

# 第12回 EST交通環境大賞

- 主催:** EST普及推進委員会、  
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- 後援:** 国土交通省、警察庁、環境省、  
一般社団法人日本自動車工業会、  
公益社団法人日本バス協会、  
一般社団法人日本民営鉄道協会
- 協力:** 公益社団法人土木学会、一般社団法人交通工学研究会、  
社団法人日本交通計画協会、  
一般財団法人日本自転車普及協会  
一般社団法人日本シェアサイクル協会



環境的に持続可能な交通

Environmentally Sustainable Transport

# 目次

## 1. 受賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】 YKK株式会社

【優秀賞】 小山市コミュニティバスおーバス利用促進プロジェクト実行委員会

【奨励賞】 道南バス株式会社、室蘭市

## 2. 審査講評

## 3. 表彰式

# 1. 受賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】 YKK株式会社

【優秀賞】 小山市コミュニティバスオーバス利用促進プロジェクト実行委員会

【奨励賞】 道南バス株式会社 、 室蘭市

# 【大賞 国土交通大臣賞】

## YKK株式会社

### 「富山県黒部市における社員通勤変革への挑戦」

YKK

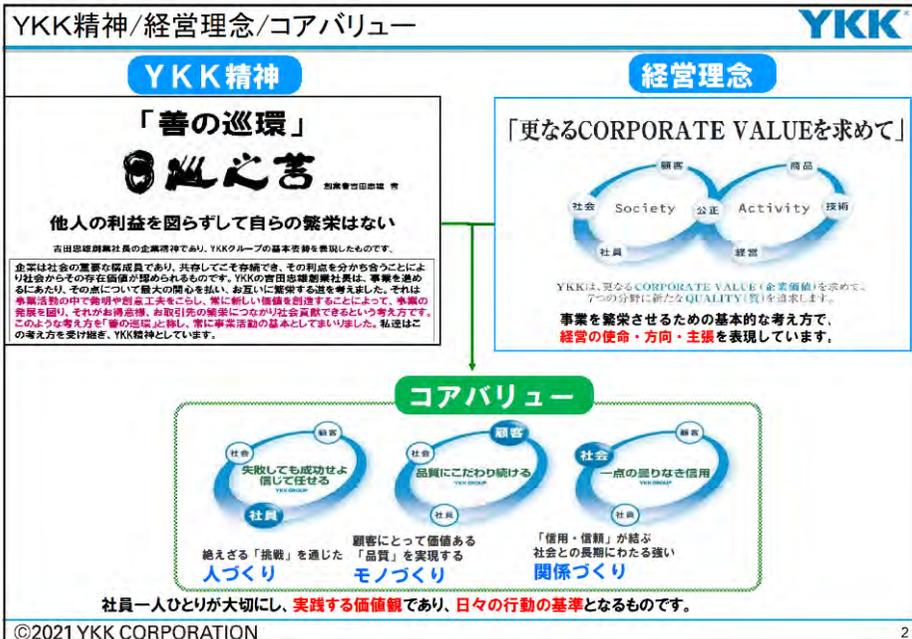
第12回EST交通環境大賞

「富山県黒部市における社員通勤改革への挑戦」

YKK株式会社  
副社長 黒部事業所長

浅野 慎一

第12回EST交通環境大賞をいただきまして、本当に光栄に  
思っております。どうもありがとうございます。  
富山県黒部市で取り組んでまいりましたYKKグループ社員  
通勤の改革についてご説明させていただきます。



最初にYKKグループの概略について少しご説明させていただきます。

YKK精神「善の巡環」は創業社長である吉田忠雄の経営哲学で、「他人の利益を図らずして自らの繁栄はない」という考え方です。私たちは製造業ですから、創意工夫により新しい価値のある商品をつくり、それによってうみだした利益をお客さま、取引先の企業さまにも還元する。これが社会の繁栄につながるという考えです。

経営理念「更なるCORPORATE VALUEを求めて」は「公正」を中心におき、お客さま、社会、社員、商品、技術・経営の7つの分野に新たな質を追求していくという考え方です。

「善の巡環」と「更なるCORPORATE VALUEを求めて」にのっとり事業活動をしています。事業規模の拡大や社員構成の多様化しており、これがなかなか理解しづらい状況になってきました。そこでこれからも受け継いでいきたい「YKKらしさ」を15,000人以上のYKKグループ社員にアンケートをとり、「失敗しても成功せよ／信じて任せる」「品質にこだわり続ける」「一点の曇りなき信用」の3つの言葉をコアバリューとして選びました。コアバリューを実践することにより、YKK精神と経営理念がめざす「社会との共生」「企業価値の向上」を実現しながら社員がいきいきと働ける企業風土をつくっています。

## YKKグループ 企業概要



### YKKグループ

YKK精神「善の循環」とそれにつながる経営理念を共有する  
企業集団の中核にファスニング事業、AP事業がある。

創業	1934年(昭和9) 1月1日
事業内容	ファスニング、AP(建材)
グループ会社	世界72カ国/地域 106社
連結売上高 (2020年度実績)	6,537億円 (ファスニング2,471億円/AP4,028億円)
従業員数 (2020年度末)	44,510人 国内 17,876人 海外 26,634人



YKKグループの概要です。1934年、昭和9年に創業、今年でちょうど87年目になります。

事業内容は、YKKがファスニング事業、YKK APがAP事業(建材事業)を担っています。グループ会社は世界72カ国に106社がございいます。昨年コロナ禍でございましたけども、売上が約6,500億円。従業員数は国内に約17,900人、海外に26,600人、全体で約44,500と海外の従業員数のほうが多くなっています。

ファスニング事業とAP事業の2つの事業を支えるのがテクノロジー・イノベーションセンターという研究開発部門で、足元の課題や将来の事業発展にむけた研究に取り組むことでそれぞれの事業競争力を高めています。

## YKKグループ商品紹介



ブランド



### ファスナー

SLIDE FASTENER



### スナップ・ボタン

SNAP FASTENER AND BUTTON



### 繊維・樹脂製品

TEXTILE&PLASTIC PRODUCTS



### TFM(車両部材)

シート分野 内装分野  
TFM Transportation Eastening Materials



ブランド



### 住宅用商品



Residential Products

### 窓事業



Window Business

### 産業製品



Industrial Products

### ビル用商品



Commercial Products

### リフォーム事業



Renovations

### ファサード事業



Facade Business

グループの商品紹介です。

YKKでは、皆さんもご存知の衣類や鞆に使われるファスナー、ジーンズやジャケットなどに使われてますスナップ・ボタン、面ファスナーやバックルなどのファスニング商品を製造・販売しています。

YKK AP事業では、住宅用のドアや窓、ビル用のファザード、リフォームに関する事業を行っています。

【本社機能の一部移転】

■東日本大震災を契機として、本社機能の一部移転を推進し、2016年4月までに約230人の社員が東京等の首都圏から黒部事業所へ異動。

移住した社員やその家族の生活基盤(移・食・住)のひとつとして、黒部市や地元交通事業者と協働して地域公共交通の充実を図るため整備を推進。

移

地域交通の充実



食

国際対応レストラン



住

住環境の整備



本社機能の一部黒部移転と「移」「食」「住」環境の整備推進

今回の通勤改革のきっかけとなった黒部事業所の本社機能の一部移転について簡単にご説明します。

YKK、YKK APともに東京 秋葉原に本社がございます。2011年東日本大震災のさいにこの本社も被災し、災害対策本部が機能しなかった反省を踏まえ、本社機能の一部を黒部事業所に移管しました。これにともない約230人の社員が首都圏から黒部事業所に異動しました。社員と一緒にその家族も引越してきます。特に「移」については、公共交通機関が発達した都市圏での生活に慣れた方々が、マイカー通勤が主流な黒部市でも不都合を感じることなく生活してもらえるよう交通手段を早急に確保することが必要となりました。

「食」については黒部事業所には海外から技術研修生や長期の出張者がやってきます。宗教上などの理由で食事に制限がある方でも不自由なく食事ができるようハラルに対応したレストランを運営しています。

また、首都圏から移住してこられた社員の住宅を確保するため住環境の整備も行ってきました。

## 1. 主な取り組み紹介



### YKK(株)黒部事業所（富山県黒部市）

#### ■ 背景

- 黒部市内に居住する社員（約3,300名）の9割はマイカー通勤で、朝夕の事業所周辺道路の渋滞や駐車場確保などが従来から課題。
- 東日本大震災を契機に本社機能の一部移転を推進し、延べ約230人の社員が首都圏から黒部事業所へ異動。移住した社員やその家族、および国内外からの同事業所への来訪者の市内における移動交通手段確保は早急に対応すべき課題となった。

#### ■ 主な取り組み

- 2015年 3月 北陸新幹線開業
- 4月 新幹線駅発着の社員専用バス運行開始  
本社機能の一部を黒部事業所へ移転完了（延べ230名）
- 2016年 6月 社員専用バスを公共路線化（新幹線生地線）し、市民も利用可能な便へ移行
- 11月 社員通勤需要を取り込んだ公共バス交通網モデル「南北循環線の社会実験」を産学官連携で実施
- 2017年 6月 市内居住社員（寮・社宅対象者）約6割がマイカーから公共バス通勤に転換
- 10月 南北循環線を定期路線化し市民も利用可能な便へ移行



地方小都市における社員通勤改革への取り組み開始

黒部事業所に勤務している社員の半数にあたる約3,300人が黒部市内に居住しており、その約9割がマイカーで通勤しています。出退勤時に事業所周辺の道路渋滞、駐車場の確保が大きな課題になってきました。そこに本社機能の一部移管され、首都圏からの異動者が増えることになり、市内での移動手段を確保することが早急に対応しなければいけない課題となりました。

こうした中で2015年3月の北陸新幹線開通にあわせて黒部宇奈月温泉駅～黒部事業所間に社員専用の送迎バスを運行することから始めました。その後、2016年6月より社員専用に行っていたバスを公共路線化し、「新幹線生地線」として運行しました。地図上の赤線がそれに当たります。

2016年11月には社員の通勤利用の需要をとりこんだ交通網整備のモデルとして、地図上で青線でしめしている黒部市内を南北をつなぐ「南北循環線」の社会実験を始めております。これが2017年10月に定期路線化し、地方都市における社員通勤改革の取り組みが始まりました。

① 産官民連携体制づくり



**黒部市**  
公共交通を維持したい  
公共交通の利用者を増やしたい

**YKK**  
社員の自動車通勤を減らしたい  
転勤者の移動手段を確保したい

交通まちづくり創生事業 ※



※ 国土交通省 地方創生加速化交付金事業採択

産官民連携による地域交通改善への活動体制づくり

これをやるにあたっては産官民連携の体制づくりが必要です。黒部市の公共交通を維持し、その利用者を増やしたいという思い、私たちYKKも社員の自動車通勤を減らし、転勤者の移動手段を確保したいという両方の思いがあり、国土交通省の地方創生加速化交付金事業を活用して交通まちづくり創生事業という枠組みを作りました。この事業は、東京大学の先生、黒部市、交通事業者、市民のみなさま、YKKが協働しながら取り組む産官民連携による地方交通改善活動です。

② バス停・ロータリー整備 黒部市と連携し主要工場にバス待合所を整備



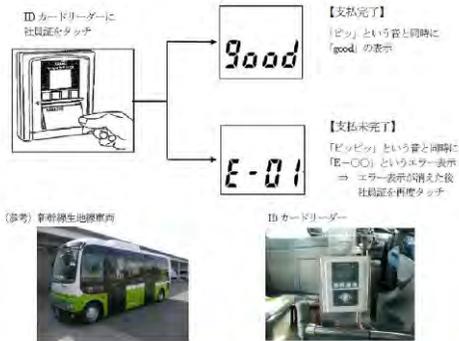
ハード整備と合わせ、公共交通イメージを刷新するデザインを採用

これは市内に設けられたバスの待合所です。これに関してはモビリティハブとか、ロータリーを整備しました。单身寮、市内小学校の前、それからちよいのり黒部と書いてありますが、レンタサイクル場も市内で7カ所に整備しました。

### ③ 社員証による運賃清算システム

・通退勤や業務で利用する際、乗降車時に社員証をIDカードリーダーへあてて清算することで、運賃を支払うことなく乗車が可能（運賃は会社が負担）

2. 社員証による運賃支払い方法



- ・ 利用者のストレスフリーな運賃清算
- ・ 詳細な乗降履歴(便毎、停留所毎)を分析しダイヤ改善に活用

乗合バスには運賃精算システムを搭載しています。YKKグループの社員は通退勤や業務で利用するときは社員証をIDカードとしてタッチすれば運賃を支払う必要がありません。加えて利用者の乗降履歴が残るので、これを分析し、ダイヤの改善に活用することができます。

### ④ マイカー乗入ガイドラインの改定

【通勤自動車社内乗入れ規定】(抜粋)

第3条 自家用車通勤の許可

(1) **交通の便が悪く**自家用車以外の通勤が困難な者

3. 前項第1号、第2号の条件を欠く者であっても**特段の事情**により、会社は許可する場合がある



2017/7/1付で黒部事業所に適用するガイドライン新設

■第3条2項(1)『交通の便が悪く』に関するガイドライン

・黒部市内の社有社宅・寮居住者には自家用車通勤の許可を行わない

■第3条3項『特段の事情』に関するガイドライン

- ・交替勤務者
- ・短時間勤務者（育児・介護等）
- ・フレックス勤務者、時差勤務者
- ・バス運行時間外の出退勤が業務上必要な者

事業所方針として、公共交通利用への転換を促進

社員に公共交通機関を利用しての通勤を促しましたがなかなか利用してもらえないのが実情です。そこで、通勤自動車社内乗入れ規定を改定しました。

マイカーの乗り入れに関しては、「交通の便が悪くて、特段の事情がある者」としていましたが、かなりあいまいなものでした。黒部市内に寮・社宅がありますので、ここに入っている社員は自家用車通勤の許可をしないのでバスを利用してくださいとしました。交代勤務者とか、フレックス勤務者は対象外ととして公共交通を利用を促していく、という形で進めています。

## ⑤ 運行頻度拡大と運行ルートの変更



### ■バスの便数比較

	Before (2016.4月)	After (2020.12年)
社員専用バス	22便	9便
公共路線バス	0便	38便
計	22便	47便

### ■南北循環線 運行系統図



- ・運行頻度を約2倍にすることでバス利用時間の選択肢増
- ・「通勤需要」と「生活需要」を使い分け路線の公共活用化を促進

もともと社員専用のバス運行から始めた取り組みですが、今は「南北循環線」と「新幹線生地線」2路線で運行しています。特に南北循環線に関しては社員専用のバスではなくて、公共路線バスを増やし、運行頻度を2倍にすることで、利用の仕方も変わってきます。

それと通勤需要の時間帯と、それから生活需要の使い分けということで、時間帯により系統1～4にわけています。この中で系統1(6時～8時)とか、系統4(16時～20時)は通勤がほぼメインでしょう。市民のみなさまにも使っていただけるよう、買い物や病院などに行けるような路線をつくれるよう取り組んでいるところです。

本日日中に利用されている方が少なくてバスが空で走っていると、環境にも良くないというお話もございました。日中の利用者を増やすことは課題とわかっておりますので、そこをきちっと改善していかなくてはいけないと思っております。

⑥ 周知啓蒙活動



■ 社員向け

- ・社員説明会
- ・社内回覧・掲示ポスター

■ 市民向け

- ・広報黒部(市報)や黒部市HP等
- ・新聞折込(臨時)
- ・乗車体験ツアー



社員や市民へ向け路線バスの周知啓蒙活動を実施

啓蒙活動ということで、社員向けには説明会を実施したり、ポスターを掲示して利用を促しました。

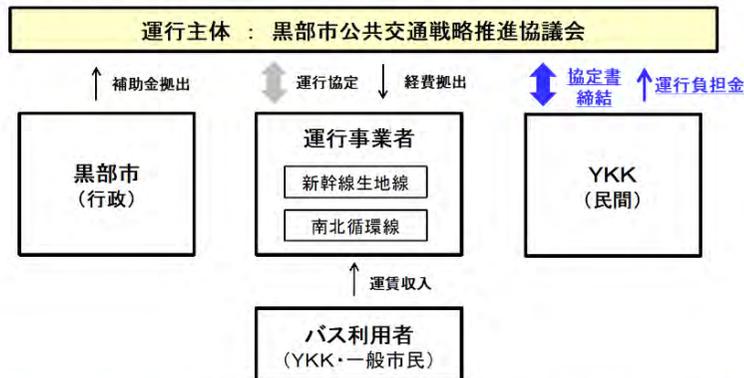
市民の皆さまにむけては黒部市報やHPに掲載していただいたり、新聞の折り込み広告をいれたり、乗車体験ツアーなども開催しています。

地道に広報し、利用していただけるよう活動しています。

⑦ 持続可能なバス路線を支える仕組みづくり



■ 新たな官民連携スキーム



路線経費は官民でシェアする事でバス路線維持を担保

バスの路線にかかる経費については、黒部市公共交通戦略推進協議会をつくり、黒部市からは補助金を拠出、YKKは運行負担金を負担するというかたちで官民で経費をシェアすることによりバス路線の維持を担保しています。

## 2. 取組み効果

### ■ 乗車実績(延べ人数)

← 社員専用バス (2015.4~) → 新幹線生地線 (2016.6~)  
← 北陸新幹線開業 (2015.3) → 社会実験 (2016.11~) → 南北循環線 (2017.10~)

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
<b>南北循環線</b>	—	<b>19,635</b>	<b>84,625</b>	<b>100,034</b>	<b>97,236</b>
社員	—	18,889	79,890	92,939	90,787
一般	—	746	4,735	7,095	6,449
<b>新幹線生地線</b>	<b>6,706</b>	<b>14,193</b>	<b>26,886</b>	<b>31,938</b>	<b>30,912</b>
<small>(社員専用路線で開始)</small>					
社員	6,706	8,771	19,896	25,452	24,736
一般	—	5,422	6,990	6,486	6,176
<b>社員専用バス</b>	<b>105,153</b>	<b>91,008</b>	<b>98,822</b>	<b>67,715</b>	<b>54,633</b>
合計	111,859	124,836	210,333	199,687	182,781
公共路線の割合	0%	27%	53%	66%	70%

- ① バス交通の利用人数： 約11万人 → 約18万人
- ② 公共路線バス利用率： 0% → 70%

マイカーからバス通勤転換によるCO<sub>2</sub>削減【229 t-CO<sub>2</sub>/年】

緑色が南北循環線、水色が新幹線生地線の乗車実績です。新幹線生地線に関しては、2015年から社員専用バスとして運行を開始し、2016年6月から本格的に運行しています。社会実験の南北循環線に関しては2016年11月から運行し、実際に路線化したのは、2017年10月です。

2015年は社員専用バスも含めて約11万人が利用していたのが、2019年には約18万人と増加しています。

また、南北循環線と新幹線生地線の乗車実績は本格的に運行した2016年は2路線あわせて34,000人でしたが、2019年度は約130,000人が利用されています。

少しずつですが、公共交通バスへの移行ということで、皆さんに使ってもらえるようになっていきます。特に公共交通バスの利用率が、もともとはほとんどなかったものが、約7割の方に使っていただいています。

### 3. 今後の取組予定

YKK

#### 第1フェーズ

対象：黒部市内居住社員（社有社宅・寮）  
内容：マイカー⇒バス通勤へ

#### 第2フェーズ（予定）

対象：黒部市外居住社員  
内容：マイカー⇒鉄軌道通勤へ



©2021 YKK CORPORATION

16

最後に今後の取り組み予定についてご説明します。

これは富山県の地図ですが、第1フェーズということで、赤い丸で描かれているところが黒部市です。マイカー通勤しているYKKグループの社員が約33,000人おります。ここに関しては、市内の路線バスを整備することでマイカーからバス通勤に変えてきています。

次のフェーズですが、黒部市以外の、赤丸以外に住んでいる社員、公共交通機関の駅の近くに住んでおられる方もいますので、その人たちにももっと公共交通を使ってもらえるようにしたいということで、今、鉄道事業者の方たちとも会話しています。

それともう一つはコロナ禍ですので、在宅勤務を導入するなど働き方も変わってきています。週に2日間は休むとか、テレワークをやるとか、そういう形態に変わってきておりますので、それによっても今後もやり方も変わってくるのかなということで、私たちも第2ステップ、第3ステップもあるかもしれません。それに向けて、改善をしていきたいと思っています。

ご清聴、ありがとうございました。

## 【優秀賞】

# 小山市コミュニティバスおーバス利用促進プロジェクト実行委員会 「小山市コミュニティバス『おーバス』利用促進プロジェクト」

ただいま、ご紹介いただきました浅見と申します。よろしくお願いいたします。本日は、栄誉ある賞をいただきまして、ありがとうございます。また、このように発表する機会をいただきまして、ありがとうございます。それでは、発表の方を始めたいと思います。

まず小山市の取り組みをご紹介したいと思います。実行委員会の構成委員を書いています。おーバスは非常に多くの方に力をいただきながら運行しています。今日も大勢、受賞を喜ぶために来ていただきました。本当に皆さん、ありがとうございます。

## 小山市コミュニティバス『おーバス』 利用促進プロジェクト



### 小山市コミュニティバス おーバス 利用促進プロジェクト実行委員会

小山市・谷口綾子・片桐暁・斉藤綾・一般財団法人計量計画研究所・友井タクシー有限公司・株式会社小山中央観光バス・大山タクシー有限公司・関東自動車株式会社・まちの駅思季彩館・おやまゆうえんハーヴェストウォーク

## 理想像



では、始めたいと思います。まず、小山市の理想です。森本先生が事例にも出してくれたフランスのナントは私も旅行で行きました。お年寄りのいろんな方が公共交通を使って中心地に来訪して笑顔で過ごしている写真です。この町に行ってすごくいいなとは思いますが、小山市もこんな姿にならないかなと思ってこの取り組みをしています。

理想像を文章にすると、小山市に住む人、来る人、あらゆる人が自由に移動できるまちにしたいというふうなことで取り組んでおります。車椅子の方が1人で移動したり、あとは段差がないのでベーカーで移動するのも楽です。

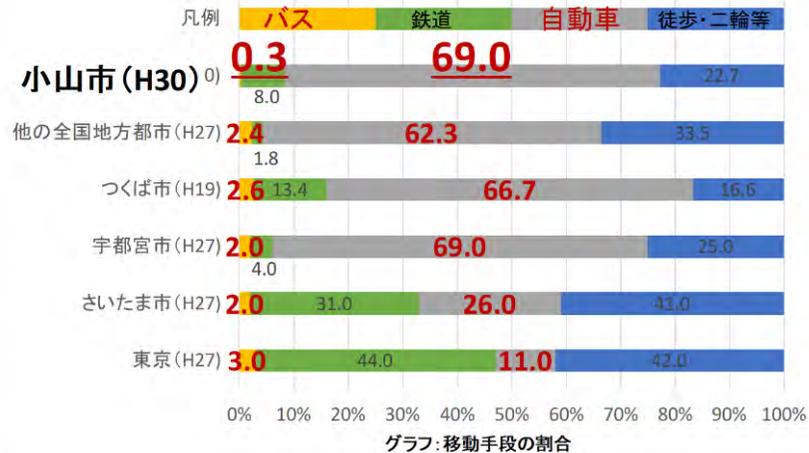
## 理想像

小山に住む人、来る人、お年寄り、子育て世代、学生、など老若男女だれもが自由に移動できる  
そんな、まちの実現





## 小山はバス利用が非常に少なく、クルマ利用が多い

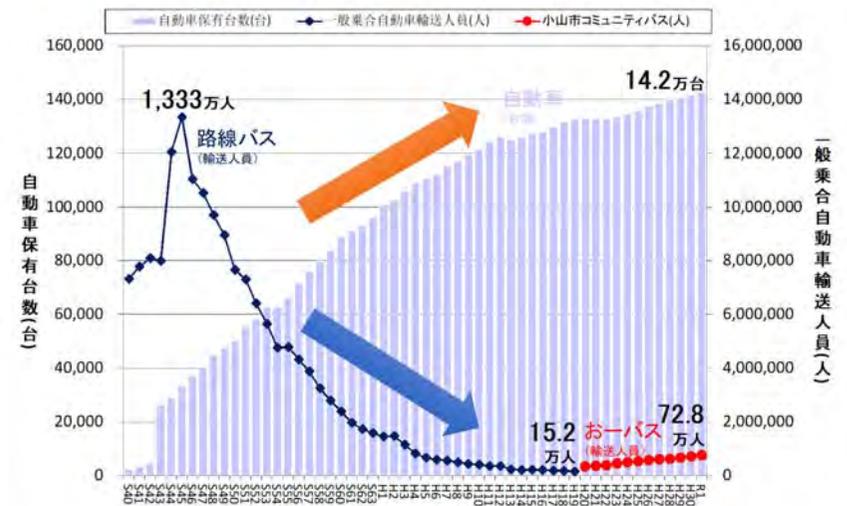


このような状態ですので、交通機関分担率を調査してちょっと比較してみると、バス利用が非常に少なく、クルマ利用が多い町です。バスの分担率は0.3で、自動車が69と7割近いという町です。

この状態に至った背景は、全国どこでも起きていることなんですけれども、棒グラフの横軸に年、縦軸が市内の自動車の保有台数です。どんどん増えていって、14.2万台、成人1人1台は持っています。間違いなく持っていると思います。折れ線グラフが路線バスの輸送人員で、ピークで1,000万人を超えていたのは昭和45年です。平成19年を最後にその路線バスの輸送人員は15.2万人でなくなってしましまして、今はコミュニティバスしか走っていません。ただ、地道な改良を加えて、毎年毎年利用者を増やして72.8万人まで盛り返してきました。そんな状況です。

その交通環境、特にバスははっきり言って不便ですけども、市街化区域を主に中心に12路線バスが走っていました。運行頻度は高いものでも1時間に1本、低いと2時間に1本とかそういうものです。市街化調整区域は予約制のデマンドバスが運行しております。

## 増える自動車、減るバス利用者



## 理想像

小山に住む人, 来る人, お年寄り, 子育て世代, 学生,  
など老若男女だれもが自由に移動できる  
そんな、まちの実現



## 小山市総合都市交通計画へ反映

並行して、公共交通利用促進プロジェクトを始動

理想像に戻りますと、こういうふう自由に移動できるまちにしたい、と思いますし、必要だと思いましたので、小山市は総合都市交通計画にこの理想を反映しました。並行して計画を作る過程でプロジェクトを始動させました。

時間軸で言うとここ3年で、今回はコンパクト・プラス・ネットワークの取り組みに許可をいただきましたので、それと一緒に載せています。総合都市交通計画は2年で作って、その並行しておーバスのプロジェクト。

あとは立地適正化計画も同時に作って、公共空間を使いながら、ウォーカブルなまちづくり、そういったものに取り組んでいます。後半はコンパクトシティの取り組みをご紹介しますと思います。

	2018	2019	2020
コンパクトシティ		立地適正化計画	
		道路活用: 祇園城通り	
		公園活用: 御殿広場・城山公園	
		水辺活用: 思川	
		再開発・空き家活用	
ネットワーク		総合都市交通計画	
		おーバス利用促進プロジェクト	

## 小山市総合都市交通計画（2020年3月策定）

### 【目標】

※目標の設定にあたっては、SDGsとの関係性を把握することで持続可能なまちづくりへの認識を深めます。

#### ①産業振興・中心市街地活性化等に資する交通環境の実現

<メインターゲット> 小山駅・間々田駅周辺、国道50号・新4号国道・小山駅・間々田駅へのアクセス

#### ②定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現

<メインターゲット> 特に市街地エリア

#### ③高齢者の方々がいきいきと活動するための外出環境の実現

<メインターゲット> 特に高齢化が進行する団地や郊外部エリア（生井、寒川、豊田、中、徳積、桑、絹、大谷、間々田）

#### ④技術革新を見据え、多様な交通手段を選べる環境の実現

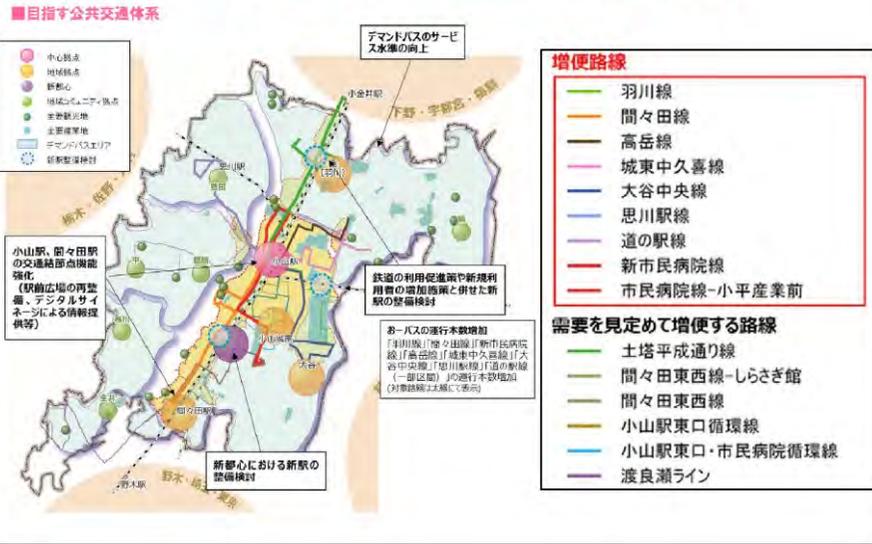
<メインターゲット> 郊外部のバス不便地域の移動、自動車以外の交通手段間の移動

#### ⑤環境や経営にやさしい持続可能な交通環境の実現

<メインターゲット> 過度な自動車依存

# 小山市総合都市交通計画（2020年3月策定）

## 計画の中に「増便路線」を位置付け



バスに着目しますと、この計画の中でほとんど市内の半分以上の路線を増便路線に位置づけておりまして、増便するという方針でいます。今回の10月もこの方針に従いまして、高岡線という一番利用者が多くて、取り残しがある路線を増便しています。

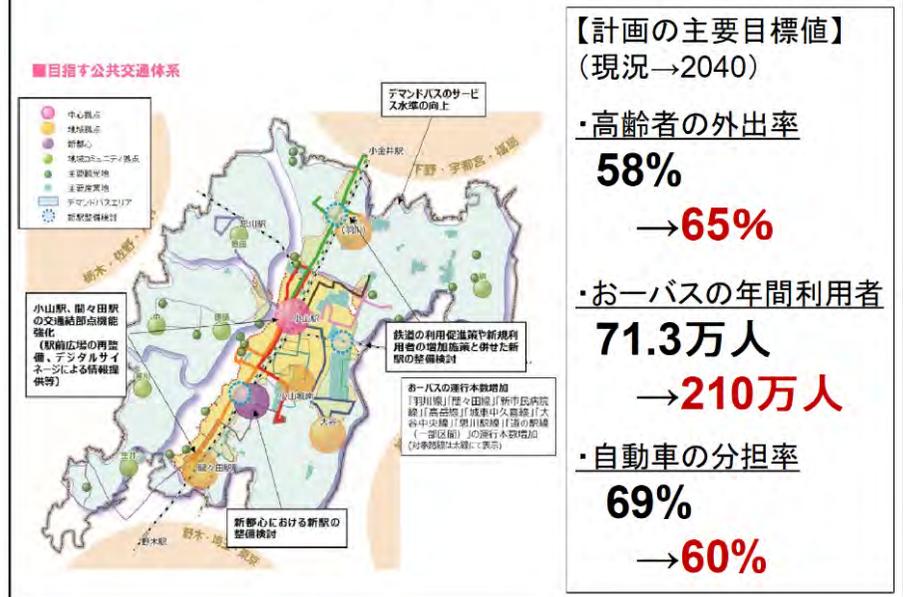
計画の目標値は、お年寄りが外出しないということだったので、外出率を増やす。おーバスは当時71.3万人だったのを3倍に増やして210万にする。自動車の利用も少し減らして60%程度にするというような目標にしています。

この場で環境の目標も報告したかったので一応入れてあるのですが、あまりここで発表するような数字ではないので、ちゃんと数字としては入っているということだけご説明いたします。

総合都市交通計画を簡単にご説明しますと、目標に思いを込めておりまして、5つ入れています。特に、冒頭私が申し上げた自由に移動できるまちというところでいうと2番と3番で、あらゆる人が移動しやすい環境の実現、3番、お年寄りがイキイキ活動するための外出場所の実現、そういったものを実現したいと文章にしています。

あとは、中心市街地の活性化とか技術革新を見据えるとか、5番だと環境というものも考えて交通を考えていこうというものです。

# 小山市総合都市交通計画（2020年3月策定）



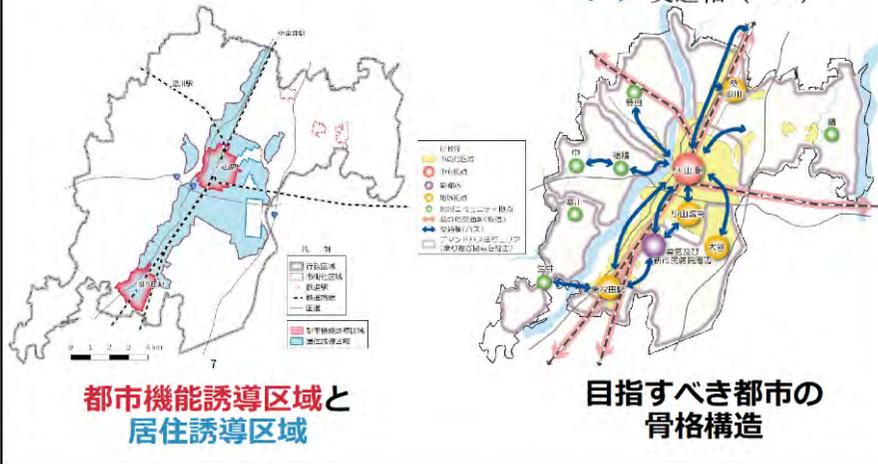
【参考】

小山市立地適正化計画（2020年1月作成公表）

駅周辺への集中投資

バスネットワークの充実

交通軸（バス）



同時に作った立地適正化計画です。都市機能誘導区域は、赤で示している通り駅周辺に位置づけしております。ここをウォーカブルなまちにしよう。駅周辺を集中投資しようという考えです。それに対してバスネットワークを市内どこでも駅にきちんとアクセスができる、便利にアクセスできるというコンセプトで作っております。

では、プロジェクトの話に戻ります。計画の話は以上です。

プロジェクトですけれども、当時は「バスってダサイ、お年寄りが乗るもの」と結構多くの方が思っていたと思います。パーソントリップ調査でもバスユーザーの半分以上が65歳以上の本当にお年寄りがよく使っているなという印象でした。

公共交通利用促進プロジェクト立ち上げ

「バスってダサイ、お年寄りが乗るもの」

事実、バスユーザーの51.2%が65歳以上



## 公共交通利用促進プロジェクト立ち上げ

「バスってダサイ、お年寄りが乗るもの」



「バスがある生活っていいね、豊かだね、  
小山におーバスがあってよかった」



市民のバス利用機会増加を目指す

プロジェクトは3つ大きく行っておりまして、1つはバスを使ったライフスタイルを提案するという生活情報のタブロイド紙、これを3部構成で市内全戸配布を3回しました。もう1つが、norocaという紙の定期券で、7割引で全線乗り放題にするという思い切ったサービスをしました。

3つ目、1時間に1本だと、やはり使わない人の方が多いので、これを便利なサービスにして、積極的に新規路線増便をしていこうと、そんなことを始めました。

ただ、いろんな人にも使ってもらいたいということで、「バスがある生活っていいよね、小山にバスがあってよかった」と思ってもらう。心の変化を促してそれを通して市民の方にバスを使ってほしいと、そういう思いで始めました。

## 公共交通利用促進プロジェクト



バスのあるライフスタイルを提案  
生活情報タブロイド紙  
発行市内全5.3万戸配布



7割引、全線乗り放題  
アナログ(紙)バス定期券 noroca



最低限のサービスから、便利なサービスへ  
積極的な新路線、増便

## 生活情報タブロイド紙：Bloom!を発行市内全戸配布

バスのイメージを刷新するべく、「小山に生きる。おーバスが活きる」をキャッチコピーに紙面を作成。ライフスタイルやスポットなどを発信し、様々なアプローチによるプロモーションを実施



まず1つ目ですけれども、生活情報タブロイド紙Bloom!と名づけておりまして、キャッチコピーを「小山に生きる、おーバスが活きる」と設定しました。このように市民の方を感じてもらおうことを目指して、ライフスタイルやスポットを発信しました。バスの情報誌ではなくて、小山の情報誌ということで始めました。

1号ずつ簡単にご説明すると、1号は先ほど申し上げた小山の情報誌というふうに印象づけるために季節とか事柄とか飲食店とか、そういうふうな情報提供しました。原寸大というのは、市民にお酒とかパンとか、原寸大、同じ大きさそのままの大きさに載っているというのと、小山が原寸大に入っているというのにかけた、こういう少しお洒落な情報誌を作りました。ここでnorocaという定期券もPRしました。

そのBloom!に路線図をつけて、「ああ、こういうところにこんなものがあるんだ」と地図を眺めてもらうという仕掛けです。

## Bloom!第1号

タブロイド紙が「小山の情報紙」であることを印象付けて、読者数を最大化することを目的としている。「小山原寸大図鑑」と称して、小山の季節、事柄、飲食店のメニュー名産、等を紙面上に原寸で紹介。



## Bloom!第1号

読者に付録の路線図を見ながら、本特集を読んでもらうことを想定しており、実際に読者から「小山にこんなに素敵なスポットがあることを知らなかった、今度行ってみたい」という意見をいただいている。



## Bloom!第2号

小山市民の代表的な人物像5名のバスを使った1日移動／訪問スポットを紹介。MMの行動プラン法の技術を応用し、読者自身の「おーバスを使った1日の行動プラン」を作成し事務局に送ってもらう欄を用意。



2号は、こんなふうにはバスを使いましょうという情報提供をしています。代表的な小山の方が1日でどういふふうにはバスを使っているかというのを時間軸で示しております。あなたも書いてみましょう、というのを一番右の欄に載せています。

事例のご紹介があったのですが、モビリティマネジメントという技術を使っております。時刻表を添付して配っていますので、自分のプランを作るときに時刻表を参考にしてください。

3号は1号、2号でいろいろな方の意見いただきましたので、後で紹介したいと思います。それに市役所の回答をしっかりと書くことをしました。増便してほしいとか、自分の家の周りにバスがないとか、そういう声の一つずつ真摯に答えることをして、全市民の方に配布しました。

## Bloom!第3号

いただいた市民の声に対して回答する、それ自体を特集として、読者を巻き込み、ともに考えてもらう仕立てとしている。市民からの「増便して欲しい」などの意見とそれに対する回答を掲載。(MMのTFP：トラベルフィードバックプログラムの技術を参考にした)





## オープンハウス@お祭り



こういう取り組みを市内のお祭りとかに行っておPRして、バスに乗りましょうと。

自由通路でもブースを設けてお子さんにぬり絵をしてもらっている間に、お父さんに定期券を買いませんかとか、そんな取り組みをしてきたりしました。

## オープンハウス@お祭り



## オープンハウス@小山駅自由通路



## 地元ラジオ出演



あとこのBloom！にできることに、地元ラジオ局に出演して記事紹介をしたり、そんなこともやりました。

3本柱が3つ目です。積極的な新路線増便ということで、2019年に渡良瀬ラインという渡良瀬遊水地というすごく素敵な観光地があるんですけど、ここにバス路線がなかったので新設しました。

積極的な新路線、増便  
2019.4～ 渡良瀬ライン運行開始  
(渡良瀬遊水地へのアクセス手段)



## 積極的な新路線、増便 2020.4~病院へのバスを便利に

新市民病院線

8:00~18:45

1日8往復



6:30~22:10

1日14往復

(初の早朝・夜間便)



同じときに商業施設のシャトルバスの路線化ということに成功しました。このときおーバス初の1時間3本も走る、小山では3本もなんですけど走る路線バスができました。

翌年4月に病院へのバスを便利にということで、1日8往復だったのを14往復に増やしていただきました。このとき初めておーバスとして早朝・夜間便と6時台とか22時台というものが生まれました。

## 積極的な新路線、増便 2020.4~商業施設シャトルバスを路線バス化 おーバス初の高頻度運行バス（3本/時）



これは今日来てくださっている、ハーヴェストウォークさんに協力いただいて、何とか実現したんです。3社協力してやっておりまして、商業施設は乗り残しがシャトルバスに発生したので解消したい。あとバリアフリー対応しなかったのがバリアフリー対応をしたい。小山市は先ほどの方針通りバスの運行本数を増やしたい。運行してくださっているバス会社さんは、もっと運賃収入を取って収益を増加したいとか、車両が古かったので更新したいとか、そんな思いを持っていました。

それを擦り合わせて輸送力を増強したり、小山市は希望通り運行本数の高い路線バスを走らせる。その代わり他のおーバスとは違って、定額、車両費の半額だけ負担する。

肝というか、すごく感謝しているのは、商業施設さんが従前にかかなり近い金額をそのまま負担してしてくださっています。そのかわり、学生の運賃を無料にしましょうということで、これがベースになってさらに運賃収入もあるので、以前よりは当然運賃収入が増えたということが実現できました。

これ実現して、車椅子で若い人がハーヴェストウォークに行く姿を見て本当に良かったなあと見るたびに思っています。

### 積極的な新路線、増便 2020.4~病院へのバスを便利に

新市民病院線

8:00~18:45

1日8往復



6:30~22:10

1日14往復

(初の早朝・夜間便)



**積極的な新路線、増便**  
**2020.4~商業施設シャトルバスを路線バス化**  
**おーバス初の高頻度運行バス（3本/時）**



気持ちを変えたいというふうに最初に申し上げましたが、どういふふうに変ったかという、一番私たちが驚いたのがクレーム、お叱りの電話、メールはものすごく減りました。最初は電話が壊れているのかなぐらいかかってこなくなって、すごいなと思いました。私が直接受けているわけではないので代弁しております。あとは、いろんなメッセージをいただいたり、あとは今若者、学生がバスを使うようになりました。バスの定期券はものすごく若者に売れています。アンケートをとるとバスを好きになった人、まちを好きになった人というのが増えています。こういったことがわかってきました。

こういうことをしてきたのでバスに乗る人が増えました。ポイントとしては、18万部刷ってBloom! を全戸に配って、新路線定期券を新しく作ったので、定期券を持っている方が、昔は左のグラフですけども118人いたのですが、グラフだと384人、今まで400を越えて412人定期を持っている方がいらっしゃいます。

バス利用者自体もありがたいことに毎年増えていまして74万人、コロナ禍で減ってしまったんですけどもハーヴェストウォーク線が1年で21万8,000人を運んでくれたので、総数としてはまだ増えていると、こんな状況を保っています。

**効果：おーバスと小山市民との絆が深まりました！**



小山に生きる。おーバスが生きる。コミュニティバスと街とヒトの好循環は続いていきます。



## いただいたメッセージ



いただいたメッセージを少し紹介したいと思います。  
Bloom!の方です。生活情報タブロイド紙の方なんですけども、「小山のイメージが変わりました」とか「おじいちゃん、おばあちゃんが乗るものだと思っていたんですけど、Bloom!をみて、イメージが変わりました」と。ヤラセじゃないんですけどこういうもメッセージをいただきました。アンケートにわざわざこういうことを答えてくれています。

norocaも「通勤や街ナカへの外出がとても楽になった」とか、「バスに出会えたときに近所でも気兼ねなく乗れる」とか3つ目、「お出かけの選択肢が増えた」とか、何かすごくいいコメントをいっぱいいただきました。ありがたいです。

## いただいたメッセージ (Bloom!)

- Bloom!で小山のイメージが変わりました！センスの良いデザインと読みやすさに感動しました。
- おーバス、おじいちゃんおばあちゃんが乗るものだと思っていたのですが、Bloom!を見てみてイメージ変わりました。ちょっと乗ってみたい。
- 3歳児息子はおーバスが大好きです。ブルーン!に載ってる路線を暗記して全て色、名前を覚えて何度も何度も口に出して真剣に読んでいます。紙がボロボロになってセロテープで貼って大切に大切にしています。またぜひおーバスの路線を載せて頂けたら嬉しいです。

## いただいたメッセージ (noroca)

- norocaを購入して、通勤や街ナカへの外出がとても楽になりました。前はバスを降りるときに「乗継券」をもらうのが、ちょっと面倒だなあと感じていたので、norocaを提示するだけでどの路線にも乗れるのは有り難いです。
- 出掛ける時はnorocaカードを持参しているとバスに出会えた時近所でも気がねなく乗れるので便利です。
- 定期券がお値打ち価格で販売されたことで、お出かけの選択肢が増えました。
- いままでは通学でしか乗らなかったのですが、定期券のおかげで小山市のあらゆる場所に出掛けられるようになりました。本当にありがとうございました。

最後に

小山駅周辺で起きていること

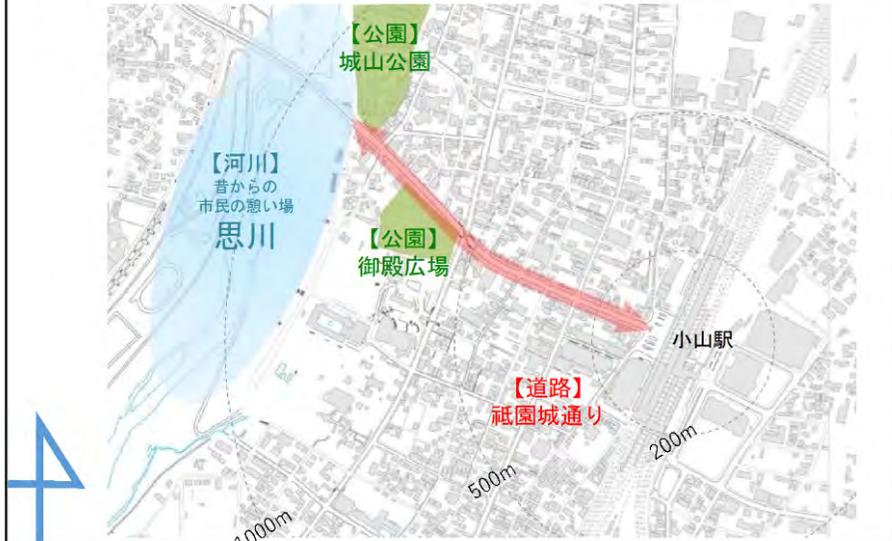


コンパクト・プラス・ネットワークのコンパクトシティのことを最後にちょっと紹介したいと思います。これは周辺で起きていることです。

コンパクトシティの一環で小山駅からだいたい1km西側を今、重点的に事業を進めています。公共空間、道路とか公園とか河川空間を使って、街中の再生に取り組んでいます。すごく素敵な空間ですがあんまり使ってないので、ちゃんと使っていこうという取り組みです。1枚ずつ写真を出しますが、賑やかな写真がいっぱいあると思います。

### 小山のまちなかの公共空間周辺の変化

清流「思川」、そこまでの経路「祇園城通り」、沿道にある「御殿広場」、「城山公園」を有効活用し、まちなかの再生に取り組んでいる。



### 小山のまちなかの公共空間周辺の変化

清流「思川」、そこまでの経路「祇園城通り」、沿道にある「御殿広場」、「城山公園」を有効活用し、まちなかの再生に取り組んでいる。



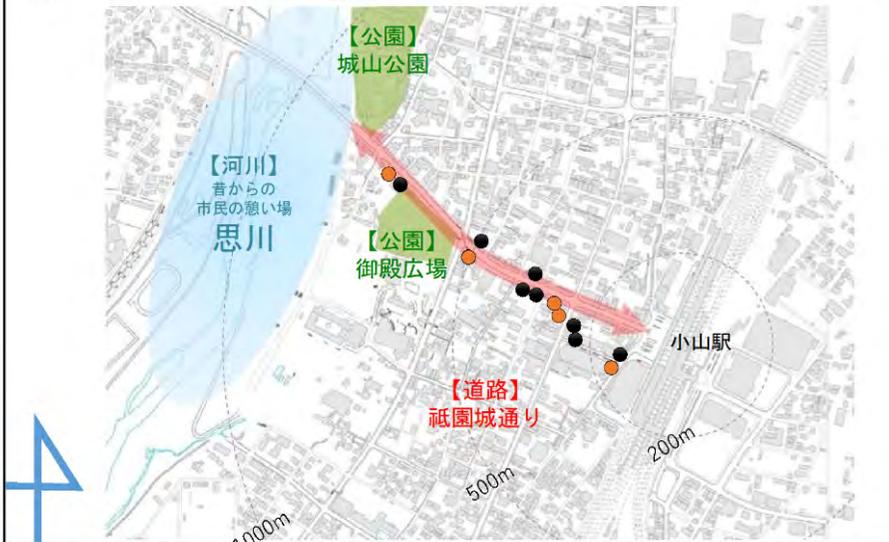
まず、川では、民間事業者さんがヨガ、思川でヨガをするオモヨガというのですが、こういうのを月1回やってくれたり。

その川辺でマルシェを毎月やってみたり、史跡の広場、公園なんですけど、ここで若い世代が企画してマルシェをやっていたりとか。あとは街路空間のオープンテラス化をもう3年ぐらいやっていて、社会実験なんですけど、合計600日を超える期間、ずっとオープンテラスをやっています。



## 小山のまちなかの公共空間周辺の変化

歩道をテラス化する社会実験を累計602日実施中。  
参加13店舗中、5店舗が新規出店。



10月1日からさらに更新中なんですけども、今、13店舗がオープンテラスを店舗の前に出してくださっているのですが、そのうち5店舗が実は新規出店者ですね。オープンテラスを理由に出店したかどうかわからないんですけども、もともと空き店舗だったところでやっています。

新聞なんかにもそういうのを載せてもらって、空き店舗だったところが、参加店で埋まったところ。オレンジが新規店舗です。

その周りでは市と組合が共同で再開発をしまして、ここは人口が増えていて、地域のお祭りが復活して、現在事業をもう一つ計画中というような状況になっています。

## 空き店舗が減ってきてる

地元新聞

下野新聞

市の補助制度、一定効果

空き店舗  
解消見通し

小山駅西口商店街

若い起業家が流れ生む



## 小山のまちなかの公共空間周辺の変化

地権者(組合)と市の共同で再開発を実施。人口増加、コミュニティ(お祭り)復活。



青色が民間のプロジェクトで、空き地とか空き店舗がだんだん埋まってきています。



こんな感じで賑やかになっています。セブンイレブンが2つあるんですが、1つはこんな感じで、空き地だったところを市も協力してみんなでワークショップをしながら、芝生広場にして、そこでいろんな市民のイベントが行われるとか。



**SEKEN** COWORKING SPACE **グランドオープン!**  
 コワーキングスペース **せけん** **7月1日(木)**



**SEKEN グランドオープン!**  
 7月1日に coworkingスペース SEKEN がグランドオープン! 営業時間 9時~18時に拡大します。仕事や勉強、読書、手仕事やイベントスペースなどにも、1日貸出から長期貸出まで、ぜひ気軽に立ち寄りください。

**営業時間**  
 営業時間：9時~18時  
 定休日：日曜日・月曜日・祭日  
 ※シェアオフィスは、上記以外の日でも使用可能。

**料金**  
 1時間：300円、1日：1,000円  
 月額：8,800円  
 ※学生証を提示した上で登録料が半額  
 ・イベント専用 【時間】2,000円/時間  
 ・シェアオフィスについてはお問い合わせください。

**設備**  
 OK 100円  
 FREE  
 BOOK  
 共有スペース

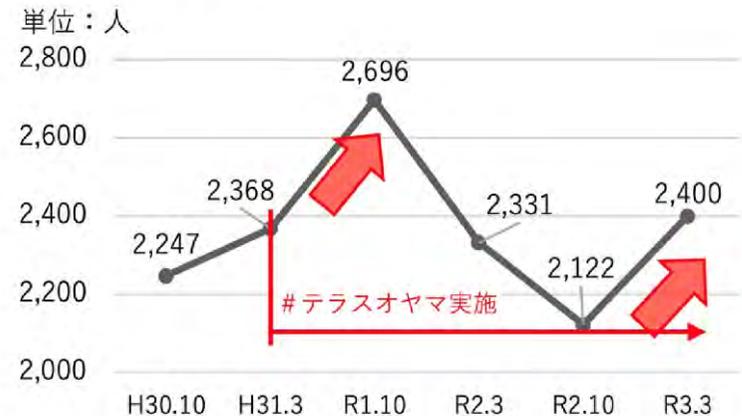
**アクセス** 小田原駅西口から徒歩5分  
 〒220-0025 栃木県小田原市南町3丁目6-23  
 028-251-0025  
 https://banetokushu.com/

あとは空き店舗がシェアオフィスになるとか、そんなことが起きています。

効果はどんな感じなのかというと、歩行者数ですが、テラス化を始めてから歩行者数は増えていたんですけども、残念ながらコロナでやっぱり出歩く人は減ってしまったんですけどまた増え始めた、うっすら見えてるという状況です。

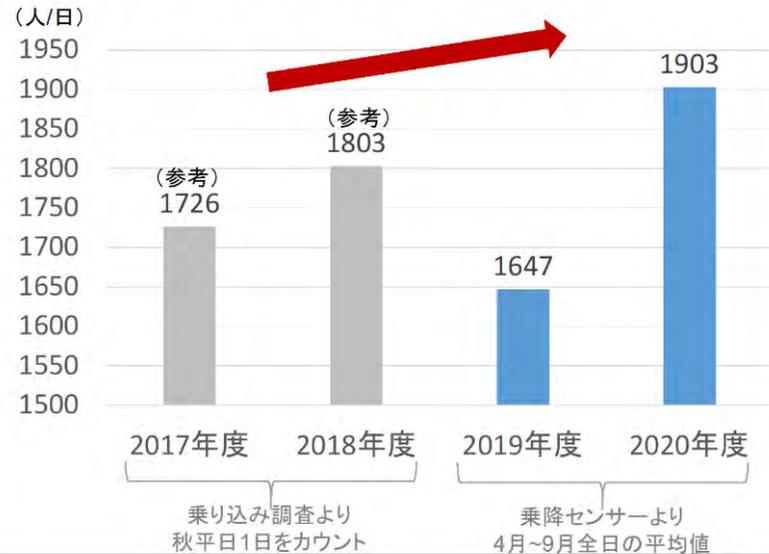
## 見え始めた効果

### ○歩行者数の増加



## 見え始めた効果

### ○バス利用者（小山駅）



ということで、小山市のコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりのご紹介でした。ご清聴ありがとうございました。

あとはバスが市との連携なので駅に運びたい、駅に来てもらいたいと思っていて、見たところなんとなく増えているのかなと。この4ヶ年のうち2ヶ年間はカウントの仕方が違うので、何とも比較ができないのですが、きっと増加傾向だろうとそんなような感じでとらえています。

おーバス  noroca

小山市は引き続き  
コンパクト+ネットワークのまちづくり  
に取り組みます。



# 【奨励賞】

## 道南バス株式会社、室蘭市

### 「官民一体で進める路線バス利用促進と環境まちづくり」

ただいまご紹介いただきました、道南バスの長谷川でございます。プレゼンに先立ち一言ごあいさつさせていただきます。本日はこのような大変意義ある賞をいただき本当にありがとうございました。

今回の受賞は室蘭市と官民一体で進めた結果、ちょうだいしたものと思っており、本来であれば、首長である室蘭市長とこの場でごあいさつさせていただきたかったですけれども、公務のため市長が出席できないということで、室蘭を代表して私から当市と当社の紹介をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速本題についてご説明させていただきます。テーマは「官民一体で進める路線バスの利用促進と環境まちづくり」との内容で進めさせていただきます。

## 第12回 EST環境交通大賞記念講演

【官民一体で進める路線バス利用促進と環境まちづくり】

令和3年10月4日（月）

道南バス株式会社  
代表取締役社長 長谷川 義郎

## 目次

1. 室蘭市について
2. 道南バス(株)について
3. 地域における公共交通の位置づけ
4. 官民連携のバス利用促進に向けた取り組み
5. 地球環境への配慮
6. 新たな利用促進の取り組み
7. 今後に向けて

初めに室蘭市についてご紹介いたします。

室蘭市は、北海道の南西部に位置する工業の町で札幌から高速道路で約2時間、人口は約8万人、面積は80.8km<sup>2</sup>、基幹産業は製鉄・製鋼・造船等となっております。歴史的には1600年代頃松前藩がアイヌの人々と交易をするため、運上屋を開いたのが始まりであります。

明治5年に村に海関所が開設されたとともに、北海道開発計画の第一歩として、函館から室蘭、札幌を結ぶ札幌本線の開削が始まり、定期航路や鉄道など、北海道における陸路海路の要衝として発展してまいりました。来年2024年で開港150年を迎える室蘭港は、石炭の積み出し港や、戦時中は軍需工場としての役割、戦後は現在の日本製鉄や日本製鋼所、JXエネルギー製油所としてもものづくりの町、北海道の重工業都市として発展してまいりました。

## 1. 室蘭市について

### 室蘭市について：概要

【位置】 北海道の南西部に位置する工業のまち  
札幌市から高速道路で約2時間

【人口】 約8万人

【面積】 80.88km<sup>2</sup>



【基幹産業】 製鉄・製鋼・造船等  
←白鳥大橋と工場の夜景

近年では、港をまたぐ白鳥橋と、夜はこの港周辺の工場夜景をやったり、それから北海道の自然百選にも選ばれた地球岬、ちょうど白い灯台があるところです。そういうもので観光都市としてのPRを積極的に行っているほか、全国のB1グルメで話題になった豚肉と玉ねぎの串焼きを洋からしにつけて食べる室蘭焼き鳥、それからカレーラーメン、うずら玉子などの食についてもマスコミに取り上げられ、人気を得ております。近隣には登別温泉や洞爺湖温泉などの観光地もあることから、ビジネス客だけでなく、ここ数年は多くの観光客の方々も来られるようになっております。北海道に来た際には、ぜひお寄りいただきたいと思っております。

道南バス株式会社 室蘭市  
Muroran City

**室蘭市について：観光**



← 太平洋に面した断崖絶壁



北海道の自然100選にも選ばれた『地球岬』



← 東日本最大の吊り橋『白鳥大橋』  
主塔に上るインフラツーリズムも

5

道南バス株式会社 室蘭市  
Muroran City

**室蘭市について：グルメ**



← 豚肉と玉ねぎの『室蘭やきとり』



↑ うずらの道内シェア100%



← 『室蘭カレーラーメン』

6

続きまして、当社についてご説明いたします。

当社の概要については、まず代表者は私、長谷川でございます。創業は大正14年7月3日、昭和19年の国のバス事業者統合により、近隣の地域のバス会社が統合し、道南乗合自動車という株式会社になりまして、昭和27年に現在の道南バス株式会社と社名変更しております。

本社は北海道室蘭市で一般乗合自動車運送業と一般貸切自動車運送事業を行っております。従業員数は507名、資本金は1億円、車両台数は345両で、事業区域については北海道の南側を主に運行しております。

## 2. 道南バス(株)について

### 道南バス(株)について：会社概要

- 代表者 長谷川 義郎 (代表取締役社長)
- 創業年月日 大正14年7月3日
- 本社所在地 北海道室蘭市東町3丁目25番3号
- 営業種目 一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業
- 役員数 取締役4名 監査役1名
- 従業員数 507名
- 資本金 1億円
- 車両数 345両 (乗合298両、貸切47両)
- 乗合免許軒数 1587.3km
- 貸切事業区域 室蘭・札幌・函館運輸支局管内及び勇払郡占冠村
- 事業所数 15事業所



8

### 道南バス(株)について：路線図

- 主要営業エリアは約200キロ圏域と広大



9

## 道南バス(株)について：乗合バス事業

- 乗合路線車両 298台を保有 (道内第3位)
- 1日の総走行キロ数 約34,240キロ
- 1日の運行便数 約1,428便



10

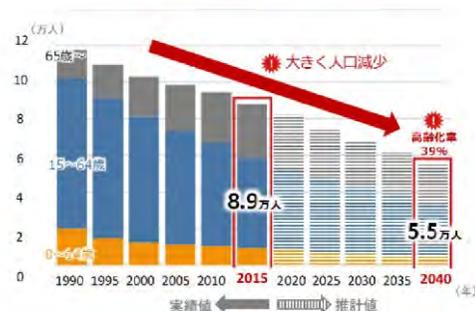
乗合の路線車両はそのうち298両で北海道3位の車両数、1日の走行距離が3万4,240km、1日の運航便数は1,428便となっております。後ほどご紹介いたしますけれども、今年の7月より、室蘭市、苫小牧市、登別市、伊達市の協力もあり、一部町営委託バスや他社と共同運行している札幌函館間を除いた当社の全エリアの都市間バス、市内線、郊外線にバスロケーションを導入して、協力いただいた4市以外の市町村での利用も可能となりました。全国的にも多分ここまでの範囲の利用は珍しいと思っております。

続きまして、地域における公共交通の位置づけについてご説明いたします。

### 3.地域における公共交通の位置づけ

## 地域における公共交通の位置づけ

### ① 室蘭市立地適正化計画（平成31年3月）



- 都市機能や居住の誘導を図る区域を設定。
- 公共交通ネットワークと連携し、誰もが住みやすいまちづくりを進める。

12

地域における公共交通の位置づけとして、立地適正化計画と連携してコンパクト＋ネットワークの観点から室蘭地域にとって望ましい公共交通網の形成に取り組むこととしております。主に商業地区や官公庁施設のある町の中心地域を住宅地域について、バス路線とその他交通手段との連携を官民一体となって、より便利な交通体系を構築していこうということとなっております。

私も交通事業者の立場として意見を出させていただきましたけれども、2040年代には今室蘭市は8万人の人口ですけれどもこれが5万人台まで減少すると予想されております。ちなみに私は室蘭育ちで、私が小学校の頃、三、四十年前はこの倍の16万人はありました。それで、平成31年3月に室蘭市の立地適正化計画が策定され、将来に向けた都市機能や居住の誘導を図る区域を設定したほか、公共交通ネットワークと連携して、誰もが住みやすいまちづくりを進めることとなりました。

## 地域における公共交通の位置づけ

### ② 室蘭市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）



- 立地適正化計画と連携し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の観点から、室蘭地域にとって望ましい公共交通網の形成に向けて取り組む。

13

続きまして、官民連携バス利用促進に向けた取組についてご説明いたします。

室蘭市は市民の7割が自家用車を利用する車社会であります。市内には大手企業の工場が点在しており、通勤者は室蘭市のほか隣の登別市、伊達市など市外に住まわれている方や、それから工場関係の方は三交代勤務の方も多ことからマイカー利用が多くなっているのではと思われます。

他方、路線バスの利用者は少子化による人口減少や企業の合理化の影響もあり、2012年から2016年の5年間で50万人以上の減少となっております。地域公共交通網形成計画においては交通弱者である高齢者に対応したりする取組、それから室蘭市のみならず、周辺地域から来られる高校や大学に進学する子どもたち、内外から来られるビジネス客や観光客がわかりやすく利用していただけます公共交通の利用促進を進めております。

## 4.官民連携のバス利用促進 に向けた取組み

### 官民連携のバス利用促進に向けた取組み



- ・ 市民の7割超が自家用車を利用する「車社会」
- ・ 路線バス利用者は2012年～2016年の5年間で50万人以上の減少
- ・ 地域公共交通網形成計画において、高齢者に対応した取組みや公共交通の利用促進等を明記



- ✓ 短中期的な利用促進の取組みとして、交通エコロジー教室、ふれあいバス・ワンコインバス、バスマップむろらん などを実施

## 官民連携のバス利用促進に向けた取り組み：個別事業

### 交通エコロジー教室



- ・平成24年より小学5年生を対象に毎年開催（コロナ禍においては中止）
- ・北海道運輸局・室蘭市・道南バスの3者が協力し開催
- ・地球温暖化に関する座学とハイブリッドバス乗車体験、FCVの仕組み解説

16

それから高齢者のバス利用を促進のため、当社が発行する室蘭、登別、伊達市内の路線バスを利用できるパスで70歳以上の室蘭市民が購入できる制度となっており、室蘭市は1ヶ月パスの発行に対し500円を助成する形となっております。

また、実証中ではあるんですけども、70歳以上の市民は1乗車100円でバスに乗る仕組みを行っており、乗車運賃との差額を室蘭市が助成してくれる形となっております。

具体的には官民連携のバス利用促進に向けた取組として、交通エコロジー教室の実施を平成24年より北海道運輸局、室蘭市と連携して行っております。地球温暖化に関する座学とハイブリッドバス乗車体験、市が所有するFCV車両を見せた仕組と解説を子どもたちに説明して、これは非常に好評を得ております。

## 官民連携のバス利用促進に向けた取り組み：個別事業

### ふれあいバス

- ・道南バスが発行する室蘭・登別・伊達の路線バスを利用できるパスで、70歳以上の室蘭市民が購入できる制度。室蘭市は1ヶ月パス発行に対し500円を助成。

### ワンコインパス

- ・室蘭市と道南バスで実証中。
- ・70歳以上の市民は1乗車100円でバスに乗れる仕組み。
- ・乗車運賃との差額分を室蘭市が助成。



17

次に道内外から来られる観光客やビジネス客、バスが不便だと思われる市民の方向けに、バスマップむろらんを作成し、JRの構内やバスターミナルなどに掲示。それから路線の方面図をよりわかりやすくしたほか、スマートフォンが利用できない方々のために、時刻表の見方がわからない方向けの、マイ時刻表を作成しています。

## 官民連携のバス利用促進に向けた取り組み：個別事業

### ➤ バスマップむろらん



- 路線の方面や運行頻度などにより線の太さや色を区分し見やすく工夫。
- 室蘭市、道南バス、室蘭工業大学が連携しR1年度作成。
- R2年4月より配布開始。



JR東室蘭駅構内

- バスターミナルや駅にも設置し、観光客等の来街者の利便性を向上。

## 官民連携のバス利用促進に向けた取り組み：個別事業

### ➤ マイバス時刻表

- 主にスマートフォンが利用できない方や時刻表の見方が分からない方向け。
- 一人ひとりのニーズに合わせた時刻表を作成。
- 令和2年度から事業開始。約120名ほどの利用あり。

※R2年8月から、標準的なバスフォーマットGTFS-JPをオープンデータとして提供し、経路検索サービス等に活用



続きまして、地球環境への配慮等のことから、当社は北海道でいち早くハイブリッドバスを導入しております。環境問題について話されました平成20年に洞爺湖で開催されました洞爺湖サミットに合わせて、ハイブリッドバスの他、二酸化炭素の排出を浄化するAdBlueを使用したバスを数台導入しております。最近の各メーカーから出ている新型車両もこの当時に比べてかなり環境に優しい車両となっており、積極的に新型車両の更新を行っているほか、将来的にはFCVバスの導入についてもインフラが整うタイミングで導入を検討してまいります。

それからこのバスのイメージカラーなんですけど、当社の場合あの北海道の大地と自然を表したというグリーンをベースにした車体と本来はなっているんですけども、このハイブリッドバスについては、地球自然にやさしいイメージを社内で協議した結果、こういうデザインがいいんじゃないかということで他には見られないデザインとハイブリッドエンジンによる静かな車内環境ということがイメージできてるのかなと好評を得ております。

## 5.地球環境への配慮

### 地球環境への配慮

#### ▶ ハイブリッドバス導入



北海道内でいち早くハイブリッドバスを導入

## 地球環境への配慮

### ▶ 室蘭グリーンエネルギータウン構想：水素活用を推進



FCV公用車と移動式水素ステーション

- ・ 低炭素都市を目指す構想。
- ・ 室蘭市の公用車に燃料電池自動車（FCV）を導入。
- ・ 展示会等を通じ、CO2ゼロの自動車に対する理解促進と普及啓発活動を実施。

また市ではグリーンエネルギータウン構想ということで、エネファームの推進として平成28年度から制度を設け、小学校の跡地を活用したエネファーム街区を設定して、一般家庭への普及を推進しております。

## 地球環境への配慮

### ▶ 室蘭グリーンエネルギータウン構想：エネファーム推進

- ・ 平成28年度から制度開始。4年間で14件の設置に対し助成。
- ・ 小学校跡地を活用し、エネファーム街区を設定。一般家庭への普及を推進。



続きまして、室蘭市の取組として、お話しさせていただきたいと思います。低炭素都市を目指す構想から、公用車に先ほど言いましたFCV車両を数台導入しPR活動を行っております。

あわせて、脱炭素社会に向け、交通事業者のほか製鉄業、エネルギー製造会社、釣り業者、大学関係者、関係省庁などで構成された会議を室蘭市が中心となり、当社だけじゃなくて北海道全体に広げていく取組も行っております。

また新たな利用促進の取組としては、先ほども触れましたけれども、令和3年今年7月より当社の全路線をカバーし、バスの運行情報がリアルタイムにわかるバスロケーションシステムの運用がスタートしました。距離的には東京から浜松間ほどの距離をカバーする広大なバスロケとなっており、都市間バスから市内路線バスまでの導入で、この距離での導入は全国的にもないと思います。運行情報のみならず、乗継における料金も提示されることから将来的には画面上から運賃決済まで進める方向とならないかということで、今、業者と協議している最中でございます。

## 6. 新たな利用促進の取組み

### 新たな利用促進の取組み

#### ➤ バスロケーションシステムの導入



- 令和3年7月5日より道南バス全路線をカバーし、バス情報がリアルタイムで分かるバスロケが運用スタート。
- 例えるなら、東京～浜松間ほどの距離をカバーする広大なバスロケ。
- バス利用をより便利に。

続きまして、新たな取組としてキャッシュレス化の対応ということです。こちらでは当たり前だと思うんですけども、当社におけるバス運賃に対するIT化は他地域に比べて遅れている状況でありました。首都圏においてはJRのほか、私鉄や地下鉄バスなどアクセスがICカードで対応できるようになっておりますが、北海道においては、JRのシステムが対応できているのは札幌近郊のみで、一部、函館とか、旭川市内においては施設系のシステムを利用した地域限定のICカードが使える取り扱いができますけれども、いろいろ検討しましたがけれども、ランニングコストの負担が大きくて、当社の事業エリア内においてはなかなか導入することが難しいという状況でありました。

そんな中で、数年前より中国からのインバウンド客が当社の事業に急激に増えたということもあって、国交省の協力によって、登別、洞爺湖温泉地区において、WeChat Payの実証実験が行われ、評判が良かったこともあり、乗務員の負担も軽減されたので、札幌や新千歳空港の当社の発売場においてPayPayやLINE Payの導入を行ったところ、学生、それから首都圏の利用者についても大きく増えたため、全車両の座席に現在はQRコードを提示してPayPayが使えるようにしました。

このQRコード決済については、今後も需要が見込まれるので、今auペイですとか、d払いとかあります。それから、イオンさんなんかもイオンpayだとか出てきていますんで、QRだけじゃないですけども他のいろんなものが出てきていますので、今、各業者といろいろと協議してる最中でございます。

道南バス株式会社 室蘭市  
Muroran City

■ 新たな利用促進の取り組み

➤ キャッシュレス化への対応

### PayPayのご利用方法

**STEP 1** 座席の後ろに掲示しているQRコードを、PayPayアプリから読み取ってください

**STEP 2** 運賃表示器と整理券から乗車区間の運賃を確認し、金額を入力してください

**STEP 3** 整理券を運賃箱に入れ、PayPayの「支払う」ボタンを押し、乗務員に決済画面をお見せください

全車両の座席にQRコードを掲示

26

今後に向けてです。

交通事業者として地域の発展と市民の足については、公共性との観点から、官民で連携した利用促進を続けていくことが大切だと思っております。特に私たちバス会社だけでなく、タクシーも含めて、地域の活力を維持する重要なインフラであります。公共交通の利便性の享受により、自家用車から転換を促すとともに、地球環境に関する教育などにも貢献できることから、今後も官民一体となったまちづくりを行っております。ここ数年、室蘭市とは地域の交通やまちづくりについて話す機会も増え、良い関係を築いております。

## 7. 今後に向けて

### 今後に向けて

#### ➤ 公共交通のさらなる利用促進

- 官民で連携した公共交通の利用促進は、継続していくことが大切。
- 特にバスやタクシーは、地域の足として、地域の活力を維持する重要なインフラ。
- 公共交通の利便性向上により、自家用車からの転換を促すとともに、地球環境に関する教育など、今後とも官民一体となって「環境にやさしい交通まちづくり」に貢献していきたい。



## 今後に向けて (ご参考)

### ➤ 室蘭MaaSプロジェクト



- 地域住民や交通事業者、企業等とともに作り上げる、新たな交通サービスの導入に向け、実証実験を展開。
- 網形成計画の実現に向け、幹線におけるバス路線の強化、支線におけるタクシーを活用したオンデマンド交通など、持続可能な移動手段の構築を目指す。

その中で現在室蘭市はMaaSのプロジェクトを立ち上げ、事業者と一体になった取組ということで、これは動いている最中です。私たちもこちらにあるWILLERさんとも非常に関係もいいところから、そういう中でいろいろ協力しながらですね、地域のためにやっていければと思います。

ただ、受賞のときに、加藤教授の方から言われて、いろんな取組をやっているのですが、バラバラなところもあると思いますので、今後これはいろいろとまた、町の方とも相談しながら、もっと目にわかる、市民にとっても利便性がいいという形のものなんとかできればなということで、本日の受賞を機にさらなる町の発展と地域の足の継続のため、努力していきたいと思っています。

つたない説明でしたが、ご清聴、どうもありがとうございました。

ご清聴ありがとうございました。

## 2. 審査講評

EST普及推進委員会委員長 加藤 博和  
名古屋大学大学院環境学研究科 教授

環境的に持続可能な交通(EST)の普及に向けて本表彰を開始し、今年度、12回目を迎えた。今回はコロナ禍の大変厳しい社会情勢下であったが、全国から9件(自治体等1件、民間企業3件、共同提案5件)もの優良事例を応募いただいた。厳選された内容の応募を全国からいただくことができ、まずは審査委員長として応募団体の皆様へ厚く御礼申し上げます。

今回受賞した個々の取組について紹介すると、まず、大賞 国土交通大臣賞のYKK株式会社は、本社機能の一部を地方へ移転した際に、それに伴って移住した社員や家族等が地域の公共交通を利用できるよう取り組み、地域の公共交通維持・確保につなげた。YKKは富山県の黒部事業所を「技術の総本山」として、YKKグループの製造・開発機能が集約した国内最大級の拠点到に位置付けている。東日本大震災を契機とした本社機能の一部移転に伴い、2016年4月までに約230人が首都圏から黒部事業所に異動した。移住した社員や家族等の移動手段の確保が、黒部市内の約3,300人のYKKグループ社員のマイカー通勤に伴う渋滞や駐車場確保等とともに課題となった。同社では黒部市公共交通戦略推進会議に参加して、官や学との協働のもと、路線バスネットワークの整備や地域公共交通の利用環境整備、バス通勤への転換促進、持続可能な取組みに向けた体制構築に取り組んできた。YKK社員以外の黒部市民に向けた取組みの広がりが引き続きの課題であるものの、会社が主体的にかつオリジナルな取組みにチャレンジし、さらに行政とも連携してESTを推進した事例として他の模範となると評価して、大賞を授賞することとした。

次に、優秀賞の小山市コミュニティバス おーバス利用促進プロジェクト実行委員会は、小山市を中心とした関係者が参画し、栃木県小山市内のバス交通網を構成する「おーバス」(定時定路線14路線、郊外部デマンドバス5エリア)の利用促進に取り組んできたものである。市内バス路線網は最盛期の1割にまで利用者数が減少し、バス事業者による自主運行はなくなり、おーバスが市内唯一の公共交通バスとして運行を続けている。実行委員会は、バスに対して市民が持つイメージを刷新して、利用機会の増大を目指すために、モビリティ・マネジメントの知見を活用したイメージ刷新施策や路線バスネットワークの整備、利用しやすい環境整備を進め、コロナ禍でありながらも利用者数増加や増収を達成している。また、市の都市政策に路線バスを位置付け、交通環境の向上を図るとともに、中心市街地の活性化やウォーカブルなまちづくりにも好影響を与えている。自家用車からバスへの利用転換、将来的にはコンパクトなまちづくりへの貢献によるCO2削減も期待できる。小山駅周辺のコンパクト+ネットワークのまちづくりは始まったばかりであり、中心市街地活性化等のまちづくりの効果に関する評価は現時点では不可能であるが、バスを使ったライフスタイルを提案する取り組みを行うことで、市民のバスに対するイメージが変化し利用も増加する成果が得られている点が優れているため、優秀賞を授賞することとした。

奨励賞の道南バス株式会社、室蘭市は、市内路線バスを運行する道南バス株式会社と室蘭市が連携して、公共交通の維持確保と地球環境への配慮の観点から公共交通への転換を促す取り組みを実施している。取り組みはモビリティ・マネジメントや公共交通利用推進、水素エネルギー推進と多岐にわたる。これらを総合的にまとめるには至っていないが、幅広い施策に自主的に取り組んでいる点は評価できる。今後、施策間の連携によって相乗効果が発揮され、地域の意識を高めていく効果の発現につながっていくことを期待し、奨励賞を授賞することとした。

本日我々は、第12回EST交通環境大賞の受賞団体を表彰式で大いに讃えたい。また、残念ながら今回は受賞対象とならなかった団体でも優れた取組事例があり、取組を継続し実績が重なることによって受賞に至るため、今後も粘り強く取り組んでいただくことを希望する。

# 3. 表彰式

- 2021年10月4日(月)に、第12回 EST交通環境大賞の表彰式・記念講演を行いました。表彰式では、国土交通省 大高次長、EST普及推進委員会 加藤委員長から、各賞授与 及び 審査講評が行われました。





**【環境的に持続可能な交通(EST)普及推進委員会事務局】**

**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 (担当:熊井)**

**〒112-0004 東京都文京区後楽1-4-14 後楽森ビル10階**

**TEL:03-5844-6268 E-mail:EST@ecommo.or.jp**