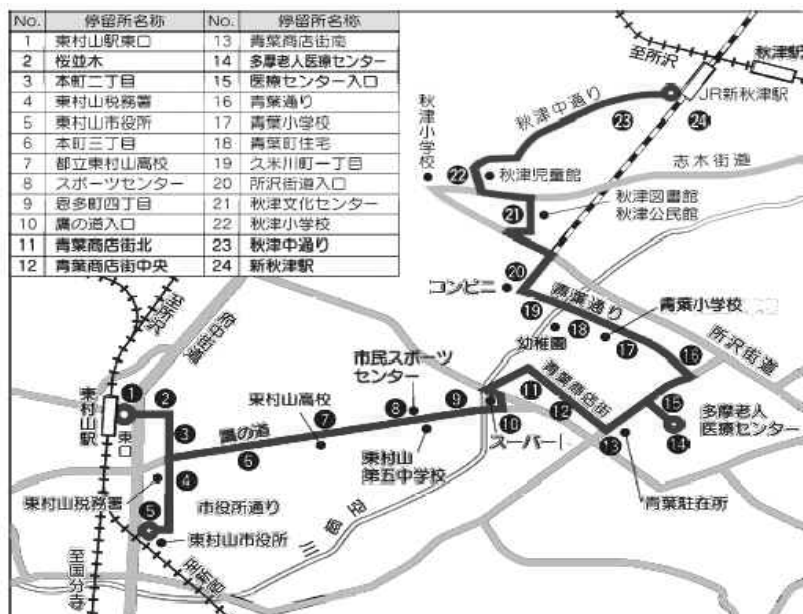


取り組み	コミュニティバスの運行
地域・名称	東京都東村山市（グリーンバス）
取り組みの内容	● 市内の公共交通不便地域の解消、ならびに公共施設等へのアクセスの利便性を向上させることにより、地域及び市民生活の活性化を目的に 2003 年 1 月 21 日からコミュニティバスグリーンバスを東村山駅（西武線）東口から新秋津駅（JR）間を結ぶ路線で運行開始している。（民間事業者への運行委託、損失補てん） ● 運行ルート 東村山駅東口～新秋津駅 1 ルート 2 系統 路線選定を工夫し、高齢者の方が多く利用する都立多摩老人医療センター構内へ乗り入れ。 1) 東村山駅東口～多摩老人医療センター 2) 東村山駅東口～多摩老人医療センター～新秋津駅 ● 運行時間 午前 7 時～午後 7 時 32 分 平日は 36 往復運行。 ● 運行時刻 20 分間隔、40 分間隔 1) 東村山駅東口～多摩老人医療センター間 20 分間隔 2) 東村山駅東口～多摩老人医療センター～新秋津駅間 40 分間隔 ● 運賃 全区間 1 回 100 円 シルバーパス不可 定期券無し 回数券（11 枚綴り 1,000 円） 未就学児は保護者一人に付き二人まで無料



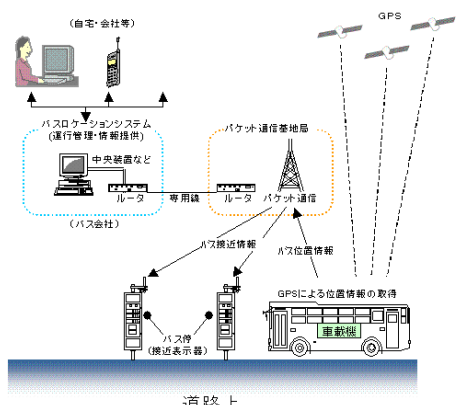
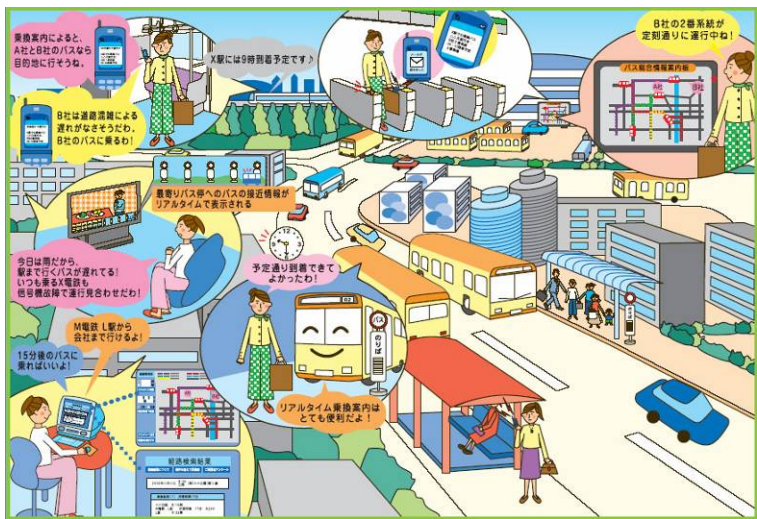
取り組み	コミュニティバスの運行		
地域・名称	東京都杉並区（すぎ丸）		
取り組みの内容	- 東京都杉並区では、区内の南北を結ぶ乗り合いバスを運行している（運行を京王バスに委託）。 - 中央線阿佐ヶ谷駅と井の頭線浜田山駅を結ぶ「けやき路線」と井の頭線浜田山駅の南と京王線下高井戸駅入口までを結ぶ「さくら路線」の2路線。		
			
		けやき路線	さくら路線
	運賃	大人・子供とも1乗車100円、未就学児は無料 ※すぎ丸専用回数券（21枚綴り、2000円）をすぎ丸車内で販売。	
	路線	中央線阿佐ヶ谷駅と 井の頭線浜田山駅を結ぶ 約4.0Km	井の頭線浜田山駅の南と 京王線下高井戸駅入口までを結ぶ 約3.0Km
	運行時間帯	平日 朝8時～夜9時 （阿佐ヶ谷駅前発の時刻） 朝7時30分～夜8時30分 （浜田山駅前発の時刻） 土 日 祝 祭 日 朝8時～夜7時30分 （阿佐ヶ谷駅前発の時刻） 朝8時～夜7時 （浜田山駅前発の時刻）	朝8時～夜7時 （浜田山駅南発・下高井戸駅発の時刻）
所要時間	片道約25分		
運行本数	1時間に4本（15分間隔）	1時間に2本（30分間隔）	
乗車定員	27～36人		
車いす乗車	車いす用乗降リフトを装備した車両が毎時1台運行。	全車両とも車いす用乗降リフトを装備。	

取り組み	コミュニティバスの運行
地域・名称	埼玉県桶川市（べにばな GO）
取り組みの内容	● 「べにばなGO」は市内循環路線として、4路線が設定されている。 ● 4路線は、駅を起点に市域東側を回る「東循環」、市域西側を回る「西循環」、市域の東西を駅を中心とした8の字に結ぶ「東西循環」（市街化区域内のみを回る内側路線（「東西循環（内）」）と市域外周を回る外側路線（「東西循環（外）」）の合計4路線。 ● ルートは公共施設を回りながらも公共交通の空白域を埋め、公共施設だけではなく商店街や銀行、駅など地域の拠点となる施設を結ぶ工夫がされている。 ● 東循環 8：00始発～20：00終発の13便／1循環所要39分 ● 西循環 8：00始発～21：00終発の13便／1循環所要37分 ● 東西循環(内回り) 6：55始発～21：19終発の8便／1循環所要81分 ● 東西循環(外回り) 7：10始発～20：38終発の6便／1循環所要102分 ● 住宅密集地を通行するので、エンジンは低公害性・静粛性に優れたCNG（圧縮天然ガス）バスを使用。また、足の不自由な方も自ら行動できる、車椅子乗車が容易なスロープ板付きノンステップバスを採用。全車ノンステップCNGバスにて運行するコミュニティバスは国内初。 □ 東西循環(内)の路線図

取り組み	コミュニティバスの運行
地域・名称	群馬県太田市（おうかがいしバス）
取り組みの内容	● 市内循環バス「そよかぜ」の「新田循環線」を 10 人乗りの小型車両に変更し、地区の集会所を停留所とする路線に変更。 ● 更に、利便性と利用率の向上のため、停留所以外でも路線상なら乗降できる「フリー乗降」も導入した。 ● 「フリー乗降」は、原則、新田循環線全線で実施するが、交通量の多い道路や交差点、横近などの交通安全の面で危険と判断される場所では停車できないこともある。 ● 料金（1 回）高校生以下及び 60 歳以上＝100 円 ● 大学生以上＝200 円 ● 更に、一回に限り、無料で乗り継ぎが可能な、乗り継ぎ制度を導入している。 新田循環線路線図 平成17年10月1日現在 ※矢印の方向のみの運転となります。 フリー乗降制度について 新田循環線では、停留所以外の場所でも、バスのルート上であればバスの乗り降りができます。ご乗車のときは、合図を以て運転手へお知らせください。 なお、交通安全上以下の場所ではフリー乗降はできませんので、ご了承ください。 (1) 主要地方道等の交通量が特に多い道路沿線 (2) 交差点及び横断歩道の周辺

取り組み	バス路線の再編
地域・名称	岩手県盛岡市（ゾーンバスシステム）
取り組みの内容	● 盛岡市では、バスなどの公共交通機関の機能を回復、向上させ、地域の足として再生させることが望まれてきた。市では 1998 年度、オムニバスタウン計画を策定し、2000 年 2 月に全国で 4 番目のオムニバスタウン推進地域の指定を受けた。 ● 盛岡市のオムニバスタウン計画の内容は、基幹バスと支線バスで構成される「ゾーンバスシステム」を中心施策とし、これを支援する他の施策から成り立っている。ゾーンバスシステムとは、主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスとから成り立ち、途中で設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステム。 ● 急行便の設定で、ゾーンバスの実施以前に比べ、団地内からバスセンターまでの所要時間が概ね五分短縮された。さらに、2003 年 3 月から PTPS（公共車両優先システム）の運用を開始したことに伴って、所要時間がさらに約五分短縮され、路線のスピードアップが図られた。 ● 市で最初にゾーンバスを導入した松園地区周辺で、利用者などを対象に、ゾーンバス実施前と現在とを比較したバスの利用環境についてアンケート調査した結果、松園方面のバスの利用環境は五年前と比較して便利になったと回答した人が 50%あった。バスの利用者数は全国的に年々低下しているが、2001 年度に松園ゾーンバスシステムが導入されて以来、バス利用者数は減少から増加に転じた。 資料：財団法人地域活性化センター「月刊地域づくり」より作成 松園ゾーンバスの導入による効果 【利用者数の増加がみられました】 ○松園地区のバス利用者数はこの10数年減少傾向が続いていましたが、ゾーンバス運行開始後前年同時期に比べ約4%増加しました。 【朝は急行便の増便で多くの通勤利用者の通勤時間が短縮】 ○ゾーンバス実施前、急行便は2便のみで限られた地区の100人程度が利用できるに過ぎませんでしたが、実証運行実施後は5便の直通便と4便の急行便の合わせて9便の急行便運行により、団地全域で約500人がより短い時間で通勤できるようになりました。 【マイカー通勤者がバスへ転換する可能性がみられました】 ○松園地区から市中心部へマイカー通勤している方に「モニター」となっただき、約3ヶ月間実際にバス通勤を行ってもらった上で、アンケートに回答していただいたところ、バスを利用する意向がみられました。 【通勤時のバスの車内混雑がほぼ解消されました】 ○特定の便への利用の集中が分散され、松園地区のバス通勤の大きな問題点であった出勤時間帯の著しい車内混雑が概ね緩和され、バス通勤の快適性が向上しました。 ○また、路線途中の緑が丘地区では満車によって乗車が不可能な状況が発生していましたが、これが概ね解消されています。 資料：盛岡市 HP より引用

取り組み	利用者ニーズに合わせた柔軟なバス運行										
地域・名称	高知県中村市（デマンドバスシステム）										
取り組みの内容	● 高知県中村市では自家用車の普及が進み、市営バスの利用者は減少していた。バスが利用されない理由として、バスは迂回ルートが多く、待ち時間が長いことがあげられた。 ● 中村市の道路網は格子状であったことから、これを活用したショートカット方式のデマンドバスを運行させることとなり、2000年4月から6月まで「中村まちバス」として運行実験を実施した。 ● 利用者の予約に基づき運行するシステムで、利用者は希望乗車時間と乗降停留所を決め、電話・FAXや情報端末から利用を申し込む。申し込み情報は既存予約での運行計画等に基づきコンピュータ処理され、希望時間に近い乗車可能時刻が提示され、利用者はこの結果を判断し、予約するか決定する。運賃は大人200円、小人100円。 ● 停留所を既存の27から57に増設し、この中には病院ロビーでバスを待つことができる箇所もある。 ● デマンドバス導入により利用者数は、導入前の7人／日から（市内循環バス）から約30人／日に増加した。その後、運行時間を11.5時間に延長したこともあり、約50人／日となった。2001年10月以降は、運行時間を7時間としたため、利用者数は約30人／日となったが、利用者数は実験前に比べ4倍となっている。 ● デマンドバス導入は、待ち時間の短縮等、バスの利便性を向上させ、バス利用の促進が図られる。高齢者にとっては外出回数の増加等、モビリティの向上を促すものと期待される。バス事業者からみれば、利用者増加とともに管理・運行コストの削減など事業効率面でも高い効果が期待される。 利用者数 (人／日) <table border="1"> <thead> <tr> <th>実験期間</th> <th>利用者数 (人／日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実験前</td> <td>7.0</td> </tr> <tr> <td>実験期間 (2000年4～6月) (8時間、20分間隔運行)</td> <td>29.1</td> </tr> <tr> <td>実験期間 (2000年7月～2001年9月) (11時間、30分間隔運行)</td> <td>50.1</td> </tr> <tr> <td>実験期間 (2001年10月～2002年3月) (7時間、20分間隔運行)</td> <td>28.2</td> </tr> </tbody> </table> デマンドバス「中村まちバス」 予約方法の満足度 従来のバスと比較した満足度 今後の利用意向 資料：財団法人国土技術研究センターHP より引用	実験期間	利用者数 (人／日)	実験前	7.0	実験期間 (2000年4～6月) (8時間、20分間隔運行)	29.1	実験期間 (2000年7月～2001年9月) (11時間、30分間隔運行)	50.1	実験期間 (2001年10月～2002年3月) (7時間、20分間隔運行)	28.2
実験期間	利用者数 (人／日)										
実験前	7.0										
実験期間 (2000年4～6月) (8時間、20分間隔運行)	29.1										
実験期間 (2000年7月～2001年9月) (11時間、30分間隔運行)	50.1										
実験期間 (2001年10月～2002年3月) (7時間、20分間隔運行)	28.2										

取り組み	路線バスの利便性向上
地域・名称	バス・ロケーションシステムの導入
取り組みの内容	● バスロケーションシステムとは、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やパソコンに情報提供するシステム。これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できる。 ● 多くの都市では、バス停留所に、各系統の接近情報を示す情報版を設置しているが、一部（西武バス等）では、携帯電話へ情報を発信するサービスを提供している。 ● 国土交通省では公共交通情報の円滑な提供を可能とすることを目的とした、公共交通情報を事業者間で交換する時の基本となる標準データ形式として、『公共交通情報データ標準』を策定。 ● 国土交通省では、今後、この『公共交通情報データ標準』に沿ったデータ整備システム構築を進めることを、関係機関(バス事業者・コンテンツプロバイダー等)に強く働きかけていく方針である。 バスロケーションシステム   ・基地局とバスとの無線通信 <機能> ・バス運行状況監視 ・バス停やパソコン、携帯電話等での接近表示 <効果> ・運行管理の効率化 ・利用者サービスの向上 システムイメージ  道路上  資料：国土交通省ホームページより転載

取り組み	自転車走行環境の整備
地域・名称	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）
取り組みの内容	● 2001 年度に「自転車を活用した環境にやさしいまちづくり計画」を策定した。市民が安心してまちに出て、生き生きと活動するための有効性の高い施策として「自転車を活用した環境にやさしいまちづくり」を推進している。 ● 将来的には、自転車利用推進のため、自転車利用に配慮した道路、自転車駐車場等の社会インフラの整備を図るとともに、自転車利用の拡大につながる社会環境の整備を推進する。 ● 自転車利用推進には、「便利」・「安全」・「快適」の3要素が不可欠であることから、このことを踏まえて、1～3についての「施設整備（インフラ整備）」・「しくみづくり（システム構築）」・「啓発（PR）」の具体的な施策案を提示している。 ➢ 日常生活（通学・通勤・家事買物等）における自転車利用の推進 ➢ レクリエーションや余暇活動・健康増進・生きがいの創出など、非日常的な自転車利用の推進 ➢ 観光客など来訪者の自転車利用推進 ● この一環として、太陽光充電スタンドを2002年3月上旬に市内3ヶ所（市役所・図書館・スポーツ交流の里ゆめりあ）に設置。 ● また、磐田市観光案内所では、電動アシスト自転車の貸し出しを行っている。

◎平成14年8月21日 静岡新聞（朝刊）

太陽光の充電スタンド／駐輪場兼ね市内3ヵ所
電動自転車で環境まちづくり

磐田市が県内初の試み
 年度内着手

磐田市は、環境にやさしいまちづくりを推進するため、今年度から市内3ヵ所に、太陽光の充電スタンド（駐輪場兼ね）を設置する。このスタンドは、太陽光パネルで発電した電力を利用して、電動アシスト自転車の充電を行う。また、スタンドには、自転車の修理やメンテナンスを行うための工具や部品も備え付けられている。このスタンドは、市民の利便性を高めるだけでなく、環境にやさしいまちづくりの一環として、積極的に推進していく予定だ。

（取材：静岡新聞）

※写真・新聞記事は国土交通省ホームページより転載。

取り組み	短距離トリップを支える新交通システム
地域・名称	山梨県上野原市（コモアブリッジ）
取り組みの内容	● 1991 年から販売が開始されたニュータウン「コモアしおつ（約 80ha）」は JR 中央線四方津駅の北側の丘陵地に位置し、最寄駅である四方津駅との高低差が大きい（約 100m）。 ● JR 四方津駅とコモアしおつを結ぶコモアブリッジ（総延長約 200m）が設置されている。コモアブリッジは、エスカレーターと斜行エレベーター2 機からなる。中央部にエスカレーター、両脇に斜行エレベーターが設置されており、エスカレーターにはシェルターが付帯していることから、降雨時も濡れずに移動できる。 ● 下部ステーションから上部ステーションの移動は、エスカレーターで約 8 分（4 本を乗り継ぐ）、斜行エレベーター（定員 15 名）で約 4 分かかる。 ● エスカレーターは朝は下り、夜は上り専用となっており、日中や休日は閉鎖され、斜行エレベーターのみ利用可能となっている。エレベーターの利用時間は JR 中央線の始発から終電時間の間となっている。 ● 団地住民の足として利用されており、団地住民以外の人であっても、自由に利用することができる。    （写真左上）コモアブリッジの全景。コモアしおつの街と JR 四方津駅を結ぶ。 （写真右上）下部ステーションの内部。斜行エレベーターとエスカレーターの乗場となっている。 （写真左）エスカレーターの全長は約 200m で4本のエスカレーターを乗り継いで移動する。

取り組み	短距離トリップを支える新交通システム								
地域・名称	広島市安芸区（スカイレールシステム）								
取り組みの内容	● スカイレールは、スチール製の桁によって支えられた懸垂形のモノレール車両を、ワイヤロープを使って駆動する新交通システムである。モノレールや新交通システムの基本技術にロープウェイの機動性を取り入れた画期的なコンセプトにより、都市空間、リゾート地など、様々な交通ニーズに対応することができる。 ● 特徴として、①高い走行性能（登坂性能は 27%と急勾配に強く、半径 30m の急カーブにも対応可能）、②経済性（建設費は新交通システムの約 1/3）、③環境性（省スペース、低騒音）などがあげられる。 ● 適用用途としては、①丘陵地の住宅地域と最寄り駅までの移動手段（広島市の事例）、②リゾートやテーマパーク内の効率的な交通アクセス（主に国外）、③導入空間が限られた地域での輸送手段、等があげられる。 ● 国内の事例としては、広島県広島市安芸区瀬野町に建設された住宅団地「スカイレールタウンみどり坂」の交通手段として開通した短距離交通システム「スカイレール」があげられる。運営は、スカイレールサービス株式会社。 ● この住宅団地と最寄 JR 駅の高低差は約 160m もあることから、傾斜運行に強みをもつスカイレールが採用された。 ● 1998 年に開業し、約 1.3km の営業キロ区間に 3 つの駅がある。約 10 分間隔で運行されており、起点から終点までの所要時間は約 5 分。ゴンドラの定員は 25 人。運賃は大人 150 円、小人 80 円。 キロ当たり建設費 (億円) <table border="1"> <thead> <tr> <th>システム</th> <th>キロ当たり建設費 (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>スカイレールシステム</td> <td>約 20～30</td> </tr> <tr> <td>中距離交通システム・モノレール</td> <td>約 80～100</td> </tr> <tr> <td>地下鉄</td> <td>約 300～350</td> </tr> </tbody> </table> 資料：株式会社神戸製鋼所 HP を元に作成    (写真) スカイレール路線の全景とゴンドラ	システム	キロ当たり建設費 (億円)	スカイレールシステム	約 20～30	中距離交通システム・モノレール	約 80～100	地下鉄	約 300～350
システム	キロ当たり建設費 (億円)								
スカイレールシステム	約 20～30								
中距離交通システム・モノレール	約 80～100								
地下鉄	約 300～350								

取り組み	住区サービス組織によるサービス提供
地域・名称	メリーランド州ハワードカウンティ (Howard County, Maryland) ワシントンとボルチモアの間
取り組みの内容	● 開発主体：ラウス社 (Rouse Company) ● 管理主体：コロンビア協会 (Columbia Association) ● 沿革 ・ 1963 年：ラウス社が 14,000 エーカー以上 (5,666ha 超) を購入した。カウンティの 1/10 の広さである。当時の平均購入価格は 1,500 ドル/エーカー (0.37 ドル/m²)。 ・ 1964 年 11 月：コロンビア開発計画がハワードカウンティ政府へ提出された。 ・ 1965 年 8 月：ニュータウン地区のゾーニングが承認された。 ● 開発目的と現状 ① 完結都市 (complete city) の建設 居住、職業、レクリエーション、教育、文化、医療等の複合都市を建設することが目的とされている。 現在、次の活動、施設がある。 ・ 32,000 超の住宅 助成されたアパートから単身住宅まで多様な住宅があり、住宅価格も 16 万ドルから 100 万ドル超まで多様に分布する。 ・ 2,800 の企業 6 万人超の就業者 ・ 500 超の店やレストラン ・ 幼稚園から大学院までの教育機関 ・ 多くのレクリエーション施設、病院 等 ② 土地の尊重 自然を尊重し、日常生活の一部として自然空間を感じることができる街を目指している。 ・ 4,700 エーカー超の自然空間の確保 公園、プレイグラウンド、自然エリア、80 マイルのパスウェイ ③ 人々の成長の促進 人類の成長が目指されている。特徴は次である。 ・ 参加型のガバメント ・ 近隣や村のデザイン ・ コロンビア基金による各種助成 個人の成長やコミュニティを創造するためのケアの思想に寄与する非営利組織に助成する。 ④ 利益を生む 良い開発は財政的な成功に裏付けられるという考え方に基づいている。 ● コロンビア協会 ① 組織 ・ 民間の非営利組織 ・ ディレクターボードは 10 人からなり、住民が選挙で選ぶ。 ・ ディレクターボードが協会代表者を専従者として別に 1 人指名する。 ② 活動 ・ 3,100 エーカー超のオープンスペースの所有と管理 ・ 次の施設の建設と運営 湖、公園、子供の遊び場、80 マイル超のパスウェイ、コミュニティセン

取り組み	住区サービス組織によるサービス提供				
	ター、ビジュアルアートセンター、23 のプール、3 つのテニスクラブ、3 つのフィットネスクラブ、アイスリンク、馬術場、2 つのゴルフクラブ、スポーツセンター（ミニゴルフ、バッティングセンター、スケートボード等） ・レクリエーションプログラムの提供 （公立学校、警察、消防、除雪、計画とゾーン（土地利用コントロール）、ゴミ収集、街路樹管理、公共図書館、その他はハワードカウンティ政府がサービスする。） ③ 財政 ・収入源 a) 住宅、商業、産業の課税対象不動産についてメリーランド州が決定する Fair Market Value（公示価格）の 50%が Assessed Valuation(評価額)であり、この評価額 100 ドル当たり 0.75 ドルの共益費を徴収している。現在は 0.73 ドル。 b) 各種サービスの利用料 ・2003 年 5 月 1 日－2004 年 4 月 30 日の予算 <table border="1" data-bbox="518 806 1340 1158"> <thead> <tr> <th data-bbox="518 806 928 846">収入</th><th data-bbox="928 806 1340 846">支出</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="518 846 928 1158"> ●合計 5 千万ドル ・居住者共益費 35.1% ・企業共益費 16.5% ・スポーツ、フィットネス、コミュニティサービス利用料 19.5% ・メンバーシップ 27.8% ・他 </td><td data-bbox="928 846 1340 1158"> ●合計 4 千 6 百万ドル ・スポーツ、フィットネスプログラム 51.2% ・オープンスペース管理 25.2% ・コミュニティサービスプログラム 10.3% ・村のコミュニティ協会への助成 10.0% ・協会運営 3.3% ・他 </td></tr> </tbody> </table> （出典： http://www.columbiaassociation.com/ より三菱総合研究所作成）	収入	支出	●合計 5 千万ドル ・居住者共益費 35.1% ・企業共益費 16.5% ・スポーツ、フィットネス、コミュニティサービス利用料 19.5% ・メンバーシップ 27.8% ・他	●合計 4 千 6 百万ドル ・スポーツ、フィットネスプログラム 51.2% ・オープンスペース管理 25.2% ・コミュニティサービスプログラム 10.3% ・村のコミュニティ協会への助成 10.0% ・協会運営 3.3% ・他
収入	支出				
●合計 5 千万ドル ・居住者共益費 35.1% ・企業共益費 16.5% ・スポーツ、フィットネス、コミュニティサービス利用料 19.5% ・メンバーシップ 27.8% ・他	●合計 4 千 6 百万ドル ・スポーツ、フィットネスプログラム 51.2% ・オープンスペース管理 25.2% ・コミュニティサービスプログラム 10.3% ・村のコミュニティ協会への助成 10.0% ・協会運営 3.3% ・他				

取り組み	都市内の空き地・低未利用地の活用
地域・名称	神奈川県川崎市（市民農園の整備と管理）
取り組みの内容	● 地域住民による地域の「庭」の整備 管理の行き届かない土地を地域住民たちの手によって地域の「庭（市民農園）」に変えた。 1）土地所有者：一般地権者、川崎市 2）利用内容：市民農園 3）利用者：倶楽部会員 4）管理者：宮前ガーデニング倶楽部 5）管理内容：公園内計画、整備、清掃 6）資金調達：地域住民が整備、清掃等のボランティアを実施。 7）所有者との関係：市の道路予定を宮前区からサブリース。 ● 宮前ガーデニング倶楽部は、元々管理が行き届かずに荒れている花壇や公園を見つけると所有者である区や企業に交渉し維持管理を引き受けてきた。 ● 活動の広がりにより、長年放置され不法投棄や痴漢犯罪などが頻発し、地域でも疎遠されていた、都市計画道路予定地（川崎市所有）で、コミュニティガーデン活動を行うにいたった。 ● 週一回、作業日として、毎回 15 名程度の人が集まり、1 年半をかけて 90%以上の整備を完了させ、花であふれる緑の空間としている。

取り組み	都市内の空き地・低未利用地の活用
地域・名称	NPO法人球遊創造会（市街化区域の縁辺部（工業集積地））
取り組みの内容	<主要な活動内容> ● 野球場（千葉県富津市、本拠地）の管理、遊休地や休耕地などのスポーツ緑地化推進事業、学校校庭の芝生化事業、各種イベント（大会・野球教室・クリーンアップ運動）の開催、少年野球・サッカー等教室やイベントの開催を通じての青少年育成、周辺地域 NPO・任意団体・市民団体との連携による地域活性化 <資金> ● 原則として、会員費用（入会金 2 万円、年会費 1 万円）及び協賛金、募金等で事業をおこなっている。 1) 土地所有者：一般地権者 2) 利用内容：球場等 3) 利用者：会員 4) 管理者：NPO 5) 管理内容：芝の整備、管理 6) 資金調達：会費、協賛金、募金 7) 所有者との関係：－