

第31回塩尻市地域公共交通会議兼第13回塩尻市地域公共交通会議 議事録

- 1 日時 令和5年12月25日(月) 15:00~17:00
- 2 会場 塩尻市役所5階 大会議室
- 3 出席委員 37人中 27人 欠席者 10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 11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 主任 辰野 裕
 - 3 都市計画課計画係 主任 日野 南
 - 4 都市計画課計画係 事務員 犬丸 央都
 - 5 企画課 課長 紅林 良一
 - 6 先端産業振興室 主事 太田 貴也
 - 7 観光課 係長 原 裕輔
 - 8 福祉課 課長 飯田 哲司
 - 9 長寿課 担当課長 大野田 桂子
 - 10 教育総務課 課長 熊井 美恵子
 - 11 こども課 課長 竹中 康成
- 5 記者 1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12月27日(水)

会議次第

1 開 会

2 会 長 挨 拶

3 議 事

報告案件

(1) 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の状況について【資料No1】

協議案件

第1号議案

令和5年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価(案)について
【資料No2】

4 そ の 他

5 閉 会

3 議事

報告案件（1）

令和5年度 AI 活用型オンデマンドバスの「のるーと」の実証運行の状況について【資料 No 1】

市都市計画課 日野主任 説明

- ・報告案件（1）「令和5年度 AI 活用型オンデマンドバスの「のるーと」の実証運行の状況について」ご説明させていただきます。資料No.1をご用意いただき1ページをお開きください。
- ・前回の地域公共交通会議からおよそ半年が経過していることから、冒頭で事業経過と進捗を振り返りつつ進めてまいります。2ページをご覧ください。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、現在では、7路線を運行しており、「のるーと」塩尻とともに市内全域をカバーしております。しかしながら、利用者数は平成20年の約17万人をピークに令和3年度はピーク時から約7万人減少しています。運行経費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。利用者の移動先や移動時間といった移動ニーズの多様化、運行面では慢性的なドライバー不足及び高齢化が喫緊の課題となっております。
- ・次に資料3ページをお願いいたします。本市では、これらの課題を解決するため、令和3年7月に公表した「塩尻市地域公共交通計画」において、「まちなかの便利な生活」と「農山村地域のゆとりある生活」を両立する地域公共交通体系の実現を目指し、市街地を網羅する拠点内移動はオンデマンド化を検討し、市街地と農山村地域を結ぶ拠点間移動については地域振興バスにてネットワークを構築することを計画に位置付け、課題解決に向けた取り組みを進めております。
- ・資料4ページをおめくりください。ここで、前回の地域公共交通会議にてお認めいただき、現在実施中の運行計画をおさらいいたします。運行期間は令和5年10月1日から半年間、運行時間、運行事業者は記載のとおりです。運行車両は最大平日5台・土日祝4台です。新たに乗降拠点を118箇所設定し、本格運行中のエリアと合わせた設置箇所数は312箇所です。オンデマンドバス「のるーと」塩尻への転換を検証する対象路線は、地域振興バス「塩尻北部線」と「広丘駅循環線」の2路線です。
- ・資料5ページは実証運行エリア全体の図です。現在本格運行中のエリアを広丘・吉田エリアまで拡大し、一面で実証運行を実施しております。広丘・吉田エリアの概要についてはお示しのとおりでございます。
- ・資料6ページからは「事業スケジュール」を振り返り、今後の流れを確認いたします。
- ・資料7ページは、令和5年度の事業スケジュールです。前回の地域公共交通会議において本実証運行をお認めいただき、9月には関係省庁との認可手続き、市内での広報掲載や新たにエリア展開する地区の皆様に向けた回覧をした他、実証運行に向けてドライバー研修を実施いたしました。また、9月下旬からは広丘・吉田エリアで運行説明会を開催してまいりました。なお、11月中旬には転換検討をする地域振興バス「塩尻北部線」「広丘駅循環線」の同乗調査を行ってまいりました。
- ・資料8ページでは、事業スケジュール全体をお示ししております。令和3年度の実証運行結果に

基づき、令和4年4月から「中心市街地循環線」を廃止し、「のるーと塩尻」に機能転換いたしました。また、昨年10月からは「みどり湖・東山線」「塩尻東線」の実証運行を実施し、同じく転換対象路線を廃止し、「のるーと塩尻」に機能転換いたしました。令和5年度は「広丘駅循環線」「塩尻北部線」を、令和6年度には「片丘線」の実証運行を進め、市街地と既存集落地域を結ぶ拠点間移動には地域振興バスや鉄道路線での移動を確保し、市街地ゾーン内での移動にはオンデマンドバスを併用する適切な交通モードの形成について住民選択を基に確立してまいります。

- ・資料9ページからは令和5年度の実証運行にあたっての「住民周知、利用促進に向けた活動状況」をご説明いたします。
- ・資料10ページでは、主な取り組みとして本年9月25日から11月6日まで計19回開催した住民説明会についてお示ししております。実証運行中の広丘・吉田エリアに位置する全9地区を2巡する形で実施し、乗車方法や乗降拠点、予約方法をお伝えする場を各区長様のお力添えのもと設定したところ、延べ265人の方にご参加をいただきました。全回を通じて1回あたり平均13.9人の方にご参加をいただきました。また、広報しおじりへの掲載や広丘・吉田地区における回覧、広報への折り込みチラシ配布といったPRや、アプリ相談窓口での登録支援、SNSやアプリ内通知を活用した情報発信に努めました。
- ・資料11ページからは本課主催以外の住民説明会の様子をご報告いたします。市内高齢者団体から依頼を受けて35人の方に対して、「のるーと塩尻」の導入経緯や広丘・吉田地区での実証実験の内容についてご説明いたしました。
- ・資料12ページは、ふれあいセンター広丘主催「令和5年度生きがい講座」から依頼を受けて、広丘・吉田地区の講座受講者を対象に「のるーと塩尻」の利用方法をご説明した様子です。
- ・資料13ページをおめくりください。本年6月にウイングロードビル内に開所した地域DXセンター「core塩尻」で「core塩尻で“のるーと塩尻”の仕組みを知ろう！～これからの地域交通～」と題して説明会を開催しました。当日は地域イベント「大門マルシェ」と同日開催し、幅広い年代の方にご参加をいただきました。説明会後には個別に相談に応じる場を設け、登録及び利用方法までご案内いたしました。
- ・資料14ページでは、令和5年度に掲載した広報しおじりを抜粋してお示ししております。9月号では新たに導入したLINEに係る登録・予約機能情報について掲載し、10月号では新たに展開する広丘・吉田地区の実証運行エリアをお示しし、11月号では実証運行に係るアンケート調査について周知・広報をいたしました。
- ・資料15ページをおめくりください。ここからは実証運行にあたる住民アンケートについてご説明いたします。
- ・資料16ページでは、実証運行中の広丘・吉田地区およそ12,000戸へ郵便局のタウンプラスを利用して、アンケートを全戸配布しております。アンケートは図でお示ししますように、広丘・吉田地区住民の方の中でも、特に市地域振興バスを週1回以上利用するヘビーユーザーの方を対象に、のるーと塩尻利用経験をお持ちの方を重点ターゲットとしております。代替対象路線である「塩尻北部線」「広丘駅循環線」で同乗調査を行って、アンケート回収に努めてまいりました。

本アンケートの結果は、次回1月31日の本会にてご報告いたします。

- ・資料17ページではアンケート用紙をお示ししております。そちらは別紙にてご用意しておりますのでご参照ください。
- ・資料18ページからは「塩尻北部線、広丘駅循環線の利用者ヒアリング」についてご説明いたします。
- ・資料19ページをおめくりください。左側にお示しした調査シートのとおり「塩尻北部線」「広丘駅循環線」に乗車する方へインタビューを行いました。令和5年11月20日（月）から24日（金）のうち、運休日（祝日/23日（木））を除く4日間で実施しました。先ほどの資料16ページでご説明した「地域振興バス週1以上利用者」にあたるヘビーユーザーの抽出を目的とし、実証運行趣旨を説明後「のるーと塩尻」の乗車経験に沿って、乗車済の方にはアンケートの回答を依頼し、乗車経験がない方には現在発行するクーポンを利用した初乗り利用を促しました。
- ・資料20ページをおめくりください。実証運行中の「のるーと塩尻」について10月1日から11月末時点での「利用状況及び分析」についてご報告いたします。
- ・資料21ページをおめくりください。週ごとの「累積登録者数の推移」をお示ししております。10月1日の実証運行開始以降、11月末時点で登録者数は7,728人であり運行エリア拡大以降約1,400の方が新たに利用登録をしています。
- ・資料22ページをご覧ください。登録時に任意で回答をいただく郵便番号を基に区分したものが左右の円グラフです。左が実証運行開始前、右が実証運行開始以降のデータを反映しており、広丘・吉田地区の割合は実証前20.3%に対して実証後は30.4%と全体に占める割合が10%ほど増加しています。
- ・資料23ページをご覧ください。同じく登録時情報から円グラフで年代別の構成比率をお示ししております。実証運行前後で年代構成比率はほぼ変わらず、10歳代から90歳代まで幅広い年代にご登録をいただいております。
- ・資料24ページをご覧ください。「総乗客数の推移」を週別にグラフでお示ししております。実証開始後は900~1,000人/週、平均141人/日が利用しており、実証開始前（9月）の平均109.6人/日と比較して日当たり約30人増加しています。
- ・資料25ページをご覧ください。広丘・吉田エリアにおける「総乗客数の推移」を週別にグラフでお示ししております。「乗車ゾーン」あるいは「降車ゾーン」が「広丘・吉田エリア」の移動を抽出しております。10月より実証運行を開始した広丘・吉田エリアでは、日当たり40人前後の利用者数で推移しております。
- ・資料26ページでは、「事前予約とリアルタイム予約の推移」をお示ししております。事前予約とリアルタイム予約を比較すると、事前予約比率が75%から84%の間で推移しており、約8割の予約が事前予約によって完了しています。また、実証開始日（75%）と比較すると、11月最終週（81%）では6%ほど事前予約比率が上昇しております。
- ・資料27ページでは「広丘・吉田エリア」に特化した形でお示しをしております。事前予約とリアルタイム予約を比較すると、事前予約比率が69%から84%の間で推移しております。また、実証開始日（69%）以降徐々に事前予約比率が上昇しており、11月最終週（84%）と比較すると

15%ほど上昇しております。

- ・資料 28 ページでは、「電話予約とアプリ予約と LINE 予約の推移」を週次でお示ししております。予約ツール別での利用割合を見ると、アプリ予約と電話予約がともに 45%前後で推移しております。9月から新たに導入したLINE 予約は実証運行開始後、10%前後で推移しております。
- ・資料 29 ページでは、「広丘・吉田エリア」に特化した形でお示しをしております。広丘・吉田エリアにおける予約別ツール割合ではLINE 予約比率が 20%台で推移し、運行エリア全体と比較すると約 10%高い状況です。
- ・資料 30 ページをご覧ください。本ページでは、案内待ち時間の推移を週次でお示ししております。「待ち時間」は、リアルタイム予約並びに事前予約における、「乗車予定時間と乗車希望時間の乖離」と定義し、「キャンセル時案内待ち時間」は、予約確定後にキャンセルした予約における案内待ち時間をお示ししております。乗車完了、キャンセル時ともに平均 20 分以下の案内待ち時間で推移しています。
- ・資料 31 ページに移ります。現在運行するエリア全体のゾーン別の移動パターンをお示ししております。新たに広丘・吉田エリアに係る移動が全体の 28%を占め、総乗客数では 8,601 人に達します。
- ・資料 32 ページをご覧ください。ミーティングポイントの中で利用が多い乗降拠点から順に TOP35 をお示ししております。実証開始前と同様に TOP は「塩尻駅東口」で総乗客数は乗車・降車ともに 1,000 人を超えております。「GAZA(ギャザ)北口正面」や新たに加わった「広丘駅(東口・西口)」、松本市域に位置する「まつもと医療センター」がランクインしております。
- ・雑駁で恐縮ですが、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の状況について私からのご報告は以上でございます。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・何を目的として AI 活用型オンデマンドバスのるーとを運行していくのか。既設の地域振興バスから転換する実証実験だと思うが、オンデマンドバス交通は何を目的として実施するのか明確にした方がいい。公共交通全体の中で「なぜオンデマンド交通なのか」を整理して、市が主目的とする利用が発生しているか否かについて分析する必要がある。若干気掛かりなのは資料 31 ページの中で狭いエリアにおける中心部の移動が多いため、タクシー移動の需要をとってしまっていないか。タクシー移動との重複有無を確認した方がいい。

信州アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・日頃のるーとドライバーを担当する立場から意見したい。実証運行開始後エリア拡張に伴い長距離移動が増え、タクシー利用と重複していないか、タクシー会社の業績が悪化していないか心配だ。また、のるーとの所用時間が長時間化する一方で、システムの問題からか市域外の村井駅までの移動でも相乗りになることはほとんどない。さらに運行に遅れが発生すると一層相乗りにはならないが、塩尻駅を中心としたエリアでは乗合が多く発生する。運行継続にはエリアを見直していく必要があるのではないかと。

市都市計画課 日野主任

- ・日頃からののりーと運行を担当いただき大変恐れ入ります。また、運行面における状況をご教示いただき恐縮です。本市ではAI活用型オンデマンドバス導入にあたり、地域公共交通計画において前提となる考え方を整理しております。具体的には市街地ゾーン内の移動についてオンデマンドバスの実証及び本格運行を実施しております。地域公共交通の利用回帰に向けた取り組みとして機能する一方で、予約の取りにくさや乗合の発生についてはご指摘いただくご意見を基に実証状況の分析を進めてまいりたいと考えます。

アルピコタクシー(株)松本支社代理 柳沢様

- ・日当たり 200 kmを超える号車が発生しており、連続運転やトイレ休憩もできないような状況もあるため、自社から市へ改善要望をしている。お迎えが遅れることで乗務員がお客様からお叱りを受けることもしばしばあり、乗務員自身の心身に影響を及ぼしている。

市都市計画課 米山課長

- ・細川様、柳沢様からご意見をいただき誠に恐れ入ります。ご利用者様の立場では安価な料金での運行に対する期待や利便性の向上が求められる一方で、ご指摘をいただくタクシー事業との共存関係の形成に向けては、のりーとの利便性をコントロールする必要があるかもしれません。タクシーとの役割を明確にしていくため、料金の値上げや運行エリアの見直し等の対策を検討してまいりたいと思います。また、ドライバーの皆様の疲弊が著しいとのご意見をいただき、持続可能な地域公共交通体制をつくるためには人員確保や処遇改善を進めてまいらねばならないと考えております。本会では地域公共交通に係る様々な立場の方にご出席をいただいておりますので、多様な立場からご意見をいただく中で事務局として検討を進めてまいりたいと考えておりますので、変わらぬご指導をお願い致します。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・1点、専門家としてアドバイスしたい。のりーと利用者は必ずしも今までバス等の公共交通を利用していた方とは限らない。日頃車を利用される方からすれば、公共交通の利用経験が浅いため基本知識が不足することもしばしばあるだろう。バスは人間が運行しているため、利用者側のマナーが悪い場合には乗車拒否をしないかとドライバーは疲弊してしまう。タクシー労働組合側の話聞いて思ったのは、利用者目線での評価と運行側の評価は異なるということ。利用者アンケートの結果だけではなく、財政面を含めて事業者目線での評価、意見を真摯に聞いて事業改善に取り組むべきだ。解決策は現地、現場にしかないため、ドライバーや電話オペレーターの意見を取り入れて改善していくといい。塩尻駅を含む中心市街地では相乗りが発生し、長距離では発生しにくいのであれば、制限なく移動可能なオンデマンドバス事業ではなく、移動範囲を制限していく方がいい。

高出地区区長会会長 降旗委員

- ・利用者目線からオンデマンドバス事業の感想を伝えたい。まず「すごく便利だな」というのが実感としてある。一方で予約時に10分程度の距離だと思っていたら到着までに30分を要したこともある。そうした特徴を理解して利用するならば、高齢者等の自ら交通手段を持たない方にと

ってはとても利便性の高い乗り物だと思う。ライドシェアといった話題もある中で、利用者にとっては経済的事情等を考慮する中で最良の交通手段が選択できると一番いい。

北小野地区区長会会長 両角委員

- ・私からは違う視点で要望を申し上げたい。運転ができなくなった高齢者だけではなく、子どものことも考えてもらいたい。具体的には、小学生の部活動に係る送迎において移動支援策を検討してほしい。共働き家庭が少なくないため、中学生も含めて親の送迎が難しい状況にある。また、部活動の人数が少なくなっており、通学する学校だけでは練習が成り立たないため、市内他校と合同で実施することもある。定時定路線型のバスではなかなか時間的制約が大きいため、オンデマンドバスを活用していけないか。

市教育総務課 熊井課長

- ・ご要望をいただき恐れ入ります。部活動の地域移行につきましては、移動手段や費用負担等の問題を解決していかなければいけないため、都市計画課はじめ関係課と検討を重ねながら進めていきたいと考えております。

塩尻警察署交通課長 柿澤委員

- ・のる一には何度か乗車経験があるが、朝の出勤時間帯では1度しか相乗りの発生はなかった。他市の事例になるが茅野市のAI乗合オンデマンド交通「のらざあ」では大学生が通学のために予約するため高齢者が利用できないと聞く。アプリが使える若者の利用は増えていくが使えない高齢者はどんどん取り残されて利用全体も減ってしまうのではないか。免許返納をした高齢者にとっては良い乗り物であるため、塩尻市においても実証状況を分析していただきたい。

協議案件

第1号議案

令和5年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について

【資料No. 2】市都市計画課 辰野主任 説明

- ・それでは「協議案件(1): 令和5年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について」説明させていただきます。
- ・事務局を務めます都市計画課の辰野です。よろしくお願いたします。
- ・資料については事前にお送りした資料No. 2をご準備いただき1ページをお開きください。本内容の趣旨についてご説明させていただきます。塩尻市では地域振興バス北小野線の運行にあたって、国の地域公共交通確保維持改善事業のメニューのひとつである地域内フィーダー系統確保維持事業補助金を活用しています。補助を受けるにあたり、当補助金交付要綱の規定で事業の適切性、目標・効果の達成状況を毎年度評価し、翌年度以降の事業実施に繋げていくとともに、評価の内容について公表することが定められています。
- ・今回の評価については、1ページ下部の図の赤枠部分に該当し、今回の評価をもとに4の改善に向けて課題や問題点を洗い出し、次年度以降の計画に繋げていく形になります。本日は事業評価案について皆さまに協議をお願いしたいと思っております。

- ここで資料の訂正をお願いしたいのですが、趣旨の一番下、青字部分の「本日はこの自己評価案について～」となっていますが、自己でなく事業の間違いですので訂正をお願いします。失礼いたしました。
- それでは説明に戻りまして、「2. 評価」の内容をご覧ください。今回の対象事業は令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画となっており、対象期間は令和4年10月から令和5年9月の1年間となっています。計画に位置付けた目標は1回あたりの平均乗車人数10人、年間利用者数11,640人となっております。なお、このような目標値を設定した理由として、今までは塩尻市地域公共交通計画にある北小野線の路線概要で示している1便あたり利用者数の11人という数字を準用し目標値を設定していました。その中で、コロナウイルスの蔓延やチロルの森の閉園といった事象が重なり利用者が大幅に減少したことを踏まえ、目標値の見直しが必要となったため、令和5年度の目標値の設定にあたっては、令和4年5月にダイヤ改正を実施しバス停を3箇所追加、フリー降車制度の導入を行ったことを考慮する中で現実的な数字と考える1回あたりの利用者数10人という目標値としています。
- 続いて2ページをご覧ください。こちらは令和5年度事業に対する北小野線の利用実績及び参考として令和4年度事業の実績を記載しています。まず、上段の令和5年度事業の実績の表をご覧ください。年間利用者数は左下赤枠内記載の10,063人、1回あたりの乗車人数が右下赤枠内記載の8.6人という結果になりました。目標値である1回あたりの乗車人数10人、年間利用者数11,640人には届きませんでした。令和4年度の実績と比較するとどちらも増加傾向です。
- 続いて3ページをご覧ください。こちらは先ほどの2ページの表をグラフでお示しをしております。目標値の年間利用者数11,640人、1回あたり平均10人には届きませんでした。年度当初は前年を下回っていた利用者数が春先から夏場にかけて増加し、最終的には前年度の利用者数を上回る結果となりました。1回あたりの乗車人数が令和5年9月の9.6人のように目標値の10人に迫る月もあり、今後の利用者回復へ明るい兆しが見えました。利用者が回復した要因として、コロナウイルス感染症が一定の落ち着きを見せ始め外出する機会が増えたこと及びダイヤ改正を行った一定の成果が表れてきたものと考えております。
- 続いて4ページをご覧ください。こちらは地域公共交通確保維持改善事業・事業評価となっています。4ページ及び5ページは実際に北陸信越運輸局へ提出する内容となっているため、こちらについて皆さまよりご意見をいただければと思います。まず、①補助対象事業者はアルピコタクシー株式会社、②事業概要には補助対象路線となる北小野線の路線概要を記載しています。③は前回の事業評価の反映状況となっており、前回計画では令和4年5月に実施したダイヤ改正での3箇所のバス停追加及びフリー降車制度を導入したことで利用者の拡大を図ってきました。しかし、ダイヤ改正直後で新たに実施した事業に対する認知度が低く利用者の大幅な増加には至りませんでした。結果的にも目標値を下回ったため、今回は現状を考慮しつつ目標値を見直しました。今年度は利用者増加に向けて、ダイヤ改正に伴い導入したフリー降車制度について「利便性の高い制度」であることについて広報誌等を通じて周知強化いたしました。続いて④事業実施の適切性になりますが、事業計画に位置付けられたとおり適切に実施されたためAという評価をしています。続いて⑤目標・効果達成状況になりますが、1回あたり10人、年間利用者数

11,640人という目標に対して、それぞれ8.6人、10,063人と目標を下回る結果となりました。目標値は達成できませんでしたが、前年度と比較して該当地域の居住人口が同水準であったことを考えると、利用者数は微増傾向にあり目標値に迫ることができました。⑤に対する結果及び考察は左記の内容になりますが、事業が計画に位置付けた目標を達成できなかったため評価はCとしています。なお、④⑤に対する評価基準については資料に記載がありますのでご確認ください。

- ・続いて5ページをご覧ください。こちらは事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連についてとなっており、地域の交通の目指す姿を記載しています。こちらについては、本地域の概要や必要性を記載した内容なっていますが、例年と内容に大きな変更はないため割愛させていただきます。
- ・以上で「協議案件(1): 第1号議案 令和5年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価(案)について」の説明を終わります。

質疑

大門地区区長会会長 角委員

- ・目標値の年間利用者数11,640人の根拠を教えてください。

市都市計画課 辰野主任

- ・令和3年7月策定の本市地域公共交通計画で「路線別利用状況」を示しており、対象路線の調査結果を基に前回は目標値を設定しましたが、コロナウイルス禍等の影響から実績が下回ったため、今年度は現状を踏まえて修正した数値を設定致しました。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・事務局の説明には不足がある。事業評価にあたって、なぜその目標値を設定したのかを根拠を示してもらわなければ議論が難しい。事務局に代わって答えれば、フィーダー系統確保維持改善計画の要件としては2人を下回らなければ問題ない。例えば10人程度ならばバスの座席に利用者全員が着席可で快適に移動できることや、1便あたり15人以上の利用があると着席できない利用者が出てしまい快適性が担保できないなど事務局側が端的に理由を説明できるように準備しておくべきだ。また、1便あたり5人以下となればワンボックスカーサイズへ運行をシフトしていく必要がある。事務局は政策的な視点で公共交通について整理をしていただきたい。

市都市計画課 米山課長

- ・北小野線の年間利用者数の根拠は持ち合わせていないため、今回ご示唆いただいた点や過去の実績値等を踏まえて考えていきたい。引き続きご指導のほどよろしく願いいたします。

信州アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・目標値設定に関する話があったが、バス利用自体を増やしていく必要がある。バスドライバーからはバス停の設置箇所に疑問をもつ声もある。フリー降車区間では利用状況を調査し、誰も利用しないバス停は位置を変更してほしい。

市都市計画課 米山課長

- ・すてっぷくんのバス停は従前の民間路線バス撤退後のものを引き継いで利用しております。ダイヤ改正の際には利用アンケートを実施しておりますが、1人でも利用があるとなかなか撤去まで至らないのが現状でございます。一方で、のるーとでは乗降拠点設置に際して明確な基準を設定しており、本格運行区間における未利用箇所はございません。のるーとでは詳細なライドデータが取得できますが、すてっぷくんでは同乗調査におけるデータに留まるため、今後キャッシュレス決済等の導入について検討し、不要なバス停の把握を含めて運行改善に努めてまいります。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・塩尻市は急にオンデマンドバス導入へ舵を切りすぎているようにも見える。地域公共交通の基礎である定時定路線型バスが構築できていない中で、オンデマンドバス導入や拡張は無理がある。根拠としてデータや数値を注視するのは大切なことだが、現場の声はもっと大事なので意見をよく聞いて事業を進捗した方がいい。

第1号議案については全会一致により承認されました。

4 その他

市都市計画課 日野主任

- ・のるーと塩尻と株式会社カインズの連携企画についてご報告いたします。のるーと塩尻では、株式会社カインズと連携して「お出かけ」促進の取り組みを実施しております。のるーと塩尻に乗り込んで、車内に設置したチケットを持ってカインズ塩尻店のサービスカウンターに行くことで、カインズポイントを後日200ポイント付与するものです。本企画は12月1日から本年運行最終日の29日まで実施いたします。以上でございます。

アルピコタクシー(株) 松本支社代理 柳沢様

- ・本年2月に大雪で幹線道路が通行止めとなる事象が発生した。冬季になり、市には運休に係る基準を明確に示していただきたい。

市都市計画課 米山課長

- ・運休によって帰宅困難になる方も発生する可能性があり、地域公共交通の観点からは可能な限り運行を維持していきたいのが実状です。運休に係る基準については、ぜひ現場で運行を担当いただく事業者様に運行可否の判断基準となる情報を提供いただき、双方協議の上で作成してまいりたいと考えております。


塩尻市 百瀬市長

- ・ドライバーの方に係る働き方や処遇改善の話がありましたが、利用者のみならず運行を担当いただく事業者の方があって地域公共交通が成り立ちますので、今後も皆様からご意見をいただき改善に努めてまいります。

第31回塩尻市地域公共交通会議兼第13回塩尻市地域公共交通会議

令和 6 年 1 月 10 日

議事録署名人

村田善孝 

令和 6 年 1 月 12 日

議事録署名人

藤本忠和 