

第1回 交通の現在を知ろう

-
- 目 的： 地域公共の交通の現状を住民とも共有し、地域勉強会を開催して「移動」の先端技術である「MaaS」や「自動運転技術」について学ぶ
- 日 時： 昼の部 2021年7月30日（金）14時00分～15時30分
夜の部 2021年7月30日（金）18時30分～20時00分
- 会 場： 東御市勤労者会館2階 大会議室
- 参 加 者： 昼の部 16名 / 夜の部 11名
-

全6回（当初予定）のプログラムを通じて、地域のこれからの移動・交通の在り方について地域住民とともに考える勉強会。初開催となる今回は、全国的な地域交通の状況や課題、対応策として普及の進む先進事例を学ぶとともに、東御市が抱える課題を行政・住民それぞれの視点で整理しながら、自分たちを取り巻く交通の現状についての理解を深めました。



写真左：昼の部の様子 / 写真右：夜の部の様子

地域交通の状況と課題、先進事例の紹介

はじめに、本勉強会のコーディネーターを務める勝亦先生より公共交通の現状と先進事例についてご紹介いただき、東御市のこれからの交通を考える上でのインプットとしました。



鉄道や路線バスといった地域公共交通は、年々その利用率が減少しています。免許や自動車の保有率の向上するにつれ、輸送人員が減少。採算のとれない路線が増えてくると、交通事業者は運行便数を減らさざるを得なくなり、利便性が低くなってしまいます。首都圏への人口流出や高齢化と

いった課題も相まって、地方部は利用率が減少する負のスパイラルに陥っています。

しかし、不採算に伴う廃線という選択は、地域の交通弱者の足が失われてしまったり、域外からの通勤通学や観光目的でのアクセスが難しくなってしまいます。人口減少・高齢社会において、次世代も使いやすい交通を住民主体で考えていく必要があります。現在は公共交通を使っていないとしても、使えないと困るときが来るかもしれない。自分たちの地域に必要な交通の在り方を考えることを、本勉強会の目的とします。

地域公共交通の課題～誰のための地域公共交通？

採算が取れないならば、無くても良い？

↓

移動できなくて困る人がいる

交通弱者
 ①移動制約者：自動車中心社会において移動を制約される人 通勤通学・買い物・観光
 ②交通事故の被害に遭いやすい人 子供、子連れ、高齢者など

次世代の地域公共交通の在り方（基本理念）
 すべての人に優しく、使いやすい**移動手段と移動情報**を提供

今、ここにいる人たちが一緒に考えなければ、困っている人たちにサービスが届かない。

持続可能な地域公共交通の実現には、行政と民間が一体となって交通の在り方をデザインするとともに多様な連携が求められますが、課題解決に向けたアクションにも「モビリティの導入」や「MaaSアプリの導入」、「ソフト事業による解決」など、様々なアプローチがあります。全国各地で実証実験や導入の進む先進事例についてご紹介いただき、参加者には東御市のこれからの交通を考えるうえでのヒントとしてもらいました。

新たなモビリティ：生活／観光 グリーン slows モビリティ e-com8

太陽光発電で走行距離アップ
 太陽光発電で走行距離アップ
 太陽光発電で走行距離アップ
 太陽光発電で走行距離アップ

バッテリーは交換可能
 バッテリーは交換可能
 バッテリーは交換可能
 バッテリーは交換可能

小さなタイヤ、低い床
 小さなタイヤ、低い床
 小さなタイヤ、低い床
 小さなタイヤ、低い床

時速19kmで走行
 時速19kmで走行
 時速19kmで走行
 時速19kmで走行

解放感たっぷり
 解放感たっぷり
 解放感たっぷり
 解放感たっぷり

シートは対面ベンチ
 シートは対面ベンチ
 シートは対面ベンチ
 シートは対面ベンチ

小径車体、全幅1.85m
 小径車体、全幅1.85m
 小径車体、全幅1.85m
 小径車体、全幅1.85m

今までの乗り物とは違う、新しい交通システムをご提案します

乗りたいところで乗り、降りたいところで降りる。自動車はお客様のご要望に応じて走ります。それがe-com8です。
 ■太陽光や小水力、風力、バイオマスなどの自然エネルギーの蓄電をたどり受けとることができる電気自動車です。
 ■地域のニーズを的確にとらえ、地域に合った形状と機能を実現しました。わがままが言える電気自動車です。
 ■ユックリズムの安心感。時速19km以下のスピードで、観光地を走ります。街ゆく人にもクリーンで安全です。
 ■ベンチシートに座りながら、景色をみながら、お話ししながら移動することで、人と人とのふれあいが生まれます。

川崎重工株式会社
 長野市生地所247
 株式会社 シンパルデザイン
 長野県上田市東馬場2丁目
 株式会社 長野県交通開発センター
 長野県上田市東馬場2丁目
 RISTEX 社会技術研究開発センター
 Research Institute of Science and Technology for Society
 株式会社 科学技術振興機構

MaaSとは：交通がサービスを繋ぐ

WILLER

Mobility as a Service=サービスとしての移動

ICTを活用しマイカーを除くあらゆる交通手段をシームレスにつなぐ、新たな「移動」の概念です。アプリによって一括で交通モードを超えた検索・予約・決済をできるようにし、マイカーで移動するのと同様に移動ができるようになります。

これまで

A地点
↓
B地点
↓
C地点
↓
D地点

検索～予約～決済
 検索～予約～決済
 検索～予約～決済
 検索～予約～決済

複数の交通手段を乗り継いで移動する際、予約や運賃の支払いは各事業者に対して個別で行う

MaaS

A地点
↓
B地点
↓
C地点
↓
D地点

検索～予約～決済まで一気通貫で行える仕組み

参加者同士で自己紹介、参加動機のシェア

これからの交通の在り方を考えていくためには、地域で過ごす住民たちが意見を交わすことが肝心です。後半のグループワークに向けて、参加者同士の人となりを知る時間をとりました。名前と住んでいる地区、ここまで話を聞いて興味がわいたこと、参加した動機をご記入いただき、自己紹介してもらいました。

市の行政職員や議員、交通事業者など、現在進行形で課題解決に向き合っている方々に加え、公共交通を使って市外へ通院している方や駅を毎日利用する高校生など、課題に直面している方々、さらには「公共交通は全く使わない」という方も。様々な属性、立場の参加者が集まりましたが、共通して公共交通や地域の将来について危機感を抱いていました。

東御市の地域交通の状況と課題

後半のグループワークでは、参加者それぞれが抱く東御市の交通に対する課題や疑問を話し合います。その前段として、東御市の公共交通がどのような状況に置かれているか、商工観光課の大塚さんにお話しいただきました。

全国の地方部と同様、人口の減少と高齢化率の上昇に伴い、定時定路線バスの年感想利用者数が約10年で半減。不採算が課題となっており、赤字分を税金で補填している状況が続いていますが、その金額は年々増加しています。ダイヤの減少や廃線が危ぶまれています。高齢者や通学者、過疎部からのアクセスが絶たれてしまいます。



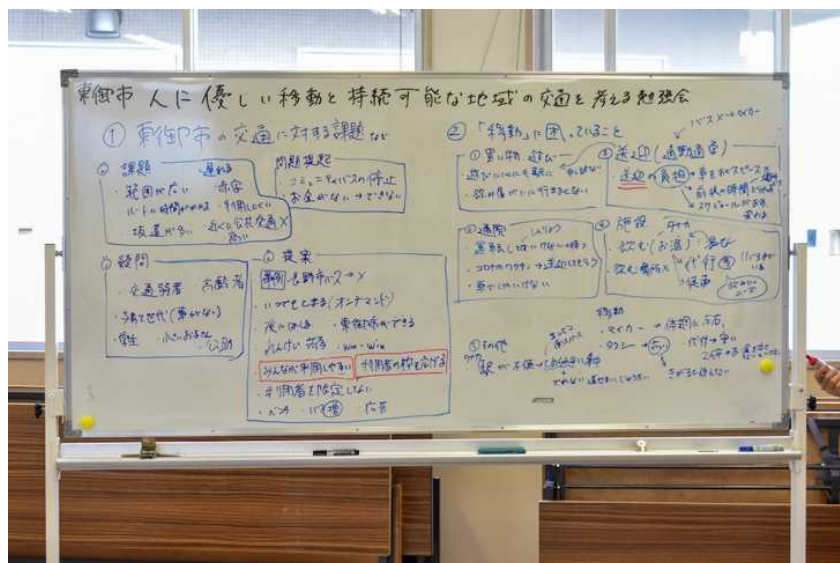
東御市での移動について考えるグループワーク

課題や先進事例に関するインプットを踏まえ、地域住民の意見を吸い上げるグループワークを実施。昼の部では2グループに分かれて、夜の部では参加者一同で、住民目線での東御市の交通課題をアウトプットする時間としました。

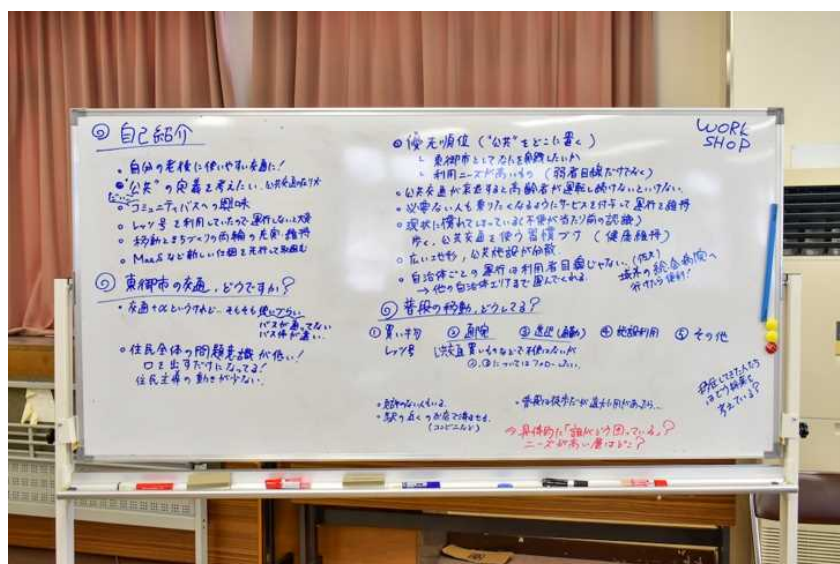
まずは「①自分自身が感じている東御市の交通に対する課題、疑問、問題提起、提案」をそれぞれ書き出してもらい、グループ内で発表。次に、「②移動で自分が困っていること」を共有してもらいました。

<参加者から出た課題や意見>

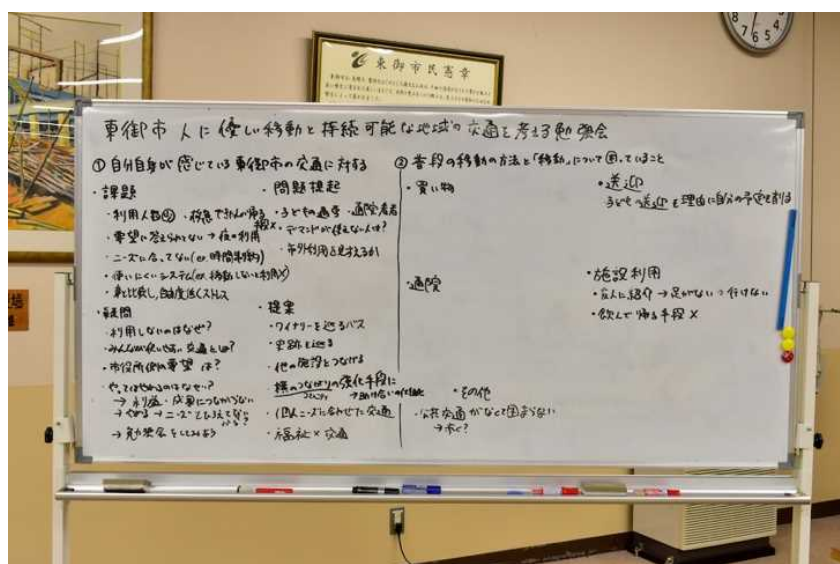
- ① 自分自身が感じている東御市の交通に対する課題、疑問、問題提起、提案
 - ・東御市はエリアが縦横に広がっていて、カバーしなければならない範囲が広い。
 - ・ルートが長いので目的地に着くまで時間がかかる。
 - ・近くに公共交通がない。バス停が遠い。
 - ・交通+αの先進事例もあるが、そもそも公共交通自体が使いづらいので考えにくい。
 - ・どのような世代が公共交通を利用している？どう困っている？
 - 高齢者や車のない子育て世代、学生、小さい子ども
 - ・交通に関する取組をはじめても、やめてしまうのはなぜ？
 - ニーズや課題の構造を十分に把握できておらず、利益や成果に繋がっていないのでは
 - ・市としての要望は？市は優先順位をどこに置く？
 - ・ワイナリーや史跡など、観光資源を結ぶバスを走らせてみる など
- ② 移動で自分が困っていること
 - ・仕事終わりや休日に飲食店でお酒を飲んでしまうと帰る手段がない（夜間に公共交通機関が走っていない）
 - ・子どもの送迎を理由に自分の予定を削ったり、時間を調整する必要がある（自宅～駅間のアクセスが悪いので、送迎しなければならない）
 - ・親にいつも送迎をお願いしているので申し訳ない。
 - ・自分は車で行動しているので不便を感じることはないが、免許のない人や車のない人は困っているのではないか（若者や移住者など） など



昼の部 Aグループのグループワークにて出た意見



昼の部 Bグループのグループワークにて出た意見



夜の部のグループワークにて出た意見

「①東御市の交通に対する課題、疑問、問題提起、提案」は各グループともたくさんの意見が出たのに対して、「②移動で自分が困っていること」はあまり意見が出ませんでした。自家用車で会場まで来ている方が多く、一個人としては交通不便を感じて生活していない方が多いようです。しかし、中には毎日の送迎に申し訳無さを感じている高校生など、当事者でなければ感じづらい課題を抱えた方もいます。現時点で課題を感じている高齢者は勿論のこと、学生や将来的に交通弱者となる世代も、10年、20年先の未来を想像しながら「これからの交通の在り方」を考えていく必要があることを実感しました。

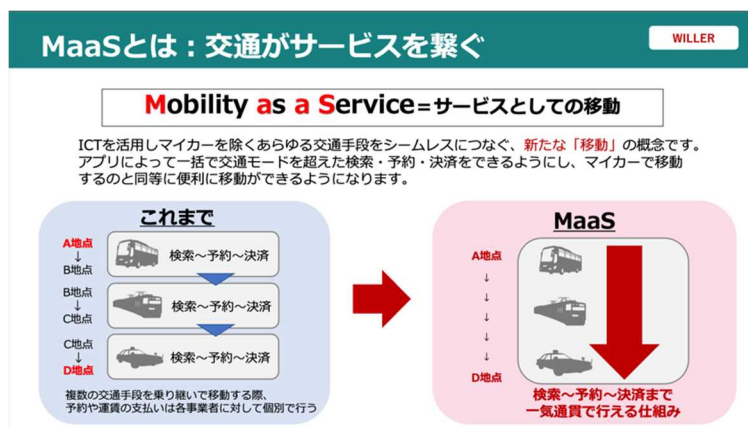
第2回 MaaS アプリを使ってみよう

-
- 目的： 第1回で紹介した先進事例のうち、スマートフォンアプリを使って地域の交通の予約や経路検索などを行う「MaaS」の仕組みについて詳しく学ぶ
- 日時： 2021年8月11日（水）14時00分～15時30分
2021年8月11日（水）18時30分～20時00分 **中止**
- 会場： 東御市勤労者会館2階 大会議室 オンラインツール「zoom」にて実施
- 講師： 大里裕幸氏（伊豆箱根鉄道株式会社）、平本真樹氏（WILLER 株式会社）
- 参加者： 10名
-

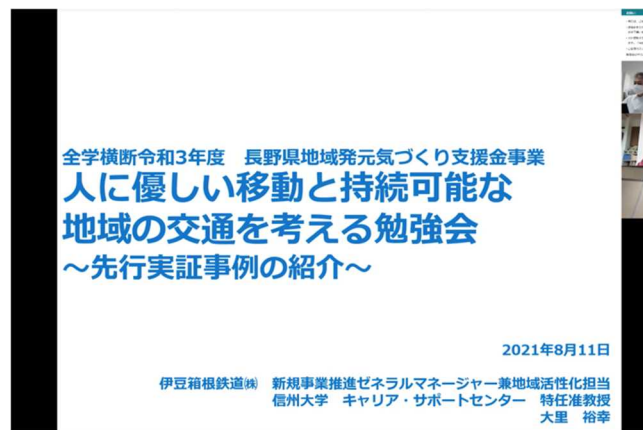
前回は、「これからの交通の在り方」を考えるアウトラインを掴むため、東御市の課題や複数の先進事例について学びました。第2回は、先進事例のうちのひとつ「MaaS」について、有識者からレクチャーいただきました。新型コロナウイルスの感染拡大に伴いオンラインでの開催となりましたが、市役所職員や信州大学のゼミ生に加え、一般の方8名にご参加いただきました。

MaaS について、導入事例・先行実証事例の紹介

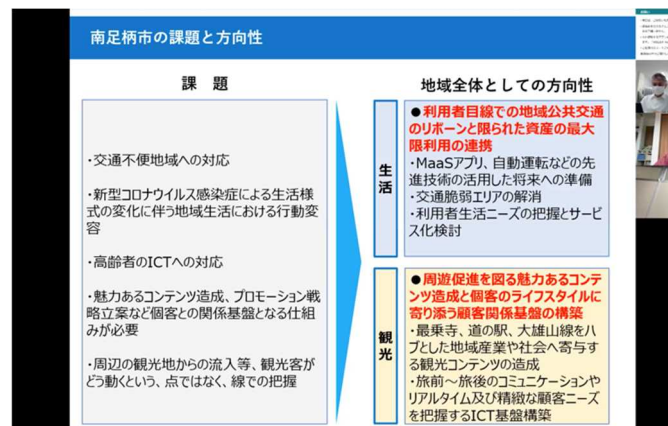
MaaS（Mobility as a Service / サービスとしての移動）とは、ICTを活用しマイカーを除くあらゆる交通手段をシームレスにつなぐ、新たな「移動」の概念です。スマートフォンのアプリによって、一括で交通モードを超えた検索・予約・決済を可能とし、マイカー移動と同等の便利な移動を実現します。交通手段と交通手段を結ぶだけでなく、乗降車先でのサービスとも紐付ける仕組みも現れており、MaaS が様々な地域課題を解決に導く方法になるのでは、と期待が高まっています。



伊豆箱根鉄道株式会社にて新規事業推進ゼネラルマネージャーを務める大里氏より、神奈川県南足柄市のエリア活性化を目的とする MaaS の導入事例についてご紹介いただきました。



南足柄市は大手企業の工場が立地しており、また首都圏へのアクセスが優れているため、最盛期には 950 万人近い人員輸送がありました。しかし、人口減少や高齢化を主な理由として、乗降客数は減少し続けています。南足柄市全体の公共交通の利便性向上と、観光客の増加と周遊性の向上（≒滞在時間の増加）を図るため、「南足柄 MaaS 推進協議会」を自治体や交通アプリ事業者とともに発足しました。



南足柄市では 2021 年 3 月に実証実験を実施。WILLER 株式会社が提供する MaaS アプリ「mobi Mobility Community」を活用したデマンドタクシーの利用体験会を行いました。利用者からはおおむね好評を集め利便性の高さを確認したものの、中心ユーザーになると想定される高齢者の方々からは、スマートフォン上の操作への不安の声もあったそうです。MaaS の導入には、地域全体の ICT リテラシーの向上が欠かせません。

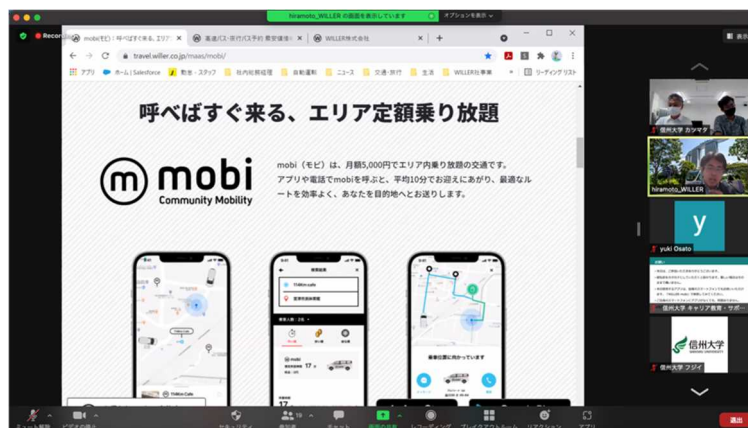
南足柄市とその周辺地域における生活・観光交通統合型MaaS実証実験	
協議会の構成員	【幹事】伊豆箱根鉄道株式会社、南足柄市、WILLER株式会社
地域課題	●利用者の減少により公共交通の維持が困難になっていること ●人気な観光施設及びその他周辺の観光施設への観光客の減少 ●各交通機関の時刻表が一元で検索できないこと ●新型コロナウイルスへの対応としての出発地と目的地を結ぶ交通機関の未整備
取組の概要	期間 2021年3月10日～3月28日
	エリア 神奈川県南足柄市とその周辺地域
	A.MaaSシステム WILLERの提供するMaaSアプリ「mobi Community mobility」を利用
	B.交通サービス デマンド乗合タクシーの運行
交通以外のサービス	● ICT勉強会
	● 画像－ICT連携による地域・観光情報の配信・取得
検証内容	● 住民のICTリテラシーの向上 ● デマンドタクシーアプリの有効性および改善点 ● 画像－ICT連携による地域・観光情報配信の有効性および改善点 ● 住民の外出意欲の向上

MaaS アプリの導入と操作

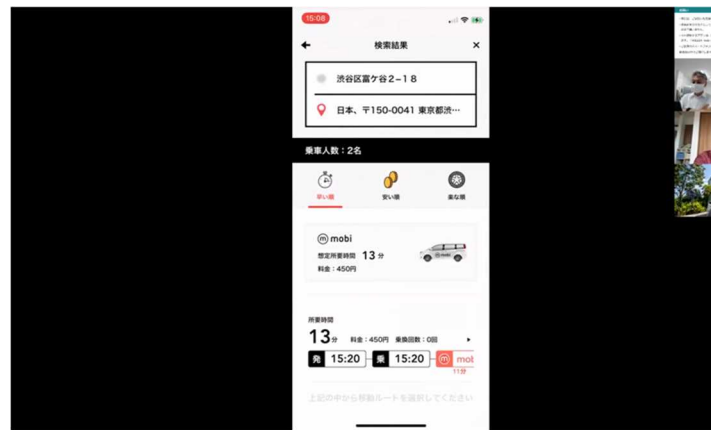
次に、アプリの開発事業者として WILLER 株式会社の平本氏より、南足柄市の実証実験でも活用された「mobi Mobility Community」について詳しくお話をいただきました。WILLER は高速バスの運行事業者として広く知られていますが、地方活性事業のひとつとして MaaS アプリの開発・展開に携わっています。



「呼べばすぐ来る、エリア定額乗り放題」というコンセプトのもと、現在は渋谷区、豊島区、京丹後市（京都府）にてサービスを提供中。エリア内に 100～200 メートルおきに設置された仮想バス停を発着地として、アプリで専用の車両を呼び出します。すると、現在地から最寄りの仮想バス停と、目的地に最寄りの仮想バス停を結ぶ車両が運行されます。料金は月額制で、月 5000 円で乗り放題（都度の支払いも可）。利用者としては、渋谷駅や池袋駅といった公共交通機関が集中するエリアまで移動したい、郊外エリアの登録者が多いそうです。



アプリの操作性についても体感してもらうため、スマートフォンでの操作画面を表示しながらレクチャーいただきました。サービス提供エリア内の行きたい場所を入力すると、現在地と目的地を結ぶ運行ルートが AI が判定。所要時間やルート、料金などが表示されます。予約確定後には、お迎えの時刻表示や運転手へのメッセージ機能が設けられているなど、トラブルがあったときにも安心です。



MaaS に対しての感想共有

大里氏より MaaS 導入の経緯や実証実験の様子について、平本氏から MaaS 自体のサービスや操作性についてご説明いただきました。首都圏だけでなく地方でも導入やその検討が進んでいる MaaS ですが、東御市で導入するとすれば、どのような運用が考えられるでしょうか。参加者の皆さんから率直な感想、そして現状の課題に対して MaaS がどうアプローチできそうかのアイデアを共有いただきました。

<参加者から出た感想や意見>

- 3人の子育て、送迎をしている。通園・通学先が異なるので、それぞれの学校へ送ったあと仕事に向かうのが負担が大きい。既存公共交通は不便で使いづらい。MaaS で循環してくれるバスなどがあれば助かると感じた。そのほうが環境にもいいのでは。
- 高齢者のアプリ利用が難しいのでは、と感じたが、現役世代のためにも新しい技術の導入も進めるのがよいのでは。世代の利用・習熟の差は、勉強会を積極的に開いていく。
- 東御市居住者は車の利用者が多く、どのように広報すれば利用者が増えるのか考える必要がある
- 渋谷区、豊島区と、狭いエリアに限定されていたが、東御市の場合は通院のために市外に行く人も多いので、より広域での仕組みづくりを考えたい。
- 公共交通機関のないエリア（空白地帯）の足の確保として Mobi を展開する など

第3回 私たちが欲しい移動を考えよう

-
- 目的： 2021年10月に東御市内にて新しいモビリティの乗車体験会を実施予定。どのような運行ルート・活用方法であると効果的であるかを議題に、自分たちにとって望ましい移動の在り方を考える。
- 日時： 夜の部 2021年9月12日（日）18時30分～20時00分
昼の部 2021年9月15日（水）14時00分～15時30分
- 会場： 夜の部 ~~北御牧青年研修センター~~ オンラインツール「zoom」にて実施
昼の部 ~~東御市勤労者会館2階 大会議室~~ オンラインツール「zoom」にて実施
- 講師： 大里裕幸氏（伊豆箱根鉄道株式会社）
- 参加者： 夜の部 7名 / 昼の部 14名
-

第1回、第2回の勉強会では、主に先進事例について学ぶことを通じて、東御市の現状理解を進めてきました。第3回では、翌月に予定している東御市内での次世代モビリティ乗車体験会に向けて「自分たちの地域に新しいモビリティが運行したら？」を切り口に、東御市のこれからの交通について更に一步踏み込んで考える時間としました。会場でのワークショップを予定していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、前回に引き続きオンラインでの開催となりました。

これまでの学びの整理

まずは実証実験への参加に向けて、本プログラムの実施目的や第1回、第2回を通じて得た学びについて改めて整理。実証実験の意義や、効果的な実証実験の実施形式について理解を深めるため、前提をおさらいします。信州大学の勝亦先生より本プログラムの実施目的と東御市の現状について、伊豆箱根鉄道株式会社の大里氏より先進事例のひとつであるMaaS（Mobility as a Service）とその事例について、改めてご説明いただきました。

公共交通のこれからを考えるには、課題の理解や先進事例を知るとともに、「どのような視点で検討し、選択するか」が肝心です。この勉強会にも様々な属性・所属の方が参加してくれていますが、こうした場に参加が難しい方にこそ、交通弱者が多いのも事実です。車の運転ができない子どもや高齢者といった、公共交通がないと困る人（＝移動手段を失ってしまう人）に優先的に寄り添う仕組みづくりが求められます。

公共交通を考えるときの視点（現在の検討ポイント）

▶ 『選択』が必要

◆ 優先した方が良い人は？ = **公共交通がないと困る人**
運転ができない人 ≧ 運転をやめたい人 >> 自由に運転できる人

◆ 公共交通にどこまで求めますか？

レベル0：公共交通がない

レベル1：平日昼間に公共交通でお出かけ可能 ←東御市は今の辺り

レベル2：公共交通で通学、通勤が可能 ←東御市でも小学生は通学可能

レベル3：土曜日、日曜日、祝祭日に（不便なく）公共交通でお出かけ可能

レベル4：どの世代も不便なく地域内を移動が可能
例：飲み会後に公共交通で帰れる
-----（越えがたい壁）-----

レベル5：自家用車が無くても生活可能（大都市部）



現在は自家用車の運転ができていても、明日には公共交通がないと困ることになるかもしれない。

アートフェスを盛り上げるために、モビリティをどう使う？

「eCOM-8」「TAJIMA KOKI」はそれぞれ、芸術むら公園と臨時駐車場を結ぶ交通手段のひとつとして機能しますが、前述の通りグリーンスローモビリティには住民同士の交流促進や観光価値の拡大など、地域活性の様々な可能性を持っています。



これらのモビリティが東御市で走るにあたり、どのような活用方法が考えられるでしょうか。「東御市のこれからの公共交通」像を描いていく題材のひとつとして、また後に控える実証実験の実施方針への反映を目的として、グループワークを実施。まずは「モビリティを火のアートフェスティバルでどのように走らせるか」をグループ内で共有してもらい、その後は「モビリティと地域資源とつなげることで考えられる活用方法や課題解決」について考えてもらいました。

<参加者から出た感想や意見>

○ モビリティを火のアートフェスティバルでどのように走らせるか

- 公園内で景観のいいスポットがあるから、風景の説明をつけてみるといいかもしれない
- モビリティが通ることを知らせるような音（ラッパなど）があると楽しみが増すのでは
- 乗降箇所にモビリティの詳細を知ることのできるミニブースがあるといいのでは
- 車内に補助員がいて、技術上の問題などをわかりやすく説明してくれる
- この地域が交通において変わろうとするメッセージ性をもつモビリティにする
- アートフェスティバル内で、病院やスーパー、住宅地を模したブース、ミニチュア東御市を作って、実際にモビリティが導入された町を模擬体験する
- モビリティの特性（狭いところを通れる、ゆっくり走行で安全）を活かして、園内の周遊や短い距離間隔での乗降ができるようにする。高齢者の方々に優しい乗り物にする など

○ モビリティと地域資源とつなげることで考えられる活用方法や課題解決について

- 昨年、実証運行をしていた無料EVバス「RIDE' N（ライデン）」がデザインや名称、大きさなどとても良かった。しかし、あまり利用している方が少なかったので、活用してもらうには周知が必要。送迎の時間帯に運行したり、行き先の地域ごとに運行時間帯を変えるなど工夫してほしい
- 世帯当たりの自家用車の保有数が多いが、コンパクトなモビリティを地域内でシェアして使うことができれば、例えば今まで3台使っていたものを2台に減らせるかもしれない。環境負荷の減少など
- 東御市内にはワイナリーが増えているので、ワイナリー巡りのようなツアーがセットになった運行があると面白い
- 自家用車に比べると、速度や自由度に劣る。そこをどのようにカバーするか。ニーズにゾーニン

グした利用を訴求する。

- 冬に強い、滑らない乗り物があるとよいのではないか など

参加者同士でディスカッションしながら、自分たちの暮らす町の公共交通の未来について話し合うことができました。今回のワークショップの意見の一部反映しつつ、実際に乗車体験をしてもらうことで、より東御市らしい交通の在り方を考えていくきっかけとしていただきたいと思います。

第4回 これからの交通を体験してみよう～次世代モビリティ乗車体験会

-
- 目的： 地域のイベントである「火のアートフェスティバル」の会場において、2種類のモビリティを臨時シャトルバスとして運行し、円滑な移送ができるかを実験する。また、乗り心地や体験を踏まえて、日常生活での利用の可能性をアンケートによって探る。
- 日時： 2021年10月9日（土）～10日（日）10時00分～16時00分
- 会場： 東御市芸術むら公園
- 参加者： 2日間のアンケート回答者443名
-

第3回の勉強会で出されたアイデアも取り入れながら、2021年10月9日（土）、10日（日）の2日間、「火のアートフェスティバル」にてグリーンスローモビリティの乗車体験会を実施しました。

運行車両

低速電動バス「eCOM-8」 最高速度19km/hの10人乗りバス



電動三輪バイク「TAJIMA KOKI」 3人乗りの3輪バイク



乗車体験会の様子

2日間とも天候に恵まれ、多くの方がイベントに来場されました。

乗車体験会は、EVバスを定時路線、三輪バイクをオンデマンドに見立て、臨時駐車場とイベント会場を結ぶシャトルバスとして運行しました。

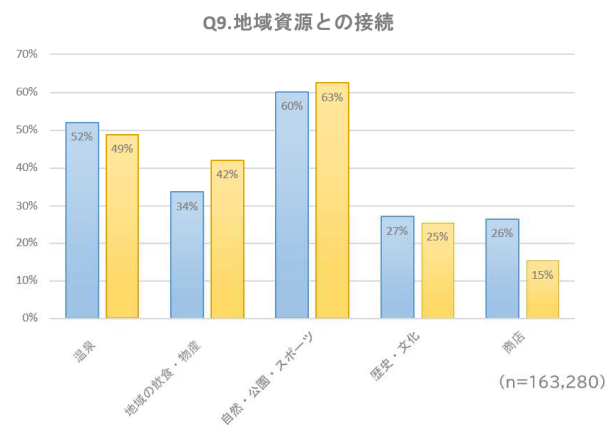
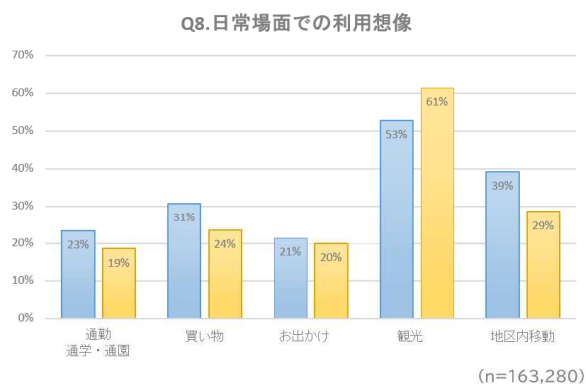
目を引く珍しい車両が走っていることで、このモビリティに乗ることをイベントのアトラクションの一つとして楽しめる方もおり、一時は乗車待ちの行列ができるほどでした。



アンケート結果から

乗客アンケートには 443 人が回答いただきました。

居住地別では東御市が全体の 65%で、年齢は子どもから高齢者まで幅広い年代の方から回答が得られました。



日常での利用を想像した設問では、イベント時でのアトラクション的な位置づけであったころもあり、これらのモビリティは日常移動よりも観光利用の需要にマッチするものと感じる方が多かったです。

その中でも、Koki は地域内移動の想像が多かったことから、「小回り」が利く「オンデマンド」な移動・モビリティが好まれる傾向が伺えました。

「自家用車を自分が自由に運転して移動する」ことが便利で、自分達に合っている現状では、乗降場所や時間に制約がある移動は好まれないことが根底にあると推測され、逆に、この要求を満たす交通は、「便利」と感じるのではないかと思います。

第5回 先進地視察 『のるーと塩尻』乗車体験

-
- 目 的： 2021年10月に実施した次世代モビリティ乗車体験会では、ハードの導入による公共交通施策を体感した。加えてソフト導入による事例を体験することで、公共交通のこれからを考えるヒントとする。
- 日 時： 2021年12月24日（金）10時00分～15時00分
- 視 察 先： 長野県塩尻市 AI 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」の実証運行を実施中
- 参 加 者： 17名
-

2021年10月9日（土）、10日（日）の2日間、「火のアートフェスティバル」にてグリーンスローモビリティの実証運行を実施しました。地域の方々には年に1度のイベント中に乗車体験してもらいましたが、先進的な公共交通が日常的に運行している地域は、どのような状況にあるのでしょうか。

長野県塩尻市では、AI 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」の実証運行を昨年度に引き続き実施。2021年10月1日から2022年3月31日の半年間、塩尻市市街地を運行します。今回は塩尻市の協力のもと、東御市の住民や関係者による先進地視察を開催。「のるーと塩尻」の乗車体験と、担当職員から現況等を伺い、東御市の公共交通のこれからを考えるヒントとします。市議会議員や公共交通活性化協議会の方々、タクシー会社の方、地元の一般の方など、様々な属性の方々とともに視察に伺いました。



(午前の部)「のるーと」乗車体験

「のるーと塩尻」は、スマートフォンのアプリ「のるーと」を操作することで乗車予約を行うことができます。参加者は4グループに分かれて、事前に操作を経験・熟知している各班長から操作方法のレクチャーを行いました。

「のるーと塩尻」利用の流れ

＊アプリ利用の場合

- ① 移動目的地を検索・決定
- ② 乗車地を選択（基本的にはGPS 現在地）
- ③ 降車場所への到着見込み時間を踏まえて、利用人数・乗車時間を選択
- ④ 予約を確定し、バスに乗車する
- ⑤ 運賃（200 円）は、降車時に現金で支払う。

＊電話予約も可能。その場合は、利用者はオペレーターとのやり取りを踏まえて乗車地・発車時間・降車地を決定し、乗車する。

グループCでは、「のるーと」を操作のうえ乗車予約を行うものの、30 分近い待ち時間が発生してしまいました。バス台数は3 台と限りがあるなか、他の3 グループの移動や一般客の利用が同時に発生したことで、通常よりも長い待ち時間が生じてしまったようです。



その後、えんぱーくバス停から乗車。直線距離で約3 km 離れたツルヤ広丘店・無印良品バス停に到着しました。運転手は、アプリによって指定された経路（国道19号）を走行。走行中に視察メンバー以外の乗降はありませんでした。



ツルヤは国道 19 号沿いにある、いわゆるロードサイド店舗。停留場は店舗から 100m 程度離れた、駐車場の隅に設置されていました。他の商業施設では店舗入口付近に設置されているようですが、停車の必要があるため、大型駐車場のような車の往來の多い場所は避けて設置されているようです。

その他のグループも市街地周辺のワイナリーや商業施設などへ「のるーと」を活用して移動。乗車中には運転手に対して、乗車される人の属性、運行頻度、AI で表示されるルートについてなど様々な質問をして、アプリや AI を活用した公共交通運行についての理解を深めていました。

(午後の部) 塩尻市との意見交換会

塩尻市ではなぜ「のるーと」の導入と実証実験の実施に至り、今後はどのように運用していく予定なのでしょうか。午後の部では、塩尻市建設事業部 都市計画課 計画係長の浅川忠幸様より、塩尻市における公共交通の現状と将来ビジョンについてご説明いただきました。



塩尻市では「2025 塩尻型 MaaS プロジェクト」というビジョンを掲げ、交通 DX を計画的に推進。2020 年からの 6 年間で、自動運転・AI 活用型オンデマンドバス・塩尻 MaaS の実証実験・社会実装を段階的に進め、2025 年に「次世代交通がもたらす誰もが安心して便利に暮らせる地域社会」を目指します。

このプロジェクトの一貫である AI 活用型オンデマンドバス事業については、昨年度から AI 活用型オンデマンドバスシステム「のるーと」を導入し、実証実験を進めています。最大の目的として、既存コミュニティバス「すてっぷくん」の代替が挙げられるとのこと。塩尻市も全国の地方部と同様、担い手不足や少子高齢化といった課題を抱えており、「すてっぷくん」の年間利用者数は平成 11 年の運行開始時から 7 万人減少したそうです。収入不足分は市が補填しており、委託金が増加。抜本的な課題解決のため、オンデマンド交通の導入に至りました。

実証実験 2 年目となる 2021 年度は、昨年度の経験と反省を踏まえ、実施期間の延長や乗降箇所の充実（111 箇所）、体験してもらうための広報の強化などを行いました。

乗降するバス停の設置基準は「施設型」「観光型」「人口密度型」の 3 種類のいずれかに該当するか。域内住民や域外からの買い物客、観光客など、それぞれの属性の利用ニーズに合う場所を選定しているそうです。また、昨年度実証では 71 箇所設置したが、1 人も使われなかったのは 1 箇所のみだったとのこと。

運行時間帯については、昨年度の要望を受けて土曜日は 20 時までの運行へ。塩尻駅から松本方面へ向かいたいファミリー層や、学習塾に通う小学生、飲み会に行く中高年層など、ヒアリングや単年でない実施によりニーズを把握できたものと思われます。

特に力を入れているご様子だったのが、運行自体の周知と利用促進のための勉強会の開催です。チラシの全戸配布や市の公式 LINE での周知に加え、各地区での講習会を複数回ごと実施するなど、普及に努めてきたそうです。今年度の「のるーと」の利用状況は 1 日あたり約 50 名、アプリの予約率が 7 割とのこと。昨年よりも利用者が増えており、電話予約の比率が増えていることから、高齢者への周知が広まったと分析しています。

勉強会参加者も「のるーと塩尻」に実際に乗車したことで、その利便性の高さに強い関心を示していました。説明会の際にも多くの参加者がオペレーションの流れや実施体制、トラブル時の対応方法、導入費についてなど、導入に際しての詳細な部分について質問を投げかけていました。塩尻市は 2022 年中にコミュニティバス「すてっぷくん」の運行継続か、オンデマンドバス「のるーと」の導入かを定める住民投票を行うとのこと。行政主導ではなく住民も一体となった運用方針の策定こそが、持続的でニーズに見合った公共交通に繋がります。