

第2回塩尻市地域公共交通協議会 議事録

- | | | | |
|---|-----------------|----------------------|-----------------------------|
| 1 | 日 時 | 令和2年1月29日(水) | 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6名) 欠席者 4名
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 曽根原 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 | 小松 秀典 | 6 福祉課長 降幡 美保 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 主任 小松 弘子 |
| 5 | 記者 | 3人 | |
| | ・市民タイムス | | |
| | ・信濃毎日新聞 | | |
| | ・中日新聞 | | |
| 6 | その他 | 3人 | |
| | オプザーバー | アルピコタクシー株式会社 小林 博明 様 | |
| | 傍聴人 | 株式会社エイト日本技術開発 清水 学 | |
| | 塩尻商工会議所 | 中島 芳郎 | |
| 7 | 公開・非公開の別 | 公開 | |
| 8 | 会議録作成年月日 | 令和2年2月5日(水) | |

会議次第

- 1 開会
- 2 市長あいさつ
- 3 報告事項
 - (1) 地域振興バスの運行状況について 5p
 - (2) 塩尻市の現況と地域公共交通網形成計画の検討について 6p～28p
 - (3) 生活交通確保維持改善計画に係る事業評価について 29p～30p
 - (4) 自動運転技術の実用化に向けた取組みについて 31p～35p
- 4 協議事項
 - (1) 地域振興バス檜川線の一部ダイヤ改正(案)について 36p～38p
 - (2) 地域振興バス広丘駅循環線の一部経路変更(案)について 39p～40p
- 5 その他
 - (1) 塩尻市自動車急発進防止装置整備費補助金制度の施行について 41p～42p
- 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 (事務局 太田説明)

6月の協議会において、平成30年度末までの運行状況については、全路線の詳細について一度ご報告をさせていただいておりますので、本日は、本年度12月末現在までの状況で、特に減少幅が大きい路線を主に、前年度との比較を用いて報告させていただきます。今年度は大幅な改正は実施しておりませんが、全路線の利用者人数を見ますと、昨年度と比較し、4,235人減少しており、12月末の利用者数合計は106,118人となっております。その中で、特に減少幅が多い路線は、みどり湖・東山線と檜川線となっております。まず、みどり湖・東山線については、前年度比マイナス1,060人となっております。要因とすると固定客の減少や社会福祉センターの廃止に伴い、入浴目的で当該路線を利用していたお客様が、北小野線の支所に併設されている無料入浴施設を利用するため、北小野線にシフトしたことが要因と推測されます。

また、檜川線については、人口についてもほぼ横ばいの状況の中、2,286人利用者が減少しており、要因とすると今年度4月から運行を開始しました、木曽くらしの工芸館から権兵衛橋までを土日・祝日を中心として、往復している無料シャトルバスに一部、くらしの工芸館への買い物目的で利用していた方たち等が、シフトしたことが要因の一端として考えられます。その他の路線については、微減している路線もありますが、おおよそ横ばいという状況です。

人口減少等を背景として、利用者数の減少が課題となっておりますが、本日もご協議をいただく網形成計画の検討に合わせ、課題と課題に対する方向性を次回令和3年度に予定しております、ダイヤ改正にも反映させ、今後の利用者数の維持につなげていければと考えております。

地域振興バス運行状況については以上です。

・意見なし

(2) 塩尻市の現況と地域公共交通網形成計画の検討について 6p～28p (事務局 浅川説明)

それでは私から、まず初めに網形成計画の策定の必要性についてご説明をさせていただきます。6月に開催をしました協議会において、計画策定の必要性についてはご説明をさせていただいておりますが、時間が経過していることや、人事異動等によって委員の切り替わりもあったことから、改めて今後本格的に計画内容を議論していくこちらの協議会において、足並みをそろえ、必要性について共通した認識をもって計画作りを進めていくため、課題の整理・確認という意味も込めて簡単にご説明をさせていただきたいと思います。

資料の6ページからになりますが、塩尻市の公共交通の現状把握ということで、塩尻市では、図に示した通り、鉄道、地域振興バス、タクシーが公共交通として運行されており、市民の足として活用をされております。続いて、7ページ、主な交通手段となっている、鉄道、バスのそれぞれの利用状況についてですが、まず、鉄道については、塩尻駅、広丘駅と利用者は増加傾向にあり、起点となっている塩尻駅については年間利用者数154万人、広丘駅については98万人という状況で、その他の駅は、グラフに示した通り、年々減少傾向となっています。

次にその下の部分、バスの利用者についてですが、平成23年からの実績についてグラフ化しております。利用者数については檜川線利用者が最も多く3万3千人、一方で中心市街地循環線利用者が最も少なく6千人で近年は横ばい状態となっています。8ページにいきまして、全路線の平均乗車人数の数値でみてみても、檜川線が最も多く16.49人、中心市街地循環線が3.45人と

なっております。

8ページ下段にいきまして、地勢の把握になりますが、本市の人口推計をみると、人口は年々減少傾向にあり 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する一方で、老年人口が増加する傾向にあります。(塩尻市人口ビジョン)

ページをめくっていただきまして、9ページ、本市の土地利用についてですが、国道 19 号、JR 篠ノ井線を中心に宅地、農地、山林というイメージで広がっており、人口が集積している、都市拠点と農山村の生活拠点が分散して立地をしている状況です。

ここまでが、本市の交通体系、現況等についての基本的な情報でございまして、今後具体的に計画策定を進めるために必要な内容でもあることから、整理、確認という意味も込めて改めて説明させていただいた内容となります。

次に 9 ページの下段、これらのことと踏まえた、計画の必要性についてですが、本市の公共交通に係る計画は、地域振興バスの運行経路等に特化し、平成 18 年度に策定をした「地域交通利用構想」のみとなっておりまして、今後持続可能な交通網の形成に向け求められる

- ・鉄道、タクシーといった公共交通同士の連携が図られていないこと、
- ・デマンド交通等をはじめとするバス以外の新たな交通形態の導入に向けた調査や検討がされておらず、多様化するニーズや課題に対する対応が困難であるという状況でございます。

これらのことから、まちづくりやその他関連分野との連携を図り、持続可能な公共交通網の実現に向けた基本方針となる「地域公共交通網形成計画」の策定が必要となってくるという考え方となります。

次に地域公共交通網形成計画の位置付けについてですが、10 ページの上段本市における最上位計画である、第五次総合計画や都市計画マスターplan、立地適正化計画との整合をはかり作成する、公共交通における最上位計画という位置づけとなっています。10 ページ下段にいきまして、計画の記載内容は、資料に記載のとおりとなっておりますが、まちづくりをはじめとし、観光、健康づくり、福祉、教育など関連分野との連携をはかり地域にとって望ましい交通網を形成するための計画として策定をしてまいります。必要性については以上となります。

続きまして、網形成計画策定における公共交通アンケートの調査結果について、資料 11 ページからご説明をさせていただきます。

本日のご報告では、現時点ではアンケート調査結果をまとめた「速報版」となっております、課題の抽出についてもさらに深い分析が必要であることから、委託会社あるエイト日本技術開発様で継続して分析作業を進めていただいております。委員の皆様には、アンケート結果への着眼点や、こんな課題もあるのではないか等、専門的なお立場から活発なご意見をいただけたと幸いです。

それでは、資料 12 ページ公共交通アンケートの調査の概要として、まず初めにアンケート実施の考え方になります。上段の表をご覧ください。今回のアンケート調査につきましては、自動車の移動が主であり公共交通に依存することなく生活することが可能な方を対象とした「市民アンケート調査」と、福祉に関わる方を対象とした「福祉アンケート調査」、そして主に地域振興バスを利用している「地域振興バス利用者アンケート調査」と 3 つのフェーズに分けて調査を実施して参りました。また、昨年には高校生を対象としたアンケートも実施しており、幅広い年代や異なる移動形態、多様なライフスタイルを持つ方々を概ねカバーする形で調査を進めてまいりました。

下段のスライドになりますが、まず初めに自動車の移動が主であり公共交通に依存することなく

生活することができる方を対象とした「市民アンケート調査」では、各区の区長・組長・常会長を対象に、10月15日から11月15日の1ヶ月間、区長から対象者に調査票配布し、郵送で直接回収をするという方法をとりまして、877名の対象者のうち約63%にあたる551名から回答を得ることができました。

次に、福祉に関わる分野を対象とした「福祉アンケート調査」につきましては、塩尻市で高齢者タクシー利用助成事業を申請している方（制度の詳細については後ほどご説明させていただきますが）その方を対象に10月の28日から11月の15日の間において、こちらにつきましては調査票をご本人に郵送配布・郵送回収という方法により、対象者406名のうち約49%にあたる199名から回答を得ることができました。そして最後に地域振興バスを利用している「地域振興バス利用者アンケート調査」につきましては、地域振興バスに職員が直接乗り込み、9月24日から10月4日の間において車内にて直接ヒアリングを行い、359名の利用者から回答を得ることができました。アンケートの回答総数につきましては、赤枠で囲った本年度に実施した調査と昨年度実施した高校生アンケート合わせて約3,139人から回答を得ております。なお、参考資料として、今年度実施したアンケート調査の調査票についてもお配りさせていただいておりますので、調査結果と合わせてご確認ください。

それでは、市民アンケート調査結果についてご説明をさせていただきます。資料13ページ下段のスライドになりますが、回答者の個人属性と年齢になります。回答者の属性を見てみると、女性29%・男性71%と男性が多く、年齢は60歳代以上が63%を占める一方で40歳から50歳も33%となっており、幅広い年齢層から意見をきくことができたと考えております。

次に14ページ上段のスライド、運転免許の保有状況等になります。運転免許につきましては、持っているが93%、自由に使える移動手段は自分で運転する自動車が92%を占めており公共交通に頼らず自分自身でマイカーでの移動が主になっていることが窺えます。次の下段のスライドになりますが、地域振興バスの認知度について聞いた結果なります。地域振興バスの認知度につきましては、90%が運賃100円で運行されていることを知っている一方で、自宅の最寄りのバス停名については約半数の53%しか認知されておらず、地域振興バスの運行自体は認知されておりますが、やはり公共交通を利用しないことからか自宅の最寄りのバス停については約半数が認知されてないという結果が推測されます。

続きまして15ページ、上下のスライドとあわせてご覧ください。鉄道及びバスの利用頻度と満足度になります。鉄道バスともに利用頻度については「定期的な利用はしない」と回答した方が約9割にあたる一方で、満足度については運行時刻や運行本数、バスにおいては運行経路といったものに「不満」や「やや不満」という評価が多い結果となっております。この結果につきましては、定期的な利用がされていないにも関わらず、公共交通の運行時刻や運行本数において、利用しにくいといった先入観によるものが大きく影響していると考えられます。続きまして16ページ、デマンド交通の導入について回答をいただいた結果になります。デマンド交通については、近隣の安曇野市や松本市において導入されておりますが、その認知度についての問い合わせに対して、近隣自治体での導入については知らないと回答した方が7割にのぼり、導入した際に利用したいかとの問い合わせには、ぜひ利用してみたいと回答した方はわずか5%と言う結果でした。この結果につきましては、やはり現状でマイカーでの移動が可能であり移動に対して困難を感じていないことから、デマンド交通に対して関心や必要性をあまり感じていないということが推測されます。次に下段のスライドになりま

ですが、デマンド交通が導入された際立ち寄りたい施設はどこか？との問い合わせに対して、第一希望は塙尻駅が最も多く、次いで広丘駅や市役所、松本医療センター、そして各種商業施設と言う結果がありました。

続きまして 17 ページ、上段のスライドになりますが、デマンド交通を利用しない理由について聞いてみたところ、利用しない理由の第一位は、半数の方がマイカーバイク等の方が便利と回答しており、次いで、利用したいときに使えないと回答した方が 15% と言う結果がありました。

以上を踏まえまして、下段のスライドになりますが、自動車の移動が主であり公共交通に依存することなく生活することが可能な方を対象とした「市民アンケート調査」結果から得られた検討課題になります。

まず 1 点目といたしましては、公共交通に対する意識の改革が必要であるということです。

こちらにつきましては、先程のアンケート調査結果にもありましたとおり、公共交通を利用していないにも関わらず、公共交通に対してマイナスの先入観が強いことから、マイカーから公共交通への転換や利用促進に向けた啓発活動等が重要になってくると考えられます。

また次の課題と対応として、デマンド交通の導入についてですが、現状では自分で移動することが可能であり、「マイカー・バイクでの移動の方が便利」と回答している割合も多いことから、移動ニーズ等ももう少し詳細に調査した上で、導入について慎重に検討する必要があると考えております。

次に、今後福祉アンケート調査結果についてご説明をさせていただきます。この調査は、冒頭でもご説明をさせていただきましたとおり、75 歳以上で自家用車等の移動の手段を持たないタクシー利用助成事業申請者を対象とした調査になります。

資料 18 ページをご覧ください。個人属性と年齢になります。回答をいただいた方の個人属性につきましては、女性 89% 男性 11% と圧倒的には女性が多く、年齢につきましては、80 歳代が約 60% を占めている結果となっております。

次に 19 ページ上段のスライド、世帯構成と運転免許の保有状況の回答結果です。世帯構成では単身世帯が 86% と最も多く、運転免許については持っていないが 73% を占めており、また自由に使える自動車、移動手段は地域振興バスまたはタクシーのみといった回答が約 65% に上っており、移動することに非常に困難があることが窺えます。

次に下段のスライドになりますが、地域振興バスの認知度になります。地域振興バスが 100 円で運行されていることを知っているかとの問い合わせに 91% が知っていると回答しており、また自宅の最寄りのバス停についても知っていると回答をした方が 74% と先程の市民アンケート調査結果 53% と比較しても認知度が高いことが窺えます。次に 20 ページ上段のスライド、鉄道における利用頻度と満足度の結果になります。

鉄道の利用頻度については約 80% が定期的な利用はしていないと回答しており、満足度においては運行時刻や運行本数で不満やや不満の評価が多い結果となっております。鉄道については先程の公共交通を利用しない方の調査においても 87% が定期的な利用はしないと回答しており、現状として今回のアンケート対象者においては、鉄道の利用頻度が低いといった結果が窺えます。

次に下段のスライドになりますが、バスの利用頻度と満足度になります。バスにおいても定期的な利用はしないと言う回答が約 60% で最も多い結果ではありましたが、先程の公共交通を利用しない方の調査結果では 95% が定期的な利用をしないと回答しており、その結果

と比較すると幾分利用される方がいらっしゃるのではないかとうことが推測されます。また、満足度においては、先ほどの公共交通を利用しない方の結果と同様に、運行時刻・運行本数において不満やや不満の評価がやはり多い結果となっております。

続きまして 21 ページ、デマンド交通の導入に対する調査結果になります。先ほどの調査と同様に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 44%となっていました、自家用車等の移動手段を持たないことから、先程の調査結果より利用に関する意識が高いことが窺えます。

次に下段のスライド、デマンド交通が運行された際に立ち寄りたい施設はどこかとの問い合わせ第一希望については、先ほどの公共交通を利用しない方の調査結果と同様に塩尻駅が最も多かった一方で、デリシアや松本医療センターといった商業施設や病院を希望される方の割合が多くなっていることから、やはり生活に密着する利便施設への移動ニーズが高いことが窺えます。

次に 22 ページになりますが、デマンド交通を利用しないと回答した方に理由を聞いたところ、タクシーの方が便利と回答した方が 28%と最も多く、次いで仕組みがよくわからないと回答した方が 18%となっております。続いて、下段のスライドになりますが、タクシー利用助成事業の満足度と改善点になります。この事業につきましては、概要でお示ししておりますとおり、対象者にタクシー利用料金のうち 500 円を助成する券を年間最大 30 枚、15,000 円分を交付する内容となっており、この事業に対しては 68%の方が満足していると回答しております。一方で改善してほしい点としては、助成金のさらなる増額や利用条件の緩和といった要望をいただいている結果がありました。

以上を踏まえまして、資料 23 ページになりますがアンケートから得られた検討課題です。福祉アンケート調査結果といたしましては、先ほどと同様にデマンド交通の導入については利用したいというニーズがある一方で、仕組みがよくわからないといった意見も多くあることから、導入する際においては十分な周知等が必要になってくると考えられます。また、先ほどと同様に移動ニーズ等をもう少し詳細な調査を経た上で、導入について検討する必要があると考えております。

次に本市で実施しているタクシー助成事業ですが、この事業については、68%と高い満足度がある一方で、金額について助成金の増額を要望する意見も多いことからタクシー券による利用状況の把握や現状ではタクシーしか使えない利用券を地域振興バスの利用促進のためにも利用を可能にすることも検討することが必要ではないかと考えております。

次に地域振興バスを利用している方の利用者アンケート調査結果になります。この調査については、地域振興バスの車内に職員が乗り込み、利用者 359 人に直接ヒアリング調査をした結果になります。

資料 24 ページをご覧ください。個人属性と年齢になります。回答をいただいた方の個人属性については、女性 76% 男性 24% であり、年齢については 60 歳以上が約 70% を占めていることから、地域振興バスについては女性で 60 歳以上の高齢者の利用がメインになっていることが窺えます。

次に下段のスライド、地域振興バスを利用している方の居住地と利用頻度になります。利用者の居住地については、塩尻東地区・宗賀地区・檜川地区・洗馬地区の居住者が多く利用頻度については、平日は週一回以上の利用が 77% を占めている結果となっております。また、休日については、定期的な利用はしていないといった回答が半数に上る結果がありました。

次に資料 25 ページ、行動パターンになります。行動パターンとして、出発時刻については 7 時から 11 時に出発のピークがあり、帰りの到着のピークについては 11 時から 19 時で 70% を占めており、

外出時間は2時間から7時間が最も多く73%を占めている結果がありました。

次に下段のスライド、移動の目的等の調査結果になります。移動の目的では、買い物・通院等の単独の目的が多く、バスの乗り換えについては、えんぱーく前と塩尻駅前で行われておりますが、移動手段についてはバスのみの単独利用が41%と最も多くバスから鉄道に乗り換える方は7%、バスからまたバスに乗り換えると回答した方はわずか2%であり、地域振興バスから他の公共交通及び地域振興バス同志を乗り継いで利用している方は少ないという結果がありました。

次に資料26ページになりますが、現在100円の運賃で運行している地域振興バスの支払いの意思額について聞いてみたところ、支払いの意思額は今までどおり100円が48%と最も多く、次いで150円200円が合わせて46%となっており、今後値上げの検討をするにあたっては、200円がアッパーになるのではないかとの結果がありました。

次に下段のスライド、地域振興バスの満足度について聞いてみたところ、運行ダイヤについて不満が42%と満足度が低い一方、その他の項目については不満を回答している割合が少ない結果であり、運行ダイヤを除き、所要時間・運行路線等については満足されているという結果がありました。

以上を踏まえ資料27ページ、アンケートから得られた検討課題とになります。

課題1点目の地域振興バスの利用者特性につきましては、アンケート結果のとおり、利用者76%が女性であり男性の利用率が現状では低いことから、潜在的な利用者である男性が利用しない理由等を明確にした上で利用促進策を図り、男性利用者の増加に向けた取組みが必要であると考えております。次に課題2点目の対応として、これは先ほどの男性利用者が少ないとといったことも共通ですが、利用頻度について、ヘビーユーザーと非利用者の頻度に非常に乖離があるといった結果から、既に利用者している方の移動モデルを非利用者の方に紹介することによって利用促進をPRすることで利用者の増加につながることが必要になってくると考えております。

最後に課題3点目と4点目の課題、行動パターンと満足度に対する対応として、行動パターンが8時から11時に集中をしているなかで、先ほどご説明させていただいたとおり、地域振興バスの運行ダイヤへの満足度が低い結果となっております。特に運行ダイヤについては、自由意見において、様々な時間帯において本数の増便に関する意見が多いことから、利用者の行動パターンやトリップ、さらには路線内に位置する施設の営業時間等も鑑みるなかで、利用者が多く見込める時間帯へのダイヤを見直すことにより地域振興バス全体の満足度が今後さらに向上するのではないかと考えております。以上が結果となります。

今後アンケートの更なる分析を予定しており、具体的には、利用者のトリップにおいて乗降が多くされているバス停の洗い出しにより、利用者の多い区間と少ない区間との明確化することで路線を見直すこと等を予定しております。

また、集計についても現在は回答を単純に集計したものにとどまっていますので、設問をかけ合わせたクロス集計等により、より深く分析を進めてまいりたいと考えております。

最後に28ページ、今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

まず、現時点の位置ですが、先ほど説明させていただきましたとおり、調査を実施しアンケート結果の分析を進めており、来月を目途に課題を明確にし、3月から令和2年度の5月末に向け、課題解決と基本の方向性や公共交通利用促進策の検討また、新たな交通形態の検討を進めてまいりたいと考えております。その後、公共交通実施策や計画の目標設定、さらに計画の推進体制等の検討を行い、骨子案や素案を作成し、パブリックコメントを経て令和3年度に公表してまいりたいと考え

ております。

なお、現在国において、網形成計画策定の計画制度の見直しが進められており、現行の策定方法と異なる部分も想定されることから、本日ご出席いただいている国土交通省北陸信越運輸局の皆様からもご指導をいただき、策定を進めてまいりたいと考えております。

私からの説明は以上になります。

・意見

【北信越運輸局交通企画課 課長】

私は計画策定部会に出席させていただいていて、その際にお伝えした内容を資料に反映していただいてありがとうございました。3点ほど、申し上げたいと思います。

話が戻ってしまって申し訳ないですが、(1) の柏川線の減少要因として無料のシャトルバスについてどういったものかということと、利用者が転換した理由が無料だからなのか、そちらの方が便利だからなのかを教えてください。

【事務局（太田主事）】

無料シャトルバスは、4月から奈良井宿や平沢のまちなか等の観光目的のために運行しているものです。観光以外の方も利用することができる、運行路線の中に木曽くらしの工芸館という道の駅があり、そこへの買物目的の方も利用しているということを聞いていますので、そういったことが減少要因の一つとして考えられるということで述べさせていただきました。

【北信越運輸局交通企画課 課長】

無料ということなのか、地域振興バスよりも便利だからなのか、というところは考慮いただきたいと思っています。国土交通省でもシャトルバス等も含めて公共交通を全体最適化する方向で改正をしているところですので、そういったところも考慮いただけるといいと思います。

2点目ですが、調査票の例では、目的地に塩尻駅とワイナリーが書かれていますが、この行動の目的地はワイナリーだと思いますので、塩尻駅を除いて分析することも考えられます。

最後に、p27に利用者の移動モデルの紹介ということが書かれていますが、役場の職員や事業者の方が行動形態を訪ねて、マイ時刻表をオーダーメイドでつくるというサービスを行っている自治体がありますので、そういった利用促進策もご検討いただけたらと思います。

(3) 生活交通確保維持改善計画に係る事業評価について 29p～30p（事務局 太田説明）

12月末に委員の皆様に書面でのご協議をご依頼したものでございますが、平成31年度塩尻市地域内フィーダー系統確保維持計画、別名 北小野線運行計画の自己評価について、その内容をご報告させていただくものでございます。

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、事業を効果的に実施していく観点から毎年度、1年間の事業評価を実施し、併せてその内容を公表することになっております。

例年、この時期の会議において、1年間の事業に対する自己評価案をお諮りしておりましたが、国が示す評価期限が会議日程とあわなかったため、書面による協議を実施させていただきましたので、本日は最終的に報告をした自己評価の内容を委員の皆様に報告させていただきます。

今回の該当事業は平成31年度の事業で、対象期間は平成30年10月から令和元年9月までの1年間でございます。

29ページ中心部分、評価項目になっております、④の事業実施の適切性についてですが、JR塩尻駅を起点とし、北小野地区やJR小野駅を経由する経路を一日4便運行するという事業に対して、計画どおり、通常運行250日、冬期運行92日の計342日の運行をいたしましたので、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたということで、A評価とさせていただきました。次に評価項目⑤の目標・効果達成状況についてですが、1便当たり11.0人、年間利用者数14,500人の目標に対して、1便当たり11.0人、年間利用者数15,085人の利用があり、それぞれ目標値を達成いたしましたので、こちらもA評価とさせていただきました。

目標値は達成したという状況ですが、30ページの資料も見てわかるとおり、前年度事業と比較すると利用者が229人減少している状況であるため、評価シート⑥事業の今後の改善点としては、利用者数の維持にむけ、網形成計画の検討と合わせて、次回のダイヤ改正に反映させることで、利便性の向上を図るといった内容で報告をしております。

補足情報として、令和2年2月末にこの国の補助事業に係る第3者評価委員会が石川県金沢市で開催される予定でございまして、そちらの場で塩尻市の当該事業に対する取り組み事例を発表させていただくという貴重な場をいただきましたので、その場で本市の取り組みに対する国交省等、専門家の方からの意見も今後の事業に反映し、効果的な事業運営に努めて参りたいと考えています。

報告事項(3)生活交通確保維持改善計画に係る事業評価については以上でございます。

・意見なし

(4) 自動運転技術の実用化に向けた取組みについて 31p～35p (事務局 浅川説明)

自動運転技術の実用化に向けた取り組みについてご説明させていただきます。

既にご存知の方もいらっしゃるかと思いますが、昨日、自動運転実証実験の包括連携協定締結式を行い、本日の新聞記事にも掲載されておりますので参考として配布をさせていただいております。

それではまず初めに資料31ページをご覧ください。

塩尻市において、自動運転実証実験を行う目的になります。

まず、1点目といたしまして塩尻市内の交通における自動運転技術の実用化。

2点目として持続可能な地域交通の実現。

そして、3点目として自動運転技術の集積と地域産業への波及。

これらの実現により自動運転技術を用いた新たなモビリティーサービスの事業化を図り、地域交通の課題解決など地域の活性化を目指すというものになります。

次に資料32ページ、自動運転実証実験の概要になります。まず初めに、プロセスになりますが、最初に計画の策定を行い、次に走行するルートの現地調査、自動運転に必要な地図用のデータ収集と3Dマップの作成、続いて走行計画の策定や実証実験に係るリスクアセスメントを行い、実証実験を進めてまいります。実証実験の場所につきましては、塩尻駅周辺の市街地を想定しており、1回の実証実験にあたり、走行距離は概ね2キロから3キロを想定しております。

また、実施期間については令和2年4月から令和5年3月の3年間で実証実験を進めていく予定です。次に下段のスライド連携体制になります。

左側水色で囲われた塩尻市や地域交通の担い手となるアルピコホールディングスや高精度3次元地図の制作を行います塩尻市振興公社と右側にあります自動運転の実用化を図る民間企業群、自動運転車両や高精度3次元地図を保有するアイサンテクノロジーを核として自動運転技術のシステム

関係を担当するティアフォー、高度通信技術（5G）を主に担当するKDDI、そして自動運転に対するリスクアセスメント見守りや保険を担当する損保ジャパンの7社と昨日連携協定を締結したところであります。

また、この実験にあたっては関係機関との連携も必要であると考えており、県管理の道路管理者であります長野県や交通規制等を担当していただく長野県警察や地元塩尻警察署、さらに、技術的助言等をいただく経産省等とも連携を図りながら進めてまいりたいと考えております。

この自動運転実証実験の実施に至った経緯につきましては、図中央にあるアイサンテクノロジーの3次元地図のデータ入力等の業務を塩尻市振興公社が受託しており、実証実験の適地を模索していたアイサンテクノロジー側から、提案を受け実施に至っております。

続きましてスケジュールになります。

自動運転の実証実験につきましては、各年度で前期に実証実験の準備をし、その中で実験コース設定や交通規制等の手続き、地域の住民の皆様への周知、実証実験におけるリスクアセスメントといった準備を進め、年度の後期において実際に走行実験を実施するスケジュールとなっております。また、それぞれの実証実験にあたっては自動運転のテスト環境の整備も検討しておりますのでご説明させていただきますが、それに向けた準備も併せて進めていきたいと考えております。

次に下段のスライドになりますけども実際に実証実験で使用する車両のイメージになります。

自動運転についてはそれぞれレベルで分けられておりまして、今回の実験においては、特定場所で緊急時はドライバーが対応するようなレベル3や特定場所での自動運転が可能なレベル4での走行を予定しております。

また、車両については乗用車タイプからバスまたはカートのような様々な車両での実験が可能であり、塩尻市に適したコースや利用形態を鑑み車両を選択して参りたいと考えております。

次に34ページになりますけれども自動運転を活用したサービスモデルの事例になります。

サービスモデルの検討においては、現在タクシーやバスのドライバー確保が困難になっており、ドライバーという限られた経営資源の配分を改善するとともに官民連携による地域収益モデルを構築したいと考えております。

具体的には、市街地集客モデルとして学校や公共施設等を連携して周遊するルートや、買い物支援モデルとしてスーパー等の集客施設と連携をして周遊するルート、さらに少し視野を広げてインバウンド等への需要対応として観光地送迎モデルを現在検討しており、さらに中山間地域なども実験地域として今後検討してまいります。

次に下段のスライドになりますが、自動運転のテスト環境整備として、現在中南信運転免許センターのテストコースを使用させていただけないかということで調整を進めさせていただいております。テストコースにおいては、実証実験前の最終調整や実験中の微修正、さらに実験に係るデータ収集等をテストして参りたいと考えております。

最後に今後の主なスケジュールになります。今年度においては3月までにサービスモデルや実証上コースを検討し、関係機関との協議に向けた準備を進めてまいりたいと考えております。

令和2年度については4月に実証実験に係る推進協議会を設立し実証計画の内容について具体的に発表して参りたいと考えております。

その後上半期については実証に向けた準備、そして下半期に向けて1次実証を開始して参りたいと考えております。

なお、本協議においては、今後も随時進捗状況について報告させていただきます。
説明については、以上となります。

・意見なし

4 協議事項

(1) 地域振興バス檜川線の一部ダイヤ改正（案）について 36p～38p （事務局 太田説明）

(2) 地域振興バス広丘駅循環線の一部経路変更（案）について 39p～40p 一括説明

地域振興バス檜川線の始発便、桑崎口バス停発 7時39分の便について、一般乗客と通学目的の小中学生が併用している便のダイヤ改正案になります。参考資料として、檜川線の時刻表もお配りをさせていただいておりますが、時刻表でみますと一番左のスクール併用便と書かれた便が対象便となります。

1の趣旨になりますが、

近年の生徒数の減少により、檜川中学校に遠距離通学している生徒の通学手段を確保するため、中学校の始業時間に間に合うよう、ダイヤを12分早めるという改正案を提案させていただくものでございます。

簡単な経過ですが、

- ・平成25年度までは中学校の始業時間は、8時15分であったことから、現行の地域振興バス、スクール併用便ダイヤ、中学校前8：06分着で対応が可能でしたが、
- ・その後、平成26年から中学校の始業時間が、5分早まり、8時10分に変更になったため、現在の地域振興バスのスクール併用便ダイヤでは間に合わず、すべての生徒が7時15分、檜川中学校着の教育委員会で運行しておりますスクール便で登校するようになりました。
- この際、地域振興バスは、あくまで一般乗客の輸送もあることから、檜川診療所のオープン時間帯に合わせた現行ダイヤを継続するため、始業時間に合わせた改正を行いませんでした。
- ・令和元年度、夏頃に中学校の朝部活が廃止になりましたが、その後も継続して教育委員会で運行しているスクール便、7時15分檜川中学校着で登校をしているという状況です。
- ・これらの状況を踏まえ、スクールバスを利用する生徒数の減少や、朝部活がなくなったことから、中学生については、来年度から教育委員会のスクール便をとりやめ、地域振興バスを有効活用することで中学生の通学手段を確保するといった改正案を検討してきたという経過です。
- ・なお、この件に関する地元の合意形成については、令和2年1月15日に開催された檜川地区区長会で協議をし、合意をいただいている状況です。

3 一般乗客との兼ね合いとすること

対象便は、冒頭申し上げた通り、一般乗客に加えて、通学目的の学生が乗車するという便になりますが、学生の数が多いと、定員を超てしまい、一般乗客が利用できなくなってしまうということも想定されますが、対象便の平均乗車人数は、平成30年度、0.66人、令和元年度0.39人となっており、想定される最大の生徒数の14人と合計してもバスの定員の範囲内で輸送が可能であると推測されます。37ページが新、旧対照表とし、改正案を示したものになります。

改めてですけど、説明内容を整理した図が38ページの資料になりますが、上のブルーで示したのが今年度の運行体制でございまして、1番、地域振興バス檜川線ダイヤは現在、中学校前に8時06分着というダイヤで、始業時間の8時10分に間に合わないという状況であることから、下段、2番の教育委員会が運営している檜川中学校スクール便で生徒は通学している状況です。こちらの便が、生徒数の減少等の理由から、来年度から見直しを行い、取りやめになる予

定であるため、来年度からは、下の赤い色で示してあるとおり、1番、地域振興バス、スクール併用便のダイヤを始業時間に間に合うよう12分早めることで、中学校前7時54分着とし、地域振興バスを有効活用し、中学生の移動手段を確保していきたいといった提案内容でございます。

地域振興バス檜川線の一部ダイヤ改正案については以上でございます。

続いて、39ページになりますが、第2号議案、地域振興バス広丘駅循環線の一部経路変更案についてです。こちらも参考資料として、時刻表をお配りをしておりますが、

趣旨として、広丘駅循環線17:00の便について、セイコーエプソン株式会社広丘事業所の拡大に伴い、帰宅ラッシュを要因とした広丘東通線上の渋滞が常態化しております。

特に水曜日、金曜日はノー残業デーであることから15分程度の遅延が発生しているということから、利用者からも改善を要望する声が多数上がっている状況です。

これらのことから、定刻通りの円滑な運行を目的とした経路変更を提案するものです。変更経路案は2の図に記載してある通りで、現行は赤い点線経路で運行をしておりますが、オレンジ色で示したとおり、広丘東通線上で渋滞が常態化していることから、17:00の便についてのみ、ブルーで示した経路の通り、広丘駅東口を折り返して、国道19号に迂回し、建部社バス停に接続する経路に変更する改正案を提案させていただきます。

3 経路変更にかかる検討として、提案させていただく変更案ですと、ギャザ前バス停及び野村第二公民館バス停を飛ばすことになることから、その影響を考え、12月10日から12月16日の1週間乗降客数調査を実施しましたが、いずれのバス停も乗降客数は0人であったことから、影響は少ないと考え、上記の改正案を提案させていただきました。ダイヤ表は右のページに示した通りです。

協議事項の第1号議案及び第2号議案についての説明は以上ですが、

運行計画の変更については、本会議での承認後、国への届け出が必要となるため、協議をお願いするものです。

委員の皆様の御審議をお願いいたします。

・意見

【PTA連合会】

片丘線についてもスクールバスを地域振興バスに代替する提案した際に、ダイヤの改正は3年の定期改正でないと難しいとお聞きしていましたが、必要があればその都度、改正をしていただけるという認識でよろしいですか。

【市長】

費用がかかりますので原則3年に1回と zwar いますが、緊急の場合には行います。

協議の結果、承認

5 その他

(1) 自動車急発進防止装置整備費補助金制度の施行について 41p～42p (事務局 太田説明)

最後にその他といたしまして、資料41ページ～42ページになりますが、令和2年2月3日から新たに新規事業としてスタートいたします、自動車急発進防止装置整備費補助金制度について、事業の紹介をさせていただきます。

こちらの事業は、高齢者が関わる交通事故が全国的に多発しているという社会情勢を背景とし、交通安全対策を主な目的としておりますが、中山間地域に居住をする高齢者の足の確保という部分

も、担当課が都市計画で実施していくうえで、まちづくりの観点から大きな目的の一つでありますので、委員の皆様にもPRをさせていただきたいと思います。

こちらの補助金は、70歳以上の高齢ドライバーが運転する自家用車にアクセルとペダルの踏み間違いによる誤発信を抑制するための、自動車急発進防止装置を整備した場合、装置費プラス整備費用の9割を補助する制度で、補助上限額は8万円となっております。

新聞報道等での効果もあり、反響は大きく、連日担当課の方に取り付けを希望する問い合わせが寄せられており、来週の制度開始に向けて順調に準備を進めている状況です。

細かな事業の説明は省略させていただきますが、何より自己負担1割で装着ができるという部分が魅力であると思いますので、委員の皆様におかれましてもPRについてご協力をいただければ思いますし、詳細については都市計画課までお問い合わせをいただければと思います。

自動車急発進防止装置整備費補助金制度の施行については以上でございます。

- ・意見なし

6 閉会

第2回塩尻市地域公共交通協議会

令和2年2月7日

議事録署名人

塩尻東地区区長会長
二木正昭



令和2年2月7日

議事録署名人

塩尻地区タクシー協議会
中沢昌穂



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	アルピコタクシ一株松本支社	副社長	柳沢 賢一	齊藤 敏	
2	一般乗合旅客自動車運送事業者 (元)	アルピコ交通㈱中南信支社	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	中沢 昌穂		
4	一般旅客自動車運送事業者	辰野タクシー㈱	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	濱 哲也		
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	所長	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	二木 正昭		
9	住民又は利用者の代表者	片丘地区区長会	会長	中野 富夫		
10	住民又は利用者の代表者	広丘地区区長会	会長	酒井 正文		
11	住民又は利用者の代表者	高岡地区区長会	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	齋藤 幸男		
13	住民又は利用者の代表者	洗馬地区区長会	会長	北沢 豊		
14	住民又は利用者の代表者	宗賀地区区長会	会長	西建 福男		
15	住民又は利用者の代表者	北小野地区区長会	会長	神戸 嘉久		
16	住民又は利用者の代表者	楢川地区区長会	会長	宮原 正		
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	朝倉 猛	
18	住民又は利用者の代表者	辰野町小野区	区長	小野 清高		
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 淳太郎		
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		○
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	森 勝利		○
23	道路管理者	飯田国道事務所 木曽維持出張所	所長	石原 幸宏	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		
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	渡澤 龍一	下平 穂積	
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	永岡 勝	清水 齊	
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	副会長	飯島 晴		
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		
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 恒文		

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 曽根原 博

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