

○長野県茅野市

AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」について

【所 見】

今回、視察地とした茅野市は八ヶ岳の豊かな自然を中心に蓼科高原のリゾート地として年間300万人もの観光客で賑があり、1万戸の別荘地が広がる茅野市であり、その町の全体像はJR茅野駅を中心に蓼科高原に向け、扇状型に発展をしてきた特殊な形態な「まち」であり、市民生活も茅野駅から放射線状に市民の生活行動の動線が出来上がったものでその太い動線の比較的広い道路に沿い、各地域、地区が発展してきたと思われます。近隣の他市との交流も主にJR中央本線の茅野駅を経由して行き交う環境であり、この茅野市は一つの行政単位の中で比較的完結できる良好な要素があると推察すると同時に自給自足というか地産地消というか、非常に住みやすい環境を有した街であると感じました。私たちの関東のように隣の市と隣の市が数キロしか離れていない環境をでは横の連携や立地や情報によって様々な問題があり、都市経営の難しさが見受けられます。

茅野市が目指す地域公共交通としての取り組みの中でも、もともと市内には民間のバス路線もあり、同時に公費負担をした路線バスの活用の利用度も盛んであったが、車社会の定着によりバス利用状況が低調になる中、大幅な路線バスの大幅な再編を行ったが利用者は回復しないことから、新しい地域交通のあり方が論議され、これまでの路線バス13路線を廃止して、AIオンデマンドシステムを導入した地域交通の「のらざあ」の運行の導入に至ったとのことです。

AI乗合「のらざあ」はハブ&スポーク型地域公共交通体系への転換であり、路線バスに替わる新しい移動サービスで特徴としてAIを活用し、電話やアプリで市内の多くの場所から乗車できるシステムはこれからの地域公共交通の重要な要素であり、キーポイントとなることが必然であります。市内の茅野駅や中央病院やスーパー等の主な施設を対象とした停留場が核となり、アプリで予約時に確認する仮想停留所を結ぶ「コールセンター」に連絡し、出発点や到着点、利用人数そして出発希望時間等を調整して予約ができるとのことです。このコールセンターでは利用者の行先と時間に合わせた最適な配車とルート設定をAIがリアルタイムに行い、利便性の高い移動サービスを目指していました。また料金においてもタクシー料金と調整を図り、3km以下¥300からとし、運行事業者は地元業者の4社が自主共同運行し、市民の足であった路線バスの一部廃止を行い、朝夕

の通学・通勤に合わせたバスの本格運行が始め、公共交通の充実を図ったとのことでした。また AI 交通「のらぎあ」OD 流動（交通流動量）と発着地のデータからみると茅野駅から放射線状に高原に向かっての運行が顕著であり、非常に纏まった地域であることが推測できます。

我が足利に置き換えてみると、前段でも申しましたが東西が細長く、南部は広大な農地に点在する集落、北部においては中山間地域が広がる地域を結ぶ公共交通の難しさがあるとはしても、茅野市の AI オンデマンド交通「のらぎあ」のシステムや AI を使ったコールセンターの活用し、大きな地区の自治体ごとに特色を生かした AI によるオンデマンド交通に取り組むべきと痛感いたしました。

○岐阜県可児市

消防団員確保の取り組みについて

【所見】

可児市は岐阜県中南部に位置し、名古屋市や県庁所在地の岐阜市から 30 km 圏内であり、産業別人口からみても第 2 次産業と第 3 次産業が圧倒的に多く、全体の 95% を占めることから就業形態も自営業者よりも勤め人の多い自治体と受け止めました。可児市の消防団は 4 分団からなり各部が部長をはじめ 20 人位の団員で構成されているそうです。しかしながら地域を守る消防団員の確保においてはどこの自治体でも苦勞をしているところでもあります。この様な経済社会や環境を考慮して、可児市では行政と自治会企業が連携を図り取り組んだ経緯が功を得て、また岐阜県消防団協力事業所支援減税制度の推進や消防団協力事業表示制度を図り、この様な制度を活用して消防団活動を後押しする事業所の理解と力が団員の確保に結びついていると話しておりました。消防団員確保に関する問題点は様々な要因があるとは思いますが、可児市は長年の間企業との協力と連携が進んでいた結果、現在では 90 の事業所が「消防団協力事業表示制度」を導入して認定証の交付を受け、団員の確保に協力しているそうです。我が市においてはこの協力事業所が 4 事業所とお聞きしていますが、協力事業所の推進は重点課題と捉え、しっかりと取組まなければならないと痛感いたしました。