

第3回 辰野町地域公共交通会議 議事録

●概要

日 時：平成24年2月7日(金) 13:30-16:00

会 場：辰野町役場 第6会議室

出席者：別紙

経過報告： 経過報告

勉強会：(1)地域公共交通を取り巻く環境と使いやすいバス路線設計の考え方
(2)県内他地域における地域公共交通再編の事例

報告事項：(1)辰野町 地域公共交通整備に向けた地域と公共交通の概況
(2)その他調査の実施状況

●質疑内容：

経過報告：経過報告

- ・資料資料1に沿って、辰野町事務局より説明
- ・質疑応答は、特になし

●質疑内容：

勉強会：(1)地域公共交通を取り巻く環境と使いやすいバス路線設計の考え方
(2)県内他地域における地域公共交通再編の事例

- ・資料1,2に沿って、委託業者（株）ソーシャル アーツ コンサルティング「以下、コンサル」より説明
- ・質疑応答は、特になし

報告事項：(1)辰野町 地域公共交通整備に向けた地域と公共交通の概況
(2)その他調査の実施状況

- ・資料3,4に沿って、コンサルより説明
- ・質疑応答は、以下のとおり。

【質疑応答】

小澤委員
(川島区長)

- ・川島地区の場合は、谷の一番奥にある、「源上地区」において、通院・買物ができない世帯がある。
- ・今回、バスの現状や運行、またデマンドについても、詳細な話を聞く事ができた。そういった様々な運行方法を踏まえて、良い交通体系を

つくっていただきたい。

その他：

- ・事務局より、今後のスケジュール等を説明。
- ・次回以降、すでに設置している幹事会での検討を行うことを確認した。

以上

第3回 辰野町地域公共交通会議 会議次第

日時：平成24年2月7日（火）

午後1時30分

場所：役場第6会議室

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 経過報告 ・・・資料1
4. 勉強会 「地域公共交通の現状」
 - (1) 地域公共交通を取り巻く環境と使いやすいバス路線設計の考え方 ・・・資料2
 - (2) 県内他地域における地域公共交通再編の事例 ・・・資料3
5. 報告事項
 - (1) 辰野町地域公共交通整備に向けた地域と公共交通の概況 ・・・資料4
 - (2) その他調査の実施状況 ・・・資料5
 - ・交通関係者等に対するヒアリング調査の実施状況
 - ・「移動と公共交通に関するアンケート」回収状況
6. その他
7. 閉会

経過報告

第3回 辰野町地域公共交通会議

(開催日) 平成24年2月7日(火)

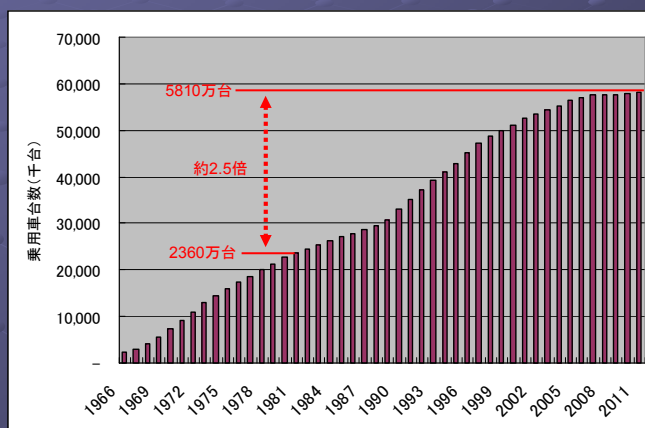
期 日	内 容
平成24年 1月10日(火)	アンケート「移動と公共交通に関するアンケート」発送 ・無作為抽出した1,500世帯に送付 ・投函期限 1月22日(日)
1月12日(木)	公共交通関係組織・町営バス委託業者・交通事業者ヒアリング ・町営バス川島線(産業振興課) ・町営バス飯沼線(〃) ・保健福祉課・社会福祉協議会 ・教育委員会(スクールバス) ・辰野病院 ・辰野高校 ・辰野中学校 ・辰野駅長 ・辰野タクシー
2月 7日(火)	第3回辰野町地域公共交通会議 (1)経過報告 (2)勉強会「地域公共交通の現状」 ア. 地域公共交通を取り巻く環境と使いやすいバス路線設計の考え方 イ. 他地域における地域公共交通再編の事例 (3)報告事項 ア. 当町の地域公共交通整備に向けた地域と公共交通の概況 イ. 「移動と公共交通に関するアンケート」の回収状況

地域公共交通を取り巻く環境と 使いやすいバス路線設計の考え方



1. 公共交通をとりまく環境

- ①マイカー保有台数の増加
・この30年間で、約2.5倍に増加



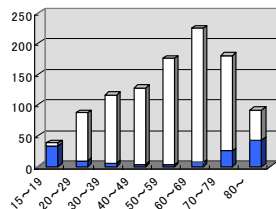
②免許保有者層の増加

- ・地方部では男性は、80代まで大半が保有
- ・女性でも、65歳以下については、ほぼ全員保有

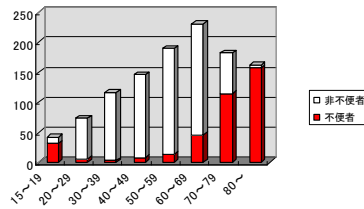
③交通不便者層の縮小

- ・交通不便者は高校生とお年寄り
- ・免許保有者の増加で高齢層の交通不便者は縮小
- ・高校生人口も、少子化により年々減少

交通不便者の占有率(男性)



交通不便者の占有率(女性)



④家族送迎の増加

- ・高校生の家族送迎が常態化
- ・お年寄りも「気が引ける」ものの、「頼める人あり」

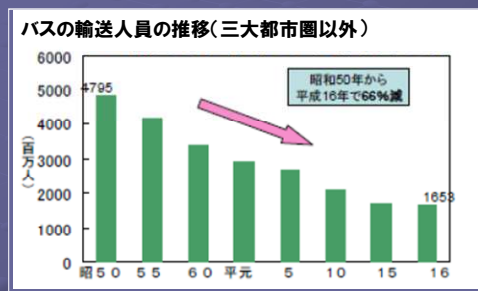
⑤自家用車の種類の変化

- ・15年ほど前までは、セダンやクーペが主流
- ・昨今はワゴン車、ミニバン、大家族8人全員で移動



⑥バス利用者数の減少

- ・この30年間で、地方部では1/3以下に



⑦バス運行の悪循環

- ・利用者が減るから、ダイヤを間引く、運賃を上げる
→ますます使いづらく、利用者が減る

2. バス会社の存続の危機

①地方部の乗合バスの現状

- ・「空気を運ぶバス」=ほとんどの路線が赤字
- ・相応の補助制度があるのは、幹線のみ
- ・公共性が高いだけに簡単にはやめられない
- ・高速バスなど収益性の高い路線で生活路線を穴埋め

②経営悪化に拍車を掛ける国の制度など

- ・新規参入の自由化
(収益路線に割って入るクリームスキミング)
- ・高速道路休日1000円による高速バス離れ
(H23.6で中止)
- ・格安都市間ツアーバス

③倒産や縮小に追い込まれる企業

- ・沖縄;4社ある路線バス会社の3社が倒産を経験
- ・長野県内でも、松電バスが経営再建
信南交通(飯田市)も、生活路線からの全面撤退を宣言
- ・国内最大のバス会社である西鉄バス(福岡市)も
昨年度、生活路線バスを大幅に縮小

④運行形態の転換

- ・自社の営業路線としての運行を断念
- ・行政からの委託路線の運行を主事業とすべく
転換を図る事業者が多い

⇒委託契約の更新が不確実

3. みんなにとって大事なバス

- ・誰もがいつかは交通不便者
 - マイカーを手放す日がやって来る
(75歳、その後10年バスを使う)
 - 怪我や病気で運転ができないとき
 - 免許停止や失効など
- ・自分の身近な人のことも考える
 - 子どもが高校に進学したら
 - おじいちゃんがクルマの運転をやめたとき
 - おばあちゃんの病院通いが増えたとき

4. 使いやすい公共交通をつくるには

(1) 利用者の特性を知る

■公共交通の利用者は誰か？

地方部においては、運転免許のない人にほぼ限定

高校生 + 女性高齢者

各階層ごとに、ある程度決まった行動パターンがあり、これにあわせた計画をつくる必要あり

※将来的にはすべての人にとって使いやすい計画が必要だが
まずはターゲットを絞った計画が必要

高校生の通学

■基本パターン

- ・平日毎日(月～金)
- ・行き;学校着8時頃
- ・帰り;学校発15～17時頃

■部活動・学習塾などがある場合

- ・平日に加え土日も登校
- ・朝練;学校着7時半
- ・帰宅時刻;学校発18時半頃

高齢者の通院

- ・2～3週間に1度。薬が切れるタイミングで通院。
- ・人工透析患者などの場合は週に数回という場合も
- ・外来診療時間は午前中が多い
- ・総合病院の場合、診療科目による曜日限定も
- ・行き:病院着8時半～10時
- ・帰り:病院発11時半～13時
- ・午前中のうちに済ませて帰宅したいニーズ強い
- ・帰宅時には、スーパーに立ち寄り買物を済ませたいニーズも強い

お年寄りの買い物

- ・1週間に1～2回程度
⇒外出がしづらいことにより回数にも制約が発生
⇒自ずと1回の荷物が多くなる
- ・朝の家事を済ませて、10時頃に出掛けて
昼頃戻るパターン
- ・昼食を済ませてから、買物に出掛けて
夕方までに戻るパターン
- ・通学や通院に比べて日にちや時間の融通性は高い

温泉などの保養

- ・午前中に施設について、入浴し、昼食をとり、14～15時頃帰宅するパターンが多い

4. 使いやすい公共交通をつくるには

(2) 車両の特性を知る

- ① 大型バス(50人乗り)
 - ・大量の輸送に適する
 - ・幹線道路しか走れない
 - ・大型免許必要
- ② ワゴン車(10人乗り)
 - ・集落内など きめ細かい運行が可能
 - ・普通免許で運転可能
 - ※ワゴン車でも11人を超える車両は大型免許必要
- ③ マイクロバス(29人乗り)
 - ・両者の中間的な特性
 - ・中型免許必要

4. 使いやすい公共交通をつくるには

(3)公共交通の運行に掛かる経費を知る

年間距離 6万km＝片道20km×6往復×平日250日として・・

①車両費

- ・大型バス(50人乗り) 約2000万円 年額200万円
 - ・マイクロバス(29人乗り) 約800万円 年額80万円
 - ・ワゴン車(10人乗り) 約350万円 年額35万円
- ※耐用年数 約10年として

②燃料費(軽油100円/ℓ)

- ・大型バス 2～3km/ℓ 年額約240万円
- ・マイクロバス 4～5km/ℓ 年額約130万円
- ・ワゴン車 7～8km/ℓ 年額約80万円

③車両整備費(修繕費・消耗費等含め)

- ・大型バス 年額約50万円
- ・マイクロバス 年額約35万円
- ・ワゴン車 年額約25万円

④税金・保険など

- ・大型バス 年額約30万円
- ・マイクロバス 年額約30万円
- ・ワゴン車 年額約20万円

⑤人件費

- ・車両によらず、1人雇用で300万円程度

⑥管理費

- ・①～⑤の合計額の20%程度と設定
- ・乗合事業者の場合、管理体制が厳しいため、コスト大
- ・自治体みずからが運行主体となる場合は、コスト小

◆合計額

- ・大型バス 年額約 1200～1300万円
- ・マイクロバス 年額約 700～800万円
- ・ワゴン車 年額約 500～600万円

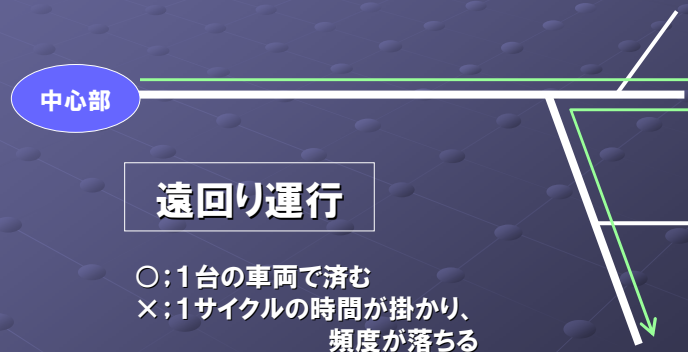
[※土日も含めた毎日運行について]

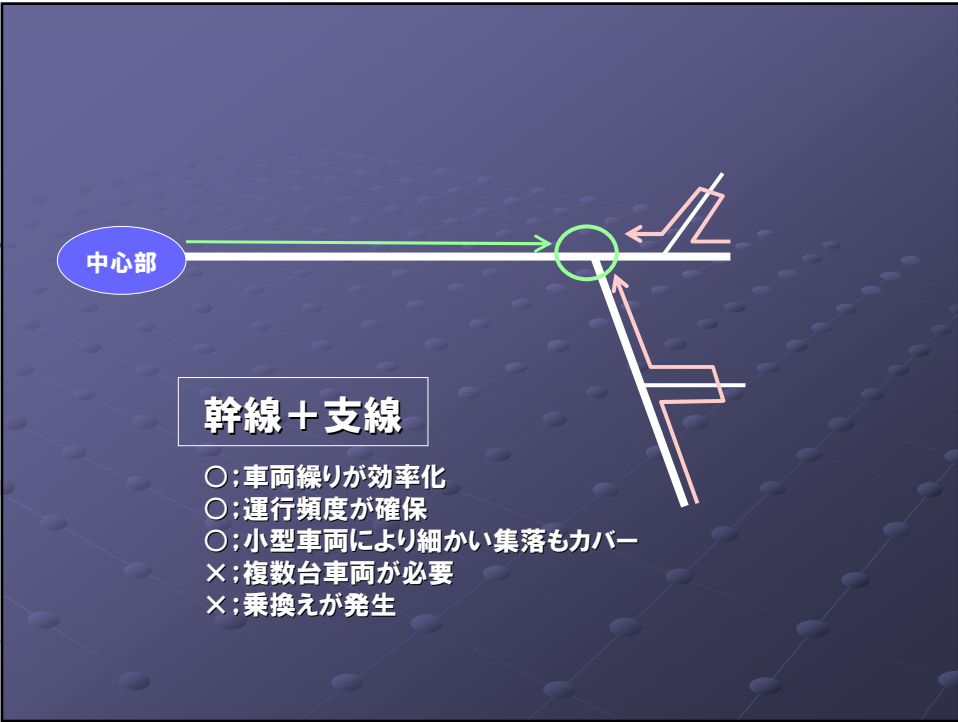
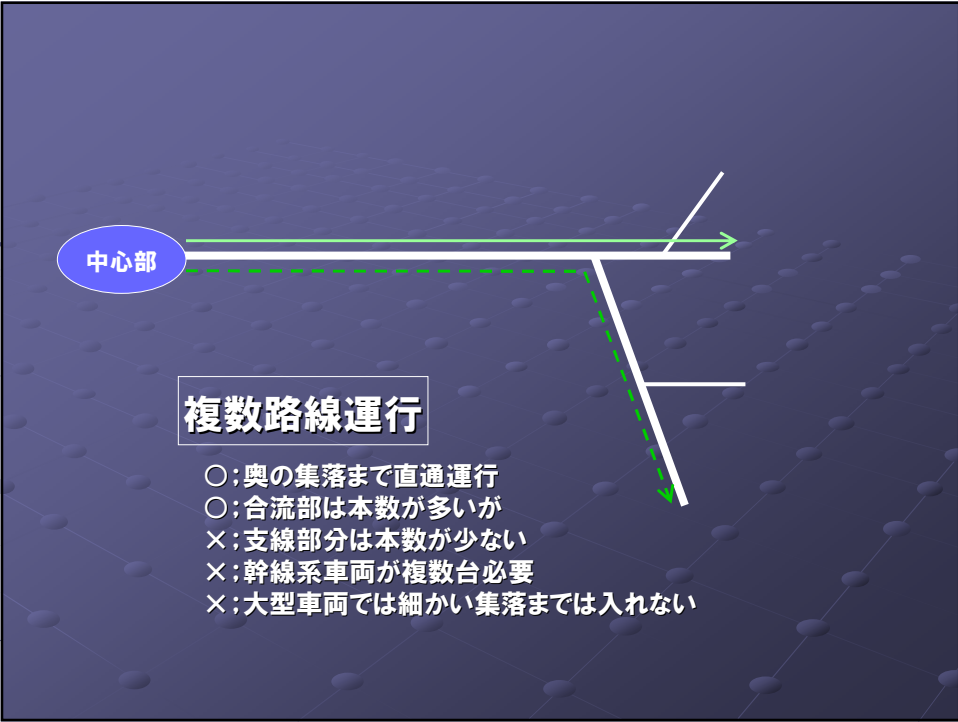
- ・上記ケースは、平日運行で、ドライバー1名、車両1台で足りるケースを想定
- ・毎日運行の場合は、単純に燃料費が7/5倍(=1.4倍)になるだけでは済まず、交替人員として、ドライバー2名の確保が必要。メンテナンス時の予備車の確保等も必要
- ・全体で1.5倍以上の経費を見込む必要あり

4. 使いやすい公共交通をつくるには

(4)効果的な運行方法を知る

①ゾーンバスシステム(幹線+支線)





②循環バスの運行



- 1週の所要時間60分 片周り運行
- 行きは5分で行ける
- 帰りは55分掛かる

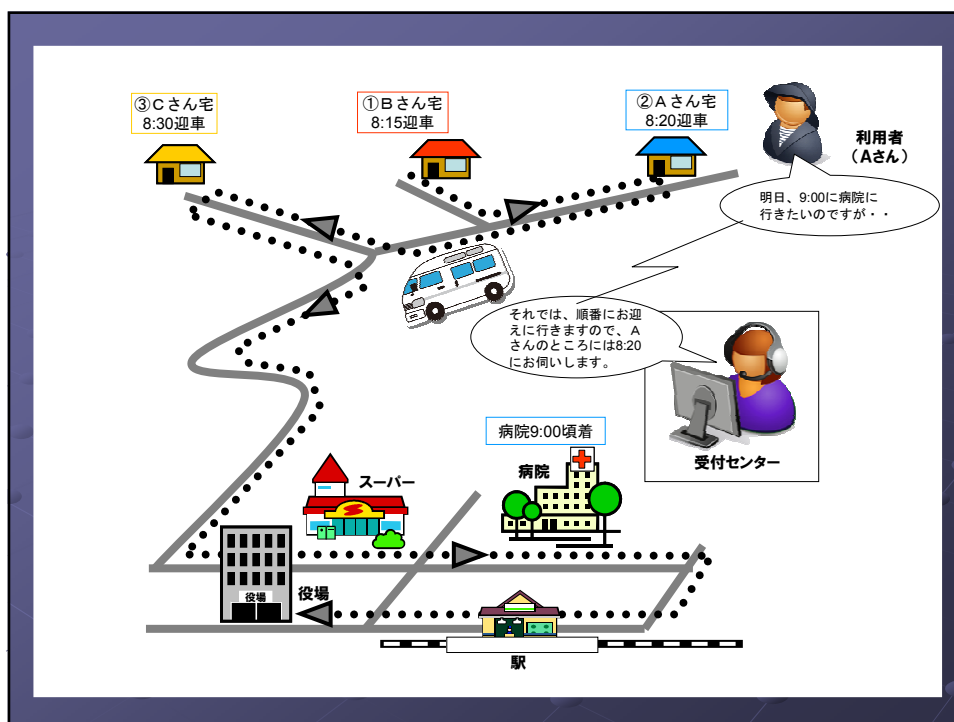
②循環バスの運行



- 両回り運行ができないか
- 時間帯による逆回りが効果的か
- 1周30分程度の路線に分割できないか

③デマンド交通システム

- 利用者のデマンド(要求)に応じて運行する予約制の乗合バスもしくは乗合タクシー
- 10年ほど前から、全国的に導入が盛ん



メリット	デメリット
① 必要なときだけ運行すればよく、無駄が省ける	① 費用が掛かる。運行費以外に予約配車オペレータ人件費、予約ITシステムなどが必要
② ワゴン車を使えば、細街路や山間部まで入り込める。きめ細かい戸口送迎も可能	② 通学などの大規模ニーズがある箇所には対応できない
③ 相乗りにより、1回の運行で複数件のニーズが満たせ、効率的	③ 複数の世帯を立ち寄るため、時間が読めない、時間が守れない
④ IT技術により、登録管理や予約、配車、経路探索など、高度なオペレーションが可能	④ 主たる利用者である高齢者は電話をするのが苦手、面倒。システムを使わないと同姓同名での間違いなどが発生
	⑤ バス停で待っていれば時間通り来るバスのほうが良いという意見も
	⑥ 狭い車両への相乗り。バスのほうがゆったり動いて良いという意見も

■多様な運行形態

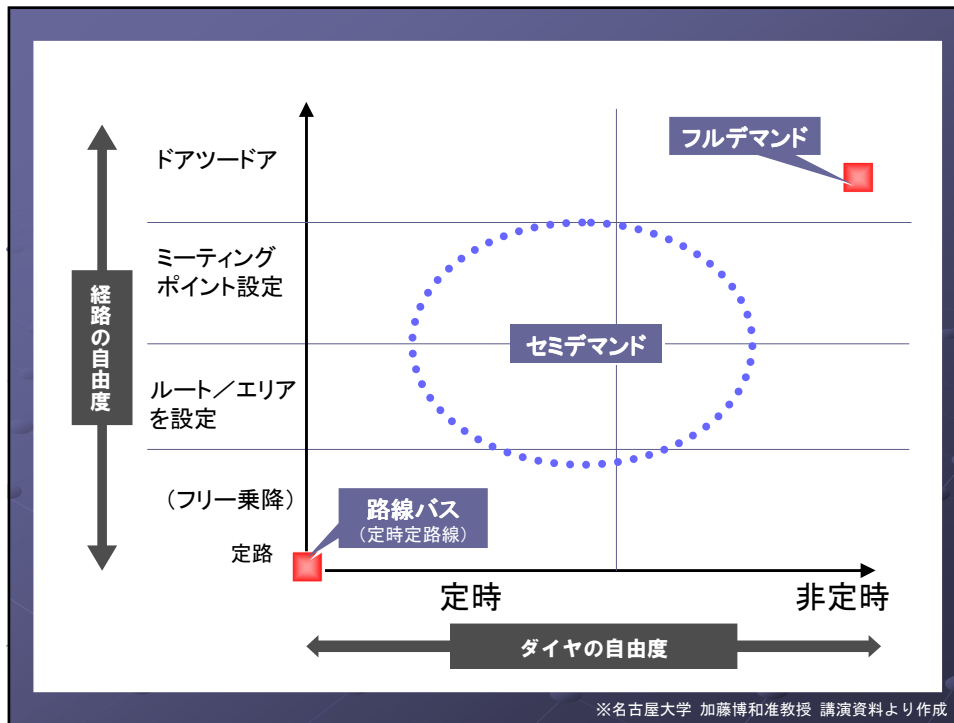
- ・運行方法については、画一的な基準は全くなく、各地域で独自の取り組みが行われている。

「フルデマンド」 ⇔ 「セミデマンド」

使いたい時間に予約ができて、自宅(戸口)から目的施設までの送迎が可能なもの

利用上の制約があるもの
 ・基本ダイヤ
 ・基本ルート
 ・指定送迎ポイント など

- ⇒明確な定義はなく、様々なパターンを知っておくことが重要
- ⇒地域の形態にあわせ、それらを組み合わせ、最適な運行形態をつくる



運行形態の主なパターン

運行の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・予約があるとき以外は運休となるもの ・予約がなくても規定路線だけは通常の路線バスとして運行するもの
路線・区間	<ul style="list-style-type: none"> ・既定路線をベースとして、利用がある場合のみ本線から外れて集落内などを運行するもの ・運行区域内を自由自在に動くもの (予約箇所に応じて都度、最適な経路を探索)
送迎箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅玄関先まで迎えにくるもの ・公民館や指定のバス停などで乗り込むもの
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・基本ダイヤがあり、それに沿って運行するもの ・ダイヤがなく、予約に応じて稼働するもの
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃のもの ・起終点距離に応じて支払うもの(ゾーン制など) ※乗合わせた者同士での割り勘払いはない

利用施設	<ul style="list-style-type: none"> ・既定区域内であれば、どこでも乗り降り可能なもの ・駅、病院、スーパーなど、公共性の高い施設に限定されるもの ・幹線バスへの接続までに限定するもの
利用者限定	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客や別荘居住者など誰でも使えるもの ・地域住民(住民票あり)だけに限定するもの ・交通空白地域の居住者に限定するもの ・年齢や世帯環境(高齢者世帯)などに限定するもの
予約受付 締切	<ul style="list-style-type: none"> ・前日予約が必要なもの ・利用希望時刻の15分前まで応じるもの
予約受付 方法	<ul style="list-style-type: none"> ・オペレーターが口頭で対応するもの ・インターネット端末から無人で予約を受け付けるもの ・ITシステムにより経路や時間などが計算されるもの ・予約配車係が手作業により時間を割り振るもの

4. 使いやすい公共交通をつくるには

(5)事業形態の種類を知る

①4条許可(緑ナンバー[事業用];有償)

- ・旅客輸送は、許認可を受けた交通事業者が運行を行うことが基本原則
- ・運行管理体制などが厳しく、費用的には高くなる場合多い
- ・最も安心、確実な運行形態

②78条許可(白ナンバー[自家用];有償)

- ・事業者による運行以外にも、自家用車による旅客運送も認められている

a)自治体運営有償運送

- ・市町村が自市町村の区域内で住民の生活交通を確保するために自ら行う運送

b)過疎地有償運送

- ・交通空白地域において、登録された住民に限定した運送事業。NPO法人などが事業主体となる。

c)福祉有償運送

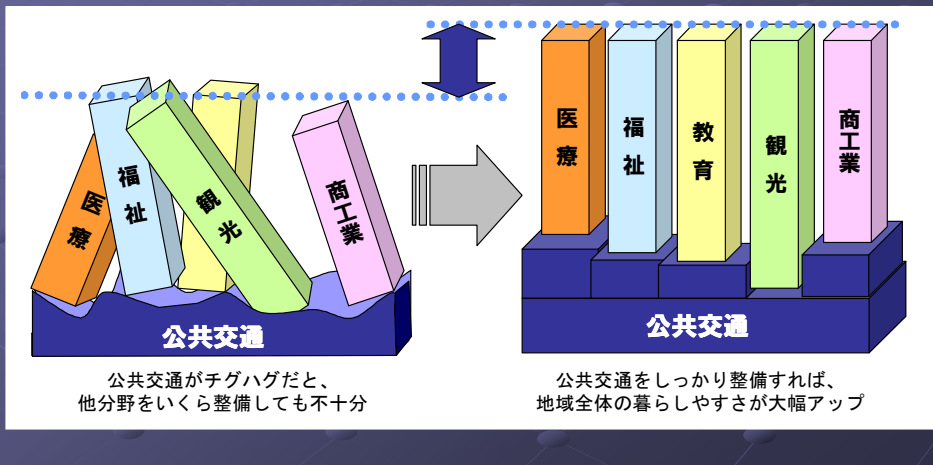
- ・登録された要介護、要支援者に対する運送事業。NPO法人や社会福祉法人などが事業主体となる。

③無償運送(白ナンバー[自家用])

- ・その他、道路運送法の適用を受けない「単なる自家用運送」があり
- ・施設や旅館の送迎バスなどと同じ形態
- ・公的な輸送としては体制不十分

5. 公共交通に対する基本スタンス(例)

- 地域を支える「インフラ」という視点
- まちづくり全体(複合施策として)の視点



6. 公共交通再構築にあたっての検討ポイント

- 投入できる費用の上限は
 - ⇒過年度の公共交通関連事業費との関係
 - ⇒新規事業としての予算付け
- サポート対象とする「地域」をどう定めるか
 - ⇒町内全域をカバー
 - ⇒人口の少ない谷すじの集落などの扱い
- サポート対象とする「人」と「行動」をどう定めるか
 - ⇒買い物や通院の対応だけなら曜日運行も可
 - ⇒高校生の通学、さらには部活まで対応させるか

- 混在している輸送関連事業が整理・統合できないか
 - ⇒通園バス、スクールバス、
 - 施設送迎バス、タクシー補助 など

- 公共交通の運行の担い手はいるか
 - ⇒職員や委嘱職員による運行
 - ⇒地元のバス会社、タクシー会社への委託
 - ⇒競争入札などによる事業者選定
 - ⇒NPO法人など

7. 持続可能な公共交通としていくために

- 補助事業の活用
- 運行の評価・改善
- 利用促進・啓発活動

他地域における地域公共交通再編の事例

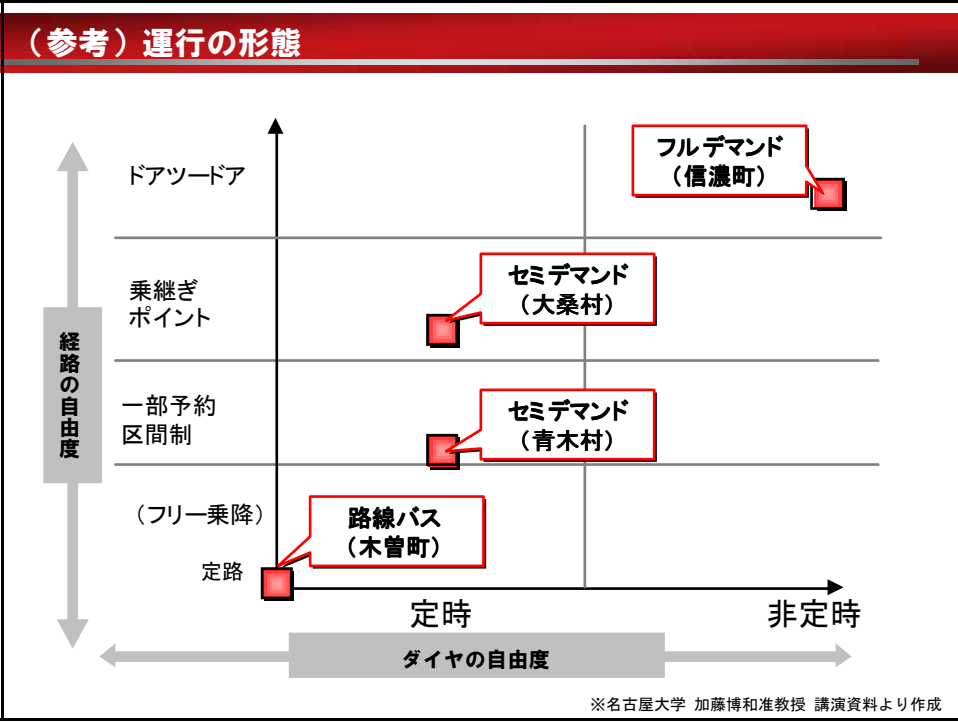


0. 目次

1. 路線バス
 - ・木曽町：民間路線バス撤退後の抜本的な公共交通再編事例

2. デマンドバス（フルデマンド）
 - ・信濃町：路線バスとドアトゥードア型フルデマンドの組合せ事例

3. デマンドバス（セミデマンド）
 - ・青木村（路線バス×一部地域予約制）
 - ・大桑村（エリア・ルート型（アクセスポイントへの接続））



1. 路線バス
木曽町

1-1. 木曾町 地域の概況

人口

人口：12,700人／世帯数：5,000世帯
(平成22年10月)

地勢等

- 川沿いの平地以外は急峻な山地
- 病院・学校などは木曾福島市街地に立地

整備前の主な公共交通

- JR中央西線 [上下50便 うち半数が特急]
- 路線バス [主路線3路線で12往復程度]
- 廃止路線代替バス
- 地域振興バス
- 高校生特別増発バス など



1-2. 地域公共交通再編の背景

1. 市町村合併による公共交通再編の必要性

- ・H17.10月に木曾福島町、日義村、開田村、三岳村の3町1村が合併
- ・合併時に「住民生活の足の確保」を最重要課題の1つに掲げる

2. 交通施策が混在し、旧町村間でのサービス格差が顕著

- ・旧日義村の巡回バス(旧80条)は運賃無料
- ・開田高原からの普通運賃は片道1570円
- ・高校生の通学定期券 年額30万円

3. 交通不便者が町内に点在

- ・町内に交通不便者が34% 主に高校生と高齢者
- ・谷あいの集落などに外出に困窮した高齢者が多い

4. 路線バス事業者の運行の限界

- ・運賃設定などの融通性が利きづらい事業形態
- ・おんたけ交通(株)からの町営路線への移行の要望

1-3. 地域公共交通再編の基本思想

目的

4町合併による一体感、公平性などに配慮し、地域住民や観光客にとって利便性の高い地域公共交通体系の構築
『木曾町生活交通システム』



方針

- 公共交通を町の基本的な社会基盤（インフラ）と位置づけ整備
- シビルミニマムを考慮し、最低概ね日6往復以上の運行を確保
- 観光の二次交通としての機能を確保
- その他以下の内容に十分配慮
 - ①公平性・地域間バランス ②効率的な運行体系 ③わかりやすさ・統一感
 - ④JRとの連絡 ⑤地域づくり・地域連携 ⑥利用促進策の導入

解決策

- ゾーンバスシステム（幹線＋支線）の構築
- 利用者の負担が抑えられた公平性の高い運賃
- 積極的な利用促進と啓発活動

1-4. 設計のポイント

1. ゾーンバスシステム（幹線＋支線）の構築

- ・木曾福島を中心に旧3村方面に幹線バスを運行。運行を支所までにとどめ、所要時間を短縮。往復回数を向上
- ・カバーできない集落等を対象に、巡回バス等を運行させて幹線バスに接続
- ・従前のおんたけ交通のバス路線をベースに再構築

2. 利用者の負担が抑えられた公平性の高い運賃

- ・均一運賃を導入 幹線バス200円、巡回バス100円
- ・高校生の通学定期券 月額1万円以下
- ・福祉バス 年額1万円以下

3. 地域の交通事業者の活用

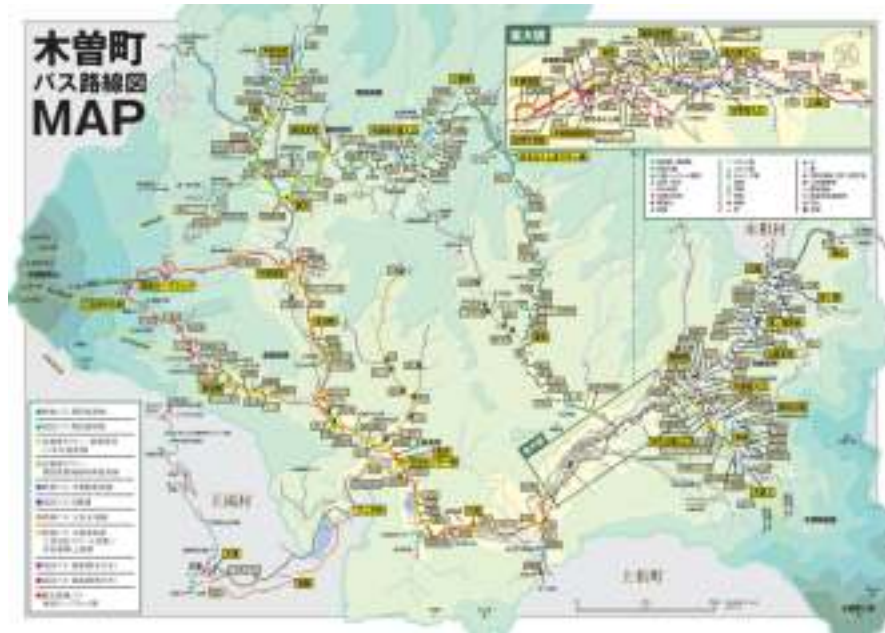
- ・従前のおんたけ交通(株)の路線を引き継ぐかたちでの運行
- ・幹線バスはおんたけ交通へ、巡回バスは地域のタクシー事業者へ委託

4. 積極的な利用促進と啓発活動

- ・バスを使ったまち巡り、バスイベント、シンポジウム、ラッピングバス、マイ時刻表、パンフレット等



1-5. 運行の全体像



2. フルデマンド 信濃町

2-1. 信濃町 地域の概況

人口

人口：約9,200人
／世帯数：3,200世帯
(平成22年10月)



地勢等

- 黒姫山、飯縄山、斑尾山に囲まれた盆地地形
- 町中央部は比較的平坦で道路網も充実しているが、山裾は高低差があり道路網も限定的
- 主要な公共・商業施設等は、黒姫駅～町役場周辺の中心部と国道18号沿いに分布
- 特別豪雪地域、最深積雪の平均値は85cm

整備前の主な公共交通

- JR信越本線：長野～直江津 [上下20便／1日程度]
- 路線バス：6路線 [2往復～5往復程度／1日程度] ※行政が赤字補填
- 福祉バス：4方面 [2往復程度／週2回程度] ※行政が運行
- タクシー：2社 (15台程度)

2-2. 地域公共交通再編の背景

1. バスの利用者が、毎年減少している

- ・公共交通は、JR、路線バス、福祉バス、全てにおいて減少傾向。
- ・赤字額は拡大しているが、運行事業者の営業努力によって行政負担は横ばい

2. 無駄な運行が多く、住民が使いにくいダイヤ

- ・需要が見込めない時間帯に、2便たて続けに運行するなど無駄な運行が多い
- ・高校生が利用できる時間帯に便がない

3. 小学生の通学手段確保

- ・5つの小学校を1箇所へ統合したため、町の全域から通学手段を確保する必要が生じた

4. 高齢化の進行により、公共交通の必要性が増す

- ・住民の多くは、自家用車を生活の足にしているが、高齢者、単身高齢者世帯の増加等によって、今後、公共交通の必要性が増すことが予想されている

2-3. 地域公共交通再編の基本思想

目的

長期振興計画に示される将来像『美しい おいしい 安心豊か 自然の恵みを楽しむ町』実現に寄与する

⇒安心して暮らせる町になるために、街のどこに住んでいても、利便性の高い公共交通を整備

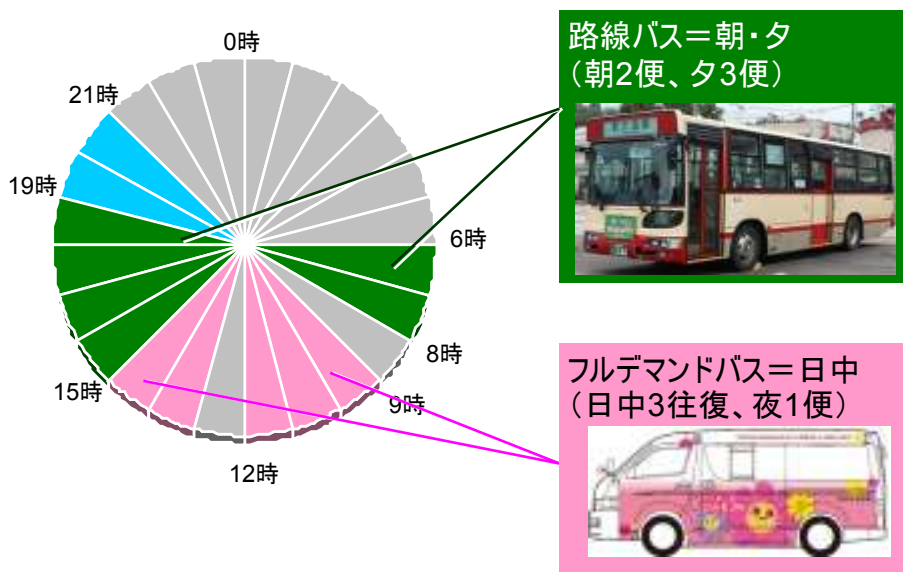
方針

- 交通不便者の日常的な移動手段確保
- 利便性と効率性の向上による健全な行財政運営に資する
- 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制構築

解決策

- 高齢者の移動を確保するための デマンド運行の導入
- 小中高校生の通学と通勤を確保するための 定時定路線等の運行
- 買物・通院の利便性を高め観光対応も可能な路線の運行

2-4. 運行の全体像①運行時間帯



2-5. 運行の全体像②運行内容

運行内容

	旧体系	新体系
路線バス	6路線（2往復～5往復）	8路線（5便／平日）※逆便は回送
福祉バス	4方面 [2往復程度／週2回 程度]	デマンドバス6台 [3.5往復／平日]

運行体制

- 運行: 路線バス会社+地域のタクシー会社に委託
- デマンドのオペレーション:
 - ・デマンドシステムの導入
 - ・受付は、町の直接雇用(2名稼働体制)

運賃

- 路線バス：一律200円
 - デマンドバス：1乗車300円
- ※小中学生は無料、障害者等は割引運賃を設定

2-6. 運行の全体像③デマンドルール

路 線：路線・バス停は設定せず予約に応じて運行（予約がない場合は運行しない）。自宅から、主要施設に運行する。

目的地：駅 / 役場 / 病院 / 金融機関 / 商店街 等

時 間：1運行あたり40分程度

台 数：6台（車両は10人乗）

予 約：予約は前日17:00まで
（※ただし将来的には、直前まで受付ける予定）

備 考：1便あたり40分を上回る場合、または車両の乗車定員を上回る場合は、予約を断る場合もある。

2-7. 設計のポイント

1. 効率性を考慮しながらも、住民の利便性向上に主眼

- 住民の利便性を向上するために、大幅にサービスレベルを改善
- これによって、町負担は、以前の1.5倍程度に増加（予定）

2. 地域の交通資源（交通事業者）の活用

- 運行は、地場のバス・タクシー会社に委託、最も重要な交通資源である交通事業者と連携して、公共交通を維持

3. 運行者の練度によって自由度を高める設計

- 当初は、移動できる目的地が決まっているが、運転手や予約受付者が熟練してくれば、移動先も自由に設定できるようにする

4. 住民に親しまれるよう利用促進に工夫

- バス停約150箇所を改修することで、PR効果を高める
- デマンド運行の名称を市民から募集、車両ラッピングは市民による投票で決定



3. セミデマンドバス

セミデマンドの事例

3-1. 青木村①概要

通学対応の路線バスと、交通空白をカバーし、高齢者の日常生活を支えるセミデマンドバス

人口

人口：4,600人／世帯数：1,500世帯（平成22年10月）

背景等

- 大半が山間部で、中心部から北東の上田方面に向かって平坦地になっている
- 標高差が大きく、約500m～800mの間に集落が点在 徒歩での移動は困難
- バス車両では運行が難しい細い道路にも集落が点在
- 学校、診療所、商店等、村での生活に必要な施設は、概ね村の中央部にある
- 就労・就学、総合病院等は、上田市に頼らざるを得ない状況にある



設計意図

- 小型車両によって村内全域をカバーし、交通空白地域の解消を目指す
- 住民の利便性を考慮し、全ての地域で1日4回の外出機会を設ける
- 「予約」に対して慣れていない住民に対して、一部地域をセミデマンドにすることからスタートし、将来的なフルデマンド化も検討
- 上田⇄青木間を結ぶ千曲バス「青木線」を維持するために、高校生の利用を促す

3-1. 青木村②運行内容

【朝・夕運行する路線バス】



- 主な利用者は小中学生
- 決まった時刻、決まった路線を運行
- 細かな枝道には入らず、輸送量の大きい大型バスで運行
- 住民に親しまれるよう音楽を流しながら運行

【日中運行するセミデマンドバス】



- 主な利用者は高齢者
- 細かな枝道にも入れるようワゴン車で運行
- 需要量の少ない地域は毎回運行せず予約制に。運行距離の短縮により費用負担を軽減
- 利用状況を踏まえ、フルデマンド化も検討



【幹線千曲バス】



3-2. 大桑村①概要

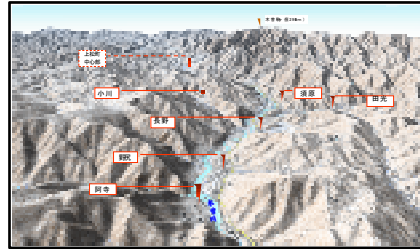
幹線に接続するためのエリア・ルート型セミデマンド運行

人口

人口：約4,100人
世帯数：約1,500世帯（平成22年10月）

背景等

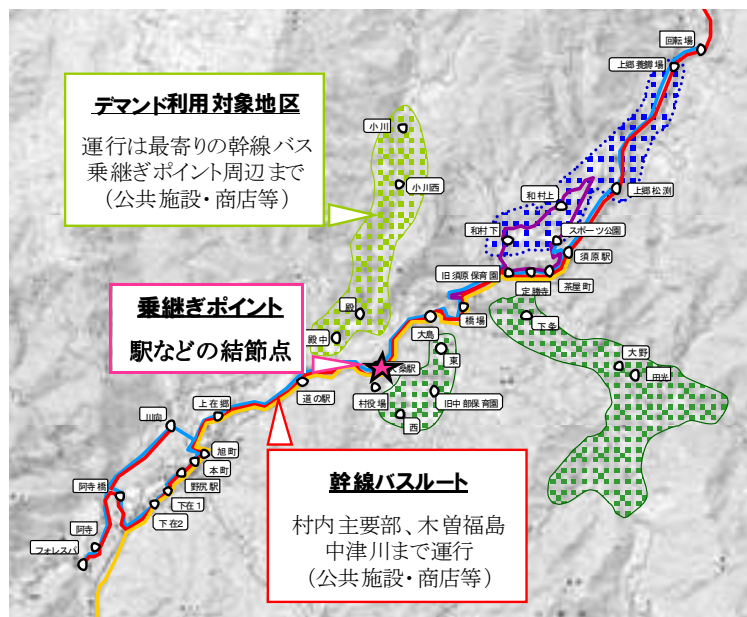
- スクールバスの空き時間を活用した村内巡回バスが従来より4台運行
- 国道沿い以外の集落は、人口も少なく道も細いため十分な運行が確保できず
- 地域のお年寄りからも戸口送迎に近いサービスに対するニーズが強かった



設計意図

- 国道沿いの村内主要部および広域的な移動は幹線バスでカバー
- 国道から離れた谷あいの地区のサポートして、乗合タクシーを導入
- 幹線バスへ接続できる乗継ぎポイントと基本ダイヤを設定し、予約制による戸口送迎を実施
- 幹線バス接続のほか、乗継ぎポイント周辺への公共施設は利用可能。

3-2. 大桑村②運行内容



4. まとめ

1. 運行内容を決めるのは、設計思想（理念）

- 様々な運行タイプがあるが、全ては設計思想（理念）にもとづいている
- 設計思想を十分に固めた上で路線設計を行わなければ、地域に最適な路線設計はできない

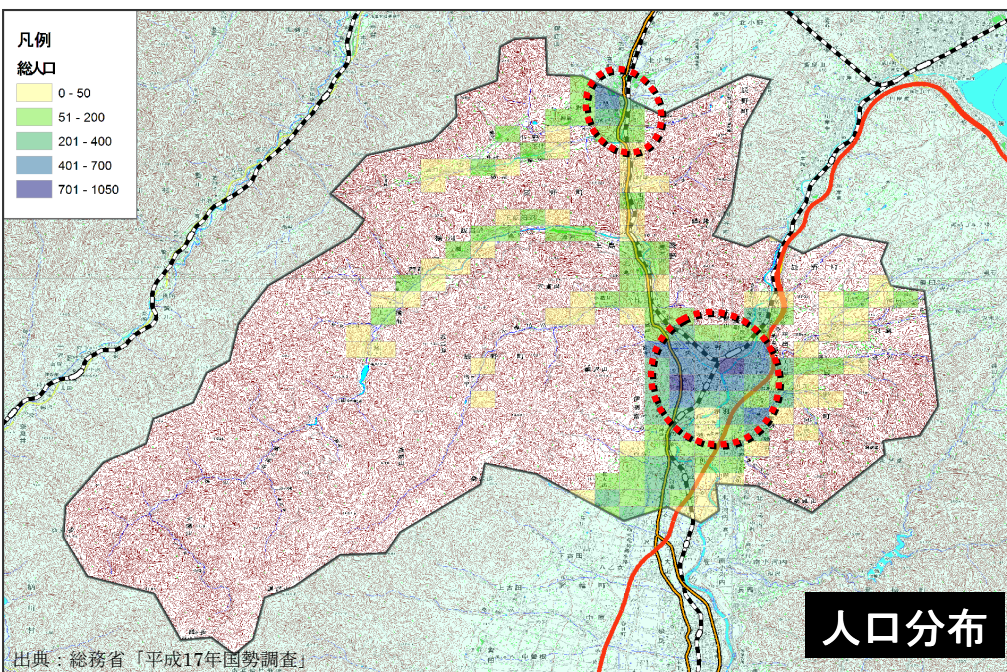
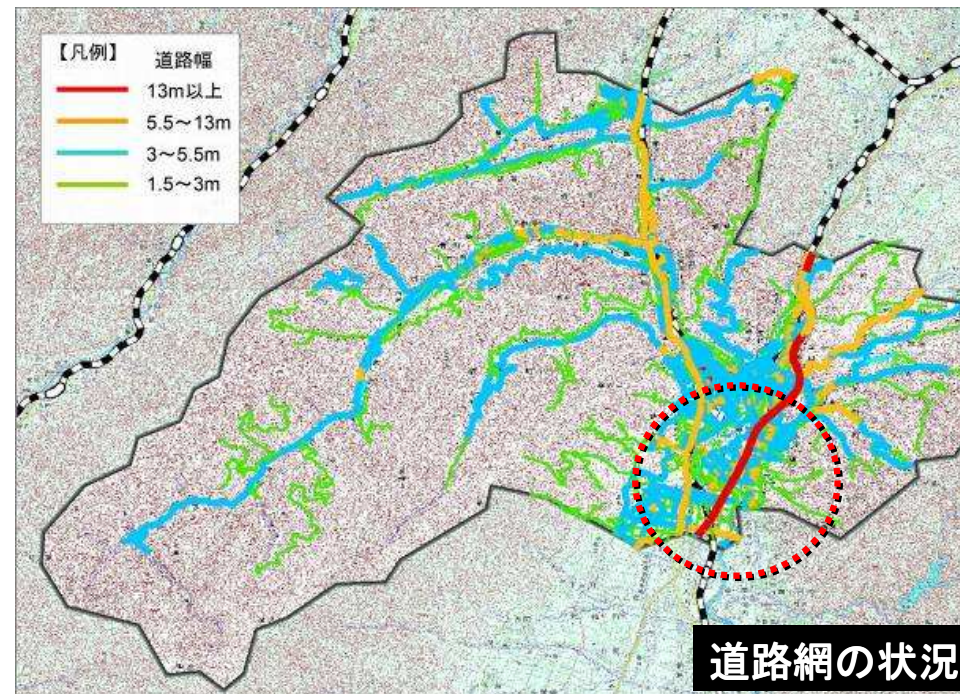
2. 運行方法に、決まった「型」はない

- どの事例においても、運行方法は、その地域に合ったものを独自に設計しており、当てはめなければならない「型」は存在しない
- 辰野町に、本当に必要な公共交通体系を十分に検討し、独自の体系を設計する

3. 地域の公共交通を守り育てる主体は地域

- 多くの地域では、公共交通整備と並行して、理解促進の取組みを行っている
- これは、単に路線整備をただけでは、路線の維持ができないため
- 利用する住民に、「みんなで守り育てる」意識を持ってもらうことが重要
- 交通会議の委員は、地域との橋渡し役となる

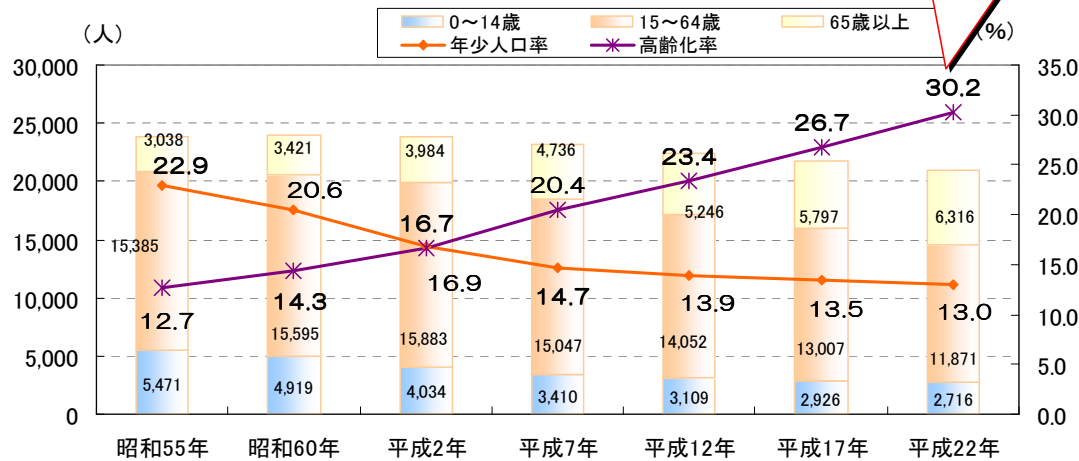
1. 地勢と人口分布・道路状況



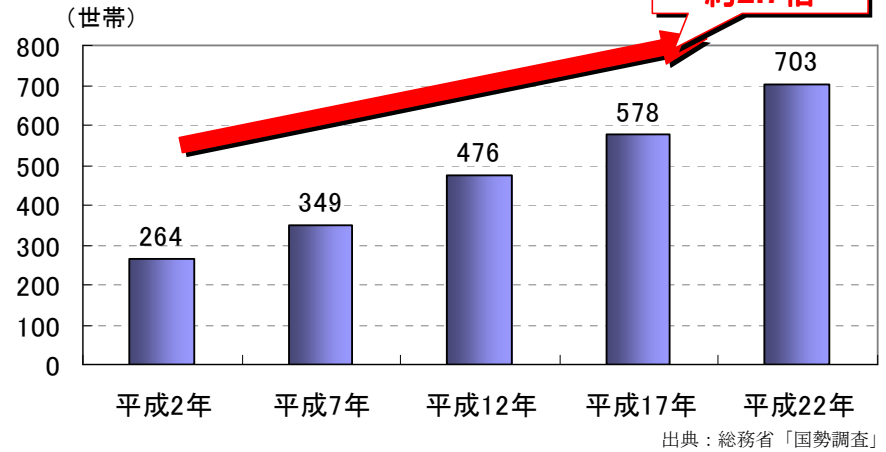
- 地勢的には東西に谷筋が存在している
中心部から箕輪方面にかけて、また、小野駅付近に平地が広がる。
- 人口は中心部に集中。小野駅付近にもやや集中が見られる。
また、小野、飯沼、川島、上野など谷筋においても人口が分布している。
- 中心部においては道路が網目状に整備されているが、道幅が狭い道路が多い

2. 人口の推移

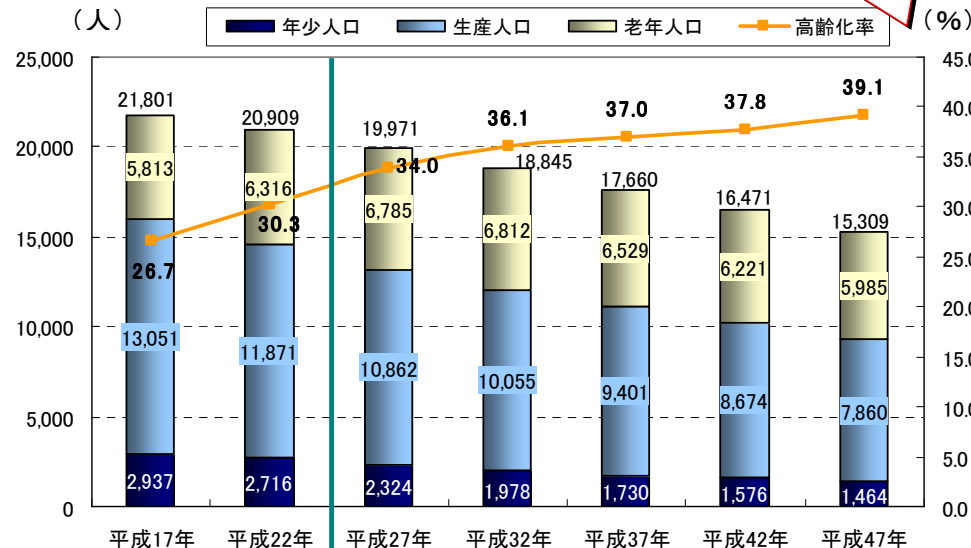
●人口の推移



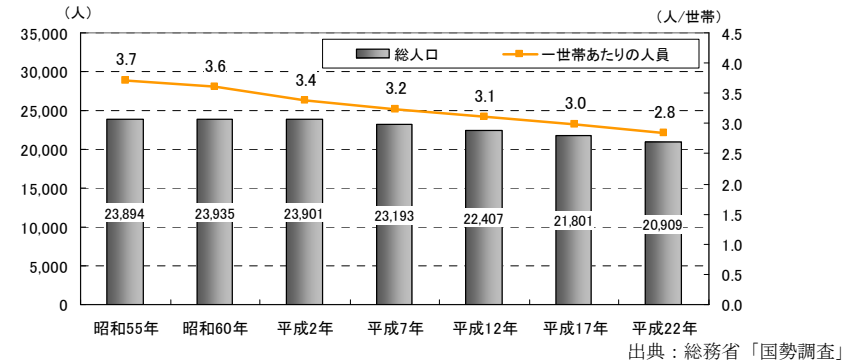
●単身高齢者数の推移



●将来人口推計

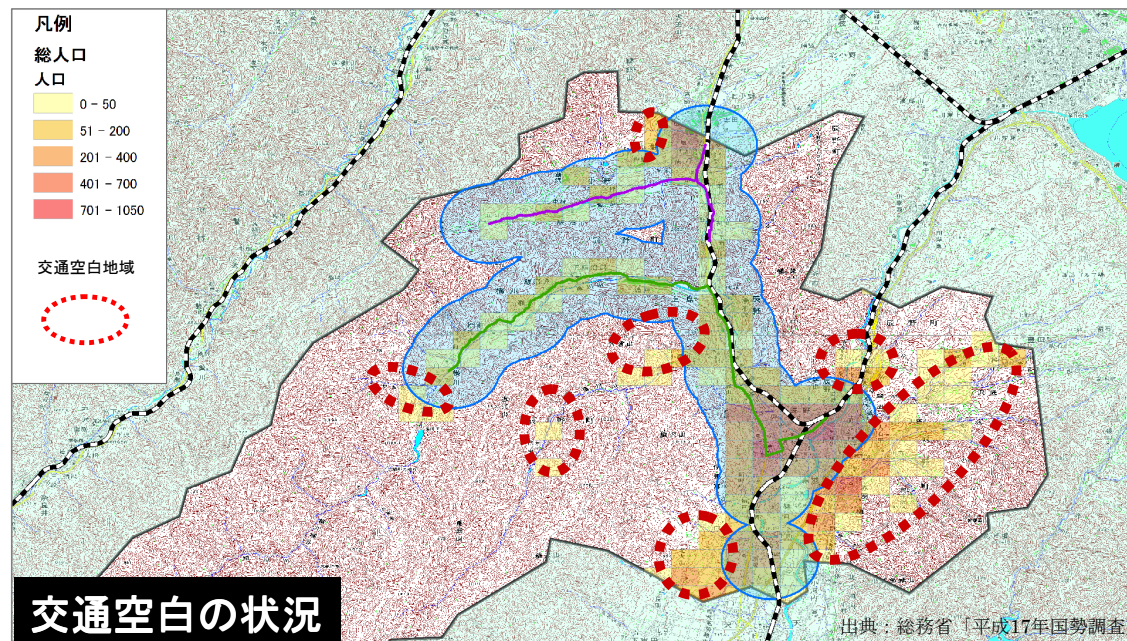
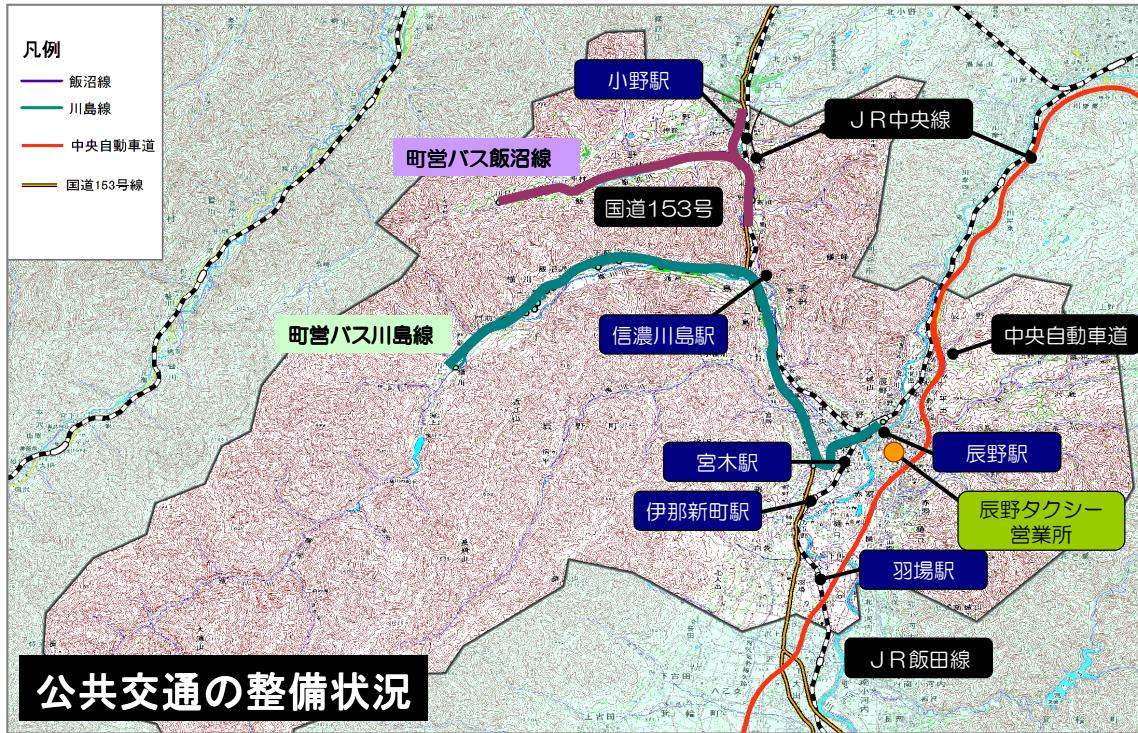


※参考：総人口と世帯員数の推移

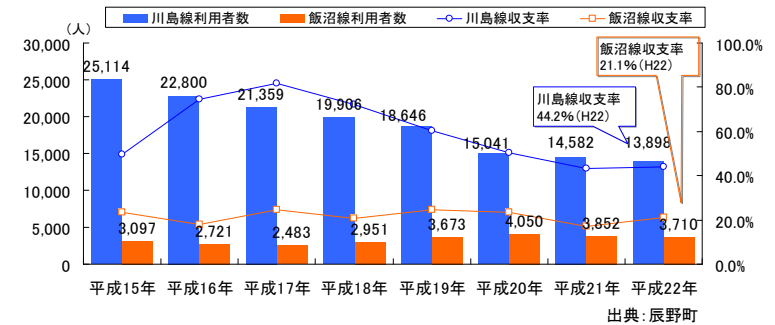
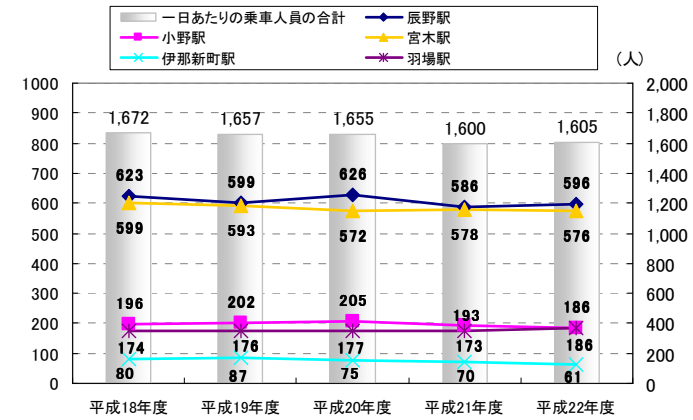


- 少子化・高齢化が顕著
※県の高齢化率：26.7% (H23.10月)
- この傾向は将来にわたり続く
- 単身高齢者も増加しており、「家族の支え」だけで老後を送ることが困難に

3. 公共交通の状況



●町内の主な公共交通の利用状況



- 鉄道は、町内に駅が6つ有り、他地域と比較して恵まれている状況
- 東側で交通空白が目立つ他、谷筋の奥にも見られる
- 駅及び飯沼線利用者は横ばい
川島線利用者が長期減少傾向
- 収支率は川島線において悪化しており、町・地域の負担が増加している

3. まとめ

1. 公共交通の整備・再編の必要性

- ・ 少子高齢化、特に高齢化が進んでおり、この傾向は今後も続く。単身高齢者数も増加しており、お年寄りが自立して生活していける環境をつくることが求められている。
- ・ 交通空白地帯も多く見られ、公共交通の利用者が減少傾向、収支率も悪化の状況にある。
- ・ 鉄道駅が6つあるなど、恵まれている状況。鉄道の活用を視野に入れた公共交通網の確立が必要

2. 想定される運行形態

- ・ 谷筋にも人口が分布しており、フルデマンド運行は非効率
- ・ 一方、中心部は道路網が整備されており、デマンド運行に向いている可能性がある
- ・ ただし、中心部の道幅は狭く、大型バスでカバーすることが難しい場合もある

3. その他

- ・ 公共交通を長期に渡り維持していくためには、効率化と地域の協力・理解・利用が欠かせない。

その他調査の実施状況

1. 交通関係者等に対するヒアリング調査の実施状況

平成 24 年 1 月に、辰野町の公共交通の現状と、今後の整備に向けたご意見をうかがうために、町内の主な交通関係者等にヒアリング調査を実施しました。

以下に、ヒアリング対象者と主なヒアリング項目を示します。

[対象者とヒアリング項目]

区分		ヒアリング対象者	ヒアリングの項目
公共交通 運行者	町営バス（川島線）	産業振興課／運転手	対象者ごとの利用状況／小中学生の利用状況／課題、利用者ニーズ／デマンド運行の可能性 等
	町営バス（飯沼線）	産業振興課／運転手	
	鉄道	辰野駅長	JR の利用状況／バス交通との乗換え状況／ 等
	タクシー	辰野タクシー 代表取締役	タクシーの利用状況／福祉タクシー券の利用状況／デマンド運行の可能性等
医療・福祉関連		町立辰野総合病院 事務長補佐	通院時間帯／患者の移動手段／公共交通に対するニーズ 等
		保健福祉課／社会福祉協議会	福祉有償運送利用状況／福祉タクシー券利用の状況／課題 等
教育関連		教育委員会	生徒の交通手段／スクールバス運行状況／村営バス利用状況／運行費用 等
		町立辰野中学校 教頭	
		県立辰野高等学校 教頭	生徒の交通手段／生徒の公共交通利用可能性 等

2. 「移動と公共交通に関するアンケート」回収状況

現在実施中の「移動と公共交通に関するアンケート」について、実施、回収状況をまとめます。

期間 : 平成 24 年 1 月 10 日～22 日

配付 : 1,500 部

回収 : 796 部 (回収率 53.1%)

[地区ごとの回収状況（速報値）]

地区名	配布数	回収数	回収率	地区名	配布数	回収数	回収率
川島	71	41	57.7%	北大出	106	67	63.2%
上島	15	7	46.7%	樋口	64	30	46.9%
唐木沢	8	4	50.0%	赤羽	116	58	50.0%
今村	13	7	53.8%	澤底	47	20	42.6%
宮所	36	19	52.8%	平出	216	117	54.2%
小横川	11	5	45.5%	下辰野	149	83	55.7%
宮木	256	116	45.3%	上辰野	74	39	52.7%
新町	72	42	58.3%	小野	199	111	55.8%
羽場	47	30	63.8%	合計	1,500	796	53.1%

※回収状況は、速報値のため今後変動することがあります。