

第9回 E S T交通環境大賞の結果について

平成30年1月17日

E S T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

E S T普及推進委員会（委員長：太田 勝敏／東京大学名誉教授）は、「第9回 E S T交通環境大賞」（主催：E S T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）¹の各賞を決定しました。

E S T交通環境大賞は、わが国におけるE S Tの更なる普及のために、地域の交通環境対策に関する取組み事例を発掘し、優れた取組みの功績や努力を表彰するとともに、その取組みを広く紹介し、普及を図るために、平成21年度に創設したものです。

今回は、応募のあった12件の中から、E S T普及推進委員会内に設置された審査委員会（審査委員長：太田 勝敏／東京大学名誉教授）における審査を経て、大賞2件、優秀賞1件、奨励賞3件を、それぞれ以下のとおり決定しました。

賞	授賞団体名	主な取組みの名称
大賞	【国土交通大臣賞】 ○ WILLER TRAINS 株式会社および北近畿 タング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 ウギャザー、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」
奨励賞	○ 弟子屈町地域公共交通活性化協議会	「弟子屈えこパスポート事業」
奨励賞	○ 川崎市	「環境負荷低減に向けたエコ運搬 制度の推進」

¹ 主催、後援に加え、公益社団法人土木学会、一般社団法人交通工学研究会、公益社団法人日本交通計画協会、一般財団法人日本自転車普及協会、一般社団法人シェアサイクル協会から協力をいただきました。

表彰式は2月20日（火）13:30より東京都千代田区のルポール麹町「ロイヤルクリスタル」において開催される「第11回EST普及推進フォーラム」の中で行います。また同フォーラムにおいて、授賞者による講演等も予定しています。

第9回EST交通環境大賞の審査結果

第9回EST交通環境大賞 審査委員会

【参考】

第9回EST交通環境大賞の募集について

第11回EST普及推進フォーラム 開催案内

なお、授賞した取組みの内容、表彰式の様子、講評等をまとめたものを平成30年3月中に本ポータルサイトに掲載することを予定しています。

第9回 EST交通環境大賞の審査結果

【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」

（概要）

北近畿タンゴ鉄道は地域の自動車分担率の上昇に伴い、利用者数と運賃収入がピーク時の約3分の2にまで減少したことにより、設備投資が滞り、ダイヤが減便されサービス低下を招き、結果として地域の交通活動に起因する環境負荷が大きくなるという悪循環を招いていた。

そこで、地域に根ざした利便性の高い交通サービスの提供により、地域住民の自動車から公共交通利用へのライフスタイルの転換と、交流人口の拡大による地域振興を目指して、平成27年4月1日より新たに京都丹後鉄道として運行を開始した。

線路・駅・車両等のインフラ部分を沿線自治体などが出資する第三セクターである北近畿タンゴ鉄道株式会社が保有、民間会社であるWILLER TRAINS株式会社が運営を担うという全国初の形式での上下分離方式を採用している。

これまでの代表的な取組は以下の通りである。

【利用サービスの改善】

- 毎時同じ時刻に運行するパターンダイヤへの指向、通勤ライナーの新設、観光列車や企画乗車券の充実
- 利用促進協議会や地域の様々な団体の協力を得て、スタンプラリー、こども向けの情報発信やイベントなどを実施

【環境にやさしい取り組み】

- 農産物の出荷を旅客列車に混乗させる全国初の貨客混載の取り組み、列車のアイドリಂಗストップ、駅での廃油回収を実施

【沿線自治体の取り組み】

- 通勤制度の改正、鉄道・バス総合時刻表の作成、駅舎・トイレ等の改修、ダイヤ改正を踏まえた事業所への通勤利用のチラシ配布、京丹後市内で行われている上限200円バスと連携した高齢者片道上限200円レール制度などを実施

（授賞理由）

地域で抱えていた課題を解決すべく官民連携で長年取り組んだ結果、北近畿タンゴ鉄道自身が「下」を持ち、「上」の運営会社を公募する全国初の上下分離方式を導入して、WILLER TRAINS（株）を設立し地域鉄道を再生させた。民間目線と利用者視点に立ったサービス改善等を進めるとともに、海の京都等の観光まちづくりと連携した公共交通網の形成及び地域住民の自動車から公共交通利用へのライフスタイルの転換を進め、地域の交通環境を中長期的に改善した点を高く評価した。道の駅との連携による貨客混載輸送は、農業振興と地域活性化を目的とした貨客混載事業として物流総合効率化計画の認定を受けた全国初の事例である。本取組により、従来は各農家が個別に道の駅まで運搬していたものを駅間は

鉄道へモーダルシフトする仕組みを構築し、CO₂削減による交通環境の改善、地域鉄道の安定収入の確保等を図った点を評価した。観光列車の整備や地域と連携した周遊ルートの開発等により、マイカーで来ていた観光客の足を電車にシフトさせることに成功し、環境にやさしい観光を推進した。官民が各々の役割を果たすと同時に官民一体となって、地域の足、物流、観光など交通や社会が抱える様々な課題の解決を環境の観点に資する形で進めた本取組みは、持続可能な交通環境の構築事例として総合的に高く評価でき、全国の自治体の参考となることから、大賞を授賞することとした。

【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」

(概要)

福井県は全国トップレベルの自動車依存社会であり、過度な自動車への依存は、地球温暖化の進行や公共交通機関の衰退などの問題につながることから、平成 14 年度に策定された「新世紀ふくい生活交通ビジョン」に、自動車と公共交通機関などが共存する社会の創造を掲げ、公共交通の活性化に取り組んでいる。現在は、県知事のマニフェストに基づき、相互乗り入れ事業や駅前線延伸、「カー・セーブ戦略」といったモビリティ・マネジメント（交通手段の最適利用）を推し進め、環境負荷の低減と公共交通機関の利用拡大のための政策が強化されており、これらの内容は平成 25 年に改定された「福井県環境基本計画」にも反映されている。

これらの活動の一環として、学識経験者、交通事業者、県、市町等から成る「福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議（以下、「県民会議」という。）」が平成 23 年に設立された。県民会議は、平成 23 年度に策定されたアクションプランに基づき、自動車と公共交通機関などの適切な使い分けによる、温室効果物質排出の増加や公共交通機関の衰退を防ぐための多岐に亘る取り組みを実施してきた。

主な取り組みは以下の通りである。

- えちぜん鉄道区間 6.0km と福井鉄道区間 20.9km の計 26.9km の鉄軌道区間において、異なる事業者による鉄道と軌道の相互乗り入れという全国初の事業を実施
- わずかな距離を残して結節していなかった福井鉄道の電停を移設し、JR、福井鉄道、えちぜん鉄道、バス、タクシー、コミュニティサイクルが広場で結節した総合交通ターミナルの整備
- 定時性確保のために、中心市街地交差点の右折車両分離方式信号と PTPS の導入
- えちぜん鉄道では新型低床車両導入や駅ホーム低床化を実施
- 駅でのパークアンドライド駐車場、県立施設でのパークアンドサイクルライド駐車場設置による、電車や自転車を利用しやすい環境づくり
- 福井駅を起点とした一定エリア内でバスの均一料金制の実施、バスの現在地等が分かるバスロケーションシステムの設置等のバスの利便性向上を目的とした取り組み
- 新たな取り組みとして、交通機関への再生可能エネルギー及び回生エネルギーの活用事業を推進

(授賞理由)

自動車に頼り過ぎない社会づくり、自動車と公共交通機関などの共存する社会の創造を目指し、自治体や事業者などが一体となってハード・ソフト両面から総合的に長年に亘り取り組んでいる点を高く評価した。過去には、公共交通である鉄道が廃止されかねない状況であったところ、県及び沿線市町村の行政・市民が様々な活動を行うことで鉄道を存続させた。これは、鉄道利用者の多くが自家用車の利用に転換してしまいかねなかったのを防いだ効果

があり、低炭素化への逆行を阻止したという観点からとても意義がある。その後も、駅施設などの結節点改良やパークアンドライドなどによる鉄道やバスなどの公共交通機関の利用促進に加えて、コミュニティサイクルの整備や自転車の駅、バイコジスト宣言などによる自転車利用の促進により、低公害化・低炭素化社会に貢献している。これら一連の取り組みは、全国の自治体の参考となることから、大賞を授賞することとした。

【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」

（概要）

姫路市では、平成 20 年 8 月に「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」を策定し、関係部局により諸施策を推進している。本計画の推進により、減少傾向にある公共交通利用者数を増加させ、中心市街地での渋滞緩和や運輸部門における CO₂ 削減など「経済」「安全・安心」「環境」の 3 つの視点で効果を引き出すこととしている。本計画では【公共交通の利便性向上】と【利用環境の改善】、【参画と協働の推進】の 3 つを柱として施策展開している。

【公共交通の利便性向上】

新駅整備を含む駅周辺整備など交通結節点の整備や旅客ターミナル整備、離島部でのコミュニティバス運行等を実施しており、特に JR 姫路駅周辺においては、環境空間を格段に増やした駅前広場整備やトランジットモールによる一般車両への規制に加え、2 次交通としてシェアサイクルを導入、公共交通と徒歩自転車による移動を促進している。

【利用環境の改善】

路線バスでバスロケーションシステムを導入、また、鉄道・路線バスでの乗車券の IC 化など、交通事業者と協力し改善を図っている。

【参画と協働の推進】

公共交通の利用促進に力点を置き、JR 姫新線では、JR 西日本による輸送改善事業、増便試行を契機として、沿線市町・事業者とともにチャレンジ 300 万人キャンペーンを開始、地域資源を活用しながら継続して乗車増に取り組んできた。また、毎年度、交通事業者とともに小学校児童を対象とした公共交通の授業を行うなど次世代に向けた取組も実施している。

（授賞理由）

公共交通利用者数を増加させ、渋滞緩和や CO₂ 削減などに効果を引き出すことを目指し、鉄道の沿線自治体、交通事業者、民間事業者等と連携して交通環境対策に取り組み、環境改善量を正確に把握し、効果を確認できる点を高く評価した。また、多くの人を訪れる姫路城と駅との関係を再構築した姫路駅北駅前広場整備やトランジットモール化の実現により、人と公共交通が主の中心市街地が実現できている点を評価した。これらの一体的な取組みが市内で普及・定着し、鉄道の利用者が増加傾向に繋がり、効果が着実に現れている点が評価された。

**【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」**

（概要）

群馬県桐生市では、群馬大学が中心となって実施された脱温暖化研究プロジェクトの一環で開発された「低速電動バス」を平成 24 年に導入し運行実験を続けている。この低速電動バス（最高速度 19 km/h）は、家庭用 100v 電源で充電できるバッテリーと、屋根に載せた 600w の太陽光パネルを動力源とし、ガソリンは一切使用していない。

平成 27 年から桐生市内に本社を置く観光事業会社（株式会社桐生再生）が低速電動バス 4 台を保有し、桐生市内の駅や遊園地・動物園、歴史的建物が残る地区などを結ぶ観光ルートで定期運行を実施している。公共交通が十分に整備されていない桐生市内において、従来は自家用車で各地を巡る観光客が多かったが、この観光ルートの運行が広まるにつれ、少しずつ「低速電動バス＋徒歩」という観光スタイルが定着しつつある。

上記の観光ルートの運行とは別に、高齢者が多い山間部での運行を社会実験で実施した。最寄の路線バスの停留所まで 3～4km を運行し、乗り継ぎの移動手段としての低速電動バスの有効性の検証も行っている。

（授賞理由）

全国で初めて低速電動バスを導入し、低炭素な交通事業と新たな観光地スタイルの定着を図る取組はオリジナリティがある。桐生市および株式会社桐生再生、株式会社シンクトゥギャザー、群馬大学、運行地域など地域全体を巻き込んで 6 年にわたり着実に取組を継続し、その間イベントでの活用やマスコミにも紹介され、地域住民に広く認知、普及されている点が評価された。

**【奨励賞】弟子屈町地域公共交通活性化協議会
「弟子屈えこパスポート事業」**

（概要）

弟子屈町地域公共交通活性化協議会では、マイカー規制と「環境にやさしい観光交通」の構築を一体的に取り組んでいくことを考えて、平成 21 年 3 月に「弟子屈町地域公共交通総合連携計画」を策定した。

この計画に基づく事業として平成 21 年度より平成 25 年度までの 5 か年に亘り、「弟子屈 2days えこパスポート（通称：えこパス）」事業を官民一体となって推進してきた。また、平成 26 年度からは利用者の利便性向上のため、新たに 2 日券・3 日券・5 日券・7 日券を作成し、名称も「弟子屈えこパスポート」へ変更し現在に至る。

「えこパス」は、地元路線バス・ハイヤー運行事業者、旅行会社の協力のもとで実現したものである。これを購入することにより、摩周湖・屈斜路湖等、町内の主要観光スポットの周遊に必要なバスやジャンボタクシーが有効期間内乗り降り自由となる他、提示することにより手荷物の無料保管や、町内の協賛店において多彩なサービスを享受可能となる。

また、昨今の外国人旅行者の増加を受けて平成 28 年度よりホームページ・チラシ・チケット等を多言語化、平成 29 年度からはバス車内の音声案内を数か国語で行う等、外国人旅行者が利用しやすい環境整備も進めている。

なお夏季運行期間中（87 日間）の全路線バスの燃料には食用廃油を利用した 100%BDF を使用している。

（授賞理由）

隣接自治体、バス事業者、町内観光関連店、市民団体等と連携しながら 9 年にもわたって続けられてきた取り組みは、環境負荷削減のみならず、町内観光関連店の利用を促進し地域経済の活性化にも貢献するもので、他地域への展開も可能である点が評価された。

【奨励賞】川崎市

「環境負荷低減に向けたエコ運搬制度の推進」

（概要）

川崎市の臨海部エリア（川崎区）は多くの工場・事業場が集積しており、環境負荷の大きな大型車の物流車両が多く走行する地域で、二酸化窒素の大気環境濃度が高い状態が続いており、同エリアの自動車排出ガス測定局では二酸化窒素の環境基準を達成できていなかった。そこで、新たな交通環境負荷低減対策として、「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」の一部改正により、平成 22 年 4 月から「環境に配慮した運搬制度（エコ運搬制度）」を導入した。

エコ運搬制度は、市内を走行する貨物自動車から排出される窒素酸化物及び二酸化炭素の削減を目的としており、市内の荷主・荷受人が主体となって製品や貨物の出荷、原材料の購入、廃棄物の運搬などの際、全国の運送事業者や取引先事業者に対し、次に挙げる 3 項目に配慮した運搬（エコ運搬）の実施を書面等により要請する制度である。

1. エコドライブの実施及びエコドライブを行う旨の表示
2. 自動車 NOx・PM 法の車種規制不適合車の不使用
3. 低公害・低燃費車の積極的な使用

エコ運搬制度では、市内の全ての荷主・荷受人にエコ運搬要請の努力義務を定め、また、環境負荷が特に大きいとされる一定規模以上の事業所（製造業、倉庫業、廃棄物処理業）には、指定荷主・指定荷受人として要請実施の義務、要請書面の一定期間の保存義務及び要請件数などの取組実施状況の報告義務を定めている。

これにより、市内登録車両を有する事業者のみならず、市外登録車両を有する事業者に対しても、環境への配慮を求めることができる枠組みとなっている。

（授賞理由）

荷主・荷受人が運送事業者や取引先事業者に対して環境に配慮した運搬の実施を書面等で要請する点はオリジナリティがある。8 年にわたる活動を継続しているなか、環境改善量を正確把握し効果を確認できる上、平成 25 年度には初めて市内全ての大気測定局で二酸化窒素の環境基準を達成し、その後もおおむね環境基準を達成し、市内事業者だけでなく川崎市に乗り入れている運送事業者等も含め全国的に浸透している点が評価された。

第9回 EST交通環境大賞 審査委員会

(敬称略)

○審査委員長

太田 勝敏 東京大学名誉教授

○審査委員

加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授

上岡 直見 環境経済研究所代表

鈴木 章文 一般社団法人日本民営鉄道協会常務理事

船戸 裕司 公益社団法人日本バス協会常務理事

渡部 直喜 一般社団法人日本自動車工業会交通委員会交通環境部会長

(以上、五十音順)

佐竹 健次 国土交通省総合政策局環境政策課長

村中 俊治 警察庁交通局交通規制課課長補佐

高澤 哲也 環境省水・大気環境局自動車環境対策課長

○事務局

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

以上