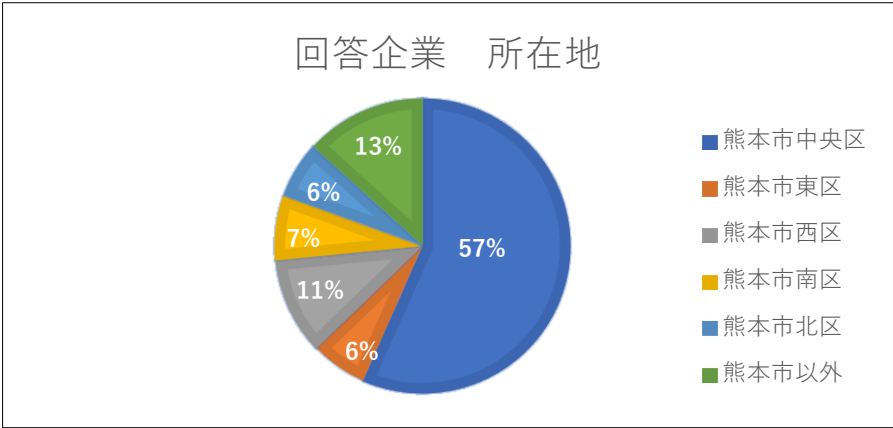
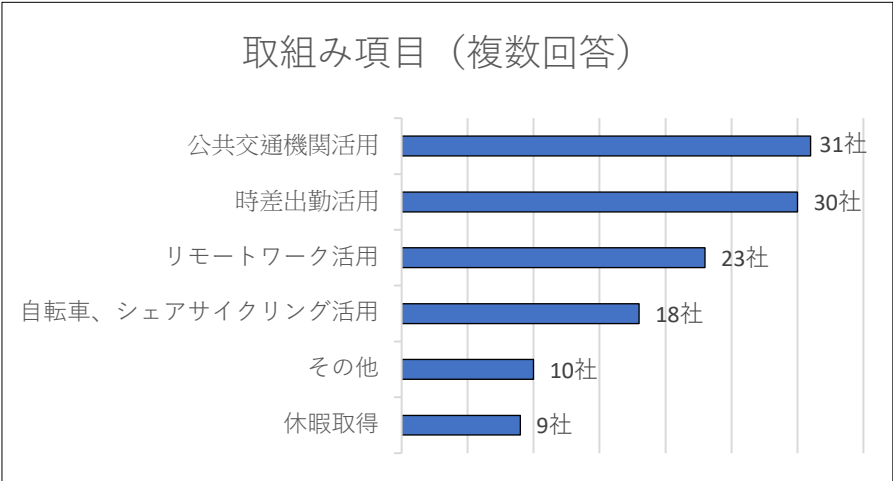


- 1. 取組み期間：2024年12月～2025年4月
- 2. 対象先：同友会会員 354社
- 3. 回答数：113 社（回答率：31.9%）
- 4. 回答企業所在地

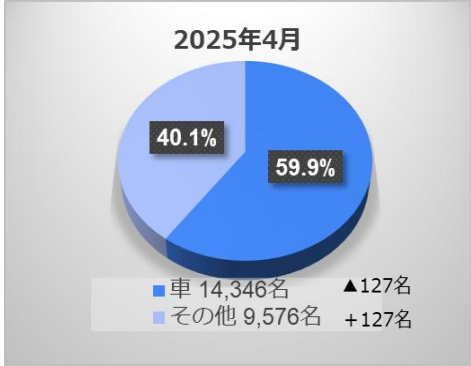


5. 取組み項目



※注：上記以外に「対策なし/出来ない」との回答数社あり（15社）

6. 通勤手段割合の変化（2024年12月⇒2025年4月） ※今回回答の113社（23,922名）で比較



※ 通勤手段を車から公共交通機関等へシフトした人数は **127名**（15社/113社中）

7. 主な意見（好事例）

- 社内会議のweb化
- 時差出勤、リモートワーク制度の新規導入及び導入検討
- 時差出勤活用に向けた業務体系、役割分担の見直し検討
- 勤怠アプリの活用による現場への直行直帰の推進
- 一斉休暇、一斉リモートワークの推奨日設定
- 新幹線・高速バス通勤の導入

※ 時差出勤・リモートワークが社員のモチベーションや生産性の向上につながっているとの意見あり

8. 主な意見（課題）

【公共交通関係】

- 通勤に利用できる公共交通機関がないため車通勤はやむを得ない。
- 減便により公共交通がない時間帯に帰社となる場合もあり、従業員へ公共交通機関利用を強く推奨できない。
- 最寄りの公共交通機関がＪＲのみ。バス等他の公共交通機関が路線拡大すれば利用が増えると思う。レンタサイクル（シェアサイクル）がもう少し拡大するとよい。
- 軌道（JR、熊本電鉄、市電）の整備・連携を進めないとなかなか難しい。
- 公共交通機関利用促進に向けては、インセンティブも含めた具体的な施策が必要。
- 公共交通機関が行き届いていない地域の職員の対応が難しい。
- 公共交通機関の単独採算性から脱し、公的資金を投入して、設備投資や運転手等の処遇を改善することについて、県民・市民の後押しを得る活動が重要。

【時差出勤／リモート】

- 時差出勤を中心とした渋滞緩和対策を行ったが、「学校や保育園等への子どもの送迎があり、どうしても渋滞する時間に出勤せざるを得ない」という社員も多い。
- 製造業は、社員の同じ時間の現場での作業が必須であるため、時差出勤やリモートワークも難しい。
- リモートワークを実践しているが、出社時ほど生産性が高まらないため、出社時と変わらない生産性の向上が課題。

9. まとめ

【全体】

- 各会員企業が鋭意、渋滞解消に向けた取組みを推進しており、継続が必要。
- 渋滞解消に向けて、今後は従業員だけでなく、顧客や協力会社も含めて、ステークホルダー全体で取組む観点も必要。
- 各企業における取組みを継続するとともに、公共交通の利便性向上に向けた投資（更なる公的資金の投入等）の必要性について、経済界から発信していくことも重要。

【公共交通関係】

- 事業所所在地により、公共交通がない、利便性が悪い等の理由で、やむを得ず車を利用せざるを得ない状況。
※ 車の割合が30%以下の企業（全体の37%/42社）のうち39社が熊本市中央区、3社が西区に所在

【時差出勤／リモート】

- 制度の導入や、活用に向けた社内の業務運営体制を再検討する企業もある一方で、業種によっては、導入・活用が困難な企業も存在。