

## 第2回 辰野町地域公共交通協議会幹事会 議事録

●日 時：令和5年9月26日(火) 午前10:00～午前11:30

●会 場：辰野町役場 2階 第6会議室

### 1. 開 会

三浦事務局長

- 本日は大変お忙しい中幹事会にご出席賜りましてありがとうございます。本日の議題にもあるデマンド型乗合タクシーだが、運行開始から1年が経過し、ここで今後の運行方式について皆様に協議していただきたいと考えております。  
ただいまから第2回 辰野町地域公共交通協議会幹事会を開催いたします。

### 2. あいさつ

山田委員(副町長)

- 幹事の皆様におかれましては第1回の幹事会と全体会に続いて3回目の会議ということで、お忙しい中ご出席いただき感謝申し上げます。  
昨日のテレビニュースでもタクシーの値上げが報道されており、燃料費の高騰やドライバーの不足もあり業界が大変な状況にあると報道されていた。  
公共交通と一緒に民間の交通も大変重要であると考えており、うまく共存できることを願っている。  
さて、本日の幹事会ではデマンド型乗合タクシーの1年間の運行を終えて、10月からの運行をどのようにしていくか皆様からご意見を頂きたい。

### 3. 協議・報告事項

(1)デマンド型乗合タクシーの運行方式について(協議事項)

- ・資料1に沿って、事務局より説明

※意見、質疑応答は以下のとおり

赤羽委員(社協)

- この資料は色々なことが分かりデマンドの効果が出ていることが読み取れた。その中で希望を申し上げるとすれば、利用している数は分かっているが登録者のうち何人が使っているのか、その中でも各区の割合が入ってくると分かりやすい。差し支えなければ入っていただきたい。また、1か月あたりの利用者数は595件ということだが、何人が利用して595件になったのかが分かるとありがたい。  
また定額運賃の利用実績も増えているようだが、タクシー運賃が上がってくると都度払いで利用する人も増えてくる可能性がある。可能であれば、都度払いで利用している方が居住地別で分かるという。

- |              |   |
|--------------|---|
| 事務局          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後も運行実績の評価検証をする際にはそういった細かいところも必要になってくると思う。資料作成の際には盛り込めるようにする。<br/>また、運賃については利用者アンケートの結果からも意見として多かったところである。運賃設定の理解が得られず離れてしまった利用者があることも事実である。もちろん運賃についても見直しの対象となるものであるため、事業採算性も考慮しつつ適正価格となるよう研究していきたい。</li> </ul> |
| 赤沼委員（民生委員）   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 近隣市町村ではタクシーと同じサービス水準で住民負担は500円。行政負担額はタクシーのメーター運賃から500円を差し引いた金額というもの。この事業と比較する上で、町としても導入することを検討したことがあるか。</li> </ul>   |
| 事務局          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町のデマンドタクシーは、他市町村におけるデマンド交通と異なっていて、選択肢として近隣市町村のような運行方式もあった。この仕組みは居住地がある程度まとまっていると成り立つ。辰野町は、谷筋が多くまちなかまでの距離も長く、利用者数が増えるごとに増加する行政負担額という構造で運行することは難しいと判断した。</li> </ul>  |
| 小澤委員（学校支援課長） | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 議会の一般質問でも、町営バス運行区域内でも導入してほしいという要望があったかと思う。今回の実証実験の結果を見て検討するのか。エリア拡大などの見直しは考えているか。</li> </ul>   |
| 事務局          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● この1年間の結果から、まずは運行方式を確立させることが目的で、エリアの拡大についてはそこからだと認識している。<br/>また、バスの運行区域にお住いの方々が求める公共交通がどういった運行方式なのか、乗合タクシーかバスなどの細かく情報を集めたうえで判断すべきと考えている。</li> </ul>   |

#### 4. その他

⇒なし

#### 5. 閉会

三浦事務局長

- 本日は大変お忙しい中、慎重審議ありがとうございました。以上で第2回 辰野町地域公共交通協議会幹事会を閉会とさせていただきます。

## 第2回 辰野町地域公共交通協議会幹事会 次第

日 時：令和5年9月26日  
午前10時00分～

場 所：辰野町役場 2階 第6会議室

1 開会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) デマンド型乗合タクシーの運行実績及び今後の運行方式について（資料1）

(2) その他

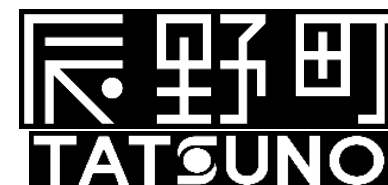
4 その他

5 閉会



# デマンド型乗合タクシーの 運行実績及び今後の運行方式について

---

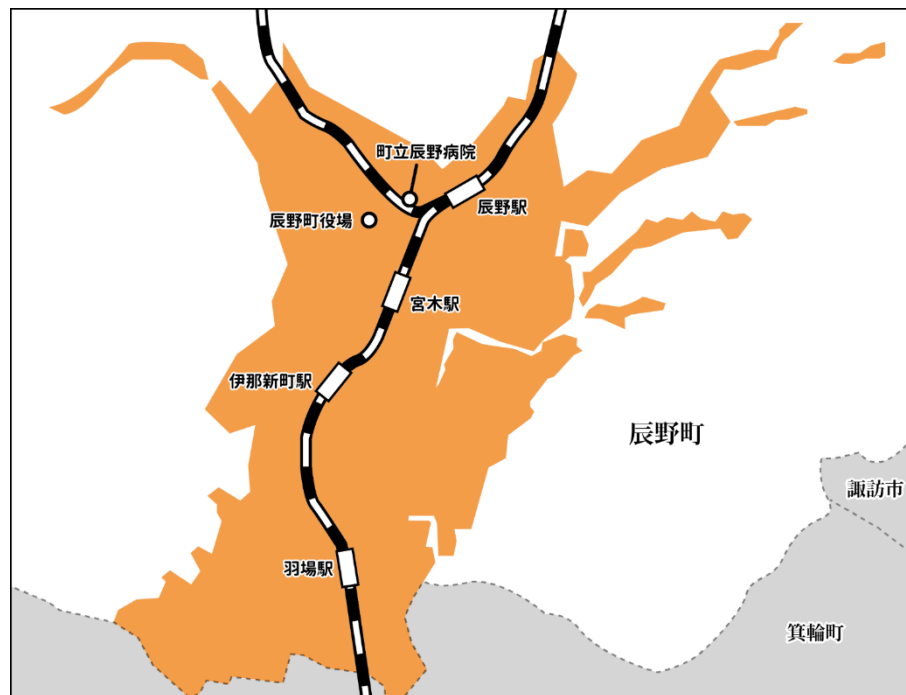


# デマンド型乗合タクシーの運行方式

- 民間の路線バスが廃止された地区に対して、路線バスに代わる公共交通機関として平成25年度に導入しました。
- 多様化する住民ニーズに対応するために令和4年10月から運行方式を見直し、現在まで運行しています。

## 運行エリア

## 運行状況



◇運行方式：フリーダイヤ  
運行時間：午前8：30～午後4：00まで  
※午後4：00に運行車両が帰庫

◇運賃  
【月額運賃】  
一般…3,000円/月  
障がい者…1,500円/月  
免許返納者…2,000円/月  
※免許返納者は利用開始から1年が経過したところで3,000円  
【都度払い運賃】  
一般…1,000円、障がい者…500円  
※免許返納者は一般と同額

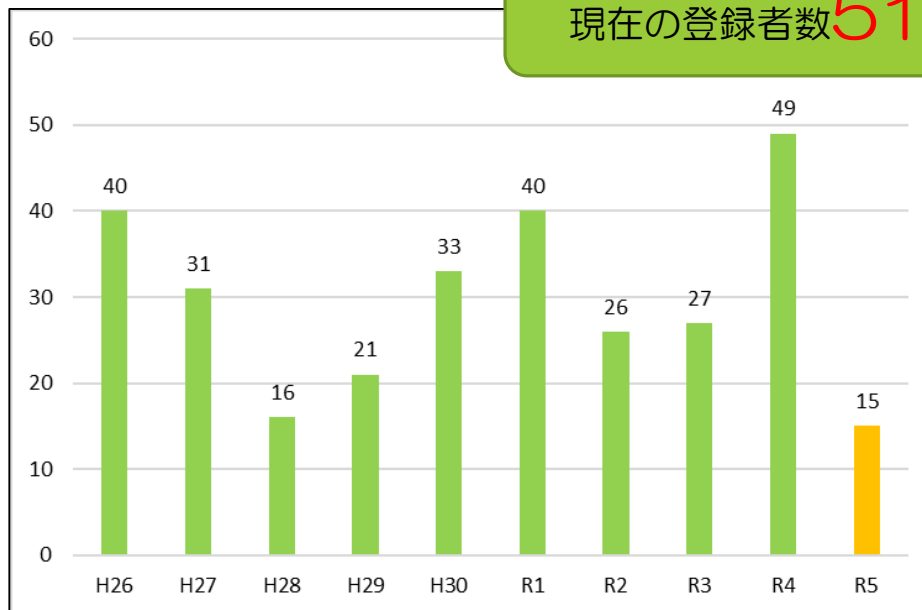
◇受付時間：午前8：30～午後5：00まで  
※利用する当日の1時間前まで受付可

◇停留所数：103箇所（ご自宅前までの送迎）

◇ルート作成：AIオンデマンド配車システムにて作成

# 新規登録者の推移

年度	新規登録者
H25	
H26	40
H27	31
H28	16
H29	21
H30	33
R1	40
R2	26
R3	27
R4	49
R5	15



▶ 令和4年度については運行方式の見直しに伴う住民説明会に参加した方が申し込んでいただくケースが多くありました。

## 令和5年度 新規登録者の推移

R5	合計	男	女	増加数
4月	808	275	533	2
5月	815	278	537	7
6月	816	279	537	1
7月	818	280	538	2
8月	821	281	540	3

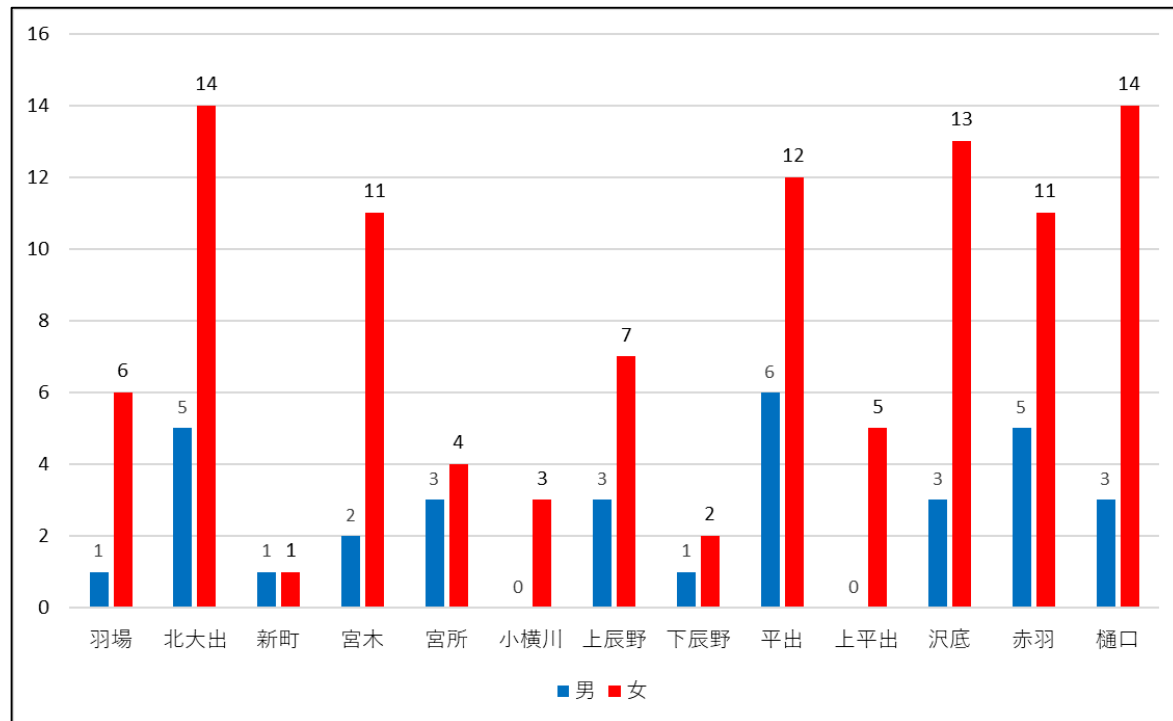
増加数 15



※登録者821名のうち転出等の理由により、利用ができない方を除くと517名となっております。

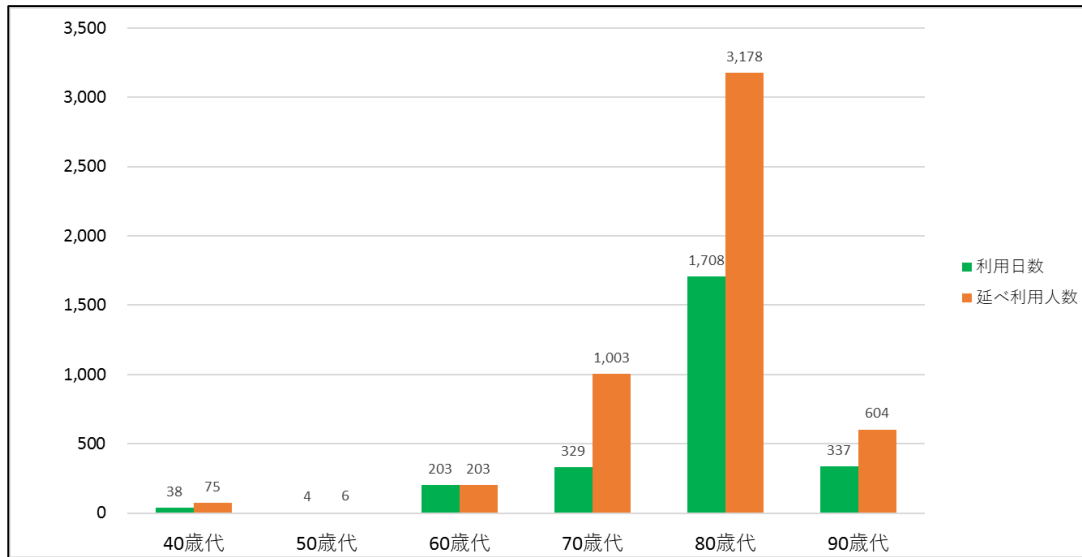
# 利用者の居住地

地区名	男	女	合計	割合
羽場	1	6	7	5.1%
北大出	5	14	19	14.0%
新町	1	1	2	1.5%
宮木	2	11	13	9.6%
宮所	3	4	7	5.1%
小横川	0	3	3	2.2%
上辰野	3	7	10	7.4%
下辰野	1	2	3	2.2%
平出	6	12	18	13.2%
上平出	0	5	5	3.7%
沢底	3	13	16	11.8%
赤羽	5	11	16	11.8%
樋口	3	14	17	12.5%
計	33	103	136	100.0%



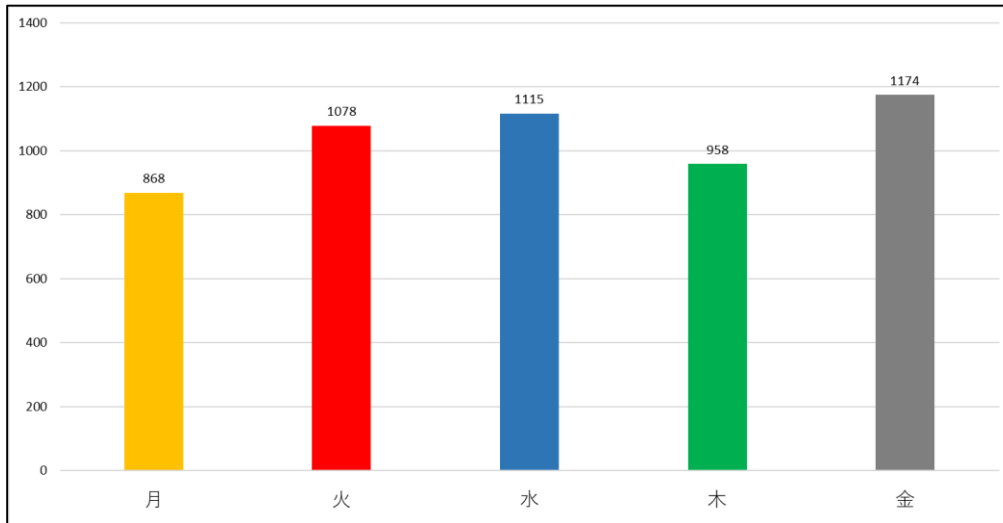
- 運行方式見直し後に利用した方が最も多いのは**北大出区**となりました。
- **平出区(上平出を含む)**や**樋口区**、**赤羽区**なども比較的多く、まちなかから遠い地区に多い傾向があります。**沢底区**については、人口規模の大きい区と比較しても利用が多い傾向があります。
- 総登録者数517名のうち、136名の方が利用しています。

# 年代別利用状況



- 従前の仕組みと同様に80歳代の方が6割を占めており、最も多い世代となりました
- 70歳以上の方が9割を占めています。

# 曜日別利用状況



- 曜日によって大きな変動はありませんが、金曜日が少し増加傾向にあります。
- 運休日にあたる土日の前にお買い物等に出かける方が多い傾向にあります。



# 総利用者数推移

月	延べ利用人数
10月	497
11月	535
12月	519
1月	443
2月	488
3月	547
4月	538
5月	504
6月	527
7月	595
計	5,193

1か月あたり**約520人**



- 5月～7月は増加傾向にあり、特に7月は最も多い595人の利用がありました。
- 1か月あたりの平均利用者数は約520人。従前の仕組みでは300人程度であったため、約200人増加しています。

# 総利用者数推移（年度別）

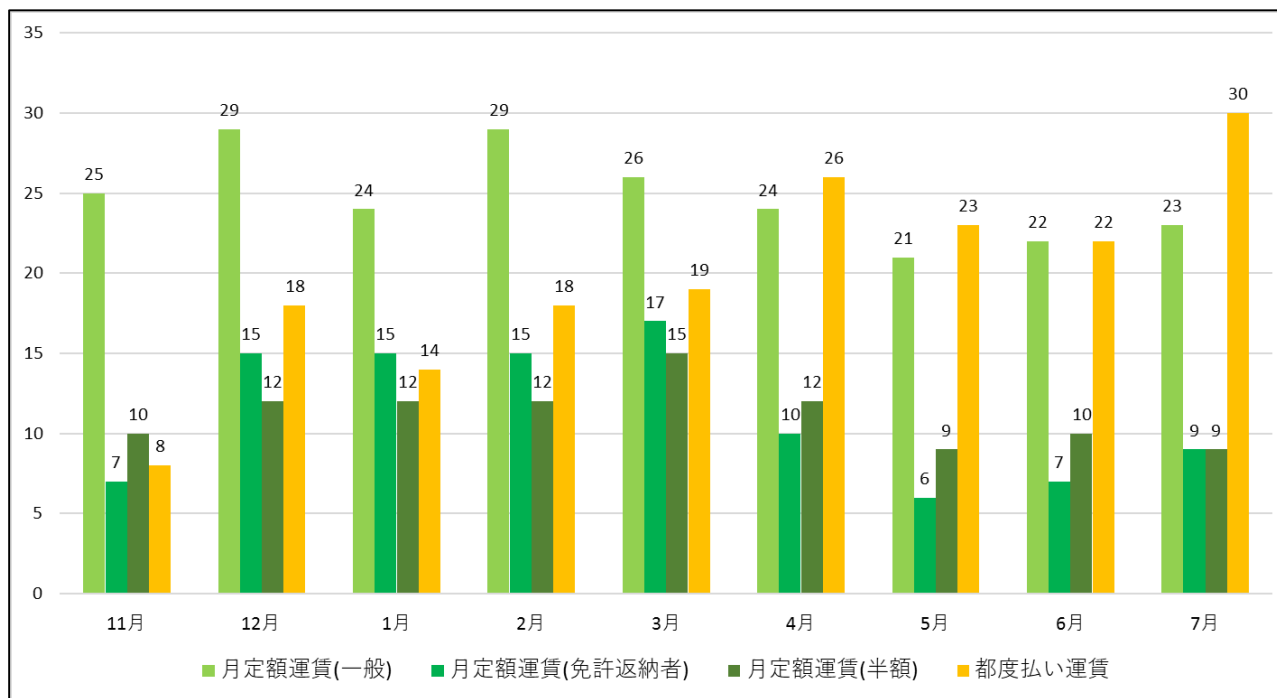
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4(~9月)	R4(10月~)
延べ利用者数	3,663	3,965	3,749	3,587	3,814	4,022	4,136	3,197	3,563	1,727	5,193
月平均利用者数	305	330	312	299	318	335	345	266	297	288	519
1日平均	15	16	15	15	16	16	17	13	15	14	26
稼働日	20	20	20	20	20	20	20	20	20	21	20



➤ 10ヶ月間の延べ利用者数及び月平均利用者数が、従前の仕組みによる1年間の実績を上回る状況にあります。

# 運賃別利用者数

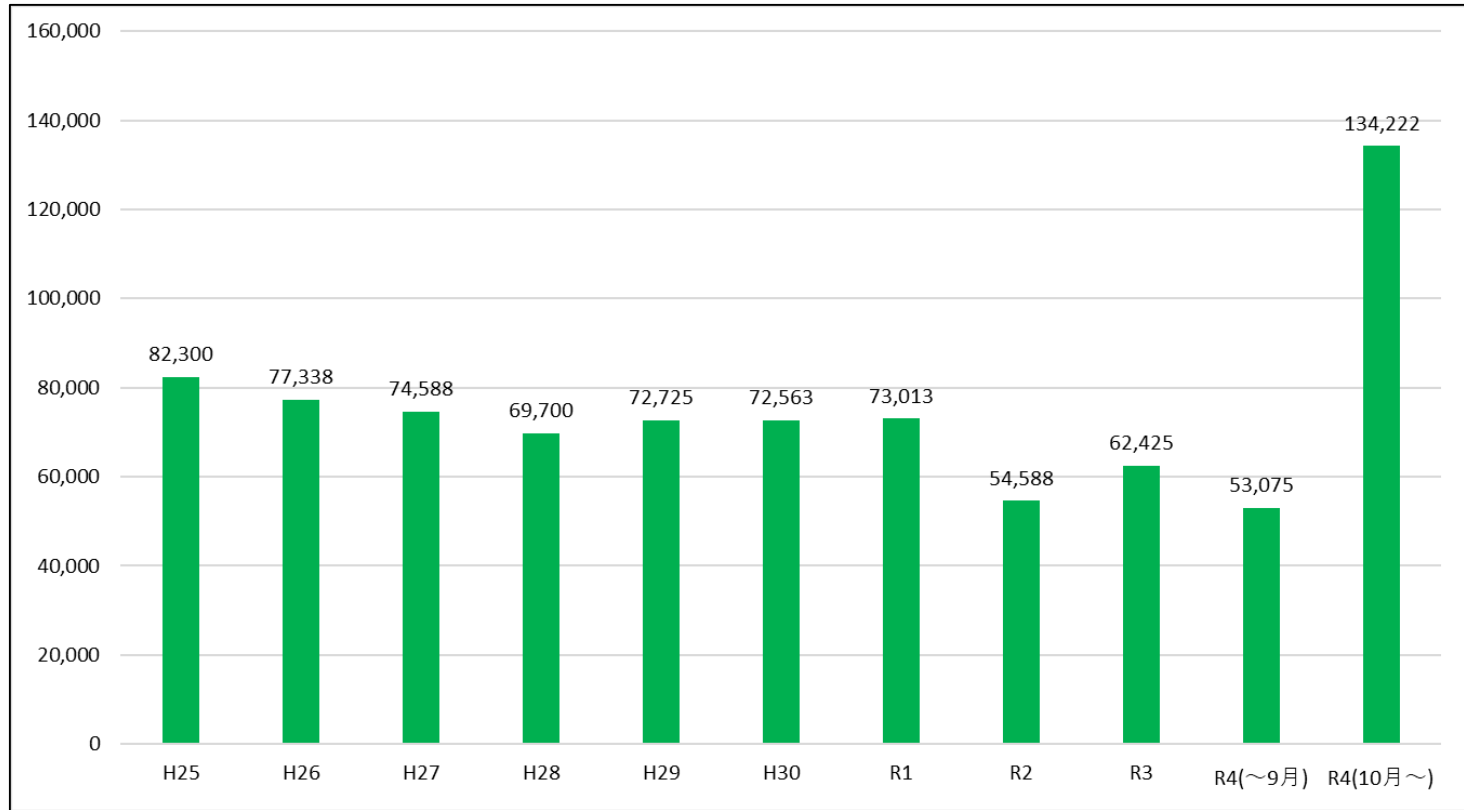
定額運賃種別	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	合計
月定額運賃(一般)	25	29	24	29	26	24	21	22	23	223
月定額運賃(免許返納者)	7	15	15	15	17	10	6	7	9	101
月定額運賃(半額)	10	12	12	12	15	12	9	10	9	101
都度払い運賃	8	18	14	18	19	26	23	22	30	178



➤当初から月定額運賃を利用している方が多い傾向にありますが、都度払い運賃の利用する人が増えている状況にあります。

# 月平均運賃収入推移（年度別）

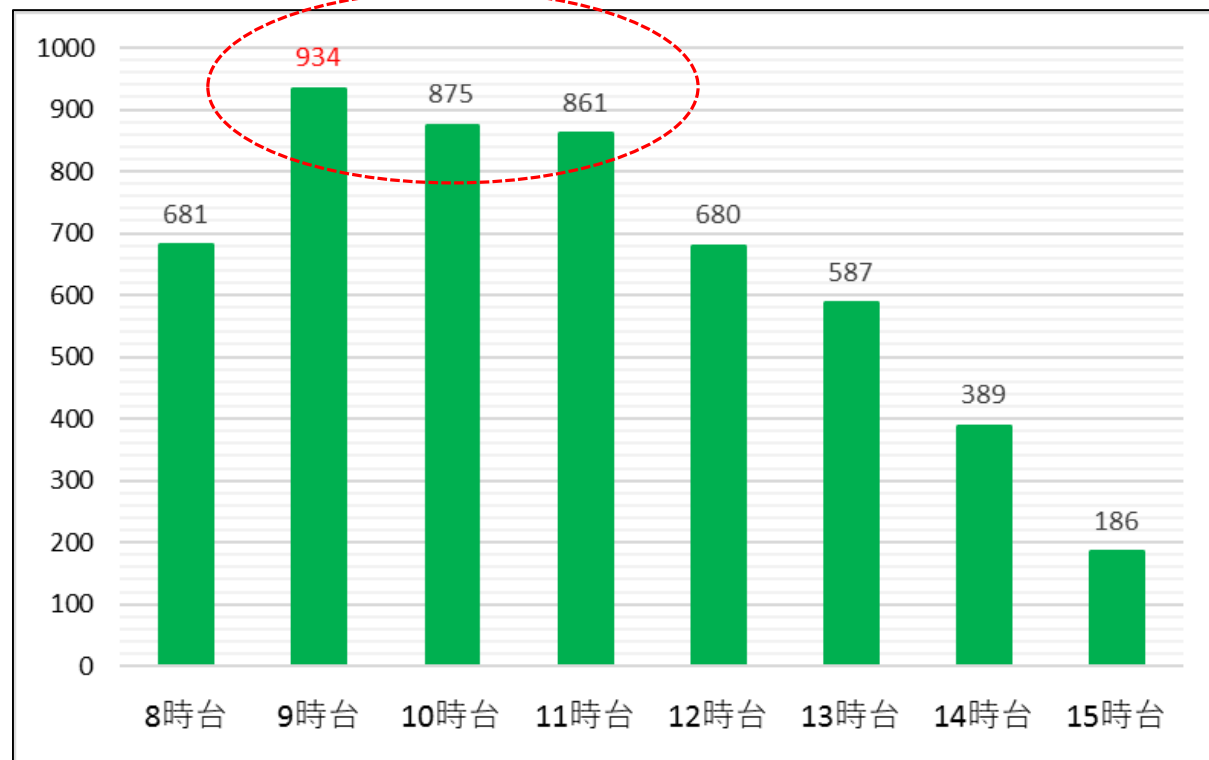
年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4(~9月)	R4(10月~)
運賃収入	82,300	77,338	74,588	69,700	72,725	72,563	73,013	54,588	62,425	53,075	134,222



➤ 月平均運賃収入は、従前の仕組みと比較すると約2倍となりました。

# 時間帯利用状況

時間帯	利用者数	割合
8時台	681	13%
9時台	934	18%
10時台	875	17%
11時台	861	17%
12時台	680	13%
13時台	587	11%
14時台	389	7%
15時台	186	4%
計	5193	100%



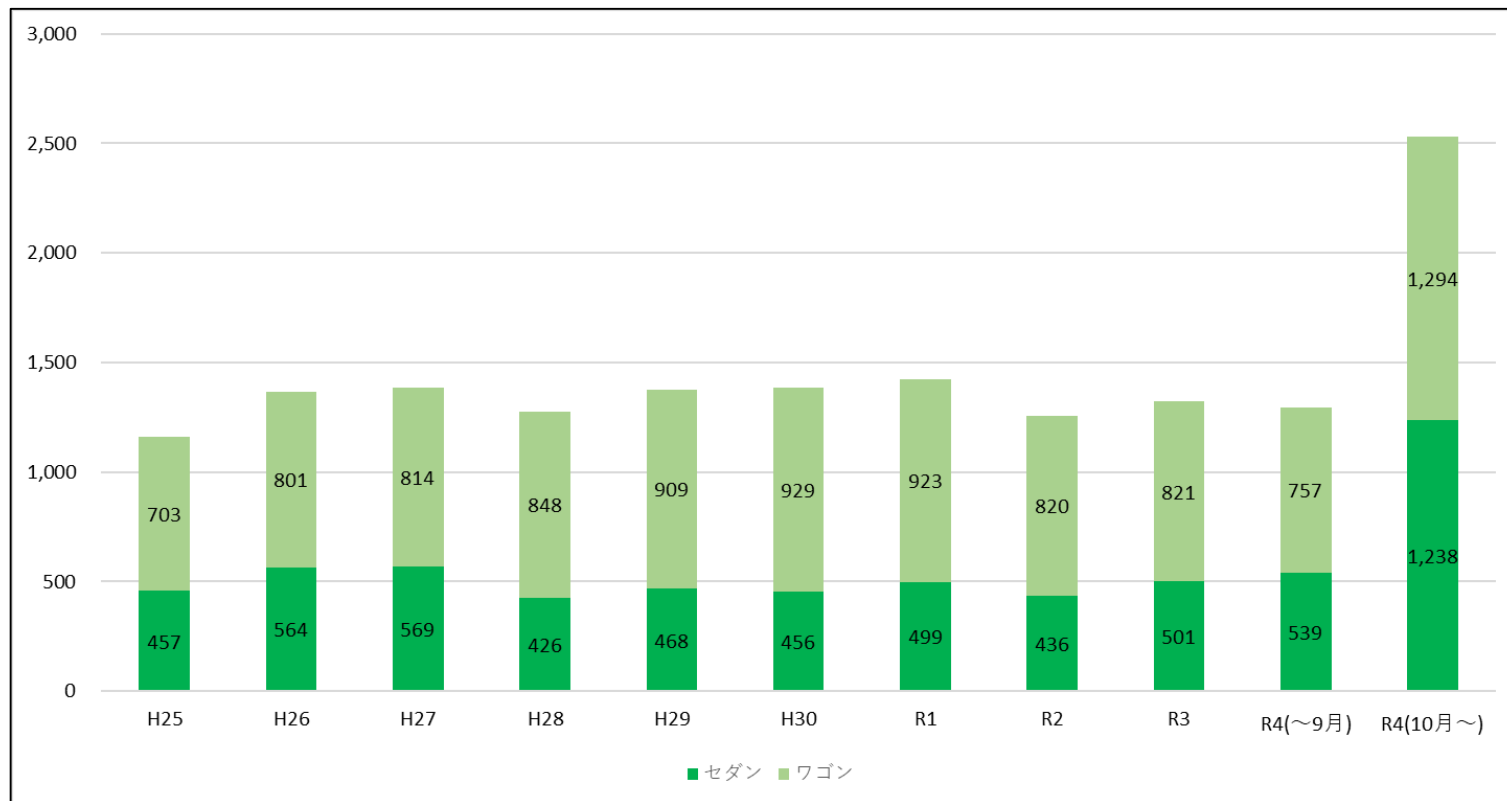
➤最も混雑するのが9時台となりましたが、午前中の時間帯に利用が集中している状況にあります。

➤なお、14時～15時台については利用がかなり少ない傾向です。

→午前中のうちに外出してしまいたいという意見が多数ありました。

# 走行距離推移（年度別）

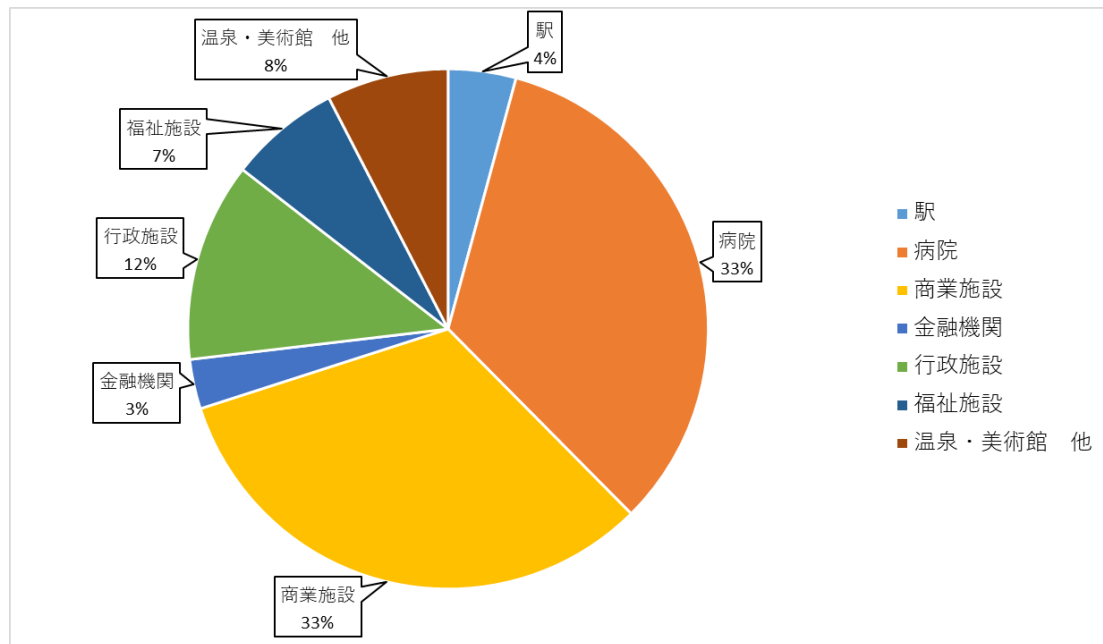
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4(~9月)	R4(10月~)
セダン	457	564	569	426	468	456	499	436	501	539	1,238
ワゴン	703	801	814	848	909	929	923	820	821	757	1,294
計	1,160	1,365	1,383	1,274	1,377	1,384	1,422	1,255	1,322	1,295	2,531



➤ 利用者の増加に伴い、車両の走行距離は約2倍となっています。

# 施設・目的別の利用状況

施設名（利用頻度の高い場所）	利用人数
町立辰野病院	968
デリシア辰野店	683
辰野町役場	444
ニシザワ辰野食彩館	346
モンマートサワヤ酒店	210
ときめきの街	192
辰野駅	190
古村医院	187
湯にいくセンター	185
辰野町老人福祉センター	142
共生館あさひヶ丘	141
ほたるの里世代間交流センター「茶の間」	139
たつのパークホテル	133
天龍堂医院	106
伊北接骨院	102
新田内科クリニック	90
辰野町ボランティアセンター	80
中央歯科医院	75
アルプス中央信用金庫辰野支店	69
よつば薬局	61
JA上伊那辰野基幹支店	59
はしもと歯科	54
辰野美術館	54
日本調剤 辰野薬局	48
クスリのサンロード辰野店	43
むらおか内科クリニック	39
ウチダ薬局	38
南湯舟介護予防センター「ゆぶねの里」	35
ブックスいとう	32
宮木駅	30



➤施設別の利用人数については町立辰野病院が最も多くなり、従前の仕組みと変わっていません。

➤外出の目的は通院やお買い物が6割を占めています。しかし、通院や買い物だけでなく、温泉や美術館などにもご利用いただいています。

⇒趣味・娯楽などの楽しみの移動にもご利用いただいております。

# 明らかにになった課題と必要な対応

- 家の前までの道が狭く、車両が入れないため玄関先に迎えが来れない
- デマンド車両（ハイエース）は、乗り降りが大変
- ✓ ドア・トゥ・ドアのサービス水準を維持していくためには、車両の更新（小型化・バリアフリー化）などを検討していく必要がある
- 予約センターとの電話がつながらない（着信数、通話時間が増加し、電話がつながりにくくなっている）
- ✓ WEB予約の導入などにより円滑な予約登録が可能になるかと思われるが、利用者のスマートフォン普及率は2割となっており、必ずしも電話の混雑緩和につながるとは限らない

## その他の課題等

- 冬季間の屋外での車両を待つことが大変
- 病院などの帰りの時間が分からない時は、帰りの予約が難しい
- AIの示す運行ルートが非効率的なことがあり、ドライバーの判断でルート変更している
- フリーダイヤにしたことによる乗合率の低下
- 走行距離が増加したことによる車両の老朽化

## まとめ

- 導入当初は、「朝8：30になると電話が集中してしまう」「後から予約した人の影響で、迎車時間が前倒しになってしまい置いてかれてしまう」などの事案が発生しておりましたが、利用者自身が新たな仕組みに慣れてきたため、同様の事案は減少しています。
- また大幅に時間が前後してしまう場合は、オペレーターから事前の連絡をするなどの対応を取り、乗り遅れることが無いようにしています。



# 今後の運行方式について

- ▶利用者数が増加していることから、フリーダイヤ、ドア・トゥ・ドア等のフルデマンド化が一定の有効性を持つことが分かりました。
- ▶今後は1年間の実績を評価検証し、必要に応じて運行方式の見直しを実施していきます。

⇒R5.10月以降の運行については、現行の運行方式を継続します。

⇒明らかになった課題と改善に向けた具体的なアプローチについて、協議会で議論していき、適切な運行方式を形成していきます。

月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
デマンドタクシー		現行の運行方式を継続					
住民周知	チラシ配布		広報掲載				
協議会			第2回協議会		第3回協議会		第4回協議会
各種調査	聞き取り調査 アンケート調査		運行実績及び調査結果の報告				運行方式の確立