

第2回 辰野町地域公共交通協議会 議事録

●日 時：令和5年11月17日(金) 午後3:00～午後4:00

●会 場：辰野町役場 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協議会を開催いたします。
設置要綱により本交通会議の会長は町長が務めます。

2.会長あいさつ

武居会長（辰野町長）

11/11の信濃毎日新聞にて「高速バス長野―松本線」が令和5年度末で廃止するとの発表があった。日中の利用が少ない状況にあったが、コロナ禍に伴い利用者数が減少したことで事業採算性が確保できず、ドライバーの担い手不足もあり、運行継続は困難と判断したとのこと。

公共交通の抱える課題は単一自治体だけでなく、広域的な連携も必要であると再認識するきっかけとなった。

当町の公共交通は利用者からの視点に立ちますと、高齢者や運転免許証の返納者など、特に移動困難者といわれる方にとっては非常に重要性が増してくる一方で、事業者からの視点に立ちますと、運転手不足をはじめ、人口の自然減や自家用車の普及による利用者の大幅な減少、取り巻く環境は非常に厳しいものであると認識をしている。

さて、本日の協議会の趣旨とすると、辰野町地域公共交通計画の策定に向け、これまで住民座談会や住民アンケート、関係機関とのヒアリング調査などを実施し、利用者、交通事業者、行政の抱える課題が顕在化されてきたため、報告させていただく。

この課題を解決するための交通計画であると認識しており、令和6年度以降の5年間でどのような交通対策が望ましいか検討を重ねていく必要がある。

路線バスやデマンド交通など多様な交通政策があるが、やはり持続性や事業の採算性を考慮すると、一定の利用者数の確保が必要であることから地域の皆様や交通事業者とともに立ち上げていくことが肝要であると捉えている。そのため、この協議会においても委員の皆様にはどんなことでも結構ですので、ご意見・ご要望などお出しいただければと思う。

3. 協議・報告事項

(1) 辰野町利老岐公共交通計画の進捗状況について（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

壇原委員（商工会
長）

- 直接公共交通ということではないが、冬季間の場合をどういう形で計画していただけるのか。除雪の計画が決まっていないが、5年前から半分の機械と運転手しかいない。もう5年経てばその半分になってしまい、県道や国道、それから町道について業者の割り振りができない状態。今から考えていただきたい。当町は降雪時等に普段車がつかえても公共交通機関を使いたいという人が増えると思う。
ぜひ、町からも道路の確保ということを今から考えてほしい。それから、融雪装置が古い。県が保有している自動撒きの車を町でも1台くらいは整備していただきたい。
対応する運転手も慣れていないこともあって辞めたいという方も出てきている。60代～70代で真夜中に出るということもあり危険。道も中山間地は狭く、川があったりする地域もあり危ない。
要は、冬季になったらデマンドタクシーもバスも動けない状態が5年後には来るということを頭に入れて計画していただきたい。ただ単にバスやタクシーの運転手だけを確保すればいいという状態ではない。

山谷委員（長野県
タクシー協会長）

- タクシーが公共交通に組み込まれてまだ日が経っていないところで、バリアフリー法以前は個別輸送、いわゆるドア・トゥ・ドアという輸送を担ってきた。公共交通ということで指定されたところでデマンド交通に参加させていただいたところである。個別輸送を担ってきた経験からすると、全ての人のニーズを公共交通で賄うのは不可能。多くの人たちの要望を入れるも逆を言えば少人数の希望については気にせざるを得ないということがある。
これまでに住宅地の整備などを行い新しい人たちを呼び込む政策をしてきたが、その時の移動手段は自家用車を想定しているわけで、いわゆる公共交通を利用して移動するというのは想定されていない。
年数が経つにつれて高齢化が進み、約30%の高齢化率となった今、そういった想定が崩れてきているということ。その人たちを切り捨てることが行政はできない。結果として行政支出が増していくということ。
私自身よく言うのが、運転免許証という資格は個人の資格であって、それを強制的に返納させるということはいかなるものかと思っている。高齢者の事故率などをマスコミは取り上げているが、若年層の事故率は高齢者よりもはるかに高い。
自家用車で動けるうちは動いていただければいいわけで、動けなくなった人たちに対して、行政としてリクエストを得たうえで支出していくということをしなければ、財政破綻は明らかである。

(5) その他

⇒なし

4. 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 次第

日 時：令和5年11月17日

午後3時00分～

場 所：辰野町役場 第6会議室

1 開会

2 会長あいさつ

3 協議・報告事項

(1) 辰野町地域公共交通計画の進捗状況について（資料1）

(2) その他

4 その他

5 閉会

辰野町における公共交通の現状と課題 (公共交通計画策定に向けた基礎分析結果)

令和 5 年 11 月

目 次

第1章 辰野町の地域概況	1
1. 位置・地域区分	1
2. 人口と高齢化の状況	2
3. 生活機能の立地・集積状況	6
4. 道路網	12
5. 上位・関連計画における公共交通の整備方針	13
第2章 公共交通の現状	16
1. 公共交通の整備状況	16
2. バス路線の状況	17
3. 町営バス	19
4. デマンド型乗合タクシー	25
5. 公共交通によるカバー状況（居住者と公共交通の距離）	27
6. 鉄道	28
7. タクシー	29
8. スクールバス	30
第3章 住民アンケート調査結果	31
1. 調査概要	31
2. 個人属性	31
3. 日常の移動に関する状況	32
4. 町営バスの利用状況とサービスに対する評価	37
5. デマンド型乗合タクシーの利用状況と今後の利用意向	39
6. 町内の公共交通のあり方に関する意向	40
第4章 地域住民や関係者の意見・現状把握	43
1. 地区住民との意見交換	43
2. ヒアリング調査	44

第1章 辰野町の地域概況

1. 位置・地域区分

- 辰野町は長野県中央部、伊那谷の北端に位置し、諏訪市、岡谷市、塩尻市、箕輪町と接しています。

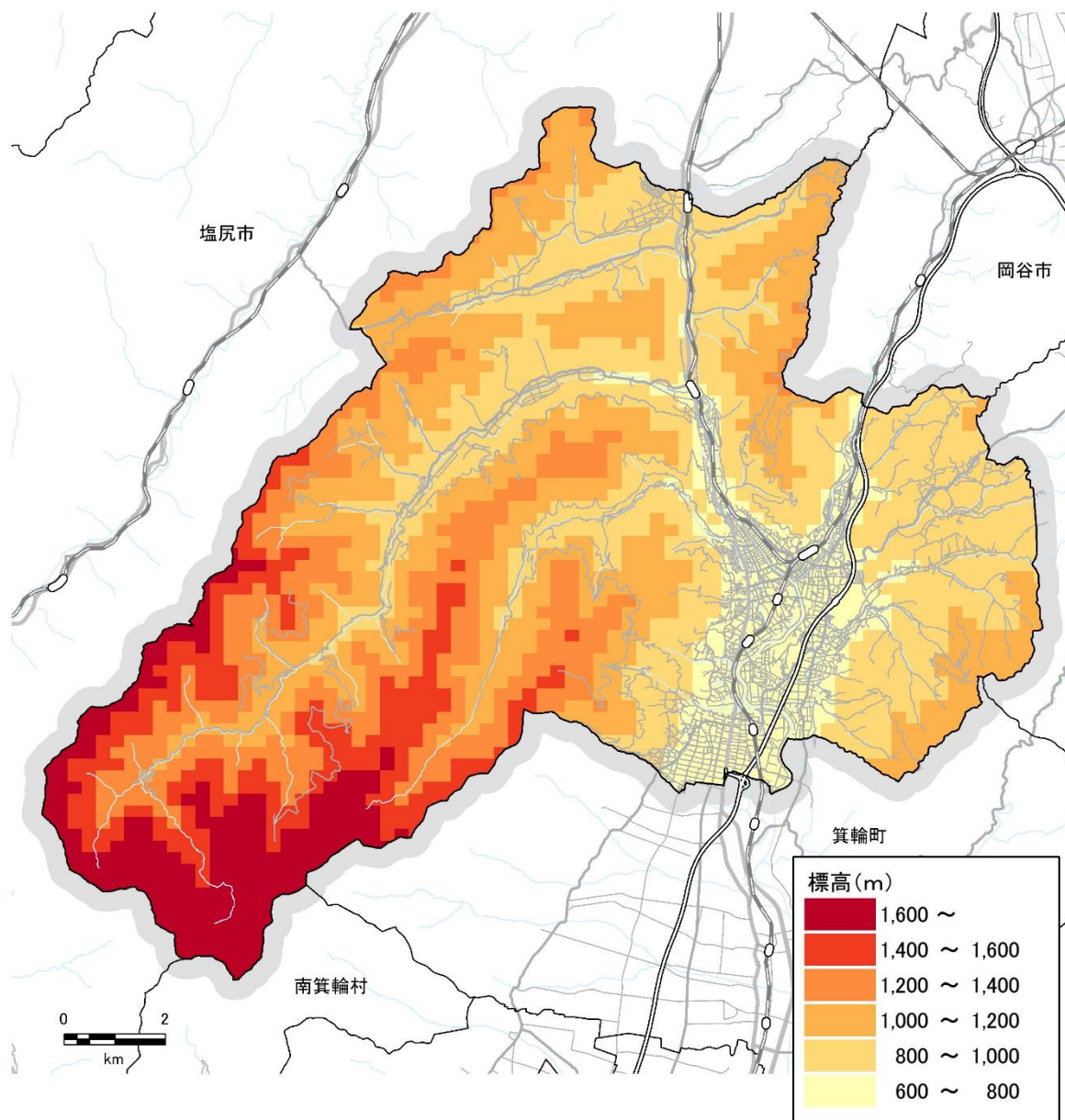
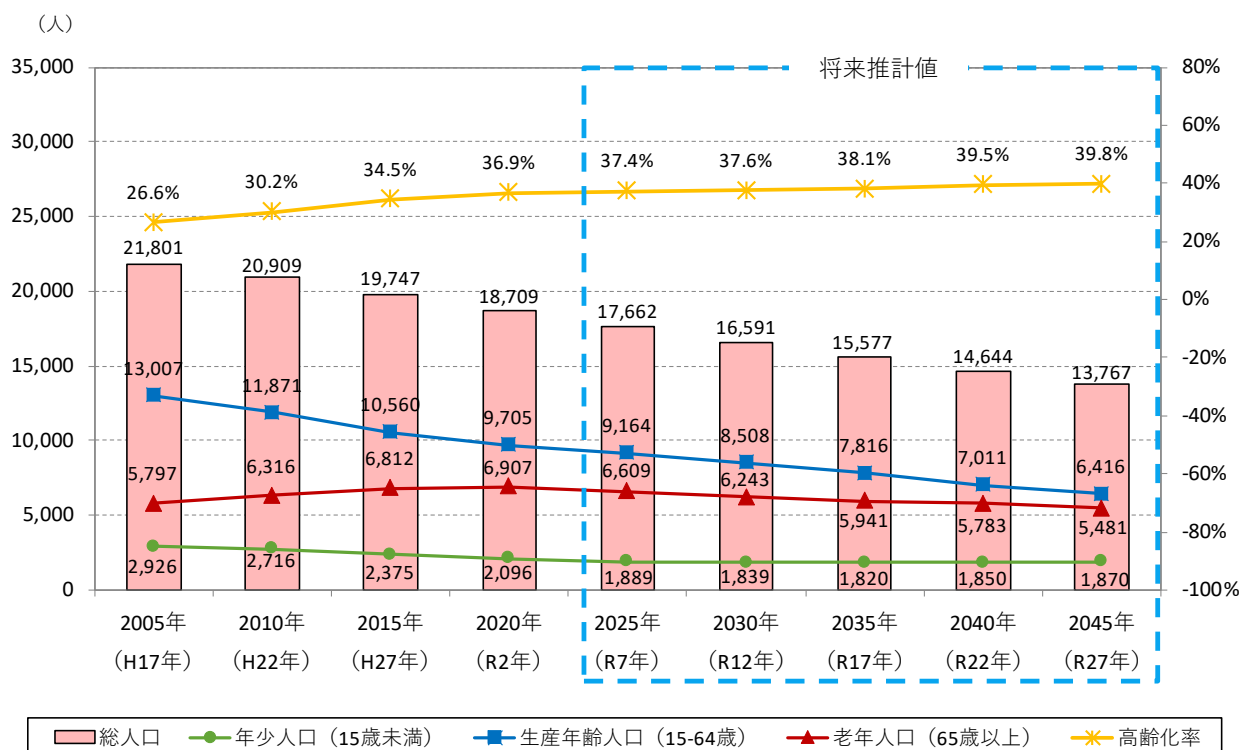


図 町の位置・標高

2. 人口と高齢化の状況

(1) 人口推移

- 令和2年（2020年）人口は18,709人と、過去15年間で約3,100人減少しています。
- 令和2年の高齢化率（65歳以上の人口割合）は36.9%と過去15年間で10.3ポイント上昇しており、高齢化が進行しています。
- 辰野町人口ビジョンでは、令和12年（2030年）には16,591人、令和27年（2045年）には13,767人にまで減少し、平成17年（2005年）当時の人口規模の約40%にまで縮小することが予想されています。



資料:「辰野町人口ビジョン」(平成27年度策定・令和3年度見直し)を基に作成

図 人口推移・将来人口

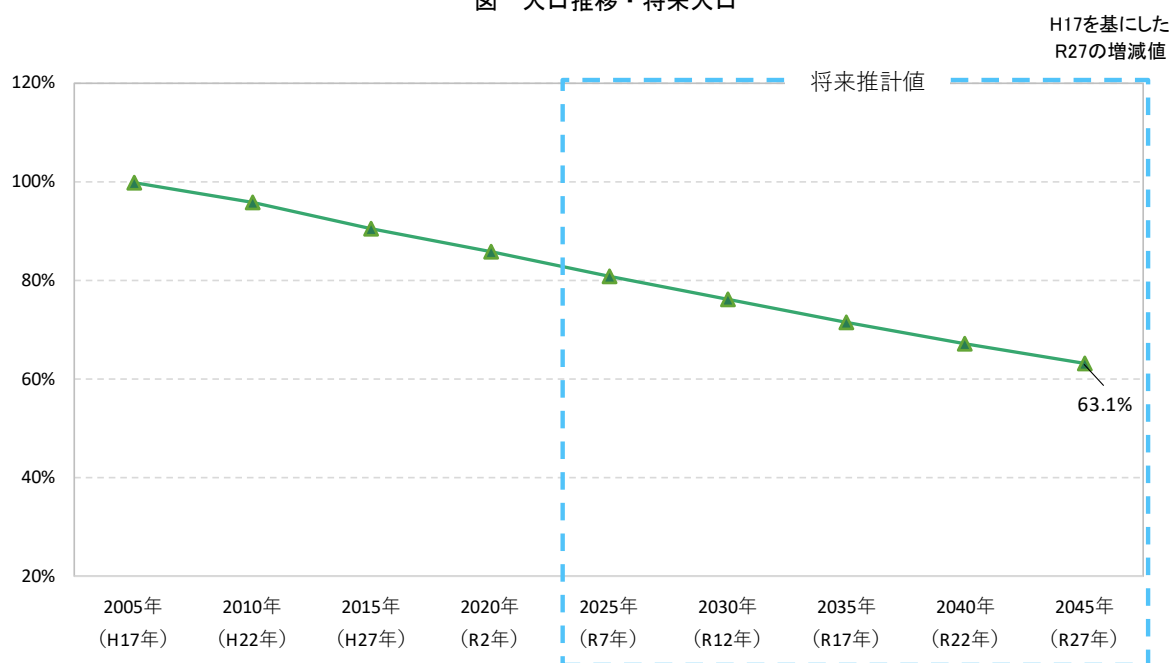


図 人口増減率の推移

(2) 人口分布

- 町内の人口分布では、宮木区、下辰野区、樋口区等の町の中心部に集中するほか、羽場区、小野区の鉄道駅周辺にも集積がみられます。
- 周辺山間部の人口は希薄であるものの、川島区、小野区、平出区の一部の谷筋に一定程度の人口が分布しています。

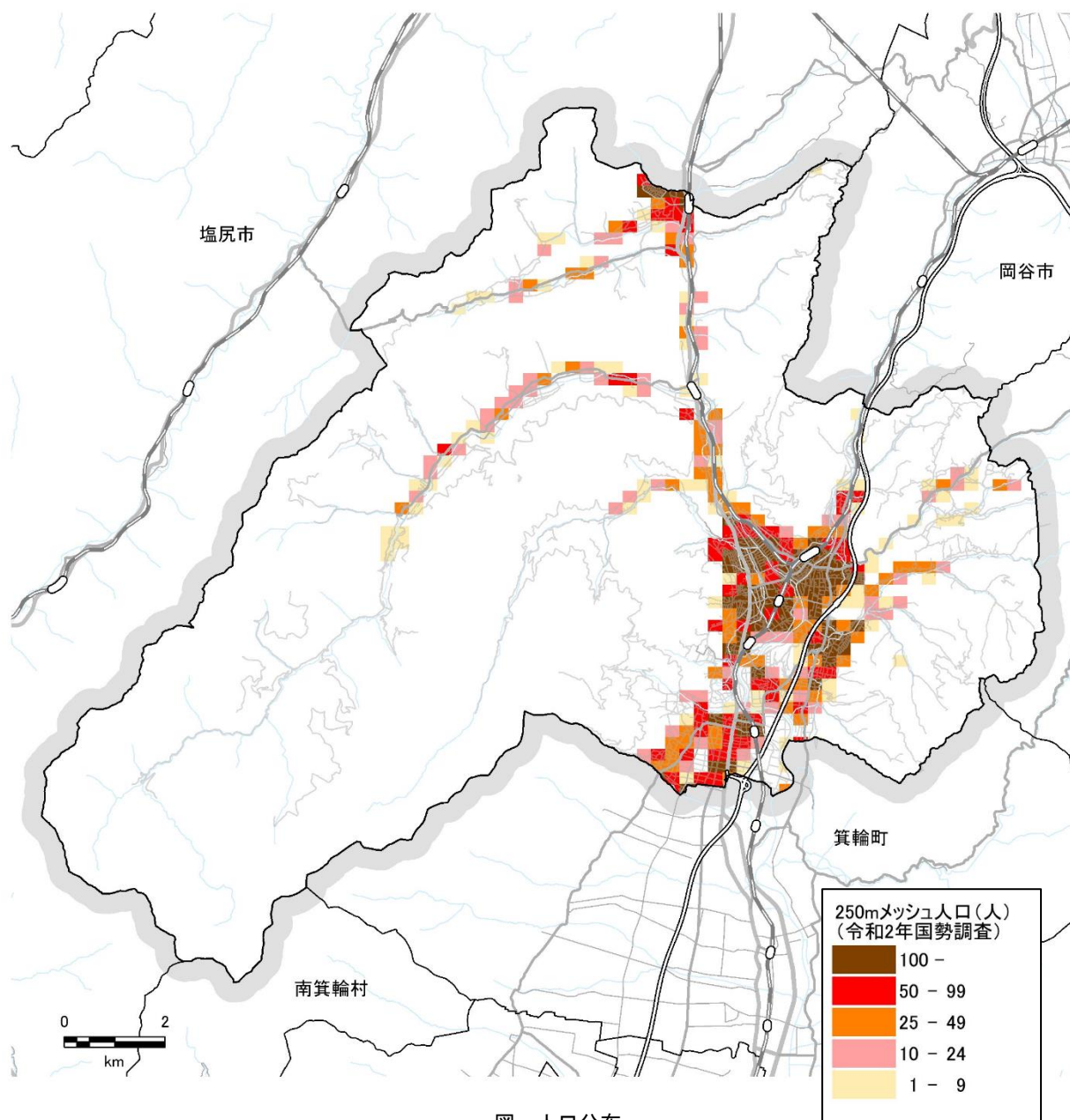


図 人口分布

(3) 高齢化の状況

- 65 歳以上の高齢人口は人口集積のある宮木区、下辰野区、樋口区等の町の中心部や羽場区、小野区の鉄道駅周辺で高く、高齢化は全町域で進行しています。
- 75 歳以上の高齢人口は中山間地域の川島区、小野区、上島区等の一部地区で高い地区がみられます。

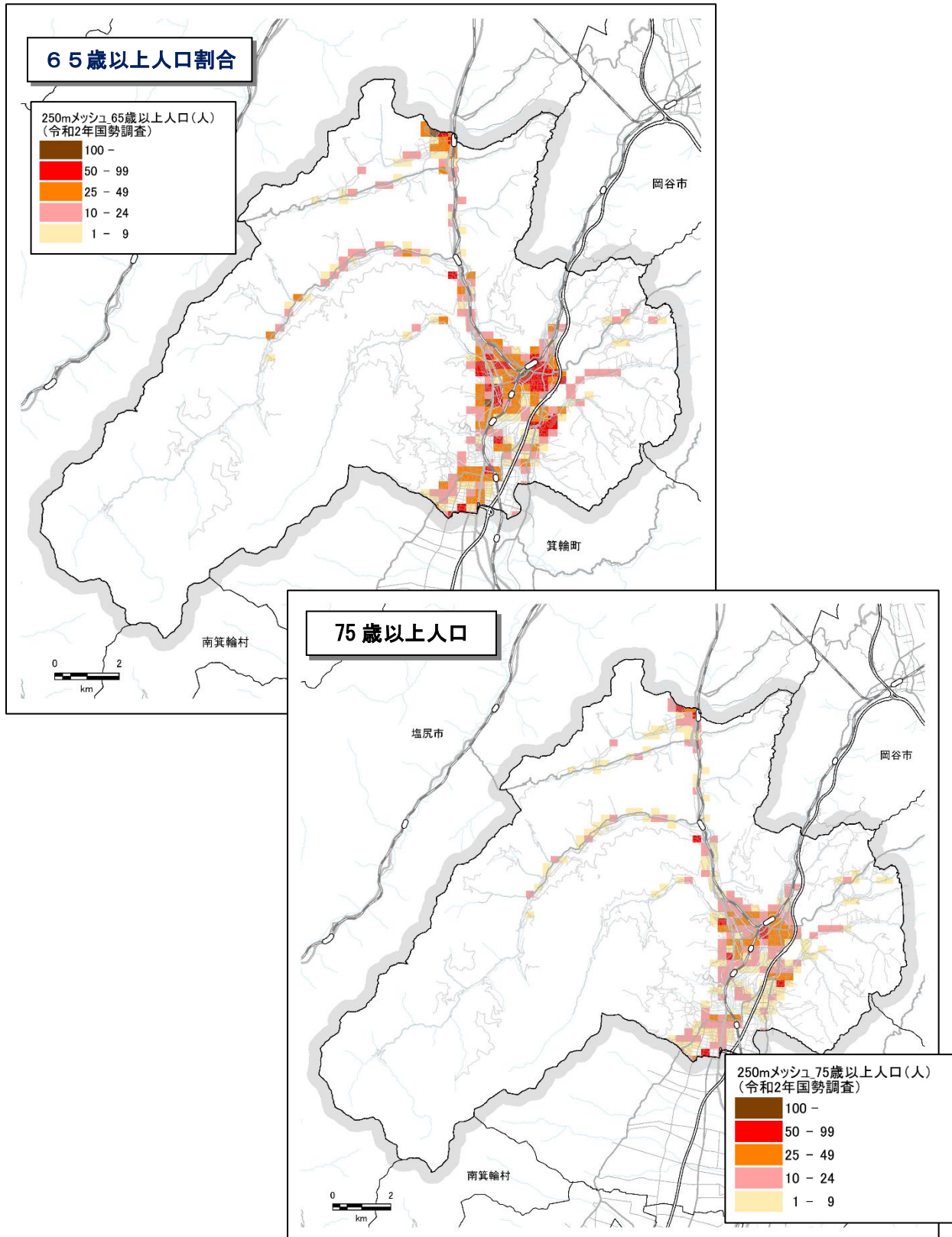


図 高齢化人口の割合

(4) 人口増減の状況

- 平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）の人口増減をみると、中心市街地及びその周辺、中山間部の谷筋で減少している地区が多いものの、20%以上増加している地区も各所に分布しています。

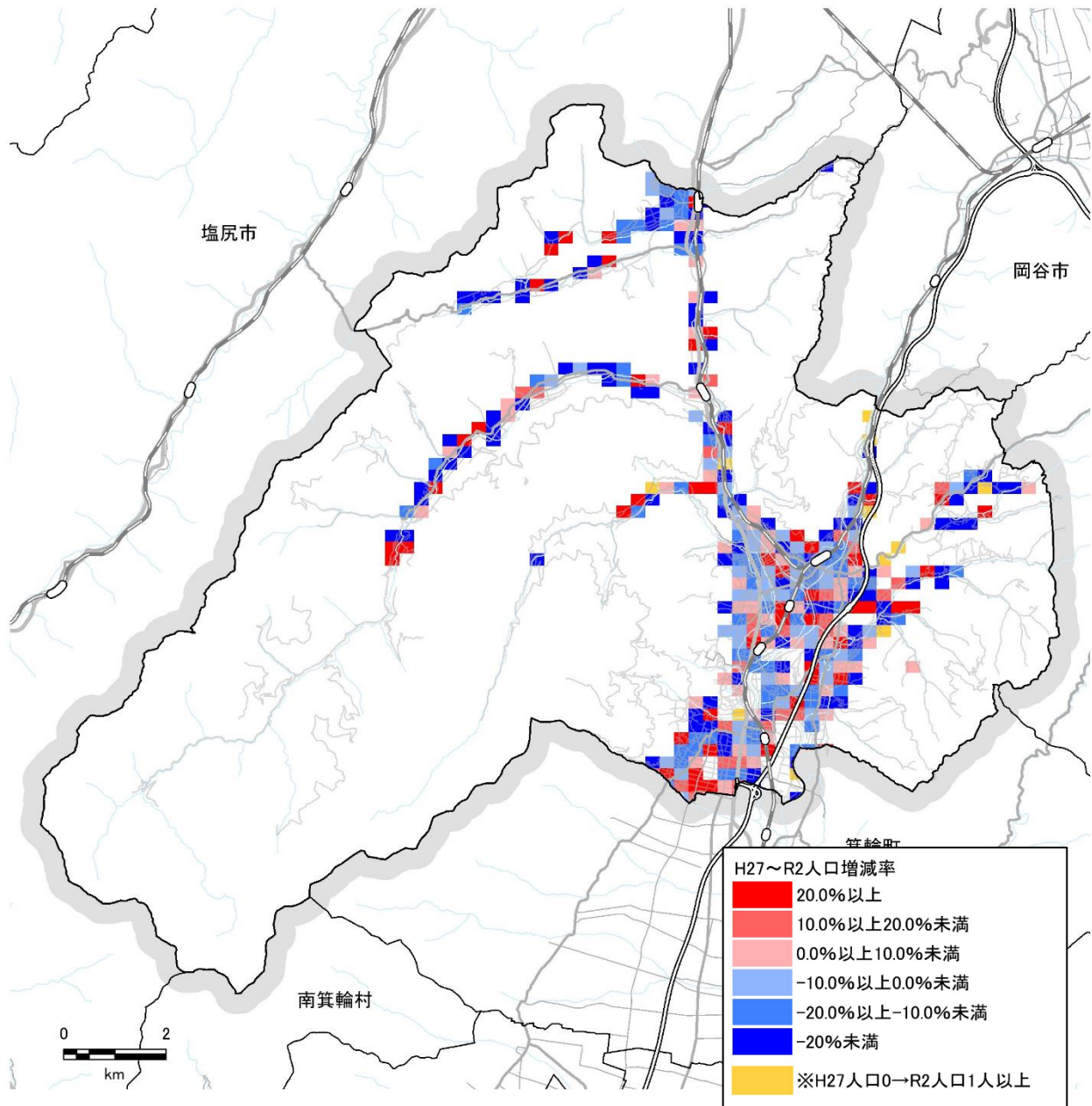


図 人口増減の状況（平成 27 年と令和 2 年の比較）

3. 生活機能の立地・集積状況

(1) 主な公共施設

- 移動の目的地となる町内の主な公共施設は辰野町役場、町民会館、図書館が町中心部に、小野区に小野支所がそれぞれ立地しています。

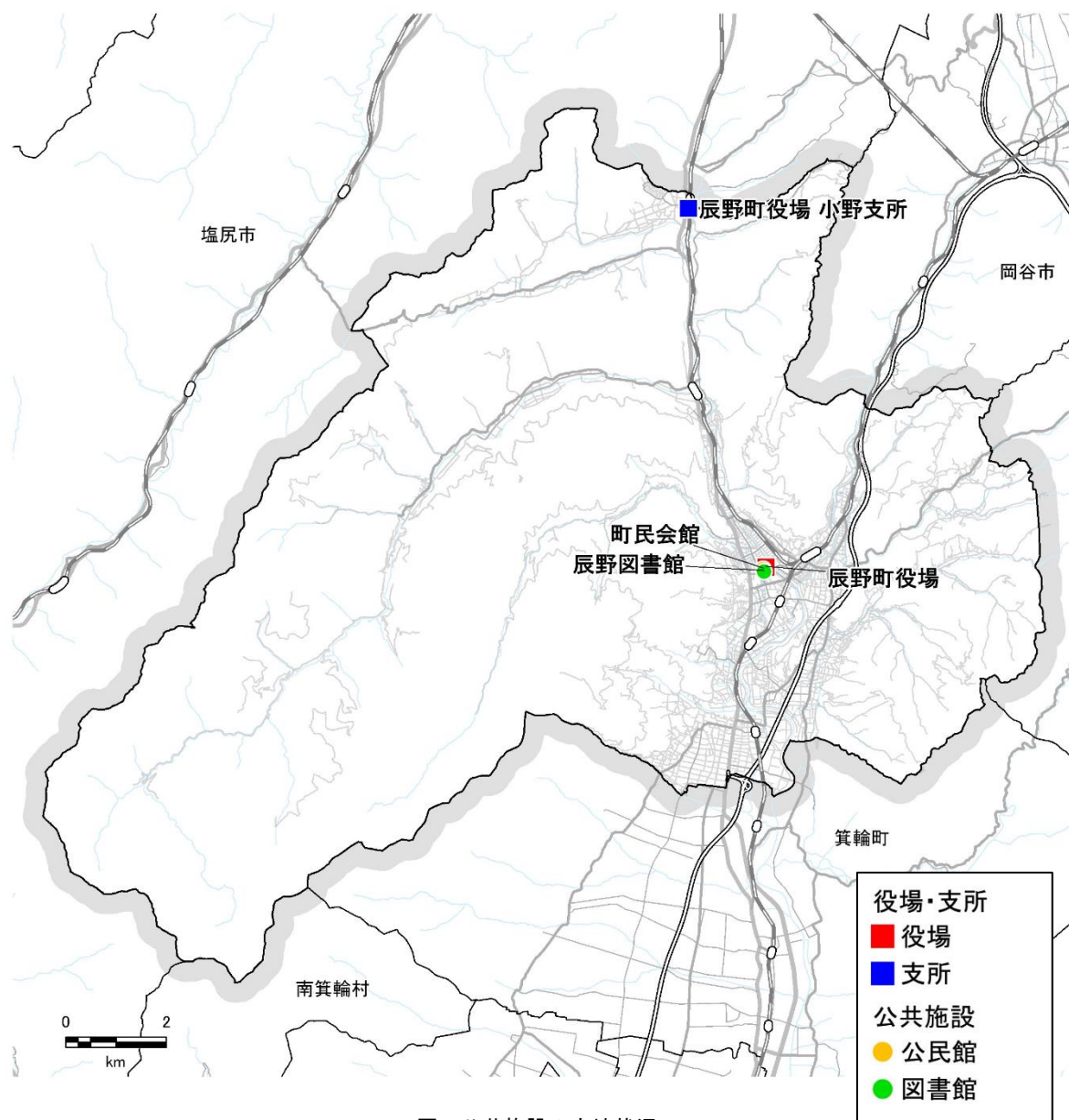


図 公共施設の立地状況

(2) 教育機関

- 町内には短期大学 1 校、高等学校 2 校、中学校 1 校、小学校 5 校があります。ほとんどが中心市街地に立地していますが、小野区、川島区の山間部の谷筋に立地しています。
- また、小野区の生徒は塩尻市の両小野中学校に通学しています。



図 教育機関（学校）の立地状況

(3) 医療機関

- 町内の医療機関は総合病院である辰野病院が中心市街地に立地し、その周辺に診療所や歯科医院が分布しています。また、小野区、川島区の谷筋にそれぞれ診療所が1箇所ずつ立地しています。

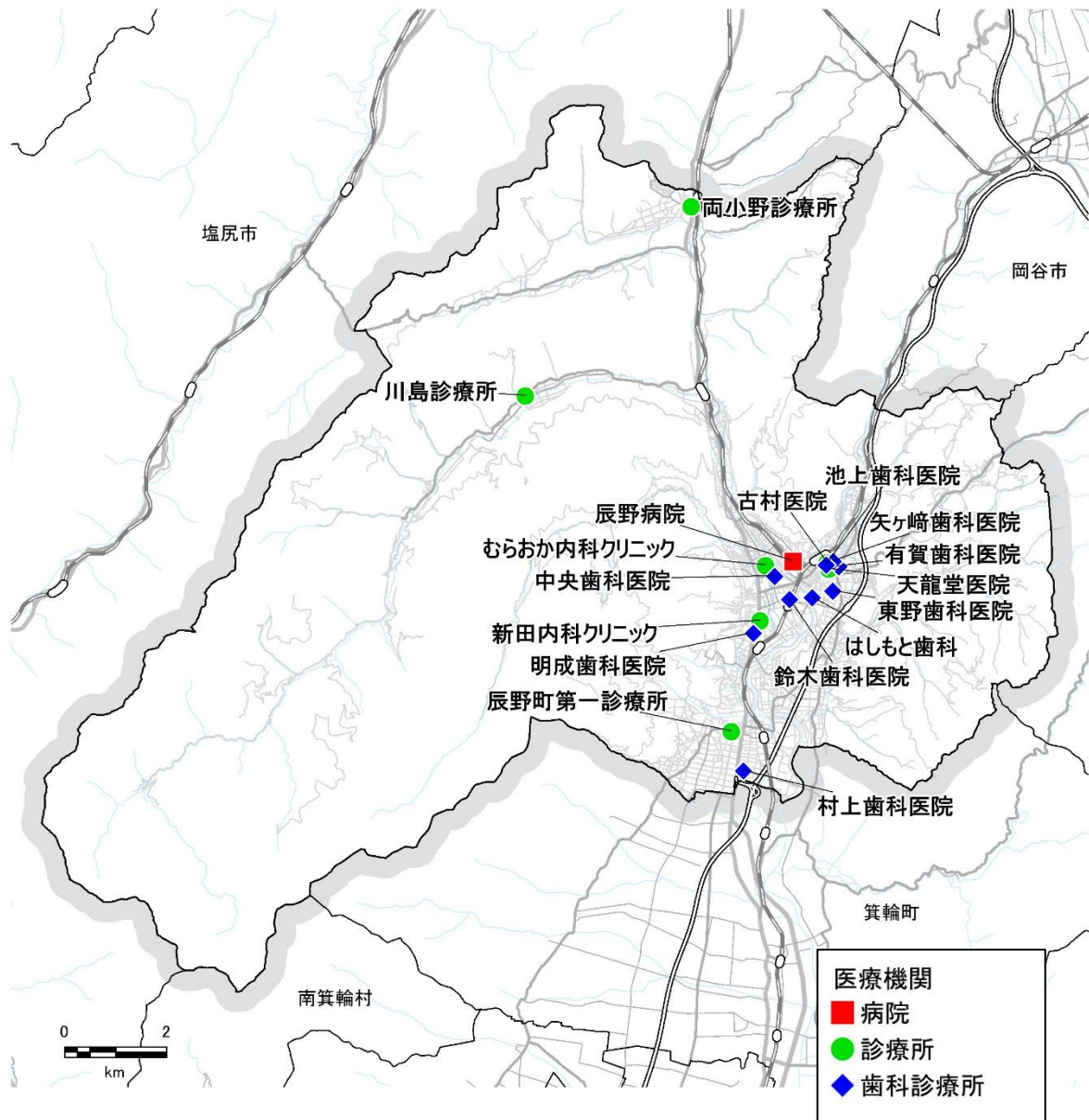


図 医療機関の立地状況

(4) 商業施設

- 商業施設は比較的規模の大きいスーパー等は中心市街地に集中しています。
- 一方、周辺部や中山間部の谷筋には商業施設がほとんどない状況です。



図 商業施設の立地状況

(5) 生活機能の集積状況

- 役場等の公共施設、総合病院、商業施設、高等学校等の教育機関はすべて町内の中心部に立地しています。
- 周辺部では小野区、川島区の谷筋に小学校、診療所が立地しています。

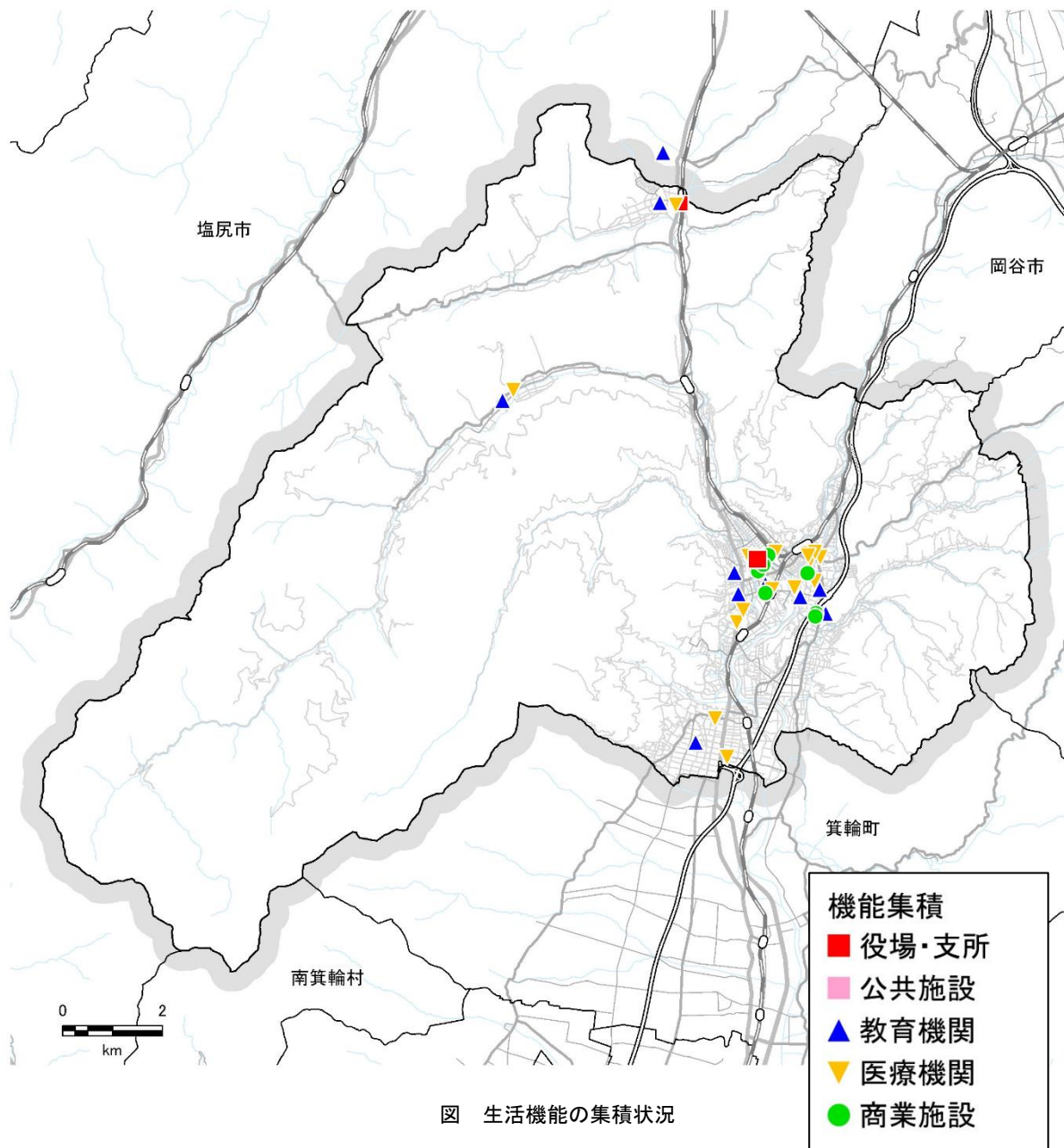


図 生活機能の集積状況

(6) 観光資源

- 町は「日本の地理的中心」といわれており、日本のど真ん中にあるまちです。また、日本最大のゲンジボタルの発生地として知られ、初夏になるとホタルが飛び交うほたる童謡公園が立地します。



図 観光資源の立地状況

4. 道路網

- 伊那谷と長野県中央部を連絡する国道 153 号が町内の西側を、岡谷市とを連絡する県道 14 号が町の東側をそれぞれ南北に縦断しています。そのほか、県道 50 号が中心市街地と諏訪市とを連絡するほか、県道 201 号、254 号がそれぞれ川島区、小野区の谷筋と国道 153 号を結んでいます。
- 東京と名古屋を結ぶ中央自動車道が町内を南北に縦断していますが、町内には PA があるものの IC がなく、高速道へは伊北 IC からアクセスする形態となっています。

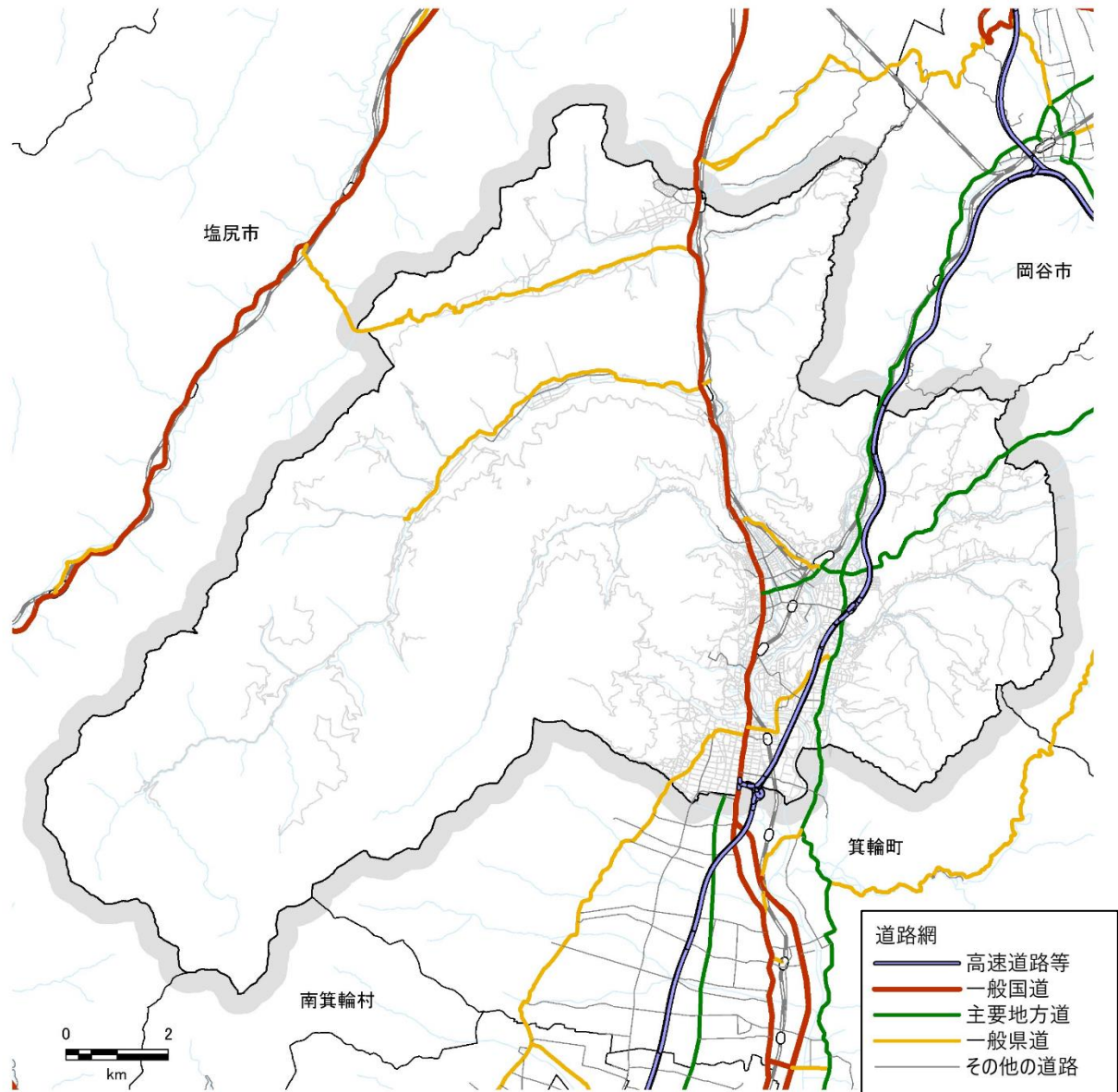


図 道路網の状況

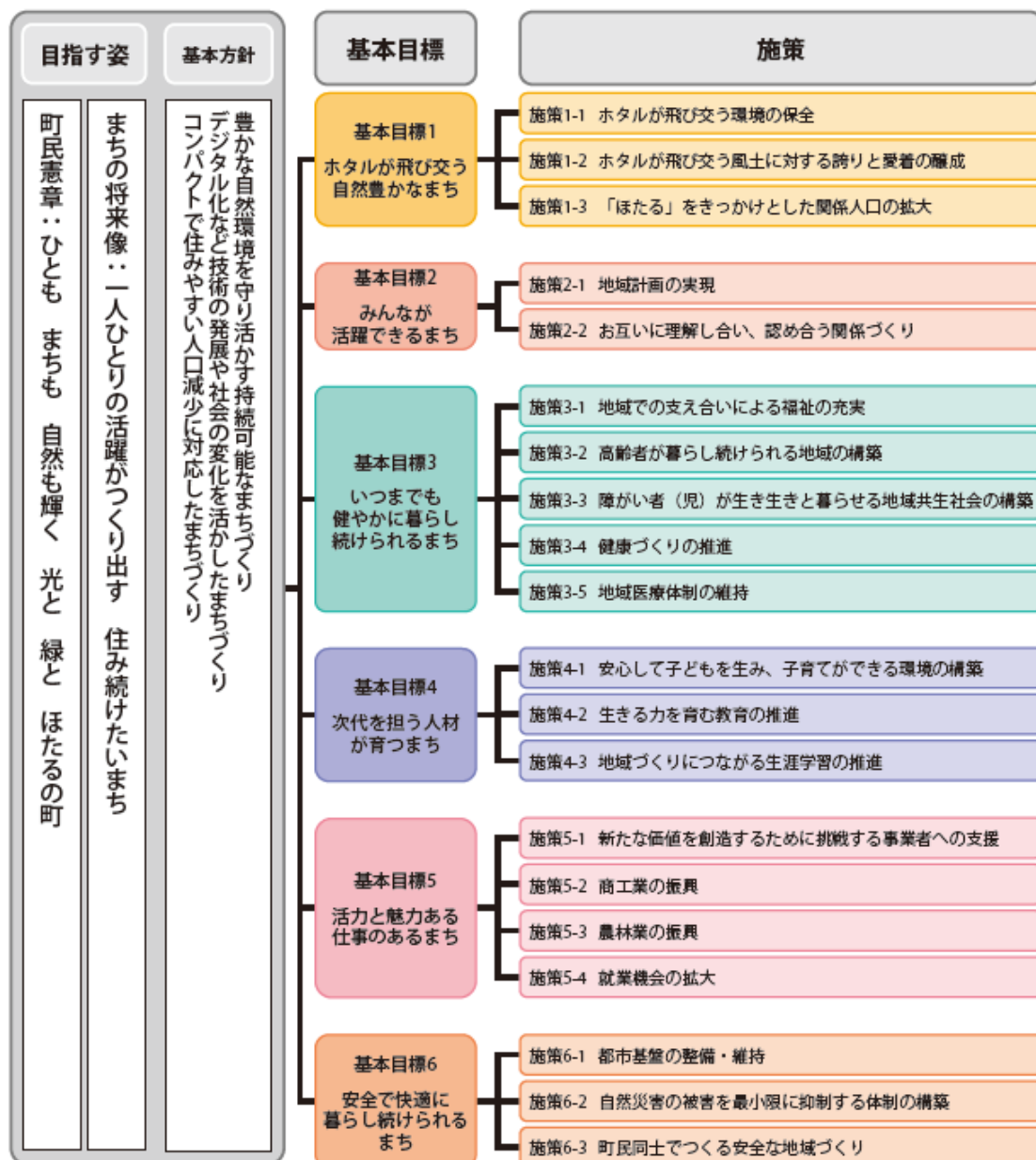
5. 上位・関連計画における公共交通の整備方針

(1) 辰野町第6次総合計画【令和3年4月】

① まちの将来像と前期基本計画における基本方針

将来像	一人ひとりの活躍が作り出す 住み続けたいまち
基本方針	コンパクトで住みやすい人口減少に対応したまちづくり デジタル化など技術の発展や社会の変化を活かしたまちづくり 豊かな自然環境を守り活かす持続可能なまちづくり
計画期間	基本構想：令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度） 前期基本計画：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）

② 施策の体系



③ 公共交通に関する事業と対応する指標

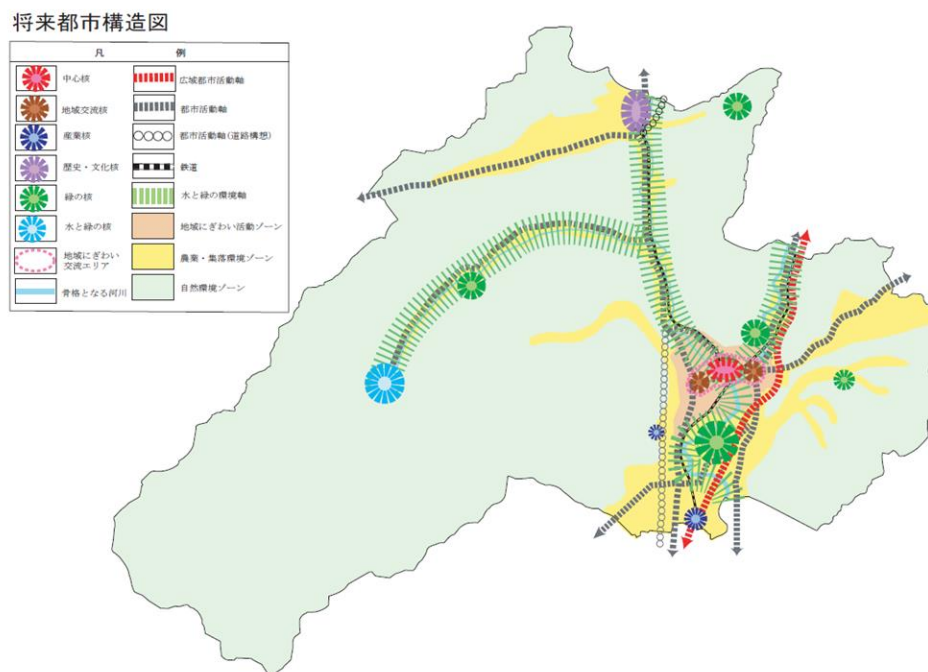
種別	目標	現状値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 7 年度)	算出方法
成果指標	「利便性が高く、快適に生活できるまち」だと思う町民の割合	21.2% (令和元年度)	30.0% (令和 7 年度)	町民意識調査（現状評価）
進捗管理指標	町営バス、デマンド型乗合タクシーの利用者	16,241 人 (令和元年度)	16,500 人 (令和 7 年度)	実績値

(2) 辰野町都市計画マスタープラン

① まちづくりの基本理念と目標

基本理念	かけがえのない自然と共生し、町民と事業者と行政の協働による「まちと暮らしづくり」を目指します
目標	人と自然が調和し、暮らしやすい環境を創造するまちづくり

② 都市将来構想



③ 公共交通の整備方針

整備方針	方針の内容
鉄道利用者の増進	鉄道利用者の増進を図るため、近隣市町村との連携をとりながら鉄道事業者へ運行回数の増強の要請を検討する。
バス交通の充実	高齢社会に対応して、町民の足となるバス交通の充実を図るとともに、民間企業と行政との連携を図りながらバス交通の効率化を検討する。

④ その他の交通施設の整備方針

整備方針	方針の内容
駅前広場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 辰野町の魅力の向上を図るため、辰野駅前広場の整備を推進する。 ● 整備にあたっては、鉄道利用者のみならず、中心市街地の商店街との連携をとりながら多様な人々の交流を育むため、憩いの場となるような公園の配置や景観対策を講じて快適な生活空間の整備を検討する。

(3) その他の関連計画

計画の名称	公共交通や移動に関する施策内容・方向性等
第2期 辰野町まち・ひと・しごと創生総合戦略 【令和3（2021）年4月】	<p>利便性の高い公共交通体系により交通弱者への支援を行う。</p> <p>《主な事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 町営バス川島線・飯沼線事業の運営 ● デマンド型乗合タクシー事業の運営 ● 辰野町地域公共交通会議の運営 ● 辰野町障がい者及び高齢者等に係る通院等のためのタクシー・バス利用料金補助事業 ● 公共交通利用者お買い物優待サービス事業
辰野町 DX 推進戦略 アクションプラン 【令和5（2023）年4月】	<ul style="list-style-type: none"> ● 国が進める行政手続きにおける署名・押印・対規制の抜本的な見直しに伴い、行政手続きのデジタル化に向けた取り組みをはじめ ● デマンド型乗合タクシーは令和4年度からは当日予約が可能となり、また自宅から乗車ができるようになったことから、今後は予約について電話だけでなくスマホやタブレット、パソコンなどから行えるようにデジタル化する。

第2章 公共交通の現状

1. 公共交通の整備状況

町内の公共交通は、鉄道（JR 中央本線、JR 飯田線）、高速バス、町営バス、デマンド型乗合タクシー、塩尻市地域振興バスで構成されています。

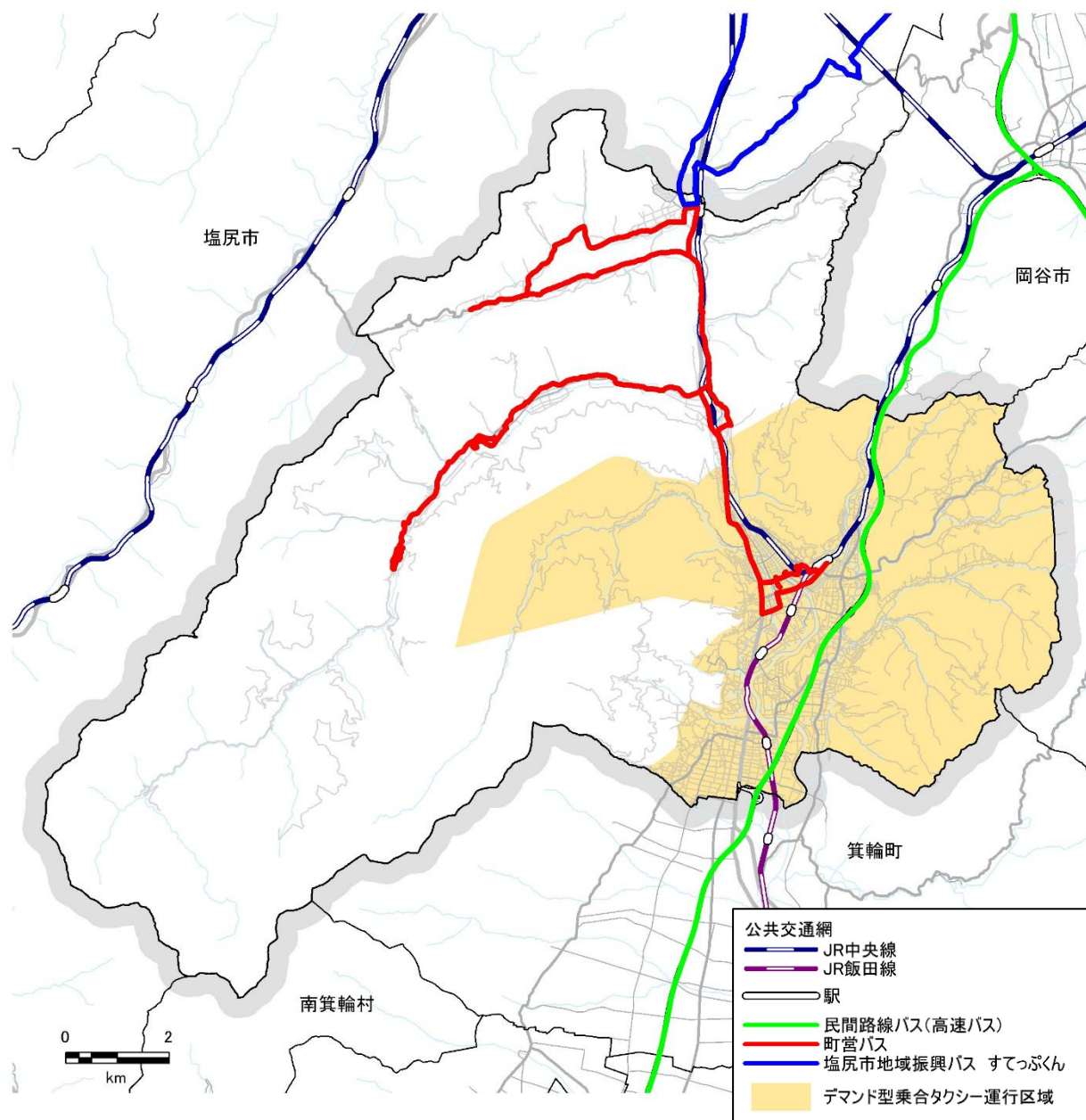


図 公共交通の整備状況

2. バス路線の状況

(1) バス路線の運行状況

- 高速バスは名古屋～松本（一部長野）間、飯田・伊那～新宿間、飯田～長野間を結ぶ路線が運行しており、本町内では辰野 PA から乗降可能となっています。
- 町営バスは小野駅（一部辰野町中心部）から小野区の谷筋を循環する飯沼線と町中心部から川島駅を経由して川島区の谷筋をサービスする川島線が運行しています。
- 塩尻市地域振興バス（すてっぷくん北小野線）は塩尻駅から塩尻市内を経由して小野駅に至る循環線として運行しています。

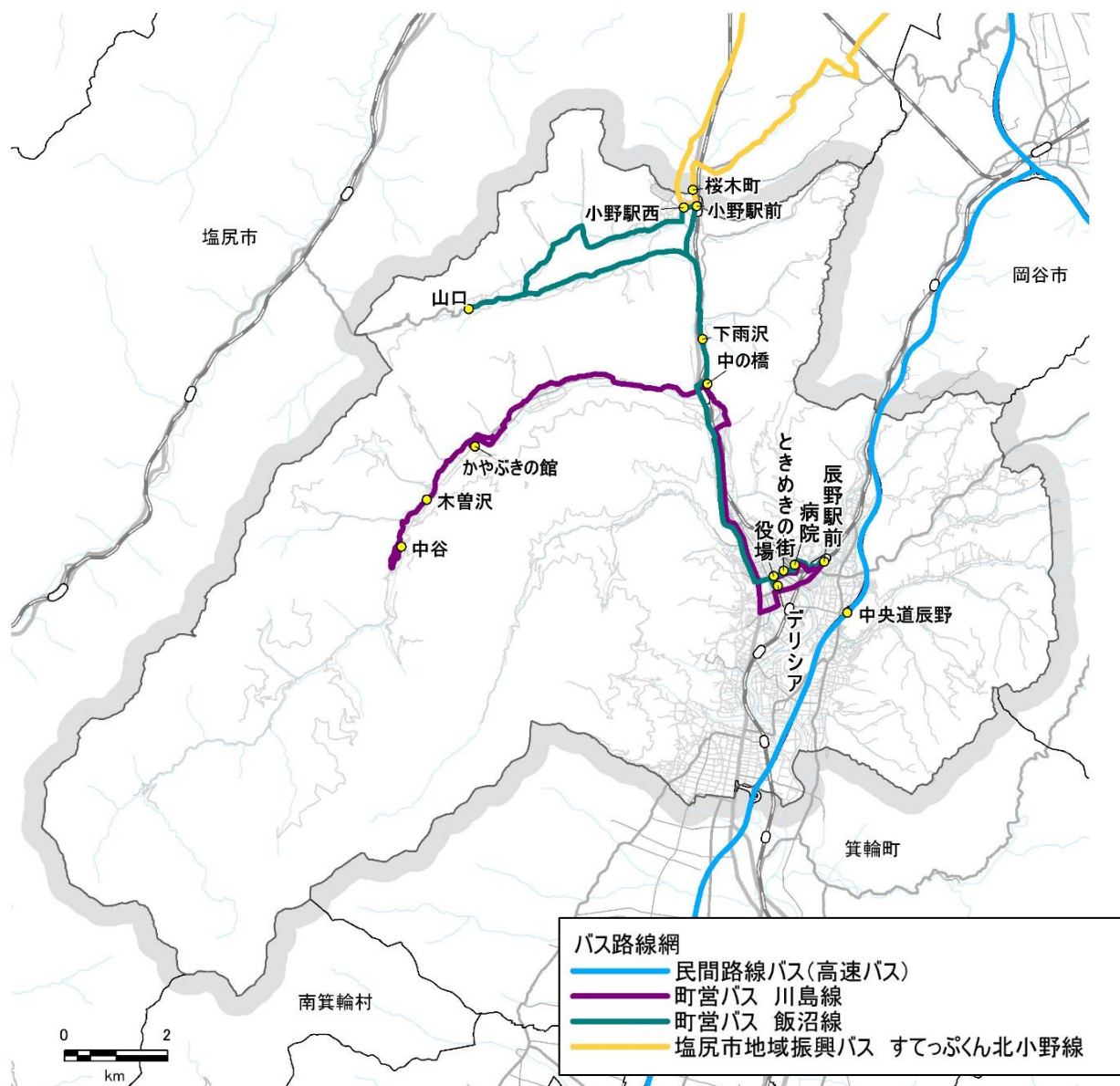


図 バス路線網

(2) バスの運行便数

- 高速バスは名古屋～松本（一部長野）は 1 日 9 往復（現在 3 往復が運休中）運行しており、名古屋まで約 160 分、松本まで約 40 分の所要時間となっています。
- 町営バスの飯沼線は 1 日当たり左回り 4 本（火木は辰野中心部まで乗り入れ）、右回り 3 本（火木は辰野中心部発）が運行しており、1 周約 40 分となっています。
- 町営バスの川島線は 1 日当たり 8 往復運行しており、木曽沢～町役場までは約 60 分となっています。
- 塩尻市地域振興バス（すてっぷくん北小野線）は勝弦先回り、古町先回りがそれぞれ 2 本ずつ運行し、1 周約 70 分となっています。

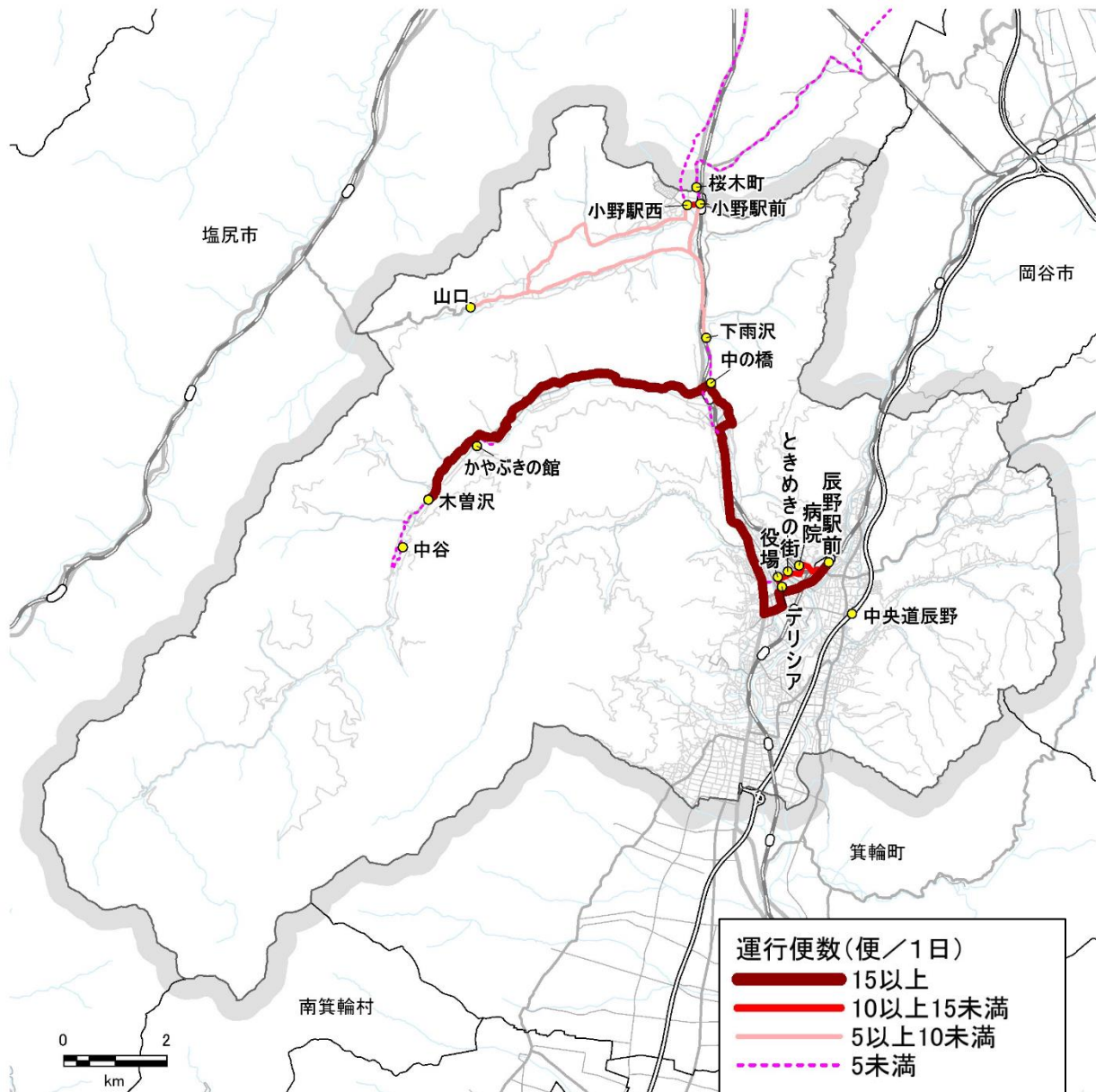
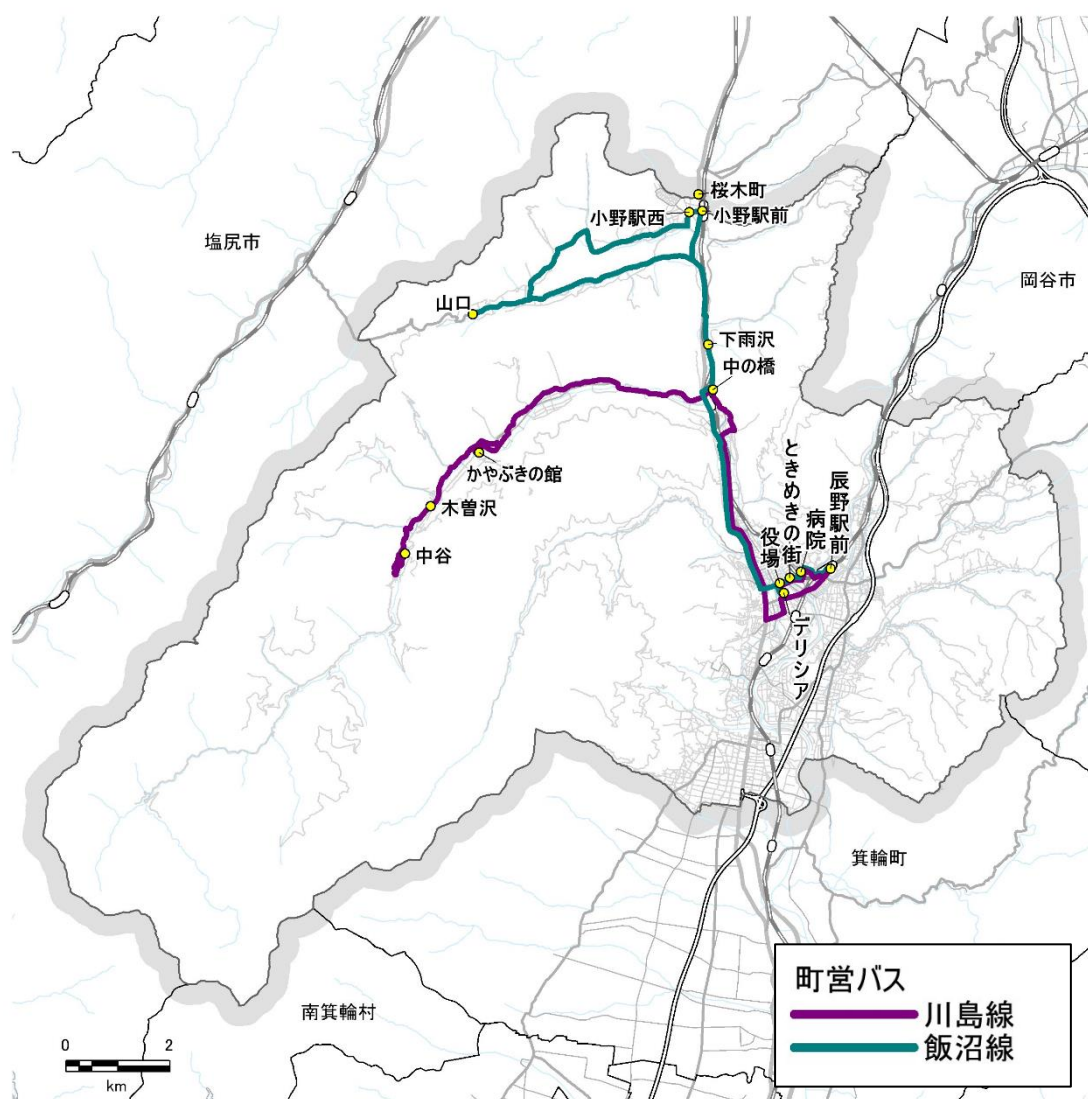


図 バスの運行便数

3. 町営バス

(1) 運行の概要

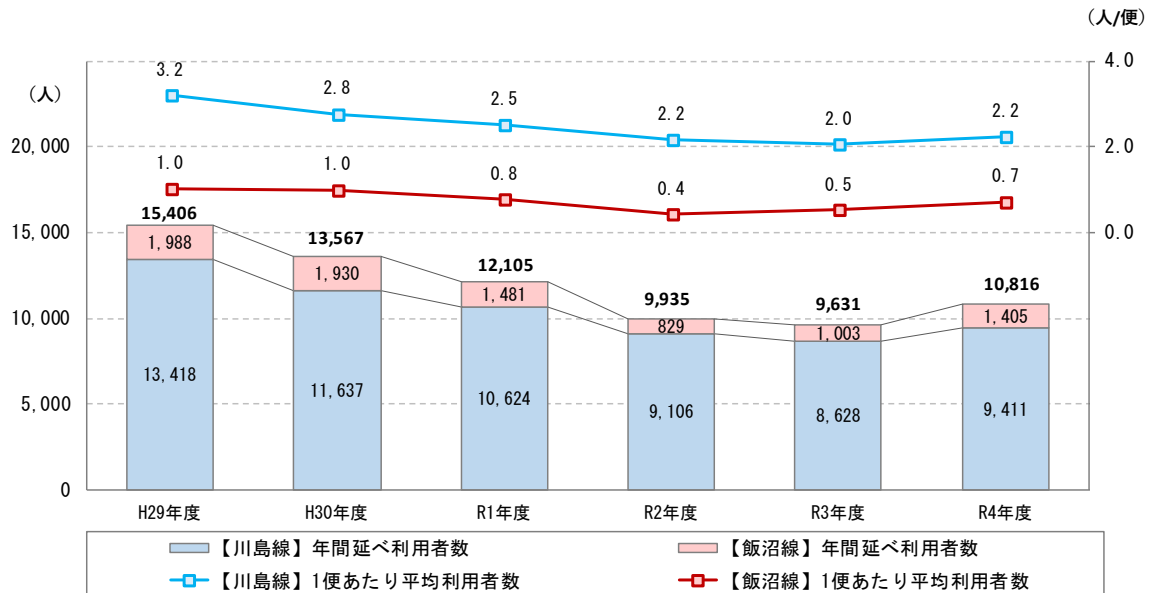
路線	川島線	飯沼線
運行便数	辰野町役場・辰野駅→木曾沢：8 便 （うち 2 便が中谷まで運行） 木曾沢→辰野町役場・辰野駅：8 便 （うち 2 便が中谷まで運行）	右回り：3 便、左回り：4 便 ※うち第 3 便は、まちなかへ直通運行
運賃	100 円～最大 400 円	100 円～最大 350 円
運行日	平日・土曜日 （土曜日は 16 便のうち 6 便・3 往復分が運行）	平日のみ運行
運行形態	公共交通空白地有償運送（町が保有する車両を用いて運行）	
運行事業者	㈱辰野タクシーに運行委託	



図表 町営バスの運行概要

(2) 利用者数の推移

- 町営バスの総利用者数は、令和4年度（2022年度）は10,816人（1日当たり約30人）でコロナ禍からやや回復しているものの、平成29年度（2017年度）の15,406人（1日当たり約42人）の3分の2程度に減少しています。
- 令和4年度（2022年度）の町営バスの利用者は川島線が9,411人、飯沼線が1,405人と全体の86%が川島線の利用者となっています。
- 町営バスの1便当たりの利用者数では川島線が2.2人、飯沼線が0.7人と平均した場合、かなり低い水準となっています。



※1便あたり利用者数は片道を1便として、運行回数を年間の運行日から算出して設定

図 町営バスの年間利用者数推移

(3) 行政支出額の推移

- 町営バスに対する行政の総支出額は、令和4年度（2022年度）に1,376万円で、平成29年度（2017年度）の1,038万円から338万円増加しています。
- 町営バス利用者1人当たりの行政支出額でみると川島線が969円、飯沼線が3,304円で、飯沼線の支出額が突出して高くなっています。

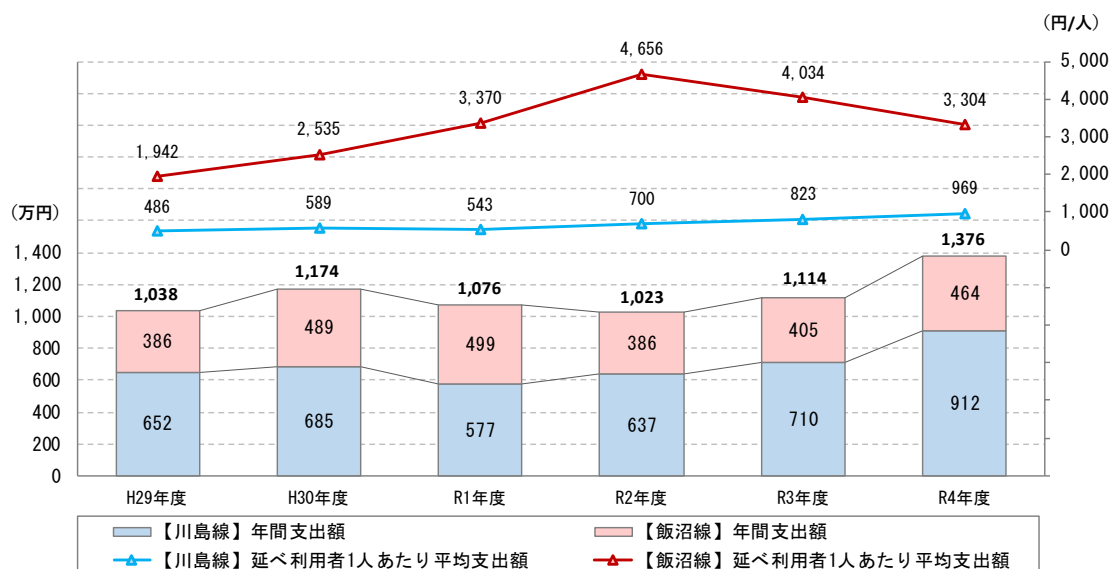


図 町営バスの年間利用者数推移

(4) 停留所別利用状況

① 川島線

ア. 川島からまちなか（町中心部）方面

- 「木曽沢」「学校前」「上島」周辺、「今村」周辺のバス停では、1日あたり1人以上の乗車が見られ、「西小前」から「辰野駅」までのまちなか区間で降車しています。
- 経過人員は川島区の「学校前」から「辰野駅」の区間で、1日あたり3人以上のまとまった利用が見られます。

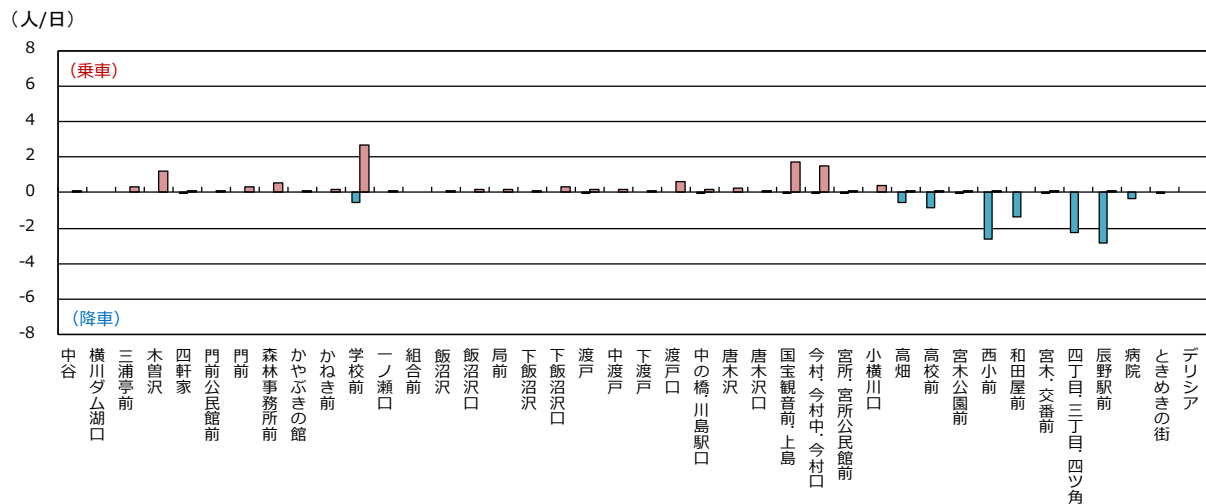


図 町営バス川島線（川島→まちなか方面）の1日あたり乗降人員

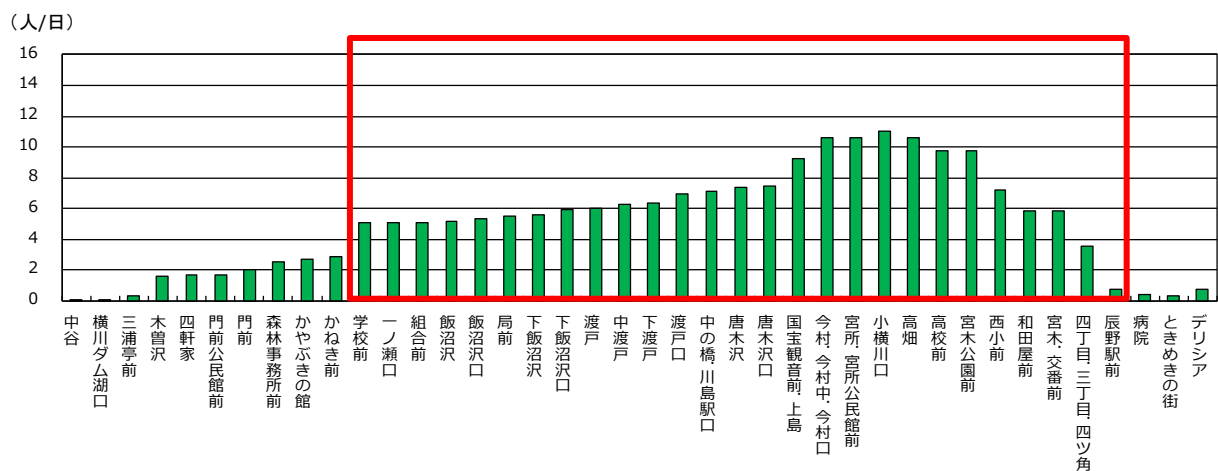


図 町営バス川島線（川島→まちなか方面）の1日あたり経過人数

※いずれも令和3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

イ. まちなか（町中心部）から川島方面

- まちなかの区間では鉄道で通学している高校生の利用により、「辰野駅」の乗車と「高校前」の降車が多いです。
- 川島方面からまちなかの利用と同じく、「辰野駅」や「高畑」から「学校前」の区間まで1日あたり5人程度のまとまった利用が見られます。

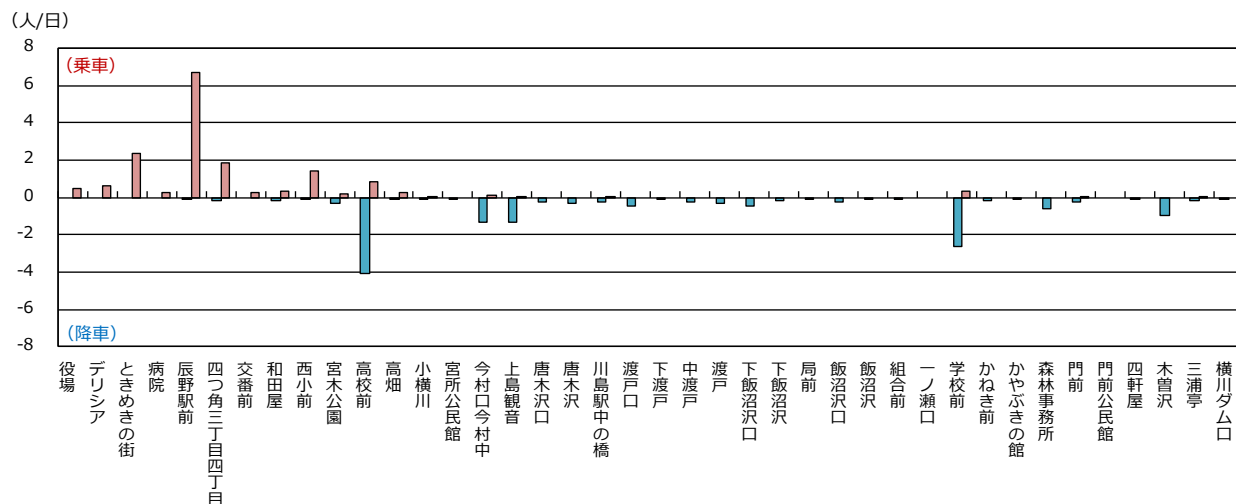


図 町営バス川島線（まちなか→川島方面）の1日あたり乗降人員

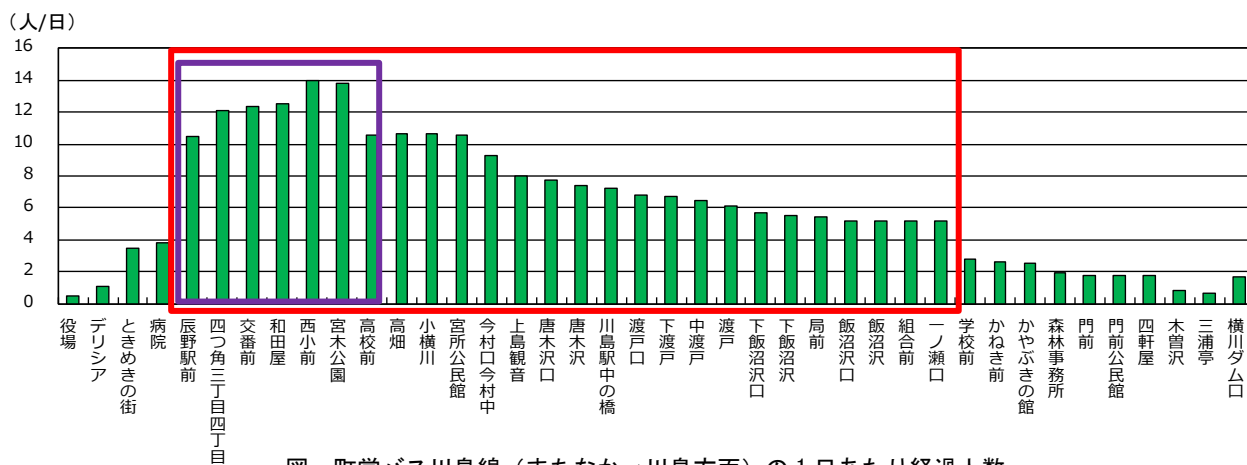


図 町営バス川島線（まちなか→川島方面）の1日あたり通過人数

※いずれも令和3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

② 飯沼線

ア. 左回り

- いずれのバス停においても1日あたりの乗降人員は1人を下回っており、「山口」「雨沢公民館」から「下雨沢」区間での乗車が見られます。
- 1日あたりの経過人数は「新田」から「小野駅」のみ1人程度の利用が見られます。

(人/日)

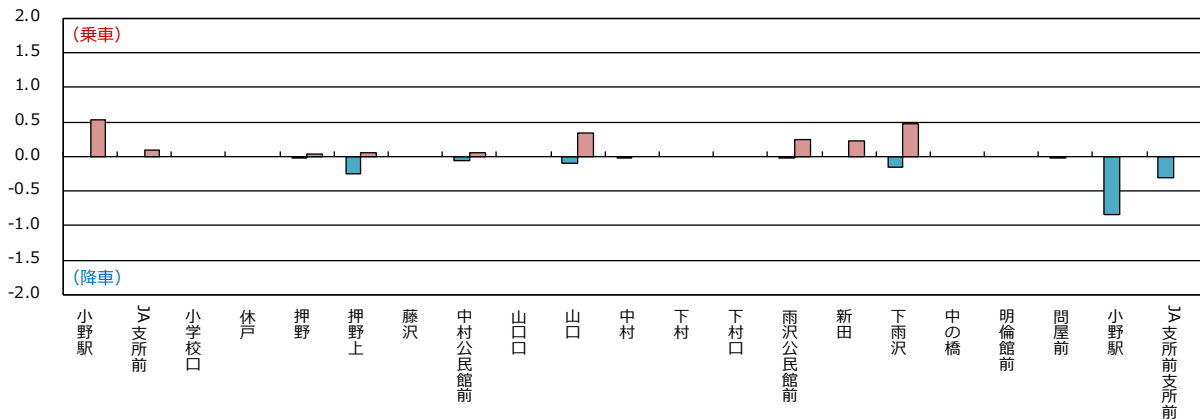


図 町営バス飯沼線（左回り）の1日あたり乗降人員

(人/日)

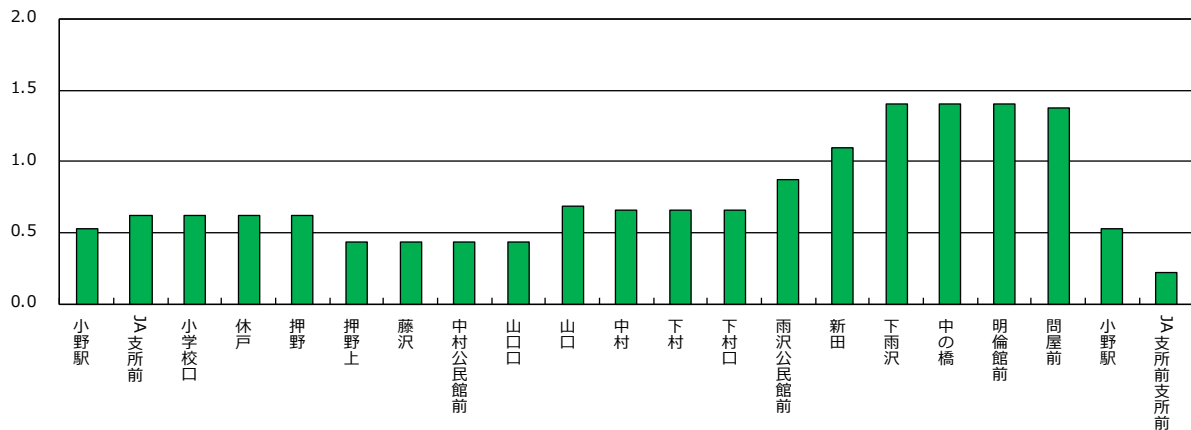


図 町営バス飯沼線（左回り）の1日あたり経過人数

※令和3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

イ. 右回り

- 左回りで乗車が見られたバス停で降車しているが、いずれも乗降人員は1日あたり1人を下回っています。
- 左回りに比べ乗降人員・経過人員ともに低い傾向が見られ、利用者は日によっては町営バスとは別の移動手段（自家用車の送迎やタクシー等）を使って帰宅している可能性が推察されます。

(人/日)

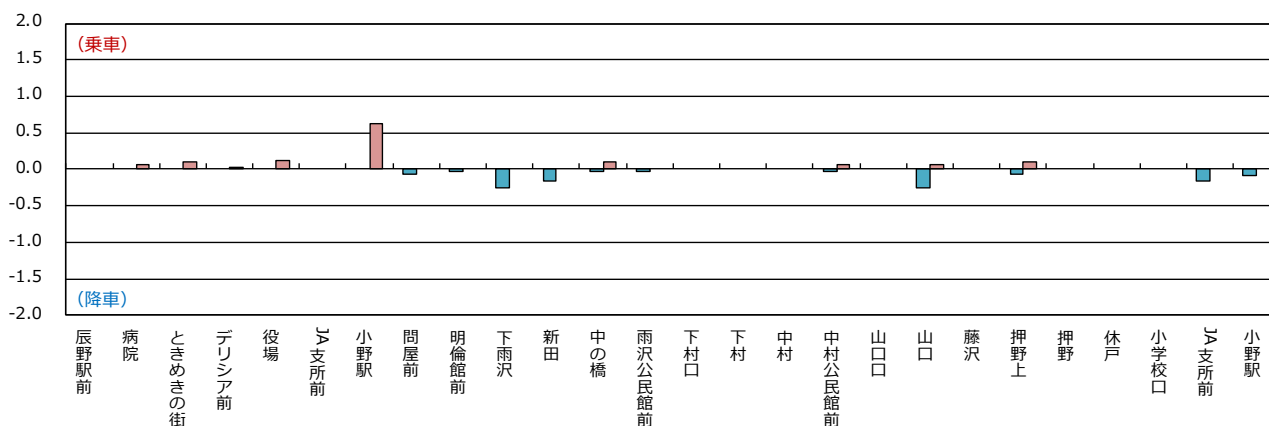


図 町営バス飯沼線（右回り）の1日あたり乗降人員

(人/日)

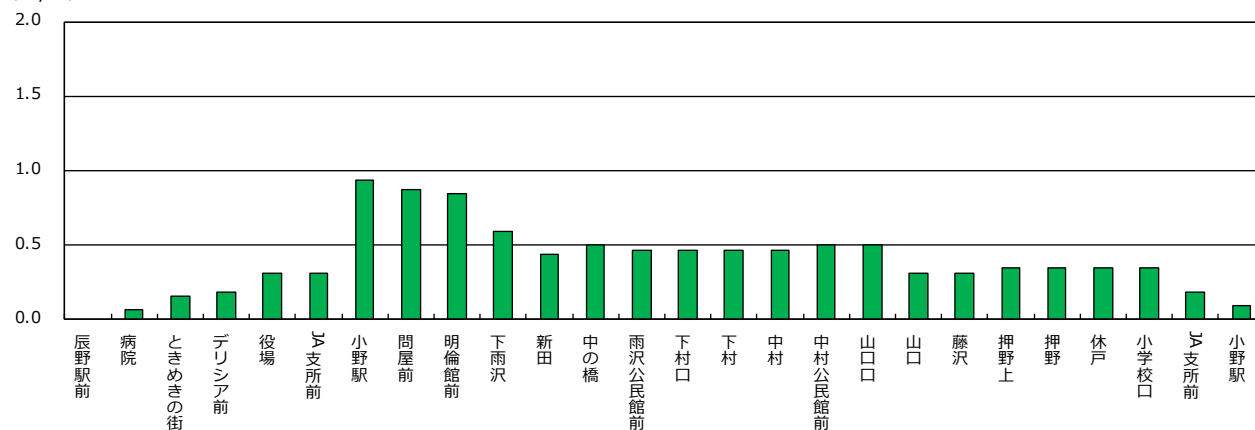


図 町営バス飯沼線（右回り）の1日あたり経過人数

※令和3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

4. デマンド型乗合タクシー

(1) 運行の概要

- 町では、公共交通の空白地（公共交通を利用しにくい地域）を解消するため、平成 25 年から予約に応じて運行するデマンド型乗合タクシーを導入しました。
- また、令和 4 年 10 月から定額制運賃の導入や AI オンデマンド配車システム導入による運行時間及び乗降場所の拡大等の見直しを行いました。
- 現在は、1 年間の実証実験結果の評価・検証を実施しています。※運行は継続中

運行内容	自宅～まちなかの施設まで まちなかの施設～まちなかの施設まで 自宅～自分の暮らしている地域の施設や公民館等
運 行 日	平日（月曜～金曜）※年末年始を除く
運行ダイヤ	8：30～16：00 運行ダイヤを固定せず、指定の時間内であればなるべく希望に近い時間帯（オンデマンド型）で利用可能
運 賃	月定額制運賃：3,000 円/月 都度払い運賃：1,000 円/回
予約方法	予約センターに利用者が電話予約（利用したい時間の 1 時間前まで受付可）



図表 デマンド型乗合タクシーの運行概要

(2) 利用者数の推移

デマンド型乗合タクシーの利用者数は、令和4年度（2022年度）は4,756人（1日当たり20人）で、平成29年度（2017年度）の3,816人（1日当たり15人）から942人と大幅に増加しています。

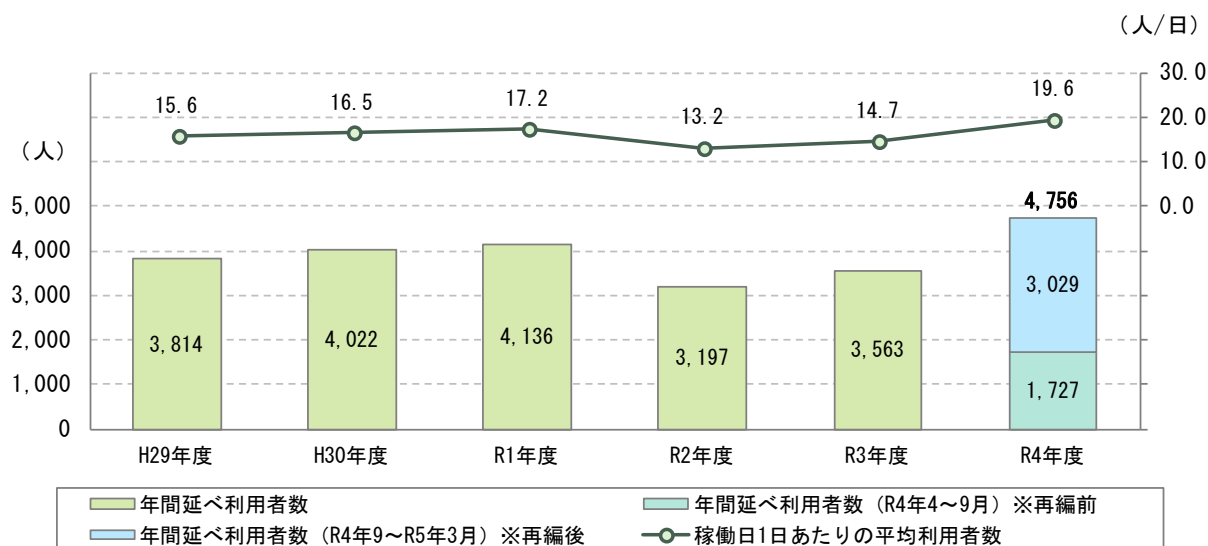


図 デマンド型タクシーの年間利用者数推移

(3) 行政支出額の推移

- デマンド型乗合タクシーに対する行政の支出額は、令和4年度（2022年度）に1,303万円で、平成29年度（2017年度）の882万円から421万円増加しています。
- デマンド型乗合タクシー利用者1人当たりの行政支出額でみると、令和4年度（2022年度）は2,740円で、平成29年度（2017年度）の2,314円に426円増加しています。

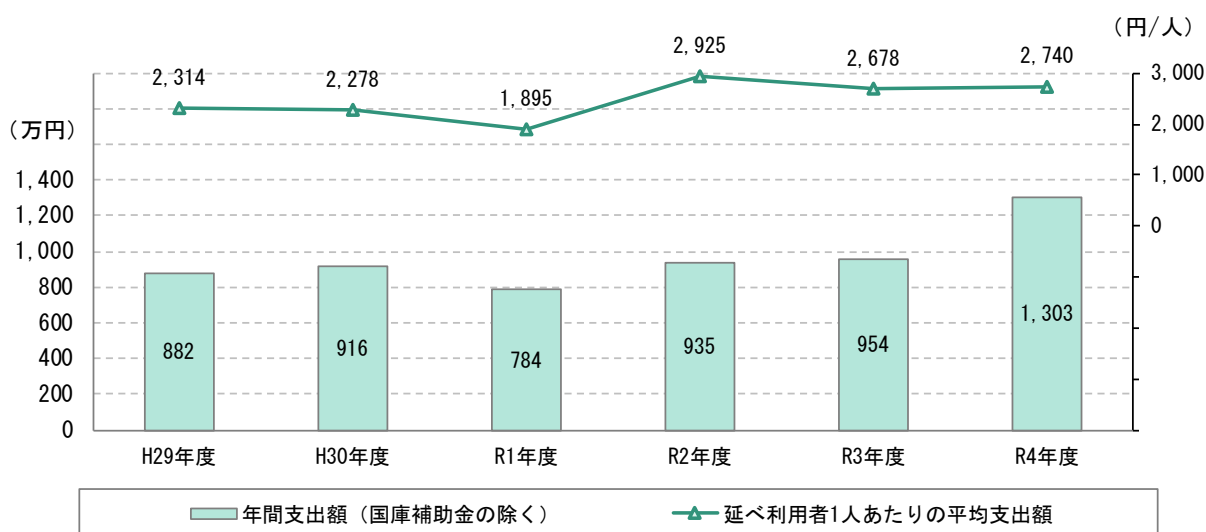


図 デマンド型乗合タクシーの行政支出額推移

5. 公共交通によるカバー状況(居住者と公共交通の距離)

- 駅から800mの圏域及びバス停・フリー下車区間から300mの圏域（塩尻市を参考）を設定し、公共交通により人口のカバー状況を次の図に示しています。
- 町営バス沿線の地区以外は、ドアツードアで利用できるデマンド型乗合タクシーによって広範囲にカバーされています。
- 一方、町営バス沿線地域の小野区では、塩尻市の境界付近等で一部バス停から離れている集落があります。

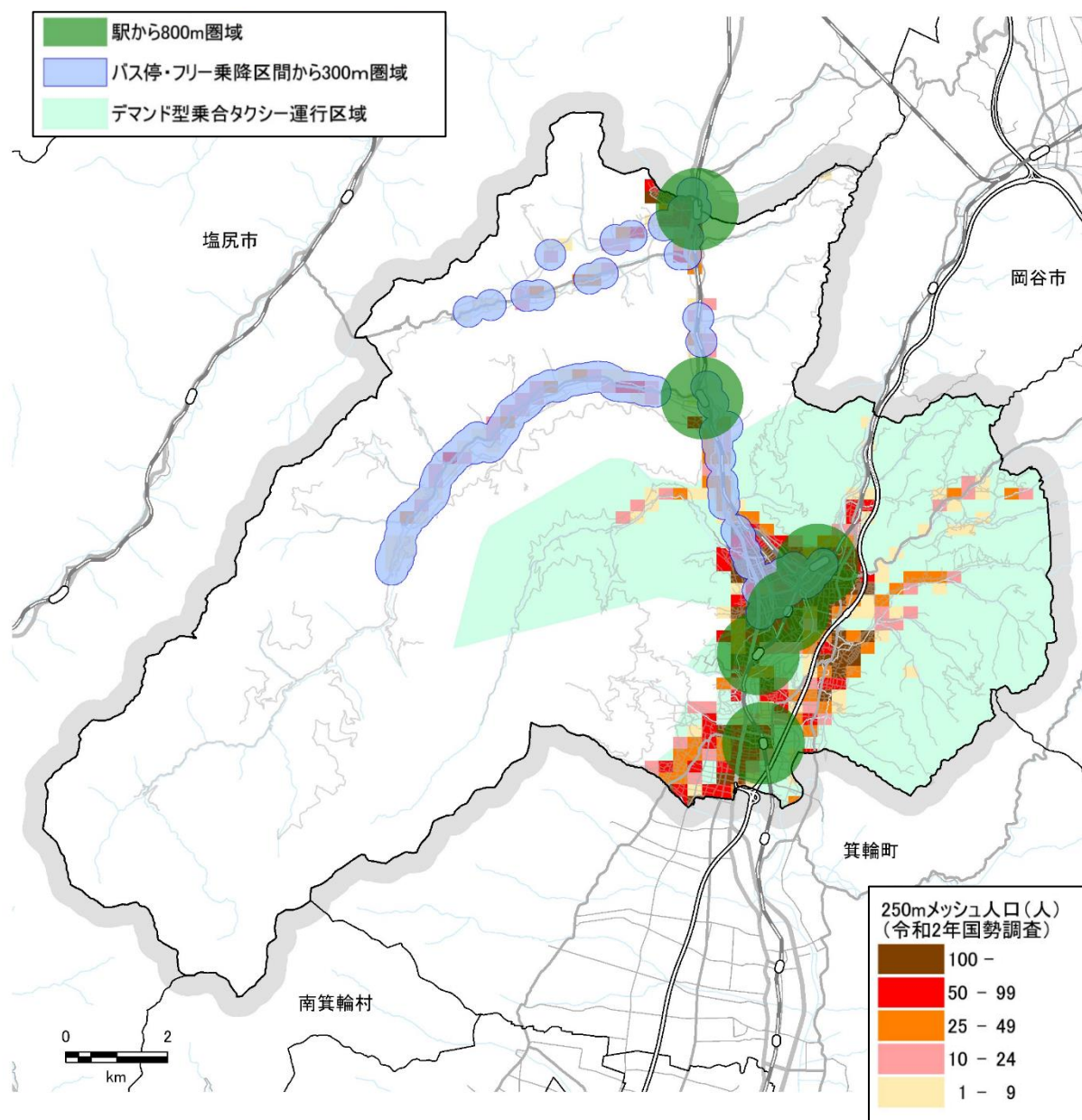
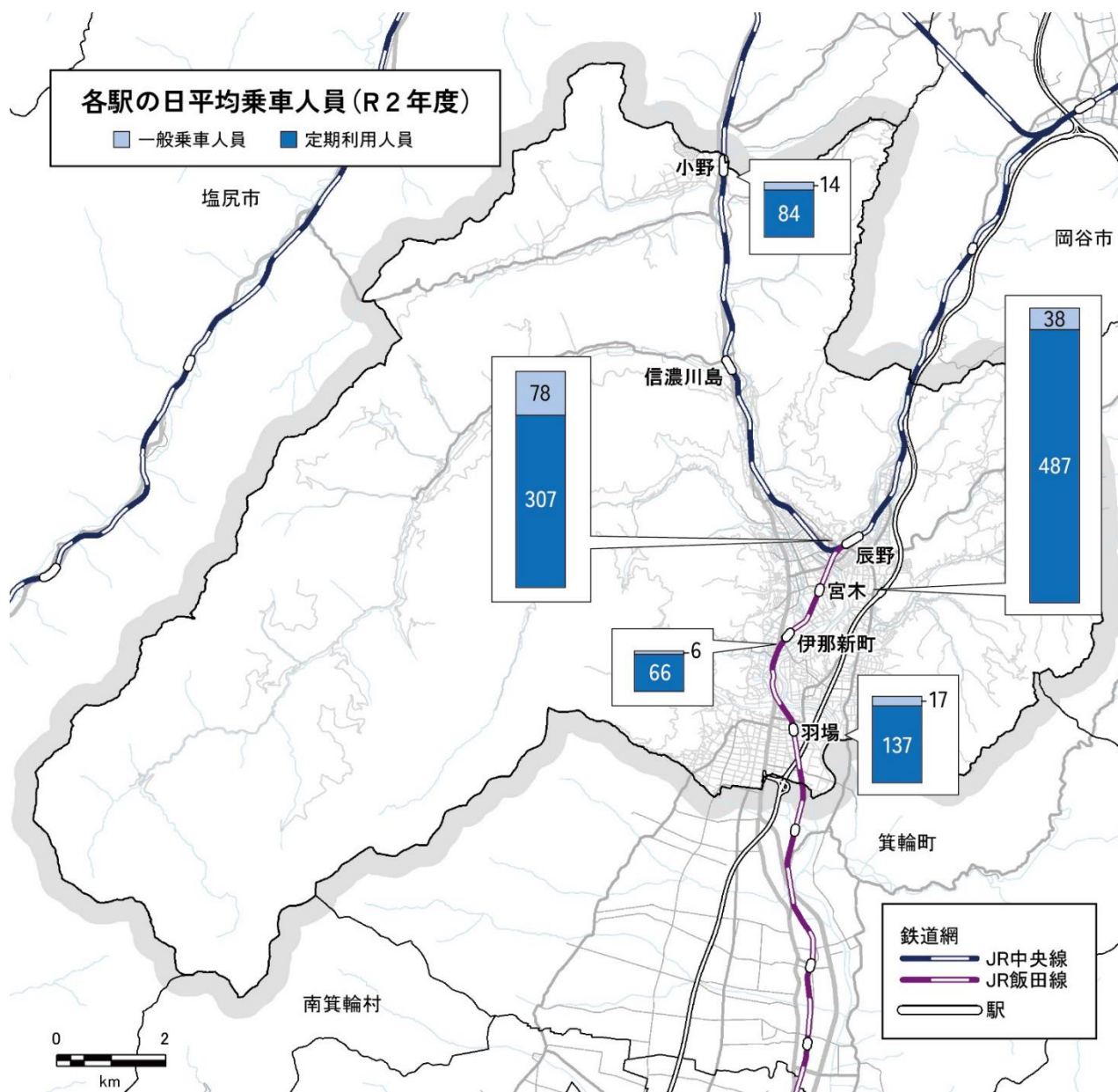


図 公共交通のカバー状況

6. 鉄道

- 町内の鉄道利用者数は辰野駅と宮木駅での乗降人員が大部分を占めており、辰野駅ではおよそ80%、宮木駅ではおよそ93%を定期利用が占めています。
- 町内の鉄道乗降人員は減少傾向にあり、コロナ禍前の令和元年度（2019年度）の辰野駅は500人程度の利用者がありましたが、現在は400人を下回っています。



※信濃川島駅は無人駅であるため乗降人員は非公開

図 鉄道駅の立地状況と駅別乗降人員

図 辰野駅からの運行本数

飯田線	下り（岡谷方面）	上り（飯田方面）
	20 本	20 本
中央本線	上り（岡谷方面）	下り（松本方面）
	2 本	11 本

7. タクシー

- 町内ではタクシー事業者が1社営業しています。
- タクシー営業所から比較的距離の離れた地域はいずれも町営バスの沿線地域で、特に地区内で診療所や買い物先等が存在しない地域では、料金や目的地までの時間の面で他地域に比べタクシーを使いにくい環境にあります。

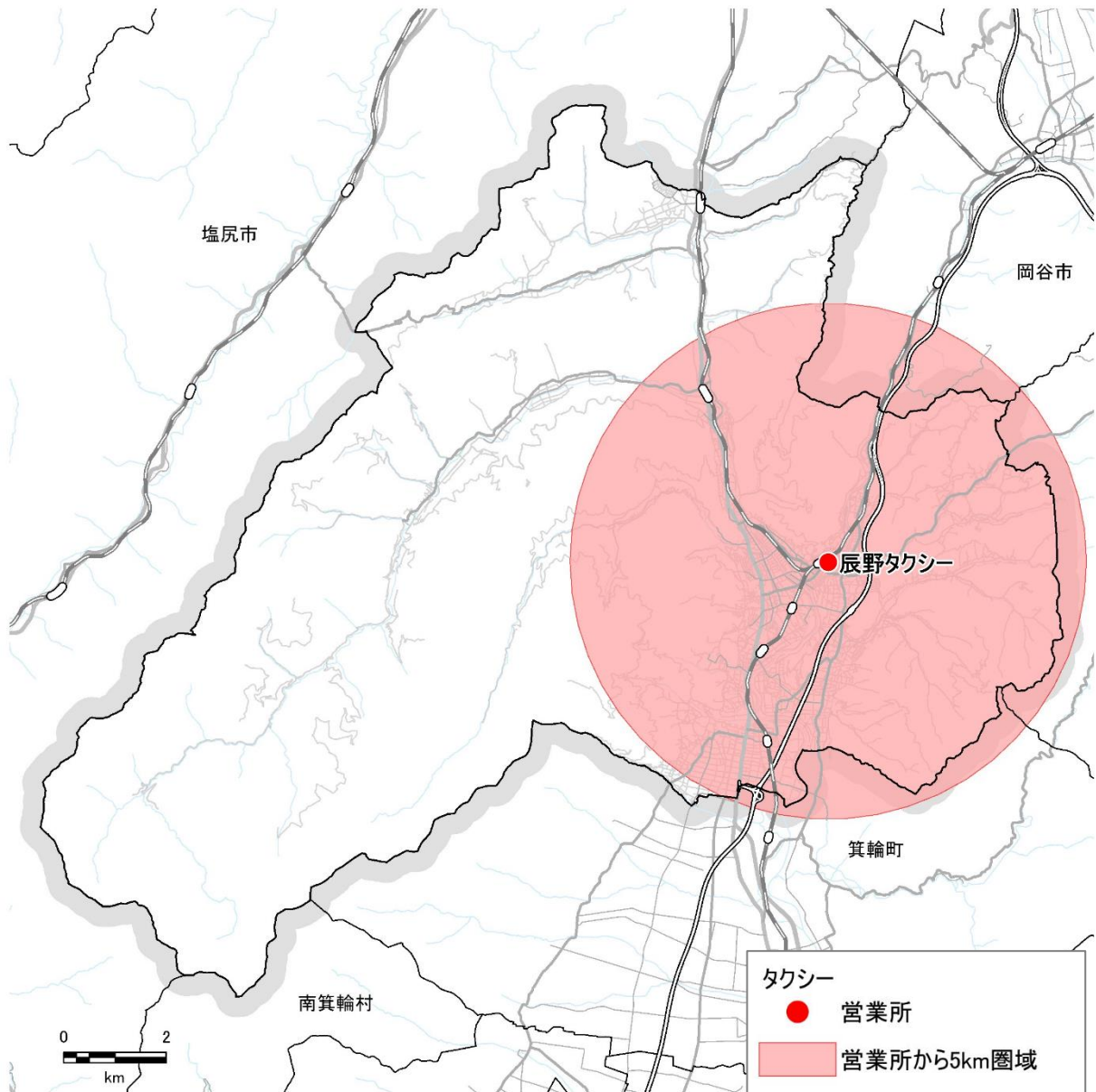


図 タクシー営業所の立地状況

8. スクールバス

町内では、西小学校、東小学校、辰野中学校までの通学用にスクールバスが運行しており、令和５年時点で２８名の児童・生徒が利用しています。

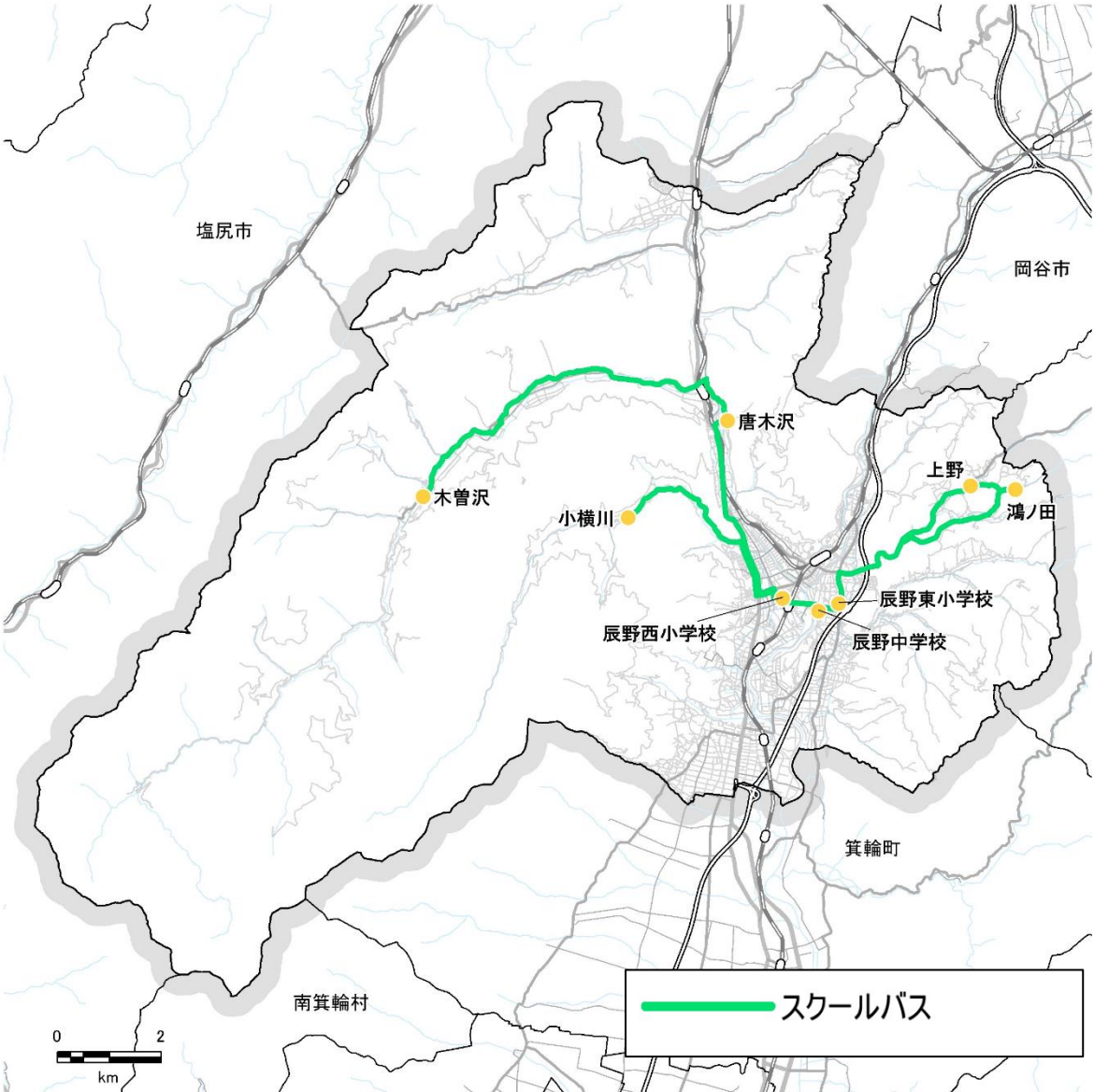


図 スクールバスの運行状況

第3章 住民アンケート調査結果

1. 調査概要

統計データ等で把握しきれない、地域住民の移動実態や移動に関する問題点、公共交通に対するニーズを把握するため町民を対象としたアンケート調査を実施しました。

表 アンケート調査の概要

調査対象	<ul style="list-style-type: none">● 町内の 2,000 世帯を対象に実施● 地区に偏りは少なくサンプルを確保できるよう地域別に配布数を設定● 依頼文で世帯の中で運転免許を持っていない人や高齢者、普段からバスを使って通学されている高校生が優先的に回答するよう依頼
調査方法	郵送配布・郵送回収又は QR コードによるオンラインでの回答
実施期間	実施期間：令和 5（2023）年 9 月下旬から 10 月中旬
回収状況	総配布数：2,000 部 回収票：1,008 部（回収率：50.4%）

2. 個人属性

(1) 居住地域と年代

- 回答者のおよそ 6 割が 65 歳以上で、70 歳代が全体の 27.8%、80 歳以上が 22.2%を占めています。
- 回答者の地区別割合を見ると、小野区、宮木区、平出区が 10%以上を占めており、小野区は町営バスの運行エリアに該当しています。

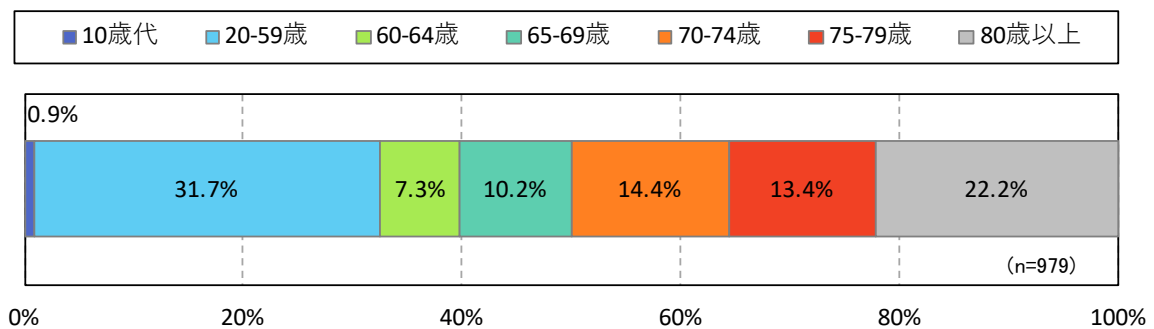


図 回答者の年代

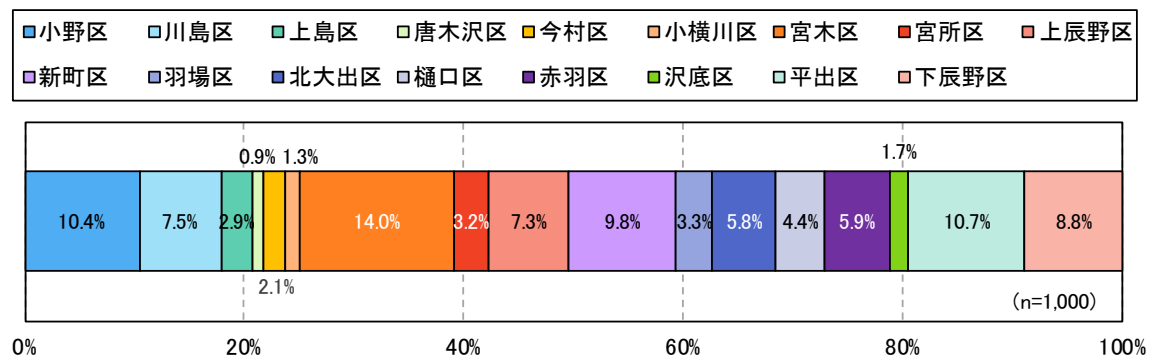
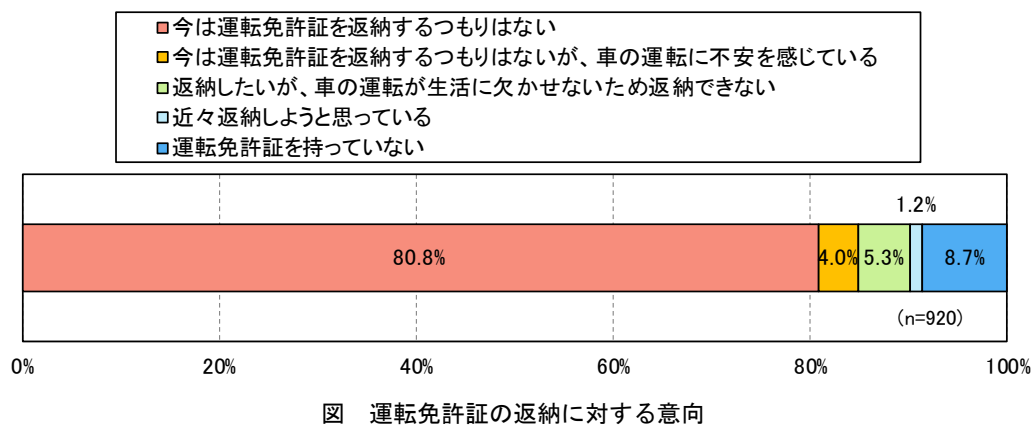
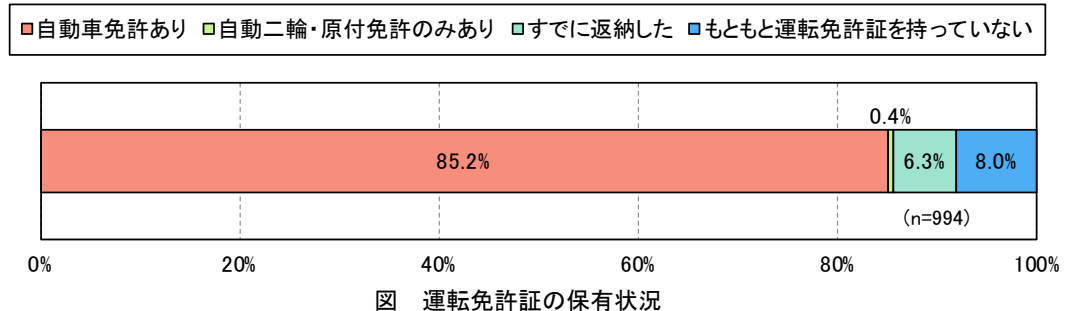


図 回答者の居住地域

(2) 運転免許証の保有情報

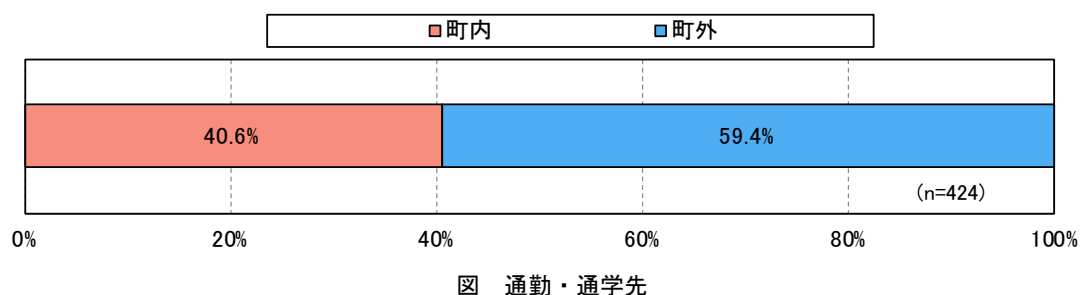
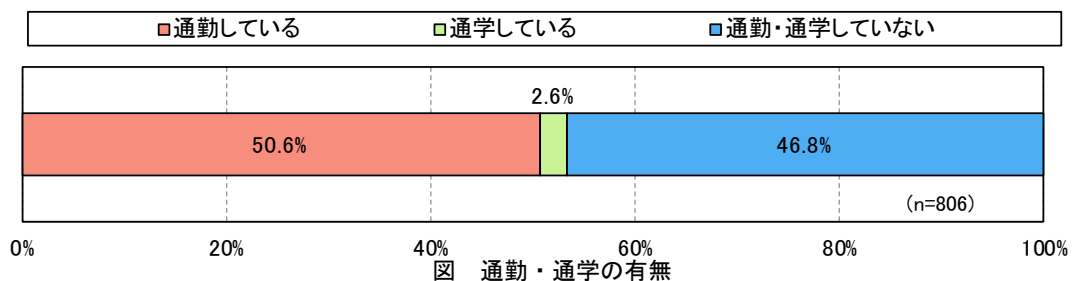
- 回答者のおよそ85%が運転免許証を保有しており、運転免許証を持っていない回答者は14.3%を占めています。
- 運転免許証の返納に関する意向については、車の運転に不安を抱えている人が全体の4.0%、返納したいが車の運転が生活に欠かせないためできない人が5.3%いました。



3. 日常の移動に関する状況

(1) 通勤・通学

- 回答者のおよそ53%が通勤・通学をしており、通勤・通学先としては町外が59%（6割）を占めています。



(2) 通院の状況

- よく行く通院先は「町立辰野病院」が最も多く、いずれの地区においても最上位に上げられています。
- 「町立辰野病院」以外の通院先では、「むらおか内科クリニック」と「新田内科クリニック」の回答件数が全体的に多くなっています。
- 小野区では「町立辰野病院」と「両小野診療所」が同程度の回答件数で最も多く挙げられています。
- 平出区と下辰野区では、「町立辰野病院」の次に「吉村医院」の回答が多くなっています。
- 伊那市や岡谷市、塩尻市や松本市の通院も挙げられており、特に「伊那中央病院」は比較的多くの地区で回答されています。

表 よく行く通院先（各区 10 地区に分け上位 5 件を抽出）

小野区 (n=56)	件数	川島区 (n=39)	件数
町立辰野病院	13	町立辰野病院	15
両小野診療所	13	新田内科クリニック	6
松本歯科大学病院	4	むらおか内科クリニック	4
まつもと医療センター	3	両小野診療所	4
塩尻協立病院	3	古村医院	3
岡谷市民病院	3		

上島区・唐木沢区・今村区・ 小横川区 (n=43)	件数	宮木区 (n=58)	件数
町立辰野病院	19	町立辰野病院	28
むらおか内科クリニック	8	むらおか内科クリニック	10
新田内科クリニック	5	岡谷市民病院	7
伊那中央病院	3	新田内科クリニック	7
伊北クリニック	2	はしもと歯科	3
諏訪赤十字病院	2	明成歯科医院	3

宮所区・上辰野区 (n=59)	件数	新町区 (n=54)	件数
町立辰野病院	19	町立辰野病院	25
むらおか内科クリニック	12	新田内科クリニック	13
新田内科クリニック	7	むらおか内科クリニック	5
古村医院	5	諏訪赤十字病院	4
中央歯科医院	4	伊那中央病院	3

表 よく行く通院先（各区 10 地区に分け上位 5 件を抽出）

羽場区・北大出区（n=46）	件数	樋口区・赤羽区・沢底区（n=75）	件数
町立辰野病院	16	町立辰野病院	28
新田内科クリニック	8	新田内科クリニック	13
伊那中央病院	7	むらおか内科クリニック	10
しろざき内科クリニック	4	古村医院	7
むらおか内科クリニック	2	伊那中央病院	5
ユーカリの森クリニック	2	伊北クリニック	5
岡谷市民病院	2		
高原医院	2		

平出区（n=49）	件数	下辰野区（n=58）	件数
町立辰野病院	16	町立辰野病院	20
古村医院	11	古村医院	16
新田内科クリニック	7	むらおか内科クリニック	7
はしもと歯科	4	伊那中央病院	5
諏訪赤十字病院	3	新田内科クリニック	5
		諏訪赤十字病院	5
		中央歯科医院	5

(3) 買い物の状況

- 「デリシア辰野店」「バロー辰野店」「ニシザワ辰野食彩館」の3店舗に回答が集中しており、羽場区・北大出区を除く地区では、いずれも「デリシア辰野店」が上位2位以内に位置しています。
- 羽場区・北大出区は箕輪町の「ベルシャイン伊北店」の回答が多く、他地区との違いが見られました。また、町内の買い物先の中では「ニシザワ辰野食彩館」のみ回答件数上位に位置しています。

表 よく行く買い物先（各区 10 地区に分け上位 5 件を抽出）

小野区（n=73）	件数	川島区（n=44）	件数
デリシア 辰野店	27	デリシア 辰野店	20
バロー辰野店	11	バロー辰野店	16
ツルヤ（店舗不明）	8	コメリハード＆グリーン辰野店	4
ツルヤ 広丘店	5	JA（店舗不明）	2
バロー塩尻店	4	セブンイレブン（店舗不明）	2
		ニシザワ辰野食彩館	2

上島区・唐木沢区・今村区・ 小横川区（n=52）	件数	宮木区（n=96）	件数
デリシア 辰野店	29	デリシア 辰野店	52
バロー辰野店	16	バロー辰野店	26
コメリハード＆グリーン辰野店	4	ニシザワ辰野食彩館	16
ニシザワ辰野食彩館	4	マツモトキヨシ 辰野店	7
マツモトキヨシ 辰野店	3	コメリハード＆グリーン辰野店	5

宮所区・上辰野区（n=84）	件数	新町区（n=62）	件数
バロー辰野店	50	デリシア 辰野店	30
デリシア 辰野店	34	バロー辰野店	12
ニシザワ辰野食彩館	9	ニシザワ辰野食彩館	8
綿半スーパーセンター（店舗不明）	6	コメリハード＆グリーン辰野店	5
マツモトキヨシ 辰野店	4	マツモトキヨシ 辰野店	5

表 よく行く買い物先（各区 10 地区に分け上位 5 件を抽出）

羽場区・北大出区（n=69）	件数	樋口区・赤羽区・沢底区（n=85）	件数
ベルシャイン伊北店	21	ニシザワ辰野食彩館	35
ベルシャイン（店舗不明）	11	デリシア 辰野店	18
ニシザワ辰野食彩館	9	バロー辰野店	18
イオン箕輪店	7	綿半スーパーセンター（店舗不明）	6
西友（店舗不明）	7	ツルヤ（店舗不明）	4
綿半スーパーセンター（店舗不明）	7	ベルシャイン伊北店	4

平出区（n=76）	件数	下辰野区（n=72）	件数
ニシザワ辰野食彩館	33	バロー辰野店	31
デリシア 辰野店	30	デリシア 辰野店	28
バロー辰野店	19	ニシザワ辰野食彩館	12
ツルヤ（店舗不明）	3	クスリのサンロード辰野店	3
マツモトキヨシ 辰野店	3	ツルヤ（店舗不明）	3

4. 町営バスの利用状況とサービスに対する評価

(1) 利用の有無と利用頻度

- 直近 1 年間における町営バスの利用について、5.6%（実数で 51 人）が利用したことがあると回答しました。
- 利用したことがある人の居住地区を見ると、川島区が 37.3%、上島区が 37.3%を占めており、川島線沿線地域での回答割合が比較的多くなっています。また、飯沼線沿線の小野地区では 9.8%（実数では 5 人）の回答がありました。
- 利用頻度は年 1～3 回未満がおよそ 33%で割合として最も多いです。また、利用したことがあると回答した人の 47.5%が月に 1 回以上の利用頻度で町営バスを利用しています。

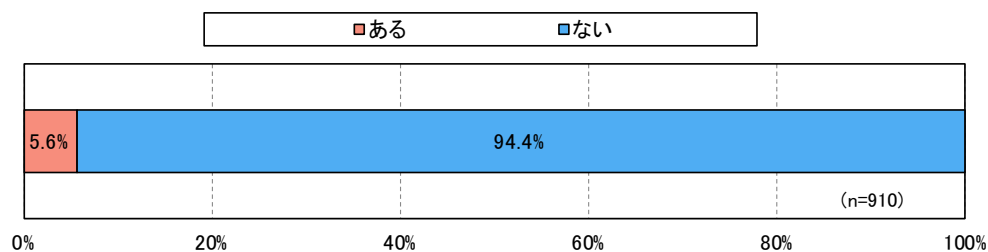


図 直近 1 年間における町営バスの利用経験

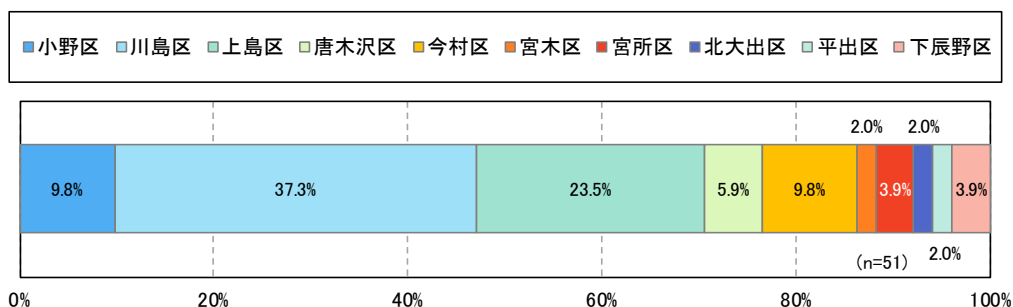


図 利用経験者の居住地区

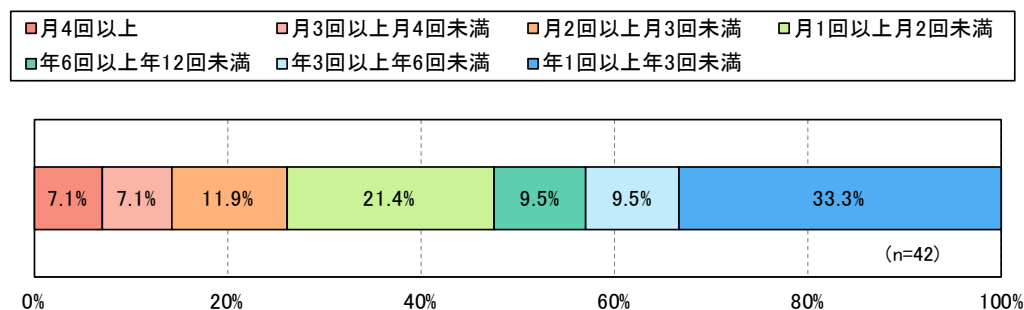


図 町営バスの利用頻度

(2) 町営バスを利用していない理由

- 運転免許証を持っていない人の町営バスを利用しない理由として、運転免許証を持っていない人の54.8%が「家族等の送迎により移動できるから」と回答しており、町営バス沿線地区に絞った集計でも同様の傾向が見られました。
- 町営バスのサービスに関する項目は、「自分の地域にバス停がないから」が32.3%、「町営バスの路線やルート等、運行内容を知らないから」が11.8%でまとまった回答が見られました。

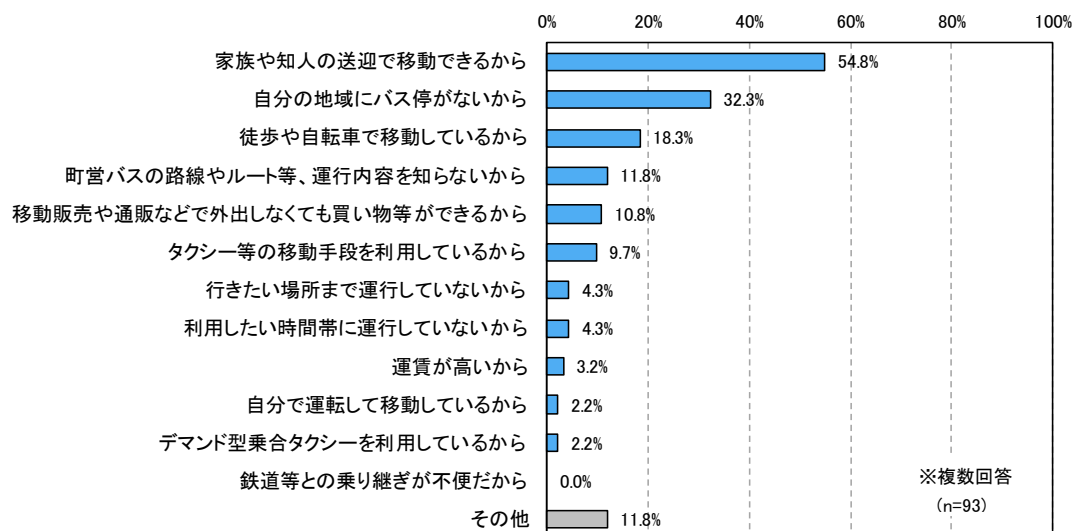


図 運転免許証を持っていない人の利用しない理由

(3) 町営バスのサービスに対する評価

- 「②運賃」「④自宅からバス停までの距離」「⑤行ける施設や目的地」「⑥目的地までの所要時間」は利用経験者の中で比較的「満足」「やや満足」の割合が高く、特に運賃は8割が「満足」と回答しています。
- 「不満」「やや不満」をあわせた割合は、「①運行している時間帯」が30%を超えており、「③鉄道との乗り継ぎ」「⑦利用の案内や広報などの情報提供」は約2割を占めています。
- 「不満」の割合は「③鉄道との乗り継ぎ」が7.3%で最も大きくなっています。

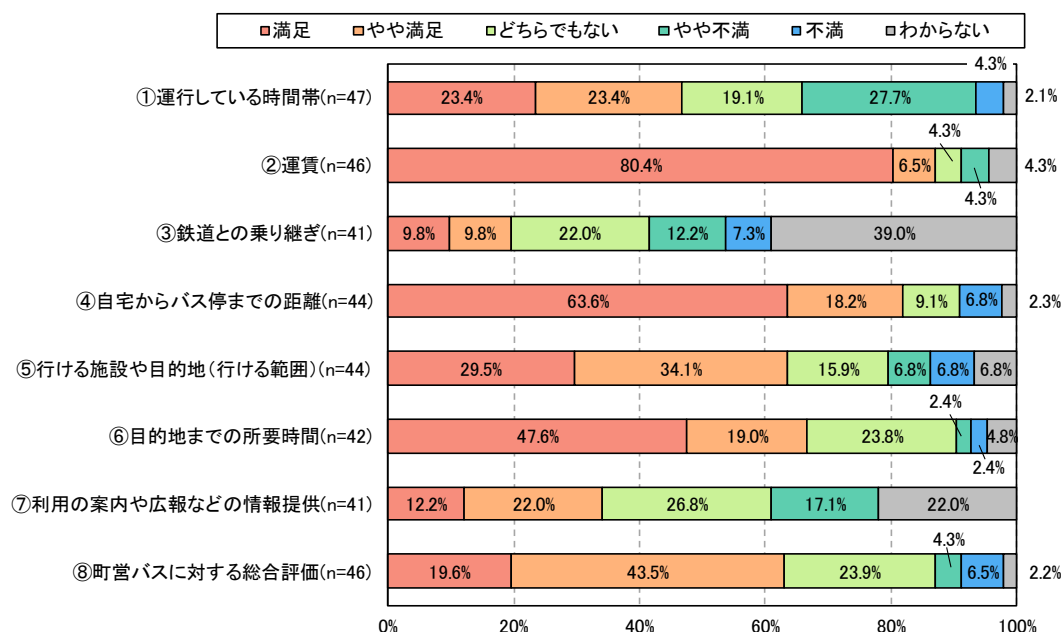


図 町営バス利用経験者のバスサービスに対する満足度

5. デマンド型乗合タクシーの利用状況と今後の利用意向

(1) デマンド型乗合タクシーの利用状況

- 回答者の91.6%はデマンド型乗合タクシーを利用したことがありません。

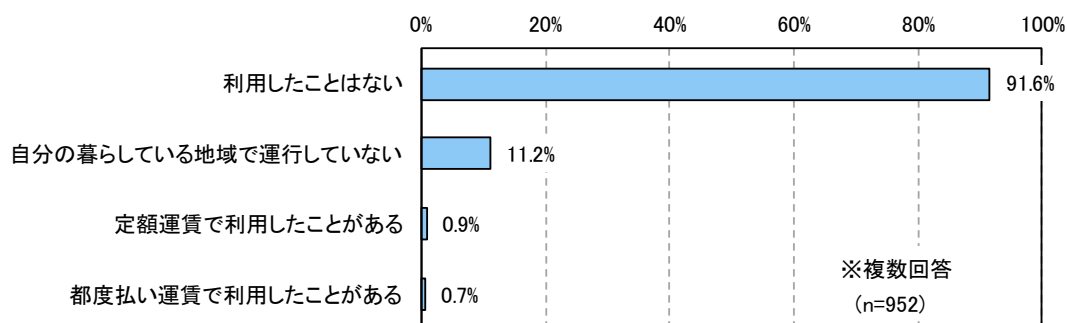


図 デマンド型乗合タクシーの利用状況

(2) デマンド型乗合タクシーを利用していない理由

- 運転免許証を持っていない人に絞ったデマンド型乗合タクシーを利用していない理由は、「家族や知人の送迎で移動できるから」が63.8%最も多く、次いで「デマンド型乗合タクシーを知らないから」が28.7%でした。
- サービスや運行内容に関しては、「電話予約が面倒・おっくうだから」が19.1%で最も多く、次いで「運賃が高いから」が6.4%、以下は5%未満となりました。

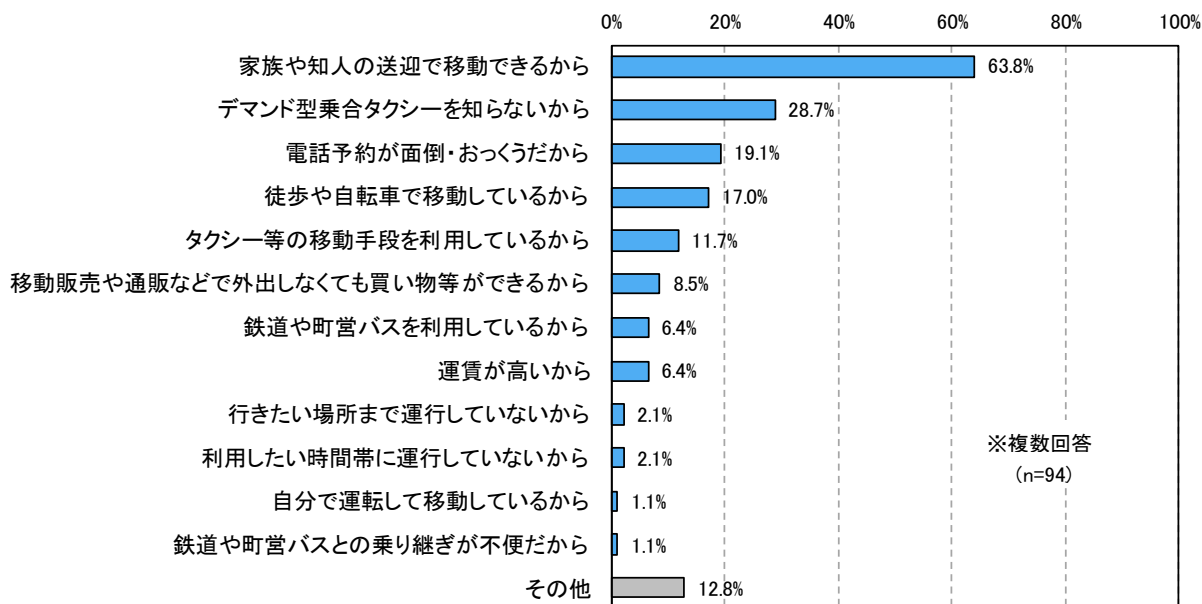


図 運転免許証を持っていない人の利用しない理由

(3) デマンド型乗合タクシーの利用意向

- デマンド型乗合タクシーの運行区域外（町営バス沿線地区）で、仮にデマンド型乗合タクシーが利用できるようになった際の利用意向を質問いたしました。
- それぞれの町営バス沿線地区で「すぐに利用したい」「今後5年以内に利用する可能性がある」と答えた人は回答者のおよそ4割でした。

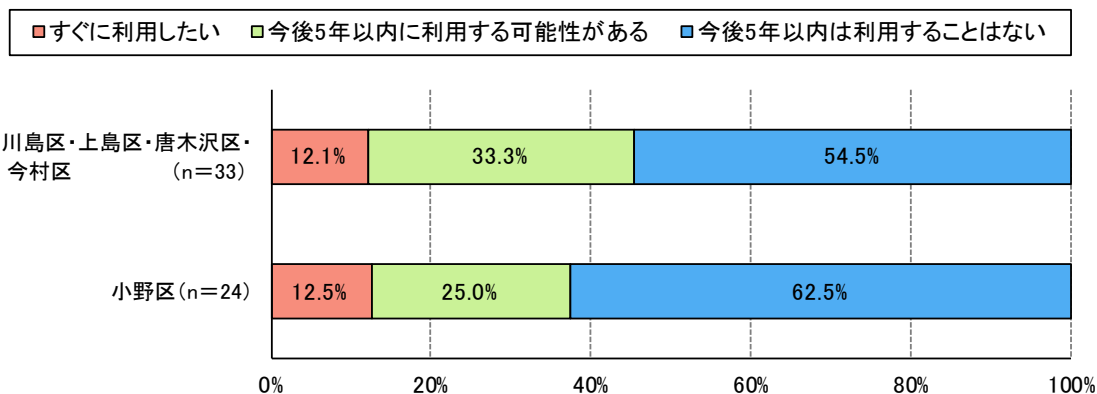


図 デマンド型乗合タクシーが地域で運行した場合の利用意向

6. 町内の公共交通のあり方に関する意向

(1) 公共交通が不便なため困っていることや我慢していること

- 公共交通が不便なため困っていることがあるか質問した結果、全体の16.6%の回答者が「ある」と回答しています。
- また、運転免許証を持っていない人に絞った集計では、31.1%が「ある」と回答しています。

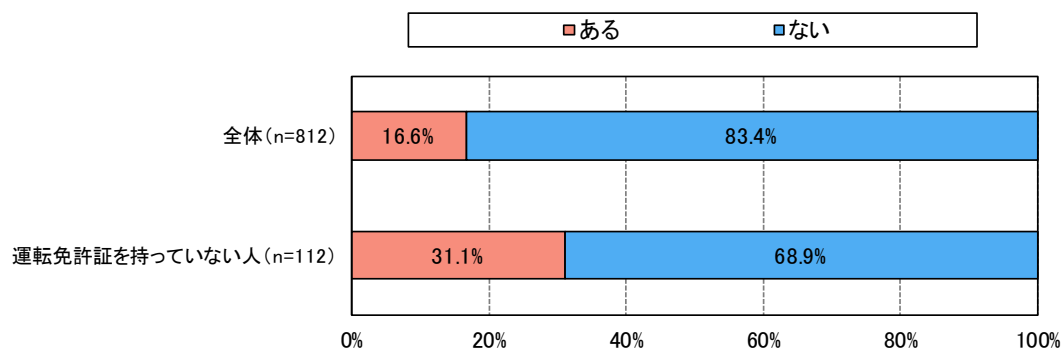


図 公共交通が不便なため困っていることや我慢していること

(2) 町営バスやデマンド型乗合タクシーに対する今後の運行に関する意向

町営バスとデマンド型乗合タクシーについての今後の運行について、仮に次の選択肢の方針を取った場合に支持するか質問しました。

① 町営バス

- 「町営バスの路線や便数は現行のまま維持し、経由するバス停やルート・ダイヤ等を適宜見直す」は47.5%が「支持する」と回答し、8.2%が「支持しない」と回答しています。
- 「利用の少ない便・区間は、町営バスに代わって別の交通手段を運行する」は、「支持する」が58.4%と上記の「現行のまま維持し、運行内容を適宜見直す」よりも約10ポイント高くなっています。

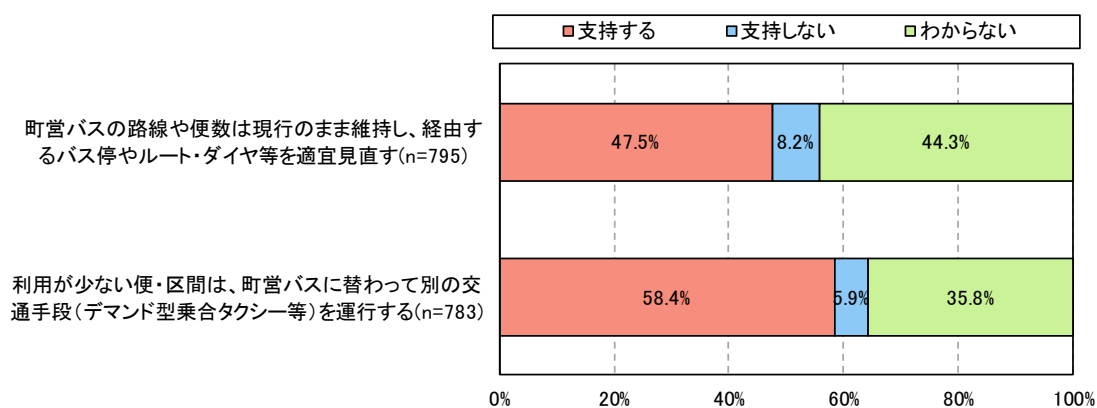


図 町営バスの整備方針に対する意向

② デマンド型乗合タクシー

- 「デマンド型乗合タクシーをまちなかで誰でも利用できるようにする」と「運転手不足や財政負担の状況に応じて効率化を図りながら、デマンド型乗合タクシーを今後も維持・確保する」はいずれも「支持する」の割合がおよそ66%で同程度でした。

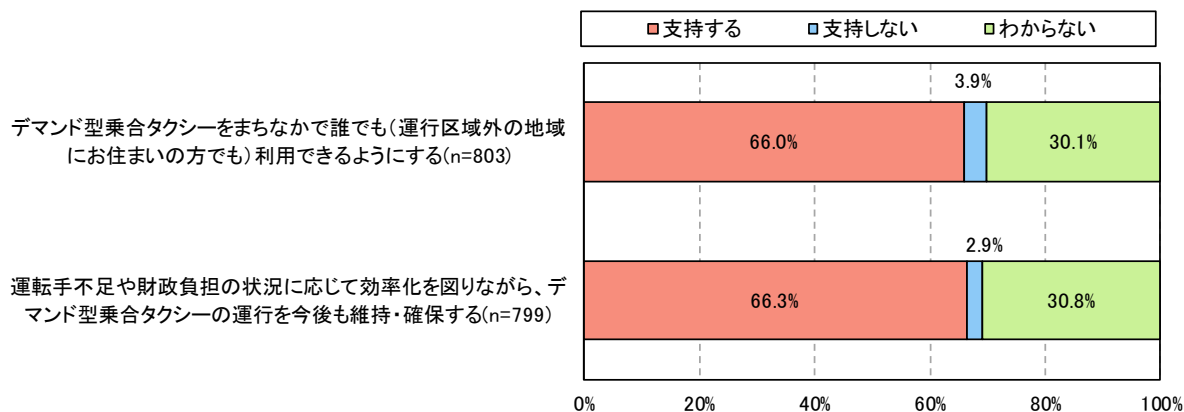


図 デマンド型乗合タクシーの整備方針に対する意向

(3) 実施した方が良いと思う公共交通に関する取組

- 今後、実施した方が良いと思う公共交通に関する取組は、「一般のタクシーの利用補助の拡充」「高齢者向けの運賃制度導入」が他の項目に比べて回答が多く、運転免許証を持っていない人は「一般タクシーの利用補助の拡充」が53.8%、全体では「高齢者向けの運賃制度導入」が53.0%で最上位に上げられています。
- 上記以外では、全体では「公共交通の情報発信」、運転免許証を持っていない人では、「町外へ通院する人への支援拡充」「運転者不足に対する交通事業者への支援」が20%を超えており、比較的まとまった回答が見られました。

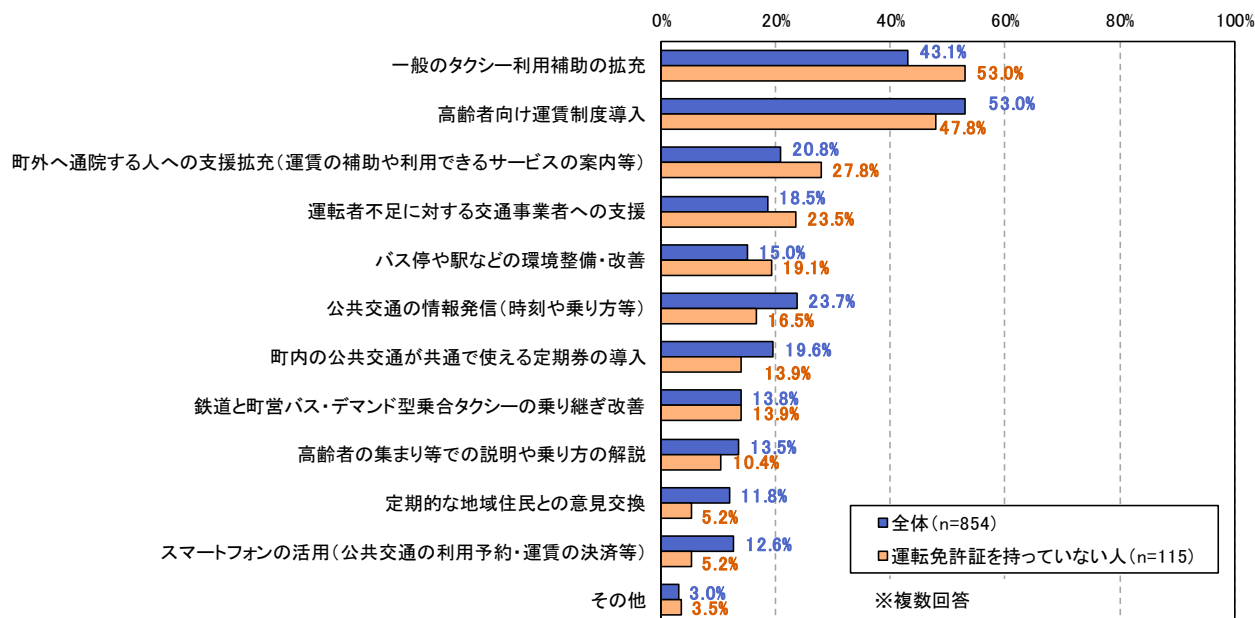


図 公共交通をしやすいようにするため特に実施した方が良いと思う取組

第4章 地域住民や関係者の意見・現状把握

1. 地区住民との意見交換

(1) 住民座談会の概要

町営バスの現状及び地域の状況やバスを必用としている人の実態把握を目的に町営バスの沿線地区を対象とした公共交通に関する住民座談会（意見交換会）を実施しました。

表 座談会（意見交換会）の開催概要

対象地区 出席者数	小野区(16名) 今村区・上島区・唐木沢区(13名) 川島区(13名)
開催時期	小野区：令和5年8月22日(火) 今村区・上島区・唐木沢区：令和5年8月23日(水) 川島区：令和5年8月24日(木)
座談会の主な内容	<ul style="list-style-type: none">● 町営バスの現状報告● 通院や買い物の状況など、移動の状況やニーズについて情報収集● 将来における公共交通のあり方に対する意見交換

(2) 地域の状況や主な意見

座談会（住民意見交換会）で把握した地域の状況や公共交通（主に町営バス）の利用状況・困りごと等は次のとおりです。

小野区	<ul style="list-style-type: none">● 飯沼線と川島線の乗り継ぎが大変。（特に高齢者）● 両小野診療所にもバス停を設置してほしい。● 今の町営バスのダイヤがわかりにくく、まちなかへ出ても帰りの便が不便に思われる。● 今の町営バス路線では学生が利用しにくい。● 停留所以外でも乗降したい。
今村区 上島区 唐木沢区	<ul style="list-style-type: none">● バス停が離れていると高齢者は移動が大変である。● 町立辰野病院以外の個人病院にも行きたい。● 全体の町営バスのダイヤの見直しも考えてほしい。● 利用者のニーズを聞き取ってほしい。● 独自の利用促進策で、町営バス川島線利用促進協議会（今村区、上島区）では、月1回町営バスを利用し、まちなかへ懇親会に行っている。● 町営バスを利用した方には、飲食店の割引等があると利用しやすいのではないか。
川島区	<ul style="list-style-type: none">● 川島線の最終便を少し遅くしてほしい。● 今後年配の方が免許を返納すると、利用する人が増える考える。今から10年、20年先を考えるべき。● 地域の足として地域住民も利用していくのが大切だと思う。● 観光的な視点で、イベントチラシにバスの時刻表も入れてみてはどうか。● 乗りたいと思えるバスにするため工夫（車内に小学生や園児の絵を掲載する等）してはどうか。● 自動運転や電気自動車等、新たな技術の活用といった視点も必要である。

2. ヒアリング調査

(1) ヒアリング調査の概要

地域住民の移動に関する困りごとや交通に関する施策や方針、他部門の視点から見た問題点等や運行事業者の状況等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

表 ヒアリング調査の実施概要

調査対象	庁内の関係部署、交通事業者
実施時期	令和5年11月
調査項目	<p>【庁内の関係部署】</p> <ul style="list-style-type: none">● 移動に関する施策、事業● 移動に関する課題、住民の状況● 公共交通との連携・役割分担、今後の方針等 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none">● 利用実態、運行体制、経営状況● 地域住民の移動状況● 運行にあたっての課題● 今後の事業展開

(2) 庁内関係者から把握した状況

庁内の関係者や移動の目的地となる病院から把握した現状及び問題点は次のとおりです。

① 地域の状況や施策の実施状況

教育委員会	<ul style="list-style-type: none">● スクールバスで使用している車両は1台で、校外学習や部活動で使用することも多い。取り合いになることもあり、足りないときはバス事業者に依頼している。● 利用者が少ない地域はタクシーで輸送している。● 保育園の送迎と一緒に児童・生徒を送迎している家庭もある。また、川島区は辰野中学校のスクールバスとして運用していることから、出発時間が早い。ため、保護者による児童・生徒の送迎も行われていると思われる。● 令和6年度より川島小学校が廃校し、西小学校への統合が予定されている。
保健福祉課	<ul style="list-style-type: none">● タクシー及びバスの利用券（500円を最大48枚まで）を助成する障がい者及び高齢者等のタクシー・バス利用助成事業について、地域でまんべんなく利用されており、9割以上はタクシー利用が占めている。● 地域のサロンについては25カ所で開催されており、主に80歳代以上の方が参加している。また、サロン主催者は自家用車等による送迎もあわせて実施している。● 買い物については、移動販売を利用している人も町内で多い。● 通院や検診の関係で、朝の早い時間帯にデマンド型乗合タクシーを利用したいという声を聞いている。また、荷物が多ければ持って帰れない、耳が遠くて電話での予約ができないという声もある。
町立辰野病院	<ul style="list-style-type: none">● 来院者数は診療科によって変化しており、特に皮膚科を開いている月曜日と泌尿器科を開いている水曜日の来院者が多い。● 9時から10時半ごろに来院者数はピークとなり、8時前から予約を取るために待機している人も多い。● 来院者のほとんどは家族による送迎で通院していると思われる。● 町営バスやデマンド型乗合タクシーで通院する人からは、特に不便等は聞いていない。診療時間が長くなった時も割り切って利用していると思う。● 訪問診療等の在宅医療サービスは、今後も力を入れていく予定である。

② 問題点や課題、今後施策の留意点等

教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 川島小学校の統合への対応については、スクールバスの運行時間を含めた検討を今後予定している。 ● 東小学校のスクールバス利用者が増えた場合、現在はタクシーで対応しているが系統を増やす必要があるかもしれない。 ● スクールバスでの一般の地域住民の輸送も検討したことがあるが、スクールバスのキャパシティや積み残しの問題、安全面、児童・生徒の状況によって柔軟な運用をしているため、実現は難しいと思われる。 ● 上記を含めて、車両が1台しかないため校外学習等で使いにくい状況である。車両を増やすにしても今後、どの程度の利用があるのかキャパシティを想定できないため苦慮している。 ● 町の保有している車両や町が管理している施設で使用していない車両等、町内の交通資源を柔軟に活用できるようになれば良い。
保健福祉課	<ul style="list-style-type: none"> ● 障がい者及び高齢者等のタクシー・バス利用助成事業は継続していくが、デマンド型乗合タクシーの利便性が向上し、サービスが確立していく中で、必要以上に町の負担が増えてしまうことを懸念しており、すみ分けや役割分担を整理していく必要があると思われる。 ● 荷物の多い買い物や通院・買い物以外の楽しみ（余暇）で公共交通は利用しにくい状況で、外出促進するためにはちょっとした介助等、プラスアルファの支援が必要だと思われる。 ● デマンド型乗合タクシーは、現在の町営バス沿線地域では利用できないため、地域住民は不公平感を感じていると思う。 ● 高齢者だけでなく、子育て世代や高校生等、地域住民がまんべんなく利用しやすい取組が必要である。
町立辰野病院	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在も透析患者に対しては診療時間等の調整を行っており、今後も移動に関する支援が必要だと考えている。 ● 町営バスは、なるべくルート上ではどこでも乗降できるようにした方が利便性が上がると思う。

(3) 運行事業者から把握した現状・問題点

町営バスやデマンド型乗合タクシーの運行を委託しているタクシー事業者（辰野タクシー株式会社）から把握した現状・問題点は次のとおりです。

タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 平日の利用が多く、土曜日・日曜日の利用は少ない。また、朝と夕方時間帯に利用が集中している。● 地域住民以外では、工場（工業団地）の関係者の利用もあり、特急列車利用者の岡谷駅からの利用もあるが、近年は減少傾向にある。● コロナ禍の影響からタクシーの利用者は減少傾向にあり、現在もコロナ禍前の水準までは戻っていない。外出自体が減っているものと考えられる。● デマンド型乗合タクシーのサービス向上に伴い、一部の利用者はタクシーからデマンド型乗合タクシーに移行したと考えられる。
町営バス	<ul style="list-style-type: none">● 運行距離が長く、利用がほとんどない便や区間もあるため、一部の便は縮小を検討しても良いのではないかと。● 日曜日の稼働は、対応できるドライバーの数が少なく、現状では難しい。● 現在、古いバス車両を使用しているため、故障等の問題も多い。
デマンド型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none">● サービスの拡大にあたって配車システムを導入している。運行がスムーズにならないこともあるため、トラブル等がないようにシステムの精度向上が必要である。● 地域によっては道路の状況等により、ドアツードアでの対応ができない集落も存在している。
その他 (全般的に)	<ul style="list-style-type: none">● 運転者不足が業界としても大きな問題で、長野県全体でもセミナーや研修等の対策をしている。● 公共交通機関は行政・地域住民・運行事業者が一緒になって支えていく必要があるため、幹事会や協議会で出た意見は運行事業者にもフィードバックしてほしい。

現時点で把握している課題と今後の予定

公共交通に関する現況整理より、公共交通の問題点及び課題として現時点で考えられる内容は次のとおりです。

- 町営バスの利用者数は年々減少傾向であり、特に飯沼線の減少が顕著となっています。コロナ禍の影響があるものの、数値だけ見ると便によっては乗合としての利用が成立していない状況で、町営バスに係る町の財政負担額も年々上昇している中、効率性やニーズ等の実態に応じた見直しが必要です。
- 町営バスのサービスについて、利用者からは運賃等については満足度が高いものの、「やや満足」に依った回答となっており、ニーズに対応するためには運行時間帯や鉄道との接続、運行内容の周知について改善が必要だと考えられます。
- 生活機能の集積状況（特に買い物）は、地域によって差が大きく、特に町営バス沿線地域ではまちなかの移動において、使える交通手段の選択肢が限られています。
- デマンド型乗合タクシーは、令和 4 年 10 月の見直しによりサービスが向上し、利用者数が増加傾向にあります。一方、アンケートでは利用しない理由の中で認知不足が挙げられており、今後も継続的な周知・利用促進が必要です。
- 地域の特性として、家族等による送迎が日常化している状況です。
- アンケートにおいては、デマンド型乗合タクシーのサービス向上及び継続の意向が高く、今後力を入れるべき取組として「一般のタクシーの利用補助の拡充」も挙げられており、デマンド型乗合タクシーやタクシーに対するニーズの高さがうかがえました。
- 町営バスの老朽化、学校の統廃合によるスクールバスの車両運用の中で、活用できる車両数が足りていないことがわかりました。他部門が所管している事業で使用している車両、町が管理している施設の車両等、地域の交通資源を上手く活用する方策が求められます。
- 町の財政支出は年々増加傾向です。交通部門ではデマンド型乗合タクシーのサービス向上、福祉部門ではタクシー運賃助成事業を行っている中、今後も支出額の増加が予想されますが、健全に事業を維持・継続していくためには、それぞれの事業のすみ分けを整理し、必要以上に支出を増やさないため目安となる指標が必要です。
- 地域の公共交通を維持していくためには、その担い手となる運行事業者及び運転者の存在が必要不可欠です。アンケートにおいても「運転者不足に対する交通事業者への支援」について今後力を入れていく取組として一定数の回答が挙げられており、全国的に運転者不足が深刻化している中で、今後も運行を支える交通事業者が地域で経営を続けていく視点が重要です。

【今後の予定】

- 現在把握しきれっていない高校生の公共交通利用についての課題や、町内の公共交通見直しに対する方針を整理し、公共交通計画案を具体化します。
- 計画に対する全体的な方針や目標、今後の計画期間（令和 6 年度より 5 年間で予定）で実施する事業の案について、次回協議会での議論を予定しています。

以上