

第5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. 授賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】富山市

【大賞 環境大臣賞】両備グループ

【優秀賞】日立市

【奨励賞】秋北バス株式会社及びバス&ウォーク実行委員会

【奨励賞】山口市公共交通委員会

2. 審査講評

3. 表彰式

4. 各種報道

1. 授賞団体の取組み内容

【大賞 国土交通大臣賞】 富山市

【大賞 環境大臣賞】 両備グループ

【優秀賞】 日立市

【奨励賞】 秋北バス株式会社及びバス＆ウォーク実行委員会

【奨励賞】 山口市公共交通委員会

【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」

富山市は、人口減少の中で、いつまでも一定程度のにぎわいがあり、年を取っても将来が楽しみだ、あるいは、若い人たちから見ても、このまちであれば将来ずっと住み続けてもいいと思っていただけのような魅力的なまちをつかっていくことが大変大切だと考えています。そういう要素の中の一つとして、低炭素社会の実現に向けて何ができるかを考えていくことが重要だと考えています。

コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築

＜富山市を取り巻く課題＞

- ①人口減少と超高齢化
- ②過度な自動車依存による公共交通の衰退
- ③中心市街地の魅力喪失
- ④割高な都市管理の行政コスト
- ⑤CO2排出量の増大
- ⑥市町村合併による類似公共施設
- ⑦社会資本の適切な維持管理

富山市は、これらに対応できる**地方都市の1つの未来像を提示**

1. 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線での都市機能の集積 など
2. 質の高い魅力的な市民生活づくり
中心市街地の活性化、歩いて暮らせるまちづくり、ソーシャルキャピタルの醸成 など
3. 地域特性を十分に活かした産業振興
地場産業である薬業の最大限の活用、再生可能エネルギーの活用、企業誘致 など

持続可能な都市経営を実現し、総合力を発揮した、**「選ばれる都市」へ**

富山市の概要

- ・人口約42万人、面積約1,200 km²の地方中核都市
- ・海拔0m（富山湾）から2,986m（水晶岳）までの多様な地形
- ・平成24年度一般会計予算額 約1,573億円
- ・環境モデル都市（H20.7）、環境未来都市（H23.12）に選定

■日本地図

■富山県全図

COMPACT CITY TOYAMA

さらに言えば、移動手段をどうするか、暮らし方をどうするかにつながり、それが将来の健康、あるいは介護予防といったさまざまなところにつながっていくと考えています。

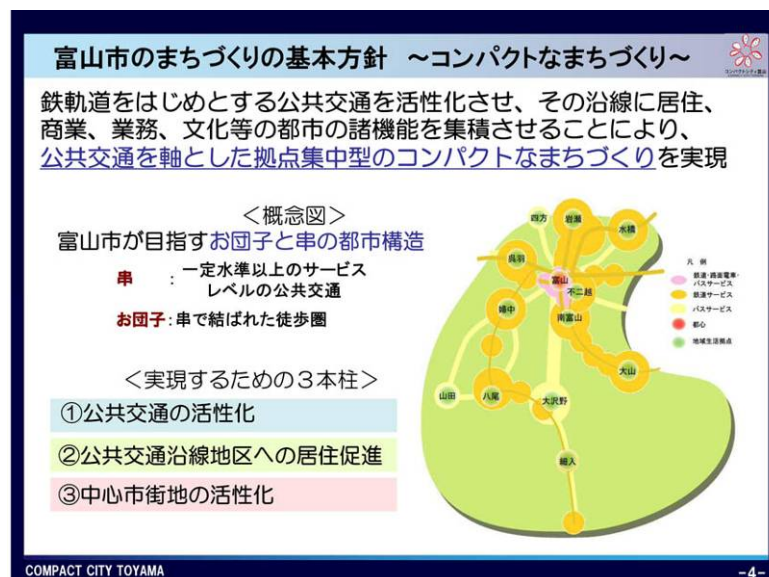
そういうことを実現するために、まずは公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりをきちんとやっていこう、さらにはライフスタイルそのものを質のいいものにしようということです。おしゃれという事柄も含めて、ヨーロッパ型の社会をつくれなのか、そして、いくつになっても働ける環境も同時につくっていけないかという思いで取り組んでいます。

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりですが、三つの柱が大きなポイントになります。

一つは既存の公共交通ネットワークに、公費投入を積極的に行なうことによって、質の高いものにもう一度再生させていこうということです。富山市は、交通ネットワークが富山駅一極にほとんど結節しているという特徴があります。駅とバスターミナルが離れている、JRと私鉄の駅が離れているという都市構造とは違い、取り組みやすかったという要素が出発点としてあります。間引きがあったり、頻度が下がり、駅も古い、トイレも汚いというような中で、民業であるはずの交通事業に積極的に公費投入をすることを決断しました。

2番目は、公共交通沿線に住む人を緩やかに誘導し、コンパクト化をしていこうということです。今まで、自治体は地価の安いところに公営住宅をつくってきました。そこに一人暮らしの高齢者が残されています。これからは人口が減っていくことははっきりしているので、これからつくる公営住宅は、歩いて暮らせる、公共交通を利用しやすいところにつくっていく視点も非常に大事だと考えています。

さらに3番目として、中心市街地に足を運んでみたくなる魅力的な中心市街地をつくります。中心市街地に積極的に投資をするということです。この三つの導入を進めてきています。

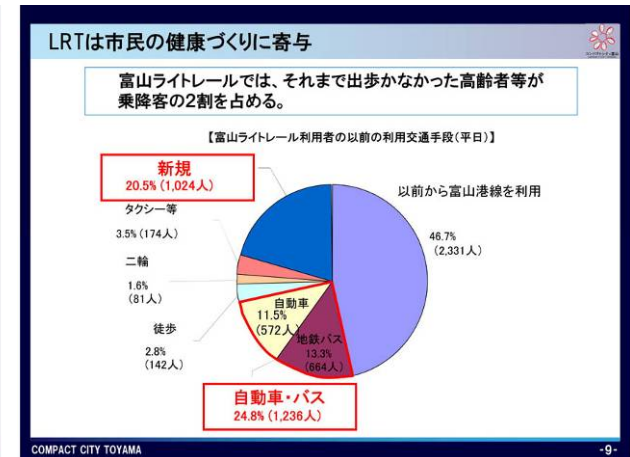
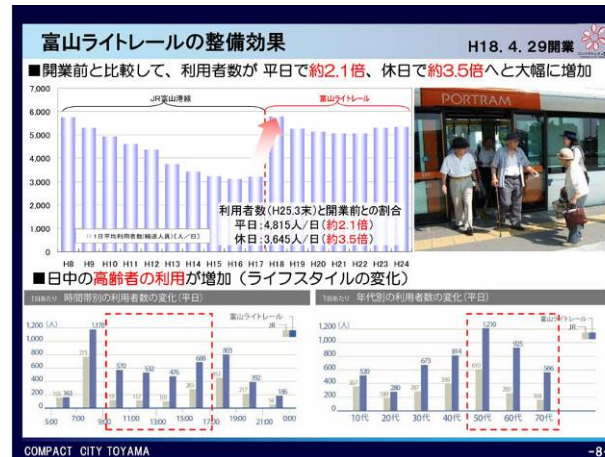


除雪の延長は伸びていく、ごみの収集する範囲は広がり続けていく、道路の維持管理コストは増えていく、こういうことに歯止めをかけることが大変大事だと思っています。



そのため、さまざまな取り組みをしました。まず一つは、JR西日本が経営していた富山港線を市が引き受けて三セクをつくり、そこにさまざまな補助金を入れてLRT化しました。緊急雇用の予算を使って、アテンダントを付けたり、新駅を五つつくったり、さまざまな取り組みをしてきました。

その結果、年々落ちていた利用者が2倍強に増えました。ここでのポイントは、沿線人口が増えたわけではないのに、なぜ利用者が2倍強に増えたのか、誰が乗りだしたのかということです。昼間の時間帯に50代～70代の女性が乗り始めました。階段があって、ホームがあって、改札があった時代は乗らなかったけれども、15分に1本、LRT化して、バリアフリー化され、65歳以上は100円という均一運賃にした結果、中高年の方が外出し始めたという現象が起きました。これが、元気な高齢者をつくることになり、将来の医療や福祉につながっていくと考えています。通勤に際しても、25%近くの方が、マイカー通勤やバス通勤からLRTにシフトしたという現象が起きています。これは、CO2の低減という意味で、非常に大きな成果だと考えています。



次に、市内の真ん中に残っており、南側だけがなかった市電を復活させたのが2番目の取り組みです。この結果、市の中心部に路面電車のサークルができました。新しい車両を3両購入し、毎日1日中周回しています。

今、富山駅の新幹線の工事をしていますが、在来線の高架化まで含めて終わった後、新幹線や北陸本線の駅の中にLRTの電停をつくります。このLRTのサークルに南北のLRTの線が接続してくるネットワークを、最終形としてつくりたいと考えています。

なお、この時期から国土交通省では、平成19年の「地域公共交通活性化法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)」の改正によって、軌道法であっても上下分離が適用可能になりました。従って、この赤い部分の軌道は市が保有しており、新しく買った3両も市が保有しています。この部分では、富山地方鉄道という民間会社が、市の保有しているものを使って運行し、利益が出た範囲で賃料を市に納めていただきます。市はそれで維持修繕をするという構造です。

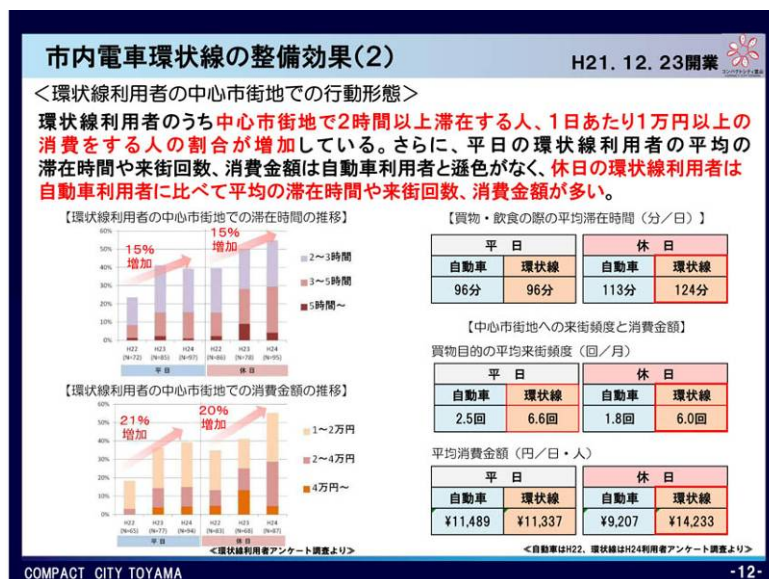
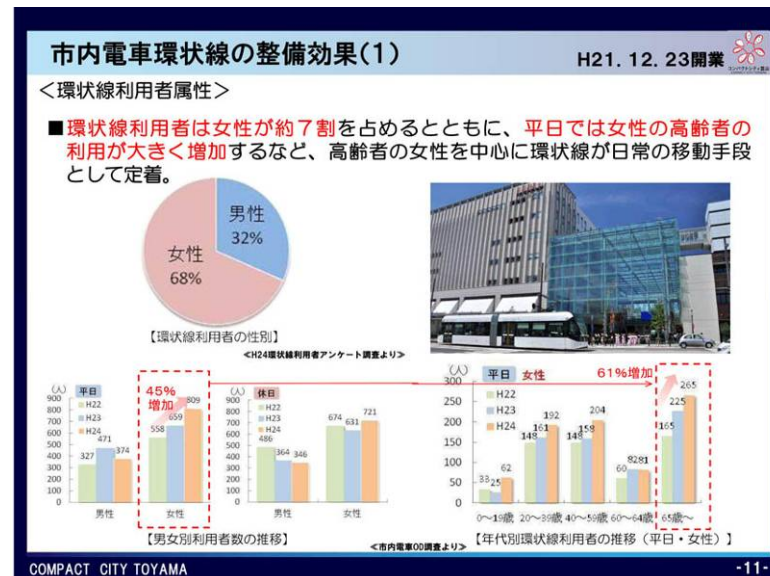
この結果、経営面で何が起きるかという、減価償却が発生しませんし、固定資産税を納める必要がありません。民間事業者にしてみると、非常に前へ出やすい状況が生まれてきます。

その意味において、これからの地方交通の大きなポイントは、上下分離を拡大していくことだろうと思います。地域の足をどう守るかは、やはり行政が前へ出て、民間と一緒にやって経営していくことに尽きると思います。このポイントは上下分離と、公費投入だろうと思います。



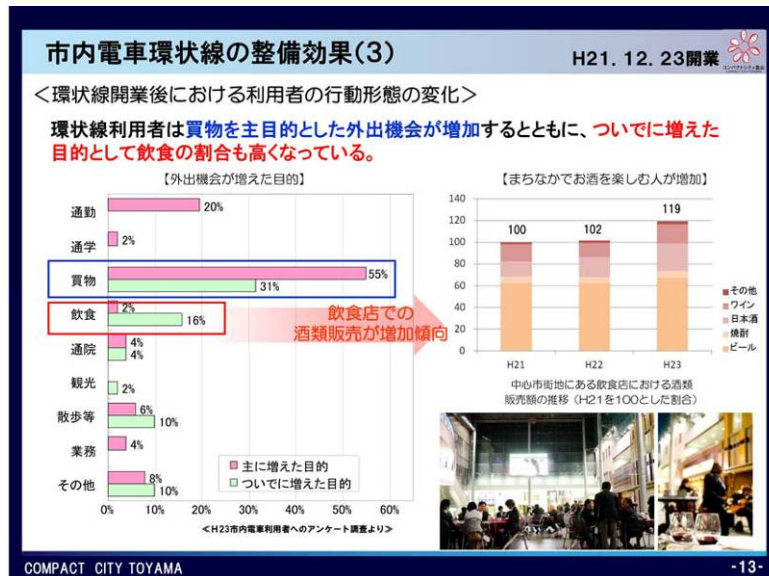
環状線ができて4年目に入りました。利用者の7割は女性です。3年間の推移を見ると、男性はほとんど利用が横ばいですが、女性は45%も増えています。中でも65歳以上の女性は61%も利用が増えてきました。

基礎自治体の市には、国民健康保険のデータがあります。しかし、協会けんぽのデータは手に入らないので、協会けんぽと交渉しています。これがもらえると、あるエリアごとの一人当たりの医療費がどう推移したかをしっかり見るができます。国レベルでしっかり進めてほしいですが、富山市内だけで協会けんぽと協議を始めたところです。こういうデータも将来お示しできればと考えています。



6割以上の高齢者が外出し始めた結果、滞在時間が15%伸びて、消費金額が2割伸びる現象が起きました。車で買い物に来ると、目的のものを買ってすぐに帰ってしまうが、電車で来ると、ゆっくり滞在します。面白いのは、平日の平均消費金額が車で来た方よりも1.5倍多くなりました。最初は、なぜなのかよく分からなかったのですが、結果的に飲食が増えるということです。家族で、電車で来ているので、昼からでもビールを楽しんだり、買い物が終わってから家族でゆっくり夕食を楽しんで帰るということが起きました。

市内にあるデパートの上の店に協力をいただき、3年前と比較すると、アルコールの販売額が119になりました。ライフサイクルに変化が起きたことは間違いありません。交通に投資をした結果、一人一人の生活、暮らしぶりに刺激を与えたと思っています。これが交通の意義だろうと考える次第です。



地域自主運行バスにも取り組んでいます。この例でいくと、1世帯当たり400円を7,000世帯が出します。地域の企業も負担し、運賃を100円払ってもらおうというような財源をつくり、これが整ったところだけコミュニティバスの新設を認め、市は20分の9だけ負担する制度にしています。

丸抱えでやってきたコミュニティバスは持続性がないので、やはり一定程度、特に20分の11はなんとか地元で財源をつくっていただき、それができたところは認めていくというふうに変換しました。

このようなことに加えて、モビリティ・マネジメントが非常に大事だと考えています。地元の放送局と組んで、さまざまな放送を流したりしていますが、新たに公共交通を利用した人のアンケートの中では、この放送が刺激になったという声が非常に大きいです。そういう意味で、モビリティ・マネジメントは、一生懸命やれば十分成果につながると考えています。

小学校レベルでのモビリティ・マネジメント教育をきちんとやることも大事だと考えています。

モビリティ・マネジメント ～「とやまレールライフプロジェクト」～

市民に、普段のクルマの使い方を少しだけ見直し、「健康・ダイエット」「環境」や「まちづくり」にも良い影響のある電車・LRTやバスを「かしこく」使うライフスタイルを提案していくプロジェクト

とやまレールライフプロジェクト
かしこいクルマの使い方
考えんまけ

ラジオ放送での啓発

イベントでのMM

レールライフ・フォーラム

情報誌を活用した啓発

ホームページでの啓発

大学生MM

COMPACT CITY TOYAMA

-15-

モビリティ・マネジメント教育 ～交通環境学習～ 平成23年度開始

富山市内の教員を中心に授業として活用できる学習教材を作成
私たちの暮らしまち、環境や福祉を視点とした授業内容を展開

<目標>
公共交通の役割や必要性について学び、「残したい、伝えたい、わたしたちの公共交通」という意識醸成を図り、「クルマと公共交通」をかしこく使える将来の富山市民を育成する。

3年間で15クラス(約400人)の児童に交通環境学習を実施
将来的に全市での授業実施を目指す。

ライトレール乗車体験

授業風景

児童の調べ学習

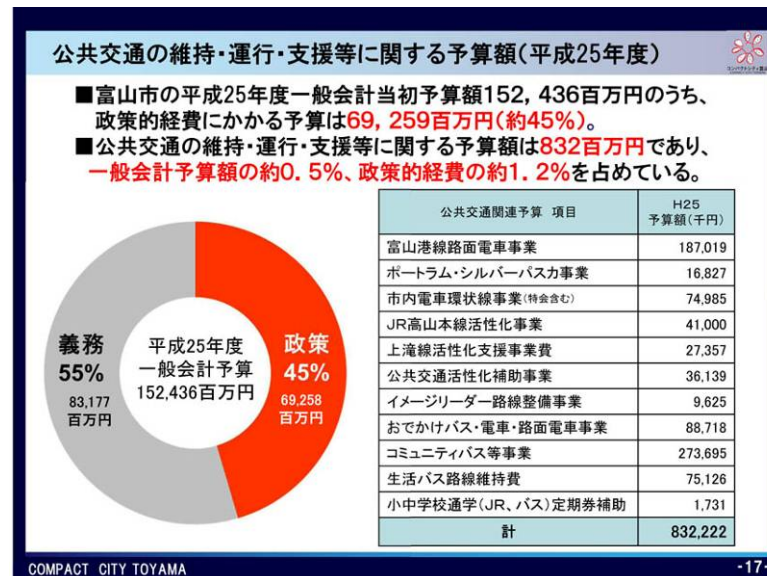
COMPACT CITY TOYAMA

-16-

一覧表の合計8億3,200万円は、私どもの市の平成25年度の一般会計において、ハードではない交通にかかる運用・運営についての補助金その他の額です。例えば、生活路線の赤字補てんや、地域自主運行バスや、後から申し上げます65歳以上の方が中心市街地までで降りると100円という「おでかけ定期券」など、さまざまな交通事業に負担している金額です。

私どもの市の一般会計総額は1,524億円ですが、最近、事務的経費が半分を超えてしまい、政策的経費が45%しかありません。この政策的経費に対して、8億3,200万円が占める割合は1.2%です。これを過大だと感じる方もいるでしょうし、もっと出してもいいと感じている人もいますが、これからの基礎自治体は、一定程度は交通政策にきちんと出し、予算化をし、事業者と一緒に進めていくことを避けられないと思っています。

それぞれの自治体ごとに、考えていく必要があると思います。



「おでかけ定期券」は、65歳以上の方だけが会員になれる制度で、年会費1,000円を払っていただいた方にICカードをお渡しします。これでバスに乗って、中心商店街で降りると100円で降りられる制度です。

建前は、中心商店街に人を呼び込むための施策ですが、期待しているのは、高齢者の外出です。毎日平均2,523人がこの制度を利用して100円でバスに乗っています。富山市の65歳以上人口は10万人のため、2.5%の高齢者が毎日外出していることになります。今は2万4,000人ほどが会員です。1,000円掛ける2万4,000人で、2,400万円が入ってきます。この事業に負担しているのが、約7,000万円ですから、そこに2,400万円を充当すれば、富山市の負担は、先ほどの8億3,000万円の中にあるということです。

高齢者がこれだけ毎日外出していますから、交通のコストだけにとどまらない評価をしていくことが、大変大事な視点だろうと考えています。

中心市街地の活性化 ～おでかけ定期券事業～ 平成16年4月開始

交通事業者と連携し、満65歳以上の高齢者を対象に中心市街地から市域全域どこへ出かけても公共交通(バス・路面電車・鉄道)利用料金を100円とする割引制度を実施
 高齢者の約24割がおでかけ定期券を所有し、一日平均2,523人が利用

＜おでかけ定期券の申込み＞
 満65歳以上の方、代金1,000円

＜おでかけ定期券の利用＞
 ①利用時間帯：午前9時～午後5時
 ②利用区間
 富山市内各地 ↔ 中心市街地等の区間
 中心市街地等 ↔ 中心市街地等の区間
 富山市内各地 ↔ 富山市民病院の区間

＜例＞路線バスの利用
 (猪谷)→(富山駅前)
 通常運賃：1,130円
 おでかけ定期：100円

おでかけ定期券 平成26年3月31日

COMPACT CITY TOYAMA -18-

中心市街地の活性化 ～自転車市民共同利用システム(アヴィレ)～

中心市街地の15箇所に設置された専用ステーションから、自由に自転車を借りて任意のステーションに自転車を返却することができる新しいコミュニティサイクルシステムを導入

＜システム概要＞
 ○供用開始：平成22年3月20日
 ○運営主体：シクロシティ株式会社
 ○自転車数：150台
 ○利用時間：24時間、365日いつでも利用可能

■ 供用開始以来、利用状況は着実に増加。平成24年度末で延べ利用回数：44,484人。一日平均利用回数も順調に増加

ステーションMAP

COMPACT CITY TOYAMA -19-

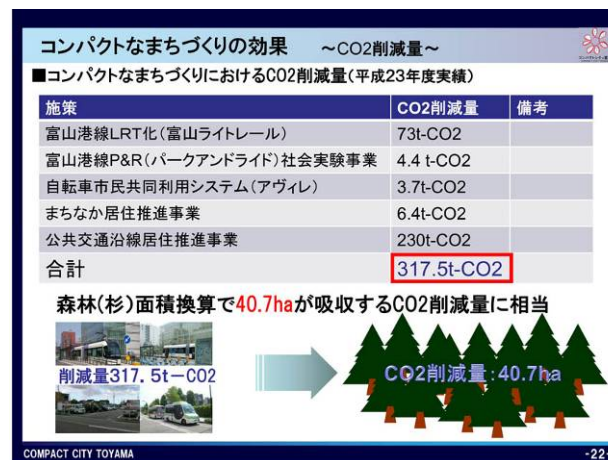
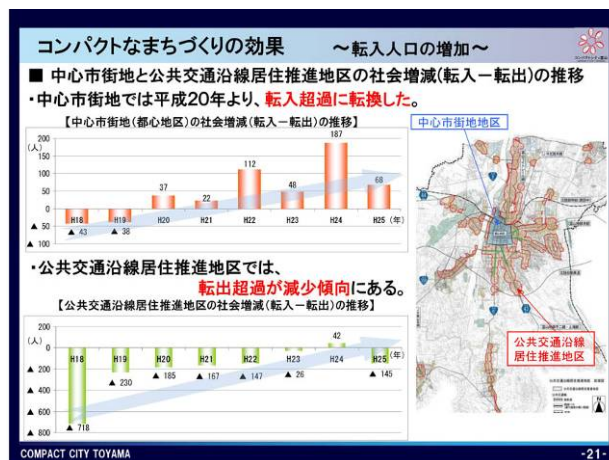
自転車市民共同利用システムは、パリのヴェリブと全く同じものを、現在市内に15カ所のステーションを置いて、150台運用しています。どのステーションで借りた自転車も、30分以内であれば、違うステーションに返しても無料で乗れます。

まちの中心部に出てきてさえもらえれば、この自転車のシステムと路面電車のサークルを使って、車がなくても自由にまちを移動できます。

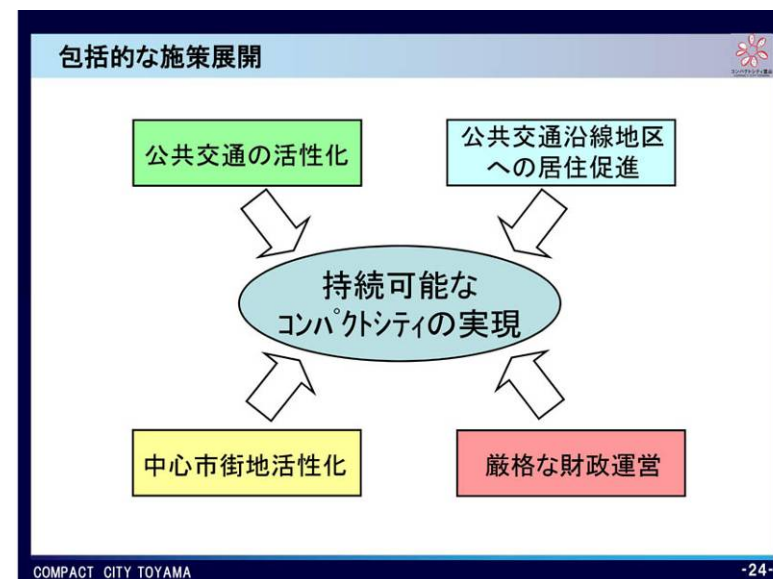
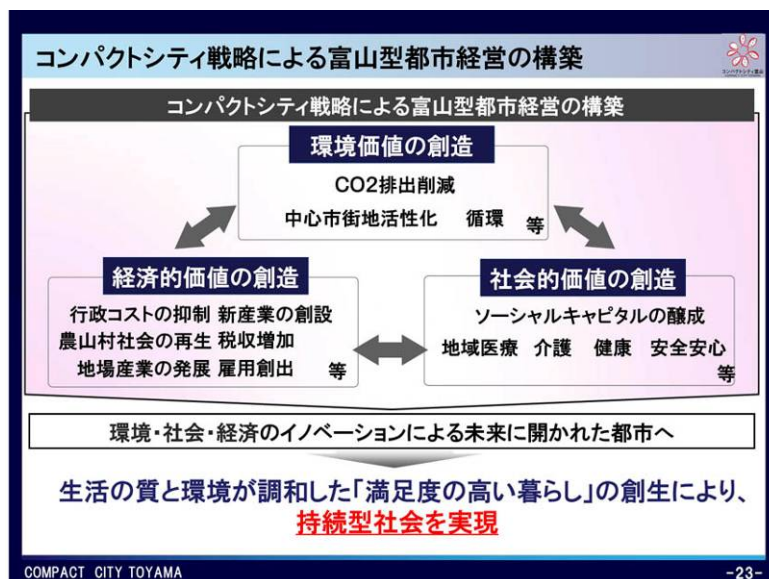
さまざまな取り組みに併せて、中心部の高齢者賃貸住宅や、質のいい集合マンションなど、どんどん投資が生まれてきました。郊外に1戸建てを持っている高齢者が、まちの中にも居住空間を持つ現象が起きました。例えば、冬場は街中で暮らすとか、月に一度だけ家へ帰るといった人たちがどんどん増えてきました。これからのトレンドではないかと見ております。そこにも交通需要の伸びが期待できると考えています。

これらの取り組みの結果、中心市街地における転入・転出の差は、6年連続転入超過になりました。それまで三十数年間は転出超過でしたが、さまざまな仕掛けをしてきてから、6年連続転入超過です。

転入超過という言葉にとどまっているのは、中心部ほど高齢者が多く亡くなる方の数も多いので人口増とまではいきませんが、社会的動態は6年連続プラスです。



いずれにしても、環境価値の創造と、ソーシャルキャピタルを上げていくことと、経済的価値をセットで考えていく政策の運用が基本だろうと考えています。まだまだ道半ばではございますけれども、ぶれずにしっかり進めていきたいと思っています。



【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』」

両備グループは、岡山市の東側に旧西大寺市があり、そこから三名園の一つ岡山後楽園まで走っていた西大寺鐵道という軽便鐵道から私ども両備グループ生まれて104年目になります。

グループ事業には三つのコアがあり、運輸観光関連、情報関連、生活関連で56社、1200億円、社員総数が約8500人の規模の私鉄グループになります。情報系の社員が約1200人で、かなり大きなウェイトを持っているところが他にあまりない特徴の会社です。

忠恕(真心からの思いやり)を経営理念として、社会の困りごとを思いやりを込めて、すぐやる、必ずやる、できるまでやるということを信条として取り組んでいこうという企業です。



両備グループの歴史と概要

両備グループの歴史と概要

明治43(1910)年に西大寺鐵道として創立
地域社会への貢献を目指し、暮らしと密接に結びついた事業と共に文化事業にも取り組む
運輸・観光関連部門、情報関連部門、生活関連部門で、現在52社、年商約1400億円、社員総数約8000人の企業グループ
「運輸・観光関連部門」、「情報関連部門」、「生活関連部門」という3つの部門(コア)を有機的に組み合わせて、地域社会の発展に貢献。平成22(2010)年7月、創立100周年を迎えた

「東山(まも)と平野(ひら)に広がる最先端の交通環境システムへの取組み」

運輸・観光関連部門
情報関連部門
生活関連部門

両備グループ 3つのコア

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

両備グループの歴史と概要

両備グループ 経営方針

- 一、社会正義 (社会への思いやり)
- 一、お客様第一 (お客様への思いやり)
- 一、社員の幸せ (社員への思いやり)

両備グループ 行動規範

知行合一
すぐやる・必ずやる・出来るまでやる

両備グループ 経営理念

忠恕

平成26年 経営方針

忠恕の配慮
本気！根気！やる気！

平成26年 スローガン

業(道)を究め 頂を極める

両備グループ 経営テーマ

安全・安心・エコで健康

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

両備グループの歴史と概要

忠恕…真心からの思いやり

創業者・松田与三郎翁の教えが「天海院忠恕一貫居士」という翁の戒名の中に込められている

子貢問うて曰く、一言にして以て終身これを行うべき者ありや。子曰く、其れ恕か。己の欲せざる所、人に施すこと勿れ。『論語』衛霊公 第十五 412 より

両備グループ 行動規範

ちやうじょ 知行合一 とは？

両備グループ 経営理念

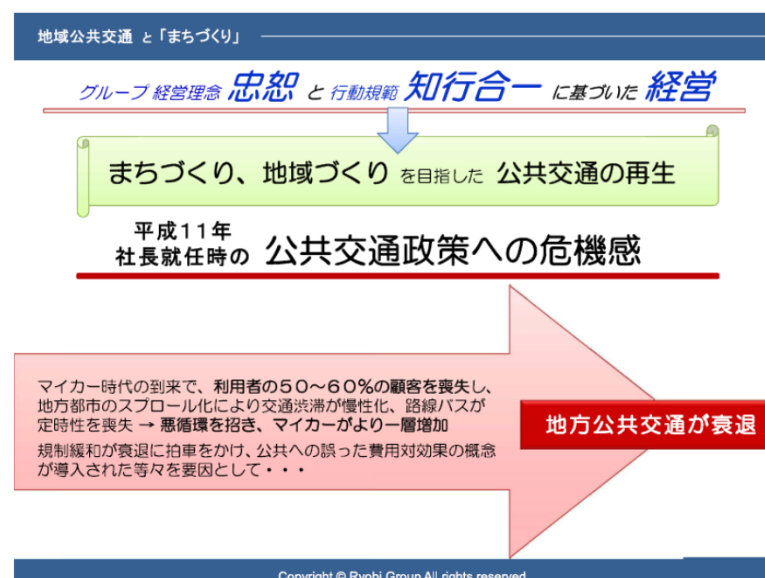
ちやうじょ 忠恕 とは？

知行合一…陽明学の命題のひとつ

行なわなければ、知っているとは言えない、知っていても行なわないのは、まだ知らないのと同じ、との意

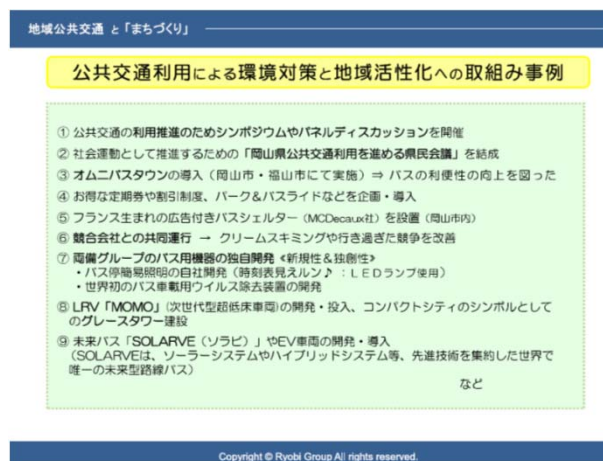
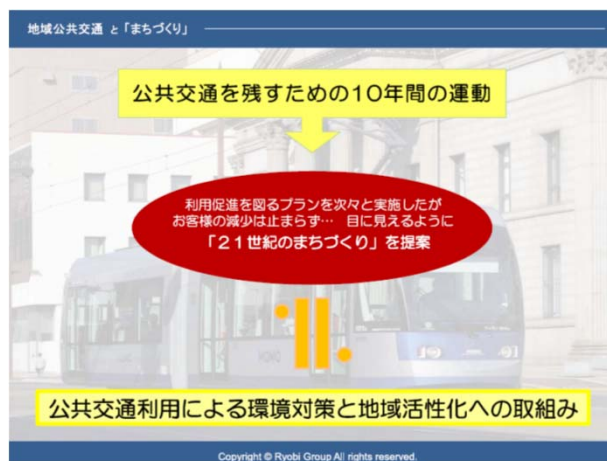
Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

平成11(1999)年に両備グループの代表になり、公共交通への危機感を痛感しました。一体どうしていけば、この車社会の中で公共交通が共生できるのかを調べてみると、日本を除く先進国の中で、公共交通を民間に任せきった国は1国もなく、日本が公共交通のガラパゴスになっていたことが分かりました。では、一体どんなやり方かという、公設民営というやり方をやっていることが分かりました。しかし、そんなことをその当時言ってみても、公共交通は民間がやるものだと思っていた時代ですから、まずできることからやりましょうということで、さまざまな展開をしました。



ここに現在の公共交通の姿がありますが、151社のうち133社が赤字のバス事業、91社のうち69社が赤字の地域鉄道です。地域では、「民間の経営が下手くそだから、おまへのところは赤字を出しているんだ」と締め上げられているケースが多く、一方で地方の公共交通事業者は「俺たちはこんなに頑張っているのに全然認めてくれない」という擦れ違いがおこっています。

そこで、公共交通を残すためのさまざまな運動に取り組みました。お得な定期券の発行や、公共交通の利用を進める県民会議の設立、利用促進のため夜間照明のあるバス停などをつくりました。今は当たり前になりましたが、フランス生まれの広告付きバスシェルターを全国で初めて岡山に2基導入しました。これが全国的に普及したわけです。



そのようなことを様々行ってきましたが、結局、街(地域)が元気にならなければ、公共交通は活性化しないことが分かりました。そこで、公共交通を利用して「歩いて楽しいまちづくり運動」を始めたわけです。いろいろな取り組みをしてきました。

中心市街地からスプロール化した人口が、今度は市街地へ回帰してくるよう、「MOMO」を2002年に登場させました。そして岡山市の中心に108mの高層マンション「グレースタワー」を建設し、これからはまちの中に住むということを提案しました。

歩いて楽しいまちづくり運動を着実に展開し、まちが元気になるとともに、市民も元気になり、環境にも優しくなることを目指しました。いくつかの企業を再生しながら、まち、地域をつくっていきました。

公共交通 → 地域活性化のツールのひとつ

◆ 歩いて楽しいまちづくり運動を提唱 ◆

- ◎ 岡山市中心部の活性化 → 両備グレースタワーの建設
- ◎ おかやまインターパークス ～出石小学校跡地整備事業～
- ◎ 未来型LRV(100%超低床式路面電車)「MOMO」
- ◎ 日本初の広告付きバスシェルター(岡山市内)



おかでんMOMO

平成23年土地活用モデル大賞
国土交通大臣表彰を受賞!!

...など



両備グレースタワー



おかやまインターパークス



岡山市内にある広告付きバスシェルター
MCDcaux(エムシードウコー)社

まちづくり、地域づくりのポイント

公共交通の再生への取り組み

エコ公共交通大国おかやま構想(岡山市)
津エアポートライン(三重県)
和歌山電鐵(和歌山県)
中国バス(広島県)
ハロー・トーキョー(東京都)
神戸ベイクルーズ(兵庫県)
イースタンエアポートモーターズ(東京都)
井笠鉄道(岡山県) etc.



おかでんMOMO2



21世紀のまちづくりへの取り組み

歩いて楽しいまちづくり運動
おかやまインターパークス～出石小学校跡地
整備事業～
岡山高島屋の再建etc.



ECOな地域づくりへの取り組み

安全・安心・エコで健康
やさしい蔵 etc.



忠恕の経営

中部国際空港の開設にともなって三重県の津市に海上アクセスができないことから、津市からの依頼のもと実施計画としてつくったのが、純粋な公設民営案でした。これが大変うまくいき、南海電鉄貴志川線が2004年に廃止を発表されて存続へ向けた住民運動が一気に燃え上がった和歌山で、地域の皆さんからのご要望を受けて和歌山電鉄貴志川線というかたちで再生しました。

そこで、公設民営の実証をして、次の中国バスで補助金制度の副作用を実証しました。経営的に中国バスの場合は、バス本体が1000万円高く、燃料はリッター当たり10円高い状況でした。部品代は3倍でした。コストを下げると補助金が減るという間違った経営のモラルになっていたわけです。労働組合も、お客さまが見えなくなってしまって、行政がお客さまのように見えてしまっていました。そこで、補助金制度は大事ですが、インセンティブを入れることによって、経営的に努力をしたらプラスになるという意識に変わるよういろいろと運動をしました。

今まで各地の再生をしてきましたが、地元・岡山の井笠鉄道が、平成24年10月12日に破綻を発表して、19日後の10月31日に営業を停止してしまうという事態が起こり、国、県、市からの要請を受けて、それに対する緊急代替輸送を行いました。

井笠鉄道の突然の経営破綻と運行停止という事態が発生し、ここに来て初めて、公共交通の会社がどれぐらい病んでいるかが分かりました。規制緩和をしてしまったために、行政の方は経営の状態が全然分からなくなってしまったわけです。私どもが再生事業としてやっていったのは、いくら口で言ってみても誰も信じていただけないことを一つ一つ実証していきながら、「これはこうなんです」と導かれるようにやってきたのが実態です。

地域公共交通 と「まちづくり」

岡備グループ **公共交通再生への取り組み**

- ◎ 津エアポートライン (三重県津市; 2004年)
↳ 松阪航路 (三重県松阪市; 2009年9月再生・就航)
- ◎ 和歌山電鉄 (和歌山県和歌山市; 2005年)
- ◎ 中国バス (広島県福山市; 2006年)
- ◎ ハロー・トーキョー (東京都江東区; 2008年)
- ◎ 神戸ペイクルーズ (兵庫県神戸市; 2010年)
- ◎ イースタンエアポートモータース (東京都大田区; 2011年)
- ◎ 井笠鉄道 (路線バス) (岡山県笠岡市; 2012年) など



Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

地域公共交通 と「まちづくり」

先進国の中で地域公共交通を民間に任せ切った国は日本だけ... 公共交通のガラパゴス

再生事業

津エアポートライン
公設民営を実証実験 成功例となる

和歌山電鉄
※地域との連携・相互協力
※年間80件超のイベント開催... 話題づくり

中国バス
クレームをお客の
言葉へ変える

井笠鉄道
平成24年10月12日に破綻を発表し、
わずか19日で営業停止

抜本的な解決には至っていなかったが...

交通政策基本法 成立
平成25年11月27日

第186回国会 国土交通委員会での参事入陳述 披露
(平成25年11月12日開催)

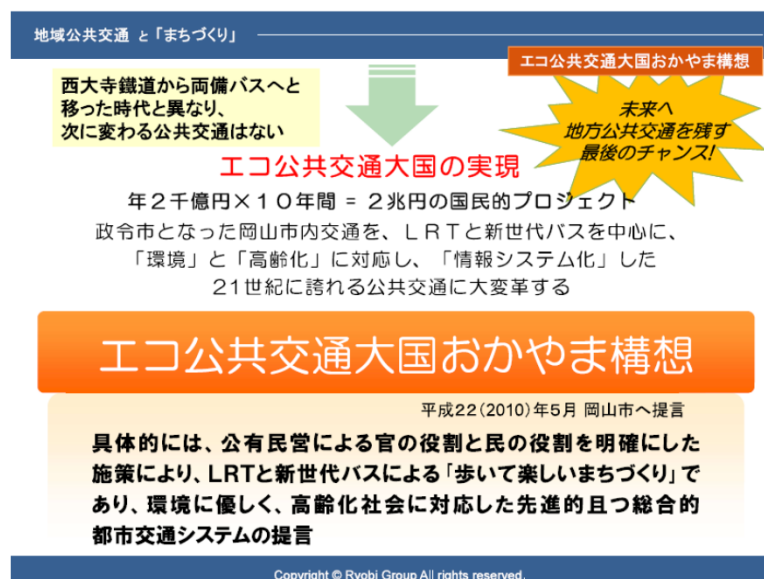
Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

一番大事なのは、市民が本当に地域の公共交通を残していこうという強い意識を持っているかどうかです。物心両面の汗をかくことを中心にして行政が動きます。実際に再生に取り組むのは事業者ですが、寂しく、うらぶれて、お涙頂戴みたいにして行う再生は、ほとんどうまくいきません。いかに楽しくやるかです。

一番大事なのは、楽しいということです。その鉄道やバスがあると、人生が楽しくなります。その仕組みとして、楽しいことをいっぱいしました。ホップ・ステップ・ジャンプで、知ってもらう、乗ってもらう、住んでもらうというのが私の施策です。

減びてしまう公共交通をただ残すだけでは意味がありません。「エコ公共交通大国おかやま構想」として、2010年に岡山市へ出し、2000億円×10年間の2兆円の国民的プロジェクトとして、LRTや次世代バスを使って、環境と高齢化に適応して、情報システム化した21世紀に誇れる公共交通を大変革しようと提言しています。

今困っていることだけを助けるのであれば、恐らく数百億円規模で終わってしまうでしょう。減びていく地域をただパッチワークしただけで、元気になるものではありません。しかし、このエコ公共交通大国構想を実現することによって、高齢化社会を世界で一番早く迎えるだろう国を、エコで地域が元気に、安全・安心にやっていけるようなかたちにいち早くなくてはなりません。それが、自動車産業と共に日本を背負っていく輸出産業になっていきます。その前向きなところも一緒に考えて、ただ穴の開いたところにもものを詰めることだけを考えずに、もっともっと前向きなことをやってほしいという願いを込めて出しました。



まず岡山市街地の中で路面電車を環状化する案を考え、これによって点在している三つの商店街を結んで商業的に1000億円ぐらいのGDP拡大がある等々を提言しました。施策の効果予想等を書いています。これからの21世紀の高齢化社会、地域の衰退を救っていく一つのツールになるのが、この公共交通であると考えています。

地域公共交通 と「まちづくり」

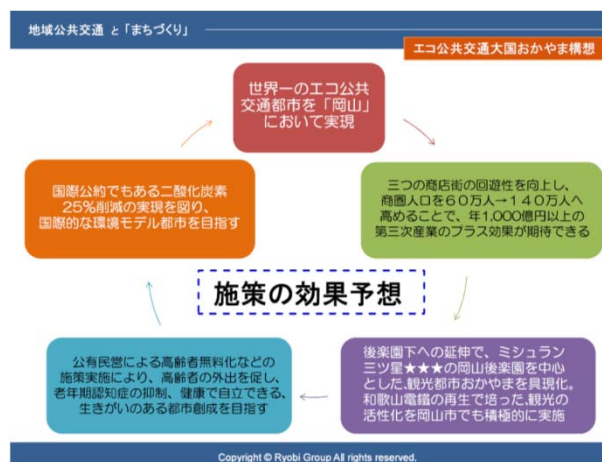
エコ公共交通大岡かやま構想

2011年10月15日
MOMO2（ももツー）
デビュー!!

… MOMOデザインコンセプト …
MOMO 1は、人と街を楽しむ
MOMO 2は、人と街を美しくする

MOMO2号機となる「MOMO2(呼称・ももツー)」は、未来都市・岡山にふさわしい先進的なデザイン性と最新のエコ技術を導入した最先端の車両(水戸岡鋭治氏デザイン)

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.



地域公共交通 と「まちづくり」

CO₂: 25%削減の目玉に!!
乗用車からバスへの変換で
CO₂は4分の1に

住民の健康増進
→ 公共交通機関の利用が体型維持に有効
通勤にLRTを利用する人は、利用しない人に比べ、肥満リスクが81%低いという研究結果
(アメリカ・ペンシルベニア州
ドクセル大学 Robert Stokes氏)

地域公共交通の活性化と再生

高齢者が家から気軽に外出できる
→ 老年期認知症は激減
外出が歩行障害を4分の1、認知症を3.5分の1、
発生リスクを抑制できるという研究結果
(東京都老人総合研究所 新聞省二氏)

どちらが国民目線??
高速道無料化で2兆5千億円、
地方の公共交通が全て「タダ」
でも1兆円

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

皆さま方とともに、本当に世界に誇れるような、環境に優しい公共交通を発展させていけるように頑張りたいと思います。

地域公共交通 と「まちづくり」

次世代へ向けたECOな取組み

「安全・安心・エコで健康」をテーマとした
新しい ECO 事業開発&取組み

カーボンオフセットとしての取組み
クリーンエネルギー事業

太陽光発電
太陽光発電「両備グレースソーラー」

食の安全追求と安定供給
植物工場ミニプラント「やさい蔵くら」

その他 ~ ECO事業 ~

- 時刻表見えんた
- バス車載用ウイルス除去装置
- タクシー車載用ウイルスウォッシャー
- LED電球「たま電球」
- 電気タクシーの導入

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

地域公共交通 と「まちづくり」

次世代へ向けたECOな取組み

両備「バス」と 両備「タクシー」の取組み

電気バス「SOLARVE」↑ 「SAIBUS」

電気タクシー (i-MEV) HVプリウスeタクシー

三菱自動車製の電気自動車（タクシーとしていち早く導入し、トヨタのハイブリッドカー「プリウス」のタクシー化をはじめ、お客様の健康を守るため、ウイルス除去機器をタクシー全車に装備

ソーラーパネル搭載の電気バス「ソラビ」や、自転車と一緒に街を移動できる「サイバス」の運行。街の景観をお洒落に演出するMCCDecaux社のバス停を日本で初めて設置(2番目は横浜市)をはじめ、お客様の健康を守るウイルス除去装置をいち早く搭載

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

地域公共交通 と「まちづくり」

次世代へ向けたECOな取組み

公共交通 の利用促進&環境保全 への取組み

2013年6月現在

昭和50年8月～昭和52年4月 バス専用レーン敷設
➢ 30号線・横道に敷設 当新田～大雲寺・平福～大雲寺間 幅計了、7km。

平成2年4月 両備バス・下電バス間のダイヤ調整・定期等での共通乗車実施

平成11年5月 環状定期券（家族割引の特典付き）

平成11年9月 公共交通の利用促進運動の展開
R SK山崎放送ラジオで、公共交通利用に向けたパネルディスカッションを開催

➢ 「歩いて楽しむまちづくり」運動へ

平成11年11月28日「トランジットセール」実施
➢ 両備バス前乗り降り約650mで、公共交通機関と歩行者のみ通行可能として実施

平成11年12月運用開始 簡易バスロケーションシステム導入
➢ 国交省、岡山県が主体となって、バスの到着時刻を予測するGPS利用のバスロケーションシステムの試験を開始
➢ 両備バス・両備バスがこの事業に参加（平成23年3月をもって運用終了）

平成12年3月 両山市パーク&バスライド実行委員会設置
➢ マイカーと共存し、バス利用促進への転換策として展開

平成12年3月 パーク&バスライドの導入
➢ マイカーと共存し、バス利用促進への転換策として、ショッピングセンターを中心に駐車場を設け、県・市の公共施設に拡大（2.52台/台分、利用率9.9%）

平成12年4月 こどもバス（高齢者優待バス）

平成12年11月 かもめバス切符の発売
➢ 岡山駅から小豆原への路線バスとフェリーの乗継割引キップ

平成12年12月～平成13年2月末 コミュニティバスの運行実験
➢ 岡山駅～駅前～オランダ通り～大瀬町～緑道公園～ヨーカード前～岡山駅

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

地域公共交通 と「まちづくり」

次世代へ向けたECOな取組み

平成13年7月 サマーKCsバスの導入（夏休み期間中、小学生・中学生乗り放題バス）

平成13年7月 運動開始 「岡山県公共交通利用を進める県民会議」の設置
➢ 岡山県下の運動として、毎月「最終金曜日」を「公共交通利用の日」とし、「ノーマイカーデーの日」として実施

平成13年11月 初期導入 P T P Sの導入（平成17年3月拡充）
➢ 同時にPTPSシステムが導入された4路線/区間平日11、2km、対象車電数
➢ 両備バス40電、両備バス40電

平成14年1月 お得な定期券の導入（E-定期券・団体割引定期券）

平成14年3月 おかでもMOMO導入

平成15年 サイクル&バスライド・オムニバス・タクシースタンドの導入として
➢ 新築駅に自転車乗降場を設け、両備バス40台、両備バス17台所

平成15年度～平成19年度 オムニバス・タクシースタンドの導入（5年実施）
➢ 両山市とバス協会が連携して利用促進の展開

平成16年3月 グレースターワン・エー・コンクリートシティのシンボルとして建設

平成16年4月 両備バス・両備バス共通定期券
➢ 両備バス・両備バスが連携して利用促進の展開

平成16年4月 定期券の共通化
➢ 両備バスと両備バスの共通化

平成16年7月 両備バス・両備バス共通定期券（第1号）
➢ 両備バス・両備バス共通定期券（両山1C・山崎1C・山崎1C・津山1C）
4社車運を設け、550台/台分

平成17年3月 ハイグレードバス停の整備・上層バスの設置
➢ 日本で初めて「フラスコ（MCCデコー）」から両備で設置のバス
シルターを両山に設置（現在、両山市内32基、両山市内4基を設け）

平成18年10月 ICカードシステムの導入、運用開始（プリペイド・両山1C）

平成19年10月 両備バス・両備バス・両備バスの共同運行
➢ 両山空港リムジンバスの共同運行

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

地域公共交通 と「まちづくり」

次世代へ向けたECOな取組み

平成20年2月 バス停の夜間照明「時刻表見えんた」の自社開発
➢ 全国・自社開発の「簡易設置型バス時刻表照明装置」で夜間のバス停時刻表を見やすくした（バス停に電源なしLED照明装置を付け、夜間でも、バス時刻表を容易に確認可能とした）

平成20年3月 IC定期券システム運用開始

平成20年10月 バスカードシステムを廃止し、ICカードシステムに完全移行

平成22年7月 自転車も乗れるSAIBUS（サイバス）

平成22年8月 太陽光電池を利用したハイブリッド太陽バスSOLARVE（ソラビ）を導入

平成22年10月 簡易バス・両備バス間で市外の両備
➢ 両備バスへ両備バス市内の運行管理移管を行い、グループ内で運行の両山市内は路線を両備バスに集約

平成23年6月 両山から油を使用した路線バス運行開始（両備バス）

平成23年10月 MOMO2を導入、エコ公共交通大規模整備への取組み

平成25年6月 両山から油を使用した路線バス運行開始（両備バス）

Copyright © Ryobi Group All rights reserved.

【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～」

日立市は茨城県の北東部に位置します。人口減少、高齢化が進んでいます。市街地は南北が30キロ、東西が2キロ程度の非常に細長い平地しかありません。そのため、ひどい交通渋滞が発生しています。国道6号が主要の幹線道路ですが、その旅行速度は県内でみても非常にひどい状況です。この交通渋滞が、バス交通の信頼性を大きく失う原因となり、そこからBRTの導入が始まりました。

日立市の概要

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT HITACHI

- ・ 関東平野の北端、茨城県の北東端に位置。
- ・ 東は太平洋の海岸線を臨み、西は阿武隈山系が連なり、温暖な気候と海・山の豊かな自然に恵まれた地形。
(南北) 25.9km (東西) 17.9km (面積) 225.55km²
- ・ 日立製作所の発祥の地
- ・ 鉱工業を中心とする『ものづくり』のまち
- ・ 公害問題に対し、植栽した『桜』が市の花
- ・ 南北の海岸線には6つの海水浴場
- ・ 全国で唯一のウミウの捕獲場

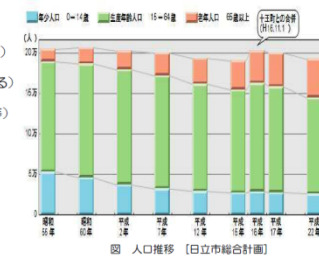


現状と課題(人口と都市構造)

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT HITACHI

《人口》

- ・ 人口減少、少子化の加速 (人口18万人台へ)
- ・ 高齢化の進展 (高齢化率26.5%は全国平均を上回る)
- ・ 人口流出減少が顕著 (大規模事業所の分社化等)



《都市構造》

- ・ JR常磐線、国道6号、常磐自動車道が縦断
- ・ JR常磐線5駅を中心に市街地が形成
- ・ 高度経済成長期に西側丘陵地に住宅団地が開発

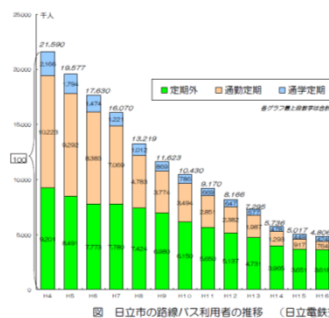
日立市と隣の常陸太田市を結んでいた地方鉄道日立電鉄線は日立製作所の躍進とともに非常に活躍したのですが、平成17年に利用者の減少と施設の老朽化により廃線となりました。これをどうするか市と事業者で協議検討した結果、市が寄付等で跡地を取得して、その活用方策を平成21年度に取りまとめました。

現状と課題(交通環境)

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

《道路》

- 交通の多くは南北移動
- 慢性的な道路交通渋滞
(旅行速度は県内最低レベル)



《バス交通》

- 利用者は減少傾向(約20年で1/6)
- 廃止、減便・縮小の可能性

日立電鉄線の歩み

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

昭和2年 常北電気鉄道(株)設立
昭和3年 大甕駅～久慈浜駅間(2.1km)運行開始
昭和4年 久慈浜駅～常北太田駅間(9.4km)運行開始

昭和16年 (株)日立製作所の経営傘下に入る
昭和19年 日立電鉄(株)に社名変更
昭和22年 大甕駅～船川駅間(6.6km)運行開始 ※全線開通

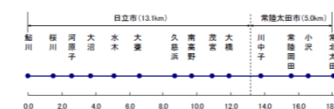
昭和41年 単線自動信号化全線完成
昭和44年 列車運行制御装置CTC全線完成
※私鉄業界では本格導入は初
昭和46年 全国初のワンマン電車導入

平成8年 ATS設備全線全車導入
平成17年 廃線

平成20年 寄付等により日立市が跡地を取得
平成21年 日立電鉄線跡地活用整備基本構想を策定
平成23年 新交通導入計画を策定 ※後述

平成23年3月 東日本大震災

平成23年10月 第Ⅰ期区間(大甕駅～久慈浜駅間)工事着手
平成25年3月 第Ⅰ期区間供用(運行)開始



その方策がBRTです。交通渋滞の緩和を図りつつ、自動車交通に過度に依存しない環境に優しいまちづくりになっています。

電鉄線は長かったのですが、一番交通渋滞がひどい南北の部分8.5キロをBRTとして整備する計画になっています。

事業効果

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

道路混雑の軽減

自動車交通量 最大3.1%減少

- 導入による自動車交通量2,800トリップ/日減少。通勤通学時は900トリップ/日減少。
- 主要幹線道路（R245）のピーク時とオフピーク時の交通量の差は約7%

環境負荷の低減

CO₂排出量 13%削減

- 自動車交通削減量の半数がR245で減少し、旅行速度が35km/hに改善されたと仮定
- 交通量の削減と旅行速度の向上により、R245の自動車走行によるCO₂排出量は15t/日

移動性の向上

移動時間 40%短縮

- JR大甕駅からJR常陸多賀駅までの路線バスは、約26分で運行（遅延時は40分）
- BRTの場合（停留所を7箇所設置）、旅行速度20km/hで試算すると約15分

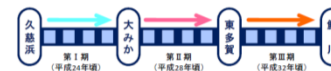
7

全体計画概要(新交通導入計画)

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

- 1 計画概要
 - 計画区間 鮎川駅～久慈浜駅（約8.5km）
- 2 整備計画
 - 単線のバス専用道路（4m）と歩道（3.5m）を併設
 - 旧鉄道駅間に新しい停留所を配置（約700m間隔）
 - 停留所や待避所で車両すれ違い
 - JR駅や公共施設等へ接続
- 3 運行計画
 - 運行ルート 日立駅～日立港都市再開発用地
 - 運行距離 約13km
 - 運行頻度 最大70往復
- 4 整備方式
 - 公設民営方式（基盤整備は市、運行は交通事業者）
- 5 需要予測
 - 約2,800人/日

※ 全区間運行時の跡地内利用者推計値



6

バス交通の中で費用対効果事業を出せというのは難しいですが、計画の中で出したのは、道路交通渋滞の緩和です。これはパーソントリップから出したのですが、BRTの導入によって、断面における自動車交通量が最大3.1%減少します。交通量から考えますと、CO₂は13%削減します。環境対応車両を導入しましたので車両性能面での削減効果も期待できるということです。

3期に分けた整備を進めて、第Ⅰ期区間については、1.3キロの専用道路ということで、JR大甕駅にタッチする部分の整備をしたところです。今回のBRTの特徴として、歩道を併せて整備しています。真ん中にバスが走っておりますが、その脇に3.5メートルの歩道を設置しています。

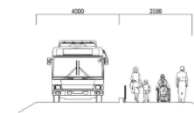
これは全国初の試みで、まちづくりに必要不可欠な機能ということで付加しているところです。

第Ⅰ期区間の整備概要(バス専用道路)

ひたちBRT
Hitachi BRT

1 バス専用道路

- 吹上通り〜久慈浜駅(約1.3km)
- 標準幅員7.5m(バス専用道路4m、歩道3.5m)
- 専用道路間に停留所5箇所、待避所3箇所(車両すれ違い)



8

第Ⅰ期区間の整備概要(関連施設)

ひたちBRT
Hitachi BRT

2 交通ターミナル

- 起終点にバスターミナルを整備(他交通との乗り換え等)
- 約7,300㎡
- バスターミナル、多目的広場、普通車駐車場(64台)、大型車駐車場(5台)、トイレ等

3 交通広場

- 南部図書館脇に乗り換え用駐車場等を整備
- 約1,400㎡
- C&BR用駐輪場(48台)、P&BR用駐車場(19台)、鉄道記念モニュメント



9

単線ですので、バスが走る道路は4メートルしかなく、ところどころに待避のスペースを確保しています。この第Ⅰ期区間については、2013年3月25日に開通したばかりですが、その結節点として、併せて交通ターミナルや交通広場をつくっています。

日立製作所の協力を得ながら新たな運行管理システム、ICタグを使った運行管理システムとして、踏切の遮断機の開閉や、バスの迎車システム、すれ違いのシステムが採用されています。

日立市は津波の被害に遭い、この第Ⅰ期区間の久慈浜地区は甚大な被害を受けました。その中で、事業開始となり、避難路としても有効ということで、夜の避難の誘導灯になるように、光エネルギーも採用している状況です。

車両

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

1 低公害車両の導入

- 大型ハイブリッドバス1台、中型ディーゼルバス(低燃費・低排出ガス認定車)1台

2 車両デザイン

- 公募作品(185件)から、菊池珠瑠さん(日立商業高等学校)の作品を選定
- 原作を基に、山本早里 筑波大学芸術系准教授がデザインを監修

ひたちの特徴である『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

ブルーラピッド

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

サクララピッド



11

運行管理システム

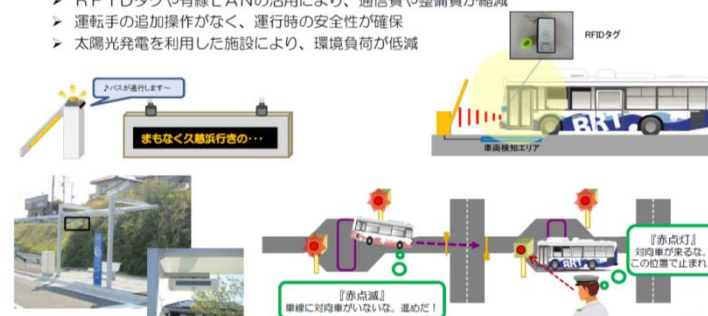
ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT SYSTEM

1 主な機能

- 機能① 一般車両の誤進入を防止するため、指定車両を判別し、バーストを自動開閉
- 機能② 停留所にいる利用者に対し、車両が接近していることを音声及び表示パネルで案内
- 機能③ 運転手に対し、目視困難箇所での対向車の存在を信号機等で案内

2 特徴

- RFIDタグや有線LANの活用により、通信費や整備費が削減
- 運転手の追加操作がなく、運行時の安全性が確保
- 太陽光発電を利用した施設により、環境負荷が低減



10

車両については、バスのイメージを払しょくするべく、ラッピングということで、公募で市民等のデザインと、筑波大学の山本早里先生に監修・デザインをいただきながら、2台の専用車両、ブルーラピッドと、サクララピッドを導入しています。

サポーターズクラブは、地域のコミュニティ、地域住民、沿線企業、高校、もちろん商業団体、大学も含めて、ひたちBRTを盛り上げていこうという応援組織です。

いろいろな利用促進活動は当たり前に行っていますが、運行ダイヤや停留所の場所を全てここが決めます。主体的にやった取り組みに対する自分の評価、達成感が収益となってきます。3月にいろいろなアンケート調査も実施し、JRに合わせたダイヤ改正や、ルートの変更を進めています。

サポーターズクラブ

ひたちBRT
HITACHI BRT

- 1 組織設置
 - 地域住民、沿線にある企業・高校・商業観光事業者等が参加（22団体）
 - BRTの利用促進及び地域の活性化を図る
- 2 活動内容
 - 運行ダイヤ、停留所の配置及び名称、車両デザイン等を検討
 - 地域資源の再発見のため、『ひたちBRT沿線マップ』を策定
 - 開通記念イベントの企画、実施



沿線マップづくりワークショップ



駅裏まつりでのPR



開通記念イベント（体験試乗会）



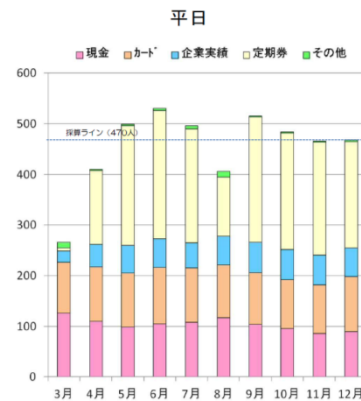
開通記念イベント（ひたちBRTウォーク）

12

利用状況

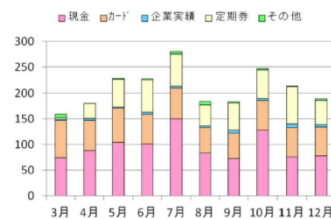
ひたちBRT
HITACHI BRT

月別日平均利用者（人/日）



日立電鉄交通サービス（株）提供

土日祝日



13

次に利用状況です。第Ⅰ期区間は、津波の被害に遭い、多くの方が移転されています。その中で、利用については非常に厳しいのではないかと考えていましたが、パーソントリップと採算性から、平日の1日470人と立てたところ、高校生の利用が多く、目標は達成している状況です。

最後に今後の展開です。第Ⅱ期区間、第Ⅲ期区間、全部が中心市街地に向かっていくような計画になっています。南北に北進する事業計画です。それに合わせてまちづくりを変えていきます。BRTは単なる移動手段ではなく、まちづくりを変えるツールだと考えています。

山側に高齢化率が40～50%を超える団地がありますので、そういう方々を強制ではなくて緩やかに沿線に持っていけるかです。日立電線鉄は通勤者の交通手段でしたので、沿線企業といかに連携できるかがキーです。

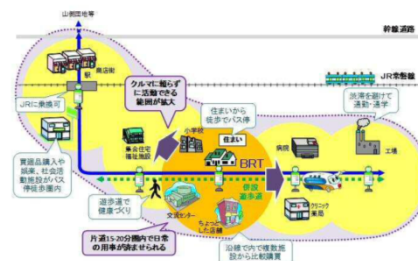
未来都市モデルプロジェクトに日立製作所が手を挙げており、日立市スマート工業都市というプロジェクトを行っています。エネルギーの最適化も含めて、日立市を環境都市のショーケースにして世界に売っていこうという計画の一つのプログラムとして、BRTがあります。

BRTの運行システムもその一環です。電気バスが最適に運行できるシステムは何かということの実験も日立製作所と一緒にしています。BRTを核としたまちづくりを進めて、環境により優しいまちにしたいと考えています。

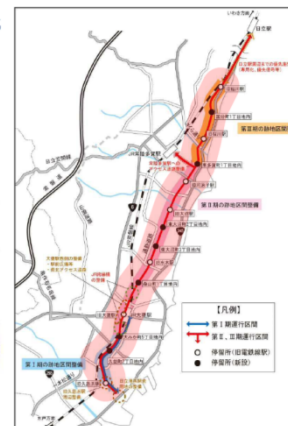
今後の展開

ひたちBRT
BUS RAPID TRANSIT HITACHI

- 1 第Ⅱ期区間の事業推進
 - 導入区間で最大の需要量がある第Ⅱ期区間の事業化
 - 今年度一部区間着工、平成28年度内供用予定
- 2 BRTを活かしたまちづくりの展開
 - 公共交通を充実し、生活サービス機能を誘導し、自動車に依存しなくても、誰でも快適に移動できるまちづくりを目指す。



BRTを活かした暮らしのイメージ



【奨励賞】 秋北バス株式会社及びバス＆ウォーク実行委員会
「バス＆ウォーク事業」

バス事業を取り巻く環境は、マイカー社会の進展や少子化・過疎化の進行により、乗合バス利用者は年々減少しており、路線の維持が大変厳しい状況です。

当社も数年前までは多くのバス事業者と同じように、路線の維持は「不採算路線の廃止」で小を切り捨て大を守る手法を取り、不採算な路線の沿線住民には「路線廃止」という脅し文句で、ただ「乗ってください」と言うだけでした。

しかし本当にこれで会社事業として良いのかという疑問が出ます。「生活路線の赤字は補助金でまかなう」という欠損補助という仕組みで仕事をしていると、路線評価は数字と結果のみとなり、営業的な考えは新規路線のみとなります。どうやって既存のバス路線に人を乗せるかという本来の営業的な考えが無いからです。

そこで当社はマネジメントの考え方で乗車促進を考えることにしました。これまで「乗車促進の為の個別訪問」や「路線バスで行くWEB観光マップ」など様々な試みを行っています。

また、バスによるCO2排出量削減の取組としてエコ安全ドライブの推進や自動車アフターマーケット高度化コンソーシアム(早稲田大学環境総合研究センター・株早稲田環境研究所／幹事)と産学連携し、CO2削減事業への実証に参加し、こうした取組を経て今後はバスでのCO2排出量の更なる低減を行い、マイカーと比較した際の優位性を確立し、マイカーから路線バスへの利用転換を促進する足がかりとしたいと考えました。

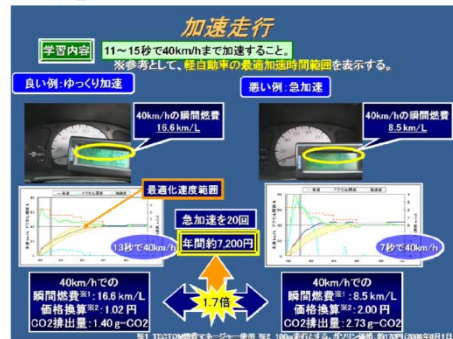
取組内容 その1

省エネ＆安全な“エコ安全ドライブ”の推進



未来の子供たちに、秋田の青い空を残すために
出来ることは、何かないだろうか？

【エコ安全ドライブの実証実験を実施】

[illegible]

コミュニティバスやデマンドバスの仕組みを推進することも大切ですが、今回は少し視点を変え、「バス会社が薦める街歩き」をテーマに、「家族がバスでお出掛けを楽しむ」、「バス通勤で街の楽しみ探索」が可能となる事業を展開できないか、「健康と環境」をテーマに考えたのがバス&ウォーク事業です。

新たな生涯顧客を作るために、バス会社が路線バス利用促進のため「歩くこと」を提唱することは、単純に収益向上という観点からかけ離れた行為で、利用促進とは真逆のことにように受け取られるかもしれません。しかし、従来どおりの「乗ってもらわないと路線バスがなくなりますよ」という働きかけでは乗車促進には結びついてこなかった過去の経験から、環境保全活動を新たに事業と結びつけ、「カラダの健康のために歩こう。地球の健康のためにバスに乗ろう。」というコンセプトで事業を行いました。

取組内容 その2

路線バスの新たな利用価値の創造

バス&ウォーク って何だろう?!

クルマはとても便利なものです。行きたい所へすぐに移動できます。けれど便利な分、燃料を使うことでCO₂を排出して環境に負荷をかけるのも事実。だからといって、クルマに乗ることを否定するわけではありません。時には「バス」を使ったり、楽しく歩いてみませんか。これが「バス&ウォーク」運動です。

「自分と地球の健康を考える」

身近な生活改善始めてみませんか



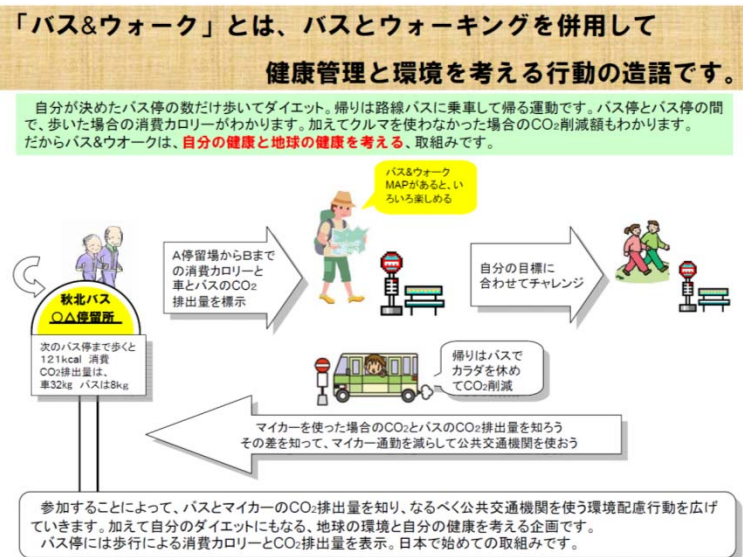
この目玉となるのがバスの停留所に停留所間の「徒歩による消費カロリー」、「マイカー利用とバス利用時のCO2排出量」を明示し、自分の健康と地球の健康(環境)への「気づき」を促し、バス利用の有効性を目に見える形で提示し、自家用車からの利用転換をうながしています。

健康を考えウォーキングをする方は沢山いますが、ほとんどの方が回るコースは殆ど同じ場所というのが普通です。その人たちに新たな価値(コース)を提案し、初めて行く場所に行きはバス、帰りはウォーキングで、慣れたら行きはウォーキング、帰りは温泉にでも入り、帰りはバスでという提案で利用していただいております。

また、観光客にも利用して頂くため、バス&ウォークMAPを製作しました。「途中下車したくなるバス停」をコンセプトに「バス停近くの小さな情報MAP」を製作し、その地域の人しか知らない情報をマッピングしていくことが地域活性化の潤滑油となることを期待し、沿線の市民やバス利用者からの情報を大切にしたMAPを作製しました。

このMAPはバス&ウォークの啓蒙と推進を目的とし、バス停やターミナルを情宣基地とし、バスを利用した段階で車内でMAPを配布する仕組みとしました。

さらに、自治体や商工会の協力を得ながら、地元企業へ「ノーマイカーデーの推進」と「バス&ウォークへの理解」を依頼し、あわせて、サークルや各種団体などへも丁寧に啓蒙を図っています。



この事業がうまくいき、続いていく為には「バスに乗って、街歩きを楽しむ人」が増えていくことであり、自分たちの街の情報を持ち寄り活性化していくことが最も重要です。そこで、将来の顧客となる小学生向け環境学習の出前授業を実施しました。毎年「バスを使った交通安全教室」を地元小学校で行っていますが、その経験を活かし、環境学習教材「エコライフゲーム」の出前授業を小学校で行いました。日常生活行動について環境負荷をゲームの中に盛り込み、ゲームを通し優しく理解できるので、子供達にバス利用の環境配慮性と有効性を認識してもらいやすく、子供たちの理解を通じ、家庭での興味を深めていくことを目指し、二年間で50校ほどを訪問し、環境教育のお手伝いをしています。

また、東北運輸局・秋田運輸支局のご協力をいただき、バスの乗り方教室や、バリアフリー体験教室・交通安全教室などもセットで出前授業し、バスが身近なものになるよう努力してきました。

＊取組内容 その3＊

出前“エコ授業”の開催

環境と経済の関係をテーマにしたゲームを通して、企業の環境活動や日常の環境配慮行動について学びます。



【希望する小学校で
エコライフゲームを開催しています。】

市内小学校に「エコライフゲーム」の出前授業を展開します。これにより、子供達に、朝起きてから寝るまでの間、こういった行動を取ると環境負荷につながるかを楽しく学んでもらいます。加えて、ご家庭にも配布する資料にバス利用を提案していきます。



楽しく環境を学び、
バスの有効性を知る

「なるべくバスを使おうよ」
家庭への呼びかけ

【環境学習】（エコライフゲーム）

環境と経済の関係をテーマにしたゲームを通して、企業の環境活動や日常の環境配慮行動について学びます。

経済活動主体の世の中が、現在の地球温暖化という問題を生んだとも言われています。子供たちに、環境と経済の問題をもっと身近に学んでもらおうという観点からこのゲームを広く普及させていこうと考えています。

エコライフゲームは早稲田大学環境総合研究センター・湘早稲田環境研究所が企画制作しています。学術的な環境研究を基礎に企業の環境活動や日常の行動（環境配慮行動）をCO2排出量を基軸にポイント化し、楽しく環境問題を学べるゲームになっています。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の協力をいただき、環境対応型回数券「エコロジー回数券」の販売する取組みも開始しました。これは、2,000円と3,000円で発売する回数券ですが、それぞれ2,200円、3,300円分利用でき1割お得となるだけでなく、お支払いただいた金額の1割、200円と300円がJ-VERの購入資金に回りカーボンオフセットされ、更に同額を当社も負担する回数券となります。

カーボンオフセットとは、自分で排出するCO₂のうち、どうしても削減できない排出量を他の場所で削減又は吸収して埋め合わせ(オフセット)することですが、今回は回数券をご購入いただいた金額の2割をエコモ財団の運営するシステムを通じてオフセットされています。

2,000円の回数券から提供された400円で、バス運行時の3kg分と日常生活4日分22kg合計で25kgのCO₂排出量がオフセットされ、3000円の回数券だと38kgがオフセットされます。

このように地球温暖化防止に貢献でき、「バスに乗ってエコな取り組みにチャレンジしよう」というコンセプトで、ノーマイカーデーの導入などの営業できる商品となりました。「環境保護の観点からノーマイカーデーを導入してください」と環境という視点に訴えることで、自家用車からバスへの転換理由としての動機付けができるものと考えています。

その結果、能代市はノーマイカーデーを導入し、鹿角市はノーマイカーデーを更に推進するため、各課で回数券の購入を取り纏め、市役所全体で環境保護とバス利用を推進されました。その他市町村も導入に向けて動いており、企業等からも問合せが増えています。

取組内容 その4

カーボンオフセット付回数券の販売

カーボン・オフセット事業

カーボン・オフセットってなあに？

カーボンオフセットとは、自分の温室効果ガス排出量のうち、どうしても削減できない量の全部又は一部を他の場所での排出削減・吸収量で埋め合わせ(オフセット)することです。

低燃費運転やBDF事業で
このぶんは削減努力します

埋め合わせ(オフセット)
削減の支援
クレジット発行

企業努力で減らしました
他の場所での削減・吸収量
このぶんをお願い!!

どうしても削減できないCO₂による
排ガスなど

秋北バスは新たに4月18日(木)より「エコロジー回数券(通称:エコかい)」を販売し環境貢献します

2,000円、3,000円のカーボンオフセット付き回数券を購入いただくと、運賃の一部がカーボンオフセットとして環境貢献活動へ使用されます(証明書の発行も可能です)。是非バスに乗って「エコな取り組み」を一緒にしませんか？





カーボン・オフセットの概要



BDF燃料でのバス運行にも取り組みました。BDF燃料とは、廃油となるテンプラ油などを精製したリサイクル燃料で、それを入れて走ったバスの排気ガスはCO2の排出はカウントされません。

これは、カーボンニュートラルといい、食物から生成した材料をリサイクルし、燃料として使用した場合排出量として換算しないということになっています。

この環境負荷の少ない燃料を当社は大館市のジョイサークルより購入しています。ジョイサークルとは地域の障害者支援施設ですが、長年事業を行っています。BDF燃料の使用量が少なく運営に支障を来していたそうです。

そこで、当社が受託しておりますコミュニティバス「さわやかみなみ号」に年間7,000ℓを利用する予定であり、結果としてジョイサークルにとっては安定供給先が見つかったこと、当社としては環境保護活動に貢献できる win-winの関係を構築することができました。

取組内容 その5 バイオディーゼル燃料の活用

バイオディーゼル事業 (BDF) BDFってなに?

廃食用油をリサイクルしてつくる軽油の代替燃料のことです。
不燃炭化水素・一酸化炭素などの排出を効果的に減少させます。また、BDFは
ぜんそくの原因となる硫黄酸化物(SOx)をほとんど含んでおりません。
秋北バスは「工房JOYさくく」様が植物性廃食用油から
精製したBDF(軽油代替燃料)を使用しバスの運行をはじめ
ました。
軽油をそのまま消費し続けるよりもバイオディーゼルを使用の方が、トータルでCO₂削減に貢献できます。



バイオディーゼル燃料の取り組み

バイオディーゼル燃料 (Bio Diesel Fuel)は、使用済み天ぷら油などの廃食用油や菜種油・ひまわり油・大豆油などの植物性油脂を原料として製造されるディーゼルエンジン用の代替燃料です。
植物油が原料なので、排出されるCO₂は、カウントされないカーボンニュートラルな燃料です。



地域に根ざした企業とは、公共交通を運行しているだけでは使命は果たせません。地域に必要とされるため「健康と環境」を切り口に乗車促進に努めています。

「欠損補助から乗車促進へ」この動きは一企業だけでは大変です。そこで、行政とのタイアップが必要となります。「バス&ウォーク事業」のほかに、私どもは高齢者補助を行政と進めています。バスを利用しやすい金額で、まずは利用していただき、外にでる機会を増やすことで健康になっていただく。バスの主要顧客はお年寄りです。運転免許をお持ちでないこの方々は、外出できる体力がある間はバスを利用する生涯顧客です。その人たちに健康を保っていただき、もっと利用していただく。このように、バス&ウォーク事業は単に「歩く」でもなく「バスを利用しましょう」でもない、マネジメントから生まれた新しい乗車促進事業です。

今後は、ノーマイカーデーが普及するよう、企業向けの導入促進割引制度としてノーマイカーデーを導入した企業向けの割引回数券の検討をしていきます。

健康と環境を考え、地域が必要としていることを考え、常にお客様に提案し利用促進につなげていきたいと考えています。

◆低炭素型社会の実現に向けて◆

環境にやさしい交通への転換を図る
取り組みを地域社会に働きかける！

- ・過度な自家用車利用が地球温暖化を促進させる
- ・地球温暖化が地球に与える影響と、自分の行動により発生する二酸化炭素の量を知る

二酸化炭素の排出を抑えるには？

- 自家用車を控え、二酸化炭素を削減する交通行動をとる。
併せてBDF燃料の活用を推進を図る。

- 「ノーマイカーデー」の導入を推進し、公共交通機関を積極的に利用する

結果的に...

- ・交通渋滞の緩和や交通事故の抑止。
- ・公共交通機関の利用者増による利便性の維持向上。

【奨励賞】 山口市公共交通委員会 「創ろう！守ろう！みんなの公共交通」

創ろう！守ろう！みんなの公共交通 山口市公共交通委員会 (事務局：山口市交通政策課)

I 山口市の公共交通ネットワークの考え方



山口市は平成17年10月に1市4町で合併、その後平成22年に阿東町というところを編入し、面積が1023平方キロメートルという広大な面積を有しているにもかかわらず、人口は約19万6000人です。面積では、南北に直線距離で60.1キロメートル、移動に1時間50分程度かかります。都市部もあれば、農村漁村部もある広域な市です。

この市域をどのようにカバーしていくかということで、持続可能なまちづくりへの政策転換が求められてきました。

公共交通ネットワークについて、市域が広域化したことで、農村部、漁村部については赤字系統が増える一方、行政の財政状況は厳しく、行政主体で多くの地域にきめ細かな交通を確保することが難しい状況でした。

その中で、今後はどう進めていけばいいかということで、住民と事業者にも参加して頂く、山口市交通まちづくり委員会という組織を作りました。住民にも積極的に参加して頂いて、交通事業者にもそのノウハウを活かしながら、山口市でどのようなことが進めていけるのかということをお話し合っ、平成19年に山口市市民交通計画を策定いたしました。



II 過度なクルマ利用からの転換に向けた取り組み

事業者だけでなく、住民・行政・関係するみんなが
一緒になって検討・役割分担をして、よりよい交通を整備しましょう！

1. 機能的な基幹交通ネットワークの構築

【利用しやすい・分かりやすい公共交通の整備】

① **主要路線のパターンダイヤ化**：20分間隔の運行で時刻表がなくてもOK！ <防長交通株式会社>

② **3桁の系統番号の導入**：複雑な系統の識別 <防長交通株式会社>

③ **最終臨時列車の実証運行**：乗れば便利になる意識の醸成 <JR西日本>

【役割分担】

① 交通事業者…運行に関する一切の経費負担

② 市…広報活動（テレビ放送、ポスター作成）



③ 両者…ポスター等掲示作業

◀ 事業者も市の広報番組に出演



平成19年に策定した山口市市民交通計画の基本理念を踏まえ、持続可能な交通システムとして構築していくため、市民、事業者、行政が3者協働して交通体系をつくっていく取り組みを実施しています。その市民交通計画の中身は、交通体系を、「基幹交通」と、「コミュニティ交通」の二つに分けて考えています。

「基幹交通」とは、幹線交通で、都市核と地域核、生活拠点を結びます。交通事業者が主体となって整備し、市が補助金等で支援しています。

一方で、「コミュニティ交通」は生活拠点の中をきめ細かく回って基幹交通にアクセスする部分と位置付けています。

この二つを明確に分けて、メリハリのある交通体系を構築していこうという考えで基本理念をつくっていききました。

この基本理念に基づいて、過度なクルマ利用からの転換に向けた取り組みも行っています。

まずは、機能的な基幹交通ネットワークの構築です。利用しやすい、分かりやすい公共交通の整備ということで、行政と事業者が一緒になって様々なものに取り組んでいます。

一つ目として、「主要路線のパターンダイヤ化」を行いました。市民の皆さんが分かりやすい交通体系のため、ダイヤを20分間隔とし、乗車するきっかけづくりを行いました。

二つ目に「3桁の系統番号の導入」です。山口市の市営バスは複雑な系統が今もなお残っており、これを、一つ番号で整理しました。

また、三つ目にバスだけではなく、鉄道事業者とタイアップして、「最終臨時列車の実証運行」を行っています。

2. 地域にふさわしいコミュニティ交通の確保

【地域主体の仕組みづくり・地域に密着した移動手段の確保】

①地域勉強会の開催…積極的な情報発信、公平な機会の提供

■地域勉強会の開催回数

平成19年度	75回
平成20年度	87回
平成21年度	87回
平成22年度	87回
平成23年度	88回
平成24年度	96回

地域勉強会にめざしていること

1. 地域住民の皆様が集まりやすい日時を設定していただく。
2. 検討する際には、案を2つ以上提案し、参加者と一緒に議論する。
3. 方針を理解いただく必要がある時は、第三者に参加していただく。

勉強会は1回だけでは終われない
回数を重ねるごとに、
「あれ？自分たちで走らせたら使い勝手の良いものが作れるかも…」

②コミュニティタクシーの運行＜意欲のある地域＞

■地域住民が主体となって走らせている（運行継続の基準あり）⇒地域特性に応じた運行形態をとれる！

■路線バス等が運行していない交通不便地域やバスでは通ることができない狭い道路を運行している。⇒自宅前が停留所！

■きめ細かいルート、ダイヤ設定も可能

■基幹交通へのアクセス手段⇒広域の移動は路線バスや鉄道に乗り換え！

■地域行事のときに簡単に臨時便を運行⇒高齢者の行事への参加が増える！

■市内8地域で導入⇒高台団地や中山間地など

小郡・サルビア号
■定時定路線
■ジャンボタクシー

富野・富野コミタ
■定時定路線
■ジャンボタクシー

藤本・おたつや号
■区域運行
■ジャンボタクシー

佐山・ふれあい号
■定時定路線
■小型タクシー

小幡・小幡コミタ
■定時定路線
■ジャンボまたは
中型タクシー

高川・みんなで01
■定時定路線
■小型タクシー

阿比・あすきから
■定時定路線
■小型タクシー

秋穂・菜の花号
■定時定路線
■ジャンボタクシー

地域の皆様が、
自分たちの問題として考え、
地域特性・ニーズに合った
ルート・ダイヤに
改善されています

きめ細かい地域内を移動して、基幹交通の
路線バスや鉄道に接続しています

基幹交通とコミュニティ交通双方を強化して
連続性を確保！

なんと、
連続性が生まれたことで
路線バスが増便！

③グループタクシーの促進

上記のコミュニティタクシーを運行できない地域が、一般のタクシーを乗り合ってお出かけできるシステム。

■運行できない地域：人口が少ない、住宅が点在しているなど…

山口市は、

様々な地域特性合った移動手段を確保するために、複数の
メニューを市民に提供し、地域に選択していただいている。

メニュー選び

少ない・狭い	交通需要・道路の幅	多い・広い
グループ タクシー	デマンド コミタク	定時 定路線
		コミュニティ バス

年2回コミタクの代表者を集めて
お話し相談

次にコミュニティ交通の確保です。幹線ではない地域をきめ細かく回る交通です。これは、地域主体の仕組みづくりということで、地域に密着した、地域特性に合わせた移動手段の確保を目指しています。

具体的には、地域勉強会を開催し、積極的な情報発信して、公平な機会の提供をしています。要望を受けたらすぐに出向いて、説明会等を行っています。

また、コミュニティタクシーの運行も実施しています。これは、地域住民が主体となって、地域特性に応じた運行形態をとっています。ルートやダイヤは、地域のことを一番知っている地域の皆様が、全て決めています。ただ、運行するにあたっては、収支率と乗車率は30%以上をクリアしてくださいという、一つの基準を設けています。

この30%の基準は、最適な運行形態へ改善していくための“ものさし”と考えています。これにより、不適当なルートや車両サイズの見直しが図られています。

地域内を回るコミュニティタクシーを基幹交通に接続させ、広域へは乗り換えて移動して頂いていることで、バスの利用者も増加して増便した路線も一部あります。

また、コミュニティタクシーとは別に、グループタクシーの利用促進にも取り組んでいます。グループタクシーは、人口が少なく家が点在していて、コミュニティタクシーを運行できる組織を構成できなかったり、効率的なルート設定ができない地域で導入している一般のタクシーを乗り合って利用するシステムです。

コミュニティタクシーとグループタクシーの2本のメニューを用意し、地域性等に応じて地域に適した移動手段を地域で選択して頂いています。

3. 公共交通を利用する動機付け

①クルマと公共交通の上手な使い方を考えるプロジェクト（MM）
 毎年1自治会の協力をいただき、セミナー開催とT F P（アンケートと公共交通の情報提供）を実施し、公共交通の利用促進を環境や健康面など様々な角度から情報提供を行う。
 平成25年度は、路線バスのパターンダイヤ化をインセンティブとして、当該沿線エリア、約6,000世帯を対象に実施。
 【情報提供グッズ】バス停別時刻表、公共交通マップ、啓発冊子
 【取り組み結果】アンケート回答者のうち4%が取り組み後初めてバスを利用したと回答

②山口市ノーマイカーデー
 市内事業所に参加を募り、毎月第3金曜日に実施。当日は、バス半額券や市内飲食店でクーポン券が利用でき、ノーマイカーデーの参加を促している。
 ・平成26年1月末現在53事業所が参加。
 ・実施事業所を広報番組で紹介して、実施率の向上を図っている。

③山口市民公共交通週間
 公共交通を身近に感じて、利用するきっかけづくりを提供する「公共交通ふれあいフェスタ」と「市内一斉ノーマイカーデー」の2本柱で実施。
 期間中は、全市民が参加できるよう、市報に合わせてバス半額券と飲食店のクーポン券を全戸配布。
 公共交通ふれあいフェスタは、バス・鉄道・タクシー・航空会社が一堂に集まる珍しいイベントとなっている。

④バス・鉄道乗り方教室
 小学生・高齢者を中心に、交通事業者、国、県と一緒に実施。
 ■平成25年度9回

⑤山口市総合時刻表
 市内の鉄道・バス・コミュニティタクシーを網羅した時刻表を作成。
 ■年2回、各2万部発行

公共交通の利用促進に向けた取り組みが、高齢者の安心安全な移動の確保や外出の負担の軽減、さらには、クルマから公共交通へシフトすることで環境負荷の低減といった副産物が発生している

大田大学政策教授による住民セミナー

公共交通来場者特典（抽選会）を実施。2時間で約600名。

年々イベントの来場者が増加。

市内一斉ノーマイカーデーは山口市長も率先して参加。

職員が妊婦に扮して乗車

山口市総合時刻表

最後に、公共交通を利用する動機付け事業を紹介します。

まず、毎年地域を絞ってMMを実施しています。コンサルを通さず、自治会の協力をいただいて実施しています。

今年度は路線バスのパターンダイヤ化が行われた地域で実施し、意識・行動ともに結果が出ています。

次に、毎月第3金曜日を山口市ノーマイカーデーに設定して、市内事業所と一緒に取り組んでいます。バス事業者の協力でバス半額券と、市内飲食店の協力で参加特典を頂き、みんなで盛り上げていきたいと考えています。

また、毎年2月に行う山口市市民公共交通週間では、イベントと市民全員を対象とした市内一斉ノーマイカーデーを行っています。イベントは、鉄道・バス・タクシー・航空会社・コミタク運行地域が一同に揃う魅力的なイベントとなっています。当日は多くの方にバスや鉄道を利用して来場頂いています。

この他、バス・鉄道乗り方教室や市内の公共交通を全て網羅した山口市総合時刻表を年2回発行しています。

山口市は連携・役割分担を明確にして、お互いが得意を活かして協働してみんなで交通を創り守っています。また、地域住民が参加することで、移動手段の確保のみでなく、地域全体の活性化やコミュニティの形成など地域の活力を成長させるものと考えています。

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、節目となる5回目を迎えた。前回より、本表彰制度の大賞は国土交通大臣賞、環境大臣賞の2点となり、これまで以上に有意義なものとなった。大臣賞創設後、2年目となる今回も全国から19件(自治体等11件、民間企業2件、市民団体2件、共同提案4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、国土交通大臣賞の富山市は、本表彰制度第1回で特別大賞を授賞しておりその時の内容を除き審査した結果、応募されたなかで最も総合的に優れ、今後の取組も期待できることが高く評価された。中心市街地・公共交通沿線居住推進事業が実績を上げ、自転車市民協同利用システムの利用が進み、モビリティマネジメント事業等に取り組まれるなど、優れた事業が多い。北陸新幹線開業後の富山駅高架下におけるLRT空間の整備を開始するなど、これからも期待することから、大賞を授賞することとなった。

続いて環境大臣賞の両備グループは、地元である岡山に限らず、地方の公共交通を守るため、和歌山電鉄、中国バス、井笠鉄道等の経営困難な企業を引き受けて路線を維持したことに加え、様々な場所で公共交通の普及振興のためのコンサルティングやアドバイス、普及啓発活動等を行っている点が高く評価された。岡山市内で優れたデザインの環境に優しいLRVやバスの導入など、公共交通の利用促進のための様々な取組を継続的に進め温暖化防止にも貢献している。この結果、本表彰制度において、民間企業による初めての大賞授賞となった。

優秀賞の日立市は、国内における鉄道廃線敷にバスを走らせる先進事例の一つである。鉄道を維持できなくなった地域で定時性を確保したバスを維持することで、自家用自動車への転換や環境負荷の増加を防ぐことができることから、今後、国内で鉄道を維持することが困難な地域での選択肢の一つを示した点が評価された。

奨励賞は2件あり、まず、秋北バス株式会社とバス&ウォーク実行委員会は、公共交通を維持することが厳しい地域で、大学・民間企業・NPO・自治体等と連携したコンソーシアムを通じ、長年にわたりバス交通の維持に努めている。「カラダの健康のために歩こう。地球の健康のためにバスに乗ろう。」をコンセプトに、バス&ウォーク事業などのアイデア溢れたオリジナリティを有する取組を多数行っている点が評価された。

続いて山口市公共交通委員会は、人口減少が進み、公共交通の維持が難しくなりつつある地域で、有識者・事業者・関係機関・市民等の構成で実のある公共交通を支える体制が構築されている。地味だが、年間96回もの勉強会を重ねながら、着実に公共交通利用促進の取組を進めており、CO2を排出削減していることが優れている点として評価された。

本日我々は、第5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。審査委員会では、地道な取組みを評価するための仕組みについても議論し、審査基準を必要に応じて修正すること等についても検討した。今回、授賞対象とならなかった団体でも優れた取組み事例が多く、取組みを継続し実績が重なることによって授賞に至るため、今後も粘り強く取組んでいただくことを希望する。

3. 表彰式

- 平成26年2月21日(金)に、第7回 EST普及推進フォーラムにおいて、第5回 EST交通環境大賞の表彰式を行いました。表彰式では、国土交通省奈良平次長、環境省大村課長、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26年2月22日(土)富山新聞「富山市がEST交通大賞」及び、北日本新聞「最高賞の富山市を表彰 EST交通環境大賞」において、富山市の取組みに関する記事が掲載されました。
- 平成26年2月21日(金)山陽新聞「両備にEST交通環境大賞 企業初、不採算路線再生などで」及び、平成26年2月25日(火)毎日新聞地方版「あっぱれ！おかやま：両備グループ - 外出が幸せの源泉、地域元気に」において、両備グループの取組みに関する記事が掲載されました。
- 平成26年3月3日(月)交通毎日新聞「『交通基本法』で講演・シンポ - EST普及推進フォーラム」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。また、平成26年3月27日(木)講談社発行バスマガジン「もう始まっている次代の地域交通！進化する公共交通とその未来」において、全授賞団体の取組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