

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 次 第

日 時 令和8年6月29日(月) 午前10時30分～

場 所 塩尻市保健福祉センター3階 市民交流室

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【資料No1】

(2) 塩尻市地域公共交通計画事業効果の評価について【資料No2】

<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
【資料No2】

(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【資料No3】

(3) 自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)について【資料No4】

(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【資料No5】

(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【資料No6】

5 そ の 他

6 閉 会

塩尻市地域公共交通会議兼塩尻市地域公共交通協議会 名簿

N0	区分	所属	役職	氏 名
	主宰	塩尻市 建設部	部長	曾根原 博
1	一般乗合旅客自動車運送事業者	アルピコタクシー(株)松本支社	支社長	古田 哲也
2	一般乗合旅客自動車運送事業者（元）	アルピコ交通(株)バス事業部松本営業所	所長	斉藤 敦
3	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	塩尻地区タクシー協議会	代表	矢島 徳彦
4	一般乗合旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体	アルピコタクシー労働組合	塩尻副支部長	緑川 治
5	市内で運行している路線バス事業者	大新東(株)松本営業所	所長	下内 邦彦
6	住民又は利用者の代表者	大門地区区長会	会長	伊藤 秀文
7	住民又は利用者の代表者	塩尻東地区区長会	会長	小松 克人
8	住民又は利用者の代表者	片丘地区区長会	会長	須澤 恵一
9	住民又は利用者の代表者	広丘地区区長会	会長	小野 宏
10	住民又は利用者の代表者	高出地区区長会	会長	塩原 康視
11	住民又は利用者の代表者	吉田地区区長会	会長	吉江 正彦
12	住民又は利用者の代表者	洗馬地区区長会	会長	吉江 智浩
13	住民又は利用者の代表者	宗賀地区区長会	会長	永田 光司
14	住民又は利用者の代表者	北小野地区区長会	会長	平谷 敏彦
15	住民又は利用者の代表者	楡川地区区長会	会長	長島 優
16	住民又は利用者の代表者	塩尻市友愛クラブ	会長	小林 茂治
17	学識経験者	名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所	特任教授	金森 亮
18	国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者	国土交通省北陸信越運輸局交通企画課	課長	大村 進太郎
19	国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者	国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画専門官	渡邊 徳之
20	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所	副所長	小林 謙二
21	道路管理者	飯田国道事務所 木曽維持出張所	所長	柴田 周二
22	道路管理者	松本建設事務所 維持管理課	課長	小西 陽子
23	道路管理者	松本市 建設部維持課	課長	宮下 貴臣
24	公共交通担当部署	辰野町 まちづくり政策課	課長	高津 稔
25	道路管理者	塩尻市 建設部建設課	課長	武居 寿明
26	塩尻警察署	塩尻警察署 交通課	課長	黒岩 治貴
27	長野県の関係行政機関の職員	長野県 企画振興部交通政策課	課長	酒井 裕司
28	長野県の関係行政機関の職員	松本地域振興局 企画振興課	課長	柄澤 裕美
29	その他市長が必要と認める者	長野県バス協会	専務理事	吉澤 實敏
30	その他市長が必要と認める者	東日本旅客鉄道(株)塩尻駅	駅長	小澤 健治
31	その他市長が必要と認める者	塩尻市PTA連合会	会長	小松 正史
32	その他市長が必要と認める者	塩尻市社会福祉協議会	会長	小池 晴夫
33	その他市長が必要と認める者	塩尻商工会議所	副会頭	清沢 和恵
34	その他市長が必要と認める者	塩尻市観光協会	会長	林 修一

塩尻市地域公共交通協議会事務局

事務局長 塩尻市都市計画課長 米山 進

塩尻市都市計画課、企画課、地域共生推進課、福祉支援課、先端産業振興室、観光プロモーション課、学校教育課

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

- 1. 「すてっぷくん」の運行状況**
2. 「のるーと塩尻」の運行状況
3. 地域振興バスの運行費用

1 - 1. 令和7年度地域振興バス『すてっぷくん』乗車人数集計（路線別）

単位（人）

	4条路線(アルピコタクシー(株))						自家用有償運送 (大新東(株))		合計
	片丘線	洗馬線	宗賀線	北小野線	塩尻北部線	小計	檜川線	小計	
4月	274	918	1,072	967	123	3,354	1,748	1,748	5,102
5月	291	852	1,109	889	124	3,265	1,756	1,756	5,021
6月	299	909	1,069	890	169	3,336	1,680	1,680	5,016
7月	256	1,012	1,035	935	124	3,362	1,822	1,822	5,184
8月	267	1,083	1,031	912	132	3,425	1,906	1,906	5,331
9月	299	1,091	992	917	159	3,458	1,671	1,671	5,129
10月	345	1,148	1,104	923	134	3,654	1,861	1,861	5,515
11月	302	1,020	996	837	128	3,283	1,907	1,907	5,190
12月	315	1,148	1,037	919	146	3,565	1,620	1,620	5,185
1月	301	904	904	755	120	2,984	1,410	1,410	4,394
2月	251	889	898	807	149	2,994	1,392	1,392	4,386
3月	321	1,015	1,017	943	173	3,469	1,703	1,703	5,172
合 計	3,521	11,989	12,264	10,694	1,681	40,149	20,476	20,476	60,625
1日あたり平均乗車人数	12.02	40.92	41.86	36.50	5.74	27.41	56.88	56.88	42.14
1便あたり平均乗車人数	4.81	8.18	7.61	9.12	3.82	6.71	10.34	10.34	8.53

< 前年との比較 >

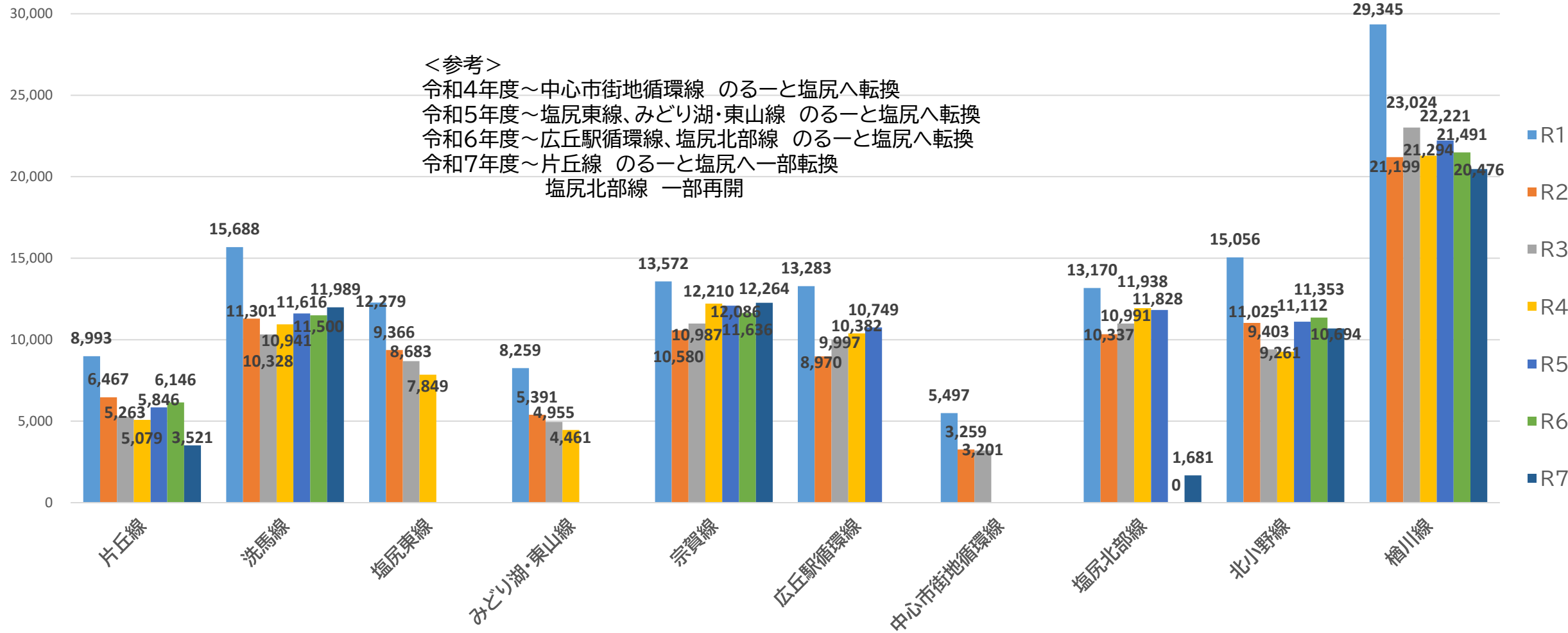
	4条路線(アルピコタクシー(株))						自家用有償運送 (大新東(株))		合計
	片丘線	洗馬線	宗賀線	北小野線	塩尻北部線	小計	檜川線	小計	
【R6】乗車総人数	6,146	11,500	11,636	11,353	0	40,635	21,491	21,491	62,126
【R7】乗車総人数	3,521	11,989	12,264	10,694	1,681	40,149	20,476	20,476	60,625
増減	▲ 2,625	489	628	▲ 659	1,681	▲ 486	▲ 1,015	▲ 1,015	▲ 1,501
対前年比 (%)	57.29	104.25	105.40	94.2	0.00	98.8	95.28	95.28	97.58
【R6】1便あたり平均乗車人数	4.20	7.85	7.22	9.69	0.00	5.79	10.85	10.85	8.32
【R7】1便あたり平均乗車人数	4.81	8.18	7.61	9.12	3.82	6.71	10.34	10.34	8.53
増減	0.61	0.33	0.39	▲ 0.56	3.82	0.92	▲ 0.51	▲ 0.51	0.20

1-1. 令和7年度地域振興バス『すてっぷくん』乗車人数集計（路線別）

- ✓ 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人の減少となったことから、バスの利用者が前年度より減少した。
- ✓ 片丘線は前年度比57.29%・乗車総人数2625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いる。これは、令和7年4月に実施した片丘線から「のるーと塩尻」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た。
- ✓ 令和7年度4月よりのるーとへの負担軽減のため塩尻北部線を一部運行再開した。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だが、「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いく。
- ✓ 洗馬線、宗賀線、北小野線、檜川線においては、平均乗車人数が7～10人と多いことから、利用者を大量輸送することが可能なバスの運行は引き続き必須と考える。

1-2. 地域振興バス『すてっぷくん』 乗車人数 路線別推移（令和元年～令和7年）

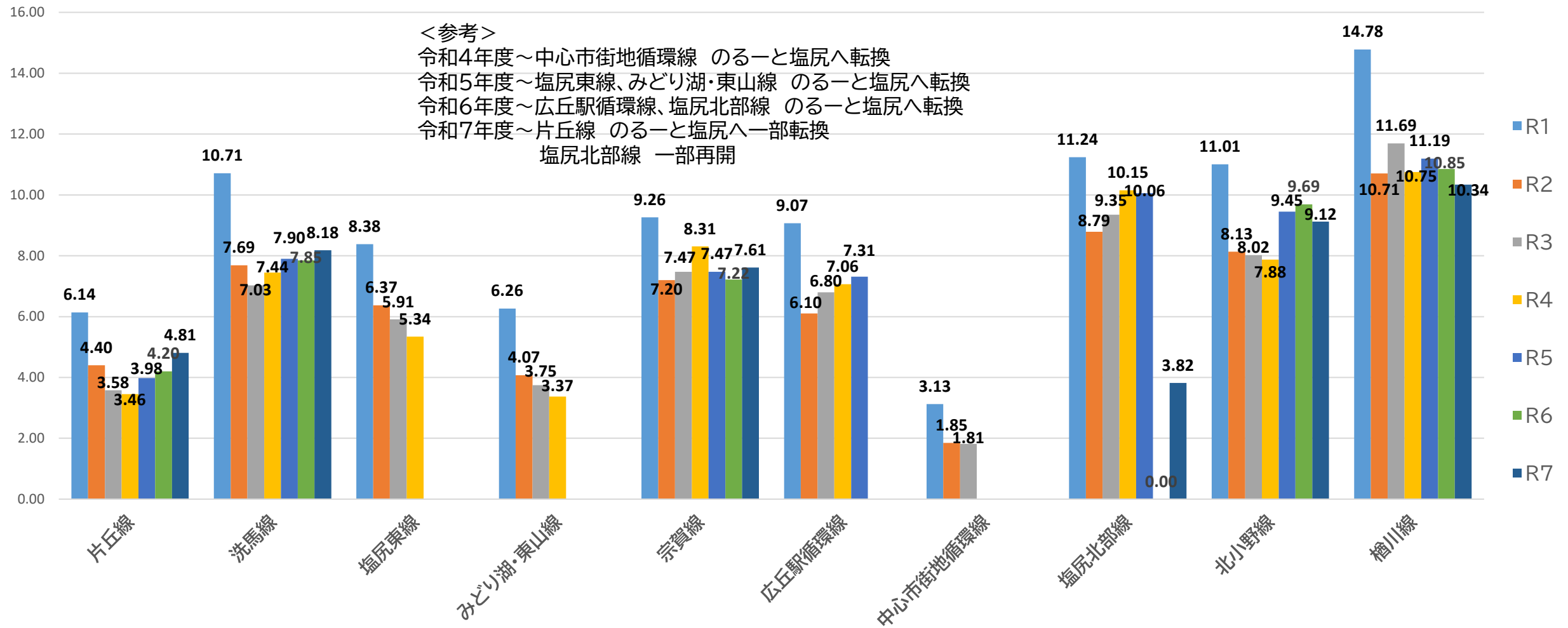
単位（人）



- ✓ 各路線とも令和元年の利用者が一番多かったが、コロナ禍の影響により令和2年は一気に利用者が落ち込んだ。
- ✓ 現在運行している路線全てに共通して、コロナ禍で落ち込んだ利用者が徐々に回復傾向にあるが、コロナ禍より前の水準には戻っていない。
- ✓ 回復傾向が見られるものの、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いる。

1 - 3. 地域振興バス『すてっぷくん』 1便あたり平均乗車人数 路線別推移 (令和元年～令和7年)

単位 (人)

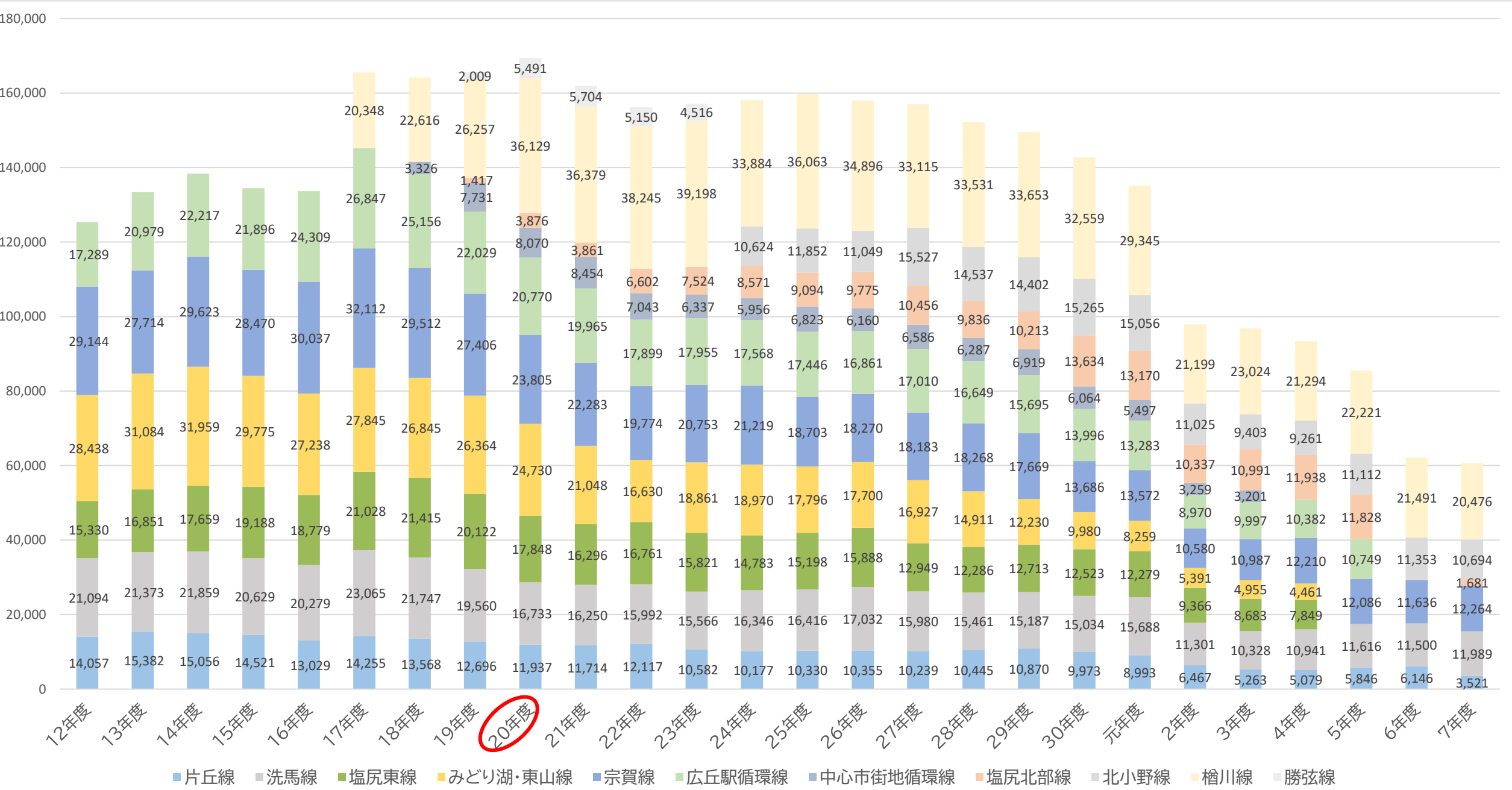


- ✓ 令和元年は平均10人を超える路線が4路線であったが、令和7年は1路線まで減少している。
- ✓ 多くの路線が平均7人を超えていることから、バスの運行を継続するとともに、現在の水準を維持していくために地域の実情に合った運行形態を探っていく必要がある。

年 度	4条路線									小計	自家用有償運送		小計	合計
	片丘線	洗馬線	塩尻東線	みどり湖・東山線	宗賀線	広丘駅循環線	中心市街地循環線	塩尻北部線	北小野線		榎川線	勝弦線		
12年度	14,057	21,094	15,330	28,438	29,144	17,289				125,352				125,352
13年度	15,382	21,373	16,851	31,084	27,714	20,979				133,383				133,383
14年度	15,056	21,859	17,659	31,959	29,623	22,217				138,373				138,373
15年度	14,521	20,629	19,188	29,775	28,470	21,896				134,479				134,479
16年度	13,029	20,279	18,779	27,238	30,037	24,309				133,671				133,671
17年度	14,255	23,065	21,028	27,845	32,112	26,847				145,152	20,348		20,348	165,500
18年度	13,568	21,747	21,415	26,845	29,512	25,156	3,326			141,569	22,616		22,616	164,185
19年度	12,696	19,560	20,122	26,364	27,406	22,029	7,731	1,417		137,325	26,257	2,009	28,266	165,591
20年度	11,937	16,733	17,848	24,730	23,805	20,770	8,070	3,876		127,769	36,129	5,491	41,620	169,389
21年度	11,714	16,250	16,296	21,048	22,283	19,965	8,454	3,861		119,871	36,379	5,704	42,083	161,954
22年度	12,117	15,992	16,761	16,630	19,774	17,899	7,043	6,602		112,818	38,245	5,150	43,395	156,213
23年度	10,582	15,566	15,821	18,861	20,753	17,955	6,337	7,524		113,399	39,198	4,516	43,714	157,113
24年度	10,177	16,346	14,783	18,970	21,219	17,568	5,956	8,571	10,624	124,214	33,884		33,884	158,098
25年度	10,330	16,416	15,198	17,796	18,703	17,446	6,823	9,094	11,852	123,658	36,063		36,063	159,721
26年度	10,355	17,032	15,888	17,700	18,270	16,861	6,160	9,775	11,049	123,090	34,896		34,896	157,986
27年度	10,239	15,980	12,949	16,927	18,183	17,010	6,586	10,456	15,527	123,857	33,115		33,115	156,972
28年度	10,445	15,461	12,286	14,911	18,268	16,649	6,287	9,836	14,537	118,680	33,531		33,531	152,211
29年度	10,870	15,187	12,713	12,230	17,669	15,695	6,919	10,213	14,402	115,898	33,653		33,653	149,551
30年度	9,973	15,034	12,523	9,980	13,686	13,996	6,064	13,634	15,265	110,155	32,559		32,559	142,714
元年度	8,993	15,688	12,279	8,259	13,572	13,283	5,497	13,170	15,056	105,797	29,345		29,345	135,142
2年度	6,467	11,301	9,366	5,391	10,580	8,970	3,259	10,337	11,025	76,696	21,199		21,199	97,895
3年度	5,263	10,328	8,683	4,955	10,987	9,997	3,201	10,991	9,403	73,808	23,024		23,024	96,832
4年度	5,079	10,941	7,849	4,461	12,210	10,382		11,938	9,261	72,121	21,294		21,294	93,415
5年度	5,846	11,616			12,086	10,749		11,828	11,112	63,237	22,221		22,221	85,458
6年度	6,146	11,500			11,636				11,353	40,635	21,491		21,491	62,126
7年度	3,521	11,989			12,264			1,681	10,694	40,149	20,476		20,476	60,625
計	272,618	428,966	351,615	442,397	529,966	425,917	97,713	154,804	171,160	2,875,156	615,923	22,870	638,793	3,513,949
これまでの乗客数ピーク時の人数														

<参考> 地域振興バス集計表（平成12年の運行以降）

単位（人）



1-4. 令和7年度フリー降車制度 利用状況

<フリー降車制度とは・・>

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。利用する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路線となっています。

<令和7年度実績> 単位(人)

	北小野線	洗馬線	宗賀線
4月	11	0	14
5月	19	18	14
6月	18	14	10
7月	19	1	9
8月	14	25	12
9月	13	3	7
10月	17	6	4
11月	13	17	3
12月	10	0	2
1月	5	1	2
2月	5	0	2
3月	14	0	0
小 計	158	85	79
合 計	322		
1日あたり平均乗車人数	0.54	0.29	0.27
1便あたり平均乗車人数	0.13	0.06	0.05
フリー降車区間距離(km)	11.17	14.23	2.17

<前年との比較> 単位(人)

	北小野線	洗馬線	宗賀線	合計
【R6】乗車総人数	172	55	93	320
【R7】乗車総人数	158	85	79	322
増減	▲14	30	▲14	2
対前年比(%)	91.86	154.55	84.95	100.63
【R6】1便あたり乗車人数	0.15	0.04	0.06	0.25
【R7】1便あたり乗車人数	0.13	0.06	0.05	0.24
増減	▲0.02	0.02	▲0.01	▲0.01

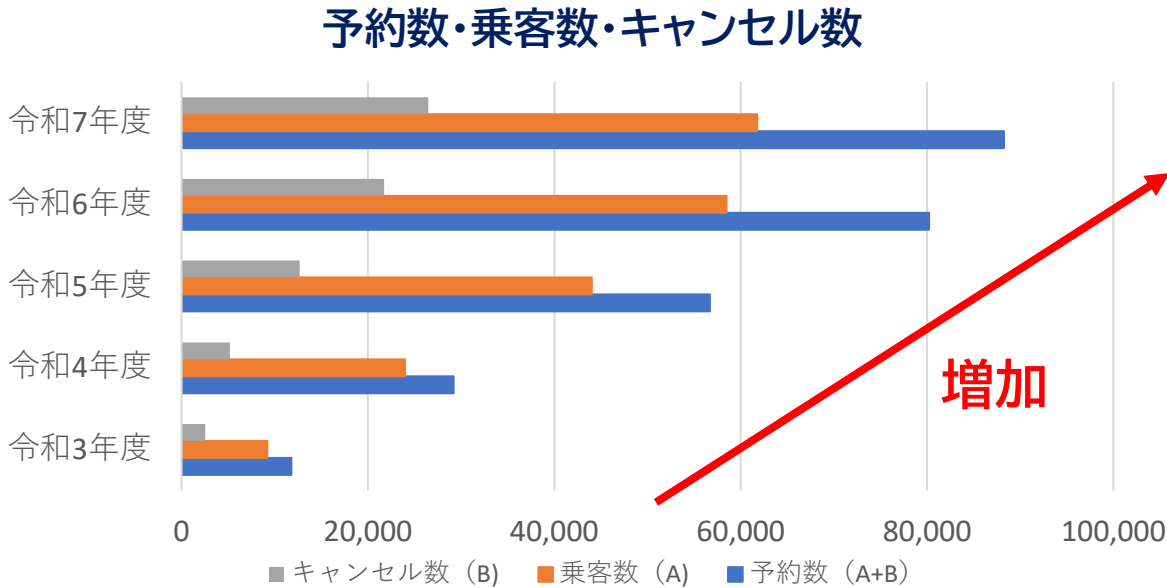
- ✓ 北小野線の利用が令和6年度と比較して減少したが、3路線の中では利用者が一番多く全体の半数を占めている。
- ✓ 洗馬線の利用は令和5年度から増加傾向にあり、制度自体が利用者へ根付きつつあると実感している。
- ✓ 利用者の増加促進を図るため、令和8年度4月より洗馬線のフリー降車区間を追加した。引き続き制度の周知・PRを行っていく。

1. 「すてっぷくん」の運行状況
- 2. 「のるーと塩尻」の運行状況**
3. 地域振興バスの運行費用

2- 1. 令和7年度地域振興バス『のるーと塩尻』予約数・乗客数・キャンセル数

- ✓ 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年度(10月～)から実証運行を開始。
- ✓ 令和4年4月から地域振興バスすてっぷくん「中心市街地循環線」を、令和5年4月から「みどり湖・東山線」「塩尻東線」を、令和6年4月から「塩尻北部線」「広丘駅循環線」をそれぞれ「のるーと塩尻」へ転換。
- ✓ 令和7年4月から片丘地区での本格運行を開始。

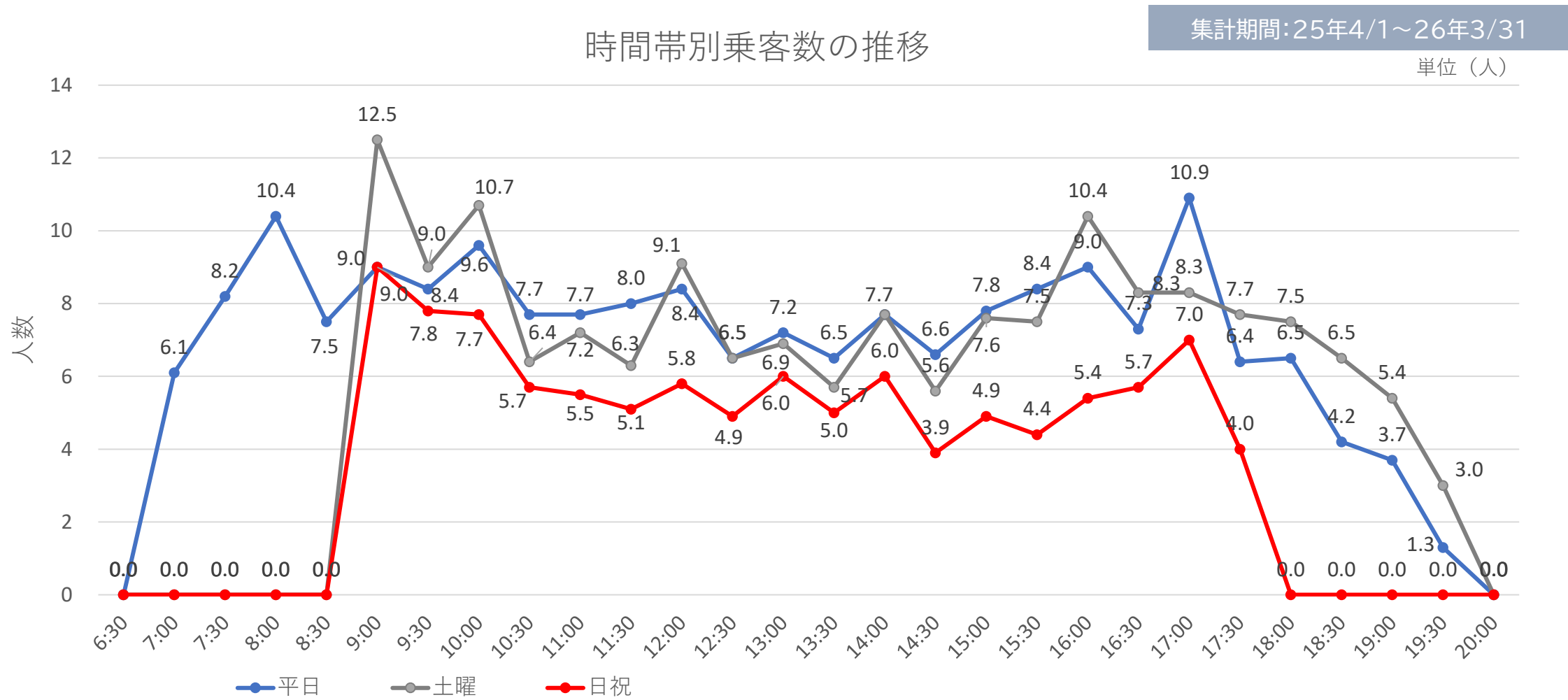
令和7年度地域振興バス「のるーと塩尻」			単位(人)		
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
予約数(A+B)	11,767	29,183	56,706	80,236	88,261
乗客数(A)	9,219	23,978	44,034	58,485	61,770
キャンセル数(B)	2,548	5,205	12,672	21,751	26,491
	実証運行	本格運行	本格運行	本格運行	本格運行



2-2. 令和7年度地域振興バス『のるーと塩尻』運行実績

時間帯別乗客数の推移（日次）

- ✓ 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います。
 - ✓ 特に平日は朝8時台の利用がピークとなっています。
- その他平日は17時、土曜は10時と16時、日祝は9時及び17時頃が利用が多い時間となっています。



2-2. 令和7年度地域振興バス『のるーと塩尻』運行実績

ゾーン別移動パターン（OD形式）

- ✓ 令和7年4月～令和8年3月末の乗車・降車ゾーン別に実績を記載。
- ✓ 最も多い移動は広丘吉田内の移動となり、次いで広丘高出から大門、塩尻東から大門への移動となっています。（総乗客数：61,770人）

降車ゾーン

集計期間：25年4/1～26年3/31

単位（人）

乗車ゾーン

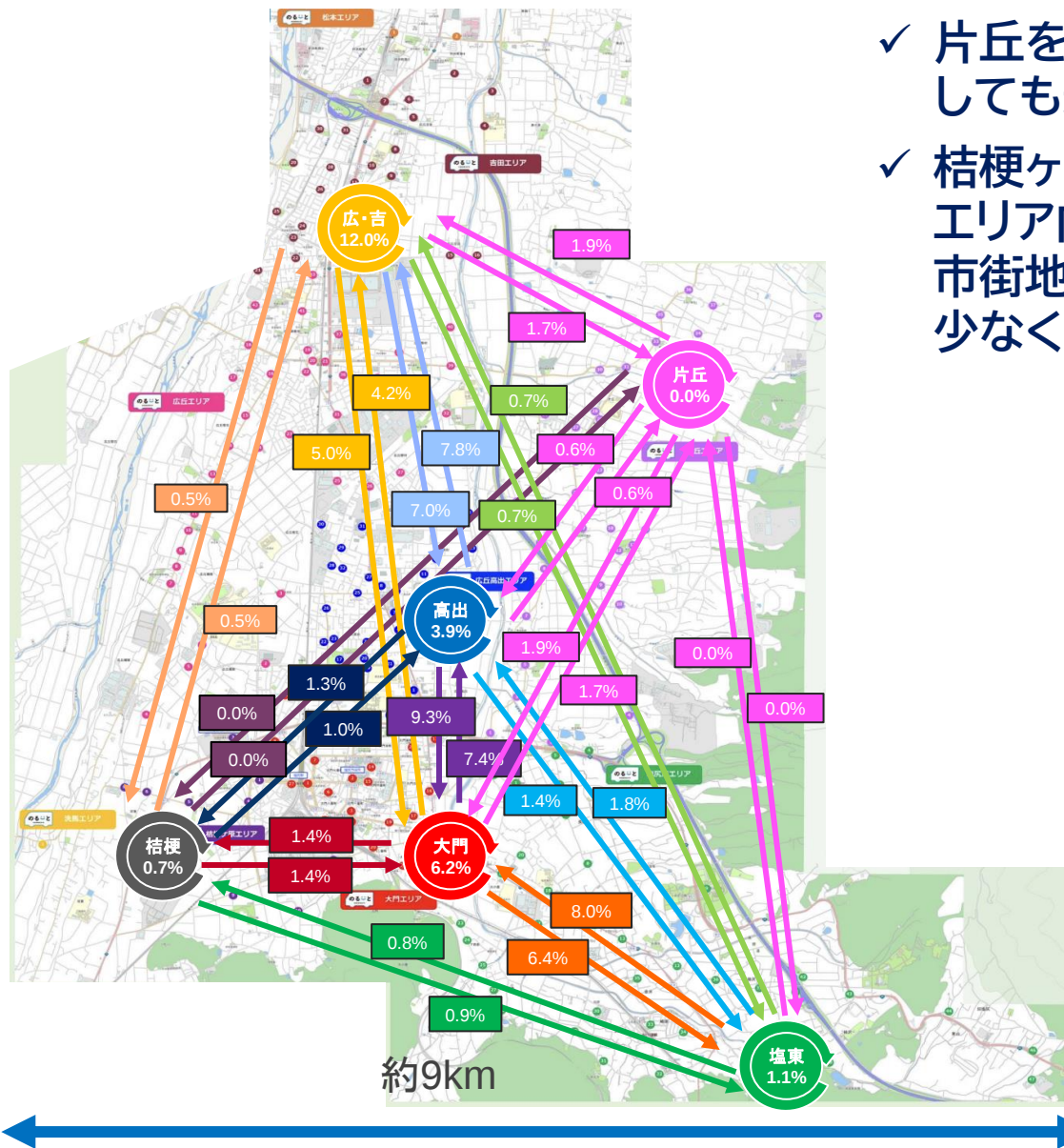
	大門	広丘高出	桔梗ヶ原	塩尻東	広丘・吉田	松本	片丘	合計
大門	3,849	4,567	848	3,949	2,345	234	1,040	16,832
広丘高出	5,773	2,395	817	840	4,556	250	370	15,001
桔梗ヶ原	860	645	449	574	298	36	12	2,874
塩尻東	4,914	1,107	498	683	363	89	18	7,672
広丘・吉田	2,939	4,080	278	402	6,094	770	933	15,496
松本	162	238	21	40	576		122	1,159
片丘	1,163	347	21	25	927	247	6	2,736
合計	19,660	13,379	2,932	6,513	15,159	1,626	2,501	61,770

- （留意点）
- ✓ 洗馬ゾーンは、桔梗ヶ原ゾーンに含む
 - ✓ 東山霊園ゾーンは、塩尻東ゾーンに含む
 - ✓ 百寿荘ゾーンは片丘ゾーンに含む

ゾーン別移動パターン（累積乗客数）

- ✓ 大門を含む移動利用が約半分の割合を占めており最も多く、次いで広丘・吉田地区を含む移動が約42%を占めます。

約10km



- ✓ 片丘を含む移動利用は約6%と他のエリアと比較しても最も少ない利用となります。
- ✓ 桔梗ヶ原、塩尻東、片丘エリアについてはエリア内に目的地となる場所がなく、市街地エリアと比較すると、エリア内移動が少なくなっている。

集計期間:25年4/1~26年3/31

(総乗客数:61,770人)

(留意点)

- ✓ 洗馬ゾーンは、桔梗ヶ原ゾーンに含む
- ✓ 東山霊園ゾーンは、塩尻東ゾーンに含む
- ✓ まつもと医療センター、村井駅は広丘・吉田ゾーンに含む
- ✓ 百寿荘ゾーンは片丘ゾーンに含む
- ✓ 少数点第二位を四捨五入
- ✓ 0%であっても利用実績のある矢印は表示

2-2. 令和7年度地域振興バス『のるーと塩尻』 実証運行実績

MP別乗降者数ランキング（累積乗客数）

集計期間:25年4/1～26年3/31

乗車MP TOP35 (乗客数)

1	大-1 塩尻駅東口	5,493
2	広-37 GAZA（ギャザ）北口正面	2,385
3	大-4 ウイングロード	1,985
4	広-21 広丘駅東口	1,692
5	大-3 えんぱーく	1,454
6	高-⑤-5 ツルヤ広丘店	1,372
7	高-②-1 ザ・ビッグ塩尻広丘店	1,199
8	大-2 塩尻市役所	796
9	大-12 カワチ薬品塩尻店	705
10	高-④-2 中島書店（南向き）	701
11	宗-2 西友塩尻西店	698
12	東-1 塩尻協立病院	689
13	高-⑤-4 ふれあいセンター広丘	653
14	吉-17 吉田三区八常会集会所	632
15	松-2 まつもと医療センター（東向き）	620
16	東-30 松原区ふれあい広場	610
17	広-20 広丘駅西口	600
18	高-④-1 セブンイレブン塩尻高出店（西向き）	597
19	東-16 JA松本ハイランド塩尻地域交流センター	595
20	広-32 野村公民館（南向き）	566
20	高-①-3 カインズ塩尻店	566
22	大-16 セブンイレブン塩尻日ノ出町店	495
23	高-④-2 中島書店（北向き）	464
24	東-39 みどり湖団地南	451
25	広-26 ローソン塩尻広丘野村店	442
26	高-③-1 佐々木整骨院（東向き）	407
27	高-①-2 デリシア塩尻東店	396
28	広-1 松本歯科大学	389
29	片-26 君石団地（南向き）	387
30	高-③-10 ローソン塩尻桔梗ヶ原店	385
31	高-③-11 レオパレス芝茶屋（西向き）	381
32	吉-23 デリシア吉田原店	371
33	宗-7 桔梗ヶ原病院	358
34	松-1 村井駅	350
35	高-③-11 レオパレス芝茶屋（東向き）	337

降車MP TOP35 (乗客数)

1	大-1 塩尻駅東口	7,251
2	広-21 広丘駅東口	2,591
3	大-4 ウイングロード	2,478
4	広-37 GAZA（ギャザ）北口正面	2,026
5	高-⑤-5 ツルヤ広丘店	1,274
6	大-3 えんぱーく	1,221
7	高-②-1 ザ・ビッグ塩尻広丘店	1,135
8	高-⑤-4 ふれあいセンター広丘	951
9	広-20 広丘駅西口	927
10	松-2 まつもと医療センター（東向き）	887
11	大-2 塩尻市役所	840
12	宗-2 西友塩尻西店	659
13	大-12 カワチ薬品塩尻店	635
14	東-30 松原区ふれあい広場	607
15	広-32 野村公民館（南向き）	571
16	広-1 松本歯科大学	569
17	吉-17 吉田三区八常会集会所	546
17	片-26 君石団地（北向き）	546
19	松-1 村井駅	526
20	高-①-3 カインズ塩尻店	499
21	東-1 塩尻協立病院	498
22	高-①-1 中村病院	496
23	高-④-1 セブンイレブン塩尻高出店（東向き）	479
24	高-④-1 セブンイレブン塩尻高出店（西向き）	455
25	高-④-2 中島書店（北向き）	447
26	高-④-2 中島書店（南向き）	442
27	大-16 セブンイレブン塩尻日ノ出町店	432
28	広-29 アピナ塩尻店	417
29	宗-7 桔梗ヶ原病院	416
30	大-22 大門田川町北（南向き）	408
31	大-14 塩尻市立体育館（西向き）	383
32	大-15 塩尻病院	374
33	東-39 みどり湖団地南	360
34	東-19 とをしや薬局塩尻大小屋店（東向き）	357
35	東-14 室町（東向き）	349

- ✓ MP利用TOP35においては、大門、塩尻東エリアの利用が多くみられた。
- ✓ 最も利用の多いMPは、乗車・降車ともに塩尻駅となっており、電車との接続での利用が多いと考えられる。

1. 「すてっぷくん」の運行状況
2. 「のるーと塩尻」の運行状況
- 3. 地域振興バスの運行費用**

3-1. 運行委託料

単位（円）

年度	すてっぷくん		のるーと塩尻	合計
	アルピコタクシー(株)	大新東(株)		
令和6年度	47,585,221	24,169,200	95,927,116	167,681,537
令和7年度	51,956,979	25,027,200	103,203,408	180,187,587
増減	4,371,758	858,000	7,276,292	12,506,050

3-2. 運賃収入について

単位（円）

年度	すてっぷくん		のるーと塩尻	合計
	アルピコタクシー(株)	大新東(株)		
令和6年度	4,032,287	2,148,985	8,671,700	14,852,972
令和7年度	3,979,221	2,044,363	9,317,600	15,341,184
増減	▲53,066	▲104,622	645,900	488,212

<参考> 運賃収入について
・現金収入分+回数券収入分

※すてっぷくん アルピコタクシー(株) 運行路線数
・令和6年度：4路線
・令和7年度：5路線

※のるーと塩尻 運行エリア
・令和6年度：中心市街地、塩尻東、広丘・吉田、片丘
・令和7年度：中心市街地、塩尻東、広丘・吉田、片丘

- ✓ 運行委託料について、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委託料自体は上がっている。そのため、檜川線を運行する大新東(株)に係る運行委託料は前年より増加している。
- ✓ 檜川線以外のすてっぷくんについてはアルピコタクシー(株)が運行しており、令和7年度から運行路線数が増加したこと及び人件費の増加や燃料費高騰により運行委託料は前年より増加している。
- ✓ のるーと塩尻については、社会情勢の影響以外に令和7年4月から新たに片丘エリアで本格運行が開始となったため、運行委託料は前年より増加している。
- ✓ 運賃収入の内訳について、現金利用が約7割、回数券や高齢者の運転免許返納時に配布している共通利用券の利用が約3割となっている。

※のるーと塩尻のクレジット決済は「現金利用」に含む。

【参考】 令和7年度地域振興バス『のるーと塩尻』 運行委託料・国補助活用実績 単位（千円）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
本格運行	-	41,151	58,223	82,797	103,203
実証運行	40,940	19,500	26,662	13,130	-
国補助	13,320	9,750	13,330	8,734	-

※令和3年～令和5年度…地方創生推進交付金・デジタル田園都市国家構想交付金
 令和6年度…地域公共交通確保維持改善事業費補助金(共創・MaaS実証プロジェクト)を使用

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

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）

1：事業推進により効果をあげている
2：事業進捗により、今後効果が期待される
3：事業計画の検討又は見直しが必要である
4：課題等が多く、事業の凍結または中止を検討すべき

継続：現在の施策を継続
発展：見直しのうえ継続
要検討：位置づけの検討
削除：項目削除

現行計画における 取り組み施策	個別事業 管理項目	達成状況（実施状況）		評価	今後の実施予定 （事業内容）	課題等	今後の 位置づけ
		【R3～R7の推移】	【総括】				
し-1	効率的なバス路線ダイヤ、経路の見直し	地域振興バス系統別利用者数	■利用者数（すてっぷくん+のーと塩尻） ※詳細は別紙参照 【R3】 96,832人 【R4】 117,393人 【R5】 129,492人 【R6】 120,611人 【R7】 122,395人	3	・利用者ニーズに応じたダイヤ改正の継続実施 ・地域連携ICカード導入による詳細な利用者データの収集 ・運行形態見直し、整理(4条路線と自家用有償運送の比較) ・運賃の見直し	・直近の調査結果では利用者満足度が下落 ・収支率、公的負担額ともに悪化 ・宗賀線と櫛川線の重複区間	発展
		収支率・公的負担額（北小野線のみ）	【R3】 収支率：10.1% 公的負担額：5,096,990円 【R4】 収支率：9.9% 公的負担額：5,011,830円 【R5】 収支率：11.8% 公的負担額：6,513,660円 【R6】 収支率：11.2% 公的負担額：6,945,990円 【R7】 収支率：10.8% 公的負担額：7,041,420円				
		利用満足度（市民意識調査）	■満足度調査（旧） 日常生活に必要な電車・バスの交通網が整備されている（満足+やや満足の割合） 【R3】 33.2% 【R4】 32.0% 【R5】 39.2% ■満足度調査（現行）※総合計画改定により設問変更。 塩尻市は、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる（非常に当てはまる+ある程度当てはまるの割合） 【R5】 30.0% 【R6】 33.0% 【R7】 28.8%				
し-2	観光案内マップの改善及びレンタサイクル事業の推進	観光客数（長野県観光地利用者調査）	【R3】 672.9千人 【R4】 1,036.1千人 【R5】 1,090.4千人 【R6】 1,188.1千人(※) 【R7】 (未公表) ※R6から調査対象となった「道の駅小坂田公園」を除く	1	・レンタサイクル及びシェアサイクル事業を継続実施	・稼働が高い塩尻駅前におけるシェアサイクル車両の不足	継続
		レンタサイクル事業活 用者数	■レンタサイクル+シェアサイクル(※)利用台数 ※シェアサイクルはR5年に導入 【R3】 241台 【R4】 358台 【R5】 955台 【R6】 1,069台 【R7】 1,129台				
し-3	割引サービスの導入	割引サービス利用者数	【R3】 通学定期券：43名／高ボッチ教室：5名 【R4】 通学定期券：37名／高ボッチ教室：6名 【R5】 通学定期券：27名／高ボッチ教室：3名 【R6】 通学定期券：39名／高ボッチ教室：1名 【R7】 通学定期券：37名／高ボッチ教室：2名	2	・すてっぷくんのスクール利用者に対する減免を継続 定期券等の交付者数：30～50名/年で推移 ・のーと塩尻の導入にあわせて高齢者や障がい者に対する割引施策を導入	・のーと塩尻の割引施策、スクール利用の小中学生に対する減免、回数券は継続 ・地域連携ICカード割引施策の導入	継続
		利用満足度（市民意識調査）	■満足度調査（旧） 日常生活に必要な電車・バスの交通網が整備されている（満足+やや満足の割合） 【R3】 33.2% 【R4】 32.0% 【R5】 39.2% ■満足度調査（現行）※総合計画改定により設問変更。 塩尻市は、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる（非常に当てはまる+ある程度当てはまるの割合） 【R5】 30.0% 【R6】 33.0% 【R7】 28.8%				

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）

1：事業推進により効果をあげている
2：事業進捗により、今後効果が期待される
3：事業計画の検討又は見直しが必要である
4：課題等が多く、事業の凍結または中止を検討すべき

継続：現在の施策を継続
発展：見直しのうえ継続
要検討：位置づけの検討
削除：項目削除

現行計画における取り組み施策		個別事業管理項目	達成状況（実施状況）		評価	今後の実施予定（事業内容）	課題等	今後の位置づけ
			【R3～R7の推移】	【総括】				
し-4	バス利用環境の整備	デジタルサイネージ設置箇所数	【R3】 のるーと塩尻：4台 【R4】 のるーと塩尻：4台 【R5】 のるーと塩尻：5台 【R6】 のるーと塩尻：5台 【R7】 のるーと塩尻：5台	・のるーと塩尻車内へのデジタルサイネージ設置 設置率：83.3%（6台中5台） ・すてっぶくん路線に対してナンバリング施策を実施 ・交通系ICカード決済を導入 ・国土交通省が令和2年から公表している「安全対策が必要と思われるバス停留所のリスト」に関連した危険バス停の解消（令和3年以降5ヶ所解消）	2	・ナンバリング施策、のるーと塩尻車内のデジタルサイネージを継続 ・危険バス停の解消 ・バス車内への両替機の設置（運賃が値上げとなった場合） ・交通系ICカードの車内チャージ	・危険バス停解消に係る代替地確保	継続
お-1	オンデマンドバスの導入	実証実験時の利用者数	【R3】 8,883人 【R4】 13,632人 【R5】 25,057人 【R6】 30,278人 【R7】 -	・「すてっぶくん」から「のるーと塩尻」への転換 R4：中心市街地循環線 R5：みどり湖・東山線、塩尻東線 R6：広丘駅循環線、塩尻北部線（※）、片丘線（※） ※一時休止や減便のみ ・のるーと導入に係る住民意見交換会の開催 開催回数：16～24回/年 ・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転換	3	・現行計画の転換予定路線はすべて完了 ・現在の課題解決を最優先（予約の取りづらさ、乗合率の低下） ・全体的な利便性の向上 ・システム改善（バンダーの変更も検討）	・予約が取りづらい、乗合率が低い、回送時間が長い、システムの融通が利かない ・現在のエリア設定が適切かどうか ・地元要望の対応 ・のるーと導入後の利用者満足度の低下	発展
		オンデマンドバス導入時の住民意見交換会開催数	【R3】 24回 【R4】 27回 【R5】 19回 【R6】 16回 【R7】 1回					
		利用者数	①すてっぶくん／②のるーと塩尻／合計（①＋②） 【R3】 ①：96,832人／②：運行なし／合計：96,832人 【R4】 ①：93,415人／②：23,978人／合計：117,393人 【R5】 ①：85,458人／②：44,034人／合計：129,492人 【R6】 ①：62,126人／②：58,485人／合計：120,611人 【R7】 ①：60,625人／②：61,770人／合計：122,395人					
		のるーと本格運行の希望者割合	【R3】 96% 【R4】 85.4% 【R5】 76% 【R6】 68.2% 【R7】 -					
お-2	社会実装に向けた自動運転技術の実証実験の実施	実施状況に応じ、地域公共交通会議及びその他諮問会議で事業計画、管理指標を検討	-	・産官学民連携体制で自動運転実証実験を実施 ⇒全国初となる運転席無人の自動運転レベル4を実施（R6年度） ・自動運転の実装に向けた協議会の開催：約2回/年 ・社会実装を見据えた交通事業者との運営事業体構築の検討を推進	1	・自動運転の社会実装に向けた実証実験の継続	● 自動運転のリスクと実証実験の運営・運行体制には様々な課題があり、運営事業体の構築が必要。 ・自動運転は初期、運行コストが高額 ・長期的な資金確保が困難 ・実証実験では交通事業者の運転手によるサポートが必要となるが、その運転手が不足（セーフティドライバーや特定自動運行主任者） ・自動運転関連事故が発生した際の行政処分による他路線への影響 など	継続
お-3	塩尻型MaaSの導入検討	実施状況に応じ、地域公共交通会議及びその他諮問会議で事業計画、管理指標を検討	-	・塩尻型MaaSアプリ「おでかけ塩尻ナビ」を構築 ⇒経路検索や配車等の5つの機能を提供し、地域公共交通の認知向上と自家用車からの転換を促進。 ・他分野や事業者との産官学民連携体制により幅広い実証実験を実施 ⇒農山村集落へのお買い物バスやのるーと塩尻への広告掲載等	1	・民間主体によるMaaSアプリの提供 ・人材育成と運営体制の構築（①移動需要の創出と集約につながる、広告やクーポン等の情報発信と閲覧／②利用結果の分析やデータ活用） ・官民連携でのサービスの最適化を設計できるような体制の構築	・MaaS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も見受けられる ・アプリなどのツールによる情報・手続きの集約化だけではなく、交通手段の供給、地域情報の発信や地域事業者の巻き込みなどを考慮の上、事業の継続性確保に向けたスキームの構築が必要。	要検討
じ-1	マイ時刻表の作成支援	マイ時刻表の申請件数	【R3】 2件 【R4】 4件 【R5】 0件 【R6】 0件 【R7】 2件	・マイ時刻表の申請数：0～4件/年	4	・マイ時刻表の取り組みを見直し、MaaSアプリとの連携で対応	・現状の紙ベースでの方法は需要がない	削除
じ-2	利用促進PRの実施	利用促進PR広報の掲載数	【R3】 2回（4月・10月） 【R4】 4回（7・9・12・3月） 【R5】 6回（7月、9月～12月、3月） 【R6】 5回（4月、9月～12月） 【R7】 2回（3月）	・市広報への掲載：2～6回/年 ・運転免許自主返納支援事業 65歳以上の免許返納者に対して地域振興バス及びタクシー共通利用券3,300円分を交付 交付件数：（約140～180件/年） ・時刻表を公共施設等へ配布（ダイヤ改正時に約62件） ・時刻表の全戸配布：令和4年度以降未実施	2	・運転免許自主返納支援を継続	・「時刻表の全戸配布」の記載方法を要検討（費用対効果など）	継続

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）

1：事業推進により効果をあげている
2：事業進捗により、今後効果が期待される
3：事業計画の検討又は見直しが必要である
4：課題等が多く、事業の凍結または中止を検討すべき

継 続：現在の施策を継続
発 展：見直しのうえ継続
要検討：位置づけの検討
削 除：項目削除

現行計画における取り組み施策		個別事業管理項目	達成状況（実施状況）		評価	今後の実施予定（事業内容）	課題等	今後の位置づけ
			【R3～R7の推移】	【総括】				
じ-3	地域振興バスの利用意識の醸成	住民意見交換会開催数	【R3】 5回 【R4】 2回 【R5】 0回 【R6】 4回（片丘線、塩尻北部線の一部休止に関する周知）	・すてっぷくんのダイヤ改正等に関する住民意見交換会開催：0～5回/年 上記以外にも「のーと塩尻の乗り方講座」を実施。	3	・ダイヤ改正を含むバスに変更が生じる際は意見交換会を随時開催 ・のーと塩尻の乗り方案内講座は希望がある限り実施		継続
じ-4	地域振興バスを活用したイベントの開催	イベント開催数	【R3】 乗り方教室：1回 【R4】 乗り方教室：1回 【R5】 地域内イベント：1回 【R6】 乗り方教室：1回 【R7】 路線バスで巡るスタンプラリーイベント：1回	・小学生に対するバスの乗り方教室などのイベント開催：1回/年 ・観光や福祉を絡めたイベント実施：未実施	3	・交通安全及び利用促進に係るバスの乗り方教室については、「じ-3」の「のーと塩尻の乗り方案内講座」と統合していく	・現状、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ための、事業の位置付けを検討	要検討
り-1	フリー降車制度の導入検討	運行事業者との意見交換会開催数	【R3】 2回 【R4】 2回 【R5】 2回 【R6】 2回 【R7】 2回	・運行事業者との意見交換会を毎年2回実施 ・令和4年のダイヤ改正でフリー降車制度を導入。⇒継続的に300名/年以上利用。定着したとみられる。 ・フリー降車制度はドライバーと密に連絡を取り合い実施区間を随時見直し	1	・制度自体は継続実施	・フリー降車区間の見直し ・現在の表記が「検討」となっているが実施済みのため表記を変更	継続
		フリー降車利用者数	【R3】（導入前） 【R4】 229人 【R5】 364人 【R6】 320人 【R7】 322人					
		フリー降車区間の導入キロ数	【R4】 30.10km 【R5】 27.72km（※1） 【R6】 27.72km 【R7】 27.57km（※2） ※1 みどり湖・東山線休止に伴い減少（2.5km） ※2 運行の安全確保に伴い減少（0.15km）					
り-2	誰もが利用しやすい車両の導入促進	ユニバーサルデザイン車両整備率	【R3】 33.3%（12台中4台） 【R4】 33.3%（12台中4台） 【R5】 41.7%（12台中5台） 【R6】 41.7%（12台中5台） 【R7】 41.7%（12台中5台）	・すてっぷくんにおけるユニバーサルデザイン車両導入割合：41.7%（12台中5台）R8年4月現在 ・のーと塩尻は、手すり等を設置した「誰もが乗りやすい車両」を導入。	2	・新規車両導入の際は低床車両を基本とする ・ユニバーサルデザイン車両の増加 ・利用者ニーズに沿った車両環境の向上	・桧川線車両のステップが高く乗車拒否する利用者あり（中型バス・予備車）	継続
り-3	地域の実情・特性に応じた移送サービスの支援	各種補助事業申請件数	【R3】 お助けネットかたおか利用者数：22人 【R4】 お助けネットかたおか利用者数：61人 【R5】 お助けネットかたおか利用者数：47人 【R6】 お助けネットかたおか利用者数：72人 【R7】 お助けネットかたおか利用者数：25人	・洗馬地区の住民主体の移動サービスの検討、運行開始 令和6年10月：移動支援検討委員会が発足 ⇒関係機関協議やニーズ調査、実証運行を実施 令和8年4月：本格運行開始 ・片丘地区の「住民主体の移動サービス」の継続 おたすけネットかたおかの利用者数：約50～70人/年	2	・住民主体の移送サービスの財源や運営の安定化を図るため、運営団体等と協議を行い、介護保険の「総合事業」への移行を検討 ・住民主体の移送サービスに関する地域住民の意識醸成、支援者の拡大、サービス浸透	・住民主体の移動支援構築には、関係法令や安全管理等の専門知識を補完する持続的な支援体制の確立が不可欠 ・運営収支が安定するまでの期間を支える確実な財源確保が特に重要。 ・一般的に住民主体の移送支援サービスは、財源面や運営面に課題があり、持続可能な体制構築が必要。	継続
り-4	交通弱者への支援拡充	—	■ タクシー利用料金助成券（利用済枚数） 【R3】 8,813枚 【R4】 8,764枚 【R5】 8,067枚 【R6】 8,071枚 【R7】 8,331枚 ■ 寝台タクシー利用料金助成制度（助成回数） 【R3】 381回 【R4】 312回 【R5】 374回 【R6】 394回 【R7】 436回	・高齢者世帯タクシー利用料金助成制度の継続実施 助成券の利用済枚数：約8千枚/年で横ばい ・寝台タクシー利用料金補助制度の継続実施 直近の助成回数：436回（R3年度比：114.4%）	3	・地域公共交通全体の視点や、アンケートの調査結果を踏まえて、従来の移動支援制度の立ち位置や整理、あり方等の検討を推進	・高齢化による移動支援ニーズの増加	継続

【し-1関係 別紙】地域振興バス系統別利用者数

運行形態		2016年度 H28年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2019年度 R元年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2022年度 R4年度	2023年度 R5年度	2024年度 R6年度	2025年度 R7年度	備考
すてっ ぷくん	檜川線	33,531	33,653	32,559	29,345	21,199	23,024	21,294	22,221	21,491	20,476	
	北小野線	14,537	14,402	15,265	15,056	11,025	9,403	9,261	11,112	11,353	10,694	
	洗馬線	15,461	15,187	15,034	15,688	11,301	10,328	10,941	11,616	11,500	11,989	
	宗賀線	18,268	17,669	13,686	13,572	10,580	10,987	12,210	12,086	11,636	12,264	
	片丘線	10,445	10,870	9,973	8,993	6,467	5,263	5,079	5,846	6,146	3,521	2024年度に一部減便
	塩尻北部線	9,836	10,213	13,634	13,170	10,337	10,991	11,938	11,828	-	1,681	2024年度：休止 2025年度：一部再開
	広丘駅循環線	16,649	15,695	13,996	13,283	8,970	9,997	10,382	10,749	-	-	2024年度から休止
	塩尻東線	12,286	12,713	12,523	12,279	9,366	8,683	7,849	-	-	-	2023年度から休止
	みどり湖・東山線	14,911	12,230	9,980	8,259	5,391	4,955	4,461	-	-	-	2023年度から休止
	中心市街地循環線	6,287	6,919	6,064	5,497	3,259	3,201	-	-	-	-	2022年度から休止
	合計	152,211	149,551	142,714	135,142	97,895	96,832	93,415	85,458	62,126	60,625	
のるーと塩尻		-	-	-	-	-	-	23,978	44,034	58,485	61,770	
地域振興バス（全体）		152,211	149,551	142,714	135,142	97,895	96,832	117,393	129,492	120,611	122,395	

	評価指標	2019年 ＊基準年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年 (中間年度)	2024年度	2025年度	2026年 ＊目標年度
1	地域振興バス 利用者数	135,142人	97,895人	105,715人	117,393人	129,492人 (140,000人)	120,611人	122,395人	151,000人
2	収支率	13.0%	8.8%	7.2%	7.9%	8.2% (－)	8.3%	8.1%	18.0%
3	公的負担額	92,468,000円	99,945,930円	126,549,155円	144,671,629円	154,767,119円 (－)	158,947,343円	178,088,587円	現状維持
4	利用者満足度	26.2%	30.8%	33.2%	32.0%	39.2% (32.0%)	33.0%	28.8%	34.0%

【評価指標および目標値における評価】

- 地域振興バス利用者数は、コロナ禍の2020年度から2023年度までの上昇傾向から一転2024年度は減少となったが、2025年度は前年度から約1,800人ほどの増加となった。
- 収支率の減少及び公的負担額の増加は、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、想定していたよりも収入が増加しなかったことが要因であると考えます。
- 利用者満足度においては、2025年度は前年度から約4％減少し、2年連続での減少となっている。
- このような実態を踏まえて、利用者及び満足度の減少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。
- 収支率及び公的負担額においては、現況の実態をもとに計画見直しに向けて、様々な施策を含め再検討が必要である。

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

次期計画の検討方針について

基本方針や目標は現行計画を継承しつつ、基本的には現行計画の施策を強化・推進する方向性で、特に、以下に示す「見直しの視点」について検討を進めます。

現行計画を継承（基本方針・計画目標）

基本方針：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

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交通体系の構築

現行計画の考え方（要約）：市街地の利便性と農山村のゆとりある生活の両立を目指します。鉄道やバスによる拠点間移動を確保しつつ、利用実態に応じた路線の改善やオンデマンド化を検証します。観光情報発信等により観光振興にも貢献します。

- **見直しの視点**：定時定路線、デマンド交通の連携も含めた推進・強化
- **見直しの視点**：持続可能な公共交通を目指した運賃体系の構築

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体系の実現

現行計画の考え方（要約）：先端技術で効率的な交通体系の構築を目指し、AI オンデマンドバスを導入し、少ない資源で利便性を高めます。また、自動運転や「塩尻型 MaaS」の実証実験を通じて、運転士不足への対応や他分野との連携を図ります。

- **見直しの視点**：自動運転技術や塩尻型 MaaS（交通・移動版 DX）の推進・強化

じ 住民とともに考え支える地域公共交通環境づくり

現行計画の考え方（要約）：住民が「自ら乗って残す」意識を持ち、主体的に支える環境を作ります。地区講座で課題を共有し改善策を共に検討するほか、未利用者向け PR 等を強化し、地域全体で交通を支える利用者意識の醸成に取り組みます。

- **見直しの視点**：地域住民が自ら乗って残す利用者意識の醸成の継続・推進

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

現行計画の考え方（要約）：フリー降車制度の導入による移動負担の軽減や、ユニバーサルデザイン、低床化された車両の導入促進によって、バス車両の側面から運行の最適化を図ります。また、地域の実情・特性に応じた新たな移送サービスの支援方法を地域住民と行政が協力し検討するほか、交通弱者への支援を継続しつつ、各種制度の拡充についても検討を進めます。

- **見直しの視点**：適正なサービスの継続・推進
- **見直しの視点**：住民主体で運行する公共交通との連携（例：洗馬地区）

■次期計画の計画目標(案)について

詳細：参考資料 1

各種調査結果等による課題・問題点	参照先
・公共交通が市全体の約 96.1%をカバーしている一方で、バス停等から遠い居住地も存在	P2～6
・地域振興バスの利用者減少	P1:1-(1)①
・地域振興バスの公的負担額増加や収支率の悪化	P7:2-(3)
・市民意識調査において「運賃値上げはやむを得ない」が最多	P1:1-(4)①
・のりーと塩尻の予約方法の課題（予約できない/到着時間の指定不可 など）	P1:1-(2), (5)③
・自動運転や MaaS などの DX 技術の社会実装や連携、官民連携の体制構築	P7:3
・公共交通を取り巻く環境の悪化（運転手不足、人件費や燃料費の高騰）	P1:1-(4)②③
・バスを利用していない免許非保有者の約 16%が「利用方法がわからない」と回答	P1:1-(3)①
・住民共助による移送支援やタクシーとの連携による持続可能な交通体系の確保	P7:3
・「本数・台数・頻度の増加」を求める声	P1:1-(5)①
・「すてっぷくん」と「のりーと塩尻」の同一地点の停留所名が異なる場合が存在	P1:1-(5)②

詳細：現行計画における取り組み施策の評価について

現行計画の取り組み施策に基づく課題や方向性	取り組み施策
・市民満足度や収支率の低下、公的負担額の増加	し-1
・IC カード導入(R8)による割引施策やデータ活用	し-1, し-3
・オンデマンドシステムの課題解決（回送時間の長い/融通性の低さ など）	お-1
・MaaS アプリ単体では公共交通利用への行動変容を促すことは困難	お-3
・紙媒体の見直しとデジタル媒体の活用強化	じ-1, じ-2
・櫛川線の予備車などのバリアフリー化	り-2
・住民主体の移送サービスの強化（住民意識醸成、持続可能な運営体制 など）	じ-3, じ-4 り-3
・高齢化による移動ニーズの増加と現行助成制度のあり方等	り-4

見直しの視点
・定時定路線、デマンド交通の連携も含めた推進・強化
・持続可能な公共交通を目指した運賃体系の構築
・自動運転技術や塩尻型 MaaS（交通・移動版 DX）の推進、強化
・地域住民が自ら乗って残す利用者意識の醸成の継続・推進
・住民主体で運行する公共交通との連携
・適正なサービスの継続、推進

基本方針：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

次期・計画目標(案)			取り組み施策の事例
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交通体系の構築	将来的な人口減少や高齢化を見据え、市街地の利便性と農山村のゆとりある生活の両立を目指します。鉄道や地域振興バスによる拠点間移動を確保しつつ、運行ネットワークの整備・最適化、利便性の向上等を柱として、将来的に持続可能で地域や観光振興に貢献する公共交通体系を構築することを目指します。	・すてっぷくん、のりーとの運営改善の検討 ・すてっぷくんとのりーとの持続可能な運賃体系の検討 ・通学、通院、買い物に係る移動の保証 ・観光地のアクセス等観光需要に対応した取り組み ・JR 等の事業者との市全体の連携
お	オンデマンド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	のりーとや公共交通を柔軟かつ効率的に利用でき、地域全体の交通ネットワークが効率的に運用される環境を目指します。 また、自動運転等の先端技術の実証実験を通じて、運転士不足への対応や他分野との連携を図ります。	・のりーとの予約の見直し等利便性の向上 ・自動運転の公共交通への実装の検討 ・地域連携 IC カードの普及とデータ活用
じ	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	少子高齢化や人口減少により、公共交通の維持が行政だけで支えきれない状況が生じています。こうした中、洗馬地区などでは、地域住民が主体となる高齢者の移動を支援する取り組みも始まっています。公共交通を維持するためには、利用者自身が積極的に利用する「自ら乗って残す」という意識が不可欠であり、行政と地域住民が協働し、さらに事業者等と連携することにより公共交通を支えることを推進します。	・利用者及び利用していない人への利用促進 ・洗馬地区をモデルケースとした地域住民の移動サービスの導入支援 ・部活動の地域移行に伴う支援の検討
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	ユニバーサルデザイン、低床化された車両の導入促進によって、バス車両の側面から運行の最適化を図るとともに、交通弱者に対する移動支援を継続します。 また、多言語表示や音声案内等の整備により来訪者、外国人にもわかりやすい環境を整えます。	・低床バスなどの導入等の車両整備 ・タクシー事業者との連携 ・多言語表示や音声案内の導入

第1回塩尻市地域公共交通計画策定部で出された意見と対応について

1. 現行計画の進捗状況及び評価について

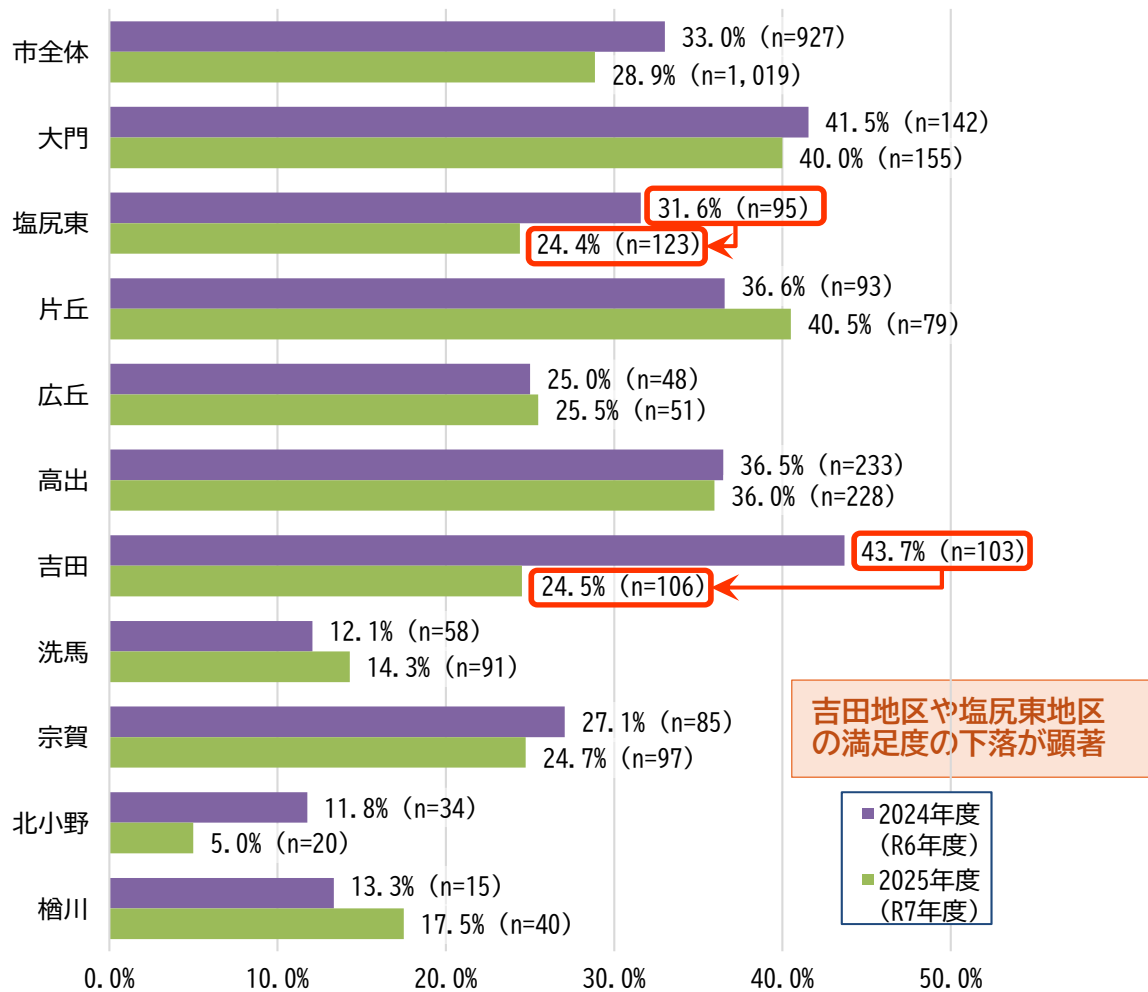
意見	対応
①利用者数の減少や利用者満足度の低下については、地域別の満足度など詳細を確認できる資料があれば良いのではないかな。	別紙1「地域別満足度」をご参照ください。
②利用者満足度の目標値は記載に誤りがあるのではないかな。	修正いたします。
③持続的な公共交通を検討するうえで収支率や乗車数という観点も必要であることは理解できるが、交通弱者や幸福度向上、孤立防止などの表面化しづらい移動ニーズもあることから、行政や福祉関連、地域の方が一体となって公共交通のあり方を考えていってほしい。	頂いたご意見を考慮しつつ、検討を進めてまいります。
④移動の集約を目指す「公共交通」と個人の移動サポートを行う「福祉分野」にはギャップがあり、この隙間をボランティアや住民共助で補うことを目指していくこととなる。こうした役割分担や補完関係を、個別対応ではなく仕組み（システム）としてどのように計画に位置づけるかが、策定部会における重要な論点となる。また、社会参加という観点では、利用者や市民目線が重要となるが、フレイル対策や社会参加の意義といった内容も、議論を重ねる中で上手く計画に組み込めれば良いのではないかな。	頂いたご意見を考慮しつつ、検討を進めてまいります。

2. 公共交通に係る各種調査結果から明らかとなった課題や傾向について

意見	対応
①移動支援サービスについては、重伝建周遊バスの見直しなど現況に即していない部分がある。国から「地域の輸送資源を総動員で」といわれている中で、福祉施設（デイケア）や自動車学校、スイミングなどの施設送迎についても、誰がどのような移動サポートを行っているのかという整理を丁寧に幅広く行ってほしい。	現在調査中です。結果は次回以降に共有させていただきます。
②観光行動のデータ分析の機会は限定的であることから、人流データを活用して居住地別の分析を行ってはどうか。松本広域連合においても同様に人流データをデータベース化しており、観光プロモーション課を通じて確認できるのではないかな。	松本広域連合の人流データはインバウンドに特化したものであり、国内の観光需要は確認できませんでした。このため、現在、第1回策定部会で提示した人流データを用いて分析を行っています。
③令和8年度から導入される交通系ICカードのデータを用いて分析してはどうか。	現状は導入直後であり、データ件数も少ないことから、6月以降に分析を行います。
④「利用したいものの利用できない住民がどこにいるか、それをどういう形（移動サービス）でカバーしていくのか、あるいは上手くカバーできない部分はどこか」というマップがあれば、効果的に検証ができるのではないかな。	別紙2「公共交通の人口カバー状況の分布／地域公共交通のサービスレベルに関する課題」をご参照ください。
⑤収支率や運賃の値上げという切り口で議論しているのは、全体の改善につながらない。今後6年間で予想されるテクノロジーの進歩や年代別の人口分布、交通機関に対する住民ニーズを見据えて政策を考えていくべきではないかな。	実証実験を行っている自動運転などの技術については、所管部門に最新の動向を確認して共有いたします。一方で、その他のテクノロジーの進歩については将来予測が難しい側面があるため、現時点では確度の高い情報に基づく検討を優先してまいります。また、住民のニーズについては、今後取り組み施策を検討していく中で、ペルソナ設定を行い、計画に反映してまいります。

【別紙１】地域別満足度

質問：塩尻市は、公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動ができる

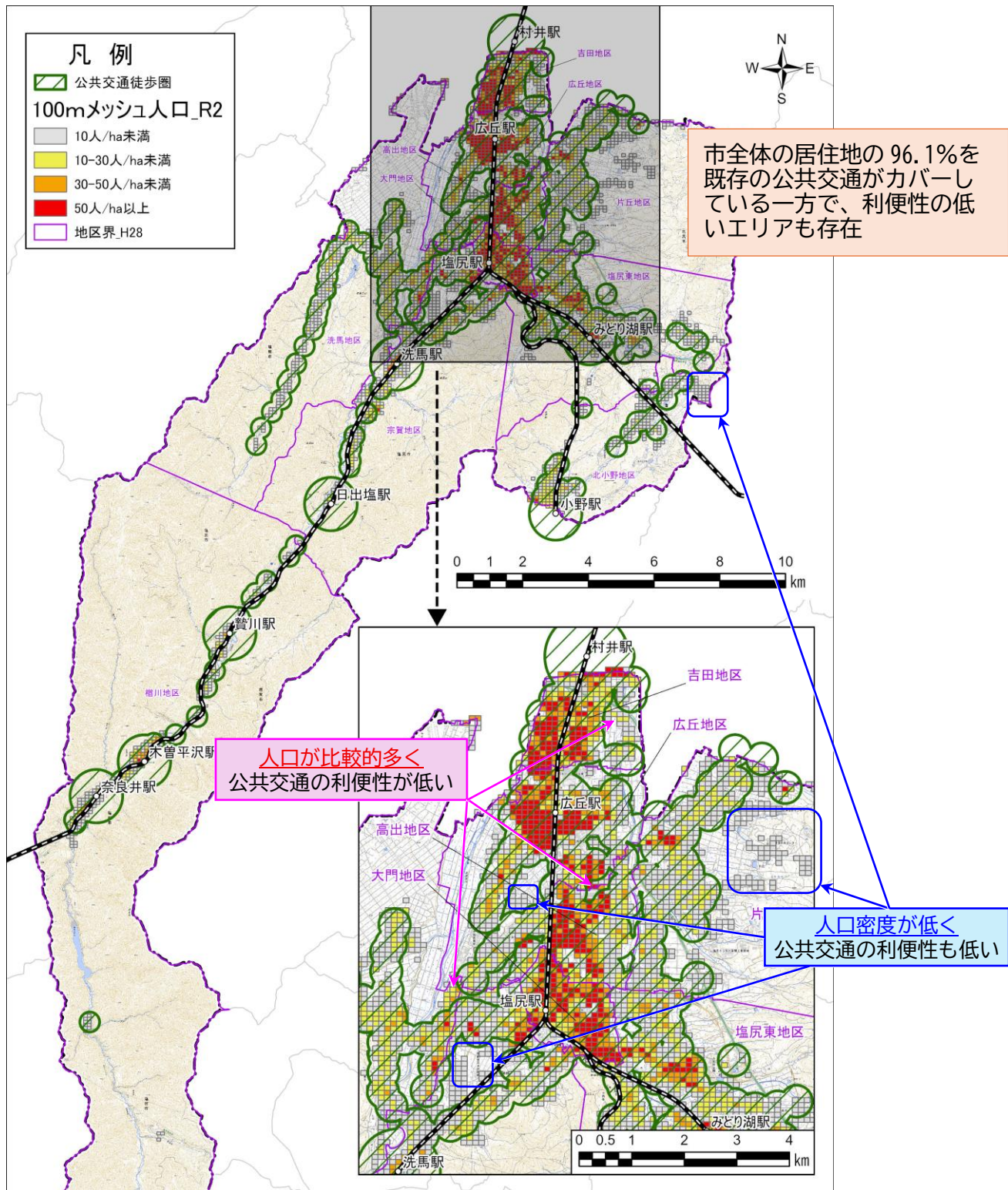


出典：塩尻市市民意識調査

※「非常に当てはまる」＋「ある程度当てはまる」の回答割合を示しています。

図１ 地域別満足度の推移（令和６年度⇒令和７年度）

【別紙2】公共交通の人口カバー状況の分布／地域公共交通のサービスレベルに関する課題



出典：東京大学 空間情報科学研究センター 西沢明「令和2年簡易100Mメッシュ人口データ」

※ 令和2年国勢調査の500Mメッシュ集計の人口を100Mメッシュに按分したものであり、当該100Mメッシュの実際の人口を示しているものではない。

図2-1 公共交通の人口カバー状況の分布

■ 地域公共交通のサービスレベルに関する課題

地域公共交通のサービスレベルについては、「長野県地域公共交通計画」において全県統一で最低限確保が必要な移動及び公共交通において保証すべきサービスの品質として高校生、通院、観光における移動（3K）が示されています。

本市においても同様であるとともに、利用実態からは「買い物」での利用も多くみられることから、高校生、通院、買い物、観光の4Kを視野に置いたサービスの状況を検証しました。

まず、検証に向けて、市民意識調査における高校生、通院、買い物の移動時間帯と「すてっぷくん」の運行ダイヤを図2-2に整理しました。

これを踏まえ、各目的行動に対する地域公共交通としてのサービスレベル（アクセス性）を下記に示す検証基準で評価すると、観光目的における高ボッチ高原へのアクセス以外では、「すてっぷくん」「のるーと塩尻」及び「鉄道」をかしこく使うことによりアクセスが可能な状況になっていることがわかります。

ただし、前述同様、既存集落区域においては地域内の主な拠点（支所）までのアクセス性などには課題があると考えられます。

検証基準

【高校生】：市内各地区（各支所）から中心市街地への通学が可能（平日）

例）洗馬地区在住の学生が広丘高出にある高校へ通学

- ・ 行き／塩尻駅に概ね8時頃までに到着可能
- ・ 帰り／塩尻駅発16時台～18時台の便で帰宅可能

【通院、買い物】：市内各地区（各支所）から市街地への午前・午後の各往復が可能（平日）

例）北小野地区在住の高齢者が大門地区の店舗へ買い物に行く

宗賀地区在住の高齢者が松本市内の医療機関へ通院

- ・ 午前に出て市街地（塩尻駅）で2時間程度の滞在後に帰宅可能
- ・ 午後に出て市街地（塩尻駅）で2時間程度の滞在後に帰宅可能

【観光】：主要観光地への往復が可能（2023年度観光客数10万人以上を対象）

例）塩尻駅まで来た観光客が奈良井宿へ観光に行く

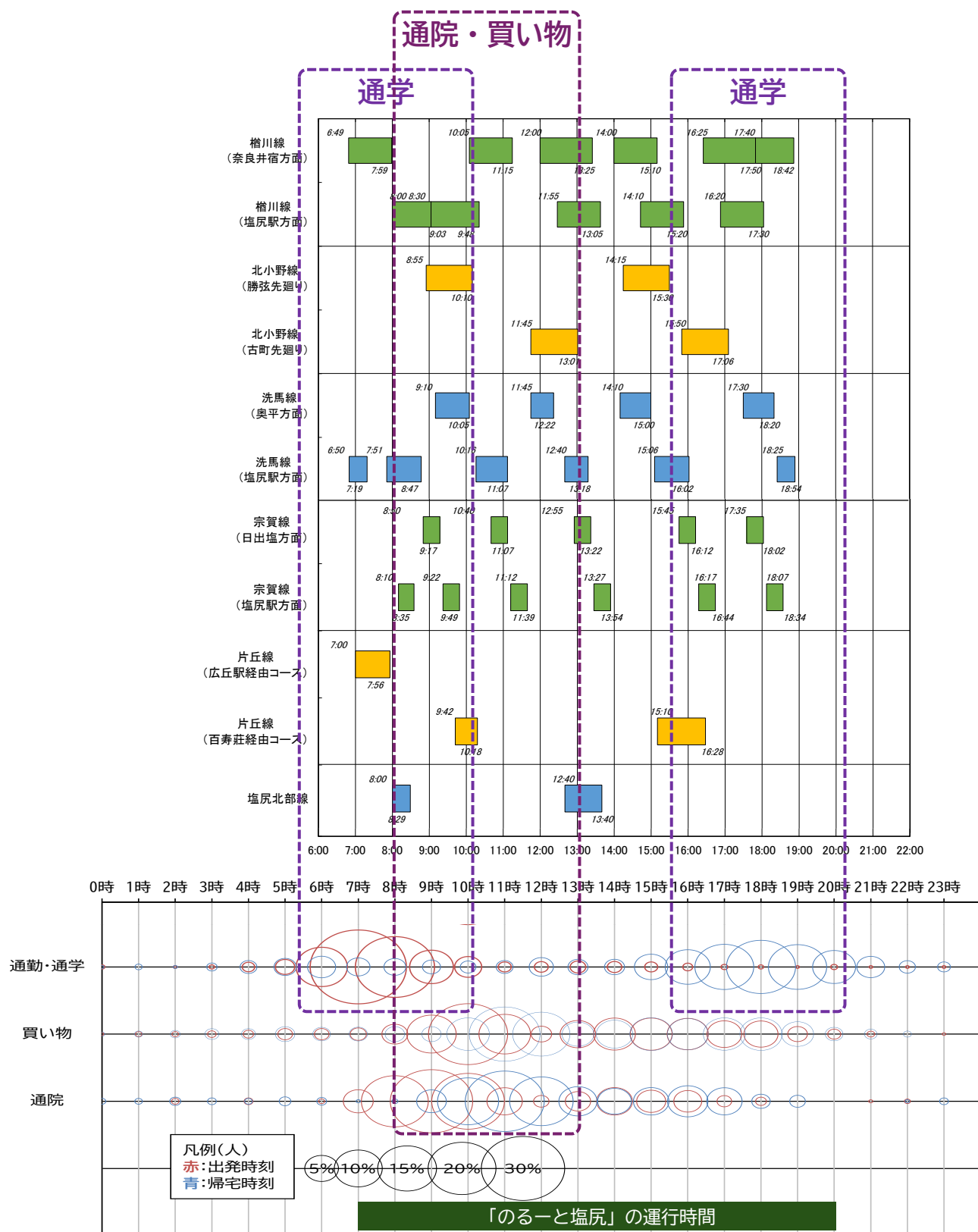
- ・ 主要駅（塩尻駅）と主要観光地との往復が可能

表2 公共交通のサービスレベル

地区名	主な拠点	最寄りの公共交通		通学		通院				買い物			
		地区内の駅 (最寄り駅)	バス停等	行き	帰り	(午前)		(午後)		(午前)		(午後)	
						行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
大門	市役所	塩尻駅	市役所前	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆
塩尻東	塩尻東支所	みどり湖駅	室町	●☆	●☆	●☆	○●☆	○●☆	○●☆	●☆	○●☆	○●☆	○●☆
高出	(なし)	なし (塩尻駅・広丘駅)	(なし)	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆
片丘	片丘支所	なし (塩尻駅・広丘駅)	片丘小学校前	○☆	☆	○☆	☆	☆	☆	○☆	☆	☆	☆
広丘	広丘支所	広丘駅	えんてらす	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆
吉田	吉田支所	なし (広丘駅・村井駅)	吉田支所	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆
洗馬	洗馬支所	なし (塩尻駅・洗馬駅)	支所前/ 妙技保育園前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
宗賀	宗賀支所	洗馬駅・日出塩駅	洗馬局前	●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●
北小野	北小野支所	なし(小野駅)	JA北小野前	●	●	●	○●	○●	○●	●	○●	○●	○●
檜川	檜川支所	奈良井駅、 木曽平沢駅、 豊川駅	檜川支所・ 診療所	●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●

主要観光施設	最寄りの公共交通		観光
	最寄り駅	バス停等	
高ボッチ高原	塩尻駅	—	▲
奈良井宿	奈良井駅	奈良井駅	○●
桔梗ヶ原ワインバレー	塩尻駅	ワイナリー前 /信濃ワイン	○☆

○：すてっぷくん
☆：のーと塩尻
●：鉄道
▲：タクシーのみ



※1:「すてっぷくん」は2026年4月1日改正ダイヤ

※2:通勤・通学、買い物、通院のバブルグラフは、市民意識調査結果

図2-2 「すてっぷくん」の運行ダイヤと市民の移動

第2回塩尻市地域公共交通計画策定部で出された意見と対応について

1. 現行計画の進捗状況及び評価について

意見	対応
①社協では、高齢者からのるーと塩尻の利用方法について問い合わせを受けることがある。また、のるーと塩尻の運行エリア外であっても塩尻駅で乗り換えて使用するケースが想定されるため、乗り方教室などの施策を継続して実施してほしい。	乗り方教室については要望があれば対応してまいります。

2. 次期計画における取り組み施策について

意見	対応
①洗馬地区以外でも住民共助の取り組みがあるとのことだが、具体的に説明してほしい。	お助けネットかたおかでは実費相当モデルを採用して運営を行っていますが、担い手不足が課題となっています。北小野地区では会費モデルを採用しており、会員からの年会費で運営されています。また、檜川地区ではビレッジならかわが自家用有償旅客運送を実施しています。
②福祉政策としては将来的に各地区の移動支援サービスをどうしていく予定なのか。	各地区の意向を踏まえて検討していくこととなりますが、無償のボランティアでは継続が困難であり、生活支援モデルが推奨されています。このため洗馬地区では、介護保険の総合事業の補助を受けることで持続可能な支援体制の構築を目指しつつ、これを先行事例として各地区の事情に合わせて柔軟に横展開していきたいと考えます。
③「施策お-3：MaaSアプリの導入検討」における今後の位置づけが要検討となっているが、今後はどのようにしていくのか。	「おでかけ塩尻ナビ」というLINEアプリを3年かけて展開してきましたが、本年度からは民間サービスに移行しました。継続案件としては、のるーと車内にタブレットを設置して飲食店等のクーポンを発行するといった広告事業に取り組んでおりますが、地域公共交通計画の今後の位置付けとしては、MaaSアプリが民間移行されたことを踏まえて要検討としました。
④今回の資料ではどのような改善がなされていくのか見えてこない。「どのようなレベルの改善に取り組み、どのような姿を目指していくのか」ということが利用者視点で理解できるよう、6年後の将来像を箇条書きではなく文章にして提示してほしい。	最終的に冊子を作成していくことで目指す姿を提示できると考えています。また、レベルの件については、上位計画の県計画で「通院」「通学」「観光」の保証すべき品質が整理されているため、これを最低限のレベルとしつつ、本市独自の設定である「買い物」を含めて検討してまいります。
⑤次期計画では交通の乗り継ぎが重視されていくことになりそうだが、地域振興バスに限らず、鉄道とタクシーやシェアサイクルなど、マルチモーダルな交通体系に向けた割引施策などを検討していくのか。	現状のDXの取り組みとしては、乗り継ぎ割引の施策は考慮しておらず、公共交通を普段利用していない方に対する利用促進を目指しています。
⑥運転免許返納者への支援が1回限りとなっているが、継続的な支援は行わないのか。	交通安全を目的として免許返納の促進を目指して開始された経緯があり、市議会からも要望を受けることがありますが、現状としては見直す考えはありません。

今後のスケジュール(R8.6 月時点)

年度	月	会議日程	部会内容(予定)	その他
R7	3	○第1回交通計画策定部会 (3/25)	・現行計画の進捗状況及び評価 ・公共交通に係る各種調査結果及び課題、傾向 ・計画の方向性	
R8	4	○第2回交通計画策定部会 (5/8)	・現行計画の評価結果 ・計画目標及び基本方針	
	5			
	6			地域公共交通会議兼地域公共交通協議会(6/29)
	7			
	8	○第3回交通計画策定部会 (下旬)	・具体的な施策について ・評価指標の設定	
	9			
	10			
	11	○第4回交通計画策定部会 (下旬)	・計画骨子案について	
	12			地域公共交通会議兼地域公共交通協議会(下旬)
	1			
	2	○第5回交通計画策定部会 (下旬)	・計画素案について ・パブリックコメントの実施について	地域公共交通会議兼地域公共交通協議会(下旬)
	3			パブリックコメント コメント
R9	4			パブリックコメント 結果公表
	5	○第6回交通計画策定部会 (上旬)	・パブリックコメントの結果について ・計画案について	
	6			地域公共交通会議兼地域公共交通協議会(下旬)
	7	新計画公表		

【参考資料1】

【別紙】各種調査結果等による課題・問題点

この資料は、第1回策定部会資料「4. 公共交通に関する問題・課題の整理(案)」(P11～16)を再編加工したものです。

1. 公共交通利用者や市民に関する課題

市民意識調査や利用者意識調査結果などの各種調査結果よりうかがえた傾向と問題点を下表に抽出しました。

表 1-1 各種調査結果から見えた傾向・問題点

分類項目	各種調査結果から見えた傾向・問題点
(1) 公共交通の利用傾向	①塩尻市地域振興バス（「すてっぷくん」と「のるーと塩尻」）の年間利用者数は、新型コロナウイルスの感染拡大を受け大幅に減少しましたが、2024年度（令和6年度）は、感染拡大前の2019年度（令和元年度）の89%まで回復しています。 ②利用者の年齢は、70歳代、80歳代が各々約20%と多くなっていますが、「すてっぷくん」では20歳未満の利用が多い、「のるーと塩尻」では50歳代、60歳代の利用が多いという特徴もみられます。 ③地域振興バス利用者の自動車運転免許保有状況は、「すてっぷくん」は約7割が自動車運転免許非保有者ですが、「のるーと塩尻」は非保有者が半数で「すてっぷくん」に比べ多く保有者の方にも多く利用されています。 ④利用目的は「買い物」が最も多く、次いで「その他私用」「通院」「通勤」となっています。
(2) 公共交通を利用したいが利用できない状況	①「のるーと塩尻」の予約状況について、予約できる状況が半分程度以下という方が1/3を占め予約しづらい状況があると考えられ、特に、20歳代と30歳代で、希望する時間帯に予約ができない割合が高い結果となっています。 ②予約ができなかった場合の代替手段としては「徒歩」「家族の送迎」が多くみられる一方、「移動を諦める」と回答した方も8%存在しています。 ③3日前から予約を入れる利用者が多く、直前予約が取れないことも多いという声もありました。
(3) 公共交通を利用していない状況	①バスを利用しない最大の理由は「バス以外の移動手段がある」で全体の約2/3を占めています。また、バスそのものに起因する理由としては、「バス停が自宅や目的地から遠い」「必要な時間帯にバス（すてっぷくん）がない」といった利便性に対する意見のほかに「利用方法がよくわからない」という方も16%存在しています。 ②今後、新たに利用するために必要な改善点に対しては、「現在の移動手段の方が便利である（便数増や予約の簡素化等がなされても利用しない）」という回答が32%と最も多く、自動車への依存が強い状況がうかがえます。
(4) 公共交通維持に向けた課題	①コロナ禍以降の公的負担額が増加傾向にあることに加えて、市民意識調査においても「運賃値上げはやむを得ない」が最多であり、運賃の見直しを検討していく必要があります。 ②運行事業者からは、深刻な運転手不足と高齢化が最大の課題で、燃料費や人件費の高騰等による収支率の低下という問題も寄せられました。 ③タクシー事業においても、ドライバー不足により予約を断らざるを得ない状況も多いようです。
(5) 公共交通の利用方法に関する問題点・要望	①市民からは「本数・台数・頻度の増加」を求める声が多く、また、「早朝・夜間の運行延長」や「停留所の増設・自宅前乗降（ドアtoドアに近いサービス）」などの意見が寄せられています。 ②「すてっぷくん」と「のるーと塩尻」で停留所名称が異なる箇所があり、分かりにくさが生じています。 ③「のるーと塩尻」は乗車時間指定のみで、到着時間を指定できないため、鉄道への乗り継ぎや予約時間に間に合わないという声も問題も寄せられています。

2. 交通サービス・ネットワークに関する課題

(1) 都市構造や公共交通ネットワーク体系に関する課題

都市計画マスタープランや立地適正化計画をはじめとする塩尻市の各種計画では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を基軸に、持続可能な交通体系の構築を目指しています。

このため、公共交通ネットワークについて「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造に基づき、都市機能誘導区域（拠点）と居住誘導区域・生活機能維持区域が公共交通によって有機的に結ばれているかを検証しました。

国土交通省では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造に対する公共交通ネットワーク軸を右図のように樹木の幹・枝・葉にたとえ表現しています。

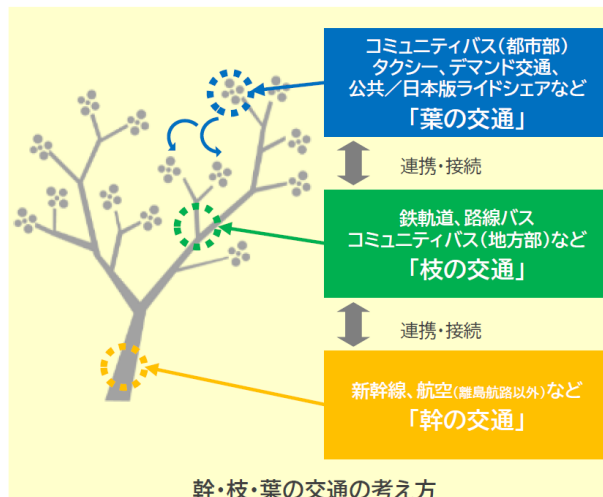
本市では、下図のとおり、既に現行計画において幹・枝・葉の概念に近い交通体系を目指し、

幹：ＪＲ篠ノ井線、中央本線

枝：「すてっぷくん」７路線、朝日村運行路線

葉：「のるーと塩尻」、一般タクシー

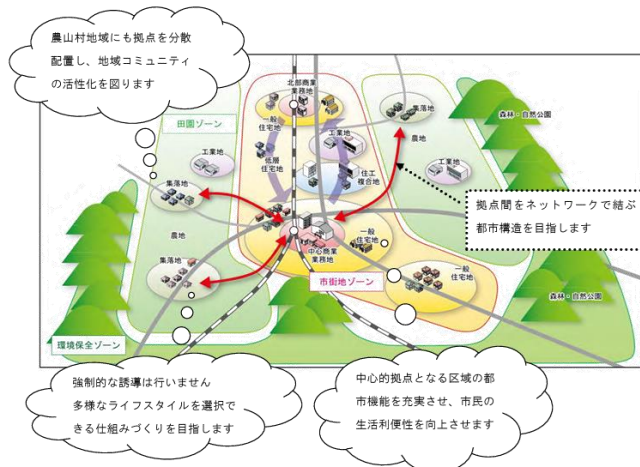
の体系は整いつつあります。



幹・枝・葉の交通の考え方

出展：地域公共交通のアップデートガイダンス ver1.0
(国土交通省 総合政策局 地域交通課)

図 2-1 幹・枝・葉の考え方



出典：塩尻市立地適正化計画

図 2-2 コンパクトシティのイメージ(再掲)



出典：塩尻市地域公共交通計画

図 2-3 交通体系の将来イメージ(再掲)

しかし、公共交通徒歩圏内の人口（人口カバー率）は96.1%で、塩尻駅・広丘駅を核とした拠点形成は進んでいるものの、洗馬、片丘、宗賀などの既存集落区域における部分での葉の役割が薄い状況であることがわかります。

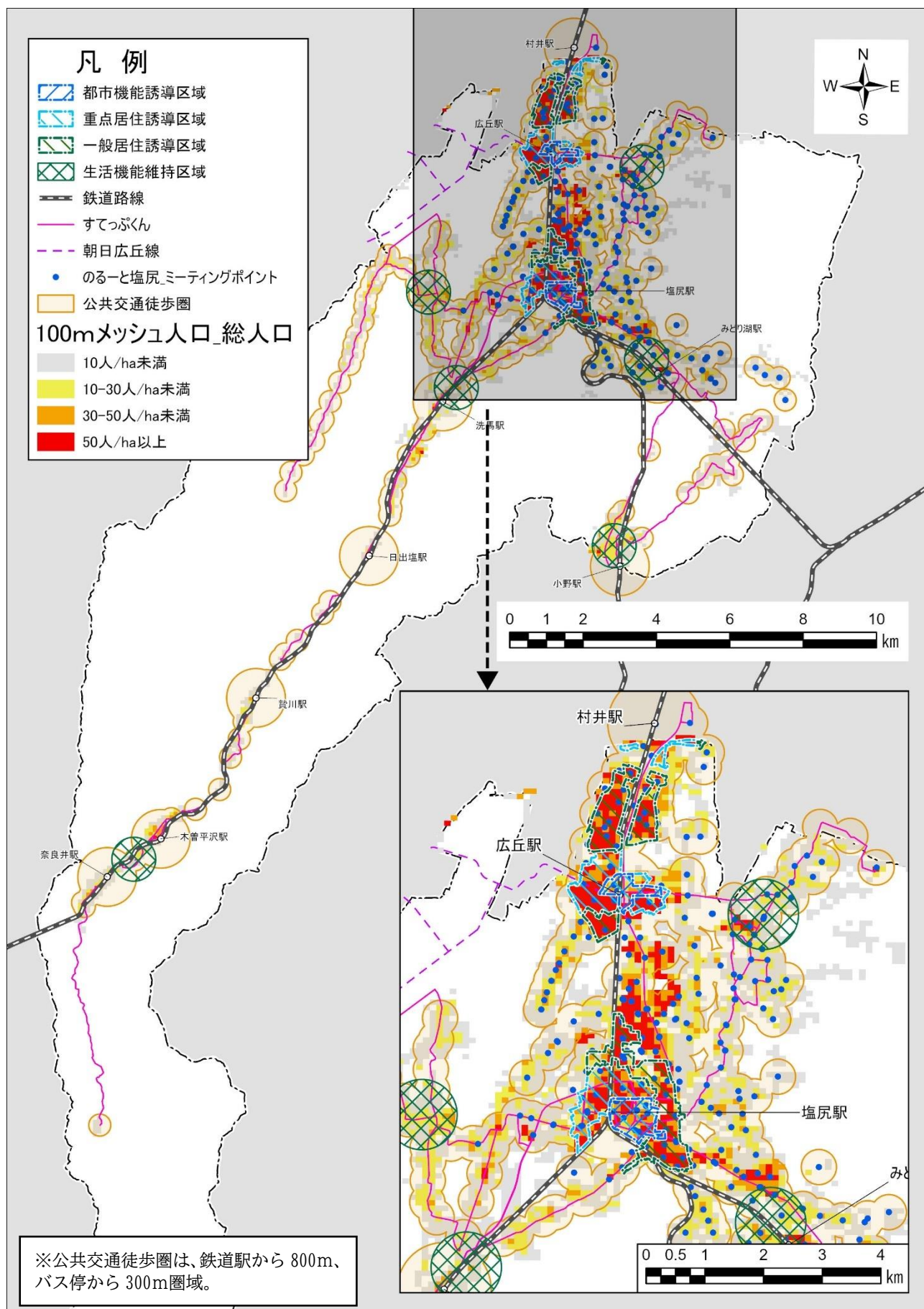


図 2-4 目指す都市構造と公共交通ネットワーク体系

(2) 地域公共交通のサービスレベルに関する課題

地域公共交通のサービスレベルについては、「長野県地域公共交通計画」において全県統一で最低限確保が必要な移動及び公共交通において保証すべきサービスの品質として高校生、通院、観光における移動（3K）が示されています。

本市においても同様であるとともに、利用実態からは「買い物」での利用も多くみられることから、高校生、通院、買い物、観光の4Kを視野に置いたサービスの状況を検証しました。

まず、検証に向けて、市民意識調査における高校生、通院、買い物の移動時間帯と「すてっぷくん」の運行ダイヤを図2-5に整理しました。

これを踏まえ、各目的行動に対する地域公共交通としてのサービスレベル（アクセス性）を下記に示す検証基準で評価すると、観光目的における高ボッチ高原へのアクセス以外では、「すてっぷくん」「のるーと塩尻」及び「鉄道」をかしこく使うことによりアクセスが可能な状況になっていることがわかります。

ただし、前述同様、既存集落区域においては地域内の主な拠点（支所）までのアクセス性などには課題があると考えられます。

検証基準

【高校生】：市内各地区（各支所）から中心市街地への通学が可能（平日）

例）洗馬地区在住の学生が広丘高出にある高校へ通学

- ・行き／塩尻駅に概ね8時頃までに到着可能
- ・帰り／塩尻駅発16時台～18時台の便で帰宅可能

【通院、買い物】：市内各地区（各支所）から市街地への午前・午後の各往復が可能（平日）

例）北小野地区在住の高齢者が大門地区の店舗へ買い物に行く

宗賀地区在住の高齢者が松本市内の医療機関へ通院

- ・午前に出て市街地（塩尻駅）で2時間程度の滞在後に帰宅可能
- ・午後に出て市街地（塩尻駅）で2時間程度の滞在後に帰宅可能

【観光】：主要観光地への往復が可能（2023年度観光客数10万人以上を対象）

例）塩尻駅まで来た観光客が奈良井宿へ観光に行く

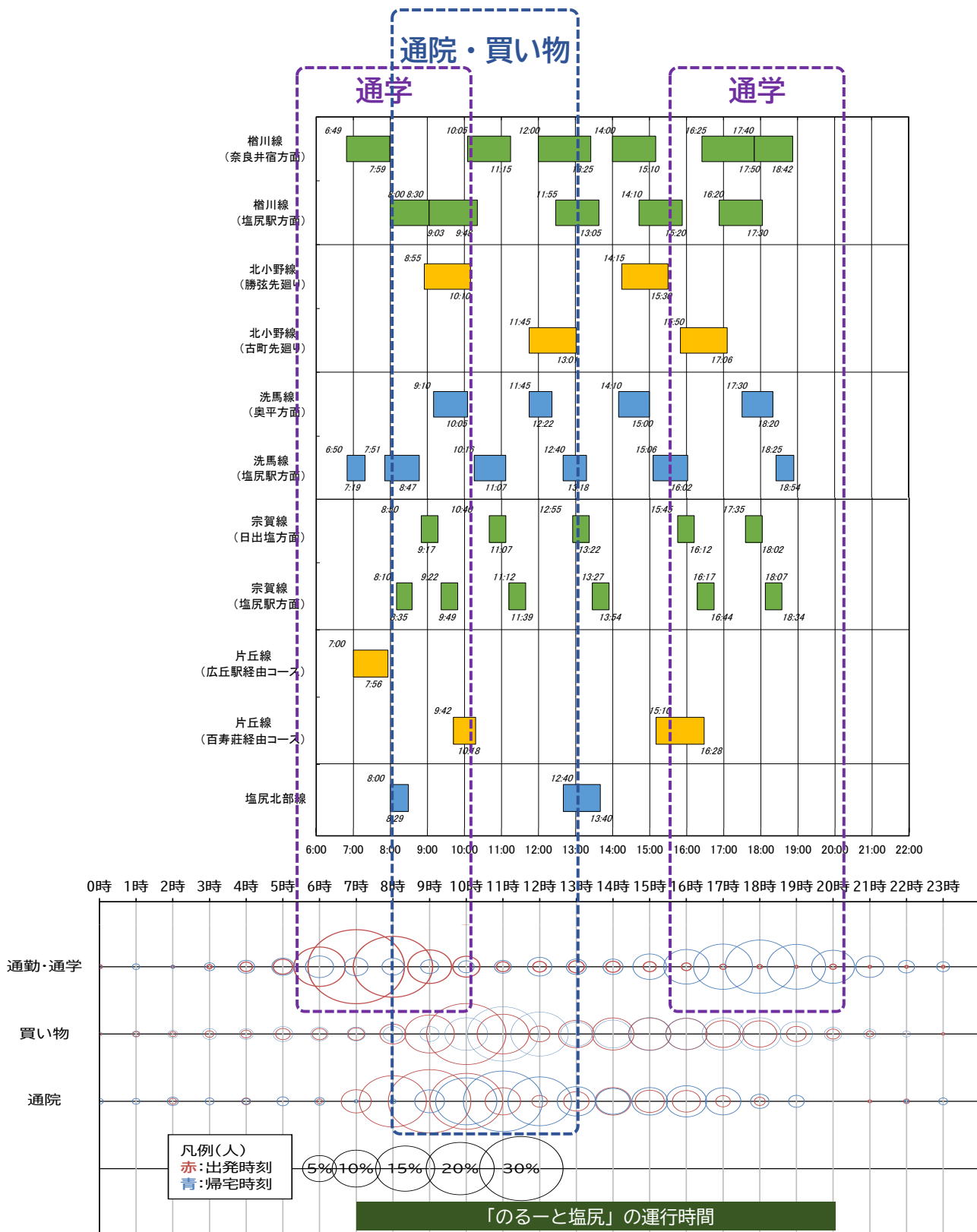
- ・主要駅（塩尻駅）と主要観光地との往復が可能

表 2-1 公共交通のサービスレベル

地区名	主な拠点	最寄りの公共交通		通学		通院				買い物			
		地区内の駅 (最寄り駅)	バス停等	行き	帰り	(午前)		(午後)		(午前)		(午後)	
						行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
大門	市役所	塩尻駅	市役所前	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆	○☆
塩尻東	塩尻東支所	みどり湖駅	室町	●☆	●☆	●☆	○●☆	○●☆	○●☆	●☆	○●☆	○●☆	○●☆
高出	(なし)	なし (塩尻駅・広丘駅)	(なし)	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆
片丘	片丘支所	なし (塩尻駅・広丘駅)	片丘小学校前	○☆	☆	○☆	☆	☆	☆	○☆	☆	☆	☆
広丘	広丘支所	広丘駅	えんてらす	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆	●☆
吉田	吉田支所	なし (広丘駅・村井駅)	吉田支所	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆	☆
洗馬	洗馬支所	なし (塩尻駅・洗馬駅)	支所前/ 妙技保育園前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
宗賀	宗賀支所	洗馬駅・日出塩駅	洗馬局前	●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●
北小野	北小野支所	なし(小野駅)	JA北小野前	●	●	●	○●	○●	○●	●	○●	○●	○●
檜川	檜川支所	奈良井駅、 木曽平沢駅、 贅川駅	檜川支所・ 診療所	●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●

主要観光施設	最寄りの公共交通		観光
	最寄り駅	バス停等	
高ボッチ高原	塩尻駅	—	▲
奈良井宿	奈良井駅	奈良井駅	○●
桔梗ヶ原ワインバレー	塩尻駅	ワイナリー前 /信濃ワイン	○☆

○：すてっぷくん
☆：のるーと塩尻
●：鉄道
▲：タクシーのみ



※1:「すてっぷくん」は2026年4月1日改正ダイヤ

※2:通勤・通学、買い物、通院のバブルグラフは、市民意識調査結果

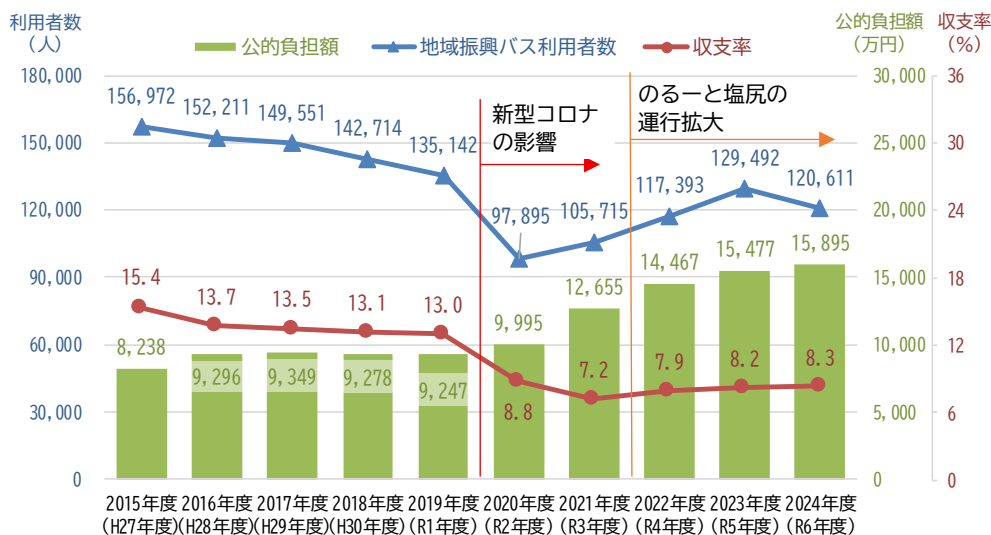
図 2-5 「すてっぷくん」の運行ダイヤと市民の移動

(3) 公共交通維持、持続可能性に関する課題

塩尻市の地域振興バスは、定時定路線の「すてっぷくん」で利用者減少が続く一方、AI オンデマンドバス「のーと塩尻」の利用は拡大しています。しかし、全体では利用者数が目標を下回っており、「のーと塩尻」では需要過多による予約困難も課題となっています。

また、財政面では、燃料費や人件費の高騰もあり、収支率が13.0%から8.3%に低下し、公的負担額が約1.6億円にまで増大しており収支悪化も課題です。

さらに、今後の維持に向けた最大の脅威は、公共交通を担う交通事業者の深刻な運転手不足と高齢化で、持続可能性を確保するための取組が必要となっています。



出典：塩尻市都市計画課資料

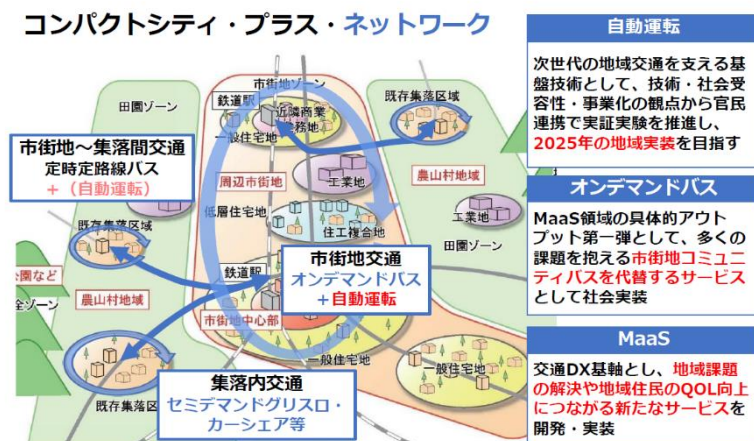
図 2-6 地域振興バス利用者数と財政負担（再掲）

3. 移動における役割分担・連携に関する課題

市街地周辺の既存集落区域では、一律の公共交通提供には限界があるため、住民共助による移送支援やタクシーとの連携による持続可能な仕組みづくりが急務です。

また、自動運転やMaaSといったDX技術の社会実装を加速化し連携など、官民・住民が一体となった運営体制を構築することが不可欠な課題です。

塩尻市交通DXの目指す姿



出展：長野県塩尻市塩尻 MaaS・自動運転協議会資料

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

【趣旨】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第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。

(参考：地域公共交通計画の評価等)

- 第7条の2 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合には、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における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に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとする。
- 2 地方公共団体は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならない。
- 3 主務大臣は、前項の規定による送付を受けたときは、その送付に係る事項について、地方公共団体に対し、助言をすることができる。



地域公共交通計画とは・・・

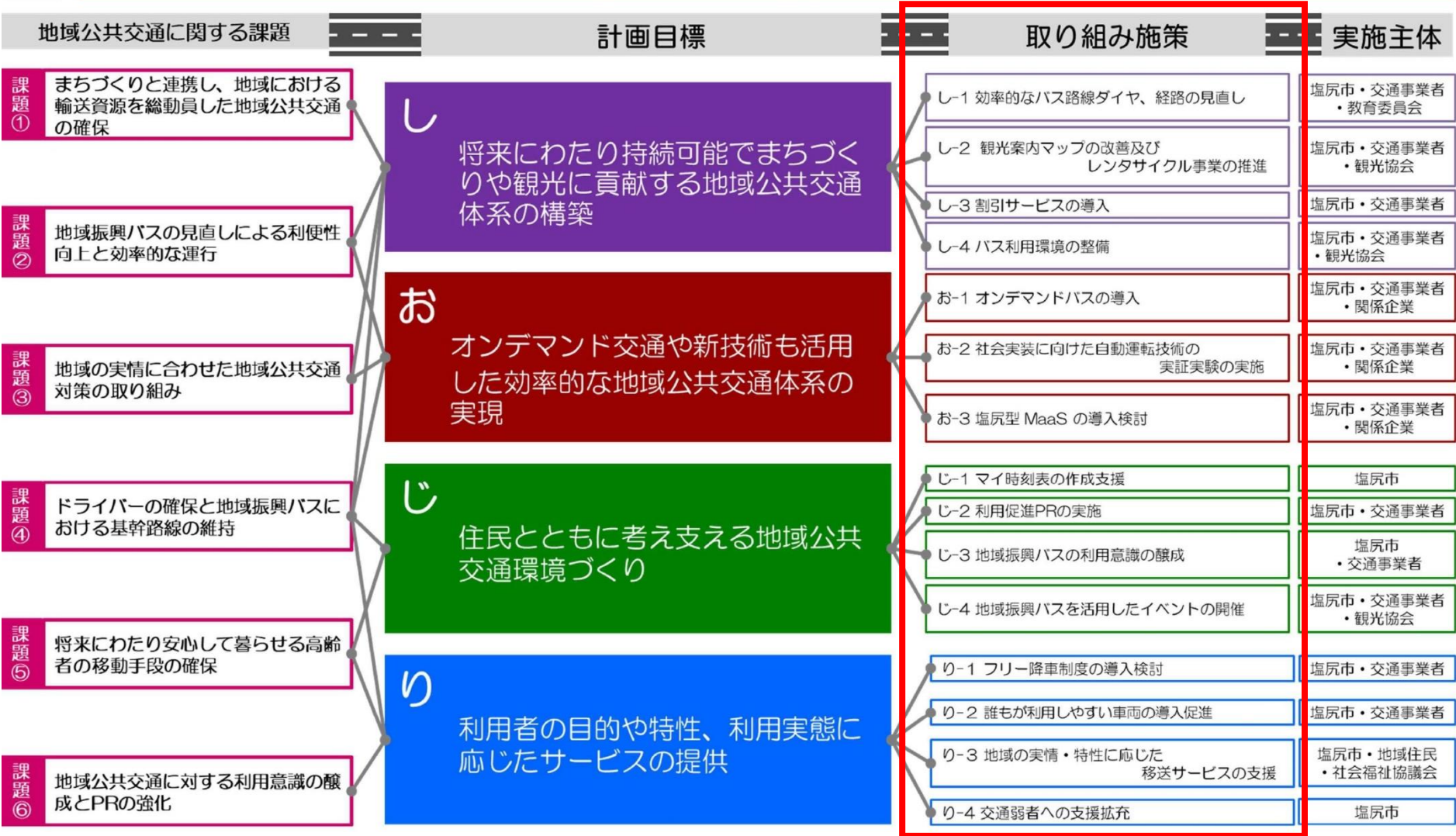
地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものです。

「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していくもので、塩尻市は2021年7月に策定しています。

目指す地域公共交通ネットワークの実現に向けた施策体系

基本方針

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



塩尻市地域公共交通計画策定に向けた協議体制

資料No.2補足資料②

塩尻市地域公共交通協議会

【目的】

塩尻市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に設置。

【事業】

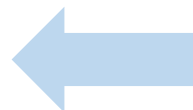
次に掲げる事項を協議し、実施する。

- ・ 交通計画の作成及び変更に関すること。
- ・ 交通計画の実施に関すること。
- ・ 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- ・ その他必要と認めること。

【部会】

上記について協議又は調整をするため、必要に応じて部会を置くことができる。

①設置



②策定部会での協議の結果を踏まえ、協議会にて協議

③計画を決定

塩尻市地域公共交通計画 策定（令和9年度公表）

塩尻市地域公共交通計画策定部会

- ・ 地域公共交通協議会の下部組織という位置付け
- ・ 交通計画の作成及び変更に関することなどについて、専門的に協議又は調整を行う。
- ・ 令和8年度に4回開催予定
- ・ 部会員は、協議会の委員の中から12名を会長が指
- ・ 部会員の構成は次のとおり

	区 分	所 属
1	一般乗合旅客自動車運送事業者	アルピコタクシー(株)松本支社
2	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	塩尻地区タクシー協議会
3	市内で運行している路線バス事業者	大新東(株)松本営業所
4	住民又は利用者の代表者	塩尻市区長会（3名）
5	学識経験者	—
6	国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
7	長野県の関係行政機関の職員	長野県企画振興部交通政策課
8	その他市長が必要と認める者	東日本旅客鉄道(株)塩尻駅
9	その他市長が必要と認める者	塩尻市社会福祉協議会
10	その他市長が必要と認める者	塩尻市観光協会

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

➤ 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について国が支援していくものです。

本市は北小野線に係る北小野地区の一部が該当し、北小野線に対して国の補助メニューである地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、その中でも「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）」を充てることで、運行経費を補完していきます。

1. フィーダー補助の概要

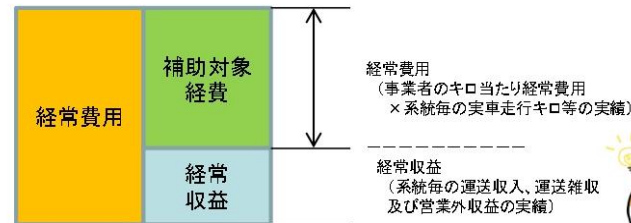
そもそも「フィーダー補助金」とは・・・？

- 正式名称は「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）
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助
- 補助対象事業者は**活性化法法定協議会**



補助率は・・・？

- 補助率は補助対象経費※1の1／2
- ※1 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額
- **ただし、自治体毎に設けられる補助上限額と補助対象経費の1／2を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる**
- 自治体毎の補助上限額については毎年(9月頃)発出される通知文の算定式を基に算出



補助対象経費算定方法 イメージ



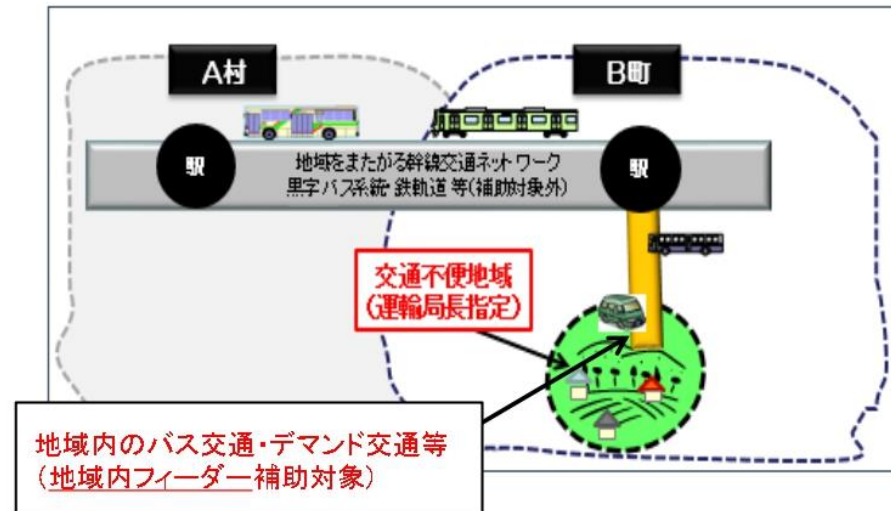
赤字（経常費用＞経常収益）の系統に対する補助金です。
（系統毎に判断するため、運行事業者の事業全体の収支状況が赤字であることは要件ではありません！）

国交省作成：「フィーダー補助の基礎について」より抜粋

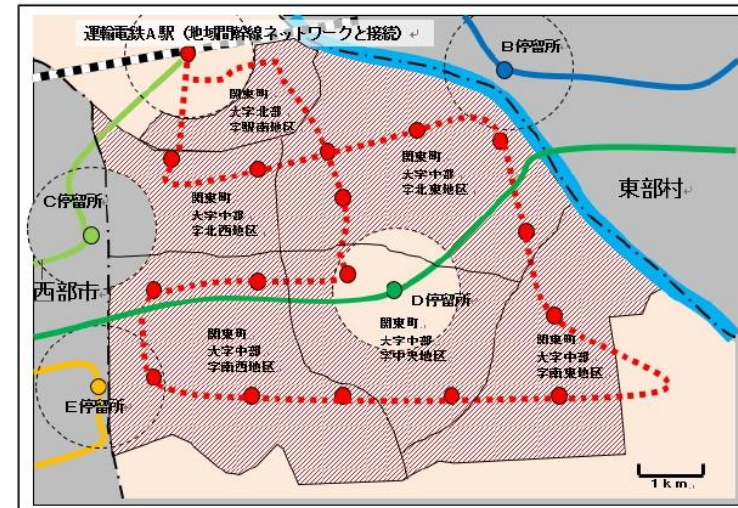
接続性要件②(2): 地方運輸局長等が指定する交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものであること

- 運輸局長指定の交通不便地域とは、フィーダー系統の利用を前提とする地域であって、半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港等が存しない地域
- 指定を受けた交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続するものが対象

局長指定の交通不便地域における地域間交通ネットワークへの接続イメージ図



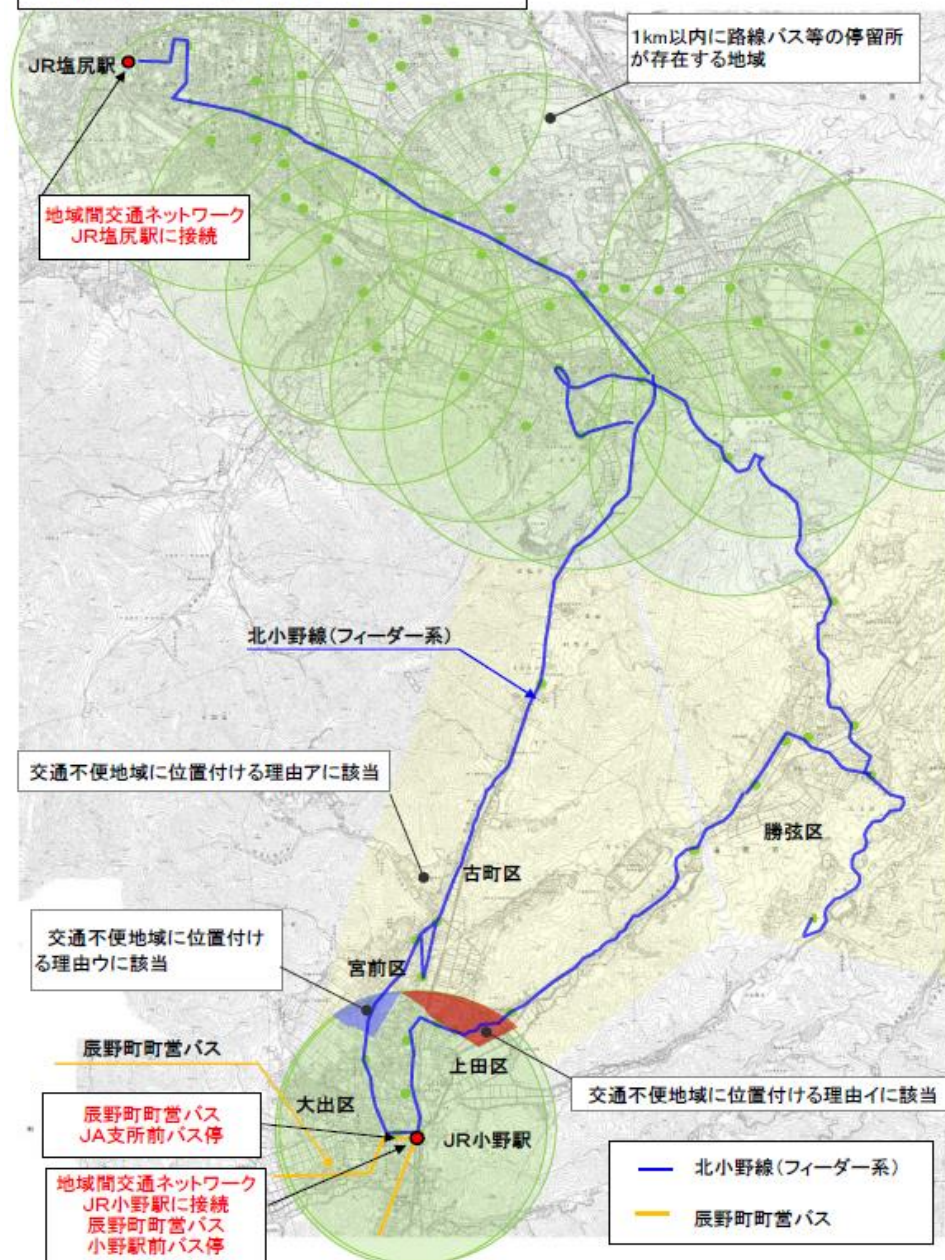
局長指定の交通不便地域のイメージ図( = 交通不便地域)



運輸局長指定の交通不便地域の詳細については、各運輸支局にご相談ください！



国交省作成:「フィーダー補助の基礎について」より抜粋



【参考】運輸局長が指定する交通不便地域

「地域公共交通確保維持改善事業に関する交通不便地域の指定に係る審査方針について」に基づき、申請手続きをした後に指定

交通不便地域(古町区、宮前区、上田区)に位置付ける理由

理由ア 半径1km以内に停留所等が存在するものの、当該停留所等に係る系統が、交通不便地域の指定を受けて運行される予定のフィーダー系統であるため

理由イ 半径1km以内に鉄軌道駅(JR小野駅)が存在するものの、道路事情等により当該駅への移動距離が1km以上となり当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が極めて不便又は利用できない状況となっているため

理由ウ 鉄軌道駅(JR小野駅)への経路に縦断勾配が5%以上の斜路が存在し、当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が極めて不便又は利用できない状況となっているため

➤ 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

(地域公共交通計画の認定の申請)

第8条 活性化法法定協議会は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、当該活性化法法定協議会の議論を経て策定された、前条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に、同条第2項各号に掲げる事項を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定の申請は、様式第1－1による地域公共交通計画認定申請書を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日（補助金の交付を受けようとする前年度に第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受けた場合その他の当該期限までに提出しないことについて合理的な理由があると大臣が認める場合にあっては大臣が指定する日）までに大臣に提出して行うものとする。



「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」より抜粋

上記の要綱に基づき、本協議会で承認を受けるものです。

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 塩尻市地域公共交通協議会
住 所 塩尻市大門七番町3番3号
代表者氏名 会長 塩尻市建設部長 曾根原 博

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

令和 8 年 6 月 2 9 日

(名称) 塩尻市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

塩尻市では、民間路線バスが次々に廃止される中で、中心市街地の活性化の促進と併せ、車を運転できない高齢者等交通弱者の移動を支援する目的で平成 11 年から「塩尻市地域振興バス」を運行し、市民のニーズに対応するため、これまで様々な変更を加えてきた。

現在、本市が運営する地域振興バスは、J R 塩尻駅前バス乗場を中心として、公共施設や病院等を結ぶ 6 路線で、高齢者等を中心に生活に不可欠な交通として機能している。

北小野地区は J R 小野駅があるものの、地区の一部は駅から 1 k m 以上離れている集落で地域振興バス路線がなければ交通不便地域となっている。

また、市街地周辺に比べ中山間地域の老年人口割合が高くなる傾向が顕著に出ており、今後、その生活支援としての交通手段の確保・維持が重要な課題となっている。

このため、勝弦線（市町村運営有償運送・平成 23 年度をもって廃止）に替わり、交通空白地域である北小野地区（上田、宮前、古町、勝弦）を経路に含む北小野線（平成 24 年度より運行開始）を運行することによって、公共交通空白地域の解消を図りながら、効率的で持続可能な地域内交通を確保・維持するとともに、J R 塩尻駅及び J R 小野駅（地域間交通ネットワーク）に接続することにより、広域的な移動手段を確保することを目的とする。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

北小野線は J R 塩尻駅前を起点とし、北小野地区や J R 小野駅を経由する経路を 1 日 4 回運行する。（平成 24 年 10 月から本格運行を開始）

利用者数においては、令和 7 年度事業（令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月）は利用者の減少を食い止めることを目標に 1 回あたりの平均乗車人数 8.0 人、年間利用者数 9,440 人と設定したが、実績としては 1 回あたりの平均乗車人数 9.40 人、年間利用者数 11,021 人と計画に位置付けられた目標値を上回る結果となった。

今後は、令和 8 年 4 月にダイヤ改正を行ったため、ダイヤ改正後の利用実態の分析等を実施し、得られたデータや分析結果を基に、地域の実情やニーズを改めて精査した上で、地域にとって最適な交通形態の構築に向けた検討を行う。

また、令和 9 年度に改定を予定している塩尻市地域公共交通計画では、長野県地域公共交通計画の指針に加え、「通院・通学・観光・買い物」を最低限保証する方針とし、北小野線については収支率やサービス水準の確保等を計画に位置付けていく。

令和 9 年度事業の目標値については、人口減少による利用者の自然減を勘案し、令和 8 年度事業の目標値（1 回あたりの平均乗車人数 10 人、年間利用者数 11,640 人）より低い目標値である「1 回あたりの平均乗車人数 9.40 人、年間利用者数 11,000 人」と設定する。

収入及び本市の支出負担額に係る目標値においては、収入は年間利用者数の目標値を基本とした 110 万円、支出負担額は令和 7 年度の実績をベースとして 750 万円とそれぞれ設定する。

また、収支率においては令和 7 年度が 10.5%であったことを踏まえ、今年度も同水準を目標値として設定する。

【塩尻市地域公共交通計画：76 ページ～78 ページに記載】

(2) 事業の効果

当該路線を維持することにより、交通空白地域が解消され、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保されるとともに、地域間交通ネットワークとの接続により、広域的な移動手段が確保される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

●実施事業

- ・地域振興バス全路線の運行経路図及び運行時刻表の作成・配布
- ・OD 調査、利便性向上に向けた施策や運行経路の変更、ダイヤ見直しの実施
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業による公共交通の利用促進
- ・「塩尻市地域公共交通計画」に位置付ける取り組み施策の推進
- ・公共交通に係る課題分析や今後のビジョンを明確にするための住民意見交換会を開催

●実施主体

- ・塩尻市地域公共交通会議兼地域公共交通活性化協議会

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

- ・運行系統の概要及び運行事業者

運行系統名	北小野線
系統区間	【平日・冬期運行時】 (勝弦先廻り) 塩尻駅前～塩尻東保育園前～塩嶺別荘地北～勝弦詰所前～小野駅～小野駅西～塩尻東保育園前～塩尻駅前 (古町先廻り) 塩尻駅前～塩尻東保育園前～小野駅西～小野駅～勝弦詰所前～塩嶺別荘地北～塩尻東保育園前～塩尻駅前 【土曜日 (チロルの森営業期間のみ)】 (勝弦先廻り) 塩尻駅前～塩尻東保育園前～塩嶺別荘地北～チロルの森～勝弦詰所前～小野駅～小野駅西～塩尻東保育園前～塩尻駅前 (古町先廻り) 塩尻駅前～塩尻東保育園前～小野駅西～小野駅～勝弦詰所前～チロルの森～塩嶺別荘地北～塩尻東保育園前～塩尻駅前
回数／日	4 回
運行事業者	アルピコタクシー (株)

- ・運行経路図及び運行時刻表を添付

- ・運行予定者

運行予定者であるアルピコタクシー (株) (平成 28 年 4 月、信州アルピコタクシー (株) と合併) は、平成 26 年 10 月 1 日にアルピコ交通 (株) から当該路線を引き継いで運行を開始し、バス営業所、車両、乗務員等一式を引き継ぎ、過去に当該地域を運行経路に含む路線バスを運行していたことから当該地区の地域特性 (冬期間における降雪・積雪時の安全輸送や緊急時に対する代替ルートなどの道路網を熟知) に対し技術・知識を有している。

また、既存の塩尻市地域振興バスも運行しているため、現有車両による効率的運用ができることや地場産業の育成支援等の内容を総合的に検討し、協議会での協議を経て決定した。

なお、北小野線については辰野町の一部地域が運行経路に含まれているが、運行経費を本市が全額負担しているため、辰野町の地域公共交通計画に位置づけていない例外適用の運行系統となっている。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る北小野線について、塩尻市は運賃収入を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や利用者傾向を把握するためのOD調査（車内聞き取り含む） ・利用者実態を把握するためのアンケート調査や運転手ヒアリング ・公共交通に係る課題分析や今後のビジョンを明確にするための住民意見交換会を開催
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 第27回 令和4年6月27日（令和4年度 第1回）
・生活交通確保維持改善計画について協議、承認
- 第28回 令和4年12月22日（令和4年度 第2回）
・令和4年度事業評価について協議、承認
- 第30回 令和5年7月6日（令和5年度 第1回）
・生活交通確保維持改善計画について協議、承認
- 第31回 令和5年12月25日（令和5年度 第2回）
・令和5年度事業評価について協議、承認
- 第33回 令和6年6月25日（令和6年度 第1回）
・生活交通確保維持改善計画について協議、承認
- 第34回 令和6年12月23日（令和6年度 第2回）
・令和6年度事業評価について協議、承認
- 第36回 令和7年6月26日（令和7年度 第1回）
・地域公共交通確保維持事業に係る計画について協議、承認
- 第37回 令和7年12月25日（令和7年度 第2回）
・令和7年度事業評価について協議、承認

19. 利用者等の意見の反映状況

ダイヤ改正や経路見直しを行う際は、車内聞き取り調査を含めたOD調査及びアンケート調査を実施するとともに、各地区で説明会を実施し意見聴取を行い、塩尻市地域公共交通会議において検討、反映している。

地域公共交通計画を策定するにあたっては、上記に加えて福祉、教育、観光の各部門より現状を聴取し意見を反映するとともに、利用実態の少ない高校生を対象にアンケート調査を実施しニーズの把握や利用促進策を検討した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県塩尻市大門七番町3番3号

(所 属) 塩尻市建設部都市計画課計画係

(氏 名) 中山 寛斗

(電 話) 0263-52-0280 (内線 1242)

(e-mail) toshi@city.shiojiri.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

塩尻市地域公共交通計画
地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
塩尻市地域公共交通計画 P52～54、P56～58
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
塩尻市地域公共交通計画 P44、P52～54
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
塩尻市地域公共交通計画 P33、P57～58、P72
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
塩尻市地域公共交通計画 P76～78

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
塩尻市	アルピコタクシー 株式会社	(1) 北小野線 古町先廻り (平日・冬期運行)	塩尻駅	小野駅	塩尻駅	往 31.8 km 復 km	259日	518回			路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR中央本線塩尻駅に接続	③
		(2) 北小野線 勝弦先廻り (平日・冬期運行)	塩尻駅	小野駅	塩尻駅	往 31.8 km 復 km	259日	518回			路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR中央本線塩尻駅に接続	③
		(3) 北小野線 古町先廻り (土曜日)	塩尻駅	小野駅・ チロルの 森	塩尻駅	往 33.6 km 復 km	35日	70回			路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR中央本線塩尻駅に接続	③
		(4) 北小野線 勝弦先廻り (土曜日)	塩尻駅	小野駅・ チロルの 森	塩尻駅	往 33.6 km 復 km	35日	70回			路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR中央本線塩尻駅に接続	③
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	塩尻市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	1041

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
1,041	古町地区の一部、大出地区の一部、宮前地区の一部、上田地区の一部、勝弦地区の一部	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
塩尻市地域公共交通計画	令和3年7月1日	令和4年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

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



1. 趣旨

地域振興バス檜川線は現在、自家用有償旅客運送という形で運行を行っているが、自家用有償旅客運送は登録の有効期間があり(無事故等の場合は3年、それ以外は2年)、今年の9月30日で登録の有効期間が満了することから、登録の更新を行うものです。(道路運送法第79条の6)

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、本会議にて協議をお願いするものです。

<自家用有償旅客運送とは>

自家用有償旅客運送とは、バス、タクシー等が運行されていない過疎地域 等において、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、平成18年に法律上で明確化される。



図 1-1 自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業の関係

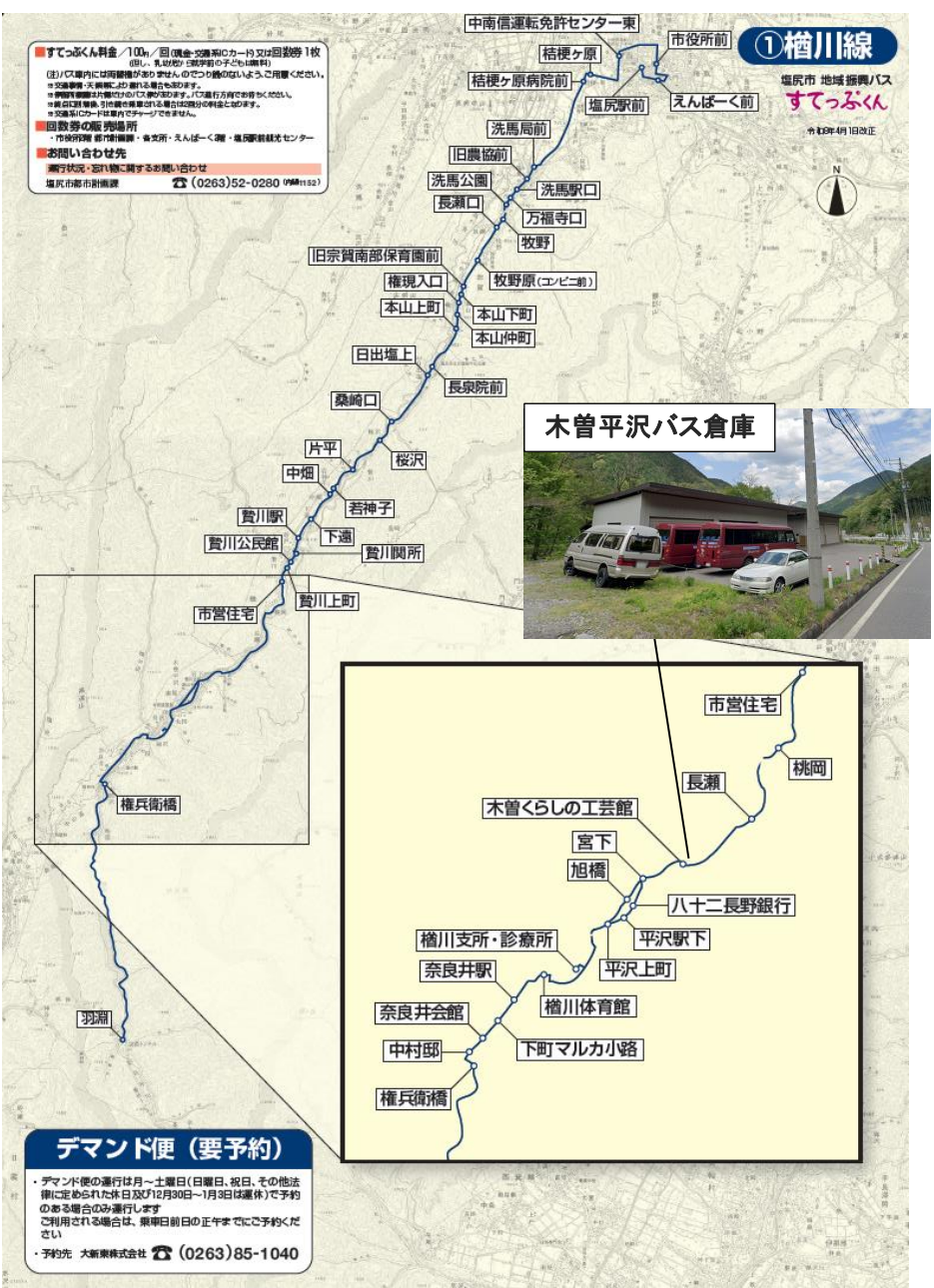
2. 内容

現在(R5.10.1～R8.9.30)

登録番号	北長市交第8号
登録の有効期間	令和8年9月30日
自家用有償旅客運送の種別	市町村運営有償運送:交通空白輸送
名称	塩尻市
住所	塩尻市大門七番町3番3号
代表者の氏名	塩尻市長 百瀬 敬
路線又は運送の区域	檜川線（右図のとおり）
運送自動車の数及び種類	マイクロバス3台(内予備車両1台)
運送しようとする旅客の範囲	塩尻市住民及び市外からの来訪者
対価の額	1乗車100円(未就学児無料) 回数券1枚(1,000円11枚綴りで販売)

更新内容案(R8.10.1～R11.9.30)

登録番号	北長市交第8号
登録の有効期間	令和11年9月30日
自家用有償旅客運送の種別	市町村運営有償運送:交通空白輸送
名称	塩尻市
住所	塩尻市大門七番町3番3号
代表者の氏名	塩尻市長 百瀬 敬
路線又は運送の区域	檜川線（右図のとおり）
運送自動車の数及び種類	マイクロバス3台(内予備車両1台)
運送しようとする旅客の範囲	塩尻市住民及び市外からの来訪者
対価の額	1乗車100円(未就学児無料) 回数券1枚(1,000円11枚綴りで販売)



3. 今後の予定 本会議の承認後、市から長野県交通政策課へ更新登録手続きを実施

協議案件(4)

令和7年度塩尻市地域公共交通協議 議会歳入歳出決算(案)について

令和 7 年度 歳入歳出決算書

歳 入 決 算 額	450,000円	
歳 出 決 算 額	300,550円	
差 引 残 額	149,450円	(翌年度へ繰り越し)

1 歳 入 (単位：円)

科 目	予 算 額 (A)	決 算 額 (B)	予算との比較 (B)－(A)	備 考
1 負 担 金	450,000	450,000	0	令和 7 年度負担金
2 補 助 金	0	0	0	
3 繰 越 金	0	0	0	
4 雑 収 入	1,000	0	△ 1,000	
歳入合計	451,000	450,000	△ 1,000	

2 歳 出

(単位：円)

科 目	予 算 額 (A)	決 算 額 (B)	予算との比較 (B)－(A)	備 考
1 会 議 費	10,000	0	△ 10,000	
2 事 務 費	80,000	550	△ 79,450	振込手数料
3 事 業 費	350,000	300,000	△ 50,000	(注 1)
4 予 備 費	11,000	0	△ 11,000	
歳出合計	451,000	300,550	△ 150,450	

(注 1) 地域連携 I C カード購入費 1,000円×300枚

監 査 報 告 書

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、その内容はいずれも適正であると認めましたので報告します。

令和 8 年 6 月 10 日

監 事 塩尻商工会議所

清沢 和恵 

令和 8 年 6 月 10 日

監 事 塩尻市社会福祉協議会

山 池 晴夫 

塩尻市地域公共交通協議会

会 長 塩尻市建設部長 曾根原 博 様

協議案件(5)

令和8年度塩尻市地域公共交通協議
議会歳入歳出予算(案)について

令和 8 年 度 歳入歳出予算（案）

歳入予算額 4, 4 2 5, 0 0 0円
歳出予算額 4, 4 2 5, 0 0 0円

1 歳入

（単位：円）

科 目	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比 較 (A－B)	付 記
1 負 担 金	700, 000	450, 000	250, 000	塩尻市負担金
2 補 助 金	2, 418, 000	0	2, 418, 000	フィーダー補助金
3 繰 越 金	149, 450	0	149, 450	前年度繰越金
4 諸 収 入	1, 157, 550	1, 000	1, 156, 550	・ ICカード利用運賃 956, 000円 ・ ICカード売上 200, 000円 ・ 預金利子 1, 550円
計	4, 425, 000	451, 000	3, 974, 000	

2 歳 出

(単位 : 円)

科 目	本年度予算額 (C)	前年度予算額 (D)	比 較 (C - D)	付 記
1 会 議 費	20,000	10,000	10,000	
2 事 務 費	100,000	80,000	20,000	振込手数料・消耗品等
3 事 業 費	4,125,000	350,000	3,775,000	・ ICカード利用運賃払出分 (注1) 1,707,000円 ・ フィーダー補助金払出分 2,418,000円
4 予 備 費	180,000	11,000	169,000	
計	4,425,000	451,000	3,974,000	

(注1) すてっぷくん (檜川線以外) 474,000円、すてっぷくん (檜川線分) 288,000円、のるーと 945,000円