

第30回塩尻市地域公共交通会議兼第12回塩尻市地域公共交通会議 議事録

- 1 日時 令和5年7月6日(木) 13:30~15:30
- 2 会場 塩尻市役所5階 大会議室
- 3 出席委員 37人中 28人 欠席者 9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 12人
 - 1 事務局長 都市計画課 課長 米山 進
 - 2 都市計画課計画係 係長 浅川 忠幸
 - 3 都市計画課計画係 主任 辰野 裕
 - 4 都市計画課計画係 主任 日野 南
 - 5 都市計画課計画係 事務員 犬丸 央都
 - 6 企画課 課長 紅林 良一
 - 7 先端産業振興室 主事 太田 貴也
 - 8 観光課 課長 古畑 比出夫
 - 9 福祉課生活支援係 係長 上野 陽士郎
 - 10 長寿課高齢支援係 主任 柳澤 遼
 - 11 教育総務課 課長 熊井 美恵子
 - 12 こども課 課長 竹中 康成
- 5 記者 2人
- 6 その他 2人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和5年7月19日(水)

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

報告案件

- (1) 令和4年度地域振興バス「すてっぷくん」の運行状況について【資料No1】
- (2) 塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について【資料No2】

協議案件

第1号議案

自家用有償旅客運送(樽川線)の更新登録(案)について【資料No3】

第2号議案

令和6年度生活交通確保維持改善計画(案)について【資料No4】

第3号議案

令和5年度AI活用型オンデマンドバスのるーとの実証運行計画（案）について【資料No5】

4 そ の 他

5 閉 会

3 議事

報告案件（1）

令和4年度地域振興バス「すてっぷくん」の運行状況について【資料No1】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・報告案件（1）「令和4年度地域振興バス「すてっぷくん」の運行状況について」ご説明させていただきます。資料No1をご用意いただき、1ページをお開きください。
- ・資料の説明に入る前に、まず、本市における地域振興バスすてっぷくんの運行業務についてご説明させていただきます。
- ・すてっぷくんは平成11年の運行開始以降、檜川線以外を道路運送法4条路線としてアルピコタクシー株式会社へ、檜川線を道路運送法78条路線として自家用有償旅客運送という形で大新東株式会社に、市所有のバスを運行・管理とも委託し、運行を行っているところです。
- ・また、令和4年度のすてっぷくんの運行については、令和4年3月31日をもって中心市街地循環線が廃止となり、令和4年4月1日より中心市街地循環線がのるーと塩尻へ移行となりました。ついては、路線数も10路線から9路線へ変更となっております。
- ・それでは、資料の説明に入ります。こちらは令和4年度の地域振興バスすてっぷくんの路線別乗車人数集計となっております。
- ・まず、左上の表の赤枠内の一番右の数字をご覧ください。こちらに記載の93,415人がすてっぷくん9路線の乗車人数の合計となっております。
- ・続いて、その下の表をご覧ください。こちらは前年の令和3年度との比較となっております。
- ・表の赤枠内の一番右の数字が前年度との増減を示しており、令和3年と比べて216人の減少となっております。
- ・全体では216人の減少となっておりますが、内訳を見ますとアルピコタクシー(株)が運行している8路線は前年より1,514人の増加となっており、コロナ前の水準には程遠いですが、少しずつ利用者の回復傾向が見られます。
- ・続いて、一番下の表をご覧ください。こちらは、令和4年と3年の委託料の推移を示したものであります。
- ・アルピコタクシー(株)分については、令和3年度の77,545,155円に対して令和4年度は71,964,229円と5,580,926円の減となっております。こちらは様々な要因が考えられますが、中心市街地循環線の廃止に加え利用者の増加もひとつの要因であると考えています。
- ・一方で、大新東(株)については、令和3年度の21,384,000円に対して令和4年度は21,806,400円

と 422,400 円の増となっています。こちらは、前年と比べて燃料費が高騰したこと及び人件費の見直しが行われたことが影響しているものと考えます。

- ・続いて、2 ページをご覧ください。
- ・こちらは、令和 4 年度のすてっぷくんの利用者を月別に表したグラフとなっております。
- ・全体的に前年度と大きく変化のあった月はありませんでした。令和 4 年度は 5 月に大規模なダイヤ改正を実施したため、多少の変化があるものと想定しておりましたが、目に見える程の大きな変化はありませんでした。
- ・また、10 月以降の減少については、みどり湖・東山線及び塩尻東線の区域内でのるーと塩尻の実証運行が始まったため、のるーと塩尻にシフトし利用者がいたことも想定され、多少の影響があったものと考えます。
- ・続いて 3 ページをご覧ください。
- ・こちらは、令和 4 年 5 月に実施したダイヤ改正により新たに導入されたフリー降車制度及び区間型デマンド運行の実績を記載した表となっております。
- ・フリー降車制度及び区間型デマンド運行の制度概要についてはページ下部に記載がありますので、各自ご確認いただければと思います。
- ・まずは、フリー降車制度の表をご覧ください。フリー降車制度は北小野線、洗馬線、宗賀線、みどり湖・東山線の 4 路線で実施しました。
- ・実績を見ますと、北小野線が 146 名、洗馬線が 49 名、宗賀線が 18 名、みどり湖・東山線が 16 名と計 229 名のご利用がありました。
- ・その中でも北小野線でのご利用が際立って多く、全体の 6 割ほどを占めています。
- ・フリー降車制度は、区間は限られています但し利便性を向上する制度であるとしてとらえており、今後も周知 PR を積極的に行い利用者数の増加に努めるとともに、利用者の声を聞きながらニーズに即した最適な形を探っていきたいと考えております。
- ・続いて、隣の区間型デマンド運行の利用者実績をご覧ください。
- ・対象は洗馬線の 7 時 51 分奥平発の 1 便で、区間が奥平～欠ノ沢バス停間となっております。
- ・利用者数は 26 人となっております 1 か月平均 2.3 人という実績値になっています。
- ・こちら、導入したばかりの制度でありますので、利用実態に注視しながら今後の最適な運行を検討してまいります。
- ・続いて 4 ページをご覧ください。
- ・こちらは平成 11 年のすてっぷくん運行開始以降の乗車人数の集計表となっており、各路線の黒い太枠で囲った箇所がピーク時の乗車人数となっております。
- ・一番右の合計欄の太枠をご覧くださいと、平成 20 年が 169,389 人となっており、運行開始以降のピーク時の数字となっております。
- ・続いて 5 ページをご覧ください。こちらは 4 ページの表をグラフ化したものとなっております。
- ・こちらをご覧くださいと、平成 20 年のピーク時を境に右下がり利用者が減っているのが分かります。
- ・主な原因として、市全体の人口減少やマイカーの普及、近年ではコロナウィルスの蔓延等社会的

潮流の変化が大きいと考えますが、各路線で見ると北小野線は令和元年をもって信州農業公園チロルの森が閉園となり、それに伴いバス停も撤去となったことで、令和2年の大幅な利用者減少の要因のひとつと考えます。

- ・今後につきましては、現在はのり一と塩尻への転換が徐々に進んでおりますが、現状において1便あたりの乗車人員が多い路線は、すてっぷくんの運行形態が地域住民の移動ニーズと整合し、地域住民の生活の足として定着していることもあることから、市民の足となる公共交通として利用実態を把握しながら、持続可能で利便性の高い運行を継続してまいりたいと考えております。

質疑 なし。

報告案件（2）

塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について【資料No2】

市都市計画課 日野主任 説明

- ・報告案件（2）「塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について」をご説明いたします。資料No. 2をご覧ください。
- ・本件は、塩尻市が定める地域公共交通のマスタープランである「塩尻市地域公共交通計画」の事業効果について、昨年度実績を取りまとめて評価するものです。
- ・この度、本協議会の委員改選の時期と重なることから、まず地域公共交通計画の概要からご説明いたします。資料1 ページをご覧ください。
- ・本計画は国（国土交通省）の定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）」に基づき、地域公共交通計画を作成するもので、本市は令和3年7月に策定いたしました。
- ・「地域にとって望ましい地域旅客(りょかく)運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもので、策定段階で明確となった移動ニーズへの対応や、公共交通が抱える課題を解決し、持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みを進めています。
- ・資料2 ページをご覧ください。本市では、これまでに「地域交通利用構想（平成19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。
- ・現状、人口減少、少子高齢化、移動における自家用車への依存、利用者ニーズの多様化などを背景として、地域公共交通の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を見れば、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、それぞれの取り組みを進める必要があります。

- ・本計画は、令和3年（2021年）度から令和8年（2026年）度の6年間を計画期間と定め、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」と位置付けて、実現に向けて取り組むものです。
- ・3ページをご覧ください。計画の実行にあたっては、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ていきます。
- ・具体的には、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本会にてご報告しております。
- ・4ページをご覧ください。各評価指標における「目標値」ですが、2019年を基準年として令和5年（2023年）度を「中間年度」、令和8年（2026年）度を施策の「目標年度」とそれぞれ位置付けております。
- ・令和4年・2022年度の取り組み施策の評価は4ページのとおりです。「利用者満足度」は順調に推移している一方で、のりーと塩尻利用者数を含む「地域振興バス利用者数」は基準年度を下回っているため、事業の推進や周知PRを一層強化してまいります。
- ・また、地域振興バス利用者に向けては「マイ時刻表」作成や「フリー降車制度」を周知PR強化することで、公共交通を利用しやすい環境づくりを推進して「みんなで乗って残す地域公共交通の実現」を目指してまいります。
- ・5ページをご覧ください。令和4年度実績についてご報告いたします。各施策の実施状況はお手元の資料のとおりです。
- ・施策し・お・じ・りごとに記載をしております。その中でも、本日の協議案件と関わりのある「おー1 オンデマンドバス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」に係る事業をご紹介します。
- ・6ページをご覧ください。地域公共交通計画から抜粋したページをお示ししております。計画目標「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」、施策お-1「オンデマンドバスの導入」についてです。
- ・本施策は利用者ニーズの多様化を背景とする地域振興バスの利用者減少、運転士の高齢化、担い手不足等の課題に対応するため、移動困難者を含む利用者にとって適切な範囲に、適切な台数のオンデマンドバスを導入し、持続可能な地域公共交通の実現を目指すものです。
- ・具体的には、オンデマンドバスの実証運行結果に基づき、転換可能な路線については令和7年までに本格運行を目指します。
- ・7ページをご覧ください。令和4年度実証運行の結果がこちらになります。令和4年（2022年）10月1日～令和5年（2023年）3月31日の半年間の期間の実績です。
- ・総乗客数は13,632人の方にご乗車をいただきました。これまでの高齢者の方の利用に加えて、生産年齢人口の利用率が大きく向上し、路線バス、タクシーではなかった既存の地域振興バス利用者の方に加えて、新たに地域公共交通を利用する層の方にご利用いただいた結果だと整理しております。
- ・平均乗車時間をご覧ください。平均乗車時間は8.25分でご案内しており、平日は最大4台、土日祝日は最大3台でシフトを編成して運行しております。

- ・平均の待ち時間は、14.45分で運行し、サービス水準として設定する平均待ち時間20分以内で運行をしております。
- ・また、アプリ総登録者数は実証終了時4,744人の方にご登録をいただきました。実証期間中の説明会等での登録促進活動によって登録者数は増加しております。
- ・なお、電話予約とアプリ予約の比率は、それぞれ電話予約が36.61%、アプリ予約が63.39%で、実証開始前と比較して電話予約の比率が上昇しております。
- ・後ほどご協議いただきますとおり、今年度は10月から広丘・吉田地区での実証運行を計画しております。実証実験を通して、より良い交通サービスとなるように検証してまいります。
- ・以上で、報告を終わります。

質疑

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・塩尻市地域公共交通計画の評価について資料5ページ目に実績の一覧があり、その中でも資料6、7ページにおいて「オンデマンドバスの導入」に係る詳細説明があったが、他の事業実績の詳細はいかがか。主だった点で良いので他事業についても解説いただきたい。例えば、マイ時刻表の申請件数4件は多いのか、それとも少ないのか。もし、少ないと思っているならば事業を浸透させていくための考えを聞きたい。

市都市計画課 浅川係長

- ・マイ時刻表の申請件数4件は想定よりも少ない数だと思っております。現在、事業案内については広報しおじりへの掲載をはじめ、都市計画課所管の他事業である高齢者運転免許証自主返納事業の申請支援時に声掛けをしておりますが、なかなか結果に繋がっていない状況です。周知の方法を含めて検討を深めていき、積極的に広報PRを強化していく必要があると考えております。
- ・他事業では、レンタサイクル事業のように都市計画課のみでは進捗が図れないものもあるため、庁内横断的な連携を深め、マイカーから公共交通への転換といった政策の実現に向けて取り組んでまいります。

協議案件

第1号議案

自家用有償旅客運送（檜川線）の更新登録（案）について

【資料No.1】市都市計画課 辰野主任 説明

- ・それでは「協議案件(1):自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)について」説明させていただきます。
- ・資料については事前にお送りした資料No3及び本日配布した別紙をご用意ください。今回は資料No3をもとに説明しますのでご用意いただき、1ページをお開きください。
- ・まずは、今回の協議の趣旨をご説明します。
- ・今回の内容は檜川線のみ該当することで、檜川線は現在、自家用有償旅客運送という形で運行を行っています。
- ・自家用有償旅客運送とは、下記にも記載がありますが、バスやタクシー等が運行されていない地

域において住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。

- 右の図ですと分かりづらくて申し訳ありませんが、交通空白地域の下の白ナンバー枠内の上の部分に該当してきます。
- 自家用有償旅客運送は登録が必要で有効期間が決まっており、その有効期間が今年の9月30日までとなっております。
- 檜川線においては、1便あたりの利用者が全路線で1番多く、檜川地区から市街地を結ぶ重要な公共交通であるため、引き続き更新登録を行うものであります。
- 更新登録申請においては「地域公共交通会議において協議が調ったことを証する書類」が必要となるため、今回委員の皆さんへお諮りするものとなっております。
- 続いて2ページをご覧ください。
- こちらは現在の内容と変更後の案及び路線図となっております。
- 内容については現在のもの変更があった部分を赤字で示していますが、特段大きな変更はありません。今後の予定としては本協議で承認を得た後に更新登録申請を行う形になります。
- 本日、追加で配布した資料No3別紙については申請時の資料の一部となりますので、主な部分のみ説明させていただきます。
- まず1枚おめくりいただいて様式第4号になりますが、こちらは運転手として就任予定の方の氏名を記載しています。運転手は大新東(株)の3名が就任予定です。
- 続いて、もう1枚おめくりいただき様式第7号をご覧ください。
- こちらは運行管理の体制等を記載した書類となっております。表面は運行管理や車両整備に係る関係、裏面は事故処理等の連絡体制となっておりますので、それぞれご覧ください。
- 以上で「協議案件(1):自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)について」の説明を終わります。

意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- 本件は、自家用旅客運送の更新登録ということで、本日檜川線に乗り、非常に利用も多く10何人ぐらい乗っていらっしやっただので、すごい大切な路線だというふうに思った。
- 一方で、利用者の方を見ていると、塩尻駅をはじめ中心部で乗車した方はほとんどの方が奈良井駅まで降車しないため、移動実態ではJRの路線との重複が見受けられる。しかし、運賃は4倍ほど異なり、両方とも本数が多いとはいえない。今後、例えばJRを上手に活用してフィーダー路線に再編することも考えられるのではないかな。
- 本日の運行時の様子を見ていると、登録する運転者3人のうち2人でバス2台を運行しており、非常に厳しい勤務実態だと考える。
- また、運転手も高齢化が顕著に見えるため、更新登録後の次の更新登録時には世代交代が喫緊の課題となり得る。今後の運営体制の構築に向けて、そのあたりを留意して努めていただきたい。

第1号議案については賛成多数により承認されました。

協議案件

第2号議案

令和6年度生活交通確保維持改善計画(案)について

【資料No.4】 市都市計画課 辰野主任 説明

- それでは「協議案件(2): 令和6年度生活交通確保維持改善計画(案)について」説明させていただきます。資料NO4をご準備ください。
- 資料の説明に入る前に生活交通確保維持改善計画の概要について説明させていただきます。
- 本計画は国の地域公共交通確保維持改善事業のメニューの中の1つで正式名称を、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金と呼びます。
- 赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助を対象としており、補助率は基本的に補助対象経費の2分の1となっております。(実績として令和3年度が3,564,000円、令和4年度は3,729,000円となっております。)
- 定期的に、国で補助上限額の見直しが実施されるため今年度の金額は現時点では明確となっておりますが、概ね同額の補助を見込んでおります
- 補助対象路線は北小野線で、期間は10月から翌年9月までの1年間となります。
- それでは資料の説明に入ります。1ページをご覧ください。
- こちらの資料は5ページまでありますが、内容が多岐に渡るため必要な部分のみ抜粋して説明させていただきます。
- まず「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」ですが、こちらは北小野地区の公共交通空白地域で地域振興バスを運行する必要性が記載してあります。
- 北小野地区では勝弦線が平成23年度に廃止となり、平成24年に北小野線を新設しました。
- 北小野地区の一部はJR小野駅があるものの、駅から1km以上離れている集落が多く、地域振興バスがなければ交通不便地域となるため、交通空白地である北小野地区を経路に含む北小野線が国の補助対象事業となりました。
- 北小野線は公共交通空白地の解消を図りながら、効率的で持続可能な地域内交通を確保・維持するとともに、JR塩尻駅及びJR小野駅との地域間交通ネットワークに接続することにより、広域的な移動手段を確保することを目的としています。
- 続いて「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」に移ります。
- 令和4年度の実績が1便あたりの乗車人数7.8人、年間利用者数9,220人と、目標としていた1便あたりの乗車人数10人、年間利用者数11,640人に届きませんでした。
- 5月にダイヤ改正を実施し、北小野線はバス停を3箇所新設したことに加えフリー降車制度も導入し改善を図りましたが、現時点で大きな改善は見られませんでした。
- 今年度は同水準の1便あたりの乗車人数10人、年間利用者数11,640人と目標値を設定します。現在は人口減少とともに利用者も減少傾向にありますが、利用者の減少を最小限に食い止めるため、利用者実態の把握に努め、今後も周知PRを積極的に行ってまいります。
- 続いて2ページに移ります。
- 「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、まず目標達成のために「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」「利用状況を分析するとともに、利用者アンケート等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」に位置づける取り組み施策の推進」の4点を重点的に行っていきたいと思います。

- また、北小野線では先ほどの利用実績の報告にもありましたが、フリー降車制度の利用実績が非常に多い路線となっています。現在の利用者はもちろんのこと、新たなユーザーを取り込むために利便性の高い制度であることを広報誌や地区回覧等でPRし、利用者の増加を図ってまいります。
- 続いて「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」に移ります。
- 運行系統は北小野線で勝弦先廻り、古町先廻りのそれぞれ2便の計4便が対象となり、運行事業者はアルピコタクシー(株)となります。
- 続いて4ページへお移りください。4ページ下段には本事業に係る前回までの協議会の開催状況と主な議論について記載がありますので、各自ご確認ください。
- 続いて5ページに移ります。
- こちらは「21. 利用者等の意見の反映状況」となっており、本日お集りの委員の皆さまの他、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います。
- 最後に「22 協議会メンバーの構成員」ですが、こちらも各自ご確認くださいと思います。
- 以上、駆け足での説明となり申し訳ありませんが「協議案件(2): 令和6年度生活交通確保維持改善計画(案)について」の説明を終わります。

質疑

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- 北小野線に今朝乗車したところ他に乗客はおらず、利用促進が課題と感じた。資料2ページの「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」に係る部分では、地域振興バス全体における利用促進について記載がある。
- 北小野線に乗車して初めて実感したことだが、旧塩尻宿をかすめていく路線もあり、便数は多くないが、周知広報を強化することで観光目的の利用促進に繋がるのではないか。北小野線に限らず、塩尻市は旧中山道・宿場・関所等をもつ地域であり、もっと周知広報を通して観光客に向けた利用を促した方がよい。
- デマンド交通主体となれば、予め乗降場所を設定しなくてはならず、「何となくぶらっと回りたい」と考える観光客にとっては行先を設定しなくてはならず、選択を最初に迫られてしまかなか難しい。
- 一方で、路線バスは「乗ればどこかへ連れていってくれる」側面があり、行先に面白そうな場所を見つけて、自由に降りることができる。そうした点から観光客の利用を促進する施策を取り組んでもよいのではないか。

- ・また、運転手の方の対応が非常に素晴らしく、乗車時に「どこ行かれますか」と声掛けを受け、行き先を告げると「その場所は確実にいきますからどうぞ」と言われ、とても安心した。運転手の方も楽しそうに仕事をされており、見ていてこちらも気持ち良かった。
- ・現場で乗客と接する運転手に対して、適切に評価をしていただきたい。ぜひ「ちゃんと見ているよ」と運転手の方へ伝わるように事業者の方も意識していただければありがたい。

市都市計画課 浅川係長

- ・ありがとうございます。「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」についてですが、ご指摘の通り北小野線に限らず全路線を対象とした内容であり、次回以降に向けて記載内容については検討をいたします。
- ・運転手の方は高齢化や担い手不足が進む中で非常に重要な存在である。これからも運行事業者と市の間で情報共有を深め、日頃の感謝等についてもお伝えしていきたいと思っております。

第2号議案については全会一致により承認されました。

協議案件

第3号議案

令和5年度 AI 活用型オンデマンドバスの「のるーとの実証運行計画（案）」について

【資料 No. 5】 市都市計画課 日野主任 説明

- ・【資料 No. 5】をご覧ください。
- ・本件は、現在、高出、桔梗ヶ原、大門、塩尻東地区の全域と広丘郷原・洗馬・宗賀地区の一部で運行する「のるーと塩尻」について、本年10月から広丘・吉田地区における実証運行を計画するものです。その内容についてご協議をいただきたく、お願いいたします。
- ・2ページをご覧ください。
- ・本日は「1 実証運行に取り組む背景」をご説明したのち、「2 令和5年度 AI 活用型オンデマンドバスの「のるーとの実証運行計画（案）」についてお示しいたします。
- ・3ページをご覧ください。
- ・現行の地域振興バス「すてっぷくん」のエリア図です。
- ・10路線あったうち、中心市街地循環線、みどり湖・東山線、塩尻東線を除く7路線が運行しております。なお、廃止した3路線については「のるーと塩尻」へ機能転換し、「のるーと塩尻」が運行しております。
- ・本年10月から翌3月までの実証期間で、このうちの「⑥塩尻北部線」と「⑦広丘駅循環線」と「のるーと塩尻」との代替可能性を検証したいと考えております。
- ・4ページをご覧ください。
- ・地域振興バスすてっぷくんのこれまでの変遷となります。地域振興バスすてっぷくんは、民間路線バスの撤退後、1999年に試験運行を開始して以降、利用者ニーズに対応するため運行路線の追加やダイヤ改正を繰り返しながら、転換対象前では全10路線で「のるーと塩尻」とともに市内全域をカバーしておりました。
- ・5ページをご覧ください。

- ・利用者が平成 20 年の約 17 万人をピークに減少に転じ、令和 3 年度はピーク時から約 7 万人減少している状況にあります。また、運行経費についてはグラフの青線のとおり、利用者の減少に伴う運賃収入の減額により増加傾向にあります。
- ・さらに、これらの状況に拍車をかけるように、利用者のニーズの多様化や慢性的なドライバー不足と高齢化が喫緊の課題となっております。
- ・6 ページをご覧ください。
- ・令和 2 年度に単月で AI 活用型オンデマンドバス事業を無償運行による実証をした際の概要です。本実証におけるアンケート結果が大変好評だったことを受けて、翌年度には有償実証運行を計画してまいりました。
- ・7 ページでは、行政・市民・交通事業者の主体ごとの利点を整理しております。
- ・AI 活用型オンデマンドバス事業「のるーと塩尻」を導入することで、行政としては同事業費でより効果的なサービス提供を見込み、市民の方には利便性の向上、大型 2 種ではなく普通 2 種で運行可能なため、ドライバー確保の間口を少しでも広げたいと考え、実証運行に取り組んでおります。
- ・8 ページでは、路線バス・のるーと塩尻・タクシーそれぞれの特徴を整理しております。
- ・時間・運行経路が予め定まっている「路線バス」と異なり、「のるーと塩尻」では AI が配車予約に応じてルートを適時生成いたします。
- ・また、「タクシー」とは異なり「のるーと塩尻」は予め乗降場所をミーティングポイントとして定めております。あくまで地域振興バスすてっぷくんの代替として運行をするものです。
- ・9 ページでは「のるーと塩尻」の予約方法をお示ししております。スマートフォンのアプリケーションを利用した場合には 24 時間予約が可能です。スマートフォンをお持ちでない方も、お手持ちのお電話から専用の電話予約センターを通して利用が可能です。
- ・10 ページをご覧ください。のるーとの利用に関するステップをまとめております。そちらご利用に際してご確認をいただけますと幸いです。
- ・それでは 11 ページから、現在予定する実証運行計画（案）をご説明いたします。
- ・12 ページをご覧ください。実証運行計画全体の概要をお示ししております。
- ・実証期間は本年 10 月から翌年 3 月末までを予定しております。
- ・その他、実施主体から運行事業者に至るまでは現在の本格運行エリアと同様です。
- ・事業許可につきましては、「村井駅」「まつもと医療センター」と市外乗り入れを予定していることから、本会の協議結果をもって松本市の地域公共交通会議の場で協議を予定しております。
- ・実証運行エリア面積は、約 10 平方キロメートルを予定しており、全エリアで約 30 平方キロメートルを計画しております。
- ・車両は現行から 1 台増やし、平日 5 台、土日祝日は 4 台を予定しております。
- ・乗降拠点設置箇所数としては、現在 108 箇所を予定し、全エリアで 304 箇所の設置を計画しておりますが、今後の関係者協議の結果によっては変更となる可能性がございます。
- ・運賃設定は、現行から変更はございません。
- ・「塩尻北部線」、「広丘駅循環線」との代替を検証いたします。

- ・13 ページでは、転換対象の広丘・吉田エリアの概要をまとめております。
- ・対象人口、世帯数ともに記載のとおりで、特に「高齢化率」が全市平均よりも5%ほど低い特徴があります。
- ・転換対象路線の2路線の日当たり、便あたりの利用者数をお示しし、ページ内左側ではエリア全域の概要図を載せております。
- ・14 ページからは、実証運行時に利用者向けに配布を予定するパンフレット案をお示ししております。
- ・内容については、先だっでご説明しておりますサービス概要のとおりです。
- ・15 ページには、主に吉田エリアを、16 ページには広丘エリアのエリア図をお示ししております。また、17 ページには本格運行エリアに加えて、広丘郷原の実証運行エリアを掲載しております。なお、18 ページは現行の塩尻東エリアと変更はなく、19 ページの大門エリアでは新たに「棧敷原児童公園」を追加しております。
- ・20 ページをご覧ください。こちらでは本市の地域公共交通計画内で示す「お-1 オンデマンドバスの導入」を抜粋しております。こちらの右側にある「事業イメージ」に沿って、ステップを踏んで実証運行を実施予定です。
- ・実証運行開始後、対象路線及びエリアの方に向けた事業説明会を開催し、主にはのるーと塩尻の利用方法を周知・広報してまいります。昨年度は、同様の活動を塩尻東全13地区で2回ずつ実施いたしました。
- ・また、転換対象路線の「広丘駅循環線」「塩尻北部線」の2路線について、バスのヘビーユーザーの方にヒアリング調査を予定しております。
- ・なお、広丘・吉田地区に向けて本実証についてアンケート調査を計画しております。本アンケートの結果をもって、翌年4月以降の転換可否を検証いたします。
- ・21 ページは改めて、のるーと塩尻の乗降拠点ミーティングポイントに係る基準をお示ししております。
- ・路線バスと異なり、規定のルートを有さないため、より広域的な運行が可能となり、主に3つの基準をもっております。
- ・「施設型」の基準としましては、利用者の方から最も使用用途が多い「買い物」需要に対応したスーパー等の商業施設やえんぱーくをはじめとした公共施設の近くに設置しております。
- ・「観光型」の基準としましては、運行エリア内のワイナリーや遺跡公園等の施設に設置しております。
- ・最後に「人口密度型」として居住が集中し人口密度が高いエリアに設置する人口密度型のいずれかに該当する箇所に設置しております。こちらは主にエリア内の半径250mを基準として1つ設定しております。
- ・22 ページでは、ミーティングポイント設置に当たる注意点を示しております。
- ・乗降拠点の設置については、道路交通法等に基づく駐車禁止場所を避けて設置しているほか、システムエラーが発生しないよう拠点間の間隔をとって設置しています。
- ・交差点及び横断歩道/自転車横断帯の側端から5メートル以上離れていること、バス停留所の標

示柱から10メートル以上離れていること、バス停と併用する場合は公安委員会との協議が必要なこと、他のミーティングポイントと一定距離以上離れていることといった要件を整理していく中で最終的な乗降拠点を決定してまいります。

- ・23 ページをご覧ください。その他、交通安全、運行効率の観点では以下のポイントを考慮し、総合的な視点によって乗降場所の名称、タイプ（シート型、標柱型、併設型）、設置箇所等を検討しています。
- ・乗降場所、ミーティングポイント名称及び設置位置が、一般のWeb上の名称検索結果の位置と大きな相違がないことや、十分な道路幅員や歩道・路側帯幅員が確保されていること、敷地内乗り入れの際の侵入経路・停車位置が交通安全、運行効率上支障がないことを考慮しております。
- ・乗降拠点のサインについては、原則的に歩道上への設置箇所は、シート型を採用し、施設内設置箇所は、標柱型を採用、地域振興バスのバス停と併設を検討する設置箇所は、ミニ標版型（バス停標柱括り付け）を採用しております。
- ・24 ページをご覧ください。運行する車両についてはトヨタハイエースで、同エリアについては5台の運用を行う予定です。
車両は運転士を除く8名定員で、これまでの大型バスの運転に必要な大型2種免許ではなく、普通2種免許でも運転が可能となっております。
- ・25 ページでは、今後のスケジュールをお示ししております。
- ・7月6日の本会での結果をもって、ご承認をいただけましたら、関係期間との許認可手続きを進めてまいります。
- ・9月、10月とそれぞれ広報しおじりでの発信を調整し、9月下旬には運行の事前準備として、主に新たに加わるドライバーの皆様に向けた事前研修を実施、10月の実証開始に向けて準備いたします。
- ・9月下旬から11月にかけて、住民の方に向けた利用方法等の説明会を開催し、利用の増進に努めます。また、「広丘駅循環線」と「塩尻北部線」の利用者の方を対象としたヒアリング調査を実施して、乗車比較をお願いし、取り組みを進めてまいりたいと考えています。
- ・実証実験全体のスケジュールについてご説明いたします。26 ページをご覧ください。
- ・令和3年度は「中心市街地循環線」、令和4年度は「塩尻東線」「みどり湖・東山線」を転換対象路線として実証実験を行い、それぞれ翌年4月から路線廃止をして、のるーと塩尻へ機能転換いたしました。
- ・今年度「広丘駅循環線」「塩尻北部線」でも同様に実証実験を予定し、翌年4月以降の交通モードを住民の皆様のご選択結果から検討してまいります。
- ・令和6年度には片丘線の実証実験を予定し、ここまでの現在の実証計画です。
 - ・実証実験における基本的な考え方としては、地域公共交通計画に位置づけたとおり、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、具体的には北小野地区・檜川地区・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集落間を結び、青く囲んであります市街地ゾーンは、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。

- ・私からの説明は以上でございます。

質疑

信州アルピコタクシー労働組合 細川様

- ・この度の発言趣旨は、私どもの一と乗務員からの意見です。
- ・日頃は運行に際して、関係各所の方の皆様にはご迷惑をおかけしているかと思えます。そのご迷惑をおかけしている最大の要因はのる一とを「タクシー」と間違えて認識している方がいるためです。
- ・通常「バス」乗車時には、停車時刻前にはバス停でお待ちいただくことが大前提になる。のる一との場合は、停車位置にあたるミーティングポイントの場所が「わからない」という方が多い。今までの概念からすると、バス停というのはポールが立っているものだと思っている。しかし、のる一とのミーティングポイントについては、道路幅員等の関係から路面に張り付けてあるところがある。
- ・そのため、住民説明会等に参加して「自分が利用するミーティングポイントはここだ」と確認する必要がある。
- ・時折、乗降場所がわからないため「のる一とに乗れない」ということが発生してしまう。
- ・また、のる一とは乗合型のバスであるため、同じ方向に行く方をあちらこちらで乗せながら、目的地に到達する運行システムを採用している。
- ・そのため「タクシー」という認識で乗車すると、直線的に目的地までは行かないため、予定が合わず電車に間に合わないという話にもなりかねない。具体的には、家から駅までタクシーだと10分程度で行けたとしても、のる一とではあちこちで人を乗せていき、結局乗車時間が40分ぐらいになってしまうことがある。
- ・ぜひ住民の方々には、市で開催する説明会に参加していただいて「のる一との特徴」を理解し、認識をした上でご利用いただきたい。
- ・のる一との利用者には高齢者の方が非常に多い。しかし、車両のステップを高いと感じて一人で乗るのが難しい方もいる。実証実験の際には、必ず高齢者の方と介護者、あるいは身内の方が付き添って一緒に乗車いただきたい。残念ながら当初塩尻東地区の実証時には非常に利用者が少なかった。いざバスがなくなった際には、利用時に「乗り方がわからない」と感じる方や、「ここで降ろしてほしい」とタクシーと誤って認識する方がいた。重ねてになるが、のる一とは「タクシー」とは違うということをしっかりと皆さんに認識していただきたい。
- ・ぜひともこれだけ利用者が多くなり、利便性も高く、良い乗り物だからこそ、その盲点があるということを認識して、これからも利用してもらいたい。

市都市計画課 日野主任

- ・日頃より運行にご尽力をいただきありがとうございます。のる一とや乗降場所に係るご利用者様の認識に係ること、高齢者の方のご利用について、それぞれご質問をいただきました。
- ・昨年度、塩尻東地区の全13地区で住民説明会を開催しましたが、ご参加いただく方の中でも高齢者の方は非常に多くいらっしゃいました。
- ・そのため、ご説明に際しては、必ず「のる一とはバスであること」をお伝えしておりました。具体的には、乗り降りする場所はあらかじめ決まっていることや、既設のバス停と併設のものもあれば、サインタワー型や路面標示型といった種類があることをご説明しております。
- ・加えて、地区ごとに近接する乗降場所ミーティングポイントの位置について写真をお示しした資料を準備して、ご参加いただく方に応じて「お近くの乗り場はどこにあるのか」や「のる一とはどのように利用するのか」といったことについてお伝えしております。

- ・一方で、住民説明会へ参加していない新規のご利用者様もいると思いますので、利用方法等についてお伝えする機会を強化していきたいと思います。
- ・直近ではご利用者様からの意見を受けて、塩尻駅前前のバス待合室にてのる一との乗降場所ミーティングポイントの種類について写真をつけてご説明の掲示をいたしました。こうした取組みのみで充足するものではありませんが、事業についてご利用者様の理解を深め、利用促進に繋げていくため努めてまいります。
- ・なお、4月以降は地域振興バス利用者の方がのる一と利用へ移行していただいたことで、日当たりの利用者数も非常に増加しております。ご指摘をいただく高齢者の方に向けては、4月から運賃体系を見直して、75歳以上の方を対象として半額の割引運賃を導入しました。他にも引き続き、障がいをお持ちの方とその介助をされる方にはそれぞれ半額運賃をご案内しております。利用サービス全体についても、より良い事業内容となるように検証を進めてまいります。

松本地域振興局 企画振興課長 飯田委員

- ・昨日、のる一とを利用した際にツルヤのミーティングポイントがわからなくて焦った。アプリ上で地図を拡大していくと、ミーティングポイントがどこにあるかが詳しく表示されており助かった。利用者に向けては機能面に関する周知や説明をより強化するとよいのではないかな。
- ・直前予約では、なかなか予約が取りづらいと思うが、あらかじめ事前予約をして乗ってみると、とても時間に正確に運行してもらえた。のる一とは非常に快適な公共交通なので、ぜひ事前予約の周知を強化していただき、利用者の理解を促してみたい。

市都市計画課 日野主任

- ・ご質問をいただきありがとうございます。ご指摘のとおり4月以降はご利用者様が非常に増えており、当日の配車予約についてはご希望いただく時間よりもお待ちいただくことが多く発生しております。飯田委員のご意見のとおり、私どもも事前予約機能の強化を呼び掛けており、電話予約の方にはオペレーターからご案内しております。また、アプリをご利用の方に向けては双方向のコミュニケーションが難しいことから、アプリ内の通知機能を活用して事前予約における利点を広報PRしております。
- ・また、乗降場所ミーティングポイントについては、飯田委員ご指摘のとおりアプリ内において配車時間が近づきますとのる一との位置関係を確認できますし、塩尻市のホームページでは運行エリア全体の乗降場所情報を公開しております。なお、こちらはGoogleのマイマップ機能を活用しております。利用環境の改善に向けて、今後も周知広報を強化してまいります。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・本日のる一とに乗るためにアプリ予約をしたが、いくつか課題を感じた。
- ・みどり湖から塩尻駅まで乗るために、指定の時間より少し早く行った。乗車時にみどり湖の上の方で予約された高齢者の女性の方がおり、その方は私が乗り込むなりびっくりされており「初めて他の人がいてびっくりした」と言われた。恐らく乗り合いが発生することが少ないのだろうと想像ができた。
- ・アプリだと停留所の場所等もスマートフォンで探すことができるが、多分高齢者の方はアプリではないから無理なのだろう。報告2の最後に電話とアプリの予約の比率が36対63とあって、全国で見るとアプリ予約のほうが多いというのは、かなり珍しい事例だと私は思う。
- ・ただ、かえって「使いたい高齢者」の方を取りこぼしているのではないかとこの恐れがある。
- ・そのため高齢者対策としては、高齢者の方はどうしても電話等になってしまうため、例えばある程度縮尺の大きな地図にお宅の地区の乗り場はここであると、またこのミーティングポイントは下に貼ってあるシールなのかサインタワーなのか、写真をつけてミーティングポイント

がどの形状なのかを、例えば町内会別の説明会のときに配ったり、回覧板と一緒に回す市の広報と一緒に地区別に配ったりと丁寧なことをやらないといけないのではないかと。

- ・現状だと多分乗りたいたいと思った人がそれこそタクシーと勘違いして、時間になっても来ないと思っているし、向かった運転手は行ったはいいけどお客さんがいないためキャンセルになってしまうというような事例が発生し、お互いにすごく無駄が発生し不信感が出てしまうため、早急に対策していただく必要があると思った。
- ・今、実証実験において、何をもってオンデマンドバスにしてよかったかという「評価」の方法は、非常に全国的に見ても判断が難しい。全国どこを見ても、バスだと経費がかかり過ぎていて、お客さんが乗ってないから収支率を上げたいとか、経費を下げたいからオンデマンドバスにすると行って下がった地域は1つもない。
- ・なぜなら、オンデマンドバスは走らせるためにお金がかかるといわれるからで、お金で言うとお安くなることもないし収支が良くなることもおそらくない。
- ・しかし、お金を突っ込んでもやる意味は何ですかといわれると「利便性が良くなる」とか、あるいは「今まで外出しなかった方が外出するようになった」というようなことが、何となくうかがえること。
- ・そうすると、事前とか事後の調査と設計がすごく大切で、乗るようになった人が今までどういう交通行動をとっていたとか、あるいは今バスに乗っている人がのる一とに転換できているのかを、追いかけるような調査を設計してやっていただきたい。
- ・それでやるかやらないというのを決めていくといい。報告2の最後のところにある数字だけ見て判断するというのは、市の経営者の立場ではできないと思っているので、そこは気をつけてほしいと思った。
- ・それからもう一つは、運行エリアがどんどん広がっていったら、これで利用者もどんどん増えていくと、パンクするのではないかと心配している。もしくは台数がめちゃくちゃ増加し、すごく経費が発生するみたいなことが起きる。
- ・事前にお話いただいたときに、今のところは一般のタクシーの利用客を対象にはしていないというふうに伺ったが、全域でやるとなるともうそれこそ安いタクシーだというふうにみんな思い始めて、利用者もミーティングポイント増やせだとか、そのようなことが起きてくると交通が崩壊してしまうと考える。そこをどこに落としどころを持っていくのか。
- ・直前予約ができて運賃も200円とすごく安い仕組みだが、当日予約の待ち時間が長時間化する現状からすれば、何かを厳しくする必要がどこかで出てくるかもしれない。
- ・例えば「1時間前までには予約してね」とか、あるいは今は自由に目的地を設定できるが、それを制限するなど、何かそうしたことをしないと本当にただの安いタクシーになってしまう。
- ・それからもう一つは、運転手の細川さんからお話があったドライバー側の視点も必要で、私も今日降りた後に駅の周りをウロウロしていたら、のる一とを結構見た。つまり、のる一とが常に走っているとすると、ドライバーの負担がとても高いのではないかと感じていた。
- ・今までだと、タクシー無線が入ったら向かい、それ以外は駅前前で休んでという話だったのが、おそらくのる一との運行を始めると「ずっと呼ばれている」状態になっている。
- ・そうすると運転手はちゃんと休憩が取れているのかとか、そういうところも心配になるため、ドライバーの負担という点も、1つ視点として評価をすることは必要だと思った。
- ・あと細かい話だけど、アプリはちょっと改良の余地があると思う。特に初期登録の段階で、何で国番号は入力しないのかのように、いろいろよくわからないところがある。
- ・あとは停留場の話が先ほど出ていたが、のる一とと地域振興バスで、同じ場所に停留所があるのに名称が違うものがある。逆に市役所の前は停留所の位置は違うのに、名称は「市役所」と両方とも同じになっている。これは混乱の要素になる。

- ・代替交通にするのであれば、なおさら気をつける必要があり、元々の停留所は「〇〇バス停」とみんな思っているので、地域の人はその違う名前のミーティングポイントになってしまうと混乱する。そこはなるべく停留所の名前に統一するように、特に最初はやった方がよい。
- ・あと最後1個だけ表中に、今駅のサインタワーはなっていたが「のるーとの乗り場だよ」ということしか書いていないものが結構ある。呼ぼうと思っても電話番号も書いてない。アプリで読み込むQRコードか電話番号をつけてくれたら、その場で呼ぼうと思ったら電話をかければよいという話になる。
- ・そういった点が、デザインの段階で入っていないということは、おそらくデザインする人がそういう発想がなかったということになる。利用者の方が停留所に来たときに何を思うのか、どういう行動をするのか、何に困るのかを考えて設計をしていただき、行政としてはどこを落としどころするのかを考えて、運行に係る評価をしていただければと思う。

都市計画課 米山課長

- ・運行に係る課題については、私どもまだまだ手探りでやっている部分もございます。前段の中で、住民や地区の皆さんに、主に利用方法について「乗りにくい」といったお声があるのは、私どもの周知不足であり、その点は一貫して課題として捉えております。
- ・事業周知につきましては、常々取り組むところではありますが「まだまだ足りない」と反省をしております。こちらにつきましては、より多くの機会において周知をさせていただきたいと思っております。また、数々のアイディアをいただきましたので、そちらについては事業内容へ反映させていただきたいと思っております。
- ・また、私ども本事業に係る先進地を視察させていただいており、その中で運転手の方からご利用者様へ適宜お声掛けをいただき、乗車時の不安を解消している事例を見聞きしております。そういった事例も含めまして、引き続き事業内容をブラッシュアップしていきたいと考えておりますので、今後とも皆様からのご意見をいただければと思っております。

意見

洗馬地区区長会 会長 荒崎委員

- ・洗馬はまだ地域振興バスの利用客も少ないところであり、この吉田広丘地区の計画の状況がスムーズに進むことを期待したい。洗馬は本当にまだ利用客が少ないということを、今日も実感できたので、もっと時間かかるかなという認識は持っているが、今回も資料を見させていただいて、自分自身もいろいろ勉強になった。みんなで頑張っていきたいと思う。

檜川地区区長会 会長 橋戸委員

- ・ちょっとピント外れかもしれないが、実は来年の4月から檜川小・中学校が、義務教育学校小規模特認校ということで、檜川地区以外の市内から学校へ来ていただくために「足の確保」について校長先生も非常に頭を悩ませている。すぐ対応するのは予算的に無理があるというお話であり、できれば地域振興バスを檜川小中学校の登下校時間に合わせた形でダイヤ編成いただくように、ぜひとも検討いただきたい。

市都市計画課 浅川係長


- ・今後のダイヤ改正に際しては、そうした点を加味していきたいと思っております。ただ、現在ご利用の方が変更後の時間でも良いか、そのすり合わせが一番大事だと思います。学校のご都合にも配慮しつつ、ご利用の方にもご意見をいただく中で最適解となるよう検討をしております。

第3号議案については全会一致により承認されました。

第30回塩尻市地域公共交通会議兼第12回塩尻市地域公共交通会議

令和 5年 7月 25日

議事録署名人

塩尻地区ターミナル協議会
中沢 昌 稔 

令和 5年 7月 31日

議事録署名人

広丘地区区長会
会長 伊倉 則史 
