

## 第27回塩尻市地域公共交通会議兼第9回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和4年6月27日(月) 10:00~12:00
- 2 会場 塩尻市役所5階 大会議室
- 3 出席委員 37人中 27人 (外 随員2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 10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 福祉課 課長 飯田 哲司
  - 8 長寿課 課長 上野 保佐美
  - 9 教育総務課 課長 熊井 美恵子
  - 10 こども課 保育園運営係 主査 長尾 真理子
- 5 記者 2人  
市民タイムス、中日新聞
- 6 その他 0人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和4年6月28日(火)

### 会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

#### 報告案件

- (1) 令和3年度地域振興バスの運行状況について  
【資料No.1】
- (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No.2】

#### 協議案件

##### 第1号議案

令和5年度生活交通確保維持改善計画(案)について  
【資料No.3】

##### 第2号議案

令和4年度AI活用型オンデマンドバスのるーと塩尻実証運行計画(案)について  
【資料No.4】

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

### 3 議事

#### 報告案件 (1)

##### 令和3年度地域振興バスの運行状況について【資料 No. 1】 市都市計画課 辰野説明

- ・お手元の資料 6 ページについて、本市における地域振興バス運行業務につきましては、檜川線以外の 9 路線を道路運送法 4 条路線として、アルピコタクシー株式会社に、道路運送法 78 条路線である、檜川線、自家用有償旅客運送につきましては、大新東株式会社に、市所有のバスを運行・管理とも委託し、業務を行っているところです。
- ・続いて 7 ページをお開きください。こちらは地域振興バスの運行状況になります。令和 3 年度の地域振興バス乗車人数集計表となっております。令和 3 年度の全 10 路線の合計乗車人数は 96,832 人となっており、前年度の 97,895 人と比べて 1,063 人、1.09%の減少となっております。
- ・運行委託料については令和 3 年度が 9,892 万 9,155 円で前年度の 9,994 万 5,930 円と比べて 101 万 6,775 円の減となっております。
- ・乗車人数の減少の原因として、新型コロナウイルスの変異株の出現等により、引き続き行動規制が行われたためであると考えられます。
- ・続いて 8 ページに移ります。8 ページは令和 3 年度と令和 2 年度の月別の乗車人数を比較したグラフとなっております。春先は前年を上回る乗車人数でしたが、新型コロナウイルスのデルタ株の蔓延があり、夏場以降は減少傾向となり、その後も持ち直すことなく前年の数値を超えることはありませんでした。
- ・続いて、9 ページと 10 ページになりますが、関連のある内容となりますので一緒に説明させていただきます。9 ページは平成 11 年度の運行開始以来の数値を記載しております。黒い太枠で色付けされている部分が各項目のピーク時の数字となっております。全体の乗車人数は、平成 20 年度の 169,389 人をピークに減少傾向にあります。続く 10 ページについては、9 ページの数字をグラフ化したものであります。10 ページをご覧くださいと、ピーク時の平成 20 年の約 17 万人と比較して令和 3 年度は約 7 万人の減少となっていることが分かります。
- ・このような状況の中、運行事業者支援について、他の市町村によっては実施している事例もありますが、本市の契約形態ではアルピコタクシーについては運行経費から運賃収入をマイナスした赤字分を委託費として支出しており、利用者減少分の赤字額は委託料の中で相殺しておりますし、檜川線についても運行管理料を委託料として支出しており、運賃収入は塩尻市の直接収入となるため、利用者減によって市の収入は減少しますが、運行経費については、利用者が減少したからといって事業者に影響を及ぼすものではないことから、運行事業者に対する別途補助は現在のところは行っておりません。
- ・利用者は近年、減少傾向にあった中で、昨年は追い打ちをかけるように新型コロナウイルス感染症の拡大で更なる大幅な減少となりました。減少幅は昨年と比べて落ち着きましたが、減少に歯止めをかけるためには、安全で安心な運行を継続しつつ、総合的な視点から利用者維持に向けたテコ入れを交通事業者と連携しながら行うとともに、市民の生活の足としてサー

バス維持のため、社会情勢の変化に応じ、公共交通に関連した効果的な施策の検討を段階的に図っていきたいと思います。

- ・簡単ではございますが、報告案件(1)令和3年度地域振興バス運行状況については以上でございます。

## 意見

### 長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・今のご説明で8ページの部分はコロナウィルスのデルタ株の影響ではないかということで、確かにその通りかとは思いますが、そもそもバス利用者が減少していくことを適切に確認する上では昨年は地域振興バスの実態調査をしているので、どの時間帯のどの目的の利用者が減少しているのか、もしくは減少しなかったのか。ターゲットや目的を分析していただきたいと思います。人口減少の中で公共交通を本当に必要とする人にバスサービスを提供する上では、そういう分析必要ですのでぜひ行っていただければと思います。以上です。

## 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No.2】 市都市計画課 日野説明

- ・お手元の資料12ページをご覧ください。この度、本協議会の委員の方が半数ほど交代しておりますので、まず地域公共交通計画の概要からご説明いたします。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)」に基づく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。
- ・13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はなく、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年度から令和8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」を目指し、実行していくものです。
- ・14ページに移ります。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協議会にてご報告いたします。本計画の中間年度である令和5年度には、評価指標のモニタリングを実施し、本協議会での検討を踏まえ、必要に応じて評価指標及び取り組み施策の見直しを実施します。さらに、最終年度の令和8年度には、計画期間全体にわたるモニタリングを実施

し、評価指標の達成状況を踏まえ、次期計画について検討いたします。

- 15ページをご覧ください。さて、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（西暦2023年）度を「中間年度」、令和8年（西暦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。計画策定後、最初の評価年である令和3年度取り組み施策の評価は16ページのとおりです。施策は全ての項目で実施をしております。「利用者満足度」は順調に推移している一方で、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、のる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おります。地域振興バス利用者に向けては「マイ時刻表」作成や新たな施策「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」を目指します。
- それでは令和3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。そのうち、特筆すべき2つの事業をご紹介します。
- 一つ目は17ページの計画目標「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」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。
- 18ページに記載のデータが令和3年度実証運行の結果です。令和3年10月1日から令和4年3月31日の半年間の期間の実績です。総乗客数は8,883人に達し、当初想定していた目標値を大きく上回る結果で、代替を検討していた「中心市街地循環線」の利用者数と比較しても約5倍の数値結果です。要因としては、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。主に近い距離の移動にご利用をいただいております。平均の待ち時間も10分弱でご案内しております。待ち時間については、今後乗合率を高めて平均20分程度を想定しております。また、乗車には予約が必要で、その方法としては電話予約31.5%、アプリケーション利用が68.5%で、アプリ総登録者数は2,372人に達し、多くの方にアプリケーション利用をいただいております。今年度は10月から塩尻東エリアの実証運行を予定しており、その詳細については後ほど協議事項にてご説明いたします。
- 二つ目は、計画目標「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」、施策り-1「フリー降車制度の導入検討」です。本施策は、「高齢化により、バス停までが遠い」との意見が多くあったため、バス停以外の場所でも降車を可能とするフリー降車制度を導入するものです。本施策で地域公共交通の利便性の向上と高齢者をはじめとする交通弱者の移動負担の軽減を図ります。具体的には、令和4年5月1日から洗馬線、みどり湖・東山線、宗賀線、北小野線で制度実施・導入しています。
- フリー降車制度を利用する方は、乗車時に運転手へ降車場所を伝えていただき、利用者は区間内・任意の場所で降車が可能となります。フリー降車区間は19の方にご利用をいただきました。内訳は、北小野線12人、洗馬線4人、宗賀線3人です。また、フリー降車区間の導入キロ数は合計30.1kmで、内訳は洗馬線14.2km、北小野線11km、みどり湖・東山線2.5km、宗賀線2.4kmです。現場の運転士からは「利用者は40～60歳代の女性の方が多く、制度内容を理解して上手に活用しています。北小野線では、フリー降車制度を利用する方を見て、自身も真似して活用される方がいました。徐々に制度が浸透していけば、利用者数も増えていくと思います。」との指摘があり、今後徐々に事業周知・展開を図ってまいります。以上で報

告を終わります。

## 質疑

### 長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・19ページのところで、フリー乗降制度を利用する方を見て自分も真似して活用される方がいたという事例は非常に良いことだと思います。事務局の方でも着目をしている点ですが、徐々に制度が浸透していけばという希望があり、これはやはりこれは重要だと思います。今までバス乗車から遠のいていた方、例えば免許返納をした方はバス乗車をしようとしてもなかなか乗れないものです。そういった点で考えれば「バスの乗り方・使い方」を早い段階で経験できるような施策を実施していただければと思います。ぜひその点をよろしくお願いたします。
- ・ルートの件ですが、前回も質問させていただいたのですが、誰がどのような目的で利用しているのかということが非常に重要だと考えます。ターゲットを絞って、明らかにして、利用状況や乗降客数の動向、増減を整理することが重要ですので、ぜひともリサーチしていただければと思います。もし、実際の利用者の声を聴取しているのであれば教えてください。

### 塩尻市都市計画課 浅川

- ・ご質問ありがとうございます。資料18ページに記載のデータにつきましては、右側にご覧いただけます通り令和3年10月1日から令和4年3月31日までの実績です。実際の利用用途については、アプリ登録時に利用目的を確認する項目がございます、例えば通勤や買い物等の主な利用用途は把握しておりますが、ご質問いただくように実際に利用した用途まではシステムの都合上、明確に把握できないため、そういったところは乗車ヒアリング等をして、利用用途を把握する必要があると考えています。

## 協議案件

### 第1号議案

#### 令和5年度生活交通確保維持改善計画(案)について【資料No.3】市都市計画課 辰野説明

- ・それでは20ページ、資料No3をお開きください。第1号議案「令和5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。
- ・最初に計画の概要について21ページをご覧ください。本計画は国の地域公共交通確保維持事業のメニューの中の、地域内フィーダー系統補助申請に必要な運行計画を会議にて承認いただくものです。助対象路線は北小野線で、北小野線は資料下の補助対象系統のイメージ(2)の交通不便地域に該当します。北小野線は交通不便地域として地域間交通ネットワークである塩尻駅へアクセス機能を有する路線として運行しているため、国の補助対象となっております。
- ・補助対象経費は運行に係る予測費用から予測収益をマイナスした欠損分の2分の1となっており、昨年度の実績は356万4千円となっております。毎年度、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不明ですが、概ね同額の補助を見込んでおります。補助対象事業者は運行事業者であるアルピコタクシー株式会社です。
- ・続いて22ページをご覧ください。こちらは今回の補助金申請にあたっての具体的な計画を記載しております。計画の名称は「塩尻市地域内フィーダー系統確保維持計画」となっており、計画年度は令和5年度から令和7年度までとなっております。ただ、バスの事業年度が10月から翌年9月という単位となっておりますので、計画は令和4年10月からの3年間で計画期間と

なります。

- まず1の目的・必要性は記載のとおりですが、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、北小野地区の一部が交通不便地域となったため、平成24年に北小野線を新設し国の補助対象事業となりました。北小野地区以外の地域でも民間路線が廃止となり、地域振興バスの運行が始まりましたが、当時は国の制度がなかったこともあり、現在市内では北小野線のみが対象となっています。
- 続いて2の定量的な目標・効果に移ります。(1)の事業目標ですが、令和3年度の実績が1便あたりの平均乗車人数8.8人、利用者人数10,338人とどちらも目標値を下回ったため、前年度とほぼ同じ値の1便あたり平均乗車人数10人、年間利用者数11,640人と目標値として設定しました。今回このような数値を設定した理由として、本年5月にダイヤ改正を実施し、北小野線もバス停3箇所の新設やフリー降車制度の導入など大幅な見直しを行ったことを踏まえています。
- 続いて23ページをご覧ください。こちらは(2)事業の効果となっています。事業の効果として「当該路線を維持することにより、交通空白地域が解消され、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されるとともに、地域間交通ネットワークとの接続により、広域的な移動手段が確保される」としています。
- 次に3の「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、具体的に4つの事業を行う予定です。1つ目として、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及び配布。2つ目として、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。3つ目として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。4つ目として、塩尻市地域公共交通計画に位置付ける取り組み施策の推進となっております。
- 続きまして4の運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者について説明します。こちらでは、運行システムの概要及び運行事業者について記載してあります。運行システム名は北小野線で系統区間は「勝弦先廻り」「古町先廻り」の2系統です。便数は1日4便で運行事業者はアルピコタクシー株式会社となっております。
- 続いて24ページをご覧ください。こちらは5費用の負担者となっております。費用は塩尻市から運行事業者への補助金額について、運賃収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしています。
- 続いて6補助金の交付を受けようとする補助対象事業者ですが、こちらはアルピコタクシー株式会社となっております。続いての7～11については該当がありません。
- 続いて25ページに移ります。こちらは12改善事業を行う地域の概要となっております。地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」添付となっておりますが、表5は地域内の人口は示す内容となっております交通不便地域の内容を記載するものです。北小野地区は小野駅周辺を除く地域が交通不便地域として指定されています。次の13～19については該当がありません。
- 続いて27ページに移ります。こちらは20協議会の開催状況と主な議論についてとなっております。過去9回分の内容について記載しています。毎年度6月の会議において計画内容を諮らせていただき翌年1月頃の会議において前年度の事業評価を行っています。
- 続いて21利用者等の意見の反映状況に移ります。こちらでは、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おります。
- 続いて22協議会メンバーの構成員に移ります。こちらは記載のとおりとなっております。以

上で、第1号議案「令和5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

なし。

第1号議案については全会一致により承認されました。

## 第2号議案

### 令和4年度AI活用型オンデマンドバスの導入と塩尻実証運行計画(案)について【資料No.4】

#### 市都市計画課 浅川説明

- 資料No.4「令和4年度AI活用型オンデマンドバスの導入の実証運行計画案について」をご説明いたします。本日は、資料30ページにありますとおり、1.実証運行に取り組む背景、2.令和3年度に実施した実証運行の最終結果のご報告、3.令和4年度の実証運行計画案の順にご説明いたします。それでは、資料31ページ「地域振興バス すてっぷくんの変遷」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、9路線で市内全域をカバーし、市民の「生活の足」として一躍を担っています。
- しかしながら、資料32ページのとおり、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。
- 次に資料33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、昨年7月に公表した「塩尻市地域公共交通計画」に市街地の便利な生活と農山村集落のゆとりある暮らしを実現するため、市街地を網羅する拠点内移動はオンデマンド化を進め、市街地と農山村集落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推進しております。
- 続きまして資料35ページ、令和3年度に実施した実証運行の最終結果について、ご報告いたします。令和3年度の実証運行では、目的に記載してありますとおり、1便あたりの利用者数が極めて少ない地域振興バス「中心市街地循環線」をオンデマンドバスに代替することが可能か否かを検討するため、昨年10月1日から3月31日までの半年間、右下の乗降拠点マップのとおり広丘高出、大門、桔梗ヶ原の一部等の運行面積約10km<sup>2</sup>のエリア内に111箇所の乗降拠点「ミーティングポイント」を設置し、有償にて実証運行いたしました。
- 次に資料36ページになりますが、半年間の実証運行の最終結果については、先ほどの塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価で説明した内容と重複いたしますので、割愛させていただきます。
- 続いて資料37ページをお願いいたします。左側の円グラフは登録者ベースの年齢構成比率、右側の円グラフは1回以上サービスをご利用いただいた方の年齢構成比率になっています。登録者ベース・利用者ベースともに65歳以上の割合は20%前後で、これまであまり公共交通を利用していなかった生産年齢人口の方に多く利用いただけたことが、先ほどの目標を大きく達成できた一因であると考えております。
- 続きまして、資料飛びまして、39ページをお願いいたします。このページでは、エリアごとの移動実態をお示ししており、主な移動として広丘高出エリアと大門エリア間の移動が44%

と最も多く、次いで大門エリア内が20%となっております。

- ・次に資料40ページになりますが、期間中の利用が多かったトップ10ユーザーの移動パターンを示した図となっております。最も利用が多かったユーザーは図中中央の赤色の線で示しておりますが、赤○10番から青○19番のミーティングポイントに移動しており、具体的には日の出保育園への通園にご利用いただいております。また、2番目に多かったユーザーは図中上段の水色の線で青○24番から青○30番のミーティングポイントに移動しており、具体的にはふれあいセンター広丘への移動でご利用いただいております、お二方とも電話でのヒアリングにおいて、これまでタクシーを利用しての移動ではなく、自転車や地域振興バスで移動されていたユーザーでありました。
- ・次に資料41ページをお願いいたします。昨年度設置した111箇所のミーティングポイントのうち、左の表は乗車が多かったトップ20、右側の表は降車が多かったトップ20を示しております。乗降ともに塩尻駅が最も多く利用されており、2位以降は商業施設や病院が利用されております。なお、利用者数に濃淡はありますが、111箇所中、全てのミーティングポイントで1回以上利用されており、誰にも一度も利用されることがない「利用者ゼロ」ミーティングポイントがなかったことは良かった点として捉えています。
- ・続いて、資料42ページをお願いいたします。時間帯別乗客数の平均を示した資料となり、青色の線が平日、赤色の線が土曜日、緑色の線が日祝の移動となります。いずれの曜日も移動のピークは午前中に集中しておりますが、夕方18時以降になりますと利用者の減少が顕著となり、19時以降は1人前後となっていることから、今後は新型コロナウイルスによる社会経済活動の動向にも注視しながらモニタリングを行い、運行時間の設定について検討してまいりたいと考えております。
- ・次に資料44ページをお願いいたします。ここからは、今年度実施する実証運行計画（案）についてご説明させていただきます。まず初めに、運行期間につきましては、10月1日から半年間を予定しており、運行時間は、記載のとおりとなります。また、運行事業者につきましては、アルピコタクシー株式会社様を予定しており、運行期間、運行時間及び運行事業者とも現在本格運行している内容と同様となっております。
- ・次に、実証運行の対象エリアは「塩尻東エリア」で、運行エリアの面積は約10km<sup>2</sup>となりますが、次のページにありますとおり、既に本格運行しているエリアと合わせた約20km<sup>2</sup>の運行エリア一面で実施するものとなります。また、運行に使用する車両台数については、平日3台・土日祝2台と記載してありますが、大変申し訳ありませんが記載に誤りがあり、平日4台・土日祝3台となりますので、修正をお願いいたします。
- ・次に塩尻東エリア内に設置する乗降拠点の箇所数につきましては83箇所を予定しており、設置箇所については、4月に開催された塩尻東地区区長会でもご説明させていただき調整してきたものとなります。なお、こちらも既に本格運行しているエリアと合わせた設置箇所数は194箇所となりますが、乗降拠点の設置については、長野県警察本部との公安協議等により、今後変更となる可能性もありますのでご承知おきください。
- ・次に、K P I（目標値）については、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路線となります。
- ・続いて、資料飛びまして46ページをお願いいたします。実証運行の料金設定です。実証運行期間中においては、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たいと考えています。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いとしたものです。一方で、実証運行の結果、本格運行に移行する際については、運行エ

リアが拡大することで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」を設定したいと考えており、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。

- ・次に資料47ページですが、塩尻東エリアの概要をまとめたものになります。エリア内の対象人口は約7,500人、高齢化率が33.4%と全市平均を上回っています。また、下の写真になりますが、①では国道153号のロードサイドに一部店舗がありますが、多くは②の写真のように旧来からなる集落が点在しており、③の写真のとおり、エリア内にはJRみどり湖駅があります。このような状況から、現在本格運行している大門・広丘高出エリアでは、移動の目的となる施設への乗降拠点の設置がメインでありましたが、この塩尻東エリアでは、旧来の集落（都市計画課の専門用語ですと「指定既存集落」と呼ばれる地域）それらを主にカバーできるよう半径250mの円で囲み、公共交通空白地が無いよう設定しており、各地区の公民館や既存のすてっぷくんのバス停を併用しながら乗降拠点を設定していることが、主な特徴となっています。
- ・次に資料48ページから51ページは実証運行時に配布するパンフレットの案となります。48ページでは、これまでご説明させていただきました実証運行の概要となりますが、ページ右側に記載してありますとおり、予約についてはこれまでと同様にスマートフォンアプリと電話による予約方法としています。また、今年度も新規登録者に限り初回利用で使用可能なクーポンを付与したいと考えております。
- ・次に49ページから51ページでは、各エリアの乗降拠点のプロット図を示しております。49ページが今年度実証運行する塩尻東エリア、50ページが広丘郷原と広丘高出エリアとなりますが、10月から広丘郷原エリアの③のオレンジの○で囲まれた緑ヶ丘薬局（緑ヶ丘青木医院様の西側）に新たに設置する予定としています。
- ・また51ページは大門エリア・桔梗ヶ原エリア・洗馬エリアのプロット図となりますが、ここでも大門エリアの○25 下平工務店様に新たに追加設置したいと考えております。これら全乗降拠点の設置につきましては、資料52ページにありますとおり、設置基準に基づき設置しており、人々が生活を営む上で必要な公共施設、病院、スーパー等の施設に設置する施設型、市内ワイナリーなど観光施設に設置する観光型、そ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いるものとなります。
- ・次に資料53ページではのり一との車両を掲載しております。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いることから、運転士確保の間口が広がるものと期待しているところであります。なお、運行台数については、先ほど修正いただいたとおり最大4台となりますので、最大3台と記載された台数の修正をお願いいたします。
- ・次に資料54ページ、今後のスケジュールについて説明します。本日の塩尻市地域公共交通会議にお諮りした内容について委員の皆様からご承認をいただいた後、国土交通省に運行にかかる認可手続きを行います。それと並行し、広報活動、各種調査、乗降拠点の設置作業を行い、10月1日からの運行を目指してまいります。また、それ以降については、市民説明会、街宣PR活動を積極的に行い、市民に対し丁寧な説明に努めることとしており、現在、地域振興バスを定期的に利用している市民やユーザーに対しても地域振興バスに乗りこみ、ヒアリングや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。
- ・最後になりますが、資料55ページ来年度以降の実証運行の計画についてご説明いたします。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

### 大門地区区長会 角委員

- ・37ページについてお伺いしたいのですが、60歳以上の高齢者の率が少ない気がするが、これは若い方の利用率が高かったのか、それとも制度をまだまだ高齢世代が利用しにくい状況なのかどう考えるか。

### 塩尻市都市計画課 浅川

- ・私どもも当初予想していたより高齢者の割合は少し低いと考えております。ただ、今まで公共交通を利用していなかった生産年齢人口の方が多く利用し、その層の率が増えたことも要因の一つではないかと思っています。特に、生産年齢人口の方の主な利用用途で言えば、朝の通勤や保育園への通園利用、週末に家族5名でレジャー利用をする方や、小学生の塾通学利用もあり、生産年齢人口の層全体として利用割合が増えたことで、利用者全体の割合で見たときに高齢者の割合率が少し低くなったのではないかと考えます。もう一点、高齢者の方も決して減少しているとは言えず、無償実験時は15%程度だった電話予約率が現在では約30%まで伸びております。おそらく高齢者層にも徐々にサービスが浸透して、少しずつではありますが、増加傾向にあるのではないかと分析をしております。

### 長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・今、利用者の利用目的を説明していましたが、利用実態は今後調査実施とのことでしたので、断定的な言い方はできないと思います。確かに以前の地域振興バスの中心市街地循環線と比べれば生産年齢人口の割合が増えたと思うが、その考えにとらわれてしまっはいけない。資料42ページの時間帯別乗客数平均を見ると、乗合率は低く、改善余地が大きい。利用実態、利用者行動を適切に分析してほしい。
- ・現状、のる一と塩尻は平日3台、土日祝2台の稼働でよいでしょうか。また、資料44ページで平日4台稼働と説明があったが、前回の協議会では5台と説明を受けた記憶がある。資料47ページの説明で塩尻東路線の29.53人/日、みどり湖・東山線16.85人/日の利用状況とのことでしたが、需要と供給のバランスという観点で4台が適正台数なのか不安があります。そのあたりはどのように目算しているのか説明をいただきたい。

### 塩尻市都市計画課 浅川

- ・のる一と塩尻の現状の稼働台数はお見込みのとおりです。前回の協議会で5台と申し上げたのは、次年度以降の実証運行予定エリアまで展開した場合の想定台数です。今年度の実証運行では4台の稼働で平均待ち時間10分程度と想定をしております。塩尻東路線の利用者は日当たりの利用者数が多いですが、一方で市街地付近への移動が多く、一面的にカバーできると考えております。

### 長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・利用率の高い方、ヘビーユーザーの中でも時間の制約がない方ならば特段問題はないが、通院利用や電車との接続を考えると、課題があるのではないかと。移動手段がない方に対する施策として適切かどうか調査してほしい。
- ・MaaS導入の話があったが、導入にあたっては評価軸をもって実証実験をしないと意味がない。そのあたりはどのように設定しているのでしょうか。

### 塩尻市都市計画課 浅川

- ・MaaSは本課とは別部署（先端産業振興室）が所管し、検討をしているが、具体的な内容等ま

では進展しておらず、まずはのりーと塩尻の実証運行の環境を使いながら、例えばツルヤ広丘店と塩尻駅間の区間についてセミデマンド運行を検討している状況であり、フルデマンド導入可否については未だ検討段階です。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ・MaaSは検討段階ということで承知した。市の公共交通としては地域振興バスとのりーと塩尻で対応するという考え方でよろしいか。

塩尻市都市計画課 浅川

- ・お見込みのとおりです。

第2号議案については全会一致により承認されました。

第27回塩尻市地域公共交通会議兼第9回塩尻市地域公共交通会議

令和 4 年 7 月 8 日

議事録署名人

梶村みなを



令和 4 年 7 月 8 日

議事録署名人

伊藤 篤

