第３回 辰野町地域公共交通協議会
議事録

●日　時：令和７年１月 27 日(月)　午前 9:00～午前 10:00

●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３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協議会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）

● 　本日はお足元も悪い中、また台風の接近も危惧される中で辰野町地域公共交通協議会にご出席いただきまして誠に感謝申し上げます。

現在、社会問題になっている地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足に対応するため、国から「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」をはじめとした、解決策の選択肢が示されている状況にあります。

町としては、町民やタクシー事業者等の実情に踏まえたうえで適切な解決策を取捨選択していくことが重要であると認識しており、安全・安心の確保を前提に、持続可能性や事業採算性の観点からも丁寧な検討を重ねていきたいと考えております。

そして、本日の協議会は、小野区飯沼線の見直し方針・実証実験の運行方式が最終決定となります。実証実験における運行ダイヤ・運賃などの運行方式に対しまして、様々な知見から忌憚のないご意見を頂戴したく存じます。本日はよろしくお願いいたします。

３.協議事項

（１）令和６年度辰野町地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく事業評価（案）について（資料２）

・資料２に沿って、事務局より報告

⇒一同承認質疑なし

（２）その他

⇒なし

４．報告事項

（１）小野区における実証運行経過と今後の方向性について（資料１）

・資料１に沿って、事務局より報告

⇒質疑なし

（２）長野県公共交通活性化協議会上伊那地域別部会について（資料３）

・資料１に沿って、事務局より報告

⇒質疑なし

（３）その他

⇒なし

５.その他

⇒なし

６.閉会

三浦事務局長	● 慎重審議ありがとうございました。以上を持ちまして第３回 辰野町地域公共交通協議会を終了いたします。

第３回　辰野町地域公共交通協議会　次第

日　時：令和７年１月 27 日
　　午前 9 時 00 分～
場　所：大会議室（第６会議室）

１　開会

２　会長あいさつ

３　協議事項
（１）令和６年度辰野町地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく事業評価（案）について（資料２）

（２）その他

４　報告事項
（１）小野区における実証運行経過と今後の方向性について（資料１）

（２）長野県公共交通活性化協議会上伊那地域別部会について（資料３）

（３）その他

５　その他

６　閉会

辰野町地域公共交通協議会委員名簿

任期　R7.3.31まで
（順不同、敬称略）

＼	役職	所　　属	職　　名	氏　　名	選出区分	備　考
1	会長	辰野町	町長	武居　保男	(1)　町長	
2	委員	〃	副町長	山田　勝己	(6)　道路管理者、長野県警察、その他交通会議が必要と認める者	
3	〃	公益社団法人　長野県バス協会	専務理事	松井　道夫	(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	
4	〃	辰野タクシー株式会社	代表取締役	飯澤　和也	〃	
5	〃	一般社団法人長野県タクシー協会	会長	山谷　恭博	〃	
－	〃				(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	
6	〃	区長	小野区長	小野　耕一	(4)　住民又は利用者の代表者	
7	〃	〃	川島区長	小澤　千尋	〃	
8	〃	〃	小横川区長	赤羽　誠	〃	
9	〃	〃	宮木区長	宮原　正尚	〃	
10	〃	〃	北大出区長	野澤　正光	〃	
11	〃	〃	平出区長	赤羽　修一	〃	
12	〃	〃	赤羽区長	赤羽　康秀	〃	
13	〃	〃	沢底区長	花岡　恭弘	〃	
14	〃	辰野町社会福祉協議会	会長	赤羽　八洲男	〃	
15	〃	辰野町商工会	会長	檀原　隆宣	〃	
16	〃	辰野町観光協会	会長	中谷　勝明	〃	
17	〃	辰野町民生児童委員協議会	会長		〃	
18	〃	〃	副会長	赤羽　正臣	〃	
19	〃	辰野町シニアクラブ連合会	会長	山田　弘司	〃	
20	〃	〃	シニアクラブ女性部長	根橋　久子	〃	
21	〃	辰野町ＰＴＡ連合会	会長	林　まどか	〃	
22	〃	辰野町女性団体連絡協議会	会長	赤羽　弘江	〃	
23	〃	北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官	山岸　康範	(5)　北陸信越運輸局長又はその指名する者	
24	〃	伊那警察署	交通課交通係長	髙梨　幸太	(6)　道路管理者、長野県警察、その他協議会が必要と認める者	
25	〃	伊那建設事務所	維持管理課長	塚田　英樹		
26	〃	上伊那地域振興局	企画振興課長	中谷　俊禎	〃	
27	〃	塩尻市	都市計画課長	米山　進	〃	
28	〃	辰野高等学校	教頭	齋藤　美幸	〃	
29	〃	東日本旅客鉄道株式会社	塩尻駅長	長瀬　孝	〃	

30	〃	辰野町	辰野病院事務長	桑原　さゆり	〃	
31	〃	辰野町	保健福祉課長	竹村　智博	〃	
32	〃	辰野町	建設水道課長	熊谷　健司	〃	
33	〃	辰野町	学校支援課長	小澤　靖一	〃	
1		事務局長	まちづくり政策課長	三浦　秀治		
2		事務局	まちづくり政策課 まちづくり係長	一ノ瀬　雄大		
3		〃	まちづくり政策課係員	桑澤　健太朗		

資料２

令和６年度
辰野町地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく事業評価（案）について

辰野町
TATSUNO

事業評価の目的・内容

１．目的

辰野町においては町営バス２路線（飯沼線・川島線）及びデマンド型乗合タクシーの運行について国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業）を活用して運行しております。
同補助金の規定により、事業における目標・効果の達成状況等の内容を毎年度評価することとなっているため、皆様に協議をお願いするものでございます。

２．内容

令和６年度辰野町地域内フィーダー系統確保維持計画（令和５年10月～令和６年９月までの１年間）

目標値

路線名	年間利用者数	収支率
町営バス川島線	9,703人	10.45%
町営バス飯沼線	2,851人	7.07%
乗合タクシー	4,999人	8.08%

事業の実績

路線名	年間利用者数（目標値）	収支率（目標値）
町営バス川島線	8,735人（9,703人）	9.23%（10.45%）
町営バス飯沼線	1,478人（2,851人）	3.23%（7.07%）
乗合タクシー	8,282人（4,999人）	13.87%（8.08%）

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
事業者：辰野町 運行系統名：町営バス川島線	○辰野町役場～デリシア・かやぶきの館～中谷	<前回の評価結果の概要> 利用者からの聞き取り等により、さらなる利便性向上とニーズ把握に努め目標達成水準の維持を目指す。 <評価結果の反映状況> 住民座談会や住民アンケート調査にて意見聴取を行った。その上で、運行ダイヤ及び広報などの情報提供に対する満足度が低い状況にあったことから、その改善に向けて継続した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	○輸送人員 目標値：9,703人 実績：8,735人 ○収支率 目標値：10.45% 実績：9.23% 輸送人員と収支率ともに目標値を下回る結果となった。	輸送人員及び収支率は目標値を下回る結果となっているが、通学・通院等の利用が多い重要な路線であることから、引き続き利用促進の研究を継続するとともに、運行ダイヤの最適化に向けて沿線地区や事業者と調整を図る。
事業者：辰野町 運行系統名：町営バス飯沼線	○小野駅前～明倫館～JA支所前	<前回の評価結果の概要> 1便あたりの乗車人数が1人に満たない状況を踏まえ、運行方式の見直しも含めて研究していく。 <評価結果の反映状況> アンケート調査等の結果を踏まえ、令和6年10月より運行方式を見直し、実証実験を実施することとした。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	○輸送人員 目標値：2,851人 実績：1,478人 ○収支率 目標値：7.07% 実績：3.23% 輸送人員と収支率ともに目標値を下回る結果となった。	1便あたりの乗車人数が1人未満であることから、今年度についても補助対象外路線となってしまった。 辰野町地域公共交通計画の策定時に集約したアンケート調査等の意見を反映させ、実証実験を行い輸送人員の増加及び収支率の改善を図ることとした。
事業者：辰野タクシー(株) 運行系統名：デマンド型乗合タクシー	○集落～交通不便地域～JA、辰野駅	<前回の評価結果の概要> 事業の採算性などを考慮し、更なる利用者の拡大を図り、定額利用運賃利用者の増加を図る。 <評価結果の反映状況> 乗降できる施設にてチラシの配布を呼びかけるなど、継続的な周知により、利用者数の増加や収支率の改善が図られた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	○輸送人員 目標値：4,999人 実績：8,282人 ○収支率 目標値：8.08% 実績：13.87% 利用者数は年々増加し、収支率も改善されている。	運転免許証自主返納者に対してデマンドタクシーの案内を継続して実施する。 案内チラシの刷新や運行区域内へ配布するなど、周知方法の強化を図る。

④評価基準
A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された
B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤評価基準
A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）
B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）
C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

資料１

小野区におけるデマンド交通の実証運行経過と今後の方向性について

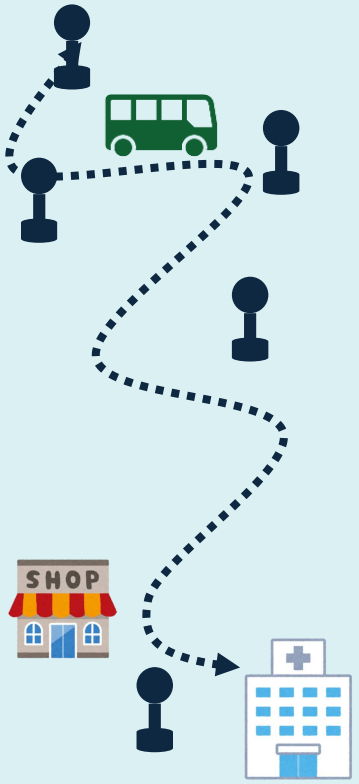
１．実証運行の内容
２．実証運行期間における利用状況
３．アンケート調査結果
４．実証運行で見えてきた課題
５．今後の方向性（案）

実証運行の内容

日中の町営バスの運行は予約型のおのりーな（デマンドバス）に切り替え、バス停だけでなくごみステーションからも乗降できるよう町営バスの運行方式を見直しました。

朝の時間帯

これまでと同じく
ダイヤに沿って運行



日中（昼）の時間帯

予約に応じて運行する「おのりーな」が運行

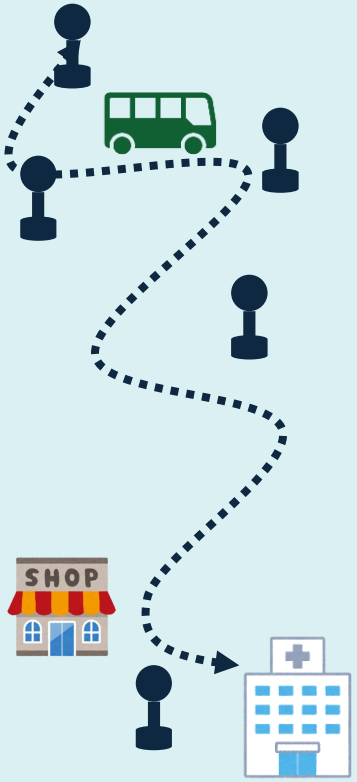
電話予約

近くのバス停などまでお迎え

バス停やごみステーション、病院や買い物先などの決められた目的地で降車

夕方の時間帯

これまでと同じく
ダイヤに沿って運行



実証運行の内容

町営バス飯沼線は通学などで利用される朝夕は定時定路線のまま運行し、辰野町中心部（まちなか）で運行する便を増やしました。

- 朝と夕で運行している右回りと左回りは２便ずつ町営バスとして運行
- まちなかの施設（辰野駅や辰野病院等）までルートを延長

時刻表（抜粋版）

停留所	1便	2便
両小野診療所	6:44	7:27
小野駅	6:45	7:28
山口	7:01	7:44
中村	7:06	7:49
下雨沢	7:18	8:01
新田	7:20	8:09
小野駅	7:25	8:14
両小野診療所	7:26	8:15
辰野病院		8:39
辰野駅前		8:40

停留所	1便	2便
辰野駅前	15:26	
病院	15:27	
両小野診療所	15:51	16:41
小野駅	15:53	16:43
下雨沢	16:00	16:50
新田	16:02	16:52
中村	16:12	17:02
山口	16:16	17:06
小野駅	16:33	17:23
両小野診療所	16:34	17:24
病院		17:47
辰野駅前		17:48

※赤字は新設バス停

おのりーな（デマンドバス）は小野区だけでなくまちなかのバス停まで行けるように設定しました。

“まちなか”の乗降場所は
役場、デリシア、ときめきの街、
辰野病院、辰野駅、
湯にいくセンターなど

行き・帰り	デマンドバスの運行時間	行先・運行範囲	予約方法・時間
行き	第１便　9:00頃発～	小野区内 小野区→まちなか	利用する前日の15時までに電話予約
	第２便　11:30頃発～	小野区内 小野区→まちなか	利用する前日の15時までに電話予約
帰り	第１便　10:30頃発～	小野区内 まちなか→小野区	利用する前日の15時までに電話予約
	第２便　13:00頃発～	小野区内 まちなか→小野区	利用する当日の12時までに電話予約

（参考）実証前の町営バス飯沼線の時刻表

左回り

火曜・木曜は辰野町中心部まで直通運転

停留所名	1便	2便	3便（月水金）	3便（火木）	4便
小野駅前	6:45	7:26	8:55	8:55	14:20
JA支所前	6:46	7:27	8:56	8:56	14:21
小学校口	6:47	7:28	8:57	8:57	14:22
休戸	6:48	7:29	8:58	8:58	14:23
押野	6:50	7:31	9:00	9:00	14:25
押野上	6:51	7:32	9:01	9:01	14:26
藤沢	6:55	7:36	9:05	9:05	14:30
中村公民館前	6:58	7:39	9:08	9:08	14:33
山口口	7:00	7:41	9:10	9:10	14:35
山口	7:01	7:42	9:11	9:11	14:36
山口口	7:03	7:44	9:13	9:13	14:38
中村公民館前	7:05	7:46	9:15	9:15	14:40
中村	7:06	7:47	9:16	9:16	14:41
下村	7:08	7:49	9:18	9:18	14:43
下村口	7:09	7:50	9:19	9:19	14:44
雨沢公民館前	7:12	7:53	9:22	9:22	14:47
新田	7:16	7:57	9:26	※9:30	14:51
下雨沢	7:18	7:58	9:28	※9:32	14:53
中の橋	—	7:59	-	—	—
※下雨沢	—	8:04	-	※9:32	※14:53
※新田	7:20	8:06	9:30	※9:30	14:55
明倫館前	7:23	8:09	9:33	9:24	14:58
問屋前	7:24	8:10	9:34	9:25	14:59
小野駅前	7:25	8:11	9:35	9:26	15:00
JA 支所前				※8:56	15:01
※新田				9:30	
※下雨沢				9:32	
役場				9:48	
デリシア前				9:49	
ときめきの街				9:50	
病院				9:51	
辰野駅前				9:52	

※印のバス停＝便により通過順が異なるため注意

右回り

火曜・木曜は辰野町中心部から直通運転

停留所名	1便（月水金）	1便（火木）	2便	3便
辰野駅前		13:05		
病院		13:07		
ときめきの街		13:08		
デリシア前		13:09		
役場		13:10		
JA支所前	13:11	—	15:30	16:29
小野駅前	13:12	※13:31	15:31	16:30
問屋前	13:13	※13:30	15:32	16:31
明倫館前	13:14	※13:29	15:33	16:32
下雨沢	※13:25	13:24	※15:38	※16:37
新田	13:17	13:26	15:36	16:35
中の橋	13:22	—	—	—
※下雨沢	13:25	※13:24	15:38	16:37
※新田	13:27	※13:26	15:40	16:39
※明倫館前	※13:14	13:29	※15:33	※16:32
※問屋前	※13:13	13:30	※15:32	※16:31
※小野駅前	※13:12	13:31	※15:31	※16:30
雨沢公民館前	13:31	13:33	15:44	16:43
下村口	13:34	13:36	15:47	16:46
下村	13:35	13:37	15:48	16:47
中村	13:37	13:39	15:50	16:49
中村公民館前	13:38	13:40	15:51	16:50
山口口	13:40	13:42	15:53	16:52
山口	13:41	13:43	15:54	16:53
山口口	13:43	13:45	15:56	16:55
中村公民館前	13:45	13:47	15:58	16:57
藤沢	13:48	13:50	16:01	17:00
押野上	13:52	13:54	16:05	17:04
押野	13:53	13:55	16:06	17:05
休戸	13:55	13:57	16:08	17:07
小学校口	13:56	13:58	16:09	17:08
JA支所前	13:57	13:59	16:10	17:09
小野駅前	13:58	14:00	16:11	17:10

実証運行の内容（おのりーなの利用方法）

1．事前に利用登録

利用登録用紙にお名前や住所をご記入してください。

（小野区デマンドバス）利用者登録申請書

役場への提出をお願いします。（電子申請も可）

2．電話で予約

なるべく、利用したい日の前日までに電話で予約してください。
午後の利用については、当日の午前（正午・12時まで）でも予約を受け付けています。

電話で必ず伝える内容
①お名前（フルネーム）、住所
②利用したい日と利用したい時間・便
③乗る場所と降りる場所

JRやすてっぷくん等に乗り換える場合はその旨もお伝えください！

おのりーな 予約センター　電話　**0266-41-1170**

承りました！
明日9時に春宮のごみステーションまでお迎えに行きます。

春宮の「小野辰子」です。
明日、9時の便で春宮のごみステーションから辰野病院まで利用したいです。

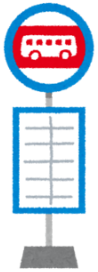
※運行時刻と乗降可能な場所はお配りしている案内チラシをご確認ください。

3．乗降場所で車に乗車

電話予約の際にオペレーターがお迎えにあがるおよその時間をお伝えしますので時間までに予約した乗る場所にいてください。

他に予約した方がいれば乗り合わせで運行します。

注）予約された場所にいないときは、先に出発することもあります。



4．目的地で降車

小野区

小野区内では小野駅や両小野診療所など小野区のバス停・ごみステーションで乗降できます

まちなか

まちなかでは、役場や辰野病院、デリシア、銀行などの指定場所でのみで乗降できます

おのりーなの利用状況

【月別利用者数】

月	利用回数	稼働便数	１便あたり乗車人員	稼働率
１０月	29回	25便	1.5人/便	28%
１１月	10回	10便	1.1人/便	13%
12月	28回	20便	1.4人/便	25%
計	67回	55便	1.2人/便	22%

【便別利用者数】

運行便	計画運行便数	実績運行便数	稼働率
行き第１便	62便	27便	44%
行き第２便	62便	11便	18%
帰り第１便	62便	8便	13%
帰り第２便	62便	9便	15%
計	248便	55便	22%

- 利用者数は平均すると月あたり22回程度で、設定した便のうち２割程度が稼働しています。
- 「おのりーな」の利用登録者数64名に対して、実際に利用した人は17名（およそ27%）
- 便別で見ると行き１便に利用が集中しており、帰りの利用が少ない傾向にあります。

おのりーなの利用状況

【乗降場所別利用状況】

乗車場所	回数
新田	15
山口	12
デリシア（まちなか）	7
休戸公民館前	5
両小野診療所	5
小野駅前	3
両小野小学校前	3
旭	2
押野	2
春宮	2
辰野駅前（まちなか）	2
役場（まちなか）	2
ときめきの街（まちなか）	1
雨沢	1
下村	1
新田公民館前	1
辰野病院（まちなか）	1
湯にいくセンター	1
明倫館前	1

降車場所	回数
両小野診療所	17
役場（まちなか）	10
小野駅前	9
新田	8
山口	4
JA 上伊那辰野支所（まちなか）	3
雨沢	3
下町	3
押野	2
下村口	2
辰野病院（まちなか）	2
デリシア（まちなか）	1
ときめきの街（まちなか）	1
下村	1
湯にいくセンター（まちなか）	1

- 「両小野診療所」での降車回数が多く、小野区内では新田、山口、休戸、小野駅で一定の利用が見られました。
- まちなかの利用はデリシアや役場での乗降は比較的多く、辰野病院での乗降は少ない状況です。
- 67回あった利用のうち、32回（48%）がまちなかの施設で乗降しており、役場やデリシアでの乗降が多いです。

町営バス・飯沼線の利用状況

月	乗車人員	１日あたり乗車人員	１回あたり乗車人員	１日あたり走行キロ
１０月	68 人	3.1 人/日	1.5人 /回	126.1km
１１月	45 人	2.3 人/日	1.1人 /回	116.3km
１２月	45 人	2.3 人/日	1.1人 /回	106.7km
計	158 人	2.5人/日	1.3 人/回	―

※運行回数は１日あたり2.0回（2往復）

- 実証運行期間における町営バス飯沼線は、朝と夕方の２往復（左回り２便・右回り２便）が運行しており、１日あたり2～3人程度の利用があります。
- 利用状況についは、「おのりーな」と合わせて実証前後でどの程度変化しているか、整理する必要があります。（詳細は次ページ）

実証運行期間における利用状況

実証実験前の利用状況（令和5年）

※運行回数は１日あたり3.5回（左回り4便、右回り３便の3.5往復）

月	乗車人員	１日あたり乗車人員	１回あたり乗車人員
１０月	154人	7.3人/日	2.1人/回
１１月	120人	6.0人/日	1.7人/回
12月	143人	7.2人/日	2.0人/回
計	417人	6.8人/日	2.0人/回

実証実験期間の利用状況（令和6年）

飯沼線（町営バス）+おのりーな（デマンドバス）

月	乗車人員	１日あたり乗車人員
１０月	97人	4.4人/日
１１月	55人	2.7人/日
12月	73人	3.7人/日
計	225人	3.7人/日

※「おのりーな」の利用回数とバスの乗車人員を合わせて「乗車人員」として記載

飯沼線（町営バス）

１回あたり乗車人員
1.5人/回
1.1人/回
1.1人/回
1.3人/回

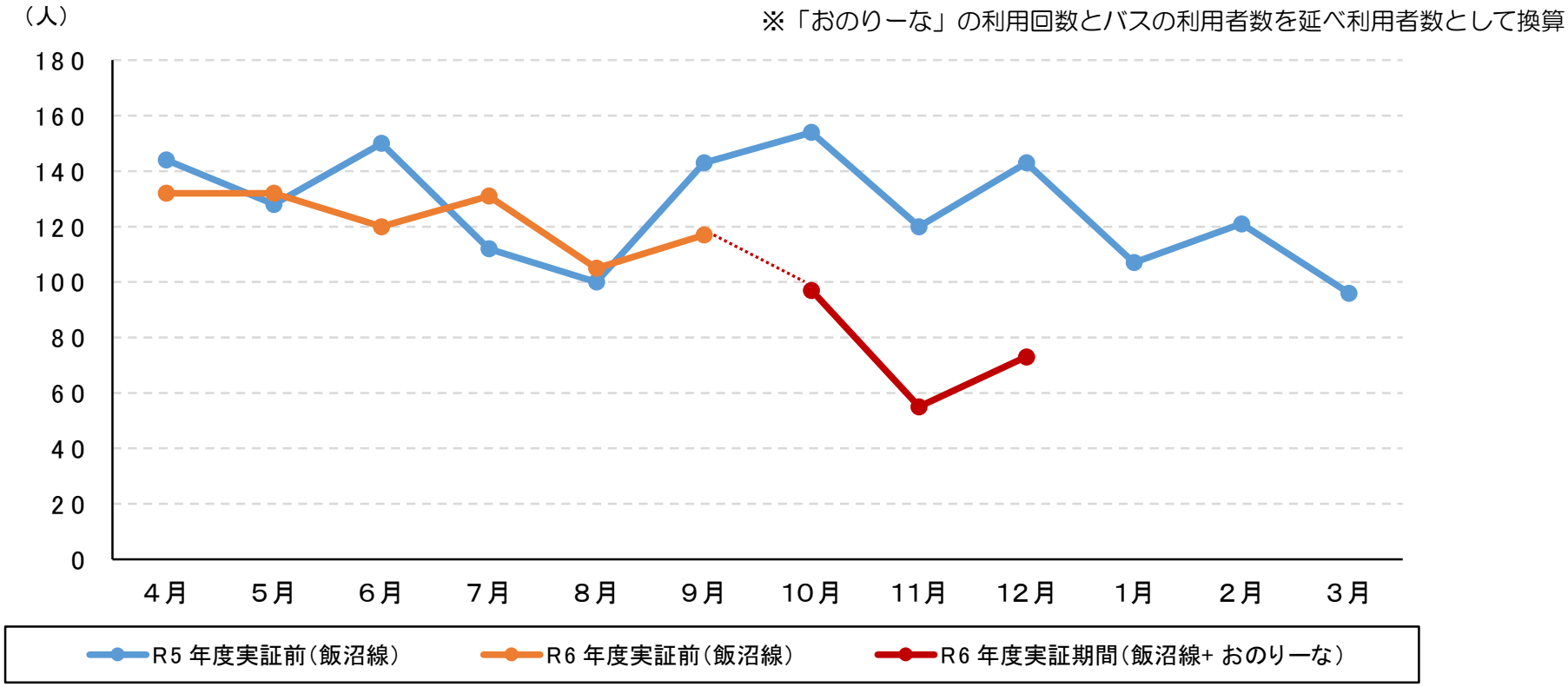
おのりーな（デマンドバス）

稼働率
28%
13%
25%
22%

※町営バスの運行回数は１日あたり2回（２往復）

実証運行期間における利用状況

- 実証前の9月までは前年の利用者推移と比較して大きな変化は見られませんが、実証期間においては利用者数が減少しています。
- 要因の１つとして、令和６年10月から小学生の夕方の利用がなくなり、月あたりおよそ２０人以上の利用がなくなりました。
- また、町営バスの定期券や回数券の利用者数は実証後もほとんど変化しておらず、これまで高頻度でバスを使っていた人は実証後も継続してバスと「おのりーな」を利用しています。



図表　町営バス飯沼線の乗車人員推移（デマンドバス「おのりーな」を含む）

アンケート調査の概要

調査対象　小野区にお住いの方（全世帯が対象）

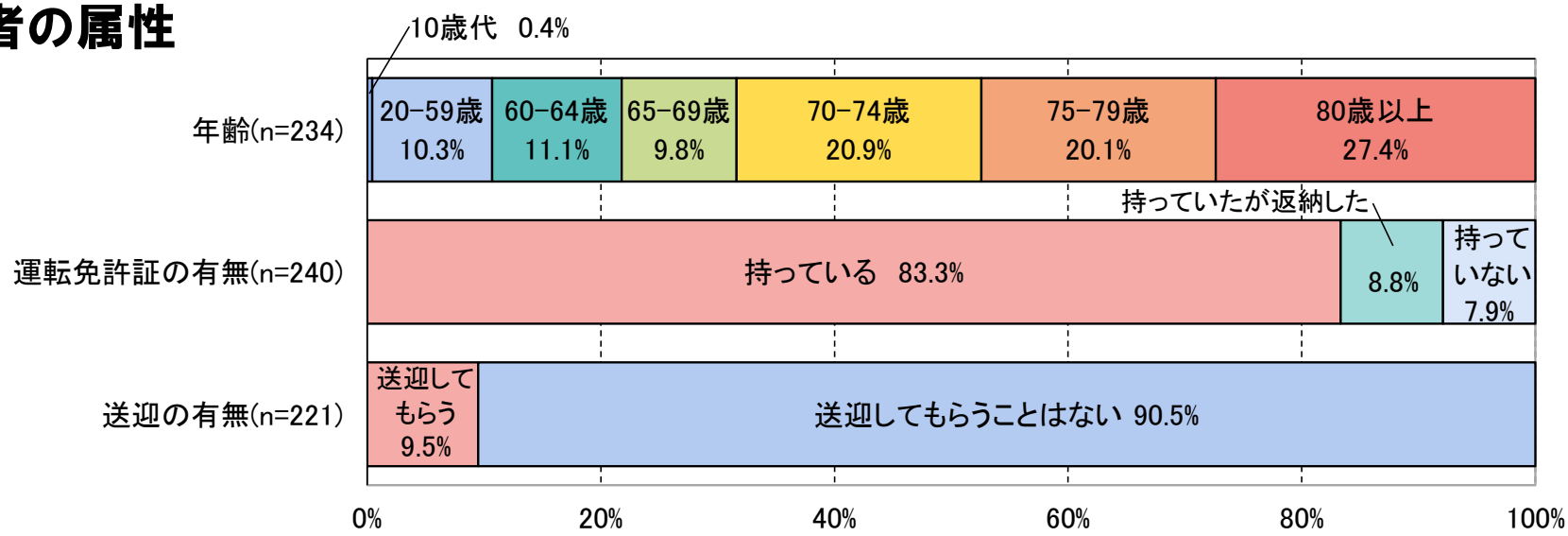
調査期間　令和６年12月20日～12月31日

調査方法　各世帯に調査票と案内チラシ（利用登録用紙含む）を郵送で配布
郵送又はウェブフォームより回答を受付

回収状況　配布数：814部　　回収数：243部
回収率：30%　※令和7年1月8日（水） 回収分まで集計

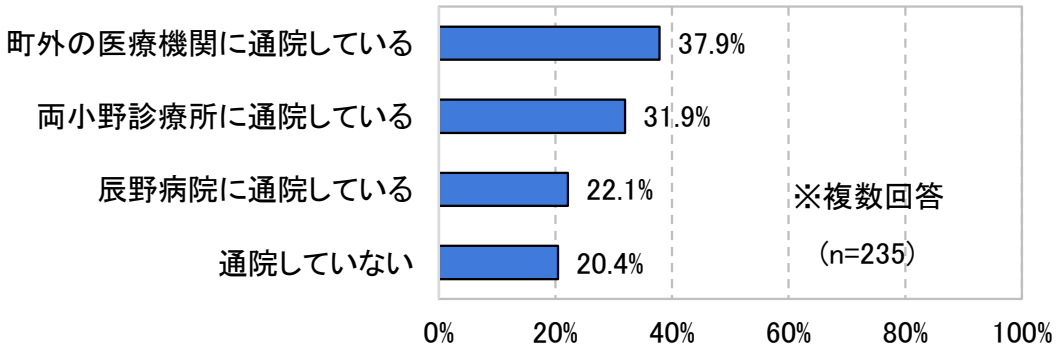
調査内容
- 個人属性（性別、年齢、送迎・運転免許証の有無、通院の状況）
- 町営バス飯沼線・おのりーなの利用状況
- 町営バス飯沼線・おのりーなを利用しない理由・要因
- おのりーなに必要な改善や取組
- おのりーなに対する今後の意向
- 小野区における公共交通見直しの評価
- 自由意見　等

回答者の属性



図表 個人属性(年齢、運転免許証、送迎)

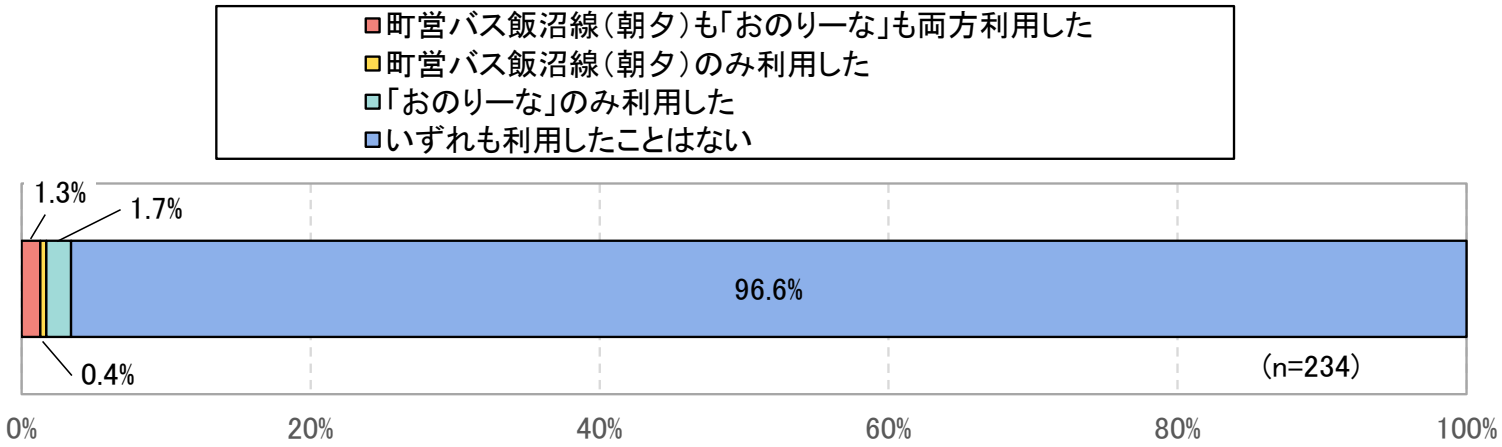
通院の状況



図表 通院の有無・通院先

- 回答した人のおよそ8割が65歳以上の方でした。
- 運転免許証を持っていない人は16.7%で実数では40人です。
- およそ1割の人が送迎してもらうと回答しています。
- 通院先については、町外の医療機関と両小野診療所への通院が同程度の割合でした。

町営バス飯沼線・おのりーなの利用状況



図表　町営バス飯沼線・デマンドバス「おのりーな」の利用の有無

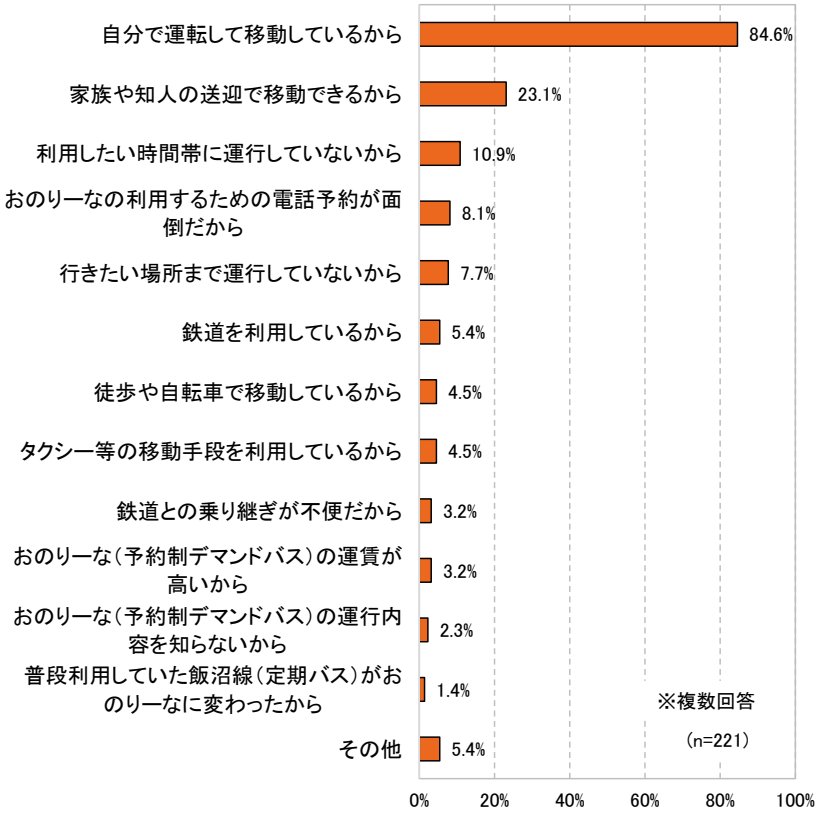
- 今回のアンケート調査で町営バス飯沼線とデマンドバス「おのりーな」を利用したことがあると回答した人はあわせて3.4%で実数にすると8名です。

【利用の状況】

- 回答した８名のうち７名が「おのりーな」（デマンドバス）を利用したと回答
- 利用目的は通院、買い物、公共施設等への移動が挙げられた
- 外出頻度については、実証実験前後で変わらないと多くの人が回答（１名のみ増えたと回答）
- 利用した人うち３名は送迎の回数が減ったと回答

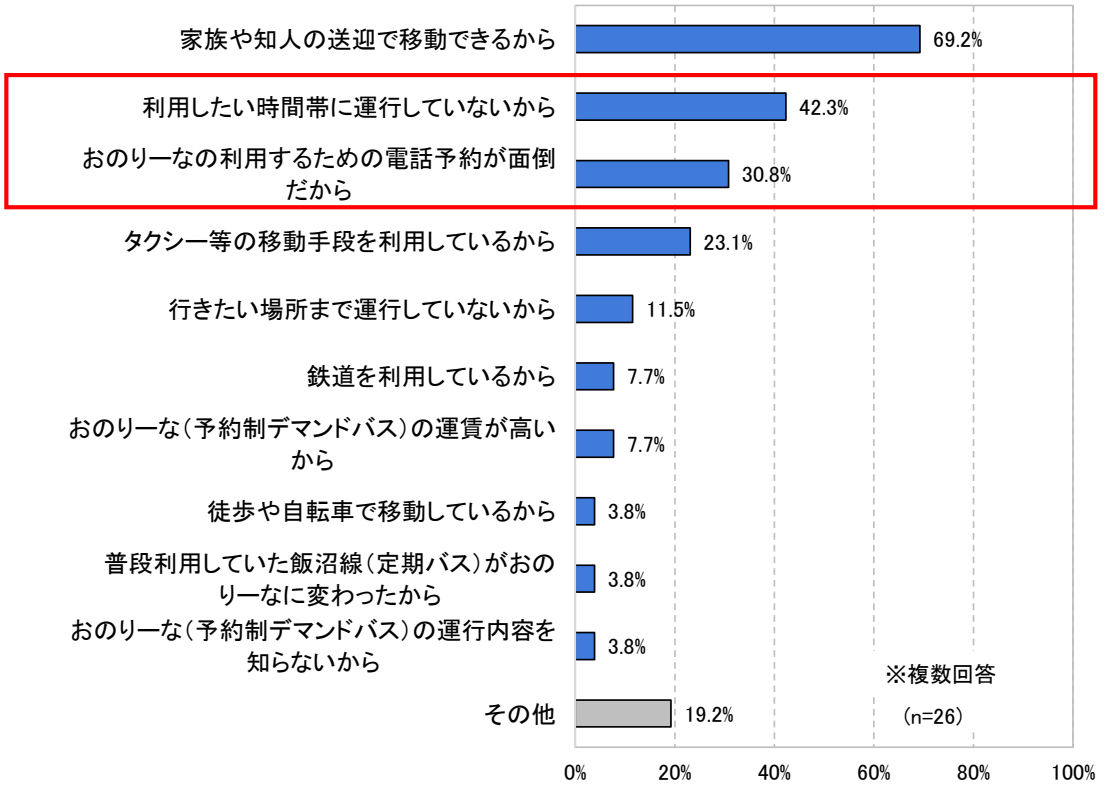
町営バス飯沼線・おのりーなを利用しない理由

全回答者



図表　町営バス飯沼線・おのりーなを利用しない理由(全回答者集計)

運転免許証を持っていない人

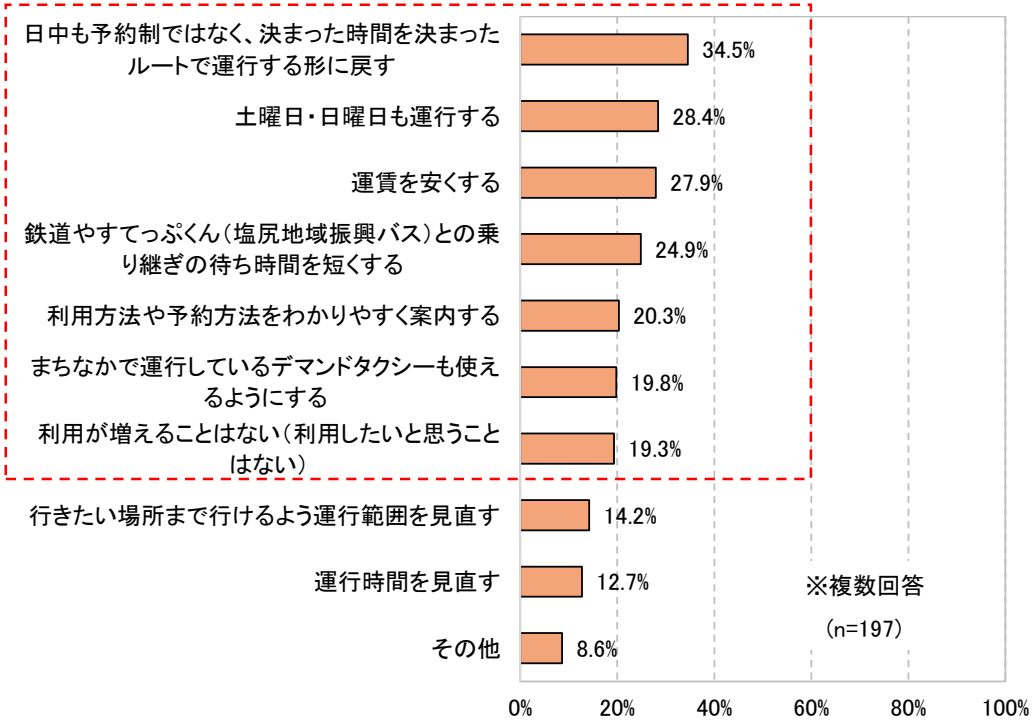


図表　町営バス飯沼線・おのりーなを利用しない理由(非運転免許保有者のみ)

- 「自分で運転しているから」「家族や知人の送迎で移動できるから」が多くを占めています。
- 運転免許証を持っていない人は、「利用したい時間に運行していない」「利用するための電話予約が面倒」が送迎に次いで比較的多く回答が挙がりました。

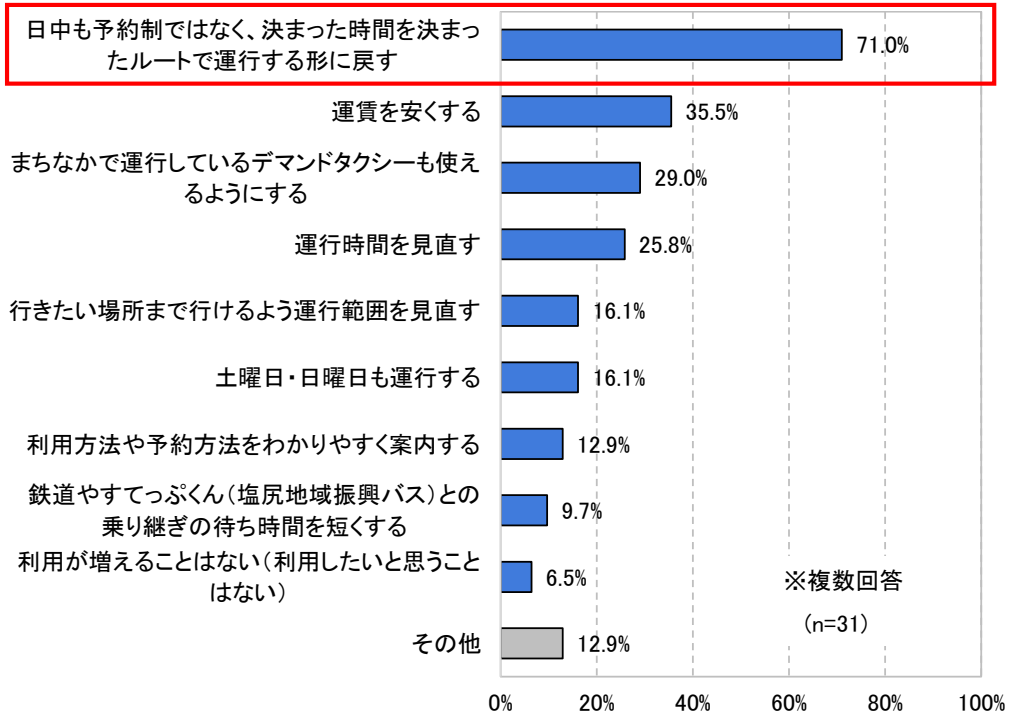
利用が増えると思われる取組や改善内容

全回答者



図表　より利用が増えると思われる取組や改善内容（全回答者）

運転免許証を持っていない人

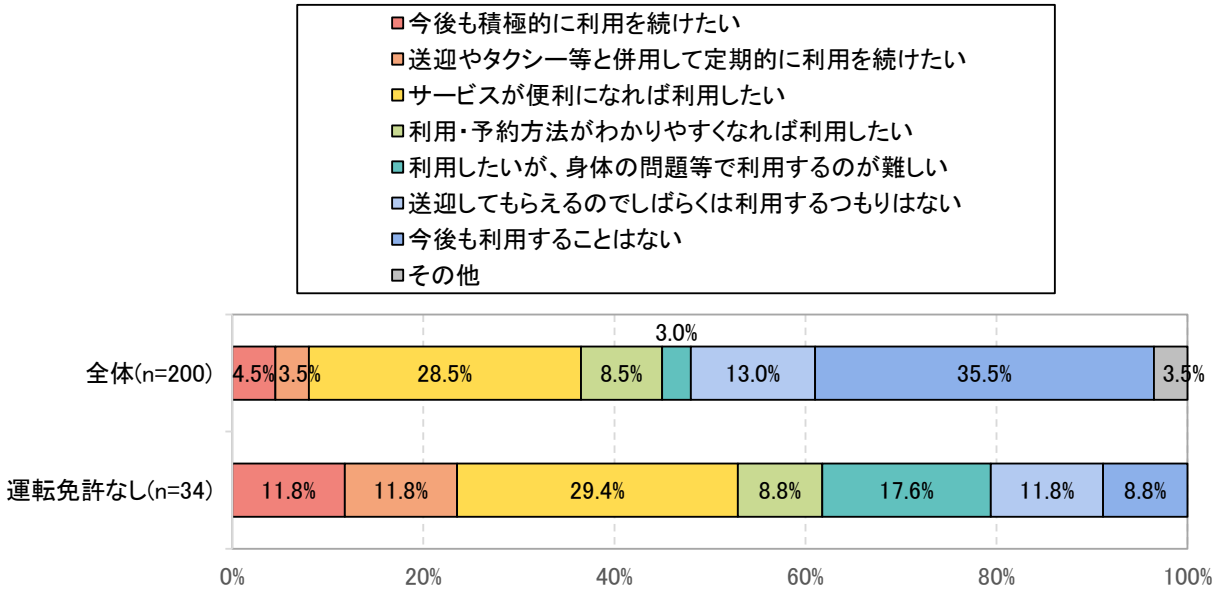


図表　より利用が増えると思われる取組や改善内容
（非運転免許保有者のみ）

- 全体の回答では、 いずれの項目についても一定の回答数が見られます。
- 一方で、運転免許証を持っていない人に絞ると「日中も予約制ではなく、決まった時間を決まったルートで運行する形に戻す」が71%と多く回答されています。

今後の利用意向

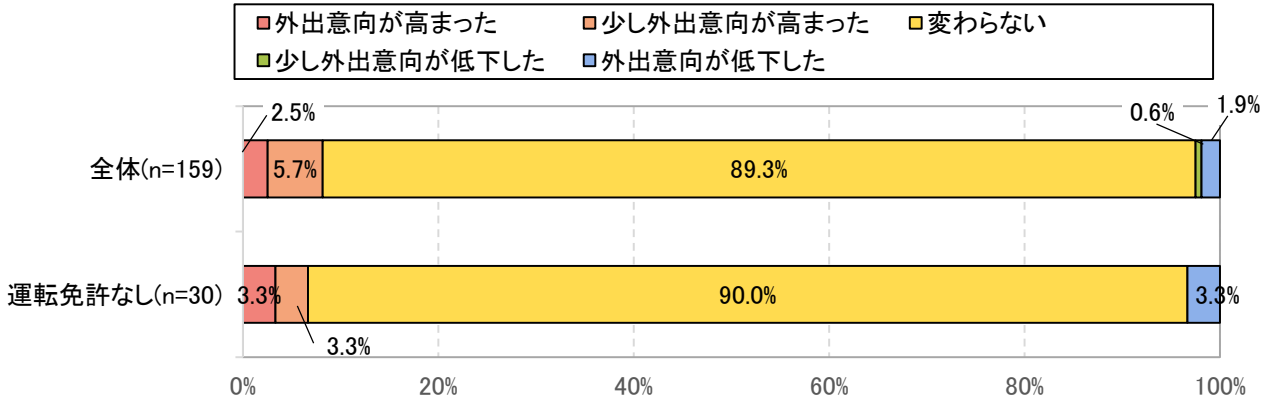
- 全体では、「送迎等があるので利用するつもりはない人」「今後も利用することはない人」が5割程度を占めています。
- 運転免許証を持っていない人はおよそ4割の人がサービスやわかりやすさの改善によっては利用したいと回答しています。



図表　町営バス飯沼線・おのりーなに対する今後の利用意向

実証実験期間における外出意向

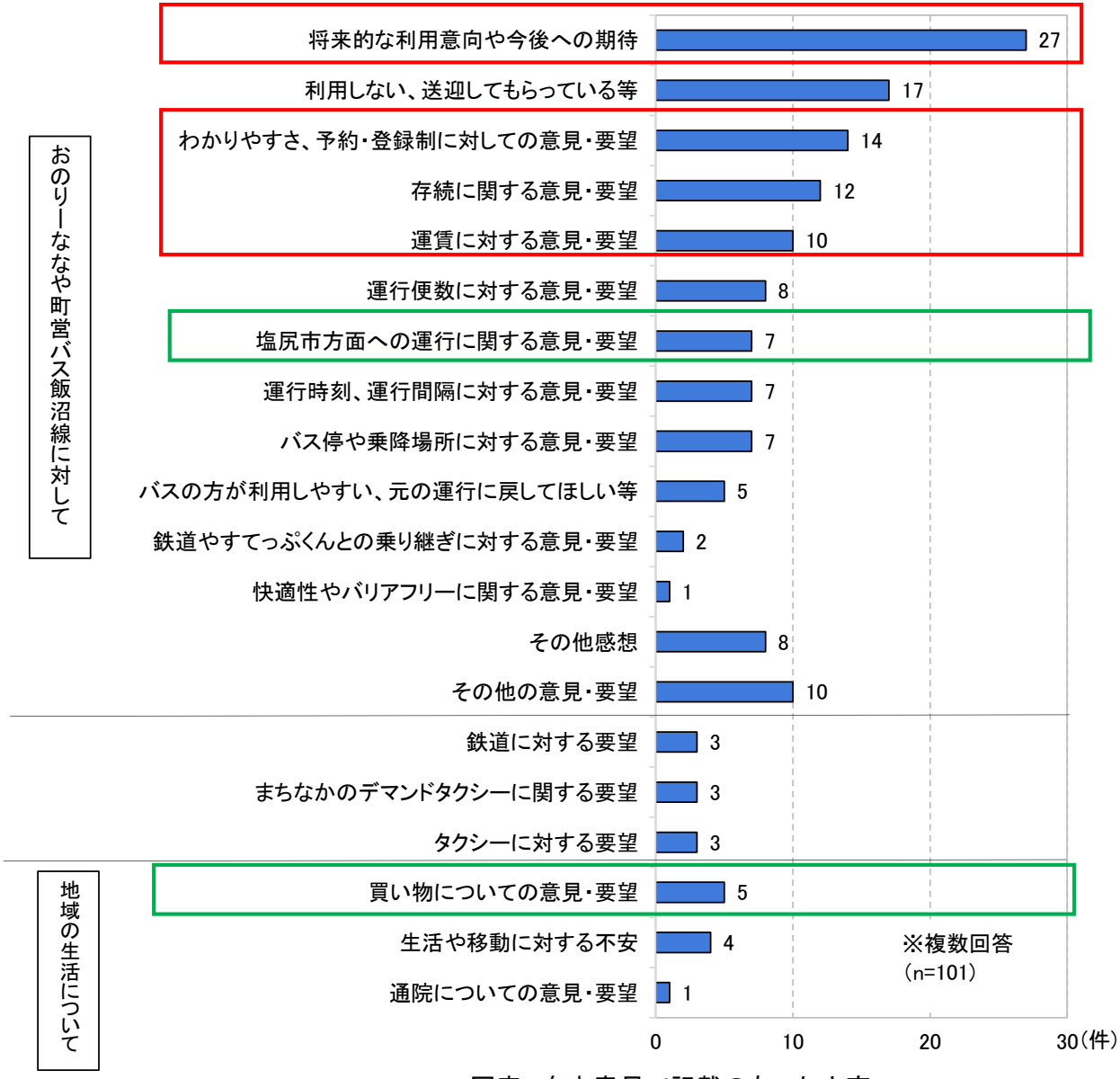
- 外出意向については「変わらない」と回答した人が9割を占めています。
- 外出意向が低下した人に比べて高まった人の方が割合としては高いですが、少数でした。



図表　実証運行開始後（R6年10月以降）における外出状況の変化

自由意見

- 自由意見の内容を集計した結果、今回の取組や町の公共交通に対する将来的な利用意向や今後の期待感に対するものが一定数集まりました。
- おのりーなのサービスに対してはわかりやすさ・予約制での運行形態、運賃に対する意見・要望が比較的多く集まりました。
- 買い物についての意見・要望も含めて、塩尻市方面への移動ニーズも見られました。



図表　自由意見で記載のあった内容

自由意見

自由意見の一部（主に車の運転ができない人の意見）を抜粋して掲載

- 利用者が少ないのは何かしらの交通手段を持っているためだと思うので公共交通を必要としている人をきちんと把握して、運行の形態・方法を考えてほしい。【70歳代・運転免許証あり】
- 小野区からまちなかに出たとき、まちなかでの移動手段があると利用者も増えると思う。【60歳代・運転免許証あり】
- 塩尻方面のバス（すてっぷくん）は100円なのに辰野方面の運賃が高い。【７０歳代・運転免許証なし】
- デマンド型は利用者が増えると目的地まで時間がかかる。バスの利便性を高くしてほしい。【８０歳以上・運転免許証なし】
- バスで両小野診療所に通院する際は、午前の診察時間まで2～3時間待たなければならない。【８０歳以上・運転免許証なし】
- 事前予約制のため、突然外出したい時、天候の悪くなったときに利用しにくい。【８０歳以上・運転免許証なし】
- 予約が必要なため使いにくい。いつでも行きたい所に行けるようにしてほしい。【８０歳以上・運転免許証なし】

サービスの問題点・課題

ダイヤ･運行時間	● 両小野診療所の診察時間等で9時台のバス運行のニーズが見られ、「おのりーな」は9時台も運行しているが、デマンド型が浸透していない（事前予約が必要）ことから通院時の交通手段としてに使いにくくなっている ● 行きの利用に比べて帰りの利用が少なく、特に両小野診療所の通院においては帰りの時間が使いにくい ● 1台の車両を使う関係上、まちなかへの移動と小野区内の移動を同じ時間に設定することが難しい ● 塩尻市等の町外にも買い物や通院のニーズが高い地域であり、鉄道や塩尻市地域振興バス（すてっぷくん）との接続は必須
運賃	● 「おのりーな」の運賃（まちなかまで1乗車600円）について、高いという声が多く見られ、設定した運賃と利用者の適切に感じる運賃でギャップがある
利用方法 （運用方法）	● 事前予約制・登録制では、気軽に利用できないという声が多く見られ、利用するため手間がかかることがハードルとなっている ● 自由意見や利用しない理由においても、「予約・登録の手間」が上位に位置している
運行区域･範囲	● そもそもの公共交通を利用している人が少なく、新規利用者を獲得するためには現在のルートや運行範囲以外からも需要を取り込む等、更なる工夫が必要
その他	● 送迎等が常態化しており、地域の公共交通に対するニーズが少ない一方で、少ないながらも公共交通を必要としている人が存在 ● アンケートの自由意見においては将来の利用意向、公共交通の存続要望が比較的多く挙げらており、今回の取組に対する期待感も確認

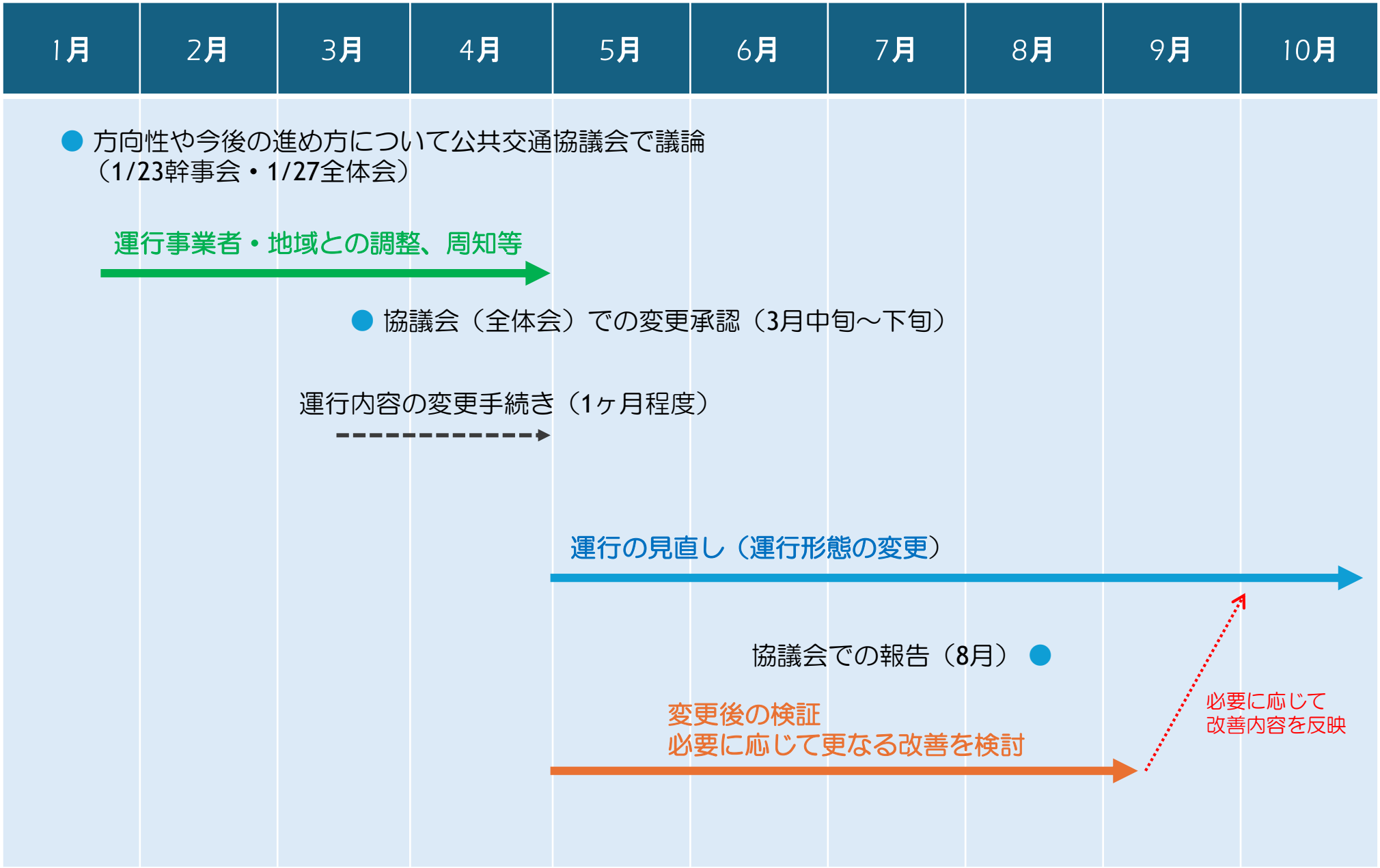
実証実験結果のまとめ・今後の課題

- 実証期間中に利用が減少した要因として、最も大きな要因は小学生の通学利用がなくなったことと、設定したサービス（ダイヤ、運賃、予約方法等）が以前よりバスを利用している地域住民のニーズに合ってないことだと考えられます。
- デマンド型運行が地域に浸透しておらず、現在の運行を続ける場合はサービス（特にダイヤや運賃）は改善が必要です。また、車を運転できない人から元の形態での運行を求める声も挙がっています。
- また、実証前においても利用者が限定され少ない状況が続いており、この状況を改善することが実証の目的となっています。
- 今回の実証実験やアンケート調査で把握した車を運転できない人（公共交通を必要としている人）の状況に合わせた交通を構築していくことが重要です。

今後の方向性（案）

運行形態（案）	サービス改善策（案）	懸念事項
定時定路線を基本として今回の実証運行結果を踏まえて運行サービスの改善を図る	● 日中の運行については定時定路線の形態で運行 ● 塩尻市へのニーズに対応するためダイヤは鉄道及びすてっぷくんに接続する ● 両小野診療所の診療時間にあわせてダイヤを再設定する ● 引き続きまちなかへの買い物ニーズに対応する（例：一部区間では事前登録は不要とした予約制にして、運賃はバスベースで設定等） ● 運行ルート・バス停の見直し	● 利用が増えなければこれまでと同じ（引き続き国の補助金の要件に該当しない状況が続く） ● 定時定路線の運行においても利便性向上のための見直しが必要 ● 車が１台という制約とまちなかへの通院ニーズがそこまで高くないことを踏まえ、ダイヤはまちなかより両小野診療所への通院を優先する等、工夫が必要

今後のスケジュール（案）


1月
2月
3月
4月
5月
6月
7月
8月
9月
10月
● 方向性や今後の進め方について公共交通協議会で議論
（1/23幹事会・1/27全体会）
運行事業者・地域との調整、周知等
● 協議会（全体会）での変更承認（3月中旬～下旬）
運行内容の変更手続き（1ヶ月程度）
運行の見直し（運行形態の変更）
協議会での報告（8月） ●
変更後の検証
必要に応じて更なる改善を検討
必要に応じて
改善内容を反映

資料３

長野県公共交通活性化協議会
上伊那地域別部会について

辰野町
TATSUNO

長野県公共交通活性化協議会のイメージ

長野県公共交通活性化協議会

【構成】**※構成団体の意思決定ができる者が委員**
○国・県・市町村　　○公共交通事業者
○交通事業関係者　　○道路管理者
○観光関係者　　○利用者代表
○学識経験者　　○その他必要と認める者
構成員のうち行政関係者は市町村は10広域の代表（上伊那：伊那市）

【協議事項】
○計画の策定及び変更に関すること。
○計画に位置付けられた取組事業の実施に関すること。
○生活交通の確保に関する地域における枠組みづくり及びその他の生活交通のあり方一般に関すること。　等

バス交通専門部会

地域別部会（10広域ごと）

作業部会【新設】

地域別部会分科会（10広域ごと）【新設】

【構成】**※実務者が委員**
○国・県・市町村
○公共交通事業者
○利用者代表
○その他必要と認める者

【検討事項】※個別具体的な内容の検討
○計画に関係する協議等全般
○生活交通路線に係る輸送サービスの範囲及び形態
○生活交通路線に係る輸送サービスの水準
○生活交通路線に係る輸送サービスの提供主体　　等

※木曽地域及び南信州地域については、既存会議体での協議を地域別部会での協議とする

2－1　長野県地域公共交通計画の構成

【参考資料】
第１回長野県公共交通活性化協議会
上伊那地域別部会分科会資料

計画の位置づけ・目的等

◆「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく地域公共交通計画として策定
◆ 行政や交通事業者などの関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す
◆ 計画区域：長野県全域　、　計画期間：令和6年度～令和10年度

地域公共交通を取り巻く状況

本県を取り巻く状況

・地域特性
・公共交通の整備状況
・県民の移動実態
・公共交通に係る情勢　等

現状と課題

①維持・運行に関する課題
- 担い手不足
- 利用者の減少
- 事業者の経営悪化
- 免許返納者の増加　等

②利便性向上に関する課題
- キャッシュレス決済導入の遅れ
- 情報提供環境の整備・充実等

③脱炭素化に向けた課題
- 自家用車への過度な依存
- 公共交通機関の脱炭素化等

公共交通等リ･デザイン（再構築）方針（計画の基本方針等）

目指す将来像
自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。

基本的な方針
モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

計画の目標
①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換
②通院・通学・観光に必要な移動の保証
③公共交通におけるサービスの品質保証

保証すべき移動

公共交通等を利用して…
- **通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- **通学**…圏域内の高校に通学できる
- **観光**…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

①ダイヤ・便数
- **通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
- **通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
- **観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる

②決済環境…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
③情報提供…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
④拠点整備…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
⑤定時性確保…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

施策の方向性

1　地域公共交通の担い手確保
2　持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
3　利用しやすい地域公共交通の実現
4　移動における脱炭素化の推進

関係者間の役割分担の原則

県	広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段（主要幹線、幹線）の維持・確保（バス路線の運行費支援、地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置、市町村のサポート　等）
市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段（準幹線、支線）の維持・確保、観光地へのアクセス確保
事業者	自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上
県民	公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する

地域公共交通ネットワークの構築

●【広域高速交通軸（三大都市間連携）】
[例：北陸新幹線、県外高速バス等]
交通事業者が主体となって維持・確保を図る。

●【主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）】
[例：鉄道、県内高速バス]
県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。

●【幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）】
[例：鉄道(別所線、上高地線)、バス(地域間幹線系統)]
県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。

●【準幹線（市町村間連携軸）】[例：路線バス]
沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。

●【支線（市町村内連携）】[例：路線バス、デマンド]
市町村が主体的に維持・確保を図る。
※観光地へのアクセスは観光事業者とも連携して確保を図る

施策・事業

1　地域公共交通の担い手の確保
・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援　等

2　持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
・地域鉄道路線の維持、安全性向上等
・県内高速バス路線の確保・充実
・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保　等

3　利用しやすい地域公共交通の実現
・キャッシュレス決済環境の整備推進
・公共交通情報のオープンデータ化の推進　等

4　移動における脱炭素化の推進
・モビリティマネジメントの推進　等

指標・目標値

（例）
○県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
○県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
○乗合バス事業者の運転手数　　等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
◆目標設定の考え方：コロナ前水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

○地域特性、公共交通の現状・課題
○地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
○今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討

佐久　上田　諏訪　**上伊那**　南信州
木曽　松本　北ア　長野　北信

上伊那地域別部会への参加について

今後、全県版の交通計画に掲げられている公共交通におけるサービスの品質保証に向けて、各「地域編※」の具体化を予定（地域編の見直し）しており、当町は、引き続き上伊那地域別部会へ参加することで、市町村を跨ぐ幹線の維持・確保に取り組みます。

※全県版の交通計画には10広域圏ごとの概況を「地域編」と題して取りまとめられており、
記載内容に関する検討を上伊那地域別部会にて実施

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- **通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- **通学**…圏域内の高校に通学できる
- **観光**…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

①**ダイヤ・便数**
- **通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
- **通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
- **観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる

②**決済環境**…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
③**情報提供**…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
④**拠点整備**…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
⑤**定時性確保**…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

現状の地域編

- 地域特性
- 地域公共交通の概況
- 地域公共交通の課題

今後の地域編

（現状の地域編に以下を追加）

- 拠点と軸の再設定
- 保証すべき品質
- 品質を保証するための具体的な取組