

令和3年度 安曇野市地域公共交通会議兼地域公共交通協議会 総会 会議概要

- 1 会議名 令和3年度 第1回安曇野市地域公共交通会議兼地域公共交通協議会 総会
- 2 日時 令和3年5月26日(水) 午後1時30分から午後4時30分まで
- 3 場所 豊科交流学習センターきぼう 多目的交流ホール
- 4 出席者 宮澤 宗弘会長、荒井 信吾委員、小林 伸行委員(代理 唐澤 哲男氏)、  
兵藤 裕一委員、荻窪 孝委員、土肥 照佳委員、奥山 修司委員、  
藤松 兼次委員(代理 東 敦子氏)、増田 早苗委員、藤岡 嘉委員、  
大谷 高委員、笠原 健市委員、二條 宏昭委員(代理 藤本 忠和氏)、  
小岩井 清志委員、耳塚 喜門委員、大内 清彦委員、渡辺 睦宏委員、  
西郷 靖純委員、松井 道夫委員、園田 弘世委員、久保田 剛生委員、  
高嶋 雅俊委員、矢口 泰委員、坪田 浩昭委員、平林 洋一委員  
事務局：丸山政策経営課長、丸山交通政策係長、交通政策係主査中嶋
- 5 公開・非公開の別 公開
- 6 記者 4人
- 7 傍聴者 10人
- 8 会議録作成年月日 令和3年6月15日

協議事項等

◎会議次第

- 1 開 会
  - 2 あいさつ
  - 3 協議事項
    - (1) 専決処分の承認を求めることについて
    - (2) 令和2年度 安曇野市地域公共交通協議会 事業報告について
    - (3) 令和2年度 安曇野市地域公共交通協議会 決算報告について
    - (4) 地域間幹線系統確保維持計画「四賀線」(案)について
    - (5) 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について
    - (6) 令和3年度運行計画の変更について(定時定路線・あづみ野周遊バス)
    - (7) 巡回バスの運行について
      - ア 巡回バスに関する部会検討の結果について
      - イ 協議会としての結論について
  - 4 報告事項
    - (1) 各路線運行実績報告について
  - 5 その他
  - 6 閉 会
- 3 協議事項
- (1) 専決処分の承認を求めることについて  
【事務局説明】・・・資料1  
・収入支出す算の補正として、それぞれ2,310,000円を追加し、総額75,781,000円とする。  
《承認》

(2) 令和2年度 安曇野市地域公共交通協議会 事業報告について

【事務局説明】・・・資料2

- ・市内全域においてデマンド交通あづみんを運行した。また、市内3路線で定時定路線を運行した。
- ・市地域公共交通網形成計画の中間評価を行った。計画施策の実施状況に対する評価、乗客数等の数値目標の達成状況、市民の移動需要および利用者の意識調査などを実施した。
- ・中間評価の結果を受けて、今後の事業方針を決定した。デマンド充実に向けた研究、定時定路線の高校生利用者への利便性向上など。
- ・巡回バス導入の検討を行った。部会において、路線案による運行条件、費用シミュレーションを行った。また、巡回バスに対する市民意見の聞き取り調査を行った。
- ・令和2年度の視察受け入れは3件。先進地視察として2件実施した。
- ・市民説明会（出前講座）へ出席した。
- ・情報発信として、デマンド交通あづみんの案内パンフレットを更新した。

《承認》

(3) 令和2年度 安曇野市地域公共交通協議会 決算報告について

【事務局説明】・・・資料3

- ・収入は、安曇野市一般会計から73,416,781円。
- ・支出は、運営費として、会議費260,784円、事務費304,227円。運行費として、72,851,770円。合計は、73,416,781円。

【兵藤委員説明】

- ・監査について、5月11日および同月13日に、松本地域振興局および安曇野市商工会にて監査を行った結果、正確であることを確認した。

《承認》

(4) 地域間幹線系統確保維持計画「四賀線」(案)について

【藤本氏（二條委員代理）説明】・・・資料4

- ・松本バスターミナルから四賀支所へ向かう路線で、安曇野市については大口沢を通過する。
- ・自動車保有や普及率の上昇により、利用者数は近年減少傾向にあるが、旧四賀村から松本市街地へ向かう唯一の公共交通であり、市街地へ通学する高校生や病院へ通院する高齢者が利用していることから重要な路線である。
- ・平日は6往復、土休日は3往復を運行している。

《承認》

(5) 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について

【事務局説明】・・・資料5

- ・デマンド交通あづみんの運行に関する、令和4年度から令和6年度の計画である。
- ・市内全域を移動するデマンド交通と、東西の鉄道を結ぶ定時定路線を運行することで、交通空白地帯を解消し、病院や商店などへのアクセス、通勤通学の足を確保するものである。
- ・あづみん運行車両は、一部車両について国庫補助を活用している。

《承認》

(6) 令和3年度運行計画の変更について（定時定路線・あづみ野周遊バス）

【事務局説明】・・・資料6

- ・定時定路線について、市地域公共交通網形成計画の中間評価を受け、定時定路線の充実を図るため運行計画を変更する。
- ・穂高駅-明科駅路線については、明科高校東バス停を新設し、路線を延長する。また、バス停の安全確保のため、高橋節郎記念美術館口を移設する。運行回数を13回（便）に増便し、運行時刻も合わせて変更する。運行事業者は、安曇観光タクシー(株)、あづみの第一交通(株)。
- ・豊科駅-田沢駅路線については、豊科中央公園西バス停を新設し、路線を延長する。県安曇野庁舎前バス停を廃止し、豊科駅と県安曇野庁舎前間の路線を廃止する。運行回数を10回（便）に増便し、運行時刻も合わせて変更する。運行事業者は、南安タクシー(有)。
- ・明科スクールバス兼定時定路線については、利用者が非常に少ないことから廃止とする。現在利用している小中学生については、スクールバスにて対応する。
- ・いずれの変更についても、令和3年7月5日（月曜日）の変更を予定している。運行日、料金、乗車方法については変更なし。JRのダイヤ改正に合わせ、定時定路線の運行時刻も改正する。1台に乗り切れない場合は、臨時便で対応する。

《承認》

【耳塚委員説明】・・・資料6

- ・あづみ野周遊バスについて、アップルアンドローズバス停を設置する。このバス停は、以前アートヒルズという名称で運行していたが、当施設の閉館に合わせて廃止した。今回、地元の観光業者や周辺住民からの要望を受け、名称を変えて設置をする。

《承認》

(7) 巡回バスの運行について

ア 巡回バスに関する部会検討の結果について

【奥山委員説明】・・・資料7・添付資料

- ・巡回バスに対する市民要望を受け、令和元年7月11日より約2年をかけ慎重に検討してきた。
- ・新たな要望に対して、いくつかの検討の視点を設けた。まず、市民ニーズが一定数（願わくば二分の一程度）見込めるものか。多くの市民に利用してもらえると意味で公平性のある交通となり得るのか。事業を継続する上で運賃収入が望めるものなのか。当然赤字運行となることが想定されるため、そうした場合でも市民の一定の理解が得られるのか。こうした検討を行ってのみ、持続可能な交通が生まれることになるため、今回の巡回バスが持続可能な地域交通として導入できるのか検討した。
- ・実際の利用見込みについては、市民への聞き取り調査を行った。路線バスを使ってみたいかという問いに対して、使うと答えた方が27%、使わないと答えた方が69%であった。使うと答えた方の中で、将来車が運転できなくなったら乗りたい、という方の割合が最も多く、約半分であった。乗り換えがあれば使わないと答えた方は全体の91%で、地域交通の直行性が重視されていることがわかる。こうした結果から、利用が見込めないという判断をした。
- ・続いて公平性について、先程の聞き取り調査で巡回バスを使わない理由として、バス停および目的地まで遠い、時間がかかると答えた方が39%で、使わないと答えた方の4割近くがバ

ス停や目的地へのアクセスの不便さを感じている。今回の検討にあたり実際に路線を引いて検討したが、この路線が最適かどうかは誰にもわからない。安曇野市は過去、たくさんの路線が走っていたが、それでも当時はバス停へのアクセスの悪さがポイントになっていたであろうと思われる。巡回バスを導入した場合、バス停に近い人は利便性があるから乗りたい、ただそのうちの4割は将来乗る、と答えている。バス停から離れると利用しないと答えている。そうした人たちの近くにバス停を設けると、路線がどんどん伸びて直行性がなくなってしまう。これがバスの一つの欠点であると言われている。こうした点から、すべての市民が納得できる公平性のある巡回バスは難しいとの判断をした。

- ・次に費用面について、部会では3つの路線案についてシミュレーションを行った。一番低コストの案で、経常的にかかる支出は年間8,000万円を超える。地域交通にどれだけのコストをかけられるのかということがよく議論されるが、全国的にばらつきがある。一つの目安として1,000円とした場合、人口10万人だと1億円になる。地域交通の持続可能性を考えたとき、現在のデマンドに加えて巡回バス、この二つの地域交通を動かすとすると、半分を運賃収入でまかなったとしても1億円を超える財政負担を行政が持つことになるため、同時に動かしてみるという結論にはならない。また、費用面でも運賃収入が半分程度見込めるといふ明確な数字がない限り、巡回バスを運行することはできないとの結論に至った。
- ・最後に、過去の市民要望調査の結果と今回の聞き取り調査の結果を比べてみても、前回の調査結果を上回るような回答が出ていないことから、利用者が見込めない、結果として市民の支持が得られないと判断した。
- ・以上のことから、部会の結論として、公平性、利用人数、経費面といった視点から、今のところ今回の巡回バスを走らせる、という結論に至っていない。
- ・付帯意見として、地域公共交通に万能なものはない。どこかに欠点があるので、改善、改良を繰り返していくか、切り替える場合は、問題点を顕在化させ議論するべきである。新しい交通に対するニーズはあるが、実需はどうかというともものすごく少ない数でしかない。これはデマンドにも言えることで、十数年をかけて実利用者数が減ってきている。実需に対して真剣に検討を加えなければ、すべての交通がなくなってしまう。すぐにデマンドに対する改善案を検討していくべきである。

#### 【事務局説明】・・・資料7・添付資料

- ・部会では、想定される路線図を作成したり、費用シミュレーションをしたり、市民団体の方のお話を伺ったりして検討を重ねてきた。しかしながら、最終的には市民の皆さんがどう思っているかを確認した上で部会結論を出すということで、市民聞き取り調査を実施した。
- ・聞き取り調査の結果について、まず、バス停までの距離に関すること、では、バス停が遠くなる程使わないと回答する方の割合が増え、近い方でも約半数が使わないと回答している。最寄りのバス停までの距離が500メートル以上の方が51%、バス停まで1キロメートル以上ある方は全体の30%、約3人に1人は現実的に乗車できる環境にない。利用可能と答えたバス停までの距離は300メートル程度であった。
- ・続いて、行きたい場所について。行きたい場所の近くを路線が通っていると思うかの問いに対し、思うと回答した方は63%。3人に2人は行きたい場所を網羅しているが、その路線を使いたいと答えた方の割合は39%と低い。また、全体の91%の方が、乗り換えがあれば使

わないと回答しており、乗り換えを敬遠していることが確認できた。

- ・続いて、この路線バスを使ってみたいか、について。使うと回答した方は 27%で、その内 41%の方が将来運転しなくなったら使いたい、今は使わないと回答している。現在の移動手段が自家用車以外の方の 65%がバスを使わないと回答しており、移動手段に関わらず使わない傾向がある。路線バスを使わないと回答した方は 69%で、バス停や目的地まで歩く距離があることを理由に挙げる方が多かった。
- ・続いて、あづみんとバスのどちらが便利と思うか、について。あづみんが便利と答えた方が 56%、バスが便利と答えた方が 28%、両方便利と答えた方が 2%。あづみんが便利と答えた方の理由として、77%の方がドアツードアで自宅に来てくれるから。バスが便利と答えた方の理由として、運行時間が正確、予定が立てやすいが 57%、予約しなくてよいが 17%。あづみんのドアツードアのサービスは多くの方に評価されており、今後も欠かせないサービスであることが確認できた。また、バスの特徴である時間の正確さに対して、多くのニーズがあることが確認できた。
- ・自家用車を運転しない方のみを抜粋して分析をしたところ、結果は全体の傾向と類似していた。自家用車を運転しないことを理由にバスに乗車したいという傾向はみられなかった。

#### 【小岩井委員】

- ・現在のデマンド交通に代わって巡回バスを運行することは、利便性、収支面、利用者数の点から考えて厳しいと感じている。今後の少子高齢化の進行を考えても、乗務員確保の点でも厳しい。現在のデマンドはタクシー車両とバス車両を使用して運行している。免許は普通二種免許で運転できるので、現在の運行形態は多様性がある。今後は情報通信技術を積極的に取り入れて効率化を図り、観光客も取り込んでいくのが理想的であると考えます。
- ・現在では、タクシー事業は公共交通であるとみなされるようになった。安曇野市の公共交通を語るうえで、タクシー事業、バス事業を同時に考えなくては、公共交通全体が活性化されない。
- ・巡回バスの運行にあたっては、コロナ禍の影響も考慮しなければならず、より慎重にならざるを得ない。
- ・路線バスの運行方法は、いろいろな方法、選択肢がある。運行を希望する地域が主体となり、ルートや運賃を自分たちで決め、運行費の一部について自治体から補助を受ける方法が他市町村では行われていると聴く。ただし、現在のデマンド交通との兼用は費用面で難しいと感じている。

#### 【増田委員】

- ・高齢化、免許返納の動向を考えると、市民の 30%~40%の方が移動することに不便を感じている。人の動きがないということは、健康面でも経済面でも損失につながっていくと考える。誰もが自由に行動でき、支えあうまちを実現するために交通網は大事であるが、巡回バスは今の安曇野市には無理な課題であると感じている。安曇野市の田園都市、また地形を考えると、不公平ということになる。
- ・今後はデマンド交通をもう一歩見直して、市民のニーズに近い方法へ検討を重ねていただくとありがたい。

**【藤岡委員】**

- ・奥山委員のお話、細やかなアンケートの結果を見ても、巡回バスの導入は現実からかけ離れている。バスの導入に対して賛成の意見が30%に届かないという結果が判断の基本になる。巡回バスの案については断念せざるを得ない。

**【大谷委員】**

- ・安曇野市に路線バスを限なく走らせることの難しさをつくづく感じた。奥山委員のお話のとおり、いろいろ考えて検討していかないと、デマンド自体も終わってしまう。今回巡回バスの運行は難しいと感じたが、高齢者に対する福祉面でのバスなど新しい交通も必要と感じた。安曇野市の新しい交通システムをみんなで考えていければと思った。

**【笠原委員】**

- ・検討の結果は、多角的な面から検討されていると思う。
- ・行政が行った聞き取り調査の結果は、ボリューム的には少ない気もするが、ヒアリングしながらのアンケートということで非常に重要な結果である。
- ・モータリゼーションの進行により、我々の移動の仕方、形態はかなり変わってきた。今はそれに馴染んでいる。こうした生活様式の変化が、現在の複雑な問題を引き起こしている。公共交通とか巡回バスとかいう観点も大事だが、個々のニーズをどう拾い上げていくか、ということが大事である。今回の巡回バスの話を違う面から再検討していくことを要望したい。今回の決定は重要で、利用者数は当然ながら、公平性の感覚はそれぞれ違う。本当に困っている弱者の方まで手を届けるため、今後も大いに検討していくべきである。

**【東氏（藤松委員代理）】**

- ・デマンド交通のオペレーターの立場として、あづみんの自宅前までの送迎にメリットを感じている。日赤病院から豊科のイオンへ行くのにデマンドを使う方もいる。歩くことが難しい方が多い状況でバスを運行した場合、バスが利用されるのか、利用できるのか心配である。

イ 協議会としての結論について

**【宮澤会長】**

- ・検討の経過、部会の報告、委員の皆さんの意見を踏まえて、議長としてまとめたい。
- ・巡回バスの運行について、協議会としては、部会検討結果を尊重し、運行しないこととする。ただし、今後より利用しやすい公共交通への要望に応じていく必要がある。地域公共交通へのニーズについては、市地域公共交通網形成計画中間評価に則り、デマンド交通を拡充することで対応していきたい。

《承認》

#### 4 報告事項

##### (1) 各路線運行実績報告について

###### 【事務局説明】・・・資料8

- ・令和2年度デマンド交通あづみんおよび定時定路線の利用実績について報告。デマンド利用者は75,970人、定時定路線利用者は7,894人。
- ・デマンドは前年比10,711人の減、定時定路線は前年比5,592人の減。

《確認》

###### 【耳塚委員説明】

- ・あづみ野周遊バスおよび中房線について、新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言が出されたこともあり、7月からの運行となった。周遊バスについては利用者が少なく、途中で運休となった。

《確認》

###### 【小岩井委員説明】

- ・信州まつもと空港シャトル便について、乗車人数697人、運行回数322回であった。一運行あたりの乗車人数は2人で、コロナ禍の影響を考えれば悪い数字ではないと考えている。

《確認》

#### 5 その他

###### 【事務局説明】

- ・デマンド交通あづみんの案内パンフレットを更新したのでご覧いただきたい。