

第4回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日時 令和2年12月22日(火) 午前10時00分から12時00分まで
- 2 会場 塩尻総合文化センター 大会議室
- 3 出席委員 37名中36名 (内 代理出席7名) 欠席者 1名
詳細 別添のとおり
- 4 職務のために出席した事務局職員 10名
 - 1 事務局長 都市計画課長 課長 曾根原 博
 - 2 都市計画課 課長補佐 武居 寿明
 - 3 都市計画課 計画係 担当係長 浅川 忠幸
 - 4 都市計画課 計画係 主事 太田 貴也
 - 5 経営戦略課 課長 紅林 良一
 - 6 福祉課 課長 青木 薫
 - 7 長寿課 課長 小林 喜代美
 - 8 観光課長 百瀬 一典
 - 9 教育総務課長 課長 太田 文和
 - 10 こども課 課長 花岡 昇
- 5 記者
出席なし
- 6 その他 3人
傍聴人 株式会社エイト日本技術開発 三浦 哲也 清水 学 田辺 晋
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和3年1月4日(月)

次第

- 1 開会
- 2 市長あいさつ (代理建設事業部長)
- 3 議事
 - (1) 第1号議案 5P～13P
塩尻市地域公共交通協議会規約の一部を改正する規約(案)について
 - (2) 第2号議案 14P～17P
令和2年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価(案)について
 - (3) 第3号議案 別冊
塩尻市地域公共交通計画(案)について
- 4 その他
AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」実証運行結果について
- 5 閉会

1 開会

2 あいさつ

3 議事

(1) 第1号議案 5P～13P

塩尻市地域公共交通協議会規約の一部を改正する規約（案）について （塩尻市都市計画課 太田）

この規約改正に至る背景ですが、本協議会の設置根拠法となる地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。)等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されたことに伴い、改正法に対応した形で、本協議会規約及びそれに伴う要領の改正案を提案するものです。

法改正の趣旨についてまとめた資料が7Pになりますが、大きなポイントは2つです。

まず、一つ目のポイントは、「地域公共交通網形成計画の名称の変更」、そしてそれに伴う計画づくりの基本コンセプトの変更です。

資料上のオレンジで示された箇所の真ん中部分になりますが、これまでの地域公共交通網形成計画は平成26年の法改正に伴いまして、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進が基本的コンセプトとして求められており、また各自自治体においては、計画を策定することができるという規定でございました。

一方で、今回の改正によっては、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成という今までの概念に加え、自家用有償旅客運送、福祉運送、スクールバス、商業施設の送迎サービスなど、地域における全ての輸送資源を総動員して、計画作りを進めることが基本コンセプトとして追加となり、また「地域公共交通網形成計画」という計画名称も「地域公共交通計画」へと変更になりました。

また、地方公共団体における作成の位置付けも計画を策定することができるという規定から努力義務化に変更され、各地方自治体において、多様化する公共交通課題に対し、地域公共交通計画を策定し、計画的かつ効果的に取り組みを推進していくことが求められるよう改正がなされました。これがまず、一つ目のポイントです。

2つ目のポイントとしては、資料した緑枠の部分、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実ということで、各種サービスの円滑化という観点から、新規事業・制度の創設等が記載のとおり行われております。これが二つ目のポイントとなります。

以上の法改正を踏まえて、本協議会規約の改正をしたいと考えますが、改正（案）におけるポイントは1点で、現行規約上、「地域公共交通網形成計画」と記載されている表記を「地域公共交通計画」へと改正したいと存じます。その他規約改正という観点では影響を及ぼさず法改正ではございません。

修正点は、以下赤字で記載しており、新旧対応表と規約（案）を添付しております。

協議会規約第1条、第3条1号～3号、第7条第3項が該当しており、それぞれ交通計画に修正しております。

さらに次のPになりますが、協議会規約補足要領して定めております、本協議会事務局庶務要領についても同様の改正を実施させていただきたく、第3条第3項について、改正をしたいと存じます。

第1号議案については以上です。ご協議のほどよろしくお願いたします。

【国土交通省北陸信越運輸局交通企画局 佐々木委員】

11P、12Pの処務要領で、「交通計画」と書かれていますが、一般的な交通計画のことか、塩尻市の交通計画のことかが曖昧であるため、「塩尻市地域公共交通協議会」を「協議会」と定義し

ているように、「塩尻市公共交通計画」を「交通計画」と定義をしてはどうでしょうか。

【事務局（太田主事）】

ご指摘の通り修正します。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

6 Pで、地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に変わった点として記載されている、地域における輸送資源の総動員による移動手段の確保については、ドライバー不足などで現況の交通事業者だけではサービスレベルを維持できないため、交通事業者以外にも多様な移動手段を確保する事だと思えます。

これは、独占禁止法の改正にともなう規制緩和が関連しており、これにより運賃体系などが交通事業者だけで決定するのではなく、協議の上決められるようになったものだと思います。このような流れを踏まえて、できるだけ交通事業者だけでない多様な移動手段を確保できるようにしていただきたいと思えます。

【事務局（浅川担当係長）】

ご指摘の通り、ドライバーや移動資源も限りがある中で、法改正を踏まえて交通事業者と連携を図りながら取り組んでいきたいと考えています。

【副会長 中野委員】

いただいたご意見は事務局で反映の上、こちらについては、承認案件ですので、その他ご意見がなければ、御承認をいただける方は拍手をお願いします。

【拍手】

拍手多数のため、第1号議案については承認とさせていただきます。

(2) 第2号議案 14P～17P

**令和2年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価（案）について
（塩尻市都市計画課 太田）**

地域振興バス北小野線の運行については、国の補助事業である、地域公共交通確保維持改善事業の対象となっており、国庫補助金を活用して運行を行なっております。

こちらの事業については、事業を効果的に推進していく観点から、毎年度1年間の事業計画を作成して、実行し、単年度事業ごと評価を行い、次前年度以降の改善につなげていくという、いわゆるPDCAサイクルを回しており、本日はこのPDCAサイクルでいうところのCのチェック、1年間の評価に当たる部分を本協議会においてご審議いただき、決定した評価内容について公表することとなっております。

令和2年度事業および参考ベースとして前年度事業の実績を記載した資料になりますが、今回の該当事業は令和2年度の事業で、対象期間は令和元年10月から令和2年9月までの1年間でございます。今年度の事業計画では、資料真ん中部分に記載しています通り、目標値では1便あたりの乗車人数、11.5人、年間利用者数15,700人を目標としており、年間を通じて342日の運行を行うことを計画として位置付けておりました。

赤枠の部分の通り、今年度については新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う行動規制を背景として、特に春先に利用者が減少し、結果として前年度と比較しても300人近く利用者が減少し、年間利用者数12,186人、便あたり平均利用者数8.9人と目標を達成することができませんで

した。こちらのデータを参考資料として、グラフ化したものが次のP 16 Pになりますが、グレーが前年度計画の実績、ブルーが今年度計画ということで、特に3月から7月ごろに利用者が減少していることが読み取れます。

以上の内容を踏まえ、令和2年度計画の評価案を17 Pにまとめておりますが、事業実施の適切性については、計画に位置付けた342日の運行を予定通り実施したためA評価とさせていただきますが、⑤目標・効果達成状況については目標値未達成のためC評価とさせていただきました。⑥の事業の今後の改善点に、今後の方向性を記載しておりますが、本日ご審議いただく計画(素案)にも改善方向性を記載しておりますが、チロルの森廃止に伴う運行計画の見直しや速達便の導入などを次回のダイヤ改正時に実施し、改善を図っていくこととしております。

第2号議案 令和2年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持改善計画に係る事業評価(案)については以上です。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

17 Pの事業評価において、「③前回の事業評価結果の反映状況」の記述で、「仮設をたてた」という記述で終わっていますが、分かりづらいため、具体的にどうしたのか記載していただければと思います。

また、「⑤目標・効果達成状況」で新型コロナ感染拡大による利用者数の減少の記述に対する、「⑥事業の今後の改善点」の記述については、直接関連するものではないと思います。感染拡大による利用者減は注視するにしても、そのほか、利用者数の調査結果等から改善点を示すように修正してはどうでしょうか。

【事務局（太田主事）】

ご指摘の通り修正します

【副会長 中野委員】

今のご指摘があった事項については、事務局で責任をもって修正させていただきます。ほかにご意見がなければ、こちらについては、承認案件ですので、承認いただければ拍手をお願いします。

【拍手】

拍手多数のため、第2号議案については承認とさせていただきます。

(3) 第3号議案 別冊

塩尻市地域公共交通計画(案)について

(塩尻市都市計画課 浅川)

この地域公共交通計画につきましては本年6月25日に開催されました協議会において塩尻市地域公共交通網形成計画の概要として、一度皆様にご説明をさせていただいておりますが、その後アンケート結果の詳細な分析や課題解決に向けた具体施策の検討、さらに検討部会での協議を経て計画素案を作成し、加えて、先ほどご説明をさせていただきました法改正に伴い、これまでの地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に名称変更されたことも踏まえ、本日はご説明をさせていただきます。

本計画では第1章から第7章で構成をしており、地域公共交通計画の概要や塩尻市が抱える現状と課題、また上位関連計画との整合を踏まえ、塩尻市公共交通網の基本理念と計画の目標及び基本方針を定めております。さらに、課題に対して基本理念や基本方針に基づき具体的な施策を立案し、それらの実施に向けた役割分担やロードマップを計画に位置づけ、目指すべき公共交通の体系を実

現していくものとするものです。

まず初めに、第1章の地域公共交通計画について、資料1Pから4Pになります。ここでは、地域公共交通計画の概要や目的、位置づけ、必要性及び計画の区域を示しており、資料3Pの必要性に記載しましたとおり、少子化による人口減少や自家用車への依存などにより公共交通の利用者の減少やニーズの多様化に対応し、地域にとって望ましい公共交通網を将来にわたり持続するためには、鉄道や地域振興バスだけではなくタクシーに加え、施設や地域が運行する送迎バス等が相互に連携することが必要であることから、国が定める基本方針に基づき本市と本日ご出席の委員の皆様で構成される協議会を設置し、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープラン、すなわち本計画を策定するとしたものです。

また、計画の期間につきましては、資料3Pの表の通り、他の上位計画との整合を図り令和3年度から令和8年度の6年間としており、計画の区域については資料4Pの図の通り、対象区域を塩尻市全域としております。

続きまして、資料5Pから15Pに第2章塩尻市の現状と課題を記載しております。

主なポイントとしまして、資料5Pになりますが、本市の人口が2005年の68,346人をピークに減少に転じ、2040年には60,000人になると予想されており、1995年から生産年齢人口と老年人口が逆転し、今後も高齢化が進展すると考えられております。

次に資料9Pから11Pでは、本市の公共交通の現状をお示しさせていただいており、資料10Pの鉄道の状況につきましては、鉄道の利用者が本市の都市的な拠点である塩尻駅・広丘駅ともに近年増加傾向にある一方で、資料11P中段の表のとおり、地域振興バスの利用者は平成20年の約170,000人をピークに減少傾向に転じ、令和元年度は約135,000人とどまっております。さらに利用者の減少に拍車をかけるようにバスのドライバーの人数も11Pの下段の表の通り2014年の20名をピークに現在は14名に減少し、そのドライバーの平均年齢は62.9歳となっており、ドライバーの高齢化と慢性的なドライバー不足の状況が窺えます。

次に資料12Pではタクシーの状況についても記載をしており、タクシードライバーもバスドライバーと同様に高齢化が進展しドライバーの平均年齢が62.1歳となっていることや、市内全体の移動手段に目を向けますと、それぞれ観光、福祉、通学及び送迎の目的で、様々な公共交通サービスが展開されておりドライバー不足等を鑑みの中では効率的な運行も求められているといった状況にあります。

次に13Pから15Pでは平成30年度から実施をしました約3,000名を超えるアンケート調査の概要及び結果を記載しており、資料16Pから27Pでは第3章として、第五次塩尻市総合計画をはじめとする関連計画との関係をお示ししております。

この中で、資料24Pでは、平成19年3月に公表した地域公共交通計画の前身となる塩尻市地域交通利用構想の抜粋を掲載しております。この計画においても、地域振興バスの改善、新たなサービス提供等について検討しており、計画に位置付けられた施策で達成できていない項目もあることから、今回の計画においても継続的に検討してまいりたいと考えております。

第4章塩尻市地域公共交通網の基本理念、計画の目標及び基本方針についてご説明させていただきます。

本計画では総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画を始めとする上位、関連計画を踏まえた地域公共交通網により、塩尻市に住む人々が来訪者と交流し、街や里の中で快適に持続可能な暮らしを支える事を実現するまちを目指すこととしており、本計画の基本理念を紫の枠内に記載させていただきました通り、暮らしを支え、ひと・まち・さとを「えん」でつなぐ公共交通網の実現としております。この基本理念の「えん」については、塩尻市の塩、地域住民同士のご縁、切れ目のない持続可能な円を意味しています。

次に資料29Pから33Pからになりますが、塩尻市の課題、計画の目標及び各目標の基本方針を記

載しております。これらの説明については資料34Pに図化してまとめてありますので、資料34Pでご説明をさせていただきたいと思っております。

初めに、表の見方になりますが、図の一番左側に塩尻市の公共交通が抱える課題①～⑥を記載しており、その右側にそれらの課題解決に向けた目標、さらにその右側に課題を解決するための施策と施策を実施する実施主体を記載しています。また、課題から伸びるグレーの線はそれぞれ課題がどの目標に基づき解決していくのかをお示ししております。

まず初めに、課題①から⑥までご説明させていただきます。本市では公共交通に係る大きな課題が6点あると考えており、まず①として、まちづくり観光及び他のモードの連携による公共交通の活性化があげられます。これは、近年増加している観光客への対応や他の交通モードとの連携による公共交通の活性化が求められていることや、人口減少に対応したまちづくりの計画である立地適正化計画において定めた区域を公共交通等で結ぶことが位置づけられており、単なる移動手段に留まらない塩尻市全体で都市機能を確保する観点からも公共交通の活性化が求められています。

次に課題②として、地域振興バスの見直しによる利便性向上と効率的な運行が挙げられます。これは、市民アンケート調査や利用者アンケート調査を踏まえると公共交通の利便性向上が求められており、さらに利用者減少に伴う市の運行経費負担額が増加していることから、効率的な運行が求められているというものです。

次に課題③として、ドライバーの確保と地域振興バスにおける基幹路線の維持です。これは、公共交通ドライバーの不足や高齢化等が進展する状況下においても、ドライバーの確保や多様な交通体系の導入等により、人々の生活に必要な基幹路線を維持する事が求められているというものになります。

次に課題④として、地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組みがあげられます。

これは、福祉アンケート調査などを踏まえると市民の居住地域や属性による移動ニーズの違いを確認した上で、地域の実情に合わせた公共交通対策が求められているというものです。

次に課題⑤として、公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化があげられます。これは、高校生アンケートの結果から、高校生の地域振興バスの運行に認知度が低いことや、公共交通を利用しない方が持っているマイナスイメージを払拭するためにも、日頃から公共交通の利用意識を醸成し、公共交通利用をPRすることが重要となっているというものです。

最後の課題⑥として、将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保があげられます。これは、高齢者は将来の自家用車の運転に不安を抱えながらも、地理的特性等の理由により免許返納ができない方も多く、運転ができなくなった場合の買い物や通院等の生活の足を確保することが求められているものです。

これらの課題に対し、本計画では課題解決に向けた4つの基本目標を策定し、それらに基づく施策を位置づけてまいります。その基本目標として、塩尻の頭文字に当てはめて基本目標を策定しており、まず初めに塩尻の「し」では、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公共交通体系を構築していくこと。塩尻の「お」では、オンデマンド交通や新技術も活用した効率的な交通体系を実現していくこと。塩尻の「じ」では、住民と共に考え支える公共交通環境づくりを進めること。

最後に塩尻の「り」では、利用者の目的や特性、利用実態に応じたサービスの提供をしていくこと。以上4つの基本目標に対して、15の取り組み施策（案）を位置づけ、具体的な実施主体とロードマップを作成いたしました。

まず初めに、塩尻市の「し」の施策案として4つの施策を位置づけ、し-1割引サービスの検討、し-2地域振興バスを利用した観光ルートの提案、し-3効率的なバス路線ダイヤ、経路の見直し、し-4バス停環境の整備の4つの施策の位置付けを予定し、それぞれの施策の実施主体を右側に記載しています。

次に2つ目の目標、塩尻の「お」については、3つの施策を位置付けており、お-1オンデマンドの導入検討、お-2社会実装に向けた自動運転技術の実証実験、お-3塩尻型MaaSの導入検討の3つの施策を位置付けております。

次に3つ目の目標、塩尻の「じ」については、4つの施策を位置付けており、じ-1 マイ時刻表の作成、じ-2 利用促進PRの効果的な推進、じ-3 地域振興バス利用状況の公表による利用意識の醸成、じ-4 地域振興バスを活用したイベントの開催の施策を位置付けております。

そして、最後の4つ目の目標、塩尻の「り」については4つの施策を位置付けており、り-1 地域の実情・特性に応じた地域内運行の検討、り-2 フリー乗降制度の導入検討、り-3 効率的かつ誰もが利用しやすい車両の導入促進、り-4 交通弱者への支援拡充の施策を位置付けており、本来であれば15の全ての施策案についてご説明させていただきそれぞれの案についてご意見をいただきたいところではありますが、時間の都合もございますので、4つの基本的な目標に対して主な施策案を1つずつご説明させていただき、ご意見をいただきたいと考えております。

それでは、最初の 塩尻市のし、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の目標における主な取り組み施策として、資料39Pをご覧ください。

まず初めに、資料の見方になりますが、表に記載したとおり、取り組み施策の事業目的や役割分担を明確にするための実施主体、さらに取り組み施策の実施期間を明確に位置付け、いつ検討をしていつごろ実施をしていくのか、また実施した施策に対していつごろ評価をしていくのかといったところを明確に示してまいります。また、市民の皆様が計画を見たときに実施する施策の事業イメージを分かりやすくするため、参考資料や他市での事例を掲載してまいりたいと考えております。

それでは、取り組み施策し-3効率的なバス路線内や、経路の見直しについてご説明をさせていただきます。まず事業の目的ですが、交通需要を勘案した上で効率的に運行できるバス路線やダイヤ、経路 経路の見直しを行うというもので、資料中段の事業概要でお示しをした通り、利用実態調査で可視化をした路線ごとのODデータ、バス停ごとの利用率、区間別利用量等を勘案し、効率的なダイヤ改正を行います。また、観光バスやスクールバス、福祉有償バスなど市内公共交通サービスを総動員した交通網の合理化を図ります。

この見直しにおいては、資料のPが少し戻ってしまい恐縮ですが、資料31Pに定めた路線ごとのサービス水準や40Pに記載をした通り路線ごとの見直しの考え方を明確に定めており、路線によって速達便の導入を検討するもの、オンデマンドバスへの移行を検討するもの、再整備を進めている小坂田公園や医療施設の病院等への具体的な乗り入れを具検討していきます。また、資料41Pに記載の通り地域振興バスとスクールバスとの重複間の精査や各種輸送サービスとの連携を視野に入れながら、特にスクールバスとの重複区間の精査については、地域振興バスと併用可能な区間においては、地域振興バスがスクール併用便に移行し、運行の合理化を図ってまいりたいと考えております。ただいまご説明させていただいた施策については、資料 お戻りいただいて39Pの実施期間に記載した通り、令和4年度に予定されております概ね3年に一度の大体的な地域振興バスの見直しに向け、実施主体を塩尻市及び公共交通事業者で連携をとりながら、これらの施策を実施してまいりたいと考えております。

次に目標の2オンデマンド交通や新技術も活用した効率的な交通体系の実現における主な施策として、資料43Pの取り組み施策 お-1 オンデマンドバスの導入検討についてご説明をさせていただきます。この取り組み施策の事業目的として、オンデマンド交通の導入を検討し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方に即した交通網の実現を目指すこととしており、資料下段に将来イメージでお示しをした通り既存集落区域、市街地ゾーン、利用率が低い区間においては、オンデマンド交通の導入を検討し持続可能な交通ネットワークの構築を図るものです。

このオンデマンド交通の検討については、本日の協議会その他の部分でご説明させていただきますが、すでに11月に無償での実証運行を行い、実施主体として、塩尻市、交通事業者及び関係企業

と連携し進めてまいりたいと考えており、令和3年度については有償での実証運行を行い、市民の皆様の受容性や事業としての継続性等を判断し、本市にとってふさわしい新たな交通体系新技術であると認められれば、資料の実施期間にお示しした通り令和4年度以降の本格運行や適宜エリアの拡大を検討してまいりたいと考えているところです。また、オンデマンド交通の有効性が認められた際、地域振興バスからオンデマンド交通への転換あたっては、既存の地域振興バスを利用されている方も多数いると認識しており、説明会の実施や、広報誌及びホームP等への掲載により、丁寧に説明をしながらオンデマンド交通への転換を図ってまいりたいと考えております。

次に目標の3 住民と共に考え支える公共交通づくりにおける主な取り組み施策として、資料48Pの取り組み施策 じ-1 マイ時刻表の作成についてご説明させていただきます。この取り組み施策の事業目的として、

マイ時刻表の作成により、すべての人にわかりやすい公共交通の案内を行うこととしており、事業主体を塩尻市に設定し、主な事業概要として路線ごとに表示されたこれまでのバス路線図や時刻表は利用頻度が低い方や高齢者にとっては使いにくく改善を望む声も寄せられておりますことから、利用者自身の普段の行動を基に、希望者には乗降バス停や運行ダイヤを記載したマイ時刻表を作成配布するとしたものであります。この施策につきましては48Pの表中段やや上に記載をしております実施期間として、先進地の他市の事例を参考にしたところ、すぐにでも担当課で様式を作成し免許返納者や公共交通が使いたくても使えないといった方を対象に提供することが可能ではないかと考えており、他市の参考事例やマイ時刻表の作成を望む主なターゲット層を明確に把握し、令和3年の夏以降の導入を検討してまいりたいと考えております。

次に目標の4利用者の目的や特性、利用者実態に応じたサービスの提供における主な取り組み施策として、資料55P になります。取り組み施策 り-3 効率的で誰もが利用しやすい車両の導入促進として、事業目的に、車両更新時期等に合わせて、普通2種免許でも運転可能な小型車両の導入を促進し、ドライバー不足に対応することを目的とするものです。併せて、地域振興バスの利用状況に応じた車両サイズの小型化や高齢者の乗降時のサポート機能として、低床バスの導入や電動ステップ等の装備について多くご意見をいただいているところにあり、このような導入ニーズを踏まえ、この施策の事業主体としては塩尻市及び交通事業者が連携を図りながら令和3年度からの導入計画に応じた小型車両の導入や 高齢者にやさしい車両導入を行い、運行の効率化と利便性の向上を図ってまいりたいと考えております。

以上ご説明させていただきました内容が課題に対しそれぞれの目標に即した施策の案となり、これらを確実に実現し課題を解決することで、本市が目指す公共交通の将来イメージを構築するものとなります。しかしながら、これらの施策においてもすぐに実行可能なもの、また成果の実現に時間を要するものがあることから、本計画では、15の施策の推進により示される結果を定期的、定量的に評価するとともに、必要に応じて見直すことが求められてまいります。

こうしたことから、資料57Pになりますが、第6章として計画の評価指標を設定することとしており、本計画では公共交通の課題でもある地域振興バス利用者数と事業効率性、公的負担額に着目して設定いたしました。

まず初めに、地域振興バスの利用者数については、紫色の枠の中に記載されました通り134,200人を評価指標として設定したいと考えております。この利用者数の算出根拠といたしましては、2026年の年少人口、生産年齢人口、老年人口の推計値に現在の地域振興バス利用率をかけて算出しております。参考値として2019年の利用者数135,142人を記載しておりますが、今後人口減少が進展する中においても、現状の概ねの利用者数は維持をしていこうといった評価指標の設定となります。

次に資料58P、事業収支率の評価指標設定についてご説明させていただきます。事業収支率については現段階では本市の輸送対策事業費は利用者の減少に伴う運賃収入の減額に伴い増加傾向にあ

りますが、今後も利用者を維持することに加え、地域振興バスの効率的な運行を図ることで輸送対策事業費を抑制し、事業収支率の向上を目指すものとしております。

本計画での事業収支率の評価指標を10.8%と設定をしており評価指標の設定根拠につきましては紫色の枠の中に記載されました通り収入÷支出で算出をしており、少し計算が複雑となっておりますけれども収入については2026年の利用者数、先ほど設定をいたしました約134,000人に地域振興バスの利用料金100円をかけて設定をしております。

また、支出については2018年の輸送対策事業費をベースに2019年から2026年の増減費を合算し、設定しておりますが、2019年から2026年の増減費については、これまでの増減費用の平均に2018年から2026年までの8年間をかけて算出しております。

評価指標の最後となりますが、公的負担額を設定したいと考えており、事業収支率の目標に定めた通り輸送対策事業費は抑制に努めることとし、輸送対策事業費以外にも本市の公共交通を支え利用促進を図るための支出額については現状維持を目標として設定しております。この公的負担額の額については、いつを基準年とするのか等、今後、詳細に検討してまいりたいと考えております。

ただいまご説明をさせていただきました評価指標については資料59Pの下段、計画の進捗管理としてPDCAサイクルに基づき協議会へ報告を行ってまいりたいと考えておりますが、現段階では詳細なPDCAサイクルの検証内容（どのように進捗管理するのか・そしていつ評価するのか・さらにどのように見直しをするのか等）の記載まではできておりませんので、素案から案に変える段階で、内容精査やもう少し肉付けをしてまいりたいと考えております。

続きまして、資料60Pの第7章資料編になります。計画の資料編では計画策定に係るこれまでの経緯や協議会の規約及び参画いただきました委員名簿、またこれまで実施しましたアンケート調査とその結果を掲載し、最後に用語集として用語の解説をしております。

塩尻市公共交通計画の素案についてのご説明は以上となりますが、最後に塩尻市地域公共交通計画の策定スケジュールについてご説明させていただきます。A3判のスケジュール表をご覧ください。

本計画の策定にあたっては、スケジュール表下段にお示ししたとおり、公共交通協議会を令和元年6月27日に設置をさせていただき、その後も協議会及び計画策定部会を開催し計画策定を進めてまいりました。本日の協議会が赤枠2重線でお示しをさせていただいた第4回の協議会となり、今後の予定といたしまして、年明け1月下旬及び2月上旬開催予定の庁内会議、その後2月10日に予定されております議員全員協議会でご意見をいただいております。その後、本日の協議会でいただきますご意見や庁内会議及び議員全員協議会でのご意見、さらにパブリックコメントでの市民の皆様からのご意見を反映し、素案から案を作成してまいりたいと考えております。その後、案について再度となりますが計画策定部会及び本協議会への付議を経て、令和3年6月以降に公表してまいりたいと考えております。説明については、以上です。

【松本市建設部維持課 百瀬委員】

3Pの表の中の計画の名称について「公共交通網形成計画」になっていますが、「公共交通計画」に名称が変わったのではないのでしょうか。

【事務局（浅川係長）】

ご指摘の通り、「塩尻市公共交通網形成計画」から「塩尻市公共交通計画」へ名称が変更されておりますので、計画書のすべての記載を「塩尻市公共交通計画」に統一して修正します。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

34Pの課題、目標、施策の流れはわかりやすく整理されていると思います。35P以降に施策が記載されていますが、例えば40Pで各路線の見直しの考え方を、サービス水準の確保をふまえ

て記載いただいておりますが、「検討します」という記載で終わるのではなく、明確な形で記載をしてはいかがでしょうか。

例えば、分断や変更の路線はどここの区間とするのか記載してはいかがでしょうか。デマンドバスの運行の検討についても、調査結果から、もう少し詳しい記載をお願いしたいと思います。利用実態調査の結果を最大限生かし、わかりやすい記載をしてください。

【事務局（浅川係長）】

検討の表記がまだ多いと認識しています。利用実態調査結果等にもとづき、なるべく具体的に記載するように修正します。また、検討レベルの施策についてもどのような検討をするのかも詳しく記載したいと思います。

【国土交通省北陸信越運輸局交通企画局 佐々木委員】

58Pの公的負担額についての記載は、次の会議に具体的な数字が入るのでしょうか。

【事務局（浅川係長）】

ご指摘の通りです。

【国土交通省北陸信越運輸局交通企画局 佐々木委員】

39Pの路線の見直しの実施期間の年度と43Pのオンデマンド交通の運行の年度は、整合するはずですが、ズレが生じているように見えます。

オンデマンド交通の運行に合わせて、ダイヤの見直しがあると思うので、再整理していただければと思います。

また全体として、事業実施で他都市の事例を取り上げて終わっているものが多く見られるので、塩尻市で行うのならどのようにするのかもう少し具体的に記載をしていただければと思います。

【事務局（浅川係長）】

ロードマップについては、まだ調整中のところもありますので、それぞれの施策の連携がわかるように修正をさせていただきます。事業イメージについてもまだ、他都市事例のみの記載が多いので、もう少し具体的に記載をしていきたいと思っています。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

事業イメージの記載については、塩尻市の施策として具体的な記載をお願いしたいと思います。58Pの公的負担額の記載について、利用促進を図るためだけでなく、持続的な運営やサービス向上など事業環境の改善などについても記載も検討していただければと思います。

例えば、目標値を支出額だけではなく、小型車両の台数等も位置づけてみてはどうでしょうか。

【事務局（浅川係長）】

公的負担額については、まだ明確な基準年や金額は検討中です。車両導入についてもまだ明確に台数等の目標が定まっていないので、もう少し精査して示していきたいと考えています。

引き続きご議論いただきたいと思います。

【北小野地区区町会 古厩委員】

様々な取組が記載されています。

是非、予算を確保して、塩尻市がしっかりと取り組んでいけるようにしてもらいたいと思います。

【事務局（浅川係長）】

施策の取組については、ご指摘の通り予算の確保が重要です。市民の生活の足を確保するのが、塩尻市の最重要ミッションであると考えていますので、国の方と十分な協議をしながら必要な予算を確保していきたいと考えています。

【副会長 中野委員】

それでは、沢山のご意見いただきましたので、それらを踏まえて詳細な作り込みをしていきます。

4 その他

A I 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」実証運行結果について

（塩尻市都市計画課 浅川）

実証運行の結果について報告

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

今回の実証実験は、フルオンデマンドで行われたのでしょうか。

【事務局（浅川係長）】

今回の実証実験は、フルオンデマンドのドアツードア型ではなく、ミーティングポイント型といって、バス停のような乗降できるポイントを設定し、そこまでは歩いていただく形で運行しました。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

待ち時間はどのような状況であったのでしょうか。

【事務局（浅川係長）】

待ち時間は平均12分でしたが、長い場合は30分以上の待ち時間もありません。

約10平方キロのエリアを、平日は3台、休日2台で運行しており、ドライバーさんの休憩時間で運行台数が1、2台となる時にピークと重なり、待ち時間が増える場合がありました。

【長野工業高等専門学校 柳沢委員】

今後、有償で実証実験を行うと思いますが、発着場所や利用目的などニーズを詳細に調査する必要があります。

また、乗り合い率の調査や市街地の循環線との比較を行っていただければと思います。

【事務局（浅川係長）】

今回の実証実験はワンボックスタイプで、乗務員を除き乗客8名の定員で運行していました。

起終点調査や乗り合い率については、運行エリアの検証や、実際何台の車両が必要かといった検証が必要となるので、明確にしていきたいと考えています。

今回の実証実験では、乗り合いについては、1日当たり平均7件で、最大で20件程度ありました。もっと乗り合い率を増やした方が効率的になると考えています。

【副会長 中野委員】

それでは以上で予定の審議が終了しました。ありがとうございました。

5 閉会

第4回塩尻市地域公共交通協議会

令和 3 年 1 月 6 日

議事録署名人

小林 雅秀



令和 3 年 1 月 7 日

議事録署名人

小林 清人

