

第1回 辰野町地域公共交通協議会幹事会 議事録

●日 時：令和6年6月17日(月) 午前10:00～午前11:40

●会 場：辰野町役場 2階 大会議室

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協議会幹事会を開催いたします。
本日は、全体会の会議資料の事前説明をさせていただくための会議となります。

2. あいさつ

山田委員(副町長)

- 本日は幹事会ということで、幹事の皆様におかれましてはお忙しい中お集まりいただき感謝申し上げます。昨日で町のイベントほたる祭りが無事終了いたしました。他市町村のお祭りは長くても1～2日で終わるところ、ほたる祭りは9日間のお祭りということでお疲れのところご出席賜り、重ねて御礼申し上げます。
ピッカリ踊りも踊らせていただいが、久しぶりに踊って、やはり祭りというのはこうであるべきだと改めて感じたところであります。
さて、本日の幹事会ですが、1週間後に協議会の全体会があり、その事前の協議ということで、皆様にはご意見いただければと思います。特に、昨年の交通計画の策定に向けて、アンケート調査や住民座談会、また関係団体とのヒアリング調査など、様々な手法で住民の皆様のニーズの把握を図ってまいりました。その結果を踏まえて、今年度は利用者数が少ない状況にあった町営バスの飯沼線の見直しを予定しておりまして、運行方式や運賃等の再構築を行い、10月からまた実証実験という形で計画をしております。詳細については事務局の方からご説明いたしますので、委員の皆様におかれましては、多くの意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

3. 協議・報告事項

(1) 令和6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1-1～1-5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）	● 1 便あたりの利用者が 2 人に満たない年度においても、飯沼線に対する国庫補助を受けていたかと思うが理由はあるか。
事務局	● 令和 3 年～4 年はコロナの影響で利用者数が減ってしまったところに対して、1 便あたりの乗車人数の補助要件が緩和された。その為、飯沼線でも補助金受けていた。ただ、今年度からはコロナの影響はないということで、緩和されていない。

（2）令和 7 年度辰野町生活交通確保維持計画について（報告事項）

・資料 2 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）	● 交通計画の別紙ということであるが、公共交通計画の全体版を把握していない委員もいる。地元区長でも交通計画の全体まで引き継いでいるところは少ないかと思われる。
事務局	● 全体会までに交通計画の概要版を送付し対応したい。
赤羽委員（女団連）	● 今日の会議のメンバーに、実際に川島線・飯沼線の利用者、そういう実際に利用している方たちも入った方がいいのではないかと感じている。アンケート等で色々データ取り、今後の運営方針を作ったのだと思いますが、利用者に寄り添った内容であることが大事だと思う。このメンバーに利用者に加わっていただくことはもう可能でしょうか。
事務局	● 当町の場合は、住民の代表という立場でご委嘱させていただいている。市町村によって多少の違いは出てくる場所である。
森山氏（㈱バイタルリード）	● 利用者の方が辰野町の場合は学生、あとは車を自由に使えない高齢者の方が対象になって、デマンドタクシーを見直しするときの説明会に同席したが、上は 90 代の方とか実際の利用者の方というのはそういった方が多い。こういった会議は、そこを統括していただくような方に来ていただく。しかし、実際の細かいサービスの評価等のいろんな意見を聞くときは利用者と一緒に議論していく。 去年の計画策定の際に、そういった場を設けたりしている。具体的な声をお聞きするときは直接お聞きして、こういった会議では独特の雰囲気があるので、他市町村でも同様にやっているところが多い。

⇒一同承認

（3）共創モデル実証事業について（報告事項）

・資料 3 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）	● この見直しは、補助金を受けるための条件・制約で路線を残さなければいけないという捉え方でいいか。全部デマンドタクシーにしてもできるような気がする。
事務局	● まず、飯沼線の設置目的は交通空白地と呼ばれる藤澤、押野、山口など国道からも遠い地域と、小野駅や町中までを繋ぐために飯沼線というものを運行している。しかし、公共交通の収支も厳しいので、国の支援を受けて運行している。補助を受けるためではなく、生活の足の確保ということで、飯沼線はこれまで運行を継続している。 デマンド化に関しましては、谷筋の集落が広がっているという点と、まちなかの地域との一定の距離が離れているので、予約に応じて運行するフリーダイヤ、ドアツードアで運行してしまうと、かなり所要時間がかかってしまう。予約しても迎えが全然来ないような乗り物になってしまうことが危惧されている。そういった背景から路線でのバス運行を継続してきたところである。 ただ、それもバスとして成り立っていない状況にあるので、一定のダイヤや停留所を設けながらも、予約に応じて運行する形にすれば、ある程度利用者が乗った状態で効率的に運行できるのではないかという考えに至った経過でございます。
森山氏（㈱バイタルリード）	● デマンド化は制度上は可能。しかし、朝の便は通学の便なので デマンドというのは時間が読めない。やはり定時性、速達性が求められる朝の時間については、定時定路線が適していると思われる。それ以外の日中の時間については、どこまで自宅近くに行くかは検討中だが、時間の制約とか、家の近くまで行って目的地近くまで運ぶってようなデマンドのような乗り物になっていくという風に考えています。
赤羽委員（社協）	● 今の計画で案としては非常に良いかなと思う。要はまちなかに来る機会を増やす。非常にいいことだと思うが、そうなった時にまちなかでの移動に関しては、川島線、飯沼線を利用している人はデマンドタクシーの利用はできない。しかし、まちなかにたくさん出るとなると、その人たちも、まちなかでの移動に対する利便性をプラスして、料金的な部分を変更し、デマンドタクシーの活用を考えていかないといけない。

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1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1回 辰野町地域公共交通協議会幹事会 次第

日 時：令和6年6月17日

午前10時00分～

場 所：辰野町役場 2階 大会議室（第6会議室）

1 開会

2 あいさつ

3 協議事項

（1）令和6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7年度 地域内フィーダー系統に係る地域交通確保維持事業について（資料2）

（3）共創モデル実証事業について （資料3）

（4）その他

4 その他

5 閉会

辰野町地域公共交通協議会設置要綱

(設置)

第1条 地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、辰野町地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域の公共交通の在り方、改善、利便の向上等に関すること
- (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2に規定する地域公共交通会議として、一般乗合旅客自動車運送及び自家用有償旅客運送について必要な協議を行うこと
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項に規定する協議会として、当該地域公共交通計画の作成、変更及び実施に関し必要な協議を行うこと
- (4) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認めること。

(協議会の委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 町長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 住民又は利用者の代表者
- (5) 北陸信越運輸局長又はその指名する者
- (6) 道路管理者、長野県警察、学識経験を有する者、その他協議会が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任させることができる。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置く。

2 会長は町長を充て、副会長は、会長が指名する。

3 会長は、会務を総括し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会長が必要と認めたときは、委員以外の者に協議会への出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

4 協議会の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 協議会は、原則として公開とする。

(協議結果の取扱い)

第7条 協議会において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事)

第8条 協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事を置くことができる。

2 幹事は、協議会で選任する。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、まちづくり政策課において処理する。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行し、令和5年4月1日から適用する。

令和6年度 辰野町地域公共交通協議会幹事会

(任期2年)

(敬称略)

所 属	氏 名	職 名
道路管理者、長野県警察、 その他交通協議会が必要と 認めるもの	山田 勝己	副町長
住民又は利用者の代表者	小野 耕一	小野区長
〃	赤羽 八洲男	辰野町社会福祉協議会長
〃	赤沼 則光	辰野町民生児童委員協議会長
〃	山田 弘司	辰野町シニアクラブ会長
〃	赤羽 弘江	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
〃	熊谷 健司	建設水道課長
〃	小澤 靖一	学校支援課長
〃	三浦 秀治	まちづくり政策課長
〃	一ノ瀬 雄大	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

任期：令和5年4月1日～令和7年3月31日まで

令和 6 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 5 年 10 月 1 日から令和 6 年 9 月 30 日)

令和 5 年 6 月 30 日の辰野町地域公共交通協議会において、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 6 年 3 月 5 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（ヒノ リエッセ 2） 1 台（平成 30 年 12 月～）
- ④ 利用者数：9,855 人、収支率：10.357% ※(R5 年度)
- 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（ハイエスコミューター） 1 台
- ④ 利用者数：1,518 人、収支率：3.020% ※(R5 年度)
- 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～）

運行事業者：辰野町

確保維持事業に要する国庫補助金額／年間

〔川島線〕 3,208 千円

〔飯沼線〕 0 円

※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 R4.10月から運行方式変更

【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にする。

【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：ドア・トゥ・ドア

〔行きの乗車地点〕

利用登録者の自宅付近

〔行きの降車地点〕※103か所

運行区域内の公共施設（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、J A）、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：フリーダイヤ

エ) 運行日／時間帯：平日のみ／8時30分～16時00分

オ) 運賃：月定額運賃（1か月3,000円）、都度払い運賃（1乗車1,000円）

※障がい者・小学生半額、免許返納者は月定額運賃のみ利用開始から1年間1,000円引き

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：2週間前から出発当日の1時間前までに予約

③運行

・運行経路は、AIオンデマンド配車システム「TAKUZO」にて作成。

・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：7,058人/年、収支率：13.250% ※（R5年度）

【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〕351千円

令和 5 年度 町営バス川島線運行実績

【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
R 5 年度	915	961	968	873	616	902	985	831	746	752	710	596	9,855
R 4 年度	758	765	953	804	674	778	875	802	748	770	746	738	9,411
比較	157	196	15	69	△ 58	124	110	29	△ 2	△ 18	△ 36	△ 142	444

【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
R 5 年度	38.13	40.04	37.23	34.92	26.78	37.58	39.40	34.63	31.08	32.70	30.87	23.84	33.98
R 4 年度	30.32	33.26	36.65	32.16	28.08	32.42	35.00	33.42	31.17	33.48	33.91	28.38	32.34
比較	7.81	6.78	0.58	2.76	△ 1.30	5.16	4.40	1.21	△ 0.09	△ 0.78	△ 3.04	△ 4.54	1.64

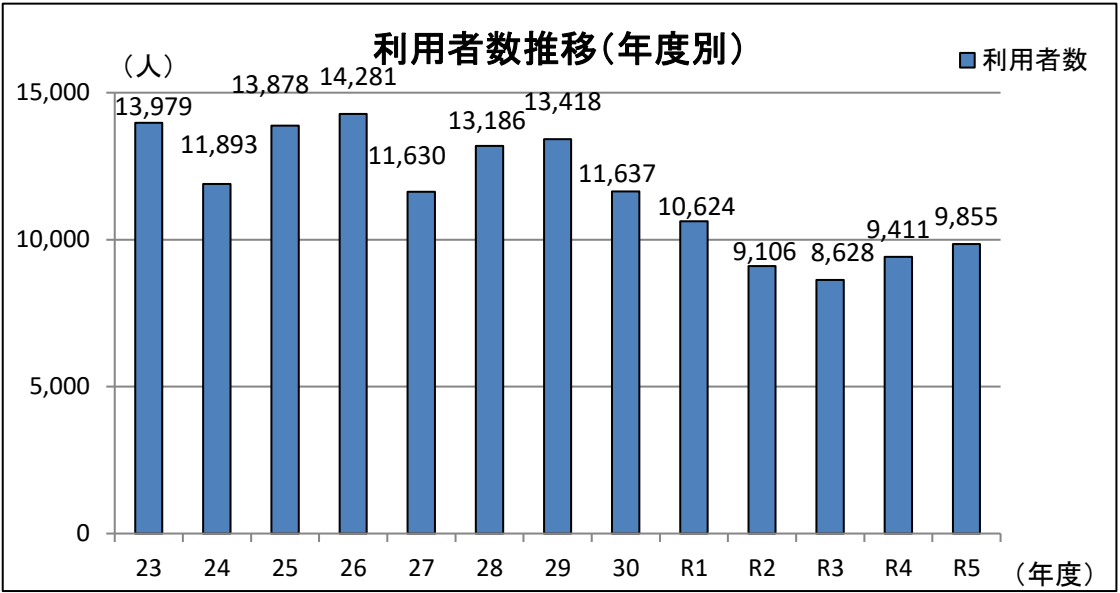
【運行日数】 (単位：日)

	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
R 5 年度	24	24	26	25	23	24	25	24	24	23	23	25	290
R 4 年度	25	23	26	25	24	24	25	24	24	23	22	26	291
比較	△ 1	1	0	0	△ 1	0	0	0	0	0	1	△ 1	△ 1

【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
R4	9,411
R5	9,855



令和5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
R5年度	144	128	150	112	100	143	154	120	143	107	121	96	1,518
R4年度	116	91	121	90	100	135	131	133	110	131	124	123	1,405
比較	28	37	29	22	0	8	23	△ 13	33	△ 24	△ 3	△ 27	113

【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
R5年度	7.20	6.40	6.82	5.60	5.26	7.15	7.33	6.00	7.15	5.63	6.37	4.80	6.33
R4年度	5.80	4.79	5.50	4.50	5.00	6.75	6.55	6.65	5.50	6.89	6.53	5.59	5.83
比較	1.40	1.61	1.32	1.10	0.26	0.40	0.78	△ 0.65	1.65	△ 1.26	△ 0.16	△ 0.79	0.50

【運行日数】

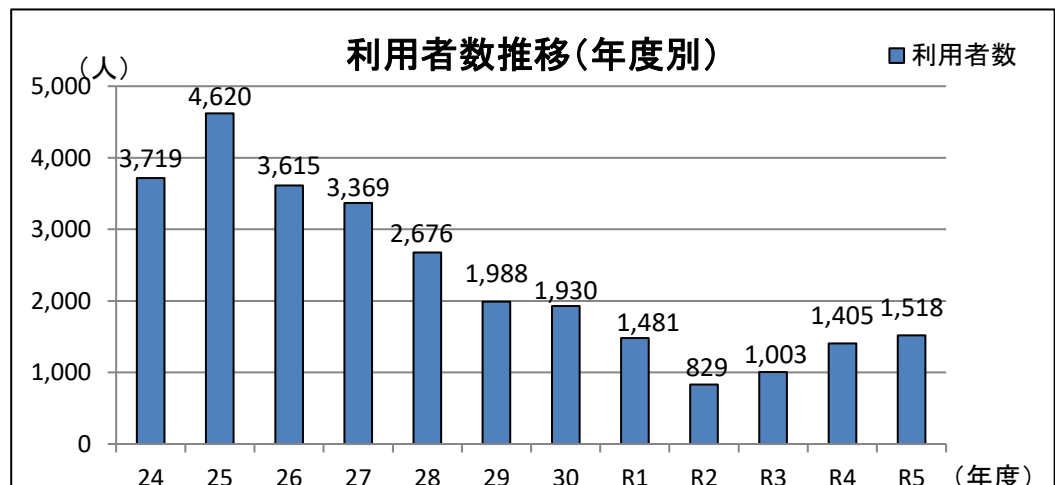
(単位:日)

	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
R5年度	20	20	22	20	19	20	21	20	20	19	19	20	240
R4年度	20	19	22	20	20	20	20	20	20	19	19	22	241
比較	0	1	0	0	△ 1	0	1	0	0	0	0	△ 2	△ 1

【年度別利用者数】

(単位:人)

年度	利用者数
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
R4	1,405
R5	1,518



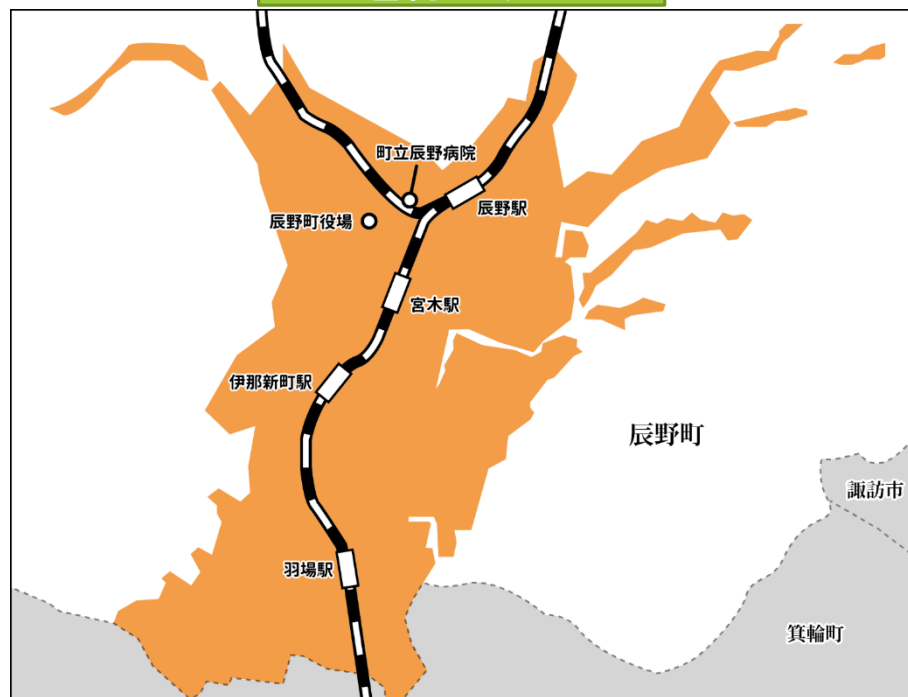


デマンド型乗合タクシーの 運行結果について

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。
- 車両数は2台で、運行ルートの作成にはAIオンデマンド配車システムを活用しています。

運行エリア



運行状況

◇運行方式：フリーダイヤル

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まで受付可

※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

デマンド型 乗合タクシーの 運行実績

(R5.4~R6.3)

1. 利用者の属性
2. 利用者数の推移
3. 利用状況
4. アンケート調査の実
施状況
5. まとめ



1. 利用者の属性

新規登録者の推移

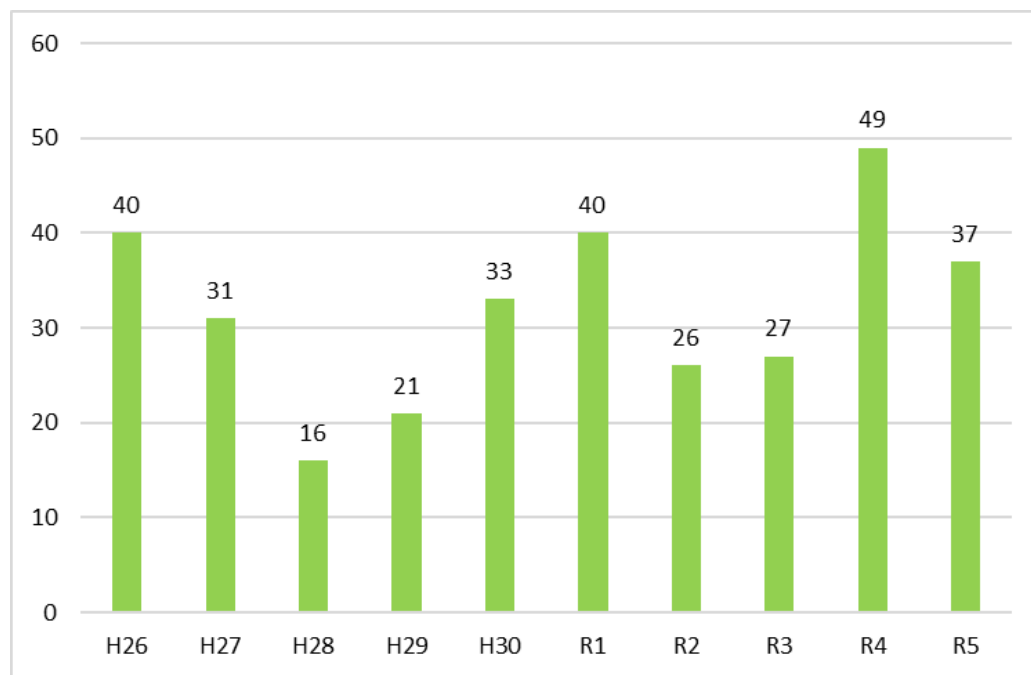
累積登録者は843人、そのうち転出等の理由により、利用ができない方を除くと539名となっております。

➤新規登録者は37人、実際に利用した方は123人となりました。

(単位:人)

■新規登録者数推移 (単位:人)

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	37

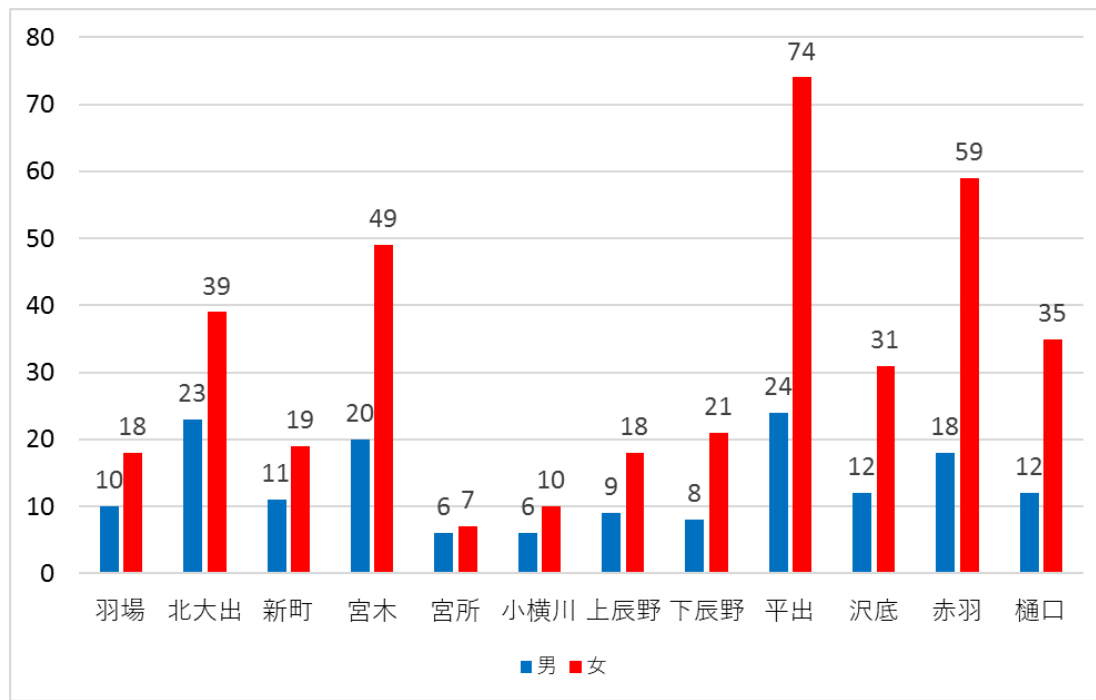


登録者の居住地

■地区別登録者数

(単位:人)

地区名	男	女	登録者数	割合
羽場	10	18	28	5.2%
北大出	23	39	62	11.5%
新町	11	19	30	5.6%
宮木	20	49	69	12.8%
宮所	6	7	13	2.4%
小横川	6	10	16	3.0%
上辰野	9	18	27	5.0%
下辰野	8	21	29	5.4%
平出	24	74	98	18.2%
沢底	12	31	43	8.0%
赤羽	18	59	77	14.3%
樋口	12	35	47	8.7%
計	159	380	539	100.0%



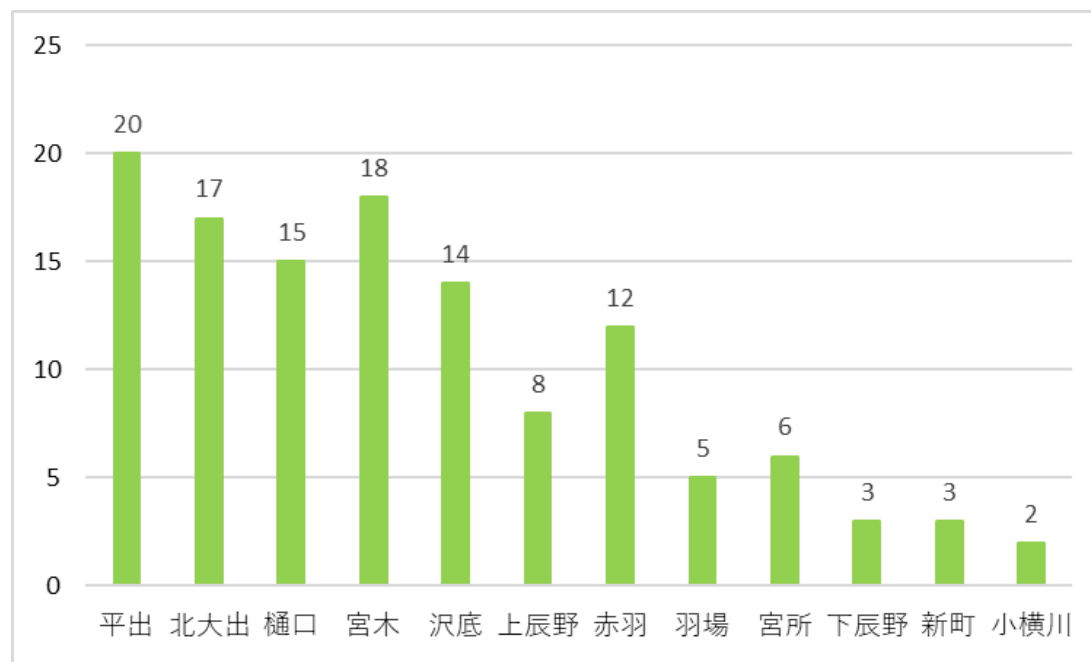
- 登録者が最も多いのは平出区となりました。
- 赤羽区や北大出区やなど、まちなかから遠い地区に多い傾向があります。沢底区については、人口規模の大きい区と比較しても利用が多い傾向があります。

※登録者数539名は令和6年4月現在の数値です。

利用者の居住地

地区名	利用者	割合
平出	20	16.3%
北大出	17	13.8%
樋口	15	12.2%
宮木	18	14.6%
沢底	14	11.4%
上辰野	8	6.5%
赤羽	12	9.8%
羽場	5	4.1%
宮所	6	4.9%
下辰野	3	2.4%
新町	3	2.4%
小横川	2	1.6%
計	123	100.0%

(単位:人)



- 実際に利用した方は123名
- 累積登録者と同様で最も多いのは平出区となりました。
- 北大出や樋口区、赤羽区、沢底区が比較的多く、累積登録者数と比較して大きな乖離がある区はありませんでした。

2. 利用者数の推移

総利用者数推移

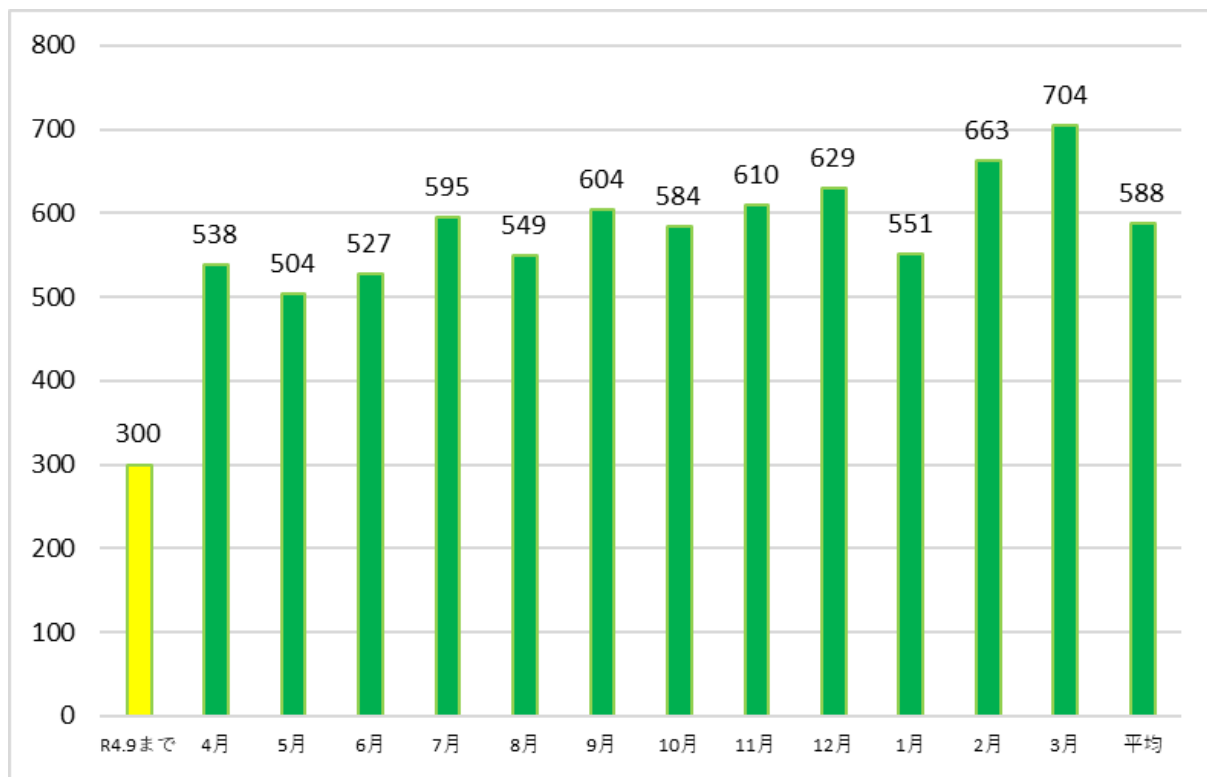
(単位:人)

■総利用人数

月	延べ利用人数
R4.9月まで	300
4月	538
5月	504
6月	527
7月	595
8月	549
9月	604
10月	584
11月	610
12月	629
1月	551
2月	663
3月	704
平均	588
計	7,058

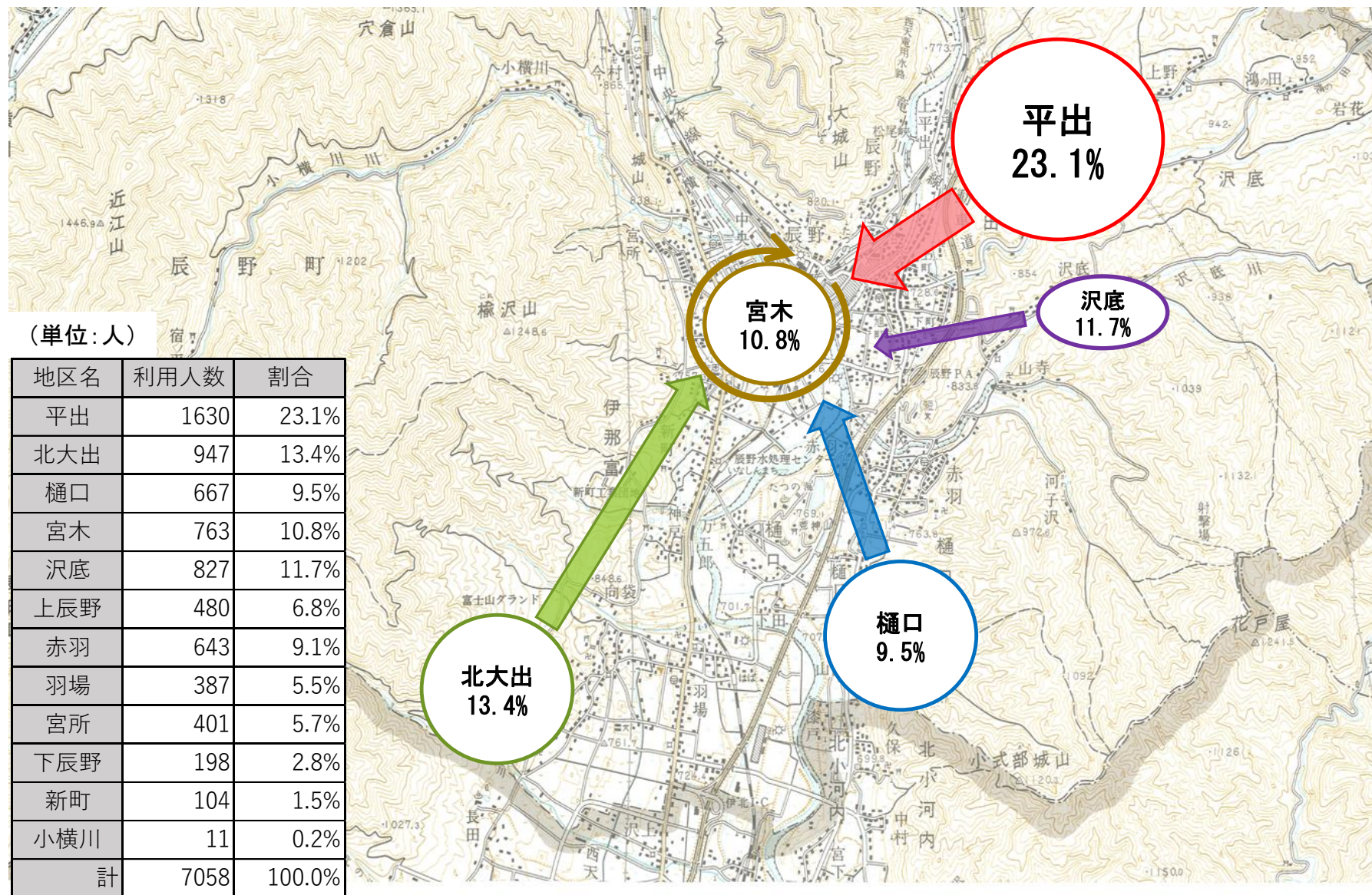
(単位:人)

※R4.9月までの
の平均値



- 2～3月は利用者が多く、特に3月は最も多い704人の利用がありました。
- 1か月あたりの平均利用者数は588人。実証実験の開始時と比較しても増加傾向にあります。

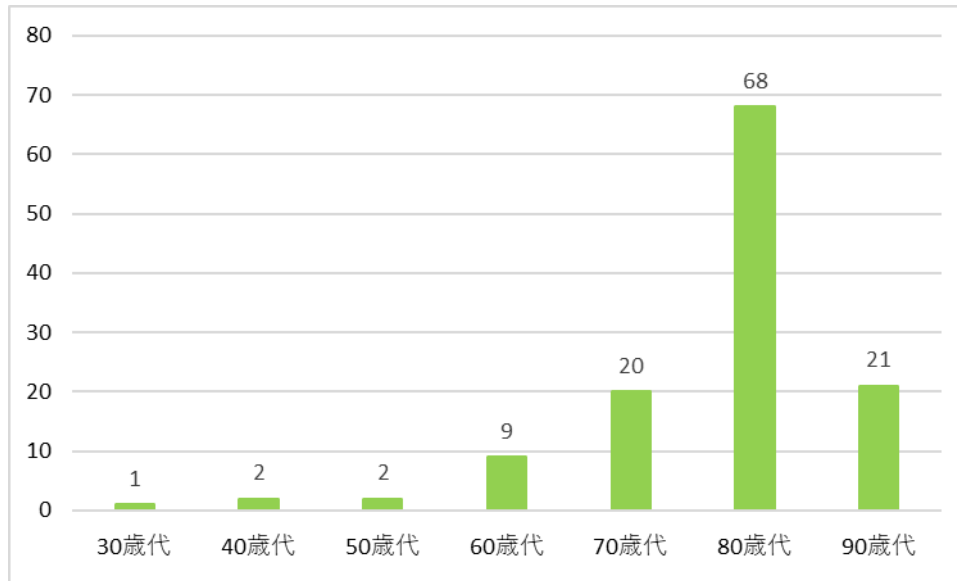
総利用者数における地区別の割合



3. 利用状況

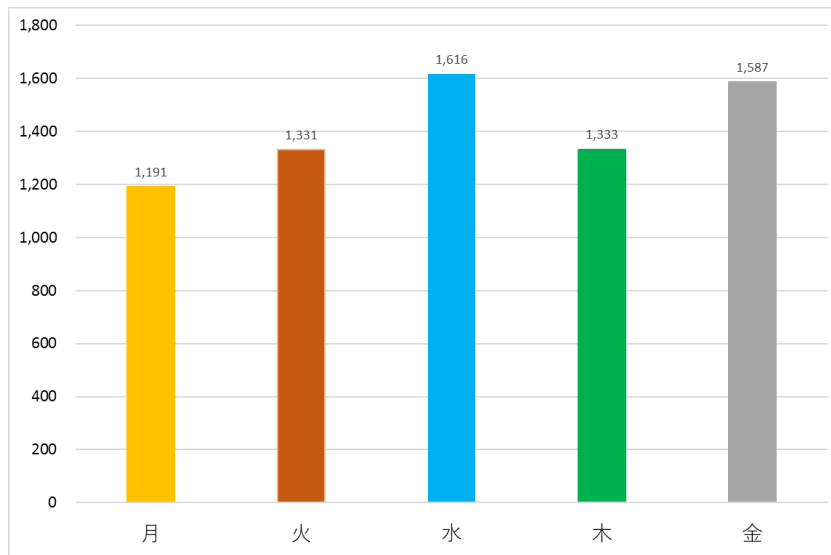
年代別利用状況

(単位:人)



- 従前の仕組みと同様に80歳代の方が約7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

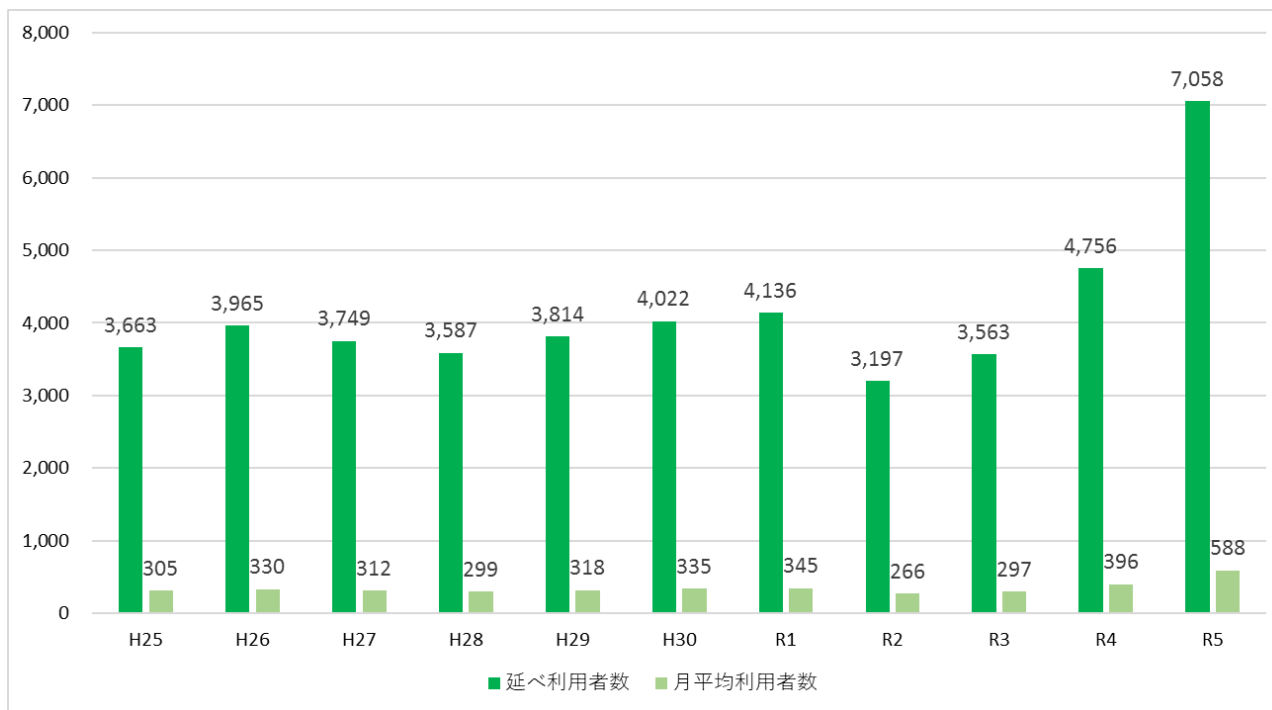


- 曜日によって大きな変動はありませんが、水・金曜日に利用が多くなっています。

総利用者数推移（年度別）

（単位：人）

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
延べ利用者数	3,663	3,965	3,749	3,587	3,814	4,022	4,136	3,197	3,563	4,756	7,058
月平均利用者数	305	330	312	299	318	335	345	266	297	396	588
1日平均	15	16	15	15	16	16	17	13	15	20	29
稼働日平均	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

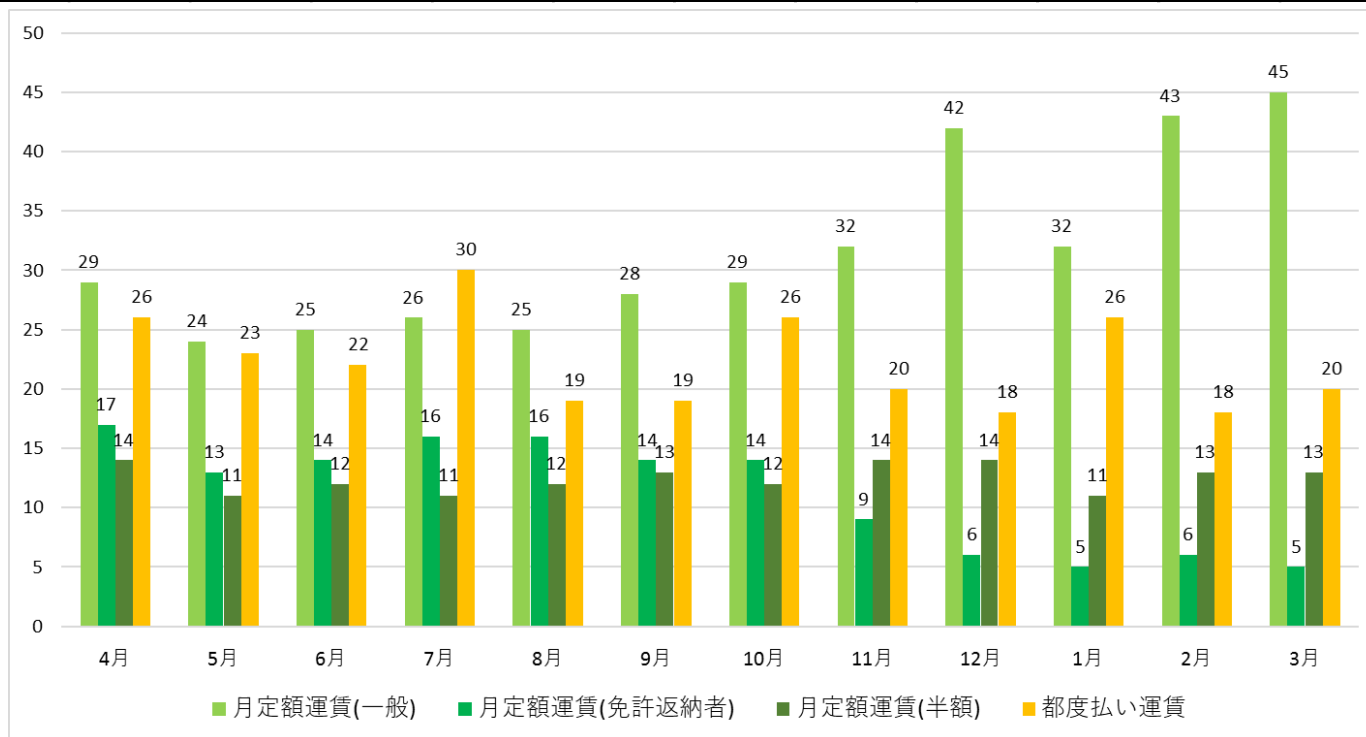


➤ 利用者数は1年間通して大幅の増加している状況にあり、これまでは「行き」の片道だけ利用する方が大半を占めていましたが、現在は往復で利用する方が多くなっていることが影響しています。

運賃別利用者数

(単位: 人)

定額運賃種別	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
月定額運賃(一般)	29	24	25	26	25	28	29	32	42	32	43	45	380
月定額運賃(免許返納者)	17	13	14	16	16	14	14	9	6	5	6	5	135
月定額運賃(半額)	14	11	12	11	12	13	12	14	14	11	13	13	150
都度払い運賃	26	23	22	30	19	19	26	20	18	26	18	20	267

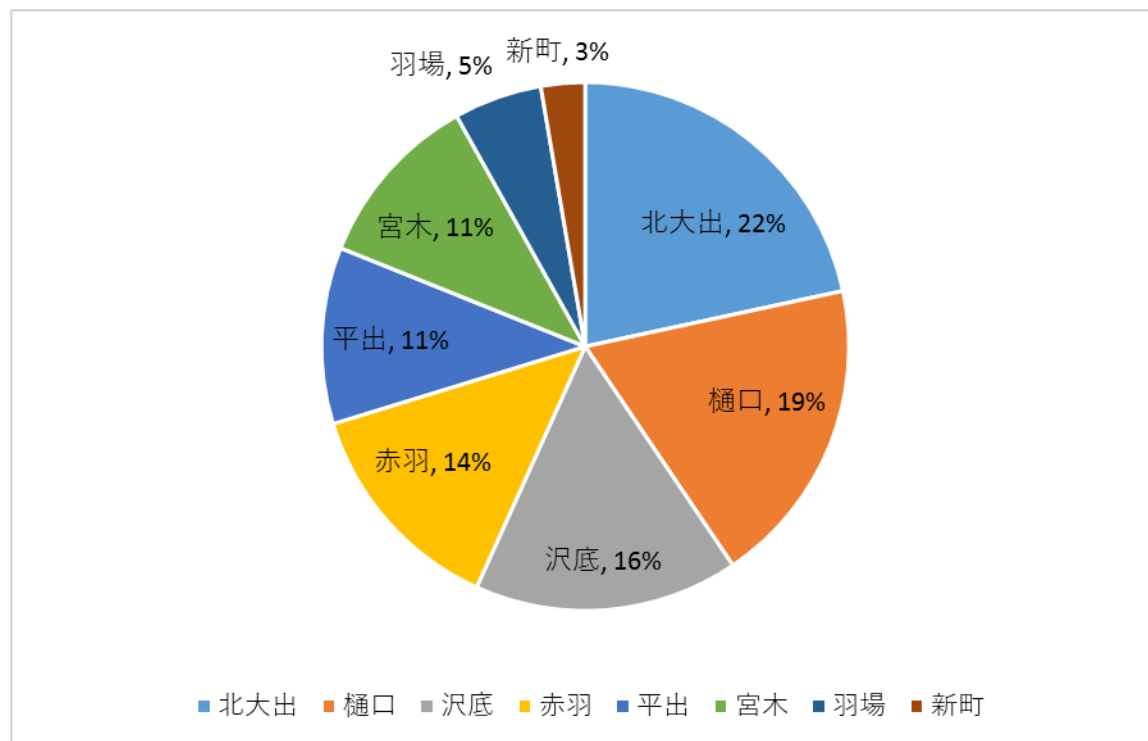


➤ 年度当初から都度払い運賃のニーズが一定数ありますが、定額運賃を利用している方が約7割を占めています。

運賃別利用者数（都度払い）

（単位：人）

地区名	利用者数	割合
北大出	8	22%
樋口	7	19%
沢底	6	16%
赤羽	5	14%
平出	4	11%
宮木	4	11%
羽場	2	5%
新町	1	3%
小横川	0	0%
上辰野	0	0%
下辰野	0	0%
計	37	



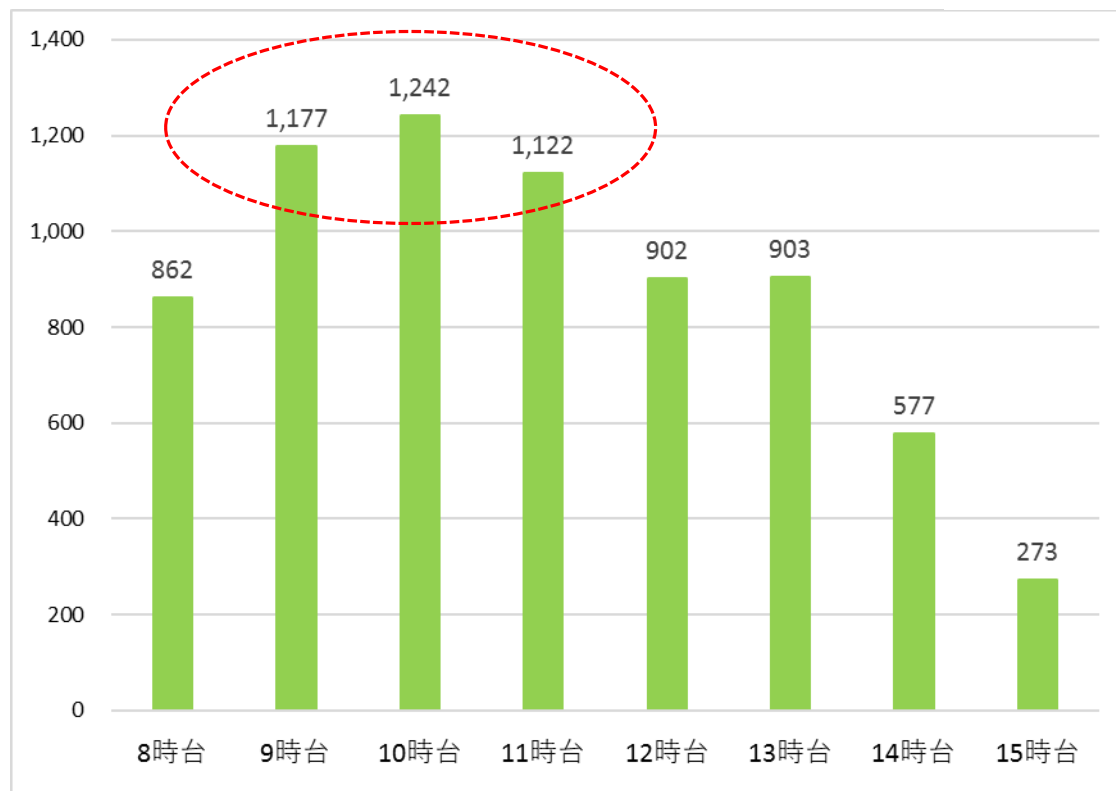
➤ 1年間で都度払い運賃を利用した方の居住地の特徴として、北大出区、樋口区、赤羽区、沢底区などのまちなかから離れている地域に多い傾向があります。

時間帯利用状況

(単位:人)

(単位:人)

時間帯	乗車人数
8時台	862
9時台	1,177
10時台	1,242
11時台	1,122
12時台	902
13時台	903
14時台	577
15時台	273
計	7,058

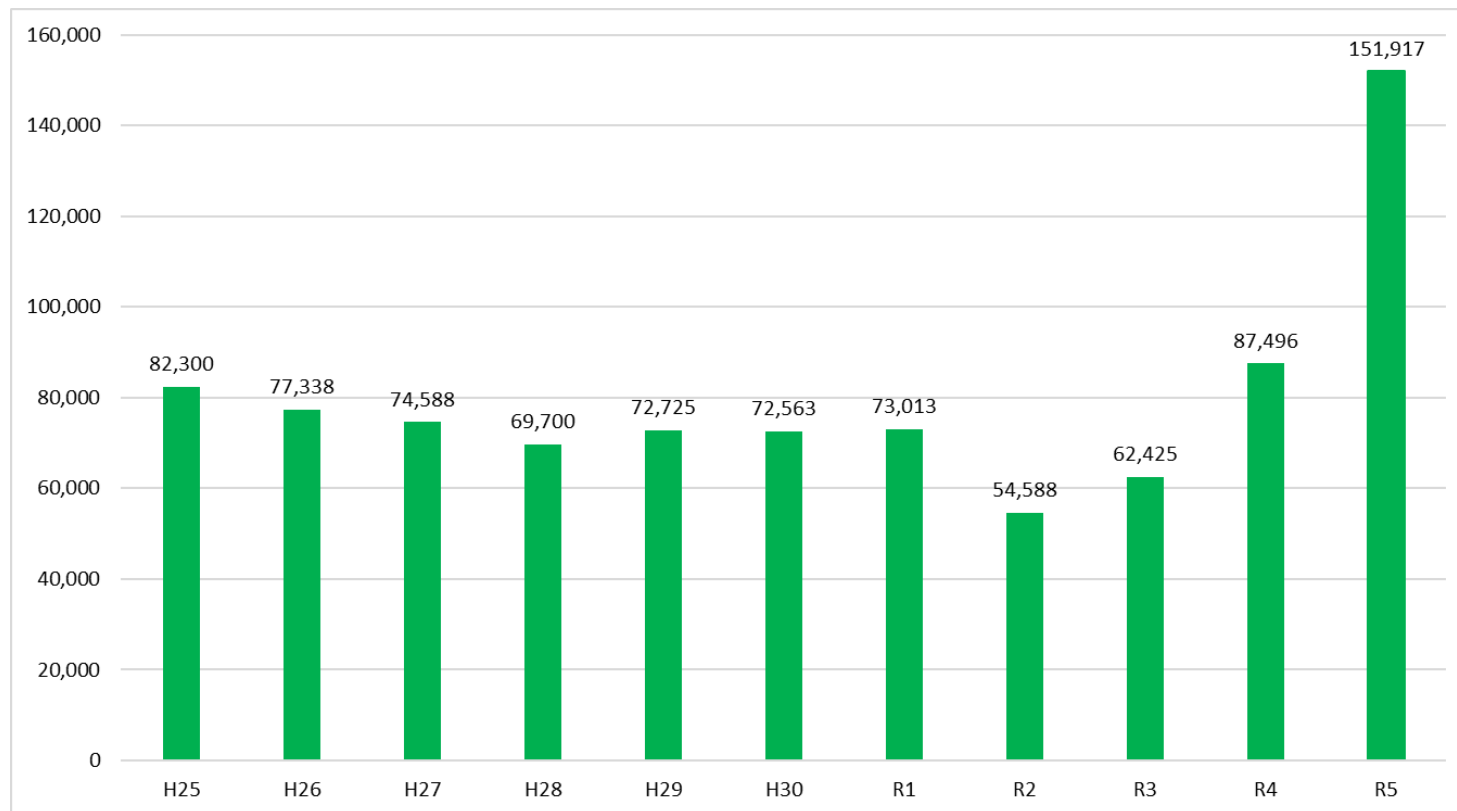


- 最も混雑するのが10時台となりましたが、運行開始から13時台の時間帯に利用が集中している状況にあります。
- なお、14時～15時台の利用少ない傾向にありますが、入浴施設の利用後に乗車する方が多い傾向です。

月平均運賃収入推移（年度別）

（単位：円）

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
運賃収入	82,300	77,338	74,588	69,700	72,725	72,563	73,013	54,588	62,425	87,496	151,917

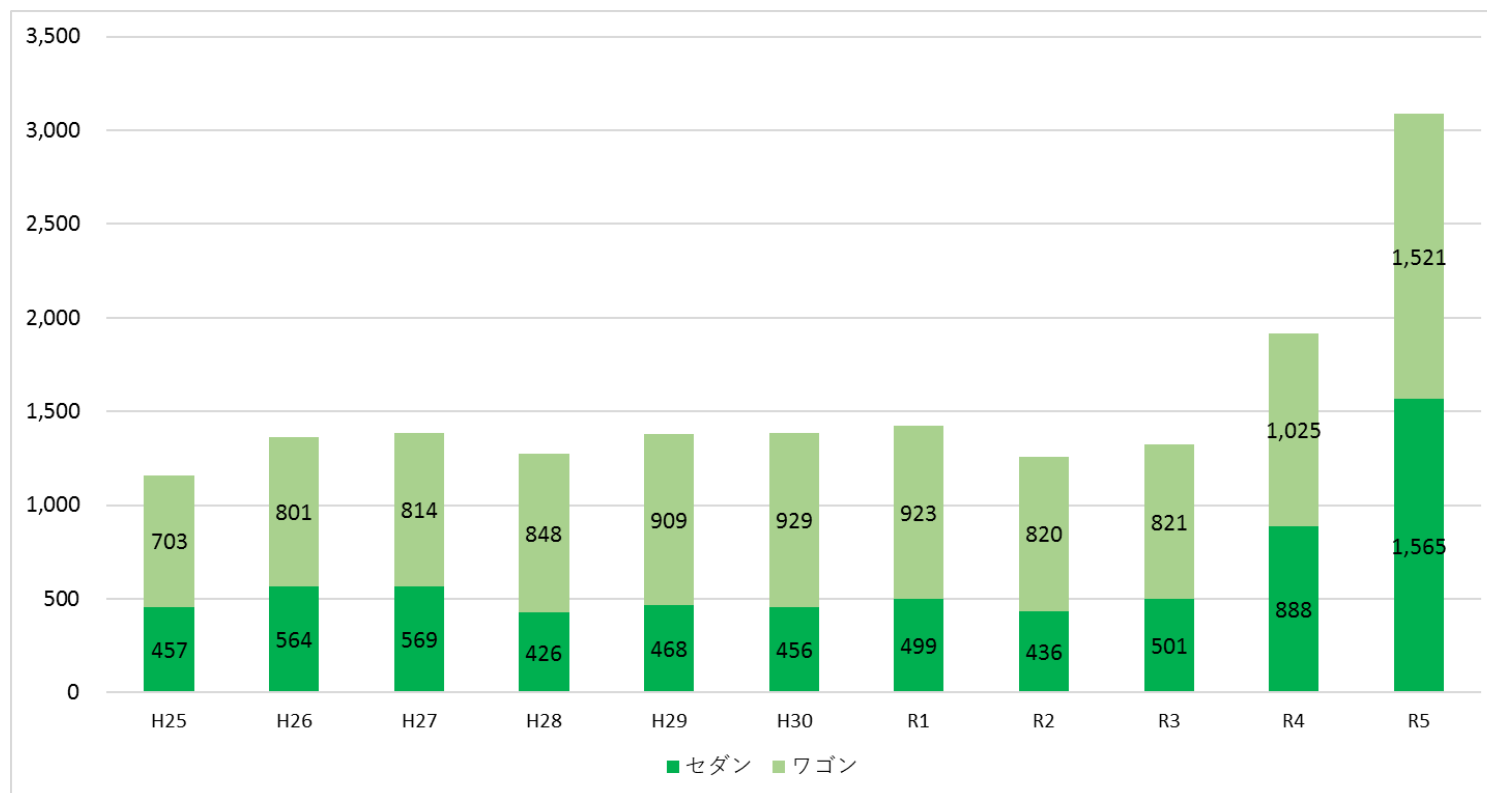


➤ 月平均運賃収入は、従前の仕組みと比較すると約2倍となりました。

走行距離推移（年度別）

（単位：km）

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
セダン	457	564	569	426	468	456	499	436	501	888	1,565
ワゴン	703	801	814	848	909	929	923	820	821	1,025	1,521
計	1,160	1,365	1,383	1,274	1,377	1,384	1,422	1,255	1,322	1,913	3,086



➤ 利用者の増加に伴い、車両の走行距離は増加しています。

施設・目的別の利用状況

(単位:人)

施設名 (利用頻度の高い場所)	利用人数
町立辰野病院	1295
デリシア辰野店	956
辰野町役場	551
湯にいくセンター	504
ニシザワ辰野食彩館	466
辰野駅	337
共生館あさひヶ丘	253
ときめきの街	237
古村医院	227
辰野美術館	178
辰野町老人福祉センター	166
ほたるの里世代間交流センター「茶の間」	151
新田内科クリニック	139
たつのパークホテル	129
モンマートサワヤ酒店	125
アルプス中央信用金庫辰野支店	117
天龍堂医院	107
JA上伊那辰野基幹支店	92
中央歯科医院	84
伊北接骨院	78

➤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。

➤昨年度と比較すると温泉(湯にいくセンター)への利用回数が増加傾向にあり、買い物や通院だけでなく、趣味・娯楽にご利用いただいています。

令和 7 年度 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業について

令和 6 年 6 月 24 日

辰野町地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

辰野町の公共交通は鉄道や町営バス、デマンド型乗合タクシーやタクシー等を中心に構成されており、町が運行している町営バスやデマンド型乗合タクシーは、利用者のニーズに応える形で改善を図りながら運行を継続してきました。

その一方で、町の人口減少や少子高齢化は大きく進んでおり、地域住民の生活交通を確保し、将来に渡って維持・確保していくためには、今後の社会環境の変化や多様化する住民ニーズを見据えて、持続可能な交通体系を目指すための指針が必要となります。

このことから、町内の移動実態や課題を整理し、目指すべき公共交通の姿を明確化することによって、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいた、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするための公共交通政策の総合計画となる「辰野町地域公共交通計画」を策定することとなりました。

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

- ◇◇町営バスとデマンド型乗合タクシーの年間利用者数を 15,000 人以上（令和 4 年度実績 15,572 人）とする。
- ◇◇町営バスとデマンド型乗合タクシーの収支率を 15%以上（令和 4 年度実績 18%）とする。
- ◇◇デマンド型乗合タクシーの利用登録者数を 650 人以上（令和 4 年度実績 558 人）とする。
- ◇◇中心拠点に位置するバス停における町営バスとデマンド型乗合タクシーの乗降者数を各年度において前年度以上を目標とする。
- ◇◇公共交通に係る町民 1 人あたりの行政支出額を 1,600 円以内（令和 4 年度実績 1,400 円）とする。
- ◇◇町と連携して利用促進に関する取り組みを実施した地域（自治区）の数を 5 地域（令和 4 年度実績 1 地域）とする。

（辰野町地域公共交通計画 P 66 参照）

(2) 事業の効果

町営バス川島線及び飯沼線、デマンド型乗合タクシーを維持・確保することにより通院・買い物、通学等の生活交通としての利便性が向上する。

また、町営バス 2 路線については、鉄道へのアクセスを高めることで、町外への移動や町外者の辰野町内での回遊性も向上する。

今後の人口減少を踏まえ、町営バスやデマンド型乗合タクシーを組み合わせた効率的かつ利便性の高い公共交通体系を構築することで、利用者数及び収支率の維持を図り、持続可能性を確保する。

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

- ・町営バス（地域内交通）の見直し（辰野町、交通事業者）
 - ・デマンド型乗合タクシーによる生活移動の確保（辰野町、交通事業者）
 - ・鉄道（広域交通）の減便・縮小への対応（辰野町、交通事業者）
 - ・まちなかエリア（町中心部）での回遊性の向上（辰野町、交通事業者）
 - ・利用環境の整備・改善（辰野町、交通事業者、道路管理者）
 - ・交通資源の最適配置・有効活用
 - ・効果的な利用促進策の検討・実施
 - ・関係人口を巻き込んだ施策の検討・実施
 - ・福祉部門と連携した取組の実施
 - ・運転者不足対策の検討・実施
- （辰野町地域公共交通計画 P58～65 参照）

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⇒ JA 支所前	

【デマンド】

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

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】

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンド型乗合タクシーについて、その運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

運行事業者から提供される利用実績及びデマンド型乗合タクシーの配車システム記録等により数値指標を把握し、評価を実施する。

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】

表 5 を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
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 <u>【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】</u>
※該当なし
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） <u>【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】</u>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(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 <u>【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】</u>
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

辰野町地域公共交通協議会

- ・ 令和 5 年 6 月 30 日
第 1 回 生活交通確保維持改善計画
辰野町地域公共交通計画の策定について 承認等
- ・ 令和 5 年 11 月 17 日
第 2 回 辰野町地域公共交通計画の進捗状況について 承認等
- ・ 令和 6 年 1 月 17 日
第 3 回 辰野町地域公共交通計画（案）
デマンド型乗合タクシーの運行結果について 承認等
- ・ 令和 6 年 3 月（書面表決）
第 3 回 辰野町地域公共交通計画の策定について 承認等

辰野町地域公共交通協議会（幹事会）

- ・ 令和 5 年 6 月 28 日
第 1 回 生活交通確保維持改善計画
辰野町地域公共交通計画の策定について 承認等
- ・ 令和 5 年 9 月 26 日
第 2 回 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
承認等

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は、利用者から利便性の向上を求める要望が強くあったことや導入から 9 年が経過していたことから令和 4 年 10 月から運行方式を見直し、実証実験を実施した。その運行状況を踏まえ現在は新たな運行方式で本格稼働となっている。

町営バスについては、令和 5 年度の沿線地区にて住民座談会を実施。その結果を踏まえて、令和 6 年度に町営バス飯沼線の見直しを行うこととした。

【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）辰野町地域公共交通協議会事務局

（氏 名）桑澤 健太郎

（電 話）0266-41-1111

（e-mail）tyakuba@town.tatsuno.lg.jp

令和6年度 高齢者がいきいき暮らせる持続可能な辰野町にむけた
「交通」×「医療・商業・関係人口」の共創プロジェクトについて

～町営バス「飯沼線」の見直し計画（案）～

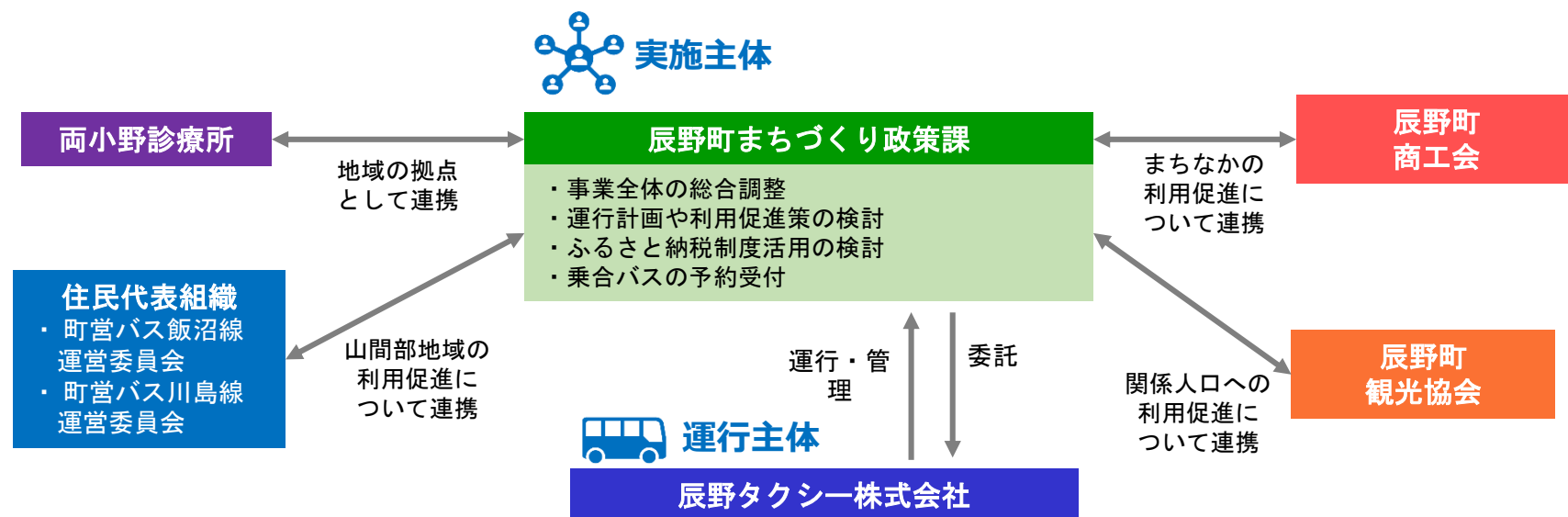


令和6年5月
辰野町・辰野町共創プラットフォーム

背景・目的

辰野町では、交通サービスの持続性確保と高齢者が暮らしやすいまちづくりを目指し、地域交通の維持・活性化を支援する「令和6年度共創・MaaS実証プロジェクト」（国土交通省補助事業）を活用し、町営バス（飯沼線）の交通再編による利便性向上と、まちなかで運行する乗合タクシーとの連携策・利用促進策を新たに試みるとともに、ふるさとの納税の活用による関係人口も巻き込んだ利用促進の実証を行うため地域の多様な関係者が連携・協働した取組を通じた実証を行うこととなりました。

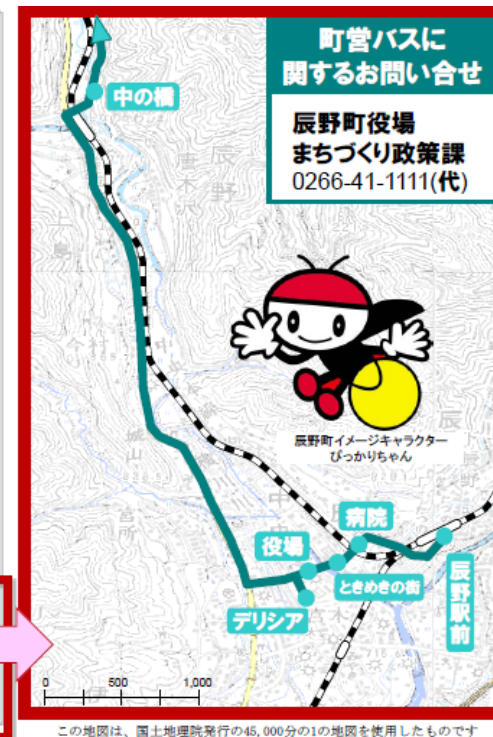
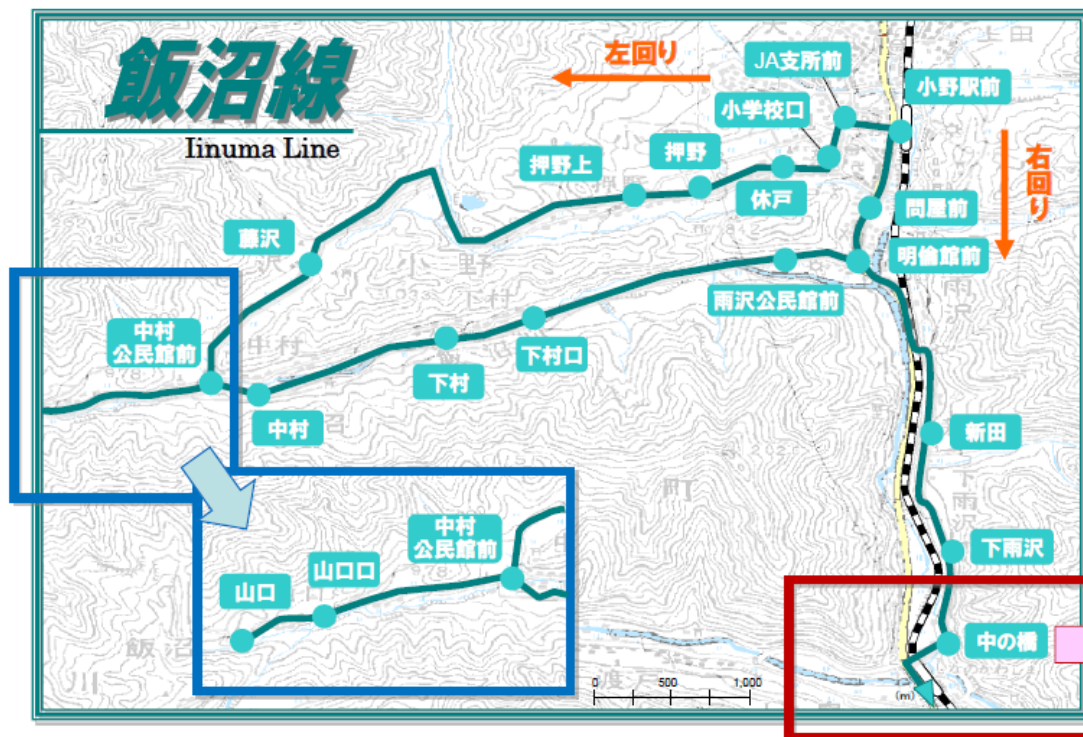
事業の全体像・共創の仕組み



1

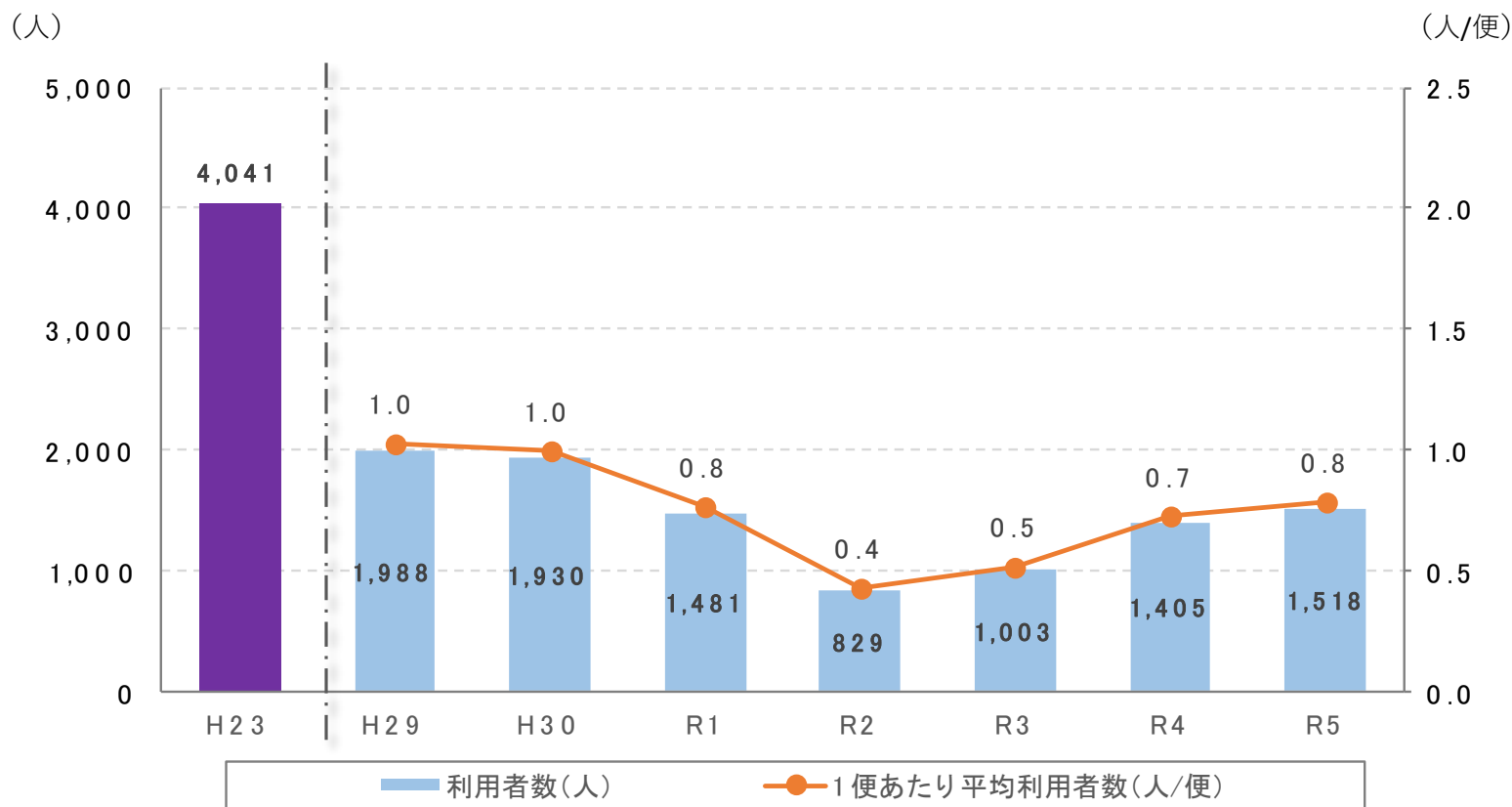
町営バス飯沼線の現状

路線名	町営バス飯沼線
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(株)へ運行を委託
運行便数	右回り：3便 左回り：4便 ※うち3便は辰野駅まで直通運行（火・木のみ）
運賃	100円～最大350円
運行日	平日





- 平成23年度の利用者数は年間4,041人であったが、減少傾向が続いており、コロナ禍前の平成30年度も1,930人、最もコロナ禍の影響を受けた令和2年は829人と大きく減少している。令和3年から徐々に回復傾向にある。
- また、1便当たりの利用者数は令和元年度以降は平均1.0人を下回っており、利用者が0人で運行している便も見られる。

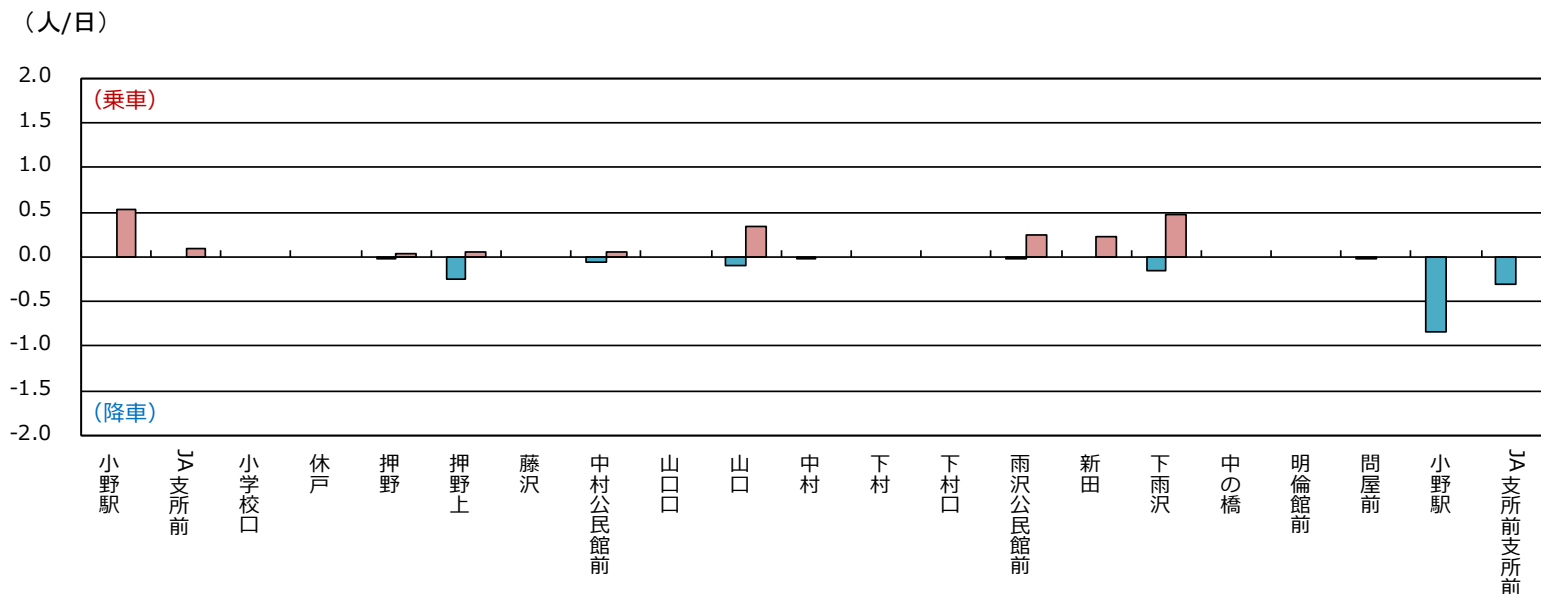


※運行日数は16便のうち、10便が平日の243日、6便が平日と土曜日の297日運行すると仮定して算出

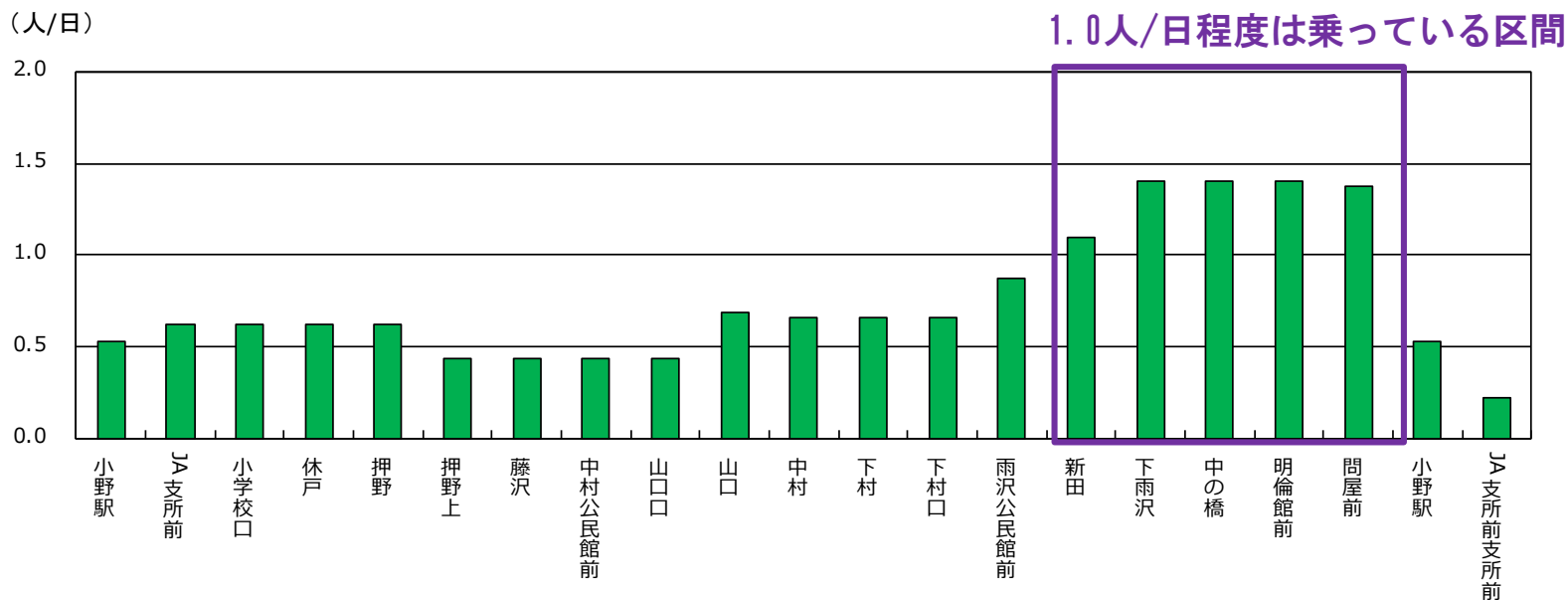
左回り

※R3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

乗降人員



経過人数



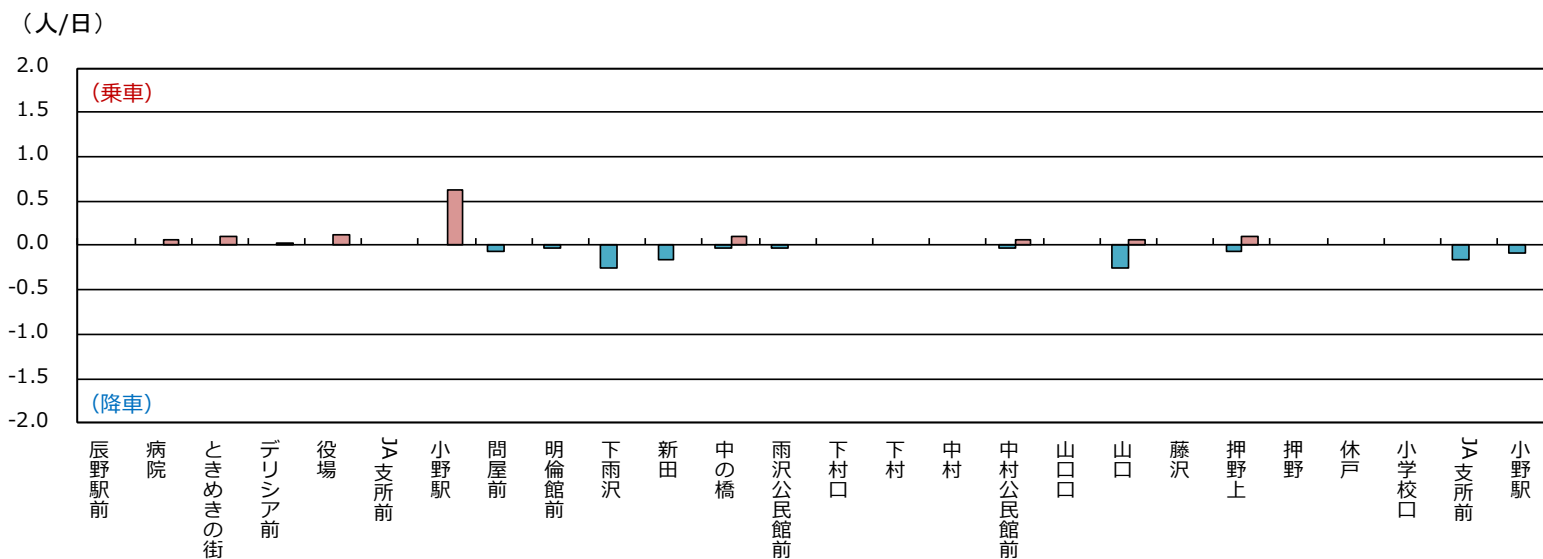
利用状況(区間別利用状況)

7

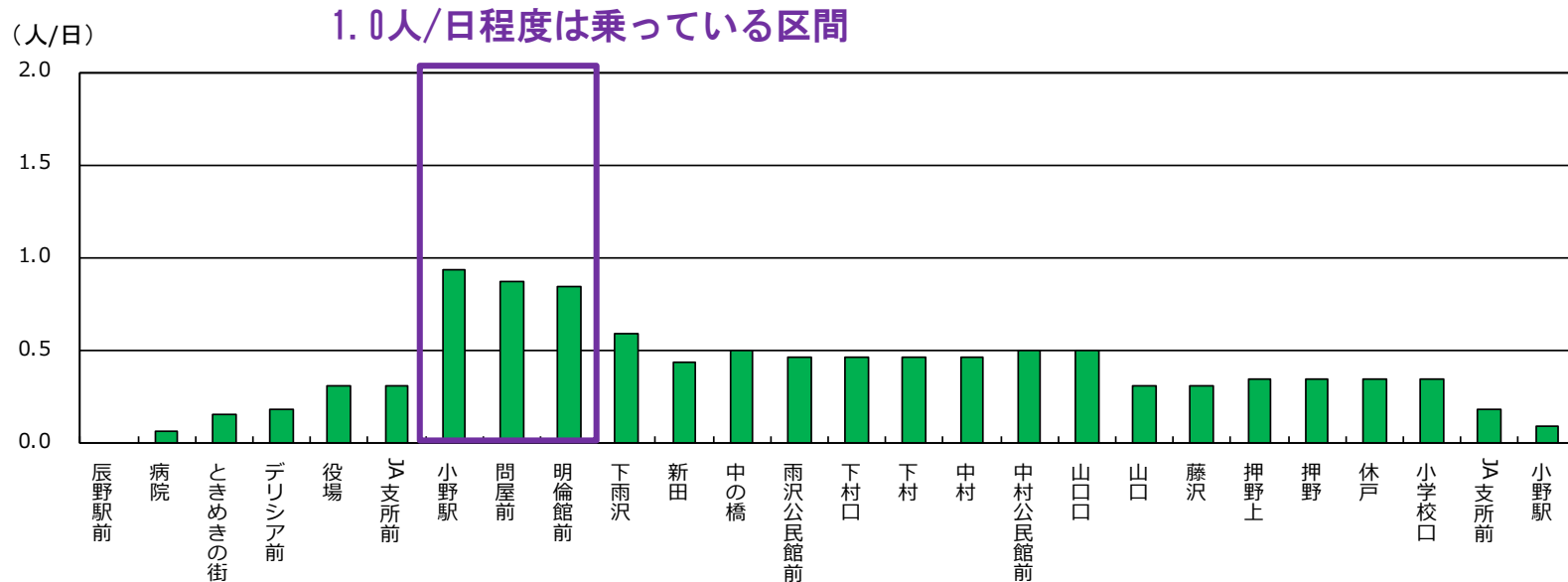
右回り

※R3年11月中旬～12月下旬の約1ヶ月間の乗車記録より作成

乗降人員



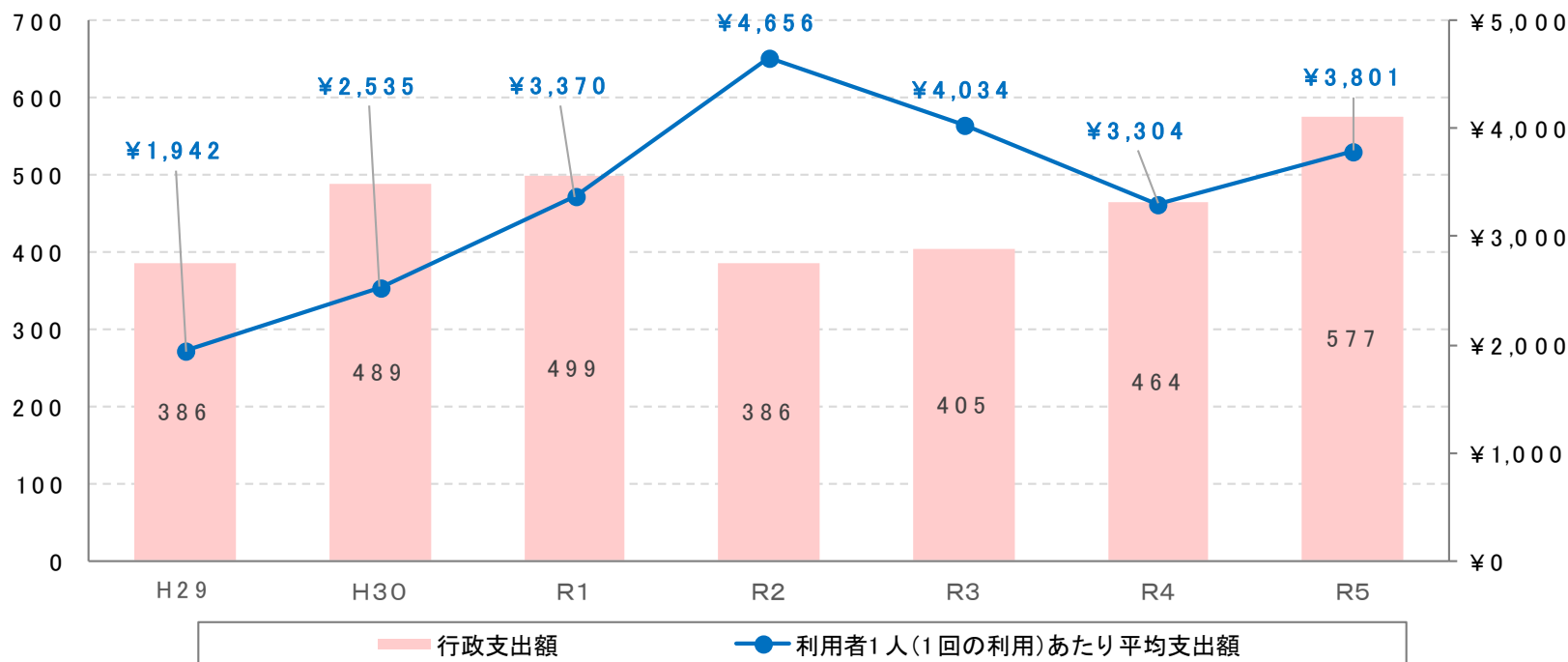
経過人数



- 飯沼線の運行にかかる行政支出額について、直近では400万円を超えて推移しており、直近の令和4年度は464万円を支出している。
- 利用者が少ないことから、利用者1人（1回の運行）に換算した行政支出額は大きく増加しており、令和元年以降は1人3,000円を超えて推移している。

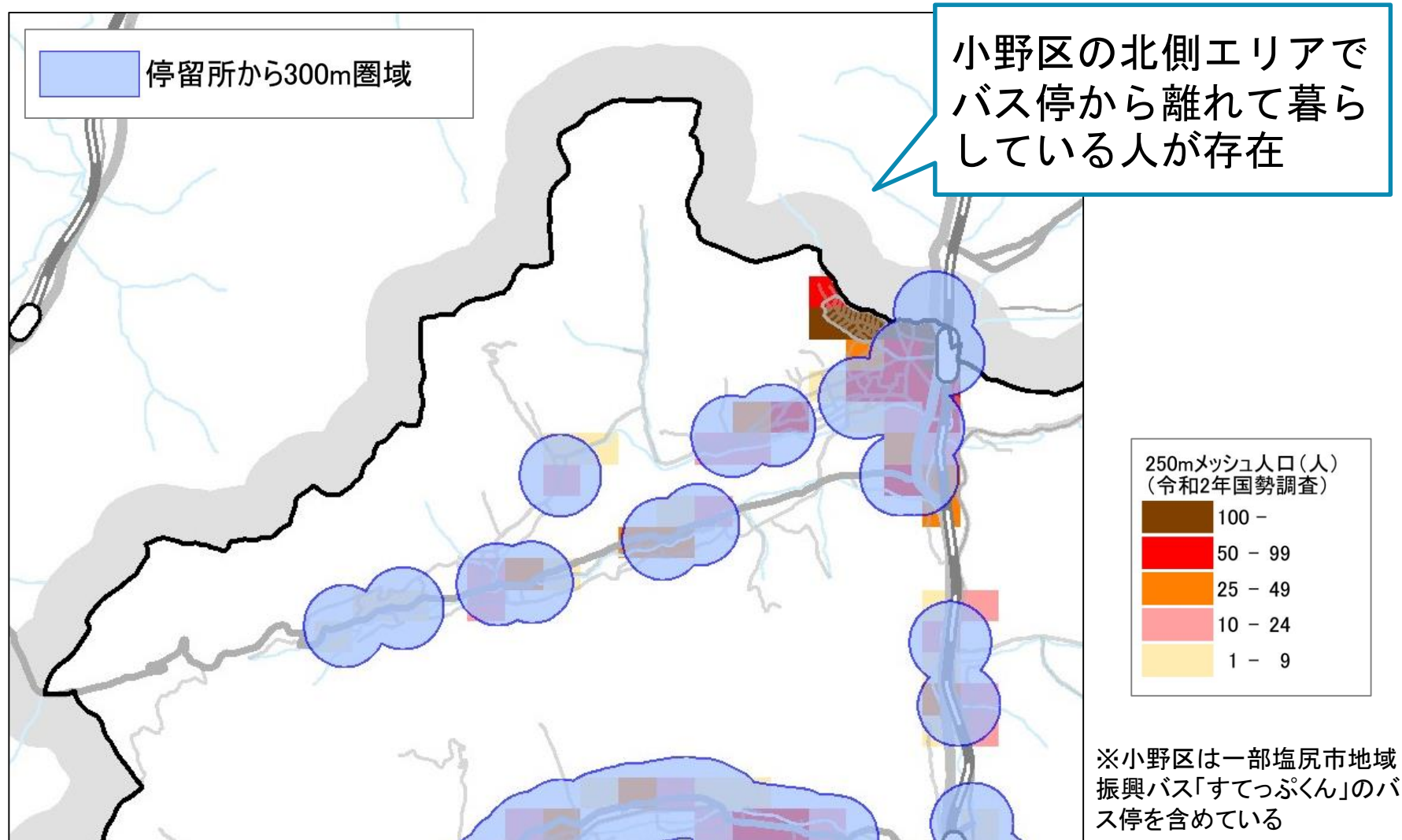
(万円)

(円)



※利用者1人(1回の利用)にかかる経費は行政支出額を年間利用者数で除して算出

「バス停半径300mの範囲より外側の場所」の範囲外に居住している人の状況を下図に表しています。（上記は塩尻市を参考に設定）

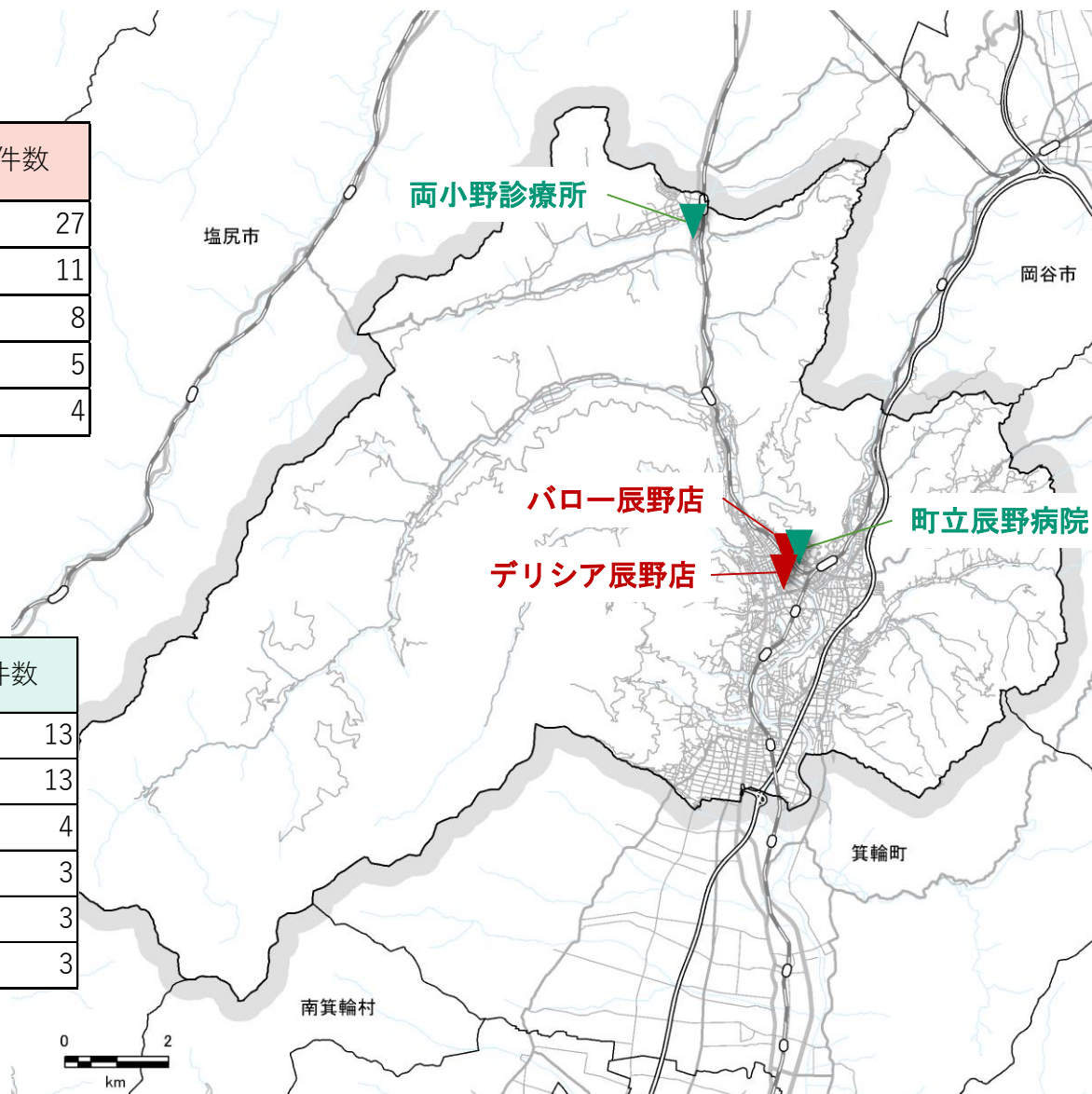


よく行く買い物先

小野区 (n=73)	件数
デリシア 辰野店	27
バロー辰野店	11
ツルヤ (店舗不明)	8
ツルヤ 広丘店	5
バロー塩尻店	4

よく行く医療機関

小野区 (n=56)	件数
町立辰野病院	13
両小野診療所	13
松本歯科大学病院	4
まつもと医療センター	3
塩尻協立病院	3
岡谷市民病院	3



- 利用者数は大きく減少しており、便によっては国の補助要件となる利用者数（乗車人員が2人／1便以上であること）に達していない
- 鉄道（JR中央本線）の減便によりニーズが見られる辰野方面（辰野駅）までの接続便が十分に確保されていない
- 辰野方面まで行ける便があるが、曜日が限定的で利便性が悪い
- 一部の住宅ではバス停までの距離が離れている
- 運行経費が増加傾向にある中、利用者1人を運ぶのに3,000円以上がかかっており、現在の定時定路線としての運行は非効率的
- 車両の老朽化が進んでおり、代替となる車両への更新が必要
- 朝・夕の時間帯では通学での利用や鉄道との接続ができている便も存在しており、引き続き通学利用や鉄道との接続を考慮したダイヤを設定する必要がある



町営バスとしての運行を基本にしつつ、効率的で利便性の高い運行への見直し

2

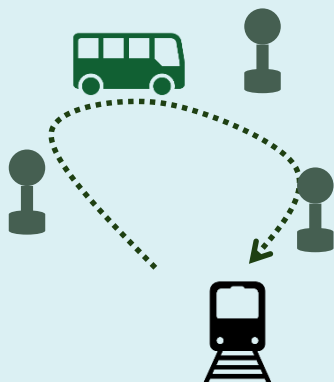
町営バス飯沼線の見直し計画(案)

- ① 効率性と利便性を向上させるため、定時定路線バスと予約型乗合バスのハイブリット形式で運行し、朝夕の時間帯はこれまでの町営バスと同じ、バス停を時刻通りに運行する定時定路線型で運行し、日中は利用者の予約に応じて予約型乗合バス形式で指定の目的地まで運行する
- ② 鉄道にあわせてダイヤを調整し、減便の影響を考慮して辰野駅周辺のバス停まで運行する便を増やす（主に日中の予約型乗合バスを想定）
- ③ 利用者のニーズに合わせて、両小野診療所でのバス停を新設し、旧JA小野支所構内のバス停等、現状に即していない既存のバス停の待合環境を改善する
- ④ 車両の老朽化に対応するために、デマンド型乗合タクシーで使用している車両を使用する。

路線名	町営バス飯沼線	
運行形態	公共交通空白地有償運送 朝夕は定時定路線、日中はデマンド方式の区域運行として運行	
運行事業者	辰野タクシー(株)へ運行を委託	
運行便数	定時定路線バス	右回り：2便 左回り：1便
	予約型乗合バス	辰野駅～小野区内：2便 小野区内～辰野駅：2便
運賃	定時定路線便	100円～350円の距離制運賃
	予約型乗合バス	小野区内：350円 小野区内～辰野駅周辺のバス停：600円
予約	定時定路線便	予約不要（これまでと同じくバス停間を運行）
	予約型乗合バス	予約が必要（予約の締切時刻等は今後調整）
運行日	平日（年末年始を除く）	

朝の時間帯

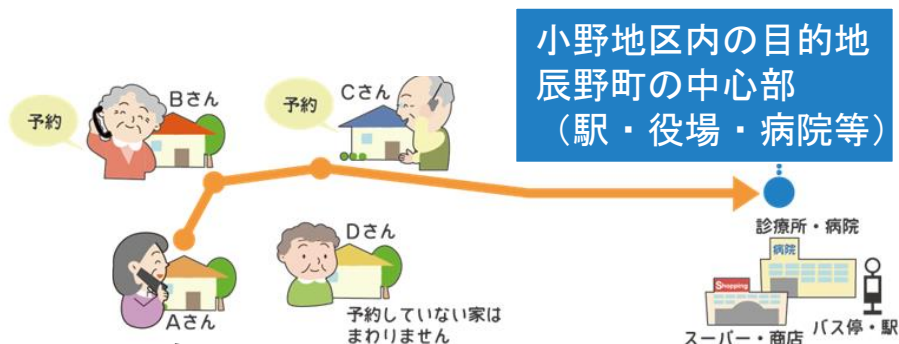
定時定路線運行
(これまでの町営
バスの同じ形態)



日中の時間帯

利用者の予約に応じて自宅の近くから指定の目的地まで運行

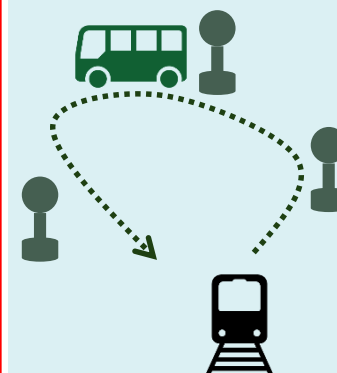
ただし、円滑に運用するため目安となる時刻設定し、目的地は限定する

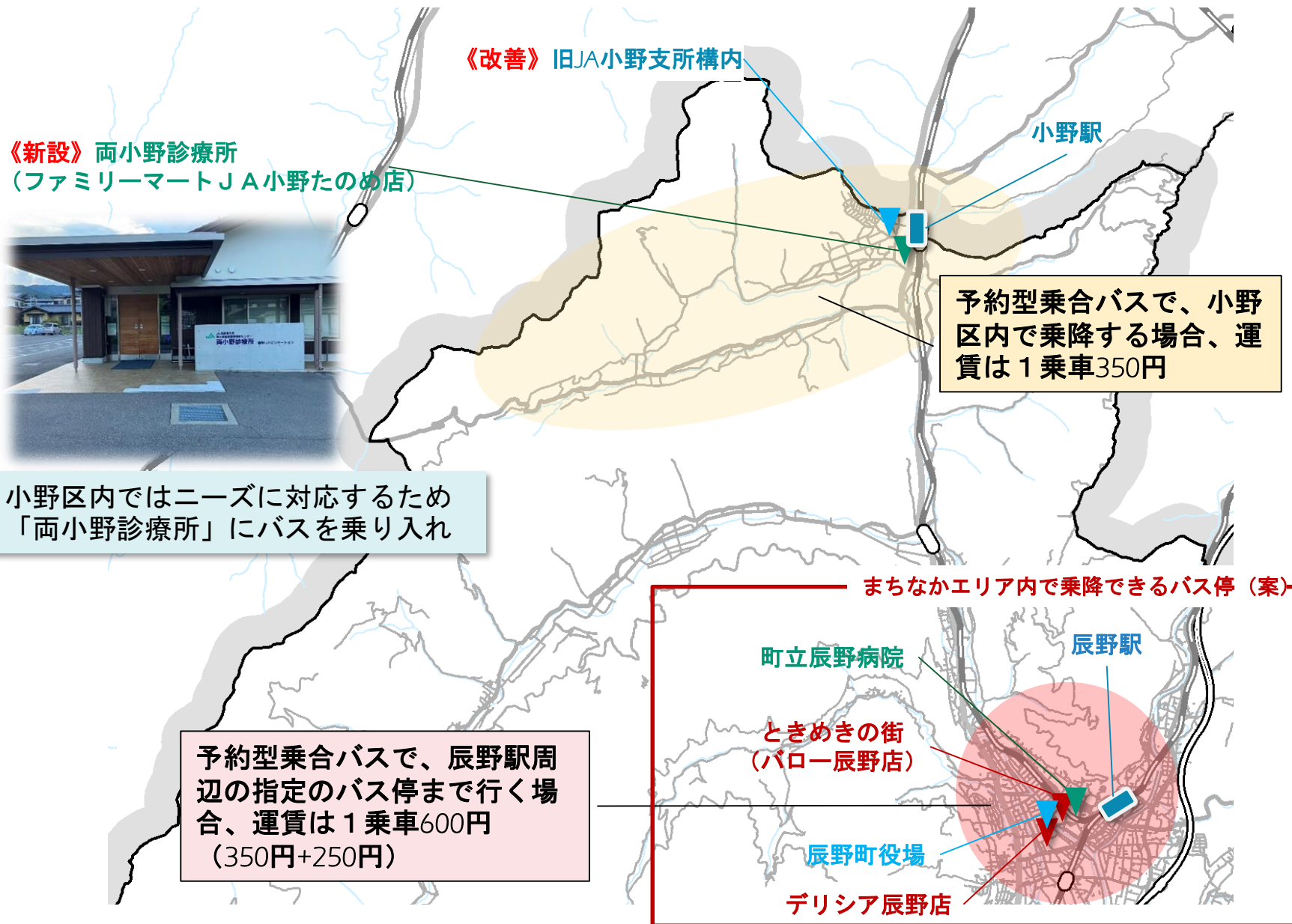


11時の予約型乗合バスで
「町立辰野病院」までお願いしま
す！

夕方の時間帯

定時定路線運行
(これまでの町営
バスの同じ形態)





※小野～辰野間の鉄道の運賃は200円を参考に設定

●右回り【現在の時刻表】

主要バス停	1便	2便	3便		4便
			(月水金)	(火木)	
小野駅前	6:45	7:26	8:55	8:55	14:20
小学校口	6:47	7:28	8:57	8:57	14:22
押野	6:50	7:31	9:00	9:00	14:25
山口	7:01	7:42	9:11	9:11	14:36
中村公民館前	7:05	7:46	9:15	9:15	14:40
雨沢公民館前	7:12	7:53	9:22	9:22	14:47
中の橋	—	7:59	—	—	—
小野駅前	7:25	8:11	9:35	9:26	15:00
役場	—	—	—	9:48	—
病院	—	—	—	9:51	—
辰野駅前	—	—	—	9:52	—

注) 記載のダイヤは決定したものではなくあくまでイメージです

★見直しイメージ(時刻は仮)

定時定路線運行を維持
(便数等は利用状況に応じて調整)

主要バス停	1便	2便
小野駅前	6:45	7:27
小学校口	6:47	7:29
押野	6:50	7:32
山口	7:01	7:43
中村公民館前	7:05	7:47
雨沢公民館前	7:12	7:54
中の橋	—	8:00
小野駅前	7:25	8:12
両小野診療所	7:26	8:13
役場・ときめきの街	—	8:33
病院	—	8:36
辰野駅前	—	8:37

予約型乗合バス(目安となる時刻を設定し、地区内と所定の乗降場所の間を運行)

乗車場所/降車場所	予約型 行き3便	予約型 行き4便
【乗車】 小野地区 (飯沼線沿線)	9:00~ 9:40頃	11:30~ 12:10頃
	↓	↓
	目安となる時刻の範囲内で予約に応じて乗車	
【降車】小野駅前	9:45頃	12:15頃
【降車】両小野診療所	9:45頃	12:15頃
【降車】役場	9:55頃	12:25頃
【降車】病院	10:00頃	12:30頃
【降車】辰野駅	10:00頃	12:30頃

●左回り【現在の時刻表】

主要バス停	1便		2便	3便
	(月水金)	(火木)		
辰野駅前	—	13:05	—	—
病院	—	13:07	—	—
役場	—	13:10	—	—
小野駅前	13:12	13:31	15:31	16:30
中の橋	13:22	—	—	—
雨沢公民館前	13:31	13:33	15:44	16:43
中村公民館前	13:38	13:40	15:51	16:50
山口	13:41	13:43	15:54	16:53
押野	13:53	13:55	16:06	17:05
小学校口	13:56	13:58	16:09	17:08
小野駅前	13:58	14:00	16:11	17:10

注) 記載のダイヤは決定したものではなくあくまでイメージです

★見直しイメージ(時刻は仮)

予約型乗合バス(目安となる時刻を設定し、地区内と所定の乗降場所の間を運行)

乗車場所/降車場所	予約型 帰り1便	予約型 帰り2便
【乗車】辰野駅	10:30頃	14:30頃
【乗車】病院	10:30頃	14:30頃
【乗車】役場	10:35頃	14:35頃
【乗車】両小野診療所	10:45頃	14:45頃
【乗車】小野駅前	10:45頃	14:45頃
【降車】 小野地区 (飯沼線沿線)	目安となる時刻の範囲内で予約に応じて乗車	
	↓	↓
	10:50~ 11:30頃	14:50~ 15:30頃

定時定路線運行を維持(便数等は利用状況に応じて調整)

主要バス停	3便
辰野駅前	—
病院	—
役場	—
両小野診療所	16:29
小野駅前	16:30
中の橋	—
雨沢公民館前	16:43
中村公民館前	16:50
山口	16:53
押野	17:05
小学校口	17:08
小野駅前	17:10

- 車両はデマンド型乗合タクシーを使用している車両(トヨタ・ハイエース)を使用します。
- また、デマンド型乗合タクシーとして利用する車両については本事業を活用して新たに購入した車両(乗用車)を使用します。



※車両が今後車両が不足するケースが考えられるため、使用車両が町営バスと予約型乗合タクシーの両方でフレキシブルに活用できる体制をとることも本事業を通じて検討します。

実施項目		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月			
実証に向けた関係者間での調整	運行事業者・関係者間での調整	●公共交通協議会での事業概要の報告				●運行内容の調整、運行内容の決定（公共交通協議会での承認）																	
	運行に関する手続き等					※運行内容の変更に関わる運輸局との申請処理（1ヶ月間を想定）																	
実証運行に関わる準備	周知チラシの作成・配布					●周知チラシの配布（運行1ヵ月前を目途）																	
	住民説明会の開催																						
	車両・停留所の整備等																						
実証運行（10/1～）										★実証運行期間 （実証結果を踏まえて本格運行に移行）													
評価・検証、結果とりまとめ	検証（利用状況のモニタリング関係者ヒアリング等）																						
	実証結果取りまとめ																						
	公共交通協議会等での報告																						

- 町営バス飯沼線の運用面（効率性や継続性）や利便性向上が図られているか検証し、検証結果を踏まえて、必要な改善を図ったうえで本格運行に切り替えます。
- 町営バス川島線については、今回の飯沼線の実証運行結果や小学校の統合等の影響を踏まえて、地域に適切な形を次年度以降に検討します。
- 公共交通の利用促進策を本事業にあわせて実施し、効果を検証します。
- 町営バス利用者のまちなかエリアでの回遊性向上や効率的な車両の活用についても、本事業の検証とあわせて検討を行います。