

第33回塩尻市地域公共交通会議兼第15回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和6年6月25日(火) 13:30~15:50
- 2 会場 塩尻市保健福祉センター3階 市民交流室
- 3 出席委員 37人中 31人 欠席者 6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 課長補佐 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 主事 犬丸 央都
 - 6 企画課 課長 原 康博
 - 7 先端産業振興室 室長 太田 幸一
 - 8 観光課 課長 米山 満
 - 9 地域共生推進課 課長 飯田 哲司
 - 10 福祉支援課 課長 成田 輝美
 - 11 学校教育課 課長 上條 崇
 - 12 保育課 課長 塩原 清彦
- 5 記者 1人
- 6 その他 5人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和6年7月5日(金)

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨拶
- 3 議 事

報告案件

- (1) 令和5年度地域振興バス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

令和6年度のるーと塩尻実証運行計画(案)について【資料No3】

第2号議案

令和7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

地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し方針(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5年度地域振興バスの運行状況について【資料No1】

市都市計画課 辰野主任・日野主任 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の辰野です。報告案件（1）「令和5年度地域振興バスの運行状況について」ご説明いたします。資料No.1をご用意いただき1ページをお開きください。
- ・ 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いたします。地域振興バス「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)へ、檜川線を道路運送法78条路線の自家所有有償旅客運送という形で大新東(株)へ市所有のバスの運行・管理をともに委託し運行をしています。
- ・ また、令和5年3月31日をもって塩尻東線及びみどり湖・東山線が廃止となり、令和5年4月1日からのるーと塩尻へ移行となりました。のるーと塩尻への移行に伴い路線数は9路線から7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。令和5年度地域振興バス「すてっぷくん」の路線別乗車人数集計ですが、上の表が各路線の月別の乗車人数となっており、総合計が下から3段目の赤枠内の85,458人となっています。
- ・ 続いて、その下の表をご覧ください。こちらは前年度との比較となっています。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5年度は令和4年度と比べて4,353人の増加となっています。路線ごとに比較すると、全7路線のうち宗賀線と塩尻北部線を除く5路線で乗車人数が増加しており、その中でも北小野線が1,851人と最も増加しています。
- ・ 今回の結果を受けた考察が2ページとなっていますのでご覧ください。先ほども触れた部分ですが、乗車総人数は市内7路線のうち5路線が前年度を上回り、令和4年度の81,105人に対して令和5年度は85,458人と対前年比105.37%、4,353人の増加となっていることから徐々にではありますがコロナ禍前の水準に戻りつつあります。
- ・ 月別の乗車人員に着目すると、6月から10月までの暖かい時期は利用者が増加する傾向にありますが、1～2月といった市内で最も冷え込みが激しい時期は利用者が落ち込んでいます。冬場に外出を控える傾向があるのはやむを得ないことですが、落ち込みを最低限に抑えることが課題となっています。
- ・ また、路線別で比較すると北小野線が前年度比119.99%と市内7路線の中で利用者が一番増えており、次いで片丘線の115.1%、洗馬線の106.17%、檜川線の104.35%となっています。
- ・ 今回の結果を踏まえ、農山村部から市街地への移動実態が増加傾向にあることが分かります。前年より利用者が減った宗賀線に着目すると、1日あたりの平均乗車人数は比較的高い水準を保っていることから、今後も一定の利用者が見込めると考えています。
- ・ 一方で片丘線は前年より利用者は増えていますが、1日あたりの平均乗車人数及び1便あたりの平均乗車人数の両方が他の路線と比較して特筆して数字が低いという結果が出ています。片丘地区においては今年の10月よりのるーと塩尻の実証運行を予定していることから、最適な交通モードのあり方を検討して必要があると考えています。
- ・ 続いて3ページに移りますが、こちらは路線別の地域振興バス「すてっぷくん」の乗車人数の推

移を令和元年から5年までまとめたものになっています。グラフをご覧くださいと各路線とも令和元年に利用者が最も多く、その後はコロナの影響で令和2年は一気に利用者が落ち込みました。ただ、片丘線、洗馬線、宗賀線、北小野線に着目するとコロナ禍で落ち込んだ利用者が回復傾向にあるという状況が各路線で見られます。檜川線においては運行日数が他路線より多いということもありますが、常に乗車人数が一番多い状況となっています。

- ・ 利用者が回復しているひとつの要因として、コロナ禍で外出を控えていた農山村地域にお住まいの高齢者の方々が公共交通を利用して外出する機会を増やしていることが考えられます。
- ・ 4ページをご覧ください。こちらは先ほどの令和元年から5年までの路線別の乗車人数の推移を1便あたり的人数という形でまとめたものになっています。グラフを見ると各路線とも令和元年は平均10人を超える路線が4路線でしたが、令和5年は2路線まで減っています。コロナ禍で落ち込んでいた利用者は徐々に回復傾向にあり、令和5年は檜川や北小野といった農山村部から市街地を結ぶ長距離区間の路線は平均9人を超えていることから、大量輸送が可能なバスの運行は必須であるという結果が出ています。
- ・ 続いて5ページと6ページになりますが、こちらは平成11年の地域振興バス運行以降の路線別の乗車人数をまとめた表とグラフになりますので、各自ご確認ください。
- ・ 続いて7ページに移ります。こちらは令和5年度のフリー降車制度の利用状況となります。
- ・ フリー降車制度は令和4年5月1日のダイヤ改正に伴い開始したサービスで、利用者がバス停留所以外の任意の場所で降車を可能とする制度です。利用の際は乗車時に運転手へあらかじめ降車場所を伝える必要があります。現在、利用可能な路線は北小野線、洗馬線、宗賀線の3路線です。
- ・ それでは、下の令和5年度実績と書かれた表をご覧ください。路線ごとの月別利用者数を記載しており、北小野線が233人と一番多く、続いて宗賀線76人、洗馬線が64人となっており、全体で364人の利用がありました。右側にあります前年との比較の表を見ても分かるように、3路線全てで前年を上回る実績となったため、制度自体が利用者へ根付きつつあると実感しています。
- ・ また、利用者が全体で364人いる中で北小野線での利用が約64%と全体の半分以上を占めています。一方で洗馬線は区間が長いにも関わらず利用率が低いため、更なる周知・PRが必要であると感じています。
- ・ 8ページに移ります。ここまでは地域振興バス「すてっぷくん」の利用者人数に関する内容でしたが、ここからは費用の部分に関して報告させていただきます。まず、市から運行事業者へ支払う運行委託料については、令和4年度の9,377万629円に対して、令和5年度は8,321万2,119円と約1,055万円の減少となっています。こちらはアルピコタクシー(株)へ委託し運行する路線の一部がのーと塩尻へ転換したことに伴って路線減少が一番の理由となっています。
- ・ 続いて、その下の運行経費に移りますが、こちらでもアルピコタクシー(株)が運行する路線がのーと塩尻へ転換したことに伴う路線の減少により令和4年度の9,524万8千円から令和5年度は8,384万4千円と1,140万4千円の減少となっています。運行委託料全体の支払いは減っていますが、社会情勢の影響による人件費の増加や燃料費の高騰で運行経費が全体的に上がっている状況です。契約形態が異なるため、分かりづらい部分がありますが、このような影響で檜川線を

運行する大新東(株)に対する運行委託料の支払いが前年より増加しています。

- ・ 続いて9ページに移ります。こちらは運行経費の令和元年から5年までの路線別の推移をまとめたグラフになっています。アルピコタクシー(株)が運行する檜川線を除く9路線は運行経費の毎年の割合は大きく変わらないものの、運行距離が長く1日の運行回数が多い洗馬線は全体に占める運行経費が高い結果となっています。
- ・ また、先ほどの運行経費の部分で述べた内容に付随してきますが、社会情勢の影響や地域振興バス「すてっぷくん」の路線減少に伴う運賃収入の減少で路線数が減っても運行経費は増加しています。
- ・ 続いて10ページに移ります。こちらは運賃収入に関する内容となっています。令和4年度と同5年度を比較すると、アルピコタクシー(株)が運行する路線がのる一と塩尻へ転換したことに伴う路線の減少により、令和4年度の652万2,139円に対して同5年度は608万5,106円と43万7,033円の減となっています。
- ・ 続いて、その下の令和元年から同5年までの路線別推移をご覧ください。こちらの数字につきましては、現金利用者を対象に金額を算出しています。利用者においては現金利用が約7割、回数券や高齢者の運転免許返納時に配布している共通利用券の利用が約3割となっているため、このような算出方法としています。グラフを見ると運賃収入は利用者数とイコールになっているため、ひとつの路線が特筆して多いという傾向はありません。ただ、先ほどの路線別の運行経費を踏まえて考察すると、洗馬線においては運行経費の割合が大きいのに関わらず、他の路線より運賃収入が少ないため運行に係る負担が大きくなるという結果が出ています。
- ・ 以上、地域振興バス「すてっぷくん」に関する運行状況の報告です。
- ・ 引き続きのる一と塩尻の運行状況について報告いたします。12ページをご覧ください。
- ・ 地域振興バスの新たな交通モードであるのる一と塩尻は令和3年度の10月から実証運行を開始いたしました。地域振興バス「すてっぷくん」の「中心市街地循環線」との代替性を検証した結果、令和4年4月から地域振興バス「すてっぷくん」の「中心市街地循環線」を廃止して、その代替として本格運行を開始いたしました。同年10月からは地域振興バス「すてっぷくん」の「みどり湖・東山線」「塩尻東線」とのる一と塩尻の機能代替を検証し、令和3年度比で令和4年度は乗客数が2.6倍増加いたしました。前年度同様に地域住民の皆様に向けたアンケートやバス同乗調査の結果から、令和5年4月から「みどり湖・東山線」「塩尻東線」に代替してのる一と塩尻の本格運行を開始いたしました。昨年10月からは広丘・吉田地区で実証運行を開始し、令和4年度比で令和5年度は乗客数が1.8倍増加し、そのほか予約数、キャンセル数の令和3年度から令和5年度までの経過をお示ししております。
- ・ 資料13ページをご覧ください。こちらではのる一と塩尻に係る運行経費と実証にあたって支援を受けた国の補助金の活用実績をお示ししております。令和3年度は費用の3割強について国補助を活用し、令和4年度・令和5年度は実証運行に係る費用の5割について国補助を活用いたしました。金額の内訳については記載のとおりでございます。
- ・ 資料14ページをご覧ください。ここからは昨年度・令和5年度の実証運行におけるデータ分析の結果をお示ししております。「時間帯別乗客数の推移(日次)」をお示ししており、折れ線グ

ラフの青線が平日、灰色の線が土曜、赤線が日曜・祝日を示しています。全曜日に共通して朝9時前後での利用が多い傾向にあります。その他平日は午後4時ごろ、土曜日は午後6時半、日曜日は午後1時ごろにピーク時間が見えます。

- ・ 資料15ページをご覧ください。こちらでは「ゾーン別移動パターン」をお示ししております。左側を乗車ゾーン、上側を降車ゾーンに整理し、昨年10月から本年3月までの実証期間中の移動動態を記載しております。広丘・吉田エリアの実証期間広丘・吉田エリア実証期間（令和5年10月～令和6年3月末）の乗車・降車ゾーン別に実績を記載しております。
- ・ 資料16ページをご覧ください。こちらでは「乗降場所・ミーティングポイント別の乗降者数ランキング」をお示ししております。赤枠は新たに展開した広丘・吉田エリアに所在するミーティングポイントで、駅や病院を中心にランクインしております。
- ・ 資料17ページをご覧ください。こちらでは参考に、先ほど数値でお示しをした「ゾーン別移動パターン」について図示したものでございます。
- ・ 「報告案件（1）令和5年度地域振興バスの運行状況について」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

- ・ 前回、データの取り纏め方について意見をしたが、交通の専門家の視点からはまだ不足がある。会議の度に同じ指摘をすることになるため、一度担当の方に私の事務所へ来てもらい、データの取り纏め方について別途指導したい。
- ・ 資料7ページの「令和5年度フリー降車制度 利用状況」について、利便性が上がって利用実績が伸びることは非常にいいことだと思うが、目的と手段が混同していないか疑問がある。記載にある「北小野線の利用が全体の64%を占めており利用率が高くなっている」というのは、バス停の位置がわるいとも考えられる。バス停位置の見直しを含めて検討が必要かもしれない。
- ・ 資料8ページで「市から事業者へ支払う運行委託料は、アルピコタクシー(株)が運行する路線がのる一と塩尻へ転換したことによる路線減少もあり、令和4年度と比較して令和5年度は約1,055万円の減となった」とあるが、事業総額の対比ではなく路線別や実車距離別で算出した方がよい。移動全体の傾向やトレンドがわからないので、データのまとめ方を工夫していただきたい。
- ・ 資料14ページ、のる一と塩尻の「時間帯別乗客数の推移（日次）」から平日1日5台運行を前提とすると、1台当たり30人ほどを運ぶ計算になる。後ほどの協議案件に関係していくが、のる一と塩尻を実証運行から本格運行に切り替えた場合の評価についてはデータ分析における整理が必要ではないか。日当たり乗客数の多寡についても議論があるだろうし、現時点においても電話予約が取れない状況は発生している。経験上、1台につき1時間当たりの乗客数は3人を超えられないと思う。現状がパンク状態に近いと思うし、これ以上の拡大は現在の車両台数では現実的ではないと考える。資料におけるデータでは、予約を受け付けた人数は取れるが予約成立に至らなかった人の実績は入らないため、数字だけで判断してしまうと見誤る可能性がある。今後の数字の取扱いについて、どのように評価・判断するのか議論が必要だと思う。

市都市計画課 辰野主任

- ・ご指摘をいただき恐れ入ります。地域振興バス「すてっぷくん」の運行状況に係るデータの取扱いについて最適な手法を模索しておりますので、引き続きご指導いただければと思います。よろしくお願いたします。
- ・また、資料7ページの「令和5年度フリー降車制度 利用状況」はご指摘のとおり、結果から様々な考察ができると思います。後ほどの協議案件3「地域振興バス「すてっぷくん」ダイヤ改正及び経路見直し方針（案）について」で乗降拠点調査も検討しております。フリー降車制度や各バス停の利用状況を踏まえ、最適な環境を構築していきたいと考えております。

市都市計画課 日野主任

- ・のるーと塩尻は令和3年度から有償実証を開始したため、地域振興バス「すてっぷくん」と比較すると経年データの蓄積が少ない部分もありますが、今後のデータ分析、検証手法については是非ご指導いただき改善に努めてまいります。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・のるーと塩尻のドライバーとして、福本様から意見のあった「1台につき1時間当たりの乗客数は3人」という指摘は仰る通りだと思う。そのため乗合率を上げていくことが重要である。

市都市計画課 日野主任

- ・ご意見をいただき恐れ入ります。先ほどの福本様からのご指摘については、細川様のご意見にありますとおり、データにおいても現状シフト1時間当たりの乗客数は約3人でございます。
- ・現状の改善に向けて、乗合率向上に向けた取り組みとして今年度4月よりチェックポイント方式を導入し、実証を行っております。全体約30分の行程に予め停車するミーティングポイントを設定したところ約3人の利用実績がありました。1時間当たり約3人という現状を踏まえますと、およそ倍の利用結果が認められます。
- ・オンデマンドバスの特性を前提としつつ、様々な利用需要に対応した効率的な運行について引き続き検証してまいります。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・地域振興バス「すてっぷくん」は、はっきり言って車のない人や免許のない人、家族に車がなくて送迎してもらえない人など高齢者をはじめ自ら移動手段をもたない人が対象だと思う。そもそも塩尻市は、東京などの都心とは違って鉄道も3分に1本走っているような状況ではない。
- ・受益者負担の観点では、運賃の見直しが必要ではないか。バス1台に3人しか乗車しないようならば、それに市の税金を投入するのは政策的にいいのだろうか。受益者の負担を少しでも上げて、運行を担うタクシー事業者が儲かるような仕組みにしていけないか。事業者は営利が重要であるし、市としては公金を少なくして、乗客も固定化されているだろうから受益者負担を増やしていくべきだと思う。

市都市計画課 米山課長

- ・運賃設定は政策的な要素があり、仮に収支を合わせた場合には、日常的な利用が見込めないほど

の金額設定にならざるを得ません。そうした背景からご利用される方、行政双方で負担して公共交通を維持していかなければならないと考えております。公共交通は市主体のバス交通のみならず、既存の鉄道やタクシー等の利用を含めて全体的に議論していく必要があります。現在の本市の地域公共交通計画では、のる一と塩尻の実証計画を定めて事業を進捗しておりますが、次期計画の策定にあたっては今後のあり方についても検討していく必要があります、広域的な移動を踏まえた視点で各委員の皆様からもご意見をいただきたいと考えております。

塩尻商工会議所 清沢委員

- ・資料 14 ページ、のる一と塩尻の「時間帯別乗客数の推移（日次）」から平日午前 8 時前の利用が少ないように見える。私用で恐縮だが時折午後 6 時から会合があるため、是非朝の開始時間を短くして、運行終了の時刻を延ばしてもらえると飲み会の帰りにも利用できる。現状、夜はタクシーが見つからず利用できない。

市都市計画課 日野主任

- ・運行時間に関してご意見をいただき恐れ入ります。のる一と塩尻の運行にあたっては、既存の市内タクシー事業との抵触がないよう、地域内における公共交通の環境維持について非常に注意をしております。
- ・特に夜の移動については、現状のタクシー事業との需要が重なる部分が発生するものと理解し、午前 7 時から午後 8 時という運行時間を設定しております。また、各車両に運行時間内における起点と終点を定めて運行しております。

塩尻商工会議所 清沢委員

- ・AI のルート生成の関係もあるかと思うが、過去 3 度予約をしたが希望した時間に予約ができなかったことがある。のる一と塩尻の乗車は 8 人が定員か。

市都市計画課 日野主任

- ・ご承知いただくとおり、のる一と塩尻の 1 台当たりの乗車定員は 8 人です。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・大門区長会長の意見のとおり、民間の採算では成り立たないものについては、公的負担と受益者負担をどういうバランスで設計するのかが一番大切なことだと思う。
- ・今回の資料ではその指標について判断できないのが一番の問題点だと思う。ただ、だからといって受益者負担、公的負担のいずれかを上げるべきだという議論ではないし、市民や各協議会、各自治会における扶助に係る考え方を踏まえて合意形成を図るべきであり、その結果は地域によって違うため正解はないし、時代によっても変わっていくものだと思う。高ければいいものではないが、低すぎてもいいものではないため、まさにそのような観点を考えていくためのデータの取り方をしていく必要がある。
- ・先ほど都市計画課長から話があったように、次の地域公共交通計画作成にあたっては、例えば地域振興バス「すてっぷくん」の運賃 100 円は適切か、のる一と塩尻の 1 乗車大人 200 円は安いのかもしくは高いのか。そうした点を整理して議論していかなければならない。

- ・私自身が思うのは、お酒を飲んだあとは「タクシーで帰る」のが基本的な考え方になる。また、先ほど委員からののーと塩尻の運行時間について意見があったが、現状としてタクシーが利用できないようならば、のーと塩尻の運行にタクシー会社の資源を投入することは、のーと塩尻の充実のために昼間のタクシーの人員を取ってしまっていないか。そこで考えられるのは、タクシー会社の方に昼間はのーと塩尻を担当いただき、タクシー事業は夜間に振り分けてもらうことも一案ではないか。
- ・事業収支のデータについては、行政側だけではなくタクシー事業者側にも提供をいただき議論をすべきだと思う。次期地域公共交通計画作成にあたって進めるのではなく、今からデータを蓄積して議論をしていかないといけないのではないか。

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」ご説明いたします。
- ・ 本件は、本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。
- ・ 資料1 ページをご覧ください。まず、「1. 地域公共交通計画における施策体系」についてご説明いたします。
- ・ 資料2 ページをご覧ください。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、本市は令和3年7月に地域公共交通計画を策定いたしました。計画目標を「し・お・じ・り」に絡めて設定し、地域公共交通に関する課題を6つに整理し、計画目標に沿って各実施主体の取り組み施策を設定しております。この度、市、交通事業者様、観光協会様、社会福祉協議会様をはじめ関係事業者の皆様、各実施主体が推進する施策について、その結果を評価・検証するものです。
- ・ 3 ページをご覧ください。ここからは「計画目標」別に各施策の実施状況をご報告いたします。
- ・ 4 ページをご覧ください。「計画目標・し」では、「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」を掲げ、4つの施策を展開しております。
- ・ 「し-1」では、「効率的なバス路線ダイヤ、経路の見直し」として、2つの実施内容をお示ししております。市民要望に基づき、令和5年4月より地域振興バス「すてっぷくん」の「宗賀線」の運行経路及び一部ダイヤを改正いたしました。同じく令和5年4月から前年・令和4年度の実証結果に基づき、地域振興バス「すてっぷくん」の「みどり湖・東山線」「塩尻東線」の2路線について、のーと塩尻へ機能転換いたしました。
- ・ 「し-2」では観光面での取り組み施策としてレンタサイクル事業を位置付けており、市観光協会主体の利用は270回ありました。また、令和5年8月から新たに塩尻市・山形村・朝日村・各観光協会が構成する「塩尻・山形・朝日サイクルツーリズム推進協議会」が主体となって、シェアサイクリングサービス「HELLO CYCLING」を導入し、市内外の広域移動含み685回の利用がありました。

- ・ 「し-3」では令和5年4月から導入したのるーと塩尻における75歳以上対象の「シニア区分割引」の導入を記載しております。また、「し-4」では、地域振興バス「すてっぷくん」・のるーと塩尻双方の取り組み内容を記載しております。
- ・ 5ページをご覧ください。「計画目標・お」では「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」を掲げ、主にのるーと塩尻に係る実証実験や自動運転に係る技術実証、塩尻型MaaSの導入検討を施策として位置付けております。
- ・ 「お-1」では昨年度ののるーと塩尻の広丘・吉田地区の実証運行に係る市主体の全19回の地域説明会には、延べ265人の方にご参加いただき、対象地区へ全戸配布でアンケートを実施し、その結果をもって前回の本会での協議を経て、本年4月からの機能転換を決定いたしました。
- ・ 「お-2」のとおり、市内中心市街地において自動運転レベル2の走行実証を行い、一般試乗会を令和6年1月22日から26日の計5日間実施し、地域住民を中心に436人の方に試乗いただきました。
- ・ 「お-3」では、塩尻型MaaSの導入検討の実施内容を記載しております。塩尻型MaaSアプリについて利用状況の可視化・分析、データに基づく施策推進のためダッシュボードを構築しました。関係者の方、約70人を対象にアプリの使い勝手等を確認するアンケートを実施し、記載のとおり5つの機能を構築しました。また、国土交通省共創モデル実証プロジェクト人材育成事業として、市内観光イベントを主催する、まちづくりに係る方を対象に地域公共交通利用促進に係るワークショップを令和6年2月に2回実施しました。
- ・ 6ページをご覧ください。「計画目標・じ」では「住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり」を掲げ、主に地域振興バス「すてっぷくん」・のるーと塩尻の利用増進に係る施策を展開しております。利用促進PRとして、令和5年8月から9月にかけてのるーと塩尻実証運行対象エリアの広丘・吉田地区において9月下旬からの地域住民向けの利用説明会に係る回覧板を発出し、昨年度は6回市広報に情報掲載をしました。
- ・ 「地域振興バスの利用意識の醸成」としては、9月下旬から11月にかけて全19回、市主催ののるーと塩尻実証運行に係る地域住民向けの利用説明会を開催し、延べ265人のご参加をいただきました。そのほかにも社会福祉協議会主催の高齢者の方向けの集いや地域主催の集いの場でのるーと塩尻の説明会を行い、計7回開催いたしました。
- ・ また、地域振興バス「すてっぷくん」、のるーと塩尻の運行をいただくアルピコタクシー(株)ご関係者様や地域内の交通事業者であるタクシー事業者様と計21回意見交換の機会をもち、課題認識及び解消に向けた協議を行いました。
- ・ 7ページをご覧ください。「計画目標・り」では「利用者の目的や特性、利用者実態に応じたサービスの提供」を掲げ、主に福祉部門と連携した施策を展開しております。
- ・ 「り-1」で掲げる「フリー降車制度」については令和4年度から継続して実施しております。また、「り-2」についてはのるーと塩尻の実証実験の結果、地域振興バス「すてっぷくん」から機能転換した路線は車両のダウンサイジングを実現しております。
- ・ 「り-3」では「地域の実情・特性に応じた移送サービスの支援」として、社会福祉協議会主催で地域の実態に応じた移送サービス構築に向けた関係者協議、学習会が計12回開催されました。

また、お買い物バスの実証運行を計5回実施し、檜川地区における公共交通空白地有償運送事業に対しては事業費を補助し、支援しております。

- ・ 「り-4」では、「交通弱者への支援拡充」施策として高齢者の生活支援サービスを2つ抽出して、その結果を記載しております。自動車等の交通手段をもたない高齢者世帯かつ住民税非課税世帯に対して、病院への通院や福祉施設等への通所、買い物などに利用できるタクシー利用助成券を計8,067枚交付しました。また、車いすもしくは寝たまま乗車ができる寝台タクシーに対して昨年度は374回、費用の一部を助成しております。
- ・ 続いて8ページをご覧ください。結びに「計画評価指標の進捗状況」をお示しいたします。
- ・ 9ページをご覧ください。地域公共交通計画で設定する評価指標と目標年度である2026年における目標値、現時点に至るまでの事業経過をお示ししております。主にのり一と塩尻を含む地域振興バスの利用者数、利用者満足度の進捗をお示ししております。記載のとおり、コロナ禍の2020年度と比較して地域振興バス利用者数は132.2%増加をしております。一方で、2019年度と比較しますと95.8%であり、コロナ前の水準までに戻りつつあります。利用者満足度の指数は順調に向上しており、のり一と塩尻が広丘・吉田地区に拡張した令和5年度・2023年度の結果は2019年度・基準年度と比較して13%増加しております。
- ・ のり一と塩尻の実証運行の期間は、半年間ののり一と塩尻と地域振興バス「すてっぷくん」を併走している関係から、公的負担額は増加し、比較検証が不可であるため、実証終了後までの期間は記載を省略しておりますのでご了承ください。目標年度2026年に向けて、目標値を達成するための「取り組み施策」の評価といたしましては、まず、評価指標1の達成に向けてのり一と塩尻の実証運行を通して公共交通自体の利用促進、事業周知に係る広報を強化し、計画で掲げる「みんなで乗って残す地域公共交通」の実現を図りたいと考えております。また、計画設計当時と比較して、主に燃料費や人件費等のバス運行にあたっての「固定費」が高騰しており、評価指標2「収支率」や同3「公的負担額」については再検討が必要なものと整理しております。
- ・ 以上で「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」報告を終わります。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 地域公共交通計画内で事業として掲げるものについては、実施をして、内容をまとめてもらっている。ただ、資料9ページの「各評価指標における「目標値」の評価」が気になる。のり一と塩尻の実証運行期間については「公的負担額」が上がるためとのことだが、それでも数字を出すべきだと思う。ゴールテープを後ろに引っ張るようなことではなく、これはこれとして数字を出していくべきではないか。出てきた数字に対して、現状を考慮した上で補正することはいくらかでも手法がある。
- ・ また、「利用者満足度」のデータ聴取方法について確認したい。

市都市計画課 日野主任

- ・ のり一と塩尻実証運行中は半年の間、地域振興バス「すてっぷくん」とのり一と塩尻を併走することから、基準年度と比較ができないため記載を省略しております。
- ・ 「利用者満足度」は、市が行う市民意識調査の結果を引用しております。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・1点補足で、本市側で中間年度における数値は把握しておりますが、本市の地域公共交通計画策定時に、中間年度はのる一と塩尻実証による交通モードの移行途中であることから、目標値は設定しないことを計画に記載しております。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・次期地域公共交通計画作成にあたっては「収支率」、「公的負担額」の数字がないと議論ができないと思う。そのため公表すべきデータであり、数字そのものを出さない理由にはならないので、データを出していただいて議論をすべきだと思う。
- ・市民に向けた意識調査と利用者に向けた満足度調査は同等ではないため、取り扱いには注意した方がいい。同じ人に調査をしているわけではないため、たまたま当たった人の認識の差異が数字に反映されてしまうため、各年度で数字が暴れてしまい、外的要因によって指標が好転することも想定され、経年で比較したときに辛いデータにもなり得てしまうので、参考にするのはいいが指標としては注意が必要。

北陸信越運輸局交通企画課 新倉委員

- ・塩尻市で様々な取り組みがあることがわかった。資料6ページ「じ-3」記載の運行説明会において様々な意見があったと思うが、概要で構わないので参加者の反応や実施後の改善点があれば教えてほしい。

市都市計画課 日野主任

- ・住民説明会についてご着目をいただき恐れ入ります。昨年度は、のる一と塩尻実証運行対象エリアの広丘・吉田地区で各地区2回、全地区向け1回の計19回の運行説明会を主催しました。転換対象の地域振興バス「すてっぷくん」利用者の参加を念頭に、主に高齢者向けに開催しております。過去の実証経過から、夜時間帯は高齢者の出歩きが見込めない点を踏まえ、主に昼時間帯・午後2時に設計しております。
- ・また、運行説明会ではのる一と塩尻の概要をご説明し、ご参加者様のご意向に沿ってアプリやLINE、お電話での予約方法に至るまで個別にご案内をしております。具体的には「乗り方」「使い方」に係るご質問が多く、様々な利用ケースを例示しながら利用方法に係るご案内をしております。経年の結果を踏まえ工夫した点としては、各地区に伺う際にお近くの乗り場の写真を入れた資料を持参し、ご説明をしております。

北陸信越運輸局交通企画課 新倉委員

- ・回答のとおり、高齢者の方に向けてアプリやLINEの利用方法を教えていくことは大事になってくと思う。実際、高齢者のアプリやLINEの利用は高まっているか。

市都市計画課 日野主任

- ・アプリやLINEのご利用を希望される高齢者の方には、利用できるまで使い方に係るサポートをしており、おひとりでは利用できなかった方もサポートを受けて利用できるようになっていきます。具体的には運行説明会や窓口でサポートを実施しており、実際に予約を取るところまで一緒に確認します。支援体制の充足によってアプリやLINEの利用促進に努めておりますが、一方でスマートフォン自体をお持ちではないご高齢者の方も少なくないため、そうした方には電話予約での利用方法を細かくお伝えしております。具体的には、実際の予約取得に至るまでの流れ

を実演し、予約取得に係る不安解消に取り組んでおります。

北陸信越運輸局交通企画課 新倉委員

- ・内容承知し、以下はコメントになる。地域における高齢者に向けた取り組みは当然必要なものだと理解するが、「地域公共交通」という意味では日頃利用のない方に向けたアプローチが重要になる。昼時間帯に限った運行説明会の開催に留まらず、間口を広げて継続してもらえるといい。

協議案件

第1号議案

令和6年度ののーと塩尻実証運行計画（案）について【資料No3】

市都市計画課 犬丸主事 説明

- ・事務局を務めます都市計画課の犬丸です。
- ・協議案件（1）令和6年度ののーと塩尻実証運行計画（案）についてご説明いたします。
- ・資料No. 3をご覧ください。本件は、現在、高出・大門・塩尻東・広丘・吉田地区の全域と、洗馬・宗賀地区の一部で運行するのーと塩尻について、本年10月から片丘地区における実証運行を計画するものです。
- ・1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6年度 AI 活用型オンデマンドバス「のーと塩尻」の実証運行計画（案）」について、ご説明いたします。
- ・2ページをご覧ください。こちらは現行の地域振興バス「すてっぷくん」の路線図となります。令和3年度までは10路線あった内、中心市街地循環線、みどり湖・東山線、塩尻東線、広丘駅循環線、塩尻北部線をのーと塩尻に転換しており、現在は檜川線、北小野線、宗賀線、洗馬線、片丘線の5路線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、このうちの片丘線についてのの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。
- ・3ページをご覧ください。地域振興バス「すてっぷくん」の事業経過ですが、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、転換対象前までは全10路線が市内全域をカバーしておりました。
- ・4ページをご覧ください。利用者数は平成20年度の約17万人をピークに減少に転じ、令和3年度にはピーク時より約7万人減少しております。また、運行経費はグラフの青線のとおり、利用者の減少に伴って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課題となっております。
- ・5ページをご覧ください。こちらでは、行政・市民・交通事業者の主体ごとの利点を整理しています。AI 活用型オンデマンドバス事業のの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、市民の方にとっては利便性の向上、大型2種ではなく普通2種免許で運行可能なため、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。
- ・6ページでは、路線バス、のーと塩尻、タクシーそれぞれの特徴を整理しています。時間・運

行経路があらかじめ定まっている「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運行ルートを適宜生成するものとなっています。また「タクシー」とも異なり、「路線バス」と同様にあらかじ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。のるーと塩尻は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設計しております。

- ・ 7ページ・8ページでは予約方法及び使い方についてまとめています。ご利用に際してご確認ください。
- ・ 9ページから「のるーと塩尻の実証運行計画」についてご説明いたします。
- ・ 10ページをご覧ください。こちらではまず、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。基本的な考えとしては、地域公共交通計画に位置付けたとおり、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・檜川・宗賀・洗馬地区を結ぶ4路線については1便当たり的人数が多いため、今まで通り地域振興バスで市街地と集落間を結びます。市街地ゾーンについては2025年・令和7年度までに各路線のエリアごとに実証実験を実施し、利用者ニーズを踏まえ、住民の皆様が望む適切な交通モードでの交通体系を確立します。ページ左下の「事業イメージ」が事業全体のスケジュールとなっております。
- ・ 11ページをご覧ください。こちらは先程ご説明した事業イメージを拡大したものになっております。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」、令和5年度は「広丘駅循環線」「塩尻北部線」を転換対象路線として実証実験を行い、それぞれ翌4月からのるーと塩尻へ機能転換いたしました。今年度「片丘線」でも同様に実証実験を予定しております。ここまでの現在の実証計画となっております。
- ・ 12ページをご覧ください。ここでは今後の事業スケジュールをお示ししています。本会でご承認をいただけましたら、関係機関との許認可手続きを進めてまいります。実証運行が開始する前の9月下旬ごろから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。広報しおじりでの情報発信等、多くの方にご利用いただけるよう情報を発信してまいります。また、11月頃に転換対象路線である片丘線の利用者の方を対象としたヒアリング調査を予定しております。なお片丘地区に向けて、本実証についてのアンケート調査を実施し、そ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。
- ・ ここからは実際の実証実験の計画についてご説明いたします。13ページをご覧ください。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。車両は現行のまま平日5台、土日祝日4台を予定しております。14ページでは、転換対象となる片丘エリアの概要をまとめております。対象人口は約3,700人で、高齢化率が37.2%と、全市平均よりも8%ほど高い特徴があります。また、転換対象路線である片丘線には日当たり約20人、1便当たり約4人の乗車がございます。
- ・ 15ページから22ページまでは、実証運行時に利用者向けに配布するパンフレット案をお示ししております。こちらはあくまで案ですので、内容が変更にある可能性がございます。ご了承ください。
- ・ 23ページをご覧ください。こちらではのるーと塩尻の乗降拠点設置に係る基準についてご説明

いたします。1つ目は「施設型ミーティングポイント」です。こちらは公共施設や商業施設に設置するものとなっております。2つ目は「観光型ミーティングポイント」です。こちらは運行エリア内のワイナリーや道の駅、遺跡公園等に設置しております。最後の基準は「人口密集型ミーティングポイント」です。こちらは運行エリア内の住宅地を概ねカバーできるよう、徒歩圏である半径250m以内に1つ以上設定するものとなっております。

- ・ 24 ページでは本エリアで設置を予定しているミーティングポイントについて、各ポイントから半径250mの円を描き、図化したものとなっております。
- ・ 25 ページをご覧ください。運行車両はトヨタのハイエースを使用しております。乗客定員は8人となっております、普通2種免許での運転が可能となっております。
- ・ 以上が本年度実施する実証運行計画の案になります。また26ページより、ミーティングポイントの設置について、より詳細な注意点を参考としてお示ししております。
- ・ 説明は以上になります。委員の皆様においては、本件についてご審議をお願いいたします。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 運行面積拡大によって、現状すでに運行がパンクしかけていると思う。これ以上運行エリア拡大をすると、さらに状況が悪化してしまうのではないかと。昨年度までの実証運行結果は承知しているが、現在展開するエリアを含めて一度冷静に検証すべき機会を設けるべきだ。

市都市計画課 日野主任

- ・ のる一と塩尻は、当初計画時から現行の運行エリアに提案の片丘エリアを加えた一面で運行する計画をもっております。一方で運行面において供給不足、需要超過することも承知しておりますため、車両調達に向けた市場調査をしておりますが、現在在庫不足のため即時的な車両確保が困難な状況でございます。会冒頭でご指摘をいただきデータ分析をご指導いただく中で、実証運行に係る効果検証を進めてまいります。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 論点が変わってしまっている。車両追加有無の話ではなく、運行システムについて指摘をしている。私一人が反対をしても、他の皆様が賛成すれば本案は可決されるが、早い段階で数字に基づいて議論しないと本質的には解決しない。時間のかかる議論だと思うので、事業評価のタイミングでデータを洗いざらい出して検討していく必要がある。

市都市計画課 日野主任

- ・ 回答について不足があり失礼いたしました。既存のバスが先細りする状況から、課題解消に向けて利便性向上の観点から生まれたのがのる一と塩尻でした。移動データを分析し、集約ができるものは集約を試みてまいりますし、効率的な運行体制が構築できるように、データの分析については引き続きご指導いただき、検証したいと考えております。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 実証運行の結果から本格運行に転じて、その後は変化しないのであれば、あまりに短絡的に見えてしまう。中長期的な視点をもってデータに基づいて分析していくべきだ。のる一と塩尻利用によるタクシー利用への影響についても、やはりタクシー事業者側からも資料提供を受けて、本会でデータを確認していくべきだ。次期地域公共交通計画策定に向けて整理していかなくてははい

けない。それができないなら、私は学識の立場を辞めさせていただきたい。

市建設部 曾根原部長

- ・ご意見いただきありがとうございます。ご指摘のとおり本実証運行にあたっては、データに基づいて検証していくことが重要だと思います。そもそも地域住民の生活の足を守っていくことが目標の一つであり、そのためにはのるーと塩尻運行が最良案だと思いますので、今日のところは貴重な意見をいただいたということで、ご了承いただきたいと思います。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・日頃ののるーと塩尻を運行するドライバーとして、またアルピコタクシー(株)ではなく労働組合を代表して意見を述べたい。交通渋滞による遅延発生でご利用の方にはご迷惑をおかけして申し訳ない。事故発生の事例もあり、安全確認の面についてお詫び申し上げたい。
- ・さて、前回の本会において学識経験者の福本委員の提案から地域振興バス「すてっぷくん」の「塩尻北部線」「広丘駅循環線」は廃止ではなく休止になったが、その後の市の考えを確認したい。
- ・次にこれまで皆様から発出された意見について、我々組合側の要望を踏まえて話したい。前回の本会で私から発言をしたのるーと塩尻利用によるタクシー事業への影響について、非常に深刻な状況であり、タクシー事業の売上低下に繋がっている。生活苦から退職するタクシードライバーも出ており、現場からは「何とかしてほしい」という声が出ている。
- ・私個人の感想だが、デマンド交通導入の目的は、既存の公共交通システムが不足する地域で、ラストワンマイルの近距離移動手段として実施するものだと思う。民営では採算が成り立たない場所において安価で提供されるものだと思うので、のるーと塩尻利用の多くが3kmに満たないのであれば、3kmを目安にエリアを区切って効率的な運行を目指すべきだろう。
- ・のるーと塩尻は上手に利用できれば利便性の高いものであり、鉄道など他の公共交通機関も活用してもらい共存共栄を目指してもらいたい。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ご質問をいただきありがとうございます。1点確認で恐縮ですが、ご質問については冒頭の休止に係る事項で良いでしょうか。それとも全体に係る事項を回答差し上げて良いでしょうか。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・地域振興バス「すてっぷくん」の「塩尻北部線」及び「広丘駅循環線」の休止に係る事項について認識を確認したい。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ご質問を整理いただきありがとうございます。地域振興バス「すてっぷくん」の「塩尻北部線」及び「広丘駅循環線」については休止の取扱いで処理しております。
- ・運行面においては、「塩尻北部線」の一部時間帯で移動需要が集約できるものについては、定時性をもってのるーと塩尻を運行しております。具体的には本年4月から新たに予め停車する乗降場所と時刻を定める「チェックポイント方式」を導入しております。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・休止のままということではよろしいか。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ご認識のとおりです。併せて、先ほどご説明しました「チェックポイント方式」の機能も現在1

日あたり3～4人ほどのご利用をいただいておりますので、乗合バスの性質とも適していることから継続していく予定です。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・会社に係ることなので私が言うことではないかもしれないが、休止となれば当然ドライバーは再開の可能性を考慮して確保し続けなければならない。さらに、車両についてもいつでも動かせるように点検や整備を実施し続けなくてはならない。その点について会社側と市でもう一度すり合わせをしてもらって、休止の期間やその期間における対応を協議してもらいたい。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・運行を担当いただくアルピコタクシー(株)とは本年5月の段階で今後の対応方針に係る協議を済ませております。

アルピコタクシー(株)松本支社 横内委員

- ・日頃地域振興バス「すてっぷくん」、のる一と塩尻の運行を担当しており、本件の休止に係る事項について発言したい。市とは休止に係る議論は交わしており、具体的な運行の再開等は今後の運行状況によって判断となる。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・アルピコタクシー(株)との協議の中で、車両確保を伴う休止体制の維持には非常に経費が生じるとの説明をいただき、令和6年度の地域振興バス「すてっぷくん」の運行にあたっては休止に係る維持管理費は除いて契約を締結しております。
- ・なお、本件の維持管理費に係る協議については、アルピコタクシー(株) 松本支社 柳沢副支社長からお見積りをご提出いただき、契約締結までの整理を進めてまいりました。
- ・重複した説明で恐縮ですが、チェックポイント方式の導入によって利用の取り込みが見込めていることから、現時点において休止判断に係る変更はございません。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・内容について理解した。私の認識に誤りがあり申し訳ない。

宗賀地区区長会 永田委員

- ・今回の実証運行について片丘地区から要望があったのか。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・この度の実証運行は、本市の地域公共交通計画に基づき実証プロジェクトを行うものです。本計画の策定時に10路線運行していた地域振興バス「すてっぷくん」の中で1便あたりの利用者数が極めて少ない路線を対象にのる一と塩尻の実証運行を行い、機能転換を検証しております。
- ・計画策定時運行していた地域振興バス「すてっぷくん」10路線のうち、1便あたりの利用者数が8人～10人ほど見込める路線については大量輸送実現の観点から現行の地域振興バス「すてっぷくん」を維持する予定であります。
- ・地域振興バス「すてっぷくん」を維持する予定の4路線については、地域住民の皆様からご意見をいただき、次期公共交通計画に向けて検討してまいりたいと考えております。

宗賀地区区長会 永田委員

- ・地域振興バス「すてっぷくん」とのる一と塩尻は双方ともに運行可能か。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・実証運行期間中は、地域振興バス「すてっぷくん」とのる一と塩尻を比較検討いただくために、双方ともに運行をしております。実証の結果をもって、次年度以降はいずれか一方の交通モードに決定していくものです。

宗賀地区区長会 永田委員

- ・のる一と塩尻の実証運行にあたって、片丘地区の費用負担を確認したい。地域振興バス「すてっぷくん」と比較してどうか。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・のる一と塩尻は、現在の本格運行エリアと一面で片丘地区運行を計画しており、定時定路線型と異なり1便あたりでは比較できません。あくまで参考値で恐縮ですが、新たに車両1台の購入にあたっては約700万円を要します。加えてドライバーの人件費や燃料費、システム関係等の費用を踏まえると1台の運行に年間1,600万円が必要です。

宗賀地区区長会 永田委員

- ・地域振興バス「すてっぷくん」は、運行する路線によって運賃が安すぎるように思う。走行距離が異なるにも関わらず、一律で運賃100円というのは見直すべきだ。検討事項として考えてもらいたい。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・資料5ページの「住民意見交換会」は極論言えば必要ない。一番重要なのはドライバー側の意見で、地域振興バス「すてっぷくん」から一部のる一と塩尻へ切り替えているが、1日に数本しか来ないバスよりも自分の好きな時間に呼べるバスがいいとなるのは当然のことだ。そのため、住民の意見による合意形成だけではなく、費用対効果についても重視する必要がある。
- ・のる一と塩尻については、今のやり方でいいのか一度しっかり時間をかけて研究しないとイケない。基本バス運行には1500万円ほど要する。一般的に考えてデマンドバスは運行費用に加えてシステム関連費や電話オペレーターに係る費用が必要である。費用に係る点について検証していかなければならない。財政的にどうなのかっていうところもやっぱり冷静に見なきゃいけないし、交通システムとして需要に対して十分な供給ができていいのかチェックをして、その結果としてデマンドバスを選ぶならばそれでいい。
- ・運行事業者、ドライバー側の視点で継続可能な仕組みであることが大切。現場に無理が生じると、結果離職者が出て運行が継続できない。適正な対価をもって運行してもらうために、市としては財政負担に見合ったものであるため、また利用者からも受益者負担として許容できる範囲でそれぞれ最適解を探さなければならない。現状はこの点がアンバランスに見える。私は利用者重視に偏っているように思えるため、このバランスの見直しが必要だ。

第1号議案については賛成多数により、令和6年度のる一と塩尻実証運行計画が承認されました。

協議案件

第2号議案

令和7年度生活交通確保維持改善計画（案）について【資料No4】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・ 協議案件（2）令和7年度生活交通確保維持改善計画（案）についてご説明いたします。資料No. 4をご準備ください。
- ・ 1ページおめくりいただき「生活交通確保維持改善計画とは」をご覧ください。計画案に入る前に概要をご説明させていただきます。生活交通確保維持改善計画とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について国が支援していくものです。
- ・ その中で本市は北小野線に係る北小野地区の一部が該当するため、北小野線に対して国の補助メニューの中の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の1つである「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（通称：フィーダー補助）」と呼ばれるものを活用し運行経費を補完していきます。右側上の青枠点線内の上から3つ目にありますが、フィーダーとは赤字の支線という意味になっています。
- ・ 補助率は補助対象経費の2分の1もしくは自治体ごとに設けられる補助上限額を比較した中で金額が低い方が最終的な補助対象経費として支払われます。
- ・ 続いて次のページに移ります。こちらは接続性要件となっており、補助金の交付を受けるにあたり北小野地区の一部が該当すると先ほど述べましたが、北小野地区の一部はこちらに記載の地方運輸局長等が指定する交通不便地域に指定されたため該当してくるものです。
- ・ 運輸局長指定の交通不便地域とは、フィーダー系統の利用を前提とする地域であって、半径1km以内にバスの停留所や鉄軌道駅等が存しない地域を指します。
- ・ こちらの前提条件をもとに作成した申請資料一式が、様式第1-1と左上に記載の1ページから始まる資料になりますのでご覧ください。
- ・ こちらについては主だった部分のみご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」となっており、今回どのような理由で申請が必要かを記載しています。先ほど述べた交通不便地域の記載が中段あたりにありますのでご覧ください。北小野地区はJR小野駅があるものの、地区の一部は駅から1km以上離れている集落で地域振興バスがなければ交通不便地域となっています。このような理由の他にも社会情勢等を含めた、現在の本地区の状況から本事業の必要性を記載しています。
- ・ 続いて、その下の「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。「(1) 事業目標」の2段落目をご覧ください。北小野線の利用者数は令和5年度事業の目標値として1回あたりの平均乗車人数10人、年間利用者数11,640人と設定しましたが、実績としてはそれぞれ8.6人、10,063人と計画に位置付けられた目標値を下回る結果となりました。
- ・ 今回の結果を踏まえて3段目下段になりますが、令和7年度の目標値を設定するにあたっては更なる利用者の減少を食い止めることを目標に「1回あたりの利用者数8人、年間利用者数

9,440人」という目標値を設定します。目標設定においては、近年目標を達成できていない部分を踏まえ市としての考え方を転換し、まずは減少を抑える方向へかじを切る形にしました。

- ・ 目標達成に向けてフリー降車制度の周知を市の広報紙を通じて継続して行うほか、今後の最適なダイヤ編成に向けて住民意見交換会を開催し利用者や地域住民の声を収集する予定です。
- ・ 3ページ以降は目標達成のために行う事業や目標・効果の評価手法及び測定方法、運行系統の詳細に関する記載等がありますので各自ご確認ください。
- ・ 続いてページが飛んで申し訳ありませんが6ページに移ります。こちらは運行系統の詳細、計画している運行日数及び回数の記載をしております。
- ・ 続いて7ページが交通不便地域に指定されている対象地区の人口、8ページは地域内フィーダー系統に係る塩尻市地域公共交通計画との関連性、9ページから12ページまでは運行回数の詳細を記載していますので、それぞれご確認ください。
- ・ 以上で「協議案件（2）令和7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・意見なし

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

地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し方針（案）について【資料No5】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・ 協議案件（3）地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し方針（案）についてご説明いたします。資料 No. 5 をご準備いただき1ページをご覧ください。こちらは「1.ダイヤ改正実施に係る背景やポイント」をまとめています。地域振興バス「すてっぷくん」のダイヤ改正及び経路見直しは利用者ニーズの多様化や道路事情、鉄道路線等の変化に対応するため概ね3～4年に1回の頻度で実施しています。
- ・ 前回の改正は令和4年5月に行い、塩尻市地域公共交通計画で位置付けた令和8年4月からの新ダイヤでの運行開始に向けて、今年度からダイヤ改正作業に着手します。ダイヤ改正に向けて、令和6年度は利用者や地元住民の意見を聴取する年に位置付け、意見交換会やOD調査などを実施する予定です。令和6年度に聴取した意見を踏まえて令和7年度から具体的な変更案の作成を行っていきます。
- ・ ダイヤ改正にあたっては、公共交通全般に着目し、地区ごとに今後の公共交通の目指す姿をお聞きし、その内容を踏まえて地域振興バス「すてっぷくん」の最適な運行を検討していきます。
- ・ 今回のダイヤ改正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令和4年より本格運行を行っているのと塩尻との整合性を踏まえた上での見直しを実施します。
- ・ 続いて2ページに移ります。こちらは先ほどのポイントを踏まえた上で今年度実施する調査等

を具体的に記載しています。まず、1つ目が乗降拠点調査です。利用者の乗降バス停及び目的地を把握し、路線ごとの移動実態及びバス停の利用頻度を可視化する目的で行います。対象者は地域振興バス「すてっぷくん」の利用者となっており、全6路線の全便を対象として調査員が乗り込みし、利用者へ直接ヒアリングを実施します。ヒアリングの主な内容としては、乗降バス停及び目的地調査、利用頻度、利用目的、バス停位置、運行経路、電車との乗り継ぎ等に係るダイヤの改善要望を予定しています。

- ・ 続いて2つ目がアンケート調査です。アンケート調査は利用者の意見を把握する目的で行いますが、聴取する内容は乗降拠点調査とほぼ同様の形となりますので、乗降拠点調査で聴取しきれなかった部分を補完するイメージで考えています。アンケート調査は各支所及び市内関係施設、バス車内にアンケート用紙と回収箱を設置し利用者から回答をいただく形を考えています。
- ・ 続いて3ページに移ります。こちらは乗降拠点調査で使用する調査票の案となっておりますので参考までにご確認ください。
- ・ 続いて4ページに移ります。3つ目として住民意見交換会を実施する予定です。各地区の公共交通全般に対する現状を聴取し課題を整理するとともに、将来における公共交通の目指す姿をまとめダイヤ改正の具体案に活用していくことを目的としています。現在地域振興バス「すてっぷくん」の運行路線となっている地域を対象とし、具体的には檜川、北小野、洗馬、宗賀の4地区を予定しています。なお、片丘地区においては先ほどの説明にもありましたが、今年10月よりの一と塩尻の実証運行を予定しており、実証運行を進める中で地域振興バス「すてっぷくん」との比較も含めたご意見をいただく予定のため地域振興バス「すてっぷくん」に特化した意見交換会は実施しません。実施方法については、これから詳細を詰めていく予定ですが、まずは各地区の参加者へ向けて地域振興バス「すてっぷくん」の運行状況等の現状をお示しした上で、都市計画課で作成した素案をもとにご意見をお聞きできればと考えています。
- ・ 続いて4つ目が運転手ヒアリングです。運転手ヒアリングは現場レベルから見た現行の課題や見直し内容、またヘビーユーザーを中心に利用者からお聞きしている要望があれば聴取し現状を把握していくという目的があります。対象者は運行業務を委託しているアルピコタクシー(株)及び大新東(株)であり、2社の運行管理者及び運転手の方より聞き取りを行う予定です。ダイヤ改正においては、利用者はもちろんのこと普段から現場を一番把握している運転手の意見が非常に重要と考えるため、お忙しいところ恐縮ですがご協力をお願いしたいと思います。
- ・ 続いて5ページに移ります。こちらは今後のスケジュールとなっております。
- ・ まず、上段の令和6年度になりますが、今回の地域公共交通会議を経て8月から10月にかけて乗降拠点調査、アンケート調査、事業者ヒアリングを実施し、その結果をもとに11月から1月にかけて住民意見交換会を行います。今回の結果を来年1月末頃に予定している地域公共交通会議にて進捗状況を報告し、並行して具体案作成に向けた意見の取りまとめを行っていきます。
- ・ 令和7年度は令和6年度に実施した各種調査の結果を踏まえてダイヤ改正案を作成し、地域公共交通会議で協議、住民意見交換会を行った地区に対して具体的な改正案をお示しして、各種手続きを経た上で令和8年4月から新ダイヤでの運行を予定しています。
- ・ 以上で「協議案件(3)地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し方針(案)について」の説明を

終わります。委員の皆様においては、本件のご審議をお願いいたします。

質疑・意見

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・一番大切なのは運転するドライバーの話聞くことであり、極論を言えば他のヒアリング等は不要だと思う。資料5ページにおいて8月から停留所乗降調査を予定されているが、夏休みの時期は利用も減少傾向にあるので日程を変更した方がいい。10月から翌年1月あたりが良いかと思う。また、アンケート調査については簡易的でいい。
- ・住民意見交換会は、事務局が素案を持参するのではなく、ドライバー側の意見をもって現状の実績を数字で示して話をした方がいい。事務局案のスケジュール通りに実施する必要はないと思う。必要なコストを精査して、調査に過剰投資をせず、効果的に実施すべきだろう。
- ・原則、地域振興バスは現状の利用者の意見をしっかり聞いて、必要な修正をしていくのがいいし、のるーと塩尻はデータ分析に注力した方がいい。

アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・1点質問したいが、資料No.3の27ページ記載の乗降拠点設置に係る道路交通法の規定に基づきバス停の移設予定はあるか。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・せっかくダイヤ改正という気持ちがあるのであれば、地域振興バス自体を見直してもいいのではないか。バス利用者の方は病院や買い物用途で利用し、昼前に帰路につく場合が多い。
- ・午後5時から会議があって、そのあと飲み会があるような方に向けて、1次会で帰際には午後9時頃に最終便を用意してもらい、ドライバーには通常の2倍の対価を用意し、利用者にもタクシーと同等とは言わないがワンコイン500円の運賃を負担してもらおう。それでも2,000～3,000円を要するタクシーと比較してみれば500円で帰れる。
- ・昼間は100円で地域振興バスに乗れるというのも、是非値上げしてもらいたい。200円～300円ほどに値上げし、乗降の起点はえんぱ一くにして、夜間は500円もしくは1,000円程度の運賃なら利用するのではないか。市の負担する費用、事業者に対して支払う費用は利用者からの運賃で負担してもらいたい。
- ・塩尻市は温泉等の施設を有するわけではなく、市民全体で考えたときにバスを必要とする人は限定的だ。総合的なバランスをもって判断してもらいたい。
- ・それと最後にもう一つあって、地域振興バスは当時公明党の提案で命名されたものと記憶する。松本市は「ぐるっとまつもと」と呼ばれており、塩尻市も夢のある名称を募集しても良いのではないか。当時はいきなり始まってしまって公明党がリーダーとして地域振興バスと言い出してここまで来たが、そろそろ見直してもいいと思うので、そこまで踏み込んで変更してもらいたいというのが私の要望だ。

宗賀地区区長会 永田委員

- ・先ほど福本委員の発言にあったように、利用者の意見はバスで直接聴取するようアンケートの方法を工夫した方がいいだろう。住民との意見交換会の場が「ガス抜き」的に実施されるが、この場に参加される人は区長や民生委員等の役職を持つ人で、ほとんどバスには乗らない。1年に1度乗ればよいような方たちにいくら説明をして、意見を求めても意味をなさない。そのため行政側から一方的に各地区へ説明会を開催するのは遠慮していただきたい。そのあたりのことを伺いたい。

檜川地区区長会 小嶋委員

- ・地域振興バスの経路見直しに際して、県単位で考えたときに地域との連絡等はどのように調整しているか。圏域外にはなるが、木曾地域との連携はどのような様子か。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・事務局から一括してご回答いたします。
- ・まず、福本委員のご意見につきましては、ご提案いただく内容を踏まえまして実施内容やスケジュール等を事務局側で検討してまいります。
- ・次に、細川委員からご質問をいただくのーと塩尻に係る乗降拠点設置に関しては、全て塩尻警察署の方と事前調整を済ませております。また、市道等の市が管理する公共施設以外における設置については個別の地権者調整が必要となりますので、別途進めてまいります。
- ・伊藤委員からいただくご意見については、主に運賃見直しと公共交通体系に係る再考に係るものと認識をしております。名称変更に係る点を含めて、貴重なご意見として賜りたいと思っております。
- ・永田委員から住民意見交換の場について、非常に貴重な意見をいただきました。開催方法については別途各地区の区長様はじめ地域振興バスのご利用者様のご意向を踏まえて検討してまいります。
- ・小嶋委員からは木曾地域を含めた連携体制についてご質問をいただきました。現在、長野県が広域における移動を含めた「長野県地域公共交通計画」を本年6月に策定いたしました。県主体で県内を10の広域圏で区分し、それぞれ部会を開催しております。木曾地域と松本地域は部会が異なりますため、その詳細については回答を控えさせていただきます。事務局からは以上でございます。

第3号議案については賛成多数により、地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し方針が承認されました。

第33回塩尻市地域公共交通会議兼第15回塩尻市地域公共交通協議会

令和 6 年 7 月 18 日

議事録署名人

横内 昌彦



令和 6 年 7 月 19 日

議事録署名人

熊井 保

