

City & Life

都市のしくみと暮らし

142

Dec. 2024



[特集]

公共交通の未来

加藤幸枝	色彩計画家、有限会社クリマ代表取締役
------	--------------------



空間をコーディネートする色彩

コペンハーゲンの運河沿いで出逢った景色です。お客さんに外観やサインと同系のディープブルーのトップスを着ている方がいらして、まるで何かの撮影かなと思ってしまうような光景でした。こうしてごく素直に、さまざまな要素の色がまとまる「だけ」で、こうも場の一体感をつくることのできるのだなと感心してしまいました。もちろん色のまとまりには「適切な規模や範囲」があり、キッチンカーとその周辺というヒューマンなスケール感が効いているのだとも感じます。

近年キッチンカーは日本でも多く見られるようになりました。イベント時のみならず都心のオフィス街などではランチに欠かせない存在になりつつあり、景観を構成する要素にもなっています。車を環境の中で「動く色」として捉えると、ビビッドな色調のものも華やかで印象的だなと思いますし、モノトーンやグレイッシュな低彩度色でシックなデザインもまた、まち並みに馴染む「地的」な存在として好ましく感じられます。そういう統一感と適度な変化をバランスよく楽しめるまち並みには、その場をつくる人たちの「空間におけるコーディネート」という意識が何かしら働いているはず、と考えています。

City & Life

都市のしくみと暮らし

142

Dec. 2024

c o n t e n t s

[連載] 第2回	
都市・まちの色	
デンマーク・コペンハーゲン	
空間をコーディネートする色彩	加藤幸枝

[特集]	
公共交通の未来	

[ルポ]	
芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」	
LRTを軸とした「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成	03

[連続インタビュー] これからのモビリティ	
① 地域公共交通の未来	加藤博和 10
② 交通×情報技術が生み出す 新たなモビリティ環境	伊藤昌毅 12

[ケーススタディ]	
enjoy moving……モビリティで町を楽しむ	
① 「おーバス」 栃木県小山市	14
16万人超の全市民への語りかけで、 一緒につくるコミュニティバスを共有	
② 「舟旅通勤」 東京都	18
非日常感を楽しみりフレッシュする、 船による新しい通勤手段	
③ 「かみしほろアルマ」 北海道士幌町	22
AI車掌が同乗する自動運転バス	

表紙	芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」 (関連記事: p3)
裏表紙	「おーバス」 (関連記事: p14) photo: 坂本政十 賜



[連載] 第2回	
なぜかいいい町、好きな町	
沼袋 大村謙二郎	24

[連載] 第8回	
都市の緑3表彰 緑がつなぐ町・人・暮らし	
大日本印刷株式会社 市谷の杜	26

information	30
-------------	----

back number	32
-------------	----

[特集]

公共交通 の未来

公共交通が大きな転換期を迎えている。その背景には、人口減少や高齢化、働き方の変化など、さまざまな要因がある。

一方、デジタル技術を活用し、さまざまな移動サービスを組み合わせることで、誰もが便利に移動できるモビリティサービス「MaaS(Mobility as a Service)」の普及・発達も期待されている。

では、これからの社会に求められる公共交通とはどのようなものなのか。いわゆる交通弱者とされる高齢者や子どもたちの移動をサポートできるような、より小規模で身近なモビリティを、事業として運営していくことが可能なのだろうか。

有識者へのインタビューと、すでに取り組みが始まっている各地の事例から考えていく。



2023年8月に開業した芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」

[ルポ]

芳賀・宇都宮LRT 「ライトライン」

取材・文: 斎藤タ子 photo: 坂本政十賜

……LRTを軸とした「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成

2023年8月26日、栃木県宇都宮市と芳賀町をつなぐ、芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」が開通した。全線新設軌道のLRTの開通は国内では初めて、新しい路面電車の開業としては国内で75年ぶりとなる。宇都宮市では、このライトラインを公共交通の東西軸として、路線バスの編成、ジャンボタクシーなどの地域内交通との連携による「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指している。プロジェクトに長年携わってきた有識者、行政、運営会社などへのインタビューと現地取材を行い、開業から1年が経過した町の変化と、今後の展望を探る。

JR宇都宮駅の東口、再開発により誕生した商業施設やコンベンションセンターに囲まれた広場を迂回するように、大きなカーブを描きながら芳賀・宇都宮LRT、通称「ライトライン」が走行していく。流線形の3両編成、黒をベースとした大きな窓をもつ低床車両の前後に、鮮やかな黄色が「L」を象る。住民アンケートで決められたという「ライトライン」の名称は、LRT (Light Rail Transit) の「ライト」だけでなく、昔から発雷の

多さにより「^{らいと}雷都」と称されてきたという宇都宮の特徴も表している。「L」に見える黄色い象りは、稲妻をモチーフにしたものでもある。

宇都宮駅東口停留場から東へ、鬼怒川を渡り、隣接する芳賀町の芳賀・高根沢工業団地停留場まで14.6km、19停留場を約44分、朝6時台から23時台まで6～10分間隔で走行している^{*1}。運賃は対距離制で初乗り150円～400円。途中5駅（宇都宮駅東口、宇都



JR宇都宮駅の改札からライトライン乗り場は同じフロアのデッキでつながり、エスカレーターで地上へ。周囲にはバス、タクシー乗降場なども一体的に整備され、スムーズな乗り換えができる「トランジットセンター」となっている



上り、下りのライトラインが行き交う



平石停留場に、ライトラインの乗車体験に訪れた園児たち



黒と黄色を基調とした車両の内装。座席シートには「雷紋柄」が用いられている



鬼怒川を渡る橋梁上。のどかな風景のなかにもスタイリッシュな車両が映える

宮大学陽東キャンパス、平石、清原地区市民センター前、芳賀町工業団地管理センター前が「トランジットセンター（乗り継ぎ拠点）」と位置付けられており、路線バスや地域内交通などへのスムーズな乗り換えができるよう、乗降場が一体的に整備されている。平日の乗降客数は1日1万4000～1万7000人。累計乗降客数は2024年11月で延べ600万人を達成した。これは、開業時の想定よりも4カ月程早いようだ。

今後は西側への延伸が計画されており、宇都宮駅東口停留場からJR宇都宮駅と、西口駅前を流れる田川を高架で跨ぎ、メインストリートである大通りを併用走行区間とした約5kmの整備が検討されている。

国内2番目の「LRT」

2023年8月に開業したこの次世代型路面電車は、国内では富山市で2006年に開業した「富山ライトレール」（2020年より富山地方鉄道株式会社に吸収合併）に続く、2線目のLRTといわれている。現在、全国17都市に19路線あるといわれている路面電車のうち、富山、宇都宮のみがLRTと呼ばれているのは、これが単独の移動手段ではなく、鉄道やバス、乗用車や自転車など、多様な交通手段との乗り換え、つまり「Transit」を意識して整備されたことによる。

もっとも、「LRT」という名称は、1970年代にアメリカで生まれた言葉で、西欧・東欧を含むヨーロッパ圏では新旧の路面電車は区別なくトラム（Tram）と呼ば

れる。それが日本では1990年代後半、1994年にフランス・ストラスブールに誕生した新型路面電車がLRTとして紹介され、注目を集めて以降、従来の路面電車との差別化からLRTという呼称が一般化した。1997年には、当時の建設省や運輸省でも「路面電車走行空間改築事業」の創設や新型車両購入に対する補助金制度を設けたこともあり、既存の路面電車軌道でも、バリアフリーの新型低床車両「LRV（Light Rail Vehicle）」を導入するなど、いわば、路面電車ブームが巻き起こった。

じつはその頃から、宇都宮市にLRT計画があるという話は耳にしていた。他に、既存の路面電車軌道にLRVを導入した都市でも、今後のLRT化を目指すという話もあった。背景にあるのは、中心市街地活性化への期待だ。1990年代後半から2000年初頭には、いわゆる「まちづくり三法」（都市計画法、中心市街地活性化法、大店立地法）が施行され、モータリゼーションにより郊外へと拡大していった都市構造をコンパクトにし、衰退してしまった中心市街地の活性化を目指す「コンパクトシティ」構想が各地で検討されるようになった。こうした流れのなかで誕生したのが富山市のLRTで、同市では明確に、路面電車を軸にコンパクトシティを目指すという方針を掲げてLRT事業に取り組み、これを実現させてきた。

ただこの間、富山市以外で路面電車がLRTとして再編されたという話題はなかなか聞こえてはこなかった。しかし宇都宮市では着実に、LRT敷設に向けて計画を推進していた。1993年、JR宇都宮駅の東部エリアで課

題となっていた交通渋滞解消を目的とする「新交通システム検討委員会」を設置して以降、LRT敷設を視野に検討を開始。結果、2008年に策定された「第5次宇都宮市総合計画」において宇都宮市のまちづくりコンセプトを「ネットワーク型コンパクトシティ」として打ち出した。そのうえでLRTを市域の東西軸とした都市空間の再構築をベースに福祉や子育て、産業、観光なども全て含んだ宇都宮市の未来像を描き、その整備に取り組んできたのだ。

「宇都宮は、人口約51万人、関東平野上に開かれた面積約417km²の都市ですが、このうち人口の約3割、およそ17万人が公共交通にアクセスできない場所に暮らしていました。ただ、宇都宮のように平坦な土地に、低密度な市街地が広く分布した都市では、LRTを一本通したところで、その恩恵を受けられる沿線住民は限られます。ですから、幹線系として公共交通の軸

早稲田大学理工学術院教授・森本章倫さん



をつくと同時に、これと連動した支線系、路線バスや地域内交通をつくり、しっかり連動させていく必要がある。そうすれば、51万都市の皆さんにとって便利な公共交通の街ができあがる。しかしここには最低1回は乗り換えなければならないという課題があります。そして、乗り換えを前提とするなら、渋滞に巻き込まれない定時性の高い乗り物であることが重要です。それがバスよりもLRTを選択する根拠の一つでもあります」

そう教えてくれるのは、早稲田大学理工学術院教授の森本章倫さんだ。森本さんは当時、宇都宮大学で教鞭をとっていたこともあり、計画の最初期からこれに携わってきた。森本さんらは行政、企業、市民団体らとも連携しながら研究、調査、シミュレーションを重ねるなかでLRTに優位性を見出し、これを軸としたまちづくりを提案、情報発信を行ってきた。そのうえで「LRT」というキーワードが市民にも広く認知されるようになったのは2004年、現在6期目を務める佐藤栄一宇都宮市長が初当選したことも大きい。

「政治的な変化はありましたが、私たちが一貫して行ってきたのは、調査・研究により行政、事業者、市民に対しエビデンスを示すこと。たとえば、LRTが道路を走行した際のクルマの渋滞についてはコンピューターシミュレーションを使って、渋滞がいつ、どれくらいの長さで発生するのかということを逐次分析し、その結果をもとに最適な軌道のあり方などを検討していく。最近はエビデンス・ベースト・ポリシーメイキング（EBPM）と言いますが、きちんとエビデンスを提示し、





新しいマンションが建ち並ぶ、峰停留場付近



帰宅ラッシュが始まる夕方、車列を横目に走行するライトライン

それに基づいた政策を実施するというフレームを、宇都宮市ではかなり長くやってきました」

ただ、宇都宮市では過去に路面電車が走行していた歴史はなく、LRT 軌道は全て新設することになる。当然、事業費は嵩む。このことが市の財政を圧迫するのではないか、そもそも道路の車線が減るのだから、より渋滞がひどくなるのではないかと、あるいはバス事業者からは、既存路線と競合する民業圧迫ではないかなど、反対の声は大きかった。そのなかで森本さんらの調査・研究は、そうした不満や不安に対する回答を示した。また佐藤市長も研究結果をもとにLRT事業に関する説明会や反対派らとの会合に1000回以上出席し、「公共交通は福祉の一部」という自らの考えを語り、宇都宮のまちづくりビジョンへの理解を求めた。この他にも、大型ショッピングモール「ベルモール」の一角に、LRTや市内の公共交通について情報発信をする場として「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」を開設、説明会やワークショップを行うことでLRTと共にある宇都宮市の未来像を市民とも共有していった。なお、事業費に関しては最終的に684億円（税抜）になったが、そのおよそ半額は国からの補助、さらに栃木県からの補助も受けており、実質的には、年間の負担額は市の財政規模の0.5～0.6%に抑えられているという。また、バス事業者に関しては、従来、市街地から郊外まで、つまり採算エリアから不採算エリアまでを通して走行していたバスルートを編成し、LRTとの乗り継ぎにより、事業効率とサービス水準を高めることで利用者が増加、結果、収益増加が見込まれるといったエビデン

スを示すことで理解を得ることができた。

そうして2018年に着工。当初の計画では2022年3月に開業予定だったが、事業費の見直しなどに伴い二度ほど延期され、2023年8月26日、開業に至った。

「2015年から2023年までの間に、JR宇都宮駅からLRTの2駅までの区間には6階建て以上のマンションが17棟建っています。土地事情は開業よりも早く動き出しましたが、我々のシミュレーションでもこれほど急速に動くことは想定外でした。またこうした新築マンションに移住してきた方々が日常生活のなかでLRTを使ってくれている。当初の予測では朝晩の通勤・通学がほとんどだろうと思っていましたが、日中の利用度が予測よりも高くなっており、沿線の人たちが生活交通として使い始めていることを表しています」

また森本さんは、こうした居住地の増加も軌道系であるLRTにした効果だと指摘する。たとえば、いくらバスでの移動が便利でも、居住地を選ぶ際、「バス停前のマンション」と「駅前のマンション」では、その付加価値の高さは異なるからだ。

「ただし、LRTだけで街をつくるわけではありません。デジタル技術を活用し、さまざまな移動サービスを組み合わせるMaaS (Mobility as a Service) と呼ばれる仕組み、これが今後ある程度普及することは間違いない。LRTを含めたさまざまな乗り物が一つのプラットフォームのなかでつながっていく。これを私は〈人中心の交通システム〉と言っていますが、宇都宮市の取り組みはこれを目指しています。そしてこの仕組みが実現できれば、それは必ず都市の魅力になります」

地域住民が主導する公共交通ネットワーク

乗降客数、居住者数と、すでに事前シミュレーション以上の成果を出しているライトラインだが、統計上にもその変化は現れている。宇都宮市住民基本台帳によれば、市全体の人口が減少しつつあるなか、ライトライン沿線の人口増加が認められており、2012年と比較し2024年現在までに約5000人、約8%の増加があるという。2024年度の国土交通省の地価公示でも宇都宮市内のLRT沿線で特徴的な動きがあったことを特記しており、変動率が最大で+7.5%と、栃木県内で第1位の上昇率で、この地価上昇基調はLRT事業が確実化した2013年から継続しているという。

宇都宮市および宇都宮ライトレール株式会社でも、こうした状況を受け、LRT事業の成果を実感しているようだ。宇都宮市建設部LRT整備課協働広報室の安保雅仁さんは、「ライトライン沿線にUR都市機構により1997年から2012年にかけて造成された〈ゆいの杜〉という住宅団地がありますが、このニュータウンでは2021年、宇都宮市としては26年ぶりに小学校が新設されるなど、人口が増加しています」と教えてくれる。

ところで、宇都宮市の「ネットワーク型コンパクトシティ」とは、LRTを東西軸として、市域の各拠点をバスや地域内交通でつないでいくというコンセプトだが、ここには、宇都宮市が昭和・平成の合併に伴い、市域を拡大させてきたことも関連している。かつての町や村だった各拠点には郵便局や地区市民センターなど、ある程

左から、宇都宮市総合政策部交通政策課の田代卓也さん、同建設部LRT整備課協働広報室の安保雅仁さん、宇都宮ライトレール株式会社経営企画部長の今井宏行さん



清原地区市民センター前トランジットセンター。ライトラインのホームとバス乗降場が併設されている他、駐車場、駐輪場、トイレ付きの待合室も一体的に整備されている



清原地区市民センター前トランジットセンターで乗客を待つ地域内交通「清原さきがけ号」

度の生活インフラがコンパクトにまとまっている。このため、これらの拠点と中心市街地を公共交通でつないでいこうという構想だ。また、こうした郊外の拠点では地縁に伴う昔ながらの自治会組織がしっかりしており、このことが、「ネットワーク」をうまく機能させることにもつながっているようだ。じつは宇都宮市の郊外地域では自治会を中心とした住民組織主導による乗合タクシーサービスが発達している。宇都宮市総合政策部交通政策課の田代卓也さんによれば、「利用者が予約して乗車するデマンド型、決まった路線を運行する定時定路型など、現在17の地域で運行しています」とのこと。

きっかけは2008年、清原地区で地域住民により組織された「きよはら地域内公共交通運営協議会」が「清原さきがけ号」として定時定路型の地域内交通の運行を始めたことによる。運行経費の2/3は宇都宮市の補助金、1/3は自治会費や運賃で賄い、運行計画や利用促進については住民組織が担うという仕組みだ。これがロールモデルとなり、各地の住民組織が地域内交通の導入を検討、宇都宮市がサポートするカタチで、急速にその数を増やしてきた。またライトライン開業後は、





全国初の地域連携ICカード「totra」
(photo提供:宇都宮市)



今後の西側延伸に向けた情報発信を行う場として、「トナリエ宇都宮」に設けられた「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」



オープンスクエア内には、1周年記念イベント時の子どもたちの塗り絵やメッセージが展示されていた



ホームに設置された大谷石のベンチ。座面には「ベンチドネーション」として寄附者の名前とコメントが書かれたプレートが貼られている



停留場ごとに地域住民とのワークショップを行い、個別のデザインが施された「個性化壁面」

地域内交通を導入したいという地域からの相談件数が増加しているようだ。

全国初の地域連携ICカードを導入

さらに宇都宮市では、公共交通の利用促進のために地域独自の交通系ICカード「totra」も2021年3月に導入した。これは全国初の試みで、JRの「Suica」機能に加え、地域独自サービスとして「交通ポイントサービス」「福祉ポイントサービス」「運賃負担軽減サービス」、バスやライトラインの定期券を搭載できる「定期券サービス」を付加したものだ。特徴的なのは「運賃負担軽減サービス」で、totraでバスに乗車すると、1乗車の最大運賃を400円とする上限運賃制度を実施（超過分は行政が補助）。さらに、「乗継割引サービス」としてライトラインとバスの乗り継ぎで100円割引、バスもしくはライトラインと地域内交通を乗り継いだ場合には200円割引、バスとバスの乗り継ぎで200円割引とすることで、「市内のどこから乗っても、街ナカまで片道500円以内」で移動できるという料金体系を構築している。

2023年度末までのtotraの発行枚数は16万2000部に及び、これは市民の約3割の数字に上る。ここまで発行枚数が増えているのは、2022年度から市内の全中学生、高校生にtotra配付事業をスタートしたことが大きな要因の一つとして考えられる。さらに2023年度より市内小学生に対しtotraの引換券を交付し、バス事業者などの発行所で手続きすれば無料で入手できるという事業を開始。現在は市内全小学生の約半数が引き替えているという。

「小さい頃から自分のカードを持って公共交通に乗る経験をしておけば、将来にわたって公共交通を使うという意識につながるという期待があります」とも田代さんは言う。

一方、そもそも新交通システム導入検討のきっかけとなった交通渋滞については、1日あたり3800台分の自動車利用者がライトラインに乗り換えているという試算^{※2}が出ている。また、宇都宮駅東口と芳賀・高根沢工業団地の間には鬼怒川が流れ、この川を渡る橋がボトルネックとなり交通渋滞を巻き起こしていたのだが、この渡河部での交通量が1日あたり1656台減少（2015年と2023年を比較）しているという^{※3}。

「ただ、天候などによって変動があるため、交通渋滞が解消されているという実感はあまりないという声もある」と安保さん。「ですが、ここ数年で移住してきた方のなかには、そもそも自家用車を持たないという選択をされ、公共交通で移動するライフスタイルの方が実際にいらっしゃいます。居住地として宇都宮市を選ぶ、その選択の幅が広がっていることは間違いありません」と言葉を継ぐ。

「マイレール意識」を育む「カッコいい」デザイン

開業から1周年目の2024年8月には記念イベントが開催された。東側へのLRT敷設の際に「ベルモール」に展開していた「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」は、現在、JR宇都宮駅西口の商業施設「トナリエ宇都宮」の3階に移設され、今後の西側延伸向けの情報発信やセミナー開催の場となっており、ここ

に1周年記念イベント時に行った子どもたちの塗り絵や市民からのメッセージなども展示されていた。

「記念イベントの際には、平石停留場に併設されている車両基地も開放し、見学会や子どもたち対ライトレールの綱引きなども行いましたが、非常に盛況でした。乗車される方々、また、こうしたイベントに参加された方々からは、ライトラインを自分たちのLRTとして愛着をもち、〈マイレール意識〉を育んでいただいていると感じられ、運行事業者として非常に喜ばしく思っています」と語るのは、宇都宮ライトレール株式会社経営企画部長の今井宏行さんだ。

この「マイレール意識」の醸成は、計画段階から重視されてきた、地域住民の公共交通への意識転換に対する取り組みだ。「ライトライン」という愛称を住民アンケートで決めたこともその一つだが、車両のデザイン選定時にも住民からのアンケートを募った。また、ライトライン沿線の各停留場には、それぞれ異なるビジュアルのパネルが設置されているのだが、これも、沿線住民とのワークショップを行い、地域の特色や産業を表すデザインを構成したという。この他、停留場のベンチには特産品である大谷石が使われており、宇都宮らしさを演出しているが、そのベンチの座面には、一言メッセージと名前が書かれたプレートが貼られている。これはベンチ整備費用の一部として住民に寄附を募り、その記念として制作されたものだ。こうした取り組みは富山のLRTホームでも市民と一体となったまちづくりの一環として実施されており、安保さんは「富山を先行事例として参考にしたもの」と教えてくれる。さらに「富山市のLRTはデザインも大変優れていて、〈車両がカッコ良ければ着飾って乗る人も多くなりおしゃ

れな街になる〉とのアドバイスもあって、車両、ホーム、またPR媒体などもトータルデザインとし、カッコ良く、住民が誇れるものを目指した」という。

夕方、ライトラインに乗り込むと、ちょうど下校時刻に重なったこともあり、車内は高校生と思しき制服姿の子どもたちで満員になっていた。友だちと楽しげに会話しながら帰宅する様子がどこか華やかで見えるのは、車内も外装と同様、黒と黄色を基調としたスタイリッシュなデザインの影響もあるだろう。

今井さんは、ライトライン利用者の声として「子どもたちが塾に通いやすくなったという話を聞きます。夜間の移動が安心できるようです。今後、学力が上がってくるかもしれませんね」と教えてくれる。一般に、大都市圏の方が子どもの学力が高いという傾向があり、もちろん、そこには複合的な要因があるが、公共交通の利便性もその要素の一つなのかもしれない。一見、関係なさそうに思える要素が複合的に絡まり合うこと。そして、そういう機会が自ずと得られる場であることが「都市」なのだろう、とも思う。

まちづくり全体のコンセプトに「ネットワーク型コンパクトシティ」を掲げ、LRTをその基盤と位置付けてゼロからこれを整備してきた宇都宮市の取り組みは、公共交通の未来だけでなく、これからの地方都市のあり方、ひいては、日本の都市のありようを示す、リーディング・プロジェクトになり得るのではないだろうか。

※1 朝の混雑時間帯にあたる6時台後半～7時台の下りのみ、快速を運行。停車駅は「宇都宮駅東口」から「宇都宮大学陽東キャンパス」「平石」「清陵高校前」、それ以東の停留場

※2 第38回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（2024年6月3日）

※3 第6回宇都宮市東部地域渋滞対策協議会（2024年3月1日）





地域公共交通の未来

加藤博和

名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター 教授

地域公共交通の分断

私は25年前から、自治体や交通事業者、地域住民の皆さんと、全国各地の地域公共交通の再編に取り組んできました。この活動を広げていくため、昨年度からは国の支援を得て「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成講座」を開講し、地域公共交通改善に取り組める人材育成も始めました。

公共交通の立て直しにかかわり始めた20世紀末までは、公共交通は国が管理し、民間事業者の独立採算で運営する仕組みでした。需給調整規制があり、勝手に参入したりやめたりできませんでした。21世紀になるとこの規制が廃止されました。さまざまな事業者の新規参入によるサービスの多様化、質の向上などが期待できる一方、地域公共交通を支えてきた民間事業者が地域の承諾なしに不採算路線から撤退できてしまうデメリットがあります。

一方、東京都武蔵野市が事業主体となり、民間事業者に委託して1995年に運行開始した「ムーバス」が成功したことで、多数の自治体がムーバスに倣ってコミュニティバスと呼ばれる路線を始めるようになりました。自治体が経費を出すことで運賃を安く設定でき、

規制緩和により既存のバス事業者以外でも運行できるようになったため、競争が生じて経費も節減されました。ただしこれによって運転手の待遇が悪化し、現在では運転手不足が深刻化しています。

20世紀はほとんどの地域で、一つのバス事業者が路線網を一元的に担っていたのが、バス事業者は採算が取れる分だけの路線を運行し、やれないところは自治体がコミュニティバスを運行するという別々のシステムになってしまいました。最近では、デマンド交通や乗り合いタクシーなども入ってきて、すべてバラバラに動いています。私は各地の現場で、公共交通が分断されていく様子を見てきました。路線図も時刻表も別々で、地域の交通として一体感がない状態は、利用者にはとても不便。情報の把握が難しくなり、地域に資する仕組みになっていないのです。

適材適所の交通を考える

自家用車に依存したライフスタイルの進展によって、主に地方都市ではショッピングモールや総合病院が郊外に立地するようになりました。しかし自家用車を使えない住民もいるため、公共交通を整備する必要があります。自治体には、ニーズがあるところに路線を引いた

り、大きな施設での停留所の配置や動線をデザインしたりするなど、住民が使いたい便利な公共交通になるように再編していくことが求められます。

私がかかわった再編事例のなかで印象が深いものとして、名古屋鉄道の岐阜市周辺の鉄軌道廃線に伴う代替交通確保があります。地域にはそれをやれる人がいなかったのかかわることになりました。この時、公共交通は適材適所が大切だと実感しました。ショッピングモールや総合病院は鉄道の駅から離れた場所にあるのに、鉄道は大切だから残さなくてはならないのなら、そこまで鉄道を敷設するのは無理だから、駅からのバスが必要になります。でも、鉄道に乗って駅でバスに乗り換えてショッピングモールや総合病院に行く人がどれだけいるでしょうか。駅から離れたところに立地してしまうことが根本的な問題で、これは都市計画や法制度ともかかわってくる話ですが、現実そこに行きたい人が多いのなら、直通で行けるように頭を切り替えなくてはいけない。この場合、鉄道を残すより、ショッピングモールにバスターミナルをつくったほうが適材適所の交通になるわけです。

地域公共交通で一番大事なのは「一所懸命」。住民と自治体と交通事業者が三位一体となって、一つの場所で、命がけとまでは言いませんが心を合わせて交通をつくることです。

地域に合った路線やダイヤ、バス停やターミナルのデザインは、その地域の人たちが「一所懸命」に取り組んで適材適所を見いだし実現し守っていくことが必要です。それが「コミュニティバス」という言葉の本当の意味なのです。

新しくつくるだけでなく、既存の鉄道やバス路線を工夫して利用しやすくすることもできます。富山地方鉄道富山港線（旧・富山ライトレール）は、もともとJRが運営していた路線を活用していますが、JR時代は1時間に1本のダイヤでした。駅を増やし、15分に1本のダイヤにして、バリアフリーにしたことで、利用者が倍増しました。終点の岩瀬浜駅は、ホームの反対側に

かとう・ひろかず
名古屋大学大学院工学研究科博士後期課程修了（博士〈工学〉）。脱炭素化を実現する交通・都市政策の評価検討に関する研究とともに、地域公共交通リデザインの的方法論構築に取り組み、地域公共交通プロデューサーとして現場で活躍し、国の公共交通政策をリード。

バスが乗り入れ、楽に乗り換えられてとても便利です。事業者や交通機関の垣根を超えて地域が一体となればできることはたくさんあるのです。

また、鉄軌道がなくバスの利用者が多い区間に、専用道路・レーンや優先信号を設けてバスを高速で走らせるBRT（Bus Rapid Transit）は、世界各地で整備が進んでおり、日本でも取り組みが見られます。そして、駅と出発地・目的地との間にシェアサイクルやデマンド交通などで安く自由に動ける手段を設けることも大切です。

公共交通を居場所としてまちをつくる

公共交通整備は居場所づくりでもあると考えています。若者は無駄な移動はしたくないが、有意義な移動になりたいという人が多い。公共交通に乗ると多くの人がスマホを操作していますし、駅の待合室で勉強するほうがはかどるという学生もたくさんいます。クルマを運転していたらできないことです。三重県の菰野町のコミュニティバスを見直した時、全車両にフリー Wi-Fi とUSB コンセントを付けました。これは高校生たちにうける施策で、自転車からバス通学に変える生徒が出てくれました。

これからの公共交通には居場所としてのチャンスがあります。たとえばBRT路線をつくって、デマンド交通などへの乗り継ぎのための駅が必要になったら、椅子やテーブルを並べてWi-Fiや電源を設置すれば、そこは居場所になります。新築でつくるのが難しければ、役所などの空いているスペースを整備すればいい。そこに診療所や交流施設などをつくれば、人が集まる場所になります。公共交通を居場所としてつなげていくと、まちづくりの拠点になり、若者もお年寄りも集まってくる。まちづくりと公共交通を一緒に考えていくとても楽しいものができるのです。それが都市計画のあべき姿であり、未来の公共交通はそうになっていくべきだと考えています。そのために、自治体が主役となって取り組むことがどうしても必要です。（談）



交通×情報技術が生み出す新たなモビリティ環境

伊藤昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科付属ソーシャルICT 研究センター 准教授

社会システムとしての交通を どう考えるか

誰もが自由に、楽しく移動できる社会の創出を目標に、情報と交通の境界で研究をしています。社会システムとしての交通をITの時代に合わせてアップデートすることが当面の研究テーマで、そのために必要な技術、制度設計、あるいはコミュニティなどを研究しています。

2010年から3年間、鳥取大学に在籍していました。ちょうどスマートフォンが普及し始めた頃で、東京では6、7割の人が、鳥取では3割くらいがスマートフォンユーザーだったように思います。そのようななかで、地元のバス会社の協力を得ながらスマートフォンに相応しいバス情報の検索アプリの開発などに携わっていました。

東京に来てからは、まずはバスのオープンデータ支援に取り組みました。バス会社は、コミュニティバスを含めると全国に2000社近くありますが、Google MapsやYahoo!などの経路検索アプリで検索できるバスはほとんどありませんでした。そこで、バス会社が時刻表データをホームページに公開すれば、経路検索アプリ

の会社がそれを取り込めるという仕組みをつくったわけです。GTFSという世界で使われているデータ形式を日本にも普及させて、大手バス会社のデータも小さなバス会社のデータも、共通の仕組みで扱えるようにしました。これで、検索アプリが数多くのバス会社のデータを取り込むのが格段に手軽になりました。現在は670社以上がデータを公開しています。地方のバス会社でも、GTFS形式でデータを公開すればGoogle Mapsのような世界中で使われているアプリで検索できるようになります。インバウンド需要が盛り上がったタイミングも重なり、日本中でバスのデータ整備が一気に進むことになりました。

GTFS形式によるオープンデータが登場したことで、公共交通のイノベーションも加速したと思います。誰もがアプリをつくれるようになり、ある町では高校生が開発したアプリが公式アプリより便利だと評判になりました。データ形式が同じなので、小さい町のためにつくったアプリでもデータさえ入れ替えれば東京やニューヨークでも動かせます。逆に、海外製の便利なアプリを日本に持ってくるのも容易になりました。公共交通のために技術を開発する人にとって、一気にチャンスが広がったわけです。

変わり始めた公共交通政策

この数年、私は公共交通政策にかかわる仕事もしています。日本の公共交通は、原則としては民間企業が競争原理の元、運賃収入で利益を得て運営するという制度になっています。かつては複数のバス会社が同じ町のなかでしのぎを削っていた時代もあったようですが、今は都市部でもせいぜいトントン、地方では運賃収入だけでは完全に赤字になっています。自家用車の普及や人口減少などを考えると、公共交通には未来がないと感じる人も多いでしょう。では赤字のバスや鉄道は廃止すればいいのか？ じつは公共交通の価値はそれだけではありません。

過疎地や地方において、公共交通がお年寄りや中高生の移動を支えているのはわかりやすいと思います。都市部の公共交通にも役割があり、数十人が1台の車両に乗ることで、道路の混雑や渋滞を抑えています。大都市だけでなく、人口20～30万人程度の都市でも意外とこの効果は大きいです。赤字だからとバスや電車を廃止してしまえば、想像以上の渋滞が起こって、その解消のための道路建設にかなりの税金が費やされることさえ考えられます。

今は少しずつ制度が変わってきて、行政が積極的に地域の公共交通に取り組むようになっていきます。地方自治体が地域の関係者を集めて地域公共交通会議を組織し、そこで地域の未来像を検討しながら地域公共交通計画をつくったり、バスの路線や運賃、オンデマンド交通の導入などを議論するようなことが多くの自治体で行われています。このような会議体によって、地域の幅広い視点を踏まえて地域公共交通のあり方を決めるようになって欲しいと思っています。

バス会社同士の協力関係

地域の交通事業者の意識も変わってきています。私

いう・まさき

慶應義塾大学環境情報学部卒業、同大学院にて博士（政策・メディア）取得。鳥取大学大学院工学研究科助教、東京大学生産技術研究所助教などを経て現職。専門は交通情報学。全国の公共交通のオープンデータ化支援などを実践。交通政策審議会臨時委員、日本バス情報協会代表理事などを務める。

たちが研究フィールドとしてかかわっている熊本では、バスの共同経営という新たな試みが始まっています。熊本地域にはバス会社が5社あるのですが、それぞれが企業としては独立しながら、競合している路線を整理し、共同でサービスを企画し始めています。たとえば定期券を5社共通にするとか、共通の割引券を発行するなどです。別々のバス会社の職員が毎日同じ部屋に出勤して、県や市の担当者も交えながら、地域のためという考え方で仕事をしている様子は、新しい公共交通のあり方を象徴していると思います。

熊本は深刻な渋滞が地域の大きな課題になっているのですが、私たちの研究では、データ分析に基づいて「クルマ1割削減、渋滞半減、公共交通利用2倍」という地域交通の将来像を打ち出しました。いつもクルマを使う人が、ほんのわずか公共交通に切り換えるだけで道路の流れが改善します。渋滞解消のための処方箋として、道路だけをつくるより公共交通も充実させるほうが圧倒的にコスパもいいのです。私たちが掲げた将来像は、その後バスの共同経営の目標にもなり、今は熊本市や熊本県など行政とも共有しています。地域全体として、公共交通に積極的に取り組む気運が高まっているのです。

20世紀というのは、自家用車に代表されるように1人1台の移動手段を持つことで自由な移動を実現した時代でした。しかし、街にクルマが溢れ、環境にも深刻な影響を与えるという負の側面も見逃せません。これからは情報技術によってよりスマートに移動手段を共有する時代が求められると思っています。クルマを所有するのではなくて、必要な時に呼び出せば、瞬時に最適なクルマがやってくる。公共交通の「相乗り」と同様に、同じ方向に向かう人が同じ車両に乗ることで環境への負担も軽くなる。「公共交通」という言葉や概念を超えているかもしれませんが、今のバスやタクシーの発展した先にこそ、モビリティの未来があると思っています。私自身も、自らの研究活動を通してそういう未来を目指したいと思っています。（談）



ケース
スタディ

enjoy moving

……モビリティで町を楽しく

そのほとんどが、民間事業者による運営に委ねられている日本の公共交通には、公共としての社会的な役割、民間としての収益の確保という、相反する二つのベクトルのなかで、いかに折り合いをつけるかといった課題がある。そうした課題を、まちづくりの一環として解決しようとする自治体の取り組みが、各地で成果をあげつつある。新技術の導入や、「移動」そのものに新たな価値や楽しみを与えるなど、多彩なアプローチでこれに取り組む事例を紹介する。

取材・文: 村田保子 (P14～21) / 佐藤 真 (P22～23) photo: 坂本政十郎 (※特記のないもの)

1

おーバス

栃木県小山市

16万人超の全市民への語りかけで、
一緒につくるコミュニティバスを共有



市内の民間バス事業者が完全撤退。
15万人の移動手段が絶たれる事態

小山市は栃木県南部に位置し、人口は約16.6万人、宇都宮市に次ぐ県内第2位の都市である。コウノトリが定着・繁殖したラムサール条約湿地「渡良瀬遊水地」など、豊かな自然と歴史的・文化的遺産があり、農業、商業、工業のバランスが取れた町として発展している。産業も盛んで一定の人口規模のある小山市であるにもかかわらず、2008年に民間バス事業者が完全撤退し、全バス路線が廃止された。当時の路線バスの年間利用者15.2万人の移動手段が絶たれたことになる。しかもこれは小山市だけの話ではない。栃木県内では足利市、茨城県では結城市なども同様に、全国各地の地方都市で

路線バスの経営悪化による完全撤退が相次いでいる。

これらの地域では、住民の移動手段を確保するため、民間バス事業者が運行していた廃止路線を自治体引き継ぐことになった。一般的に民間バス事業者の撤退は、不採算路線の減便などの合理化を模索し、さらなる利用者の減少を招くという悪循環の結果だ。当然、自治体は赤字路線を引き継ぐことになり、その収支は非常に厳しい。小山市も例外ではなく、コミュニティバスとして市が引き継いだ後は、運行費の54%、年間約1.4億円の公費を赤字補填して運行していた。バスの本数は1時間に1本程度、早朝・夜間便はなく、便利とは言い難い状況だった。

そもそも小山市は、クルマへの依存度が高く、小山市がまとめた2018年のパーソントリップ調査で、市内をクルマで移動する人の割合が約7割となり、バス



小山駅のロータリーに「おーバス」が並ぶ様子は、小山市民にとっては馴染み深い光景となっている



小山駅とショッピングセンターなどが集まる複合施設を結ぶ「ハーベストウォーク線」。学生など若者の利用も多い

で移動する人の割合は約0.3%。他の地方都市では約2.4%というデータがあり、バスに乗る人がとても少ないという課題もあった。鉄道が充実しており、南北に東北新幹線やJR宇都宮線が通り、JR水戸線とJR両毛線が東西から小山駅で結節していることも一つの理由だ。駅までクルマで移動して、駅の近くの駐車場に停めて鉄道を使う人も多い。

バスの利用者の減少とそれに伴うクルマへの依存は、交通渋滞、高齢者の運転による事故、CO₂排出量の増加、財政圧迫、都市の空洞化など、次々に課題を生み出す。

小山市では、このような課題を解決するため、コミュニティバス「おーバス」の利用促進を目的として、国の地方創生推進交付金を活用し、新規予算を組むことができた2019年から、国土交通省と土木学会が全国の自治体への普及を進めているモビリティ・マネジメント(以下MM)^{※1}を実施した。

「おーバス」のMMにはさまざまな工夫が詰め込まれており、地域公共交通活性化プロジェクトとして、全国の自治体やコミュニティバスの関係者から注目を集め、2020年度の「グッドデザイン賞」「JCOMMプロジェクト賞」を受賞。結果としてバスの利用者を大幅に増やし続けており、収支率も少しずつ改善している。

MMのブランドコアメッセージは
「小山に生きる、おーバスが生きる」

小山市民がもつ「おーバス」のイメージを変えるきつ

かけとなったMMの取り組みについて特徴的なものを紹介する。

最大の特徴は、ブランディングとデザインにより「バスってダサイ、お年寄りが乗るもの」というイメージを刷新し、「バスがある生活っていいね、豊かだね、小山におーバスがあってよかった」という気持ちになってもらい、バスの利用者増加を目指すことである。

「最初はブランディングの概念がわかっておらず、新しいロゴマークを一生懸命つくっていました。しかし、話し合いを進めるうちに、ブランディングとはロゴをデザインするといった表層的なことだけではなく、利用者と共に意識を改革して〈おーバス〉のファンになってもらうことが肝要という方向になり、検討メンバーから見直すことになりました」

そう話すのは、MMチームのメンバーで、現在も「おーバス」を担当している小山市役所都市計画課の内田直人さん。学識経験者やディレクター、デザイナーなども加え、チームを再編してMMを進めることになった。

チームメンバー全員で一緒に「おーバス」に乗りし、市内を視察して風景や乗車している人たち、待ち時間、バス停の様子など、小山市のバスを現場で体験することからスタートし、志を共有することから始めたという。「ディレクターやデザイナーからローマ字の〈O〉の字

※1 一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策（土木学会発行の「MMの手引き」より引用）





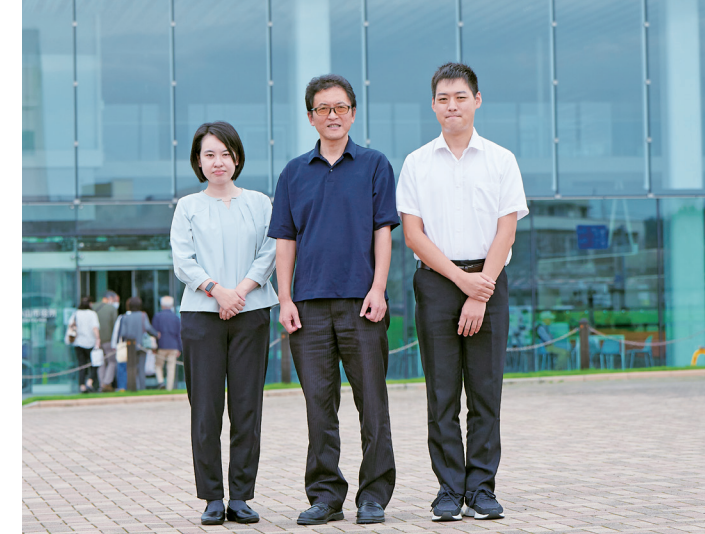
「おーバス」の車体には、ローマ字の「O」をモチーフしたロゴが大きく入り、トレードマークとなっている



3号限定で制作し、小山市全戸約5.3万世帯に配布した、バスの生活情報タブロイド紙『Bloom!』（photo提供:小山市）



JR小山駅やJR間々田駅から「渡良瀬遊水地」へアクセスできる「渡良瀬ライン」は、2021年3月に開通。県内初の広域公営路線バスとなった



小山市役所都市計画課 新交通・バス推進係のみなさん。
左から岸加奈恵さん、黒川英寿さん、内田直人さん

をモチーフにした〈おーバス〉のロゴは、インパクトがあって親しみやすい、バスの車体に大きく〈O〉のロゴが入っているのは特徴的で、ブランディングに活かすべきだという意見があり、私たちでは気づかなかった視点をもらえたと感じました」と内田さん。

MMではメンバーで導いた志を言語化し、ターゲットとなる小山市民に伝えたいこととして「小山に生きる。おーバスが活きる。」をブランドコアメッセージとした。

乗り放題定期券「noroca」を 従来の価格の7割引で販売

小山市のMMは構造と心理の両面から取り組まれていることも特徴だ。構造的には、バスの増便、新規路線開業、バスロケーションシステムの導入、そして目玉となった7割引全線共通定期券の導入。心理的には、生活情報タブロイド紙の発行、SNS、地元ラジオ、祭り、駅の自由通路などでの情報発信が挙げられる。

まず、定期券「noroca」は、1路線ごとに販売していた定期券を、「おーバス」全路線乗り放題にして、半年または1年利用であれば、従来の定期券の7割引の価格で販売。導入時には紙の定期券のみの発行として予算を縮小し、スマートフォンを持たない高齢者やクレジットカードを持たない学生など、すべての人にわかりやすく、受け入れやすい方法とした。運転士の精算などの負担軽減、降車行列解消、定時性確保も狙っている（2021年10月からはモバイルにも対応）。「noroca」は通勤や通学でバスを使う人だけでなく、たまに駅や

病院、商業施設などに行くためにバスを日常使いする人たちの購入例も多く、サブスク感覚で乗るという新しいバスとの付き合い方を生み出した。

収益面は、バス利用が増えることで収入全体が減少しない範囲として7割引にしている。市民には定期券購入のハードルを下げ、市はバス事業の安定収入の確保につなげる両者のメリットを実現している。

「noroca」が導入された2019年度は、コロナ禍にもかかわらず増収となり、とくに学生の定期券保有者数は、2018年度の月平均14人から、2020年11月は71人と約5.1倍となり、若者のバス利用頻度が顕著に上がっている。「おーバス」全体の利用者数も年々増え続けており、2022年度の利用者数は、前年度比の20.5%増の100万8697人となり、収支率も少しずつ改善。内田さんも「ここ数年で、バス停で学生たちの行列ができ、バスが若者たちで満員に近いような光景を目にするように。肌感覚で若い人たちがバスを日常的に使ってくれていると感じています」と話す。

バスの情報紙を市内全戸に配布し、 メッセージとして「おーバス」を届ける

心理的な施策もオリジナリティがある。とくに、市民とのコミュニケーションを目的とした、バスの生活情報タブロイド紙『Bloom!』の発行はユニークだ。

「MMではターゲットを絞ることが基本ですが、おーバスは全小山市民をターゲットとしていました。全市民に確実に届けるために、タブロイド紙という媒体を

選び、3号限定で制作。小山市の広報誌と一緒に毎号市内全戸約5.3万世帯に配布、合計18万部を発行しました」

『Bloom!』は個性・双方向性を意識して編集され、手に取った市民が興味を示さずにはいられない内容となっている。Vol.1では「特集・小山原寸大図鑑」と題し、「おーバス」の一部を背景に「noroca」を持った手の写真が表紙を飾る。「おーバス」も「noroca」も原寸大。紙面を開くと小山の名物が原寸大で掲載されている。Vol.2「特集・おーバスのある一日」では、5名の人物像の「おーバス」を使った一日と訪問スポットを紹介。「おーバス」で移動するライフスタイルの楽しさを喚起させる。また、読者の「おーバス」を使った行動プランを記載して事務局に送ってもらうことやアンケートへの応募も呼びかけた。Vol.3「特集・おーバスのこれからを考えよう」では、アンケートで募集した意見に、市役所や編集部が回答する双方向性を強調した。

MMの重要な目的に、全市民とのコミュニケーションの機会として、市民が自らの意思でベストな移動手段を選ぶように意識変容することがあった。インターネットは興味をもって検索する人にしか届かない。コミュニケーションのきっかけとして紙媒体への期待は大きく、結果として多くの市民にメッセージとしての「おーバス」を語りかけることにつながっている。

「自治体の交通運営は不足を補填して対応するという姿勢になってしまいがちです。MMではコミュニケーションを軸に置くことで、市民も一緒に新しい公共交通をつくっていく感覚になってもらえればと考えていま

した。北関東では外出時にクルマのキーを持つ感覚が染み付いており、数百メートルの距離でもクルマで行く人がほとんど。過度なクルマ依存で、他の移動手段という発想が抜け落ちている。バスという移動手段があることを知ってもらい、市民一人ひとりが自発的に適切なモビリティを選べるのが大切だと考えています」

小山市では、MMで活用した地方創生推進交付金による事業が一段落した後も、引き続きバスの増便や新規路線の開業、情報発信を続けている。「おーバス」を単なる赤字補填ではなく、道路など同様の都市機能として位置付け、サービスの水準向上を図っていくことを目指している。現在も、すべて小山市の運営により、主に市街地の決まった路線を定時運行する15路線、郊外部の五つのエリアで予約制のデマンドバスを運行し、市内カバー率は96.1%。できる限りの増便に努めているが、一部の路線では1時間に1本程度の運行が続いており、主要路線においてはピーク時毎時2本の運行を達成することを当面の目標としている。

MMを経験して「大切なのはチームの熱量とやる気。便利になったと言われると率直に嬉しい」と話す内田さんは、ダイヤ改正や路線図の配置など、専門的なスキルと経験が必要な業務を数年間にわたり担っている。一般的に自治体は部署異動が多く、蓄積されたノウハウが継承されないなどの課題が懸念される。公共交通の維持に、自治体のかかわりが不可欠となっている昨今。自治体による適材適所の人材採用や配属なども検討される必要性がありそうだ。



舟旅通勤

東京都

非日常感を楽しみリフレッシュする、
船による新しい通勤手段



朝便の「晴海～日の出」航路で使われるクルーザー型の船



船の種類によっては、デッキに出て湾岸や都心の風景、心地よい潮風を感じることも



潮位が高い時期は小型の船になる。橋桁ギリギリにも感じる位置で橋を真下から眺めることができる「豊洲～日本橋」航路

東京らしい風景を水辺から見上げる「豊洲～日本橋」航路は、約20分間の舟旅を楽しむ

東京の水辺の賑わいを取り戻し、 船を移動手段として定着させる

東京都では、運河や川を利用した水上バスと呼ばれる乗り物がいくつかの航路で運航されている。松本零士デザインの「ヒミコ」「ホタルナ」「エメラルダス」が就航した時は、船のデザイン性でも話題を呼んだ。主に観光を目的としたクルーズはよく知られているが、船を日常の移動手段として活用していくことを目指した「舟旅通勤」という取り組みも始まっている。

東京都では、ウォーターフロントの開発や、隅田川流域の堤防の補強と水辺に親しむことを目的とした隅田川テラスの整備など、水辺の賑わいを取り戻すさまざまな事業が進められている。

「江戸時代から明治初期までの東京では、人の移動や物の輸送は川や運河が主に使われていました。しかし、陸上交通の発展、戦後復興時の瓦礫による堀の埋め立て、生活排水による汚染、水害対策の剃刀護岸の整備などにより、高度成長期以降、都民の生活と水辺は分断されてしまいました。近年東京都では、都民の生活の質の向上を目的として、川や海の魅力を見直し、水辺の賑わいを取り戻す取り組みを進めています」

そう話すのは、東京都都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長の堀内雅則さん。「舟旅通勤」の企

画は、水辺の賑わいを取り戻すだけではなく、船を日常の移動手段として定着させることを目的としている。東京都が補助制度を創設し、運航事業者の募集・選定を行い、実装に至っている。事業者と協議の上、2023年10月から「豊洲～日本橋」、2024年5月から「晴海～日の出」の運航を開始した。「豊洲～日本橋」は火曜日～金曜日の週4回・朝3往復、夕方5往復、「晴海～日の出」は火曜日・木曜日の週2回、朝4往復となっている（2024年11月現在。季節や時期により変動あり）。料金はどの船に乗っても定額で大人片道500円だ。

水辺から東京らしい風景を 見上げるドラマチックな体験

朝便の「晴海～日の出」、夕便の「豊洲～日本橋」に乗船してみたところ、船内はとても快適で、非日常感があって楽しい。船の種類は複数あるが、デッキに出られる船に乗った場合、潮風を感じながら水面を眺める移動時間は、束の間の旅のような特別な爽快感があり、「晴海～日の出」は約5分の乗船時間では物足りなく感じてしまう。「豊洲～日本橋」は約20分間。都会的な湾岸の風景が広がる晴海運河から隅田川を経て、いくつもの歴史ある橋をくぐって日本橋川に入っていく航路は、いつもは地上から見ている東京らしい風景を、視線を下げて水辺から見上げる体験である。とくに首都高速

の下を流れる日本橋川は、橋桁ギリギリにも感じるほどの距離で橋を下から眺めることができる。運河や川から見上げる東京はとても新鮮でドラマチックに映る。川面から日本橋と首都高速が交差する風景が見えた瞬間は壮観だった。

「潮位などにより船の種類が変わりますが、船内でPCを使えたり、自転車をそのまま積み込めたりできる船もあります。仕事終わりにデッキに出てビールを飲んで、スカイツリーや湾岸の夜景を楽しみながら帰路につくことを楽しむこともできます」と堀内さん。

認知度とネットワークを広げて 船着き場を人が集まる場所に

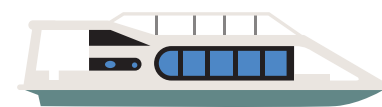
「舟旅通勤」の事業者は、「豊洲～日本橋」が観光汽船興業株式会社と三井不動産株式会社、「晴海～日の出」が株式会社東京湾クルージングと野村不動産株式会社となっている。不動産ディベロッパーの参画は、晴海や豊洲のまちづくりや再開発に併せ船着き場を魅力的な空間に整備し、水辺の価値の再構築を組み込むことで人が集まる場所にしていくことを目指しているからだ。

「晴海の船着き場は、晴海フラッグのまちびらきに合わせて晴海五丁目ターミナルと共に一体的に整備されました。東京BRT、路線バス、コミュニティバスなどが複合的に利用する停留所となっており、コミュニティサ

イクルのポートもあります。船の航路を広げていくことと、船着き場と他のエリアをつなぐアクセスの利便性を高めて、将来的には船を日常の移動手段の選択肢の一つにしていければと考えています」と堀内さんは話す。

たとえば、日本橋から豊洲へ行くとして、東京メトロなら銀座駅で有楽町線に乗り換えれば、乗り換え1回で20分前後、片道180円となる。「舟旅通勤」なら、乗り換えなしで所要時間は同じくらい。値段は少し高いが、船に乗る楽しさや非日常感を満喫できる。また、日の出桟橋から晴海フラッグへ向かうには、日の出駅からゆりかもめに乗り、汐留駅で都営大江戸線に乗り換えて勝どき駅まで約40分、料金は370円。汐留駅から新橋まで歩き、東京BRTに乗り換えれば25～30分程度で、料金は410円。「舟旅通勤」に乗れば約5分で到着する。この例では料金の差は大きくなく、利便性では圧倒的

朝便の「晴海～日の出」航路の船内。落ち着いた空間でゆったり過ごせる





晴海船着場のすぐ近くに整備されたマルチモビリティステーション。東京BRT、路線バス、コミュニティバスなどの停留所になっている



晴海のモビリティステーションには、コミュニティサイクルのポートもある

に「舟旅通勤」に軍配が上がる。地下鉄やバスのアクセスが不便なところに、船で移動するという選択肢の可能性が見えてくる。

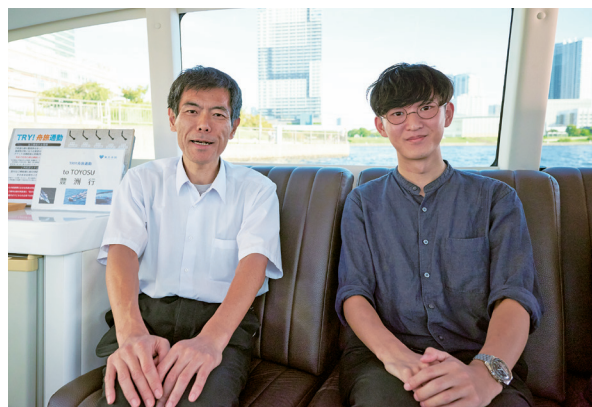
楽しさのその先を目指して、 都民の移動手段として定着させる

実際にどんな人が利用しているかを、筆者が乗船した日の様子から想像してみよう。

朝便の「晴海～日の出」には親子連れが乗っていた。「父親が通勤で使っているが、平日しか運航していないので、子どもは学校があり、乗る機会がなかった」とのこと。ちょうど10月1日の都民の日だったため、都内の小学校が休みとなっており、以前から乗りたがっていた子どもにも乗船を体験させるよい機会となったようだ。

夕便の「豊洲～日本橋」は外国人観光客のグループと、「日本橋～豊洲」は会社帰りと思われる女性グルー

東京都都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当の堀内雅則さん(左)と北山将吾さん



プと同乗になった。女性グループは、これから豊洲の商業施設へ向かい、食事会を楽しむようだった。

通勤で使っている人に出会えなかったのは、時間帯が通勤のピークでなかったことが理由として思い当たる。しかし、どちらの航路も、特別な日を楽しむ人たちが、船に乗ることを一つの目的として移動している印象だった。そして、船上の人たちはとても楽しそうな様子でもあった。

「事業はまだ実装されたばかりで、模索しながら進めているところですが、現状としては、まずできるだけくさんの人に〈舟旅通勤〉を体験していただき、船の移動の便利さや楽しさを知っていただきたいと考えています。そういう意味では、利用者のアンケートなどでも景色が楽しめることや快適性などを評価していただいており、もっと長く乗りたいという声も少なくありません。より多くの都民に船の移動の便利さや楽しさを浸透させ、通勤を軸に日常の都民の便利な移動手段として整えていくことが重要だと考えています」

そう話す堀内さん。東京都としては、事業を支援する立場として、船着場周辺の公共施設などへのポスター掲示やチラシ配布などのPR活動を進めている。

「舟旅通勤」が枝葉を伸ばすように広がっていくごとに、あらゆる船着き場やその先の交通ルートも整備され、さまざまな場所に人が集まり、賑わいが生まれる。そして人々は「今日は船で行こうか？」と水上をフットワーク軽く、自由に移動できるようになる。そんな未来があったとしたら、東京の街はますます楽しく魅力的になっていくのではないだろうか。





かみしほろ アルマ

北海道上士幌町

AI車掌が同乗する自動運転バス



カラフルな外装は、町のどこを走っていてもすぐわかる

レベル4を視野に、 全国で始まったバスの自動運転

全国の自治体で自動運転バスの定常運行や実証運転が始まっている。その先駆けは茨城県境町で、2020年11月に始めて公道で定常運行を行った。その後、愛知県日進市、岐阜県岐阜市などが運行を開始するが、北海道上士幌町も同時期に定常運行を開始。そして今年10月28日～11月30日までの約1カ月間、道内で初めて

レベル4の実証実験を実施した。

自動運転は0～5までの六つのレベルがあるが、レベル3までは自動運転機能が使えなくなった時に人がすぐに復帰できる（原則的には運転手が同乗する）のが必須であるのに対し、レベル4、5はその必要がなく、ほぼすべての環境において無人での自動運転となる。

上士幌町は、北海道十勝地方の北部に位置し、人口は約5000人、面積は東京23区より広い約700km²。その76%を森林が占めるが、人口の9割、約4000人は役場や小学校などが集積する市街地エリアに暮らしてい



定員11名（乗務員除く）だが、室内は意外に広い印象



上士幌町役場デジタル推進課の鈴木勇太さん。手に持っているのは、「かみしほろアルマ」の紙製の模型。うしろに座っているのは上士幌町のキャラクター「ほろんちゃん」

る。近年は、バイオガス発電やエネルギーの地産地消、さらに観光や物流などに対しICT技術を活用したサステナブルな取り組みが評価され、第4回ジャパンSDGsアワードで内閣官房長官賞を受賞した。

「自動運転バスに注目したのもICT技術の活用がきっかけです。上士幌町の公共交通をどのように持続可能にするかが課題でした」。こう話すのは、上士幌町役場デジタル推進課の鈴木勇太さん。市街地の周囲から1km離れたあたりに1000人、さらにその先のぬかびら温泉郷に100人と、人口分布はわかりやすい。「地域がかかえる交通課題の解決策の一つとして、自動運転バスの定期運行を実施しています」

無人走行をAI車掌がサポート

レベル4では、バス車内にはオペレーターを配置しない状態での無人走行となる。代わりに乗客とのコミュニケーションはAI車掌が担う。上士幌町の身近な存在になってほしいという願いから、上士幌町に存在する地区名の頭文字をとって、萩音士清平（しゅうおんじきよひら）と名付けられた。バス停留所が近づくとき周辺の施設についての案内や自動運転バスの仕組み、また観光情報などについてもAI車掌が話しかけてくる。イケメンのAI車掌は利用者から人気を集めているようだ。



GPS機能と連携して、上士幌地区のエリア情報などを音声で伝える

AI車掌「萩音士清平」の等身大パネル。実際は、タッチパネルのモニターに現れる



都市の緑
3 表彰

緑 が つ な ぐ

町・人・暮らし

一般財団法人第一生命財団では、公益財団法人都市緑化機構と共に、「緑の環境プラン大賞」(共催)、「緑の都市賞」「緑化技術コンクール」(いずれも特別協賛)の、「都市の緑3表彰」に取り組んでいる。これらは、都市緑化を通じ、環境保全、ヒートアイランドの抑止、二酸化炭素の削減、緑のまちづくりや植栽活動を通じたコミュニティの形成などに貢献する事業を支援、顕彰するもので、全国各地で、すでに多くの取り組みが実績をあげている。これらに選出された事業のなかから、とくに都市環境の向上やまちづくりに資する事例を取材し、緑を通じたまちづくりを紹介していく。

取材・文: 斎藤夕子 photo: 坂本政十 賜



[第43回]

緑の都市賞

国土交通大臣賞: 緑の事業活動部門

大日本印刷株式会社 市谷の杜

都市における新しい森

「ホトトギスの花が咲き始めました。今年は暑いので少し遅めですね」。真夏日を記録した10月初旬、新宿

区市谷加賀町にある大日本印刷株式会社 (DNP)、社屋のエントランスを構成する緑地に咲く紫色の花を指してそう教えてくれるのは、同社ファシリティマネジメント推進部の上條芳樹さんだ。見渡せば周囲には豊か



ガラスファサード越しに豊かな緑を望む1階ロビー



都心とは思えないほどに深みを感じさせる雑木林

な雑木林がガラスのファサードをもつ近代的な社屋を囲むように広がっている。民間企業の敷地内でありながら、木立の中には、ベビーカーを押して散歩する若いお母さんの姿や、おしゃべりしながら歩くお年寄りご夫婦の姿もある。「朝夕は犬の散歩をしている人もよく見かけます」とはサステナビリティ推進委員会事務局の鈴木由香さん。近隣保育園のお散歩コースにもなっているという。

1876年に銀座で創業した大日本印刷株式会社は、1886年に市谷加賀町に工場を開設(後に本社も移転)して以降、当地に根ざした企業として発展してきた。1990年代に検討を始めた、総敷地面積約5万4000m²の再開発は、東京都及び新宿区との都市計画決定を受け2009年に着工。社屋の高層化、工場などの生産機能の地下化を図り、企業としての生産性や業務効率を高めることが主目的であったが、これに伴い誕生した人工地盤上の有効空地のうち約2万m²を、地域に開かれた緑地「市谷の杜」とすることを計画。2015年の本社ビル竣工に合わせて約6000m²の緑地を造成して以降、順次整備が進められ、2024年現在までに約1万5000m²でこれを実現している。

同社では再開発にあたり、市谷の杜については社内「建築チーム」「環境チーム」「ファシリティチーム」を構成、3チームが連携しながらプロジェクトを進めてきた。先の鈴木さんは環境チームとして全体的な環境

マネジメントを担い、ファシリティチームは上條さんをリーダーに、六本木聡さん、金子仁さんの3名で、日常的な市谷の杜の維持管理を担っている。

市谷本来の風景を目指した
「武蔵野の雑木林」

緑地のコンセプトは「武蔵野の雑木林」。計画段階から度々開催されてきた地域住民らとのセミナーやワークショップにより、もともと起伏のある市谷の土地にあったかつての風景を探り、気候風土に適した関東近郊の地域性在来種により構成される「自然らしい森」づくりを目指した。緑化エリアを6区画にゾーニングし、エントランス付近にはコナラを中心とした明るい森を、東側の傾斜地には谷地をイメージした常緑樹や紅葉を楽しめるイロハモミジを、というように、地形や環境に合わせた植栽を行っている。

人工地盤上の森であるだけに、盛り土と排水への工夫は欠かせない。盛り土に関しては、樹木の育成を第一に考え、人工軽量土ではなく関東ローム層の赤土を採用し、約1.5mの被り厚を確保した。躯体と盛り土の間には排水溝付き軽量かさ上げ材を配し、速やかな排水を促すと同時に、植物にとって十分な保水が得られるよう、表層に落ち葉層を設けるといった対応も行った。さらに建物からの排水を活用した灌漑装置として



2015年に竣工した大日本印刷株式会社社屋を囲む「市谷の杜」



左●東側の森へつながる歩道橋沿
上●東側の斜面地を構成するイロハモミジ
右●東側の森の中に自生するクサギ



左●森の中を飛び交うアオスジアゲハ
上●再開発に合わせ、敷地周辺の歩道も拡幅した
右●2020年に竣工した文化施設「市谷の杜 本と活字館」。市谷工場のシンボルだった時計台を復元



自動制御のスプリンクラーも設置されている。

「〈自然らしい森〉であることが最大のコンセプトなので、過度な除草や剪定は行わず、基本的には植生の変遷も自然状態に任せることにしています。ただ、地域の方々にも安全に、安心して訪れていただけるよう、たとえば、道路沿いでは歩行者の見通しを遮る〈葉張り〉がないよう剪定したり、散策路沿いの、人目につく樹木に害虫が発生した場合には、スポット的に駆除したりしています」と上條さん。この他、敷地内には防犯カメラを搭載した防犯灯を設置しているが、森の状態を知るには目視が大切で、メンバーが週に2、3回はエリア内を巡回し、落枝や立ち枯れなどが起きていないか確認しているという。

ただ、メンバー全員、もともと植物に詳しくなかったわけではない。上條さんは「私は8年ほど前にチームに加わりましたが、虫が苦手なので、最初は本当に困りました。木の種類もまったくわかりませんし、森で何か起きていても、それが生態系として正常なのか異常なのか、

さっぱりわかりませんでした」と言う。そこで彼らが始めたのが「気づき記録」と称する観察記録の作成だった。とにかく森の中を歩き、観察し「白い花が咲いた」「毛虫が発生した」など、ほんの些細なことでも、気づいたことはすべて記録。それが何月何日で、何の木の花で、何の木の葉にどんな虫がついていたのかといったことを後から調べ、花の名、木の名、虫の種類を一つひとつ覚え、季節や気温に応じた森の変化を把握していった。そうして5年ほど前からは、除草対象の外来種、雑草に見えても残す必要のある在来種などに関する写真付きのリストを作成し、森の手入れを行う事業者への指示を出せるまでになったそうだ。

写真付きリストは常にブラッシュアップされており、ようやく内容が充実し、専門の事業者ではなくても、リストを参考に草木を見分けられるようになったことから、2024年4月からはエリアの1/3程度の範囲を、特例子会社の社員数名で除草作業を行い始めたという。「森の手入れを内製化し、社員自ら森の管理を行うことは

当初からの目標。社員の教育も含め計画的に行っており、それが順調に実施され始めたところです」と上條さんは言う。

地域の自然資源として

メンバーの皆さんに案内を受けながら、緑地内を見て回る。東側の常緑樹の森の中に、ピンク色の花が見えた。いつしか自生していたというクサギの花だ。この他にも、タラノキやフキ、ウツギなどの自生も確認されており、人工的につくられた森が、自然に更新している様子が見えてくる。一般には雑草として除草されるドクダミも、ここでは残すべき在来種。強い悪臭を放つツル性植物のウマノスズクサも、ジャコウアゲハの食草として大切に残されている。日差しは夏のように強くても、木陰に入るとひんやり涼しい。森の中ではコオロギの声が至るところに響き、秋の訪れを感じる。目の前をヒラヒラと横切るのは、雑木林に植樹されてい

るタブなどを食草とするアオスジアゲハだ。鳥の訪れも多く、ヒヨドリやキジバト、ドバトの営巣も確認しているそうだ。

「9月半ばくらいまでは毛虫が多くて大変でしたが、散策路を歩く人に影響がないようであれば、基本的には、自然減に任せているんです」と教えてくれるのは六本木さんだ。そう言う端から金子さんが、まだ葉についていた毛虫を指し「こんな感じです」と見せてくれるのには悲鳴を飲み込んだが、きれいだけではない、自然のありのままの森の姿を再現し、育んでいこうとするファシリティチームの心意気を感じられた。

「庭園のような華やかさはありませんし、雑草が生えたままで整備されていないと感じられることもあるかもしれません。ですが、最初の区画が整備されてから約10年が経ち、社員はもちろん、地域の方々にも、季節の花や虫の声に季節の移ろいを感じているといった声をいただくようになりました。森にとってはまだ10年、これからも成長し、充実していくなかで、地域の資源、資産となっていくよう、しっかり社員がかかわりながら、維持管理を行っていきたいと思っています」と鈴木さんは言う。

民間企業の再開発で造成された森には、業務における社員の創造性、生産性の向上につなげるという目的もある。ただそのことを定量的に証明することは難しい。しかし、都市の中の緑地の存在に価値を認め、これほど本格的な森を、本気で創出した企業であることを社員が誇りに思わないはずがない。また開かれた森として、地域の人々も訪れ、親しんでもらうことで、企業と地域の良好な関係が築かれている。そしてこのことが、市谷エリア全体のシビックプライドを高めていることは間違いない。



2023年に整備されたばかりの北側の森



緑地内の植物リサイクルを目指し、北側の森の一角にはコンポスト3基を設置



「市谷の杜」を守り、育むプロジェクトメンバー。
左から、上條さん、鈴木さん、六本木さん、金子さん

【第35回】「緑の環境プラン大賞」受賞団体決定



一般財団法人第一生命財団は、この度、第35回「緑の環境プラン大賞」の受賞団体を決定しました。「緑の環境プラン大賞」は、全国から緑化プランを公募し、優れたプランを表彰するとともにその実現のために 緑化工事助成を行うことで、緑豊かな環境の形成を図り、生活の質の向上やコミュニティの醸成等につなげるものです。 全国から、シンボル・ガーデン部門13点、ポケット・ガーデン部門25点、計38点の応募があり、次の作品の受賞を決定しました。

シンボル・ガーデン部門

国土交通大臣賞	社会福祉法人檸檬会	カラフルな○△□（こせい）が見える『インクルージョンなプレイガーデン』	奈良県生駒郡三郷町
都市緑化機構賞	一般財団法人和知ふるさと振興センター	わち山野草の森へのいざない―地産地消でつくる、みどりのトンネル―	京都府船井郡京丹波町
第一生命賞	株式会社イー・コンザル	里に触れるまちのひととき～江坂ひとときプロジェクト～	大阪府吹田市

ポケット・ガーデン部門

国土交通大臣賞	一般社団法人市駅グリーングリーンプロジェクト	和歌山市駅前ストリートガーデン「しえきのにわ」	和歌山県和歌山市
第一生命財団賞	特定非営利活動法人りくカフェ	りくカフェガーデンを核とした「未来コミュニティ」の醸成	岩手県陸前高田市
コミュニティ大賞	たぶのきネットワーク石巻	未来へのかけ橋―生命かがやく学校林―	宮城県石巻市
	社会福祉法人三篠会それいゆ保育園	まもうろ! それいゆの自然! 育てよう! 麻生のわ	神奈川県川崎市
	坂井市国際交流協会	外国人と作るベジガーデン	福井県坂井市
	岐阜県立国際園芸アカデミー	緑が輪（縁側）になる庭	岐阜県可児市
	社会福祉法人光陽会 認定こども園光陽会しんひのおだい	開け、緑の玄関!	大阪府堺市
	大阪市立瓜破西小学校	アトリパークでESD ～みんなが笑顔のコミュニティ～	大阪府大阪市
	特定非営利活動法人西日本環境ネットワーク	自然と共存・緑で地域がつながる「ころりん広場」	福岡県糸島市
	社会福祉法人ゆりかご会 認定こども園みどり保育園	緑と水と生命 ～みんなで共生する環境を～	宮崎県北諸県郡三股町

緑の環境プラン大賞の詳細、緑の都市賞、緑化技術コンクールの受賞作品等の詳細は以下のホームページをご覧ください。
公益財団法人都市緑化機構<https://urbangreen.or.jp/grant/3hyosho>

第12回（2024年度）子どもの未来を応援する保育所等助成事業助成施設決定

この度、第12回の助成施設を決定しましたので、お知らせします。全国的な待機児童の減少に伴い、2023年度から「開園後3年以内の保育所や認定こども園等を対象に拡大」し、「保育の質を高める新規の取組みを助成対象に追加」した結果、202件の応募をいただきました。
厳正なる選考の結果、下表のとおり38施設、助成総額2984万円（申請額）の助成を決定しました。

地域		施設名称		購入希望品（抜粋）
都道府県	市区町村			
子どもの成長に必要な運動器具・遊具・楽器・教材等の購入の部 33施設				
北海道	札幌市	認定こども園 札幌わんぱく館	足置きステップ、カームダウンハウス他	
青森県	八戸市	認定こども園 吹上保育園	テーブル	
宮城県	遠田郡涌谷町	幼保連携型認定こども園 こどもの丘	絵本セット、絵本たて	
福島県 (2)	会津若松市	さくらんぼ保育園	平均台、マット、絵本セット他	
	田村郡小野町	おのまち認定こども園	FRP遊具	
茨城県 (2)	つくば市	東岡保育園	木製アスレチック遊具	
		松代の森保育園	プレイハウス、トロッコ	
埼玉県 (2)	上尾市	みんないっしょのいっば保育園	プール、アドベンチャーロード	
	さいたま市	あおぞらウインクルム保育園第2	アスレチックセット、平均台	
千葉県 (2)	香取市	佐原グレイスこども園	サーキット工事	
	松戸市	コスモスの丘八柱保育園	ゲームボックス、ブロック	
東京都	杉並区	大宮保育園	クライミングアーチ、楽器セット	
山梨県	韮崎市	キゾキ	ままごとキッチン、衝立、配膳台、玩具棚	
愛知県	安城市	桜井こども園	絵本、紙芝居セット	
滋賀県	甲賀市	ここのつつ園	ジャングラミング、鉄棒	
大阪府 (3)	大阪市	幼保連携型認定こども園 愛染橋保育園	日除け	
	堺市	たんぼぼこども園	茶道具セット	
	泉南市	幼保連携型認定こども園 浜風こども園	避難車、跳び箱、マット、防災倉庫、自家発電システム	
兵庫県 (2)	神戸市	名谷フォレスト保育園	巧技台セット、マット	
		モーツァルト下山手保育園	砂場	
和歌山県	橋本市	山田さつきこども園	デュシマピラミッド、ベンチ、整理棚他	
岡山県 (4)	岡山市	ポエムこども園ひらつ	絵本セット	
	倉敷市	堀南かなりや認定こども園	日除け	
		あまきこども園	巧技台セット	
		さくらんぼ小規模保育園	パネルシアター、ベルセット、ボール、整理棚	
山口県	下関市	ゆたかこども園	絵本、絵本棚	
高知県	香南市	香南市立夜須こども園	巧技台セット、砂場	
福岡県 (3)	太宰府市	太宰府くじら保育園	ボールセット、ボールかご	
	久留米市	わらしこ保育園	室外用大型遊具	
		白鳥こども園	築山	
佐賀県	嬉野市	認定こども園 和光幼稚園	親子すべり台	
長崎県	佐世保市	認定こども園 早岐くりのみ幼稚園	ベンチ、絵本棚他	
沖縄県	南城市	玉城こども園	ツリーハウス、ブランコ	
保育の質を高める新規取組みに必要な什器・備品等の購入の部 5施設				
宮城県	仙台市	ふたばすまいるキッズ	手洗い場設置工事	
東京都	昭島市	幼保連携型認定こども園 のぞみこども園	PC関連	
岡山県	倉敷市	ドルフィン・メイトこども園倉敷	防犯セット、緊急避難セット等	
愛媛県	今治市	にじのそら保育園	ひさし取り付け	
佐賀県	三養基郡基山町	ちびはる基山園プラス	AED	

back number

『City&Life』は1984年2月に創刊、「都市のしくみとくらし」を基本テーマに毎号特集を組み、国内外の事例紹介などを行っています。

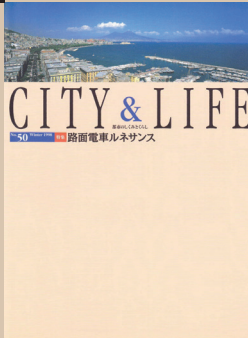
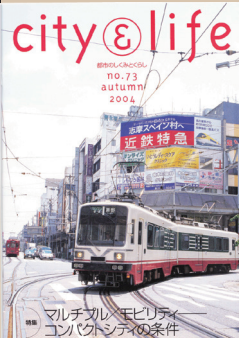
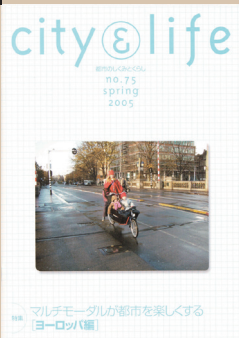
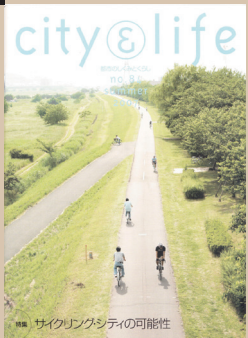
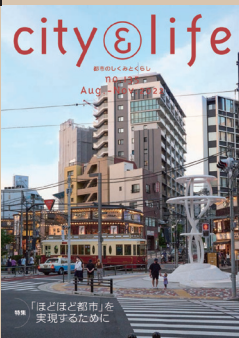
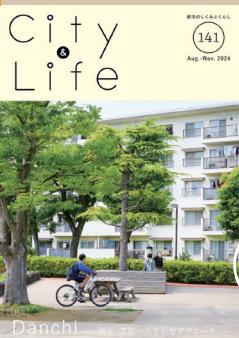
年3回（4月・8月・12月）発行、頒価500円+送料実費でご購読いただけます。

毎号内容（PDF）をホームページに掲載いたしますので、そちらをご覧ください。（定期購読は諸般の事情により受付を終了しました）

City&Life バックナンバー

<http://group.dai-ichi-life.co.jp/d-housing/citylife.html>

今号と関連する特集号をPick Up

No. 17 【特集】私鉄と歩んだ都市  (1990.9)	No. 50 【特集】路面電車ルネサンス  (1998.12)	No. 73 【特集】マルチプル／モビリティ ——コンパクトシティの条件  (2004.9)
No. 75 【特集】マルチモーダルが都市を 楽しくする[ヨーロッパ編]  (2005.3)	No. 84 【特集】サイクリング・シティの 可能性  (2007.6)	No. 97 【特集】新しい公共交通 ——生活支援ネットワークへ  (2010.9)
No. 135 【特集】「ほどほど都市」を 実現するために  (2022.8)	No. 140 【特集】ウォークابلシティへ  (2024.4)	No. 141 【特集】Danchi ……再生・革新への多彩なアプローチ  (2024.8)

第一生命財団について

第一生命財団は、第一生命保険相互会社（現第一生命保険株式会社）からの拠出金をもとに設立された都市のしくみとくらし研究所、地域社会研究所および姿勢研究所が、2013年4月1日付で合併し発足した一般財団法人です。

当財団は、豊かな次世代社会の創造に寄与することを目的として、少子高齢化社会において、健康で住みやすい社会の実現に向けた調査研究ならびに提案、助成等を行っています。具体的には、これまで取り組んできた「都市とくらし」「コミュニティ」「姿勢と健康」に関する調査研究と啓発活動に加え、「子どもの未来を応援する」事業として、新設後3年以内の保育所（認定子ども園を含む）に対する助成事業および緑豊かな住環境の整備のための都市緑化に関わる助成事業「都市の緑3表彰」に取り組んでいます。

〔ホームページ〕

<http://group.dai-ichi-life.co.jp/dai-ichi-life-foundation/index.html>

City & Life 142 Dec. 2024

2024年12月発行

企画委員	陣内秀信（法政大学名誉教授） 大村謙二郎（筑波大学名誉教授） 小泉秀樹（東京大学教授） 木下庸子（工学院大学名誉教授・設計組織ADH代表） 野澤千絵（明治大学教授） 北奥郁代（第一生命財団常務理事） 佐藤 真（株式会社アルシーヴ社）
------	--

編集・発行	一般財団法人 第一生命財団 東京都千代田区平河町1-2-10平河町第一生命ビル2階 電話03-3239-2312
-------	--

編集協力	株式会社 アルシーヴ社 斎藤夕子 村田保子
------	-----------------------------

デザイン・レイアウト	河合千明
------------	------

印刷	株式会社 エイチケイグラフィックス
----	-------------------

