

佐久市地域公共交通計画(素案)

令和5年 月

佐 久 市

1	計画の概要	1
1-1	計画の背景と目的	1
1-2	計画の区域・期間	2
1-3	計画の位置付け	2
2	上位・関連計画の整理	3
2-1	第二次佐久市総合計画	4
2-2	佐久市都市計画マスタープラン	5
2-3	佐久市立地適正化計画	6
2-4	第2期佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略	6
2-5	佐久市地域公共交通網形成計画	7
3	佐久市の現状及び市民意識の把握	10
3-1	佐久市の現状	10
3-2	佐久市の公共交通の現状	22
3-3	住民及び公共交通利用者意識の把握	30
4	佐久市の公共交通の課題	34
5	佐久市の公共交通の基本方針と目標	36
5-1	佐久市の公共交通の基本方針	36
5-2	佐久市の公共交通の目標	37
6	目標達成のための施策・事業	38
7	計画の達成状況の数値目標	48
8	計画の推進及び評価	52
8-1	推進体制	52
8-2	P D C Aサイクルによる計画の進捗状況の評価	52
8-3	計画及び事業の見直し検討	52

1 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

国では、多くの地域で人口減少の本格化、公的負担の増加等により、地域公共交通の維持・確保が厳しくなっている現状を踏まえ、持続可能な輸送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」を2020年（令和2年）11月に施行し、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定するものと示されました。

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向けた取組を行ってきましたが、人口減少や2020年（令和2年）頃から始まった新型コロナウイルス感染症の影響等に伴い、公共交通利用者は減少傾向が続いており、将来にわたる地域公共交通の維持・確保は喫緊の課題となっています。

本市の公共交通においては、東日本旅客鉄道(株)が運行する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月からはそれまで運行していた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さくっとの運行を開始しました。また、公共交通による移動が困難な高齢者や障がい者のための福祉輸送サービス、市内の小・中学校に通学する児童・生徒のためのスクールバス等を運行しています。

今後は、これらの様々な公共交通や輸送サービスを組み合わせ、MaaS※等の新技術を活用しながら誰もが移動に困らず快適に移動できる効果的・効率的な輸送サービスの実現を図っていく必要があります。

また、2022年（令和4年）3月には、「機能集約・ネットワーク型まちづくり」に向けた関連計画である佐久市立地適正化計画を改訂しました。

これらのことから、利用者の利便性の向上や総合的かつ効率的な公共交通体系の構築に向け、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。

※MaaS:地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。また、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等と連携することにより、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



図 2021年(令和3年)10月に大幅な見直しを行った「デマンド交通さくっと」



SDGs との関係

SDGs とは、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2030年（令和12年）までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際的な目標のことで、17のゴールと169のターゲットで構成されています。

その中の開発目標の一つ「11 住み続けられるまちづくりを」の中で「2030年までに、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人々が必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。」と記載されています。このことから、本計画がSDGs達成に貢献できるように取組を推進していきます。

1-2 計画の区域・期間

計画の区域は、佐久市全域とします。

計画の期間は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

「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。

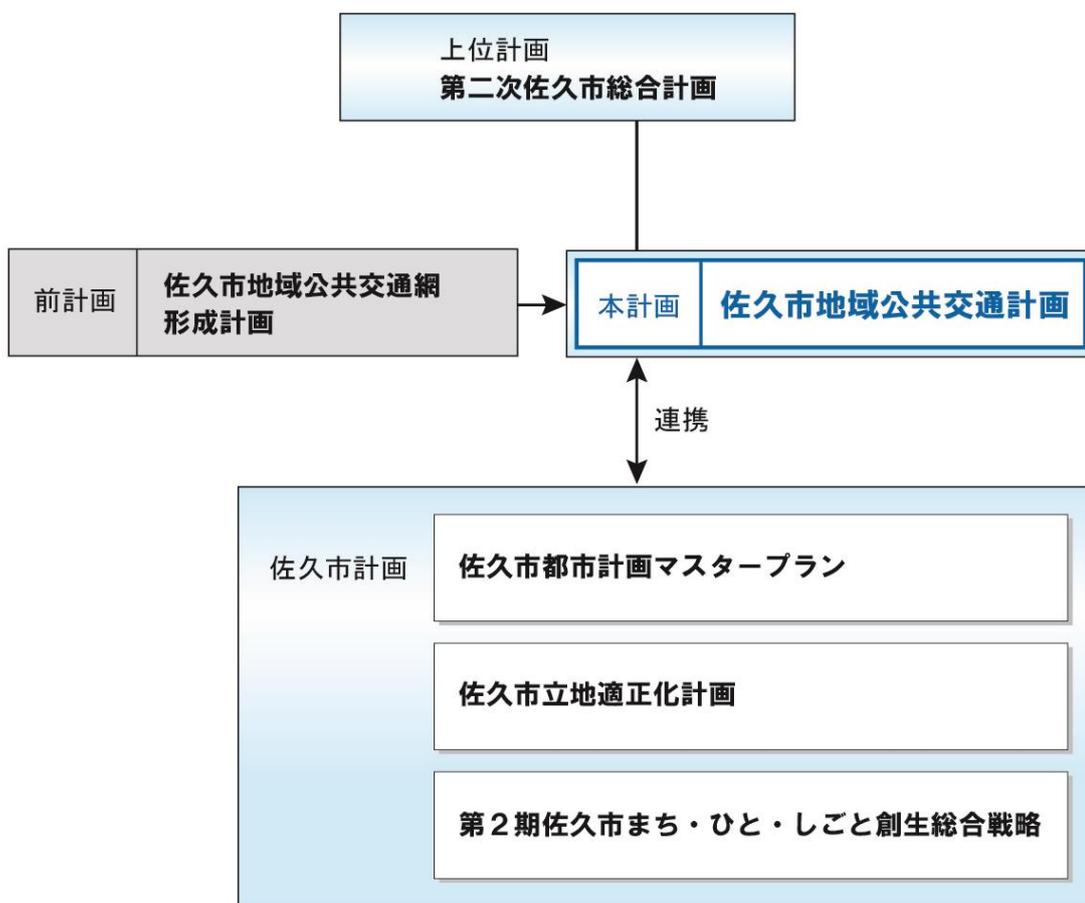


図 計画の位置付け

2 上位・関連計画の整理

第二次佐久市総合計画、佐久市都市計画マスタープラン、佐久市立地適正化計画などの上位・関連計画から、公共交通施策に関連する方針を整理します。

【関連する上位・関連計画一覧】

計画名称	策定・改訂年次
第二次佐久市総合計画	—
佐久市都市計画マスタープラン	2018年(平成30年)3月
佐久市立地適正化計画	2022年(令和4年)3月
第2期佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2022年(令和4年)7月
佐久市地域公共交通網形成計画	2017年(平成29年)3月

2-1 第二次佐久市総合計画

「第二次佐久市総合計画」（以下「総合計画」という。）は、本市の目指す将来のまちの姿や、その実現のために必要な基本的施策を明確に示したものです。

総合計画は、本市の最上位計画に位置付けられており、公共交通計画をはじめとする分野別の個別計画は、その策定に当たって総合計画との整合を図るとともに、各分野において総合計画の具体化を図るものとなります。

2022年度（令和4年度）を始期とする後期基本計画における公共交通に関する取組では「新たな地域公共交通の構築」として、事業者・行政が連携し、新技術の積極的な活用を図るとともに、多様なニーズや利便性の向上に対応した新たな地域公共交通の構築やバスの運行形態・運行本数などの最適化・利便性向上、バスや鉄道などの相互の接続性の向上による利用促進が掲げられています。



図 第二次佐久市総合計画の体系

2-2 佐久市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市づくりの具体性のある地域ビジョンを示し、地域別のあるべき市街地像や整備課題に応じた整備方針、都市生活を支える諸施設の計画などについて、総合的に定める計画です。

「佐久市都市計画マスタープラン」では、公共交通の整備に関する基本的な考え方として、市内の拠点、市街地、集落、その他地域を効果的につなぐ地域間ネットワークの構築を目指としています。また、大勢の人に利用してもらえるような公共交通網を整備することなどにより、公共交通の利便性を高め、地域公共交通網の形成と維持を目指としています。

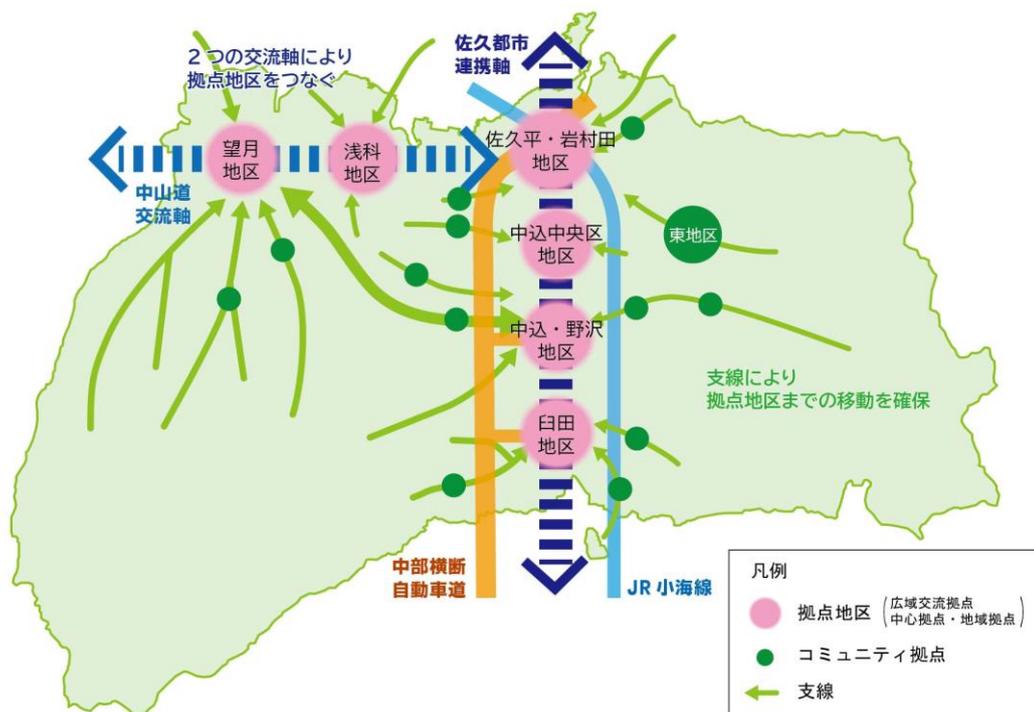


図 佐久市地域公共交通網のイメージ

2-3 佐久市立地適正化計画

立地適正化計画は、市町村が都市全体の観点から策定する、居住機能や福祉・医療・商業などの都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部及び都市計画マスタープランの高度化版と位置付けられています。

2022年（令和4年）3月改訂版の「佐久市立地適正化計画」では、本市における将来都市構造について「計画の整合性を図る観点から、都市計画マスタープランにおける将来都市構造を本計画における将来都市構造として位置付ける」と定義しています。

また、公共交通については、都市構造と一体となった公共交通体系のあり方について調整としています。



図 都市計画マスタープランにおける将来都市構想図

2-4 第2期佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、「佐久市人口ビジョン」とともに、今後予測される人口減少を克服し、佐久市における「まち」「ひと」「しごと」の好循環を確立するため、今後目指すべき方向と人口の将来展望及び今後5か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策がまとめられた計画です。

同戦略には、公共交通に関連する取組として、「まちづくりと連携した地域公共交通体系の構築」が掲げられています。

2-5 佐久市地域公共交通網形成計画

(1) 計画の概要

「佐久市地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)は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に策定された計画です。

計画の基本方針として、(1)都市の軸をつくり地域をつなげる、(2)利用する人に合わせた公共交通網の整備、(3)持続可能な公共交通網の構築、(4)公共交通が利用される取組の推進、(5)評価・検証と改善が掲げられています。これに関連する計画の目標として「公共交通利用者満足度」、「公共交通の収支を確保」、「公共交通利用者数」が設定されています。

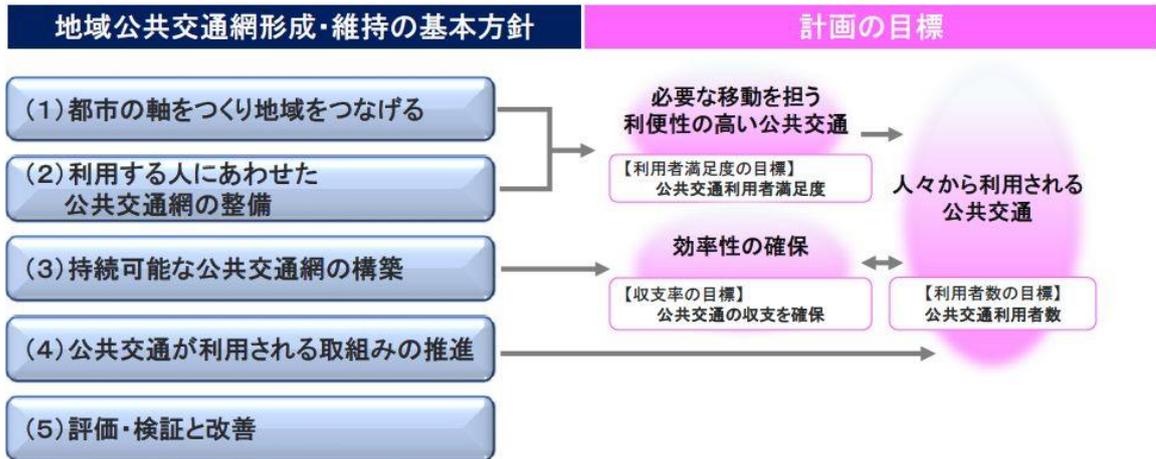


図 計画の基本方針と目標

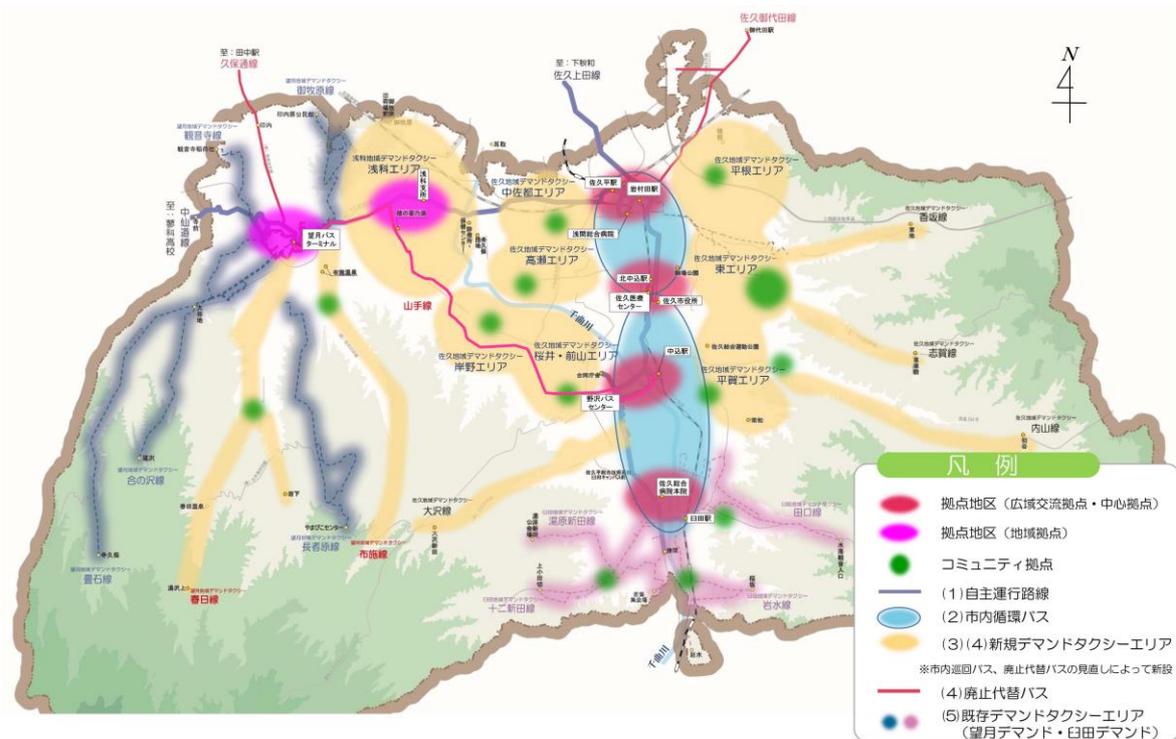


図 再編後の佐久市地域公共交通体系(日中)

(2) 計画の評価

① 事業の実施状況

網形成計画における事業の実施状況を下表に整理しました。

表 事業の実施状況

事業項目	実施状況
■自主運行路線の運行（維持） ・ 佐久上田線、中仙道線、合同庁舎線の運行	△佐久上田線は2021年(令和3年)9月末、合同庁舎線は令和元年11月末に廃止となった。 ○中仙道線は2021年(令和3年)9月末に運行事業者の千曲バス㈱が自主運行から撤退し、10月より佐久市と立科町からの委託により運行している。
■市内循環バスの新設 ・ 市内循環バスの新設 ・ 市内循環バスの運行と評価・検証・改善	△市内循環バスはそれまで運行されていた市内巡回バスを見直し、2017年(平成29年)10月より運行を開始したが、利用者の低迷により、2021年(令和3年)9月末に廃止となった。その代替手段としてデマンド交通さくっとが運行されている。
■市内巡回バスの再編（デマンド化） ・ 市内巡回バスの乗合タクシー化	○デマンド交通さくっとが運行されている。
■廃止代替バスの再編（日中デマンド化） ・ 廃止代替バスの運行（朝夕） ・ 廃止代替バスの乗合タクシー化（日中）	○布施線・春日線については、朝・夕のみ路線型運行とし、日中の時間帯はデマンド交通さくっとが運行されている。
■白田・望月地域デマンドタクシーの運行（維持） ・ 既存乗合タクシーの運行	○デマンド交通さくっととしての運行が継続されている。
■バス停等の待合環境の改善 ・ ベンチ、屋根等の整備 ・ 交通結節点への案内板の整備	○既存停留所の公民館などへの移設促進のほか、地元区や郵便局との協働により待合環境の改善を進めている。
■車両の更新と整備 ・ 必要車両の確保 ・ 利便性の高い車両への切り替え ・ ラッピング等デザインの検討	△市内循環バス車両には全てノンステップバスを導入していた。また、佐久市出身の漫画原作者 武論尊氏の代表作「北斗の拳」のキャラクターがデザインされたラッピングなどを実施した。
■企画乗車券等の検討 ・ 佐久市内共通回数乗車券、1日フリーパス券の継続 ・ 新規企画乗車券の検討	○佐久市内共通回数乗車券は継続的に発行を行っている。 なお、2022年(令和4年)11月以降はQRコード決済方式に移行している。 △企画乗車券として、2019年(令和元年)8月に子どもたちを対象として市内循環バスを無料で利用できるキッズバスを発行した。
■公共交通案内の充実 ・ 時刻表等の作成、配布 ・ 佐久市バス運行経路検索システム、ホームページによる情報提供 ・ 案内板等の整備	○ダイヤや運行経路の改正時に最新の時刻表等を作成している。 ○長野県が整備した信州ナビに市内バスの運行経路の情報を掲載中である。 ×情報案内板は未整備となっている。
■公共交通の乗り方の周知・啓発 ・ 住民への乗り方の周知 ・ 観光客への情報提供	○ホームページに時刻表やデマンド交通さくっとの情報を掲示している。また、市広報紙を通じてデマンド交通さくっとの利用方法等の情報を周知している。
■利用促進・体験イベント等の開催 ・ 利用促進イベントの企画 ・ 地域のイベントにおける利用促進活動の実施	△毎年10月に開催されているイベント「ぞっこんさく市」にて市内循環バスで運行されていた車両の展示や乗車体験を行った。(※2020年(令和2年)以降は新型コロナウイルス感染症拡大による影響でイベントが開催されていない)
■利用促進グッズの企画・製作 ・ 利用促進グッズの企画・製作 ・ 利用促進イベント等での配布	△「ぞっこんさく市」の会場にてアンケート調査を行い、回答者に市内循環バスをデザインした反射材付キーホルダーやクリアファイル等の利用促進グッズを配布した。
■免許返納者に対する支援 ・ 免許返納者への佐久市内共通回数乗車券の配布	○免許返納者に対する佐久市内共通回数乗車券の配布を実施している。なお、2022年(令和4年)11月以降はQRコード決済方式に移行している。
■ノーマイカー通勤の推進 ・ 企業・団体へのノーマイカー通勤の啓発	△市役所においてノーマイカーデーを実施した。
■利用状況の地域へのフィードバック ・ 利用実績の地域へのフィードバック ・ Myバス意識の醸成	○利用実績資料は、協議会における資料中で公開している。
■地域公共交通評価・検証の実施 ・ 評価・検証事業の実施 ・ 評価・検証結果を受けた路線の改善	○路線バスやデマンド交通さくっとに関する利用実績の分析や市民等へのアンケート調査により、事業効果の検証や市民意識の把握に努めている。

※実施有無について：○現在も継続して実施中、△実施したが現在は継続されていない、×実施していない

② 目標値の達成状況

網形成計画の数値目標としては、「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つを設定しています。

これらの目標値の達成状況は下表に示すとおりとなっており、このうち目標を達成したものは「バス・デマンドタクシー利用者の満足度」のみとなっています。

「公共交通延べ利用者数」のうち、デマンド交通の利用者数は、運行範囲の拡大や自宅前乗降の開始など交通弱者に配慮した公共交通施策の実施により次第に増加していましたが、路線バスの利用者数は、中仙道線や佐久御代田線の減便、佐久上田線や市内循環バスの廃止や新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少したため、目標値を達成することができませんでした。

「バス・デマンドタクシー収支率」は、近年の原油価格の高騰や物価上昇の影響を受けて公共交通の運行維持に係る全体経費が増加傾向にあることや利用者数の減少により運賃収入が伸び悩んだため、目標値を達成することができませんでした。

表 公共交通延べ利用者数の目標達成状況

公共交通延べ利用者数	
基準値 (2015年度(平成27年度))	104,871人
目標値 (2021年度(令和3年度))	125,000人以上
↓	
実績値 (2021年度(令和3年度))	92,366人
達成状況	×

※市内循環バス、廃止代替バス、デマンドタクシーの延べ利用者数

表 バス・デマンドタクシー収支率の目標達成状況

バス・デマンドタクシー収支率	
基準値 (2015年度(平成27年度))	14.8%
目標値 (2021年度(令和3年度))	14.8%以上
↓	
実績値 (2021年度(令和3年度))	8.03%
達成状況	×

※市内循環バス、廃止代替バス、デマンドタクシーの収支率

表 バス・デマンドタクシー利用者の満足度の目標達成状況

バス・デマンドタクシー利用者の満足度	
基準値 (2016年度(平成28年度))	53.8%
目標値 (2021年度(令和3年度))	53.8%以上
↓	
実績値 (2021年度(令和3年度))	64.4%
達成状況	○

※基準値：網形成計画策定時に実施した利用者アンケート調査より、「大変よい」「よい」「ふつう」「悪い」「大変悪い」の選択肢のうち、「大変よい」「よい」の合計値を目標値の満足度とした
 実績値：2021年(令和3年)11月に実施した「山手線アンケート調査」と12月に実施した「デマンド交通さくっと実証運行登録者アンケート」より

3 佐久市の現状及び市民意識の把握

3-1 佐久市の現状

(1) 位置・地勢

本市は、長野県の東端に位置し、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、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となっています。

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が形成されています。

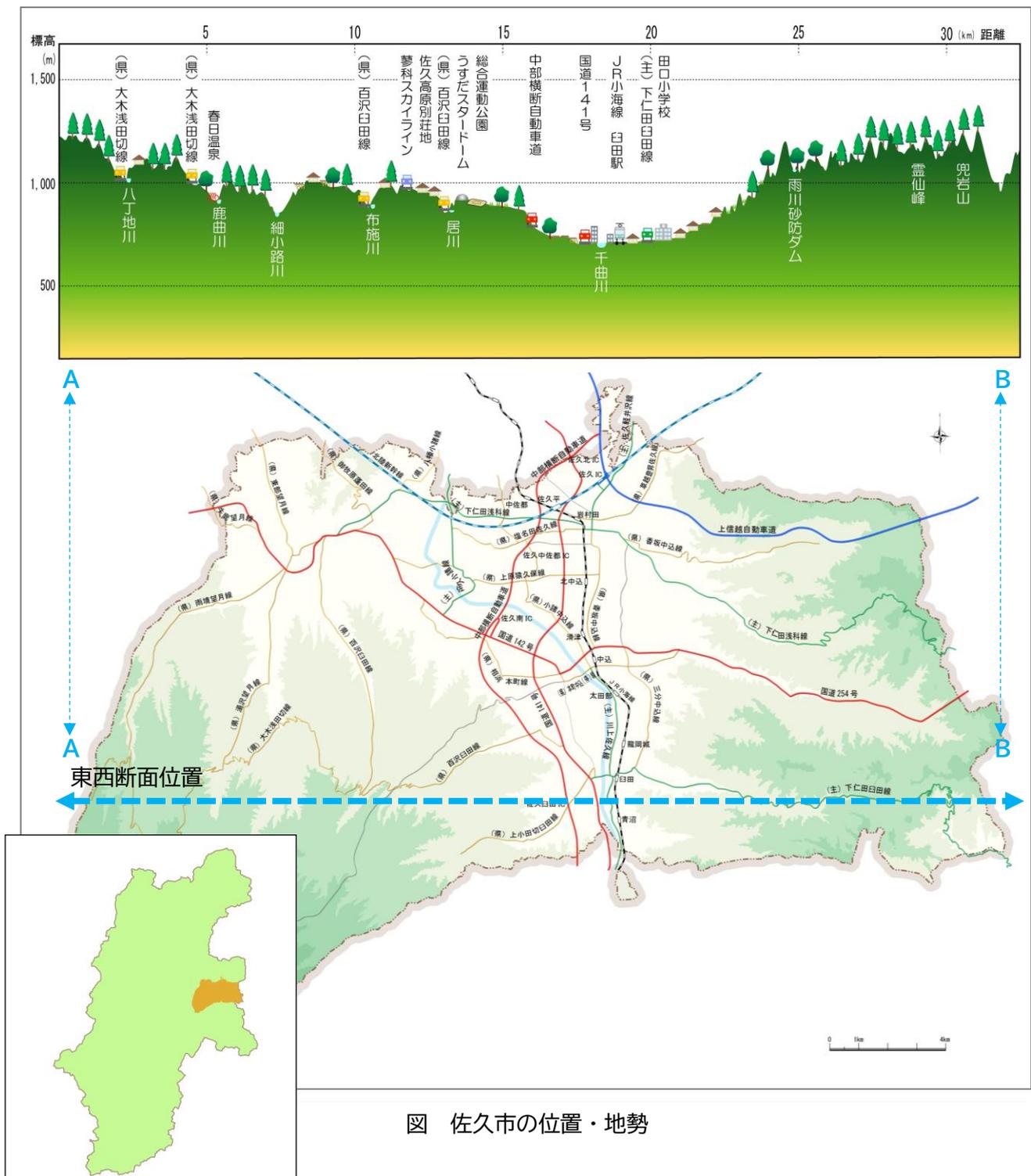


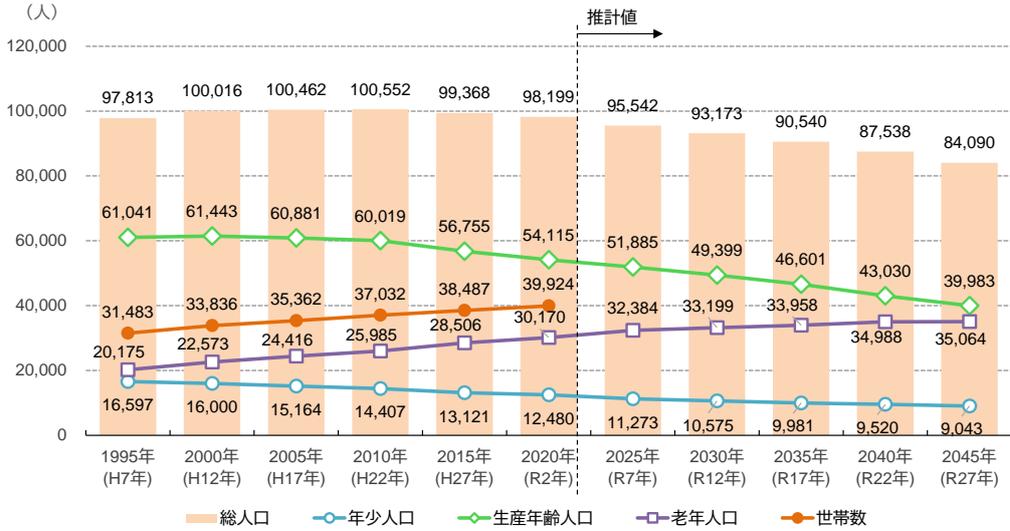
図 佐久市の位置・地勢

(2) 人口

① 人口動態

本市の2020年(令和2年)の総人口は98,199人で、2010年(平成22年)の100,522人をピークに減少傾向にあります。また、高齢者は増加傾向にあり、2020年(令和2年)の老年人口は30,170人、高齢化率は31%となっています。

国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)による将来推計人口では、概ね20年後の2040年(令和22年)には総人口が87,538人となり、高齢化率は40%まで上昇すると予測されています。

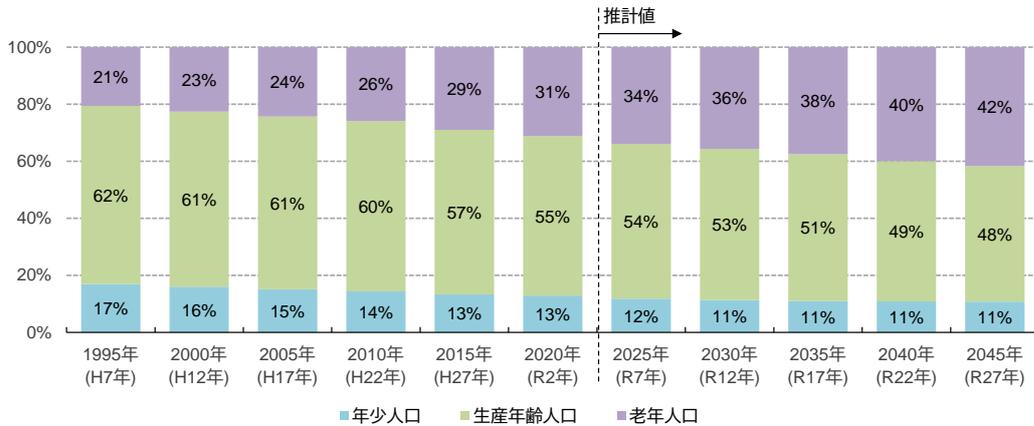


※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合があります。

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)推計)」

図 人口推移



※年齢不詳は除く

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)推計)」

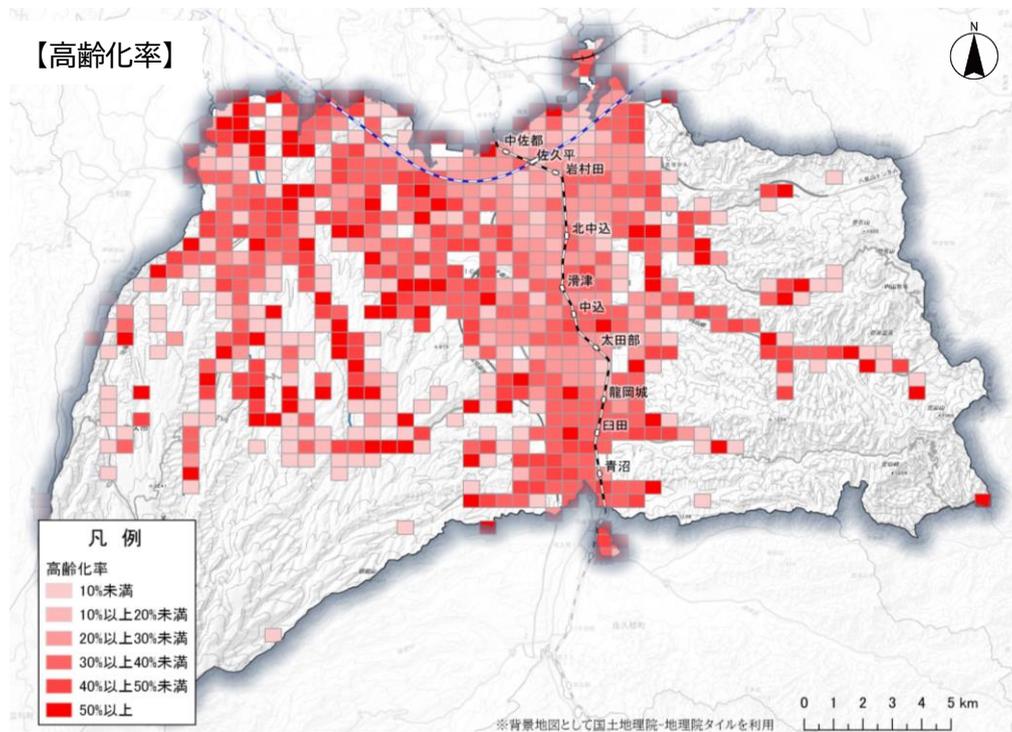
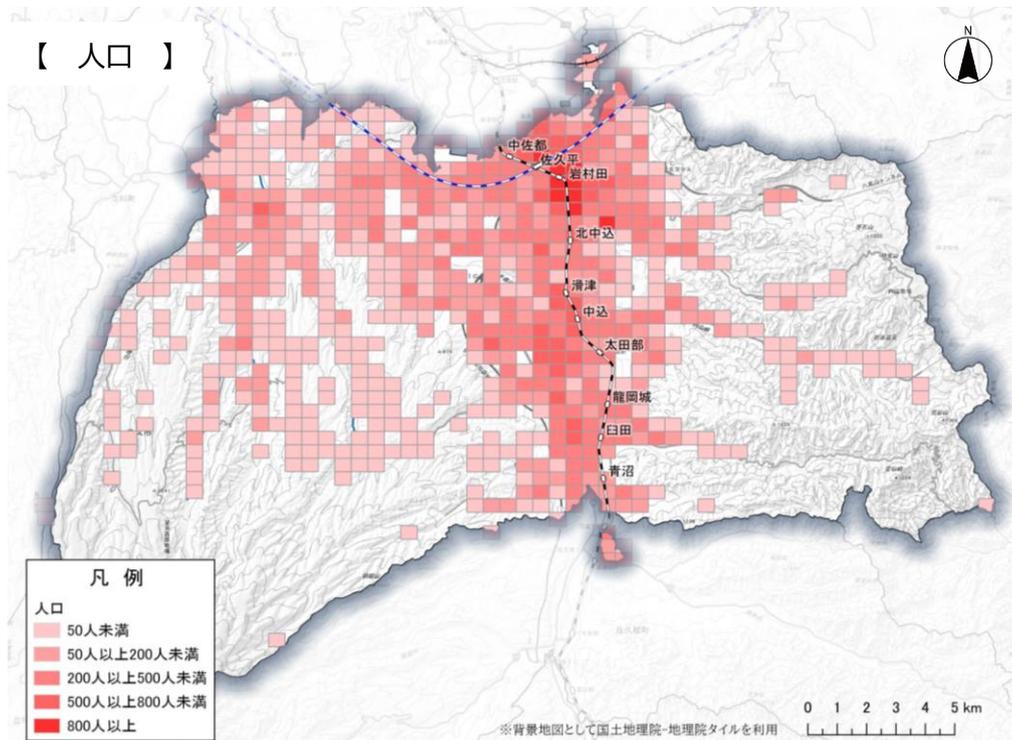
図 3区分別人口割合の推移

② 人口分布

1) 現況（2020年（令和2年））

現況（2020年（令和2年））の人口分布は、小海線沿いや幹線道路沿いに集中しています。その他周辺には人口が面的に広がり、谷筋に沿って広く分布しています。

高齢化率は、浅科地区、望月地区の市街地部とともに山あいの地区で比較的高齢化率が高い状況が伺えます。



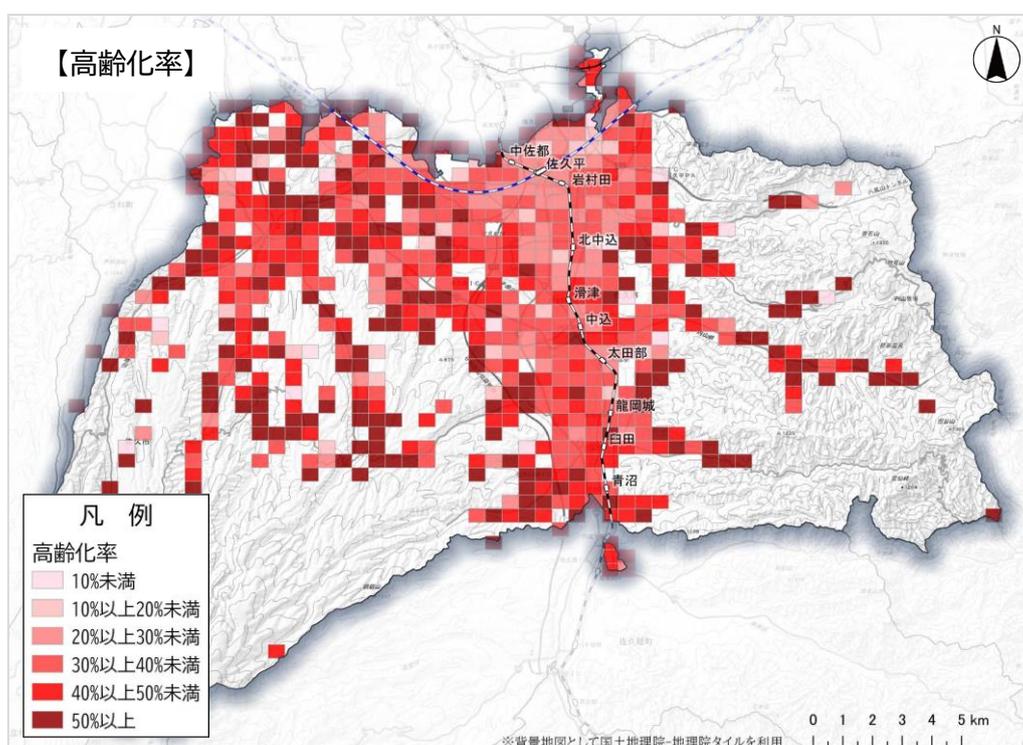
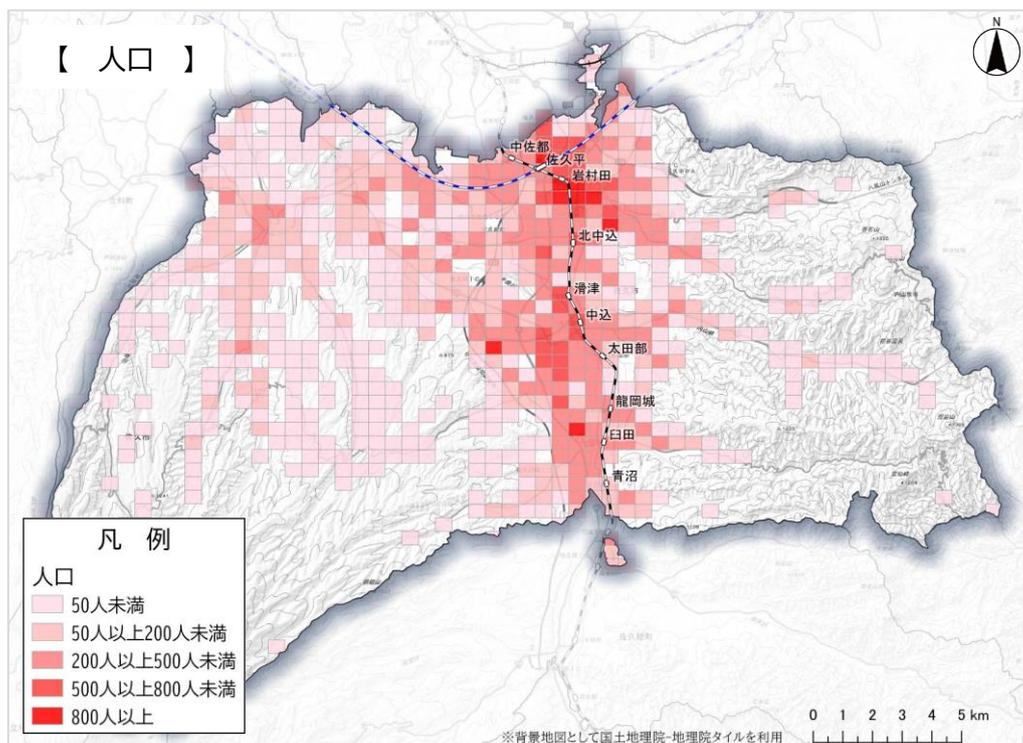
出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」

図 500mメッシュ別人口分布及び高齢化率：2020年（令和2年）

2) 将来（2030年（令和12年））

将来（2030年（令和12年））の人口分布は、人口が集積していた地域でも人口減少が進み、市街地の低密度化が進行すると予測されます。

高齢化率は、市内全域で高齢化が進展し、特に山あいの地域では顕著に高齢化が進展すると予測されています。

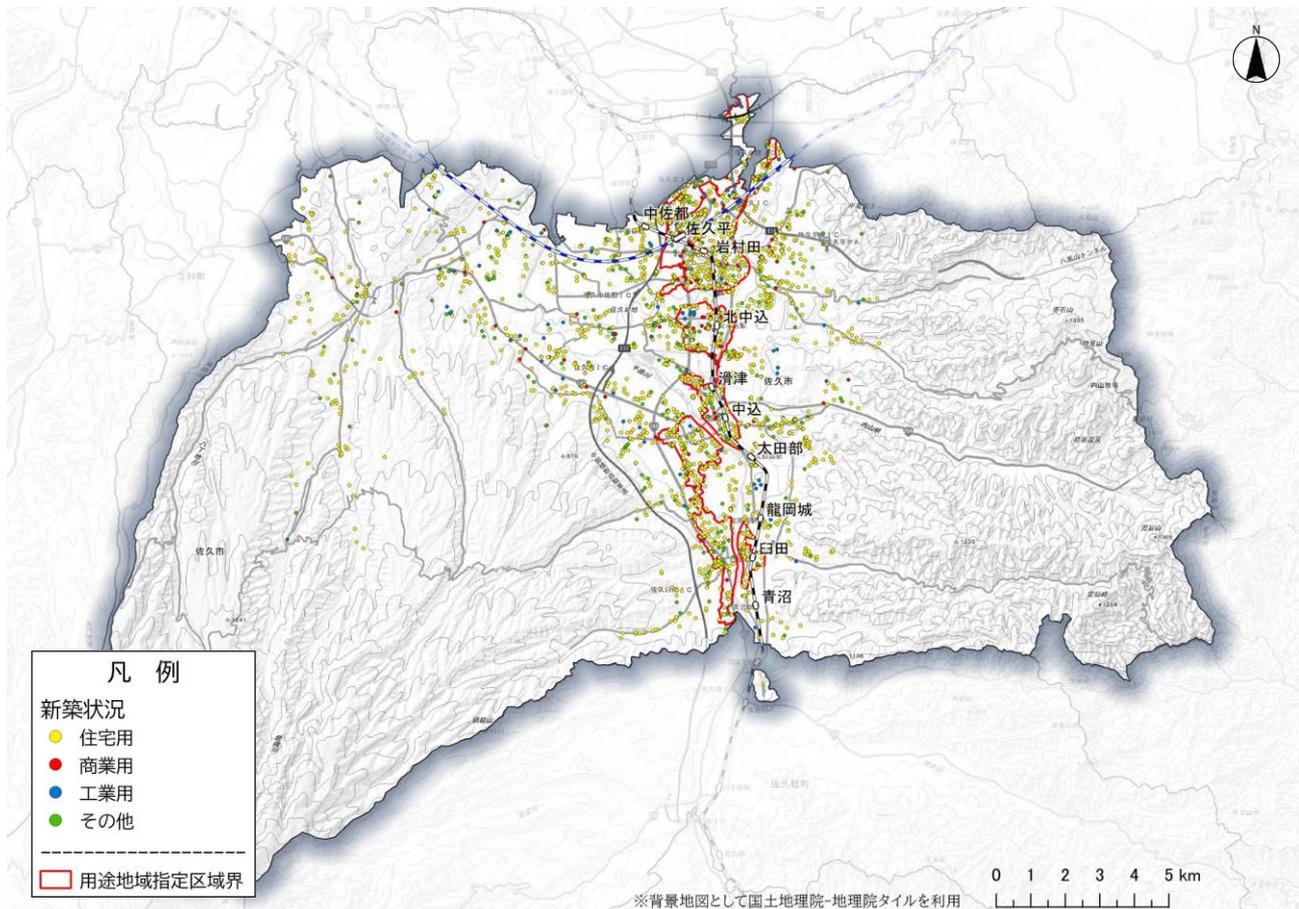


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口（2018年（平成30年）国政局推計）」

図 500mメッシュ別人口分布及び高齢化率：2030年（令和12年）

(3) 新築状況

新築状況をみると、用途地域内では1,114件、用途地域外では1,886件となっています。これにより、用途地域外への新築が進んでいることが伺えます。



出典：佐久市「佐久都市計画 令和元年度 都市計画基礎調査」

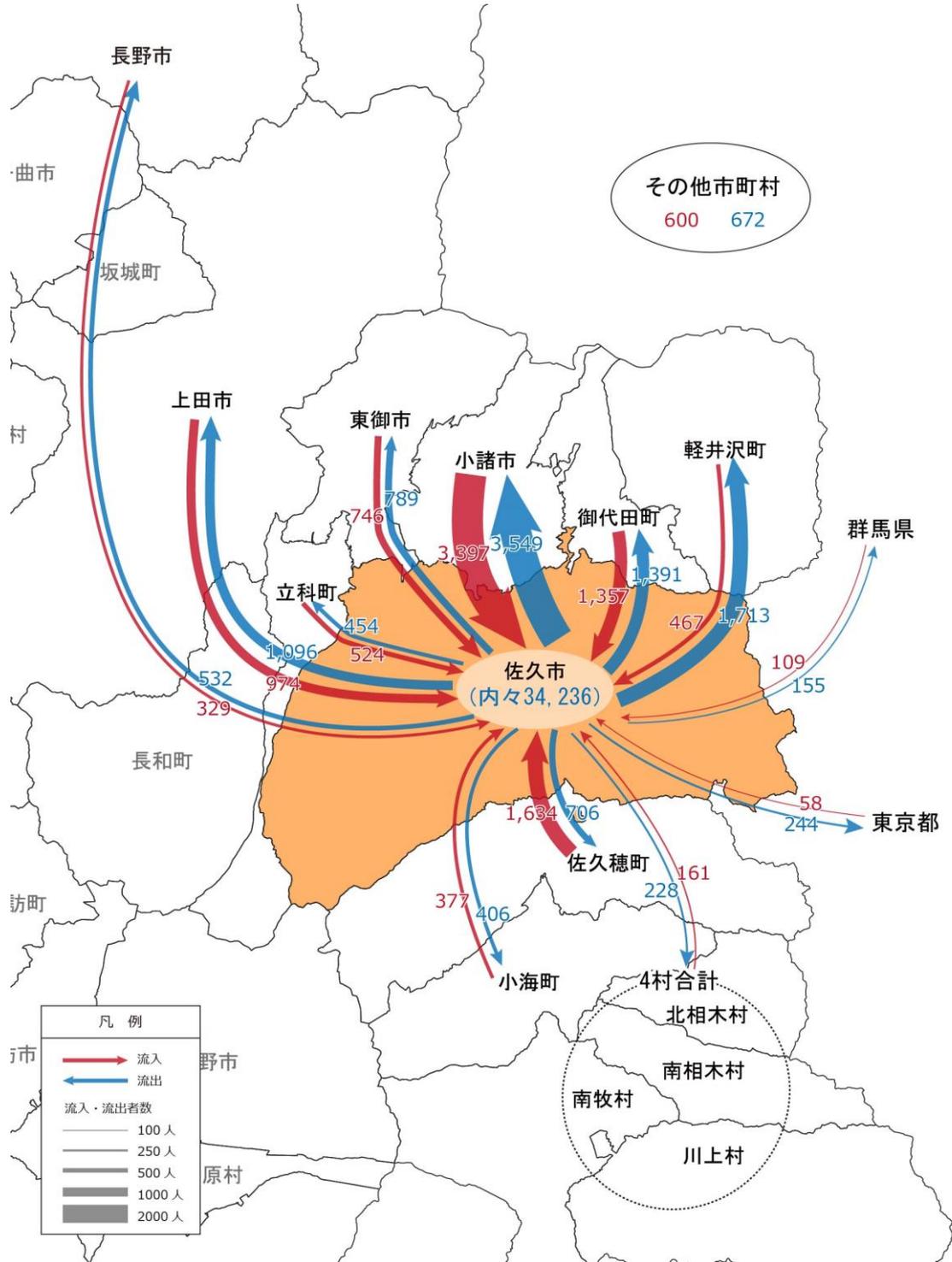
図 新築状況

(4) 通勤・通学流動

① 通勤流動

佐久市内での従業者数は45,788人です。そのうち本市の常住者は34,236人、市外からの流入者数は11,552人（うち従業地不詳819人）となっています。また、市外への流出者数は11,935人です。

市外との流動では、小諸市が最も多く、その他東信地域を中心に流動があります。また、群馬県や東京都との流動も見られます。



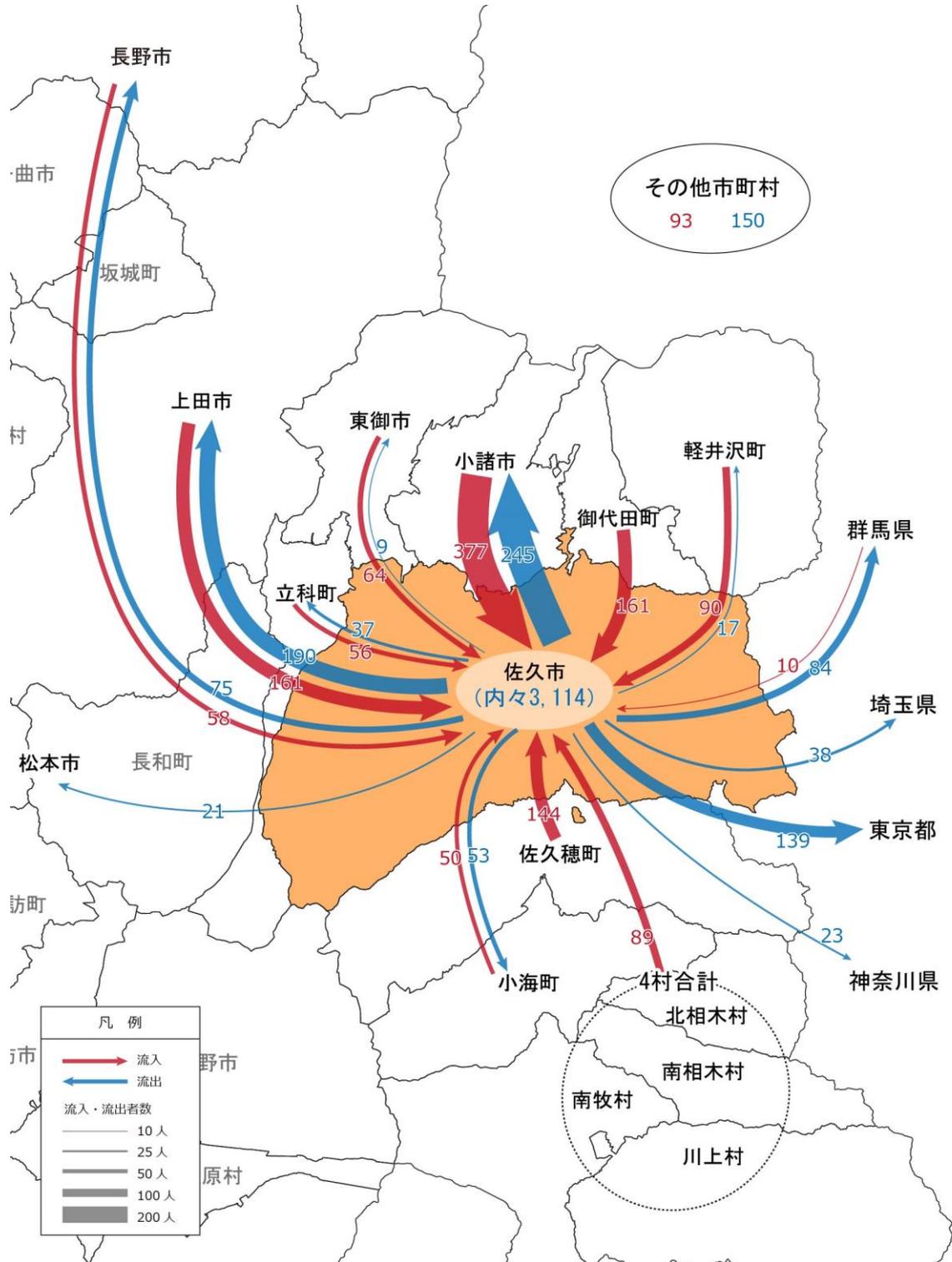
出典：2020年(令和2年) 国勢調査

図 通勤流動

② 通学流動

佐久市内の通学者数は4,588人です。そのうち本市の常住者は3,114人、市外からの流入者数は1,474人（うち通学地不詳86人）となっています。また、市外への流出者数は1,043人です。

市外との流動では、小諸市が最も多く、通勤同様にその他東信地域を中心に流動があります。また、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県との流動も見られます。



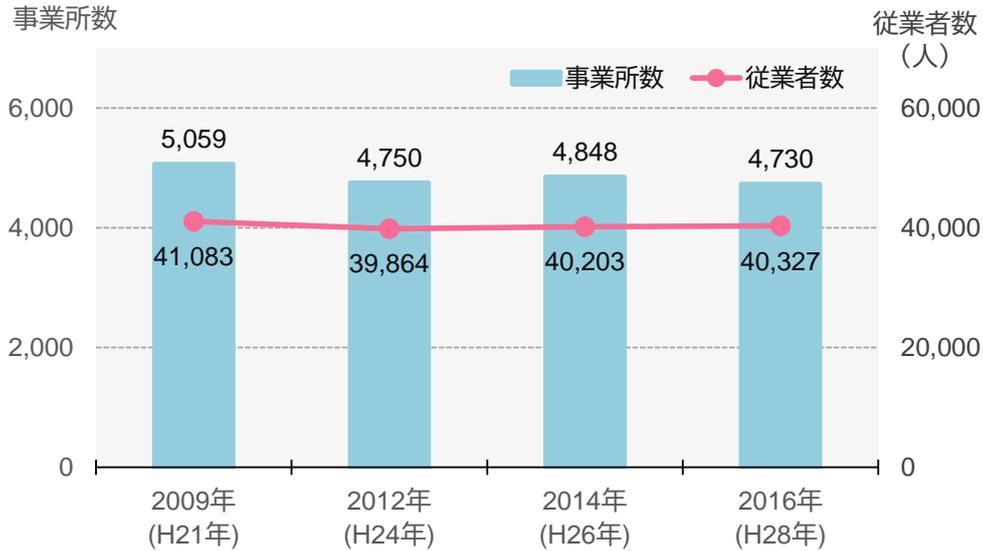
出典：2020年(令和2年) 国勢調査

図 通学流動

(5) 産業動向

① 事業所数、従業員数

事業所数・従業員数ともに、リーマンショックの影響もあり2012年（平成24年）に減少したものの、その後は微増または横ばいで推移しています。



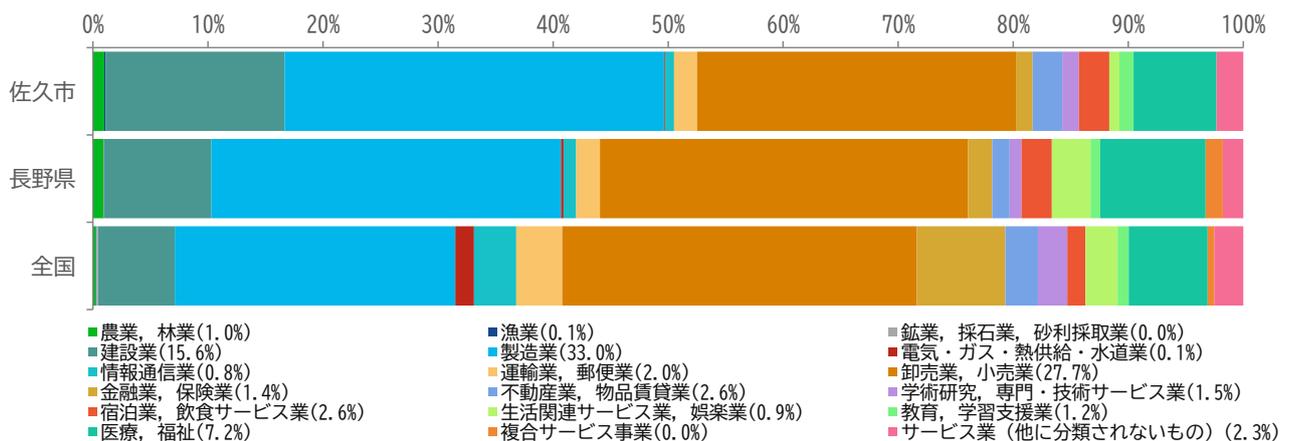
※企業数については、会社数と個人事業所を合算した数値。従業員数は事業所単位の数値。

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

図 本市の事業所数・従業員数の推移

② 産業構成比

産業構成比を長野県及び全国と比較すると、「建設業」及び「製造業」の構成比が高く、「卸売業、小売業」及び「金融業、保険業」の構成比が低くなっています。



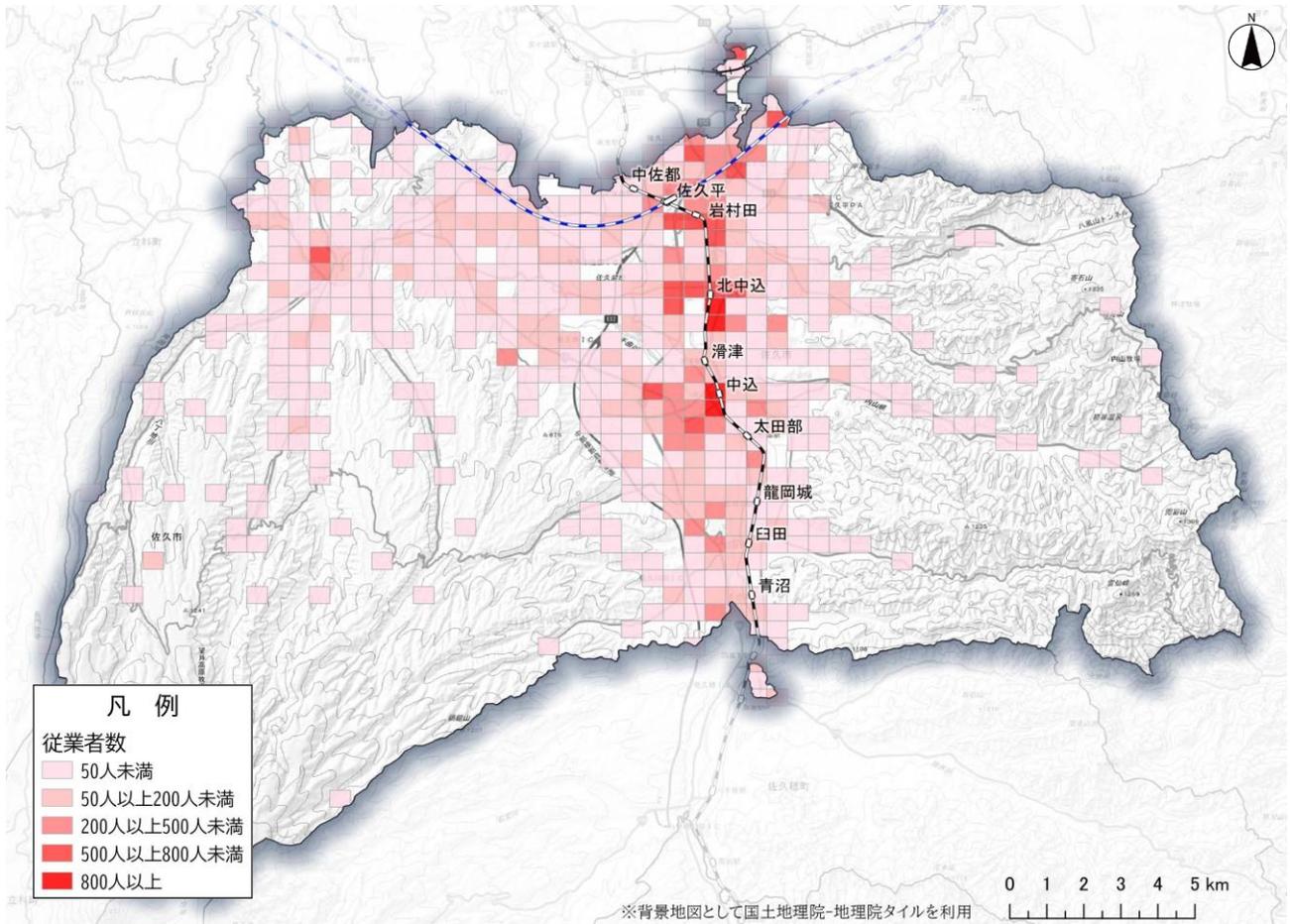
※凡例の数値は佐久市の数値を指す。

出典：経済センサス活動調査

図 産業大分類別に見た売上高（企業単位）の構成比

③ 従業員の分布

従業員の分布は、岩村田駅、北中込駅、中込駅周辺に集中しており、その他は市域全体に広く分布しています。



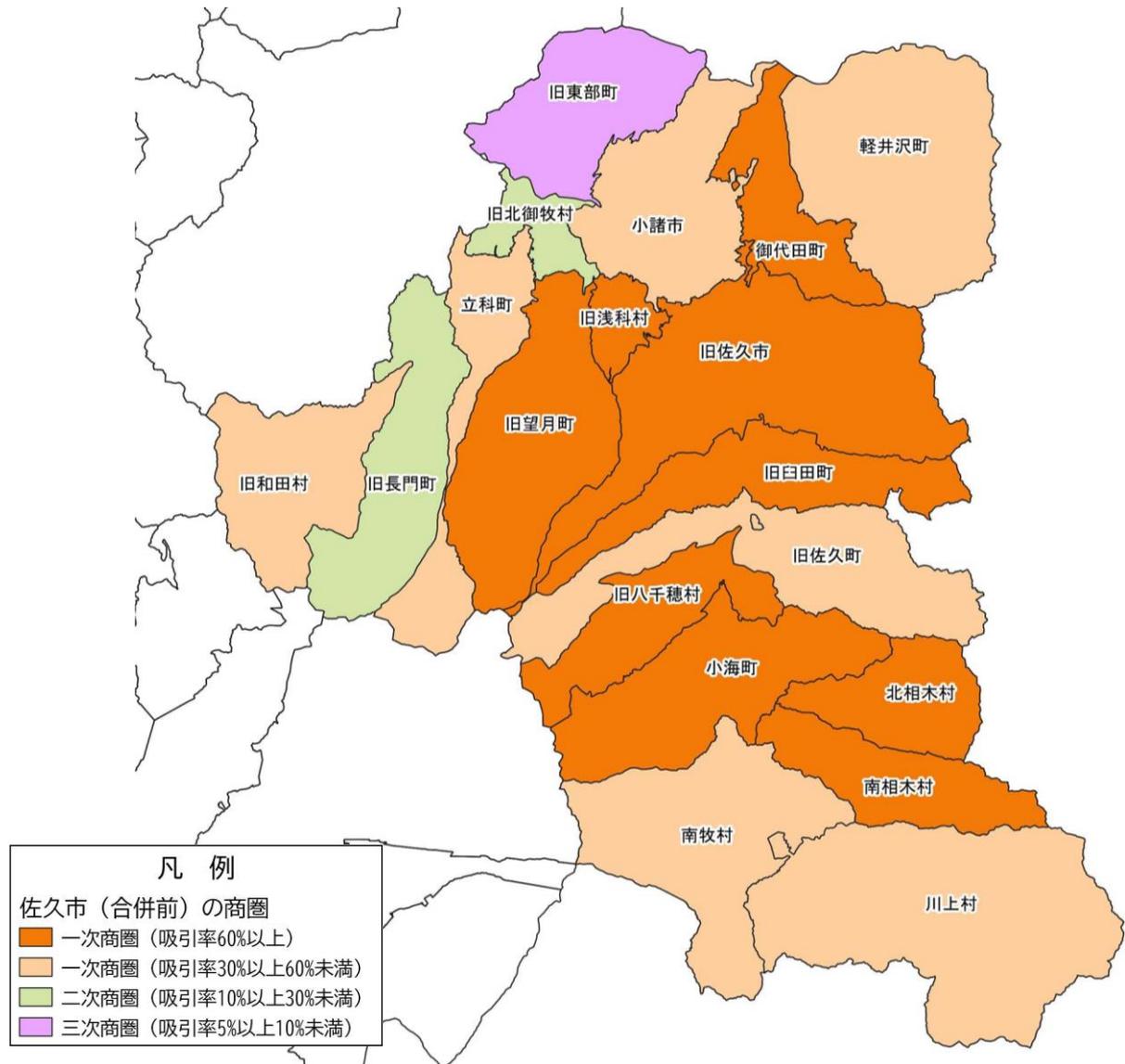
出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（経済センサス-基礎調査 2014年(平成26年)）」

図 500mメッシュ別従業員数分布

(6) 買い物動向

本市（合併前町村単位）の地元滞留率は88.5%となっており、県内で4番目に高い地元滞留率となっています。

商圈を見ると、隣接する市町村からの吸引率が高く、御代田町、旧八千穂村、小海町、北相木村、南相木村が一次商圈となっています。



出典：長野県産業労働部「平成30年度長野県商圈調査報告書」

図 佐久市（合併前）の商圈

【用語の定義】

- 地元滞留率
居住する地元市町村（2003年（平成15年）8月31日現在の旧市町村単位）内で主に買物をする世帯の割合（%）
- 流出率
地元市町村以外で主に買物をする世帯の割合（%）
- 吸引率
流出率を流出先の市町村側からとらえた割合（%）

(7) 施設分布

佐久平駅・岩村田駅周辺、北中込駅・市役所周辺、中込駅・野沢バスセンター周辺、臼田駅周辺、望月バスターミナル周辺に学校・病院・商業施設等が集中しています。

表 主な立地施設

地域	主な立地施設
① 佐久平駅・岩村田駅周辺	佐久大学、佐久平総合技術高等学校浅間キャンパス、佐久長聖高等学校、浅間総合病院の他、佐久平駅周辺にイオンモールなどの大型商業施設が集積しています。
② 北中込駅・市役所周辺	佐久市役所、佐久医療センター、地球環境高等学校の他、商業施設、駒場公園、佐久市立近代美術館など文化施設があります。
③ 中込駅・野沢バスセンター周辺	佐久合同庁舎、野沢北高等学校、野沢南高等学校の他、商業施設、ぴんころ地蔵、旧中込学校などの観光名所があります。
④ 臼田駅周辺	佐久市臼田支所、佐久総合病院本院、うすだ健康館、佐久平総合技術高等学校臼田キャンパス、商業施設、稲荷山公園があります。
⑤ 望月バスターミナル周辺	望月支所、川西赤十字病院、商業施設があります。

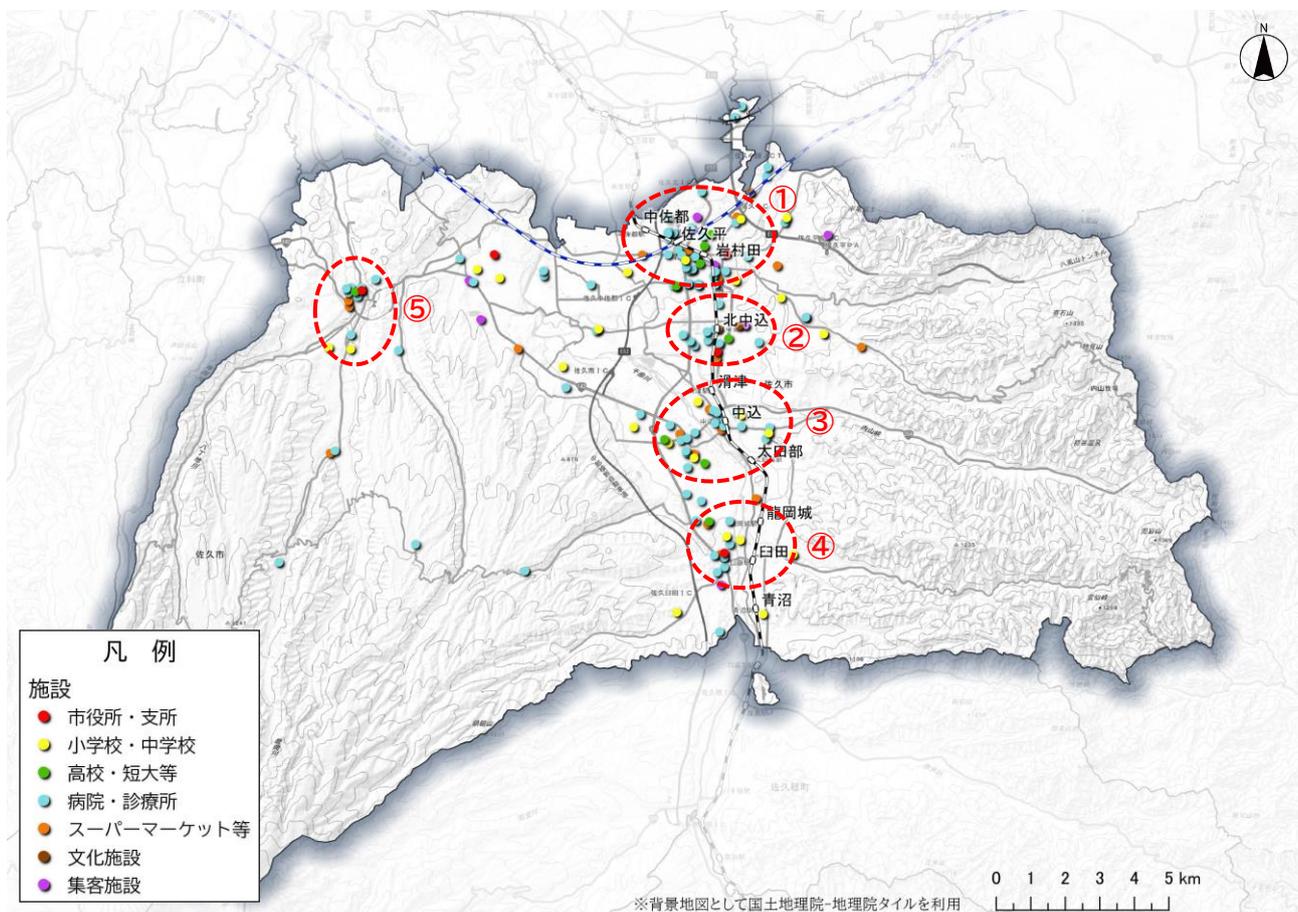
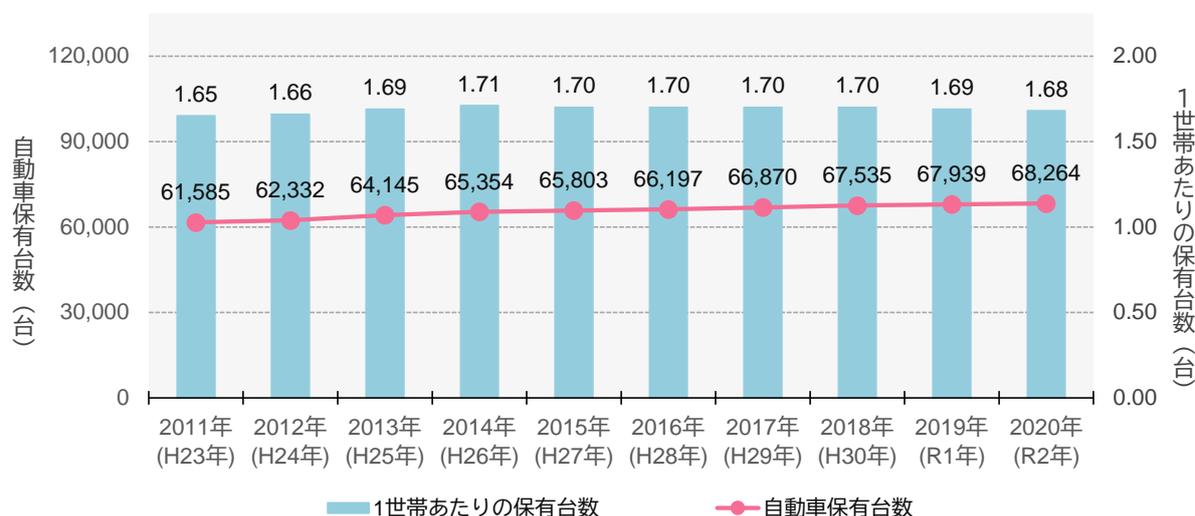


図 施設分布

(8) 自動車保有台数

自動車の保有台数はほぼ横ばいで推移しています。1世帯あたりの保有台数は2014年（平成26年）までは増加していたものの、世帯数の増加に伴ってその後は減少傾向にあります。

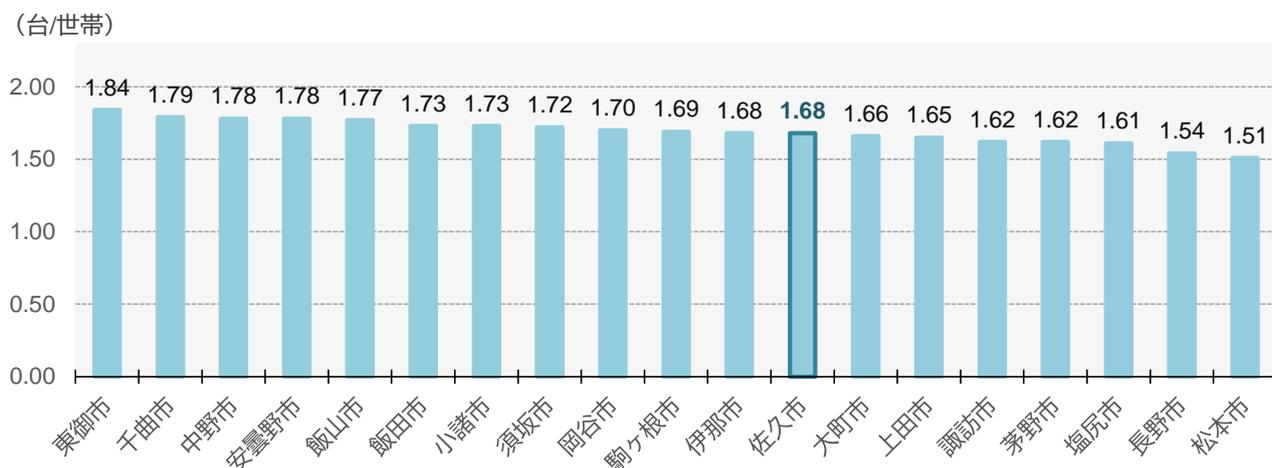
県内19市で比較すると、本市の1世帯あたりの自家用車保有台数は1.68台と全体の概ね中間に位置しています。



※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末3月31日時点）。1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末3月1日）」による世帯数より算出。

出典：北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

図 本市の自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推計



※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（2021年(令和3年)3月31日時点）。1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（2021年(令和3年)3月1日）」による世帯数より算出。

出典：北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数（2020年度(令和2年度)末）」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査（2020年(令和2年)3月1日）」再編加工

図 1世帯あたりの保有台数の長野県内19市比較（2020年度(令和2年度)）

3-2 佐久市の公共交通の現状

(1) 公共交通の運行状況

① 市内を運行する公共交通等の状況

鉄道路線としては、本市の北部を北陸新幹線が通っており、佐久平駅があります。南北には小海線が通っており、北陸新幹線と接続する佐久平駅と中佐都駅、岩村田駅、北中込駅、滑津駅、中込駅、太田部駅、龍岡城駅、臼田駅、青沼駅の10駅があります。

路線バスは、佐久医療センターと立科町を結ぶ中仙道線や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、東信運転免許センターと東御市を結ぶ久保通線、望月地区の山間の集落と望月バスターミナルを結ぶ春日線及び布施線が運行されています。また、佐久平駅と臼田支所を結ぶ「さくっと定時便(市街地線)」、佐久市役所と東エリアの停留所「車庫前」を結ぶ「さくっと定時便(東線)」が朝と夕方の時間帯限定で運行されています。

また、これまでの運行形態を抜本的に見直し、AI配車による予約システムを導入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、福祉輸送サービス、スクールバス、スクールタクシーの運行状況は後述のとおりとなっています。

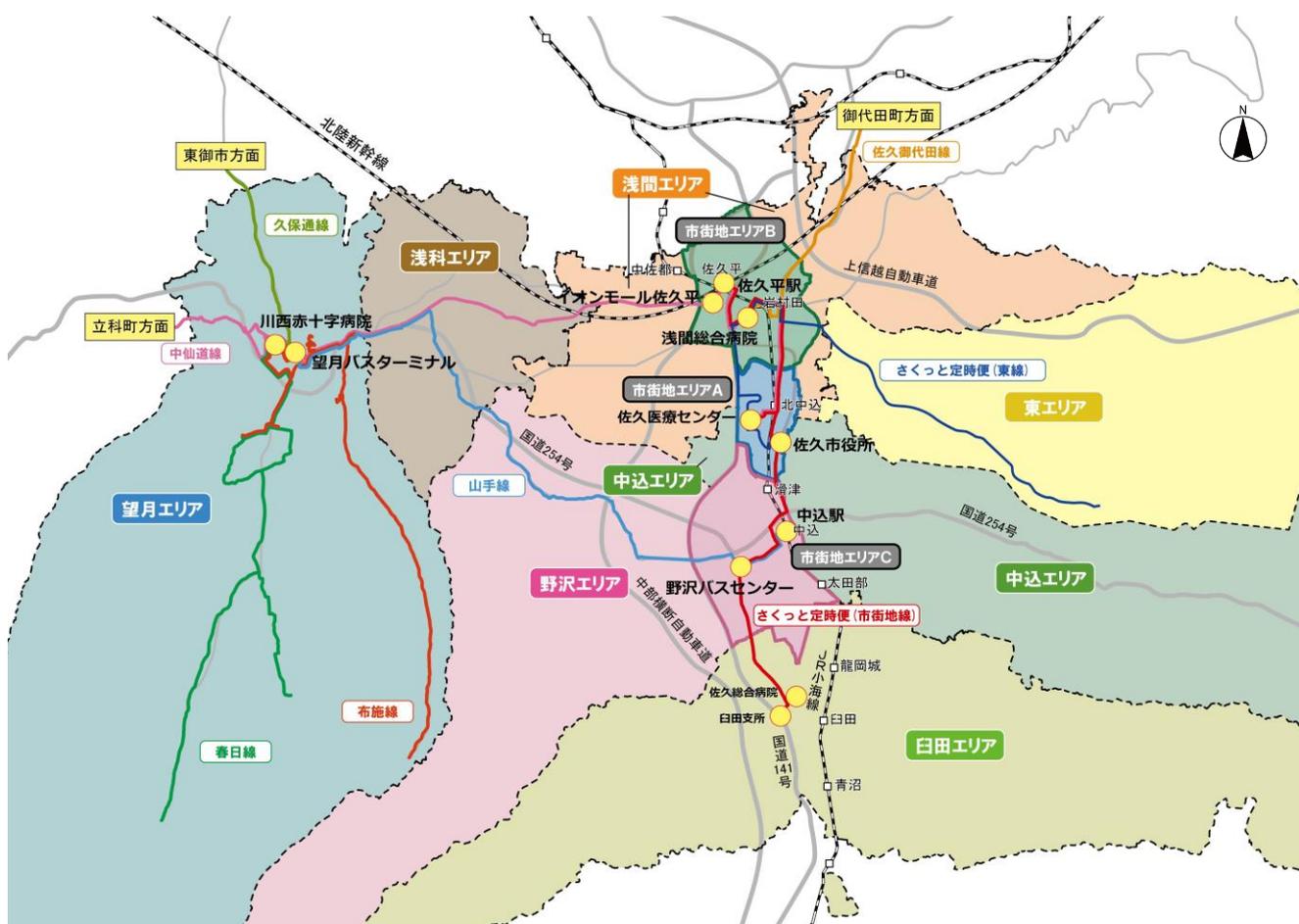


図 公共交通の運行状況 (2022年(令和4年)8月時点)

表 公共交通の運行状況

種別	路線名	運行事業者	運行区間	運行便数(往復)	運賃
鉄道	北陸新幹線	東日本旅客鉄道(株)	東京～金沢	佐久平駅発着便数 月～金：62便 土・休日：66便	
	小海線	東日本旅客鉄道(株)	小諸～小淵沢	佐久平駅発着便数 月～金：47便 土・休日：47便	
路線バス	中仙道線	千曲バス(株)	佐久医療センター～蓼科高校(立科町)	9便	大人200円 小人(小学生)100円、小学生未満無料、身体障害者手帳等所有者・妊産婦等は半額
	山手線	千曲バス(株)	望月バスターミナル～中込駅	月・水・金：8便 火・木：10便	
	佐久御代田線	千曲バス(株)	浅間総合病院～御代田駅(御代田町)	3便	
	久保通線	東信観光バス(株)	東信運転免許センター前～田中駅(東御市)	月～金：8便 ※東信運転免許センター前までは水曜日のみ	距離制運賃 望月～田中550円
	布施線	東信観光バス(株)	望月小～大木上	月～金：2便 ※大木上行は火・木のみ運行	大人200円 小人(小学生)100円、小学生未満無料、身体障害者手帳等所有者・妊産婦等は半額
	春日線	東信観光バス(株)	望月小～湯沢上	月～金：4便	

(2022年(令和4年)8月時点)

表 公共交通の運行状況

種別	路線名	運行地域・区間	運行時間帯	運賃
デマンド交通 さくっと	浅間エリア	浅間地区	月～金：8～12時、13時～17時	大人 200 円 小人(小学生)100円、小学生未満無料、身体障害者手帳等所有者・妊産婦等は半額
	東エリア	東地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	野沢エリア	野沢地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	中込エリア	中込地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	臼田エリア	臼田地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	望月エリア	望月地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	浅科エリア	浅科地区	月～金：8～12時、13時～17時	
	市街地エリア	市街地	月～金：8～12時、13時～17時	
	さくっと定時便(市街地線)	佐久平駅～臼田支所	月～金：4 便	
	さくっと定時便(東線)	佐久市役所～車庫前	月～金：2 便	
タクシー	事業者名 (市内に本社を有するものに限る。)			
	浅科観光ハイヤー(株)、岩村田観光タクシー(株)、(有)高原タクシー、佐久小諸観光(株)、佐久ハイヤー(株)、(有)新海タクシー、千曲ハイヤー(株)、ニュー交通(有)、松葉タクシー(有)、望月ハイヤー(有)、八千穂タクシー(有)			

(2022 年(令和 4 年)8 月時点)

公共交通以外の輸送サービス

上記の公共交通のほか、以下の輸送サービスを実施しています。

表 公共交通以外の輸送サービスの状況

事業名	内容
高齢者外出支援サービス・障害者外出支援サービス	公共交通を利用することが困難な高齢者や障がい者の通院を支援するための、自宅と医療機関の間の送迎サービス
遠距離通学スクールバス・スクールタクシー	原則として居住地から学校までの距離が小学校にあっては片道 4 km 以上、中学校にあっては片道 6 km 以上の児童又は生徒の通学のために運行するバス又はタクシー

(2022 年(令和 4 年)8 月時点)

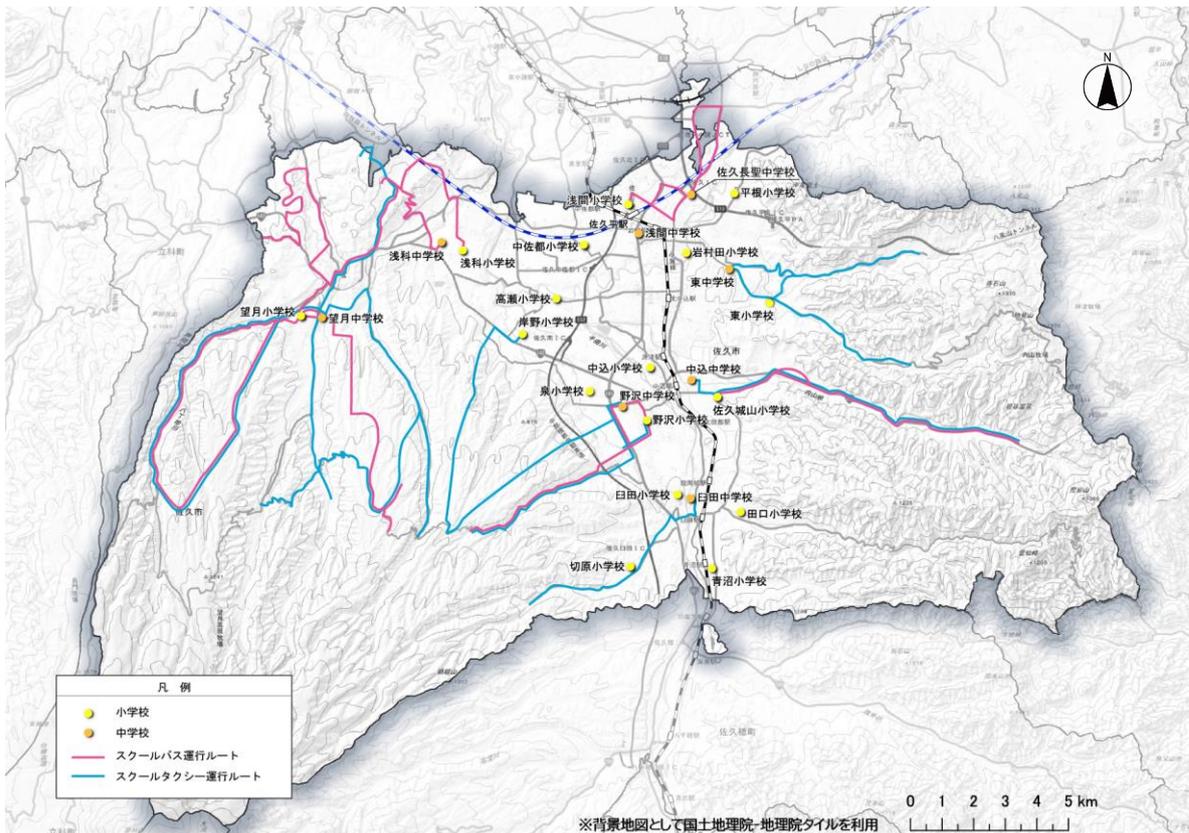


図 スクールバス・スクールタクシーの運行状況

表 スクールバス・スクールタクシーの運行状況

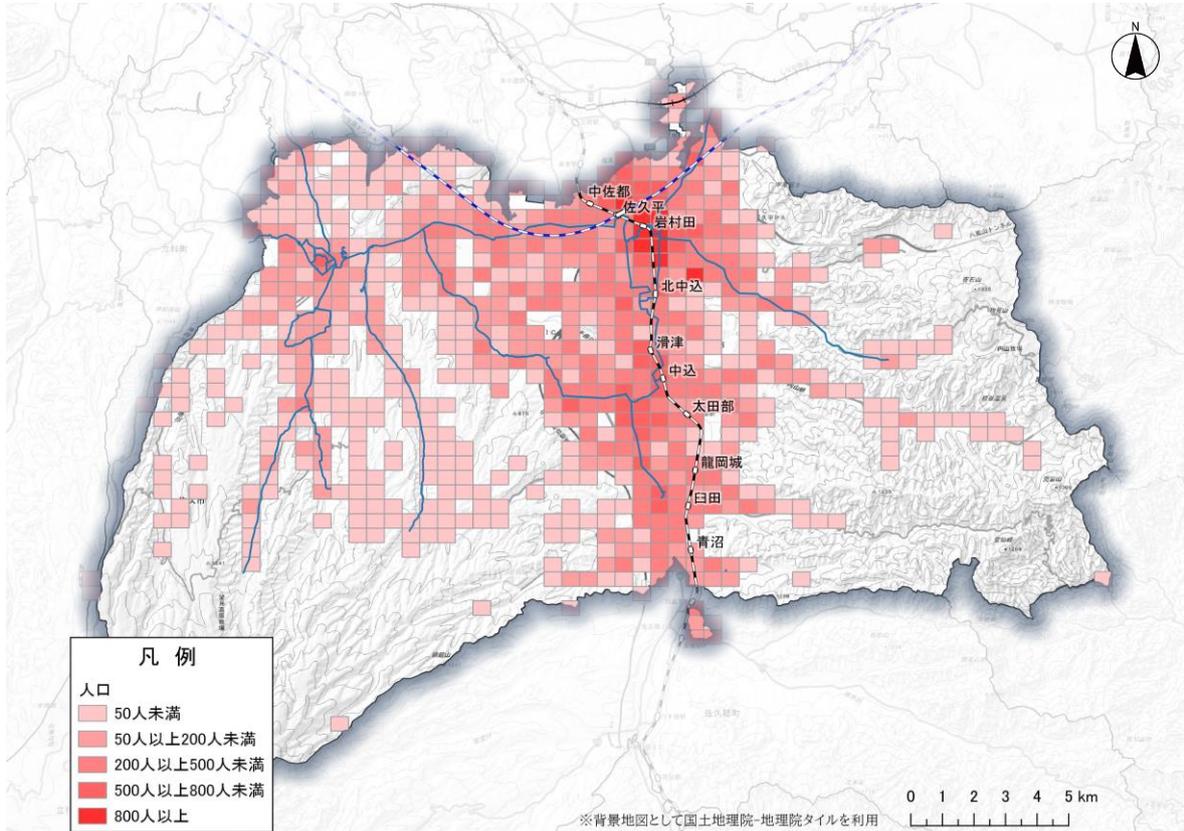
学校名	種別	運行地域
佐久平浅間小学校	スクールバス	小田井地区・岩村田住吉町地区の一部
野沢小学校	スクールバス・スクールタクシー	大沢地区
岸野小学校	スクールタクシー	東立科地区
佐久城山小学校	スクールバス・スクールタクシー	内山地区
東小学校	スクールタクシー	東地地区、駒込地区
浅科小学校	スクールバス	御牧原・入の沢地区
望月小学校	スクールバス	印内原・御牧原・百沢地区、茂田井・観音寺・印内地区、長者原地区、延沢・合の沢・協西地区
野沢中学校	スクールバス・スクールタクシー	美笹・東立科・大沢新田地区
中込中学校	スクールタクシー	内山地区
東中学校	スクールタクシー	東地地区、駒込地区
臼田中学校	スクールタクシー	上小田切西地区
浅科中学校	スクールバス	御牧原地区
望月中学校	スクールバス・スクールタクシー	印内原・御牧原・百沢地区、長者原地区、延沢・合の沢・協西地区、春日地区、布施地区

(2022年(令和4年)8月時点)

② 公共交通のカバー状況

500mメッシュ人口（2020年（令和2年））と公共交通の運行状況を重ね合わせると、鉄道または路線バスの沿線を中心に人口が多い状況となっています。

なお、現在はデマンド交通さくっとによって市内全域を公共交通が網羅している状況となっています。



※青色の線が路線バスのルート 出典：2020年（令和2年） 国勢調査

図 公共交通のカバー状況

③ 網形成計画以降の市内公共交通の変遷

2017年（平成29年）3月に策定された網形成計画以降の本市の公共交通の変遷を整理しました。

表 市内公共交通の変遷

年次		内容
2017年(平成29年)	10月	<ul style="list-style-type: none"> ・「佐久市地域公共交通網形成計画（2017年(平成29年)3月）」に基づき、公共交通網の再編を実施 ・市内巡回バス(浅科線、中佐都線、平根線、岸野線、中央線、平賀線)を廃止 ・市内エリアデマンドタクシー(平根エリア、東エリア、平賀エリア、野沢エリア、浅科エリア、中佐都エリア)の運行を開始 ・布施線・春日線の日中デマンド運行を開始 ・市内循環バス 北循環線、南循環線の運行を開始
2019年(令和元年)	9月末	・佐久御代田線の日中便を廃止
	11月末	・合同庁舎線、香坂線、志賀線を廃止
	12月	・市内循環バス 北循環線、南循環線の土日便を廃止
2021年(令和3年)	3月末	・内山線、大沢線を廃止
	4月	・デマンドタクシーの呼称をデマンド交通さくっとに変更
	8月末	・塩名田・耳取線を廃止
	9月末	<ul style="list-style-type: none"> ・佐久上田線を廃止 ・市内循環バス 北循環線、南循環線を廃止 ・中仙道線の日中便及び土日便を廃止
	10月	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通さくっとの実証運行開始 【変更内容】： <ul style="list-style-type: none"> ・臼田・望月地域を路線型からエリア型に変更し、運行曜日を月～金に統一 ・循環バスが運行していた地域を市街地エリアとして追加し、市内全域での運行開始 ・会員登録制度の導入 ・予約受付時間を当日1時間前までに変更 ・臼田・望月地域において自宅前乗降を開始（自宅前乗降対象：75歳以上の方・障がい者・妊産婦・運転免許証自主返納者） ・さくっと定時便 市街地線の運行を開始
2022年(令和4年)	4月	・自宅前乗降を市内全域に拡大
	7月	・デマンド交通さくっとの小学生未満の自宅前乗降を開始
	8月	・さくっと定時便 東線の運行を開始
	10月	・デマンド交通さくっとのキャッシュレス決済の導入
	11月	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスのキャッシュレス決済の導入 ・路線バスのバスロケーションシステムの導入

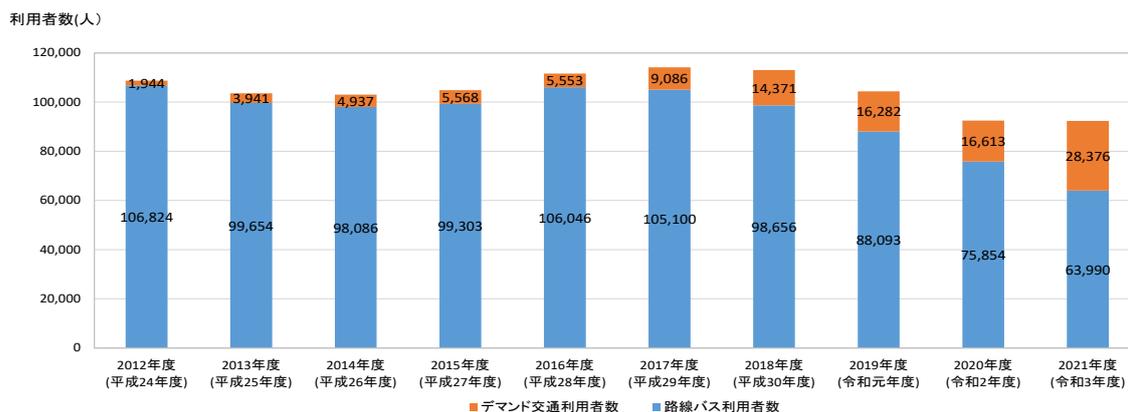
※ルート・ダイヤ変更、停留所の追加等の軽微な変更は除く。

(2) 公共交通の利用状況

① 路線バス・デマンド交通

路線バスの利用状況の推移をみると、2014年度（平成26年度）までは徐々に減少していましたが、その後2016年度（平成28年度）にかけては増加傾向となりました。しかし、それ以降は再び減少傾向となっており、2020年度（令和2年度）には新型コロナウイルス感染症の影響もあり、前年度から大幅に減少しています。

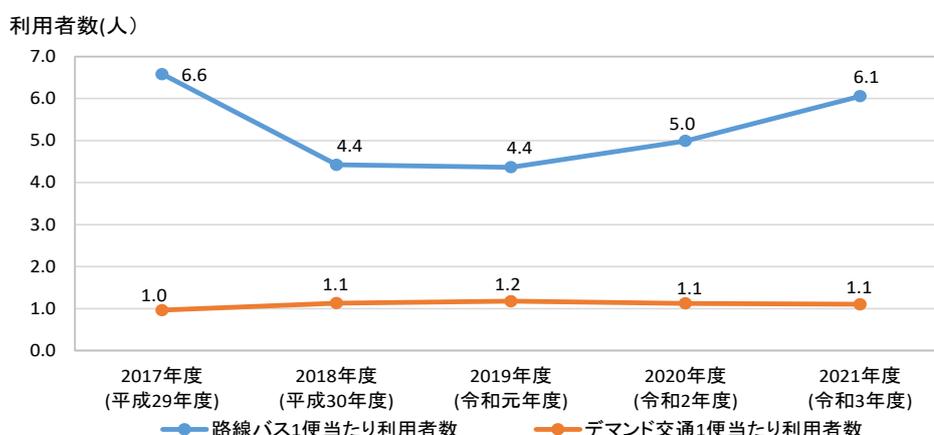
デマンド交通は、次第に運行範囲を拡大したこともあり、利用者数は増加傾向となっています。特に2017年度（平成29年度）には運行範囲を拡大、2021年度（令和3年度）には新たなデマンド交通さくっとの運行を開始したことにより、利用者数がそれぞれ前年度より大きく増加しています。



出典：佐久市資料

1便当たり利用者数の推移をみると、路線バスは2018年度（平成30年度）から2021年度（令和3年度）にかけて増加傾向となっており、デマンド交通はほぼ横ばいとなっています。

なお、路線バスは2017年度（平成29年度）から2018年度（平成30年度）にかけて大きく減少していますが、これは比較的用户数が多かった市内巡回バス6路線が廃止された影響によるものと考えられます。また、2020年度（令和2年度）から2021年度（令和3年度）にかけて増加しているのは、利用者数が低迷していた市内循環線が廃止された影響によるものと考えられます。



出典：佐久市資料

図 1 便当たりの路線バス・デマンド交通の利用状況

② 路線バス・デマンド交通利用者の傾向

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。

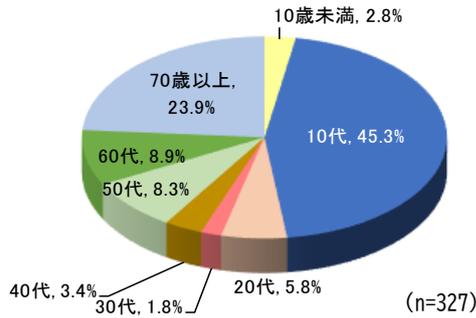


図 路線バス利用者の年齢層

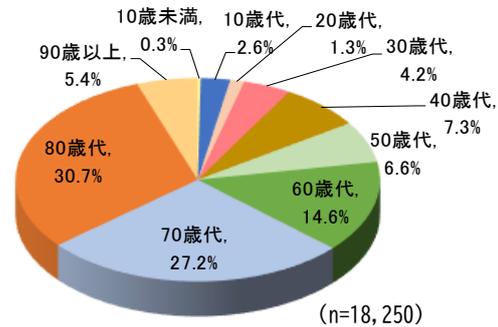


図 デマンド交通利用者の年齢層

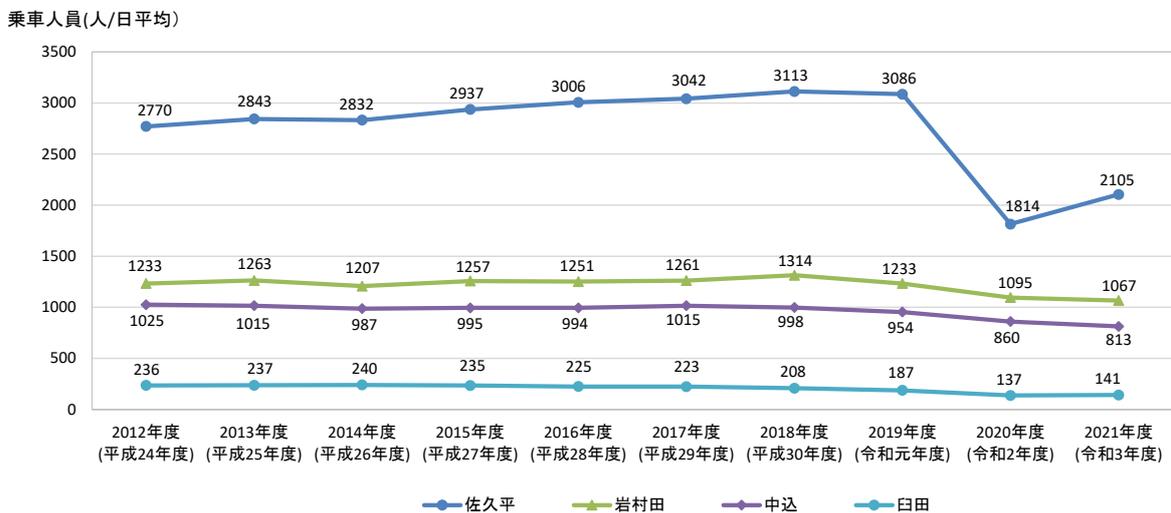
※バス利用者ヒアリング調査(2019年(令和元年)7月実施)より

※「デマンド交通さくっと」利用実績(2021年(令和3年)10月~2022年(令和4年)3月)より

③ 鉄道

佐久平駅及び小海線の岩村田駅、中込駅、臼田駅の乗車人員の推移をみると、佐久平駅の乗車人員は2015年度(平成27年度)の北陸新幹線金沢延伸以降は増加傾向でした。しかし、2020年度(令和2年度)の新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、2021年度(令和3年度)には若干の回復が見られましたが依然として低い人数となっています。

小海線3駅の乗車人員はほぼ横ばいで推移していますが、2020年度(令和2年度)以降は新型コロナウイルス感染症の影響により若干の減少となっています。



※佐久平駅の乗車人員には北陸新幹線と小海線の人数を含む

出典：東日本旅客鉄道(株)

図 市内主要駅の乗車人員

3-3 住民及び公共交通利用者意識の把握

(1) 「地域公共交通に関するアンケート調査」及び「デマンド交通さくっと利用者アンケート調査」

① 調査概要

デマンド交通さくっとに関する予約方法や運賃、日常生活のお出かけ先等や公共交通に関するご意見・ご要望を把握し、「佐久市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために、無作為抽出した市民を対象にした「地域公共交通に関するアンケート調査」及びデマンド交通さくっとの会員登録者を対象とした「デマンド交通さくっと利用者アンケート調査」を2021年（令和3年）11～12月に実施しました。

調査概要

配布日：2021年（令和3年）11月12日（金） 締め切り：2021年（令和3年）12月3日（金）

配布数：① 地域公共交通に関するアンケート（一般市民 5,000名）

② デマンド交通さくっと利用者アンケート

（会員登録者（10月末登録時点） 1,439名）

調査方法：郵送による配布・回収

回答者数：① 地域公共交通に関するアンケート 1,974サンプル（回収率 39.5%）

② デマンド交通さくっと利用者アンケート

904サンプル（回収率 62.8%）

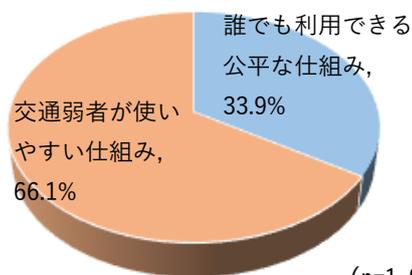
主な設問：佐久市の公共交通の今後の方針について(①のみ)

日常生活でのお出かけ先(①・②共通)

「デマンド交通さくっと」の満足度(②のみ)

② 調査結果(一部抜粋)

1) 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



- ・ 「利用者の絞込みをして、交通弱者(自動車など自らの移動手段を持たない方)が使いやすい仕組みを構築すべき」が約66%となっており、「誰でも利用できる公平な仕組み」(約34%)を上回っている。

図. 調査結果 ※地域公共交通に関するアンケート調査のみの質問

2) 今後の運賃設定について適切だと思うもの

- ・ 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ともに約8割が「現在のままでよい」と回答している。

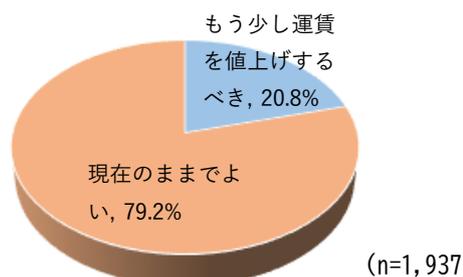


図. 地域公共交通に関するアンケート調査での結果

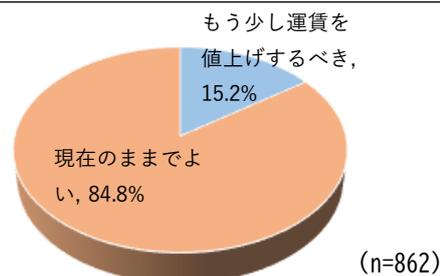


図. デマンド交通さくっと利用者アンケート調査での結果

3) 市内全域での自宅前乗降に対しての考え

- ・ 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ともに「高齢者などに限って自宅前で乗降」の割合が最も高くなっている。

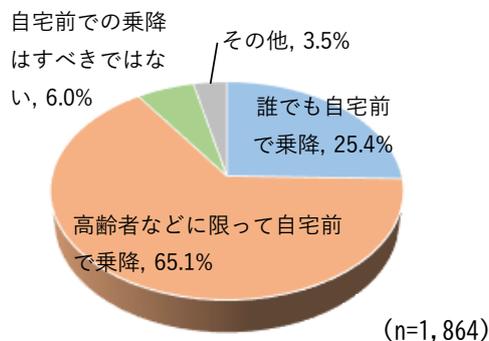


図. 地域公共交通に関するアンケート調査での結果

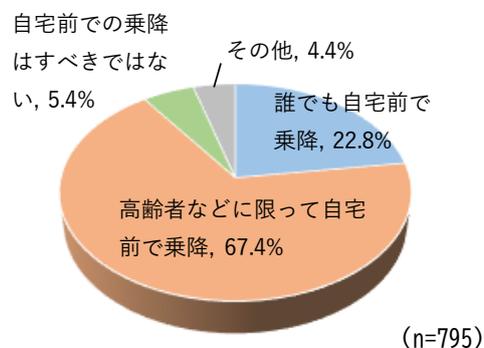


図. デマンド交通さくっと利用者アンケート調査での結果

4) デマンド交通さくっとの今後の予約方法について

- ・ 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ともに「現状のままでよい」が最も多くなっている。
- ・ 地域公共交通に関するアンケート調査では、「インターネットやアプリからの予約」が「現状のままでよい」とほぼ同数となっている。

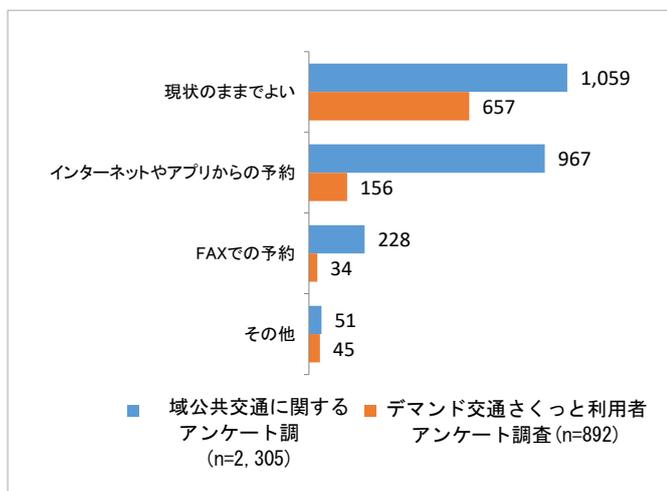


図. 調査結果(複数回答)

(2) 路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査

① 調査概要

路線バス等による通学の状況や利便性向上に向けて、浅科地区及び望月地区に居住する高校生及び高校生・中学生の保護者を対象とした路線バスに関するアンケート調査を実施しました。

調査概要

回答期間：2021年(令和3年)10月25日(月)～11月15日(火)

配布数：高校生 201名、保護者 334名

調査方法：ながの電子申請サービスを利用したweb回答形式

回答者数：高校生 89サンプル(回収率 44.3%)

保護者 134サンプル(回収率 40.1%)

主な設問：通学・帰宅時の移動手段

通学先の選択にあたり移動手段はどの程度重要か

バスのどのような点が改善・変更されれば利用したいか

② 調査結果(一部抜粋)

1) 高校生の通学・帰宅時の移動手段

- ・ 高校生及び保護者のどちらも送迎の割合が最も高くなっている。

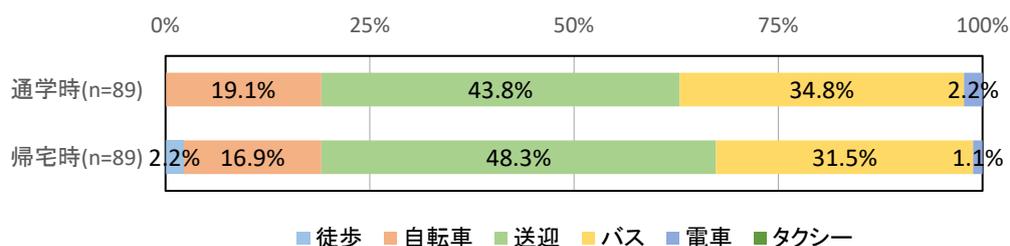


図. 通学・帰宅時の移動手段

2) 保護者による送迎の負担の程度

- ・ 保護者が送迎することへの負担に対しては、全ての保護者が「送迎が負担」と回答しており、「負担が大きい」が67.5%、「負担はやや大きい」が32.5%と大きな負担になっていることがわかる。

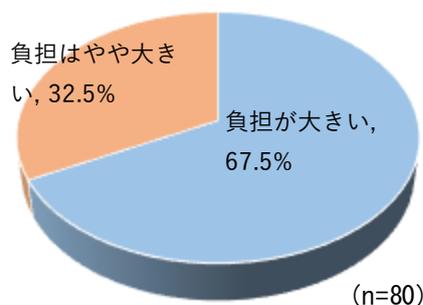


図. 送迎の負担の程度

3) 負担が大きいを送迎している理由

・ 負担が大きいを送迎している理由は「公共交通の時間が合わないから」が約 36%と最も多く、次いで「学校までの公共交通がないから」が約 21%となっている。

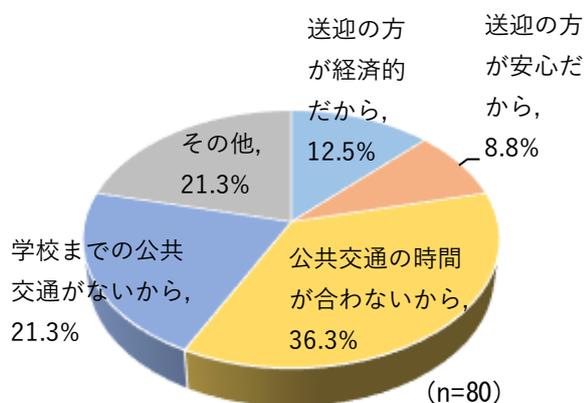


図. 負担が大きいを送迎している理由

4) バスのどのような点が改善・変更されれば利用したいと思うか

・ 高校生と保護者のいずれも「乗車したい時間に運行される」が最も多くなっている。

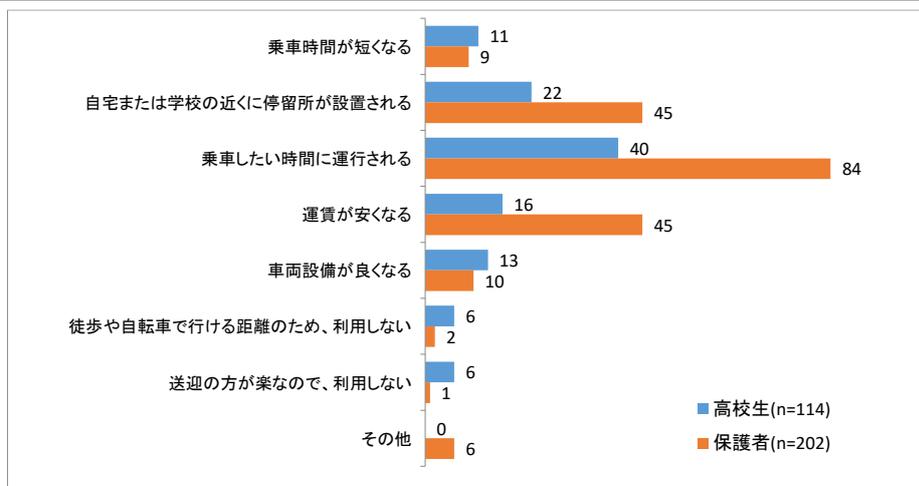


図. バスのどのような点が改善・変更されれば利用したいと思うか

5) キャッシュレス決済対応の必要性

・ 約半数以上が必要(かなり必要、まあまあ必要)と回答している。

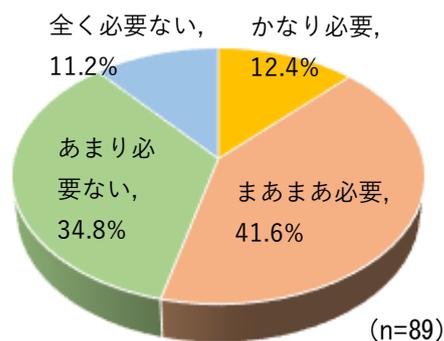


図. キャッシュレス決済対応の必要性

4 佐久市の公共交通の課題

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、本市の公共交通の課題を以下のように整理しました。

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

本市では妊産婦や障がい者等の運賃割引のほか、デマンド交通さくっとにおける自宅前乗降の実施など交通弱者等に配慮した公共交通施策に取り組んできました。

また、一般市民を対象に実施した「地域公共交通に関するアンケート調査」でも、公共交通の今後の方針として「交通弱者が使いやすい仕組み」という回答が多い結果となりました。

このことから、日常生活の移動に困っている交通弱者等が不便なく公共交通を利用できる環境づくりを一層進めていくことが必要です。さらに、公共交通だけで対応することが困難なニーズに対しては福祉事業等との連携を図っていくことが必要です。

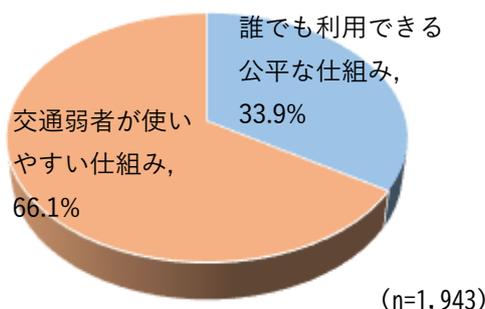


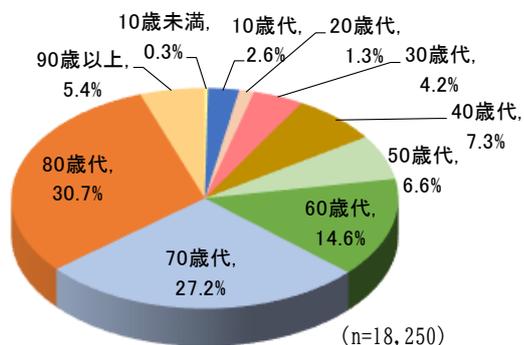
図. 「地域公共交通に関するアンケート調査」における佐久市の公共交通の今後の方針としてふさわしいと思うもの(再掲)

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

デマンド交通さくっとの主な利用者層は高齢者となっています。

デマンド交通さくっとに対する改善要望としては「高齢者が利用する医療施設等への新たな停留所の設置」や「予約時間を拡大してほしい」等の意見があります。

このような利用者ニーズ、特に高齢者のニーズへの対応を行いデマンド交通さくっとの利便性向上を図ることが必要です。



※「デマンド交通さくっと」利用実績
(2021年(令和3年)10月~2022年(令和4年)3月)より

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

市内を運行している路線バスは、主に通学に対応した運行を行っていることから、利用者の多くは高校生となっています。

しかし、中仙道線や山手線が運行している浅科地区や望月地区に居住する高校生を対象に行った「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」では、通学時・帰宅時の主な移動手段としてバスを利用している生徒は約3割であるのに対し、保護者の送迎が約4～5割と保護者の送迎に依存している状況もみられます。

一方で、保護者の約7割が送迎の負担が大きいと回答していることから、保護者の負担を減らすために高校生の公共交通利用への更なる転換を促すことが必要です。

このことから、路線バスの主たる利用者である高校生の利用ニーズに対応した運行などの検討が課題といえます。

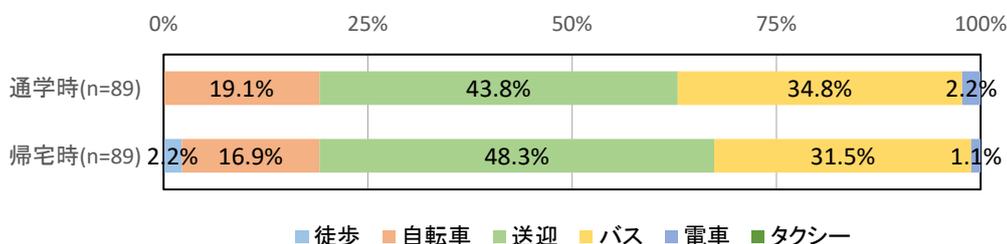


図. 「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」における通学時・帰宅時の主な移動手段(再掲)

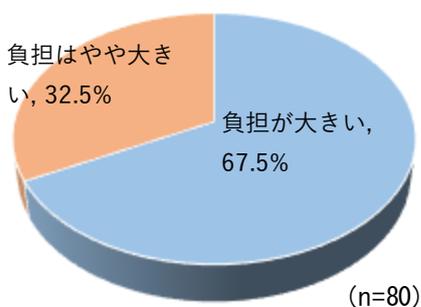


図. 「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」における送迎することへの負担の程度(再掲)

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

公共交通の運行維持に係る全体経費については最適化を図ることを前提としていますが、事業内容の拡充のほか近年の原油価格高騰や物価上昇の影響を受け、増加傾向にあります。

一方で、デマンド交通さくっとの利用者数は増加傾向にあるものの、公共交通全体の利用者数は減少傾向にあり、収入の減少が見込まれます。

過度な公的負担の増加は、持続可能性に大きな課題となることが予想されることから、適正な収支バランスを維持していく必要があります。

5 佐久市の公共交通の基本方針と目標

5-1 佐久市の公共交通の基本方針

公共交通の課題を踏まえて、本市の公共交通の基本方針を以下のように整理しました。

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。

※DXとは、Digital Transformationの略称であり、進化したIT技術を社会へ浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革させる概念のこと。

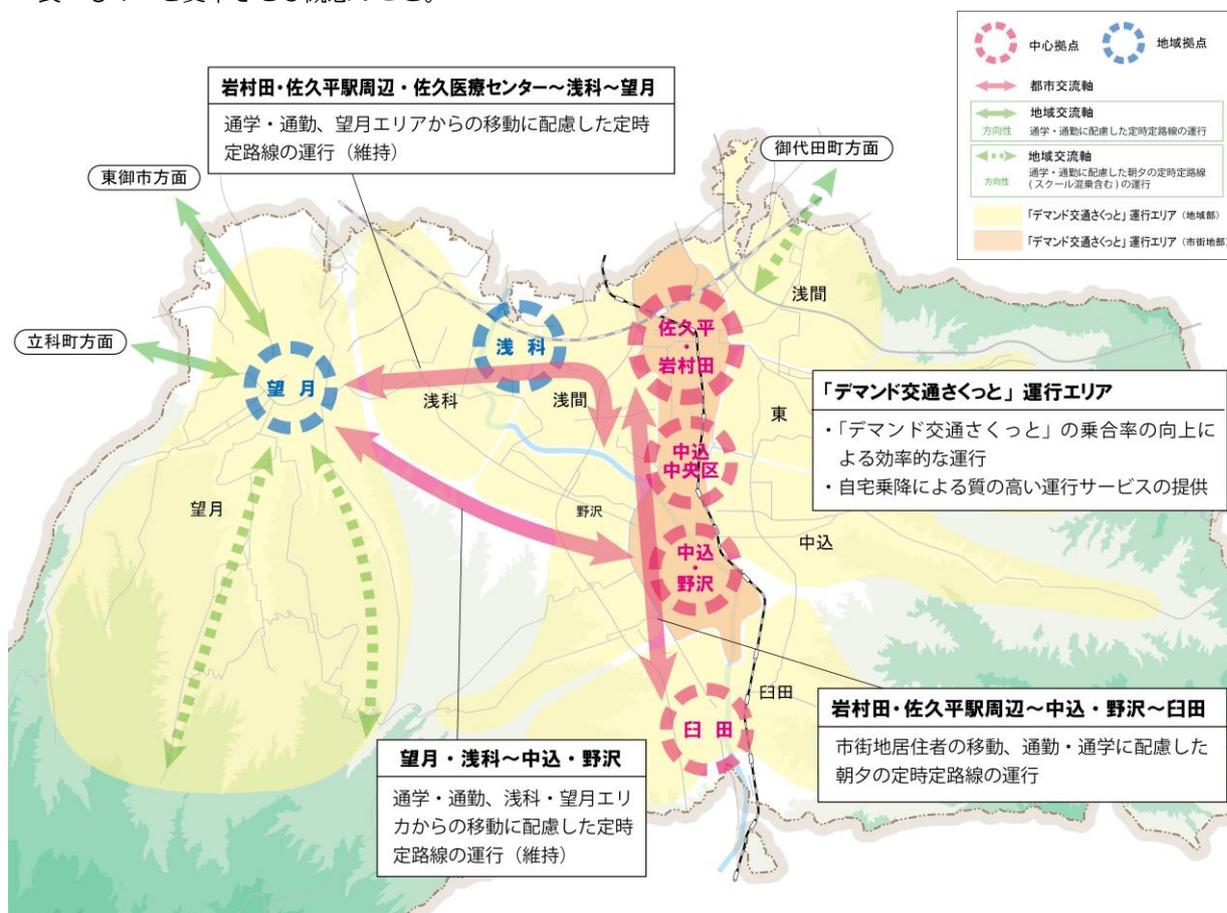


図. 本市における公共交通体系

5-2 佐久市の公共交通の目標

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。

具体的には、高齢者等でも乗降がしやすい車両の研究や運転免許証自主返納者への支援のほか、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。

具体的には、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・改善のほか、利用していない方の利用に向けた利用促進や広報活動を行い、高齢者を重視したより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。

具体的には、中仙道線や山手線の運行ルート及びダイヤを通学に配慮したものととして維持し、更に部活動終了後の利用にも配慮した運行により改善を図ります。なお、ダイヤの設定においては鉄道との接続利便性を確保していきます。

そのほか、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済などスマートフォンを活用した施策により利便性の向上を図ります。

【国庫補助金の活用】

公共交通の安定的な確保維持を図っていくため、次のとおり国庫補助金を活用していきます。

中仙道線は、市外からの通勤・通学など広域的な移動において重要な役割を担っていることから、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の活用を継続していきます。

また、山手線およびデマンド交通さくっとは中仙道線や鉄道と接続し、通勤・通学手段となるほか、高齢者等の移動手段として必要不可欠な役割を担っています。そのため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を継続していきます。

表 国の支援を受ける路線と国庫補助金の種類

種別	路線名	国庫補助金の種類
路線バス	中仙道線	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
	山手線	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
デマンド交通	デマンド交通さくっと	(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

6 目標達成のための施策・事業

目標を達成するために実施する施策は以下のとおりとします。

1. 公共交通を利用しやすい環境づくり

運転免許証自主返納者への支援や誰もが利用しやすい車両の研究、公共交通体験イベントの実施や利用促進活動などにより、交通弱者等が公共交通を利用しやすい環境づくりを行います。

2. デマンド交通さくっとの維持・改善

デマンド交通さくっとは、市内全域を移動できる公共交通として維持していくものとし、利便性の向上を図るための停留所の新設やドライバー向け安全運転講習会の実施などによる改善を図っていきます。

3. 路線バスの維持・改善

路線バスは、主に高校生の通学手段として維持していくものとし、高校生の新たなニーズに対応していくための運行ルートの見直しや部活動対応便の運行、鉄道との接続利便性の向上のためのダイヤ見直し等を実施しながら改善を図っていきます。

4. 公共交通 DX の導入・推進

先進技術を活用し、より利便性を向上させるための取組として、GTFS※等の整備と活用や佐久広域圏内での広域連携 MaaS の研究等を行い公共交通 DX の導入・推進を図ります。

※GTFS とは、バスの経路探索サービスや地図サービスへの情報提供を目的に策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

5. 地域輸送資源の活用による移手段の確保

公共交通の利用が困難な高齢者・障がい者の移動や小・中学生の遠距離通学といったニーズに公共交通のみで対応することは困難です。

そのため、外出支援サービス（福祉有償運送）やスクールバス・スクールタクシーといった地域輸送資源を活用することにより移手段の確保を図ります。

表 施策・事業と目標の関連性

施策	事業	目標との関連性		
		目標1	目標2	目標3
1. 公共交通を利用しやすい環境づくり	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・つくとの維 交	①新たな停留所の設置	○	○	
	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	○		
維持・改善 3. 路線バスの	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	○	○	
5. 地域輸 送資源の活用 による移動手 段の確保	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	○		

1. 公共交通を利用しやすい環境づくり

① 公共交通体験イベントの実施

実施主体：佐久市（以下「市」といいます。）、事業者

ぞっこん！さく市など市民が多く集まるイベントでは、実際に市内を運行する路線バスやデマンド交通さくっとの車両を展示し、イベント来訪者への乗車体験を実施していました。

今後も、市民が気軽に公共交通を体験できるイベントを企画・実施し、公共交通利用意識の醸成を図ります。



図. 「ぞっこん！さく市」でのバス車両の乗車体験

② 視認性を上げた車両デザインの導入

実施主体：市、事業者

本市出身の漫画原作者 武論尊氏の代表作である「北斗の拳」のキャラクターをデザインした車両や市のイメージキャラクター「佐久の鯉太郎ミニ」をデザインした車両を導入し、市民から好評でした。

今後の運行車両についても、視認性を上げたデザインの導入を検討していきます。



図. 市内を運行していた北斗の拳ラッピングバス車両

③ 運転免許証自主返納者への支援

実施主体：市、事業者

本市では、運転免許証を自主返納した高齢者等に対して、デマンド交通さくっとや路線バスを一定回数無料で利用していただける支援を実施しています。今後も、交通安全のための取組の一環として運転免許証自主返納者への支援を実施していきます。

④ 妊産婦・子育て世代へのサービス拡充

実施主体：市

本市では、これまで妊産婦への運賃割引やデマンド交通さくっとの自宅前乗降への対応などを実施してきました。今後も妊産婦・子育て世代へのサービスの拡充を行っていきます。

⑤ 誰もが利用しやすい車両の研究

実施主体：市

本市ではこれまでに、車両のステップを低くした低床車両の導入や車両への手すりを設置するなど、高齢者や障がい者等が利用しやすい車両への改善を図ってきました。今後も引き続き、誰もが利用しやすい車両の研究を行っていきます。

⑥ 乗車体験企画の実施

実施主体：市・事業者

公共交通を普段利用しない方に公共交通を身近に感じていただけるよう、実際に乗車していただける企画を実施し、利用促進を図ります。



図. 市で発行したキッズバス

⑦ 利用促進活動

実施主体：市

市民に公共交通の利用方法や乗り方について知ってもらうため、出前講座「まちづくり講座」の実施や、ホームページ上で公開する利用促進動画の作成などを行います。

⑧ 小海線駅周辺の駐輪場整備・管理

実施主体：市

本市では小海線の利用者のための施策として、小海線駅周辺の駐輪場の整備や管理を行っています。今後も引き続き、駅利用者の利便性向上を図るため、駅周辺に設置している駐輪場の整備や維持管理を実施していきます。

2. デマンド交通さくっとの維持・改善

① 新たな停留所の設置

実施主体：市

本市では、これまで区からの要望やアンケート調査結果等に基づき停留所の新設を行ってきました。今後も、利便性向上を図るため利用が見込まれる場所等への停留所の新設を実施していきます。

② ドライバー向け安全運転講習会の実施

実施主体：市・事業者

利用者が安心して利用することができるよう、ドライバー向けの接遇・安全運転講習会を定期的の実施し、接客技術のほか、安全運転のための知識取得や運転技術の向上を図ります。

③ 収支改善に向けた取組の検討

実施主体：市・事業者

人口の減少や、運行に係る市負担額の増加などにより収支率の悪化が見込まれる中、運賃以外の収入により地域の暮らしの足をこれからも確保していくための持続可能な取組を検討していきます。

3. 路線バスの運行形態の維持・改善

① 中仙道線・山手線の運行ルート等の見直し

実施主体：市・事業者

中仙道線と山手線は主な利用者である高校生のニーズに対応していくため、アンケート調査結果等から把握した要望や意見を踏まえて、運行ルートやダイヤの見直しを適宜行います。

② 中仙道線・山手線の夕方部活後対応便の運行

実施主体：市・事業者

「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」では、「部活動終了後にバスがなく帰りにくい」や「部活動終了時間に合わせた便を運行してほしい」等の意見が出されています。そのため、高校生の夕方の部活動の終了時間に合わせた「部活動対応便」を運行します。

③ 鉄道とバスとの円滑な接続

実施主体：市・事業者

鉄道路線は、近隣市町村への近距離移動を担う小海線や遠方への長距離移動を担う北陸新幹線があります。バスのダイヤを見直す際は、これらの鉄道路線との円滑な接続について考慮します。

4. 公共交通 DX の導入・推進

① GTFS の整備と活用

実施主体：市・事業者

GTFS とは、バスの経路探索サービスや地図サービスへの情報提供を目的に策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。インターネット等の経路検索サービスでの活用など公共交通の情報を利用者に提供する手段の一つとして普及することで、バス情報の拡充が期待されています。本市においても今後は GTFS の整備と活用に向けた検討を行っていきます。

② バスロケーションシステムの活用

実施主体：市

バスロケーションシステムとは、GPS 等を用いてバスの位置情報を検索し、それをスマートフォンアプリ等に表示できるシステムのことで、バスの遅延の状況等を確認することができます。本市では、バスロケーションシステムを 2022 年（令和 4 年）11 月に導入しました。今後はより利用しやすい仕組みを研究し、活用していきます。

長野県では、県内の公共交通（バス・鉄道）について、出発地と目的地を選択することで経路や運賃、所要時間を検索することができるスマートフォンアプリ「信州ナビ」を運用しています。信州ナビでは、現在のバスの位置を地図上で確認することもできますが、現在運用されているのは長野県域と松本圏域のみであり、佐久圏域では運用されていません。そのため、今後は佐久圏域での運用を目指して、県等との調整を図っていきます。

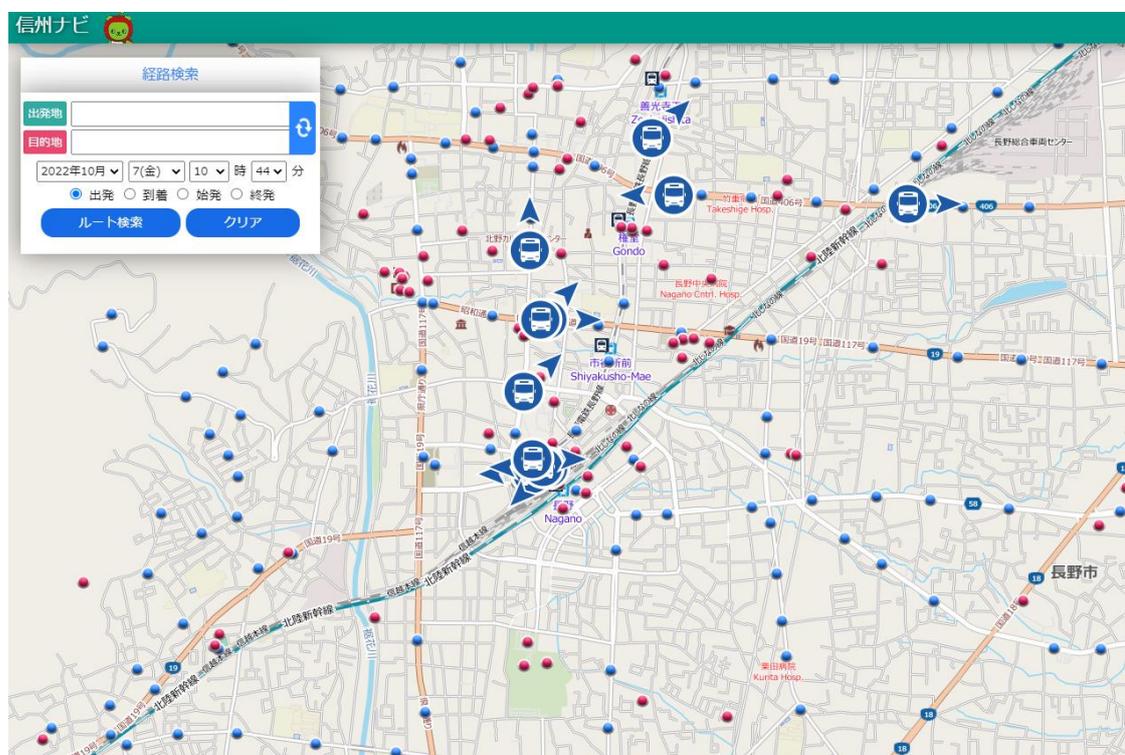


図. 信州ナビにおけるバス車両位置の表示

(出典：信州ナビ)

③ 佐久広域圏内での広域連携 MaaS の研究

実施主体：市・事業者

MaaS とは、Mobility as a Service の略称であり、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスのことです。観光等のサービスとの連携を図ることにより、利便性向上や地域の課題解決に資する重要な手段となるものです。

本市を含む佐久広域圏内での移動利便性の向上や観光等との連携を通して、地域の暮らしをより便利にするため、鉄道とレンタカーでのセット利用による特典の付与やシェアサイクルなどとの連携など、佐久広域圏内での広域連携 MaaS の研究を行っていきます。

広域連携 MaaS の事例「TOHOKU MaaS」

東日本旅客鉄道株式会社では、東北 6 県内の対象エリアで各自治体や交通事業者、観光事業者との連携のもと、地域・観光型 MaaS「TOHOKU MaaS」を展開しています。

TOHOKU MaaS では、旅行プランニングサービスや各種交通チケット、観光チケット、観光施設などの電子チケットの購入・予約が可能です。レンタカーサービス「駅レンタカー」を割引価格で利用できる特典もあります。また、一部のエリアではオンデマンド交通の乗車予約・決済も可能です。



図. TOHOKU MaaS のアプリ画面

(出典：TOHOKU MaaS)

④ キャッシュレス決済の継続

実施主体：市・事業者

路線バスの主な利用者である高校生を対象に実施した「路線バスに関する高校生・保護者アンケート調査」では、半数以上が「キャッシュレス決済の対応が必要」と回答しており、一般市民を対象に実施した「地域公共交通に関するアンケート調査」でも「キャッシュレス決済を導入してほしい」といった意見が出されています。

本市では、2022年（令和4年）10月にデマンド交通さくつとに、11月に路線バスにおいてキャッシュレス決済を導入しました。今後は、キャッシュレス決済になじみの薄い高齢者に対し、その利便性をより身近に感じていただけるよう周知を図ります。

また、鉄道や広域での互換性・汎用性の観点から県内の動向を注視しながら決済方式の研究を行います。

⑤ アプリやインターネットを用いた予約方法の検討

実施主体：市

本市では無料通話アプリ LINE を活用して、スマートフォンからデマンド交通さくっとの会員登録申込や変更の手続きを行っています。今後は、会員登録だけではなく、アプリやインターネットを用いたデマンド交通さくっとの乗車予約についての対応も検討していきます。



図. LINE の「デマンド交通さくっと」会員登録画面

5. 地域輸送資源の活用による移動手段の確保

① 外出支援サービス（福祉有償運送）の実施

実施主体：市・事業者

公共交通の利用が困難な高齢者・障がい者の移動手段である外出支援サービスについて、引き続き実施します。また、多様化するニーズに対応できるようサービス内容や運行形態の見直しを検討します。

② スクールバス・スクールタクシーの運行

実施主体：市・事業者

居住地から学校までの距離が一定距離以上の児童・生徒の通学手段を確保するためスクールバス・スクールタクシーを運行します。

7 計画の達成状況の数値目標

本計画における基本方針及び3つの目標を達成するために取り組む21の施策・事業を評価する数値目標として、路線バスとデマンド交通さくっとの「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、デマンド交通さくっ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

表 利用者数の基準値・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、2021年度（令和3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。 	
算定式	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線 (2018年度(平成30年度)利用者数 ÷ 2018年度(平成30年度)人口) × 2027年度(令和9年度)推計人口 ・デマンド交通さくっと（定時便含む） 2022年度（令和4年度）利用者数 を使用 	

表 収支率の基準値・目標値

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。 	
算定式	$\frac{(2022\text{年度(令和4年度)経常収益} \times 2027\text{年度(令和9年度)目標利用者数} / 2022\text{年度(令和4年度)利用者数})}{2022\text{年度(令和4年度)運行経費}}$	

表 公的資金投入額の基準値・目標値

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。	
算定式	$2022\text{年度(令和4年度)運行経費} - (2022\text{年度(令和4年度)経常収益} \times 2027\text{年度(R9年度)目標利用者数} \div 2021\text{年度(令和4年度)利用者数})$	

数値目標の設定根拠

表 公共交通の利用者数の現況値と目標値

種別	路線名	参考値		現況値		目標値	
		2018年度 (H30年度) 利用者数	市民1人 当たりの 利用回数	2022年度 (R4年度) 利用者数	市民1人 当たりの 利用回数	2027年度 (R9年度) 利用者数	市民1人 当たりの 利用回数
路線バス	中仙道線	33,754	0.34	24,576	0.25	32,162	0.34
	佐久御代田線	2,508	0.03	5,825	0.06	2,838	0.03
	久保通線	2,550	0.03	2,051	0.02	2,838	0.03
	山手線	24,242	0.24	14,549	0.15	22,703	0.24
	布施線	7,587	0.08	7,281	0.07	7,568	0.08
	春日線	14,063	0.14	14,553	0.15	13,243	0.14
旧デマンド交通		13,121	0.13	—	—	—	—
新デマンド交通	さくっと定時便	—		2,012	0.02	2,012	0.02
	市街地エリア	—		7,127	0.07	7,127	0.08
	浅科エリア	—		3,898	0.04	3,898	0.04
	東エリア	—		4,508	0.05	4,508	0.05
	浅間エリア	—		6,071	0.06	6,071	0.06
	野沢エリア	—		3,301	0.03	3,301	0.03
	中込エリア	—		4,526	0.05	4,526	0.05
	臼田エリア	—		6,433	0.07	6,433	0.07
	望月エリア	—		6,767	0.07	6,767	0.07
路線バス※合計		84,704	0.85	68,835	0.70	81,352	0.86
デマンド交通さくっと※合計		13,121	0.13	44,643	0.45	44,643	0.47
合計		97,825	0.99	113,478	1.15	125,995	1.33

※路線バス合計：令和4年度時点で運行しているバスの合計

デマンド交通さくっと合計：旧デマンド、新デマンド交通、さくっと定時便の合計

表 公共交通の利用者数の算出に用いた人口データ

年度	2018年度(平成30年度)	2022年度(令和4年度)	2027年度(令和9年度)
人口	99,096	98,317	94,594

※2018年度(平成30年度)及び2022年度(令和4年度)の人口は佐久市統計、2027年度(令和9年度)の人口は社人研推計より

表 路線バス・デマンド交通さくっと収支率の基準値（2022年度（令和4年度））

路線		運行経費	経常収益	経常損益	収支率
路線バス	中仙道線	47,718,000	3,787,510	43,930,490	7.9%
	山手線・佐久御代田線	24,606,000	3,448,000	21,158,000	14.0%
	布施線・春日線	21,400,000	3,904,000	17,496,000	18.2%
	久保通線	7,953,000	670,455	7,282,545	8.4%
	合計	101,677,000	11,809,965	89,867,035	11.6%
デマンド交通さくっと		111,966,820	7,209,500	104,757,320	6.4%

表 路線バス・デマンド交通さくっと収支率の目標値（2027年度（令和9年度））

路線		運行経費	経常収益	経常損益	収支率
路線バス	中仙道線	47,718,000	4,204,136	45,513,864	8.8%
	山手線・佐久御代田線	24,606,000	3,827,280	20,778,720	15.6%
	布施線・春日線	21,400,000	4,333,440	17,066,560	20.2%
	久保通線	7,953,000	744,205	7,208,795	9.4%
	合計	101,677,000	13,109,061	88,567,939	12.9%
デマンド交通さくっと		111,966,820	8,002,545	103,964,275	7.1%

8 計画の推進及び評価

8-1 推進体制

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。

表 佐久市地域公共交通確保維持改善協議会 構成団体

佐久市	交通事業者(協会等含む)	長野県
国土交通省	佐久市区長会	警察
小諸市	商工会議所	福祉関係団体
学校関係団体	有識者	公募市民

8-2 PDCAサイクルによる計画の進捗状況の評価

本計画の進捗状況の評価については、「佐久市地域公共交通確保維持改善協議会」において、計画の評価や検証を実施していきます。

「佐久市地域公共交通計画(本計画)」を「PLAN (計画)」とし、本計画中で設定した施策や事業を「DO (実行)」します。それらの実施施策・事業は各年度に「佐久市地域公共交通確保維持改善協議会」において検証を行い「CHECK (評価)」します。評価にあたっては、各種アンケート調査や利用実績等から分析・検証を行うこととします。中間年度の2025年度(令和7年度)には数値目標のモニタリングを実施します。そして、それらの評価結果をふまえて、改善の必要があるものについては適宜改善「ACTION (改善)」を行います。そして、2027年度(令和9年度)の目標年度には計画全体の検証を行い、数値目標や施策・事業の実施状況等について評価し、よりよい地域公共交通の実現に向けて取り組んでいきます。



図. PDCA サイクルによる計画の進捗状況の評価

8-3 計画及び事業の見直し検討

目標の達成状況や事業の実施状況に応じ、計画及び事業についての見直し検討を毎年度行っていきます。

また、公共交通の利用状況分析や利用者・住民からの意見を踏まえて、利用促進に向けた見直しを行います。

新型コロナウイルス感染症の蔓延状況なども踏まえつつ、次のような場合には、その状況を住民に周知し、路線の維持に向けた取組を住民と協働で検討します。

- ・公共交通の維持・改善に対する国、県の財政補助が打ち切られる等の場合。
- ・利用者が現状に比べて半減するなど著しく減少している路線や便等が確認される場合。

目標達成状況や事業の実施状況に応じた見直しの年間スケジュール

年度	事業年度												次年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
佐久市地域公共交通 確保維持改善協議会	前年度からの事業																							
	当年度の事業												次年度の事業											
	● 次年度予算要求												● 次年度予算要求											
実施事項	CHECK	ACTION			PLAN				DO			CHECK	ACTION			PLAN				DO				
	前年度までの目標達成状況	課題共有・改善			改善計画				実行準備			前年度までの目標達成状況	課題共有・改善			改善計画				実行準備				