

令和4年度 信州大学・東御市公共交通活性化協議会  
共同研究事業ワーキンググループ

□目的： 地域公共交通の現状と課題を住民や関係事業者等と共有し、テーマ別にワーキンググループを開催して、「定時定路線バスの運行経路・時刻表の再編」や「AIを用いたデマンド交通システムの構築」など、計画概要や交通システムの見直し案等について意見集約を行い、実態とニーズに即した交通システムの構築に資することを目的とする。

□期 日： 以下のとおり。

□主 題： 「公共交通計画の概要と交通システムの見直しについて」  
子育て、福祉、生活、観光に関わる課題と交通事業者へのヒアリング

	開催日	時間	場所	テーマ	主な参加者
第1回	8月17日(水)	13時30分 ～15時	勤労者会館2階 大会議室	①福祉 (ケアマネネット部会)	・市内福祉事業所 ケアマネージャー 22名
第2回	8月24日(水)	10時～12時	総合福祉センター	①福祉 (地域包括支援センター)	地域包括支援セン ター ケアマネー ジャー 11名
第3回	8月24日(水) 8月25日(木)	19時～20時 15時～16時	勤労者会館2階 大会議室 芸術むら公園	②通学	・小中高生保護者 10名
第4回	8月26日(金)	10時～12時	勤労者会館2階 大会議室	③交通事業者	・交通事業者 5名
第5回	8月26日(金)	13時30分 ～15時	勤労者会館2階 大会議室	④観光	・観光業関係者 4名

信州大学共同研究事業ワーキンググループ  
別冊東御市公共交通システム見直し案の意見集約に係る考察

信州大学 勝亦達夫

## 1. 子育て・通学分野の考察

- 保護者からの意見では、登校時間（朝）よりも、下校時間（帰り）の需要が大きい。朝は若年層の行動時間も大きな時間的な差が少ない、一方夕方、下校、部活、塾などから、バラバラな時間のため、その都度送り迎えに行かなくてはならず、それが負担の要因となっている。帰りの一部でも公共交通に代替できると子育て交通の負担軽減につながる。
- 現在、朝夕の路線バスの利用者はほとんどが小中学生であるため、通学（特に帰り）需要を固定的に考える方が安定的利用と収益化に繋がるのではないかと考える。
- 年代によって通学時間が異なり、路線によっては高校生が列車に間に合う時間にあわせると、小中学生には学校への到着が早すぎるなどの問題も生じる。高校生になると行動範囲も広がり、帰りの時間が個々の都合に因ることも多いため、比較的利用する時間がまとまっている小中学生の需要を優先的にとらえる必要があると考えられる。また、交通困難地域を優先し、地域や利用目的、時間によって路線バスやデマンド交通等で使い分けができると、満足度向上につながると思われる。
- 地域ごとにも移動課題に違いがある。路線バスの時間などを決める際には、地域の保護者の声を集める工夫ができると良い。地区懇談会のほかにPTA（支部会）などで交通に困っている方に聞くことで、少数意見かもしれないが、重要な意見収集ができると思われる。
- AI オンデマンドやMaaSアプリなどに新技術は、小中学校や高校と連携することで、デジタルネイティブ世代の利用促進につながり、地域内の普及やバス利用促進につながる可能性が高い。DX教育の一環にも活用できるのではないかと考える。実証運行の対象（ターゲット）、地域の絞り込みの参照にされてはどうか。

## 2. 福祉・生活の交通課題の考察

- 東御レッツ号を以前は使っていて、使わなくなってしまった高齢者利用者層には、介護レベルの向上により、支援が必要になって利用が困難になってしまうなどの事情が見られた。このレベルに合わせ、適切な移動方法と情報を提供していくことも必要である。
- 支援者となる福祉専門職の方にもデマンド交通の利用方法やサービス（介添人は同乗料金無料等）について理解してもらう機会を設け、支援者側から高齢者や障がいをお持ちの方やご家族等へ情報提供を行うことで、利用促進につながると思われる。
- 乗車の際や荷物を持ってあげるなど運転手のサポートが少しあるとよい、という声もあるが、運行ルールで禁止されていることもある。運行事業者が現状の中ですべてを担うには、コストや安全管理上の課題も出てくるため、公共交通と福祉的な支援が充実した移動サービスとで利用者のニーズに応じて選択できるような環境構築が必要である。
- 使わなくなってしまった理由に、乗車の経験で「うまく乗れなかった、待ち時間が長った、混雑して乗れない、乗りたい時間がない」などのネガティブな経験があり、その経験から利用しなくなってしまったという声がかかれた。このような、使うまでの課題を払拭する機会も、利用者を増やすために必要と思われる。

- 病院や買い物など目的が明確な移動も多い。目的地を繋いだり、目的となる事業者との協働をしたりすることにより、移動のサポートをすることで、事業者・利用者双方にとってメリットにもなるような移動手段の構築にもつながるのではないかと。
- 例：大町市「デリシアによる買い物サポートバス」
- アクティブシニア世代は、すでにスマートフォンを活用していることもあり、高齢世代でもどの層に交通やサービスを届けたいかを設定し、昼間の期間の効果的な利用方法を模索が必要。
- 例えば、温泉や飲食店など、市外移動のニーズも高い

### 3. 交通事業者の課題

- 定時定路線バスの見直し案や、オンデマンドバスの改善に向けて意見として、佐久→上小(田中)方面への通学ニーズがある。朝は使えるが帰りが使えない交通手段は、利用されるのか疑問との声もあった。
- 朝晩の対応は必要な経費と人員の確保ができれば可能だが、拘束時間が長くなることや、現在でも人材の確保、育成が厳しい状況なので、すぐにできるということは難しい。
- 定時定路線バスとオンデマンドでは業態が違う(輸送業と運転手の派遣業との違い等)ということもあり、方法や条件の整理は必要。作業過多になることもあり、それは安全面にも影響があるため慎重に議論を要する。ただし、国の基準内で運行できるならば、昼間で動く分には問題はない、むしろ仕事となることは有難い面もある。
- 福祉・デマンド・スクール・タクシーは目的毎に利用者や手段を分けた方が良いこともあり、全部をデマンドにまとめるのも、問題・課題も多いという意見があった。
- 交通事業者の視点から、デマンド交通でAIシステムを導入した場合、運行時間がわかって、ナビ通り運転するだけならば、運用は可能。ただし、AIで無理なら無理と判断されてしまうため、導入当初はリソース(バス)が足りず、そのために満足度が下がる心配や無理なのに受けたらトラブルのもととなるので、よくシミュレーションを実施する必要がある等の意見があった。

### 4. 観光交通の課題

- 2次交通の充実の先駆けとして、eバイクの導入の検討があるが、ターゲット、利用シーンを具体的にイメージし、利用を促すことでどんなデータを取得ができるか、自分たちの施策の効果検証はできるのかを設定し、次の方策を考えられることにつなげられるかを意識して、戦略的な運用を検討してほしい。
  - レッツ号やオンデマンドと比較して、eバイクは若者に対する利用ハードルは低いと思われる(ただし、費用などによって「使うまでの意識のハードル」は高い)。eバイクを活用した周遊イベント。普段乗らない若者が乗ってくれる+市民認識向上にも寄与できるのではないかと。イベントを活用した企画も効果的だと思うので、市内で行われるイベントの機会ですべて試してほしい。機会の積み重ねから、サイクルポートをつける場所の候補にもなる。
- これが展開してくると、例えば地域の高校生が帰りの足として使え、翌朝乗って駅に返却するようなことができれば、2次交通の充実に加え、生活交通の解決の足にもなりえるのではないかと。この方策の「先」のビジョンも示してほしい。 例：松本市シェアサイクル Hello Cycling