

第1回 辰野町地域公共交通会議 次第

日 時：平成30年6月25日(月)

午後2時00分～

場 所：役場2階 第6会議室

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 委員の委嘱について

4. 経過報告

(1) 地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザー支援事業の報告について (資料1)

5. 協議・報告事項

(1) 平成30年度辰野町生活交通確保維持改善計画にもとづく運行実績について (資料2)

(2) 平成31年度辰野町生活交通確保維持改善計画について (資料3)

(3) 平成30年度辰野町地域公共交通体系見直しについて (資料4)

(4) その他

6. その他

7. 閉会

○辰野町地域公共交通会議設置要綱

平成25年6月7日

告示第6号

(設置)

第1条 地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図るため、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、辰野町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(交通会議の委員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 町長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 住民又は利用者の代表者
- (5) 北陸信越運輸局長又はその指名する者
- (6) 道路管理者、長野県警察、その他交通会議が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任させることができる。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長各1人を置く。

- 2 会長は町長を充て、副会長は、会長が指名する。
- 3 会長は、会務を総括し、交通会議を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 会長が必要と認めたときは、委員以外の者に交通会議への出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。
- 4 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 交通会議は、原則として公開とする。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事)

第8条 交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事を置くことができる。

- 2 幹事は、交通会議で選任する。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、まちづくり政策課において処理する。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザー支援事業の報告について

地域交通ベストミックス構築事業とは、コミュニティバスやデマンド交通の運行効率化など、持続可能で最適な地域交通の体系構築に向けた取組を推進する長野県主体の事業。

交通アドバイザーは、地域交通に関する助言・指導等に必要な専門的知識を有する者で、適当と認められる者を知事が委嘱。交通アドバイザーの任期は、委嘱した日から平成30年度の末日まで。

平成29年4月21日に申請し、平成29年6月15日に事業採択。

◎派遣交通アドバイザー 所 属 株式会社ソーシャルアーツコンサルティング
職氏名 取締役 富樫 慎 氏

【富樫 慎氏プロフィール】

- ①専門分野 交通まちづくり計画
地域公共交通、歩行者・自転車ネットワーク、バリアフリー 等
- ②委員・委嘱 長野県生活交通確保支援アドバイザー（H15～16年度）
中川村地域公共交通会議 委員（H15年度～）
松本市都市計画マスタープラン策定・評価 委員（H19年度～）
長野県モビリティ・マネジメント検討チームアドバイザー（H27年度～）
長野県交通アドバイザー（H28年度～）
- ③主な職歴 H12 新宿駅南口基盤整備事業
H13 軽井沢町交通快適化事業
H16 中川村村営バス再編およびNPOタクシー事業構築
H18 木曾町生交通システム構築
H20 南信州15市町村 地域公共交通総合連携計画
H21 高山市 地域公共交通総合連携計画
H24 国土交通省「公共交通お助けナビ」製作
H25 長野県「公共交通再構築ハンドブック」製作

経 過 報 告

第1回 辰野町地域公共交通会議

(開催日) 平成30年6月25日(月)

期 日	内 容
平成26年 6月24日(火)	第3回辰野町地域公共交通会議(任期～H27.3.31) (1)経過報告 (2)平成26年度辰野町生活交通ネットワーク計画にもとづく運行実績について (3)平成27年度辰野町生活交通ネットワーク計画について (4)辰野町営バス川島線・飯沼線に係る自家用有償旅客運送者(道路運送法第79条)登録の有効期間満了に伴う登録更新について
8月29日(金)	デマンド型乗合タクシー停留所の新設 ・荒神山やすらぎ広場東
10月1日(木)	町営バス飯沼線 運行を辰野タクシー株式会社へ委託
平成27年 3月6日(金)	デマンド型乗合タクシー停留所の新設 ・北大出 青木橋
5月1日(金)	デマンド型乗合タクシーまちなか停留所の昇り旗を設置型の案内板へ更新(全20箇所)
5月15日(金)	町営バス飯沼線運営委員会、川島線運営委員会 (1)正副委員長選出 (2)平成26年度決算について (3)平成27年度収支見込について (4)今後の運営について
6月23日(火)	第1回辰野町地域公共交通会議(H27.4.1～H29.3.31) (1)経過報告 (2)平成27年度辰野町生活交通確保維持改善計画にもとづく運行実績について (3)平成28年度辰野町生活交通確保維持改善計画について (4)町営バス飯沼線運行時刻の変更について
平成28年 5月12日(木)	町営バス飯沼線運営委員会、川島線運営委員会 (1)正副委員長選出 (2)平成27年度決算について (3)平成28年度収支見込について (4)今後の運営について
6月24日(金)	第2回辰野町地域公共交通会議(H27.4.1～H29.3.31) (1)経過報告 (2)平成28年度辰野町生活交通確保維持改善計画にもとづく運行実績について (3)平成29年度辰野町生活交通確保維持改善計画について
平成29年 4月1日(土)	町営バス川島線 運行を辰野タクシー株式会社へ委託
4月21日(金)	平成29年度地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザー派遣事業に申請
5月11日(木)	町営バス飯沼線運営委員会、川島線運営委員会 (1)正副委員長選出 (2)平成28年度決算について (3)平成29年度収支見込について (4)今後の運営について
6月15日(木)	平成29年度地域交通ベストミックス構築事業における交通アドバイザー事業の採択決定

6月29日(木)	地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザーとの打ち合わせ実施 <ul style="list-style-type: none"> ・アドバイザー事業の概要 ・辰野町の目指す方向性、プロセスについて ・地域概況の確認(現地確認を含む)
7月28日(金)	第1回辰野町地域公共交通会議(H29.4.1~H31.3.31) (1)経過報告 (2)平成29年度辰野町生活交通確保維持改善計画にもとづく運行実績について (3)平成30年度辰野町生活交通確保維持改善計画について
9月21日(木)	地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザーとの打ち合わせ実施 <ul style="list-style-type: none"> ・現在の状況確認について ・今後の作業と進め方について ・町所有のバスや公用車の有効活用方法について
12月20日(水)	地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザーとの打ち合わせ実施 <ul style="list-style-type: none"> ・現在の状況再確認について ・今後の具体的な作業と進め方について
平成30年 1月17日(水)	地域交通ベストミックス構築事業交通アドバイザーとの打ち合わせ実施 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業所の現状確認について ・地域公共交通における運営状況について ・今後の方向性について
1月31日(水)	第1回辰野町地域公共交通会議幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通再編の考え方について ・地域および公共交通の概況について ・公共交通再編の方向性と論点について
2月21日(水)	町営バス飯沼線意見交換会
2月28日(水)	町営バス川島線意見交換会
3月6日(火)	第2回辰野町地域公共交通会議幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス住民意見交換会の報告について

平成29年度 町営バス川島線運行実績

【乗車人数】

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
29年度	1,154	1,218	1,276	1,143	933	1,273	1,331	1,147	1,130	994	967	852	13,418
28年度	1,066	1,030	1,325	1,244	1,092	1,221	1,268	1,051	1,047	944	1,002	896	13,186
比較	88	188	-49	-101	-159	52	63	96	83	50	-35	-44	232

【一日平均乗車人数】

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度平均
29年度	48.08	50.75	49.08	45.72	40.57	53.04	53.24	47.79	49.13	43.22	42.04	32.77	46.27
28年度	42.64	44.78	50.96	49.76	45.50	48.84	50.72	43.79	45.52	42.91	43.57	34.46	45.31
比較	5.44	5.97	(1.88)	(4.04)	(4.93)	4.20	2.52	4.00	3.61	0.31	(1.52)	(1.69)	0.96

【運行日数】

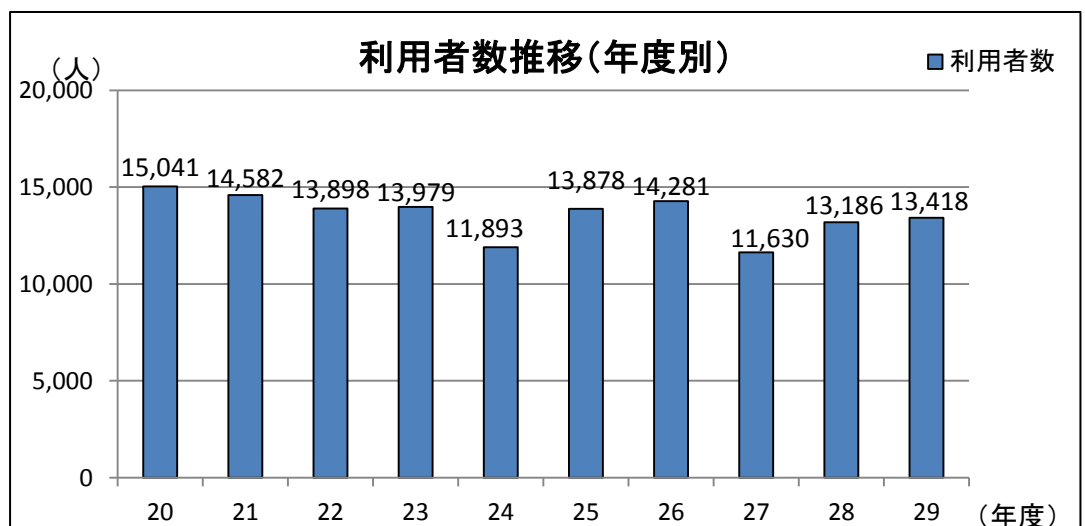
(単位:日)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
29年度	24	24	26	25	23	24	25	24	23	23	23	26	290
28年度	25	23	26	25	24	25	25	24	23	22	23	26	291
比較	-1	1	0	0	-1	-1	0	0	0	1	0	0	-1

【年度別利用者数】

(単位:人)

年度	利用者数
20	15,041
21	14,582
22	13,898
23	13,979
24	11,893
25	13,878
26	14,281
27	11,630
28	13,186
29	13,418



平成29年度 町営バス飯沼線運行実績

【乗車人数】

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
29年度	207	219	169	138	150	168	176	159	192	125	148	137	1,988
28年度	207	217	239	219	206	239	243	261	251	187	206	201	2,676
比較	0	2	-70	-81	-56	-71	-67	-102	-59	-62	-58	-64	-688

【一日平均乗車人数】

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度平均
29年度	10.35	10.95	7.68	6.90	7.89	8.40	8.38	7.95	9.60	6.58	7.79	6.52	8.25
28年度	10.35	11.42	10.86	10.95	10.30	11.95	12.15	13.05	13.21	9.84	10.30	9.14	11.10
比較	0.00	(0.47)	(3.18)	(4.05)	(2.41)	(3.55)	(3.77)	(5.10)	(3.61)	(3.26)	(2.51)	(2.61)	-2.85

【運行日数】

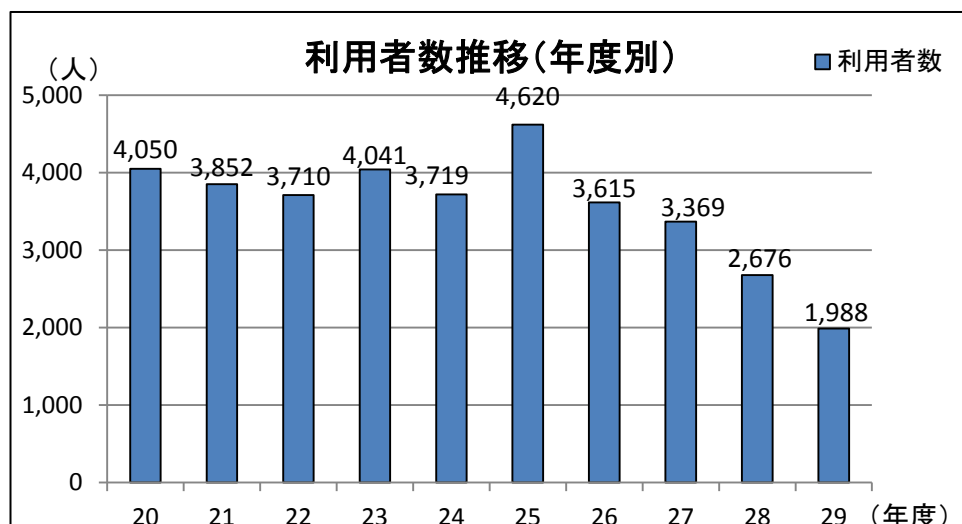
(単位:日)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
29年度	20	20	22	20	19	20	21	20	20	19	19	21	241
28年度	20	19	22	20	20	20	20	20	19	19	20	22	241
比較	0	1	0	0	-1	0	1	0	1	0	-1	-1	0

【年度別利用者数】

(単位:人)

年度	利用者数
20	4,050
21	3,852
22	3,710
23	4,041
24	3,719
25	4,620
26	3,615
27	3,369
28	2,676
29	1,988

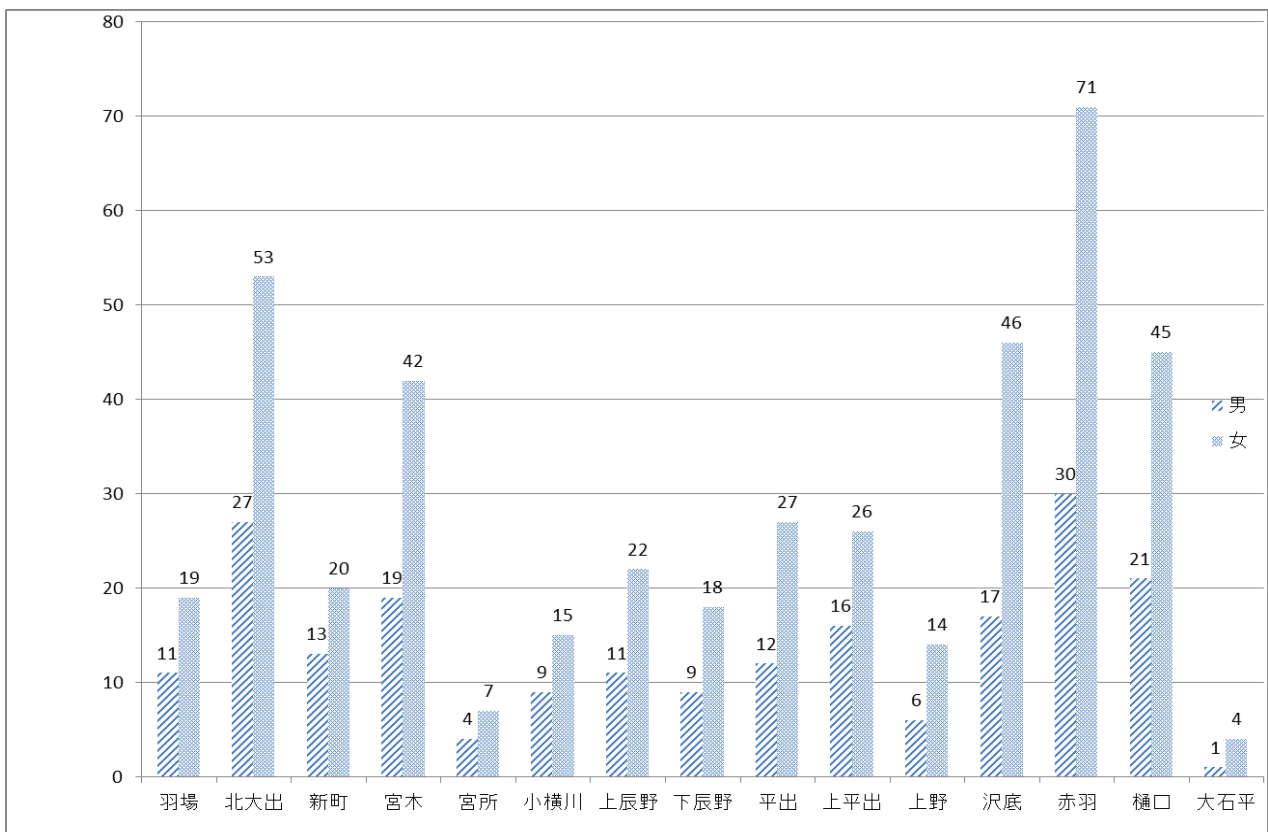


辰野町デマンド型乗合タクシー運行実績

(1) 地区別・年代別登録

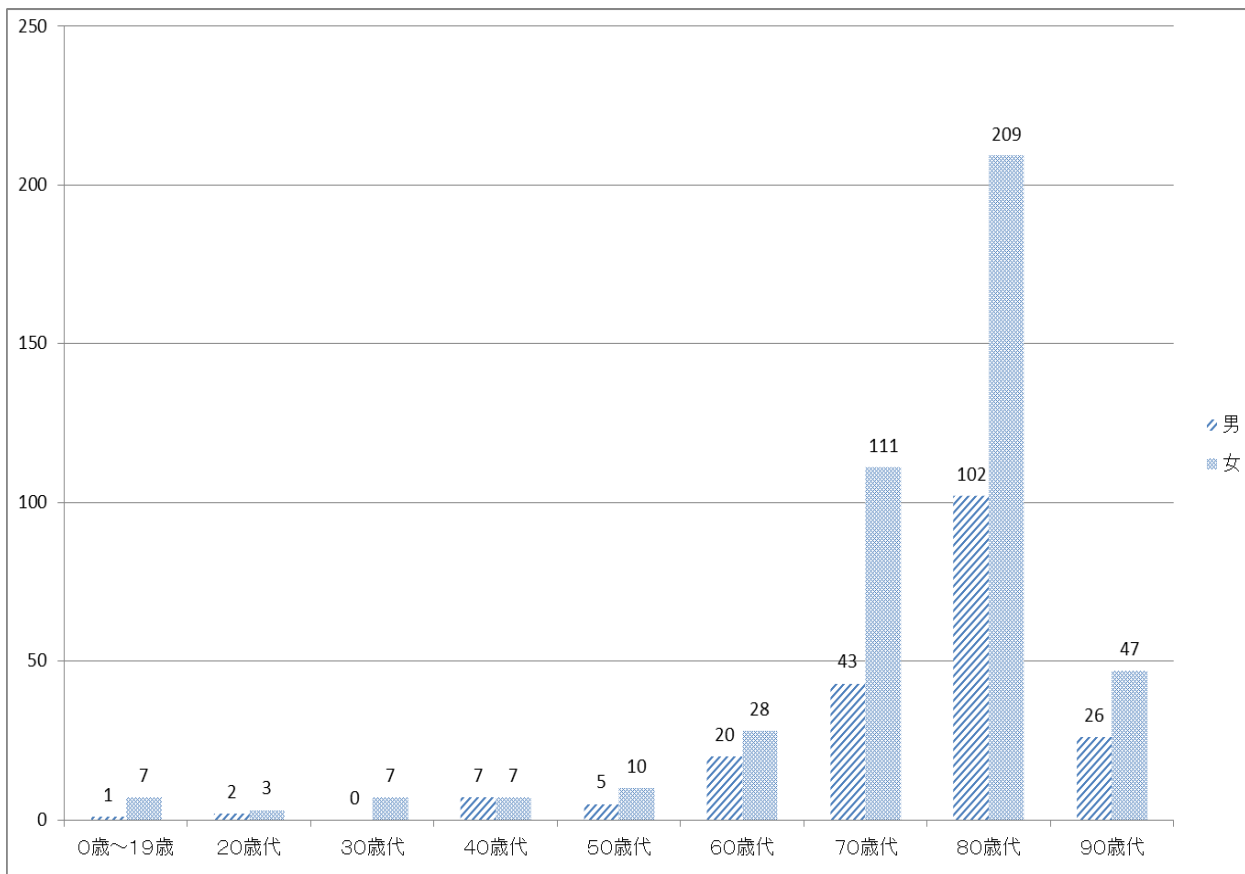
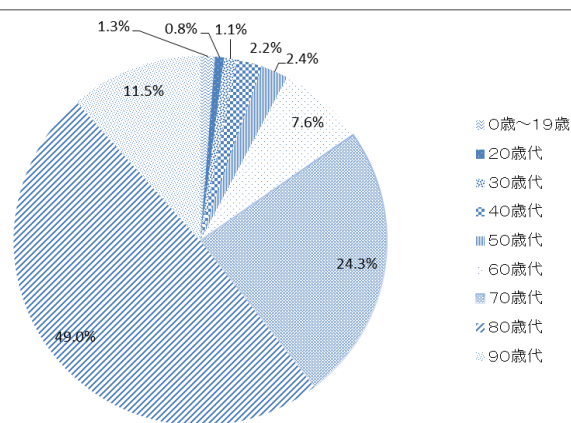
地区別登録者数

	地区	登録者数	男	女	割合
1	羽場	30	11	19	4.7%
2	北大出	80	27	53	12.6%
3	新町	33	13	20	5.2%
4	宮木	61	19	42	9.6%
5	宮所	11	4	7	1.7%
6	小横川	24	9	15	3.8%
7	上辰野	33	11	22	5.2%
8	下辰野	27	9	18	4.3%
9	平出	39	12	27	6.1%
10	上平出	42	16	26	6.6%
11	上野	20	6	14	3.1%
12	沢底	63	17	46	9.9%
13	赤羽	101	30	71	15.9%
14	樋口	66	21	45	10.4%
15	大石平	5	1	4	0.8%
	計	635	206	429	100.0%



年代別登録者数

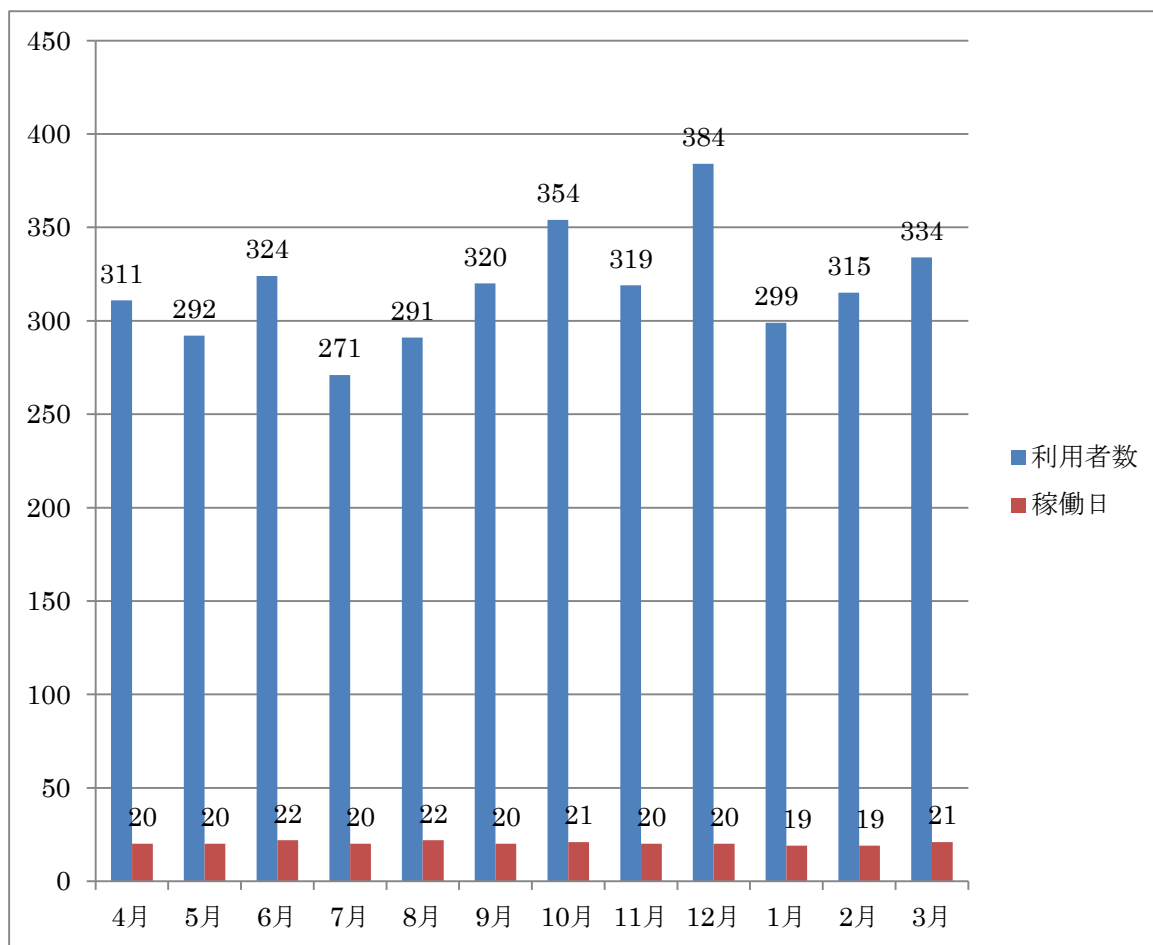
年代区分	合計	男	女	割合
0歳～19歳	8	1	7	1.3%
20歳代	5	2	3	0.8%
30歳代	7	0	7	1.1%
40歳代	14	7	7	2.2%
50歳代	15	5	10	2.4%
60歳代	48	20	28	7.6%
70歳代	154	43	111	24.3%
80歳代	311	102	209	49.0%
90歳代	73	26	47	11.5%
	635	206	429	100.0%



(2) 月別・便別利用状況

(単位:人)

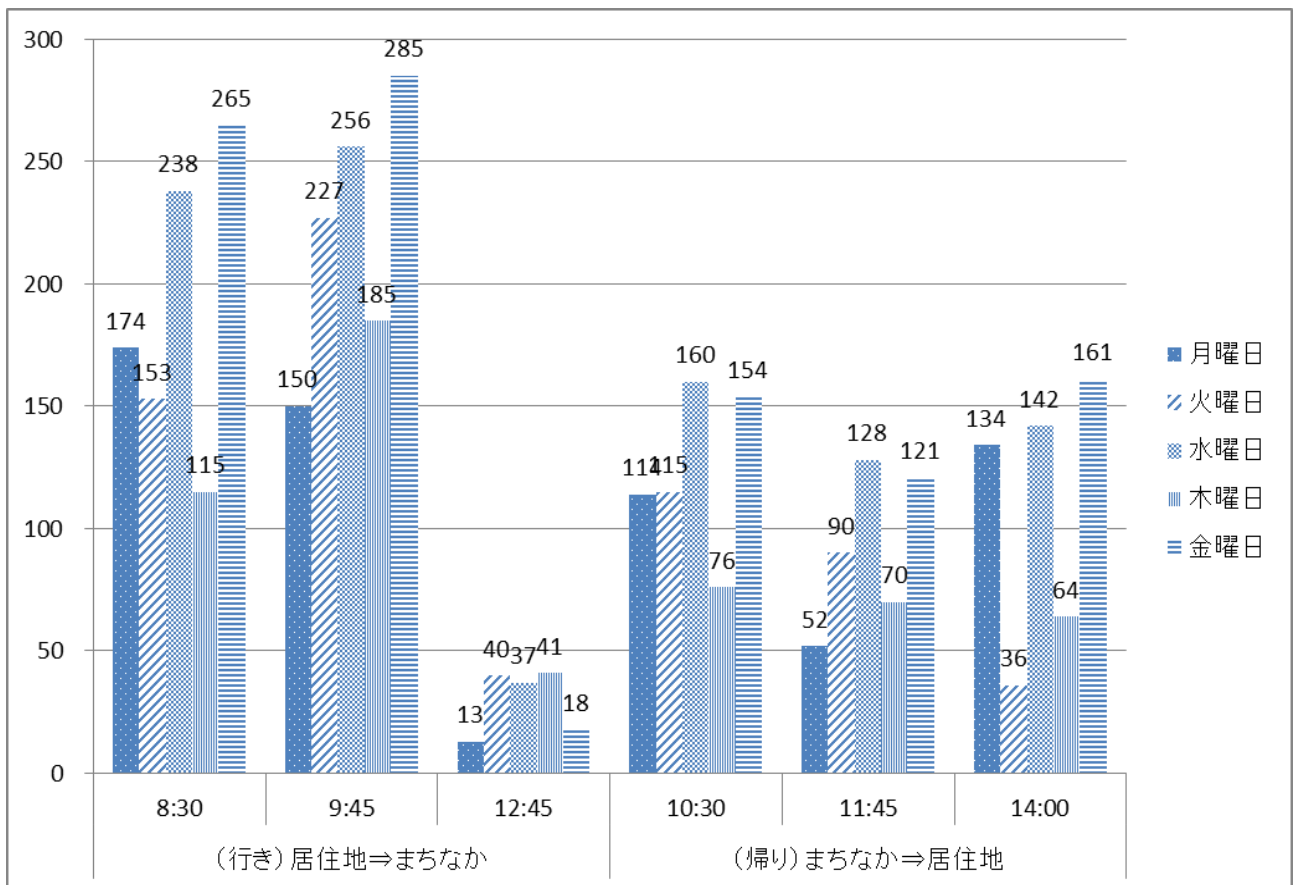
	行き				帰り				合計	性別内訳		1日 平均	稼働日
	1便	2便	3便	行き計	1便	2便	3便	帰り計		男	女		
4月	74	102	9	185	59	33	34	126	311	71	240	15.55	20日
5月	70	84	18	172	54	33	33	120	292	63	229	14.60	20日
6月	79	102	13	194	64	40	26	130	324	90	234	14.73	22日
7月	65	83	7	155	54	26	36	116	271	87	184	13.55	20日
8月	76	84	11	171	50	32	38	120	291	87	205	13.23	22日
9月	93	82	14	189	47	41	43	131	320	113	207	16.00	20日
10月	99	87	16	202	51	43	58	152	354	107	247	16.86	21日
11月	82	82	13	177	45	39	58	142	319	90	230	15.95	20日
12月	95	108	12	215	53	58	58	169	384	105	279	19.20	20日
1月	70	90	8	168	41	40	50	131	299	88	211	15.74	19日
2月	71	90	17	178	51	32	54	137	315	84	231	16.58	19日
3月	71	109	11	191	50	44	49	143	334	71	263	15.90	21日
年間計	945	1103	149	2,197	619	461	537	1,617	3,814	1056	2,760	15.63	244日



(3) 曜日別・便別利用状況

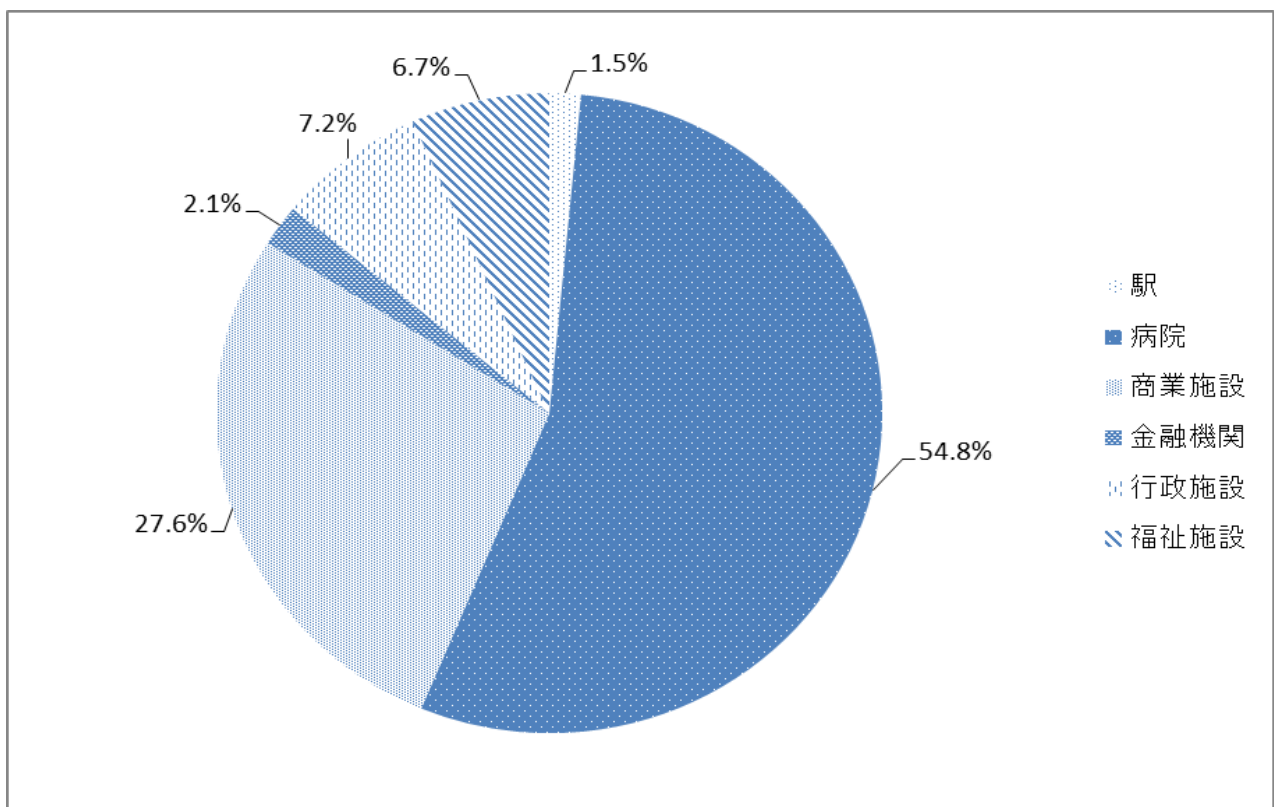
曜日別・便別利用者数

	曜日	(行き)居住地⇒まちなか			(帰り)まちなか⇒居住地			曜日別 利用計	曜日別 稼働日	稼働日 平均
		8:30	9:45	12:45	10:30	11:45	14:00			
年間利用合計	月曜日	174	150	13	114	52	134	637	46	
	火曜日	153	227	40	115	90	36	661	51	
	水曜日	238	256	37	160	128	142	961	49	
	木曜日	115	185	41	76	70	64	551	50	
	金曜日	265	285	18	154	121	161	1004	48	
	合計	945	1103	149	619	461	537	3814	244	15.63
	割合	24.8%	28.9%	3.9%	16.2%	12.1%	14.1%	100.0%		



(4) 目的地別利用状況

年間合計	目的地	駅	病院	(内辰野病院)	商業施設	金融機関	行政施設	福祉施設	合計
	合計	58	2,089	1,644	1,054	80	276	257	3,814
	月平均	4.8	174.1	137.0	87.8	6.7	23.0	21.4	317.8
	割合	1.5%	54.8%	43.1%	27.6%	2.1%	7.2%	6.7%	100.0%

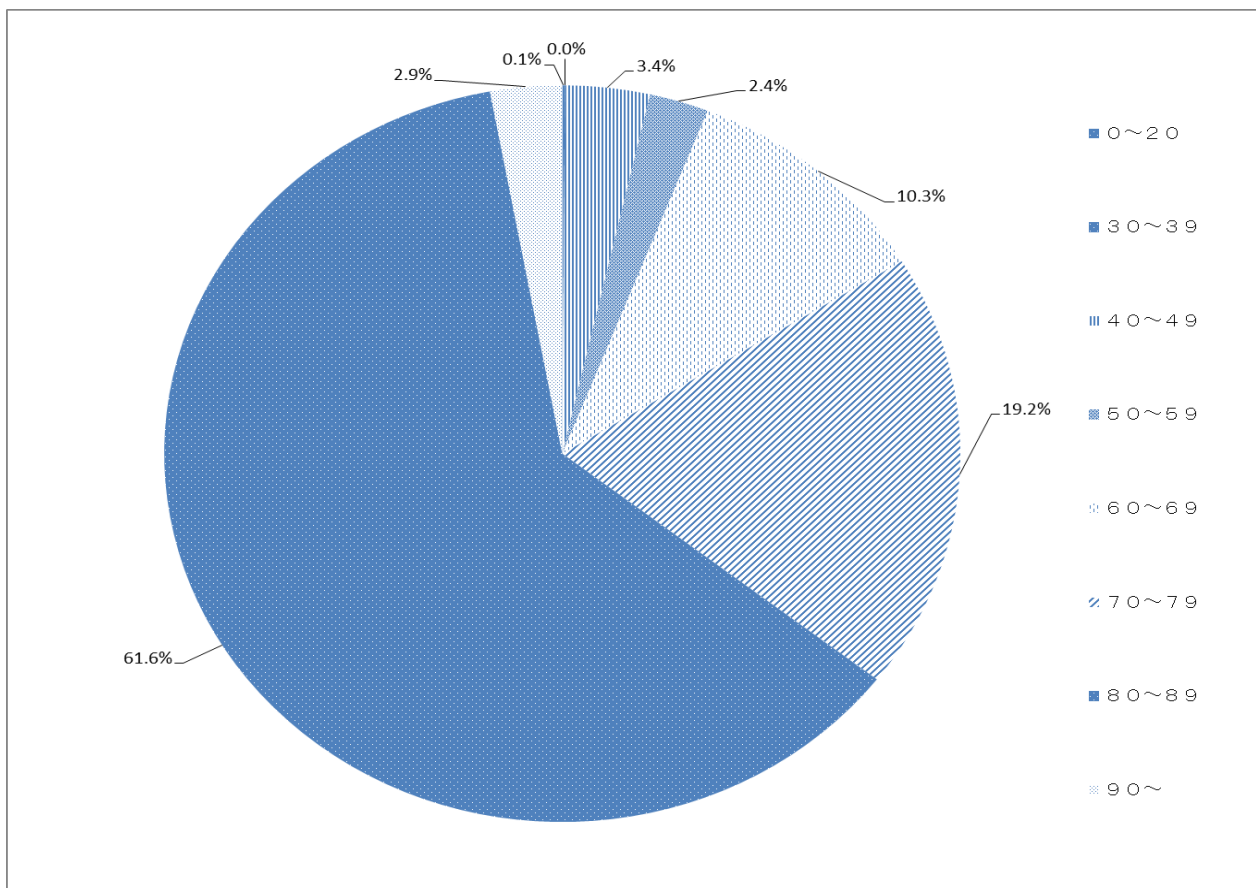


(5) 年代別利用状況

利用年代別 乗車人数

(単位:人)

月 /年代	0~20	30~39	40~49	50~59	60~69	70~79	80~89	90~	合計
4月	0	0	20	16	32	63	167	13	311
5月	2	0	27	13	35	59	150	6	292
6月	0	0	18	5	33	57	202	9	324
7月	0	0	14	5	30	50	168	4	271
8月	0	0	12	3	34	68	169	5	291
9月	0	0	0	5	33	61	213	8	320
10月	2	0	8	6	35	71	224	8	354
11月	0	0	11	2	31	47	217	11	319
12月	0	0	5	9	33	82	241	14	384
1月	0	0	8	7	31	48	194	11	299
2月	0	0	6	12	37	70	181	9	315
3月	0	0	2	9	29	58	223	13	334
総合計	4	0	131	92	393	734	2349	111	3814
総割合	0.1%	0.0%	3.4%	2.4%	10.3%	19.2%	61.6%	2.9%	100.0%



(6) 空車状況

空 車 率

※「空車率」：実績に基づく月間空車便数を計画運行便数で除した数値を%で表示したもの

空車便数	行き			帰り			空車便数計(a)	計画運行便数計(b)	空車率(a)/(b)
	セダン	8:30	9:45	12:45	10:30	11:45			
4月	3	1	18	2	10	9	43	120	35.8%
5月	3	3	15	7	14	7	49	120	40.8%
6月	4	2	21	9	15	16	67	132	50.8%
7月	6	1	19	8	17	7	58	120	48.3%
8月	5	2	20	10	15	9	61	132	46.2%
9月	0	3	18	8	11	8	48	120	40.0%
10月	0	4	17	10	10	10	51	126	40.5%
11月	3	3	19	10	12	7	54	120	45.0%
12月	1	1	18	6	7	7	40	120	33.3%
1月	6	0	18	11	7	8	50	114	43.9%
2月	4	2	17	5	13	4	45	114	39.5%
3月	3	0	21	6	9	8	47	126	37.3%
平成29年度合計	38	22	221	92	140	100	613	1464	41.9%

空車便数	行き			帰り			空車便数計(a)	計画運行便数計(b)	空車率(a)/(b)
	ワゴン	8:30	9:45	12:45	10:30	11:45			
4月	0	0	13	1	6	3	23	120	19.2%
5月	1	0	10	2	4	3	20	120	16.7%
6月	0	0	10	0	1	6	17	132	12.9%
7月	1	0	15	2	6	3	27	120	22.5%
8月	0	1	14	3	6	5	29	132	22.0%
9月	0	1	10	2	2	5	20	120	16.7%
10月	0	0	11	2	3	2	18	126	14.3%
11月	1	0	9	3	2	2	17	120	14.2%
12月	0	0	11	2	2	3	18	120	15.0%
1月	1	1	12	2	7	5	28	114	24.6%
2月	0	1	6	1	4	2	14	114	12.3%
3月	1	0	11	3	6	4	25	126	19.8%
平成29年度合計	5	4	132	23	49	43	256	1464	17.5%

空車便数	行き			帰り			空車便数計(a)	計画運行便数計(b)	空車率(a)/(b)
	セダン+ワゴン	8:30	9:45	12:45	10:30	11:45			
セダン	38	22	221	92	140	100	613	1464	41.9%
ワゴン	5	4	132	23	49	43	256	1464	17.5%
平成29年度合計	43	26	353	115	189	143	869	2928	29.7%

生活交通確保維持改善計画
(地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)

平成 30 年 6 月 25 日

(名称) 辰野町
(代表者名) 辰野町長 武居 保男

生活交通確保維持改善計画の名称				
辰野町生活交通確保維持改善計画 (3 ヶ年、平成 30 年 10 月～平成 33 年 9 月)				
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性				
<p>辰野町は東西と北を山に囲まれ、北東から南にかけて流れる天竜川によって開けた平地と天竜川の支流により作られた谷から形成されており、公共交通を効率的に運行することが難しい地域である。</p> <p>人口は昭和 60 年をピークに緩やかに減少し続ける一方で、高齢化率は一貫して上昇傾向にあり、県内でも高齢化が顕著な地域といえる。</p> <p>このような地勢的・人口構造的特徴を持つ辰野町には、現在町営バス 2 路線と JR 中央線、JR 飯田線が運行している。また、鉄道に関しては町内に 6 つの駅があり、恵まれた状況と言えるが、町営バスが運行するエリアが狭く、駅までのアクセスが限られていることなどから、総合的な公共交通の利便性は低い地域ともいえる。</p> <p>このような状況において、多くの住民は、日常の移動手段として自家用車を利用しており、公共交通が衰退する典型的な構造を有している。それを裏付けるように、平成 22 年 3 月に伊那バス株式会社が運行する伊那本線が廃止となり、民間事業者が運行する路線が一切ない状況となっている。これによって、町の東側には大規模な交通空白が生じていた。</p> <p>公共交通の弱体化は、高齢者を中心とした交通不便者の生活利便性を低下させ、移動手段を持たないが故に、通学や通院先など生活上の選択肢を制限せざるを得ない状況になる。また、高齢化が進む中、公共交通がない故に危険を冒しながら自家用車を運転する高齢者が増えることも予想される。</p> <p>超高齢社会を迎えた今、住民が安心して生活していくため地域公共交通の必要性は高く、地域社会の持続性を担う重要なかつ基本的な社会インフラといえる。</p> <p>よって、町営バス川島線、飯沼線の運行を行うとともに、平成 25 年 4 月から開始したデマンド型乗合タクシーの運行により、地域における移動手段の確保・維持を図ることが必要不可欠といえる。</p>				
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果				
(1) 事業の目標				
路線名	H29 年度実績 利用者数(人)	H33 年度目標 利用者数(人)	H29 年度実績 収支率(%)	H33 年度目標 収支率(%)
町営バス川島線	13,418	13,998	16.36	17.07
町営バス飯沼線	1,988	2,952	6.43	9.55
乗合タクシー	3,814	4,301	9.87	11.13

(2) 事業の効果

町営バス川島線、飯沼線及びデマンド型乗合タクシーの運行を維持することにより、日常生活に必要な通院・買物等の移動手段が確保されるとともに、平成24年10月に移転新築した町立辰野病院への移動も利便性が高まる。さらに、鉄道とのアクセスを高め、町外への移動や、町外者の辰野町内での移動もしやすくなる。

これらの効果をふまえ、利用者数の増加に伴う運賃収入の増加を図り、収支の向上を図ることで、将来的にも持続可能な地域公共交通として存続していく。

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

町のHPや広報等を利用し、公共交通の利用促進を図る。お買い物優待サービス事業、免許証自主返納の方には半額になるようにしているため、併せて広報を行う。

利用者へのアンケート調査を実施し、公共交通のダイヤ改正、デマンド型乗合タクシーの停留所についても検討をしていく。(辰野町)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

【町営バス】

運行系統名	系統区間	運行事業者
川島線	辰野町役場 ⇒ 中谷	辰野町
飯沼線	小野駅前 ⇒ JA支所前	

【デマンド運行】

運行系統名	運行区域	運行事業者
デマンド型乗合タクシー	伊那富、中央、樋口、赤羽、沢底、平出、辰野	辰野タクシー株式会社

※デマンド型乗合タクシー運行事業者は平成24年12月14日地域公共交通会議にて決定。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。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

辰野町

デマンド型乗合タクシーは、運行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している。

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

辰野町、辰野タクシー株式会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u>
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
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。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
<p>[川島線]（平成25年度から継続）</p> <p>①川島線は多いときで20名近くが利用し、平成24年度10月からは巡回型の運行に変更したことにより更なる利用者の増加を見込むとともに幅員が狭い谷筋の道路等も多いことから、安全性を担保するために平成25年3月に車両減価償却費等国庫補助金の活用をして車両（27人乗りのマイクロバス）の更新を行った。</p> <p>②現在運行中の川島線のバス車両は上記のとおり購入したが、老朽化による故障が多発している。その都度修理を行っているが、修理費が嵩み経営を圧迫している。また、安全性を確保するためにも早急に同型の車両を購入（リース）することが必要となった。</p> <p>[飯沼線]（平成25年度から継続）</p> <p>①飯沼線は、多い時で9名近くが利用し、平成24年度10月からは巡回型の運行に変更したことにより更なる利用者の増加を見込むとともに幅員が狭い谷筋の道路等も多いことから、安全性を担保するために平成25年3月に車両減価償却費等国庫補助金の活用をして車両（14人乗りの小型車両ハイエースコンピューター）の更新を行った。</p>
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
町営バス川島線の収支率を17.07%以上とする。 町営バス飯沼線の収支率を9.55%以上とする。 乗合タクシーの収支率を11.13%以上とする。
(2) 事業の効果
川島線・飯沼線の車両を更新したことで、川島線を利用する川島、上島、唐木沢、今村、上辰野、下辰野地区及び、飯沼線を利用する小野地区の住民の日常的な移動の足を確保することができるとともに、安心してバスを利用することもできるようになる。また、特に路線の変更を行うまちなかの地区においても、バス車両が刷新されることで、路線変更に対するPR効果も期待でき、新たな利用者の発掘に繋がると考えられる。

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付。

**16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

17. 協議会の開催状況と主な議論

(公共交通会議)

- | | |
|-------------------|--------------------------------|
| ・平成23年11月16日(第1回) | 協議会設立、事業内容について協議 等 |
| ・平成23年12月16日(第2回) | 業務の進め方、町民アンケート調査の方法 等 |
| ・平成24年2月4日(第3回) | 調査結果の共有 等 |
| ・平成24年3月19日(第4回) | 辰野町地域公共交通ビジョン |
| ・平成24年6月20日(第5回) | 生活交通ネットワーク計画 承認 |
| ・平成24年10月30日(第6回) | デマンド型乗合タクシーの運行方法及び運行業務委託事業者の選定 |
| ・平成24年12月14日(第7回) | 運行事業者の決定、生活交通ネットワーク計画の変更 |
| ・平成25年6月21日(第1回) | 生活交通ネットワーク計画 承認等 |
| ・平成26年3月17日(第2回) | 生活交通ネットワーク計画の変更 承認等 |
| ・平成26年6月24日(第3回) | 生活交通ネットワーク計画 承認等 |
| ・平成27年6月23日(第1回) | 生活交通確保維持改善計画 承認等 |
| ・平成28年6月24日(第2回) | 生活交通確保維持改善計画 承認等 |
| ・平成29年7月28日(第1回) | 生活交通確保維持改善計画 承認等 |

(幹事会)

- | | |
|-------------------|---------------------------------------|
| ・平成24年3月2日(第1回) | アンケート調査結果の共有、辰野町における公共交通のあり方 |
| ・平成24年5月28日(第2回) | 交通空白を埋める公共交通整備の方針 |
| ・平成24年6月13日(第3回) | 川島線、飯沼線の改善方法、デマンド運行の方法について |
| ・平成24年8月31日(第4回) | 生活交通ネットワーク計画事業実施支援業務委託デマンド運行の方法について |
| ・平成24年10月23日(第5回) | デマンド型乗合タクシーの運行方法、業務委託事業者の企画提案審査要領について |
| ・平成24年11月27日(第6回) | 運行业務委託事業者の選定、デマンド型乗合タクシーの運行方法について |
| ・平成30年1月31日(第1回) | 地域公共交通の再編について |
| ・平成30年3月6日(第2回) | 住民意見交換会の結果について |

18. 利用者等の意見の反映状況

デマンド型乗合タクシーについて、利便性の向上のため、利用者の方から乗車時や予約時などに随時意見・要望をいただいている。利用者の声をもとに、停留所の新設などを行っており、今後も継続予定である。平成 28 年度に町営バス川島線、デマンド型乗合タクシー利用者へのアンケートを実施。平成 30 年度に長野県の地域交通ベストミックス構築事業により、交通アドバイザーを派遣していただき町営バス川島線、飯沼線ともに意見交換会を実施した。

19. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	長野県 上伊那地域振興局 企画振興課
関係市区町村	辰野町 まちづくり政策課 まちづくり係
交通事業者・交通施設管理者等	社団法人長野県バス協会、 <u>運行事業者</u> 、長野県タクシー協会、東日本旅客鉄道株式会社、伊那警察署、伊那建設事務所
地方運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	辰野町商工会、辰野町社会福祉協議会、民生児童委員協議会、辰野町老人クラブ、PTA 連合会、辰野町女性団体連絡協議会、辰野高等学校、利用者代表等

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県上伊那郡辰野町中央 1 番地

(所 属) まちづくり政策課 まちづくり係

(氏 名) 白鳥 智教

(電 話) 0266-41-1111 (内線 2222)

(e-mail) tyakuba@town.tatsuno.lg.jp

平成 30 年度辰野町地域公共交通体系見直しについて

1. 町営バス川島線**(1) 現状****①路線概況**

- ・中谷、木曾沢から飯沼、川島を経て、辰野町中心部に至る路線。
- ・ルートは全般的に谷あい的一本道で、脇道などはさほどない。
- ・沿道の集落は道路沿いに比較的まとまっているが、バス停までの距離や高低差がある箇所も。
- ・1日8往復、運賃は100円～400円。マイクロバス25人乗り。

②利用実績

- ・最盛期6万人/年あった利用者が現在1.3万/年まで減少。
- ・1ヶ月あたりの利用者数でみると、1,100～1,200人程度。
- ・1便あたりの平均利用者数でみると3～4人程度であるが、朝夕は10人以上の乗車がある。

③利用形態

- ・交通不便な高齢者の通院・買物、高校生の通学の利用が主。
- ・高校生の通学に関しては、辰野駅から辰野高校への利用が多いことも特徴。
- ・小学校のスクール輸送の機能も有している。

④事業収支

- ・運賃収入や補助金を差し引いた実事業費（町負担額）は650万円/年程度。

(2) 現状からみた方向性

- ・利用者が減少を続けているものの、中山間地域のバス路線としては決して悪くはない水準であり、利用の低迷によって抜本的な見直しが必要というほどのものではない。現行程度のサービスを今後も提供していくことは、公的な施策として必要である。
- ・一方で、鉄道への接続のほか、定刻通りの運行が難しいダイヤ設定などが明らかになっており、大幅な改定を行わないにしても、細かい見直しは不可欠な状況にある。
- ・改定を行うとした場合、沿道の状況からみて、デマンド運行は馴染みづらいが、それ以外の事項として、ルート、ダイヤ、車両の変更など、様々な方向性で対応することができる。具体的な方向付けについては、地域のニーズを重視して検討していくことが肝要と考えられる。

(3) 地域意見交換会等における地域の意向

- ・参加者からは「概ね現状通りでの運行を」「高校生の利用が多く、今後も引き続きあるので、デマンド方式ではなく定時定路線での運行を」という意見が大勢を占めた。
- ・一部には、「バス停までの道が遠く、傾斜もきつく、対応策を（※車両の小型化など）」という声もあった。
- ・「鉄道との乗継ぎ改善」「学校の下校時刻との対応」「定刻通りの運行」を求める声も目立った。

(4) 現時点における方向性

- ・以上を受けて、川島線については次のような方向性が妥当と考えられる。
- ・基本的には現行の形態をベースとして、不具合の改善、利便性の向上を図っていく。

①現行を踏襲する事項

- ・運行日(※③参照)、運行時間帯、運行本数、運行範囲(区間)

②改定が必須な事項

- ・ダイヤ
- ・ルート
- ・停留所(フリー乗降[川島以西の横川沿い]の導入、停留所の新設など)

③改定を検討する事項

- ・車両の小型化(高齢者の円滑な乗降や細街路・狭隘道路への対応。利用者数から朝夕は難しいか)
- ・運賃(均一運賃やデマンド等との整合性)
- ・運行日(基本は現行通りとするが、デマンドとの整合性など)

2. 町営バス飯沼線

(1) 現状

①路線概況

- ・山口から小野駅を経て、中の橋に至る路線。中の橋で川島線に接続あり。
- ・途中経路は藤沢から押野を回るものと下村を回るものの2ルートあり、巡回的に運行。
- ・谷あい的一本道で、脇道などはさほどない。
- ・沿道の集落は道路沿いに比較的まとまっているが、バス停までの距離や高低差がある箇所も。
- ・1日3.5往復、運賃は100円～200円。ハイエース14人乗りで運行。

②利用実績

- ・最盛期1.2万人/年あった利用者数が現在2,000人/年。
- ・1ヶ月あたりの平均利用者数は160～170人程度。
- ・1便あたりの平均利用者数は1.5人以下であり、利用者数の低迷は深刻。
- ・利用者がゼロの便も目立つ。

③利用形態

- ・交通不便な高齢者の通院・買物が主。
- ・高校生の通学利用もできるが、現在、利用はほぼ無くなった模様。
- ・小学生の通学利用もみられる。

④事業収支

- ・運賃収入や補助金を差し引いた実事業費（町負担額）は390万円/年程度。

(2) 現状からみた方向性

- ・利用者数の減少が深刻。川島線と同等の費用負担は過大。
- ・現行のまま、14人乗りの車両を定期運行させることは、交通政策としての一般的な見地からして馴染まないと判断できる。効率化を図る方向で再編することが妥当と考えられる。
- ・具体的な方向性については、住民アンケートを行って把握していくことに。（⇒意見交換会に集まった地区役員も把握できてはおらず、利用者本人が意見交換会の場に集まることも難しいため）
- ・なお、再編に関しては効率性だけでなく、町政のバランスへの配慮も不可欠。住民皆が利用できる「公共交通」という仕組み自体を無くして、個別支援に踏み切るような極端な変更は考えづらい。
- ・また、スクール輸送が規定事項になっている場合は、生活交通だけの取扱いが難しいため、規約などの確認が必要。

(3) アンケートによる利用者の意向

- ・今年4～5月にかけて、アンケート調査を実施。調査は民生委員が直接自宅を訪問するかたちで、高齢者のみ世帯、日中高齢者独居の世帯などを対象に実施。
- ・地域内の交通不便者層からは、概ね回答を得ることができたものとみられ、合計50名からの回答を得た。
- ・町営バス飯沼線の利用者は9名にとどまることがわかったが、日常の移動に不便さを感じる人は約半数の26名と多く、これらの層への外出支援策は必要。
- ・移動パターンなどをみると、買物や通院のために、週に2回程度、辰野の中心部に來ることができればよいというものが多い。

(4) 現時点における方向性

- ・以上を受けて、飯沼線については次のような方向性が妥当と考えられる。
- ・基本的には現行の形態をベースとして、不具合の改善、利便性の向上を図っていく。

①現行を踏襲する事項

- ・運行日、運行時間帯、運行本数、運行範囲(区間)

②改定が必要な事項

- ・ダイヤ(曜日による弾力的な運行)
- ・ルート(利便性向上のため辰野町の中心部まで行けるなど)
- ・停留所(フリー乗降の導入など)

③改定を検討する事項

- ・運賃
- ・運行日
- ・デマンド化

3. デマンド乗合タクシー

基本的な方向性は、別紙「デマンド乗合タクシーの再編の方向性」についての通りとする。

その他に昨今、利用者数が増加し、利用者が溢れて利用できないケースがあることから、「基本ダイヤの追加や車両の追加投入などの検討が必要ではないか」という問題提起を受けた件については、以下の通りの考え方としたい。

- ・ダイヤの追加や車両の追加など、明らかな費用投入が見込まれるものについては、検討順としては後回しとして、ソフト的な方策から考えていくことが肝要。
- ・現在、利用の薄い便もあるため、そちらの便の利用を推奨し、全体的な稼働の平準化を図っていくものとする。
- ・一般に高齢者の外出は、午前中に用事を済ませて昼頃には帰ってくるというものが多いが、必ずしも午前でなければならないという制約があるものばかりではない。
- ・病院の外来診療の時間と対応している場合もあるが、個人医院などは午後も診察を行っているほか、スーパーは営業時間が長く、午後の時間にタイムセールがある場合なども。
- ・どうしても「その日のその時間」でなくてはならないというものは、診療予約をしている場合程度。
- ・したがって、利用者に対しては次のような呼びかけを行う。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">①医療機関の診療や美容院などの予約を取っている場合は、予約解禁日すぐに受付をしてほしい。②デマンドは運行上の特性から、利用者の希望に沿えない場合もあるので、第一希望のほかに、第二希望、第三希望くらいまでの準備をしたうえで電話をしてほしい。③午後は比較的空いている。午後に外出するとこんなメリットがあるのでぜひ利用してほしい。 |
|--|

※必要に応じて午後の外出のメリットを整理したチラシなどを作る