

## 【辰野町住民座談会 議事録】

### 1. 実施概要

地区割	日時	場所	参加人数
小野地区	平成24年4月20日(金) 10:00~11:30	小野農民研修センター	11人
竜東地区 (平出・沢底・赤羽・樋口)	平成24年4月20日(金) 13:30~15:00	平出区役所	21人
南部地区 (新町・羽場・北大出)	平成24年4月23日(月) 10:00~11:30	北大出ふれあいセンター	21人
小横川・宮木・辰野地区 (小横川・宮木・上辰野・下辰野)	平成24年4月23日(月) 13:15~15:00	宮木区役所	23人
町営川島線沿線地区 (川島・辰野北部地域)	平成24年4月26日(木) 13:30~15:00	がおん伝承館	23人

### 2. 議事次第

時間	進行	内容	話者等
0:05	開会・趣旨説明	開会挨拶と、住民GIの趣旨を説明する	辰野町
0:10	ビジョン説明	辰野町地域公共交通ビジョンの内容を説明し、公共交通を取り巻く環境や、今後どんな目的で、どのように公共交通整備を進めていくのかを説明し、共有する。	辰野町
0:05	質疑応答	ビジョンに関する質疑応答	辰野町/SAC
0:15	運行形態説明	辰野町で導入できそうな運行形態について説明。合わせて、運行方法ごとのメリット・デメリット、事業費等も説明する。	SAC
0:05	質疑応答		辰野町/SAC
0:45	車座集会	①地域に合った運行形態について ②維持のために地域でできること	SAC
0:05	閉会	今後のスケジュール等の説明	辰野町
合計時間：1:30			

### 3. 住民座談会での主な意見（集約）

#### ○新たな公共交通整備について

##### ■公共交通の必要性

###### ◆必要性が高い

- 高齢者が多くなり、公共交通の整備が必要になってきている。
- 公共交通がない地域では、近隣の人と乗り合って買物へ行く姿がある。知人の運転で事故がおきてしまう可能性があり、公共交通の充実が必要であると思う。
- 交通空白に該当しない地域にも、不便な地域があり、整備をしてほしい。

###### ◆整備に否定的／慎重に検討していくべき

- 数年前に公共交通の試行運転を実施した際、うまくいかなかった。必要性があるのか疑問。
- 現在、既存バス路線（川島線・飯沼線）の利用者が少ないように見える。地域ごとに詳細に分析し、導入を決めるべき。
- 試行運転を行い、住民のニーズを聞き、社会情勢を見ながら、具体的に決めていくのがよいのではないか。
- 足腰が悪い高齢者は、公共交通を利用できるか不安を感じており、実際に利用することが難しい。公共交通整備の費用を福祉タクシー券に回した方がよいのではないか。

##### ■運行方法について

###### ◆デマンド運行

- 朝の通学・通勤時は定時定路線にし、利用者が少ない昼間はデマンド運行にしてもよいのではないか。
- 病院の送迎やタクシー券の場合、自宅まで送り迎えをしてくれるため便利であり、利用者が増えている。ただ、隣の家まで遠い地域があり、戸口輸送は難しい部分がある。デマンド運行の場合、バス停まで迎えに行く運行方法が現実的である。
- 病人の場合は、戸口輸送ができるとよい。

###### ◆曜日別運行

- 高齢者にとって曜日運行はわかりづらい。
- 辰野病院は予約制になっているので、予約が散らばるような曜日運行がよい。

##### ■地元負担について

- 新たな公共交通導入後、地元負担金はあるのか。

#### ○既存路線について

##### 【飯沼線】

- 全町の整備後、地元負担金はどのようになるのか。
- 交通空白エリアの藤沢地区を經由してほしい。
- 足腰が悪い高齢者が辰野病院の整形外科に通いたいという要望がある。飯沼線の辰野駅

周辺への延伸も検討してほしい。

**【川島線】**

- 全町的整備後、地元負担金はどのようになるのか。
- 交通空白である源上地区には高齢者が多く、バスを走らせてほしい。
- 唐木沢地区は、国道付近にバス停があり利用しづらい。集落の入口あたりにバス停を設置すれば、利用者が増えるのではないか。
- 運賃が高い。

**○その他**

- 辰野町の Y の字になっている部分を周遊バスにし、谷筋からの路線と接続するような形態がよいのではないか。
- 公共交通の整備を辰野病院と連携して行い、全町的かつ長期的な視野をもち、取組んでほしい。
- JAのお買物バスや湯にいくセンターバス、辰野病院と連携しながら、整備をしていけたらよい。
- スクール混乗も視野に入れて検討すべきである。
- 辰野病院においても患者送迎の導入を検討してほしい。
- 買物の配達システムの導入の促進により、買物弱者に対応できないか。
- 高齢者など、直接、利用対象者に話を聞く機会を設けた方がよい。

[地区別の主な意見・要望]

主な意見・要望	回答
<b>小野地区</b>	
(1) 交通空白となっている藤沢地区にも、以前は飯沼線が通っていたが、なぜやめてしまったのか。時間帯や曜日を調整することにより、藤沢地区を経由することができるのではないか。	⇒利用者が少なかったことや、地元負担金の問題があり、経由することやめてしまったと聞いている。飯沼線の藤沢地区の経路については前向きに検討していきたい。
(2) 辰野町としては、町内の公共交通を平準化していくという方向で進めているのか。その場合、他地域の公共交通を整備したうえで、最終段階で川島線、飯沼線の見直しを行っていく方がよいのではないか。全町的に整備後は、地元負担金は無くなるのか。	⇒辰野町の公共交通を平準化する方向で検討している。全町的に整備を進めていく中で、飯沼線は基本的に維持する方向で、見直しを行っていく。また地元負担金は、他地域からも貰わないということになれば、廃止する方向で検討をしていく。
(3) 公共交通整備の目的は、高齢者の救済なのか、地域の足の確保なのか。また、対象者がどこに行きたいと考えているのかなどをもう少し細かく、地域ごとに分析しなければ、運行方法は検討ができない。	⇒辰野町の公共交通整備方針としては、高齢者の通院・買物の移動を重視していく。ただ、小野地区の場合は、スクールバス対応があるので、その部分は考慮していく。 また、今後、地区ごとにより詳細に分析していく必要があると考えている。  ⇒どの程度のサービス水準にしていくのか、

<p>(4) 小野地区はバス路線が通っており、交通空白でないため、便利であるというのではどうか。小野地区から、辰野病院に行くのは不便である。サービス水準を考慮した運行形態を考えていったほしい。</p> <p>(5) 両小野国保診療所の送迎は、自主的に運行している。これと同じことが辰野病院でもできないか。患者さんを増やすために、企業として取組んでもよいのではないか。病院だけでなく、買物でも各事業者が送迎を行うことが必要なのではないか。補助金で賄うという発想以外も考えていく必要がある。</p> <p>(6) 飯沼線を辰野駅周辺まで伸ばすことはできないのか。高齢者の多くは足腰が悪く移動に困る。辰野病院に整形外科ができ、「辰野病院に行きたい」という声がある。</p> <p>(7) 塩尻の地域振興バスが1日3本、走っている。このバスは、JRの電車と重ならない時間帯で走らせている。試行期間であり、利用者数は不明であるが、塩尻市は各地区にきめ細かく路線を引いている。塩尻市との行政規模との違いもあるが、辰野町は遅れているように思う。</p>	<p>住民の方々の声を聞きながら、決めていく予定である。ある地域を重点的に取組むと、他地域との不平等になるので、どこを我慢していくべきか、考えていかなければいけない。</p> <p>⇒辰野病院は、患者送迎を検討している段階である。病院や商業施設が連携した公共交通体系を考えていくことも必要であると考えている。</p> <p>⇒公共交通の基幹であるJRと平行して走ることになるので、辰野駅周辺まで伸ばすのは難しい。</p> <p>⇒塩尻市の地域振興バスは、億単位で費用がかかっている。辰野町は、資金が潤沢でないので、ご理解いただきたい。今後、JRとの時刻表との整合性をとりながら検討をしていきたい。</p>
<p><b>竜東地区</b></p>	
<p>(1) 町は、公共交通を導入することを決めているのか。また、どのくらいの資金を出してやるつもりなのか。</p> <p>(2) 竜東地区で公共交通バスを運行する場合、地元負担金はどのようになるのか。</p> <p>(3) 足腰が悪い高齢者は、ニシザワショッパーズにも行けず、困っている。そして、バスに乗れるか、</p>	<p>⇒100% やるとは決めていない。町の費用は、検討段階である。しかし、これまでに買物弱者への対応を考えてほしいという要望があり、町としても手立てを考える必要があると考えており、福祉タクシーの充実等をふまえて検討している。</p> <p>住民意見交換会での意見を聞きながら、地域公共交通の充実をしていくのか、福祉政策としてやっていくか等、今後の方向性を検討していきたい。</p> <p>⇒地元負担金の導入は現在のところ、考えていない。利用者と行政によって、運営していくことになる。</p> <p>⇒福祉タクシーは、全員の方が使えるもので</p>

<p>不安を感じている。公共交通に使うお金を福祉タクシー券に回した方がよいのではないか。</p> <p>(4) 交通不便者が最も困っている移動が「買物」であるなら、商工会議所や町などが西友等に働きかけ、買物の配達システムができれば、買物弱者に対応ができるのではないか。</p> <p>(5) 高齢者ではないため、何が不便で困っているのかわからない。高齢者を集めてやるべきである。</p> <p>(6) 部落内をみると、近所で乗りあって買物へ行く人がいる。知人の運転で事故がおきてしまう可能性がある。公共交通の充実が必要であると思う。</p> <p>(7) 自立した生活を送るための環境づくりは、大切なことである。試案をつくり、試験運行をやりながら議論し、住民の声や社会情勢を見ながら、具体的に決めていくのがよいのではないか。</p>	<p>はない。交通不便者の中には、福祉政策で対応すべき人も元気な人たちもおり、様々であるので難しいところであるといえる。</p> <p>⇒困っている人の声が届きづらい。伝聞でかまわないので、高齢者の困っている声があれば、ぜひ聞かせてほしい。</p> <p>⇒試行運行も含めて、検討していきたい。</p>
<p>南部地区</p>	
<p>(1) 町としてはどのような方向性でやっていきたいと考えているのか。</p> <p>(2) セミデマンドで運行した場合、バス停はどのように設置されるのか。また、運賃はいくらくらいになるのか。</p> <p>(3) JA お買物バスや湯にいくセンターバスを含め、バスの運行形態を考えることができれば、良いのではないか。</p> <p>(4) 辰野病院は予約制になっているので、予約が散ばるような曜日運行が良いのではないか。そして、病院だけではなくもう1ヵ所、立ち寄る地点があるとよい。また今後、辰野病院は駅からの送迎をどのように考えているのか。</p> <p>(5) 交通弱者は2割であり、ばら撒くよりもその人</p>	<p>⇒国の補助金制度を活用して整備することを検討している段階である。住民意見交換会の意見を精査し、バスを運行させるかどうかを検討していきたい。</p> <p>⇒バス停は住民の方との話し合いの中で決めていく。運賃は、一乗車 200～300 円を設定することが多い。エリアで区切り、段階的に金額を設定するところもある。</p> <p>⇒各事業者が、利益が出るように運行するため、なかなか連携は難しい。</p> <p>⇒運行方法は検討していきたい。町営バスの路線は、新しい病院を経由するように変更する予定である。ただ、北大出を経由して運行していくのは難しい。また、辰野病院としても送迎を検討している段階である。</p> <p>⇒現在、福祉タクシー補助を行っており、それを拡充していくと、今後費用が膨らむことが予想される。高齢者をメインに置きながらも、</p>

<p>たちに補助金を出すというのも一つの方法ではないか。</p> <p>(6) 戸口輸送ができれば良いが、各家庭まで迎えに行くのは、難しいと思われるので、バス停までいくこととよい。</p> <p>(7) 病人の立場から見ると、戸口輸送が便利であると思う。しかし、車に酔う人や疲れてしまう人がいる。赤字経営の病院を建てなおすと、通院の確保という視点を重点に置く視点が必要である。</p> <p>(8) 今回、座談会参加者は弱者ではない。需要予測をきっちりおこなった上で、運行方法を検討してほしい。</p>	<p>それ以外の人も対応できる公共交通を整備していきたいと考えている。</p>
<p>小横川・宮木・辰野地区</p>	
<p>(1) 地区ごとの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●小横川地区：人口が少ないので、利用者は少ないと思われる。ただ、高齢者が多いので公共交通が今後必要になってくると感じている。</li> <li>●宮木地区：辰野病院移転により、高齢者の移動手段の確保の必要性を感じている。幹線道路沿いは、問題ないが、宮木地区の西側にある団地は不便になる。</li> <li>●辰野地区：交通空白地域に入っていないが、上辰野の一部には、駅からも遠く、不便な場所もある。高齢者が増えていくので、公共交通の整備をしてほしいという思いがある。</li> </ul> <p>(2) 高齢者が曜日運行のバスを利用できるとは思わない。数年前に、公共交通の試行運転を実施した際、上手くいかなかった。公共交通を整備する必要性はあるのか。</p> <p>(3) 飯沼線、川島線の利用率、収支率はどのようになっているのか。交通不便者に対しては、福祉タクシー券で調整しながら、運行していた方がよいのではないか。</p>	<p>⇒公共交通は道路・上下水道などと同じ、社会基盤であり、最低限の整備をしていくことが必要であると考えている。利用促進に力を入れながら、進めていきたいと考えている。</p> <p>⇒川島線の利用者が 13,898 人、収支率が 44.2%、飯沼線の利用者が 3,710 人、収支率が 21.1%である。福祉タクシーの場合、拡充など</p>

<p>(4) 普段歩くことができない人達に焦点をあわせるなら、誰か付き添わないと移動ができない。そこまで考慮して考えることで、心のこもった公共交通となるのではないか。</p>	<p>により、最大で費用が3,700万円になるという試算がある。今後、詳細にシミュレーションを行いながら、検討をしていきたい。</p> <p>⇒今回のビジョンでは、1人で移動ができる高齢者を対象とし、整備をしていく予定である。</p>
<p>町営川島線沿線地区</p>	
<p>(1) 交通空白となっている源上地区では、高齢者の移動困難者が多く、厳しい状況である。バス停までは遠く、80歳以上の人にとっては歩くことが難しい距離である。週に数回でも、源上地区にバスを走らせてほしい。JRにあわせて運行しているということであるが、業者の視点ではなく、利用者の視点にたち、接続が悪くなくても源上地区にバスを走らせてほしい。</p>	<p>⇒一日9便、運行しており、JRの接続等の制約を考えると源上地区までバスを走らせることが難しい状況である。減便や時間帯による対応、小型車両の導入等、運行方法を考える中で、検討していきたい。</p>
<p>(2) 唐木沢地区では、700～800メートル歩かなければ、バス停がなく、バスを利用せずにJRを利用したり、乗り合っで移動している姿がある。バス停の位置やルートの見直しにより、もっと乗る人がいるのではないかと思う。ルートをもう少し考えてほしい。</p>	<p>⇒現在、国道を通っているの、集落の入口あたりまで行くルートということであると思う車両繰りを考える中で、今後、可能かどうか検討していきたい。</p>
<p>(3) 地元負担金をなくすことという方向であるのか。</p>	<p>⇒全町的に整備をしていくことを検討しており、整備後は川島線、飯沼線の地元負担金はなくなる方向になると思われる。</p>
<p>(4) 早朝の便では、いつも人が乗っていないがどのようになっているのか。人を乗せずに走っているので、バスの大きさを考えることも必要ではないか。</p>	<p>⇒早朝便の乗車人数は、平均して一桁台である。またバスを走らせる上で、費用がかかるのは燃料費よりも人件費である。バスの大きさを変えるのは、新しく購入する必要があり、難しい部分があるが今後の検討課題としていきたい。</p>
<p>(5) 川島線のバスの運賃が高い。もう少し安かったら、利用者も増えるのではないか。</p>	<p>⇒収支の状況を見ながら、運賃については、今後検討していきたい。</p>
<p>(6) スクールバスには、一般の人が乗車することができないのか。また、路線バスに児童を乗せるということも考えられる。縦割りではなく、既存の公共交通を調整しながら、考えていくべきである。</p>	<p>⇒スクール混乗という仕組みになるので、できないことはない。ただ、日中に学習用や部活動用に利用をしたりするため、公共交通としてバスを使用することは難しい。</p>
<p>(7) デマンド運行の場合、運行車両の配車システム</p>	

<p>の費用にどれくらいになるのか。朝など、通勤・通学は定時定路線便にし、利用者が少ない昼間はデマンドにしても良いではないか。</p>	<p>⇒デマンドシステムは、車両台数にもよるが、400～1000万円くらいかかることがある。さらに、システムとオペレータの費用がかかる。利用者が少ない場合は、システム導入せず、タクシー会社のシステムで対応できる可能性もある。運賃は定額制の場合200～300円である。</p>
<p>(8) 川島線を新しい交通体系に組み込んでいくことで、スケールメリットがあるのではないか。それにより、地元負担金の廃止したり、運賃を安くしたりすることで、利用が増えるのではないか。</p>	<p>⇒まずは交通空白を埋め、機運の高まりを見て、川島線を含む公共交通を全町的に整備していきたいと考えている。その場合、川島線の便数が減るなどサービス水準も下がる可能性があるが、地元負担金はなくなることになる。</p>
<p>(9) 今後、新しくできる病院をどのように活かしていくかを考える必要がある。病院を黒字経営にすることで、病院の赤字を埋める費用で公共交通を整備していくことができる。そして黒字になれば、その収益を公共交通整備にあてることもできる。全町的な視点で公共交通の整備を考えていく必要がある。また、運行にあたっては、辰野町のYの字になっている部分を周遊バスにし、谷筋からの路線と接続するような形態が良いのではないか。</p>	<p>⇒病院経営と公共交通の整備という視点でも考えていきたい。また、いただいた周遊バスのアイデアも、今後検討していきたい。</p>