

### 第3回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- 1 日 時 令和2年6月25日(木) 午後1時30分から3時00分まで
- 2 会 場 塩尻市役所5階 大会議室
- 3 出席委員 37名中33名 (内 代理出席5名) 欠席者 4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 9名
  - 1 事務局長 都市計画課長 曾根原 博、2 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 経営戦略課長 紅林 良一、6 福祉課長 青木 薫 7 長寿課長 小林 喜代美
  - 8 教育総務課学校支援係 係長 武井 充 9 こども課 小松 恵理子
  - 10 観光課長 百瀬 一典
- 5 記者
  - ・市民タイムス
  - ・信濃毎日新聞
- 6 その他 2人  
傍聴人 株式会社エイト日本技術開発 清水 学、三浦 哲也
- 7 公開・非公開の別 公開
- 8 会議録作成年月日 令和2年6月29日(月)

#### 会議次第

- 1 開会
- 2 市長あいさつ (代理建設事業部長)
- 3 報告事項
  - (1) 地域振興バスの運行状況について 5p～8p
- 4 協議事項
  - (1) 自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)について 9p
  - (2) 生活交通確保維持改善計画(案)について 10p～16p
  - (3) 塩尻市地域公共交通網形成計画について 別紙A3資料
- 5 その他
- 6 閉会

### 3 報告事項

#### (1) 地域振興バスの運行状況について 5p～8p 説明 太田

地域振興バスの運行状況についてですが、まず、資料5ページ地域振興バス乗車人数集計表は、地域振興バスの運行状況について、平成11年の運行開始以来の乗車人数について、路線別年度別にまとめた資料になり、6ページがその数値について、グラフ化した資料でございます。

本市における地域振興バス運行業務につきましては、檜川線以外の9路線を道路運送法4条路線として、アルピコタクシー株式会社に、道路運送法78条路線である、檜川線、自家用有償旅客運送につきましては、大新東株式会社に、市所有のバスを運行・管理とも委託し、業務を行っているところです。5ページの表中、黒い太枠で色付けされている部分が各項目のピーク時の数字となっており、全体としての乗車人数は、平成20年度の169,389人をピークに減少傾向にある状態で、利用者数の減少が大きな課題となっております。5ページ下の部分をご覧くださいますと、平成11年の運行開始以来の改正内容について、主だった部分を記載してございます。令和元年度の改正については、利用者及び事業者要望に基づき、みどり湖・東山線のバス停名変更、塩尻東線の新規バス停設置、檜川線の一部ダイヤ改正、広丘駅循環線、北小野線、塩尻東線、中心市街地循環線の一部経路変更を行っております。

次に7ページになりますが、地域振興バス乗車人数集計（路線別）と書かれた資料になります。令和元年度1年間の乗車人数について路線別に傾向を分析した資料になります。全体としては、前年度比マイナス7,572人、5.3%の減となっており、洗馬線を除く9路線が前年度と比較して減少している状況です。この大きな要因としては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動規制によって外出機会が減少したことが要因として想定されます。次のページに移っていただきまして、会議資料の8ページになりますが、前年比について路線別、月別で比較した資料になります。

新型コロナウイルス感染症の拡大が深刻化した年度末にかけて次第に減少幅が拡大しており、3月実績は前年比-2,841人、年度が切り替わりまして下の表の赤枠部分、令和2年4月～5月の2か月間で前年比-9,885人、約50パーセント減となっており、この2か月間の減少数だけで昨年1年間の減少数を上回っている状況です。このような状況の中、運行事業者支援についても他の市町村によっては実施している事例もありますが、本市の契約形態ではアルピコタクシーについては運行経費から運賃収入をマイナスした赤字分を委託費として支出しており、利用者減少分の赤字額は委託料の中で相殺しておりますし、檜川線についても運行管理料を委託料として支出しており、運賃収入は塩尻市の直接収入となるため、利用者減によって市の収入は減少しますが、運行経費については、利用者が減少したからといって事業者に影響を及ぼすものではないことから、運行事業者に対する別途補助は現在のところは行っておりません。

当面の間は同様の傾向が続くことが想定され、利用者維持に向けたテコ入れも、社会情勢の変化に応じて段階的に検討する必要があると感じているところですが、新型コロナウイルス感染症に対する経済対策は公共交通事業に特化したものではなく、全庁的にも部局横断によって、総合的な視点から検討を行っておりますので、公共交通に関連した効果的な施策があれば段階的に検討を図っていきたく思います。

いずれにいたしましても、このような不可抗力による減少は避けられないものですが、交通事業者と連携を図る中で、市民の生活の足としてサービス維持を図って参りたいと考えます。

簡単ではございますが、報告事項(1)地域振興バス運行状況については以上でございます。

・意見なし

#### 4 協議事項

##### (1) 自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)について 9p 説明 太田

提案の趣旨になりますが、檜川線で実施をしております自家用有償旅客運送の更新登録について、この運行には道路運送法に定められた登録申請、また3年に1度の更新登録が必要となりますが、現在の有効登録期間は令和2年9月30日までとなっております。この更新登録申請を行うにあたって、「本会議で協議が調ったことを証する書類が必要であることから」皆様に協議をお願いするものです。

この自家用有償旅客運送制度について簡単に説明をさせていただきますと、道路運送法78条～9条の規定により、地域住民の生活の維持に不可欠な輸送が十分に提供されない場合に、地域の利害関係者の合意を得て、市町村やNPOの自家用車を使用して有償によって運送できる制度で、いわゆる白ナンバーによる有償運送でございます。

本市の運行形態では、檜川線は合併前の旧檜川村時代から、バス車庫の立地の問題等から経済合理性等を考慮し、78条運行を行っており、現在の登録内容をそのまま継続して更新登録申請をするものです。補足として、この運行形態は平成18年の道路運送法の改正により、それまで許可制度であったものが登録制に変わり、この規制緩和によってより地域に根付いた制度として全国でも広く活用されるようになりました。平成27年以降はこの登録・更新に係る事務手続きは県の所管となっていますので、本会議の承認後、市から長野県に更新登録手続きを実施予定でございます。登録内容は表に記載の通りで、市が所有している漆色のマイクロバス2台と法定点検時に活用する1台の計3台を登録し、引き続き檜川地区住民の交通手段を確保して参りたいと考えています。

簡単ではございますが、協議事項(1)自家用有償旅客運送(檜川線)の更新登録(案)については以上でございます。

・意見なし

##### (2) 生活交通確保維持改善計画(案)について 10p～16p 説明 太田

まず、提案の趣旨になりますが、国の地域公共交通確保維持事業のメニューの中の、地域内フィーダー系統補助申請に必要な運行計画を会議において承認していただくものでございます。補助対象路線は北小野線になります。10ページの資料を参考として、補助内容の概要をご説明させていただきますが、補助対象経費は、運行に係る予測費用から予測収益をマイナスした欠損額、つまり赤字部分の2分の1となっております。補助対象事業者は運行事業者であるアルピコタクシー株式会社です。主な補助要件等は記載のとおりでございます。

資料下の部分になりますが、補助対象系統のイメージとして、北小野線の該当は(2)の交通不便地域になりますが、交通不便地域として地域間交通ネットワーク塩尻駅にアクセス機能を有する路線運行ということで、国の補助対象となっております。

次に11ページからが補助金申請にあたっての具体的な計画でございます。本日も協議いただく計画は、令和3年度から令和5年度の計画になりますが、バスの事業年度は10月から9月という単位ですので、令和2年10月からの3年間で計画期間となります。計画の名称ですが「塩尻市地域内フィーダー系統確保維持計画」です。1の地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性につきましても、記載の通りですが、北小野では勝弦線が平成23年に廃止となった後、北小野地区の一部の地域が交通不便地域となったため、4条路線として平成24年に北小野線を新設し、国の補助の対象となりました。北小野以外の地域でも民間路線が廃止となってから地域振興バスの運行が始まりましたが、その当時は国の制度がなかったため、現在市内では北小野線のみが対象となっております。1の欄では、北小野地区の公共交通空白地域に地域振興バスを通す必要性を記載しております。次に「2. 定量的な目標・効果」ですが、事業の目標として、北小野線はJR塩尻駅前

を起点とし、北小野地区やJR小野駅を経由する経路を1日4便運行する、としております。目標値としては、令和元年度計画において目標として設定していた数値を達成したことから上方修正をさせていただきます、乗車人数11.1人、年間利用者数は乗車人数に運行便数をかけた15,184人を目標として掲げております。次に、ページを移っていただきまして、12ページになります。

「(2) 事業の効果」ですが、「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。」という内容としております。次に「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」ですが、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・配布を行うほか、利用状況を分析するとともに利用者アンケートなどを参考に利便性向上につながる施策や運行経路、ダイヤの見直しの他、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、次の議題として説明をさせていただく網形成計画の検討を具体的な実施事業として掲げております。次に「4. 運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」につきましては、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付するようになっておりますが、本日は主計画のみをお示しさせていただき、添付の表につきましては口頭での説明とさせていただきます。「表1」の内容につきましては、運行系統名のほか、運行計画等を記載する内容となっております。運行系統名は、通常運行時の「勝弦先廻り」「古町先廻り」、冬期迂回時の「勝弦先廻り」「古町先廻り」の4系統です。運行予定者ですが、「アルピコタクシー株式会社」となっております。次に13ページの「5. 費用の負担者」につきましては、塩尻市から運行事業者への補助金額については、運賃収入及び国庫補助金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ます。6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」についてですが、こちらは、アルピコタクシー株式会社となります。この補助金は、バス運行事業者が受ける補助金になるため、市からの委託料は、その分減額となります。7～11までの項目については、該当がありません。次にページを、14ページになりますが、「12. 事業を行う地域の概要についてですが、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付することとなっております。「表5」は、交通不便地域を地図で表し、地域内の人口を示す内容となっております。北小野地区の小野駅周辺を除く地域が、交通不便地域となっております。以下13から19までは、該当しないため記載はありません。次に、16ページになりますが、「20. 協議会の開催状況と主な議論」についてですが、本日を含め直近7回分の内容について記載をしております。毎年度6月の会議において、計画内容をお諮りさせていただき、1月の会議において、前年度の事業評価をしております。「21. 利用者等の意見の反映」につきましては、本日お集まりの委員の皆様のほか、車内アンケート調査等により意見を収集し、塩尻市地域公共交通会議等において検討、反映している内容となっております。「22. 協議会メンバーの構成員」につきましては、記載のとおりです。

生活交通確保維持改善計画(案)」につきましては、以上でございます。

・意見なし

### **(3) 塩尻市地域公共交通網形成計画について 別紙A3資料 説明 浅川**

それでは私から、塩尻市地域公共交通網形成計画の策定に係る内容についてはご説明させていただきます。

塩尻市の地域公共交通網形成計画の策定につきましては、昨年6月に開催した第1回の協議会以降、委員の皆さまに計画の概要やアンケート調査結果の速報についてご報告をさせていただきましたが、この度、これまでに実施したアンケート調査結果を踏まえ、計画素案の一部についてご説明させていただきます、ご意見を頂戴するものになります。

まず、1地域公共交通網形成計画とはについて、ご説明させていただきます。地域公共交通網形成

計画とは、市民、交通事業者及び行政が一体となって公共交通が抱える課題を解決し、地域にとって望ましい公共交通のすがた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、国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が今回のような協議会を開催し、交通事業者との協議の上で策定するものとなっております。この計画は全国で592の自治体で既に策定され、長野県内においても32の自治体で策定されている状況です。

次に、2 計画の位置づけにつきましては図に記載したとおり、塩尻市第五次総合計画の「確かな暮らし 未来につなぐ田園都市」を実現するため、まちづくりの将来像を描いた都市計画マスターを具現化するための計画であり、立地適正化計画と並ぶ2本柱の1つに位置付けられるもので、他の土地利用、観光・商業、子ども・教育等の様々な関連計画と連携し、第五次塩尻市総合計画で掲げる将来像を実現していくものになります。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成することとなっております。表にお示しさせていただいた①～⑦の項目の記載が必須となります。今回は、①計画区域～④基本的な方針について素案を作成しておりますので、本日、委員の皆さまからご意見をいただき、⑤～⑦の記載事項については、次回以降の協議会でご説明させていただきたいと考えております。なお、この素案につきましては、先の6/17に開催された本協議会の計画策定部会でご説明させていただき、委員の皆さまから資料裏面に記載したご意見を頂戴しております。いただいたご意見に対する市の考え方や対応方針についても併せて記載させていただきましたが、時間の都合もございますので説明については省略させていただきます。

それでは、塩尻市地域公共交通網形成計画の概要について、ご説明させていただきます。まず初めに、計画策定の背景と目的になります。塩尻市ではこれまでに「地域交通利用構想」を策定し、公共交通の維持や改善に努めて参りましたが、少子化による人口減少や自家用車への依存などにより、公共交通の利用者が減少していること、さらに利用者のニーズも多様化しており、これらの対応が急務となっている状況です。

このような状況を踏まえ、地域振興バスのみならず公共交通全体を網羅するマスタープランが必要であることから、塩尻市地域公共交通網形成計画を策定するとしたものであります。続きまして、計画の区域になりますが、計画の区域は図でお示しさせていただきました「塩尻市全域」を計画区域としております。次に、計画期間につきましては、作成の手引きでは原則5年程度とされておりますが、塩尻市においては表に記載のとおり、本市の最上位計画となる塩尻市総合計画の次期計画が令和6年に策定され、表の2段目にある総合計画の第1期中期戦略が令和8年度までとなっていることから、第1期中期戦略と整合させる形で塩尻市地域公共交通網形成計画の計画期間を令和3年度から令和8年度までの6年間として策定してまいりたいと考えております。

次に、公共交通の基礎となる役割分担についてご説明をさせていただきます。右側の図をご覧ください。塩尻市では「自助」・「共助」・「公助」の分担を明確にし、計画策定を進めてまいりたいと考えております。これにつきましては、塩尻市内での移動実態を見ますと市民アンケート調査結果より、自助による自家用車での移動が多く、公共交通の利用意識が低いことから、公助が占めるウェイトが小さくなっています。しかしながら、今後高齢化の進展によって自家用車の運転が困難となり、また、人口減少や高齢化に伴う公共交通利用者の減少が進展する状況踏まえると、交通事業者だけでは公助による移手段を維持していくことが難しい状況にあります。こうしたことから、将来にわたり持続可能な公共交通を構築するため、役割分担を明確にした上でそれぞれが抱える課題への対策を講じていく必要があると考えているものです。

次に資料右側、計画の目標（案）になります。塩尻市の計画の目標案といたしまして、暮らしを支え、ひと・まち・里を「えん」でつなぐ公共交通網の実現を掲げております。この目標の中の「えん」は塩尻市の塩、地域住民同士のご縁、また切れ目のない持続可能な円と多くの意味を含むものとしています。

次に基本的な方針案になります。この基本的な方針においては、塩尻の頭文字に当てはめて、「し」将来にわたり持続可能な公共交通体系の構築、「お」オンデマンド交通を始めとする地域に適した運行形態の導入、「じ」次世代技術の導入検討による公共交通ドライバー不足の解消、「り」利用者の利用目的及び利用実態に基づく可能なサービスの提供、これらを基本的な方針案として策定を進めてまいりたいと考えております。

次に、地域公共交通ネットワークの将来像になります。下の図の左側が、現況の地域公共交通ネットワーク、右側が目指す将来像になります

現況の公共交通ネットワークでは、市内を地域振興バスが10路線で網羅し、全域をカバーしている現在の状況を示しており、右側の将来像では地域振興バスが市内の幹線軸を担い、農村集落の部分についてはデマンド交通等の導入により生活の足を確保するとともに、塩尻駅及び広丘駅周辺地区については、市街地を循環するような形の交通形態を導入し、誰もが利用しやすい公共交通体系の実現を目指していくものになります。

次に資料2ページ、公共交通に関する課題の整理をご説明させていただきます。まず初めに、塩尻市の公共交通を取り巻く現状です。併せて3ページの資料もご覧ください。ここから内容のボリュームが増えてまいりますので、少しだけ駆け足でご説明させていただきます。

塩尻市の地域特性につきましては、総人口が減少傾向にあり、2005年の6.8万人をピークに2040年には5.6万人になると推計されており、生産年齢人口の減少と老年人口の増加により今後も高齢化の進展に歯止めがかからない状況にあり、特に北小野及び檜川地区では高齢化率が40%前後となっております。

次に本市の地域特性として、昨年5月に人口減少・高齢化に対応するまちづくりの計画として「塩尻市立地適正化計画」を策定し、拠点区域と農山村集落を公共交通で結び「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるとしております。

また、観光面においては、3ページの⑤のグラフにお示ししたとおり、観光客が増加傾向にある一方で、ワイナリー等の観光資源との更なる連携が求められている状況にあります。

続きまして、公共交通の現状になります。公共交通におきましては、塩尻市の地域振興バスの利用者数が3ページ⑦のグラフに示すとおり、2008年（平成20年）の約17万人をピークに減少に転じ、令和元年の利用者数は、ピーク時から3.5万人（約20%）減少し、今後も更なる減少が予想されます。また、利用者の減少に伴う運賃収入の減額に伴い、市が負担する運行経費も増加傾向にあります。次に鉄道に目を向けてみますと、乗降客数が塩尻駅及び広丘駅ともに増加傾向にありますが一方で⑧のグラフにありますとおり、他の駅では減少傾向にあります。

次に公共交通の利用実態及びニーズについて昨年度実施した各種アンケート調査の状況をまとめたものになります。

はじめに区長や常会長等、公共交通をあまり利用していない方を対象に実施した市民アンケート調査の結果になります。

この調査では約9割の方が公共交通の定期的な利用しておらず自家用車への依存度が非常に高い一方で、鉄道及び地域振興バスともに定期的な利用がないにもかかわらず運行時刻・運行本数で不満、やや不満の評価が高く、公共交通に対する負の先入観が強い状況が窺えました。また、地域振興バスの運行については運賃が100円である事は90%が認知されている一方で、自宅の最寄りバス停名は53%しか認知されていない状況でありました。

次に高齢者タクシー利用券申請者を対象とした福祉アンケート調査の結果になります。福祉アンケート調査では、世帯構成が単身世帯と答えた方が86%と最も多く、運転免許は持っていないが73%を占めている結果でした。

このような状況のなか、自由に使える移動手段は、「地域振興バスまたはタクシー」が65%と最も多くなっており、公共交通への依存が高いことが窺えます。また、オンデマンド交通が導入された

際の利用について聞いてみたところ、「ぜひ利用してみたい」・「運行条件によっては利用してみたい」が合わせて44%にのぼり、オンデマンド交通で立ち寄りたい施設は「塩尻駅」・「デリシア」が最も多く、病院や商業施設への要望も比較的高いという状況でありました。

続いて、地域振興バスを実際に利用している地域振興バス利用者アンケートの調査結果をまとめたものになります。

地域振興バスの利用者の性別を見ても女性76%となっており、男性の利用率が低い状況であり、年齢は60歳以上が70%を占めているという結果でした。

また利用者に満足度についてお伺いしたところ、不満と回答した方が約14%と少なく、概ね満足していただけると言う状況でした。

さらに、利用状況について、詳細に見ていくと、出発時刻のピークは午前7時から11時で全体の70%を占めており、午前中の移動をトリップが多いこと、また利用率の低い路線、便及び区間の存在と未利用バス停が点在していることを確認することができました。こうしたことから、路線の長距離化や速達性の低さによる利便性の低下が生じていると言うことが併せて明らかとなりました。

最後に一昨年実施した市内の高校生アンケート調査の結果をまとめたものになります。高校生アンケートにおいては、地域振興バスが運行されていることを知っている割合が28%と非常に低く認知度に対する課題が大きいこと、また、登校のピークは8時30分から8時45分、下校のピークが15時45分から16時15分に集中している状況でしたが、ダイヤとの乖離により利用したくても通学目的では利用できないと言う状況も確認することができました。

次に、資料右下の公共交通事業者の現状になります。こちらについては公共交通事業者にヒアリングをさせていただいた結果になり、公共交通ドライバーの平均年齢はバスドライバーで62.9歳、タクシードライバーが62.1歳、最高齢が77歳と高齢化が非常に進展している状況です。

また、高齢化に加え新たな担い手不足によりドライバー不足が慢性化していること、さらに利用者の移動ピークの重なりとドライバー不足という理由から、タクシーの利用者を断らざるを得ない状況も散見されるといった課題が明確となりました。

これらを踏まえ、只今ご説明させていただいた公共交通を取り巻く現状や各種アンケート調査から明確となった事項を踏まえ、塩尻市の公共交通が抱える課題を、図の通り設定をいたしました。課題①として、まちづくり・観光及び他の交通モードとの連携による公共交通の活性化、課題②として地域振興バスの見直しによる利便性の向上と効率的な運行、課題③として地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み、課題④としてドライバーの確保と地域振興バスによる基幹路線の維持、課題⑤として将来の自家用車の運転に不安を抱える高齢者の足の確保、そして最後に課題⑥として公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化。以上6点を塩尻市の公共交通に関する課題に設定し、これらを地域公共交通網形成計画のなかで、市民、交通事業者及び行政の役割分担を明確に定め課題解決の具体的な施策を実施してまいりたいと考えております。

次にこれらの課題を解決し、目指す公共交通ネットワークの実現に向けた施策体系についてご説明させていただきます。資料4ページをご覧ください。

この図では、一番上に記載した目標を達成するための組み立てとして、基本的な方針を定め、基本的な方針に基づき課題に対する施策を立案するといった下位の事項を解決及び達成することにより上位の方針や目標を実現していくといった図になります。

まず初めに、塩尻市の「し」将来に渡り持続化可能な公共交通体系を構築するために、課題①及び課題②の課題を解決するため、課題解決に向けた取組み施策案として、効率的なバス路線及びダイヤへの見直しや運行車両を大型バスから1BOXタイプのダウンサイジングすることで、課題を解決していきたいと考えており、さらに今後想定される施策案として、速達便の導入検討、フリー乗降制度の導入検討等の施策が挙げられます。

次に、塩尻の「お」オンデマンド交通をはじめとする地域に適した運行形態の導入という方針に

基づき、課題③の課題解決に向けた取組み施策案として、オンデマンド交通の導入検討や片丘地区で既に導入されている地域住民が主体となる生活交通の導入検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて、塩尻の「じ」次世代技術の導入検討による公共交通ドライバー不足を解消する方針に基づき、課題④の課題解決に向けた取組み施策案として、社会実装に向けた自動運転の実証実験を進めてまいりたいと考えております。この自動運転の実証実験については、後程詳細にご説明させていただきます。

最後に、塩尻の「り」利用者の利用目的及び利用実態に基づく可能なサービスの提供の方針に基づき、課題⑤及び課題⑥の課題解決に向けた取組み施策案として、バス路線及び車両へのナンバリング、免許返納者への支援拡充やサポカー制度の支援拡充、さらに今後想定される施策案として、My時刻表の作成、バスの乗り方教室の開催等が挙げられます。

以上が目指す公共交通ネットワークの実現に向けた施策体系になりますが、資料下段に記載してありますとおり、只今ご説明させていただきました施策案はごく一部であり、その他の具体的な施策については、本市のまちづくりの方針との整合や交通事業者との調整、さらに実施主体となる役割分担を明確にした上で今後決定してまいります。なお、決定した取組み施策については、一番下の図で例示しておりますが、例えば「し-1」効率的なバス路線ダイヤの見直し施策については、実施主体を塩尻市、今後のスケジュールとして令和3年の見直しを行い令和4年から実施、さらに令和6年に次期見直しを行い令和7年から実施という形で、それぞれ位置づけられた施策については、この記載と同様に計画なかで具体のスケジュールを示していくこととなります。

続きまして、課題解決に向けた取組み施策において、現在具体的に取組みを始めているものについて、ご説明させていただきます。資料5ページをご覧ください。

まず初めに、効率的なバス路線・ダイヤへの見直し（案）について、路線ごとの課題を踏まえ、見直しの内容を下の表にまとめてあります。全体の方向性として、運行区間が重複する路線の精査、未利用バス停の検討及び速達便の導入等による利便性の向上を促進するとともに、立地適正化計画における誘導区域との整合も鑑みるなかで、効率的なバス路線とダイヤの見直しを進めてまいりたいと考えております。なお、各路線の具体的な見直しについては、8月下旬に10路線各地区で地域の皆様とのワークショップを予定しており、現在の路線の利用状況、課題の共有及び利用ニーズ等についてご意見をお伺いし、決定してまいります。

次に、資料右側の次世代技術の導入検討に向けた具体的な取り組みです。

現在、塩尻市においては、前回の協議会においても少しご説明をさせていただきましたとおり、令和2年度から令和4年度までの3年間、自動運転技術の社会実装に向けて実証実験を予定しております。また、今後の多様化するニーズや小規模な移動需要に対応するため、オンデマンド交通の導入検討を進めてまいります。

自動運転及びオンデマンド交通の導入の内容については、この後の「その他」でご説明させていただきます。

最後に6ページ、今後のスケジュールになります。表の一番下、公共交通協議会の欄中央部分に、本日6/25の公共協議会をお示ししており、今後、緑枠で囲まれた地元の皆様とのワークショップを8月中旬～下旬に行う予定です。その後、地元住民の皆様からいただくご意見を踏まえ、具体的な地域振興バスの見直しや課題解決の施策を明確にした上で9月及び10月の計画策定部会での協議を経て再度10月下旬にこちらの公共交通協議会に付議してまいりたいと考えております。

さらに、その後に庁内会議、議員全員協議会及びパブリックコメントにおいて、それぞれご意見をいただき、最終的に2月開催予定の計画策定部会及び本協議会への付議を経たのち、最終的に令和3年度早々の公表を予定しております。

塩尻市地域公共交通網形成計画の概要についての説明は以上になります。



**【宗賀地区区長会 会長】**

p4の施策[リ-②]の免許返納者への支援拡充について、市内の免許返納者数は分かりますか。

**【事務局（浅川係長）】**

市全体の免許返納者数は把握していないが、支援事業に申し込んでいただいた方は、平成30年度100名、令和元年度191名でした。

**【宗賀地区区長会 会長】**

私は、今72歳でして、戦後のベビーブームの年代は沢山います。これから増加する高齢者の移動手段の確保という課題に対して、高齢者が出歩けるような施策を検討して欲しいと思います。

**【副会長】**

p3の②に人口の推移を示した図がございます。2040年には高齢者が増加し、18歳から65歳までの生産年齢人口が減少することが予測されています。今後は、高齢者に対する交通政策が非常に重要になりますので、高齢者への対応を考慮した計画づくりに取り組みたいと考えています。

**【事務局（曾根原課長）】**

1点補足します。p6の8月のお盆明けに予定しています地元のワークショップについては、10地区で地元の意見を頂くことを考えています。7/22の区長会の理事会にお邪魔させていただいて、参集範囲などについてご説明させていただきたいと考えていますのでご協力くださいますようお願いいたします。

**【副会長】**

地元の皆さんのご意見は非常に重要になってきますので、是非、参集にご協力いただき、10地区のデータを示してご説明したいと考えています。1年間全く利用されていないバス停もありますので、そういった点についてもご意見をいただきたいと考えています。是非、ご協力をお願いします。

**【長野工業高等専門学校 教授】**

高齢者は、通院や買い物という目的が重要視されていますが、文化活動や交流などの社会活動の割合が分かりましたら教えてください。

また、ワークショップでの個別の意見に全て対応することは難しいと考えられます。そのため、本当に自分たちの生活において大切な移動目的は何かということについてのご意見をいただきたいと思います。その意見に基づいて、塩尻市にとって一番大切な移動手段の確保、特にどのターゲットだったら、どのサービスをどれだけの水準で提供するのかということを決めさせていただきたいと考えています。

これまで、行政が地元をまわって色々な要望を聞いてサービスを付け加えてきたけれども、これからは限られた予算の中で対応していかなければならないので全てに対応することは難しいと考えられます。そのため、自分たちの生活にとって一番必要なものは何か、どういう時間帯で、どういう所に行けるようにして欲しいのかを、考えていただければと思います。これからの公共交通は、市が与えてくれるものではなくて、自分達が使って残すという気持ちでいてほしいと思います。

**【事務局（曾根原課長）】**

高齢者の社会活動の割合については、次回までにお示しします。

公共交通の改善については、運転手不足の問題もあり、便数を増やすことが難しい状況になっています。地域の人達にとって大切な移動目的について、地域に入りまして洗い出し、効率的な運行ができるように、今回のワークショップを進めていきたいと考えています。

## 5 その他

### 塩尻型地域新MaaSと自動運転実証プロジェクトの取組みについて 別添A4資料 説明 浅川

本プロジェクトの取組みは、前回の協議会でご報告させていただきました自動運転の包括連携協定及び実証実験の内容に加え、今年度、経済産業省・国土交通省が新しいモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決や地域活性化に挑戦する地域を支援していただくプロジェクトを全国規模で公募しており、本市にお

いてもプロジェクトに応募させていただきました概要になります。

まず初めに、これまでにご説明させていただきました課題等を踏まえ、1公共交通サービスの将来構想についてご説明させていただきます。

本市が目指す将来構想では、持続性の高い地域公共交通を構築するため、右のイメージ図の青矢印で示す既存集落内等の「拠点内移動」をオンデマンド化を進め、市街地と既存集落を結ぶ赤い矢印で示した「基幹交通」をバス車両等による自動運転化を進めていくものになります。

また、先ほどのご説明のなかでもお話しさせていただきましたとおり、せっかくバス停が自宅付近にあるにも関わらず、全く利用されない未利用バス停が多く点在している状況を踏まえ、人々の移動を示すパーソナリティデータや人口密度データを詳細に分析し、移動の実需、今後のまちづくや既存の人口密度等の根拠に基づいたバス停及びオンデマンド乗降拠点を設置することで、運行の効率化や利便性の向上を図ってまいりたいと考えているところであります。

さらに、自動運転の実装に加え、各路線の1便あたりの乗車人員を鑑み、現在運行しているマイクロバスから普通2種免許でも運転可能な1Boxタイプの車両に小型化することにより、運転手不足を解消し公共交通の持続性を確保すること、さらに自動運転に必須となる通信環境の整備として、実証実験に参画する企業による5G等の整備で安全性を高め、国が目指す2025年の自動運転（レベル4）の実現に向けて、本市においても一部路線で自動運転（レベル4）の実装を目指し取り組むものになります。

続きまして、2実証実験の概要になります。

今回のプロジェクトでは、実証実験は2つ予定しており、1つ目がオンデマンドバスの実証運行、2つ目が国内初となる自動運転車両3台を1人が遠隔監視しながら、公道において実験する1：複数台の自動運転遠隔監視技術によるものです。

まず、1つ目のオンデマンド交通につきましては、既に福岡市で社会実装を実現し運行しているオンデマンドバス「のるーと」をベースに本市の地域特性に適した塩尻モデルの構築するため、約1ヶ月間実証運行するものです。

運行システムにつきましては、事前に設定したエリア内で公共施設やバス停が設置されていない商業施設、さらに人口密度が高い集落、また、駅及び市役所等の特定の場所に乗降拠点を設置し、利用者のリクエストに応じて適宜ルートを設定しながら運行する乗り合い型の交通サービスになります。

一例として、資料右側の実証実験案の図をご覧ください。図中のオレンジに着色したエリアは地域振興バスの10路線中、過去8年間に渡り最も利用者が少なくダイヤ改正に留まらない抜本的な見直しが急務となっている「中心市街地循環線」のバス停が多く設置してある広丘高出地区になりますが、このオレンジの区域内の公共施設、スーパー及び病院等の生活利便施設や人口密度が高い箇所、さらにオレンジの区域外で塩尻駅及び市役所等の特定の場所に乗降拠点を設置し、利用者のリクエストに応じて適宜ルートを設定しながら運行するイメージになります。将来的には、抜本的な見直しがされなかった地域振興バス中心市街地循環線をオンデマンド交通に転換した場合、車両の小型化によるドライバー不足の解消や車両維持費の低減による運行経費の低減、さらに利用者の利便性の向上による利用者増及び収益の確保に大きく寄与することを目指すものであります。

次に②国内初となる自動運転1：3公道モデルの実証の概要になります。この実証実験は今年1月に塩尻市振興公社、塩尻市及び企業5社によって締結された包括連携協定のメンバーで実施するバス車両タイプでの実証実験に加え、公道において乗用車タイプの自動運転車両3台を1人が遠隔監視するという実証内容で、既に2019年2月に愛知県一宮市で実施された自動運転車両2台を1人が遠隔監視した公道実証実験をバージョンアップするものになります。

一例としては先ほどと同じく右側の図になりますが、本市においては、近年ビジネス客や観光客数が増加傾向にある一方で観光資源との更なる連携強化との背景を踏まえ、桔梗ヶ原地区のブルーで着色した観光農園やワイナリー等が立ち並ぶエリアと塩尻駅を自動運転車両で結び、観光資源との連携とこれまでご説明させていただいた運転手不足の解消を目的に進めていくものになります。

なお、これまでご説明させていただきましたプロジェクトの実施体制につきましては、資料右側の下の記

載させていただきましたとおり、既に自動運転実証実験の包括連携協定を締結させていただいた各社に加え、オンデマンド交通の実績を持つネクストモビリティ及び三菱商事との連携により実証実験を進めていく予定です。

以上が本プロジェクト実証実験の概要になりますが、このプロジェクトは冒頭でご説明させていただきましたとおり、全国規模での公募であり採択結果が今月末または7月上旬には明らかになってまいります。

また、このプロジェクトの採択基準といたしましては、全国で10地域程度の採択予定に全国約70地域（約7倍）の自治体が公募しているとの情報もあり非常に競争率が高くなっていることから、今後示される採択結果により、ただいまご説明させていただいた実施内容も大きく変更となる可能性もあります。

このような状況から、今後の実証実験の進捗につきましては、今後の採択結果も踏まえ、次回の協議会で引き続き状況報告させていただきたいと考えておりますが、人口減少・少子高齢化の進展や多様化するニーズ、さらには先般のコロナウイルス感染症対策等のあらゆる社会情勢や移動需要の変化も踏まえ、既存の公共交通サービスからの転換や新たなニーズへの対応が急務となってくる可能性も高いことから、今後、本市においても積極的に検討してまいりたいと考えております。

**【長野工業高等専門学校 教授】**

通常の MaaS と塩尻型地域新 MaaS との違い、塩尻型地域新 MaaS を導入することによるメリットをもう少し説明してください。

**【事務局（浅川係長）】**

MaaS には、貨客 MaaS など様々なものがある中で、塩尻市では新モビリティ MaaS として計画しているところです。全国的な MaaS との違いについては、乗降拠点の設置について人口密度や周辺の高齢者の居住状況等の根拠に基づく設置を目指していく点になります。

実現によって、利用者の少ない乗降拠点が少なくなってくると思われますし、身近なところに乗降拠点を提供することも可能となり、より多くの方に利用してもらえということを目的としています。

**【長野工業高等専門学校 教授】**

利用者は様々な目的の方を対象としているのですか、ある程度目的を絞っていくのでしょうか。

**【事務局（浅川係長）】**

乗降拠点は自由というわけではなく、タクシーとは差別化して、事前に利用を想定する場所に乗降拠点を設置することを計画しています。

**【高出地区区長会 会長】**

自動運転のレベル3というのは、どのようなものですか。

**【事務局（浅川係長）】**

レベル3では、特定の場所や区間で運転手が乗車せず遠隔監視によって運行するものです。

第3回塩尻市地域公共交通協議会

令和 2 年 7 月 1 日

議事録署名人

中村英樹



令和 2 年 7 月 1 日

議事録署名人

須澤剛



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

NO	区分	所属	役職	氏名	代理出席者	欠席
	主宰	塩尻市	会長	小口 利幸		○
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	副支社長	柳沢 賢一		
2	一般乗合旅客自動車運送事業者 (元)	アルピコ交通(株)中农信支社	支社長	二條 宏昭		
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	代表	小林 博明		
4	一般旅客自動車運送事業者	辰野タクシー(株)	代表取締役	飯澤 和也		○
5	一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体	信州アルピコタクシー労働組合	塩尻副支部長	中村 英樹		
6	市内で運行している路線バス事業者	大新東株式会社松本営業所	担当	櫻井 利朗		
7	住民又は利用者の代表者	大門地区区長会	会長	千葉 周一		
8	住民又は利用者の代表者	塩尻東地区区長会	会長	鈴木 澄生		
9	住民又は利用者の代表者	片丘地区区長会	会長	須澤 剛		
10	住民又は利用者の代表者	広丘地区区長会	会長	今井 英雄		
11	住民又は利用者の代表者	高出地区区長会	会長	小林 清人		
12	住民又は利用者の代表者	吉田地区区長会	副会長	赤津 政義		
13	住民又は利用者の代表者	洗馬地区区長会	会長	上條 勝		
14	住民又は利用者の代表者	宗賀地区区長会	会長	松原 範雄		
15	住民又は利用者の代表者	北小野地区区長会	会長	古厩 一		
16	住民又は利用者の代表者	檜川地区区長会	会長	橋戸 勝		
17	住民又は利用者の代表者	塩尻市友愛クラブ	会長	荻上 弘美		
18	住民又は利用者の代表者	辰野町小野区	区長	宇治 元一		
19	学識経験者	長野工業高等専門学校	教授	柳沢 吉保		
20	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	佐々木 凜太郎		○
21	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	芦澤 千恵子	桑原 健	
22	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	畦地 拓也		
23	道路管理者	飯田国道事務所 木曾維持出張所	所長	上田 昌宏	足助 優二	
24	道路管理者	松本建設事務所 維持管理課	課長	丸山 泰正	宮越 開智	
25	道路管理者	松本市 建設部維持課	課長	百瀬 信		
26	道路管理者	辰野町 建設水道課	課長	宮原 利明		
27	道路管理者	塩尻市 建設事業部建設課	課長	細井 良彦		
28	長野県警察	塩尻警察署 交通課	課長	今溝 隆		
29	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	小林 伸行		○
30	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	兵藤 裕一	半崎 洋一	
31	市職員	塩尻市 建設事業部	部長	中野 昭彦		
32	その他市長が必要と認める者	長野県バス協会	専務理事	松井 道夫		
33	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	小林 雅秀		
34	その他市長が必要と認める者	塩尻市PTA連合会	会長	松山 茂		○
35	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	伊藤 高良		
36	その他市長が必要と認める者	塩尻商工会議所	副会頭	浜 行雄	篠原 清満	
37	その他市長が必要と認める者	塩尻市観光協会	会長	塩原 悟文		

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 曾根原 博

塩尻市都市計画課、経営戦略課、観光課、教育総務課、こども課、福祉課、長寿課