

第10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、環境省、警察庁
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、
公益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】小豆島地域公共交通協議会

【大賞 環境大臣賞】みんなと湊まちづくりネットワーク
・会津若松市

【優秀賞】大分市

【奨励賞】豊田市エコ交通をすすめる会

【奨励賞】湖東圏域公共交通活性化協議会

【奨励賞】災害時公共交通情報提供研究会

2. 審査講評

3. 表彰式

4. 各種報道

1. 受賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】小豆島地域公共交通協議会

【大賞 環境大臣賞】みんなと湊まちづくりネットワーク
・会津若松市

【優秀賞】大分市

【奨励賞】豊田市エコ交通をすすめる会

【奨励賞】湖東圏域公共交通活性化協議会

【奨励賞】災害時公共交通情報提供研究会

【大賞 国土交通大臣賞】 小豆島地域公共交通協議会 「環境にやさしい小豆島の持続可能な公共交通再生への挑戦」

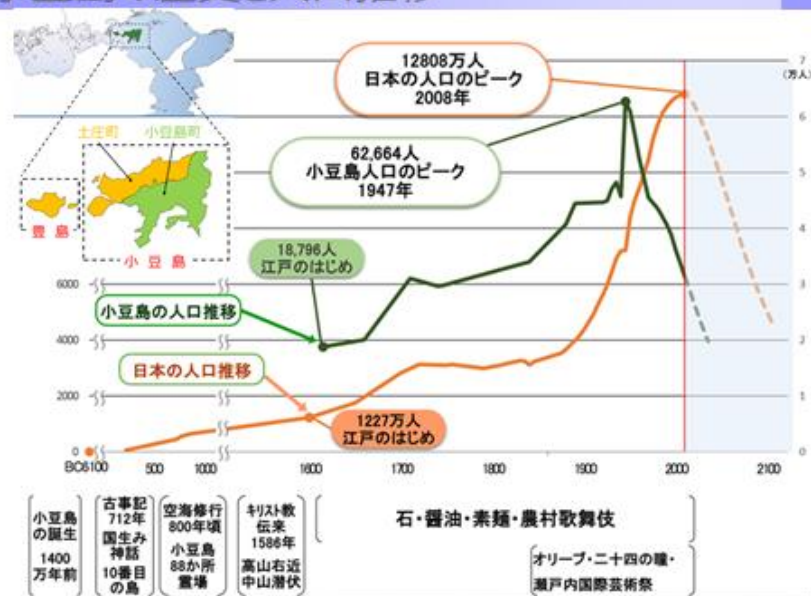
小豆島について簡単に紹介します。『古事記』において日本で初めて生まれた島は淡路島ですが、小豆島は本州等々の大八島の後に10番目の島として生み出された島といわれています。その後、さまざまな歴史を経て、西日本ではかなり豊かな地域として発展してまいりました。

この人口の推移を見て分かるように、発展した段階は非常に早いです。一方で6万人ぐらいたった1947年が人口のピークで、現在ではそれが半減しています。よって日本全体の人口の推移と比べますと50～60年先を行っている島といえます。

また、小豆島は大阪とのつながりが非常に強く、小豆島に行かれた方はご覧になったと思うのですが、島の中に大きな石がごろごろ転がっている場所があります。それが大阪に運ばれて、大坂城の石垣になったような巨石で、大阪に行けずに小豆島で取り残された石が至るところに見られる島です。

そして、現在ではオリーブ、瀬戸内国際芸術祭、等にぎわいを取り戻しつつある島です。

小豆島の歴史と人口推移



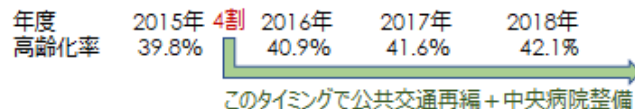
現在、高齢化率は42.1%という数字ですが、ここ数年の、特に高齢化率が4割を超えるあたりから、われわれの協議会では公共交通の抜本的な再編、それと合わせて病院、高校、教育機関の再配置にも取り組んでまいりました。この高齢化率というのは非常に深刻な問題と捉えております。

小豆島の近年の人口推移

3

各年10月1日現在常住人口

年 度	自治体名	総 数	15歳未満	15歳～64歳	65歳以上
2015年度	土 庄 町	14,002	1,372	7,292	5,337
	小豆島町	14,862	1,351	7,375	6,136
	小豆島合計	28,864	2,723	14,667	11,474
2016年度	土 庄 町	13,806	1,329	7,018	5,458
	小豆島町	14,636	1,326	7,144	6,166
	小豆島合計	28,442	2,655	14,162	11,624
2017年度	土 庄 町	13,570	1,326	6,765	5,478
	小豆島町	14,361	1,311	6,919	6,131
	小豆島合計	27,931	2,637	13,684	11,609
2018年度	土 庄 町	13,298	1,301	6,524	5,472
	小豆島町	14,132	1,299	6,747	6,086
	小豆島合計	27,430	2,600	13,271	11,558



公共交通だけで活性化や再生をしようとしても、この島においては限界があるのは当然のことです。そこで、その頃あまり言葉としては聞かなかった、クロスセクターという言葉が、さまざまな分野がお互いにつながりを持ち、win-winの関係をつくっていくということから、医療と教育機関とのクロスセクターに取り組みました。多くの場合は商業がここに入ってきますが、我々は、島民のニーズである医療、教育に注目しました。このとき、国交省のスキームである網形成計画が普及し始めておりましたので、われわれの小豆島でも網形成計画で補助金を頂きながら、小豆島なりの公共交通の在り方を考えていくという取り組みを行いました。

当時、バスが利用されない背景には運賃の高さがありました。島といっても、海岸線の延長が120km程の非常に大きな島で、端から端に移動すると、相当なバス運賃がかかってしまう中、このバス運賃を何とかしなければいけないということが1点でした。

またこの島において、港から港、港から観光地へ人を運ぶのではなくて、人を病院に運ぶ、あるいは高校生や学生に関しては自宅から学校に運ぶ。こういったOとDをより明確にしていこうということが網形成計画のポイントです。

まず取り組んだのが、上限運賃を300円にすることです。私がその当時、両町長さんに相談をし、冷や汗をかきながら、300円で何とかなると皆さんを説得しました。そして我々は、形式的な協議会ではなく、土庄町長の三枝町長さん、当時の小豆島町の塩田町長さんが必ずその協議会に出席して、目を光らせていただくといった環境をつくりました。その中で大胆に物事を進めることができました。

そして、バスの再編は、新しい病院、新しい高校を開設するといったところとセットで行ったことがポイントでございます。従って病院に運ぶ、学校に運ぶといったコンセプトでネットワークがつくられています。

持続可能な公共交通再生への挑戦

4

クロスセクターでのまちづくり：公共交通～医療・教育 2016年



小豆島オーリーブス(株)の利用状況

5

2016年3月の再編に伴い、利用促進策や新たな利用客獲得に向けて、定期券・フリー乗車券ともに大幅に減額しました。定期券は主に高校生の通学として、フリー乗車券は観光客の足として、利便性の向上、周遊性の確保を図っています。



定期券					
	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
販売枚数(枚)	677	808	903	1,636	1,808
販売金額(円)	11,122,970	13,825,540	11,864,571	18,621,950	21,952,753

フリー乗車券					
	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
販売枚数(枚)	5,245	8,323	20,705	28,425	21,412
販売金額(円)	11,165,000	17,656,500	23,830,913	27,565,319	20,997,988

再編の前後で 27.8万人
(73%)の利用者数増加

※出典：小豆島オーリーブス株式会社

その再編の効果を利用者数、金額ベースで見ると、利用者が73%増加するといった非常に大きな増加をしました。もちろんバスの運賃だけでバス事業が賄えるほどではございませんが、300円に引き下げた、その収入の欠損分は賄える。こういった取り組みになりました。

運転免許の自主返納支援制度

6

65歳以上の高齢者ドライバーによる交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、小豆島町で自主的に運転免許証を返納した高齢者に対してバス回数券等を交付しています。



土庄町

- ◆平成27年度まで
IruCaカード+航路回数券等
- ◆平成28年度から
IruCaカード+バス回数券+
航路回数券等

【利用実績】

	申請者数	支援金額
2015年度	49人	490,000円
2016年度	60人	1,500,000円
2017年度	93人	2,325,000円

※事業開始から398人

小豆島町

- ◆小豆島オーリーブス回数券
(年間6冊)を3年間交付
※2016年3月の再編に併せて
支援内容を変更

【利用実績】

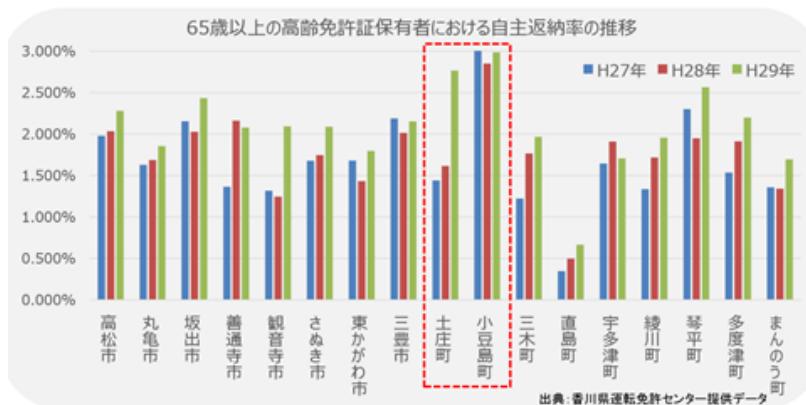
	申請者数	支援金額
2015年度	96人	9,819,000円
2016年度	84人	5,484,000円
2017年度	105人	5,058,000円

※事業開始から555人

そして同時に、高齢者の足となります。先ほど病院に運ぶということも申し上げたように、このネットワークの再編の以前から、小豆島では運転免許の自主返納支援制度を大胆に進めてきています。

運転免許の自主返納への支援

1



- ・小豆島町では、高齢者の免許証自主返納率が3年連続で県下1位
- ・土庄町では、高齢者の免許証自主返納率が1.615% (H28年) ⇒ 2.766% (H29年)
- ・H29年は、小豆島町と土庄町が高齢者の免許証自主返納率が県下1・2位

ここに小豆島町、土庄町の免許返納率の3カ年の推移を表しております。小豆島町の変動率の高さは東京都とほぼ同じレベルです。島にありながら、東京都と同じ自主返納率を示している。それぐらい、バスが利用しやすくなってきている。そして、バスが信頼される環境を生み出すことができました。

これはESTの会議ということで、少しこういった資料も整理させていただきました。エコカーの導入についてもできる限りの支援を行政の方からしていただき、島ですので、軽自動車が多いのですが、そういったところの数字を示しております。

エコカー普及への取り組み

1

土庄町

軽自動車のうちエコカーの登録数

区 分			2016年度		2017年度		2018年度	
車 種			登録数	エコカー	登録数	エコカー	登録数	エコカー
四輪車	乗 用	営業用	1	0	1	0	1	0
		自家用	4,681	207	4,711	219	4,776	196
	貨物用	営業用	37	1	37	3	42	3
		自家用	2,739	14	2,680	8	2,629	2
		總 合 計		7,458	222	7,429	230	7,448

小豆島町

区 分			2016年度		2017年度		2018年度	
車 種			登録数	エコカー	登録数	エコカー	登録数	エコカー
四輪車	乗 用	営業用	0	0	0	0	1	0
		自家用	5,117	259	5,137	222	5,187	208
	貨物用	営業用	66	0	66	2	67	0
		自家用	2,560	7	2,547	15	2,508	7
		機 合 計		7,743	266	7,750	239	7,763

土庄町・小豆島町税務課軽自動車車種別集計表

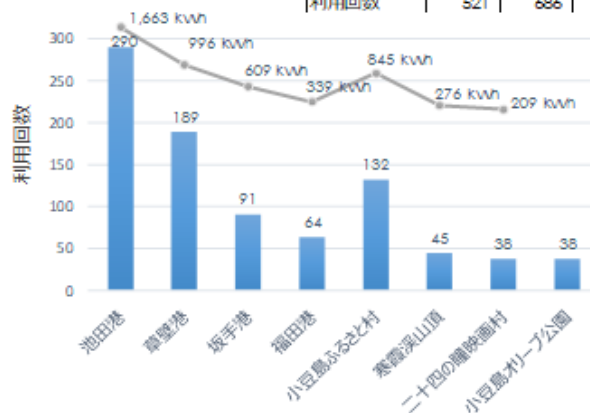
また、10年前からEVの導入にも踏み切り、急速充電器を9台入れました。そして普通の充電器も、逐次増加させていくということで、港や観光地に置いています。たまたま土庄町は稼働していないという状況でしたので、数字は載せておりません。

EV用急速充電器等設備配置と利用状況

9

次世代自動車の普及促進・低炭素社会の推進を目的に、島内の港・観光施設等に電気自動車用充電器20台（急速充電9台、普通充電11台）を設置し、2014年7月より供用を開始している。

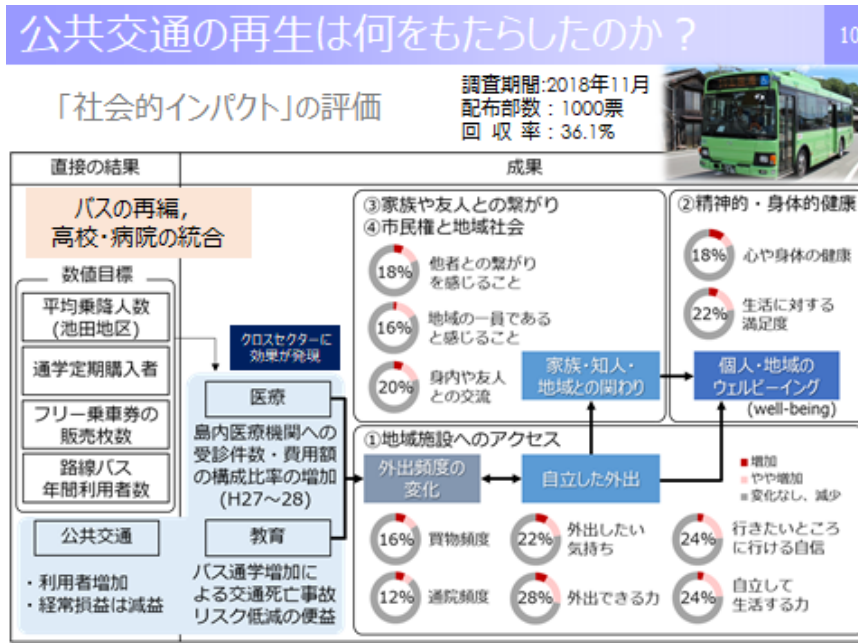
	2014年	2015年	2016年	2017年
電力量(kWh)	2,005	2,965	4,894	4,936
利用回数	521	686	829	887

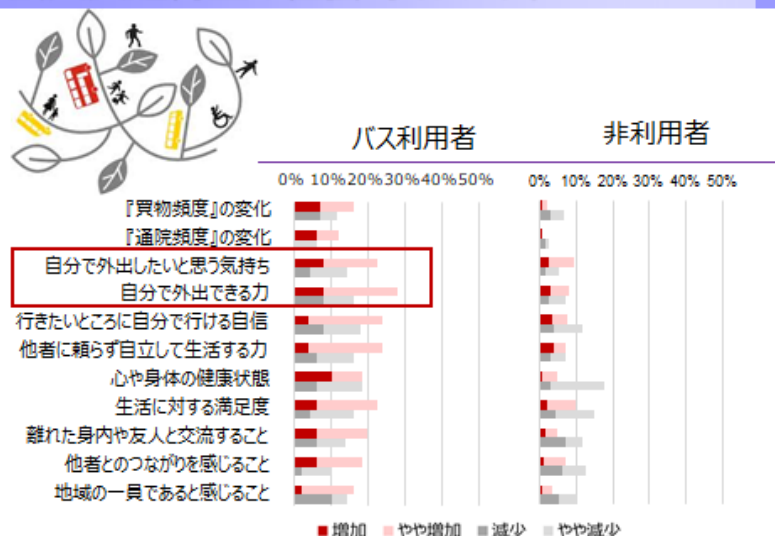


この10年の取り組みの中、ここ2~3年ぐらいの取り組みに注目してご説明しましたが、公共交通が再生されるということは一体、住民に対してどういう社会的インパクトがあるかは、最近、内閣府がいろいろな分野で広げようとしています。まず数値目標的なものが一般の網形成計画や再編実施計画では設定されるわけですが、こういった数値的なものだけではなくて、先ほど申し上げたバス交通を超える部分、医療では受診率がどういうふうに変わってきたのか。あるいは高校に通う生徒さんの事故リスクがどういうふうに低下してきたのか。こういったことも定量化しながらクロスセクターベネフィットを図っていく。そして、この右のところは実際には重要だと思っています。外出頻度がどういうふうに変わってきたのか。自立した外出になっているのか。そして最後には、地域や個人の生活の質、ウェルビーイングにどういうふうに関わってきているのか。こういったことを、ここ最近の調査では入れています。

社会的インパクトの評価というのをなぜやっているかというと、小豆島のオリーブバスというのは住民が出資をしているという形になっています。そして行政も支援しています。それでもまだ、将来を見ると不安材料がたくさんあります。

社会的インパクト評価というのは、例えばイギリス等ではESG投資やSDGs投資といった投資家も呼び込むためのPR材料として活用されるものです。私どもは、まずはこういったことを図りながら、満足度以上のものをまず図りたい。そして、公共交通を支えてくれる新しいプレーヤー、あるいは投資家に結び付けたいというのがこの調査を行っている願いです。

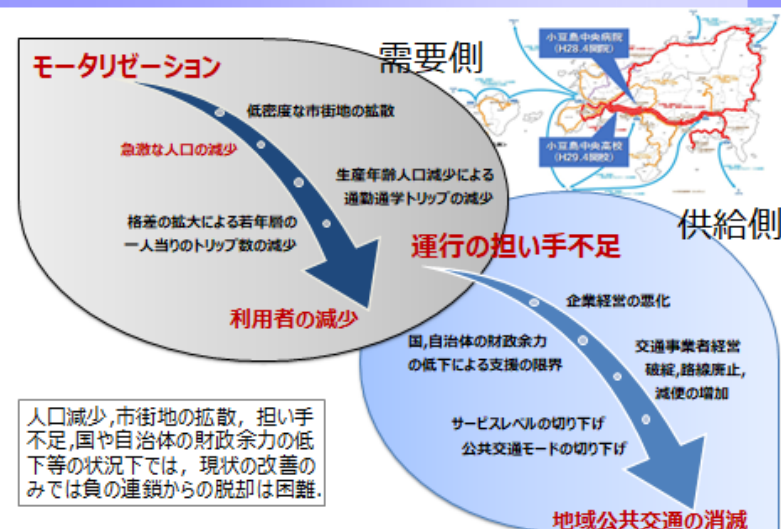




実際にバス利用者と非利用者を比べてみますと「自分で外出したいと思う気持ち」は高まり、「外出できる能力」も高まってきているという傾向にあります。バスの利用者が十分に多い数字ではありません。住民の方よりも観光客の方がたくさん利用している傾向です。むしろ観光客がたくさん乗って、住民がなかなか乗れないという状況もあります。

公共交通の未来を小豆島だけではなく全国の地方で見たとき、需要側で利用者の減ということが深刻化しています。これについては小豆島の10年の取り組みで、この利用者減にストップを掛けられたとわれわれは自負しています。しかし、これから来る供給側のリスク要因、担い手不足、そして今はバスが走っているけれども、それがバスではなくて、もう少し小さなもの、あるいはシェアのようなものになっていくような、交通網の切り下げに追い込まれる可能性は多々あります。

それでも暗い公共交通の将来

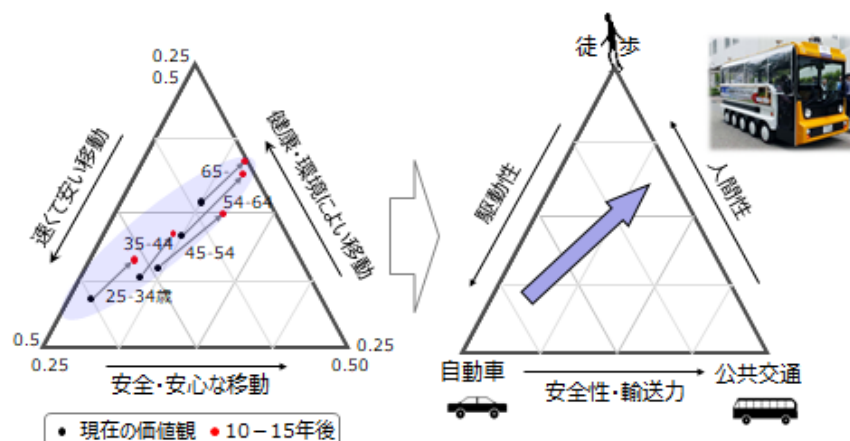


島というエリアの中で幹線については整備できたと思っていますが、そこからの支線、あるいはコミュニティーレベルのものにつきましては、住民の方々の移動のニーズ。ここで、三角グラフで描いておりますけれども、安全・安心のニーズがこれから高まっていきます。環境・健康に良い移動へのニーズが高まってきます。一方で速いということに対するニーズはもう低下していくことは明らかなです。

例えばこれはeCOM-10という群馬大学さんが開発されているものです。低速、EV、そして手作り感のある公共交通も末端には入れ、それらをつないでいくことがこれから小豆島における公共交通の次のステップの取り組みになるのではないかと考えております。

移動への将来ニーズ

13



出典：土井健司：高齢者や高次脳機能障害者にやさしい交通手段，高次脳機能障害者の自動車運転再開とリハビリテーション Vol.3, 2016.

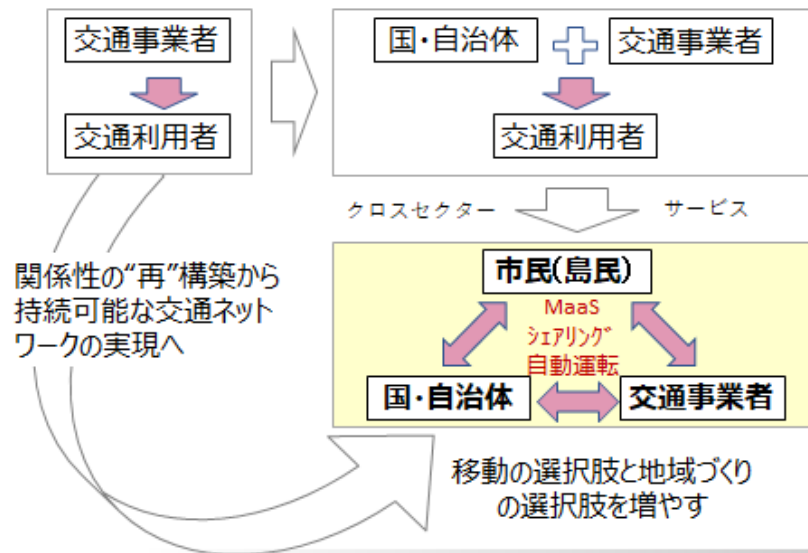
これまでわれわれが一番心掛けてきたことは、バスを持続するというよりはバスをより病院関係者、教育関係者、あるいは老人会、こういった方々も巻き込みながら、関係性を再構築していく。これがこれまで行ってきたことです。クロスセクターの効果を生む。そして、これはMaaSという言葉がもう端的に表しておりますが、移動は生活の必須サービスである。こういった形で、国、交通事業者、交通利用者の3者の関係の位相を少し変えて、一番上には出資者でもある市民・島民、そしてそれをサポートする国・自治体、そして交通事業者。交通事業者はもちろんバス事業者だけではなく。自転車、タクシー、あるいはシェアリングで多くの事業者が関わってまいります。

次の段階としては、シェアリングというものが今、島ではもう自転車ベースでは定着しております。そして、10年ぐらい前から超小型モビリティのシェアリングも着手しています。ただ、それがまだまだつながっていない現状にあります。いかにして骨格であるバス交通と新しい可能性のある個別のモードをつないでいくのか。それも可能であれば、MaaSを上手に導入しながら、それも金太郎あめのようなMaaSではなくて、離島あるいは小豆島に適したような、カスタマイズできるMaaSのような取り組みに昇華していくことができれば、われわれの願いはかなり実現できるのではないかと思います。

地域づくりの選択肢を増やすということが現在では非常に難しいところではありますが、我々のやってきたことは移動の選択肢を増やすことによって地域づくりの選択肢を増やすといった点に集約されます。

関係性の再構築が不可欠

14



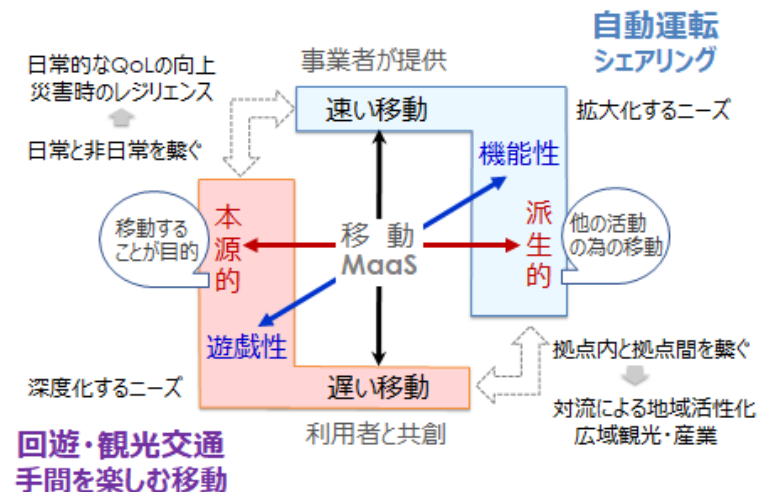


そしてこの3月、小豆島でも自動運転が本格的に注目されるようになってきました。先ほどシェアリング、MaaSと新しいものばかりをリストアップしましたが、小豆島においては伝統的、あるいは既存の交通としてのバスを立て直すことができました。それを生かすためにも、新しい交通モード、特に環境にやさしいモードを育てていく。島という環境に親和性の高いモードを上手に取り込んでいく。こういったことが次のわれわれの目標となります。

小豆島の大きなアドバンテージとして、観光という部分があります。ここには交通の形を速い交通、遅い交通。本源的交通は移動することを目的とし、派生的な交通。そして、機能的か遊戯的かと書いてあります。このあたりの青いところは自動運転やシェアリングでバスを補完しながら上手に回していけるのではないかと思います。一方で楽しくて、人の活動に根ざしています。そして、ゆっくりでもいいというところは、島民の方々、あるいは観光客の方々と共創しながら、手間を楽しむ移動体系を上手につなげていく。日常と非日常をつなぐ。そして、小豆島だけではなくて、四国、本州の拠点とも対流関係を築けるこういった広域環境、産業づくりにもわれわれの交通のアイデアが展開できればと願っております。ここでMaaSと書いてありますが、われわれの考えるMaaSというのはこういったところにあります。

小豆島ならではのESTへ

16



【大賞 環境大臣賞】 みんなと湊まちづくりネットワーク・ 会津若松市

「再エネとICTを活用した中山間地域で持続的に支えあう交通づくり」

湊地区のある会津若松市について紹介します。会津若松市は福島県の西部に位置し、磐梯山や猪苗代湖など豊かな自然に囲まれたまちです。農業や酒、漆器などの地場産業が盛んで、日本酒にいたっては6年連続金賞を受賞するなど、酒好きにはたまらないまちです。そして鶴ヶ城、白虎隊等、歴史資源を活用した観光産業が盛んな市です。綾瀬はるかさんが主演した大河ドラマ『八重の桜』が記憶にあると思いますが、このときは東日本大震災の風評被害で落ち込んでいた観光客が劇的に回復するなど、地域の活性化と観光産業の振興に、大きな影響を与えました。

また、最近ではICT関連の産業が盛んになりつつあります。このようになったのは平成5年に開学したICT専門学校の会津大学の存在があります。ICTに特化した全国的にも珍しい大学で、卒業生がベンチャー企業を立ち上げ産業振興の一役を担っていますが、実は、卒業生の多くが働く場所がなくて首都圏に出て行ってしまうというのが現状です。

会津若松市の概況



2019年3月現在
人口 120,442人
世帯数 49,927世帯



地理
福島県の西部に位置しており、磐梯山や猪苗代湖などの豊かな自然に囲まれた、自然景観に恵まれたまち

産業
国内有数の観光産業（鶴ヶ城、白虎隊等）
稲作を中心とした農業と酒、漆器等の地場産業
ICT関連の最先端産業・IT関連産業の創設

会津大学
平成5年に開学した県立のICT専門学校
先進のソフト/ハードウェアリテラシー養成を目的
コンピュータ関連と英語教育に特徴

- ・コンピュータサイエンス領域で研究者数は全国1位（研究者100名）
- ・コンピュータサイエンス領域で学生数は全国1位（毎年240名入学）
- ・大学発ベンチャー数は公立大学で全国1位
- ・スーパーグローバル大学（文部科学省）に採択




そのような状況をなんとかしたいということで市が取り組んでいるのが、スマートシティ会津若松の取り組みです。これは、会津大学の歴史を生かし、さまざまな分野でICT技術を活用した取り組みを進めていくということです。4月にはICT関連の企業が入居し、会津大学の卒業生の仕事場となるICTオフィスの整備など、さまざまな取り組みを進めています。

交通とICTの関係の取り組みとしては、GIS、地理情報システムを活用したバス路線の検討、バス会社ではバスロケーションシステムを導入、スマートバス停と呼ばれる通信やセンサーが組み込まれたバス停の実証設置など、さまざまな取り組みを行っています。

交通に関する取り組みとしては、公共交通網形成計画を策定し、路線の再編や利用促進の取り組みを進めていますが、特に注力しているのがわれわれのような地域と一緒にバス政策を作っていくというような取り組みです。今回のみなとバスの取り組みは、都のスマートシティと公共交通施策をかけ合わせた取り組みとなります。



そして、湊町の紹介です。自然豊かな地域で、会津若松市では唯一猪苗代湖を持っているまちです。天然記念物の赤井谷地、歴史的には、福島県で最も古くから人類が住みついたと言われている場所で、旧石器時代、縄文時代、弥生時代の遺跡群、戦国時代の山城が数多くあり、戊辰戦争時の白虎隊が西軍と戦った場所や、日本遺産、産業遺産として指定されている国営事業の第1号であります安積疏水開拓事業の十六橋水門などがある地区です。数多くの文化財が眠っている地区です。

昭和30年、会津若松市に編入され、現在の人口は約1,700人です。急激な人口減少で、ここ数年の人口減少数は年間50人ということになってしまい、絶滅し始める集落が出てきているというような状況です。地域課題はいっぱいありますが、病院がない、スーパーがない、通信インフラが整備されていない。子どもがいない。そして、今回のテーマであります交通の便が悪いなど、典型的な田舎の町です。

湊地区の概況

<概況>

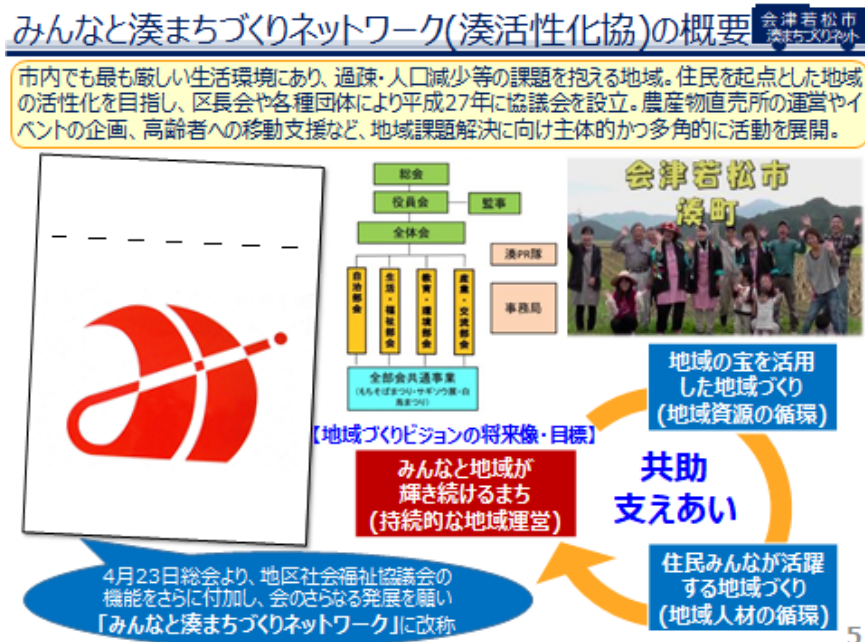
- ・昭和30年 到会津若松市に編入
- ・人口1,700人、508世帯（2019年3月現在、特養入居者を除く）
- ・高齢化率約41%（市全体約30%）
- ・主産業 農業

<地域課題>

- ・人口が減っている（毎年約50人減）
- ・子どもが少ない（4校あった小学校は1校に）
- ・農業の後継者不足 ・交通の便が悪い
- ・地域内に病院やスーパーがない
- ・超高速ブロードバンド環境が整備されていない



次に、今回のみなとバスを運営している組織について紹介します。このように多くの地域課題を解決しようと平成26年秋ごろから区長会が中心となって市と協議を開始し、平成27年3月現在の組織の前身であります、みなと地区地域活性化協議会を設立し、1年かけて地域住民と市と協力しながら3ヶ年の第一次地域づくりビジョンを作り上げ、県のサポート事業の支援を受けながら活動してきました。最終年度の平成30年度の活動は、新しい第二次ビジョンの策定を併せて行い、先月4月に新たにできた地区社会福祉協議会を併合する形で組織名を見直して、みなと湊まちづくりネットワークとして生まれ変わりました。以降、今までどのような取り組みをしていたのかをご紹介します。



組織運営です。毎月1回、会員全員が集まる定例会、部会ごとのワークショップ、組織の三役と事務局が集まる事務局戦略会議、2ヶ月に1回集まる役員会、そしてPR隊、広報会議など、随時集まり組織を運営しています。この部会ごとのワークショップで、みなとバスの運用が議論されています。



みんなと湊まちづくりネットワークにおける取組①

会津若松市
湊まちづくりネットワーク

「湊産青空農産物直売所」28年度～

地域の主産業である農業の活性化と産物の創出を目的に開設

- ・7～10月の土日に基幹集落センター駐車場に開設
- ・スタッフは、産業振興部会員の他、各部会からの協力を得て運営
- ・平成30年度からは、車を持たない高齢者等も出品できるように、「みなとバス」で一部出品者の集荷も行う
- ・実績 28年度:29日間64万円、29年度:30日間91万円
30年度:30日間114万円の見込み



農家の販路拡大や高齢者の
小遣い稼ぎ、販売員の雇用
⇒小さいながらも地域内での
経済循環の一つに繋げる



直売市で地域活性化

農産物直売場の様子です。地域の農産物の販路拡大や、高齢者の生きがいや小遣い稼ぎになっています。

みんなと湊まちづくりネットワークにおける取組②

会津若松市
湊まちづくりネットワーク

「湊交流バス」28年度～

地域内の交通が不便。高齢者の移動の支援と交流の促進を図るために運行

- ・文化祭など地域行事にあわせ年7回程度運行、利用料は無料
- ・車両は、特養老人ホームの送迎車両を実費弁償で借り受け
- ・運転手等、地域のボランティアスタッフによる運行
- ・将来的なバス運行に繋げていくため、利用者には通院や買物などのについてアンケートやヒアリングを行う



【生活福祉部会スタッフ】

29年度からの市実証運行事業を受託する基盤となる



高齢者のおでかけを後押し
⇒地域内の交流機会の増加に繋げる

みなと交流バスの運行です。特別老人ホームから借りたマイクロバスで、高齢者の交流、移動や地域のイベント時に運行しています。この取り組みの経験、ノウハウにより今回賞をいただきましたみなとバスの実証事業につながったものと感じています。

会津若松市
湊まち文り外

高齢者の外出支援と地域間の交流促進を図るために企画。計5回開催



おでかけ触れ合いサロンの取り組みです。高齢者の湊地区内の交流推進を目的としています。参加者同士の交流が活発になっています。

会津若松市
湊まち大のぞ

バスを利用したライフスタイルを体験・学習していただくことで、通常のバス利用に繋げる。計3回開催。



番外編

かけよう

A cartoon illustration of a young girl with dark hair, wearing a red shirt and pink pants, pushing a silver shopping cart. The cart contains some colorful items, possibly toys or groceries.

行先：リオンドール河東店

平成30年9月21日、いしごDXDX自體予防室と環境区域活性化協議会

山江空港合建

時間	項目	内容
9:30	公民館前集合	あいさつ、人数確認
9:35	栗の教室	約30分間
~10:05		時刻表、準備表、お便り回収等
10:10	路線バス出発	「らんと保育園」バス停
10:18	路線バス乗車	「らんと保育園」バス停出発
10:49	路線バス乗車	「らんと保育園」河東店「バス停着
10:50		約40分間の自由行動
~11:35	各自お買物等	9時~12時、13時、14時、15時
11:35	バス停前集合	人数確認
11:39	路線バス乗車	「らんと保育園」河東店「バス停出発
12:14	路線バス降車	「らんと保育園」バス停
12:15	公民館前解散	感想、解散のことば

みんなと湊まちづくりネットワークにおける取組⑤

会津若松市
湊まちづくりネット

地域の活性化を目的に地域資源を生かした新たな地域イベントを企画・運営。

「湊もち・そばまつり」28年度～

湊特産のそばと、名物「豆腐もち」を活用した食のイベント

「湊 白鳥まつり」28年度～

湊地区に飛来する白鳥をシンボルにしたイベント



10

この地域資源を皆さまに知っていただくための取り組みです。会津大学短期大学部の皆さんとお付き合いをさせていただき、ホームページ作成、観光ガイドブック、県内テレビの地域CM大賞づくりなど、共同での活動を行っています。他には、山形県の芸術工科大学、日大農学部、郡山女子短大の皆さんにも、いろいろな場面でお世話になっています。また、組織内にはPR BANDという歌で地域を盛り上げようというチームがあり、地域のイベントだけでなく地区外にも出演し、湊町を応援してくれています。昨年からは、双子の小学生によるご当地アイドルも地域デビューしました。これらの活動全てにみなとバス、みなとチャンネルが関わっています。

みんなと湊まちづくりネットワークにおける取組⑥

会津若松市
湊まちづくりネット

多角的かつ楽しみながら地域内外に情報を発信



市と一緒に取り組んでいた施策として、今回の再エネとICTを活用した、中山間地域で持続的に支え合う交通づくり事業があります。市としては、スマートシティ会津若松市の取り組みの1つとして、過疎、人口減少などの課題を抱えながら主体的な地域づくり活動を展開する湊地区をモデルに、再生可能エネルギーやICT、交通を活用し、地域と共同、連携による実証事業に取り組むことで、中山間地域コミュニティの維持、活性化を目指したいとしています。

取り組みは大きく2つで、生活支援システムの構築事業と中山間地域内交通実証運行事業となっています。我々はみなとチャンネル、みなとバスと名付けて取り組んでいます。次に事業の全体像になります。まず、みなとバスについては地域内の広い範囲に存在する公共交通空白地域における高齢者の移動手段となるよう、地域内の用足しや、路線バスへの乗り継ぎなど、地域内外の移動手段となることを目指した取り組みとなります。

みなとチャンネルにつきましては、各世帯のテレビにインターネットにつなげた端末を用いて、地域情報の発信をテレビを通じて行うことで、地域のコミュニケーションが活発になると共に、バスの予約も可能にしています。事務的な負担の省力化などを図ることを目的とした取り組みになります。

再エネとICTを活用した中山間地域で持続的に支えあう交通づくりの概要①

スマートシティ会津若松の取組の一つとして、過疎・人口減少等の課題を抱えながら、主体的な地域づくり活動を展開する湊地区をモデルに、再生可能エネルギーやICT、交通を活用し、地域との協働・連携による実証事業に取り組むことで、中山間地域コミュニティの維持・活性化を目指す。

29・30年度
地方創生推進
交付金を活用し
た事業

会津若松市

生活支援システム構築事業

共助による地域づくりを支援する手法の一つとして、地域に密着した情報提供や意思伝達のやり取りを、インターネットを介したテレビにより行うシステムを構築するとともに、地域自らによる運営・維持のあり方を検証する。

中山間地域内交通実証運行事業

地域での移動が課題となっている湊地区において、高齢者の買物・通院等の人移動支援はもとより、農産物等の物の移動も担うような持続的な交通のあり方を、地域の方々との連携・協働の手法により検証する。

再エネ×ICT×交通

委託

㈱関西ブロードバンド
(通信事業者)

湊まちづくりネットワーク
(湊地区地域活性化協議会)

㈱エコ・パワー
(風力発電事業者)
㈱日産自動車
(自動車メーカー)

12

再エネとICTを活用した中山間地域で持続的に支えあう交通づくりの概要②



生活支援システムみなとチャンネルの概要です。特徴的なのは、情報弱者になりがちな高齢者でも容易にアクセスできることを目指し、テレビを活用しているという点です。サービスとしては、地域や市役所からの情報受信や、高齢者の見守りサービス、生活に密着した情報の提供、みなとバスの予約、ゲームやYouTubeなどの動画閲覧などができます。一番閲覧数が多いのは湊のお知らせのページで、情報発信は、私を含め湊まちづくりネットの事務局、みなとバス受付、小中学校、公民館、市役所地域づくり課から発信できるように設定されています。

見守りサービスは民生委員さんの訪問負担の軽減や安否確認などを目的に行われ、現在13名の方が登録しています。この情報は民生委員さんのスマホに転送されるようになっており、安否確認ができるようになっています。そして、みなとバスの予約もみなとチャンネルからできるようになっています。本格的なシステムではありませんが、端末のIDをもとに、利用日や時間、目的地などが予約できるようになっています。予約情報は受付のスマホやパソコンで確認できるようになっており、これを見て翌日の運行ルートなどを考えています。残念ながら現状では、定期的にみなとチャンネルでバス予約をしていただけの方は82歳のおばあちゃん、お一人となっています。バスの利用者は70歳代後半の方が大部分であり、予約のメインは電話というのが現状です。それでも、このシステムがあるおかげで、運行の管理や利用者集計がスムーズにできています。

生活支援システム構築事業の概要

会津若松市
湊まちづくりネット



中山間地域内交通実証運行事業の概要①

会津若松市
交通空白地域

①運営・運行のための組織づくり

・仕組みづくり事業

・先進地視察、研修会、人材・資源調査など

②地域内交通実証運行事業

・日産からの貸与EV車e-nv200
を実証運行を目的として地域に貸与
・運転手等は地域で確保
・利用者からは運賃は徴収しない
・湊地区内のみ運行とする
・利用者へのヒアリングやアンケート調査等により地域需要を把握・分析

③複合的な交通サービスの検討

・人の移動のための運行にあわせ、農産物直売所の集荷やイベントでの活用など、多用途での活用を検討

協議会へ業務委託

湊まちづくりネットワーク(湊地区地域活性化協議会)

- 地域の特性・実情に応じた持続可能な交通のあり方を見定める
- 地域住民による、地域住民のための交通を目指す
- 将来的な、NPO法人化、公共交通空白地有償運送の登録の可能性を検証する

15

中山間地域内交通事業実証運行時のみなとバスの概要です。実証運行は、交通事業者が担うほどの需要が望めないような中山間地域の湊地区において、持続可能な運行のあり方を見定めると共に、その手法の1つである公共交通空白地有償運送を湊まちづくりネットで行うことができるのか、可能性を検証するための実証運行だったといえます。よって、みなとバス事業が成功するか否かは、バス運行をする以前に、湊まちづくりネットの組織づくり、仕組みづくりがあったと言えます。

公共交通空白地有償運送の可能性についてです。地域住民自らが運営、運行を担うという形で実施しています。運営の中核は、湊まちづくりネットの生活支部会が中心に行い、適宜、運行計画の見直しや利用促進策の企画、実施を行います。受付や運転手は募集をしたのですが、当初は運転手さんの確保に苦慮しました。結果、主婦お二人が受付も運転も中心になって取り組んでいただき、1年半の実証運行を行ってまいりました。お一人の方は湊PR BANDに所属しているシンガーソングライターで、湊まちづくりネットのテーマソングを作成し、歌っていただいている方でもあり、歌で、ハンドルで、地域を盛り上げてくれています。

中山間地域内交通実証運行事業の取組①運行体制

会津若松市
交通空白地域

「運営・運行のための組織づくり・仕組みづくり事業」

・将来的な公共交通空白地有償運送等の可能性を把握した取組
・協議会が実証運行を委託し、地域住民が自ら運転スタッフを担う

【運営・運行体制】

湊地区地域活性化協議会		
運営		運行
生活支部会	『みなとバススタッフ』	
	受付事務員兼運転手	スポット運転
・運行計画の検討、策定 ・利用促進策の検討、実施	・事務、総務、相談対応 ・予約受付の受付 ・必要世帯への訪問等	・路線バス路線使用のための予約 あつた時のみの運転業務

地域人材を生かした、持続的な取り組みを目指す



【運行スタッフ研修会】



地域資源を活かし、持続的な運行を目指す

環境保全やCO2削減にも繋げる

【会津若松市「ゼロカーボン」】

【日産が電気自動車を貸与】

【風力発電の電気を活用】

【自動車 日産 e-NV200 貸与式】

【追加スライド】環境に配慮した取り組み

再生可能エネルギーの地産地消



【会津若松ウィンドファーム】

- ・発電容量16,000kw (2,000kw×8基)
- ・予測発電量 約4,400万kw (約9,850世帯分の電気使用量)
- ・事業者：エコ・パワー株式会社
- ・平成27年7月より運転開始
- ・地域貢献のために、湊地区内に無料の急速充電施設を設置
- ・EV車の電源として活用



日産e-NV200無償貸与プロジェクト

EVで実証実験へ



【日産e-NV200】

- ・日産自動車株式会社
- ・平成28年3月から3年間の無償貸与
- ・ワゴンタイプのEV車、定員7名

会津若松市
会津若松市外

もう一つの持続性を高める仕組みとして特徴的なのが、地域資源の活用という点で、風力発電所の電力活用や電気自動車の運行であると思います。

風力発電所ですが、会津若松ウィンドファームという名前で、株式会社エコ・パワーが平成27年より運転を開始しています。8基の風車がありまして、最大9,800世帯の電気を発電することができます。電気は基本的には東京電力の送電線に送りますが、エコ・パワーが地域貢献のために湊地区内に無料の急速充電設備を設置しており、この事業を、ランニングコストを抑えながら持続的に行っていく上で、重要な地域資源の1つになっています。また、車両は日産自動車からこの事業の趣旨に賛同していただき、ワゴンタイプの電気自動車を無償で3年間お借りすることができました。併せて、再エネを活用した交通づくりを実現することができました。

中山間地域内交通実証運行事業の取組②運行計画

会津若松市
会津若松市外



運行の概要です。湊地区は、市中心部の病院やスーパーから遠く離れています。時間としては30～40分くらいです。また、地区内においても路線バスは国道を通るのみになっていますので、猪苗代湖沿岸の地域はバス停から遠く離れる地域になります。この赤の線がみなとバスの運行経路になりまして、路線バス停までの接続やJA、郵便局、セブンイレブン、公民館などの地域内の用足し便として機能しています。

中山間地域内交通実証運行事業の取組③運行実績

会津若松市
浸みちスリネット



1年半の実証運行の結果です。空白地域の集落を中心に利用が多い結果となり、想定していた役割を担うことができたのではないかと思います。また、利用者としては、75歳以上の女性が中心で、1日当たり、平成29年度平均で約4名に対して、平成30年度は倍以上の9名に増加しました。時期や天候によってばらつきがありますが、最近では、多い時期には朝から夕方まで、みなとバスが事務所に帰ってこれないということもあります。

中山間地域内交通実証運行事業の取組⑤評価

会津若松市
浸みちスリネット

「複合的な交通サービスの検討」

【いばき百歳体操(介護予防教室)への送迎】
【みりの大学(シルバー大学)への送迎】

【農産物直売所での野菜集荷】



実証運行の評価

- ★30年度から利用者数が伸び、当初目標である1日当たり7人を上回る利用が安定してきており、浸み地区における公共交通空白地域対策、地域内交通として機能してきている。
- ★周知や口コミによる利用拡大などが、時間をかけて浸透してきたものと思われるとともに、公民館主催事業での利用、介護予防教室での利用、保育園や子どもクラブ送迎などの福祉的な送迎課題を抱える利用者への対応等、協議会（地域住民）が運行を担うことによる効果が見られているものと評価。
- ★協議会が取り組むことで、多用途・多目的な活用が見出すことができた。
- ★バスの運営・運行については、経験やノウハウが蓄積されており、地域の人材により対応できる可能性が見出すことができた。

継続した取り組み・運行へ

これらのことを踏まえた評価ですが、当初の目標である1日7名を上回り、地域内交通として機能できています。公民館主催事業での利用、介護予防教室などでの利用、保育園や子どもクラブ送迎などの福祉的な送迎課題を抱える利用者への対応、公共団体ではない浸みちづくりネットが取り組むことで、多種多様な目的での活用の可能性について見いだすことができました。バスの運営、運行については、経験やノウハウが蓄積されており、地域の人材により対応できる可能性を見いだすことができたことも。以上を踏まえ、今年度の取り組みを継続しています。

今年度は、2年間の実証を終え、みなとチャンネル、みなとバス共に、地域課題を解決していくためのプラットフォームとなってきたことから、湊まちづくりネットとしては委託を受けて取り組むという局面を終え、自主的な取り組みとして運行を継続しています。

一方、会津若松市からは湊まちづくりネットの取り組みを、集落支援員の設置、維持費用の補助という形で支援を継続していただいています。みなとバスについては今後、市と連携しながら公共交通空白地有償運送の手続きを進めたいと思っていると共に、湊まちづくりネットの法人化に向けた取り組みを進めていきたいと思っています。また、今後の取り組みの展開としましては、必要なことはできる限り地域で支え合っていくという地域内循環の考え方を広めていき、地域の人で、地域の困った人たちを助け合う御用聞きサービスや、地域の食材を地域にある学校や老人施設で地産地消してもらい取り組みなど活動を展開していきたいと考えています。

今年度の取組の概要と今後の課題

会津若松市
湊まちづくりネット

2年間の実証を終え、「みなとチャンネル」「みなとバス」とともに、地域課題を解決していくためのプラットフォームとなってきたことから、協議会としては委託を受けて取り組むという局面を終え、協議会による自主的な取り組みとして継続していく。市は、協議会の取り組みを、集落支援員の設置や維持費の補助という形で支援・連携を継続していく。



地域を維持継続させるためには、子育て世代、若者たち、子どもたちが住みやすい地域づくり、国内外からの移住を含めた交流人口の増加施策など、第二次ビジョンに基づく活動を実施していきたいと思います。

今後の取組の展望

会津若松市
湊まちづくりネット



最後に

会津若松市
湊まちづくりネット



地域の課題を自分達で解決しようと始めたこの取り組みは、まだ走り出したばかりです。湊地区の未来を乗せて「みなとバス」が走り続け、そして地域が輝き続けられるよう、これからも、みんなで取り組みを進めていきたいです。

【優秀賞】大分市 「環境にやさしい交通でにぎわいのあるまちづくり」

大分市の交通環境対策の取組

■取組概要

大分駅南土地地区画整理事業により、大分駅南北駅前広場が整備され、鉄道やバス、タクシーの乗り継ぎが円滑化されるなど、大分駅を中心とした公共交通ネットワークが改善された。
また、市民、交通事業者、行政の連携のもと、公共交通と自家用車などの私的交通との最適な組合せを再構築し、持続可能な交通体系の確立に向け、中心市街地循環バス、自動運転車両の実証運行、シェアサイクル実証実験等様々な取り組みを実施。

環境にやさしい交通として、地球環境への負荷の低減につなげる

■取組事業

◎大分駅周辺の整備

・大分駅南土地地区画整理事業

◎公共交通の利用促進

・中心市街地循環バス
・自動運転車両実証運行
・モビリティ・マネジメント
・乗合タクシー(ふれあい交通)

◎自転車の利用促進

・レンタサイクル、シェアサイクル
・サイクルフェス
・自転車マナーアップ教室
・放置自転車対策

「環境にやさしい交通でにぎわいのあるまちづくり」と題して応募しました。取り組みは、ハード、ソフトの両面において行い、環境に優しい交通として地球環境への負荷の低減につながるという思いです。

取り組んだ事業は、大分駅周辺の整備、公共交通の利用促進、自転車の利用促進、これら3つが大きな柱となります。

© Copyright 2019 OITA CITY All Rights Reserved.

大分市 国土・建設部 都市計画課 大分市 国土・建設部 都市計画課

1

大分駅周辺の整備です。大分駅南土地地区画整理事業として平成8年から平成28年まで事業を行い、事業費は約685億円です。その中で、バス、タクシー等の乗降を行うロータリーを含む南北の駅前広場、幅員100mのシンボルロード、また、大分駅の東側に今後整備を予定している交通結節機能施設用地を確保しています。これらによって、交通結節機能の強化による公共交通機関の円滑な乗り継ぎとにぎわいの創出につながっているものと考えております。

大分駅周辺の整備

■大分駅南土地地区画整理事業

・鉄道、バス、タクシーの乗り継ぎ円滑化による交通結節機能の強化
・駅前広場、シンボルロード整備によるにぎわいの創出

大分駅南土地地区画整理設計図



北口駅前広場



南口駅前広場



© Copyright 2019 OITA CITY All Rights Reserved.

2

公共交通の利用促進として、4つの取組があります。バスとタクシーに関する取り組みとして、上段左が中心市街地の回遊性の向上と駅南北の移動の円滑化を目的とした循環バスを、大分市からの委託事業として、バス事業者の方に運行していただいています。バス車両は、工業デザイナーの水戸岡鋭治氏にデザインいただいたもので、年間約6万人の利用があります。

上段右は、公共交通の利用が不便な地域から最寄りのバス停まで運行している乗合タクシーで、年間延べ1万人にご利用いただいています。この取り組みにおいて、利用者自らが参画して、運行計画の策定や見直しを行う仕組みを確立し、積極的に取り組んだということで、昨年7月に地域公共交通優良団体として、国土交通大臣表彰をいただきました。

下段左は、自動運転技術に関する取り組みで、現在、事業者や有識者に参画いただき、『自動運転のあり方検討会議』を設置して、自動運転技術の活用を調査、研究しているところです。昨年、一昨年と、資料の写真にある自動運転車両により実証実験を行いました。このほか、小学生を対象にしたバスの乗り方教室を開催するなど、モビリティ・マネジメントにも取り組んでいるところです。

公共交通の利用促進

■ 中心市街地循環バス

- ・ 自家用車を使わず、まちなかの回遊性を向上
- ・ 高齢者や障がい者等、だれでも円滑な移動が可能に



■ 乗合タクシー(ふれあい交通)

- ・ 交通利用が不便な地域から最寄りのバス停まで運行
- ・ 車移動の減少、外出機会の増加
- ・ 地域コミュニティの醸成



■ 自動運転車両実証運行

- ・ 地域公共交通における自動運転の導入可能性について検討
- ・ 市民の受容性調査及び周知を図る



■ 小学生を対象としたモビリティマネジメント

- ・ エコ交通まちづくり教室
- ・ バス利用によるCO2削減学習、バスの乗り方教室



自転車の利用促進として平成18年よりレンタサイクル事業に取り組み、大分駅に1箇所レンタサイクルポートを設置しています。貸出と返却を1箇所で行っていただけ、利用者より複数のポートで貸出、返却ができるレンタサイクルが欲しいという声を多くいただいていたので、そこで、去年の10月より、アシスト付きの自転車を利用したシェアサイクルの実証実験を行っています。レンタサイクルにつきましては、昨年度2万3,000人に貸し出し、シェアサイクルにつきましては、4月までの累計で約4,900回ご利用いただいております。

上段右側はサイクルフェスといい、大分駅周辺や大分スポーツ公園周辺の公道を利用した自転車イベントを平成26年度より開催しています。昨年度から国際大会として実施しております。去年は約6万8,000人の来場があり、経済波及効果は約7億8,000万円あったところです。自転車の利用促進、そしてまちなかのにぎわい創出につながっているのではないかと考えております。そのほか自転車の取り組みとしては、小中学生を対象にした自転車のマナーアップ教室や、駐輪場の整備、放置自転車禁止区域を指定し、放置自転車対策等を行っているところです。

今回、社会基盤の整備と、バス等の公共交通ネットワーク、モビリティ・マネジメントなどのソフト施策を組み合わせ、総合的に取り組んでいるとの評価をいただいたところですので、今回の受賞を励みに、今後も環境的に持続可能な公共交通の取り組みを進めてまいります。

自転車の利用促進

■シェアサイクル、レンタサイクル

- ・車による移動の減少、CO2削減や健康増進
- ・複数箇所に貸出拠点を設置し、市街地・観光地等の回遊性を向上



■サイクルフェス

- ・自転車ロードレースと自転車関連イベントを開催
- ・にぎわいの創出、外出機会の増加



■自転車マナーアップ教室

- ・小中学生を対象にした自転車交通ルールマナーの授業
- ・交通事故防止、自転車利用促進



■放置自転車対策

- ・駐輪場の自転車等の整理
- ・放置自転車禁止区域を指定し、放置された自転車を撤去
- ・歩行者の安全な通行環境や、景観に配慮した快適な環境を確保



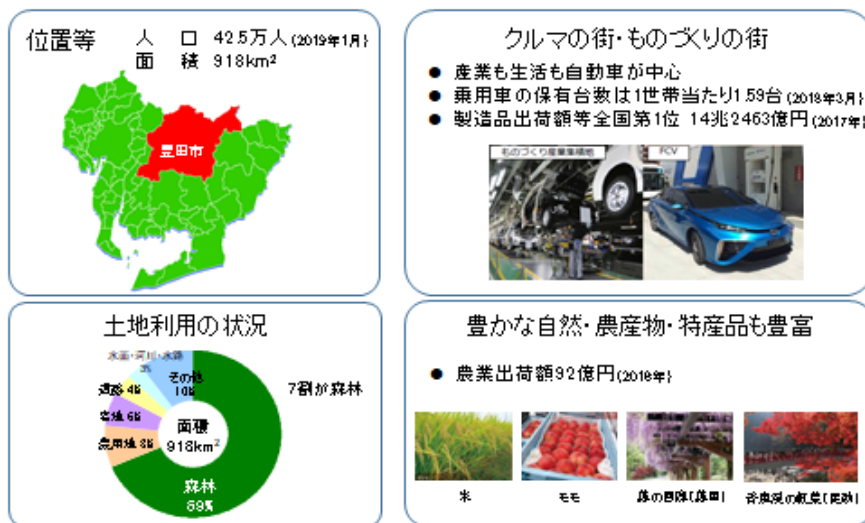
【奨励賞】 豊田市エコ交通をすすめる会

「豊田市における20年以上にわたる交通需要マネジメント施策の継続的展開」

豊田市は愛知県の中央北部分にあり、合併により面積は900平方キロを超え、愛知県の中で一番広い都市となります。人口は約42万5,000人です。車の街、ものづくりの街。わが国の自動車産業の中心でもあると自負しています。

土地利用の状況は、7割が森林です。その次に広いのが農用地です。豊かな自然と農産物が大変おいしいところです。米の生産額は愛知県でトップであります。

1. 愛知県豊田市の概要



そのような町の中でエコ交通をすすめる会というのをやってきました。最初にやりだしたのは、1994年、5年あたりの道路交通渋滞が大変厳しい状況になった時代でした。そこで、豊田市の中で通勤時間帯で何とか交通渋滞を少なくできないだろうかと対策をいろいろ考え、自動車から他の交通手段に移ってもらおうという社会実験を何回もやりました。そこに参加していただいた企業を中心に、1996年、今から23年も前に、交通需要マネジメントを何とか定着したいと、TDM勉強会を立ち上げました。それが今は豊田市エコ交通をすすめる会と名前を変更して、民間主導の形で、様々な対策を皆さんと一緒にやって行ってきました。

特に前半は、交通社会実験で、いろいろな実験を行いました。最近は実験の次のステップとして、モビリティーマネジメントとか、エコ交通の啓発を行うという方向に進んできています。

2. 豊田市エコ交通をすすめる会 取り組みの概要

- ・愛知県豊田市では、[通勤時間帯の道路交通渋滞対策の一環](#)で、1996年に「TDM勉強会」を設立し、企業など[民間主導によるTDMの実現](#)を目指してきた
- ・2008年に「豊田市エコ交通をすすめる会」に引き継がれ、20年以上の間、[時代の変化に応じて形を変えながら](#)、交通環境対策に継続的に取り組んでいる

時期	取り組み	内容
1999年～2004年	TDMの日 (後にのりあいエコー)	特定日に公共交通や相乗りなどへの通勤手段の転換促進
2004年～2006年	TDM社会実験 チャレンジECO通勤	P&R駐車場の確保や複数企業による通勤バスの共同運行、MMによる行動変容等を組み合わせ、一定期間に集中的に実施
2006年～2010年	継続的な通勤MM	Web-TFPを活用した複数年に渡る企業への継続的な取り組み
2008年～現在	特定企業へのMM	通勤等に問題を抱える事業所を対象としたMMの実施や、企業独自の活動への支援の取り組み
2010年～2016年	市民向けの エコ交通の啓発	市民にも啓発の対象を広げ、市内飲食店等とも連携した様々なキャンペーンを実施
2015年～現在	小学校を対象とした 啓発	小学校において出前教室を開催し、子供世代への働きかけによる将来のエコ交通の普及を狙った取り組み

2000年前後では、毎月第1水曜に「TDMの日」というのを決めて、何とかできないかなと言っていました。そのうち、TDMの日というのは分かりにくいので、「のりあいエコデー」という名前に変えました。これは、街の商店街の皆さんの協力で、プッシュではなくてプル策、いわゆるインセンティブを与えるということで、「のりあいエコデー」をやっていました。

「TDM社会実験」はたくさん実施してきました。一番大きなイベントです。それから「チャレンジエコ通勤」というものです。豊田市は愛知環状鉄道が走っていますが、その鉄道の沿線の4市（春日井、瀬戸、豊田、岡崎）の協力をいただいて、みんなエコ通勤にチャレンジしようということで始めました。最初にWeb-TFPを作成し、チャレンジエコ通勤でトラベルフィードバックということで、自分たちで計画を作っていくことを皆さんにお願いしました。それをレベルアップして、継続的な通勤モビリティーマネジメントを、愛知環状鉄道の複線化に伴い、市民の皆さんに新聞に折り込み広告のような形で、このTFPの状況をお知らせするというも行いました。

3. 取り組みの概要 主に2000年代

◆のりあいエコデー(2002年から3年間)

- 2001年までは「TDMの日」という名称で活動していたが、2002年からわかりやすい名称に変更
- PUSHではなくPULLとなるインセンティブを確保するなどの工夫により一般市民への訴求を狙った

◆TDM社会実験(2004年から2006年)

- P&R駐車場の確保、複数企業による通勤バスの共同運行、MMIによる行動変容等を組み合わせ
- 一定期間に集中的に実施

◆継続的な通勤MM(2006年から2010年)

- Web-TFPを活用した複数年に渡る企業への継続的な取り組み
- 2008年には愛知環状鉄道の一部複線化に合わせて時刻表とWeb-TFPの案内チラシを全戸配布



のりあいエコデーチラシ



Web-TFP画面

3. 取り組みの概要 主に2010年代

◆ 特定企業へのMM(2008年から現在)

- 通勤等に問題を抱える企業を対象としたMMの実施や、企業独自の活動への支援の取り組み
- 企業の悩みに応じて **支援方法をカスタマイズ**

◆ 市民向け啓発(2010年から2016年)

- 市民向けのエコ交通啓発活動として、豊田エコ交通月間を企画
- 参加者: 会員事業所従業員+ご家族+一般市民
⇒ 2015年には、約2,000人の参加者

◆ 小学校向け啓発(2015年から現在)

- 4年間で市内の小学校のべ16校、約1,300人を対象として交通環境学習を実施
(エコ交通に関する座学、バスの乗り方教室、次世代自動車試乗など)
- 2018年からは **ボランティアが講師役**を担う



チラシ、ポスター
豊田エコ交通月間のPDM市民向け啓発



横断幕(豊田市駅)



小学生向け授業のバス・カリキュラム

「豊田エコ交通をすすめる会」

5

2010年代に入り、特定企業へのモビリティマネジメントへの支援を現在も続けています。また市民向けに豊田のエコ交通月間というものを企画しました。これは7年くらい実施し、チラシやポスター、横断幕などを作成し、市民の皆さんに協力をお願いしました。最近では小学生に向けて、交通環境学習として、バスの乗り方や次世代の自動車の事情などを教えていまして、子どもたちが大変喜んでくれています。

4. 取り組みの効果

◆ 通勤目的の自動車分担率

当会会員事業所の大部分が立地する
豊田市中央における通勤目的の自動車分担率が

2001年 79% → 2011年 71%

10年間で8ポイント減少

→ **マクロな指標でもTDMの効果を確認**

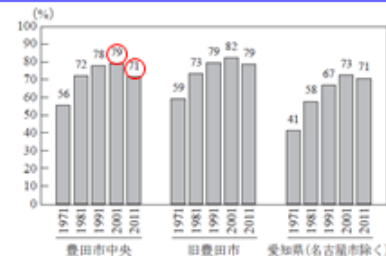


図2: 通勤目的発生集中量の自動車分担率の推移

注: 中京都市圏PT調査データより。

資料: 豊田・山崎・豊田・豊田における通勤目的の自動車分担率(2001年、2011年)の推移(2001年調査結果がベース)と、豊田・山崎・豊田の2011年調査結果(2011年調査結果がベース)。

◆ 環境改善量

2001年から2011年までの通勤目的自動車交通量の変化と、従業員数の変化をもとに、エコ通勤優良事業所認証制度のCO2削減量計算方法を用いて計算した結果、

2001年から2011年までのCO2削減量は約4万t-CO2と試算

取り組みの効果を整理しました。赤丸の豊田市の中央部では、2001年から2011年の間に通勤目的の自動車の分担率が79%から71%まで8ポイント減少したということも確認しております。また鉄道やバスの利用者が増加しています。このような数値をチェックしながら、皆さんにメッセージを出しています。環境改善量につきましては、試算では、2001年から10年間で約4万トンのCO₂を削減できました。こういったことを会員の皆さんにお知らせしています。

今後は、現在行っております通勤等で課題を持っている企業にモビリティマネジメントを含めて様々な支援を行うことと、小学生向けの交通環境学習をこれからも継続して皆さんのお役に立てるよう実施していくつもりです。

5. 今後の取り組み

今回の受賞を励みに、当会の事務局である行政・民間・研究所、そして会員企業が協力し、企業・市民を巻き込んで以下の活動を継続して推進していきたい。

- 通勤等の交通手段に課題を持っている企業
- 小学生向け交通環境学習

【奨励賞】 湖東圏域公共交通活性化協議会

「湖東圏域における複数市町連携による公共交通利用促進と利用者増加に向けた10年間の取組」

湖東圏域は滋賀県にあります。滋賀県には琵琶湖があり、琵琶湖の東部にありますので湖東圏域と呼ばれています。彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町、この1市4町で公共交通活性化協議会を構成しています。

湖東圏域の取り組みが始まる前の平成20年頃は、路線バスの利用者が崖から転げ落ちるように減り続けるといった状況にありました。また、地図上に路線バスの路線図が描かれていますが、それ以外の地域は公共交通空白地域といった状況でした。

湖東圏域はここです↓

- 滋賀県東部の彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 1市4町の協働で公共交通活性化協議会を構成



湖東圏域の鉄道・バス交通網

- 取組前は路線バスの利用者減少を受けた路線バスの廃止とモビリティの喪失という負のスパイラル状態に陥っていた。



- 各市町の個々の取り組みにとどまらず、湖東圏域で連携して公共交通の活性化に向けて取り組む



各市町それぞれで公共交通について施策の取り組みを始めましたが、平成20年3月に彦根市は地域公共交通総合連携計画を策定し、他の4町もそれぞれに交通会議や交通計画を策定した状況でした。平成21年10月には湖東圏域として定住自立圏の形成協定を締結しました。定住自立圏の枠組みの中で、彦根市公共交通活性化協議会の区域を拡大するという形で、湖東圏域の活性化協議会ができあがりました。

その後、主に路線バスと予約型の乗合タクシーである愛のリタクシーの取り組みを中心に行ったのですが、路線バスにつきましては、需要の見込める路線に車両を集中させて一定の利便性を確保しました。また、路線バスの路線になじまない地域は、面的に公共交通にアクセスできる環境を整えるために、予約型の乗合タクシーの路線を設定することとしました。路線バスと乗り合いタクシーをセットにすることで、湖東圏域全体で公共交通空白地域をなくすといった形で取り組みをしています。

複数市町協働による取組に至る経緯

● 最初は各市町単独の取組

- 平成20年3月 彦根市地域公共交通総合連携計画 策定
- 各町でもそれぞれ交通会議、交通計画を策定



● 平成21年10月 湖東圏域定住自立圏形成協定

彦根市公共交通活性化協議会を区域拡大



湖東圏域公共交通活性化協議会

主な取組

・バス路線見直し及びダイヤ改善

- ・JRのダイヤ改正に合わせた見直し
- ・工業団地への直行系統の新設など、具体的な需要を狙った改善



・予約型乗合タクシー

「愛のりタクシー」の運行

- ・すべての路線が総合病院、スーパー、鉄道駅に接続
- ・1時間に1便のダイヤ設定



毎年JRはダイヤが変わりますし、湖東圏域の路線バスはJRにアクセスしないと機能しないため、毎年必ずダイヤを見直してきちんと駅との接続を図っています。また、多賀町に工業団地があるため、その需要を狙った路線を新たに設定するといった取り組みをしています。また予約型の乗合タクシーにつきましては、全ての路線が総合病院とスーパーと鉄道駅に行くように設定して、乗り継ぎなしで移動できる路線設定としています。また、1時間に1便のダイヤ設定で利便性を確保しています。

5

利用促進の主な取り組みでは、駅チカ100円区間の設定や、高校生限定定期券の企画、定期的なニュースレターといいます広報誌の発行といった取り組みも行っています。

主な取組

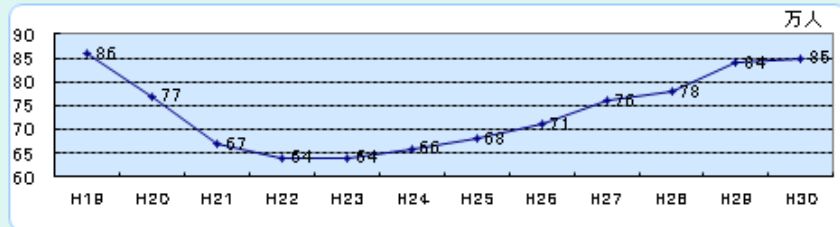
- 毎年の総合時刻表作成と全戸配布
- 駅チカ100円区間の設定
- 高校生限定の割安な定期券の企画（青春フリー定期券）
- 公共交通ニュースレターの継続的発行（市町広報紙に挟み込み）通算23号



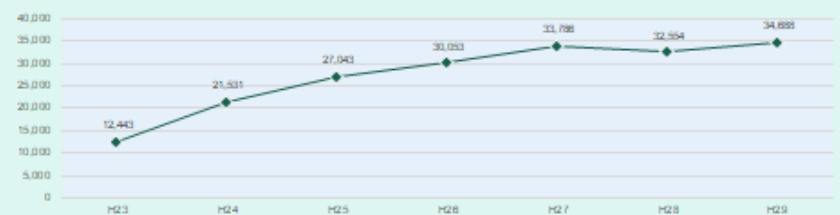
6

路線バス、愛のりタクシーともに利用者が増加

● 路線バス輸送人員推移



● 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）



こういった取り組みもあり、路線バス、予約型の乗合タクシー（愛のりタクシー）共に、ここ10年ほど継続的に利用者が増え続けている状況です。当初始まったときには年間1,000人ほどの利用だった愛のりタクシーですが、29年で3万4,000人、30年度はもう少し増えて、地域の中で一定の役割を果たす存在になったと思っています。

今年度からは再編実施計画を策定して、計画に沿った運行を開始しているところです。

湖東圏地域公共交通再編実施計画の概要

- ◆ 彦根市内においては、立地適正化計画に定める「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」を中心に市内の回遊性を高めるためのバス路線再編を実施。
- ◆ 同一方面を運行する複数路線の混在を整理統合し、効率化と利便性向上の両立を図る。
- ◆ 中山間地域及び着しく利用の少ないバス路線及び系統は、予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」へ移管し、効率性向上を図る。



継続的に利用者が増えていることで評価いただいていると思いますが、それを実現するために気を付けていることがあります。1市4町と路線バス、タクシー事業者、いろいろな関係者がおりますので、それぞれ担当者に会議に必ず参加いただいて、利用促進策の企画から、実際の運行における乗務員さんの役割に至るまで、一回の会議で全て結論が出るような会議とすることで、迅速な取り組みができるようにしております。

(最後に) 気を付けていること

- 活性化協議会下部組織の幹事会、担当者会議の開催による
担当者同士の密な連携
 - 行政とバス、タクシーの担当者、コンサルタントによる定期的な会議
- 定期的で信頼性の高い情報提供 など

路線バス
総合路線図・
時刻表

平成 28 年 5 月 1 日改正



路線バス
総合路線図・
時刻表

平成 29 年 5 月 1 日改正



路線バス
総合路線図・
時刻表

平成 30 年 5 月 1 日改正



9

【奨励賞】 災害時公共交通情報提供研究会

「平成30年7月豪雨災害後のリアルタイム交通情報提供システムの構築及び実装」

平成30年4月に起きました西日本豪雨災害によって、広島・呉地域で道路が分断されて、公共交通が不通になるという状態が起きました。

きっかけ

「平成30年7月西日本豪雨災害」が発生



山陽自動車道 平成30年7月14日(土) 復旧



東広島・呉自動車道 平成30年7月10(火) 復旧



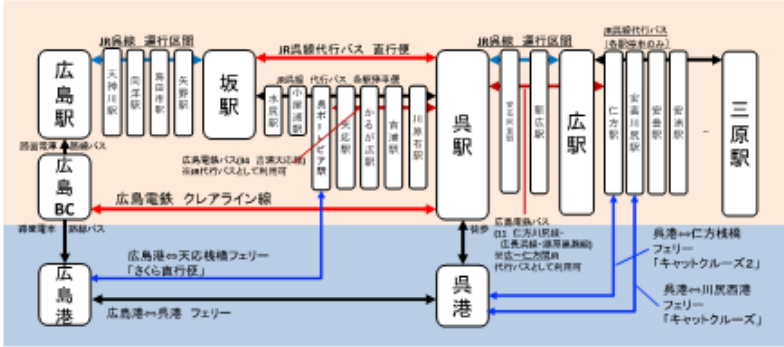
国道2号 平成30年7月21日(土) 復旧



国道31号 平成30年7月11日(水) 復旧

©Val Laboratory Corporation 国土交通省中国地方整備局

道路だけでなく、鉄道にも多くの被害が発生



©Val Laboratory Corporation 3

災害時公共交通情報提供研究会の立ち上げ

- ・非常時運行となっている豪雨災害発生後の公共交通の情報提供について、産官学が連携し研究・検討を進めてきた。
- ・呉（広島）エリアのみならず、全国の専門家・組織と連携、遠隔からのサポートの災害時支援モデル。
- ・それぞれが持つ技術・ノウハウを融合し、災害時に、**利用者の円滑な移動のために求められる情報提供を手軽に実現**する方法を模索・研究
- ・今回の試行運用により、**他地域を含めた今後の災害時の迅速な公共交通情報提供のためのモデル化を目指す**

現在は**国土交通省整備局・運輸局、広島県警、NEXCO西日本**も加わり、今後の展開と、**いざという時の人的ネットワーク**として機能



これに対して地元の教育機関である呉高専の神田先生、広島大学の藤原先生が中心となって、災害時における情報提供の研究会を立ち上げました。初めは地元で立ち上がったもので、そこに全国の有識者を集め、産官学の連携ということで組織ができました。この中に東京大学の伊藤先生なども参加いただいて、様々な議論が行われました。

具体的に取り組んだことは4つです。

1つ目は、日々変わる公共交通情報をポータルサイトで情報提供、2つ目に、我々の駅すばあとを含めた経路検索サービスへの情報提供、3つ目は、運行情報の実績を提供、4つ目に、今回事例として発表させていただきます、バス車両位置情報の提供で、私たちの中では簡易バスロケと呼んで実施いたしました。

対策 公共交通機関の利用促進～災害時交通情報提供サービス「d-TRIP」～

- 災害等で公共交通の運行が不安定・不確実な場合に、公共交通に関する情報を包括的に情報提供し、人々の移動をサポートする複合的な交通情報プロジェクト(d-TRIP: disaster- TRAnsit Information Project)を実施。
- 利用者の目線から、少しでも安心して公共交通が利用できるように情報を提供。

1. 地域公共交通情報ポータルサイト構築

- ・地域の公共交通情報を交通手段を超えて一元化。
- ・各種検索ツールを「即時情報(お知らせ)」を受け取る機能。

2. 路線検索サイトの即時運行情報の迅速な反映

- ・検索アプリ・ホームページサービス事業者への情報提供について、伝達方法を統一(「ホーム」)し、早期に反映。

3. バス運行実績情報の提供

- ・ホームページにて、所要時間と座席空席の実績情報を提供。
- ・利用者の方向けに時刻や待ち時間が見えるようになる。
- ・所要時間実績と座席空席とを連携するのは全国初の試み。

4. バス走行位置情報の提供

- ・ポータルサイトのシステムを用いて、バスの位置情報をリアルタイム情報提供。
- ・駅の通動・通学時間帯の運行便を対照し、10分単位で提供。
- ・位置情報とポータルシステムのシステムを用いて情報提供を行った事例は全国初。

アクセス数の実績と利用者の声

- ・広島市方面からのWebアクセスの実績
- 200ユーザ
- 2,000ページビュー

【利用者の声】

バスの位置情報が正確だったので、便利だった。

資料: 広島工業高等専門学校 神田教授資料

代行輸送バスの中でも、坂～呉間の各駅停車便において問題が発生していました。災害で電車が不通になり、高速道路もほぼ使えない状態でした。また、一般道もかなり移動が制限された状態でした。呉と広島という地域では、呉からの通勤や通学のお客さまがかなりいて、その方達が自家用車で移動するかバスに乗るかという2択しかない状態でした。朝と晩はバスレーンがあったので、公共交通を利用しないと渋滞の中を一般の車で進むような状態でした。バス会社としても、始発の時刻はご案内できても、途中バス停の出発時刻がご案内できないという状況でした。

災害時における鉄道代行輸送バスの課題

- ## ■バスの運行・情報提供に関する課題

【求められる課題解決】

実際のサービスは、地図上でバスが動くという単純なもので、拡大しても見えるものになります。

きっかけとなったのは、豊田市で開催されたJCOMMです。神田先生と、東大の伊藤先生がいろいろ相談され、私も事例発表をしていたので、その場で話をしてすぐ検討を始める事になりました。

背景としては、2年前に熊本の震災が起きた時に、同じように公共交通で何かできないかと、東大の伊藤先生と検討したのですが、何もできなかったということがありました。今回お話を頂いた時、是非個人的にも協力したいと思い、積極的に議論にも参加させていただきました。実質的には、8月6日に実施と決まってから約2週間で、サービス提供までこぎ着けました。約2週間の間はテレビ会議システムや、チャットツールなどを使って連絡を取っており、顔を合わせての全体会議は行われていません。

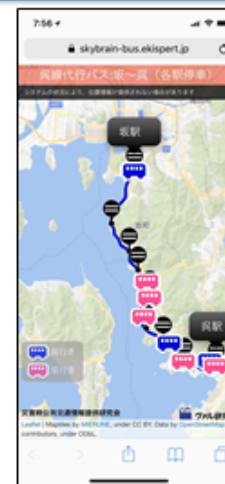
情報提供体制の構築

必要な情報に絞り込み、スピード重視で検討

情報提供体制の構築スケジュール

- ・【7/27-28 豊田市】 JCOMM会場にて神田先生からの相談
- ・【8/1 広島】 伊藤先生、県庁&広電の訪問
- ・【8/6 東京大学】 ミーティング（事実上のキックオフ）
- ・【8/7 広島大学】 JR西、藤原先生+神田 ミーティング
- ・【8/8 東京】 国土省本省道路局ミーティング（藤原先生、神田）
- ・【8/9 広島】 中国JRバス訪問、実施調整、ヴァル研究所同席
- ・【8/10 広島】 バス車内での実走・テスト、バス停位置調整
- ・【8/11～島根・東京】 端末のセットアップなど
- ・【8/20～】 運用開始

その他、ほぼ毎日オンラインで
広島・東京・島根の複数メンバーでミーティング
【利用したツール】
・チャットツール
・TV会議システム



JCOMMで展示した内容です。中津川市で簡易バスロケを行っていて、今回の広島・呉地域で行うために、少しカスタマイズしたものを提案させていただきました。

元となったサービス提供モデル（中津川市）

JCOMM 2018展示 中津川市とヴァル研究所などの取組



災害地向け簡易バスロケの実施 (呉線代行バス：呉駅～坂駅間各駅停車便)

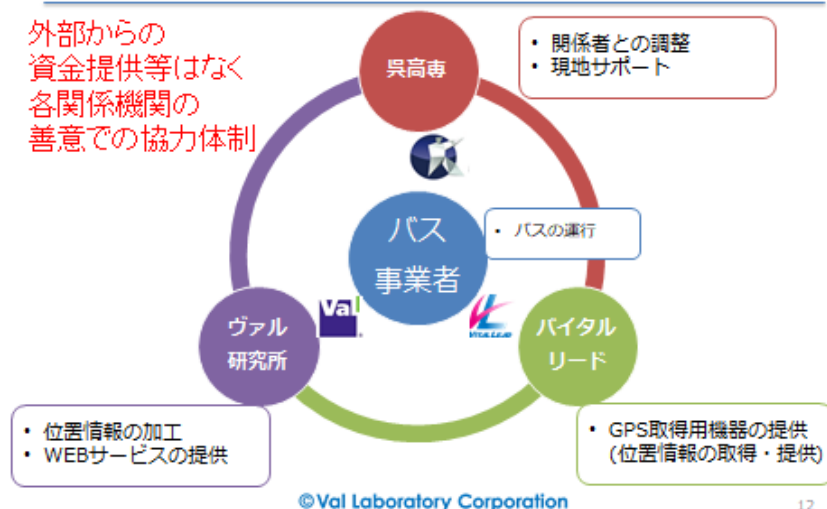
災害支援が目的の為、スピード対応が重要視された

実施協力：西日本旅客鉄道株式会社



体制図

外部からの
資金提供等はなく
各関係機関の
善意での協力体制



12

実際の体制図は、呉高専の神田先生を中心に地元でサポートしていただきました。また、島根のバイタルリード社に位置情報提供の機械を貸し出していただいて、弊社が位置情報を入手したものをクラウド上で処理して、お客さまに見せる画面を作るという形で体制を組みました。

現地での運用は、本当に簡易的なものです。地図も簡易的でしたが、機械も簡易的なもので実施していて、最終的にはシルバー人材センターの方に機器の運用等をお願いするような形にして、持続可能で、他の地域でもできることを意識した取り組みとしました。

現地での運用



位置情報発信機器の精込・改修
はじめはゼミ学生
終盤はシルバー人材センターに委託
→簡素なシステムであることの証明

実際の成果として報告できることをまとめました。まず1番は、短時間でサービスができたこと。こちらが1番だと思っています。この背景には、関係者が意識統一して行えたということがかなり大きいです。スピード優先というところもあったのですが、簡易的な仕組みにせざるを得なかったです。この部分もかなり大きかったと後に思います。

ほかの地域で進めていくための課題です。平常時しか考えていないシステムは、災害時にそのまま流用するのは難しいと思います。今回は外部からの資金提供なくシステムを作りましたが、私たち民間の会社からすると、ほかの地域で実施しようとした場合に今後も続けられるか、正直疑問が残ります。

実際に災害が起きてから動くのは負担がかなり大きいので、起きる前提でいろいろと準備ができれば私たちももう少し早い段階からお手伝いができます。全国でこのような形で準備から手伝い、協力等ができればと思います。

成果と課題

成果

- 関係者の意識統一
 - 利用者優先、現地優先
- 短期間でのサービス実現
 - 必要最低限の情報提供
 - TV会議等を利用した効率的な連絡体制
- 外部からの資金提供無く実現
 - 各関係機関が費用は持ち出し
 - 使えるリソース（人と金）が厳しい状況
- 各々の長所と余力を組み合わせた体制構築
- 簡易的な仕組みで実現した事による汎用性の確保

課題（バスの情報提供全体として）

- 平常時利用しか考えていないシステムは、有事の際に利用が難しい
- 災害時に必要な情報提供システムを日頃から構築
- 突然災害が起きる事を想定した体制構築・IT機器導入・資金確保（避難訓練の実施・TV会議システムの導入など）

2. 審査講評

EST普及推進委員会委員長 太田 勝敏
東京大学名誉教授

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、10回目を迎えた。今回も全国から18件(自治体等6件、民間企業5件、市民団体4件、共同提案3件)と多数の優良事例の応募をいただいた。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あげたい。

今回授賞した個々の取組について紹介すると、まず、大賞2点のうち、国土交通大臣賞の小豆島地域公共交通協議会は、離島独自の総合的な交通体系が構築されており、空路はなく、本土や四国を繋ぐフェリーから島内の路線バス、超小型モビリティを含む電気自動車やシェアサイクルを含む自転車等の環境負荷の少ない交通手段を導入し、観光客や住民に普及を図っている。路線バスの維持存続に向けて、島の新たな拠点(新病院・新高校等)を整備した上で、行政、民間事業者、島民による出資や運賃改定、路線再編等を実施し、通勤通学を狙った利用定着を図り、使いやすいバス停を整備したこと等に伴い、大幅に利用者が増加した点を高く評価した。小豆島での取組は、離島交通での環境配慮のあり方や路線バスの維持存続に向けて、全国の離島や地域の足を考える方々の参考となることから、大賞を授賞することとした。

次に環境大臣賞の湊地区地域活性化協議会・会津若松市は、人口減少を背景としたコミュニティの維持や高齢者の移動の確保等の地域課題に、市、協議会、関係者が連携して取り組みつつ、電気自動車が中山間地域の低炭素化と地域の活力維持に貢献している点を高く評価した。電気自動車は同地区の風力発電所が提供する急速充電施設の電力を無料で利用でき、再生可能エネルギーの地産地消やCO2削減にも繋がっている。また、電気自動車を効率的に運行するためにICTを活用しつつ、農産物の貨客混載等にも取り組む点も評価できる。湊地区での取組は、今後、交通分野の地域循環共生圏を検討する上で重要であり、近年増加している中山間地域の課題解決に向けて参考となることから、大賞を授賞することとした。

優秀賞の大分市は、大分駅南北駅前広場が整備されたことで、鉄道やバス、タクシーの乗り継ぎが円滑になり交通結節機能が強化されたほかに、シンボルロードの整備が行われた中、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら、自転車等の地球環境への負荷の低減につなげる様々な交通環境対策を進めている。駅前の社会基盤整備、バス等の公共交通ネットワーク、自転車やモビリティマネジメント等のソフト施策を上手く組み合わせ総合的に取組を進めている点を高く評価した。奨励賞は3件あり、まず、豊田市エコ交通をすすめる会は、時代の変化に合わせて企業に限らず、市民や小学校を対象としたエコ交通の啓発を行うなど、20年以上にわたり継続的に様々な交通環境対策に取り組んできた点と、その結果として公共交通利用者数が継続的に増加し続けるとともに、パーソントリップ調査等のマクロな指標においても効果が確認できる点が評価された。2件目の湖東圏域公共交通活性化協議会は、複数市町村が連携しながら10年にもわたって続けられてきたモビリティマネジメント等の取組により、路線バス輸送人員が増加を続けていることに加え、予約型乗合タクシーについても運行エリアを拡大し、運賃施策等の利便性向上策を行うことで利用が増加し、環境負荷削減のみならず、地域経済の活性化にも貢献している点が評価された。

3件目の災害時公共交通情報提供研究会は、これから地球温暖化適応策が重要となるなか、災害時に臨時的に運行される交通サービス情報をリアルタイムかつ一元的に参照できる公共交通情報の提供し、自動車から公共交通への転換、災害による出控えの緩和などに大きく貢献したことや、これらのシステムのノウハウをパッケージ化し、他地域での展開も検討されている点が評価された。

本日我々は、第10回EST交通環境大賞の授賞団体を表彰式で大いに讃えたい。また、残念ながら今回は授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授賞に至るため、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

- 2019年5月13日(月)に、第12回 EST普及推進フォーラムにおいて、第10回 EST交通環境大賞の表彰式を行いました。表彰式では、菅家環境大臣政務官、国土交通省 山上次長、EST普及推進委員会 太田委員長から、各賞授与 及び 審査講評が行われました。



4. 各種報道

- 2019年5月14日(火)四国新聞「小豆島のバス事業 最高賞」において、小豆島地域公共交通協議会の受賞に関する記事が掲載されました。
- 2019年5月14日(火)福島民報「EST交通環境大賞・最高賞」において、みんなと湊まちづくりネットワーク・会津若松市の受賞に関する記事が掲載されました。
- 2019年年5月14日(火)大分合同新聞「交通環境大賞で大分市が優秀賞」において、大分市の受賞に関する記事が掲載されました。
- 2019年5月16日(木)交通毎日新聞「第12回EST普及推進フォーラム」において、EST普及推進フォーラム、表彰式、受賞団体の取組みに関する記事が掲載されました。



【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)
〒102-0076 東京都千代田区五番町10(五番町KUビル3階)
TEL:03-3221-7636 E-mail:EST@ecomoto.or.jp