

地域の移動課題と地域公共交通



岩手県立大学 研究・地域連携本部 副本部長
総合政策学部 教授
宇佐美誠史 10/19撮影 盛岡 中津川

自己紹介その1

- 1974年6月 大阪府寝屋川市生まれ
- 1995年3月 大阪府立工業高等専門学校土木工学科卒業
- 2002年3月 福井大学大学院工学研究科修了
高専や大学の講義やゼミ「道路工学」「交通工学」
- 2002年3月 福井大学大学院 博士（工学）
学位論文「災害時を考慮した道路の整備効果に関する研究」
- 2005年4月 岩手県立大学総合政策学部 着任
2002年の道路運送法改正（バスの需給調整規制廃止）の影響を実感して、公共交通分野を学ぶようになった。当時は素人。
土木学会の生活交通サービス研究小委員会への参画が今に繋がる

自己紹介その2（大学内の業務）

- 2020年4月 JST共創の場形成プログラム（育成型）
代表は東京大学未来ビジョン研究センターで県立大は県庁とセットで参画
- 2021年4月 同上（本格型）今は県立大の研究開発責任者
「ビヨンド・“ゼロカーボン”を目指す“Co-JUNKAN”プラットフォーム研究拠点」
Co-Learningの場、ヒトづくりを主に担当
- 2024年4月 学部と兼務 研究・地域連携本部副本部長
地域政策研究センター長
- 学部の委員会：教務委員会、基礎学力向上部会
- 全学の委員会：広報委員会
- 担当授業：地域・都市計画論（約100人）、地域交通論（約30人）、いわて創造実践演習（副専攻のキャップストーン科目14人）、地域環境調査実習（5人）、3-4年生のゼミ

自己紹介その3（NPO）

2022年6月 NPO法人イーハトーブ地域情報マネジメント設立 代表理事
宇佐美ゼミ+（株）復建技術コンサルタント+（株）ぴーぷる+友達
事務所は県立大地域連携棟内

きっかけ

自分が自治体や住民等の相談に乗れるキャパが低いので仲間がほしい
自治体がコンサルタントに質の高い発注をしてもらいたい
矢巾町の網形成計画で意欲的な技術者に出会い、博士後期課程へ誘う
後に紹介する小規模公共交通乗降管理システム開発に取り組むIT屋さんに出会う
友達は交通や地域づくりのプロで盛岡や会津若松で出会っていた

この養成講座は、公共交通に関わる仲間を集めていて、計画策定や調査技術など技術を学びつつ、意義を共感してくれる仲間を増やしているという点で似ている

CEATEC2025 (10/14-17、幕張メッセ) 出展

<https://www.ceatec.com/ja/>

CEATEC (情報系で日本最大級の展示会)

大学やベンチャー企業のエリアで出展 (R7: 232団体 (昨年188))、今回は「岩手県立大学「企業学群」/滝沢市IPUイノベーションパーク」として、企業と教員の共同研究を5つのブースで展示



余談：昨日のベーシック講座での質問

県立大の学生で運輸業界を目指す学生の多くはJRを希望とあったけれど、研究者を目指す学生はどれくらいいる？

そもそも学部からの大学院進学率が極端に低く、社会人比率が高い社会人では研究者を目指す方が時々いる (来年度、博士後期課程を受験すると宣言している方が)

来年度、私のゼミではありませんが、公共交通分野で政策を研究したい学生が博士前期課程に入ります (来月の土木計画学研究発表会でも発表します)

時々でも研究者を目指す学生が県立大に来てくれたらいいと思いますが、うちの学部は総合政策で経済や法律、政治、環境が強い

自己紹介の最後

担当している行政の主な会議

公共交通

- ・ (岩手県内) 地域公共交通会議、公共交通活性化協議会
盛岡都市圏 (盛岡市、滝沢市、矢巾町)、盛岡市、滝沢市、矢巾町、二戸市、八幡平市、大船渡市、雫石町、山田町、平泉町
ちなみに、任期更新せず終えたところが4つ
- ・ 盛岡市総合交通施策懇話会
- ・ 両磐地域 (一関市・平泉町) 福祉有償運送協同協議会
- ・ 東北運輸局地域公共交通東北仕事人

都市計画

- ・ 立地適正化計画の協議会 (盛岡市・宮古市)
- ・ 二戸市都市計画等評価委員会
- ・ 都市計画審議会 (滝沢市、宮古市)
- ・ 盛岡市開発審査会
- ・ 岩手県国土利用計画審議会

道路交通

- ・ 岩手県道路交通環境安全推進連絡会議
- ・ 岩手県自転車活用推進計画アドバイザリー会議 (来月から)
- ・ 盛岡市自転車走行空間検討会
- ・ 東北地方整備局道路ドクター

本日の内容

- ・ 盛岡都市圏地域公共交通会議を作ったときの話
- ・ 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会で報告した、NPOで取り組んでいる乗降管理システム

よりよい公共交通計画の検討体制やお金がなくても日頃からデータをとれるようにすることを伝えたいです。

ただ、基本、岩手での経験からしか話せないの、東京会場での本日はどうなるのだろうかと思っています。

公共交通を担当している部署

あくまで付き合いがあるところですが

盛岡市	建設部	交通政策課（都市計画は都市整備部）
滝沢市	都市整備部	都市政策課（都市計画も同じ課）
宮古市	企画部	公共交通推進課
二戸市	総合政策部	まちづくり課
八幡平市	市民部	まちづくり推進課
大船渡市	商工港湾部	港湾振興課
雫石町		総合政策課
矢巾町		企画財政課
山田町		政策企画課
平泉町		まちづくり推進課

大雑把に3種類？

企画（総合計画）を担当、建設・都市計画部門を担当、商工部門を担当
どこを担当するのが望ましいのだろうか？予算を握っているところ？

望ましい部署というよりは、人、組織の意識、考え？

都会だと、建設・都市計画部門が多いでしょうか。ハードも一緒にできるメリット

自治体の担当者

- 10年以上続いている人もいるけれど、2-3年で異動することが多い
- 年に何人も変わったところも
- 何をすればいいかわからない
- 研修にも出してもらえない
- 意欲がない
- 異動で、とれていたはずのコミュニケーションがとれなくなる
- 適切に配置されて、意欲的に動いているところも

異動で公共交通を担当すると 課題抜きにやることから決まっている場合が

担当者になったときに上から

隣町のように以下のようなことを言われる

- コミュニティバスを走らせよう
- デマンド交通を始めよう
- タクシーチケットを配ろう

課題があって、現状把握から問題明確化、目標設定・・・

代替案を検討してやることを決める

というプロセス抜きに決まっていることが

「タクシーチケットはトップが決めたのでやめられない」とか

地域公共交通計画策定の際の課題整理

- 地域の状況（人口動態、地域の交通網、施設立地、ヒトの流動など）
- 各交通手段（鉄道、バスなど）のカバー圏、利用状況整理
- 各交通手段の課題整理
- まとめとして、地域公共交通の問題整理

公共交通全般の課題、公共交通ネットワーク、公共交通サービス、住民意識・参画、施策展開

⇒そもそも、地域の移動需要を全ての交通手段でどれくらい満たせているんだろうということを把握できているか

「地域公共交通会議」は、
地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、
住民、交通事業者、行政など関係者みんなで、
話し合って決める場です。 ※地域公共交通に関する会議の仕組みや呼び方は地域によって異なります

地域公共交通会議で話し合うこと

運行について

ダイヤやルートの見直し、停留所の位置や運賃など、利用者にとって使いやすいものを目指します。また、きくと運行され、改善が図られているか、地域の関係者みんなで確認します。

利用者を増やすために

地域公共交通の利用者を増やすため、みんなでいろいろアイデアを持ち寄り検討します。

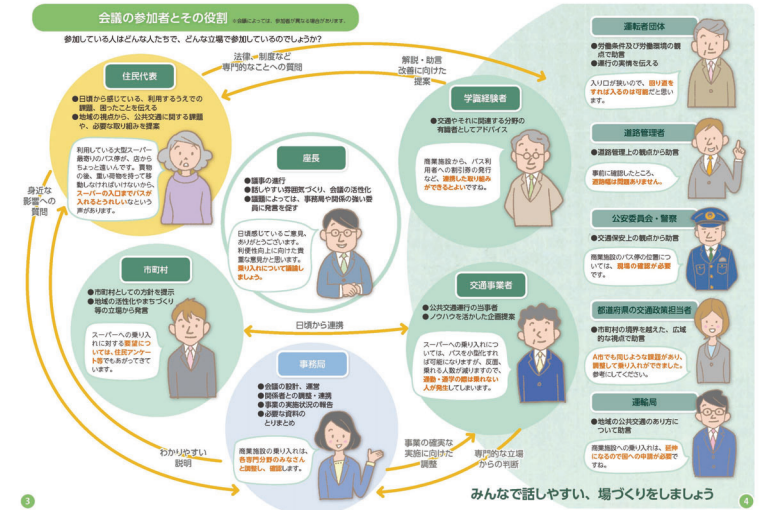
地域全体の、公共交通の将来について

まちや地域全体のあり方など、将来を見据えた広い視野をもって、今後どのような地域公共交通が必要か関係者みんなで考えます。

その他、交通に関する、計画づくりや補助金の申請など...

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104022.pdf>

あくまで例ですが、このような役割ができていでしょうか。ここに大きな問題があるような。



中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000104022.pdf>

こんな公共交通会議はダメ

- スケジュール管理がされておらず、適当に開催
- 協議事項（特に路線廃止やスクールバスの変更など）がないと開催しない
- これらですら、書面会議で済ませる
- 会議メンバーすら、ただ参加しているようで無関心
- 発言しない、発言したくても発言できる機会がない
- その時々地域の公共交通の状況や課題について、話し合われない
- 本当に公共交通を必要としている人の声が届かない
- 何がおこなわれているか、住民に見えない
- 自治体も交通事業者も互いに歩み寄ろうとしない
- そもそも自治体（組織、担当者）のやる気を感じない

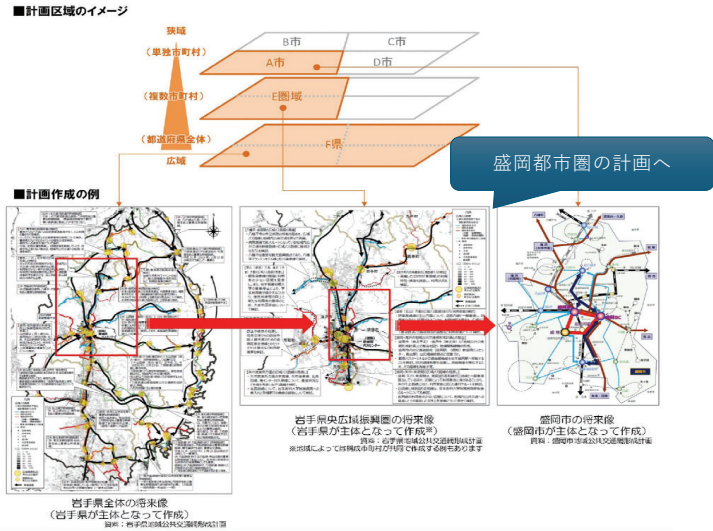
地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（理念編）

どうやって動機づけをするか

■本手引きについて

- 本手引きは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく地域公共交通計画並びに地域公共交通計画に基づく特定事業の実施計画の作成と運用を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図るための取組について、手順や考え方を示したものです。
- 本手引きは、主に地域公共交通計画の作成を検討している地方公共団体職員の方を読者として想定しています。特に、初めて地域公共交通計画を作成するに当たり、何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点から取りまとめています。また、作成後、どのように計画をもとに事業を運用していくべきかについても併せて解説しています。
- 地域公共交通計画の作成・運用に当たっては、担当者のみではなく、職場の上司や関係部署の担当者、地域公共交通の担い手である交通事業者の方などにも、その趣旨や検討のポイントを十分に理解してもらうことが必要です。本手引きは、そのような方々にも目を通してもらうようにしてください。
- 本手引きは、手順や考え方を示したものであり、実際の計画づくりや運用に当たってはそれぞれの地域の状況や特性に応じた対応を心掛ける必要があります。したがって、必ずしも本書に記載された手順通りに行く必要は無く、飽くまで計画づくりや運用の参考として活用していただければ幸いです。

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（実践編、2ページ）



これまでの盛岡都市圏のとりくみ

	総合連携計画 ほか <平成25年以前>	地域公共交通網形成計画 <平成26年～>	地域公共交通計画 <令和2年～>
盛岡市	盛岡市オムニバス計画 (平成10年度策定) ゾーンバスシステム、バスロケーションシステム、バス専用レーン、PTPS、でんでんむし等の導入 盛岡市総合交通計画 (平成19年度策定) 鉄道とバスの結節強化、都心軸の形成支援 もりおか交通戦略 (平成21年度策定) 公共交通・自転車の利用促進、中心市街地活性化	盛岡市地域公共交通網形成計画 (令和元年策定) 交通系ICカードの導入、バスセンター・前潟駅の整備、バスロケ更新、路線バス運行効率化 もりおか交通戦略(第二期) (令和3年度策定) コンパクト・プラス・ネットワークの実現支援	
滝沢市		滝沢市地域公共交通網形成計画 (平成29年度策定) 拠点形成に合わせた路線見直し、公共交通の情報発信、たきざわのりのフェスタの開催、市民・大学と連携したモビリティマネジメントの推進	
矢巾町		矢巾町地域公共交通網形成計画 (平成29年度策定) さわやか号見直しによるのりあい号・やはばす導入、まちづりと運動した公共交通の実現	矢巾町地域公共交通計画 (令和4年度策定) 交通結節点の利便性向上、公共交通の利用促進
	・IGR開業・東北新幹線八戸延伸 (平成14年) ・盛岡市合併 (平成18年)	・滝沢市市制施行 (平成26年) ・岩手医科大学附属病院移転開業 (令和元年)	・新型コロナウイルス危機 (令和2年～)
	第2回盛岡都市圏地域公共交通会議		

これまでの盛岡都市圏のとりくみ

盛岡市

バスロケ・サインージ
ICカード「Iwate Green Pass」
前潟駅開業
新・盛岡バスセンター開業

滝沢市

拠点に合わせたバスルートの変更
バスロケ・サインージ
滝沢市×IGRラッピング車両運行
大学の公共交通施策検討

矢巾町

市街地循環バス(やはばす)
電気/バス/のり大乗り入れ
公共交通の利用方法解説動画
やはばすラッピング車両の運行

単独で計画策定していることによる問題点

さらに、盛岡都市圏では日常的に市町を跨いだ移動が多い特徴があるものの、各市町で展開する公共交通ネットワークや施策は各市町内に留まっています。
→移動需要に対し公共交通ネットワークが乖離している可能性があります

市町を跨ぐ移動における問題点

盛岡市北部～滝沢市
日常的に行政域を跨いだ移動が多く、移動による問題が生じている可能性があります

青山駅の結節機能の強化
青山駅が滝沢市における交通結節点となっていますが、バスプール等がなく、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性が低い状況です
滝沢市地域公共交通網形成計画にも位置付けがあるものの、盛岡市に位置しているため協議に留まり積極的な連携が難しい

盛岡市南部～矢巾町北部
盛岡市南部から矢巾町岩手医大周辺への移動需要が一定数あるものの、直接アクセスできる公共交通がありません
距離が近く生活圏となっているものの、公共交通ネットワークと移動需要が乖離している状況あり

矢巾町北部～盛岡市南部
矢巾町北部～都南エリアや岩手飯岡駅等の交通結節点へのアクセスが難しい状況にあります

矢巾町で運行するのりあい号は町内でのみの運行となり、盛岡市方面には運行されていない

これまでの市町単独における計画策定では解決し難い問題点であり、3市町で連携するためには「盛岡都市圏」での**地域公共交通計画の策定が必要**です

盛岡都市圏地域公共交通会議の経緯

盛岡・滝沢・矢巾・雫石（いずれも宇佐美が会長）の取組での限界、非効率性

2021年の年末? : 滝沢・矢巾の担当者から広域での取組の希望が出る

2022年1月18日: 雫石町の担当課長に4市町での広域での取組の提案

2022年3月?: 盛岡市建設部長に広域での取組の提案

盛岡広域公共交通計画担当者意見交換会

初回2022年5月17日、第2回6月27日、第3回8月19日

9月28日: 矢巾町の担当者が館林市に広域計画のヒアリング

10月: 予算の検討のために、参考見積もりをとる

10月: 雫石は広域に参加しない判断（翌年度に合流を希望するが・・・）

11月: 岩手運輸支局が広域計画の実務的な勉強会

これ以降、各自治体の中で広域計画に向けての体制づくり（特に予算）

2023年1月12日:（仮）盛岡都市圏法定協議会設立等準備会

1月30日: 矢巾町地域公共交通会議後に東北運輸局と意見交換

2月以降: 公共交通会議の要綱づくり、委員選定、調査委託業者選定の準備など

4月24日盛岡都市圏地域公共交通会議設立総会、初回会議

7月12日: 調査業務委託プロポーザル審査会

10月24日: 2回目地域公共交通会議（広域計画策定へのストーリー）

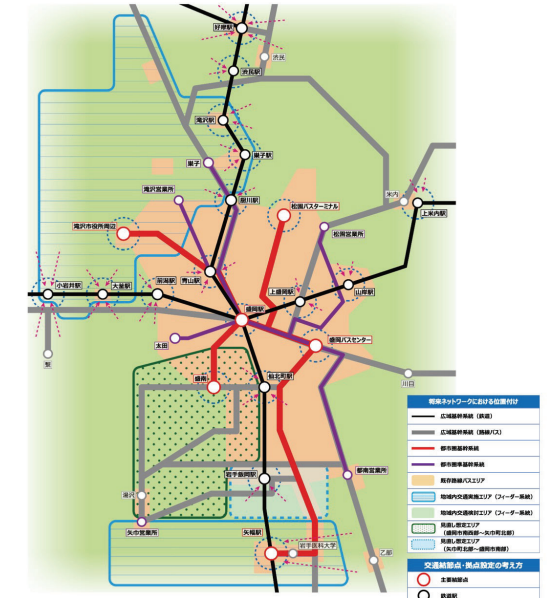
2024年2月1日: 第3回地域公共交通会議（課題の整理と公共交通ネットワーク像のたたき台）

2025年9月: 盛岡都市圏地域公共交通計画 公表 今は利便増進計画を策定中

21

将来ネットワーク

まだまだ不十分だけれど、自治体の境界を越えたネットワークを示した



都市圏になってよかったこと

- 担当者同士の交流が少なかった
- 会議が多くなった
会議に向けての相談、会議前の打ち合わせ、会議後の反省会
これを年に複数回
盛岡は会議は年1回で内容確認のみだった
- 行政と事業者間で話し合う機会が少しできた
- 自治体の境界を越えた自治体運営のバスができそう
- 一方で、まだまだ都市圏として地域を背負う覚悟は大きくない

23

地域公共交通計画策定の課題

- **計画策定にそれなりの予算が必要**
⇒まともにやると、700~1000万円、最近は数百万円~0
- **自治体の公共交通政策への意気込みの弱さ**
⇒専任不在、専門性が必要なのに頻繁な人事異動
2年に1回、ある町では1年に複数回あった年も
- **コンサルタントの企業がコンサルタントをしていない**
⇒計画策定したら終わりで、日頃からの相談相手になっていない
<https://www.jehdra.go.jp/pdf/kousokupdf/rosenzu.pdf> (なっているコンサルタントもある)
- **日ごろからのデータ取得・管理の弱さ←ここに注目**
⇒自前のバスですら、月に1回乗者人数の取得
それも、(1便当たり・月あたり)乗車人数
いつ、どこからどこへ乗っているという基本的情報がない
結果、計画策定時に大規模な調査、莫大な費用がかかる

24

地方の自治体が事業者へ委託して運営する公共交通の問題

■ 情報不足の問題

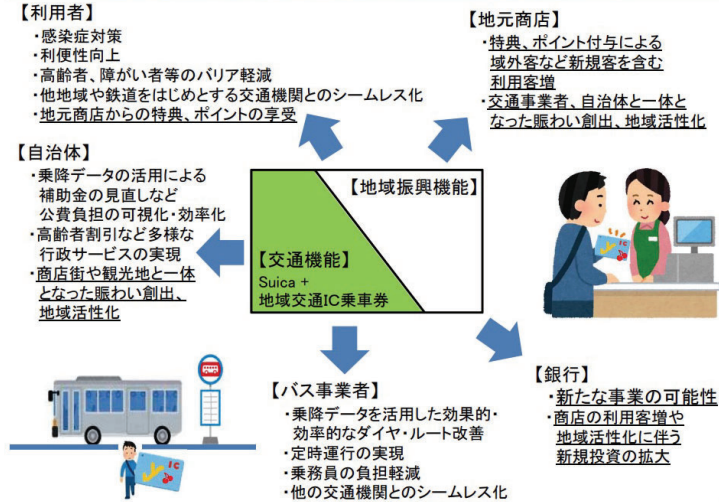
公共交通需要の少ない地方において、恒常的な利用実績情報が収集されておらず、公共交通政策の検討に際し、十分なデータを得られていない

■ 現状の検収とデータ活用における課題



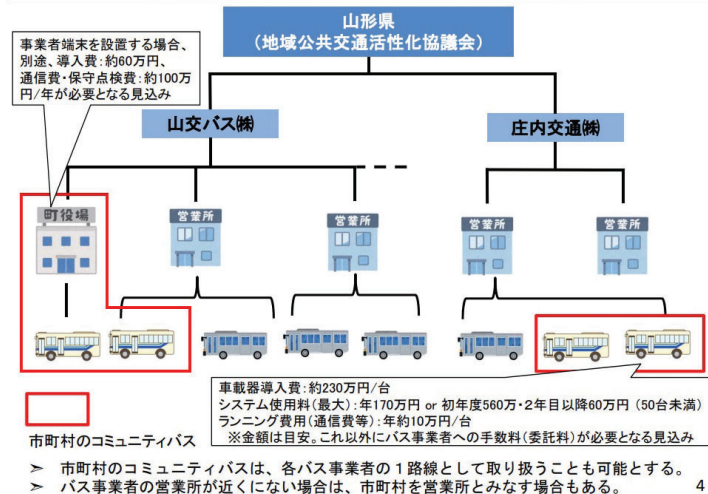
税金で行われる事業に対しての確認は必須なはずが、行われていない
質・量ともに不十分なデータしかなく、公共交通政策の検討が難しい

交通系ICカード(地域連携ICカード)導入のメリット(イメージ)



第3回山形県地域公共交通活性化協議会 (R2.10.26) 資料

交通系ICカード導入支援事業イメージ



第3回山形県地域公共交通活性化協議会 (R2.10.26) 資料



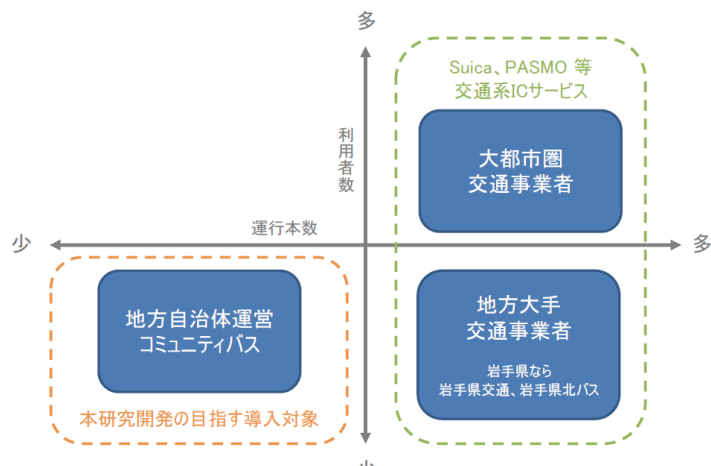
スマートフォンアプリケーションおよびWebシステムとして開発

(iOS / Android 両対応)
(株)びーぶる
(株)復建技術コンサルタント
宇佐美研究室



JST「共創の場形成支援プログラム(COI-NEXT)」本格型
“ビヨンド・ゼロカーボン”を目指す”Co-Junkan”プラットフォーム研究拠点

目指すのは交通系ICカードの導入が難しいところ



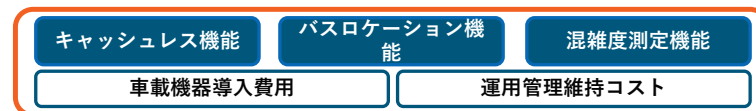
加えて・・・オールインワン・パッケージ

従来の大手交通事業者

キャッシュレスシステム (Suica, PASMO 等)		バスロケーションシステム (NEC, 日立 等)		混雑度測定システム (独自規格, NAVITIME 等)	
車載機器 導入費用 約230万円/車両	運用管理 維持コスト 約280万円/年	車載機器 導入費用 約500万円	運用管理 維持コスト 約80万円/年	車載機器 導入費用	運用管理 維持コスト

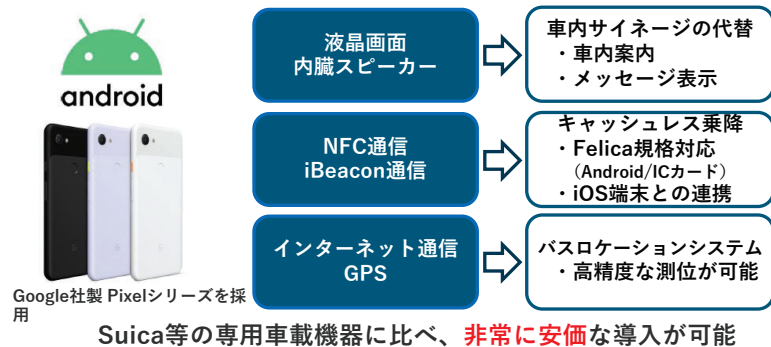
財源の限られた地方自治体には各システムの導入・運用が困難

開発：乗降管理システムRabiPeoCa



各機能を簡易化したオールインワン・パッケージ

市販製品の利用による専用機器の 開発コスト削減



ICカード乗車券によるタッチの様子



スマートフォン乗車券によるタッチの様子



33

情報収集フロー



34

乗降管理システムRabiPeoCaの特徴

・乗降管理システムRabiPeoCaと乗務員による調査の比較

	乗務員による調査	RabiPeoCa
乗降データ	乗車数と降車数 車内の人数は分かる	乗車場所と降車場所が紐付いた乗降数 車内の人数に加え、 OD (どこからどこへ行くのか) がわかる 同一利用者の移動データを紐付けられる 利用頻度、行き帰りの時間帯、目的地 がわかる
利用者属性	不明	利用頻度 や 利用者属性 が分かる
利用時刻	おおむねの時刻	秒単位の時刻
取得方法	運行中、乗務員が運転の合間に記入	運行開始前後の設置と 利用者のタッチにより 随時にデータが収集 される
分析開始のタイミング	運行終了後に乗務員が記入したものを データ化する必要がある	リアルタイムでデータを収集しているため すぐに可能

35

リアルタイムかつ操作が容易なデータ管理

利用履歴

乗降数の合計
(Excel出力も可能)

管理画面

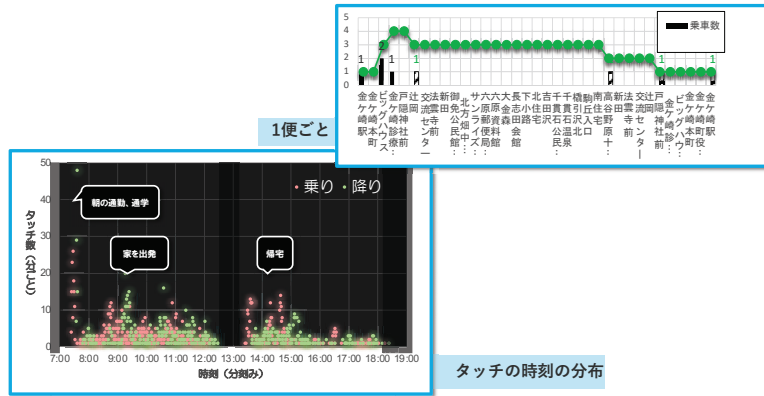
管理画面

管理画面

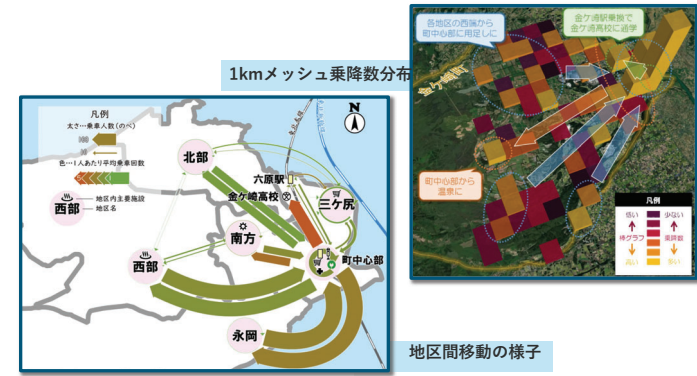
バスの現在位置
(バスロケーション)

36

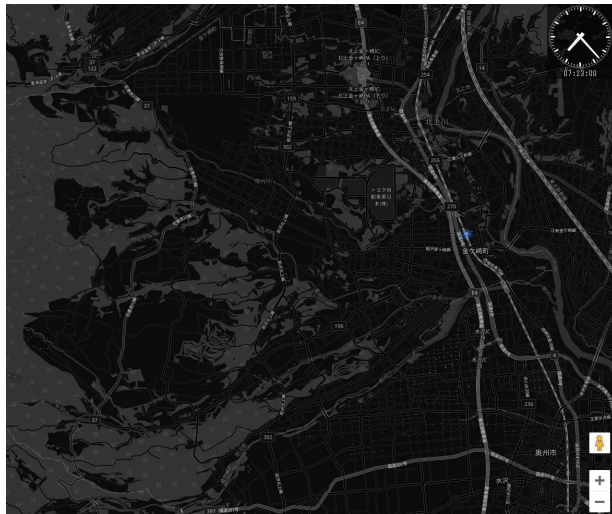
バス停単位の乗降数、車内人数等を
運行日毎・曜日毎・便毎に集計可能



データ収集後に利用者の移動特性について
データを整理し、計画策定や施策検討に活用



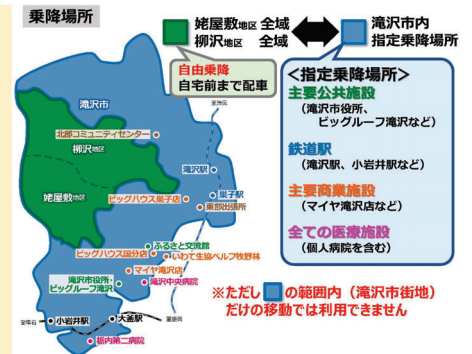
コミュニティバス利用実績の可視化



第15回滝沢市地域公共交通会議 (2023/3/13)
小さな交通需要に対応した交通サービスの検討

実証実験の概要

- <運行の目的>
小需要地域における
最大の移動需要を把握するため
- <運行期間>
令和4年9月の毎週月・水・金曜日
8~12、13~16時 (1日7時間運行)
- <運行方法>
タクシー車両を時間制運賃で貸切
(利用者の運賃は無料として運行)
- <乗車方法>
事前に利用申請をした方が直接予約
申請者に
乗車許可証を発行
- <運行事業者>
柳沢地区：(有) 滝沢交通、
(有) みたけタクシー
姥屋敷地区：岩手中央タクシー (株)



タクシー運転手が使うスマホにタッチして乗降



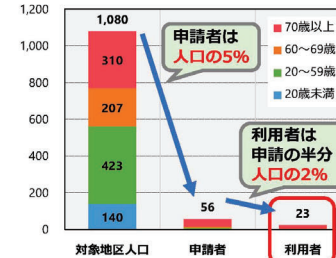
ドライバーが操作することで、タクシーやデマンド型交通でも活用可能



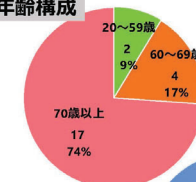
実証実験結果（利用者の属性）

- ・ 実証実験利用者は対象地区人口の2%程度となり、その大部分は60歳以上でした
- ・ 利用者の半数以上は運転免許を保有し、普段は公共交通を利用しない方でした

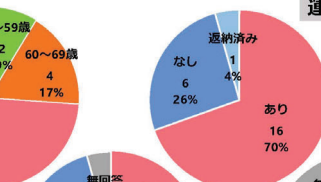
地区人口と利用者数



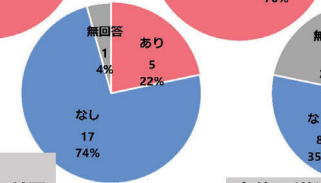
年齢構成



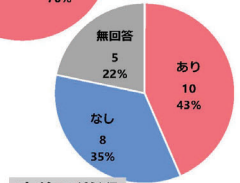
運転免許の有無



福祉バス 患者輸送バスの利用



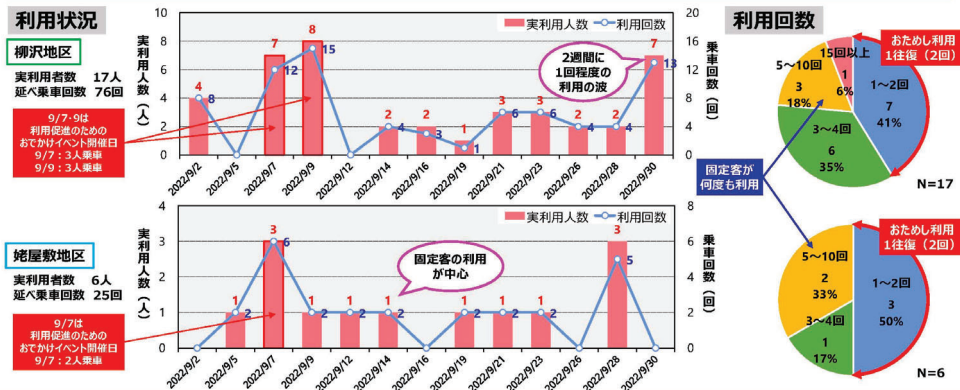
家族の送迎



実証実験利用者 N=23

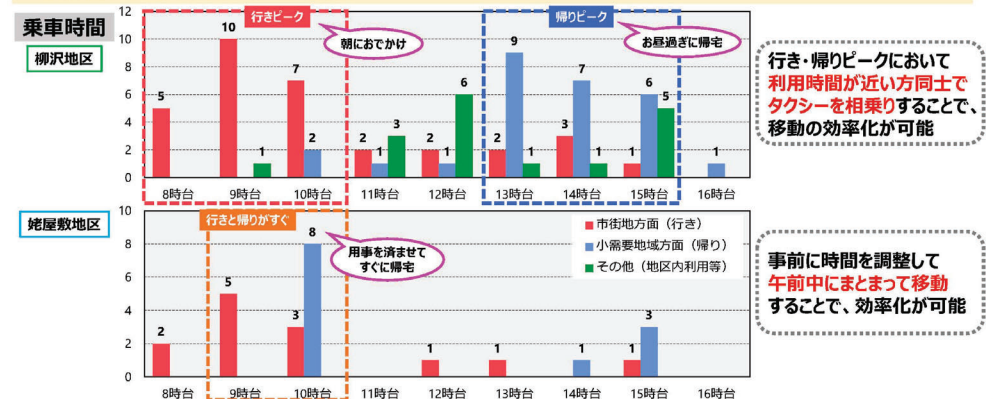
実証実験結果（利用状況）

- ・ 利用数は最大1日8人（4往復）と少なく、2週間に1回程度の波がありました
- ・ 5回（3往復）以上の利用は両地区で6人とさらに少なく、限定的な利用でした



実証実験結果（利用時間）

- ・ 地区によって外出の傾向は異なるものの、利用時間が近い方同士で効率化を図れることが分かりました

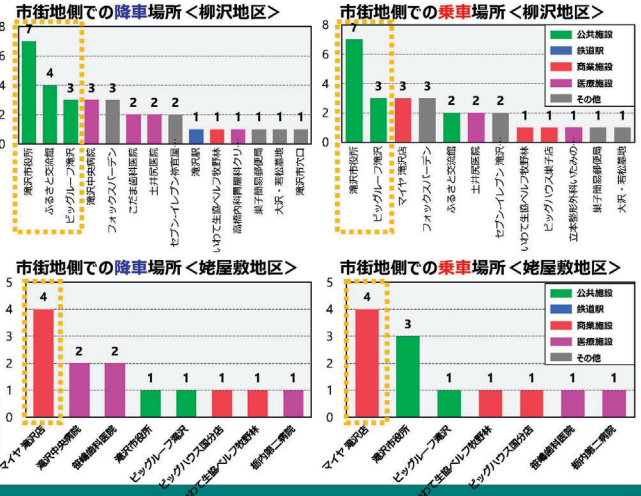


実証実験結果 (乗降場所)

乗降場所の傾向



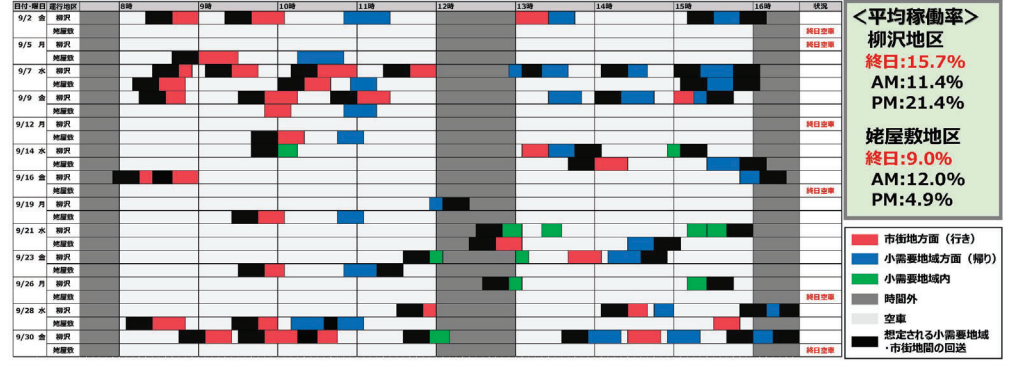
・公共施設や商業施設での乗降は集中していますが、医療施設での乗降は分散していました



実証実験結果 (稼働状況、配車回送の負担)

・平均稼働率は、柳沢地区が15.7%、姥屋敷地区が9.0%と低く、小需要地域・市街地間を跨ぐ回送の負担が大きかったです

稼働状況、配車回送の状況

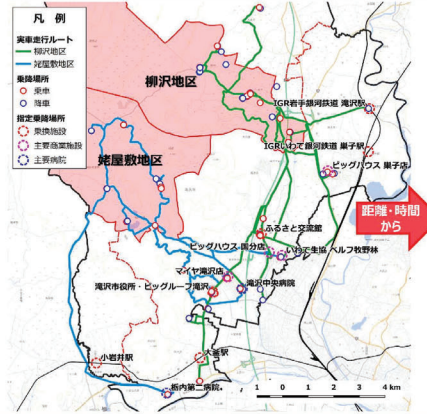


<平均稼働率>
柳沢地区
 終日:15.7%
 AM:11.4%
 PM:21.4%
姥屋敷地区
 終日:9.0%
 AM:12.0%
 PM:4.9%

■ 市街地方面 (行き)
 ■ 小需要地域方面 (帰り)
 ■ 小需要地域内
 ■ 時間外
 ■ 空車
 ■ 想定される小需要地域・市街地間の回送

実証実験結果 (実車走行時における運賃の試算)

・実証実験の運行には、1地区あたり約50万円の時間制運賃がかかりました
 ・走行距離・時間より実車相当の運賃を算出し、利用者負担額を算出しました



柳沢地区は短距離利用：多距離制が有効

相乗り乗車で大幅な負担減

地区	実証実験運賃		距離制運賃		差額
	運賃 (時間制)	人・乗車あたり負担額	実車運賃	人・乗車あたり負担額	
柳沢地区	505,960	6,657	146,150	1,923	937
姥屋敷地区	505,960	20,238	77,060	3,082	1,117

全て3人で相乗りすると

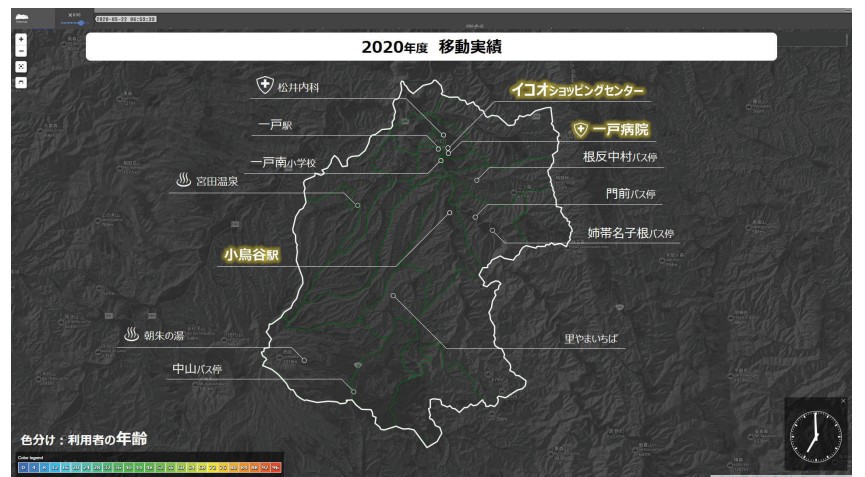
地区	実証実験運賃		時間制運賃		差額
	運賃 (時間制)	人・乗車あたり負担額	実車運賃	人・乗車あたり負担額	
柳沢地区	505,960	6,657	161,200	2,121	1,033
姥屋敷地区	505,960	20,238	71,300	2,852	1,033

全て3人で相乗りすると

姥屋敷地区は長距離利用：多時間制が有効

→片道1,000円程度の負担で移動可能

デマンド型交通の利用実績の可視化



RabiPeoCa活用事例

矢巾町でのキャッシュレス決済実験（2021、矢巾町受託研究）

利用者：スマホ定期で簡単に乗降

運行側：常時データ取得・閲覧（リアルタイムの乗車数、乗降バス停のペア、バスの位置）

iOS、androidアプリ
上で定期券購入、
乗車時に車載器に
スマホをタッチ
無償
9月27日～10月1日
有償
10月4日～10月29日



矢巾町とは2016年からの付き合い。町として実施する公共交通政策がほとんどないところからのスタート。
使いやすいと安心なシステムで利用者への利便性と次につながるデータの取得に意欲的で、このような取り組みを実施。今は電子ペーパーによる情報提供にチャレンジ中。
過去には、ゼミ生がこのバスの運行内容をデータに基づいて提案しました。

NPOを設立して 地域・行政と連携したまちづくりの支援

・乗降システムRabiPeoCaによる取得データを活用した 地域に合った交通システムの構築支援

地域の正確な移動需要の把握と地域の移動に対する思いを踏まえ、
地域に見合った持続可能な交通システムの構築を検討

地域の移動需要
効率的な運行内容

→RabiPeoCaの活用



地域の移動に対する思い
地域の支えあい

→NPOスタッフによる支援

データと地域の思いを組み合わせることで**地域交通のあり方**を提案

NPO法人イーハート地域情報マネジメント（2022年6月設立）

岩手県立大学地域連携棟内で借りている研究室が事務所

宇佐美（代表理事）、（株）復建技術コンサルタント、（株）びーぶる、（株）邑計画事務所など

50

最後に 着実な地域公共交通計画の策定・実施

人、組織が一番重要

多様なモビリティが持続的でない都市の現在や未来は悲惨という危機意識
交通事故、エネルギー問題、環境問題、使えるお金の問題・・・

- ・自治体は、しっかり対応できる体制を整え、国はしっかり支援、伴走
- ・事業者は、公共交通部分のデータをオープンにして行政と協働
- ・市民は、住むところも含め車以外も使える生活環境を検討、行動

データ取得・活用であらゆる資源を活かす

行政、事業者関係なく、公共交通や都市政策に関するデータをオープンに
日常の移動関連データを取りやすく
交通だけでなく他の分野（商業、医療福祉など）とのデータ連携

公共交通の会議は、今よりもっと白熱し、有意義なものになり
より良い計画策定・実施へとつながるはず
一緒に汗を流せる人・組織とがんばりたいです
ご清聴ありがとうございました