

第24回塩尻市地域公共交通会議兼第6回塩尻市地域公共交通会議 議事録

- 1 日時 令和3年6月25日(金) 午前10時00分から12時00分まで
- 2 会場 塩尻総合文化センター 講堂
- 3 出席委員 37人中32人(内 代理出席3人) 欠席者 5人
詳細 別添のとおり
- 4 職務のために出席した事務局職員 9人
 - 1 事務局長 都市計画課長 課長 曾根原 博 2 都市計画課 課長補佐 米山 進
 - 3 都市計画課 計画係 係長 浅川 忠幸 4 都市計画課 計画係 主事 辰野 裕
 - 5 都市計画課 計画係 主事 太田 貴也 6 企画課 課長 紅林 良一
 - 7 長寿課 課長 上野 保佐美 8 教育総務課長 課長 太田 文和
 - 9 福祉課 地域福祉係 係長 高谷 和則
- 5 記者 3人
信濃毎日新聞、市民タイムス、中日新聞
- 6 その他 2人
傍聴人 株式会社エイト日本技術開発 三浦 哲也 清水 学
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和3年7月5日(月)

会議次第

- 1 開 会
- 2 委嘱書交付
- 3 会長挨拶
- 4 議 事
 - (1) 第1号議案 資料No. 1
令和2年度地域振興バスの運行状況について
 - (2) 第2号議案 資料No. 2-1~2
塩尻市地域公共交通計画(案)について
 - (3) 第3号議案 資料No. 3
令和4年度生活交通確保維持改善計画(案)について
 - (4) 第4号議案 資料No. 4
地域振興バスのダイヤ改正及び経路見直し方針(案)について
 - (5) 第5号議案 資料No. 5
AI活用型オンデマンドバスのるーとの有償運行計画(案)について
- 5 その他
- 6 閉会

- 1 開 会
- 2 委嘱書交付 机に配布
- 3 会長挨拶 小口市長
- 4 議事

(1) 第1号議案 資料No. 1

令和2年度地域振興バスの運行状況について (説明者：都市計画課 辰野)

- 資料No1、第1号議案令和2年度地域振興バスの運行状況についてご説明させていただきます。
- 本市における地域振興バス運行業務につきましては、檜川線以外の9路線を道路運送法4条路線として、アルピコタクシー株式会社に、道路運送法78条路線である、檜川線、自家用有償旅客運送につきましては、大新東株式会社に、市所有のバスを運行・管理とも委託し、業務を行っているところです。
- 地域振興バスの運行状況についてですが、1ページは令和2年度の地域振興バス乗車人数集計表となっております。令和2年度の全10路線の合計乗車人数は97,895人となっております、前年度の135,142人と比べて37,247人、27.56%の減少となっております。
- 運行委託料については令和2年度が9,994万5,930円で前年度の9,246万8,119円と比べて747万7,811円の増となっております。
- 乗車人数の減少及び運行委託料増額の大きな理由として1ページ上部にあります、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動規制が原因と考えられます。
- 続いて2ページに移ります。2ページは令和2年度と令和元年度の月別の乗車人数を比較したグラフとなっております。令和2年度は全体的に減少していますが、その中でも特に減少しているのが春先の4月5月です。この時期は政府が緊急事態宣言を発令したタイミングであり、その影響を大きく受けた形となっております。夏以降はやや持ち直しましたが、新型コロナウイルス感染症第3派の影響も重なり年度末から再び利用者が減少となりました。
- 続いてですが3ページと4ページが関連のある内容となりますので一緒に説明させていただきます。3ページは平成11年度の運行開始以来の数値を記載しております。黒い太枠で色付けされている部分が各項目のピーク時の数字となっております、全体の乗車人数は、平成20年度の169,389人をピークに減少傾向にあります。続く4ページについては、3ページの数字をグラフ化したものであります。4ページをご覧くださいと、ピーク時の平成20年の約17万人と比較して令和2年度は約7万人の減少となっていることが分かります。
- このような状況の中、運行事業者支援について、他の市町村によっては実施している事例もありますが、本市の契約形態ではアルピコタクシーについては運行経費から運賃収入をマイナスした赤字分を委託費として支出しており、利用者減少分の赤字額は委託料の中で相殺しておりますし、檜川線についても運行管理料を委託料として支出しており、運賃収入は塩尻市の直接収入となるため、利用者減によって市の収入は減少しますが、運行経費については、利用者が減少したからといって事業者に影響を及ぼすものではないことから、運行事業者に対する別途補助は現在のところは行っておりません。
- 各地で新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が開始され、新型コロナウイルス感染症に対しての動きが活発になり始めた中で、安全で安心な運行を継続しつつ、総合的な視点から利用者維持に向けたテコ入れが必要で、社会情勢の変化に応じ、公共交通に関連した効果的な施策の検討を段階的に図っていきたいと思います。
- いずれにいたしましても、このような不可抗力による減少は避けられないものですが、交通事業者と連携を図る中で、市民の生活の足としてサービス維持を図って参りたいと考えます。
- 第1号議案令和2年度地域振興バス運行状況については以上でございます。
- 質疑 意見なし

(2) 第2号議案 資料No. 2-1~2

塩尻市地域公共交通計画（案）について（説明者：都市計画課 太田）

- それでは、第2号議案、塩尻市地域公共交通計画（案）についてご説明させていただきます。
- 提案の趣旨についてご説明をさせていただきますと、地域公共交通活性化再生法に基づき令和元年から検討を進めてきました、本市の地域公共交通における基本的な方針を定める「塩尻市地域公共交通計画」について、3年間にわたる各種調査、議論を得て計画書の最終案がまとまりましたので、本協議会において最終協議をお願いするものです。
- 本日の協議会で承認いただいた後に、国交相に報告を行い、令和3年7月1日の計画公表を予定しております。
- 昨年度も素案の段階で協議会において取り組み施策、KPI設定、スケジュールなどの主な作り込みについては報告をさせていただいており、パブリックコメントにおいても協議会委員の皆様には意見照会を行っていることから、本日は時間の都合上、パブリックコメント以降に修正を行なった箇所を中心として説明をさせていただき、最終協議とさせていただきたく存じますが、改選となった委員の皆様もいらっしゃいますので、簡単に計画概要をご説明させていただきます。資料No. 2-2冊子資料の56ページをお願いします。
- 56ページでは計画の体系を示しており、上のオレンジ色の部分、基本方針として「暮らしを支え、ひと、まち、里を「えん」でつなぐ地域公共交通の実現」を掲げており、この基本方針を達成するための計画目標を「し、お、じ、り」の頭文字に当てはめ、記載の通り4つの目標を掲げており、この目標を達成するために6年間の計画期間の中で取り組む15の施策を各関係機関と連携を図りはがら実行していくという作り込みにしております。
- 続いて、冊子の77ページをお願いします。この計画に位置付ける15の取り組み施策を定量的に評価していく観点から、表6-1の通り、地域振興バス利用者数、収支率、公的負担額、利用者満足度の4つの指標を設定しており、それぞれ計画最終年度の2026年度に目指す目標値を設定しております。
- 最後に83ページをお願いします。83ページの表6-5、表6-6の通り計画の進捗管理のイメージを6年間の計画期間と単年度の計画期間でそれぞれまとめております。PDCAサイクルの考え方に当てはめ、毎年度末の協議会において1年間の実施状況の確認、評価、課題の共有を行い、その評価結果を元に次年度の改善につなげるというステップを繰り返しながら、中間年度の令和5年には必要に応じて計画の見直しを行い、次の3年間に繋げていくという作り込みとしております。以上が計画の大枠となります。
- 資料No. 2-1の、1ページ目をご覧ください。
- 改めて今までの検討経過についてご説明をさせていただきます。平成30年から検討を開始し、当該年度は主に学生の交通需要を把握するという観点で市内に存在する3校の全学生を対象としたアンケート調査を実施するとともに、令和元年度に実施した本計画の最重要調査であった市民アンケート調査の設計を学識者様、国交相様など専門家の皆様の指導をいただきながら実施しました。
- 翌年、令和元年度に、既存の地域公共交通会議に不足していた関係分野の委員を新たに7名加え、この計画を策定するための法定協議会である地域公共交通協議会、その下部組織として計画策定部会を組成し、市民ニーズ調査ということで、公共交通利用者、非利用者、福祉領域と3分類にターゲットを整理し実施したアンケート結果をもとに、全路線のニーズの把握、新たな交通形態、サービス水準の検討を行いました。なお、この計画策定部会については地域公共交通の専門家である長野工業高等専門学校教授であります柳沢先生を代表といたしまして、適宜ご指導をいただきながら検討を進めて参りました。当該年度は協議会を2回、部会を1回開催しております。

- ▶ 令和2年度については、部会を3回、書面協議も含め協議会を3回開催し、学識者様や国交相様などの関係期間協議、庁内協議をえて、具体的に計画に位置付ける基本方針、目標、取り組み施策の検討を行いました。また、この検討に当たっては、令和元年度に実施した市民ニーズ調査の結果をもとに、課題を整理したものを各地域に共有し、意見交換会という形で地域住民の声をヒアリングし、その結果についても計画に反映をして参りました。これらの検討結果を踏まえ、計画書（案）を作成し、令和3年の3月～4月にかけての1ヶ月間パブリックコメントを実施し、この際には交通協議会委員の皆様にも並行して案をお示しし、意見照会を行っております。パブリックコメントの結果として、特段の修正・追加記載要望は頂きませんでした。
- ▶ 本日、これまでの結果を受けて、最終事務局案につき、最終協議をお願いし、7月1日の公表を行うといった予定です。
- ▶ 続いて、パブリックコメント以降に修正を加えた箇所について、資料No.2-2の冊子と照らし合わせながらご説明をさせていただきたいと存じます。
- ▶ まず、ページ番号35ページ～49ページに、上位計画・関連計画と本計画との関係を記載しておりますが、令和3年度を境に計画の更新があった第5次総合計画に係る第3期中期戦略、48ページ第二次塩尻市環境基本計画、49ページ塩尻市いきいき計画について見直しがあったため、それぞれ最新版の内容に差し替えを行いました。なお、こちらの差し替えは文言の修正程度に留まる内容のため、不整合が生じるなどの計画書に与える特段の影響はないと考えます。
- ▶ 続いて63ページに記載をしております、しー4の施策について、バス利用環境の整備の施策を記載しておりますが、パブリックコメント時は塩尻駅前バス停にデジタルサイネージを設置するという論調で記載をしておりましたが、また事業イメージの写真についてもその内容に合わせて屋外サイネージの写真を採用しておりましたが、具体的に事業者と調整を進めた結果、屋外設置は雨風を凌ぐためのメンテナンス費用も発生することもあり、費用対効果含めた設置可能性を考慮した結果、設置箇所を塩尻駅前と限定せず、バス車内への設置も含め幅広く検討したため文言を微修正させていただき、事業イメージ写真についても車内サイネージの写真に差し替えをさせていただきました。また、合わせて記載があるバスナンバリング施策についても、パブリックコメント時までは他市の事例ベースの写真を採用しておりましたが、今年度10月1日～の導入を目指し検討を進めてきた結果、車両に貼り付けるマグネットデザイン（案）が固まったので、塩尻市で導入する予定のイメージ写真に差し替えをさせていただきました。
- ▶ ナンバリング施策については、バス乗降口横に貼り付けを行うほか、来年の改正時には時刻表やバス停時刻版にも統一して路線カラー及びナンバーを掲載し、わかりやすい利用案内を展開していきたいと考えます。こちらの施策は10月1日号の広報でも特集する予定ですが、委員の皆様におかれましても地域住民の皆様に対し、積極的なPRにつきご協力をお願いいたします。
- ▶ 続いて、68ページの取り組み施策じー1、マイ時刻表の作成についてですが、パブリックコメント時まではこちら他市事例ベースの写真を採用しておりましたが、ナンバリング施策と同様に10月1日からの導入を目指し、塩尻市バージョンのデザイン案を作成したため、事業イメージを差し替えさせていただきました。
- ▶ バスナンバリング施策と合わせて、わかりやすい利用者案内を目的として積極的なPR、施策の展開を図って参りたいと存じます。
- ▶ 最後に80ページ、位置付ける15の取り組み施策に係る個別管理項目についてですが、パブリックコメント後、国交相さんからご意見を頂戴し、国が定める計画策定の方針が見直し

となり、毎年度取り組み施策に係る効果を定量的に評価していく観点から、K P I指標とは別に取り組み施策における個別管理項目を設定しました。

- 一番左から該当施策、その施策を管理するための管理項目、その項目の調査方法、そしてその調査頻度という構成としています。
- 毎年度末に開催する協議会において、この管理項目に基づき、施策の進捗状況、効果についてフィードバックを行い、協議会でのご意見を参考として次年度以降の改善につなげていきたいと考えます。
- 最後に本日お配りした資料については、84ページまでとなっておりますが、85ページ以降は策定経過、検討体制、計画策定に当たって実施したアンケート結果、用語集についてまとめた資料編が添付される形となります。
- 250ページにわたる資料となるため本日の説明は省略させていただきますが、計画の公表後、冊子印刷を行った完成品については、本協議会の委員の皆様には配布をさせていただきますのでご了承ください。
- 第2号議案については、以上でございます。
- **質疑 意見なし**
- **全会一致により承認**

(3) 第3号議案 資料No. 3

令和4年度生活交通確保維持改善計画(案)について(説明者:都市計画課 太田)

- 第3号議案、令和4年度生活交通確保維持改善計画(案)についてご説明をさせていただきます。資料No. 3の資料をお願いいたします。
- まず、こちらの議題の趣旨になりますが、国の地域公共交通確保維持事業のメニューの中の、地域内フィーダー系統補助申請に必要な運行計画を会議において承認していただくものでございます。
- 1ページの資料を参考として、補助内容の概要をご説明させていただきますが、補助対象経費は、運行に係る予測費用から予測収益をマイナスした欠損額、つまり赤字部分の2分の1となっており、補助対象事業者は運行事業者であるアルピコタクシー株式会社となっております。主な補助要件等は記載のとおりでございます。
- 資料下の部分になりますが、補助対象系統のイメージとして、北小野線の該当は(2)の交通不便地域の②交通不便地域として運輸局長が指定する地域フィーダー系統に該当しており、地域間交通ネットワーク塩尻駅にアクセス機能を有する路線運行ということで、国の補助対象となっております。
- 次の2ページからが補助金申請にあたって本日ご協議いただく具体的な運行計画でございます。本日ご協議いただく計画は、令和4年度から令和6年度の計画になりますが、バスの事業年度は10月から9月という単位ですので、令和3年10月からの3年間が計画期間となります。
- 計画の名称ですが「塩尻市地域内フィーダー系統確保維持計画」です。
- 1の地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性につきましても、記載の通りですが、北小野では勝弦線が平成23年に廃止となった後、北小野地区の一部の地域が交通不便地域となったため、道路運送法4条の路線として平成24年に北小野線を新設し、国の補助の対象となりました。北小野以外の地域でも民間路線が廃止となってから地域振興バスの運行が始まりましたが、その当時は国の制度がなかったため、現在市内では北小野線のみが対象となっております。1の欄では、北小野地区の公共交通空白地域に地域振興バスを通す必要性を記載しております。

- 次に「2. 定量的な目標・効果」ですが、事業の目標として、北小野線はJR塩尻駅前を起点とし、北小野地区やJR小野駅を経由する経路を1日4便運行する、としております。
- 目標値としては、令和2年度計画においてはコロナの影響もあり目標として設定していた数値を下回る結果となったことから、同水準の目標値として、乗車人数11.0人、(前年度は11.1人)年間利用者数は乗車人数に運行便数の1,180日に乗じた12,980人を目標として掲げております。
- 次に3ページに移っていただきまして、「(2) 事業の効果」ですが、「当該路線を維持することにより、交通空白地域が解消され、高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保されるとともに、地域間交通ネットワークとの接続により、広域的な移動手段が確保される。」という内容としております。
- 次に「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」ですが、地域振興バス全路線の運行経路図及び運行時刻表の作成・配布を行うほか、利用状況を分析するとともに利用者アンケートなどを参考に利便性向上につながる施策や運行経路、ダイヤの見直し、高齢者運転免許証自主返納支援事業による公共交通の利用促進、塩尻市地域公共交通計画に位置付ける取り組み施策の推進を具体的な実施事業として掲げております。
- 次に「4. 運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者」につきましては、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付するようになっておりますが、本日は主計画のみをお示しさせていただき、添付の表につきましては口頭での説明とさせていただきます。
- 「表1」の内容につきましては、運行系統名のほか、運行計画等を記載する内容となっております。運行系統名は、通常運行時の「勝弦先廻り」「古町先廻り」の2系統です。運行事業者ですが、「アルピコタクシー株式会社」となっております。
- 次に4ページの「5. 費用の負担者」につきましては、塩尻市から運行事業者への補助金額については、運賃収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしています。
- 6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」についてですが、こちらは、アルピコタクシー株式会社となります。この補助金は、バス運行事業者が受ける補助金になるため、市からの委託料は、その分減額という契約を交わしております。
- 7～11までの項目については、該当がありません。
- 次に「12. 事業を行う地域の概要についてですが、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付することとなっております。「表5」は、交通不便地域を地図で表し、地域内の人口を示す内容となっておりますが、対象地域の人口は1,076人となっております。北小野地区の小野駅周辺を除く地域が、交通不便地域となっております。
- 以下13から19までは、該当しないため記載はありません。
- 最後に7ページになりますが、「20. 協議会の開催状況と主な議論」についてですが、直近9回分の内容について記載をしております。毎年度6月の会議において、計画内容をお諮りさせていただき、1月の会議において、前年度の事業評価をしております。
- 「21. 利用者等の意見の反映」につきましては、本日お集まりの委員の皆様のほか、車内アンケート調査等により意見を収集し、塩尻市地域公共交通会議等において検討、反映している内容となっております。
- 「22. 協議会メンバーの構成員」につきましては、記載のとおりです。
- 第3号議案の説明につきましては、以上でございます。
- 質疑

【北小野区長 宇治 元一朗 委員】

- 3ページの系統区間に記載されている憑生鮮食品館前は、6月30日をもって閉店となりますが、ルートはこのまま確保されると考えてよろしいでしょうか。

【事務局 都市計画課 太田】

- 本バス停は店舗敷地内ではなく市道上に設置されており、店舗利用者以外の方も利用されている実態があるため、特段の地域要望がなければ、継続して運行したいと考えています。
- **全会一致により承認**

(4) 第4号議案 資料No. 4

地域振興バスのダイヤ改正及び経路見直し方針（案）について

（説明者：都市計画課 太田）

- 第4号議案、地域振興バスのダイヤ改正及び経路見直し方針（案）についてご説明をさせていただきます。資料No. 4をお願いいたします
- まず、1ページ目、見直しに至る背景、ポイントについてまとめてありますので、簡単に読み上げさせていただきます。
- 見直しの背景としては、利用者ニーズの多様化や道路事情等の変化に対応するため、塩尻市では概ね3～4年に1回の頻度で地域振興バス全路線のダイヤ改正及び経路の見直しを行なってきました。
- 前回の見直しは平成30年4月に実施し、その後地元要望等を背景として軽微な見直しを実施してきましたが、前回のダイヤ改正から3年以上を経過していることから、令和4年4月に全路線を対象としたダイヤ改正及び経路の見直しを実施することとしました。
- 本日はそのダイヤ改正及び経路の見直しにあたって実施する調査、スケジュール、基本方針等について事務局案を取りまとめましたので、委員の皆様のご意見を伺うものです。なお、次第上は案として示しておりますが、道路運送法上の規定によって会議で承認をいただく趣旨のものではなく、効果的な見直しを実施していく観点から、その方針についてあくまでご意見を伺うものですので奇譚のないご意見をお願いしたく存じます。
- また、本件については、既存のダイヤ及び経路をベースとしつつ、地域公共交通計画に記載する方針や利用者要望を背景として見直しを行うものですので、特に区長の皆さんは地域におけるダイヤ及び経路の要望等がございましたら事務局まで、本日の会議あとでも結構ですのでご意見をお寄せいただければと思いますのでよろしくお願い致します。
- 次に2ページ目、検討に向けた考え方としてまとめておりますが、新ダイヤ・経路の検討に当たっては本日第2号議案で協議を行なった塩尻市地域公共交通計画に掲げる内容を基本としつつ、加えて今年度新たに実施する乗降拠点調査、アンケート調査、地域振興バス運転手へのヒアリング、住民意見交換会で掴んだ課題感を反映して、新ダイヤ・経路の案を作成していきたいと考えます
- 3ページ目、見直しに向けた全体スケジュールをまとめてございますので確認をさせていただきます。
- まず、本日が第1回の協議ということで6月末の地域公共交通会議の項目ですが、見直しに向けた実施方針についてお示しをさせていただいております。
- 本日もいただいたご意見を参考にしつつ、7月～9月にかけて乗降拠点調査、アンケート調査、運転手へのヒアリングを実施し、概ね9月末を目安として見直しに向けた素案を作成していきます。

- ▶ この素案について、現行のダイヤ及び経路と比較して、大幅な見直しが発生する地域については10月中を目安として地域意見交換会を実施し、作成した素案に対する住民の皆さんのご意見を伺いたいと思います。
- ▶ また、この調査については回答率の向上に向け、広報、ホームページ、SNSなどで発信し、PRを図って参りたいと存じます。
- ▶ これらのステップをえて、第2回協議の場として、概ね11月ごろに本会議を再度開催し、作成した素案について、委員の皆様のご意見を伺いたいと思います。
- ▶ その後、庁内会議の意見も踏まえつつ修正作業を進めて参りまして、最終概ね2月ごろに開催を予定しているこちらの会議において最終見直し（案）を協議させていただき、承認をいただけた後に運行事業者様を通じて、国交相に許認可手続きを行い、4月から新ダイヤ及び経路での運行を開始していきたいと考えます。
- ▶ 続いて、4ページをお願いします。まず、地域公共交通計画に掲げるしー1に位置付ける取り組み施策として効率的なバス路線ダイヤ・経路の見直しを掲げております。
- ▶ 主なポイントとすると、4ページ左側の事業概要になりますが、各路線の利用データ、バス停の利用率の結果等をベースとして、他の交通モードとの連携も考慮しつつ、効率的な見直しを検討するという内容となっており、計画の中では令和4年と令和8年の2回に見直しを位置付けています。
- ▶ この見直しに当たっては、重複区間の精査や、地域要望として上がっている速達便の導入検討、利用率が低い区間の定時定路線型のデマンド化、フリー降車制度の導入も利用者要望を考慮しつつ導入検討を進めて参ります。
- ▶ 4ページ右側、計画に位置付ける地域振興バスのサービス水準については各路線の利用実態に応じて設定したのですが、このサービス水準を満たす形での見直しを実施して参ります。
- ▶ その下、交通体型の将来イメージとしてポンチ絵を添付しておりますが、本市の交通計画では地域振興バスと並行し、市街地ゾーンでのオンデマンドバス導入についても検討をしております、こちらは本日の第5号議案でも今年度の有償実証実験について提案をさせていただきますが、地域振興バスの利用者様のご意見を伺いながら、導入について検討し、市街地ゾーン内の移動は地域振興バスかオンデマンドバスでカバーをし、檜川、北小野、宗賀、洗馬地区といった拠点間の長距離の移動については路線バスが効率的であることから地域振興バスでカバーをしていくような交通網を構築していければと考えます。
- ▶ 続いて、5ページをお願いします。こちらについては、計画に位置付ける路線別の見直し方向性、他の交通モードにおける改善の方向性についてまとめております。
- ▶ 左側の表しー1-1になりますが、主だったポイントのみ説明させていただきます。
- ▶ 地域振興バス部分については、利用者実態を考慮したダイヤ及び経路を検討していくほか、オンデマンド運行を取り入れた際の定時定路線との重複区間については、利用率の高いバス停に限定した経路とし、速達性の向上を目指した便について検討を行うとしております。
- ▶ また、洗馬線については、利用実態調査の結果、矢ノ沢～奥寺間について利用者数が極めて少ないという実態が明確になったため、計画において見直し基準を設定し、1人未満の区間については定時定路線型のオンデマンドバス運行への変更を検討することとしております。こちらについては、意見交換会開始時にも地域住民に示すことで、住民が自ら乗って残すという意識の醸成にもつなげていきたいと考えます。

- ▶ また、市街地部分については、片丘線、塩尻東線、みどり湖・東山線、広丘駅循環線、中心市街地循環線、塩尻北部線を代替対象路線として位置付け、令和3年度～令和7年度にオンデマンドバスの実証運行を行い、利用者や事業者の要望を伺いながら適切な運行方法の検討を行なっていくという内容としております。
- ▶ その他、他の交通モードとの連携として、たとえばスクールバスにおける重複区間の集約化なども合わせて検討を図って参りたいと考えています。
- ▶ 続いて、6ページからが、見直しに向けて今年度実施する調査内容についてまとめております。まず、地域振興バスの乗降拠点調査についてですが、いわゆるOD調査と言われるもので、バス利用者がどこのバス停で乗車をし、どこのバス停で降りるのかを調査するものです。
- ▶ 見直しに当たって利用者の動線を把握するための最重要調査として実施し、主に高頻度利用区間、あるいは低頻度利用区間を可視化することで見直し箇所の抽出を行い、たとえば高頻度利用区間は速達便の検討に当たってハブ拠点として利用できないかですとか、逆に低頻度利用区間についてはダイヤ・経路の見直しや速達便の導入を検討する際に飛ばすことができないかといったような検討を図りたいと考えます。
- ▶ 実施方法とすると全10路線、全便全てのバスに乗り込み、資料右側にあるような乗車するバス停と降車するバス停に丸をしていただくような調査票を調査員が利用者に配布し、降車時に調査員が回収するという形で実施をしようと考えます。
- ▶ この際、中には利用者が少ない便も存在するため、次のページでご説明するアンケート調査についても同時期に並行して実施しますので、合わせてヒアリングを行うことで回答率の向上に努めたいと考えます。
- ▶ 次に7ページをお願いします。こちらについては並行して実施するバスアンケート調査で、既存ダイヤにおけるバス停の位置や系統別の運行経路、ダイヤ等の改善要望を把握するために実施をいたします。
- ▶ 対象者はバス利用者としておりますが、特にその中でも週に1回以上利用するヘビーユーザーのご意見を把握したいと考えており、各区長や民生委員さんにも地域でそういった利用者がいれば紹介をしていただく中で回答率の向上を図りたいと考えます。
- ▶ 実施方法としては、地域振興バスの全車両の車内、各支所、えんぱーく等に回収ボックスを設置し、利用者に自由回答をいただく形式で実施をいたします。
- ▶ 実際に配布するアンケートは資料右側のイメージで会議資料用にA4でまとめてありますが、実際は高齢者の方が多くバスを利用していることからこの内容をベースにA3用紙に拡大し、回答例を添付することで高齢者でも負担なく回答できるような工夫をしたいと考えます。
- ▶ 最後に8ページになりますが、住民意見交換会と運転手へのヒアリングについてです。まず、運転手ヒアリングについては現場レベルでのリアルな課題感を把握するために地域振興バスのドライバーを対象としたヒアリング会を実施するほか、住民意見交換会を開催し、見直しの素案について意見照会を実施したいと考えます。
- ▶ まず、左側の運転手ヒアリングでは実際に明確化したい内容について、想定質問項目としてまとめてありますが、内容についてあらかじめ調査票を作成し、事業者に展開した上、ヒアリング会当日に持参をしていただき、その内容をベースとしてドライバーの皆さんと意見交換をしたいと考えます。
- ▶ 最後に住民意見交換会については、大幅な変更を伴う路線が該当する地域で実施するものと

し、特に週1回以上利用するヘビーユーザーの皆様に参加していただくよう広報活動についても力を入れたいと考えます。

- この意見交換会において、素案をお示しし、ご意見を伺うほか、要望についてもヒアリングを実施したいと考えます。
- 見直しに向けた方針については以上となりますが、やはり見直しに当たっては今地域振興バスに利用している人がどのような想いを持っているのか、あるいはどういう利用をされているかを把握することが最重要ですので、アンケートへの回答や意見交換会への参加について特に各地域の区長様におかれましてはPRにご協力をいただきたく、よろしく願いいたします。
- 第4号議案の説明については以上です。

➤ 質疑

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

- 事務局は、非常によく取り組んでいただいていると思います。令和3年から4年にかけてアンケート調査を行い、地域振興バスのよりよい運行方法について検討いただくことになっています。また、起終点調査（バス停間OD調査）を丁寧に行っていただくこととしており、さらに、ヘビーユーザーの意見を聞く場を設けてくださるということで、非常に評価できると考えています。
- 質問と要望があります。まず質問ですが、バス停間OD調査は、これは全数調査でしょうか。なぜかという、サンプル調査では結果を拡大する際に、場合によっては実際より利用者数が増えてしまうことがあるため、是非、全数調査を行っていただきたいです。拡大作業に誤りがあると、それに基づいた路線バスダイヤも間違っただけのものになってしまいます。ですので、是非、全数あるいは全数に近い形で調査をしていただきたいです。また要望として、ヘビーユーザーの意見については、ご苦勞されるかと思いますが、民生委員等の方はヘビーユーザーの掘り起こしというか、ヘビーユーザーの方の意見を聞いていただきたいと思います。
- これは事務局への要望なのですが、1ページに「ダイヤ及び経路の要望等がございましたらご意見を伺いたいと存じます」とありますが、今これだけ利用者が減少している中で、要望を聞いて提供する方法は問題があると思います。やはり地域公共交通が欲しいのであれば、利用者をお願いできるような、事務局と利用者が双方向で意思疎通を図れるような仕組みを作っていただきたいです。利用者の要望といっても一年に1回使うか使わないかというものだったりしますので、利用者が本当に生活に必要な路線及びダイヤをくださいという願いをすることが重要だと思います。ですから、ご要望をお寄せください、というのは少し弱腰かなと思います。そうではなくて、私の生活に必要なので、絶対に利用しますからという意見を頂きたい、という姿勢で取り組んでいただきたいと思います。
- それから、もう一点、区長さん達は本当にご苦勞されているということは分かりますが、区長さんのご意見については、普段、地域公共交通を実際に利用されているのであれば良いのですけれど、主観でご意見されてそれが施策に反映されてしまうと、利用者の意向と異なってしまいます。ですので、これは区長さんをお願いなのですが、地域のヘビーユーザーの方の意見を集約して、その意見を事務局に伝えてくださることをお願いいたします。

【事務局 都市計画課 太田】

- まず、OD調査については、全数調査として、全便に必ず一回は乗車して調査することを予定

しています。コロナ禍前の平均乗車人数とサンプル数を比較し、コロナ禍により平均乗車人数が減少しているようであれば、再調査も視野に入れつつ予定しています。また、水曜日は、病院が休みであるため、利用者が減少するといった傾向がありますので、水曜日については調査対象日から除いて、調査を実施することを予定しています。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

- バス停間 OD 調査の全数調査は、非常に労力がかかり大変な調査ですが、都市計画課さんが実施されるということが聞いて安心しました。

(5) 第5号議案 資料No. 5

AI活用型オンデマンドバスの一との有償運行計画（案）について

（説明者：都市計画課 浅川）

- AI活用型オンデマンドバスの一との有償運行計画案について、ご説明いたします。
- 地域振興バスすてっぷくんは、民間路線バスが廃止になった1999年に試験運行を開始して以降、ダイヤ改正を繰り返しながら、現在では、10路線で市内全域をカバーし、市民生活の足として一躍を担っています。
- しかしながら、2ページにあるとおり、利用者については、平成20年をピークに7万人あまり減少している状況にあり、身近な所で申し上げますと概ね塩尻市の人口分が減少したことになります。また運行経費については、グラフの青線で示すとおり利用者の減少に伴う運賃収入の減少により、増加傾向にあります。
- 3ページをお願いします。こうした現状を踏まえ、負のスパイラルからの脱却に向け、昨年に引き続き、AIを活用したオンデマンドバスの導入を見据え、有償による実証運行を実施するものであります。
- 4ページをお願いします。昨年11月に行いました、実証運行の結果をまとめています。運行エリアについては、中心市街地循環線のエリアをカバーする形で、高出、大門、桔梗ヶ原の一部等の面積10km²に限定し、71か所のミーティングポイントと呼んでいます乗降拠点（いわゆるバス停に代わるもの）を設置し、記載の運行時間で、1か月間、無料で実施しました。
- 資料飛びまして6ページをお願いします。昨年の実証運行では、視察等も含め2,410名の方に乗っていただき、目標としていた1,500乗車を大きく上回り、さらに一日当たりの平均乗車人員も令和元年の中心市街地循環線6便の平均乗車人員18人を大きく上回る80人となったところであります。
- また、3段目になりますが、バスの平均乗車時間は、7.39分、バスを予約してからの待ち時間は、平均11.73分という結果でありました。また、予約方法については、電話予約が15%、アプリからの予約が85%となっています。
- この結果から、オンデマンドバスと中心市街地循環線を比較してみますと待ち時間で大幅な時間の効率化が図ることができ、利用者にとって利便性の向上が期待できます。また、15%の電話予約があったことから、スマホを持たない利用者への対応については、慎重に検討する必要があるという結果となっています。
- 続きまして、資料8ページをお願いします。実証運行期間中、実際にご乗車いただいた方に実施したアンケート調査の結果となります。オンデマンドバスの満足度について、青枠の一番上の欄になりますが、半数を超える方が満足との評価をいただいております。満足な点として、乗りたい時に乗れる・事前が予約をできるという点を挙げていただいております。また、表中の下段に記載させていただいておりますとおり、オンデマンドバスを利用することはあなたの生活を豊かにすることのどの程度役立つか、他の地域にもオンデマンドをすすめたらいかとの問いに対しても8割を超える

高評価をいただいたところであります。

- 続きまして9ページをお願いします。この内容は、先ほどご協議いただきました塩尻市地域公共交通計画の中で、オンデマンドバスの導入について記載したページの抜粋です。
- 計画では、今年度から令和7年度までに市街地ゾーン内の6路線をオンデマンドバスへの切り替えが可能か実証運行を随時実施するなかで、地域振興バスのヘビーユーザーをはじめとする利用者の意見を聞きながら計画を進めることとしています。
- 10ページをお願いします。ここからは、本年度実施します有償での運行計画案の説明となります。
- 運行期間は、10月1日から6か月間を予定しています。
- 運行時間については、平日7:00-20:00、土曜日9:00-20:00、日曜日祝日9:00-18:00としています。
- 運行事業者につきましては、昨年同様、アルピコタクシー株式会社様に委託をさせていただき予定としておりまして、運行形態は、道路運送法第4条の一般旅客自動車運送事業の区域運行で行い、運行エリア設定については、右の図に示すエリアで前回の運行と同様のエリアで計画しています。
- 11ページをお願いします。
- 本年度は、有償による運行となるため、表のとおり1乗車当りの運賃の設定を考えています。
- 運賃については、大人200円、子ども・障がい者100円、乳幼児は無料としています。
- この価格設定につきましては、12ページをお願いします。昨年実施しました、アンケート調査の設問で、価格感度分析 (PSM分析) と呼ばれています内容の調査を行っています。
- この分析は、4つの質問で、価格に対する消費者の感度を分析することができると一般的に言われておりまして、今回は、塩尻駅・ビック・塩尻協立病院のいずれか2地点を移動する場合を想定し、①から④までの4つの価格について、アンケートで価格の選択をしていただきました。
- その結果、1,116名の回答に基づき、下のグラフの結果が得られています。このグラフの赤丸で示している、それぞれのグラフが交わる点について、PSM分析では、最低品質保証価格、理想価格、妥協価格、最高価格と言われており、この理想価格166円が、否定的な意見を持つ人が少ない価格とされていること、また、右下の青の囲みをご覧ください、全体回答者1,116名のうち乗車歴あり・利用意向ありの方たちのデータで、グラフ化すると理想価格は、170円~174円となることから、割引施策や料金徴収の効率化を勘案し、1乗車あたりの運賃を200円と設定しております。
- 13ページをお願いします。他市と比較した、運賃の分布図です。
- このオンデマンドバスについては、価格を含めタクシー会社への影響も考えながら運行形態を決めていくことが重要であるため、関係者と十分調整を図りながら課題の整理を行い、実証運行を進めてまいります。
- 14ページをお願いします。
- 10月からの運行にあたり、3つの割引施策を実施します。初回利用時にアプリ・電話予約を問わず400円分のクーポンを発行します。地域振興バスの回数券(11枚つづり1,000円)を使えるようにします。本格運行に至った際には自主返納支援事業で発行する補助券を使えるようにします。なお、下段の表に記載している割引施策は、実態に合わせ、その必要性について、今後検討してまいります。
- 15ページ、16ページをお願いします。高出・大門・郷原・桔梗ヶ原の乗降拠点のプロット図です。15ページの高出地区では、図中のオレンジの外○で示した箇所が今年度新たに追加した乗降拠点となり、新体育館(ユメックスアリーナ)のほか3か所の乗降拠点を追加しています。また、16ページの主に大門については、昨年の実証運行の際、乗降拠点の設置要望が多くあったため、目的地となる商業・医療施設や住宅地に21か所の乗降拠点を追加しています。追加した乗降拠点の場所については、先日大門の区長会でご理解をいただいたところでございます。

- ▶ 17 ページをお願いいたします。昨年、既にご利用いただいた委員もいらっしゃるかと存じますが、アプリ予約の手順を掲載させていただいております。また、18 ページでは、今回の運行に使用する車両のイラストを掲載させていただいております。今回のエリアでは車両3台+予備車両1台で運転士を除く定員8名の運行を計画しています。車両は、内装に手すりの設置や乗降時の軽減負担のためのスライドステップを装備し、ユニバーサルデザインに対応した車両で運行する予定としております。
- ▶ 19 ページをお願いします。今後のスケジュールについて説明します。本日の塩尻市公共交通会議にお諮りした内容について委員の皆さまから ご承認をいただいた後、国土交通省に運行にかかる認可手続きを行います。この手続きは、一般的に2か月間の標準処理期間を要するとされています。
- ▶ それと並行し、広報活動、各種調査、乗降拠点の設置作業を行い、10月1日からの運行を目指してまいります。また、それ以降については、市民説明会、街宣PR活動を積極的に行い、市民に対し丁寧な説明に努めることとしており、現在、地域振興バスを定期的にご利用している市民やユーザーに対しても地域振興バスに乗りこみ、ヒアリングや乗車比較をお願いし、中心市街地循環線の1便当たりの利用者1人以下を目指し、取り組みを進めてまいりたいと考えています。
- ▶ 最後になりますが、資料20ページ来年度以降の実証運行の計画についてご説明いたします。
- ▶ 基本的な考え方としては、公共交通計画でご説明したとおり、立地適正化計画のまちづくりの考え方に基づいて、既存集落間、具体的に北小野地区・楡川地区・宗賀地区・洗馬地区を結ぶ4路線については、1便当たりの利用人数が多いため、今まで通り地域振興バスで市街地と結び、青く囲んであります市街地ゾーンは、本年の中心市街地循環線を皮切りに、2025年、令和7年度までに各路線のエリアで実証運行を実施し、利用ニーズを踏まえ、住民が望む適切な交通モードでの交通体系を確立してまいりたいと考えております。

▶ 質疑

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

- ▶ 運行方法について教えてください。例えば、一度に10件の予約が入った場合はどうなるのでしょうか。

【事務局 都市計画課 浅川】

- ▶ その場合、まず10名の方の目的地への理想的な経路をAIが判断します。運行車両は3台ありますので、その3台が10名を効率的に輸送するために同乗できる場合は迎えに行く、というイメージになります。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

- ▶ オンデマンドバス導入における市街地での回遊性向上など対しては一定の効果が期待できる。一方で、これまで地域振興バスを使ってきたユーザーの意見を置き去りにして転換ありきで推進することは賛成できない。
- ▶ その意味で、運行方法が体系的に説明されないとこのサービスにおける方策の良否を判断できないと考える。
- ▶ 例えば、オンデマンドバスは同時多発的に予約が殺到した際に待ち時間が長く発生し、乗りたい電車に乗れないなど利用時間が決まっている方に対して十分に対応できない等のデメリットもあると考える。

- こうしたオンデマンドバスにおけるメリット、デメリットを示したうえで地域振興バスとデマンドバスを比較して選択してもらうことが必要である。
- また、運行方法が変わることで、地域振興バスのヘビーユーザーの利便性が低下することへの対応や、予約をキャンセルした人の分析、例えばキャンセル数やキャンセル理由も明確に示していただきたい。

【事務局 都市計画課 浅川】

- ご助言とアドバイスを頂きまして、ありがとうございます。利用者にとってのデメリットを補足させていただきます。資料の8ページになります。④に不満足なところを上げております。先ほどの柳澤委員からのご意見の中で出てまいりました時間制約がある方については、配車時間が不確実といったご意見が出ています。今回のプロジェクトでは、実際にスマートフォンや電話で予約をする際に概ねの到着時間を示しており、例えば11時～11時10分の間に来ますといった案内をさせていただいておりますので、1分単位では示されないため、配車時間が不確実といった意見が出ているのだと思います。それに伴いまして、到着時間も不確実という意見も出ているのだと思います。また、地域振興バスはバス停で待っていればバスが来ますけれども、オンデマンドバスは予約をすることが必要になりますので、そういったところも不満な点としてあがっているのだと思います。また、予約キャンセルの理由については、予定が変わったのであれば結構なのですが、待ち時間が理由でキャンセルされている場合には、どのような対応が可能か等を検証してまいりたいと思います。

【大門地区区長会 千葉委員】

- 賛成の立場で、発言させていただきます。昨年の秋に、自治会長という立場でオンデマンドバスに乗車させていただきました。オンデマンドバスに乗ってみると、今までのまちの様子とはまた違って見えるのだなという印象を受けました。そのあと多くの区民がこのオンデマンドバスに乗りました。区民からは是非本格化してほしいという声がありました。それからしばらくたちまして、市による地域の説明会が開催され、多くの区民が参加して、理解を深めてきたところであります。今回10月から（有償での実証運行）正式にスタートするという話がありました。先般、区長会の中でも多くの区長さんから是非進めていただきたい、というご意見を頂きました。その中で、私自身も大門地区の活性化につながると考えています。このオンデマンドバスにより、近距離移動がしやすくなるため、大門地区あるいは商店街の移動がしやすくなる、そういう意味では、利便性が高くなり商店街の活性化につながると考えています。したがって、このオンデマンドバスを早く正式に運用していただくことによって、交通弱者の足を助ける、あるいは商店街の活性化につながる効果が表れると期待できますので、是非、推進にあたっては大変な苦勞もあるかと思いますが、区民の期待も大きいので、前に進めていただけますようよろしくお願いします。

【高出地区区長会 栗山委員】

- 今回の取組で、一番利用者の多い高出地区の私の家の前にのりーとのミーティングポイントがあり、利用者を見かけます。地元の皆さんも期待されておりますので、ユーザーが増えていくといいと思っております。今までの中で、メリット、デメリットという話がありましたけれども、この取り組みについては、住民感情としては、地域振興バスの代替えや負のスパイラルからの改善ではなくて、新しい取り組みが始まった、という感じでございます。これまでの地域振興バスは、来るまでに時間がかかるとか、乗っても目的地までまっすぐに行っ

てくれない、といった声もあったのですが、のるーとになって、短時間で移動できるようになった、また、新しい生活様式が見いだせるということで、期待しております。そして、国土交通省からも注目されているし、報道でも大きく取り上げられているので、市民感情としては、負の出発ではなくて新しい取り組みがスタートすると受け取っていますので、是非、進めていただきたいと思います。今回の取組は、実証実験というよりも、いよいよ 200 円を払ってスタートしていくという受け取り方を住民はしているのではないかと思います。ヘビーユーザーの対応の話については、地元といたしましても、回覧などにより利用者増に向けて協力していきたいと思いますので、積極的な事業進捗を図っていただきたいと思います。

▶ 全会一致により承認

5 その他

6 閉会

第24回塩尻市地域公共交通会議兼第6回塩尻市地域公共交通会議

令和 3 年 7 月 14 日

議事録署名人

宗賀地区 区長 会長
伊藤 一彦



令和 3 年 7 月 15 日

議事録署名人

塩尻地区タクシ-協議会
中沢 昌 稔



塩尻市地域公共交通会議兼塩尻市地域公共交通協議会 名簿

No	所属	役職	氏名	代理出席	出欠
主催	塩尻市	会長	小口 利幸		
1	アルピコタクシー(株)松本支社	副支社長	柳沢 賢一		
2	アルピコ交通(株)中南信支社	支社長	二條 宏昭	藤本 忠和	代理
3	塩尻地区タクシー協議会	代表	中沢 昌稔		
4	辰野タクシー(株)	代表取締役	飯澤 和也		欠席
5	信州アルピコタクシー労働組合	塩尻副支部長	中村 英樹		
6	大新東株式会社松本営業所	担当	櫻井 利朗		
7	大門地区区長会	会長	千葉 周一		
8	塩尻東地区区長会	会長	増田 清		
9	片丘地区区長会	会長	花村 明則		
10	広丘地区区長会	会長	三村 明一		
11	高出地区区長会	会長	栗山 久利		
12	吉田地区区長会	会長	赤津 政義		
13	洗馬地区区長会	会長	中村 博実		
14	宗賀地区区長会	会長	伊藤 一彦		
15	北小野地区区長会	会長	小松 和彦		
16	檜川地区区長会	会長	土川 修		
17	塩尻市友愛クラブ	会長	荻上 弘美		
18	辰野町小野区	区長	宇治 元一		
19	長野工業高等専門学校	教授	柳沢 吉保		
20	国土交通省北陸信越運輸局交通企画課	課長	玉巻 史成		
21	国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画専門官	高澤 陽		欠席
22	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所	副所長	畦地 拓也	児玉 守	代理
23	飯田国道事務所 木曾維持出張所	所長	上田 昌宏		
24	松本建設事務所 維持管理課	課長	青柳 孝博		
25	松本市 建設部維持課	課長	百瀬 信		
26	辰野町 建設水道課	課長	宮原 利明		
27	塩尻市 建設事業部建設課	課長	武居 寿明		
28	塩尻警察署 交通課	課長	柿澤 弘充		
29	長野県 企画振興部交通政策課	課長	小林 伸行		欠席
30	松本地域振興局 企画振興課	課長	兵藤 裕一	島田 裕子	代理
31	塩尻市 建設事業部	部長	細井 良彦		
32	長野県バス協会	専務理事	松井 道夫		
33	東日本旅客鉄道(株) 塩尻駅	駅長	小林 雅秀		
34	塩尻市PTA連合会	会長	長島 峰行		
35	塩尻市社会福祉協議会	会長	伊藤 高良		欠席
36	塩尻商工会議所	副会頭	浜 行雄		
37	塩尻市観光協会	会長	塩原 悟文		欠席