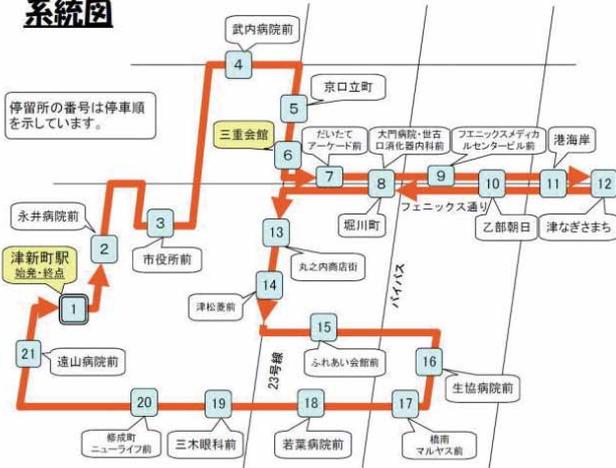


図表3-3 ぐるっと・つーバス

100円バス
ぐるっと・つーバス

市中心部をぐるっと1周約40分・1時間おきに運転
医療機関、商店街、スーパーなどを結ぶ生活ラインです
一般バス路線や鉄道との接続停留所も設定

系統図



(出典：NPO法人バスネット津 Web サイト)
<http://www.wb.commufa.jp/busnet/index.html>

図表3-4 玉城町(三重県)の事例

1. 外出支援サービス

- 60歳以上の希望者に携帯型簡易予約端末(スマートフォン)を配布
- 町内43箇所にタッチパネル型簡易予約端末を設置

携帯型予約端末 (スマートフォン) 設置型予約端末 (タッチパネルパソコン)

(出典：三重県玉城町 Web サイト)
<http://www.town.tamaki.mie.jp/hpdata/kurashi/bus.html>

(2) 取り組みの持続性維持の仕組み(アドバイザーの存在)

少子化・高齢化が進む中、地域の移動の中心となる公共交通の活性化や再生等、地域の課題に取り組んで解決していくためには地域自体の果たす役割が増加している。

しかしながら、熱心に取り組むを進めて効果を上げている地域がある一方で、取り組みが進まない地域もあり地域間の差が生まれている。この差は、地域の課題に対して熱意・ノウハウを有し関係者との調整能力のある人材の有無に依存しているように思われる。地域での人材の育成、持続可能で中長期的に地域を引っ張っていくような仕組みが重要となっている。

①NPO法人青森ITSクラブの事例

- ・NPO法人が関係する行政や事業者の間に入って調整。
- ・国、県、市、道路会社、等に分散している道路情報や交通情報、除排雪情報や防災情報等を、統合して一元的にわかりやすく市民に提供。
- ・地域での取り組みの継続性が担保される。
<http://www.a-its.jp/>

②高知工科大学地域連携機構連携研究センターの事例

- ・地元の大学である高知工科大学地域連携機構連携研究センター地域ITS社会研究室が行政と連携して仕様決めや試作評価等実施。
- ・地元企業や学生も参加してITSの普及を推進。
- ・地域での取り組みの継続性が担保される。
<http://www.kut-its.jp/>

図表3-5 大学の役割

	道路交通管理者	高知工科大学	企業
ニーズ	現場の声		
		仕様の具現化	
研究開発	開発委託	仮仕様検討	
		試作開発	
		評価	
実用化	発注・運用	支援	製作・施行

(出典：高知工科大学 熊谷教授講演資料)

③八戸市地域公共交通会議の事例

- ・多様な主体(住民、交通事業者、行政)の連携の場
- ・学識経験者がアドバイザーとなりアドバイスとコーディネートを実施。
- ・広い知見に基づくアドバイスと献身的なコーディネートのもと、関係者の連携や合意形成が円滑に実現。

<http://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2013/02/fb8a4e84f067fafca7b1c35e26307e5a.pdf>

これら以外の活動としてITSによる交通まちづくりや地域交通課題の解決に資する、調査・研究、普及・啓発、後継者育成、支援事業、等の活動が、地域のITS推進団体によって行われている。

- 北海道ITS推進フォーラム : P. 134
- 新潟県IT&ITS推進協議会 : P. 128
- 愛知県ITS推進協議会 : P. 133
- 中国ITS研究会 : P. 135
- 一般社団法人九州経済連合会 : P. 136

2) ITSツールの活用とその拡がり

ITS Japanでは、地域の交通施策や課題、関連する活動を身近に知る機会を増やし、地域の方々の情報交流にも役立てられるよう「ITS 地域交流会」を年に2回程度、ま