

第36回塩尻市地域公共交通会議兼第18回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和7年6月26日(木) 14:00~16:00
- 2 会場 塩尻市市民交流センター「えんぱーく」4階401会議室
- 3 出席委員 35人中 33人 欠席者 2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 11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 武田 潔
 - 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 大沼田 宏幸
 - 5 都市計画課計画係 主事 犬丸 央都
 - 6 都市計画課計画係 主事 中山 寛斗
 - 7 企画課 課長 植野 敦司
 - 8 先端産業振興室 主事 山田 愛
 - 9 観光プロモーション課 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 藤森 あづさ
- 5 記者 1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7年7月2日(水)

会議次第

- 1 開 会
- 2 市長挨拶
- 3 出席者の報告
- 4 議事(1)

報告案件

- (1) 塩尻市地域公共交通会議要項の改正について【資料No. 1】

協議案件

- (1) 第1号議案

塩尻市地域公共交通協議会規約の改正(案)について【資料No. 1】

- (2) 第2号議案

会長及び副会長の選出について

- 5 議事(2)

報告案件

- (2) 令和6年度地域振興バスの運行状況について【資料No. 2】

(3) 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. 3】

協議案件

(1) 第3号議案

令和8年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の認定申請（案）について

【資料 No. 4】

(2) 第4号議案

地域振興バス「すてっぷくん」ダイヤ改正及び経路見直し方針（案）について【資料 No. 5】

(3) 第5号議案

塩尻市地域公共交通計画策定の方針（案）について【資料 No. 6】

6 そ の 他

7 閉 会

4 議事

報告案件 (1) 塩尻市地域公共交通会議要項の改正について【資料 No. 1】

第1号議案

塩尻市地域公共交通協議会規約の改正（案）について【資料 No. 1】

市都市計画課 大沼田主任 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の大沼田です。報告案件(1)「塩尻市地域公共交通会議要項の改正について」及び議案第1号「塩尻市地域公共交通協議会規約の改正（案）について」を一括してご説明いたします。
- ・ はじめに、本会議は市長が会長となり会議を進行しておりましたが、今回の改正のうち会長に係る事項も含まれておりますので、先に議案第1号を協議いただく形となっておりますことを予めご了承ください。
- ・ お手元の資料 No. 1 の2ページをご覧ください。まず本題に入る前に、新たに委員となられた方もおりますので、地域公共交通会議と地域公共交通協議会の違いについてご説明いたします。
- ・ こちらに交通会議と協議会の違いを表で表しております。両社の一番の違いは設置根拠となっており、交通会議は「道路運送法」、協議会は「地域公共交通活性化再生法」となります。
- ・ 交通会議においては、道路運送法によって規制される自動車交通を対象に、規制緩和や運行要件等について協議するものである一方、協議会においては自動車交通のみならず、鉄道などを含めたすべての交通モードを対象に、地域公共交通計画などの計画策定を目的としています。
- ・ 3ページをご覧ください。今申し上げた通り、交通会議、協議会それぞれの役割を持っておりますが、表の赤枠をご覧くださいとおり、構成員に関しては大部分が共通しておりますので、それぞれ別の場で会議を開催することは非効率であることから、塩尻市においては両方を兼ねて開催させていただいております。
- ・ 続きまして、報告案件1の地域公共交通会議の要綱改正についてご説明いたします。
- ・ 資料5ページをご覧ください。要綱の改正に至った背景となりますが、課題が2点ございました。
- ・ 課題の1点目として、昨年の会議でも少しお話しさせていただいている部分となりますが、令和5年10月1日に道路運送法が改正施行され、今まで会議で協議してきた運賃に関する事項については、別途協議会またはそれに準ずる会議で協議することが必要となりましたので、そのことについて要綱に記載する必要が生じました。

- ・現時点では運賃に係る会議の開催は未定ですが、燃料費や人件費の高騰が問題となっている社会情勢のため、運賃の変更についてスムーズに協議、手続きが行えるようあらかじめ要綱を改正しておく必要がありました。
- ・続いて6ページをご覧ください。課題2点目として、交通会議は市長が主宰し、市長が会長となる規定となっておりますが、これによって日程調整に負担が大きく、また会議開催日が限定され、柔軟な開催が困難でありました。
- ・これらの課題を解消するため、地域公共交通会議の要綱について、去る5月23日に改正させていただきましたので報告いたします。
- ・次の7ページには改正された箇所を記載しておりますのでご覧ください。ポイントの1点目として、運賃を協議する「分科会」の設置に関する条項を新たに第8条として追加しており、2点目として、第3条の「会議は市長が主宰する」部分の文言を削除し、第5条の「会長の選任について、委員が互選する」文言に修正しております。
- ・続きまして9ページをご覧ください。こちらが本日の議案第1号、協議事項となる内容でございます。協議会規約改正の背景として、先ほどご説明しました交通会議要綱の改正に伴い、規約でも同様の記載となっている、市長が会長となる点について、丈を合わせて修正する改正を行うものです。
- ・現在の規約では、市長は委員となる規定であるため、委員から市長を除き、委員を委嘱する立場として新たに記載します。
- ・9ページ下部に記載の通り、規約の変更には協議会の承認が必要であるため、今回ご協議いただくものとなっております。
- ・10ページでは市長が会長となる文言の修正について改正前後の対比を記載しております。先ほど説明したとおり、委員から市長を除き、委嘱する立場とする点、それから会長の選出方法について、こちらも要綱に合わせて委員の互選による選出とする点が改正のポイントとなっております。
- ・なお、協議会における委員の任期については2年となっておりますが、交通会議の委員任期に合わせて本日から令和9年5月31日までとさせていただきます、その旨を規約中の附則にて記載しております。
- ・改正後の地域公共交通会議要綱、地域公共交通協議会規約の改正案の全文については本日お配りさせていただいておりますので、それぞれご確認ください。
- ・説明は以上でございます。ご協議のほどよろしくお願いいたします。

質疑・意見等なし

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

会長及び副会長の選出について

市都市計画課 米山課長 説明

- ・続いて第2号議案「会長及び副会長の選出について」ご説明します。
- ・会長の選出については、先ほど承認をいただいた、塩尻市地域公共交通協議会規約第5条及び塩尻市地域公共交通会議要綱第5条の規定により、「会長は、委員の互選により選出し、協議会を代表する」とされております。
- ・まず、会長の選出についてお願いしたいと思います。
- ・委員の皆様から、推薦などありましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

推薦なし

- ・ 立候補、推薦がないようですので、僭越ながら事務局案といたしまして、塩尻市建設部長の曾根原 博 委員にお引き受けいただくことはいかがでしょうか。

拍手多数により選出

- ・ 塩尻市地域公共交通会議兼塩尻市地域公共交通協議会会長に曾根原委員の選出が承認されました。それでは、曾根原会長は会長席にお着きください。
- ・ 続いて副会長の選出を行います。副会長の選出においては、塩尻市地域公共交通協議会規約第5条及び塩尻市地域公共交通会議要綱第5条の規定により、「副会長は、委員のうちから会長が指名する」と規定されておりますので、曾根原会長より副会長を指名していただきたいと思えます。

塩尻市地域公共交通協議会 曾根原会長

- ・ 副会長には、大門地区区長会会長の伊藤 秀文 委員を指名させていただきます。

市都市計画課 米山課長 説明

- ・ 会長から、副会長には、大門地区区長会会長の伊藤 秀文 委員の指名がありました。伊藤委員はご承諾いただけますでしょうか。
- ・ 意義がないようであれば、皆さんの拍手を持ちましてご承認をお願いいたします。

拍手多数により選出

- ・ 塩尻市地域公共交通会議兼塩尻市地域公共交通協議会副会長に伊藤委員の選出が承認されました。
- ・ それでは会議に先立ちまして曾根原会長からご挨拶をお願いいたします。

塩尻市地域公共交通協議会 曾根原会長 挨拶

4 議事

報告案件（2）令和6年度地域振興バスの運行状況について【資料 No. 2】

市都市計画課 中山主事・犬丸主事 説明

- ・ 事務局を務めます都市計画課の中山です。よろしくお願いいたします。
- ・ 私からは「報告案件(2): 令和6年度地域振興バスの運行状況について」ご説明させていただきます。資料 No. 2 をご用意ください。
- ・ 資料の説明に入る前に、まず、本市における地域振興バス「すてっぷくん」の運行業務についてご説明させていただきます。
- ・ すてっぷくんは平成11年の運行開始以降、檜川線以外を道路運送法4条路線としてアルピコタクシー株式会社へ、檜川線を道路運送法78条路線の自家用有償旅客運送という形で大新東株式会社へ市所有のバスの運行・管理をとともに委託し運行を行っています。
- ・ また、令和6年度のすてっぷくんの運行は令和6年3月31日をもって塩尻北部線・広丘駅循環線が運休となり、令和6年4月1日よりのるーと塩尻へ移行となりました。令和6年度は、のるーと塩尻への移行に伴い路線数は7路線から5路線へ変更となっております。
- ・ それでは、資料の説明に入ります。2ページをご覧ください。こちらは令和6年度地域振興バスすてっぷくんの路線別乗車人数集計となっております。

- ・ まず、上の表が各路線の月別の乗車人数となっており、総合計が右下の赤枠内の 62,126 人となっています。
- ・ 続いて、その下の表をご覧ください。こちらは前年度との比較となっています。
- ・ 表の赤枠内の一番右の数字が前年度との増減を示しており、令和 6 年度は令和 5 年度と比べて 755 人の減少となっています。
- ・ 路線ごとに比較すると、全 5 路線のうち片丘線と北小野線を除く 3 路線で乗車人数が減少しており、その中でも宗賀線が対前年比 96.28%と一番減少しています。
- ・ 今回の結果を受けた考察が 3 ページとなっていますのでご覧ください。
- ・ まず、繰り返しにはなりますが、乗車総人数は市内 5 路線のうち 3 路線が前年度を下回り、令和 5 年度の 62,881 人に対して令和 6 年度は 62,126 人と対前年比 98.8%、755 人の減少となっています。
- ・ 続いて、月別の乗車人員に着目すると、年間を通して利用者はほぼ横ばいですが、1 月、2 月といった市内で最も冷え込みが激しい時期は利用者が落ち込んでいます。冬場に外出を控える傾向があるのはやむを得ないことですが、落ち込みを最低限に抑えることが課題となっています。
- ・ 路線別で比較すると片丘線が前年度比 105.13%と市内 5 路線の中で利用者が一番増えていますが、他路線と比較すると 1 便当たりの乗車人数は 4.2 人と少ないことがわかります。このような状況を踏まえ、本年 4 月より「のるーと塩尻」の片丘エリアでの本格運行を開始しましたが、片丘エリアから広丘駅への通勤利用やスクールバス併用といった一定のニーズがあるため「すてっぷくん」の一部便を継続して運行しています。今後も引き続きどのような運行形態が最適か研究して参ります。
- ・ また、洗馬線、宗賀線、檜川線においては、前年度より利用者が減少しましたが、平均乗車人数が 7~10 人と比較的高い水準を保っていることから、今後も一定の利用者が見込めると考えています。
- ・ 続いて 4 ページに移りますが、こちらは路線別のすてっぷくんの乗車人数の推移を令和元年から 6 年までまとめたものになっています。
- ・ グラフをご覧くださいますと各路線とも令和元年に利用者が一番多く、その後はコロナの影響で令和 2 年は一気に利用者が落ち込みましたが、多くの路線においてコロナ禍で落ち込んだ利用者が回復傾向にあるという状況が見られます。
- ・ 利用者が回復しているひとつの要因として、コロナ禍で外出を控えていた農山村地域にお住まいの高齢者の方々が公共交通を利用して外出する機会を増やしていることが考えられます。
- ・ 檜川線においては運行日数が他路線より多いということもありますが、常に乗車人数が一番多い状況となっています。
- ・ また、資料でお示しはしておりませんが、各路線とも利用者の多くがヘビーユーザーであるため、利用者が増減しているひとつの要因として、ヘビーユーザーの増減が考えられます。ヘビーユーザーとは週一回以上の利用者を指しており、例えばヘビーユーザーが 10 人減少すれば、1 か月で 40 人、1 年で 480 人の減少となります。このようにヘビーユーザーの増減は、利用者数全体に大きく影響するため引き続き注視・研究して参りたいと考えております。
- ・ 続いて 5 ページをご覧ください。こちらは先ほどの令和元年から 6 年までの路線別の 1 便あたりの人数の推移をまとめたものになっています。
- ・ グラフを見ると各路線とも令和元年は平均 10 人を超える路線が 4 路線でしたが、令和 6 年は 1 路線まで減っています。
- ・ ただ、コロナ禍で落ち込んでいた利用者は徐々に回復傾向にあり、令和 6 年は檜川や北小野といった農山村部から市街地を結ぶ長距離区間の路線は平均 9 人を超えていることから、大量輸送が可能なバスの運行は必須であるという結果が出ています。

- ・ 続いて6ページと7ページになりますが、こちらは平成12年以降の路線別の乗車人数をまとめた表とグラフになりますので、各自ご確認ください。
- ・ 続いて8ページに移ります。こちらは令和6年度のフリー降車制度の利用状況となります。
- ・ フリー降車制度は令和4年5月1日のダイヤ改正に伴い開始したサービスで、利用者がバス停留所以外の任意の場所で降車を可能とする制度です。利用の際は乗車時に運転手へあらかじめ降車場所を伝える必要があります。現在、利用可能な路線は北小野線、洗馬線、宗賀線の3路線です。
- ・ それでは、下の令和6年度実績の表をご覧ください。
- ・ 路線ごとの月別利用者数を記載しており、北小野線が172人と一番多く、続いて宗賀線93人、洗馬線が55人となっており、全体で320人の利用がありました。
- ・ 右側の前年との比較の表をご覧ください。フリー降車制度利用者の総人数は令和6年度の364人と比較すると44人の減少となりました。
- ・ また、利用者が全体で320人いる中で北小野線での利用が約53%と全体の半分以上を占めていますが、令和5年度と比較すると61人の減少となりました。
- ・ 昨年運転手ヒアリングを実施した際に、北小野線の塩嶺高原別荘地内でフリー降車制度を利用するヘビーユーザーが2人ほどいたが、最近は利用が全くなかったという意見をいただきました。こういったヘビーユーザーの減少が制度全体の利用者減少の理由として考えられます。
- ・ また、宗賀線の利用については、令和4年度から増加傾向にあり、制度自体が利用者に根付きつつあると実感しております。
- ・ 以上、長くなってしまい恐縮ですが、すてっぷくんに関する運行状況のご報告は以上となります。
- ・ 引き続き、のる一と塩尻の運行状況及び地域振興バス全体の運行経費についてご報告させていただきます。
- ・ 私から、「2. のる一と塩尻の運行状況」及び「3. 地域振興バスの運行費用」についてご説明いたします。10ページをご覧ください。
- ・ 地域振興バスの新たな交通モードである「のる一と塩尻」は、令和3年10月から実証運行を開始いたしました。
- ・ 令和4年4月には「中心市街地循環線」を、令和5年4月には「みどり湖・東山線」「塩尻東線」を、令和6年4月に「塩尻北部線」「広丘駅循環線」と、機能を代替し「のる一と塩尻」に転換いたしました。車両台数については、令和3年10月からは3台、令和4年10月から4台、令和5年10月からは5台と、エリア拡大時に1台ずつ増車しておりました。
- ・ 令和6年10月より「片丘地区」での実証運行を開始し、片丘地区を運行する「片丘線」との機能代替を検証しました。車両については5台から6台に、1台増車いたしました。前年同期間と比較すると乗客数は1.3倍増加しております。その他予約数及びキャンセル数について、令和3年からの経過をお示ししております。なお、お示ししているキャンセル数につきましては、一度予約確定となった後に、キャンセルとなった数となっております。またキャンセル理由といたしましては「予定の変更」が最も多く全体の6割ほどを占めております。
- ・ なお「片丘線」につきましては、片丘エリアから広丘駅への通勤利用や、スクールバス併用といった一定のニーズがあり、利用者の多い便につきましては、令和7年度以降も引き続き運行しております。
- ・ ここからは昨年度の実証実験期間における運行実績をご報告いたします。
- ・ 11ページをご覧ください。こちらは「時間帯別乗客数の推移」をお示ししております。青線が平日、グレーが土曜、赤線が日曜・祝日となっております。

- ・ 全曜日共通の傾向として、朝 9 時前後の利用が多くなっております。特に平日は朝 8 時台の利用がピークとなっており、その他平日は 17 時、土曜は 16 時、日曜・祝日は 10 時ごろに利用のピークが見られます。
- ・ 12 ページをご覧ください。こちらでは「ゾーン別の移動パターン」を出発地エリアと目的地エリアを組み合わせて移動量を表した、OD 形式でお示ししております。
- ・ 表の左側を「乗車ゾーン」、上側を「降車ゾーン」とし、移動実態を記載しております。
- ・ 続いて 13 ページでは、先程お示した表を図示したものとなっております。
- ・ 桔梗ヶ原エリア、塩尻東エリア、そして昨年度実証実験を行った片丘エリアにつきましては、エリア内移動がほとんど発生しておりませんでした。要因といたしましては、エリア内に目的地となる施設が少ないためと考えられます。
- ・ また、実証実験を行っていた「片丘エリア」関連の移動につきましては、全体の約 6 % となっております。
- ・ 14 ページをご覧ください。こちらでは「乗降場所、ミーティングポイント別の乗降者数ランキング」をお示ししております。
- ・ 最も利用の多いミーティングポイントは乗車・降車ともに「塩尻駅」となっており、次いでウイングロードや GAZA といった、商業施設がランクインしておりました。
- ・ ここからは「3. 地域振興バスの運行費用」について、すてっぷくん・のるーと塩尻における運行費用について併せてご説明いたします。16 ページをご覧ください。
- ・ まず、運行形態ごとの「運行経費」についてご説明いたします。
- ・ すてっぷくんにつきましては、檜川線以外を「アルピコタクシー(株)」に、檜川線を「大新東(株)」にそれぞれ運行を委託しております。
- ・ まず、アルピコタクシー(株)が運行する路線につきましては、令和 5 年度に対し令和 6 年度は約 1255 万円の減少となっております。
- ・ 減少の要因としては、運行路線が一部のるーと塩尻へ転換したことに伴う、路線の減少が挙げられます。
- ・ 続いて、大新東(株)が運行する檜川線につきましては、令和 5 年度に対し令和 6 年度は約 138 万円増加しております。社会情勢の影響による人件費の増加や、燃料費の高騰などで運行経費が全体的に増加していることが要因と考えられます。
- ・ 最後に、のるーと塩尻の運行経費につきましては、令和 5 年度と比較し、約 1104 万円増加しております。
- ・ 令和 6 年 10 月より新たに片丘エリアが運行開始となり、運行車両が 5 台から 6 台に 1 台増加したため、運行経費は前年より増加しております。
- ・ 資料に記載はございませんが、特別交付税額については、令和 5 年度が 6,039 万 1,000 円、令和 6 年度が 6,069 万 2,000 円となっております。
- ・ 運行経費の合計としては、約 34 万円の減少となっております。
- ・ 続いて「運賃収入」について、運行形態ごとにご説明します。
- ・ 運賃収入につきましては、現金収入分と回数券収入分を足した金額を記載しております。
- ・ 内訳につきましては現金利用が約 7 割、回数券利用が約 3 割となっております。
- ・ まずアルピコタクシー(株)が運行する路線につきましては、約 224 万円減少しております。
- ・ こちらも減少の要因としては運行路線の減少が挙げられます。
- ・ 続いて大新東(株)が運行している檜川線につきましては約 3 万 9,000 円の減少となっております。
- ・ 最後にのるーと塩尻ですが、238 万 3,700 円増加しております。令和 6 年 4 月よりすてっぷくんの 2 路線がのるーと塩尻へ転換したことや、10 月より新たに片丘エリアでの運行が開始されたことにより、増加したと考えております。

- ・ 全体といたしましては、約 10 万円の増加となっております。
- ・ 続いて 17 ページですが、運行費用に係る考察と、のるーと塩尻における運行経費及び国補助の活用実績について記載しております。内容については記載のとおりとなります。
- ・ 以上雑駁で恐縮ですが、「報告案件② 令和 6 年度 地域振興バスの運行状況について」に関する説明は以上となります。

質疑・意見

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所 金森委員

- ・ 資料 10 ページ目の、のるーと塩尻の利用状況について、私もいろいろな地域でオンデマンドバスサービスをさせてもらっているが、どうやってキャンセル数を減らすのかが今後重要になってくると考えている。
- ・ 現状キャンセル数が少し多い印象を持っているが、キャンセル理由の中でも「予定変更」が約 6 割と説明があったが、その予定変更の後に例えば時間をずらして乗ることができていれば乗客数にもカウントされていることになるので、そういったところがどうなっているのかが知れたかった。
- ・ またのるーと塩尻のパフレットを見ると、3 日前から予約でき、行きと帰りの予約を同時に取ることを推奨しているような文言があるが、例えば通院や買い物が終わってある程度すぐ配車可能であれば、帰りの予約は当日お願いしますという風にした方がキャンセル数自体は減ると思うので、そのあたりの対策や考えがあれば教えていただきたい。

市都市計画課 犬丸主事

- ・ まず、キャンセル数については年々増加しているというところは事務局としても課題感を持っております。
- ・ また、キャンセル後にもう一度予約を取って乗車をするかどうかについては、実際の予定変更ということで移動自体をキャンセルした場合と、のるーとや他の公共交通機関を使って移動する場合の 2 パターンがあると考えています。再度予約を取ってのるーとを利用している場合について、現在集計ができていないため、今後集計・分析を行ってまいります。

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所 金森委員

- ・ そういったデータを集計し分析していく中で、キャパシティの余力があるかの分析や、その後乗車していないのであれば代替手段が何かという追跡調査が必要になると思う。いずれにしてもキャンセルになった予約は、その分電話オペレーターの時間が少し無駄になっているという解釈もできるため、キャンセル数をどのように少なくしていくかという検討を是非していただきたい。

報告案件（3）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. 3】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・ 事務局を務めます塩尻市都市計画課の辰野です。よろしくお願いいたします。
- ・ 私からは「報告案件（3）：塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について」ご説明させていただきます。着座にて失礼します。
- ・ 資料は右上に資料 No. 3 と記載のものをご準備いただき 1 ページをご覧ください。まずは 1. 地域公共交通計画における施策体系についてご説明させていただきます。
- ・ 2 ページをご覧ください。まず、今回の趣旨になりますが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第七条の 2 に基づき実施するものであり、塩尻市地域公共交通計画で位置付けた 4

つの目標に基づく取り組み施策において事業を着実に推進していくため定期的に結果の評価・検証を行い次年度以降の改善に繋げることを目的としています。

- ・ なお、参考までに下記に根拠法令及び地域公共交通計画の概要を記載していますので各自ご確認ください。
- ・ 続いて3ページに移ります。3ページは現在の塩尻市地域公共交通計画の一部を抜粋したもので赤枠内の取り組み施策において、本日評価を行います。
- ・ 続いて4ページをご覧ください。ここからは2. 計画目標別の施策実施状況についてご説明させていただきます。
- ・ 5ページをご覧ください。計画目標においては4つの項目に分かれており、まずは計画目標「し」「将来にわたり持続可能でまちづくりや観光に貢献する地域公共交通体系の構築」となっています。
- ・ 取り組み施策の結果については、主だった部分を中心にご説明します。
- ・ まず、し-1は「効率的なバス路線ダイヤ・経路の見直し」となっており、令和6年度は4月に広丘駅循環線及び塩尻北部線をのるーと塩尻へ転換、片丘エリアの実証運行を10月1日から翌年3月31日までに実施し、4月1日から本格運行を開始しました。
- ・ 一方で、令和7年度より片丘線の一部を継続運行、塩尻北部線の一部復活といった内容を決定し運行形態を一部見直しています。
- ・ 続いてし-3に移りまして、「すてっぷくん」を利用して通学する小中学生39名に対して使用料の減免を行うとともに、引き続き「のるーと塩尻」における運賃割引制度等の割引サービスを実施しました。
- ・ 続いてし-4は「バス利用環境の整備」となっており、交通安全上危険なバス停解消のため11箇所のバス停を移設し環境整備に努めました。
- ・ 続いて6ページをご覧ください。こちらは計画目標「お」「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の実現」となっています。
- ・ まず、お-1は「オンデマンドバスの導入」となっており、「のるーと塩尻」の片丘エリアにおける実証運行を行い本格運行へ移行するとともに、実証運行の際には地元説明会を15回開催しました。
- ・ 続いて、お-2、お-3はそれぞれ自動運転、塩尻型MaaSの内容となっており、令和6年度に実施した内容をそれぞれ記載しています。
- ・ 続いて7ページをご覧ください。こちらは計画目標「じ」「住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり」となっています。
- ・ まず、じ-2では運転免許の自主返納者に対して「すてっぷくん」及び「のるーと塩尻」、タクシーで使用可能な共通利用券の配布を継続して行うとともに、フリー降車制度の利用促進のため新たに車内音声で案内を行い、PRを進めています。
- ・ じ-4では宗賀小学校において、アルピコタクシーの運転手さんにご協力いただき交通安全事業の一環としてバスの乗り方教室を開催しました。
- ・ 続いて8ページをご覧ください。こちらは計画目標「り」「利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供」となっています。
- ・ り-1はフリー降車制度の実績となっており、り-2では「誰もが利用しやすい車両の導入促進」ということで、誰もが利用しやすいように設計されたユニバーサルデザイン車両を「すてっぷくん」で5台導入しています。
- ・ また、「のるーと塩尻」においても車内にステップや手すりを設置し車両の環境整備を行っています。

- ・ り-3 では塩尻市社会福祉協議会主催で移動支援等の交通課題解決における検討チーム会議や学習会を実施するとともに、洗馬地区では地区独自の取り組みとして住民主体の移動支援サービスの検討会を行っています。
- ・ 片丘地区では継続して住民参加型の有償サービスである「おたすけネットかたおか」を実施し、それぞれ地域の実情に即した移送サービスを行っています。
- ・ り-4 は交通弱者への支援となっており、福祉部局において実施しているサービスの概要及び結果を記載しております。
- ・ 続いて9ページをご覧ください。ここからは3. 評価指標及び目標値の進捗状況についてご説明します。
- ・ 10ページをご覧ください。評価指標においては、地域振興バス利用者数、収支率、公的負担額、利用者満足度の4項目を設定しています。
- ・ 表の2019年度が現行計画の基準年度となっており、それぞれの項目について年度ごとの推移をお示ししています。
- ・ 2024年度においては、2019年度と比較すると地域振興バス利用者数及び収支率がともに減少、公的負担額が増加となっております。一方で、利用者満足度においては向上しております。
- ・ 地域振興バス利用者数においては、コロナ禍の2020年度と比較して上昇傾向にありましたが、2024年度は前年と比較して8,800人の減少となっております。
- ・ 減少した要因は昨今の人口減少等、様々あると思いますが、2023年度の広丘駅循環線及び塩尻北部線の利用者が22,527人であった一方で「のるーと塩尻」の利用者は14,451人の増加となっており、広丘駅循環線及び塩尻北部線の利用者が「のるーと塩尻」へ移行した割合が低いという結果になりました。
- ・ 「のるーと塩尻」が普及した一方で利用者が希望する時間に予約が取れないという事象が多く発生したことによる「のるーと塩尻」のキャンセル数の増加も影響していると推測されるため、「のるーと塩尻」のキャンセル理由については、報告案件(2)で述べた内容も踏まえて、今後分析を進めてまいります。
- ・ 加えて、2023年度は利用者の多くが利用する「えんぱーく」で大規模改修工事が行われ約5ヶ月もの間、施設の利用ができなかったこともひとつと考えられ、そのような事象を踏まえると要因は多岐に渡ると推測されます。
- ・ 続いて、収支率の減少及び公的負担額の増加においては、計画当初と比較して燃料費や人件費の高騰等、社会情勢の大きな変化が生じたことに加え「のるーと塩尻」における割引施策の導入により想定していたよりも収入が増加しなかったことで費用面全体が悪化していると推測されます。
- ・ 費用負担の増加については、現況の実態をもとに今後、地域公共交通計画の見直しを進める中で様々な施策を含めて再検討が必要であると考えています。
- ・ 利用者満足度においては、計画当初より上昇傾向にありましたが、2024年度は前年度より減少したことから「のるーと塩尻」の利便性の低下が一つの要因と考えられます。
- ・ 総じて、利用者の減少や満足度の低下を食い止めるためには、現状の利用実態を把握した上で要望等を再確認しニーズに応じた最適な仕組みやダイヤ編成を行っていく必要があると考えます。
- ・ 以上で「報告案件(3): 塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について」の説明を終わります。

質疑・意見

大門地区区長会長 伊藤委員

- ・ 資料 No. 3 10 ページの公的負担額について、国の補助金や特別交付税分を除いた額がいくらかになるのか、また、記載の数値は何が引かれているものなのかを教えてください。
- ・ また、議会でも運賃の値上げについて質問があったため、今後どのようにしていくかについても教えてください。

市都市計画課 辰野主任

- ・ 公的負担額については、運行経費からフィーダー補助金等の国庫補助金や現金収入額を差し引いた合計額となっている。特別交付税額分については含まれていない。理由としては現行の地域公共交通計画の公的負担額の算出方法の中に特別交付税額は含まないと定義していたためとなっている。
- ・ また、運賃の値上げについては私どもも大きな問題であると認識しており、現在の受益者負担額のままでいけないということは強く感じております。今後の地域公共交通計画の見直しの中で、内容に含めていき進めていくとともに、先程も規約の改正の中で運賃協議会を設置すること決定したため、前向きに進めていく形で今後検討いたします。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・ 先程の特別交付税額の関係についてですが、2024 年度の約 1 億 5800 万円に対し、特別交付税が 6039 万 1000 円入ってきているため、約 1 億円が市の負担額となっております。

第 3 号議案

「令和 8 年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の認定申請（案）について」

【資料 No. 4】

市都市計画課 中山主事 説明

- ・ それでは「第 3 号議案：令和 8 年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の認定申請について」説明します。資料 No. 4 をご準備ください。
- ・ 概要をご説明させていただきますので、2 ページをご覧ください。
- ・ フィーダーとは幹線に接続するように運行し、幹線へ乗客を連れていくための路線のことを意味します。本市は北小野線に係る北小野地区の一部が交通不便地域という国が指定する補助要件に該当するため、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（通称：フィーダー補助）」と呼ばれるものを活用し運行経費を補完していきます。
- ・ 続いて 3 ページになります。この赤枠の部分のとおり、フィーダー補助の申請には、補助金の交付要綱に基づき、本協議会で承認を受けることが必要条件となりますので、協議をお願いするものです。
- ・ 申請資料一式が、様式第 1-1 と左上に記載の 1 ページから始まる資料になります。
- ・ 2 ページ以降は、地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性、目標達成のための評価手法等記載しているので、ご確認ください。
- ・ 以上で「第 3 号議案 令和 8 年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の認定申請（案）について」の説明を終わります。

質疑・意見

大門地区区長会長 伊藤委員

- ・ この補助金は北小野線のみが対象となるのか。ほかの路線は対象とならないのか。

市都市計画課 辰野主任

- ・ 対象となる地区が北小野地区のみのため、北小野線のみが該当している。また当補助金の申請当初に、補助の対象となる路線が北小野線のみであったということもあるが、当時の申請状況については改めて調べなければならないと考えております。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・ 楢川地区につきましては、資料 No. 4、2 ページをご覧ください、接続性要件②(2)にある、地方運輸局長等が指定する交通不便地域には該当しないため、補助対象路線となっております。

国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸委員

- ・ こちらのフィーダー補助金に補助要件がいくつかありまして、当時どの要件に該当しなかったかが分からず大変恐縮ですが、楢川線が道路運送法における4条路線ではないからということとは要件ではなく、自家用有償旅客運送路線となる78条路線についても補助対象となる。ほかの補助要件としては、資料 No. 4、2 ページの接続性要件という、交通不便地域を通して駅に接続するといったものがある。あるいは別の補助要件として元々運行している路線はフィーダー補助の対象にできず、新たに運行を開始するものや、新規性のあるもののみについて補助対象としているものとなる。

塩尻市地域公共交通協議会 曾根原会長

- ・ これから対象となる可能性はあるのか。

国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 山岸委員

- ・ 補助要件に合致すれば問題はないが、一番気になる点としては、新規性の要件の部分になる。例えば経路の変更や自家用有償旅客路線への変更、デマンド形式への変更など、運行形態の見直しがされるのであれば補助対象となる。しかし引き続き同じような運行形態なのであれば新規性の要件に当てはまらないため難しい。
- ・ また、北小野線と同様の形で地方運輸局長等が指定する交通不便地域に該当するかどうかは、地理的な条件もあり調べてみないとわからない。

第3号議案については全会一致により承認されました。

第4号議案

地域振興バス「すてっぷくん」ダイヤ改正及び経路見直し方針(案)【資料No. 5】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・ 私からは「4号議案：地域振興バス「すてっぷくん」ダイヤ改正及び経路見直し方針(案)について」ご説明させていただきます。
- ・ 資料は右上に資料 No. 5 と記載のものをご準備いただき、1 ページをご覧ください。
- ・ まず、1. ダイヤ改正に係る背景及びポイントということで、本改正の背景等をご説明しますので2 ページをご覧ください。
- ・ こちらが背景となっております、まず「すてっぷくん」は利用者ニーズの多様化や道路事情、鉄道路線網等の変化に対応するため概ね3～4年の頻度でダイヤ改正及び経路の見直しを実施しています。
- ・ 前回のダイヤ改正を令和4年5月に行い、塩尻市地域公共交通計画で位置付けた令和8年の新ダイヤでの運行開始に向けて、令和6年度からダイヤ改正作業に着手しています。
- ・ 令和6年度は各種調査を実施する年に位置付け、意見交換会やOD調査、運転手ヒアリングなどを実施しました。今回実施した調査結果を踏まえて令和7年度は具体的な変更案の作成を行っていきます。

- ・ 今回のダイヤ改正は市内全路線を対象に既存のダイヤ及び経路をベースとしつつ、地域公共交通計画に記載する方針や各地区で抱える課題の解消、JR との乗り継ぎといった内容を中心に見直しを行います。
- ・ 続いて3ページをご覧ください。ここからは令和6年度に実施した各種調査における結果の報告をさせていただきます。
- ・ 4ページをご覧ください。まず、こちらがOD 調査の結果となっております。
- ・ OD 調査は利用者の乗降バス停及び目的地等を把握し路線ごとの移動実態ならびにバス停の利用頻度を可視化することを目的に実施したものです。
- ・ 対象路線全便に調査員が乗り込み、利用者へインタビュー形式で聞き取りを行いました。
- ・ 参考までに聞き取り内容は右の調査票に記載の項目となっておりますのでご覧ください。
- ・ 調査は令和6年11月25日から12月11日までの約2週間で実施し合計185名の方から回答をいただきました。各路線の詳細な人数は記載のとおりとなりますのでご確認ください。
- ・ 続いて5ページをご覧ください。こちらは運転手ヒアリングの結果となっております。
- ・ 運転手ヒアリングは日ごろの運転業務を担っており現場を熟知している運転手さんへヒアリングを実施し、現場レベルで感じている課題や改善要望、利用者からいただいている声を聴取するために行ったものです。
- ・ 事前に聞き取り事項を設定し、運行業務を委託しているアルピコタクシー及び大新東の運転手さんへ調査を依頼、その項目に沿ってヒアリングを実施したものであります。
- ・ 調査項目は①～④の内容となっており、結果をもとに令和6年12月5日にそれぞれの事業者へヒアリングを実施しました。
- ・ 続いて6ページをご覧ください。こちらは住民意見交換会の結果となっております。
- ・ 住民意見交換会は各地区の現状を聴取し課題整理を行うとともに、公共交通全般に着目し地域としてのあるべき姿や目指す形等、幅広い視点で皆さんから意見をいただき具体案作成に活かすことを目的に実施しました。
- ・ 対象は令和6年度時点で「のるーと塩尻」へ転換予定がなく「すてっぷくん」を継続運行する予定の路線に係る4地区となっております。
- ・ 各地区の実施結果は以下のとおりとなっておりますので、各自ご確認ください。
- ・ 続いて7ページをご覧ください。ここからは調査を実施した際にいただいた主な意見に対する今後の対応方針をご説明させていただきます。
- ・ 8ページをご覧ください。いただいた意見を路線ごとにまとめ、その内容に対する方針を右に赤字で記載しています。主だった部分を中心にご説明させていただきます。
- ・ まず、樽川線においては前回のダイヤ改正で速達便を導入したことにより、宗賀地区の牧野原バス停を通過することになったが速達便の経路上にあるバス停のため停車してもよいのではないかという意見がありました。
- ・ こちらについては、速達便導入後より多くの意見をいただいていること、経路沿いのバス停であり停車することで大きな時間ロスがないことを踏まえて、今回のダイヤ改正で停車する形へ変更予定です。
- ・ 続いて上から3つ目ですが、松本歯科大学のシャトルバスとの乗り継ぎを考えてほしいという意見がありました。
- ・ こちらについては現状でどこまでニーズがあるか不明なため、ニーズ調査を行った上で可能な範囲で検討していきたいと考えています。
- ・ 続いてその下に移りますが、木曾樽川小中学校に子どもを呼び込むために、桑崎口7時27分発の始発の便を塩尻駅前発へ変更してほしいという意見がありました。

- ・こちらについては、教育委員会と調整し見直しの必要性を判断するとともに、運行事業者とも協議を行い運行の可能性を検討していきたいと思います。
- ・続いて9ページをご覧ください。こちらは北小野線になっています。
- ・北小野線では北小野線の時刻と JR 小野駅の時刻が重複しないような時間設定にしてほしい、JR 辰野線の本数が減ったため小野駅で接続できるようバスと電車の時間を合わせてほしいといった、JR との接続に係るご意見を多くいただきました。
- ・こちらについては、北小野地区における大きな問題で小野駅での JR 接続は必須と考えているため、JR ダイヤを考慮した内容に変更を考えています。
- ・加えて隣接する辰野町小野地区でも先日ダイヤ改正が行われ、その前段として行ったアンケート調査の中で小野地区の住民の商業圏が塩尻市街地であり辰野町の町営バスから「すてっぷくん」に乗り換えて塩尻市街地へ向かうというニーズが多くあるとの結果をお聞きました。
- ・その結果を踏まえ辰野町でも「すてっぷくん」を考慮したダイヤ改正を実施したとお聞きしておりますので本件も考慮する必要があると考えており、様々な状況を踏まえた上で、最適な時間設定を行っていく予定です。
- ・続いて10ページをご覧ください。一番上になりますが、上田片端バス停を現在のバイパス沿いから以前の旧道沿いへ戻してほしいという意見がありました。
- ・こちらについては、前回のダイヤ改正の際に変更した内容ではありますが、本件は別途、地元要望としてもご意見をいただいているため運行事業者と適地を検討するとともに、必要に応じて地権者交渉を行った上で移設を行う予定です。
- ・続いて一番下になりますが、チロルの森が再開したため、以前のようにチロルの森を経由する経路へ戻してほしいという意見がありました。
- ・こちらは現状、多くの施設利用が見込まれる日曜祝日は北小野線の運行を行っていません。
- ・仮に運行を再開する場合は運転手や車両の確保が必要となりますが、特に昨今の運転手不足で確保が困難な状況です。
- ・また、現在チロルの森の利用者に向けてアンケート調査を行っており、その項目のひとつに公共交通を利用するかという内容を盛り込んでいます。その結果もひとつの検討材料として今後の最適な形を探っていきたいと考えています。
- ・続いて11ページをご覧ください。こちらは洗馬線と宗賀線の内容となっています。
- ・まず洗馬線においては、意見交換会の際に始発の便と同経路の便を日中に1便で良いので作ってほしい、全ての便を小曾部方面から出発させる必要はなく、岩垂から出発して市街地方面へ向かう便、洗馬地区の主要地点を通り最短で市街地へ行けるような経路とするような大幅な変更を考えた方がよいという経路に係る意見を多くいただきました。
- ・こちらにおいては、現在の洗馬線は多くの集落を経由する関係で長くて1時間以上乗車する経路となっています。一方で乗降は各地区でばらつきがあるというのが現状です。
- ・その中で今後は実情を把握するためのニーズ調査を行い、最適な経路設計及び時間帯別で経路を分けるといった方法も検討しながら、想定される案を事務局でいくつか作成し地元住民へ提案した上で望ましい内容を選択してもらうといった決定方法を考えていきます。
- ・また、その下になりますが洗馬方面へ戻る最終便が塩尻駅前発16時40分のため、通勤通学の帰宅時間帯を考えると17時30分から18時以降の便があるとありがたいという意見を多数いただきました。
- ・こちらについては、運行事業者と協議の上、要望に沿えるような時間設定を検討していきます。
- ・続いて宗賀線に移ります。宗賀線においては、多くを占めたのが檜川線の速達便に係る牧野原バス停への停車に係る内容でした。

- ・ こちらの意見は宗賀線利用者から速達便運行開始より多くいただいていたので、檜川線の部分でも述べましたが、今回のダイヤ改正において停車する形へ変更する予定です。
- ・ 続いて12ページをご覧ください。ここまでが今後の対応方針となっており、最後に今後のスケジュールについてご説明させていただきます。
- ・ 13ページをご覧ください。上段が令和6年度に実施した内容を記載しており、下段が令和7年度のスケジュールとなっています。
- ・ 下段になりますが、今回の地域公共交通会議を経て具体案を作成し、その具体案に対する住民説明会を8月から10月くらいにかけて各地区で行う予定です。
- ・ その後、12月に予定している地域公共交通会議にて具体案を提示させていただくとともに住民説明会の結果報告、パブリックコメントの実施案を提示する予定です。
- ・ その後、12月下旬から来年1月下旬にかけてパブリックコメントを実施し2月に予定している地域公共交通会議にてパブリックコメントの結果及び最終の協議をお願いする予定です。
- ・ その後2月の地域公共交通会議にて承認を経たのち、令和8年5月から新ダイヤでの運行開始を予定しています。
- ・ 以上、説明が長くなりましたが「4号議案：地域振興バス「すてっぷくん」ダイヤ改正及び経路見直し方針（案）について」の説明を終わります。

質疑・意見

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 時刻表を見たわけでもなく、すてっぷくんに乗車したこともないため申し訳ないが、片丘や洗馬、北小野の方々には飲み会などがあると、18時から始まって20時頃終わるかと思うが、帰りたいというときに塩尻駅を20時ごろ出発する便というのはないのか。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・ 洗馬線については16時40分に、宗賀線については17時35分に塩尻駅を出発する便が最終便となっています。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 20時頃塩尻駅を出発する便を運行することについて、法律的に運行してはいけないといったことはあるのか。

市都市計画課 米山課長

- ・ まず、法律的に動かしてはいけないということはございません。
- ・ ただ現在すてっぷくんの運行は檜川線以外をアルピコタクシーさんに委託しており、車両等も使わせていただいております。車両の編成及び対応できるドライバーの確保が難しい状況であるとお聞きしておりますので、夜の時間帯に運行できるかどうかというのは、運行事業者との協議が必要になります。
- ・ もう1つは、やはりどのくらいのニーズがあるのかが重要になると考えております。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 飲み会終わりに帰る足がなく困っているという声や、タクシーも少なく帰れないといった話を聞くと、需要はあると思う。公共交通という考え方を持っているのであれば、可能性をもう少し探ってみてほしい。

市都市計画課 米山課長

- ・ 公共交通の現状を申し上げますと、長野県下全域で運転者不足や車両の確保が困難な状況となっているため、実現は難しいものがあると考えております。

- ・長野県の方で策定している、「長野県地域公共交通計画」の中で、どのようなサービスの品質を確保していくのかという議論がされておりまして、現在のところは「通院、通学、観光」についてサービスの品質を確保していくという方向となっております。
- ・通院については、午前中に通院ができ、午後の時間帯に帰宅ができる。通学については始業前に登校でき、授業終了後に帰宅ができる。観光地については観光地の設定等もいろいろあるが、円滑な乗り換えができ、且つ十分な滞在時間を確保できるといった、3点について最低限の品質を確保しようということになっております。
- ・そのため「通院、通学、観光」の3点のサービスの品質の確保をしてから、その次のステップに行こうと考えております。

第4号議案については全会一致により承認されました。

第5号議案

塩尻市地域公共交通計画策定の方針（案）について【資料No. 6】

市都市計画課 辰野主任 説明

- ・私から「5号議案：塩尻市地域公共交通計画策定の方針（案）について」ご説明させていただきます。
- ・資料は右上に資料No.6と記載のものをご準備いただき1ページをご覧ください。
- ・まず初めに地域公共交通計画の制度概要をご説明します。
- ・2ページをご覧ください。まず、地域公共交通計画とはとなっており、報告案件(3)で述べた内容と重複する部分もありますが、地域公共交通計画とは地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランであり、地方自治体が地域の移動に関して地域公共交通会議にて合意を経て作成していくものです。
- ・本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の第5条に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために作成するもので、塩尻市では令和3年7月に現在のものを策定しました。
- ・その下に移りまして、こちらは地域公共交通計画の位置づけを示しています。
- ・本市の最上位の計画として第六次塩尻市総合計画があり、それに即する形で都市計画に関する都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を策定しています。こちらの計画と連携、整合を図りながら実施するのが、今回の地域公共交通計画となっています。
- ・続いて3ページをご覧ください。こちらは計画策定において必要な法定記載事項となっており、法律で定めている記載事項を一覧にしたものですので各自ご確認ください。
- ・続いて4ページをご覧ください。ここからは今回の計画見直しにおける方針についてご説明してまいります。
- ・5ページをご覧ください。まず今回の見直しにおける背景ですが、現行計画の計画期間が令和8年度となっていることから更新が必要であるとともに、計画策定当初と比べて公共交通をめぐる環境に変化が生じているため、市内の実情に合わせた地域公共交通の最適化を目的として時代に即した内容へ変更します。今回の計画見直しはプロポーザル審査にて委託事業者を決定し、令和7年度、8年度の2箇年で実施します。
- ・続いて、今回の見直しにおける基本的な考え方についてご説明します。
- ・見直しにおいては現行計画を基本とし必要に応じて時代に即した内容へ変更します。
- ・計画年度については上位計画である第六次塩尻市総合計画の計画年度に合わせる形で令和9年度から14年度までの6箇年とします。

- ・ 現行計画における事業実施状況の評価を行い、課題を明白にするとともに、公共交通全般の利用実態調査を実施し現況把握を行った上で次期計画へ繋げていきます。
- ・ また、上位・関連計画との相互関係を整理し本計画との連携、整合を図っていきます。
- ・ 続いて6ページをご覧ください。ここからは今回の見直しにおける具体的な見直しポイント4点についてご説明させていただきます。
- ・ 7ページをご覧ください。まずは「地域振興バスの運賃改定」です。
- ・ 現行の料金形態を黒枠内に記載していますが、利用者が減少する一方で社会情勢の影響による人件費の増加や燃料費の高騰で運行事業者へ払う委託料が年々増加しているという状況を踏まえて、持続可能な公共交通を維持するために運賃の見直しを行う予定です。
- ・ 主な取り組み(案)を下部に記載していますが、まずは「すてっぷくん」「のるーと塩尻」共通して運賃形態の見直しを行います。
- ・ それに付随する形で前段として年度別の運行経費や運賃収入から経費のシミュレーションを実施するとともに近隣自治体の価格調査及び価格設定の根拠を聞き取りし、最適な運賃形態に向けた調査を行います。
- ・ また、本件においては運賃協議会を別途発足することが法律で義務付けられていることから運賃協議会の設置も行います。
- ・ 最後にスケジュールについては、地域公共交通計画の見直しと併せて変更スケジュールも設定していく予定です。
- ・ 続いて8ページをご覧ください。まず、8ページにおいては初めに資料の修正がございます。利用促進向上に向けた割引サービス拡充の検討に係る主な取り組み(案)2つ目「地域連携ICカード導入に伴うキャッシュ決済」となっておりますが「キャッシュレス決済」が正しい形になりますので訂正をお願いします。大変失礼いたしました。
- ・ それでは8ページの説明に入ります。具体的な見直しポイントの2つ目は「利用促進向上に向けた割引サービス拡充の検討」となっており、現状の割引サービス見直しに加え、新たな取り組みに対して実現可能な割引施策を導入し利用促進に繋げていきます。
- ・ 主な取り組み(案)として、先ほどの運賃改定に付随する形で運賃改定を実施した際の障がい者割引や高齢者割引等の導入検討、2つ目として地域連携ICカード導入に伴うキャッシュレス決済普及促進のためICカード支払いに対する割引施策の検討、3つ目として福祉、教育分野等で実施している移動支援において、実施状況や利用状況を踏まえた上での時代に即した内容への変更という部分を考えています。
- ・ 続いて下段が3つ目のポイントである「オンデマンドバスの効率的な運行」となっており、現行計画における「すてっぷくん」から「のるーと塩尻」への転換対象路線において転換が完了し本格運行へ移行したため、今後の「のるーと塩尻」の運行形態について新たな方針を定めていきます。
- ・ 主な取り組み(案)として、まずは現在の「のるーと塩尻」全体における課題を整理し、効率の良いサービスにするための課題解決を図るとともに、予約が取りづらいという現状を踏まえて、予約方法についても利用者ニーズに沿った最適な形を検討していきます。
- ・ また、現在の運行エリアやミーティングポイントの設置の見直しを行うとともに、「すてっぷくん」と相互で利便性が向上するような最適な運行形態の検討を図ってまいります。
- ・ 続いて9ページをご覧ください。こちらは4つ目のポイント「地域の実情・特性に応じた移送サービス支援」となっており、市内山間部で抱えている交通の課題に対して公共交通に限らず福祉輸送や他の移送サービスを組み合わせる最適な効率的な移送サービスの実現を目指します。

- ・ 主な取り組み(案)として、まずは同じ山間部でも各地区で抱える問題が異なるため、地域が主体となって課題の洗い出しを行います。
- ・ 各地区で抱える問題に対して、独自で活動している地区の事例を他の地区へ展開し課題に沿った施策を検討するとともに、各地区で実施予定の事業に対して国や県等の利用可能な補助金メニューの情報を収集し財政面での提案を行います。
- ・ また、現在行っている移送サービスを見直し、現状の課題に即した内容へ変更します。
- ・ 本内容においては、先日の市民タイムスの記事にありました、洗馬地区で実証実験を行っている高齢者移動支援サービスや北小野地区の移動支援サービスも参考にしたいと考えています。
- ・ 続いて10ページをご覧ください。最後に今後のスケジュールについてご説明させていただきます。
- ・ 11ページをご覧ください。上段が今年度、令和7年度となっており来月2日に委託事業者を決定し契約となる予定です。その後、現行計画の評価及び各種調査、また市内山間部の公共交通の運営支援を今年度で並行して行います。
- ・ また、計画策定に係る部会を別途設置予定のため委員選定を行い、今年度から計画策定部会を開催する予定です。
- ・ 続いて下段に移りまして来年度になりますが令和8年度は今年度行った評価及び調査結果をもとに方針や目標の設定、具体的な取り組み施策や評価指標を定めていきます。
- ・ また、随時計画策定部会を開催するとともに、地域公共交通会議でも進捗状況を報告してまいります。
- ・ 令和8年度の後半には計画案全体に対してパブリックコメントを実施し令和9年4月に計画を公表する予定です。
- ・ 以上、説明が長くなりましたが「5号議案：塩尻市地域公共交通計画策定の方針（案）について」の説明を終わります。

質疑・意見

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 計画見直しについて、プロポーザルを行って委託事業者を決定するとあったが、委託料はいくらなのか。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・ 今年度予算として約900万円いただいておりますので、900万円を使用して契約していきたいと思えます。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 事業者へ委託をするということは、市の職員のみでは作成することができないということか。

市都市計画課 米山課長

- ・ プロポーザルにて委託事業者を決定し委託をするということは、市の職員では難しい部分を対応していただくということになります。例えばウェブでのアンケート調査や、利用者へのヒアリング調査などを委託事業者の力を借りて進めていくとともに、全国的に新たな輸送サービスが出てきているため、そういったサービスをご紹介いただいたり、専門的な知見をいただいたりしながら策定を進めていくという形を考えております。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ 資料8ページのICカードについて、収入からICカードの取扱業者に何%かの手数料がかかるということか。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・こちらにつきましては、長野県共通で地域連携ICカードというものを導入していくということが、県の公共交通会議や県と市の首長会議の中で決まっておりますので、そこに塩尻市として乗っかっていくという形になります。
- ・経費につきましては当然運用費用がかかるという形になります。
- ・また、今後長野県が事務局となりますが、事務手数料が何%になるかはまだ明確に決まっておりません。

長野県企画振興部交通政策課代理 中川委員

- ・今塩尻市事務局の方からご説明いただいたとおり、地域連携ICカードというものはJRのSuicaが各地域の路線バスで使えるようになるというシステムとなります。
- ・こちらにつきましては長野県が事務局を務め、各地域、同様のサービスを導入できるよう準備を進めております。
- ・今ご指摘いただいた決済手数料の関係やその他ランニングコストについては、導入していただく各市町村や事業者の皆様と調整させていただければと思っております。
- ・一方で事務局を運営するにあたり事務をしていかなければならないということがありますので、一定程度事務手数料のようなものをいただかなければならないと思っています。ただ県としてこの事務手数料で儲けるということは一切思っていないので、必要最低限の額となるよう、各市町村や事業者との調整の場である検討部会で議論決定してまいります。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・ICカードを入れるにあたって車両に機会を積むことになると思うが、1台当たりいくらくらいなのか。またそういったコストは塩尻市持ちなるということか。

長野県企画振興部交通政策課代理 中川委員

- ・1台当たりいくらかというのは、現状最終的な見積を共有いただいているわけではないため正確にはわからないが、基本的には高て300~400万円ぐらいになるかと思います。
- ・また、導入に係るイニシャルコストにつきましては塩尻市持ちとなりますが、3分の1を県が補助させていただきます。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・導入コストはどのくらいかかるのか。

市都市計画課 武田課長補佐

- ・導入に係るイニシャルコストとしては、今年度予算で約5600万円を予算化させていただき、議会の方で承認を得ております。

大門地区区長会会長 伊藤委員

- ・タクシーであれば1回で2,000円、3,000円と1,000円単位になるから導入するメリットがあると思うが、100円、200円を貰うためにそれだけの費用をかけることが市民のためになるのか。また市民からICカードを導入してほしいというニーズがあるのか。

市都市計画課 米山課長

- ・ニーズについては、今これだけのるーとが広がってきており、キャッシュレス決済を導入してほしいというニーズは一定程度いただいております。
- ・またSuicaの利用範囲が今年の3月から拡大したということもあり、1枚のカードでJRとバスのるーとを利用できるということで、私どもとしても導入に踏み切っております。

長野県企画振興部交通政策課代理 中川委員

- ・運賃収入に対してこのサービスが妥当かどうかというところは、塩尻市議会の方でもご検討いただいているという風に思っておりますし、ICカード以外のキャッシュレス手段というものもありますし、キャッシュレス化をしないという選択肢もあると思っております。

- ・ 今事務局からあったとおり、JR東日本では現在Suicaの利用エリアがどんどん拡大しており、今年の3月には長野駅から松本駅、松本駅から穂高駅間のところまで利用エリアが拡大しております。来年の3月には信濃大町駅及び白馬駅でも追加で利用できるようなということで、公共交通を利用するにあたって必要な観点としては、Suicaを使ってシームレスに電車からバスに乗っていただくということが、非常に利便性が高いという風に思っておりますので、県としては必要性があると考えております。

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所 金森委員

- ・ 地域公共交通計画の見直しということで、是非いろいろと新しいことも踏まえて盛り込んでいただければと思う。私も名古屋の方で自動運転に関わっているが、最近では国の補助金をもらうためにも、地域の創意として計画があり、その中に自動運転をやるといった文言が入っているかないかでやる気を測っているというような、基準の1つとなっている。名古屋から見ても塩尻市は新しいことをやられているという風に見えるため、そういったアピールをしていたくための計画を作っていただくということも非常に重要と考える。
- ・ 先程の飲み会後の交通手段について、定時の路線バスという手段もあるが、タクシーの相乗りをして帰るというようなことも可能である。そういったものは制度的に認められているため、例えば塩尻駅前に何々方面へ帰りを待っているという人をまとめて乗せることで、効率的な乗り合わせとなるため、そういったご意見が皆様からあるのであれば、計画に盛り込み、それに資する予算化がしやすいと思うため、是非様々な意見を言っていただきたい。
- ・ また、ICカードの何が有効かということについて、依存性を高める点がある。1度ICカードを持ていただくと、次利用する際に現金で100円、200円支払うよりも、1回チャージをすればその中から乗車できるという気軽さがある。また、塩尻市民の方が市外に観光に行く際にICカードが使えるということで、公共交通の利用が活発になるという効果があるという風に認められている。それは逆にいうと塩尻市外の方がそのように来ていただけるという効果もあるため、市外の方が自由に動いていただける仕掛けとして、地域活性化に資するようなシステムであると思っている。
- ・ 他地域だとクレジットカードでタッチをすれば乗車できるというようなシステムをやっているところもある。まずは乗って残すというような計画も重要であると思うし、塩尻市に来ていただいて不便だなと思われない塩尻市をつくっていくということを計画に入れていただくということも重要だと思う。

第5号議案については全会一致により承認されました。

第36回塩尻市地域公共交通会議兼第18回塩尻市地域公共交通協議会

令和 7 年 7 月 29 日

議事録署名人

斉藤 敦



令和 7 年 8 月 4 日

議事録署名人

伊藤 勝朗

