

第26回塩尻市地域公共交通会議兼第8回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和4年2月1日(火) 13:30~15:30
- 2 会場 塩尻市保健福祉センター3F 市民交流室 or 一部WEB参加
- 3 出席委員 37人中33人(内 代理出席2人) 欠席者 4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 9人
 - 1 事務局長 都市計画課長 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 主事 辰野 裕
 - 5 都市計画課 計画係 主事 太田 貴也
 - 6 企画課 課長 紅林 良一
 - 7 長寿課 課長 上野 保佐美
 - 8 教育総務課長 課長 太田 文和
 - 9 官民連携推進課 百瀬 亮
- 5 記者 4人
信濃毎日新聞、市民タイムス、中日新聞、テレビ松本
- 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2月4日(金)

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

報告案件

- (1) 「のる一と塩尻」の利用状況の報告について
【資料No, 1-1】
- (2) 「のる一と塩尻」利用者アンケート調査及びヒアリング調査の結果について
【資料No, 1-2】

協議案件

第1号議案

中心市街地循環線における「のる一と塩尻」への移行(案)について
【資料No, 1-3】

第2号議案

塩尻市地域振興バスのダイヤ改正及び経路の見直し(案)について
【資料No, 2-1、2-2】

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

3 議事

報告案件 (1)

「のるーと塩尻」の利用状況の報告について 【資料 No. 1-1】 塩尻市都市計画課 太田説明

- 資料 2P について、継続的なマーケティング活動の成果もあり 12 月末時点で登録者数 1954 人、そのうち 1 回以上ご利用いただいたお客様は 649 人という結果で、2020 年 11 月に実施した無償実証運行と比較しても多くのお客様にご利用をいただいている状況です。
- 続いて資料 3P について、左側の円グラフは 12 月時点の登録者ベースの年齢構成比率、右側の円グラフは 12 月末時点の 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。
- 65 歳以上の高齢者：生産年齢＝2:8 程度の割合になっており、高齢者、生産年齢層共に地域振興バスと比較して多くのお客様にご利用をいただいております。
- 続いて資料 4P は登録時に任意でご登録をいただいている、居住地、また「のるーと」の利用目的についてまとめた資料になります。
- 居住地については、のるーとの実証運行エリア内が 6 割、エリア外が 4 割という比率になっています。
- 運行エリア外を 4 割のお客様が占めておりますが、例えば檜川、北小野といった地域の方が地域振興バスで市街地にアクセスし、乗り換えをして市街地の短距離移動にのるーとを使うという利用も多く発生しています。
- 利用目的については、買い物、鉄道乗り継ぎ、帰宅、観光といった項目の比率が高い状況となっています。
- 続いて資料 5P は、10 月 1 日～12 月末までの「のるーと」の総乗客数、また代替を検討している中心市街地循環線の総乗客数、のるーとの高齢者数（65 歳以上）、高齢者比率を重ねたグラフとなっています。
- のるーとの総乗客数を見ると K P I として設定している日当たり 40 人の目標を大幅に達成しており、利用者数は右肩上がりに増加しています。
- また、中心市街地循環線と比較した際にのるーと利用者は約 5 倍の水準であり、それに加えて中心市街地循環線とのるーと高齢者数を比較した場合ものるーと高齢者数だけで中心市街地線の総乗客数を上回っております。
- こちらの資料からも生産年齢、高齢者共に多くのご利用があることが読み取れます。
- 続いて 6P について、時間別の利用状況を土曜日、日祝、平日の 3 つに分けてまとめた資料になります。
- 全体の傾向としては午前中の利用が多く、午後は夕方 16 時をピークに減少しています。
- 夕方 18:00～20:00 は利用者数が少ないため利用状況を注視しつつ、運行時間の短縮についても今後検討を図っていきたいと考えます。
- 報告案件(1)の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

- 2P、6Pについて車両が3台運行しているという前提の結果でよいか。

塩尻市都市計画課 太田

- 土・日・祝日は2台運行、平日は最大3台、最低2台を投入して運行している。
- 昨年の無償実証運行の結果に基づいてシフトにめりはりをつけながら平日の日中は3台、夜間は2台で運行している。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 3台でこの利用者実績であれば、おそらく乗合発生率は高くなく、そんなに多くの利用をしているという感覚にはならない。
- この中でヘビーユーザーの特定はできているのか。

塩尻市都市計画課 太田

- 週1回以上「のる一と」を使う人の利用状況という前提で答弁させていただくと、システム側からユーザーごとの利用頻度は集計することができるが、本日の会議資料としては用意がないため、正確にお示しすることはできない。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ヘビーユーザーの利用状況は重要なポイントなのでしっかりと集計をしていただきたい。
- 続いて、4Pについて利用者の利用目的を示しているがこちらは初回だけ登録するものか、あるいは毎回利用した際に入力いただくものか。

塩尻市都市計画課 太田

- 初回のる一とのアカウントを作成する際に、任意に複数選択いただくものである。
- したがって総登録者と比較した際にN値に差があり、登録しなくてもアカウントの作成はできる。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- ここは資料として示すのであれば誤解がないようにはっきり示していただきたい。
- また、通勤、通学に利用している人が一定数いるがこれは毎日予約をするということか。

塩尻市都市計画課 太田

- 現在のサービス設計としては3日前から事前予約が可能としてあるため、乗車日から3日前まではまとめて予約をすることは可能だが、例えば乗車日から4日前、5日前といった予約を取ることはできない。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 利用目的は確定的に言い切れない部分があるので、表現等は注意すべき。
- また通勤、通学に必ず使っているとはかぎらない。

塩尻市都市計画課長 曾根原

- 資料編の11P～13Pにあるとおり、乗降拠点別のランキング形式では分析しており、こちらの資料でもおおむねの目的は特的できると考えるが、より詳細な分析を進めていきたい。

報告案件 ②

「のるーと塩尻」利用者アンケート調査及び同乗ヒアリング調査の結果について【資料 No. 1-2】

塩尻市都市計画課 太田説明

- 資料 8Pについては本実証運行を評価するため「のるーと」の利用経験がある方を対象として実施した利用者アンケートの概要及びスケジュールを整理した資料となります。
- 続いて9Pについては、アンケートの回答状況を整理した資料となります。
- 今回の実証運行では20000人世帯、10000人口のエリアにおいて運行を行い、12月末時点で649名のお客様に1回以上「のるーと」をご利用いただきました。
- そのうち50%にあたるお客様からアンケートのご回答をいただき、全体の8割に当たる270名の方がのるーとの本格運行を希望しています。
- 一方で中心市街地循環線の運行を望む方は12名存在いたしました。
- 続いて資料10Pについて、「すてっぷくん」の満足度をまとめた資料となります。
- 普通以下の回答で7割以上を占め満足度は低めの結果となっています。
- 一方で満足と感じる方は26%存在しましたが、その理由については100円で移動できる、運行時間が決まっていってわかりやすいというもので、運行時間、経路、移動時間等についての満足度は低い結果となっています。
- 続いて資料11Pについては、のるーとの満足度についてまとめた資料となります。
- 普通以上の回答が9割を占める結果となっており、地域振興バスと比較して満足度は高い結果となっています。
- 満足と感じる理由については、「乗りたい時間に乗れる」、「事前に予約ができる」、「待ち時間が短い」などが主な理由となっており、サービスの内容について高い満足度が得られています。
- 続いて、資料12Pについてはのるーとのキャンセル経験をまとめた資料となります。
- 303名の回答者のうち、74%がキャンセル経験あり、一方で26%がキャンセル経験はないと回答しています。
- 乗車キャンセルの理由については、予定が変更になった、予約時の待ち時間が長かった、アプリ操作を誤って予約したが主な理由となっています。
- この中で予約時の待ち時間が長く、乗りたくても乗れなかったという人が22名存在しました。
- のるーとのサービス特性上、予約殺到時には待ち時間が発生してしまうという側面があります。
- この22名にフォーカスし、満足度をまとめたものが資料の下の部分となります。
- 満足度については不満と回答している方は1名も存在せず、サービス特性を理解していただければ、待ち時間の長さ＝不満足には直結しないと考えられます。
- 続いて 13Pはタクシーの利用についてまとめた資料となります。
- 現在のタクシー利用頻度と、のるーと導入後の利用頻度の比率を比較したときに、比率はほぼ変化せず、のるーと導入によるタクシー利用頻度の減少といった影響は少ないと考えられます。
- 一方でアンケートの結果をそのまま考察すると、日当たり換算した時に2.5乗車前後の減少も示唆されていることから、タクシー会社様とは密に情報交換を行い、あくまでバスの性格を変えない範囲でサービス設計を行いタクシー事業との差別化を図って参ります。
- 14Pについては、令和4年4月1日～「のるーと」か「中心市街地循環線」どちらのモードを運行してほしいかを聞いた結果をまとめてあります。
- 282名の回答者のうち、96%の方がのるーとの本格運行を希望しており、その理由について

は待ち時間の短さ、出発時間の柔軟性、バス停までの徒歩距離が主な理由という結果でした。

- 続いて15Pは、のる一とへの転換検討に向け行った、中心市街地循環線の同乗ヒアリング調査の結果をまとめています。
- 譲歩的なご意見含めると接触した27名全てのユーザーからのる一とへの転換、中心市街地循環線の廃止について問題ないとのご回答をいただき、合意形成が完了しました。
- 16Pは強い反対意見ではありませんが、不安要素があると回答した3名のユーザーにフォーカスし、そのご意見をまとめた資料です。
- 1人1人のご意見を精査していった結果、少なくとも今年度の中心市街地循環線の廃止、のる一とへの転換に関しては問題ないとの判断をいたしました。
- 報告案件(2)の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

- 9Pの資料をみると中心市街地循環線推しが12名存在している。
- また前回の会議でも同乗ヒアリングの結果、のる一とをまだ利用していないユーザーが11名存在し、当該ユーザーの意見を確認する必要があるとの説明をいただいているがその結果はどうなっているか。
- また、中心市街地循環線推しが12名いるとのことだが、調査の結果、譲歩的な意見を含め賛成が得られており、合意形成は完了しているという認識でよいか。

塩尻市都市計画課 太田

- 譲歩的意見を含め中心市街地循環線ユーザーからは100%の合意が得られている。
- 一方でアンケートの結果12名のユーザーが中心市街地循環線を推しているが、その詳細は資料編の27Pに示している、
- 当該資料をみると12名のユーザーにおいてアンケートの結果を引用しており、反対はしているがのる一との評価は高いというユーザーも存在しており、実際はもっと少数だと考える。
- また転換承認において最も重要な中心市街地循環線利用者は1/12名で、この方はヒアリング調査で接触をしており、直接ご説明のうえ合意形成が完了している。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 10Pの資料の地域振興バス満足度について、普通をふくめると7割を占めているので満足度が低めという表現は適切ではない。
- 「のる一と」と比較すると低いという表現が正しいと考える。
- また、12Pをみるとキャンセル率は高いという印象である。
- ここに関連してキャンセルの後の配車、車両の動きはどうなるのか。

塩尻市都市計画課 太田

- オペレーション上、利用者が料金をお支払いしてドライバーが乗車処理ボタンを押すその瞬間まで利用者はキャンセルをすることができる。
- そのうえで、キャンセルした車両に次の予約が紐づいていればナビゲーションが変更され、次のお客様の迎えに行き、次の予約が紐づいていなければ待機場所に向かうという動きになる。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 事務局側も認識しているとおり、待ち時間が長く、乗りたくても乗れないというお客様が少なからず存在するという状況は、課題として大きくとらえなければならないと感じた。
- また、予約時の待ち時間が長かったという理由が多いのは予想していた感触どおり。
- また16Pの反対ユーザー3名に対する市の考え方について、ユーザーA、ユーザーBに対して、今後の実証運行のエリア拡大の可能性を考慮してという表現は適切でない。
- 実証運行のエリア拡大は計画上定めているが、本格運行は実証運行の結果をもって決定するものであり、市の考えは根本解決には至らないため適切な回答ではない。
- また、ユーザーCへの回答に対しても、配車時間が不確実であるという不満に対して、実証結果によっては現在の地域振興バス路線から減少する可能性があり、目的地に指定した時間に対して到着したいという趣旨の要望に対して適切な回答ではない。
- このあたりについては、もう少し詳細な調査をしていただきたい。

塩尻市都市計画課長 曾根原

- 16P資料の表現については、委員がご指摘の通り不適切な表現があったかと考えるので今後注意させていただく。
- ユーザーに対する市の考え方については、今後続く実証運行においても十分に注意をしながら地域公共交通会議で議論をしていきたいと感じる。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- この会議の当初から中心市街地循環線のヘビーユーザーのご意見を聞き、次年度の交通モードを選択するということを説明していたが、今回のこの調査結果はヘビーユーザーから合意形成がとれたと考えてよいか。

塩尻市都市計画課 太田

- その認識で問題ない。
- 各種調査の結果、ヘビーユーザーとは転換に対する合意形成が完了したと考えている。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 承知した。

塩尻市長 小口 利幸

- 12Pキャンセル部分のアンケート結果として、22名の内数として見積もり時における予約断念は含まれているか。

塩尻市都市計画課 米山

- 予約確定後のキャンセル数をまとめたものなので、見積もり段階のキャンセルは含まれていない。

協議案件

第1号議案

中心市街地循環線における「のる一と塩尻」への移行（案）について【資料No,1-3】

塩尻市都市計画課 太田説明

- 資料18Pについて、本件の趣旨、提案の理由をご説明させていただきます。
- 令和4年4月1日付で「のる一と」の本格運行を開始し、それに伴い令和4年3月31日をもって「中心市街地循環線」を廃止することを提案いたします。
- 提案の理由について、中心市街地循環線は平成18年から運行を開始しましたが、利用者ニーズの多様化などを背景とし利用者の減少が深刻化し、1日あたりの平均乗車人数が10名程度に落ち込んでいます。

- 上記を背景に、JR塩尻駅を中心とした市街地エリアの交通モードを検討するため令和3年10月1日～「のるーと」の実証運行を行なってきましたが、利用率、待ち時間等のサービス水準も好調であり、同時に実施したアンケート調査結果においても282名の回答者のうち96%のお客様から「のるーと」の本格運行を望む回答をいただいています。
- また、「のるーと」への転換検討に当たって同時に実施した同乗ヒアリング調査においても、代替対象である中心市街地循環線を週1回以上利用する方の中で、「のるーと」転換に対して強く反対する方は1名も存在せず、利用者との合意形成も十分に完了しました。
- 実証運行で行った各種調査、利用状況、利用者意見を総合的に判断し、令和4年4月1日～「のるーと」の本格運行を開始し、中心市街地循環線を令和4年3月31日付で廃止することを提案いたします。
- 続いて資料19Pについて、4月1日～本格運行時における3つの改善を提案いたします。
- 1点目として、本市ですでに実施している運転免許証自主返納支援事業で配布している地域振興バスと市内タクシー会社に使用できる共通利用券をのるーとにも利用できるようにいたします。
- 2点目として、キャッシュレス決済を望む声が多かったことから、クレジットカード決済機能を導入いたします。
- 3点目として、電話受付時間について利用実績が低いことから8:00～17:00から9:00～17:00に朝の1時間を短縮いたします。
- 運行時間は今回変更をいたしません。今後の利用状況を注視しつつ特に夜間の時間の改善については検討を図って参ります。
- 最後に20Pについて、本格運行にあたり地域振興バス利用者、タクシー事業者に対する配慮について市の考え方をまとめた資料になります。
- 地域振興バス利用者に対する配慮について、配車時間の不確実性については、事前予約機能をPRしつつ、車両の投入台数についても一定の待ち時間で運行ができるよう総合的な視点によって検討していきます。
- アプリの使い方の難しさについては、のるーとの使い方講座などは継続的且つ手厚く開催するなど、すべての世代の方が使いやすいサービスを目指していきます。
- 乗降拠点の新規設置、位置の修正などについては住民意見、バスの利用実態を考慮しつつ、乗合バスサービスとしての性格を変えない範囲で利用者との合意形成を図りながら設定をしていきます。
- 続いて下段のタクシー事業者に対する配慮について、「のるーと」のサービス設計に関することについて、運行時間、乗降拠点の設置箇所数に関しては制約的設定をするものとし、タクシー事業との差別化を図るものとします。
- またエリア拡大を検討する際の価格設定については、タクシー事業者のご意見を伺う中で設定を行います。
- その他の部分として、のるーと運行エリアとその他地域におけるタクシーの利用実態を比較しつつ、その動向を注視する中でタクシー事業者とは密に情報交換を行います。
- 上記の検討の結果、タクシー事業への影響が拡大する場合には個別の支援策等も検討していきます。
- 第1号議案の説明は以上でございます。

質疑

大門地区区長会 千葉委員

- 人数は少ないと感じるが固定電話で予約される人は、バスの運行状況、位置などの情報はわからず不安を抱くと考える。固定電話での依頼者に対する運行状況をどのように伝えるか課題が残ると感じるが事務局はどのように考えているか。

塩尻市都市計画課 米山

- 固定電話の方は携帯電話は持っていないのでこちらからアクセスすることが難しい。
- 技術の進化は日進月歩なので、技術の進歩に応じてアクセス方法を研究していくということなのかと感じている。

大門地区区長会 千葉委員

- 承知した。
- 高齢者でもスマートフォンを保有している人は増えていることから、人数としては少ないかもしれないが、その方たちにもサービス低下にならない形で研究、救済手段を構築してほしい。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 事務局の提案について、中心市街地循環線の利用データを見る中で極めて利用者が少なく、このまま維持していくのは困難であるということは十分に理解している
- そのうえで、のる一との転換にあたって、交通計画に位置付ける方法によって必要な手続きをとっていただいたことについて私自身は評価している。
- 一方で今後も続いていく実証運行における調査結果の分析において、今回も踏み込みが少し甘い点や解釈に飛躍がある点が気になる。
- そのあたりについては、科学的根拠、客観的な根拠に基づいた範囲でしっかり説明をしていただきたい。
- 自分の子供や親が実際に「のる一と」を使うと考えたときにどうなるか、と考えれば自然に出てくる疑問だったりする。その点を踏まえてしっかりと今後も分析をしていただきたい。
- 資料19Pの地域振興バス利用者への配慮について、一定の待ち時間で運行ができるよう総合的な視点によって検討するとあるが、非常に重要な部分であると感じる。
- 総合的とは実際にどのように考えているのか教えていただきたい。
- また、タクシー事業との差別化という点で、タクシーはいつでもどこでも利用できる柔軟性の高い移動手段ですが、どのように差別化を図るか考えを教えていただきたい。

塩尻市都市計画課 太田

- 福岡などの先進地の事例を参考にしつつ、例えばエリア拡大をしていった際に平均して15分～20分とかで運行ができるように車両を投入していくというイメージである。
- 当然車両台数を増やせば待ち時間を少なく運行はできるが、当然コストも発生しますし、タクシー事業との差別化も難しくなる。
- 利用者状況、タクシー事業者の状況などを考慮して、設定した運行時間の中で運行できるようにサービス設計をしていくという考え。
- 続いて、タクシー事業者に対する配慮という観点で、一番のポイントはドアtoドアにしないということと考えている。
- あくまで市はコミュニティバスの代替としてのる一とを運行するので、一定の基準の中で乗降拠点、運行時間などを設定し、タクシー事業との差別化を図っていく。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 地域公共交通計画をベースとするとエリア拡大した際に最大の車両導入台数は5台であっ

たが、中心市街地循環線という極めて利用者が少ない路線の代替として今回のような分析結果であれば、残り5路線の対象区域の中で運行をすると利用者が中心市街地循環線の数倍となってくる。

- それに対して、投入台数が3台→5台だと対応が難しいと予想する。
- 今までの調査結果の中でも問題だと感じている、時間の不確実性、キャンセルなどの問題が顕著に出てくる可能性があるため、このあたりも丁寧に分析していただいてどんな代替案がでてくるかを踏まえた事業計画にしたほうが良いと感じる。
- また、タクシー事業者との差別化は価格設定も踏まえていただきたいと感じる。

塩尻市長 小口利幸

- 車両投入台数、価格設定などの見極めは難しいテーマだと考える。
- ただ、イコールはベターであるという行政の宿命は逃れられない。
- 今回のバスについても現在の「すてっぷくん」より悪いサービスに絶対にしないという原点での試行錯誤かと考える。
- 丁寧な分析をして今後も進めていきたい。

塩尻地区タクシー協議会 備前委員

- 本日の説明で、のるーとはタクシーとの差別化を図りつつ運行をしていくという考えが聞けたので、本日の提案については賛成する。
- 今後、のるーとだけでは対応ができない路線がでてくると感じるのもので、そこで協力できる部分があるとタクシー会社としては考えている。(例 定額タクシーなど)
- 地域振興バス、のるーと、タクシーそれぞれの役割を考え、それぞれのすみ分けをしっかりとさせていただいたうえで今後も推進を図っていただきたい。

第1号議案については全会一致により承認されました。

第2号議案

塩尻市地域振興バスのダイヤ改正及び経路の見直し(案)について 【資料No.2-1、2-2】

塩尻市都市計画課辰野説明

- 資料No2-1の2ページをご覧ください。
- こちらは、前回の地域公共交通会議後からの変更点を記載しております。上から順に説明させていただきます。
- みどり湖・東山線ですが、御野立口発7時50分発の便でみどり湖花公園バス停を經由しない経路へ変更します。こちらはJRとの接続を考慮したこと及び運転手さんからの要望を踏まえた変更となっております。
- 続いて上から2段目、宗賀線に移ります。宗賀線では塩尻駅前発15時25分の便を15時45分へ、日出塩上発15時57分の便を16時17分へ変更するものです。こちらはJRとの接続を考慮した変更となっております。
- 続いて、その下の広丘駅循環線に移ります。広丘駅循環線ではバス停の廃止およびバス停の名称変更を行います。まず、バス停の廃止ですが広丘郵便局バス停が危険バス停に該当すると国から指摘を受けたため、広丘地区と協議した結果を廃止することしました。
- 続いて、バス停の名称変更ですが、現在の農協ワイナリーバス停の名前を新鮮市場ききょうへ変更します。

- 続いて、中心市街地循環線廃止に移ります。先ほどの第 1 号議案で議決された内容と重複しますが4月1日よりオンデマンドバスへ移行となるため、3月31日をもって中心市街地循環線は廃止となります。
- 続いて、檜川線に移ります。まず、経路変更とダイヤ変更についてですが、関連してくる部分となるため一括で説明させていただきます。
- 現在の檜川線は往復 11 便運行しており奈良井宿場内へ乗り入れする便がそのうちの 4 便のみのため、線路東側へ 2 ヶ所バス停を新設する案を前回の会議でご提示させていただきましたが、その際に奈良井宿場内で全便停車してほしいという要望が委員よりいただいたため、再度地元を交えて協議を行いました。
- その結果、奈良井宿場内で全便停車してほしいという要望を地元意見といただいたため、以前の会議時より変更したものであります。
- なお、奈良井宿場内を全便停車することに伴いダイヤも変更となっておりますので、詳細については資料 No2-2 の 19、20 ページでご確認ください。
- 続いて、バス停の名称変更に移ります。檜川線では 3 ヶ所が該当し「檜川支所→宮下」「檜川診療所→檜川支所・診療所」「中学校前→檜川体育館」へそれぞれ変更します。
- なお、檜川診療所の名称変更につきましては、事前に送付した資料では「檜川支所へ変更」と記載しておりましたが、資料送付後に地元より要望があり檜川支所・診療所へ変更したものです。本日オンラインで出席いただいている方は本資料および資料 No2-2 の 19、20 ページの修正をお願いします。
- 続いて、その他となっておりますがデマンド便の予約を現在の「2 営業日前の午後 5 時まで」を「乗車日前日の正午」へ変更します。こちらは、洗馬線でデマンド便を導入することに伴い予約期日を乗車日前日の正午と設定したことから、檜川線でも同様の対応とすることにしました。
- 続いて、北小野線に移ります。まず、塩嶺別荘地内への経路延伸に伴いバス停を 3 ヶ所新設しますが、前回の会議では仮で A,B,C としていたバス停をそれぞれ塩嶺別荘地北、管理事務所西、塩嶺別荘地南とバス停名を設定しました。
- 続いて、バス停の名称変更ですが現在の憑生鮮食品館前を小野駅西へ変更します。
- 以上で、前回の地域公共交通会議後からの変更点についての説明を終わります。

【資料 No2-1 3 ページ】

- 続きまして 3 ページをご覧ください。こちらは、今後の予定となっております。
- 今回の地域公共交通会議後、2 月中旬より路線の許認可申請を行います。
- 続いて、新しい時刻表の作成およびバス停の時刻版の作成、設置、バス音声案内の作成等を新規ダイヤでの運行に向けて行っていきます。
- 続いて、先ほど 2 ページでも説明しましたが、3 月 31 日をもって中心市街地循環線を廃止し 4 月 1 日よりオンデマンドバスへ移行となります。
- 続いて、4 月 1 号の広報しおじりにて新規ダイヤでの運行について住民周知を行うとともに、新しい時刻表を全戸配布します。
- 以上が、今後の予定となっております。

【資料 No2-2】

- 続いて資料 No2-2 ですが、こちらは前回の地域公共交通会議で説明した内容も踏まえた全ての改正案が記載してあります。
- 今回は説明を割愛させていただきますので、各自ご確認ください。
- 第2号議案の説明は以上です。

質疑

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- 塩尻駅へのバスの到着時刻について、乗継の余裕時間を考慮した設定を行っていただいているか。

塩尻市都市計画課 辰野

- 塩尻駅に到着する鉄道の時刻を精査し、乗継時間が10分程度確保できるよう可能な限り乗継の余裕時間を考慮した設定を行っている。

長野工業高等専門学校 柳沢委員

- みどり湖・東山線だけ2便目以降到着時刻が変わっていないがこちらは問題ないか。

塩尻市都市計画課 辰野

- みどり湖・東山線の1便目はJ Rへの乗継要望が多かったため、みどり湖花公園バス停へ経路延伸せずにJ Rとの接続を考慮したダイヤ設定とし、2便目以降からみどり湖・花公園バス停に経路を延伸し、それに伴う所要時間の変更を行った。
- 2便目以降は、J Rとの接続がうまく合わない部分があったため乗継のための余裕時間は考慮していない。


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26回塩尻市地域公共交通会議兼第8回塩尻市地域公共交通会議

令和 4 年 2 月 7 日

議事録署名人

高松地区区長会

栗山 久利 

令和 4 年 2 月 15 日

議事録署名人

アルビコタクシー株式会社

柳沢 賢一  印