

第28回塩尻市地域公共交通会議兼第10回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和4年12月22日(木) 10:00~11:30
- 2 会場 塩尻市役所5階 大会議室
- 3 出席委員 37人中 30人 欠席者 7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 曾根原 博
 - 2 都市計画課 課長補佐 米山 進
 - 3 都市計画課 計画係 係長 浅川 忠幸
 - 4 都市計画課 計画係 主任 辰野 裕
 - 5 都市計画課 計画係 主事 日野 南
 - 6 企画課 課長 紅林 良一
 - 7 観光課 課長 百瀬 一典
 - 8 福祉課 課長 飯田 哲司
 - 9 長寿課 高齢支援係 主事 柳澤 遼
 - 10 教育総務課 課長 熊井 美恵子
 - 11 こども課 課長 竹中 康成
 - 12 先端産業振興室 主事 太田 貴也
- 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4年12月23日(金)

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

協議案件

第1号議案

令和4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. 1】

報告案件

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No. 2】

- 4 そ の 他

山形村広丘駅直行バスの運行について

【資料No. 3】

- 5 閉 会

3 議事

協議案件

令和4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. 1】 市都市計画課 辰野主任 説明

- ・第1号議案「令和4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。
- ・1ページをご覧ください。まず、趣旨になりますが、本市では地域振興バス北小野線の運行にあたって、国の地域内フィーダー系統確保維持事業補助金を活用しておりますが、当該補助金の交付要綱の規定では、事業実施の適切性、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つなげていくとともに、評価の内容について公表することが定められています。
- ・本日はこの令和4年事業における自己評価、PDCAサイクルでいうところのCの部分について、皆さまに協議をお願いするものになります。
- ・評価の対象は令和4年度事業となっており、令和3年10月から令和4年9月までの1年間となります。
- ・令和4年度の計画では年間運行日数295日、1便あたりの平均乗車人数11人、年間利用者数12,980人を目標に掲げており、この指標に基づいて1年間の運行結果を確認していきたいと思っております。
- ・続いて2ページ目をお開きください。まず、上段では令和4年度の結果をまとめており、下段は参考として令和3年度の結果を記載しておりますので比較してご覧ください。
- ・令和4年度は令和3年度に引き続き新型コロナウイルス感染症に係る行動規制の煽りを受け、引き続き利用者の回復が見られず、年間利用者数は9,220人、便あたり平均が7.8人と年間利用者数、便あたり乗車人数ともに目標値を大きく下回る結果となりました。
- ・続いて3ページをご覧ください。こちらは2ページの数字をグラフ化したものになります。
- ・青色と緑色が令和4年事業の利用者数、便あたり平均をそれぞれ示しており、グレーが前年度となっています。
- ・緑色の便あたり平均を見ますと目標値である11人に届く月がなく、前年と比較して6月及び8月はやや利用者が持ち直しましたが、利用者減少に歯止めをかけることはできず全体的に利用者が減少しています。
- ・続いて4ページをご覧ください。こちらは、ここまで説明させていただいた結果に基づき、国に提出予定の自己評価の案になります。
- ・主だった部分のみ説明させていただきます。まず、表の真ん中あたりの③前回の事業評価結果の反映状況になりますが、利用者回復に向けた取り組みとして、令和4年5月1日に大規模なダイヤ改正を実施し、経路の延伸及びフリー降車制度の導入を行いました。
- ・続いて④の事業実施の適切性については、事業が計画に位置付けられた通り適切に実施されたということでA評価とさせていただきました。
- ・続いて⑤の目標効果達成状況については、目標値を大きく下回る結果となったため、事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかったということでC評価としました。

- ・最後に⑥の今後の改善点として、令和4年度に行ったダイヤ改正及び経路の見直し、新制度の導入がどのような効果をもたらすかを把握するとともに利用者ニーズに常に目を配り、利便性の向上を図っていきます。
- ・また、利用促進に向けて改正に合わせて時刻表を全戸配布するなど周知徹底を図っていきます。
- ・以上で、第1号議案「令和4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

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・資料No. 1の4ページ「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）」内、「⑤目標・効果達成状況」において「新型コロナウイルス感染症拡大の影響」との記述がありますが、それだけが原因でしょうか。対象路線の沿線人口の推移やヘビーユーザーの利用動向を踏まえて分析していくべきだと考えます。

市都市計画課 辰野主任

- ・本年5月からバス経路を変更し、フリー乗降等の新制度を導入しており、その利用状況について運行事業者から結果報告を受けておりますので、地域の実情を踏まえて、今後の内容に反映してまいります。

洗馬地区区長会 会長 塚原委員

- ・地域内フィーダー系統確保維持事業補助金について、具体的にいくら補助があるのでしょうか。また、掲げる計画目標に達しない場合は、補助内容に影響がありますか。加えて、今後補助メニューとしてなくなることもあるのでしょうか。

市都市計画課 辰野主任

- ・まず、本補助金は北小野線の運行事業者であるアルピコタクシー株式会社が申請するものです。また、申請者であるアルピコタクシー株式会社が、本市以外にも松本市等の近隣自治体での運行事業分を含めた一体の計画として申請をしております。令和3年度実績は356万円ほどですが、左記事情から毎年度金額が前後いたします。なお、本制度ですが、生活交通の存続が危機に瀕している地域を対象としたものであり、補助金額等の内容に関する改変は別ですが、補助メニュー自体の廃止は想定しておりません。

市都市計画課 米山課長補佐

- ・地域内フィーダー系統確保維持事業補助金の制度にあたり、国としても生活交通を守るという視点に立って事業設計しているが、補助金自体は有限であるため、その執行にあたっては一程度の目標を設けて、主体者の努力すべき事項を明確にしております。そのため、達成が容易な目標を設定するのも一手ですが、先ほど柳沢委員からご指摘をいただいた視点から地域の人口動態を踏まえて、現状に応じた目標設定に向けて改善してまいります。

大門地区区長会 会長 角委員

- ・資料1ページの「計画に位置付けた目標等」の数値について算出方法や根拠を教えてください。

市都市計画課 辰野主任

- ・算出にあたっては過去数年分の利用状況やその平均を参考にしています。

第1号議案については全会一致により承認されました。

報告案件

A I 活用型オンデマンドバスの「のーとの実証運行の状況について【資料No. 2】

市都市計画課 日野主事 説明

- ・お手元の資料No. 2をご覧ください。報告案件「A I 活用型オンデマンドバス「のーと塩尻」塩尻東地区・実証運行の状況について」ご説明いたします。
- ・それでは、2ページをご覧ください。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。
- ・まず、ご覧いただく資料が、地域振興バス「すてっぷくん」のこれまでの変遷です。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、現在では9路線で市内全域をカバーし、市民の「生活の足」として一翼を担っています。
- ・しかしながら、資料のとおり、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ページをご覧ください。ここで、前回の地域公共交通会議にて承認いただき、現在実施中の実証運行計画をおさらいいたします。運行期間は、令和4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。こちらは本年4月より本格運行している内容と同様です。
- ・次に、実証運行対象の「塩尻東エリア」面積約10平方キロメートル（以下「平方km」で表記。）は、次のページにありますとおり、既に本格運行中のエリアと合わせた約20平方kmを一体として一面で運行しております。運行車両は最大平日4台・土日祝3台です。塩尻東エリア内には乗降拠点を83か所設定し、本格運行中のエリアと合わせた設置箇所数は194か所です。
- ・運行にあたるKPI（目標値）（Key Performance Indicator）「重要業績評価指標」は、塩尻東エリアで1日あたりの平均乗車人員50人（全エリアで100人）を予定しており、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「塩尻東線」と「みどり湖・東山線」の2路線です。

- ・資料5ページは、先ほどお示しをしました実証運行エリアの図です。
- ・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4年度におけるスケジュールをお示しいたします。前回の地域公共交通会議で実証運行を承認いただき、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、運行事業者に対してのドライバー研修を実施。また、9月下旬からは塩尻東地区の地域に入り、運行説明会を開催してまいりました。なお、転換検討をする地域振興バス「みどり湖・東山線」「塩尻東線」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。昨年令和3年度の実証運行結果に基づき、本年令和4年4月から地域振興バス「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。本年10月からは「みどり湖・東山線」「塩尻東線」、来年令和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4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26日から11月15日まで計26回開催した運行説明会についてお示ししております。実証運行中の塩尻東エリアに位置する全13地区で各2回実施し、乗車方法や乗降拠点、予約方法をお伝えする場を設定したところ延べ245名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9.4名、昨年度の実証運行時と比較しても多くの方にご参加をいただきました。そのほか、広報しおじりへの掲載や塩尻東地区における回覧、広報への折り込みチラシ配布といったPRや、アプリ相談窓口における登録支援、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ページでは、その中でも令和4年度、前回の地域公共交通会議以後に掲載したものを抜粋してお示しいたします。広報7月号では実際に「のるーと塩尻」をご利用いただく方にインタビューを行い、利用者の声を通して利活用方法をご紹介します。10月号では塩尻東地区での実証運行エリアをお示しし、Twitter掲載を併用して、情報を発信いたしました。また、12月号では先ほどの運行説明会以降増加している「アプリ相談窓口」について利用をアピールいたしました。
- ・資料12ページ。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13ページでは、実証運行中の塩尻東地区およそ2,700世帯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。1度以上「のるーと塩尻」にご乗車いただいた上で、市地域振興バスと比較をした結果について回答を依頼しております。アンケートについては、図でお示ししますように、塩尻東地区住民の方で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捉え

て、のるーと塩尻車内や公共施設にもアンケート回収ボックスを設置し、代替対象路線である「みどり湖・東山線」「塩尻東線」には職員が同乗調査を行い、アンケート回答を依頼してまいりました。なお、本アンケートの結果は、次回2月3日の本会にてご報告いたします。

- ・資料14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15ページでは、「みどり湖・東山線、塩尻東線の利用者ヒアリング」についてご説明いたします。
- ・資料16ページをご覧ください。左側にお示しした調査シートを手に職員が「みどり湖・東山線」「塩尻東線」に乗車する方へインタビューを行いました。主な目的は先ほどの資料13ページでご説明した「振興バス週1以上利用者」にあたるヘビーユーザーの特定のための調査であり、バスに同乗のうえ、実証運行趣旨を説明し、「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を促しました。
- ・資料17ページをご覧ください。調査は本年11月14日（月）から18日（金）の平日5日間実施し、「みどり湖・東山線」5便、「塩尻東線」5便の計10便に乗車してインタビューを行いました。日あたり、便あたりの実績は資料のとおりです。調査中、最も乗車が多かったのが火曜日の65名で、最も少なかったのは水曜日の39名でした。総じて午前から午後の早い時間までの移動が多く、「塩尻東線」では12時37分発の便までと14時12分発からの便では便あたりの乗車数に大きく差があります。同乗調査をした5日間の平均は令和3年度乗車実績と比較しても遜色はなく「みどり湖・東山線」では日当たり16.80人、便あたり3.36人。「塩尻東線」では日当たり29.40人、便あたり5.88人の乗車を確認いたしました。個別のユーザー状況は、現在分析をしております。なお、それぞれインタビュー数は延べ数ですのでご承知おきください。
- ・資料18ページをご覧ください。実証運行中の「のるーと塩尻」について実証運行開始の10月1日から11月末時点での「利用状況及び分析」を行いましたのでご報告いたします。
- ・資料19ページへお進みください。こちらでは週ごとに分けて「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日の実証運行開始以降、11月末時点で657名の新規登録、320名の新規ユーザーが「のるーと塩尻」を利用しております。累積登録者数を、「のるーと塩尻」に「新規ご登録をいただいた人数の累積」と定義し、累積利用者数は、1回以上「のるーと塩尻」を「ご利用いただいた人数の累積」として積算したものです。現在、堅調に「累積登録者数・利用者数の推移」は増加している状況です。
- ・資料20ページに移ります。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。左側が実証運行開始前、右側が実証運行開始後の比率です。実証運行開始後、全体に占める65歳以上の高齢者の割合は増加傾向であり、全体の22%を占め、実証開始後およそ5%程度上昇しております。
- ・資料21ページをご覧ください。同じく登録情報から、任意回答をいただく郵便番号を基に区分したものが左の円グラフです。全体の5分の1を塩尻東地区が占めており、そのほか大門地区や

広丘高出地区、市内エリア内を含めると全体の8割に達します。利用目的についても登録時にお聞きをしております、最も多い用途は「買い物」で55%に至りますが、「観光」も20%の比率を示しております、全体の中で比較的高い需要を示しております。

- 資料22ページをご覧ください。「総乗客数と高齢者比率の推移」を週別にグラフでお示しております。実証運行を開始した10月1日から週ごとに右へ推移し、11月30日まで算出、青い棒線が「総乗客数」、緑の棒線が「塩尻東総乗客数」です。折れ線グラフはそれぞれ青が「65歳以上高齢者の予約完了比率」で、緑が「塩尻東地区の65歳以上高齢者の予約完了比率」です。「総乗客数」に占める「塩尻東総乗客数」の割合は、10月2日～8日の週と比較して、11月に入り、11月13日～19日の週や11月20日～26日の週では上昇しております。「塩尻東総乗客数」は総じて堅調で、直近11月は10月の1か月と比較すると総乗客数も上昇傾向にあります。65歳以上高齢者の予約完了比率に関しても、浮き沈みはありますが、総じて全体比よりも塩尻東地区は高く位置しております。今後、気温の低下や天候によっては乗客数が伸び悩むことも想定されます。
- 資料23ページをご覧ください。予約方法別の推移を週次でお示しております。こちらも実証運行を開始した10月1日から週ごとに右へ推移し、11月30日まで算出しており、青い棒線が「リアルタイム予約完了数」で、黄色い線が「事前予約完了数」です。青い折れ線グラフのとり「事前予約比率」が平均して全体の6割程度で堅調に推移しており、11月下旬に向かっては上昇傾向にあります。予約方法としては事前にご予約の上、お使いいただく方がリアルタイム予約と比較して多く存在しております。
- 資料24ページでは「塩尻東地区」に特化した形でお示しをしております。こちらも実証運行を開始した10月1日から週ごとに右へ推移し、11月30日まで算出しており、塩尻東地区について青い棒線が「リアルタイム予約完了数」で、黄色い線が「事前予約完了数」です。緑の折れ線グラフは「事前予約比率」を示し、11月6日～12日では7割を超えており、先ほど資料23ページでご説明した全体の数値と比較しても高い割合を示しており、多くの方が事前予約機能を活用して予約を取っています。
- 資料25ページをご確認ください。こちらは予約方法における「アプリ予約と電話予約」の比率をお示ししております。青い棒グラフは「アプリ予約」、黄色い棒グラフは「電話予約」を示し、青い折れ線グラフは「電話予約比率」の推移を示しております。全体平均で39%が電話予約を選択しており、週ごとに差はありますが、実証運行前と比較して、高い数値を示しております。
- 資料26ページでは、「塩尻東地区」に特化した形でお示しをしております。平均は36%と資料25ページで示す全体平均とほぼ同様の数値を示しております。40%を超える週も複数あり、その中でも最も数値が伸びた11月13日から19日の週には、先ほど「5. みどり湖・東山線、塩尻東線の利用者ヒアリング」でご説明した、代替対象路線における「みどり湖・東山線」「塩尻東線」へ同乗ヒアリング調査を実施した週であり、調査中も同時期における利用者の初乗りを確認しております。
- 資料27ページをご覧ください。左側のグラフでは「キャンセル数とキャンセル率」を、右側の円グラフでは「キャンセル理由の分布」についてお示しをしております。まず、「キャンセル数

- とキャンセル率」のグラフですが、先ほどと同様に週別に青い棒線で「キャンセル数」、青い折れ線グラフは「キャンセル率」を示しております。ご覧いただくとおり、右肩下がりの減少傾向で推移しており、現在は15%ほどです。また、右側の「キャンセル理由の分布」の円グラフのとおり、およそ4割は「予定の変更」が占めており、「車両の遅れ」は全体の3.4%ほどです。
- 資料28ページに移ります。こちらでは「案内待ち時間の推移」をグラフでお示ししております。青い折れ線グラフは「実車案内待ち時間」の平均を、グレーの折れ線グラフでは「キャンセル時における案内待ち時間」の平均を示しております。おおよそ5分から7分ほどの待ち時間で推移しており、当初事業として想定する待ち時間20分程度と比較しても、時間に余裕をもって運行されております。
 - 資料29ページをご覧ください。こちらでは曜日ごとの時間帯別利用状況をお示ししております。黄色い折れ線グラフが「土曜」、緑が「日祝」、青が「平日」です。こちらはいずれも運行時間が異なる関係から、起点と終点が分かれています。グラフの山を見ていただくとおり、青「平日」は午前9時から10時ごろに山ができており、緑「日祝」や黄色「土曜」では夕方午後4時から6時ごろが需要ピークを迎えております。
 - 資料30ページでは、時間帯ごとの事前予約比率をお示ししております。黄色い折れ線グラフが「土曜」、緑が「日祝」、青が「平日」の事前予約比率を示しております。ご覧いただくとおり、青「平日」は午前7時から8時ごろの早朝の時間帯や午後7時以降の夜の時間帯を希望する際、9割前後の方が事前予約機能を活用しております。また、黄「土曜」では同じく午後7時以降の事前予約が高い割合を示し、緑「日祝」では12時前後の昼時間帯や午後4時から運行終了の午後6時ごろの夕方時間帯で事前予約比率が高い状況です。
 - 資料31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。塩尻東地区に係る新たな移動が全体の31%を占め、総乗客数では4,519名に達します。また、市地域振興バス「すてっぷくん」は塩尻駅に繋がるよう設計しており、塩尻東地区を起点に高出地区や桔梗ヶ原地区への移動は、「のるーと塩尻」になって発生した移動パターンです。なお、大門エリアを起点とする移動は全体の8割を占めております。
 - 資料32ページをご覧ください。こちらでは具体的にトップ10利用者の移動パターンをお示ししております。20歳から85歳まで多様な年代の方が利用しており、赤字でお示しするミーティングポイントが塩尻東地区で新たに加わった乗降拠点です。地図上の矢印でお示しをしているのが、それぞれの移動パターンです。順位別に色を分けておりますので、対照してご覧ください。最も多い方では実証開始から2か月で79乗車を記録し、日当たり1回以上ご乗車をいただいております。
 - 資料33ページをご覧ください。こちらではさらに塩尻東地区に特化して、トップ10利用者の移動パターンをお示ししております。具体的には、塩尻東地区で新たに加わったミーティングポイントを起点もしくは終点にした移動から算出したトップ10利用者の移動パターンです。こちら先ほど同様に、順位別に色を分けておりますので、対照してご覧ください。また、年齢別で見ると、最年少は15歳から75歳までの方がランクインしており、先ほど全体で2位に位置した方がこちらではトップの利用状況です。代表的な移動パターンからは、病院やスーパー、駅

といった拠点施設へのアクセスが多い状況が確認できます。

- ・資料34ページをご覧ください。こちらでは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トップ35をお示ししております。実証開始前と同様にトップは「塩尻駅東口」で総乗客数は乗車・降車ともに700を超えております。日当たりで換算すると24.2人の乗降が発生しております。赤枠でお示しをしているのが、塩尻東地区に位置する乗降拠点です。「塩尻協立病院」や新たに加わった「下西条」、「松原区ふれあい広場」がランクインしております。この両地区は先ほど「3. 住民周知、利用促進に向けた活動状況」としてご説明した「運行説明会」においても、それぞれ初回開催時に下西条地区が【23人（10月12日開催）】、松原地区は【16人（10月5日）】と、全体平均9.8人と比較しても多くの方にご参加をいただいた地区です。また、そのほかにも乗車部門では「サンサンワイナリー」がランクインし、観光利用も見受けられる乗降拠点においても、2日に1度以上の利用が確認できます。そのほかは実証運行前と同様にスーパー等の買い物利用、病院等の通院利用、「ふれあいセンター広丘」等の福祉施設の利用がそれぞれトップ35から読み取ることができます。
- ・資料35ページをご覧ください。令和5年度に向けた料金の検討について説明いたします。
- ・資料36ページをご覧ください。前回の地域公共交通会議でお諮りしましたとおり、実証運行については、既に本格運行している運賃設定と合わせ、大人200円、小児・障がい者100円、乳幼児無料で設定し、運行しております。これは多くの利用者がまずは「地域振興バス」と「のるーと塩尻」を乗車比較し、地域に望ましい交通形態を選択いただくため、現行運賃を採用したものでございます。今後、実証運行の結果、本格運行に移行する場合については、運行エリア拡大により、平均移動距離も伸びることが想定されることから、「距離別運賃」設定を検討しており、現在、距離や運賃の設定について検討を進めている状況にあります。
- ・雑駁で恐縮ですが、説明は以上でございます。

質疑

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・資料No. 2の21ページ「6. 地域状況及び分析（10月1日～11月30日）」内の「利用目的登録者における入力比率」で示す内容は、利用登録時に取得した情報でしょうか。

市都市計画課 日野主事

- ・お見込みのとおりです。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・別紙「AI活用型オンデマンドバス「のるーと」に関するアンケート調査」内で利用目的を聴取しているため、その結果は次回の本会で示していただけますでしょうか。

市都市計画課 日野主事

- ・次回に向けて準備いたします。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・資料29ページの「時間帯別乗客数の推移（乗車希望時間30分毎）」から、30分あたり最大5人の乗車があり、運行台数が最大4台とすれば、時間帯によっては稼働していない車両が存在して

いるのではないのでしょうか。利用者の移動距離の把握が重要です。短い時間の移動ばかりでは、占有状態が発生しかねないため、移動希望が叶わない方が出てくるのではないのでしょうか。資料29ページの状況ならば、AIを活用せずとも、道のりをよく知るタクシー事業者によるルート生成で問題ないように思います。

- ・最終的には利用者の方が決定していくものですが、先ほどの移動距離の把握を通して、デマンドの方法を検討してほしいです。フルデマンド方式だけではなく、様々な方法があるため、利用実態に応じて特定の時間帯だけは特定の拠点からの運行を検討しても良いのではないのでしょうか。また、Ma a S事業（マース事業）にも関連しますが、移動に関して「軸」をもって運行をしていく必要があります。

市都市計画課 日野主事

- ・ご指摘をいただき大変恐れ入ります。現状、時間帯によっては待機車両が発生しております。また、利用者の移動距離については今後検証してまいります。
- ・資料2ページ記載のとおり、AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」導入の前提には、現行の定時・定路線型の市地域振興バス「すてっぷくん」乗客数の急減があり、その背景には移動に関する需要の多様化があると認識しております。そのため、多様な移動需要に対応したAI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」の実証運行に至っておりますので、今後その移動需要の集約化が図れるかについて柳沢委員のご指摘を踏まえて検証を進めてまいります。

洗馬地区区長会 会長 塚原委員

- ・資料32ページを確認すると、トップ10ユーザーの乗客数が多く、「のるーと塩尻」自体の総乗客数に大きな影響を与えていると思います。「のるーと塩尻」を利用するユーザー数ではなく、その総乗客数に着目してしまうと、特定のユーザーの利便に特化したサービスになってしまうのではないのでしょうか。
- ・「のるーと塩尻」の乗降拠点は、その位置からどの程度の距離の方が利用しているのでしょうか。近隣の方ばかりが利用して、乗降拠点が遠い方は利用できない不公平な状況が発生しているのではないかと思います。

市都市計画課 浅川係長

- ・貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。複数回利用するユーザーの中でも、トップ10に入るようなヘビーユーザーが主に「のるーと塩尻」を利用して、それを総乗客数として一体的に評価するのはいかがかといったご意見かと思えます。この捉え方については、先ほどご説明をさせていただいた市地域振興バス「すてっぷくん」においても同様の考えがあると考えておりまして、週に1度以上の利用者をヘビーユーザーと定義し、利用者の中でも重要と認識しております。また、事務局としてもご質問の趣旨と同様の課題をもっておりまして現在「のるーと塩尻」はおおよそ4千人の方からユーザー登録をさせていただいておりますが、その中で1度以上利用した方は約半数にとどまり、それ以外の方は登録しただけで、まだ一度も利用していただけていない状況でございます。一方で、1度利用していただくと、6割から7割の方は先ほど定義したヘビーユーザーとして複数回利用いただく状況がありますので、今後もより多くの方にご利用いただけるよう尽力してまいります。
- ・2点目のご質問についてですが、「のるーと塩尻」が乗降拠点（ミーティングポイント）の設置について設置基準を定めております。既存の市地域振興バス「すてっぷくん」の運行経路を基軸に、目的となる施設や居住エリアに乗降拠点（ミーティングポイント）を設置しております。特に、実

証運行中の塩尻東地区では居住エリアが多いため、設定の中で集落を半径250メートルで囲む形で設計しております。今後、運行範囲拡大に際しては、委員ご指摘の平等性確保のためにも設置基準に沿って進めてまいります。

4 その他

山形村広丘駅直行バスの運行について【資料No. 3】 市都市計画課 辰野主任 説明

- ・その他「山形村広丘駅直行バスの運行」について説明いたします。
- ・資料No. 3をご覧ください。本資料は山形村企画振興課が作成したものです。
- ・まず、説明に入る前に本件について簡単に説明いたします。
- ・本件について山形村で来年4月より広丘駅への直行便のバスを運行する計画があり、運行に際して広丘駅西口へ乗り入れを行うことから、運用面で問題がないか本市へ相談がありました。
- ・現状の「すてっぷくん」のダイヤとの整合性やバス停内の調整を図った結果、特段大きな問題はないと判断したため、本件を承認し今回の会議でご報告するものであります。
- ・次に資料に沿って主だった部分のみ説明させていただきます。
- ・まず、趣旨になりますが、山形村で村民アンケートを実施したところ、公共交通に対する満足度が低く村の最重要課題として位置付けられました。
- ・その中で、村外への通学の不便さを挙げる意見があり、通学の手段として広丘駅を利用する高校生が多いにも関わらずフォローできる交通機関がないため、村内より広丘駅へ移動する手段としてコミュニティバスの運行を予定しているとのことです。
- ・続いて「1 運行内容」に移ります。便数は「平日のみ朝1便」の直行便で、山形村役場を7時14分に出発し、広丘駅西口へ7時30分に到着する予定です。
- ・裏面の「2 今後のスケジュール」をご覧ください。この度の地域公共交通会議での共有並びに松本市における協議会に諮った後、来年1月に運輸局での手続きを行い、同年4月の運行を予定しております。
- ・説明は以上となります。今回の内容は本市が主体となって経路や運賃設定を行うものではなく、影響は広丘駅への乗り入れに限られるため、塩尻市地域公共交通会議設置要綱第2条に記載のある協議すべき事項には当てはまらないと判断し、報告案件とさせていただきました。委員の皆さまにはご承知おきをいただければと思います。
- ・以上で「山形村広丘駅直行バスの運行」についての説明を終わります。

質疑

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・質問ではないのですが、資料内で「通学時間帯に合わせた朝1便の運行」とありますが、復路は設定してなくてよろしいでしょうか。

市都市計画課 辰野主任

- ・委員ご指摘のとおり復路設定は現状想定していないご様子でした。先日、事業主体の山形村担当者へ確認したところ資料内容の詳細については検討中とのことです。

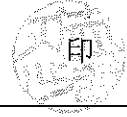
第28回塩尻市地域公共交通会議兼第10回塩尻市地域公共交通会議

令和 4 年 12 月 29 日

議事録署名人

新 朋

印



令和 5 年 1 月 10 日

議事録署名人

伊藤 篤

印



NO	区分	所属	役職	氏名	欠席	代理人
	主宰	塩尻市	会長	百瀬 敬		
1	一般乗合旅客自動車運送事業者	アルピコタクシー(株)松本支社	支社長	横内 昌彦		
2	一般乗合旅客自動車運送事業者 (元)	アルピコ交通(株)中南信支社	支社長	二條 宏昭	欠席	
3	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	塩尻地区タクシー協議会	代表	伊藤 篤		
4	一般旅客自動車運送事業者	辰野タクシー(株)	代表取締役	飯澤 和也	欠席	
5	一般乗合旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体	信州アルピコタクシー労働組合	塩尻副支部長	有賀 弘	欠席	
6	市内で運行している路線バス事業者	大新東株式会社松本営業所	担当	櫻井 利朗		
7	住民又は利用者の代表者	大門地区区長会	会長	角 浩二		
8	住民又は利用者の代表者	塩尻東地区区長会	会長	野村 みなを		
9	住民又は利用者の代表者	片丘地区区長会	会長	中野 嘉之		
10	住民又は利用者の代表者	広丘地区区長会	会長	野溝 美憲		
11	住民又は利用者の代表者	高出地区区長会	会長	栗山 久利		
12	住民又は利用者の代表者	吉田地区区長会	会長	村田 善彦		
13	住民又は利用者の代表者	洗馬地区区長会	会長	塚原 聡		
14	住民又は利用者の代表者	宗賀地区区長会	会長	丸山 純		
15	住民又は利用者の代表者	北小野地区区長会	会長	赤羽 忍		
16	住民又は利用者の代表者	檜川地区区長会	会長	宮原 正		
17	住民又は利用者の代表者	塩尻市友愛クラブ	会長	荻上 弘美		
18	住民又は利用者の代表者	辰野町小野区	区長	唐澤 幸茂		
19	学識経験者	長野工業高等専門学校	教授	柳沢 吉保		
20	国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者	国土交通省北陸信越運輸局交通企画課	課長	玉巻 史成	欠席	
21	国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者	国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画専門官	高澤 陽	欠席	
22	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所	副所長	関口 広喜	欠席	
23	道路管理者	飯田国道事務所 木曾維持出張所	所長	伊佐地 真也		
24	道路管理者	松本建設事務所 維持管理課	課長	青柳 孝博		
25	道路管理者	松本市 建設部維持課	課長	遠藤 隆政	代理出席	宮下 貴臣
26	道路管理者	辰野町 建設水道課	課長	宮原 利明	代理出席	武井 高信
27	道路管理者	塩尻市 建設事業部建設課	課長	武居 寿明		
28	塩尻警察署	塩尻警察署 交通課	課長	柿澤 弘充		
29	長野県の関係行政機関の職員	長野県 企画振興部交通政策課	課長	石坂 公明	代理出席	中川 誠
30	長野県の関係行政機関の職員	松本地域振興局 企画振興課	課長	飯田 史晴	代理出席	宮澤 正起
31	市職員	塩尻市 建設事業部	部長	細井 良彦		
32	その他市長が必要と認める者	長野県バス協会	専務理事	松井 道夫		
33	その他市長が必要と認める者	東日本旅客鉄道(株)塩尻駅	駅長	岡田 聡		
34	その他市長が必要と認める者	塩尻市PTA連合会	会長	宮下 和広		
35	その他市長が必要と認める者	塩尻市社会福祉協議会	会長	伊藤 高良		
36	その他市長が必要と認める者	塩尻商工会議所	副会頭	清沢 和恵		
37	その他市長が必要と認める者	塩尻市観光協会	会長	塩原 悟文	欠席	

その他

オブザーバー:アルピコタクシー(株)塩尻営業所所長

北原 幹夫