

第6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24年1月16日（月）

午後2時00分～

場所：野沢会館 2階ホール

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 佐久市生活交通ネットワーク計画（素案）について

…資料 1～資料 2

4 その他

5 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】

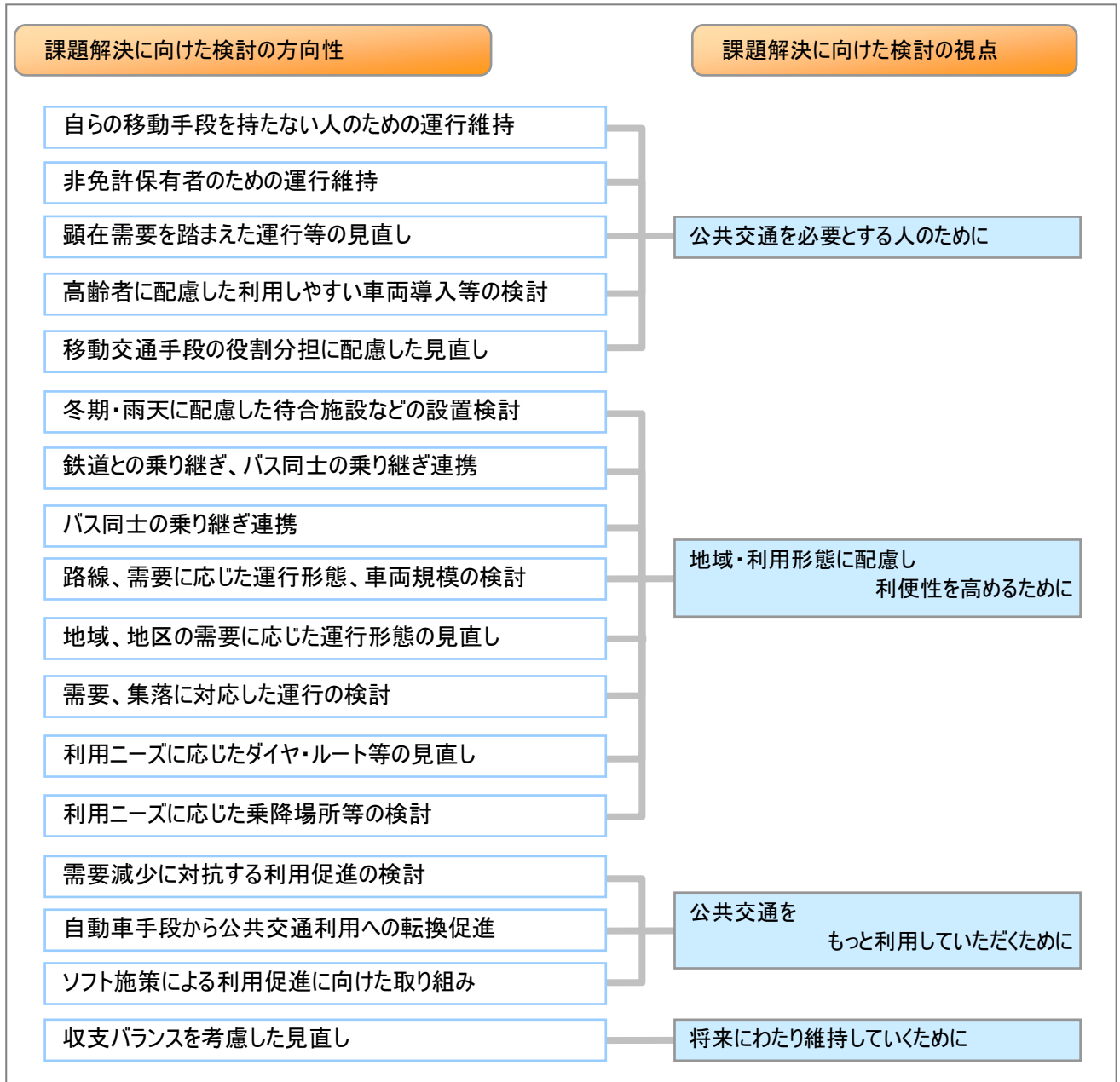
page.

第1章 検討の背景.....	
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.....	
2.2 公共交通の状況.....	
2.3 住民意見等の把握 .....	
2.4 公共交通に関する諸調査のまとめ.....	
第3章 佐久市地域公共交通の課題と検討の方向性 .....	
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.....	61
5.3 佐久市地域公共交通再編の概要.....	63
5.4 路線別再編計画 .....	70
5.5 周知、PR、利用促進及び、公共交通転換施策計画.....	96
5.6 利用促進 .....	97
第6章 事業プログラムと実施体制 .....	99
6.1 計画期間の設定 .....	99
6.2 事業プログラム .....	100

## 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、買い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。

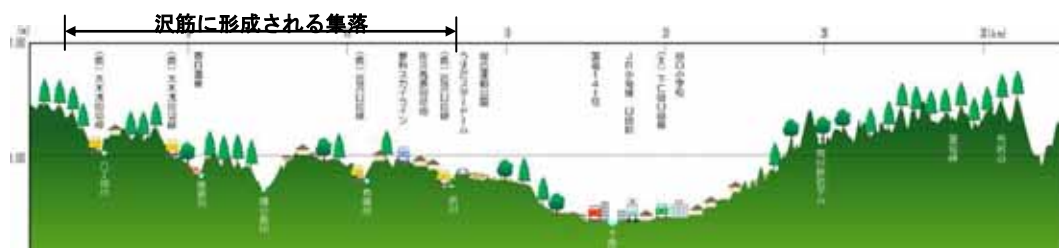
なお、対象者を限定とした「小・中学生遠距離通学対策事業」、「高齢者・障害者外出支援サービス」については、必要により一定の改善の検討を行うが特定利用者のための事業であることから本計画の対象とはしないものとする。

## 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】地理的条件（東西断面地形）



大型バス



マイクロバス



ワンボックスカー



セダン

【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。

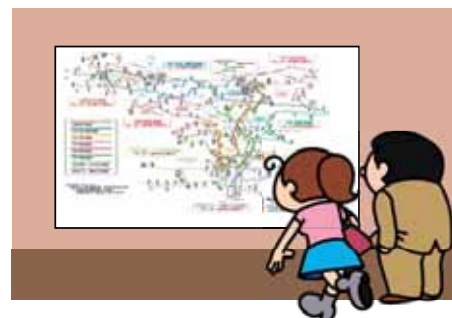
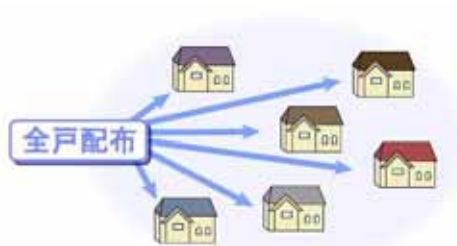
また、市民アンケートにおいても公共交通利用促進に対しては、「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」等の周知活動、「ノーマイカーデーの実施」などを通じた公共交通に対する意識の醸成が重要とされている。

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、通学や買い物、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。

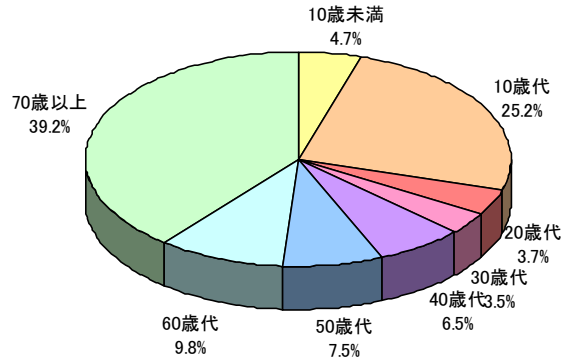
## 4.2 計画目標

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。



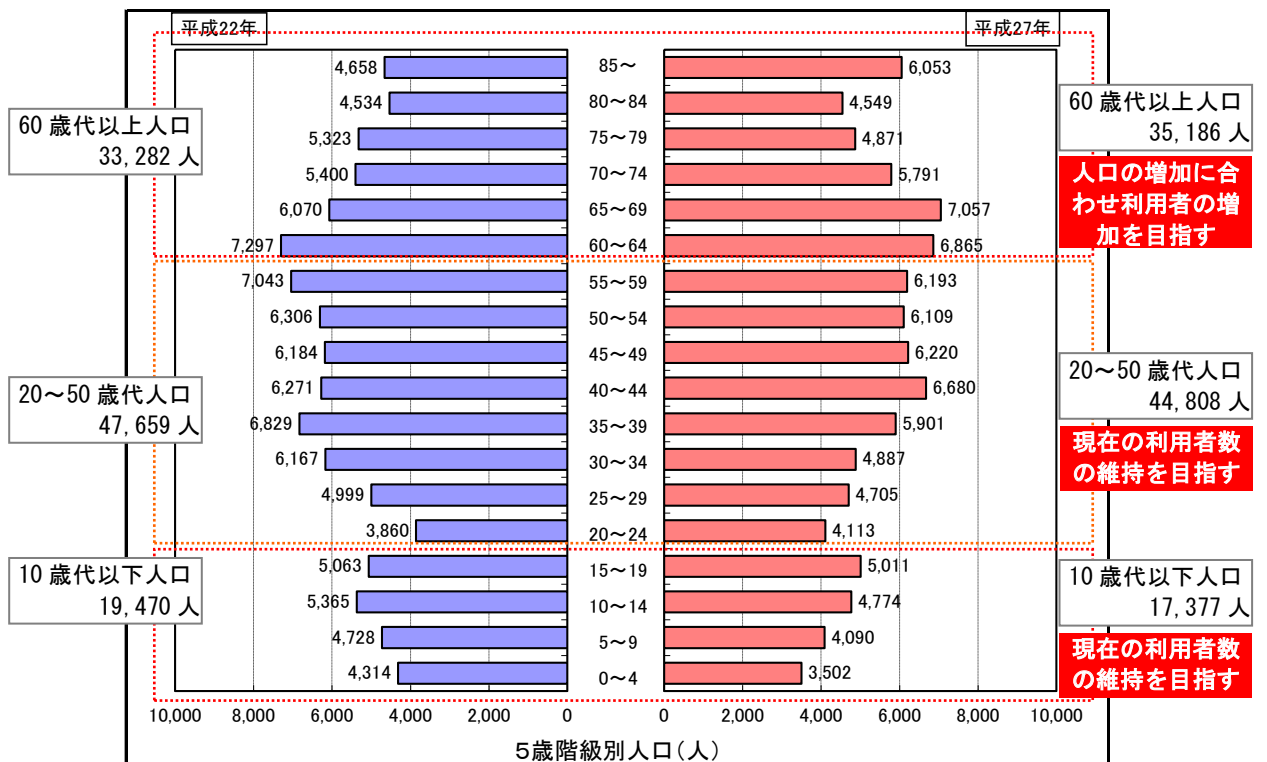
資料：バス利用者アンケート調査結果より

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 <sup>※1</sup>	1日あたり利用者数 576人（3%の増加）

※1：廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーの平成22年度日平均利用者数合計

※2：目標値は、50歳代以下は現況利用者数の維持とし、60歳代以上は、バス利用者アンケートにおける60歳以上の年齢構成比をもとに算定した合計値。



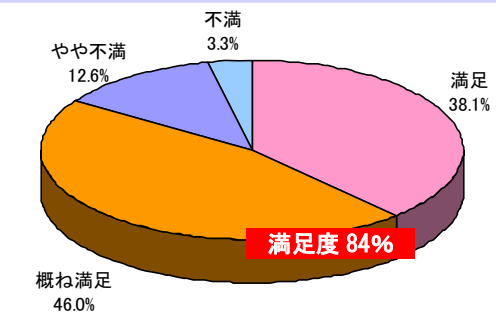
※平成27年人口は国立社会保障・人口問題研究所（平成20年12月推計）より

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：バス利用者アよりアンケート

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 84.0%	バス利用者の満足度 88.8%（4.8ポイントの増加）

※1：現況はバス利用者アンケート結果より

※2：目標値は、バス利用者アンケート結果における「やや不満、不満」の回答者から、各々3割の方が満足という回答に変化ことを目標とした値。

## 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維持・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%*	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、買い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

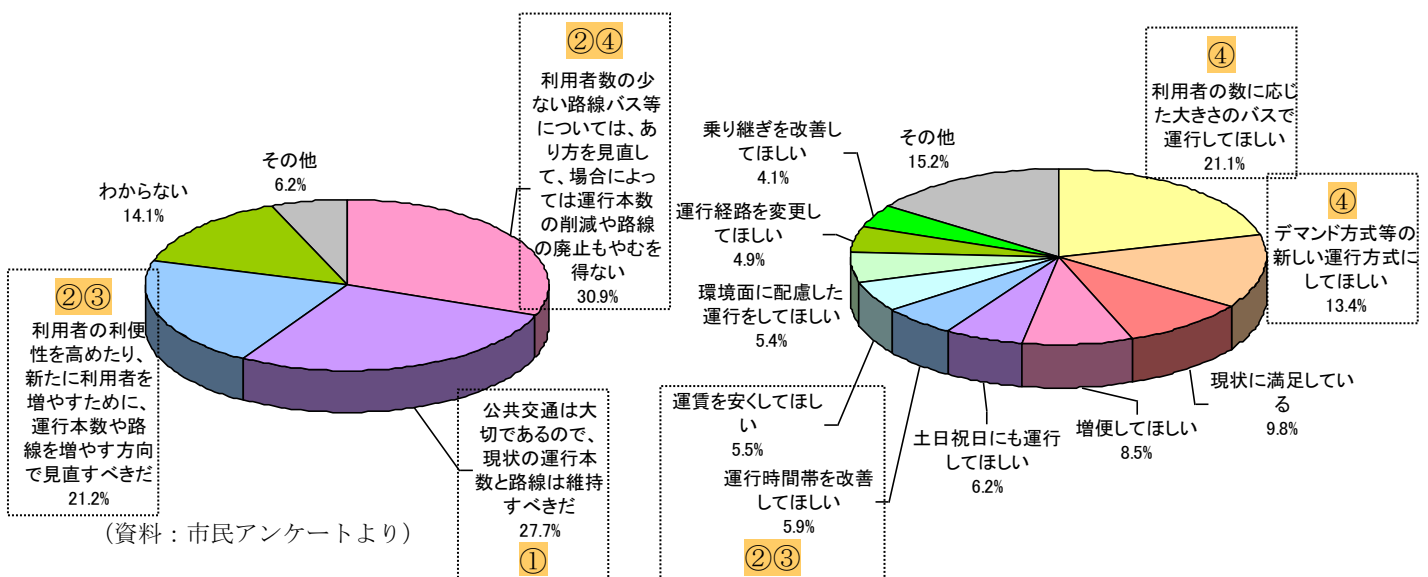
市内を運行する公共交通は、事業者による路線バス、市が交通事業者に委託する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーが存在し、その運行形態とともに運賃体系も異なるものである。

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。

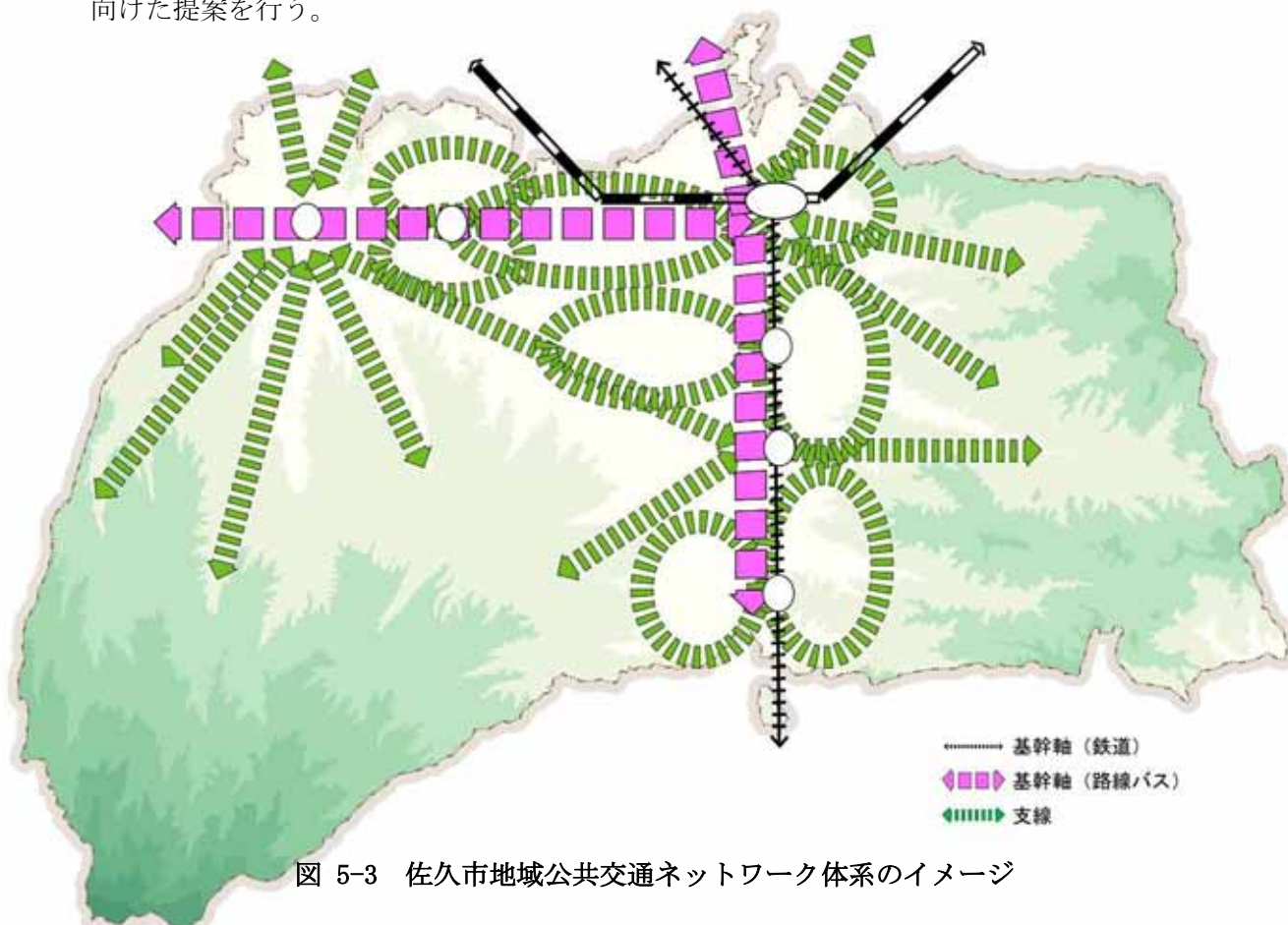
市内を運行する公共交通は、交通事業者による鉄道、路線バス、タクシーと市が委託し運行する廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシーにより形成され、これまでも改善が繰り返され現在の形態に至り、現在も市民の足として利用されている。

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】

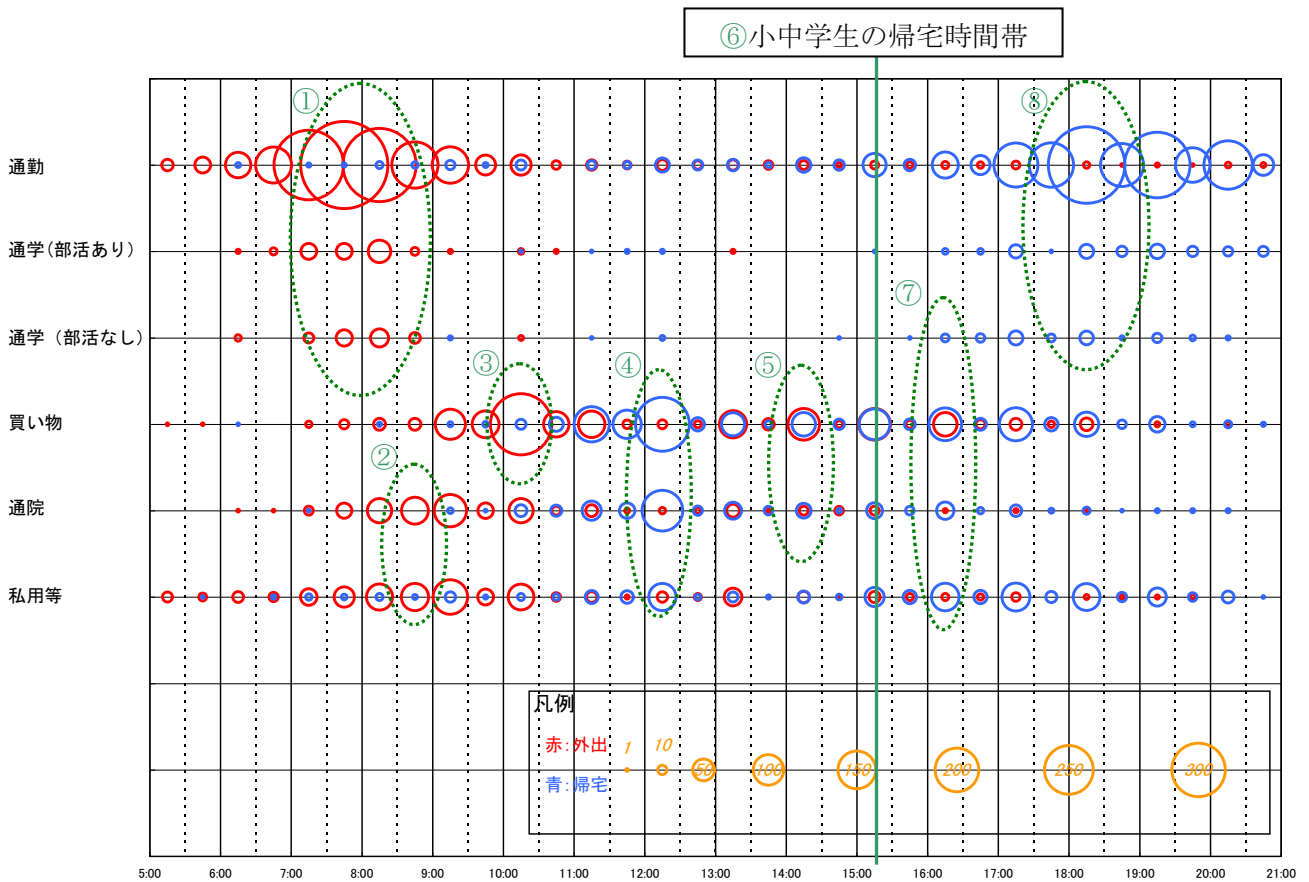
- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| ①通勤者の出勤と学生の登校時間帯     | ⑤通院・買い物に向かう時間帯        |
| ②高齢者を主とした通院に向かう時間帯   | ⑥小中学生の帰宅時間帯           |
| ③高齢者、主婦などの買い物に向かう時間帯 | ⑦学生の帰宅と通院・買い物からの帰宅時間帯 |
| ④通院・買い物からの帰宅時間帯      | ⑧通勤者と学生の帰宅時間帯         |

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)、買い物者(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、買い物行動とほぼ同時帯であり、私用等の行動を通院、買い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

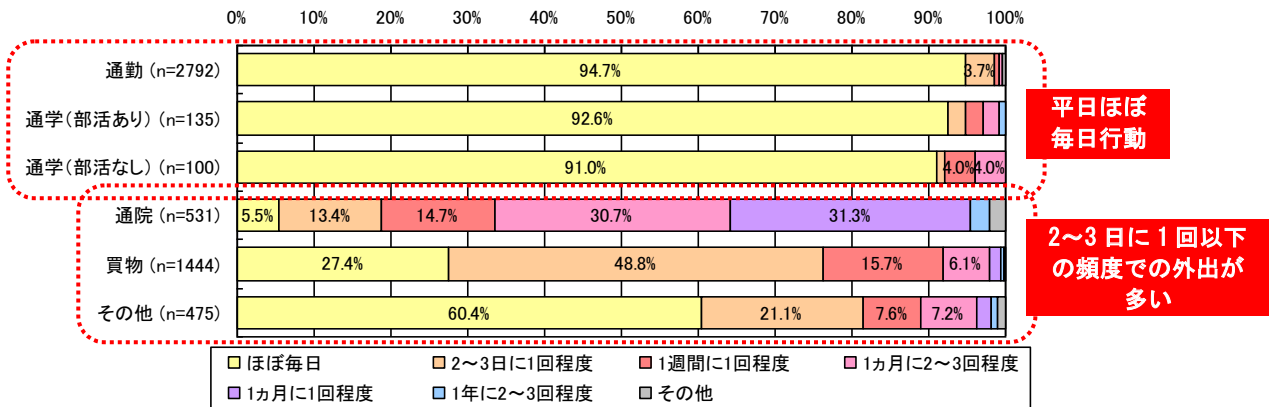
### 【目的別外出頻度からの運行頻度】

- 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、買い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、買い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、買い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。

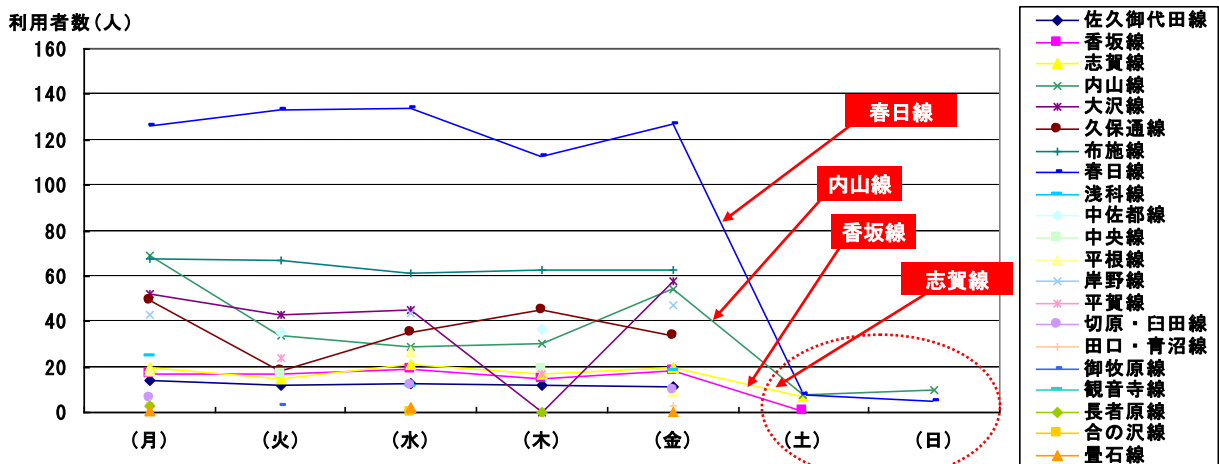


図 5-6 曜日別利用状況 (平成 22 年 9 月 5 日～11 日)

(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、買い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、買い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・買い物は、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)	買い物 (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					買い物	
	④ 12:00 発				帰宅	帰宅	
	⑤ 15:00 着				通院	買い物	
	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、買い物に配慮した、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

### 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 5-2 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
	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

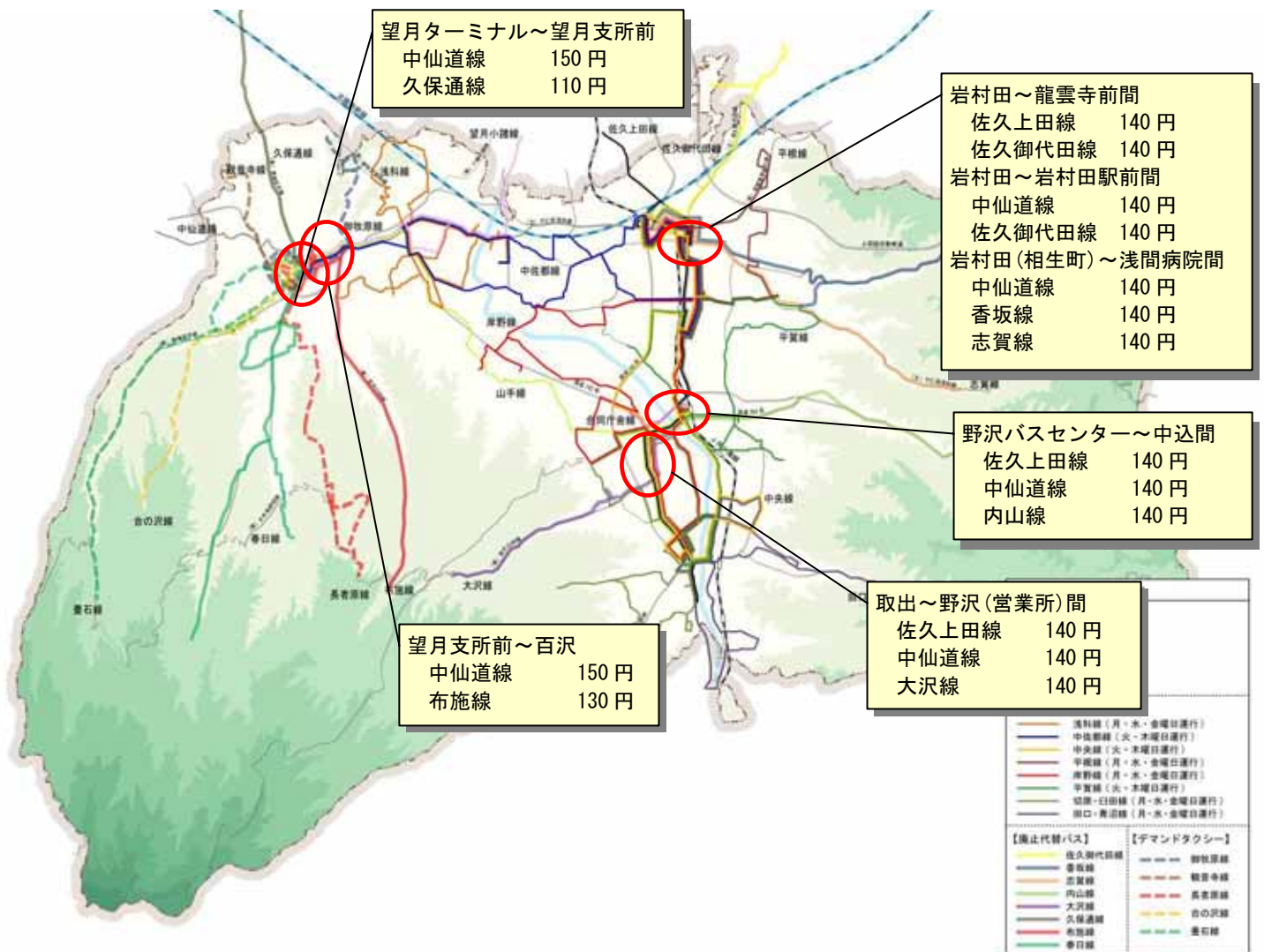


図 5-7 同一バス停間の運賃比較

### 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。

### 5-3 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	朝・夕 通勤 通学	日中 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 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、買い物は午前、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 5-8 のとおりである。

これら通学・通勤時間対の対応、日中の通院・買い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6つの体系に再編される。

表 5-4 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、買い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、買い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、買い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。

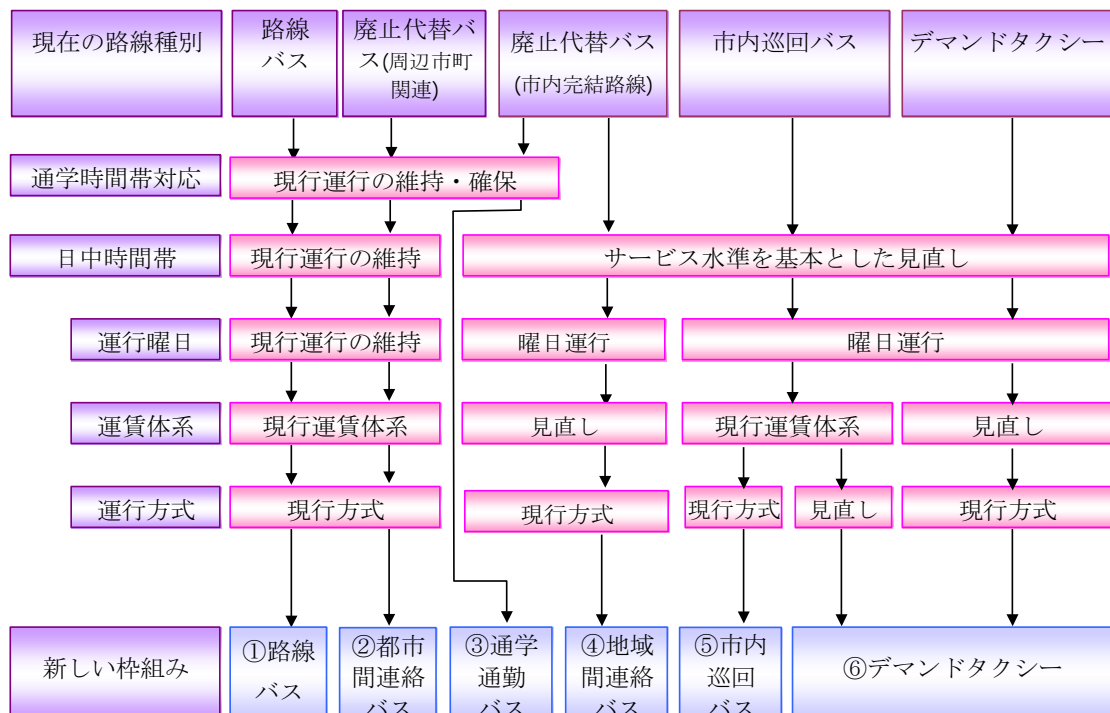


図 5-8 現在の路線種別と再編による新しい枠組み



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表 5-5、表 5-6 に、新しい枠組みごとの再編案を 65 ページ以降に示した。

表 5-5 地域公共交通再編の概要(1)

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	買い物	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	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p>													<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■廃止申し入れ路線については、関連市、現状の利用形態等より運行形態を検討する。</p>					
	佐久上田線	22	948	50.9	51	1	50 人	4%	32%	10%	35%	18%	■中込駅、臼田駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を交通事業者に提案する。	現状運行					
	中仙道線	21	240	12.9	25	1		40%	13%	8%	8%	31%	■東信運転免許センターへのアクセス手段としての変更を行う。 <p>■中込駅、臼田駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を交通事業者に提案する。</p>	現状運行					
	望月小諸線	12	64	6.0	4	0		33%	67%				■廃止申し入れ受け、当面、維持に努め「定住自立圏形成」を通じ関連する小諸市と対応を検討。	当面 現状維持					
	山手線	8	51	7.3	10	0	38 人	84%			12%	4%	■廃止申し入れ受け、通学通勤バス、地域間連携バスとしての運行を検討。 <p>■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。</p> <p>■日中は、曜日運行で週 3 日の日 3 便の運行。</p> <p>■土日は運休とする。</p>			平日 朝夕 5 便	月・水・金 3 便		
合同庁舎線	2	8	3.8	5	1			100%				■交通事業者により運行・維持していただく。	現状運行						
廃止代替バス	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■一方で、日中は高齢者の通院・買い物等の利用がほとんどで利用者は少ない。</p>													<p>■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。</p> <p>■日中は、週 2～3 日の曜日運行とし、日 5 便程度確保する。</p> <p>■運賃は、一定の見直しを検討する。</p>					
	佐久御代田線	8	11	1.4	4	0			17%	33%	50%		■当面、現状維持。「定住自立圏形成」を通じ御代田町と対応を検討。 <p>■経路では、佐久平駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を検討する。</p>	当面 現状維持					
	香坂線	7	19	2.6	6	0	11 人	63%	25%		13%		■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。 <p>■日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。</p> <p>■土曜日は運休とする。</p> <p>■佐久平駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。</p>			平日 朝夕 5 便	火・木 3 便		
	志賀線	12	25	2.3	9	0	18 人	39%		6%	50%	6%	■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。 <p>■日中は、曜日運行で週 2 日の日 4 便の運行。</p> <p>■土曜日は運休とする。</p> <p>■佐久平駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。</p>			平日 朝夕 5 便	火・木 3 便		
	内山線	13	29	2.5	10	0	57 人	58%		3%	19%	19%	■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 6 便の運行。 <p>■日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。</p> <p>■土日は運休とする。</p> <p>■買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討。</p>			平日 朝夕 6 便	火・木 3 便		
	大沢線	6	45	7.6	43	0	70 人	33%				67%	■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。 <p>■日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。</p> <p>■また、中込駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。</p>			平日 朝夕 5 便	火・木 3 便		
	久保通線	8	45	5.6	15	0		81%	19%				■当面、現状維持。ただし、東信運転免許センターへのアクセス手段としての変更を行う。 <p>■「定住自立圏形成」を通じ東御市と対応を検討。</p>	当面 現状維持					
	布施線	10	72	6.6	32	0	36 人			33%	33%	33%	■朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 4 便の運行。 <p>■日中は、曜日運行で週 3 日の日 4 便の運行。</p> <p>■土日は運休とする。</p> <p>■また、買い物の利便性に配慮したバス停を検討。</p>			平日 朝夕 4 便	月・水・金 4 便		
春日線	24	134	4.5	33	0	74 人		8%	8%	33%	50%	〃			平日 朝夕 4 便	月・水・金 4 便			

※1：利用者数は市外の利用者も含む。

※2：日平均、便平均利用者数は平成 22 年度実績より。

※3：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）

※4：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」を目指すとする取り組み。

表 5-6 地域公共交通再編の概要 (2)

現在の運行種別	路線名	現在の運行曜日、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	買い物	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
市内巡回バス	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■利用者は、高齢者の通院・買い物等での利用大半を占める。</p> <p>■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。</p>											<p>■曜日運行、運賃などの現在の運行を維持しつつ、通院、買い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。</p> <p>■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。</p> <p>■運賃は、一定の見直しを検討する。</p>							
	浅科線	月・水・金 4	17	4.2	5	1			8%		17%	75%	■曜日運行で週 3 日の日 5 便の運行。						月・水・金 5 便
	中佐都線	火・木 6	34	5.6	20	0					32%	32%	37%	■利用者も多く運行曜日を変更し、週 3 日の日 5 便の運行に変更。					月・水・金 5 便
	中央線	火・木 4	11	2.7	6	3			11%	22%	44%	22%	■曜日運行で週 2 日の日 5 便の運行。					火・木 5 便	
	平根線	月・水・金 6	28	4.7	11	1					6%	69%	25%	■曜日運行で週 3 日の日 5 便の運行。					月・水・金 5 便
	岸野線	月・水・金 4	48	12.0	19	5					30%	37%	33%	■曜日運行は週 3 日を維持。運行便数は路線延長が長いため、現状の 4 便を維持					月・水・金 4 便
	平賀線	火・木 4	18	4.4	9	3					43%	36%	21%	■曜日運行は週 2 日を維持。運行便数は路線延長が長いため、現状の 4 便を維持					火・木 4 便
	切原・白田線	月・水・金 2	8	4.0	6	6						78%	22%	■利用者が少なく、運行曜日を変更し、週 2 日の日 5 便の運行。					火・木 5 便
田口・青沼線	月・水・金 2	5	2.5	1	1						33%	67%	■利用者が非常に少なく、運行曜日を変更し、週 2 日の日 5 便の運行。					火・木 5 便	
デマンドタクシー	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■利用者は、高齢者の通院・買い物等での利用大半を占める。</p>											<p>■曜日運行は維持</p> <p>■利便性の向上に向け市街地部以外でのフリー乗降、通院、買い物などに配慮した市街地内のバス停を検討。</p> <p>■運賃は、一定の見直しを検討する。</p>							
	御牧原線	火曜 2	2	1.1	2	1					25%	75%	■曜日運行で週 1 日の日 5 便の運行。						火曜 5 便
	観音寺線	水曜 2	2	1.5	0	0								■曜日運行で週 1 日の日 5 便の運行。					水曜 5 便
	長者原線	月・木 2	3	1.8	0	0			50%		50%			■曜日運行で週 2 日の日 5 便の運行。					月・木 5 便
	合の沢線	水曜 2	2	1.0	0	0								■曜日運行で週 1 日の日 5 便の運行。					水曜 5 便
	豊石線	月・水・金 3	2	1.3	1	0						100%		■曜日運行で週 3 日の日 5 便の運行。					月・水・金 5 便

※1：デマンドの日平均は予約により運行した日数あたり。

※2：日平均、便平均利用者数は平成 22 年度実績より。

※3：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）

(1) 路線バスと都市間連絡バスの再編

【路線バスの再編】

- 佐久上田線と中仙道線は、バス基幹軸として現在の運行を交通事業者へ維持していただく。
- 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。
- また、合同庁舎線についても現在の運行を交通事業者へ維持していただく。

【都市間連絡バスの再編】

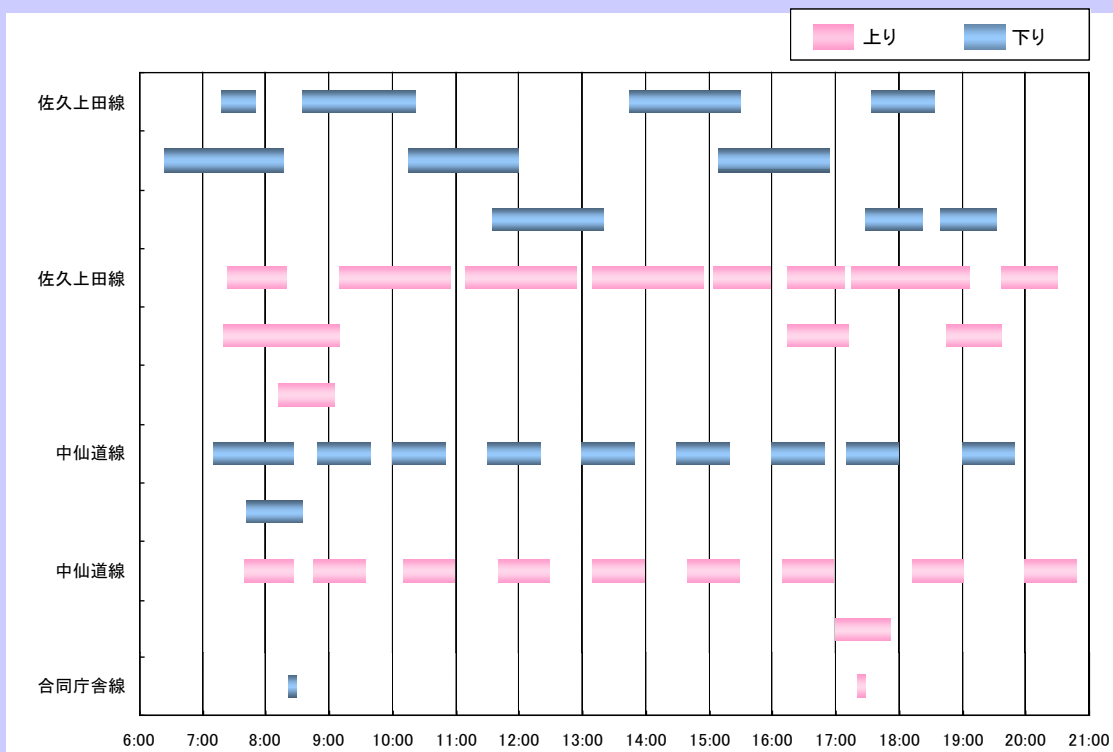
- 廃止申し入れされた望月小諸線、現在の廃止代替路線のうち隣接市町にも関連する佐久御代田線、久保通線は、当面現状維持とし「定住自立圏形成」を通じ関連する市町と対応を検討する。
- ただし、佐久御代田線については、鉄道との連携強化に向けた提案を行う。

【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

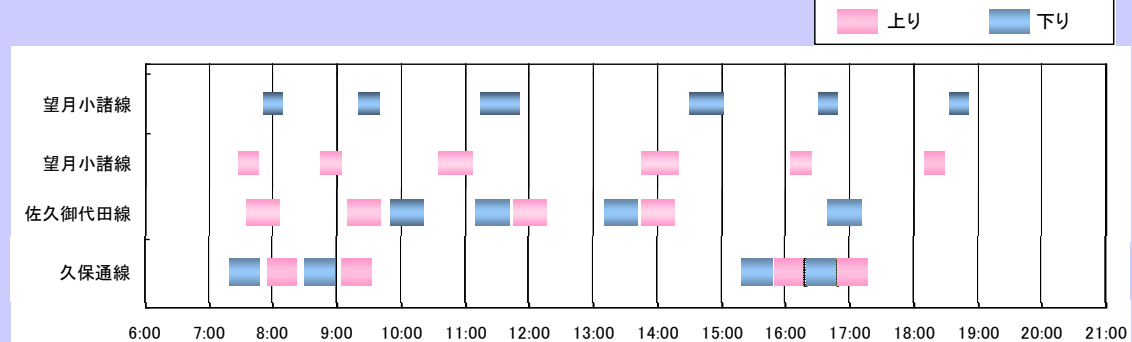
【運行便数：路線バス全線】

現行運行本数の維持



【運行便数：都市間連絡バス全線】

現行運行本数の維持



【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、臼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



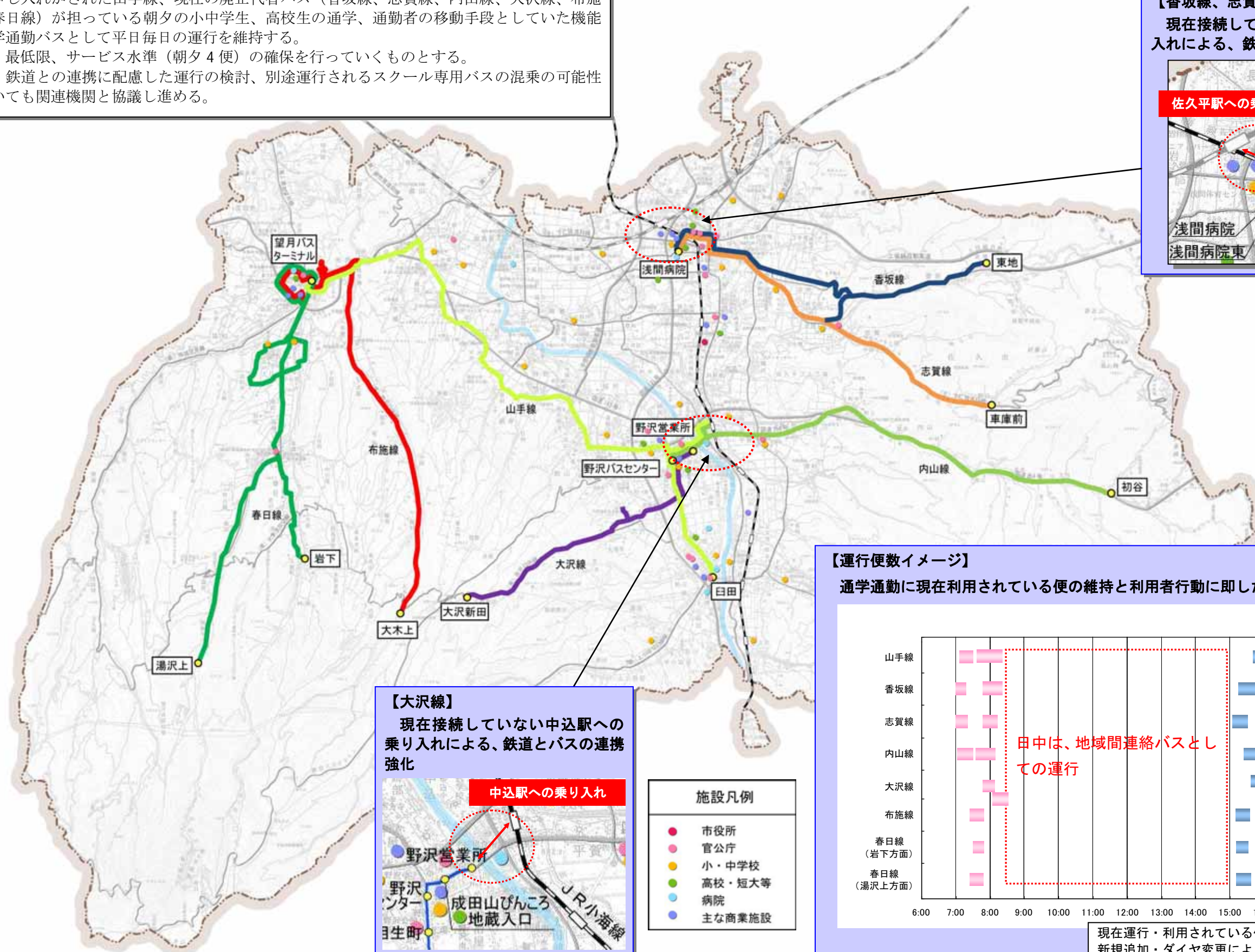
(2) 通学通勤バスの運行計画

【通学通勤バスの再編に向けた考え方】

- 廃止申し入れがされた山手線、現在の廃止代替バス（香坂線、志賀線、内山線、大沢線、布施線、春日線）が担っている朝夕の小中学生、高校生の通学、通勤者の移動手段としていた機能は通学通勤バスとして平日毎日の運行を維持する。
- また、最低限、サービス水準（朝夕4便）の確保を行っていくものとする。
- なお、鉄道との連携に配慮した運行の検討、別途運行されるスクール専用バスの混乗の可能性についても関連機関と協議し進める。

【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



【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

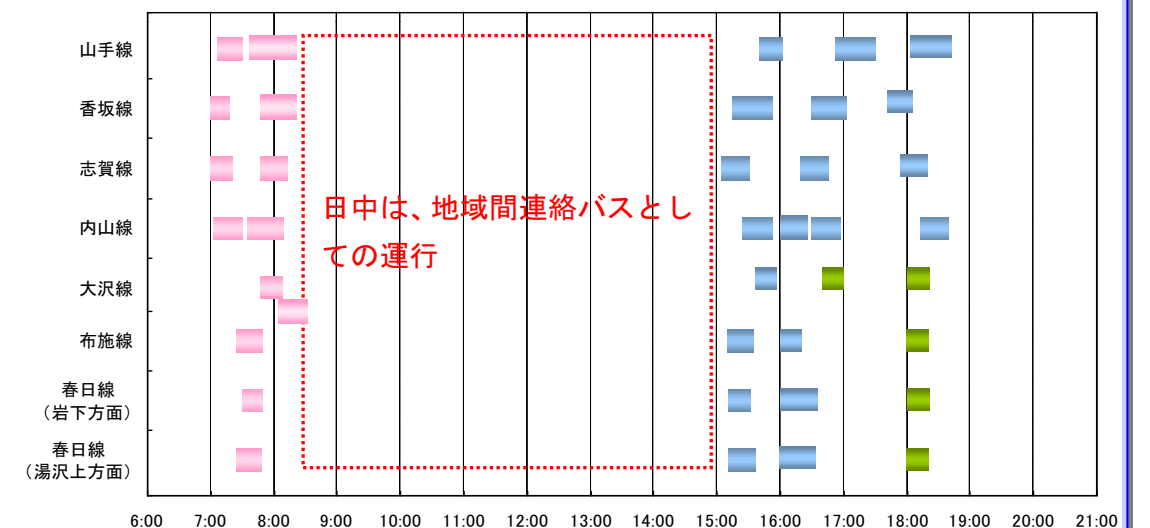


施設凡例

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

【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



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 ■

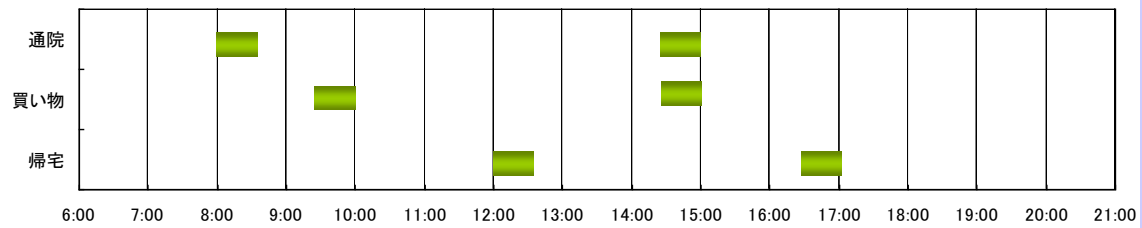
(3) 地域間連絡バス

【地域間連絡バスの再編】

- 廃止申し入れがされた山手線、現在の廃止代替バス（香坂線、志賀線、内山線、大沢線、布施線、春日線）が担っている日中の通院・買い物などの移動に対応した運行を地域間連絡バスとして運行する。
- 運行は、曜日運行として、運行日には日中の運行サービス水準（5便）の運行を確保する。
- また、経路、バス停については、現行ルートをもととしつつ、通院、買い物など日中の行動に配慮した検討を行う。
- さらに、曜日運行の導入にあわせ路線バスの運賃にも配慮しつつ、運賃は一定の見直しを検討する。

【運行便数イメージ】

買い物、通院等の利用者行動に即した便の検討



【春日線、布施線】

■商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討



近隣にバス停のない主要商業施設への配慮

【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



【大沢線、内山線】

- 大沢線が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
- 駅周辺の医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

中込駅への乗り入れと駅周辺施設への配慮



【山手線】

- 臼田駅への乗り入れと、駅周辺の医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討

臼田駅への乗り入れと駅周辺施設への配慮



運行曜日(案) 月・水・金曜日運行路線



運行曜日(案) 火・木曜日運行路線



- 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】

- 現在の市内巡回バスのうち浅科線、中佐都線、中央線、平根線、岸野線、切原・臼田線は、曜日運行の形態を維持しつつ、通院、買い物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）の確保を行う。
- 経路、バス停については、現行ルートをもととしつつ、通院、買い物など日中の行動に配慮した検討を行う。
- 運行曜日については、地域間連絡バスや浅科線と連携より、中佐都線の運行曜日を月・水・金曜日に変更。また、切原・臼田線は利用状況も勘案し、火・木曜日運行に変更する。
- 運賃は、一定の見直しを検討する。

【中佐都線】

- 浅科線との乗り継ぎ、連携に配慮した同一曜日運行への変更

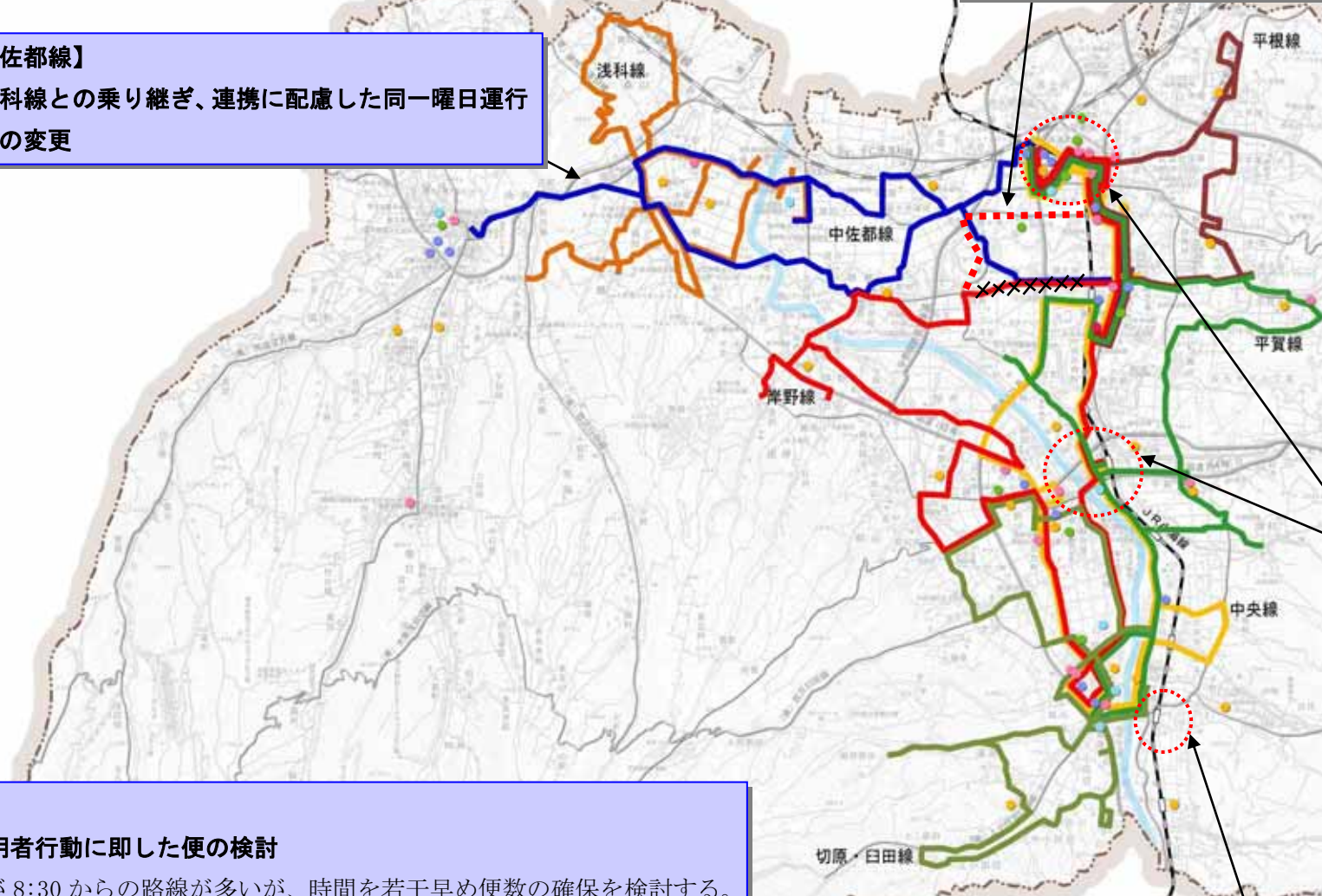
【岸野線】

- 中佐都線と重複する区間を迂回し、新しく整備された道路を利用した運行経路の変更

運行曜日(案) 月・水・金曜日運行路線



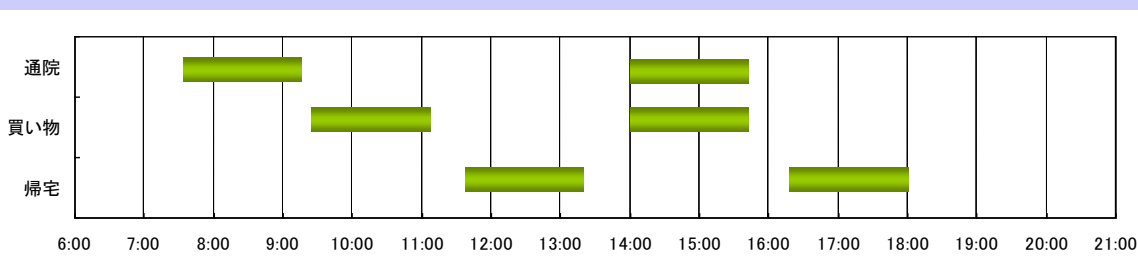
運行曜日(案) 火・木曜日運行路線



【運行便数イメージ】

■買い物、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。



【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

【中込駅周辺】



岸野線では中込駅への途中立ち寄り

【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



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

(5) デマンドタクシーの再編計画

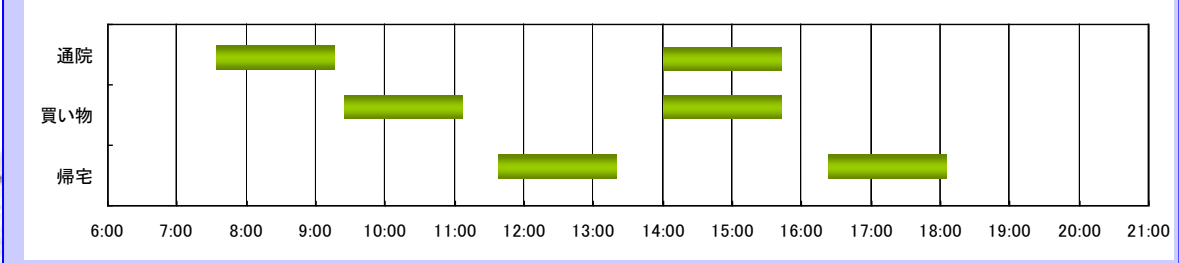
**【デマンドタクシーの再編】**

- 望月地区のデマンドタクシーに加え、現在の市内巡回バス田口・青沼線をデマンドタクシーに編入する。
- 曜日運行の形態を維持しつつ、通院、買い物など日中の行動に配慮した運行サービス水準（5便）の確保を行う。
- 利便性の向上に向け、市街地部以外ではフリー乗降の導入、市街地内では通院、買い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。
- また、運賃は一定の見直しを検討する。

**【運行便数イメージ】**

■買い物、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】**

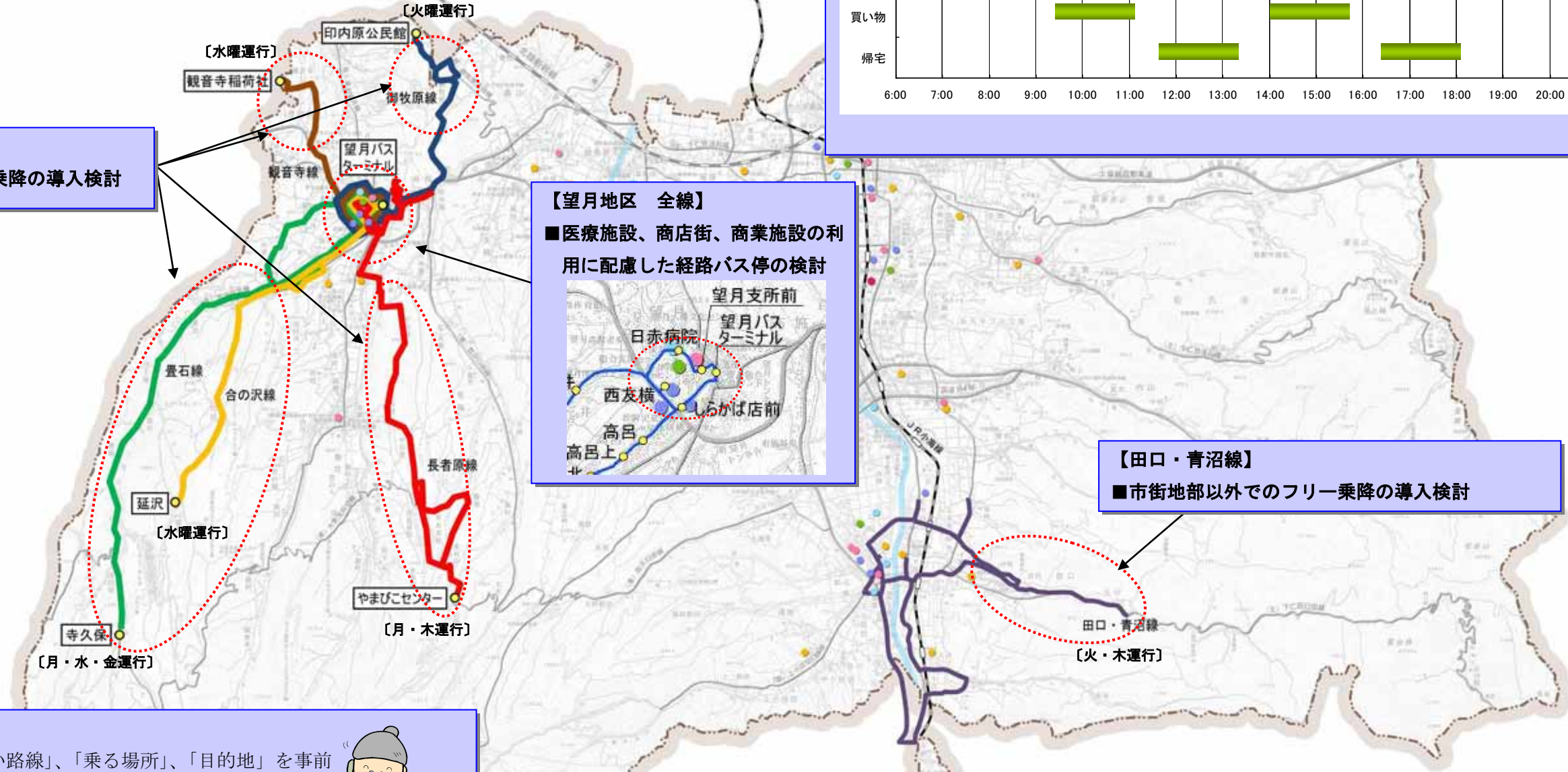
■市街地部以外でのフリー乗降の導入検討

**【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



**デマンドタクシーのイメージ**

利用したい人が、「乗りたい路線」、「乗る場所」、「目的地」を事前に電話予約し、乗合により送迎する方式などをいいます。予約がないときは、運行しません。

**フリー乗降のイメージ**

特定区間内の交差点、カーブなどの付近など危険でない場所に限りバス停に限らず乗り降りできる方法。乗車の際には、予約の際伝えた場所で車両が着たら手を挙げるなどして乗車し、降車の際には降車位置を運転手に伝え降車できる。

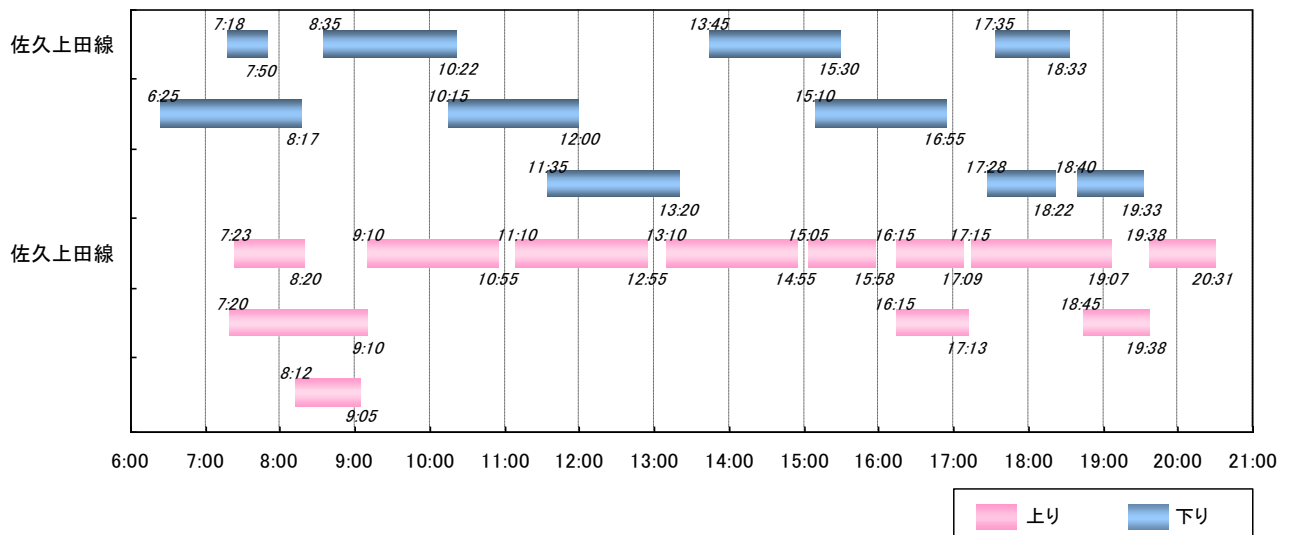


## 5.4 路線別再編計画

### 5.4.1 路線バス、都市間バス

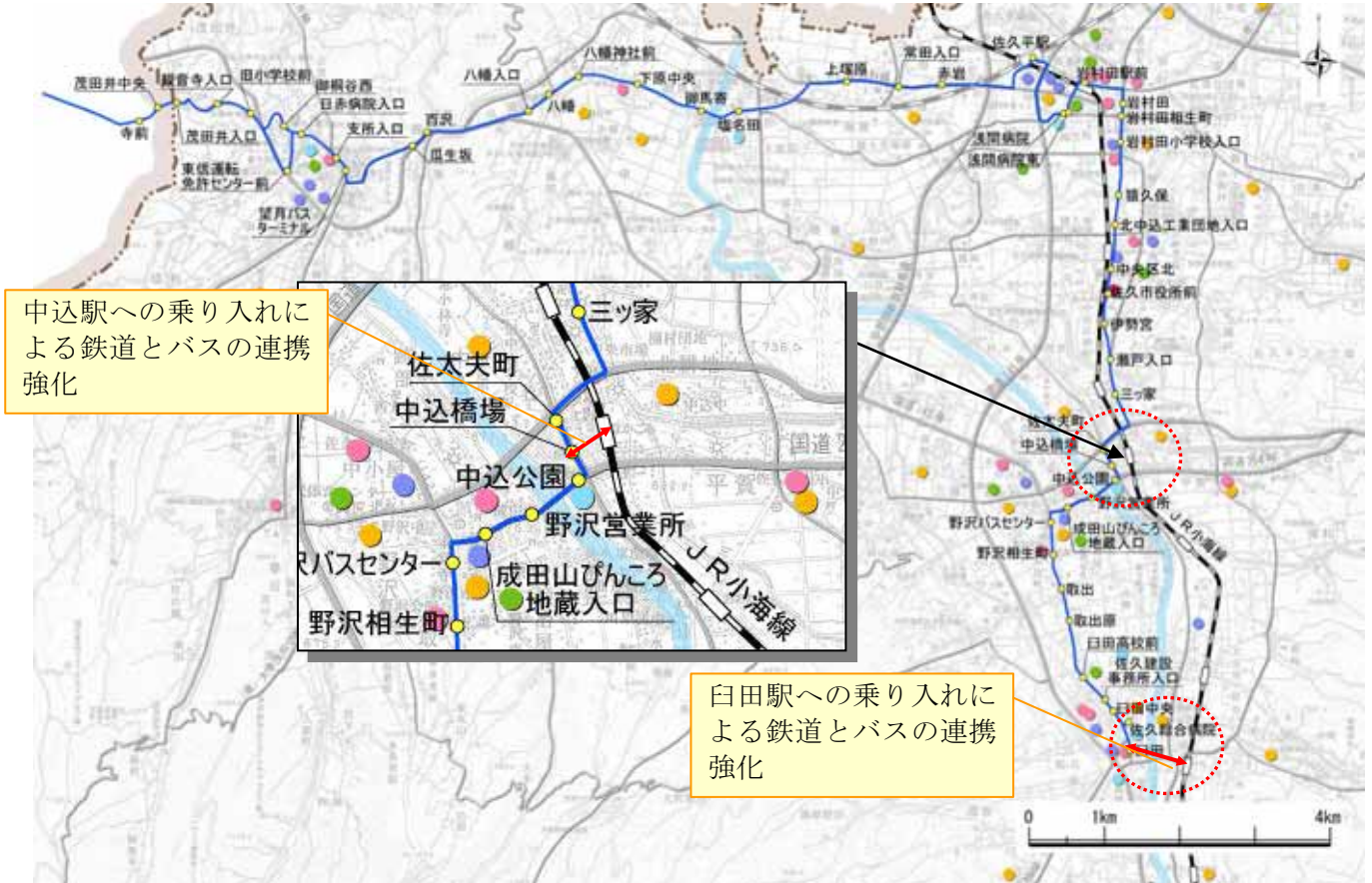
#### (1) 佐久上田線

- バス基幹軸として現在の運行を交通事業者へ維持していただく。
- ただし、中込駅、臼田駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を提案する。



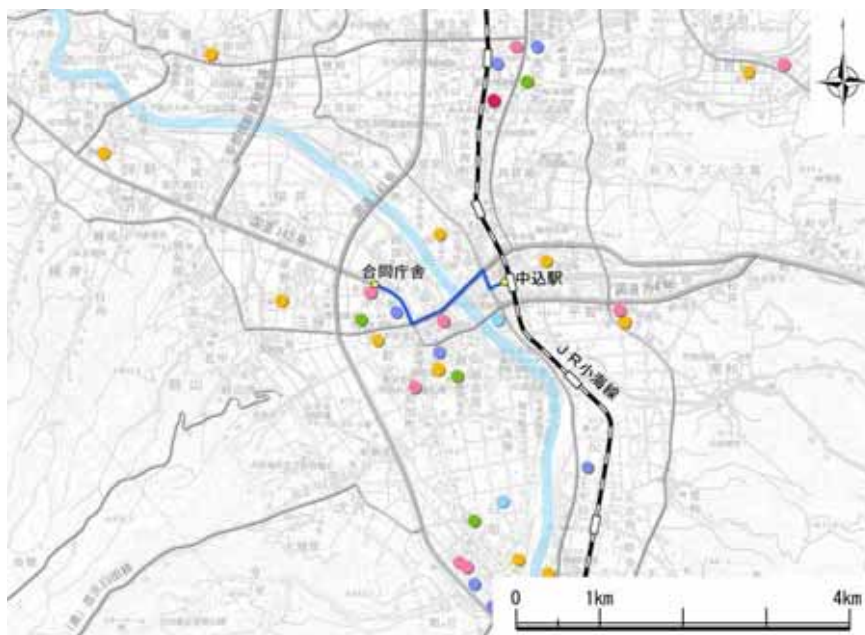
(2) 中仙道線

- バス基幹軸として現在の運行を交通事業者に維持していただく。
- ただし、東信運転免許センターへのアクセス手段としての変更を行う。
- また、中込駅、臼田駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を提案する。



(3) 合同庁舎線

- 路線バスとして交通事業者により運行・維持していただく。

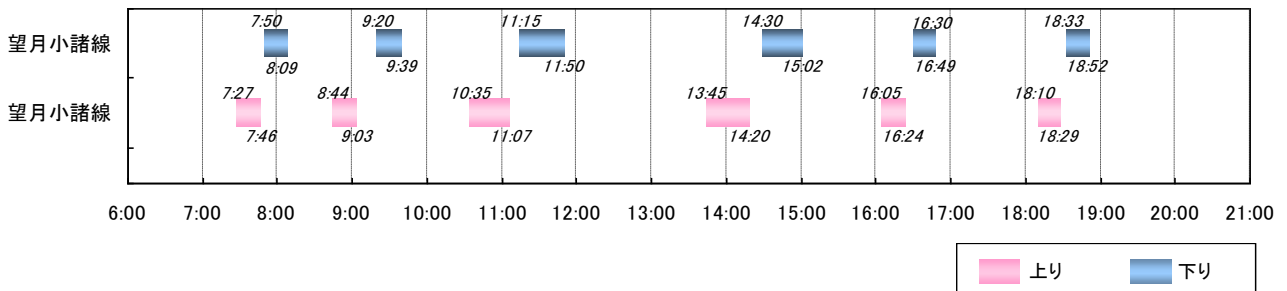
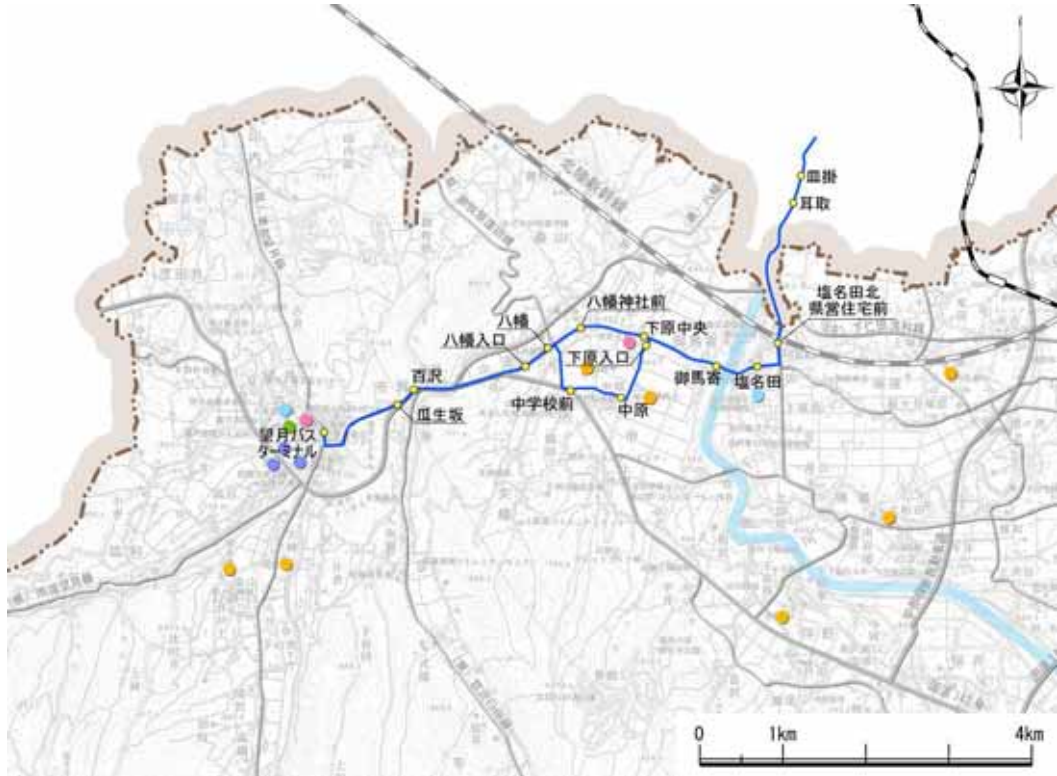


## 5.4.2 都市間連絡バス

### (1) 望月小諸線

■ 廃止申し入れを受け、当面、都市間連絡バスとして維持に努め「定住自立圏形成」を通じ関連する小諸市と対応を検討。

※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。

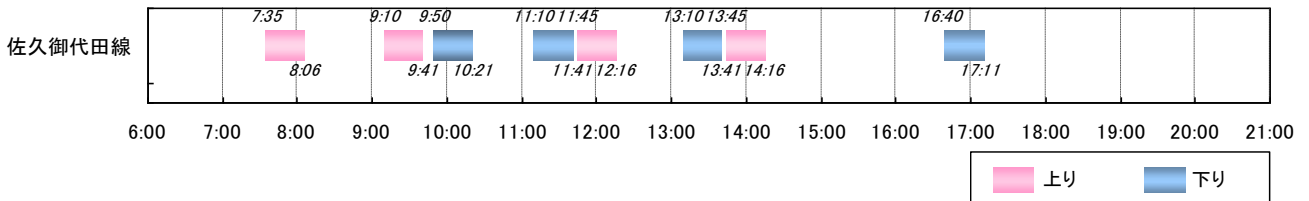


運行曜日	毎日
運行便数	12 便
利用料金	距離制運賃 (市内 140~700 円)
運行車両	バス車両
実施主体	小諸市・佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額 (H22 年度利用者数と仮定) を差し引いて算定

(2) 佐久御代田線

- 当面、現状維持。「定住自立圏形成」を通じ御代田町と対応を検討。
- 経路では、佐久平駅への乗り入れによる鉄道との連携強化を検討する。

※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。

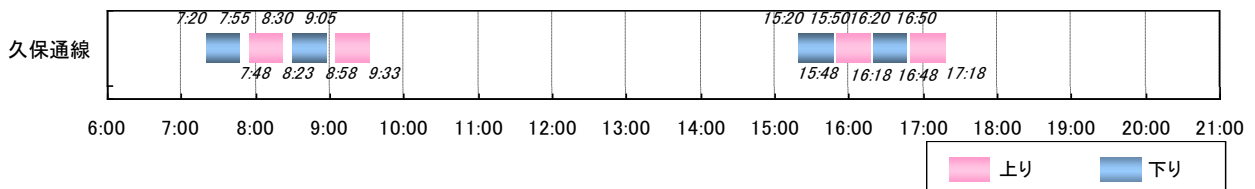


運行曜日	毎日
運行便数	8 便
利用料金	距離制運賃 (市内 140~390 円)
運行車両	バス車両
実施主体	御代田町・佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額 (H22 年度利用者数と仮定) を差し引いて算定

(3) 久保通線

- 当面、現状維持。ただし、東信運転免許センターへのアクセス手段としての変更を行う。
- 「定住自立圏形成」を通じ東御市と対応を検討。

※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。

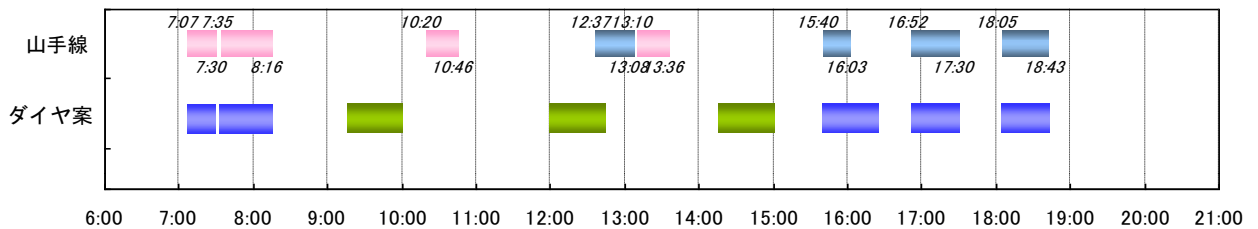
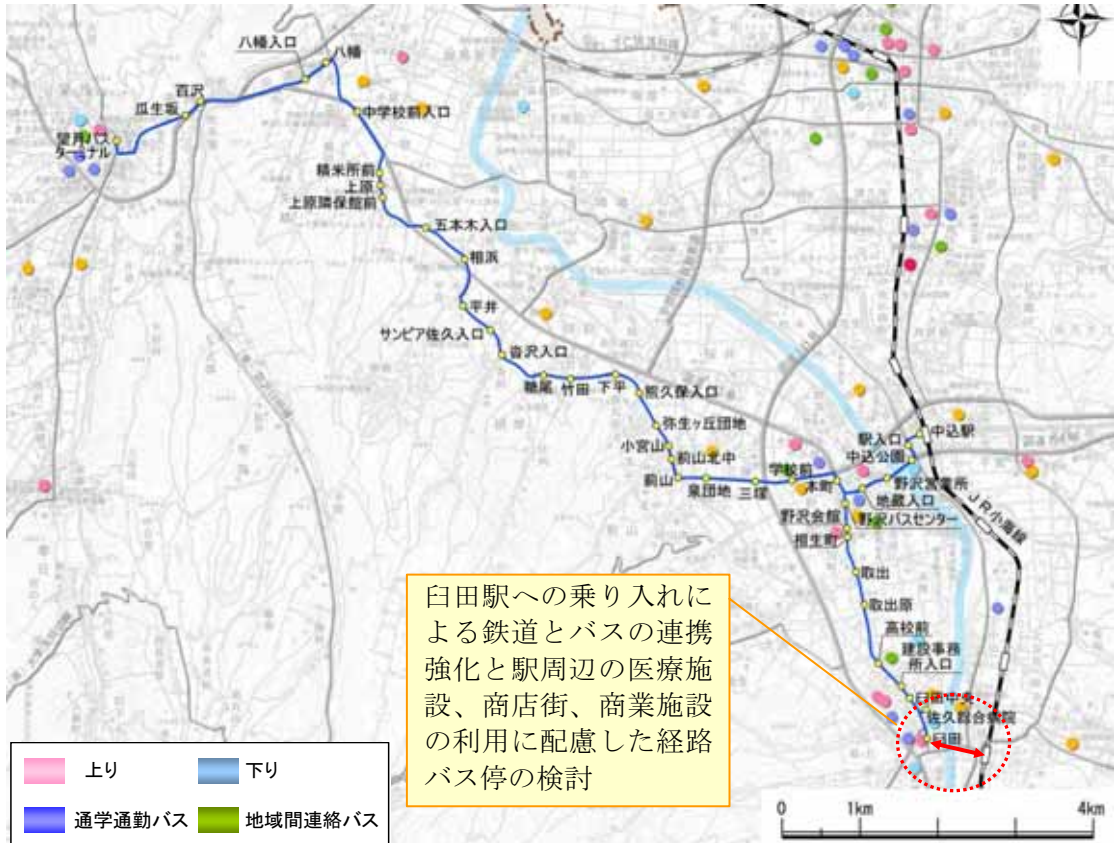


運行曜日	毎日
運行便数	8 便
利用料金	距離制運賃 (市内 110~210 円)
運行車両	バス車両
実施主体	東御市・佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額 (H22 年度利用者数と仮定) を差し引いて算定

### 5.4.3 通学通勤バス・地域間連絡バス

#### (1) 山手線

- 廃止申し入れ受け、通学通勤バス、地域間連絡バスの新たな枠組みでの運行を検討。
- 朝夕は、通学通勤バスとして通学・通勤手段のため毎日5便の運行。
- 日中は、曜日運行で週3日の日3便の運行。
- 土日は運休とする。
- 臼田駅への乗り入れによる鉄道とバスの連携強化と駅周辺の医療施設、商店街、商業施設の利用に配慮した経路バス停の検討。

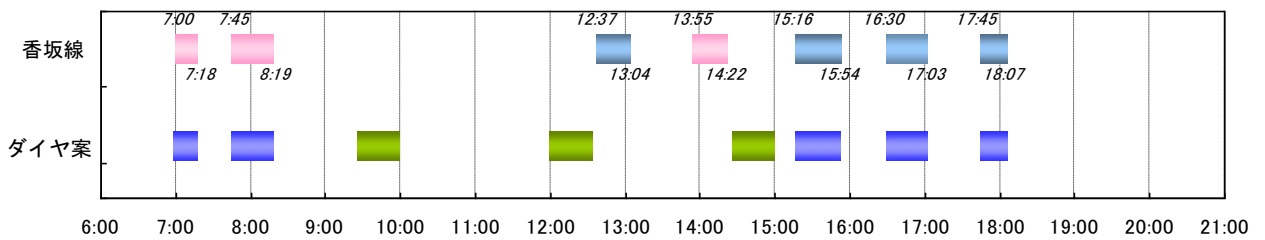


運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 5 便	月・水・金曜日 3 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	



(2) 香坂線

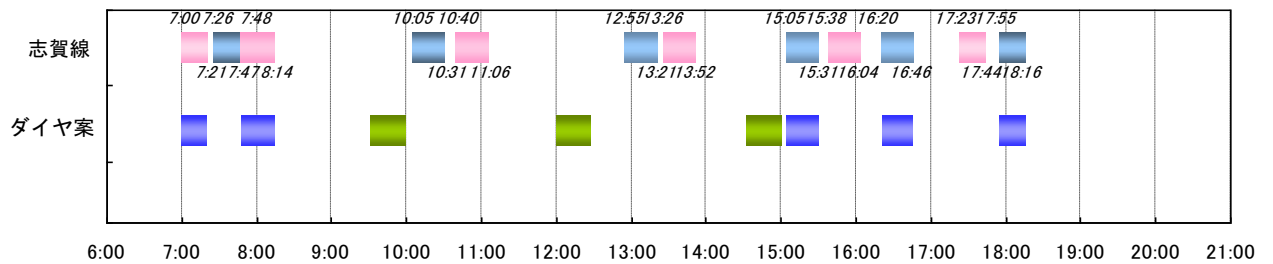
- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。
- 日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。
- 土曜日は運休とする。
- 佐久平駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。



運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 5 便	火・木曜日 3 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

(3) 志賀線

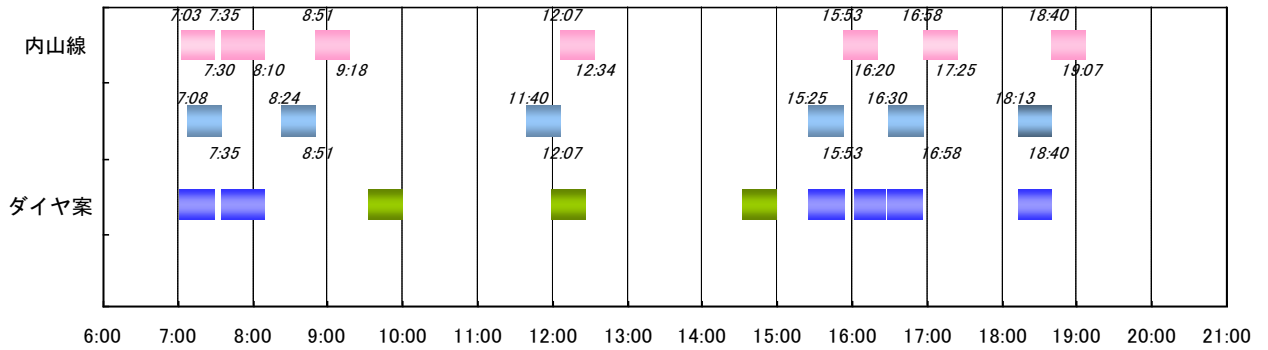
- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。
- 日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。
- 土曜日は運休とする。
- 佐久平駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。



運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 5 便	火・木曜日 3 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

(4) 内山線

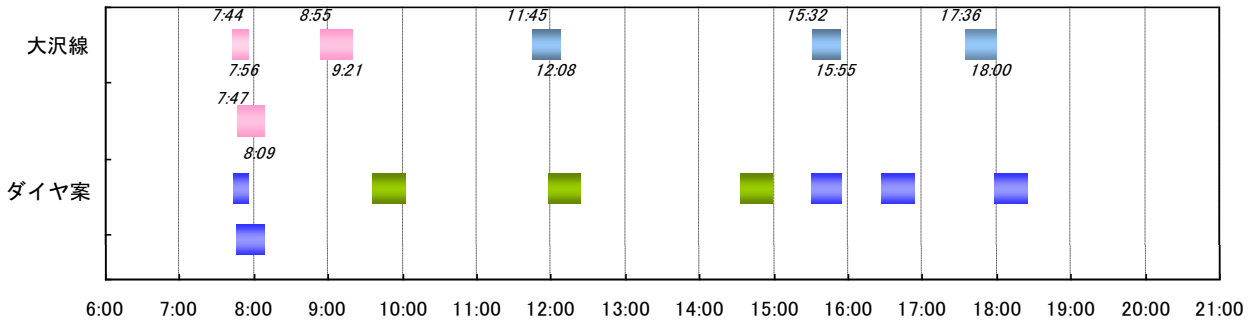
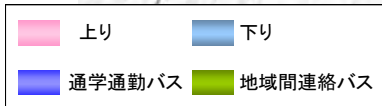
- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 6 便の運行。
- 日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。
- 土日は運休とする。
- 買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討。



運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 6 便	火・木曜日 3 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

(5) 大沢線

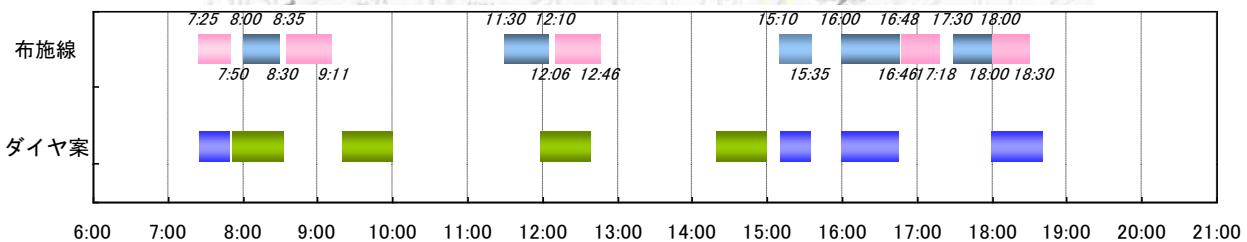
- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日 5 便の運行。
- 日中は、曜日運行で週 2 日の日 3 便の運行。
- また、中込駅への乗り入れ、買い物の利便性に配慮したバス停の設置を検討する。



運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 5 便	火・木曜日 3 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

(6) 布施線

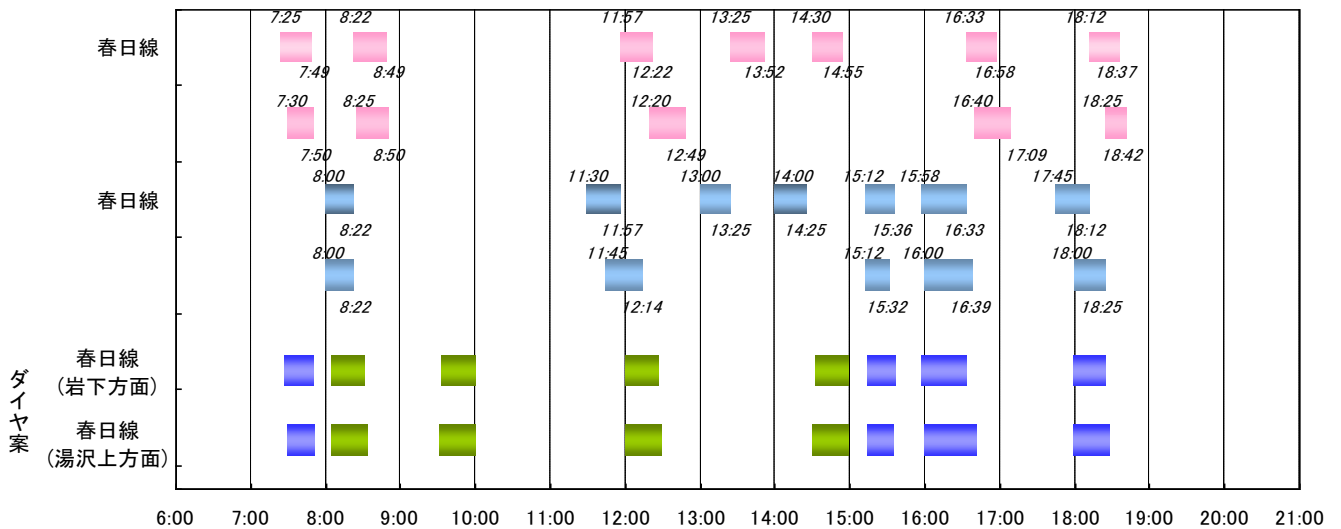
- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日4便の運行。
- 日中は、曜日運行で週3日の日4便の運行。
- また、買い物の利便性に配慮したバス停を検討。



運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 4 便	月・水・金曜日 4 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

(7) 春日線

- 朝夕は、通学・通勤手段とし毎日4便の運行。
- 日中は、曜日運行で週3日の日4便の運行。
- 土日は運休とする。
- また、買い物の利便性に配慮したバス停を検討。

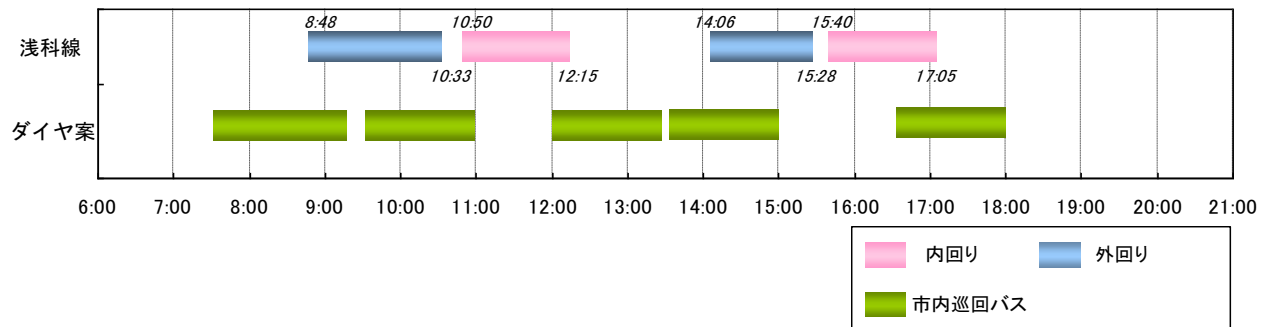


運行種類	通学通勤バス	地域間連絡バス
運行便数	毎日 4 便	月・水・金曜日 4 便
利用料金	円	
運行車両	バス車両	
実施主体	佐久市・交通事業者	
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：	
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定	

## 5.4.4 市内巡回バス

### (1) 浅科線

■ 曜日運行で週3日の日5便の運行。

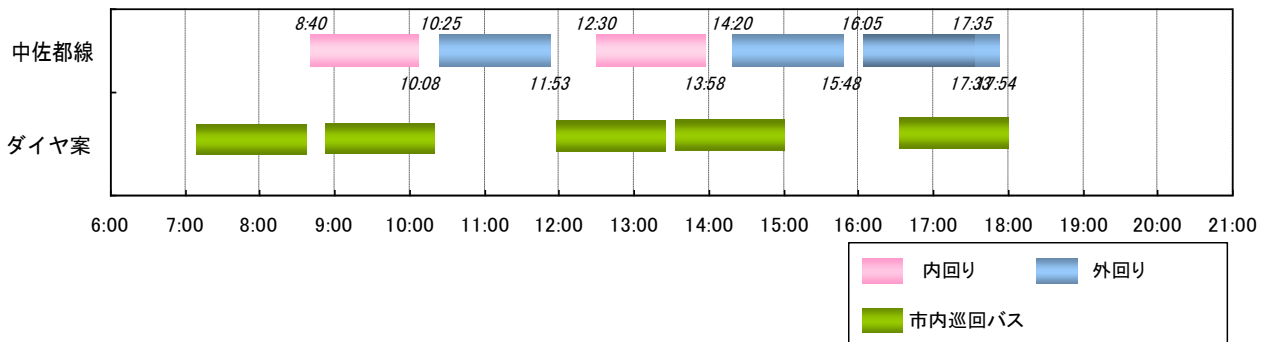
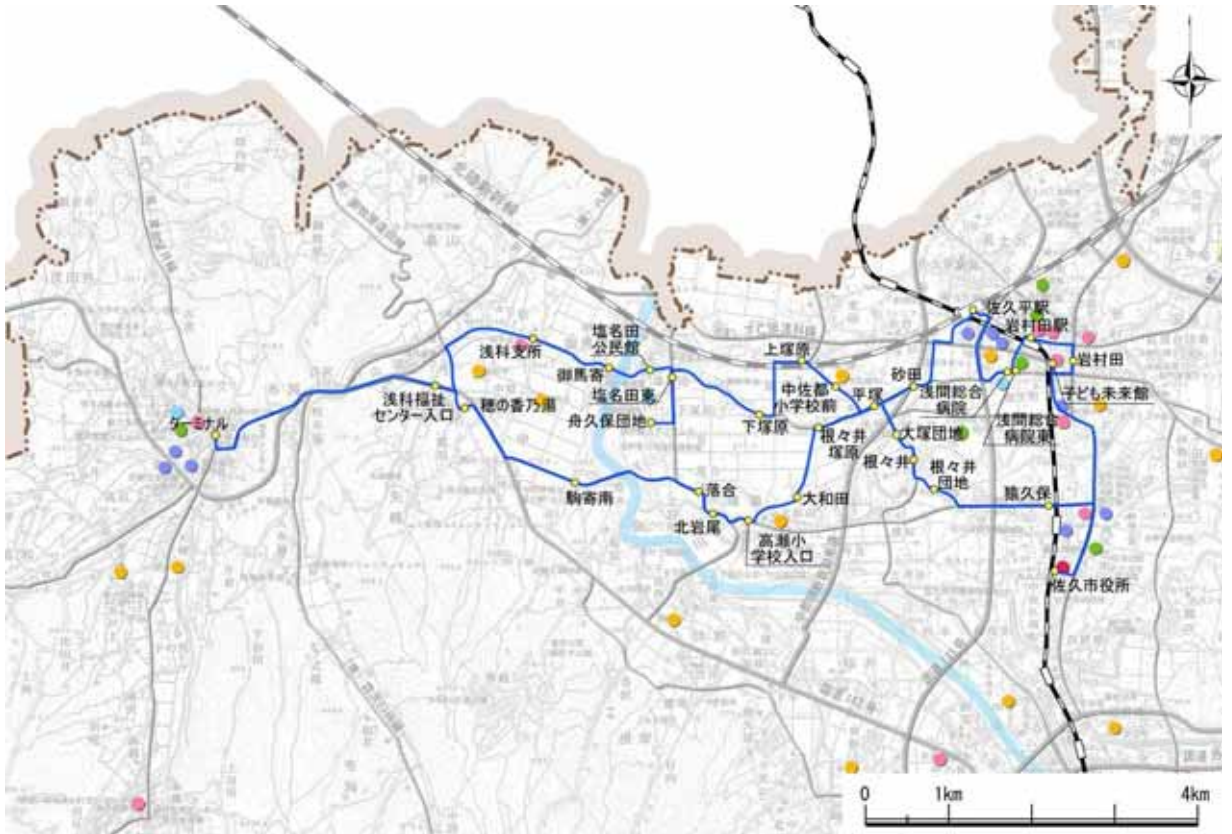


運行曜日	月・水・金曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定



(2) 中佐都線

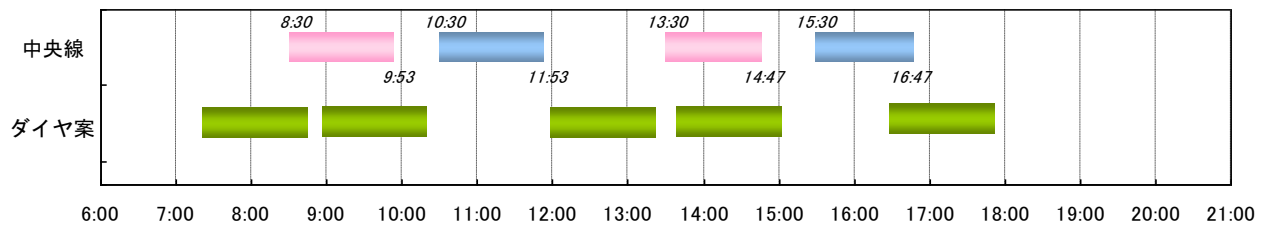
- 利用者も多く運行曜日を変更し、週3日の日5便の運行に変更。
- 浅科線との連携にも配慮。



運行曜日	月・水・金曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(3) 中央線

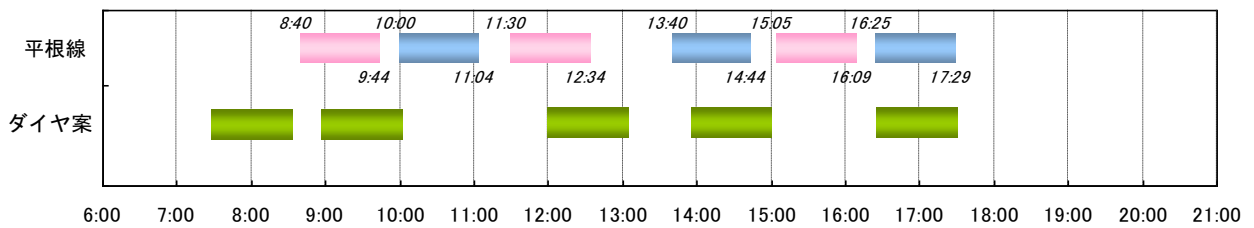
- 曜日運行で週2日の日5便の運行。
- 鉄道駅への乗り入れ、立ち寄りによる連携強化、商業施設の利便性に配慮した経路、バス停の検討。



運行曜日	火・木曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(4) 平根線

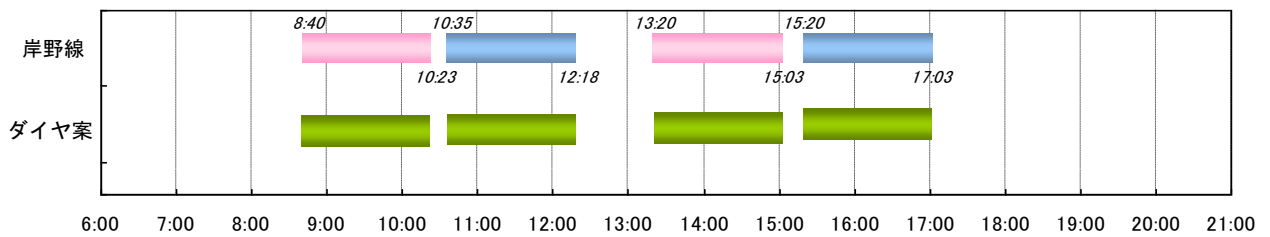
- 曜日運行で週3日の日5便の運行。
- 商業施設の利便性に配慮した経路、バス停の検討。



運行曜日	月・水・金曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(5) 岸野線

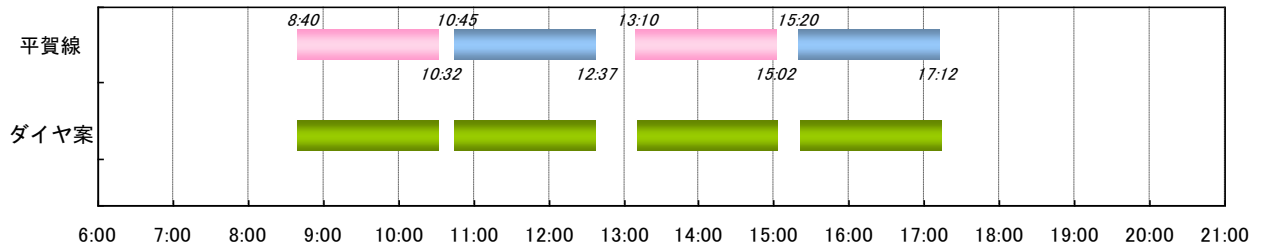
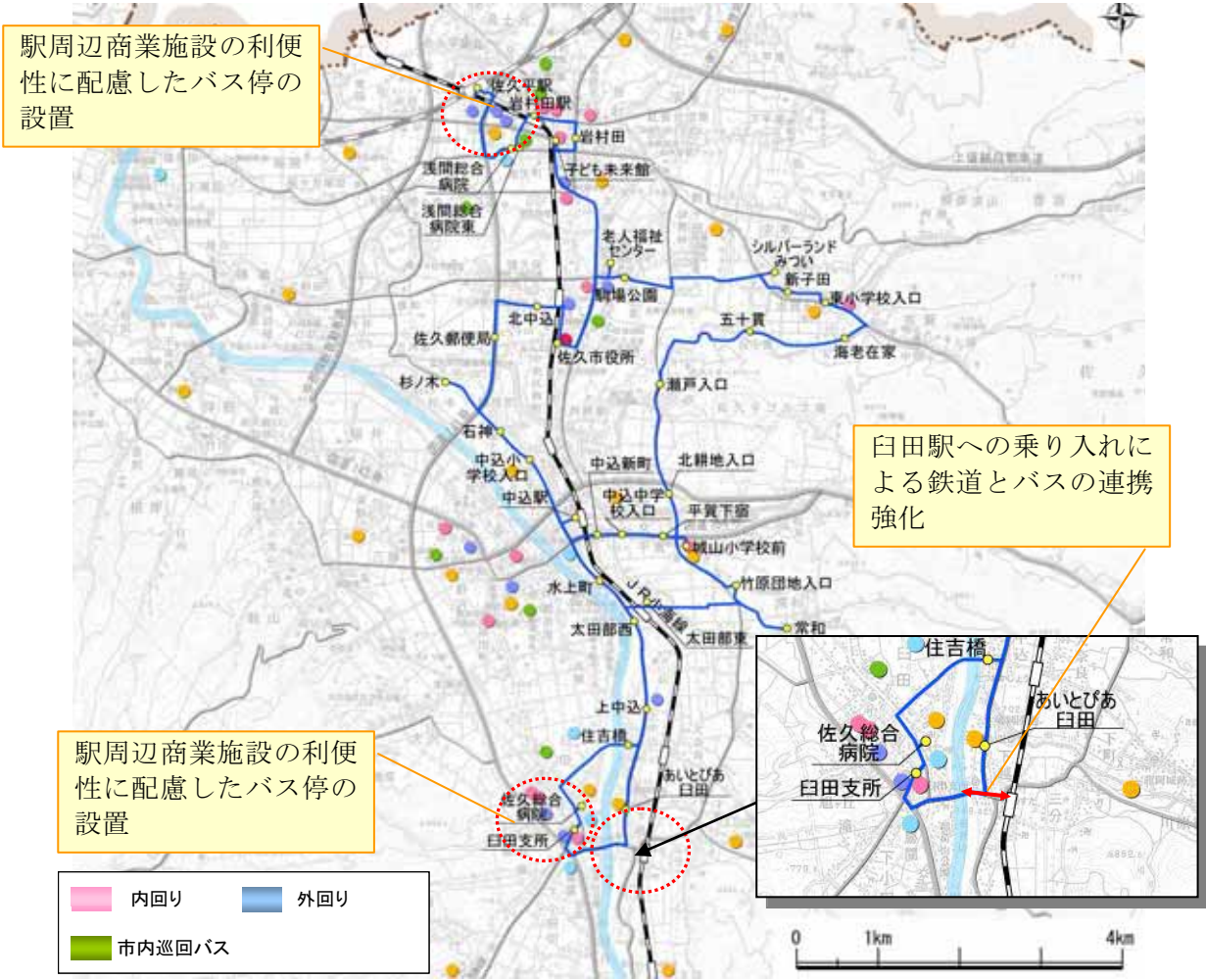
- 曜日運行で週3日の日5便の運行。
- 他路線と重複する区間に並行する新規道路を利用した経路変更
- 鉄道駅への乗り入れ、立ち寄りによる連携強化、商業施設の利便性に配慮した経路、バス停の検討。



運行曜日	月・水・金曜日
運行便数	4便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(6) 平賀線

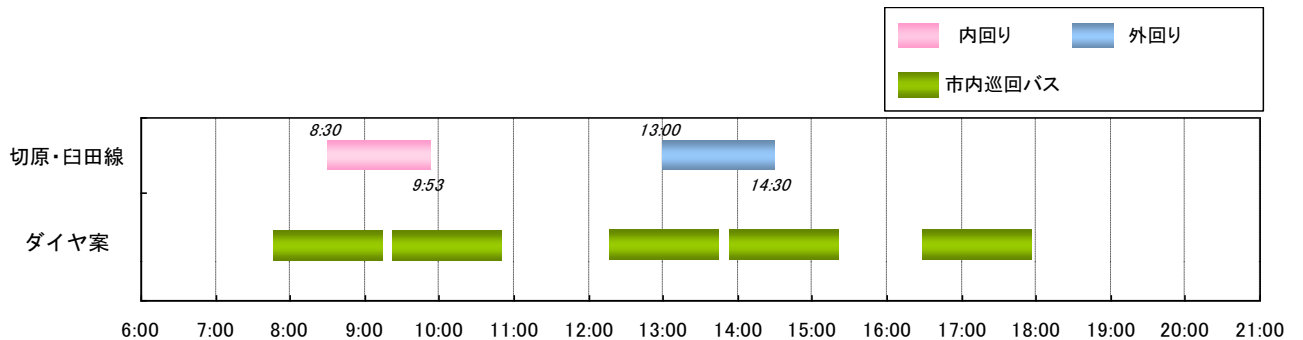
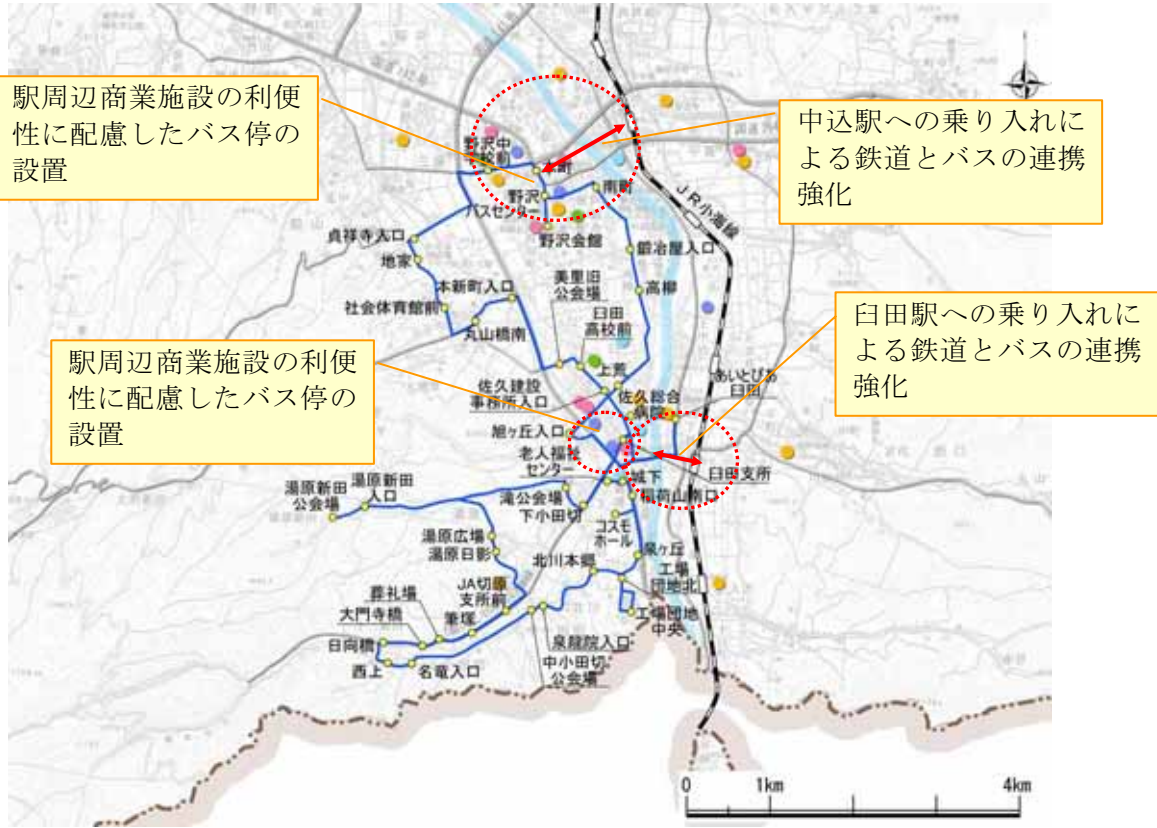
- 曜日運行で週2日の日5便の運行。
- 臼田駅への乗り入れによる連携強化と、駅周辺商業施設の利便性に配慮した経路、バス停の検討。



運行曜日	火・木曜日
運行便数	4便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(7) 切原・臼田線

- 利用者が少なく、運行曜日を変更し、週2日の日5便の運行。
- 中込駅、臼田駅への乗り入れによる鉄道とバスの連携強化。
- 駅周辺商業施設の利便性に配慮したバス停の設置

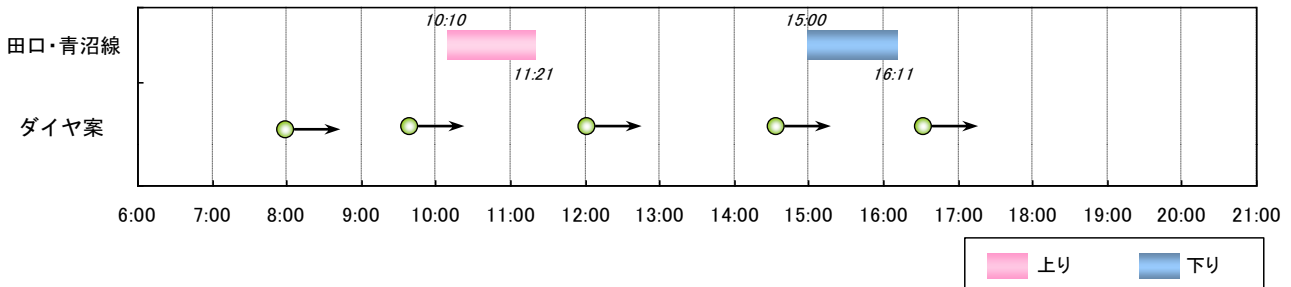


運行曜日	火・木曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

### 5.4.5 デマンドタクシー

#### (1) 田口・青沼線

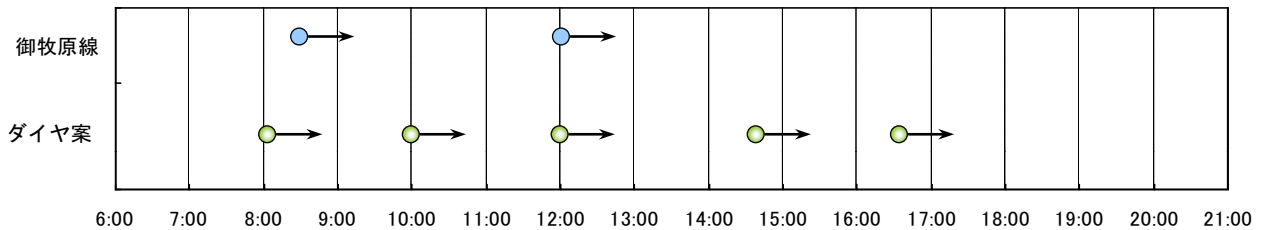
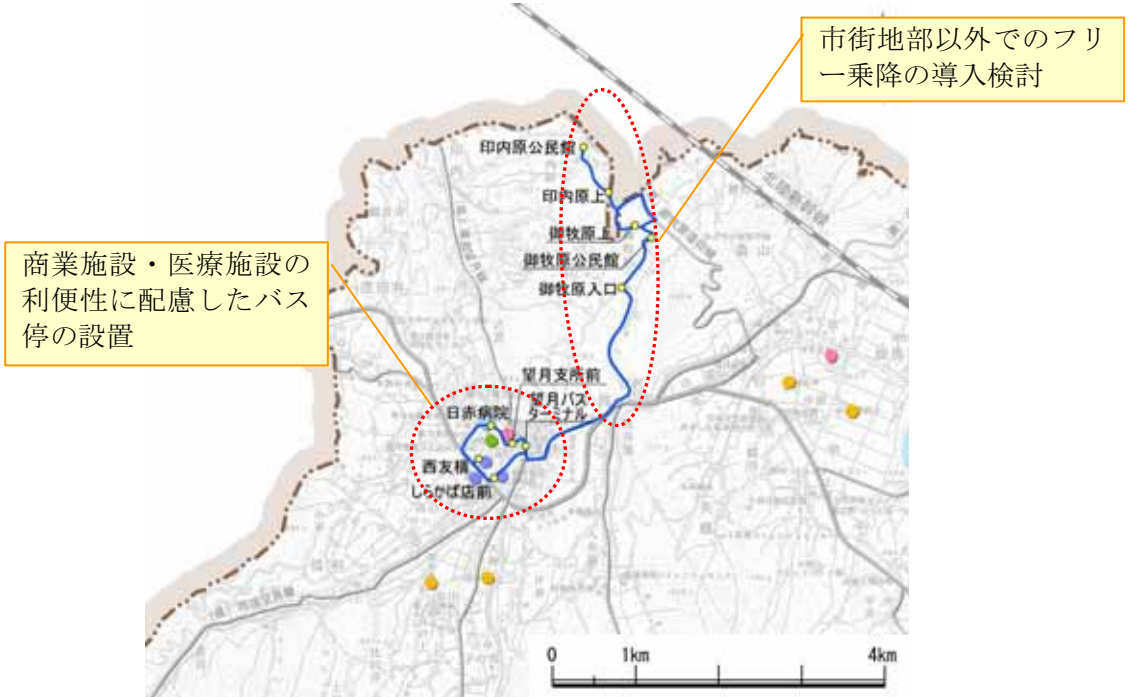
- 利用者が非常に少なく、運行曜日を変更し、週2日の日5便の運行。
- 市内巡回バスから予約方式（デマンドタクシー）での運行に変更。
- 周辺商業施設の利便性に配慮したバス停の設置
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討



運行曜日	火・木曜日
運行便数	5 便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(2) 御牧原線

- 曜日運行で週1日の日5便の運行。
- 商業施設・医療施設の利便性に配慮したバス停の設置
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討

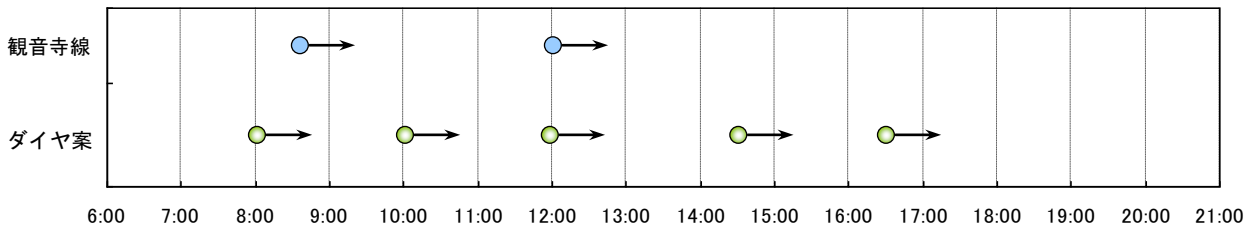
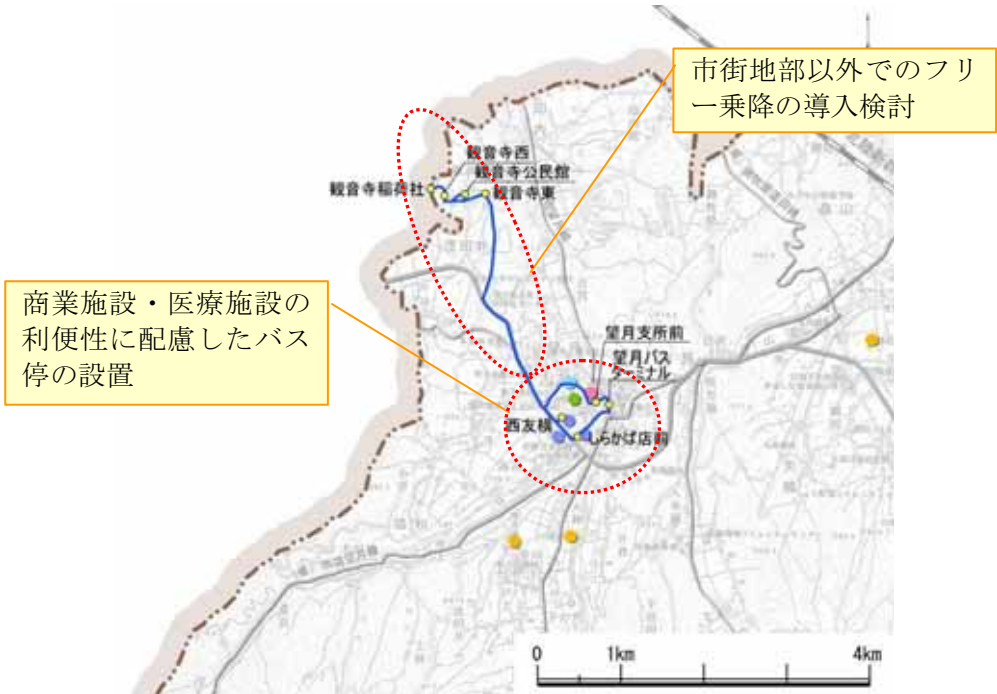


運行曜日	火曜日
運行便数	5 便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定



(3) 観音寺線

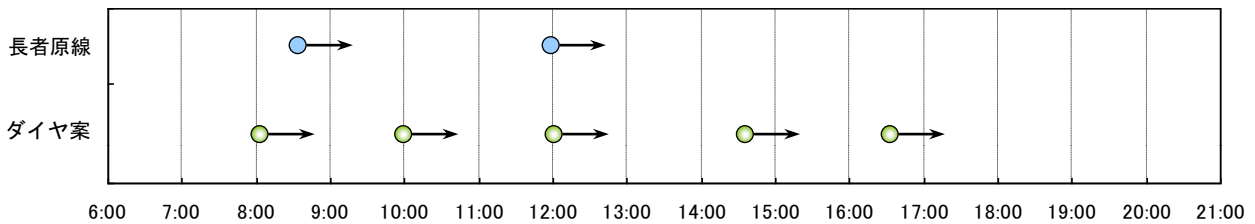
- 曜日運行で週1日の日5便の運行。
- 商業施設・医療施設の利便性に配慮したバス停の設置
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討



運行曜日	水曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(4) 長者原線

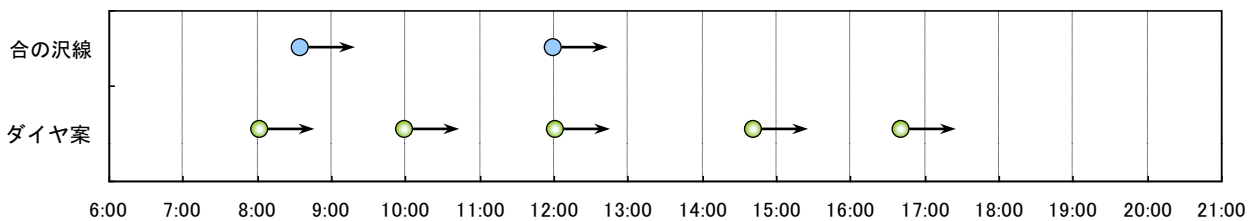
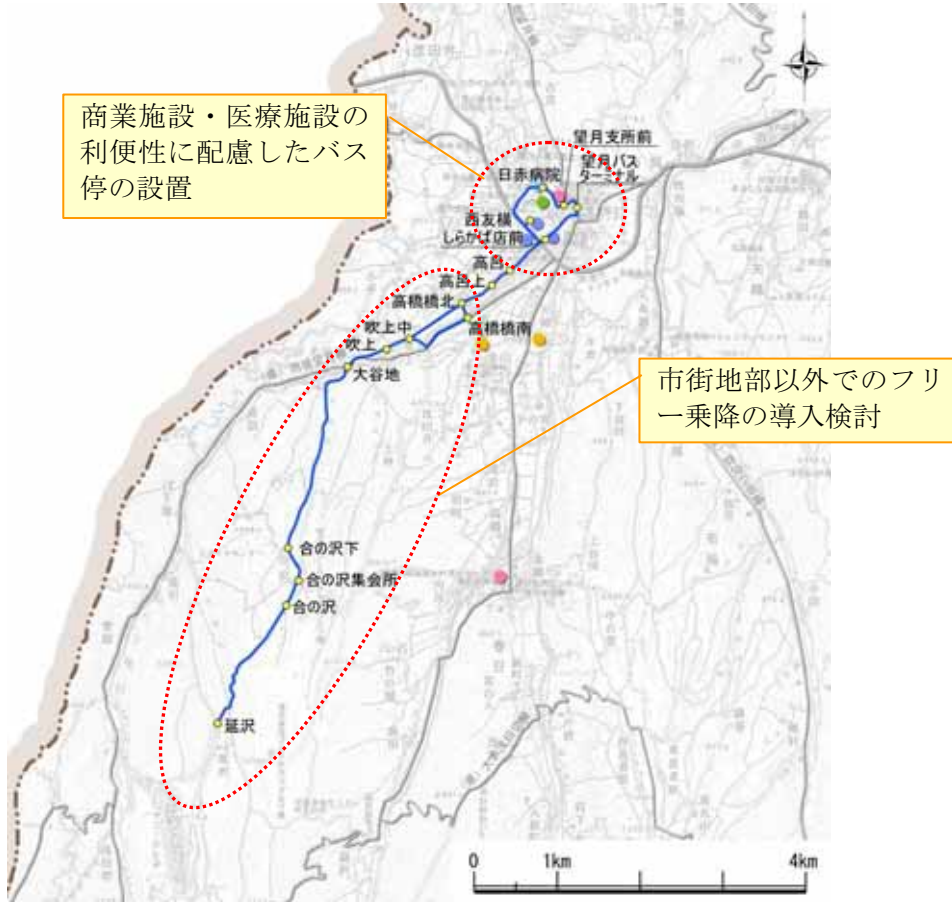
- 曜日運行で週 2 日の日 5 便の運行。
- 商業施設・医療施設の利便性に配慮したバス停の設置。
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討。



運行曜日	月・水曜日
運行便数	5 便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22 年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(5) 合の沢線

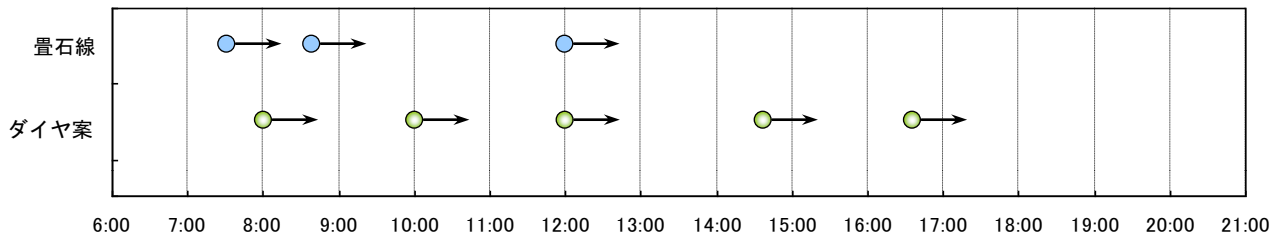
- 曜日運行で週1日の日5便の運行。
- 商業施設・医療施設の利便性に配慮したバス停の設置
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討



運行曜日	水曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

(6) 畳石線

- 曜日運行で週3日の日5便の運行。
- 商業施設・医療施設の利便性に配慮したバス停の設置
- 市街地部以外でのフリー乗降の導入検討



運行曜日	月・水・金曜日
運行便数	5便
利用料金	円
運行車両	バス車両
実施主体	佐久市・交通事業者
運行経費 参考試算	※年間運行便数： ※キロ単価：
行政負担 参考試算	※運行経費より収入額（H22年度利用者数と仮定）を差し引いて算定

## 5.5 周知、PR、利用促進及び、公共交通転換施策計画

### 5.5.1 バス路線図・時刻表の改訂

住民アンケートでも多く意見が寄せられた、周知、PR活動と利用促進の一環とし、バス運行路線経路図を掲載した時刻表を作成し、全戸配布を行う。時刻表の作成においては、以下のような点に配慮し作成するものとする。

- ・現在、地域や運行主体により別れている時刻表をひとつにまとめ、市内のバス、デマンドタクシーに関しては、これひとつで済むようにする。
- ・高齢者が見やすい文字サイズ、色使いとする。
- ・運行経路図に主な医療施設や商業施設を明記する。
- ・バスを利用した通院、買い物などの移動例を掲載し、どのような利用ができるのかがわかるような工夫を施す。



### 5.5.2 バス案内板の設置

見直し再編したバス路線について、駅や市役所など主要な乗り継ぎ地点での乗り継ぎの案内を主目的としつつ、地域住民や利用者に知ってもらい、利用促進の一環としての案内板の設置を検討する。



バス停への路線図の設置イメージ



現在の佐久平駅バス乗り場の案内板



行き先、停車バス停を掲載した案内板イメージ

### 5.5.3 広報誌、ポスター、地元説明会等による再編路線の周知・広報活動

効果的な周知・PRを実施するためには、対象者に応じた利用媒体による展開を使い分けることが重要である。

そのため、利用者の年齢層に応じた以下のような、周知・PRの展開を検討する。

表 5-7 周知・PR展開

PR 媒体	内 容	高齢者層 (65歳以上)	成人層 (20～64歳)	若年層 (20歳未満)
説明会	●地区、組織の集会などでの周知	○	○	
自治体広報誌 路線図・時刻表	●自治体広報誌には複数回連続でPR ●全戸配布により、広く周知できる	○	○	
回覧板	●地元の回覧板利用で周知・PRする	○	○	
フライヤー	●地元イベント等で積極的な配布		○	○
ポスター	●駅、市役所、病院、公民館、学校等大勢の人が集まる場所に掲示 ●バス、電車内への掲示	○	○	○
HP、メールマガジン、ケーブルTV	●メディアにより視覚的効果による情報の提示 ●QRコードの添付により情報の提示	○	○	○

## 5.6 利用促進

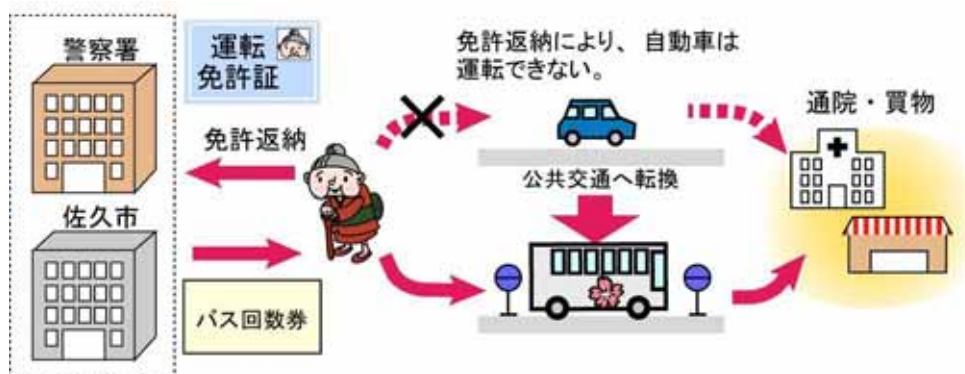
### 5.6.1 割引回数券等の発行

割引回数券、1日フリーパスなど、利用のしやすさ、運賃の割安感を創出し、公共交通利用への転換、利用促進を検討する。

### 5.6.2 高齢者の免許自主返納に対する支援

高齢者が絡んだ交通事故が増加し、免許証を自主返納する高齢者数も増加傾向にある。

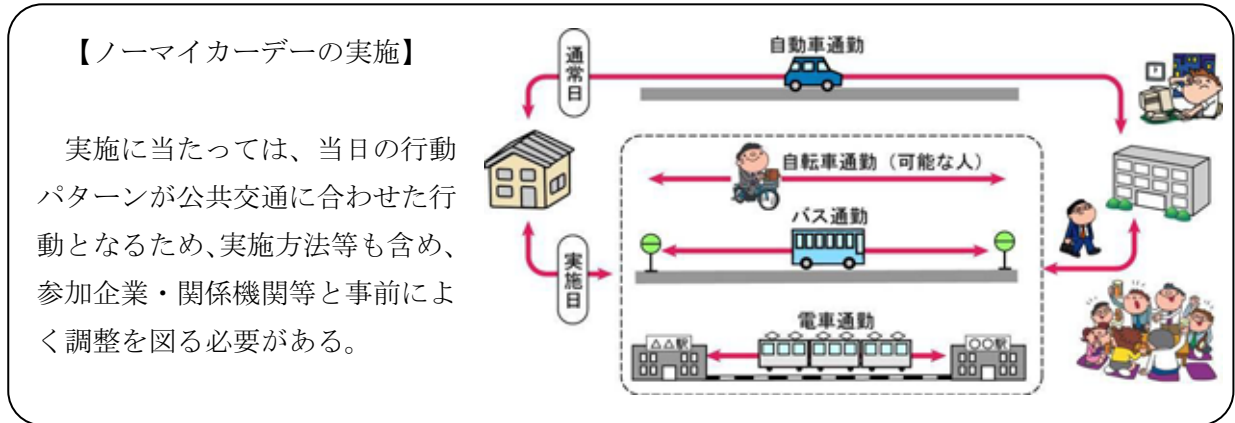
そこで、自主返納した高齢者に対して自主返納時に割引回数券等を配布し、公共交通利用への転換を促すことを検討する。



### 5.6.3 モビリティ・マネジメントの実施

公共交通をテーマとして、小・中学校や地域におけるイベント・出前講座・講演会の開催など、日常生活の中で住民が公共交通について考える場を数多く提供することにより、公共交通利用への意識の醸成を図る取り組みを検討する。

公共交通の利用促進及び温室効果ガスの削減に寄与する取組みとして、地域企業・関係機関と連携し、ノーマイカーデーの実施を検討する。



### 5.6.4 利用促進・体験イベント等の開催

住民を対象に、バス試乗体験や利用促進デー、商店街等のイベントなどを通じてバスの利用体験ができる機会の創出、利用者に配慮した乗り継ぎを案内・介助者（ボランティア）の乗車や、講演会・セミナー等の実施を通じて、公共交通に対する意識醸成に対する取り組みを検討する。



## 第6章 事業プログラムと実施体制

### 6.1 計画期間の設定

本計画の計画期間は平成 24 年度から平成 26 年度の 3 年間とする。

本計画の進行・管理等については、佐久市地域公共交通確保維持改善協議会が行い、計画期間以降は地域公共交通会議により協議を行っていくものとする。

この計画期間内にはP D C Aサイクル（下図参照）を踏まえ、利用実態や運行状況について分析・評価し、改善すべき施策は改善し、地域住民や関係機関等と協議も行い継続すべき施策は継続することにより、地域に根ざしたものとなるよう改善を繰り返していくものとする。

また、本計画に基づき運行する路線については、利用者の状況を継続的に把握し、たとえば、利用者数が1便当たり3人、収支割合が2割などの基準を多面的に作成し、これら基準を下回る路線・区間については、運行休止、運行廃止なども視野に入れた変更、改善を行い、継続的に持続可能な公共交通体系を構築していくものとする。

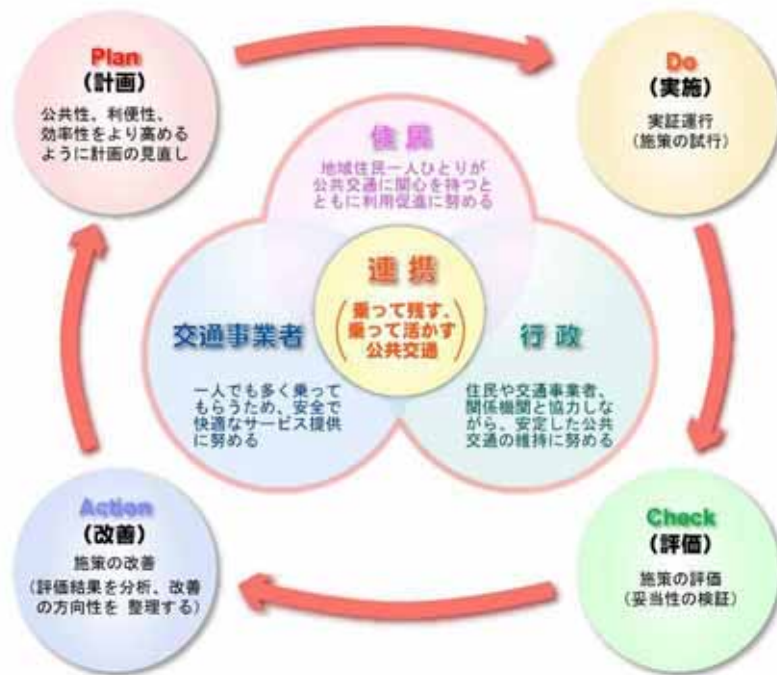


図 6-1 PDCAサイクルイメージ



6.2 事業プログラム

表 6-1 事業実施プログラム

		平成 24 年度		平成 25 年度	平成 26 年度	年間収支(千円)		
		前期	後期			経費	収入	負担額
<b>再編事業</b>								
都市間 連絡バス	望月小諸線の再編	準備	● 運行	→				
	佐久御代田線の再編	準備	● 運行	→				
	久保通線の再編	準備	● 運行	→				
通学通勤バス・地域間連絡バス	山手線の再編	準備	● 運行	→				
	香坂線の再編	準備	● 運行	→				
	志賀線の再編	準備	● 運行	→				
	内山線の再編	準備	● 運行	→				
	大沢線の再編	準備	● 運行	→				
	布施線の再編	準備	● 運行	→				
	春日線の再編	準備	● 運行	→				
市内巡回バス	浅科線の再編	準備	● 運行	→				
	中佐都線の再編	準備	● 運行	→				
	中央線の再編	準備	● 運行	→				
	平根線の再編	準備	● 運行	→				
	岸野線の再編	準備	● 運行	→				
	平賀線の再編	準備	● 運行	→				
	切原・臼田線の再編	準備	● 運行	→				
デマンドタクシー	田口・青沼線の再編	準備	● 運行	→				
	御牧原線の再編	準備	● 運行	→				
	観音寺線の再編	準備	● 運行	→				
	長者原線の再編	準備	● 運行	→				
	合の沢線の再編	準備	● 運行	→				
	畳石線の再編	準備	● 運行	→				
再編事業全体								
<b>再編周知・PR</b>								
バス路線図・時刻表の改訂		準備	● 実施	→				
バス案内板の設置		準備	● 実施	→				
周知・広報活動		準備	● 実施	→				
通学割引回数券の発行		準備	● 実施	→				
高齢者の免許自主返納に対する支援		準備	● 実施	→				
モビリティ・マネジメントの実施		必要に応じて随時実施						
利用促進、体験イベント等の開催		必要に応じて随時実施						

## 前回協議会（12月21日）における主な意見と対応について

意 見	対 応
巡回バスの曜日運行と毎日運行の経費の比較について	<p>日5便の確保に向けた曜日運行と毎日運行の場合の経費（試算）を比較すると、曜日運行（43,100千円）に比べ毎日運行（84,000千円）では約4,000万円の増加、1.95倍となる。また、現在4台の車両での遣り繰りとなっており、毎日運行に向けては車両の追加が必要となる。</p> <p>現在の利用状況、アンケートにおける外出頻度を勘案し、曜日運行を維持していきたい。</p>
通勤者の利用を取り込むための帰宅時間帯（19時、20時台）の運行について	<p>公共交通の維持に向けては重要な課題であるが、現在、自動車通勤されている方の公共交通への転換は容易ではなく、時間をかけて取り組む課題と考えている。</p> <p>このため、基本方針に示すとおり、現在公共交通を利用する人を大切に交通体系の構築を目指すものとし、当面の導入は行わないものとした。</p> <p>今後、利用促進施策におけるノーマイカーデーの取り組みによる状況を勘案し、導入の可能性を検討して行きたい。</p>
回送バス（空バス※）の有効利用について ※連続して上りと上りを運行する場合の下り方向の回送バス	<p>基本的に、利用者の行動パターンの逆方向となり利用者は極めて少ないものと想定される。</p> <p>また、回送バスを乗車運行とする場合は運行委託の経費が発生し費用対効果としてはかなり低いものと考えられ、今回、導入は控えたい。</p>
バスにおけるフリー乗降の導入について	<p>自由な場所での頻繁な停車は、安全面や交通渋滞が懸念されるため、デマンドタクシーにおいては市街地を避けて市街地外での導入を検討している。</p> <p>バスにおいても同様に市街地外での導入の可能性はあるが、山間の坂道などでの利用者（高齢者）の安全性の問題、わずかな時間差による乗り残しの発生等の問題が想定されるため、今回、導入は控えたい。</p>
佐久病院の医療センターの対応について	<p>市内巡回バスのほとんどは、現在も佐久病院の医療センター建設予定地の近くを通過しており、比較的対応はしやすい。</p> <p>このため、開業時までに関連機関と協議を重ね対応していきたい。</p>
高齢者単身世帯の地区別状況について	別紙のとおり
布施線、大沢線の統合・延伸による別荘地への対応について	<p>道路整備もされ、大沢線の延伸については可能性が考えられる。</p> <p>しかし、当該地域は、国勢調査によると居住者※が非常にわずかであり、当面は導入を行わないものと考えたい。</p> <p>※国勢調査では、当該住居に3か月以上にわたり住んでいる方が対象となる。</p>

運行経費と運賃収入の試算

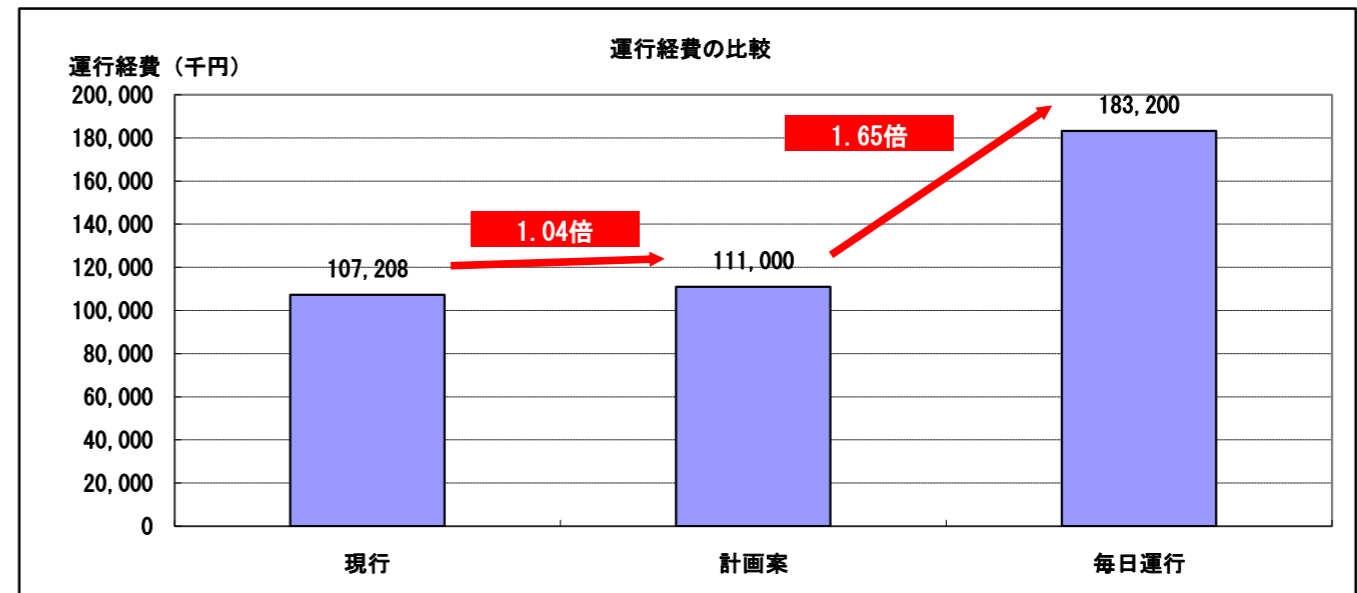
運行経費

運行種別	路線名	運行距離 (km) ※1・2	平日運行					土日 祝日 運行	運行便数			運行日数			年間 運行便数	経費(千円)	
			朝夕運行	日中曜日運行					平日運行	土日祝日 運行	平日運行		土日祝日 運行	計画案		参考 毎日運行	
				月曜日	火曜日	水曜日	木曜日				金曜日	朝夕運行					曜日運行
都市間 連絡バス	望月小諸線	0.7	○	○	○	○	○	○	12	8	241	124	3,884	1,100	1,100		
	佐久御代田線	6.9	○	○	○	○	○	○	8		241		1,928	4,000	4,000		
	久保通線	4.0	○	○	○	○	○	○	8		241		1,928	2,400	2,400		
通学通 勤バス、地 域間連 絡バス	山手線	16.0	○	○	○	○	○	○	5	3	241	144	1,637	10,500	12,400		
	香坂線	13.7	○	○	○	○	○	○	5	3	241	99	1,502	6,200	8,000		
	志賀線	11.9	○	○	○	○	○	○	5	3	241	99	1,502	5,400	6,900		
	内山線	11.8	○	○	○	○	○	○	6	3	241	99	1,743	6,200	7,700		
	大沢線	9.8	○	○	○	○	○	○	5	3	241	99	1,502	4,500	5,700		
	布施線	16.0	○	○	○	○	○	○	4	4	241	99	1,360	6,600	9,300		
	春日線 (岩下方面)	11.6	○	○	○	○	○	○	4	4	241	144	1,540	5,400	6,800		
春日線 (湯沢方面)	13.3	○	○	○	○	○	○	4	4	241	144	1,540	6,200	7,700			
市内巡 回バス	浅科線	29.7		○	○	○	○	○		5		144	720	6,500	10,800		
	中佐都線	35.4		○	○	○	○	○		5		144	720	7,700	12,800		
	中央線	36.7		○	○	○	○	○		5		99	495	5,500	13,300		
	平根線	23.0		○	○	○	○	○		5		144	720	5,000	8,400		
	岸野線	45.2		○	○	○	○	○		4		144	576	7,900	13,100		
	平賀線	40.4			○	○	○	○		4		99	396	4,800	11,700		
	切原・白田線	38.2			○	○	○	○		5		99	495	5,700	13,900		
デマン ドタク シー※3	田口・青沼線	27.9			○	○	○	○		5		99	495	3,500	8,500		
	御牧原線	8.8			○	○	○	○		5		45	225	500	2,700		
	観音寺線	6.4			○	○	○	○		5		45	225	400	2,000		
	長者原線	15.8			○	○	○	○		5		99	495	2,000	4,800		
	合の沢線	11.8			○	○	○	○		5		45	225	700	3,600		
	豊石線	18.3			○	○	○	○		5		99	495	2,300	5,600		
合計													111,000	183,200			

※1 各路線の運行本数が最も多い経路を計測。  
 ※2 佐久市内での運行距離。  
 ※3 デマンドタクシーは運行可能区間の距離。(運行経路を考慮していない)

運賃収入と行政負担額

運行種別	路線名	現行 利用者数 (人)	想定				
			運賃100円 時の収入 (千円)	運賃150円 時の収入 (千円)	運賃200円 時の収入 (千円)	運賃250円 時の収入 (千円)	運賃300円 時の収入 (千円)
都市間 連絡バス	望月小諸線	23,273					
	佐久御代田線	2,641	3,684	5,526	7,368	9,211	11,053
	久保通線	10,928					
通学通 勤バス、地 域間連 絡バス	山手線	18,721					
	香坂線	4,861					
	志賀線	7,124					
	内山線	9,685	6,588	9,845	13,130	16,413	19,693
	大沢線	10,933					
	布施線	15,458					
	春日線 (岩下方面)	14,519					
春日線 (湯沢方面)	15,087						
市内巡 回バス	浅科線	2,403					
	中佐都線	3,337					
	中央線	1,066					
	平根線	4,055	2,064	3,096	4,128	5,160	6,192
	岸野線	6,884					
	平賀線	1,743					
	切原・白田線	1,153					
デマン ドタク シー※3	田口・青沼線	711					
	御牧原線	33					
	観音寺線	32	114	170	227	284	341
	長者原線	162					
	合の沢線	50					
	豊石線	148					
利用者合計(人)	155,007						
経費(千円)	107,208	111,000	111,000	111,000	111,000	111,000	
収入(千円)	25,675	12,450	18,637	24,853	31,068	37,279	
行政負担額(千円)	81,533	98,550	92,363	86,147	79,932	73,721	



参考：平成22年度実績における収支(廃止代替バス、市内巡回バス、デマンドタクシー)  
 経費 107,208 千円  
 収入 25,675 千円  
 行政負担額 81,533 千円

参考：平成22年度実績 小・中学校遠距離通学対策事業  
 路線バス補助 34,432 千円  
 スクール委託 37,383 千円

## 平成17年国勢調査における地区別世帯数と高齢単身世帯数

地域名	世帯数 (A)	高齢者 単身世帯 (B)	割合 (B)/(A)
長土呂	1,142	90	7.9%
岩村田	4,142	295	7.1%
猿久保	600	25	4.2%
小田井	448	27	6.0%
横根	187	14	7.5%
上平尾	307	24	7.8%
下平尾	333	16	4.8%
塚原	624	40	6.4%
常田	268	6	2.2%
平塚	103	10	9.7%
根々井	431	20	4.6%
鳴瀬	484	34	7.0%
今井	60	5	8.3%
三河田	389	38	9.8%
横和	197	15	7.6%
野沢	888	86	9.7%
原	755	87	11.5%
鍛冶屋	318	17	5.3%
高柳	149	10	6.7%
取出町	697	34	4.9%
本新町	101	5	5.0%
跡部	199	16	8.0%
三塚	248	12	4.8%
桜井	372	39	10.5%
伴野	513	45	8.8%
根岸	500	39	7.8%
東立科	70	3	4.3%
小宮山	239	15	6.3%
前山	675	58	8.6%
大沢	526	35	6.7%
中込	2,693	192	7.1%
中込1～3丁目	501	52	10.4%
瀬戸	584	17	2.9%
平賀	1,121	82	7.3%
太田部	129	8	6.2%

地域名	世帯数 (A)	高齢者 単身世帯 (B)	割合 (B)/(A)
常和	161	7	4.3%
内山	623	51	8.2%
香坂	172	16	9.3%
安原	651	39	6.0%
新子田	1,065	47	4.4%
志賀	534	49	9.2%
岩村田北1丁目	86	1	1.2%
佐久平駅(北東南)	401	9	2.2%
田口	927	90	9.7%
清川	118	14	11.9%
下越	562	55	9.8%
三分	152	14	9.2%
入澤	524	32	6.1%
平林	48	1	2.1%
下小田切	320	29	9.1%
勝間	116	13	11.2%
臼田	1,545	147	9.5%
湯原	237	28	11.8%
上小田切	161	19	11.8%
中小田切	152	10	6.6%
北川	298	24	8.1%
甲	497	36	7.2%
矢島	186	18	9.7%
蓬田	245	16	6.5%
桑山	128	8	6.3%
八幡	198	15	7.6%
御馬寄	426	37	8.7%
塩名田	435	45	10.3%
望月	699	83	11.9%
印内	103	4	3.9%
茂田井	135	15	11.1%
布施	516	54	10.5%
春日	785	76	9.7%
協和	1,083	105	9.7%
合計	35,282	2,718	7.7%