

第4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



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】岐阜市

【大賞 環境大臣賞】豊田市

【優秀賞】福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会

【奨励賞】京都環境保全対策会議

【奨励賞】十勝バス株式会社

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】 岐阜市

【大賞 環境大臣賞】 豊田市

【優秀賞】 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会

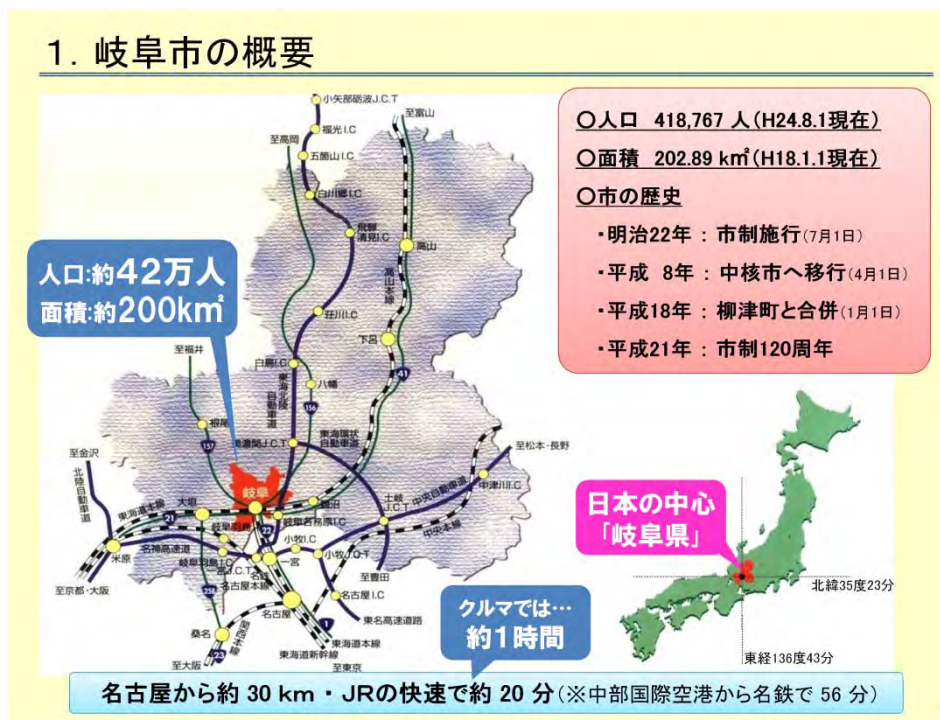
【奨励賞】 京都環境保全対策会議

【奨励賞】 十勝バス株式会社

【大賞 国土交通大臣賞】 岐阜市

「バスで『ひとも元気、まちも元気』～岐阜市総合交通戦略～」

岐阜市は、人口約42万人でおよそ200km²の都市です。明治22年に市制施行、平成8年の中核市指定を経て、平成21年には市政120周年を迎えました。位置的には、概ね日本の中心に位置します。岐阜と名古屋は、距離にして約30kmで、車では約1時間かかりますが、JRなら名古屋駅まで約20分です。中部国際空港までは名鉄で56分という場所に位置します。



見所は、有名所では、長良川の鵜飼いがあり、1300年以上の歴史を誇っています。5月11日から10月15日までの間しか開催されないため、通年型の施設として「長良川うかいミュージアム」を造りました。

また、信長公を活かしたまちづくりを展開しており、JR岐阜駅前に市民の皆さんに寄付をいただき建造した黄金の銅像が立っています。

2. 岐阜市の魅どころ①

伝統

奈良時代から
1,300年以上の
伝統を守る



「ぎふ長良川鵜飼」

■ 鵜飼の魅力を守り、伝え、広げる
通年型観光拠点



長良川うかいミュージアム
(岐阜市長良川鵜飼伝承館)

2012年8月1日
誕生



国史跡に指定
(2011.2.7)

岐阜城下町イメージ図(16世紀後半)



■「岐阜城跡」(209ha)

1567~1576年岐阜城に居城

■ 織田信長公のまち 岐阜市



黄金の信長公像
(JR岐阜駅北口駅前広場内)

信長公

H25.2.17
信長学フォーラム開催
全国から1,600人の応募
(定員600人の約2.7倍)

市民の寄付
で製作
(3,000万円)

2. 岐阜市の魅どころ②

文化

■ 製薬業発祥の地



美濃薬膳料理

「美濃で薬を作らせた」
日本書紀に記述(685年)

■ 落語の祖「安楽庵策伝」
ゆかりの地
(岐阜市三輪「浄音寺」にて出家)



1554~1642年
全日本学生落語選手権
『策伝大賞』開催
第10回大会H25.2.24決勝
(6代桂文枝師匠提案)

■ 岐阜駅周辺の再開発



駅前広場
「面積日本一」
(約26,500㎡)

「駅力」中部圏
「第2位」(101駅中)
(週刊東洋経済2011.3.5号)

■ つかさのまち夢プロジェクト
…知・文化・絆の拠点



図書館、交流センター、
展示ギャラリー等の
整備



■ 市民病院の改築

まちの力

『医療環境』
東海地区No1
(10万人あたりの
病院・病床・医療費)
(東京23区より上)

実は岐阜市は、製薬業発祥の地です。これは、「日本書紀」に、685年天武天皇ご病気の折、百済のお坊さんを美濃に派遣し薬をつくらせた、とあることから、製薬業発祥の地としています。

また、落語の発祥の地でもあります。岐阜の寺院に所縁のある安楽庵策伝という和尚さんが、古典落語の元になる落語の種噺が千編以上入っている本を残されたことに由来します。

岐阜駅は、今年の「東洋経済」の駅力調査で、利便性や資産価値が評価され、中部圏の名古屋駅を除く101駅の中で第2位になりました。現在も「つかさのまち夢プロジェクト」等を進めています。

「事前の一策は事後の百策に勝る」ということで、とにかく借金を減らそうと努力してきました。徹底した行財政改革継続の下、盤石な財政基盤を確立するため、未来への投資を進めています。

岐阜市は、人間主義都市を目指しており、人への投資を心掛けています。教育立市、医療健康立市など、様々な施策を進めています。人口動態調査では、転出超過が続いていましたが、平成23年に昭和51年以来初めて転入超過に転じました。



総合交通政策は、環境に対する影響も極めて大きく、岐阜市においては観光にとっても重要です。

まちづくりとして、基本計画、基本構想の中で、一極集中ではなく、多様な地域核を持つまちづくりを目指しています。この地域核の中はコミュニティバスで、それぞれの地域核同士、あるいは地域核と中心市街地は、幹線・支線バスで結ぶという交通政策を採っています。

それから、「歩く」ということです。公共交通を利用すると必ず「歩き」が入ってきます。公共交通そのものと歩きや自転車等も組合せ、総合交通政策の中で健康づくりに取り組んでおり、一昨年の12月にスマートウエルネスシティの総合特区認定を受け、健康寿命を延ばす運動に取り組んでいます。この運動の中でも自転車や公共交通への転換を目指しています。

コミュニティバスは、地域の方々が路線や停留所の位置、運賃も自分たちで決めています。自分たちで地域づくりをするので、コミュニティ力も強くなります。交通は、様々な役割を果たしています。

4. “交通政策”が担う「ひとと元気、まちも元気」～まちづくり～健康づくり～



岐阜市は、「スマートウェルネスぎふ」という、住むだけで健康になってしまうまちづくり、車に過度に依存する社会からの転換を目指しています。そのためには、連節バス、BRTなどの幹線・支線バス、地域のコミュニティバスといった公共交通ネットワークの確立が重要です。

道路整備では、今までの車優先の道路から、両側に大きな歩道を設け、自転車道と分離し、植栽、ベンチの設置など、市民が安心でき、かつ歩きたくなるような道路をつくろうと心掛けています。

レンタサイクルは、運用を開始した平成17年の年間利用が1,663回でしたが、現在は年間13,000回を超えています。レンタサイクルポートは5箇所、140台の自転車を備えています。レンタサイクルポートだけでなく、市内の10を超える旅館やホテルでも利用できます。市内を走る自転車の車輪についた丸いマークで、レンタサイクルだとわかります。終日、使い放題で利用料金は100円です。



毎年17億から20億ぐらいの赤字だと言われていた路面電車が廃止になりました。岐阜市で引き継いで経営して欲しいという話を多くいただきましたが、様々な検討の結果、難しいという結論になりました。

また、5億円前後の赤字となっていた市営バスを民営化しました。公共交通なので、人があまりいないことが分かっていても、交通弱者の人たちのために赤字路線でも運行している部分もありました。民営化後も、約1億円の補助金を出し運行を続けています。

コミュニティバスは、平成18年に導入し、現在は13地域で運行しています。将来的には16地域への拡大を目標としています。

BRTは路面電車に代わるものとして運行を始めました。高齢者にとっては、バスは乗り間違えるとどこへ行くか分からない怖さがあるようですが、この連節バスは行き先が決まっているので安心です。

岐阜市内に多様な地域核をつくり、中心地と幹線・支線バスでつなぎ、地域の中はコミュニティバスが走るまちづくりを進めており、バスレーンの整備も進めています。

4-2①42万人都市を「バス」で支える

「バス」交通政策



4-2②放射状に広がる「バス」

「バス」交通政策



BRTには様々な効果があります。例えばLRTは1度線路を敷くと、街の成長や衰退に対応して敷き変えることは難しいですが、それに対してBRTは汎用性があり、もし路線が間違っているとしても、路線を変えることができます。

連節バスは、千葉や厚木など関東では4地域で運行していますが、地方では岐阜市だけです。BRTの導入を岐阜市以外の地方都市でもどんどん取り入れられるよう、お手本になればという思いで取り組んでいます。

BRTは、これからの公共交通の利用をしっかりと訴えていくための、大事な公共交通の見える化という点で重要な役割を果たしてくれると思っています。

4-3①バス交通の“見える化”

岐阜市型BRT

【BRTシステム】

1. バス車両の高度化
…連節バス
2. バス走行環境の整備
…バスレーン等
3. 乗り継ぎ拠点の整備
4. バス利用環境の整備

【BRTの効果】

- ◎快適性の向上
- ◎定時性・速達性の向上
- ◎利便性の向上

定軌道性

【BRTの特徴(LRTとの比較)】

1. 初期投資が安価
2. 高い柔軟性
・段階整備が可能
・都市構造の変化に応じて対応可能
3. 高い視認性

段階的な整備による

BRTの特徴を最大限に活かした

岐阜市型BRTの導入

公共交通の**見える化**
= 情報発信、魅力の向上、利用促進

連節バスはまちの新たなシンボル

9

4-3②魅せる「バス」惹きつける「バス」

岐阜市型BRT

■バス車両の高度化

7,120万円/台



降車口

乗車口
(車いす乗降口)

乗車口

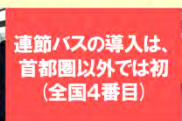
■全長:約18m ■全幅:2.55m
■定員:130名 ■席数:46席



上下・左右
に折れ
曲がる



フルフ
ラット



一階で設
置可能な
スロープ板



バスの天
井を泳ぐ
「アユ」

バスの快適性の向上

10

連節バスを最初の2台導入したときは、国からの補助が二分の一でした。その後、事業仕分けにより二分の一補助が三分の一補助に削減されました。公共交通は大変重要なので、元に戻していただきたいと国に訴えています。

連節バスは、ベンツ製のバスです。後ろにエンジンがついており、乗ると大変静かです。

初めて走るものなので、関係機関の心配もあり、なかなか停留所をつくれませんでした。バスベイを長くしろといった要請等があり難しい部分もありましたが、特区申請により円滑に協議できるようになりました。

定時性の保持、速達性の向上のため、バス優先レーンを設置しています。また乗り換えを分かりやすくするため様々な工夫をしています。バス停を整備し、次のバスがあと何分で着くかがわかる、バスロケーションシステムを導入しています。上屋も整備しており雨にも濡れません。利便性を高めてバスは苦手だという人を減らすための取組みをしています。

バス優先レーンでは、PTPSも導入しており、公共交通のプライオリティ、優先度を高めています。

4-3③「バス」の苦手に打ち勝つ！ 岐阜市型BRT

遅れる 遅い わかりにくい

■バス走行環境の整備

- バス優先レーン、PTPSの導入推進
- ※PTPS:Public Transportation Priority System (公共交通優先信号システム)

■乗り継ぎ拠点の整備

- 交通結節点機能の強化
- 公共交通ネットワークの強化

乗り換えが楽！

■バス利用環境の整備

- バス停上屋の整備
- バスロケーションシステムの整備
- 駐輪スペースの整備

運行状況をライブで！

バスロケーションシステム

遅れない！

雨に濡れない！

バスの定時性、速達性の向上

バスの利便性の向上

11

4-3④BRT効果てきめん！ 岐阜市型BRT

岐阜市が踏み出した『はじめの一步！』

①平成23年3月27日 岐阜大学病院線運行スタート

■ターミナル

■バスレーン

■ハイグレードバス停

■ターミナル JR岐阜

利用者数 約25%増加 (約800人/日増加)

効果

- 路線全体の利用者増加
- 駅前広場の混雑解消
- 輸送力・輸送効率の向上
- 途中バス停の安全・円滑性向上

最大滞留数 2割削減

滞留時間 13分短縮

12

BRTの導入効果はてきめんで、JR岐阜駅では、毎朝、岐阜大学および岐阜大学病院方面へのバスが大変混みあっており、駅前広場には長蛇の列ができていましたが、BRTの導入で、この待ち時間が随分減ったこと等が報告されています。

コミュニティバスは、地域の住民が主役となり、計画、路線、バス停、ダイヤ、すべてを地域住民で議論し、決定します。行政は、交通事業者の選定や法的な手続きの代行、補助金で支援します。地域の方々が自分たちの足を自分たちで確保するために議論していくことで、ソーシャルキャピタルが生育されていると考えています。

4-4①地域住民が育むコミュニティバス

コミュニティバス

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携

経営幹部は地域住民

地域住民が主役



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- 住民が「計画」します！
 - ・「ルート」や「バス停」の位置を決めます
 - ・「運行日」、「ダイヤ」及び「運賃」等を決めます
 - ・コミュニティバスの「愛称」も考えます
- 住民が「運営」します！
 - ・バス車両への「広告」を募集します
 - ・「ヘルパー」となって利用者をサポートします

コミュニティバスは地域が育てます

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の削減

14

4-4②次々広がるコミュニティの“輪”

コミュニティバス

コミュニティバスに次々と地域が参加

13地区で運行(計画16地区)



コミュニティバスは、計画・運営ともに地域住民で行なっているため、バスの名前も自分たちで決めます。それぞれに工夫した、地域色のある名前をつけています。

当初、平成18年度に4地区で運行を開始し、現在は13地区で運行しており、岐阜市人口のおよそ55%をカバーしています。最終的には、あと3地区増やし、16地区に拡大し、岐阜市人口の約80%がコミュニティバスにより、カバーされる予定です。

コミュニティバスの計画・運営を地域住民自身で行なうことはコミュニティ力強化につながっていますが、他にも様々な地域興しにつながっています。中学生や高校生がバスガイドをする、ヘルパーボランティアが乗車しているなど、利用促進に向けた様々な活動が行なわれています。収支の悪い地域では自ら運賃を上げて収支改善を図る、利用の少ないルートは短縮して運行改善に努めるといった活動が、地域の力を高めています。

4-4③地域再生の一助となるコミュニティバス

コミュニティバス

コミュニティバスの運行から地域再生へ

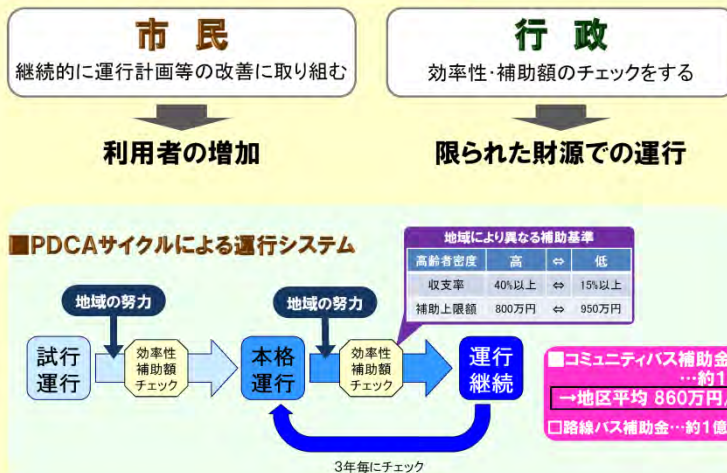


16

4-4④持続し続けるコミュニティバス

コミュニティバス

持続可能なコミュニティバスシステムの構築



17

市民が継続的に運行計画等の改善に取り組み、行政が支援することによって、持続可能なコミュニティバスシステムが構築されます。

補助金は、高齢者密度や収支率によって算出されるため、地域により基準が異なりますが、地域ごとに800万円から950万円程度、合計で約1億円を配分しています。

平成24年度には、36件の視察がありました。他にも、NHKや全国紙でも紹介されました。シンポジウムでの事例発表や、バスの貸出要請、中部運輸局長賞受賞など、各方面で多大な評価をいただいています。

4-4⑤ますます活気づくコミュニティバス

コミュニティバス

全国から注目を集めるコミュニティバス

視 察
H24年度は
既に視察36件
全国の自治体から視察

取 材
栃木や新潟等
からも取材！
NHK、全国紙で紹介

発 表
福岡や京都等
で事例発表！
シンポジウム、
専門誌で事例発表

表 彰

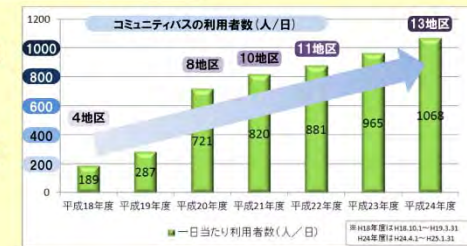
- 「中部運輸局長賞（公共交通の利用拡大等に寄与している団体）」受賞H24.10.22
- 「あしたのまち・くらしづくり活動賞（振興奨励賞）」受賞H23.2.19
(公益財団法人 あしたの日本を創る協会 1956年設立 内閣府所管の財団法人(～2010年))



増え続けるコミュニティバスの利用者

■地区数、利用者数とも
年々増加

利用者数
1日約1,000人
延べ約160万人
(H25.1末)



4-5①これは便利！変わり続ける「バス」

利用促進取組

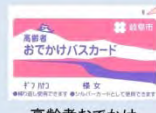
■路線バスでも、コミバスでも、乗り降り楽々！

…ICカード

ICカード
約20万枚発行
(市民1/2が所有)



アユカ



高齢者おでかけ
バスカード

70歳以上の方は
運賃2割引

利用促進につながる
カードに変更
磁気カード→ICカード
(補助費:約7,800万円)
(H23年度)



コミュニティバスでも
路線バスでも
利用できる

バスを乗り継ぐと
割引あり！

利用促進の取組みとして、路線バス、コミュニティバス共通で利用できるICカードを導入しています。乗り換え、乗り継ぎも同じカードでできます。

以前は高齢者には無料パス券を配布していましたが、現在は一定額を負担いただくよう工夫しています。

様々な取組み実施しました。アンケートの結果、約6割の人が交通行動を見直したと回答しており、実際に車に乗る量を減らしたと言っているなど、良い結果が出ていると確信しています。

4-5②市民の意識を変えよう！

利用促進取組

全戸配布！

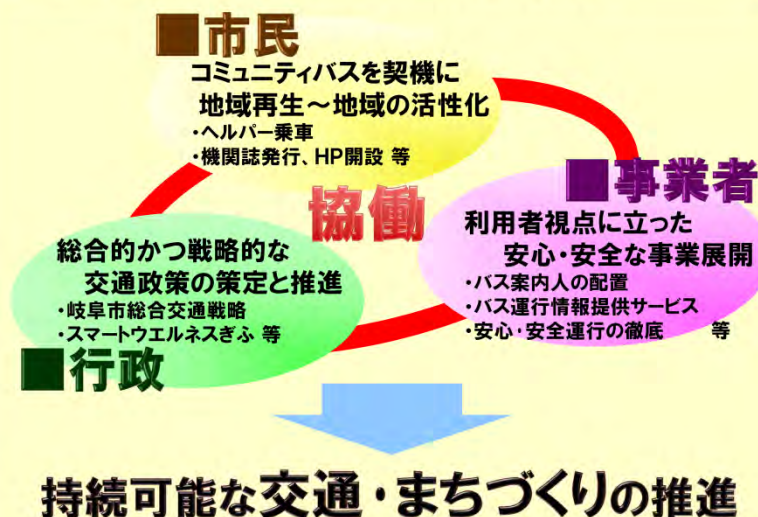


効果 《アンケート結果より》

- ・約**6割**の人が、**交通行動を見直しました！**
- ・**2～3割**の人の**クルマ利用が減りました！**
- ・その内、約**75%**の人は**継続**しています！

20

5. まちづくりをリードする岐阜市の「バス」交通



21

市民の皆さんと交通事業者、我々行政が協働し、持続可能な交通、またそれは、まちづくりにもつながっています。ソーシャルキャピタルの醸成にも大きな効果があり、岐阜市は、大変交通政策を重視している街といえるのではないかと考えています。

【大賞 環境大臣賞】豊田市 「豊田市交通まちづくり行動計画」



世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

「世界に誇れる『かしこい交通社会』を目指して」、この言葉は豊田の交通まちづくりビジョンの基本理念の一部です。新しい時代の新しい車の使い方、新しい生活のあり方、そして新しい交通のあり方について、豊田市をフィールドとして実証し、日本国内のみならず、世界に発信、拡げてゆく！という気概を込めたキーワードです。



豊田市

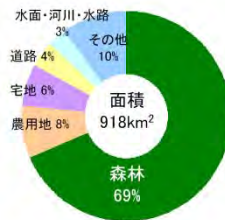
1

豊田市の紹介

クルマの街

産業も生活も自動車を中心
乗用車の保有台数は1世帯当たり1.6台(2011年)

製造品出荷額等
全国第1位
10兆6272億円
(2010年)



- ◆ 合併で、市域の約7割が森林
- ◆ 産業都市と中山間地の過疎地域が共存
- ◆ 車のイメージが強いが、農作物の生産も多い

新市誕生 2005年4月
人口 42.3万人 (2012年4月)
面積 918km² (愛知県の約2割)

日本の典型的な地方都市



2

豊田市は、愛知県のほぼ中央部にある都市です。人口約42万人の中核都市で、面積はおよそ918km²。平成17年に周辺の市町と合併し、非常に広い面積を持つ都市になりました。

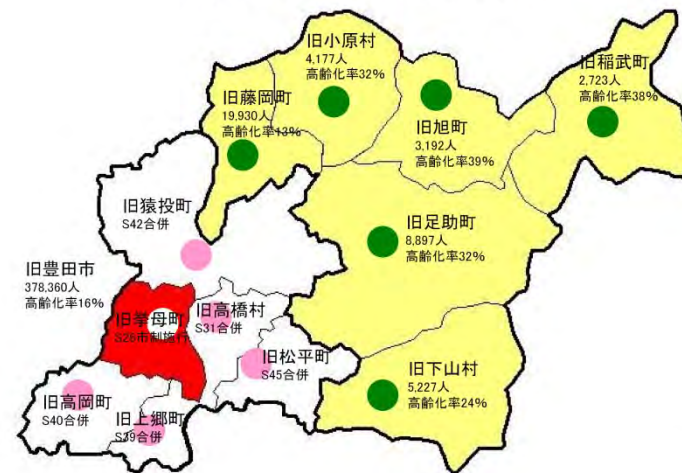
車の街というイメージが強いと思いますが、土地利用状況は7割が森林で、農業生産の数も非常に多い、緑、自然豊かな典型的な地方都市です。

16

豊田市の課題一つ目は、多くの地域核を持った都市構造です。62年前に市政を施行し、豊田市に名前を変え、周辺の市と合併、平成17年にさらに周辺の六つの町を合併して、現在の豊田市になりました。結果として、それぞれの9の町村の中心に地域核がある、数多くの地域核を持つ非常に大きな面積の都市になりました。豊田市が、いろいろな施策を進めていく時の課題として、こうした地域核をいかに有機的につなぎながら施策を進めていくかということは、交通施策だけでなく、全ての施策の課題です。

課題① 多くの地域核を持つ都市構造

合併により成長してきた都市

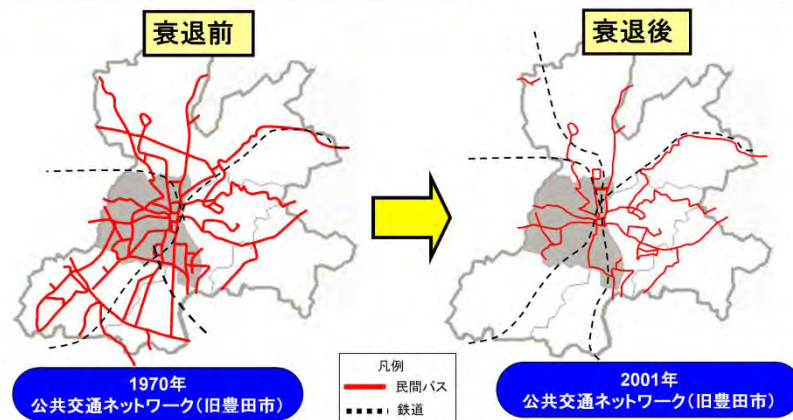


3

課題② 脆弱な公共交通ネットワーク

モータリゼーションの進展、民間バス路線が撤退
豊田市内の公共交通が衰退

30年間で
路線数、利用者数ともに
1/4以下に減少



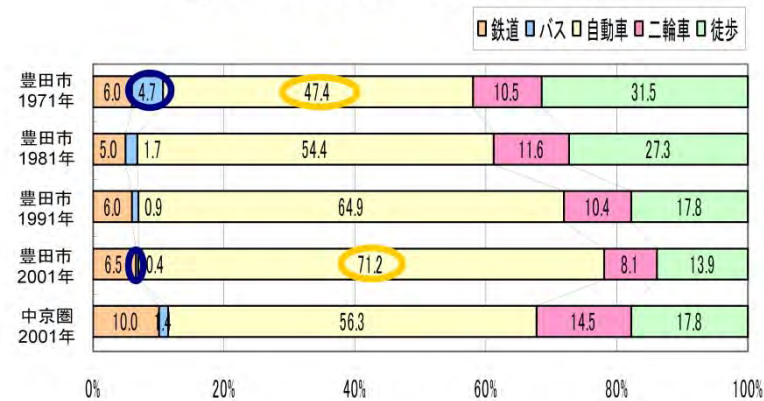
次の課題は、脆弱な交通ネットワークです。平成の合併前の旧の豊田市の地域で、1970年頃の交通ネットワークでは、鉄道網、バスネットワークが、地域全体をほぼカバーしています。30年経った2001年頃には、鉄道網は量的には維持していますが、バスネットワークは、ほぼ四分の一以下に減少しています。

3つ目の課題は、低い公共交通利用率、高い自動車依存率です。2つ目の課題の裏表ですが、注目すべきは、自動車利用率の30年前の1971年から2001年までの変化で、自家用車の利用率が47%だったものが、70%を超えています。逆に、バスの利用率は4.7%だったものが0.4%、十分の一に減少しています。鉄道は6.0%が増減しながら、6.5%とやや増加しています。

ここから、鉄道網は、網として維持されており、ある程度量を維持している。それに比べて、自家用車は、モータリゼーションの進展で、車利用が増え、バスの利用が減り、ネットワーク、サービスの低下を招き、さらに自動車交通が利用が増えていくという、負の循環が感じられます。

課題③ 低い公共交通利用率、高い自動車依存率

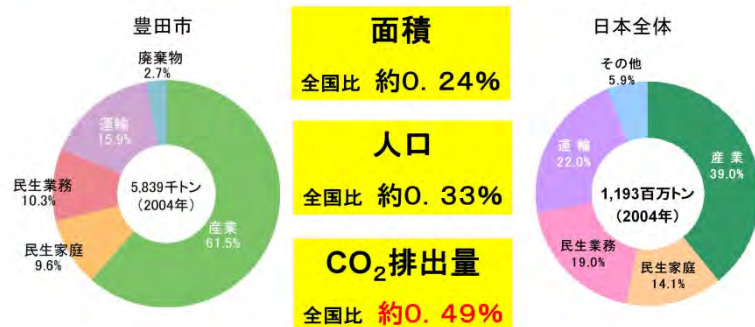
豊田市の交通手段分担率



出典：第4回中京都市圏バーセントリップ調査（2001年）

5

課題④ CO₂排出量



- 全国比率では、面積・人口比に対して、CO₂排出量が多い
- 特徴として、産業分野での排出割合が大きい

6

CO₂の排出問題ですが、豊田市域全体でのCO₂の排出量を日本全体と比較すると、面積は全国0.24%、人口は0.33%。対して、CO₂の排出量は0.49%で、人口、面積に比べて非常に高い割合を示しています。排出の内訳は産業が非常に多く、ものづくり産業の中心地であることから、産業分野やこれに関連する運輸分野の排出量が多いことが見てとれます。この点からも、豊田市は、交通と環境、常にこのキーワードから離れられない宿命をつけられた街であると考えています。

ここまでの課題を踏まえて、自動車の街として発展してきた豊田市として、これからのまちづくりの方向性を示すため、交通まちづくりビジョンを策定しました。「世界に誇れる『かしこい交通社会』を目指して」、人と環境にやさしい交通まちづくりを進めます。意気込みとしては、新しい時代に、新しい車の使い方、新しい生活のあり方、新しい交通のあり方などを、長期的な視点を持って、現在できることに取り組み、交通モデル都市として、豊田市をフィールドとして実証された技術やシステムを、世界に対して発信、展開していくという気概を込めています。

交通まちづくりビジョン(2025)

～理念～

世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して
人と環境にやさしい交通まちづくりを進めます

新しい21世紀型の車の使い方、生活のあり方、交通のあり方を
豊田市で実証した成果により、世界に発信できるようにする。

交通モデル都市の実現



世界に向けて情報発信

7

交通まちづくり行動計画(2006～2010)概要

①円滑化

移動の円滑性を考慮した交通体系の構築

■渋滞対策

- ・幹線道路整備の推進
- ・集中する自動車交通の分散
- ・公共交通の利用促進

■公共交通対策

- ・輸送力の強化
- ・利便性の向上
- ・公共交通空白地域対策

②安全・安心

ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現

■交通事故削減対策

- ・安全な道づくりの推進
- ・交通安全教育、啓発
- ・ドライバーの安全運転の支援

■防災・災害対策

- ・緊急輸送道路網の整備
- ・情報提供手段の拡充

③環境

環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現

■環境対策

- ・自動車単体の低公害・低燃費化
- ・自動車交通需要の抑制
- ・市内幹線道路の走行速度の向上
- ・沿道環境の保全

④魅力・活気・交流

まちに魅力を与え活気を興し、
盛んな交流を支援する交通体系の実現

■中心市街地活性化対策

- ・中心市街地への利便性の向上
- ・人にやさしいまちづくり
- ・魅力あるまちづくりの推進

■交流促進対策

- ・目的地と交通手段の情報提供
- ・地域間連携交通網の強化
- ・アクセス交通の更なる整備

■景観対策

- ・統一的な景観の創出
- ・住民参加による市民と一体となった景観創出

4つの基本目標、8つの施策、230の事業で構成

「交通まちづくり行動計画2006から2010」は、先ほどのビジョンを2006年度に策定した際、合わせて短期的な行動計画をつくりました。この計画は、4つの大きな柱、円滑化、安全・安心、環境、活力・魅力・交流、この下に8つの施策分野、そしてその下にはソフト、ハードを合わせて、230の事業を位置づけ、取り組みました。

目標の一つ目、円滑化の一つ目の成果は、公共交通、バスネットワークの整備です。合併前の市町でも、ネットワークが小さくなっていました。旧市内は若干のコミュニティバス、合併した一部の街では福祉バス等のネットワーク、他の地域では全く行われていない等、非常に地域のバランスが悪い状態でした。

そこで、豊田市では、2007年に、公共交通基本計画を策定しました。先ほど問題点とした、数多くある地域核を鉄道や幹線バスネットワークで結び、それぞれの地域内は地域バスで結んでいく方向性を示しました。この計画の中では、公共交通は、道路と同じく社会基盤であるという考え方をし、それを地域住民、交通事業者、そして行政が支えていく考え方も示しました。

そして、現在の公共交通ネットワークです。この緑で示しているのが、いわゆる基幹バスのネットワークです。点線は鉄道です。ブルーは、それぞれの地域で展開されている地域バスです。赤い点線はネットワークではなく、デマンドバスシステムで地域バスを運営している地域です。これで、ほぼ市内全域が、カバーされている状態になっています。

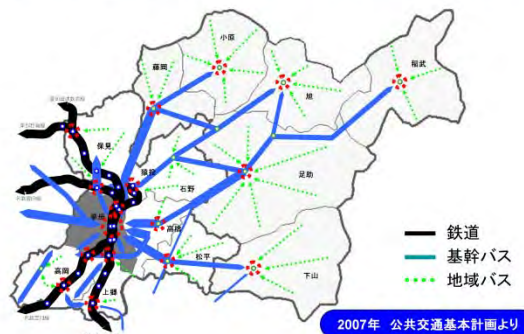
目標① 円滑化

事例1：公共バスネットワークの整備



目標① 円滑化

目標とした利便性の高い公共交通ネットワーク イメージ



目標① 円滑化

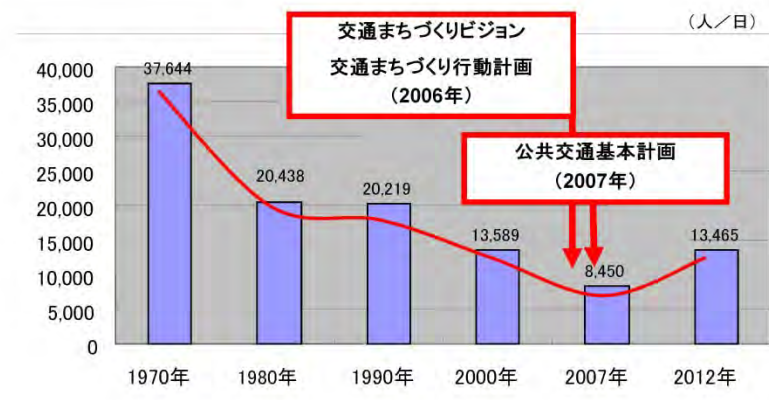
事例1：公共バスネットワークの整備



結果、バス利用状況の変化です。昭和45年の利用が多かった当時から見ると、一時非常に落ち込みました。この一番落ち込んだ2007年頃にまちづくり交通ビジョンをつくり、公共交通基本計画をつくりました。それが現在、若干持ち直しています。10年前ぐらい、2000年ぐらいの水準まで、利用が戻って来ている状態です。

目標① 円滑化

バスの一日あたり利用者数の推移



12

目標① 円滑化

事例2: 鉄道複線化



愛知環状鉄道
(新豊田駅～三河豊田駅間)

事例3: 駅前パーク&ライド駐車場



愛知環状鉄道
(四郷駅・末野原駅)

13

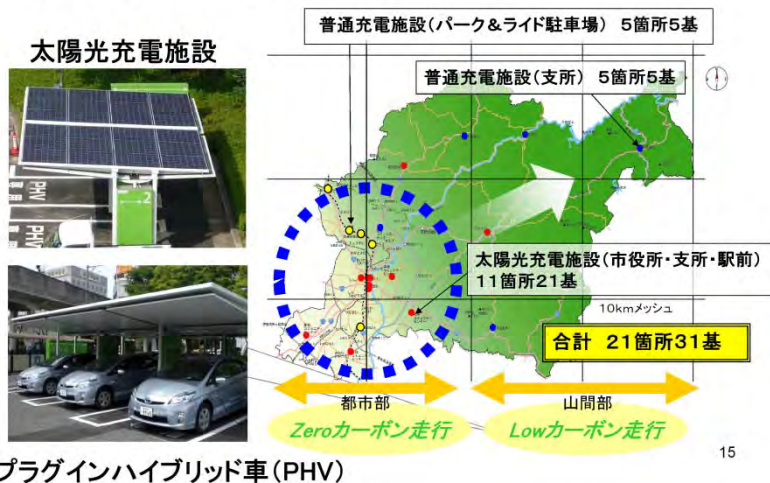
その他、円滑化では、市内にある愛知環状鉄道の一部区間で複線化を行いました。合わせて、主要駅間にある大規模事業所への通勤客を狙って、シャトル列車を発車しています。それによって、通勤客の転換も図っています。

さらには、鉄道利用を進める意味で、パーク&ライド駐車場を2箇所、1期計画の中でつくりました。その後、進行中ですが、現在は5箇所まで、パーク&ライド駐車場が整備されています。

さらに安全・安心面では、交通安全学習施設をつくっています。2010年に完成していますが、年間11万人ぐらいの市民が、楽しく交通安全について学んでいます。

目標③ 環境

事例5:EV・PHV充電施設の充実



15

目標② 安全・安心

事例4:交通安全学習施設の充実



豊田市交通安全学習センター(2010年4月オープン)

交通安全や交通事故防止について、子どもから高齢者まで体験できる学習施設

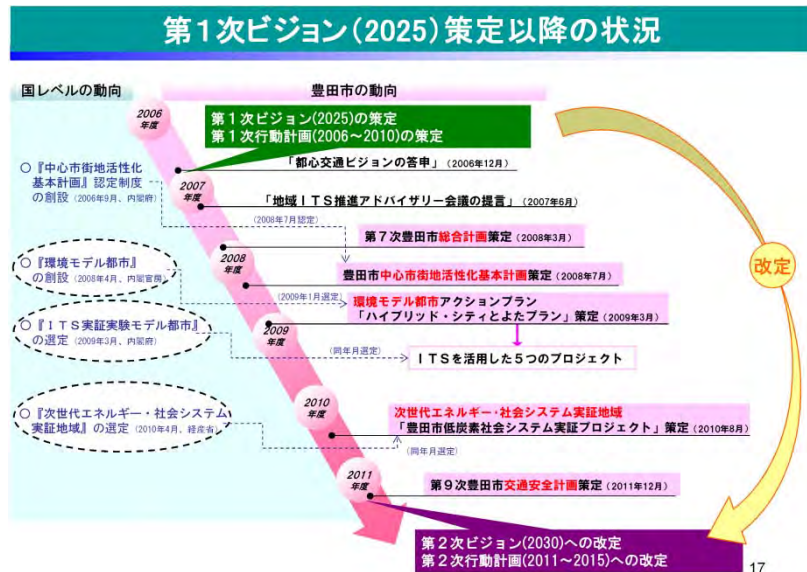
14

環境面では、EV、PHVの充電施設の充実です。豊田市では、トヨタ自動車からPHVが市販される前の2010年からPHVを公用車として導入しました。合わせて太陽光の発電装置を持ち、そこで充電できるシステムをつくり、市内11箇所、21太陽光パネルつきで整備しました。パーク&ライド駐車場には、普通の電力会社からの系統電力で充電できる普通充電器があります。市役所出張所にも普通充電器を配置しています。

将来EVやPHVが普及した時、まずは公共が先行し充電環境が整っているという状況をつくっているところです。

魅力・活力・交流では、情報提供の充実を図っています。豊田には、紅葉で名高い香嵐溪で「香嵐溪秋季対策」として、道路や紅葉の状況などを情報提供したり、都心部の歩行空間で、統一的なサインの整備を行ないました。

さらにはパソコンや携帯電話からアクセスできる移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」を開設、交通情報を一元的に入手できる状態をつくっています。現在、だいたい1日3千くらいのアクセスがあります。



目標④ 魅力・活力・交流

事例6: 情報提供の充実



香嵐溪秋季対策(ライブカメラ)



サイン施設の整備

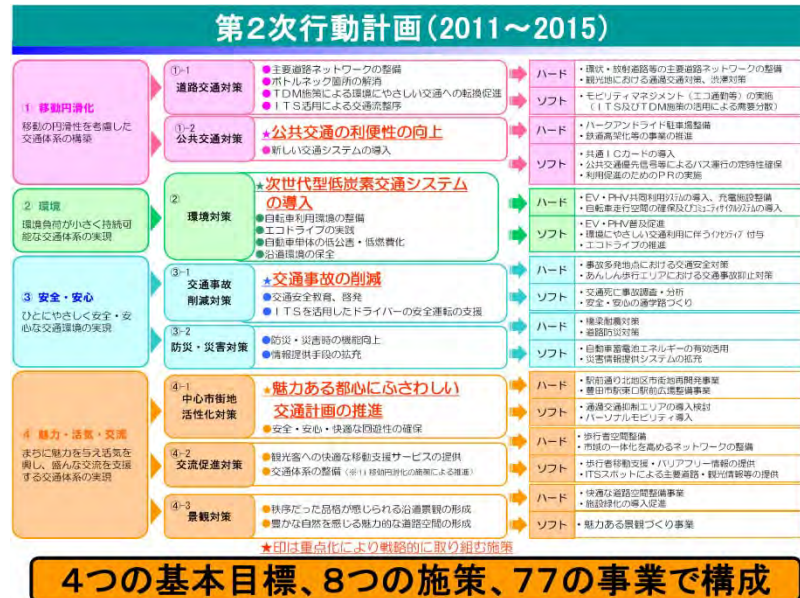


移動支援ポータルサイト

(みちなびとよた) 16

2010年に1次計画が完了しました。そして、2011年、2次のビジョンと計画に見直しを行い、最初の計画をつくってから、2次の計画をつくり直すまでに、国レベルで、様々なモデル地域の指定を受けました。環境モデル都市、ITS実証実験モデル都市、次世代エネルギー社会システム実証地域など、これらは決して個々バラバラに進められているのではなく、その基幹部分には常に「交通」と「環境」という共通のテーマがあり、相互に関連し、共鳴しながら、全体として一つの方向を目指しているものと考えています。

そして、第2次ビジョンを策定しましたが、基本理念は全く変わっていません。見直しはしましたが、我々の目指している方向に間違いはないと考えた為です。ただ、様々なモデル都市指定を受けたことから、それらの計画との整合を図り、目標年次の変更があったので、目標年次は少し修正しました。



一方で、第2次の行動計画については、内容、考え方を少し見直しました。4つの目標、8つの施策分野がある構造は変わっていません。最初は230の事業がありましたが、2期では77の事業に絞り込みました。これは、前回の反省として、あまりにも網羅的過ぎる、より集中して効率的に成果を挙げてくために、77の分野に絞り込みました。

さらに、各目標ごとに一つの施策を重点的に取り組む分野として、重点戦略プログラムを決定しました。

重点戦略プログラムの中で、豊田で進みつつあるプロジェクトをいくつかご紹介します。

まず、とよたエコフルタウンです。これは、低炭素社会のモデル地区ということで取り組んでいます。豊田市の中心部にあり、現在0.7ヘクタールですが、平成26年には、あと1ヘクタール増えて、1.7ヘクタールまで拡大する予定です。無理なく無駄なく快適な未来の暮らしが見られる、未来の暮らしを分かりやすく説明するメインパビリオンを現在運用中です。HEMS自身が考えてエネルギーをマネジメントする、フル装備のスマートハウス、さらには、ITSの実物展示を行っています。去年の5月にオープン以来、日本国内のみならず、50を超える国内外の国と地域の方々が視察されています。

現在も発展中で、この春には水素ステーション、さらにその隣には、マルチモーダルステーションができます。ここには、地域産材を使ったレストラン、地産地消ハウスをつくり、地域の食材を使った食事を提供します。

ITS及び環境技術の実物展示の例です。バス進入管理システムは、登録されたバスが近づいてくると、敷地内に入る時に検知して、自動的にボラードが昇降します。許可された車両しか、敷地の中に入ることができません。

障がい者駐車場管理システムは、予め予約をしておくと、優先車両しか駐めることができない仕組みです。

水素ステーション、マルチモーダルステーションを展開します。豊田市では、現在でも燃料電池バスが、既に路線バスとして運行しています。次世代のエコカーの切り札と言われている水素燃料電池自動車に対する普及、さらには整備環境を整えていくものです。

代表事例：低炭素社会モデル地区（とよたエコフルタウン）



25

代表事例：低炭素社会モデル地区（とよたエコフルタウン）

ITS・環境技術（実物展示）



バス車両進入管理システム (運用中)



障がい者駐車場管理システム (運用中)

人とクルマが共存する、将来の「都心交通」をモデル的に試行導入

26

代表事例：低炭素社会モデル地区（とよたエコフルタウン）

ITS・環境技術（実物展示）



水素ステーション (2013年度オープン予定)



マルチモービルステーション (超小型モビリティ・電動アシスト付自転車) (2013年度オープン予定)



燃料電池バス (運用中)

27

代表事例：超小型モビリティのシェアリング

Ha:mo RIDE



実証実験を実施(2012～2014年度)

- ・2012年度は、中京大学エリアにて大学生を対象に、駅と大学間のシェアリングサービスを展開(各10台、4箇所、会員100名)
- ・2013年度は、中心市街地にてサービスを展開予定(各100台、10箇所、会員1000名に拡大)

28

次は、超小型モビリティのシェアリングです。電動の1人乗り自動車と電動アシスト自転車での実証実験です。トヨタ自動車、ヤマハ発動機、豊田市で実施しています。

現在は、大学と二つの駅の間で、それぞれ10台の車両が、4ポート、会員100名で実験中です。昨年の秋から始まりました。来年度には、市内に拡大し、それぞれ車両100台、ポート10箇所以上、会員1,000名規模で実験を行う予定です。

代表事例：エコルート案内アプリシステム(TDMS)

Ha:mo NAVI



スマートフォンを使って、クルマと公共交通をうまく組み合わせた「エコ」に移動するためのルート案内サービス、パーク&ライド等の環境にやさしい行動に対してエコポイントを付与

29

代表事例：エコルート案内アプリシステム(TDMS)

車を使ったルート

中京大学 → ミッドランドスクエア (名古屋駅)

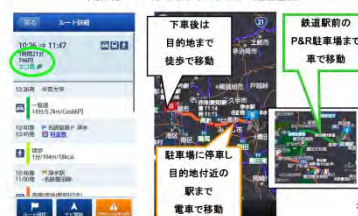


30

代表事例：エコルート案内アプリシステム(TDMS)

車と公共交通を使ったエコルート

中京大学 → ミッドランドスクエア (名古屋駅)



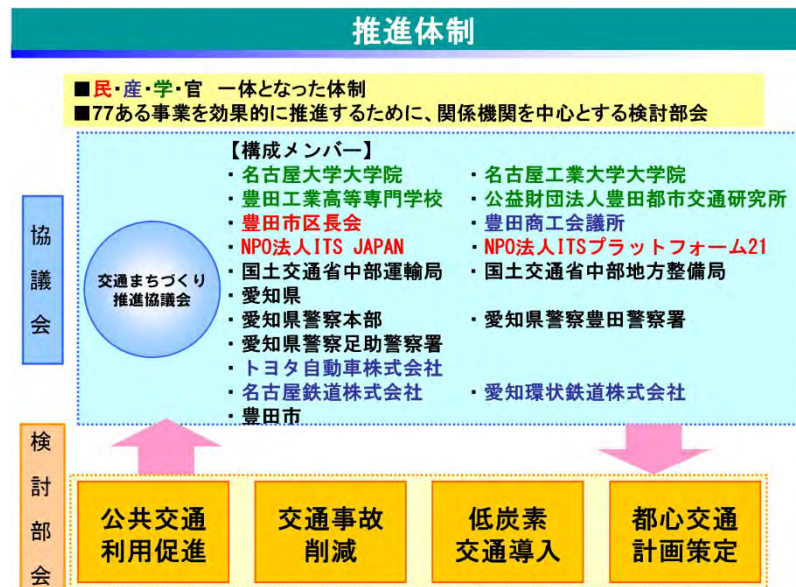
31

TDMSの取組みの一つ、「エコルート案内アプリ」：「ハーモナビ」です。トヨタ自動車と共働で進めています。スマートフォンで道を検索するシステムは数多くありますが、特徴は、クルマと公共交通をうまく組み合わせ、エコに移動するためのルート案内サービスであることです。

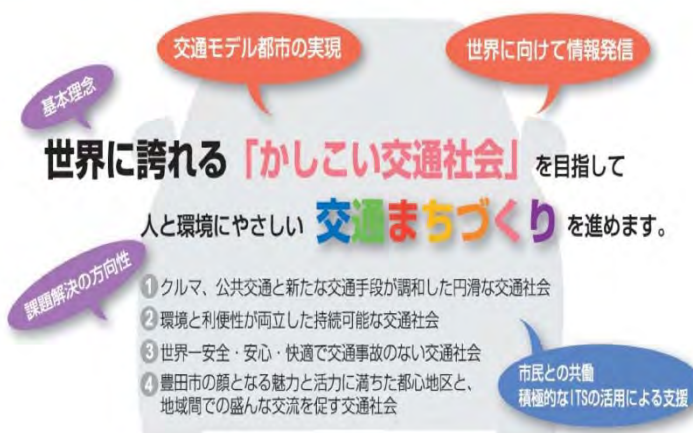
例えば、豊田の大学から名古屋の中心までを検索すると、普通のルート案内では、車で一般道、高速を使用して、1時間9分、2,021円ですが、エコ順で検索すると、大学から駅まで車、駐車場に停めて、電車に乗り1時間21分、746円です。エコ度なら葉っぱ1枚です。多少時間はかかりますが、環境とお財布に配慮したエコなルートを検索します。

26

計画の推進体制として、庁内および関係機関との横断的な体制づくりが不可欠です。本市では、庁外組織として、民・産・学・官から構成される「交通まちづくり推進協議会」で、PDCAによる事業の推進・目標の進捗管理などを行っています。



世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して



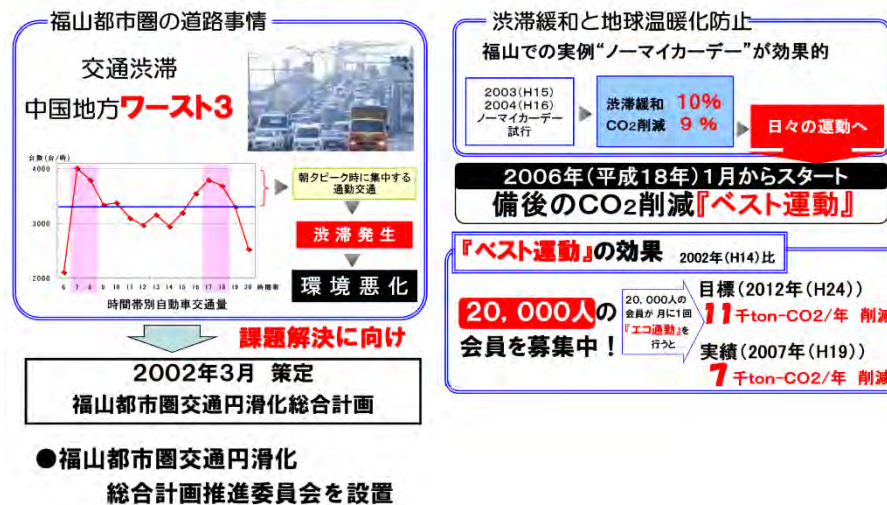
世界に誇れるかしこい交通社会を目指して、豊田市は、今後も、関係機関と連携し、より先進的な取組について本市を実証フィールドとして、社会実験等を展開していくことで、全国の交通政策のパイオニアとしての役割を果たしていくということを考えて、これからも取組んでいきたいと思います。

【優秀賞】 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会 「備後のCO2削減『ベスト運動』」を核とした 発展的なモビリティ・マネジメント施策の展開」

福山市は瀬戸内海の沿岸のほぼ中央、広島県の一番東側、岡山県との県境にある、人口約47万人の中核都市です。

この福山都市圏の課題と取組みに至った経緯は、福山都市圏の道路事情として、朝夕ピーク時に集中する交通渋滞によって、環境悪化しているとの指摘を受け、解決に向け2002年に総合計画を策定、委員会を設置しました。様々な社会実験等の中で、ノーマイカーを実施し、一定の効果が見られたことから、これを日々の運動、年間を通した取組みとして、2006年から「備後のCO2削減ベスト運動」を進めています。

課題と取組み経緯



ベスト運動とは、会員制の通年的ノーマイカー運動です。「備後」とは福山地域の呼び名で、その備後の頭文字とESTを掛け合わせて、BESTという名前になっています。

ベスト運動の特徴ですが、参加意識の薄れを軽減するために、毎月会員の方にメールを送り、いただいた報告を集計し、毎月効果速報として、効果をお返ししている取り組みです。

また、参加者の負担を軽減するために、参加日は各自で月に1回以上、できる時にできることをやるという取り組みを進めています。

「ベスト運動」とは ➡ 会員制の通年的ノーマイカー運動

Bingo Environmentally Sustainable Transport
(備後地域における 環境に配慮した 持続可能な かしこいクルマ使い方)

月に1回 できるときに できることを
⇒ 実施日・方法は任意
⇒ 会員目標 2万人

徒歩・自転車利用



公共交通利用



相乗り



渋滞を避けた時差出勤



月に1回 参加状況の報告
⇒ 結果を集計し毎月報告

▼メールによるコミュニケーション

登録アドレスに
メールが着信

メールに記載の
URLにアクセス



Title: ベスト会員様
会員番号00000000
■ご協力ありがとうございます。
今月末までに以下のURLにア
クセスし運動参加状況を報告し
てください。
<http://report.bingo-est.jp/0000>

アンケート形式でカンタン報告

アンケート形式でカンタン報告

1. 通常の交通手段は
はどれですか。
マイカー
自転車
徒歩 (併用時選択)
タクシー
バス
その他

2. 当月、ベスト運動
に参加されましたか。
はい いいえ

3. 参加した日にチェックし
てください。
(月) (火) (水) (木) (金) (土) (日) (休)

4. 参加頻度
毎日
ほぼ毎日
時々
ほとんどない
ない

5. 参加理由
環境
健康
経済
その他

報告完了

▼速報値をフィードバック



施策を定着していく上の仕組みづくりとして、参加意欲を持たせるメリットを提供するため、会員制にする必要がありました。次に、参加意欲の高揚を図るための特典設定と、継続意識を持続させるための効果の確認（フィードバック）があり、この仕組みづくりには、支援団体（パートナー）が必要と考え、様々な検討の結果、一つの特徴である、地域のコミュニティFM局と連携して取り組むことができました。住民と企業、行政、そして支援団体、FM局、この4者で仕組みを構成することによって、それぞれメリットを感じられるようになり、持続可能な仕組みとなりました。

広報活動の実施

◆コミュニティFM局との連携

○ラジオスポットCMの放送（毎日）

○FM局発行の無料情報誌への掲載（3月に一回）

- ・ベスト運動の説明
- ・ベスト運動参加者の声 など



◆ポスター＆リーフレットの作成



施策定着に向けた仕組み

■施策定着のために必要な仕組み

- 参加意欲を持たせるメリットの提供（会員制）
- 参加意欲の高揚を図るための特別特典を設定
- 継続意識を持続させる効果の確認（フィードバック）

支援団体
（パートナー）
が必要

■住民、企業、推進委員会（行政）＋支援団体の4者で構成される仕組み



このFM局を連携パートナーとして制定したことによって、広報活動も幅広くできるようになり、ラジオを通じてCMや番組出演、FM局が発行する無料の情報誌などにベスト運動の記事を載せて広く広報することができています。

ベスト運動を支援する施策として、様々な施策に同時に取り組んでいます。人々の意識、行動の変化を支援する施策として、啓発活動が主ですが、小学校を対象にTFPをしたり、交通フォーラム等を開催しています。

また、参加しやすい環境づくりを進めるために、中心部でのループバスやレンタサイクル、バスロケーションシステムやバス検索システムにも取り組んでいます。

ベスト運動 支援施策



会員及び協賛企業

■ 会員の募集

- 各種イベントへのブース出展
- ・ベスト運動のPR及び会員募集活動のため
- 様々なイベントへ参加



■ 協賛企業の募集

- 協賛依頼資料の配布先の拡大
- ・昨年度配布：2,619社
- ⇒ 今年度配布：2,803社
- ・福山市内：約8割、福山市外：約2割



こうした取り組みをする中で、現在の会員数は、およそ1万8,800人の会員になっています。

運動を進めるにあたっては、協賛企業を募集し、協賛金をいただき、その原資で運動を進めています。昨年2011年度では、123社の協賛をいただくことができました。これも毎年景気等の、世の中の流れによって左右されますが、今のところ運動を進めていけるだけの原資が集まっている状況になっています。

ベスト運動の認知度について、福山市の環境部局が2009年に企業と市民にアンケート調査をした結果では、企業のアンケートでは約60%が「よく知っている」という回答をいただき、「なんとなく知っている」を含めると約90%となり、市民アンケートでも、約80%がなんらかの形で知っているという回答いただいたことから、認知度は高いと言えます。

ただ、これは知っているというだけで、この認知度が、そのまま行動変容にはあたっていません。これらをどのように行動変容につなげていくかが、今後の課題と考えています。

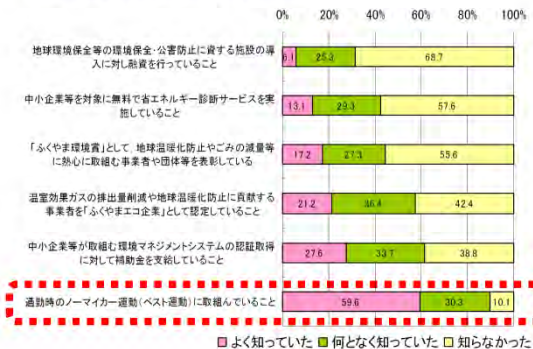
ベスト運動の認知度

2009年度実施

区 分	配布枚数(A)	回収枚数(B)	回収率(B/A)
企業アンケート	200社	99社	49.5%
市民アンケート	2,000人	834人	41.7%

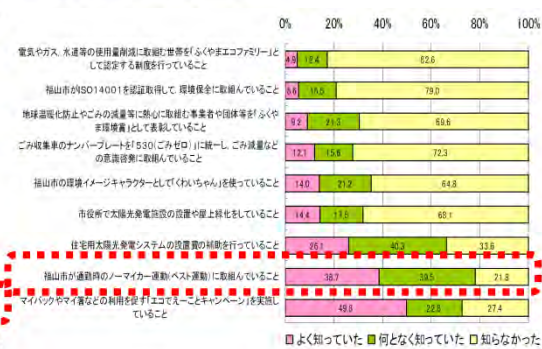
- ・企業アンケートでは約60%が「よく知っている」と回答しており、「何となく知っている」を含めると約90%と認知度は高い。
- ・市民アンケートでも、約80%が「よく知っている」、「何となく知っている」と回答し認知度は高い。

◆ 企業アンケート結果



□ よく知っていた □ 何となく知っていた □ 知らなかった

◆ 市民アンケート結果



□ よく知っていた □ 何となく知っていた □ 知らなかった

【奨励賞】 京都環境保全対策会議 「自動車運転免許更新時モビリティ・マネジメント」

本取組みの目的は、京都府内150万人の自動車運転免許所持者1人1人にモビリティマネジメントを行い、車の使い方の見直しを訴求する情報提供を行うという簡単なもので、平成19年度から続けています。対策会議のメンバーとして、名城大学 若林先生、京都大学 藤井先生、立命館大学 藤島先生をはじめとして、NPOの京都府地球温暖化防止活動推進センター、京都市、京都府警、国土交通省近畿運輸局、京都国道事務所が中心となり、京都府を加えたメンバーで取組んでいます。

免許更新MMの取組み概要

○目的

京都府域の約150万人の自動車運転免許保有者一人ひとりに、自動車利用を見直す「かしこいクルマの使い方」情報を提供することにより、自動車利用を抑制し、渋滞の解消や運輸部門のCO2排出量の削減を図る。

○実施期間

平成19年～継続中（平成24年度で取組6年目）

○検討組織

京都環境保全対策会議（前身の会議を平成18年に立ち上げ）

<学識者>

名城大学 若林拓史教授、京都大学大学院 藤井聡教授、立命館大学 藤島寛講師

京都府地球温暖化防止活動推進センター、京都市 都市計画局歩くまち京都推進室
京都府警察本部 交通部交通企画課、交通規制課、運転免許課
国土交通省 近畿運輸局京都運輸支局、近畿地方整備局京都国道事務所調査課
京都府 文化環境部地球温暖化対策課、建設交通部道路計画課、交通政策課

取組みは、啓発資料の提供です。自動車運転免許所持者は、5年に1回、運転免許証の更新がありますが、その際、講習を受けます。そこで、かしこい車の使い方、事故情報を掲載したロードマップなどの情報を提供し、事故はできるだけ減らしたい警察の思い、自動車利用は不要不急のものは少しは減らしていただきたい行政の思いをPRしています。

啓発資料は、昔から、この形状ではありません。少しずつ変遷しています。当初、広げるとA1サイズになる地図から始まり、予算の関係その他で変化し、現在はA4サイズを30万部、年間で配布しています。

講習会では、資料を配付する際に、講師の方からコメントいただくようお願いします。多くの配布物があるため、必ずコメントされているとは限らないようですが、資料は受講者の手元に届いている状況です。

講習での資料配布・調査の様子

- ◆ 啓発資料配布: 平成19年9月の取組開始以降、現在まで全ての開講日(平成24年8月で配付開始から5年間1サイクルが満了)
- ◆ 効果計測調査: 平成19年度から22年度にかけて毎年1回、受講者に対するアンケート調査を実施
- ◆ ヒアリング調査: 平成23年1月にヒアリング調査を実施

講習会場において資料配付



効果計測アンケート調査



(右: アンケート調査票)

ヒアリング調査



※いずれも京都府警察自動車運転免許試験場(京都市伏見区)において実施

啓発資料の概要(H24年度作成資料例)

- ◆ 京都府域の自動車運転免許保有者(約150万人)への啓発を5年間1サイクルで実施する国内最大規模のモビリティ・マネジメント。
- ◆ A4両面リーフレット、印刷部数30万部/年

クルマと事故のリスク情報

1年間の交通事故類型を記号で地図化

京都府 事故情報ロードマップ

京都府交通安全推進課は、道路における交通事故の発生と予防の解消を目指しています。

京都府の道路のどこが危険かご存知ですか?

クルマをひかえて(運転・ダイエット)

かしこくクルマを使うのが一歩のエコ

エコドライブナビゲーター情報

クルマと健康、クルマとエコ情報

地域ごとの詳細な事故マップにリンク(府警HP)

啓発資料の変遷

- ◆ 平成19年度より京都府警察運転免許試験場(京都市伏見区)の免許更新時講習において、受講者全員に啓発資料を配布。
- ◆ 配布資料等の改善を目的として、H19~22まで毎年効果計測調査を実施し、取組の効果を把握。調査結果を踏まえて配布資料をブラッシュアップ、コスト削減。

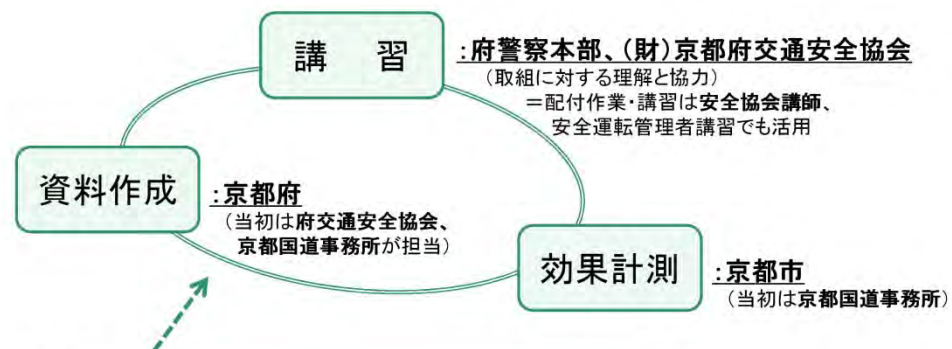
	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
資料サイズ	A5サイズ×16頁のA1サイズ	A5サイズ×16頁のA1サイズ	A4サイズ両面	A4サイズ両面	A4サイズ両面
印刷部数	230,000部	199,000部	330,000部	300,000部	300,000部
印刷費	3,078,000円	2,300,000円	514,500円	504,000円	492,975円
主な変更点	・事故多発箇所等のマップを追加	・色合いの変更 ・クルマの維持コストに関する情報の追加	・A4サイズに変更しコンパクト化 ・マップ面を削除	・リーフレット形式 ・マップ面復活 ・コスト情報に替わり健康情報	・エコドライブナビゲーター情報を追加 ・府警HPリンク(詳細事故マップ)

ここが本取組みの核の機能かもしれません。先ほどのメンバーで、例えばこの円でいうと、講習は警察のお世話になる他ありませんので、府警察本部の方や京都府交通安全協会と非常に密接に連携しています。

効果計測については、例えば京都市が予算を持って計測し、京都国道事務所が手当て、資料作成は主に京都府で行なうなど、メンバー間で持ち寄り、知恵と予算と工夫をしながら、形をつくって続けてきたところが最も誇れる、頑張ってきた、継続できた点だと思っています。

多様な主体の協働

- ◆ 本取組の特徴として、多様な主体が自律的に役割分担、連携しながら持続的に展開している。



啓発内容:

- ① 京都府地球温暖化防止活動推進センターのサポートシステム「エコドライブナビゲーター」と連携
- ② 京都府警察本部から事故データ提供、詳細MAPとリンク
- ③ 専門家(学識経験者)の視点からの意見・監修

5年間の取組みによるCO2排出量削減量は、土木学会のガイドライン等を参照しつつ、およそ5万4千トンと試算をしています。あくまで試算のため、これがそのまま成果だとは思っておらず、それよりも年間約30万人の自動車運転免許所持者に対し、情報提供し続けているところに着目していただきたいと思います。

実施効果～費用対効果～

- ◆ 5年間で54千t-CO2の削減効果と推計。
- ◆ 過去4年間の取組み全体の費用対効果は、便益①のみでB/C＝1.15。便益①②③を計上すればB/C＝42.2であり、十分な投資効果。

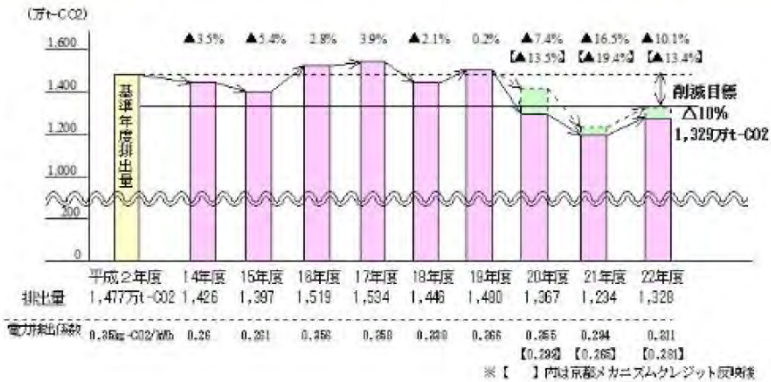
※便益の算定は、『モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン』（社）土木学会の考え方を参考。

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	これまでの合計
CO2削減量	5,711	10,346	5,829	19,574	12,764	54,224
便益① 環境改善便益	—	13	7	24	15	59
便益② 健康増進便益 (医療費の削減)	—	55	47	216	132	449
便益③ 交通事故損失 減少便益	—	363	204	666	413	1,646
便益合計	—	430	258	906	560	2,154
費用	—	20	16	13	2	51
費用対効果(B/C) (便益①のみ考慮)	—	0.63	0.44	1.82	7.74	1.15
費用対効果(B/C) (便益①②③考慮)	—	21.5	16.1	69.7	280.1	42.2

単位 CO2削減量：t-CO2/年、便益・費用：百万円/年
※平成19年度のみ啓発資料の配布が年度途中から始まったことから他の年度と比べて拡大母数が小さい
※平成19年度はデータ制約のため便益算定を行っていない11

京都府におけるCO2排出量の状況 ①

京都府におけるCO2排出量の推移



京都府におけるCO2排出量の状況 ②

京都府における部門別排出量の推移

	1990	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (90年度比)
産業	530	401	395	397	394	369	376	357	310	326 (-38.5%)
運輸	346	381	370	364	357	352	348	328	311	316 (-8.7%)
民生・家庭	269	273	263	313	328	310	328	304	267	294 (9.3%)
民生・業務	220	259	260	315	317	289	301	254	223	239 (8.6%)
エネルギー転換	7	3	4	25	31	23	23	30	22	48 (585.7%)
廃棄物等	39	40	41	41	41	41	41	38	31	29 (-25.6%)
メタン、代替フロン等	66	69	64	64	66	62	63	56	70	76 (15.2%)
合計	1477	1426	1397	1519	1534	1446	1480	1367	1234	1328 (-10.1%)

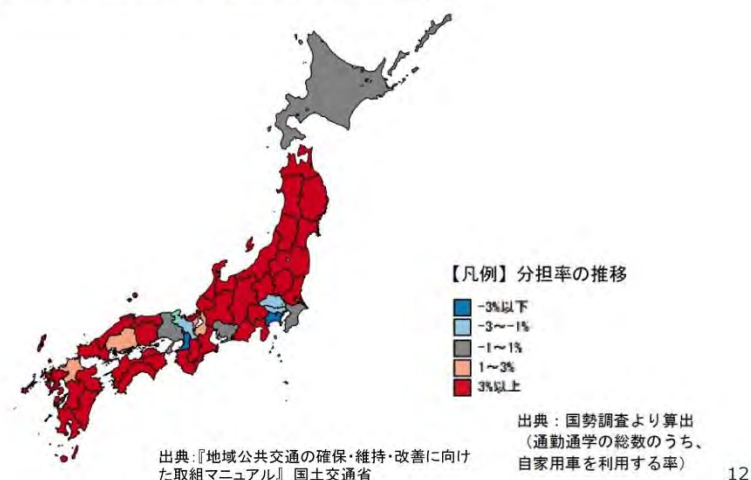
最後に、ここ10年間、平成12年から22年の自動車分担率の増減を示した図ですが、東京、埼玉、神奈川、京都、大阪辺りが、自動車分担率を下げています。

一方、公共交通の分担率の増減については、東京、神奈川、京都だけが分担率を増加させています。

運輸局の資料なので間違いないと思いますが、これが本日一番自慢したいところです。これはもちろんMMだけの効果ではありません。施設整備や事業者の努力など、総合的なものですが、ここ10年で自動車分担率を下げ、公共交通の分担率を少しでも高く、成果を上げている一つに今回の取組みが寄与しているものと考えています。

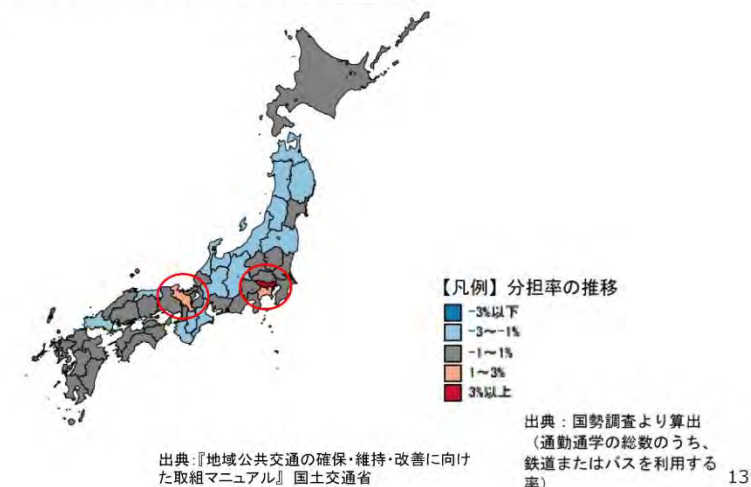
実施効果 ～参考1～

自家用車分担率の増減（平成12年⇒平成22年）



実施効果 ～参考2～

公共交通分担率の増減（平成12年⇒平成22年）



【奨励賞】 十勝バス株式会社

「お客さま密着！40年ぶり利用者増加に向けた多様な取り組み」

本取り組みは、大きく分けるとこの三つです。

一つ目は、バスを利用しない本当の理由の解消活動にあたった。

二つ目は、カテゴリーを絞った営業活動をした。

三つ目は、バスは移動手段であり、お客様の「移動」は目的ではありません。そのため、改めて我々バス会社として目的を提案したことです。

1. これまでの取り組み

- * (1) バスを利用しない本当の理由の解消活動
 - * → 『不便』というよりも『不安』だから利用できない
 - * → 『不安』を解消するため徹底的な周知強化
- * (2) カテゴリーを絞った営業活動
 - * → エリアを限定した営業強化
 - * → 高校生・高齢者・自治体職員に限定した営業活動
- * (3) 『手段提案』ではなく『目的提案』による営業強化
 - * → 路線を目的と組み合わせて企画商品化
 - * → イノベーション

まず、バスを利用しない本当の理由の解消活動を行いました。1軒1軒お客様を回り、お客様と膝を詰めてお話を
する中、お客様の本当のニーズを知ることができ、具体的に活動に移していきました。

不便だ、不便だと言われていましたが、本当の理由は不便ではなく、不安でした。バス事業者側は、分からないな
んてあり得ないと考えていましたが、実はお客様はバスの乗り方すら分からなくなっていました。具体的には、後ろ
から乗るのか前から乗るか分からない、運賃がいくら分からない、家の前を走るバスがどこに行くのか分からな
い、分からない尽くです。

私たちも海外でバスに乗ろうと思うと、かなりの覚悟を必要としますが、その状況が現実には起こっていました。

そこで、不安を解消するために、バスマップの裏にバスの乗り方、表示の意味、ボタン操作を掲載しました。現在
はテレビコマーシャルでも、乗り方説明を地元のケーブルテレビを通じて放送しています。

1. これまでの取り組み (1) バスを利用しない本当の理由の解消活動 『不安』を解消するため徹底的な周知強化



バスの乗り方を記載したバスマップ



あいさつ運動を展開

また、運転手の態度が悪いというお話が随分ありまし
た。バスの運転手に対する不安を解消しようと、挨拶運
動を行いました。

結果として、非常に驚いたことに、感謝の手紙や電話
をたくさんいただきました。その中で、お客様は運転手
のことを今までよく見ていなかったことが分かりました。
挨拶することで改めて注目していただくと、実は先入観
でバスの運転手を捉えていた、自分の先入観が違って
いたことに気づいた、バスの運転手さんは優しくなったと、
大変感激していただいています。

利用者が増える中、お客様から「病院に行きたい」、「スーパーに行きたい」、「銀行に行きたい」といった問合せが増えました。どうしてそんなことを訊かれるのを考えたところ、バス停に周辺情報がないことに気づきました。私たちの会社は帯広にあります、帯広駅行きや、十勝バス本社行きとは書かれていても、その途中途中にあるスーパーや銀行の名前は、バス停の時刻表には書かれていません。

そこで、路線にある施設を明確に写真入りで示したところ、多くのお客様に利用していただけるようになりました。一度に全ての情報を伝えるのは難しいので、路線ごと、エリアごととカテゴリを絞って情報を伝えました。

1. これまでの取り組み (2) カテゴリを絞った営業活動

エリアを限定した営業強化



路線上の施設等を記載した目的別時刻表

1. これまでの取り組み (2) カテゴリを絞った営業活動

高校生 高齢者 自治体職員に限定した営業活動



高校生 対象



高齢者 対象



自治体職員 対象

次に対象者を絞った取組みを行いました。これは高校生をターゲットにした土日フリーチケットです。これは無料なので、定期を買われる高校生が増えるということですが、私たちが狙っているのはその先の3年後、5年後です。フリーであれば、高校生はどこまでも友だち同士、一緒にバスで外出できます。

私たち会社の路線が、高校生のうちに頭に刷り込まれ、不安を事前に解消し、社会人になってからも、バスを利用し、様々なところに行っていたらいいだろう、そんな思いで商品化し、非常に多くの高校生に利用していただけるようになりました。

そして最後ですが、私たちは地方民間事業者なので、経営資源である、ヒト、モノ、カネを、合理化によってかなり削減しており、余裕がありませんでした。あるものを使うしかありませんでした。そんな中、お客様が言われた「スーパーに行きたい」あるいは「病院に行きたい」、これをよく考えると、「バスに乗りたい」とは誰も言っていません。目的地に行きたい、目的を達成したい、ということだと、ふと気が付きました。

バスは移動手段であって、目的ではありません。我々は、お手伝い役、脇役に徹するべきだと気づきました。利用していただくために目的をもっと提案していこうと、路線上にある施設とタイアップをして、パック商品化をしたところ、今では年間3千名以上の方が利用するまでに成長しました。

1. これまでの取り組み
(3)『手段提案』ではなく『**目的提案**』による営業強化
路線を目的と組み合わせる企画商品化

路線を提案せずに
目的を提案する

イノベーション

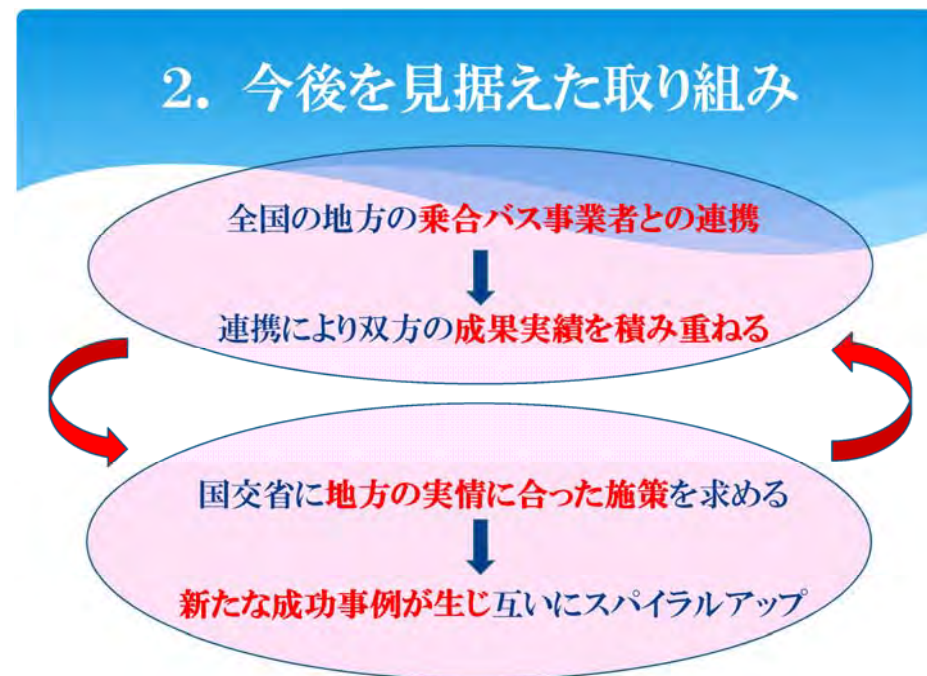
日帰り路線バスパック

まちなか食遊バスパック

私たちは、この現場での成功事例を、全国の地方の路線バス事業者、特に10万人、20万人という小さい街で、本当に困っている路線バス事業者と連携し、実績を連ね合わせたいと考えています。

なぜ連ね合わせるかという、複数の場所で実績を挙げれば、一社だけでは大きなパーセントにならない私たちの会社の数字が全体の中でしっかりとしたパーセントになります。そうすることで、国土交通省に、地方の実情や、その実情にあった施策を考えていただき、地方のバス会社の再活性化につなげてもらいたいと考えているからです。

私たちの会社だけの力では成し得られないことを、様々な地方のバス事業者と連携し、成し得たいと考えています。この最終形は、成功事例を持つと自信を持ち、新たなチャレンジを生みます。10のチャレンジのうち、一つでも成功事例が生まれれば、その成功事例をまた全国の地方の路線バス事業者と共有し、スパイラルアップをして、地方のバス事業者、業界全体が活性化をしていくのではないかと考えています。



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、4回目を迎えた。まず、今回より、本表彰制度をより一層有意義なものとしていくことを目指し、大賞を国土交通大臣賞、環境大臣賞の2点としたことを報告したい。大臣賞創設後、初となる今回も全国から18件(自治体等13件、民間企業2件、市民団体1件、共同提案2件)と多数の優良事例の応募をいただいた。前回震災の影響により応募の困難であった東北地域からも、惜しくも受賞対象にはならなかったが、復旧・復興に取り組む中で応募して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。

今回受賞した個々の取組みについて紹介すると、まず、大賞2点のうち、国土交通大臣賞の岐阜市は、幹線・支線・コミュニティバスによる優れた公共交通ネットワークが形成されている中で、「岐阜市型BRT」として、連節バスの導入のみならず、バスレーンの整備、乗継拠点やバス停上屋の整備・充実などが一連のシステムとして機能しており、市民が公共交通へ利用転換していることで一定の環境改善効果を得ていることが評価された。

続いて環境大臣賞の豊田市は、交通モデル都市として最先端の交通まちづくりを推進するなかで渋滞対策や公共交通利用促進、自転車を使ったエコ通勤への支援などの基本的な対策を充実させると共に、太陽光充電施設整備やPHVの一般利用事業、EVやPHVの補助金制度による普及促進、基幹バスへの燃料電池バスの導入、など多くの先端技術による取組を地元企業との“共働”により推進していることが評価された。

優秀賞の福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会は、企業では約9割、市民では約8割から認知されている総合的な啓発活動であるベスト運動は、福山都市圏に広く定着し、会員が18,000人を超え、100社以上の協賛を得るに至っている。また、居住者TFPや小学校TFPも定着し、継続的な活動となっている。バスや自転車等の利用促進に向けた課題はあるものの、ソフト面の優れた対策が評価された。

奨励賞は2件あり、まず、京都環境保全対策会議は、京都府では、府域150万人の自動車運転免許保有者が5年に1度は受講する免許更新時講習時に、不要不急の自動車利用を見直す「かしこいクルマの使い方」の情報を記載した京都府独自の啓発資料を配布している。この取組は他の都道府県でも参考になると共に、一定の環境改善効果が予想されることが評価された。

続いて十勝バス株式会社は、住民戸別訪問による営業活動を実施し、市内バスマップや目的別時刻表の配布、移動手段と目的地をパックにした企画商品の販売、通学・通勤定期券の土日乗り放題、免許返納者割引等の様々な取組を推進することで利用者を増加できたことと共に、廃食油(てんぷら油)を回収し、BDFをバス燃料にする取組を定着させることができたことが評価された。

以上が受賞団体であるが残念ながら今回は対象とならなかった団体でも優れた取組み事例が多く、ここでその一つを紹介したい。バス会社を中心としたコンソーシアムにより、基本となる公共交通サービスを福祉施設や公共施設の玄関先まで上げるなどきめ細やかに行なっていることに加え、環境面だけでなく健康面からの多様な利用促進施策を工夫を凝らしつつ試行する取組みは、公共交通活性化を目指す興味深いアイデアの事例として挙げられる。これらの優れたアイデアや取組みに、実績が重なることによって受賞に至るため、今後も粘り強く取組んでいただくことを切に希望する。

3. 表彰式

- 平成25年2月22日(金)に、第6回 EST普及推進フォーラムにおいて、第4回 EST交通環境大賞の表彰式を行いました。表彰式では、国土交通省 渡邊次長、環境省 森下課長、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

- 平成25年1月17日(木)岐阜新聞「岐阜市に交通環境大賞 バスシステムを評価、県内初受賞」において、岐阜市の取組みに関する記事が掲載されました。
- 平成25年2月8日(金)中日新聞 豊田版「豊田市が環境大臣賞 環境に優しい交通の取り組み／バス拡充やEV普及を評価」において、豊田市の取組みに関する記事が掲載されました。
- 平成25年2月22日(金)NHK札幌放送局 NHK北海道のニュース「十勝バスが交通環境大賞奨励賞」において、十勝バス株式会社の取組みに関して報道されました。
- 平成25年3月27日(水)講談社ビーシー／講談社のバスマガジンVol.58「新時代のバス交通を探る テーマ③地域とばすと環境と」において、EST普及推進フォーラムと表彰式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

平成25年3月発行