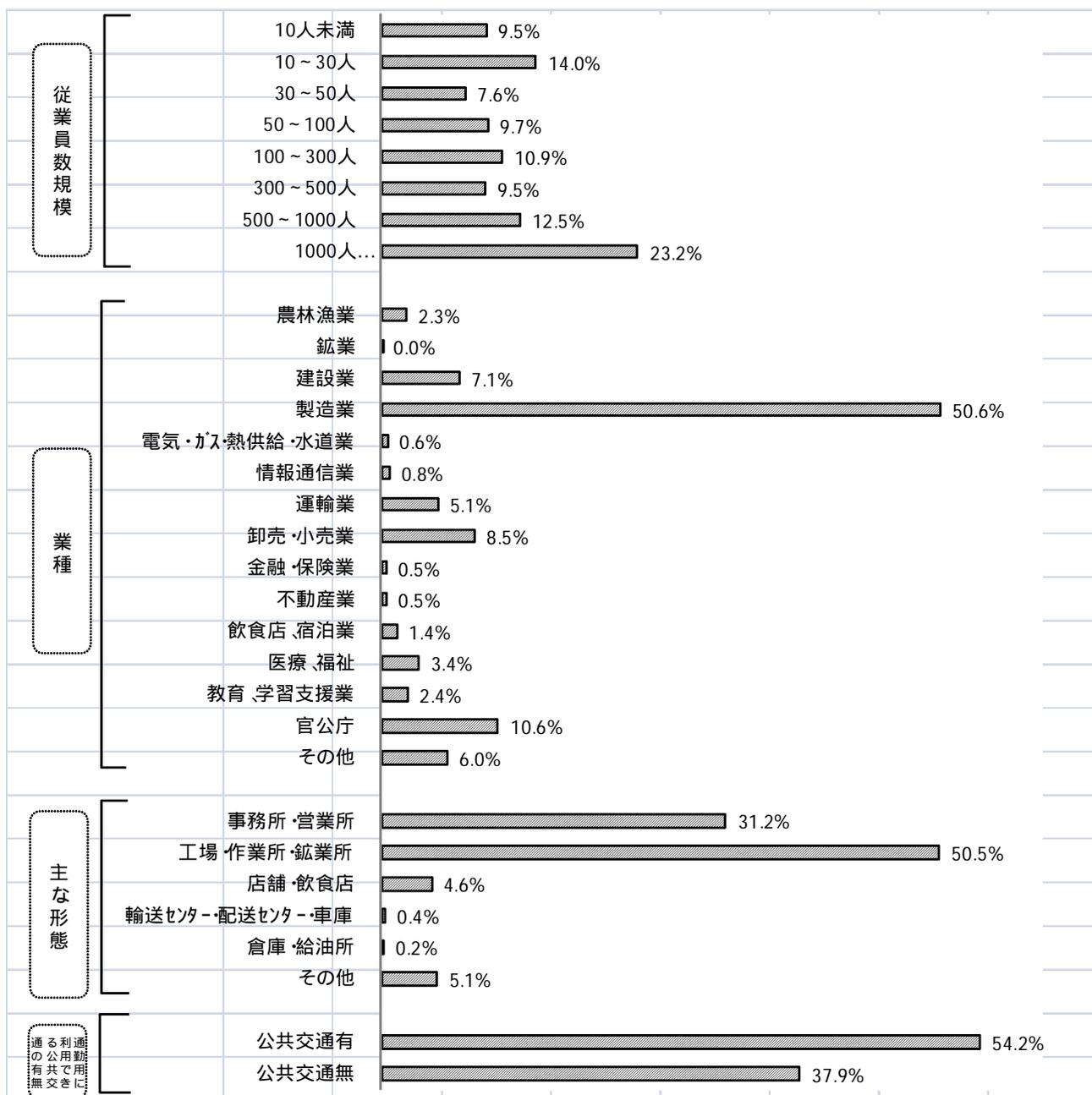


図 事業所の区別にみた自動車通勤者の全体に占める割合

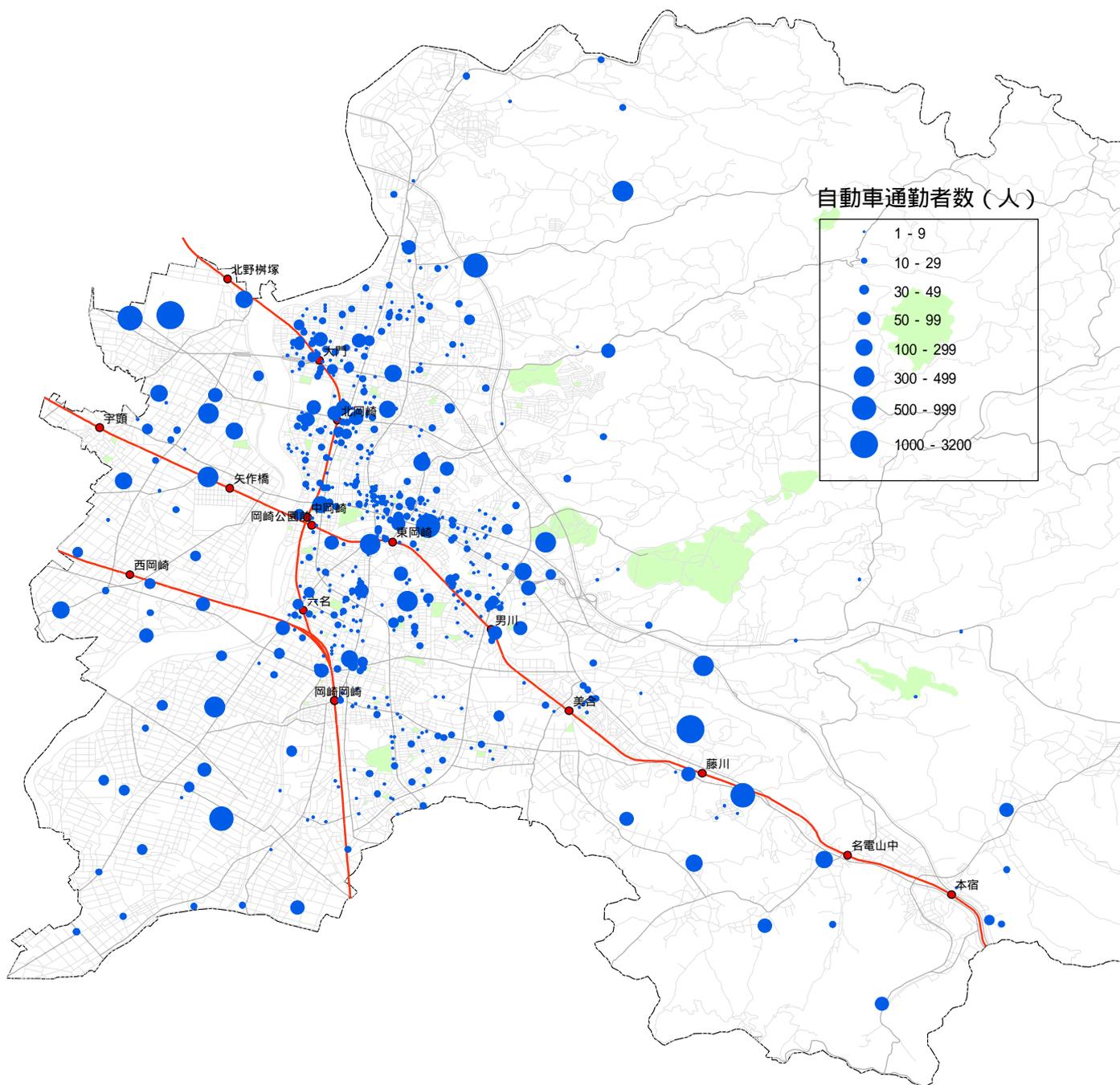
表 事業所の区別にみた通勤手段別従業員数・手段分担率、自動車構成比

| | 区分 | 鉄道 | 路線バス | 従業員 送迎バス | 自動車 | 原付・バイク | 自転車 | 徒歩 | 合計 | 公共交通 分担率(従 業員送迎バ ス含む) | 自動車分 担率 | 徒歩・二 輪分担率 | 自動車 構成比 |
|----------------------------|------------------|-------|------|-------------|--------|--------|-------|-------|--------|--------------------------------|------------|--------------|------------|
| 従業員 規模別 | 10人未満 | 124 | 69 | 13 | 2,861 | 94 | 374 | 388 | 3,922 | 5.3% | 72.9% | 21.8% | 9.5% |
| | 10～30人 | 383 | 103 | 34 | 4,212 | 181 | 447 | 376 | 5,736 | 9.1% | 73.4% | 17.5% | 14.0% |
| | 30～50人 | 221 | 53 | 8 | 2,298 | 104 | 336 | 204 | 3,224 | 8.7% | 71.3% | 20.0% | 7.6% |
| | 50～100人 | 518 | 129 | 69 | 2,906 | 145 | 313 | 258 | 4,338 | 16.5% | 67.0% | 16.5% | 9.7% |
| | 100～300人 | 845 | 71 | 32 | 3,294 | 161 | 283 | 210 | 4,896 | 19.4% | 67.3% | 13.4% | 10.9% |
| | 300～500人 | 266 | 61 | 20 | 2,848 | 52 | 161 | 79 | 3,487 | 10.0% | 81.7% | 8.4% | 9.5% |
| | 500～1000人 | 333 | 50 | 500 | 3,772 | 63 | 102 | 684 | 5,504 | 16.0% | 68.5% | 15.4% | 12.5% |
| | 1000人以上 | 1,085 | 31 | 27 | 6,979 | 136 | 526 | 748 | 9,532 | 12.0% | 73.2% | 14.8% | 23.2% |
| 業種別 | 農林漁業 | 19 | 0 | 0 | 690 | 14 | 18 | 12 | 753 | 2.5% | 91.6% | 5.8% | 2.3% |
| | 鉱業 | 1 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 1 | 13 | 7.7% | 84.6% | 7.7% | 0.0% |
| | 建設業 | 185 | 71 | 46 | 2,135 | 64 | 125 | 118 | 2,744 | 11.0% | 77.8% | 11.2% | 7.1% |
| | 製造業 | 1,478 | 173 | 610 | 15,220 | 390 | 1,067 | 1,509 | 20,447 | 11.1% | 74.4% | 14.5% | 50.6% |
| | 電気・ガス熱供給・水道業 | 12 | 2 | 0 | 177 | 8 | 16 | 33 | 248 | 5.6% | 71.4% | 23.0% | 0.6% |
| | 情報通信業 | 120 | 11 | 3 | 229 | 5 | 11 | 61 | 440 | 30.5% | 52.0% | 17.5% | 0.8% |
| | 運輸業 | 26 | 3 | 0 | 1,543 | 54 | 67 | 32 | 1,725 | 1.7% | 89.4% | 8.9% | 5.1% |
| | 卸売・小売業 | 162 | 61 | 0 | 2,551 | 186 | 393 | 329 | 3,682 | 6.1% | 69.3% | 24.7% | 8.5% |
| | 金融・保険業 | 171 | 44 | 1 | 138 | 1 | 18 | 85 | 458 | 47.2% | 30.1% | 22.7% | 0.5% |
| | 不動産業 | 11 | 7 | 0 | 148 | 3 | 5 | 20 | 194 | 9.3% | 76.3% | 14.4% | 0.5% |
| | 飲食店・宿泊業 | 6 | 13 | 25 | 429 | 63 | 183 | 135 | 853 | 5.2% | 50.3% | 44.6% | 1.4% |
| | 医療・福祉 | 172 | 8 | 0 | 1,028 | 4 | 57 | 66 | 1,335 | 13.5% | 77.0% | 9.5% | 3.4% |
| | 教育・学習支援業 | 302 | 4 | 2 | 722 | 7 | 25 | 38 | 1,100 | 28.0% | 65.6% | 6.4% | 2.4% |
| | 官公庁 | 443 | 76 | 16 | 3,182 | 119 | 448 | 360 | 4,644 | 11.5% | 68.5% | 20.0% | 10.6% |
| その他 | 748 | 139 | 0 | 1,801 | 60 | 307 | 275 | 3,330 | 26.6% | 54.1% | 19.3% | 6.0% | |
| 主な形 態別 | 事務所・営業所 | 1,181 | 235 | 24 | 9,375 | 366 | 665 | 808 | 12,654 | 11.4% | 74.1% | 14.5% | 31.2% |
| | 工場・作業所・鉱業所 | 1,470 | 173 | 654 | 15,193 | 404 | 1,158 | 1,532 | 20,584 | 11.2% | 73.8% | 15.0% | 50.5% |
| | 店舗・飲食店 | 115 | 54 | 25 | 1,371 | 110 | 466 | 318 | 2,458 | 7.9% | 55.8% | 36.3% | 4.6% |
| | 輸送センター・配送センター・車庫 | 1 | 0 | 0 | 115 | 0 | 19 | 4 | 139 | 0.7% | 82.7% | 16.5% | 0.4% |
| | 倉庫・給油所 | 0 | 0 | 0 | 70 | 0 | 7 | 7 | 84 | 0.0% | 83.3% | 16.7% | 0.2% |
| | その他 | 274 | 8 | 0 | 1,529 | 26 | 114 | 101 | 2,052 | 13.7% | 74.5% | 11.7% | 5.1% |
| 通勤用 に使える公 共交通有 無別 | 公共交通有 | 2,540 | 499 | 138 | 16,299 | 592 | 1,697 | 1,966 | 23,731 | 13.4% | 68.7% | 17.9% | 54.2% |
| | 公共交通無 | 1,216 | 64 | 548 | 11,388 | 273 | 741 | 871 | 15,100 | 12.1% | 75.4% | 12.5% | 37.9% |
| | 合計 | 3,862 | 618 | 703 | 30,084 | 980 | 2,752 | 3,079 | 42,077 | 12.3% | 71.5% | 16.2% | 100.0% |

(6) 自動車通勤者の分布

郊外の大規模事業所が立地するエリアに、数百人～千人以上の規模の自動車通勤者の集中がみられる。また、市街地内においても数百人規模の自動車通勤の集中がみられる。

特定エリアに着目すると、岡崎駅～東岡崎駅、康生地区、北岡崎駅、大門駅周辺に、自動車通勤の集中がみられる。



(注) 事業所の住所から大字～街区・地番の精度で座標を取得し地図上にプロットした。必ずしも正確な位置でないことに留意する必要がある。

図 自動車通勤者の分布 (事業所アンケート)

2 - 3 通勤手当の支給状況

(1) 自動車通勤

自動車の通勤手当は、「通勤距離に応じて支給」が48.5%と最も多い。次いで、「支給していない」が24.7%、「定額支給」が15.9%、「実費支給」が7.9%と続く。「公共交通利用相当額を支給」も2.9%みられる。

自動車の短距離通勤に対する支給制限の有無は、「短距離通勤には支給しない」が44.1%であり、概ね半数を占めている。制限距離は2km以下を挙げる事業所が多い。

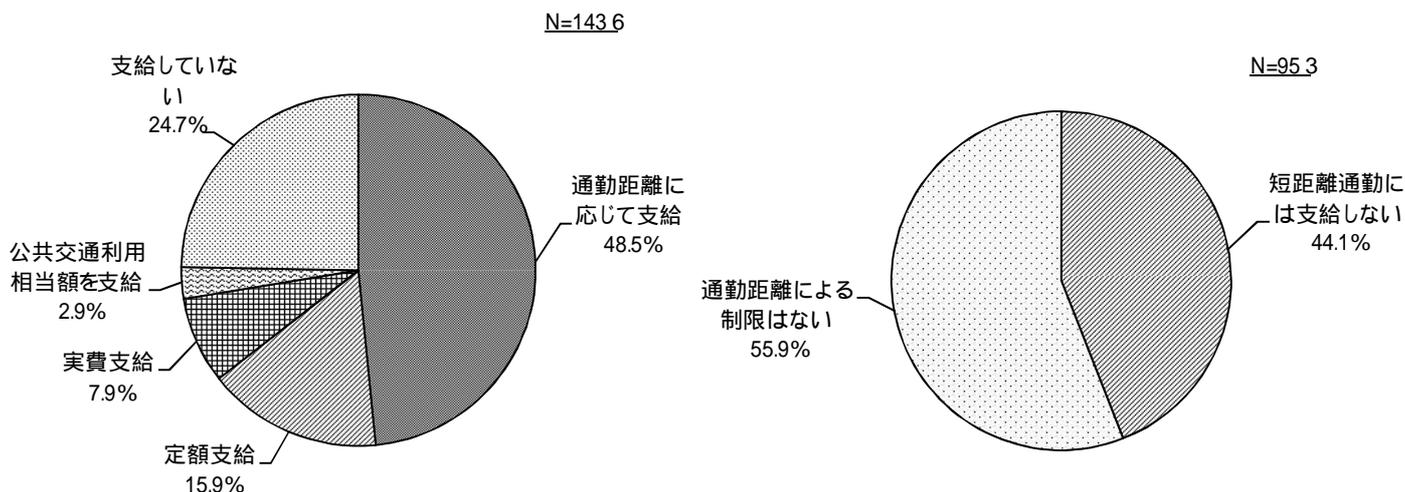


図 自動車通勤手当の支給基準

図 短距離通勤の支給制限の有無 (自動車通勤)

(2) 公共交通通勤

公共交通の通勤手当は、「支給していない」が56.3%と最も多くなっている。次いで、「通勤定期代を支給」が33.9%、「定期券を現物支給」が4.9%、「定額支給」が4.8%と続く。

パーク＆ライドに対する通勤手当の支給は、駅までの通勤手当は、「支給していない」が77.3%と最も多く、「駅までの自動車利用手当」「バス等の利用相当分を支給」を合わせて22.7%となっている。

駅での駐車場料金は、「駐車場料金を支給している」は3.0%である。

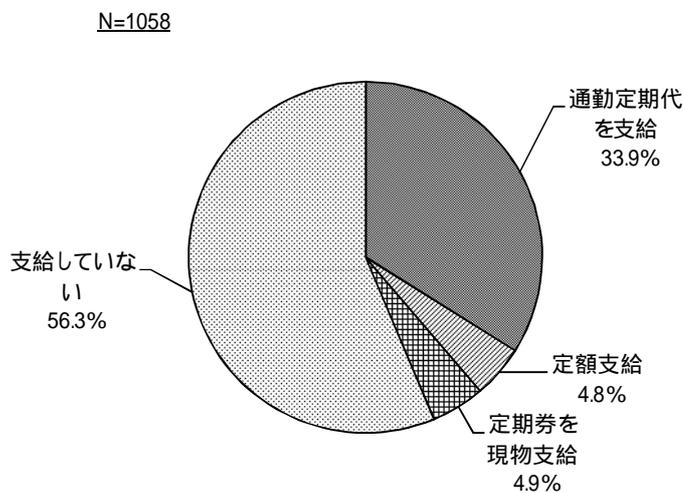


図 公共交通の通勤手当の支給基準

(駅までの通勤手当)

(駅での駐車場料金)

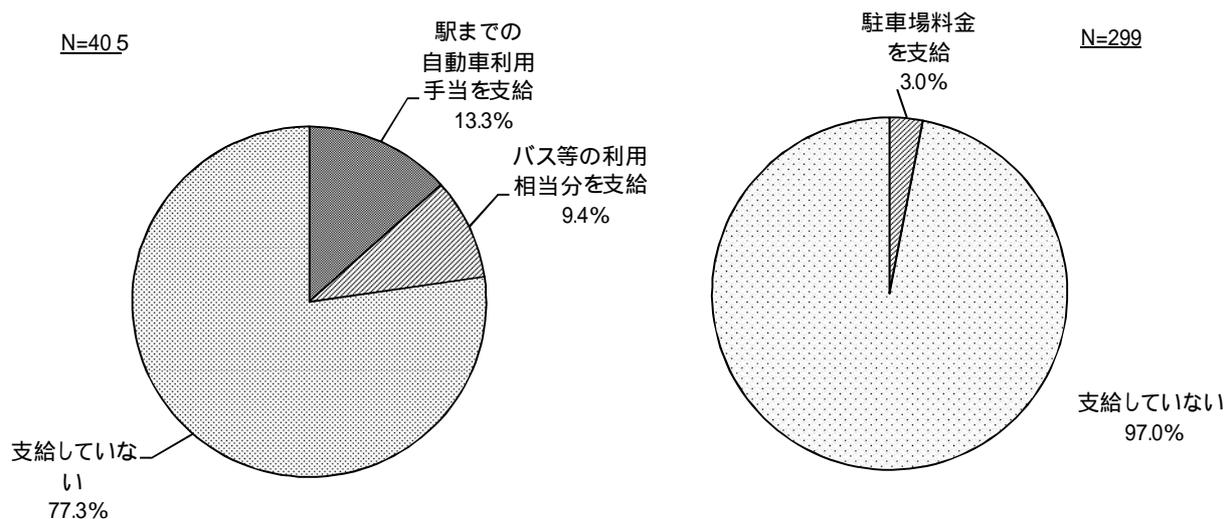


図 パーク&ライドの通勤手当の支給基準

(3) 自転車・徒歩通勤

自転車の通勤手当は、「支給していない」が 79.4%、「支給している」が 20.6%である。
 徒歩の通勤手当は、「支給していない」が 91.0%、「支給している」が 9.0%である。

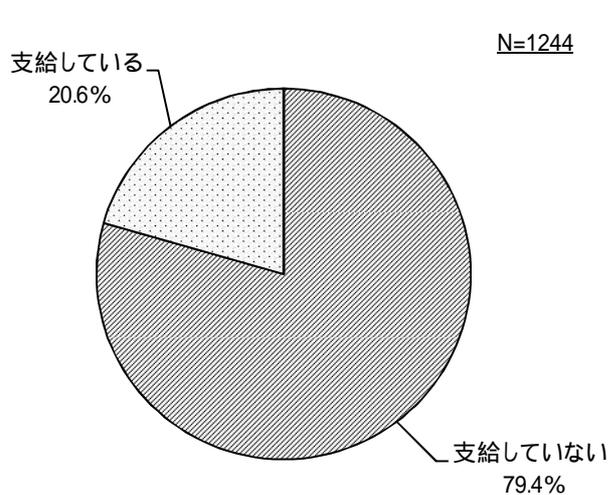


図 自転車通勤手当の支給有無

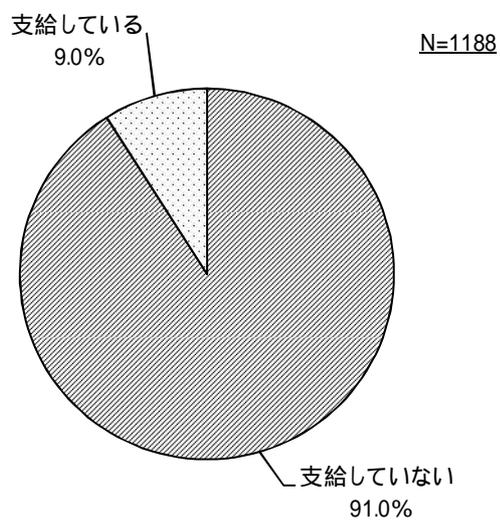


図 徒歩通勤手当の支給有無

2 - 4 事業所におけるエコ通勤の推進について

(1) マイカー通勤に対する制限の有無

マイカー通勤に対する制限の有無は、「特に制限していない」が94.5%、「何らかの制限をしている」が5.5%である。

マイカー通勤を制限していない理由としては、「マイカー通勤の希望が多い」が42.1%と最も多く、「交通不便地域に居住する従業員が多い」「通勤に使えるバス等がない」が続く。

マイカー通勤を制限する理由としては、「駐車場の制約がある」が38.2%と最も多く、「公共交通の利用を奨励」が30.3%、「事故のリスク軽減」が29.2%と続く。

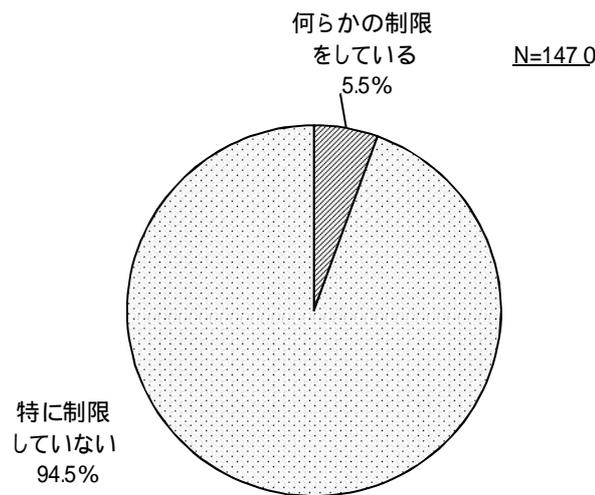


図 マイカー通勤の制限の有無

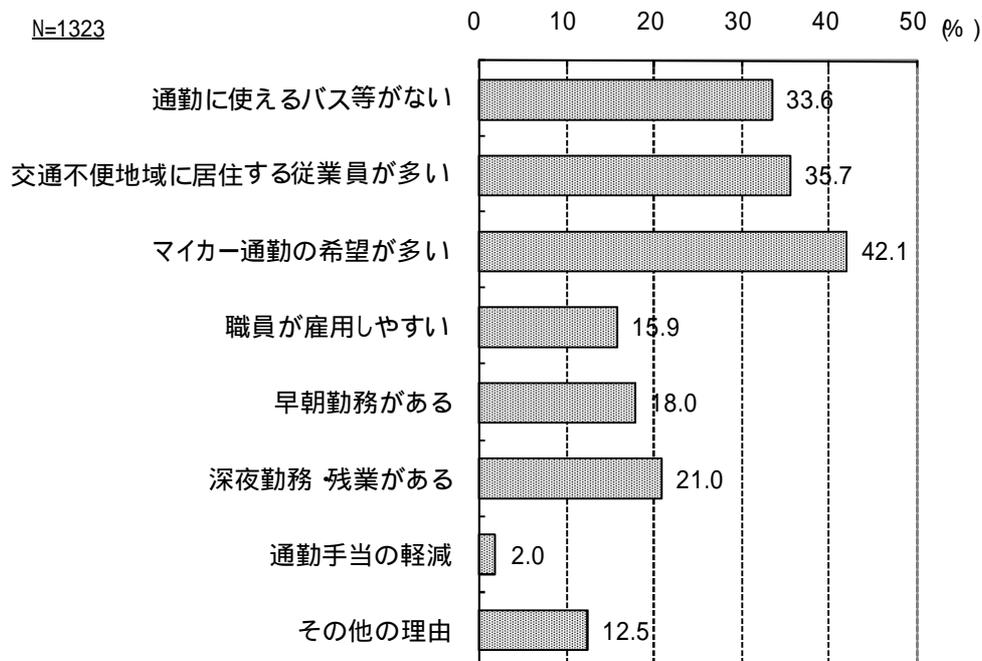


図 マイカー通勤を制限していない理由（複数回答）

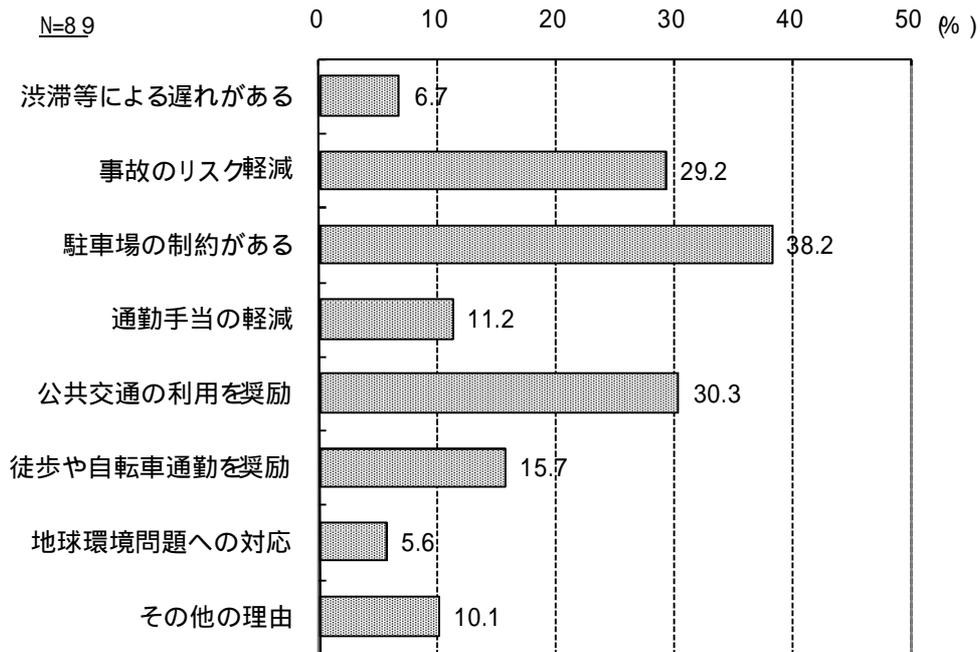


図 マイカー通勤を制限している理由（複数回答）

（２）エコ通勤に対する支援制度

エコ通勤に対する支援制度の有無は、「支援制度はない」が97.4%、「支援制度がある」が2.6%である。

エコ通勤のための支援制度としては、「通勤定期代の全額支給」が45.0%と最も多く、「徒歩や自転車通勤者への手当支給」が36.7%、「駐輪場の整備」が23.3%と続く。

エコ通勤のための支援制度の効果としては、「職員の健康増進」が35.3%と最も多く、「マイカー通勤者の減少」「通勤コストの削減」と続く。

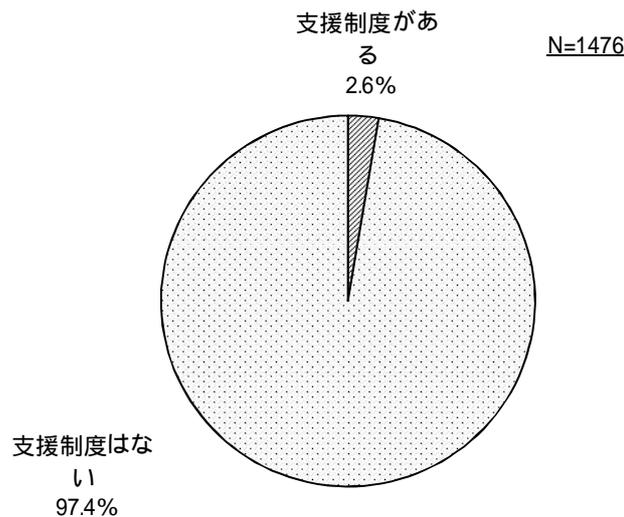


図 エコ通勤のための支援制度の有無

（注）本設問の「エコ通勤に対する支援制度」の定義は企業担当者の回答結果に基づく。支援制度の一つであると考えられる「徒歩や自転車通勤者への手当支給」は約1～2割の事業所で実施されており、上記回答とは整合していないことに留意する必要がある。

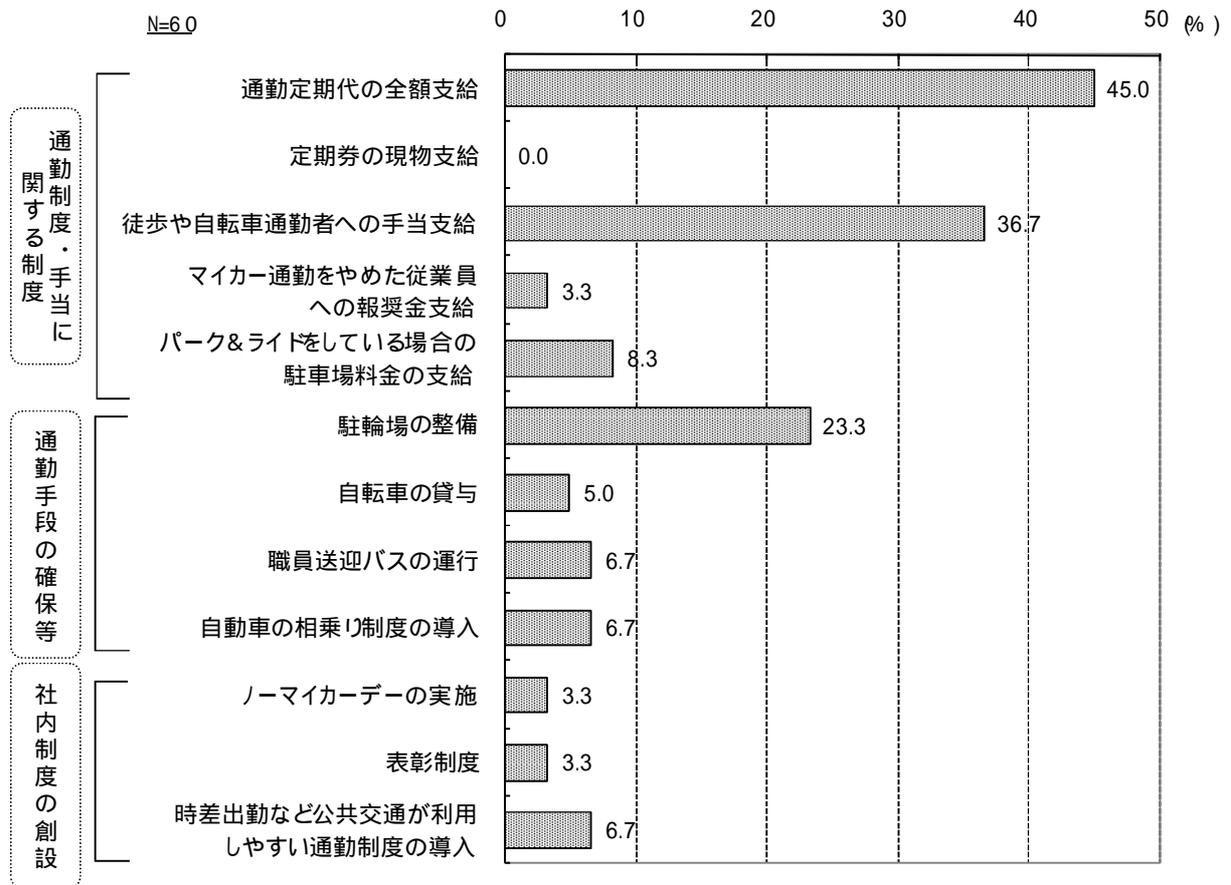


図 エコ通勤のための支援制度（複数回答）

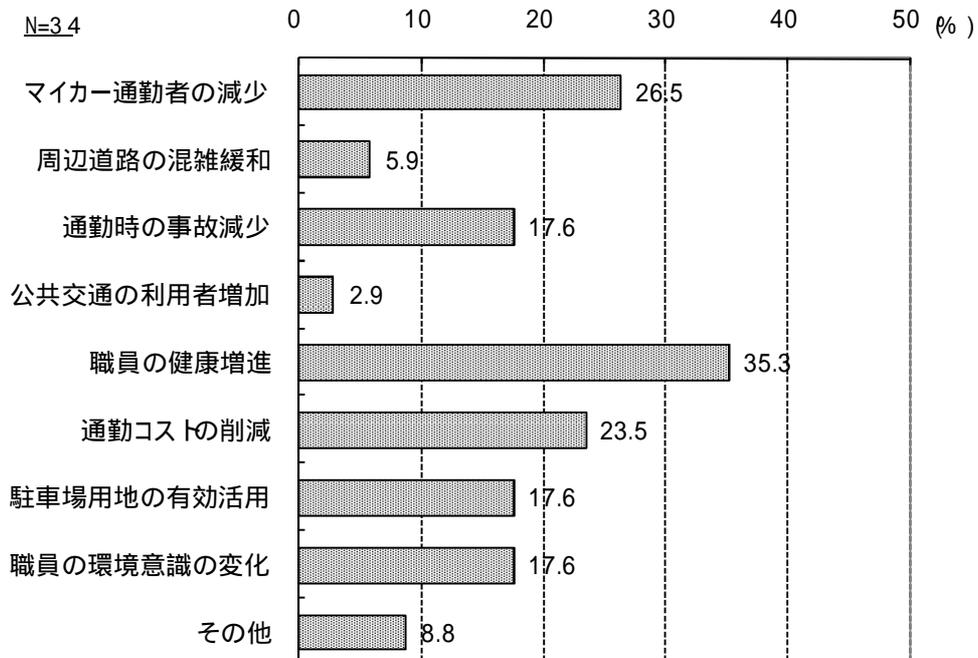


図 支援制度の効果（複数回答）

(3) 通勤制度の見直しについて

エコ通勤を進めるための通勤制度の見直しについては、「わからない」が 48.5%と最も多く、次いで、「全くない」が 32.8%、「少しはある」が 16.7%、「十分ある」が 2.0%となっている。

通勤制度の見直しの内容は、「徒歩や自転車通勤者への手当支給」が 36.6%と最も多く、「自動車の相乗り制度の導入」「短距離自動車通勤の禁止・抑制」が続く。

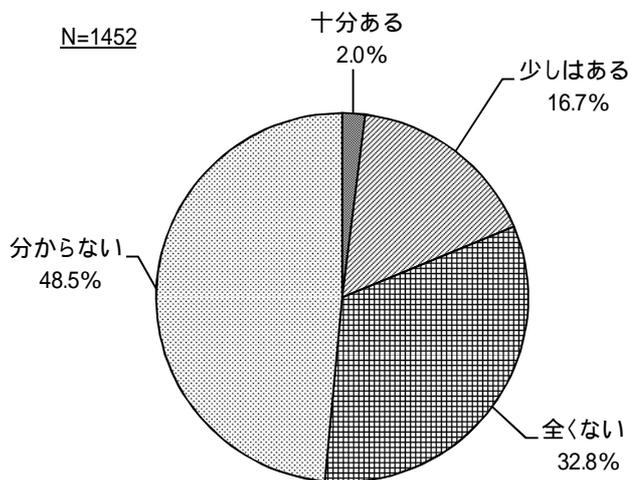


図 エコ通勤を進めるための通勤制度の見直しについて

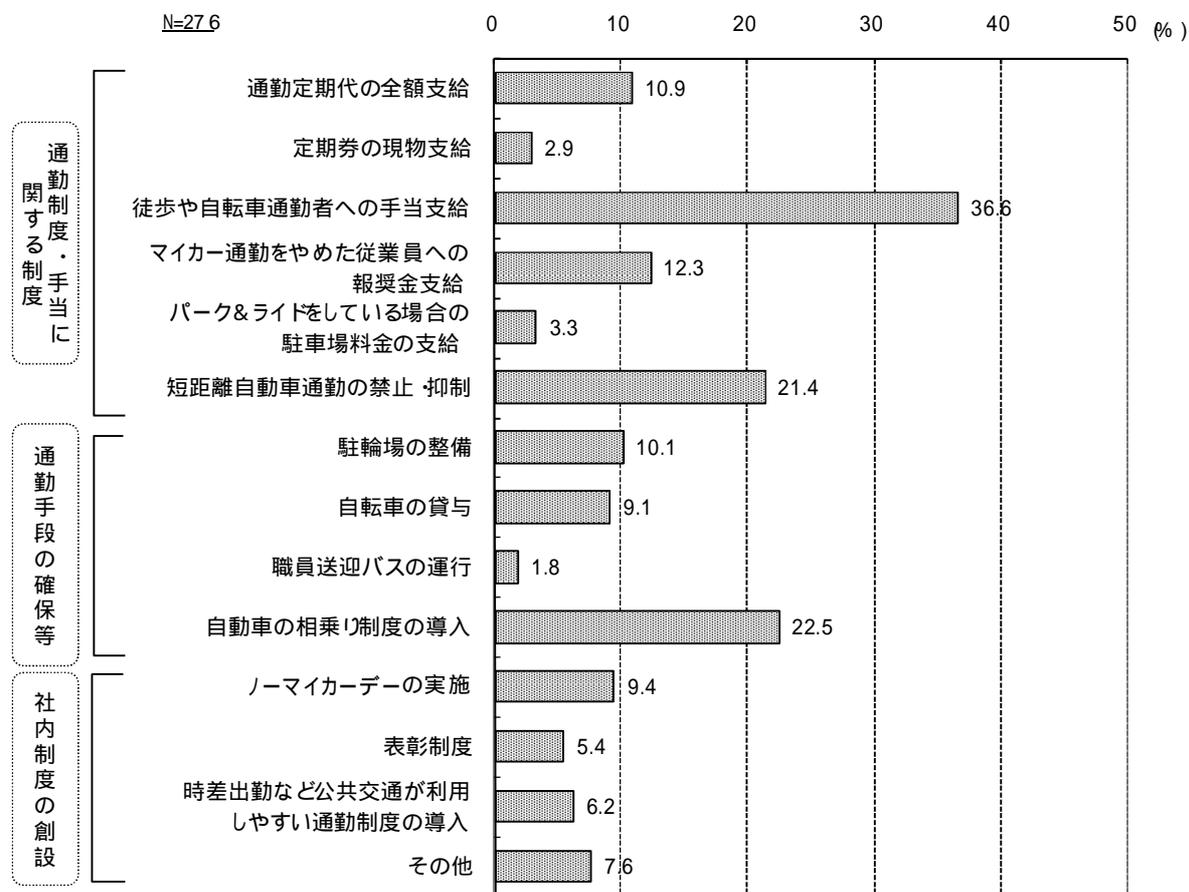


図 どのような見直しができそうか（複数回答）

(4) エコ通勤を推進する上で重要な施策について

「地域内バス路線の整備」が43.3%と最も多く、次いで、「自転車の走行環境の整備」「基幹となるバス路線の整備」「運行本数の増加」「マイカー通勤削減のための整備に対する助成、補助」「勤務時間に合わせた公共交通の運行」「公共交通機関の運賃の値下げ・割引」が続く。

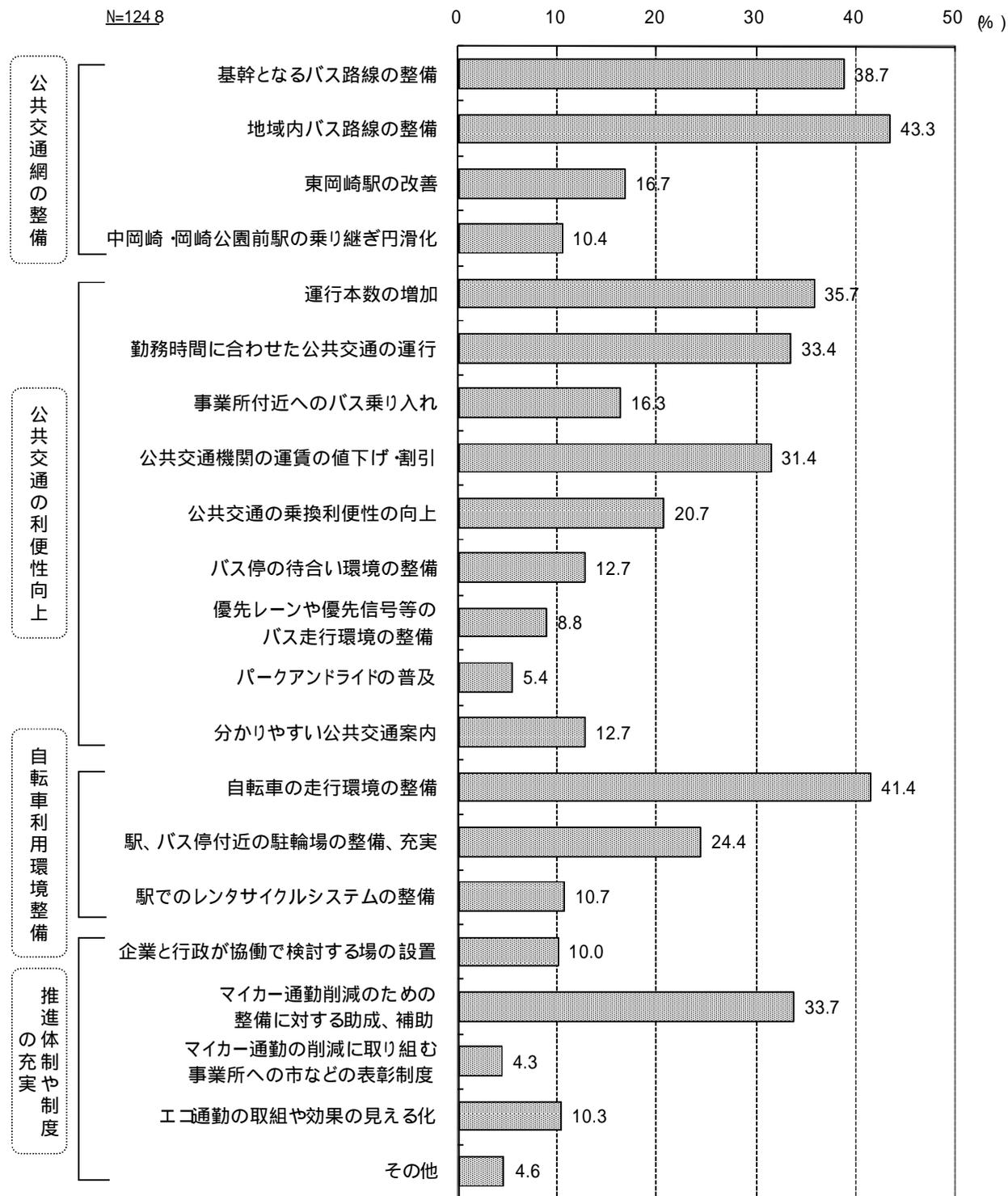


図 エコ通勤を推進する上で重要な施策（複数回答）

2 - 5 ノーマイカーデー等の実施や参加意向について

(1) ノーマイカーデーの実施状況

ノーマイカーデーの実施有無は、「実施していない」が98.4%、「実施している」が1.6%（29事業所）である。

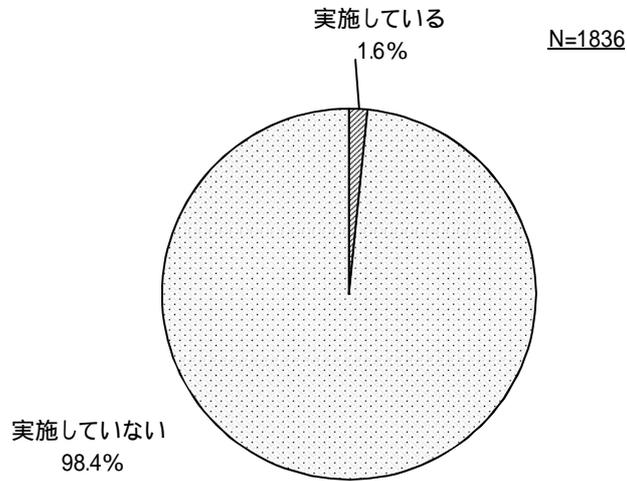
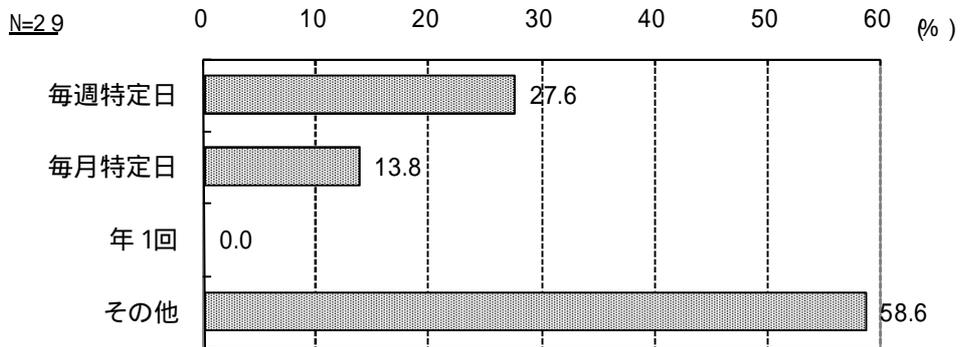


図 ノーマイカーデーの実施有無



(注) その他は、毎日、普段の移動全て、年2回、用事のない日、近所、不定期、任意、雨以外など

図 ノーマイカーデーの実施方法

(2) 全市的に実施するノーマイカーデー等への参加意向

全市的に実施するノーマイカーデー等への参加意向は、「参加する」が6.4% (116事業所)、「参加を考えた」が19.5% (355事業所)である。

一方、「分からない」が42.3 (770事業所)と最も多くなっている。

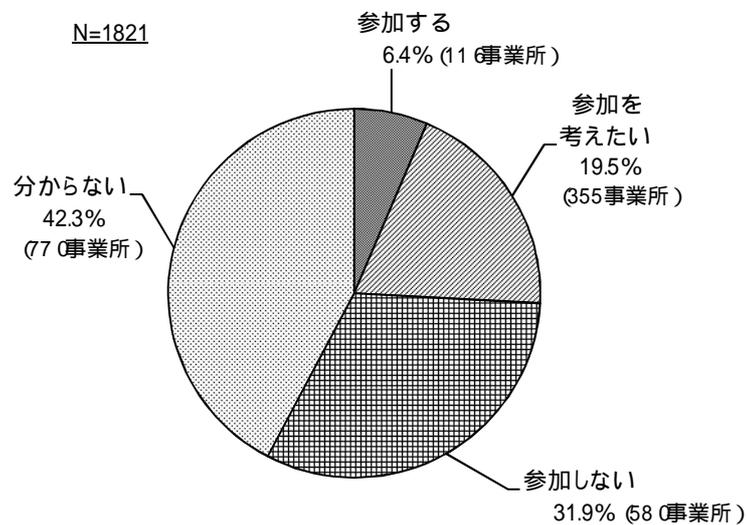
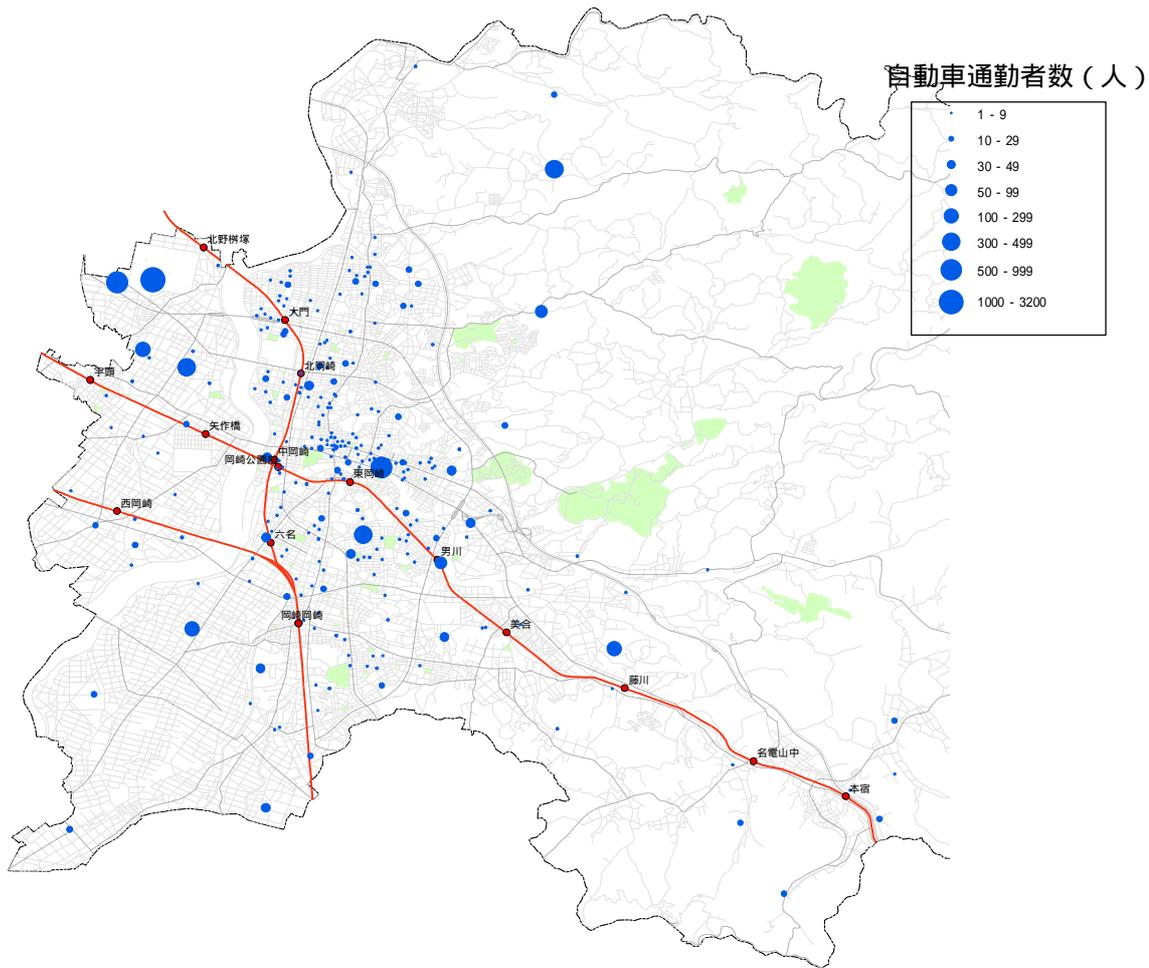
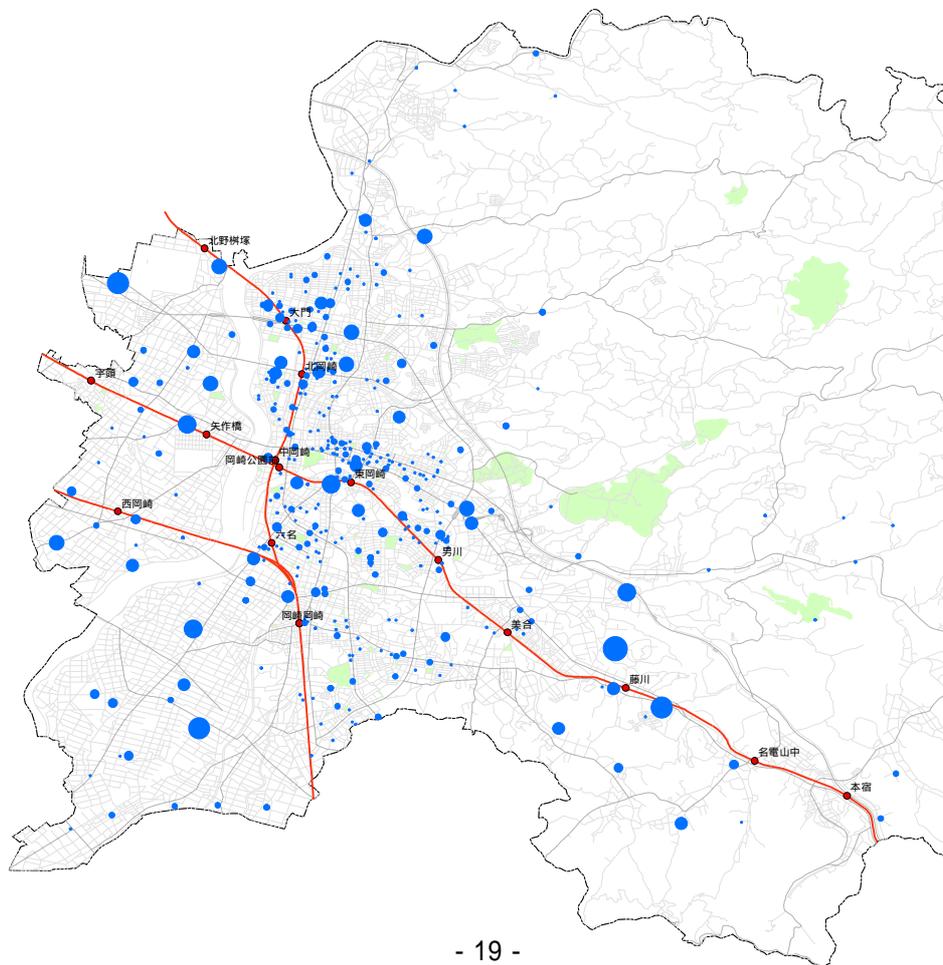


図 ノーマイカーデー等への参加意向

【参加する + 参加を考えた】



【分からない】



【参加しない】

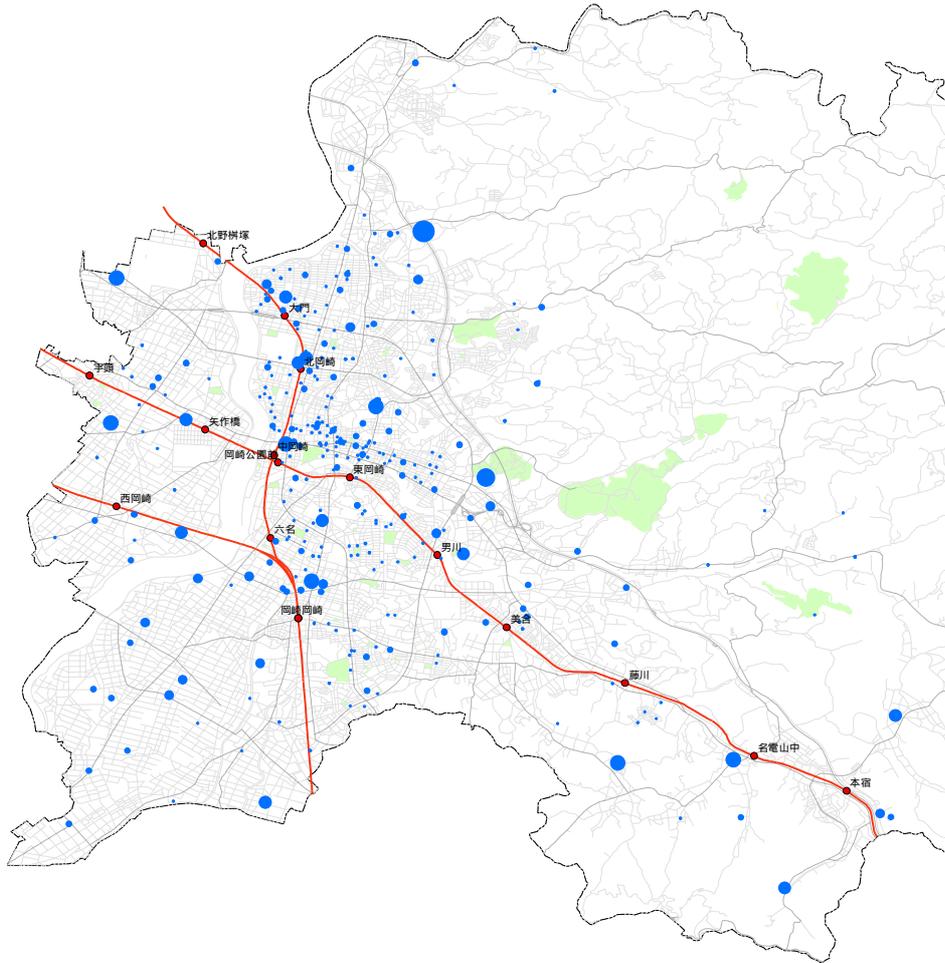


図 キャンペーン参加意向別にみた自動車通勤者の分布