

# 塩尻市地域公共交通網形成計画の概要

## 背景・目的・区域・計画期間

### ◆計画策定の背景・目的

塩尻市では、これまでに「地域交通利用構想」（2007年3月）を策定し、公共交通の維持や改善に努めてきた。しかしながら、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は減少が続いていること、さらに利用者のニーズも多様化しており、これらへの対応が急務となっている。

このような状況を踏まえ、地域にとって望ましい公共交通網を実現するためには、地域住民・交通事業者・行政の役割を明確に定め、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、本市において「塩尻市地域公共交通網形成計画」を策定することとしたものである。



図：計画の区域

### ◆計画の区域

塩尻市全域

### ◆計画期間

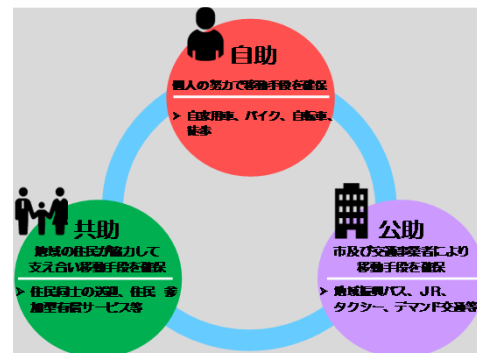
本計画の期間は、令和3年(2021)年度から令和8年(2026)年度までの6年間とする。

|                | R2(2020)  | R3(2021)  | R4(2022) | R5(2023) | R6(2024)    | R7(2025) | R8(2026) |
|----------------|-----------|-----------|----------|----------|-------------|----------|----------|
| 塩尻市総合計画（長期戦略）  | 2015～2023 |           |          |          | 次期2024～2032 |          |          |
| 塩尻市総合計画（中期戦略）  | ～2020     | 2021～2023 |          |          | 次期2024～2026 |          |          |
| 塩尻市都市計画マスタープラン | 2009～2023 |           |          |          | 次期2024～     |          |          |
| 塩尻市立地適正化計画     | 2019～2029 |           |          |          |             |          |          |
| 塩尻市地域公共交通網形成計画 |           | 2021～2026 |          |          |             |          |          |

## 公共交通の基礎となる役割分担

塩尻市内での移動実態を見ると、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」が占めるウェイトは小さい。

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になると、「自助」による移動手段の確保が困難になる。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を踏まえると、交通事業者だけでは「公助」による移動手段を維持していくことは難しい状況にある。このため、将来に渡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、それぞれが抱える課題への対策を講ずる必要がある。



図：自助・共助・公助のイメージ

## 計画の目標（案）

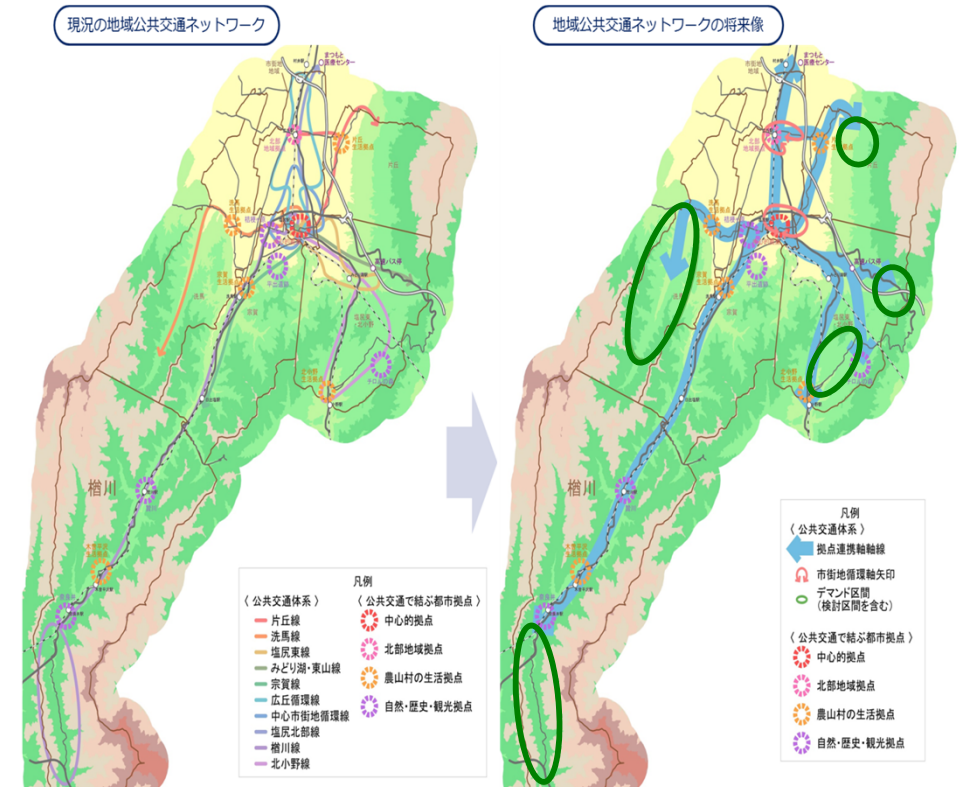
暮らしを支え、ひと・まち・里を「えん」でつなぐ  
公共交通網の実現

「えん」は、塩尻市の塩・地域住民同志の縁（ご縁）・切れ目のない持続可能な円を意味しています。

## 基本的な方針（案）

- 将来に渡り持続可能な公共交通体系の構築
- 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
- 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
- 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

## 地域公共交通ネットワークの将来像



# 公共交通に関する課題の整理

## 塩尻市の公共交通を取り巻く現状

| ■ 地域特性                                                                          | 課題への分類 |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ・総人口は減少傾向にあり、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、生産年齢人口が減少し、老年人口が増加する傾向にある。 | ①      |
| ・「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こととしている。        | ①      |
| ・観光客数は増加傾向があるが、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。                                      | ①      |
| ■ 公共交通の現状                                                                       | 課題への分類 |
| ・地域振興バスの利用者数は、2008年の17万人をピークに減少傾向にある。利用者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が増加傾向にある。     | ②      |
| ・市内各駅の乗降客数は塩尻駅154万人/年、広丘駅98万人/年で増加傾向にある。                                        | ①      |
| ・通勤及び通学での流入・流出は、隣接する松本市が最も多い。                                                   | ①      |

## 公共交通の利用実態及びニーズ調査

| ■ 市民アンケート調査                                                                   | 課題への分類 |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ・約9割が公共交通の定期的な利用はしておらず、自家用車への依存度が高い。                                          | ②/⑥    |
| ・鉄道および地域振興バスとも定期的な利用がないに関わらず、「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。 | ②/⑥    |
| ・地域振興バスの運賃が100円であることは90%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。                  | ②/⑥    |

| ■ 福祉アンケート調査                                                                                                          | 課題への分類 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ・世帯は「単身世帯」が86%と最も多く、運転免許は「持っていない」が73%を占める。                                                                           | ③/④/⑤  |
| ・自由に使える移動手段は、「地域振興バス・タクシー」が65%と最も多い。                                                                                 | ③/④    |
| ・オンデマンド交通が導入された際の利用について「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%で、オンデマンド交通で立ち寄りた施設は「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。 | ③/④    |

| ■ 地域振興バス利用者アンケート調査                          | 課題への分類 |
|---------------------------------------------|--------|
| ・利用者の性別は女性が76%と男性の利用率が低く、年齢は60歳代以上が71%を占める。 | ②/⑤    |
| ・利用者の満足度において、概ね満足している。                      | ②      |
| ・出発時刻のピークは午前7時から11時で、全体の70%を占めている。          | ②      |
| ・利用率の低い路線、便、区間の存在と未利用バス停が点在している。            | ②      |
| ・路線の長距離化、速達性の低さにより利便性が低下している。               | ②      |

| ■ 高校生アンケート調査                                                                    | 課題への分類 |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|
| ・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、認知度が低い。                                     | ⑤      |
| ・登校ピークは8時30分から8時45分、下校ピークは15時45分から16時15分に集中しているが、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。 | ②      |

## 公共交通に関する課題

課題① まちづくり、観光及び他のモードとの連携による公共交通の活性化

課題② 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

課題③ 地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み

課題④ 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

課題⑤ 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

課題⑥ 公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化

## 公共交通事業者の現状

■ 公共交通事業者ヒアリング

- ・公共交通ドライバーの平均年齢は、バスドライバー62.9歳、タクシードライバー62.1歳と高齢化が進展。(最高齢77歳)
- ・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。
- ・移動ピークの重複と上記ドライバー不足により、タクシー利用者を断らざるを得ない状況も散見。

④

# 公共交通を取り巻く状況

## 地域特性・現状

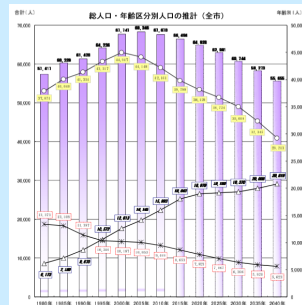
### ①【面積・地勢】

- 地形は扇状地形で、東西17.7km、南北37.8kmで面積290.18㎢を有している。



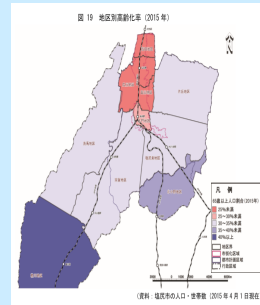
### ②【人口減少・少子高齢化の進行】

- 人口は2005年の68,346人をピークに減少に転じ、2040年には55,655人になると推測されている。
- 1995年から生産年齢人口と老年人口が逆転し、今後も高齢化の進展に歯止めがかからない。



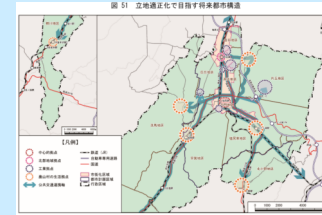
### ③【地区別高齢化率の状況】

- 市街地縁辺部の農山村集落では高齢化率が高く、特に北小野地区及び塩川地区では、高齢化率が40%前後となっている。



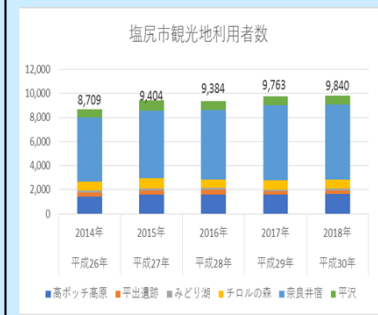
### ④【まちづくりの計画】

- 人口減少・少子高齢化社会においてもコンパクトで利便性と持続性の高いまちづくりを進めるため、令和元年5月に立地適正化計画を公表。
- 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こととしている。



### ⑤【観光】

- 奈良井宿や高ボッチ高原への観光客が多く、近年はインバウンドも増加傾向。
- 2014年以降、増加傾向を継続している。



## 地域公共交通の現状

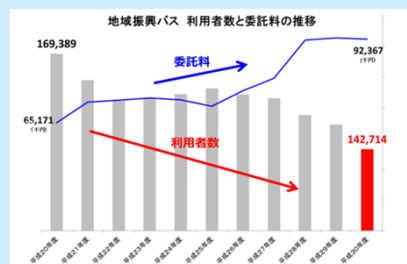
### ⑥【公共交通の体系】

- 市内には、鉄道(JR篠ノ井線、JR中央本線)、地域振興バス(9路線)、自家用有償運送(1路線)、タクシー(3社)が運行されている。



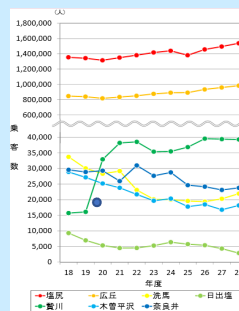
### ⑦【地域振興バス利用者数】

- 2008年の17万人をピークに減少に転じ、令和元年度は13.5万人とピーク時から3.5万人(▲20%)減少し、今後も更なる減少が予想される。
- 利用者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が増加傾向にある。



### ⑧【JR各駅の乗降客数】

- 塩尻駅154万人/年、広丘駅98万人/年で増加傾向にある。
- 鹽川駅は、専門学校の開校により利用者が倍増し、その後も横ばい。
- その他の駅は減少傾向にある。



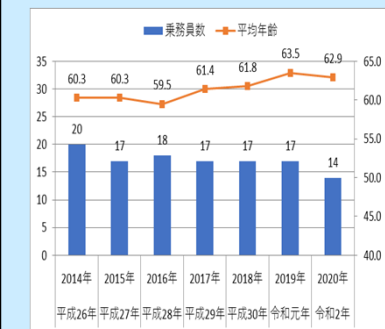
### ⑨【近隣への人口移動】

- 近隣市への転出超過傾向が強く、主に松本市への転出が多い状況にある。



### ⑩【バス運転手の状況】

- 2014年の20名をピークに、現在は14名に減少。
- 14台の車両を12名で運行しており、早朝から長時間にわたる勤務体制に労働環境の厳しさが窺える。





# 目指す公共交通ネットワークの実現に向けた施策体系

目標案

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

基本的な方針案

し

将来に渡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はじ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

課題

課題①

まちづくり、観光及び他のモードとの連携による公共交通の活性化

課題②

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

し-① 効率的なバス路線ダイヤへの見直し

し-② 運行車両のダウンサイジング

課題③

地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み

お-① オンデマンド交通の導入検討

お-② 地域住民が主体となる生活交通の導入検討

課題④

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

じ-① 自動運転技術の実証実験

課題⑤

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

課題⑥

公共交通非利用者の利用意識の醸成とPRの強化

り-① バス路線及び車両のナンバリング

り-② 免許返納者への支援拡充

り-③ サポカー制度の支援拡充

課題解決に向けた取り組み施策案

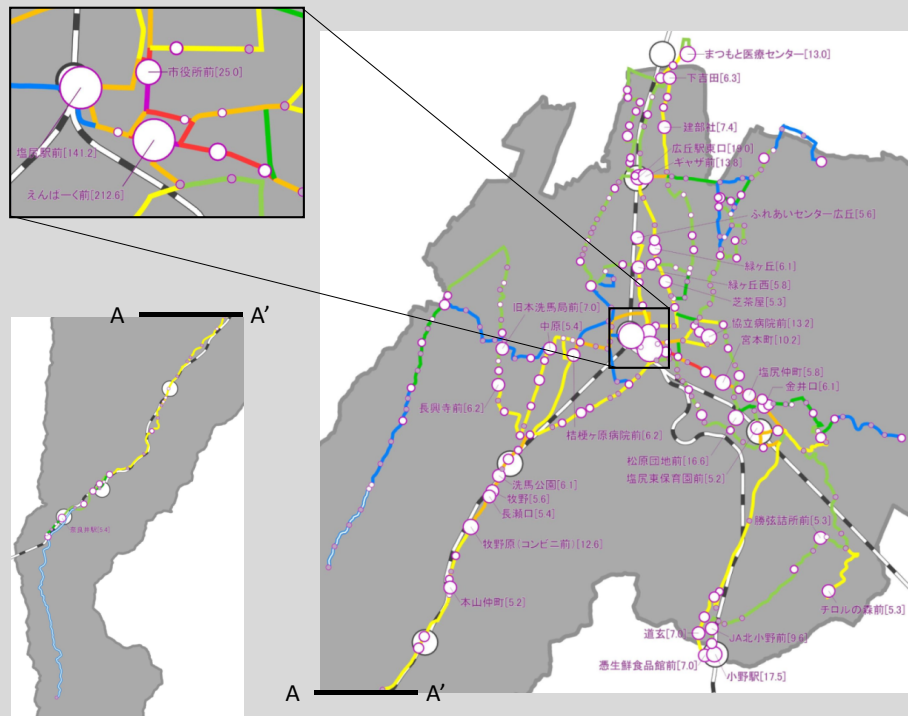
その他の課題解決に向けた取り組み施策については、  
本市のまちづくり方針との整合や交通事業者との調整を図り、今後決定する。

## ■（例）施策の実施主体とスケジュール

| 将来に渡り持続可能な公共交通体系の構築  | 施策内容                  | 実施主体 | R3<br>(2021) | R4<br>(2022) | R5<br>(2023) | R6<br>(2024) | R7<br>(2025) | R8<br>(2026) |
|----------------------|-----------------------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| し-1 効率的なバス路線ダイヤへの見直し | ニーズや利用状況に応じた路線・ダイヤの再編 | 塩尻市  | 見直し          | 実施           |              | 見直し          | 実施           |              |
| し-2 運行車両のダウンサイジング    | マイクロバスから1BOXタイプへの変更   | 塩尻市  | 見直し          | 実施           |              | 見直し          | 実施           |              |

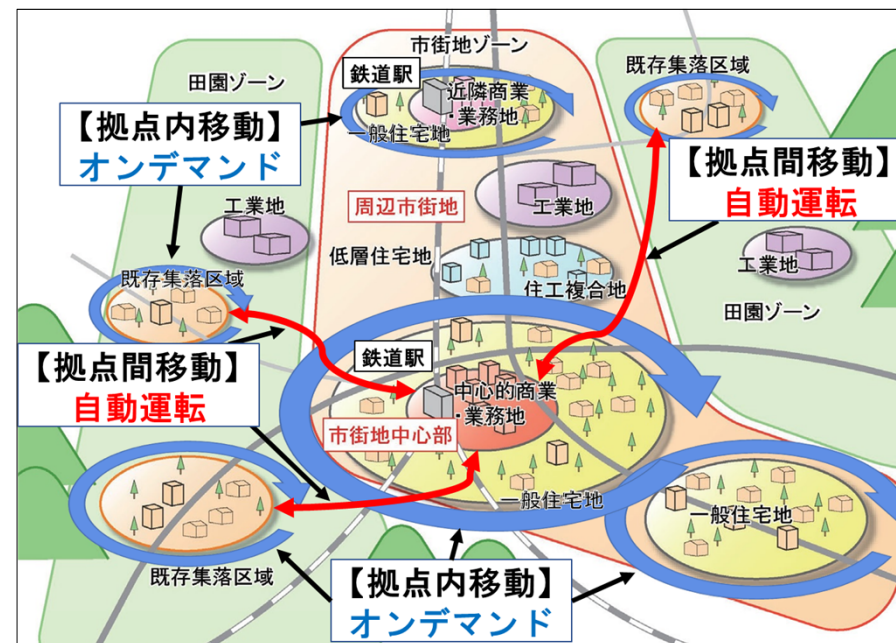
# 取組み施策の具体例

## 効率的なバス路線・ダイヤへの見直し（案）



| 路線名      | 見直し内容                        |
|----------|------------------------------|
| 片丘線      | 路線を塩尻駅と広丘駅方面に分割、または路線統合の検討   |
| 洗馬線      | 利用頻度低い区間のオンデマンド化 速達便の検討      |
| 塩尻東線     | 運行区間が重複するみどり湖・東山線、北小野線との精査   |
| みどり湖・東山線 | 運行区間が重複する塩尻東線、北小野線との路線の精査    |
| 宗賀線      | 運行区間が重複する檜川線との路線の精査          |
| 広丘駅循環線   | 地域循環路線として分割                  |
| 中心市街地循環線 | 車両のダウンサイジング オンデマンド化の検討       |
| 塩尻北部線    | 地域循環路線として分割                  |
| 檜川線      | 運行区間が重複する宗賀線との路線の精査、速達便の検討   |
| 北小野線     | 運行区間が重複する路線との精査 速達便の検討       |
| 全路線共通    | 未利用バス停の検討 立地適正化計画に合わせたバス停再配置 |

## 次世代技術の導入検討



### ■ 自動運転実証実験

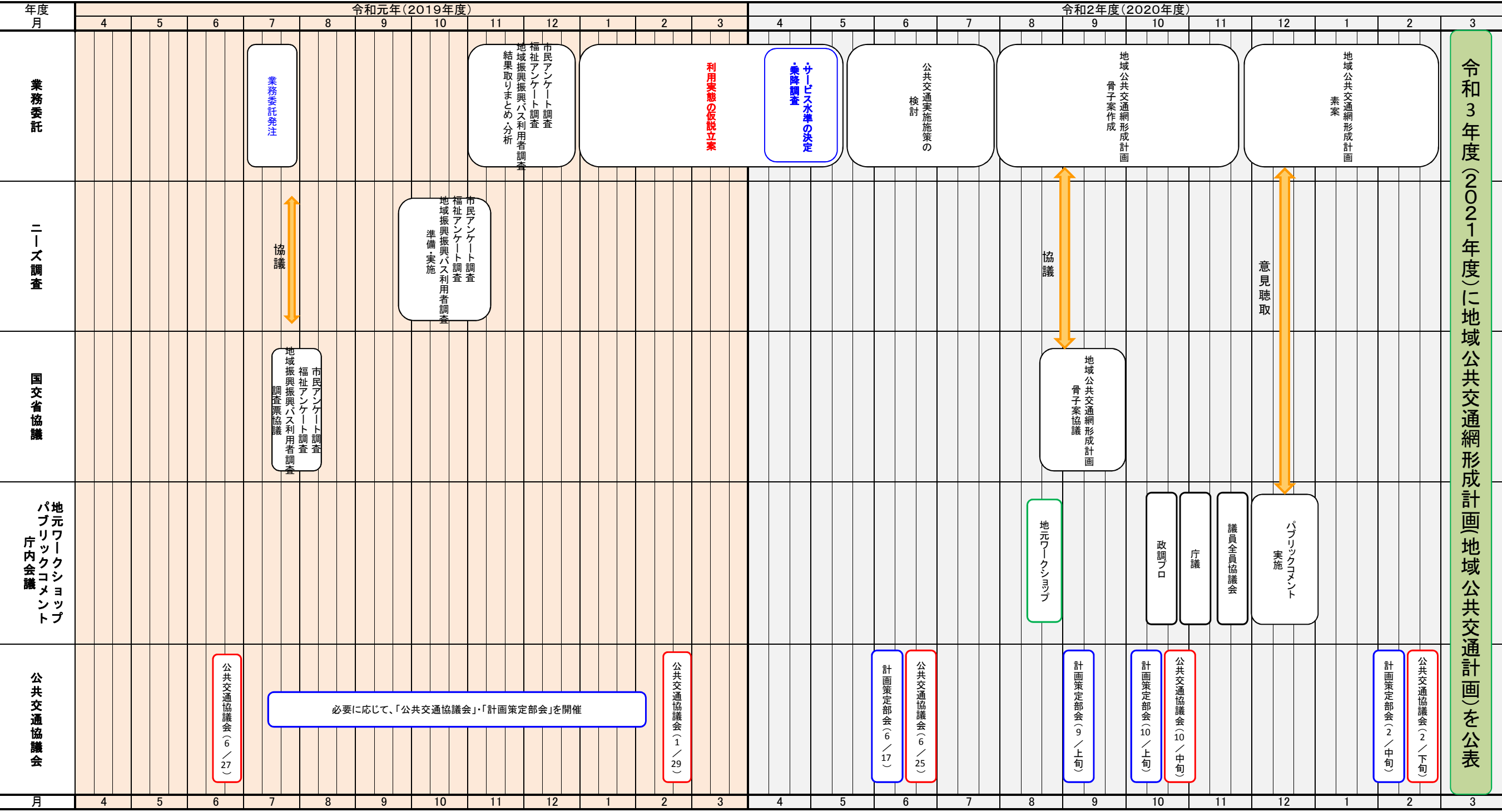
- 自動運転技術の実用化により、交通事故の低減による安全性の向上と公共交通ドライバー不足を補う等の目的から、塩尻市及び民間6社と包括連携協定を締結。
- 令和2年度から3年間、社会実装に向けた実証実験を行う。



### ■ オンデマンド交通の導入検討

- 地域振興バスでは対応しきれないニーズや小規模な移動需要に対して、きめ細かく柔軟に対応するため、オンデマンド交通の導入検討を行う。

塩尻市地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)策定のスケジュール【案】



令和3年度(2021年度)に地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)を公表