

3. 地域の動向

ITS Japanでは、実際に地域に赴き、地域の課題や取り組みについて、関係者との議論や情報交流の活動を行っている。

これらの活動で得られた、交通課題解決の取り組み事例を、1)で、地域でのITSツールの活用の事例を、2)で紹介する。

1) 地域の交通課題解決の取り組みの潮流

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）』は、地域での公共交通の維持が困難となっている中で、これを活性化、再生するためのものである。市町村、交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民などによって構成される協議会の合意のもとに策定された地域公共交通総合連携計画に基づき、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバスや乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組むを行う者に対して、国が規制緩和や特例措置、財政援助を行う仕組みを定めている。

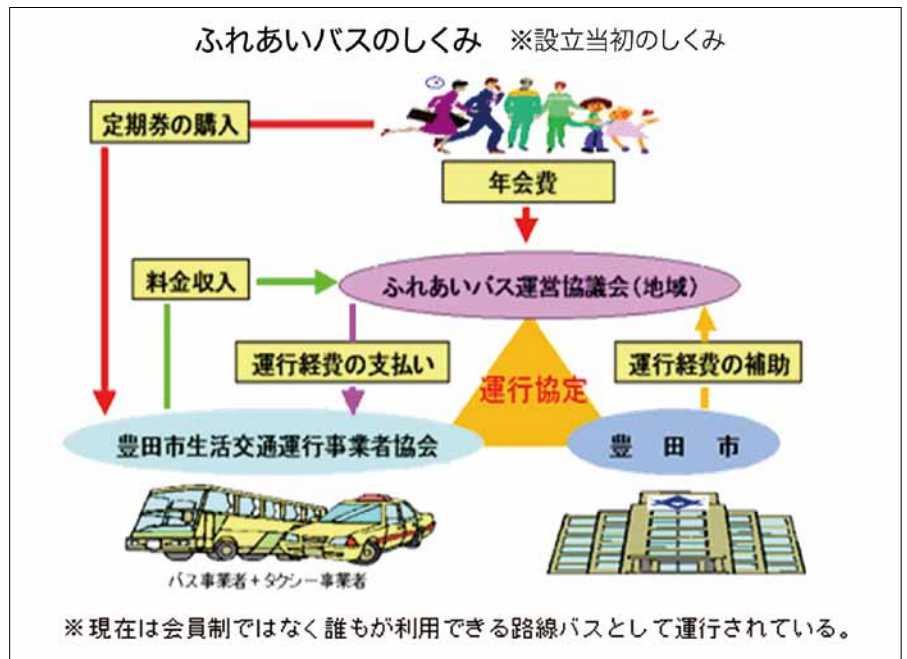
しかし、市町村にとっては計画推進に必要な権限も財源も無く調整ノウハウも乏しい現実がある。加えて、市町村の担当者が地域固有の移動手段課題や関連法律、現場を理解しても数年で異動となり、専門性が継続できない。

このような中で、協議会に公共交通の専門家や、中央の学識経験者、地域の課題をよく理解している地元大学、地域に根差すNPO法人などを『アドバイザー』として招聘し、主体的かつ継続的に交通施策を推進しようとする動きが見て取れる。

(1) 地域主体・住民主体の仕組みづくり

- ①愛知県豊田市高岡地区の「高岡ふれあいバス」の事例
 - ・公共交通空白地域の解消を目的として、住民がバス運営協議会を設立。
 - ・交通事業者と行政との間で運行協定を結び、コミュニティバスを運営。
- ②静岡県浜松市のNPO法人がんばらまいか佐久間の事例
 - ・生活交通を確保する目的でNPOタクシー（過疎地有償運送事業）を運営
 - ・運営主体となるために住民自らを会員とするNPO法人がんばらまいか佐久間を設立。

図表3-1 ふれあいバスのしくみ



(出典：みちなびとよた Webサイト)

http://michinavitoyota.jp/main/c_train-bus/bus_takaoka.html

図表3-2 がんばらまいか佐久間NPOタクシー



(出典：NPO法人がんばらまいか佐久間 Webサイト)

<http://www.n-pocket.sakura.ne.jp/kobo-Released/kirakira/sakuma/>

- ③三重県津市の「ぐるっと・つーバス」の事例
 - ・中心市街地の活性化と高齢者外出支援を目的としてコミュニティバスを運営。
 - ・地域住民や病院、商店街等が主体となって設立したNPO法人がコミュニティバスの企画運営を行う。
 - ・バスは過疎地ではない市の中心部を目的に合った路線で巡回。
- ④三重県玉城町の「元気バス」の事例
 - ・高齢者の移動の問題を健康福祉の視点で捉える。
 - ・福祉施策としてICTを活用したオンデマンドバスの無償運行（外出支援サービス）を実施。

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	
		仕様決定	
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