

第50回EST脱炭素交通創発セミナー
「交通分野の脱炭素化のこれまでとこれから」

資料集

日時：2026年2月16日（月）14:30～17:50

会場：東京都立産業貿易センター浜松町館4階第2会議室
及びオンライン配信

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



環境的に持続可能な交通

Environmentally Sustainable Transport

「第 50 回 EST 脱炭素交通創発セミナー」の開催にあたって

気候変動対策として 2050 年カーボンニュートラルを目指すわが国では、脱炭素を目指した経済社会システムの変革（GX）が推進されていますが、交通分野に着目すると、脱炭素化の視点は不足しているのが現状です。脱化石燃料のほか、公共交通のネットワーク充実や利用促進など、過度な自動車利用の抑制に向けた取組みが求められています。さらに自治体では、交通計画と都市計画の連携や、地球温暖化対策計画における交通分野の取組みの位置づけが必須とされています。

EST（Environmentally Sustainable Transport：環境的に持続可能な交通）は、1990 年代後半に OECD において提案された概念で、経済的な持続可能性（安全・便利・快適な交通サービスが最も効率的にかつ安定的に提供されること）と社会的な持続可能性（社会参加に必要な一定水準の交通サービスがどこに住んでいようともすべての人々に確保されていること）に加え、脱炭素化を含む環境的な持続可能性も考慮する、現在の SDGs にも通じる考え方です。わが国でも学識経験者、関係団体、関係省庁等からなる EST 普及推進委員会が普及活動を展開してきました。本委員会では、自治体が交通・環境政策やそれに関連する都市・福祉などの政策を、EST のコンセプトを踏まえ長期的視野に立って策定・実施することを促すために、「地域で交通環境対策を実践している団体（自治体、企業、市民団体等）の優れた取組み事例を発掘し、広く紹介する」ことが重要と考え、2009 年度に創設した「EST 交通環境大賞」を第 15 回まで続けてきました。

本セミナーでは、これまで開催してきた「EST 創発セミナー」を「EST 脱炭素交通創発セミナー」と名称変更した上で、過去に EST 交通環境大賞を受賞した団体のその後の取組みを紹介いただくことで、応募・受賞の意義について考え、交通分野の脱炭素化を推し進めるための契機とします。

【プログラム】

- 14:30 開会挨拶 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- 14:35 趣旨説明 EST 普及推進委員会 委員長
(名古屋大学 大学院環境学研究科 教授) 加藤 博和
- 14:45 基調講演 「まちづくりと交通計画の連携による脱炭素的交通政策推進の重要性」
一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉
- 取組紹介1「みんなで創り守り育てる 岐阜市の公共交通の取り組み」
第4回 EST 交通環境大賞 大賞(国土交通大臣賞) 受賞 岐阜市
(講演者: 岐阜市都市建設部 交通政策課長 桐山 雅司)
- 取組紹介2「CO₂と渋滞の緩和を目指す福山都市圏『BEST運動』の継続」
第4回 EST 交通環境大賞 優秀賞受賞 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会
(講演者: 福山市建設局都市部 都市交通課長 荒平 信行)
- 取組紹介3「ひたち BRT の導入から自動運転バスへの発展」
第5回 EST 交通環境大賞 優秀賞受賞 日立市
(講演者: 日立市都市建設部 都市政策課長 小山 博之)
- 16:25 休 憩
- 16:40 パネルディスカッション
「EST そして交通脱炭素化の社会実装推進に何が必要か？」
(パネリスト) 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井 勉
岐阜市都市建設部 交通政策課長 桐山 雅司
福山市建設局都市部 都市交通課長 荒平 信行
日立市都市建設部 都市政策課長 小山 博之
国土交通省
環境省
(コーディネーター) EST 普及推進委員会 委員長 加藤 博和
- 17:50 閉会

アンケート回答はこちらから →



<https://x.gd/CFvRh>

第50回EST脱炭素交通創発セミナー 交通分野の脱炭素化のこれまでとこれから

趣旨説明

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



環境的に持続可能な交通

Environmentally Sustainable Transport

ESTとは



- **E**nvironmentally **S**ustainable **T**ransport
(環境的に持続可能な交通)の略称
- 1990年代後半にOECDにおいて提案された概念
- **経済的な持続可能性**(安全・便利・快適な交通サービスが最も効率的にかつ安定的に提供されること)と
社会的な持続可能性(社会参加に必要な一定水準の交通サービスがどこに住んでいようともすべての人々に確保されていること)
に加え、脱炭素化を含む**環境的な持続可能性**も考慮
- 現在のSDGsにも通じる考え方

EST普及推進委員会とは



- わが国でも学識経験者、関係団体、関係省庁等からなるEST普及推進委員会が普及活動を展開
- EST推進のために、自治体が**交通・環境政策**やそれに関連する**都市・福祉などの政策**を、ESTのコンセプトを踏まえ長期的視野に立って策定・実施することを促すために、「**地域で交通環境対策を実践している団体(自治体、企業、市民団体等)の優れた取組み事例を発掘し、広く紹介する**」ことが重要と考え、2009年度に創設した「**EST交通環境大賞**」を第15回まで続けてきた。
- フォーラムで表彰式を実施するとともに、その受賞地域にてセミナーや人材養成研修会を開催してきた。

3

EST事業のリニューアル



- 気候変動対策として2050年カーボンニュートラルを目指すわが国では、脱炭素を目指した経済社会システムの変革(GX)が推進されているが、交通分野に着目すると、脱炭素化の視点は不足しているのが現状である。
- **交通分野の脱炭素化を推し進めるため**、EST普及推進委員会で行ってきた事業を、以下の通り**名称変更**する。
 - 「EST交通環境大賞」 → 「EST脱炭素交通大賞」
 - 「EST普及推進フォーラム」 → 「EST脱炭素交通普及推進フォーラム」
 - 「EST創発セミナー」 → 「EST脱炭素交通創発セミナー」
 - 「地域の交通環境対策推進者養成研修会」
→ 「EST脱炭素交通現地研修会」

本セミナーから

4

本セミナーの趣旨

- 過去18年間に49回にわたり全国41都市で開催してきた「EST創発セミナー」を「EST脱炭素交通創発セミナー」と名称変更
- 過去にEST交通環境大賞を受賞した団体のその後の取組みを紹介いただくことで、応募・受賞の意義について考え、**交通分野の脱炭素化を推し進めるための契機**とする。**総合的に取り組むEST**
 - 第4回EST交通環境大賞 大賞(国土交通大臣賞)受賞 岐阜市
受賞当時(2013年):バスで『ひとも元気、まちも元気』～岐阜市総合交通戦略～
 - 第4回EST交通環境大賞 優秀賞受賞 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会
BEST運動：継続させるEST
受賞当時(2013年):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
 - 第5回EST交通環境大賞 優秀賞受賞 日立市
新技術を取り入れるEST
受賞当時(2014年):誕生「ひたちBRT」～新しいまちづくりへの第一歩～

5

最新情報はESTメールマガジンで配信

ESTの普及を図るため、EST普及推進委員会事務局では、毎月『ESTメールマガジン』を発行し、寄稿、交通と環境に関連したニュース・トピック、イベント情報などを掲載しています。

詳しくは、「**EST交通**」で検索してください。

ESTポータルサイト
検索方法

ESTメールマガジン
QRコード



第50回EST脱炭素交通創発セミナー

まちづくりと交通計画の連携による 脱炭素的交通政策推進の重要性

2026年2月16日

(一社)グローバル交流推進機構

NPO法人 再生塾

公共交通のトリセツ

土井 勉

doi7148@gmail.com

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

自己紹介

1976年 京都市, 主に都市計画部門

1991年 阪急電鉄, 主に文化・技術研究所

2004年 神戸国際大学, 主に都市政策論

2010年 京都大学大学院工学研究科

2015年 大阪大学COデザイン・センター

2019年 一般社団法人グローバル交流推進機構

総合交通政策とまちづくり(Machizukuri)

「人口減少時代の公共交通」(日経新聞:やさしい経済学, 全8回連載2018年)

「つながりのコミュニティ」(岩波書店)

「交通まちづくり-地方都市からの挑戦」(鹿島出版会)

「都市計画とまちづくりがわかる本2nd.」(彰国社)

「ガチャコン電車血風録」(岩波ジュニア新書)

国交省、各地の交通政策の委員など



グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

最初にお礼！

第10回 EST普及推進フォーラム

地域公共交通が生み出す多様な価値を考える
クロスセクター効果について

20170213
土井 勉

グローバル https://www.estfukyu.jp/pdf/2017forum_doi.pdf トリセツ 土井 勉

1. 地球環境問題と交通との関係
2. 交通政策：負のスパイラルからの脱却
3. Act Locallyな交通政策
4. 交通政策推進の4段階

1. 地球環境問題と交通との関係

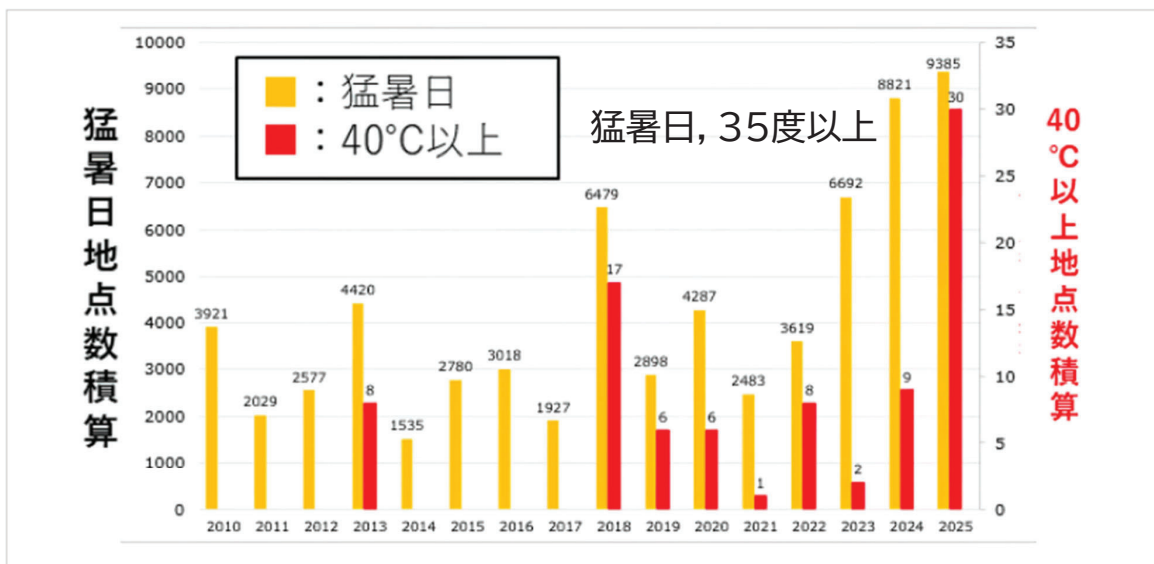
2. 交通政策:負のスパイラルからの脱却

3. Act Locallyな交通政策

4. 交通政策推進の4段階

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

さて, 2025年の夏は暑かった



2010年以降の夏の猛暑日と日最高気温40℃以上の延べ地点数

出典: [令和7年夏の記録的な高温と7月の少雨の特徴とその要因及び8月前半の大雨をもたらした大規模な大気の流れの特徴について](#) (気象庁)

https://www.jma.go.jp/jma/press/2509/05b/kentoukai_bessi20250905.pdf

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

気象庁:2025年の夏に観測された記録的な日本域の高温は、地球温暖化がなかったと仮定すると、ほぼ発生し得ない。

推定の対象期間	2025年に観測された気温を超えるのは	
	7月	夏(6～8月)
工業化以前	ほぼ実現しない	ほぼ実現しない
平年値期間(1991～2020年)	約420年に一度	約500年に一度
すでに温暖化が進行している 2025年現在(括弧内は誤差幅)	約70年に一度 (約30～100年に一度)	約60年に一度 (約30～180年に一度)

イベント・アトリビューションによる2025年に観測された気温の発生頻度

出典: [令和7年夏の記録的な高温と7月の少雨の特徴とその要因及び8月前半の大雨をもたらした大規模な大気の流れの特徴について](#) (気象庁)

「このような気温の上昇率の近年の増加には、まだ統一的な見解は出されていませんが、十年規模のゆっくりとした大気・海洋の変動や大気汚染の改善などが影響しているのではないかという研究成果がここ数年で相次いで報告されています。」

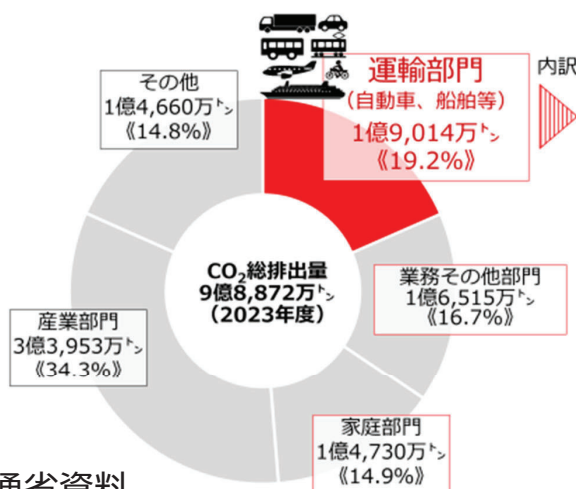
https://www.jma.go.jp/jma/press/2509/05b/kentoukai_bessi20250905.pdf

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

そこで気になるCO₂の排出量

運輸部門における二酸化炭素排出量

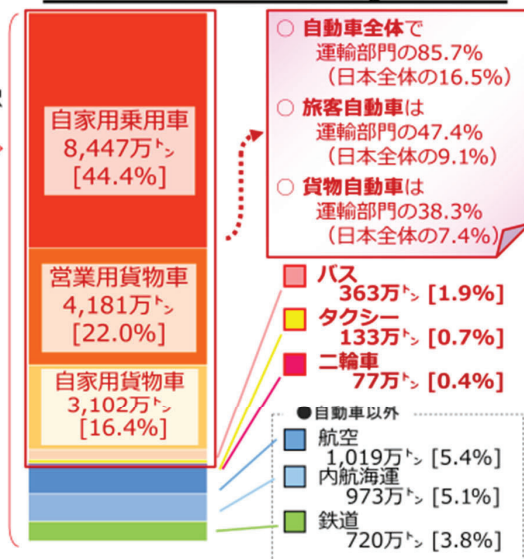
我が国の各部門におけるCO₂排出量



国土交通省資料

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2023年度)確報値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

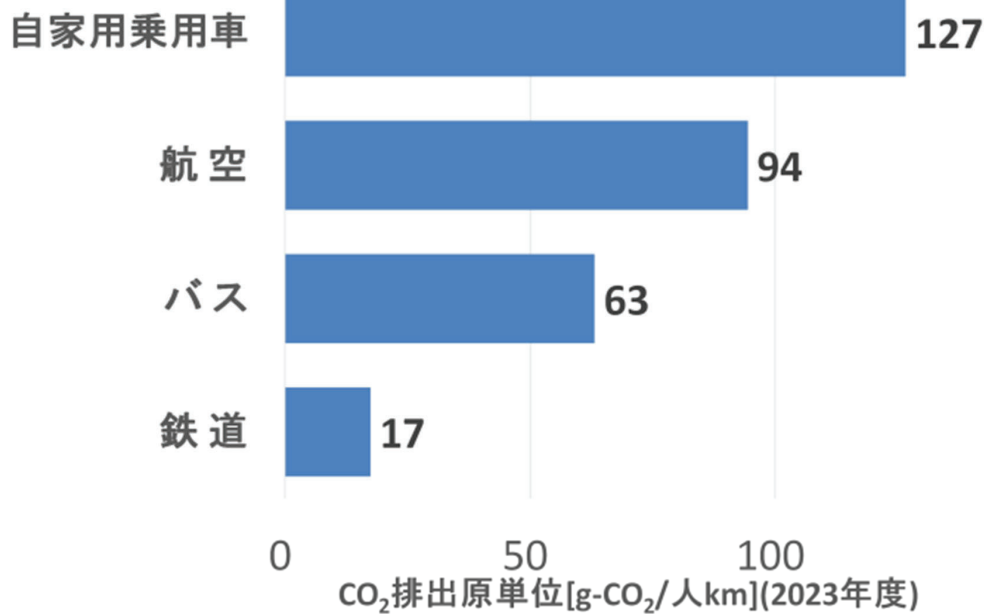
運輸部門におけるCO₂排出量



https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



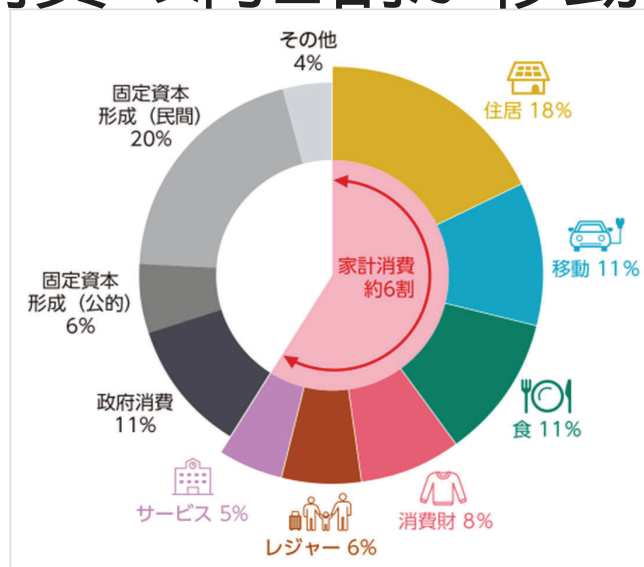
※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

国土交通省資料

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

家計消費の約2割が移動に関わる



消費ベースでの日本のライフサイクル温室効果ガス排出量

環境白書令和7年版

出典：南斉規介（2019）産業連関表による環境負荷原単位データブック（3EID）（国立環境研究所）、Nansai et al.（2020）Resources, Conservation & Recycling 152 104525、総務省（2015）平成27年産業連関表に基づき国立環境研究所及び地球環境戦略研究機関（IGES）にて推計

※各項目は、我が国で消費・固定資本形成される製品・サービス毎のライフサイクル（資源の採取、素材の加工、製品の製造、流通、小売、使用、廃棄）において生じる温室効果ガス排出量（カーボンフットプリント）を算定し、合算したもの（国内の生産ベースの直接排出量と一致しない）

グロ <https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/r07/html/hj25010302.html>

勉

人々の移動は 東京都市圏PT調査

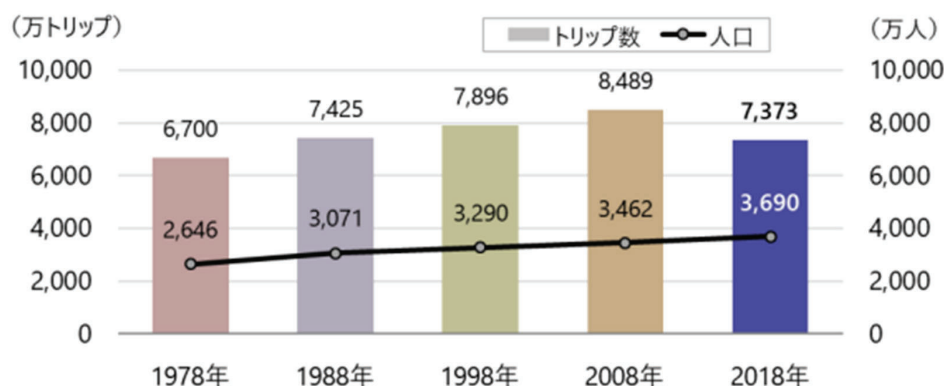


図 2-9 総トリップ数と総人口の推移

注：総人口はパーソントリップ調査対象の5歳以上の人口

資料：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」

東京都, 埼玉県, 神奈川県, 千葉県, 茨城県南部(3,800万人)

<https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/press/1127press.pdf>

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

東京都市圏PT調査

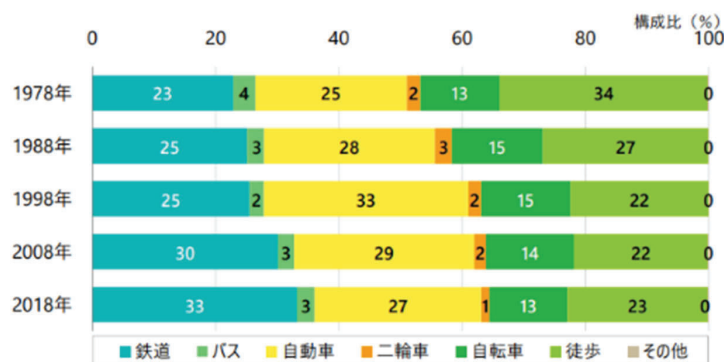


図 2-15 代表交通手段構成比の推移

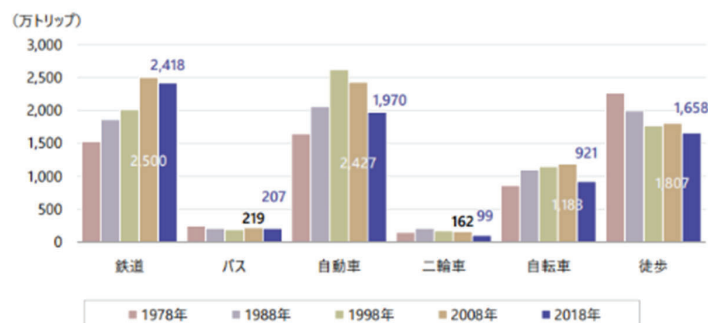


図 2-16 代表交通手段別トリップ数の推移

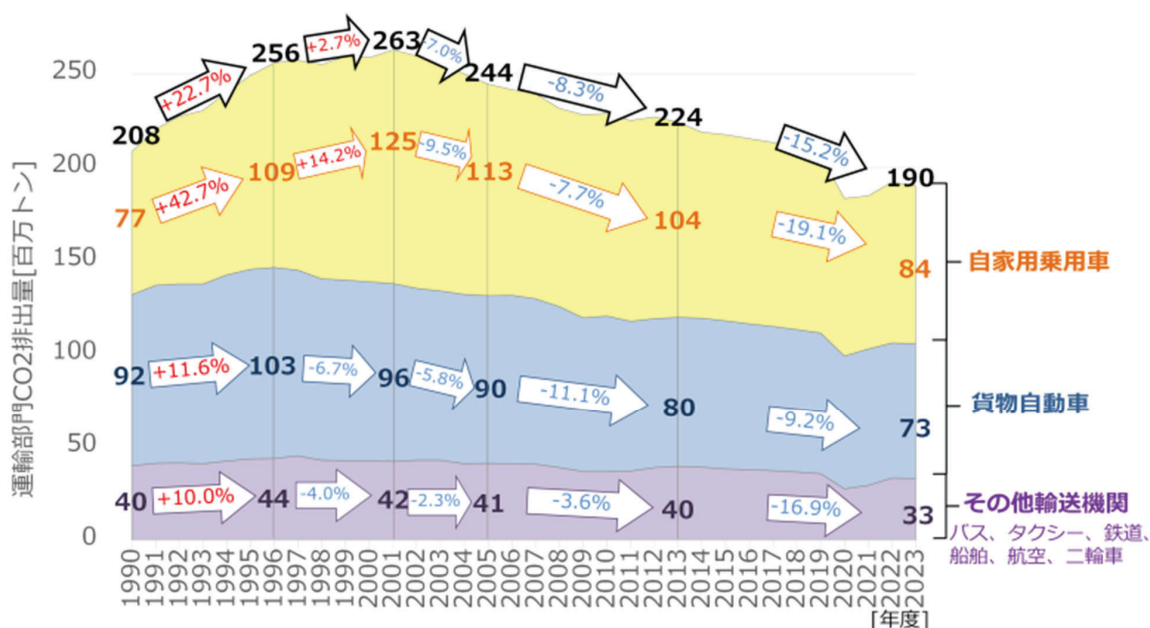
資料：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」

グロー

<https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/press/1127press.pdf>

土井 勉

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成

国土交通省資料

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

これまでとは…時代が変わった

コロナでこれまで水面下にあった問題が浮上

金剛バスの破綻

2023年12月で廃止！

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

ESTについても考えたい

- EST=Environmentally Sustainable Transport; 環境的に持続可能な交通
- 交通需要そのものを減らす: Avoid
- 手段転換: Shift
- 効率化: Improve
- 「持続可能な交通」の, その先には:
- 多くの交通は派生的需要. だから「魅力あるまち, 充実した人生, 安寧な生活…」. まちづくりとの深い関係

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

1. 地球環境問題と交通との関係
2. 交通政策: 負のスパイラルからの脱却
3. Act Locallyな交通政策
4. 交通政策推進の4段階

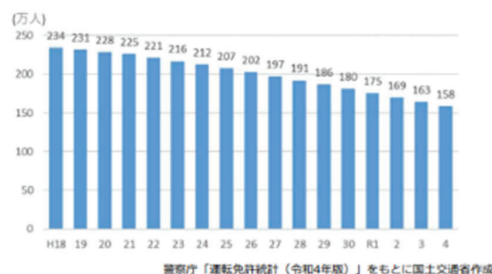
グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

手段転換の受け皿になる公共交通が

路線廃止の状況

- ・一般路線バス（平成20年度→令和4年度）
20,733 kmの路線が廃止。
- ・鉄軌道（平成12年度→令和4年度）
1,158 km・45路線が廃止。

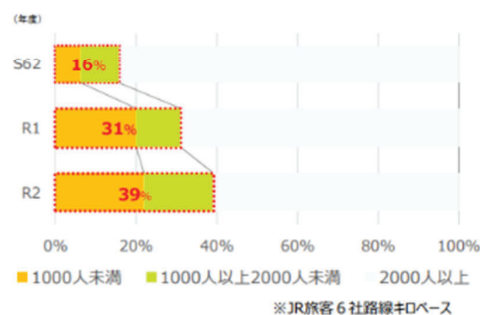
第二種運転免許保有数



コロナ前後における赤字事業者の割合



輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合



国土交通省資料：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001728295.pdf>

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

それでも、運行ができているのは？

運行継続の方策

- ① コスト削減:こちらも限界＝ドライバー不足の原因
- ② 内部補助:こちらも限界＝誰が売上を支えているのか
- ③ 行政補助:必要性を明確にしないと＝税投入
- ④ 運賃改定:利用者が負担

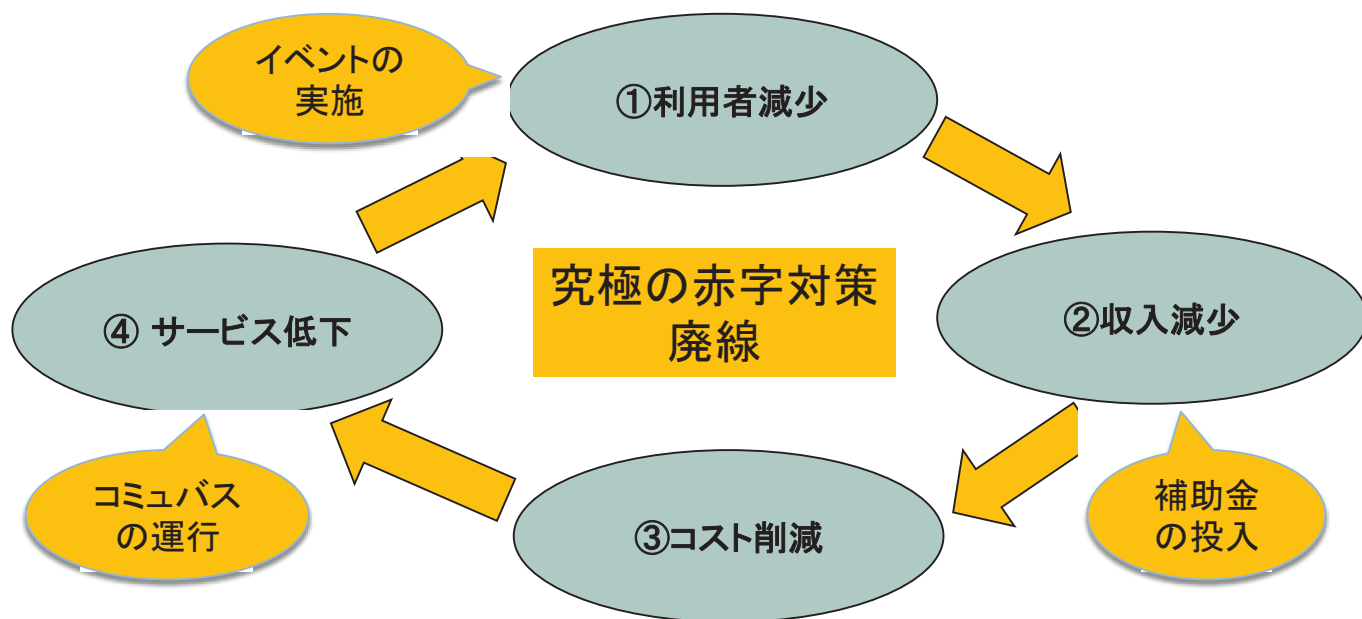
あまりにコスト削減を行うと…

→ドライバー・人材不足の一因(主要な原因に待遇問題)

運行を支えていたお金がなくなる？

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

そこで人口減少・クルマ社会だから 公共交通は負のスパイラル



これを逆転することは可能だろうか？

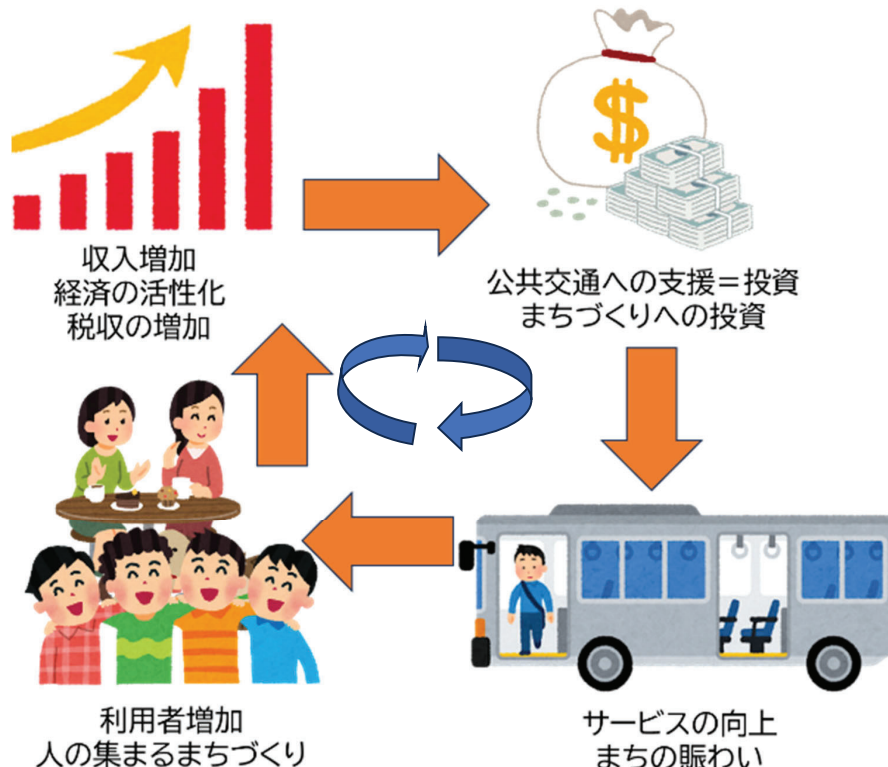
高校生の頃, 女性の友人から



人間は明るい方に集まるんやで
人が集まれば知恵も集まるんや

そこで明るく、頑張って公共交通とまちを
正のスパイラルに

21



正のスパイラル: サービス向上が不可欠 ← 公的資金投入
公共交通への支援は **給付** ではなく, **投資** = 政策効果

22

「投資」のためには公共交通の意義を明確に

公共交通 < 自動車
ドア・ツー・ドア, 自分の都合に合わせることがで
きる, 快適に移動…
だから皆、クルマを使う？

しかし, **公共交通 > 自動車がある**

これが無くなると困る人たちが結構いる

公共交通には自動車とは異なる優位性・長所がある

1. 自分で運転しなくても良い

1-1 送迎からの自由

1-2 潜在需要の顕在化

1-3 非排除性:誰でも移動することが可能

2. 束ねて運ぶことができる

2-1 道路・駐車場・都市へのインパクト

2-2 渋滞対策

2-3 クロスセクター効果

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

1. 自分で運転しなくてもいい

1-1 送迎からの自由

・送迎人生→人口流出の背景



生徒・学生の保護者対象の調査

滋賀県竜王町 H.30.2

問10-1 子供の送迎の負担感

カテゴリ	N=264
とても負担に感じている	45.3%
やや負担に感じている	36.0%
あまり負担と感じていない	6.7%
まったく負担と感じていない	0.7%
不明・無回答	11.3%
N (%ベース)	150

公共交通の分担率が低いエリアほど送迎が多い

送迎人生の母の姿を見ると
…子どもたちは…

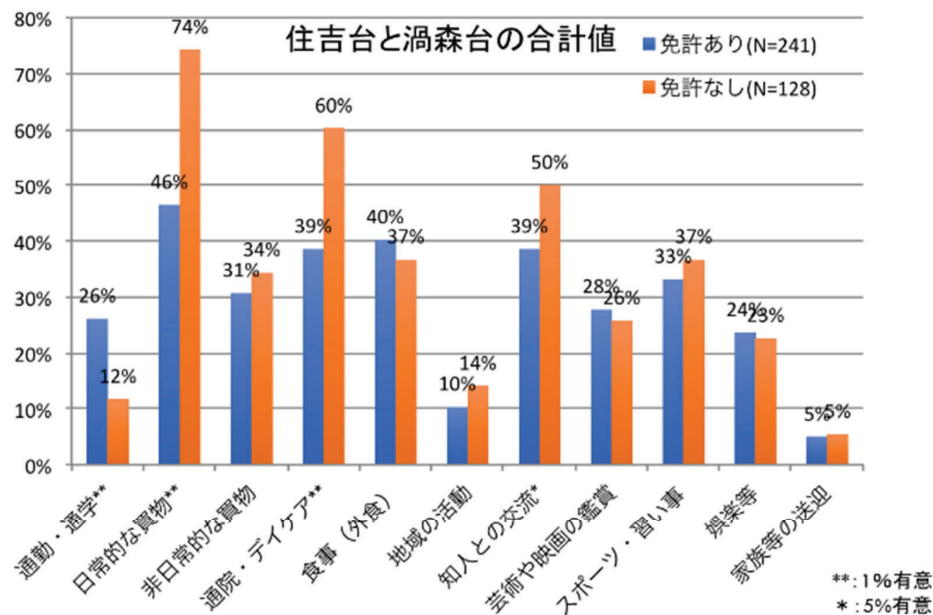
送迎される方も、する方も実は大変

西堀・土井:「送迎交通とその担い手に着目した実態分析」,土木計画学研究講演集No.59,201906

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

1-2 潜在需要の顕在化＝愉しみ

バスが存在することで実現する活動(免許の有無)
潜在化していた愉しみの交通が顕在化



土井勉・西堀泰英他:「愉しみの活動」に対して生活に身近な「都市の装置」が果たす役割、
 大阪大学COデザインセンター、「Co*Design5」,pp.45-64,2019年3月
 グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

1-3 非排除性:誰でも移動することが可能



特別支援学校の福崎工業団地への
 「社会見学」と
 兵庫県福崎町・姫路市連携コミバス・
 ふくひめ号



若い人たち、免許持たない人たちが増えている
 駐車場を用意しても求人対策が難しい…
 外国人労働者の通勤手段

2. 束ねて運ぶことができる

2-1 道路・駐車場・都市へのインパクト

同じ50人を運ぶための移動手段と必要になる都市空間
束ねて運ぶことができるから道路空間の再配分が可能



グローカル交

富山県高岡市エコライフ撮影会写真より
(撮影:(公財)とやま環境財団, 一部土井修正)

ツ 土井 勉

2-2 渋滞対策:バスで運ぶ



朝夕の送迎のクルマはバスの運行を阻害する
雨の朝、JR近江八幡駅前(写真提供:高山智和氏)

グローカル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

2-3 クロスセクター効果

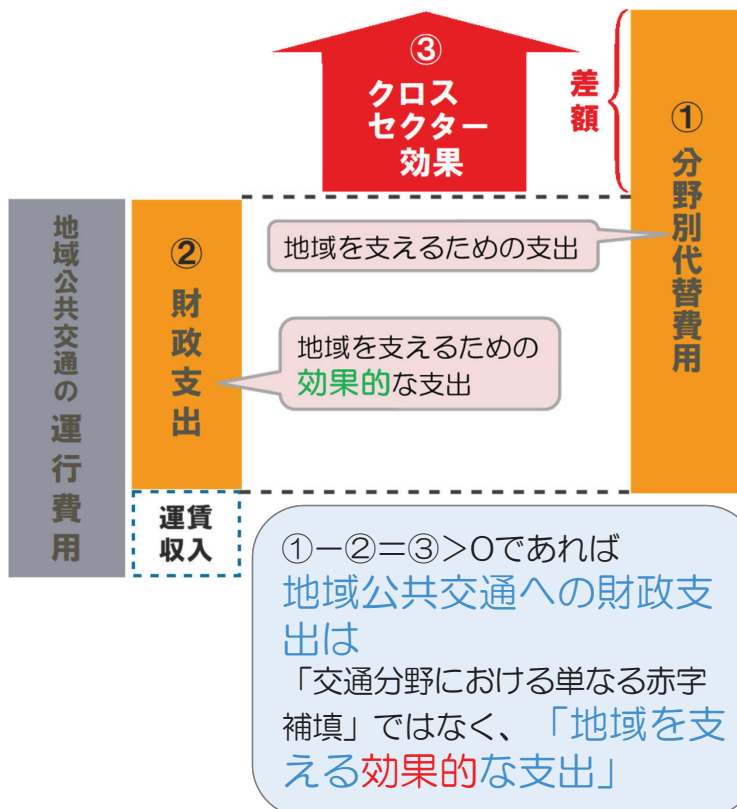
公共交通は人々の移動を束ねて運び、潜在需要の顕在化を実現することで、
経済・社会・環境に寄与する



図：近畿運輸局201803

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

クロスセクター効果とは



分 野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	
医 療	病院送迎貸切バスの運行	費用も小さい
	通院のためのタクシー券配布	
	医師による往診	
	医療費の増加	
商 業	買物バスの運行	費用も小さい
	買物のためのタクシー券配布	
	移動販売の実施	
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	
教 育	貸切スクールバスの運行	費用も小さい
	通学のためのタクシー券配布	
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	
	さらなる定住支援事業	
	マイカー購入補助	
観 光	観光地送迎貸切バスの運行	費用も小さい
	観光地送迎のためのタクシー券配布	
福 祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	
	さらなる介護予防事業	
財 政	土地の価値低下等による税収減少	
建 設	道路混雑に対応した道路整備	
	駐車場の整備	
環 境	さらなる温室効果ガス削減対策	
防 災	災害時における住民の移動手段の調達	
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	

「クロスセクター効果算出ガイドライン」

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ

□：数値化が困難な項目

公共交通が提供するサービス サービスが向上すると利用が増える！

安全と接遇は当然として

- ① 路線・系統
- ② バス停・駅・結節点
- ③ ダイヤ(頻度・所要時間・接続)
- ④ 車両
- ⑤ 運賃
- ⑥ 情報提供

×

利用促進

1. 転換

2. 創造

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

交通＝モビリティは派生的需要

まち

モビリティ＝自由な移動の意義と役割 **本源的需要と派生的需要**

通学



日常生活用品

仕事

業務

友人

買物



お医者さん

趣味

しごと・生活関連施設...

モビリティ＝距離の克服



**活動＝まち
との連携が不可欠**



ひと・すまい

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

© Japan Association of Asset Management

1. 地球環境問題と交通との関係
2. 交通政策:負のスパイラルからの脱却
3. Act Locallyな交通政策
4. 交通政策推進の4段階

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

Act Locallyな交通政策

- ・身近なこと
- ・手軽なこと
- ⇒自分事になる

- ・活動と結果がわかりやすい(可視化できる)

- ・使い捨てから, ものを大事に
- ・コミュニティ活動への連鎖

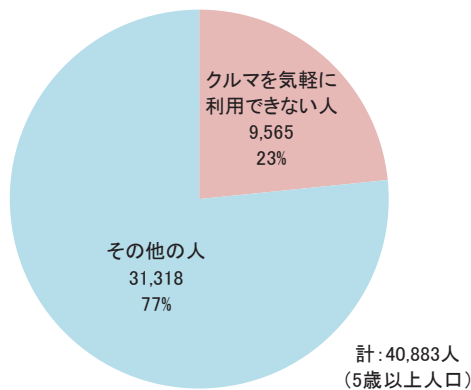
グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

実際に公共交通への転換って？

- Act Locallyな活動になる
- 例えば, 人口減少・クルマ型地域の加西市で気軽にクルマを使うことができない人数は？

クルマを気軽に利用できない人の割合
加西市(令和3年近畿圏PT調査)

23% !



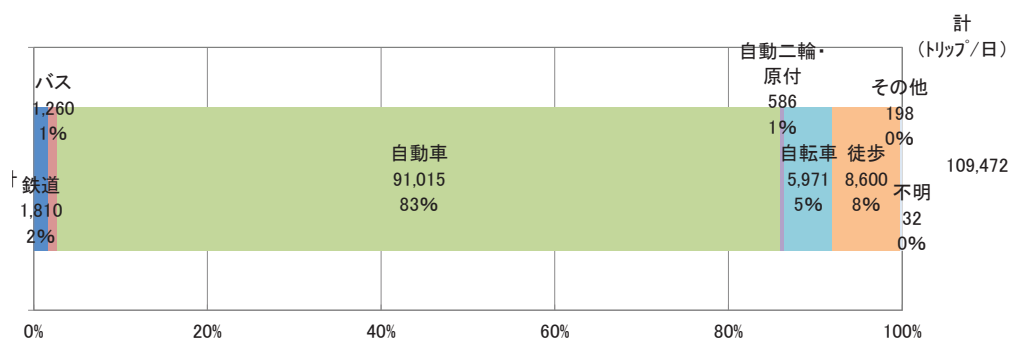
○クルマを気軽に利用できない人の定義
次のいずれかに該当する人
・自動車運転免許証を持っていない
・世帯にクルマがない

とっても住みやすい都市なのだけど
加西市公共交通活性化協議会資料

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

加西市:代表交通手段別分担率から考える

■ 代表交通手段別分担率(令和3年PT調査) 5歳～のデータ



外出で使う交通手段の**83%は自動車**。みんなクルマ(91千トリップ)を使っている。

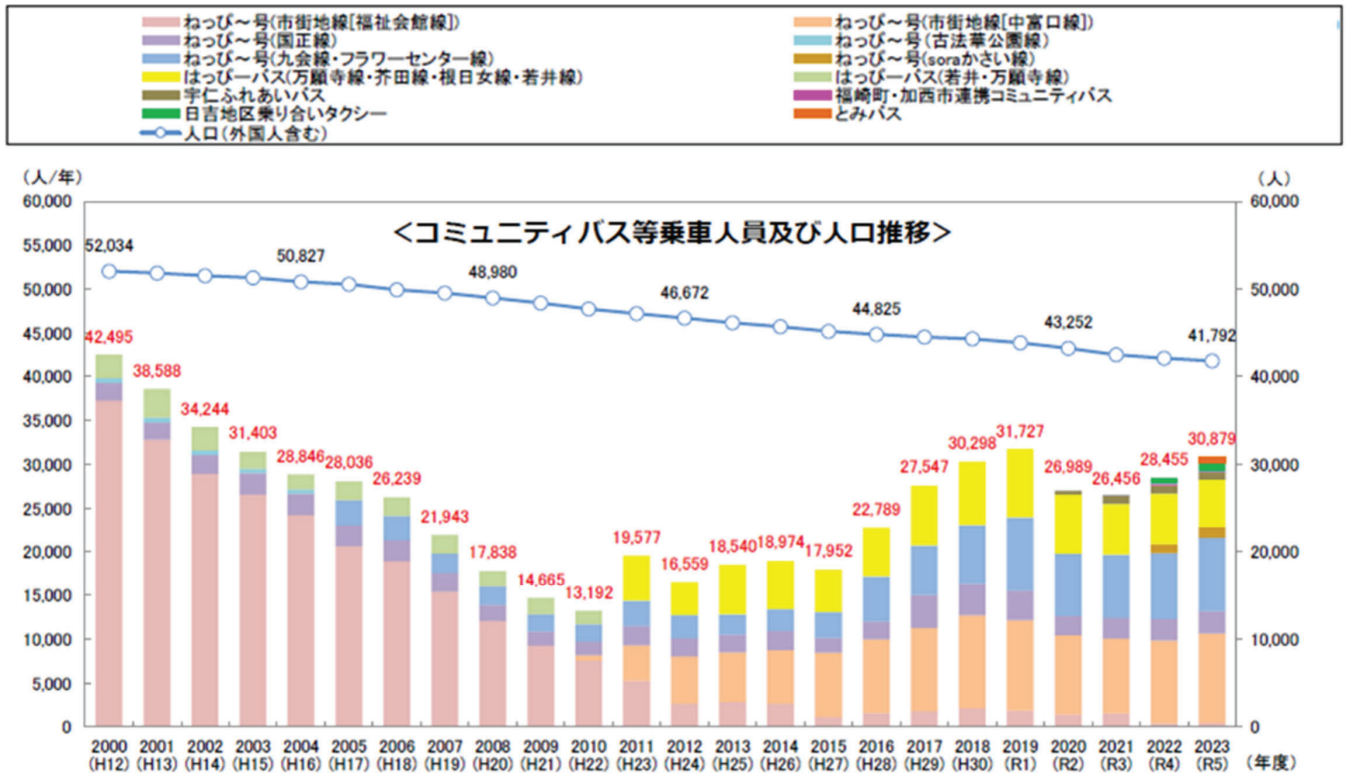
ここで、**自動車利用の1%の転換で約900トリップ**。
これがバス:1,260Tに転換すると**7割増**
鉄道では1,810Tなので**5割増**になる。

なんとか、公共交通にも出番を！ 自動車から1%転換できないだろうか？

加西市公共交通活性化協議会資料

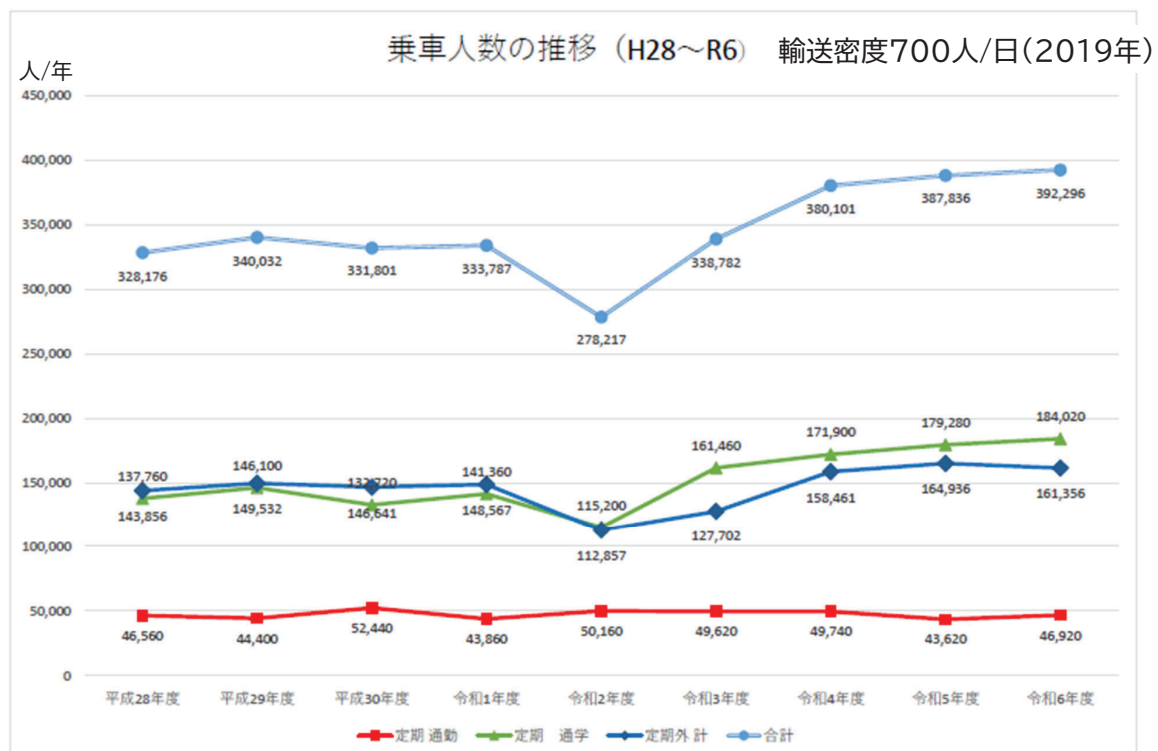
グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

潜在需要を掘り起こして増加 兵庫県加西市のコミバスの実績



グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公 出典：加西市地域公共交通計画

北条鉄道：乗車人数



R2年9月 行き違い施設整備⇒5往復増便

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

1. 地球環境問題と交通との関係
2. 交通政策:負のスパイラルからの脱却
3. Act Locallyな交通政策
4. 交通政策推進の4段階

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

元気回復に向けた交通政策推進の4段階

① 誰の

② どんな移動を

③ どんな方法で

④ 誰が支えるのか

滋賀県竜王町:寺田篤史さん

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

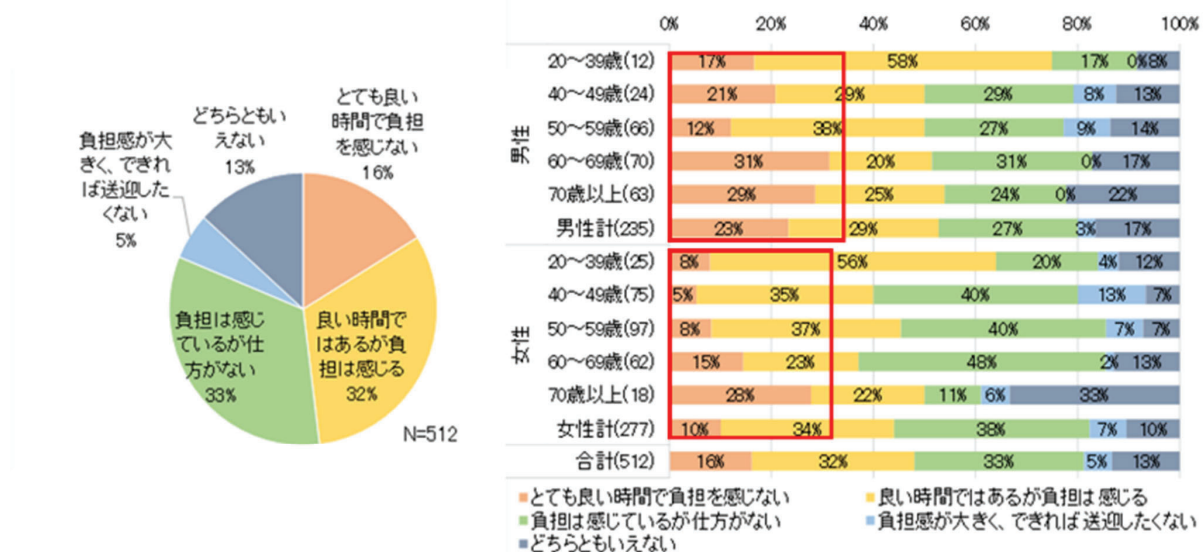
注意することは

- 時々、ツールから入ることがある
- 例えば、デマンド、ライドシェアを入れたら問題は解決する…
- このアプローチだと①と②を省略して、③から.
- ①誰の、②どんな移動…が抜け落ちる
- ということで、「交通政策推進の4段階」

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

交通政策推進の4段階の実例 公共交通 > 自動車のエリアで勝負

- 例えば、**送迎**: 7割の人が何らかの負担感 = **送迎人生**



送迎をどう捉えているのか 性別年齢階層別に送迎をどう捉えているのか
N=512

土井他「送迎人生」の見える実態」第72回土木計画学研究発表会2025
グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

送迎を環境問題から考えると

- 送迎だと：
- 往路はドライバー(送迎提供者)と送迎享受者の2名
- 復路はドライバーの1名
- これが仮にバスで行くとする：
- 往路はバス移動, 復路は不要
- クルマの送迎から公共交通に変わると環境負荷を大きく抑えることができる
- 送迎する人, される人もハッピーが増える

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

竜王町：自動車(送迎)からバスへの転換

① 誰の

高校生の

② どんな移動を

通学に対して

③ どんな方法で

通学定期券の割引

④ 誰が支えるのか

町が補助金を出す

滋賀県竜王町：寺田篤史さん

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

こうして実現

- どこでサービス向上を図るのか
- 「誰の」「どんな移動を」「どんな方法で」「誰が」
- 滋賀県竜王町の「送迎人生」対策＝高校生であり、高齢者対象ではない
- 通学定期は家計に直結



グローバル交流推進機構・NPO法人再生宝公ハス旭ハスレハスエハス

滋賀県竜王町の実績

通学定期補助実績

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (R7.1.17現在)
定期利用(人)	30	73	83	79	101	87	109	123
定期購入(円)	3,800,000	9,247,429	12,601,802	10,846,393	13,817,776	12,548,379	16,142,813	16,943,845
補助額(円)		4,605,805	6,280,720	5,412,670	6,805,580	6,272,250	8,069,180	8,475,460
高校生数(人)	325	326	331	314	319	299	347	345
備考				R2.4～5緊急 事態宣言	R3.8～9緊急 事態宣言			

夜間特別便実績

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (R7.1.17現在)
21時便	人数(人)	83	79	51	83	202	303	171
	便数(台)	69	71	41	73	164	223	132
22時便	人数(人)	627	1,021	471	654	586	827	437
	便数(台)	316	381	247	319	318	361	246
合計	人数(人)	710	1,100	522	737	786	1,130	608
	便数(台)	385	452	288	392	482	584	378
運行費(円)		2,238,438	2,651,223	1,866,302	2,490,597	2,899,123	3,752,781	2,541,998

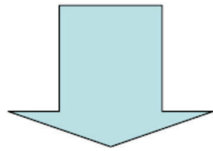
高校卒業後利用

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (R7.1.17現在)
定期利用(人)	30	73	83	79	101	87	109	123
高校生以上 利用者数(人)		17	16	11	24	22	22	34
備考				R2.4～5緊急 事態宣言	R3.8～9緊急 事態宣言			

グローバル交流推進機構・NPO法人再生宝公ハス旭ハスレハスエハス 竜王町資料 他

まちづくりと交通とEST

ESTは環境だけでなく, 交通が変わることで



高齢社会
まちの賑わい
人々の安全で安心な地域づくり

https://www.estfukyu.jp/pdf/2017forum_doi.pdf

グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

交通が変われば, まちも変わる

NPO法人再生塾
公共交通のトリセツ



グローバル交流推進機構・NPO法人再生塾・公共交通のトリセツ 土井 勉

みんなで創り 守り 育てる 岐阜市の公共交通の取り組み

令和8年2月16日

岐阜市都市建設部交通政策課長 桐山雅司

市の概要



位置・面積



岐阜県の
県庁所在地
1909年8月制定
市の面積
203.60km²



気候

平均気温 16.7℃
年間降水量 1978mm
(岐阜地方気象台)



歴史文化

斎藤道三 井口と呼ばれた稲葉山
(金華山)山麓に城下町形成
織田信長 「井口」から「岐阜」へ
「楽市・楽座」で町を発展



観光

長良川鵜飼 (国 重要無形民俗文化財)
5/11 - 10/15 開催 1300年以上の歴史
岐阜城 (国史跡)
鎌倉時代に、二階堂行正が金華山の山頂に岩を
築いて以降、様々な武将が城主に
ぎふ長良川花火大会
長良川で開催されるぎふの夏の風物詩

“「信長公のおもてなし」が
息づく戦国城下町・岐阜”が
日本遺産に認定(H27.4)



産業・特産品

ファッション産業
東京・大阪と並ぶ全国有数のアパレル産地
農業
稲作や野菜を中心とした都市型農業
・枝豆 ・かき(富有柿)
・いちご ・だいこん
・長良川ぶどう など

伝統工芸品 (国指定)



アクセス

名古屋からJRで 約20分
中部国際空港から
名古屋鉄道で 約60分

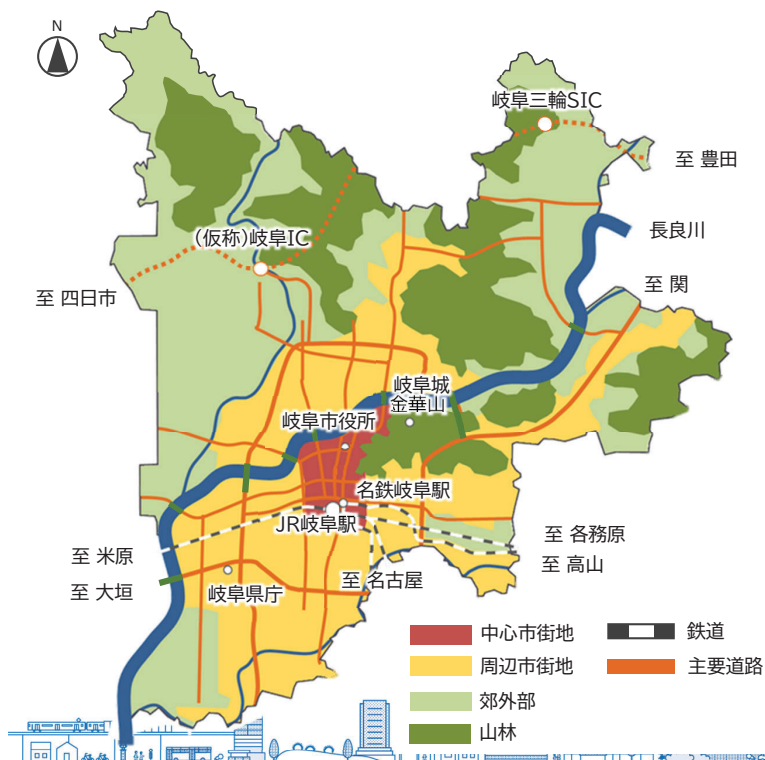


人口

中核市 約40万人
※岐阜県 約190万人
男 約18.9万人
女 約20.8万人
世帯数 18.9万世帯
(R7.4.1現在 住民基本台帳世帯人口)



市の概要



土地利用

市街化区域 **39.4%** (8,027ha) 市街化調整区域 **60.6%** (12,333ha)

農地や自然地にあたる自然的土地利用が約6割



公共交通

鉄道	2社	(JR東海 名古屋鉄道(株))
路線バス	1社	(岐阜バス 岐阜乗合自動車(株))
コミバス	市	(ぎふっこバス 岐阜市 (委託先: 関日本タクシー))
タクシー	6社	((株)日本タクシー 岐阜交通東部(株) (株)共立タクシー (株)日丸自動車(株) つばめ自動車(株) 岐阜名鉄タクシー(株)) ※市内本社の事業者)
シェアサイクル	市	(Gifu-ride ギフライド 岐阜市 (委託先: ekobike株))

2



3

岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例

地域公共交通は**市民の日常生活・社会生活の基盤**であることから、**地域社会全体の財産**ととらえ、**持続可能な地域公共交通を創り、守り、育てていく**ため、**市民、事業者、公共交通事業者、行政**それぞれの**責務・役割**を条例に明記

H27.11
施行

市民



- 公共交通の担い手であることの自覚
- 公共交通の積極的な利用
- 公共交通に関する活動に主体的に参加

事業者



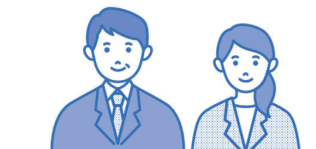
- 公共交通の利用に関する意識啓発
- 通勤時における公共交通の利用促進

公共交通事業者



- 利用状況を把握し、市民の意見を聴き、運営に反映
- 利便性向上、市、市民、事業者に対する利用促進

行政



- 総合的かつ計画的な施策の策定・実施
- 公共交通に関する意識啓発
- 市民、事業者の意見を聴き、施策に反映

4

交通政策に関する計画の変遷

R6.3
策定

※都市・地域総合交通戦略要綱に基づく

第3次岐阜市総合交通戦略 2019(R1)～2023(R5)

交通事業とまちづくりが連携した**総合的かつ戦略的な交通施策**

将来像

公共交通を軸にコンパクトにまとまった、いつまでも住み続けられるまち

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく

岐阜市地域公共交通計画 2021(R3)～2025(R7)

地域にとって望ましい**公共交通の姿**を実現する**マスタープラン**

基本方針

公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通の構築

2つの
計画を1つに
市民に
よりわかり
やすく

統合

※都市・地域総合交通戦略要綱 及び
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく

岐阜市総合交通計画

(岐阜市総合交通戦略 岐阜市地域公共交通計画)
2024(R6)～2028(R10)

「公共交通」「徒歩や自転車」「道路空間の利活用」「中心市街地の活性化に向けた交通体系」などの**様々な分野の施策**を**総合的かつ一体的に推進**するなど
公共交通とまちづくりがより連携した計画

基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの形成



基本方針2 人とまちをつなぐ 道路空間・交通環境の充実



基本方針3 交通・まちの未来に向けた挑戦



基本方針4 みんなではぐくむこれからの交通



5

みんなの交通を みんなでつむぐ
誰もが多様なライフスタイルを実現できるまち・岐阜市



■ 主な交通施策

- 1 公共交通ネットワークの構築
- 2 新技術の導入推進
- 3 官民連携による交通環境の整備
- 4 公共交通の担い手確保
- 5 その他（交通政策の様々な施策）



1 公共交通ネットワークの構築

8

1 公共交通ネットワークの構築

■ 持続可能な公共交通の確保

- ▶ 郊外部と市中心部を結ぶ**路線バスの幹線軸の強化**と
地域主体の手作りコミュニティバスを軸に
利便性と持続性の高い公共交通ネットワークを構築

■ 路面電車

明治44年度 運行開始
平成17年度 運行廃止



■ 市営バス

昭和24年度 運行開始
平成14~16年度 民間譲渡



路線バス

- ・ JR岐阜駅から**放射状**に路線配置
- ・ JR岐阜駅と各地を結ぶ**8本の路線**と
市内を循環する**2本の環状路線**を
幹線軸とし、機能を強化



路線バス

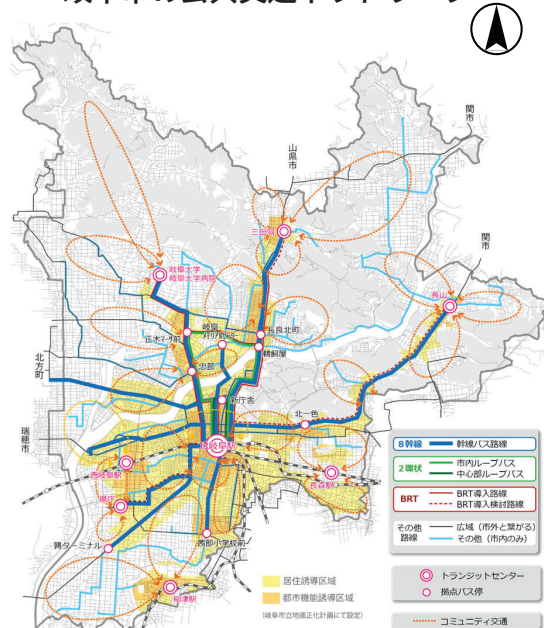
コミュニティバス

- ・ 路線バスを補完し、地域内の
日常生活の移動を確保
- ・ 地域、行政、交通事業者が一体となった
地域主体の手づくりコミュニティバス



コミュニティバス

岐阜市の公共交通ネットワーク



9

1 公共交通ネットワークの構築（路線バス）

■ バス幹線軸の強化

▶ 公共交通軸となる幹線バス路線の強化のため、**岐阜市型BRTを導入**

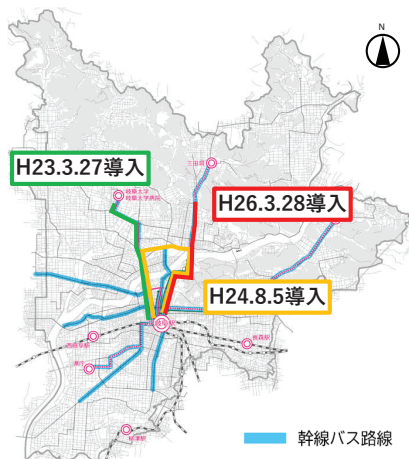
連節バス

H23導入当時、**首都圏以外では初**

(H23～H26)

連節バス4台

3路線に導入



全国で
4番目

バス優先レーン / PTPS

S63.9
から
順次整備

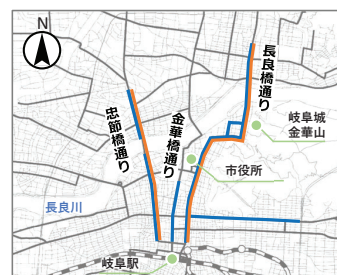
H16.3
から
順次整備

・ **バス優先レーン** 導入延長 約17.4km

車線をカラー化
朝・夕の時間帯に一般車の走行を規制

・ **PTPS（公共交通優先システム）** 導入延長 約7.5km

交通管制システムと連携し信号による
運行の影響を低減



— バス優先レーン区間 — PTPS区間

10

1 公共交通ネットワークの構築（路線バス）

■ 岐阜市型BRTの導入（連節バス）

♥ **GIFU RED OMNIBUS**

R7.4
運行開始
4台のうち
2台更新

水戸岡鋭治氏 デザイン

Designed by Eiji Mitooka+ Don Design Associates



1947
7月5日生(78歳)岡山市出身
1972
ドーンデザイン研究所設立
2013
ななつ星 in 九州 (JR九州)
2016
清流ライナー (岐阜乗合自動車)
2019
IKEBUS (豊島区)

▶ R6.11.10 公共交通フェスタ2025にて



市民へ
デザイン
を説明

11

1 公共交通ネットワークの構築（コミュニティバス）

■ 地域主体のコミュニティバス事業の推進

- ▶ 平成18年から**市民協働の手づくり**
コミュニティバスを導入

R8年1月現在

22地区

コミバス 21地区 デマンド 1地区

（鉄道・路線バス・コミュニティバスの人口カバー率97%）

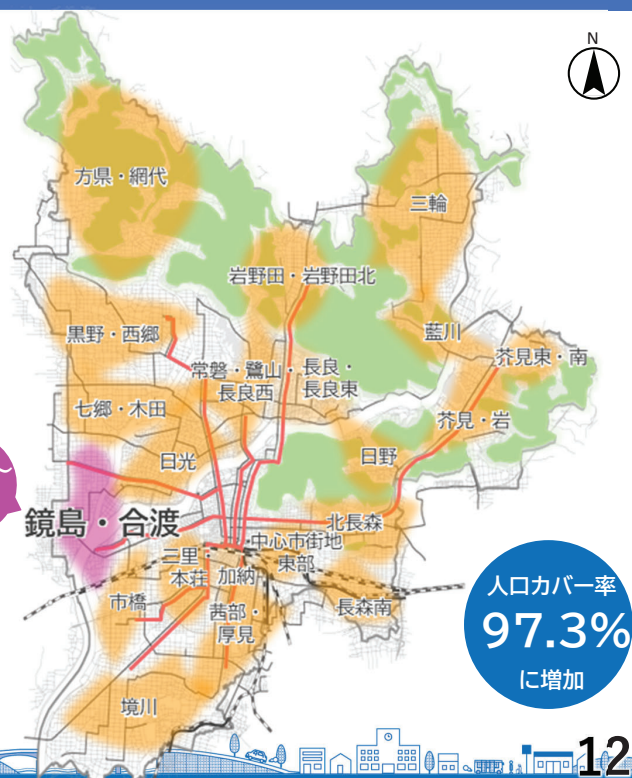


コミュニティバス



デマンドタクシー

R7.9～
導入



12

1 公共交通ネットワークの構築（コミュニティバス）

■ 地域主体のコミュニティバス事業の推進

- ▶ 地域が日常生活の移動の確保のため、**自らコミュニティバスを導入する**システム
- ▶ 地域が**当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保**する（運賃、ルートを地域が決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

**地域住民が主役となる市民協働の
手づくりコミュニティバス**

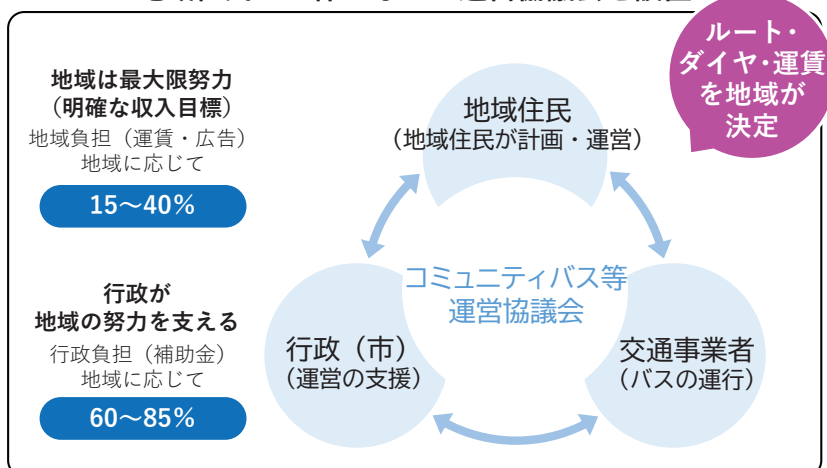


運営協議会の様子



ボランティアによる
乗車サポート

地域住民が主体となった運営協議会を設置



13

14

GIFU HEART BUS

The map shows the Sakai City area with the JR Sakai Line (blue line) and the Sakai City Loop Line (red line). The JR Sakai Line runs from Sakai Station to Sakai City Station. The Sakai City Loop Line runs from Sakai City Station to Sakai City Park, Sakai City Media Cosmos, Sakai City Loop Line, and Sakai City Loop Line. The map also shows the Sakai City Loop Line (red line) and the Sakai City Loop Line (red line). A legend at the bottom right explains the line colors and symbols used on the map.

凡 例

- 岐阜公園ルート
- 中心部ルート
- バス停 (両ルート共通)
- バス停 (岐阜公園ルート)
- バス停 (中心部ルート)

運行期間	R5.11.25 ～ R10.3.31（5年間）
運行ルート	中心部ルート ：毎日運行 12便/日 約5km/周（約40分） 岐阜公園ルート ：土日祝運行 3便/日 約9km/周（約70分）
その他	・ 運賃無料 ・ 定員10名 ※オペレーター 1人除く ・ 原則予約制 ※空席がある場合は予約なしで乗車可

2 新技術の導入推進

■ 自動運転バスの継続運行とレベル4自動運転の実現

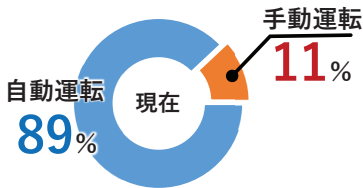
運行便数 (R8.1.25時点)

乗車人数 (R8.1.25時点)

総合計 **10,406** 便

総合計 **93,777** 人

自動運転割合



主な手動介入要因

- ① 路上駐停車の回避
- ② 対向車の接近回避
- ③ 車線変更

レベル4
実現への
課題

障害物回避等の対応が可能な **新たな車両を導入**

GIFU HEART BUS

令和7年 国土交通白書に掲載

Column コラム

岐阜市における中心市街地での自動運転バスの取組 (岐阜市)

岐阜市に本社を置く岐阜県自動車では、高齢化などに伴うバス運転手の減少 (2019年度末431名→2024年度末374名) により、運転手不足が深刻な課題となっており、市民の移動の足への影響が懸念されている。

このような背景もあり、岐阜市では持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、「自動運転レベル4」の実現を目指し、2023年11月より自動運転バス (GIFU HEART BUS) の継続運行を実施している^①。駅前等、交通量が多い中心市街地で自動運転バスが継続運行されるのは全国初である。

専用協議システムや自動車協定システム^②の整備を進め、中心市街地における完全自動運転を実現させており、自動運転での走行割合は89%に達している。乗車実績としては、2025年4月に6万人を達成しており、運行の便数も6,600便を超えている。

また、利用者の多い中心市街地で自動運転バスの継続運行を実施することで、市民が自動運転技術を知るきっかけになるなど社会受容性の向上が期待される。車体は、視認性の高い「赤色」を採用するなど、街中を走行しているときでGIFU HEART BUSだと分かる工夫がなされている。さらに、岐阜市は、ルート調整にむむ市民等を対象とした試乗会や、市内の全小学校を対象にした体験乗車等、自動運転バスの認知度を高める取組を積極的に実施している。

公共の場への自動運転技術の導入に向けて、今後、岐阜市は5年間の継続運行を通して目途の検証を定めるとともに、更なる社会受容性の向上を図りながら、自動運転技術を様々な地域へ広く展開するための運行体制の構築を検討することとしている。



図1 岐阜市



図2 市内の小学校を対象にした体験乗車

注1 2024年度時点は自動運転レベル2。
注2 車体センサで検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等により検知し、自動運転車両等へ情報提供する仕組み。

2 新技術の導入推進

■ 自動運転バスの継続運行とレベル4自動運転の実現

▶ 令和7年1月17日から、**新車両の運行開始**

GIFU HEART BUS



案内ポスター

新車両出発式

17

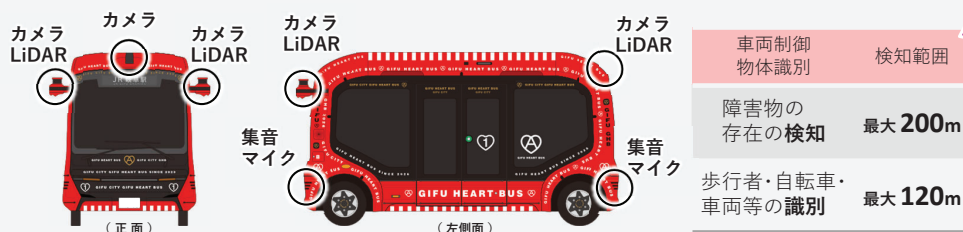
2 新技術の導入推進

■ 自動運転バスの継続運行とレベル4自動運転の実現

 **GIFU HEART BUS**

▶ これまでのレベル4自動運転実現への課題に対応するため、**障害物回避や車線変更が可能な新車両を導入**

13台のカメラ、5台のセンサーで周囲の状況を把握



海外で
レベル4の
実績のある
車両

障害物等を認識し
AIの判断も組合せ
自動回避



■ 車両の特徴

- POINT ①** 高度な車載装置による検知と認識
- POINT ②** AIによる予測と判断
- POINT ③** 集音マイクでサイレンを検知し、緊急車両に対応して停車

■ 新車両の実験概要

- ▶ 中心部ルートで毎日6便運行
- レベル2での
100%の自動走行を積み重ね
令和7年度中にレベル4へ移行



**全国初となる中心市街地でのレベル4自動運転を実現し、
自動運転のトップランナーとして全国を牽引！**

18

3 官民連携による交通環境の整備 (バスまちば)



19

3 官民連携による交通環境の整備（バスまちば）

■ 中部地方初の取組み「バスまちば」

- ▶ 雨や風などの影響を受けることなく、**バス接近情報を表示するモニター**を見ながら、**お店の中などで快適にバスを待つ**ことができる



利用環境の向上のため**民間敷地内**に
自転車駐車場や**ベンチ**を設置する取組も



自転車駐車場の設置
(スギ薬局 粟野東店)



ベンチの設置
(十六銀行 忠節支店)

R4年度 6 店舗開設
・コンビニエンスストア

R5年度 6 店舗開設
・コンビニエンスストア
・ドラッグストア

R6年度 6 店舗開設
・コンビニエンスストア
・ドラッグストア
・金融機関（銀行）

R7年度 6 店舗開設
・コンビニエンスストア
・スーパー
・金融機関（信用金庫）



現在 **計24箇所**

4 公共交通の担い手確保

4 公共交通の担い手確保

■ 運転手雇用支援事業

- ▶ 市では深刻化する**運転手不足への解消**に向け、**令和7年度から新たに**、乗合バス事業者に対する**運転手の方の住まいへの補助を開始**

市営住宅居住費補助

- ・乗合バス事業者の運転手の住まいとして、**市営住宅を活用**
- ・乗合バス事業者が負担する**1年間**の運転手の市営住宅の家賃のうち、**2分の1の額**を市が補助

※実質、1年間運転手の方の家賃負担はなし

➡ **現在、市営住宅に1名が入居**

全国初の
取組み

バス事業者では
さらに
家電も用意



市営住宅 黒野コーポ

住宅支援金補助

- ・乗合バス事業者が支援する1年間の運転手の**民間賃貸住宅居住**に対する支援金のうち、1人あたり**15,000円を上限に市が補助**

➡ **現在、1名が制度を活用**

4 公共交通の担い手確保

■ 運転手の雇用支援

- ▶ 高校生以上に公共交通の大切さを伝える授業と併せ**運転手の職業を紹介するセミナーを開催**

バス
タクシー
事業者と
連携



高校での実施状況



大学での実施状況

R4年度 2校 実施 (計139名)
岐阜市立女子短期大学、市立岐阜商業高等学校

R5年度 2校 実施 (計183名)
岐阜市立女子短期大学、岐阜聖徳学園大学

R6年度 2校 実施 (計223名)
中部学院大学、岐阜市立女子短期大学

R7年度 2校 実施予定
岐阜市立女子短期大学、市立岐阜商業高等学校

受講者の声



- ・バスは大変そうだけど、やりがいがあると感じた
- ・運転手不足が深刻であることがわかり、通学以外でも公共交通を利用しようと思った

受講した生徒が採用に関し**バス事業者**に問合せ





- ・ 昼得きっぷ
- ・ モビリティ・マネジメント
- ・ 公共交通イベント

24

5 その他（昼得きっぷ）

■ 昼得きっぷ

- ▶ バスの利用者の少ない **平日** 昼間時間帯（**10時～16時**）に 岐阜バス全路線が **1日 500円 で乗り放題** となる企画乗車券「**昼得きっぷ**」を販売

バスの
新規需要の
掘り起し

券の種類 スクラッチ式（紙）、モバイルチケット

令和3年5月の販売開始から、

1日 **102** 枚販売、累計 **11万5千枚** 以上販売



公共交通利用促進事業（「昼得きっぷ」配布） R5年度

- ・ 公共交通をより多くの方に利用いただくほか、外出のきっかけづくりとして配布

【対象者】 市民 **65歳以上** の方

【配 布】 スクラッチ式乗車券 を 1人当たり5枚 配布

※「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用

対象 118,717人中、
54,417人 引換え（引換率 **46.5%**）



引換えた
方のうち
約8割が
利用



25

5 その他（モビリティ・マネジメント）

■ モビリティ・マネジメントの実施

▶ 平成26年度から令和5年度

将来バスを移動手段として選択してもらえよう、
小中学生を中心に、**バス車体を使った乗り方 教室、**
クイズを取り入れたバスに関する講義を実施



公共交通を学ぶ授業



バスの乗り方教室

▶ 令和6年3月から

GIFU HEART BUS を活用した
モビリティ・マネジメントを開始

受講した
児童に
大好評！



GIFU HEART BUS

令和9年度中までに、
市内の全小学校への実施を予定

これまで市内全48校のうち**29校に実施**
(リピート校も含め延べ約2,200人が受講)

受講者の声



- ・バスについてとても詳しくなれた
- ・自動運転バスに乗れてワクワクした
- ・今日知ったことをみんなに教えたい

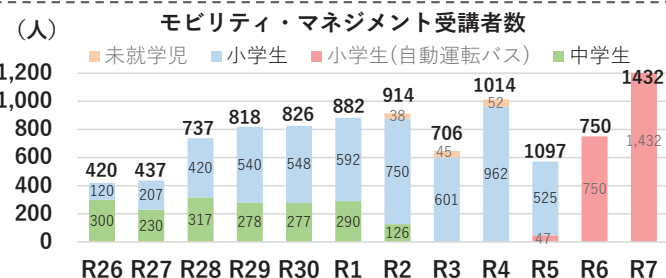


自動運転バス乗車体験



公共交通を学ぶ授業

26



5 その他（公共交通イベント）

■ 公共交通利用促進イベントの開催

▶ バス等の公共交通に親しめる**体験イベント**を実施し、**公共交通への意識向上と利用促進**を図る

岐阜市科学館 de 公共交通フェア



GW来館者
約1.8倍
(昨年度比)



自動運転バス技術紹介



オペレーター制服なりきり



自動運転バス乗車体験

公共交通フェスタ



12回目
協力企業**4倍**
(4社 16社
H26→R7)



レベル4 自動運転バス
乗車体験



らくがきバス



バス運転手さん
なりきり体験

27



みんなの交通をみんなでつむぐ

岐阜市



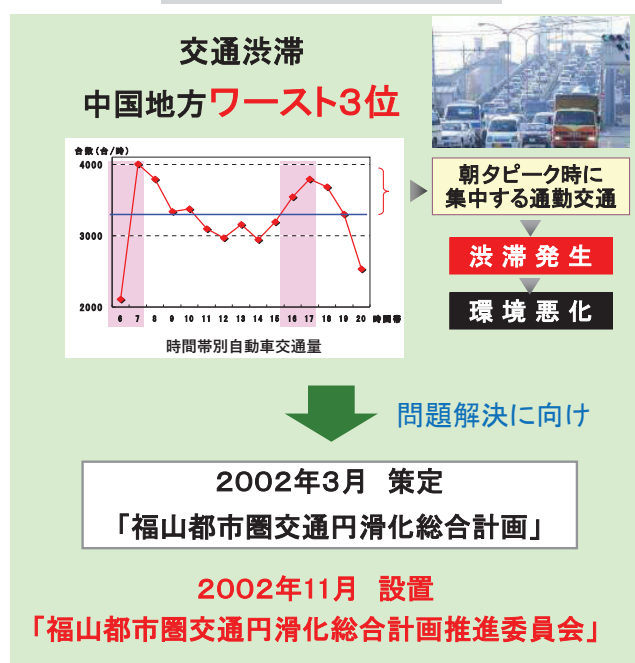
CO₂と渋滞の緩和を目指す 福山都市圏『BEST運動』の継続

福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会
(福山市建設局都市部都市交通課)

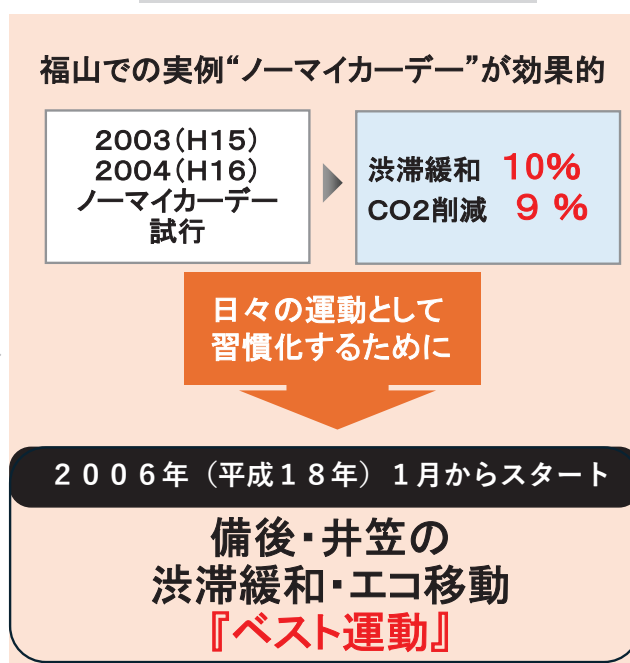


課題と取組み経緯

福山都市圏の道路事情



渋滞緩和と地球温暖化防止



『ベスト運動』とは ⇒ 会員制のエコ移動運動

- ・「ベスト運動」は、備後・井笠地域で行っている、会員制のエコ移動運動。
- ・月に1回以上の自由な方法でのエコ移動を促し、LINE等による参加状況の報告をしてもらい、それに対するインセンティブの提供やフィードバックを実施している。



月に1回、ネットで参加状況の報告

毎月抽選で景品がもらえるチャンス！



ベスト運動オフィシャルサイトで速報値をフィードバックも実施



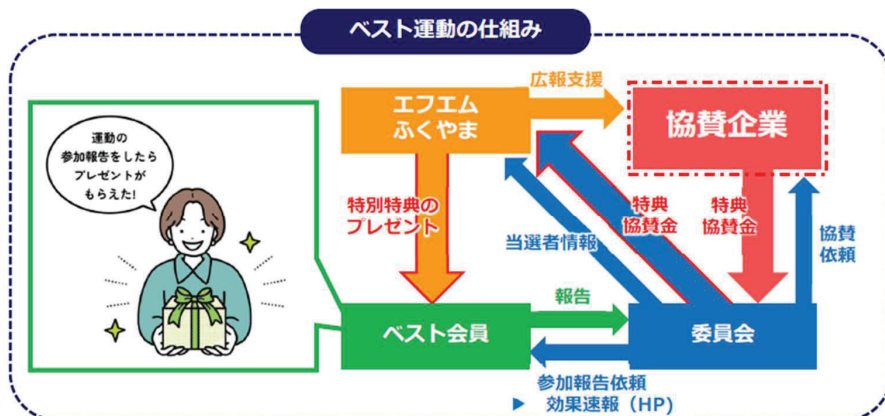
施策定着に向けた仕組みづくり

■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)
エフエムふくやま

■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



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2回)
- FM局発行の無料情報誌への掲載(年4回)
 - ・ベスト運動の説明
 - ・協賛企業の紹介 など



ベスト運動支援策

ベスト運動を持続的な運動とするための定着支援施策



◆自治体公式LINE

備後都市圏5市(※)で掲載実施
※福山市、尾道市、府中市、笠岡市、井原市

◆ホームページによる情報発信

(2023年7月リニューアル)

◆大学で講義

福山市立大学での交通円滑化に関する講義

<実施概要>
【開催日】2023年10月30日(月)
【対 象】福山市立大学 都市経営学科 2・3年生約20名
【講義名】都市交通政策
【時 間】90分
【講 師】福山市都市交通円滑化 総合計画推進委員会事務局

講義の様子

【内 容】
・福山市都市交通円滑化計画の策定背景(地球温暖化・交通状況 等)
・福山市・笠岡市域における取組の紹介
・ソフト施策(ベスト運動、小学校TFP、自転車走行空間、まどろーず 等)
・ハード施策(福山環状道路、各道路事業の整備状況 等)

ベスト会員数について

■ 会員の募集

○各種イベントへのブース出展

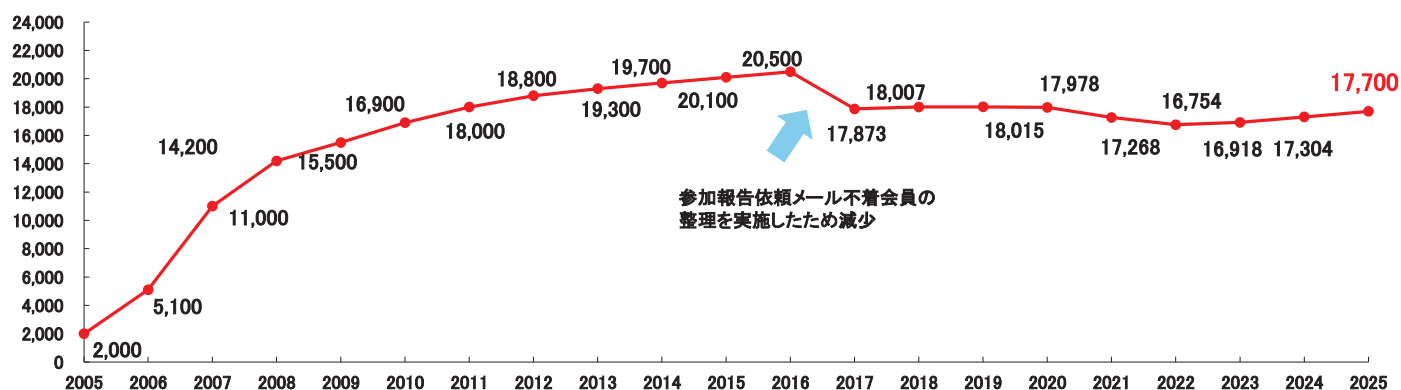
- ・ベスト運動のPR及び会員募集活動のため
様々なイベントへ参加



来場者にベスト運動への登録を
依頼する際に、JR西日本のWESTER
ポイント付与特典も紹介



<ベスト運動チラシ>



協賛企業について

■ 協賛企業の募集

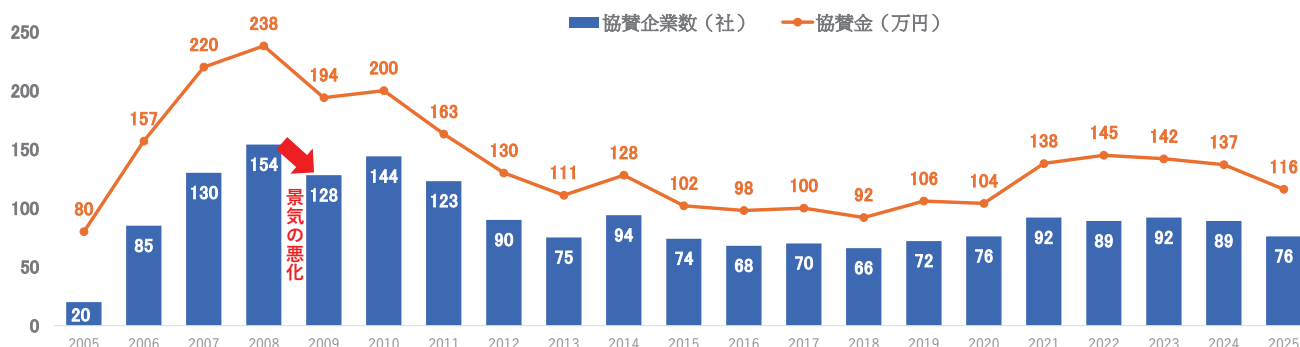
○協賛依頼資料の配布

- ・2025年度配布: 2, 023社
- ・福山市内: 約8割、福山市外: 約2割

<協賛企業一覧>



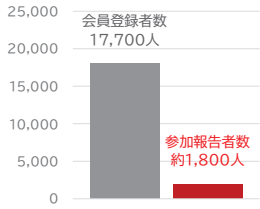
<ベスト運動チラシ裏面>



課題及び今後取組むこと

課題①ベスト運動参加者の増加

○会員登録者数17,700人に対し、参加報告者数は毎月約1,800人(約1割)であり、参加者数の増加が課題



今後の取組:企業を通じた登録、参加促進

- 企業が参加する『強化週間』を実施し、企業の積極的な参加を促す。
- 企業が参加するメリットをヒアリング等を通して調査
- 企業が社員の参加状況を把握できる方法を検討



課題②システムの環境改善による利便性の向上

○新規会員登録を行っても、会員番号が書かれたカードが届くまでに数週間のタイムラグがある。

今後の取組:システム改修による会員番号の即時付与

○新規会員登録後に会員カードを郵送していたアナログ処理をシステム改修によりデジタル処理に切り替えて、会員番号の即時付与を実現させる。

課題及び今後取組むこと

課題③公共交通の利用者増加

■バス運賃無料ウィーク(第1弾)

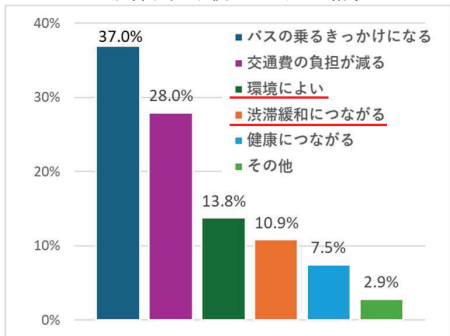
- ・福山市内を発着するバス路線が無料(一部路線除く)
- ・全国初?の一週間続けて実施
- ・1日乗車券を活用した行動変容追跡調査
- ・市内を運行するすべてのバス会社が参画
- ・プラットフォーム委員による産学官民連携

⇒実施結果

- ・利用者数が全体で**約1.6倍**増加
- ・利用者の意識及び行動に変化



▲無料ウィーク後のアンケート結果

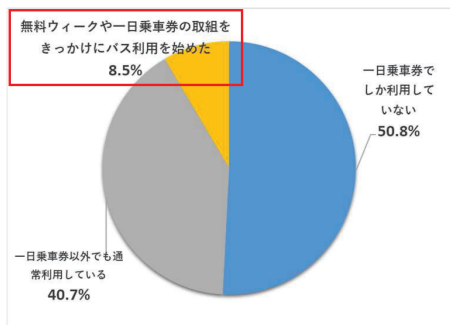


■路線バス100円2ウィークス(第2弾)

- ・無料ウィークに続く「バスに乗るきっかけづくり」の第2弾として、路線バスが2週間1乗車100円で利用することができる「路線バス100円2ウィークス」を実施

⇒実施結果

- ・利用者数が全体で**約1.23倍**増加



ひたちBRTの導入から 自動運転バスへの発展



令和8年2月16日

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

本日の説明内容

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

- 日立市の概要
- BRT導入の目的と背景
- ひたちBRT整備概要
- ひたちBRTを活かした取組
- 自動運転の取組

- 東京都心から約130km、関東平野の北東端、茨城県北東部に位置
- 東は海岸段丘で太平洋に臨み、西に阿武隈山地の山々が連なる
- 温暖な気候で海と山の豊かな自然に恵まれたまち

南北 25.9km
東西 17.9km
面積 225.73km²

- 昭和14年に市制施行し、日立市が誕生

※市名は、水戸藩第2代藩主徳川光圀が海から昇る朝日の美しさに『日の立ち昇るところ領内随一』と言ったという故事に由来します
(元禄8年・1695年9月)

※諸説あります。



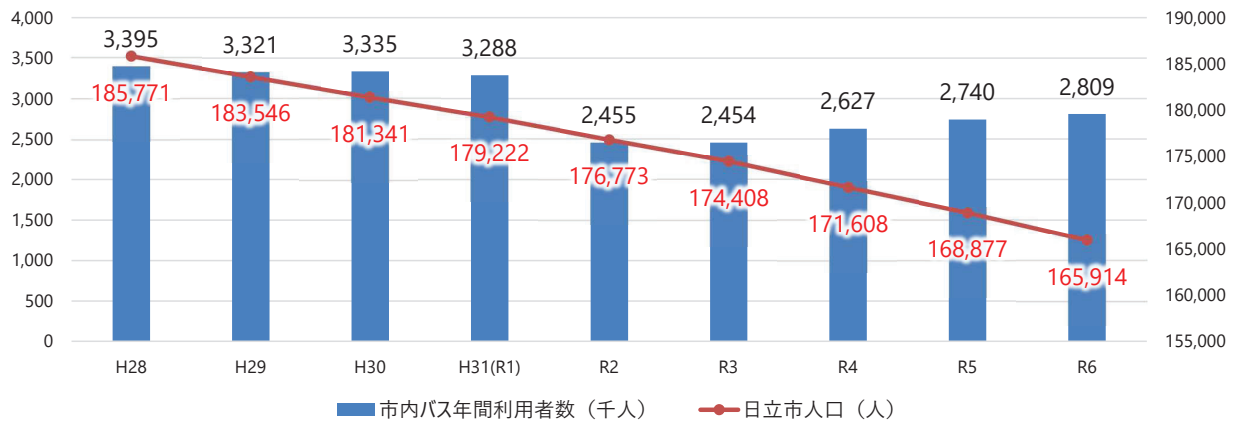
2

- 市街地は南北に細長く、JR常磐線、国道6号、常磐自動車道が縦断
- JR常磐線の5駅を中心に市街地が形成
- 高度経済成長期に西側の山すそへ住宅地を開発
(標高80m~220m)
- 銅や電気、機械などの製造業を中心として『ものづくり』のまちとして発展
- 鉾山の煙害対策として植栽した複数の種類の『さくら』を市の花として制定
- かみね公園・平和通りは日本さくら名所百選
- 伊師浜国民休養地内には全国で唯一のウミウの捕獲場(鵜飼用)
- 海岸線には6つの海水浴場



3

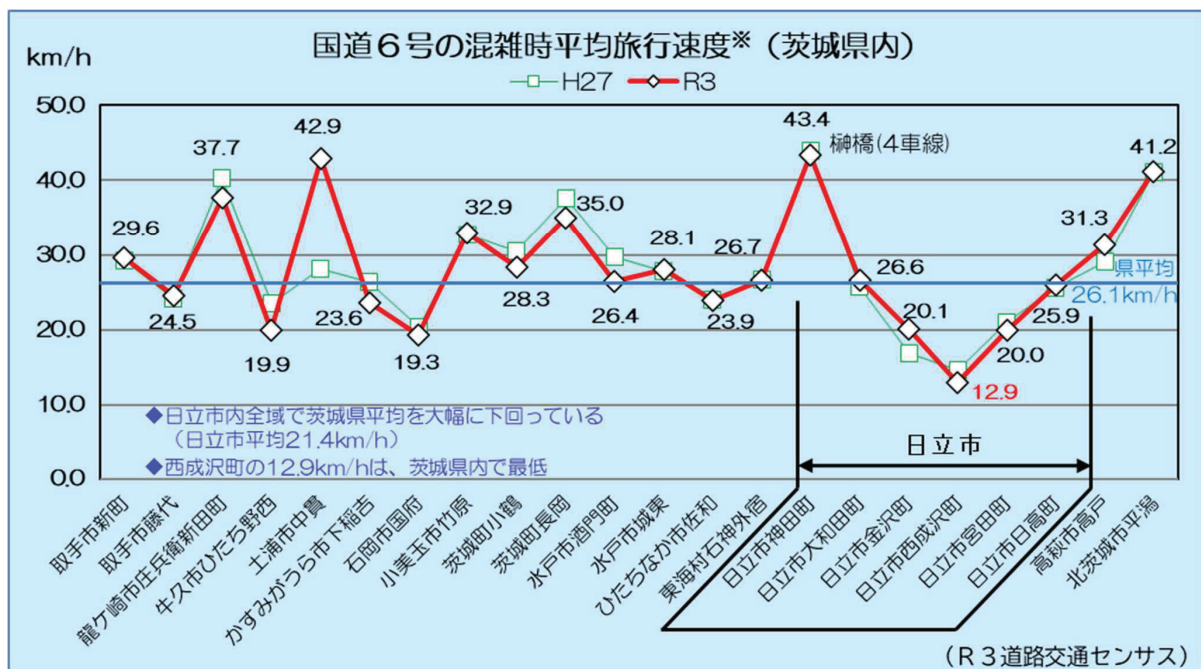
- ・日立市の人口は昭和58年の206,260人をピークに減少。
- ・市内の路線バスの利用者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で大幅に減少し、コロナ禍前の8割程度にとどまる。



4

日立市の概要

- ・交通の主流である南北方向の主要幹線道路で慢性的な交通渋滞が発生
- ・交通渋滞に伴う公共交通の利便性低下、環境負荷の増大が長年の課題



5

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

6

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

◆BRTのメリット

専用の走行空間

定時性・速達性の確保

軌道が不要（一般道を走行可能）

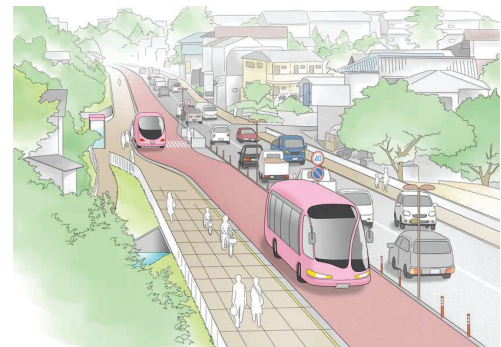
柔軟な運行ルート設定

安価な整備・維持管理費

ひたちBRT

BUS RAPID TRANSIT Hitachi

バス 高速 交通機関

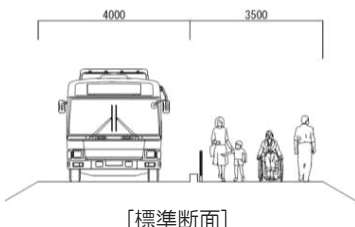


8

ひたちBRT整備概要

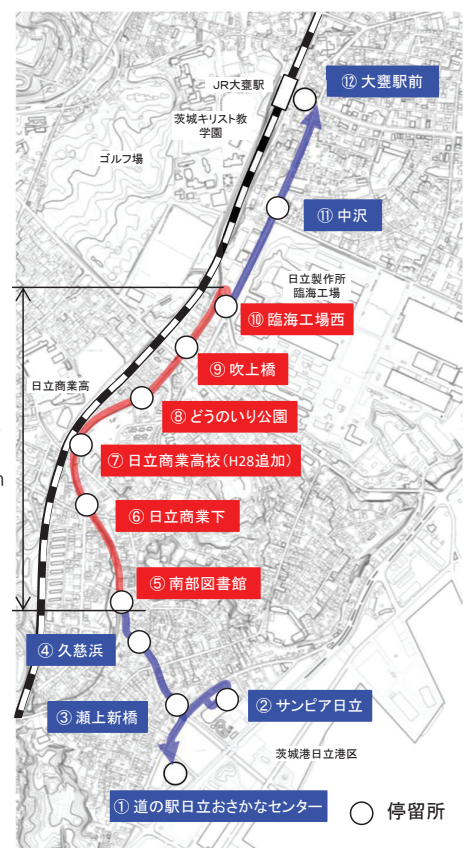
【第Ⅰ期区間】

- バス専用道路 南部図書館～臨海工場西（約1.3km）
- 停留所 専用道路間に5箇所（H28：1箇所追加）
※臨海工場西はⅡ期区間としてカウント
車両すれ違いのための待避所3箇所
- 事業期間 平成21～24年度
- 供用開始 平成25年3月



バス専用道路

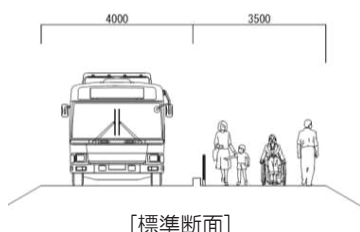
専用道路
整備区間
L=1.3km



9

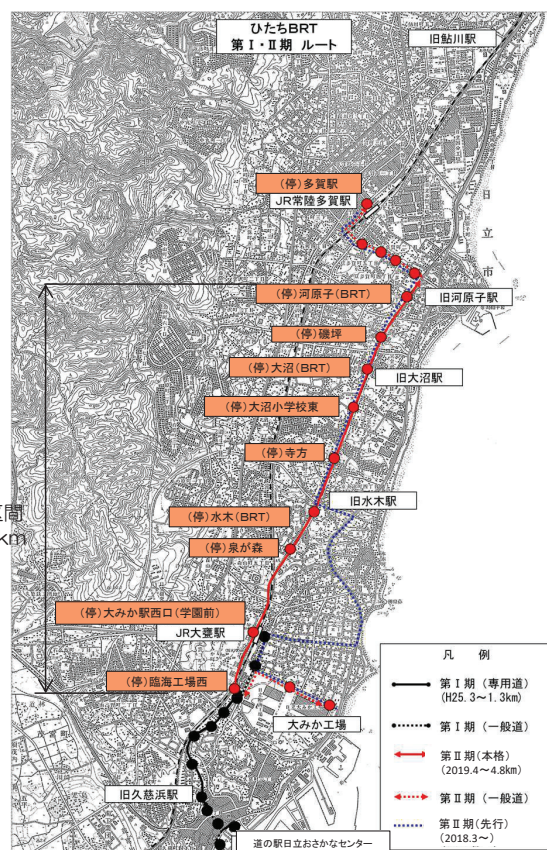
【第Ⅱ期区間】

- バス専用道路 臨海工場西～河原子(BRT)(約4.8km)
- 停留所 専用道路間に9箇所
車両すれ違いのための待避所10箇所
- 事業期間 平成23～30年度
- (先行)暫定供用 平成30年3月
- (本格)供用開始 平成31年4月



バス専用道路

整備区間
L=4.8km



10

ひたちBRT整備概要

【導入車両】

- 低公害車両の導入
 - 大型ハイブリッドバス8台、中型ディーゼルバス(低燃費・低排出ガス認定車)1台
 - 第Ⅰ期区間:2台導入、第Ⅱ期区間:7台導入
- 車両デザイン
 - 第Ⅰ期区間で公募作品(185件)から、茨城県立日立商業高等学校の生徒の作品を選定
 - 原作を基に、筑波大学芸術系教授がデザインを監修

日立市の特徴である『海』と『桜』をモチーフに暖かみの色調統一感があり、新しい乗り物という連想できるデザイン

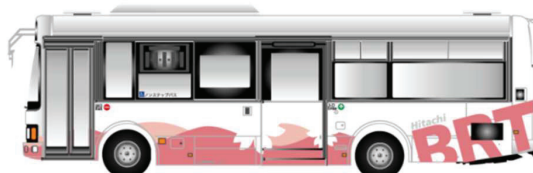


原作を基に『ひたちの海』をデザイン
元気がでる色調、濃淡

ブルーピッド

上記デザインを活かした桜バージョン
古風でも趣のある古色を採用

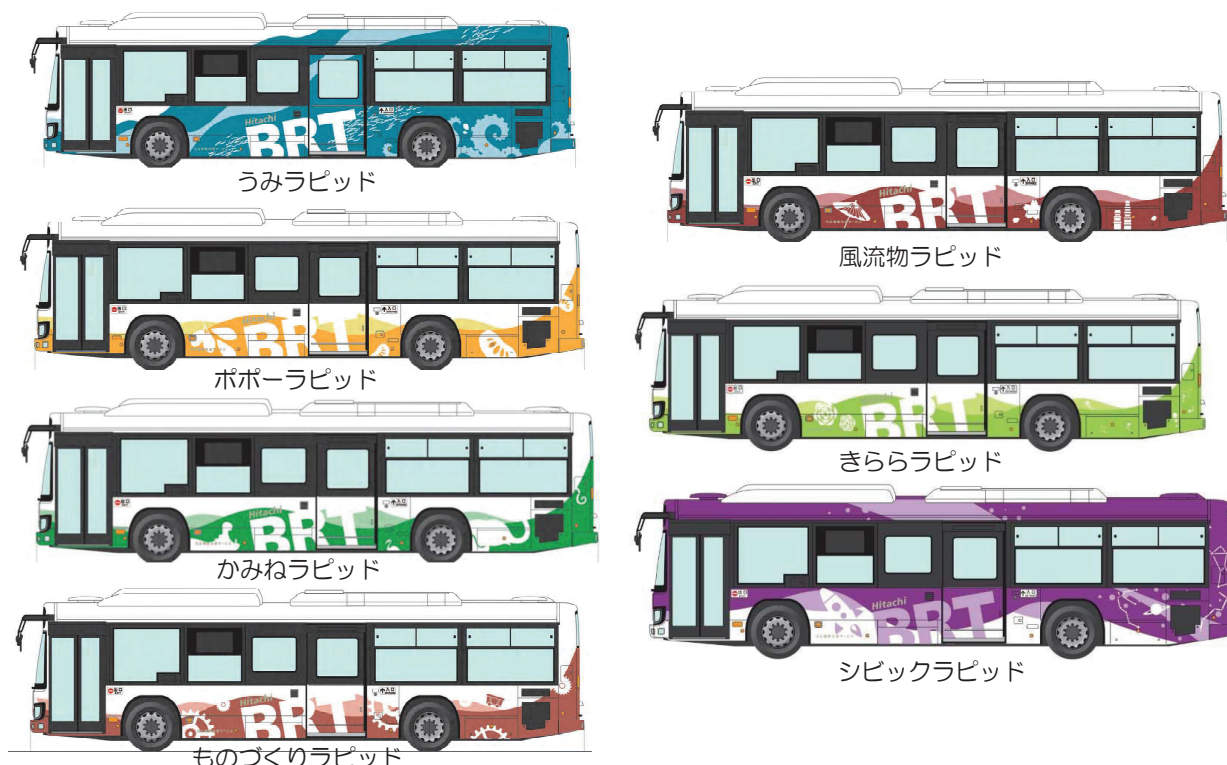
サクラピッド



11

【導入車両】

第Ⅰ期で導入した車両デザインをベースに「ひたちらしさ」を市内外に発信できるよう、第Ⅱ期区間の供用にあわせ、新たに日立市の特徴である鉱工業や観光、文化などをモチーフとした車両を導入



12

ひたちBRT整備概要

1 現在の運行区間

- 道の駅日立おさかなセンター ⇄ JR大甕駅 ⇄ JR常陸多賀駅 (約8.7km)
(第Ⅰ期区間：約3.2km、第Ⅱ期区間：約5.5km)

2 整備概要

- バス専用道路(約6.1km、停留所14箇所(専用道内))
(第Ⅰ期区間：約1.3km、停留所5箇所)
(第Ⅱ期区間：約4.8km、停留所9箇所)
- 交通ターミナル(道の駅おさかなセンター脇)
- 交通広場(南部図書館脇)
- 自転車駐車場(旧鉄道駅(河原子、大沼、水木))
- 付帯施設(バスシェルター、停留所サイン等)

3 運行ダイヤ

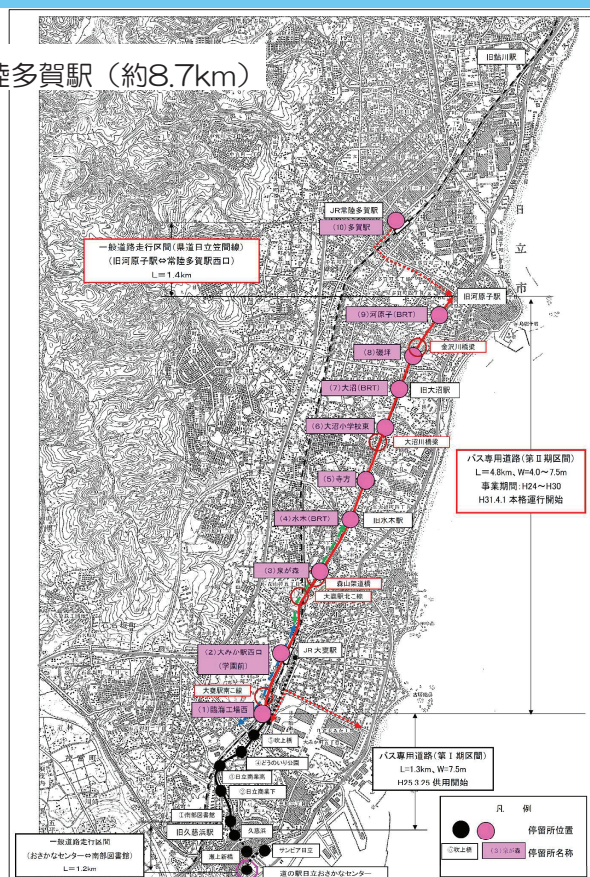
- 平日 6:30~21:36 58往復 ※自動運転バス除く
- 土日祝日 6:32~20:45 24往復

4 所要時間

- 約30分(表定速度20km/h)
(道の駅日立おさかなセンター⇄JR大甕駅 約9分)
(JR大甕駅⇄JR常陸多賀駅 約19分)

5 運賃

- 200~480円(小学生は半額(10円未満切り上げ))

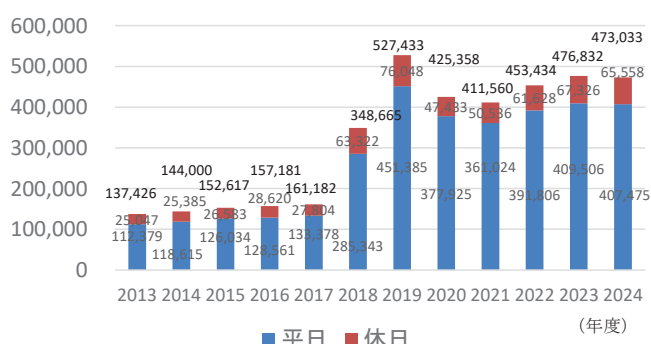


13

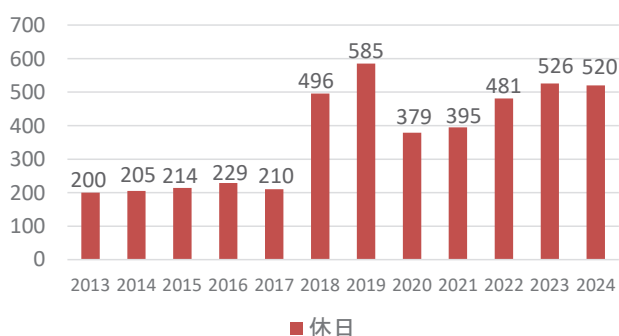
【利用状況】

- 平成25年度（2013年度）の利用者数は、鉄道代替バスの約4倍に当たる13.7万人
- 利用者数は令和元年度（2019年度）まで毎年増加
- I期区間の目標ラインは470人／日は平成25年度（2013年度）に概ね達成
- II期区間の目標ライン2,400人／日は未達成

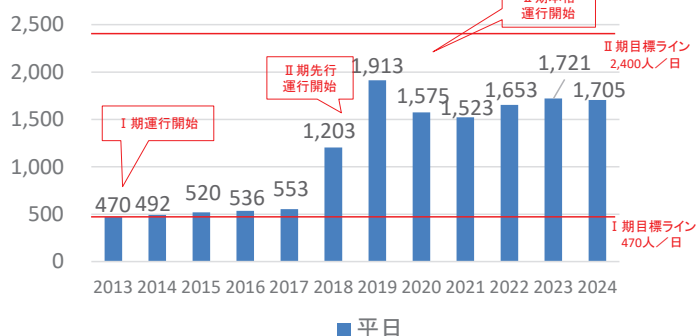
【ひたちBRT利用者の推移（年間）】



【1日あたり利用者数(休日)】



【1日あたり利用者数(平日)】



14

ひたちBRTを活かした取組

【ひたちBRTサポーターズクラブ】

- 地域住民、沿線にある企業・高校・商業観光事業者等が参加
- 利用促進及び地域の活性化のため、『ひたちBRTサポーターズクラブ』を設置
- I期区間22団体、II期区間19団体で構成（当初）
- II期区間の本格運行を契機にサポーターズクラブを統合し、現在は30団体で構成



【サポーターズクラブ会議】



【日立港秋の味覚まつりでのPR】



【運行開始イベント（ウォークラリー）】



【沿線マップづくりワークショップ】



【ひたちシーサイドマラソンでのPR】



【お絵かきコンテスト】

15

【ひたちBRTまちづくり計画】

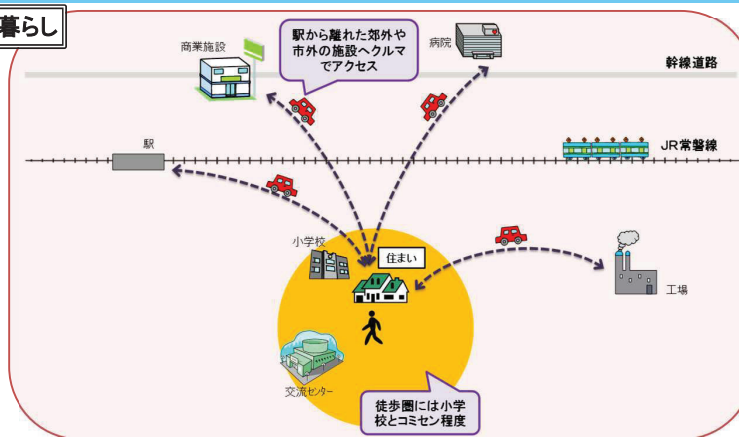
1 BRTを活かした暮らし

- ひたちBRTをはじめとする充実した公共交通網があることで、車に過度に頼らなくても日常の活動が済ませられる

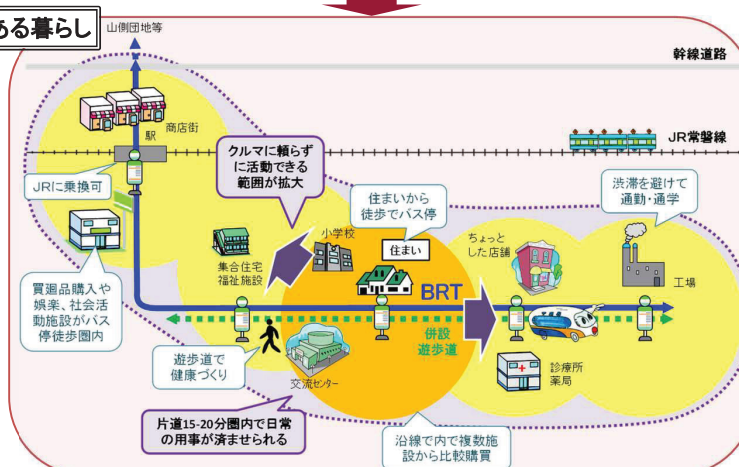
2 まちづくりの目標

- ひたちBRTを活かして、誰もが健康で生き生きと暮らせるまち

現状の暮らし



BRTのある暮らし



16

ひたちBRTを活かした取組

【ひたちBRTまちづくり計画】

1 都市機能

- 拠点等への生活利便施設の集積

2 居住機能

- 集合住宅の立地誘導
- ひたちBRT沿線への住み替えの支援
- 歩きたくなる歩行環境の形成
- 災害対策や都市基盤の充実

3 交通基盤

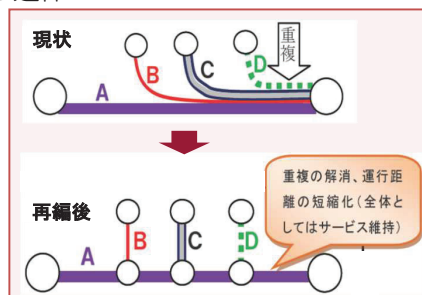
- まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編
- ひたちBRTの日立駅周辺への延伸
- 交通結節点の整備

4 ライフスタイル

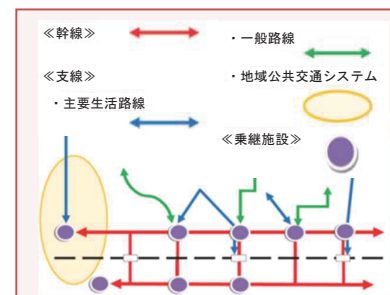
- 沿線ブランドの確立
- 公共交通の利用促進



【交通結節点への施設立地イメージ】



【重複する路線の効率化イメージ】



【幹線・支線を明確化したネットワークの考え方】

17



平成30年度実証：初めての自動運転走行実証



- ・ 小型バス・レベル2で運行
- ・ 2週間の試験運行
- ・ 運行本数：8便
- ・ 走行距離：約3km（1期区間）

令和2年度実証：車両の大型化、有償、長期間実証+インフラ連携



- ・ 中型バス・レベル2で運行
- ・ 4か月の継続運行
- ・ 運行本数：8便
- ・ 走行距離：約8km（全区間）
- ・ 路側センサーと連携した走行実証

経産省・国土交通省（自動車課） RoAD to the L4 テーマ2

令和4年度～：専用道内でのレベル4自動運転を見据えた実証走行

令和6年度：

BRTバスがレベル4で市民も利用できる営業運行を開始（R7.2.3～）
大妻駅周辺の一般道路においても自動運転の実証実験を開始

令和7年度：遠隔監視型レベル4自動運転に向けた実証走行を予定

18

自動運転の取組

◆平成30年度の実証実験の概要

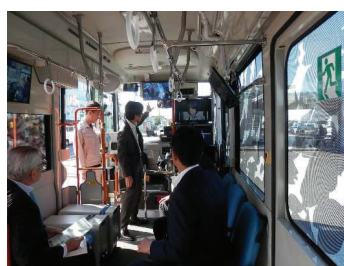
専用空間における自動走行等を活用した端末交通システムの社会実装に向けた実証。

小型バスにおいて実証実験を実施。

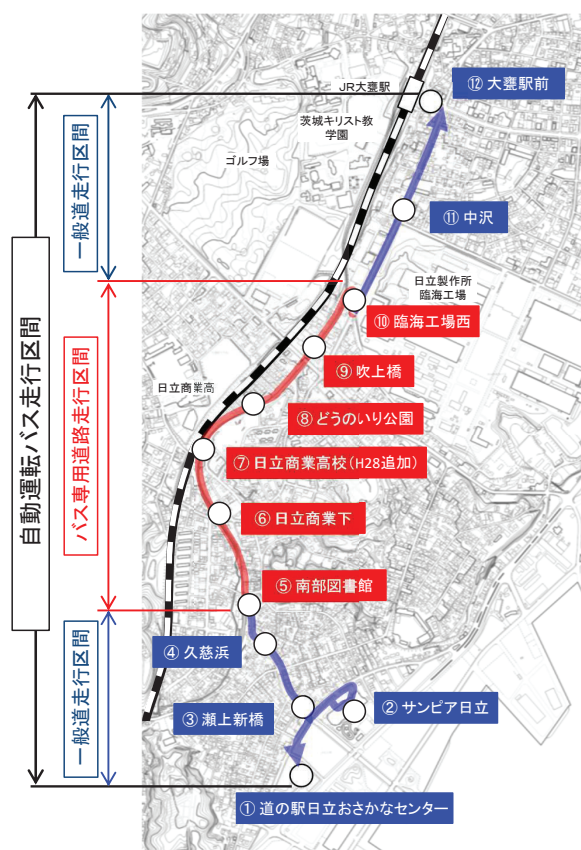
- 期間 平成30年10月15日～28日
- 場所 ひたちBRT（第Ⅰ期区間）
- 延長 3.2km（うち専用道路1.3km）



自動運転バス実験車両（先進モビリティ株式会社）



自動運転バス（車内）



19

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

中型バスにおいて実証実験を実施。

中型自動運転バス車両



	2018年度	2020年度
車両	小型バス(ポンチョ/着席定員8名)	中型バス(エルガミオ/着席定員25名)
実施期間	2週間の試験実証	4ヶ月の長期実証
運行形態	無償試乗	有償運行/無償運行
運行本数	平日・休日:8便	平日8便/休日6便
路線長	第Ⅰ期区間 約3.2km(うち専用道路1.3km)	第Ⅰ・Ⅱ期区間 約10km(うち専用道路6.1km)
路者協調	信号協調(2箇所)・人感センサー(1箇所)	路側センサー(3箇所)
その他	体験モデルアプリ・スマートバス停	MaaSアプリ・AIデマンドとの連携

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT Hitachi

事業名	自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4プロジェクト）
実施主体	経済産業省・国土交通省
実施期間	国立研究開発法人産業技術総合研究所 株式会社みちのりホールディングス 一般社団法人日本自動車研究所 先進モビリティ株式会社 外
走行車両	エルガミオ（いすゞ自動車）の改造車両
これまでの取組状況	令和4年度からレベル4自動運転の社会実装に向けた実証実験を開始。

中型自動運転バス車両



・ 令和7年2月3日から営業運行開始



出発式（R7.2.2）



出発式（R7.2.2）



（運行車両）

■ 運行車両：いすゞ・エルガミオの改造車両を使用

■ ベース車両諸元

全長：8.99m

全幅：2.48m

全高：3.04m

定員：着座27名

※安全性を考慮して立ち席なしで運行

22

■ 令和7年度の実証実験の概要

◆ 実証期間

8月25日（月） ～ 10月8日（水）

1月中旬 ～ 3月末

◆ 取組方針（RoAD to the L4プロジェクト テーマ2）

- ・ 遠隔監視型自動運転レベル4に向けた実証実験を予定



【遠隔監視型車両】

出典：みちのりホールディングス

23

【自動運転社会実装に向けた課題】

- ・ 地域住民や利用者などの社会受容性の向上
- ・ 運行台数の増加などによる事業性の確保
- ・ バス専用道路から一般道路へルートの拡大

24

自動運転の取組について

・ 地域住民や利用者などの社会受容性の向上の取組

- ・ 実証実験実施お知らせ市報掲載
- ・ ひたちBRTサポーターズクラブでの説明
令和4年11月25日（金）
令和5年8月9日（水）
- ・ 沿線小学校への注意喚起チラシの配布
- ・ 沿線住民へ営業開始のチラシ配布
- ・ ワークショップ、イベントの実施 など



日立市報（R4.12.5）



営業開始チラシ



25

・バス専用道路から一般道路へルートの拡大の取組

【大甕駅周辺（一般道路）の取組】

- ・本市では、令和6年度から国の補助を活用して、一般道路において実証実験を実施している。
- ・令和8年2月16日（月）から2月27日（金）まで試乗体験実施中



試乗体験申込は
こちらから



令和7年度 実証位置図

EV小型自動運転バス



ご清聴ありがとうございました。



～ 自動運転バスへ ～

過去のEST交通環境大賞 受賞団体と主な取組み（2009～2025年）

		受賞団体	主な取組みの名称
第15回	奨励賞	株式会社IHI、福島県相馬市	国内初 コミュニティバスへ再エネ由来のe-methane供給
		岡山県備前市、（旧）NPO法人スマイル・つるみ	EVを使った住民主体による地域内移動サービスの全市展開
		九州電力株式会社、鹿児島県知名町、おきえらぶフローラル株式会社	EVバスの導入・活用による離島の脱炭素化に向けた取組み
第14回	大賞（国土交通大臣賞）	伊勢地域公共交通会議	再エネ由来の電力を使った電気バスの運行や公共交通の利用促進
	大賞（環境大臣賞）	一般社団法人陸前高田グリーンスローモビリティ、陸前高田市	グリーンスローモビリティ（グリスロ）で実現する脱炭素と地域課題解決
	優秀賞	第一交通産業株式会社	全国タクシーEV化プロジェクト
	奨励賞	山口大学都市・社会システム工学研究室、宇部市公共交通協議会、山口市	公共交通すどころYAMAGUCHI
第13回	大賞（国土交通大臣賞）	T-PLAN株式会社、一般社団法人姫島エコツーリズム	離島の課題に再エネと小型EVを活用した取り組み
	大賞（環境大臣賞）	鹿追町	「家畜ふん尿由来水素」を核としたESTモデル事業
	優秀賞	世界遺産石見銀山大森地区におけるGSMを中心とした地域内交通整備事業コンソーシアム	世界遺産石見銀山大森地区におけるグリーンスローモビリティ（GSM）「ぎんざんカート」の運行
	奨励賞	奥入瀬溪流利用適正化協議会、奥入瀬溪流エコツーリズムプロジェクト実行委員会	奥入瀬溪流エコツーリズムプロジェクト
		城崎温泉交通環境改善協議会 和歌山県	地域一体となった「そぞろ歩きルール」の実施 WAKAYAMA8∞ ～サイクリングを活用した、持続可能な観光地づくり～
第12回	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
	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
	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
第11回	大賞（国土交通大臣賞）	株式会社伊予鉄グループ	IYOTETSUチャレンジ「サステナブルなECO社会の構築を目指して！地方からの挑戦」
	大賞（環境大臣賞）	東急電鉄株式会社、株式会社東急パワーサプライ	世田谷線CO ₂ 排出ゼロへの取組
	優秀賞	新潟市、新潟交通株式会社	新バスシステム導入を契機とした持続可能な交通システムへの展開
	奨励賞	人・地域・地球にやさしいアクセスのためのファジアーノプロジェクト実行委員会	ファジウォーカープロジェクト
		SAKURA MACHI DATA Project	熊本県内バス電車無料化社会実験と検証
第10回	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
	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
	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
	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
		湖東圏域公共交通活性化協議会 災害時公共交通情報提供研究会	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 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
第9回	大賞（国土交通大臣賞）	WILLER TRAINS株式会社および北近畿タンゴ鉄道生活交通改善事業計画に関する協議会	人と環境にやさしい地域鉄道を目指す京都丹後鉄道の取り組み
	大賞（環境大臣賞）	福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議	クルマに頼り過ぎない社会づくり
	優秀賞	姫路市	公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の取り組み
	奨励賞	株式会社桐生再生、株式会社シンクトゥギャザー、群馬大学、桐生市	環境に優しい低速電動バスの開発とその普及の取り組み
		弟子屈町地域公共交通活性化協議会 川崎市	弟子屈えこパスポート事業 環境負荷低減に向けたエコ運搬制度の推進

		受賞団体	主な取組みの名称
第8回	大賞（国土交通大臣賞）	金沢市	交通によるまちづくりの実現に向けて
	大賞（環境大臣賞）	近鉄グループホールディングス株式会社	近鉄グループの連携を活かした総合的環境取組み
	優秀賞	松江市公共交通利用促進市民会議	「とてもお得バス利用事業」「松江市一斉ノーマイカーウィーク」ほか
	奨励賞	一般社団法人でんき宇奈月プロジェクト	宇奈月温泉における低速電気バスの運行による地域交通づくり
		姫島エコツーリズム推進協議会 特定非営利活動法人アースライフネットワーク	新たなモビリティの普及の研究と事業化 ふじのくに「エコde 安全」ドライブ促進コンソーシアム事業
第7回	大賞（国土交通大臣賞）	仙台市	仙台市における環境負荷低減に向けた公共交通推進の取り組み
	大賞（環境大臣賞）	南海電気鉄道株式会社	南海電鉄中期環境目標
	優秀賞	京成バス株式会社	京成バスの「3S運動」
	奨励賞	秦野市	はだの交通スリム化に向けた取り組み
		電気自動車等を活用した伊勢市低炭素社会創造協議会	おかげさまAction! ～住むひとも、来たひとも～
第6回	大賞（国土交通大臣賞）	東京地下鉄株式会社	みんなでECO.
	大賞（環境大臣賞）	藤沢市、いすゞ自動車株式会社、江ノ島電鉄株式会社、神奈川中央交通株式会社	藤沢市低炭素社会の実現に向けた交通体系推進プロジェクト
	優秀賞	当別町	当別町コミュニティバス事業
	奨励賞	株式会社 みちのりホールディングス	みちのりグループの持続的な公共交通ネットワークの確保・維持に向けた取り組み
		あきたEVバス実証コンソーシアム	秋田発オリジナルEVバス「Elemo-Akita」の実証運行
第5回	大賞（国土交通大臣賞）	富山市	公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
	大賞（環境大臣賞）	両備グループ	公共交通利用で「歩いて楽しいまちづくり運動」
	優秀賞	日立市	誕生「ひたちBRT」～新しいまちづくりへの第一歩～
	奨励賞	秋北バス株式会社	バス&ウォーク事業
		山口市公共交通委員会	創ろう！守ろう！みんなの公共交通
第4回	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～
	大賞（環境大臣賞）	豊田市	豊田市交通まちづくり行動計画
	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CO ₂ 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
	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
		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
第3回	大賞	柏市	総合交通モデル都市柏
	優秀賞	高松市総合都市交通計画推進協議会	高松市総合都市交通計画
	奨励賞	和歌山の交通まちづくりを進める会“わかやま小町”	和歌山都市圏の交通まちづくり活動
		株式会社ドーコンモビリティデザイン、札幌大通まちづくり株式会社、環境NGO ezorock	札幌みんなのサイクル ポロクル
		山形県高畠町	1,300人が受講 高畠町のエコドライブ教習会 ～地域の核としての活動に発展～
第2回	大賞	松山市	まつやまエコ交通チャレンジ！プロジェクト
	優秀賞	帯広駅モビリティ・センター運営協議会	帯広市における地域を巻きこむ交通環境改善
		大丸有・神田地区等グリーン物流促進協議会、大丸有地区・周辺地区環境交通推進協議会	大丸有地区等におけるグリーン物流と環境交通の総合的な取り組み
	奨励賞	横浜カーフリーデー実行委員会 金沢大学、北陸鉄道株式会社、金沢市	横浜におけるカーフリーデーの実施 金沢バストリガー協定締結によるバス利用促進施策
第1回	大賞	神戸市	神戸におけるEST（KOBEST）ならびにかしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト神戸
	優秀賞	東京都荒川区	人にも地域にも地球にもやさしい「環境交通のまち・あらかわ」の実現に向けて
	奨励賞	特定非営利活動法人ひらかた環境ネットワーク会議	枚方に於けるバスタウンマッププロジェクト
	特別大賞	富山市	持続可能なコンパクトシティを支える鉄軌道ネットワーク

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団（エコモ財団）の取組みは、
下記よりご確認ください。

1. EST メールマガジン



QRはこちら↓



<https://x.gd/tPvK1>

2. モビリティマネジメント教育のすすめ



QRはこちら↓



<https://x.gd/7iXlQ>

3. エコ通勤

自治体の「交通・環境・総務」関係の皆様



QRはこちら↓



<https://x.gd/U81qr>

企業等の総務・広報・CSR 関連部署の皆様



QRはこちら↓



<https://x.gd/iZVm2>

4. エコドライブ 10 のすすめ



QRはこちら↓



<https://x.gd/mcKU1>

5. グリーン経営



QRはこちら↓



<https://www.green-m.jp/>

6. グリーンスローモビリティ



QRはこちら↓



<https://x.gd/OFK3W>

7. 運輸・交通と環境



QRはこちら↓



<https://00m.in/EBpdy>

EST の普及を図るため、EST 普及推進委員会事務局では、毎月『ESTメールマガジン』を発行し、寄稿、交通と環境に関連したニュース・トピック、イベント情報などを掲載しています。

詳しくは、下記 URL をご覧いただくか、「EST 交通」で検索してください。

EST メールマガジン
<https://www.estfukyu.jp/mailmagazine.html>



