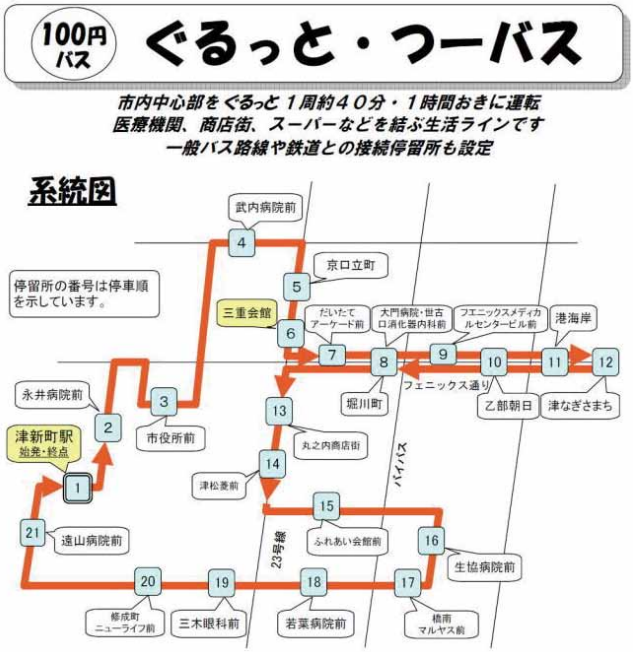
図表3－3　ぐるっと・つーバス



（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

（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、熱心に取り組み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

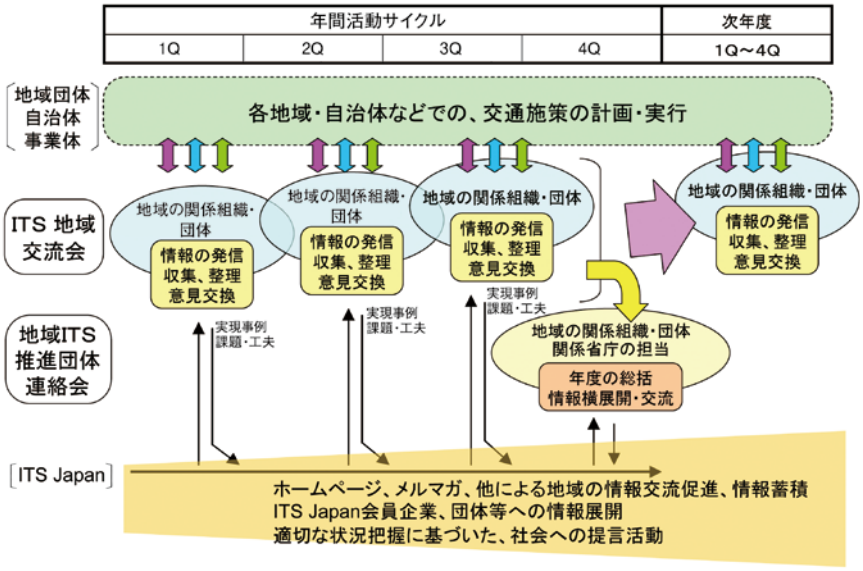
ITS Japanでは、地域の交通施策や課題、関連する活動を身近に知る機会を増やし、地域の方々の情報交流にも役立てられるよう「ITS 地域交流会」を年に2回程度、ま

たITS推進団体や自治体及びITS関係省庁に参加いただいて地域の活動や課題を総括する「地域ITS推進団体連絡会」を年1回実施している（6.交流会と連絡会の開催履歴、P. 139）。

また、地域で開催される交通課題をテーマにしたセミナー等への参加や、総合的な交通施策の取り組みをしている国の機関と連携した活動を行っている。

これらの活動で見聞された地域でのITSツールの活用事例を示す。

図表3－6　地域ITSの交流活動



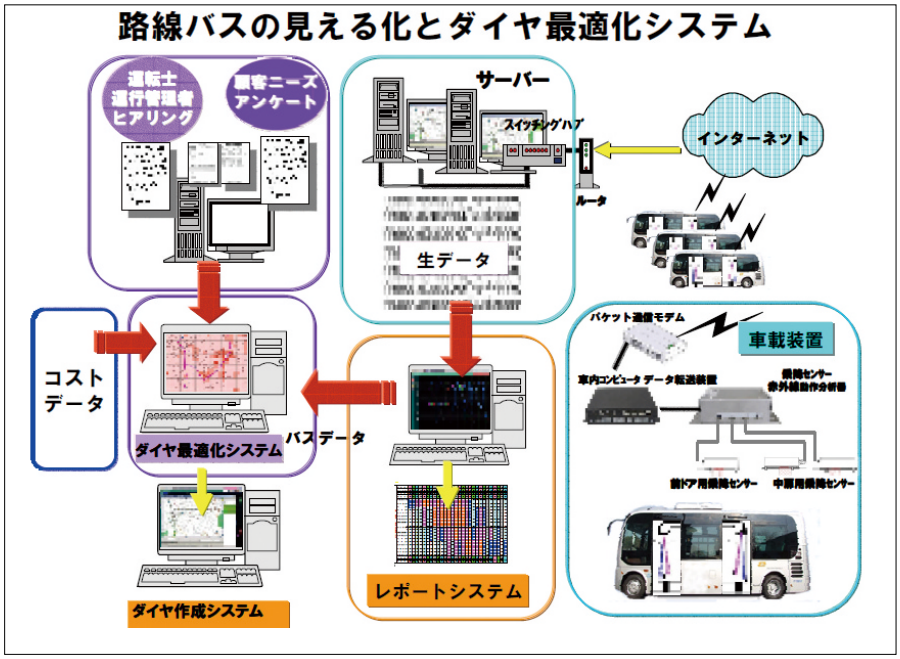
(1) 分析・計画・実行場面での活用

スマートフォンに代表されるようにGPS機能を有したモバイル機器が急速に普及し低価格化が進んでくる中、それらの技術は路線バスの業務分析や運行計画の場面で活用されてきている。

①イーグルバス株式会社の事例

・バスにGPSと乗降センサーを搭載して精度の高い運行データを蓄積。
・運行データを可視化して分析するシステムを構築
・ダイヤの最適化を継続して行ってPDCAサイクルを回す事で利用者を増やしている。

図表3－7　路線バスの見える化とダイヤ最適化システム



（出典：イーグルバス株式会社　Webサイト）
http://www.new-wing.co.jp/whats_new/2011_1saitekika.pdf

②高知工科大学のコストを抑えたITSツールの開発事例

・赤字路線を抱える地域のバス事業者が求めている、路線バスの利用実態を集計・把握ができる、コストを抑えたITSツールを開発。

・交通ICカードの利用者乗降データを用いて路線バスの乗降客の動態を見える化できる「可視化ツール」を開発。

・GPSとデータ記録機能を持つ装置を路線バスに搭載して走行データを記録し、装置を持ち帰ってから解析できる「オフラインバスロケ」を開発。

図表3－8　可視化ツールの例

（出典：高知工科大学　熊谷教授講演資料）
http://www.its-jp.org/katsudou/katudou100/suisin/renrakukai9/

(2) 情報共有・情報提供場面での活用

ITSやICT技術を活用することで、複数の組織や団体が管理する交通、道路、車両等の情報を統合し、利用者と管理者の両方の便益を向上させることができる。

①青森ITSクラブが運営する「青森みち情報」の事例

・官民協働による取り組みにより、国道、県道、市道等、管理者が異なる道路について一元的に情報を提供。

・ライブカメラなどの映像情報をはじめ、道路交通情報、緊急道路交通規制情報（通行止め情報）、冬期交通障害予測情報も提供（P. 127）

②千葉県柏市の駐車場ITSの事例

・市内の慢性的な渋滞問題の原因である駐車場利用の偏在と迷い交通を解消し入庫待ち行列等の解決と中心市街地の活性化の実現を目指す。

・中心市街地の複数の駐車場をITS技術で連携させ一つのように見せることにより、来訪者の滞在時間を増やし、駐車場全体の回転率を上げ、消費活動を促進。（P. 131）

③携帯端末でいつでもどこでも空き状況を確認して利用できる電動アシスト自転車のシェアリングシステムでの活用の事例

・NPO法人タウンモービルネットワーク北九州
（http://www.chocomo-club.com/citybike_lp.html

・高知工科大学K-Cle

図表3－9　自転車シェアリングシステム例（高知市）

（出典：高知工科大学地域連携機構　Webサイト）
http://www.kochi-tech.ac.jp/renkei/project/K-cle.html

・豊田市低炭素社会システム構築実証プロジェクト

図表3－10　自転車シェアリングシステム例（豊田市）

（出典：ヤマハ発動機発表資料　Webサイト）
http://www.yamaha-motor.co.jp/news/2012/1113/toyota-city.html

(3) 導入現場に応じた工夫

利用者が少ない過疎地域においては、必要で最小限の機能と耐久性の装置で交通の安全や利便性を得る技術が求められている。

①バスの通過情報だけを提供する機器・サービス

・バス通過お知らせシステム「あしあとランプ」

図表3－11　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㈱　Webサイト）
http://www.its-alliance.jp/ashiato_lamp/dounyu/

・地方型バス案内システム

図表３－12　バス通過案内システム

（出典：高知工科大学 熊谷教授講演資料）
http://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2013/02/3bd02779eb1a89e31278631090996fde.pdf

②交通量が少なくコストがかけられない地方の高速道路の暫定区間や中山間地道路等の車線や道路幅員が減少する区間において、安全で円滑な車両の走行を支援する、高知地域ITS研究会の取り組み（P. 130）

3）国の取り組み

（1）活動支援の仕組み

①道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年10月施行）により、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議する場として「地域公共交通会議」の設置が定められ、地域公共交通の協議の場となっている。

②地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成19年10月施行）により、地域の交通計画を策定する際の関係者の合意形成の場として「協議会」を設置した上で「地域公共交通総合連携計画」を策定することが定められた。約500の自治体がこの計画を策定している。
http://koutsu-shien-center.jp/advisor/index.html

③地域での議論を経た取り組みについては、地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）（平成23年度創設）によって財政的な支援がなされている。

④地域が自ら主体的に地域の課題解決を図ることを推進するため、成果を挙げた取り組みや先進的な取り組みを実践する地域の、知識・経験・熱意を有する人を任命し、その経験、知識、熱意を広める制度を設けている。
・関東運輸局の交通マイスター制度
http://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/meister/index.html
・中部運輸局の地域公共交通コーディネーター制度
http://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/coordinator/index.html
・地域人材ネット（総務省）
http://www.soumu.go.jp/ganbaru/jinzai/index.html

（2）総合交通体系の取り組み

歩行者や二輪車、公共交通も含めた、総合的な交通施策の視点から地域のモビリティを確保するための取り組みは国土交通省総合政策局（総合交通体系）で行われている。

①地域のモビリティ確保に関する取り組み事例を紹介するデータベースの整備
http://mobility.kir.jp/

②「地域のモビリティ確保の知恵袋（ノウハウ集）」の発刊

図表３－13　地域のモビリティ確保の知恵袋（ノウハウ集）

（出典：国土交通省総合政策局総合交通体系 Webサイト）
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000001.html

③総合交通メールマガジンの発行
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html

④ユニバーサル社会に対応した歩行者移動支援、ICTを活用した歩行者の移動支援
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000023.html

4）欧州から学ぶ交通と連携したまちづくり

日本での地域ITSの活動への参考とすべく、先進事例を持つ5つの欧州地方都市について、公共交通の利用を体感するとともに、交通政策と都市計画の関係（交通まちづくり）を調査した。

欧州では、財源および意思決定権を委譲された広域交通連合が組織化されて、交通などの広域課題を協議して、住民との議論も踏まえて専門性の高いスタッフ（コーディ