

第3回 辰野町地域公共交通会議議事録

●日時：令和5年3月3日(金) 午前9:30～午前10:30

●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3回 辰野町地域公共交通会議を開催いたします。

2.あいさつ

武居会長

- 本日はお忙しい中、本年度最終となります公共交通会議に出席いただきましてありがとうございます。
思い起こせば、本年度は公共交通の変革の時期となりました。昨年6月と8月には、デマンド型乗合タクシーの新たな仕組みづくりに対し、委員の皆様におかれましてはご尽力いただき、また、運行事業者である辰野タクシー様におかれましては、当事業に最大限のご理解とご協力いただき、10月3日から実証実験としてスタートさせることが出来ました。
県内初となる定額制による乗り放題料金の導入や利用者の玄関先から目的地をつなぐ「ドア・トゥ・ドア」の実現、また当日の予約受付も可能とし、さらに乗降場所となる目的地も100近くに増やし、利便性の向上を図ることが出来たのではないかと思います。
しかしながら、後ほど報告にもありますが、利用者アンケート調査からもまだまだ改善すべき部分も見えてくるかと思われしますので、引き続きの支援を皆様をお願いするところでございます。
さて、本日の報道にもありますように、75歳以上の交通事故が2年連続で増加傾向にあることから、益々高齢化が進むことで、交通事故の心配も高まってきております。こうした心配が少しでも無くなるよう、免許返納後も安心して移動ができる環境を整えていかなければなりません。
このような背景からも、辰野町に持つ輸送資源を総動員し、地域や事業者を含めて持続可能な公共交通の実現を目指すべく、更なる公共交通会議の取り組みを伸展させていく必要がございます。
そのためにも、様々な関係者との連携を強化するために、この公共交通会議を包含した協議会の設置を視野に検討してまいりたいと考えておりますので、本件に関しても、委員皆様のそれぞれの立場から、忌憚のないご意見を賜りますようお願いいたします。

3.協議・報告事項

(1)デマンド型乗合タクシーの実証実験の運行状況等について（報告事項）

- ・資料 1・2 に沿って、事務局より報告
- ・意見、質疑応答については以下のとおり

- 飯沢委員（辰野タクシー㈱）
- デマンドタクシーは10年の節目を迎え、10月からはA Iを導入した新たな運行方式となり5ヶ月が経過した。事務局からのご説明もあったとおり、利用者からは色々な感想がある。また、運行事業者としての意見ある。先日、町会議員との懇談があり、いくつかの問題点や課題があるとお話しさせていただいた。説明会の際に町からも説明はしていたが、ドア・トゥ・ドアでの運行は、谷筋の狭い地域では実現できない。なるべく対応できる形を取らなければならないが、今の車両では難しい。タブレットの予約受付は今までとは違い当日予約ができるが、ニーズに対して対応できない日もあり、キャンセルが出ている。運行時間の拡大によって対応できるニーズが増えている一方で、予約が集中する時間は従業員が疲弊してしまう。引き続き安全運転で町民の移動手段を確保していき、このような機会で忌憚のないご意見をいただきながら運行してまいりたい。
- 武居会長（町長）
- 今、運行事業者である辰野タクシー㈱様からの感想をいただきました。この件については報告事項ではございますが、確認したい点などもあるかと思しますので、遠慮なくご発言をお願いします。
- 根橋委員（小横川区長）
- いただいた資料を見ると利用者のうち80歳代が多いことが読み取れる。全体の登録者に対しての年代別の人数が分かると思う。
- 事務局
- お配りした資料には記載がありませんが、全体の登録者に対する80歳代の割合は46.9%となっている。次に多いのが90歳代22.7%となっている。
- 松井委員（長野県バス協会）
- 辰野町に限った話ではありませんが、公共交通機関であるバス・タクシー事業は3年間コロナの影響を大きく受けている。全体的に見ると旅客運送事業では鉄道、航空、一部タクシーは売上げが戻ってきている。しかし、貸切バス及び高速バスはコロナ前の5割ほど。バス業界にとって収入になるのはその二つであり、成り立たっていない。バス会社は乗合タクシーの赤字をその二つで埋めていた過去もあったが、現状、とても大変な状況にある。行政から様々な支援をいただきながら繋いできたが、貸切バスと高速バスの収入を高めていかないといけない。このエリアで見ると学校行事等で復調の兆しがあるが、町内会や企業はまだまだ低迷している。マスクの件など、段階的にアフターコロナからウィズコロナにシフトしているが借金もあるためここから事業者の体力が続くかが大事。
 その中で辰野町の生活者を支えるデマンド交通。全国的にも導入地域が多いが、長野県内は特に多い。議論になるのは地域の需要が主であるが観光などへの利用も検討いただきたい。
- 山谷委員（長野県タクシー協会）
- コロナ乗り切れそうだったところに燃料の問題が出てきた。また、電子部品の修理にも支障が出てきており、部品の供給が間に合っていないため、古い車両を使い続けている。先日、新聞にも掲載されていたが、タクシー運賃の値上げを12月に申請した。申請が通れば運賃の改定を7月までに行う。燃料・部品の高騰、乗務員の高齢化に伴うドライバーの担い手不足に直面している。若手の乗務員が生活できないという現状があるため、値上げを行わないと賃上げがで

きない。現状、運送業に人材が流れているため人件費を上げる必要がある。タクシーがあって当たり前という環境が、コロナ等により無くなってしまい必要性を再確認するような機会となった。

デマンドは長野県については特異であり、全国的にも多い県となっており、運行していない市町村の方が珍しい。しかし、デマンド交通とタクシーは相容れないもの。辰野町はタクシー事業者が1者なので色々できる。当時、長野県で最も早くデマンドを導入した富士見町もタクシー事業者は1者だった。しかし、デマンドを運行した後、タクシー事業者がつぶれてしまった経過もあり、ドア・トゥ・ドアを他の地区では行わないように協会では言っている。その中でも、辰野町の場合は1者で運行しており、羨ましい地区になっている。

行政の皆様にお伝えをしたいのがAI配車システムのタブレットには不具合があることもある。Googleマップの利用は無料でゼンリンは有料。大きな会社のほとんどがGoogleマップを使っており、住宅が上手く表示されないなどの問題が起きている。ゼンリンは価格が高いためソフト会社が使わないが、辰野地区だけの運行であれば、ゼンリン地図は高くないと感じる。ソフト会社は全国で入れようとしているため多大な費用が発生してしまうので仕方がないが、問題が出ている地域もある。スマホでの予約もこれから検討されているかと思うが、こちらについても問題点も多い。

基本的には業界が厳しい状況でありながらも辰野町は羨ましい地域です。協会からの発言のお時間をいただきありがとうございました

武居会長（町長）

- 地域の皆様の足の確保が大前提ではありますが、支えてくださっているのは事業者の皆様です。利便性の向上ばかり成り立たちません。事業者の皆様の思いもくみながら進めていかなければならない。

（2）辰野町公共交通会議にかかる法定協議会の設置について（協議事項）

- ・資料 3 に沿って、事務局より説明

※質疑なし

⇒一同承認

4. その他

5. 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3回辰野町地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

第3回 辰野町地域公共交通会議 会議次第

日 時：令和5年3月3日(金)

午前9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実証実験の運行状況等について（資料 No.1・2）

(2) 辰野町公共交通会議にかかる法定協議会の設置について（資料 No. 3）

4. その他

5. 閉会

デマンド型乗合タクシー実証実験の 運行状況等について

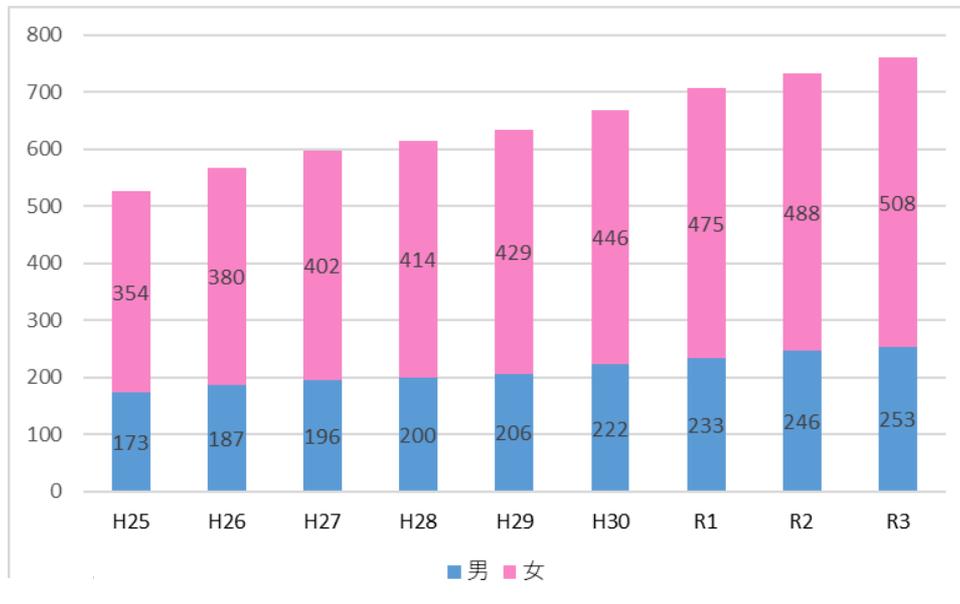
令和4年10月～令和5年1月までの運行状況

- 登録者数推移
- 総利用人数
- 年代別利用状況
- 運賃別利用者数
- 時間帯別の利用状況
- 各施設ごとの利用状況

登録者数推移 (実証実験開始前～現在)

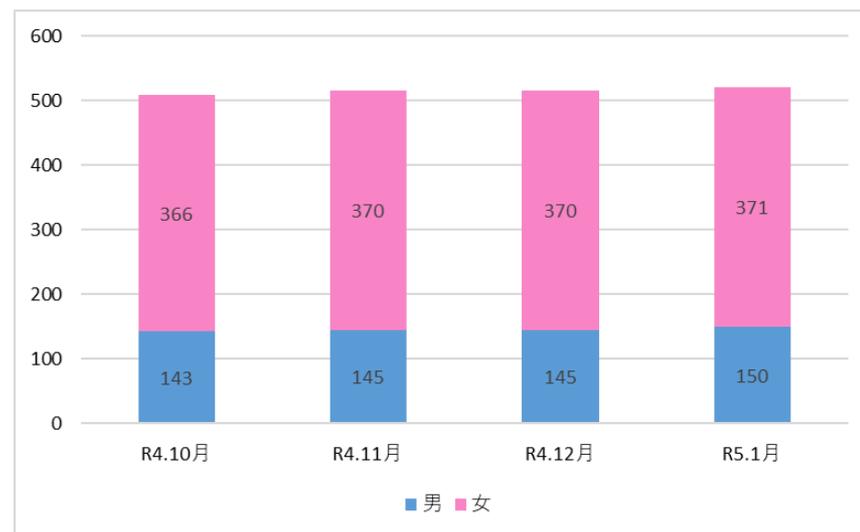
■登録者数推移(延べ人数)

年度	登録者数	男	女	比較増減
H25	527	173	354	
H26	567	187	380	40
H27	598	196	402	31
H28	614	200	414	16
H29	635	206	429	21
H30	668	222	446	33
R1	708	233	475	40
R2	734	246	488	26
R3	761	253	508	27



■登録者数推移(実証実験開始後)

月	登録者数	男	女	比較増減
R4.10月	509	143	366	
R4.11月	515	145	370	6
R4.12月	515	145	370	0
R5.1月	521	150	371	6
実証実験開始後の新規登録者数				12人



※実証実験開始前に、転居・死亡など利用ができなくなった方の登録を削除しています。

※実際に利用しているのは、うち106名 (R5.1月末現在)

※令和4年4月1日～現在までの新規登録者数は、49名

➤ 総利用人数

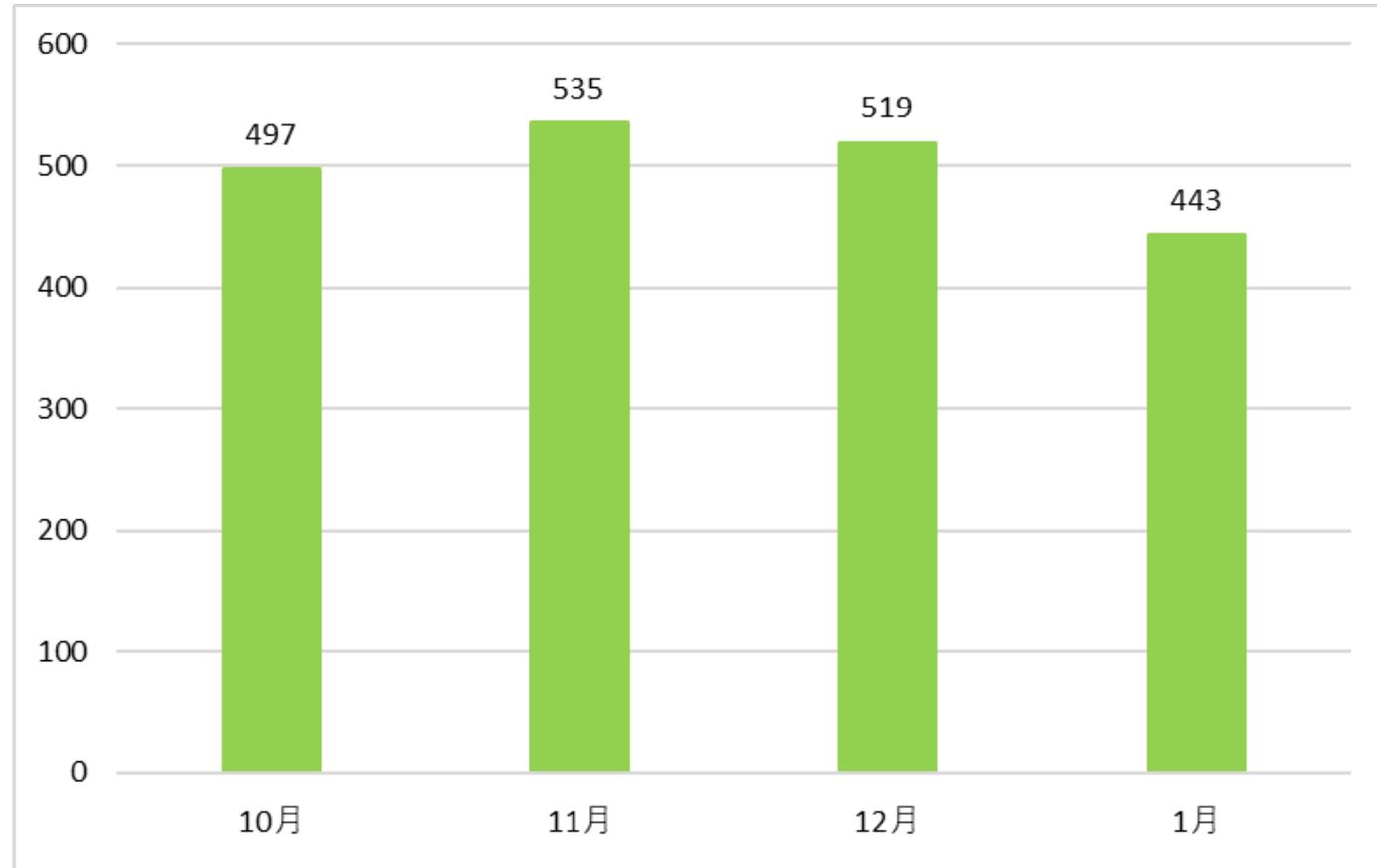
(令和4年10月～令和5年1月)

1か月平均：

498.5人

■ 総利用人数

月	延べ利用人数
10月	497
11月	535
12月	519
1月	443



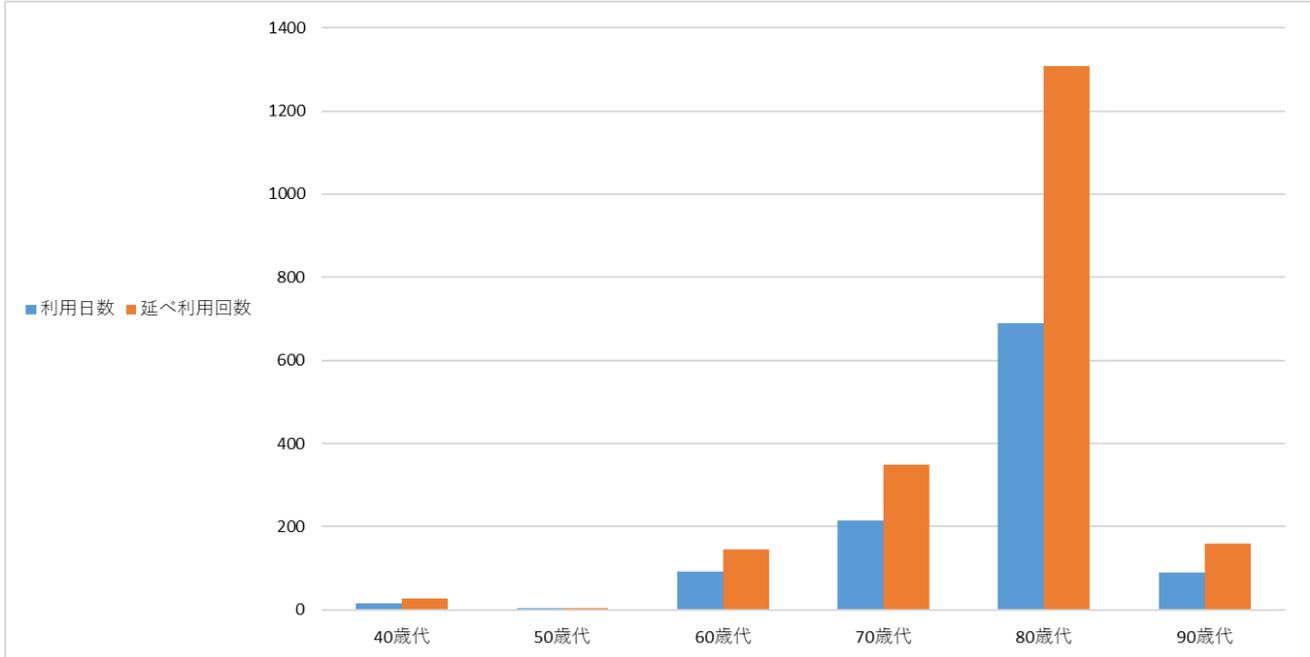
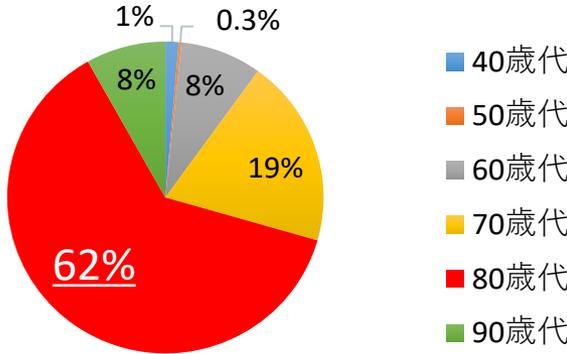
○実証実験開始前の月平均は約300人。
○1か月あたり200人程度増加しました。

▶ 年代別利用状況 (令和4年10月～令和5年1月)

■ 年代別利用頻度(合計)

	利用日数	延べ利用人数	1日あたりの平均利用人数
40歳代	15	27	1.80
50歳代	3	5	1.67
60歳代	92	145	1.58
70歳代	215	350	1.63
80歳代	689	1308	1.90
90歳代	90	159	1.77
計	1104	1994	1.81

○ 80歳代が最も多い年代となりました。
 (全体の62%が80歳代)
 ○ 1日当たりの平均利用回数は約2回と
 なっています。



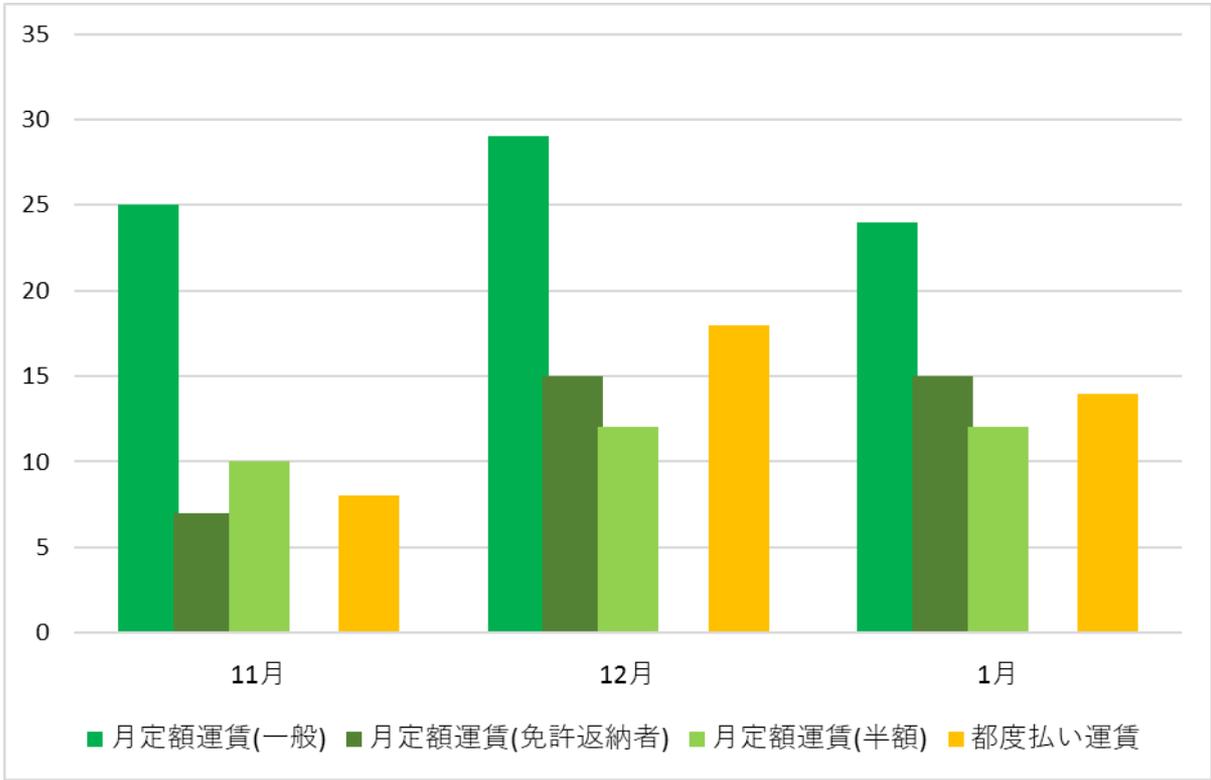
➤ 運賃別利用者数 (令和4年11月～令和5年1月)

■ 運賃別利用者数

定額運賃種別	11月	12月	1月	合計
月定額運賃(一般)	25	29	24	78
月定額運賃(免許返納者)	7	15	15	37
月定額運賃(半額)	10	12	12	34
都度払い運賃	8	18	14	40

○定額運賃、都度払い運賃のいずれも一般が多い傾向にあります。

○居住地や利用頻度によって都度払いでも比較的安価に利用できている利用者が一定数います。



～ 参 考 ～

月定額運賃

- 一般 : 3,000円
- 返納者 : 2,000円
- 半額 : 1,500円

都度払い運賃

- 一般 : 1,000円
- 半額 : 500円

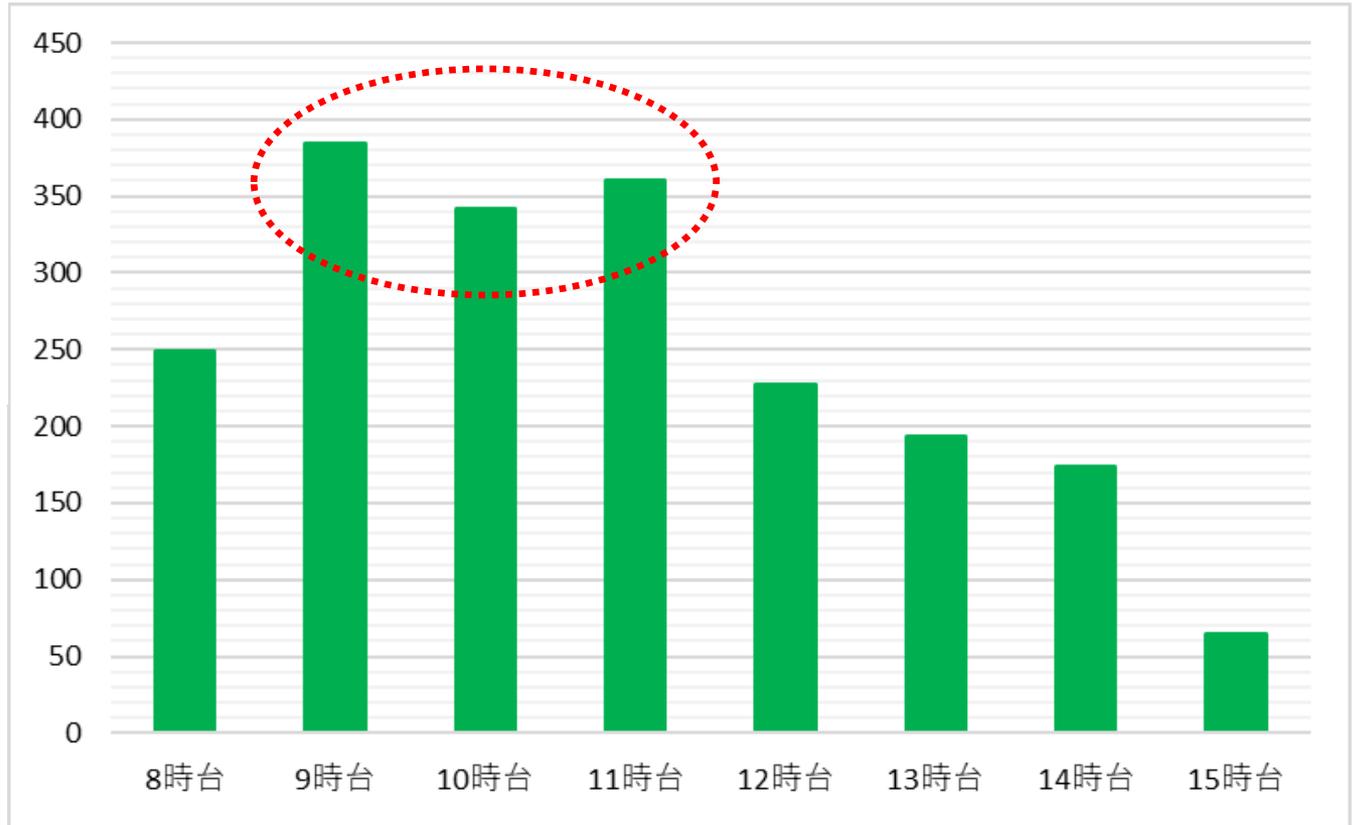
▶ 時間帯別の利用状況 (令和4年10月～令和5年1月)

■ 時間帯別乗車人数(合計)

時間帯	
8時台	249
9時台	384
10時台	342
11時台	360
12時台	227
13時台	194
14時台	174
15時台	64
計	1994

○ 朝9時～11時代に利用者の需要がピークとなっています。

⇒ 通院の時間帯が集中してしまうことから、この時間帯は前日までの予約で埋まってしまいます。

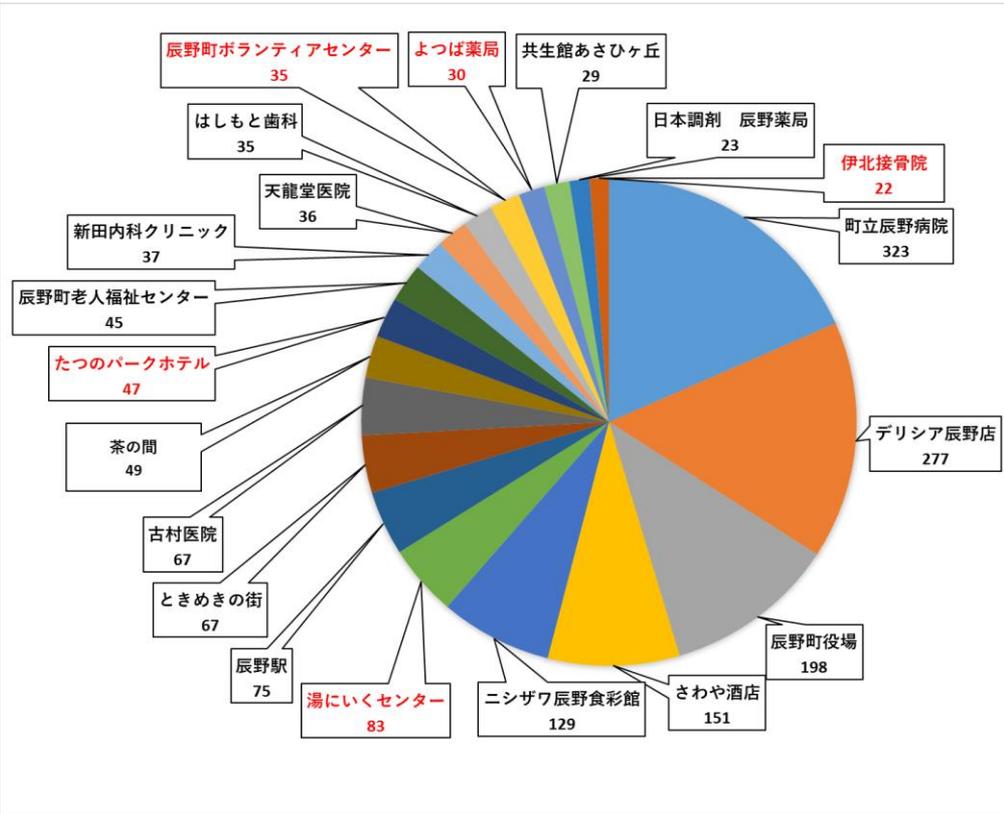


各施設ごとの利用状況

(令和4年10月～令和5年1月)

■施設別利用頻度TOP20

	施設名	人	割合
1	町立辰野病院	323	18%
2	デリシア辰野店	277	16%
3	辰野町役場	198	11%
4	さわや酒店	151	9%
5	ニシザワ辰野食彩館	129	7%
6	湯にいくセンター	83	5%
7	辰野駅	75	4%
8	ときめきの街	67	4%
9	古村医院	67	4%
10	茶の間	49	3%
11	たつのパークホテル	47	3%
12	辰野町老人福祉センター	45	3%
13	新田内科クリニック	37	2%
14	天龍堂医院	36	2%
15	はしもと歯科	35	2%
16	辰野町ボランティアセンター	35	2%
17	よつば薬局	30	2%
18	共生館あさひヶ丘	29	2%
19	日本調剤 辰野薬局	23	1%
20	伊北接骨院	22	1%



- 最も多く利用されている施設は辰野病院となりました。
- 実証実験の開始とともに追加をした施設から力所あり、行先の追加により利用回数が増えていることが分かります。
- 気温が寒くなるにつれて温泉への利用が増加していく傾向がありました。

辰野町デマンド型乗合タクシー実証実験に関するアンケート調査結果

1 調査の概要

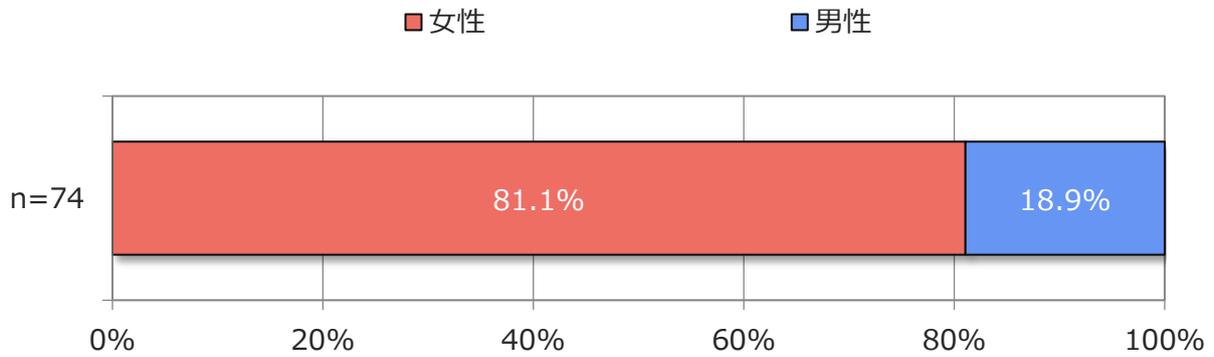
調査目的	令和4年10月より実証運行を開始した乗合タクシーについて、その効果を検証することを目的に利用者を対象としたアンケート調査を実施した。
調査内容	<ul style="list-style-type: none">○ 個人属性（性別・居住地区・年齢・免許証の保有状況など）○ 乗合タクシーについて（運行方式・利用方法・仕組み）○ 乗合タクシー運行による変化（外出回数・出かけやすさなど）○ 乗合タクシーに対する評価（運賃・運行日、運行時間・予約時間など）○ 新しく増やしてほしい乗降場所○ 自由記述
調査方法	<ul style="list-style-type: none">○ 配布方法：令和4年10月以降の乗合タクシー利用者に調査票を郵送○ 回収方法：郵送・FAX・ドライバーに手渡し
調査期間	令和4年10月1日～令和5年2月17日
回収票	<ul style="list-style-type: none">○ 回収票：74枚○ 配布数106に対して、回収率69.0%

2 基礎集計結果

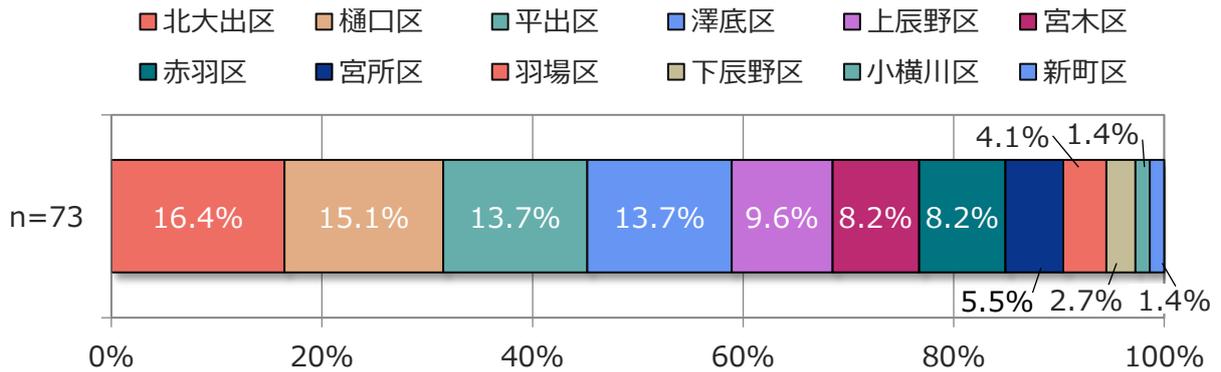
1 個人属性

【問 1】

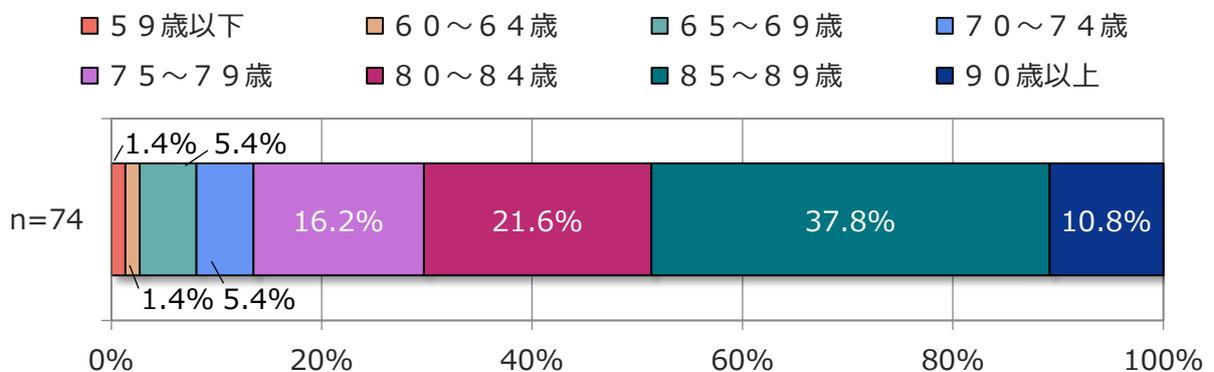
① 性別



② 居住地区

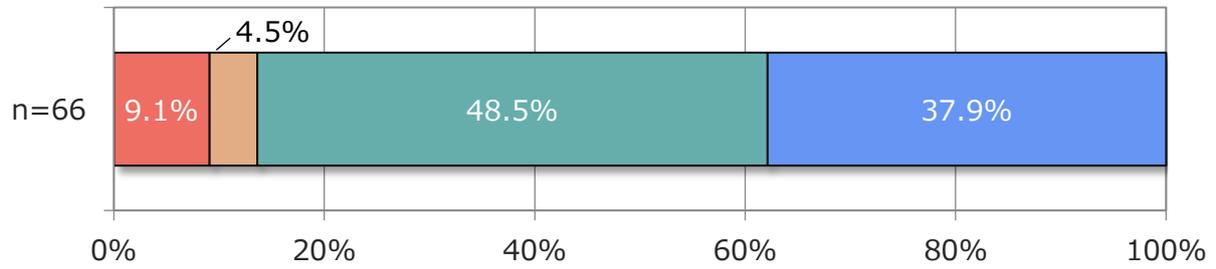


③ 年齢



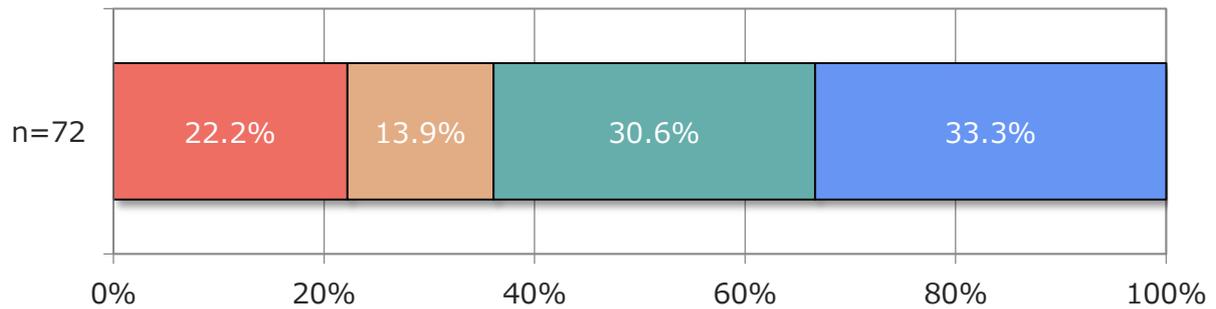
④ 免許証の保有状況

■自動車免許あり ■自動二輪・原付免許あり ■保有していたが返納した ■もともと保有していない



⑤ スマートフォンの保有状況

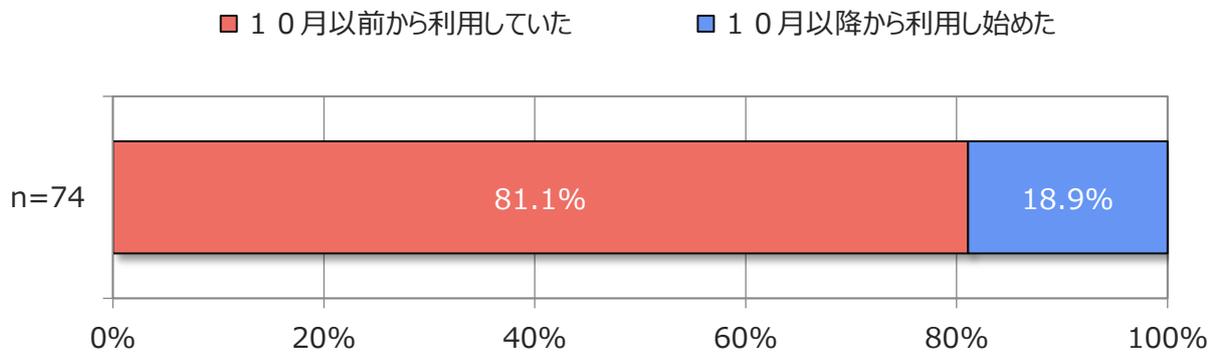
■スマートフォンを持っており、日常的にメールを使っている
■スマートフォン以外の携帯電話を持っており、日常的にメールを使っている
■スマートフォンや携帯電話をもっているがメールは使っていない
■スマートフォンは持っていない



2 乗合タクシーについて

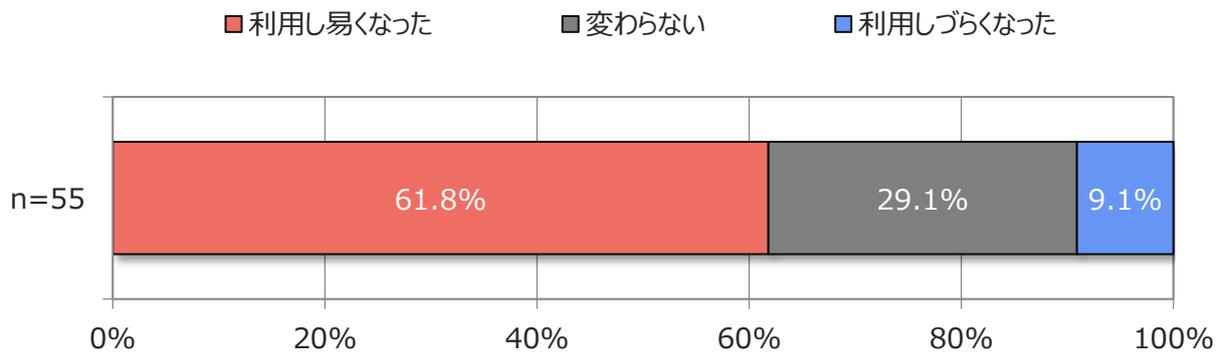
【問2】【問3】乗合タクシーの利用状況と満足度

乗合タクシーの利用開始時期

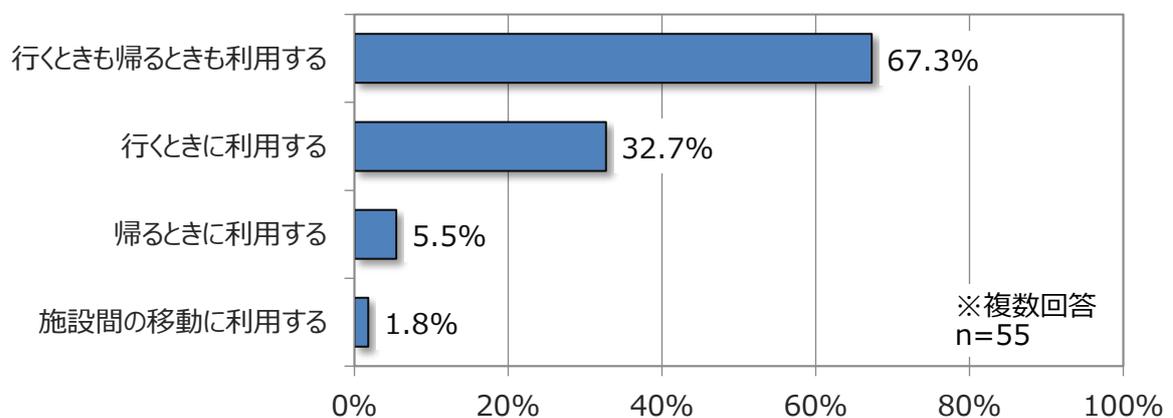


① 10月以前からの利用者

○ 運行方式（昨年10月までの乗合タクシーと比べると、どのように変わりましたか）

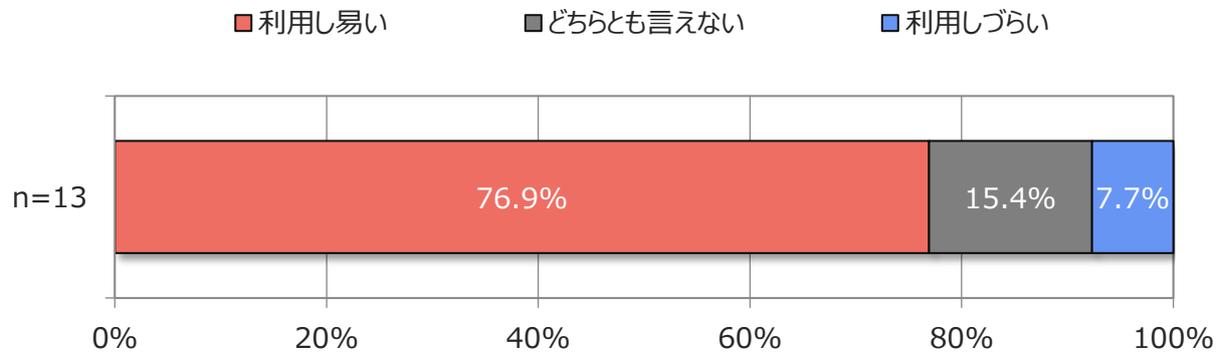


○ 利用方法

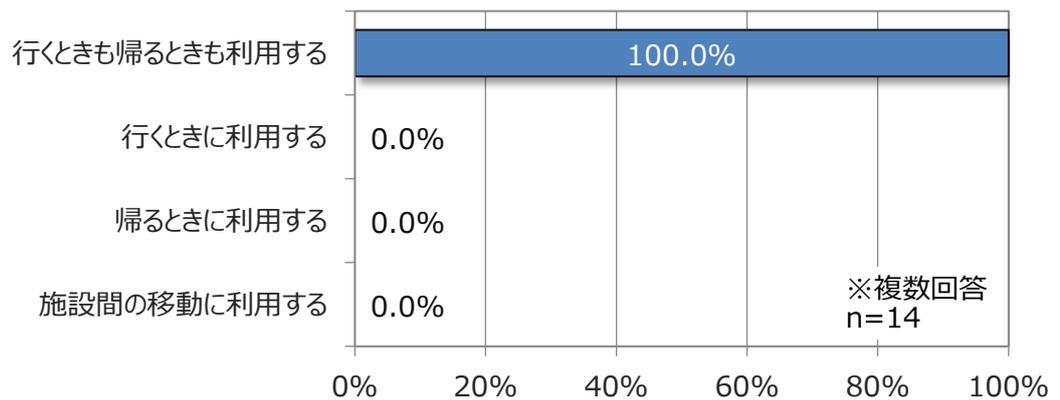


② 10月以降からの利用者

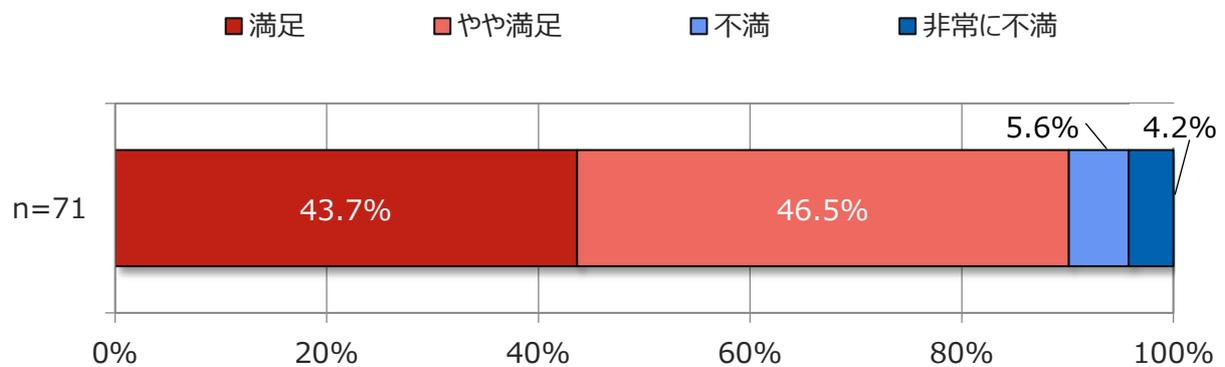
○ 運行方式（乗合タクシーは利用しやすいですか）



○ 利用方法



乗合タクシーの仕組みについて



【回答の理由】

○ 好意的な回答

自宅まで送迎してもらえるから	6
予約時間、乗降場所等便利になったから	6
その他	4

(その他の内容:「助かっている」、「時間通り来てくれる」など)

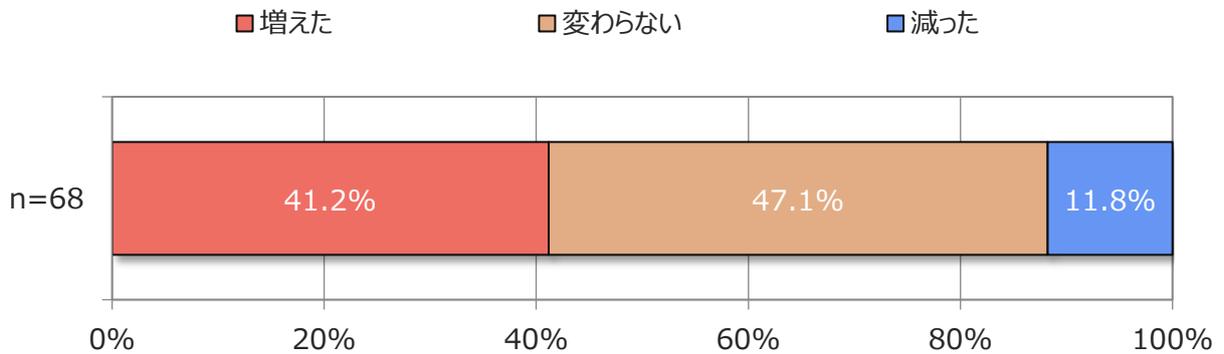
○ 意見・要望等

帰りの利用ができない、予約しにくい	7
時間があいまい、待ち時間が長い	7
運行時間帯を延長してほしい	2
運賃が高い	2
家まできてもらえない	2
その他	8

(その他の内容:「乗降場所がわかりにくい」、「待合場所のベンチが汚い」など)

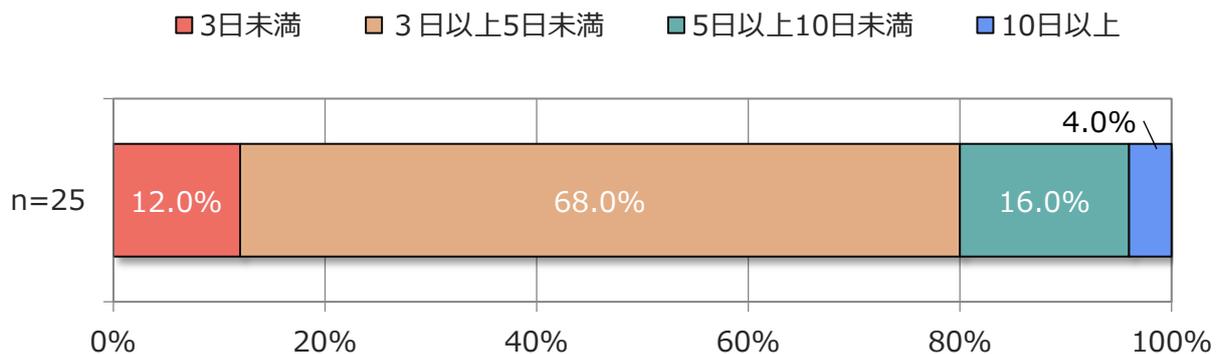
【問4】乗合タクシーの運行による変化

① 外出回数

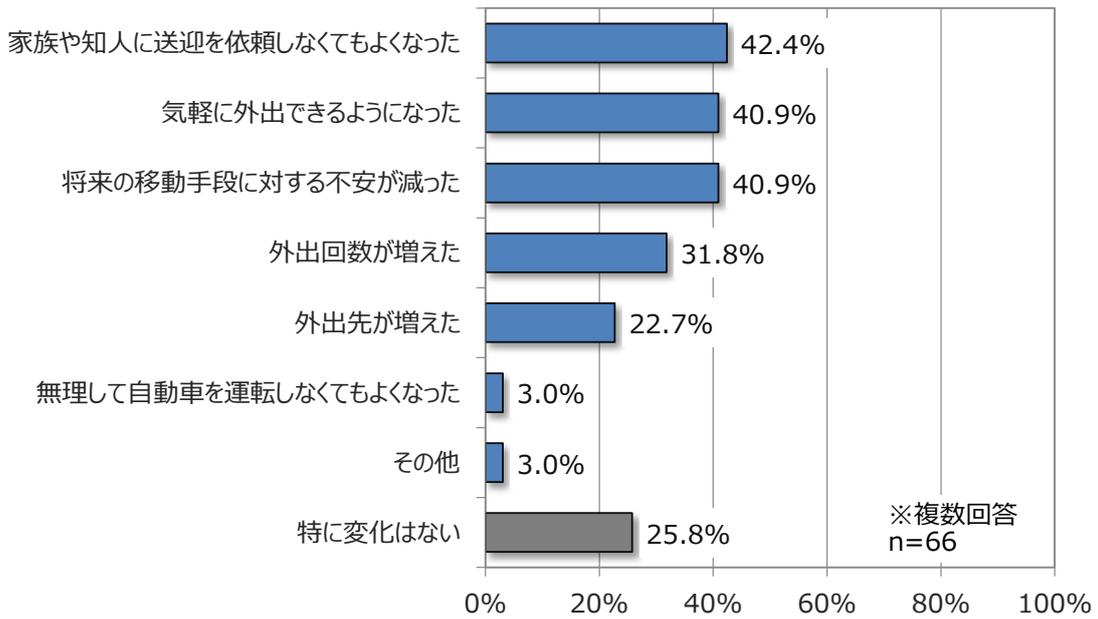


【増えた外出日数 (1カ月あたり)】

一ヶ月あたり平均で 4.3 日外出が増加

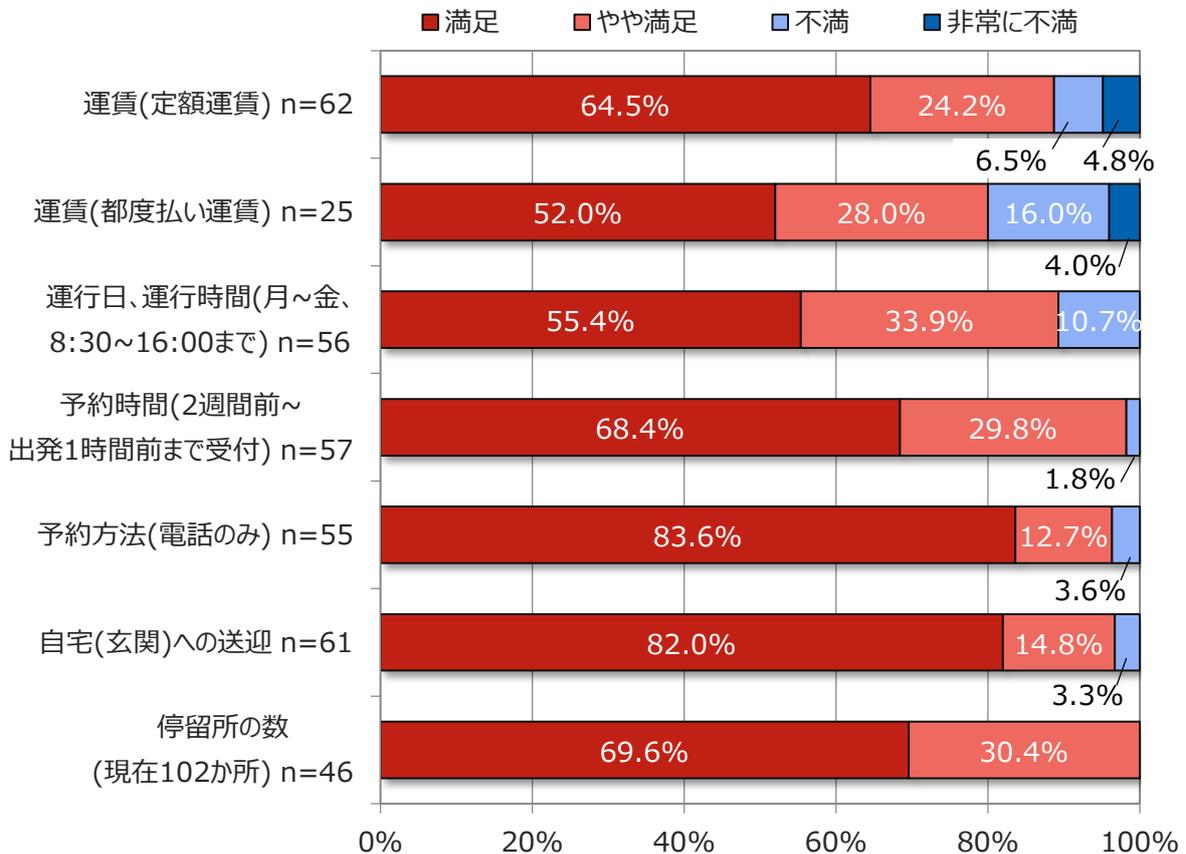


② 出かけやすさ、暮らしやすさ



(その他の内容：「外出が楽になった」1名)

【問5】乗合タクシーに対する評価

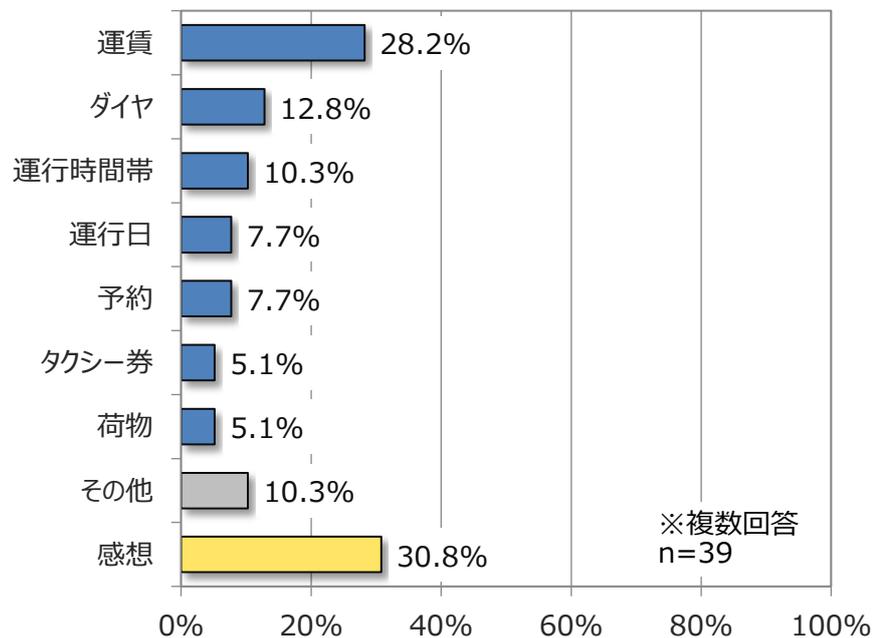


【問6】 増やしてほしい乗降場所

辰野キリスト協会（宮木駅の裏側）	1
お寺（真金寺、法雲寺）	1
中央歯科医院	1
外食の出来る飲食店、かやぶきの館（但し、秋の松茸収穫期限定期間中）	1
宮所の中部郵便局	1
マルニスーパー、バロー	1
泉水の里	1

3 自由記述

【問7】 乗合タクシーについての感想・意見・要望等



辰野町地域公共交通会議にかかる 法定協議会の設置について

(公共交通計画の策定)

法定協議会の設置について

路線バスやデマンドなどの事業の実施、運賃等の協議



地域公共交通計画の策定、事業の実施及び評価検証

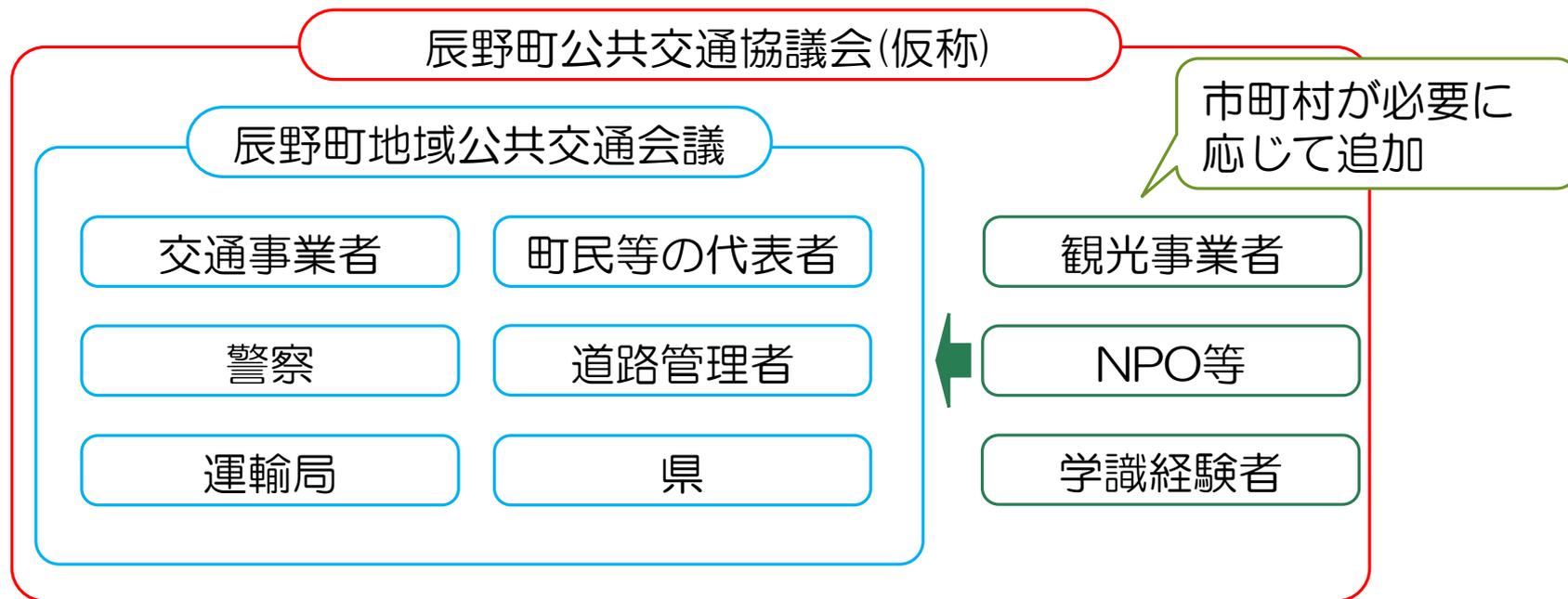
➤ 地域公共交通会議（現行）

- 道路運送法を根拠とする組織
- 行政、交通事業者、町民等で組織
- 主にバス・タクシーの運行に関する内容

➤ 法定協議会（新規）

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を根拠とする組織
- 観光事業者、NPO団体など市町村が必要と判断した構成員で組織
- 福祉輸送、民間事業者の輸送サービスなど様々な輸送資源を活用

法定協議会の構成員



- 公共交通会議と公共交通協議会は、協議する内容は異なりますが参加する関係者のほとんどが同じであるため、別々に開催することは非効率的
- 組織としては別だが一元化して開催することで効率化

地域公共交通計画の策定

- 地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービス（人を運ぶ役割）の姿」を明らかにする「公共交通の総合的な計画」
- 町が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での協議を行って作成
- バス、タクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、民間事業者の送迎サービスや福祉輸送などの多様な輸送資源も活用することで、持続可能な交通サービスを幅広い世代に提供されることを目指す

地域旅客運送サービス

公共交通機関



自家用有償旅客輸送、福祉輸送、
スクールバス、病院、商業施設な
どの送迎サービスなど

計画において特に検討したいこと

➤ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

→観光客の移動手段を確保する観点や、公共交通自体を観光資源へ活用するといった観点などから地域公共交通の充実化

➤ 地域全体を見渡した運送サービスの持続可能な提供の確保

→交通機関相互の連携

→公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送などの他の交通手段で補うなど、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保

➤ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

→多様な交通手段を有機的に組み合わせて身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続

➤ 住民の協力を含む関係者の連携

→住民ニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通の検討や運営への関与をできるような仕組みづくり（住民座談会など）