

## 第1回 軽井沢町地域公共交通会議 会議録

○開催日時 令和7年9月29日（月）13：15～14：30

○開催場所 軽井沢町役場 2階 第3・4会議室

○出席者 土屋三千夫、白砂健、柳澤慶樹、櫻井貴子、坂原祐一、川島さゆり、  
押金洋仁、土屋隆、中里順一、大雲芳樹、藍原尚美、吉澤實敏、宮迫智昭、  
丸山賢一、白鳥明、松葉和彦、柏木智良、柴田公成、轟直希、小林信嗣、  
上原勉孝、岩井和成、（敬称省略）  
事務局：児玉香織、市村祐樹、佐藤健司郎、内堀駿太郎  
（株）地域総合計画 都市計画事業部 宮澤一成課長 谷口成志技師

○傍聴者 3名（定員6名）

○次第

1. 開 会
2. あいさつ
3. 議 事
  - （1）地域公共交通計画策定について【資料1・2】
  - （2）自動運転実証運行の結果報告について【資料3】
  - （3）その他
4. そ の 他
5. 閉 会

○議事内容

### 1. 開 会

#### 【事務局】

定刻になりましたので、これより軽井沢町地域公共交通会議を始めさせていただきます。議事に入るまでの間、会議次第に沿いまして進行を務めさせていただきます、住民課長の児玉と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて進行させていただきますが、ご了承ください。

はじめに、町では住民等の町政への参画とともに、公正で透明な町政を推進することを目的といたしまして、軽井沢町審議会等の委員の選任及び会議の公開に関する指針を策定いたしました。この指針に基づきまして本日も公開することとし、傍聴可能としております。

また、会議終了後の議事録につきましても、皆様の氏名を伏せた状態で公開をさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

前回に引き続き、軽井沢町地域公共交通計画の策定委託業務を支援いただいている株式会社地域総合計画、都市計画事業部の宮澤課長と谷口技師も参加されておりますので、ご報告いたします。

次に傍聴者の皆様にお知らせいたします。資料につきましては会議終了後に回収させていただきます。また、会議中は携帯電話をマナーモードにするなど、円滑な会議進行にご協力賜りますようお願い申し上げます。

続きまして、お手元に配布してございます資料等の確認をお願いいたします。資料につきましては、次第、「軽井沢町地域公共交通会議参加者名簿」、資料3「自動運転実証実験の結果報告について」の3種類となります。

なお、資料1の「軽井沢町地域公共交通計画（素案）」、資料2の「地域公共交通計画の検討経過と今後の流れ」については事前送付しているため配布しておりませんが、必要な方やその他資料が不足しているようであれば事務局までお声掛けください。

よろしいですかね。大丈夫ですかね。

## 2. あいさつ

### 【事務局】

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。まず「2. あいさつ」でございます。本会議の会長である土屋町長より挨拶をお願いいたします。

### 【会長】

皆さんこんにちは。

本日は、お忙しいところ、軽井沢町地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より地域公共交通の発展と利便性向上にご尽力いただいている皆様に、心より感謝申し上げます。

さて、公共交通は地域住民の生活、別荘所有者や観光客の移動を支える重要な社会基盤であり、当町に関係する全ての方々にとって欠かせない存在です。

町では、地域の実情に即した交通ネットワークを構築し、公共交通を持続可能なものとしていくため、「軽井沢町地域公共交通計画」の策定を進めてまいりました。

本日の会議では、昨年度実施した各種調査結果を踏まえ、町の公共交通が抱える課題や、その解決に向けて取り組む事業内容について整理した、計画の素案をお示ししますので、今

年度末での計画策定を見据えて、忌憚のないご意見をいただければと考えております。

結びになりますが、皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、本日の議論が実り多いものとなり、地域の発展につながることを心よりお願いいたしまして、あいさつとさせていただきます。

【事務局】

ありがとうございました。

### 3. 議事

【事務局】

これから議事に入りたいと思いますが、軽井沢町地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定に基づきまして、会長が議長を務めることとなっておりますので、土屋会長、進行をよろしくお願いいたします。

【会長】

はい。では、皆様のご協力をいただきながら議事を進行させていただきますので、改めてよろしくお願いいたします。

早速ですが、本日の議事に入りたいと思います。

(1) 地域公共交通計画策定について事務局より説明をお願いします。

【事務局】

住民課交通政策係長の市村と申します。着座にて説明をさせていただきます。

それでは、軽井沢町地域公共交通計画の素案について説明いたします。資料の順番が前後しますが、はじめに資料2、A3の用紙をご覧ください。

素案の説明に入る前に、計画策定にあたり昨年度から実施している内容や、今後の計画全体の流れについて説明いたします。

資料の左上にお示ししたように、昨年度は計画策定に向けた調査を実施いたしました。各種交通手段の状況に関する調査のほか、町民等に対するアンケート調査や関係団体への調査、ワークショップの開催により、軽井沢の公共交通に関する現状や課題について整理いたしました。

そして、今年度においては昨年度に整理した現状と課題に基づき、7月中には計画の骨子案についてのワークショップを計3回実施し、計画の基本方針や目標、事業の方向性についてご意見を頂きました。

7月に開催したワークショップのほか、役場内への意見照会や関係部署との協議なども踏まえて作成したものが、資料1 軽井沢町地域公共交通計画の素案となります。

中段、赤い実線の枠に記載があるとおり、素案では地域公共交通の課題、計画の基本方針と目標、今後の軽井沢の公共交通体系とサービスレベル、目標の達成に向けた事業、数値目標の項目案や計画の推進体制といった計画で記載を想定する一連の内容にいて整理いたしました。詳細は後ほど資料1でご説明いたしますが、資料右側、赤い点線の枠のところにお示ししたとおり、地域公共交通の課題では昨年度の調査結果に基づく軽井沢の公共交通の課題を整理し、この課題などに基づいて計画の基本方針とその実現に向けた目標を設定しています。また、今後の軽井沢における公共交通体系や最低限度保証する公共交通のサービスレベルを整理した上で、目標の達成に向けて取り組む事業を記載しており、更には計画の数値目標や推進体制といった進捗管理を設定している状況です。

今回お示しした素案について、委員の皆さまに協議いただきますが、今後の流れといたしましては、11月下旬に今回の交通会議等を踏まえた計画案を協議いただき、その後12月にはパブリックコメントを実施する予定です。

最終的に来年3月には地域公共交通計画が策定となり、来年度以降、計画に基づいて各事業に取り組んでまいります。計画策定後の来年度以降は各事業を段階的に実施し、その進捗状況については毎年度、本会議へ報告いたします。

また、計画期間が終了となる5年後をめぐり、計画に取り組んだ結果を踏まえて見直しも想定しています。

以上が、資料2にお示しした計画に関する全体的な流れとなります。

これまでに実施しました各種調査結果の詳細な説明は省略させていただきますが、今回初めて地域公共交通会議の委員になられた方もいらっしゃると思いますので、調査結果について詳細やご不明な点がございましたら適宜ご質問いただければと思います。

続きまして、資料1、素案をご覧ください。

こちらは先ほど説明いたしましたように、昨年度実施した調査結果などから、軽井沢の公共交通が抱える課題や、その解決に向けて取り組む事業内容について整理し、5年間を計画期間とした、地域公共交通のマスタープランとして策定する、軽井沢町地域公共交通計画の素案となります。

表紙を1枚めくっていただき、目次をご覧ください。

今回の素案では、計画の基本方針や目標の設定、今後の公共交通体系やサービスレベルの考え方、取り組む事業や数値目標のほか、計画の推進体制といった計画書の本体にあたる部分を記載しております。なお、計画書としての最終的な構成は、今回の素案の1章と2章の

間に、課題の整理に関わる現状の資料として、昨年度の調査結果から抜粋した内容を挿入する予定です。

また、資料に記載している表現方法につきましても、よりわかりやすい表現に改めたいと考えていますので、お気づきの点がございましたらご意見を頂ければと思います。

今回お配りさせていただきました資料の中では、例えばターゲットという言葉がでてきますが、行政の計画書としては、対象者と言い換えた方が適切ではないかというご意見をいただいておりますので、言葉を改めさせていただくことを想定しています。

それでは、1 ページをご覧ください。計画策定の目的や対象区域、期間を記載しております。こちらは役場内の検討会で素案としてお示しする場合は、目的などがあつた方が良いとの意見がありましたので、目的等を改めて記載をさせていただきました。

続いて2 ページをご覧ください。こちらは、計画の基本方針や目標などの設定にあたり、本町の公共交通が抱えている課題について整理したものになります。内容については前回と変更ございませんので詳細は省略させていただきます。

3 ページでは公共交通の人口カバー率と、よぶのる軽井沢、ライドシェアのODデータを地図上に重ね合わせた図をお示ししています。前回までは空白地域のみを提示させていただきましたが、移動実態を重ねることで、より地域の実情がわかるかと思っておりますので、参考としてご確認ください。

これらの課題の解決に向けた計画の基本方針および目標として、4 ページにお示した内容を設定しています。

軽井沢のまちづくりの方向性や、ワークショップでの意見などに基づき、基本方針に「誰もが「過ごしやすい軽井沢ライフ」を送れる公共交通の形成」を掲げ、この実現に向けて4つの目標を設定しています。

目標1は「町民・別荘所有者・観光客を支える路線バスを主体とした路線網の構築」、

目標2は「新たな移動支援の導入による公共交通空白地等の解消」、

目標3は「利用促進や連携による公共交通の持続可能性の向上」、

目標4は「利用者満足度の高い利用環境の整備」となります。

後ほどご説明いたしますが、それぞれの目標達成のための対応策を項目としてお示しさせていただきます。

続いて5 ページをご覧ください。こちらは、町内の公共交通の現状および課題などに基づき、今後の公共交通体系を整理したものです。

公共交通体系の定義にあたっては、町の公共交通網を樹木と同様に「幹・枝・葉」として捉えて分類しています。モニターにも表示していますが、先ほどの資料2の右側中央に図としてもお示ししていますので併せてご確認いただければと思います。

「幹」にあたる路線は、北陸新幹線、しなの鉄道、軽井沢駅と草津温泉、横川駅を結ぶバス路線であり、主に町内と町外を結ぶ路線です。

「枝」にあたる路線は、町内循環バス、急行塩沢湖線、旧碓氷峠見晴台行きのバスであり、主に「幹」を補完し町内の各地を結ぶ路線です。

「葉」にあたる路線はライドシェアを含むタクシーや、後ほどご説明いたします、新規デマンド交通が該当し、「枝」の先にあたる各地域の末端への移動を支えるものです。

また、これらの路線が接続する公共交通の拠点として、軽井沢駅「広域拠点」、中軽井沢駅、信濃迫分駅を「地域内拠点」としています。

なお、こうした公共交通体系に加え、6ページでは公共交通以外の移動支援をお示ししています。役割としては主に「枝」または「葉」の役割を補完する手段として、公共交通と組み合わせることで、基本方針の「誰もが「すごしやすい軽井沢ライフ」を送れる公共交通の形成」の実現を目指していきます。

また、7ページは公共交通体系を図示したものとなっていますが、記載内容については今後調整を進めていくように考えています。

続いて8ページをご覧ください。こちらでは、本計画で実施する事業も見据えながら、公共交通のサービスレベルを設定しています。町の公共交通網の利用実態やニーズのほか、上位計画である「長野県地域公共交通計画」に掲げられている通院、通学、観光に関する移動の保証も参考に、移動対象者を記載のとおり分けたうえで作成しました。

9ページの通院では、軽井沢病院で午後の診察を始めておりますので、午前・午後それぞれの受診を目的とした通院ができるようにと考えています。

なお、9ページの注釈、※1にお示ししていますが、小中学生については子どもたちの成長のための視点も含め、徒歩や自転車の通学圏域内は、徒歩や自転車での通学を前提としつつも、一部ではバス等による通学を確保します。

続いて10ページをご覧ください。基本方針の実現ならびに目標の達成に向けて取り組む事業について、体系図として整理しています。こちらは4ページにて記載した各目標に基づき、具体的に取り組む事業を検討したものであり、以降のページにてその内容やスケジュールを記載しておりますので、そちらにて説明させていただきます。

それでは 11 ページをご覧ください。はじめに目標 1「町民・別荘所有者・観光客を支える路線バスを主体とした路線網の構築」の達成に向けた事業の内容です。

①、②として町内循環バスや民間路線バス、ライドシェアを含むタクシーについて、引き続き維持・確保していきます。

③の「新幹線・しなの鉄道線との乗り継ぎの継続的な確保」は、町内 3 駅に接続するバス路線のダイヤについて、鉄道との接続を考慮したダイヤ再編に向けて、バス事業者および鉄道事業者と継続的に調整を進めていきます。一方で、鉄道は上り線、下り線があり、バスとの運行本数が異なることや、軽井沢駅で接続を改善した場合、中軽井沢駅では接続が悪化することも考えられるため、可能な範囲で調整を行います。

続いて 12 ページの④「繁忙期等の混雑解消に向けたパーク＆レールライドの推進」では、しなの鉄道の増便事業の継続をはじめとした鉄道の利用強化を図るほか、パーク＆レールライドの周知や駐車場の空車情報など、情報発信を強化していきます。

続いて 13 ページの⑤「大幅な遅延等の回避に向けた町内循環バスの路線網の再編」は、繁忙期に大幅な遅延が見られる町内循環バスについて、路線網の再編により遅延の回避を目指すものです。

次に目標 2「新たな移動支援の導入による公共交通空白地等の解消」の達成に向けた事業の内容です。

①の「公共交通空白地に対する移動支援の拡充」では新規デマンド交通の導入と、地域の実情を踏まえた停留所（ミーティングポイント）の設置を考えています。なお、ミーティングポイントについては一度配置して終わりではなく、順次見直しをしていく想定です。

続いて 14 ページの②「町外への移動手段の継続確保」は、町内の西地域の特徴として御代田町方面への生活移動が多いことが確認されていることから、関係機関等と連携を図りながら、町外への移動手段の確保についても検討を行うものです。

次に目標 3「利用促進や連携による公共交通の持続可能性の向上」の達成に向けた事業です。①の「生活利用のメリットや具体的な活用方法の浸透」では 2 つの事業に取り組みます。1 つ目の【モビリティマネジメントの推進】は、小中学生や高齢者など、特に公共交通の需要が高い年齢層へ公共交通の生活利用の仕方や利用するメリットに関してホームページを中心に周知・啓発を実施します。

このモビリティマネジメントとは、自動車での移動に依存した環境から、徒歩を含めて公共交通を賢く利用する環境への変容を促す取組です。代表的な事例としては、パンフレット

や広告などにより公共交通の利用による安全面、健康面、環境面といった影響を周知しながら、行動変容に繋げるものになります。

2つ目の【情報発信の強化】は、現在各世帯に配布している町内循環バスの時刻表について、他の路線に関する情報や乗り方案内なども含めた総合的なものへ更新し、各世帯へ新たに配布したいと考えています。また、バス路線の位置情報等をインターネット上でも情報発信することで、リアルタイムな情報提供の実現も目指します。

続いて15ページの②「バス事業者・タクシー事業者の人材確保に向けた町ホームページを中心とした周知」は、乗務員をはじめとした労働力の不足と高齢化が課題となっているなかで、タクシー供給強化プロジェクトをはじめ、町内の移動支援の充実には更なる労働力の確保が必要となっています。そのため、交通事業者の人材確保に向けて、町のホームページを中心に周知を実施するものです。

③の「新たなモビリティの導入に向けた研究」は、交通事業者における労働力の不足に対しては、先進技術の活用による労働力の強化も必要であるため、自動運転の導入に向けて、交通事業者とともに研究を継続的に行っていくものです。具体的には、今年度実施の軽井沢駅、旧軽井沢ロータリー間のレベル2自動運転の実証実験に続き、令和8年度以降も補助金の活用も視野に入れて実証実験に取り組むことも一つと考えております。

また、こうした研究のほか、現在の運行形態からの向上が見込まれる先進技術の活用に向けて、様々な視点から研究を継続的に行い、既存の環境にとらわれず、新たな手段や方法の可能性について考えていきたいと思えます。

次に、目標4「利用者満足度の高い利用環境の整備」の達成に向けた事業となります。

①の「デジタルサイネージによる運行情報等の提供」は、運行中のバス路線の情報提供をスムーズかつ効率的に行うことを目的に、デジタルサイネージによる情報提供を導入するものです。提供する情報は行き先や路線網、発着時刻等で、最初の設置候補場所は交通結節性が高く、利用者が多い箇所を想定しています。そのほか、必要性が高い候補場所が確認された場合には、順次追加での設置も検討していきます。なお、駅や大型施設などでは大型のサイネージ、コンビニなどでは小型タブレット端末など、施設の規模に応じた機器の設置を検討しています。

続いて16ページの②「バスの位置情報や遅延情報の提供」では、町内のバス路線は繁忙期には交通渋滞の影響により大幅な遅延が発生し、利用者からの不安が多い実情にあることから、バスの位置情報および遅延状況等をWEBサイト等で提供します。具体的には、これまでも町内企業にご提供いただいていた「軽井沢バスどこ」を継続して活用していきたいと



考えております。

③の「決済やバス待ちなどの利用環境の向上」では町内循環バスの電子決済の導入を検討します。また、新規でのバス停建屋の設置はハードルが高いことから、施設との連携を図りながら待合環境の改善を目指していきます。また、イスなどが無いバス停については、歩道のスペースといったバス停の周囲の環境などを考慮しながら、ヒップバーと呼ばれる腰を預けて立つ形式のものなど、設置スペースに適した設備を念頭に、必要性が認められるバス停への設置を検討します。

17 ページおよび 18 ページはこれらの事業のスケジュールの一覧となっています。

なお、各事業については実施主体を含めた記載内容に変更が生じる場合もございますがご承知おきください。また、各事業のスケジュールは現段階の資料では具体的な検討のため一部詳細な内容で記載しておりますが、計画書としては異なる記載方法となる可能性もございますのでご承知おきください。

続いて 19 ページをご覧ください。こちらは計画の数値目標となります。

今回は、計画において設定を想定している数値目標の項目案となりますが、具体的な数値については今後の協議等を踏まえて、計画案の段階で報告させていただく予定です。

数値目標は大きく分けて 2 つに分類しており、(1) は各種事業の推進による直接的な「成果」、(2) は事業の取り組みによって現れる「効果」となります。

はじめに、(1) は各目標に関連付けて設定しています。

目標 1 に関しては、町内循環バスや民間路線バスの年間利用者数、しなの鉄道町内 3 駅の乗降客数を設定しています。

目標 2 に関しては、公共交通の人口カバー率、目標 3 に関しては、情報発信に関するホームページの閲覧数を設定しています。

目標 4 に関しては、デジタルサイネージの導入件数、町内バス路線の経路検索可能路線数、町内循環バスの電子決済導入率を設定しています。

また、(2) については満足度や幸福度といった観点での目標も必要となることから、町内の公共交通の満足度、小中学生や高齢者の公共交通の利用割合、町内循環バスの財政負担額および収支率を想定しています。

最後に、20 ページをご覧ください。本計画の推進体制と進捗管理については、軽井沢町地域公共交通会議が主体となり事業を推進し、各事業の取組にあたっては、町のさまざまな部署や町民、国や県、交通事業者といった関係機関と密接に連携しながら、PDCA サイクル

にのっとして進捗管理を行う旨を記載しております。なお、PDCA サイクルを実行するための事前調査として、リサーチを入れさせていただいております。

以上が、現在検討している計画の素案となります。説明は以上です。

#### 【会長】

はい、ただいま事務局から令和6年度からの流れから目的、それから目標を整理したうえで資料2、それから資料1に基づいて地域公共交通計画の策定についてご説明いたしましたけれども、質疑等ございますでしょうか。

今回初めて委員になられた方もいますし、どんな小さなことでも構いませんので、お願いいたします。

#### 【A委員】

ご説明ありがとうございました。私、今回新しく委員になりました、〇〇でございます。計画を拝見させていただいて、おおむね手堅くまとめられているなと思いましたけれども、ちょっとよくわからなかったところですね、13ページとA3資料の「葉」の部分に新規デマンド交通の導入とありますけれども、これはどのようなものを想定されているのか。どのくらい具体的に見えているのかわからないですけれども、もう少し詳しくご説明いただけないでしょうか。

#### 【事務局】

はい。AI デマンド交通については、具体的なことは申し上げられないんですけれども、過年度、よぶのる軽井沢が町内で走行していたかと思います。こちらはAIを活用して、相乗りをして目的地までたどり着くというものになっておりますので、そういったものの導入を今のところ考えております。以上です。

#### 【A委員】

よぶのる軽井沢の発展版みたいなものと考えておけばよろしいですか。

#### 【事務局】

よぶのる軽井沢は以前AIで、乗りたい方がここから乗りたい希望を登録すると、AIが判定をして何分後に行きますという、例えば、軽井沢町役場から軽井沢駅に向かう途中に予約をされた方がいらっしゃるとなれば、その方を拾って軽井沢駅まで向かえるというところなんです。あとはその時間帯とかそういったものを考慮されながら、やっていくシステムですので、よぶのる軽井沢みたいなものを想定していただければと思います。

こちらのAI デマンドの導入につきましては、実際に軽井沢町内でもよぶのる軽井沢さんが走られておりましたけれども、料金が一律であつたりとかですね、町内全域というところもありました。

ただ一方でですね、他の地域にも視察に行かさせていただいて、例えばエリアや距離で分けられていたりとか、料金もそれぞれのカテゴリーで設定をされていたりするケースもありましたので、そういったものを勉強させていただきながら、町の実情に合わせた形のものを導入できればと、今のところ考えております。

#### 【B委員】

〇〇〇〇の〇〇です。初めてですので、すいません。本当にわからなくてとんちんかな質問をしてしまったらごめんなさい。お許してください。

この目標 1 にもあるんですが、いわゆる繁忙期の混雑解消に向けたパークアンドレールライドについて、公共交通という意味での会議なんで、ちょっと違ってたらごめんなさい。

例えば公共交通がスムーズに運行するために、特にタクシーであつたり、バスもそうなんですが、駐車場問題っていうのは全く別なのかな。例えばタクシーも麻痺状態に陥るような運行がスムーズにいくために、実は議員も一緒になってその実態を見てきたんですけど、例えば旧軽のきのこの駐車場、あそこのテニスコートに向かう右折車が右折して入ろうとしている車がいるために、もう駅まで並ぶような状態なんですね。ですからそういった原因がある。また、今回新しくしていただいととても良くなったと思います。

ただ、これからソフト面の充実、要するに公共交通がきちんと運行するための駐車場対策も含めた何らかの施策というのがあるのかなっていうのは、違う場所でやってるんですよということであればまた別の問題なんですが、まさにその渋滞っていうのは公共交通が健全に運行するためにはそんなところも含めて視野に入れなきゃいけないのかなと、素人ながら思ったのでご質問させていただきました。

#### 【事務局】

はい、ありがとうございます。

今のご質問に対しては、今回は地域公共交通計画、あくまでも移動手段に関わるものというところになります。例えばその道路状況や渋滞となりますと、総合交通計画になりますので、今回の計画に関しては移動を伴うものということでご理解をいただければと思います。一方で、やはり駐車場情報の情報発信能力の強化というところには、大幅な遅延っていうところにも少なからず影響しているところもございますので、そういったところも並行しながら検討してですね、情報発信力の強化というところに取り組んでいきたいということで考えております。

### 【会長】

ちょっと補足しますと、もちろんこれは密接に絡んでますので、検討は並行してやっておりますし、駐車場対策ということで、直近ですと料金改定が直結するわけではないですけれども、正しい使い方っていうか、当初の目的に合わせた使い方ということで、料金体系の見直しを行って、だいぶ改善はされております。一方で、時期に限ってですね、この時期はもうどうしても混雑するというようなこともまだまだ当然ありますので、今年のいろんな課題等も把握しておりますので、合わせて対策も並行して行っていくということと、今事務局から少しご説明しましたけど、満車空車情報ですね。こちらを適切に流して無駄に満車のところに行こうとしない。それによりさらに渋滞を引き起こすということがないようにということを今、セットで考えてる課題になります。

循環バス、デマンドタクシー、デマンド交通を含めてせっかく呼んでも予定通りいかないという課題も今年も発生しておりますので、セットでの考えで、計画の中に入ってこないけれども、全体としては入っているというふうにご理解いただければと思います。

### 【C委員】

〇〇〇〇の〇〇と申します。

2点お伺いさせてください。モビリティマネジメントの推進というところについて、具体的にどのようにお考えなのかというのを教えていただきたいです。というのは、先ほどのご説明で14ページ(3)の①ですけれども、さっきお話の中で、チラシとかホームページでの啓発というようなお話がありました。

当然、自動車での移動ではなくて歩いた方が健康にいいですし、環境にもいいというのは皆さん知らないわけではないはないと思うんです。ですが、選択されてない今の現状で、ホームページやチラシにたどり着いて見てくれて行動が変わっていくのかなということに少し疑問を感じます。

少し不便だけれども許容ができるとか、あるいはより何かメリットがあるんだということが実感をして行動が変わっていくかどうかということが、例えばその混雑、渋滞の解消だったり、安定的に公共交通機関が使われて、それが維持発展に繋がってくるのではないかなと思いますので、具体的にどのようにお考えなのかということを教えてください。

### 【事務局】

モビリティマネジメント推進ということは委員がおっしゃるとおり、やはり総合的に考えていかなければいけないというところは考えております。

例えば今回ですね、AI デマンドを導入するにあたって、一番の繁忙期においてはですね、配車の時間帯よりも大幅にずれ込むことが多分予想されます。そういったところで、例えば歩いて行った方がいいんじゃないかというところの情報みたいなものも併せて発信できればですね、こちらの方で提供している公共交通だけでなく、やはりご自身で歩いた方が早い

だとか、そういったものを選択できるような形もできればいいのかなというところでは今考えております。

ただ一方で、やはりシステム的なところもやはりありますので、そういったところについてはそういったシステムを提供する事業者さんともですね、そういったものを会話をしながら、どういったものができるのかというところは考えていきたいと思います。

やはり、提供している一つのものでなく、行動変容というものを促す取り組みっていうのは必要不可欠であると考えておりますので、例えばそういった広告部分ではなくて、そういった自分で勝手に判断ができる。例えば、コロナのときにレジ待ちのときに床にテープが貼ってあるだけで皆さんそこに止まって、間を十分取られているというところもありましたので、そういった同じような取り組みを考えていきたいなというところで思っておりますがそんな回答で大丈夫でしょうか？

#### 【C委員】

ありがとうございます。いろんな方向からぜひアプローチをしていただけるといいかなと思います。

#### 【会長】

補足しますと、システム的なものっていうのは、ホームページとかスマホで見られるということもありますけれども、高齢者の方はあまり使われない方もいらっしゃいますから、今の公共交通はどういうものがあって、どういう時間帯で動いているということもあまり知られてないために利用されてないって方もいますので、そういった周知徹底は、そういう方々も対象にですね、それわかってれば時間に合わせて、自分自身は時間に余裕があるので少し歩いてバスを使って公共交通を使って、というようなことにも繋がるようにということも踏まえています。

システム的にはそのまま使える方には、例えばマイルートなどを設定して、今ここにいるんだけどそこに行くにはどこが一番近いか、そういうことも提供できるようなことを今やっております。

既に Google マップについては表示するように申請はしてますけど、もうちょっと時間かかりますけど、例えばそういうことでこのルートで使えるんだっていうことも少しずつわかっていたいただけるようなことも、啓発・周知活動として力を入れていきたいと思います。

すみません。2点目をお願いします。

#### 【C委員】

Google マップで検索をしたときに選択肢としていろいろ出てくるのはきっとすごく便利だろうなと思います。ありがとうございます。

2点目です。

17 ページの事業スケジュールのところを拝見すると、まだちょっと具体的に計画を立ててらっしゃるところで、公表するときにはまた具体的になってくるのかなというふうに思いますが、今回の計画は、例えば観光客と住民で、ときには対立するような利益の調整をしなければいけなかったり、さっきお話をしたような意識改革を伴って、何か長期的に計画を立てて、状況を見ながら対策を立てていかなきゃいけないってことがある中で、どのぐらいのタイミングで状況を確認をするということが具体的に決まっていた方がいいのかなというふうにそのふうに思いました。何となくやることと時期が決まっていない仕事ってどうしても先延ばしになりがちなので、素晴らしい目標だなと思うのでこれが実行に進むために、このスケジュールがもう少し具体的にならないのかなと思いました。

#### 【事務局】

ご意見ありがとうございます。

確かにおっしゃる通りですね、スケジュールが明確になっていた方がですね、住民の方もわかりやすく、このタイミングでこういうものが入るんだろうなということは、私も住民の立場としてもわかりやすい視点なのかなと思う一方で、やはりこちらの方も役場だけでできるものではないというところもありますので、今後ですね、公共交通の事業者さまとも、お話をさせていただきながらですね、準備ができ次第、実施したいというところと、あとはいずれ毎年年度交通会議開催させていただきますので、そういったところでも、今の検討状況だとか進捗状況というところをですね、併せてご報告をさせていただきながら、逆に委員の皆様からもご提案をいただきながらですね、よりよい地域の実情に合ったものができればというところで考えております。

あとですね、目標2の新規デマンド交通の導入というところに関しましては、例えばですね、こちらにつきましても、来年度予算というところにも兼ね合いがございますけれども、そういったところにも載せられるように、まずは役場内でいろいろとヒアリング等しながらですね、どういうものができるのかというところで、また決まったところでですね、ご報告をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

#### 【会長】

今回この計画は令和8年度から12年度5年間の計画になってまして、確かにおっしゃるとおり、全て運行維持とか、継続的に確保とか、ただ線が引っ張ってるだけじゃないかというご指摘だと思いますので、実際、これだけ見るとそのとおりだと思います。

ですので、例えば8年度については、これから予算案とかが出てきてより具体的な実際に8年度から動くようなもの、それから設計業務とかそういったものは細かくお示しできるようになるかと思えます。

この裏というか、水面下というか、そこでは具体的なものが出してますけど、5年間の計画書に出せる状態ではまだないというふうにご理解いただければと思っております。

さらに補足しますと、この目標のところで「誰もがすごしやすい軽井沢ライフ」とありますが、軽井沢の場合、特性として様々な属性の方がいらっしゃる。それは季節変動も大きいということですね、誰もがっていうのをもうちょっと解像度を上げて具体的に、どこの、どんな状態の、誰さんが、というような形でイメージしようということでは内部では詰めて、その方がどういう、どこに行こうとしてるとか、検討の際はですね、「すごしやすい軽井沢ライフ」も具体的にこういうことをやりたいときに、どの時間帯とかそういうレベルで解像度を上げて、シミュレーションしようということは進めてまして、その中から、より今よりは良いものというのが出てくるというふうに考えてまして、その辺りが明確になりましたらできるだけ早くお示ししていきたいと思っております。

**【D委員】**

はい、〇〇〇〇の〇〇でございます。よろしくお願いします。

6 ページなんですが、公共交通以外の移動支援についてということで確認なんですが、これからこれを行っていくということでしょうか。

**【事務局】**

お答えいたします。今現在の公共交通以外の移動支援策という形で掲載をさせていただいております。従いまして、今後につきましては、やはり先ほどの AI デマンド交通の導入状況にあつては、一部を統合したりとかですね、そういったものもやはり必要ではないかなと考えておりますので、今あるものということで、ご理解いただければと思います。

**【D委員】**

はい。そうすると3番目のデマンドタクシー実証運行事業、これについてはどのようにお考えでしょうか。

**【事務局】**

はい、お答えいたします。

デマンドタクシー実証運行事業につきましては、やはり交通弱者に対する移動支援というところで鑑みますと、今現在、実証で動いておりますけれども、引き続き必要なものではないかなというところで事務局としては考えておりますので、本格導入の際にはどのような条件になっているかは今検討してございますけれども、引き続き実施していくことで考えています。

一方でですね、その下の移送サービス、タクシー券として初乗り補助等になりますけれども、同じような支援策になっている部分も少なからずあるのかなと考えておりますので、例えばこのデマンドタクシー実証運行事業と移送サービスを統合して、一つでわかりやすい方法にした方がいいのではないかなと。また、様々な支援制度をしてもですね、やはり交通

弱者、特にお年寄り、ご高齢の方に関しましては、それを組み合わせて使うという方法はなかなか難しいのかなと思いますので、できるだけわかりやすい制度でより多くの方に利用してもらえるような形がマストではないかなと考えてますので、そういったことも鑑みながらですね、支援策の方を考えていきたいと考えております。以上です。

**【D委員】**

ありがとうございます。このデマンドタクシーの「実証」の部分、これについてはそのうち本運行ということになるのか、どうなんでしょうか。

**【会長】**

実証運行は3年間で、今年度は2年目ですので、来年度までが実証運行という位置づけで、その先は今のようなことも踏まえて、それから技術的な進化とかもありますので、それを踏まえて、そこから本運行といいますか、事業としては継続する前提です。

**【事務局】**

今ご質問にあった「実証」については、いずれは取らせていただきたいと思います。ただ本格導入させていただいた際に、要件等も最終的な案になろうかと思うんですけれども、実際に本格導入した後も、必要に応じて何かしら条件が変わるとか時間が変わるとか。そういったことは皆さんのご意見をいただきながら、検討していきたいと思っております。またご相談させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

**【D委員】**

ありがとうございます。もうひとつなんですが、今、デマンドタクシー実証運行事業と今年度新しくAIデマンド交通で、名称がデマンドとデマンドで同じなので、工夫されるのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

**【事務局】**

はい、おっしゃるとおりだと思いますので、ネーミングに関しましては委員の皆様の色々な知見があらうかと思しますので、意見をいただきながら考えていきたいと思っています。以上です。

**【E委員】**

〇〇〇〇の〇〇と申します。

ようやくマスタープランの策定ということで本当に嬉しく思っております。ありがとうございます。

14 ページの（3）の目標3の達成のための事業、F委員も提唱してくださっていますが



行動変容の部分と、それから 10 ページのバス待ち環境の整備と連動するものと私は思っております。特に大型商業施設で、特に雨の日なんですけど、傘をさしてずっと遅延しているバス待ちになっているお客様もいらっしゃる中で、やはりあの先ほどちょっとバス停の屋根のことがちょっと出たのかなと思うんですけど、バス停の環境整備の中で屋根は、やっぱりできるところはやっぱり企業様にもちょっとご協力いただきまして、設置等も考えていただきたいなと思っておりますけども、その辺の推進的なものはいかなものでしょうか。

**【事務局】**

お答えいたします。

やはりですね、ご説明の中でも一度申し上げてございますが、バスの待合環境の中で建屋を設置していくというところに関しましては、町の土地の他にもですね、私有地の方にご協力いただくとか、建ててしまった後の維持管理というところがなかなか難しいというところもあります。こちらにつきましても、バス待ちの環境改善というところに関しましては、アンテナを張ってございまして、例えば岐阜市ですね。「バスまちば」というところで、例えばその商業施設だとか、コンビニにはイートインスペースがあったりとかしておりますけれども、そういったところでデジタルサイネージ的なものを設置して、バスの運行情報を提供することによって、バスが近づいたら、そこからバス停まで向かっていただく。

なので、バス停で待っていただく時間帯をなるべく少なくできるような環境整備というところも必要なかなと思っておりますので、まずはデジタルサイネージ的なものを設置し、こちらについても商業施設等のご協力がないとできませんので、そういったところにも呼びかけをしながらですね、環境改善というところを考えていきたいと思っております。

**【会長】**

デジタルサイネージもあるけど、スマホでも同じ情報流せるんだよね。

**【事務局】**

はい。今デジタルサイネージとお伝えしましたがけれども、スマホでのやはり検索というのにも必要だと思いますので、そちらの方も強化をしながらですね、進めていきたいと思っております。

**【E委員】**

もう一点だけすみません。

13 ページの先ほどお話が出て新規 AI デマンドについてなんですけど、ミーティングスポットの考え方なんですけど、これは乗降スポットということではよろしいのかどうか。私達議会も鳥取県伯耆町で視察行かせていただきまして、こちらは乗降スポットという名前を使

っておりましたけれども、例えばドアツードアではなくて、近くまでこのデマンドが行って少し歩いていただいて、そこで乗るようにしていただく。ちょっと嫌な話ですけど、もうその場所を貸していただいた方がもしお亡くなりになったらまた場所を変えるっていうような話も鳥取県伯耆町の方で聞いてきたんですけど、イメージ的にはそういうことでよろしいでしょうか。

**【事務局】**

お答えします。そうですね。委員のおっしゃるとおりのイメージで問題ないかなと思ってます。またですね、その乗降スポットに関しましては、やはり生活される方のご年齢もだんだんこう変わってきたりとかしてくるところもございます。従いまして、同じ場所をずっとミーティングポイントにしておくということではなくて、やはり小学生が中学校・高校になれば、その若い方の世代がいなくなり、その方々が高齢になれば乗降スポットが必要になってくる場所も少なからず出てくるかと思しますので、そこはですね順次ですね、見直しを図っていくことは想定しております。以上です。

**【F 委員】**

3点ほどお伺いしたい点があります。

まず1点目なんですけれども、ページで言いますと19ページのところにあります。目標2に関する成果のところ、公共交通の人口カバー率という表現があります。

要は新しいAI デマンド交通を入れた場合には、これは限りなく100%に近くなるという理解でよろしいでしょうか？

**【事務局】**

はい、お答えいたします。

場所によってになりますけれども、人口カバー率は今以上に改善をされてくるかと思えますけれども、なかなかポイントとして置きづらい場所も中にはあるかと思しますので、100%に限りなく近づくというところではないのかなと考えてます。

**【F 委員】**

はい、ありがとうございます。そうなったときに、これは施策やれば100%に近づきますっていうのは、何か目標として適切かなっていう疑問がありまして。であれば、昨今取り沙汰されているモビリティジャスティス、要はアクセス格差をなくしていく。例えば病院まで30分で行けますっていうところをしっかりと見ていこうというのが考え方。当然、AI デマンドでも理想では30分で行けるかもしれないけれども、結局は乗り合いが生じたり取り合いが生じたりして、所要時間の平均を見ると30分超えていますっていう場合も出てくるかもしれないですね。そのようなところを丁寧に見ていって、そのカバー率という表記よりは、

そのアクセスの格差をこれぐらい減らしていくんだっていうような目標設定でもいいのかなというような感じがしました。

【事務局】

ご意見、大変ありがたく受け止めまして、目標については考えていきたいと思っています。以上です。

【F 委員】

ありがとうございます。それから2点目なんですけれども、(2)のところに、効果の指標を4つほど今回挙げていただいております。先ほど町長からも、今後解像度を上げていくというお話ありましたけれども、そういった意味で、この①から④のところで地域の住民の方、それから観光客の視点、それから別荘所有者の方の視点というのが、本当にこの①から④のところで効果を見れてるのかなというようなところがちょっと疑問に感じました。

とりわけ①の町内の公共交通の満足度ってざっくり書かれているんですけれども、このところがもう少し細かく見れてくるといいのかなというふうに思いますし、細かく見るからには、やはり前後の比較ができないといけないので、その施策をする前の状態っていうものをしっかり捉えているデータでないと、しっかりと比較ができない、効果の検証ができないというようなところがあると思いますので、その辺りの今あるデータで使えるもの、それからこれから取れそうなものとかをしっかりと施策前として捉えていただいて前後比較できるというふうな感じでした。

【事務局】

比較できるデータに関しましては、例えば今回の計画だけでなく総合計画の方でも満足度的なものは取っていて、やはり地域公共交通に対する課題、住みにくいっていうところでも上位にきているというところもありますので、そちらとどうやって比較をしていくかというところを考えていきたいと思っておりますし、昨年度実際にバスに乗車をしまして実際にODなものと満足的なものを取っていたりとかしておりますので、そちらの方と比較をしながらですね、どういったものの効果というところが目標として適切なのかというところは考えていきたいと思っておりますし、また会議の中でも諮らせていただきながらですね、丁寧に進めさせていただければと思っています。

【F 委員】

はい、ありがとうございます。それから3点目、最後になるんですけれども、20 ページの評価のところですね。一般的にPDCAのサイクルを回していこうというよく見る図があるなというふうなところなんですけれども、これは1年ごとやっていくっていう話なのか、その5年のスパンで見ていくというお話なのか、それぞれその1年ごとをやっていくPDCAの

内容と、5年で見直す内容というのは違ってくるかなというふうに思うんですけども、そのあたりがこれ一つになってしまっているような気がして、このPDCAの考え方っていうのを教えていただきたいなというふうに思いました。

というのも、今回入れていただくAIデマンド、検討いただいているAIデマンドっていうのは、地域の住民からするとかなりフルスペックな公共交通かなというふうに思っています。それがあると本当に利便性高まるし、好きな時間に好きなところに行ける。ほぼほぼそういうような状況が達成できるのかなというふうに思います。とはいえ利用する方々が少なかったり、それによって路線バスの利用者が減ってしまったりっていうような状況が出てきた場合に、新たな交通の仕組みっていうのを再度、その都度、検討していく必要があるかなというふうに思っています。というのも住民がこれ欲しいですって言って、そこに路線バスだとか循環バス走っているけれども全然乗ってなかったら、もうそれって便数を減らした方がいいんじゃない、サービスレベルを落とさざるをえないよねっていう状況になってくると思うんですよね。

そのあたりの状況をどれぐらいの時点で見直しをかけていくのか、5年間は最低限今のこの計画のままでいくのか、それとも年度ごとにしっかりとその辺りも整理をしていくのかっていうようなところがなかなかこれだと伝わらない部分があるので、もう少し丁寧な表現の仕方が必要なのかなというふうに感じました。

#### 【事務局】

はい、ありがとうございます。基本的にはですね5年間の計画となりますので今後見据えた形では考えております。例えば、目標に関しては年度ごとに数値の方を図りながらですね、順次見直しをしていく必要があるのかなと思っておりますし、例えばデマンドの関係でいきますと、ミーティングポイントに関しては置けばいいということではなくて、やはり利用してもらわないと、なかなか公共交通を維持していくというところは難しいのかなと思っています。

ただ一方で、やはり町だけでミーティングポイントを決めていくとなりますと、やはり地域の実情というところには少し欠けている部分もありますので、例えば他の自治体を勉強させていただきますと、地域でミーティングポイントを決めて、この人数以下であれば廃止をしましょう。というような地域もありましたので、どこまでどういう形で基準を決めるかは別ですけども、そういったものも参考にさせていただきながら、どういった形のものが軽井沢町に適しているのかというところは引き続き検討していく形なのかなと思っております。以上です。

#### 【会長】

今、F委員からご指摘、大事なところだと思いますので、事務局も今のような話をしておりますが、5年間全体で見るものと単年度で見るものは両方必要ですので、それがどうい

ふうにリンクしていくかということとはもう少し整理、項目ごとにですね、整理していく必要があると思ってます。

とにかく、単年度では当然を見ていかなくちゃいけない。ただ、5年のスパンで見るべきところとのリンクを貼りながらですね。必要なところは直していくという体制にしたいと思います。以上です。

#### 【F委員】

ありがとうございます。とてもそういう考え方でぜひまとめていただきたいなというふうに思うんですけども、私個人的に危惧しているのが、循環バスの利用者の方々がAIデマンドに流れてしまうっていうところが一番危惧しているところで、当然そうすると取り合いになって、本来、交通空白地域の方々に利用してもらいたい、交通弱者の方々に利用してもらいたいはずのものがなかなか使いにくくなってしまうということも生じてくるのかなというふうに思います。

なので、町内循環バスの沿線住民の方々に、例えば1便当たりの乗車人数だとか、収支率がこういうような状況になったら、循環バスが危なくなってくるんだよっていうようなところをしっかりお示しをして、地域の方々にご理解をいただいて乗っていただく。

先ほどモビリティマネジメントの話がありましたけれども地域で支えていくんだ、公共交通を生かしていくんだ、というような意識づけというのはとても大切かなというふうに思いましたので、その辺りぜひ取り組んでいただきたいなというふうに思います。以上です。

#### 【事務局】

いろいろとご意見ありがとうございます。

委員のおっしゃるとおりですね、町内循環バスの今までの利用者に関しましては、やはり交通弱者にならないような取り組みというところも必要ですし、町内循環バスに関しましては、令和6年度におきましては、他の地域とは違いまして、乗車人数については令和6年の過去最多になっております。

ただ一方で、まだ年度途中ではございますけれども、例えば、北廻り線とか西コースに関しましては、乗車人数の方がやや減少傾向にあることも、数値としては見ております。

従いまして、例えば補助方式のデマンド交通をやっている方に皆さんが流れてしまっている可能性も少なからずありますので、そういったところも鑑みながらですね、今ご意見いただきました内容を踏まえて検討していきたいと考えております。

以上です。

#### 【会長】

今のF委員のご指摘は大事なところですので、それぞれの事業の解像度の話をしますけれども、対象としている方、それからねらいと、維持ラインだとかですね、そういうもの

を設定していきながら、さらに啓発活動も含めてセットでやっていくことが必要だと思いました。循環バスに限らずですね、ここに出てくる事業について全部、対象者とねらいと、それからこのチェックしてアクションを起こすタイミング、どういう状態になったらアクションを起こすのかということは、当然やっていってまた変えていく必要がありますけれども、当初のところは設定した方がいいなと今伺って思いました。そのうえで回しながら、町だけでコントロールできる部分は限られますから事業者の方とその辺の意見交換や情報共有してやっていく必要があると思っております。こういう形でやるってことでよろしいですかね。

その他にいかがでしょうか。

#### 【E 委員】

14 ページの町外への移動手段の継続確保のところなんですけど、2年前に議会の方から政策提言をさせていただいた件がございまして、医療機関の関係でですね、圧倒的に佐久医療センターに行く方が、軽井沢病院から紹介されている方が結構多くて、周りの住民の方からも何回もそういう要望は出てるわけなんですけども、ここでは町内の西地域ではとか、御代田方面っていうあの言葉が、これは町のことなのかしょうがないのかなと思いますけど、実施主体が町と県も入ってますので広域的なことになっていくかもしれませんけれども、佐久医療センター、広域の中で一つある医療センターに行けるような、そういうものへの移動手段も考えておいていただけると、住民要望がとても多いものですから、すいません町が考えきれないことなのかもしれませんけど。以前、御代田駅からバスが出てたんですが、それもなくなってしまったという話もちよっと聞いてますので、何か移動手段を考えて広域的になってしまうかもしれませんが、県にも絡むと思いますのでここで要望としてお出ししておきます。以上です。

#### 【会長】

はい、これは要望として、これは入っているという意味で、検討はしていきますから、要望として記録だけでいいです。

他、よろしいですか。

#### 【B 委員】

たびたびすみません。そもそも議論がもうされた後だと思うんですが、表3-3のデマンドタクシー実証運行事業のところなんですけど、ここの利用対象というのは、町内に1年以上在住する方、または1年以上個人で所有されてる方、別荘を所有されている住民税払ってない方も、財源がどうかかわかんないけど税金が払われて、例えば2,000円未満であれば500円で利用できるというそういう対象の方というふうに捉えてよろしいですか。

【事務局】

はい。おっしゃるとおりです。

【B委員】

これも議論されてるところだと思うんですが、僕らからすると、事業税、住民税払ってるんですが、住民税を払ってない方もサービスの対象なんですよっていう考えでよろしいですね。

【事務局】

そうですね、こちらにつきまして、税金の部分でいきますと、別荘の所有されている方に関しましては、個人でしっかりと家屋を所有されている方を対象とさせていただいてございます。

かつ、こちらにつきましては、家屋を所有している方だけでなく、やはりご高齢の方、交通弱者の方ですね、に関しましては、対象とさせていただいているというところでございます。

【B委員】

住民と同条件でということですね。

【事務局】

はい。今のところは同じようにしています。

【B委員】

町の戦略でもありますし大事なことだと思いますが、ちょっと確認です。そういう方も対象にしていくということの確認でした。

【会長】

はい。

他いかがでしょうか。よろしいですか。大体出尽くしましたでしょうか。

では、この点につきましては以上とさせていただきます。

自動運転実証運行の結果報告について事務局より説明をお願いします。

【事務局】

資料3をお手元にご準備をお願いします。

6月下旬から7月初旬にかけて町内で実施されました自動運転実証実験について、実施

主体である JR 東日本様、西武ホールディング様から、実証実験の結果の報告を受けましたので、委員の皆様にもご報告させていただきます。

まず実証実験の概要となります。

実施体制は JR 東日本様、西武ホールディング様が主体となり、町が協力するかたちで、6月28日（土）から7月4日（金）までの1週間走行しました。運行エリアは軽井沢駅から旧軽井沢ロータリーを往復するルートで、1日8便、運行いたしました。

1枚おめくりいただきまして、右下のページ数、3ページをご覧ください。

実際に乗車された方の人数となります。関係者を含めて270名の方が乗車されました。期間中のそれぞれの日別の乗車人数は記載のとおりです。

4ページをご覧ください。

続いて、走行結果となります。どれだけ自動で走っていたかに関しましては、(2)の表、右上に記載があるとおり、期間を通じた自動運転率は約87%でした。今回実施したエリアの道路環境や交通環境を考慮すると、自動運転率は低いと予想されていましたが、想定よりも高い結果となったとご報告を受けています。想定より高くなった要因としては、最新型の車両による運用で、基本性能が向上したことに加え、回避機能をつけて走行した結果によるものとなります。

なお、この数値が高いのか低いのかということに関しましては、田舎道では人が少なく、道路幅が広ければ100%に近くなりますし、逆に都市部などの交通量が多い場所では低くなるため、一概に比べることはできないとのことですが、このエリアの実情を鑑みますと、自動運転の状態がよく走れていたのではないかとのご報告を受けております。

(3)は、日別の自動走行結果、(4)はエリア別の自動運転率となります。やはり、エリア別での自動運転率をみますと、店舗などが多く集まる場所での路上駐車や歩行者が滞留する場所において、自動運転率が低くなる傾向となっております。

5ページをご覧ください。

今回の実証実験で記録された主な手動介入箇所となります。一つ目は乗用車などの路上駐車の回避、二つ目は信号機がない横断歩道付近での歩行者の回避、三つ目として旧軽井沢ロータリー付近での歩行者の回避となります。いずれも安全性を第一に設定しているため、人の感覚で判断すべきところはセンサーでの判断は難しく、手動で回避する場面が多くなったとご報告を受けています。

6ページ、7ページはアンケート結果の主な項目を資料としてお示しさせていただきましたので、参考にご覧ください。



実証実験の結果報告は以上となりますが、町内で自動運転が走行されたことは大きな成果であり、将来的には自動運転をはじめとした新たなモビリティの導入は必要不可欠と考えていますので、引き続き、関係機関と連携し、地域の実情に即した交通網を構築していきたいと考えています。

なお、今回の実証実験では、運転手が乗車して、必要に応じて運転支援を行うレベル2での実施でしたが、運転支援が不要なレベル4の実現は、道路環境や交通環境が大きく変化しない限り、今回のエリアでの実装は難しいとの見解をいただいております。

従いまして、今後は他のルートやエリアでの検討に加え、実施するための費用などにも考慮しながら、検討していきたいと考えています。

報告は以上となります。

#### 【会長】

今事務局から自動運転実証運行の結果報告がありましたが、この点について何か質疑等ございますでしょうか。

いかがでしょうか。よろしいですか。

ではこの点については以上となります。

(3) その他について、事務局から何かありますか。

それでは全体をとおして委員の皆様から何か言い忘れたとか、聞き忘れたとかありましたらお願いします。

よろしいでしょうか。

はい。ありがとうございました。これで議事はすべて終了いたしました。皆様のご協力に感謝しまして議長の任をおろさせていただきます。ありがとうございました。

#### 【事務局】

土屋会長ありがとうございました。

それでは「4. その他」ですけれども、事務局からは特にございませんので閉会に行かせていきたいと思います。

本日は貴重なお時間を頂戴し、ご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

次回の公共交通会議は11月26日(水)を予定しています。開催通知は改めてお送りさせていただきますが、事前にスケジュールを確保いただきますようご協力をお願いします。

地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況ではありますが、行政といたしましても、試行錯誤をしながら、安心して快適に過ごせるよう努めていきますので、引き続きご理解ご協力いただきますようお願い申し上げます。

以上をもちまして、軽井沢町地域公共交通会議を閉じたいと思います。

本日はお忙しい中、ご参集いただき誠にありがとうございました。