

## 第25回塩尻市地域公共交通会議兼第7回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

|  |                 |                  |                     |
|--|-----------------|------------------|---------------------|
| 1  | 日時              | 令和3年12月21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               |
| 3  | 出席委員            | 37人中32人(内代理出席5人) | 欠席者 5人<br>詳細 別添のとおり |
| 4  | 職務のために出席した事務局職員 | 13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               | 長寿課              | 係長 古畑 千穂            |
|  | 9               | 教育総務課長           | 課長 太田 文和            |
|  | 10              | こども課             | 課長 竹中 康成            |
|  | 11              | 福祉課              | 課長 青木 薫             |
|  | 12              | 観光課              | 百瀬 一典               |
|  | 13              | 官民連携推進課          | 百瀬 亮                |
| 5  | 記者              | 2人               | 信濃毎日新聞、市民タイムス       |
| 6  | その他             | 1人               | 傍聴人 大新東株式会社         |
| 7  | 公開・非公開の別        | 公開               |                     |
| 8  | 会議録作成年月日        | 令和3年12月22日(水)    |                     |
| 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3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                                     |                 |                  |                     |
| (1) 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) 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, 3                                  |                 |                  |                     |
| 4  | そ               | の                | 他                   |
| (1) 新モビリティサービス事業計画の策定について                |                 |                  |                     |
| 資料No, 4                                  |                 |                  |                     |
| 5  | 閉               | 会                |                     |

### 3 議事

#### 協議案件 第1号議案 資料No.1 (都市計画課 太田説明)

##### 令和3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

- 第1号議案、令和3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)についてご説明をさせていただきます。資料No.1をお願いします。
- まず1ページ目になりますが、本件の趣旨と評価内容についてまとめてあります。
- 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3年事業における自己評価、P D C A サイクルでいうところのC評価の部分につき、皆様に協議をお願いするものになります。
- 評価の対象事業については令和3年度事業となっており、令和2年10月から令和3年9月までの1年間となります。
- 令和3年の計画では年間運行日数305日、1便あたりの平均乗車人数11.1人、年間利用者数、15,184人を目標として掲げており、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えます。
- 2ページ目は、上に青い枠の中で令和3年1年間の結果をまとめており、下の表が参考として令和2年の結果を記載しておりますが、前年と比較できるような資料構成としています。
- 令和3年事業では、コロナの行動規制の煽りをうけ、令和2年に引き続き利用者の回復が見られず、便あたり乗車人数、年間利用者数ともに目標値を大きく下回る結果となっており、年間利用者数は10,338人、便あたり平均は8.5人という結果になっています。
- 続いて3ページが2ページの数字をグラフ化したものになります。
- 青色とオレンジが令和3年事業の利用者数、便あたり平均をそれぞれ示しており、グレーの色が前年度事業となっています。
- オレンジ色の便あたり平均を見ますと目標値である11人に届く月はなく、昨年と比較して3月～5月はやや利用者が持ち直しましたが、夏場にかけて利用者が減少し、コロナの拡大状況と比例するような動きを示しています。
- 続いて、4ページになりますが、1年間の運行日数についてまとめています。
- 1年間の運行日数が305日の予定だったのに対し、実績では303日と2日少ない結果ですが、これはオリンピックの開催に伴う祝日の変更と大雨災害により8月16日を運休としたことが原因となっています。
- 最後5ページになりますが、ご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。
- 表の真ん中あたりになりますが、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3年7月1日に公表した地域公共交通計画に基づき、令和4年度に予定しているダイヤ改正及び経路の見直しに向けた基礎調査としてOD調査や住民意見交換会を実施したとしています。
- ④の事業実施の適切性については、予定していた運行日数より2日少ない結果でしたが、不可

抗力によるものであることから、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す。

- 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。
- ⑥の今後の改善点としては令和4年のダイヤ改正及び経路の見直しを図るほか、利用促進に向けた周知活動を徹底するとの内容としております。
- 第1号議案の説明については以上です。

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。**

**報告案件 (1) 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 (都市計画課 辰野説明)**

- 説明に入る前に、今回の改正に係る経緯と概要を簡単に説明させていただきます。
- 前回のダイヤ改正が平成30年に行われ3年以上経過していることもあり、令和4年度に全路線を対象とした見直しを実施することになりました。ダイヤ改正及び経路の見直しにあたっては、各路線の利用データや他の交通モードとの連携を考慮し総合的な議論を経て実施します。
- 今回の改正では、路線の長距離化による速達便の導入や利用率が低い区間における区間型のデマンド運行、フリー降車制度の導入について併せて検討するとともに、バス停の新設、移設、廃止といった見直しも行います。
- 資料No2-1をご準備いただき2ページをご覧ください。
- こちらは、前回6月に開催した第1回地域公共交通会議後からダイヤ改正案作成に向けて行った調査等を時系列で記載したものです。
- まず、表の上から2段目をご覧ください。6/29~7/27の約1ヶ月間OD調査を行いました。
- 続いて、3段目に移ります。こちらはバス利用者アンケートとなっておりOD調査と並行して6/28~8/31の約2ヶ月間実施しました。
- 続いて、4段目に移ります。こちらは、運行事業者であるアルピコタクシー株式会社及び大新東株式会社を対象に運転手ヒアリングを7/13に実施しました。
- 以上3点の結果を踏まえて9月くらいからダイヤ改正案の作成を始めました。
- 続いて下から3段目に移ります。11/1~11/30の1ヶ月で作成したダイヤ改正案に対してパブリックコメントを実施しました。
- 続いて、その下の段になります。11/15~11/19の5日間で住民意見交換会を実施しました。
- パブリックコメント及び住民意見交換会で寄せられた意見を踏まえて、改めてダイヤ改正案を精査した内容をこのあと提示させていただきます。
- 続きまして3ページをご覧ください。こちらは先ほど説明した各項目の詳細を記載していますので順番にご説明させていただきます。
- まず、OD調査については地域振興バス全便に調査員が乗り込んでインタビュー形式で聞き取りを行い、370名からの回答がありました。
- 続いてアンケート調査に移ります。アンケート調査は地域振興バス車内、各支所、えんぱーく、塩尻駅前観光センターに用紙を設置しました。また、並行して民生委員さんを通じて利用者へ

聞き取りを行っていただきました。合計で214名からの回答がありました。

- 続いて運転手ヒアリングに移ります。運転手ヒアリングについては、事前に運行事業者さんへベビュアー調査、バス停間の所要時間及び発着時刻の見直し、経路見直しが必要な区間、フリー降車制度の導入可能区間、その他と項目を設定し設問シートを送付しました。内容をまとめたものを、当日に持参いただきヒアリングを行っております。
- 続いて4ページに移ります。まず、パブリックコメントですが、塩尻市地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し(案)を市ホームページへ掲載するとともに各支所へ設置し意見を募りました。結果は意見提出者4名、意見総数が9件となっております。
- 続いて住民意見交換会に移ります。住民意見交換会は今回の改正で大幅な変更が生じる5地区を対象に実施し意見を募りました。各地区の実施日は表のとおりとなっております。参加者は檜川地区が21名、北小野地区が14名、塩尻東地区が17名、洗馬地区が4名、宗賀地区が13名という結果となっております。
- 以上が調査等に関する各項目の内容となります。なお、パブリックコメントおよび住民意見交換会でいただいた意見につきましては、次の5ページ以降で詳しく説明させていただきます。

**【資料No2-1 5～10ページ】**

- 続いて5ページに移ります。こちらは「塩尻市地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し(案)に対するパブリックコメントの結果」となっております。
- まず、1パブリックコメントの概要ですが、期間等は先ほどの説明させていただいたとおりとなりますので、(4)意見の提出方法のみ説明させていただきます。意見は書面、郵便、FAX、電話、電子メールといった方法で提出いただきました。
- 続いて2住民意見交換会の概要になりますが、こちらは先ほどの説明で述べた内容と重複しますので割愛させていただきます。
- 続いて3意見者数、4意見総数に移ります。意見者数は14人、意見総数は20件となっております。この数字は先ほどパブリックコメントの実施結果で述べた数字に住民意見交換会で寄せられた意見の数字を合わせたものとなっております。
- 続いて6ページに移ります。6ページ以降は、パブリックコメント及び住民意見交換会で寄せられた意見に対して塩尻市の考えを示したものであります。こちらについては、主だった点のみご説明させていただきます。
- まずNo1ですが、塩尻東線やみどり湖・東山線、北小野線を利用している方より電車の乗り継ぎおよびスクール併用便に関して寄せられたご意見です。
- こちらについては、A3両面見開きの資料No2-2と照らし合わせながら確認いただきたいと思います。
- 資料No2-2の14ページ青枠内をご覧ください。8:25に塩尻駅前に到着して欲しいという意見に対しては、みどり湖・東山線で御野立口8時発の便を10分早めた7:50発とし塩尻駅前着を8:26から8:17に変更します。
- 続いて北小野線8時台及び朝の便のスクール併用についてですが、こちらはNo2にも関連する内容となりますので合わせて説明させていただきます。
- 続いてNo2に移ります。こちらは北小野線の改正に対してのご意見となっております。資料No2-2の23ページ右側の変更案と照らし合わせながらご確認ください。

- 変更案の塩尻駅前発 8:55 の部分をご覧ください。カッコ書きで記載の時間がありますが、こちらはパブリックコメント及び住民意見交換会の際に案として提示した内容になっています。
- 当初の案では現行より 1 時間半ほど時間を早め塩尻駅前発を 7:15 としスクール併用便として運行するというものでした。
- ただ、教育総務課を通じ両小野小学校と詳細を詰める中で、この時間帯では登校に間に合わない児童が出てくるという意見があり、スクール併用便としての案は今回見送りました。時間を早めることに対しては、以前より北小野線は他の便と比べて始発が遅いという意見があったため改正案を作成しましたが、実際にこのような意見がパブリックコメント及び住民意見交換会で寄せられたため総合的に鑑みて現行のままで変更しないという結論に至ったものです。
- 続いて 7 ページに移ります。こちらは檜川線のダイヤ改正に関して寄せられた意見です。こちらは資料 No2-2 の 20 ページ青枠部分と照らし合わせながらご確認ください。塩尻駅前発 11 時の便を 12 時台に変更してほしいとのご意見がパブリックコメント及び住民意見交換会合わせて 4 件あり、運行事業者と協議した結果、塩尻駅前発 12 時に変更したものであります。
- 続いて No4 に移ります。こちらは塩尻東線のダイヤ改正に対して寄せられた意見です。こちら資料 No2-2 の 11・12 ページを合わせてご覧ください。今回、塩尻東線内で峰原団地、みどり湖花公園、みどり湖団地、みどり湖団地南の各バス停の廃止を予定しています。
- 塩尻駅前発の時間は変更なく、バス停廃止に伴い塩尻駅前の到着時間が 20 分ほど早くなる予定です。意見の中では時間の早まるバス停を考慮し、全体的に現ダイヤとあまり差がないバランスの良い時間帯にした方が良いのではという内容でしたが、塩尻駅前に 20 分ほど早く到着することで電車の乗り継ぎが良くなるため、11・12 ページの様な改正案となっています。
- なお、各廃止バス停に係る対応については、峰原バス停が北小野線で停車、みどり湖花公園バス停はみどり湖・東山線内に新設し経路を延伸します。
- みどり湖団地及びみどり湖団地南のバス停はみどり湖・東山線で停車します。峰原及びみどり湖団地、みどり湖団地南の各バス停は現行路線でも停車しているため、そのまま活用する形となります。
- 続いて 8 ページに移ります。No5 をご覧ください。こちらは北小野線の改正に対する意見となっております。
- まず、1 番上のバス停の移設に係る内容について説明します。合わせて資料 No2-2 の 21 ページ右側をご覧ください。現在の北小野線の上田片端バス停を旧道からバイパス上へ移設するものです。
- 今回の移設は利用者が極めて少ないという点が一番大きな理由ですが、こちらについては今後地元と再協議を行っていく予定です。
- 続いて 2 つ目に移ります。こちらは塩嶺別荘地内への経路延伸に係る意見となっております。合わせて資料 No2-2 の 22 ページをご覧ください。
- 塩嶺別荘地内への経路延伸については塩嶺別荘地内に居住の方を対象にしたアンケート調査の結果及び北小野地区振興会からの要望書に基づき導入するものです。
- 新しい経路は塩嶺別荘口バス停及び地球の宝石箱バス停を停車後、塩嶺別荘地内へ新設する 3 箇所のバス停を停車し県道へ戻る形になります。詳細なダイヤについては 23・24 ページでご確認ください。
- No6・7・8 については記載のとおりとなります。

- ▶ 続いて9ページに移ります。No9は檜川線の改正に係る意見となっています。合わせて資料No2-2の18ページ右側をご覧ください。18ページ記載のとおり現在、檜川線は奈良井宿場内に乗り入れする便が往復11便のうち4便のみです。
- ▶ それ以外の便は奈良井駅バス停を停車後に国道を迂回して権兵衛橋バス停へ停車する経路となっており、奈良井宿付近には停車しません。
- ▶ このような現状に対して、常時、奈良井宿付近で乗降できる体制を整えて欲しいとの意見が寄せられたため、線路東側の市道上にバス停を2ヵ所新設し経路を変更することで利便性の向上を図るものです。なお、現在奈良井宿場内を運行している4便に変更はありません。
- ▶ 続いてNo10に移ります。こちらは洗馬線で導入予定の区間型のデマンド運行に係る意見となっています。合わせて資料No2-2の9ページをご覧ください。
- ▶ 今回の改正で7:51奥平バス停発の便を8時上小センター発に変更し、奥平～欠ノ沢バス停間はデマンド運行を行う予定です。デマンド便を利用する際は事前予約が必要となりますが、以前の資料では予約を乗車日の3日前までと設定しました。しかし、このような意見が寄せられたため運行事業者と協議を行った結果、予約期日を乗車日前日の正午までに変更したものです。合わせて、檜川線で既に実施中のデマンド便についても、予約期日を洗馬線と同様に乗車日前日の正午までに変更する予定です。続いてNo11に移ります。こちらは檜川線で実施を予定していたフリー降車制度に対する意見となっています。
- ▶ フリー降車制度についてはこのあと詳細を説明させていただきますが、檜川線でも当初は実施予定でした。しかし、以前から檜川線は乗車時間が長く目的地まで時間がかかるという意見が多く寄せられており、その中でフリー降車制度というのは停車箇所数が増え速達性が低下し、利便性向上に影響が出るのではという意見が運行事業者からあったこともあり、今回は導入を見送りました。ただ、来年度以降の導入については引き続き検討していきます。
- ▶ 続いて10ページに移ります。こちらのNo12・13・14については、記載のとおりとなっております。
- ▶ 塩尻市地域振興バスダイヤ改正及び経路見直し(案)に対するパブリックコメントの結果は以上となります。今回ご提示させていただいた内容は、会議終了後に塩尻市のホームページで公表します。

**【資料No2-2 広丘駅循環線 2～4ページ】**

- ▶ 引き続きNo2-2ダイヤ改正及び経路見直し(案)についてご説明させていただきます。
- ▶ 資料をご準備いただき、2ページをお開きください。
- ▶ こちらは各路線の見直し内容を一覧表で記載しております。上から順番に説明させていただきます。
- ▶ 最初に広丘駅循環線についてご説明しますので3ページをご覧ください。なお、4ページと内容が重複する点があるため一緒に説明させていただきます。
- ▶ 3・4ページはそれぞれ左側が現行ダイヤ、右側が変更後のダイヤとなっておりますので、比較しながらご覧ください。広丘駅循環線は東廻り、西廻りともに短歌館入口から広丘郵便局バス停間の所要時間変更に伴い、以降の各バス停の停車時間が変更となっております。どちらも経路の変更はございません。広丘駅循環線は以上です。

**【資料 No2-2 片丘線 5～7 ページ】**

- 続いて片丘線に移ります。資料 5 ページをご覧ください。
- 片丘線は広丘駅経由コースと百寿荘経由コースがありますが、どちらも経路変更はございません。
- 続いて 6 ページに移ります。こちらは広丘駅経由コースとなっており、変更点は北熊井と境沢バス停間の所要時間の変更に伴い境沢バス停の停車時間が変更となっております。
- 続いて 7 ページに移ります。こちらは百寿荘経由コースとなっており、塩尻駅前発 15:30 の便を 15:10 に変更し、スクール併用便として運行する予定です。片丘線は以上となります。

**【資料 No2-2 洗馬線 8・9 ページ】**

- 続いて洗馬線に移ります。資料 8 ページをご覧ください。
- 洗馬線においても経路の変更はございません。
- 続いて 8 ページの右側になりますが、こちらはフリー降車制度の導入予定区間となっております。洗馬線では奥平から市川工務店前バス停の間で導入予定です。
- ここでフリー降車制度について説明させていただきます。
- フリー降車制度は各路線で設定された区間内で利用者が降りたい場所で降車できる制度です。フリー降車制度を利用する際はあらかじめ乗車時に運転手に「〇〇で降ります」と伝える必要があります。
- 近くまで来て急に降りたいというのは交通安全上危険なため対応できません。また、あくまでフリー降車制度であるため乗車は通常どおり決まったバス停からとなります。
- なお、フリー降車制度の導入可能区間については、運行事業者さんと協議を重ねる中で設定しております。
- 続いて 9 ページに移ります。こちらは塩尻駅方面の変更案となっております。まず、黄色い枠で囲まれた①は区間型のデマンド運行となっております。
- こちらについては、先ほどのパブリックコメントの説明時に述べた内容と重複しますので割愛させていただきます。
- 続いてピンクの枠で囲まれた②に移ります。こちらは桔梗ヶ原病院前から桔梗ヶ原バス停間の所要時間の変更に伴い以降の各バス停の停車時間が変更となったものです。洗馬線は以上となります。

**【資料 No2-2 塩尻東線 10～12 ページ】**

- 続いて塩尻東線に移ります。資料 10 ページの右側をご覧ください。こちらは峰原団地、みどり湖花公園、みどり湖団地南、みどり湖団地の 4 カ所のバス停廃止となっております。
- バス停の廃止については、先ほどパブリックコメントの説明時に述べた内容と重複しますので割愛させていただきます。
- 続いて 11 ページに移ります。こちらはバス停の廃止に伴う左廻りのダイヤ変更となっております。また、12 ページは右廻りとなっており、同様にバス停廃止に伴うダイヤ変更となっております。どちらもパブリックコメントの際に説明した内容と重複するため割愛させていただきます。

#### 【資料 No2-2 みどり湖・東山線 13・14 ページ】

- 続いてみどり湖・東山線に移ります。13 ページをご覧ください。
- まず、フリー降車制度の導入についてですが、みどり湖・東山線では塩尻仲町バス停先の市道の入口からみどり湖団地南バス停の区間で予定しています。
- 続いて、みどり湖花公園バス停の追加に移ります。こちらは先ほどの塩尻東線の中でも触れましたが、塩尻東線内で廃止したみどり湖花公園バス停を追加するものです。詳細は14 ページにてご説明しますのでお開きください。番号が前後して申し訳ありませんが、黄色い枠の②をご覧ください。赤文字で記載のとおり、みどり湖花公園はみどり湖団地南とサンサンワイナリー南バス停の間に追加する形になります。それに伴い、塩尻駅前の到着が現行から 2 分ほど遅くなります。
- 続いて青枠の①に移ります。こちらは、御野立口発 8 時を 7:50 に変更するものです。詳細については、パブリックコメントの説明時に述べた内容のとおりとなりますので割愛させていただきます。

#### 【資料 No2-2 宗賀線 15～17 ページ】

- 続いて宗賀線に移ります。15 ページをご覧ください。
- こちらはフリー降車制度の導入となっています。宗賀線では日出塩上から旧宗賀南部保育園前バス停間が対象で国道部分は除きます。
- 続いて 16 ページに移りますが、次の 17 ページも関連してくる内容になりますので、併せて説明させていただきます。16 ページは日出塩上方面、17 ページは塩尻駅方面のダイヤとなっており、それぞれの変更点を示しております。
- まず、16 ページの青枠①をご覧ください。こちらは塩尻駅前発 8:50 を 8:40 に変更するものです。こちらは、樽川線との兼ね合いによる変更となっており、樽川線で速達便を導入する関係で宗賀線内のバス停をいくつか飛ばす予定のため、その時間帯をカバーするための変更となっています。それに伴い、17 ページの青枠①も日出塩上発が 9:22 から 9:12 に変更となっています。
- 続いて 16 ページ及び 17 ページの黄色い枠②に移ります。こちらについては、どちらも本山下町から本山上町バス停間の所要時間変更に伴い、以降の各バス停の停車時間が変更となったものです。

#### 【資料 No2-2 樽川線 18～20 ページ】

- 続いて樽川線に移ります。18 ページをご覧ください。こちらは、バス停の新設となっております。詳細はパブリックコメントの説明時に述べた内容のとおりとなりますので割愛させていただきます。
- 続いて 19 ページに移ります。こちらは塩尻駅方面のダイヤとなっております。まず、黄色い枠①をご覧ください。こちらはバス停の新設に伴うダイヤの変更となっております。
- 続いて青枠②をご覧ください。こちらは速達便の導入となっております。
- ここで、速達便について説明させていただきます。速達便は乗車時間が長い区間において全てのバス停に停車せず乗降の少ないバス停を飛ばし、目的地へ早い時間で送り届ける運行形態です。電車によくある快速や急行をイメージしていただければ良いかと思います。



- それでは説明に戻ります。速達便については塩尻駅方面で 2 便導入し、宗賀線と重複しているバス停を飛ばし塩尻駅前に現行より 10 分ほど早く到着する予定です。
- また、速達便として運行予定の権兵衛橋発 8:15 の便を 8 時発に変更します。こちらは塩尻駅での電車の乗り継ぎを考慮して時間を早めた形になっております。
- 続いてピンクの枠③に移ります。こちらは権兵衛橋発 11:20 から 11:25 への変更及びバス停新設に係る所要時間変更となっております。
- 続いて黄緑の枠④に移ります。こちらは権兵衛橋発 13:50 を 14:10 への変更及びバス停新設に係る所要時間変更となっております。
- 続いて 20 ページをご覧ください。まず、黄色い枠①はバス停新設に伴うダイヤの変更となっております。
- 続いて青枠②になりますが、こちらは塩尻駅前発 11 時を 12 時に変更するものです。変更に係る経緯等は先ほどのパブリックコメントの説明時に述べた内容のとおりとなりますので割愛させていただきます。
- 続いてピンクの枠③に移ります。こちらは速達便の導入になっており、塩尻駅方面同様に宗賀線と重複しているバス停を飛ばし、現行より 10 分ほど早く権兵衛橋へ到着する予定です。

#### 【資料 No2-2 北小野線 21～24 ページ】

- 続いて北小野線に移ります。21 ページをご覧ください。まず、フリー降車制度の導入について説明します。北小野線は 2 区間で導入予定となっております青い太線で示しています。
- 1 つ目が憑生鮮食品館前から古町三叉路バス停間、2 つ目は小野神社前から県道へ入った宮前踏切付近からみどり湖口バス停間となっております。
- 続いて、その下の上田片端バス停の移設について説明します。こちらは、パブリックコメントの説明時に述べた内容のとおりとなりますので割愛させていただきます。
- 続いて 22 ページに移ります。まず 22 ページの左側をご覧ください。こちらは、塩嶺別荘地内への経路延伸およびバス停 3 ヶ所の新設となっております。内容は先ほどパブリックコメントの説明時に述べた内容のとおりとなりますので割愛させていただきます。
- 続いて右側をご覧ください。こちらは駐在所前バス停の廃止及びそれに伴うバス停の移設、経路変更となっております。まず、駐在所前バス停においては利用者が著しく少ないため廃止とします。また、バス停廃止に伴い経路及びバス停位置に変更が生じます。現在の経路は緑の点線で示した部分になっており、古町旧屯所前、駐在所前バス停に停車した後、国道 153 線に合流し古町三叉路バス停で停車し塩尻駅方面へ向かう形となっております。
- 変更後の経路は赤線で示した部分となりますが、現在の古町旧屯所前バス停及び古町三叉路バス停を市道上街道線にそれぞれ移設し、市道上街道線から国道 153 号線へ合流する経路へ変更します。
- 続いて 23 ページをご覧ください。こちらは勝弦先廻りのダイヤとなっております、塩嶺別荘地内への経路延伸及び駐在所前バス停廃止に伴うダイヤ変更となっております。
- 続いて 24 ページをご覧ください。こちらは古町先廻りのダイヤとなっております。まず黄色い枠①ですが、こちらは塩嶺別荘地内への経路延伸及び駐在所前バス停廃止に伴う変更となっております。
- 続いて青枠②をご覧ください。こちらは塩尻駅前発 15:25 を 15:45 へ変更しスクール併用便と

して運行するものです。

- 駆け足になってしまいましたが、以上で資料 No2-2 の説明を終わります。

#### **【資料 No2-1 2 ページ】**

- 続きまして、最後に今後のダイヤ改正に向けたスケジュールを説明させていただきます。
- 資料は No2-1 に戻っていただき 11 ページをご覧ください。まず、パブリックコメントの結果を 12/23～来年 1/31 まで公表します。並行して今回の会議で寄せられた意見を元に、次回の地域公共交通会議に向けてダイヤ改正案を修正します。
- 修正後の案を 2/1 開催の第 3 回地域公共交通会議に諮り決定となる予定です。その後 2/8 の議員全員協議会にて報告を行います。その後、2 月中旬から路線許認可申請を行い、並行して新しい時刻表の作成やバス停の時刻版作成等を行います。
- 新しい時刻表は 4/1 に全戸配布し周知した後、5/1 から新しいダイヤでの運行が開始となります。
- 長くなりましたが、以上で報告案件(1)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)**

- ダイヤ設定における電車からバスへの乗り継ぎ時間はどれくらいを考慮しているか。

#### **(塩尻市都市計画課 辰野)**

- 概ね 10 分を想定している。

#### **(長野工業高等専門学校 柳沢委員)**

- 調査を進める中で運行時間の所要時間の変動はあったか。例えば通常のダイヤと比べて遅延がでているようなダイヤがあれば反映すべきとを感じるが。

#### **(塩尻市都市計画課 辰野)**

- 大幅に遅延が発生している便はないとの認識である。
- OD 調査、アンケート調査、運転手ヒアリング結果に基づいて現行ダイヤの所要時間は精査し、微修正は行っている。

#### **(長野工業高等専門学校 柳沢委員)**

- 北小野線のフリー降車制度について、古町地区付近で途切れている区間があるが背景はなにか。
- 国道になっており、交通安全面の観点でフリー降車区間からは除外している。

#### **(檜川地区区長会 土川委員)**

- 要望として 2 点お願いしたい。
- 奈良井の宿場内に全便通してほしい。
- 奈良井地区で街中の通行を話し合う中で、奈良井→塩尻市方面の一方通行にしていくことを検討している。それに従うと、帰りの便の経路について国道から権兵衛橋に入り、宿場内を經由して奈良井駅へ接続する経路に変更してほしい。

#### **(塩尻市都市計画課 辰野)**

- 詳細について再度自治会、運行事業者と調整をさせていただき、改正案に反映するかどうかを検討させていただく。

**(信州アルピコタクシー労働組合 中村委員)**

- みどり湖・東山線の改正において、朝一の7時50分発の便は御野立口からみどり湖団地南まで乗客がないのが実態である。
- したがって、みどり湖花公園に経路延伸した場合も、朝の便については出発地を再検討したほうが塩尻駅までの所要時間が短縮できると感じる。

**(塩尻市都市計画課 辰野)**

- 地元調整のうえ、次回の会議までに反映可否について検討をさせていただく。

**報告案件 (2) 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. 3**

**(都市計画課 太田説明)**

- 前回会議から半年以上の時間が経過していることもあるため、改めて本件に取り組んでいる背景やのるーと実証運行のスケジュールについてご確認をさせていただきます。
- 2ページ、取り組みの背景についてですが、塩尻市では地域振興バス『すてっぷくん』という路線バス型のコミュニティバスを平成11年から運行をしており、全10地区を網羅する形で10路線が運行しておりますが、ニーズの多様化などを背景として利用者は減少傾向にあり、平成20年のピーク時から7万人以上利用者が減少している状況で、それに伴い事業費も右肩上がりで増加している状況です。
- また担い手である事業者様の観点でも、バス乗務員の担い手不足が深刻化しており、持続可能性を確保していくため行政としても抜本的な改善が求められている状況です。
- 3ページ、これらのことから新たなモビリティサービスとしてAI活用型オンデマンドバスのるーとの実証運行に取り組んでおり、昨年の11月になりますが塩尻駅を起点とした中心市街地エリアにおいて無料での実証運行を行い、社会受容性の検証を行ったところ、利用率やサービス水準など利便性の向上が図れる結果が得られたため、資料の通り、令和3年7月1日付で公表した地域公共交通計画の「おー1」の施策として、オンデマンドバスの導入という施策を位置付け、資料左下にあるとおり、市街地エリアにおける実証運行を年次ごと実施しながら住民反応を考慮しつつ、より効率的な交通網への再編を検討しているところでございます。
- のるーとのサービス概要について、前回会議で同時多発的に予約が発生した際に車両がどのような動きをするのか、といった趣旨のご質問をいただいておりますので、車両の動きのイメージを改めてご説明させていただきます。
- のるーとは乗りたい時にアプリや電話で予約をし、予約状況、車両位置、交通状況などに都度AIが最適経路を作り、運行するという乗り合いバスサービスで、現状のエリアを最大3台の車両を投入し運行しています。
- 4ページは本実証運行時における特定の時間の特定の車両の動きを示したものになりますが、ナンバリングはバスが乗降拠点に動く順番になっており、表中にタイプという部分に乗車、降車の別が記載してあります。
- この例ですとユーザーAからユーザーEの五人の予約がこの車両に紐づいている状況ですが、まず一番でユーザーAが乗車し、続いて2番でユーザーBが乗車、この時点でユーザーAとユーザーBが乗り合っている状況が発生しています。
- ユーザーAとユーザーBを乗せて次に3番塩尻駅に向かい、ユーザーBが先に降車します。次に

4番でユーザーAが降車、5番でユーザーCが乗車、続いて6番で降車します。このようにリアルタイムで入ってくる予約状況に応じて、AIが最適経路を生成し、エリア内に設定されている乗降拠点間を輸送するというのがのり一とサービスの車両の動きになります。

- ▶ さらに補足すると、現在システム上で設定されている一人のユーザーに対する迂回許容時間は10分で早ければ15時～遅くとも15時10分に目的地に到着するという形で案内がされますが、この迂回許容時間を超えない形で輸送できる予約についてAIが経路生成をしているイメージです。
- ▶ この迂回許容時間はシステムの設定で変更することは可能ですが、長すぎると乗合は発生しやすくなりますが、定時制が失われ、運行効率も低下しますし、逆に短すぎると乗り合いが発生しづらくなる、且つ待ち時間が長くなるなどのデメリットが想定されるため、のり一との先進地である福岡の事例や、昨年の実証運行の結果を総合的に反映し10分という設定を塩尻市では行なっています。
- ▶ 続いて、改めて本実証運行の全体スケジュールを確認させていただきます。
- ▶ 6ページになりますが、のり一の実証運行の全体スケジュールについてまとめてあります。こちらは地域公共交通計画にも記載の内容になりますが、本市では地域交通網の再編にあたって、資料左下にあるポンチへのイメージで水色に囲まれた市街地ゾーンにおいてオンデマンドバス実証を繰り返し、住民反応を考慮しながら適切なモードで運行をしていくこととしており、今年度については代替対象路線を中心市街地循環線と位置づけ半年間にわたる実証運行を実施しています。
- ▶ 翌22年度が塩尻東地区、23年度に広丘地区、24年度に片丘地区といった形で実証運行のエリア拡張をしつつ、計5年間をかけ市街地内の実証運行を進めていくこととしています。
- ▶ 続いて、7ページになりますが、令和3年度の1年間の実証運行のスケジュールを記載しておりますが、本日は第2回会議ということで上の赤枠で囲った部分になります。
- ▶ 実証運行開始後、2ヶ月半が経過したところですが、この2ヶ月は実証運行の趣旨や確実に乗車比較をするためのPR活動を徹底して行うほか、アンケート調査を11月から実施し、特に代替をのり一への代替を検討している中心市街地循環線の利用者の声を確実に拾うため、バス乗り込みでの対面説明なども実施してきました。
- ▶ 本日の会議後、再度中心市街地循環線のヘビーユーザーに対して同乗ヒアリングをおこない、次回2月1日の会議において、そのご意見やアンケート結果、のり一との乗車状況などを委員の皆様にお伝えをさせていただき、来年度この中心市街地循環線エリアを引き続きバスで運行するのがあるいはのり一に代替をするのかを最終決定する予定です。
- ▶ 続いて、住民周知、利用促進に向け実施してきた活動についてご報告をさせていただきます。
- ▶ やはり今回の実証運行では地域振興バスという長く運行してきた路線の一部から新たなモビリティに切り替えを検討する重要な実験期間であるため、この実証運行の趣旨をしっかりと地域住民、特に現在の地域振興バスユーザーに認知していただいた上で、のり一に乗りをさせていただき、地域振興バス、のり一とのどちらが地域モビリティとして適切か、利便性が高いかという意見を出していただく必要があります。
- ▶ その意味で周知活動には最も力を入れて取り組んでいますが、特に対面での説明を活動の軸と

して、住民説明会を合計で24回開催し、実証運行の趣旨説明、のるーとの使い方、アンケート回答依頼などを行い、合計で150名を超える方が参加していただきました。

- その他、左下に記載しているとおり、高齢者が集まる講座、会議などで合計70回を超える訪問を行いました。
- また、チラシ、ポスター、広報などのPR、運行開始時に実施した記者試乗会、SNS、メルマガによって継続的に情報発信をしてきました。
- 続いて、11ページになりますが、のるーと利用者を対象としたアンケートの実施状況についてご説明させていただきます。
- こちらのアンケートは本実証運行を評価するための極めて重要な調査で11月から実施をしているところです。
- 現在も回答を受付けておりますが、のるーと利用者の1/2以上の方から回答をいただいている状況で、アンケートの詳細については次回2月1日の会議でご報告をさせていただく予定です。
- 1 回答方法についてはWEBか紙ベースでの回答を受け付けております。
- 2 回答率向上に向けた取り組みとしては、実証運行エリアの全世帯及び事業所(1万世帯)に全戸配布を行ったほか、代替対象路線である中心市街地循環線に職員が乗車するなど様々な手法を用いてアンケートの回答の促進を図っています。
- 資料の下の部分アンケートの対象については、オンデマンドバスに乗ったことがある方を対象としており、その中でも代替を検討している中心市街地循環線の利用者意見は確実に掴むこととしています。
- アンケートの内容については、本日お配りをさせていただいておりますが、大きく構成としては1個人属性、2「すてっぷくん」の利用状況、3「のるーと」の利用状況、4タクシーの利用状況、5「すてっぷくんと」のるーとの比較ということで、それぞれのモードの特徴を表1の通り記載の上、どちらのサービスを来年度以降運行してほしいと感じるかを問う質問としています。
- 続いて、14ページになりますがアンケートのパートでもご説明をさせていただいた通り、転換を検討するに当たっては特に代替対象である中心市街地循環線の利用者のご意見を確実に掴んでいくという観点で市職員がバスに同乗し、サービスに対する感想等を聞き取りました。
- 「のるーと」にすでに乗車経験がある方にはアンケートの回答依頼や「のるーと」を使った感想を聞き取り、まだ乗車経験がない方には「のるーと」に乗車した上でアンケートの回答を依頼しました。
- 資料の下の部分に調査結果を記載しておりますが、総乗客数が29名、そのうち週1回以上利用する人、それ以下の利用頻度に分解すると、週1回利用する人が15人、それ以下が14名でした。
- 週1回以上使うユーザーのうち、調査時点で「のるーと」に乗車経験がある方は4名、乗っていない人は11人、一方、ヘビーユーザー以外で乗車経験があるひとは3人、乗っていない人は11人でした。
- ヘビーユーザーのうち「のるーと」を使っていない人が11/15か過半数を占めたため、この層には再度バス同乗でヒアリングをした上で意見を聞き取りたいと考えています。
- また、のるーと乗車経験がある方に対しては、令和4年度以降「のるーと」と地域振興バスど

ちらのサービスが運行してほしいか、という質問をしたところ6名がのる一と転換を希望し、1名がのる一と転換を推したいところではあるが、200円という価格設定の点でどちらとも言い難いという回答でした。

- ▶ 次回2月1日の会議では12月中に実施する第2回同乗ヒアリングの結果についてもお示しをさせていただきますと存じます
- ▶ 16ページはのる一との10月1日から11月30日までの2ヶ月間のサービス登録者及び利用者数をグラフ化した資料になり、横軸の期間は1週間区切りとしています。
- ▶ P R活動を着実に実施した結果右肩上がりに増加しており、11月末時点で登録者数は1708人、そのうち1回以上使ったユーザーは489名（昨年412名）と昨年11月に実施した無償実験と比較しても利用者規模が大きくなっています。
- ▶ 続いて17ページは登録ユーザーのデモグラを表した円グラフで、資料左側がサービス登録者の年齢構成、右側がサービスを1回以上使ったことがある441名の方の年齢構成となっています。
- ▶ それぞれ大きな特徴としては、65歳以上の高齢人口に対して生産年齢層が新たな利用者として増加してきているということです。
- ▶ これは、これまで地域公共交通を使わず、おそらく徒歩、家族送迎、自転車などの移動手段を選択していた方がのる一と導入によって行動変容をおこし、新たな需要を生み出していることが予想されます。
- ▶ 生産年齢層が加わったことによって、高齢者割合は小さく見えますが、数字で見ると現状の地域振興バスの中心市街地循環線の利用ユーザーの高齢者数が概ね十人前後なので、高齢者の利用規模も増え、さらにこれまで利用がなかった生産年齢層も新たな顧客として取り込むことができたと分析しています
- ▶ 続いて18ページになりますが、サービス登録者の居住地割合、右側が利用目的を表してものになります。こちらはのる一とのサービスを登録するにあたって初回に任意項目としてお客様に入力をしていただくのですが、それを定量化しているものになります。
- ▶ 登録にあたる任意入力項目ですので、回答者数にばらつきが発生しています。
- ▶ 居住地を見ると実証運行エリア内の居住割合が概ね6割、エリアが概ね4割になっています。市内エリア外登録が多いのは全市民的に広報やSNSで周知したことが背景にあります。エリア外の方も地域振興バスで市街地にアクセスし、市街地内における移動を塩尻駅やえんぱーくにおいて「のる一と」に乗り換えで利用しているというユースケースも確認できております。
- ▶ 続いて資料右側はのる一との利用目的ですが、買い物が最も多く、帰宅、鉄道乗り継ぎが順に多いという数字となっております。
- ▶ 続いて、19ページは総乗客数（延人数）の推移をまとめています。
- ▶ 「のる一と」、中心市街地循環線それぞれの利用者とのる一との高齢者数、及び高齢者比率を折線グラフで重ねた資料になります。
- ▶ のる一との10月から11月末までの総利用者数は2815人、一方で中心市街地循環線の利用者は548人となっており、単純計算で、中心市街地循環線の5倍のお客様がのる一とに乗車している状況です。
- ▶ 「のる一と」における本実証実験の日当たり利用者数の目標は昨年利用者数も考慮し40人

- を設定しており、表中の赤い線がその目標を表していますが、周知が行き届き始めた11月くらいからはお客様の利用も定着しだし、日当たりの40人の利用目標を大きく達成しています。
- のるーとの高齢者割合に目を向けますと、平均して利用者の高齢者割合は30%で推移しており、残りの7割が生産年齢の利用という内訳となりますが、振興バスと比較し、生産年齢、高齢者共に多くの利用をいただいている状況です。
  - 続いて、20ページになりますが、予約方法別の推移をまとめています。
  - のるーとはいますぐ乗りたいというリアルタイム予約か、例えば明日の10時に乗りたいといった事前予約機能がありますが、この事前予約は乗車日の3日前からできますが、それぞれの内訳をグラフに表しています。
  - 割合としては半々くらいですが、11月中旬くらいから事前予約の割合が高まっているのがわかります。
  - これは、待ち時間の観点で、リアルタイム予約はたまたま予約がなければすぐに乗車ができますが、予約が殺到している場合は待ち時間が発生してしまうことがあります。
  - より快適に待ち時間がなく利用してもらうためには事前予約機能の活用を進めており、SNS、メルマガでも活用を呼びかけています。
  - その結果、11月中旬以降は少しずつ利用者側も使い方をマスターしてきて、事前予約が多くなってきていると分析しています。
  - 続いて21ページになりますが、予約方法別の推移をまとめています。
  - のるーとは予約媒体として、スマートフォンからのアプリ予約や電話予約があるのですが、平均するとアプリが7割、電話が3割程度で推移しています。
  - 昨年の実証実験時はこの数字よりもさらに電話予約比率が少なく1ヶ月平均が15%でしたが、今年度実証では30%~40%まで倍増しています。
  - これは高齢者利用者にもサービスが浸透してきて利用者が増えた結果、電話予約比率が増加していると分析しています。
  - 続いて、22ページになりますが予約キャンセルの推移についてまとめています。
  - キャンセルの定義ですが、予約確定後にキャンセルした場合の数字をまとめており、予約前の配車時間の見積もり段階でのキャンセルは反映されておりません。
  - まず左下が1週間ごとのキャンセル数とキャンセル率の推移を表しています。
  - 実証運行の最初は説明会の際などに予約の練習などをして取り消す場合などもありキャンセル数が高めでしたが、11月末に向かってキャンセル数を減少している状況です。
  - 続いて、右側がキャンセル理由を円グラフに表したものになります。
  - キャンセル理由としては予定の変更、その他で8割を占めており、その他の理由としては福岡事例による代表的事例を抜粋していますが、待ち時間がながい、他交通手段の接続不良、目的地への到着時間が合わず、案内されたMPから乗りたくないなどが想定されます。
  - 続いて23ページになりますが、案内待ち時間の推移をまとめています。
  - 実車の待ち時間の平均と一旦予約をして後からキャンセルした予約における案内待ち時間平均を赤で表しています。
  - 待ち時間を考える際の前提条件として、エリア面積が約10平方キロ、エリアで最大3台、朝や夜、土日祝日などは2台運行をしており、この条件での平均待ち時間となっています。

- 11月から利用者が定着してきて若干待ち時間が伸びていますが、乗車希望時間に対しての待ち時間は概ね5～6分程度で運行ができています。
- キャンセル時の案内待ち時間を実車の平均と比較した時に大きな乖離がないことから待ち時間が長くてキャンセルしている人は少なく、予定の変更などが主な原因であることが予想されます。
- 続いて、ゾーン別移動パターンをまとめて資料になりますが、全体の移動の7～8割が大門内、大門から他のエリアといった大門を含んだ移動となっております。
- 続いて、25ページになりますが乗降拠点別乗車数をランキング化した資料になり、上位7の乗降拠点を抜粋しています。
- 上から総乗客、真ん中が65歳以上の高齢者、一番下が65歳未満というわけになっていますが、年代かわかわらず、塩尻駅、えんぱーく、買い物などの利用が多いことがわかります。
- 一方で65歳以上の高齢者に限定するとふれあいセンター、松本歯科大学などの通院利用が上位にきてことが特徴です。
- また一番下の生産年齢層に目を向けると、お母さんの保育園への送り迎え利用など今までに見られなかった移動が上位にきていることがわかります。
- 最後にクーポンの利用状況についてまとめた資料になります。
- 今回の実証運行では初回利用のハードルを下げる目的で400円分を無料で乗車できるクーポンを発行していますが、のり一との1回以上使ったユーザー489人のうち、クーポン使用後1回以上利用したお客様が37%、クーポンを使用せず1回以上利用したお客様が28%で全体の65パーセントがクーポンの有無に関わらず継続的に利用をいただいています。
- 一方でクーポン使用後1回も利用していないお客様は35%いらっしゃいますが、まだ実証運行の期間も浅いことから、実証期間の半年の中で定着するかどうかを見極めていくことが必要かと思えます。
- 報告案件(2)AI活用型オンデマンドバスののり一の実証運行の状況については以上です。

#### 質疑

##### (大門地区区長会 千葉委員)

- 3点要望させていただく。
- 要望になるが、乗降拠点をもっと増やしていただくと利便性が高まると感じる。
- 地域振興バスのフリー降車制度をのり一にも導入していただきたい。
- 固定電話で予約をしている人は、行先などで予約情報を確認することができないため、今後対策が必要と感じている。

##### (塩尻市 都市計画課 浅川)

- 乗降拠点については、施設型、人口密度型、観光型と3つの基準のもと設置をしている。
- 利用者からの要望をもとにこの基準に合致すれば追加設置について検討をしていく。
- フリー降車制度については、あくまでバスの代替サービスであるということ、またAI選択式というサービス特性、運行効率を考慮すると導入は難しいと考える。
- 電話予約者に対する課題感は感じているため、今後検討していきたい。

##### (長野工業高等専門学校 柳沢委員)

- 乗合の発生状況が分かればおしえていただきたい。
- クーポンはかなりバイアスがかかるため、切り分けた分析をしてほしい。



- ODに加えて、頻繁に使っている運行経路が可視化できれば、例えば3台のうち1台を定時定路線化するなど、いろんな発展可能性があると感じる。

**(塩尻市 都市計画課 浅川)**

- 乗合の発生状況については具体的な数字は出せていないが、昨年の無償実証運行の際は12%であったため、それより低い発生率と想定される。
- クーポンについては、切り分けた分析もおこなっていきたい。
- MaaS連携を見据え、今後検討していきたい。

4 そ の 他

**(1) 新モビリティサービス事業計画の策定について 資料 No. 4**

**(官民連携推進課 百瀬説明)**

- 地域公共交通計画に位置付ける塩尻型MaaSを構築するためのアクションプランである新モビリティサービス事業計画の策定を進めていることについて報告
- 当該計画の記載内容、作成主体、位置づけ等について説明
- 当該計画の検討にあたって新たに組成した塩尻MaaS協議会について、地域公共交通会議との役割を対比しながら説明
- 塩尻MaaS協議会の開催経過、今後の予定について報告

意見なし

5 閉 会

第25回塩尻市地域公共交通会議兼第7回塩尻市地域公共交通会議

令和 4 年 / 月 4 日

議事録署名人

中沢昌稔



令和 4 年 / 月 5 日

議事録署名人

小松和彦

