

第35回塩尻市地域公共交通会議兼第17回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和7年2月18日(火) 14:00~15:30
- 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 28人 欠席者 9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 13人
 - 1 事務局長 都市計画課 課長 米山 進
 - 2 都市計画課 課長補佐 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 主事 犬丸 央都
 - 6 企画課 課長 原 康博
 - 7 先端産業振興室 係長 松倉 昌希
 - 8 先端産業振興室 主事 山田 愛
 - 9 観光課 課長 米山 満
 - 10 地域共生推進課 課長 飯田 哲司
 - 11 福祉支援課 課長 成田 輝美
 - 12 学校教育課 主任 酒井 健太
 - 13 保育課 課長 塩原 清彦
- 5 記者 1人
- 6 その他 2人
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和7年2月27日(木)

会議次第

- 1 開 会
- 2 会 長 挨 拶
- 3 議 事

報告案件

- (1) 令和6年度AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」片丘地区実証運行状況、アンケート結果及び地域振興バス「すてっぷくん(片丘線)」同乗調査結果について【資料No.1】

協議案件

- (1) 第1号議案

令和7年度 地域振興バス(すてっぷくん・のるーと塩尻)片丘地区運行(案)及び地域振興バス「すてっぷくん 塩尻北部線」の一部再開(案)について【資料No.2】

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

3 議事

報告案件（1）令和6年度AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」片丘地区実証運行状況、アンケート結果及び地域振興バス「すてっぷくん（片丘線）」同乗調査結果について 【資料No. 1】

市都市計画課 犬丸主事 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の犬丸です。報告案件（1）「令和6年度AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」片丘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（片丘線）」同乗調査結果について」ご説明いたします。
- ・ お手元の資料No. 1をご準備いただき、1ページ目をご覧ください。
- ・ 「1.実証運行状況」、「2.アンケート結果」、「3.すてっぷくんの同乗調査結果」に分けてご説明いたします。
- ・ まず、10月より開始した「のるーと塩尻」片丘地区実証運行の状況について、12月末までの3か月間の「利用状況の分析」を行いましたのでご報告いたします。
- ・ 2ページ目をご覧ください。分析を報告する前に、片丘エリア及び運行エリア全体についておさらいをします。片丘エリアは運行エリアの中央東側に位置しており、南北に広い特徴がございます。
- ・ また田畑が多く住宅地が各地に点在しており、運行エリア全体と比較して人口密度が1/3程度で低いエリアとなっています。エリア内の商業施設はコンビニが1件、スーパーが0件と目的地となる施設が他のエリアと比較して少ないという特徴があります。
- ・ 3・4ページ目をご覧ください。こちらは総乗客数の推移を週別でお示ししたものになります。運行エリア全体では1日あたり約170名で推移しており、その内片丘地区では1日あたり8名程度で推移していました。12/9週以降では日当たり12名の利用があり、徐々に片丘地区の乗客数は増加しております。
- ・ 5・6ページ目をご覧ください。こちらは予約形態別の推移についてお示ししています。オレンジ色が「事前予約」を、青色が「リアルタイム予約」を表しています。
- ・ 運行エリア全体と比較すると、片丘地区においてはほぼすべての方が事前予約での利用となっている点が特徴となっています。理由として、片丘地区は目的地となる箇所が少なく、車両が常にいるわけではないため、リアルタイム予約が成立しにくいと考えられます。
- ・ 次に7ページをご覧ください。こちらは平日、運行エリア全体で、予約形態別に1日の中で案内待ち時間がどのように推移しているかをお示ししたものとっております。ここでの案内待ち時間は、「乗車を希望した時間と実際の配車予定時間の“差”」としています。オレンジ色の線が「事前予約」、青色の線が「リアルタイム予約」をあらわしております。
- ・ 事前予約については、本市でオンデマンドバスの「待ち時間」として想定した20分以内で運行が可能となっている一方で、案内待ち時間が10～20分で推移しております。リアルタイム予約の案内待ち時間は、午前8時半～9時半、11時台と、午前中を中心に増加傾向となっております。このことから事前予約の周知と併せ、リアルタイム予約の待ち時間解消を早急に検討する必要があると考えております。

- ・ 8ページをご覧ください。こちらは運行エリア全体の時間帯別乗客数の推移をお示ししております。
- ・ 全曜日の傾向として、朝9時前後の利用が多くなっております。その中でも特に、平日は朝8時台や17時台が利用のピークとなっております。これまでのすてっぷくんの運行ダイヤでは許容することが困難であった「通勤・通学」等のニーズに対し、一定程度、カバーできる可能性を見出せたものと分析しております。
- ・ 9ページをご覧ください。こちらは、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。片丘地区で乗車又は降車をした移動は全体の約4.7%となっております。
- ・ 片丘地区関連の移動の傾向としては、大門、高出、広丘・吉田の市街地エリアに向けた移動が多いものとなっております。また他のゾーンと異なり、ゾーン内移動が発生しておりません。理由としては目的地がゾーン内にあるということが挙げられ、こういったことからこうした状況を踏まえ、片丘地区内に車両が滞在することが少ないということが分かります。理由が明らかになったことから、今後の効率的な運行を検討するなかで、車両の適材配置を検討してまいります。
- ・ 10ページをご覧ください。こちらは運行エリア全体で、乗降が多かったMPをランキング形式でお示したのとなっております。運行エリア全体では駅や商業施設が上位にランクインしました。また、片丘地区のMPはランクインしませんでした。
- ・ 11ページをご覧ください。こちらは片丘地区内で乗車または降車のあったMPをお示ししております。赤枠は片丘地区外のMPを主に囲っており、片丘地区関連の移動としては、塩尻駅、広丘駅、村井駅といった駅利用、ザ・ビッグやGAZA等の商業施設への利用が傾向として多くなっております。
- ・ その中でもすてっぷくん片丘線の運行経路ではない、高出、広丘、松本エリアの移動が上位となっております。
- ・ 12ページをご覧ください。最後にのるーと塩尻における片丘地区の実証運行状況についてまとめております。まず1点目としては、のるーと塩尻の運行エリアを片丘地区まで広げたことにより、片丘地区の方が1回で広範囲に移動できるようになり、新たな移動需要が生まれました。すてっぷくんと異なり、様々な時間に広範囲に移動できるというところから、従来の公共交通であるすてっぷくん片丘線のみでは移動できなかった時間や範囲への移動が可能となり、利用者の年齢層が拡大したためと考えられます。
- ・ 次に2点目としては、運行エリア全体と比較し、片丘地区ではリアルタイム予約が成立しづらく、乗合が発生しづらいということです。片丘地区は運行エリアの端に位置しており、市街地エリアと比べると目的地となる場所が地区内に少ないため、片丘地区内で乗車する場合はまず、他エリアにいる車両が片丘地区に向かう必要があり、案内待ち時間が他エリアよりも発生してしまいます。また地区内に車両が滞在していないため、リアルタイム予約が発生せず、乗合が発生する可能性も低くなっていると考えられます。
- ・ ここまでがのるーと塩尻 片丘地区実証運行の状況となります。

- ・ つづいて、昨年、令和6年11月～12月末を期間とした、今回の実証運行に関する住民アンケートを実施いたしましたので、その結果についてお伝えします。
- ・ 14ページ目をご覧ください。まずアンケートの概要についてご説明します。
- ・ 本アンケートは、1度以上ののーと塩尻にご乗車いただき、比較の上でのアンケートへの回答を依頼しております。片丘地区 約1,300世帯に全戸配布をし、実施いたしました。1度以上ののーと塩尻にご乗車いただき、比較の上でアンケートへの回答を依頼しております。
- ・ 15・16ページ目をご覧ください。令和7年度以降の交通選択をお伺いしたところ、68.2%の方がのーと塩尻を、31.8%の方がすてっぷくん片丘線を選択しております。
- ・ また、「のーと塩尻が良い」と回答した方のご意見としては、「すてっぷくんよりバス停の数が多いから」「市内広範囲に移動できるため」「すてっぷくんは日曜祝日に運行していないため」等の意見がございました。
- ・ 反対に「すてっぷくんが良い」と回答した方からは、「予約不要で毎日同じ時間に乗車できるため」といった通勤・通学での利用や、「スクールバスとしての利用が許可されているため」「すてっぷくんより料金が高く、予約が大変なため」といったご意見がありました。
- ・ すてっぷくん、のーとそれぞれに対する満足度とその理由、不満とその理由については、その他資料として27～30ページまでに掲載しておりますので、後程ご覧ください。
- ・ 以上が住民アンケートの結果のご報告となります。
- ・ つづいて、昨年、令和6年11月18日～22日の5日間に実施をいたしました、すてっぷくん片丘線の同乗調査の結果についてお伝えいたします。
- ・ 19ページをご覧ください。まず同乗調査の概要とその結果について、簡単にご説明いたします。
- ・ 本調査は片丘線に普段から週1回以上乗車しているヘビーユーザーを抽出するために行っております。
- ・ ヘビーユーザーの割合は77.8%となっており、その内ののーと塩尻の乗車経験は65.1%の方から回答を受けました。
- ・ 主な移動傾向については後程ご説明いたします。
- ・ 下の20ページをご覧ください。こちらではヘビーユーザーの方から頂いた意見を抜粋してお示ししております。大きく分けると「予約について」と「運賃について」の2点に集約されます。「予約について」は、「登録予約の仕方がよくわからない。予約が面倒」、「通勤・通学ですてっぷくんを利用しているため、毎日の予約が面倒」といったご意見がありました。登録・予約方法については実証運行開始前後に住民説明会を各地区で実施している他、市窓口やスマホからの予約についての専用相談窓口を別途設けており、不安解消に努めております。「運賃について」は「すてっぷくんよりも料金が高くなるため」という意見がございました。のーと塩尻の運賃は、こちらについてはシニア区分や障がい者区分、小児区分といった「割引運賃区分」を設けており、利用全体の97%が直線距離7km以下の利用で初乗り運賃で乗車となっております。
- ・ つづいて21・22ページをご覧ください。21ページでは同乗調査のODを地図上にお示ししております。

- ・ 線が細く、紫色となっているものから利用回数が少なく、線が太く、色が緑、黄色となっていくにつれ、利用回数が多くなっており、また片丘線のバス停の内、利用のあったバス停を黒色で目立たせております。
- ・ 22 ページでは令和6年の4～12月の期間、どのくらい片丘線が利用されていたかを便別・往路復路に分けた形でお示ししたものとなっております。左側が広丘駅経由コース、右側が百寿荘経由コースとなっております。またそれぞれ広丘駅、百寿荘での乗降者数がどのくらいあったのかを数値でお示ししております。
- ・ 23 ページをご覧ください。先ほどお示した図をOD傾向としてまとめております。
- ・ まず「片丘小学校前」から南熊井・中挾地区に位置する「山岸」「中挾」間の利用が最も多い結果となっております。こちらの利用については回答者属性を見ると10代以下となっており、すべて小学生の利用であるとなっていたことから、スクールバスとしての利用が最も多いことがわかりやすくなっております。
- ・ つづいて片丘地区の各地から広丘駅に向けた移動が見られます。特に朝7時発の「広丘駅経由コース」の利用が多く、塩尻駅→広丘駅間での利用の内、約7割が広丘駅で降車をしていることから、駅利用が多く、朝の通勤・通学ですてっぷくんを利用しているものと推察できます。
- ・ また片丘地区の各地から塩尻駅、えんぱーくへの移動が見られ、買い物需要や他交通機関への乗り換えと予想されます。特に朝9:42百寿荘発の百寿荘経由コースの復路や、13:05及び15:10発百寿荘経由コースの往路の利用が多くなっており、午前中に大門エリアに向かい、午後帰宅するといった利用が見られます。
- ・ またODについてランキング形式でお示したものが下のものとなっております。
- ・ 以上で同乗調査の結果のご報告となります。
- ・ また参考までに地域振興バスすてっぷくんの、片丘線及びその他路線の月別利用者数、すてっぷくんととのる一とを併せた、地域振興バス全体の月別利用者数をその他資料として25・26ページに掲載しております。
- ・ 「令和6年度AI活用型オンデマンドバス「のる一と塩尻」片丘地区実証運行状況、アンケート結果及び、地域振興バス「すてっぷくん」片丘線 同乗調査結果について」の説明は以上となります。

協議案件

第1号議案

令和7年度 地域振興バス（すてっぷくん・のる一と塩尻）片丘地区運行（案）及び地域振興バス「すてっぷくん 塩尻北部線」の一部再開（案）について【資料No. 2】

市都市計画課 犬丸主事 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の犬丸です。協議案件（1）「令和7年度 AI 活用型オンデマンドバス「のる一と塩尻」片丘地区運行及び地域振興バス「すてっぷくん（片丘線）（塩尻北部線）」運行（案）について」ご説明いたします。

- ・ 協議案件（１）令和７年度 地域振興バス（すてっぷくん・のるーと塩尻）片丘地区運行（案）及び地域振興バス「すてっぷくん 塩尻北部線」の一部再開（案）についてお手元の資料No.2をご準備いただき、１ページ目をご覧ください。
- ・ 本日の協議事項といたしましては、「１.令和７年度 地域振興バス（すてっぷくん・のるーと塩尻）片丘地区運行（案）」、「２.令和７年度 地域振興バスすてっぷくん 塩尻北部線の一部再開（案）」の２点となっております。
- ・ ２ページ目をご覧ください。
- ・ まず提案内容についてお伝えいたします。内容といたしましては、
- ・ １つ目、「①令和７年度４月１日付で、現在片丘地区で実証運行中の「のるーと塩尻」本格運行の開始。また、すてっぷくん片丘線については、スクールバス機能を維持しながら、低利用便を一部廃止」になります。
- ・ 具体的には、利用者が極めて少ない便や、オンデマンドバスに転換可能な時間帯の便を廃止する一方で、同一方向に移動が束ねられている便（５便中の２.５便）については運行を継続します。
- ・ ２つ目、「②現在休止中となっている、すてっぷくん塩尻北部線の一部再開」になります。
- ・ 本件については、昨年の地域公共交通会議でのるーと塩尻への本格転換について付議したところではありますが、転換後、多くの利用者から運行再開の要望をいただいたことから、のるーと転換前の利用者多かった便を一部再開いたします。
- ・ 以上の２点が提案内容となります。
- ・ つづいて３ページ目をご覧ください。こちらは市が提案する、すてっぷくん片丘線及び塩尻北部線の市想定の実行プランについてお示ししております。
- ・ 片丘線のスクールバス機能維持に留まらず、塩尻北部線の一部再開することによって、現状ののるーと塩尻の運行課題の解消を図ります。
- ・ 下の４ページ目をご覧ください。ここからは、「パターン①：のるーとに転換せず、すてっぷくを継続し、のるーとに転換しない場合」「パターン②：のるーと塩尻を本格の運行し、それに加え、すてっぷくん片丘線及び塩尻北部線の一部運行する場合」の２パターンにおいて、地域振興バスの利用者数、現金収入、運行経費の比較シミュレーションを行いました。なお、運行形態の異なる檜川線を除く地域振興バスを対象としていたものとなっておりますのでご承知おきください。
- ・ まず、利用者数及び収入面における比較シミュレーション結果ですが、をお伝えいたします。
- ・ 利用者数についてですが、片丘線の一部減便し塩尻北部線の一部再開することによって、令和５年度実績をベースにすてっぷくん（北小野、洗馬、宗賀、片丘、塩尻北部線）計５路線の利用者数が約３,０００人の増加をすることが見込んでおります。
- ・ また、パターン②ではのるーと塩尻に片丘エリアが追加されるため、塩尻北部線を再開することでのるーとの負担軽減が予想でき、現在よりも１日当たりの利用者数が、３０人増加を予想するとし、のるーとの利用者数は年間で１８,０００人増加を見込んでおります。

- ・ パターン①と比較すると、市想定プランであるパターン②は、すてっぷくん・のるーと併せて約 21,000 人弱の利用増加が見込まれます。
- ・ また収入面については、パターン①と比較すると約 234 万円の増収を見込んでおります。
- ・ つづいて費用面についての比較シミュレーション結果をお伝えいたします。5 ページをご覧ください。
- ・ パターン①と比較して、市想定プランであるパターン②はのるーとを運行するため、システム費やオペレーション費等が発生するため、公的負担額が約 1,851 万円増加しますが、先程 4 ページでもお伝えしたように現金運賃収入の増収が見込まれるため、パターン②の方が収支率は向上する見込みとなっております。
- ・ つづいて各提案内容について、提案した背景等をそれぞれご説明いたします。
- ・ まず「令和 7 年度 片丘地区における地域振興バスの運行（案）」について、総論と各論に分けてご説明いたします。7 ページをご覧ください。
- ・ 総論といたしましては、①報告案件のとおり住民アンケート調査にて、約 68%の方が令和 7 年度以降「のるーと塩尻」の本格運行を選択していること、②「のるーと塩尻」は様々な時間帯に、すてっぷくん片丘線運行経路以外の高出・広丘・松本エリア等へ広範囲に移動が可能であること、③片丘地区の地域振興バス利用者は「のるーと塩尻」導入後、対前年比で約 1.5 倍増加していること、これら 3 点の理由から、のるーとの片丘地区における本格運行を提案いたします。
- ・ 次の 8 ページをご覧ください。
- ・ のるーと塩尻の片丘地区本格の運行時の懸念点として、現在片丘線が担う機能として持っている、片丘小学校児童が利用するスクールバス機能の維持が挙げられます。
- ・ 現在、毎年スクールバスの利用者が 20 名弱おり、1 台当たり最大 8 名しか輸送できないのるーと塩尻では、現行のスクールバス機能の代替は難しいと考えております。
- ・ そのため、片丘線全便を転換するのではなく、スクールバス便や利用者の多い便は維持し、利用者の少ない便はオンデマンドバスに転換し、地域振興バス全体の輸送効率の向上を図ります。
- ・ 具体的には、グラフ赤枠で囲っているスクールバス機能併用便である、7:00 発広丘駅経由コース及び 15:10 発百寿荘経由コースについては維持します。また 9:00 発の百寿荘経由コースについては復路のみを維持します。これは、塩尻駅→百寿荘に向かう往路については利用が著しく少ないため運休とするもので、百寿荘→塩尻駅に戻ってくる復路のみを維持します。
- ・ 次の 9 ページをご覧ください。
- ・ 片丘線の運行プランのまとめをお示ししております。スクールバス機能を維持し、すてっぷくん片丘線として運行することで、スクールバス利用者のみならず、朝の通勤・通学の需要を取り込み、地域振興バス全体の移動効率化を図ります。
- ・ スクールバス利用者のみならず、朝の通勤・通学の需要を取り込み、地域振興バス全体の移動の効率化を図ります。10, 11 ページではそれぞれ片丘線の時刻表をもって運休便を明示しております。ご参考にご覧ください。
- ・ つづいて「令和 7 年度 地域振興バスすてっぷくん 塩尻北部線の一部再開（案）」のについて、検討背景等についてご説明いたします。13 ページをご覧ください。

- ・今年度の4月に塩尻北部線を休止して以降、様々なエリアにお住いの地域住民から、塩尻北部線の「運行再開」を望む声が寄せられておりました。
- ・また運行実績として、朝8時発の便については昨年度1年間で663人、1箇所あたりに直すと約55の方が、まつもと医療センターを利用されておりました。しかし、のる一と塩尻に転換後、朝8時台にまつもと医療センターで降車した方は、4～12月の9ヶ月で201人、1か月あたりに直すと約22人と、運行実績に差異が発生しております。のる一のみでは朝の通院需要を満たしきれていないことが、転換後わかりました。
- ・次の14ページをご覧ください。
- ・そういった背景があることから、塩尻北部線については、朝8：00発の往路便及び、12：40発の計1.5便を運行再開することによって、定常的に通院の足を確保します。
- ・また高出地区から広丘駅等の、朝の通勤・通学利用者の需要を取り込むことによって、地域振興バス全体の移動の効率化を図ります。
- ・また運行経路につきましては、従来の塩尻北部線から一部変更した形で再開を検討しております。
- ・16ページをご覧ください。また運行経路につきましては、従来の塩尻北部線から一部変更した形で再開を検討しております。
- ・左図のとおり、現在ののる一と及びすてっぷくんで使用中のバス停である、青枠で囲んだ停留所のみを運行いたします。また往路復路ともに同一経路を走行するプランとなっておりますので、経路についても一部変更がございます。
- ・最後にはなりますが、再度提案内容についてご説明いたします。資料戻って2ページ目をご覧ください。
- ・これまでご説明のとおり、①令和7年度4月1日付で、現在片丘地区で実証運行中の「のる一と塩尻」本格運行の開始。
- ・また、すてっぷくん片丘線については、スクールバス機能を維持しながら、低利用便を一部廃止。②現在休止中となっている、すてっぷくん塩尻北部線の一部再開。の以上2点を提案いたします。
- ・以上雑駁（ざっぱく）で恐縮ですが、「令和7年度 AI 活用型オンデマンドバス「のる一と塩尻」片丘地区運行（案）及び地域振興バス「すてっぷくん 塩尻北部線」の一部再開（案）について」に関する私からの説明は以上となります。

質疑・意見

高出地区区長会会長 降旗委員

- ・確かにのる一と塩尻はスマホだけでなく電話での予約も可能だが、電話をすることも難しいといった方もいる。すてっぷくんの利用者が少なく運行経費がかかるといった理由で、のる一とに転換し交通弱者を切り捨てるのはどうなのか。
- ・またすてっぷくんの委託料について、昔と比べるとずいぶん変わったと思うが、果たしてこの金額が妥当なのか教えていただきたい。

またタクシーを予約しようとしてもできない現状があるため、のる一との運行時間の延長を要望する。

市都市計画課 日野主任

- ・ のる一と塩尻の実証実験は、のる一に転換をするかすてっぷくんのままにするかという 2 択で検証していたところが前提になります。一方で今回はどちらかを選択するのではなく、移動需要がある程度集約している部分についてはすてっぷくんの路線を残し、のる一と塩尻でカバー可能な部分については転換していくという提案をさせていただいている部分が、これまでと異なる点であると事務局も認識している。この提案の前提としては、住民の皆様アンケートを実施しご意向を伺う中で 68%の方からのる一と塩尻を選択していただいているところが背景となっております。
- ・ 2点目の委託料については、近年燃料費や人件費の部分というのが 10 年 20 年前と比較すると上がってきているところが大きいです。のる一と塩尻自体はすてっぷくんと異なり運行以外の経費もかかってくるため経費が多くかかっているというのはあるが、すてっぷくん単体で見ても運行経費自体は高騰しているのは事実としてございます。
- ・ 3点目ののる一と塩尻の運行時間延長については、もともとの転換対象とするバスを基準として運行時間を設定しており、運行事業者様とも調整する中で設定しております。また既存の交通であるタクシーとの兼ね合いも含め、現在の運行時間を設定しているが、この会議の中でも是非協議する中で検討していきたいと思っております。現状は運行時間の延長は特に予定しておりません。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 資料 No. 2、3 ページに記載されている各委託料は総額のみ記載となっているため、内訳が分からないと妥当かどうかは判断できない。運行台数が 6 台で約 1 億円のため日当たり直すと 1 台当たり約 5 万円になり、金額としては妥当かなと思う。20 年ほど前は安い金額で仕事を取るのが一般的であったが、現在は真逆になっている。今後塩尻市全体において、限られた予算で市内の移動環境をつくる中で、どういう風に人と車を使っていくかを考えていかなければならない。例えばのる一が便利だから増やして欲しいといった意見が出てきたとして、市としてもお金をかけてよいと判断をしたとしても、ドライバーがいらないから運行できないといったことが起こってくる。
- ・ 今回の提案内容は、実証実験のデータを見ると片丘地区でのる一と塩尻では 1 日あたり約 10 人運んでいるが、すてっぷくんでは 1 日あたり 20 人弱運んでいるというように、のる一と塩尻の方が輸送人数が少ないことが分かる。利用者の属性を見るとすてっぷくんととのる一と塩尻を利用している人は違うのではないかと。のる一と塩尻が運行開始したことによって新たにバスを使い始めた人がいる反面、すてっぷくんの利用者でのる一と塩尻を利用していない人が一定数いるのではないかと。もともとすてっぷくんを利用していた人の移動機会を転換することで奪ってしまう可能性があり、非常に問題である。そういった面から見ると、すてっぷくんを残すという

考え方もあると思う。今回の提案に反対しているわけではなく、将来的には一度見直しをしていかなければならないと思う。

- ・ 需要が多い時間帯はすてっぷくんを残すことで、利用者にとって選択肢が増えるというのはいい事ではあるが、複数のシステムを利用者が目的によって使い分けをしなくてはいけないというのはとても難しい事である。複数のシステムを選択するという利用者の負担が発生するため、広報周知がとても重要になってくる。例えばバスの時刻表の方にのる一と塩尻の電話番号を記載したり、のる一と塩尻のパンフレットにすてっぷくんの時刻表を記載したりするなど、何かしらの対策をしなくてはいけない。

市都市計画課 日野主任

- ・ 資料 No. 1、19 ページでお示しをしている通り、すてっぷくん片丘線のヘビーユーザーに5日間同乗調査を実施しており、のる一と塩尻に乗車したことがあるかも伺っておりますが、割と多くの方に乗っていただいているという感触がございます。一方でご指摘いただくように年齢層を見るとすてっぷくん片丘線の方が高齢者の利用が多いが、のる一と塩尻は幅広い年齢層の方にご利用いただいているということから、のる一と塩尻の運行による新規需要の創出がされていると考えております。
- ・ 2点目ご指摘いただくように、やはり公共交通は「乗って残す」というところを私たちも公共交通計画にて位置づけをしており、一部の方にとっての公共交通ではなく市全体で残していくところを実現しなければこの先続いていかないということを感じております。そのためご指摘いただいた広報周知の点を実施することや、ダイヤ改正時の住民説明会の実施、公共交通計画の再編なども併せて進めてまいります。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ のる一と塩尻を選択した人が65%というのは、3割すてっぷくんの利用者が減っているともとれ、3割というのは少なくないと思う。事務局が言った「乗って残す、定常的に利用している人だけではなく広く使われる」というのは良い面ではそうだけど、その前に「乗れるものを提供していく」方向でないと、乗りたくても乗れないという人が出てくる。例えば電話やスマホで予約をすることができる人にとってはハッピーなものだが、そうじゃない人もいる。路線バスとオンデマンドバス両方必要だが、バスがフィットするシーン、オンデマンドバスがフィットするシーンがそれぞれ異なり、2つを組み合わせることで市内の移動をカバーできる。今回の提案でまつもと医療センターへの移動や、片丘エリアの広丘駅への通勤・通学移動はのる一とがフィットしないから路線バスを残すというのは良い判断だと思う。しかしこれまでののる一とを広げるといって来ているのを、現状ののる一との輸送力が限界に近いというのもあるため、どこかのタイミングでのる一との負荷を下げようことをしないと、公共交通全体としても不便になってしまう。またのる一と塩尻だけを広報しすぎると、利用者が偏りパンクしてしまうため、広報の仕方も難しい。

広丘地区区長会会長 保科委員

- ・ 資料 No. 2、5 ページのシミュレーションについて、パターン①とパターン②ですてっぷくんの委託料が変わっていないが、提案内容を見ると片丘線はスクールバス機能を維持しながら低利用便を一部廃止するとある。この廃止分については委託料に反映されているのか教えていただきたい。

市都市計画課 犬丸主事

- ・ 片丘線については5 便の内 2.5 便を廃止となりますが、その分塩尻北部線を一部再開いたします。そのため合わせると委託料は変わってこないということになります。

塩尻市商工会議所 清沢委員

- ・ 資料 No. 1、7 ページのリアルタイム予約の待ち時間について、78 分待っていた方はずっと待っていたのか。

市都市計画課 日野主任

- ・ 具体的にいうと予約が成立するにあたって、例えば私が7時に乗りたいと希望をしたが、お乗りいただけるのが最速で8時になるという案内がされ、それでも良ければ予約をするということになります。そのためあくまでバス停で1時間待っていたというわけではございません。お示ししている待ち時間は予約の希望時間と、実際の配車時間の差となっております。

塩尻市商工会議所 清沢委員

- ・ 70分待ってでも乗るということか。

市都市計画課 日野主任

- ・ 事前予約の場合は利用者の希望時間と近い時間で予約を取ることができるが、リアルタイム予約は動いている車両にうまく相乗りができるか、もしくは車両に空きがあるといった条件が発生いたします。そういった場合にはご案内に対して運よく乗ることができるというケースもあれば、お示ししている案内待ち時間が発生する場合があります。

塩尻市商工会議所 清沢委員

- ・ リアルタイム予約は直前までではなく 15分前までとかにした方が効率的ではないか。直前まで予約が入るということは、今乗っている人も遠回りをすることになるため、どうしても予定より遅くなってしまう。

市都市計画課 日野主任

- ・ 今頂いた意見も含めて今後検証してまいります。またのるーと自体が乗合のバスになっているため、乗り合っていく時間をご指摘のとおり後ろ倒しする時間を持っているシステム設計になっているため、直前から15分前に変更することでどのように変化するののかも含め検討してまいります。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 提示しているデータについて、全体的にサンプル数が少ないのではないかと。予約した段階で 70 分・80 分待ちと案内されたら、普通の人は間に合わないからやめる。そういった人は別の手段で移動してしまっているため、キャンセル率にも含まれてこない。リアルタイム予約をする人の中でも特に午前中は成立する件数がそもそも少ないから数値が暴れてしまうのではないかと。

市都市計画課 日野主任

- ・ この資料のデータの絶対数がいくつかということが即答できず申し訳ないが、期間としては右上の青地にお示ししている通り、本実証実験期間である 10 月から 12 月といったところのデータを出しております。また電話オペレーターの方で別で集計していただいているものとして、20 分以上の待ち時間が発生した際に実際断られるのか、そのまま予約を取るのかというデータを取っており、そのデータを見ると約半数の方がそのまま予約される傾向があるため、待ち時間が発生している状況でも、予約自体は成立をしている事実がございます。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 先程清沢委員からの質問は、リアルタイム予約をしたところで時間通りに来ないのであれば、もっとはやく予約を締め切って改善した方がいいのではないかとという提案だと思う。私もそう思う。一方でリアルタイム予約というのは、言葉としては違うかもしれないが、ライドシェア的な考え方があると思う。同じ方向に向かう他の方と一緒に乗りあった方が効率的ではないかという考え方だが、おそらく現実的にはあまり発生しない。実際に使っているときに、たまたま同じ方向に行きたいと思う人がいるのはかなり稀なケースになると思う。配車システムそのものの設定に課題点があり、新規の予約はリアルタイムでは受け付けないが、同じ方向に行くというものについては案内するようなシステムになれば、乗合率が高まるのではないかと。システム会社と今後どういう風にシステムが改善・変更をしていくのかについて話し合っていたきたい。

市都市計画課 日野主任

- ・ 今ご指摘をいただくように、システム面での改善が図れるのかどうかということも含め、事業者と調整していきたいと思っています。今おっしゃっていただいた方向性で案内ができるのであれば素敵だなと思うので、そういったところを技術的にできるのかということも引き続き話し合ってまいります。

吉田地区区長会会長 神澤委員

- ・ 運行経費のところ、収入面が運賃収入しかないように見えるが、広告を掲載し広告収入を得るということはできないのか。

市都市計画課 日野主任

- ・ ご指摘をいただくように運賃収入以外の収入というのは是非検討したいと思っています。
- ・ 実際他部署で、のるーとの車内にサイネージをつけて利用者の皆様のリアクションがあるかという実証実験を行っております。実証実験の反応を踏まえ引き続き検証してまいります。

第1号議案については全会一致により承認されました。

4 その他

【資料No. 1】

市都市計画課 日野主任 説明

- ・ お手元の資料No. 3をご覧ください。
- ・ 先だって昨日、本市令和7年度の当初予算案について記者発表をしたところですが、本件を含み、今後議会での協議をもってご判断いただく予定でおります。
- ・ そのため、まだ実施前の案件であることをご留意ください。
- ・ 内容といたしましては、現在長野県主導で導入を計画する「地域連携ICカード」について、本市も県下統一のICカード導入を進めるものです。
- ・ 交通に限らずキャッシュレス化が進む現状を踏まえ、かつ、今後の運賃額見直しを視野に入れて、県事業を本市も導入してまいります。
- ・ 期待する効果としては、特にすてっぷくんで現在取得できていない「乗降」に係るデータを取得し、データに基づく移動実態を「ダイヤ改正」に反映していきます。
- ・ また、特典・ポイント等の付加価値サービスも展開可能と聞いております。まずはカードの浸透が先立つ前提になりますが、将来的にはポイント付与等のサービス展開も視野に入れて、地域活性化のツールの一つとして期待しております。
- ・ 何よりも本市から他地域に向けて公共交通で移動する方にとって、このカード一つで自由に移動できる環境を整備し、さらに他地域から本市公共交通を利用する方、観光客の方にとっても利便性の高い仕組みにしていきたいと思いますと考えております。
- ・ 導入時期は令和8年春季を予定し、新年度から本格的な準備を進めてまいります。

質疑・意見

長野県企画振興部交通政策課代理 中川委員

- ・ 事務局から説明のあった地域連携ICカード、いわゆるsuica等の交通系ICカードをバスで利用できるシステムとなっている。長野県の方で地域連携ICカードを導入していただく市町村及び事業者にして導入経費の補助をさせていただくということで令和7年度予算に計上しており、議決されれば県の方で支援させていただくような形になっている。また説明のあったとおり、この地域連携ICカードは事業者ごとや地域ごと等様々なブランドをそれぞれ立ち上げて発行することが可能なカードとなっているが、今回長野県では長野地域で現在導入している「KURURU」を県下統一ブランドとして導入を検討しており、今回塩尻市にもご参画いただきたいと思っている。今後の具体的な調整につきましては県の方でも行い、導入に向けた協議等についても可能な限り協力してやっていきたいと思っている。もし何か要望等があれば何なりとお申し付けいただければと思っている。

市都市計画課 日野主任

- ・ 非常に心強いお言葉ありがとうございます。本日ご同席いただき、日頃運行を担っていただいているアルピコタクシー(株)や大新東(株)含め、関係者様のご協力をいただきながらこの事業を進めていきたいと思っておりますので、この場を借りてになり恐縮ですが、引き続きよろしくお願いたします。

広丘地区区長会会長 保科委員

- ・ 地域連携 IC カード導入と併せて運賃額の見直しを行う場合、運賃をあげるのか下げるのかについて教えてほしい。

市都市計画課 日野主任

- ・ 現時点で上げるか下げるかのどちらにするかの具体的な方針は決まっておりません。一方でこの協議の議論の場といたしましては下げるというよりは上げるという認識になると想定しております。そういった点も含めて引き続きこの場でも議論を進めていきたいと思っています。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 資料No. 2、5 ページのところにある、運賃収入と公費負担額を比較すると一桁違っているということは、100円の運賃に対して市が1000円かけて運行しているということになる。のーと塩尻であれすてつぶくんであれ市民の日ほとんどが乗っているわけではなく、失礼な言い方にはなるが一部の交通弱者や高齢者のみが乗車している。確かにそういった面の交通は維持していかなければいけないが、費用バランスが大方の市民が納得できるようなものにしていかなければいけないため、必ず運賃の値上げをしていかなければいけないと思う。行政としては来年1年かけて近いうちにというような結論になるのは仕方ないと思うが、なるべく市の収入をあらゆる市民が納得できるような行政にしていくべきだと思う。このバス事業だけを集中的に言うつもりはないが、1000円かけて100円だけもらうというような体系には疑問を感じるため、500円くらいにしてもいいと思う。

市都市計画課 日野主任

- ・ 福本委員からも「乗りたいと思う公共交通をつくる必要がある」とご指摘いただき、また長野県の公共交通計画にも定めのあるとおり、路線バス等の本体だけではなく周辺環境も含めて乗りたいと思う公共交通をつくっていかなければいけないと思っています。その中の取り組みの一つとしてその他案件をご提案させていただいております。また運賃に関してはご利用者様それぞれの立場もあるので、そういったところを十分議論した上で検討していく必要があるもので、是非ご意見いただきながら引き続き検証してまいります。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 地域連携ICカード事業を行うにあたっての国の補助金や交付税算定があるのかを教えてください。

市都市計画課 浅川課長補佐

- ・ 前回の公共交通会議でも一部ご説明させていただいた通り、国の補助金が今年度は約243万円とフィーダー系の補助金の歳入の予定がございます。また特別交付税については前回の委託料に対して概ね6割が算定措置となっております。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 今説明のあった数値を一目瞭然にみることができると、今後の運賃協議もしやすいと思うので、今後改善していただきたい。

国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局 山岸委員

- ・ 1点お願いにはなるが、資料No. 3に運賃額の見直しを検討するという文言があるが、令和5年に道路運送法が改正され、協議路線に係る運賃協議についてはこの地域公共交通会議では行うことができず、運賃協議会で別途協議いただく必要があるため、その点ご留意いただきたい。

市都市計画課 日野主任

- ・ ご指摘いただいた点について、私どもも認識しております。現在運賃協議に関する要綱改正についても動いております。それも踏まえてまた議論させていただきたいと思っております。

塩尻市友愛クラブ 小林委員

- ・ 前回の会議でオンデマンドバスが田川高校に乗り入れるという話があり、実施主体が松本市となっていたが、塩尻市民でも利用できるのか。利用できればまつもと医療センターまで行き、そこから松本市ののる一とで相澤病院まで行くことができるようになると思うがどうか。

市都市計画課 犬丸主事

- ・ まず田川高校への乗り入れについては、のる一と塩尻でも利用することが可能となっております。またのる一と松本については実施主体が異なるため明確にお答えすることはできないが、ご質問いただいた相澤病院までのる一と松本で行くことはできないという認識でおります。

塩尻市友愛クラブ 小林委員

- ・ 波田病院の方に行くことはできるのか。

市都市計画課 犬丸主事

- ・ 行くことはできないと認識しております。波田病院の方についても一度JRや松本市のバスに乗り換えていただく必要がございます。

市都市計画課 日野主任

- ・ 補足になりますが、のる一と松本の運行エリアは寿と梓川の2エリアで展開しているという認識でございます。

合同会社萬創社/名古屋大学 福本委員

- ・ 資料No. 3にある地域連携ICカードの導入の利点として「乗降データの取得」があり、現状すてっぷくんでODデータが取得できていないため非常にいいことだと思う。しかしODを取得するには乗車時と降車時の2回ICカードをタッチしてもらう必要がある。他地域での事例として、ICカードを導入したがタッチ回数を「1回のみ」の仕様で導入してしまったため、ODが取得できないということがあった。そのため是非2タッチの仕様で導入していただきたい。また先程山岸委員からあった運賃協議会について、協議会のメンバーは本来、主催の自治体、関係事業者、市民の方、運輸局の4者で構成される。他自治体であった事例として、10人協議会のメンバーがいる中で市の部課長が6人おり、規約により過半数で議決を決めることができるという自治体があった。そうすると市が提案した内容を市が決めるということになってしまい協議会としての意味をなさないため、塩尻市の運賃協議会では是非「全会一致」にしていいただきたい。また運賃協議会の開催については、地域公共交通会議と別に行うというのが一般的だが、主催の事務局や委員等、全員大変である。地域公共交通会議の場で運賃の議論をしてはいけなわけではなく、サービスと運賃は一体のため、是非この場で運賃の議論自体はしていただきたい。その上で運賃協議会を開催していただきたい。運賃協議会の開催方法としては、運賃協議会の委員のところの評決書を置いておき、地域公共交通会議での協議後に可否を書いてもらうというやり方が他自治体であった。地域公共交通会議の場できちんと議論がされていれば運賃協議会は形式的なものに過ぎないため、事務局や委員等の関係者の負担が少なくなる。
- ・ 最後に先程現在の収支率のままでいいのかという意見があったが、本来は次の公共交通計画を見直すタイミングでサービスの内容も含め、同時に運賃の改正を行うというのが綺麗な流れだが、議論そのものは行うべきだと思う。収支率を上げるためにはどうするかという話もあるが、一方で運行の効率化をどのように行っていくかという議論も必要になってくる。完全にオ

ンデマンドバスに転換するのではなく、他の交通と組み合わせることによって効率が良くなるのであれば検討していかなければならないし、私は運賃自体をあげることはいいと思うが、学生や病院利用等の高頻度に利用する方に対しては何か安く購入できるチケットを提供するといったサービスを一緒に行う必要がある。

- ・ 前回も話したが、どれだけのニーズに対して公共交通を提供するのか、それに対してどれだけお金がかかるのかといった、公的負担のバランスを見直していく必要があるため、データをしっかり見せていただき、慎重に議論していただきたい。

第35回塩尻市地域公共交通会議兼第17回塩尻市地域公共交通協議会

令和 7年 3月 11日

議事録署名人

河野 文夫



令和 7年 3月 18日

議事録署名人

吉田 哲也

