

第39回塩尻市地域公共交通会議兼第21回塩尻市地域公共交通協議会

議事録

日 時	令和8年6月29日（月） 10:30～12:00
会 場	塩尻市保健福祉センター3階 市民交流室
出席委員	35人中 32人（内オンライン参加5名） 欠席者3人 （詳細：別添のとおり）
事務局職員	事務局長 都市計画課 課長 米山 進、企画課 課長 北野 幸徳、 福祉支援課 課長 藤森 あづさ、地域共生推進課 課長 飯田 哲司、 都市計画課 課長補佐 武田 潔、先端産業振興室 係長 百瀬 亮、 都市計画課計画係 係長代理 大沼田 宏幸、学校教育課 主任 岩垂 寛樹、 都市計画課計画係 主任 川窪 洸太、都市計画課計画係 主事 中山 寛斗
記者・傍聴	記者 1人、傍聴 2人
会議次第	1 開会 2 会長あいさつ 3 出席者の報告 4 議事 【報告案件】 （1）令和7年度地域振興バスの運行状況について （2）塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について 【協議案件】 （1）次期地域公共交通計画策定に係る基本方針及び計画目標（案）について （2）令和9年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る 認定申請（案）について （3）自家用有償旅客運送（檜川線）の更新登録（案）について （4）令和7年度塩尻市地域公共交通協議会の歳入歳出決算（案）について （5）令和8年度塩尻市地域公共交通協議会の歳入歳出予算（案）について 5 その他 6 閉会

議 事

報告案件（1）令和7年度地域振興バスの運行状況について

事務局より説明（中山主事）

- ・ 私からは「報告案件（1）令和7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。右上に資料No1と記載の資料をご用意ください。
- ・ 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・管理をともに委託し運行を行っています。
- また、令和 7 年 4 月 1 日ののる一との片丘エリアの本格運行に伴い、令和 7 年度のすてっぷくんの運行は片丘線一部運休、塩尻北部線一部再開となりました。そのため令和 7 年度のすてっぷくんの路線数は令和 6 年度の 5 路線から 6 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。初めにすてっぷくんの運行状況になります。2 ページをご覧ください。こちらは令和 7 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 60,625 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 7 年度は令和 6 年度と比べて 1,501 人の減少となっています。
- 路線ごとに比較すると、全 6 路線のうち片丘線、北小野線、檜川線の 3 路線で乗車人数が減少しており、その中でも片丘線が対前年比 57.29%と一番減少しています。
- 今回の結果を受けた考察が 3 ページとなっており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 6 路線のうち 3 路線が前年度を下回り、令和 6 年度の 62,126 人に対して令和 7 年度は 60,625 人と対前年比 97.58%、1,501 人の減少となっています。
- 続いて、こちらも繰り返しになりますが、片丘線は前年度比 57.29%、乗車総人数 2,625 人の減少となっており市内 6 路線の中で最も減少率が高くなっております。これは、令和 7 年 4 月に実施した片丘線から「のる一と塩尻」への転換に伴うものであり、同転換にあたっては、通勤・通学利用の利便性を確保するため全便廃止とはせず、一部便を残して運行しているため、結果として全体的な利用者数が大幅に減少しました。
- また、令和 7 年度 4 月よりのる一とへの負担軽減のため塩尻北部線を一部運行再開しました。令和 7 年度の乗車総人数 1,681 人、1 便あたり平均乗車人数 3.82 人と利用者が少ない状況ですが、「まつもと医療センター」バス停の利用者が 715 人と全体の利用者の 4 割を占めていることからまつもと医療センター利用者の推移を含め、長期的な視点で利用傾向を分析して参ります。また、今年度 4 月のダイヤ改正で塩尻北部線のバス停を増設したため、新しく増設したバス停を含めた全体の利用推移についても引き続き分析してまいります。
- 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 7 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、多くの路線で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。

- 回復傾向がみられますが、人口減少による自然減という不可避な影響が大きく、全体の利用者数は減少傾向で推移しております。
- 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・研究してまい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 7 年までの路線別の 1 便あたり平均乗車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 7 年は 1 路線まで減っています。
- しかし、多くの路線が平均乗車人数 7 人を超えていることから、引き続き大量輸送が可能なバスの運行を継続してまいります。
- 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 7 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 7 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 158 人と一番多く、続いて洗馬線 85 人、宗賀線が 79 人となっており、全体で 322 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 320 人と比較すると 2 人の増加となりました。
- また、利用者が全体で 322 人いる中で北小野線での利用が約 49% と全体の半分を占めています。
- 洗馬線の利用については、令和 5 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。
- また、利用者の増加促進を図るため、令和 8 年度 4 月よりフリー降車制度が利用可能な区間を追加しました。引き続き制度の周知・PR を行ってまいります。
- 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、のるー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。

事務局より説明（川窪主任）

- 引き続き私から「2. のるーと塩尻の運行状況」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「のるーと塩尻」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」を「のるーと塩尻」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する際に車両については5台から6台に増車いたしました。
- 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ることから、一部時間帯の運行を残しながら、令和7年4月より片丘地区についてものるーと塩尻の本格運行を開始しております。
- その結果、資料中段の表に乗客数などを令和3年度分からお示ししておりますが、令和7年度は、前年度と比べ乗客数が約5.6%増加し、初めて6万人を超える皆様にご乗車いただくこととなりました。なお、お示ししているキャンセル数につきましては、1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。
- 11ページをご覧ください。ここからは昨年度の運行実績をご報告いたします。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、グレーが土曜日、赤線が日曜日・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、土曜日は10時と16時、日曜日・祝日は9時と17時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」について、表の縦軸に出発地エリア、横軸に目的地エリアを表しており、組み合わせて移動量を表にしてお示ししております。
- 表の特徴的な点としては、広丘吉田内の移動、乗車ゾーンの広丘吉田と降車ゾーンの広丘吉田がぶつかる値、こちらが最多となっており、次いで広丘高出から大門エリア、その他塩尻東から大門エリアへの移動が多くなっております。
- 続いて13ページに移ります。先程お示した表を図示したものとなっております。
- 傾向としては、大門を含む移動が約半数を占めており、最も多い割合となっております。次いで広丘吉田を含む移動が約42%となっています。
- 桔梗ヶ原、塩尻東、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らず、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。
- 14ページをご覧ください。こちらでは「MP」と表記しているものは「ミーティングポイント」と読み、乗り降りする「乗降場所別の乗客数ランキング」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広丘駅、キャザといった、施設がランクインしておりました。
- それでは16ページに進みます。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をご説明いたします。
- 16ページですが、運行形態ごとに「運行委託料」をお示ししてございます。
- 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式会社 様」に、檜川線を「大新東株式会社 様」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式会社様が運行する路線につきましては、令和6年度に対し令和7年度は約437万円の増加、大新東株式会社様の檜川線につきましては、令和6年度に対し令和7年度は約85万円増加となっております。社会情勢の影響による人件費の増加や、燃料費の高騰その他の資材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。
- 次の右側に移りまして、のるーと塩尻の運行経費につきましては、令和6年度と比較し、約727万円増加しております。
- 以上から、運行委託料の合計としては、約1,250万円の増額となっております。
- 続いて下段の「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式会社様が運行する路線につきましては、約5万3千円減少となっております、また、大新東株式会社様が運行している檜川線につきましては約10万4千円の減少となっております。いずれも減少の要因としては乗客数の減少が挙げられます。
- 最後にのるーと塩尻につきましては、約64万6千円増加しております。
- これは、令和7年4月より片丘エリアでの本格運行が開始されたことにより、乗客数が増加したものと考えております。
- 全体といたしましては、約48万8千円の増加となっております。
- なお、後ほどの資料でもご覧いただきますが、すてっぷくん及びのるーと塩尻を合計した利用者数は、令和6年度が12万611人であったのに対し、令和7年度は12万2,395人と1,784人の増加となりました。
- 最後に17ページですが、運行委託料等に係る考察と、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。
- 以上で「報告案件（1）令和7年度地域振興バスの運行状況について」に関する説明を終わります。

質問・意見

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ研究所 金森委員

- 資料4ページの路線ごとの利用者総数のところで、週1回以上利用している方をヘビーユーザーというような定義でコメントをされていました。そういった方々が施設に入られたりお亡くなりになられたりすると極端にバス利用者数が減ってしまうというのは全国各地でみられる現象で、いかに健康なうちから公共交通を利用してもらおうかというのが重要だということを委員の皆さまにもご理解いただき、ぜひ「乗って残そう」というような意識を持っていただければと思います。
- 資料8ページのフリー降車制度について、利用者にとっては非常に利便性が上がる方法だと思って興味深く聞いておりました。運転手とうまく調整を行わなければならないと思いますが、現状の頻度であれば運転手への負担はかかっているのでしょうか。

市都市計画課 武田課長補佐

- バス事業者とは現状のままで問題ないことを確認しております。今後も運転手に過度に負担にならないような運行を行ってまいります。

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

協議案件（１）次期地域公共交通計画策定に係る基本方針及び計画目標（案）について

事務局より説明（川窪主任）

- 「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」及び「協議案件（１） 次期地域公共交通計画策定に係る基本方針及び計画目標（案）について」は関連する部分がありますので、一括してご説明いたします。少し長い説明となってしまいますが、何卒御容赦ください。
- 資料は右上に資料No.2 と記載のものをご準備いただき、併せて本日御配付いたしました「資料No.2 補足資料①」をご覧ください。
- まず、補足資料①を１枚おめくりください。地域公共交通計画における施策体系についてまず補足説明させていただきます。
- 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」第７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、参考として中段から下段にかけて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御参照ください。
- １枚おめくりいただきまして２ページをご覧ください。２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す。
- 「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」という基本方針のもと「し・お・じ・り」の頭文字を取って４つの計画目標を定めています。
- 計画目標を達成するための具体的な事業として、「し-1、し-2、し-3・・・」のような具体的な取り組み施策を令和３年から令和７年まで事業を実施してきました。
- この後御協議いただきます、次期地域公共交通計画の計画目標などに関連する部分がございますので、これまでの取り組みの評価と今後の位置付けについて、御報告いたします。
- それでは資料No.2にお戻りいただき、表紙をおめくりください。
- A３横の「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（現行計画における取り組み施策の評価について）」の資料でございます。
- まず始めに資料の右上に記載のどのように評価をし、今後に位置付けていくかを説明いたします。
- 評価については、４段階評価で記載の内容のとおり評価基準を定めました。また、今後の位置付けについては、「継続・発展・要検討・削除」の４つで位置づけを行い、この中から選択いたします。
- 今後の位置づけの「発展・要検討・削除」について、こちらをメインにご説明させていただきます。「継続」のものについては後ほどご覧ください。
- 「し-1」の「効率的なバス路線、ダイヤ、経路の見直し」の総括をご覧ください。一部抜粋してご説明いたします。地域の実情やニーズを考慮したすてっぷくんのダイヤ改正を毎年１回実施、旧満足度調査では、のるーと導入もあり、令和３年から令和５年にかけて６ポイント増加して

おりましたが、したが、その後の令和 7 年では 5 ポイント減少、またフィーダー補助路線である北小野線の収支率は横ばいである一方、公的負担額が増加したという総括になっています。

- こちらの評価は、3 と評価しました。
- 利用者満足度が下落していることや収支率・公的負担額がともに悪化していることが課題として挙げられるため、今後の位置づけとしては、「発展」と位置付けし、事業の見直しを行っていく予定です。
- 続いて 2 ページの「お-1」の「オンデマンドバスの導入」の総括をご覧ください。令和 3 年から令和 6 年にかけてのるーとの実証運行を行い、利用者の意見を聴取しデータを活用した上ですてっぷくんからのるーとへの転換を行ってきました。
- こちらの評価は、3 と評価を行いました。
- のるーとの予約が取りづらいことや乗合率が低いことなど運行を行う上での課題があり、またのるーと導入後の利用者満足度の低下が課題として挙げられるため、こちらの課題解決を最優先とし、今後の位置づけは、「発展」と位置付け、事業の見直しを行っていく予定です。
- 続いて「お-3」の「塩尻型 MaaS の導入検討」の総括をご覧ください。交通計画実施期間の中で塩尻型 MaaS アプリである「おでかけ塩尻ナビ」を構築しました。
- 「おでかけ塩尻ナビ」を提供し、地域公共交通の認知向上と自家用車からの転換を促進しました。その他に、農山村集落へのお買い物バスやのるーと塩尻への広告記載等を行ったため 1 と評価を行いました。
- ただし課題としましては、アプリ単体では公共交通への行動変容を促せていない傾向が見受けられることや事業の持続性確保に向けたスキームの構築が必要なことが挙げられます。
- そのため今後の位置づけは、「要検討」としております。
- 続いて「じ-1」の「マイ時刻表の作成支援」をご覧ください。R3 年から実施してきましたが、申請数が少ないこと及び現状の紙ベースでの提供は需要がないと思われることから、評価を 4 とし、今後の位置づけは、「削除」とする予定です。
- 3 ページの「じ-4」の「地域振興バスを活用したイベントの開催」をご覧ください。達成状況の総括は、小学生に対するバスの乗り方教室などのイベントを年に 1 回開催しました。
- こちらの評価は、3 と評価を行いました。
- 観光や福祉を絡めたイベント実施がなくバスの乗り方教室のみのため、事業の位置づけを検討します。
- そのため、今後の位置づけは「要検討」としております。
- この位置付けを基に次の議題である次期計画案につなげてまいります。
- 1 枚おめくりいただきまして、4 ページは一番最初にご説明させていただきました「し-1」に係した地域振興バスの運行形態、系統別の利用者数を表にまとめております。
- 続いて 5 ページをご覧ください。ここからは「評価指標及び目標値の進捗状況」についてご説明します。
- 評価指標としては、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。
- 2025 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、利用者満足度についても減少しております。
- 地域振興バス利用者数においては、2020 年から 2023 年までの上昇傾向から、2024 年度は減少となりましたが、2025 年度は前年と比較して約 1,800 人の増加となりました。
- 増加した要因としましては、すてっぷくんの特に片丘線の利用者減少分がのるーと塩尻に移行したことに加えて、広丘吉田や広丘高出エリアでの利用者が増加していることを受けて、利用者数全体の増加につながったものと考えております。
- 続いて、収支率の減少及び公的負担額の増加につきましては、計画当初と比較しまして燃料費やその他の資材費、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、地域振興バス全体の利用者数がコロナ禍で落ち込んだ分が戻り切っていない点などを受け、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。
- 利用者満足度につきましては、計画当初より上昇傾向にありましたが、2025 年度は前年度より減少に転じたことから「のるーと塩尻」の利便性の低下、予約の取りやすさですとか乗合率の低下という部分が原因と考えております。
- 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ております。
- 以上で報告案件（２）の説明を終わります。
- 引き続き「協議案件（１） 次期地域公共交通計画策定に係る基本方針及び計画目標（案）について」ご説明いたします。
- まず、本日お手元に御配付いたしました「資料 No.2 補足資料②」をご覧ください。こちらは、塩尻市地域公共交通計画策定に向けた協議体制をお示したものです。
- 向かって左側には塩尻市地域公共交通協議会の目的等について記載しております。
- 規約に基づき、本協議会は地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うため設置され、交通計画の作成・変更に関して協議しますが、必要に応じて部会を置くことができると定められています。
- そこで、資料の右側にありますように、地域公共交通計画策定部会が令和 7 年 12 月 25 日の協議会において、協議会の下部組織という位置付けで設置が決定されました。
- 部会は、12 名の部会員により、交通計画の作成などについて、専門的に協議・調整を行うものであり、本年 3 月及び 5 月に開催されております。
- 地域公共交通計画の策定に向けて、これまで部会で決定された内容について、本協議会で改めて御協議をお願いするものでございます。
- それでは、資料 No.2 にお戻りいただき、6 ページをご覧ください。
- 「次期計画の検討方針について」とありますが、こちらは次期交通計画策定に向けた検討の方向

性を示したものです。令和 7 年度に実施した市民アンケートや事業者ヒアリング等から抽出された課題を踏まえ、どのような視点で見直しを進めていくかを整理いたしました。

- 第 1 回策定部会において、次期計画の「基本方針」および「計画目標（し・お・じ・り）」については現行計画を継承しつつ、それぞれに紐づく「取り組み施策」を強化・推進する方針を決定いただいております。また、各項目の見直しの視点は、資料内で黄色に色付けしている箇所となります。
- 次に 7 ページをご覧ください。
- こちらの資料は 3 つのブロックで構成されております。
- 左側では、上段には令和 7 年度に実施した「各種調査から明らかになった課題」、下段には先ほどご説明いたしました「現行計画における取り組み施策の評価」結果から出てきた今後の方向性を整理しております。こちらにつきましては、先ほどの A 3 サイズの資料と別紙でお配りさせていただいております【参考資料 1】も「【別紙】各種調査結果等による課題・問題点」について併せてご覧いただければと思います。
- 次に中央のブロックでは、抽出された課題を「どの視点で再検討し、次期計画に繋げるか」を視覚化しています。
- 右側では、課題をどの計画目標で解決していくかを示しています。
- 本日は、赤枠内の内容について、協議・御承認をいただければと思います。
- まず、【基本方針】については、本市は「都市計画マスタープラン」および「立地適正化計画」に基づき、「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりを推進しています。都市部の中心的な拠点だけでなく、生活拠点を分散配置し、それらをネットワークで結ぶことで、農山村地域の集落維持、街中での便利な生活と郊外でのゆとりのある生活といった多彩な暮らしを選択できるまちづくりを目指すというコンセプトは不変です。
- そのため、基本方針は引き続き「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」を継続いたします。
- 続いて、基本方針を実現するための 4 つの計画目標（し・お・じ・り）についてご説明します。
- 「し」は「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交通体系の構築」です。
- コンパクトシティ実現の根幹であり、主に都市計画課所管の「すてっぷくん」、「のるーと」に関連する目標です。「定時定路線とデマンド交通の連携強化」及び「持続可能な運賃体系の構築」という視点から、通学・通院・買い物・観光といった最低限必要な移動手段を、長野県の上位計画とも整合を図りながら確保してまいります。
- 次に「お」の「オンデマンドバスシステムの更なる改善と新技術も活用した効率的な地域公共交通体系の実現」です。
- 「のるーと」は本格運行開始以来、車両数や乗車場所を拡大し利用者数も増加傾向にあります。しかしながら、予約の取りづらさ等の課題も顕在化しております。柔軟で効率的な運用への改善を図るとともに、先端技術の社会実装を通じて、運転手不足等の課題に対応します。
- 次に「じ」の「住民や事業者等とともに考え支える地域公共交通環境づくり」では、今回、現行の「住民とともに」に加え「事業者等」を明記した点が、本計画の大きな変更点となっております。現在、燃料費や人件費の高騰、深刻な運転手不足などにより、行政や事業者単独で公共交通を維持することは極めて困難な状況にあります。
- 次期計画では、これまでの「自ら乗って残す」という意識醸成に向けた取り組みを継続します。

あわせて、タクシー・バス事業者、福祉関係団体の皆さまや、住民主体による移動支援団体などとともに密に連携し、新たな公共交通のあり方を共に考え、推進してまいります。

- 具体的には、洗馬地区などで先行している住民による移動支援をモデルケースとして位置付けます。地域共生推進課とも共同し、行政による人的・金銭的な支援のあり方を具体化していく考えです。
- 今後は市内全域への展開を理想としておりますが、地区ごとに抱える課題が異なるため、一律の施策を適用することは困難です。そのため、まずは鉄道が通っていない洗馬地区を先行事例とし、各地区の特性に応じた最適解を見出していく方針です。
- 最後に「り」の「利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供」では、バスのバリアフリー化の推進や、外国人旅行客向けの多言語対応など、誰もが利用しやすい環境を整備します。また、高齢化に伴う移動ニーズの増加に対し、自力での移動が困難な方への支援策を改めて検討してまいります。
- 説明は以上となりますが、8ページ以降では第1回及び第2回策定部会での協議の際に出された意見を参考としてお付けしております。また、最終ページには今後のスケジュールについて記載しておりますのでご覧ください。
- なお、作成部会員以外の皆さまには、こちらも参考として令和7年度に実施された各種調査結果を参考資料としてお送りしておりますので、お時間のある際にご覧いただければと思います。
- 以上で説明を終わります。

質問・意見

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ研究所 金森委員

- 公共交通計画策定部会に参加し議事進行等やらせていただいておりますので、どんな状況か補足させていただきます。部会では議事録を取らない方針のため、できるだけ参加者の意見を聞くという方針で、部会の委員の皆さまには1,2回の発言をいただくというような形で今のところ進んでいます。
- 資料8ページや14ページに部会で出た意見等があるという形ですが、補足を行うと、1回目は交通計画の方針を定めるにあたり客観的なデータやアンケート結果などについて意見交換をさせてもらいました。
- 9ページの地域別の満足度で吉田地区や塩尻東地区が大きく満足度が下がっていることについて、交通事業者や行政ではなかなか把握しづらい部分について地域の方々に確認したところ、地域の方々でも把握できていないことを改めて確認できました。
- のる一との予約だったり取りづらいというのがアンケート調査に反映されていると思うので、こういった声を定量的に取ることも重要であり、他にも常会長さんから住民の声を聴いていただき、部会や協議会のところで報告が可能であればしていただき、なるべく住民の声を拾い、利用しやすいようにしながら「乗って残す」という方向に繋げて行ければと考えます。
- 14ページの第2回部会では、住民主体の移動サービスや福祉サービスなどを横断的に検討していくべきなのではないかというご意見や自動運転やMaaSなど今後施策を検討していくうえで話し合えたらいいというご意見などいただき、活発な意見が飛び交っているような状況です。次期交通計画は皆さまのご意見を反映していきたいと思っておりますので、交通事業者目線でのご意見や地域の皆さまのご意見を今後も聞いていければと思っております。

国土交通省北陸信越運輸局交通企画課 大村委員

- 資料2 ページの塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価についての「お-1」オンデマンドバスの導入の部分で、課題等にシステムの融通が利かないと記載があります。基本的には運行事業者と調整の上、運行できているものと認識していますが、融通が利かないというのはこういった内容でしょうか。
- 資料5 ページの評価指標及び目標値の進捗状況について、基準年度である2019年度が92,468,000円で現状維持という目標でありつつ、2025年度は178,088,587円で約2倍に上がっているということは、当時の目標設定が甘かったのではないのかと思いました。次期交通計画の策定にあたっては、公的負担額が増えていくことが説明できれば、公的負担額が増加しないよう現状維持という方針としなくてもよいのではないのでしょうか。
- 資料15 ページの今後のスケジュールについて、次期交通計画の公表は7月となっていますが、4月から7月の間は、空白になるということでしょうか。

市都市計画課 川窪主任

- システムの融通が利かないという点については、乗合率を動かすパラメーターの設定の部分と現状の利用者のニーズが合っていない部分がございます。ベンダーと協議を行い改善に向けて取り組んでいきたいと考えております。

市都市計画課 武田課長補佐

- 目標設定については、まさしくご指摘いただいたとおりだと思っております。のる一については当初予定していた費用よりかなりの費用がかかっていることを認識しているため、次の計画段階でこういった目標を設定するのかというのは今後部会の中で検討してまいります。
- 次期交通計画の公表は7月を予定していますが、事業年度としては令和9年4月から開始したいと思っております。

広丘地区区長会 小野委員

- 予約が取りづらいというのは具体的にどういうことでしょうか。

市都市計画課 川窪主任

- 朝や夕方の通院・通学・通勤に使われる時間帯は、予約が集中してしまう時間帯のため、こういった時間帯に予約が取りづらいというのはご意見として多くいただいております。

名古屋大学未来社会創造機構モビリティ研究所 金森委員

- 現在、のる一との予約の取りづらさみたいなものは簡単に私が分析させていただいています。資料1の10ページのところののる一との予約数とキャンセル数がありますが、キャンセル数が他の値と比べると多いと思っております。塩尻市は3日前からアプリや電話で配車依頼が可能で、例えば、3日前に通院の予約が完了し、1,2日間になったら予定が変更になったのでキャンセルするというようなことが起きると、1回予約が完了しているためキャンセルとなった部分の時間帯は歯抜けの状態で行くのではないかと想定をしています。その歯抜けになった部分について乗ろうと思っている人が乗れないというそんな状況が今の塩尻市のオンデマンドの状況なのではないかと思っています。これについては、利用者さんの使い方というようなところも一緒に改善していく必要があるのではないかと考えているところです。少し補足させていただきました。

- 協議案件（1）については全会一致により承認されました。

協議案件（２）令和９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

事務局より説明（中山主事）

- それでは「協議案件（２）令和９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」説明させていただきます。資料No.3と左上に様式第1-1と記載の資料、それから本日机の上に置かせていただいた差替えの資料になります。左上に表5と記載のものをご用意ください。
- 初めに資料No.3になります。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。
- はじめに、フィーダー（支線）とは地域間をまたいで運行するような鉄道やバス路線に接続するように運行し、そのような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。こちらは、北小野線のフィーダー補助の申請にあたり、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理由となっております。令和9年度フィーダー補助の申請についても例年と同様な理由で申請を行います。
- 続いて4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。
- フィーダー補助の申請資料一式が、別紙の様式第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、各自ご確認ください。
- また、資料の最終ページにつきまして、一部修正がございました。机上に配布しております差し替え分をご参照いただけますようお願いいたします。
- 以上で「協議案件（２）令和9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。

質問・意見

北小野地区区長会長 平谷委員

- 北小野線に限った話ということで私も初めて聞いたのですが、実際にどのくらいの補助金額をもらっているか金額が分かればお願いしたいと思います。

市都市計画課 中山主事

- 近年の補助金の実績になりますが、令和5年度は2,130,000円、令和6年度は2,418,000円、令和7年度は2,099,000円となっております。
- 協議案件（２）については全会一致により承認されました。

協議案件（３）自家用有償旅客運送（檜川線）の更新登録（案）について

事務局より説明（中山主事）

- それでは「協議案件（３）自家用有償旅客運送（檜川線）の更新登録（案）について」説明させていただきます。
- 資料No4をご用意いただき、1ページをお開きください。まずは、今回の協議の趣旨をご説明します。
- 現在、檜川線は自家用有償旅客運送という形で運行を行っています。
- 自家用有償旅客運送とは、下記にも記載がありますが、バスやタクシー等が運行されていない地域において住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。
- 右の図ですと分かりづらくて申し訳ありませんが、交通空白地域の下の白ナンバー枠内の上の部分に該当してきます。
- 自家用有償旅客運送は登録が必要で有効期間が決まっており、その有効期間が今年の9月30日までとなっております。
- 檜川線は、1便あたりの利用者が全路線で1番多く、檜川地区から市街地を結ぶ重要な公共交通であるため、引き続き更新登録を行うものです。
- また、更新登録申請については、地域公共交通会議等において協議が調ったことが必要となるため、今回委員の皆さんへ協議をお願いするものです。
- 続いて2ページをご覧ください。こちらは現在の内容と更新内容の案、路線図となっています。
- 内容については現在のものから変更があった部分を赤字で示していますが、登録の有効期間の更新のみであり、特段大きな変更はありません。今後の予定としては本協議で承認を得た後に更新登録申請を行います。
- 以上で「協議案件（３）自家用有償旅客運送（檜川線）の更新登録（案）について」の説明を終わります。

質問・意見

檜川地区区長会長 長島委員

- 市の委託料を使って運行していただいていると思うが、世の中の全体的な公共料金の値上げを加味するとある程度住民負担があってもいいのではなかと思っています。そのあたり何か議論が進んでいれば様子を聞かせていただきたいと思います。

市都市計画課 武田課長補佐

- 昨年度も伊藤委員からご指摘あるところですが、公的負担額が上がっている中で運賃がかなり低いのではないかとというのは議論を行っているところでございます。先ほど協議いただいた協議案件（１）の7ページの地域公共交通計画の計画目標の「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交通体系の構築」を見ていただき、一番右のところに「持続可能な運賃体系の検討」というのが最初の黒ボツにさせていただいております。現在策定を進めている地域公共交通計画の中で、運賃の見直しの方針を決め、その後具体的な議論をさせていただきたいと思っております。

大門区長会長 伊藤委員

- 資料の10月1日からとなっているこの100円というのを塩尻と奈良井を結ぶJRの運賃の半額くらいにしてもいいのではないか。ここの檜川線の部分だけ10月1日に料金改定というのはできないか。

市都市計画課 武田課長補佐

- 先ほど申し上げましたとおりまずはこの地域公共交通計画の中でどういう方針で運賃を改定していくのかというのを議論いただきまして、その後具体的な金額の議論をさせていただきたいと思うので、10月1日からすぐに値上げというわけにはいかないと思っております。

大門区長会長 伊藤委員

- それは法律でやってはいけないという規定があるのか。

市都市計画課 武田課長補佐

- 法律ではございません。

大門区長会長 伊藤委員

- 政治判断でやってもいいということか。

市都市計画課 米山課長

- 今のお話ですが、料金体系につきましては、公共交通協議会の下部組織に運賃協議会というものを設け、その中で議論が整えば、料金体系を変更してもよいと法律上はなっておりますので、できるかできないかという質問であればできるという形になります。一方で、今まで地域振興バスというのは市の方針で「100円」でやってきたものでございます。そのため運賃を変更するということは交通会議の場はもちろん、議会への説明や市民への説明責任というものがございまして、そのような段階を踏んでから変更という形になりますので、10月1日からの料金変更については、今現在は考えていないという形になります。

大門区長会長 伊藤委員

- 3月議会でも話が合ったように市の全体の財政状況が心配という中で、住民負担ができるものは早くから行い市全体への圧迫をかけないようにできたらと考えている。運賃協議会というのを早急に開いて10月からこの線だけは値上げしますとやってもいいと思うので、検討してください。
- 協議案件（3）については全会一致により承認されました。

協議案件（4）令和7年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出決算（案）について

事務局より説明（川窪主任）

- 私からは「協議案件（4） 令和7年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出決算（案）について」ご説明いたします。
- 資料No.5 と記載のものをご用意いただき1枚おめくりください。
- まず、こちらの会計について補足をさせていただきます。令和8年度から国や県の補助金受け取り口座が地域公共交通協議会の口座に限定されること及び令和8年4月からスタートした地域連携 IC カードの販売・精算を行うことを目的として、令和7年度より協議会の会計を設け、公共交通に係る一部事業を実施してまいりました。
- それでは、令和7年度の歳入歳出決算について申し上げます。

- 歳入決算額は45万円、歳出決算額は30万550円であり、差引残額が14万9,450円で、同額が翌年度へ繰り越しとなります。
- 歳入決算額の詳細につきましては、塩尻市からの負担金として45万円となっております。
- 1枚おめくりください。続いて、支出決算額の詳細ですが、事務費として振込手数料が550円、事業費として4月から始まりました地域連携ICカードの購入費が30万円の合計30万550円となっております。
- 以上で協議案件（4）令和7年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出決算（案）について」の説明を終わります。

監査員から監査報告（塩尻市社会福祉協議会会長 小池監査員）

- 塩尻市地域公共交通協議会監査員の小池晴夫でございます。資料No.5の最終ページをご覧くださいと思います。
- 去る令和8年6月10日に、商工会議所副会頭の清沢和恵氏と私、小池で令和7年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出決算について監査したところ、関係諸帳簿及び証拠書類とも正確であり、併せて事務処理方針また事務処理の実際の方法について聴取したところ、その内容はいずれも適正であると認めましたので、ここに報告いたします。以上でございます。

質問・意見

なし

- 協議案件（4）については全会一致により承認されました。

協議案件（5）令和8年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出予算（案）について

事務局より説明（川窪主任）

- 事務局の川窪でございます。
- 引き続き「協議案件（5）令和8年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出予算（案）について」ご説明いたします。
- 資料No.6と記載のものをご用意いただき表紙をおめくりください。
- こちらは令和8年度の歳入歳出予算案となっております。
- まず歳入ですが1の負担金として70万円、こちらは市からの負担金となっております。2の補助金は、先ほど御協議いただきましたフィーダー補助金の241万8千円を予算化しております。3の繰越金として14万9,450円、4の諸収入として、ICカードの利用運賃やカード売上分として115万7,550円、合計442万5,000円となっております。
- 続いて1ページおめくりいただき、歳出でございます。
- 1の会議費として2万円、2の事務費が振込手数料や消耗品費として10万円、3の事業費がICカードの利用運賃やフィーダー補助金の払出分として合計412万5,000円、4の予備費が18万円、合計で442万5,000円となり、歳入金額に対して歳出金額も同額の442万5,000円となります。
- 以上で「協議案件（5）令和8年度塩尻市地域公共交通協議会歳入歳出予算（案）について」の

説明を終わります。

質問・意見

なし

- 協議案件（５）については全会一致により承認されました。

第39回塩尻市地域公共交通会議兼第21回塩尻市地域公共交通協議会

令和 8 年 7 月 24 日

議事録署名人

矢島 徳彦 

令和 8 年 7 月 29 日

議事録署名人

小松 亮人 