

第2回 辰野町地域公共交通会議幹事会 議事録

●日 時：令和4年7月25日(月) 午後3:30～午後4:30

●会 場：役場2階 第6会議室

1. 開 会

三浦事務局長

- ただいまから第2回 辰野町地域公共交通会議幹事会を開催いたします。

2. あいさつ

花岡委員(副会長)

- 本日は地域公共交通会議幹事会にお集まりいただきありがとうございます。新たなデマンドについて大枠が決まってきたが、さらに発展的に協議していくため、ご意見・ご要望をいただきたい。

3. 協議・報告事項

(1)デマンド型乗合タクシーの見直し(案)に関するご意見について(報告事項)

・資料 1 に沿って、事務局より報告

※意見、質疑応答は以下のとおり

赤羽委員(社協)

- 実証実験の期間は。

事務局

- 10月から実施していく。行政年度とは別で交通年度というものがあり、10月が切り替わりであるため、そこから実験をしていくことである。
本年度については地方創生臨時交付金事業として行うため、3月末までは行いたいと考えている。来年度以降についても、利用状況等を見ながら実施していく。
また、冬季になり利用者の出足も変わることから長い目で見ないといけないと考えている。

小野委員(女団連)

- 出前講座は、ごみの分別方法が変わったときのように、細かく行うのか。

事務局

- 公民館やコミュニティセンターのみならず、集会所などでも検討している。広報たつのは9月号に特集ページを設ける予定。
現在、デマンドに登録のある皆様には、チラシなどの送付を予定している。
また、民生委員の集まりにも足を運び、民生委員を經由して、出前講座に来られない方へも周知を図りたい。

(2) デマンド型乗合タクシーの運賃設定・停留所について（協議事項）

・資料 2・3に沿って、事務局より説明

※意見、質疑応答は以下のとおり

⇒一同承認

- | | |
|-----------|---|
| 花岡委員（副会長） | ● 車は2台での運行で、申し込みが多くて乗り切れないことが出てくるのでは。利用者が多くないと採算が取れないと思うが。 |
| 事務局 | ● 運行してみないと分からないが、車両の増設には、乗務員の増員などにも必要になるため、利用状況を相対的に見ながら検討していく。 |
| 花岡委員（副会長） | ● 辰野タクシーとの協議はできているのか。 |
| 事務局 | ● 見直し（案）については都度、協議をしている。 |
| 小野委員（女団連） | ● 目的地となる停留所が増えるようになっているがスタンドは置くのか。 |
| 事務局 | ● 状況に応じて設置を検討していく。 |
| 花岡委員（副会長） | ● 利用登録申請は直接窓口に提出となるのか。 |
| 事務局 | ● 窓口への提出もしくは郵送でも受け付けている。 |
| 花岡委員（副会長） | ● 次の日の乗りたいなどの問い合わせが閉庁している時に来た場合、宿直で受付をするのか。 |
| 事務局 | ● 宿直での受付は想定していない。また、新たな仕組みにおいても役場の開庁時間外での受付ができないため、8:30~10:00の当日予約は、受付できない。 |
| 唐澤委員（区長） | ● 車両の定員は。 |
| 事務局 | ● 現在運行しているワゴン車が10人、セダン車が5人となっており10月以降も2台体制で運行する。 |
| 赤羽委員（社協） | ● 実際に始まらないと適正な価格かどうか分からない。後日行われる全体会議で承認されれば運行が始まるが、その中で事務局で登録者数推移などをまとめ、幹事会を開いて報告があるのか。 |
| 事務局 | ● 幹事会等で利用状況などの報告は検討している。 |
| 花岡委員（副会長） | ● 試行結果によりデマンドをやめることなどがあるのか |
| 事務局 | ● 交通弱者の足の確保のため、やめることはできない。利用状況に応じて運行方式を変更するなどして対応していく。 |

4. その他

- ・事務局による全体会議についての説明。

8. 閉会

三浦事務局長

- 本日は慎重審議いただきありがとうございました。これで第2回辰野町地域公共交通会議幹事会を終了いたします。ありがとうございました。

第2回 辰野町地域公共交通会議幹事会 会議次第

日 時：令和4年7月25日(月)

午後3時30分～

場 所：役場2階第6会議室

1. 開会

2. あいさつ

3. 協議・報告事項

(1) デマンド型乗合タクシーの見直し(案)に関するご意見について(資料1)

(2) デマンド型乗合タクシーの運賃設定・停留所について(資料2・3)

4. その他

5. 閉会

デマンド型乗合タクシー見直し（案）に対するご意見と回答

設問	ご意見の内容	町の回答方針
見直し（案）について理解できましたか	理解できた （14名） 理解できなかった （1名）	
見直し（案）に対するご意見	出前講座のアンケート結果の内、実利活用者の皆さんに見直し案に対する生の声を聞き反映すべきと思う。 （利用者の皆さんにとって、見直し（案）がもっと使い易くなるのか今以上のメリットがあるのかを・・・）	出前講座では50名以上の実利用者の皆様にご参加いただき、いただいたご意見についても考慮してまいりたいと考えます。
	本会議初参加のため、本議案に対して今まで取り組んできた実績や経費等を理解するには、あまりにも時間が足りませんでした。	事前に資料を送付できず申し訳ございませんでした。次回以降、事前に送付できるよう準備していきたいと思います。
	既存の交通事業者との共存は必要なことであります。 過疎地や高齢人口の多い地域においては交通対策の意味合いより寧ろ、福祉政策の考え方が妥当。 とすれば、来訪客や健常者の域外、夜間移動には、既存の事業者が必要。弱者に特化するあまり、そのバランスを崩すことは愚策と考える。 これが絶対というものは無いと思いますので、現在考えられている見直しを実施し、課題を探りながら、よりベターなものへと進めてください。	昨今の少子高齢化により、福祉施策の色も濃くなってきておりますが、町民の皆さんの生活を支える必要最低限の移動に対応していくために公共交通が地域づくりにも寄与するものと考えます。 ご認識のとおり、既存の公共交通事業者とお互いの役割を棲み分け、持続可能な公共交通に取り組んでまいります。 今後も見直しを図りながら、利便性の向上に取り組みたいです。

	<p>停留所までの歩行が困難（距離が長い）、前日までの予約が煩わしい、ダイヤによりタイムロスが大きいとの声が届いていたが、それらが解消されるので期待ができる。</p> <p>ただし、現在 300 円の半額割引を利用している人にとって、3,600 円がどのように反映するかは不明。</p>	<p>新たな仕組みによるデマンド型乗合タクシーは一般タクシーに近いサービスを提供することになるため、運賃設定は従来よりも高くし、乗り放題を推奨することを考えております。なお交通弱者に対する運賃の減免等の対応は以下のとおりです。障がい者・小学生の運賃は半額。また、免許返納者は一般の方と同等の料金扱いとします。（返納後に期間等を限定した負担軽減を検討します。）</p>
	<p>個人的な意見としてですが、一定額の受益負担は必要と思いますし、安定的な継続を目指す良い取り組みと思いました。懸念されているとおりタクシーの客が減ることが予想されますが、誘客策などの別のアプローチを検討するのの一つかと思いました。</p>	<p>ご認識のとおり、今後も実証実験を重ね既存事業者とも連携を図り、取り組んでまいりたいと考えております。</p>
	<p>長野県タクシー協会ではドアツードアを認めていないとのことでしたが、辰野タクシーさんの立場は大丈夫なのだろうかと思いました。</p>	<p>町内の広範囲でドア・トゥ・ドアの移動が低料金で可能になってしまうとタクシー事業者の経営を圧迫することになってしまいます。新たな仕組みではできる限り民業圧迫を避け、一般タクシーと棲み分けを図るためにも定額運賃制の導入や、目的地を公共性の高い施設に限定しております。</p>
	<p>「あかり」でも、社協の「ゆいっこ」でも地区社協でも移送サービスを実施していると思うのですが、その辺の実情も知りたいと思います。</p>	<p>別紙</p>
	<p>ドアツードアで当日の 1 時間前まで予約可というように利便性が高くなるのですから、料金が多少高くなるのは当然のような気もします。</p>	<p>多くの利用者へ納得していただけるような制度の説明を引き続きおこなってまいります。また出前講座やチラシ等で周知し、ご理解とご協力をいただけるように努めてまいります。</p>

	<p>デマンドタクシーの対象者は交通弱者とは？高齢者のみを対象にしているように感じる。</p>	<p>交通弱者には、高齢者のみならず、年少者も含め、自家用の移動手段が無く、公共交通機関に頼らざるを得ない方々を指しています。そのため、当町のデマンド型乗合タクシーには年齢制限を設けておりません。しかし、利用登録をしている方の内、80歳以上の方が7割を占めているのが現状であります。幅広い世代の方々に利用していただけるよう工夫を図りたいと思います。</p>
	<p>諸々の諸事情により車の運転ができない人も対象者と考えるには？デマンドタクシーの運行時間では学生は利用できない。(例えば、中学生の部活時間の対応ができれば、冬季などの暗くなった時間帯の利用は家族も安心できるのでは)安定的に利用する人がいれば…</p>	<p>運転免許証を持たない人なども対象者になります。ご認識のとおり学生の利用も想定しているところではありますが、タクシーの利用者が多い通勤・通学の時間帯を避けた運行により、一般タクシーとの棲み分けを図ることで、民営圧迫を避けることを考慮した運行時間となっています。</p>
	<p>町の増収とタクシーの増収の両立の方法はないか。</p>	<p>デマンド型乗合タクシーの運賃収入は、受託事業者の収入としているため、町の増収にはつながりませんが、新たに定額制を導入することにより、受託事業者の安定した収入が確保することができます。したがって受託事業者の収入確保により町の財政負担の軽減につながります。</p> <p>なお、移動手段を通じて、関係・交流人口に対する集客により地域全体の底上げを図れるよう工夫してまいりたいと思います。</p>
	<p>デマンドタクシーに使用する車両の所有者は町？車検代等の維持費を考えると、辰野タクシーから借り上げはできないか。また、マイクロにこだわらず、辰野タクシーの稼働していない時の車両での対応はできないか。</p>	<p>現在、町から貸与しているワゴン車（運転手を含む10人乗り）1台と、辰野タクシー保有のセダン車（運転手を含む5人乗り）を借り上げ運行しております。引き続き、2台体制での運行を予定しておりますが、より効率的な運行ができる</p>

		よう検討していきたいと考えております。
	登録者以外でも簡単に利用できないか。	デマンド型乗合タクシーは、利用登録された方の自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ効率よく運行するものになっております。そのため、利用登録により、居住地などの情報を事前に把握することで、運行経路の編成をスムーズに行うことができます。そのため、利用前の登録が必要になっております。
	自家用車保有者でもデマンドタクシーを利用したいと思う方法はないか。利便性は…	昨今の燃料費等の高騰により自家用車の維持費用も増えていることが想定されます。目的地となる停留所も増設しながら、皆様が利用できる仕組みを構築していきたいと考えます。
	移動手段としてはいい方法だと思います。高齢者が利用するには、一步を踏み出せるかが課題。	より多くの皆様に利用していただくためにも、広報紙やパンフレットの配布、出前講座の開催を予定しております。
	戸口から戸口までという方法は利用者にとっては、便利になるので良いと思う。ワゴン車での運行となると思うが、予約が集中して定員を超えた場合、臨時便のようなことは考えられるのでしょうか。	現状、車両については臨時便等の対応はせず2台のみで運行いたします。予約定員を超える時間帯があれば、先に予約していた方々が優先となり、後から予約をしようとした方については、別の時間帯をお願いします。
	利用運賃について、月定額については利用回数の多い人は便利になると思うが、月に数回の方は逆に高くなってしまう。1回当たりの単価の検討が必要と思われる。	現行のデマンド型乗合タクシーの利用頻度の少ない方々にも、定額制料金で利用してもらうため、病院や買い物に限らず、外出機会の創出を工夫したいと考えます。単価設定は、一般タクシーの料金設定への配慮も必要であると考えます。
	高齢者の立場から見た、利用申込方法、利用金額等の利便性の高さを検討してほしい。	10月からの実証実験を通じて、利便性を検証してまいります

	今回のアンケート調査対象が、現在の登録者が中心であったと思いますが、もっと幅広い（これから利用したい方など）調査が必要ではないかと思います。乗降場所の再検討など、10月からの実証実験の結果をもとに十分な検証をしていただきたいと思います。	ご認識のとおり、10月からの実証実験を踏まえ、ご提案のとおりアンケートも広くとれるよう検討していきます。
	今回のデマンドタクシー運用に際し、相当の投資が発生していると思います。この投資以上の効果が得られるよう工夫（周知・説明）いただきたいと思います。	10月からの実証実験を踏まえ、効果・検証を行ってまいります。
その他、町公共交通に対するご意見	タクシーのない町村の交通手段の対策と現状を参考に。	上伊那公共交通活性化協議会など、県内自治体の協議会にて情報共有を図ってまいります。
	今後、移動手段の必要性は増大してくると思われる。	ご認識のとおり高齢化率の増加により交通弱者の増加も懸念されていることから、多様化する住民ニーズに対応できる公共交通に取り組んでまいります。
	この会議のメンバーが気になったのですが、もしかしたら私のように別団体の短い任期の中での「当て職」が多いのではないのでしょうか？ やはり、長年会議に携わっていくか、または長年地域に根差した活動を続けてきたか、さらには移動困難なご家族がいる当事者でもいなければ、この議案に対する活発な意見は出ないと思います。この会議は「決定事項の報告会」の様相と感じ、町で決めた専門家、有識者が決めたことならやればいいという雰囲気です。を含め意見を言う段階まで理解している参加者はほとんどいないのでは、と感じました。 もちろん町にとって公共交通機関の存続は切実な問題であ	ご提案いただきありがとうございます。公共交通会議は、地域住民の生活に必要な旅客輸送（町営バス・デマンド交通など）を確保する目的で、地域の実情に応じた適切な旅客輸送を態様及び運賃等に関する事項を協議する必要があります。また、本会議は道路運送法に基づき設置されており、デマンド型交通（乗合方式）の運行のためには、同法第4条の許可を受ける必要があります。その手続きでは、公共交通会議で協調が調っていることが要請されていることや、構成員には、道路運送法施行規則第9条の3において「住民又は旅客」の参加が規定されていることから、住民の代表となる各種団体長の出席をお願いさせていただいております。

	<p>ることは承知の上ですし、自身が当事者になるまで人任せで良いとは思いません。</p> <p>ただ、本会議が今後もデマンドタクシーに関する議案がメインとなるのであれば、ローテーションで毎年代表者が変わる身としましては継続的にこの議論に積極参加できる人員を確保していくことは困難であると判断致します。</p> <p>大変恐縮ではございますが、来年度以降の本会議へのご委嘱をご遠慮いただきたくお願い申し上げます。</p>	<p>今後、令和6年度までに地域公共交通計画の策定が必要になることから、委員の選考について考慮していきたいと考えます。</p>
	<p>予算においても、交通政策枠と福祉枠の両方から支出するべき。</p>	<p>ご認識のとおり、福祉施策として、福祉タクシー利用券などと併せて、本事業と連携していきたいと考えます。</p>
	<p>良い資源を PR する方法の検討を。</p>	<p>ご提案ありがとうございます。新たな仕組みによる運行開始前には、広報誌への掲載、パンフレットの作成及び出前講座の実施を予定しています。</p>
	<p>高校生などの交通弱者についてもご配慮いただけたら幸いです。</p>	<p>現行のデマンド型乗合タクシーでは、利用登録に年齢制限はなく、高校生や小・中学生の利用は可能となっております。しかしながら、一般タクシーへの民業圧迫を避けるため、通勤・通学の時間帯については、配慮できない場合もあり、ご理解とご協力をお願いします。</p>
	<p>デマンドタクシーは赤字でも、デマンドタクシー利用により気軽に歩けて健康になれば、総合的には医療費等の削減に繋がり黒字になるのでは。</p>	<p>ご認識のとおり、医療費等の削減は、財政負担軽減のためにも重要となりますが、持続可能な公共交通を実現するには、受託者が町からの委託料に依存せず、運賃収入だけでも成り立つことができる仕組みづくりも重要と考えます。</p>

	<p>自家用車での買い物は、諏訪・岡谷方面、伊那方面、塩尻・松本方面に出る人が多いが、町内で気軽に買い物を楽しめる「足」として利用するには制約が多いのでは。 (商工会や金融機関の協力も必要か)</p>	<p>より利便性の高い公共交通機関を検討する中で、民間のタクシー事業者のサービスと差別化を図る必要があると考え、利用登録や事前予約などの手続きが必要と考えます。 また、公共交通はあくまで移動手段であり、外出したくなる目的を商工会等と連携し、気軽に外出できる仕組みを作っていくことと考えます。</p>
	<p>交通弱者には公共交通機関が必要。 (高齢者・学生・身体障がい者)</p>	<p>ご認識のとおり多様化する住民ニーズに応えるためにも、引き続き、公共交通機関の利便性の向上を図ってまいります。</p>
	<p>町営バス飯沼線については、藤沢地区、押野地区も含めて、小・中・高校生の利用者、住民の利用者の数を把握することが必要だと思います。</p>	<p>ご認識のとおり令和3年度に利用状況調査を実施しました。利用者の実態から、必要に応じて公共交通会議にて情報共有を図りたいと思います。</p>
	<p>デマンド型乗合タクシーの見直し(案)が定着した場合、現在対象となっていない地域(バス運行地区)で利用したい要望が出た時には、どのような対応をしていくか検討をお願いします。(高齢等でバス停まで行けなくなった場合等)</p>	<p>当該地域の、公共交通の再編に向け専門的な知見からも町営バス運行区域の移動手段の在り方について検討をしているところであります。地理的要因、住民の皆様からのニーズなどに応じて、必要な交通体系を整備していくことを考えます。</p>
<p>提案された定額制運賃(3,600円/月)と、1回利用運賃(1,000円)について</p>	<p>適当である (4名) 適当ではない (1名) どちらとも言えない (9名)</p>	
<p>運賃に関して、前項と答えた理由</p>	<p>適当であると答えた方 ①1回利用運賃の設定 一般乗用タクシー運賃の検討による設定であるので妥当であると思います。 ②定額運賃の設定</p>	<p>運賃設定の算出根拠などが利用者へ理解していただけるよう、出前講座等で周知する予定でございます。今後も実証実験を行いながら利用者の声を伺い、費用対効果など検証し、必要に応じて課題の洗い出しを行ってまいります。</p>

	<p>一般乗用タクシーであれば、6回利用すれば6,000円以上となるが、$6\text{回/月} \times 1,000\text{円} \times (1-0.4) = 3,600\text{円/月}$の計算式は妥当であると思います。</p> <p>よって、運賃設定は妥当であると思います。当面は上限設定運賃で実施し、課題が出てきた場合は、検討していく。</p>	
	<p>デマンド型タクシーについて、あまり理解していない自分が会議出席にあたり、以前これに関するアンケートに答えたことを思い出しました。利用者負担は当たり前のこと。利用者側は少しでも安く思い、タクシー会社は運営面を考え、価格を決めることは難しい。個人で車を運転できてもそれぞれ経費は必要負担しているので安くすればいいということではない。</p>	<p>ご認識のとおり今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。</p>
	<p>近隣の方で利用している方に聞いてみると大変助かっていると申ししていました。</p>	<p>実証実験を行いながら、利用者の意見も考慮して見直しを検証してまいります。</p>
	<p>運賃設定に当たっては、持続可能な交通システムとするため、住民、タクシー事業者又は町いずれかに過度な負担にならないよう、十分な検証、調整をお願いします。</p>	<p>ご認識のとおり、今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。</p>
	<p>変更案は運賃が大きく引き上げとなりますので、運用後も適宜検証し、必要に応じた見直しをお願いします。</p>	<p>今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。</p>
	<p>ドアツードアで当日の1時間前まで予約可というように利便性が高くなるのですから、料金は多少高くなるのは当然のような気がします。</p>	<p>今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。</p>

	<p>長野県タクシー協会では、ドアツードアは認めていないとのことでしたが、辰野タクシーさんで実施して下さるということなので、その点からも、辰野タクシーさんとの話し合いで料金が決められたのだと思います。</p>	<p>町内に1者しかないタクシー事業者であり、利便性の高いデマンド交通を運行するためには、事業者との連携をとることが必要不可欠であります。引き続き、利用し易い運賃を利用者・事業者・行政のそれぞれの視点で協議してまいります。</p>
	<p>適当ではないと回答した方 少々高すぎると思われる。</p>	<p>実証実験を行いながら、利用者の声を伺いご理解いただけるよう周知・説明をしてまいります。なお定額料金については、別紙のとおりです。(資料 No2)</p>
	<p>どちらとも言えないと回答した方 1 回利用から定額制に移行したい旨は理解したが、 ①現在利用している皆さんに定額制の主旨をよく説明する中で、3,600 円金額設定が適切なのか、この定額で実際利用する意向があるか否か。 ②300 円から 1,000 円に値上げする理由をもっと明確にすべきと思われる。 ③見直し(案)によって利用が増えると判断できてからでも遅くはないかと。</p>	<p>運賃設定については、持続可能な公共交通を地域で育むという観点からも、出前講座として説明を行ってまいりました。出前講座のアンケート調査では新たなデマンド型乗り合いタクシーを利用したいと答えた方は44%利用はしないが地域・近隣の人に薦めたいと思ったと回答した方が30%となっており、実証実験を行うまでに再度説明会の実施やアンケートを行うことを予定しています。 したがいまして、実利用が伴う長期的な実証実験を行う中で、運賃の妥当性を検証してまいります。</p>
	<p>定額月額 3,600 円は少し安いのではないかと思います。1 回 1,000 円については少し高いのではないのでしょうか。 (年間使用を 3 回強として 3,600 円を算出したと思われるが、乗車利用回数は 4 回以上を想定したほうが良いと考えたもの)</p>	<p>乗り放題を前提に運賃設定をしております。特に 1 回料金については一般タクシーとのバランスに配慮し高めの設定としています。</p>
	<p>定額制のほうが利用率が上がるし、利便性も良い。 金額については、タクシーと比較しても割安だと考えられるが 1 回利用料金についてはもっと下げたほうが良いと考え</p>	<p>乗り放題を前提に運賃設定をしております。特に 1 回料金については一般タクシーとのバランスに配慮し高めの設定としています。</p>

	る。	
	判断材料がなし。(自分の) 判断しかねるため、どちらとも言えないとしました。 他の皆様の判断に委ねます	ご意見ありがとうございます。
	感覚的には適当といえます。 サービス向上分に見合うかは利用者の判断になると思いますが、利用率向上が成功のカギであるなら、まずは公共交通の在り方を含めて理解を得るように努めていく、ということでしょうか。	利用者にとって、地域公共交通の充実を図るための見直しであることを十分に理解していただく必要があります。そのために住民に対する情報発信を行ってまいります。
	運賃設定に当たっては、持続可能な交通システムとするため、住民、タクシー事業者又は町いずれかに過度な負担にならないよう、十分な検証、調整をお願いします。 変更案は運賃が大きく引き上げとなりますので、変更後も適宜検証し、必要に応じた見直しをお願いします。	ご認識のとおり実証実験の中で評価・検証を行ってまいります。
	利用料金が適当か否かは不明。常に見直しができる柔軟さとその根拠の基となるデータの収集をお願いします。	ご認識のとおり実証実験の中で評価・検証を行ってまいります。
	低所得者に高く感じると思う。毎週利用する人は良い。 タクシーとのバランス(料金関係と将来においても理解を得られるかどうか)	町の福祉タクシー券などのサービスも併用し、負担の軽減を図りたいと考えます。
	例えば、1回1,000円であれば(説明会時資料より) 自宅⇒乗降場所A⇒乗降場所B⇒乗降場所C⇒自宅の場合は4,000円 自宅⇒乗降場所A⇒自宅の場合は2,000円となります。	新たな仕組みでは、利用促進を図るためにも定額制の導入を検討し、乗り放題により利便性の向上を目指してまいります。実証実験を踏まえ都度利用の検証を行い利用者の皆様へ定額制の理解を得られるよう周知をしてまいります。

	⇒定額制への誘導をしている意図が感じられます。 利用回数が少ない人の利用度向上することも必要と考えます。	
	1日1,000円とは言いませんが、1日2回の利用まで1,000円とし、それ以上は1,000円/1回を加算する・・・などの緩和策を検討してみたいかがでしょうか。 月3回以上利用する方は、自ら3,600円/月を選択するのではないのでしょうか。	ご提案ありがとうございます。今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。
	※3回/月以上利用したくなるような運用方法を「広く・全町民」に発信しつつ、 「辰野町ってサービス向上に取り組んでいるんだなあ・・・」と思わせる周知方法とシステム運用であることを望みます。	外出機会を増やすには、移動手段の確保も必要ですが、行き先となる「目的」や「場所づくり」が必要なため、併せて検討してまいります。
	運賃設定（月額と1回当たり）の根拠について委託先で示された単価なのか、シミュレーションで妥当と認めた単価なのか教えてください。	運賃設定については、デマンド型乗合タクシーの見直しに向けた支援を委託している事業者、タクシー事業者と協議のうえお示ししたものとなっています。算出根拠は以下に記載のとおりです。 定額運賃 推定乗車回数を先行して同じ仕組みを採用している地域の、月平均利用回数6回と仮定 → 基準運賃額1,000円 定額運賃扱いによる割引率を40%として… $6\text{回}/\text{月} \times 1,000\text{円} \times (1-0.4) = 3,600\text{円}/\text{月}$ 1回利用運賃 一般タクシーの平均値は1,200円（各集落から役場主変などの市街地まで）となっている。

		<p>※最初の1.2キロが640円、253メートルまで増すごとに100円として計算。</p> <p>ドア・トゥ・ドアの移動を可能とするため、一般タクシーのサービスに近いため、一般タクシーの利用時の一人当たりの運賃に近い金額設定が望ましいと考えます。</p>
	月に数回（1～2回）利用する方が納得できる単価にするべきだと考えます。（タクシーを利用した時と比べて高くなりすぎないように）月額については利用者を増やす方法としては良いと思います。	現状、月平均利用回数が少ない利用者の方にも、今後はできるだけ定額運賃で納得していただけるよう、実証実験を踏まえ利用促進を検討していきます。「価値のある移動」を増やすためにも外出の目的となる地域づくりを併せて検討してまいります。
	委託先が不利とならないような（逆に儲け過ぎない）料金設定で、利用者もこの金額ならばOKという料金とするべきだと思います。	今後も実証実験を行いながら、皆様が利用し易い運賃設定を検証してまいります。

辰野町デマンド型乗合タクシー運行の見直し（案）について

辰野町では、平成 25 年からデマンド型乗合タクシーの運行が開始され、9 年が経過しました。

今般、多様化する乗合タクシーに対するニーズを踏まえ、既存の乗合タクシーの見直しを図り利便性の向上を目指します。

1. 運送の区間

- 現行のデマンド型乗合タクシー利用対象地区とします。
- 現在認可を得ている営業区域は「（大字）伊那富、中央、樋口、赤羽、沢底、平出、辰野」です。
- 「特別優先地区」及び「その他の利用可能地区」の区別を無くします。

2. 発地の発車時刻及び着地の到着時刻

- 午前 8 時 30 分から午後 4 時（午後 4 時は運行車両が帰庫する時間）

3. 運行間隔時間

- 上記 2. の運行時間帯の中で利用者の希望する時間を設定することにより、運行間隔時間を設けません。

4. 乗降場所

- ドア・トゥ・ドアサービスの実現により、上記 1. のエリア内におけるご自宅から目的地（停留所）を基本とします（乗降場所の地形や道路状況により乗降場所が限られる場合があります）。
- まちなかは、現行の乗合タクシー停留所を原則とします（ニーズに応じ増設します）。
- 現行の居住地側地区におけるコミュニティセンター、駅（宮木、新町、羽場）、荒神山公園やほたる童謡公園などの公共性の高い施設等も乗降場所として増設する予定です。

5. 運賃（料金）の種類、額及び適用方法

(1) 1回利用運賃の設定

①一般乗用タクシー運賃の検討

・各集落の中心部からまちなかエリア（辰野町役場周辺）までのタクシー運賃の平均値はおよそ1,200円（※最初の1.2kmが640円、238メートルまで増すごとに100円として計算）。

②既存のデマンド型乗合タクシーとは異なり、家の近くまで迎えに行くなど、より一般乗用タクシーに近いサービスを行うため、利便性が高くなり、運行距離も長くなることから、一般乗用タクシー利用時の一人あたりの運賃に近い金額設定が望ましいと考えます。

●上記より、**1乗車当たり1,000円を1回利用運賃とします。**

(参考)福祉タクシー券の利用 500円*48枚

(2) 定額運賃（定期運賃）の設定

①推定乗車回数：同じ仕組みを採用している先事例等から定額制乗合タクシー利用者の利用回数を月平均6回と仮定 → 基準運賃額：1,000円

②定期運賃扱いによる割引率：40%

（定期券の扱いであること、外出向上や日常的な利用を推奨する目的を踏まえ割引率を任意設定）

●定期回数運賃： $6\text{回}/\text{月} \times 1,000\text{円} \times (1-0.4) = 3,000\text{円}/\text{月}$

※1,000円未満切り捨て

(3) その他運賃

○障がい者、小学生の運賃は半額とします。

※運転免許返納者は一般料金とします。

6. 運行事業者

○現行のデマンド型乗合タクシー事業者「辰野タクシー株式会社」による委託を予定しています。

7. 実施（変更）予定日

○令和4年10月3日から運行開始を予定しています。

8. その他

(1)車両：2台（ワゴン、セダン）

(2)予約（オペレーター1人（AIによるシステムを併用））

・当日の1時間前まで予約可（ただし、10時前の時間帯については、前日までの予約）

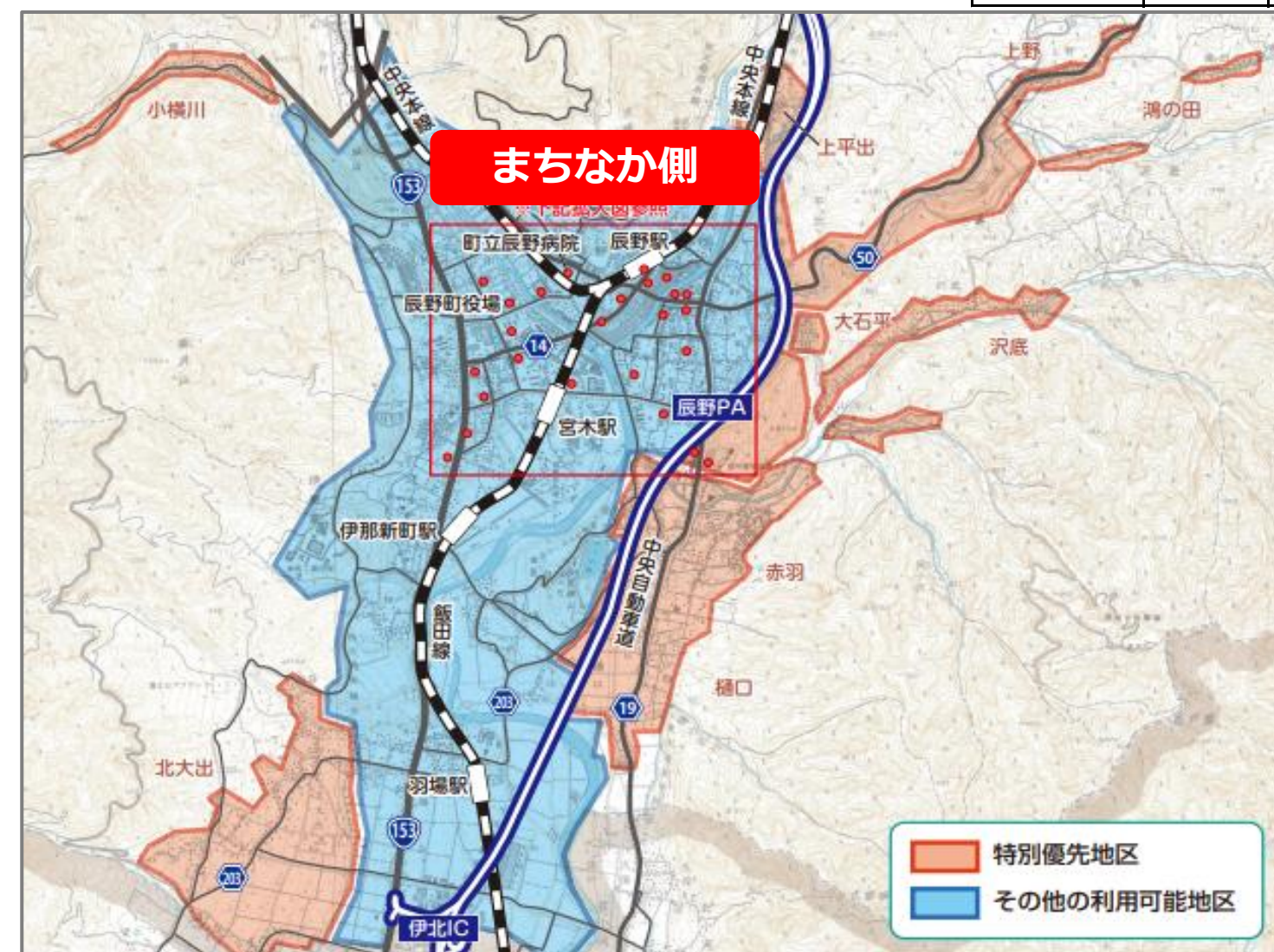
現在のまちなか停留所			
コンビニ	平出	平出	ファミリーマートJA平出店
コンビニ	平出	平出	セブンイレブン辰野平出店
スーパー	伊那富	宮木	デリシア辰野店
スーパー	平出	平出	ニシザワ辰野食彩館
スーパー	辰野	上辰野	ときめきの街
その他	辰野	下辰野	旧土屋医院入口
その他	平出	平出	ブックスイとう
その他	伊那富	宮木	さわや酒店
その他	伊那富	中央	辰野不動産商事
駅	辰野	下辰野	辰野駅
金融機関	辰野	下辰野	アルプス中央信用金庫辰野支店
金融機関	伊那富	宮木	J A 上伊那辰野基幹支店
公共施設	平出	平出	辰野郵便局
公共施設	伊那富	宮木	辰野町老人福祉センター
公共施設	中央	宮木	辰野町役場
病院	中央	宮木	むらおか内科クリニック
病院	伊那富	新町	新田内科クリニック
病院	平出	平出	東野歯科医院
病院	辰野	下辰野	古村医院
病院	辰野	上辰野	町立辰野病院
病院	平出	平出	天龍堂医院
病院	平出	平出	はしもと歯科
病院	伊那富	宮木	ほのぼの歯科
病院	伊那富	新町	明成歯科医院
病院	伊那富	宮木	矢島歯科医院
福祉施設	赤羽	赤羽	共生館あさひヶ丘
福祉施設	辰野	下辰野	ほたるの里世代間交流センター

新たな停留所（案）①			
お風呂	赤羽	赤羽	たつのパークホテル
お風呂	樋口	樋口	湯にいくセンター
コンビニ	伊那富	宮木	セブンイレブン辰野伊那富店
コンビニ	樋口	樋口	ローソン辰野樋口店
コンビニ	伊那富	宮木	セブンイレブン辰野宮木店
コンビニ	伊那富	北大出	セブンイレブン伊北インター店
コンビニ	樋口	樋口	ヤマザキデイリーストア
その他	辰野	下辰野	辰野調剤センター薬局 病院前店
その他	辰野	下辰野	日本調剤 辰野薬局
その他	辰野	下辰野	三丁目駐車場前
その他	中央	宮木	クスリのサンロード辰野店
その他	伊那富	宮木	ウチダ薬局
その他	平出	平出	よつば薬局
その他	伊那富	羽場	虹のホール伊北
その他	平出	平出	なみきパーク 辰野パーキング駐車場
その他	伊那富	宮木	辰野町霊園
レジャー施設	赤羽	赤羽	たつの未来館アラバ
レジャー施設	赤羽	赤羽	荒神山公園多目的屋内運動場
レジャー施設	赤羽	赤羽	町民体育館
レジャー施設	樋口	樋口	辰野美術館
レジャー施設	伊那富	羽場	羽北社会体育館
レジャー施設	平出	平出	ほたる童謡公園
駅	伊那富	宮木	宮木駅
駅	伊那富	新町	伊那新町駅
駅	伊那富	羽場	羽場駅
公共施設	羽場	羽場	羽場郵便局
公共施設	伊那富	宮木	宮木郵便局
公共施設	伊那富	宮木	伊那警察署 辰野町交番
公共施設	赤羽	赤羽	介護予防センターなごみ
公民館	伊那富	宮木	中央高畑いきいき交流センター
公民館	伊那富	宮木	辰野町桜ヶ丘いきいき交流センター
公民館	伊那富	宮木	宮木南公民館
公民館	伊那富	宮木	宮木東町介護予防センター

新たな停留所（案）②			
公民館	伊那富	宮木	城南公民館
公民館	伊那富	宮木	宮木公民館
公民館	伊那富	北大出	宮下公民館
公民館	伊那富	北大出	新田公民館
公民館	伊那富	北大出	原公民館
公民館	伊那富	宮所	宮所コミュニティセンター
公民館	伊那富	小横川	小横川公民館
公民館	辰野	上辰野	中央コミュニティセンター
公民館	辰野	下辰野	下辰野公民館
公民館	平出	平出	平出コミュニティセンター
公民館	平出	平出	上平出コミュニティセンター
公民館	平出	平出	平出旭町介護予防センター
公民館	樋口	樋口	東樋口いきいき館
公民館	伊那富	宮木	南湯舟介護予防センター「ゆぶねの里」
公民館	伊那富	新町	神戸らくせい館
公民館	伊那富	新町	新町コミュニティセンター
公民館	伊那富	羽場	羽場コミュニティセンター
公民館	伊那富	北大出	辰野町生活支援センター
公民館	伊那富	北大出	三ツ谷公民館
公民館	伊那富	北大出	北大出ふれあいセンター
公民館	樋口	樋口	樋口コミュニティセンター
公民館	樋口	樋口	東樋口いきいき館
公民館	赤羽	赤羽	赤羽コミュニティセンター
公民館	沢底	沢底	沢底公民館
公民館	沢底	沢底	福寿荘(入村ふれあいセンター)
病院	伊那富	宮木	鈴木歯科医院
病院	樋口	樋口	たつの接骨院
病院	伊那富	宮木	くぼた接骨鍼灸院
病院	伊那富	北大出	村上歯科
病院	平出	平出	中村歯科医院
病院	平出	平出	有賀歯科
病院	辰野	下辰野	矢ヶ崎歯科
病院	伊那富	北大出	伊北接骨院
病院	伊那富	北大出	辰野町第一診療所
学校	伊那富	宮木	辰野西小学校
学校	伊那富	北大出	辰野南小学校
学校	平出	平出	辰野東小学校
学校	平出	平出	辰野中学校
保育施設	伊那富	宮木	聖ヨゼフ幼稚園
保育施設	中央	宮木	中央保育園
保育施設	伊那富	北大出	羽北保育園
保育施設	伊那富	新町	新町保育園
保育施設	平出	平出	平出保育園
保育施設	樋口	樋口	東部保育園
福祉施設	伊那富	宮所	グレイスフル辰野
福祉施設	樋口	樋口	第2グレイスフル辰野
福祉施設	伊那富	宮木	辰野町ボランティアセンター

「ふれあいサロン」等であまり使われていない公民館			
公民館	中央	宮木	宮木中央介護予防センター
公民館	伊那富	宮木	宮木第二介護予防センター
公民館	伊那富	北大出	多屋公民館
公民館	辰野	下辰野	桜町介護予防センター
公民館	辰野	下辰野	下辰野南部公民館
公民館	辰野	下辰野	日の出町文化会館
公民館	沢底	沢底	鴻の田公民館
公民館	平出	平出	平出介護予防センター
公民館	平出	平出	上野公民館
公民館	伊那富	宮木	南湯舟県営住宅集会所
公民館	伊那富	北大出	上垣外公民館
公民館	樋口	樋口	万五郎公民館
公民館	樋口	樋口	下田いきいき交流センター
公民館	沢底	沢底	山寺公民館

※要望等あれば適宜追加して運行します。



J R東日本 経営情報の開示について

令和4年8月2日
公共交通会議資料

(1)経緯

- |||||
- ・JR東日本から利用の少ない線区について、経営情報の開示があった。
 - ・開示対象：2019年度（コロナ前）として、実績2,000人／日未満
 - ・中央本線（辰野－塩尻間）が利用の少ない線区となっている。
 - ・利用者547人、収支△534百万円

(2)内容（新聞等参考）

- |||||
- ・「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティ※1の刷新に関する検討会」（国土交通省）にて提言があった。

①特定線区再構築協議会（仮称）等の設置

- ・都道府県が中心となって任意の協議会を設け、将来に向けた地域のモビリティの在り方について関係者と検討を進める。
- ア 平常時の輸送密度が1,000人未満
- イ 広域的な調整が必要な場合

②特定線区再構築協議会等の検討事項

- ・「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置かず、どのような公共交通の在り方が望ましいか協議を進める場。
- ア 鉄道の徹底的な活用と競争力の回復
- イ BRT※2・バス等の導入し、鉄道等と同等またはそれ以上の利便性の実現

③特定線区再構築協議会等の検討事項

- ・最長3年以内に対策を決定

④国の支援

- ㊦協議会等の設置かかる経費支援
- ㊧実証事業にかかる経費支援
- ㊨鉄道の徹底的な活用と競争力の回復、BRT・バス等の導入にかかる経費支援

(3)今後の対応 (7/26: JR 東日本長野支社 (打合せ))

|||||

- ・(JR) 国、県、JR で、すぐに話し合いの場をつくっていくことまで想定していない。
- ・(JR) 提言があったからといって、特定の線区に対して、どうしていくかまでは考えていない。
- ・(JR) 県にも確認をとっていく。
- ・国、JR、自治体が、それぞれで鉄道に対する在り方をイメージしていく必要がある。

※1「モビリティ」:

「動きやすさ」、「可動性」、「移動性」、「流動性」などを意味する。

※2「BRT」:

バス・ラピッド・トランジット (Bus Rapid Transit) の略。

連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。(参照: JR 東日本 HP)