

## 2. 現場は地域

社会実装によって価値が生まれる『現場』は、「小さな拠点」、「高次都市連合」、「大都市」と分類される各拠点であるが、その拠点の規模や位置づけ、役割による課題やニーズへの対応には多様な取組みが必要である。多様な取組みの一例として、少子高齢化による人口減少、免許返納できない高齢者の移動課題、公共交通網が行き届かない中山間地域の移動手段の確保など、その多様性のある課題解決には、トップダウンによる一律的な対応ではなく、自治体と住民の協働や大学、ベンチャー企業、NPOなどが『新たな担い手』として、地域の課題解決を進めている事例もある。

また、東日本大震災をきっかけに地域の自助・互助・共助の重要性が高まり、地域に根ざしたコミュニティの再生

も進める必要がある。さらに、自治体からみれば、市町村合併によって十分な住民サービスが行き届かない中、地域住民との協働による地域の自立は必然でもあり、それを支えるのは隣近所に目配りできるコミュニティでもある。これらの助け合いが『地域力』を高めるとも言える。

これからのITSには、社会課題の解決に向け、多様性を持った地域を見据え、その地域力の向上、地方創生に向けた取組みが求められる。次節では、ITS Japanが地域との交流活動を通して、見聞きした、さまざまな地域の状況とそこで行われている事例を紹介する。ここでは、これからのITSに向けた取組みの息吹が見て取れる。

## 2. さまざまな地域の状況とそこで行なわれている取組みの例

ITS Japanでは2004年から毎年、ITSの活用によって課題解決を図るべく各地で活動している地域ITS推進団体と連携して「地域ITS推進団体連絡会」を開催してきた。2011年からはそれぞれの地域で移動や交通の課題に取り組む行政の方に参加いただき、有識者を交えて、課題解決のきっかけとなる議論をする「ITS地域交流会」を開催している。

2013年からは地域の課題を解決しているベンチャー企業やNPOなどの組織とのコラボレーションを目指して「ITSチャレンジ」の活動も行なっている。

地域では移動や交通の課題解決を目指した各種取組みが行なわれているが、各地域の事情は様々であり、それぞれの地域で合意され選択された結論もまた一様ではない。ま

た、地域の課題解決の担い手も国主導のトップダウンの時代から基礎自治体が主役となり、さらに住民やベンチャー企業も積極的にその役割を果たしていく時代になってきている。

ここでは先ず、実際に現地で見聞きした取組みを整理し、その活動の特長に触れながら概要を述べる。次に、取組みの中心的な担い手と、成果を上げるに至ったポイントについて述べる。

### 1) 注目した取組み

いくつかの各地の取組みについて、前節の図表12で示した「生まれる価値」でくくり、その特長を拾いながら順に紹介する。

生まれる価値	具体的な取組みの例
(1) 暮らしを支える移動の提供	(1) - 1 郊外向けデマンド交通の取組み (1) - 2 路線バス事業を「見える化」した取組み (1) - 3 複数バス事業者の共同運行でダイヤを改善した取組み
(2) 地域経済活性化、自活力向上	(2) - 1 市民協働によるまちづくりとIT産業創出の取組み (2) - 2 過疎地の暮らしを確保維持する取組み (2) - 3 主要スポット間の回遊性向上を狙った地方経済活性化の取組み
(3) 自助互助による安全、広域連携	(3) - 1 多様な主体が連携して除雪情報を一元化した取組み (3) - 2 ニーズにフィットしたローコストなITSの導入の取組み
(4) 高齢者の社会活動参画支援	(4) - 1 福祉施策で高齢者の移動を解決する取組み

(1) 暮らしを支える移動の提供

(1) - 1 郊外向けデマンド交通の取組み

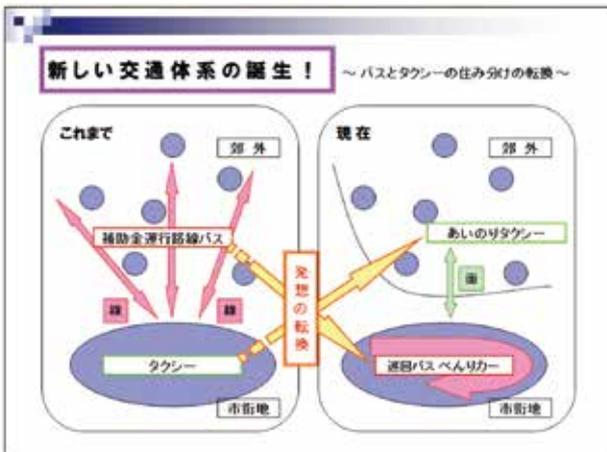
熊本県菊池市では市街地と郊外の中山間地域を結ぶ路線バスを補助金を入れて運行していたが、平均乗車率が2名未満と低く、あまり利用されていなかった。そこで代替交通として、指定地域内では自宅から目的地の玄関までドア・トゥ・ドアで運行し、隔日ではあるが週に3回、1日最大3往復、予約があった時だけ小型とジャンボのタクシー車両で運行を行うデマンド交通「きくちあいのりタクシー」を2004(平成16)年に導入した。オペレーションは地元の複数のタクシー事業者にメーター精算方式で委託しているため、市としては初期投資及び維持費用が全くかかっていない。その結果、これまで路線バスでの運行をあきらめてきた地域も運行エリアに含めつつ、市の財政負担は路線バス時の2600万円と比べて3分の1以下(約800万円)となった。

実現に向けては地域公共交通会議を設置し、住民や交通事業者と話し合いを持ち、利用実体やニーズをつかんで必要で十分なサービス内容を決めた。試験運行を行い利用実績、波及効果、市の財政負担などの面で大変優れていることが分り本格運行を決定した。

それでもバスが廃止される日まで、バス路線沿いの住民だけでなく普段バスを利用しない住民からも「都会に出た子や孫にバスも無い田舎と言われたくない」等、路線バスというブランドを無くす事への不安や反対の声が続いていた。しかし、廃止後ある日から苦情はパタリと止み「あいのりタクシーって使ってみると便利だね、簡単だね」「料金も高いとは思わない」という声が寄せられるようになり、苦情を重ねていた住民が市役所の担当者に饅頭や弁当を作って持ってきてくれるほど感謝された。

路線バスや従来のタクシー利用と比べ安価な料金で、ドア・トゥ・ドアで市内の主要な施設に行くことができる「きくちあいのりタクシー」は高齢化が進み坂道の多い中山間・山間地域の住民からは大変喜ばれ利用者が

図表13 菊池市の交通体系を見直した事例



(出典：第1回ITS地域交流会in新潟 資料)

年々増加しており、運行エリアも順次拡大され、運行日数も2016(平成28)年4月からは週5日へと拡充された。

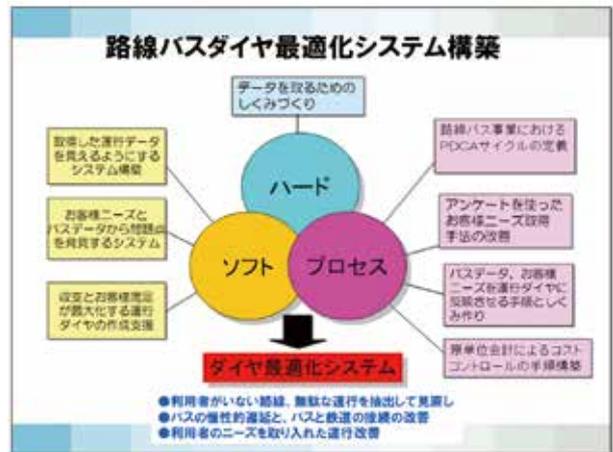
(1) - 2 路線バス事業を「見える化」した取組み

埼玉県川越市のイーグルバス(株)では、参入したバス路線に於いて、利用者がどこで乗ってどこで下りているのか、バスの運行はいつどこで遅れるのか等、運行の現状を知るために、全てのバスにセンサーを搭載して計測してそれを「見える化」した。加えてバス車内にはアンケート用紙を置き、利用者からバス利用の目的や、利用時の不便さなどの声をヒアリングすることで利用者のニーズや課題も同時に「見える化」に努めた。その結果、遅れが発生する区間や時間帯、乗降客の多い路線と区間が正確に分り、利用の目的や利用時の不満等のニーズもわかるようになった。

この「見える化」された情報は社内で共有され、ドライバの意見も取り入れて、混雑時や渋滞時でも定時運行ができるダイヤ、新設された病院への通院に便利なバス停位置の変更、高齢者が利用する日中と通勤客が利用する朝夕のいずれでも鉄道へ円滑に乗り継ぎできるダイヤ等、木目細かい改善を行なってユーザー満足度を高めて、利用者数を大きく伸ばした。

このような「測る」「見る」「考える」のPDCAサイクルを、ITと人間系とで回していく「路線バスダイヤ最適化システム」のしくみによって、路線バスの経路とバス停、ダイヤを見直し、バス運行の改善を合理的に行うことを可能にしている。

図表14 イーグルバスの路線バスダイヤ最適化システム



(出典：第4回ITS地域交流会in高知 資料)

イーグルバスは路線バスに参入する以前から川越市内で観光スポットを巡るレトロな外観の「小江戸巡回バス」を運行してきた。同社は、生活交通としてのバス路線を運行している山あいのときがわ町エリアにおいても、町と共にバス路線網を再編して観光施設の多くに最寄りのバス停を整備している。それを活用した観光コースを案内するなどして観光客のバス利用の促進を図りバスの採算性の改善を進めている。

さらに、町と共に進めている、ハブとなるバス停に行政サービスや生活サービス、観光施設などを集約させる取組みは、地方創生を目指す地域の小さな拠点の範となっている。

図表15 イーグルバスのハブ&スポークバスセンターの取組み



(出典：地域公共交通シンポジウムin関西 資料)

(1) - 3 複数バス事業者の共同運行でダイヤを改善した取組み

青森県八戸市では、市営バスと民間バスが混在する路線の使いやすさと効率化の改善を進めた。2事業者が重複した路線運行を行い赤字に陥っていた新幹線八戸駅と中心市街地を結ぶ幹線で、2008（平成20）年に路線を再編し共同運行を始め、共通定期券を導入した。これにより利用者には利便性の高い10分間隔の高頻度運行を提供しつつ、便の重複が無くなり、2事業者合計の総便数を16.4%減らし、乗客数は2.2%の増を実現した。結果、この路線は両事業者ともに赤字から黒字に転換した。利用者の需要と利便性に応えながら収益を改善した好事例である。

しかし、プロジェクトの着手にあたっては、競合する事業者間の利害調整が大きな課題であった。八戸市地域交通会議を設置して有識者アドバイザーのもとで協議を続けて実現に至った。その後はこの好結果を踏まえ、市内の他の幹線路線でも等間隔、共同運行、共通定期券利用が実現されている。（中心市街地～八太郎間、平成22年度より）

図表16 八戸市の公共交通サービス改善の取組み



(出典：第9回地域ITS推進団体連絡会 資料)

さらに、B1グランプリ、みろく横丁、朝市など、地域の資源を活かしたまちおこしや、観光施設の入場料と食事代と往復の路線バス運賃をパッケージ化した「バスバック」などの観光事業と連携し、幹線軸以外の路線でも分かりやすさと利便性を向上させる取組みを続けており、東北新幹線が延伸され新八戸駅が通過駅となった後も670万人前後の観光客数を維持している。

図表17 八戸市の公共交通による地域活性化の例

(出典：第9回地域ITS推進団体連絡会 資料)

図表18 八戸市のバスバックの例

(出典：八戸公共交通ポータルサイト)

(2) 地域経済活性化、自活力向上

(2) - 1 市民協働によるまちづくりの取組み

公共施設の整備・維持や福祉など住民の地方行政への期待は高まる一方だが、厳しい財政事情や限られた人員で対応することは困難である。そこで、住民と自治体との新たな関係を築く試みが広がっている。それは、住民が苦情を言い自治体が対策するという、自治体が住民に一方的にサービスを提供する関係ではなく、住民も生活環境改善のために自治体と同じ側に立って、身近な問題を見つけて共有し対策をとることにも住民自ら参加する、という関係である。そこには、普及が進むスマートフォンを活用した情報共有やオープンデータを地元のITベンチャーが活用するなど、情報ネットワーク社会の進展を地方が先取りした

生き生きとした姿をみることができる。

千葉市や福井県鯖江市、長野県塩尻市、福島県会津若松市などの自治体では、ITやオープンデータを活用した市民協働のまちづくりを推進しており、地元ベンチャー企業や一般市民が交通アプリを作成したり、市内の道路などの設備の不具合の発見通報に協力したりすることを通して、自助・互助・共助の精神で市民自らが手作りで自分のまちを良くして行く活動を盛り上げている。さらに、地元の大学や高等専門学校等と連携することにより、IT技術者を養成し、ITやデータ解析などの産業を地域に創り出す取り組みにもなっている。

千葉市の「ちばレポ」は、道路の不具合や街路灯の球切れ、ルール違反のゴミや公園設備の毀損など、街中の不具合に気が付いた市民がスマートフォンアプリを使って市に直接通報するシステムである。市内で気付いた問題をオープン（可視化）にすることで、市民の協働参画意識が高まるだけでなく、点検業務の軽減など行政の業務効率化も期待されている。実証実験を経て本運用に向かう過程では、市民の苦情窓口となる事も多い議員や市の関連する現業部門の理解を得たり、市の管理外の設備について通報された場合にも回答を返すなど、丁寧に取組まれている。

図表19 千葉市の市民協働基盤「ちばレポ」



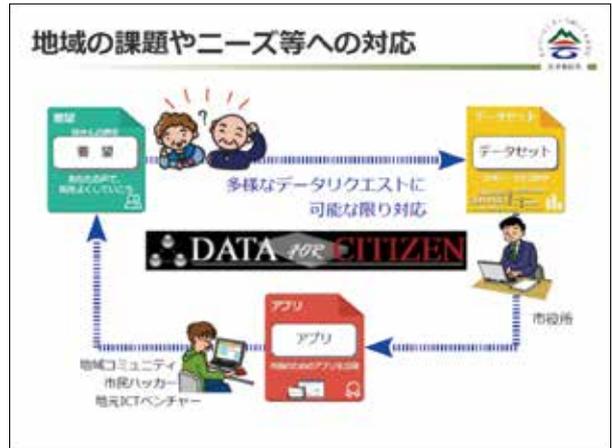
(出典：ITSチャレンジ2014ワークショップ#2 資料)

図表20 鯖江市のバスロケサービス



(出典：第9回日本ITS推進フォーラム 資料)

図表21 会津若松市のオープンデータ活用基盤「D4C」



(出典：ITSチャレンジ2015ワークショップ#1 資料)

長野県塩尻市は、市内500箇所以上に特定小電力無線のアクセスポイントを設置し、市が管理するサーバまで通信料負担無しでデータを伝送できる共通プラットフォームを構築している。このプラットフォームを利用することで、バスロケ、高齢者や子どもの見守り、害獣駆除の罠の監視、土砂崩れや水位の監視、など社会課題の解決に役立つ各種アプリケーションが実現され、市民はスマートフォンアプリやウェブサイトからその情報を受け取ることができる。

市内を循環するコミュニティバスにGPS位置センサーと特定小電力無線送信機を搭載し、バスからサーバーに送られてくるバスの位置情報は無料のスマートフォンアプリ「バス日和」によって誰もがみることができる。

高齢者や子どもの見守りサービスは数百人の市民が利用している。専用の小型端末はランドセルに付けたり着衣に付けたりでき、バッテリーは4ヶ月持続するので認知症の高齢者の徘徊にも十分対応できる。

水田・畑や獣道の周辺に獣検知センサーや罠捕獲センサーを設置し、獣検知センサーが獣を検知すると、現場ではサイレン音やフラッシュ光で獣を追い払うとともに、検知した情報がネットワークに飛び、メールで地元の農家や猟友会に配信されて迅速な追い払いや捕獲を可能としている。

図表22 構築された各種アプリケーション



(出典：塩尻市ホームページより)

土砂崩れや水位の監視のために、土石流災害危険箇所には土石流センサーが、市内の河川には水位センサーが設置されており、塩尻市特定小電力ネットワーク経由で市の担当部門に情報を伝えて監視がされている。

共通プラットフォームを利用しているため、市のサーバーで市民に発行されるIDの共通認証を行えたり、蓄積データを自治体サービスに生かすことができる。またオープンデータを活用したシステムの開発技術やエンジニアの集積が図られ、システム関連の地場産業の振興にもつながっている。

図表23 塩尻市のセンサーネットワーク



(出典：第10回地域ITS推進団体連絡会 資料)

(2) - 2 過疎地の暮らしを確保維持する取組み

鳥根県では過疎地の集落の年齢別の詳細な住民統計データを長年収集しており、中山間地域研究センターではその分析を行って、過疎地の暮らしを確保維持するための取組みを提言している。

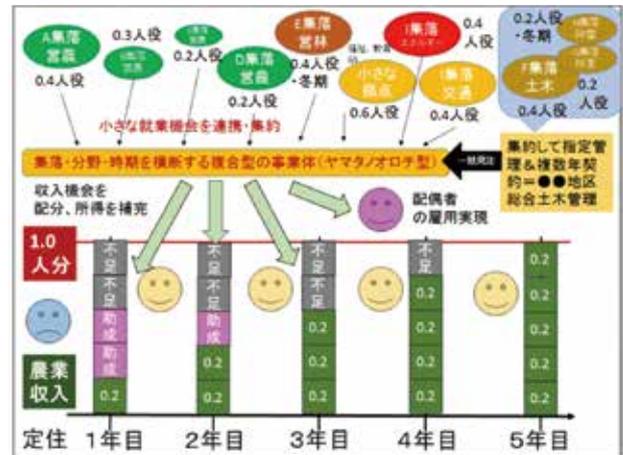
中山間地の小規模集落では、必要な業務であっても個別にそれが維持できる仕事量が確保できない。業務、集落、時間、毎に小規模で分散しているため、1.0人役に満たない小さい仕事を合算して1.0人役以上のボリュームにまとめる工夫が必要となる。地域内交通による人の移動と物流の確保や、住民自治組織による商業拠点の経営、地域の施設の管理運営や公共サービスの管理委託などを事業として継続的に担う複合型の事業体の形成や、小学校区等の複数集落があつまるエリアにおいて、買物や医療、福祉等の複数の生活サービスを歩ける範囲に集める小さな拠点の構築の取組みが、雲南市をはじめとする県内自治体と共同で進められている。

図表24 地域内交通による移動と物流の確保



(出典：第8回ITS交流会 in 中国地方 資料)

図表25 小さな就業機会を集約した複合型事業体の形成



(出典：第8回ITS交流会 in 中国地方 資料)

(2) - 3 主要スポット間の回遊性向上を狙った地方経済活性化の取組み

三重県津市の中心部を走る「ぐるっと・つーバス」は、地域住民が設立したNPO法人バスネット津によって高齢者の外出支援(通院・買い物等)と中心市街地の活性化を目的に2004年4月に運行を開始したコミュニティバスである。

運行エリアが中心市街地で周辺にバス路線もあり交通空白地帯でもないため、市による運行ではなく、必要を訴えた地域住民が設立したNPO法人が運行主体となり、高齢者の外出支援や中心市街地の活性化についての利害が一致した商業事業者、市、地元のバス事業者からの資金協力も得て、運行が続いている。

運行は地元のバス事業者に委託されており、小型バスで津新町駅を始発&終点とする1周10kmを45分で循環する。平日の8時から16時まで毎時1本運転され料金は1乗車100円である。運行ルートは利用者の声を踏まえて設定され、商店街、医療機関、スーパー、などに停車する。利用者の多くは高齢者であり、通院や買物など高齢者の外出支援に貢献している。

活動報告によると2014年度の年間利用者数は17,000人弱。運賃収入、市民応援団会費、病院やスーパーや商店街等の商業事業者による協賛会費、市の補助金、地元のバス事業者協賛金、によって運行費用が賅われている。

図表26 NPO法人バスネット津のコミュニティバス路線



(出典：ぐるっと・つーバスホームページ)

(3) 自助互助による安全、広域連携

(3) - 1 多様な主体が連携して除雪情報を一元化した取組み

青森県のNPO法人青森ITSクラブは、国や県や市など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「あおり交通情報サービス」や「青森市除排雪情報」として統合して一元的にわかりやすく提供している。青森ITSクラブは道路の情報提供に関係する国の地方部局、県、市、商工関連団体、大学研究者などを構成メンバーとする団体「あおりITS推進研究会」を設立し、青森市と共にその事務局を務めている。そのような場で関係者が日頃から意見交換や調整を行なう事で、国や県や市が個別に持つ除雪完了情報や、国や民間が設置しているライブカメラ映像などの情報の統合と一元的な発信を行い、市民にとって利用しやすい情報提供を実現している。

図表27 NPO法人青森ITSクラブの取組み-1



(出典：あおり交通情報のホームページ)

図表28 NPO法人青森ITSクラブの取組み-2



(出典：青森市除排雪情報)

(3) - 2 ニーズにフィットしたローコストなITSの導入の取組み

高知工科大学や地域のメーカーによって、機能を絞ってシンプルにし、ランニングコストを抑えて道路管理者や交通事業者が低コストで導入できる製品(草の根ITS)が開発されている。システムの開発、製造から導入、運用管理まで地元の互助・共助で実現する取り組みであり、中山間道路走行支援システム(ゆずりあいロード支援システム)は全国4県(67箇所)に設置されている。

中山間地域の利用者が少ない道路では二車線への拡幅予算が無い場合、中山間道路走行支援システムを設置することにより交通の安全が確保される。

また、運行本数が少ないバス路線ではバス停でバスが通過したか否かだけを表示する「あしあとランプ」のようなシンプルな製品であっても本数の少ないバスを待つ利用者にとって有効な情報を提供してくれる。

図表29 高知工科大学の中山間道路走行支援システム



(出典：第9回地域ITS推進団体連絡会 資料)

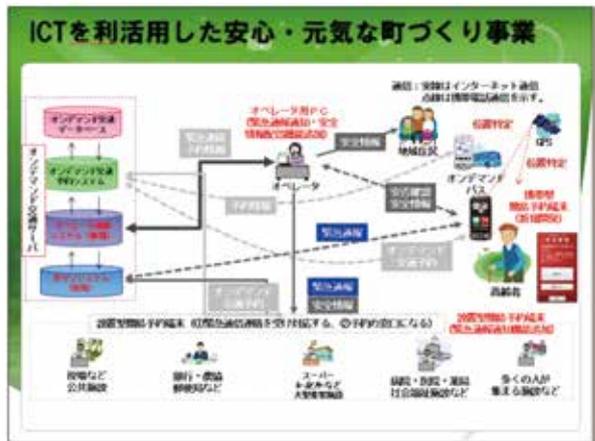
特集

図表30 バス通過お知らせシステム「あしあとランプ」



(出典：ITSアライアンス(株)ウェブサイト)

図表31 三重県玉城町の元気バスの取組み



(出典：第8回地域ITS推進団体連絡会 資料)

**(4) 高齢者の社会活動参画支援**

**(4) - 1 福祉施策で高齢者の移動を解決する取組み**

三重県玉城町ではICTを活用した安心・元気なまちづくりを進めており、見守りサービス、防災情報サービス、お出かけ支援サービスとともに、高齢者の外出支援の交通サービスである「元気バス（スマートフォンアプリ等で予約ができるオンデマンドバスシステム）」の運行を福祉政策予算で実現した。

高齢者の予約を電話で代行する社会福祉協議会と連携し、高齢者同士が連れだって保険福祉会館の介護予防教室や町内の温泉施設へ出かける機会を増やした結果、元気バスを利用する後期高齢者では医療費が抑えられている傾向が見られようになった。福祉政策として成果を上げつつ高齢者が社会活動へ参画するための町内の移動手段も同時に確保した合わせ技の事例と言える。

**2) 取組みの中心的な担い手と、成功のポイント**

成果を上げている取組みは、どのような人が中心となって活動したのか、また成功の要因として何が考えられるのか、中心的担い手となった人と、成功のポイントに着目して整理する。

**(1) 取組みの中心的担い手**

前項で各地の取組みを「生まれる価値」でくくって紹介したが、それぞれの価値を生むには、右のような担い手が活躍している。

生まれる価値	取組みの中心的担い手
(1) 暮らしを支える移動の提供	①地域公共交通を維持する担い手
(2) 地域経済活性化、自活力向上	②市民協働や官民連携による問題解決の担い手
(3) 自助互助による安全、広域連携	③中山間地域における地域運営やシステム提供の担い手
(4) 高齢者の社会活動参画支援	④行政の部門の壁を超える担い手

### ①地域公共交通を維持する担い手

路線バス等の地域の公共交通を維持確保する取組みでは、交通事業者と行政と住民の三位一体の取組みが必要であるが、リーダーシップを担う人は様々である。

イーグルバスのような「地域公共交通を残すべく情熱をもって事業を進めている交通事業者」が中心となり行政が協力するケースや、熊本県菊地市や青森県八戸市のように「熱い行政職員」が住民と交通事業者を巻き込んで議論を重ねて進めるケースが見られた。都市部であっても、中心市街地を活性化したいという利害関係が一致した住民や病院、商業事業者が中心となって、まちの中心部にコミュニティバスを走らせているNPO法人バスネット津のような事例も見られる。

### ②市民協働や官民連携による問題解決の担い手

オープンデータやビッグデータを活用して地域課題を解決する活動では、市民協働によって成果を出している事例が多い。

「思いのある行政職員」が理解あるトップの下で、地域の大学などと連携してオープンデータ環境を整えて情報の公開を進めて成果を出している塩尻市や会津若松市の例や、「技術を持った市民コミュニティ」や「地元根ざしたITベンチャー」が、公開されている公共オープンデータを使って地域の課題を解決するスマートフォンアプリの開発を広めている鯖江市とjig.jpの例がある。

### ③中山間地域における地域運営やシステム提供の担い手

鳥根県内の自治体のうち中山間地域の集落では、全住民から構成される「地域自治組織（地区振興協議会、町会、自治会等）」が主体となり、それぞれの地区のありたい姿を自ら描き、智慧を絞り、地域おこし協力隊のような「外部からの若い人材」を地域社会の新たな担い手として受け入れて地域力を向上させ、地域の運営の多くの部分を自ら担う形で地域の暮らしを維持存続させている。

また、中山間地域で求められる安価なITSシステム（草の根ITS）は、高知工科大学など地域に根ざした大学や高等専門学校、ITSアライアンスのような企業、によって開発提供されている。

### ④行政の部門の壁を超える担い手

市町村が抱える個々の課題を部門の壁を越えた広い視点で捉えて解決した事例が見られた。三重県玉城町は福祉政策の一環として高齢者の移動や外出を支援する元気バスを運行している。これは「思いのある行政職員」が限られた予算の中で住民サービスをなんとか維持し、地域の社会課題を包括的に解決すべく知恵を絞った成果と言える。

## (2) 成功のポイント

### ①関係者が協議する場の設置

八戸市地域公共交通会議の例では、公営・民営のバス事業者間の連絡調整・協議の場として分科会を頻繁に開催したり、事業者が共同で費用負担して各種プロジェクトに関与する事業者間の「連携」の場となっている。バス利用者（公募で選ばれた市民）も参画して意見できき聴も可能、一般公開型のセミナーも開催するなど、開かれた会議運営の場として運営されている。

このように地域公共交通の維持改善の取り組みでは、地域公共交通会議が設置されて、そこで利害関係のある関係者が集まって協議を重ねることが多いが、青森の事例では国、県、市、NPO、研究者、商業関係者が一堂に集って交通課題を話しあう「あおりITS推進研究会」という場が交通課題の検討や提供情報の一元化などの合意形成に一役買っている。

### ②外部の専門家の支援（アドバイザー、コーディネータ）

八戸市地域公共交通会議の事例では学識経験者によるアドバイスを踏まえて議論を重ね、可能な限り事業運営に反映したり、アドバイザーである有識者の献身的なコーディネートによって競合する交通事業者の「共生・連携」が実現されて各種プロジェクトが推進した。

現場の担当者は渦中に居るが故に、しばしば自地域の強み、弱み、課題が見えなくなっている事がある。そのような場合に外部の第三者、有識者によるアドバイスは有効である。

### ③人材の育成

まちづくりの取組みは、調査計画段階から、まちのデザイン、地権者など利害関係者への粘り強い説明と合意を経てようやく着工する息の長いものである。中長期的な取組みの実行にあたっては、継続的に地域の課題を当事者目線で考えてもらえると共に、若い人材の育成につながる地元の大学や高等専門学校に参画を依頼することが有効である。

### ④オープンデータ、市民協働の推進

公共データのオープン化に積極的な地域では、行政サービスに文句を言うのではなくテクノロジーを持つ市民が主体となって社会問題を共に考えて解決して行こうという活動（シビックテック）によって、役に立つアプリが短期間に提供されるなどの良い成果が生まれている。このような活動のコミュニティは全国各地に生まれており、事例で紹介した鯖江市、千葉市、塩尻市、会津若松市、にはそれぞれCode for Sabae、Code for Chiba、Code for Shiojiri、Code for Aizuが活動している。それらのコミュニティを支援する組織（Code for Japan）もある。

## ⑤合わせ技

中山間地域など人口の少ない地域では行政も民間事業者も十分なサービスの提供を継続できない。このような地域で仕事を維持し、持続可能な暮らしを確保するためには、限られた人、車、建物などのリソースを兼用する「合わせ技」が必要となる。域内で運行されているスクールバスや通勤バスを一般乗合バスとしても活用したり、車両を貨客

混載で使用するやり方は鳥根県内の中山間地域の自治体で見られた。

三重県玉城町の元気バスも、町内で運行する福祉輸送の車両を、登録した町民ならだれでも乗れる乗合バスとしても活用した、行政予算の縦割りを越えた合わせ技の事例と見ることもできる。

## コラム

ここでは個々の事例から離れて地域の取組み全般に関連する動向を紹介する。

### ① 地方創生IT利活用促進プラン

2014年11月に「まち・ひと・しごと創生法」が成立し、同年12月に「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」と「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定された。「人口減少と地域経済縮小の克服」と、「まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立」を目指し、全国の地方自治体に「総合戦略」の策定と実施を求め、国がそれを支援するとしている。並行して2015年1月に「地方創生IT利活用推進会議」が開催され、2015年6月に「地方創生IT利活用促進プラン」が決定した。プランでは、「国・地方のオープンデータの推進」「ベンチャー・中小企業支援」「特区を最大限に活用」などの方針が掲げられ、オープンデータを活用して、ベンチャーや地元企業が地域の課題へ取組む環境と支援の方針が示されている。

### ② 交通政策基本計画

我が国初めての交通政策に関する基本法制として2013年11月に交通政策基本法が成立し、2015年2月にはそれに基づいて2020年度に向けた交通政策のマスタープランである交通政策基本計画が策定された。

交通政策基本計画は「日常生活を支える交通」「経済成長を支える交通」「安心安全な交通」の3つの基本方針から成り、「日常生活を支える交通」では、(1)自治体中心にコンパクトシティ化等まちづくり施策と連動して地域交通ネットワークを再構築する、(2)地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする、等とされ、地域の暮らしに必要な交通体系の見直しに向けた国の支援が期待される。

例えば2020年度にはデマンド交通の導入数を700市町村に、コミュニティサイクルの導入数を100市町村にするほか、過疎地域等では「小さな拠点」の形成等の施策と連携を図りつつ、貨客混載など過疎地物流の確保策も検討するとされている。

### ③ オープンガバメント、オープンデータ、市民協働、官民連携の動き

インターネット技術の普及によって行政が保有する情報の開示コストは下がり、市民や企業も閲覧や利用するハードルが下がっている中で、行政は保有する情報をどう生かすべきか、市民や民間事業者は行政の課題解決の場にどう参画し、より効率的に問題を解決していくべきか、の議論と実践が世界的に進んでいる。

行政機関が保有するデータを著作権や特許などの制限なしで二次利用できる「オープンデータ」については2013年6月のG8サミットで合意された「オープンデータ憲章」に基づき、日本を含む参加各国で推進のためのアクションプランが策定され、取組みが加速している。

#### ④ シビックテックの活動の広がり

地方経済の落ち込みや行政の財政難は先進国共通の問題であり、ITなどの技術によって行政活動を効率化したり地域の問題を解決する事が期待されている。

市民参加型のコミュニティから地域の課題を解決するためのアイデアを出し、アプリケーション作成などのテクノロジーを通して公共サービスの開発や運営、行政サービスの改善などを支援するシビックテックと呼ばれる活動が世界的に行われている。日本でも「Code for Japan」などの団体によってオープンデータの取組みと共に全国に活動が広がってきている。

#### ⑤ シェアリングエコノミー

インターネット技術の普及によって、物、金、サービス等の交換や共有が容易にできるようになると同時に、精神面でも「所有」より「共有」というマインドを支持する人が増え、欧米を中心に自転車やクルマなどの移動手段、駐車場や空き部屋などの物理的なスペース、スーツケースやレジャー用品などの普段使わないもの、を中心に様々な物やサービスをシェアする共有系のサービスが急速に広まっている。

移動手段のシェアリングは欧州ではサイクルシェアリングやカーシェアリングが都市での移動の一角を占めるようになり、UberやBridjのようなサービスの広がりによって公共交通を含めた人の移動の形が変わると言われている。

## 3. 地域のありたい姿とITSとしての取組み

### 1) 地域のありたい姿

ここで紹介した事例は、図表32 (P.30)『地域ITSのありたい姿』の実現に向けて、各地域で取組まれた成果である。

そのポイントや活動の中心となった担い手、あるいは技術的な側面などを中心的に紹介したが、必ずしも最先端の技術開発や、大規模なシステム、あるいは他の地域で取組まれたシステムをそのまま移植している事例ではない。しかし、多くの地域で共通の社会課題（高齢化・少子化、人口減、地元産業の衰退、公共交通の廃業、など）がある中、各地域でどのようなことを克服したのか、また身の丈にあった最低限必要な技術やシステムを具体的にどうやって組み立てたかに思いを馳せると、そこには、キーマンの存在、取組み財源の捻出、コミュニティ、自治体、事業者などと、どのように合意形成に取組んだのかなど、多くの秘訣が見えてくる。

整理された取組み事例を俯瞰してみると、共通して言え

ることは、

- ①全国一律システムの導入ではなく、効果的な地域カスタマイズをおこなっている
- ②地域課題解決、住民・利用者への価値提供が最優先されている
- ③地区限定、対象者、運用ルールの工夫などで、利害衝突の障壁を減らしている
- ④行政、コミュニティ、地元企業など、地元が中心的な担い手となっている

であった。これは、まさに地域の『自助・互助・共助』を再構築する活動でもあり、住民の生活や身近な組織活動の組み替えなどから始まって、自治体行政レベルまで連携してゆく活動の一端を担っている。

これらの活動が相互に連携、機能UPしてゆくことで、魅力ある街づくり、地域経済の活性化につながると期待している。