

地域の公共交通に関する住民座談会

辰野町地域公共交通会議

0. 本日の次第

1. 辰野町 地域公共交通ビジョンについて
2. 辰野町に導入可能な運行方法について
3. 辰野町の公共交通運行方法について

1. 辰野町 地域公共交通ビジョン

1-1. 辰野町公共交通の状況（1／3）

公共交通の必要性

- 自家用車が住民の「生活の足」となっており、平成22年には、民間バス事業者が路線を廃止するなど、公共交通は衰退の一途を辿っている。
- 公共交通が弱体化すると、高齢者を中心とした交通不便者が通院や買物をできなくなる。
- 今後、高齢社会のさらなる進展が予想される中、住民が安心して生活するために地域公共交通が必要である。

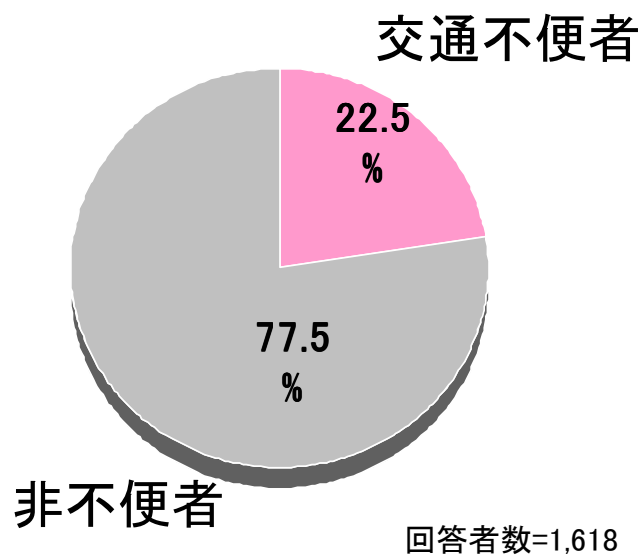
地域の概況

- 鉄道は、町内に6駅あり、他の市町村に比べて恵まれている。
- 町営バスは、川島線、飯沼線が運行しているが、運行するエリアが狭く、バスを利用できる人は限定されている。
- 奥深い谷筋が多く公共交通の運行が非効率になる地形である。
- 平地部は道路が整備されており、小回りの効く運行が可能である。

1-1. 辰野町公共交通の状況（2 / 3）

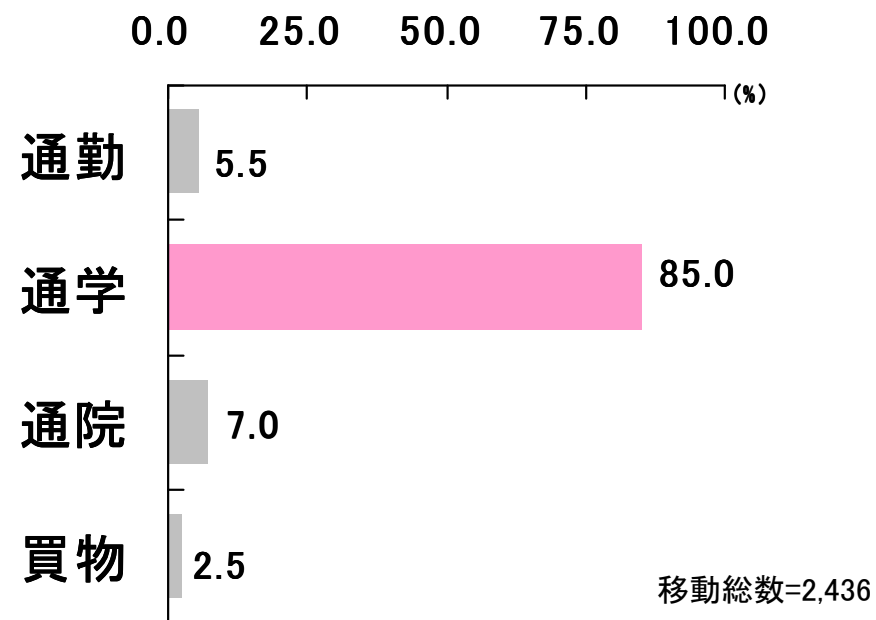
住民の移動実態

交通不便者の割合



交通不便者は、2割強

公共交通利用者

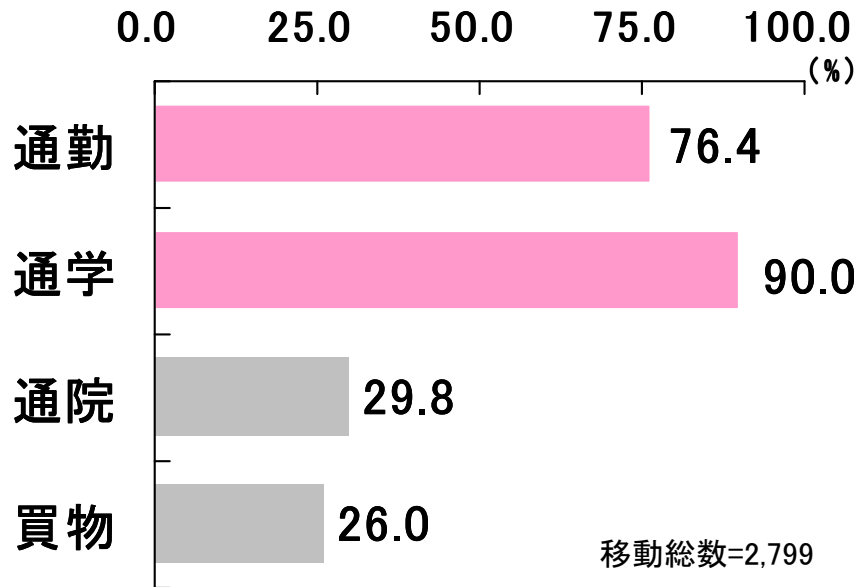


通学以外で、公共交通を利用する人は、極めて少ない

1-1. 辰野町公共交通の状況（3 / 3）

住民の移動実態

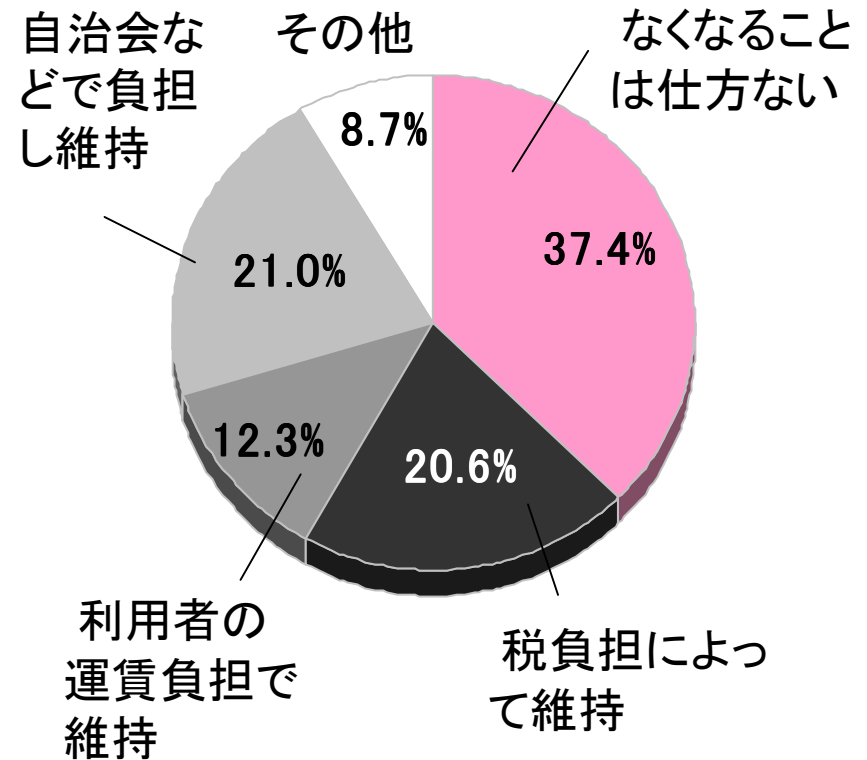
地域外移動者



通勤、通学では、8～9割が地域外に移動
通院、買物は地域内が多い

住民の移動実態

公共交通維持の意識



4割近い住民が「なくなっても仕方ない」と考えており、公共交通維持に関心の低い町民が多い

1-2. 辰野町公共交通の目的

- 地域公共交通は、移動手段を持たない住民が安心して暮らしていく地域にしていくためにも、これまで以上に大きな役割を担うことになる。
- 地域公共交通は、住民の自立した生活を支える重要な社会基盤のひとつだといえる。
- 辰野町では、こうした背景を踏まえて、公共交通整備の目的を以下のように定める。

地域公共交通整備の目的

町民が自立した生活を営む上で必要不可欠な移動を行える環境を提供する

3. 地域公共交通整備の方針

方針1：現行の公共交通（施設送迎等含む）を最大限活用し、それを補完する地域公共交通を全町的に整備する

…白紙から再構築するのではなく現行の公共交通（施設送迎等含む）の改善と、補完が必要な地域において新たな地域公共交通を整備することで対応する

方針2：優先順位を設け、段階的に整備を進める

…緊急度の高い、高齢者の通院、買物の移動を優先的に確保する

方針3：整備・見直しを行った路線沿線における利用・理解促進を進める

…整備・見直しが行われた地域における地域公共交通に対する期待を高める

方針4：柔軟な運行方法を採用する

…需要量も少なく移動タイミングにばらつきが大きい通院・買物に対応できる運行方法を採用する（曜日別運行、予約制による運行）

方針5：効率的で低コストな地域公共交通を整備する

…維持にかかるコストを極力、抑制しつつ、住民の移動ニーズに応えることができる地域公共交通を整備する


1-3. 地域公共交通整備 今後の取り組み

今後の取り組み

- 町営バス川島線の見直しを行い、移転する辰野病院にも通院できるようにする。
- 交通空白地域をカバーする移動手段の確保方法を検討し導入する。
- 町の公共交通に、国からの補助を受けられるようにするために、平成24年6月までに、「辰野町生活交通ネットワーク計画」を策定する。
- 町民のみなさんに利用してもらえよう利用促進策を行う。

2. 辰野町に導入可能な運行方法について

2-1. 一般的な公共交通（バス交通）の運行方法

大分類	小分類	内容
路線バス （定時定路線） 	毎日運行の 路線バス	毎日、決まった路線を決まった時間に運行する。
	曜日運行の 路線バス	曜日ごとに、決まった路線を決まった時間に運行する。
予約制乗合運行 （デマンド運行） 	戸口輸送型 （＝フルデマンド 運行）	予約があった時のみ運行し、利用者の自宅から目的地まで「戸口から戸口」の輸送を提供する。 タクシーとは異なり、複数人が乗り合って運行する。
	バス停設置型 （＝セミデマンド運 行）	予約があった時のみ運行するが、乗り降りする場所はあらかじめ決まった場所のみ。ただし、路線バスより多くの乗降場所を設置できる。 複数人が乗り合う。

2-2. 運行方法ごとの特性①毎日運行の路線バス（1／3）

■車両

[大～中型バス]最も一般的なバス



[小型バス]近年増加しているバス



[ワゴン車]曜日運行などで見られるワゴン車



2-2. 運行方法ごとの特性①毎日運行の路線バス（3／3）

■特徴

- 決まったルートを決まったダイヤで、比較的大型の車両で運行するため、通学など一定の時間帯に多くの利用者が想定できる場合に有効。
- 街中などで1日中一定以上の利用が想定できる場合にも適している。
- 反面、路線を外れる集落では利用することができないことや、利用者が全くいない場合でも運行しなければならないことから、不便で非効率な側面もある。
- 大型バスが運行できる幹線道路(道幅のある道)しか運行できない。

■事業費 概算の方法

《算出方法》

キロ単価 × 年間運行距離

例えば、

- ・キロ単価：350円
- ・片道運行距離：15km
- ・便数：5往復（10便）
- ・年間運行日数：245日（平日のみ）
の場合

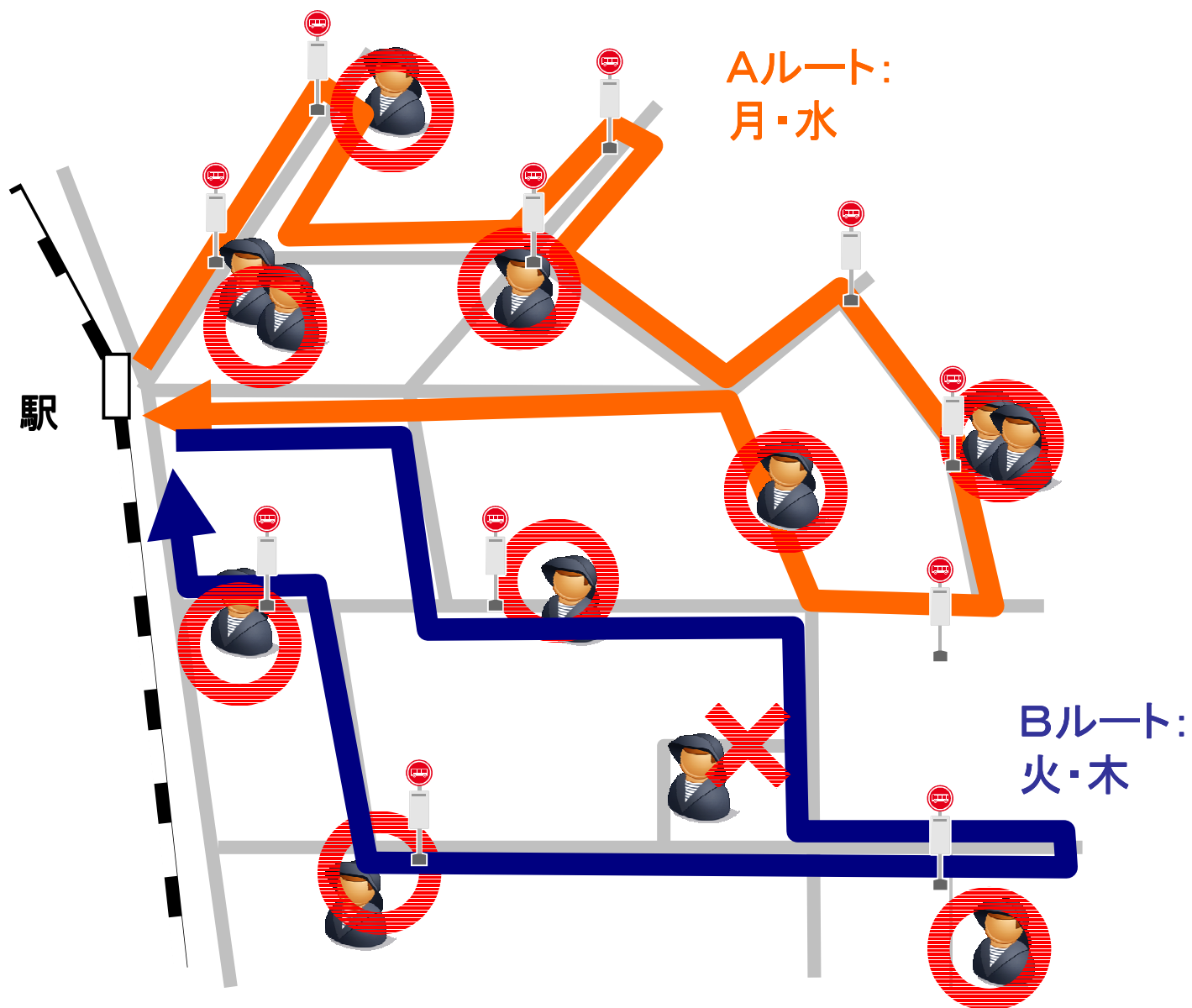
⇒350円 × 15km × 10便 × 245日

≒ 12,860,000 円

※バス事業者に委託した場合

2. 運行方法ごとの特性②曜日運行の路線バス（1/2）

■運行方法



2. 運行方法ごとの特性②曜日運行の路線バス（2/2）

■特徴

- 毎日運行の路線バスを運行するほど利用量が見込めない時に、効率的に運行できる方法。
- ルート、ダイヤ、曜日が固定されているので、慣れてしまえば問題なく利用することが出来る。
- 外出できる曜日が決まってしまうため、突然の外出や、曜日限定（診療科目等）の動きが必要な場合には、利用しにくい場合がある。

■事業費 概算の方法

《算出方法》

基本的には路線バスと同様。
しかし、ワゴン車などの小型車両での運行であれば、タクシー会社への委託も可能。その場合は、予約型乗合運行と同様に時間単価による算出となる。

◆大型バス(バス事業者に委託)
約12,860,000円

◆小型バス／ワゴン車
(タクシー事業者に委託)
約8,820,000円

2. 運行方法ごとの特性③予約乗合型戸口輸送（1／3）

■車両（ワゴン車／セダン車）

[ワゴン車]最も一般的な車両



[セダン]利用者少ない場合に用いられる



2. 運行方法ごとの特性③予約乗合型戸口輸送（3／3）

■特徴

- ルート・ダイヤが決まっておらず、予約に応じて運行するため無駄が少ない
- 自宅から目的地まで「戸口から戸口」で移動できるため、利用者にとっては利便性が非常に高い
- 半面、「予約をする」という手間が発生する。
- 一度に運べる人数に限られるため、利用したい時に満車で利用できない時がある
- あくまで「乗合」であるため、利用者が多ければ、運行時間が長くなり、到着時間を固定することができない
- ほとんどタクシーと同様に利用できてしまうため、タクシー会社の顧客を奪うことがあり、タクシー会社が存続できなくなることもある

■事業費 概算の方法

《算出方法》

時間単価 × 年間運行時間

例えば、

- ・時間単価：3,000円
- ・1日運行時間：6時間
- ・台数：2台
- ・年間運行日数：245日（平日のみ）
の場合

⇒3,000円×6時間×2台×245日

≒ 8,820,000 円

なお、利用者数が多い場合、配車システムが必要になる

◆配車システム

構築：600万円～1,000万円、
運用：100～200万円／年

2. 運行方法ごとの特性④予約乗合型バス停設置（2/2）

■特徴

- 戸口輸送型に比べ、バス停までしか運行しないため、利便性は低い
- しかし、運行ルートが限定されるので、1回の運行で多くの利用者を運べる（予約を断れることが少ない）
- 利便性が低い分、タクシーと競合しない

■事業費 概算の方法

《算出方法》

時間単価 × 年間運行時間

基本的には戸口輸送型と同じだが、行き先がバス停に限定され、複雑な運行にならないため、配車システムの必要性は低い

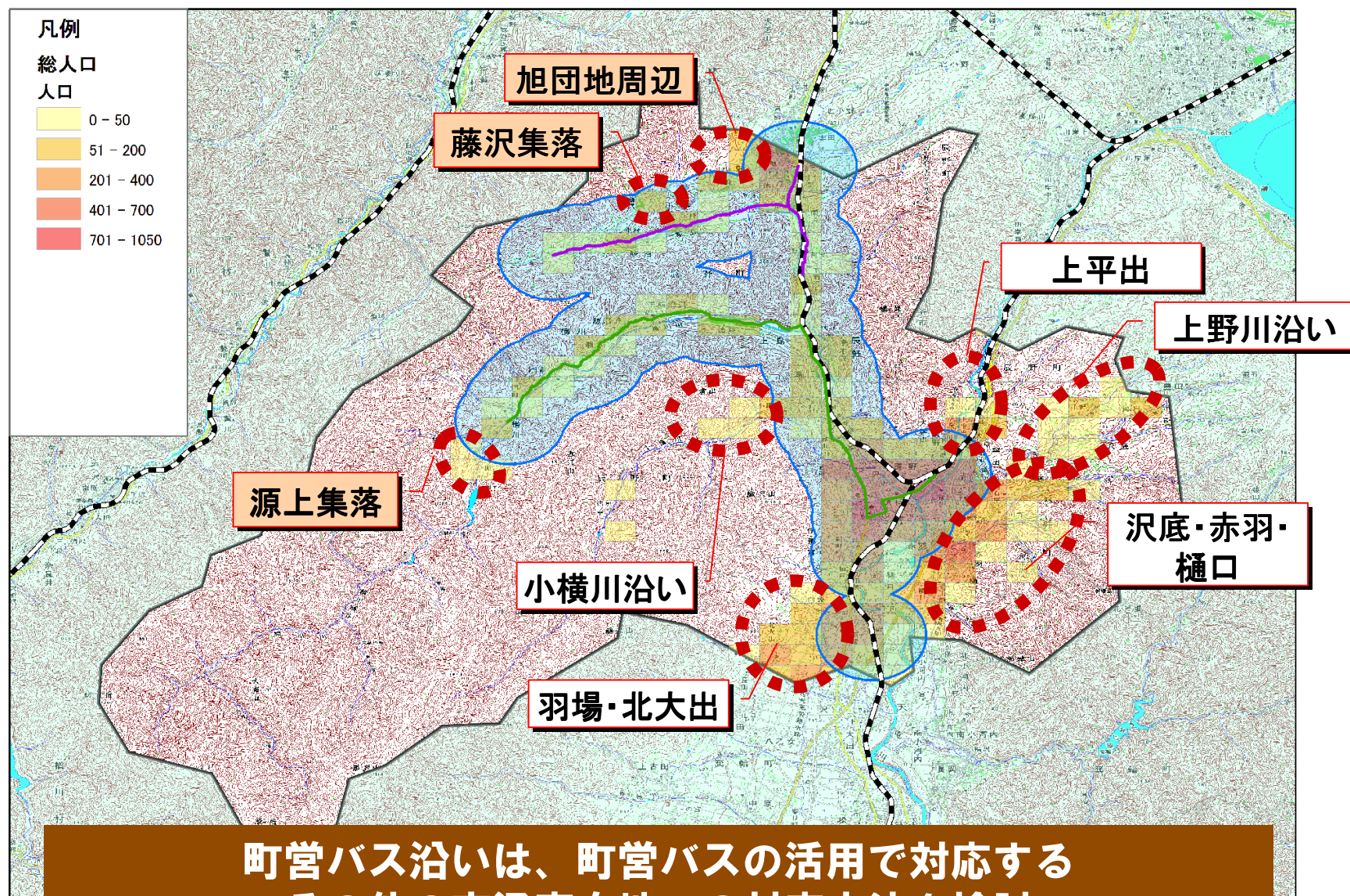
利用者数が多い場合は、配車システムが必要な場合もあるが、戸口輸送型よりは必要性が低い

（行き先がバス停に限定され、複雑な運行にならないため）

◆小型バス／ワゴン車
（タクシー事業者に委託）
約8,820,000 円

3. 辰野町の公共交通運行方法について

3-1. 辰野町の交通空白



町営バス沿いは、町営バスの活用で対応する
その他の交通空白地への対応方法を検討

3-2. 辰野町において導入可能な運行方法

当面の交通空白に対応するための運行方法

大分類	小分類	評価	辰野町への導入可能性
路線バス (定時定路線)	毎日運行の 路線バス	×	複数の谷に対応するには、コスト高。 利用者数が少ないので、大型バスの 特性を活かせない。
	曜日運行の 路線バス	○	谷筋の多い辰野町では、相性が良い 曜日別の診療科目が問題にならなけ れば、効率的な運行方法と言える。
予約制乗合運行 (デマンド方式)	戸口輸送型	△	谷筋や細い道も多く、1回の運行で運 べる人数は限定的で非効率に。 戸口輸送が必須ならば、導入も検討。
	バス停設置 型	○	1回あたり運べる人数は、戸口輸送より は多くなる。やや利便性は落ちるが、 運行方法としては効果的。

3-3. 交通空白対応のための方法（案）（1／4）

■パターン①曜日運行の路線バス

運行方法：曜日運行の路線バス

車 両：ワゴン車（またはタクシー車両）

車両台数：2台

委 託：タクシー会社等

運行本数：3往復程度

ダイヤ (行き)	集落		中心部
	8:30頃	⇒	9:00頃
	10:15頃	⇒	10:45頃
	12:30頃	⇒	13:00頃

ダイヤ (帰り)	中心部		集落
	9:30頃	⇒	10:00頃
	11:30頃	⇒	12:00頃
	13:30頃	⇒	14:00頃

運行日数：平日のみ、週2回程度

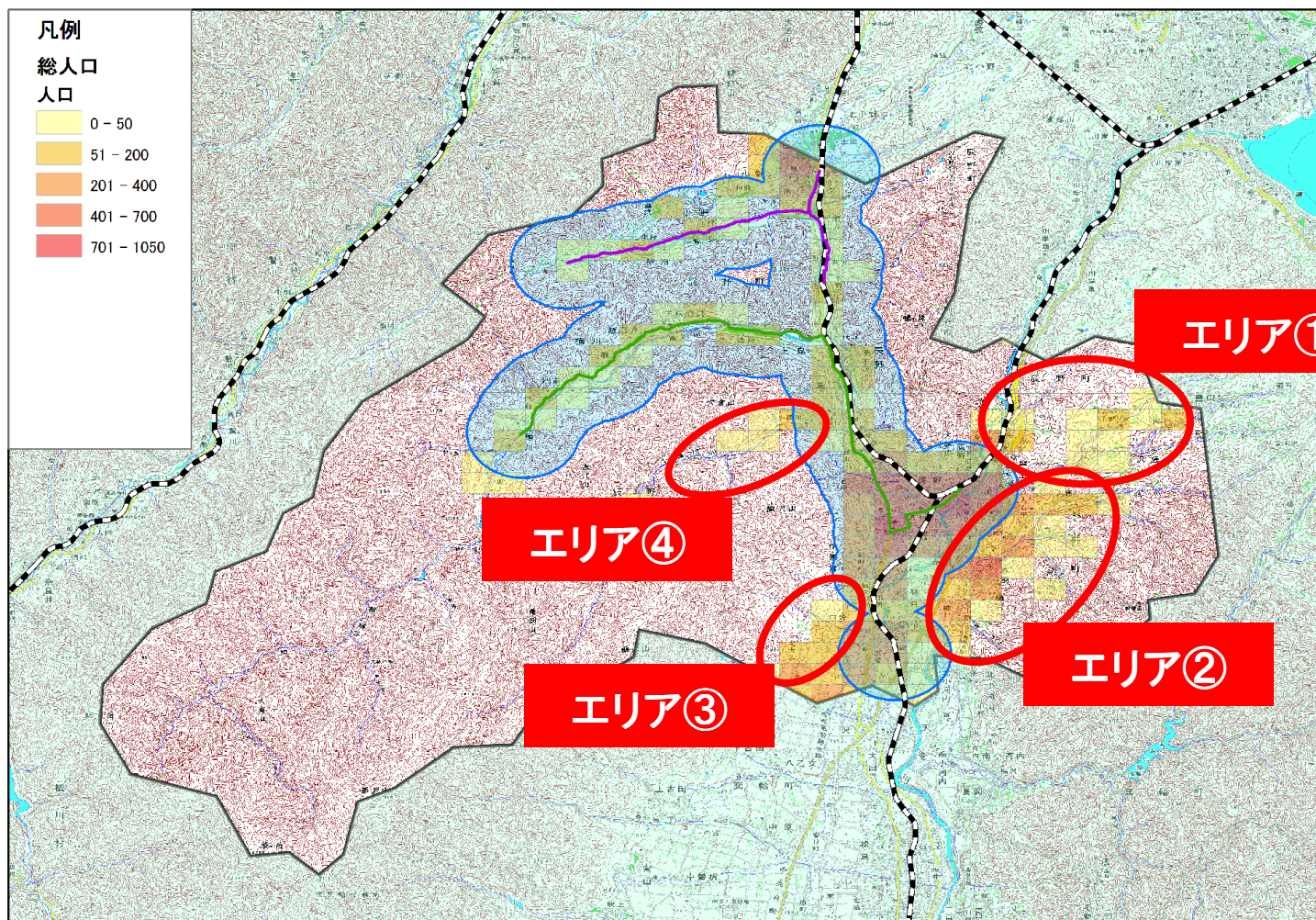
事業費想定：810万円／年

※運行事業費のみ。車両購入費、広報活動費等含まない

3-3. 交通空白対応のための方法（案）（2／4）

■パターン①曜日運行の路線バス

運行エリア：以下のエリアごとに詳細な路線を設計



※エリア①については、分割も検討

3-3. 交通空白対応のための方法（案）（3／4）

■パターン②予約制乗合型戸口輸送

運行方法：予約に応じて、運行する予約乗合方式
自宅まで迎えに行き、決められた目的地まで運行
目的地は、公共施設、医療機関、商業施設、金融機関、駅 等

車 両：タクシー車両（またはワゴン車）

車両台数：2台

委 託：タクシー会社等

運行本数：1日6時間程度

運行日数：平日のみ

事業費想定：880万円／年

※運行事業費のみ。車両購入費、広報活動費等含まない

3-3. 交通空白対応のための方法（案）（4／4）

■パターン③予約制乗合型バス停設置

運行方法：予約に応じて、運行する予約乗合方式
決められたバス停（ミーティングポイント）から、
決められた目的地まで運行
目的地は、公共施設、医療機関、商業施設、金融機関、駅 等

車 両：タクシー車両（またはワゴン車）

車両台数：2台

委 託：タクシー会社等

運行本数：1日6時間程度

運行日数：平日のみ

事業費想定：880万円／年

※運行事業費のみ。車両購入費、広報活動費等含まない

3-4. 検討ポイント

1. 運行方法

以下のいずれの運行方法が、辰野町にあっているか？

- ①曜日運行の路線バス
- ②予約制乗合型戸口輸送
- ③予約制乗合型バス停設置

2. 運行方法の詳細

1. で検討した運行方法をより具体化するとどのような運行方法になるか？

3. 公共交通維持に対して、住民ができることは何か？