

## 第32回塩尻市地域公共交通会議兼第14回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和6年1月31日(水) 13:30~15:30
- 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 25人 欠席者 12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 課長 飯田 哲司
  - 10 長寿課 担当課長 大野田 桂子
  - 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 1人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和6年2月2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AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」広丘・吉田地区実証運行状況及びアンケート結果、地域振興バス「すてっぷくん(塩尻北部線)(広丘駅循環線)」同乗調査結果について【資料No1】

### 協議案件

#### 第1号議案

- 令和6年度AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」広丘・吉田地区運行(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「のるーと塩尻」広丘・吉田地区実証運行状況及びアンケート結果、地域振興バス「すてっぷくん（塩尻北部線）（広丘駅循環線）」同乗調査結果について【資料No1】

#### 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「のるーと塩尻」広丘・吉田地区実証運行状況及びアンケート結果、地域振興バス「すてっぷくん（塩尻北部線）（広丘駅循環線）」同乗調査結果について」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。
- ・「1 実証運行状況」と「2 住民アンケート結果」、「3 地域振興バスの同乗調査結果」に分けてご説明いたします。まず、「のるーと塩尻」広丘・吉田地区実証運行の状況について10月1日から12月末時点での3か月間の「利用状況及び分析」をご報告いたします。
- ・2ページをご覧ください。週ごとに分けて「累積登録者数・利用者数の推移」をお示ししております。10月1日の運行開始以降、12月末終了時点での登録数は8,000名を超え、約1,700名の新規利用ユーザーにご登録をいただきました。
- ・3ページをご覧ください。円グラフで登録者ベースの年代別構成比率をお示ししております。実証開始前後を比較して65歳以上の高齢者比率が4%ほど上がっています。10歳代～90歳代まで幅広い年代の方に利用登録をいただいております。
- ・4ページをご覧ください。「総乗客数の推移」を週別のグラフでお示ししております。10月1日から12月末までの間で日当たり平均141.7名の利用があり、実証開始前と比較して約40名増加しております。
- ・5ページでは「広丘・吉田エリア」に特化して「総乗客数の推移」のデータを週別のグラフでお示ししております。期間中で日当たり平均43.5名の利用があり、総乗客数全体の約3割を占めております。
- ・6ページをご覧ください。現在運行するエリア全体でのゾーン別の移動パターンをお示ししております。広丘・吉田エリアをはじめ、運行エリア全体の相互移動割合をお示ししております。
- ・7ページをご覧ください。曜日ごとの「時間帯別乗客数の推移」をお示ししております。運行時間の異なる平日、土曜日、日祝日に分けて折れ線グラフの色を変えております。各曜日ともに午前・午後ともに山ができておりますが、曜日によってピークタイムが異なります。
- ・8ページでは、乗車・降車ともに乗降場所の利用が高い順にTOP35をお示ししております。赤枠部分は新たに設置した乗降場所を含む広丘・吉田エリアのミーティングポイントです。
- ・9ページからは今回の実証運行に関する「住民アンケート結果」についてご説明いたします。
- ・10ページをご覧ください。広丘・吉田地区の方を対象に住民アンケートを全戸配布しました。
- ・11ページをご覧ください。年代・性別はご覧のとおりです。
- ・12ページをご覧ください。免許保有・主な交通手段はご覧のとおりです。86.8%の方が免許保有しており、77.8%の方が「主な交通手段」をマイカーと回答しております。

- ・ 13 ページをご覧ください。ここからは交通モード別のアンケート結果についてお示しいたします。まず、「すてっぷくん」の主な利用路線・利用頻度です。「すてっぷくん」のうち転換対象路線の「塩尻北部線」「広丘駅循環線」の利用が最多で、約3割の方が週1回以上「すてっぷくん」をご利用になっております。
- ・ 14 ページをご覧ください。すてっぷくん主な利用目的をお示ししております。「通院」「買い物」「鉄道乗継」の順で需要が集まっています。
- ・ 15 ページをご覧ください。すてっぷくん利用満足度・理由についてお伺いしたところ、47.1%の方が「大変満足」「少し満足」、21.7%の方が「大変不満」「少し不満」と回答しました。満足度に係る理由では「100円で移動できる」が最多の回答であり、次いで「運行時間が決まっていってわかりやすい」と回答をいただきました。
- ・ 16 ページでは、反対にすてっぷくん不満の理由をお示ししております。最多は「本数が少なく乗りたいときに乗れない」、次いで「到着したい時間は営業時間外」との回答をいただきました。
- ・ 17 ページからは「のるーと塩尻」に係るアンケート結果をお示ししております。「主な利用目的」では「買い物」「鉄道乗継」「通院」の順に需要が高いです。
- ・ 18 ページでは「利用満足度・理由」をお示ししております。7割の方が「大変満足」「少し満足」と回答し、16.2%の方が「大変不満」「少し不満」と回答しました。満足な理由では「事前に予約ができる」が最も多く、「乗りたい時間に乗れる」「乗降拠点への距離が近い」との回答が続きました。
- ・ 19 ページでは反対に不満な理由について記載しております。最も多いのが「到着時間が不確実」、次いで「配車時間が不確実」でした。この点については協議事案のご提案に際して現状の改善状況をご説明いたします。
- ・ 20 ページをご覧ください。予約制のサービスである「のるーと塩尻」についてキャンセル経験の有無及びその理由をお聞きした結果です。予定変更に係るもののほか、予約時の待ち時間が長かったためというもの、他の交通手段を利用したためという意見がございました。
- ・ 21 ページをご覧ください。4月以降にのるーと塩尻を導入した場合の利用頻度をお伺いした結果です。週1回以上の利用ありとの回答は37.5%でした。
- ・ 22 ページではのるーと塩尻導入前後での「タクシー利用頻度」をお伺いした結果です。それぞれ回答数が異なりますため単純比較はできませんが、ともに「使わない」が最多で、週1回以上の利用有と回答した方は、導入前は1.5%、導入後は3.4%でした。
- ・ 23 ページをご覧ください。令和6年度以降の交通選択をお伺いしたところ、76%の方が「のるーと塩尻」、24%の方が「すてっぷくん」を選択しました。「選択理由」をお伺いしたところ、「バス停までの徒歩距離」を決め手として選択された方が39.7%に達し、「出発時間」「待ち時間」が次いでいます。
- ・ 24 ページからは「すてっぷくん」（塩尻北部線）（広丘駅循環線）の同乗調査結果についてご説明いたします。
- ・ 25 ページをご覧ください。同乗調査における趣旨、期間、方法をお示ししております。本実証運行の転換対象路線である地域振興バスすてっぷくん「塩尻北部線」「広丘駅循環線」のヘビー

ユーザーへの聴取を趣旨としています。ここでは週 1 回以上のご利用者様をヘビーユーザーと定義し、その方に対して実証運行の PR やのるーと塩尻への乗車を呼びかけ、アンケート回答に向けた働きかけを実施しました。実証期間中の 11 月 20 日から 24 日までの平日のうち祝日を除く 4 日間で「塩尻北部線」「広丘駅循環線」の全 9 便を毎便乗車しました。のるーと塩尻へ「乗車経験あり」との方にはアンケート回答状況を確認し、未回答の方には回答の声かけをし、未利用の方にはのるーと塩尻の乗車を呼び掛けました。

- 26 ページでは「塩尻北部線」、27 ページでは「広丘駅循環線」の路線図と便ごとの時刻表をお示ししております。
- 28 ページでは同乗調査の結果からヘビーユーザーの方から抽出した「のるーと塩尻に切り替わる場合の困りごと」を 3 つの論点に整理しました。ご意見に対する市の考えを右に示しております。登録や予約が「面倒」とのご意見は利用の初期段階において多くいただくもので、この点に関しては引き続き利用方法・使い方の説明を行ってまいります。2 点目で運賃面での不安を抱えるご意見をいただきました。既設の地域振興バスすてっぷくんの主な利用は高齢者の方ですが、特に 80 歳以上の免許返納者の方を念頭に令和 5 年 4 月から新たにシニア区分の運賃を用意し、75 歳以上の方に向けた割引運賃を新設しております。また、令和 5 年 4 月から新たに距離別の運賃体系を導入しましたが、9 割以上の移動が超過料金が発生する直線距離 7 km を超えず初乗り運賃でご利用をいただいております。なお、3 点目の「乗車待ち時間の長時間化」や「到着時間の不確実性」は本実証開始直後の 10 月には大きく乖離がありましたが、乗降数のデータを反映して改善を図った結果、定時運行比率が 15.5% 上昇し、現状では 9 割以上が許容された時間内に運行をしております。今後、運行においては運行事業者様との協議をもって、車両配置やシフト等の部分についても運行体制をアップデートし、一層の向上を図ってまいります。
- 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「のるーと塩尻」広丘・吉田地区実証運行状況及びアンケート結果、地域振興バス「すてっぷくん（塩尻北部線）（広丘駅循環線）」同乗調査結果についてご報告は以上でございます。

## 質疑・意見

### 北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸様

- 資料 22 ページにあるタクシー利用頻度の結果についてだが、既存のタクシー事業とオンデマンドバスの重複が発生しているのではないかと。

### 市都市計画課 日野主任

- 市内タクシー事業者様とは、本会を含め地域公共交通会議の前段におきまして本実証に係る分析データを持参して状況の説明並びに確認をしております。先ほどの説明のとおりタクシー利用との重複有無に係る実態把握にあたっては、事業者様にご協力をいただき双方のデータの照合及び確認が必要であると考えます。

### 合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- 導入前後に係る質問について、聴取時期が同じならば適切なデータは得られないのではないかと。実態と近いデータを取るにはタクシーのヘビーユーザーに特化して調査する方が良いだろう。

データの取り扱いについて改善をしていただきたい。

### **市都市計画課 日野主任**

- ・次回以降のアンケート作成に向けて、内容改善に努めてまいります。是非ご指導をいただきますようお願いいたします。

### **協議案件**

#### **第1号議案**

#### **令和6年度 AI 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」広丘・吉田地区運行（案）について**

#### **【資料 No. 2】市都市計画課 日野主任 説明**

- ・協議案件（1）令和6年度 AI 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」広丘・吉田地区運行（案）についてご説明いたします。お手元の資料30ページをご覧ください。まず、本実証運行のベースである「地域公共交通計画」についてお示ししております。令和3年度策定の塩尻市地域公共交通計画で目標、施策、目的等の方向性を示し、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」を定めております。塩尻市地域公共交通計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割をもつもので、「持続可能な地域公共交通の実現」を掲げております。
- ・31 ページでは本実証の関係する計画目標「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」の内容をお示ししております。
- ・32 ページをご覧ください。本ページでは、31 ページ内の「事業イメージ」について、本実証計画全体の事業スケジュールに整理したものです。地域振興バスすてっぷくん 10 路線のうち、「線」ではなく「面」でカバーする利点が有効な市街地ゾーンに位置する6路線を4年間に分けて計画し、実証にあたってはヘビーユーザーの方を中心としたご利用者に地域振興バスとオンデマンドバスの乗車比較をしていただき、利用ニーズを分析の上で適切な交通モードを決定いたします。現在までに中心市街地循環線、塩尻東線・みどり湖・東山線を廃止し、のるーと塩尻への代替・本格運行を決定いたしました。今年度実証を行う塩尻北部線、広丘駅循環線について本会にて転換可否の協議をお願いいたします。
- ・33 ページをご覧ください。こちらでは前回12月25日開催の本会においていただいたご意見に基づき論点を3つに整理して、右側に市としての考え方をお示ししております。まず、地域公共交通の「主な対象」についてご意見をいただきましたが、先だってお示しをする地域公共交通計画内に「地域振興バスのサービス水準」を明記しており、34 ページにお示しするとおり高齢者の方はもとより生産年齢層の方に対する日常の移動手段の確保を定めております。
- ・のるーとの導入目的は35 ページにお示しするとおり、背景として平成20年度のピーク時と比較して7万人が減少する状況があり、利用者減少という課題や「乗りたい時間にバスがない」というご利用者様からのご意見を踏まえ、定時定路線型ではなくオンデマンド型のバスを導入し、AI を活用して効率性を高めた交通サービスの構築に取り組んでおります。
- ・また、運行面では地域振興バスの車両サイズでは大型自動車第二種運転免許をお持ちのドライバ

一様が減少する現状に対応できないという懸念も背景にあります。もともとの事業予算枠の中でより効果的な事業とするため、普通自動車第二種運転免許で運行可能な車両サイズとし、AIを活用したオンデマンド型のバスを導入して、マイカー移動ベースの土壌の中で、新たな公共交通利用者層の獲得、利用者の増加をもって、持続可能な公共交通の構築を目指しております。

- 36 ページにお示しするとおり、令和3年度の中心市街地におけるバス廃止に基づく本格運行転換以降、利用者は増加しており、今年度は推計で転換前と比較して135%の増加を見込んでおります。
- 実証運行の中で前述のとおり運行における課題点も明らかになってまいりました。37 ページでは「乗合発生率」を青い線で示しております。実証運行及びエリア拡張に伴い上昇傾向にありますが、利用状況を分析して反映することで一層の乗合率の向上を図ってまいります。
- また、ご利用者様にご迷惑をおかけしておりました「乗車待ち時間」について38 ページに現状をお示ししております。上の図でピンクの線が「お客様がご予約される際に、ご希望されたお時間から実際にご案内したお時間の平均値」で、紫の線は「実際に乗車までに要した待ち時間」です。ご覧いただくとおり、実証開始当初の10月はこの乖離が大きくお客様に対して差異が大きい状況でした。一方で12月はこの折れ線グラフの差異が少なく、昨日1月30日の定時運行比率は97%を記録しております。
- 39 ページでは、前回ご意見をいただいた「のるーと塩尻」の運行に係る課題点を整理しております。1点目の日当たりの運行距離の増加については、走行距離200kmを超過する移動は運行所要時間の改善が図られた12月では発生しておらず、10月～12月の平均走行距離は150kmでした。一方でエリア拡大に伴い、走行距離が長距離化している実状を踏まえ、運行事業者様と運行シフトをはじめとした体制の見直しをご協議しております。2点目において「タクシー需要との重複」についてですが、実証にあたり市内の各事業者様と本市側の分析データをお示しし、重複有無を確認しております。具体的な重複有無は双方のデータを照合するほかないため、タクシー事業者様からお申し出をいただく際にはご協力をいただき確認してまいりたいと考えております。3点目は運行環境の改善についてです。こちらにも運行事業者様と協議をしており、運行面での様々な制約やルールを踏まえ、双方協議のもと運行基準を検討してまいります。
- 40 ページでは今年度の事業スケジュール全体をお示ししております。上半期では実証運行に向けたご協議、許認可等のお手続きを進め、下半期の実証運行開始にあたっては市民の皆様に向けた利用方法等の説明会を各地区で実施し、各種調査、結果分析に基づき、この度の協議事項の提案をしております。
- 41 ページをご覧ください。この度の協議内容の趣旨及び提案内容でございます。現在実証運行を進める広丘・吉田エリアにおけるのるーと塩尻について、令和6年4月から本格運行に転換することを提案いたします。本格運行にあたっては同地区を運行する「塩尻北部線」「広丘駅循環線」の廃止を併せて提案いたします。
- 「提案の理由」にお示しするとおり、民間路線バス撤退後、市営で運行する地域振興バスですが、平成20年度をピークに約7万人が年間で利用減少している状況です。
- 広丘、吉田エリアにおける交通モードを検討するために「のるーと」の試験導入をはじめ、先だ

ってご報告のとおり利用者数は増加しており、住民アンケートの結果においては 76%の方から本格運行を望む声があります。

- ・のり一と塩尻への機能転換には併せて現行のすてっぷくん路線の廃止を伴うものであるため、既設の「塩尻北部線」、「広丘駅循環線」バス利用者の方に向けた意見聴取をし、特に週1回以上ご利用のあるヘビーユーザーの方から「のり一」本格導入に向けた課題点を抽出しました。
- ・運行に係る定時性の観点ではAIの学習によって大幅に運行改善が図れており、今後のライド数の増加によって一層の改善が期待できます。また、運行を支える環境面の整備に関しては運行事業者様と協議を進めており、引き続き運行体制の構築を図ってまいります。
- ・各種調査、利用状況、利用者意見を総合的に判断し、令和6年4月1日から「のり一」の本格運行を開始し、すてっぷくん「塩尻北部線」、「広丘駅循環線」を令和6年3月31日をもって廃止することを提案いたします。導入に際しては、今後の運行状況を分析する中で、状況に応じて、予め出発時間及び目的地を決めて運行する「セミデマンド」方式の導入を検討いたします。
- ・以上雑駁で恐縮ですが、「令和6年度 AI 活用型オンデマンドバス「のり一と塩尻」広丘・吉田地区運行（案）について」に関する私からの説明は以上でございます。

## 質疑・意見

### 高出地区区長会会長 降旗委員

- ・資料 38 ページに関連して「遅れ発生率」は「待ち時間の遅れ発生率」と理解してよいか。また、「実際待ち時間」と「当初待ち時間」のグラフはあるが、前段報告案件の資料 28 ページにあった「到着時間の不確実性」については改善が見えてこない。すてっぷくんからのり一とへ機能転換にあたっては遅れ減少に向けた改善策を検討していただきたい。
- ・また、「のり一とは乗合のバスサービス」だと認識していない利用者が苦情を言っている。ドライバーが対応に苦慮しないよう事業周知をしていただきたい。

### 市都市計画課 日野主任

- ・「遅れ発生率」についてはご理解のとおりです。下の赤線の部分が10分超の遅れの発生率を示しております。実証運行開始当初の10月は13%と他の月と比較して大きく山ができていますが、12月時点では2%まで減少しました。また、「当初待ち時間」と「実際待ち時間」のグラフのとおり、当初お客様にご案内した待ち時間と実際の乗車までに要した待ち時間の間について、10月は3～4分ほど乖離がありましたが、こちらも12月では1分未満まで減少しました。ご指摘をいただき「到着時刻の不確実性」についても、「当初待ち時間」と「実際待ち時間」の差異が少なくなったことで改善されております。なお、昨日1月30日の定時運行率は97%であり、ほとんどの運行が許容された運行時間内で運行しております。
- ・ご指摘のとおり「のり一と塩尻はタクシーとは異なるバスサービスであり、運行にあたっては乗合発生のために「乗合許容時間」が設定されています。実証期間中の住民説明会において対面説明によってサービスギャップの解消に努めてまいりましたが、アプリのご利用者様をはじめ対面説明が困難な場合における周知方法に課題がございます。微力ではございますが、アプリ内の通知機能を活用して利用方法等を掲示し情報発信に努めております。サービス内容の周知及び情報発信について引き続き取り組みを強化してまいります。

## 信州アルピコタクシー労働組合代理 細川様

- ・ 前回 12 月 25 日開催時に意見した内容について本協議資料内で回答いただき感謝したい。その上でいくつか意見・提案したい。まず、タクシーの利用頻度については報告資料 22 ページでは一見して利用率が増加するように見えるが、実態としては逆だと思ふ。タクシー利用者がのる一とに移行していると認識しており、自社のタクシードライバーからも同様の声を聞く。タクシーのように気軽に呼ぶことができる一方で安価であることが理由だと感じる。先日、みどり湖花公園から村井駅までのライドがあったが、その間で乗合が発生することはなかった。次の予約が塩尻協立病院であり、走行距離は 21km に及び 1 時間 15 分を要した。車両燃費を考慮すると非効率に感じる上、エリアが拡大して走行距離は増加する一方で乗客数は変わっていないように感じる。
- ・ また、資料 38 ページで 10 分超の遅れは減少しているとあるが、短時間の遅れは日常化している。前回開催時に塩尻警察署の方から渋滞情報の取得に向けて VICS システムを導入したらいかがかと提案があったが、現行システムでは導入は不可。理由としては事前予約を受け付けており、予約時に渋滞情報を予測した時間設定ができないからである。一方で渋滞に巻き込まれると大幅な遅延が発生する。運行遅延の影響は運行距離が長いほど大きく、その結果 AI は乗合を設定できない。
- ・ 上記を背景として現行の一面運行ではなく、エリアを区切った運行方式に転換を求めたい。その際には運賃設定についても再考が必要。同様の交通サービスを展開する他の自治体と比較しても塩尻市は非常に安価な運賃に設定されている。利用者の内訳として高齢者及び障害者が全体のおよそ半数はいる。なお、シニア区分や障害者区分の割引運賃の適用には証明書類の提示を要件として求めているが、これはぜひ撤廃していただきたい。証明書類提示に際して利用者と運転士側でトラブルが増加しており検討していただきたい。例えば定期券のように運賃を前納する利用形式ならば課題を解決できるのではないか。フリーパス機能をもたせるのはいかがか。
- ・ 運行にあたって利用者からは「非常に便利」「のる一とがあつて助かる」という声を多くいただく。私の意見に対して立場によって異なる見方はあるかもしれないが、「持続可能な地域公共交通の実現」に向けてタクシーをはじめ他の公共交通機関との共存共栄を図っていただきたい。

## 市都市計画課 日野主任

- ・ 日頃より運行をご担当いただきありがとうございます。ご意見・ご提案について順に失礼いたします。まず、タクシー利用との重複については、誠に恐縮ですが本市側で把握するのる一との移動データと実際のタクシー移動のデータを事業者様にご協力をいただき照合していく必要があると考えます。ご協力をいただく中で、実際に重複する移動部分をもとに改善策を検討したいと思ひます。
- ・ 次に乗合率ですが、資料 37 ページでご確認いただきましたとおり運行エリアの拡大に伴い増加しております。さらに乗合率を上げていくため、運行データ分析の中で移動が集中するポイントを整理し、集中箇所については予め時間を決めて配車する仕組みの導入を検討してまいります。
- ・ また、運行時間の遅延に起因してエリア区分についてご提案をいただきました。エリア区分をはじめ適切な運行体系の構築については、実証状況データの分析及び細川様はじめドライバーの皆様からのご意見を照合しつつ、運行事業者様と協議の上で最良案を模索したいと考えます。
- ・ 現在、地域振興バス路線の廃止をもってのる一とへ機能転換しております。のる一との運賃は「地域振興バスすてっぷくんの代替機能」を前提として、サービス内容の差異を踏まえ、利用者

アンケートの結果をもって運行事業者様とも協議をし、本会で決定した経過がございます。実証運行の進捗とともに、他のサービスとの兼ね合いや地域の実情と照らして検討を要するならば本会の場で協議をしてまいりたいと考えます。

- ・ご利用者様の割引運賃の適用についてご意見をいただきました。ご指摘のとおり、利用数で考えた場合に「シニア」及び「障害者」の区分でご利用いただく方が多いと認識しております。割引運賃の適用にあたっては、チェック機能を設けて確認する必要があると考えます。一方で事務手続きの中で運行面に支障があるとのことであれば、ご提案いただく内容を踏まえて運行事業者様とともに解決策を見つけていきたいと考えます。

#### **塩尻地区タクシー協議会 小松委員**

- ・資料 19 ページの住民アンケート結果で、「のる一と不満・理由」として「運転士の対応が悪い」とあるが、そもそもバスドライバーの立場では利用者と会話はできない決まりがある。そうした背景がある中で「のる一」のサービスについてドライバーが全て説明しなくてはならないのは大変厳しい状況だと思う。ましてや運行ルートはAIの決定に基づくものであるため、ご利用者様からの苦情を受ける立場及びその説明責任をドライバーに負わせるのは非常に辛い。
- ・また、事業費の観点では行政側の財源枠は限りがあるため、受託費用と運賃収入の整合がつかなければ持続可能な公共交通を維持してはいけないと思う。公共交通の運行をみんなで支え合うというならば、相応の負担を受益者に求めなくてはならない。本日国土交通省からも出席があるが、運賃は国が決定するものでも上限設定があるわけでもなく本会で決定できるものであり、率直に私は値上げを検討すべきだと考える。塩尻地区タクシー協議会の立場では、「のる一」の運行にあたってタクシー事業とは共存共栄の形であってほしい。現在話題にあがるライドシェアを導入しても運転士を採用できるかはわからない。運行事業者が困窮する前に対処をしていただきたい。

#### **市都市計画課 日野主任**

- ・タクシー協議会としてのお立場からご指摘をいただき大変恐れ入ります。まず、ドライバーの方に係る規制や説明責任についてですが、私どももご利用者様からの「のる一」塩尻に期待いただくイメージと実際に提供する交通サービスの実態にギャップがあると認識しております。そうしたサービスギャップに基づく苦情もあり、その解消に向けて市ではご利用者様に向けた説明会や窓口相談への対応等、本事業に係る詳細な説明を心がけております。サービスギャップ解消に向けては対面でのコミュニケーションのみならず、非対面での情報提供も重要であると認識し、微力ではありますが「のる一」のアプリ機能を活用して発信に努めております。現状の対策に留まらず、運行事業者様とも協議を重ね、最良の方法を検討してまいります。
- ・また、予算面並びに運賃に関してご意見をいただき誠に恐縮です。運賃設定に際しては、前述のとおり本会で協議をする中で決定した経過がございます。決定にあたっては他自治体の事例を参考にしながら、本市の特徴である地域振興バスの代替機能としての性質を踏まえて現行運賃を設定し、ご承認をいただきました。「のる一」事業の定着に向けて今年度よりシニア割引を導入しておりますが、シニア区分及び障害者区分等の割引運賃での乗車が大変多く、ご指摘いただく収支バランスの見直しを要する状況だと考えております。小松委員からご指摘をいただき受益者負担に基づく運賃設定への変更については、本事業を含む交通事業単体のみならず他に及ぼすクロスセクター効果を考慮した上で、本会において協議を深めていきたいと考えております。

### **大門地区区長会会長 角委員**

- ・タクシー業界に影響を与えるような運賃体系にはすべきではない。また、議論の前提としてデータ分析が不十分に思うため改善を求めたい。

### **市都市計画課 日野主任**

- ・ご意見をいただき大変恐れ入ります。のる一と塩尻を含む地域振興バスは、民営のバス事業が撤退したことを契機として市営で運行をしております。ご指摘のとおり現行の民間交通機関であるタクシー事業との共存を図ることは大前提だと認識しておりますため、運賃体系についても状況を適切に把握して事業進捗を図ってまいります。また、ご指摘をいただくデータ分析につきましては、データの取り扱いや手法について一層学び改善して参ります。

### **塩尻警察署交通課長 柿澤委員**

- ・先ほど細川委員から「渋滞情報との連携はシステム設計上難しい」とコメントがあったが、AIによる運行効率に課題があるのではないかと。エリア拡大に伴い走行時間が長距離化していくと運行遅延も発生しやすくなりドライバーの方にも焦りが出てしまうのではないかと。警察の立場から事故発生を未然に防ぎたいと思うが、AIシステムの改善は見込めると考えて良いか。

### **市都市計画課 日野主任**

- ・運行に係る安全面についてご指摘をいただき恐れ入ります。まず、走行経路の安全確保につきましては本実証開始前に運行事業者様と協議をして、予めシステムで通行不可の経路を設定しております。また、言及をいただくAIシステムにつきましては、運行ライド数の蓄積に基づいて改善が図れており、実際資料38ページのとおり10月の運行データを反映した結果、大幅に運行における遅れ発生率は減少しております。一方で全ての事象がAIの学習蓄積によって解消するものではないとも認識をしておりますので、運行面における実態については運行事業者様と協議を進める中で運行自体のアップデートを図ってまいり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**

- ・乗合率はパラメーター次第で調整が可能だが、乗合を多くするために許容時間の幅を広げれば当然寄り道が増えてしまい到着時間はその分だけ遅くなってしまう。サービス水準の設定については運行事業者と議論をしながら決めていかななくてはならない。目的地へ早く到着したいのならば、のる一とでなくタクシーが最適な場合もあると思うので、運行サービスの差異や設計について利用者へ説明していくべきだ。
- ・本会において厳しめの意見も多いが、一方で皆決して「のる一と廃止」という意見ではない。他の事例を見ても地域公共交通会議の場で塩尻市ほどタクシー協会やタクシー労働組合の方から意見が出るのは珍しいと思う。そうした声を踏まえて協議をしていく必要がある。
- ・実際転換対象のバス路線に乗車したところ一定数の利用が確認できたため、自信を持って賛成とは言いかねる。転換にあたっては、デマンド交通利用の促進施策が必要だと思うし、一定数の利用者を捌ける交通でなくてはいけない。そうした点において事務局には協議に資するデータ及び資料の作成を求めたい。現状の地域振興バスの課題や転換にあたる運行目的やのる一と導入の意図を明示してもらいたい。そうした目的をのる一との転換によって達成ができるのか。この点は継続的に協議していく必要があると思う。

- ・この度の提案について地域振興バス2路線の「廃止」ではなく「休止」が適切ではないか。一度「廃線」を選択すると復活には手続き上のハードルが高い。移動需要の動向によっては地域振興バスの復活の道を残した方が良いのではないか。

#### **市都市計画課 日野主任**

- ・柿澤委員からの質問について補足をいただき誠に恐れ入ります。乗合率については、サービス水準として平均の待ち時間の基準を設定しております。設定にあたっては、タクシー事業者様にヒアリングをしましてタクシーを呼ぶ際にも15分ほどは時間を要すると意見をいただきましたので、のるーとについては平均待ち時間を20分程と設定し、パラメーターを調整しております。
- ・前段ご説明のとおり、昨日1月30日は97%の運行が許容時間内に完了いたしました。一方で、利用者目線では提供するのるーとサービスが期待するイメージとの間にギャップが生じている可能性を懸念しておりますのでサービスギャップの解消に努めてまいります。
- ・また、転換対象路線の地域振興バス「塩尻北部線」及び「広丘駅循環線」へご乗車をいただきまして大変恐れ入ります。先ほどのバス同乗調査や実際にバスへ乗車した様子を踏まえ、乗降が集中する箇所や移動が集中する時間については別途対処を検討しております。移動データを分析し、事務局提案のセミデマンド方式をはじめ一部予め移動先や時間を設定した運行を検討してまいります。なお、現行の地域振興バスではのるーとと同等の移動データの取得は望めません。AI活用型オンデマンドバスの導入によって乗降データの可視化が可能となり、データに基づく移動手段を提供できる点が非常に強みだと認識しております。加えてデータ分析の手法についてもご指摘をいただき恐縮です。その点については大変恐縮ですが福本委員から学術的視点でのご指導をお願いしつつ、事務局として改善に努めてまいります。のるーとの運行にあたっては資料34ページでお示ししますとおり、機能転換に関する「サービス水準の考え方」をもって取り組んでおります。既存の地域振興バスのヘビーユーザーである高齢者層に留まらず、生産年齢層の方に向けてもサービス提供の責務を認識し、地域公共交通手段の確保に努めてまいります。

#### **市都市計画課 米山課長**

- ・先ほど福本委員からすてっぷくん「塩尻北部線」「広丘駅循環線」は「廃止」ではなく、「休止」にしたかどうかとご提案をいただきました。ご提案いただく「休止」につきましては、運行を受託いただくアルピコタクシー株式会社へ可否について確認したく存じます。特にすてっぷくんの運行に際しては、アルピコタクシー株式会社の車両を使用しておりますため、ご意見をいただけますと幸いです。

#### **アルピコタクシー(株) 松本支社代理 福田様**

- ・この度、すてっぷくんの運行を担当するドライバーが3月末で2名退職を予定している。運行再開時についてはドライバー確保が課題となる。また、運行車両の取り扱いに関しては一度自社に持ち帰って検討したい。

#### **市都市計画課 米山課長**

- ・ありがとうございます。当初ののるーとの本格運行並びにすてっぷくんの一部運行廃止を提案しておりましたが、事務局としては新たに「休止」についても選択肢に加えたいと考えますが、市長の立場として百瀬会長にご判断をお願いしたく存じます。

#### **会長 百瀬 敬**

- ・事務局の意向について承知しました。決議にあたって会全体としての意見を集約いたします。他

にご意見ございますでしょうか。

#### **北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸様**

- ・のる一との本格運行にあたって運行許可の関係を確認したい。道路運送法第4条の許可を得ていると理解して良いか。

#### **市都市計画課 浅川係長**

- ・ご理解のとおりです。運行を受託いただくアルピコタクシー株式会社が国土交通省から道路運送法第4条の区域運行に係る許可を得ているものと認識しております。本許可に基づく運行面における必要な諸手続きについても同様でございます。

#### **信州アルピコタクシー労働組合代理 細川様**

- ・ドライバー側の意見及び提案について同意いただく方が多く大変恐縮している。のる一と塩尻は必ず存続させていかなければならないものだと思っている。現時点では需要に対処できるが、次年度以降さらにエリアが拡大してしまうと運行は厳しい状況になることを申し上げたい。その点について誤解がないようお願いしたい。塩尻東エリアの本格運行後、のる一と塩尻の利用者が増加したため、一時期供給が追いつかない時があった。そのため本件におけるのる一への機能転換にあたっては供給不足とならないようにエリア範囲を適切に設定していただきたい。

#### **合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員**

- ・もし休止と判断をするならば、道路運送法に基づく国との届出関係の話と、市と運行事業者との契約関係の話に分けて整理した方がいい。当然、本会を前にして市と運行事業者の間で契約が発生することはないだろうが、他事例として目にすることもある。本会の中でのる一が良いものだという認識に相違はなさそうだが、現状を考慮した場合には定時定路線型に戻す可能性をゼロにしてしまうのは危険が伴うと思う。また、のる一との運行にあたってはフルデマンド方式ではなく、一定の運行制限やルールの整理が必要ではないか。本会における同意をもって実際の運行へ進む流れだと思うが、同意を得ることを前提にはいけない。もしかしたら協議時期についても再考が必要になるかもしれない。市と運行事業者間の契約という事務手続きに留まらず、不断の努力を続けて常に事業改善していくことを求める。

#### **会長 百瀬 敬**

- ・皆様ありがとうございました。議論も尽くされたと思います。事務局案に休止案を加えて採決をしたいと思います。よろしくお願いいたします。

第1号議案については賛成多数により、令和6年4月1日から「のる一」の本格運行を開始し、すてっぷくん「塩尻北部線」、「広丘駅循環線」について令和6年3月31日をもって休止することが承認されました。

#### 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との連携企画についてご報告いたします。前回12月25日の会議でご報告をしたのるーと塩尻と株式会社カインズが連携した「お出かけ」促進企画ですが、12月実施の成果を受けて、本年も新たに実施をしております。実施内容は、前回同様にのるーと塩尻に乘車して、車内に設置しております「チケット」を持って、カインズ塩尻店へ行き、サービスカウンターにてお渡しいただくとカインズポイントを後日200ポイント付与するものです。今回は1月10日から2月29日まで実施いたします。本キャンペーンご利用お客様の1回あたりの購買数も平均値と比して3～4点ほど多いとお聞きしております。ぜひ皆様にものるーと塩尻及び本キャンペーンをご利用いただければ幸いです。以上でございます。

第32回塩尻市地域公共交通会議兼第14回塩尻市地域公共交通会議

令和 6 年 2 月 16 日

議事録署名人

福 田 真 一



令和 6 年 2 月 19 日

議事録署名人

伊 倉 則 史

