

佐久市地域公共交通計画(素案の概要)

1 計画の概要【本文P 1】

1-1 計画の背景と目的【本文P 1】

本市では、2017年（平成29年）3月に「佐久市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりの動きと連携し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組んできました。しかしながら、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通利用者数は減少傾向にあり、将来にわたる地域公共交通の維持・確保が課題となっています。

本市の公共交通においては、北陸新幹線や小海線、路線バス、タクシーのほか、2021年（令和3年）10月からは従来のデマンド交通を抜本的に見直し、新たにAI配車を活用したデマンド交通の運行を開始しています。

今後も、新たな課題の整理及びその解決や更なる利便性の向上を図っていくため、新たな公共交通の指針となる「佐久市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域・期間【本文P 2】

計画の区域は、佐久市全域とします。

計画期間は5年とし、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）とします。

1-3 計画の位置付け【本文P 2】

「佐久市地域公共交通計画」は国の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

また、「第二次佐久市総合計画」を上位計画とし、公共交通分野でのまちづくりの推進を図る計画となります。

そして、「佐久市都市計画マスタープラン」や「佐久市立地適正化計画」等の関連計画との連携を図ることとします。

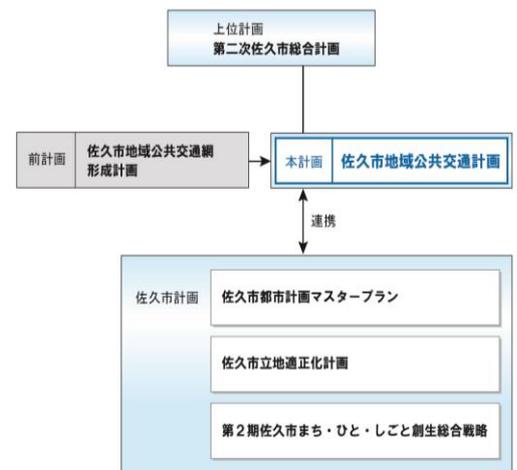


図 計画の位置付け

2 上位・関連計画の整理【本文P 3】

2-1 第二次佐久市総合計画、2-2 佐久市都市計画マスタープラン、2-3 佐久市立地適正化計画、2-4 第2期佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略などの上位・関連計画から、公共交通施策に関連する方針を整理しました。

2-5 佐久市地域公共交通網形成計画【本文P 7】

まちづくりの動きと連携し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを再構築するための前計画として策定された「佐久市地域公共交通網形成計画」における評価を行いました。

① 事業の実施状況

計画事業である「バス等の整備・運行事業」、「利便性向上事業」及び「利用促進事業」の実施状況を表により整理しました。ほぼ全ての事業を実施することができ、半数以上の事業を継続して実施中です。

② 目標値の達成状況

網形成計画の数値目標として設定した、「公共交通延べ利用者数」「バス・デマンドタクシー収支率」「バス・デマンドタクシー利用者の満足度」の3つの目標値の達成状況を整理しました。路線バスの減便や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標値を達成できたのは「利用者の満足度」のみでした。

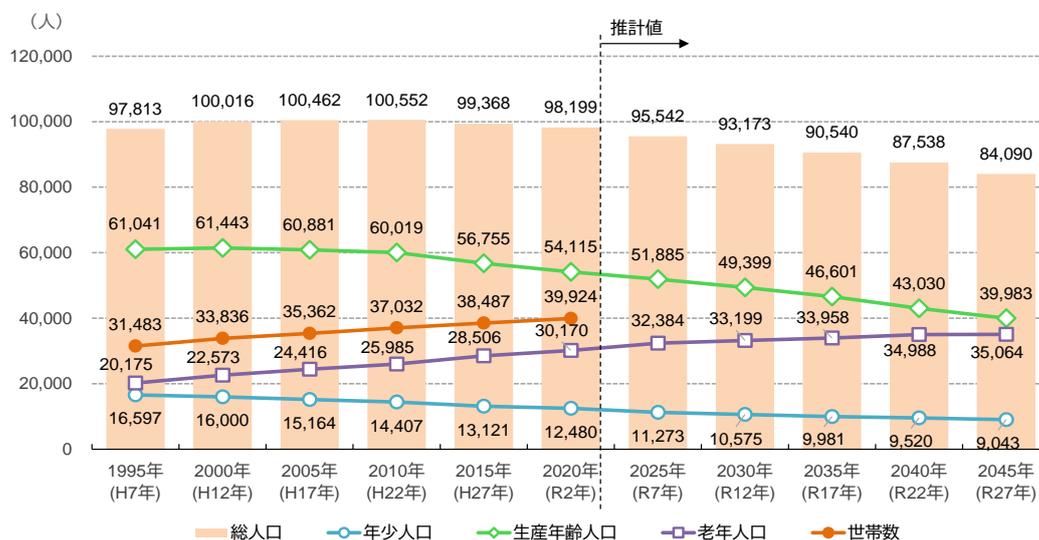
3 佐久市の現状及び市民意識の把握【本文P10】

佐久市の統計的な現状、公共交通の現状、住民及び公共交通利用者意識把握のためのアンケート調査結果を整理しました。

3-1 佐久市の現状【本文P10】

「位置・地勢」、「人口の推計・分布」、「通勤・通学流動」などを図により整理しました。

特に、「人口」については、2020年（令和2年）の総人口98,199人が2040年（令和22年）には87,538人まで減少すると予測されます。また、高齢化率も31%から40%まで上昇すると予測され少子高齢化が引き続き課題となっていくと言えます。



※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合があります。

出典：1995年（平成7年）～2020年（令和2年） 国勢調査

2025年（令和7年）以降 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年（平成30年）

3-2 佐久市の公共交通の現状【本文P21】

(1) 公共交通の運行状況【本文P21】

鉄道路線は、北陸新幹線と市内を南北に結ぶ小海線が通っており、10駅が設置されています。

また、路線バスは佐久医療センターと立科町を結ぶ中仙道線、浅間総合病院と御代田町を結ぶ佐久御代田線、中込駅と望月バスターミナルを結ぶ山手線などを運行しています。

さらに、利用者の予約に応じて運行する公共交通として、これまでの運行形態を抜本的に見直したデマンド交通さくっとを2021年（令和3年）10月から市内の各エリアで運行しています。

このほか、公共交通以外の輸送サービスとして、高齢者・障害者外出支援サービスと遠距離通学スクールバス・タクシーを実施しています。

これらの現状について、地図や一覧表により整理しました。

(2) 公共交通の利用状況【本文P27】

路線バス、デマンド交通及び鉄道の各利用者数の推移とともに、利用者の傾向を分析しました。

路線バス・デマンド交通利用者の傾向をみると、路線バスの年齢層は若年層（主に高校生の通学利用）が多くなっており、デマンド交通は、高齢者の利用が多い傾向となっています。

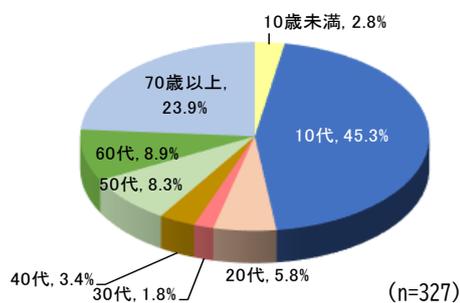


図 路線バス利用者の年齢層

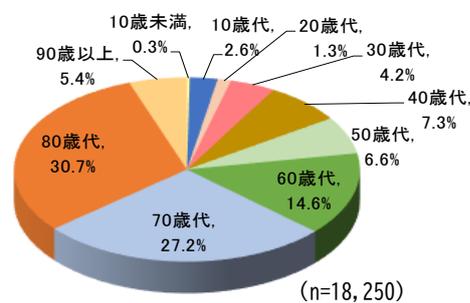


図 デマンド交通利用者の年齢層

3-3 住民及び公共交通利用者意識の把握【本文P29】

令和3年度に実施した「地域公共交通に関するアンケート調査」、「デマンド交通さくっと利用者アンケート調査」及び「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」の集計結果とその分析について整理しました。以下の結果については特に重要視すべきものと捉えています。

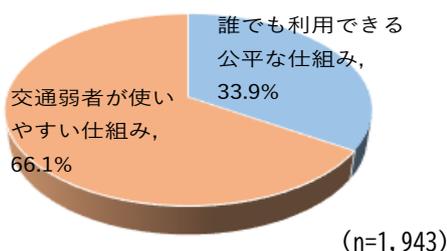


図 佐久市の公共交通の今後の方針としてふさわしいと思うもの
※地域公共交通に関するアンケート調査より
(対象：一般市民 5,000名)

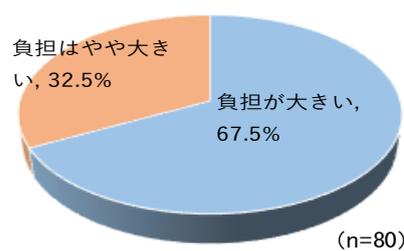


図 保護者による送迎の負担の程度
※路線バスに関するアンケート調査より
(対象：浅科地区及び望月地区居住の高校生及び高校生・中学生の保護者)

4 佐久市の公共交通の課題【本文P34】

本市の概況や各種アンケート調査結果、デマンド交通の実証運行の実績等から、公共交通の課題を整理しました。

課題1 日常生活の移動に困っている交通弱者等が不便なく利用できる環境づくり

課題2 デマンド交通さくっとの主たる利用者である高齢者の利用ニーズへの対応

課題3 路線バスの主たる利用者である高校生の利用ニーズへの対応

課題4 持続可能な公共交通維持に向けた適正な収支バランスへの改善

5 佐久市の公共交通の基本方針と目標【本文P36】

5-1 佐久市の公共交通の基本方針【本文P36】

基本方針 「誰もが分かりやすく使いやすいスマートな公共交通の実現」

本市が目指す公共交通の姿は、主たる利用者層である高齢者や高校生、障がい者や妊産婦などの交通弱者を重視しつつ、公共交通を利用する全ての人にとって分かりやすいこと、また、誰もが使いやすい公共交通です。そのために事業者と行政等が連携し、利用者や市民など様々な利用ニーズに対応した公共交通の構築や公共交通 DX 導入の取組を積極的に行い、「誰もが分かりやすく使いやすいスマートな公共交通の実現」を目指していきます。

5-2 佐久市の公共交通の目標【本文P37】

目標1 交通弱者等が公共交通を利用しやすい環境づくり

自身で自家用車を運転できない高齢者や運転免許証自主返納者、障がい者や妊産婦などの交通弱者のほか、子育て世代に対しても公共交通を利用しやすい環境づくりを行います。誰もが乗降がしやすい車両の研究や運行車両の乗車体験企画など公共交通を身近に感じてもらうための施策を実施します。

目標2 「デマンド交通さくっと」の主たる利用者である高齢者を重視した公共交通体系の構築

デマンド交通さくっとの主たる利用者である高齢者を重視した公共交通体系の構築を行います。現在利用している高齢者の利用ニーズに合わせた見直し・改善や、現在利用していない方への利用促進などを実施し高齢者を重視した質の高い運行サービスの提供を目指します。

目標3 路線バスの主たる利用者である高校生を重視した公共交通体系の構築

路線バスを主に利用している高校生を重視した公共交通体系の構築を行います。運行ルート及びダイヤを通学に配慮したものとして維持し、更に部活動終了後の利用にも配慮した運行などにより改善を図っていきます。

6 目標達成のための施策・事業【本文P38】

目標を達成するため、5つの施策に基づき各事業を実施します。

施策	事業	目標との関連性		
		目標1	目標2	目標3
づくり 公共交通を利用しやすい環境	①公共交通体験イベントの実施	○		
	②視認性を上げた車両デザインの導入	○		
	③運転免許証自主返納者への支援	○	○	
	④妊産婦・子育て世代へのサービス拡充	○		
	⑤誰もが利用しやすい車両の研究	○	○	○
	⑥乗車体験企画の実施	○	○	○
	⑦利用促進活動	○	○	○
	⑧小海線駅周辺の駐輪場整備・管理	○		○

持・改善 通・くつとの維 2 デマンド交	①新たな停留所の設置等	○	○	
	②ドライバー向け安全運転講習会の実施	○	○	
	③収支改善に向けた取組の検討	○		
の維持・改善 3 路線バス	①中仙道線・山手線の運行ルート等の見直し			○
	②中仙道線・山手線の夕方部活後対応便の運行			○
	③鉄道とバスとの円滑な接続	○		○
4 公共交通DXの導入・推進	①GTFSの整備と活用	○	○	○
	②バスロケーションシステムの活用	○	○	○
	③佐久広域圏内での広域連携 MaaS の研究	○	○	○
	④キャッシュレス決済の継続	○	○	○
	⑤アプリやインターネットを用いた予約方法の検討	○	○	
移動手段の確保 5 地域輸送資	① 外出支援サービス(福祉有償運送)の実施	○		
	② スクールバス・スクールタクシーの運行	○		

7 計画の達成状況の数値目標【本文P48】

地域公共交通計画の数値目標として、路線バスとデマンド交通さくつとの「利用者数」、「収支率」、「公的資金投入額」を設定します。

「利用者数」のうち、路線バスは新型コロナウイルス感染症等の影響により利用者が大幅に減少する以前の2018年度（平成30年度）の利用状況まで回復させることを目標値とし、デマンド交通さくつとは抜本的な見直しを行った2022年度（令和4年度）の利用者数を維持することを目標値とします。

また、「収支率」及び「公的資金投入額」は2022年度（令和4年度）の実績及び「利用者数」の目標値を用いて目標値を算出しました。

なお、年度の区分については、公共交通に係る国庫補助金の事業年度の区分（10月～9月）を用いるものとします。

事業年度の考え方

事業年度	期間
2018年度(平成30年度)	2017年(平成29年)10月～2018年(平成30年)9月
2022年度(令和4年度)	2021年(令和3年)10月～2022年(令和4年)9月
2027年度(令和9年度)	2026年(令和8年)10月～2027年(令和9年)9月

基準値・目標値

利用者数		
基準値 2022年度(令和4年度)	全体	113,478人
目標値 2027年度(令和9年度)	全体	126,000人
目標値の設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス：「年度ごと利用者数÷当該年度の人口＝市民1人当たりの利用回数」とし、年度ごとの利用状況の指標として設定した。 2018年度(平成30年度)の「市民1人当たりの利用回数」に2027年度(令和9年度)の「推計人口」を乗じた数値を目標利用者数とした。 ※運行便数が減少している路線については、2022年度(令和4年度)時点の便数による按分処理をしている。 ・デマンド交通さくっと(定時便含む)：2018年度(平成30年度)の運行形態が2022年度(令和4年度)と大きく異なるため、今後、人口減少が進む2027年度(令和9年度)においても2022年度(令和4年度)と同数の利用者数を維持することを目標とした。 	

収支率(経常収益÷運行経費)		
基準値 2022年度(令和4年度)	路線バス	11.6%
	デマンド交通さくっと	6.4%
目標値 2027年度(令和9年度)	路線バス	12.9%
	デマンド交通さくっと	7.1%
目標値の設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・経常収益(運賃収入)：2022年度(令和4年度)の経常収益に、利用者数の基準値に対する目標値の増加割合を乗じて算出した。誰もが利用しやすい運賃設定を維持することを基本とし、利用者数の増加による経常収益の増加を見込む。 ・運行経費：2022年度(令和4年度)の基準値より変動しないものとした。 	

公的資金投入額(運行経費－経常収益)		
基準値 2022年度(令和4年度)	路線バス	8,987万円
	デマンド交通さくっと	10,476万円
目標値 2027年度(令和9年度)	路線バス	8,900万円
	デマンド交通さくっと	10,400万円
目標値の設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経費：2022年度(令和4年度)の基準値より変動しないものとした。 ・経常収益(運賃収入)：2022年度(令和4年度)の経常収益に、利用者数の基準値に対する目標値の増加割合を乗じて算出した。 ※公的資金投入額の抑制を図るため、運賃収入以外の収入確保の取組を実施していく。 	

8 計画の推進及び評価【本文P52】

本計画における施策については、佐久市が中心的な役割を担いながら推進していきます。

また、各種事業者や国・県などの関係機関等で組織する「佐久市地域公共交通確保維持改善協議会」を中心として関係者間の協力・連携を図りながら取り組んでいきます。

更に、PDCAサイクルによる計画の評価や状況に応じた見直し検討を毎年度行っていきます。