

塩尻市地域公共交通計画の概要

塩尻市の地域公共交通の背景と目的

本市では、これまでに「地域交通利用構想（2007年3月）」を策定し、地域公共交通の維持や改善に努めてきました。しかし、人口減少、少子高齢化、自家用車への依存、利用者ニーズの多様化などを背景として、利用者は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。また、地域公共交通の運営面では、バス・タクシー運転士の高齢化、担い手不足が深刻化しており、将来にわたる地域公共交通の持続性を確保することが喫緊の課題となっています。

このような状況の中で、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、鉄道や地域振興バスだけではなく、タクシー、福祉輸送、スクールバス、各種送迎サービスなど地域における輸送資源を総動員し、地域住民・交通事業者・行政が連携を図りながら、それぞれの取組みを進める必要があります。そのため、本計画の策定にあたっては、国が定める基本方針に基づき、市民代表、PTA連合会、社会福祉協議会、商工会議所、観光協会、学識経験者、交通事業者、国、長野県、近隣自治体、塩尻市により構成される塩尻市地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通の将来像を検討しました。この協議会における検討結果を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を

明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、そのビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして塩尻市地域公共交通計画を策定します。



図 計画の区域

計画の区域

計画の対象区域は塩尻市全域とします。ただし、市民の移動実態等を考慮し、市域外への移動で他自治体との広域連携が必要な場合は、協力して事業を推進します。

計画期間

計画期間は、令和3年（2021年）度から令和8年（2026年）度の6年間とします。
※ 中間年度の令和5年（2023年）度に必要があれば計画の見直しを行います。

表 計画期間

| | R2(2020) | R3(2021) | R4(2022) | R5(2023) | R6(2024) | R7(2025) | R8(2026) |
|----------------|-------------|-------------|----------|----------------|----------------|----------|----------|
| 塩尻市総合計画(長期戦略) | 2015 ~ 2023 | | | | 次期 2024 ~ (予定) | | |
| 塩尻市総合計画(中期戦略) | ~ 2020 | 2021 ~ 2023 | | 次期 2024 ~ (予定) | | | |
| 塩尻市都市計画マスタープラン | 2009 ~ 2023 | | | | 次期 2024 ~ (予定) | | |
| 塩尻市立地適正化計画 | 2019 ~ | | | | | | |
| 塩尻市地域公共交通計画 | 2021 ~ 2026 | | | | | | |

基本方針

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

「えん」は、塩尻市の塩・地域住民同志の縁（ご縁）・切れ目のない持続可能な円を意味しています。

計画目標

- し 将来にわたり持続可能でまちづくりや観光に貢献する地域公共交通体系の構築
- お オンデマンド交通や新技術も活用した効率的な地域公共交通体系の実現
- じ 住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり
- り 利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供

地域公共交通ネットワーク

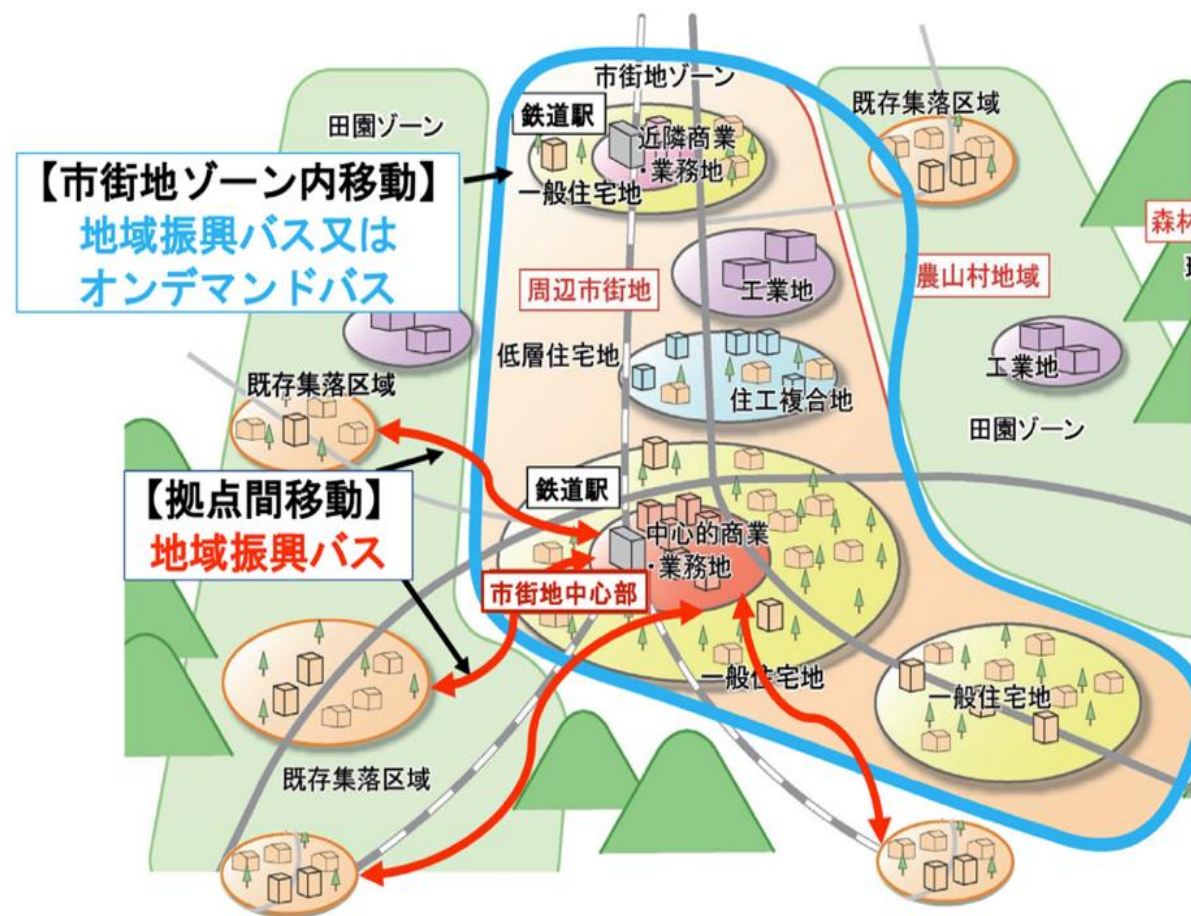


図 地域公共交通ネットワーク

塩尻市の地域公共交通を取り巻く現状

| ■地域特性 | 課題への分類 |
|--|--------|
| ・総人口は減少傾向にあり、2005年の6.8万人をピークに2040年には6万人を下回ると推計されており、生産年齢人口が減少し、老年人口が増加する傾向にあります。 | ① |
| ・「塩尻市立地適正化計画」を策定し、拠点区域と農山村集落を地域公共交通で結び「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることとしています。 | ① |
| ・観光者数は増加傾向であるが、ワイナリー等の観光資源との更なる連携が求められます。 | ① |

| ■地域公共交通の現状 | 課題への分類 |
|---|--------|
| ・地域振興バスの利用者数は、2008年の17万人をピークに減少傾向にあります。利用者減少に伴う運賃収入の減額に伴い、市が負担する運行経費が増加傾向にあります。 | ② |
| ・市内各駅の乗降客数は塩尻駅157万人/年、広丘 駅99万人/年で増加傾向にあります。 | ① |
| ・通勤及び通学での移動実態は、隣接する松本市が最も多い状況です。 | ① |

地域公共交通の利用実態及びニーズ調査

| ■市民アンケート調査 | 課題への分類 |
|--|--------|
| ・87%が地域公共交通の定期的な利用はしておらず、自家用車への依存度が高い状況です。 | ②/⑥ |
| ・鉄道および地域振興バスは、定期的な利用がないにも関わらず、「運行時刻」・「運行本数」で、不満・やや不満の評価が高い状況です。 | ②/⑥ |
| ・地域振興バスの運賃が100円であることは90%認知されている一方で、自宅の最寄りバス停名は53%しか認知されていない状況です。 | ②/⑥ |

| ■福祉アンケート調査 | 課題への分類 |
|---|--------|
| ・世帯は「単身世帯」が86%と最も多く、運転免許は「持っていない」が73%を占めています。 | ③/④/⑤ |
| ・自由に使える移動手段は、「地域振興バス・タクシー」が65%と最も多い状況です。 | ③/④ |
| ・オンデマンド交通が導入された際の利用について「ぜひ利用してみたい」・「運行条件によっては利用してみたい」が合わせて44%を占めています。 | ③/④ |

| ■地域振興バス利用者アンケート調査 | 課題への分類 |
|--|--------|
| ・性別は女性が76%と男性の利用率が低く、年齢は60歳代以上が71%を占めています。 | ②/⑤ |
| ・満足度において、満足・普通を合わせると86%を占めています。 | ② |
| ・出発時刻のピークは午前7時から11時で、全体の70%を占めています。 | ② |
| ・利用率の低い路線、便、区間の存在と未利用バス停が点在しています。 | ② |
| ・路線の長距離化、速達性の低さにより利便性が低下しています。 | ② |

| ■高校生アンケート調査 | 課題への分類 |
|---|--------|
| ・地域振興バスが運行されていることを知っている割合が28%と非常に低い状況です。 | ⑥ |
| ・登校ピークは8時30分から8時45分、下校ピークは15時45分から16時15分に集中しているが、ダイヤとの乖離により利用したくても通学目的では利用できない状況です。 | ② |

地域公共交通に関する課題

課題① まちづくりと連携し、地域における輸送資源を総動員した地域公共交通の確保

課題② 地域振興バスの見直しによる利便性向上と効率的な運行

課題③ 地域の実情に合わせた地域公共交通対策の取り組み

課題④ ドライバーの確保と地域振興バスにおける基幹路線の維持

課題⑤ 将来にわたり安心して暮らせる高齢者の移動手段の確保

課題⑥ 地域公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化

地域公共交通事業者の現状

■地域公共交通事業者ヒアリング

- ・地域公共交通ドライバーの平均年齢は、バス62.9歳、タクシー62.1歳と高齢化が進展しています。(最高齢77歳)
- ・高齢化に加え、新たな担い手不足によりドライバー不足が慢性化しています。
- ・タクシードライバー不足により、移動ピーク時など、利用者の予約を断らざるを得ない状況も散見されます。

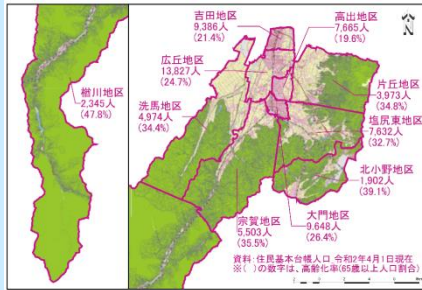
課題への分類

④

地域特性・現状

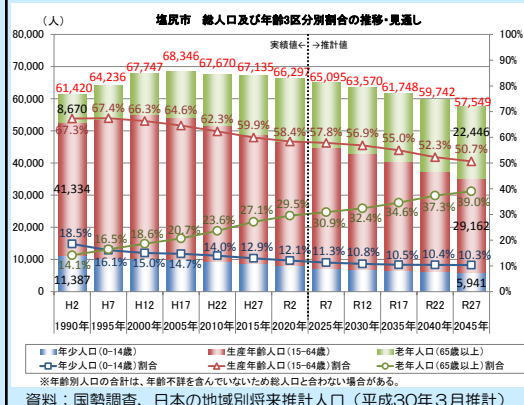
①【面積・地勢】

- 地形は扇状地形で、東西17.7km、南北37.8kmで面積290.2㎢を有しています。市街地の大半は平坦部で、市街地周辺には豊かな自然が広がるとともに中山道宿場町等の歴史資源が点在します。また、太平洋側と日本海側の交通が交わる要衝の地でもあります。



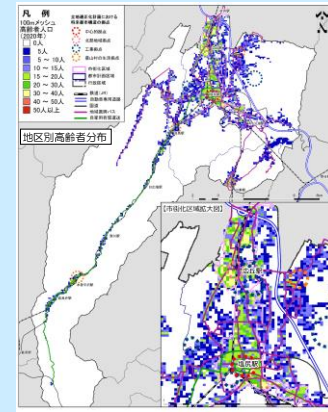
②【人口減少・少子高齢化の進行】

- 人口は2005年の6.8万人をピークに減少し、2040年には6万人を下回ると推計されています。
- 生産年齢人口が減少する一方で老年人口は増加傾向にあり、今後も高齢化の進展に歯止めがかからない状況が予想されます。



③【高齢者の居住分布】

- 高齢者は、中心的拠点や北部地域拠点とその周辺に多く居住しており、市街化区域外では北小野や木曾平沢の農山村の生活拠点、みどり湖団地に比較的多く居住しています。



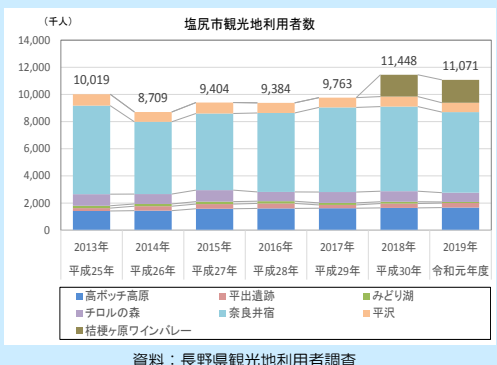
④【まちづくりの計画】

- 人口減少・少子高齢化社会においても利便性と持続性の高いまちづくりを進めるため、令和元年5月に立地適正化計画を策定しました。
- 拠点と農山村集落を地域公共交通で結びコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を形成することを目指しています。



⑤【観光】

- 本市は、歴史的・文化的遺産、自然、ワイナリー等の豊富な観光資源に恵まれています。
- 奈良井宿や高ボッチ高原への観光客が多く、近年はインバウンドも増加傾向にあります。
- 2014年以降、増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響で今後の状況は不透明です。



地域公共交通の現状

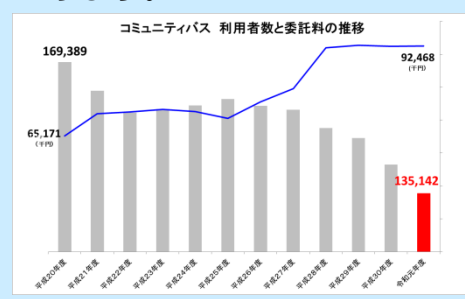
⑥【地域公共交通の体系】

- 鉄道(2路線)、高速バス(東京・名古屋・長野等)、地域振興バス(10路線)、タクシー(3社)が運行されています。
- 朝日村の地域公共交通とも乗継が可能です。



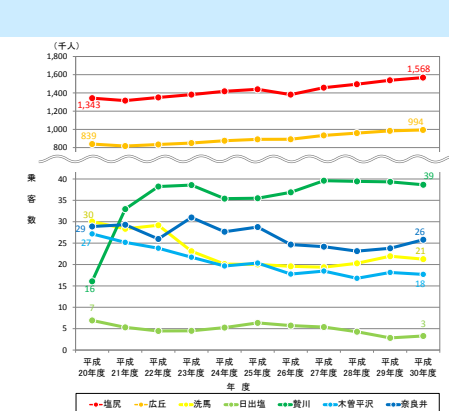
⑦【地域振興バス利用者数】

- 2008年の17万人をピークに減少に転じ、令和元年度は13.5万人とピーク時から3.5万人(▲20%)減少し、今後も更なる減少が予想されます。
- 利用者減少に伴う運賃収入の減額に伴い、市が負担する運行経費が増加傾向にあります。



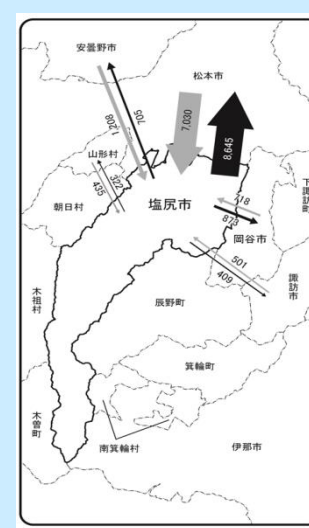
⑧【JR各駅の乗降客数】

- 塩尻駅157万人/年、広丘駅99万人/年と増加傾向にあります。
- 贄川駅は、専門学校の開校により利用者が倍増し、その後も維持しています。
- その他の駅は減少傾向です。



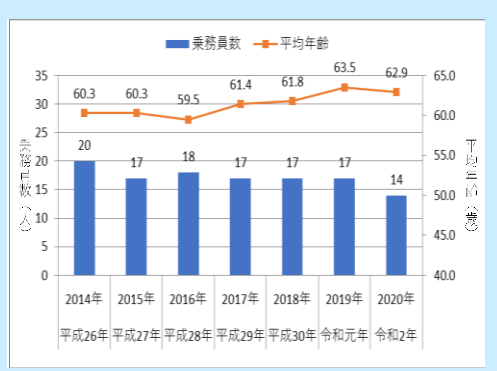
⑨【通勤通学等の移動実態】

- 近隣市への人の移動傾向が強く、主に松本市への移動が多い状況にあります。(人/日)



⑩【バス運転士の状況】

- 2014年の20名をピークに、減少傾向にあり、2020年は14名となっています。
- 12台の車両を平均年齢の高い14名の体制で早朝からの運行ダイヤに対応しており、労働環境の厳しさがうかがえます。



目指す地域公共交通ネットワークの実現に向けた施策体系

基本方針

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

地域公共交通に関する課題

計画目標

取り組み施策

実施主体

課題①

まちづくりと連携し、地域における輸送資源を総動員した地域公共交通の確保

課題②

地域振興バスの見直しによる利便性向上と効率的な運行

課題③

地域の実情に合わせた地域公共交通対策の取り組み

課題④

ドライバーの確保と地域振興バスにおける基幹路線の維持

課題⑤

将来にわたり安心して暮らせる高齢者の移動手段の確保

課題⑥

地域公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化

し

将来にわたり持続可能でまちづくりや観光に貢献する地域公共交通体系の構築

お

オンデマンド交通や新技術も活用した効率的な地域公共交通体系の実現

じ

住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり

り

利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供

し-1 効率的なバス路線ダイヤ、経路の見直し

し-2 観光案内マップの改善及び
レンタサイクル事業の推進

し-3 割引サービスの導入

し-4 バス利用環境の整備

お-1 オンデマンドバスの導入

お-2 社会実装に向けた自動運転技術の
実証実験の実施

お-3 塩尻型 MaaS の導入検討

じ-1 マイ時刻表の作成支援

じ-2 利用促進PRの実施

じ-3 地域振興バスの利用意識の醸成

じ-4 地域振興バスを活用したイベントの開催

り-1 フリー降車制度の導入検討

り-2 誰もが利用しやすい車両の導入促進

り-3 地域の実情・特性に応じた
移送サービスの支援

り-4 交通弱者への支援拡充

塩尻市・交通事業者
・教育委員会

塩尻市・交通事業者
・観光協会

塩尻市・交通事業者

塩尻市・交通事業者
・観光協会

塩尻市・交通事業者
・関係企業

塩尻市・交通事業者
・関係企業

塩尻市・交通事業者
・関係企業

塩尻市・地域住民

塩尻市・交通事業者

塩尻市・交通事業者
地域住民

塩尻市・交通事業者
・観光協会

塩尻市・交通事業者

塩尻市・交通事業者

塩尻市・地域住民
・社会福祉協議会

塩尻市

取り組み施策と実施期間

塩尻市地域公共交通計画の概要

| 計画目標 | 取り組み施策 | 実施項目 | R3 (2021) | R4 (2022) | R5中間評価 (2023) | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | |
|--|-----------------------------------|---|---|-----------------------|----------------------|--------------|------------------------|----------------------|------|
| し 将来にわたり持続可能でまちづくりや観光に貢献する地域公共交通体系の構築 | し-1 効率的なバス路線ダイヤ経路の見直し | 導入検討調査・評価・見直し | 関係機関調整・各調査 ダイヤ改正案作成 | | | 利用者調査・評価 | 関係機関調整・各調査 ダイヤ改正案作成 | | |
| | | ダイヤ改正及び経路の見直し | | ダイヤ改正 経路の見直し | | | | ダイヤ改正 経路の見直し | |
| | | 路線の軽微見直し | 路線の軽微見直し | | | | | | |
| | し-2 観光案内マップの改善及びレンタサイクル事業の推進 | 導入検討調査・評価・見直し | 観光パンフレットのデザイン、PR方法の検討 レンタサイクル車両の更新計画の作成 | | | | | | |
| | | 観光パンフレットに地域公共交通の情報掲載 | 情報掲載 | デザイン見直し後 情報掲載 | | | | | |
| | | プロモーション活動 | 時刻表の掲載、地区回覧、市ホームページ、観光イベント、SNS等において情報発信 | | | | | | |
| | | レンタサイクル事業の車両更新 | 導入計画に基づくレンタサイクル事業の車両更新 | | | | | | |
| | し-3 割引サービスの導入 | 導入検討調査・評価・見直し | アンケート調査、施策案作成 | | | | | | 施策評価 |
| | | プロモーション活動 | 時刻表の掲載、地区回覧、市ホームページ、SNS等において情報発信 | | | | | | |
| | | 割引サービスの導入 | 割引サービスの導入 | | | | | | |
| | し-4 バス利用環境の整備 | 地域振興バスのナンバリング | 導入方法の検討 | ナンバリング 実施 | | | | | |
| | | デジタルサイネージ等による情報提供 | 設置場所検討 | デジタルサイネージの設置・効率的な情報発信 | | | | | |
| お オンデマンド交通や新技術も活用した効率的な地域公共交通体系の実現 | お-1 オンデマンドバスの導入 | 導入検討調査・評価・見直し | 導入計画作成 | ODデータに基づく評価・検証・見直し | | | | | |
| | | プロモーション活動 | 時刻表の掲載、地区回覧、市ホームページ、観光イベント、SNS、地区説明会等において情報発信 | | | | | | |
| | | オンデマンドバスの導入 | 実証運行 | 本格運行・適宜エリア拡大 | | | | | |
| | お-2 社会実装に向けた自動運転技術の実証実験の実施 | 導入検討調査・評価・見直し | 実証実験に応じた評価・見直し | | | | | | |
| | | 自動運転車両の走行実証実験 | 実証運行 | 第2期実証運行 | | | | | |
| | お-3 塩尻型MaaSの導入検討 | 導入検討調査・評価・見直し | MaaS検討部会の実施、実証実験の結果を踏まえた調査・評価・見直し | | | | | | |
| 実証実験の実施 | | 研究結果に応じて適宜実証実験の実施 | | | | | | | |
| じ 住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり | じ-1 マイ時刻表の作成支援 | 導入検討調査・評価・見直し | デザイン検討 | | 施策評価・見直し | | | 施策評価 | |
| | | プロモーション活動 | 時刻表の掲載、地区回覧、市ホームページ、観光イベント、SNS等において情報発信 | | | | | | |
| | | マイ時刻表の作成支援 | マイ時刻表導入 | | | | | | |
| | じ-2 利用促進PRの実施 | 免許返納時、転入の際などに情報提供 | 免許返納時、転入の際などに情報提供 | | | | | | |
| | | 公共施設等への最寄りバス停案内や時刻表の掲出 | 最寄りバス停案内や時刻表の掲出 | | | | | | |
| | | 時刻表の全戸配布や地区内回覧の実施 | ダイヤ改正時に全戸配布 地区内回覧 | | | | | ダイヤ改正時に全戸配布 地区内回覧 | |
| | じ-3 地域振興バスの利用意識の醸成 | 導入検討調査・評価・見直し | 実施方法検討 | | 施策評価・見直し | | | | |
| | | 地域振興バス利用調査の実施 | 地域振興バス利用調査、運行事業者との定期意見交換 | | | | | | |
| | | 地区講座の開催 | 地区講座の開催による利用状況の公表、利用者意識の醸成 | | | | | | |
| | じ-4 地域振興バスを活用したイベントの開催 | 導入検討調査・評価・見直し | | | 施策評価・見直し | | | | |
| | | イベント時に地域公共交通の情報掲載 | 市内の主要イベントの開催時に地域公共交通でのアクセス方法について情報発信 | | | | | | |
| | | バス乗り方教室・地域振興バスツアーの実施 | バス乗り方教室の実施・地域振興バスツアーの実施 | | | | | | |
| り 利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供 | り-1 フリー降車制度の導入検討 | 導入検討調査・評価・見直し | 導入箇所設定 交通事業者協議 | | 事業者ヒアリング 施策評価・見直し | | | | |
| | | 地域振興バスのフリー降車制度の導入 | 実証的に制度導入 | | | | | 利用実態に応じて見直し・拡大 | |
| | り-2 誰もが利用しやすい車両の導入促進 | 導入検討調査・評価・見直し | 事業者ヒアリング 導入計画作成 | | | | | | |
| | | 車両の購入（ダウンサイジング車両、低床化車両） | 導入計画に基づく車両更新 | | | | | | |
| り-3 地域の実情・特性に応じた移送サービスの支援 | 導入検討調査・評価・見直し | 支援方策の検討 | | 施策評価・見直し | | | | 施策評価 | |
| | 地域住民主体の移送サービスの立上げの支援 | 要望のある地域への支援 (運行体制構築、車両導入支援、事業進捗管理支援等を検討) | | | | | | | |
| り-4 交通弱者への支援拡充 | 導入検討調査・評価・見直し | ニーズ調査・支援方法の再検討 | | 施策評価・見直し | | | | 施策評価 | |
| | 補助制度の実施 (障がい者、高齢者世帯タクシー利用料金助成) | 継続的実施 | | | | | | | |

計画の評価指標

本計画では、「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」を理念として、4つの目標と15の取り組み施策を位置づけました。今後、本計画の理念に基づいて取り組み施策を推進していく中で、結果を定期的・定量的に評価するとともに、必要に応じて計画を見直すことが求められます。4つの目標と15の取り組み施策は、相互に関連することから、重要業績評価指標（KPI：Key Performance Indicator）は、地域振興バス利用者数、収支率、公的負担額、利用者満足度に着目して設定を行うこととします。本計画の目標を実現するため、各評価指標において、2019年を基準年度として計画期間の2026年度（目標年度）に達成すべき目標値を次のように設定します。

表 評価指標と目標値

| 番号 | 評価指標 | 2019年 (基準年度) | 2023年 (中間年度) | 2026年 (目標年度) |
|----|------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 地域振興バス利用者数 | 135,142人 | 140,000人 | 151,000人 |
| 2 | 収支率 | 13.0% | - | 18.0% |
| 3 | 公的負担額 | 92,468,000円 | - | 現状維持 |
| 4 | 利用者満足度 | 26.2% | 32.0% | 34.0% |

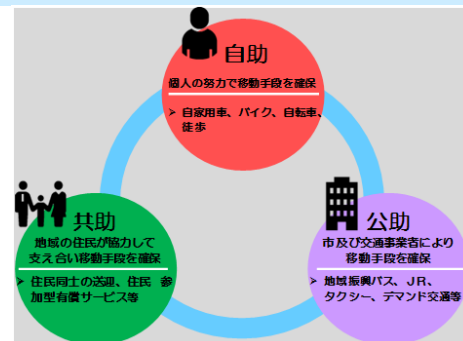
各地域の特性や交通需要を十分に考慮した再編を確実に推進することで、公的負担額は同水準に保ちつつ、利便性の向上によって利用者数が増加し収支率の改善を図ることで、地域公共交通の持続性を確保していくことを目指します。本計画において評価指標として設定した地域振興バス利用者数の目標値は、2026年において1人が地域振興バスを年間2回強（1往復）利用することで達成できます。そのため、現在、地域振興バスを利用している人は継続して利用し、全く利用していない人も地域振興バスを年に1往復程度利用した外出をすることで、目標は大きく達成することができます。

■みんなで乗って残す地域公共交通

- 現在利用している人は継続して利用
- 利用していない人も年に1回は利用

地域公共交通の基礎となる役割分担

本市では、将来にわたり持続可能な地域公共交通を構築するため、自助、共助、公助の役割分担を意識し、それぞれが個別に対応策を検討し実施するのではなく、お互いの取り組みを補完し合い、各主体が相互に協力をしながら地域公共交通の課題を解決できるような体制構築を目指していきます。それぞれが自らの役割に応じた取り組みを実施することで相乗効果が生まれ、より効果的に施策を推進することができます。



施策の実施体制

本計画の推進は、行政のみならず交通事業者や地域住民、企業、学校、団体などと協力して進める必要があります。また、塩尻市地域公共交通協議会において、相互調整や進捗管理を行い進めます。行政は、地域公共交通の維持に必要な施策を計画的に実施し、関係各課との協調・調整を行います。交通事業者は、安全且つ丁寧な接客による運行サービスを提供します。地域住民や企業、学校、団体等は、地域の持続可能性のためにも、自動車のみならず地域公共交通を活用した移動を行うことで、地域公共交通を使って支えます。様々なメンバーにより構成される塩尻市地域公共交通協議会において、地域公共交通に関する検討を継続して行います。

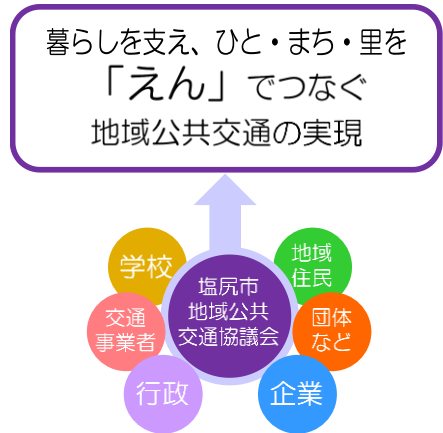


図 施策の実施体制のイメージ

計画の進捗管理

本計画の理念を踏まえた4つの目標に基づく15の取り組み施策について、各年度における各施策の進捗や評価指標の達成状況を地域公共交通協議会に報告し、毎年度評価・検証を図るとともに次年度以降の改善につなげます。また、行政評価の施策指標にも位置づけ、PDCAサイクルに基づき実施します。本計画の中間年度である2023年度には、評価指標のモニタリングを実施し、塩尻市地域公共交通協議会での検討を踏まえ、必要があれば本計画の評価指標及び取り組み施策の見直しを実施します。さらに、最終年度の2026年度には、計画期間全体にわたるモニタリングを実施し、評価指標の達成状況を踏まえ、次期計画を検討します。

表 計画の進捗管理イメージ

| 段階 | R3 (2021)年 | R4 (2022)年 | R5 (2023)年 中間年度 | R6 (2024)年 | R7 (2025)年 | R8 (2026)年 目標年度 |
|----------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|------------------|---------------|-----------------------|
| PLAN: 計画 塩尻市地域公共交通計画策定 | 計画策定 | | | 必要に応じて計画見直し | | |
| Do: 実行 事業推進 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 |
| CHECK: 評価 モニタリング・評価 | 事業効果評価実施 | 事業効果評価実施 | 事業効果評価実施 モニタリング | 事業効果評価実施 | 事業効果評価実施 | 事業効果評価実施 モニタリング |
| ACTION: 改善 施策の見直し | 事業見直し | 事業見直し | 事業見直し | 事業見直し | 事業見直し | 事業見直し |
| 塩尻市地域公共交通協議会 | 協議会で検討 | 協議会に報告 | 協議会に報告 | 分科会で検討 協議会に報告 | 協議会に報告 | 協議会・分科会で検討 |