

参考2 参考事例

事例テーマ	事例	該当ページ
面的な交通静穏化	○東京都三鷹市(コミュニティゾーン形成事業)	P.361
	○大阪府大阪市(くらしのみちゾーン)	P.362
	○岩手県八戸市(くらしのみちゾーン・計画中)	P.363
道路空間の再配分による歩行空間の改善・駐車スペースの確保	○神奈川県横浜市元町	P.364
	○福島県福島市中心部	P.365
	○埼玉県川越市(電線類地中化)	P.366
物流交通の円滑化	○石川県金沢市	P.367
	○香川県高松市 中央通り周辺地区	P.368
連携事業の推進	○岐阜県岐阜市柳ヶ瀬周辺(柳バスの運行)	P.369
	○富山県富山市(まいどはやバスの運行)	P.370
タウンモビリティの導入	○広島県広島市楽々園(商店街における電動タクシーの導入)	P.371
	○ベロタクシーの導入	P.372
コミュニティバスの運行	○京都府京都市(醍醐コミュニティバス)	P.373
	○東京都東村山市(グリーンバス)	P.374
	○東京都杉並区(すぎ丸)	P.375
	○埼玉県桶川市(べにばなGO)	P.376
	○群馬県太田市(おうかがいしバス)	P.377
バス路線の再編	○岩手県盛岡市(ゾーンバスシステム)	P.378
利用者ニーズに合わせた柔軟なバス運行	○高知県中村市(デマンドバスシステム)	P.379
路線バスの利便性向上	○バス・ロケーションシステムの導入	P.380
自転車走行環境の整備	○静岡県磐田市(電動アシスト自転車の太陽光充電スタンドの整備)	P.381
短距離トリップを支える新交通システム	○山梨県上野原市(コモアブリッジ)	P.382
	○広島市安芸区(スカイレールシステム)	P.383
住区サービス組織によるサービス提供	○メリーランド州ハワードカウンティ	P.384
都市内の空き地・低未利用地の活用	○神奈川県川崎市(市民農園の整備と管理)	P.386
	○NPO法人球遊創造会(市街化区域の縁辺部(工業集積地))	P.387
空地の適正管理に関する条例	○大阪府東大阪市	P.388

事例テーマ	事例	該当ページ
地権者による面的な低層商業開発	○宮崎県都城市(オーバルパティオ)	P.389
まちなみの規制・誘導	○東京都杉並区荻窪駅周辺(低層階商業誘導地区)	P.390
リバースモーゲージによる資金調達	○リバースモーゲージによる資金調達	P.391
公共による民間施設の再生利用	○石川県 金沢市民芸術村	P.392
指定管理者による魅力あるサービス提供	○奈良県新庄町ウェルネス新庄(新庄町体力づくりセンター)	P.400
民間活力の活用による地産地消活動	○埼玉県熊谷市(道の駅めぬまを拠点とした民間活力による集客)	P.393
民間活力の活用による中心市街地活性化	○千葉県柏市(ストリートパフォーマンスの活用)	P.394
	○北海道帯広市(屋台ネット事業「北の屋台」)	P.395
市民が主体となった文化イベント	○群馬県高崎市(高崎映画祭の実施)	P.396
文化(音楽)の発信による市民主体の地域づくり	○埼玉県熊谷市(熊谷を熱くする会等、地域プロデューサーによる仕掛け)	P.397
リタイア層による文化創造・発信事業	○埼玉県 彩の国さいたま芸術劇場における高齢者劇団の公募	P.398
チャレンジショップの展開	○富山県富山市(シニア向けチャレンジショップ「西遊房」)	P.399
地域の資産を地域内に投資するためのコミュニティバンク	○コミュニティ・ユース・バンク momo(東海地方)	P.401
	○国際青年環境 NGO A SEED JAPAN	
地域の資産を地域内に投資させるための規制と誘導	○アメリカにおけるコミュニティ開発法人(CDC)	P.402
NPOによるワンデイシェフ・システム	○三重県四日市市 他(ワンデイシェフ・システム)	P.403
コモン(共有公園)	○兵庫県三田市 フラワータウン アルカディア 21	P.404
公共施設の転用	○世田谷ものづくり学校	P.405

事例テーマ	事例	該当ページ
賃貸マンションの建替	○賃貸住宅の建替 UR都市機構	P.406
その他土地の活用・保全に関する海外事例	○BID (Business Improvement District) ○リズ・クリスティー・ガーデン ○NPO 法人「DSNI」による土地管理 ○ラドバーン(市街化区域の縁辺部(戸建住宅地)) ○HOA ○TDR 制度活用 ○TNC(保全を目的とする地役権)	P.407 P.408 P.409 P.410 P.411 P.412 P.413

取り組み	面的な交通静穏化
地域・名称	東京都三鷹市（コミュニティ・ゾーン形成事業）
取り組みの内容	● 東京駅から西へ約 15km。人口は約 16 万人。都心への就業者が居住する住宅地 ● 面積約 77ha、約 5,000 世帯（9,700 人）が居住。 ● ほぼ全域が住宅地。 ● 幼稚園、小学校等が立地 ● 殆どの道路が幅員 4m 程度で歩道がなく見通しの悪い交差点が多数ある。 ● 細街路における通過交通排除・安全性の確保及び地区内を東西に走るバス路線での安全性確保が課題。 ● コミュニティ・ゾーン形成事業により、以下の施策・整備を面的に展開し、交通静穏化を図っている。通過交通の減少、地区内走行速度の低下、交通事故の減少などの効果が得られている。 ・ 交通規制の変更 ・ スムーズ歩道の設置による地区内への流入規制（通過交通量を低下） ・ カラー舗装 ・ 高輝度舗装の整備（ドライバーや歩行者等への注意喚起） ・ 歩道の拡幅 ・ 歩道の連続化 ・ 路線バスに対応したハンプの設置 ・ センターラインの除去 （写真左）路線バスの通行を考慮したハンプ 路線バスの通行と、当該路線での自動車の速度抑制を考慮して設計されたハンプ。導入にあたっては、社会実験も行われた。この路線ではセンターラインが除去されている。 （写真右）細街路でのカラー舗装 本地区は幅員 4 m 程度の細街路が多いため、カラー舗装が多用された。交差点部には、幅員が狭くなっているように見える工夫がなされている。 ※写真は国土交通省道路局 HP からの転載。

取り組み	面的な交通静穏化
地域・名称	大阪市東淀川区豊新地区（くらしのみちゾーン）
取り組みの内容	● 大阪市淀川区のほぼ中央に位置する。面積約53ha、居住人口は約12,000人。北側は、東海道新幹線、阪急京都線、他の三方は国道や主要地方道等の4車線の幹線道路に囲まれている。 ● 東淀川区役所、保健所、東淀川警察署、小学校等の公共施設が集積。 ● 地区内で、年間40～50件の交通事故が発生していた。 ● 以下の施策・整備を面的に展開し、交通静穏化を図っている。・コミュニティ・ゾーンの形成により、交通事故が60件/年から23件/年と激減。 ・ 最高速度30km/h ・ 駐車禁止のゾーン規制 ・ 一方通行規制 ・ 信号機の設置 ・ コミュニティ道路 ・ 歩車共存道路、カラー舗装 地区北側からの通過交通の流入ルート。コミュニティ道路として整備。 2車線道路を一方通行とし、コミュニティ道路として整備 ※写真は国土交通省道路局 HP からの転載。

取り組み	面的な交通静穏化
地域・名称	岩手県八戸市（現在、計画中）
取り組みの内容	● 八戸市中心市街地「くらしのみちゾーン」を計画するにあたっては、アンケート調査、交通量調査、測量調査などによる地区の実態調査に加え、 ● 地区の方々、警察署、青森県の職員、八戸市の職員などみちづくりに関係する方々と話し合いながら、協働による計画づくりを行っている。 ● その成果として、「くらしのみちゾーン基本計画」及びこれに基づく「整備プラン（案）」を策定、公表している。 ● 地区幹線道路にあたる国道では、3車線を一方通行化し、更に1車線をバス専用レーンとする計画となるなど、公共交通を中心とした地域づくりを進める計画となっている。 【計画断面図】 「くらしのみちゾーン」全体の整備プラン

取り組み	道路空間の再配分による歩行空間の改善・駐車スペースの確保
地域・名称	神奈川県 横浜市 元町
取り組みの内容	● 元町商店街は、1丁目から5丁目まで約600メートルの通りに面しており、商店数は約250店舗で、通りの横や裏を併せると300店舗近くとなる。業種構成は、ファッション関連がほとんどである。元町SS会は、1950年（昭和25年）に協同組合として設立された。 ● 1955年（昭和30年）に、店舗1階部分を1.8メートル後退させ、敷地内を歩道に提供する第1期街づくり事業を主体的に10年の歳月をかけて実行し、全国に先駆けたユニークな歩行者空間を生み出した。 ● 元町商店街は、みなとみらい線の開通する以前は、横浜でもロケーションが良い商店街とはいいいにくく、不特定多数の顧客を対象とするというよりも、むしろ少数の固定客に対して商売をしていく姿勢であった。 ● 第2期街づくり計画では、車とお客様としての歩行者を共存させていくという考え方で、1.8メートルと狭かった歩道を、車道を狭めることにより3メートルに広げ、狭くした車道は一方通行とし、車道両側に交互に路上駐車帯を設けて、土・日・祭日は歩行者天国とした。 ● また、第2期街づくり計画では、前期の道路再整備事業と並行して、「街づくり協定書」を作成した。協定書では、店舗・建物の形態や用途をルール化し、ファサード・看板・室内装飾などについても、当組合執行部、町内の自治会役員、横浜市の担当者からなる「店舗建築事前協議会」という協議の場を設け、審査することとした。   ※写真は協同組合元町SS会ホームページからの転載

取り組み	道路空間の再配分による歩行空間の改善・駐車スペースの確保
地域・名称	福島県 福島市中心部
取り組みの内容	● 福島市中心部（福島駅の東方約 300m に位置する地区）は、幹線道路で囲まれており、面積約 18ha の商業業務地区への通過交通の進入や違法な路上駐停車の増大などによる交通安全上の危険が拡大していた。 ● 人口の呼び戻しや地域商業の活性化対策等、関連する事業との連携のもとでの総合的な取り組みが求められていた。そこで、以下の整備や規制を面的に展開する交通処理を実施した。 ・コミュニティ道路（ハンプ） ・歩車共存道路 ・細街路の一方通行規制及び舗装の美装化 ・電線共同溝整備 ・歩道の一部を切り欠いた駐停車スペース ・デッドスペースを活用した自転車置き場（駐輪ラック） ● レンガ通り（標準幅員 12m）では、北側歩道の一部を切り欠いて荷捌き等のための駐停車スペースを設けパーキングメーター 6 基を設置するとともに、地上機器の裏などのデッドスペースを活用してラック付の自転車置き場を整備した。 ● 並木通り（標準幅員 7.5m）では、さらに空間的制約が激しい中、地上機器を南側の歩行空間内に配置するとともに、地上機器が現れず、かつ沿道出入りに支障が生じない区間に切り欠き停車スペースを確保した。 ※写真は国土交通省道路局 HP からの転載。

取り組み	道路空間の再配分による歩行空間の改善・駐車スペースの確保
地域・名称	埼玉県川越市（電線類の地中化）
取り組みの内容	● 川越は戦国時代から約 400 年の間、江戸、鎌倉、上州を結ぶ交通の要塞、城下町として栄えてきた。江戸時代には、町を流れる新河岸川に農作物を乗せた船が行き交い、「小江戸」と呼ばれるほどの隆盛をきわめた。 ● 江戸時代の蔵造りの町並みは 1965 年頃から保存活動に力を注がれ、現在は東京から最も近い「蔵の町」としてにぎわっている。 ● 「蔵造りの町並み」は重要伝統的建造物群保存地区で、電線地中化により、観光客が歩きやすいように配慮されている。 ● 電線類の地中化により、来訪者が街を歩いて散策しやすくなり、「蔵造りの町並み」の景観も向上した。 ● 「蔵造りの町並み」から横道に 2001 年に環境省から「かおり風景 100 選」と認定された。  （写真上）電線類が地中化された蔵造りの町並み、歩行スペースが広がっただけではなく、空が見えることで開放感が増した。 （写真右）菓子屋横丁の風景。 

取り組み	物流交通の円滑化
地域・名称	石川県金沢市
取り組みの内容	● 当該地区は、城下町特有の曲がりくねった細い街路が多く複雑な道路網が残っている。また、北陸地方の中心都市として商業関連、観光客関連の車両の流入も多く、慢性的な交通渋滞が発生している地区である。 ● 金沢市では、慢性的な交通渋滞を解消し、都市内物流の効率化や道路交通の円滑化、交通安全の向上を図ることを目的に、交通需要マネジメント施策（TDM）を柱とした総合的な渋滞緩和施策の推進に努めており、その一環として都心部における荷捌き駐車場対策に取り組んでいる。 ● ①金沢市違法駐車防止条例の制定 ● ②駐車受け皿づくり ・裏通り駐車禁止一部解除 午前9時～12時、午後2時～5時の間は貨物車両の駐車可 一部、午前9時～11時、午後2時～4時の間は貨物車両の駐車可 ・タクシーベイ、トラックベイの増設 タクシーベイ9箇所33台、トラックベイ4箇所8台 ● ③配達用駐車場に対する補助制度（市が1/3費用負担） ● ④荷捌き駐車スペース確保の要請（県警⇒県ビル所有者） ■ タクシーベイの増設 9箇所 33台 他にトラックベイ 4箇所 8台 ■ 裏通り駐車禁止規制の一部解除 4箇所 880m （午前9時～12時まで、午後2時～5時までの間は貨物車両の駐車可 午前9時～11時まで、午後2時～4時までの間は貨物車両の駐車可） ● パーキングメーターの設置 4箇所 30基

※写真は、財団法人 運輸政策研究機構「都市内物流効率化へ向けて 各地の先駆的取組事例」より

取り組み	物流交通の円滑化
地域・名称	香川県高松市 中央通り周辺地区
取り組みの内容	● 当該地区は、高松中心市街地に位置し、商業業務施設が集積し、さらに道路交通の要衝となっている。荷捌き車両の路上駐停車等が一因となって、市街地における深刻な道路混雑を招いている。 ● 路上駐車を解消するために、「ポケットローディング」の実験調査を実施した後に、事業化された。「ポケットローディング」とは、道路外に荷物の積み卸しのための小スペースを設け、そのネットワーク化を図るシステムである。 <具体的施策：ポケットローディング> 〔対象駐車場〕5カ所6台分 〔利用可能車両〕2t車までの貨物車（白ナンバーを含む） 〔利用料金〕無料 ● 1998年、「高松ポケットローディングシステム協議会」を設立し、ポケットローディング事業を継続。 ※写真は、財団法人 運輸政策研究機構「都市内物流効率化へ向けて 各地の先駆的取組事例」より

取り組み	連携事業の推進																																																
地域・名称	岐阜県 岐阜市 柳ヶ瀬周辺（柳バスの運行）																																																
取り組みの内容	● 商業者が考える岐阜市中心市街地が有する強み・弱みをみると、まず強みについては、「公共交通機関での来やすさ」をあげる商店が最も多くなっている。 <table><tr><th>項目</th><th>強み (Blue)</th><th>弱み (Grey)</th></tr><tr><td>集積した店舗の魅力</td><td>20</td><td>8</td></tr><tr><td>商店以外の施設による利便性、魅力</td><td>1</td><td>15</td></tr><tr><td>来街者の多さ・集客力</td><td>7</td><td>1</td></tr><tr><td>華やかさ、にぎわい、活気</td><td>5</td><td>18</td></tr><tr><td>公共交通機関での来やすさ</td><td>22</td><td>2</td></tr><tr><td>自動車での来やすさ</td><td>6</td><td>16</td></tr><tr><td>まちの歴史・伝統との一体性</td><td>5</td><td>2</td></tr><tr><td>新しさ・刺激</td><td>1</td><td>16</td></tr><tr><td>いこいくつろぎ、安心感</td><td>10</td><td>9</td></tr><tr><td>情報発信力・話題性・注目度</td><td>6</td><td>13</td></tr><tr><td>信頼性・ステータス、イメージアップ</td><td>13</td><td>5</td></tr><tr><td>付加価値の高い商品が売やすい</td><td>4</td><td>3</td></tr><tr><td>価格競争力</td><td>1</td><td>8</td></tr><tr><td>特になし</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>その他</td><td>2</td><td>4</td></tr></table> ▼商業者が考える中心市街地の強み・弱み 注：柳ヶ瀬本通、劇場通、日ノ出町へ配布。 70票発送。37票回収。 資料：平成17年度国土施策総発調査「鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を中心とした地域づくりに関する調査」より引用 ● 「柳バス」は、この強みをのばすことを目的に、中心市街地を循環する、いわゆるコミュニティバスと呼ばれるもので、岐阜駅において JR との乗換が可能。2002年9月～2003年2月まで経済産業省の補助事業により、無料にて運行された。 ● その後、2003年3月以降は、岐阜バスのバス路線として運行されている。柳ヶ瀬商店街（高島屋含む）における買い物客に対して、割引券（50円）を発行するなど、商店街との連携した運行が行われている。 柳バス沿線の見どころを ほんのちょっと、ご案内	項目	強み (Blue)	弱み (Grey)	集積した店舗の魅力	20	8	商店以外の施設による利便性、魅力	1	15	来街者の多さ・集客力	7	1	華やかさ、にぎわい、活気	5	18	公共交通機関での来やすさ	22	2	自動車での来やすさ	6	16	まちの歴史・伝統との一体性	5	2	新しさ・刺激	1	16	いこいくつろぎ、安心感	10	9	情報発信力・話題性・注目度	6	13	信頼性・ステータス、イメージアップ	13	5	付加価値の高い商品が売やすい	4	3	価格競争力	1	8	特になし	0	0	その他	2	4
項目	強み (Blue)	弱み (Grey)																																															
集積した店舗の魅力	20	8																																															
商店以外の施設による利便性、魅力	1	15																																															
来街者の多さ・集客力	7	1																																															
華やかさ、にぎわい、活気	5	18																																															
公共交通機関での来やすさ	22	2																																															
自動車での来やすさ	6	16																																															
まちの歴史・伝統との一体性	5	2																																															
新しさ・刺激	1	16																																															
いこいくつろぎ、安心感	10	9																																															
情報発信力・話題性・注目度	6	13																																															
信頼性・ステータス、イメージアップ	13	5																																															
付加価値の高い商品が売やすい	4	3																																															
価格競争力	1	8																																															
特になし	0	0																																															
その他	2	4																																															

取り組み	連携事業の推進
地域・名称	富山県 富山市（まいどはやバスの運行）
取り組みの内容	● コミュニティバス「まいどはや」（運営主体：まちづくりとやま）は、現在富山駅前と中心市街地（総曲輪通り、西町、中央通り）を結ぶ形で1ルート（中央ルート）を運行しており（2005年4月6日より清水町ルートが運行開始）、運賃は小学生以上1回100円、午前9時から午後7時まで20分間隔、31便で運行している。運行は1方向のみである。 ▼富山市のコミュニティバス「まいどはや」の運行ルート ● 「まいどはや」の運行にあたり、地铁電車・バスでも利用できる共通乗車券引換券が発行されている。中心商店街にある共通乗車券加盟店で2,000円以上の買い物をし、その際に市内電車及び「まいどはや」で配布されている共通乗車券引換券を提示すると、共通乗車券（1枚100円）がもらえ、それを利用すれば「まいどはや」は無料で、地铁電車・バスは100円引きで乗車できるという仕組みになっている。 まいどはや、地铁電車・バスで利用できる 共通乗車券が発行されました。 コミュニティバス「まいどはや」では、共通乗車券引換券を配布しています。 中心商店街で2,000円以上のお買い物をし、共通乗車券引換券を提示すると共通乗車券(1枚100円)がもらえます。 詳しくは、共通乗車券加盟店か(株)まちづくりとやまにお問い合わせください。

取り組み	タウンモビリティの導入																						
地域・名称	広島県 広島市 楽々園（商店街における電動タクシーの導入）																						
取り組みの内容	● 楽々園地区は、1965 年（昭和 40 年）前半に分譲された住宅地のため、そこに住む人はお年寄りが多い。当地区のショッピングセンターの増床時、地元の町内会長が、高齢者が安心して買い物が出来るようショッピングセンターのバリアフリー化を指導してほしいと区役所へ相談に来た。区役所で話し合っているうちに、バリアフリー化だけではなく、高齢者が安心してまちに出かけることができるボランティアによる電動スクーターの無料貸し出しシステム（タウンモビリティ）を検討することとなった。 ● 1999 年 10 月に市民運営の「らくらくえんオフィス」が設立された。直接的な公的援助を受けずに、地域住民のみで運営する市民主導型としては全国初である。 <table border="1"> <tr> <td>オフィス</td><td>ひろでん楽々園ショッピングセンター（駐車場の一角）</td></tr> <tr> <td>運営主体</td><td>らくらくえんオフィス協議会（会員制、任意団体）</td></tr> <tr> <td>貸出機器</td><td>電動スクーター5台、手動車いす4台</td></tr> <tr> <td>開業日</td><td>毎週月・水・木・金曜日（ただし、ショッピングセンター休業日または祭日に当たる日は開業しない）</td></tr> <tr> <td>貸出し受付時間帯</td><td>10:00～14:00</td></tr> <tr> <td>利用方法</td><td>原則2時間（予約制）</td></tr> <tr> <td>利用範囲</td><td>ショッピングセンター、商店街、区役所、海老山公園、旧五日市港などオフィスから1km内外の範囲（登録利用者にはオフィスから4km内外の範囲まで）</td></tr> <tr> <td>経 費</td><td>年間約50万円</td></tr> <tr> <td>関連活動・サービス等</td><td> ・PHS（5台）の活用による利用者の位置確認システム ・徒歩15分以内であれば、ドア・ツー・ドアサービス（要予約） ・オフィススタッフ研修会 ・各種行事と連携した体験会及びワークショップへの貸出し ・介護保険対応福祉用具レンタル取次ぎ </td></tr> <tr> <td>スタッフ</td><td>20名</td></tr> <tr> <td>利用料金</td><td>利用後に「お心付け」をいただく。「お心づけ」は利用者の気持ちによる料金であり、一定の金額ではない。100円程度となっている。</td></tr> </table> 資料：国土交通省中国地方整備局    電動スクーター貸出しサービスの様子 電動スクーター「ミュースター」 ※写真は国土交通省中国整備局 HP からの転載。	オフィス	ひろでん楽々園ショッピングセンター（駐車場の一角）	運営主体	らくらくえんオフィス協議会（会員制、任意団体）	貸出機器	電動スクーター5台、手動車いす4台	開業日	毎週月・水・木・金曜日（ただし、ショッピングセンター休業日または祭日に当たる日は開業しない）	貸出し受付時間帯	10:00～14:00	利用方法	原則2時間（予約制）	利用範囲	ショッピングセンター、商店街、区役所、海老山公園、旧五日市港などオフィスから1km内外の範囲（登録利用者にはオフィスから4km内外の範囲まで）	経 費	年間約50万円	関連活動・サービス等	・PHS（5台）の活用による利用者の位置確認システム ・徒歩15分以内であれば、ドア・ツー・ドアサービス（要予約） ・オフィススタッフ研修会 ・各種行事と連携した体験会及びワークショップへの貸出し ・介護保険対応福祉用具レンタル取次ぎ	スタッフ	20名	利用料金	利用後に「お心付け」をいただく。「お心づけ」は利用者の気持ちによる料金であり、一定の金額ではない。100円程度となっている。
オフィス	ひろでん楽々園ショッピングセンター（駐車場の一角）																						
運営主体	らくらくえんオフィス協議会（会員制、任意団体）																						
貸出機器	電動スクーター5台、手動車いす4台																						
開業日	毎週月・水・木・金曜日（ただし、ショッピングセンター休業日または祭日に当たる日は開業しない）																						
貸出し受付時間帯	10:00～14:00																						
利用方法	原則2時間（予約制）																						
利用範囲	ショッピングセンター、商店街、区役所、海老山公園、旧五日市港などオフィスから1km内外の範囲（登録利用者にはオフィスから4km内外の範囲まで）																						
経 費	年間約50万円																						
関連活動・サービス等	・PHS（5台）の活用による利用者の位置確認システム ・徒歩15分以内であれば、ドア・ツー・ドアサービス（要予約） ・オフィススタッフ研修会 ・各種行事と連携した体験会及びワークショップへの貸出し ・介護保険対応福祉用具レンタル取次ぎ																						
スタッフ	20名																						
利用料金	利用後に「お心付け」をいただく。「お心づけ」は利用者の気持ちによる料金であり、一定の金額ではない。100円程度となっている。																						

取り組み	タウンモビリティの導入
地域・名称	ベロタクシーの導入
取り組みの内容	● "VELO"とはラテン語で自転車を意味する。新しい近郊交通システムと、斬新な広告の手法がひとつになった乗り物であるベロタクシーは 1997 年ベルリンで誕生し、日本では 2002 年京都で初めて走行を開始した。 ● 現在、京都に加え、奈良、大阪、長野、沖縄、広島の 6 つの都市で子どもからお年寄りまで幅広い年齢の方々の気軽な足として利用されるとともに、福島県喜多方市などイベントでの利用もされている。 ● 日本では、NPO 法人 環境共生都市推進協会（VELOTAXI JAPAN）が主たる運営主体となっている。同法人は、Velotaxi GmbH Berlin から公式に認定された日本で唯一、ベロタクシーの普及や全国の運営所の管理・サポートをおこなう NPO であり、地元で実際に活動する NPO に研修を行い、普及啓発に努めている。 ● ・初期投資は車両価格（1 台 70 万円、改造費用を含めると 100 万円程度）、収入は広告掲載料と乗車料金（初乗り 300～500 円程度）、支出は人件費となっている。   ※写真は http://hideweb.net/velotaxi/#veloto より転載。

取り組み	コミュニティバスの運行
地域・名称	京都府京都市（醍醐コミュニティバス）
取り組みの内容	● 京都市郊外部の住宅地域である醍醐地区は、京都市南東部の丘陵地に位置し、鉄道から微妙に離れた距離に位置していることもあり、バスが主たる交通機関として機能していた。 ● 1997 年の京都市交地下鉄東西線の開通により京都市中心部へのアクセスは飛躍的に改善されたものの、その開通によるバス路線再編により地区内や隣接地域へのアクセスが低下した地域が生まれるなどの問題が生じた。さらに地域の高齢化などの流れもあり、バス路線が幹線道路沿いしか設けられていなかったこと、観光地が点在しながらアクセスが弱いことなど、バス停や駅までのアクセス・イグレス交通が課題ともなっていた。 ● 地域交通に関してこのような課題・ニーズが住民や来街者に生じていく中で、地域住民が主体となったバス運行を開始。 ● 醍醐地区周辺の企業、病院、寺院などが出資し、「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が運行を民間バス会社（株式会社ヤサカバス）に委託しており、市民参加型コミュニティバスとして様々な分野から注目されている。 ● 醍醐コミュニティバスの特徴は以下のとおり。 ・市民が主導となることで市民が望むバス路線を設定でき、さらに市民のニーズが的確に反映される。 ・完全パターンダイヤ（毎時同じ時間に運行、利用者に分かりやすく） ・全路線が地区の中心であり公共施設が集中している地下鉄醍醐駅・パセオダイゴローを中心としたネットワーク ・病院への足を担うことを重視し、地区内の中核病院である総合病院もターミナルの1つとして利用。 ・始発時刻は、病院の受付開始時（午前 8 時前）を考慮。終発は通院・買物利用がほぼ終了すると考えられる午後 7 時 30 分頃に設定（高齢者にやさしいルート、ダイヤ設定） ・観光利用も意識し、世界遺産「醍醐寺」までのルートも設定   （写真左）住宅地でも小回りが利くよう、小型車両を利用 （写真右）高齢者も乗り降りしやすいよう、低床車両を導入