

第5回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 会議次第

日時：平成23年12月21日（水）

午後1時30分～

場所：佐久消防署 3階講堂

1 開 会

2 あいさつ

3 報告事項

4 協議事項

(1) 地域公共交通体系の見直し（案）について …資料 1～資料 3

5 その他

(1) 今後のスケジュールについて …資料 4

6 閉 会

# 佐久市生活交通ネットワーク計画

(素案)

佐久市地域公共交通確保維持改善協議会

## 【目次】

page.

第1章 検討の背景.....	1
第2章 公共交通に関する諸調査 .....	2
2.1 公共交通を取り巻く諸環境の把握.....	2
2.2 公共交通の状況.....	9
2.3 住民意見等の把握 .....	25
2.4 公共交通に関する諸調査のまとめ.....	44
第3章 佐久市地域公共交通の課題と検討の方向性 .....	47
第4章 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針と計画目標.....	48
4.1 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針 .....	48
4.2 計画目標 .....	51
第5章 佐久市地域公共交通の再編計画.....	53
5.1 佐久市地域公共交通の再編の考え方 .....	53
5.2 佐久市地域公共交通再編の方針.....	65
5.3 佐久市地域公共交通再編の概要.....	67
5.4 路線別再編計画 .....	73
5.5 周知、PR、利用促進及び、公共交通転換施策計画.....	73
第6章 事業プログラムと実施体制 .....	73

## 第1章 検討の背景

佐久市内の公共交通は、北陸新幹線、JR小海線、しなの鉄道と、民間事業者による路線バス、市の補助による廃止代替バス、市による市内巡回バスや過疎地域でのデマンド式乗合タクシーにより構成されている。また、利用者は限定されるが朝夕のスクールバス、高齢者外出支援サービスや障害者外出支援サービスなどの事業も実施している。

これらバス等の公共交通機関は、通勤、通学や通院等の市民の「生活の足」となり、日常生活に必要な移動手段となっているが、自家用自動車への依存の高まりや少子高齢化の進展に伴い、民間交通事業者の経営環境の悪化や市の財政負担の増加など、地域公共交通を取り巻く現状は厳しさを増してきている。

また、地域医療の核である佐久総合病院の再構築に伴い、高度医療を担う機能が佐久医療センターとして平成25年度に市の中心部に移転するなど、まちづくりと連動した公共交通の確保が緊急の課題となっている。

さらに、今後本格的な少子高齢社会を迎えるにあたり、公共交通を取り巻く環境や地域社会の変化に対応して、交通移動手段を持たない市民の生活の支えとなり、また環境への負荷も小さい地域公共交通を確保・維持していくことは、市の重要な政策課題の一つとなっている。

本計画は、このような状況を踏まえ、国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しつつ、従来の地域公共交通体系を見直し、市民にとってより利用しやすく、将来にわたって持続可能な地域公共交通体系を再構築することを目的とする。

## 第2章 公共交通に関する諸調査

### 2.1 公共交通を取り巻く諸環境の把握

#### 2.1.1 位置・地勢

- 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。

本市は、長野県の東端にあり、東は群馬県に接し妙義荒船佐久高原国定公園が広がり、北は浅間山、南は八ヶ岳中信高原国定公園に囲まれ、市の中心を千曲川が貫流し、美しい自然に恵まれた佐久平の中心地である。

行政区域面積は県内で8番目に広く、佐久盆地に形成される市街地とともに、市域の東側と南西側の山裾の沢筋に沿った集落も形成されている。

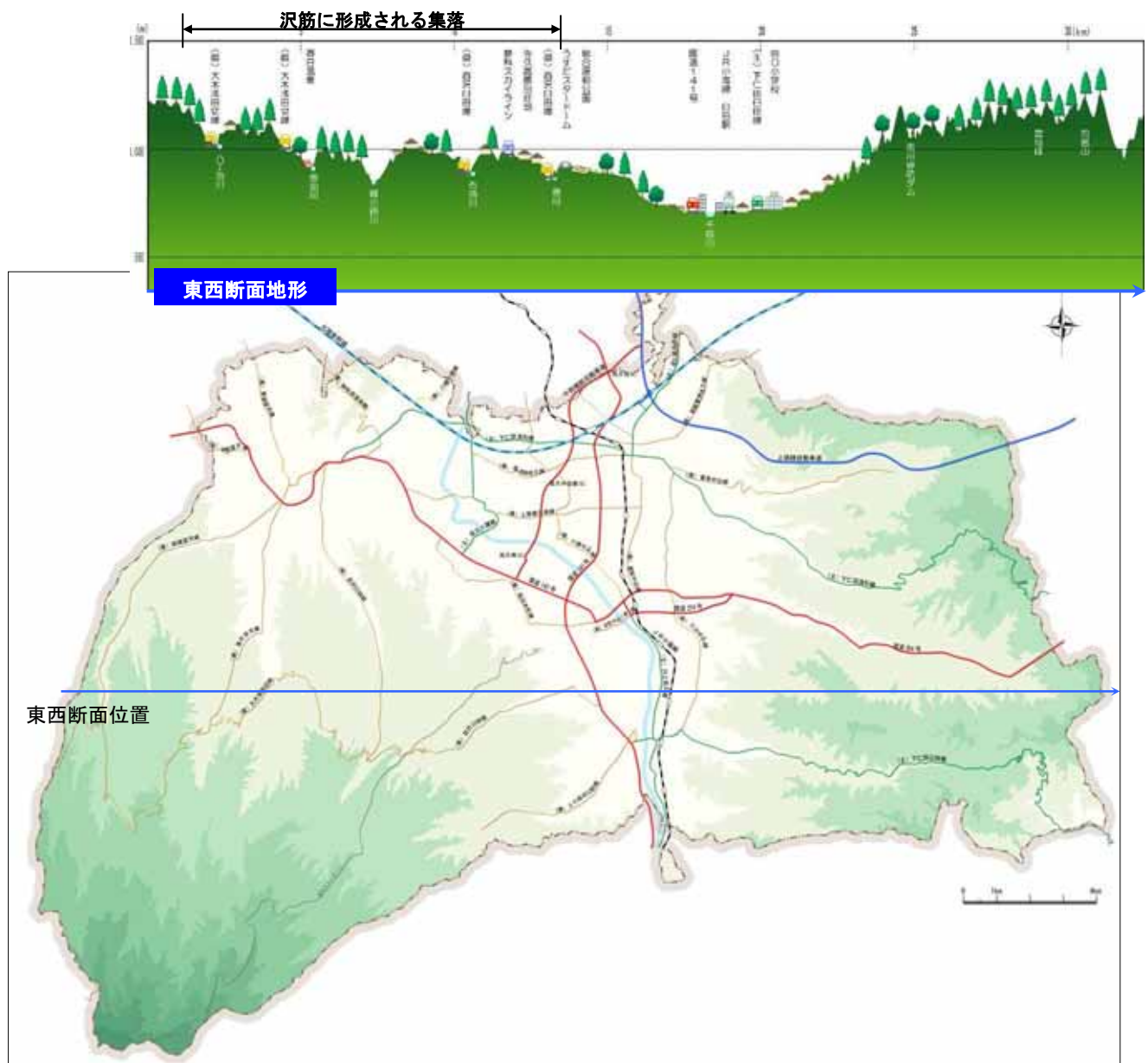
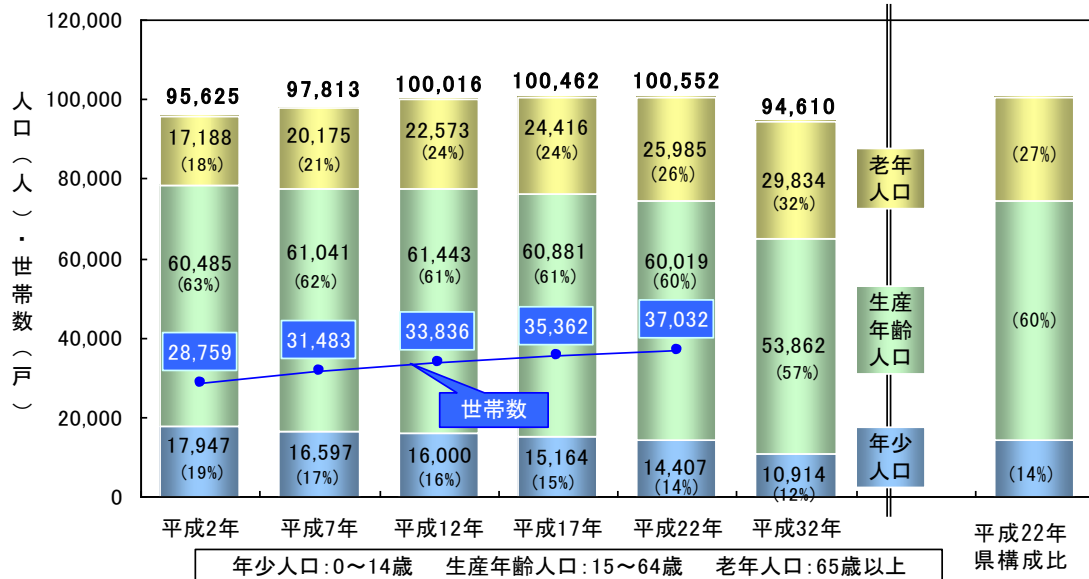


図 2-1 佐久市の位置と地勢

## 2.1.2 人口・世帯の状況

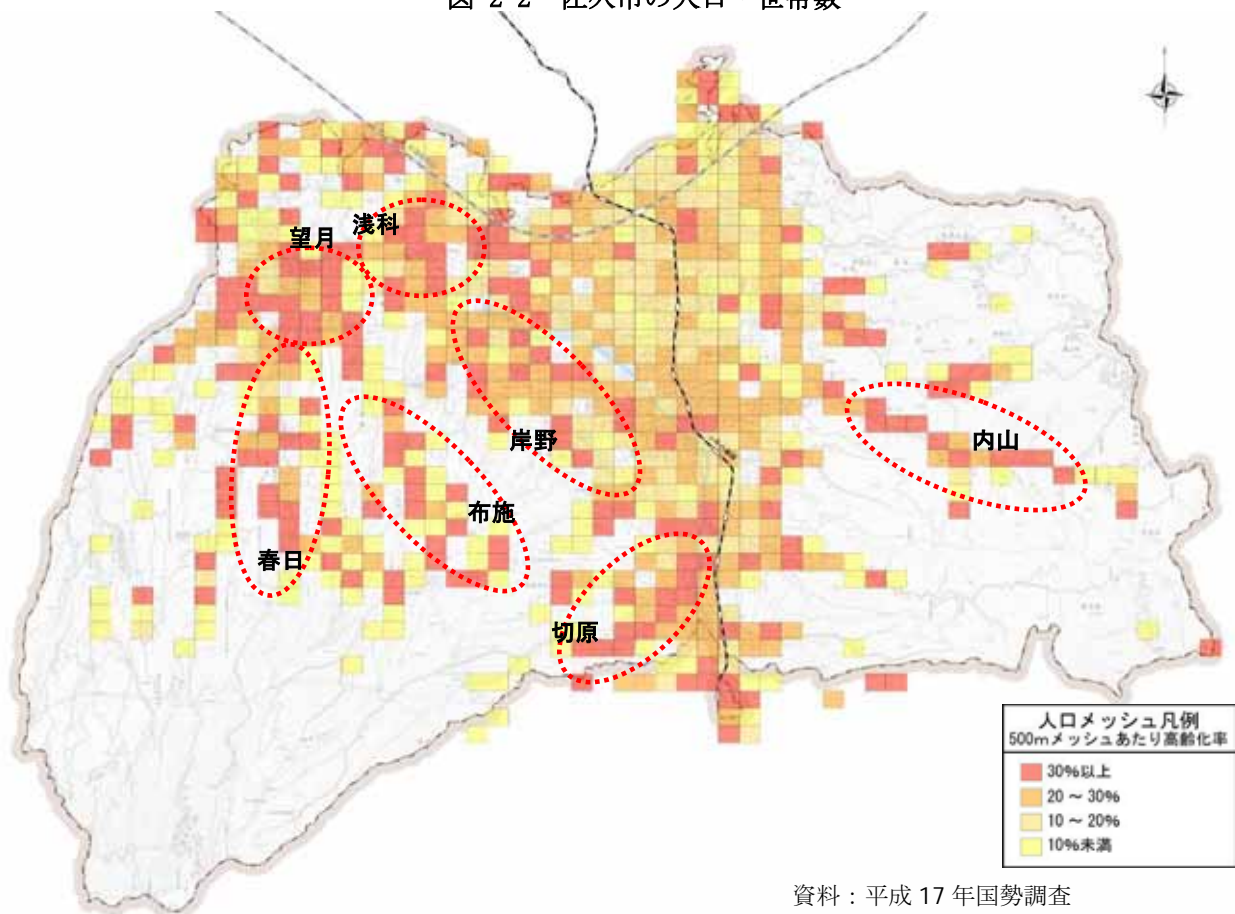
- 平成 22 年人口は約 10 万人で平成 2 年以降、微増傾向にある。
- 一方世帯数は約 37,000 世帯で人口を上回る増加傾向で、核家族化が進展していると考えられる。
- 年齢構成は、65 歳以上の高齢者が 26%を占め、高齢社会を迎えている。
- 将来的には人口減少が予想され、高齢者は 32%と超高齢化社会への進展が予想される。
- 地区別では、浅科地区、望月地区の市街地部とともに春日、布施、切原、内山等の比較的、山あいの地区で高齢化率が高い状況が伺える。



資料：平成 2～22 年は国勢調査による実績値。

平成 32 年は国立社会保障・人口問題研究所の平成 20 年 12 月推計値。

図 2-2 佐久市の人口・世帯数



資料：平成 17 年国勢調査

図 2-3 高齢化率

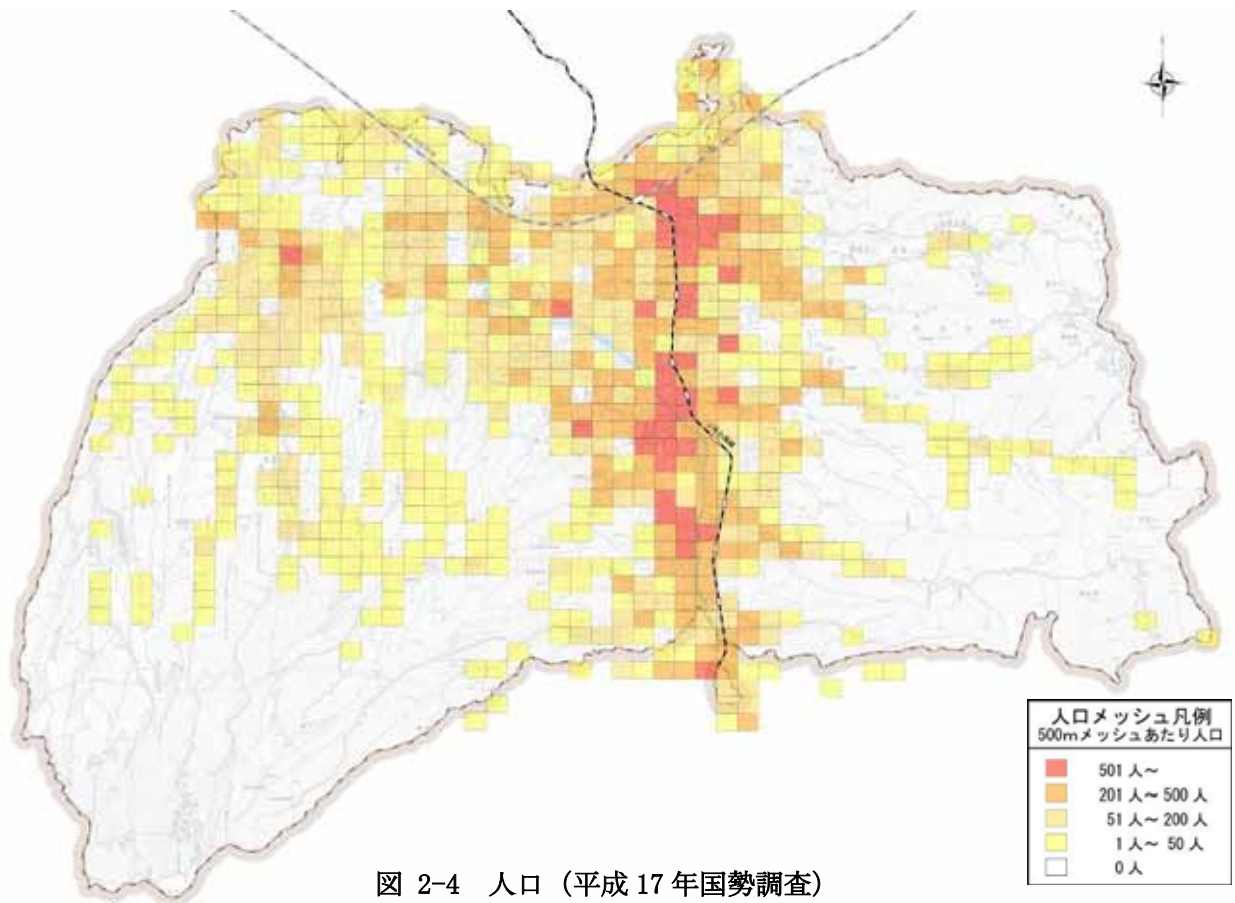


図 2-4 人口 (平成 17 年国勢調査)

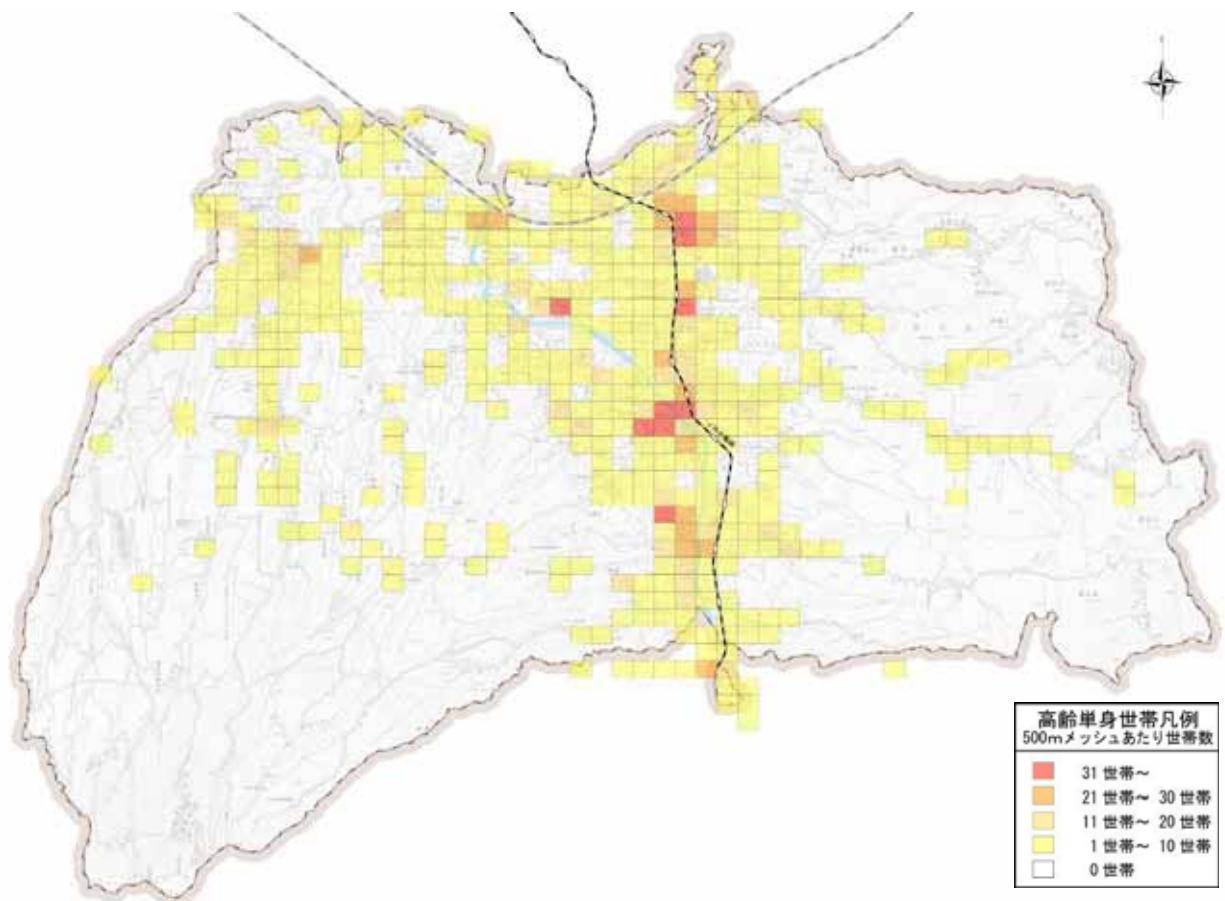


図 2-5 高齢単身世帯数 (平成 17 年国勢調査)

### 2.1.3 通勤・通学流動

- 佐久市の就業・就学者※は55,396人（通勤50,296人、通学5,100人）で人口の半数にあたる。
- そのうち、市内に従業・就学する人は78.5%（43,847人）を占める。
- 市外との流動では、小諸市が最も多く、上田・東御・長野方面とも流動が多い。

※15歳以上就学者



図 2-6 通勤(左)・通学流動(右) 資料：平成 17 年国勢調査

凡 例	
→ (青)	佐久市からの通勤・通学者
← (赤)	佐久市への通勤・通学者

(単位：人)

### 2.1.4 買物動向

- 佐久市（合併前町村単位※）の地元滞留率は91.1%と県内でも非常に高い地元滞留率となっている。
- 平成 21 年時点の吸引人口は 160,304 人と 5 年前から 5 ポイント増加している。
- 商圏内の市町村数は 18 市町村と多く、この中には臼田・望月・浅科も含まれている。

※「平成 21 年度長野県商圏調査報告書」では、前回調査との比較のため合併前市町村単位で集計。



資料：平成 21 年度長野県商圏調査報告書

図 2-7 買物動向



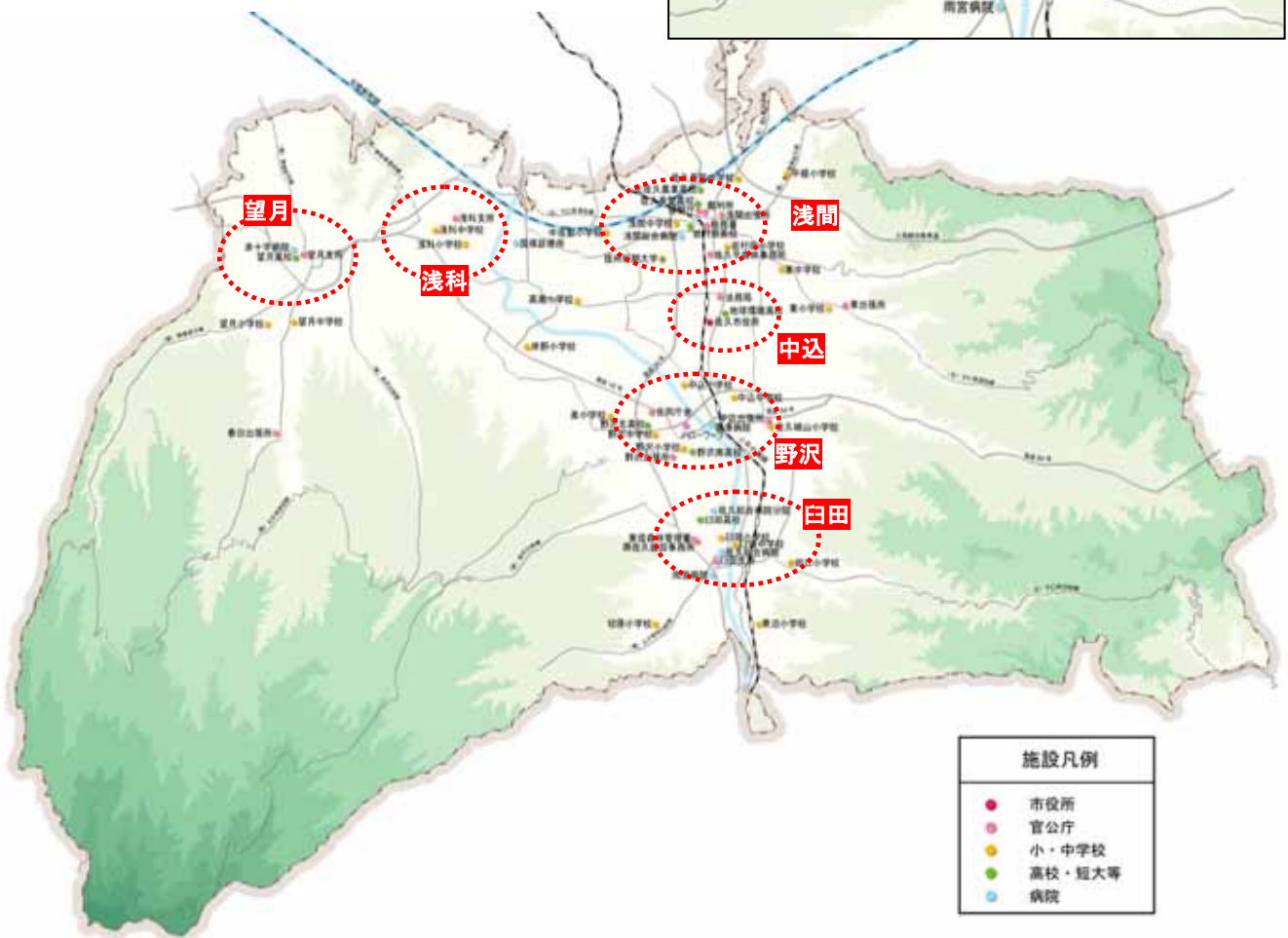
## 2.1.5 施設分布

- 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。
- 中込地区には佐久医療センターの建設が予定されており、公共交通の対応が求められている。
- 小中学生の中には、遠距離通学が必要な生徒も多く存在。

公共施設や病院等の主要施設を下図に示した。公共施設は、市町村合併前の経緯、行政区画面積の広さもあり、各地区に点在している。

これらの公共施設の多くには、バス路線等の公共交通は存在しているが、中込地区に佐久医療センターの建設が予定されており、新たな対応が求められるものと考えられる。

また、市内には高校が7校、小中学校24校存在しているが、特に、小中学校は望月地区の小学校統合などもあり、遠距離通学が必要な生徒が多く存在しており、通学対応は重要な課題といえる。

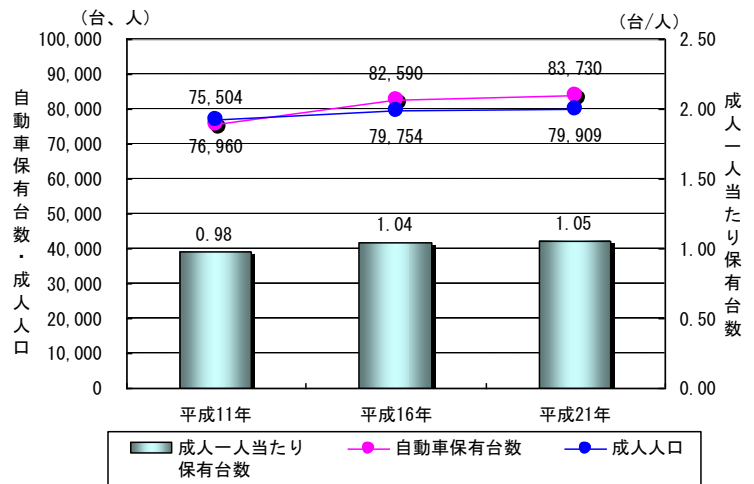


### 2.1.6 自動車保有状況

- 長野県は、人口千人あたりの自動車保有台数が全国第2位※1である。
- 佐久市は、人口が県内5位の規模に対し、保有自家用乗用車台数（軽自動車を除く）は県内第4位※2。
- 佐久市の自動車保有台数は、89,730台(H21)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台の状況となっている。

※1) 長野県建設部資料（平成20年度末）

※2) 長野県資料（平成22年度末）



資料：佐久市統計

※成人人口：20歳以上の人口

※小型二輪車、特殊車両、乗合車両は除く

図 2-9 自動車保有台数の推移

### 2.1.7 運転免許保有状況

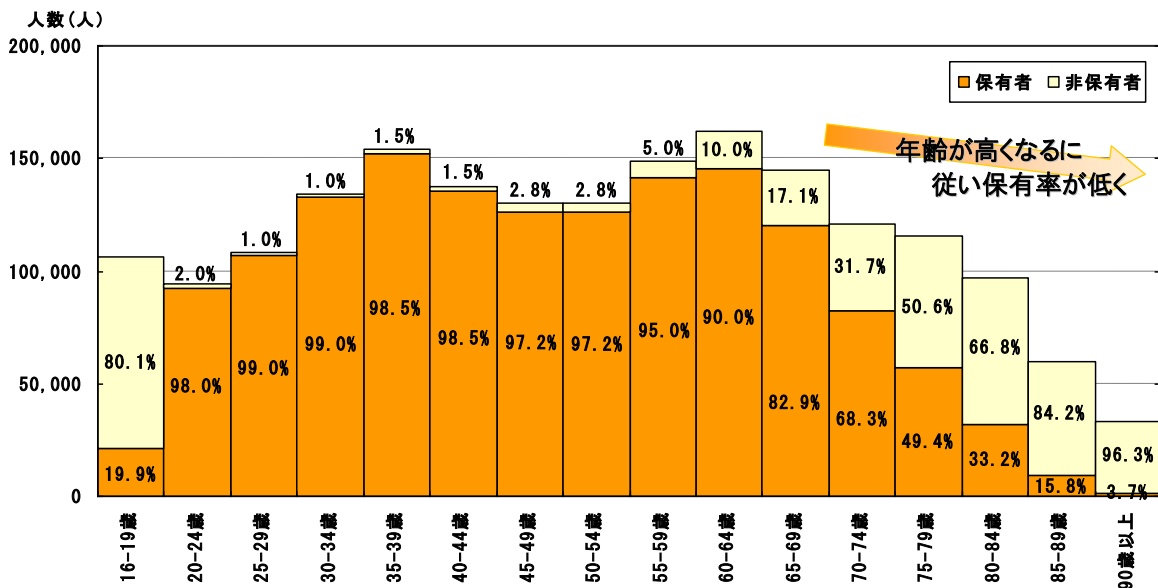
- 佐久市の免許保有者数は68,534人（H22年12月末）で総人口の67.9%が免許を保有している。
- 年齢別運転免許保有状況（長野県）では、年齢が高くなるに従い保有率が低くなる状況がうかがえる。
- 平成22年度における佐久市内の運転免許自主返納数は31名

表 2-1 免許保有率の推移

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	増加量 (H22年/H18)
男性	74.6%	74.9%	74.9%	75.2%	75.3%	0.70
女性	58.2%	58.9%	59.7%	60.3%	60.8%	2.60
合計	66.2%	66.8%	67.2%	67.6%	67.9%	1.70

資料：長野県警

※1：各年12月末現在の値

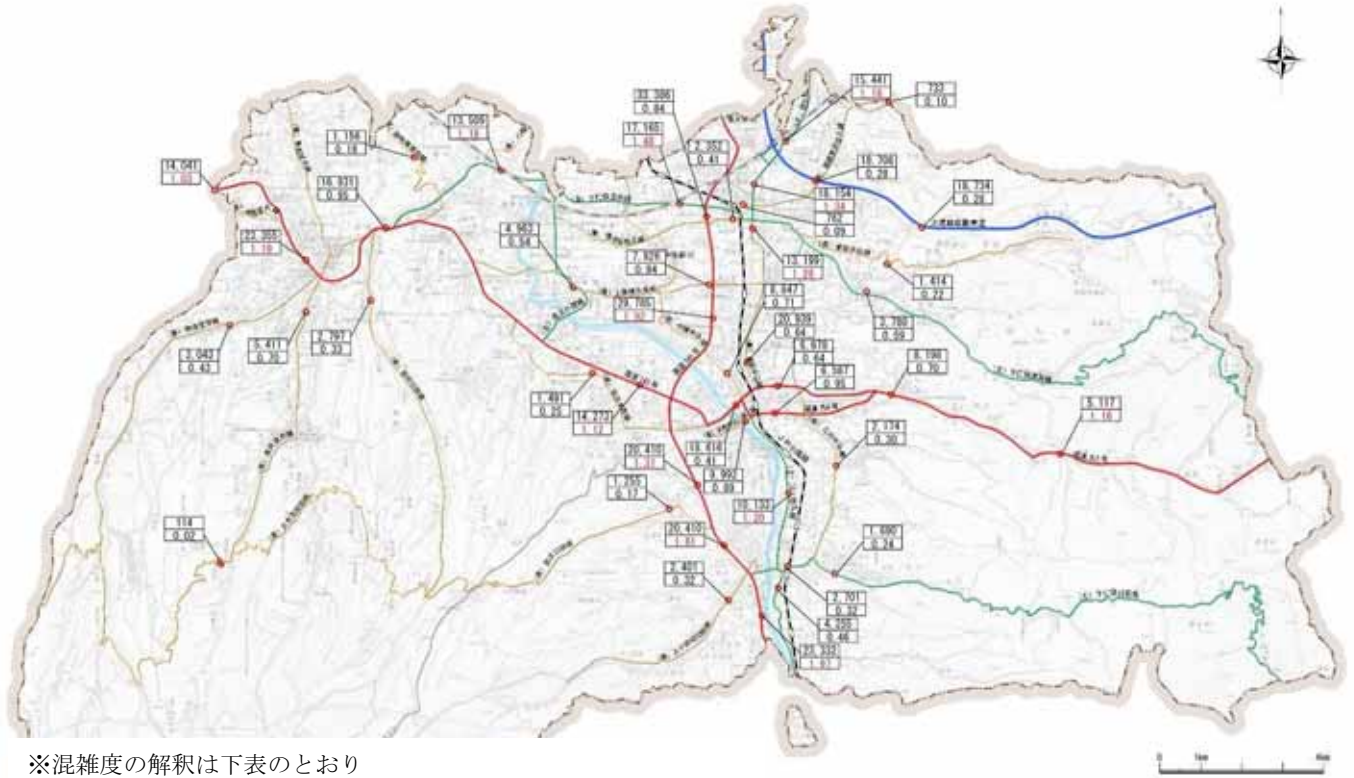


資料：免許保有者数は平成21年末、人口は平成21年12月1日現在からの推計値

図 2-10 年齢別運転免許保有状況（長野県）

### 2.1.8 自動車交通の現況

- 国道をはじめとする、東西・南北の幹線道路では、平日、混雑度 1.0 を上回る区間が存在。
- 混雑する幹線道路にはバスの経路となっている区間も多い。



※混雑度の解釈は下表のとおり

混雑度	一般的な解釈
1.0～1.25	道路が混雑する可能性があるのは昼間12時間のうちピーク時の1～2時間程度、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い。
1.75以上	昼間12時間を通して、慢性的な混雑状態となっている。

「道路の交通容量」(社)日本道路協会より要約

資料：平成17年度道路交通センサス

図 2-11 交通量・混雑状況(平日)

## 2.2 公共交通の状況

本節では、佐久市における日常の移動を支える公共交通について整理を行った。

### 2.2.1 公共交通の概要

市内の公共交通は、鉄道、バス、タクシーなどの運行形態にかかわるもの以外に、市の支援の有無により以下のとおり分類できる。

#### ア. 民間交通事業者によるもの

路線バス（5路線）、鉄道（JR小海線）、タクシー

#### イ. 市が民間交通事業者に委託等をして運行しているもの

廃止代替バス（8路線）、市内巡回バス（8路線）、デマンドタクシー：望月地区（5路線）、スクールバス等、高齢者・障害者外出支援サービス

表 2-2 市が民間交通事業者に委託等をして運行している事業の概要

①廃止代替バス （8路線）	民間バス会社の運行路線の廃止に伴う交通手段の確保対策として、市が民間バス会社の赤字補てんに補助金を交付して運行している路線バス。
②市内巡回バス （8路線）	高齢者等の日常生活に欠かすことのできない交通手段の確保対策として、市が市内の民間バス会社に委託して運行するバス。 （乗車運賃：大人1回100円、子供1回50円）
③デマンドタクシー （5路線） （望月地区）	かつて運行していた望月地区の市営バスの見直しに伴う交通手段の確保対策として、平成18年度から市が望月地区のタクシー事業者に委託して運行する移動手段。
④スクールバス （スクールタクシー含む） （8小学校・6中学校）	市立小中学校の遠距離通学をする児童生徒の通学手段の確保対策として、市が民間交通事業者に委託して無料通学バスの運行や路線バスの定期券の交付等を行う事業。
⑤高齢者・障害者 外出支援サービス	公共交通機関を利用することが困難な市民税非課税世帯の高齢者・障がい者の通院等の利便を図るために、利用者から負担をいただき、外出支援サービスを行う事業。 （片道利用1回500円（月4回まで））

表 2-3 廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの沿革

年次	背景、状況	廃止代替バスの事業開始経緯
昭和58年	路線バスの豊石線、布施線の廃止	廃止路線を望月町営バスとして運行開始
昭和61年	路線バスの春日線の廃止	〃
	路線バスの志賀線、香坂線の廃止	廃止路線を廃止代替バスとして運行開始
昭和62年	路線バスの田中線の廃止	〃
平成2年	路線バスの軽井沢線の廃止	〃
平成8年	路線バスの大沢線の廃止	〃
平成10年	路線バスの内山線の廃止	〃
平成17年	合併、新佐久市誕生	望月町営バス路線の豊石線、布施線、春日線を市営バスで運行
平成18年	新佐久市発足に伴い移行された市営バス業務を廃止	・御牧原線、合い沢線のデマンドタクシー運行開始 ・長者原線を布施線と統合し、廃止代替バスの布施・長者原循環線として運行開始 ・田中線を久保通線として運行開始
	軽井沢線の軽井沢町乗り入れ廃止に伴い御代田線として運行	現在では、コースも変更し廃止代替バスの佐久御代田線として運行
平成20年		・市営バス豊石線、布施・長者原循環線を再編、廃止し、デマンドタクシーの長者原線、豊石線、観音寺線運行開始

## 2.2.2 鉄道の状況

- 市内には北陸新幹線の佐久平駅と小諸駅～小淵沢駅を走るJR小海線がある。
- 運行本数は、北陸新幹線が64便/日、小海線は44便/日が運行。(ともに平成22年10月、佐久平駅の本数)
- JR小海線は市内に10駅存在し、1日平均乗降人員は約6,000人で、ほぼ10年前と同程度となっている。
- 駅別乗車総数では、佐久平駅が最も多く増加傾向にある一方、岩村田駅、中込駅、臼田駅などは減少傾向にある。

表 2-4 駅別乗車数の推移

	日平均乗車総数(人)											増減 H20/H10
	平成 10年	平成 11年	平成 12年	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年	平成 17年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	
中佐都駅	60	51	51	54	55	62	63	60	59	67	62	1.03
佐久平駅	1,672	2,093	2,308	2,463	2,597	2,676	2,708	2,698	2,769	2,815	2,827	1.69
岩村田駅	1,775	1,705	1,683	1,634	1,564	1,536	1,367	1,328	1,278	1,307	1,288	0.73
北中込駅	284	265	279	286	292	301	283	263	258	234	243	0.86
滑津駅	56	42	53	53	65	73	71	77	73	79	91	1.63
中込駅	1,416	1,376	1,321	1,285	1,254	1,245	1,197	1,144	1,078	1,029	1,027	0.73
太田部駅	29	32	26	24	18	23	18	19	19	18	20	0.69
龍岡城駅	97	151	186	207	202	179	181	171	170	149	147	1.52
臼田駅	488	454	388	336	315	311	290	270	243	238	245	0.50
青沼駅	51	51	54	49	42	50	56	49	38	49	43	0.84
10駅合計	5,928	6,220	6,349	6,391	6,404	6,456	6,234	6,079	5,985	5,985	5,993	1.01

資料：長野県統計書

※佐久平駅には北陸新幹線利用者を含む

乗車人数(人)

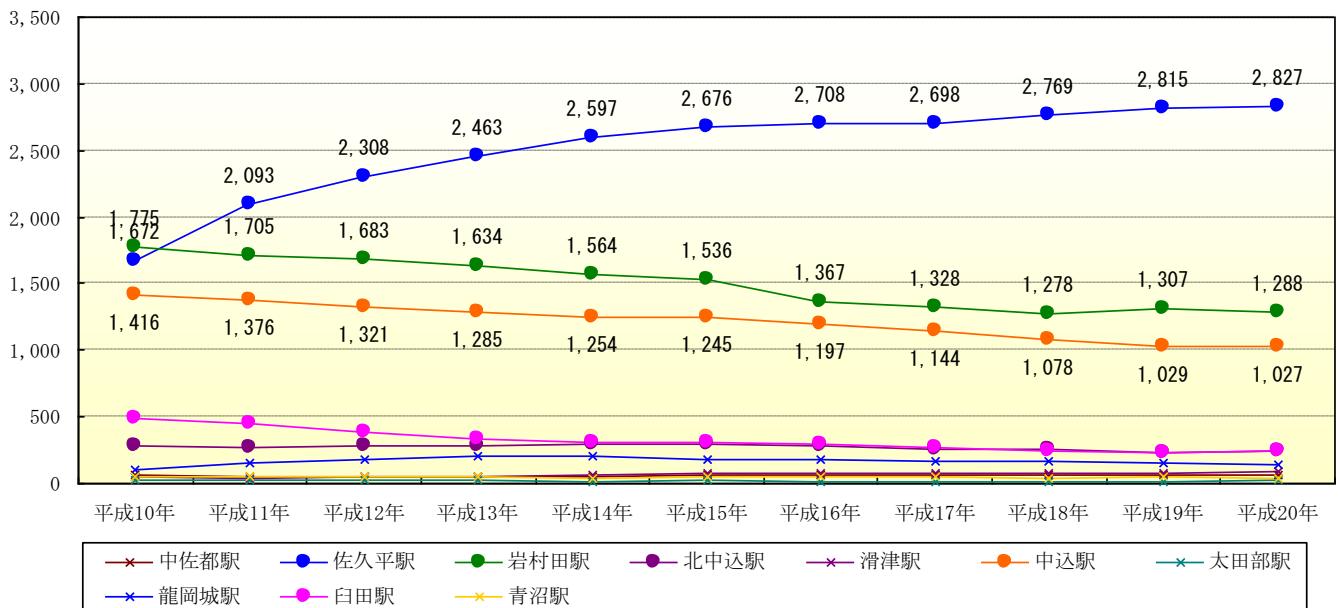


図 2-12 駅別乗降数の推移

## 2.2.3 バス、デマンドタクシーの運行状況

### (1) 運行路線の概要

- 市内には、千曲バス（株）が運行する路線バス5路線と、市が民間交通事業者に委託等をして運行する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの21路線が運行されている。
- 路線バス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日の運行となっている。
- 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円となっている。

表 2-5 市内バス・デマンドタクシーの運行概要

運行種別	路線名	運行状況(便)			運賃	備考
		平日	土曜	日祝日		
①路線バス	佐久上田線	22	12	12	距離制運賃	運賃140～710円
	中仙道線	21	16	16		運賃140～1,290円
	望月小諸線	12	8	8		運賃140～700円
	山手線	8	5	5		運賃140～1,000円
	合同庁舎線	2				運賃140～200円
	合計	65	41	41		
②廃止代替バス	佐久御代田線	8			距離制運賃	運賃140～390円
	香坂線	7	4			運賃140～580円
	志賀線	12	4			運賃140～600円
	内山線	13	6	6		運賃140～710円
	大沢線	6				運賃140～510円
	久保通線	8				運賃110～210円
	布施線	10				運賃120～540円 2便はスクール専用
	春日線	24	8	8		運賃120～440円 4便はスクール専用
合計	88	22	14			
③市内巡回バス	浅科線	4			定額制運賃 大人100円	月・水・金曜日運行
	中佐都線	6				火・木曜日運行
	中央線	4				火・木曜日運行
	平根線	6				月・水・金曜日運行
	岸野線	4				月・水・金曜日運行
	平賀線	4				火・木曜日運行
	切原・臼田線	2				月・水・金曜日運行
	田口・青沼線	2				月・水・金曜日運行
	合計	14～18				
④デマンドタクシー (望月地区)	御牧原線	2			距離制運賃	運賃100～400円 火曜日運行
	観音寺線	2				運賃300円 水曜日運行
	長者原線	2				運賃100～500円 月・木曜日運行
	合の沢線	2				運賃100～400円 水曜日運行
	畳石線	3				運賃100～500円 月・水・金曜日運行
	合計	2～5				

※距離制運賃は市内分のみ

表 2-6 路線別運行区間

路線バス (5 路線)		市内巡回バス (8 路線)	
佐久上田線	下秋和(上田市)～勝間	浅科線	上原中央～診療所・保健センター (浅科支所経由)
中仙道線	立科町役場 (立科町)～岩村田・臼田	中佐都線	佐久市役所～佐久市役所 (望月ターミナル経由)
望月小諸線	小諸 (小諸市)～望月	中央線	あいとぴあ臼田～あいとぴあ臼田 (佐久平駅経由)
山手線	中込駅～望月	平根線	佐久市役所～佐久市役所 (横根経由)
合同庁舎線	中込駅～合同庁舎	岸野線	佐久市役所～佐久平駅 (サンピア経由)
廃止代替路線 (8 路線)		平賀線	佐久市役所～佐久平駅 (城山小経由)
佐久御代田線	浅間病院～御代田 (御代田町)	切原・臼田線	下小田切～あいとぴあ臼田 (野沢バスセンター経由)
香坂線	浅間病院～東地	田口・青沼線	あいとぴあ臼田～あいとぴあ臼田 (臼田支所経由)
志賀線	浅間病院～駒込	ダイヤモンドタクシー (5 路線)	
内山線	中込駅～初谷	御牧原線	望月バスターミナル～印内原公民館
大沢線	野沢営業所～大沢新田	観音寺線	望月バスターミナル～観音寺稻荷社
久保通線	望月～田中 (東御市)	長者原線	望月バスターミナル～やまびこセンター
布施線	望月～大木上	合の沢線	望月バスターミナル～延沢
春日線	望月～湯沢上・岩下	曇石線	望月バスターミナル～寺久保

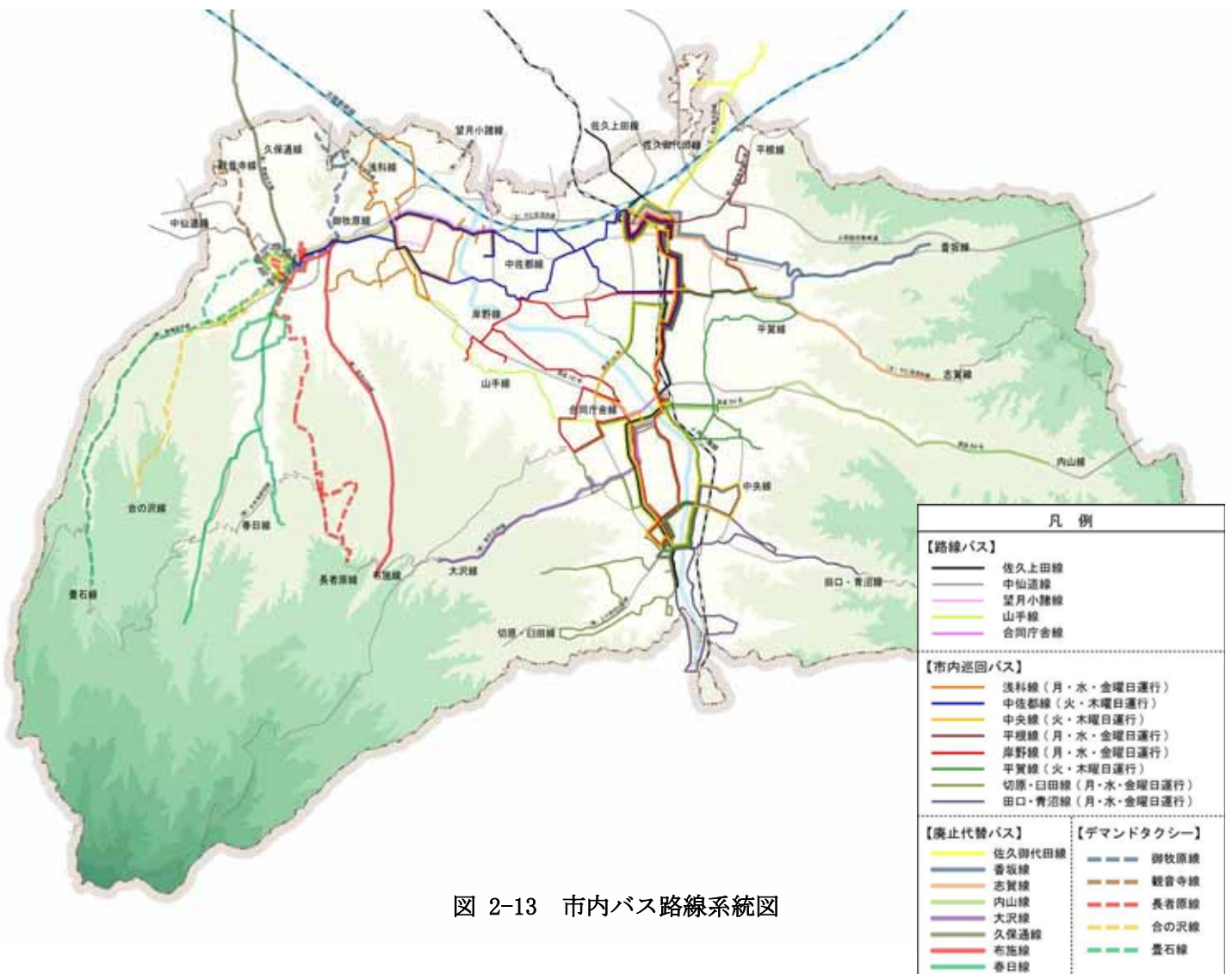


図 2-13 市内バス路線系統図

(2) バスの運行状況

- 路線バス、廃止代替バスは、車両を効率的にやり繰りし複数の路線を運行。
- 市内巡回バスは、日中は車両をほぼ占有する状態で運行されており、曜日最大4台の車両で運行。

バス事業者による路線バスの運行状況を下図、廃止代替バス、市内巡回バスの運行状況を次頁に示した。

これによると、路線バス、廃止代替バスは同一の車両で複数路線が運行され、車両が効率的にやり繰りし運行されている状況がうかがえる。

市内巡回バスは、日中は車両をほぼ占有する状態で運行されており、曜日最大4台の車両での運行がなされている。

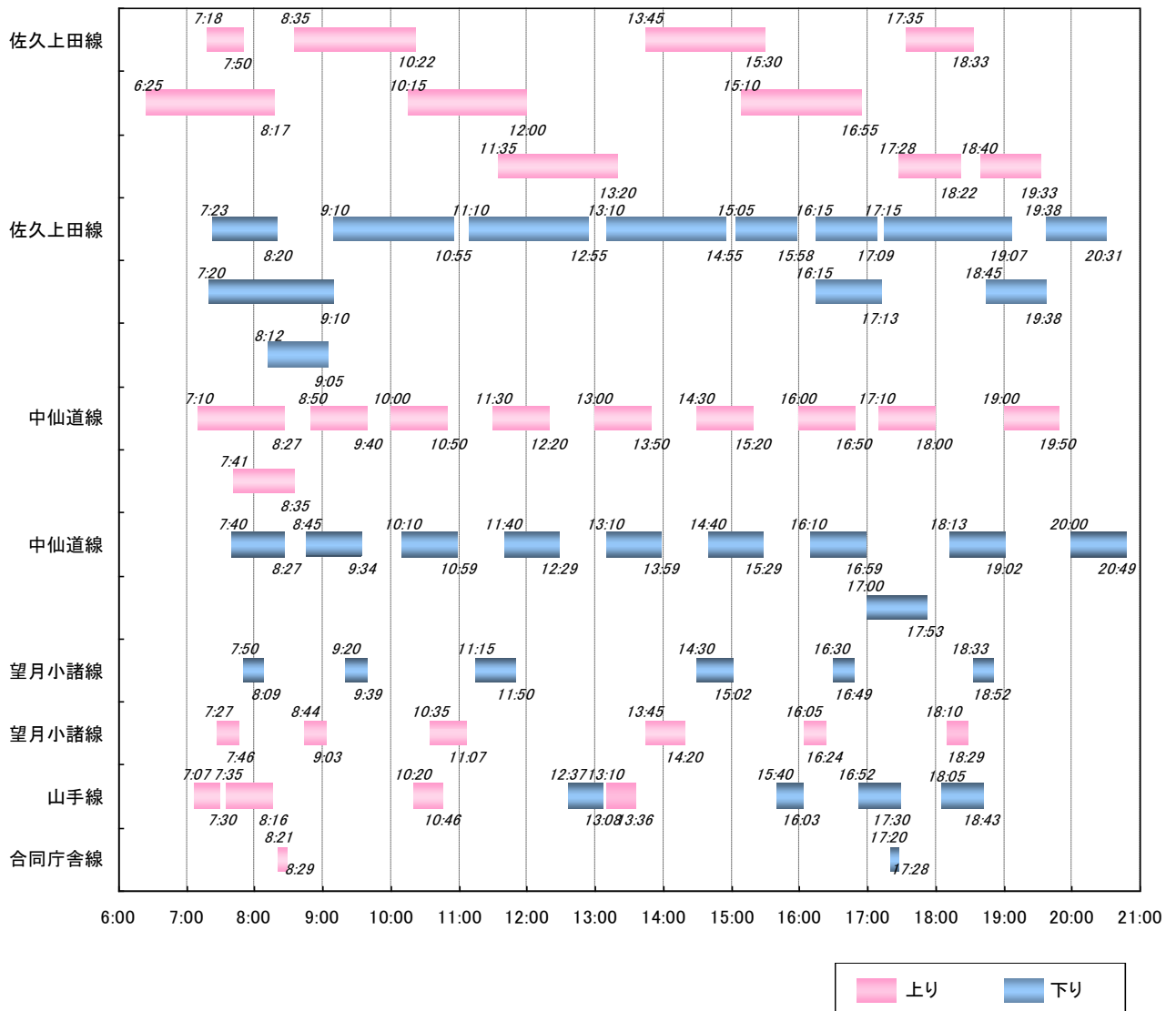


図 2-14 バス運行状況図 (路線バス)



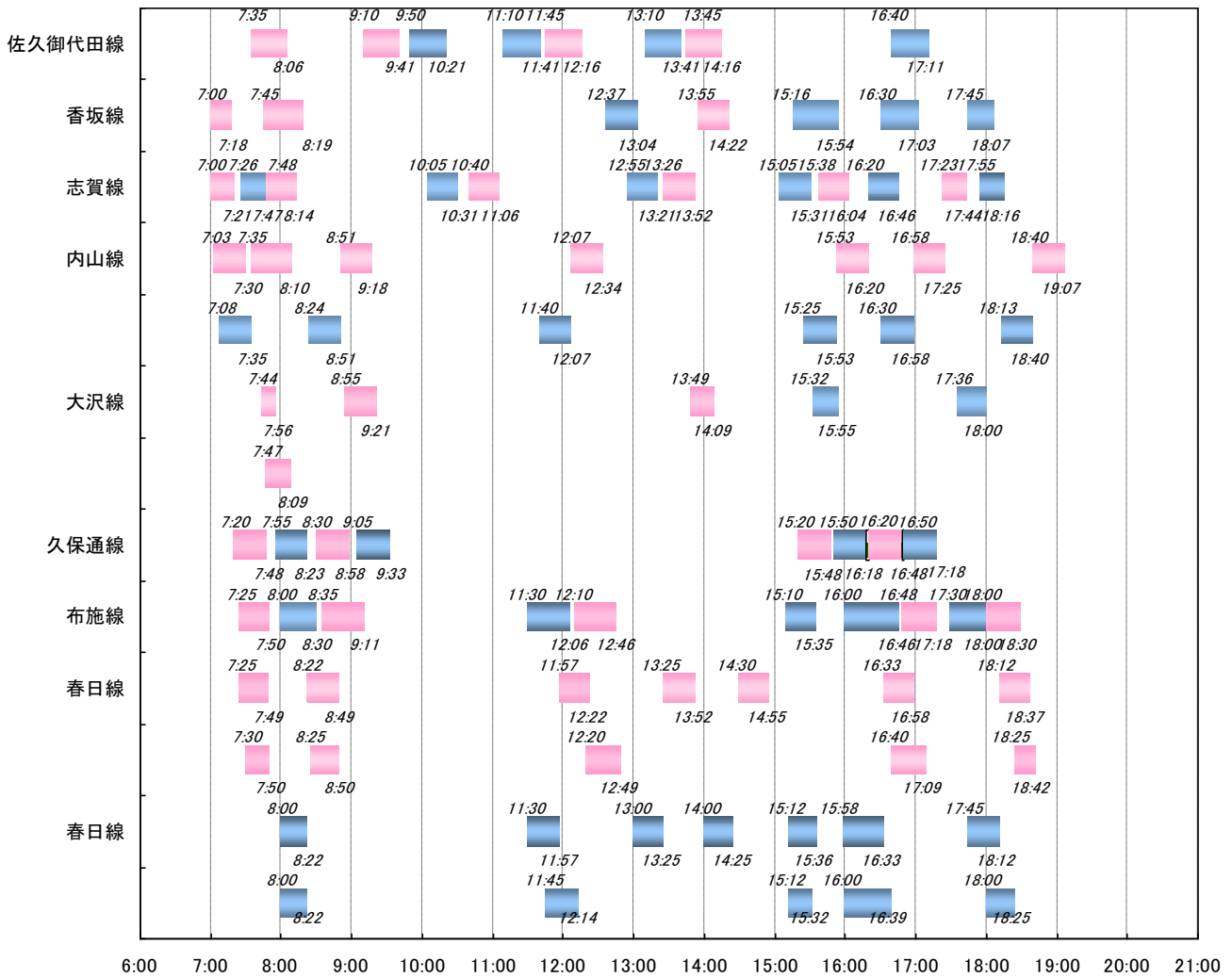


図 2-15 バス運行状況図 (廃止代替路線)

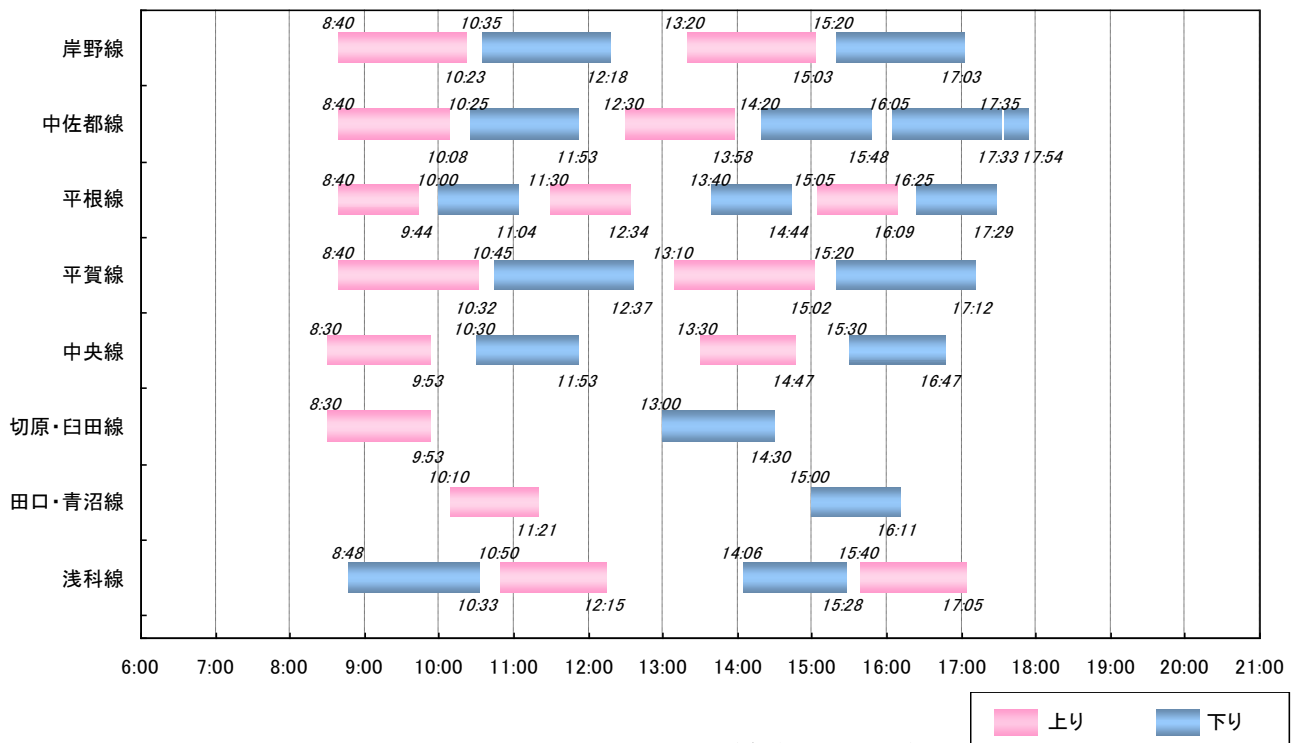


図 2-16 バス運行状況図 (市内巡回バス)

### (3) バス・デマンドタクシーの利用圏域

- 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。
- 毎日運行される路線バス、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。

市内を 500m に区切ったメッシュ人口と路線バス、デマンドタクシー等の停留所からの利用圏域（バス停から 300m の範囲を想定）を下図に示した。

これによると、人口が多い地域にはバス路線、バス停が存在している状況がうかがえるが、山あい、沢筋から奥に入った居住者の少ない地域には、路線が運行されていない状況（＝公共交通空白地域）がうかがえる。

また、毎日運行される路線バス、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、多くの地域の公共交通手段を担っていることが分かる。

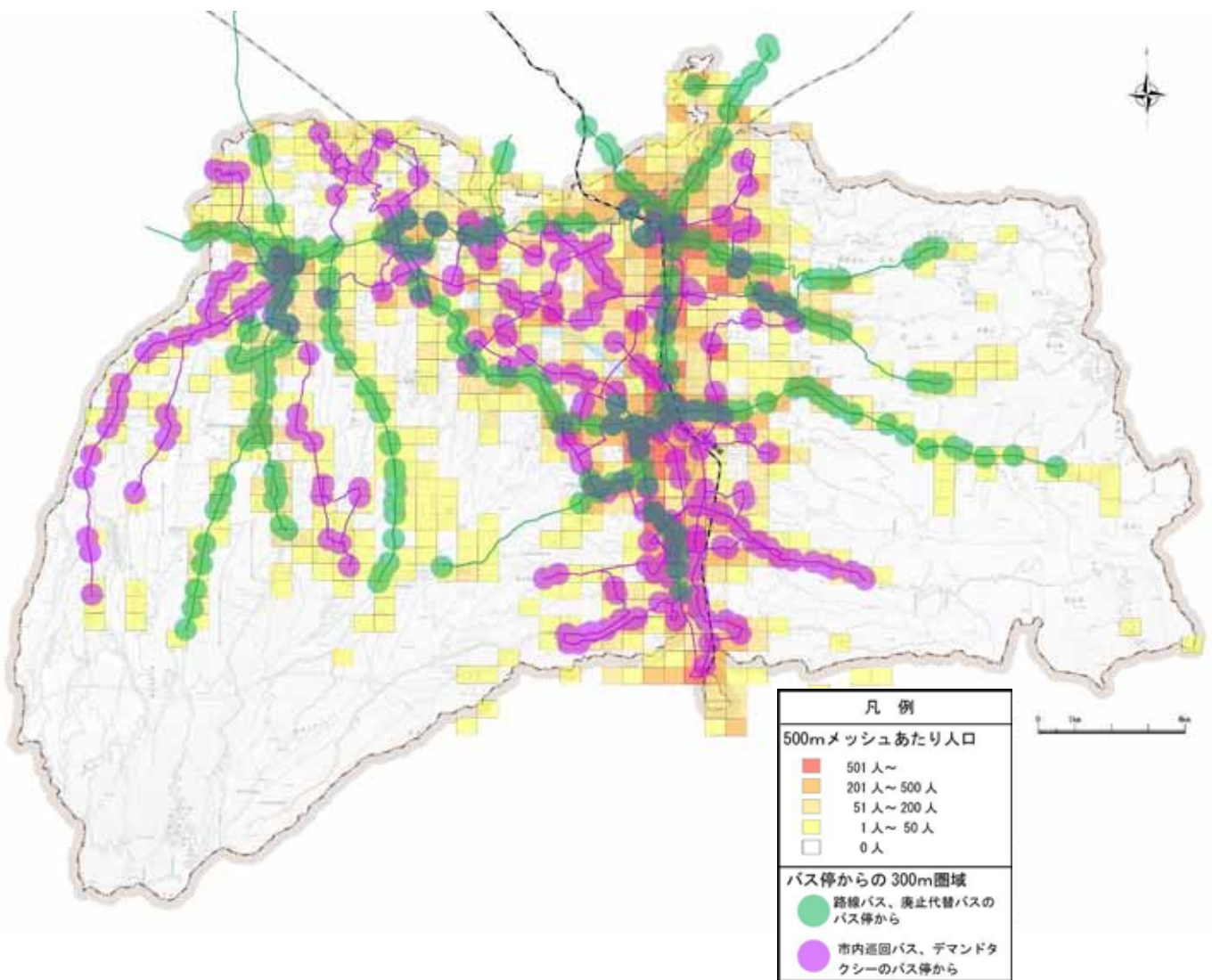


図 2-17 バス・デマンドタクシー停留所からの 300m 圏域

## 2.2.4 バス、デマンドタクシーの利用状況

### (1) 路線バスの利用状況

- 平成22年度の路線バス年間利用者数は47.7万人で、5年前（平成17年度）と比較すると約1割減少している。（佐久市以外の区間利用者を含む）
- 路線別では、佐久上田線、中仙道線は5年前（平成17年度）と比較し増加しているが、その他の路線では利用者が大幅に減少しており、5年前の2～5割程度の利用にまで減少している。

表 2-7 バス事業者による路線バスの利用状況

運行種別	路線名	運行状況(便/日)			利用実績(人)		対平成17年度比(%) H22/H17 (B/A)	1便あたり利用者数 (平成22年度)
		平日	土曜	日祝日	平成17年度 (A)	平成22年度 (B)		
路線バス	佐久上田線 <sup>※1</sup>	22	12	12	321,845	<sup>※2</sup> 345,919	107.5%	50.9人
	中仙道線 <sup>※1</sup>	21	16	16	52,000	<sup>※2</sup> 87,595	168.5%	12.9人
	望月小諸線	12	8	8	106,130	<sup>※2</sup> 23,273	21.9%	6.0人
	山手線	8	5	5	41,501	18,721	45.1%	7.3人
	合同庁舎線	2	-	-	4,618	1,853	40.1%	3.8人
	計	65	41	41	526,094	477,361	90.7%	23.3人

※1：国の補助あり

※2：市外の利用者も含む

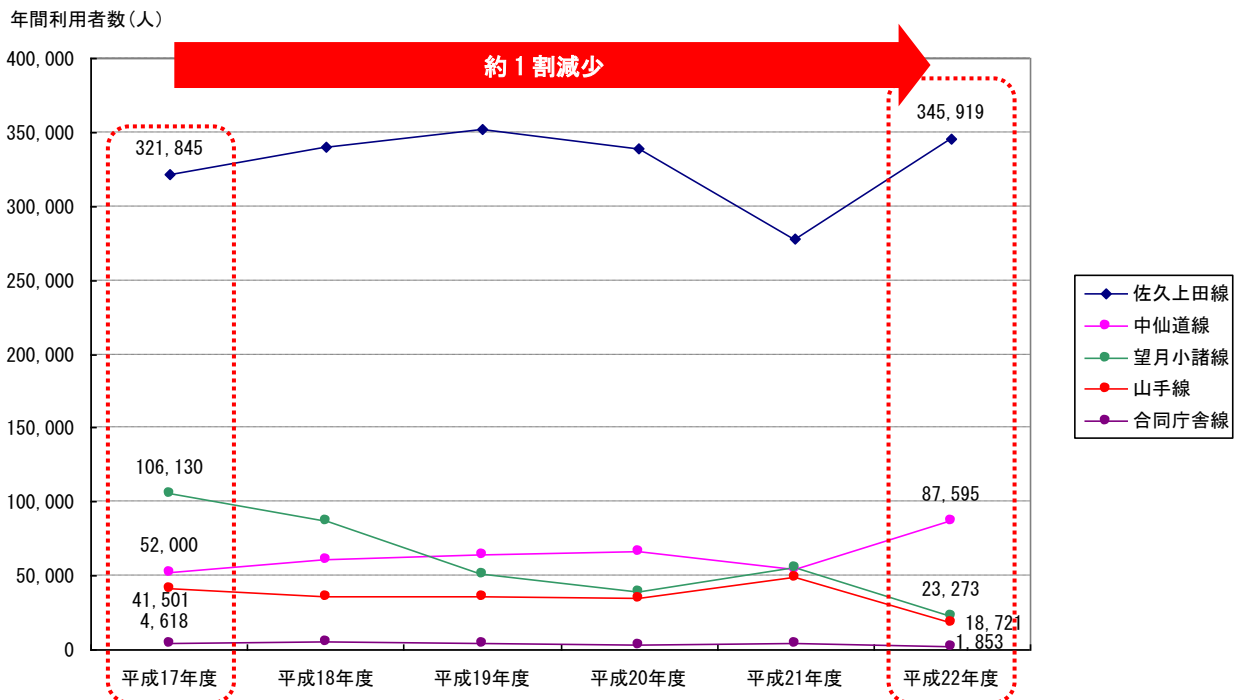


図 2-18 バス事業者による路線バスの利用状況の推移

(2) 廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの利用状況

①利用者数の推移

■市が運行を支援する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの平成22年度の年間利用者数は11.3万人で、平成17年以降利用者は約2割の減少となっている。

表 2-8 路線別利用者数の推移

運行種別	路線名	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	増減 (H22/H17※)	備考
廃止代替バス	佐久御代田線	13,282	3,162	2,921	2,436	2,917	2,641	19.9%	
	香坂線	15,006	10,009	8,941	5,986	4,493	4,861	32.4%	
	志賀線	17,143	11,634	9,729	9,096	8,290	7,124	41.6%	
	内山線	40,368	27,621	24,379	13,558	11,270	9,685	24.0%	
	大沢線	13,882	8,872	7,316	11,438	12,004	10,933	78.8%	
	久保通線	7,213	6,377	7,634	8,122	9,985	10,928	151.5%	
	布施線		6,000	3,967	16,964	14,941	15,661	261.0%	※増減の比較はH18年
	春日線		12,613	13,503	38,305	32,630	29,928	237.3%	※増減の比較はH18年
	合計	106,894	86,288	78,390	105,905	96,530	91,761	106.3%	
市内巡回バス	浅科線	3,339	3,673	3,565	2,632	2,234	2,403	72.0%	
	中佐都線	2,124	1,993	2,460	3,183	3,582	3,337	157.1%	
	中央線					911	1,066	-	
	平根線	3,585	3,449	4,233	4,032	4,150	4,055	113.1%	
	岸野線	6,149	6,881	7,519	7,855	7,017	6,884	112.0%	
	平賀線	1,822	1,942	2,073	1,856	1,857	1,743	95.7%	
	切原・臼田線	1,955	2,418	2,375	1,987	1,278	1,153	59.0%	
	田口・青沼線	2,899	2,416	2,046	1,915	903	711	24.5%	
	合計	21,873	22,772	24,271	23,460	21,932	21,352	97.6%	
デマンドタクシー	御牧原線		90	101	106	68	33	31.1%	※増減の比較はH20年
	観音寺線				65	61	32	49.2%	〃
	長者原線				200	234	162	81.0%	〃
	合の沢線		96	123	37	50	50	135.1%	〃
	畳石線				127	164	148	116.5%	〃
	合計		186	224	535	577	425	79.4%	〃
合計		128,767	109,246	102,885	129,900	119,039	113,538	76.8%	

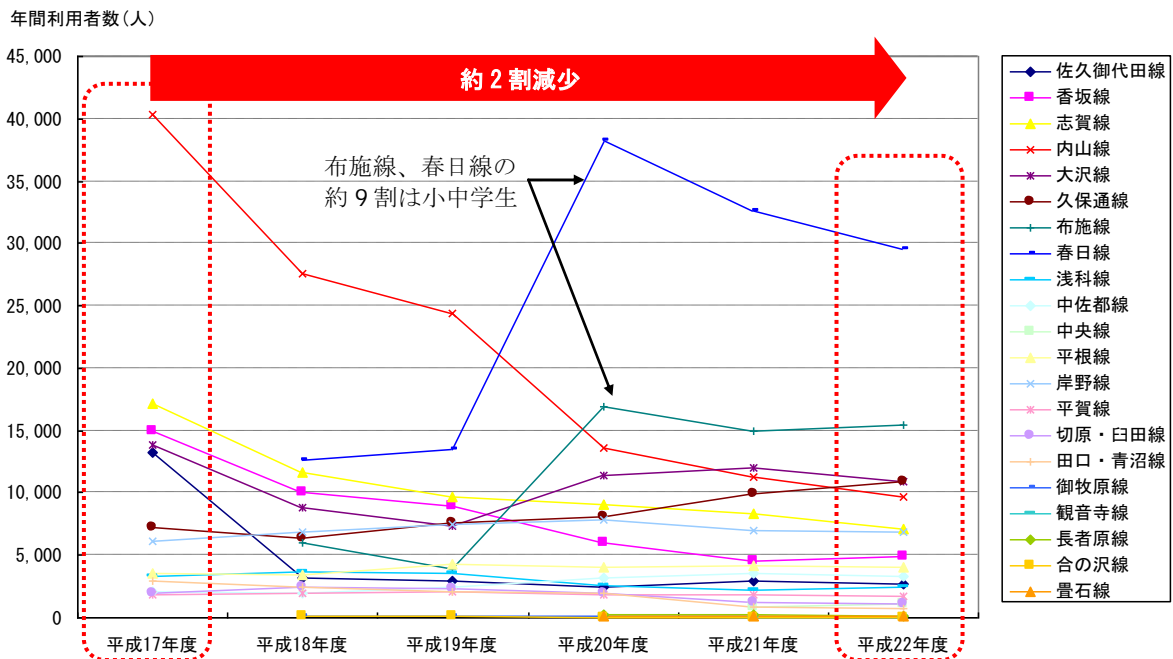


図 2-19 年間乗車人員の推移

②曜日別利用状況

- 曜日別の利用状況では、久保通線、内山線、大沢線を除き平日における利用者の変動はほとんど見られない。
- また、変動の大きい路線をみると、利用が少ない日は各々「久保通線を利用している望月高校生」、「内山線を利用する城山小学校の児童」、「大沢線を利用する野沢小学校の児童」の利用がないことが要因であった。
- 上記より、学生が通常通りの利用であれば、曜日による大きな変動はないといえる。

表 2-9 曜日別利用状況

運行種別	路線名	9月5日 (月)	9月6日 (火)	9月7日 (水)	9月8日 (木)	9月9日 (金)	9月10日 (土)	9月11日 (日)	合計	平日 平均
廃止代替バス	佐久御代田線	14	12	13	12	11			62	12.4
	香坂線	17	17	19	15	18	1		87	17.2
	志賀線	20	15	21	17	20	7		100	18.6
	内山線	69	34	29	30	54	8	10	234	43.2
	大沢線	52	43	45	0	58			198	39.6
	久保通線	49	18	35	45	34			181	36.2
	布施線	68	67	61	63	63			322	64.4
	(一般)	27	28	2	20	29			106	21.2
	(スクール)	(41)	(39)	(59)	(43)	(34)			216	43.2
	春日線	126	133	134	113	127	8	5	646	126.6
(一般)	52	64	25	44	70	8	5	268	51.0	
(スクール)	(74)	(69)	(109)	(69)	(57)			378	75.6	
市内巡回バス	浅科線	25		11		18			54	18.0
	中佐都線		35		37				72	36.0
	中央線		17		19				36	18.0
	平根線	18		27		9			54	18.0
	岸野線	43		44		47			134	44.7
	平賀線		24		17				41	20.5
	切原・白田線	6		12		10			28	9.3
	田口・青沼線	4		2		3			9	3.0
デマンドタクシー	御牧原線		3						3	3.0
	観音寺線								0	
	長者原線	3							3	0.5
	合の沢線								0	
	豊石線	1		2					3	1.0
合計		515	418	455	368	472	24	15	2,267	411.4
	スクール (うち数)	(115)	(108)	(168)	(112)	(91)	(0)	(0)	(594)	118.8

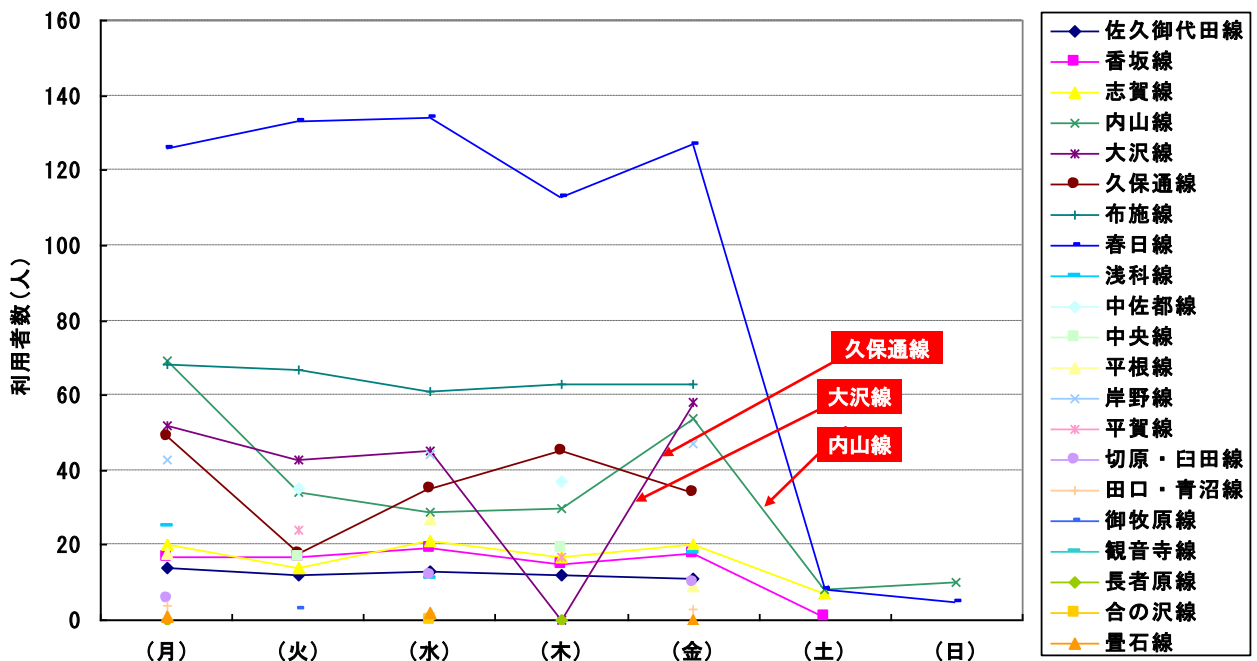
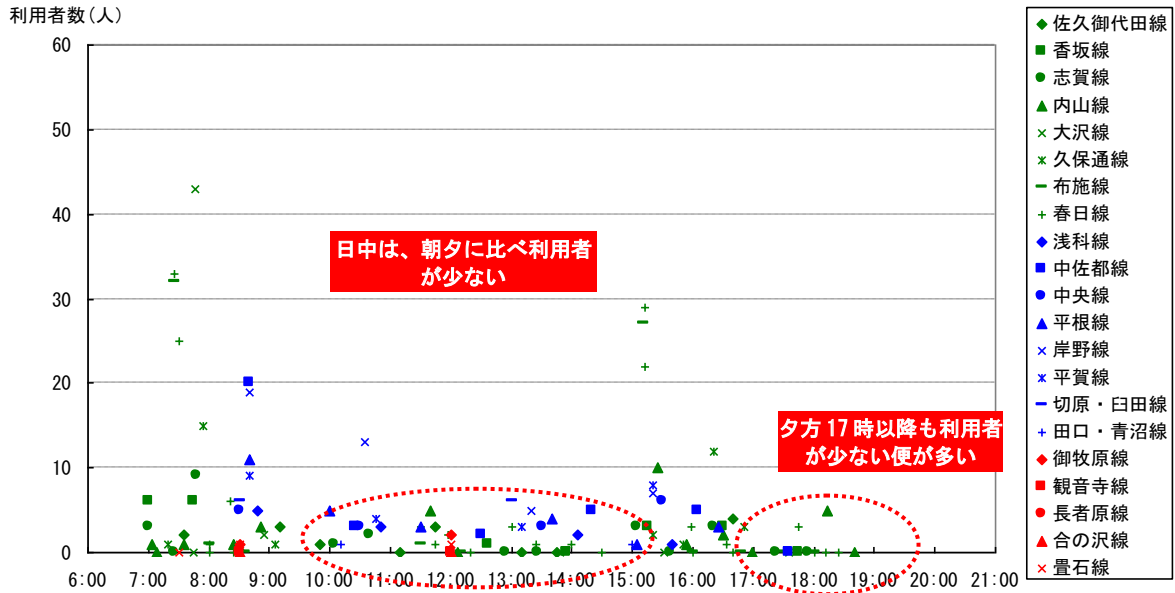


図 2-20 曜日別利用状況 (平成 22 年 9 月 5 日～11 日)

### ③便別利用状況

- 1便に10人以上の乗車があるのは、131便中15便（11.5%）
- 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。
- 平成22年度の年間実績からの路線別1便平均利用者数でも5人以下の路線が多い。



※1：平成23年9月7日（水曜日）の利用実績より  
 ※2：水曜日運行がない路線は同一週の運行日の利用実績より

図 2-21 便別利用状況（廃止代替路線、市内循環バス、デマンドタクシー）

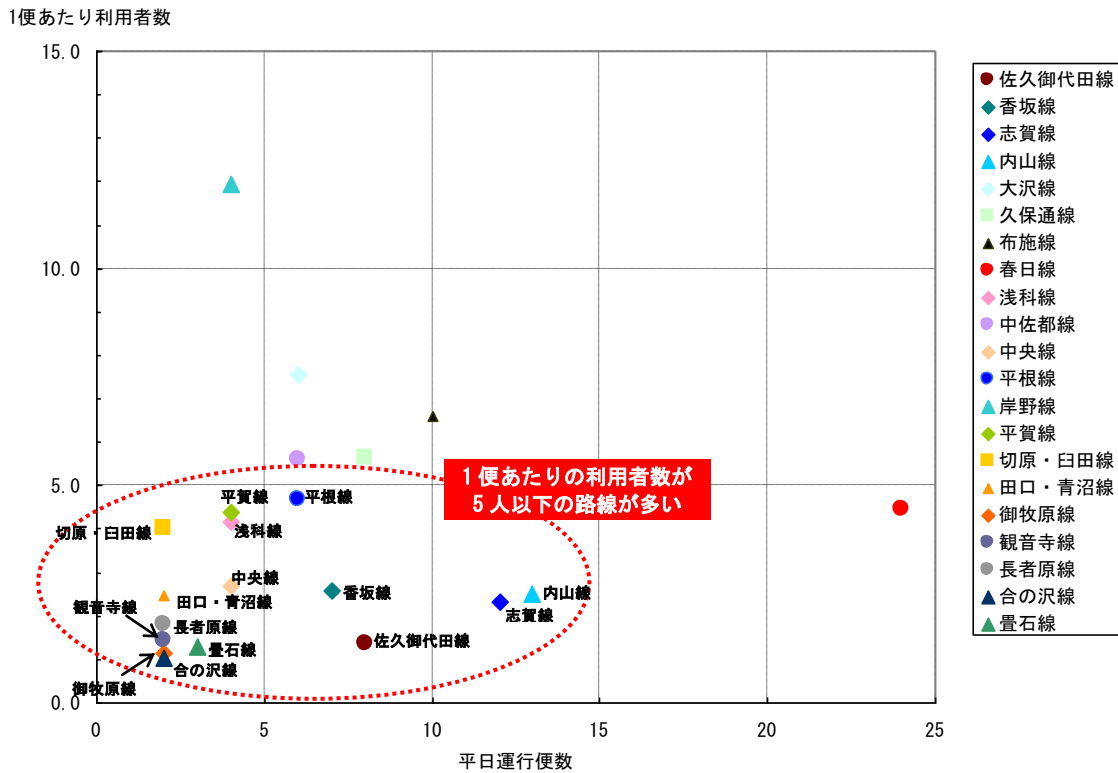


図 2-22 路線別1便あたり利用者数（平成22年度実績）

表 2-10 路線別利用実績と1便あたり利用者数

運行種別	路線名	運行状況 (便/日)			利用実績(人)		対平成 17年度 比(%)	1便あたり 利用者数 (平成22年度)	備考
		平日	土曜	日祝日	平成17年度 (A)	平成22年度 (B)	H22/H17 (B/A)		
廃止代替バス	佐久御代田線	8	-	-	13,282	2,641	19.9%	(最小) 1.4人	市外の利用者も含む
	香坂線	7	4	-	15,006	4,861	32.4%	2.6人	
	志賀線	12	4	-	17,143	7,124	41.6%	2.3人	
	内山線	13	6	6	40,368	9,685	24.0%	2.5人	
	大沢線	6	-	-	13,882	10,933	78.8%	(最大) 7.6人	
	久保通線	8	-	-	7,213	10,928	151.5%	5.6人	市外の利用者も含む
	布施線	10	-	-	(H18) 6,000	15,661	261.0%	6.6人	うち2便はスクール専用
	春日線	24	8	8	(H18) 12,613	29,928	237.3%	4.5人	うち4便はスクール専用
計		88	22	14	125,507	91,761	73.1%	(平均) 4.0人	
市内巡回バス	浅科線	4	-	-	3,339	2,403	72.0%	4.2人	(月・水・金曜日運行)
	中佐都線	6	-	-	2,124	3,337	157.1%	5.6人	(火・木曜日運行)
	中央線	4	-	-	-	1,066	-	2.7人	(火・木曜日運行)
	平根線	6	-	-	3,585	4,055	113.1%	4.7人	(月・水・金曜日運行)
	岸野線	4	-	-	6,149	6,884	112.0%	(最大) 12.0人	(月・水・金曜日運行)
	平賀線	4	-	-	1,822	1,743	95.7%	4.4人	(火・木曜日運行)
	切原・臼田線	2	-	-	1,955	1,153	59.0%	4.0人	(月・水・金曜日運行)
	田口・青沼線	2	-	-	2,899	711	24.5%	(最小) 2.5人	(月・水・金曜日運行)
計			-	-	21,873	21,352	97.6%	(平均) 5.4人	
デマンドタクシー	御牧原線	2	-	-	(H20) 106	33	31.1%	1.1人	(火曜日運行)
	観音寺線	2	-	-	(〃) 65	32	49.2%	1.5人	(水曜日運行)
	長者原線	2	-	-	(〃) 200	162	81.0%	(最大) 1.8人	(月・木曜日運行)
	合の沢線	2	-	-	(〃) 37	50	135.1%	(最小) 1.0人	(水曜日運行)
	豊石線	3	-	-	(〃) 127	148	116.5%	1.3人	(月・水・金曜日運行)
計			-	-	(〃) 535	425	79.4%	(平均) 1.4人	
合計		131	22	14	147,915	113,538	76.8%		

※利用実績で平成17年度に運行されていなかった路線はカッコ内年度の実績を掲載

(3) 路線別利用特性

- 多くの路線で利用者が極端に少ない便が存在する。
- 利用目的は、路線バス、廃止代替路線は小中学生の通学対応もあり通学・通勤に目的の利用者が多い。
- 市内巡回バス、デマンドタクシーは全体的に通院目的とした利用が多い。中佐都線、岸野線、平賀線では買物目的も多いのが特徴である。

表 2-11 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
路線バス	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%					
	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%
市内巡回バス	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%
	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>		
デマンド	御牧原線	2			2	1.1	2	1				25%	<b>75%</b>			
	観音寺線	2			2	1.5	0	0								
	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。



## 2.2.5 その他の移動支援事業の利用状況

### (1) スクールバス（小・中学校遠距離通学対策事業）の利用状況

- 平成22年度のスクールバス等の小・中学校遠距離通学対策事業の生徒数は535人に及ぶ。
- 対象となる児童・生徒数は、平成20年度の望月小学校の統合により大幅に増加したが、平成21年には若干減少し、その後、横ばいの状況である。

#### 【小・中学校遠距離通学対策事業の概要】

市立小中学校の遠距離通学をする児童生徒の通学手段の確保対策として、市が民間交通事業者に委託して無料通学バスの運行や路線バスの定期券の交付等を行う事業。

対象は、小学生は4km以上、中学生は6km以上を基本とするが、学年や地形、冬季間のみなど児童・生徒の安全性に配慮した対策を実施。

表 2-12 スクールバス等の小・中学校遠距離通学対策事業の対象校、児童・生徒数

		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
学校数	小学校	6	6	6	7	8	8
	中学校	4	4	4	4	4	4
生徒数	小学生	296	281	269	492	453	463
	中学生	77	83	84	81	72	72
	合計	373	364	353	573	525	535

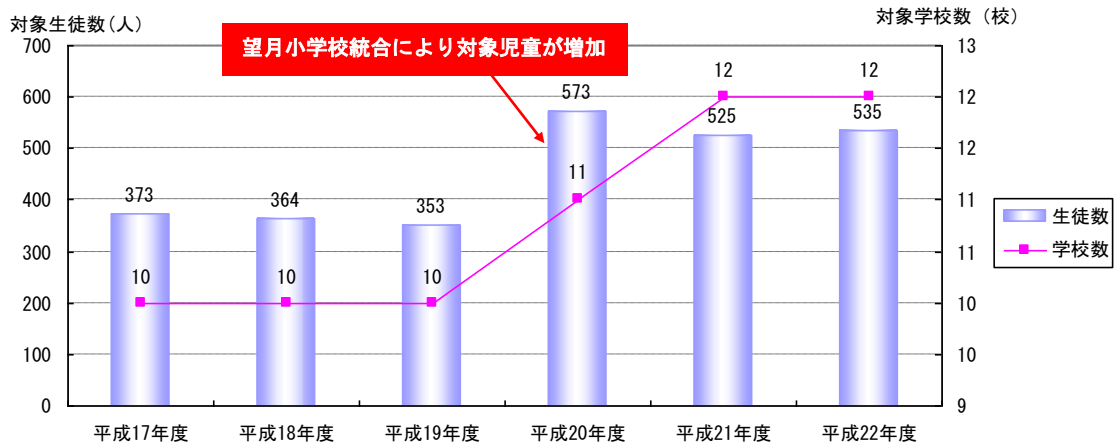


図 2-23 小・中学校遠距離通学対策事業の対象校、児童・生徒数の推移

(2) 高齢者・障害者外出支援サービスの利用状況

- 年間 1,000 回程度当該サービスが利用されている。
- 平成 17 年以降、浅科支所管内での利用が減少し、本庁管内での利用が増加している。

【高齢者・障害者外出支援サービス事業の概要】

公共交通機関を利用することが困難な市民税非課税世帯の高齢者・障がい者の通院等の利便を図るために、利用者から負担をいただき、外出支援サービスを行う事業。

原則、1 週間前までの予約で片道利用 1 回 500 円（月 4 回まで）

■高齢者外出支援サービス事業の利用対象者（一部要約）

- ①概ね 65 歳以上の独り暮らし高齢者、高齢者のみの世帯又は高齢者と障がい者のみの世帯に属する方
- ②公共交通機関の利用が困難な方
- ③家族等の支援を受けられない方
- ④上記①～③全てに該当し、かつ市民税非課税世帯に属する方

■障害者外出支援サービス事業の利用対象者（一部要約）

- ①市民税非課税世帯に属する 65 歳未満の者で、公共交通機関を利用することが困難で、かつ、次の各号のいずれかに該当する者
- ②介護保険法に基づく要介護認定を受けている者のうち、要介護 4 以上に該当する者
- ③身体障害者福祉法に基づき身体障害者手帳の交付を受けた者のうち、障害等級が 3 級以上に該当する者
- ④療育手帳交付要綱に基づき療育手帳の交付を受けた者のうち、障がいの程度が B 1 以上に該当する者
- ⑤精神保健及び精神障害者福祉に関する法律に基づき精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者のうち、障害等級が 1 級に該当する者
- ⑥難病（特定疾患治療研究事業実施要綱第 3 条に規定する対象疾病をいう。）に罹患している者
- ⑦前各号に掲げるもののほか、市長が認める者

表 2-13 高齢者・障害者外出支援サービスの利用状況（運行回数）

		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
高齢者 外出 支援	本庁	49	282	330	392	415	407
	白田支所	16	34	8	10	23	16
	浅科支所	457	359	216	117	102	69
	望月支所	258	379	377	420	340	370
	計	780	1,054	931	939	880	862
障害者外出支援		74	107	134	173	211	150
合計		854	1,161	1,065	1,112	1,091	1,012

（単位：回）

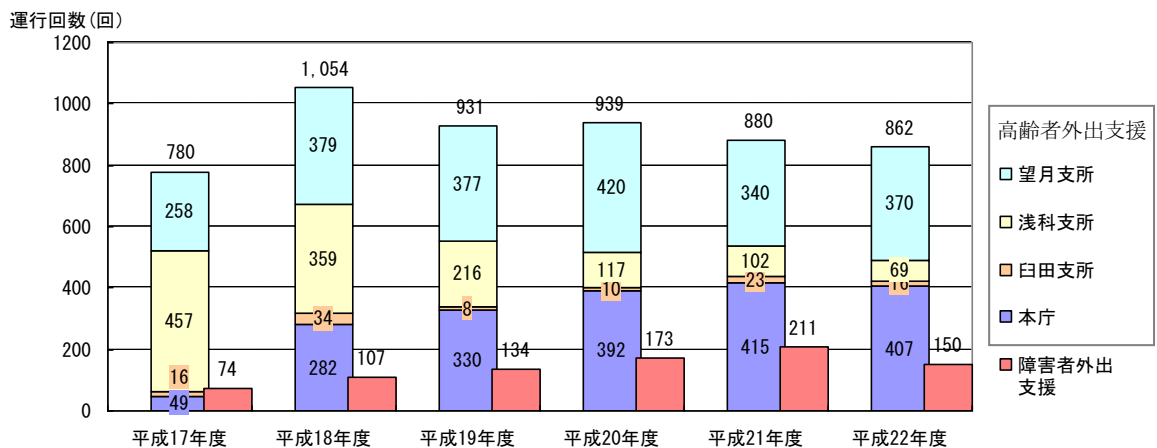


図 2-24 高齢者・障害者外出支援サービスの運行回数の推移

## 2.2.6 公共交通維持費に対する負担額

- 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。

廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー（望月地区）及び、小・中学校遠距離通学対策事業、高齢者・障害者外出支援サービス事業に対する行政負担額の推移を下図に示した。

これによると、行政負担額は平成 20 年に望月小学校の統合に伴う小・中学校遠距離通学対策事業の増加によって大きく増加している。また、市内巡回バス、廃止代替バスも負担額が増加傾向にある。

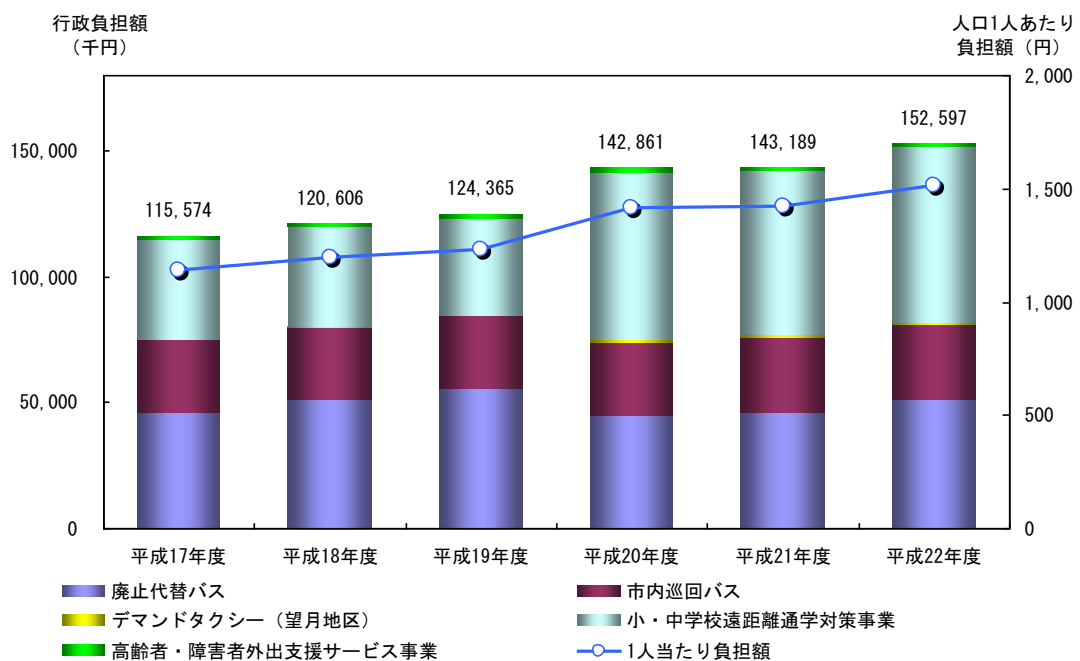


図 2-25 行政負担額と人口 1 人あたりの負担額

表 2-14 公共交通の実績と負担額

	利用実績 (人/年)	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	平成22年 負担額 (千円)	利用者 1 人 あたり負担 額 (円)
廃止代替バス	91,761	23,435	74,120	50,685	556
市内巡回バス	21,352	2,105	32,062	29,957	1,403
デマンドタクシー（望月地区）	425	135	1,026	891	2,096
小・中学校遠距離通学対策事業	*214,000	-	69,724	69,724	326
高齢者・障害者外出支援サービス事業	1,012	431	1,771	1,340	1,555
合計	328,550	26,106	178,703	152,597	465

※小・中学校遠距離通学対策事業の利用実績は対象者 535 人より 200 日、往復利用と想定した人数

### 2.3 住民意見等の把握

本節では、市民アンケートをはじめとした関連調査により、市民の日常生活における交通手段と交通手段の選択理由、公共交通の利用状況と意見・要望や今後の公共交通のあり方に向けた意見等の把握を行った結果を整理分析し、今後の公共交通の検討に向けた基礎資料とする。

実施した、関連調査は以下のとおりである。

表 2-15 住民意見等の把握を目的に実施した調査

実施調査	調査概要
市民アンケート調査	日頃の主たる行動目的と交通手段、公共交通に対する考えや今後の公共交通のあり方、公共交通利用に向けた取り組みなどについて、市民の意見聴取を目的に実施した世帯アンケート。
高校生アンケート調査	市内高校7校の生徒を対象に、通学時の交通手段、家族等に送迎してもらう理由、今後の公共交通のあり方や要望、公共交通の利用に向けた取り組みについての意見聴取を目的に実施。
バス利用者ヒアリング調査	バス、デマンドタクシーの車内において、利用者に対し、移動目的、バスの乗降バス停と乗り継ぎの有無、バスの満足度などの状況を調査。
鉄道駅利用者ヒアリング調査	主要な鉄道駅の駅前広場において、移動目的、鉄道の乗降駅、バスの乗降バス停と乗り継ぎの有無、バスの満足度などの状況を調査。
関連機関ヒアリング調査	市内の医療、教育、福祉、観光、商工の各関連機関と、実際にバス、タクシーを運行する交通事業者を対象に、公共交通に対する各分野からの意見・要望等をアンケートとヒアリングによる調査を実施。

#### 【アンケート集計及び結果における留意事項】

- ※1: アンケートの集計では、基本的に無回答は構成比に考慮しないものとした。ただし、居住地、年齢などの基本属性にかかわる設問では集計対象とし構成比等にも考慮した。
- ※2: グラフにおける「N=」は有効回答者数を示す。

### 2.3.1 市民アンケート調査

市民アンケート調査は、日頃の主たる行動目的と交通手段、公共交通に対する考えや今後の公共交通のあり方、公共交通維持に向けた取り組みなどについて、市民の意見聴取を目的に実施した。

その結果の概要と計画策定に配慮すべき回答結果を以下に整理した。

なお、アンケートは、無作為抽出による世帯向けアンケート調査の形式で実施し、配布・回収の状況は以下のとおりであった。

また、回答は市内全世帯数に対し 6.6%、人口に対し 6.2%（ともに平成 23 年 10 月 1 日現在）にあたる回答で、地区別の回答もほぼ地区別世帯数に比例する回答数となっている。

表 2-16 配布・回収結果

配布数	回収数	回収率
5,000 世帯	2,571 世帯 (6,247 人)	51.4%

表 2-17 回答者の居住地

項目	回答数	構成比
浅間地区	661	25.7%
野沢地区	488	19.0%
中込地区	404	15.7%
東地区	188	7.3%
臼田地区	367	14.3%
浅科地区	140	5.4%
望月地区	236	9.2%
無回答	87	3.4%
合計	2571	100.0%

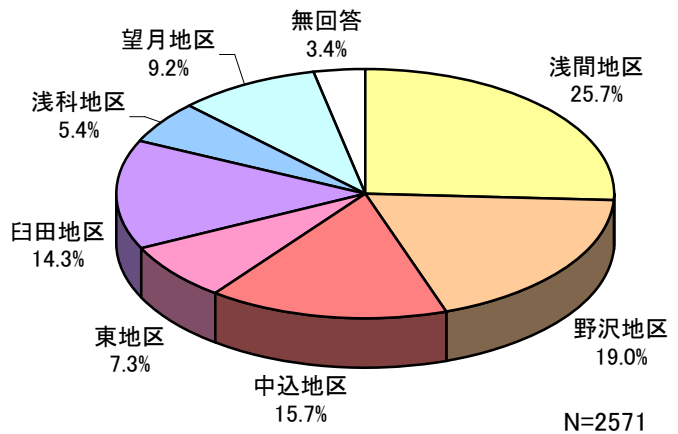


図 2-26 回答者の居住地

(1) 自動車免許の有無

- 自動車免許は約8割の方が保有。
- 年齢別では、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。

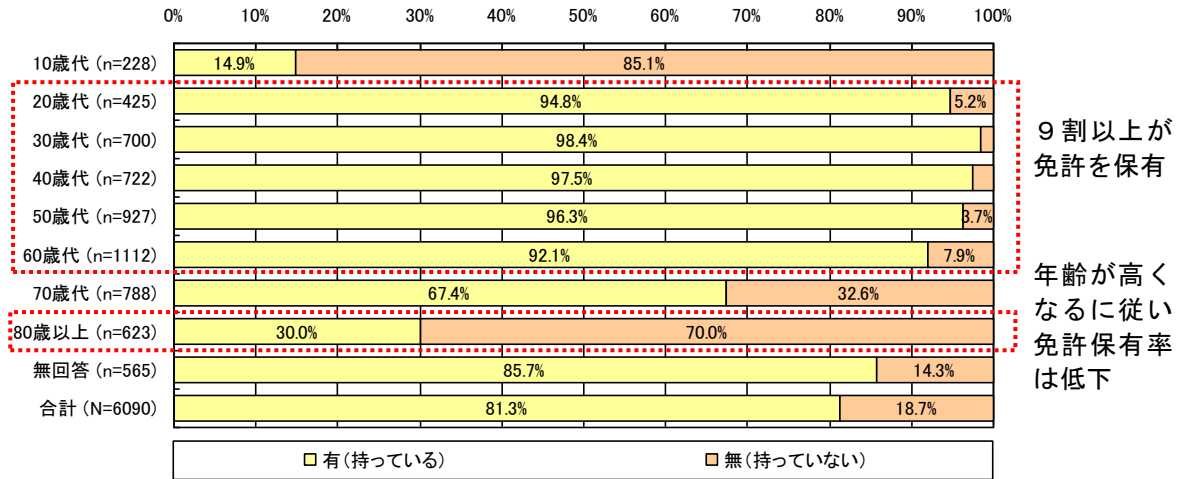


図 2-27 年齢別自動車免許の保有状況

(2) 外出の頻度

- 外出頻度は、50歳代以下では、ほぼ毎日が80%を占める。
- 一方、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し、2～3日に1回、1週間に1回程度の外出が増加する。

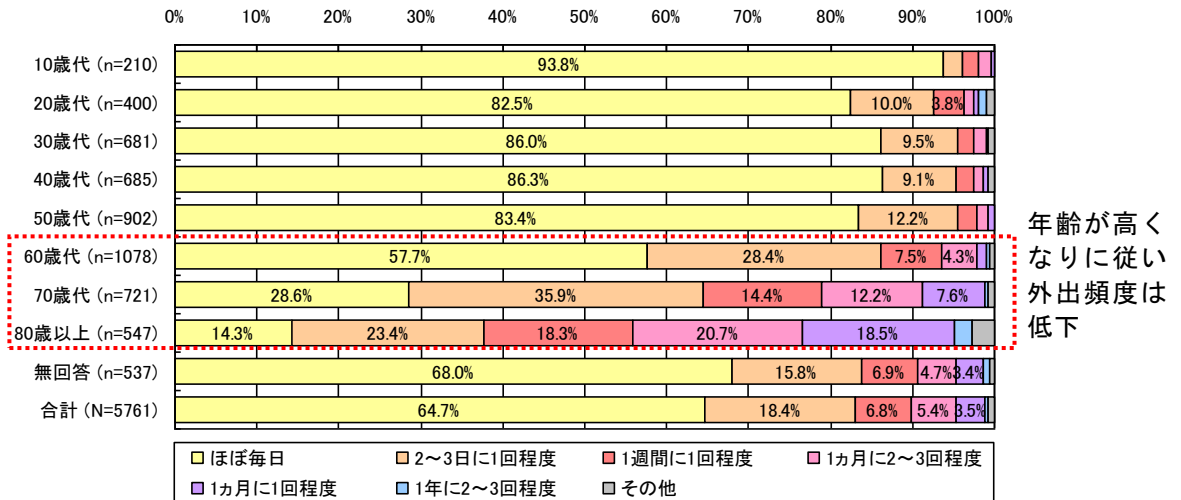


図 2-28 年齢別外出頻度

(3) 外出目的と行動時間帯

■ 10～50歳代では、通勤・通学が主な外出目的とされ、朝夕の移動が主体と考えられる。  
 ■ 一方、60歳代以上では、買物、通院が主な外出目的となり、日中の移動が主体と考えられる。

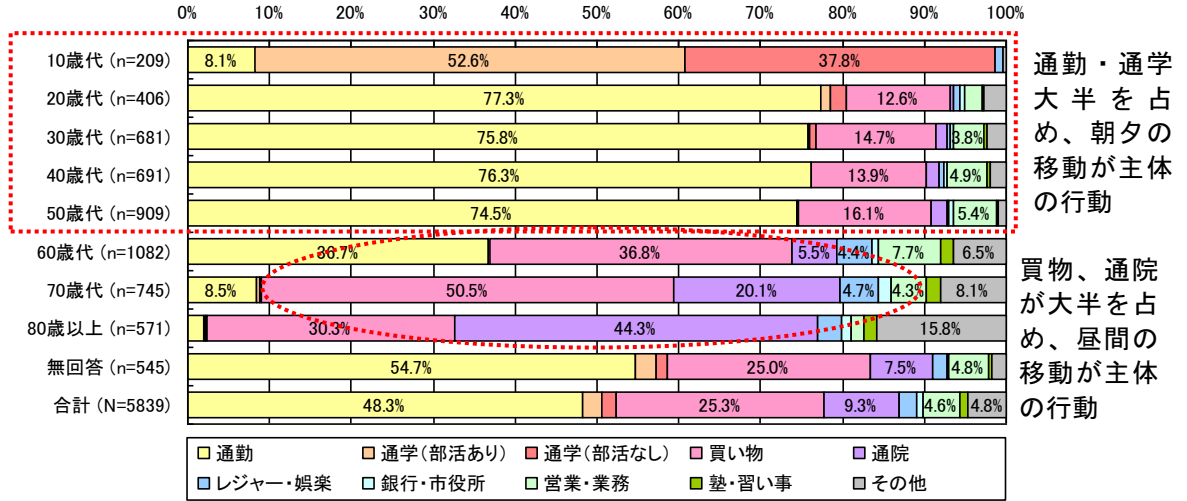


図 2-29 主な外出目的

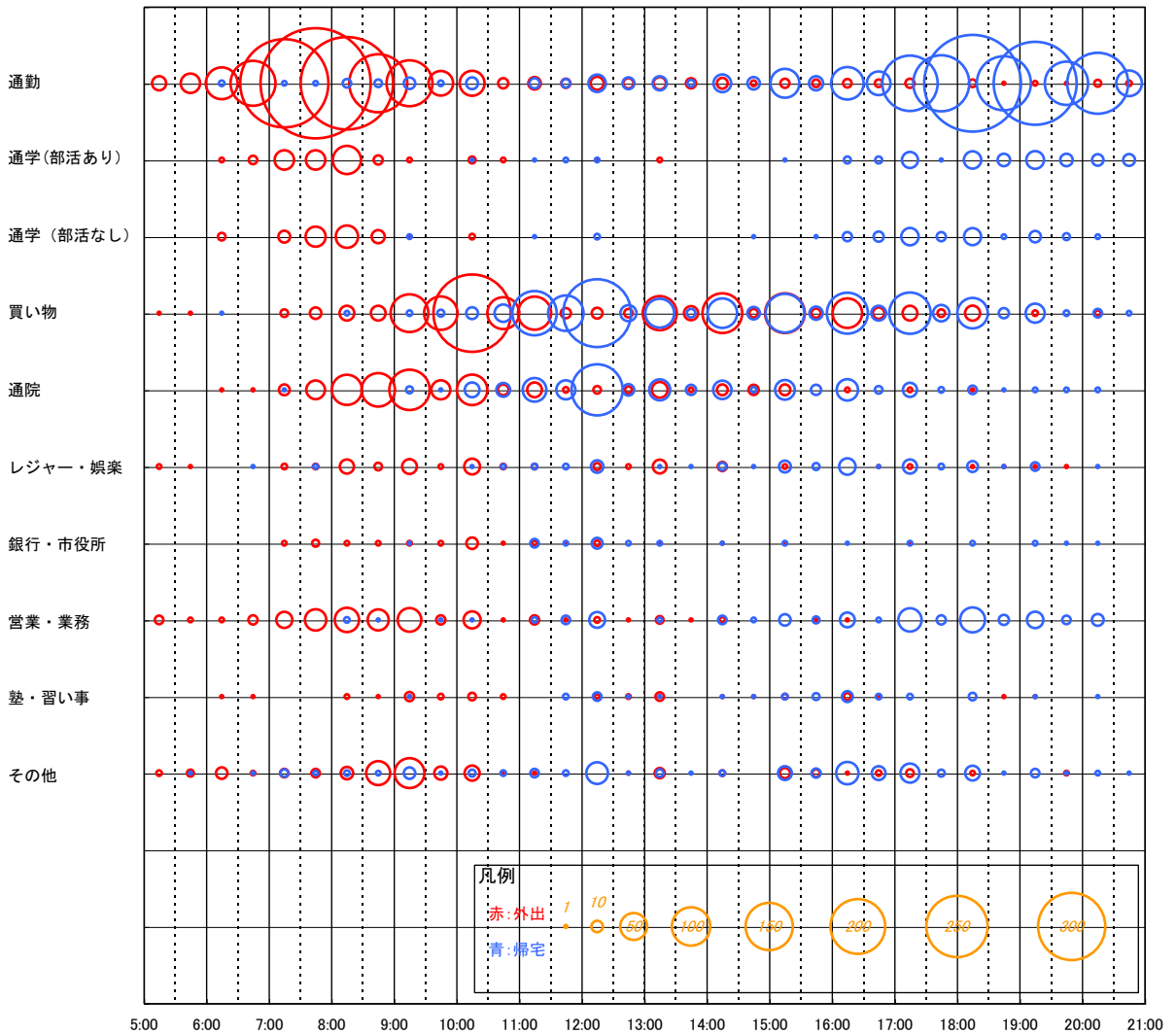


図 2-30 目的別行動時間帯

#### (4) 移動時の交通手段

- 20～60歳代では70%以上を自動車が占める。
- 一方、70歳代以上では、自ら自動車を運転する割合は急激に減少し、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・自転車が41%を占める一方で、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。

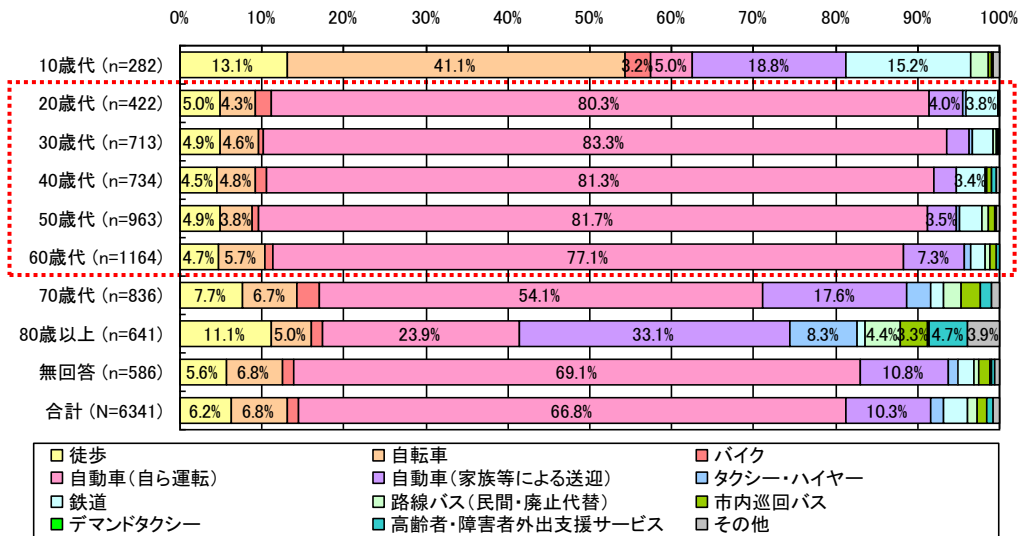


図 2-31 移動交通手段

#### (5) 家族による送迎による移動者の公共交通を利用しない理由

- 10歳代、60歳代以上の理由としては、「公共交通より便利だから」が最も多く、「送迎してくれる人と時間・方向が同じだから」、「行きたい目的地まで公共交通がない」、「乗りたいときに乗れる便がないから」という理由が続いている。

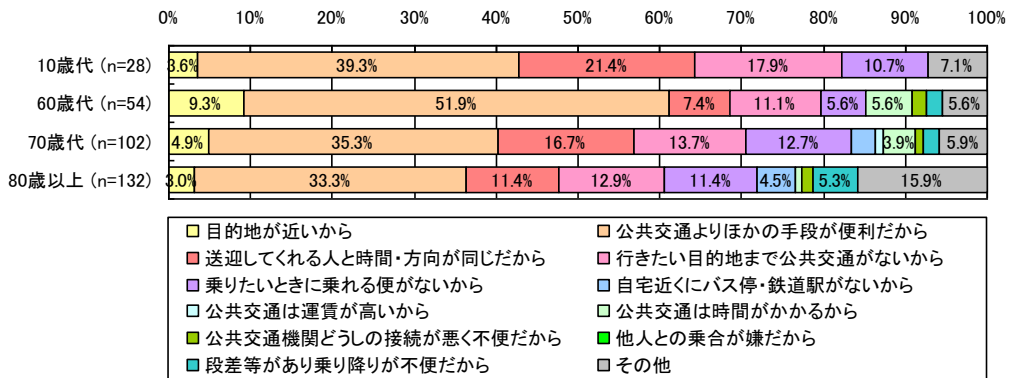


図 2-32 家族による送迎を選択する理由



(6) 公共交通を利用する理由

■ 公共交通を利用する理由としては、「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ている。  
 ■ また、東地区、臼田地区、望月地区で他の地区に比べ多く40%を越えている。

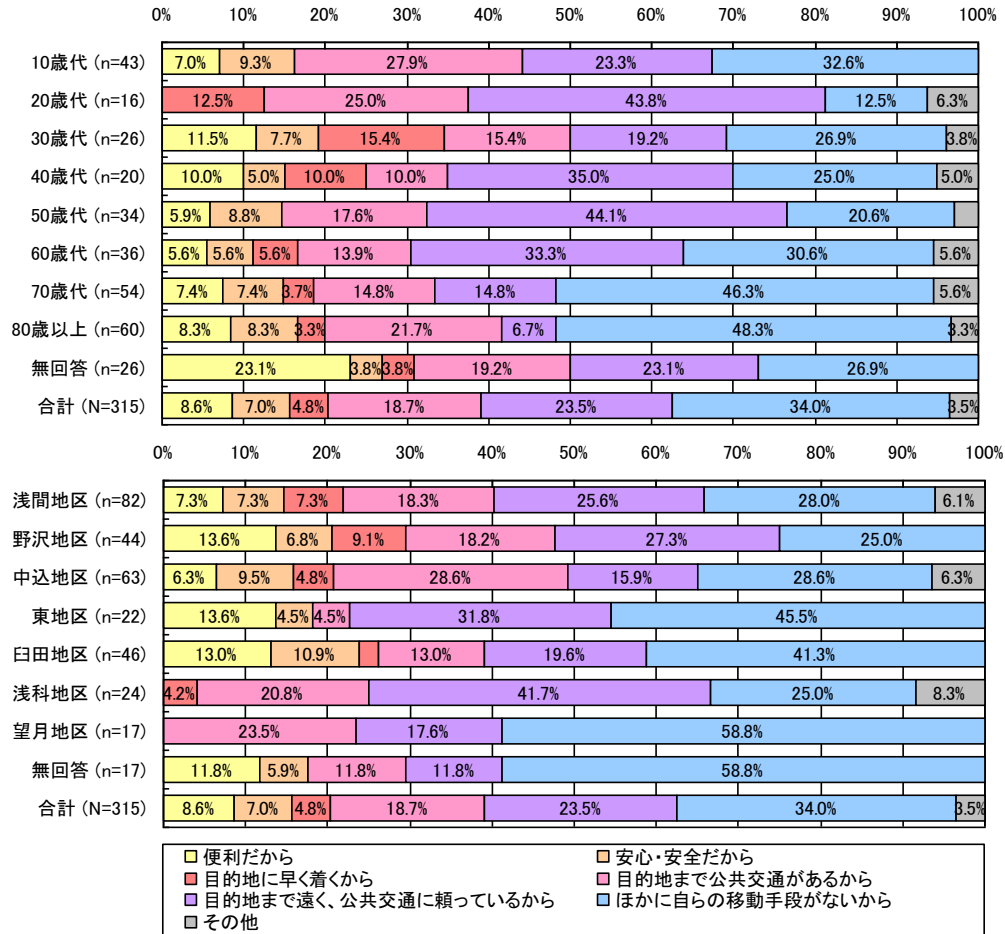


図 2-33 年代別と地区別の公共交通を利用する理由

(7) 公共交通に対する満足度

■ 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。

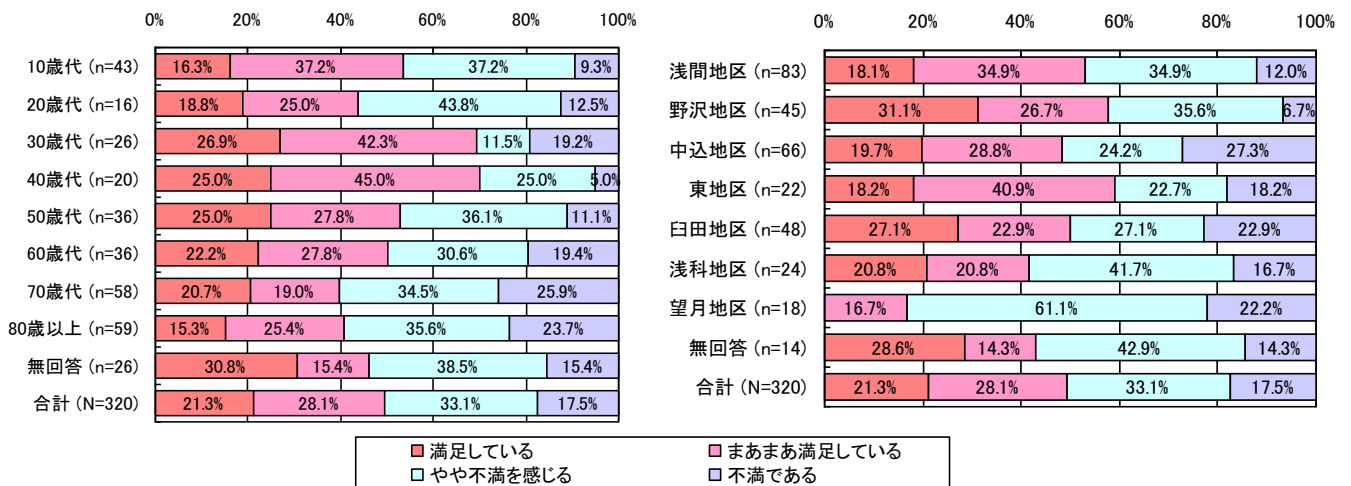


図 2-34 公共交通を利用する方の満足度

(8) 公共交通に対する不満理由

■ 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。  
 ■ 「自宅近くに乗り降りする場所がないから」という回答は、20・30歳代、80歳代以上で比較的多く、また、浅間地区、東地区、臼田地区でも意見が多い。

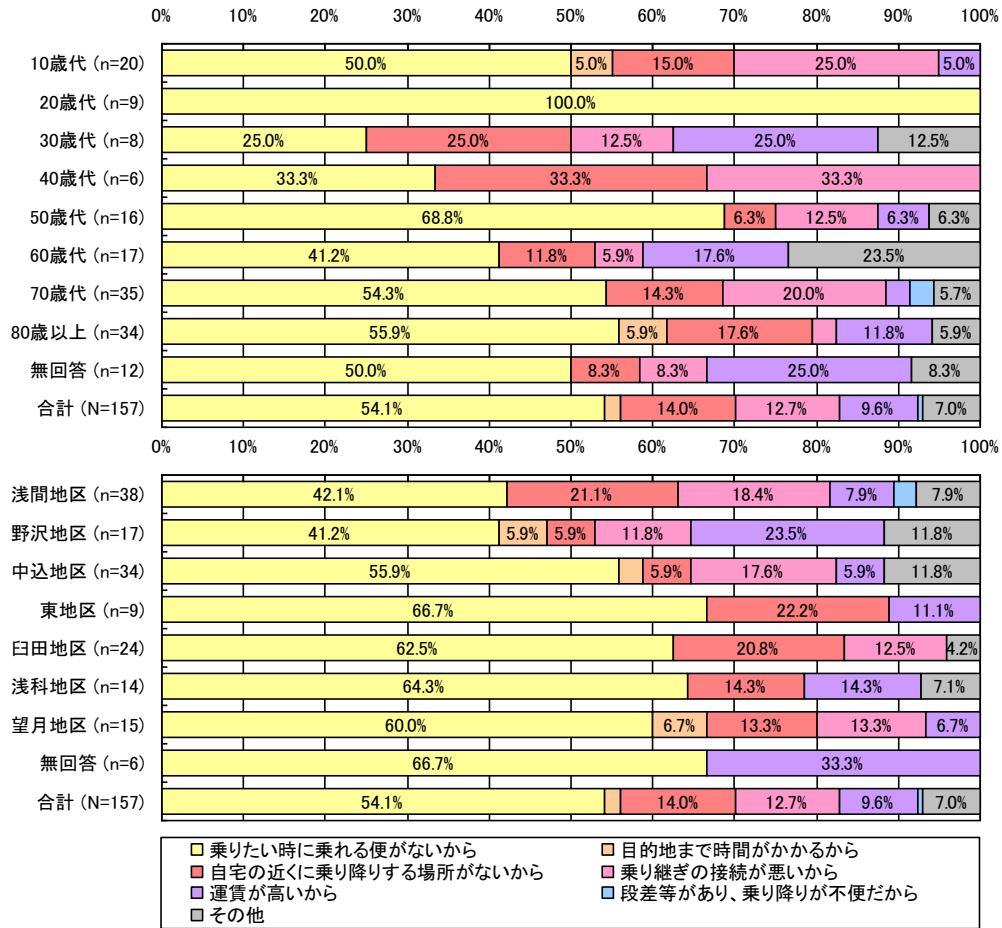


図 2-35 公共交通に対する不満理由

(9) 公共交通を利用しない理由と公共交通を利用する場合の条件

■ 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」という回答が約半数を占め、次いで「行きたい目的地まで公共交通がないから」が12%となっている。  
 ■ 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。  
 ■ 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。

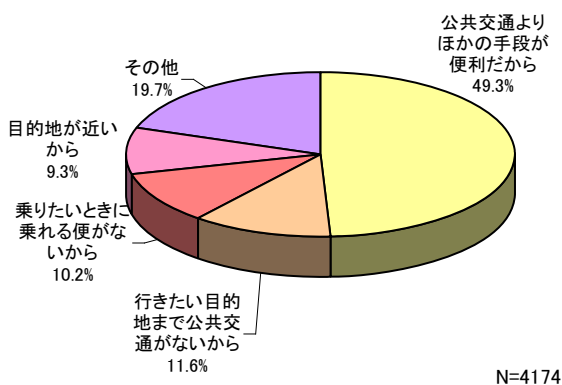


図 2-36 公共交通を利用しない理由

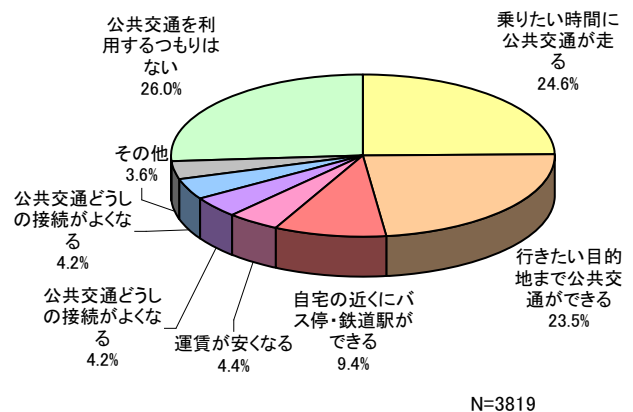


図 2-37 公共交通を利用する場合の条件

(10) 市の財政負担や公共交通の維持等に向けた意識

- 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。

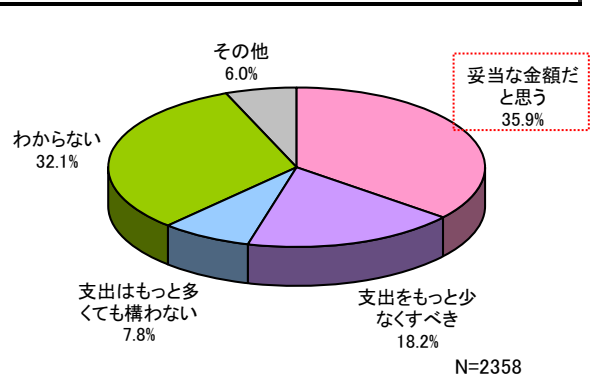


図 2-38 市の財政負担に対する意識

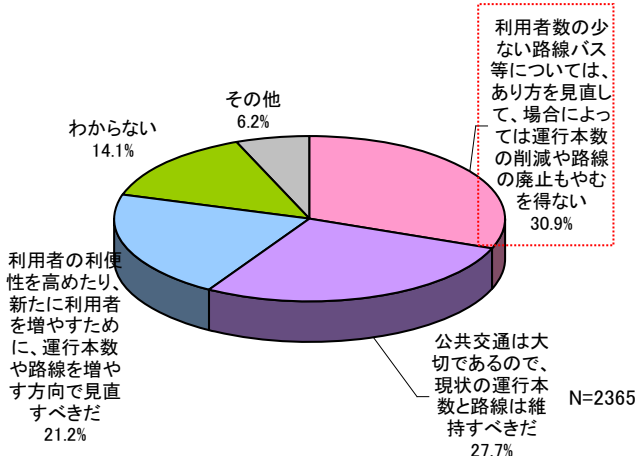


図 2-39 今後のバス路線等維持の意識

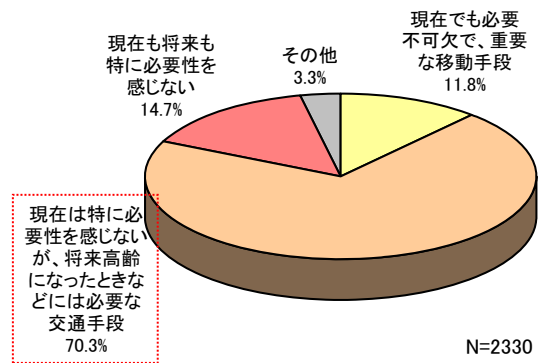


図 2-40 公共交通の必要性

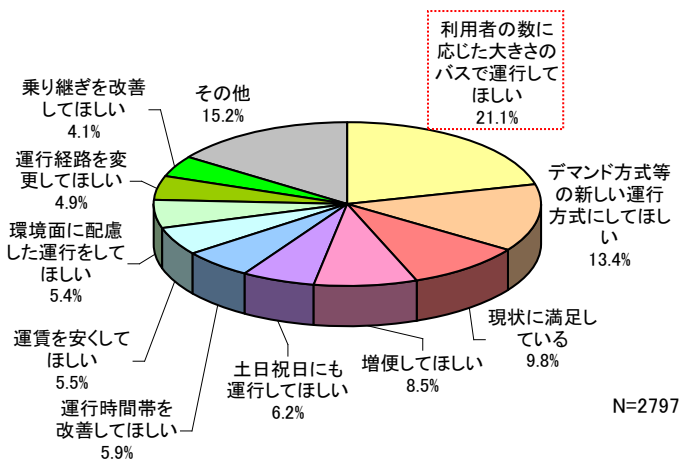


図 2-41 今後の公共交通に対する要望

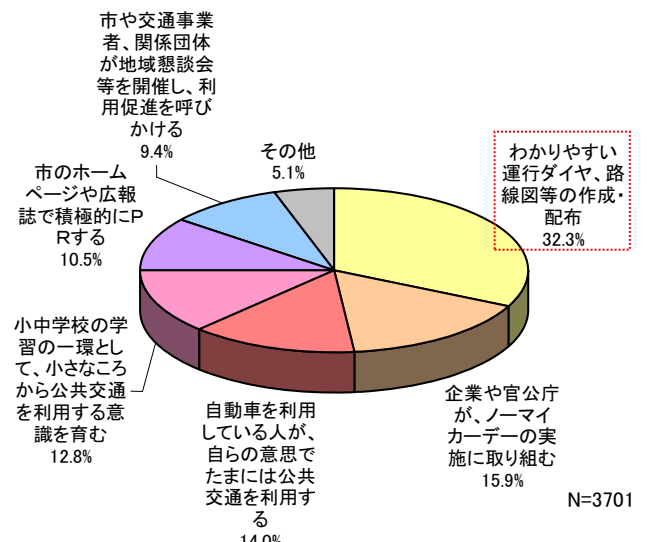


図 2-42 公共交通利用促進

### 2.3.2 高校生アンケート調査

高校生アンケート調査は、通学など自ら自動車での移動ができない高校生の意見、市外からの通学者の意見聴取を目的に実施した。

調査対象は、市内7校（野沢北高校、野沢南高校、臼田高校、佐久長聖高校、岩村田高校、北佐久農業高校、望月高校）の生徒で各校約100人とし学年別にほぼ均等に配布した。

その結果の概要と計画策定に配慮すべき回答結果を以下に整理した。

表 2-18 回答者の居住地

項目	回答数	構成比
浅間地区	119	16.5%
野沢地区	94	13.0%
中込地区	79	10.9%
東地区	36	5.0%
臼田地区	63	8.7%
浅科地区	36	5.0%
望月地区	43	6.0%
佐久市外	230	31.9%
小諸市	(74)	(10.2%)
佐久穂町	(38)	(5.3%)
東御市	(19)	(2.6%)
御代田町	(18)	(2.5%)
上田市	(16)	(2.2%)
小海町	(12)	(1.7%)
南牧村	(12)	(1.7%)
軽井沢町	(9)	(1.2%)
その他	(32)	(4.4%)
無回答	22	3.0%
合計	722	131.9%

※カッコ内は佐久市外の内訳のうち数

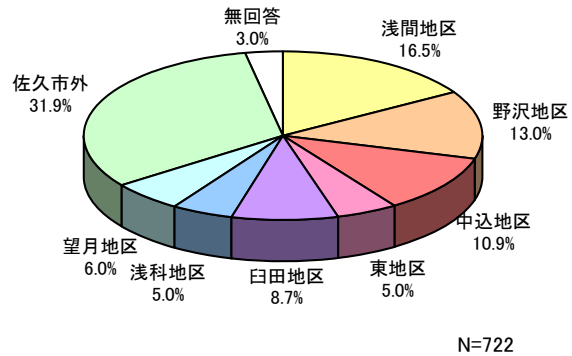


図 2-43 回答者の居住地

#### (1) 通学における交通手段

- 通学時の主たる交通手段（所要時間が一番長い手段）は、「自転車」が39%と最も多く、次いで「鉄道」が27%「家族等による自動車送迎」が17%となっている。
- これを通学距離帯でみると、通学距離が5km以上になると徒歩・自転車手段が減少し、鉄道利用、バス利用が増加する傾向が伺える。
- そのなかで、「家族等による自動車送迎」は1km以上の通学距離帯で16~18%と一定の利用がなされている。

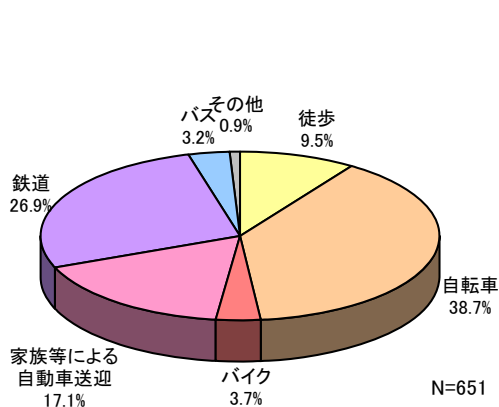


図 2-44 通学時の代表交通機関

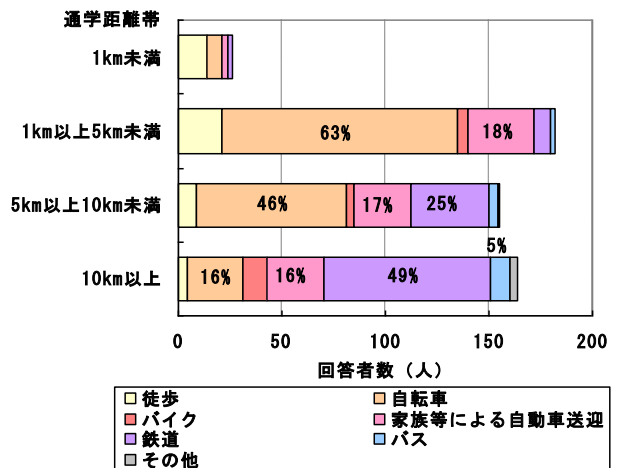


図 2-45 通学距離帯別の代表交通手段

(2) 通学で家族等に自動車送迎してもらう理由

■通学で「家族等に自動車送迎してもらう」理由としては、「送迎してくれる人と時間・方向が同じだから」が20%と最も多く、次いで、「自宅の近くにバス停・鉄道駅がないから」が15%、「乗りたい時間に公共交通が走っていないから」が12%と続いている。  
 ■また、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。

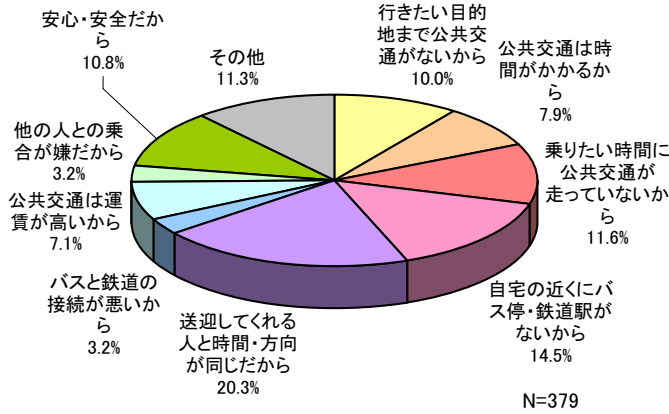


図 2-46 家族等に送迎してもらう理由

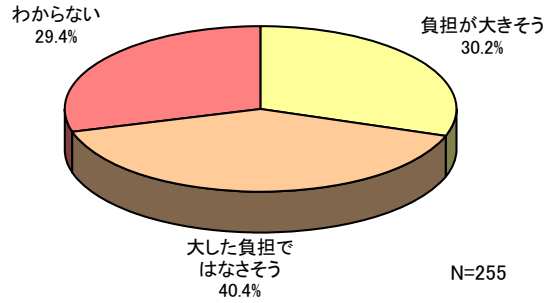


図 2-47 送迎者の負担についての印象

(3) 公共交通に対する満足度

■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。

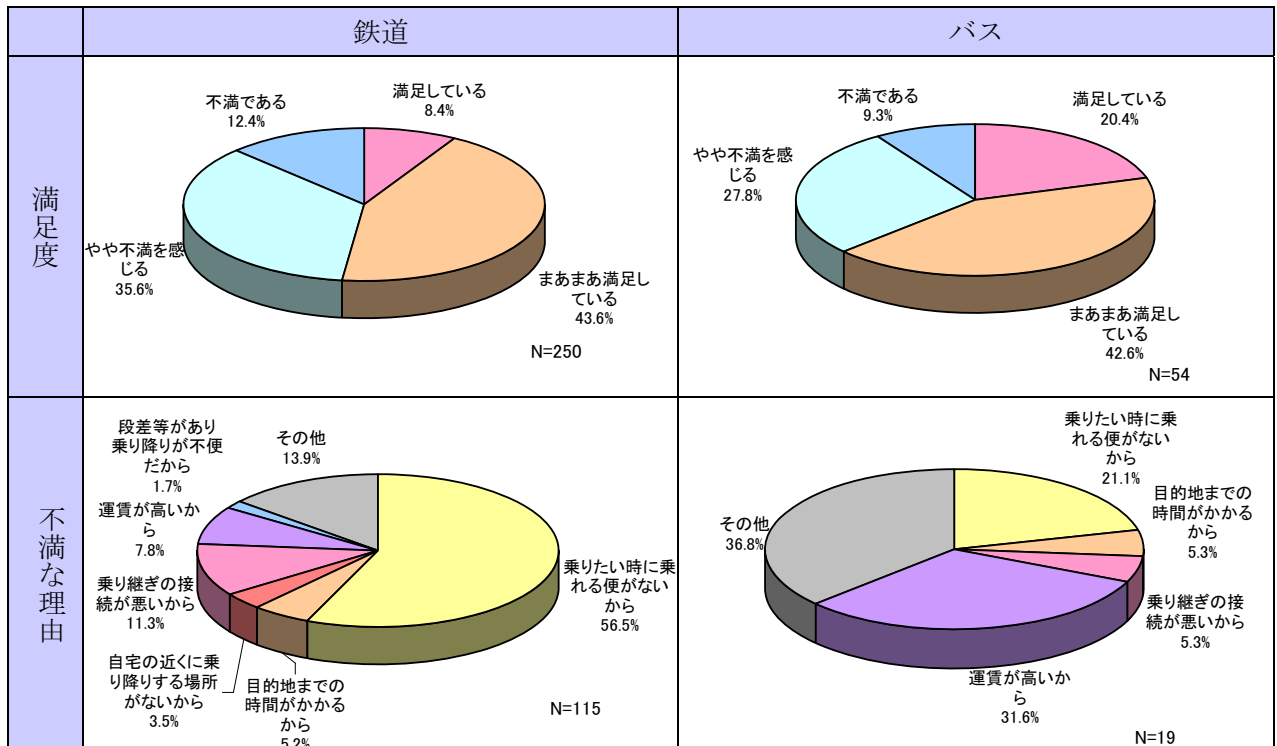


図 2-48 公共交通の満足度と不満な理由

(4) 公共交通に対する意識と今後の公共交通での取り組みについて

- 『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。(図 2-49 参照)
- 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。(図 2-50 参照)
- 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。(図 2-51 参照)

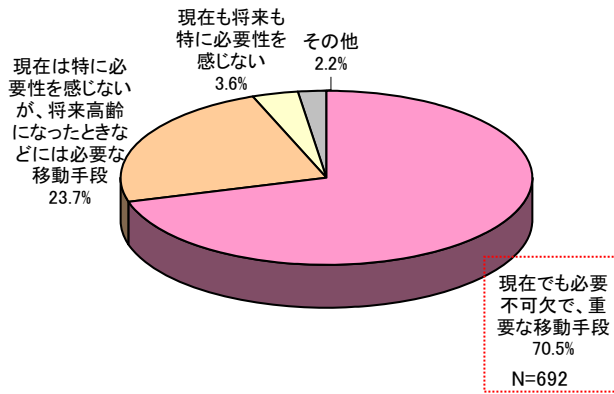


図 2-49 公共交通に対する意識

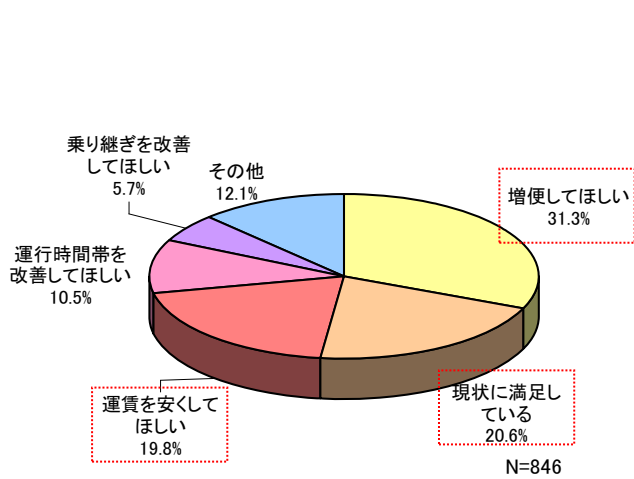


図 2-50 今後取り組むべき重要度の高いもの

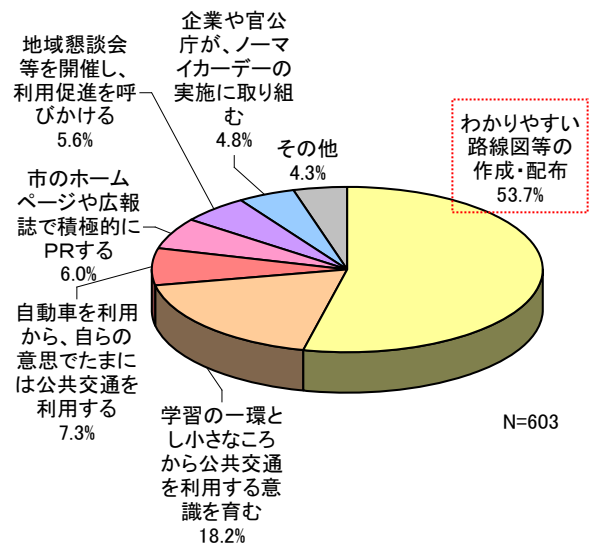


図 2-51 公共交通の利用促進で効果的なもの

### 2.3.3 バス利用者ヒアリング調査

バス利用者ヒアリング調査は、路線バス、廃止代替バス、市内巡回バス及びデマンドタクシーの車内で、実際に利用している方に対し、居住地、利用頻度、外出目的、満足度などのご意見を伺った。

調査の実施概要は以下のとおりである。

- 調査実施期間：平成23年9月7日、8日、13日、14日（各路線1日調査）
- 調査対象：バス路線全便調査（スクール専用は除く）、デマンドタクシー
- 有効回収数：438名

また、9月上旬より9月末まで、バス、デマンドタクシー車内にアンケート用紙・回収箱を設置し、調査日以外の利用者からの意見も募集した。

#### (1) 回答者の基本属性

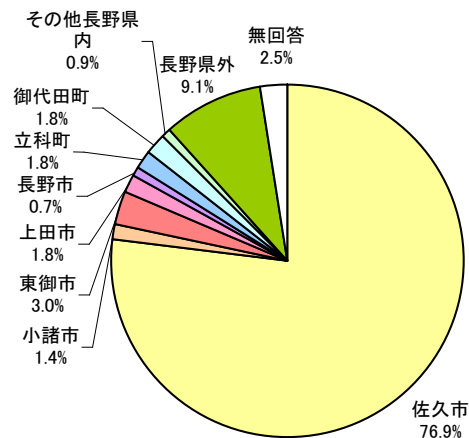
- 回答者の属性は、70歳代以上が38%、10歳代が25%と多い。
- 特に、70歳代以上の女性が30%を占める。

表 2-19 回答者の年齢・性別構成

	回答者数(人)				構成比			
	男性	女性	不明	合計	男性	女性	不明	合計
10歳未満	13	7	0	20	3.0%	1.6%	0.0%	4.6%
10歳代	40	61	7	108	<b>9.1%</b>	<b>13.9%</b>	1.6%	<b>24.7%</b>
20歳代	8	8	0	16	1.8%	1.8%	0.0%	3.7%
30歳代	13	2	0	15	3.0%	0.5%	0.0%	3.4%
40歳代	16	11	1	28	3.7%	2.5%	0.2%	6.4%
50歳代	11	19	2	32	2.5%	4.3%	0.5%	<b>7.3%</b>
60歳代	15	26	1	42	3.4%	<b>5.9%</b>	0.2%	<b>9.6%</b>
70歳以上	31	132	5	168	<b>7.1%</b>	<b>30.1%</b>	1.1%	<b>38.4%</b>
不明	0	5	4	9	0.0%	1.1%	0.9%	2.1%
合計	147	271	20	438	33.6%	61.9%	4.6%	100.0%

※構成比の太字は5%以上の構成を示す。

項目	回答数	構成比
佐久市	337	76.9%
小諸市	6	1.4%
東御市	13	3.0%
上田市	8	1.8%
長野市	3	0.7%
立科町	8	1.8%
御代田町	8	1.8%
その他長野県内	4	0.9%
長野県外	40	9.1%
無回答	11	2.5%
合計	438	100.0%



N=438

図 2-52 居住地構成

(2) バスの利用頻度と利用目的

- 全体では、「ほぼ毎日」という方が38%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。
- 年代別では、「ほぼ毎日」という回答は10歳代以下では8割以上を占め、30・40歳代では、約半数を占めている。
- 50歳代以上では、「2~3日に1回程度通」や「月2~3回」が増加している。
- 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。

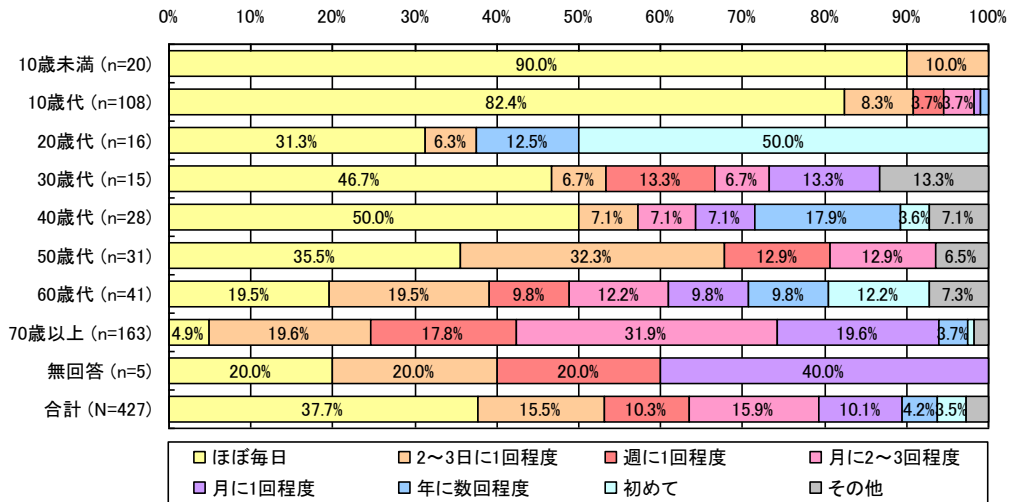


図 2-53 年代別のバス利用頻度

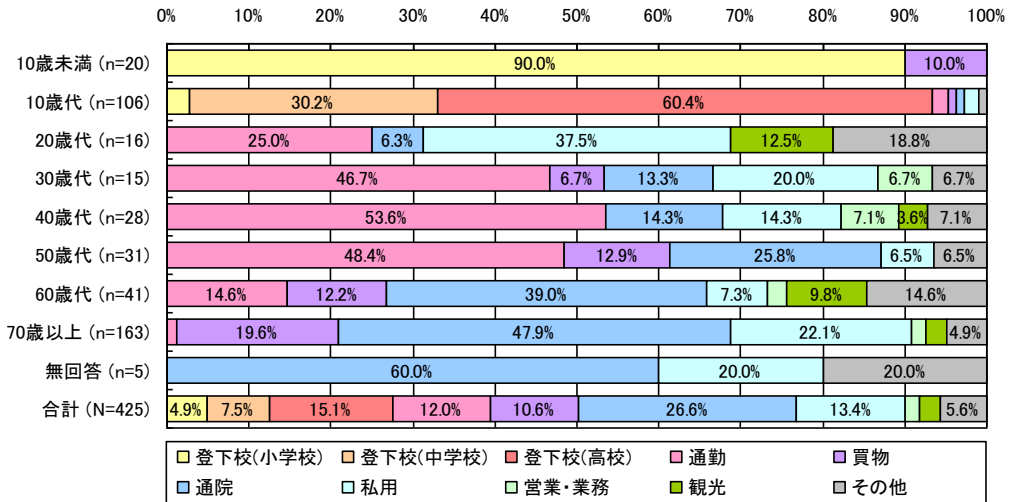


図 2-54 年代別の利用目的



(3) 移動における乗り継ぎの状況

■移動における乗り継ぎの状況では、乗り継ぎを行う方は22%となっている。  
 ■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。

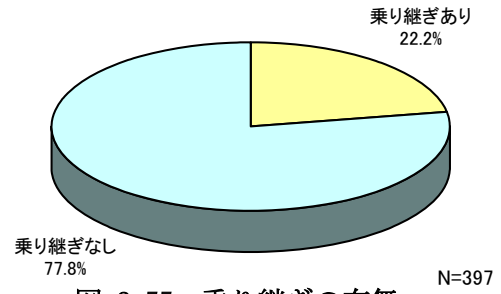


図 2-55 乗り継ぎの有無

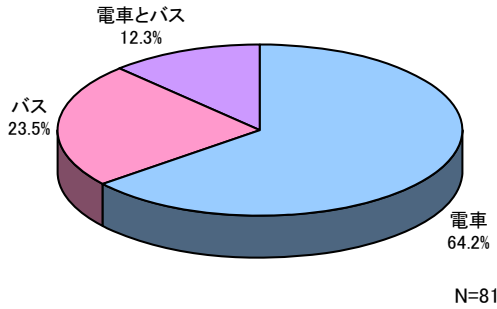


図 2-56 乗り継ぐ公共交通

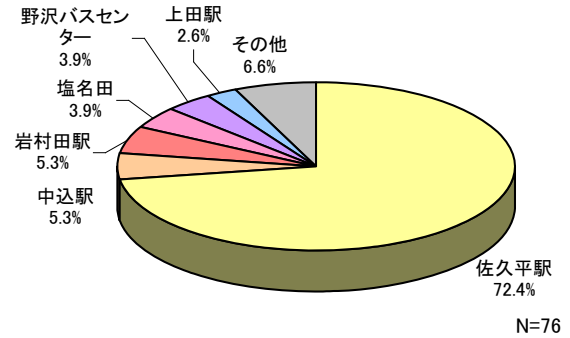


図 2-57 乗り継ぎを行う場所

(4) バスの満足度

■バス車内で聞きした満足度では、満足(満足+まあまあ満足)という回答は84%を占める。  
 ■不満(不満+やや不満)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。

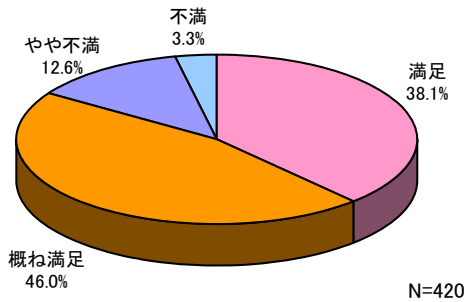


図 2-58 バス利用者の満足度

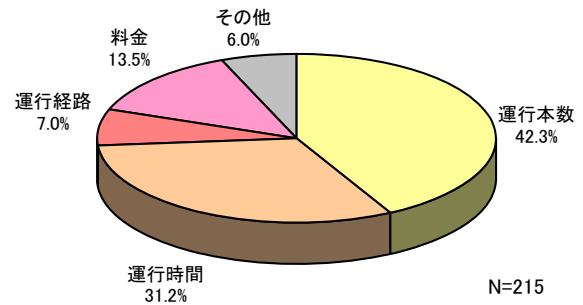


図 2-59 不満な理由

(5) その他寄せられた意見(主に不満な理由と重複しない意見を抽出)

- ・市内巡回バスの路線図見にくい。
- ・大事な移動手段なので存続して欲しい。
- ・バス停をもう少し増やしてもらえると助かる。
- ・大規模商業施設にバス停を設置して欲しい。
- ・市内巡回バスを200円にしても良いから、本数を増やして欲しい。
- ・乗降の際のステップが高いから不便。
- ・大変ありがたいのでなくさないで欲しい。

### 2.3.4 鉄道駅利用者ヒアリング調査

鉄道駅利用者ヒアリング調査は、市内主要駅の駅前広場において、鉄道利用者のバスに対する意識、鉄道とバスの乗り継ぎ状況、バスに対する不満点などの意見を伺った。

調査の実施概要は以下のとおりである。

- 調査実施期間：平成 23 年 9 月 13 日
- 調査対象：佐久平駅、岩村田駅、北中込駅、中込駅、臼田駅（200 人/日以上乗車駅）
- 有効回収数：253 名

#### (1) 移動における乗り継ぎの状況

- 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。

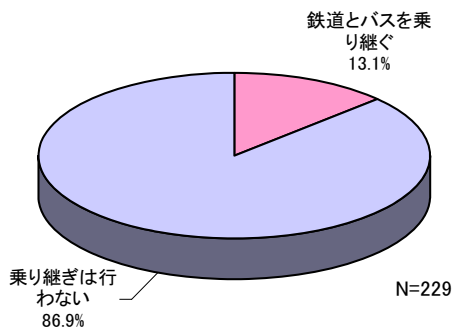


図 2-60 鉄道・バスの乗り継ぎ状況

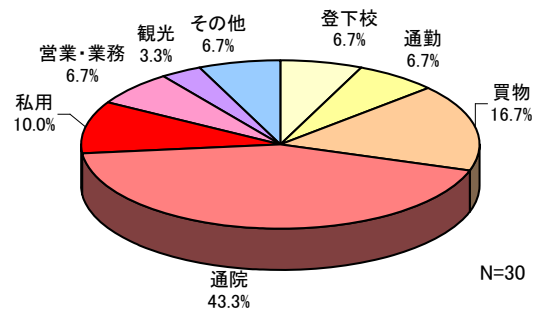


図 2-61 乗り継ぎを行う方の移動目的

#### (2) バスの満足度

- バスに対する満足度では、満足（満足+まあまあ満足）という回答は 70%を占める。
- 不満（不満+やや不満）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。

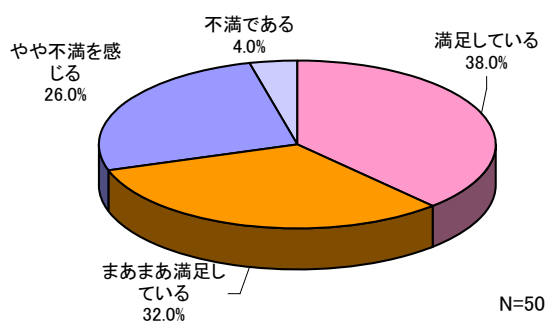


図 2-62 バス利用者の満足度

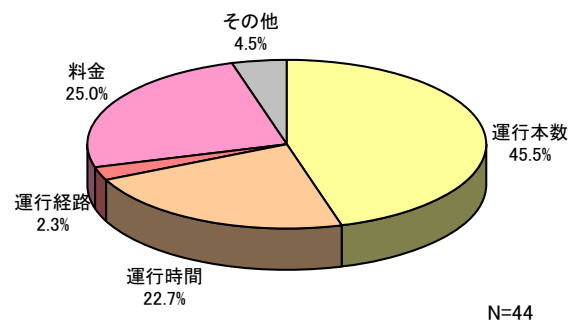


図 2-63 不満な理由

#### (3) その他寄せられた意見（主に不満な理由と重複しない意見を抽出）

- ・駅に接続し、地域を巡回するような路線で、駅前にわかりやすいルート案内図があると良い。
- ・大規模商業施設にバス停を設置して欲しい。
- ・バスと鉄道の接続が悪い。
- ・中型車でよいので 30 分に 1 本運行して欲しい。
- ・バス路線を高齢者向けで考えて欲しい。

### 2.3.5 関連機関アンケート調査

関連機関アンケート調査は、市内の医療、教育、福祉、観光、商工の各機関を対象に公共交通に対する意見、要望等をアンケートにて意見聴取を実施した。

調査の実施概要は以下のとおりである。

- アンケート配布対象者：医療関連 56 団体、教育関連 22 団体、福祉関連 20 団体、観光関連 1 団体、商工関連 7 団体

**計 106 団体**

- 有効回収数：94 団体

#### (1) 医療関連機関

##### ① 来院者からのバス運行に対する意見・要望

- ・バスの本数が少ない。行きはバスだが帰りはタクシーになってしまう。(9 件)
- ・バス停に関する問い合わせ (5 件)
- ・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。(4 件)
- ・バスの時刻、時刻表に対する問い合わせ (2 件)

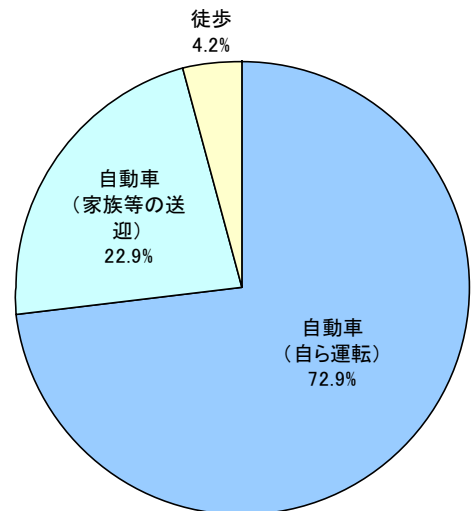


図 2-64 来院者の交通手段で多いもの

##### ② 医療施設からのバス運行に対する意見・要望

- ・本数があると助かる。診察時間を考慮し特定の時間帯にバスがあると便利。(14 件)
- ・近くにバス路線、バス停を作ってもらえると助かる。(6 件)
- ・バスに間に合うように診察して欲しいといわれることがある。(2 件)
- ・バスへの助成金を介助タクシーへの変更 (1 件)
- ・バスの運行をやめてタクシー券を配布したらどうか (1 件)

#### (2) 教育関連機関

##### ① 高校生の通学における公共交通利用の問題点 (バスに関する意見を抜粋)

- ・季節によりバスの利用率は異なる。
- ・本数が少ないもしくは、許可制で原付バイクでの通学も認めているからかもしれないがバス利用者は少ない。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い。
- ・バスの本数が圧倒的に少ない。

## ②遠距離通学支援について（小中学校、PTA組織）

- ・ありがたい。継続して欲しい。（4件）
- ・バス車内で立っている生徒もいるので安全性に配慮して欲しい。（2件）
- ・部活や社会体育の参加のため、現在遠距離通学の生徒のほとんどが保護者の送迎となっている。
- ・部活のため、朝早く、夜遅い子供たちもいるので本数が多いと利用しやすくなる。
- ・路線図をもらえたら利用しやすいと思う。

## ③バス運行に対する意見・要望（スクールバス以外）

- ・生活の時間、部活の時間にあつたバスがあるとありがたい（7件）
- ・直通便、新規路線に対する要望（3件）
- ・通学定期の割引、運賃に関する要望（3件）

## (3) 福祉関連機関

### ①バス利用の際の問題点

- ・本数が少ない。（4件）
- ・市内巡回バスが毎日運行していない。（3件）
- ・低床バスがないので乗りづらい。
- ・バス路線がわからない。
- ・回数券でも100円と10円を組み合わせなければならず面倒。片道券を発行していただくと助かる。
- ・障がい者にとって乗り継ぎの仕方、説明がよくわからない。
- ・知的障がいを持っている人が混乱してしまう変化の多い運行は、本人たちが利用する時間帯だけでも毎日同じ運行にして欲しい。

### ②バス運行に対する意見・要望

- ・車両を小さくし、小回りが聞かすようにして路線を増やす。（2件）
- ・時刻表・路線図を配布して欲しい。（2件）
- ・市内巡回バスが毎日運行して欲しい。（2件）
- ・大回りして時間がかかるので運行経路を短く。（2件）
- ・近くにバス停が欲しい（2件）
- ・行動目的に配慮したバスの運行
- ・乗り合いタクシー、デマンド型交通を検討してほしい。

### ③高齢者・障害者外出支援サービス事業への意見・要望

- ・利用料金の引き下げ。（4件）
- ・事業の維持・充実（3件）
- ・電動車椅子などリフト付きバス、車両が欲しい。（2件）
- ・乗り合いタクシー、乗合小型バスなど利用しやすい方法の導入検討（2件）
- ・タクシー割引券の支給やタクシーで障がい者手帳を掲示による割引制度の導入。

#### (4) 商店街関連機関

- ・高齢者は、交通便が不便なため来店がない。
- ・買物支援については、ごく少数であるが、家まで配達しているお店もある。美容室では、高齢のお客様を送り迎えする所もある。

#### (5) 観光関連機関

- ・観光地を有効的に結ぶバス路線が少ない。
- ・大規模商業施設などへのバス停設置。
- ・佐久平発の観光路線の検討。(2件)
- ・オンデマンド方式の検討。

#### (6) 商工関連機関

- ・市内巡回バスも路線バスも通らない地域にオンデマンドバスを運行して欲しい。
- ・佐久病院へ直接いける路線が無く、乗り換えないといけないので分かりづらい。
- ・地域活性化事業(イベント)の一環として、主要駅、バス停、駐車場から会場までの人の輸送にバスとの連携を図ってみたい。

### 2.3.6 交通事業者ヒアリング調査

交通事業者ヒアリング調査は、鉄道、バス、タクシーの交通事業者に対し、公共交通の現状や、問題点、改善の方向性などについて意見聴取を実施した。

調査の実施概要は以下のとおりである。

#### (1) 鉄道事業者

- ・運行状況は、新幹線開通にあわせ増便したため、他の路線に比べ本数などは多い。
- ・しかし、利用者は減少傾向にあり10年前に比べ3~4割程度減少している。
- ・今後は、減便の可能性はあっても増便の可能性はないと思う。
- ・鉄道相互の乗り継ぎは、首都圏方向へのアクセスに配慮、新幹線が単線という状況もあり、すべての調整は図れないが、比較的接続は良いと思っている。ただし、新幹線乗り継ぎに対しての要望は利用者からも寄せられている。
- ・窓口で佐久総合病院、合同庁舎に行くバス路線についての問い合わせがあり、職員がインターネットなどで調べた情報を提供している。
- ・上り9:05着が中込駅止まりで、臼田方面へは10:30までなく、10時までに佐久病院へ行きたいという方もいる。
- ・小海線の利用者が減少していることもあり、公共交通としてはバスとの連携も重要であり、駅にもバス路線図の掲示なども必要ではないかと思う。なお、バス路線図の掲示には協力していきたい。
- ・バス路線図、時刻表など市民に配布していくことも必要であると考えている。

## (2) バス事業者

- ・路線バスは、全て赤字の状況である。
- ・市内巡回バス等を発達させると利用者が減少するという傾向がある。
- ・利用者は、昭和 30 年頃と比較すると極端に減少しており、特に学生の利用、山間部での利用が減少していると認識している。
- ・上記の状況より、いかに維持していくかが大きな問題となっている。
- ・近年では、利用者からの要望より内山線、大沢線でダイヤ改正にあわせ時刻、バス停などの変更を実施した。バス停の追加要望もあったが、位置の移動で対応したりもしている。しかし、利用がほとんどないのが現実である。
- ・スクールバスの混乗については、スクールバスに特化した運行にしたほうが良いと思う。また、平成 13 年ごろと比較すると学生数が減少しており、スクールバスの運行形態も調整が必要であると考ええる。
- ・利用状況からは、市内巡回バスの中央線（臼田地区）の利用が非常に少ない。
- ・志賀線、香坂線は廃止代替ということもあり土日の運行を行っているが利用者が少なく、検討が必要であると考ええる。

## (3) タクシー事業者

- ・佐久市などでは、タクシーに乗るという習慣がほとんどない。
- ・バスに関してはどこも同じで利用者は減少しており、小諸ではワンボックスカーで運行しているが十分足りている。
- ・通学は多いが、その他はデマンドでも良いのではないかと思う。
- ・現在、デマンド運行がはやっているが、デマンド運行を導入するとタクシー利用者が減少し、大変な状況になってしまう。
- ・利用者は 8 割近くが地元の方で、残りはビジネスマン。午前中の利用が多く、午後は比較的空車の時間が多い。また、土日は平日の半分以下。
- ・病院への利用者などは、曜日運行のバス路線に合わせられればよいが、病院の予約は、病院の診療科、先生によって決まってしまうことが多い。
- ・「バス停まで歩いていけない」、「時間が合わない」などの理由でタクシーを利用している方もいる。
- ・バス等に対する要望を相談したいが、どこにして良いのかということ聞いたことがある。
- ・病院までの利用を限定としたタクシー券の配布なども考えられるのではないか。
- ・利用が多いことはバスで、少ないところはデマンド（タクシー）という方法も考えられるのではないか。
- ・望月のデマンドタクシーについては、フリー乗降などの利便性向上は、導入の検討が必要であると思う。
- ・デマンドタクシー利用者の中には買物帰りは荷物が多く、バス停から歩くのは大変なようである。
- ・商業施設のバス停には、雨の日には店舗内、もしくは軒下で待っていただける場所であれば良いがそのようなこともできない場所に存在している。

## 2.4 公共交通に関する諸調査のまとめ

### 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。
- 運転免許保有者数は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**。

### 【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。
- 路線バス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**。
- 毎日運行される路線バス、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】

- 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。

### 【廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの利用状況】

- 1便に10人以上の乗車があったのは、131便中15便（11.5%）**。
- 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**。

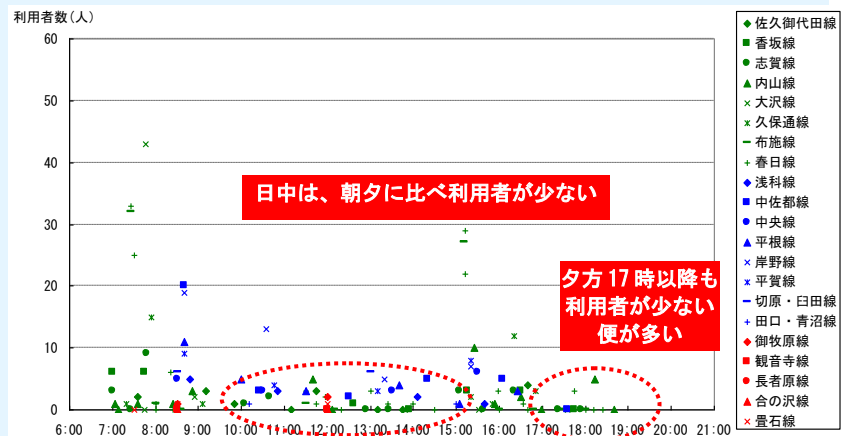


図 2-65 路線別・便別利用状況

### 公共交通の利用実態

【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<sup>が</sup>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・自転車が41%を占める一方で、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。  
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。

【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。

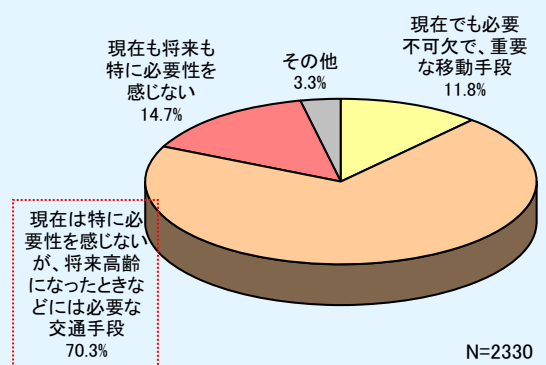


図 2-66 公共交通に対する意識



- 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。

【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。

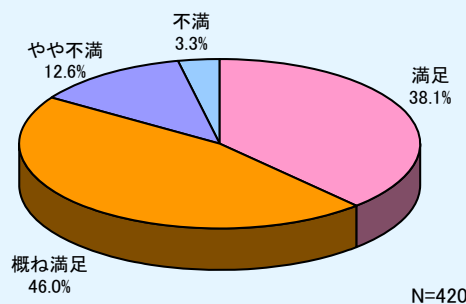


図 2-67 バス利用者の満足度

- 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くて不便」、「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、部活の時間にあったバスの運行や、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、障害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」

### 第3章 佐久市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、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。

##### 公共交通の利用実態

- 【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、比較的利用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

##### 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% 以上を自動車が占める。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なくて不便」、「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、障害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、部活の時間にあったバスの運行や、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」

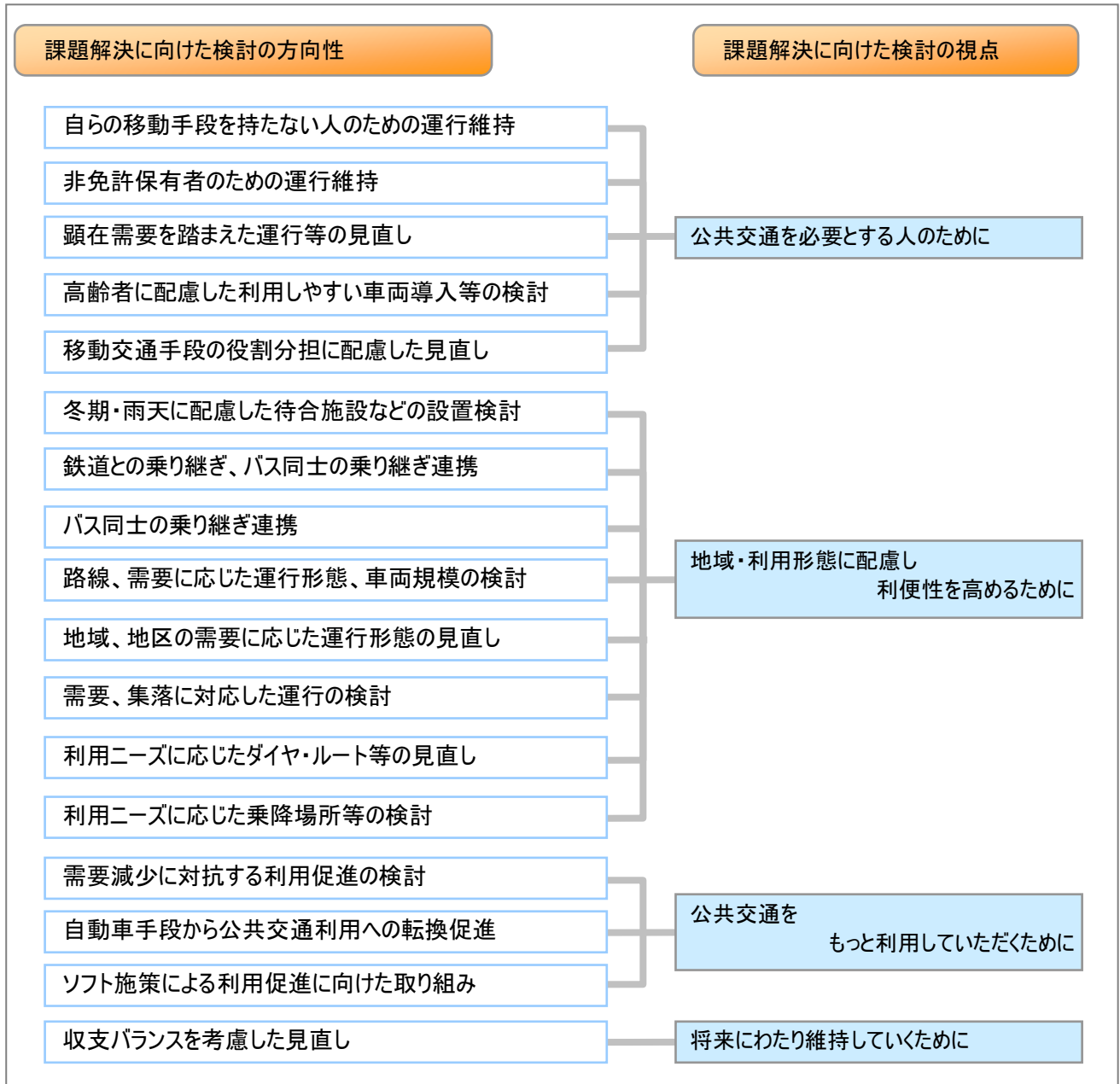
#### 公共交通の課題と課題解決に向けた検討の方向性

- 地形や気象条件に配慮した公共交通
  - 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
- 人口減少に対応した交通体系の構築
  - 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
- 超高齢社会に対応した交通体系の構築
  - 鉄道との乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎ連携
- 地域拠点間の連携に配慮した公共交通体系の構築
  - 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
- 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
  - 利用ニーズに応じたバス運行の見直し
- バス利用空白地域の改善・解消
  - 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
- 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
  - 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
- 需要に応じた運行形態、車両
  - 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等の見直し
  - 利自らの移動手段を持たない人ための運行維持
  - 利用ニーズに応じたダイヤ等の見直し
  - 自動車手段から公共交通利用への転換促進
  - 利用ニーズに応じたダイヤ・ルート等の見直し
- 顕在需要を踏まえた運行改善
  - 収支バランスを考慮した見直し
- 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
  - 自らの移動手段を持たない人ための運行維持
  - 収支バランスを考慮した見直し
  - 路線、需要に応じた運行形態、車両規模の検討
- 低炭素社会の構築に向けた自動車依存からの脱却
  - ソフト施策による利用促進に向けた取り組み
- 顕在需要を踏まえた運行改善
  - 利用ニーズに応じたバス運行の見直し
- 自らの移動手段を持たない人の移動手段の確保
- 移動目的に即したダイヤ構築による利便性の向上
- 公共交通維持に向けた意識の醸成
- 移動目的に即したダイヤ・ルートの構築による利便性向上
  - 移動交通手段の役割分担に配慮した見直し
- 運行維持と運行経費のバランス
  - ソフト施策による利用促進に向けた取り組み
  - 路線、需要に応じた運行形態の検討
- 超高齢化社会の到来に配慮した公共交通の検討
- 持続可能な公共交通の構築
- 需要に応じた運行形態、車両
- わかりやすい広報活動による利用促進
- 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
- わかりやすい広報活動による利用促進
- 新たな運行方式の検討

## 第4章 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針と計画目標

### 4.1 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針

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、課題解決に向けた検討の視点より、地域公共交通体系見直しの基本方針は以下のとおりとし、具体的な考え方を次頁以降に示した。



#### 【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】

- I. 地域公共交通を必要とする人の移動実態に配慮した交通体系の構築
- 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
- III. 公共交通利用への転換を推進
- IV. 財政負担に配慮した持続可能な体系の構築

図 4-1 課題解決に向けた検討の方向性・視点と地域公共交通体系見直しの基本方針

## I 地域公共交通を必要とする人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、公共交通の路線バス、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、利用者の満足度は84%と非常に高く、自動車を自分で運転できない“交通弱者の移動手段”として利用されている。



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・障害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、現在公共交通を利用する人を大切にし、さらに高齢者や障がい者など交通移動手段を持たないの人の通院、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。

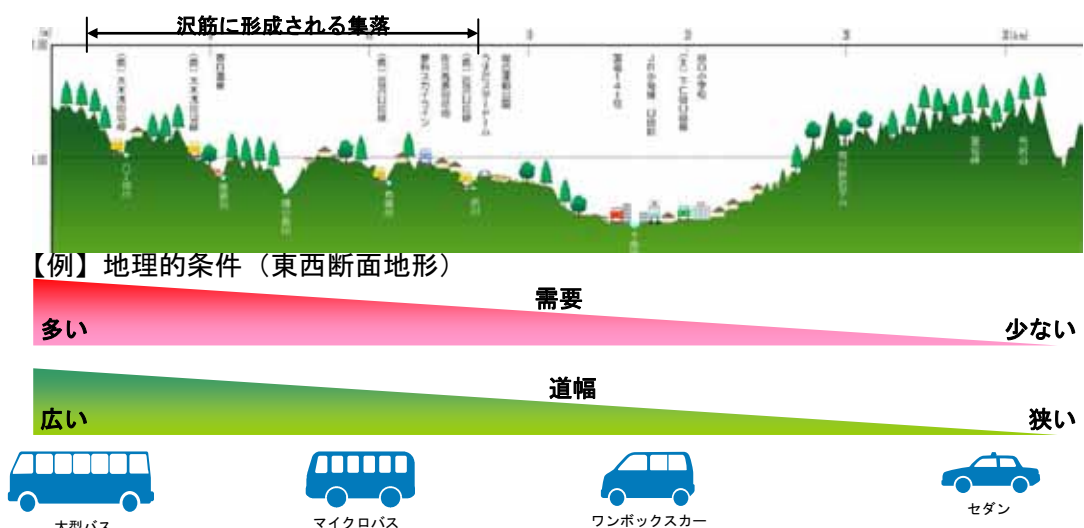
なお、対象者を限定とした「小・中学生遠距離通学対策事業」、「高齢者・障害者外出支援サービス」については、必要により一定の改善の検討を行うが特定利用者のための事業であることから本計画の対象とはしないものとする。

## 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。また、地域により運行する公共交通の形態も異なり、地域による公共交通利用の運賃格差も生じている。

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、また、一方で同じ佐久市民として不公平感を払拭する運賃格差の是正などが必要である。

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、各地域の住民が使いやすい最適な地域公共交通の構築を目指す**ものとする。



【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

### 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。

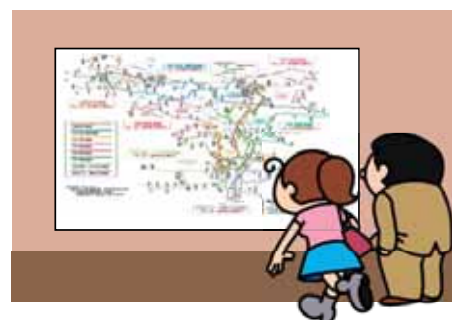
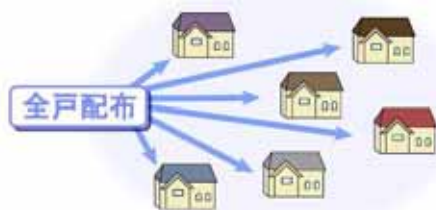
また、市民アンケートにおいても公共交通利用促進に対しては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」等の周知活動、「ノーマイカーデーの実施」などを通じた公共交通に対する意識の醸成が重要とされている。

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ようなソフト施策の検討を行う**ものとする。

<sup>※</sup>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



【主要施設における路線図の設置】

【わかりやすい時刻表の作成・配布】

図 4-2 利用転換に向けたソフト施策の例

### 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。

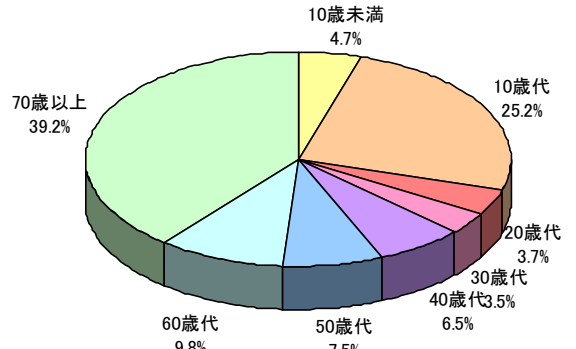
## 4.2 計画目標

本計画の目標は、公共交通利用者の減少傾向などの現状を十分認識した上で、基本方針に基づき以下のとおり設定する。

### 目標1 高齢者、通学者など公共交通を必要とする人にとって使いやすい公共交通サービスの提供

基本方針Ⅰ～Ⅲに基づき、高齢社会の到来、交通弱者への対応として、現在公共交通を利用する人を大切にしつつ「地域公共交通を必要とする人」にとって使いやすい交通手段となるよう対応を図ることを優先とした計画を実施することとした。

このため、人口構成の変化を考慮しつつ平成22年度の利用実績に対し現在以上の増加を目指す。

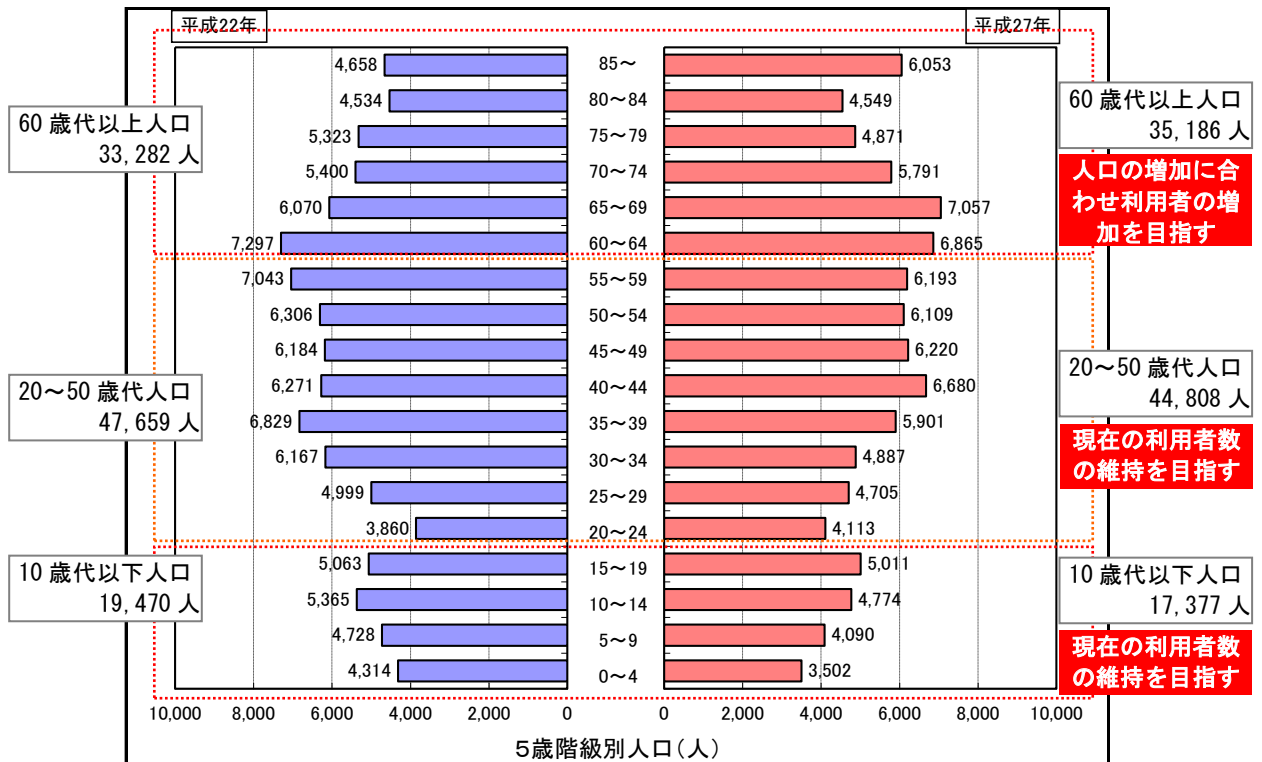


資料：バス利用者アンケート調査結果より

図 4-3 バスの利用者年齢別割合

【数値目標】	
現況（平成22年度）	目標（平成26年度）
1日あたり利用者数 559人※	<b>導入施策により今後精査</b> 現況以上の増加

※廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー



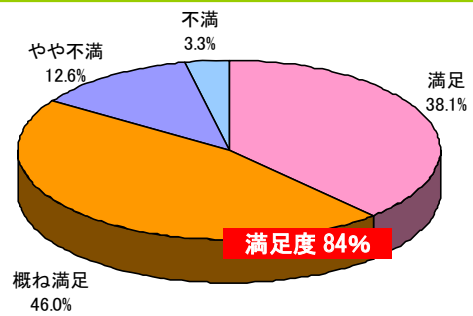
※平成27年人口は国立社会保障・人口問題研究所（平成20年12月推計）より

図 4-4 年齢別人口と目標の考え方

## 目標2 利用者の要望に基づく公共交通サービスの改善

基本方針Ⅰ、Ⅱに基づき、現在公共交通を利用している人の要望や不満の改善を中心とした施策展開を行い、利用者の増加を図っていくものとした。

このため、利用者の増加に結び付く、利用者満足度の向上を目指す。



資料：バス利用者アよりンケート

図 4-5 バス利用者の満足度

【数値目標】	
現況（平成23年度）	目標（平成26年度）
バス利用者の満足度 84%	<b>導入施策により今後精査</b> 現況以上の満足度

## 目標3 運行効率の改善による持続可能な公共交通の構築

基本方針Ⅳに基づき、運行の効率化による運行負担の軽減も考えながら、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築することを実施することとした。

このため、運行効率の改善による経費の削減と利用者収入増加による収支割合の増加を目指すものとする。

【数値目標】	
現況（平成22年度）	目標（平成26年度）
収支割合 24%*	<b>導入施策により今後精査</b> 現況以上の収支割合

※廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの収支割合

平成22年度実績（運賃等収入 25,675 千円 ÷ 運行経費 107,208 千円 = 24%）

## 第5章 佐久市地域公共交通の再編計画

### 5.1 佐久市地域公共交通の再編の考え方

#### ①現行の運行路線を基本とした再編

市内を運行する公共交通（事業者による路線バス、廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー）は、これまでも改善が繰り返され現在の形態に至り、現在も市民の足として利用されている。

利用者満足度も84%が満足と高く、また、大幅な運行路線の変更は利用が多い高齢者が困惑する可能性もある。

このため、再編に向けた考え方として、**基本方針Ⅰ**に基づき、**目標 1、2**を達成するために現行の運行路線を基本とした再編を行うものとする。

#### ②目的別の利用対象者の移動に配慮した運行形態による再編

基本方針Ⅰに示すとおり、公共交通を必要とする高齢者や障がい者など交通移動手段を持たない人の通院、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が求められている。

このため、再編に向けた考え方として、**基本方針Ⅰ**に基づき、**目標 1、2**を達成するために、目的別の利用対象者に応じた全市的に共通する公共交通の運行便数のサービス水準を検討し、各路線への適応を検討していくものとする。

#### ③運行形態に応じた運賃体系の導入による再編

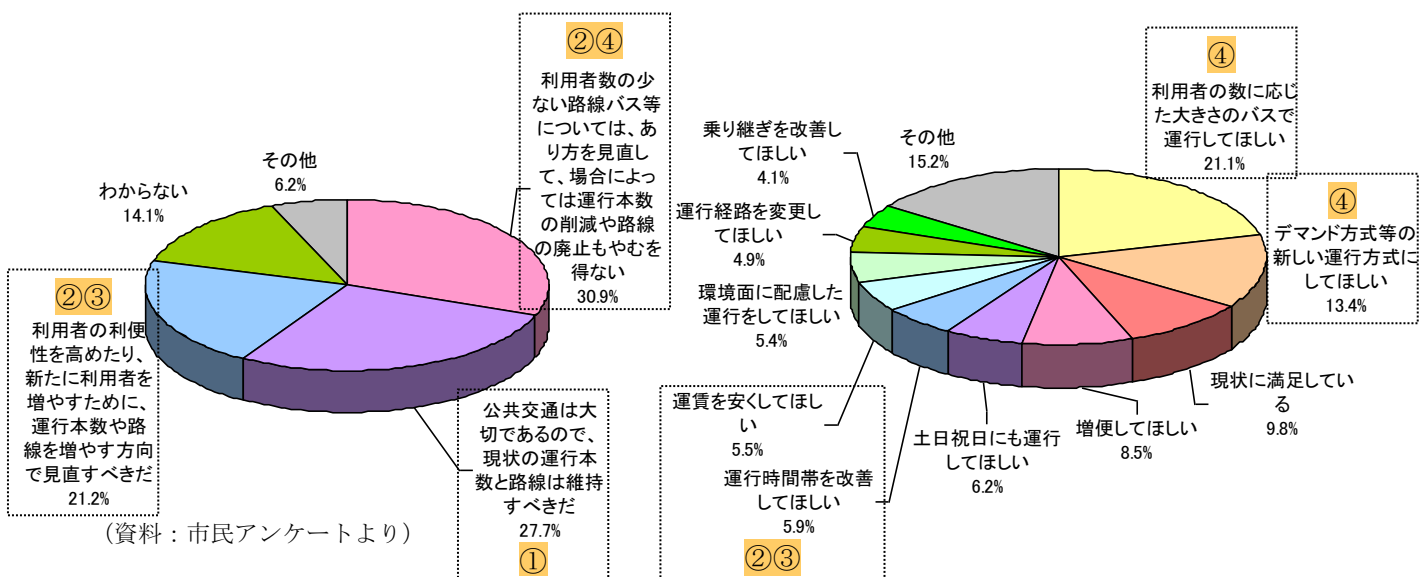
市内を運行する公共交通は、事業者による路線バス、市が交通事業者に委託する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーが存在し、その運行形態とともに運賃体系も異なるものである。

このため、再編に向けた考え方として、**基本方針Ⅰ**に基づき、**目標 1、2**を達成するために、先の運行形態の考え方とあわせ、運賃格差の是正に向けた検討を行う。

#### ④運行効率の向上を目指した再編

市内を運行する公共交通の多くは、通学・通勤者の利用により朝夕は多くの利用者が存在するが、日中は大幅に利用者が少なくなり、中には、利用者が無い、もしくは極端に少ない路線も存在し、これらの路線は運行効率が悪い区間ともいえる。

このため、このような路線については、**基本方針Ⅱ・Ⅳ**に基づき、**目標 3**を達成するために先の運行形態・運賃体系とあわせ、運行路線の運行方式を検討し、運行効率の向上を図るものとする。



①～④は前提とすべき事項への反映、対応を示す。

図 5-1 現在運行しているバス路線等に対する対応

図 5-2 今後の公共交通に対する要望



### 5.1.1 現行の運行路線を基本とした再編

- 交通事業者が運行する鉄道及び、県の生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）において位置付けられる佐久上田線、中仙道線を基幹軸に据えたネットワーク体系の構築
- バス事業者が運行する路線バス、周辺市町と関連する廃止代替路線については、来年度以降の調整に向けた提案とする。
- その他路線は現行路線を基本とし、細部については、利用目的に配慮したバス停、経路の変更及び、異なる交通手段相互の連携・結節性の強化など利便性を高めるような体系づくりを検討。

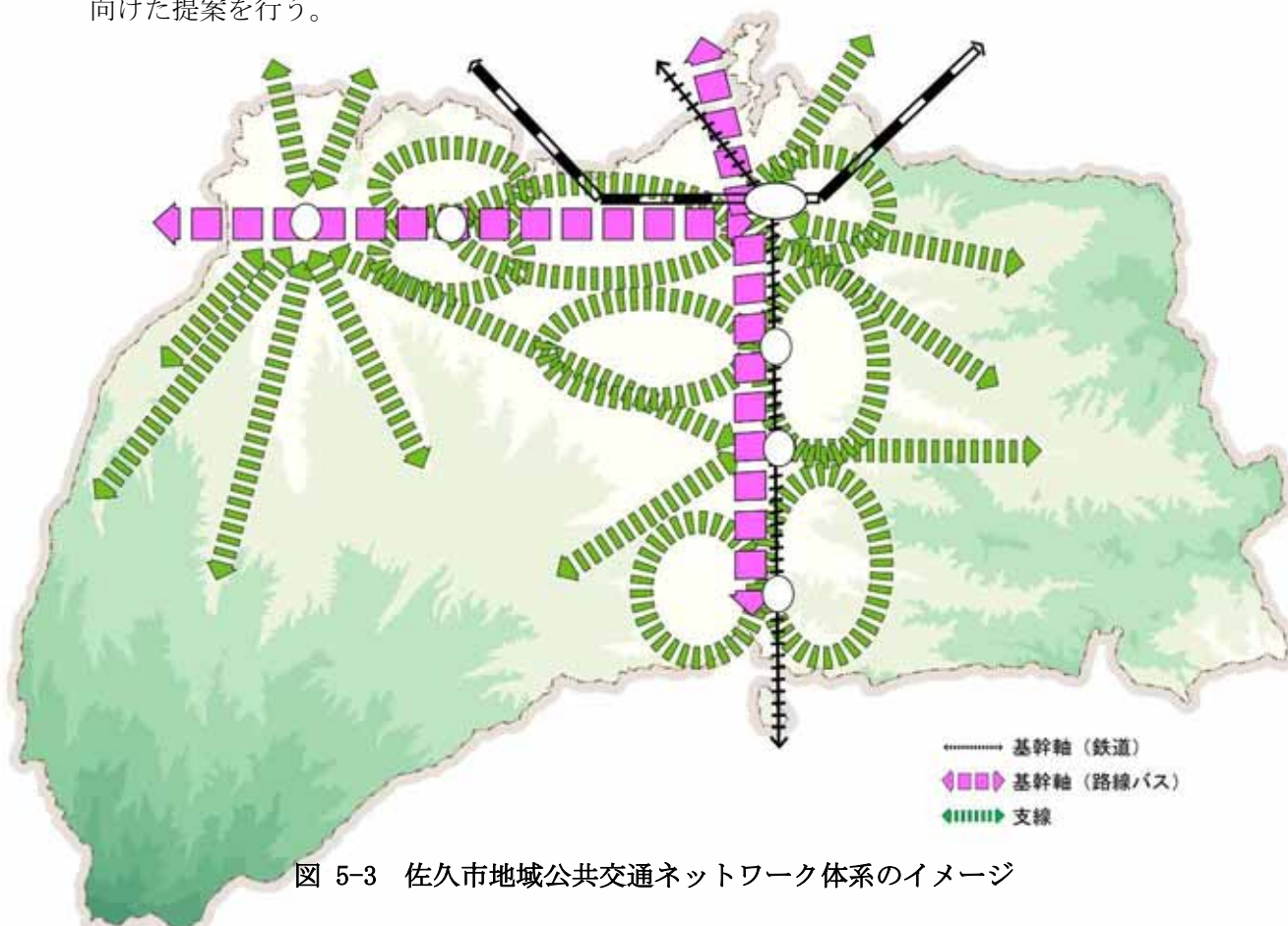
市内を運行する公共交通は、交通事業者による鉄道、路線バス、タクシーと市が委託し運行する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーにより形成され、これまでも改善が繰り返され現在の形態に至り、現在も市民の足として利用されている。

また、バス、デマンドタクシーの利用者満足度は84%が満足と高くなっている。

このため、地域公共交通ネットワークの体系としては現行路線を基本とし、細部については、利用目的に配慮したバス停、経路の変更及び、異なる交通手段相互の連携、利便性を高めるような検討を進めるものとする。

なお、その前提としては、交通事業者が運行する鉄道及び、県の生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）において位置付けられる佐久上田線、中仙道線は、佐久市における地域公共交通の基幹軸と位置付け、これらに接続する路線バス、廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーについて重点的に検討を進めるものとする。

ただし、検討対象は、市内で完結する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーとし、バス事業者が運行する路線バス、周辺市町と関連する廃止代替路線については、来年度以降の調整に向けた提案を行う。



## 5.1.2 目的別の利用対象者の移動に配慮した運行形態による再編

### (1) 目的別行動時間に配慮した運行便数の検討

【利用対象者と行動時間帯の分類からのサービスすべき運行便数】

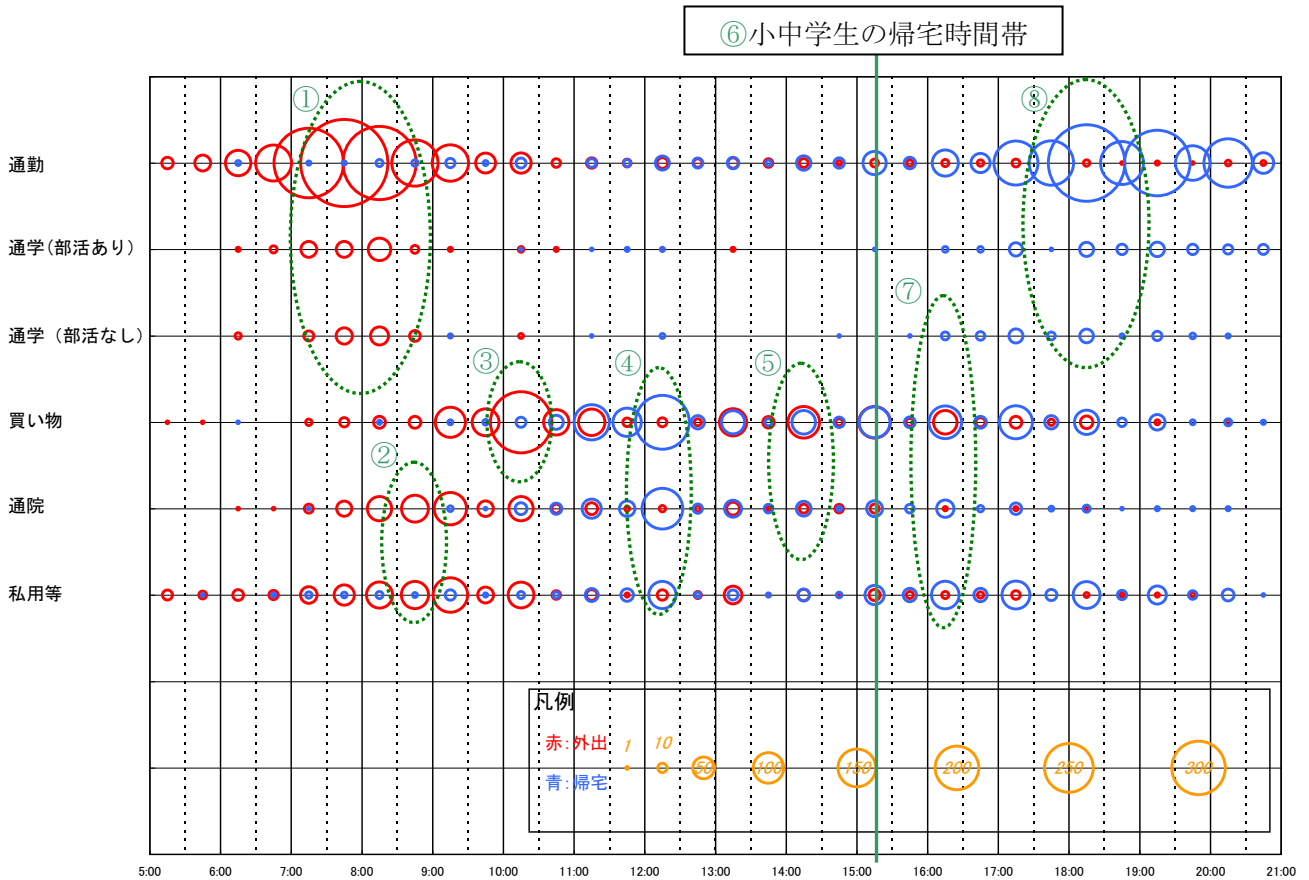
- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| ①通勤者の出勤と学生の登校時間帯    | ⑤通院・買物に向かう時間帯        |
| ②高齢者を主とした通院に向かう時間帯  | ⑥小中学生の帰宅時間帯          |
| ③高齢者、主婦などの買物に向かう時間帯 | ⑦学生の帰宅と通院・買物からの帰宅時間帯 |
| ④通院・買物からの帰宅時間帯      | ⑧通勤者と学生の帰宅時間帯        |

日常行動における行動目的より利用対象者を想定すると、通勤者、通学者(小中学生)、通学者(高校生)、通院者(高齢者)、買物者(高齢者、主婦)、私用等の6つに分類できる。

この分類に基づき、市民アンケートにおける行動目的別の外出・帰宅時間を整理すると下図のとおりである。

これより、行動時間帯を整理すると、私用等の行動は通院、買物行動とほぼ同時時間帯であり、私用等の行動を通院、買物に含め考えられる。

さらに、現在運行・利用されている小中学生の帰宅のバスを追加すると、概ね8つのパターンに整理することができ、これらの移動に即した便数の確保を目指した検討を行う。



資料：市民アンケート結果より

図 5-4 目的別外出時間（全交通手段）

## (2) 目的別外出頻度からの運行頻度の検討

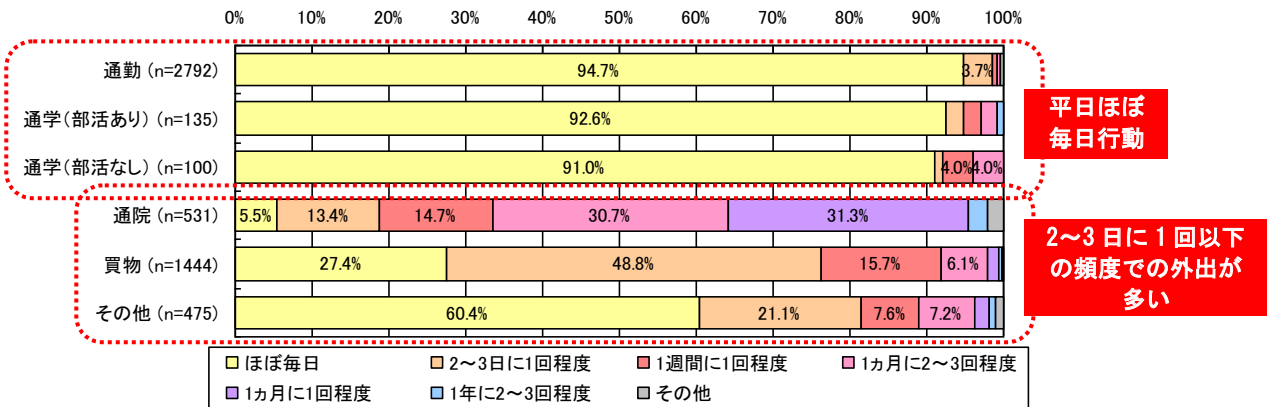
### 【目的別外出頻度からの運行頻度】

- ①通学・通勤目的に対応したバスは毎日運行
- ②日中の通院、買物に対応したバスは曜日運行

目的別の外出頻度を市民アンケート結果より整理すると下図のとおりである。

これによると、通勤、通学目的の外出頻度は9割以上がほぼ毎日となっている一方、通院、買物などの目的での外出頻度は2~3日に1回程度以下の外出頻度となっている。

このため、通院、買物などの外出目的に対応した運行においては、外出頻度に応じた曜日運行での検討を行う。



(資料：市民アンケート結果より)

図 5-5 外出目的別外出頻度

## (3) 利用状況からの土日運行の検討

### 【利用状況から土日運行】

土日は、利用者が極端に減少している状況を踏まえ運休とする。

現状における利用状況は、平日に比べ極端に減少し土曜日運行4路線22便で24人、日曜日運行2路線14便で14人と1便あたりほぼ1名という状況である。

このような状況より、平日の運行を先のとおり移動目的などに即し充実を図ることにより土日運行されているバスについては運休するものとする。

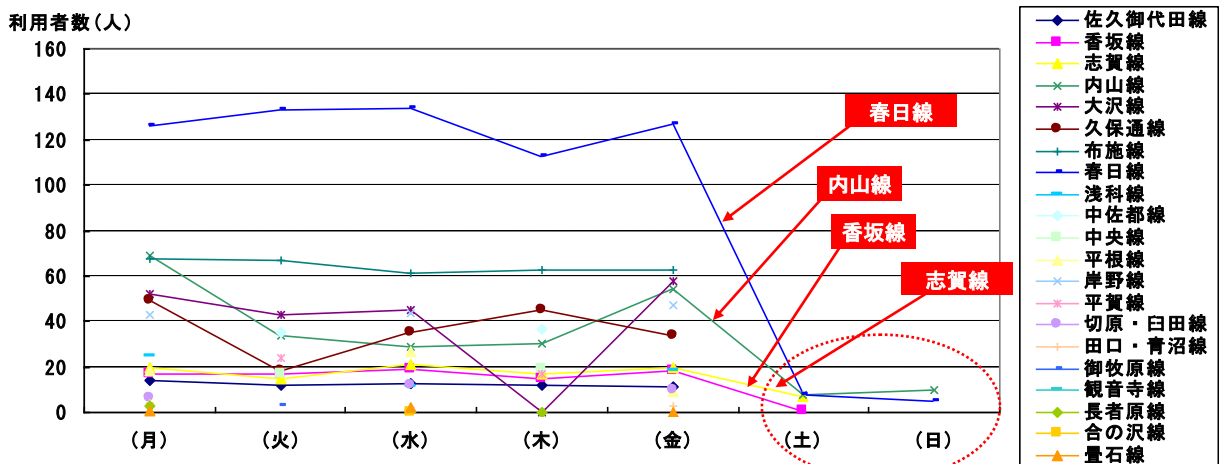


図 5-6 曜日別利用状況 (平成 22 年 9 月 5 日~11 日)

(4) 目的別の利用対象者の移動に配慮した運行形態

- 基本とするサービス水準は、日8便パターン運行と設定。
- 現在、廃止代替バスで土日運行されている路線は、土日運休とする。
- 通学手段となる路線・便は、現状を踏まえつつ維持・確保することを前提とする。
- 日中の通院、買物に対応した手段としては、午前・午後各々往復が可能なサービス水準（日5便）の確保を検討していく。
- 通院、買物での外出頻度は低いため、日中の運行は曜日運行として検討する。

先の目的別行動時間の実態より、対象者ごとの利用時間帯と現在の路線種別での対応状況（利用構成）を整理すると下表のとおりである。

これより、現在運行している経路と対象者ごとの対応として整理すると次のとおりとなる。

- 通学・通勤は、現状においても路線バス、廃止路線バスで対応しており、交通事業者による路線バスは維持していただくことを前提とし、廃止代替路線については、現状を基本とし現在の利用状況と小中学校との調整を行いつつ通学通勤支援便として日4便は確保していく。
  - 通院・買物は、全路線種別で利用されているおり、日5便（1便は上記の下校便と重複）の運行を前提とする。ただし、先に示すとおり目的に曜日運行とし考えるものとする。
- なお、市内巡回バスなど運行距離・時間が長い路線については、基本パターンの確保が難しくその限りではないものとする。

表 5-1 対象者ごとのサービス水準

	対象者	通勤者	通学者 (小中学生)	通学者 (高校生)	通院 (高齢者)	買物 (高齢者、主婦)	私用等
対象者に 応じた サービス 水準	① 8:00 着	出勤	通学	通学			
	② 8:30 着				通院		
	③ 10:00 着					買物	
	④ 12:00 発				帰宅	帰宅	
	⑤ 15:00 着				通院	買物	
	⑥ 15:00 発		帰宅	帰宅			
	⑦ 16:30 発		帰宅	帰宅	帰宅	帰宅	
	⑧ 18:00 発	帰宅	部活動者帰宅	部活動者帰宅			
	運行便数	2 便	4 便	4 便	4 便	4 便	
利用 構成	路線バス	20%	8%	25%	17%	7%	22%
	廃止代替バス	7%	32% <sup>※1</sup>	14%	25%	6%	17%
	市内巡回バス	2%	0%	0%	42%	21%	35%
	デマンドタクシー	13%	0%	0%	75%	13%	0%
対応する 路線 経路	路線バス	○	○	○	○	○	○
	廃止代替バス	○	○	○	○	○	○
	市内巡回バス				○	○	○
	デマンドタクシー				○	○	○
対象者に 応じた 運行体系	現在利用する小中学生、高校生の通学手段として、また、通勤手段として路線バスの維持、廃止代替路線は通学通勤便として運行する。 なお、便数については4便を想定するが、現状を踏まえつつ路線により異なる場合がある。				市内で完結する廃止代替バスと、市内巡回バス、デマンドタクシーに共通した考え方として導入。 ただし、利用者が少ない廃止代替バスの土日は運休とする。 また、主たる移動目的である通院、買物に配慮した、バス停設置、施設への乗り入れを検討する。		

※1：スクールバスを除く

※2：利用構成は、バス利用者アンケート結果より

【参考資料：現状とサービス水準の比較検証】

- 佐久上田線、中仙道線は、概ね通勤通学、通院・買物ともにサービス水準を確保している。
- その他の路線バス、廃止代替バスでも、比較的通勤通学、通院・買物でも利用できる便が存在する。ただし、なかにはダイヤについて若干調整が必要と考えられる路線も存在する。
- 市内巡回バスは、通院・買物を担い一定の便は確保されているが、運行が循環形式で広地域をカバーするため運行距離が長く、完全なサービス水準の確保は難しいと考えられる。

表 5-2 路線別サービス水準の現状（通勤通学行動）

運行種別	路線名	運行状況			通勤通学及び帰宅				
		平日	土曜	日祝日	8:00着	16:30発	18:00発	通勤通学先	帰宅方面
路線バス	佐久上田線	22	12	12	●	●	●	佐久平・岩村田	勝間
					●	●	●	佐久平	小諸・上田
	中仙道線	21	16	16	●	●	●	佐久平	岩村田
					▽	●	●	望月	立科町
	望月小諸線	12	8	8	▽			小諸駅	
						△	●		塩名田
山手線	8	5	5		●	●		望月	
				▽			野沢営業所・野沢バスセンター		
合同庁舎線	2			▽		△	合同庁舎	中込駅	
廃止代替バス	佐久御代田線	8				●			御代田
					▽			浅間病院	
	香坂線	7	4			●	●		東地
					▽			浅間病院	
	志賀線	12	4			●	●		駒込
					▽			岩村田・浅間病院	
	内山線	13	6	6		●	●		初谷
					▽			中込	
	大沢線	6				▲	△		大沢新田
					●			野沢小・野沢営業所	
久保通線	8				●			田中	
				▽			望月		
布施線	10				△	△		大木上	
				▼			望月		
春日線（岩下）	24	8	8		△	●		岩下	
				●			望月小（専用）・望月		
春日線（湯沢）					△	●		湯沢	
				●			望月小（専用）・望月		

※1) 各路線の上段は上り方向、下段は下り方向

※2) サービス水準の適合

- ：該当有
- △：若干早い
- ▽：若干遅い
- ▲：早い
- ▼：遅い

表 5-3 路線別サービス水準の現状（通院・買物行動）

運行種別	路線名	運行状況			通院・買物及び帰宅								
		平日	土曜	日祝日	通院 8:30 着	買物 10:00 着	帰宅 12:00 発	通院 15:00 着	買物 15:00 着	帰宅 16:30 発	病院	買物先	帰宅方面
路線バス	佐久上田線	22	12	12	●	●	●	▽	●	●	佐久総合病院	佐久平	勝間
					●	●	●	▽	●	●	佐久総合病院	佐久平	相浜・小諸
	中仙道線	21	16	16	●	△	●	●	●	●	浅間病院（佐久平）	佐久平	岩村田
					●	△	●	●	●	●	日赤病院（望月）	望月	立科町
	望月小諸線	12	8	8	●	△		●	●		小諸厚生病院	小諸駅	
							▽			△			望月・塩名田
廃止代替バス	山手線	8	5	5			●			●			相浜
					●	▽	▽				佐久総合病院	中込駅	中込
	合同庁舎線	2								▼			
	佐久御代田線	8					▽			●			御代田
					●	△	●	△	△		浅間病院	岩村田	浅間病院
	香坂線	7	4				●			●			東地
					●		▽	△	△		浅間病院	岩村田	浅間病院
	志賀線	12	4				●			●			駒込
					●	▽	▽	▼	▼		浅間病院	岩村田	浅間病院
	内山線	13	6	6			●			●			初谷
市内巡回バス					●	△		▼	▼		黒澤病院（中込）	中込	
	大沢線	6								▲			大沢新田
					●	△		△	△		野沢バスセンター	野沢バスセンター	
	久保通線	8					▼			●			田中
					●	△		▼	▼		日赤病院（望月）	望月	
	布施線	10					●			△			大木上
					▽	△		▲	▲		日赤病院（望月）	望月	
	春日線（岩下）	24	8	8			●			△			岩下
					▽	▲		▲	▲		日赤病院（望月）	望月	
	春日線（湯沢）						●			△			湯沢
市内巡回バス					▽	▲		●	●		日赤病院（望月）	望月	
	浅科線	4			▽	●		▽	●		浅科診療所	浅科支所	
							▼			▲			
	中佐都線	6			▼	●		△	●		浅間病院	佐久平	
							▼			●			
	中央線	4			▽	△		▲	▲		浅間病院	佐久平	
					▽	△		▲	△		黒澤病院（中込）	野沢バスセンター	
					▼			▽			佐久総合病院		
							▽			●			
	平根線	6			▽	△		▼	▼		浅間病院	佐久平	
市内巡回バス							▽			●			
	岸野線	4			▼	▽		●	●		浅間病院	佐久平	
					▼	△		●	△		黒澤病院（中込）	野沢バスセンター	
					▼			△			佐久総合病院		
							▲			▲		佐久平	
	平賀線	4			▼	▽		●	●		浅間病院	佐久平	
					▽	▲		△	▲		黒澤病院（中込）	中込駅	
					▽			▲			佐久総合病院		
切原・臼田線	2			▽	△		△	▲		佐久総合病院	野沢バスセンター		
デタマクシード							▽						
	田口・青沼線	2			▼			▽			佐久総合病院		
							▼						
	御牧原線	2			▽		●						
	観音寺線	2			▽		●						
長者原線	2			▽		●							
合の沢線	2			▽		●							
畳石線	3			▽		●							

※1) 路線バス、廃止代替バスの上段は上り方向、下段は下り方向

※2) 市内巡回バスの各段は、目的地・出発地（施設）に対するアクセス

※3) サービス水準の適合は●：該当有、△：若干早い、▽：若干遅い、▲：早い、▼：遅い

【参考資料：サービス水準による便数の検証】

- 廃止代替路線においては、現在、サービス水準とする日7便を上回る本数が運行されている路線も存在する。
- しかし、志賀線、内山線、大沢線、布施線では一定期間利用がない、もしくは少ない便が比較的多く見られる。
- 上記を踏まえると、朝夕の通学へのサービスを除き、日中のサービス水準における便数は、現在の実質利用便数は同程度であるといえる。

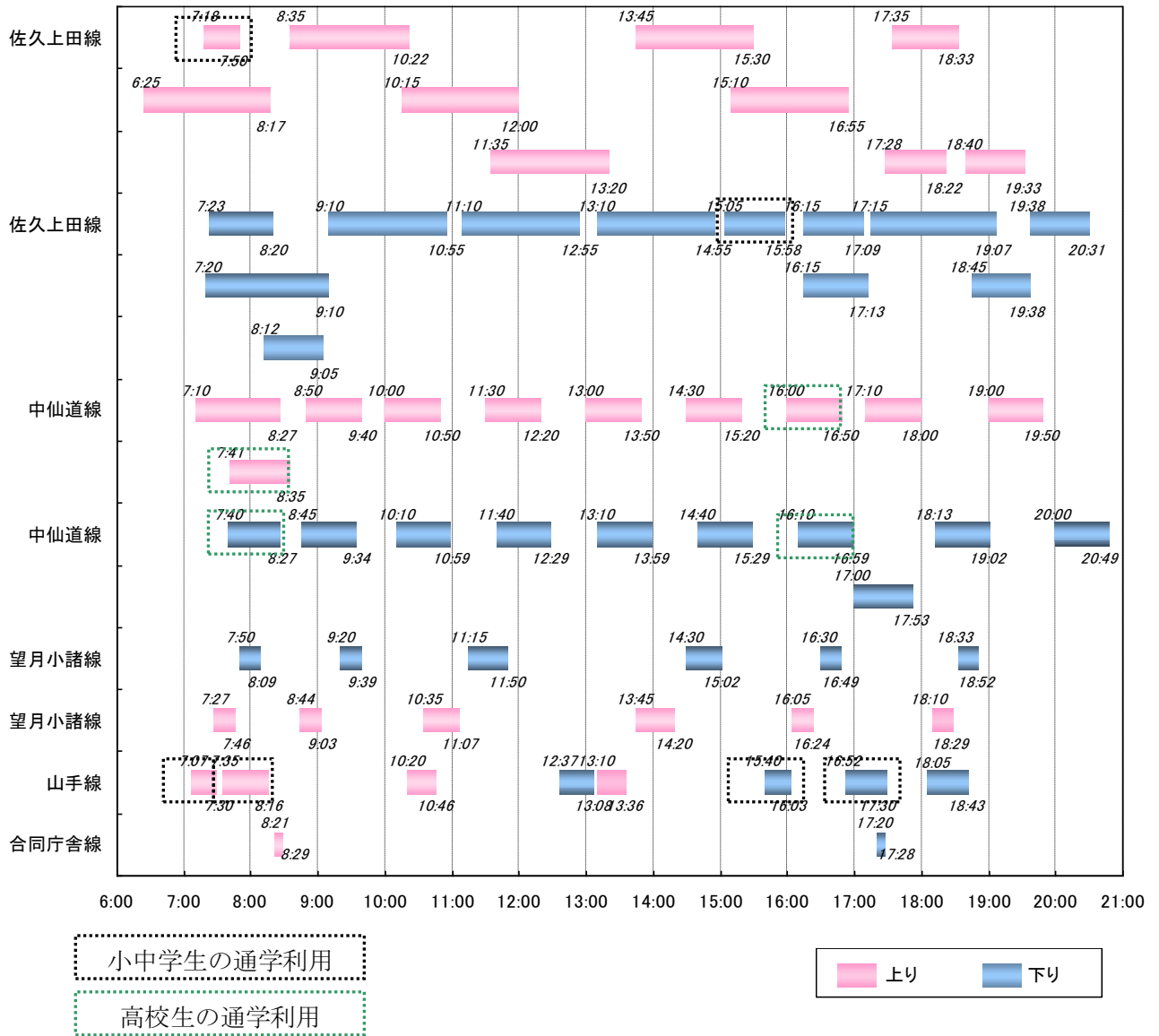


図 5-7 バス運行状況図 (路線バス)

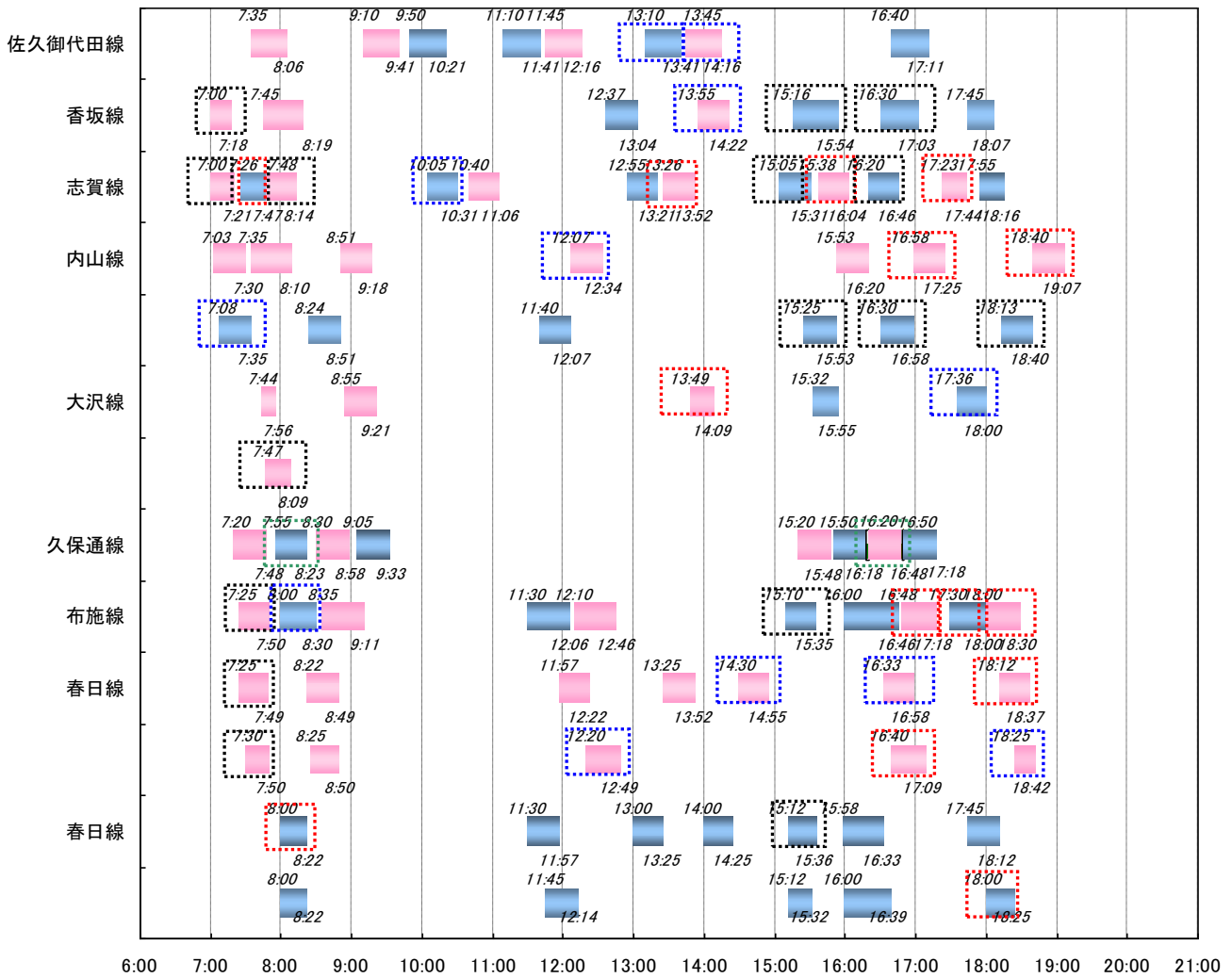


図 5-8 バス運行状況図 (廃止代替路線)

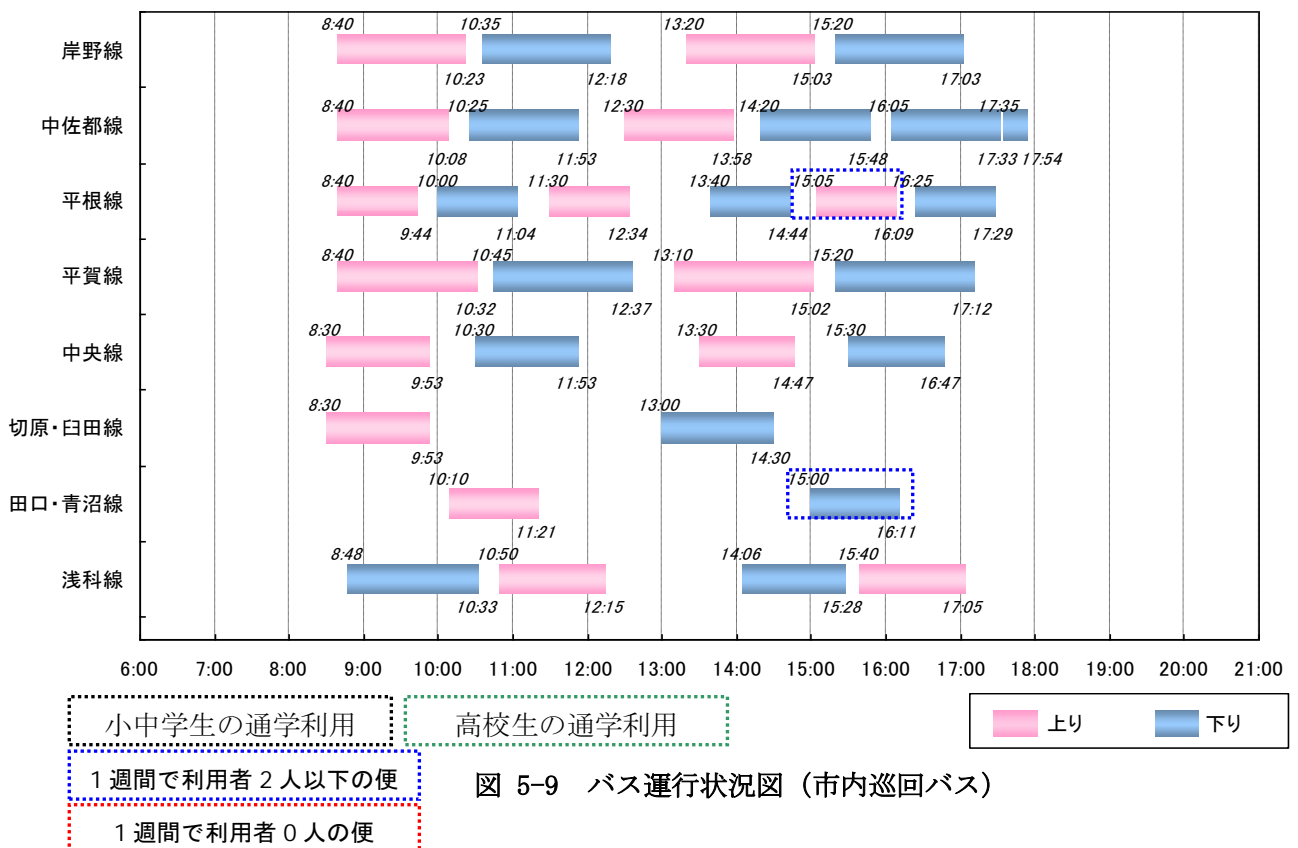


図 5-9 バス運行状況図 (市内巡回バス)



### 5.1.3 運行形態に応じた運賃体系の導入による再編

- 曜日運行路線などでは運行サービスレベルに応じた一定の運賃見直しを検討する。
- ただし、基幹バス路線の運賃と整合した運賃体系を検討。

現在の運賃体系は、距離制運賃と定額制運賃の2種類が混在している。

距離制運賃の路線は、路線バス、廃止代替バス、デマンドタクシーであり、このうち路線バスと廃止代替バスは平日毎日運行している路線である。

一方、市内巡回バスは定額制運賃であるが曜日運行の路線となっている。

これより、デマンドタクシーは曜日運行路線であるが距離制運賃となっている状況は、全市的な運賃体系において格差がある状況であるといえる。

しかし、交通事業者が運行する路線バスと重複する区間においては、路線バスとの共存、維持してもらう視点からも一方のみ安価にすることは望ましくないと考えられる。

このため、毎日運行する路線の場合は、そのサービスレベルに合わせた距離制などの一定の運賃体系であっても、曜日運行などとする路線については、一定の見直しを検討するものとする。

表 5-4 現在の運賃体系

運行種別	路線名	運賃体系	運賃	運行日
①路線バス	佐久上田線	距離制	運賃140～710円*	平日毎日、土日運行
	中仙道線		運賃140～1,290円*	〃
	望月小諸線		運賃140～700円*	〃
	山手線		運賃140～1,000円	〃
	合同庁舎線		運賃140～200円	平日毎日運行
②廃止代替バス	佐久御代田線	距離制	運賃140～390円*	平日毎日運行
	香坂線		運賃140～580円	平日毎日、土曜運行
	志賀線		運賃140～600円	〃
	内山線		運賃140～710円	平日毎日、土日運行
	大沢線		運賃140～510円	平日毎日運行
	久保通線		運賃110～210円*	〃
	布施線		運賃120～540円	〃
	春日線		運賃120～440円	平日毎日、土日運行
③市内巡回バス	浅科線	定額制	大人100円	月・水・金曜日運行
	中佐都線			火・木曜日運行
	中央線			火・木曜日運行
	平根線			月・水・金曜日運行
	岸野線			月・水・金曜日運行
	平賀線			火・木曜日運行
	切原・臼田線			月・水・金曜日運行
	田口・青沼線			月・水・金曜日運行
④デマンドタクシー (望月地区)	御牧原線	距離制	運賃100～400円	火曜日運行
	観音寺線		運賃300円	水曜日運行
	長者原線		運賃100～500円	月・木曜日運行
	合の沢線		運賃100～400円	水曜日運行
	暁石線		運賃100～500円	月・水・金曜日運行

※運賃は佐久市内運賃のみ

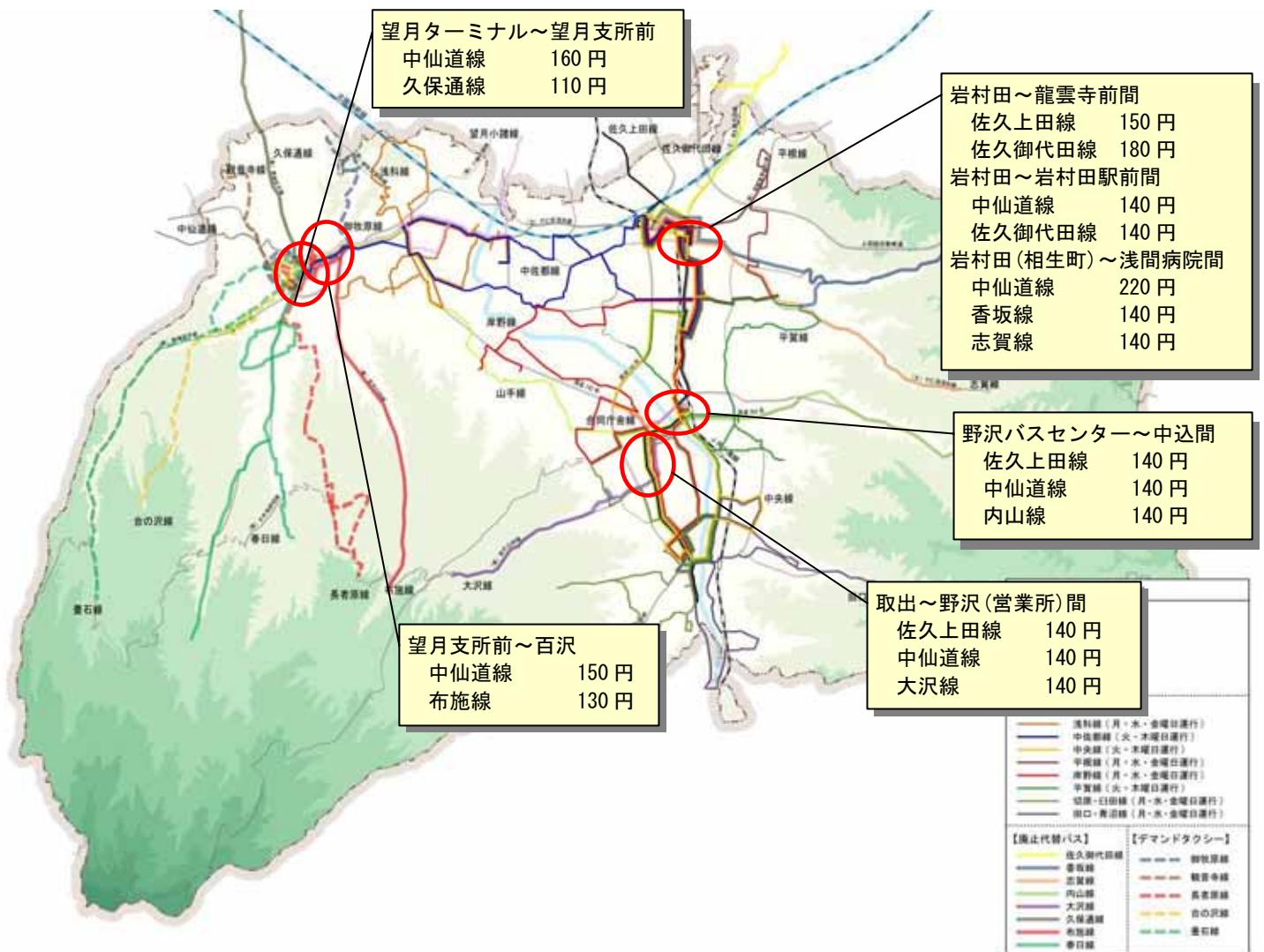


図 5-10 同一バス停間の運賃比較

### 5.1.4 運行効率の向上を目指した再編

■日中の便最大利用者が10人未満の路線は、路線バスの望月小諸線、山手線、廃止代替バスの佐久御代田線、香坂線、大沢線、久保通線、布施線が挙げられる。

■また、市内巡回バスでは、浅科線、中央線、平賀線、切原・臼田線、田口・青沼線が挙げられる。

■特に、大沢線、久保通線、布施線、田口・青沼線は、日中3人以下の利用が想定され、これらに対しては小規模需要に対応した予約方式での運行の導入の可能性があるものと考えられる。

■ただし、運行サービス水準の変更による利用者増、曜日運行に伴う利用者の集中も想定されるため、これとあわせた評価検討が必要である。

■このような状況を踏まえつつ、小規模需要に対応した予約方式での運行の導入が可能と考えられる路線については導入を図っていくものとする。

### 5-5 運行効率の向上に向けた検討

運行種別	路線名	運行状況			日平均利用者数	便平均利用者数	最大	最小	スクール対象人数	目的別利用者数							目的別利用者規模	
		平日	土曜	日祝日						H22実績	H22実績	H23.9特定日	H23.9特定日	通学	通勤	買物	通院	私用
										通学	通勤	買物	通院	私用	観光	その他	通勤通学	通院・買物等
路線バス	佐久上田線	22	12	12	948	50.9	51	1	50人	3	22	7	24	5	1	6	●	●
	中仙道線	21	16	16	240	12.9	25	1		40	13	8	8	10	6	15	●	●
	望月小諸線	12	8	8	64	6.0	4	0		2	4						●	△
	山手線	8	5	5	51	7.3	10	0	38人	21			3	1			●	△
	合同庁舎線	2			8	3.8	5	1			2						○	—
廃止代替バス	佐久御代田線	8			11	1.4	4	0			1	2	3				○	○
	香坂線	7	4		19	2.6	6	0	11人	5	2		1				●	△
	志賀線	12	4		25	2.3	9	0	18人	7		1	9		1		●	●
	内山線	13	6	6	29	2.5	10	0	57人	21		1	7	3	2	2	●	●
	大沢線	6			45	7.6	43	0	70人	1				2			●	△
	久保通線	8			45	5.6	15	0		13	3						●	△
	布施線	10			72	6.6	32	0	36人			1	1	1			●	△
	春日線	24	8	8	134	4.5	33	0	74人		1	1	4	3	2	1	●	●
市内巡回バス	浅科線	4			17	4.2	5	1			1		2	9			—	○
	中佐都線	6			34	5.6	20	0				6	6	6		1	—	●
	中央線	4			11	2.7	6	3			1	2	4	1		1	—	○
	平根線	6			28	4.7	11	1				1	11	4			—	●
	岸野線	4			48	12.0	19	5				8	10	5		4	—	●
	平賀線	4			18	4.4	9	3				6	5	3			—	○
	切原・臼田線	2			8	4.0	6	6					7	2			—	○
	田口・青沼線	2			5	2.5	1	1					1	2			—	△
デマンドタクシー	御牧原線	2			2	1.1	2	1				1	3				—	△
	観音寺線	2			2	1.5	0	0									—	△
	長者原線	2			3	1.8	0	0			1		1				—	△
	合の沢線	2			2	1.0	0	0									—	△
	豊石線	3			2	1.3	1	0					2				—	△

※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：日平均、便平均利用者数は平成22年度実績より。

※5：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）

※6：スクール対象人数の赤字はスクール専用が運行される路線。

※7：目的別利用者規模（路線バス、廃止代替バスは目的別利用者数、市内巡回バス、デマンドタクシーは便最大利用者数より）

●：10人以上利用

○：4～9人以下利用

△：3人以下利用

※8：利用目的の着色は以下のとおり。

■ 20%以上の割合を占める目的

■ 10～20%未満の割合を占める目的

## 5.2 佐久市地域公共交通再編の方針

再編に向けた考え方を受け、地域公共交通体系の再編の方針としては以下のとおり設定する。

### 佐久市地域公共交通再編の方針

#### 【路線の確保・維持の方針】

- ①現在の経路等がこれまでのあらゆる改善のもと構築されたものであり、利用者にも親しまれたものであることから、**現状路線を基本に構築**する。
- ②県の生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）に準じ、**佐久上田線、中仙道線は維持確保されることを前提**とする。
- ③鉄道及び、佐久上田線、中仙道線を基幹軸に据え、**その他路線は現行路線を基本とし、利用目的に配慮したバス停、経路の変更及び、異なる交通手段相互の連携、利便性を高めるような体系で再編**する。
- ④周辺市町と関連する廃止代替路線については、**次年度以降の調整に向けた提案事項**とする。
- ⑤顕在需要が少なく、日中全便とも一定以下の利用者となっている路線については、**小規模需要に対応したデマンドタクシー化を検討**する。その場合、市街地部以外ではフリー乗降を検討する。
- ⑥小中学生が登下校に利用する路線・便は、**維持することを前提**とする。ただし、スクール混乗の可能性について関連機関と協議を進める。
- ⑦高校生及び通勤者が利用する路線バスについては、**基本的に現状維持とし移動手段を確保**する。

#### 【運行パターン】

- ⑧日中の通院、買物は午前、午後での行動ができるようなパターンを基本とし、**全ての路線で対応を検討**する
- ⑨市内巡回バス、デマンドタクシーの曜日運行形態は**維持**する。ただし運行曜日は再検討。
- ⑩市内で完結する廃止代替バスについては、市内巡回バスと同様の位置付けとし**土日運休、日中の曜日運行化の検討**を進める。

#### 【運賃体系】

- ⑪基幹バス路線の運賃との整合に十分配慮した上で、**毎日運行路線、曜日運行路線など運行サービスレベルに応じた運賃水準を検討**する。

現在の運行種別、運行状況より再編の考え方で示した状況より再編の方針に向けた流れを整理すると図 5-11 のとおりである。

また、これら通学・通勤時間対の対応、日中の通院・買物への対応と運行曜日、運賃体系、運行効率の効率化による対応ごとに、佐久市の地域公共交通における新たな枠組みを整理すると下表の7つの体系に再編される。

表 5-6 新しい枠組みでの運行路線の考え方とサービス水準の対応

新しい枠組み	考え方とサービス水準の対応
①路線バス	バス基幹軸として、交通事業者により運行・維持していただく路線。 ただし、地域公共交通の基幹軸として鉄道との連携強化に向けた提案を行う。 なお、廃止の申し入れがされた望月小諸線、山手線については、運行の継続を要請する。状況によっては他の枠組みへの転換、「定住自立圏形成」を通じた関連する市町と対応を検討する。
②都市間連絡バス	現在の廃止代替路線のうち隣接町にも関連する路線で、当面現状維持とし「定住自立圏形成」を通じ関連する市町と対応を検討する路線。
③通学通勤バス	小中学生、高校生の通学手段として廃止代替バスが担っていた路線を通学通勤バスとして位置付け運行を継続する路線。 なお、鉄道・路線バスとの連携に配慮した検討とともに、スクール混乗の可能性について関連機関と協議し進める。
④地域間連絡バス	廃止代替バスとして運行していた地域間を結ぶ路線に代替する路線として、日中の運行サービスレベル水準（5便）の確保を目指し運行する路線。 経路、バス停については、現行ルートを基本としつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した検討を行う。また、曜日運行の導入にあわせ路線バスとも整合しつつ、運賃は、一定の見直しを検討する。
⑤市内巡回バス	曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）、経路、バス停の検討を行う。なお、運行する曜日については、乗り継ぎなどを踏まえ変更の検討を行う。また、運賃は一定の見直しを検討する。
⑥デマンドタクシー	曜日運行は維持しつつ、利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買物などの利用に配慮した市街地内でのバス停の検討を行う路線。 また、地域間連絡バス同様、運賃は一定の見直しを検討する。

※定住自立圏形成：佐久市を中心都市とし周辺12市町村により、将来にわたって住み続けることのできる「定住圏」を目指そうとする取り組み。

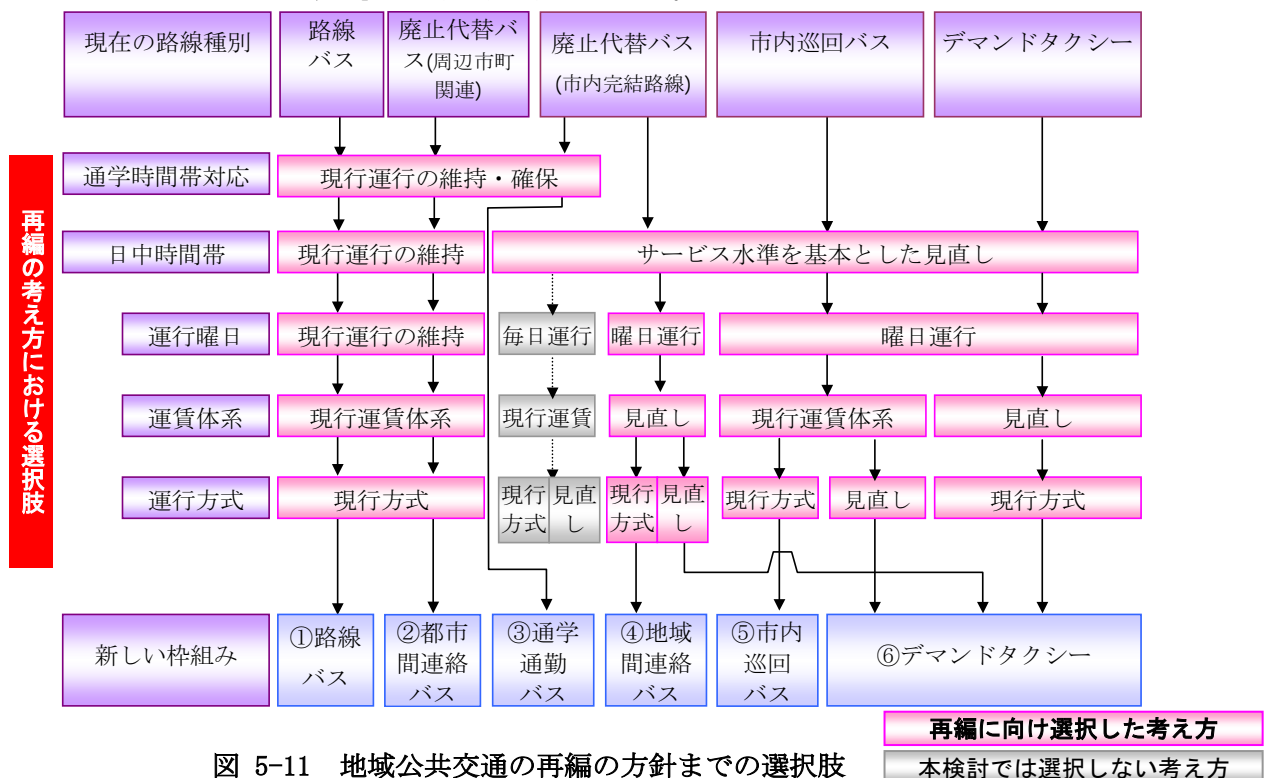


図 5-11 地域公共交通の再編の方針までの選択肢

5.3 佐久市地域公共交通再編の概要

現在の路線別利用状況と地域公共交通再編の方針、新たな新しい枠組み及び再編における考え方を下表に、また、新しい枠組みごとの再編イメージを次頁以降に示した。

表 5-7 地域公共交通再編の概要

現在の運行種別	路線名	現在の運行便数	日平均利用者数 H22実績	便平均利用者数 H22実績	便最大 H23.9 特定日	便最小 H23.9 特定日	スクール 対象人数	利用目的					再編案	新しい枠組み					
								通学	通勤	買物	通院	その他		路線バス	都市間 連絡バス	通学通勤 バス	地域間 連絡バス	市内巡回 バス	デマンド タクシー
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運行本数は、合同庁舎線を除いては、一定のサービスレベル（日8便）は確保されている。</li> <li>■利用者数、1便あたり利用者数などは、路線によって差があり、中には利用者がいない便も存在する。</li> <li>■望月小諸線、山手線は交通事業者から廃止の申し入れがされた。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■基本的に、交通事業者の計画による運行。バス基幹軸として、交通事業者により運行・維持していただく。</li> <li>■ただし、地域公共交通の基幹軸として鉄道との連携強化に向けた提案を行う。</li> </ul>						
	佐久上田線	22	948	50.9	51	1	50人	4%	32%	10%	35%	18%	●						
	中仙道線	21	240	12.9	25	1		40%	13%	8%	8%	31%	●						
	望月小諸線	12	64	6.0	4	0		33%	67%				●	状況により 検討					
	山手線	8	51	7.3	10	0	38人	84%			12%	4%	●		状況により 検討	状況により 検討			
合同庁舎線	2	8	3.8	5	1			100%					●						
廃止代替バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■佐久御代田線、久保通線は隣接する都市間で運行される路線であるが、他の6路線は市内に起終点を持つ。</li> <li>■香坂線、大沢線を除く6路線では一定のサービスレベル（日8便）は確保されている。</li> <li>■ほとんどの路線は、小中学生が通学で利用しており、朝夕の時間帯では、毎日一定の利用がある。</li> <li>■一方で、日中は高齢者の通院・買物等の利用がほとんどで利用者は少ない。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■朝夕は、小中学生、高校生、通勤者の手段として日4便程度確保する。</li> <li>■日中は、週2～3日の曜日運行とし、日5便程度確保する。</li> <li>■運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	佐久御代田線	8	11	1.4	4	0			17%	33%	50%			●					
	香坂線	7	19	2.6	6	0	11人	63%	25%		13%				●	●			
	志賀線	12	25	2.3	9	0	18人	39%		6%	50%	6%			●	●			
	内山線	13	29	2.5	10	0	57人	58%		3%	19%	19%			●	●			
	大沢線	6	45	7.6	43	0	70人	33%				67%			●	●			
	久保通線	8	45	5.6	15	0		81%	19%					●					
布施線	10	72	6.6	32	0	36人			33%	33%	33%			●	●				
春日線	24	134	4.5	33	0	74人		8%	8%	33%	50%			●	●				
市内巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■中佐都線、平根線を除く6路線では一定のサービスレベル（日中5便）が確保されていない。</li> <li>■中佐都線、岸野線、平根線では10人以上が利用する便があるが、他の5路線では日最大でも10人以下の利用。</li> <li>■利用者は、高齢者の通院・買物等での利用大半を占める。</li> <li>■顕在需要が少なく、日中全便とも一定以下の利用者となっている路線も存在している。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）、経路、バス停の検討を行う。</li> <li>■一定以下の利用者である路線については、小規模需要に対応したデマンドタクシー化を検討する。</li> <li>■運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	浅科線	4	17	4.2	5	1			8%		17%	75%						●	
	中佐都線	6	34	5.6	20	0				32%	32%	37%						●	
	中央線	4	11	2.7	6	3			11%	22%	44%	22%						●	
	平根線	6	28	4.7	11	1				6%	69%	25%						●	
	岸野線	4	48	12.0	19	5				30%	37%	33%						●	
	平賀線	4	18	4.4	9	3				43%	36%	21%						●	
	切原・白田線	2	8	4.0	6	6					78%	22%						●	
田口・青沼線	2	5	2.5	1	1					33%	67%						●		
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■全5路線とも一定のサービスレベル（日中5便）が確保されていない。</li> <li>■利用者の予約による運行（デマンド）で運行効率は良いが、1便2名以下の利用で乗車効率はあまり良くない。</li> <li>■利用者は、高齢者の通院・買物等での利用大半を占める。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■曜日運行は維持</li> <li>■利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買物などに配慮した市街地内のバス停を検討。</li> <li>■運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	御牧原線	2	2	1.1	2	1				25%	75%							●	
	観音寺線	2	2	1.5	0	0												●	
	長者原線	2	3	1.8	0	0			50%		50%							●	
	合の沢線	2	2	1.0	0	0												●	
畳石線	3	2	1.3	1	0					100%							●		

※1：利用者数は市外の利用者も含む。

※2：デマンドの日平均は予約により運行した日数あたり。

※3：日平均、便平均利用者数は平成22年度実績より。

※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：定住自立圏形成：佐久市を中心市とし周辺12市町村により、将来にわたって住み続けることのできる「定住圏」を目指そうとする取り組み。

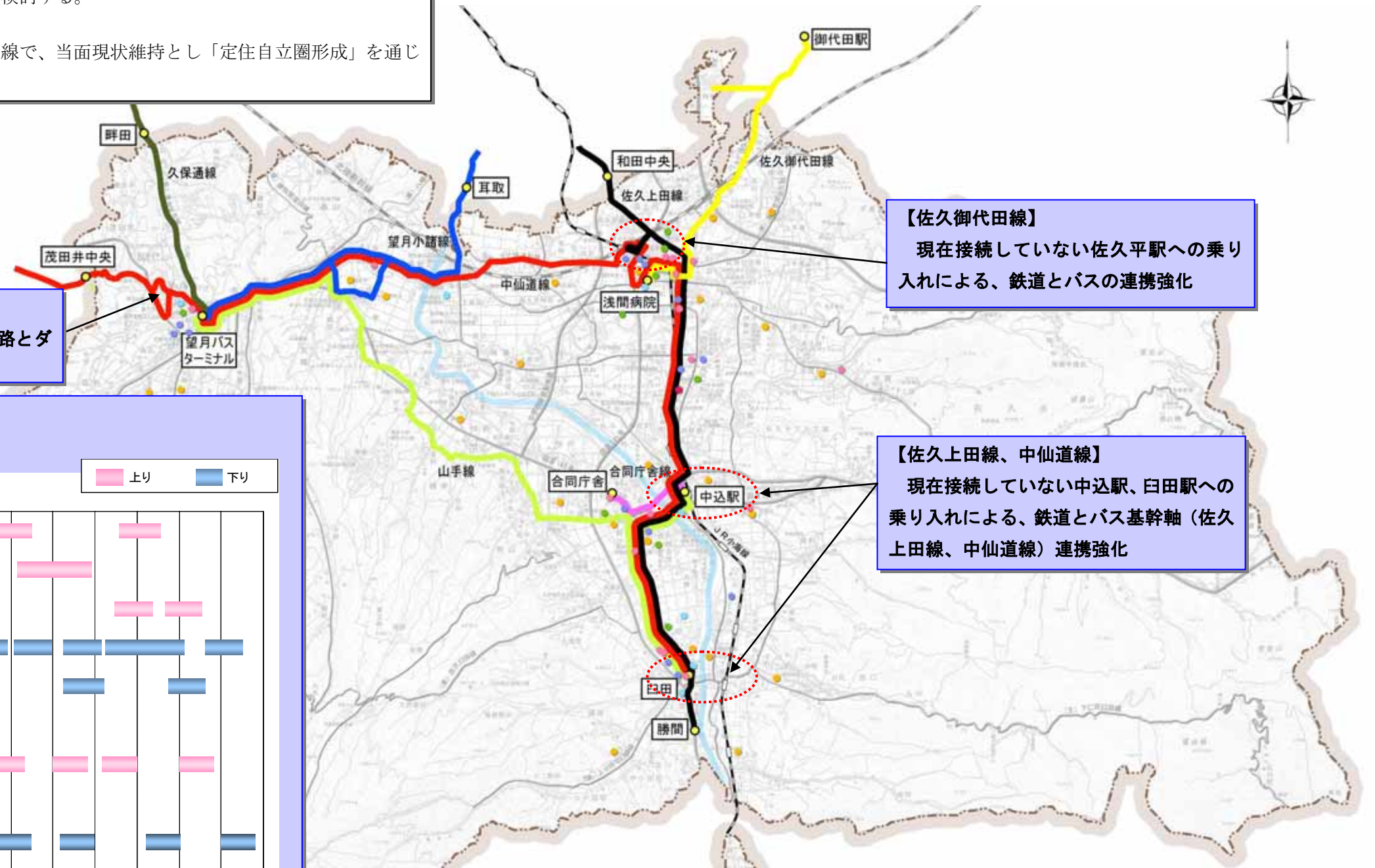
(1) 路線バスと都市間連絡バスの再編

【路線バスの再編に向けた考え方】

- バス基幹軸として、交通事業者により運行・維持していただく路線。
- ただし、地域公共交通の基幹軸として鉄道との連携強化に向けた提案を行う。なお、廃止の申し入れがされた望月小諸線、山手線については、運行の継続を要請する。状況によっては他の枠組みへの転換、「定住自立圏形成」を通じた関連する市町と対応を検討する。

【都市間連絡バスの再編に向けた考え方】

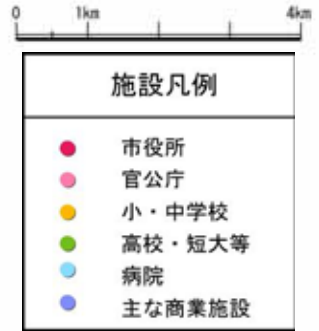
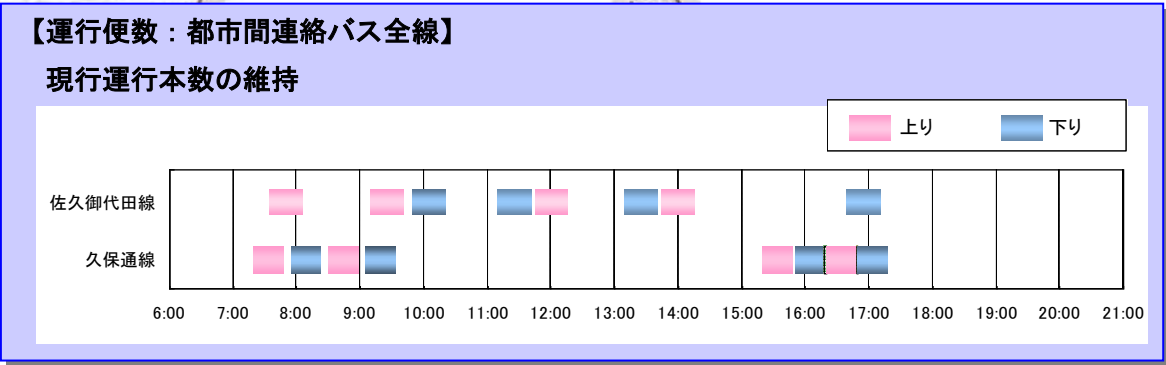
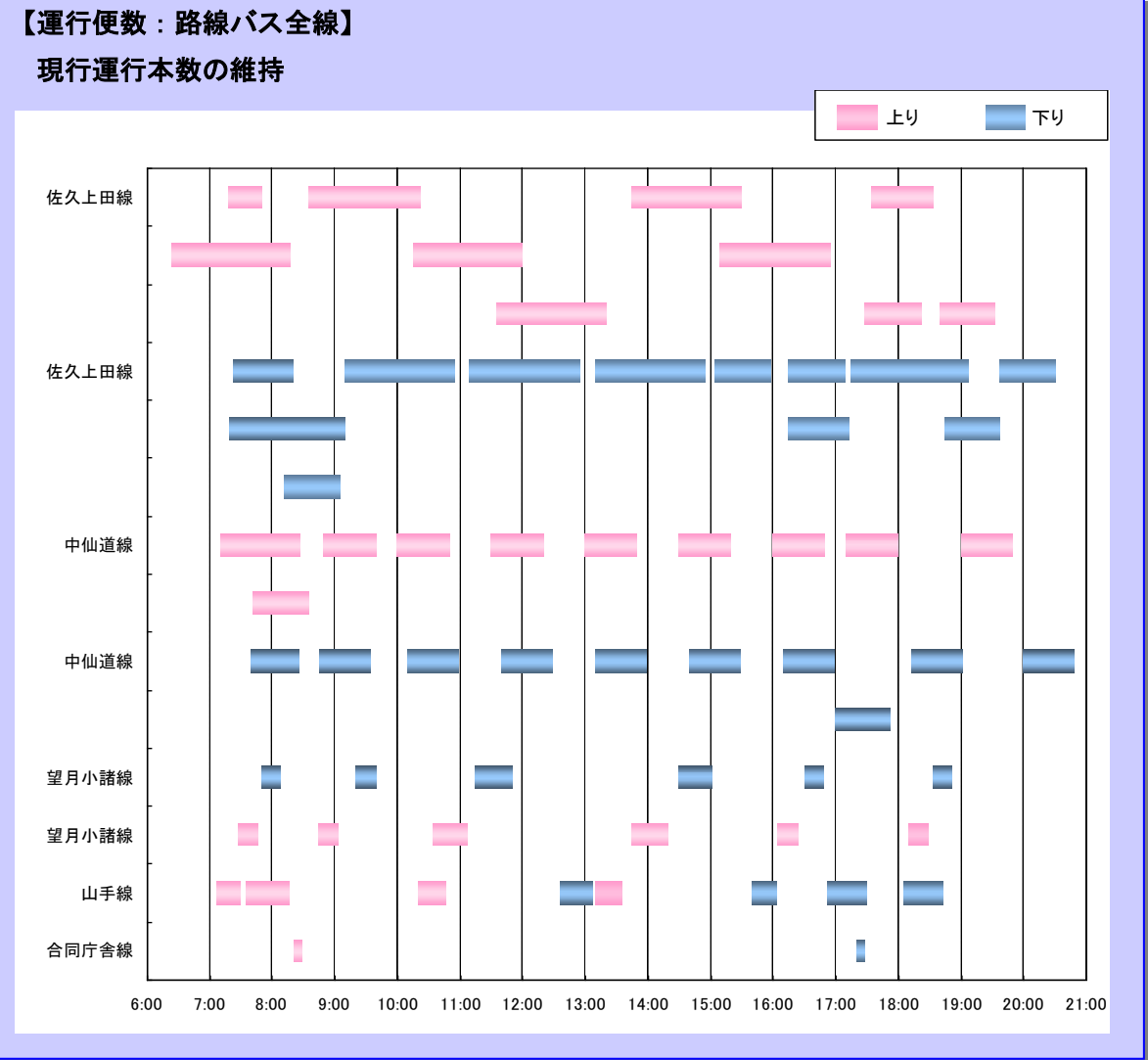
- 現在の廃止代替路線のうち隣接市町にも関連する路線で、当面現状維持とし「定住自立圏形成」を通じ関連する市町と対応を検討する路線。



【中仙道線、久保通線】  
平成24年4月の東信免許センター開設にあわせた経路とダイヤの一部変更を考慮

【佐久御代田線】  
現在接続していない佐久平駅への乗り入れによる、鉄道とバスの連携強化

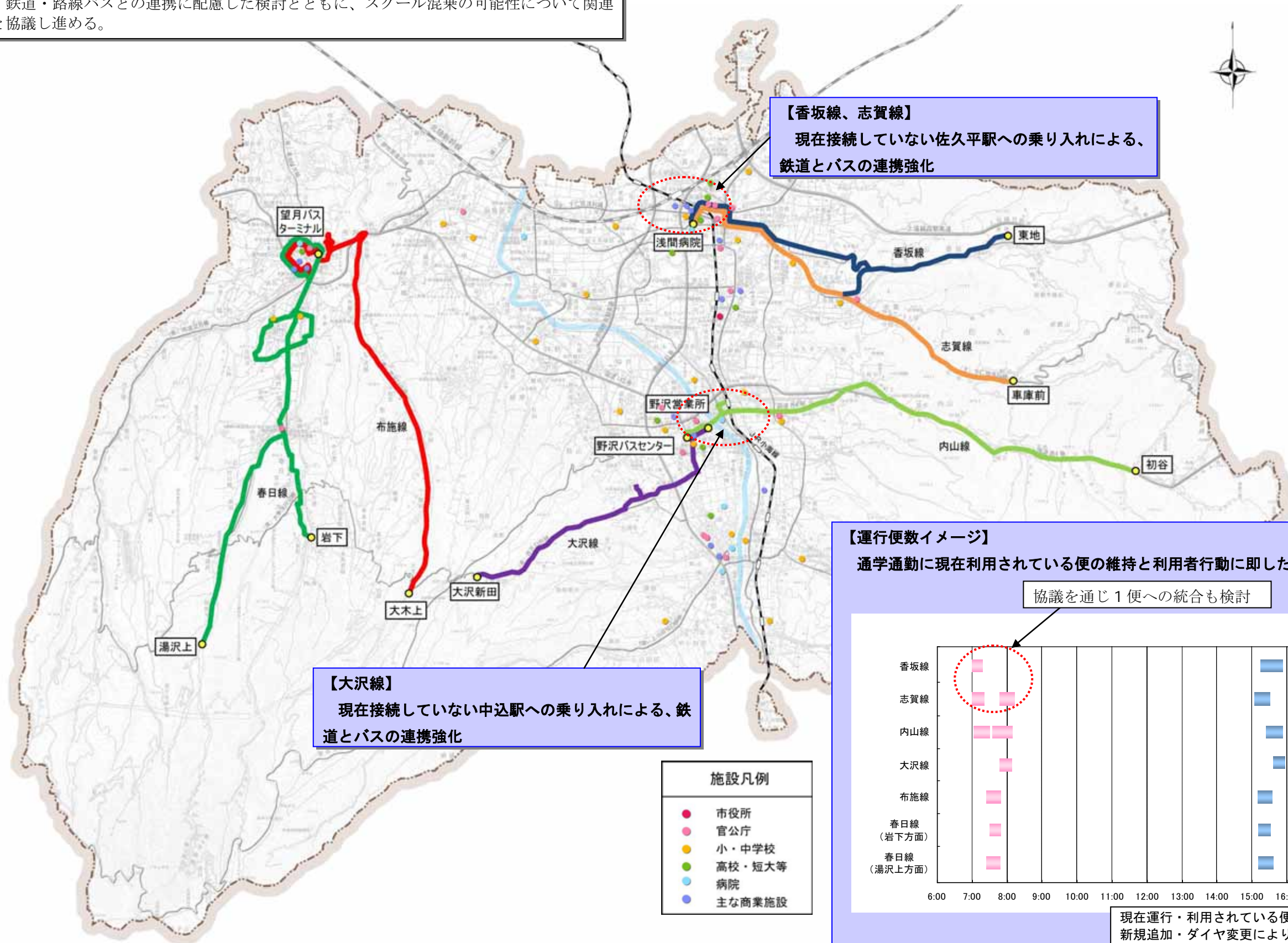
【佐久上田線、中仙道線】  
現在接続していない中込駅、白田駅への乗り入れによる、鉄道とバス基幹軸（佐久上田線、中仙道線）連携強化



(2) 通学通勤バスの運行計画

【通学通勤バスの再編に向けた考え方】

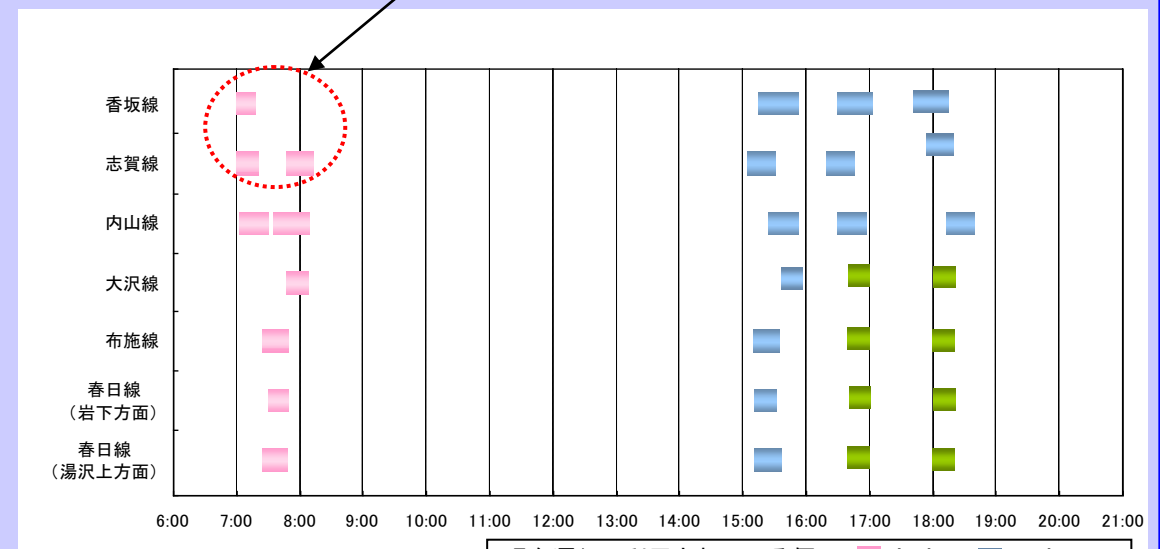
- 小中学生、高校生の通学手段として廃止代替バスが担っていた路線を通学通勤バスとして位置付け運行を継続する路線。
- なお、鉄道・路線バスとの連携に配慮した検討とともに、スクール混乗の可能性について関連機関と協議を進める。



【運行便数イメージ】

通学通勤に現在利用されている便の維持と利用者行動に即した便の追加検討

協議を通じ1便への統合も検討



現在運行・利用されている便 上り 下り  
新規追加・ダイヤ変更により確保を検討する便



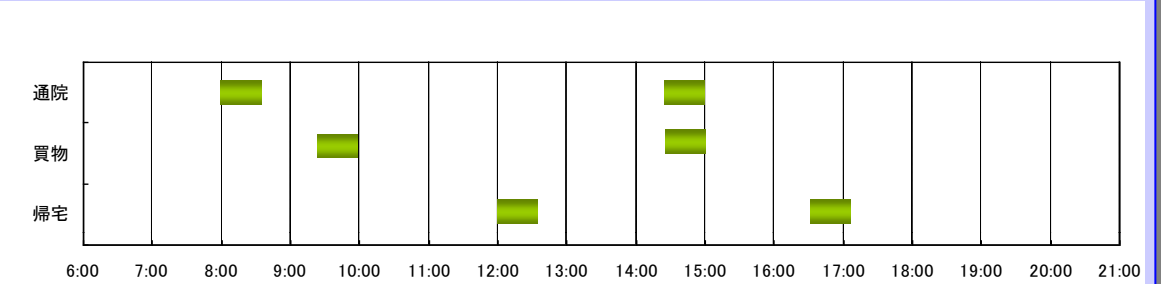
(3) 地域間連絡バス

【地域間連絡バスの再編に向けた考え方】

- 廃止代替バスとして運行していた地域間を結ぶ路線に代替する路線として、日中の運行サービスレベル水準（5便）の確保を目指し運行する路線。
- 経路、バス停については、現行ルートをもととしつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した検討を行う。
- また、曜日運行の導入にあわせ路線バスとも整合しつつ、運賃は一定の見直しを検討する。

【運行便数イメージ】

買物、通院等の利用者行動に即した便の検討



【春日線、布施線】

- 医療施設、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

【香坂線、志賀線】

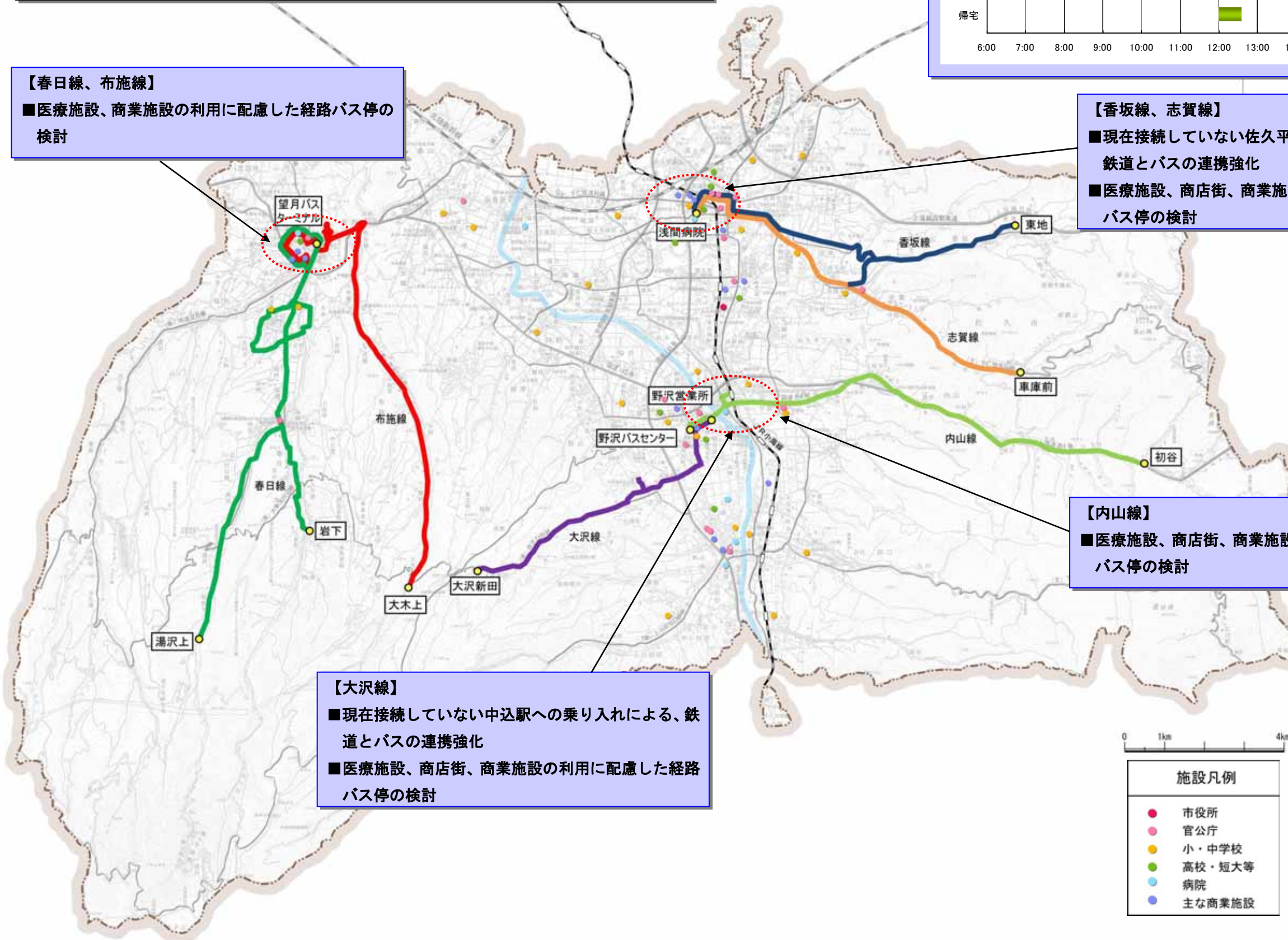
- 現在接続していない佐久平駅への乗り入れによる、鉄道とバスの連携強化
- 医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

【内山線】

- 医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

【大沢線】

- 現在接続していない中込駅への乗り入れによる、鉄道とバスの連携強化
- 医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討



施設凡例	
●	市役所
●	官公庁
●	小・中学校
●	高校・短大等
●	病院
●	主な商業施設

(4) 市内巡回バスの再編計画

【市内巡回バスの再編に向けた考え方】

- 曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）、経路、バス停の検討を行う。
- なお、運行する曜日については、乗り継ぎなどを踏まえ変更の検討を行う。
- 運賃は、一定の見直しを検討する。

【中佐都線、浅科線】

- 別の曜日に運行されている2路線を同一曜日の運行とし乗り継ぎに配慮した利便性の向上と結節強化

【中佐都線】

- 新しく整備された道路を利用した運行経路の変更

【岸野線、平根線、平賀線等】

- 医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

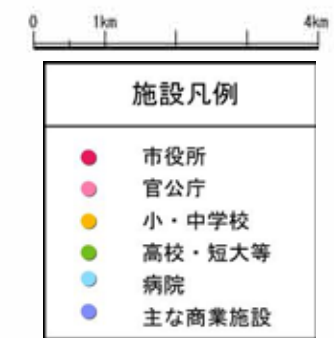
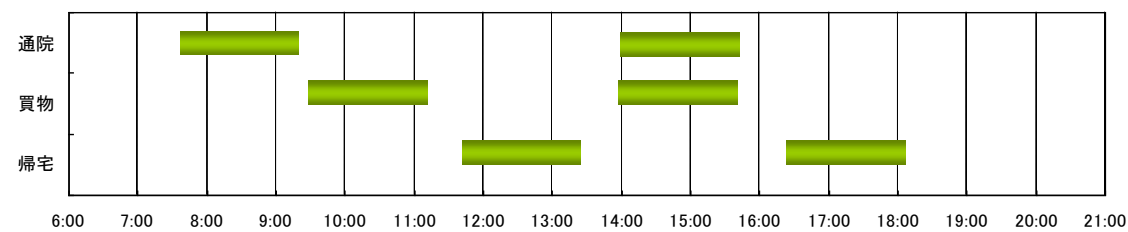
【中央線、切原・臼田線】

- 現在接続していない臼田駅への乗り入れによる、鉄道とバスの連携強化

【運行便数イメージ】

■ 買物、通院等の利用者行動に即した便の検討

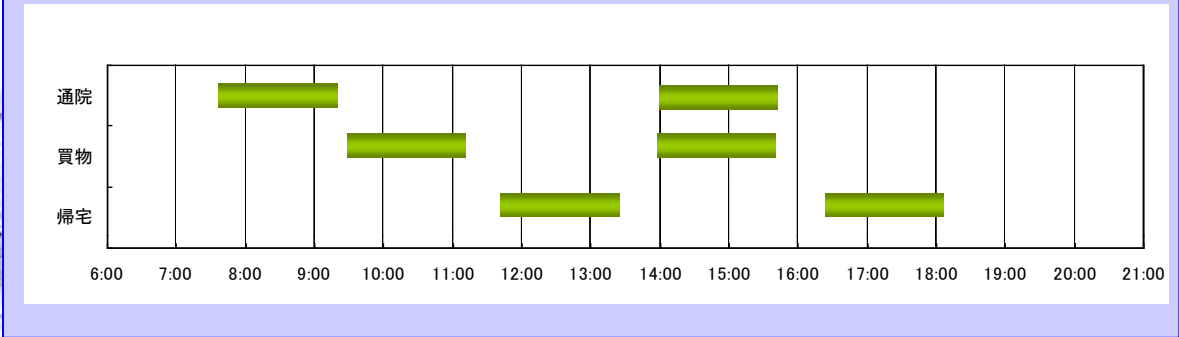
現在、運行開始時間が8:30からの路線が多いが、時間を若干早め便数の確保を検討する。



(5) デマンドタクシーの再編計画

**【デマンドタクシーの再編に向けた考え方】**  
 ■曜日運行は維持しつつ、利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買物などの利用に配慮した市街地内でのバス停の検討を行う路線。  
 ■また、運賃は一定の見直しを検討する。

**【運行便数イメージ】**  
 ■買物、通院等の利用者行動に即した便の検討  
 現在のデマンドタクシーは、午前中のみでの運行であるが午後の増便等により利用者行動に即した便数の確保を検討する。

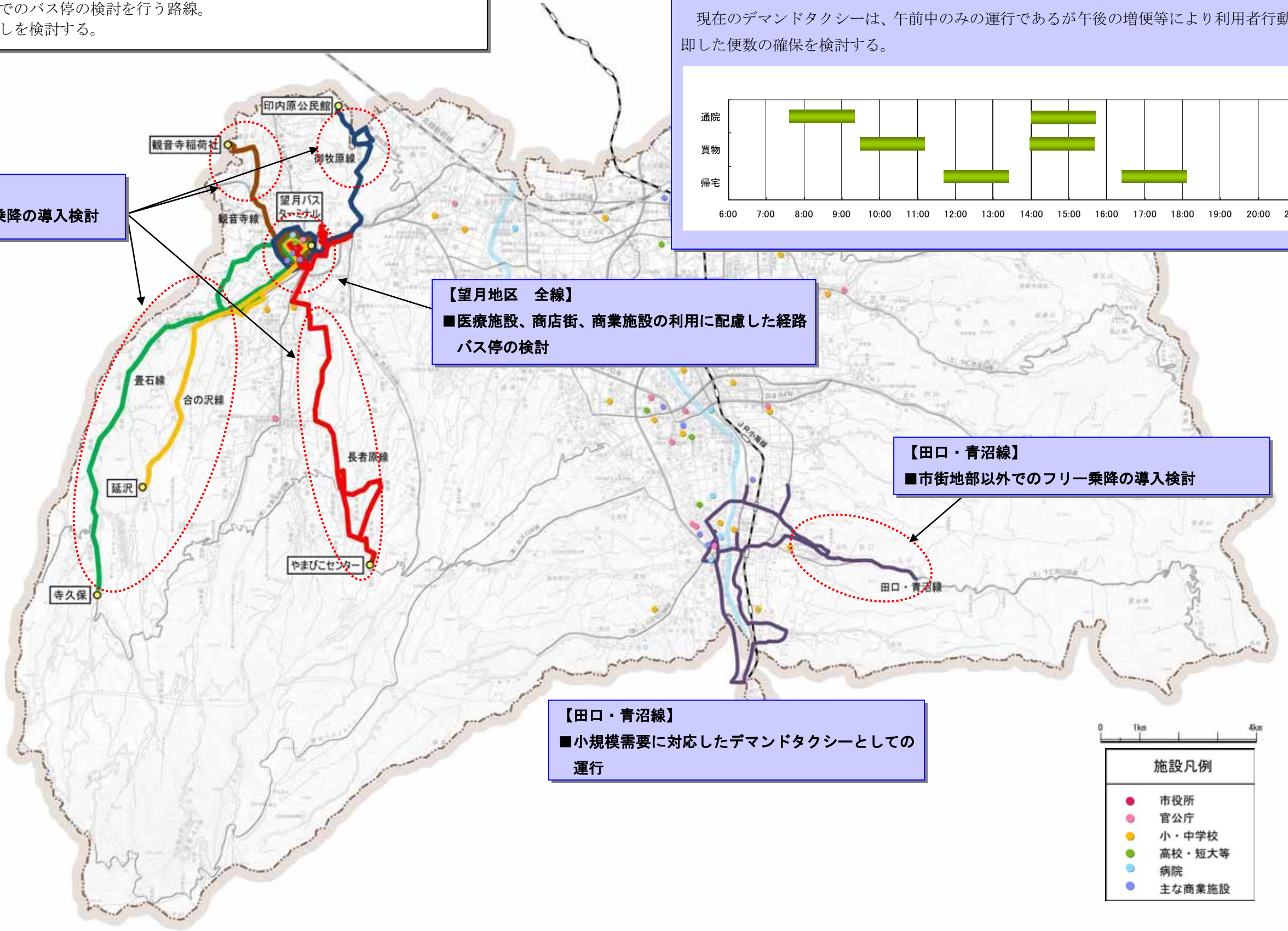


**【望月地区 全線】**  
 ■市街地部以外でのフリー乗降の導入検討

**【望月地区 全線】**  
 ■医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路  
 バス停の検討

**【田口・青沼線】**  
 ■市街地部以外でのフリー乗降の導入検討

**【田口・青沼線】**  
 ■小規模需要に対応したデマンドタクシーとしての運行



#### 5.4 路線別再編計画

新しい枠組みにおける路線別の運行計画を記載。  
記載内容は、路線経路、運行本数、概略ダイヤ、新規バス停案、路線の運行方式、概算収支。

#### 5.5 周知、PR、利用促進及び、公共交通転換施策計画

周知、PRの媒体、方法などを整理し、利用促進と、公共交通転換に向けた取り組みについて計画する。

### 第6章 事業プログラムと実施体制

事業実施に向けたスケジュールと実施体制及び監視体制等を明記する。

佐久市生活交通ネットワーク計画について

- 現在策定を進めている「佐久市生活交通ネットワーク計画」は、国の事業である「地域公共交通確保維持改善事業」の地域公共交通調査事業として補助を受け策定しているものである。(図1参照)
- 来年度、国の補助を受けて運行を行うためには、今年度策定する「佐久市生活交通ネットワーク計画」の内容を受けて、以下の項目を明記した「生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)」を国へ提出する必要がある。(次頁以降参照)
  - ・ 事業の目標・必要性
  - ・ 事業の定量的な目標・効果
  - ・ 運行系統の概要・運送予定者
  - ・ 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

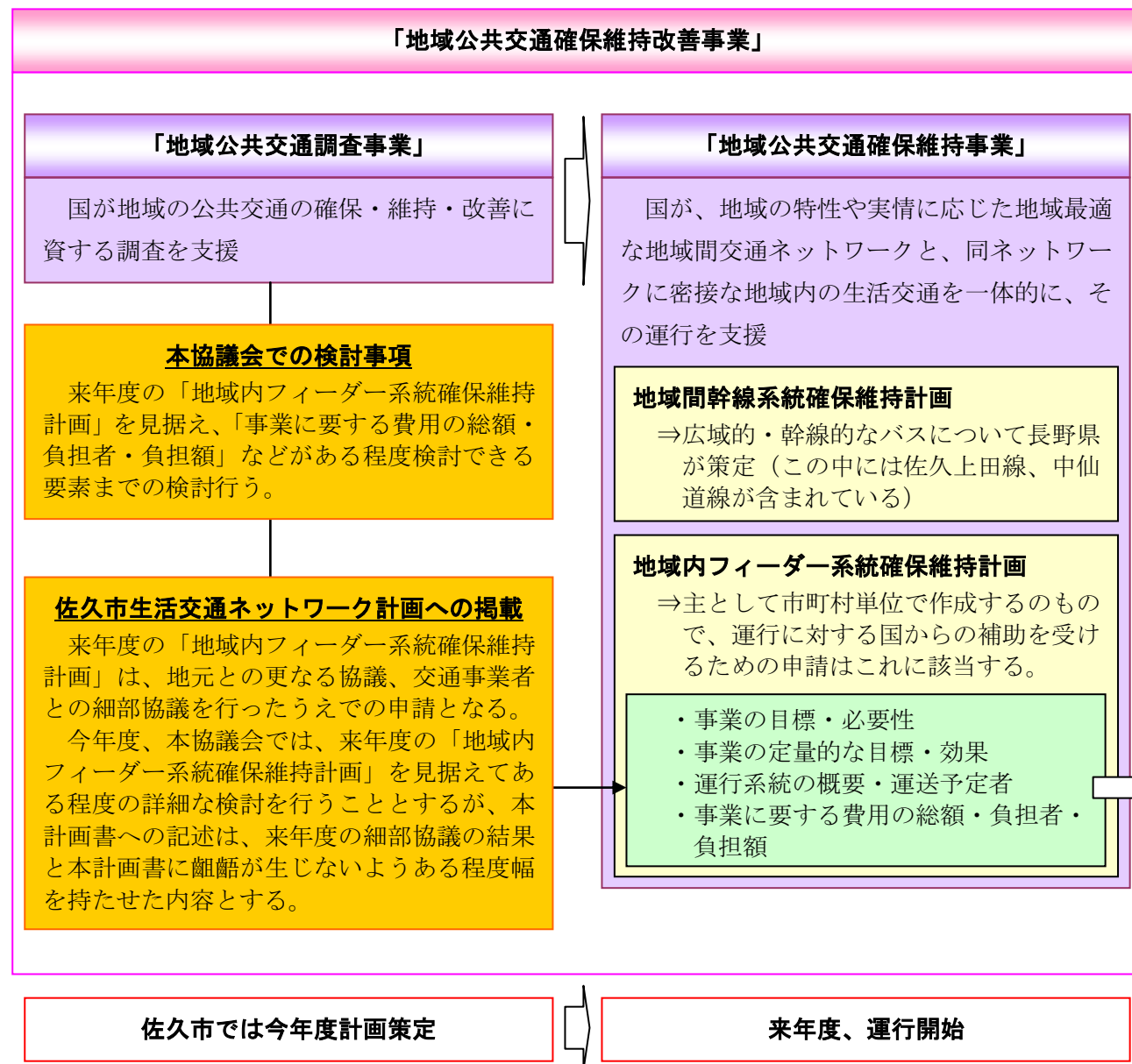


表1 今年度の検討事項、計画書への掲載と来年度検討事項

佐久市生活交通ネットワーク計画の構成	主な掲載事項と今年度協議会での検討事項	ネットワーク計画への掲載	来年度、詳細に調整を行う事項
第4章 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針と計画目標	公共交通維持・改善の目標と数値目標	明示	
第5章 佐久市地域公共交通の再編計画	運行路線	明示	
	実施主体(交通事業者、市等)	明示	
	具体の路線経路	新規路線、区間など流動的なものは幅を持たせた線・矢印で掲載	運行経路
	運行本数	明示	
	概略ダイヤ	明示	運行ダイヤ
	新規バス停案	明示	新規バス停位置
	路線の運行方式	明示	
第6章 事業プログラムと実施体制	概算収支	明示	
	公共交通転換施策	明示	
	周知、PR、利用促進施策	明示	
	運行開始などの実施スケジュール	明示	
	計画の実行、維持・監視体制	明示	

【提出する主な資料】(次頁参照)

- 生活交通ネットワーク計画(地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)
- 表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
- 表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統)
- 附図(路線図等)

図1 地域公共交通確保維持改善事業の体系と佐久市生活交通ネットワーク計画

生活交通ネットワーク計画  
(地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

平成〇年〇月〇日

(名称)  
(代表者名) ○○ ○○ 印

主な提出資料の例

<b>0. 生活交通ネットワーク計画の名称</b>
(記載例) ○○地域内フィーダー系統確保維持計画
<b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b>
(記載例) ○○市においては、▲▲市へ通じる唯一の幹線交通である鉄道(バス)を軸に、市域内に広範に路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、▲▲市の総合病院・大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が▲▲市に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。また、この幹線交通に通じる支線の役割を果たしている。しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分であったり、××集落はそもそも交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にある。 このため、地域公共交通確保維持事業により、～～路線及び▽▽路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。
<b>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</b>
<b>(1) 事業の目標</b>
(記載例) ○○路線の運行コストを1km当たり●円以内とする。 ○○路線の収支率を●%以上とする。 ※具体的かつ定量的な目標を設定して下さい。
<b>(2) 事業の効果</b>
(記載例) ○○路線を維持することにより、××集落の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。 ※(1)の定量的な目標を踏まえ、具体的に事業の効果を記述して下さい。
<b>3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</b>
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

<b>4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</b>	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付	
<b>5. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</b>	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付	
<b>7. 協議会の開催状況と主な議論</b>	
(記載例) ・平成23年〇月〇日(第1回) 協議会設立、事業内容について協議 ・平成23年〇月〇日(第2回) 費用負担について議論、各者持ち帰り ・平成23年〇月〇日(第3回) 費用負担について合意、計画全体について合意 (平成23年〇月〇日～〇日 持ち回り協議にて、全ての構成員から合意を得られた。)	
<b>8. 利用者等の意見の反映</b>	
(記載例) 市のホームページにて本計画に関する意見を募集した。▽▽を対象にアンケート調査を実施した。××を対象に、個別にヒアリング調査を実施した。○○駅～○○病院の系統について本数の充実を求める声が強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。  ※意見を募集した方法、主な意見の内容、意見への対応について記載。	
<b>9. 協議会メンバーの構成員</b>	
関係都道府県	○○県○○局○○課
関係市区町村	○○市○○部○○課
交通事業者・交通施設管理者等	○○バス ○○タクシー ○○国道事務所 ○○警察署
地方運輸局	○○運輸支局
その他協議会が必要と認める者	○○大学教授、商工会議所、利用者代表等

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) \_\_\_\_\_  
(所属) \_\_\_\_\_  
(氏名) \_\_\_\_\_  
(電話) \_\_\_\_\_  
(e-mail) \_\_\_\_\_

※国土交通省資料より一部、修正

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名						
1. 申請事業者の概要						
補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度 実車走行キロ(ハ)	km	経常収支率				%

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益				
補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 ロ÷ハ=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

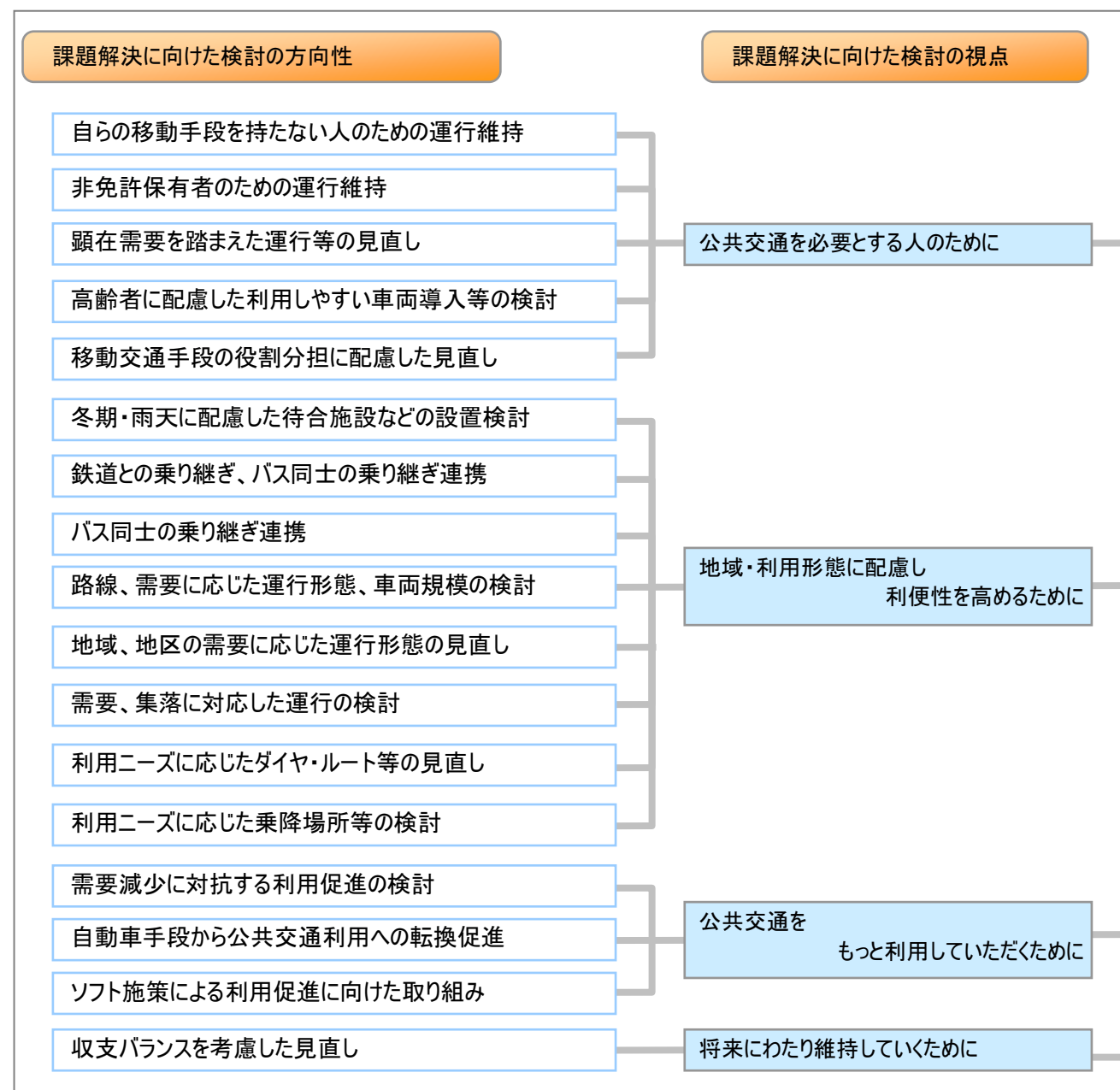
3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合													
補助ブ ロック名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行日 数	計画運行 回数	系統キロ程		補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程	補助ブロック外乗入れ部分 及び同一補助ブロック市区町 村外乗入れ部分以外のキ ロ程の比率  (チ-(リ+ヌ))÷チ=ル	計画実車走行キロ ヲ
			起点	主な 経由地	終点			チ	リ				
						日	回	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	往 . Km (平均) 復 . Km . Km	%	. km	
						日	回	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km	
						日	回	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km	
						日	回	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	%	. km	
合計	系統							往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km	往 . Km 復 . Km . Km		. km	

補助ブ ロック名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額	補助対象 系統のキロ 当たり 経常収益 (前々年度の 実績額)	補助対象 系統の経常 収益の見込額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	ヨ又はタのうち いずれか少ないほ うの額	レのうち補助ブロッ ク外乗入部分及び 同一補助ブロック市 区町村外乗入部分 以外に係るもの	補助対象経 費	補助対象経 費の1/2	国庫補助 上限額	国庫補助金 内定申請額 (ホ又はナのう ちいずれか少 ないほうの額)
		ヘ×ヲ以下の 額:ワ	ト	ト×ヲ以上 の額:カ	ワ-カ=ヨ	ワ×9/20=タ	レ	レ×ル=ソ	ツ	ツ×1/2=ネ	ナ	ラ
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円		
合計		円	円 銭	円	円	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブ ロック名	申請 番号	経常費用から 経常収益を控 除した額  ニ×ラー=カ=ム	損失額から国 庫補助額を控 除した額  ム-ラー=ウ	ウの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具体的 概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
		円										
		円										
		円										
		円										
合計		円	円	円	%	円	%	円	%	円	%	

# 1 佐久市地域公共交通体系見直しの基本方針と計画目標

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、課題解決に向けた検討の視点より、公共交通体系見直しの基本方針、計画の目標を右のとおり設定した。



## 【公共交通体系見直しの基本方針】

### I. 地域公共交通を必要とする人の移動実態に配慮した交通体系の構築

現在公共交通を利用する人を大切にし、さらに高齢者や障がい者など交通移動手段を持たない人の通院、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。

### 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

各地域の住民ニーズや地理的条件などを踏まえ、各地域の住民が使いやすい最適な地域公共交通の構築を目指す。

### III. 公共交通利用への転換を推進

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。

### IV. 財政負担に配慮した持続可能な体系の構築

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。

## 【計画目標】 数値目標は今後導入する施策とあわせ精査

### 目標1 高齢者、通学者など公共交通を必要とする人にとって使いやすい

#### 公共交通サービスの提供

基本方針Ⅰ～Ⅲに基づき、高齢社会の到来、交通弱者への対応として、現在公共交通を利用する人を大切にしつつ「地域公共交通を必要とする人」にとって使いやすい交通手段となるよう対応を図ることを優先とした計画を実施する。

指標：1日あたり利用者数 数値目標：現況 559人 ⇒ 現況以上の増加

### 目標2 利用者の要望に基づく公共交通サービスの改善

基本方針Ⅰ、Ⅱに基づき、現在公共交通を利用している人の要望や不満点の改善を中心とした施策展開を行い、利用者の増加を図っていくものとした。

指標：バス利用者の満足度 数値目標：現況 84% ⇒ 現況以上の満足度

### 目標3 運行効率の改善による持続可能な公共交通の構築

基本方針Ⅳに基づき、運行の効率化による運行負担の軽減も考えながら、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築することを実施することとした。

指標：収支割合 数値目標：現況 24% ⇒ 現況以上の収支割合



## 2 佐久市地域公共交通再編の考え方、方針と再編の概要

### 2.1 佐久市地域公共交通再編の考え方

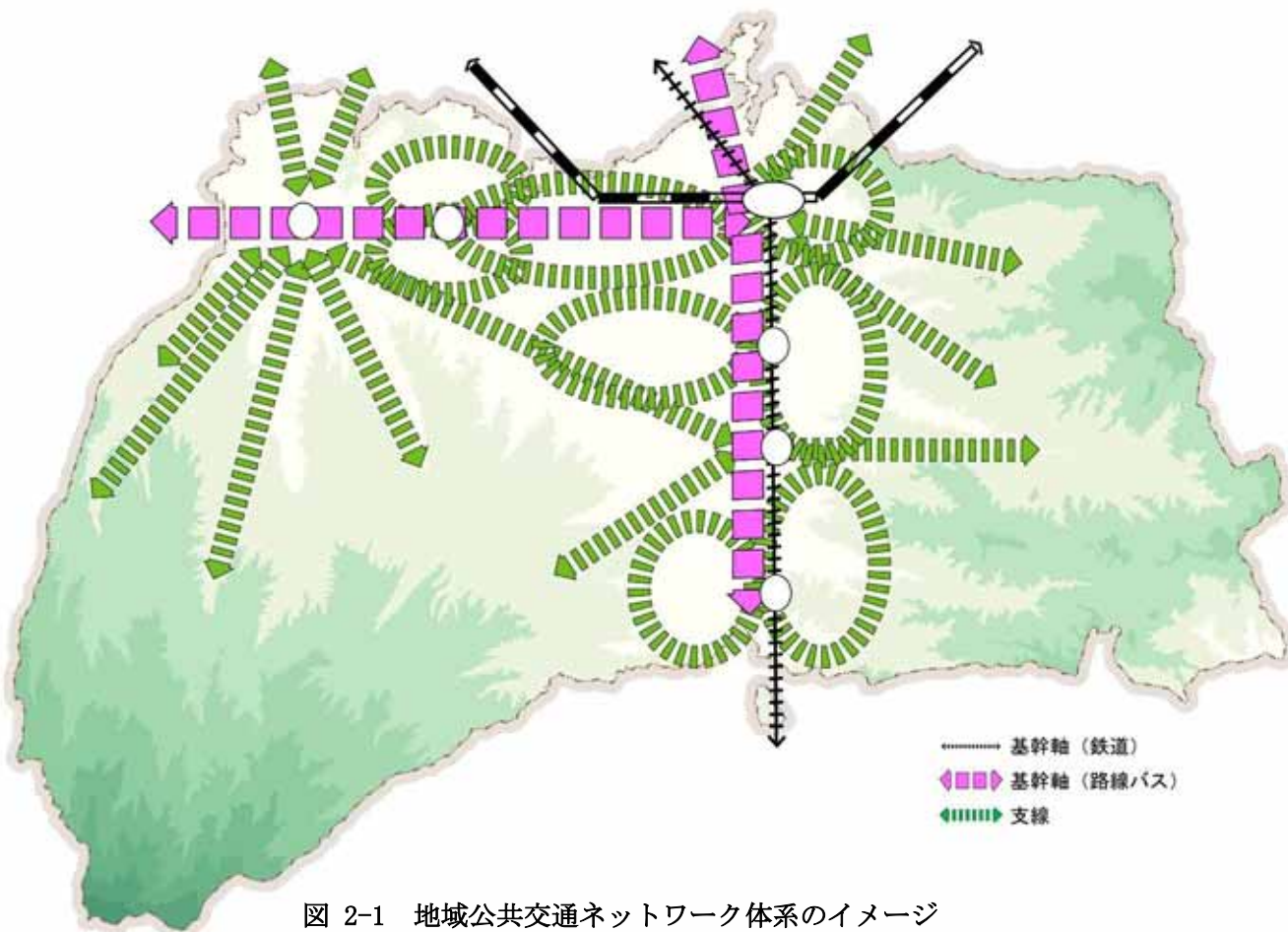
#### ① 現行の運行路線を基本とした再編

市内を運行する公共交通（事業者による路線バス、廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー）は、これまでも改善が繰り返され現在の形態に至り、現在も市民の足として利用されている。

利用者満足度も84%が満足と高く、また、大幅な運行路線の変更は利用が多い高齢者が困惑する可能性もある。

このため、再編に向けた考え方として、**基本方針 I**に基づき、**目標 1、2**を達成するために現行の運行路線を基本とした再編を行うものとする。

- 交通事業者が運行する鉄道及び、県の生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）において位置付けられる佐久上田線、中仙道線を基幹軸に据えたネットワーク体系の構築
- バス事業者が運行する路線バス、周辺市町と関連する廃止代替路線については、来年度以降の調整に向けた提案とする。
- その他路線は現行路線を基本とし、細部については、利用目的に配慮したバス停、経路の変更及び、異なる交通手段相互の連携・結節性の強化など利便性を高めるような体系づくりを検討。



#### ② 目的別の利用対象者の移動に配慮した運行形態による再編

基本方針 I に示すとおり、公共交通を必要とする高齢者や障がい者など交通移動手段を持たないの人の通院、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が求められている。

このため、再編に向けた考え方として、**基本方針 I**に基づき、**目標 1、2**を達成するために、目的別の利用対象者に応じた全学的に共通する公共交通の運行便数のサービス水準を検討し、各路線への適応を検討していくものとする。

- 基本とするサービス水準は、日 8 便パターン運行と設定。
- 現在、廃止代替バスで土日運行されている路線は、土日運休とする。
- 通学手段となる路線・便は、現状を踏まえつつ維持・確保することを前提とする。
- 日中の通院、買物に対応した手段としては、午前・午後各々往復が可能なサービス水準（日 5 便）の確保を検討していく。
- 通院、買物での外出頻度は低いため、日中の運行は曜日運行として検討する。

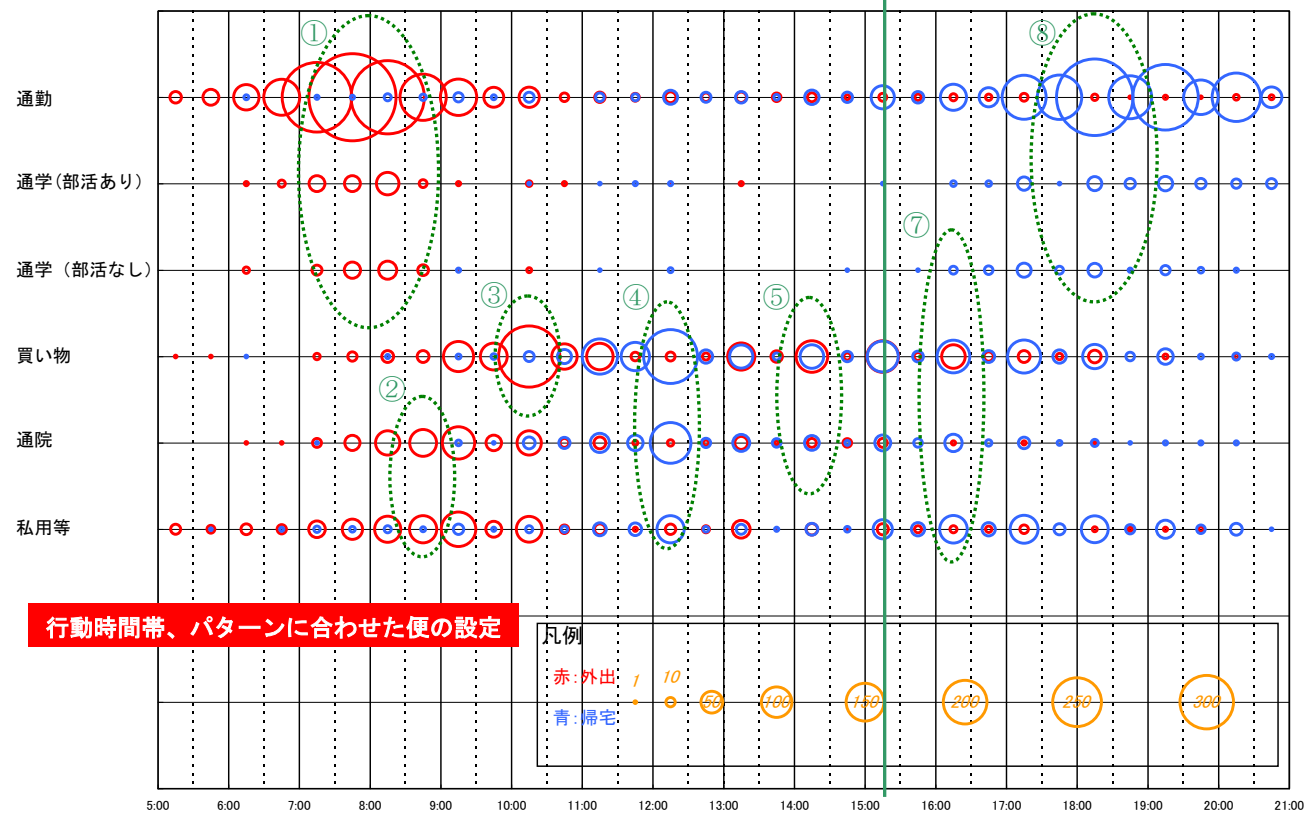
表 2-1 対象者ごとのサービス水準

	対象者	通勤者	通学者 (小中学生)	通学者 (高校生)	通院 (高齢者)	買物 (高齢者、主婦)	私用等
対象者に応じたサービス水準	① 8:00 着	出勤	通学	通学			
	② 8:30 着				通院		
	③ 10:00 着					買物	
	④ 12:00 発				帰宅	帰宅	
	⑤ 15:00 着				通院	買物	
	⑥ 15:00 発		帰宅	帰宅			
	⑦ 16:30 発		帰宅	帰宅	帰宅	帰宅	
	⑧ 18:00 発	帰宅	部活動者帰宅	部活動者帰宅			
	運行便数	2 便	4 便	4 便	4 便	4 便	
利用構成	路線バス	20%	8%	25%	17%	7%	22%
	廃止代替バス	7%	32%※1	14%	25%	6%	17%
	市内巡回バス	2%	0%	0%	42%	21%	35%
	デマンドタクシー	13%	0%	0%	75%	13%	0%
対応する路線経路	路線バス	○	○	○	○	○	○
	廃止代替バス	○	○	○	○	○	○
	市内巡回バス				○	○	○
	デマンドタクシー				○	○	○
対象者に応じた運行体系	現在利用する小中学生、高校生の通学手段として、また、通勤手段として路線バスの維持、廃止代替路線は通学通勤便として運行する。 なお、便数については 4 便を想定するが、現状を踏まえつつ路線により異なる場合がある。				市内で完結する廃止代替バスと、市内巡回バス、デマンドタクシーに共通した考え方として導入。 ただし、利用者が少ない廃止代替バスの土日は運休とする。 また、主たる移動目的である通院、買物に配慮した、バス停設置、施設への乗り入れを検討する。		

※1：スクールバスを除く

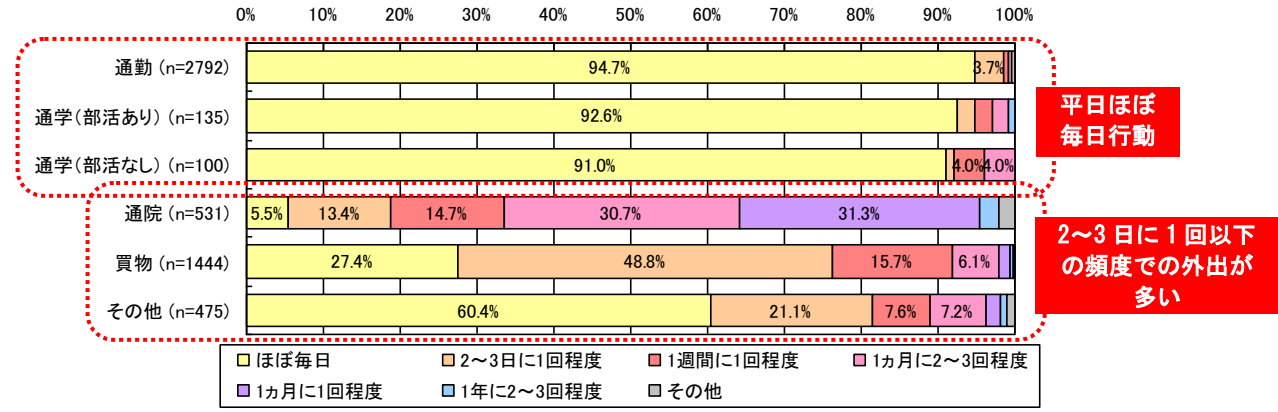
※2：利用構成は、バス利用者アンケート結果より

⑥小中学生の帰宅時間帯



資料：市民アンケート結果より

図 2-2 目的別外出時間（全交通手段）



(資料：市民アンケート結果より)

図 2-3 外出目的別外出頻度

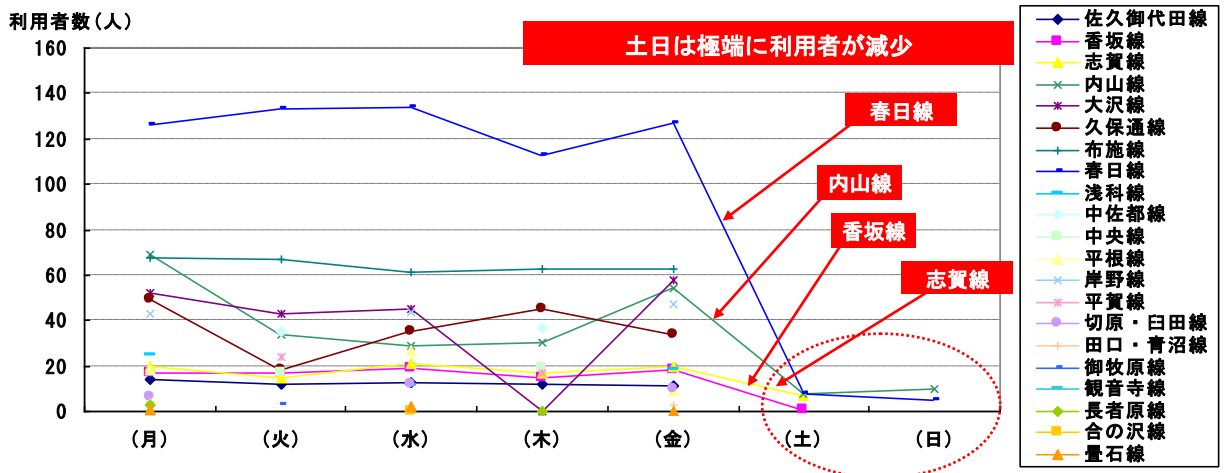


図 2-4 曜日別利用状況（平成 22 年 9 月 5 日～11 日）

③運行形態に応じた運賃体系の導入による再編

市内を運行する公共交通は、事業者による路線バス、市が交通事業者へ委託する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーが存在し、その運行形態とともに運賃体系も異なるものである。

このため、再編に向けた考え方として、基本方針 I に基づき、目標 1、2 を達成するために、先の運行形態の考え方とあわせ、運賃格差の是正に向けた検討を行う。

- 曜日運行路線などでは運行サービスレベルに応じた一定の運賃見直しを検討する。
- ただし、基幹バス路線の運賃と整合した運賃体系を検討。

現在の運賃体系は、距離制運賃と定額制運賃の 2 種類が混在している。

毎日運行する路線の場合は、そのサービスレベルに合わせた距離制などの一定の運賃体系であっても、曜日運行などとする路線については、一定の見直しを検討するものとする。

表 2-2 現在の運賃体系

運行種別	路線名	運賃体系	運賃	運行日
①路線バス	佐久上田線	距離制	運賃140～710円*	平日毎日、土日運行
	中仙道線		運賃140～1,290円*	〃
	望月小諸線		運賃140～700円*	〃
	山手線		運賃140～1,000円	〃
	合同庁舎線		運賃140～200円	平日毎日運行
②廃止代替バス	佐久御代田線	距離制	運賃140～390円*	平日毎日運行
	香坂線		運賃140～580円	平日毎日、土曜運行
	志賀線		運賃140～600円	〃
	内山線		運賃140～710円	平日毎日、土日運行
	大沢線		運賃140～510円	平日毎日運行
	久保通線		運賃110～210円*	〃
	布施線		運賃120～540円	〃
春日線	運賃120～440円	平日毎日、土日運行		
③市内巡回バス	浅科線	定額制	大人100円	月・水・金曜日運行
	中佐都線			火・木曜日運行
	中央線			火・木曜日運行
	平根線			月・水・金曜日運行
	岸野線			月・水・金曜日運行
	平賀線			火・木曜日運行
	切原・臼田線			月・水・金曜日運行
	田口・青沼線			月・水・金曜日運行
④デマンドタクシー (望月地区)	御牧原線	距離制	運賃100～400円	火曜日運行
	観音寺線		運賃300円	水曜日運行
	長者原線		運賃100～500円	月・木曜日運行
	合の沢線		運賃100～400円	水曜日運行
	壘石線		運賃100～500円	月・水・金曜日運行

※運賃は佐久市内運賃のみ

#### ④運行効率の向上を目指した再編

市内を運行する公共交通の多くは、通学・通勤者の利用により朝夕は多くの利用者が存在するが、日中は大幅に利用者が少なくなり、中には、利用者が無い、もしくは極端に少ない路線も存在し、これらの路線は運行効率が悪い区間ともいえる。

このため、このような路線については、**基本方針Ⅱ・Ⅳ**に基づき、**目標3**を達成するために先の運行形態・運賃体系とあわせ、運行路線の運行方式を検討し、運行効率の向上を図るものとする。

- 日中の便最大利用者が10人未満の路線は、路線バスの望月小諸線、山手線、廃止代替バスの佐久御代田線、香坂線、大沢線、久保通線、布施線が挙げられる。
- また、市内巡回バスでは、浅科線、中央線、平賀線、切原・臼田線、田口・青沼線が挙げられる。
- 特に、大沢線、久保通線、布施線、田口・青沼線は、日中3人以下の利用が想定され、これらに対しては小規模需要に対応した予約方式での運行の導入の可能性があるものと考えられる。
- ただし、運行サービス水準の変更による利用者増、曜日運行に伴う利用者の集中も想定されるため、これとあわせた評価検討が必要である。
- このような状況を踏まえつつ、小規模需要に対応した予約方式での運行の導入が可能と考えられる路線については導入を図っていくものとする。

表 2-3 運行効率の向上に向けた検討

運行種別	路線名	運行状況			日平均 利用者数 H22実績	便平均 利用者数 H22実績	最大 H23.9 特定日	最小 H23.9 特定日	スクール 対象 人数	目的別利用者数							目的別利用者規模	
		平日	土曜	日祝日						通学	通勤	買物	通院	私用	観光	その他	通勤 通学	通院・ 買物等
路線バス	佐久上田線	22	12	12	948	50.9	51	1	50人	3	22	7	24	5	1	6	●	●
	中仙道線	21	16	16	240	12.9	25	1		40	13	8	8	10	6	15	●	●
	望月小諸線	12	8	8	64	6.0	4	0		2	4						●	△
	山手線	8	5	5	51	7.3	10	0	38人	21			3	1			●	△
	合同庁舎線	2			8	3.8	5	1			2						○	-
廃止代替バス	佐久御代田線	8			11	1.4	4	0			1	2	3				○	○
	香坂線	7	4		19	2.6	6	0	11人	5	2	1					●	△
	志賀線	12	4		25	2.3	9	0	18人	7		1	9		1		●	●
	内山線	13	6	6	29	2.5	10	0	57人	21		1	7	3	2	2	●	●
	大沢線	6			45	7.6	43	0	70人	1				2			●	△
	久保通線	8			45	5.6	15	0		13	3						●	△
	布施線	10			72	6.6	32	0	36人			1	1	1			●	△
市内巡回バス	春日線	24	8	8	134	4.5	33	0	74人		1	1	4	3	2	1	●	●
	浅科線	4			17	4.2	5	1			1		2	9			-	○
	中佐都線	6			34	5.6	20	0				6	6	6		1	-	●
	中央線	4			11	2.7	6	3			1	2	4	1		1	-	○
	平根線	6			28	4.7	11	1				1	11	4			-	●
	岸野線	4			48	12.0	19	5				8	10	5		4	-	●
	平賀線	4			18	4.4	9	3				6	5	3			-	○
デタマクシ	切原・臼田線	2			8	4.0	6	6					7	2			-	○
	田口・青沼線	2			5	2.5	1	1					1	2			-	△
	御牧原線	2			2	1.1	2	1				1	3				-	△
	観音寺線	2			2	1.5	0	0									-	△
	長者原線	2			3	1.8	0	0			1		1				-	△
合の沢線	合の沢線	2			2	1.0	0	0									-	△
	置石線	3			2	1.3	1	0					2				-	△

※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：日平均、便平均利用者数は平成22年度実績より。 ※4：便最大、便最小及び利用目的は本調査結果  
 ※5：スクール対象人数の赤字はスクール専用が運行される路線。  
 ※6：目的別利用者規模（路線バス、廃止代替バスは目的別利用者数、市内巡回バス、デマンドタクシーは便最大利用者数より）  
 ●：10人以上利用 ○：4～9人以下利用 △：3人以下利用

## 2.2 佐久市地域公共交通再編の方針

再編に向けた考え方を受け、地域公共交通体系の再編の方針としては以下のとおり設定する。

### 佐久市地域公共交通再編の方針

#### 【路線の確保・維持の方針】

- ①現在の経路等がこれまでのあらゆる改善のもと構築されたものであり、利用者にも親しまれたものであることから、**現状路線を基本に構築**する。
- ②県の生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）に準じ、**佐久上田線、中仙道線は維持確保**されることを前提とする。
- ③**鉄道及び、佐久上田線、中仙道線を基幹軸**に据え、**その他路線は現行路線を基本とし、利用目的に配慮したバス停、経路の変更及び、異なる交通手段相互の連携、利便性を高めるような体系で再編**する。
- ④**周辺市町と関連する廃止代替路線については、次年度以降の調整に向けた提案事項**とする。
- ⑤**顕在需要が少なく、日中全便とも一定以下の利用者となっている路線については、小規模需要に対応したデマンドタクシー化を検討**する。その場合、市街地部以外ではフリー乗降を検討する。
- ⑥**小中学生が登下校に利用する路線・便は、維持することを前提**とする。ただし、スクール混乗の可能性について関連機関と協議し進める。
- ⑦**高校生及び通勤者が利用する路線バスについては、基本的に現状維持とし移動手段を確保**する。

#### 【運行パターン】

- ⑧**日中の通院、買物は午前、午後での行動ができるようなパターンを基本とし、全ての路線で対応**を検討する
- ⑨**市内巡回バス、デマンドタクシーの曜日運行形態は維持**する。ただし運行曜日は再検討。
- ⑩**市内で完結する廃止代替バスについては、市内巡回バスと同様の位置付けとし土日運休、日中の曜日運行化の検討**を進める。

#### 【運賃体系】

- ⑪**基幹バス路線の運賃との整合に十分配慮した上で、毎日運行路線、曜日運行路線など運行サービスレベルに応じた運賃水準を検討**する。

上記より、路線ごとに、現在の利用状況と再編案を整理し次頁に示した。

なお、再編案における新たな枠組みに記述する運行種類と基本的なサービスは以下のとおりを想定する。

新しい枠組み	考え方とサービス水準の対応
路線バス	バス基幹軸として、鉄道との連携強化を図り交通事業者により運行・維持していただく路線。
都市間連絡バス	現在の廃止代替路線のうち隣接町にも関連する路線で、当面現状維持とし「定住自立圏形成」を通じ関連する町と対応を検討する路線。【当面現状の運行を維持】
通学通勤バス	小中学生、高校生の通学手段として廃止代替バスが担っていた路線を通学通勤バスとして位置付け運行を継続する路線。【毎日運行、日4便程度を確保】
地域間連絡バス	廃止代替バスとして運行していた地域間を結ぶ路線機能を担う。日中の運行サービスレベル水準の確保を目指し運行する路線。ただし、運行は週2～3日の曜日運行とし、それに伴い運賃は一定の見直しを検討する。【週2～3日の曜日運行、日5便程度を確保】
市内巡回バス	曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）、経路、バス停の検討を行う。また、運賃は一定の見直しを検討する。【曜日運行、日5便程度を確保】
デマンドタクシー	曜日運行は維持しつつ、利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買物などの利用に配慮した市街地内でのバス停の検討を行う路線。また、運賃の一定の見直しを検討する。【曜日運行、日5便程度を確保】

## 2.3 再編の概要

現在の運行種別	路線名	現在の運行便数	日平均利用者数 H22実績	便平均利用者数 H22実績	便最大 H23.9 特定日	便最小 H23.9 特定日	スクール 対象人数	利用目的					再編案	新しい枠組み					
								通学	通勤	買物	通院	その他		路線バス	都市間 連絡バス	通学通勤 バス	地域間 連絡バス	市内巡回 バス	デマンド タクシー
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運行本数は、合同庁舎線を除いては、一定のサービスレベル（日8便）は確保されている。</li> <li>■ 利用者数、1便あたり利用者数などは、路線によって差があり、中には利用者がいない便も存在する。</li> <li>■ 望月小諸線、山手線は交通事業者から廃止の申し入れがされた。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本的に、交通事業者の計画による運行。バス基幹軸として、交通事業者により運行・維持していただく。</li> <li>■ ただし、地域公共交通の基幹軸として鉄道との連携強化に向けた提案を行う。</li> </ul>						
	佐久上田線	22	948	50.9	51	1	50人	4%	32%	10%	35%	18%	●						
	中仙道線	21	240	12.9	25	1		40%	13%	8%	8%	31%	●						
	望月小諸線	12	64	6.0	4	0		33%	67%				●	状況により 検討					
	山手線	8	51	7.3	10	0	38人	84%			12%	4%	●	状況により 検討	状況により 検討				
合同庁舎線	2	8	3.8	5	1			100%				●							
廃止代替バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 佐久御代田線、久保通線は隣接する都市間で運行される路線であるが、他の6路線は市内に起終点を持つ。</li> <li>■ 香坂線、大沢線を除く6路線では一定のサービスレベル（日8便）は確保されている。</li> <li>■ ほとんどの路線は、小中学生が通学で利用しており、朝夕の時間帯では、毎日一定の利用がある。</li> <li>■ 一方で、日中は高齢者の通院・買物等の利用がほとんどで利用者は少ない。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 朝夕は、小中学生、高校生、通勤者の手段として日4便程度確保する。</li> <li>■ 日中は、週2～3日の曜日運行とし、日5便程度確保する。</li> <li>■ 曜日運行となる路線の運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	佐久御代田線	8	11	1.4	4	0			17%	33%	50%		●						
	香坂線	7	19	2.6	6	0	11人	63%	25%		13%			●	●				
	志賀線	12	25	2.3	9	0	18人	39%		6%	50%	6%		●	●				
	内山線	13	29	2.5	10	0	57人	58%		3%	19%	19%		●	●				
	大沢線	6	45	7.6	43	0	70人	33%				67%		●	●				
	久保通線	8	45	5.6	15	0		81%	19%				●						
布施線	10	72	6.6	32	0	36人			33%	33%	33%		●	●					
春日線	24	134	4.5	33	0	74人		8%	8%	33%	50%		●	●					
市内巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 中佐都線、平根線を除く6路線では一定のサービスレベル（日中5便）が確保されていない。</li> <li>■ 中佐都線、岸野線、平根線では10人以上が利用する便があるが、他の5路線では日最大でも10人以下の利用。</li> <li>■ 利用者は、高齢者の通院・買物等での利用大半を占める。</li> <li>■ 顕在需要が少なく、日中全便とも一定以下の利用者となっている路線も存在している。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）、経路、バス停の検討を行う。</li> <li>■ 一定以下の利用者である路線については、小規模需要に対応したデマンドタクシー化を検討する。</li> <li>■ 運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	浅科線	4	17	4.2	5	1			8%		17%	75%					●		
	中佐都線	6	34	5.6	20	0				32%	32%	37%					●		
	中央線	4	11	2.7	6	3			11%	22%	44%	22%					●		
	平根線	6	28	4.7	11	1				6%	69%	25%					●		
	岸野線	4	48	12.0	19	5				30%	37%	33%					●		
	平賀線	4	18	4.4	9	3				43%	36%	21%					●		
	切原・白田線	2	8	4.0	6	6					78%	22%					●		
田口・青沼線	2	5	2.5	1	1					33%	67%					●			
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全5路線とも一定のサービスレベル（日中5便）が確保されていない。</li> <li>■ 利用者の予約による運行（デマンド）で運行効率は良いが、1便2名以下の利用で乗車効率はあまり良くない。</li> <li>■ 利用者は、高齢者の通院・買物等での利用大半を占める。</li> </ul>												<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 曜日運行は維持</li> <li>■ 利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買物などに配慮した市街地内のバス停を検討。</li> <li>■ 運賃は、一定の見直しを検討する。</li> </ul>						
	御牧原線	2	2	1.1	2	1				25%	75%							●	
	観音寺線	2	2	1.5	0	0												●	
	長者原線	2	3	1.8	0	0			50%		50%							●	
	合の沢線	2	2	1.0	0	0												●	
豊石線	3	2	1.3	1	0					100%							●		

※1：利用者数は市外の利用者も含む。

※2：デマンドの日平均は予約により運行した日数あたり。

※3：日平均、便平均利用者数は平成22年度実績より。

※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：定住自立圏形成：佐久市を中心市とし周辺12市町村により、将来にわたって住み続けることのできる「定住圏」を目指す取り組み。

## ■今後のスケジュールについて

### ①協議会等

日付	会議等	時間	場所
1月16日（月）	第6回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	14:00～15:30	野沢会館 2階ホール
1月24日（火）	第7回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 兼 第4回佐久市地域公共交通会議	14:00～15:30	野沢会館 2階ホール
2月6日（月）	第8回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	10:30～12:00	8階大会議室
3月9日（金）	第9回佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	14:00～15:30	消防署 3階講堂

### ②佐久市生活交通ネットワーク計画(素案)に関する地区懇談会

日付	地区	時間	場所
2月13日（月）	臼田地区	19:00～20:00	あいとびあ臼田 1階ホール
2月14日（火）	浅間地区	19:00～20:00	浅間会館 2階大会議室
2月15日（水）	東地区	19:00～20:00	東会館 2階大会議室
2月16日（木）	中込地区	19:00～20:00	佐久市研修センター 1階大会議室
2月17日（金）	野沢地区	19:00～20:00	野沢会館 1階多目的ホール
2月20日（月）	望月地区	19:00～20:00	望月支所 3階大会議室
2月21日（火）	浅科地区	19:00～20:00	浅科福祉センター 2階ホール

### ③佐久市生活交通ネットワーク計画(素案)に関するパブリックコメント

2月14日（火）～ 2月27日（月）