

第1回 辰野町地域公共交通会議幹事会 議事録

●日 時：令和4年6月13日(月) 午後2:00～午後4:00

●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1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

山田委員(副町長)

- 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。前回は3月に幹事会を開催し、今年度としては初めての幹事会となる。各団体の役員改選に伴い、初めての参加になる方もいるかと思うが、忌憚のないご意見を頂戴したい。
町の公共交通は町営バス飯沼線・川島線、デマンド型乗合タクシーの3つあるが、どれも多くの問題を抱えている。特にデマンドは導入から9年目を迎えており、根本的に変えていかなければならない。今日お示しさせていただく内容は、公共交通会議全体会でもお諮りさせていただくため、その事前の確認をお願いしたい。

3.協議・報告事項

(1)令和4年度 辰野町生活交通確保維持改善に基づく運行実績について (報告事項)

- ・資料 1-1～1-4 に沿って、事務局より報告

※意見、質疑応答は以下のとおり

山田委員(副町長)

- 収支率の目標値記載があるが算出根拠は。

事務局

- 国庫補助事業への申請にあたり、乗車人数の増加を見込んだ収支率を算出している。採択要件との兼ね合いもあり、高い目標設定となっている。

(2)令和5年度 辰野町生活交通確保維持改善計画について (協議事項)

- ・資料 2 に沿って、事務局より説明

⇒一同承認

※意見、質疑応答は以下のとおり

花岡委員(副会長)

- 町営バス飯沼線の目標利用者数が非常に高くなっている。現状の実績からすると厳しい目標値であると思う。

事務局

- 国庫補助申請のため、実績から乖離が生じてしまうが、数字を作っていないかなければならないため記載している。

小野委員(女団連)

- 実際に利用する人数、年齢などを把握しながら目標値を推計しても良いと思う。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘いただいた点も踏まえ、全体会で説明させていただきます。
唐澤委員（小野区長）	<ul style="list-style-type: none"> ● 保育園の状況を見ても、今後バスを利用する学生の増加は見込めない。また、電車を利用する人たちにとって、バスの運行時間では間に合わない人達も多くいる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘いただいた点も踏まえ、全体会で説明させていただきます。
(3) デマンド型乗合タクシーの出前講座の実施結果について（報告事項）	
・資料 3 に沿って、事務局より説明	
※意見、質疑応答なし	
(3) デマンド型乗合タクシーの見直しについて（協議事項）	
・資料 4 に沿って、事務局より説明	
⇒本会議では否決された。	
※意見、質疑応答は以下のとおり。	
小野委員（女団連）	<ul style="list-style-type: none"> ● 塩尻市で運行しているステップ君は1回 100 円でとても安い。だからいつも満席なのではと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額制料金を前提としているため、今までの1回料金と比較すると高くなっている。一般タクシーの料金と棲み分けを図るために、新たな仕組みでの1回料金については 1,000 円とさせていただいている。
花岡委員（副会長）	<ul style="list-style-type: none"> ● 1,000 円は高すぎる。少し考えた方がよいのでは。現行の1回料金 300 円が変わった理由は。今の 300 円を引き下げるなどはどうだろうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 1回料金については、一般タクシーとの棲み分けを図るため高めの料金設定となっている。新たな仕組みではドア・トゥ・ドア化など利便性が向上することから料金引き下げは検討しておりません。
赤羽委員（社協）	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額制運賃は失敗してしまうのではないか。現行のデマンドを使っている人は停留所まで歩いて移動ができる人。ドア・トゥ・ドア化によって恩恵を受ける人はそれほど多くいないのでは。また、1,000 円についてはもう少し見直しが必要ではないか。タクシー業者の本来のお客を奪ってしまわないよう初乗り運賃より高く設定しているとのことだが、タクシー業者の負担を住民に負わせるのは違うのではないか。町内のタクシー事業者は 1 社しかいないことからも、業者からの要望をそのまま出しているのでは。全体会 1 回で完了するのではなく複数回諮詢する必要があると考える。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● いただいたご意見を踏まえ、デマンド型乗合タクシーの見直しについては、次回の全体会で提案という形で委員の皆様にご意見を頂戴する場とさせていただきます。

4. その他

- ・事務局による全体会議についての説明。

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1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1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6月13日(月)

午後2時00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) 令和4年度 辰野町生活交通確保維持改善に基づく運行実績について
(資料1-1～1-4)

(2) 令和5年度 辰野町生活交通確保維持改善計画について (資料2)

(3) デマンド型乗合タクシーの出前講座の実施結果について (資料3)

(4) デマンド型乗合タクシーの見直しについて (資料4)

(5) その他 (資料5)

4. その他

5. 閉会

令和4年度 辰野町地域公共交通会議幹事会

(任期2年)

(敬称略)

所 属	氏 名	職 名
道路管理者、長野県警察、その他交通会議が必要と認めるもの	山田 勝己	副町長
住民又は利用者の代表者	唐澤 幸茂	小野区長
〃	赤羽 八洲男	辰野町社会福祉協議会長
〃	花岡 直人	辰野町シニアクラブ会長
〃	小野 聰子	辰野町女性団体連絡協議会長
町関係職員	竹村 智博	保健福祉課長
〃	宮原 利明	建設水道課長
〃	三浦 秀治	まちづくり政策課長
〃	赤羽 徳幸	まちづくり政策課 まちづくり係長
〃	桑澤 健太朗	まちづくり政策課係員

令和 4 年度辰野町生活交通確保維持改善計画に基づく実績報告

(交通年度：令和 4 年 10 月 1 日から令和 5 年 9 月 30 日)

令和 3 年 6 月 28 日の辰野町地域公共交通会議において、辰野町生活交通確保維持改善計画が承認されました。

令和 4 年 3 月 15 日に同計画の認定及び「地域公共交通確保維持改善事業」の補助が内定されました。

■路線ごとの運行開始時期、運行方針

● 町営バス川島線

① 交通空白地域の移動手段の確保（継続実施）

- ・1 日 2 便（上下 1 便）、交通空白地域である源上地区まで延伸し、移動手段を確保する。
- ・唐木沢地区の集落を経由し、移動手段を確保する。

② 鉄道との接続をはかり、利便性の向上をめざす（継続実施）

- ・可能な範囲で鉄道との接続をはかり、利便性を向上させる。

※ 源上地区や辰野病院への延伸、鉄道との接続を重視させ利便性を向上させるため、運行時間の都合上、運行本数を減便する。

③ 車両取得：23 人乗り小型車両（ヒューリック 2） 1 台（平成 30 年 12 月～）

④ 利用者数：8,628（R3 年度） ⇒ 8,918 人（R5 年度） 収支率：9.286% ⇒ 10.428%

⑤ ダイヤ改定（平成 31 年 4 月 1 日～）

⑥ 川島地区のフリー降車開始（平成 31 年 4 月 1 日～）

● 町営バス飯沼線

① 交通空白地域の移動手段の確保（継続実施）

- ・交通空白地域である藤沢地区、押野地区を経由した路線とする。

② 鉄道との接続をはかり、利便性の向上をめざす（継続実施）

- ・可能な範囲で鉄道との接続をはかり、利便性を向上させる。

③ 車両取得：14 人乗り小型車両（ハイエースコミューター） 1 台

④ 利用者数：1,003 人（R3 年度） ⇒ 2,998 人（R5 年度） 収支率：3.150% ⇒ 7.040%

⑤ ダイヤ改定（平成 31 年 4 月 1 日～）

⑥ 辰野駅への直通便を追加（火・木のみ）（平成 31 年 4 月 1 日～）

運行予定者：辰野町

確保維持事業に要する国庫補助金額／年間

〔川島線〕3,687 千円

〔飯沼線〕1,464 千円（新型コロナウイルス感染症のため、補助枠が拡大したため該当）

※国庫補助金＝フィーダー補助

フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄軌道駅等において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。

●乗合タクシー（デマンド運行） H25.4月開始

【デマンド運行の目的】

交通空白地域でも、町中心部（役場付近）での通院・買物・用足し（行政・金融手続き）が自立的にできるようとする。

【デマンド運行の対象者】

公共交通の対象者（登録可能者）は、川島線・飯沼線沿線を除く地域の全てとする。

（宮所地域から南の竜東及び竜西地域）

【デマンド運行の内容】

ア) 車両数：2台（ワゴン車、セダン車）

イ) 乗降場所：停留所 to 停留所

【行きの乗車地点】

居住地集落の公民館、集会所、利用登録者の集中状況により効果的に設置

特別優先地区：地区内に概ね100mおきに設置 それ以外：主要道路に沿って概ね500mおきに設置

【行きの降車地点】（主に役場付近の「まちなか」25箇所）

公共施設（役場等）、医療機関（辰野病院、その他の医院等）、老人福祉センター、金融機関（銀行、郵便局、JA）、商業施設（大型スーパー等）、交通結節点（駅等）に歩いて行ける範囲に、効率的に設置する。

ウ) 便数：6便（行き3便、帰り3便 3回の外出機会）

エ) 運行日／時間帯：平日のみ／8時30分～14時30分

オ) 運賃：定額制（1乗車につき300円）、障がい者・免許証自主返納者・小学生以下半額、回数券

カ) 予約受付センターの運営はまちづくり政策課が行う

【デマンド運行の方法】

①事前登録：対象地域の方のみ登録可能 ⇒ 役場に書類を提出

（登録がない人は、対象地域でも利用できない）

②利用予約：特別優先地区 2週間前から前日までに予約

その他の地区 前運行日の午後の予約

③運行

- ・運行経路は、予約が入るたびに、最短ルートを設定します。
- ・運行開始時刻は、最終目的地への到着時刻から逆算して決める（毎回同じ時刻に出発するわけではありません）。
- ・予約数が増え、決められた運行時間（30分）を超えた場合は、次の便を利用するなどを促す。
- ・利用者には、大まかな到着時刻を伝えておき、15分程度の時間の前後は許容していただく。

【事業の目標】

① 利用者数：3,563人/年（R3年度）⇒3,805人（R5年度） 収支率：8.260%⇒8.750%

【運行事業者】

幅員が狭いなどの地域特性に鑑み、地域を熟知している辰野タクシー㈱に委託。

運行事業者：辰野タクシー株式会社
確保維持事業に要する国庫補助金額／年間
〔デマンド型乗合タクシー〕 2,026千円

令和3年度 町営バス川島線運行実績

(単位：人)

【乗車人数】

	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
R3年度	756	697	818	674	462	735	779	780	889	725	695	618	8,628
R2年度	435	455	956	916	590	953	1,028	848	845	740	737	603	9,106
比較	321	242	△ 138	△ 242	△ 128	△ 218	△ 249	△ 68	44	△ 15	△ 42	15	△ 478

【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
R3年度	30.24	30.30	31.46	26.96	20.09	30.63	29.96	32.50	37.04	31.52	31.59	23.77	29.65
R2年度	17.40	19.78	36.77	36.64	25.65	39.71	38.07	33.52	35.21	32.17	33.50	23.19	31.29
比較	12.84	10.52	△ 5.31	△ 9.68	△ 5.56	△ 9.08	△ 8.11	△ 1.02	1.83	△ 0.65	△ 1.91	0.58	△ 1.64

【運行日数】

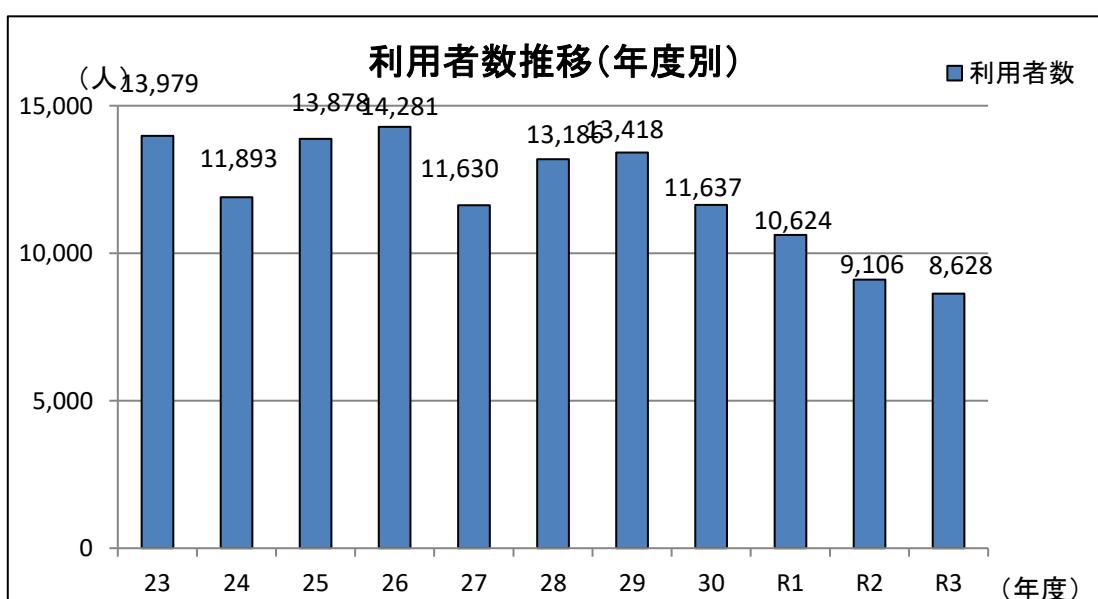
(単位：日)

	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
R3年度	25	23	26	25	23	24	26	24	24	23	22	26	291
R2年度	25	23	26	25	23	24	27	23	24	23	22	26	291
比較	0	0	0	0	0	0	△ 1	1	0	0	0	0	0

【年度別利用者数】

(単位：人)

年度	利用者数
23	13,979
24	11,893
25	13,878
26	14,281
27	11,630
28	13,186
29	13,418
30	11,637
R1	10,624
R2	9,106
R3	8,628



令和3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
R3年度	85	75	84	79	66	65	93	97	102	65	84	108	1,003
R2年度	45	54	61	51	66	65	115	83	83	63	73	70	829
比較	40	21	23	28	0	0	△ 22	14	19	2	11	38	174

【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
R3年度	4.05	4.17	3.82	3.95	3.30	3.25	4.43	4.85	5.10	3.42	4.67	4.91	4.16
R2年度	2.14	3.00	2.77	2.43	3.47	3.25	5.23	4.37	4.15	3.32	4.29	3.04	3.44
比較	1.91	1.17	1.05	1.52	△ 0.17	0.00	△ 0.80	0.48	0.95	0.10	0.38	1.87	0.72

【運行日数】

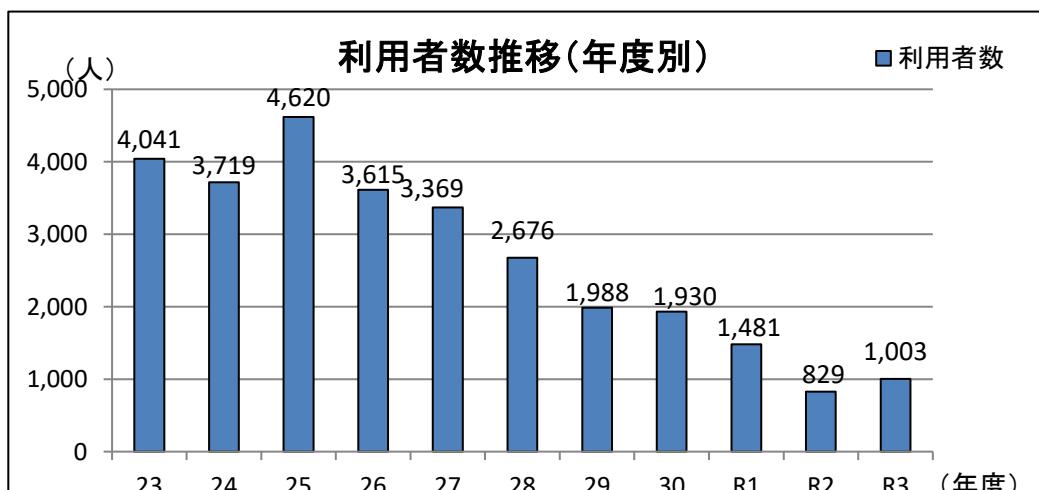
(単位:日)

	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
R3年度	21	18	22	20	20	20	21	20	20	19	18	22	241
R2年度	21	18	22	21	19	20	22	19	20	19	17	23	241
比較	0	0	0	△ 1	1	0	△ 1	1	0	0	1	△ 1	0

【年度別利用者数】

(単位:人)

年度	利用者数
23	4,041
24	3,719
25	4,620
26	3,615
27	3,369
28	2,676
29	1,988
30	1,930
R1	1,481
R2	829
R3	1,003

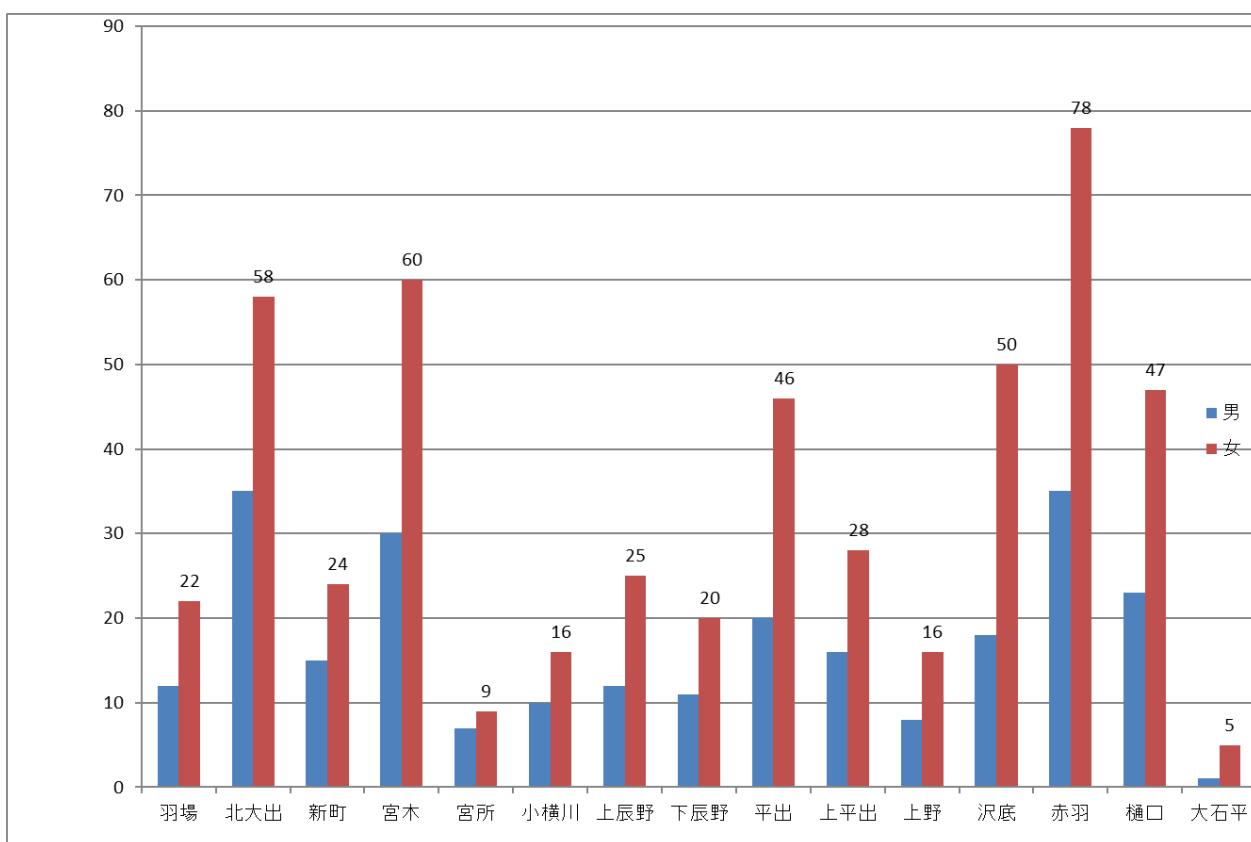


辰野町デマンド型乗合タクシー運行実績

(1) 地区別・年代別登録

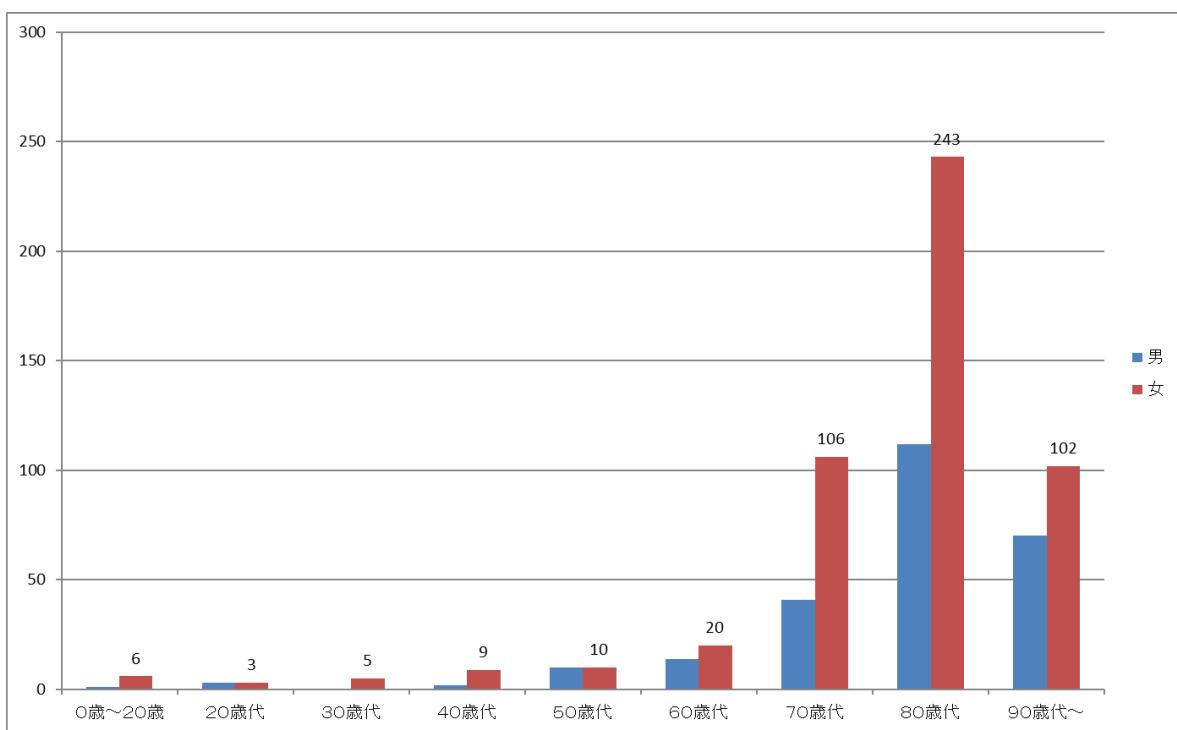
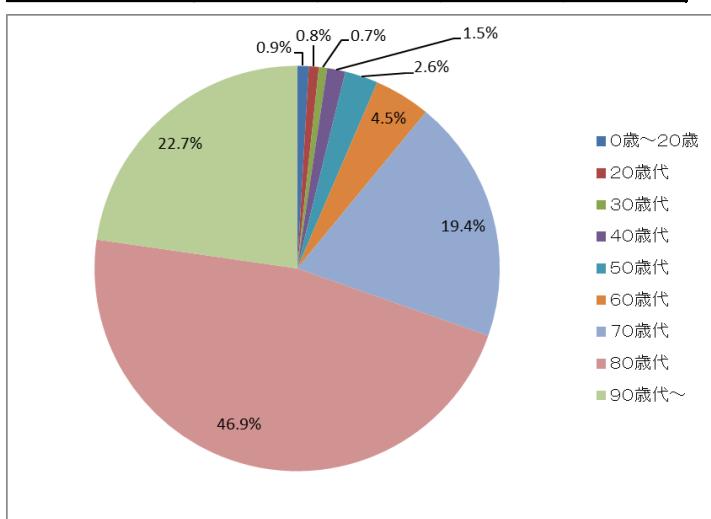
地区別登録者数

	地区	登録者数	男	女	割合
1	羽場	34	12	22	4.5%
2	北大出	93	35	58	12.3%
3	新町	39	15	24	5.2%
4	宮木	90	30	60	11.9%
5	宮所	16	7	9	2.1%
6	小横川	26	10	16	3.4%
7	上辰野	37	12	25	4.9%
8	下辰野	31	11	20	4.1%
9	平出	66	20	46	8.7%
10	上平出	44	16	28	5.8%
11	上野	24	8	16	3.2%
12	沢底	68	18	50	9.0%
13	赤羽	113	35	78	14.9%
14	樋口	70	23	47	9.2%
15	大石平	6	1	5	0.8%
	計	757	253	504	100.0%



2021年(令和3年度) 年代別登録者数

年代区分	合計	男	女	割合
0歳～20歳	7	1	6	0.9%
20歳代	6	3	3	0.8%
30歳代	5	0	5	0.7%
40歳代	11	2	9	1.5%
50歳代	20	10	10	2.6%
60歳代	34	14	20	4.5%
70歳代	147	41	106	19.4%
80歳代	355	112	243	46.9%
90歳代～	172	70	102	22.7%
	757	253	504	100.0%

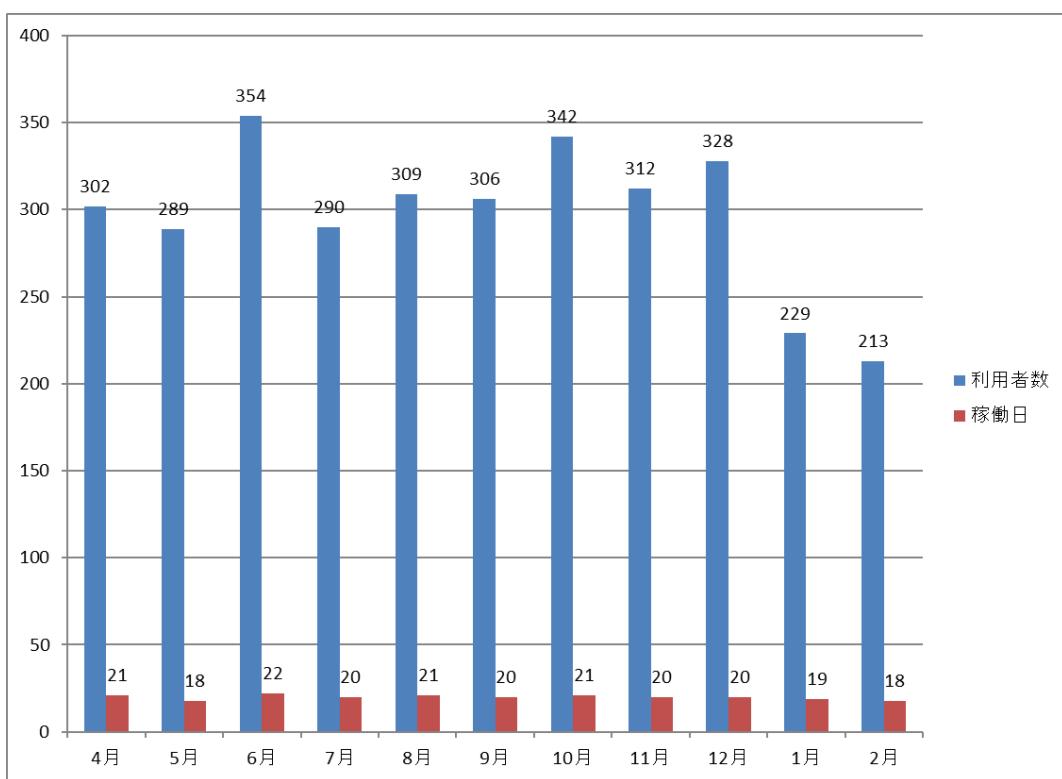


(2) 月別・便別利用状況

2021 月別・便別利用状況

(単位:人)

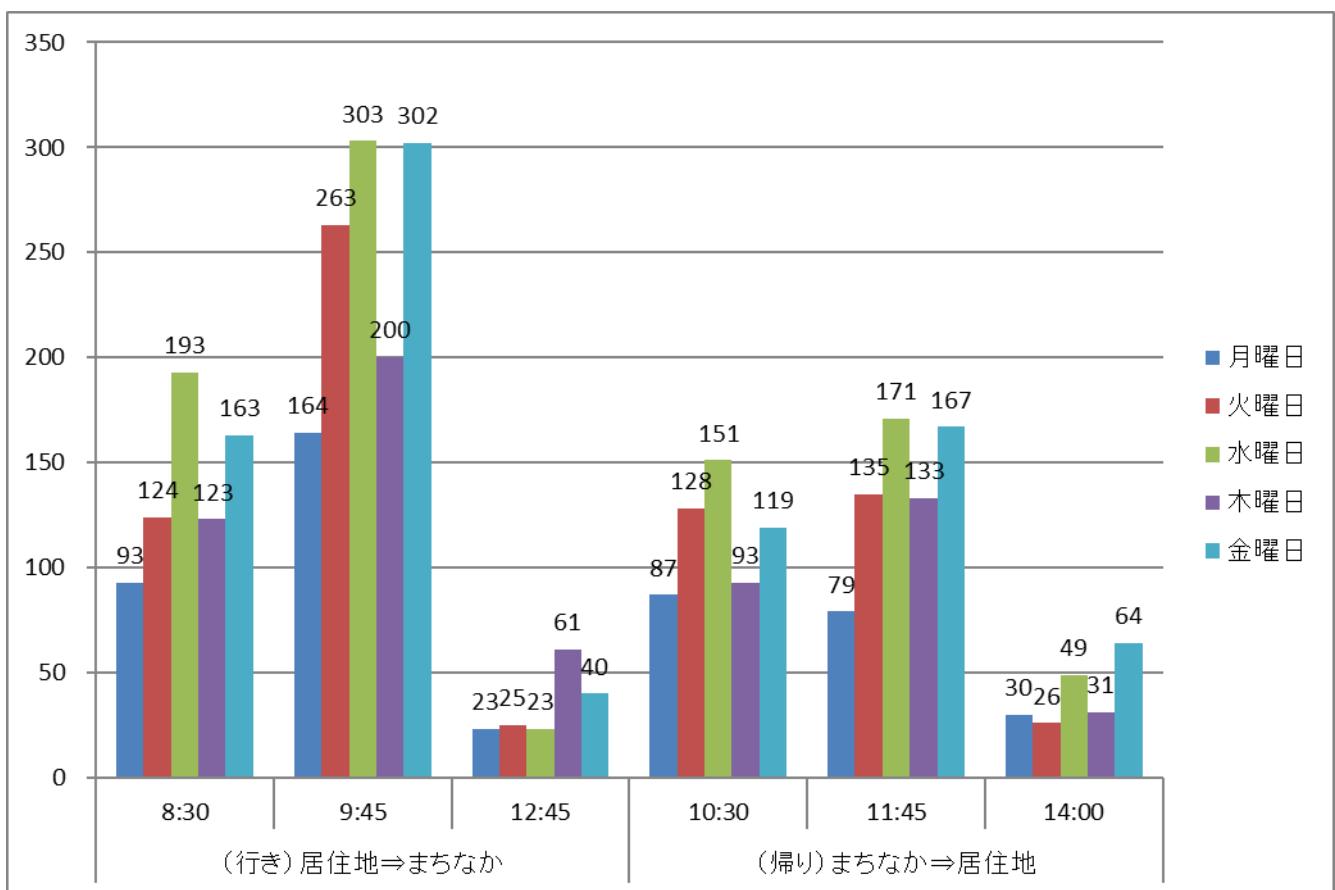
	行き				帰り				合計	性別内訳		1日平均	稼働日
	1便	2便	3便	行き計	1便	2便	3便	帰り計		男	女		
4月	65	98	14	177	41	55	29	125	302	110	193	14.38	21日
	21.5%	32.5%	4.6%	58.6%	13.6%	18.2%	9.6%	41.4%		36.4%	63.9%		
5月	59	96	10	165	46	56	22	124	289	89	201	16.06	18日
	20.4%	33.2%	3.5%	57.1%	15.9%	19.4%	7.6%	42.9%		30.8%	69.6%		
6月	66	134	9	209	43	80	22	145	354	122	232	16.09	22日
	18.6%	37.9%	2.5%	59.0%	12.1%	22.6%	6.2%	41.0%		34.5%	65.5%		
7月	62	89	15	166	54	53	17	124	290	94	196	14.50	20日
	21.4%	30.7%	5.2%	57.2%	18.6%	18.3%	5.9%	42.8%		32.4%	67.6%		
8月	68	99	13	180	48	63	18	129	309	88	219	14.71	21日
	22.0%	32.0%	4.2%	58.3%	15.5%	20.4%	5.8%	41.7%		28.5%	70.9%		
9月	62	99	11	172	54	65	15	134	306	89	217	15.30	20日
	20.3%	32.4%	3.6%	56.2%	17.6%	21.2%	4.9%	43.8%		29.1%	70.9%		
10月	69	111	20	200	65	69	8	142	342	89	253	16.29	21日
	20.2%	32.5%	5.8%	58.5%	19.0%	20.2%	2.3%	41.5%		26.0%	74.0%		
11月	61	103	22	186	52	61	13	126	312	92	220	15.60	20日
	19.6%	33.0%	7.1%	59.6%	16.7%	19.6%	4.2%	40.4%		29.5%	70.5%		
12月	55	124	22	201	52	58	17	127	328	93	235	16.40	20日
	16.8%	37.8%	6.7%	61.3%	15.9%	17.7%	5.2%	38.7%		28.4%	71.6%		
1月	42	82	15	139	33	39	18	90	229	65	164	12.05	19日
	18.3%	35.8%	6.6%	60.7%	14.4%	17.0%	7.9%	39.3%		28.4%	71.6%		
2月	43	82	8	133	40	33	7	80	213	50	163	11.83	18日
	20.2%	38.5%	3.8%	62.4%	18.8%	15.5%	3.3%	37.6%		23.5%	76.5%		
3月	44	115	13	172	50	53	14	117	289	59	230	13.14	22日
	15.2%	39.8%	4.5%	59.5%	17.3%	18.3%	4.8%	40.5%		20.4%	79.6%		
年間計	696	1232	172	2,100	578	685	200	1,463	3,563	1040	2,523	14.72	242日
割合	19.5%	34.6%	4.8%	58.9%	16.2%	19.2%	5.6%	41.1%		29.2%	70.8%		



(3) 曜日別・便別利用状況

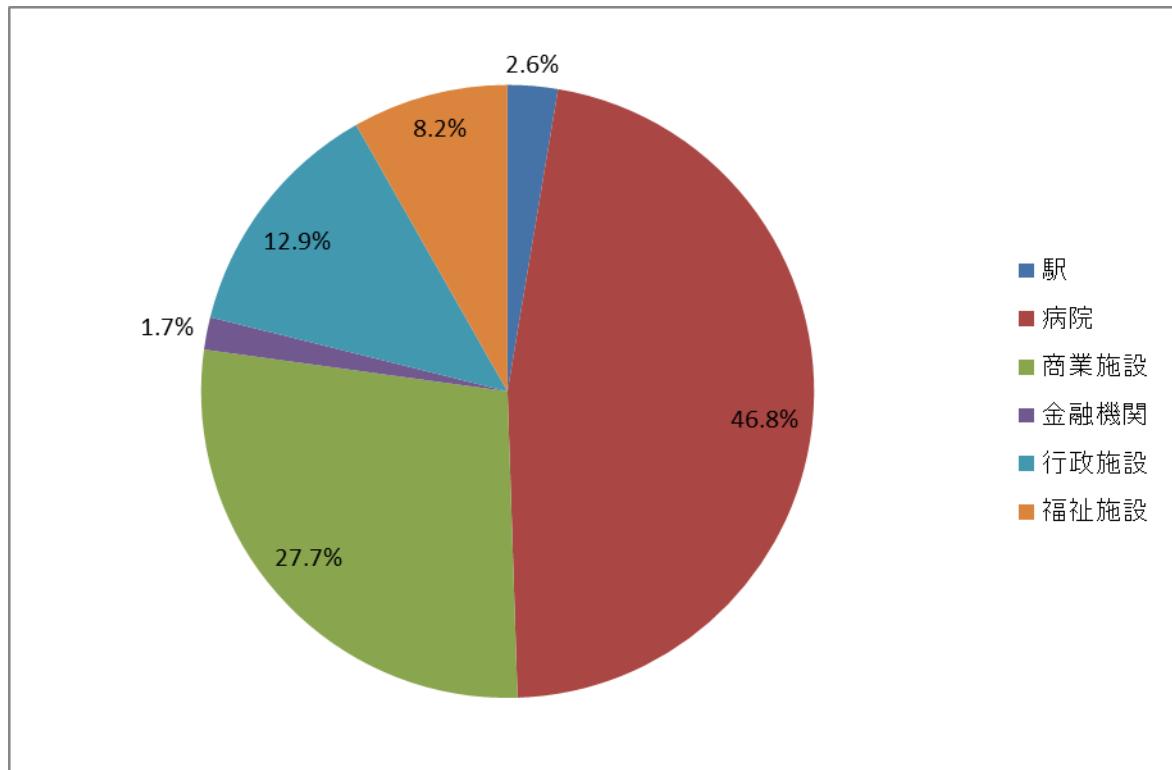
曜日別・便別利用者数

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 稼動日	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	93	164	23	87	79	30	476	46
	火曜日	124	263	25	128	135	26	701	50
	水曜日	193	303	23	151	171	49	890	48
	木曜日	123	200	61	93	133	31	641	49
	金曜日	163	302	40	119	167	64	855	49
	合計	696	1232	172	578	685	200	3563	242
	割合	19.5%	34.6%	4.8%	16.2%	19.2%	5.6%	100.0%	



(4) 目的地別利用状況

ヶ月 12	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	94	1669	1016	987	61	459	293	3563
	月平均	7.8	139.1	84.7	82.3	5.1	38.3	24.4	296.9
	割合	2.6%	46.8%		27.7%	1.7%	12.9%	8.2%	100.0%



(5) 年代別利用状況

2021 利用年代別 乗車人数														(単位:人)	
月 / 年代	0~15	16~20	35~39	40~44	45~49	50~54	55~59	60~64	65~69	70~74	75~79	80~84	85~89	90~	合計
4月	0	0	0	0	7	0	0	1	2	34	69	60	101	28	302
5月	0	0	0	1	2	0	0	0	0	17	53	63	98	55	289
6月	0	0	0	0	5	2	0	2	0	28	81	72	101	63	354
7月	0	0	0	0	3	0	0	3	0	24	61	56	80	63	290
7月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	8.3%	21.0%	19.3%	27.6%	21.7%	100.0%
8月	0	0	0	0	3	0	0	4	2	32	57	78	72	61	309
8月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.6%	10.4%	18.4%	25.2%	23.3%	19.7%	100.0%
9月	0	0	0	0	2	0	1	5	4	27	52	64	86	65	306
9月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.3%	1.6%	1.3%	8.8%	17.0%	20.9%	28.1%	21.2%	100.0%
10月	0	0	0	0	6	0	0	2	2	21	83	86	99	43	342
10月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	6.1%	24.3%	25.1%	28.9%	12.6%	100.0%
11月	0	0	0	0	3	5	0	3	0	16	64	89	83	49	312
11月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	1.6%	0.0%	1.0%	0.0%	5.1%	20.5%	28.5%	26.6%	15.7%	100.0%
12月	0	0	0	0	3	2	0	5	0	16	61	79	110	52	328
12月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.6%	0.0%	1.5%	0.0%	4.9%	18.6%	24.1%	33.5%	15.9%	100.0%
1月	0	0	0	0	1	0	0	7	2	13	58	57	60	31	229
1月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	3.1%	0.9%	5.7%	25.3%	24.9%	26.2%	13.5%	100.0%
2月	0	0	0	0	5	1	0	3	1	12	47	62	44	38	213
2月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	0.5%	0.0%	1.4%	0.5%	5.6%	22.1%	29.1%	20.7%	17.8%	100.0%
3月	0	0	0	0	4	0	0	4	0	12	65	79	87	38	289
3月 割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	4.2%	22.5%	27.3%	30.1%	13.1%	100.0%
総合計	0	0	0	1	44	10	1	39	13	252	751	845	1021	586	3563
総割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.3%	0.0%	1.1%	0.4%	7.1%	21.1%	23.7%	28.7%	16.4%	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(空車便数)		
セダン	稼働日	1便	2便	3便
4月	21	6	2	18
5月	18	4	1	17
6月	22	5	0	21
7月	20	3	1	16
8月	21	5	2	17
9月	20	8	2	17
10月	20	4	2	16
11月	20	5	2	14
12月	20	7	0	14
2022年1月	19	7	2	15
2022年2月	18	7	1	17
2022年3月	22	12	0	18

帰り(空車便数)			空車便 数計(a)	計画運 行便数計 (b)	空車率 (a)/(b)
1便	2便	3便			
7	8	12	53	126	42.1%
5	5	10	42	108	38.9%
5	2	14	47	132	35.6%
8	4	16	48	120	40.0%
8	4	18	54	126	42.9%
2	4	16	49	120	40.8%
4	4	20	50	120	41.7%
5	4	18	48	120	40.0%
8	6	17	52	120	43.3%
10	7	16	57	114	50.0%
6	11	16	58	108	53.7%
7	8	17	62	132	47.0%

空車便数		行き(空車便数)		
ワゴン	稼働日	1便	2便	3便
4月	21	0	1	13
5月	18	1	0	10
6月	22	5	0	15
7月	20	1	0	13
8月	21	1	1	13
9月	20	0	0	13
10月	20	1	0	8
11月	20	0	1	6
12月	20	0	0	8
2022年1月	19	3	1	11
2022年2月	18	4	0	12
2022年3月	22	1	0	15

帰り(空車便数)			空車便 数計(a)	計画運 行便数計 (b)	空車率 (a)/(b)
1便	2便	3便			
3	1	5	23	126	18.3%
3	2	6	22	108	20.4%
4	1	10	35	132	26.5%
2	4	9	29	120	24.2%
2	0	8	25	126	19.8%
3	5	9	30	120	25.0%
0	2	15	26	120	21.7%
2	1	11	21	120	17.5%
2	5	9	24	120	20.0%
4	3	8	30	114	26.3%
2	2	13	33	108	30.6%
5	2	13	36	132	27.3%

空車便数		行き(空車便数)		
セダン+ワゴン	稼働日	1便	2便	3便
セダン	242	62	23	229
ワゴン	242	20	10	138
令和2年度合計	484	82	33	367

帰り(空車便数)			空車便 数計(a)	計画運 行便数計 (b)	空車率 (a)/(b)
1便	2便	3便			
103	110	146	673	1,452	46.3%
48	49	69	334	1,452	23.0%
151	159	215	1,007	2,904	34.7%

(7) 年度別利用者推移

デマンドタクシー登録者数・年間利用数					累計
年度	登録数	男	女	利用人数	
H25	527	173	354	3,663	
H26	567	187	380	3,965	7,628
H27	598	196	402	3,749	11,377
H28	614	200	414	3,587	14,964
H29	635	206	429	3,814	18,778
H30	668	222	446	4,022	22,800
R1	708	233	475	4,136	26,936
R2	734	245	488	3,197	30,133
R3	757	253	504	3,563	33,696

令和4年6月30日

(名称) 辰野町長 武居 保男

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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。

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。

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、総体的な公共交通の利便性は低い地域ともいえる。

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らず、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。

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。

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なかつ基本的な社会インフラといえる。

よって、町営バス川島線、飯沼線の運行を行い、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。また、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方法を多様化する住民ニーズに対応するため、令和4年度10月1日から変更することにより更なる利便性向上を図る。

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	R3年度 実績 利用者数 (人)	R5年度 目標 利用者数 (人)	R7年度 目標 利用者数 (人)	R3年度 実績 収支率 (%)	R5年度 目標 収支率 (%)	R7年度 目標 収支率 (%)
町営バス 川島線	8,628	8,918	9,690	9.286	10.428	10.767
町営バス 飯沼線	1,003	2,998	4,444	3.150	7.040	12.217
乗合 タクシー	3,563	3,805	4,047	8.260	8.750	9.310

(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、収支の向上を見込むことで、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。併せてお買い物優待サービス事業、免許証自主返納の方の半額利用の周知を行う。

また、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運行方法についても検討をしていく。

地元住民との懇談会等を開催し、住民のニーズを把握することで、住民に寄り添った路線を意識付け、積極的利用を促す。最終的に、地元住民、利用者ニーズに沿った路線を目指す。

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送予定者

【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 ⇒ J A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。

令和4年年度に見直しを行い、10月1日から運行方法の変更を行う。

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総額、負担者及びその負担額

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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

・利用者数や収支について、数値指標による評価を実施

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 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
【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【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】

[川島線] (平成30年度から継続)

川島線は多いときで20名程度が利用し、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30年12月に車両減価償却費等国庫補助金の活用をして車両（23人乗りのマイクロバス）の変更を行った。

[飯沼線] (平成25年度から継続)

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ミューター）の更新を行った。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【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】

(1) 事業の目標

町営バス川島線の収支率10.428%と以上とする。

町営バス飯沼線の収支率を7.040%以上とする。

(2) 事業の効果

川島線・飯沼線の車両を更新することで、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、安全に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。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額
【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。

14. 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

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
18. 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 24 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
・平成 30 年 6 月 25 日 (第 1 回)	生活交通確保維持改善計画 承認等
・令和元年 6 月 25 日 (第 1 回)	生活交通確保維持改善計画 承認等
・令和 2 年 7 月 22 日 (第 1 回)	生活交通確保維持改善計画 承認等 (新型コロナウイルス感染症により書面表決)
・令和 3 年 6 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 22 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)	運行業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
・平成 30 年 11 月 19 日 (第 1 回)	川島線・飯沼線 新ダイヤ運行 (案) について 乗合タクシー まちなか停留所の新設について
・令和 4 年 3 月 18 日 (第 1 回)	聞き取り調査・利用調査結果について デマンド型乗合タクシーの見直しについて (案)

19. 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、令和4年10月1日から見直しを行う。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。意見交換会を踏まえ検討し、地域間交通ネットワーク（JR東日本）のダイヤに合わせ、平成31年4月1日に町営バスのダイヤを改正した。

【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) 桑澤 健太郎
(電 話) 0266-41-1111 (内線 2230)
(e-mail) tyakuba@town.tatsuno.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

デマンド型 乗合タクシーの出前講座の 実施結果について



デマンド型乗合タクシー出前講座 アンケート結果（地区別）

実施地区

- 5/23 ○宮所区、○小横川区、宮木区
- 5/24 ○新町区、○羽場区、○北大出区
- 5/25 ○下辰野区、○上辰野区、○平出区
- 5/26 ○沢底区、○赤羽区、○樋口区

性別 男性2人・女性2人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	0人
70歳代	1人
80以上	3人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	0人
夫婦のみ	1人
親子二世代	1人
親子・孫三世代	2人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	1人
持っていない	2人
返納した	1人

4. 自動車の使い方



自分で自由に使える	1人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	2人
送迎も含めて使える車はない	1人

5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	1人
利用したことがない	3人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	4人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	0人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

3～4回、10回、3回

1500円、3000円、10000円

理解できなかった点

なし

ご意見・ご感想

- 温泉に行けるといい。
- お話を伺えてよかったです。主人も利用させていただきます。

小横川区（参加者7名）

基本情報 人口113人 (65歳以上44.2%) 46世帯 (令和4年5月1日時点)

性別 男性3人・女性4人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	1人
70歳代	1人
80以上	2人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	0人
夫婦のみ	1人
親子二世代	1人
親子・孫三世代	2人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	3人
持っていない	1人
返納した	0人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	4人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	0人
送迎も含めて使える車はない	1人

7. スマートフォン

使うことができる	3人
自己では使えないが家族が使える	0人
自分も家族も使うことができない	0人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	2人
利用したことがない	2人

8. 説明会の内容

理解できた	3人
理解できなかった	1人

2回、5回

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	2人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	2人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

10000円、2000円、
3500円、3000円

ご意見・ご感想

- AI等を活用して利用できる様な計画をしてもらいたい。
- 今は利用していないけど、少しでも利用していきたいです。
- デマンドを使うとき私としては自動車に乗らない人が使用する場。自分で運転できないので使うからその場合は家まで送ってくれるとありがたいです。

宮木区（参加者19名）

基本情報 人口3,750人（65歳以上32.9%）1,511世帯（令和4年5月1日時点）

性別 男性8人・女性11人

1. 年齢

49歳以下	1人
50歳代	0人
60歳代	3人
70歳代	4人
80以上	10人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	3人
夫婦のみ	8人
親子二世代	5人
親子・孫三世代	1人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	10人
持っていない	5人
返納した	3人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	11人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	4人
送迎も含めて使える車はない	2人

7. スマートフォン

使うことができる	9人
自分では使えないが家族が使える	3人
自分も家族も使うことができない	6人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	4人
利用したことがない	14人

8. 説明会の内容

理解できた	15人
理解できなかった	3人

1回、2回、3回

1500円、3000円

ご意見・ご感想

- ・高齢者の生きがい、はりあいを考慮し有効手法を追求したい。デマンド型乗合タクシー以外の手法はないのか？住民のニーズは多種多様なので全てに応えるのは限界有り。
- ・なるべく1回ごとが望みです。（支払い方法）
- ・定額料金をなるべく安くしてください
- ・免許返納が近いかなと思う時期で、この制度をよく理解しておきたい
- ・宮木地区の住民としては「まちなか」から「まちなか」になり無理

性別 男性7人・女性7人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	4人
70歳代	4人
80以上	6人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	4人
夫婦のみ	5人
親子二世代	4人
親子・孫三世代	1人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	10人
持っていない	3人
返納した	1人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	10人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	1人
送迎も含めて使える車はない	3人

7. スマートフォン

使うことができる	9人
自分では使えないが家族が使える	3人
自分も家族も使うことができない	2人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	1人
利用したことがない	13人

8. 説明会の内容

理解できた	14人
理解できなかった	0人

2~3回、3~5回、
10~15回3000円~5000円、
1000~2000円、4000
円、5000円、3000円、
3000円~4000

ご意見・ご感想

- 実験開始前に全戸にアンケートをしてほしい。
- “ダイヤ、停留所の概念を捨てて、どこでもOKにしてみてはどうか・タクシー事業の業務を侵食しないという考え方もあるが、人口減少の中でタクシー事業者もシユリンクしていくざるを得ないと思う。・地域交通存続のため、デマンド+従来のタクシー事業者が適正な利潤を得られるよう行政がある程度は補填せざるを得ないので？”
- 新システムに期待しています。
- ・土日の利用も将来的にはできるようにしてほしい。・利用金額を決定する場合、タクシー会社の採算がとれるケース、町から補助が必要なケース、独立採算が可能な場合の金額を示してほしい。”

性別 男性2人・女性5人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	2人
70歳代	3人
80以上	1人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	1人
夫婦のみ	3人
親子二世代	3人
親子・孫三世代	0人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	4人
持っていない	2人
返納した	0人

理解できなかった点

なし

4. 自動車の使い方



自分で自由に使える	4人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	1人
送迎も含めて使える車はない	1人

5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	2人
利用したことがない	4人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	3人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	2人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

4回、

3000円、
2000～3000円

ご意見・ご感想

- ・民生委員をしています。担当地区の人に正しく伝え勧めればと思い出席させていただきました。
- ・町内だけだとあまり。楽しみの外出、病院等は町外も多い。・A.Iを活用した配車システム、自動運転の車になるのも近いので、今、できるだけ利用して意見を聞いて、いいシステム作っていただきたい。エストニアが進んでいると本を見ました。・利用する側のレベルアップ、スマホ利用し、アプリ、便利な利用の仕方を勉強する。・前より便利だと思いますが、実際の所、どのくらい利用するかは分かりません。様子を見たいと思います。

北大出区（参加者9名）

基本情報 人口1,646人 (65歳以上34.1%) 714世帯 (令和4年5月1日時点)

性別 男性4人・女性5人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	3人
70歳代	1人
80以上	5人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	2人
夫婦のみ	2人
親子二世代	5人
親子・孫三世代	0人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	3人
持っていない	4人
返納した	2人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	4人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	3人
送迎も含めて使える車はない	2人

7. スマートフォン

使うことができる	3人
自己では使えないが家族が使える	3人
自分も家族も使うことができない	2人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	5人
利用したことがない	3人

8. 説明会の内容

理解できた	8人
理解できなかった	1人

1回、2回、3回、4回、
4~5回、5~6回

3000円、2000円、
2000~3000円、
1000円、10000円

ご意見・ご感想

・現行に比べ使い易さを感じました。実際の利用者の意見を聞き取り確認したいと思います。未利用者の説明会参加を勧めたい。"

- ・実証実験により、よりよいシステムになるといいですね。
- ・全てを満足することはなかなかできないのでお互い譲り合いながら少しでも利用していただけたらありがたい提案であると思います。
- ・回覧版が回っているのに、約300戸のうち数人ですから今少し関心がないかなと思った。
- ・主人（83歳）の免許返納後が心配です。デマンドタクシーが頼りです。知人に頼みづらいこともあります。

下辰野区（参加者11名）

基本情報 人口569人 (65歳以上30.9%) 204世帯 (令和4年5月1日時点)

性別 男性1人・女性10人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	1人
60歳代	1人
70歳代	2人
80以上	3人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	2人
夫婦のみ	0人
親子二世代	4人
親子・孫三世代	1人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	1人
持っていない	5人
返納した	1人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	1人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	3人
送迎も含めて使える車はない	3人

7. スマートフォン

使うことができる	4人
自己では使えないが家族が使える	3人
自分も家族も使うことができない	0人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	4人
利用したことがない	3人

8. 説明会の内容

理解できた	6人
理解できなかった	0人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	6人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	0人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

5回、1回、2～3回、
6回、4回、3回、

3000円、2000円、
6000～8000円

ご意見・ご感想

- ・通院・買い物が主となると思います。家まで来て下さるようでしたらありがとうございます。
- ・AIを活用した配車システムを導入して下さるとありがとうございます。
- ・朝9時まで予約がいい
- ・湯にいく、パークホテルへ行きたい
(その他、関係人口に関する申立あり。)

上辰野区（参加者19名）

基本情報 人口1,100人 (65歳以上35.7%) 445世帯 (令和4年5月1日時点)

性別 男性7人・女性12人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	4人
70歳代	5人
80以上	6人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	3人
夫婦のみ	7人
親子二世代	5人
親子・孫三世代	2人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	9人
持っていない	6人
返納した	2人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	8人
家族と共同で使える	2人
家族や知人が送迎してくれる	3人
送迎も含めて使える車はない	2人

7. スマートフォン

使うことができる	14人
自分では使えないが家族が使える	3人
自分も家族も使うことができない	0人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	6人
利用したことがない	11人

8. 説明会の内容

理解できた	13人
理解できなかった	1人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	7人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	8人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

3回、2~3回、2回、1回
3~4回

1000円、2000円
3000円、5000円

ご意見・ご感想

- ・7月免許返納予定・使う回数が少ない場合は、現状（300円の都度支払い）が良いと思います。”
- ・この方針が便利よく、実行されることを期待しております。

平出区（参加者24名）

基本情報 人口2,853人 (65歳以上34.8%) 1,157世帯 (令和4年5月1日時点)

性別 男性7人・女性17人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	5人
70歳代	6人
80以上	12人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	7人
夫婦のみ	6人
親子二世代	7人
親子・孫三世代	3人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	13人
持っていない	7人
返納した	3人

理解できなかった点

現状を理解していないところがある。関心の高い内容であって。



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	12人
家族と共同で使える	2人
家族や知人が送迎してくれる	5人
送迎も含めて使える車はない	3人

7. スマートフォン

使うことができる	11人
自分では使えないが家族が使える	5人
自分も家族も使うことができない	7人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	6人
利用したことがない	15人

8. 説明会の内容

理解できた	19人
理解できなかった	2人

6. 新たなデマンドタクシー

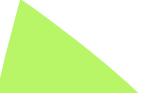
利用したい	13人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	6人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	1人

ご意見・ご感想

6回、2回、4回、3回、
5回、1~2回

3000円、1500円、1000
円、2000円、2500円
5000円、300円、
1000~1500円

次ページに記載。



平出区の皆様からのご意見・ご感想

- ・本数が増えればうれしい。・辰野美術館にぜひ行きたい。（念願です）・これで利用していてありがたいと思っています。
- ・公共交通も利便性のみでなく、福祉面も考慮したほうが方法も検討していただきたいです。期待できる効果を説明してほしいと思います。
- ・定額制はいいと思う。多く利用すれば元が取れる。→利用者増・定額制の5割以下の利用者は、翌月利用可とする。→利用者ログを取る。"
- ・区としても問い合わせに答えられる勉強が必要と感じました。
- ・荒神山温泉に行き利用について月何回かグループ式にしてほしい。今タクシーを使っているが、月最低4回くらい行かれるようにできればありがたい。
- ・ひと月何回ではなくて、使うたびに支払うのはどうでしょうか。・町内いくらと決めたらどうでしょうか。（1回300円は往復ならいいと思います。）・タクシー会社さんが何かイベントを独自に行い、収入につなげるのはいかがでしょうか。"
- ・足腰が悪くて歩くのが大変ですから、家の前から乗降者ができることがうれしい。こうなるように思います。
- ・大変参考になりました。是非利用しやすい方向でお願いします。
- ・なるべく細かく止まっください。でないとバスの価値がない。
- ・年を取っていますので、いつ免許を返納するかわかりませんので乗合タクシーぜひ利用したいです。
- ・家からの送り迎えが良い。
- ・民生委員のため参加しました。担当区の方がどのくらい活用しているのか分からぬいため、判断しかねています。
- ・これからの中動手段として考えたいと思い今日は出席させていただきました。

性別 男性2人・女性12人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	3人
70歳代	4人
80以上	6人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	1人
夫婦のみ	4人
親子二世代	5人
親子・孫三世代	2人
その他	1人

3. 運転免許証

持っている	4人
持っていない	7人
返納した	2人

理解できなかった点

電話予約後の待ち時間の説明
が分からなかった。

時間について。



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	4人
家族と共同で使える	1人
家族や知人が送迎してくれる	2人
送迎も含めて使える車はない	2人

7. スマートフォン

使うことができる	8人
自己では使えないが家族が使える	4人
自分も家族も使うことができない	1人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	7人
利用したことがない	6人

8. 説明会の内容

理解できた	7人
理解できなかった	2人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	4人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	3人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

ご意見・ご感想

1~2回、4回、
5~6回、3~4回2000円、3000円、
2500円、2500円、2000
~3000円、3500円

次ページに記載。



沢底区の皆様からのご意見・ご感想

- ・今のところは、何回使うか分からないので定額料金はどのくらいかはっきりしない。
- ・今は乗らないが、時期が来たら利用したい。
- ・とにかく利用しやすくしてほしい。
- ・便利に利用できそうでうれしいで期待しています。85さいの夫も利用させていただいている。二人の生活を支えていただけそうです。
- ・運賃は一律にしてほしい。車を持っていない人のために。
- ・利用している母に同席して出席しました。高齢の人たちに理解してもらうのはなかなか大変だと思います。これから先のことを考えると、もっと若い世代の人にも一緒に考えてもらって、利用者が増えることが大事だと思います。使いながら分かっていくということだと思いますが。
- ・具体的なことははっきり分からなかった。自宅までの送迎は期待している。
- ・辰野町は地形が複雑なので、実際に運航してみないとどの程度個人の予約に寄り添えるか、分からだと思います。実証実験を行ったら、結果の詳細を教えてほしい。こんな事例が発生した。など詳しく教えてほしい。
- ・現行のシステムが改善され、更に便利なシステムになってくれればと思います。

性別 男性7人・女性15人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	1人
60歳代	0人
70歳代	6人
80以上	12人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	5人
夫婦のみ	1人
親子二世代	3人
親子・孫三世代	0人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	13人
持っていない	5人
返納した	0人

理解できなかった点

なし

4. 自動車の使い方



自分で自由に使える	10人
家族と共同で使える	2人
家族や知人が送迎してくれる	3人
送迎も含めて使える車はない	3人

5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	10人
利用したことがない	8人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	11人
→月に何回程度利用したいですか	
→月に何円までなら支払えますか	
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	4人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	0人

ご意見・ご感想

2回、8回、3回、1回、
4回、12～15回、
2～3回、5～6回3000円、2000円、
4000円、3500円、
500円、600円、2000円、
1000円

次ページに記載。

赤羽区の皆様からのご意見・ご感想

- どの人でも乗合タクシーは利用できるのですか。
- 今のガソリン代くらいの定額料金でお願いしたい（3000円）
- 電車に乗るのにデマンドに乗ると1時間も待つようになるので、もう少し待たなくとも良いようだったらと思います
- 耳が聞こえないのでしゃべられないです。
- 運行時間の関係、始発8:00～終了15:00 or 16:00はどうですか。
- 現在のデマンドの利用状況ですが千円以内です。月1～2回です。
- 1～2年後にはぜひ実現してほしい。
- ドアツードアが良いがまだまだ問題もある。・車の台数も増やす必要がある。特定の方の利用になってしまいうのがデマンドの弱点。多くの人の希望に添えるような運行（配車をしてほしい）。A I活用でそこが可能になる。・大田市井田地区の高齢者人口は赤羽の半分、赤羽だけでも2台は必要。・月定額だと利用者増えないので、1回500円（伊那市）なども考えられる。

性別 男性2人・女性9人

1. 年齢

49歳以下	0人
50歳代	0人
60歳代	1人
70歳代	4人
80以上	3人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	2人
夫婦のみ	4人
親子二世代	1人
親子・孫三世代	2人
その他	0人

3. 運転免許証

持っている	5人
持っていない	2人
返納した	1人

理解できなかった点

なし



4. 自動車の使い方

自分で自由に使える	4人
家族と共同で使える	0人
家族や知人が送迎してくれる	3人
送迎も含めて使える車はない	1人

7. スマートフォン

使うことができる	6人
自分では使えないが家族が使える	1人
自分も家族も使うことができない	1人



5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	5人
利用したことがない	4人

8. 説明会の内容

理解できた	8人
理解できなかった	0人

3回、5~6回、
10回、5回3000円、5000円、
2000円、4000円

ご意見・ご感想

- 利用者の皆様の意見が実証されることを願います。
- 免許返納予定・定額と単発利用の2本立てにしてもらわればありがとうございます。"
- 町の諸事情もありますかと思いますが、老人のためによろしくお願ひいたします。

性別 男性52人・女性109人

1. 年齢

49歳以下	1人
50歳代	2人
60歳代	27人
70歳代	41人
80以上	69人

2. 世帯構成

ひとり暮らし	30人
夫婦のみ	42人
親子二世代	44人
親子・孫三世代	16人
その他	1人

3. 運転免許証

持っている	76人
持っていない	49人
返納した	16人

4. 自動車の使い方



自分で自由に使える	73人
家族と共同で使える	7人
家族や知人が送迎してくれる	30人
送迎も含めて使える車はない	24人

5. 現行のデマンドタクシー

利用したことがある	53人
利用したことがない	86人

6. 新たなデマンドタクシー

利用したい	71人
→月に何回程度利用したいですか	①
→月に何円までなら支払えますか	②
利用はしないが、地域・近所の人に勧めたいと思った	47人
利用しないし、地域・近所の人に勧めたいとも思わなかった	2人

①月に何回利用したいか

・多かった希望回数

3回（10人）・2回（8人）・4回（7人）

②月にいくらまで支払えますか

・多かった希望金額

3000円（44人）・2000円（26人）・1000円（10人）

7. スマートフォン



使うことができる	82人
自分では使えないが家族が使える	33人
自分も家族も使うことができない	22人

8. 説明会の内容

理解できた	116人
理解できなかった	12人

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）都度払い運賃の設定

①一般乗用タクシー運賃の検討

- 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。

②路線バスやデマンド型乗合タクシー運賃の検討

- 既存のデマンド型乗合タクシーより高価にし、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。

●以上のことから、1乗車当たり1,000円を都度払い運賃とします。

（2）定額運賃（定期運賃）の設定

①同様の仕組みを採用している先行事例等から定額制乗合タクシー利用者の利用回数を平均6回／月と仮定します。

②都度払い運賃額：1,000円

③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に設定）

●6回／月 × 1,000円 × (1-0.4) = 3,600円／月を定額制運賃とします。

（3）その他運賃

○障がい者、小学生の運賃は半額とします。

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）

デマンド型乗合タクシー 今後のスケジュール

