

## 地域を支える交通システム ～中部圏の広域連携とITSを活用した交通まちづくり～

中部圏は古くから交通の要衝として栄え、経済的には自動車産業を中心とする製造業に牽引されて発展してきました。2003年の製造品出荷額等を見ると、愛知県が全国1位、三重県が全国10位となっているうえ、中部経済産業局によれば、自動車の約44%が愛知県、岐阜県、三重県の3県で生産されています。こうしたことを背景に、中部地域が一体となった経済圏の形成を目指す動きが活発化しています。

このような広域連携には、交通システムの整備が欠かせないものの、一方で活力ある地域づくりのためには、道を利用する全ての人にとって安全で快適な交通環境を実現することも必要です。そこで今回は、中部圏の広域連携の動きと、ITSなどの新技術を活用した地域づくり、まちづくりの動向について整理しました。

### 要旨

#### 1. 中部圏の広域連携

中部経済産業局などが中心となって、「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ」というプロジェクトが始まっています。こうした広域連携の実現には、交通アクセスの整備が欠かせません。

#### 2. ITSを活用した地域づくり

ITS（高度道路交通システム）とは、情報技術によって「人」と「車」と「道」をネットワーク化し、交通社会の成熟によってもたらされた様々な問題の解決を目指すシステムのことです。ITSの開発分野は多岐にわたっているため、地域の課題に合わせて必要なサービスを選択し、役割分担を明確にすることが必要です。

#### 3. 物流システムの効率化

ものづくりの集積を背景に、中部圏の物流はわが国の中で重要な位置を占めています。こうしたなか、四日市港、名古屋港がスーパー中枢港湾の指定を受けるなど、一層の競争力強化に向けた取り組みが行われています。

#### 4. 交通まちづくりに向けた取り組み

交通システムについては、産業や物流の視点だけでなく、生活者の視点も重要です。道を利用する全ての人々の移動の質を高めるため、様々な取り組みが進められています。

## 1. 中部圏の広域連携

### (1) グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ

グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ (GNI) とは、日本語で「広域ナゴヤ経済圏国際産業交流促進事業」といい、中部経済産業局などが中心となって、中部圏の経済・産業を活性化するために、統一のブランド名「グレーター・ナゴヤ」を用いて対外的なマーケティングを行うプロジェクトです。本事業では、最終的に企業誘致などを通じて国際産業交流を活発にし、名古屋を中心都市として実質的に一体の産業集積・経済圏の形成を目指しています。2004年7月には、グレーター・ナゴヤ戦略会議とグレーター・ナゴヤ市長会議が開催され、基本戦略が取りまとめられました。会議のメンバーは次の通りです。

#### ○グレーター・ナゴヤ戦略会議メンバー

- ・愛知県知事
- ・岐阜県知事
- ・三重県知事
- ・名古屋市長
- ・(社)中部経済連合会会長
- ・東海商工会議所連合会会長
- ・中部経営者協会会長
- ・ジェトロ理事長

#### ○グレーター・ナゴヤ市長会議メンバー

- ・豊橋市長
  - ・岡崎市長
  - ・一宮市長
  - ・瀬戸市長
  - ・碧南市長
  - ・豊田市長
  - ・蒲郡市長
  - ・犬山市長
  - ・田原市長
  - ・岐阜市長
  - ・大垣市長
  - ・多治見市長
  - ・関市長
  - ・瑞浪市長
  - ・土岐市長
  - ・津市長
  - ・四日市市長
  - ・桑名市長
  - ・上野市長
  - ・鈴鹿市長
- (役職は、会議開催当時)

中部圏は、もともと「ものづくり」が活発な地域であり、多くの産業が集積しています。分野別に見ると(図表1)、自動車の約44%が愛知、岐阜、三重の3県で生産されているなど、当地域が日本の製造業の中心であることが分かります。こうした「ものづくり」の素地に加えて、三重県の「クリスタルバレー構想(注1)」や岐阜県の「スイートバレー構想(注2)」などの取り組みを通じて新たな産業集積も進んでおり、グレーター・ナゴヤ・イ

図表1 グレーター・ナゴヤの産業集積

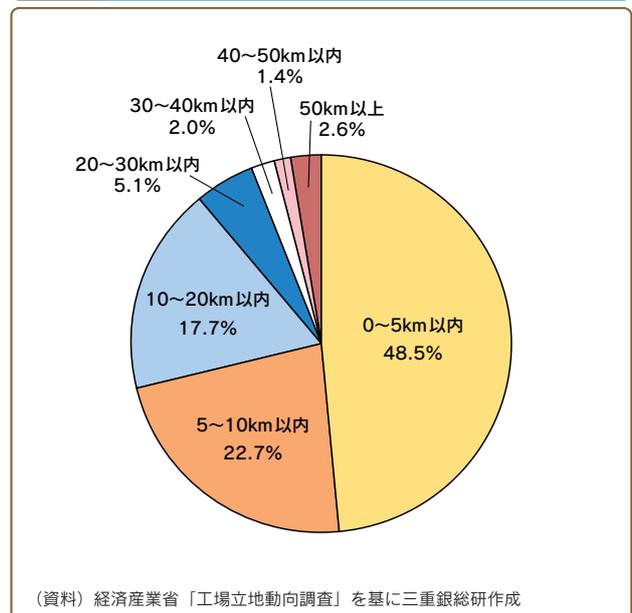
産業分野	生産数量 全国シェア	主要代表企業例
自動車	44%	トヨタ自動車
自動車部品	45%	デンソー、アイシン精機、アイシンAW
内燃機関電装品	59%	デンソー
セラミックス・ 排ガス浄化担体	99%	日本碍子、イビデン
金属工作機械	49%	ヤマザキマザック、オークマ 森精機、豊田工機
航空機・同関連部品	57%	三菱重工、川崎重工

(資料) 中部経済産業局 グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ推進チーム  
(注) データは2003年の愛知県、岐阜県、三重県を合算した値。

ニシアティブ推進チームの試算によれば、2004年1月のシャープ亀山工場稼働などを受けて、2005年4月には「液晶素子」の生産数量全国シェアは約42%に達する見通しです。

中部圏は日本の中央に位置し、交通アクセスの良さを背景に、関東から関西までのマーケットを視野に入れた企業活動が可能であるという地理的な優位性があります。そこで、企業が新規に立地する際に交通アクセスをどの程度重視するのかをみるために、経済産業省の「工場立地動向調査」をみると(図表2)、48.5%の企業が高速道路のインターチェンジから5km以内に立地しています。さらに、10km以内まで含めれば、全体の71.2%に上っており、企業が新規に立地を決定する際には、

図表2 新規工場立地のインターチェンジからの距離別件数(2003年)



交通アクセスが大きな条件となっていることが分かります。

こうした地理的な要件に加えて、中部圏では、2005年2月17日の「中部国際空港（セントレア）」の開港と、3月25日から9月25日まで185日間にわたって開催される「愛・地球博」の2大プロジェクトが控えており、これらを契機に当地域の産業や経済がより世界に開かれたものとなることが期待されています。

## (2) 高速道路網の整備

企業の立地を促進し、産業集積を進めるためには、交通アクセスの整備が欠かせません。そこで、中部地域で整備が進んでいる主な高速道路等の状況を整理すると次の通りです。

### ①伊勢湾岸自動車道

四日市JCTから名港トリトンを經由して豊田JCTにつながる約22.6kmの路線です。2004年12月12日に、豊田南ICから豊田JCTの間が開通し、全線が供用されました。これにより①名古屋港へのアクセス向上、②三重県から東名高速道路及び三河地方への所要時間短縮、③名古屋都市部の混雑緩和、といった効果が期待されています。

### ②第二名神高速道路

第二東名高速道路と接続し、四日市JCTから菰野町、亀山市、大津市などを經由して最終的には神戸JCTまでつながる計画です。三重県内の菰野町から亀山市までの路線について、施行命令が出ていないため、この区間の建設が遅れています。名神高速道路および、東名阪自動車道から名阪国道へのルートの上り線として、高速道路が本来持っている高速性、定時性を確保するためにも早期の整備が求められています。

### ③東海北陸自動車道

愛知県一宮市から、岐阜県を經由して富山県福光町までの約185kmの路線です。現在、飛騨清見ICと白川郷ICの間を除いて開通しています。中部圏の南北軸を形成し、東海地方と北陸地方を結ぶ動脈としての機能が求められています。

### ④近畿自動車道紀勢線

大阪府松原市から紀伊半島の沿岸部を三重県多気郡の勢和多気JCTまでつながる路線です。三重県側では、勢和多気JCTから紀勢ICまでの工事が始まっています。また、紀伊長島ICから尾鷲北ICまでの約21kmはこれまでの公団方式ではなく、新直轄方式（注3）で建設されることが決定しました。

### ⑤東海環状自動車道

豊田市から岐阜市、大垣市を經由して三重県四日市市へと至る約160kmの自動車専用道路です。三重、愛知、岐阜の頭文字から「MAGロード」とも呼ばれています。2005年3月末までには東半分の豊田東JCT～美濃関JCTの間が開通する予定です。名古屋市を中心に環状に分布する都市を結ぶことで、都市間の連携の強化を図ります。加えて、東名高速道路、第二東名高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、名神高速道路、第二名神高速道路、東名阪自動車道と接続することで、交通利便性が向上し、ネットワークの構築を通じた地域の活性化が期待されます。

(注1)

三重県に、液晶をはじめとするフラットパネルディスプレイ産業の世界的集積をつくることにより、活力ある地域づくりを目指すという構想。

(注2)

岐阜県南部に集積している情報通信産業を発展させ、IT関連企業、コンテンツビジネスの一大集積地を形成するという構想。

(注3)

高速道路のうち、国と都道府県の負担で建設されるもの。全国20道県で29区間が新直轄方式に切り替えられている。公団方式では、高速道路は基本的に借入金と料金収入によって建設される。

## 2. ITSを活用した地域づくり

以上のように、中部圏では広域連携による産業集積の促進と、その前提となる交通インフラの整備が進められています。もともと、交通システムの構築には道路の建設以外にも様々な要素があります。そこで、本節では交通システムを構成する様々な要素のなかから、①ITS（高度道路交通システム）を活用した地域での取り組みと、②物流分野での情報化などの新しい動き、の2つについて整理します。

## (1) ITS 開発の現状

ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) とは、情報技術によって「人」と「車」と「道」の3者をネットワーク化し、渋滞や交通事故、環境問題など、交通社会の成熟によってもたらされた様々な問題の解決を目指すシステムのことです。既に、最新の交通情報を素早くカーナビに提供するデジタルデータ通信システムであるVICS (Vehicle Information and Communication System: 道路交通情報通信システム) や、高速道路でのETC (Electronic Toll Collection System: ノンストップ自動料金支払いシステム) などのサービスが実用化されています。

実際の開発は、1999年11月にITS関連五省庁(警察庁、通商産業省、運輸省、郵政省、建設省)によって策定された「システムアーキテクチャ (System Architecture)」に基づいて進められています。システムアーキテクチャとは、システムを構成する要素とその関係を明らかにすることによって、システム全体の構造を示す「ITS全体の概略設計図」です。これによって多くの要素から構成されるITS開発の全体像を概観することが可能となります。

具体的には(図表3)、9つの開発分野と、21の利用者サービス及びそれを細分化した56の個別利用者サービスと、172のサブサービスが体系的に設定されています。

以上のように、ITSの開発分野は多岐にわたっているため、全てのメニューを全ての地域で導入することは効率的ではありません。加えて、地域の抱える問題は一律ではなく、地域においてITS事業を実現するためには、地域のITS関係者の役割分担や連携についての戦略が不可欠です。例えば、三重県内をみても、①都市化による通過交通や市街地交通の増加を背景に、渋滞や交通事故などが問題となっている北勢・中勢地域、②行楽客の交通で休日の混雑が深刻な伊勢志摩地域、③大型車の通過交通や道路線形の悪い単路部(交差点ではない箇所のこと)での事故が問題となっている伊賀地域、④高齢化、過疎化の進行や、自然災害による通行規制の多い東紀州地域、と地域の特性によって様々な問題を抱えています。

地域の課題やニーズを把握し、システムアーキテクチャのなかから地域に必要なサービスを選択し、役割分担をしたうえで、地域ITSの将来構成を整理

**図表3 ITSの開発分野と利用者サービス**

開発分野	利用者サービス	個別利用者サービス	サブサービス		
1. ナビゲーションシステムの高度化	(1) 交通関連情報の提供	56	172		
2. 自動料金収受システム	(2) 目的地情報の提供				
3. 安全運転の支援	(3) 自動料金収受				
	(4) 走行環境情報の提供				
	(5) 危険警告				
4. 交通管理の最適化	(6) 運転補助				
	(7) 自動運転				
5. 道路管理の効率化	(8) 交通流の最適化				
	(9) 交通事故時の交通規制情報の提供				
6. 公共交通の支援	(10) 維持管理業務の効率化				
	(11) 特殊車両等の管理				
7. 商用車の効率化	(12) 通行規制情報の提供				
	(13) 公共交通利用情報の提供				
8. 歩行者等の支援	(14) 公共交通の運行・運行管理支援				
	(15) 商用車の運行管理支援				
9. 緊急車両の運行支援	(16) 商用車の連続自動運転				
	(17) 経路案内				
	(18) 危険防止				
	(19) 緊急時自動通報				
	(20) 緊急車両経路誘導・救援活動支援				
	(21) 高度情報通信社会関連情報の利用				

(資料) ITS関連五省庁「高度道路交通システム (ITS) に係るシステムアーキテクチャ」

**図表4 地域におけるITS導入の主な取り組み**

推進団体	主な取り組み
北海道ITS推進協議会	北海道ITS推進プランの策定、寒地ITSワークショップの開催
青森ITSクラブ	全国初のITS関連NPO法人、ケータイ版「青森みち情報」の提供
新潟県IT&ITS推進協議会	中山間地域ITSデマンドバス実証実験、新潟空港リムジンバス運行円滑化実証実験
岐阜県ITSセンター	携帯電話などを利用した動態情報の提供
愛知県ITS推進協議会	中部国際空港、愛・地球博でのITS導入、リアルタイム信号制御実証実験
豊田市ITS推進会議	豊田地域ITS「STAR☆T21」の策定
三重県ITS推進協議会	みえITSアクションプランの策定
関西ITS推進協議会/KIPA	けいはんな「融合型公共交通システム」社会実験、飛鳥歩行者・自転車ナビ社会実験
中国ITS研究会	水上バス実用化研究プロジェクト、デマンドバス・過疎バスプロジェクト
岡山県ITS推進協議会	携帯電話での道路情報提供、低床式路面電車[MOMO]のロケーション情報提供
高知県ITS推進協議会	高知県地域ITS計画(KoCoRo21)の策定

(資料) ITS Japan「地域ITSフォーラム 資料」、各団体HPなどを基に三重銀総研作成

し策定するのが、「地域アーキテクチャ」です。国内各地で、こうした作業を通じてITSの活用を通じた地域活性化への取り組みが行われています。

## (2)各地域のITS導入に向けた主な取り組み

国内各地におけるITS導入の主な取り組みをみると(図表4)、地域の事情に応じて様々な取り組みがなされています。例えば、北海道や青森などの寒冷地では、積雪などの気象条件によって交通システムが大きな影響を受けるほか、都市部での渋滞問題や、過疎地域での移動性確保の問題など、地域ごとに問題を抱えており、それぞれの地域で問題解決のための取り組みが行われています。

三重県でも、三重県ITS推進協議会によって2004年2月に「みえITSアクションプラン」が策定され、ITS導入に向けた施策が計画されています。三重県ITS推進協議会は2002年に民間、学識経験者、産業界、官公庁の参画によって設立されました。三重県は南北に長く、地域によって多様な交通問題を抱えているため、協議会では、三重県の道路交通に関する課題とニーズを踏まえて、次の5つの基本方針を設定しました。すなわち、①誰もが移動しやすい交通基盤の構築、②三重の観光振興、地域振興の支援、③道路交通の安全性、円滑性の確保、④災害時・緊急時の体制の強化、⑤道路管理の効率化、です。この5つの基本方針の下で、15のITS基本メニューが抽出されました(図表5)。

現在、この基本メニューに沿って短期及び中長期の施策が計画されており、いくつかのメニューが既に導入されています。

中部圏では、自動車産業や自動車部品産業が集積していることや、2004年10月に「第11回ITS世界会議」が開催されたことなどを背景に、ITSに関して積極的な取り組みがなされています。特に、愛知県や豊田市では先進的なシステムの導入に向けた動きが活発に行われているため、三重県でもこうした動きとの連携を視野に入れつつ、基本メニューの導入を着実に進めていくことが求められています。

**図表5 「みえITS」の基本メニュー**

1	バスロケーションシステム
2	公共車両優先システム(PTPS)
3	公共交通運行情報の提供
4	公共交通の予約システム
5	歩行者への情報提供システム
6	音声情報等の提供による視覚障害者の移動支援
7	道の駅における観光・地域・道路情報の提供
8	情報提供や移動支援等による観光振興策
9	道路交通情報の充実
10	所要時間比較情報の提供
11	交通需要マネジメントの支援
12	安全運転支援情報の提供
13	災害時の情報提供の充実
14	災害検地の高度化
15	道路情報の一元管理

(資料) 三重県ITS推進協議会「みえITSアクションプラン」

## 3. 物流システムの効率化

### (1) 物流における情報化

次に物流に目を向けると、中部圏の物流は、ものづくりの集積が進んでいることなどを背景に、わが国の中でも重要な位置を占めています。港別の貿易額をみると（図表6）、名古屋港は輸出で2位、輸入で4位、四日市港は輸出で16位、輸入で10位、三河港は輸出で7位、輸入で18位となっています。こうしたなか、名古屋港と四日市港が一体となって、2004年7月に国土交通省より「スーパー中枢港湾」の指定を受けました。スーパー中枢港湾とは、港湾使用料の削減やサービスの向上を通じて一層の国際競争力強化を目指すもので、国内では他に東京港・横浜港の「京浜港」、大阪港・神戸港の「阪神港」が指定されました。

全国の動きをみても、港湾・空港への連絡道路整備や、港湾諸手続きのワンストップサービスなど、物流機能の強化に向けた様々な取り組みが行われています。加えて、業務の効率化を図るため、物流の情報化が積極的に進められています。例えば、

異なる企業間で通信回線を通じて商取引に関するデータを交換する「物流EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換)」と呼ばれるシステムの普及が期待されています。

物流EDIを導入すれば、人為ミスの排除やデータ交換時間の短縮、顧客情報の的確な管理を通じたサービスの向上、などの効果をもたらされます。実際に物流EDI導入によるメリットに関する調査をみると（図表7）、半数以上の企業が省力化と事務コストの低減を挙げており、物流の効率化に大きく寄与していることがわかります。

**図表7 物流EDI導入実施によるメリット(複数回答)**

メリ ッ ト	%
①重点顧客とのパートナーシップが強化された	39.8
②顧客満足度が向上した	31.3
③社内の情報化・標準化が進んだ。または、進むきっかけになった	35.1
④在庫量の削減および在庫の回転率が向上した	6.4
⑤納期の短縮が進んだ	22.5
⑥省力化が進んだ	60.7
⑦事務処理コストが低減した	56.9
⑧その他	2.6

(資料) (社)日本物流団体連合会「数字で見る物流2004」

**図表6 港別貿易額 (2003年度)**

(百万円、%)

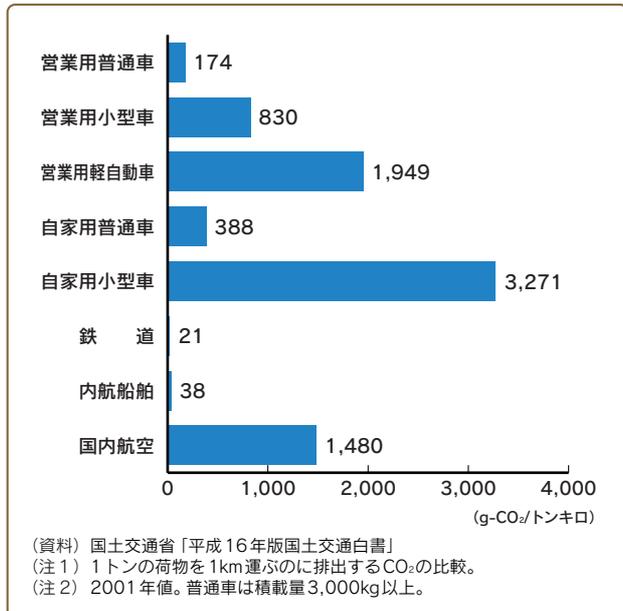
		輸 出	比率
1	新東京国際空港(成田)	9,825,324	17.5
2	名 古 屋	7,581,346	13.5
3	横 浜	6,252,899	11.2
4	神 戸	4,396,413	7.8
5	東 京	4,080,157	7.3
6	関西国際空港	3,935,774	7.0
7	三 河	2,201,275	3.9
8	清 水	1,842,426	3.3
9	大 阪	1,830,397	3.3
10	川 崎	915,292	1.6
	⋮		
16	四 日 市	620,641	1.1
	計	56,060,900	100.0
		輸 入	比率
1	新東京国際空港(成田)	9,666,411	21.6
2	東 京	5,143,080	11.5
3	横 浜	2,858,730	6.4
4	名 古 屋	2,806,138	6.3
5	大 阪	2,804,379	6.3
6	関西国際空港	2,190,127	4.9
7	千 葉	2,184,154	4.9
8	神 戸	2,089,109	4.7
9	川 崎	1,369,764	3.1
10	四 日 市	806,136	1.8
	⋮		
18	三 河	435,707	1.0
	計	44,832,952	100.0

(資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

### (2) モーダルシフト

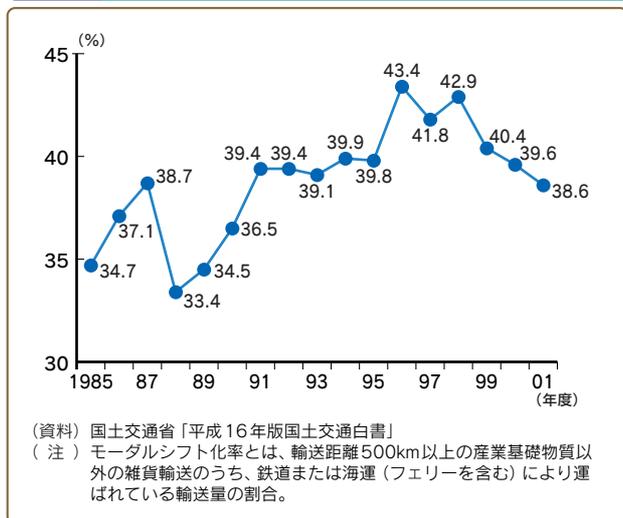
物流の効率化とともに重要なのが、環境への配慮です。わが国のCO<sub>2</sub>排出量の約2割が運輸部門からのものであり、そのうち9割弱が自家用自動車、貨物車、バスといった道路関係部門から排出されています。このような状況下、国土交通省では、2003年に「モーダルシフト推進に向けたアクションプログラム」を策定しました。モーダルシフトとは、トラックによる貨物輸送を、環境に優しく大量輸送が可能な海運や鉄道輸送に転換することをいいます。各貨物輸送機関の環境負荷を比較するために、貨物輸送機関のCO<sub>2</sub>排出原単位をみると（次頁、図表8）、鉄道や内航船舶のエネルギー消費効率が優れていることがわかります。こうしたことを受けて、アクションプログラムでは、鉄道および内航海運が抱える課題の解消や、荷主・物流業者等の意識向上に向けた施策を推進してきました。具体的には、電車型特急コンテナ列車（スーパーレールカーゴ）や次世代内航船（スーパーエコ

図表8 貨物輸送機関のCO<sub>2</sub>排出原単位



シップ)の導入、「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」の拡充などです。ここで、実際のモーダルシフトの進捗状況を見るためにモーダルシフト化率の推移をみると(図表9)、1999年から低下傾向で推移しており、2001年には38.6%となりました。なお、2003年策定のアクションプログラムでは、モーダルシフト化率を2010年までに50%まで上げることを目標としています。この目標に向けた取り組みをさらに充実させるために、2004年6月には、第2ステップとして、「モーダルシフト促進に向けた平成16年度アクションプログラム」が策定されました。

図表9 モーダルシフト化率の推移



## 4. 交通まちづくりに向けた取り組み

交通システムについては、産業や物流だけでなく日々の生活に対する影響が大きいため、そのあり方を検討する際には、産業や物流面以上に生活者の視点が求められます。そこで、安全で快適な交通社会を実現するための取り組みのうち特徴的な動きとして、①歩行者ITS、②くらしのみちゾーン・トランジットモール、③コミュニティバス、の3つについてまとめました。

### (1) 歩行者ITS

高齢者などの社会参画に際して、大きな問題となるのがモビリティ(移動性)の確保です。高齢者や障害者等の交通弱者を含めた全ての人々が、安心して利用できる安全で快適な交通環境の整備が求められています。こうしたなか、歩行者ITSとして、携帯端末機への情報提供や、視覚障害者用の専用白杖と骨伝導スピーカーを通じて自動的に道案内をするシステムなどの開発が進んでいます。

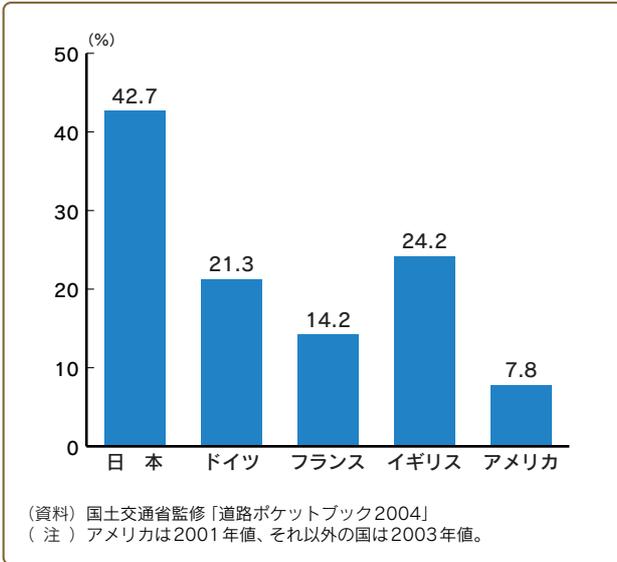
このような技術の開発を背景に、国土交通省の「自律的移動支援プロジェクト推進委員会」では、移動手段、交通手段、目的地などの情報について「いつでも、どこでも、だれでも」がアクセスできる環境作りを目的に、プロジェクトを進めています。具体的な情報の中身は次の通りです。すなわち、①出発地から目的地までの移動手段、移動経路に関する事前情報、②移動途中の緊急時の支援情報、③目的地周辺のピクトグラム(案内用図記号)、標識、案内情報、④目的地の施設、空間内の情報、⑤一連の自律的移動を支援する地域支援システムに関する情報、です。

移動に必要なこうした情報を、様々なツールで提供することを通じて、全ての人々が安心して生活できる交通環境を実現することが求められます。

### (2) くらしのみちゾーン・トランジットモール

交通事故死者数に占める歩行者・自転車の割合をみると(次頁、図表10)、日本は欧米諸国と比べて高い割合を占めています。このことには、日本の車優先の交通政策があると考えられます。今後は、車だけでなく歩行者や公共交通にも配慮したまちづくりが広がることが期待されます。

図表10 交通事故死者数に占める歩行者・自転車の割合



そのための有効な手段として、「くらしのみちゾーン」や「トランジットモール」が注目されています。

「くらしのみちゾーン」とは、中心市街地や商店街の街区などにおいて、警察との連携によって一般車両の流入を制限するなど、通過交通を排除することによって歩行者や自転車の安全や快適性を優先した、質の高い生活環境を形成するという試みです。「トランジットモール」は、中心市街地の一般車両を制限し、メインストリートを歩行者・自転車、バス、路面電車などの公共交通機関に開放するという試みです。現在、全国各地で、くらしのみちゾーン42地区、トランジットモール2地区、くらしのみちゾーン+トランジットモール4地区の合計48地区が取り組んでいます。

### (3) コミュニティバス

2002年2月に実施された、乗合バス事業の規制緩和によって、①新規参入が免許制から許可制へと変更になったほか、②不採算路線からの撤退が許可制から事前届出制になったうえ、③運賃は上限のみを認可とし、それ以下は届出制に変更されました。

この規制緩和によって、非都市部でのバス路線の撤退や、都市部路線の統廃合などの動きが活発になりました。一方、逆に交通空白地の解消や、中心市街地の回遊性向上などを目的として、コミュニティバスを中心とした新規参入も増加しました。

コミュニティバスには定まった定義がないものの、大きくは交通需要の少なさなどの要因で、事業としての運営が難しい路線について、行政や住民等の主導によって設定・運営されているバス路線のことを指します。2003年3月末時点の導入状況を見ると、三重県で30、愛知県で46、岐阜県で49の市町村においてコミュニティバスが導入されています。

コミュニティバスは、行政や地域住民が運営の主体となるため、地域の実情に合わせて、採算性のみにとらわれない柔軟な運営が可能です。地域の特性を考慮した生活交通の確保という観点からも、コミュニティバスは有効な手段の一つであるといえましょう。

## 5. まとめ

以上みてきたように、中部圏では「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ」などの取り組みを通じて広域連携を進めています。企業が新規に立地し、産業の集積を進めるためには、交通アクセスの整備が重要な条件の一つとなります。

一方、生活面に目を向けると、車中心の社会から道を利用する全ての人にとっての安全で快適な交通社会の実現へと目線が移りつつあります。

こうした動きを支えるのが、ITSなどの新しい技術の開発と普及です。ITS分野は、技術の開発が中心であった段階から、情報発信、まちづくりなど多くの分野との融合によって交通の質を向上させ、生活や社会を変えていくという、いわゆる「セカンドステージ」へと入りました。

モータリゼーションの進展によってもたらされた負の遺産を清算し、地域を活性化するとともに、全ての人々が安心して移動できる社会を実現するためにも、ITSなどの新技術を活用した地域づくり、まちづくりを積極的に進めていくことが求められます。

(04.12.17)

池野 哲宜