

第9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 会議次第

日時：平成24年3月9日（金）
午後2時00分～
場所：佐久消防署 3階講堂

1 開 会

2 あいさつ

3 地域公共交通会議会議事項

(1) 報告事項

- ①廃止代替バス久保通線の一部経路の変更について …資料 1
- ②市内巡回バス浅科線の停留所の新設について …資料 2
- ③その他

(2) 協議事項

- ①望月小諸線及び山手線の廃止申し入れの対応について…資料 3

4 地域公共交通確保維持改善協議会会議事項

(1) 協議事項

- ①佐久市生活交通ネットワーク計画（案）について …資料 4
- ②地域公共交通調査事業の事業評価について …資料 5

5 その他

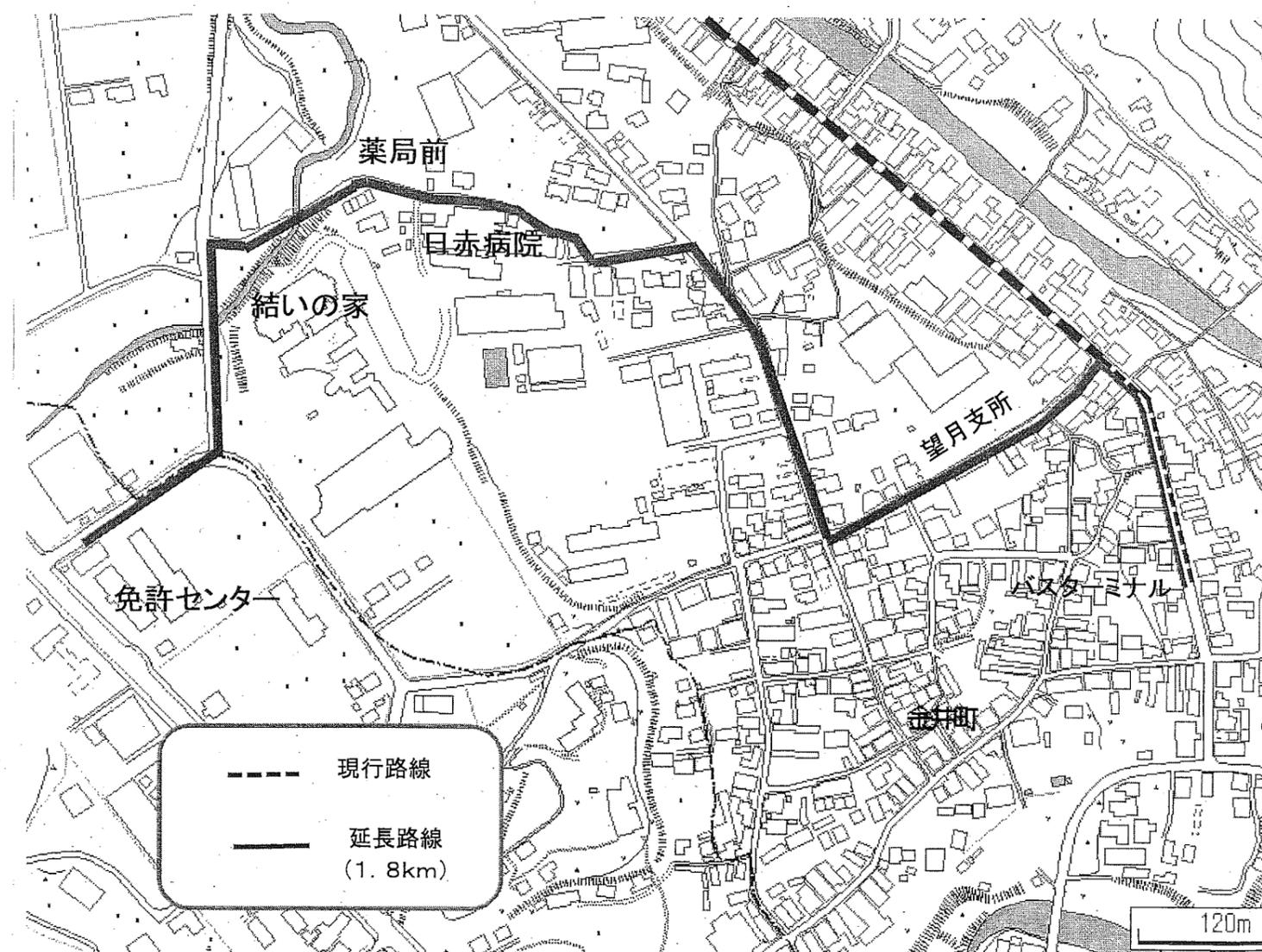
今後のスケジュールについて

6 閉 会

東信運転免許センター開設に伴う廃止代替バス路線久保通線の経路変更

- 1 変更路線
久保通線（現行経路：東御市田中駅～佐久市望月バスターミナル）
- 2 運行事業者
東信観光バス株式会社
（廃止代替バスとして、東御市及び佐久市からの補助により運行）
- 3 変更経路
現行の東御市田中駅から佐久市望月バスターミナル間を、望月バスターミナルから東信運転免許センターまで経路延長。
（別添「久保通線経路延長路線図」参照。）
- 4 変更理由
平成24年3月26日に東信運転免許センターが佐久警察署川西庁舎（旧望月警察署）へ新設されることから、上田市、東御市地域の学科試験受験者の交通手段を確保するため。
- 5 変更ダイヤ
東信運転免許センターにおける学科試験実施日の毎週水曜日に限定し、
 - ① 午前7時55分田中駅発、午前8時23分望月バスターミナル着の便を、望月バスターミナルから東信運転免許センターまで延長し、午前8時26分東信運転免許センター着に変更。
 - ② 午後3時20分望月バスターミナル発、午後3時48分田中駅着の便が、午後3時17分東信運転免許センター発、午後3時20分望月バスターミナル経由で、田中駅までの運行に変更。
- 6 延長路線のバス停
今回の延長に伴い、望月支所前、日赤病院、薬局前、結いの家の各バス停での乗降が可能となる。
- 7 路線延長に伴う周知
今回の路線延長に伴い、久保通線の各バス停、運行バス車両内にチラシの掲出と佐久市望月地区へのチラシの回覧により周知を図るほか、東御市においても広報誌に掲載する等、住民周知を予定している。

廃止代替バス「久保通線」経路延長路線図



市内巡回バス改正

市内巡回バス（浅科線）バス停の新設について

経過

御牧原区長（浅科地区）からバス停の新設要望があり、現在、既存のバス停御牧原出荷場前から入の沢間の約1.75kmの間にバス停がなく、近隣（特に高齢者）住民が不便であり、1.75kmの間にバス停を新設して欲しいと意見が寄せられた。

区では、入の沢から1.35km、御牧原出荷場前から0.4kmの位置にバス停を要望している。

現地調査

平成23年6月9日に現地調査を行い、新設要望地点から既存のバス停までの状況を確認した。

現地は、登り坂があり、高齢者がバス停まで徒歩で移動するには大変な勾配があることが確認できた。

また、この道路は、上田、小諸方面、市内への通勤等の道路で日中も非常に交通量が多く高齢者が歩くにも危険があると確認できた。

検討結果

現地の調査を踏まえ、バス停新設について検討し、要望した場所に新設することを結論とした。

理由として

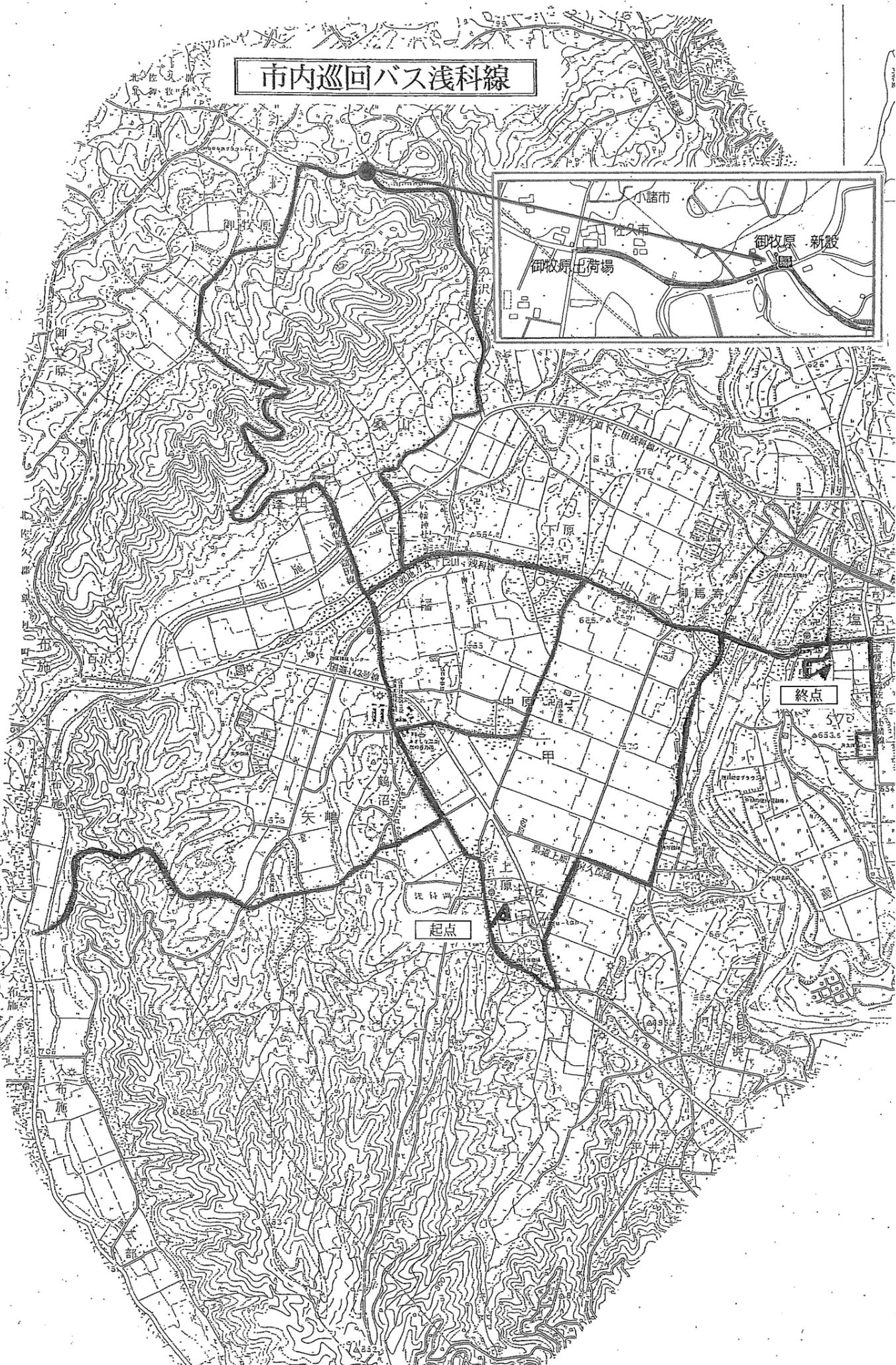
- ①近隣住民が利便性、特に高齢者が利用しやすい状況となるため。
- ②新設場所が、自動販売機設置場所で、道路状況も広い場所で他の交通機関に影響が少ないと考えられるため。

「浅科線」のバス停新設について

月・水・金曜日に4巡回（午前2便・午後2便）している「浅科線」にバス停の新設をします。

改正前	改正後
<p>外回り 2巡回（午前1・午後1）</p> <p>八幡神社 ↓ 桑山 ↓ 入の沢 ↓ 御牧原出荷場前 ↓ 御牧原集会場 ↓ 御牧原尾尻 ↓</p>	<p>八幡神社 ↓ 桑山 ↓ 入の沢 ↓ 御牧原 新設 ↓ 御牧原出荷場前 ↓ 御牧原集会場 ↓ 御牧原尾尻</p>
<p>内回り 2巡回（午前1・午後1）</p> <p>御牧原尾尻 ↓ 御牧原集会場 ↓ 御牧原出荷場前 ↓ 入の沢 ↓ 桑山 ↓ 八幡神社 ↓</p>	<p>御牧原尾尻 ↓ 御牧原集会場 ↓ 御牧原出荷場前 ↓ 御牧原 新設 ↓ 入の沢 ↓ 桑山 ↓ 八幡神社</p>

市内巡回バス浅科線



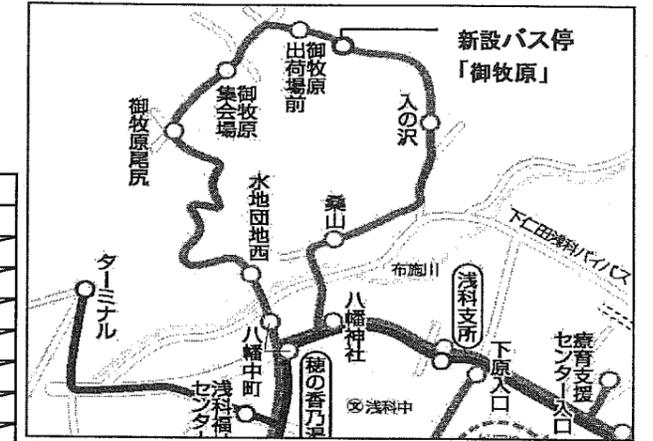
市内巡回バス（浅科線）バス停新設のお知らせ

～入の沢バス停と御牧原出荷場前バス停の間に「御牧原」バス停を新設します。～

新しいバス停は、平成24年4月2日の運行からご利用ができます。
改正時刻表は下記のとおりになります。

【改正時刻表】

外回り(2巡回)		
停留所名	①	②
上原中央	8:48	
上原下	8:49	
鶴沼	8:51	
矢嶋	8:54	
八幡中町	8:59	
八幡神社	9:00	
浅科支所	9:03	
御馬寄	9:06	
塩名田公民館	9:08	
生きがい活動支援センター	9:09	
診療所・保健センター	9:11	14:06
舟久保団地	9:14	14:09
塩名田東	9:15	14:10
塩名田公民館	9:17	14:12
御馬寄	9:19	14:14
駒寄団地	9:24	14:19
上原中央	9:29	14:24
上原下	9:30	14:25
鶴沼	9:32	14:27
矢嶋	9:35	14:30
布施温泉	9:42	14:37
穂の香乃湯	9:50	14:45
中原	9:53	14:48
浅科支所	9:56	14:51
八幡神社	9:59	14:54
桑山	10:02	14:57
入の沢	10:05	15:00
御牧原	10:10	15:05
御牧原出荷場前	10:11	15:06
御牧原集会場	10:12	15:07
御牧原尾尻	10:13	15:08
水地団地西	10:18	15:13
八幡中町	10:19	15:14
穂の香乃湯	10:22	15:17
中原	10:24	15:19
下原入口	10:26	15:21
療育支援センター入口	10:29	15:24
御馬寄	10:31	15:26
塩名田公民館	10:32	15:27
診療所・保健センター	10:33	15:28



内回り(2巡回)		
停留所名	①	②
診療所・保健センター	10:50	15:40
御馬寄	10:52	15:42
療育支援センター入口	10:55	15:45
下原入口	10:58	15:48
中原	11:01	15:51
穂の香乃湯	11:03	15:53
八幡中町	11:05	15:55
水地団地西	11:06	15:56
御牧原尾尻	11:13	16:03
御牧原集会場	11:14	16:04
御牧原出荷場前	11:15	16:05
御牧原	11:16	16:06
入の沢	11:21	16:11
桑山	11:24	16:14
八幡神社	11:27	16:17
浅科支所	11:30	16:20
中原	11:33	16:23
穂の香乃湯	11:36	16:26
布施温泉	11:44	16:34
矢嶋	11:51	16:41
鶴沼	11:54	16:44
上原下	11:56	16:46
上原中央	11:57	16:47
駒寄団地	12:02	16:52
御馬寄	12:07	16:57
塩名田公民館	12:09	16:59
塩名田東	12:11	17:01
舟久保団地	12:12	17:02
診療所・保健センター	12:15	↓
生きがい活動支援センター		17:05

千曲バス運行路線「望月小諸線」「山手線」の廃止申し入れ に対する地区懇談会の状況等について

○地区懇談会での説明

【説明要旨】

- ・ 千曲バスから、生活交通ネットワーク計画に基づく運行が開始されるまでの間、平成24年4月から両路線の土日祝日の運休と、望月小諸線の中原経由系統を廃止したいとの申し入れがされたこと。
- ・ 利用者が少なく、バス事業者として採算が取れない路線であるが、市として、土日祝日の運行に財政負担をすることは、現在の利用状況等を踏まえると、費用対効果などから、困難であること。
- ・ こうした状況を考慮すると、従前どおりの運行を千曲バスにお願いすることは、難しいと考えるが、地区懇談会で状況等を説明し、出された意見・要望を同社に伝え、最終判断は、現在、運行している同社に委ねることとしたこと。

以上の内容で地区懇談会において説明。

○地区懇談会での住民の反応

地区懇談会において、千曲バスの申し入れに対する意見・要望は特に出されなかった。

○地区懇談会終了後の経過

- ・ 地区懇談会では、千曲バスからの申し入れの内容に対する意見・要望は、特に出されなかった状況を千曲バスに報告。
- ・ 千曲バスから、望月小諸線の中原経由系統を廃止する申請を国にする際に、添付書類として、市の同意書が必要となるため、早急に出してほしい旨の依頼がされる。
- ・ 市として、同意書を出すには、地域公共交通会議で地区懇談会以降の状況を説明して、了解を得た上でなければ、できないことを千曲バスに回答。

「佐久市生活交通ネットワーク計画（案）」に関する地区懇談会の実施結果について

【臼田地区（2/13）】

No.	地区名	発言内容	回答（対応）内容
1	臼田地区	要望であるが、U15号線の道路整備、駅周辺整備に関連し、現在、駅周辺の駐輪状況が悪いため自動車交通に支障をきたしている。道路整備に伴う自宅敷地の残地を駐輪場に整備してもらってよい。	ご要望は、担当課にお伝えする。 ⇒都市計画課へ伝達済み
2	臼田地区	デマンドタクシーのイメージが分かりづらい。経路、停車場所について具体的に教えて欲しい。	田口・青沼線、切原・臼田線のそれぞれを概ね2系統ずつの運行とし、市街地内では、現行の市内巡回バスの停留所は維持し、市街地部以外では路線上に限りフリー乗降という形態で考えている。また、利用者が1人であれば路線を運行するのではなく、直接、目的地に向かう運行となる。 なお、具体的な内容については、今後、タクシー事業者との協議により決定していく。
3	臼田地区	市の財政負担が現状より高くなるのであれば、現状の巡回バスのままでも良いのではないか。	今回の試算では、バス事業者から廃止申し入れされた路線も、今後、市が財政負担し確保していくものとして含めている。また、現在、距離制運賃となっている路線も不公平感の解消に向け、運賃を200円とすることによって、現状より160万円の増加という結果となっている。 多くの方に乗っていただくと運賃収入が増え、その分市の財政負担は減る。市民アンケートでも、これ以上財政負担は増やすべきではないという回答も多いため、できる限り財政負担は増やさない方向で再編していきたいと考えている。
4	臼田地区	青沼から佐久平へ行く場合はどのような利用形態となるのか。	デマンドタクシーで臼田駅、臼田支所などまで来て、JR小海線、佐久上田線、市内巡回バスの中央線などに乗り継ぎ佐久平方面に向かう形態となる。

【浅間地区（2/14）】

No.	地区名	発言内容	回答（対応）内容
5	浅間地区	望月地区でデマンドタクシーをやっており、新たに巡回バスの田口・青沼線、切原・臼田線をデマンドタクシーにするとのことであるが、それは乗合なのか、また時間が決まっているのか。200円の収入と運行経費の差額は市が負担するという事か。	運行形態は基本的に望月地区と同様であり、事前に乗りたい場所を電話予約していただき、乗合での運行となる。決められた路線と時間を運行するが、予約がない時は運行しないため、経費の削減になる。タクシー車両を乗合登録して使用する。運賃は、廃止代替バスなどと同じ200円とし、運行経費との差額は市が負担する。
6	浅間地区	佐久御代田線はあまり利用されていない。今回、利用の少ない田口・青沼線、切原・臼田線をデマンドタクシーにすることはよいと思うが、一方で、公共交通を利用するのは高齢者が多い点には配慮が必要だと思う。利用が少ない所は、利便性は保ちながら、状況によってはデマンドタクシーにしていけばよいと思う。	デマンドタクシーと言っても、あくまで路線上の運行であり、決まった地区を運行するため、例えば望月から佐久病院まで行くことはできないといったことはご理解いただきたい。今後も利用状況を見る中で、利用が少ない路線はデマンドタクシー化を検討していきたいと考えている。
7	浅間地区	地区内の90歳過ぎのお年寄りがバスを利用しているが、バス停が遠くて不便と言っている。近くに設定することはできないか。	今回策定している本計画で大きな方向性が決まれば、今後、バス事業者等と協議してバス停についても検討していく。バス停の設置要望等については、今後声を寄せていただければと思う。しかし、あくまでも公共交通であるため、デマンドタクシーにも言えるが、戸口から戸口の送迎や、自宅近くのバス停といった要望全てには応えることはできないこともご理解いただきたい。 バス停まで歩けないなどの場合、今回の計画とは別に、高齢者外出支援サービスなどの事業もあり、利用要件に該当すれば利用していただけるため、そちらの活用もご検討いただければと思う。

【東地区 (2/15)】

No.	地区名	発言内容	回答(対応)内容
8	東地区	佐久平駅から佐久市役所、中込駅の間、JR 小海線に並行して巡回バスや千曲バスの路線が数多く走っていると思うが、その必要性についての検討は行っているのか。	上田から佐久平を通り佐久病院間を走っている佐久上田線、岩村田から望月を通り立科に走る中仙道線は、国の補助対象路線となっており、国も基幹として見ている路線である。
9	東地区	小海線、千曲バス、市内巡回バスも利用者が少ない状況にあるが、1日60から70便も佐久平と佐久市役所間を走らせる必要があるのか。できれば、南北方向は、小海線や千曲バスなどの中央路線に担わせて、東西方向は市内巡回バスを充実させ、東西方向の便数をピストン方式で増やし、乗り換えの利便性を考えた連携が取れた運行とした方が良いのではないかと。そうすれば、バス200円、JRも200円以内で市内は移動できるので、400円かからずに市内を移動できることになる。	今回の計画は、白紙から作り上げる考え方もあったが、交通事業者との協議や現在利用されている方のほとんどが高齢者、通学者という状況も踏まえ、現状を基本とした再編としている。 また、南北方向のJR小海線やバス事業者が運行するバス路線は、事業者の計画のもと運行されており、直接的に市が関与することは難しいが、接続については、調整を図っていききたい。 民間のバス路線を生かすため、現在もバス停の位置を変えるなどして重複することはないようにしている。東西の路線については、利用者の行動パターンに合わせた本計画をもとに運行してみて、利用状況や地区からのご要望等も見ると、継続的に改善していききたいと考えている。
10	東地区	曜日運行というのは地域住民にとっては良いが、観光客にとっては不便であり、タクシーに頼らざるをえなくなる。結果、佐久の観光の魅力ダウンにつながるのではないかと。	観光客については、過去に一定期間、観光ルートに運行するバスも走らせたが、利用が非常に少ないという結果だった。こうしたことから、本計画では、市民の移動手段の確保を最優先としている。
11	東地区	廃止代替バスについて、現行の便数より減少しているところがほとんどであるが、一方で、月水金曜日の運行便数を増やした根拠は何か。現在の利用状況を見ての計画だとは思いますが、月水金の便数を増やす必要があるのか。アンケートで月水金曜日の運行がいいという回答はなかったと思う。この計画の根拠を伺いたい。	便数については、市民アンケート、利用状況調査の結果より、朝の通院、10時台の買い物、12時台の帰宅、14時台の外出、17時台の帰宅という把握された行動パターンに即したものとしている。朝夕の通学便は従来通り確保し、その他に日中3便走らせて、この行動パターンに合う5便を確保している。 利用が少ない路線は、場合によっては廃止などの判断もあると思う。しかし、交通弱者にとって必要な移動手段は確保しなければいけないと考えており、曜日運行化によってご迷惑をおかけする点もあるが、いったんこの計画で運行させていただきたい。今後、利用状況を見る中で、場合によってはデマンドタクシー化や運休なども必要になってくると考えている。 曜日の設定については、現在、毎日運行していても利用が少ない状況であるため、利用状況調査から把握された外出頻度、それから費用対効果も踏まえ設定させていただいた。
12	東地区	過去にバス事業者から市町村へ公共交通利用への要請があったが、市役所の職員は利用がないということを知っている。今後、行政が中心となって本当に利用を増やす考えがあるのか。	職員の公共交通利用に関しては、現在、年2回のノーマイカーデーを実施しており、今後も、さらに公共交通の利用を高めたいと考えている。
13	東地区	利用している人は高齢者が多いので、曜日運行というのは間違えやすいのではないかと。また、時刻表などもないので、困惑してしまうのではないかと。	時刻表については、実際の運行に向けて今後調整していく。路線図と合わせてできるだけ分かりやすいものを作成し、各戸へ配布していきたいと考えている。運行前までに、こうした周知活動を実施していく。
14	東地区	月・水・金の曜日設定についてであるが、浅間病院の診療曜日が決められており、特に、高齢者は内科、整形外科を利用する人が多いので配慮していただきたい。	月・水・金の運行曜日の設定に関しては、病院との調整も大事であると考えているが、人それぞれの行動パターン、バス事業者の1週間の運行の平準化や運転手、車両の遣り繰りを加味して現在の案とさせていただいている。
15	東地区	志賀地区は高齢者が多いため、高齢者が利用しやすい状況をお願いしたいが、既存から便数を増やす程度の小手先の案になっており、利便性が高まるとは言えないのではないかと。	高齢者への配慮としては、現在の利用者を大切に、大きな変更により分からなくならないように再編案を提案させていただいている。
16	東地区	平賀線の停留所がどこに設定されているか知りたい。	平賀線の停留所については、志賀地区では、五十貫、海老在家、東小学校入口、新子田、シルバーランドみついとなっている。

17	東地区	平賀線、志賀線ともに停留所が少なく高齢者がバス停まで行くのが大変である。バス停を増やしてほしい。岐阜県などでは、フリー乗降をできるようにしたら利用者が増えたというところもあったという。もう少し高齢者が利用しやすいようにしてほしい。	バス停に関しては、今後、バス事業者と改善できる個所については協議していきたい。 フリー乗降についても今回検討したが、バス事業者から安全性の面で難しいと回答いただいているのでご理解いただきたい。
18	東地区	朝夕の通勤・通学バスは、一般客も利用できるのか。その場合も料金は200円でよいのか。	従来も朝夕の便についても乗車可能であり、引き続きご利用可能である。
19	東地区	佐久病院を利用しているが、現状では、バスの待ち時間が長かったり、乗り継ぎが悪い状況である。代わりにJRを使っても時間がかかってしまう。岩村田から佐久病院方面へ直で行ける便があればいいと思うが、改善はされるのか。	それぞれの人がそれぞれの利用目的で公共交通を利用する。できるだけご要望にお応えできるような計画案としているが、全ての要望に対応することは難しい状況である。今後も継続的に見直しをしていくため、その際にご要望等については、できるだけ対応していきたいと考えている。

【中込地区 (2/16)】

No.	地区名	発言内容	回答(対応)内容
20	中込地区	数値目標で3%の利用者増加としているが、人口減少の傾向の中で見込みが甘いのではないかと。現状維持が精いっぱいではないかと思う。全ての路線とは言わないが、半分以上は乗って、現状を見た上で考える必要がある。目標設定の根拠は何か。	人口が減少していく中で、現状を維持していくことも難しいのは認識しているが、今回再編することによって少しでも利便性を高めて利用者増を図っていききたいということから目標を設定した。また、現在の免許保有者の高齢化が進み、公共交通利用者としての自然増加も一方ではあることなども考慮し設定している。 職員の公共交通利用については、ノーマイカーデーなどを実施しており、今後とも公共交通利用の意識を高めていきたい。
21	中込地区	時刻表を作成する際、バスの時刻表だけでなく、長野新幹線、JR 小海線、高速バスなども入れた方が使いやすいと思う。	時刻表は、市民にとって使いやすいものを作成し、配布したいと考えている。現在の千曲バスの時刻表にも高速バスなども乗っているため、参考にさせていただきながら、小海線なども含めて作成を検討したい。
22	中込地区	佐久 IC に高速バスの無料駐車場があるので、できる限り路線バスも乗り入れていただくとよいと思う。	経路等の検討も含め、今後できるところから検討していきたい。
23	中込地区	巡回バスの更新時期が来ていると思うが、できるだけ車両が目立つようにラッピングしたらよいと思う。一つの例として、園児の絵をラッピングすれば、孫の絵を見ようと高齢者が乗るのではないかと思う。また、東北の市町村では、バス車内に市の広報誌を置いているところもあるので、参考にするとよいと思う。	ご意見として承り、今後できるところから検討していきたい。 【検討結果等】 No. 55のご意見と合わせて検討した結果、計画書 99p に以下の表記を追加する。 5.5.8 有効なバス車両ラッピングの検討 現在、市が委託運行している市内巡回バスのうち、一部の車両は、市の花であるコスモスをあしらった比較的シンプルなデザインとなっている。 このような車両に、親しみの持てるようなラッピングを施したり、企業広告の掲載により運行経費の補填に当てるなど有効なバス車両ラッピングの検討を行う。
24	中込地区	市内巡回バスと高速バス、新幹線、JR 小海線などとの接続に考慮してほしい。	出来る限り相互の接続に配慮していきたいと考えている。
25	中込地区	合同庁舎線は利用者が少なく、路線を確保する必要性は低いと思う。補助金が出ているはずであり、県の職員のために我々が税金を払うゆとりはない。佐久上田線を回すなどすればよいと思う。	合同庁舎線は市などからの補助は全く入っていない千曲バスの自主運行路線となっている。将来的には佐久上田線を回すということも考えられるとは思いますが、ご意見については千曲バスに伝えていきたい。
26	中込地区	福島では老舗のバス会社3社がつぶれたという例もある。道路運送法の改正による貸切バスの自由化、安価な乗合のツアーバスの登場などバス会社には厳しい状況である。公共交通の利用者が減少し、もし、千曲	千曲バスの運行路線のうち、佐久上田線、中仙道線は国の補助が入っており、今後も基幹軸として継続されるものと認識している。その他の望月小諸線、山手線、合同庁舎線は全くの自主路線で、市のお金は入っていない。望月小諸線と山手線は以前は国の補助対象であったが、乗車密度の関係で対象外となった。今後、望月小諸線は、関係する小諸市

		バスが運行できなくなるなどした場合、佐久市の公共交通は崩壊することになる。行政としても廃止するところは廃止、強化する路線は強化するなど支援の集中が必要であると思う。	と対応を協議し、山手線は市の補助を入れて確保していきたいと考えている。 廃止代替バスや巡回バスは、経費と収入の差額分を市が負担しており、実質、市の路線と言っても過言ではなく、今回の再編の中でも出来る限り継続していきたいと考えている。アンケート等の結果により、利用者の行動パターンに合わせる再編案としている。 千曲バスには出来る限り頑張っていたきたいと思いつつも、必要な場合には市もお金を入れていくことを考えている。
27	中込地区	巡回バスでリフトバスがあると思うが、現在どの程度使用されているのか。	現在は、モデルチェンジしており使用していない。
28	中込地区	利用者を増やす具体的な方法が記載されていないと思う。	利用者の行動に合わせた運行便数の確保、免許返納者に対するソフト的支援などで利用促進を考えている。また、廃止代替バスなどでも、曜日運行にはなるが、利用者の多い時間帯に運行するなどの計画としている。
29	中込地区	巡回バスの車内が汚れていたり、乗車員証明が明示されていない。	ご指摘の件を千曲バスなどにお伝えしていく。 ⇒千曲バス、東信観光バスへ伝達済み
30	中込地区	現在のバス停間隔は広く、もう少し細かく設置して欲しい。	全ての要望に応えることは難しいと思うが、できるだけ応えていきたいと考えている。具体的なご要望をいただければ、検討していきたい。
31	中込地区	市内巡回バスの値上げは考えられない。値上げで収益が上がるのではなく、利用者を増やしてこそ収益が上がるのではないか。	運賃については、協議会などでも議論を行った結果である。市内巡回バス利用者には負担増となるが、従来、廃止代替バスはかなり高い利用者負担であったため、全体を見渡し、佐久市全体の公共交通網として考え、運賃の見直しを行ったので、ご理解いただきたい。 また、アンケートの結果では、「現在の市の負担額は妥当」や「現在の負担よりも少なく」といった回答も多くみられ、この結果を受けて財政負担も考慮して 200 円と設定している。
32	中込地区	デマンドタクシーの詳細と、どのような車両を考えているのか伺いたい。	デマンドタクシーは、通常のタクシー車両もしくはジャンボタクシー車両を想定している。事前に予約をしていただき、乗車場所に迎えに行く。予約が重なれば、乗合で乗っていただく方式である。
33	中込地区	公共交通利用の需要がどこにあると捉えているのか。	市民アンケート、利用者アンケートなどにより、利用者の行動パターンが把握できた。その結果、朝の通院、10 時台の買い物、12 時台の帰宅、14 時台の買い物、17 時台の帰宅といった需要を捉えることができ、その行動パターンに合わせた再編案としている。
34	中込地区	観光客のバス利用については、過去に調査したことがあるのか。	過去に一定期間、観光ルートをバスを走らせた経緯があるが、利用者が少なかったとの結果が出ている。
35	中込地区	市が開催するイベントの広告などで会場案内を記載する場合、バス停なども記載して欲しい。	ご意見として承り、今後、イベントの周知の際に工夫させていただきたいと思う。
36	中込地区	商工会のホームページにパークアンドライドの記載があるが、本当に実施することを考えているのか。本当であるとすれば、企業の意向などもお聞きした方がよいと思う。	軽井沢町ではそういった取り組みがあると聞いているが、佐久市の状況に適応するか懸念はある。パークアンドライドではないが、市の職員もノーマイカーデーに取り組んでおり、公共交通利用にご協力いただける企業があるとすれば、市もお願いしていきたいと考えている。佐久市は自動車の利用が生活の中で大きく占め、こういった取り組みはなかなか難しい面があると思うが、何らかのアクションが今後必要になっていくと考えている。
37	中込地区	バリアフリー車両の検討を行って欲しい。	バリアフリー車両については、今後、ご要望により、できるものは検討していきたい。 【検討結果】 計画書 100 p に以下の表記を追加する。 5.5.9 高齢者等の利用に配慮したバリアフリー車両の導入検討 バスを利用する高齢者からは、乗降の際の段差が大変であるという意見も寄せられていた。 このため、バス車両の更新時期に合わせ、高齢者等の乗降に配慮したノンステップ・ワンステップバスなどの低床型車両の導入を検討する。

【野沢地区 (2/17)】

No.	地区名	発言内容	回答(対応)内容
38	野沢地区	アンケート結果を見たが、バス利用者の意見などから、現状の悪い点がどこにあるのかがよく分からなかったので教えてほしい。	バス利用者ヒアリングは、特定日に各路線全便を対象に調査を行い、利用者にご意見をお聞きした。利用者の意見として、84%の利用者は満足とお答えいただいたが、16%の方は不満との回答であった。不満な内容の主なものとしては、最も多かったのは運行本数で次いでダイヤとなっている。
39	野沢地区	大沢線は現状6便走っているが、今後火・木曜3便というのはどのようなことか。現状からどのように変わるのか。	朝夕は、通学・通勤のため毎日5便を運行し、火・木曜は日中も10時代に通院・買い物に向かう便、12時台に帰宅する便、15時台に通院・買い物に向かう便の3便運行するというものである。
40	野沢地区	地域の了解が得られなかった場合でも、10月からの運行は行っていくのか。	地区懇談会、パブリックコメントの結果を踏まえ再検討して最終案を策定し、10月からの運行を開始したいと考えている。運行後も住民の皆さんからご意見等をいただき、定期的な見直しを行っていきたいと考えている。
41	野沢地区	地域でデマンドタクシーなどの要望がある場合、運行方式の検討はしていただけるのか。	本計画に基づく運行開始以降、要望等について検討し、財政負担なども考慮しつつ見直しを行っていくものとしている。
42	野沢地区	10月からの運行で苦情が多かった場合や利用度が減った場合はどのようなになるのか。	運行開始後の利用状況を把握する中で、継続的に見直しを行っていきたいと考えている。
43	野沢地区	利用者は何らかの形で利用しているため84%の満足度になっていると考えられるが、一方で、利用したくても利用できない人など現在利用していない人の意見が全く反映されていないのではないのか。	バス利用者アンケートの他に市民アンケートも実施しており、その中で、利用していない方の意見についても把握した上で今回の再編案としている。
44	野沢地区	火・木曜3便などにおける1便の考え方は、片道なのか往復なのか。片道とすれば、火・木曜の日中片道3便だけで、買い物利用をまかなえるのか。	1便の考え方は、片道である。この考え方は、通院、買い物などの時間帯に応じ利用者の行動する方向に合わせたものであり、これを往復にしても、行動の逆方向の便はほとんど利用が見込めないことや、当然その運行についても経費が発生することから、片道運行としている。 現在の利用状況を見てもほとんど空バスであり、事業仕分けや行政改革の考え方では、税金で運行補助している以上は無駄な部分は省かなくてはいけないという面もあるのでご理解いただきたい。
45	野沢地区	最終案の決定はどこで行うものなのか。	地区懇談会、パブリックコメントの結果を踏まえ、協議会において最終的に決定する。その後も、定期的な見直しを行っていくものとしている。
46	野沢地区	山手線を見ても、近年、中高生の利用も減少しており、日中はほとんど利用者がいない状況で、この案には納得するところである。ここ2、3年は中学生、高校生の利用が非常に減っている。特に中学生の数は自分達の時代から半分以下になっており、実際乗車している数は本当に少ない。高校生はほとんどいない。日中はほとんど利用者0の状態、山手線を利用して買い物や病院に行っている人はほとんどいない。このような状況の中で、税金を投入して概ね8,000万円の市の負担で考えていく中で、これだけの手立てをしていただけるのは交通弱者にとってありがたいことだと思う。この計画でとりあえず運行していただき、状況を見てデマンドあるいは運休など見直していくことが望ましいと思う。	ご意見として承り、市としても実態を見ながら、見直すところは見直していきたいと考えている。
47	野沢地区	デマンドタクシーとはどのようなものか。時間はだいたい決まっているのか。	車両は、タクシーもしくはジャンボタクシーの車両で、乗りたい路線、乗りたい場所、乗りたい時間を事前に予約をしていただき、乗合で運行する方式である。出発時間は決まっており、いただいた予約時間に乗る場所に迎えに行く。予約がない時は運行しない。また、予約が重ならなければ、目的地までぐるっと巡回することはない。今回、新たに、市街地部以外で安全な部分では路線上でのフリー乗降の導入を検討している。

48	野沢地区	デマンドタクシーは地区から路線バスや市内巡回バスに乗り継ぐ場所までの運行で、それらのバスとの接続については配慮してもらえるのか。	市内のデマンドタクシーは一定の区間を決めて運行し、あるポイントで他のバス路線などに接続する方式である。
49	野沢地区	大沢地区にかかっているお金の範囲の中でよりよい方法があれば、そちらの方法の方がいいと考えている。場合によっては高齢者への対応策が必要になってくるかもしれない。その辺も含めて、今後、地域との協議で決めていくようなこともお願いしたいと思う。	ご意見として承らせていただきたい。

【望月地区 (2/20)】

No.	地区名	発言内容	回答(対応)内容
50	望月地区	このような交通計画は全国で多数事例があるが、成功事例は1つもない。佐久市も数年たてば、この当初の計画が達成されず、廃止路線の続出や運賃値上げが必ず生じる。計画では恒久的な体系を考えるとうたっているが、全然そうになっているとは思えない。交通体系は都市計画の1つであり、道路の整備状況や予定、人口推計などを踏まえて考えるものである。計画書の内容を見たが、誤字脱字、表の計算間違いがあるので精査してほしい。以上、意見として申し上げる。	ご意見として承らせていただきたい。 計画書の誤字脱字等については、今後精査させていただきます。
51	望月地区	運賃を200円に設定した根拠は何か。一律ではなく、利用が多い市街地は100円にし、その他を200円にすればよいと思う。アンケートでも運賃を安くしてほしいという意見が多く見られている。	佐久上田線、中仙道線、合同庁舎線は千曲バスの自主路線で現行運賃としている。千曲バスの自主路線のうち、廃止申し入れがある望月小諸線は、10月以降の運行について小諸市と協議をする。また山手線は、10月以降は市の補助路線とすることを考えている。廃止代替バス等は既に市が補助を入れて運行しているもので、市の補助路線の運賃をどうするか検討してきたところであり、市のお金が入っていても運賃の高い・安い差があるという市民からのご意見をいただいてきていたため、いくりに設定するか議論の結果、収支割合を現状程度は見込みたいという目標を設定する中で、運賃は一律200円にすることとしたものである。 アンケートでは、市の財政負担について、妥当が36%、今より少なくが18%、増やすべきが7.8%といった結果であり、市の負担は現在の水準が精一杯という状況の中で、運賃の不均衡を是正するために、巡回バスの利用者にとっては100円から200円の値上げをご負担いただくことになるが、持続的な公共交通のために200円を設定させていただいている。
52	望月地区	計画で路線を検討するとしているが、従来と同じものがほとんどで、経路やバス停の見直しが全く明らかになっていない。	今回の計画をまったくの白紙の段階から作り上げる考えもあったが、交通事業者との協議の結果や、実際に利用している高齢者にとって大胆に現状を変えることは難しいことなどから、現状をベースにした再編としている。路線の経路やバス停の位置について、ご意見をいただければ、具体的な運行計画を立てる際に検討させていただきたいと考えている。
53	望月地区	望月から岩村田にバスで行っている高齢者が1、2人はおり、今回の計画で乗り継ぎが生じると非常に大変になってしまうと思う。また、病院の診療日との関係があり、曜日運行の設定も難しいのではないかと。また、長野に行くのに行きづらい。	乗り継ぎはできるだけ少なくしたいと考えており、バス事業者と協議したいと考えている。運行曜日の設定は、本来すべての要望に応えられればよいが、公共交通という性格もあることから、利用状況を見る中で設定させていただいている。今後も利用状況を踏まえて定期的に見直しをしていきたいと考えている。
54	望月地区	都市計画の中で東西幹線が中石堂まできており、今後、春日の町中での計画があるようだが、そこより早く東の山を切り開いていただきたい。美笹を抜けて臼田まで行く県道百沢臼田線は不便であり、東立科から美笹の道路や美笹から蓼科への道路整備より、県道百沢臼田線の方が	ご意見として承り、道路関係については担当課にお伝えする。 ⇒道路建設課、土木課へ伝達済み

		もっと重要ではないか。どこに住んでいても、だれもが平等のサービスを受けられる権利があるのだから、財政うんぬんの話の前に、他を削ってでもここに投資するなどの検討がもっと必要ではないか。こんな形式的なものだけでなく、タクシーや自家用車の相乗りなどもあるのではないか。資料にはアンケートや収支内容の結果も載せられておらず、今回参加している住民もどれだけ理解できるか疑問がある。単に説明しただけにならないようにしてほしい。	
55	望月地区	市のバスも車体に企業広告を載せたり、社会福祉協議会などの団体から案内板整備にいくらか支出してもらったりすることも収支の改善策の一つだと思う。また、通院・買い物目的のバスには、商業施設は公共交通のおかげで売り上げが上がる面もあるため、行き先の商業施設からも経費を負担してもらおうなどすればどうか。市民協働の動きもある中で、NPOなどに買い物を協力してもらおうなどの提起も必要ではないか。	<p>広告の掲載については、できるところから検討させていただければと考えている。</p> <p>買い物対策は、この4月から市民活動サポートセンターも設置されることから、参加するNPOなどに協力を呼びかけていきたいと考えている。</p> <p>【検討結果等】</p> <p>No. 23のご意見と合わせて検討した結果、計画書99pに以下の表記を追加する。</p> <p>5.5.8 有効なバス車両ラッピングの検討</p> <p>現在、市が委託運行している市内巡回バスのうち、一部の車両は、市の花であるコスモスをあしらった比較的シンプルなデザインとなっている。</p> <p>このような車両に、親しみの持てるようなラッピングを施したり、企業広告の掲載により運行経費の補填に当てるなど有効なバス車両ラッピングの検討を行う。</p>
56	望月地区	望月から佐久病院まで行くのに、山手線利用で2回乗り継ぎが必要となる案だが、高齢者にとっては乗り継ぎは大変であるし、乗り換えごとに運賃が発生するのは公平性に欠けると思う。運賃は200円に統一していただくよう検討をお願いしたい。	<p>何らかの対応は必要と考えており、利用実態を見ながら検討していきたいと考えている。</p> <p>【検討結果等】</p> <p>バス事業者と調整し、山手線の計画を以下の概要のとおりとし、計画書の該当頁に所要の変更を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的な運行区間は、原案どおり八幡～（野沢バスセンター経由）～中込駅間とする。 ・現在、朝の1便については望月から臼田方面へ運行しており、本計画に基づく運行もこの便は平日毎朝確保するため、山手線の運行区間を望月バスターミナル～野沢バスセンターで運賃200円、野沢バスセンター～臼田は佐久上田線の運行区間で運賃は佐久上田線の運賃として運行することとする。 ・臼田から望月の帰りの便は、現在、日中に1便運行しており、本計画に基づく運行では火・木曜日の曜日運行とし、現在、相浜止まりの運行を望月バスターミナルまでの運行とする。なお、臼田～野沢バスセンターは佐久上田線、野沢バスセンター～望月バスターミナルを山手線とし、運賃は上記と同じとする。
57	望月地区	先ほどから検討すると回答しているが、この計画を変更するという解釈でよいか。	<p>バス事業者やタクシー事業者など関係する機関との協議が必要であり、ご要望全てにお応えすることは難しいことはご理解いただきたい。</p>
58	望月地区	デマンドタクシーは増便になるとのことだが、同じ日に増便するのではなく、運行曜日そのものを増やしていただくことはできないか。	<p>便数については、アンケートから把握された公共交通を利用する行動の時間帯に設定して5便としている。曜日については、現在の曜日であればタクシー事業者にも対応していただけるであろう案としており、タクシー事業者とも調整する中で検討していきたいと考えている。</p> <p>【検討結果等】</p> <p>望月地区のデマンドタクシーを運行しているタクシー事業者としては、運行曜日の増加は対応可能とのことである。</p> <p>しかし、今回の再編案では、市民アンケートや利用実態調査から把握された利用者の行動パターンに対応する日5便をまず確保することとし、運行開始以降の利用状況等を調査・把握する中で、必要に応じて運行曜日の増加については検討することとする。</p>

【浅科地区 (2/21)】

No.	地区名	発言内容	回答(対応)内容
59	浅科地区	行政負担額が 8,500 万円とのことだが、バス事業者の赤字の補てんということか。バス事業者だけでは赤字ということか。高齢になった時に公共交通に頼るようになると思うので、財政負担が厳しい状況ではあるが、市民の足の確保を何とかお願いしたい。	スクールバスはこれとは別に負担している。バス事業者の運行経費から運賃収入を引いた赤字分を市が負担しているものである。バス事業者の自主路線も中にはあるが、その路線についても経営が厳しいと伺っている。財政的な制約もあるが、ご意見として承り、できるだけ応えられるようにしてまいりたい。
60	浅科地区	佐久上田線、中仙道線、合同庁舎線の利用が少ないのは、運賃が高いからではないか。中には運賃の改正をする路線もあるが、説明のあった市からの補助路線の意味が分からないので教えてほしい。	バス事業者の自主路線は 5 路線あり、佐久上田線、中仙道線は国が基幹軸として見て補助を入れている。望月小諸線と山手線もかつては国の補助路線であったが利用状況の少なさから対象外となり、今回、廃止申し入れがされている。これを受け、望月小諸線は小諸市と 10 月以降の運行について協議していきたいと考えている。山手線については、新たに市が補助を出して運行を確保していくものである。現在、バス事業者の自主路線となっている路線で国の補助が入っているもの、それから合同庁舎線については、できる限りバス事業者に継続していただき、運賃も現行のままとしているものである。廃止代替バス等は、バス事業者の自主路線が廃止され、すでに市が補助を入れて運行を維持しているもので、こうした市の補助が入っている路線については、曜日運行で運賃 200 円に設定するものである。バス事業者の自主路線について運賃が高いかどうかの点については、バス事業者にご意見としてお伝えする。 ⇒千曲バスへ伝達済み
61	浅科地区	市内巡回バスの浅科線と中佐都線が月水金曜日、山手線が火木曜日の運行だと接続ができないのではないかと。	浅科線と中佐都線は主に佐久平方面へ向かう路線、山手線は臼田方面に向かう路線で方向が異なっていること、現在の利用状況、それからバス事業者との車両やドライバーの確保といった調整を踏まえ、設定しているものであるためご理解いただきたい。
62	浅科地区	デマンドタクシーは、以前バスが運行していたものをタクシーで運行するということか。詳しく教えてほしい。	デマンドタクシーは、乗る時間、乗る場所を予約していただき、路線上で乗り降りができるものである。今回の案では、日 5 便を想定している。タクシー車両を使うが、通常のタクシーのようにドアトゥドアではなく、あくまで路線上での乗降となる。運賃は 1 運行 200 円で、経費と運賃の差額は市が補てんする。また、予約がない時は運行せず、予約が重ならなければ、経路は短縮で運行する。
63	浅科地区	高齢者・障害者外出支援サービスについて教えてほしい。外出支援は地域のボランティアが行うものなのか。また、年間の利用件数はどれくらいか。	公共交通機関の利用が困難な市民税非課税世帯で、かつ高齢者または障がい者のみの世帯で、親族やご近所からの支援が難しい方がサービスをご利用いただける。また、片道 1 回 500 円で、月 4 回までご利用ができ、通院に限りご利用ができるものである。利用は登録制であり、担当課の保健士にご相談いただきたい。 当サービスは、シルバー人材センターへ委託をし、車は市の車両を使って運行している。また、一般のタクシー事業に影響が出ないよう、タクシー事業者とも調整をしたり、運輸支局に事業の申請をして行っているものである。年間の利用件数は、平成 22 年度で高齢者外出支援が 866 回、障害者外出支援が 150 回である。浅科地区では、高齢者外出支援については 69 回である。
64	浅科地区	今後は巡回バスを使うようになると思うが、中原から浅間病院へはどのように行ったらよいか。また料金はいくらか。	浅間病院には中佐都線で行くことができ、浅科支所で乗っていただく形となる。ただし、直接行くものではなく、あくまで巡回バスとして広く市民の足を確保するため、地区をぐるっと回って行くことはご理解いただきたい。運賃は現行は 100 円である。

「佐久市生活交通ネットワーク計画（案）」パブリックコメント実施結果

1 意見募集の概要

- (1) 意見募集期間 平成24年2月14日（火）～2月27日（月）
- (2) 案の公表方法
 - ①佐久市ホームページへの掲載
 - ②市役所市民ホール、企画課窓口、各支所総務課窓口、各出張所に閲覧用として設置
- (3) 意見募集方法 ※指定の様式なし
 - ①企画課へ持参
 - ②郵送
 - ③ファックス
 - ④Eメール
 - ⑤電子申請

2 意見募集の結果

- (1) 提出された意見 25件・2名
- (2) 意見の概要とそれに対する市の考え方 別紙のとおり

■佐久市生活交通ネットワーク計画（案）に係るパブリックコメントで
お寄せいただいたご意見とそれに対する市の考え方

No.	意見要旨	市の考え方
1	<p>このような地域交通体系の見直しは、公共交通機関（特にバス）の乗降客の減少、バス路線の廃止に伴う地域公共交通の衰退を防ぐ目的で全国の多くの市町村で実施されている。しかし、見直しに基づいた改革案を実施しても乗降客の減少はとまらず、市町村の負担ばかりが増加することになり、結果、路線の廃止や経路変更が続出して、当初の計画とは全く別物となっているのが現状である。</p> <p>その理由として考えられるのは、地域の公共交通は街づくり（都市計画や道路・街路の整備等）の一部であるという視点を無くして、実施したためではないかと考える。</p> <p>今回佐久市が示した計画案を一読すると、上記した失敗した多くの自治体の計画案と非常に類似しており、このままこの計画を実施した場合には、先例の自治体同様に当初計画は、全く無意味なものとなる可能性があると考えます。</p> <p>それでは、佐久市が今回の調査計画を全く白紙にして、新たに街づくりの視点から公共交通体系を作り直す検討ができるかということ、これはとても困難なことであると思う。本来、本計画事業について議会で十分審議していればこのようなことにはならなかったはずであり、議員が地域交通に関する勉強を怠ったために、失敗が明らかかなことに税金を使うことになった。こうした議員を選んだ市民に多く責任がある。</p>	<p>地域公共交通とは、ご意見のとおり、生活・街づくりと一体であることが望ましく、都市規模、地形などそれぞれの行政単位や地域により異なるものと考えています。</p> <p>このうち、街づくりは「第一次佐久市総合計画」や「佐久市都市計画マスタープラン」など、中長期的なビジョンの中で、必要なもの、できるものから一步一步進めているのが現状です。</p> <p>一方、地域公共交通体系の計画は、街づくりに比べ、比較的、短期的に変更が可能なものがあります。</p> <p>地域公共交通の見直しは、国の政策もあり、各地で計画作りが行われていますが、失敗例の1つの傾向としては、それまでの公共交通体系を無視し、他の市町村で行っていてよさそうだからということで導入が行われたものがあると認識しています。</p> <p>本計画の検討段階においては、そのような他都市の方法も視野に入れ、全面的な公共交通体系の変更も検討は行いましたが、基本方針や目標に掲げるとおり、長年、運行や改善が繰り返された現在の公共交通体系において、現在利用している人を大切にしつつ、さらに、利用していただくためのサービス、改善を行っていくものとしております。</p> <p>また、本計画は、佐久市の地域公共交通体系を構築するための新たなスタートであり、これらサービスを提供し、継続的に利用状況の監視・把握を行い、さらなる改善に取り組んでまいります。</p>

<p>2</p>	<p>計画に先立ち、調査した結果に間違いはなかったと仮定し考えると、年少人口（14歳以下）の減少、高齢者免許保有者数の増加の二点のみで、公共交通機関の利用者は、今より減少するだろうという推測は容易にできる。</p> <p>次にアンケート結果を見ると、公共交通機関の利用者は、通学、通勤、通院、買い物目的であることが分かる。</p> <p>これら目的を、行政事務担当部局で割り当てると、それぞれ、教育委員会事務、労働担当、医療・福祉担当、商工担当で、このように利用目的で見ただけでも、行政担当部局が多岐に渡る。</p> <p>このように、多岐の分野にわたるモノを一つの経路、運行時間で縛ろうとすることに気が付くことが必要である。</p>	<p>ご意見のとおり、人口減少、少子高齢社会を目の前にして、現在のままでは、利用者が減少することが予想されます。また、利用者が減少すれば、財政負担も増加することが予想されます。</p> <p>ご意見の中では、利用目的に応じて担当部局が異なることが示されておりますが、本計画は、庁内の担当課とも連携を図り、計画を練り上げています。</p> <p>これは、利用目的ごとに公共交通体系を構築すれば、個々に予算が必要となるものですが、異なる利用目的にも対応したものであれば、財政負担の軽減にも効果があるためでもあります。</p> <p>利用者の立場に立てば、通勤や通学などは直通で駅や学校に向かった方が通勤通学時間は短く、通院の方も病院へ直行する方が便利かもしれませんが、それぞれの方が少しずつ譲り合い公共交通をご利用いただくことが、今後持続可能な地域公共交通を構築する上で必要なことであると考えています。</p>
<p>3</p>	<p>公共交通で第一に救済すべき交通弱者は、子供達であろうと私は考える。子供は地域ひいては国の宝だからである。まず、子供たちの通学が安全にできる大型でしっかりしたバスで公共交通体系を整えて下さい。</p>	<p>ご意見のとおり、子供たちの通学手段は不可欠であり、本計画でも通学利用に必要な運行は確保することとしています。また、車両の規模については、従来どおり、実際に利用する児童生徒の人数や、通行する道路の状況なども踏まえた上で、適正規模の車両を引き続き運行していきます。</p>
<p>4</p>	<p>次に考えなければいけないのは通院である。まず、医療機関に働きかけ、診療時間を予約制にし、更に、医療機関では患者の居住地より診療時間の枠を決めることにより、通院者はタクシーの相乗りや、地域で通院する人の車両に同乗させてもらうことが可能となる。更に、バスを運行する場合も、運行時間が特定でき、合理的な乗降客の確保が可能となると考える。</p>	<p>ご意見のとおり、通院する方の移動手段は確保しなければいけないと考えています。</p> <p>いただいたご意見にある方法の実現に向けては、医療機関での対応やタクシー事業者との調整などの課題があると考えられ、今後の、公共交通利用状況を継続的に監視しつつ、必要に応じ関連機関と協議や検討を行いたいと考えています。</p>
<p>5</p>	<p>通勤での利用者については、本来的には雇用した事業所が考えるべきことである</p>	<p>通勤者の動きは、市内外に及ぶものであり、通勤利用者の雇用先を特定することは困難であ</p>

	<p>と思う。自治体の経済情勢がかんばしくない現状においては、事業者が労働者の通勤問題に関心を持つべきだと思う。</p> <p>すなわち、事業者に肩代わりして公共交通機関で労働者を運ぼうとするなら、当該事業者に応分の負担をしていただかなければならないと考えるがいかがか。</p>	<p>ることから、現実的に事業者に負担を求めることは難しいと考えます。</p> <p>事業者に対しましては、公共交通利用促進の取り組みとして、ノーマイカーデーへの参加の呼びかけなどに取り組んでまいりたいと考えています。</p>
6	<p>買い物利用者は、高齢者が多いので、本来は買い物車両(買い物利用している高齢者を地区ごとに把握し、車で送迎する)のようなシステムを作り、福祉担当部局が運営すべきであると考えます。</p> <p>例えば、特定の場所に集合し最寄りの大型スーパー等に行き買い物をして、最後は自宅前まで送り届けるというようにすべきである。</p>	<p>ご意見いただいたシステムは、高齢者の買い物利用目的として限定された事業となることから、本計画が対象とする広く一般の方が利用する公共交通とは性質が異なるものと考えます。</p> <p>今後、地域からのご要望等があれば、買い物弱者対策として検討が必要になると考えます。</p>
7	<p>このような、考え方(1~6)を組み入れて再度、本計画案を根底から検討しなおしていただきたいと思う。</p>	<p>いただいたご意見に対する市の考え方は、以上(1~6)のとおりです。</p>
8	<p>車両は、スクールバス以外の路線では、極力小型化を図り、場所によってはワンボックスカーでも良いと考える。</p>	<p>車両は、ほとんどすべての路線でバス事業者の車両で運行しており、バス事業者の運行計画により1車両が複数の路線を運行する場合もあるため、一概に小型化はできないものであります。また、ワンボックスカーの場合、利用者が乗り切れない(乗り残し)問題が生じる可能性もあります。以上の点や実際の利用状況を踏まえつつ、バス事業者とも協議をしていきたいと考えています。</p>
9	<p>運転手の確保は、ママさん運転手を採用し、短時間での勤務を認めることによって、人件費の削減が可能となる。</p>	<p>運転手の確保は、バス事業者でもかなりの努力をしていただいているのが現状ですが、バス事業者にご意見としてお伝えしていきます。</p>
10	<p>地域活性化を考えているようなNPOなどに、買い物弱者への応援を依頼できないか考えてほしい。</p>	<p>来年度設立する市民活動サポートセンターをご利用するNPOなどに協力を要請していきたいと考えています。</p>
11	<p>現在実施しているデマンドタクシーについて、廃止を含め再検討をしていただきたい。</p> <p>その理由は、デマンドタクシーが福祉事業であるのなら問題ないが、公共交通とし</p>	<p>現在運行しているデマンドタクシーは、バス路線の廃止に伴い運行されており、予約制ではありますが、決められた時間での運行、決められた場所での乗降など、基本的な運行はバスと同様です。</p>

	<p>て実施した場合には著しい不公平が生じるものであること。すなわち、デマンドタクシー利用者に対しては、車両と言う名目で税金の還付を行っているのと同様であると私は考える。</p>	<p>また、ご指摘の費用に対する不公平については、廃止代替バスや市内巡回バスについても運行経費の赤字分を市が負担していることから、運行の形態、車両が異なるのみで、状況としてはバスと同じです。</p>
12	<p>停車施設の整備、管理としてバスのボディや、建屋がある停留所、停留所の時刻表や路線図などへの広告を認め、広告を募集し、収益の改善に役立てることが必要であると思う。募集の集まらなかった車両や建屋壁面は小中高校生の美術教育や社会情操教育の一環としてペイントするよう工夫すること。</p>	<p>ご意見のとおり、広告収入への取り組みは、協議会でも意見が出されており、実際の運行に向けたソフト施策として、今後、導入に向けた検討を行っていきたいと考えています。</p>
13	<p>全戸配布を検討している路線図、時刻表は市民から会費徴収を行っている社会福祉協議会に作成・整備・配布させること。</p>	<p>広く市民の公共交通利用の促進を図るため、分かりやすい時刻表と路線図の作成及び全戸配布を計画しておりますが、公共交通という性格上、ある特定の団体に作成等を依頼することは難しいと考えます。従いまして、市で作成・配布をしてまいりたいと考えていますが、作成にあたっては、関係機関等のご協力もいただきたいと考えています。</p>
14	<p>停留所施設及び停留所時刻表については、市民協働の立場に立ってNPOに維持管理を任せること。</p>	<p>全国には、停留所の維持を地区住民によって行い、公共交通維持に向けた意識を図るなどの取り組みも行われているところもあるため、ご意見として承り、今後、検討してまいりたいと考えています。</p>
15	<p>この計画案は利用状態調査、アンケートを行うなどした上で、路線の経緯や運行形態を超えて再編を提案しているので、よく考えられていると思う。</p> <p>しかし、計画案でも指摘されている様に、単にバス路線が問題なのではなく、高齢化、過疎化、モータリゼーションによる地域の変化が根本原因にあるので、まちづくり（地域づくり）を含めた全般的な検討が必要なのではないかと思う。各路線や駅の利用者が減った原因の調査は必ずしも十分とは言えないと思う。</p> <p>従って、この計画に沿って変更するとし</p>	<p>現在の公共交通の問題は、ご意見のとおり近年の社会問題でもある高齢化、過疎化、また自家用自動車への依存などの社会変化が大きな原因と考えられます。</p> <p>計画書でも記載しておりますが、自動車利用から公共交通への転換は短期間では困難であると考えており、本計画を契機に、市民一人一人に公共交通に対する認識を高めていただき、持続させていくことを目指していきたいと考えています。</p> <p>今回の計画は、現状に即し、比較的、短期的な対応を視点においた地域公共交通見直しのスタートで、計画期間は3年と定めておりますが、</p>

	<p>ても、3年後の見直しまでには、企業立地や観光を含めた総合的な検討が必要だと思う。</p> <p>その際には北陸新幹線の延長に伴う変化についても(時期的に十分なデータが得られなかったとしても)折り込むべきだと思う。</p> <p>佐久市は人口こそ多いものの、合併を繰り返しているので都市とは言えず、地方自治法の規定も満たさないのではないかと思う。</p> <p>佐久平駅周辺は大型商業施設と幹線道路沿いの大型店で、中心市街地活性化法が問題にした郊外への展開に他ならないため中心地ではないと考える。人通りが無ければ中心部とは言えないと思う。</p> <p>ヨーロッパでは首都と地方都市が上手く分担されていると思うが全体的な状況が解らなかった。広場、教会、市役所、城壁によって構成される市街地とその郊外という概念は当てはまらないのかもしれない。車社会の米国の小都市がモデルになるのかもしれないのではないかと考える。</p>	<p>その後も継続的に運行の見直し・改善を行っていくものであり、今後の都市状況や高速交通網等の状況変化も当然考慮していきたいと考えています。</p>
16	<p>鉄道を含む公共交通機関については都市部以外では全国共通の問題で、他の地域での取り組みや提案も参考にすべきだが、「5.5.8 公共交通維持に向けたソフト的取り組み」で僅かに触れているに過ぎない。各地の事例を研究して欲しいと思う。</p>	<p>本計画の作成においては、他地域での取り組みの検討や協議会に各地で公共交通に取り組みされている学識委員に参画いただき検討を行ってききましたが、ご意見を踏まえ、今後の継続的な取り組みにおいて更なる情報収集や研究を行っていききたいと考えています。</p>
17	<p>バスの車両は車椅子対応ではないということだが、今後はスクーター型を含む電動車椅子対応にする必要があると思う。</p> <p>車椅子2台と24人または20人乗車できるもので、大半の便には対応できるのではないか。座席配置は柔軟に設計できるので、座席数を減らして電動車椅子対応とすることも可能だと思う。同じ車両にしたということだったが、定員を超える路線は増便を考えるべきではないか。</p>	<p>車両については、「高齢者等の利用に配慮したバリアフリー車両の導入の検討」として計画書に加えさせていただきました。</p> <p>今後、利用ニーズやご要望により、必要に応じてリフト式も視野に入れながら検討していきたいと考えています。ただし、増便にはその分の運行経費がかかりますので、できる限り、定員オーバーによる増便は避けたいと考えています。</p>

18	<p>障がい者施設に通う人のために巡回バスを出したり、介護保険ではカバーできない高齢者・障がい者の外出支援に車両を確保している自治体もある。運転手の点では、観光バス会社との提携も可能かもしれない。</p> <p>デマンド・タクシーに限らず、タクシー利用者は高齢者、障がい者が増えると思われるので、タクシー車両を車椅子対応とした場合の補助金制度を県全体で実施すべきではないかと思う。</p> <p>運転手にヘルパー資格を取らせている会社もあるで、佐久市でも奨励して見てはどうか。</p>	<p>ご意見として承らせていただきます。いただいたご意見の障がい者施設をはじめとして、医療施設や商業施設なども含め各施設を巡回するバスの運行は、多数の施設が点在していることや、利用者の行動は人それぞれであることから、公共交通機関としてのバスの巡回は非常に困難であると考えています。本市では、特定の利用目的に応じたサービス提供の一つとして、公共交通機関の利用が困難で、市民税非課税世帯であるなどの一定の利用要件に該当する方の通院については、「高齢者・障害者外出支援サービス」を実施しておりますので、ご利用いただければと考えています。</p>
19	<p>15～18までの意見を踏まえた上で、オン・デマンドを再検討すべきではないかと思う。</p>	<p>いただいたご意見に対する市の考え方は、以上（15～18）のとおりです。</p> <p>オン・デマンドについては、全市的には需要に対する供給側の対応が難しく、また、タクシー業界の民業圧迫となりうるものが予想されますが、バス路線の利用状況やご要望により、必要に応じてタクシー事業者と調整しつつデマンドタクシーの検討が必要であると考えています。</p>
20	<p>小海線のホームは多少の工夫でバリアフリーにすることが可能だと思うので検討してほしい。中込駅で、駅員の介助があれば跨線橋を使わずに済むはずである。</p> <p>しなの鉄道については抜本的な対策を考える必要があると思う。</p>	<p>ご意見として承らせていただきます。</p>
21	<p>市関係の各施設、図書館、県合同庁舎等の間では書類等の輸送を行っているはずなので、これを定期便として乗客を乗せることを可能にすれば利用したい人もいるのではないかと思う。</p>	<p>現在、市が行っている各施設間の書類の輸送は、職員が職務の間に輸送しており、定時での輸送ではありません。また、有償運送の場合は運転手及び、運行主体（市）が乗合免許を取得する必要があり、無償運送の場合は、万が一事故などがあった場合の責任の所在、保障問題などがあります。</p> <p>以上のことから、一定の需要が発生した場合でも、対応は困難であると考えています。</p>
22	<p>バスや鉄道に対しては独立採算を求める一方で道路は無料である。</p>	<p>ご意見として承らせていただきます。</p>

	<p>公共施設の駐車場を作らない、もしくは有料として自家用車の利用を抑制すべきではないか。</p> <p>このため、少なくとも、駐車場を有料とした場合に得られるはずの料金を算定し、それが実質的な補助金であることを明らかにすべきである。そうすれば「公共交通にばかり補助金を出している」という批判は不当であることが解ると思う。</p>	
23	<p>徒歩や自転車、車椅子（電動を含む）での移動ができなければ社会参加が極めて限られたものになり、公共輸送機関も使えない。</p> <p>ところが佐久市内には、歩行者や自転車にとって、どの様に通行すれば交通法規を守ることになるかが不明確、交通法規を守りたくても守ることが難しい・不可能、交通法規を守ると危険、安全が考慮されていない、通行を排除する道路構造や規制が行われている場所が多数存在する。</p> <p>法律は守られていない。車両制限令（道路法に付属する政令）では狭い道には大きな車は入れない、歩行者・自転車の近くを通行する場合には徐行するか安全な間隔を空ける必要がある、横断歩行者がいる場合には停止しなければならない。</p> <p>本来は障がい者や高齢者等の交通弱者にはより一層配慮しなければならないのに、排除することしか考えられていない箇所がある。その典型例が歩道橋と横断地下道である。</p> <p>更に、自転車に一方的な義務を課すだけの交通法規が存在するが、その妥当性についての説明責任は果たされていない。</p> <p>警察は、横断事故が多いことを認識しておきながら安全に横断できる様に横断歩道を設けたり信号機を設置することを拒否する。</p> <p>20歳以上60歳未満では大半の人が</p>	ご意見として承らせていただきます。

	<p>運転免許を持っているとのことだが、交通法規を守ろうとしていない実態は全く改善していない。</p> <p>例えば、中部横断道の資料では定常的に60キロ以上で走行している区間が多いことが示されている。更に、国道141号線には制限速度が60キロ未満の区間もあるから、スピード違反は更に多くの区間で発生していることになる。歩道の違法通行（「駐停車」を含む）も頻繁に行われている。</p> <p>歩行者と自転車に関わる法規を知らない、守らない人が多過ぎるため、特に警察官、市長、道路管理関係職員、運送業者、運送事業者、車関係事業所職員、各区長などの人たちには法規で定められている以外に独自の研修を行うべきだと思う。</p>	
24	<p>佐久総合病院への信頼が余りにも厚いためどの様な病状でも頼っていて、新病院の説明会が繰り返されているにも拘らず医療機関の分担の考え方がなかなか浸透していないと思う。</p> <p>アンケートにあった様に地域の病院や診療所に通いやすくする、往診を支援することが必要であると考えます。</p>	ご意見として承らせていただきます。
25	<p>買い物については、地域の中心部に行く人が多く安心した。松本のように個人商店がショッピングセンターへ入ってしまえば地域の衰退が進むだけである。大都市でも全ての買い物を都心で行う訳ではなく階層構造になっている。中部横断道の資料では、「佐久市」と括ってしまうことで臼田の大型衣料店等と佐久平を区別しない情報操作が行われているがストロー現象が進めば、車を利用できない人が益々買い物に困ることになる。</p> <p>佐久地域では生協と農協の宅配が行われている他、岩村田の商店街でも注文を受けて買い物を代行して配達している。</p>	ご意見として承らせていただきます。

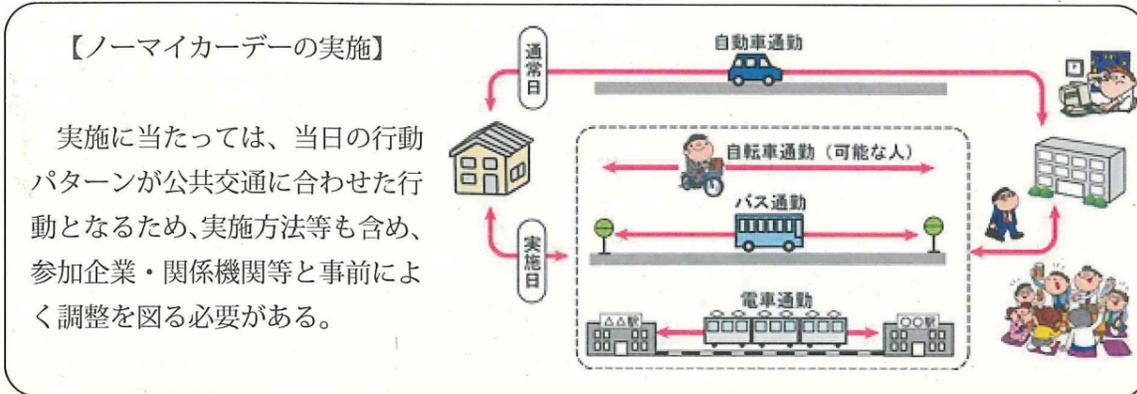
	<p>また、コープ神戸（旧・神戸灘生協）では、通常の宅配やネット・ショッピング以外に、店舗で買い物した商品を配達することも行っている。（「さわやか便」）</p> <p>移動販売や時間限定の共同店舗を含めて、過疎地域での生活を支援する方策を検討する必要があると思う。</p>	
--	--	--

(1) ソフト施策の記述の追加

5.5.6 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。



5.5.7 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。



5.5.8 有効なバス車両ラッピングの検討

現在、市が委託運行している市内巡回バスのうち、一部の車両は、市の花であるコスモスをあしらった比較的シンプルなデザインとなっている。

このような車両に、親しみの持てるようなラッピングを施したり、企業広告の掲載により運行経費の補填に当てるなど有効なバス車両ラッピングの検討を行う。



《県内他地域の車両に演出を施した事例》



5.5.9 高齢者等の利用に配慮したバリアフリー車両の導入検討

バスを利用する高齢者からは、乗降の際の段差が大変であるという意見も寄せられていた。

このため、バス車両の更新時期に合わせ、高齢者等の乗降に配慮したノンステップ・ワンステップバスなどの低床型車両の導入を検討する。



5.5.10 商店街・商業施設等との連携による取り組み

商店街、商業施設などと連携し、買い物などでの公共交通利用者への割引による利用者の増加、地元企業との連携による広告掲載などによる収入を公共交通維持に当てるなど、地域と連携した取り組みを検討する。

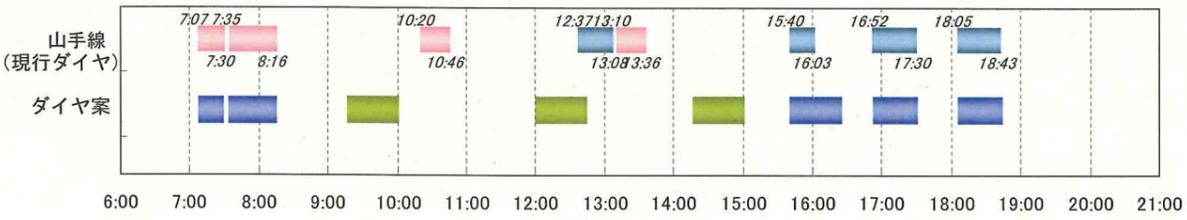
表 5-9 公共交通における各地での取り組み事例

<p>【事業名】権堂駅からのお帰り切符プレゼント(鉄道関連)</p> <p>【実施者】長野電鉄、イトーヨーカドー長野店専門店会</p> <p>【対象者】イトーヨーカドー長野店の買物客</p> <p>【概要】イトーヨーカドー長野店の全売り場で、指定金額以上の買物をする、その金額に合わせ、権堂駅からの帰りの切符を進呈されるもの。</p>	
<p>【事業名】須坂駅からの楽々切符プレゼント(鉄道関連)</p> <p>【実施者】長野電鉄、イオン須坂店</p> <p>【対象者】イオン須坂店の買物客</p> <p>【概要】イオン須坂店の全売り場で、指定金額以上の買物をする、その金額に合わせ、須坂駅からの帰りの切符を進呈されるもの。</p>	
<p>【事業】切符に企業広告(鉄道関連)</p> <p>【実施者】秋田内陸縦貫鉄道</p> <p>【対象】企業</p> <p>【概要】全国でも珍しい、切符(ホリデーフリーきっぷ)に企業広告を掲載する取り組みを実施。乗車後も回収しないため、記念に持ち帰る乗客にPR効果が続くメリットもある。切符3種類に4ヶ月単位で設定している。</p>	

(2) 山手線の運行案の変更

【地区懇談会等の実施前 (旧)】

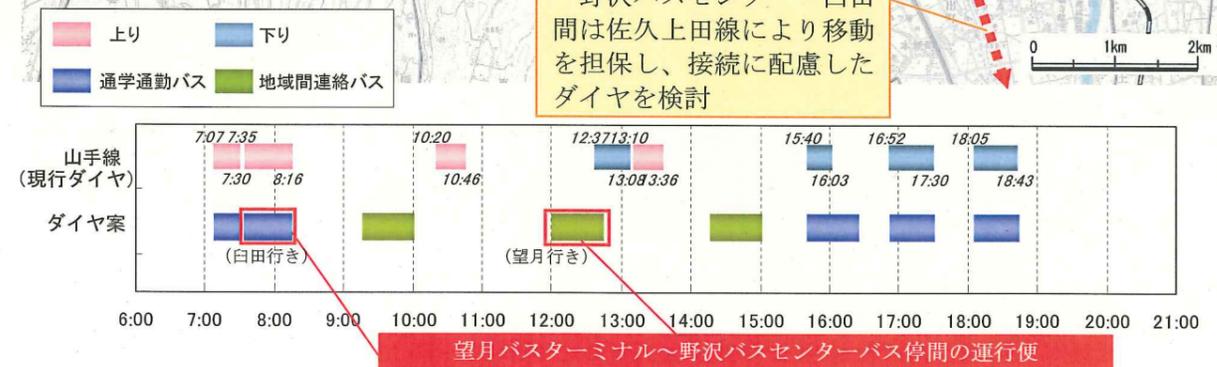
- 廃止申し入れを受け、通学通勤バス、地域間連絡バスの新たな枠組みでの運行を検討する。
- 運行区間は、中込駅～八幡バス停とする。
- 八幡バス停では中仙道線、野沢バスセンターバス停では佐久上田線との接続に配慮したダイヤを検討する。
- 朝夕は、通学通勤バスとして通学・通勤手段のため毎日5便の運行とする。
- 日中は、曜日運行で週2日の日3便の運行とする。
- 土日は運休とする。



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	200 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	7,300 千円/年 ※年間運行便数：1,502 便	
行政負担 参考試算	3,600 千円/年 ※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	

【地区懇談会等の実施後 (新)】 赤字：変更箇所

- 廃止申し入れを受け、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する。
- 運行区間は、中込駅～八幡バス停間の運行を基本とする。ただし、毎日運行の朝1便と火・木曜日運行の日中1便の運行区間は、望月バスターミナル～八幡バス停～野沢バスセンターバス停とする。
- 八幡バス停では中仙道線、野沢バスセンターバス停では佐久上田線との接続に配慮したダイヤを検討する。
- 朝夕は、通学通勤バスとして通学・通勤手段のため毎日5便の運行とする。
- 日中は、曜日運行で週2日の日3便の運行とする。
- 土日は運休とする。



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	200 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	7,700 千円/年 ※年間運行便数：1,502 便	
行政負担 参考試算	4,000 千円/年 ※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	

地域公共交通調査事業の事業評価について

1 事業評価実施の根拠

協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局の長に報告しなければならない。

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」より

2 事業評価の目的

事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的とする。

3 評価項目

地域公共交通調査事業は、調査事業が適切に実施され、計画策定につながるものとなっているか、調査結果を整理し評価する。適切に実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

さらに、生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針も明らかにする。

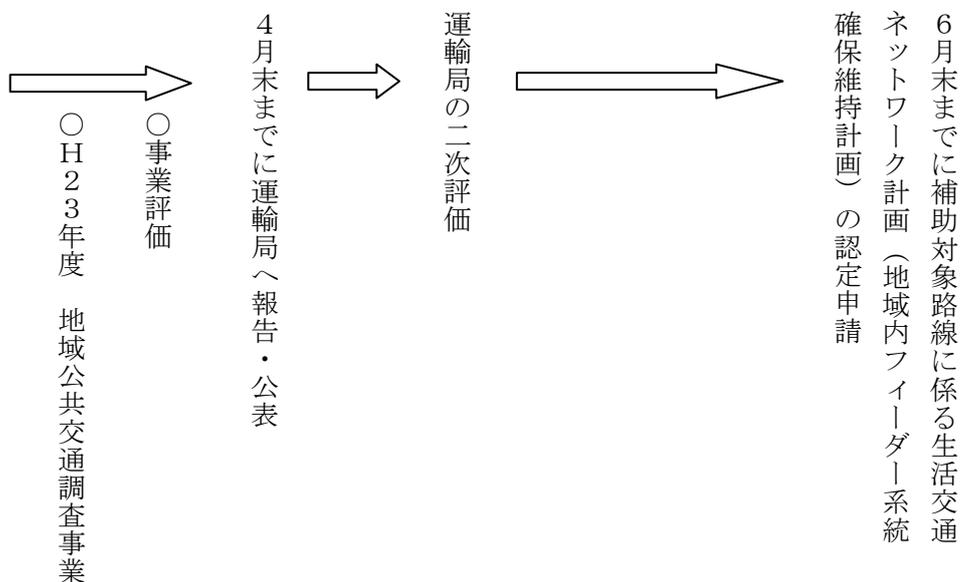
4 事業評価及び二次評価の実施

協議会は、事業評価（自己評価）の実施後、評価等の結果を別添1に記載し、地方運輸局に報告するとともに、協議会において公表するものとする。

地方運輸局等は、二次評価の実施後、二次評価の結果を含む事業評価の結果を総括表に記載し、国土交通省総合政策局に提出するものとする。

以上、「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価実施細目」より

5 事業評価及び生活交通ネットワーク計画申請までのスケジュール



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通調査事業等)

平成 年 月 日

協議会・構成員 佐久市地域公共交通確保維持改善協議会

会 長 佐久市副市長 小池茂見

交通事業者・関係団体・公募市民・関係行政機関等

事務局 佐久市役所企画部企画課

事業名	調査事業の結果概要	調査事業実施の適切性	生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針	
記載要領	【事業内容及び結果概要を記載】	A ・ B ・ C 評価	【生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針(補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載)】	
地域公共交通調査事業 (佐久市生活交通ネットワーク計画策定調査)	<p>既存統計及び資料の整理・分析に加え、以下の調査を実施し、協議会における計画策定の基礎資料とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート(5,000世帯を対象) ・高校7校(約700人)を対象としたアンケート ・全路線全便の利用実態・利用者アンケート ・鉄道駅利用者アンケート ・医療、福祉などの関係機関アンケート(106団体) <p>以上の調査により、協議会で作成した計画案により、地区懇談会及びパブリックコメントを実施し、今後の佐久市における地域公共交通体系のあり方を示す「佐久市生活交通ネットワーク計画」を策定した。</p>	A	<p>協議会の協議により、市民アンケートや関係機関アンケートの対象数を当初の計画から増やし、できる限り利用実態や市民ニーズの把握に努めた。</p> <p>当初の計画どおり、地区懇談会(2回)及びパブリックコメントを通じて市民の意見聴取を実施するとともに、広報誌や市HPで調査結果の情報提供にも努めた。</p>	<p>調査事業の結果から、「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」、「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」、「公共交通利用への転換を推進」、「財政負担に配慮した持続可能な体系の構築」を計画策定の方針に設定した。</p> <p>補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期は次のとおりである。</p> <p>補助対象事業名： 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業</p> <p>事業内容： 通学通勤バス山手線、地域間連絡バス山手線、デマンドタクシー田口・青沼線、デマンドタクシー切原・臼田線</p> <p>実施時期：平成24年10月～</p>

【各評価項目の評価基準】

事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。