分 類	ロードプライシング
名 称	
実施主体	
地 域	ノルウェー(オスロ)、シンガポール、イギリス(ロンドン)など
実施時期	

【ロードプライシングの特徴】

特定の道路利用に対して直接的に課金することにより、交通需要を管理する方法【ロードプライシングの導入効果】

特定エリアの自動車交通の流入を抑制 課金による収益の社会還元(環境改善等)

渋滞や自動車公害を緩和



【ロンドンのロードプライシングの概要】

実施エリア規模:約40 km

課金対象:対象エリア内を走行する車両 (二輪、タクシー、緊急車両等は、対象外)

対象となる車両ナンバーは、ロンドン交通局のデータベースに登録

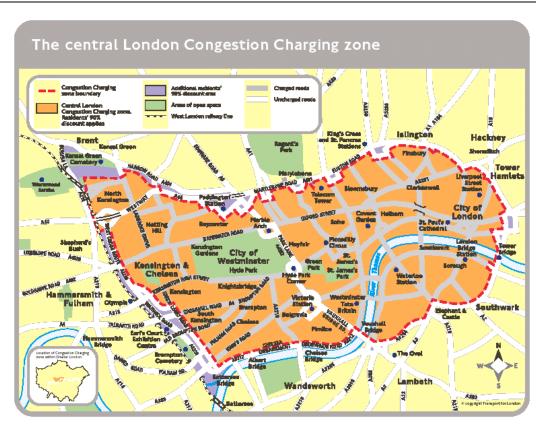
課金支払方法:提携小売店、ガソリンスタンド、インターネット、郵送等での支払

課金額:1日8ポンド(約1000円)

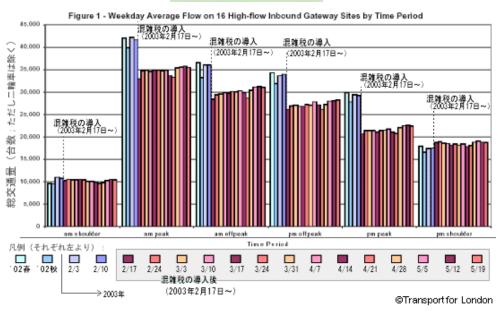
課金時間帯:午前7時~午後6時(平日のみ)

適用効果:課金区域での旅行時間が平均で30%減少、課金時間の入域交通(4輪以上の

車両)が18%減少







分	類	トランジットモール
名	称	
実施主	:体	
地	域	アムステルダム、グルノーブル等多数
実施時	期	

トランジットモールは、自動車の流入を制限し、歩行者と公共交通機関(LRT、バスなど)が優先となった道路空間

【導入効果】

中心市街地の活性化

快適な歩行環境の形成

公共交通サービスの向上

通行車両の抑制による質の高い都市空間の形成

都市のイメージ向上

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

道路機能分担のあり方

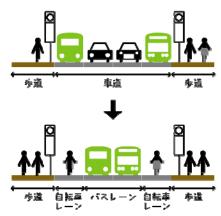
道路空間の再配分

導入エリア

沿道地域との連携

交通施策やまちづくり施策との連携







(フランス・グルノーブルのトランジットモール)

分 類	カーシェアリング
名 称	
実施主体	
地 域	京都、大阪、東京等
実施時期	

カーシェアリングとは、1台のクルマを複数の会員が共同で利用する仕組みインターネットや携帯電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場で利用可能

【導入効果】

自動車保有の抑制 (渋滞緩和、環境負荷の軽減)

利用時間や利用距離に応じた課金による自動車利用に対するコスト意識の明確化

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

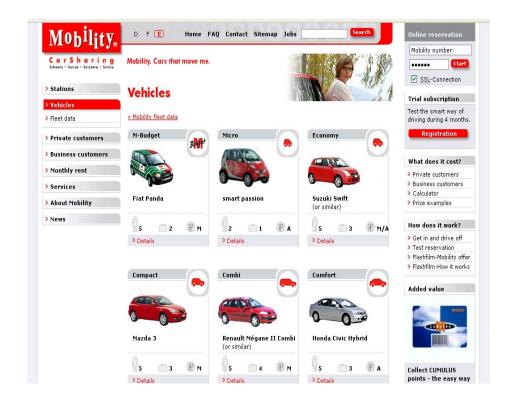
鉄道端末交通としての可能性

民間と行政の役割分担

電気自動車との連携

【世界最古のカーシェアリング会社(スイス)の概要】

会員数約7万人、車両数2000台、ステーション1050箇所 スイスでは、1970年代にクルマの都心流入のため商店街などが疲弊 このため、大規模なクルマの流入抑制とともにLRT等を整備 国営鉄道と連携するなどにより会員数が増加



分 類	コミュニティバス
名 称	
実施主体	
地 域	京都市醍醐
実施時期	

地域特性を踏まえながら、運賃、バス停、ダイヤ等を工夫し、地域内を走行するバス 【導入効果】

市バス撤退後の地域内移動の利便性確保を目指し、地域住民の手で、バス事業者と契約し 4路線のバスを運行

1日当たりの利用者は、当初予想の500人/日を上回り、600~700人/日コミュニティバスの運行支援を行う財政基盤となるパートナーズ(一般商店、企業、病院などに協力)や個人応援団を募集

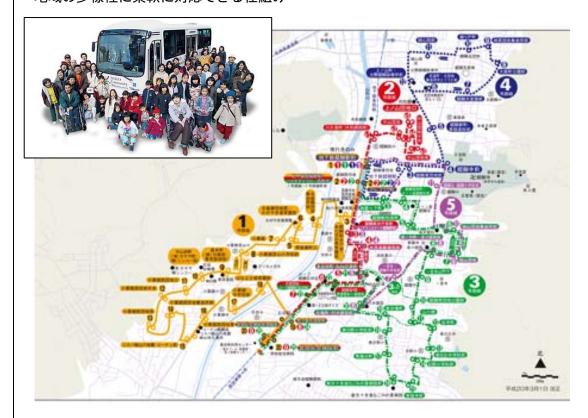
地域のコミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組み

【導入効果】

地域の公共交通利便性向上 地域コミュニティの活性化 高齢者等の外出促進 環境負荷の軽減

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

地域住民の主体的な取組により、継続的に利用されること 持続可能なシステム(財源・スキーム) 地域の多様性に柔軟に対応できる仕組み



分	類	レンタサイクル
名	称	
実施	主体	
地	域	ヨーロッパ各地
実施	 時期	

環境にやさしい自転車を、駅と自宅、駅と目的地を結ぶ端末交通という視点で共同で利用 する仕組み

都市内に多数配置されたステーションで、自転車の受け取り・返却が可能

【導入効果】

駐輪スペースの低減・違法駐輪の抑制 環境負荷の軽減

健康増進

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

交通体系の位置づけ

総合的な自転車利用環境

経営・運用・将来性における持続可能性

予約や料金などのシステム

【ヨーロッパの導入例】

・都市	ステーション数	自転車数(台)
パリ (フランス)	1,450	20,600
バルセロナ (スペイン)	400	6,000
リヨン (フランス)	250	3,000
ウィーン (オーストリア)	70	1,000
ストックフォルム (スウェーデン)	160	2,000





分 類	P&R
名 称	金沢ダイナミックパーク・アンド・ライド
実施主体	国土交通省道路局、金沢市
地 域	金沢
実施時期	

導入の背景と目的

観光期に毎年実施しているパーク&ライド施策について、年々利用率の減少傾向により効果が薄れ始めていた。パーク&ライドに関する情報を提供することにより、施策の効果を実効性あるものにするため導入

システムの売り

広域的な需要を対象としたマルチモーダルな情報提供を進めて行く上での知見が数多く積された取り組み(ニーズ指向の提供内容、段階的なプロセスとステークホルダーの合意形成)

100万円で実効性の高いITS!!

交通まちづくりの一環として有効な施行パッケージを提示。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:金沢市内。金沢西 IC と東 IC の出口付近にそれぞれ、臨時の駐車場を確保。 開始時期:

- ・平成9年:簡易なマグネット式表示板により提供(5月3日、4日の2日間)
- ・平成13年:簡易なマグネット式表示板により提供(GW 期間)
- ・平成13年:緑化フェアには、電光式の表示板により提供
- ・平成14年~GW 期間などのイベント開催時に本格運用

実施主体/営業形態/収支状況

- ・実施主体:国土交通省道路局、金沢市
- ・営業形態:社会実験、(H9)、本格運用(H13~)
- ・収支状況:費用便益比6.8(参考文献参照)

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

対象ユーザ:観光期(GW期間)に金沢の中心市街地を自動車で来訪する方

得られた知見: 自転車とバス(パーク&ライド)による所要時間情報は有効、 パーク&ライド駐車場の空き台数(実数表示)は有効、 都心部(兼六園)の駐車空き状況も有効

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】

自動車の所要時間は30分毎の実測(駐車場待ち時間も含む所要時間として計測)バスの所要時間は出発地(P&R駐車場)と目的地(バス停)の時間を計測、パーク&ライド駐車場の空き台数は入り台数と出台数より推計、兼六園の駐車場の満空状況は、現地の既存システムより収集。

これら情報を携帯電話により収集。表示板に伝達し、マグネットの数字を張り替え提供。

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

実施のプロセス

本格的なシステムを構築する前に、利用者が求めるマルチモーダルに関する情報の内容について、社会実験を通して、非常に安価に有効性を実証した点

・全国各地で数多くのイベントによる交通渋滞問題に直面しており、100万円(2日間) で効果的なビジネスモデルを構築。全国展開が可能。 効果が実証されたことにより、本格実施に向けたステーくホルダー間の合意形成がスムーズに進んだ

・道路管理者と交通管理者間の合意形成、中心市街地商業者との合意形成としての、ビジネスモデルを構築した点は非常に参考になる

マーケティング面

情報提供のタイミングと内容

- · Cを降りる 料金所(紙による情報姓供) 数分後 表示板こよる詳細情報
- ・料金所:P&Rno場所+料金+簡単なシステム紹介 観光需要や広域需要に対しては、紙とITを上手く組み合わせることがポイント 広域的な来訪者に対応したきめ細かい事前プロモーション
- ・周辺宿泊施設、サービスエリアなどにおいて、紙での事前、情報提供

【国等の支援策】

平成9年実験:簡易な表示板による社会実験は国の委員会が支援

平成13年:北陸地方整備局金沢国道事務所が実施

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

他地域への展開に向けての課題

- ・同じディメンジョンによる情報の提供(自動車の所要時間とほかの交通手段の所要時間)
- ・都心の混雑状況に連動した郊外パーク&ライド駐車場への案内
- ・中心市街地の商業者に対する配慮、合意形成

【類似事例、参考事例】

ミュンヘンのダイナミックパーク&ライド(常設) シュツットガルドのダイナミックパーク&ライド(常設) 鎌倉でのパーク&ライド情報提供(実験) 金沢での成功を受けて実施 首都圏でのダイナミックパーク&ライド(実験予定)

分 類	P&R
名 称	金沢パーク・アンド・ライド(K.Park)
実施主体	金沢都市圏パーク・アンド・ライドパイロットシステム実施協議会
地 域	金沢市
実施時期	

【システムの目的】

朝夕の通勤時やゴールデンウイーク時の交通渋滞の緩和を図るための TDM 施策の一環としてパークアンド・ライドを実施。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:金沢市中心部(香林坊、金沢駅)に向けて5ヶ所の駐車場が用意されており、 延べ169台の駐車が可能。

開始時期:平成元年より「金沢市パーク・アンド・ライド研究会」を設置し、調査検討を行い、平成4・5年の2回の試行実験を経て、平成8年11月1日より本格的に運用を開始。

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:金沢都市圏パーク・アンド・ライドパイロットシステム実施協議会

営業形態:指定された駐車場に駐車し、北陸鉄道グループの路線パスを利用。利用時間は月~金曜日の7時~24時。システム料金は乗車券+駐車料金(商品券3、000円/1ケ月、チューリップバロー金沢)。乗車券は定期券、プリペイド、回数券の3種(1万円~2万円)。運営は北陸鉄道グループに委託。

収支状況:不明

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

対象ユーザ:金沢市中心部-マイカーで通勤されている方(システム利用にあたっては登録が必要)

ユーザーニーズ: 低料金による本格実施、 所要時間短縮、 終バスの延長

【システム概要(構成/サービス機能ビジネスモデル)】

K.Park システムの特長(メリット)

商業施設等の駐車場で、マイカーからバスや電車に乗り換えて金沢中心部に通勤すること により

お得:マイカーに比べ3、880円/月も得。又、商品券も買物に使える.

速い:バス専用レーンを走るため、マイカーに比べ9分も遠い(36分 27分).

便利:駐車場の近くにバス停を設け、且つ、快速運行等も実施。

パーク・アンド・ライドに関する情報提供(実証実験)

P&R システムの利便性を高め、マイカーから公共交通機関への転換を促進するためにインターネット、携帯端末、道路情報板等から駐車場のの空き情報、パスの時針表、通過位置、到着・目的地までの所要時間等を提供するシステムを試行(平成 12~13 年、実施は北陸地建)

【成功事例】

車を入れずにす~いすい・・・金沢市「パークアンドライド」

毎年ゴールデンウィークに、インター側にマイカーで来た観光客に車を止めてもらい、町中にはパスで移動。

成功のポイントは住民の協力。中心部の車を 1、000 台以上減らすことができた。 JAMA JAMAGZINE 1998 年 8 月号日本各地や梅外における TDM の実施状況 実施後は渋滞が短くなり、所要時間も短縮される効果が見られた。

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

進め方:

段階的な社会実験の積み重ねから実施に移行できた。

地元警察との連携でバスサービスレベルを向上。(バスレーンを設置 定時性。PTPS 導入 速達位)

郊外商業施設の来客用駐車場を活用 (日本初) (商業施設との連携や、経営者との調整にも繋がる)

マーケテイング面:

念入りな市場調査と利用者の意向の反映:社会実験の度に、利用者のニーズ、料金、運行への希望を調査、実験成果を料金設定、運行ダイヤに反映。

プロモーション:商集権牧のチラシと市の広報とのタイアップ広報による相乗効果

【国等の支援策】

オムニパス構想:55 億円/5 年の補助金(平成16年で終了)

他は不明

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

商業店舗の自主的な協力が得難い (低額で駐車場を貸出してくれるケースが少ない)

利用率が低い(50%以下) より効果的な広報活動が必要

バス運賃の割引 一般客とシステム客との不公平感がネック、IC カードシステム導入による多様な料金システムを検討中

行政が主体で、市民がついていかない 市民参加のための工夫が必要 パークアンドライドシステムは乗り換えの不便さがネック

分 類	情報提供
名 称	This 伊豆ナビ (伊豆地域総合観光情報提供サイト)
実施主体	国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所
地 域	
実施時期	

【施策(システム)の導入背景と目的】

導入の背景と目的

国内有数の親光地である伊豆地域は、観光交通の 70%も以上を自動車に依存しており、交通渋滞が慢性化している。地震等の災害への不安なども相まって、観光地としての魅力が低減してきている。そこで渋滞鐘和のために、ハードとあわせて情報填供システム等の ITS 整備を図ることとなった。

システムの売り

道路交通情報と公共交通情報との融合、あるいは交通情報と観光情報などのアクティビティ情報の組み合わせサービス。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:伊豆地域

開始時期:平成15年7月からWebサービス開始.

- ・平成 15 年 7 月 19 日 ~ 8 月 31 日伊豆地域 ITS 導入社会実験
- ・平成 17年2月10日~3月10日第1回河津桜まつりにおける渋滞回避情報の提供実験

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所

実施形態:インターネット上での情報提供

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

リアルタイムでの交通情報がほしい。

実際の目的時間での時間がわかるとよい。

携帯電話で駐車場の満車情報がリアルタイムにわかるとよい

1時間くらいの電車待ち時間に立ち寄れる駅周辺の店情報

現在の渋滞情報と渋滞地点のライブカメラ映像をセットで見たい。

プリントサービスがあるとよい。

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】

観光トリップに対する以下の働きかけを目的とした Web 情報サ-ビス 道路と交通手段の変更を促す。

- ·一般道路 有料道路
- ・自動車利用 公共交通利用移動する時間帯の変更を促す。
- ・渋滞ポイント周辺の立ち寄り
- ・観光情報の提供

【成功要因技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

技術面:

インターネット技術の活用

提供情報の収集・編集・加工を、既存情報や既存サイトへのリンク結合で対応 サービス面:

伊豆来訪者(国内外)が知りたい情報を、来訪者の視線で捷供

・アクティビティ情報(温泉、食事、花見等)と交通情報(自動車、バス、鉄道等)の融合

アクティビティ情報を「主」に、交通情報を「従」に

・多様な媒体(インターネット、リクエスト場末、カーナビ・ラジオ.道路情報板)による情報提供

【国などの支援策】

国土交通省中部地方整備局沼津河川国連事務所が中心となり、学、県、民間企業・団体等からなる伊豆地域 ITS 推進委会(平成 17 年 1 月 24 日発足)の後押しで進められており、産官学の強力な連携が特徴。

【今後の課題(異業種連帯/標準化など)】

実験時の評価

- ・「渋滞を避けるコツ」の見出しで、交通手段の変更(P&R の利用).時間帯の変更、日取りの変更を促す情報を提供して、90%以上の人が役に立つと評価 今後の課題
- ・交通情報の実時間提供範囲の拡大
- ・情報基盤の拡大・強化
- ・実施主体の官(国土交通省)から民(地元事業者)への移管。そのための成果の地元事業者への提示。
- ・実験方法の見直しによる費用の削減と費用対効果の確保できる仕租みの構築

分 類	総合交通情報提供
名 称	TransportDirect
実施主体	
地 域	イギリス
実施時期	

マルチモーダルな交通情報]是供サービス政府の「総合交通情報提供」10年計画の一環

【サービス対象エリア/開始時期】

英国(GB)

- ・2003/12 ポー・タルサイト立ち上げ
- ・2004/7 公共サービス開始

【実施主体/営業形態/収支状況】

Atos Origin (民間会社)率いるコンソーシアムが運営。(2003 年 1 月システム構築) 英国運輸省、スコットランド、ウェールズ州の投資による web サイトによる非利益サービス

将来は.情報の再版、広告などで独立事業化を目論む。

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

先ずは一般市民 / リアルタイムでオンデマンドで正確かつ多種の移動手段の選択が可能な 情報

商用車、運行業者への展開、関連情報コンテンツ・レストラン・観光情報他のコマーシャル参加、情報の再版などの可能性を含む

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】

Web サイト(www.transportdirect.com)での移動関連リアルタイムおよび予測情報提供

- ・航空機、電車、コーチ、自家用車での経路、時刻表、料金案内およびそれらの比較 マルチモードでドア to ドアの移動案内
- ・切符の購入
- ・関連地図情報の提供
- ・リアルタイムのインシデント情報(道路、鉄道、空路)提供 13 のデータプロパイダからの情報、過去の蓄積情報、交通予測モデルから情報を制作 提供先:PC
- ・将来、携帯、PDA、デジタル TV にも提供拡大予定
- 【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】 政府費用でシステム構築。運営を民間コンソーシアムに委託。 種々の交通機関、サードパーティーによる情報無償提供

【国等の支援策】

英国交通省他のユーザサービス事業

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

データ参照モデルの標準化活動:現在、Transmodel(www.transmodel.org)と名づけたデータ参照モデルを欧州標準案として CEN にて検討中。05 年には投票にかかる予定。また、TransXChnage という名のデータ XML 化スキームの Ver2.0 を採用中。

分 類	市民参加 ITS
名 称	広島市民参加による ITS (草の根ワークショップ、安佐南地区)
実施主体	広島交通円滑実験推進委員会等
地 域	広島市
実施時期	

広島市内では、都心部を中心に朝夕の交通渋滞が慢性化しており、CATV、インターネットを用いて道路交通情報及び公共交通情報を提供することにより、公共交通機関への転換を促すことを目的とした。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:広島市北西部(安佐南区)の住宅団地『毘沙門地区』

開始時期:平成 12年 11月 13日(月)~平成 12年 12月 10日(日)

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:広島交通円滑実験推進委員会、国土交通省中国地方整備局、広島県、広島県警本部、広島市、広島高速交通、広島市都心交通対策実行委員会、広島商工会議所、ひろしま NPO センター等

営業形態: CATV の情報チャンネルで市内中心部までの交通情報を提供

収支状況:不明

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

情報提供による実験参加者の大きな行動意識変化は見られず、実験前に利用意向を示した人のうち実際の利用者は約2割にとどまった。しかし、アンケートの結果、交通情報に対する信頼性が実験前に比べて実験後では大きく向上するなど、情報に対するニーズが示された。

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

技術面:広島道路管理センター作成のシステム括用

サービス面:

- ・市民、利用者のレベルで、客観的立場から社会実験全体を運営できた.
- ・行政主体でないため、一般市民がワークショップなどに参加しやすい。

コスト面: 国土交通省から 1200 万円で委託(広島県警 350 万円、CATV260 万円、コンサルタント 400 万円、アンケート 10 万円、その他)。

制度面:日本道路情報センター・CATV.広島県警・NPOの四者で情報提供面.デジタルデータの互換性の問題、画像制作について、技術的問題の調整を行った。また、広島高速交通が時刻表情報・運行情報の提供について協力。

実用化:実験後、CATV からサービス継続の提案を受けるが、コスト面等の要因で実現しなかった。現在、本サービスは提供されていない。

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

情報内容の拡大や他の施策との組み合わせが必要

実験の企画、立案、実施及び評価の体制強化が必要(「ひろしま NPO センター」の社会的認知が進んでいないため、実験やワークショップの参加案内に対して理解が得にくく、PR が難しかった為)

情報環供システム管理体制強化が必要

分 類	インターネット及び携帯電話による情報提供
名 称	九州のりもの info.com
実施主体	九州のりもの info.com 運営協議会(九州運輸局)
地 域	九州全域
実施時期	

インターネット及び携帯電話により、九州域内の鉄道、バス及び旅客船の運行情報(運行 障害情報)を提供

システムの売り:災害時等に、九州域内の鉄道、バス及び旅客船の運行状況を一元化してリアルタイムに提供

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:九州全域

開始時期

- ・2003/02/20 システムの運用開始(実証実験)
- ・2003/04/01 実運用の開始

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:九州のりもの info.com 運営協議会(九州運輸局)

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

災害時以外も交通機関の正常運行確認のアクセスが多い。(通常月アクセス 25,000、災害時アクセス 80,000Max)

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】 システム構成



サービス機能

・自然災害や事故発生にともなって公共交通機関に運行(航)障害が発生した場合、Web サーバに交通事業者が自ら情報入力することにより、利用者にリアルタイムで運行(航)情報を提供する。事前登録することにより、指定した交通機関に情報更新があった場合に、メール配信サービスを受けられる。(2005年8月現在 登録者4000人)

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

技術面:一般的な Web サ-ビス範囲内

サービス面:災害時等に、その地域の全公共交通機関の連行状況が一括把握できるシステムは有効である。情報更新があった場合、事前萱録者に対するメール配信サービスも実用的と思われる。

コスト面:データ更新は鉄道、パス事葉音等が直接書き込む仕組みになっており、システム運用コストは安価。

制度面:防災を主目的とした為、官指導で民の協力を取りつけやすい。

【国等の支援策】

システム構築、実証実験は九州運輸局予算

実証実験以後システム連用費用は、鉄道事業者、バス事業者団体等が分担、吸収運輸局の予算支援は無し。

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

他地域でも同一システムの構築は容易。

本システムをベースに乗換え案内などの一般的な総合交通情報提供システムへの発展にユーザニーズもあり、九州運輸局も機能拡張したい考えはあるが、他の自治体主導の交通情報提供システムと同様の課題が予想される。

【参考事例、類似事例】

九州高速バス情報提供システム「九州 IT s(いつ)パス」

- ・福岡~大分間と福岡~熊本間を走行する高速バスを対象に、高速バスの運行状況提供システム
- ・九州地方整備局の ITS 実証実験(2001 年 11 月開始) オール九州高速バス予約システム「楽バス」
- ・九州の高速バス事業者 11 社が共同で運用する高速バスの予約システム。



分 類	インターネットによるバス案内
名 称	バス案内 Web
実施主体	各都県のバス協会
地 域	東京、神奈川、埼玉、茨城
実施時期	

導入の背景と目的:主にバスの利用促進を目的として、路線バス、高速バス、空港連絡バス、深夜急行バスの路線系統時刻表、運賃、乗り場案内といった情報を、バス会社毎に調べなくてすむように一度にまとめて提供する実証実験が行われた。

システムの売り:類似エリア・系統を走行している複数バス会社の情報を一つの Web サイトにアクセスするだけで取得することができる。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:各都県のバス協会がシステムを運営しており、現在、東京、神奈川、埼玉、 茨城に展開されている。

開始時期: 東京は平成12年2月9日に実験でのサービス開始。実験終了後、継続運用を行っている。

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:社団法人東京都バス協会、社団法人神奈川県バス協会、社団法人埼玉県バス協会、社団法人茨城県バス協会

営業形態:インターネット上での情報提供

収支状況:不明

【対象ユーザ/把握されたユーザニーズ】

コンテンツでは地図によるバス停の選択・表示のニーズが一番高かった。

アンケート上では、本システムによりバスへの利用転換を 1 回以上行った人が約 4 割との 結果が得られた。

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

技術面:インターネット技術の活用

サービス面:業界団体の施策の方向性と一致、無理のない形(データ化されていない時刻表、 地図等はスキャニングした画像情報で提供した)でのスタート

コスト面: 実証実験から実運用までの間に低コストでの運用方法を検討し実現した(費用面については成功かどうかは不明)

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

中小パス事業者の情報作成能力の取得

バス事業者の情報生成工程の省力化.データの更新方法の簡易化

データ自体の高品質化 - XML 化など

バス事業者の情報フォーマットの標準化

提供する情報、ユーザインタフェース等の高品質化、高機能化

情報提供によるバス利用者増加の結果の検証

情報捷供の有用性に基づく公的補助スキームの充実

全国への普及 / 民間 CP との住み分け

【参考事例、類似事例】

茨城バス案内 WEB バスねっと GUNMA

分 類	公共バス路線の情報提供
名 称	どこでもバス . NET
実施主体	まちかど研究室(市民団体)等
地 域	松江
実施時期	

島根大学の学生が「もっと気軽にバスを使える仕組みをつくりたい」「バスを使っていろいるなところに行けるようになったら面白いのに」そんな想いを胸に『バスマップ』の製作をはじめ、これが「バスブック」、「パス.NET」と発展した。

システムの売り:公共バス路線、時刻、バスに関する様々な情報を「ユーザーの視点にたって」、提供するサイト。

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:島根県松江圏内

開始時期:2004年4月1日よりホームページ開設

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体(運営チーム):まちかど研究室(市民団体)、計画技術研究所、独立行政法人情報通信研究機構、Will さんいん

営業形態:パスブックの広告掲載料、パスブック販売(@200円)

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】

バス棒線図を表示し、路線名をクリックすることにより、路線バス停名、系統及び時刻が 分かる。

各市町村、バス会社、観光協会等のサイトにリンクを貼っている。

パス時刻変更等の情報および CM を掲示している。

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

その発端となったのは、8年前に松江市の働きかけで発足した「まちづくり塾」。市の都市計画づくりに、市民にも参加してもらおうというものだ。田中さんは、その立ち上げに携わった。3年後、まちづくり塾は行政の手を離れ、純粋な市民団体として新スタート。学者、学生、企業人、一般市民、いろんな立場、肩書きをもつ松江市民が集まる、ゆるやかな団体ができあがった。そんな流れの中で、昨年、ある大きなプロジェクトが実を績んだ。「どこでもバスブック」という小さな冊子だ。(山陰の輝く人物にインタビュー「山陰の元気人VOL26)より)

市民団体が「利用者の視点」から、わかり易い「バスマップ」を・国土交通省、地元自治体を、巻き込み製作した。

「パスマップ」では掲載できなかった時刻表を掲載した「バスブック」の冊子製作に製作費・ 印刷日等の捻出のために広告掲載枠を確保した。

「どこでもバスブック」の名称で半年毎に発行(@200円)している.

「どこでもバス.NET。は、「どこでもパスブック」のデータを活用し運営している。

地域の公共交通の利用促進の施策にも合致した。(島根県の交通アドバイザー会議等でも評判になった。)

パス利用をしたイベント等企画し実施することによる公共交通利用促進活動.

【参考事例、類似事例】

バスの超マップ・広島 LRT 研究会が発行活動(広島市)

ふくいのりのりマップ ROBA の会(福井市)

ぱっけいべんりなパスマップ RACDA 事務局(岡山市)

分 類	公共交通乗り換え案内
名 称	乗換え案内
実施主体	ジョルダン社
地 域	全国
実施時期	

携帯電話、PCWeb 上での経路・運賃・時刻表等の乗換案内に関するサービスの提供 システムの売り:鮮度と質の高い乗換え案内情報提供

ユーザーニーズの把握方法:PC 版で事業立ち上げユーザーニーズを把握、携帯電話系にサービス拡大

【サービス対象エリア/開始時期】

対象エリア:全国

開始時期:

・94 年:東京乗換案内 for Windows3.1 96 年:インターネット上に乗換案内全国版公開

・98 年:J PHONE Sky web でサービス開始 99 年:i-mode Ezweb でサービス開始

【実施主体/営業形態/収支状況】

実施主体:ジョルダン株式会社(社員数50名)

営業形態:コンテンツプロバイダー

収支状況:05/9 見通し

・売上高: 1,900 百万円(前年同期比 31.2%増) 経常利益: 420 百万円(前年同期比 39.7%増) 純利益: 220 百万円(前年同期比 47.8%増)

【システム概要(構成/サービス機能/ビジネスモデル)】

無料版「乗換案内」を事業基盤として縦横に展開

横軸:「人の移動」を扱うソフト・サービス「乗換案内エンジン」やデータが共通

縦軸:携帯向けサービス・コンテンツ「乗換案内」の利用者を誘導

【成功要因(技術面/サービス面/コスト面/制度面など)】

無料でサービスを提供し、良さを知ってもらう

- ・利用者を増やし、囲い込み(携帯電話系:800万アクセス/月)
- ・高機能サービスへ誘導*(210円/月…30万会員)40万会員までは成り行きで増加 05/9 見通しの携帯電話系売上高:約3億円/年
- ・メディアとして認知・・バナー広告収入 携帯電話において、勝手サイトから公式メニューへ採用された。
- ・利用者が一気に増やせる、キャリア課金が可能

タイミングの良いキャンペーンの実施と誘導(春先の新生活キャンペーン、台風時の列車 運行情報)

パケット代を減らす工夫(ステップ数を減らす・・メール提供時に試行錯誤してノウハウ 蓄積)

【今後の課題(異業種連携/標準化など)】

時刻表データの入手の改善

JR:ロイヤリティの低額化

公共交通機関としての JR を利用し易く、サービス性を向上させるために、低額での時刻表データの提供が必須ではないか

- バス路線:データ整備・メンテナンス
- ・チケットの予約連動:エクスプレスカードやビューカードとの連携

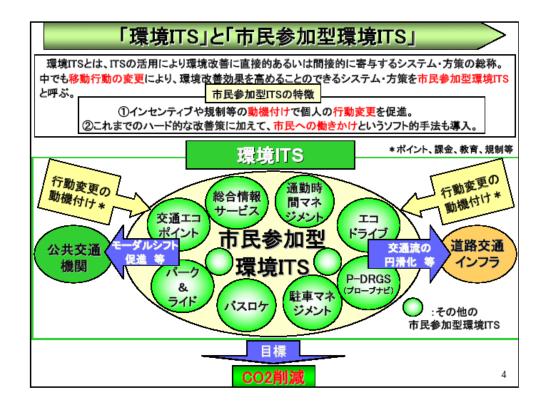
分 類	環境負荷軽減を目的とした ITS
名 称	環境 ITS
実施主体	ITSjapan
地 域	名古屋市、豊田市
実施時期	

ITS 技術を使って運輸部門の CO2 削減の取り組みに貢献する施策 (システム)全体を環境 ITS と呼ぶ。

その目標は、環境・エネルギー面から、モビリティ(移動・交通)そのものの捉え方、必要性、価値等の基本的な考え方を見直して、持続可能なモビリティ社会を実現することに 貢献することにある。

環境 ITS は、市民の日常の交通行動の中に環境改善を強く意識したムーブメントを引き起こし、現在の交通社会を好環境型交通社会に進化させる。

具体的には、運輸部門の5種類の取り組みに対して、バリア除去、モチベーション向上、モニタリング・効率化、効果評価、可視化・フィードバック等の "触媒"を加えることにより、個々の取り組みが徐々に高度化し、正のスパイラルを引き起こしながら、人とクルマと街が一体化した好環境型交通社会を実現させていく。



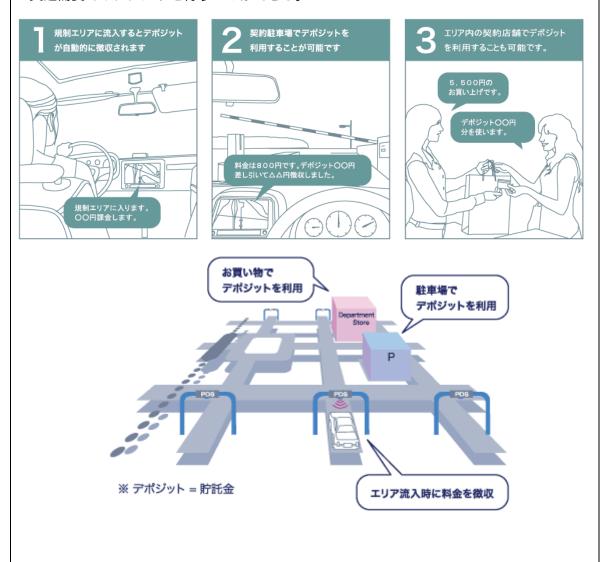
分	類	PDS (Parking Deposit System 駐車デポジット制度)
名	称	
実施:	主体	
地	域	名古屋市
実施	時期	

ロードプライシングは、都心に流入する車に課金することで、 都心への車の流入を抑制することから、課金される規制エリア内の事業者からは「お客が減って売り上げが下がる」 車のドライバーからは「さらなる課税か」などという反対意見がる。

これに対し、PDS は都心の規制エリアに流入する全ての車に課金するが、エリア内の駐車場にとめたり、買い物をした場合は、課金の全額または一部を返金することで、都心への来訪者には負担が小さくなる。

一方、エリア内を通り抜けるだけの車や、違法駐車する車には返金を行わないので、ロー ドプライシング効果が見込まれる。

また、返金額を変えることで、エリア内への車の流入を柔軟にコントロールし、効果的な 交通需要マネジメントを行うことができる。



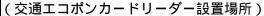
分 類	交通エコポイント
名 称	交通エコポン
実施主体	
地 域	名古屋市
実施時期	

公共交通の利用にたいしてポイントを与えることで、CO2 の排出量を抑えようという取り 組み

【仕組み】

駅でリーダーにタッチ

- ・地下鉄やあおなみ線の改札内に設置されている交通エコポンリーダーに、IC カード(電子マネーや IC 乗車券)や、決済機能付き携帯電話など、FeliCa (フェリカ)をかざす。
- ・地下鉄とあおなみ線、それぞれで1日0.2ポイントたまる。複数駅で何度タッチしても、1日0.2ポイント。



地下鉄:名古屋駅(3台) 栄駅(3台) 金山駅(1台) ナゴヤドーム前矢田駅(1台) 八事駅(1台)

あおなみ線:名古屋駅(1台) 荒子川公園駅(1台) 金城ふ頭駅(1台) 公共交通を使って買いもの

- ・1,000 円以上のレシートと、駅でタッチした(帰りでも可)電子マネーなどの FeliCa を、 各協賛店舗の交通エコポン受付カウンター(サービスカウンターやインフォメーション) にもっていく。
- 1店舗につき、1日10ポイントたまる。

(交通エコポン受付カウンター設置場所)

協賛店舗

・イオン熱田 SC、イオンナゴヤドーム前 SC、ジャスコ名古屋みなと店、ジャスコ八事店 4 階サービスカウンター (9時~22時)

ポイントのためかた

地下鉄・あおなみ線を利用する



電子マネーや携帯電話を、 リーダーにタッチでポイントGet!

- ※ 地下鉄とあおなみ線で、それぞれ1日1回のみ有効です。
- ※ タッチが認証されると電子音が鳴ります。一部の携帯電話では、 読み取りが出来ない場合があります。

地下鉄・あおなみ線を使ってお買い物



協賛店舗にて1.000円以上の お買い物でさらにポイントGet!

- ※ 当日のお買い上げレシートと電子マネーや携帯電話を、 各店の受付カウンターにお持ち下さい。
- ※ 同日内に、指定最寄り駅でのタッチが必要です。

分 類	IC カードを活用した P&R
47 1h	FeliCa を使った IC 乗車券システム「PiTaPa」を使った P&R サービスの実
名 称	証実験
実施主体	大阪市交通局、大阪メトロサービス、パーク 24、日本信号
地 域	大阪市
実施時期	2008年7月~2009年9月

パーク 24 が運営する「タイムズ住之江公園駅前」駐車場において、大阪市交通局の発行する「OSAKA PiTaPa」の乗車履歴情報を、タイムズの駐車場料金精算システムと連携させることで、鉄道・バスを使った利用者向けの駐車料金を一律 200 円割引する。さらに駐車場料金支払額の 5%相当分を、OSAKA PiTaPa ポイントとして付与する。







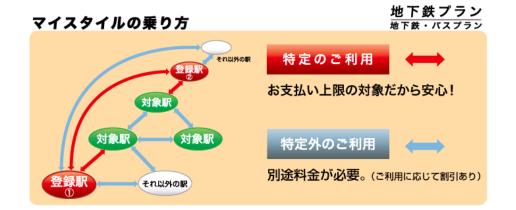




分 類	IC カードを利用した利用者の利便性向上
名 称	マイスタイル
実施主体	大阪市交通局
地 域	大阪市
実施時期	

利用者が頻繁に利用する2つの駅を登録すると、あらかじめ決められた特定の利用について、1ヶ月の料金に上限が設定される料金システム。

地下鉄プラン 頻繁にご利用になる2つの駅をご登録いただくと【特定のご利用】の1ヵ月のお支払いに上限が設定されるサービスです。 地下鉄・バスプランにご登録の場合は、バスのすべてのご利用が上限の対象となります。 *ICカードだからタッチで簡単乗車 *定期券と異なる利用範囲 *寄り道や休日のお出かけにも *特定のご利用はお支払い上限の対象! *上限額は6ヵ月定期券の6分の1相当 *利用が少ない月は使った分だけ



分 類	携帯電話での情報提供(プローブデータの活用)
名 称	全力案内
実施主体	民間 (株式会社ユビークリンク)
地域	全国展開予定(2008/12/23 現在 北海道 東京都、神奈川県、愛知県、大
地域	阪府、兵庫県、福岡県、千葉県、埼玉県、宮城県、広島県)
実施時期	

全国の走行している1万台以上のタクシーやケータイカーナビなどからリアルタイムに速度情報を収集し、交通情報として加工したものを5分間隔でUTIS交通情報として提供。カーナビなどで利用できる一般的な渋滞情報(VICS)は、道路上のセンサーが収集する車速情報等から作られるため、高速道路や国道などの大きな道に限って提供されるのに対し、細かな裏道の渋滞情報まで提供。

●ユビークリンクが実現したプローブ技術を取り入れた仕組み (VICS+プローブ技術)







赤の破線矢印が「渋滞」

71

泉佐野JG

分 類	定期券を利用したサービス
名 称	環境定期券制度
実施主体	京都市交通局
地 域	京都市
実施時期	平成 11 年 ~

市バスの通勤定期券を持っている本人と同伴する同居の家族が市バスに乗車される場合、 土曜・日曜・祝日等に限り、ひとり現金 100 円 (小児 50 円)で利用できる制度。事前の 手続き等は不要。

適用の対象となる定期券

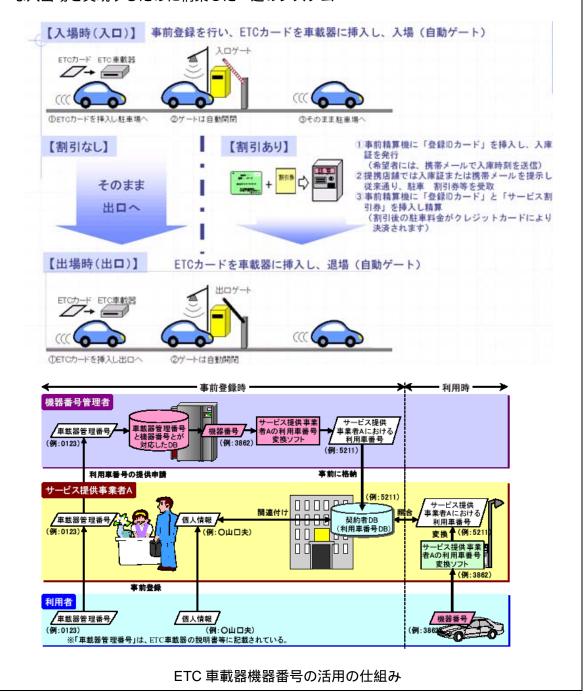
- ・市バス通勤フリー定期券(地下鉄,京都バス,京阪バスとの連絡定期券を含む)
- ・市バス通勤定期券(地下鉄,京都バス,京阪バスとの連絡定期券を含む)
- ・市バス通勤通学定期券
- ・市バス・地下鉄共通全線定期券 適用路線
- ・市バスの全路線(定期観光バス及び催しなどによる臨時バスは除く) 適用日
- ・土曜日,日曜日,祝日
- ・お盆(8月13日から16日)
- ・年末年始 (12月29日から1月4日) 適用範囲
- ・本人および本人と同居の両親・兄弟姉妹・配偶者・子供・祖父母・孫 (人数制限なし) 運賃
- ・定期券を持つ本人(定期券表示区間外):大人100円、小児50円
- ・同伴する家族・大人 100 円、小児 50 円

【類似制度】

- ・神奈川中央交通
- ・東京都交通局(都営バス)
- ・神戸市交通局
- ・横浜市交通局 等 他多数

分 類	ETC の有効活用 (ETC 車載器機器番号の活用)
名 称	駐車場 ETC
実施主体	
地 域	
実施時期	

ETC の無線通信技術を活用し、高速道路等で利用されている ETC 車載器を用いてチケットレス、キャッシュレスによる駐車料金決済(クレジットカード決済)を行い、スムーズな入出場を実現するために構築した一連のシステム



73