

第4回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 兼  
第3回佐久市地域公共交通会議 会議次第

日時：平成23年11月15日（火）

午後1時30分～

場所：佐久市研修センター 1階大会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善協議会協議事項

①市民アンケート等の調査結果について

…資料 1～資料 4

②今後の検討の方向性について

…資料 5

(2) 地域公共交通会議協議事項

①中仙道線の運行経路の一部変更について

…資料 6

4 その他

5 閉 会

## ○各種調査結果の概要

地域の状況

- 長野県内では、8番目に**広い行政区域面積**。
- 市街地は佐久盆地に形成され、市の中心を貫流する千曲川による**河岸段丘が存在**。
- 市域の東側、南西側には**山裾の沢筋に沿った集落が形成**。
- 本市の平成22年人口は約10万人で平成2年以降、**微増傾向**にある。
- 一方世帯数は約37,000世帯で人口を上回る増加傾向で、**核家族化が進展**していると考えられる。
- 年齢構成は、**65歳以上の高齢者が26%を占め、高齢社会を迎えている**。
- 将来的には**人口減少が予想され、高齢者は32%と超高齢化社会への進展が予想**される。
- 地区別では、**田口、布施、本牧等の比較的、山あいの地区で高齢化率が高い状況**が伺える。
- 公共施設や病院は、合併市町村ごとに、各市街地に存在している。
- 小中学生の中には、**遠距離通学が必要な生徒も多く存在**。
- 自動車保有台数は89,730台で平成11年に比べ**1.11倍に増加**している。
- 成人1人あたりの保有台数も増加傾向にあり、**1.05台/人とほぼ1人1台**の状況。
- 免許保有者数は68,534人で**人口の67.9%が免許を保有**している。
- 年齢別運転免許保有状況（長野県）では、**年齢が高くなるに従い保有率が低くなる**状況。
- 平成22年度における**佐久市内の運転免許自主返納数は31名**。

公共交通の利用実態

### 【鉄道の状況】

- 運行本数は、北陸新幹線が64便/日、小海線は44便/日が運行。
- JR小海線の**市内10駅の乗車人数は、ほぼ10年前と同程度**。
- 駅別では**佐久平駅が最も多く増加傾向の一方、岩村田駅、北中込駅、臼田駅などは減少傾向**

### 【バスの状況】

- 市内には、バス事業者が自主運行する路線バスが5路線、市が民間交通事業者に運行委託する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー21路線の**26路線が運行**されている。
- 自主運行路線と廃止代替バスは平日毎日運行され、一部を除き土日祝日も運行。
- 市内巡回バス、デマンドタクシーは曜日限定の運行であり、路線により週1~3日の運行**。
- 利用運賃は、市内巡回バス以外は距離制運賃の形態で、市内巡回バスは定額制の100円（子供50円）。
- 山あい、沢筋から奥に入った居住者の少ない地域には、公共交通空白地域が存在**。

### 【バスの状況（続き）】

- 毎日運行される自主運行路線、廃止代替路線以外の地域を、市内巡回バス、デマンドタクシーが補完し運行**。
- 平成22年度で**公共交通維持費は1億5千万円で、年々増加する傾向**を示している。
- 平成22年度の**公共交通維持費を佐久市の1世帯あたりにすると約3,900円、市民1人あたりにすると約1,500円の負担**をしている状況。

### 【乗降客の推移】

- 自主運行路線バスの年間利用者数は5年前（平成17年度）と比較すると約1割減少**している。
- 市が運行を支援する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーは平成17年以降利用者が約2割の減少**となっている。
- 1便に10人以上の乗車があったのは、131便中12便（9.2%）**。
- 日中及び夕方17時以降は、比較的利用者が少ない便が多く存在**。
- 1便平均利用者数では5人以下の路線が多い**。

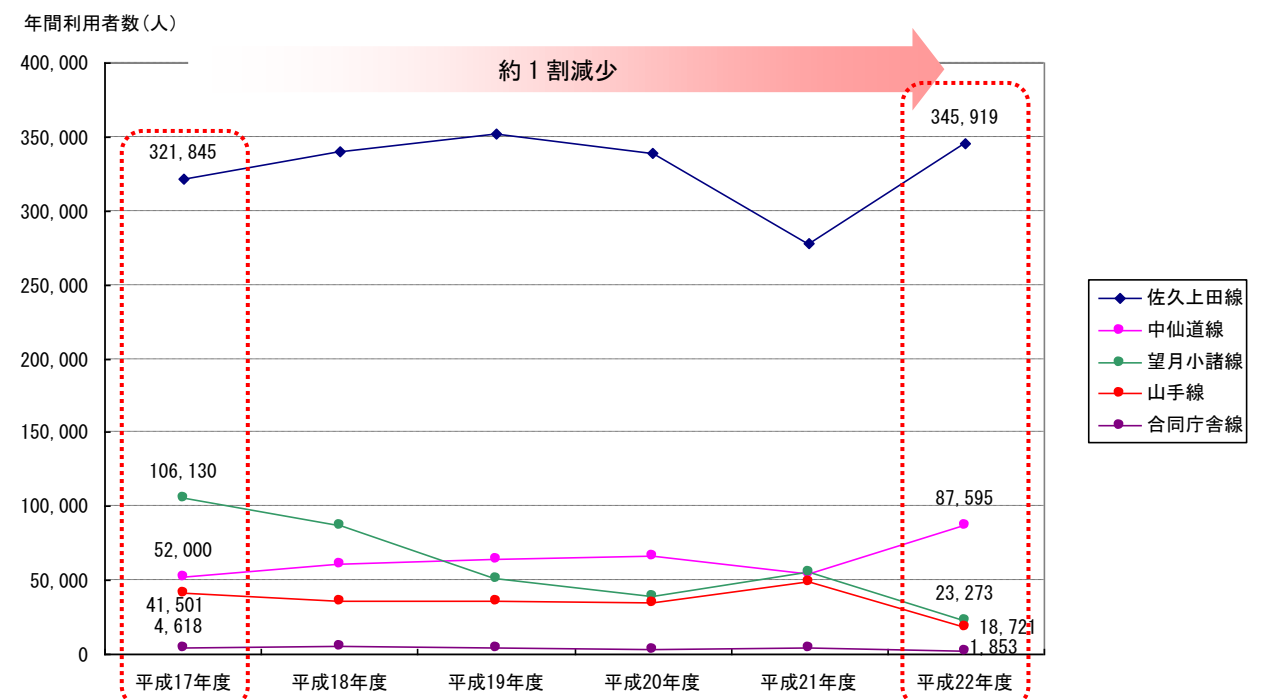


図1 交通事業者自主運行路線バスの利用状況の推移

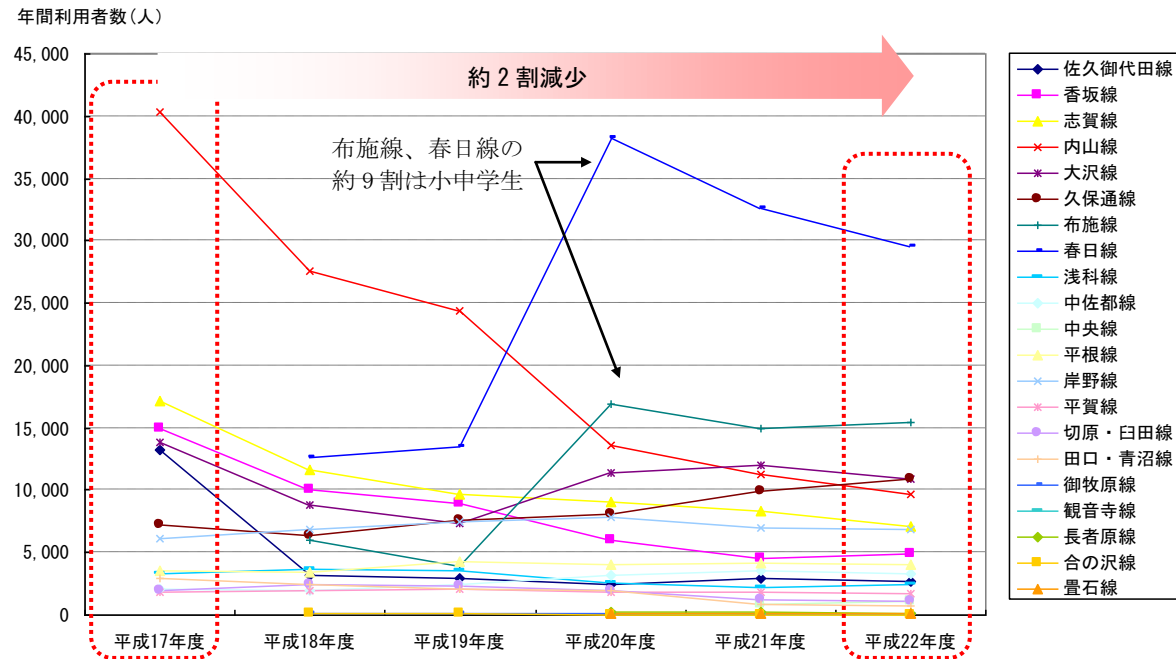


図2 市が運行委託等する公共交通の利用状況の推移

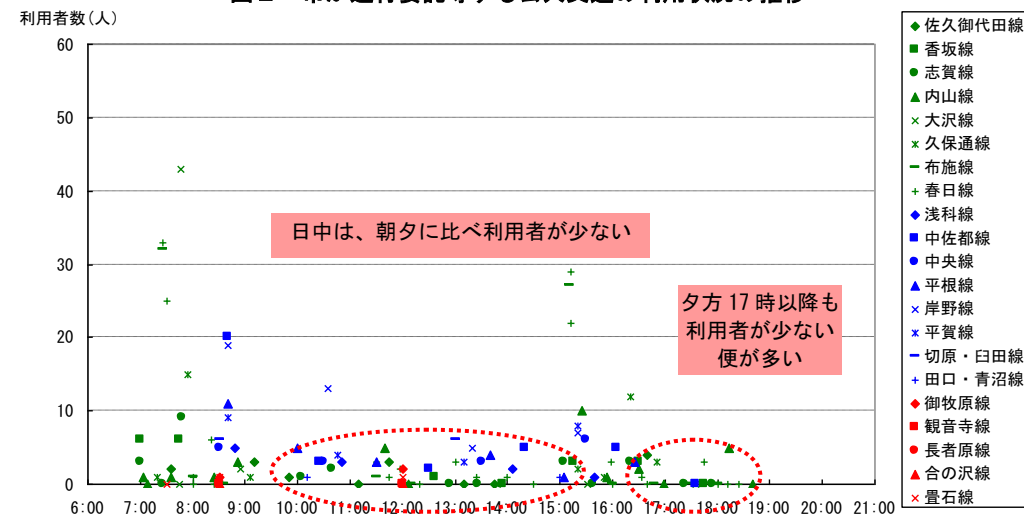


図3 路線別・便別利用状況

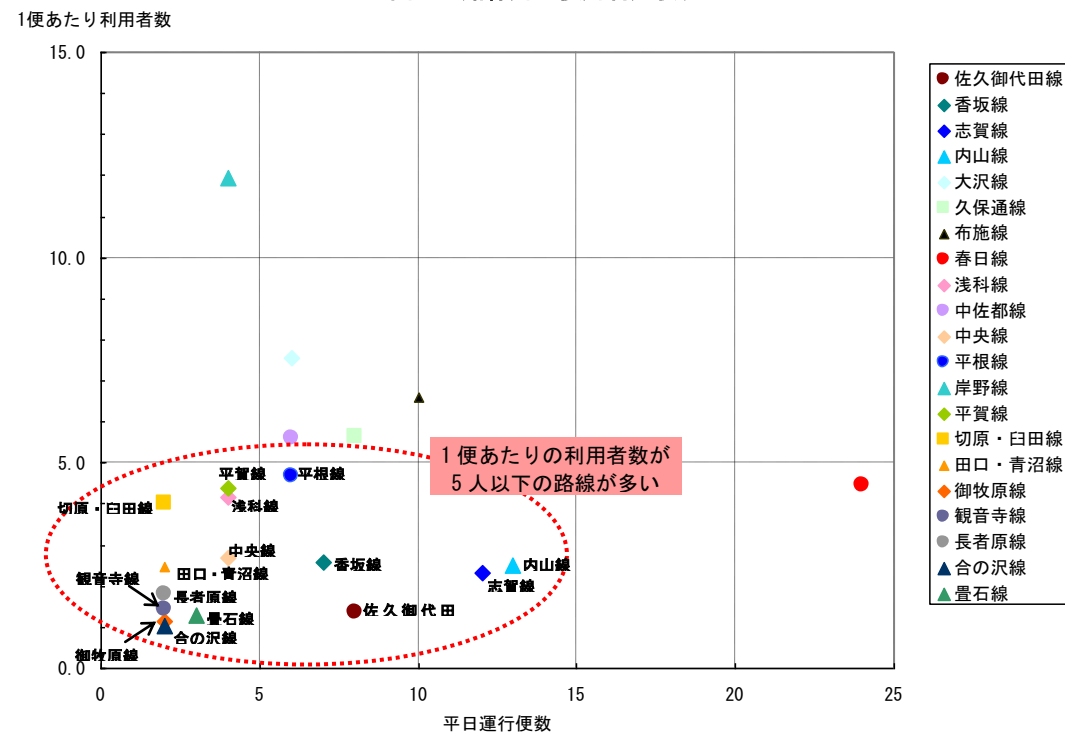


図4 路線別1便あたり利用者数

表1 路線別運行状況と利用特性

運行種別	路線名	運行便数			利用者数(人)				スクール 対応の有無	利用目的 <sup>※4</sup>						
		平日	土曜	日祝日	日平均 (22年度実績)	便平均 (22年度実績)	便最大 <sup>※4</sup>	便最小 <sup>※4</sup>		通学	通勤	買物	通院	私用	観光	その他
自主運行バス 交通事業者	佐久上田線	22	12	12	※2948	※250.9	51	1	有	4%	<b>32%</b>	10%	<b>35%</b>	7%	1%	9%
	中仙道線	21	16	16	※2240	※212.9	25	1		<b>40%</b>	13%	8%	8%	10%	6%	15%
	望月小諸線	12	8	8	※264	※26.0	4	0		<b>33%</b>	<b>67%</b>					
	山手線	8	5	5	51	7.3	10	0	有	<b>84%</b>			12%	4%		
	合同庁舎線	2			8	3.8	5	1			<b>100%</b>					
廃止代替バス	佐久御代田線	8			※211	※21.4	4	0			17%	<b>33%</b>	<b>50%</b>			
	香坂線	7	4		19	2.6	6	0	有	<b>63%</b>	25%		13%			
	志賀線	12	4		25	2.3	9	0	有	<b>39%</b>		6%	<b>50%</b>			6%
	内山線	13	6	6	29	2.5	10	0	有	<b>58%</b>		3%	19%	8%	6%	6%
	大沢線	6			45	7.6	43	0	有	<b>33%</b>				<b>67%</b>		
	久保通線	8			※245	※25.6	15	0		<b>81%</b>	19%					
市内巡回バス	布施線	10			72	6.6	32	0	専用有			<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>		
	春日線	24	8	8	134	4.5	33	0	専用有	8%	8%	<b>33%</b>	25%	17%	8%	
	浅科線	4			17	4.2	5	1		8%			17%	<b>75%</b>		
	中佐都線	6			34	5.6	20	0				<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>		5%
	中央線	4			11	2.7	6	3		11%	22%	<b>44%</b>	11%		11%	
	平根線	6			28	4.7	11	1				6%	<b>69%</b>	25%		
	岸野線	4			48	12.0	19	5				<b>30%</b>	<b>37%</b>	19%		15%
デマンド	平賀線	4			18	4.4	9	3				<b>43%</b>	<b>36%</b>	21%		
	切原・臼田線	2			8	4.0	6	6					<b>78%</b>	22%		
	田口・青沼線	2			5	2.5	1	1					<b>33%</b>	<b>67%</b>		
	御牧原線	2			2	1.1	2	1				25%	<b>75%</b>			
	観音寺線	2			2	1.5	0	0								
デマンド	長者原線	2			3	1.8	0	0			<b>50%</b>	<b>50%</b>				
	合の沢線	2			2	1.0	0	0								
	豊石線	3			2	1.3	1	0								<b>100%</b>

※1：運行便数は、佐久市内における運行便数

※2：利用者数は市外の利用者も含む

※3：デマンドの日平均は予約により運行した日数あたり

※4：便最大、便最小及び利用目的は本調査結果（平成23年9月特定日）

※5：利用目的は、本調査におけるサンプリング調査結果（スクールバスを除く）。太字は30%以上の値。

## 【回答者属性と日常移動の状況】

- 自動車免許は約8割の方が保有。20～60歳代は9割を超える方が自動車免許を保有している。
- 10歳代と70歳代以上の方は自動車免許を保有していない方が多い。
- 外出頻度は、50歳代以下では、ほぼ毎日が80%を占める。60歳代以上では、年齢が高くなるに従い外出の頻度は低下する。
- 10～50歳代は通勤・通学が主な外出目的で朝夕の移動が主体、60歳代以上は、買物・通院が主な外出目的となり日中の移動が主体となる。

## 【日常の移動手段の状況】

- 移動手段は20～60歳代では70%以上を自動車占める。一方、70歳代以上では、自ら自動車を運転する割合は減少し、家族による送迎、路線バスや市内巡回バス等の公共交通での移動が増加する。
- 10歳代は徒歩・自転車占める一方で、家族による送迎も19%となっている。
- 全体では、鉄道や路線バス、市内巡回バス等の公共交通を利用すると回答された方は5%となっている。
- 路線バス、市内巡回バス等を利用するという回答は、70歳代以上の女性が全体の49%を占める。
- 公共交通を利用する理由は、「ほかに自らの移動手段がない」が34%と最も多い。その傾向は、70歳代以上で特に強く約半数を占める。また、東地区、臼田地区、望月地区では他の地区に比べ多く40%を越えている。

## 【公共交通を利用する人の満足度と不満な点】

- 公共交通利用者の49%は満足（満足、ほぼ満足）と回答。しかし、20歳代、70歳代以上と浅科地区、望月地区の方の満足度は他と比べ低い状況。
- 公共交通を利用する方の不満な理由としては、「乗りたいときに乗れる便がないから」が54%と最も多く、次いで「自宅近くに乗り降りする場所がないから」が14%となっている。

## 【公共交通を利用しない理由】

- 公共交通を利用しない理由は、「公共交通より他の手段の方が便利だから」が約半数を占める。
- 公共交通を利用する場合の条件としては、「乗りたい時間に公共交通が走る」と「行きたい目的地まで公共交通ができる」が各々全体の1/4を占めている。

## 【市の財政負担や公共交通維持に向けた意識】

- 市の財政負担に対する意識では、「妥当な金額だと思う」が36%と最も多い一方、「支出をもっと少なくすべき」という相反する意見も18%を占める。また、「わからない」という意見も32%を占める。
- また、今後のバス路線維持に対しても、「場合によっては本数削減や路線廃止もやむを得ない」が31%、「現在の運行本数と路線は維持すべき」が28%と相反する回答が寄せられている。さらに、「利用者の利便性を高めたり、新たに利用者を増やすために、運行本数や路線を増やす方向で見直すべきだ」という意見も多くなっている。
- これらは、公共交通の必要性に対し、「現在は特に必要性を感じないが、将来高齢になったときなどには必要な交通手段」という意識があり70%を占めるという状況より、多くの方が、現状に対し一定の問題意識を持っているものと考えられる。
- 今後の公共交通に対する要望としては、「利用者の数に応じた大きさのバスで運行してほしい」や「デマンド方式等の新しい運行にしてほしい」という意見が多く寄せられた。
- 今後の公共交通利用促進に向けては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が32%と最も多く、次いでノーマイカーデーの導入や、意識の醸成に関する意見が続いている。

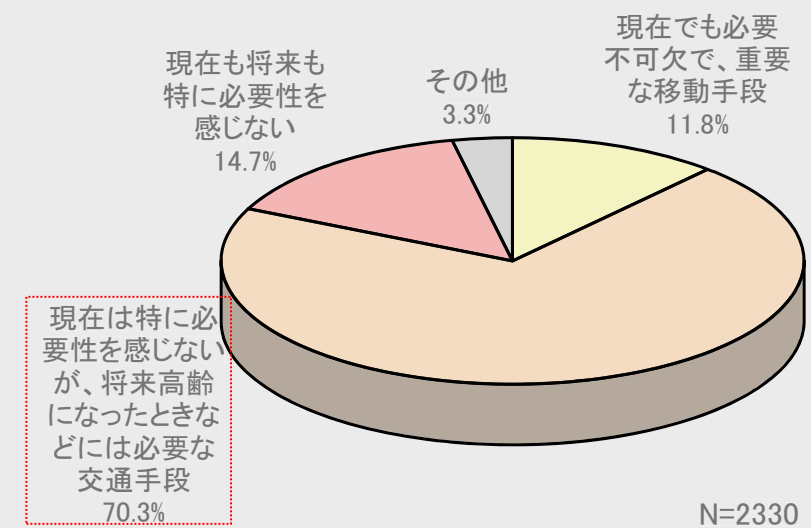


図5 公共交通に対する意識

【バス利用者アンケート】

- 回答者は、**70歳代以上が38%、10歳代が25%**。特に、**70歳代以上の女性が30%**を占める。
- 利用頻度は、「ほぼ毎日」という方が38%**と最も多く、次いで「**月2~3回**」、「**2~3日に1回程度**」が各々**16%**となっている。
- 「ほぼ毎日」という回答は10歳代以下で8割以上、30・40歳代では約半数を占めている。
- 利用目的を合わせてみると、**10歳代以下は通学手段として毎日利用、30~50歳代では、通勤手段として毎日利用、60歳以上では通院・買物・私用などを目的とした、「2~3日に1回程度」から「月1回程度」の利用が多いと考えられる。**
- 乗り継ぎ状況は、**乗り継ぎを行う方は22%**で**バスの乗り継ぎは全体の5%程度**。
- 乗り継ぎを行う交通手段としては、電車（電車+電車とバス）が77%を占めており、乗り継ぎを行う場所は、「佐久平駅」が72%を占めている。
- バス車内でお聞きした**満足度は84%が満足**という回答。
- 不満という回答は16%で、具体的な不満点としては「運行本数」が42%と最も多く、次いで「運行時間」が31%となっている。

【鉄道駅利用者アンケート】

- 鉄道とバスの乗り継ぎを行う方は、全体の13%となっている。
- 乗り継ぎを行う方の移動目的では、「通院」が43%**と最も多く、次いで「買物」、「私用」などとなっている。
- バスに対する**満足度は70%が満足**と回答。
- 不満という回答は30%で、具体的な不満点としては「運行本数」が46%と最も多く、次いで「料金」が25%となっている。

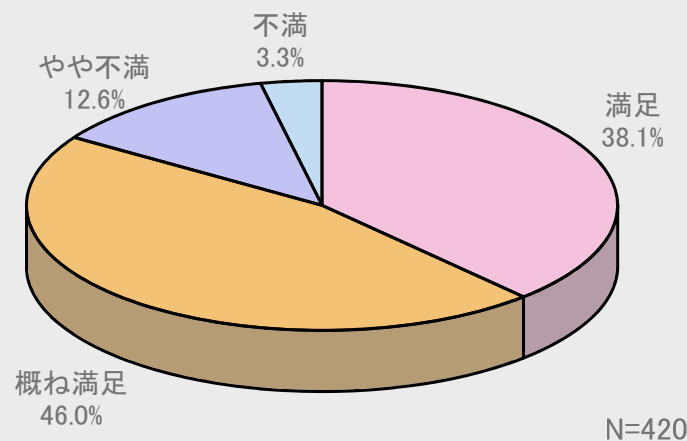


図6 バス利用者の満足度

- 通学時の**交通手段は、「自転車」が39%**、次いで「鉄道」、「家族等による自動車送迎」。
- 家族等に送迎してもらう理由は、「送迎してくれる人と時間・方向が同じだから」、「自宅の近くにバス停・鉄道駅がないから」、「乗りたい時間に公共交通が走っていないから」など。
- 送迎者の負担に対しては、「たいした負担ではなさそう」という回答が40%を占める一方、「負担が大きそう」は30%となっている。
- 公共交通の満足度は、鉄道に対しては52%が満足**（満足+まあまあ満足）、**バスに対しては63%が満足**（満足+まあまあ満足）と回答している。
- 鉄道に対する不満な理由としては、「乗りたい時に乗れる便がないから」が57%と最も多く、次いで、「乗り継ぎの接続が悪いから」となっている。
- バスに対する不満な理由としては、「運賃が高いから」が32%**と最も高く、次いで、鉄道と同様に「乗りたい時に乗れる便がないから」が21%となっている。
- 『あなたにとって公共交通とはどのようなものか』では、「**現在でも必要不可欠で重要な移動手段**」という回答が**71%**と高く、**将来的な必要性も含めると94%が必要性を感じている**。
- 今後取り組むべき事柄としては、不満とする理由として挙げられた運行本数の増便や、運賃の値下げが挙げられる一方で、「現状に満足している」という回答も20%に及んだ。
- 今後の**公共交通利用促進に効果的であるものとしては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が54%**と半数におよび、次いで意識の醸成や意識の転換に関する意見が続いている。

- 医療関連機関からは「バスの本数が少ない」、「近くにバスが通っていないで不便」、「バス路線が通っているのだから、病院前で止まって欲しい」などの要望が多い。
- 教育関連機関からは、遠距離通学支援に対しては、「ありがたい」、「継続して欲しい」という意見が寄せられた。一方、生活の時間、部活の時間にあつたバスの運行や、通学定期の割引、運賃に関する要望も多い。
- 福祉関連機関からは、バスに対し、バスの本数、毎日運行（知的障がいを持っている人が混乱しないことも含め）などの意見とともに、障がい者外出支援サービス事業の維持・充実・改善に対する要望が寄せられた。
- その他の機関も含め、**ほとんどの機関より意見・要望が寄せられたのは、「デマンド方式の検討」、「時刻表、路線図の配布」。**

# 1 佐久市の地域公共交通の課題と検討の方向性

## 課題の背景（各種調査結果より）

地域の状況

- 広い行政区域面積と高低差に富む地形
- 市域の東側、南西側には山裾の沢筋に沿った集落が形成。
- 人口は約 10 万人で平成 2 年以降、微増傾向にあるが核家族化が進展。また、今後は人口減少が予想される。
- 現在 65 歳以上の高齢者が 26% を占め、高齢社会を迎えており、今後更なる高齢化の進展が予想される。
- 地区別では、田口、布施、本牧等の比較的、山あいの地区で高齢化率が高い状況が伺える。
- 公共施設や病院は、合併市町村ごとに、各市街地に存在している。
- 小中学生の中には、学校統合などによる遠距離通学でスクールバスなどの支援が必要な児童・生徒も多く存在。
- 自動車保有台数は増加傾向にありとほぼ 1 人 1 台の状況。
- 運転免許保有率は人口の 67.9% にあたり、年齢が高くなるに従い保有率が低くなる。
- 平成 22 年度における佐久市内の運転免許自主返納数は 31 名。

### 【鉄道の状況】

- 駅別では佐久平駅が最も多く増加傾向の一方、岩村田駅、北中込駅、臼田駅などは減少傾向

### 【バスの状況】

- 山あい、沢筋から奥に入った居住者の少ない地域には、公共交通空白地域が存在。
- 公共交通維持費は 1 億 5 千万円で年々増加する傾向。市民 1 人あたり約 1,500 円の負担をしている状況。

### 【バスの利用状況】

- 自主運行路線年間利用者数は 5 年前（平成 17 年度）と比較すると約 1 割減少している。
- 市が運行を支援する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーは平成 17 年以降利用者が約 2 割の減少。
- 1 便に 10 人以上の乗車があったのは、131 便中 12 便（9.2%）。1 便平均利用者数では 5 人以下の路線が多い。
- 日中及び夕方 17 時以降は、比較的用户者が少ない便が多く存在。

### 【バス利用者の状況】 ※1 はバス利用者・鉄道駅利用者アンケート、※2 は市民アンケート結果

- バス利用者は 10 歳代、70 歳代以上が多く※1、70 歳代以上の女性が全体の 49%※2。
- 50 歳代以下では、通学・通勤手段として毎日利用、60 歳以上では通院・買物・私用目的で「2~3 日に 1 回程度」から「月 1 回程度」の利用が多い。※1
- バス利用者のバスに対する満足度は 84% が満足という回答。※1
- 不満点としては「運行本数」が 42% と最も多く、次いで「運行時間」が 31% となっている。※1

公共交通の利用実態

## 公共交通の課題

- 地形や気象条件に配慮した公共交通
- 人口減少に対応した交通体系の構築
- 超高齢社会に対応した交通体系の構築
- 地域拠点間の連携に配慮した公共交通体系の構築
- 小中学生の登下校手段の維持・確保
- 高まる自動車依存への対応と低炭素社会※への対応
- 自動車免許を持たない人の移動手段の確保
- 鉄道とバスの連携改善による利用促進
- バス利用空白地域の改善・解消
- 運行経費の見直し改善及び、利用促進による持続可能な公共交通の確保
- 利便性向上、利用促進に向けた改善と取り組み
- 需要に応じた運行形態、車両
- 顕在需要を踏まえた運行改善
- 自動車免許を持たない人の移動手段の確保
- 利用者行動に配慮した運行ダイヤの設定
- 目的に対応した利用しやすいバス停・乗り換え拠点
- 満足度の向上に向けた更なる取り組み

## 課題解決に向けた検討の方向性

- 需要、集落に対応した運行の検討
- 冬期・雨天に配慮した待合施設などの設置検討
- 需要減少に対抗する利用促進の検討
- 高齢者に配慮した利用しやすい車両導入等の検討
- バス同士の乗り継ぎ連携
- 自らの移動手段を持たない人のための運行維持
- 自動車手段から公共交通利用への転換促進
- 非免許保有者のための運行維持
- 鉄道との乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎ連携
- 地域、地区の需要に応じた運行形態の見直し
- 収支バランスを考慮した見直し
- 利用ニーズに応じたバス運行の見直し
- 路線、需要に応じた運行形態、車両規模の検討
- 顕在需要を踏まえた運行等の見直し
- 非免許保有者のための運行維持
- 利用ニーズに応じたダイヤ等の見直し
- 利用ニーズに応じた乗降場所等の検討
- 利用ニーズに応じたダイヤ・ルート等の見直し

## 課題の背景（各種調査結果より）

### 市民・高校生アンケートによる住民意識

- 移動手段は 20～60 歳代では 70%以上を自動車占める。一方、70 歳代以上では、家族による送迎、路線バスや市内巡回バス等の公共交通での移動が増加する。また、10 歳代でも家族による送迎も 19%。
- 公共交通を利用する理由は、「ほかに自らの移動手段がない」が多く、70 歳代以上で特にその傾向は強い。
- 公共交通に対する不満は、「乗りたいときに乗れる便がない」、「自宅近くに乗り降りする場所がない」が多い。
- 公共交通を利用しない理由は、「公共交通より他の手段の方が便利だから」が約半数を占める。
- 公共交通を利用する場合の条件は、「乗りたい時間に公共交通が走る」と「行きたい目的地まで公共交通ができる」が多い。一方で、「公共交通を利用するつもりはない」という回答も全体の 1/4 を占める。
- 財政負担に対する意識では、「妥当な金額」が 36%と最も多い一方、「支出を少なくすべき」という相反する意見も 18%を占める。
- 公共交通の必要性に対しては、「現在は特に必要性を感じないが、将来高齢になったときなどには必要な交通手段」という意識が 70%を占める。
- 今後の公共交通に対する要望としては、「利用者の数に応じた大きさのバスで運行してほしい」や「デマンド方式等の新しい運行にしてほしい」という意見が多く寄せられた。
- 今後の公共交通利用促進に向けては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が最も多く、ノーマイカーデーの導入や、意識の醸成に関する意見も寄せられている。

### 関連機関からの意見・要望

- 医療関連機関、福祉関連機関からは「バスの本数が少ない」、「近くにバスが通っていないと不便」、「バス路線が通っているのだから、病院前で止まって欲しい」、「毎日運行」などの要望が寄せられた。
- 福祉関連施設からは、障がい者外出支援サービス事業に対する維持・充実・改善などの要望が寄せられた。
- 教育関連機関からは、遠距離通学支援に対しては、「ありがたい」、「継続して欲しい」という意見が寄せられた。一方、生活の時間、部活の時間にあつたバスの運行や、通学定期の割引、運賃に関する要望も多い。
- その他の機関も含め、ほとんどの機関より意見・要望が寄せられたのは、「デマンド方式の検討」、「時刻表、路線図の配布」

## 公共交通の課題

## 課題解決に向けた検討の方向性

- 低炭素社会の構築に向けた自動車依存からの脱却 → 自動車手段から公共交通利用への転換促進
- 顕在需要を踏まえた運行改善 → 顕在需要を踏まえた運行等の見直し
- 自らの移動手段を持たない人の移動手段の確保 → 利自らの移動手段を持たない人ための運行維持
- 移動目的に即したダイヤ構築による利便性の向上 → 利用ニーズに応じたダイヤ等の見直し
- 公共交通維持に向けた意識の醸成 → 自動車手段から公共交通利用への転換促進
- 移動目的に即したダイヤ・ルート構築による利便性向上 → 利用ニーズに応じたダイヤ・ルート等の見直し
- 運行維持と運行経費のバランス → 収支バランスを考慮した見直し
- 超高齢化社会の到来に配慮した公共交通の検討 → 自らの移動手段を持たない人ための運行維持
- 持続可能な公共交通の構築 → 収支バランスを考慮した見直し
- 需要に応じた運行形態、車両 → 路線、需要に応じた運行形態、車両規模の検討
- わかりやすい広報活動による利用促進 → ソフト施策による利用促進に向けた取り組み
- 意識の醸成による公共交通維持に向けた取り組み
- 利用者に配慮したバス運行の改善 → 利用ニーズに応じたバス運行の見直し
- 利用者を特定した重要な事業の維持・存続 → 移動交通手段の役割分担に配慮した見直し
- 利用者に配慮したバス運行の改善 → 利用ニーズに応じたバス運行の見直し
- わかりやすい広報活動による利用促進 → ソフト施策による利用促進に向けた取り組み
- 新たな運行方式の検討 → 路線、需要に応じた運行形態の検討

## 2 佐久市生活交通ネットワーク計画における公共交通体系見直しの基本方針（案）

公共交通に関する各種調査結果から抽出された課題に対する検討の方向性と検討の視点を整理し、さらに検討の視点に基づく具体的な公共交通体系見直しの基本方針を以下のとおりまとめます。



図4 課題解決に向けた検討の方向性と視点



## I 地域公共交通を必要とする方の移動実態に配慮した交通体系の構築

佐久市民の免許保有率は約7割に達し、交通手段の約8割が自ら運転または、送迎という自家用車での移動が占めている。

一方、公共交通の自主運行バス、廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーは、利用者が減少傾向にあるが、主に高齢者、子どもたちが利用しており、自動車を自分で運転できない“交通弱者の移動手段”となっている。

これら、“交通弱者”のうち、本市には、遠距離通学の小中学生を支援する「小・中学生遠距離通学対策事業」と、市民税非課税世帯等の高齢者及び障がい者が利用できる「高齢者・障がい者外出支援サービス」があり“交通弱者の移動手段”の一端は担っている。

しかし、これらの支援対象に該当しない、“交通弱者”も多く、特に高齢者は、既に総人口の25.8%を占めており、今後も高齢化が進むと予想されている。

こうした現状及び将来を見据え**本計画では、高齢者や障がい者など交通移動手段を持たないの方の通院、買物等の日常生活行動、高校生の通学に配慮した交通体系の構築を目指す**ものとする。

なお、対象者を限定とした「小・中学生遠距離通学対策事業」、「高齢者・障がい者外出支援サービス」については、必要により一定の改善を行うものとするが、特定利用者のための事業であることから本計画の対象とはしないものとする。



## III 公共交通利用への転換を推進

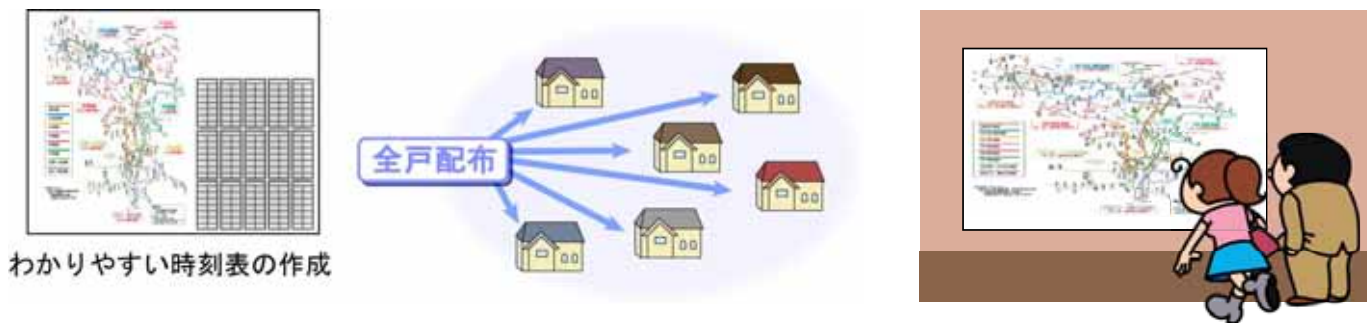
一般的に公共交通の検討においては、「現在の公共交通利用者へのサービス向上」並びに「現在利用していない人の公共交通への利用転換」により公共交通利用を促進していくことが必要である。公共交通利用への転換の促進は、低炭素社会<sup>※</sup>への対応など環境面からの要請も高い。

しかし、現在のマイカー利用者の自動車依存度は非常に高く、公共交通利用に比べ自由度が高い自動車から公共交通利用への転換を促すためには、公共交通の環境を整えながら時間をかけて取り組むことが必要となる。

また、市民アンケートにおいても公共交通利用促進に対しては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」等の周知活動、「ノーマイカーデーの実施」などを通じた公共交通に対する意識の醸成が重要とされている。

このようなことを勘案し、**本計画では、交通移動手段を持たない市民だけでなく、自家用自動車等の自らの移動手段を持つ市民にとっても利用しやすい公共交通体系を考慮するとともに、わかりやすい時刻表の作成や広報周知活動など、現在公共交通を利用している方も利用していない方もより多く公共交通を利用していただけるようなソフト施策の検討を行う**ものとする。

※低炭素社会：経済発展を妨げることなしに、温室効果ガス排出を大幅削減した社会。ここでは、特に自動車からの排出量削減を指す。



【わかりやすい時刻表の作成・配布】

【主要施設における路線図の設置】

図5 利用転換に向けたソフト施策の例

## II 地域の要望や地理的条件などの地域の実情に配慮した交通体系の構築

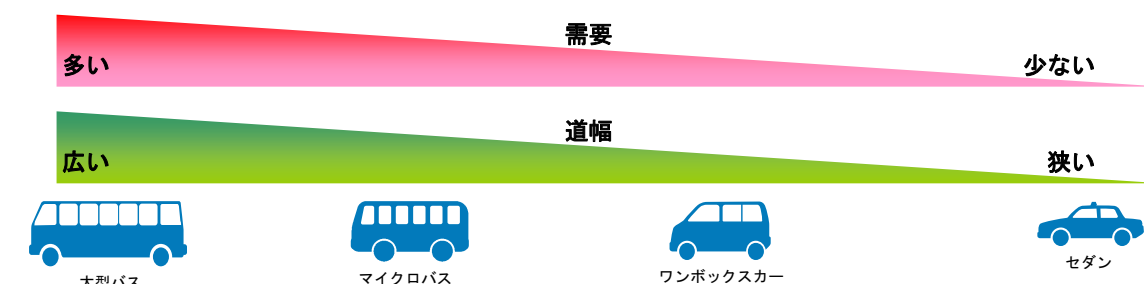
佐久市は広い行政区域面積を持ち、地形も河岸段丘や山など起伏に富んでいる。集落も、佐久盆地に形成される市街地とともに、山裾の沢筋に沿った地域など広く存在し、地域の状況はそれぞれ異なっている状況である。

既に、望月地区ではデマンドタクシーが運行されているが、このように、現在の利用状況、各地域の地理的状況など地域の実情に配慮した交通体系の構築が必要である。

このため、**本計画では、各地域の住民ニーズや地理的条件などを踏まえ、最適な地域公共交通の構築を目指す**ものとする。



【例】地理的条件（東西断面地形）



【例】需要と運行地域の状況によっては運行車両への配慮の必要性も検討が必要

## IV 財政負担に配慮した持続可能な体系の構築

市内の公共交通は近年利用者が減少傾向にあり、市が支援を行う廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの利用者数は5年前に比べ8割という状況下にある。また、交通事業者が自主運行するバス路線の中にも、利用者が半減した路線なども存在している。

このような状況の中、高齢者をはじめとする交通弱者にとり、公共交通は必要不可欠なインフラのひとつであり、その維持に努めることが求められている。

このため、**本計画では、通学や買物、通院など日常生活の中で利用しやすい公共交通への要望や課題をもとに公共交通体系を再編し利用促進に努めるとともに、運行の効率化による運行負担の軽減などドイニシャルコストやランニングコストを考慮し、将来にわたり持続可能な運行方法と運行地域の最適な組み合わせを検討し、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築**するものとする。

# 東信運転免許センターの開設

東信運転免許センター開設に伴う路線バス乗り入れについて

千曲バス株式会社

24年3月に佐久警察署川西庁舎に東信運転免許センターが開設されることになり、県警交通部運転免許本部を始め関係機関と路線バス乗り入れについての協議を重ねて参りました。

その結果バス路線の経路変更により利便性の向上を計るべく、中仙道線路線バス（岩村田～塩名田～望月～芦田）を運転免許センター経由とすることで合意致しました。

尚、路線免許申請は23年12月中に提出する予定であります。

## 1 東信運転免許センター開設

県警では、東信地域にお住まいの皆様の免許更新等の利便性向上を目的に、東信運転免許センターを開設します。

## 2 運用開始

平成24年3月下旬からの運用開始を予定しています。

## 3 設置場所

佐久警察署川西庁舎（旧望月警察署）に設置します。



佐久警察署川西庁舎  
（旧望月警察署）

## 4 実施する主な業務

- 即日交付  
警察署などで免許更新手続を行った場合、申請から交付まで約3週間程度必要となりますが、免許センターでは、申請日に免許証の交付を受けることができます。
- 日曜窓口（隔週）  
警察署などでは、免許更新手続は平日のみですが、免許センターでは隔週で日曜日の免許更新手続を行う「日曜窓口」を実施する予定です。
- 学科試験  
合格日に免許証の交付を受けることのできる学科試験を実施する予定です。

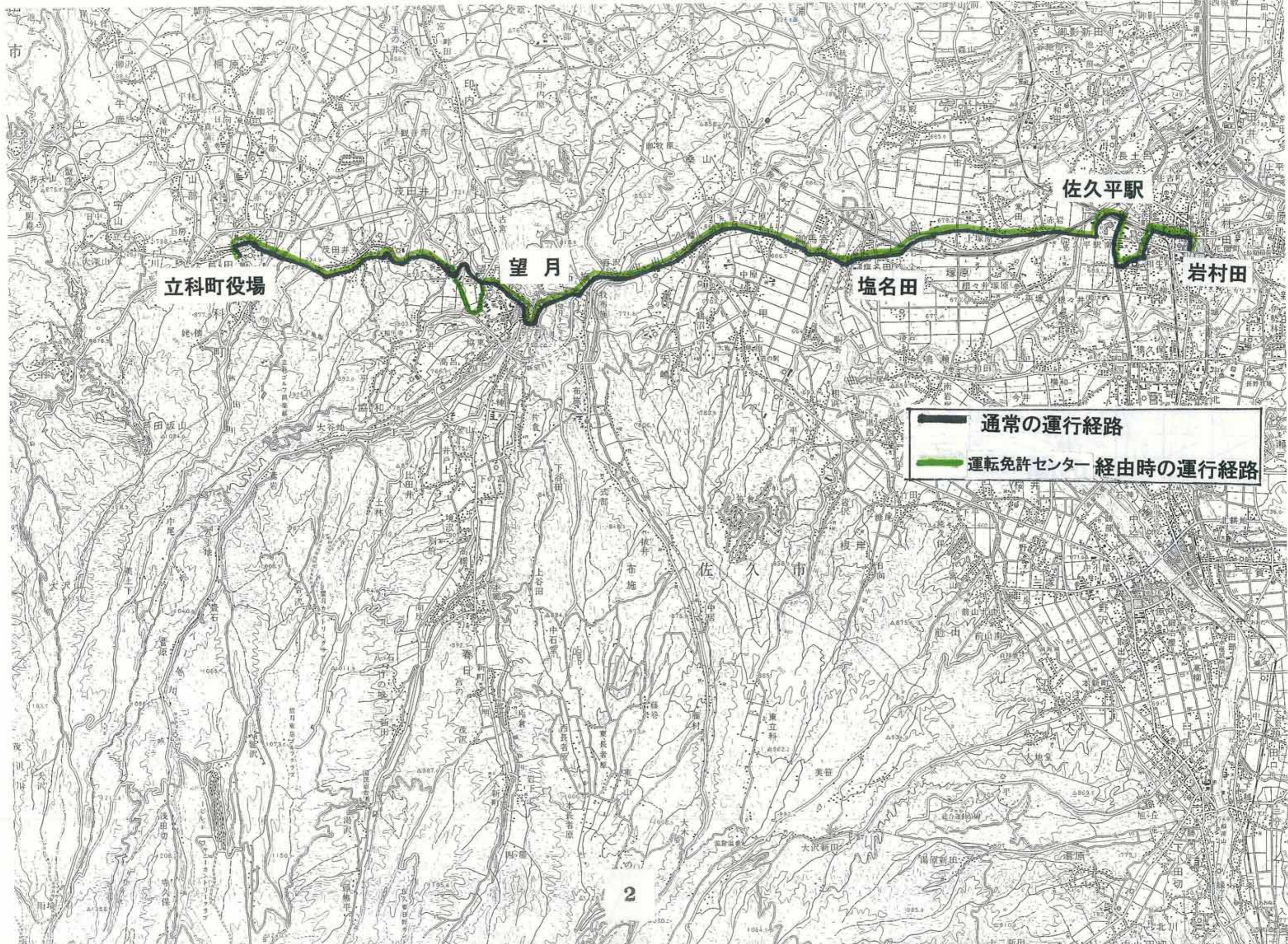
## 5 センター周辺警察署等の免許手続の変更

免許センター運用開始に合わせて免許手続を変更します。

【各庁舎の免許業務】

- 佐久警察署の免許手続  
佐久警察署では免許手続を行いません。  
佐久市・御代田町にお住まいの方は免許センターを利用してください。
- 小諸警察署、丸子・臼田交番の免許手続限定  
小諸警察署及び丸子・臼田交番は、免許更新手続を「優良運転者」と「高齢運転者」としますので、それ以外の方は免許センターを利用して免許更新を行ってください。
- 優良運転者の手続  
更新期間前5年間に違反等が無く、更新通知に「優良運転者」と記載されている方は、免許更新手続を行っているいずれの窓口でも手続を行うことができます。





立科町役場

望月

佐久平駅

塩名田

岩村田

通常の運行経路

運転免許センター 経由時の運行経路

望月地区中仙道線一部路線変更及びバス停位置図

