

NPO が拓く地域・市民のIT S 社会

平成 16 年 10 月

地域・市民のIT S あり方検討会

目次

はじめに.....	1
1. NPOによる社会資本マネジメントの現状.....	2
1.1 NPOの現状.....	2
(1)日本におけるNPOの歴史.....	2
(2)申請認証数の推移.....	2
(3)活動分野について.....	3
1.2 社会資本マネジメントとNPO.....	4
(1)NPOによる社会資本マネジメントの意義.....	4
(2)NPOによる取り組み事例.....	5
(3)NPOプラットフォームの可能性.....	6
2. ITSの取り組み.....	7
2.1 ITSサービスの現状.....	7
2.2 ITSの推進体制.....	8
(1)国家的なITSの取り組み.....	8
(2)地域におけるITSの取り組み.....	9
(3)動き出した地域・市民のためのITS.....	9
2.3 スマートウェイ推進会議の提言する今後の推進方策.....	10
3. NPOが拓く地域・市民のITS社会.....	11
3.1 NPOが拓くITSの可能性.....	11
(1)ITSの普及・啓発や人材育成.....	11
(2)地域・市民、行政、企業の仲介役.....	11
(3)地域・市民からのITSに対するニーズ把握.....	12
(4)地方部・高齢者のモビリティ確保.....	12
(5)生活者の視点からのヒューマンインタフェース実現.....	12
(6)環境に配慮した交通行動の実施・啓発主体.....	12
(7)新たな施策の実施主体.....	12
(8)ITS導入による地域経済活性化.....	12
(9)新しい社会システムの実現.....	13

3.2 パートナーシップによる ITS 推進の課題	13
(1) 役割分担の明確化.....	13
(2) NPO の運営安定化.....	13
(3) 事業の質の確保	14
(4) 事業の評価	14
(5) 法的整備.....	14
3.3 地域・市民の ITS 社会の実現に向けて.....	14

はじめに

社会資本マネジメント¹という言葉が人々の口の端に上るようになってからいくばくかの時が流れている。はじめは目新しい言葉としてのみ認知されていたこの言葉が、新しい時代を迎える私たちにとって重要なキーワードであり、特に日本の公共的なサービスを考えるときに大きな意味を持つことが、昨今では多くの人々に理解されるようになってきている。

そうした中で、実際の人の流動や物流を支える道と、情報の流通を促進するIT技術の一つの融合形態であるITS(Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム:以下ITS)という概念も、社会資本マネジメントを考える上での重要なファクターとなってきている。ITSの想定するさまざまなサービスは、人々の生活をドラスティックに変えていく大きな原動力となるであろう。非接触型のICカードシステムを使った料金の収受や情報のやり取りといった方向性から、GPS、無線ICタグを使った物流コントロール、携帯電話との融合による歩行者向けシステム等、その可能性は計り知れない。

しかしながら、このITSの活用は、行政や企業が中心となったサービス提供型のいわゆるシーズベースで活性化していくとは考えにくい。IT技術の活用によりエンドユーザーがダイレクトに恩恵を受けることを可能にするさまざまなITSの取り組みには、より高次元のガバナンスを伴った新しい社会資本マネジメントの戦略が必要となる。

社会資本マネジメントにおいては、2001年8月にはNPOサポートセンター連絡会パートナーシップ検討委員会による「社会資本マネジメントにおけるNPOと行政のパートナーシップに関する提言」により、NPOに代表される民間非営利セクターの役割は非常に重要であることが示唆された。また、すでに先導的な各地の取り組みの中で、社会資本マネジメントの現場をNPOが担うような場面も数多く見られてきている。

またITSについても、2004年8月にはスマートウェイ推進会議が提言「ITS、セカンドステージへ」を策定・公表しており、ITS分野におけるNPOへの期待が随所に盛り込まれている。

本提言では、こうした動きを踏まえ、社会資本マネジメントにおいて新たなる主体として活躍しはじめたNPOが、ITSという新しいテーマにおいても重要なポジションにあることを確認し、さらにこれからのITSの伸展において、どのようなNPOが必要とされ、どのような役割を果たしていく必要があるかという点について述べていく。

この提言がより豊かな暮らしやすい、市民のための社会を実現するための重要なステップとなるよう、各方面からのご批判を含め、様々なご意見をいただくことを期待している。

¹ 道路・鉄道などの交通基盤や河川・海岸などの国土保全防災施設、その他、通信基盤や公共施設などを社会資本と呼び、社会資本マネジメントとは、その計画、建設、所有、維持管理を指す。

1. NPO による社会資本マネジメントの現状

1.1 NPO の現状

(1) 日本における NPO の歴史

アメリカでは 200 年以上も古くから存在する NPO だが、日本での歴史は新しい。NPO サポートセンターでは 1988 年の調査団派遣を契機に日本の NPO 発展をめざした活動を進め、1993 年 9 月には日本最初の NPO の中間支援組織である NPO サポートセンター(当時は NPO 推進フォーラム)を設立した。1996 年 9 月には NPO サポートセンター連絡会が組織され、日本の NPO 活動の道を切り拓いてきた。

1995 年の阪神淡路大震災におけるボランティアや NPO の活動が契機となって、NPO は注目を集めるようになり、同年 2 月には「与党 NPO プロジェクト」が発足した。その後も NPO 関連のシンポジウムや研究会などが多数開催され、1998 年 3 月に「特定非営利活動促進法」(通称「NPO 法」)が成立し、同年 12 月に施行された。この法律により、NPO の法人格取得が可能となった。

(2) 申請認証数の推移

NPO 法の施行以来約 5 年で、NPO 法人の取得団体数は 15,000 団体を越し、毎月 500 団体近くが新たに誕生している(図 1)。NPO は市民セクターの中心となり、福祉、環境、まちづくり、生涯学習、青少年問題、国際交流等の社会問題を解決し、社会システム変革の担い手としてあらゆる場面で活躍をし、注目を集めている。

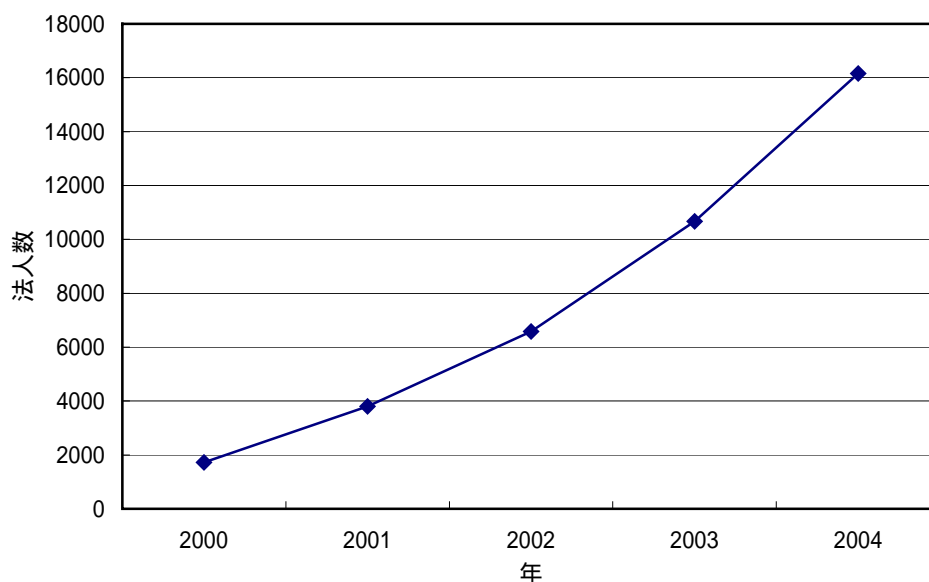


図 1 特定非営利活動法人認証数の推移

1 2004 年 3 月末現在

2 内閣府国民生活課 web サイト上に掲載されているデータより作成

(3)活動分野について

NPO法の第二条で「特定非営利活動」は「不特定かつ多数のものの利益の増進に寄与することを目的とする」活動とされている。現在、特定非営利活動の内容は別表で17分野があげられており、NPO法人はこれらのうちから、1つ以上を選んで定款²に記載する。

表1 NPO法で定める17分野

号数	活動の種類
第1号	保健、医療又は福祉の増進を図る活動
第2号	社会教育の推進を図る活動
第3号	まちづくりの推進を図る活動
第4号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動
第5号	環境の保全を図る活動
第6号	災害救援活動
第7号	地域安全活動
第8号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動
第9号	国際協力の活動
第10号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動
第11号	子どもの健全育成を図る活動
第12号	情報化社会の発展を図る活動
第13号	科学技術の振興を図る活動
第14号	経済活動の活性化を図る活動
第15号	職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動
第16号	消費者の保護を図る活動
第17号	前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動

第12～16号までは、改正NPO法施行日(平成15年5月1日)以降に申請して認証された分のみが対象。

社会資本マネジメントという分野を、現在のNPO法の17分野に当てはめると第3号のまちづくりの推進を図る分野ということになるだろう。まちづくりを目的としている法人数は6365団体あり、まちづくりに深く関わる環境、福祉、地域安全活動を目的にしているNPOを加えると、22,902団体にもおよび、複数回答を含む延べ数58,964団体の39%を占める。また、ITS分野については、人と道路と車両を情報通信でつなげる技術ということでは、第12号の情報化社会の発展を図る活動とも深く関係があり、これを加えると全体の45%近くの団体がITSに関わっているともいえる(図2参照)。

2 法人の目的・内部組織・活動内容などに関する根本規則を定める文書のこと。

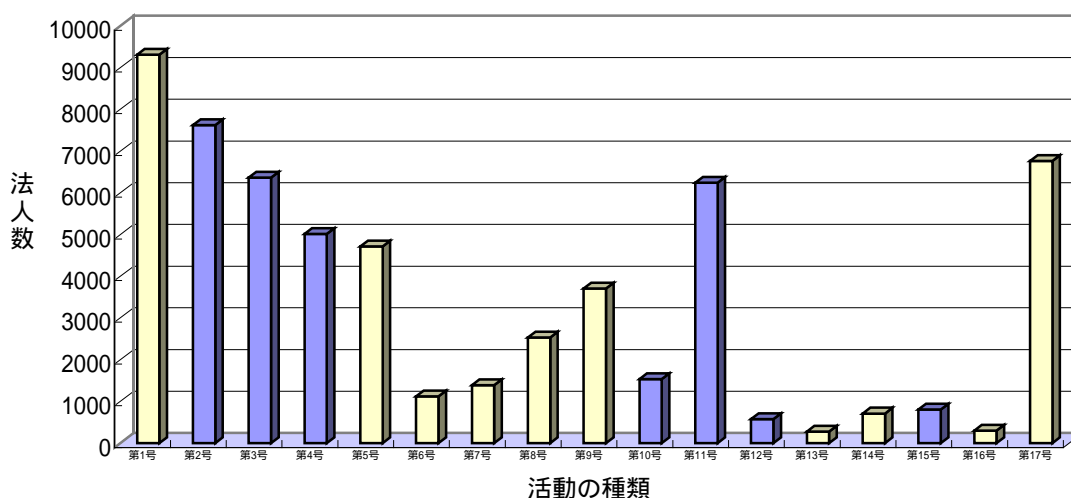


図2 特定非営利活動法人の活動別法人数

- 1 2004年3月末現在
- 2 内閣府国民生活課 web サイト上に掲載されているデータより作成

1.2 社会資本マネジメントとNPO

(1) NPOによる社会資本マネジメントの意義

市民は社会資本の一番の利用者であり、社会資本を見る目の数、見る回数は、行政の比較にはならない。様々な思考をもった市民がいる中で、NPOは市民と行政をつなぎ、中立・公平な立場で咀嚼し、市民と行政の間に存在している隙間を埋めていくことが可能である。さらにNPOがそれぞれの地域の中で社会資本マネジメントに関わることについては以下のような意義を見出すことができる。

総合的マネジメントの可能性

社会資本は24時間、常に地域住民によって利用されているものであり、昼夜を問わずに地域の中でマネジメントしていくことが最も効率的であり、かつ地域にも有益である。加えて、社会資本の利用には、ここからここまでしか利用できないというような明確な境界を持たず、ネットワーク化されていること、つながっていることに意味があるため、行政区域や行政の縦割りによる管理よりも生活単位としての地域ごとの総合的な管理(マネジメント)によって、その質を高めしていくことができる。

地域におけるプロデューサーとしてのNPO

NPOは地域のプロデューサーとしての役割を果たすとともに、生活者の視点に立って地域住民の要望や意見をまとめ提言する地域のシンクタンクとして機能することが可能である。これらの活動を通じ、問題意識を共有化することによって、市民の行政への参加意識を高め、地域全体の豊かさをもたらすことにも貢献できるだろう。

社会資本の価値を高める

NPO が社会資本マネジメントに関わることによって、行政では対応しきれないような地域特性に応じた維持管理が可能になること、きめ細かいマネジメントが可能になるだけでなく、地域の特性に応じた適切な維持管理によって社会資本自体の寿命をのばすことも可能となる。同じ予算でより質の高い結果が NPO によって得られることをコスト計算によって示す試みも始まっている。NPO のプロデュース力によって社会資本マネジメントの中でその社会資本の価値をより高めることができるのである。

市民連携を生み出す

それぞれの地域で NPO 活動が盛んになることで市民が社会に参加する機会が増えるというメリットもあげられる。NPO 活動を通じて地域住民のネットワークの進展がもととなり、住民同士の連携が強まることにより、地域が育ち、これまで気づかなかったような価値観に触れたり、生きがいを感じたりするチャンスも増加するだろう。NPO 自身もコミュニティビジネスの主体としてより成熟し、地域での起業化や事業化を進めることによって、新しい働き場として地域に根付くことも期待できる。

(2) NPO による取り組み事例

従来、社会資本と NPO の具体的な関わりといえば、公共事業に対する反対運動がクローズアップされることが多かったが、近年では市民が自ら自分の住む地域をデザインするという視点から、市民や NPO が社会資本マネジメントに関与していく事例も多くみられる。市民が実際に社会資本マネジメントに関わることで、社会資本の有効活用が促進されるだけでなく、うるおいのある地域づくりに成果をあげている。

例えば、東京都世田谷区では、過去に汚濁の進行により蓋かけされた河川について住民からの水辺復活の要望があり、地域の人々が参加して北沢川緑道改修計画がまとめられ、1997 年 4 月に緑道および隣接する代沢せせらぎ公園が開園された。地域住民の意見を十分に反映しながら開園後の利用状況等について、きめ細かな話し合いや調査を実施しながら地元管理がおこなわれている。

また、浜松 NPO ネットワークセンターは 2001 年から静岡県より委託を請け、浜松市に流れる安間川の河川整備に流域住民の声を反映させることを目指し、洪水防止を最優先課題とした「河川整備構想 市民原案」を提案した。その後も浸水対策特別緊急事業の一環として自然環境や生活環境に配慮した地域の憩いの場・環境学習の場となるモデル区間をつくったり、流域の責任で洪水対策に取り組む住民レベルの活動に発展させるために、地域と大学が連携した「生涯学習まちづくり 安間川流域 水辺再生(文部科学省委託)」を企画して、「手づくり雨水貯留マス」を設置するなど、地域と行政のコーディネーターとしての役割を果たしている。

その他、多くの人々が利用する駅前広場や道の駅、パークロード、バス停等の施設の管理や運営のプロデュース、高速道路下や鉄道高架下、河川敷の防災用サイクリングロードの空

間利用、街路樹、ストリートファニチャーのデザイン等くつろぎ空間のプロデュースなどが実施されている。このように有効に利用されていない空間を NPO のアイデアによってよみがえらせ、より利用しやすい空間にかえる、実際に生活する住民の視点による社会資本のマネジメントに関する社会実験も進んでいる。

(3) NPO プラットフォームの可能性

近年、地域の課題解決を実現するための方法として注目を集めているのが NPO プラットフォームである。NPO プラットフォームとは、NPO を軸とした「産官学民」のパートナーシップによる地域社会発展の仕組みである。

青森では、あおもり NPO サポートセンター、八戸市企画部地域振興課、八戸工業大学、八戸リクリエーション協会、商工会議所などの連携により、まちづくり支援生涯学習プログラムの策定などを実現した。

「ぐんま地域づくり NPO プラットフォーム」は地域づくりや社会資本マネジメントにおける行政と NPO との連携がどこまで可能であるか、またどのように連携するのが適切か、などについての意見交換や具体的な検討にあたり、地域住民や NPO の意見を取り入れることを目的に高崎経済大学と地域 NPO、高崎河川国道事務所等の連携により発足した。

栃木県小山市を中心とした「北関東プラットフォーム」は、白鷗大学、関東職業能力開発大学校、小山高等専門学校の 3 大学による「おやま大学ネットワーク」と併行して運営され、大学の研究・教育力と市民・NPO の協働事業、行政とのパートナーシップがすすんでいる。白鷗大学は栃木県と小山市、商工会議所と連携して「ジャズ喫茶」を商店街の空店舗に設置、大学・教職員・学生による運営によって地域に一步踏み出した。

「アーバンコミュニティ・プラットフォーム」は、明治大学といういわば「全国規模」の大学・学生が軸になって地域(東京都千代田区)の NPO・NGO と NPO サポートセンターや商店街、自治体の地域連携による研修・公開講座、インターンシップ、学生による地域の NPO 調査、政策提言活動、地域の NPO マップづくり等を実施している。

「相模原・町田大学連携プラットフォーム」では、19 大学等と 4 つの NPO が集まっている。住民の情報不足解消と大学の効果的な情報発信を実現する「情報発信プロジェクト」のほか、2003 年には大学と地域の連携によるモデルプロジェクトを実施した。

このように NPO が軸となって、地域の多様な分野、セクターによる新しい協力関係(地域プラットフォーム)を築き、新しい公共、教育力、コミュニティビジネスサポートを「演出」することによって、地域の課題を解決することが可能となる。社会資本マネジメント分野においてもこうした地域プラットフォームが重要な役割を果たすことができるだろう。

2. ITS の取り組み

2.1 ITS サービスの現状

人は移動するとき、自分の能力や判断で歩き、乗物を運転し、また乗物を利用して移動してきた。情報通信技術や情報機器の進展に伴い、様々な方法で人の能力や判断を助けることが可能となり、より安全で円滑に移動可能な社会が形成されつつある。ITS は人と道路と車両を情報通信でつなげることによって、人の移動を支援する社会システムである。これまで取り組まれている ITS の主なサービスについて紹介する。

カーナビゲーションシステム・VICS (Vehicle Information and Communication System: 道路交通情報通信システム)

カーナビは、走行位置周辺の地図情報、走行ルート案内等走行に必要な様々な情報を運転手に提供するもので、サービスが開始された 1995 年当初は一部の高級車だけに設置されていたが、2004 年 8 月現在で約 1500 万台普及し、一般的な装備となりつつある。VICS はこのカーナビに渋滞等のリアルタイムの道路交通情報を提供するシステムであり、現在販売されている多くの機器に装備されている。

カーナビの車載機は、電気メーカーや車両メーカー等の民間企業が研究開発、サービス提供しており、VICS の情報は、道路管理者、公安委員会等の収集情報を VICS センターを通じて提供されている。

ETC (Electronic Toll Collection System: ノンストップ自動料金支払いシステム)

有料道路の料金所ゲートに設置したアンテナと、車両に装着した車載器との間で無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行い、料金所をノンストップで通行することができるサービスである。これにより料金所の渋滞が減少し、50%の車両が装着すれば解消するとの試算もある。

この特性を活かして、夜間や迂回による割引など有料道路の多様な料金体系の実現や、コンパクトなスマートIC³の設置などが展開されつつあり、今後はETCの仕組みを活用した駐車場、ガソリンスタンドでの多用途決済等の展開が計画されている。

道路情報の提供

全国の道路工事や異常気象による通行規制、雨量、路面状況などをインターネットや携帯電話へ情報提供しており、各地域においても地域特性に応じ、道路に設置したカメラの映像や、情報板の情報提供内容等を情報提供している。

これら情報は、ドライバーが出発前や移動中に確認することにより、例えば路面凍結への備えや通行止め区間の回避などに役立っている。

³ ETC専用のインターチェンジ。料金所を集約する必要がないため、少ない用地でのIC整備が可能となる。サービスエリアやパーキングエリアにETCゲートを設置し、高速道路への出入りを行う社会実験が今年度から実施されている。

駐車場情報の提供

車載機(VICS 対応カーナビゲーション)やインターネット、道路情報板、ケーブルテレビ等を通して、出発前や走行中のドライバーへ満空情報などの駐車場情報が提供されており、都市部において駐車場を探す車両や駐車待ちする車両の減少や、違法路上駐車の削減などが実現し、混雑の解消に寄与している。

総合情報提供(インターネット、iモビリティセンター⁴、道の駅等)

道路交通や公共交通の情報とともに地域独自の特性を活かした観光情報、地域情報等をインターネットや携帯電話、また道の駅等の情報端末へ総合的に情報を提供することにより、道路利用者の安全性・利便性の向上に加え、観光客の増加などによる地域の活性化にも寄与している。

バスロケーションシステム

バス利用者の利便性を向上させてバスへの交通手段の転換などを促し、渋滞の解消等を図るため、バスの運行情報(走行位置、時刻表、到着予測時刻、空席状況等)をインターネット・携帯電話などで提供している。また、利用者だけでなく多くの事例においてバスからの走行速度情報や位置情報を収集して渋滞状況を把握することで、道路管理にも役立っている。

プローブカー⁵

プローブカーは、旅行速度の時間的変化や渋滞の有無を把握することが可能となるシステムであり、その結果を活用することで、道路計画や政策の判断、道路事業による効果、道路管理の高度化及びバスの位置情報などの提供サービスが可能となる。民間企業においても、タクシーの位置情報やワイパー情報等をもとに、道路の混雑情報、天気情報の提供サービスを実験中である。

落石検知システム、路面凍結予測システム

道路に設置したセンサーやカメラ等により迅速に正確な情報を入手して、落石の検知や路面の凍結予測などを行い、適切な道路管理を行うとともに、これら情報を道路利用者へ提供することで、円滑な道路交通や安全な交通の確保等に役立っている。

2.2 ITS の推進体制

(1) 国家的な ITS の取り組み

1995年2月に「高度情報通信社会推進本部」(現高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部、本部長:内閣総理大臣)が決定した「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」にお

⁴ 主に歩行者を対象に、移動に必要な情報、バリアフリー情報等を総合的に提供する施設。道路の情報のほか、バス等公共交通の路線図や時刻表、乗換案内情報、地域情報等を提供する。

⁵ 車両をセンサーとしてとらえ、走行速度情報、位置情報等を収集することにより、交通流動等の道路交通情報を生成するシステム。

いて、ITSの推進が位置付けられたことを受け、1996年7月には五省庁(現四省庁:国土交通省、警察庁、総務省、経済産業省)が協力して、「高度道路交通システム(ITS)推進に関する全体構想」を策定した。2004年6月の「e-Japan 重点計画 2004」(IT 戦略本部決定)においてもITSの推進が位置付けられるなど国家的プロジェクトとされており、産学によるITS推進団体であるITS Japan、ITSの国際標準化を進めるITS標準化委員会(旧ISO/TC204 国内委員会)と連携してITSを推進している。

(2) 地域におけるITSの取り組み

交通問題や災害、過疎化・高齢化等の地域の課題を解決するツールとしてITSを推進するため、主に関連する企業や団体、学識経験者、行政等で構成された組織が各地で設立されており、ITS推進のための啓発・普及、関係機関の調整、連携によるITSサービスの導入等の活動が実施されている。

(各地のITS推進団体)

北海道ITS推進フォーラム、青森ITSクラブ(NPO)、新潟県IT&ITS推進協議会、愛知県ITS推進協議会、関西ITS推進協議会、岡山県ITS推進協議会 等

(3) 動き出した地域・市民のITS

NPOとしてITSの普及促進に関する取り組みを行っているNPO団体について、以下に紹介する。

青森ITSクラブ

わが国における道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上などを図るために、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システム(ITS)について調査・研究し、普及・啓発を図るとともに、ITS関連事業を実施することを通じ、国民の生活向上並びに経済、産業の発展に寄与することを目的として設立された団体。青森版ITSの構築方策の研究、青森の道に関する情報の提供、バスの時刻表情報の提供、あおりITS推進研究会の青森市との協働運営、観光ITSに関する情報提供、バスロケーションシステムの研究・開発などを実施している。

ITSプラットフォーム21

利用者の立場からの調査分析や仕組みづくりのノウハウを持つ知識集団と行政、企業、関連団体、公益法人等との情報交換や問題解決のための提言を可能とする仕組みをつくり、ITSが社会システムとして定着する素地とすることを目的として設立された団体。また地域における具体的問題に関してワークショップを通して解決策を提言するなど現場重視の草の根的活動を目指す。2004年8月に法人格を取得。

ITS - JAPAN

ITS が研究・実証段階から事業化・実用化に移行しつつあるなか、関係四省庁(国土交通省、総務省、警察庁、経済産業省)との連携や組織の柔軟性の高さを維持しつつ、2004 年度中に NPO 法人格を取得予定。責任ある政策提言と具体的展開支援、具体的ビジネス実現へのサポートと会員企業の参加促進、産学協同によるインキュベーション機能の強化を進めている。

2.3 スマートウェイ推進会議⁶の提言する今後の推進方策

2004 年 8 月にスマートウェイ推進会議から、利用者がその効果を実感できるスマートなモビリティ社会の実現に向けた提言がなされた。

そのなかで今後は、事故・環境負荷・渋滞の削減などの「負の遺産の清算」、高齢者・身障者が安心して移動できるために「高齢者のモビリティ確保」、高速道路や公共交通の有効利用による「豊かな生活・地域社会」の実現、情報のシームレス化や物流の効率化により「ビジネス環境を改善」することを目標として、国家戦略としてスマートウェイ⁷を推進することとしている。

今後、様々な ITS サービスを展開するとともに、2007 年には本格的な ITS 社会の実現を目指し、あらゆるゲートのスムーズな通過、場所やニーズに応じた地域ガイド、タイムリーな走行支援情報の提供などのサービスを開始する予定としている。

そのためには共通基盤(プラットフォーム)の整備や、産学官の連携による技術研究開発、国際協調、そして地域、NPO・市民団体との連携などを推進することが必要との提言がなされている。

⁶ スマートウェイの方向性やその実現に向けた方策等に関する産官学からなる助言機関。委員長は豊田章一郎経団連名誉会長。

⁷ ITSの効果を総合的に発揮させるために多様なITSサービスを汎用的に実現できる共通基盤(プラットフォーム)として、先端的なITS技術を統合して組み込んだ次世代の道路。

3. NPO が拓く地域・市民の ITS 社会

3.1 NPO が拓く ITS の可能性

以上のように、行政や企業によって、様々な ITS サービスが進められているが、まちづくり・地域づくりのためのツールとして認知度が高いとはいえず、地域や利用者である市民のニーズを必ずしも十分に反映したサービスにはなっていないものも見られる。また関係機関が多いため、実際に導入をする際の調整が非常に難しいという課題もある。ITS をより効果的に実現するためには、地域・市民の十分な理解の上で、関係機関の連携のもと、地域のニーズに応じたサービスを導入することが重要である。今後の ITS の推進においては、地域の NPO が様々な場面において積極的に関与し、NPOと行政、企業のパートナーシップによってITSを展開・推進していくことが求められる。

(1) ITS の普及・啓発や人材育成

NPO は地域・市民の視点から、ITS の普及・啓発と ITS をまちづくりに活用できるような人材育成に貢献することができる。地域全体を見据えながら、地域の課題解決に ITS が有効であるという意識を持ち、行政、市民・地域に働きかけのできるような人材を地域で育てていくことにより、ITS を活用した、豊かな地域づくりを進めることが可能となる。

(2) 地域・市民、行政、企業の仲介役

NPO は地域・市民と ITS を推進する行政や ITS 技術を開発する企業との仲介役となることができる。ITS を地域に導入する際には、NPO が有識者として形式的に参加するだけでなく、NPO を軸としたプラットフォームを形成することで、計画全体の中で、地域・市民と行政や企業をつなぎ、合意形成を担うことが可能である。また、NPO は従来の行政間の縦割りを調整しながら、中立公平な立場から地域づくりをすすめることができる。

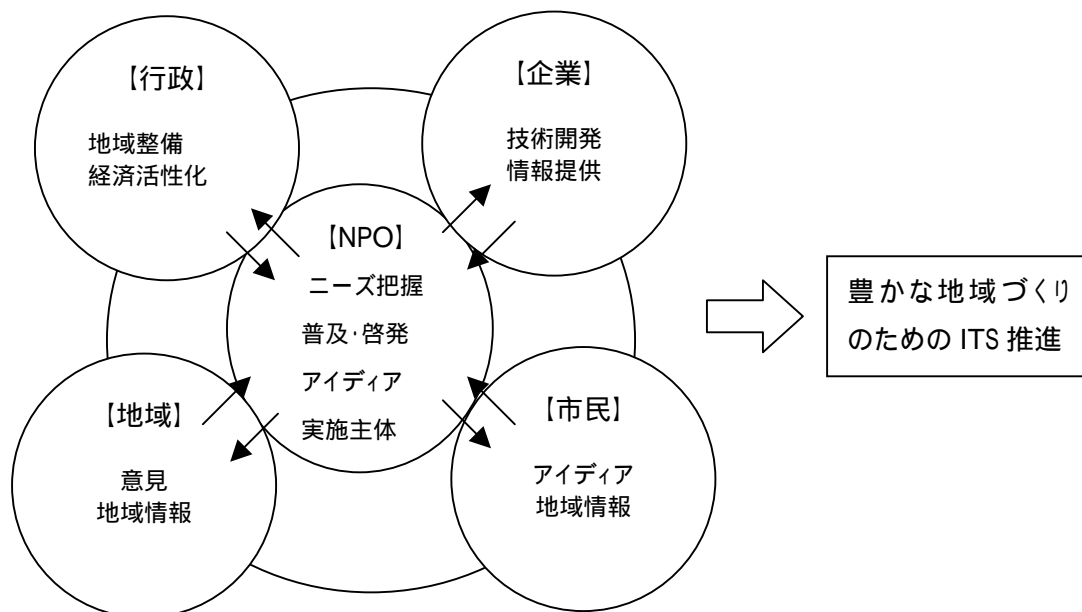


図3 NPO プラットフォームによる ITS の推進

(3) 地域・市民からの ITS に対するニーズ把握

地域には交通状況や住民構成など、それぞれに特性があるため、それぞれの地域の状況にあわせた ITS の導入が必要である。NPO は地域や市民のニーズをくみとり、行政や企業が把握していなかった地域の特性への対応や ITS 技術の活用などを提言・推進することが可能である。

(4) 地方部・高齢者のモビリティ確保

大都市圏から離れた地域では、モビリティの確保が課題となっている。ITS によって、高齢者ドライバーの運転支援が可能となるばかりでなく、公共交通が未整備の場所からバス停や鉄道の駅まで、さらには最終目的地までのスムーズな移動の支援が可能となる。特に地域で地域活性化や高齢者福祉などの課題に取り組んでいる NPO との連携によって個人のニーズに合わせた対応も不可能ではない。

(5) 生活者の視点からのヒューマンインタフェース実現

NPO は生活者の代表であるといえる。その地域で実際に暮らす生活者の視点からより使いやすい ITS の実現を図ることができる。また、地域の中でどのように ITS を活用すればより暮らしやすい地域づくりにつながるかというアイデア募集などを NPO が軸となって進めることも可能である。

(6) 環境に配慮した交通行動の実施・啓発主体

ITS 技術を活用した施策には市民の交通行動の変換を促すことが必要なものがある。二酸化炭素の排出量などを減少させることができるなど実施目的について理解を促し、環境に配慮した交通行動の普及・啓発などを NPO が担うことができる。

(7) 新たな施策の実施主体

NPO は行政だけでは対応できない新しい ITS 関連施策において実施主体となることができる。実施にあたっては、NPO を軸としたプラットフォームを形成することにより、総合性や専門性、継続性など、NPO の特徴を生かして、新たな施策の実現の可能性を図ることも可能となる。

(8) ITS 導入による地域経済活性化

地域における ITS 導入にあたっては、NPO と行政、地域の企業が連携をして、新しいサービスの提供を展開することとなる。地域の特性に配慮した ITS サービスの開発によって、地域の企業の発展とともに、新たなビジネスの創出、雇用の拡大にもつながり、地域経済活性化の促進を可能とする。

(9)新しい社会システムの実現

NPO が行政や地域の企業と連携して、地域の情報化や公共サービスの担い手となることにより、これまで行政主導で進められるのが当然であった地域社会のデザインが市民の手によって進められることとなる。また、ITS の導入には行政機関の縦割りを越えた連携も不可欠であり、ITS 導入はまさに「新しい公共」の創造と新しい社会システムの実現につながる。

3.2 パートナーシップによる ITS 推進の課題

NPO と行政、企業のパートナーシップによって ITS を推進するためには、NPO と行政、企業が目的意識を共有するとともに、以下のような点に気をつけて、それぞれ対等な立場で協力しながら事業を推進していかなければならない。

(1)役割分担の明確化

パートナーシップにおいて最も重要な課題は、NPO と行政、企業がそれぞれの役割分担を明確にすることである。NPO は自身のミッション(使命)に基づいて、地域全体のプロデューサーとなるべきであり、行政は主として地域整備、社会資源の再配分、高度な判断力を要する技術的な管理など、公共セクターとしての役割を果たすべきである。また、企業は新しい技術や最新の情報などを適切に提供すべきである。契約段階において、役割分担と責任の所在を明確にしておくことは、無用のトラブルを避けるためにも重要である⁸。

(2)NPO の運営安定化

NPO への委託に際しては適正な対価を支払うことが原則となる。NPO は非営利組織ではあるが、コミュニティビジネスの主体としての経済的な自立なくして、安定的な事業の継続は困難である。事業を遂行するためには最低限の運転資金が必要となるのは当然であり、ビジネスの原則に立てば、事業遂行に必要な人件費等は委託金額に適正に算入しなければならない。また、情報化や器財費用の確保、人材育成などに対する社会的な基盤整備や保険制度や融資制度など周辺領域の整備や、PFI⁹を活用することも一つの選択肢として検討することも望まれる。PFI を導入することは、行政の限られた予算のなかでも、市民活動と協働することにより、行政が直接サービスを提供する場合に較べてきめ細かに対応できることや、NPO が単独で事業を行なう場合に比べて、民間企業の資金やノウハウを集めやすく、必要なサービスを早期に実現できるなど、資金面だけでなく、事業推進やサービスの質の面から見ても、有効な手段となりえるであろう。

⁸ イギリスでは「ローカル・コンパクト」と呼ばれる、行政とNPOとの間の基本ルールを定めている。日本でも2003年にNPOサポートセンターが日本版ローカル・コンパクトの「雛形」を作成した。

⁹ PFI(Private Finance Initiative)とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法であり、わが国における新しい社会資本整備手法として注目されている。

(3) 事業の質の確保

もちろん、NPO 側の業務遂行能力を確保することは必須である。より高い質を確保するためには、行政や企業と個々の NPO が直接連携するのではなく、地域ごと、テーマごとに中間支援組織などを介して連携を深め、相互の距離を埋めていくことが有効な手段である。中間支援 NPO が核になりながら、プラットフォームを形成し、それぞれの専門性を活かすことで、相乗効果を高め、質の高い事業を展開する結果となる。このような中間支援 NPO の支援策を整備することも、今後、行政の重要な課題となると考えられる。

NPO 側も行政と対等なパートナーシップを推進するためには、自らを自立した事業体として認識し、継続して組織や事業を維持できるような力をつけていくことが重要である。市民の意見を反映することができるコミュニティビジネスの主体であるという視点を持つことが不可欠である。

(4) 事業の評価

コストの削減だけでなく、NPO との協働がもたらした成果を評価しなくてはならない。地域の課題解決にあたっては、アウトプット(結果)による評価ではなく、アウトカム(付加価値)を中心に評価することが重要である。行政はこれまでのような事前チェック、監督、認可中心のシステムから情報公開、事後評価のシステムへと行政自体の体質変換を図っていくことが求められている。十分なパフォーマンスを得るためには、NPO が行った事業に対して客観的な評価基準を設けることも大変重要となってくるため、評価を専門的に行う NPO の存在も望まれるところである。

(5) 法的整備

法的整備も大きな課題としてあげられる。特定の要件を満たした NPO とその NPO への寄付に対する税制優遇制度をより現実に即したものに改正していくことも重要となっている。また、都市緑地保全法の改正(2001年5月)や地方自治法の一部改正に伴う「指定管理者制度」の導入(2003年6月)により、緑地や公的な施設の管理委託先を NPO とすることが可能となった。NPO にとっては経営基盤を安定させる大きなチャンスとなる一方で、NPO の自律性やミッションとの整合性などの課題も残されている。しかし、このように法律によって明確に NPO が行政のパートナーとして位置付けられたということについては、一定の評価がなされるといえよう。

3.3 地域・市民の ITS 社会の実現に向けて

モータリゼーションの進展にともなう交通事故や渋滞などの問題、少子高齢化社会における高齢者や身障者のモビリティの確保、公共交通の効率化、災害発生時のルート確保など、人々が ITS を社会的なインフラとして認識し、活用することで、より暮らしやすい社会をつくりだすことができる。しかし、多くの地域・市民にとって ITS はまだまだ身近に実感できるものではない。そこで、NPO の役割としては、まずは地方自治体等の行政や地域・市民に広く ITS に対する理解を浸透させることがあげられる。

こうした取り組みのひとつとして、2004年10月に名古屋で開催される「第11回 ITS 世界会議 愛知・名古屋2004」では、市民を対象としたITS市民講座、市民セッションなどが企画されている。このような市民参加型の世界会議は、11回目にして初めてであり、市民の知識を高めるとともに、交通問題やまちづくりに関する市民の声を拾い上げる仕組みづくりのきっかけとなることが期待されている。今後の世界会議でも継続して市民参加を進めるとともに、NPO間の情報の蓄積、連携につなげていくことが望まれる。

ITSは幅広い分野にまたがるため、多数の行政分野や企業の連携が必須である。地域のニーズを汲み取りながら、継続的にこうした連携を推進するためには、NPOを軸とした産官学民の地域プラットフォームが有効となる。上記であげたような行政と企業とNPOが目的意識を共有し、対等な立場で協力しながらITS施策を推進するというパートナーシップの課題も地域プラットフォームを形成することで、クリアできる可能性が高い。地域・市民が自らの手で地域をより暮らしやすく、豊かにデザインする可能性を広げるためにも、NPOを軸とした産官学民によるITSの推進が望まれる。

地域・市民の ITS あり方検討会

名 簿

NPO サポートセンター	理事長	山岸 秀雄(座長)
		大橋 民恵
ITS プラットフォーム 21	理事長	河野 安宣
青森 ITS クラブ	理事長	阿部 一能
	事務局長	葛西 章史
愛知県 ITS 推進協議会 地域 ITS グループ((株)熊谷組)	副幹事	辻 賢之

(事務局)

国土交通省道路局ITS推進室