

辰野町地域公共交通計画

住み続けたいまちの公共交通を
みんなでつくり、みんなで守る！



目 次

第1章 地域公共交通計画の概要	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の範囲	1
4. 計画期間	1
第2章 辰野町の地域概況	2
1. 位置・地域区分	2
2. 人口と高齢化の状況	3
3. 生活機能の立地・集積状況	7
4. 道路網	13
5. 上位・関連計画における公共交通の整備方針	14
第3章 公共交通の現状	17
1. 公共交通の整備状況	17
2. バス路線の状況	18
3. 町営バス	20
4. デマンド型乗合タクシー	26
5. 公共交通によるカバー状況（居住者と公共交通の距離）	28
6. 鉄道	29
7. タクシー	31
8. スクールバス	32
第4章 住民アンケート調査結果	33
1. 調査概要	33
2. 個人属性	33
3. 日常の移動に関する状況	34
4. 町営バスの利用状況とサービスに対する評価	39
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	41
6. 町内の公共交通のあり方に関する意向	43
第5章 地域住民や関係者の意見・現状把握	47
1. 地区住民との意見交換	47
2. ヒアリング調査	48
第6章 公共交通の課題	52
第7章 地域公共交通計画の基本方針と目標	54
1. 計画の基本方針	54
2. 計画の目標	54
3. 辰野町が目指す公共交通ネットワーク	55
4. 公共交通の維持・確保に対する方向性	56
第8章 目標達成のため実施する事業	57
1. 事業体系	57
2. 事業の主な内容と実施主体	58
第9章 計画の評価指標とモニタリング方法	66
1. 計画の評価指標と数値目標	66
2. 計画の推進とモニタリング方法	67

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 背景と目的

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。

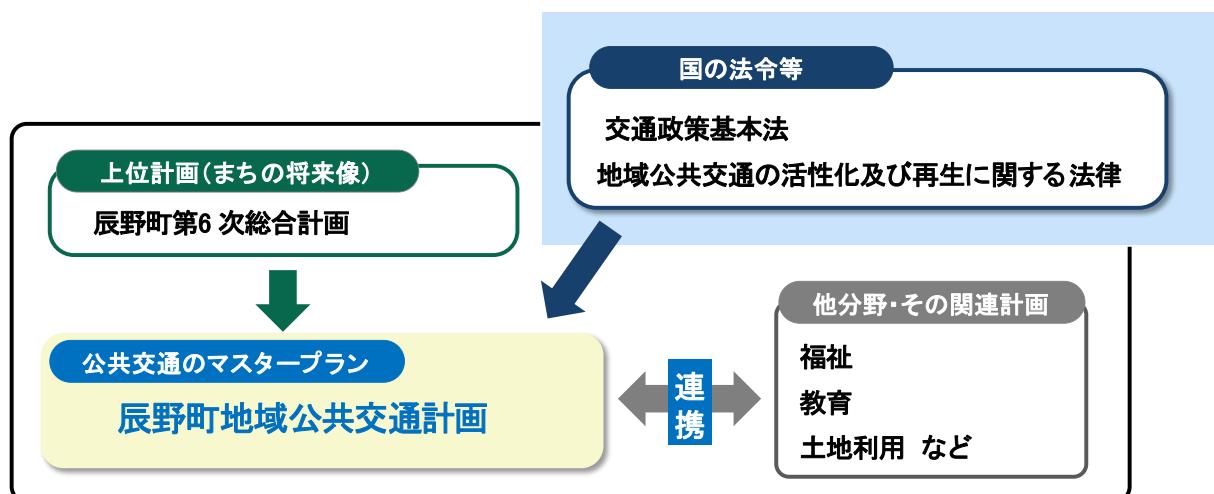
その一方で、町の人口減少や少子高齢化は大きく進んでおり、地域住民の生活交通を確保し、将来に渡って維持・確保していくためには、今後の社会環境の変化や多様化する住民ニーズを見据えて、持続可能な交通体系を目指すための指針が必要となります。

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. 計画の位置づけ

本計画は、「辰野町第6次総合計画」を上位計画とした、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即した法定計画とします。

また、福祉や教育、土地利用等の関連する施策や計画とも連携・整合性を図ります。



3. 計画の範囲

辰野町全域

4. 計画期間

2024年（令和6年）4月から2029年（令和11年）3月の5年間

第2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ており、上伊那郡に属しています。
- 周辺の自治体は、北に諏訪市、岡谷市、塩尻市、南に箕輪町、南箕輪村に囲まれています。

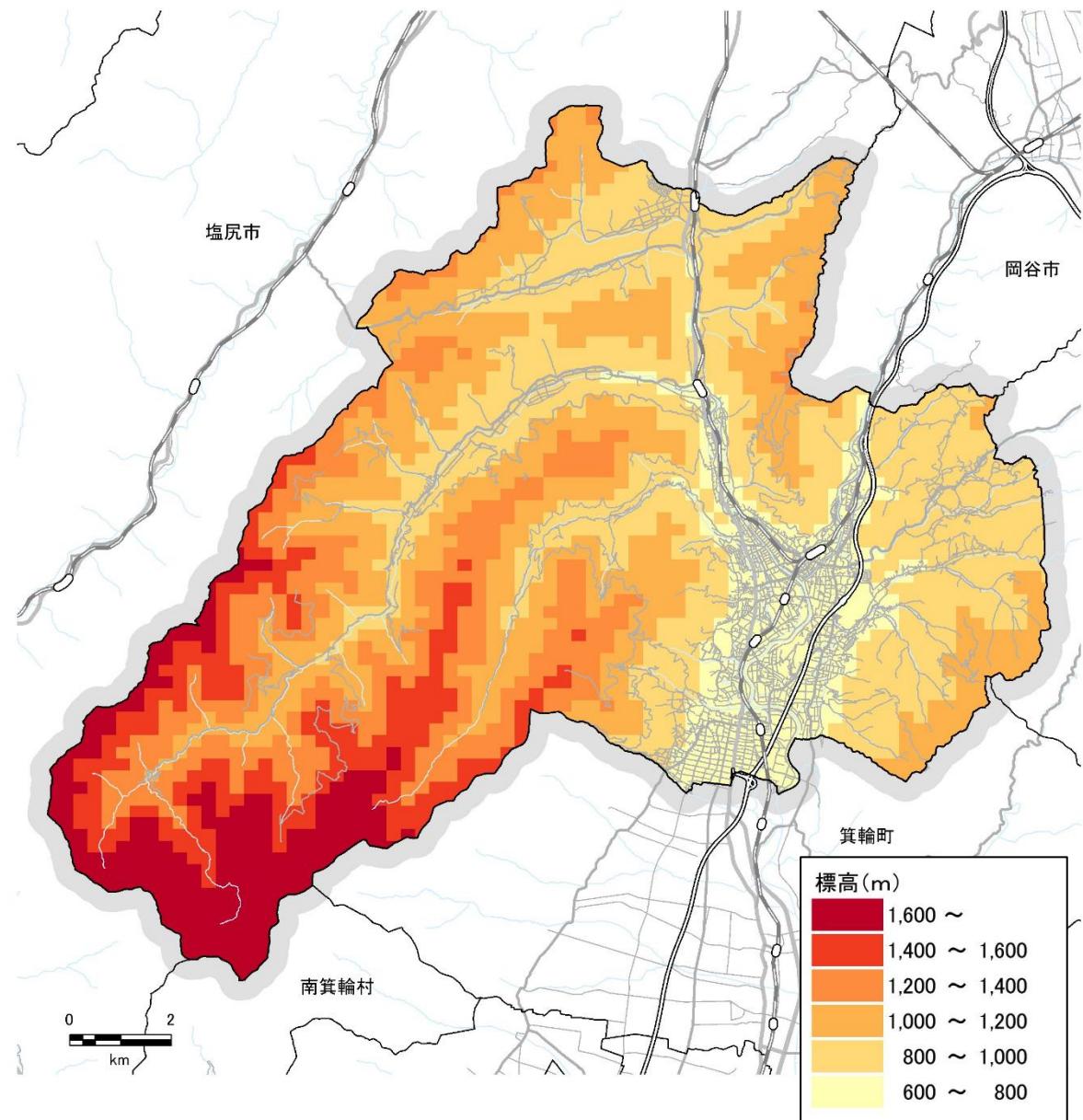
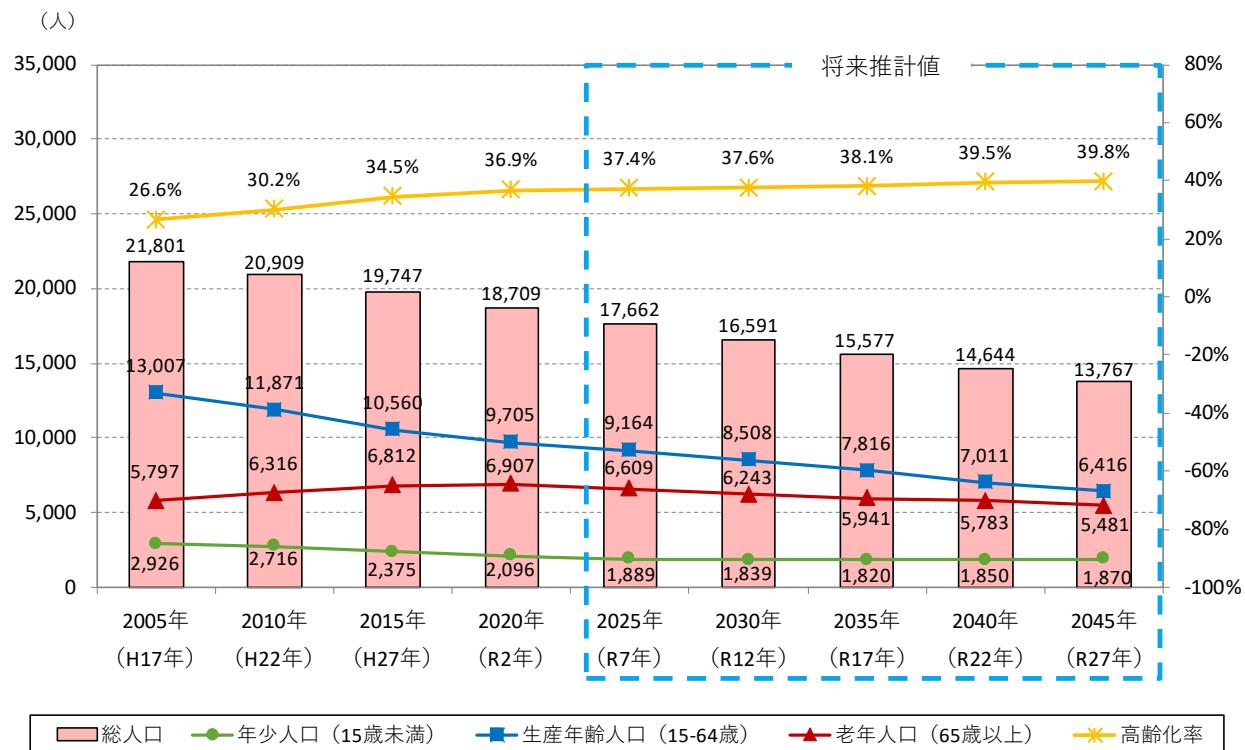


図 町の位置・標高

2. 人口と高齢化の状況

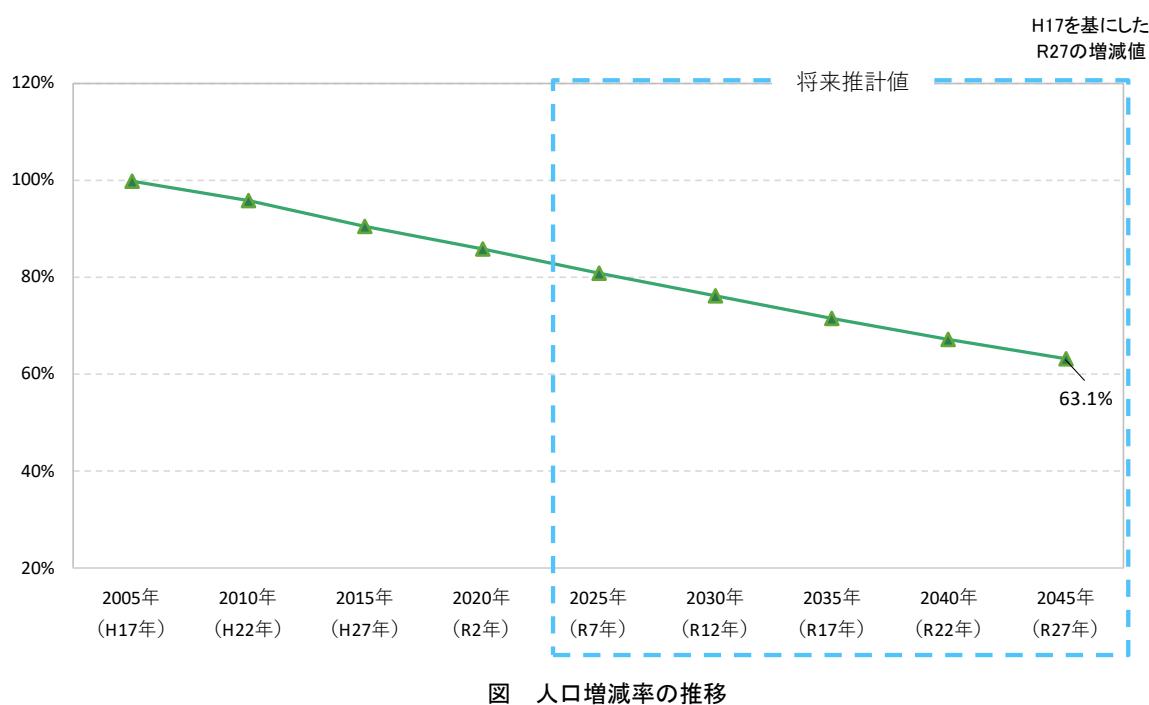
(1) 人口推移

- 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。



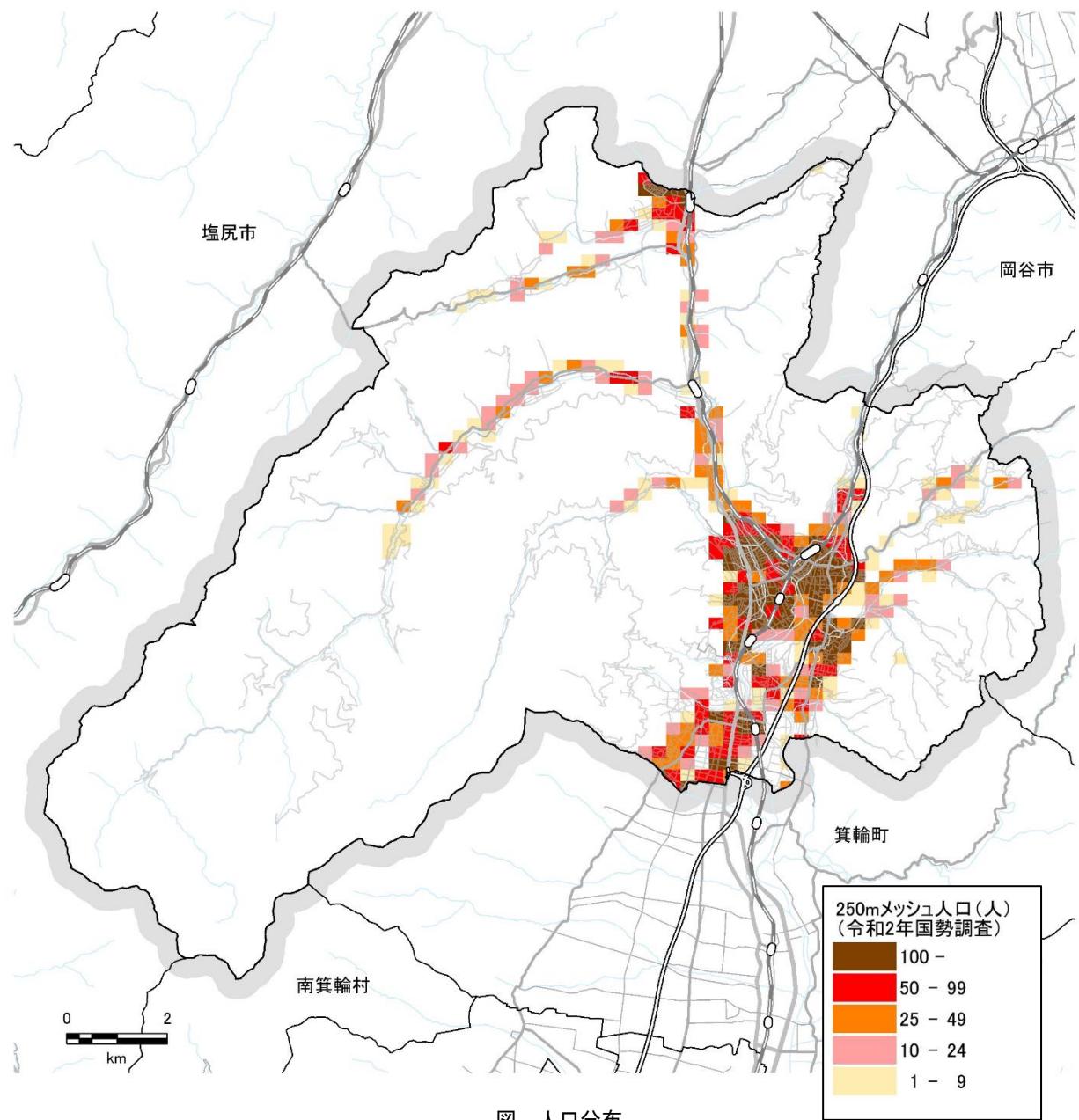
資料：「辰野町人口ビジョン」（平成27年度策定・令和3年度見直し）を基に作成

図 人口推移・将来人口



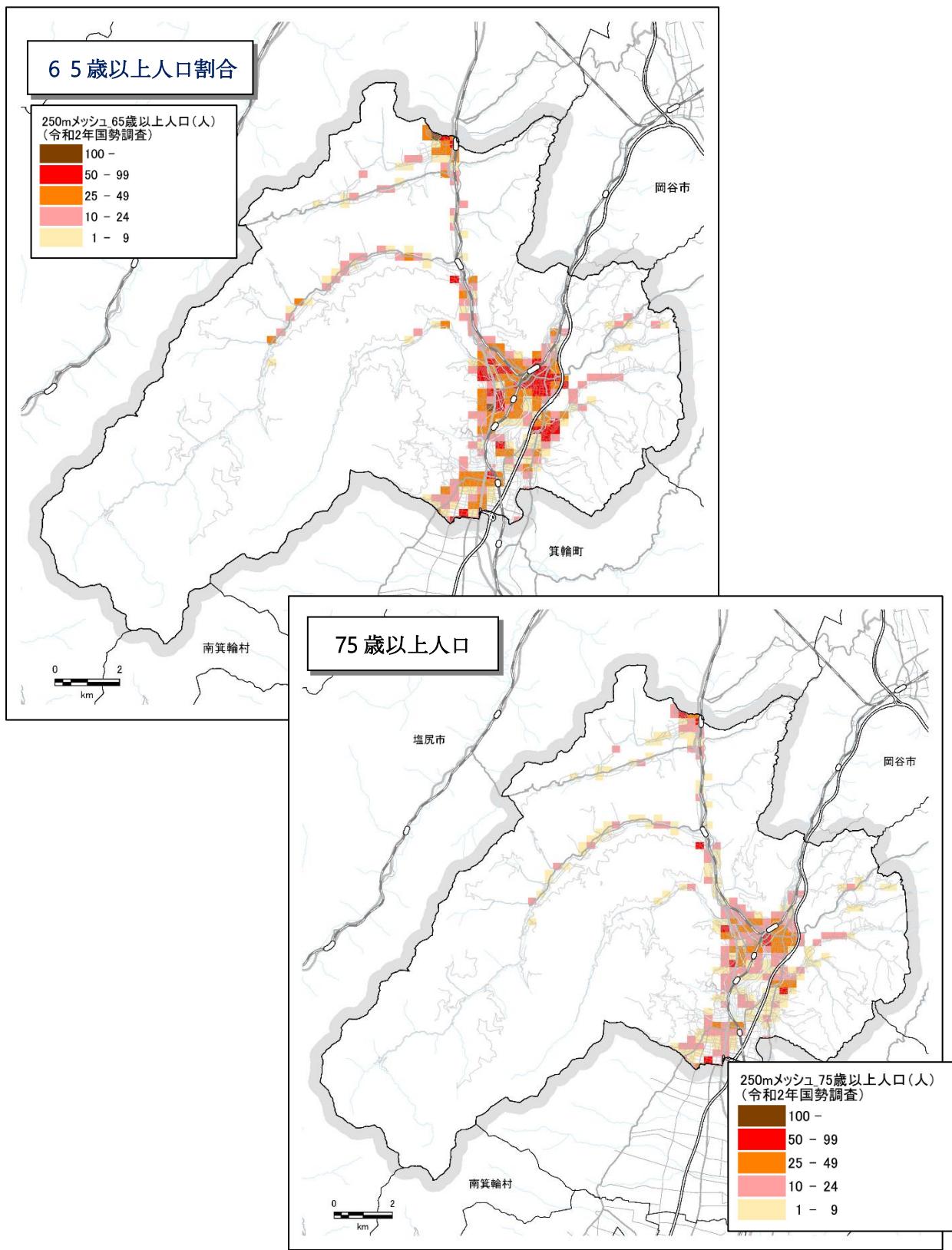
(2) 人口分布

- 町内の人団分布では、宮木区、下辰野区、樋口区等の中心市街地に集中するほか、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、平出区等の谷筋に一定程度の人口が分布しています。



(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、高齢化は町全域で進行しています。
- 75歳以上の高齢人口は中心市街地周辺の川島区、小野区、上島区等の一部地区で高い地区がみられます。



(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。

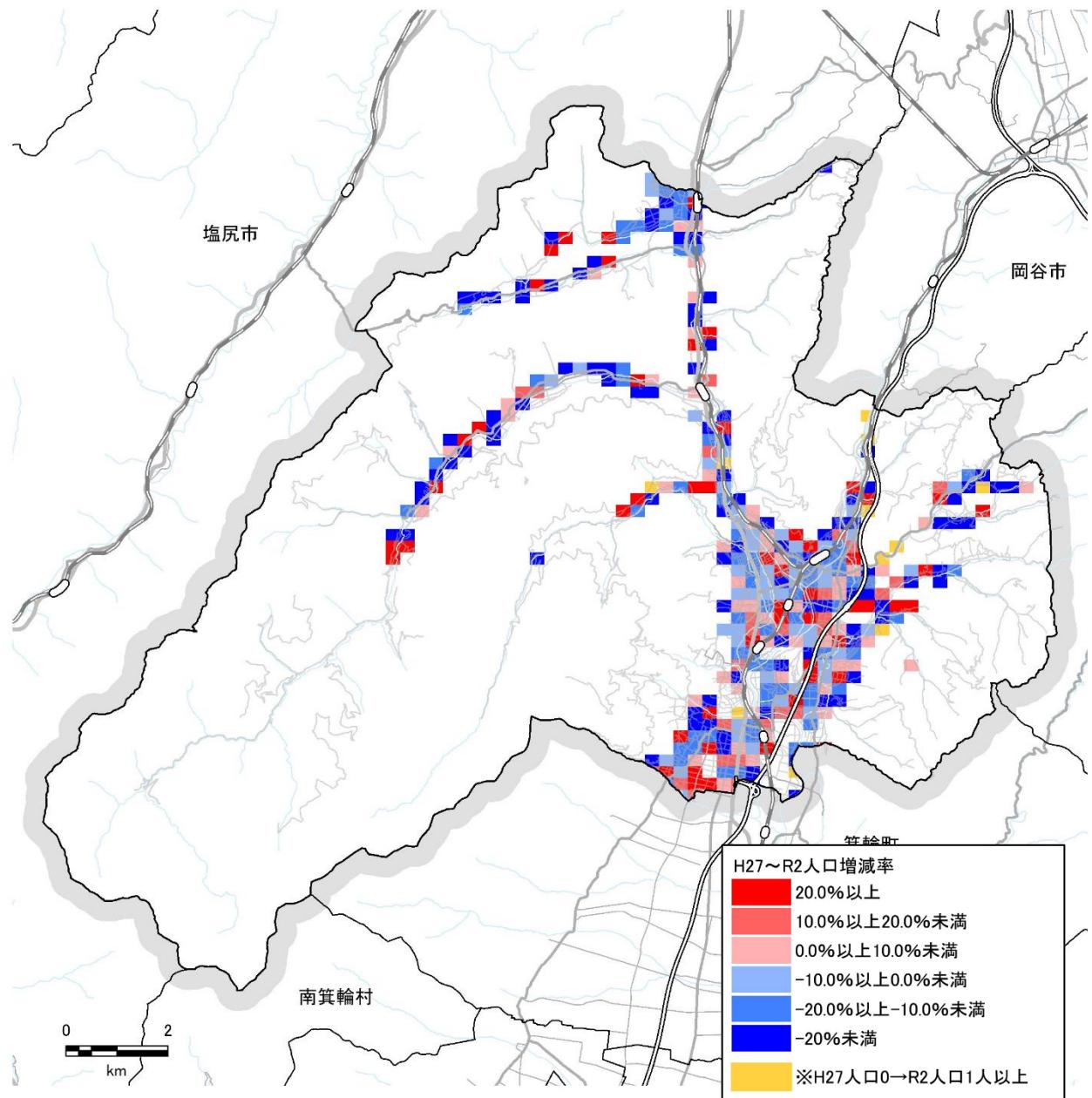


図 人口増減の状況（平成 27 年と令和 2 年の比較）

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。

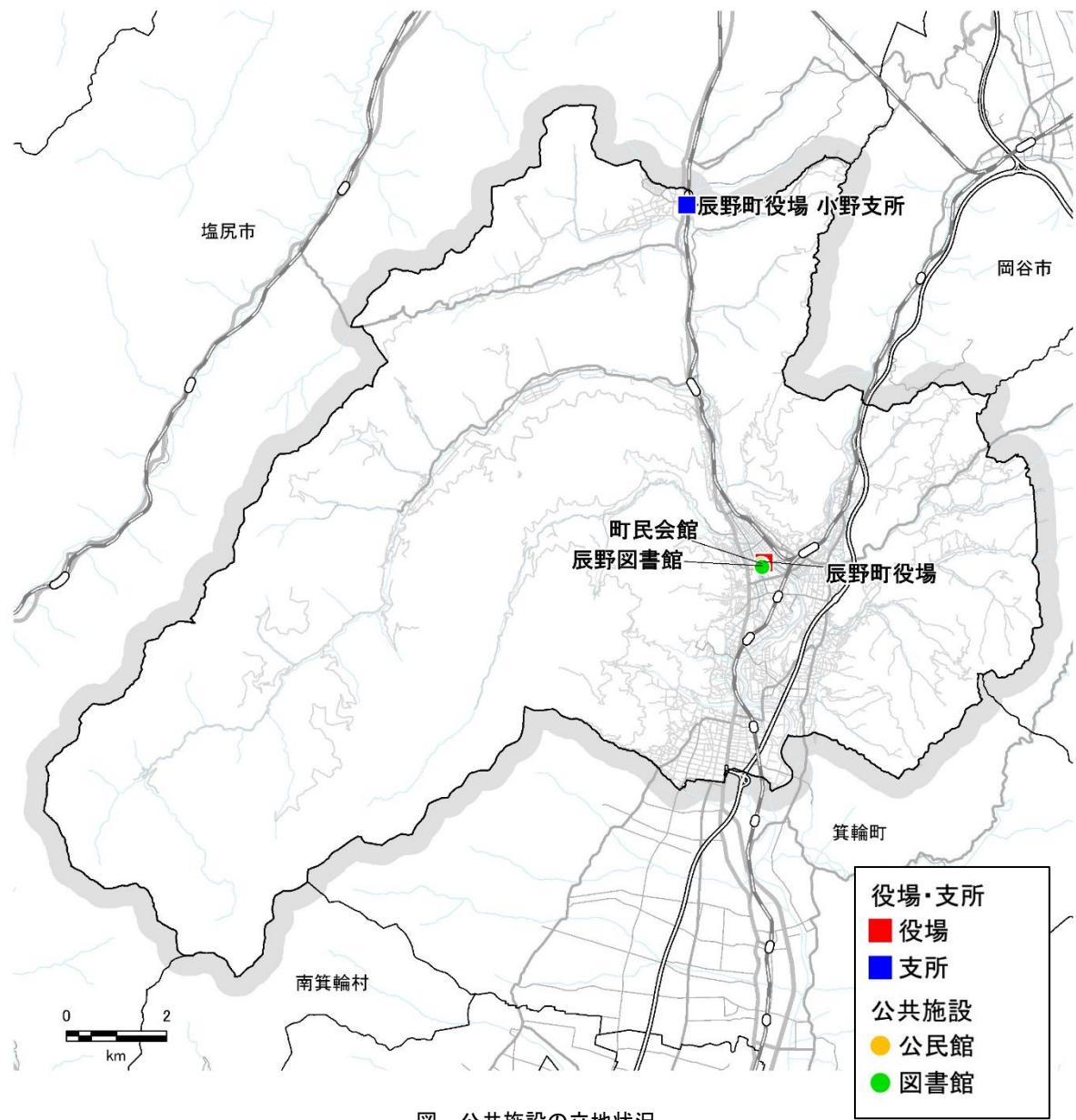


図 公共施設の立地状況

(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、川島区では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。

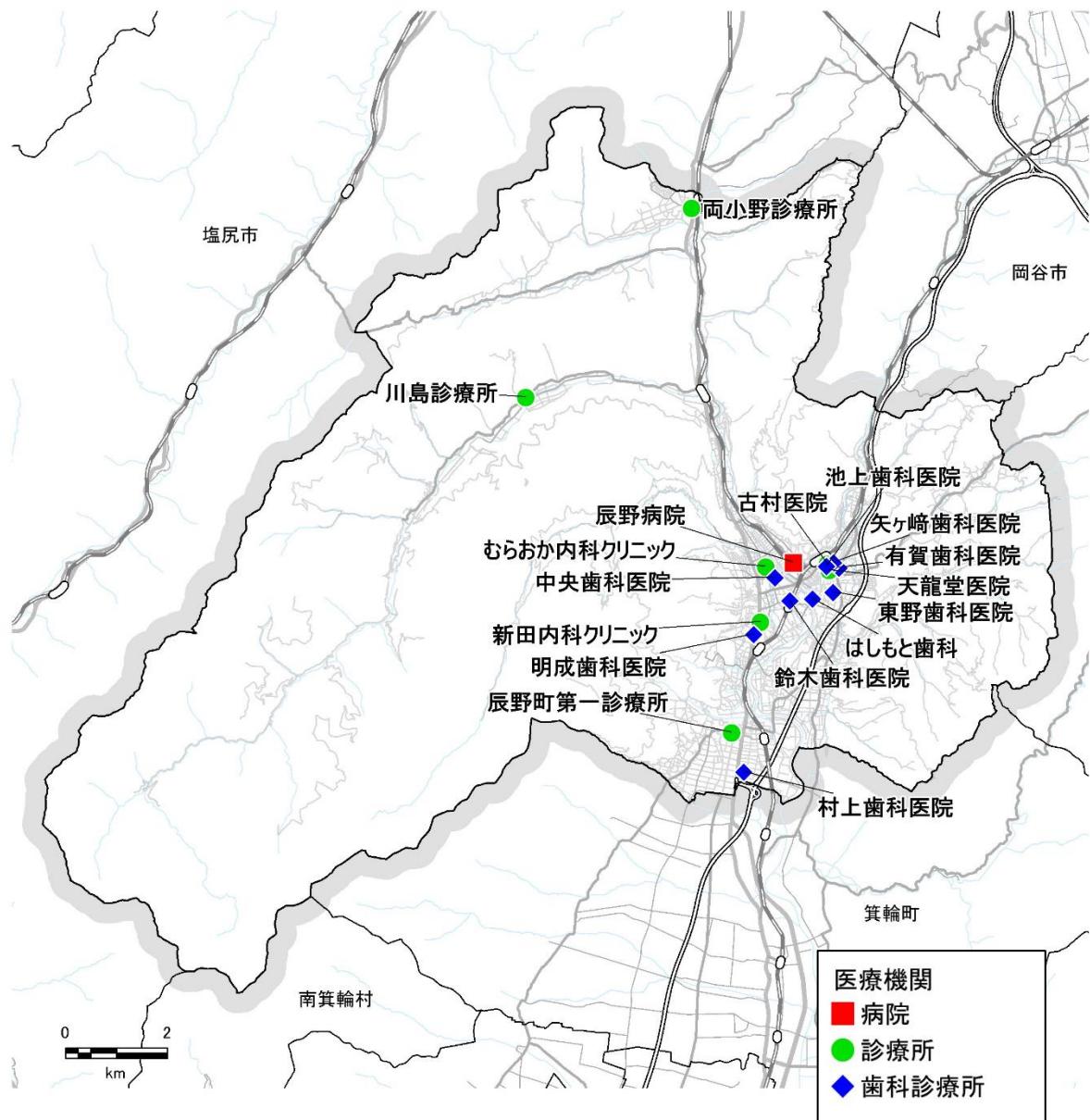


図 医療機関の立地状況

(4) 商業施設

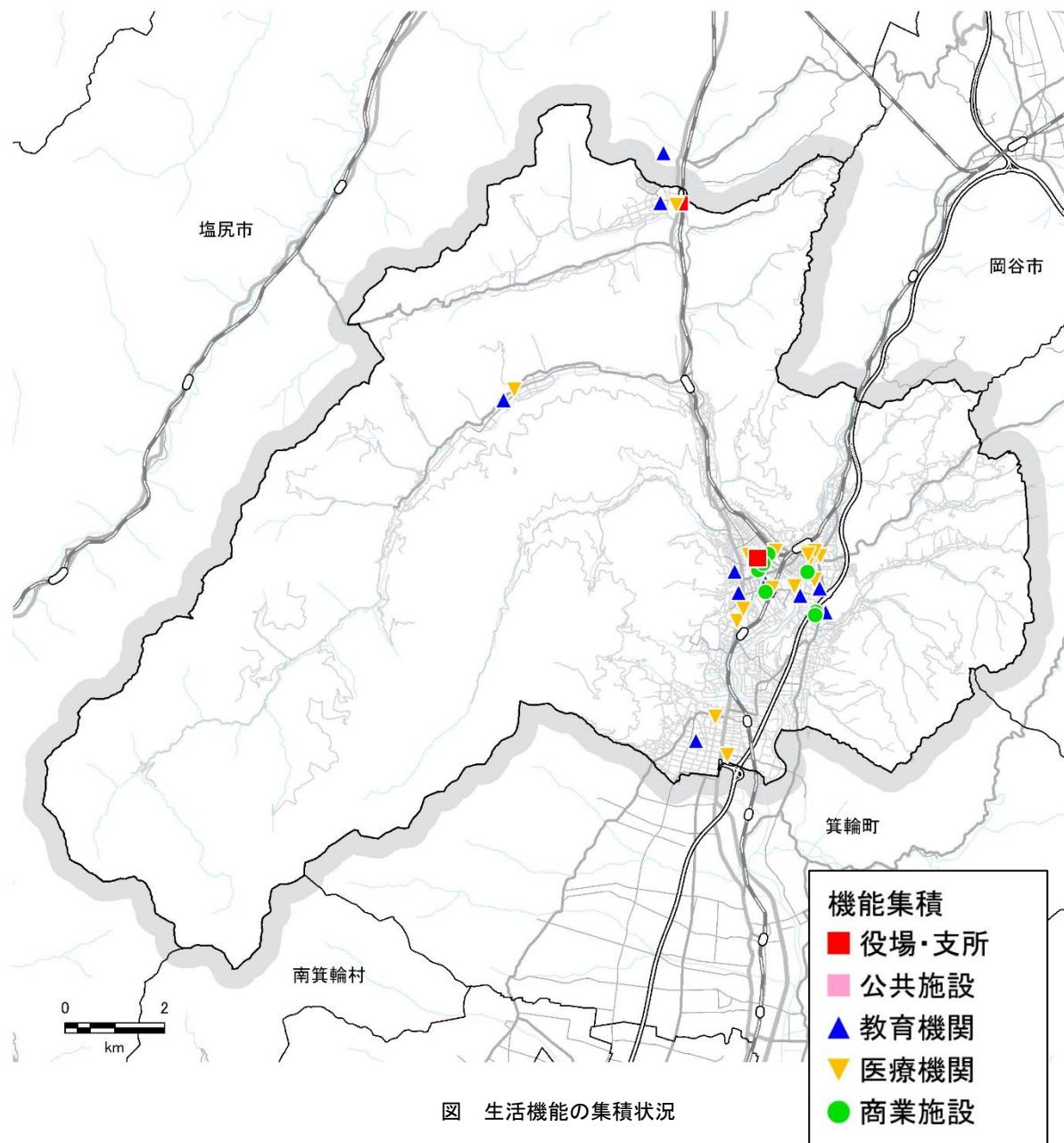
- 商業施設は比較的規模の大きいスーパー等は中心市街地に集中しています。
- 一方、周辺部や中山間部の谷筋には商業施設がほとんどない状況です。



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。
- 周辺部では小野駅周辺、川島区の谷筋に小学校、診療所が立地しています。



(6) 観光資源

- 町は「日本の地理的中心」といわれており、日本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。

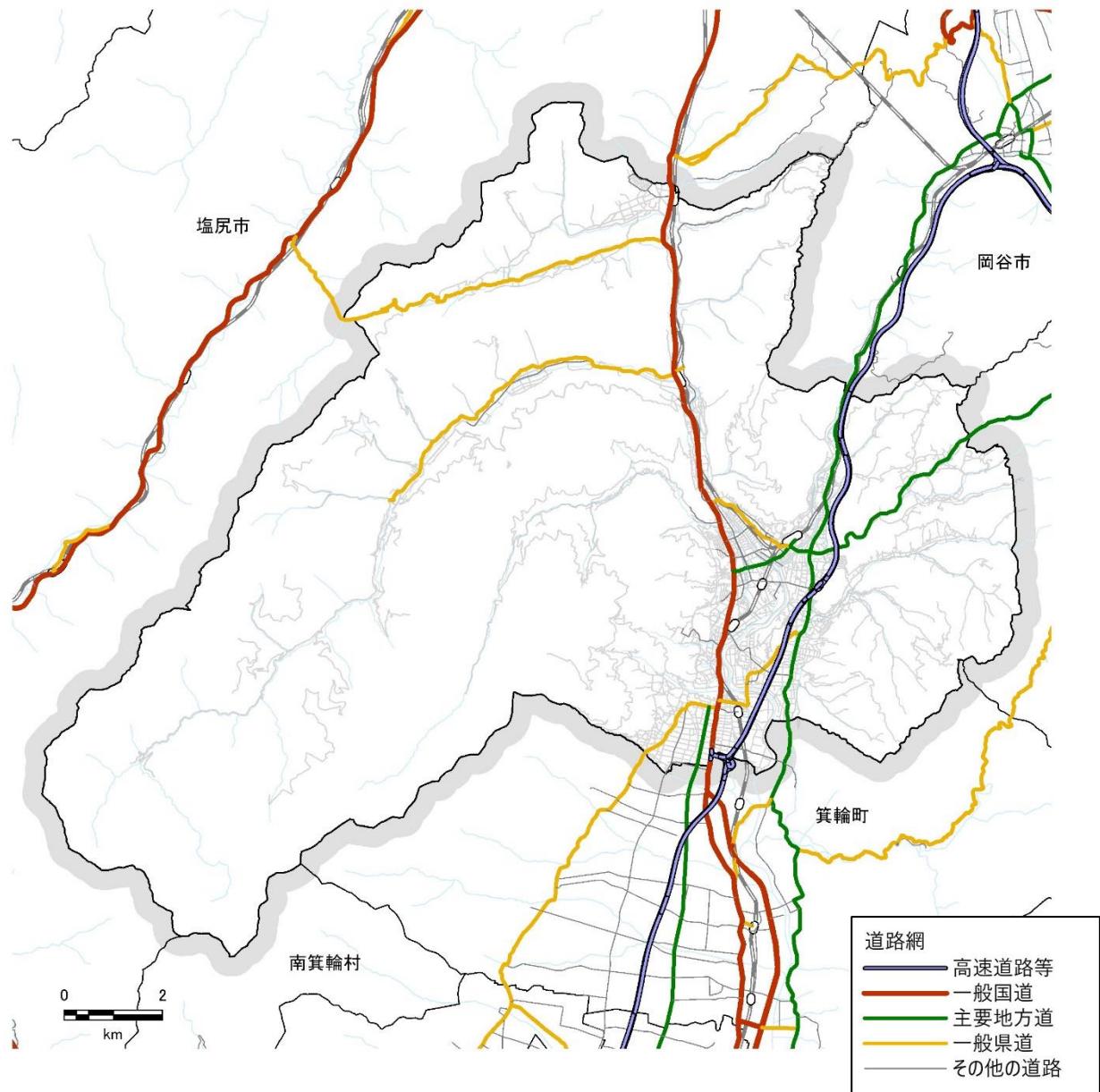


図 道路網の状況

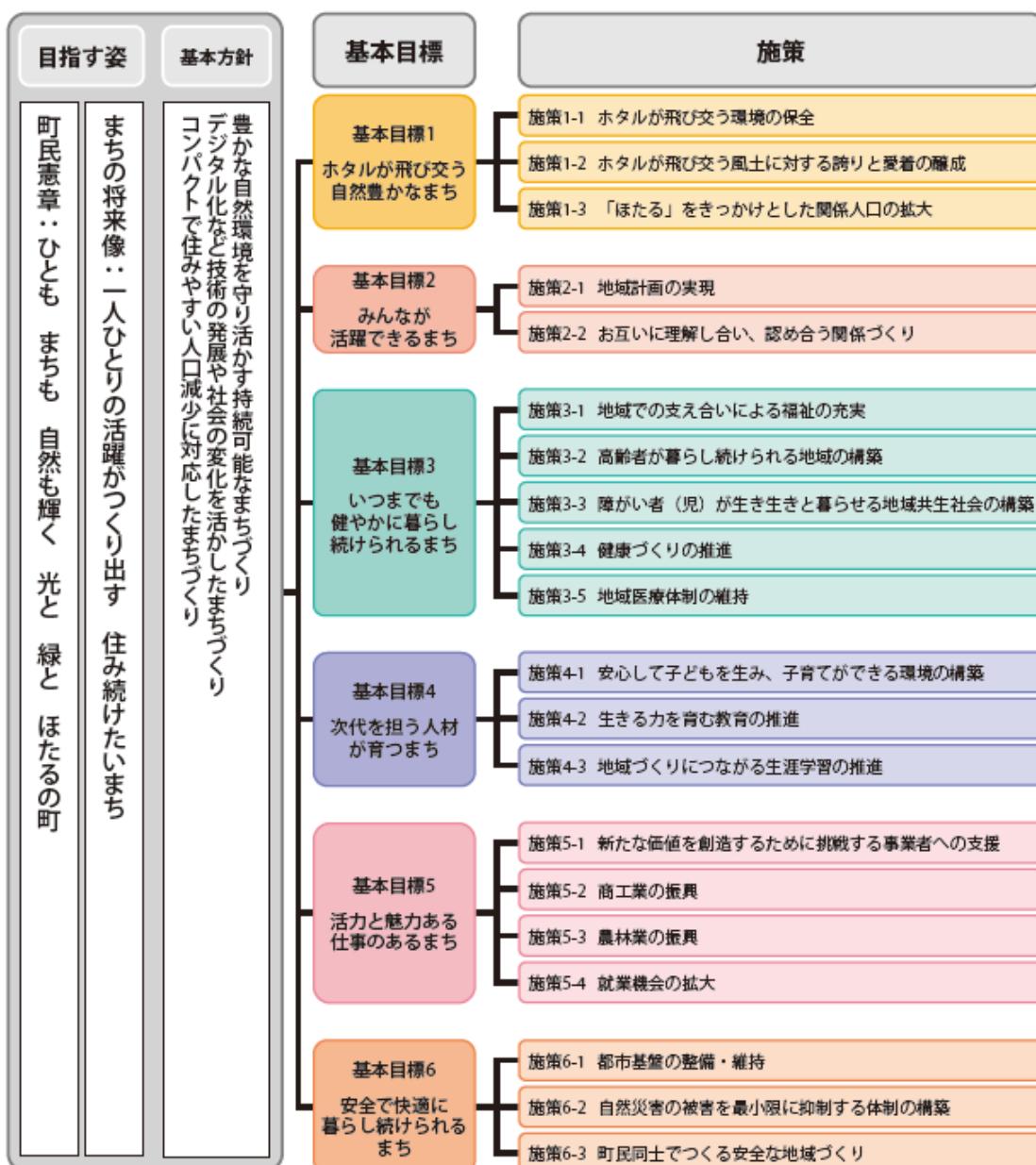
5. 上位・関連計画における公共交通の整備方針

(1) 辰野町第6次総合計画【令和3年3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つくり出す 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

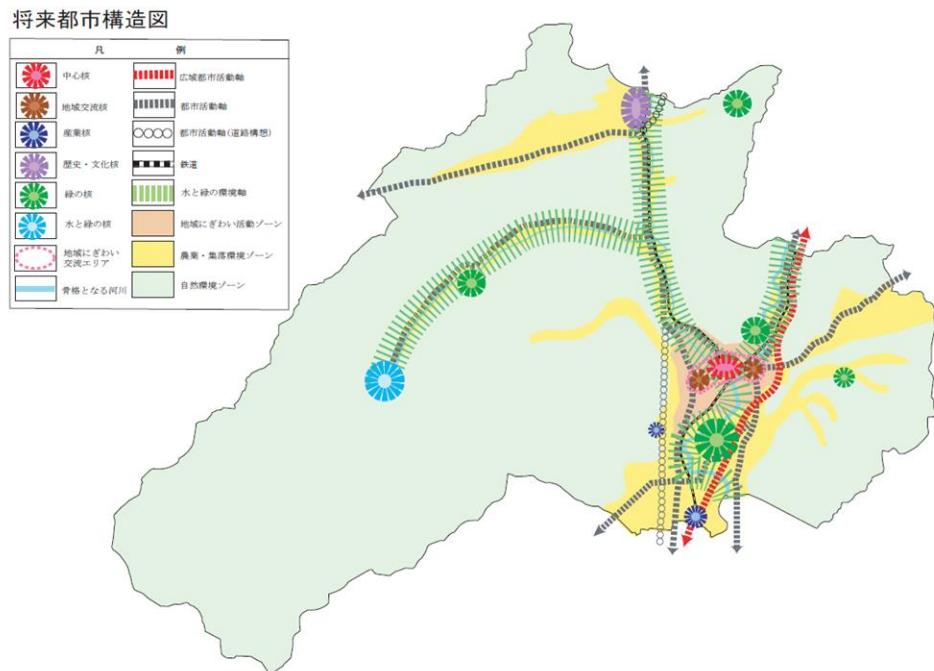
種別	目標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)	算出方法
成果指標	「利便性が高く、快適に生活できるまち」だと思う町民の割合	21.2% (令和元年度)	30.0% (令和7年度)	町民意識調査（現状評価）
進捗管理指標	町営バス、デマンド型乗合タクシーの利用者	16,241人 (令和元年度)	16,500人 (令和7年度)	実績値

(2) 辰野町都市計画マスタートップラン

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る ● 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3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。

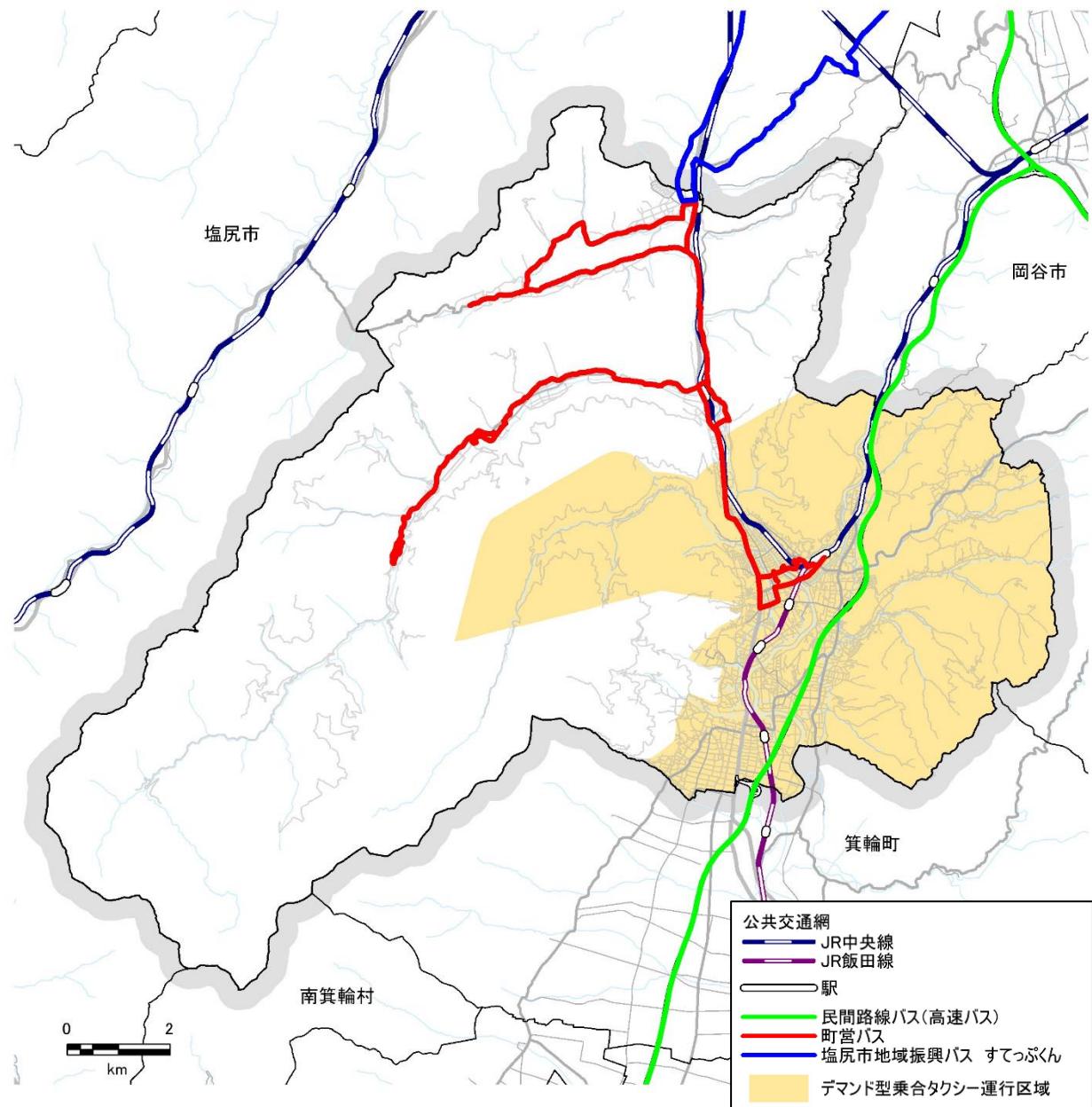


図 公共交通の整備状況

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辰野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。

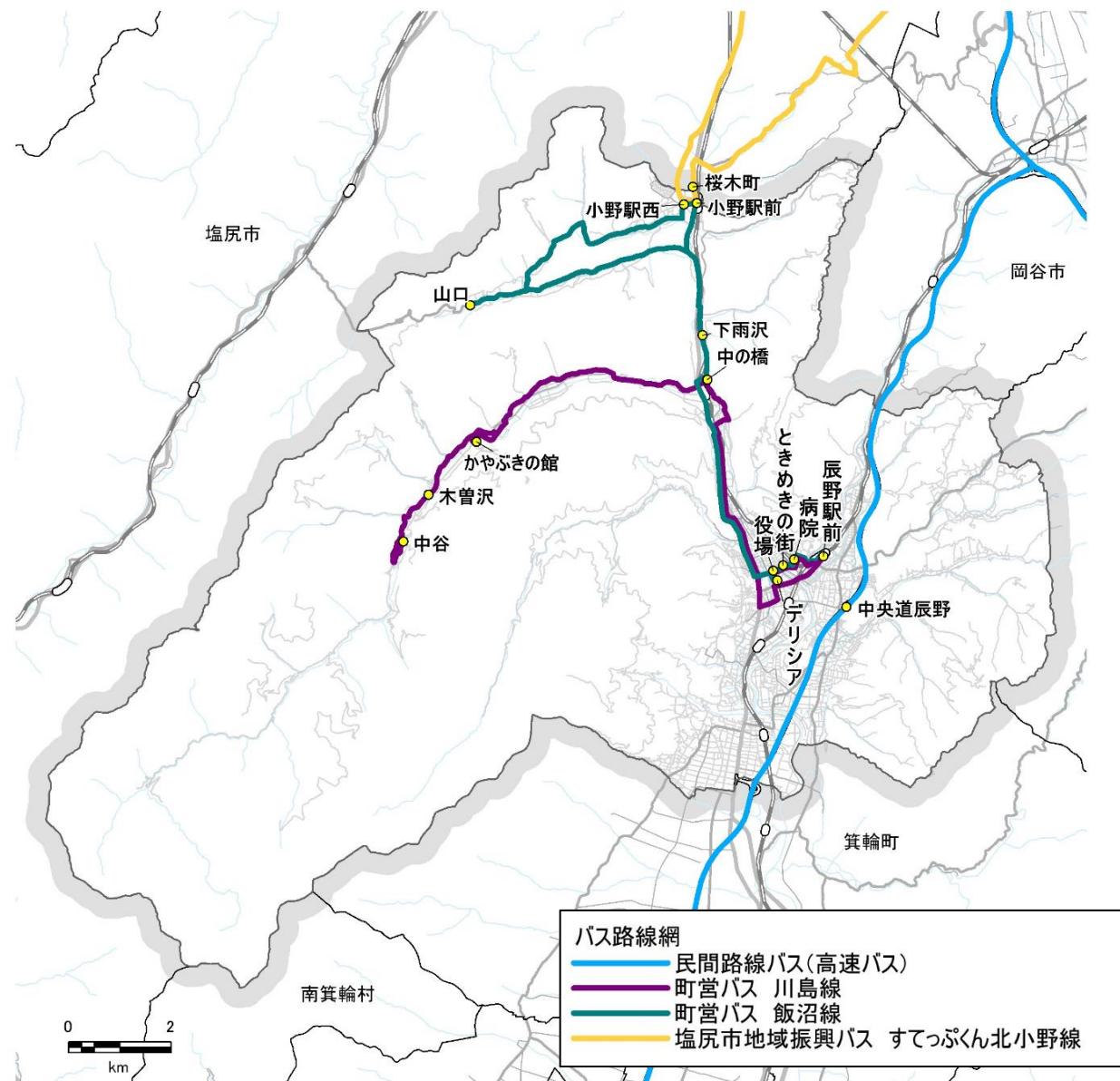


図 バス路線網

(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（火木は町中心部まで乗り入れ）、右回り3本（火木は町中心部発）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便ずつ運行し、1周約70分となっています。

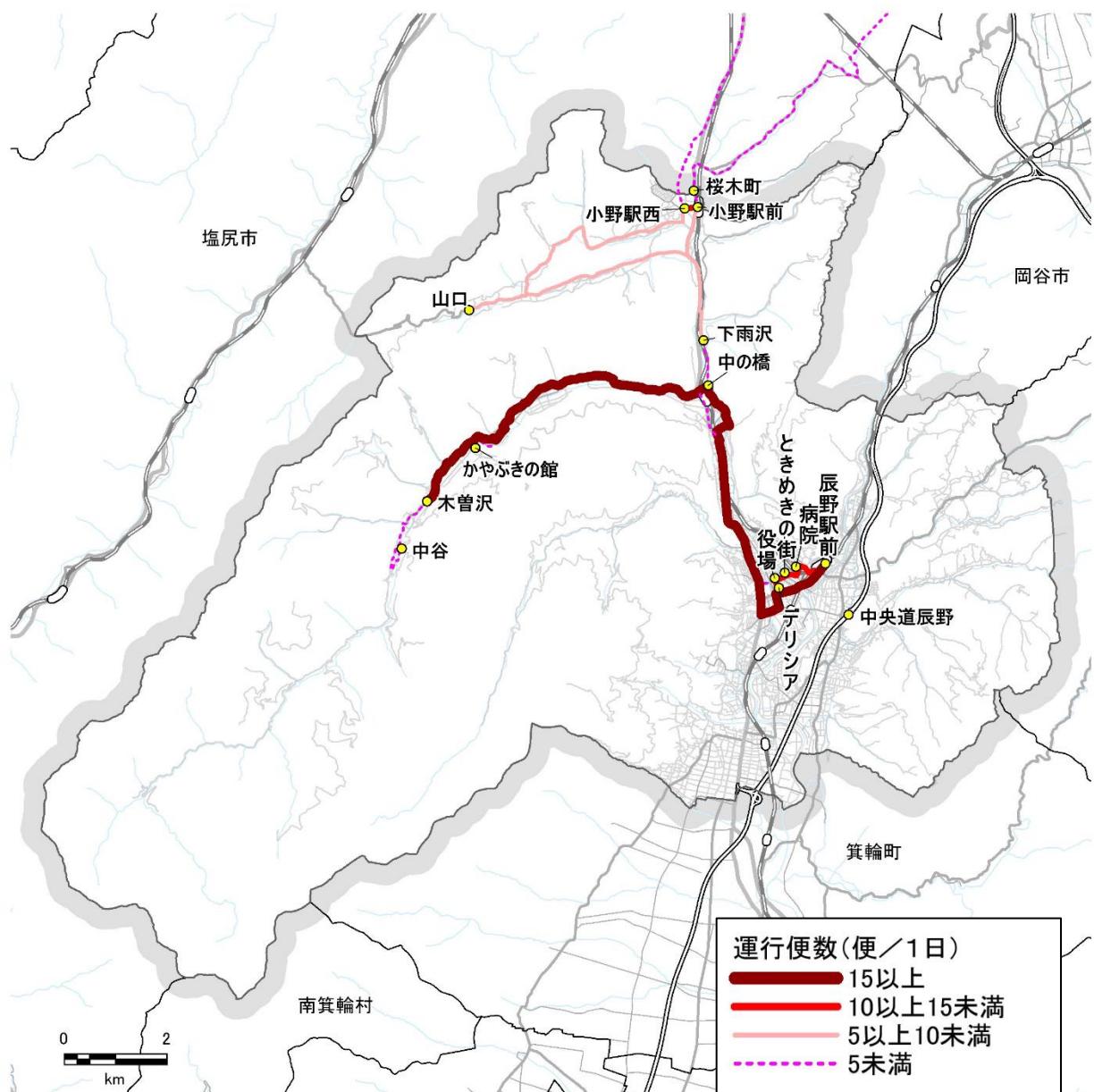
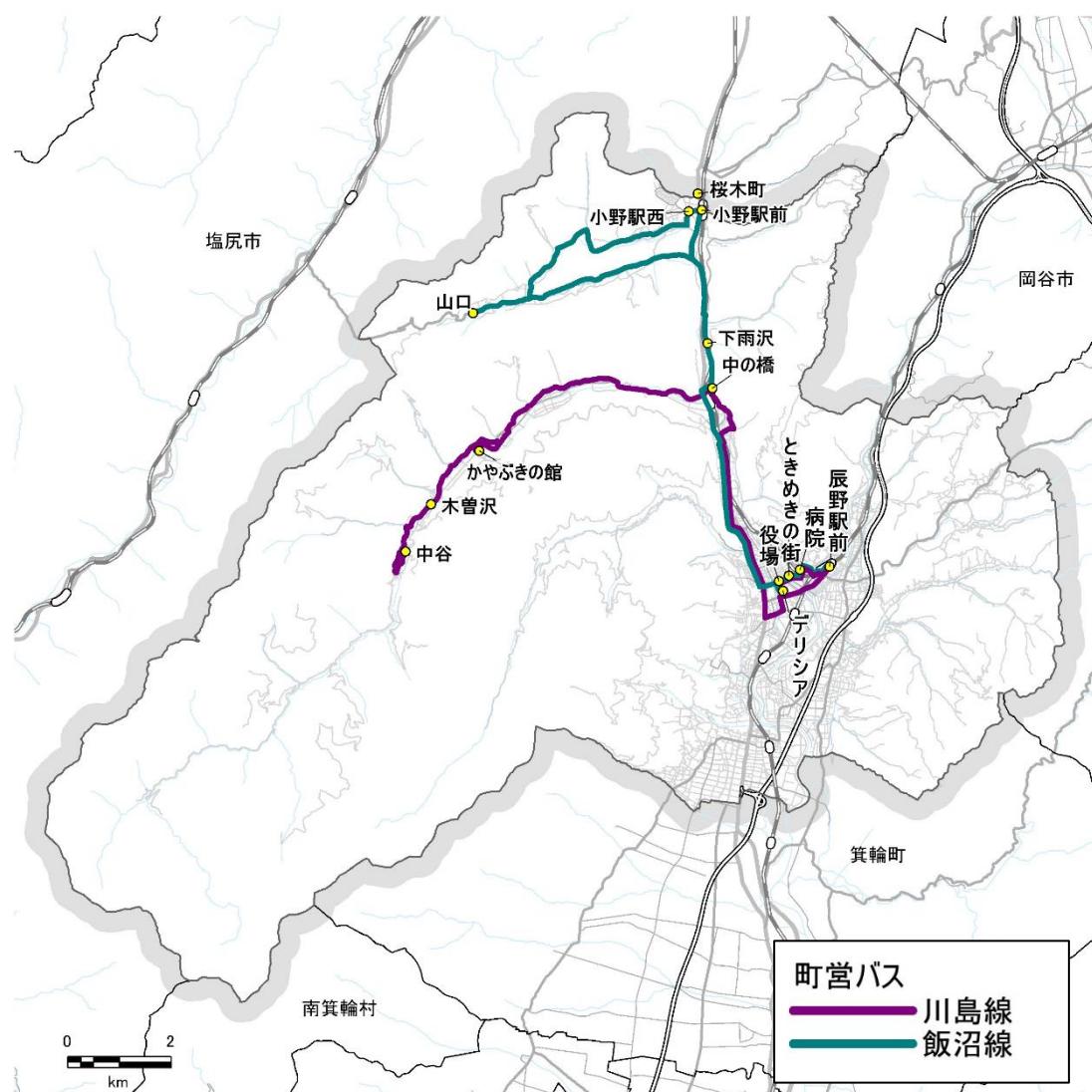


図 バスの運行便数

3. 町営バス

(1) 運行の概要

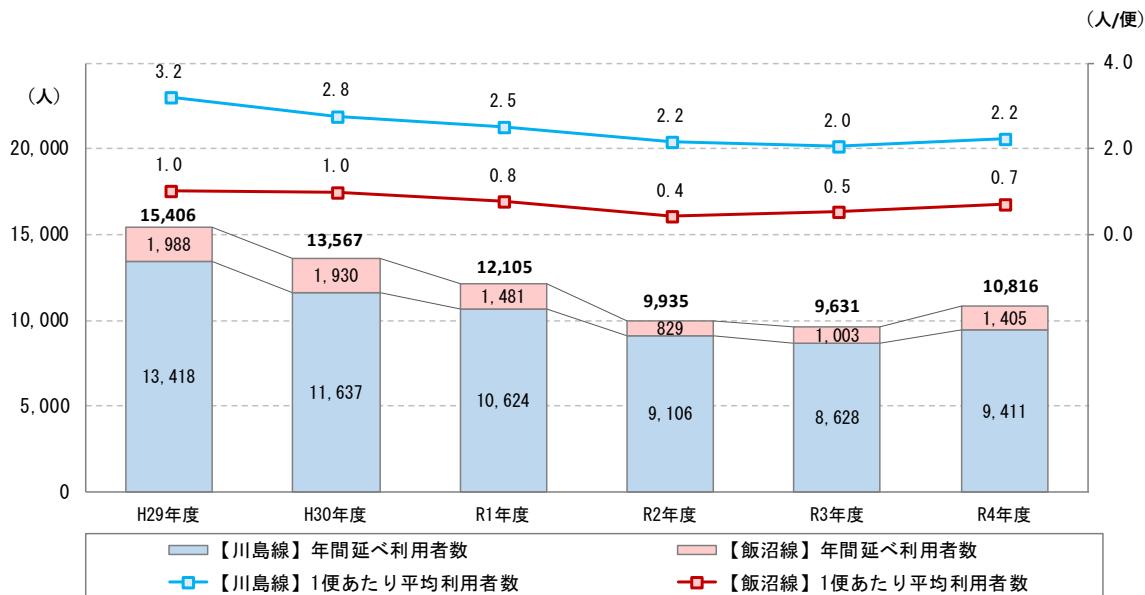
路線	川島線	飯沼線
運行便数	辰野町役場・辰野駅→木曽沢：8便 (うち2便が中谷まで運行) 木曽沢→辰野町役場・辰野駅：8便 (うち2便が中谷まで運行)	右回り：3便、左回り：4便 ※うち第3便は、まちなかへ直通運行
運賃	100円～最大400円	100円～最大350円
運行日	平日・土曜日 (土曜日は16便のうち6便・3往復 分が運行)	平日のみ運行
運行形態	公共交通空白地有償運送（町が保有する車両を用いて運行）	
運行事業者	(株)辰野タクシーに運行委託	



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。
- 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便あ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。

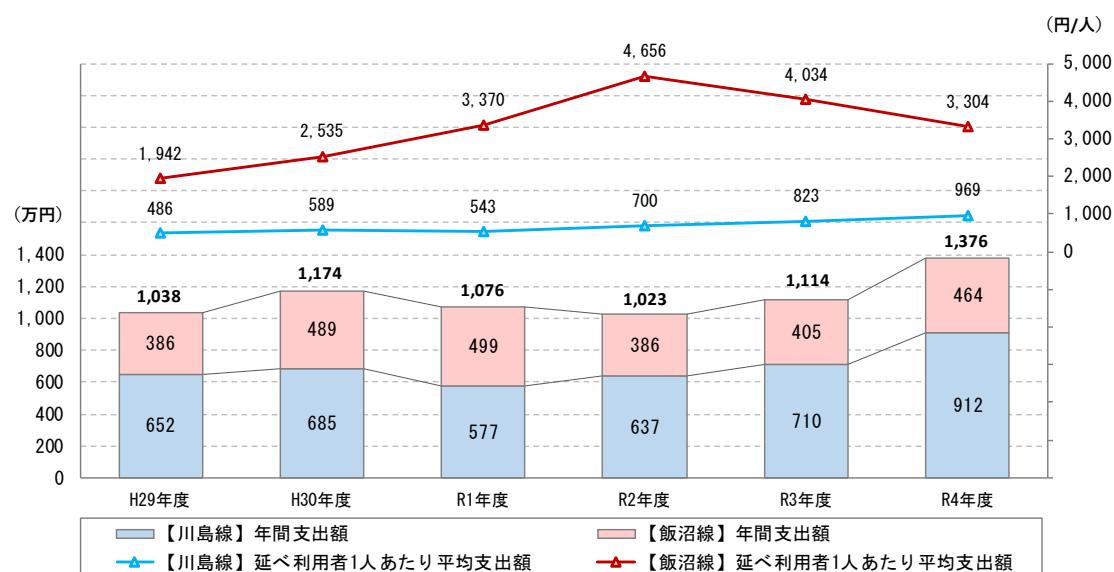


図 町営バスの年間利用者数推移

(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。

(人/日)

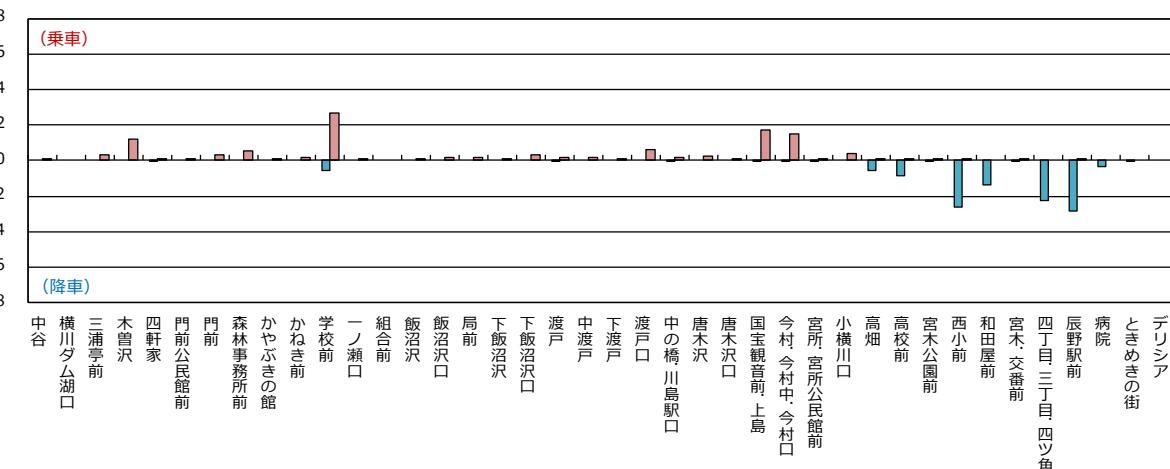


図 町営バス川島線（川島→まちなか方面）の1日あたり乗降人員

(人/日)

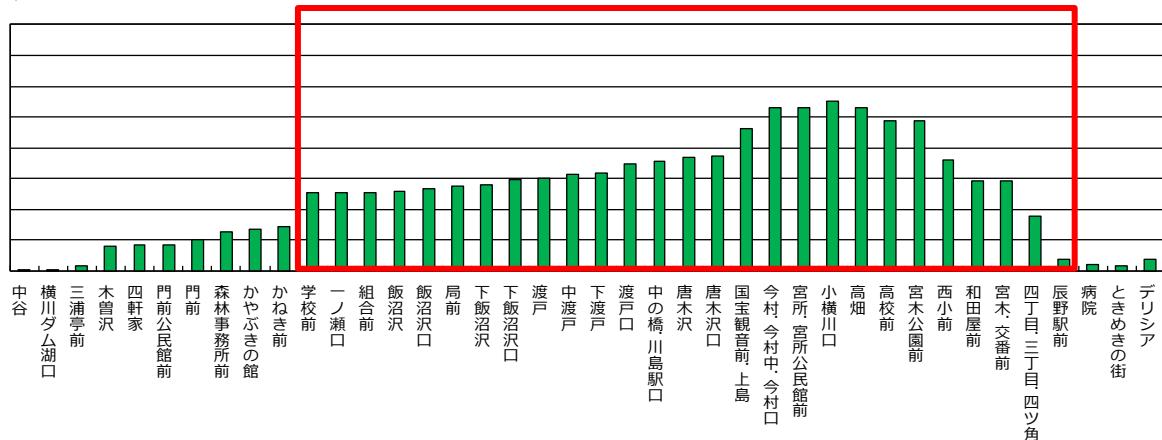


図 町営バス川島線（川島→まちなか方面）の1日あたり経過人数

※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「高畠」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。

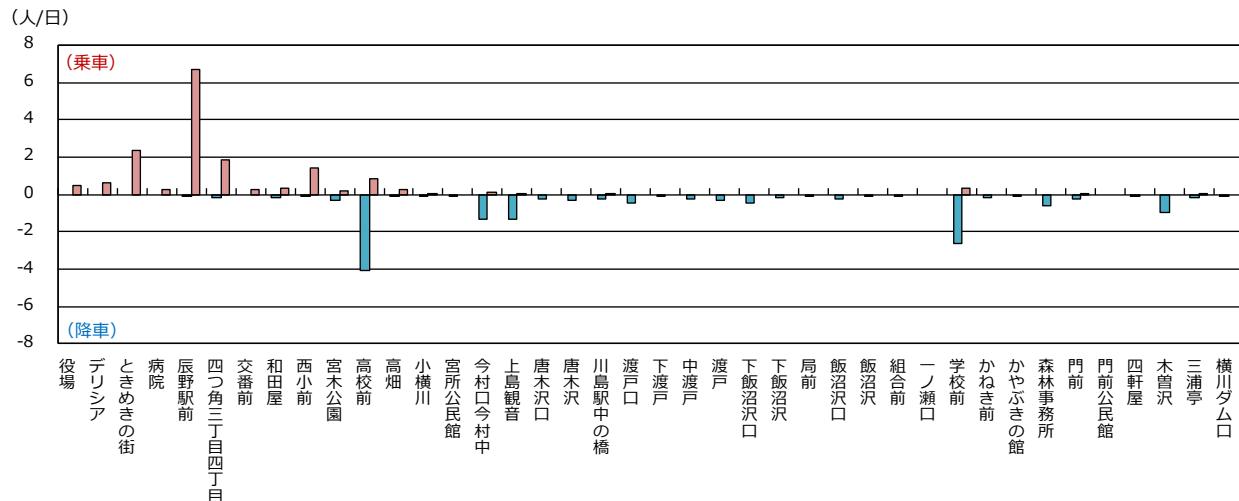


図 町営バス川島線（まちなか→川島方面）の1日あたり乗降人員

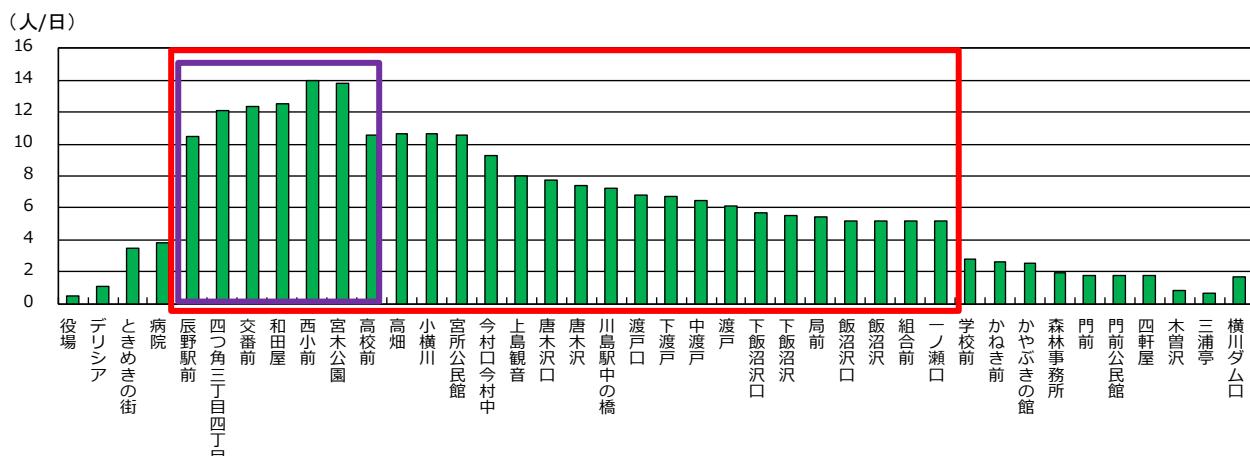


図 町営バス川島線（まちなか→川島方面）の1日あたり経過人数

※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

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。

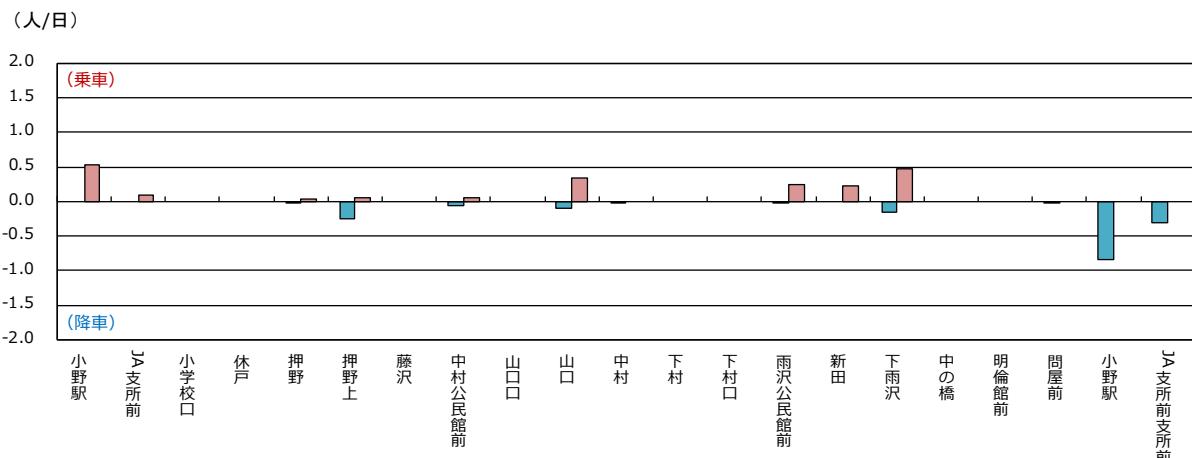


図 町営バス飯沼線（左回り）の1日あたり乗降人員

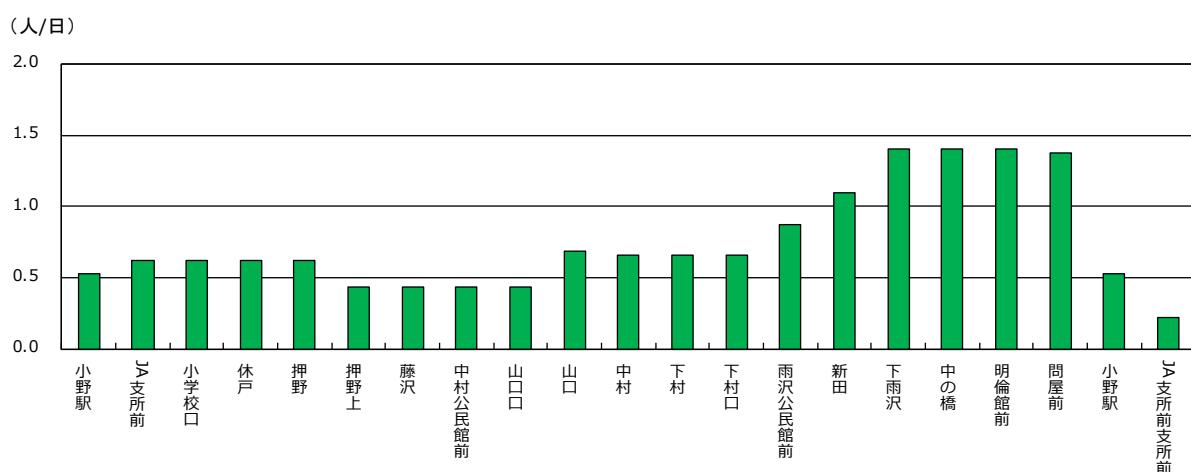


図 町営バス飯沼線（左回り）の1日あたり経過人数

※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)

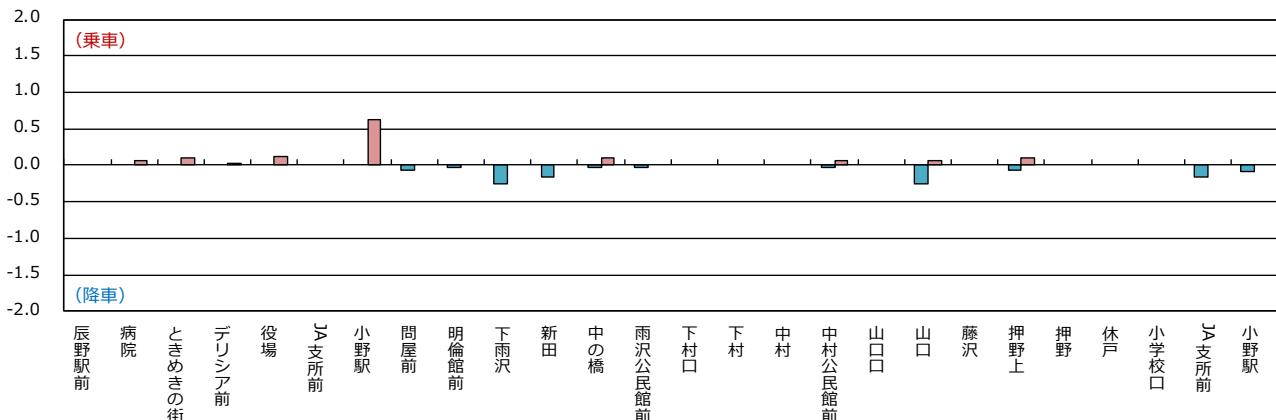


図 町営バス飯沼線（右回り）の1日あたり乗降人員

(人/日)

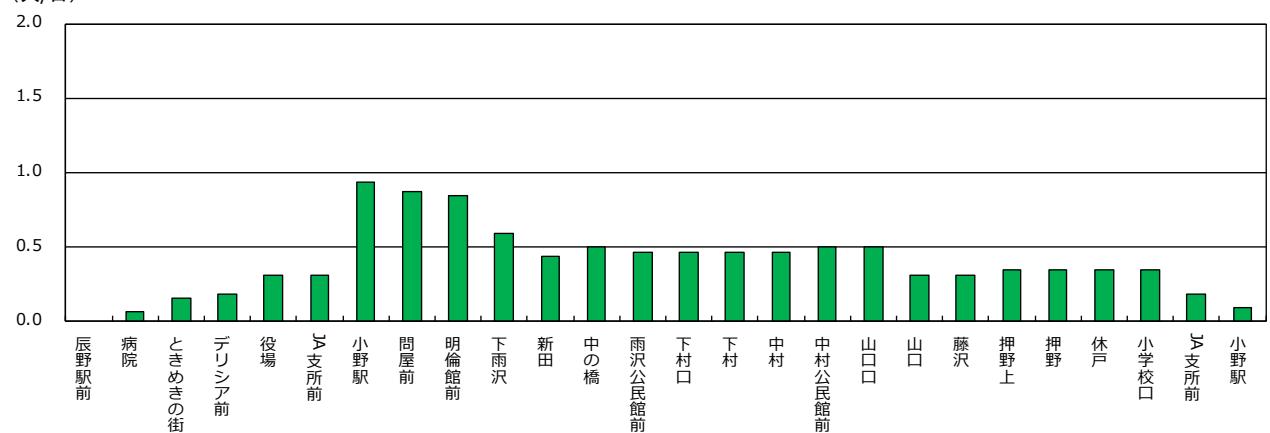


図 町営バス飯沼線（右回り）の1日あたり経過人数

※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。

運行内容	自宅～辰野町の中心部の施設まで 辰野町の中心部の施設～辰野町の中心部の施設まで 自宅～自分の暮らしている地域の施設や個人宅
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：3,000 円/月 都度払い：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。

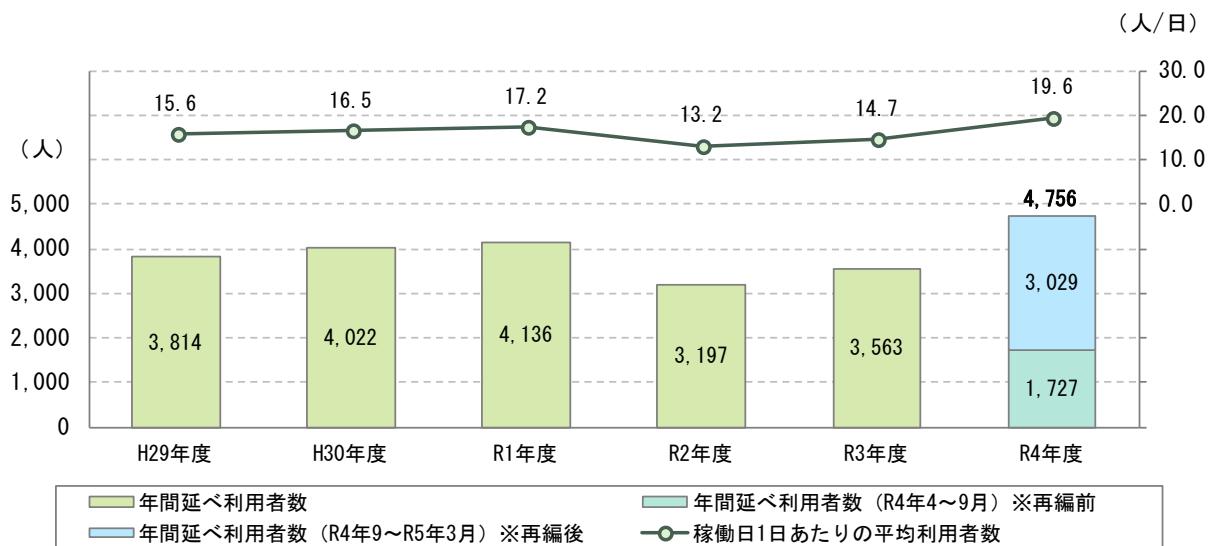


図 デマンド型タクシーの年間利用者数推移

(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。

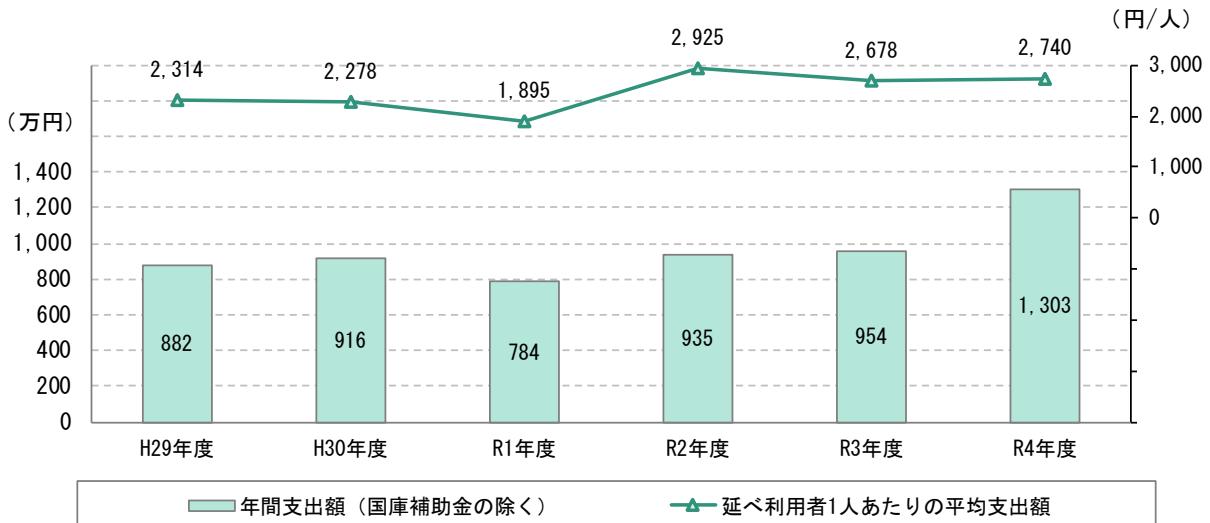


図 デマンド型乗合タクシーの行政支出額推移

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・フリー乗降区間から300mの圏域を設定し、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。

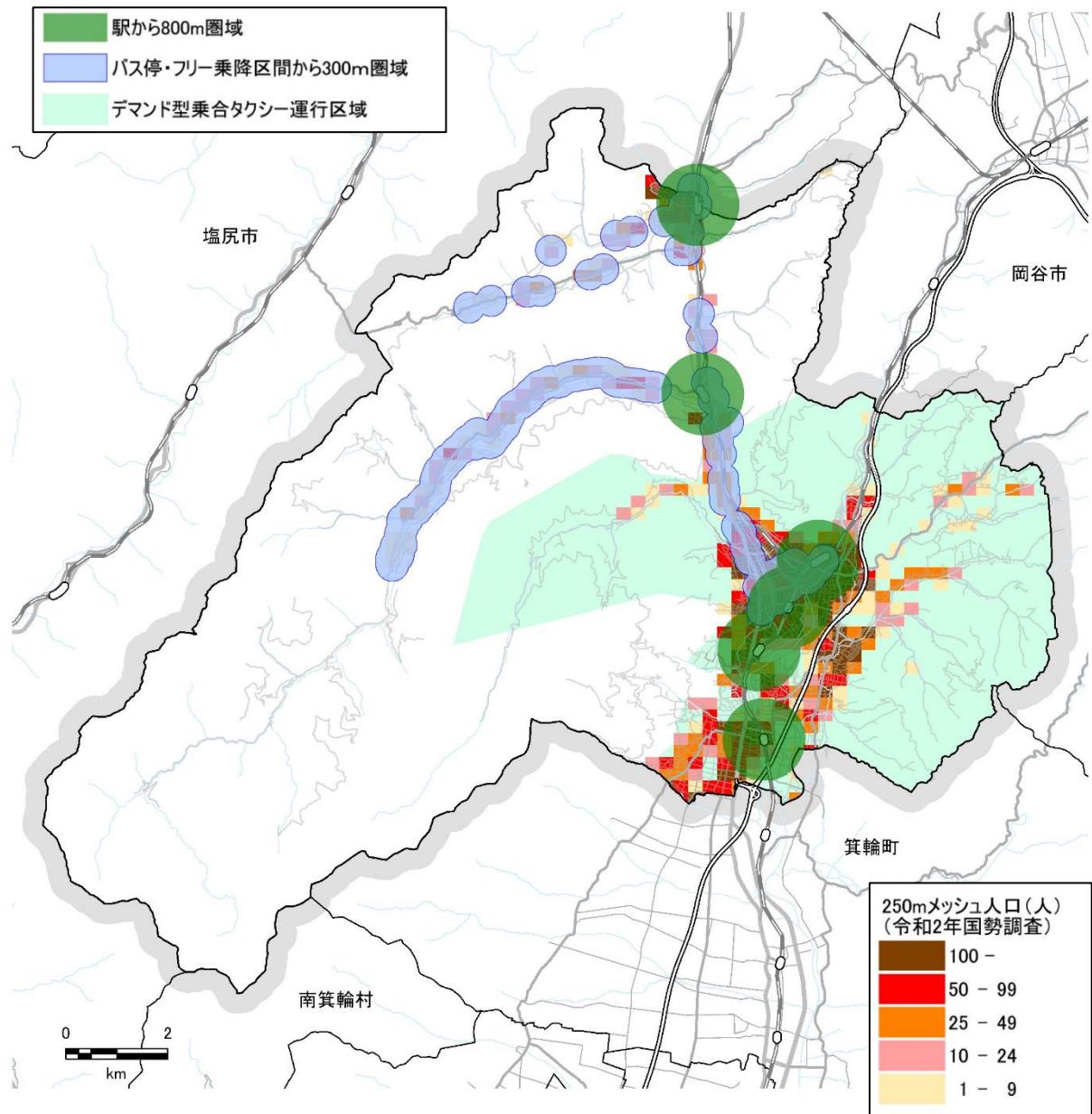


図 公共交通のカバー状況

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。

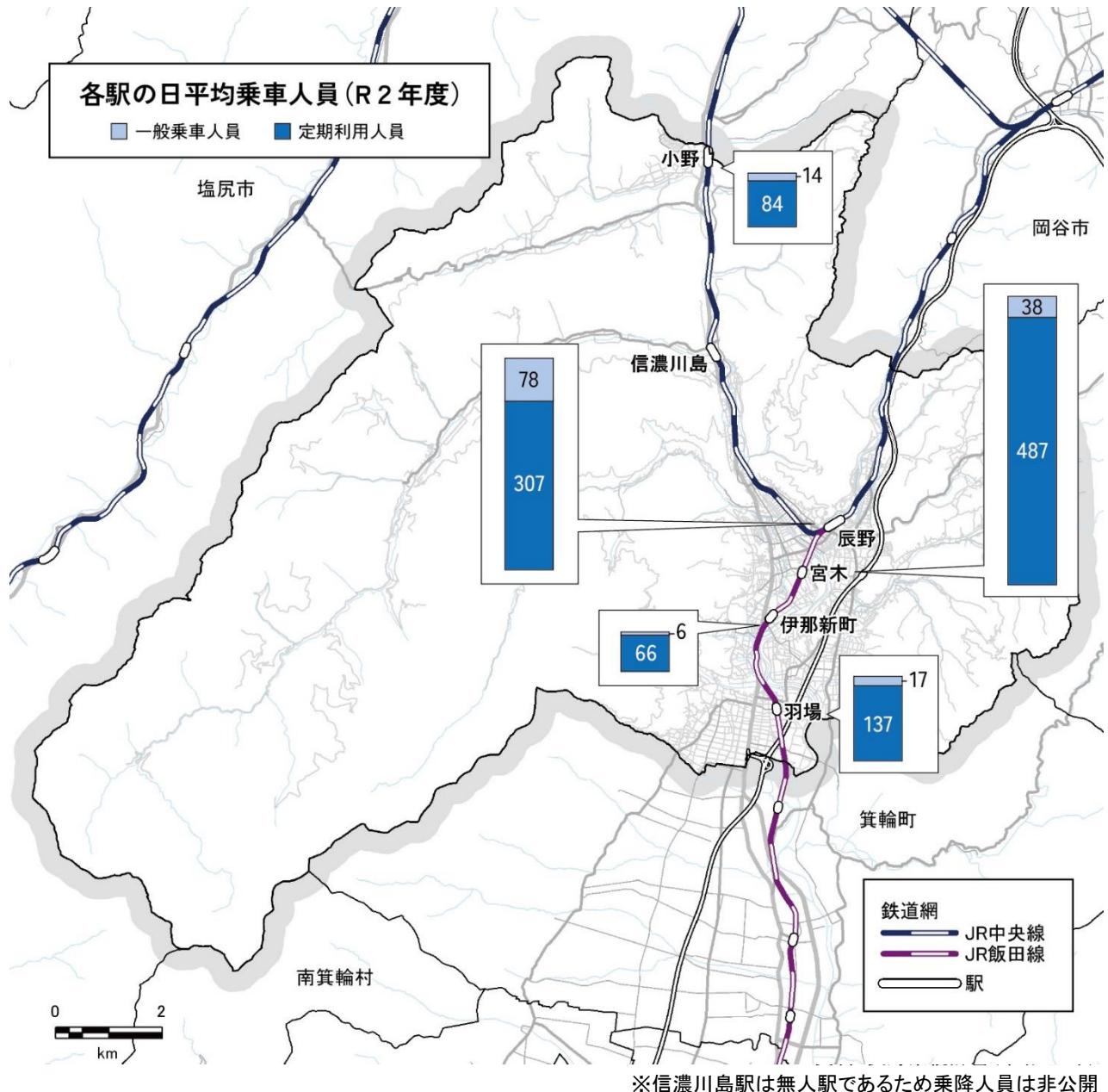


図 鉄道駅の立地状況と駅別乗降人員

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。

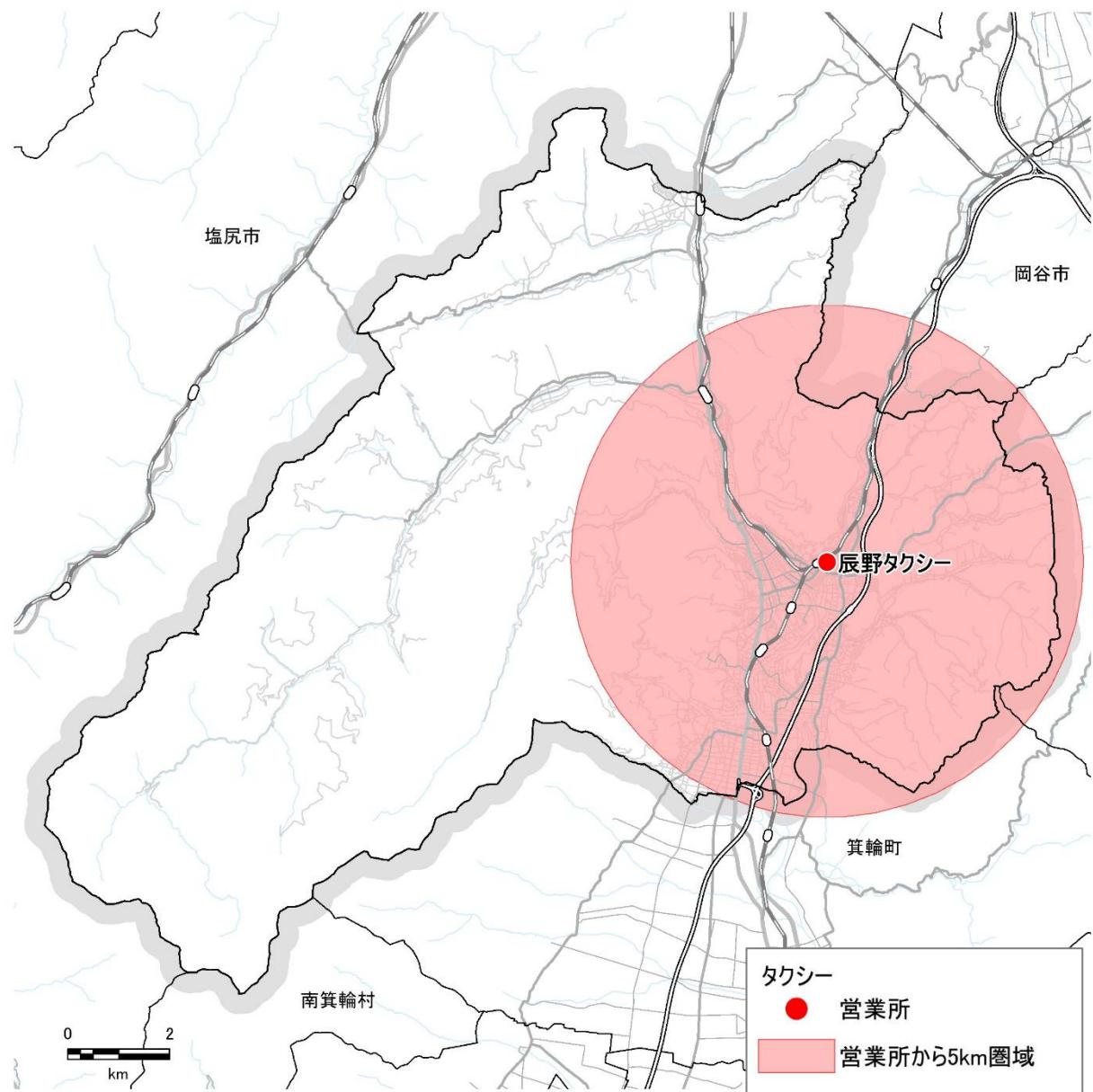


図 タクシー営業所の立地状況

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。

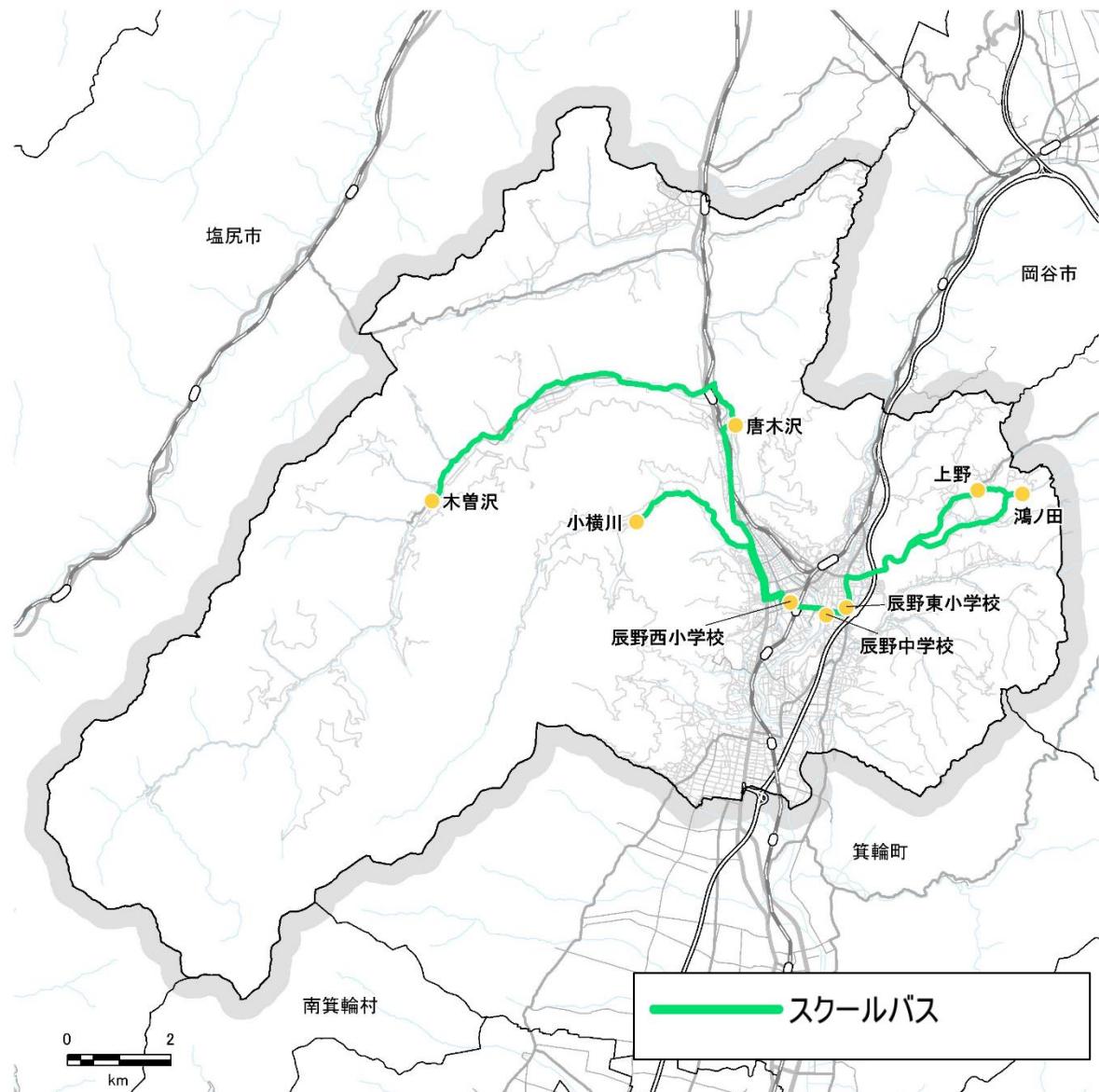


図 スクールバスの運行状況

第4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	● 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。

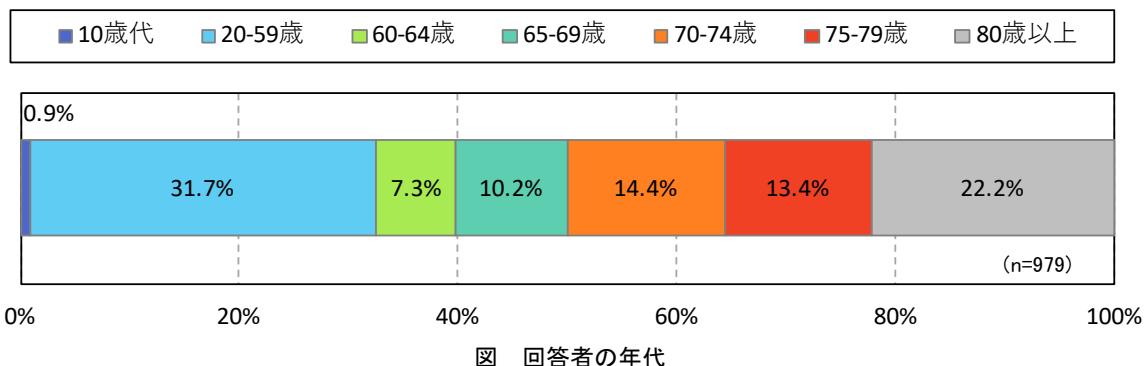


図 回答者の年代

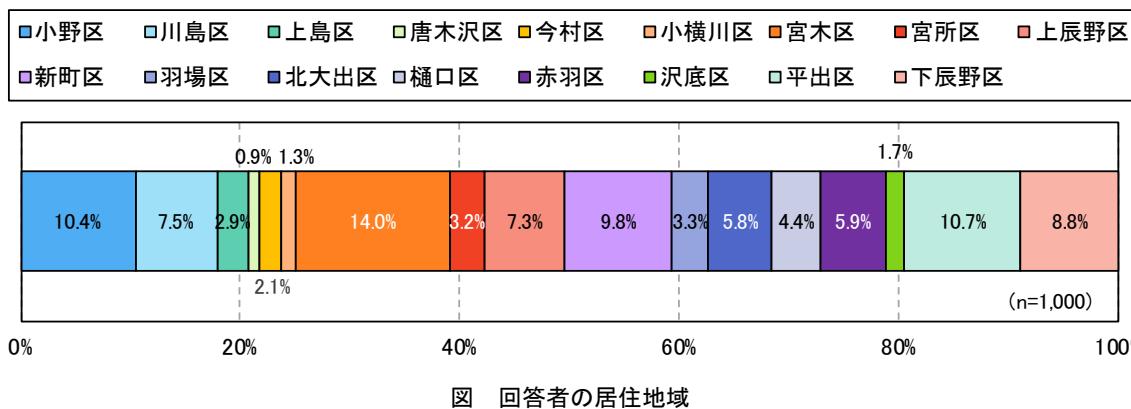


図 回答者の居住地域

(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。

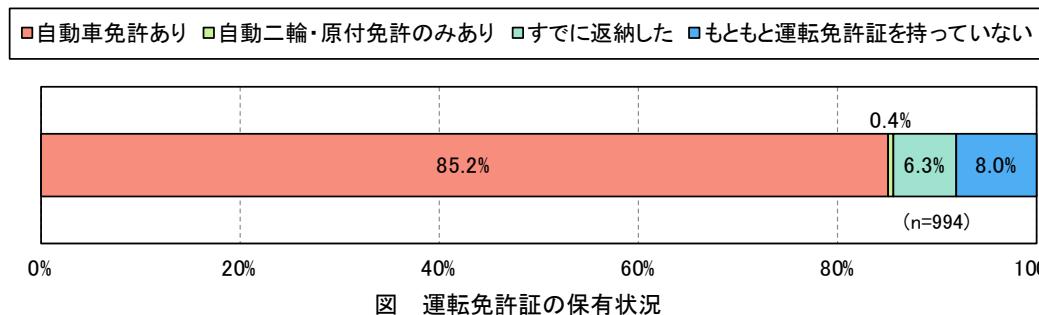


図 運転免許証の保有状況

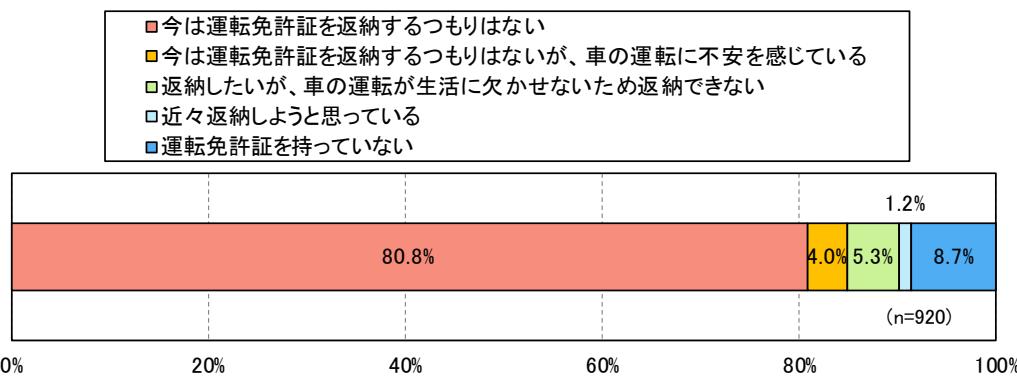


図 運転免許証の返納に対する意向

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。

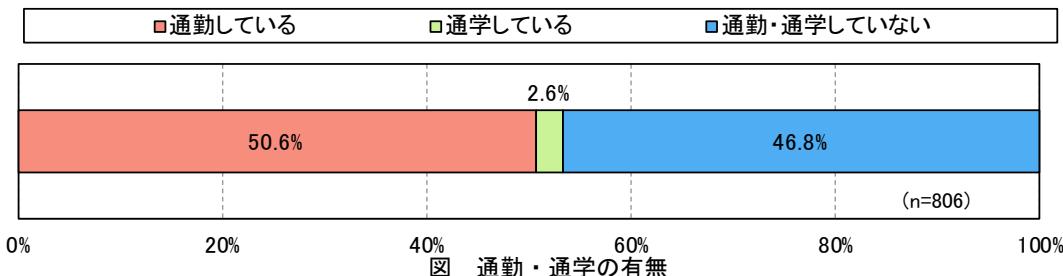


図 通勤・通学の有無

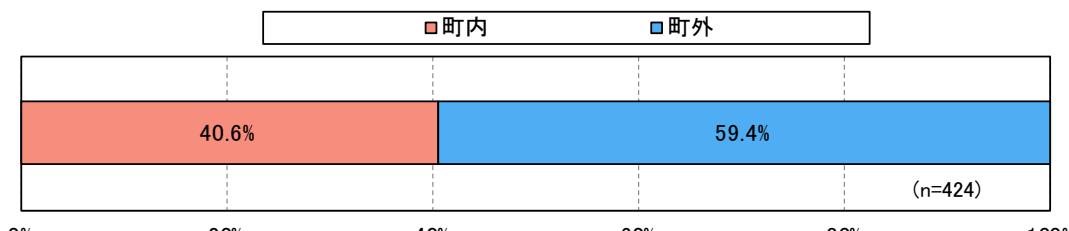


図 通勤・通学先

(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「古村医院」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 地方に分け上位 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・北大場区を除く地区では、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・北大場区は箕輪町の「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23.5%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。

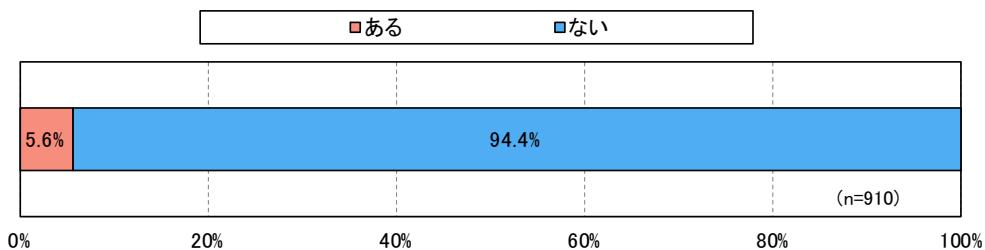


図 直近1年間における町営バスの利用経験

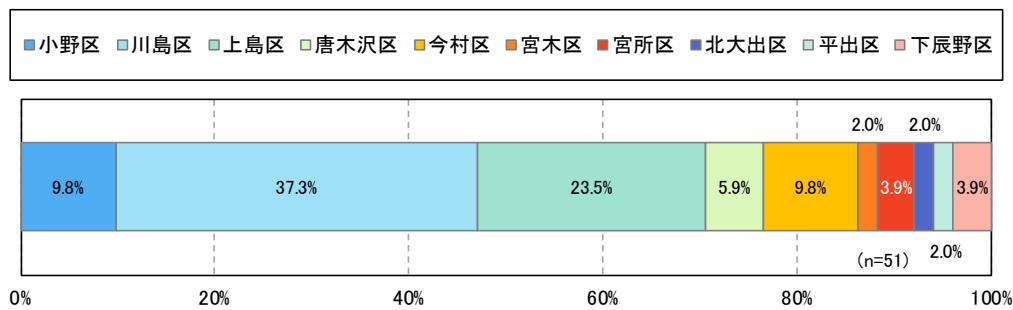


図 利用経験者の居住地区

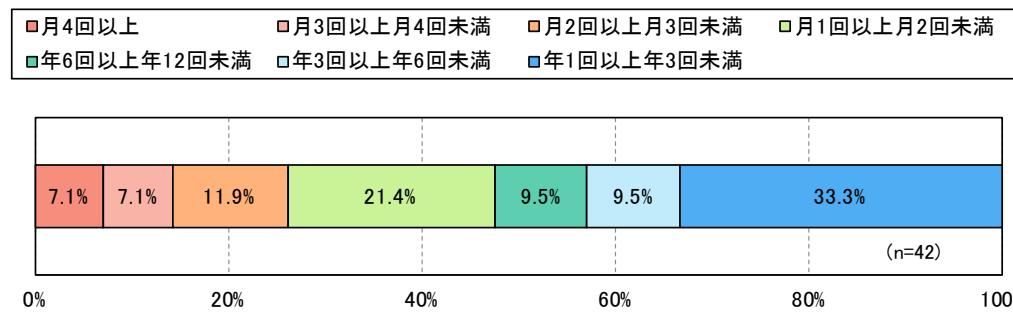


図 町営バスの利用頻度

(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。

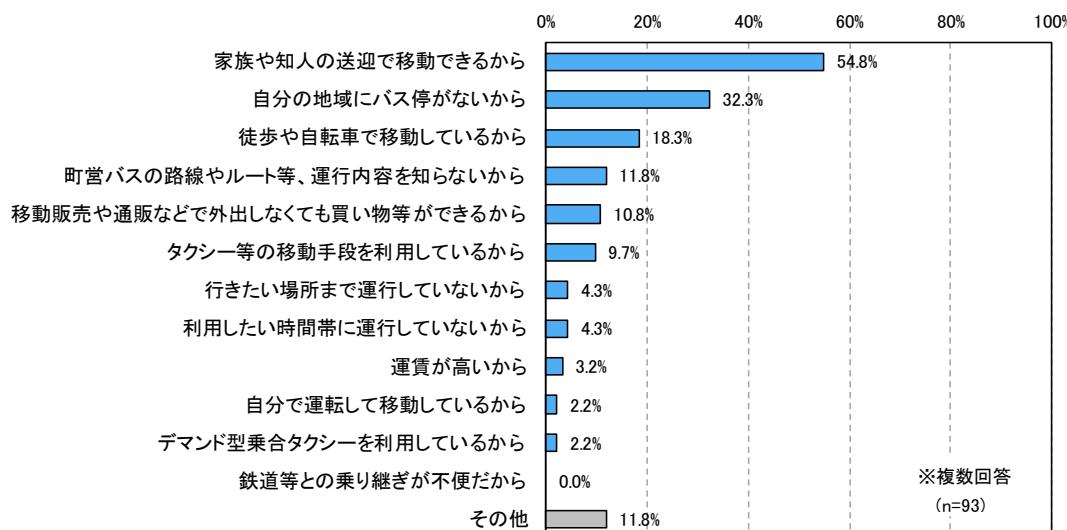


図 運転免許証を持っていない人の利用しない理由

(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。

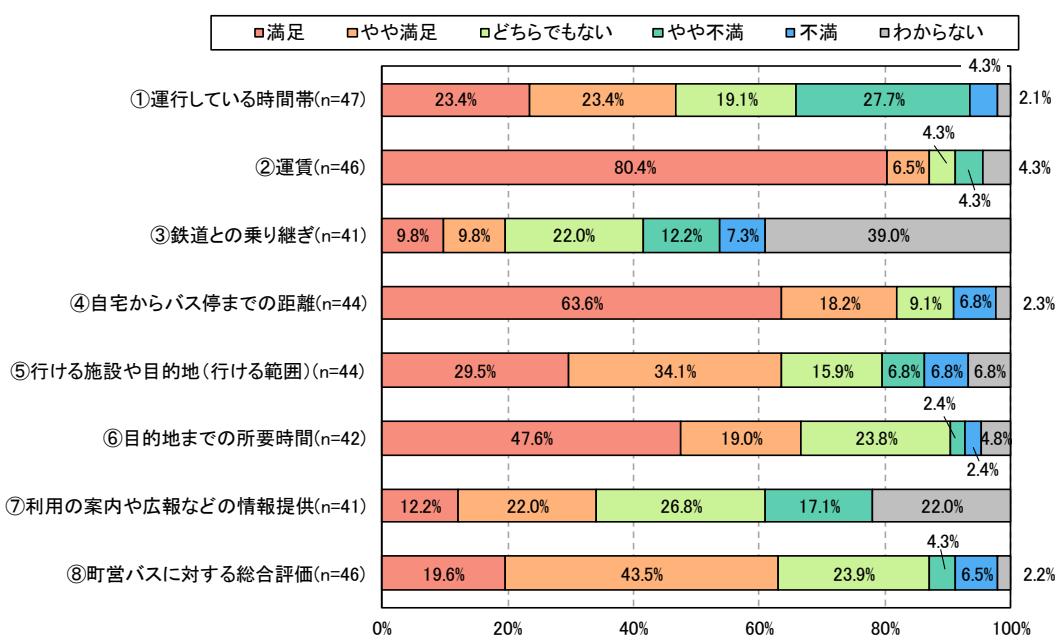


図 町営バス利用経験者のバスサービスに対する満足度

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。

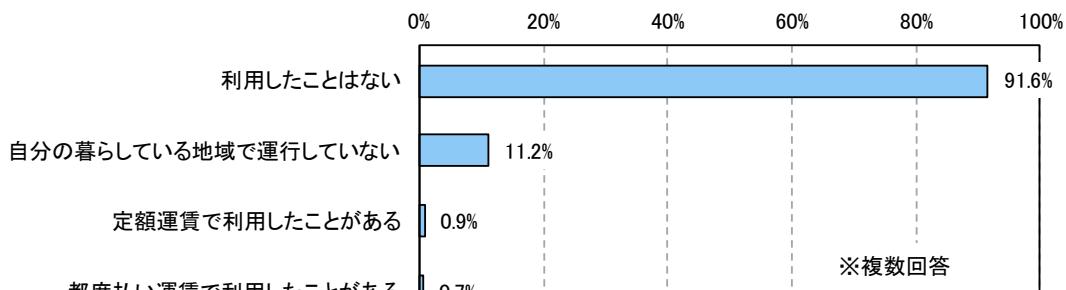


図 デマンド型乗合タクシーの利用状況

(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。

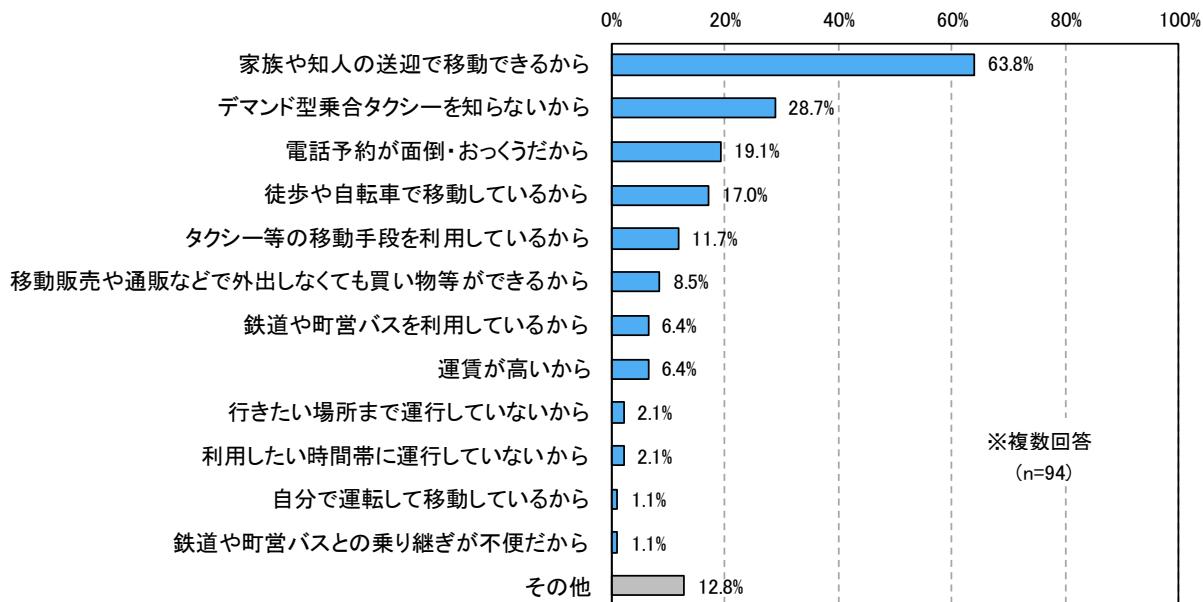


図 運転免許証を持っていない人の利用しない理由

(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。

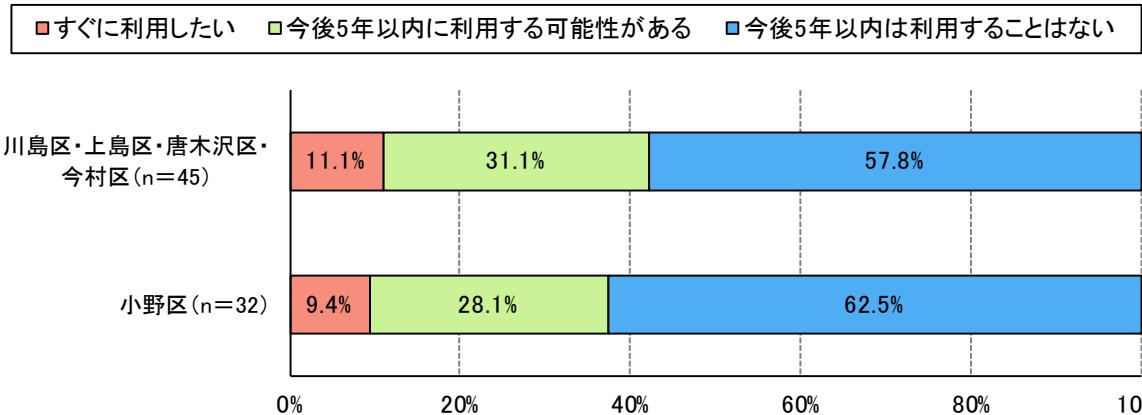


図 デマンド型乗合タクシーが地域で運行した場合の利用意向

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。
- 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。
- 困りごとの要因としては、「鉄道の運行本数・時間帯」の回答が最も多く、次いで「バスの運行日・時間・間隔・便数」「行きたい場所まで移動手段がない」が挙げられています。

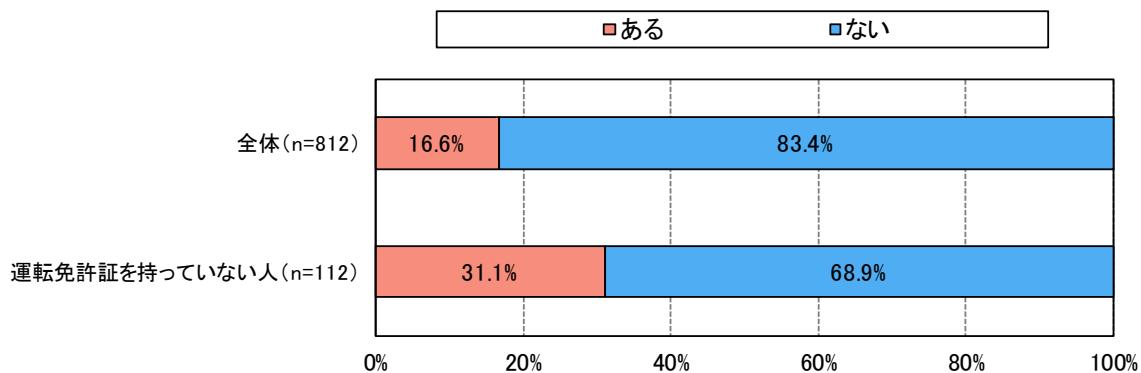


図 公共交通が不便なため困っていることや我慢していること

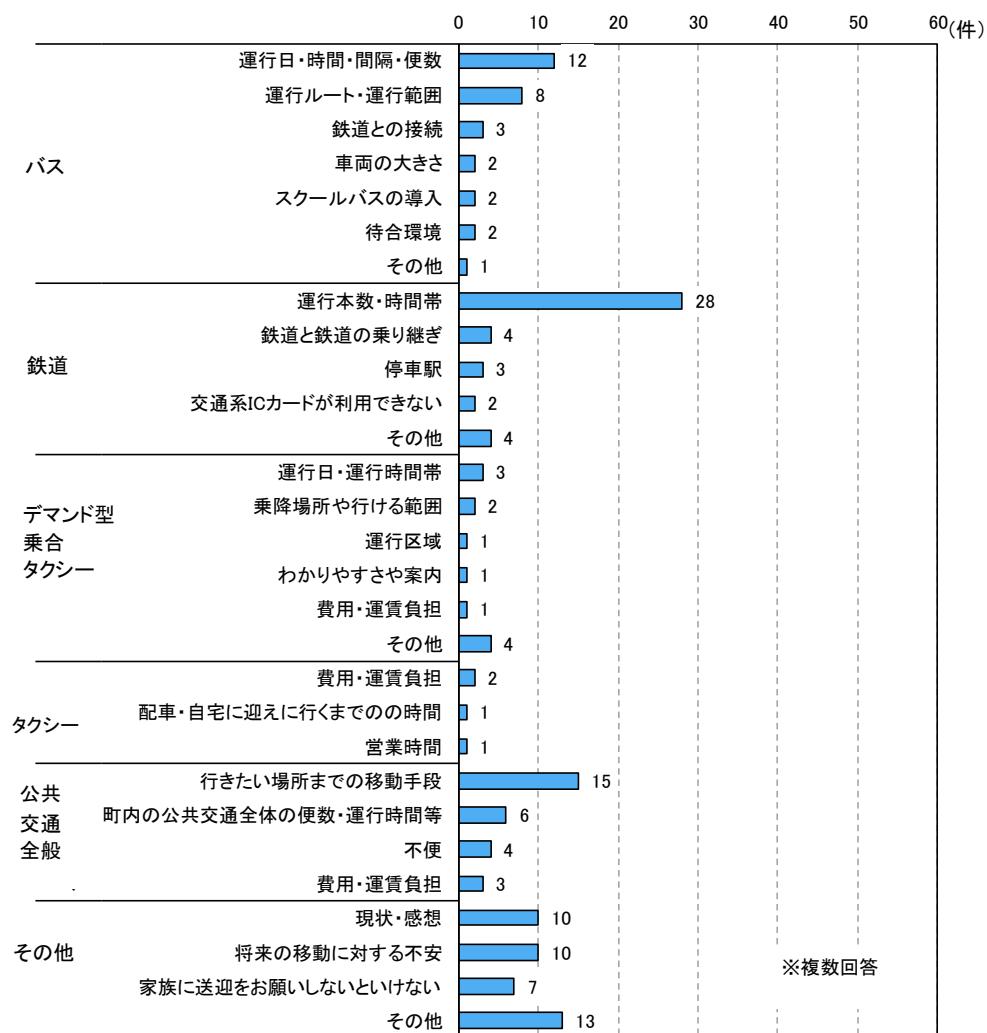


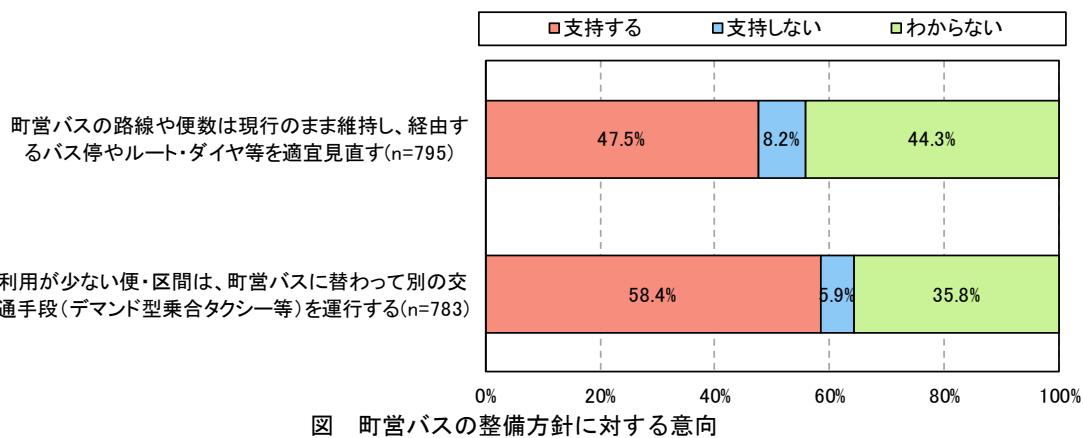
図 困りごとの要因

(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。



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。

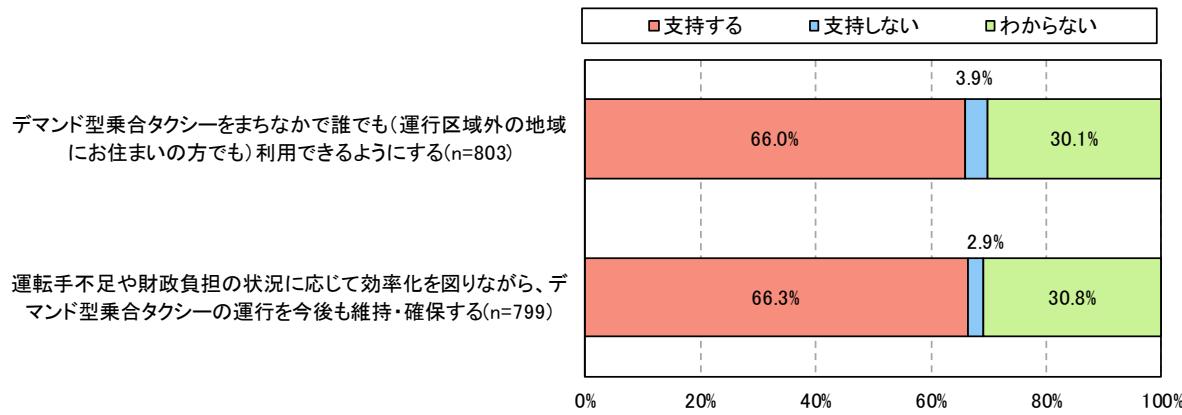


図 デマンド型乗合タクシーの整備方針に対する意向

(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。

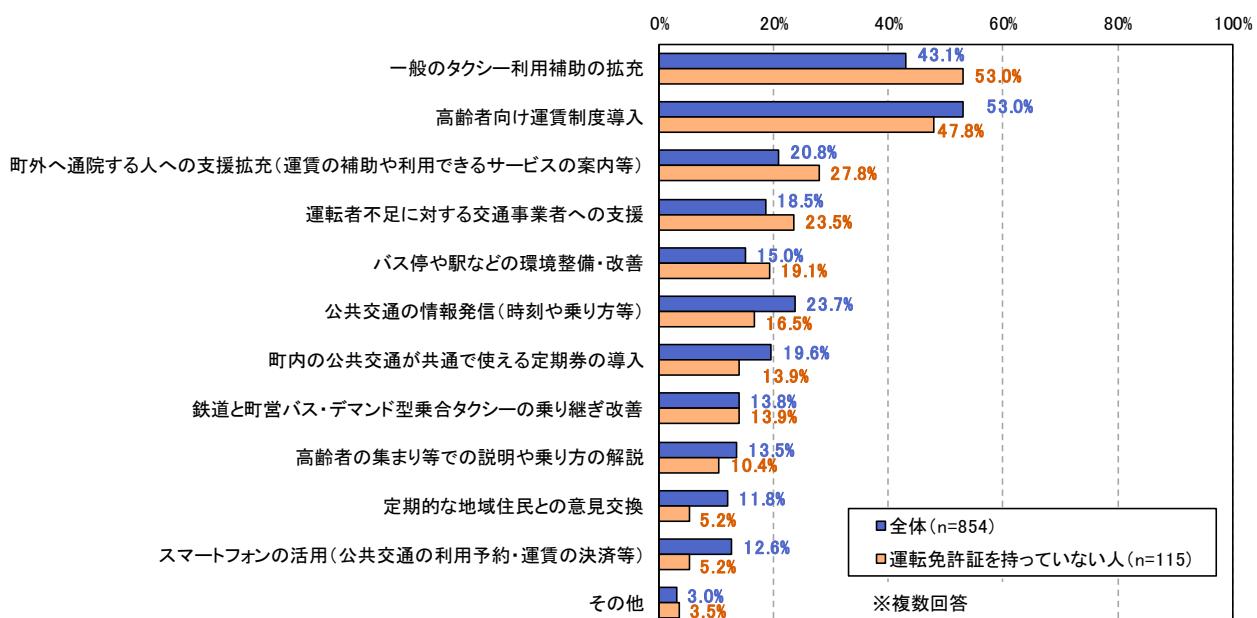


図 公共交通を使いややすくするため特に実施した方が良いと思う取組

(4) 自由意見

- 自由意見の集計結果から、バスに対しては運行ルートや運行範囲についての不満・要望、デマンド型乗合タクシーに対しては予約についての意見が比較的多く見られました。
- 公共交通全般については、運転免許証の返納に関連した意見や町内の公共交通全体に対するサービスへの意見・要望が多く見られました。

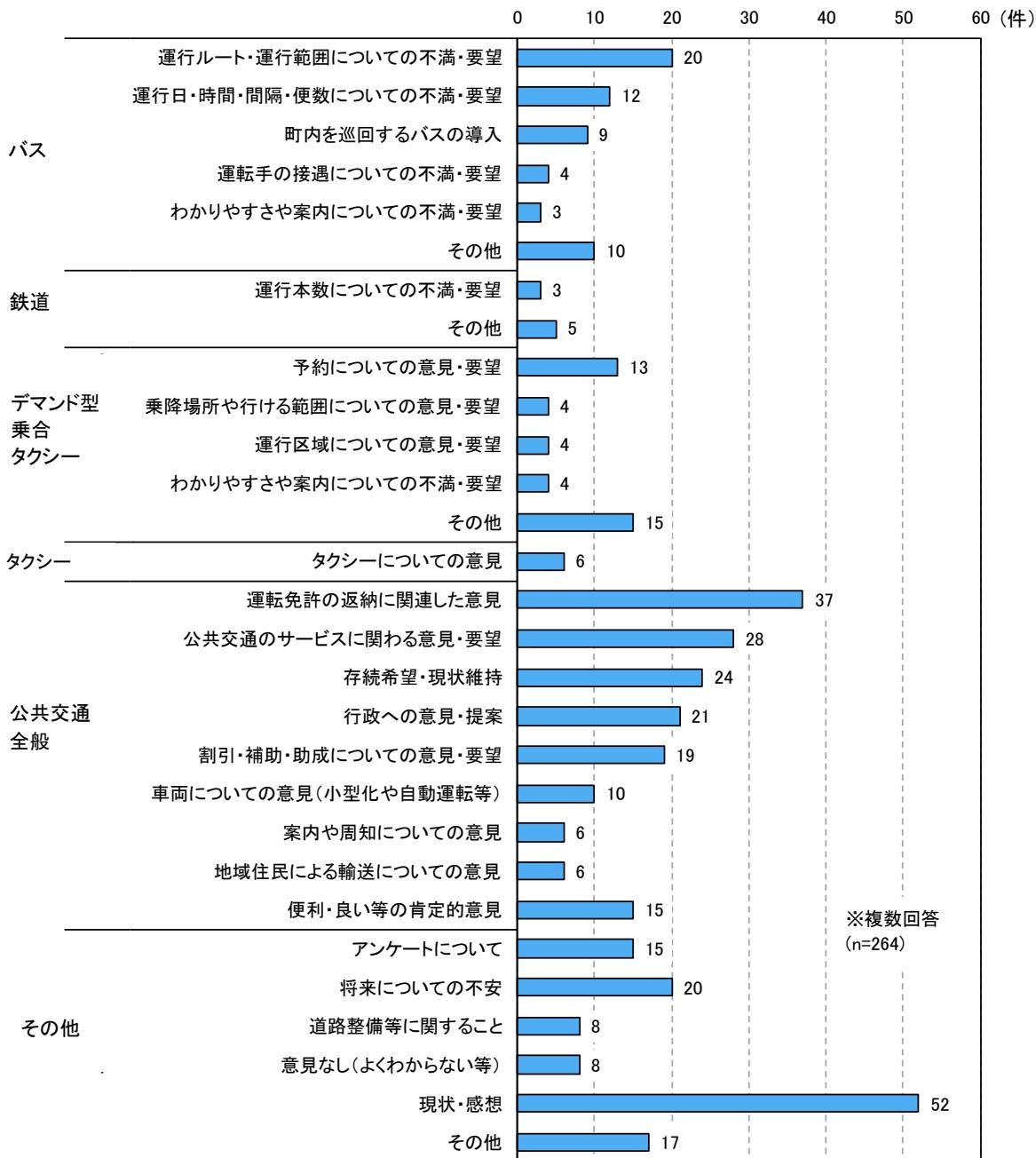


図 自由意見の集計結果

第5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、町中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、町中へ懇親会を行っている。● 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と考える。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	交通事業者、庁内の関係部署
実施時期	令和5年11月
調査項目	<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 <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

(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と西小学校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歳代以上の人人が参加している。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。
辰野町社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none">社会福祉協議会が運営している福祉有償運送は、令和5年時点で30名が登録しており、週3回の頻度で利用している。車両は軽自動車4台とストレッチャー付きのワンボックスカーを使用しており、料金は1回につき1,500円で、利用を希望する前日までの予約が必要となっている。通いの場やサロンの送迎等で社会福祉協議会が保有している車の貸出を行っている。1人の外出が難しい高齢者等を対象にした移動のサポートとして、送迎も含む移動の付き添いをボランティア事業として実施している。福祉有償運用や介護の対象にはならないものの、デマンド型乗合タクシー等の公共交通を1人で利用することが難しい高齢者も多いと思われる。

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">川島小学校の再編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的な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台しかないと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くなる取組が必要である。
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は上がると思う。
辰野町社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none">福祉有償運送の課題としては、車両の老朽化やドライバーの高齢化が挙げられている。また、町の補助も減ってきており、費用面だけ見れば赤字が発生している。福祉分野が所管している移動支援や移動サービスも公共交通と一緒に紹介する等、高齢化が進んでいく中で、交通と福祉の連携は今後より重要になってくると考えている。デマンド型乗合タクシーの検証は継続的に行うべきだと思う。また、デマンド型乗合タクシーの利用（1人での利用）が難しい高齢者も多いと思われるため、付き添いの支援やサポーターとの連携も必要である。小野地区等では、町中心部に比べて商店が少なく、運行している町営バスも使い勝手が悪いと聞いている。町全域で使いやすい公共交通の整備が必要だと思われる。

(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、朝と夕方の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。土曜日と日曜日の稼働は、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。

第6章 公共交通の課題

課題① ニーズや利用実態に伴う町営バスの見直し

- 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、飯沼線は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行政支出額も年々上昇している中、ニーズと効率性の両面から見直しが必要です。
- 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、「いや満足」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です。

課題② 新たなデマンド型乗合タクシーの継続と周知の強化

- 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。アンケート調査等でサービス向上及び継続への意向が示されている中、運用の精度を向上し、取組を継続していく必要があります。
- 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。

課題③ 移動環境における地域差の解消

- デマンド型乗合タクシーが町中心部の広範囲で利用できますが、町営バスの運行区域に暮らす地域住民は対象外となっており、地域によっては使える交通手段の選択肢が限られています。
- 生活機能（特に買い物）が町の中心部に集まっている状況を踏まえて、移動環境の地域差を解消していく必要があります。

課題④ タクシーを活用した施策とのすみ分け・連携

- アンケート調査結果では、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、タクシーに対するニーズの高さがうかがえました。
- タクシーが地域住民の生活交通として機能している現状がある中、福祉部門が所管している「障がい者及び高齢者等のタクシー・バス利用助成事業」とターゲットのすみ分けをしながら連携を図っていく必要があります。

課題⑤ 地域内にある交通資源の有効活用

- 町営バスの老朽化、学校の再編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。

課題⑥ 公共交通に係る行政支出の適正化

- 公共交通に関する町の行政支出額は年々増加傾向にあります。
- 交通部門ではデマンド型乗合タクシーのサービス向上や、福祉部門の高齢者や障がい者に対する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。

課題⑦ 公共交通の利用促進と必要性に対する理解の促進

- 公共交通の利用促進については、鉄道やバス、デマンド型乗合タクシー等を含めて一体的に取り組んでいく必要があります。また、取組を進めていくにあたっては、公共交通の必要性や重要性についても理解を促していくことも重要です。
- 現在、一部の地域では地域住民による町営バスの利用促進活動が実施されており、多くの人々に公共交通の問題を「自分のこと」として考えてもらうためには、このような地域住民との共働による取組を広げていく必要があります。

課題⑧ 運転者不足への対応

- 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。

課題⑨ 鉄道の減便、広域的な移動への対応

- コロナ禍以降、鉄道利用者の減少が続いていることから、令和6年3月からはJR中央本線（辰野～塩尻間）の減便が予定されています。
- 通院等において広域的な移動ニーズも存在しており、運行本数に対する困りごとも挙げられていることから、鉄道の減便や広域的な移動への対応について、周辺自治体と連携を図りながら対応していく必要があります。

第7章 地域公共交通計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針

辰野町第6次総合計画に掲げたまちの将来像「一人ひとりの活躍がつくり出す 住み続けたいまち」を踏まえ、関係者全体で目指していく公共交通の指針として、本計画の基本方針を次のように定めます。

【基本方針】

住み続けたいまちの公共交通をみんなでつくり、みんなで守る！

2. 計画の目標

本計画の基本方針と本町における公共交通の対応した、計画の目標（目指すべき姿）は次のとおりです。

目標1 社会の変化に対応した持続可能な公共交通

社会環境や地域の状況の変化に対応できる柔軟で持続可能な公共交通網を構築し、将来に渡って維持・確保します。

対応する課題

- 課題① ニーズや利用実態に伴う町営バスの見直し
- 課題② 新たなデマンド型乗合タクシーの継続と周知の強化
- 課題③ 移動環境における地域差の解消
- 課題⑥ 公共交通に係る行政支出の適正化
- 課題⑧ 運転者不足への対応
- 課題⑨ 鉄道の減便、広域的な移動への対応

目標2 誰もが利用しやすい公共交通

地域の移動環境を整えていくとともに、公共交通を利用するための環境を整備・改善することで、地域の公共交通を誰もが利用しやすいものにしていきます。

対応する課題

- 課題② 新たなデマンド型乗合タクシーの継続と周知の強化
- 課題③ 移動環境における地域差の解消
- 課題④ タクシーを活用した施策とのすみ分け・連携
- 課題⑤ 地域内にある交通資源の有効活用
- 課題⑨ 鉄道の減便、広域的な移動への対応

目標3 みんなが支える公共交通

地域に暮らす全員が公共交通や移動に関する問題を「自分のこと」として捉えることで、公共交通をみんなで支え、より良いものとしていくための下地をつくります。

対応する課題

- 課題② 新たなデマンド型乗合タクシーの継続と周知の強化
- 課題④ タクシーを活用した施策とのすみ分け・連携
- 課題⑥ 公共交通に係る行政支出の適正化
- 課題⑦ 公共交通の利用促進と必要性に対する理解の促進
- 課題⑧ 運転者不足への対応

3. 辰野町が目指す公共交通ネットワーク

辰野町都市計画マスターplanや公共交通の課題等を踏まえ、本計画で目指す公共交通ネットワークを次のように設定します。

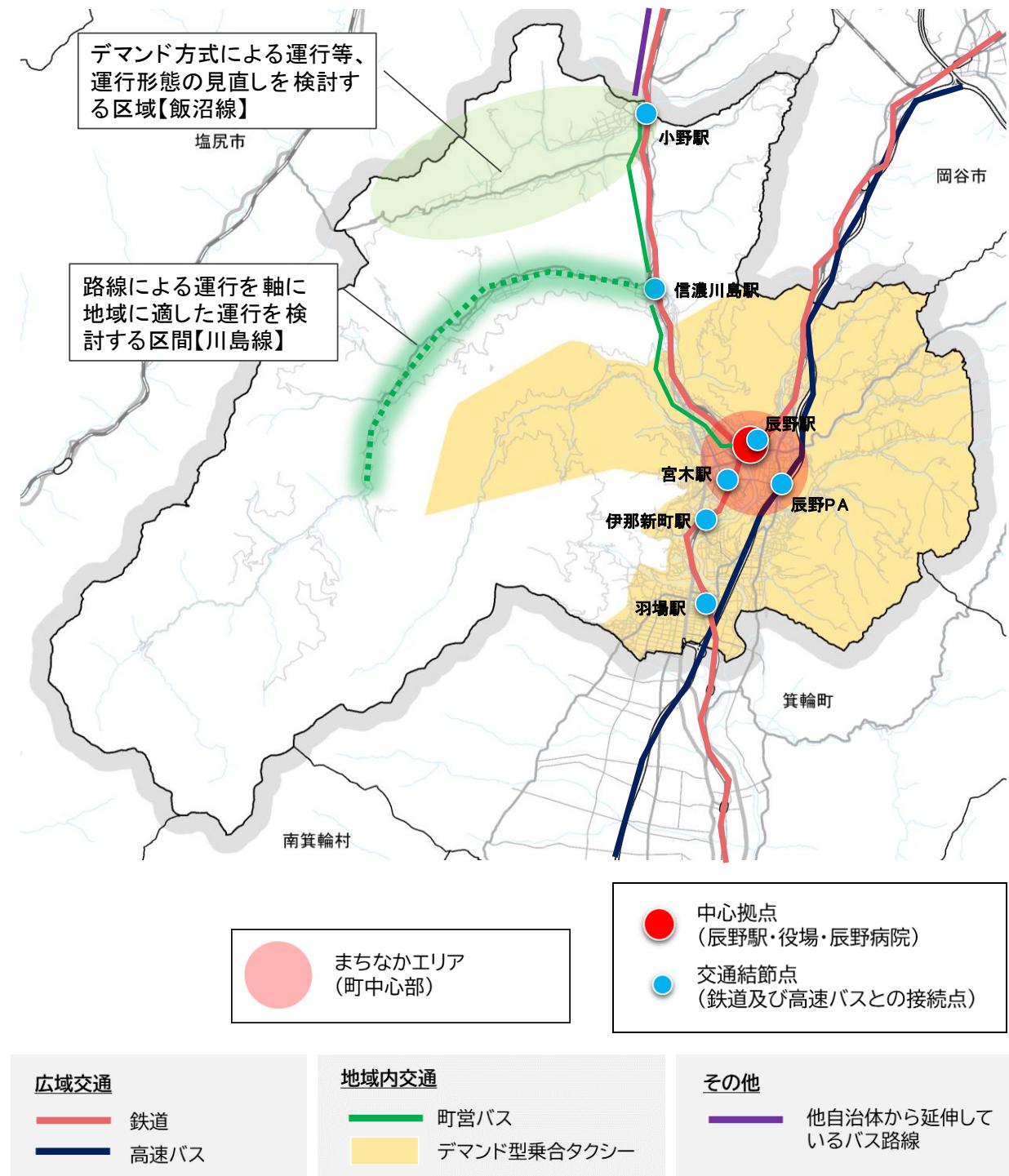


図 公共交通ネットワークのイメージ

4. 公共交通の維持・確保に対する方向性

公共交通ネットワークを構築する各交通手段の位置づけと役割、維持確保の方向性については、次のとおりに設定します。

位置づけ	役割	該当する交通手段	維持・確保の方向性等
広域交通	他の自治体への広域的な移動を担う	鉄道 (JR 中央本線、JR 飯田線)	地域住民の広域的な移動手段として重要な役割を担っており、鉄道事業者や周辺自治体と連携して路線の維持に努める 地域内交通との接続を図る
		辰野 PA を経由する高速バス	交通事業者による維持・確保を前提にしつつ、路線の維持やサービスの向上においては交通事業者や長野県、周辺自治体との連携を図る 地域内交通との接続を図る
地域内交通	町内移動を行い、各集落から中心拠点及びまちなかエリアを結ぶ	町営バス (川島線)	通院・買い物、通学等で利用されている生活交通で、谷に沿って運行している地形の関係上、路線としての運行を維持・確保しつつ、サービスの改善や見直しを図る 一方、自治体や町内交通事業者の努力だけでは運行を維持していくことが困難であるため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用する
		町営バス (飯沼線)	通院・買い物、通学等で利用されている生活交通である一方で、利用者数は減少傾向が続いており、交通モードの転換を含めた路線の見直しを検討する 一方、自治体や町内交通事業者の努力だけでは運行を維持していくことが困難であるため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用する
		デマンド型乗合タクシー	通院・買い物等の生活を支える公共交通であり、必要に応じてサービスの改善・見直しを図りながら、維持・確保していく 一方、自治体や町内交通事業者の努力だけでは運行を維持していくことが困難であるため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用する
その他	地域内交通を補完	塩尻市地域振興バス(すてっぷくん)	塩尻市が主体で運行している公共交通であるものの、地域住民の生活交通として利用が見られることから、塩尻市と連携して路線の維持・確保に努める
	よりきめ細やかなニーズや需要に対応	タクシー	「障がい者及び高齢者等のタクシー・バス利用助成事業」を継続し、対象者の生活移動を支援する

第8章 目標達成のため実施する事業

1. 事業体系

設定した目標を目指すにあたり、計画期間においては次の事業を推進します。

目標1 社会の変化に対応した持続可能な公共交通

- 事業1. 町営バス（地域内交通）の見直し
- 事業2. デマンド型乗合タクシーによる生活移動の確保
- 事業3. 鉄道（広域交通）の減便・縮小への対応

目標2 誰もが利用しやすい公共交通

- 事業4. まちなかエリア（町中心部）での利便性・回遊性の向上
- 事業5. 利用環境の整備・改善
- 事業6. 交通資源の最適配置・有効活用

目標3 みんなが支える公共交通

- 事業7. 効果的な利用促進策の検討・実施
- 事業8. 関係人口を巻き込んだ公共交通の維持
- 事業9. 福祉部門と連携した取組の実施
- 事業10. 運転者不足対策の検討・実施

2. 事業の主な内容と実施主体

目標1 社会の変化に対応した持続可能な公共交通

事業名	町営バス（地域内交通）の見直し
事業内容	<p>【飯沼線の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小野区では、通学等の恒常的な利用が見込まれる時間帯は定時定路線の運行を継続し、日中の時間帯は効率性や運用性を考慮し、目安となる運行時刻を設けた上で、デマンド方式による運行を検討する。 なお、運行範囲は現在の飯沼線をベースに、自宅から小野区内のランドマークや、まちなかエリアの町営バス・鉄道等と乗り換えがスムーズにできる形を検討する。 <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; text-align: center;"> 主な見直しのポイント <ul style="list-style-type: none"> 朝夕は定時定路線（現在と同じルート運行）、日中は予約に応じて運行するデマンド方式に見直し デマンド方式の運行を行う対象区域は、現在の飯沼線の運行地域（小野区全域）を想定 便数は現在のダイヤを踏まえて設定し、運行時間等はより利便性が高まるダイヤに見直し JR 中央本線の減便に対応するため、デマンド運行する場合は町中心部（一部の主要施設）まで運行 車両を小型化して、定時定路線とデマンド型は同じ車両で運行 </div> <p>《運行範囲・路線のイメージ》</p> <p>対象地域では自宅の近くから指定の乗降場所(バス停)までデマンド型で運行</p> <p>朝夕のみ現在の飯沼線ルートでの運行 (定時定路線)で運行</p> <p>鉄道の減便等に対応するため町中心部までの運行便を増やす</p> <p>定時定路線のルート デマンド方式で乗降可能な範囲</p>

《ダイヤ見直しのイメージ》

●右回り【現在の時刻表】

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

★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	乗車場所/降車場所 【乗車】小野地区 (飯沼線沿線)	デマンド 行き3便	デマンド 行き4便
	6:45	7:26		9:00~ 9:45頃	14:00~ 14:45頃
小野駅前	6:45	7:26	【乗車】 小野地区 (飯沼線沿線)	↓	↓
小学校口	6:47	7:28	【降車】小野駅前	9:45頃	14:45頃
押野	6:50	7:31	【降車】小野診療所	9:45頃	14:45頃
山口	7:01	7:42	【降車】役場	9:55頃	14:55頃
中村公民館前	7:05	7:46	【降車】病院	10:00頃	15:00頃
雨沢公民館前	7:12	7:53	【降車】辰野駅	10:00頃	15:00頃
中の橋	—	7:59			
小野駅前	7:25	8:11			
小野診療所	経由	経由			
役場	—	—			
病院	—	—			
辰野駅前	—	—			

●左回り【現在の時刻表】

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

★見直しイメージ（時刻は仮）

デマンド型運行（目安となる運行時間を設け、地区内～所定の乗降場所まで降車）

乗車場所/降車場所	デマンド 帰り1便	デマンド 帰り2便	
	【乗車】辰野駅	11:00頃	15:00頃
【乗車】病院	11:00頃	15:00頃	
【乗車】役場	11:05頃	15:05頃	
【乗車】小野診療所	11:15頃	15:15頃	
【乗車】小野駅前	11:15頃	15:15頃	
指定の範囲内で予約に応じて降車			
【降車】 小野地区 (飯沼線沿線)	↓	↓	
	11:15~ 12:00頃	15:15~ 16:00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）

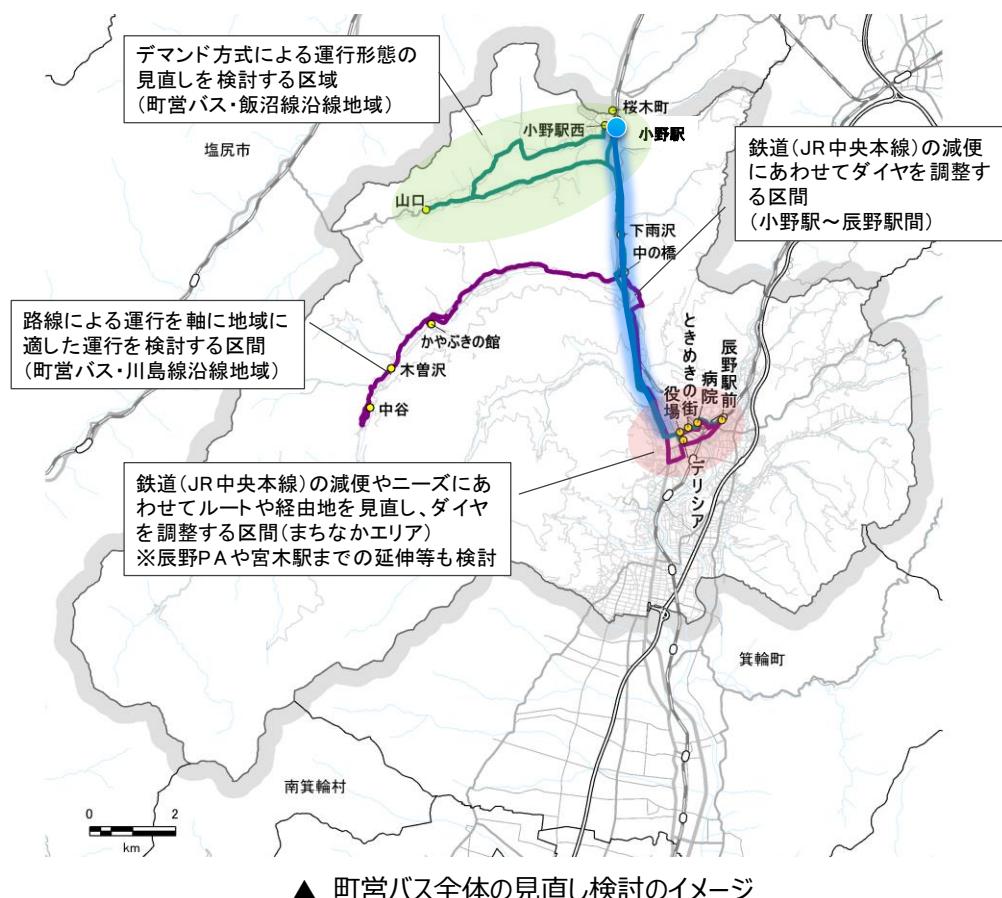
主要バス停	3便
辰野駅前	延伸
病院	延伸
役場	延伸
小野診療所	経由
小野駅前	16:30
中の橋	—
雨沢公民館前	16:43
中村公民館前	16:50
山口	16:53
押野	17:05
小学校口	17:08
小野駅前	17:10

【川島線の見直し】

- 町営バス川島線の沿線地域（川島区、上島区・唐木沢区・今村区）では、現行の定期定路線運行を維持しながら、利用状況に応じてダイヤの見直しや一部区間の定路線デマンド化（予約がある場合のみ運行する区間の設定）を検討する。
- 小学校の再編に対応するため、川島線による児童・生徒の輸送を検討する。

【まちなかエリアにおける運行見直し】

- 飯沼線及び川島線の見直しにあわせて、まちなかエリアの運行ルートや経由場所をニーズに適した形に見直す。
- 辰野駅や宮木駅における鉄道との接続を考慮した、ダイヤを設定する。

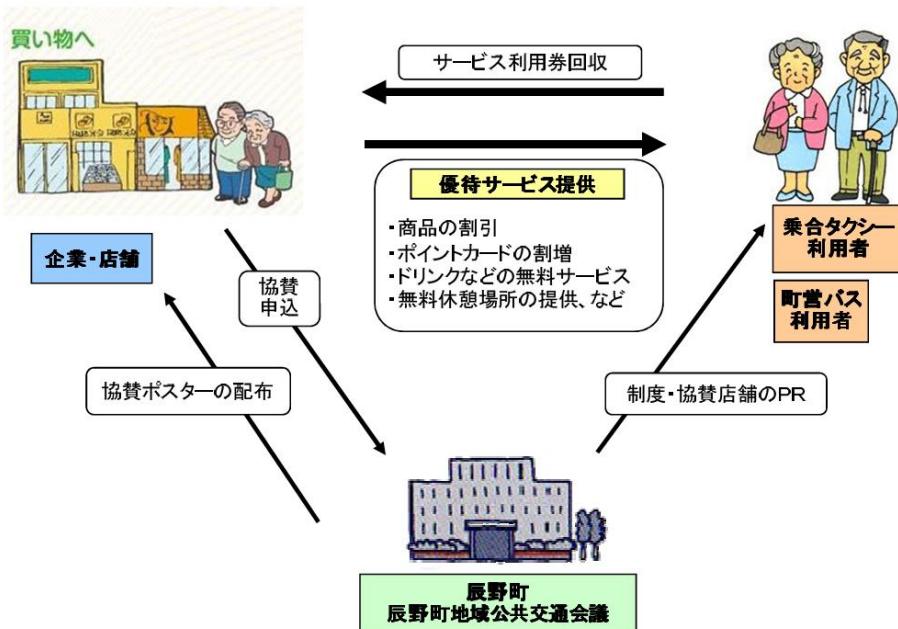


実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度から段階的に実施

事業名	デマンド型乗合タクシーによる生活移動の確保
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド型乗合タクシーは令和4年にサービス改善を行っており、令和6年以降も現在のサービス・形態での運行を継続する。 ● オンデマンド配車システムを活用した効率的な運行を継続し、利用実態やニーズ、効率性や運用性を重視して、必要に応じてサービス等の改善・見直しを行う。  <p>▲ デマンド型乗合タクシー（令和4年10月にサービス見直し）</p>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度以降も継続し、必要に応じて改善を図る

事業名	鉄道（広域交通）の減便・縮小への対応
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和6年3月以降はJR中央本線の日中の時間帯における減便が予定されており、ダイヤ改正に合わせた接続時間の調整を行う。 ● 鉄道が減便した時間帯を中心に、町営バス及びデマンド型乗合タクシーによる、辰野PAでの高速バスとの接続対応を検討する。
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度から段階的に実施

目標 2 誰もが利用しやすい公共交通

事業名	まちなかエリア（町中心部）での利便性・回遊性向上
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 山間部エリアの住民も、まちなかエリアの移動を行いやすくするため、まちなかエリアに限り、すべての町民がデマンド型乗合タクシーを利用できるようにする。 ● 上記にあわせて町営バスとまちなかエリア乗合タクシーの利用がセットになった料金プランを検討する。 ● 商業施設や飲食店、入浴施設などと連携した、利用者向けのサービスの実施や、医療機関との連携による乗合交通の PR を行う。（例：定額会員向けの割引サービスや、健診案内に合わせた乗合交通チラシの同封など） ● 上記に関連して、平成 25 年より商工会等と連携して実施している「公共交通利用者お買い物優待サービス事業（公共交通利用者が町内で買い物する際に商品の割引、ドリンクサービス等の優待サービスが受けれる制度）」を継続し、より利用促進及び外出促進に繋がる仕組みになるよう制度の周知や見直し等を行う。  <p>▲公共交通利用者お買い物優待サービス事業の概要</p>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和 6 年度から実施

事業名	利用環境の整備・改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点や乗降の多い施設・医療機関等において、町営バスの運行状況やデマンド型乗合タクシーの予約状況を確認できる仕組み（デジタルサイネージの設置等）を検討する。 ● デマンド型乗合タクシーのスマートフォンによる予約対応を検討する。 ● 町営バスのバス停を点検し、必要に応じて修繕や整備、ベンチ等の設置を図る。 ● 辰野駅や宮木駅等の利用が多い交通結節点を中心に、乗り換えの案内を行い、必要に応じて改善を図る。 ● 町営バスについてもインターネット上の経路検索サービスに対応する。 ● 冬季の対策（除雪、凍結）については、道路管理者や道路を所管する部署と連携を図り、安全性を確保する。また、積雪等による公共交通の運休については、行政チャンネルやウェブ等を通じて、速やかに情報発信を行う。 ● 長野県や周辺自治体と連携を図り、地域連携 IC カード及び交通系 IC カードの導入・活用を検討する。  <p>▲ 公共交通の待合環境（辰野駅・小野駅・町立辰野病院）</p>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和 6 年度から実施

事業名	交通資源の最適配置・有効活用
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営バスの見直しやまちなかエリアでの運行に 対応する形で、車両更新にあわせて車両の小型化を検討する。 ● 辰野町が所管している施設・団体の車両を、 必要に応じてスクールバスや町営バスの車両と して使用できるように検討する。  <p>▲ 現在の町営バス車両</p>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和 6 年度から検討・実施

目標3 みんなが支える公共交通

事業名	効果的な利用促進策の検討・実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌や町ホームページ・SNS 等を活用して、公共交通に関する取組の紹介や利用の呼びかけを行う。 町営バスの時刻表（運行マップ）やデマンド型乗合タクシーの利用案内等を見直しやダイヤ改正に応じて更新し、定期的に地域住民に配布する。 地域住民が主体となった利用促進に対して支援を行い、取り組む地域の数を増やす。 高齢者等を対象にした公共交通に関する説明会や児童・生徒等を対象にしたバスの乗り方教室等を開催する。 公共交通に慣れ親しんでもらう学習の一環として、校外学習等で鉄道や町営バスを利用してもらうよう、教育部門と連携する。 デマンド型乗合タクシーの周知と全ての人に身近に感じてもらうことを目的に、デマンド型乗合タクシーの愛称を募集する。 自動車学校や警察署と連携し、自動車運転免許証を保有する高齢者を対象にした定額乗合タクシーの紹介と利用促進を実施する。  <p>▲ 公共交通に関する住民座談会</p>
	 <p>▲ 町営バス・デマンド型乗合タクシーの時刻表・利用案内</p>
実施主体	辰野町、交通事業者、地域住民
実施時期	令和6年度から実施

事業名	関係人口を巻き込んだ施策の検討・実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 「クラウドファンディング型のふるさと納税」（ふるさと納税として寄付することができるインターネット等を通じた信金調達サービス）を活用し、町の公共交通事業の取組を町内外の人々にPRし、事業費を確保する。 ふるさと納税寄付者（及びその家族等）に対する返礼品として、デマンド型乗合タクシーの定額乗車券（定額料金 1ヶ月分など）を用意し、町内高齢者の乗合交通利用の促進を図る。 <div style="background-color: #2e71a1; color: white; padding: 5px; text-align: center;">ファンディング型のふるさと納税とは</div> <div style="background-color: #d9f7d9; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>自治体の抱える課題解決等の寄付金の使い方を明確化した上で、取組の応援や支援のために「ふるさと納税制度」を活用して寄付を募る制度</p> </div>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度から検討・実施

事業名	福祉部門と連携した取組の実施
事業内容	<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」や社会福祉協議会が実施している輸送サービスと町内の公共交通一体的に紹介した周知素材を作成する。 福祉部門と連携して、担当部局以外でデマンド型乗合タクシーの紹介や、利用方法・予約方法等を気軽に相談できる場所・人（デマンド型乗合タクシーのサポーター）の設置を検討する。
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度から検討・実施

事業名	運転者不足対策の検討・実施
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 移住・定住を対象にした施策との連携を検討する。（移住希望者に対して運転者の求人情報を提供等） 町内在住者や町内の公共交通機関に従事する者を対象とした第二種運転免許の取得のための支援策を検討する。  <p>▲移住定住者向けの町ウェブサイト</p>
実施主体	辰野町、交通事業者
実施時期	令和6年度から検討・実施

第9章 計画の評価指標とモニタリング方法

1. 計画の評価指標と数値目標

目標1 社会の変化に対応した持続可能な公共交通

評価指標	現状値	年間目標値 (令和10年度)	指標の把握方法	考え方
町営バスとデマンド型乗合タクシーの年間利用者数	15,572人 (令和4年度)	15,000人	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毎年度把握	町営バスとデマンド型乗合タクシーを組み合わせた効率的でかつ利便性の高い町内交通を構築し、利用者数及び収支率の維持を目指す
町営バスとデマンド型乗合タクシーの収支率	18% (令和4年度)	15%以上		

目標2 誰もが利用しやすい公共交通

評価指標	現状値	年間目標値 (令和10年度)	指標の把握方法	考え方
デマンド型乗合タクシーの利用登録者数	558人 (令和5年度)	650人	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毎年度把握	適宜改善を図りながらデマンド型乗合タクシーを継続し、利用環境整備・拡大、利用促進等を通じて、利用登録者を増やす
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	—	初年度に利用者数を計測し、前年度以上を目標とする	町及び運行事業者による一定期間の乗降者数観測、デマンド型乗合タクシーの配車システム記録等により毎年度把握	まちなかエリアの利便性や回遊性を各種事業によって向上させることで、中心拠点となる施設や交通結節点における公共交通利用者数を増やす

※中心拠点に位置するバス停は、辰野駅前、辰野病院、ときめきの街、デリシア前、役場等を想定

目標3 みんなが支える公共交通

評価指標	現状値	年間目標値 (令和10年度)	指標の把握方法	考え方
公共交通に係る町民1人当たりの行政支出額	1,400円 (令和4年度)	1,600円以内	住民基本台帳や町の決算報告書を基に毎年度把握	今後も人口減少が予想される中、現在の行政支出額を将来推計人口16,591人(R12年)で除した値を支出額の目標として、効率化等を推進する
町と連携して利用促進に関する取組を実施した地域(自治区)の数	1地域	5地域	町により実施状況を毎年度把握	公共交通を「みんなが支える」ための意識醸成に向けて、町と地域が連携した利用促進の取組を町内に広げていくことを目指す

2. 計画の推進とモニタリング方法

- 本計画の進捗管理は、辰野町、住民代表、交通事業者、関係団体等によって構成される「辰野町地域公共交通協議会」が行うこととします。
- 計画の進捗管理にあたっては、単年度（1年間）と5年間の2つのPDCAサイクルに基づき、計画、実施及び評価等を行います。
- なお、本計画は策定後の事業実施状況や社会環境の変化等、必要に応じて見直しを図りながら推進し、最終年度において計画全体の達成状況の評価・検証と計画の更新及び次期計画の策定を行います。



図 単年度におけるPDCAサイクルのイメージ

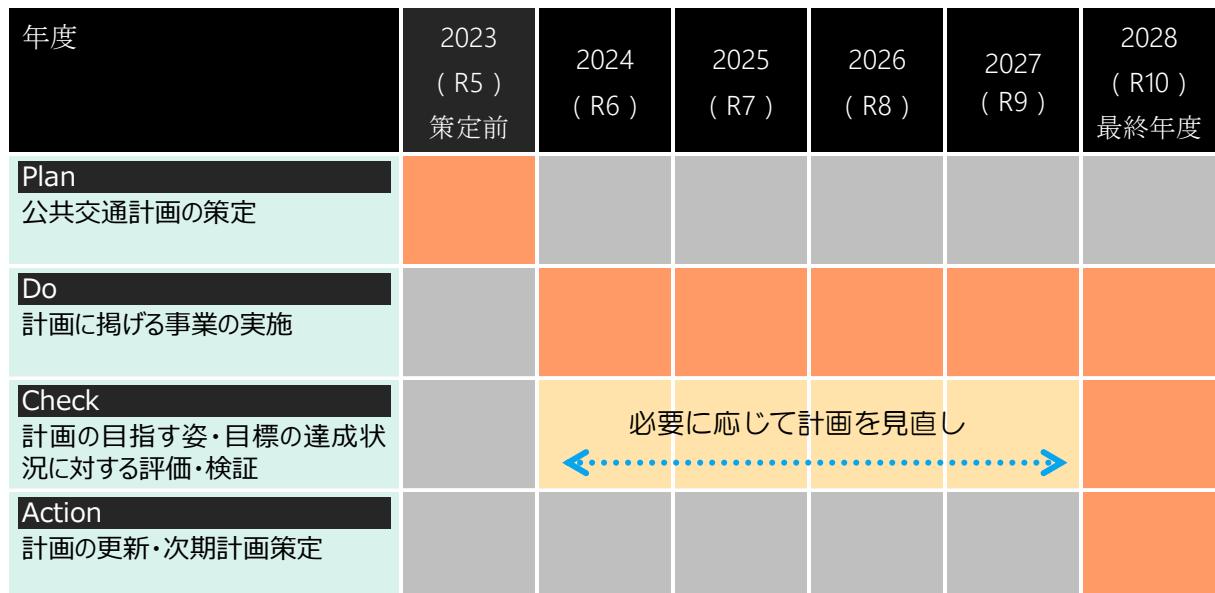


図 計画全体におけるPDCAサイクルのイメージ