

# 佐久市地域公共交通計画(素々案)

令和5年 月

佐 久 市

1. 計画の概要	2
1-1. 計画の背景と目的	2
1-2. 計画の区域・期間	3
1-3. 計画の位置づけ	3
2. 上位・関連計画の整理	4
2-1. 第二次佐久市総合計画後期基本構想	4
2-2. 佐久市都市計画マスタープラン	6
2-3. 佐久市立地適正化計画	7
2-4. 佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略	7
2-5. 佐久市地域公共交通網形成計画	8
3. 佐久市の現状及び市民意識の把握	11
3-1. 佐久市の現状	11
3-2. 佐久市の公共交通の現状	23
3-3. 住民及び公共交通利用者意識の把握	28
4. 佐久市の公共交通の課題	40
5. 佐久市の公共交通の基本的な方向性	40
6. 佐久市地域公共交通計画の目標	40
7. 目標達成のための施策・事業	40
8. 計画の達成状況の評価指標・数値指標	40
9. 推進体制と実施スケジュール	40
10. 計画の進捗状況の評価	40

# 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に伴い公共交通サービスの縮小や経営悪化等により、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、持続可能な運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、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り組みを行っています。また、より使いやすい地域公共交通の実現のための大幅な見直しを令和3年10月から行い、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。

令和4年3月には、「機能集約・ネットワーク型まちづくり」に向けた上位計画である佐久市立地適正化計画の改訂も行いました。

このため、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。



図 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」

## 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、令和5年度から令和9年度とします。

## 1-3. 計画の位置づけ

「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。

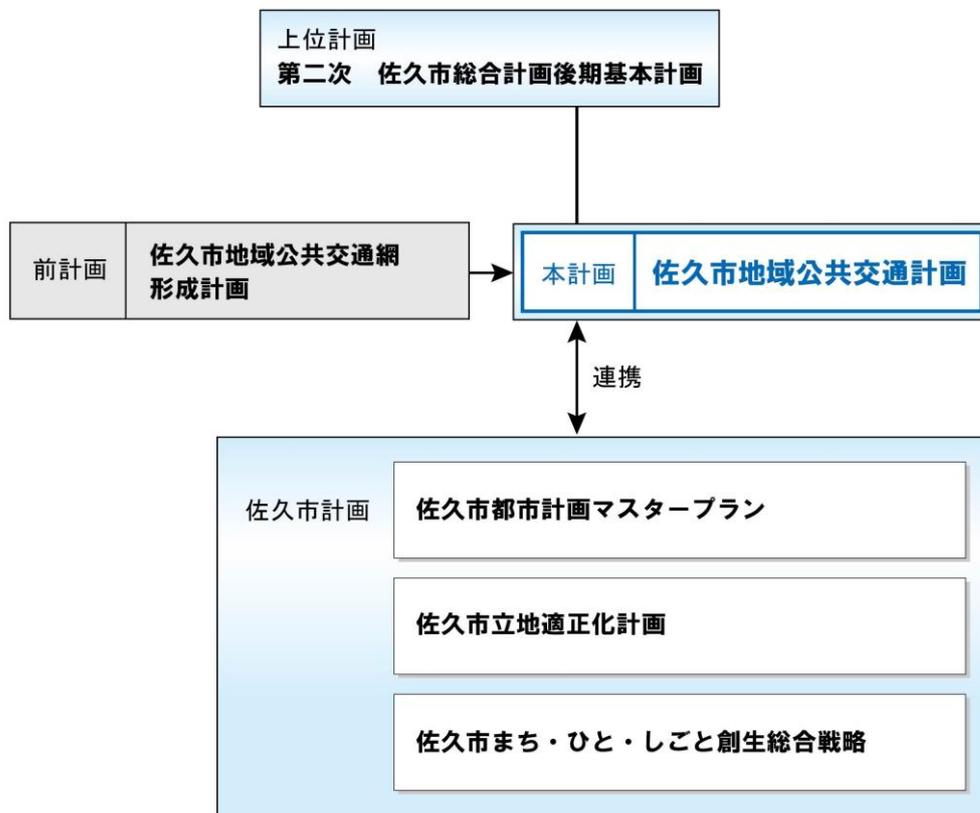


図 計画の位置づけ

## 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。

【都市計画道路に関連する上位・関連計画一覧】

策定主体	計画名称	策定・改訂年次
佐久市	第二次佐久市総合計画後期基本計画	令和4年3月
	佐久市都市計画マスタープラン	平成30年3月
	佐久市立地適正化計画	平成29年3月
	佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成31年3月
	佐久市地域公共交通網形成計画	平成29年3月

### 2-1. 第二次佐久市総合計画後期基本構想

「第二次佐久市総合計画後期基本構想」（以下、「総合計画」という）は、佐久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、佐久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。

総合計画における公共交通に関する取り組みでは「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。

## 「快適健康都市 佐久」

～希望をかなえ 選ばれるまちを目指して～

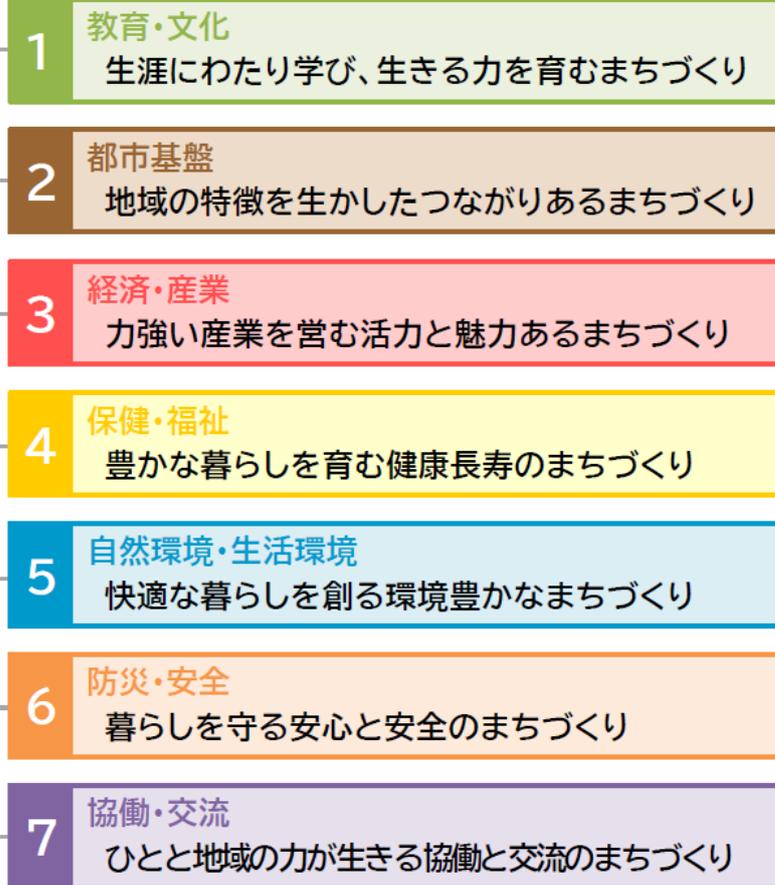


図 第二次佐久市総合計画後期基本構想の体系

## 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確立し、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。

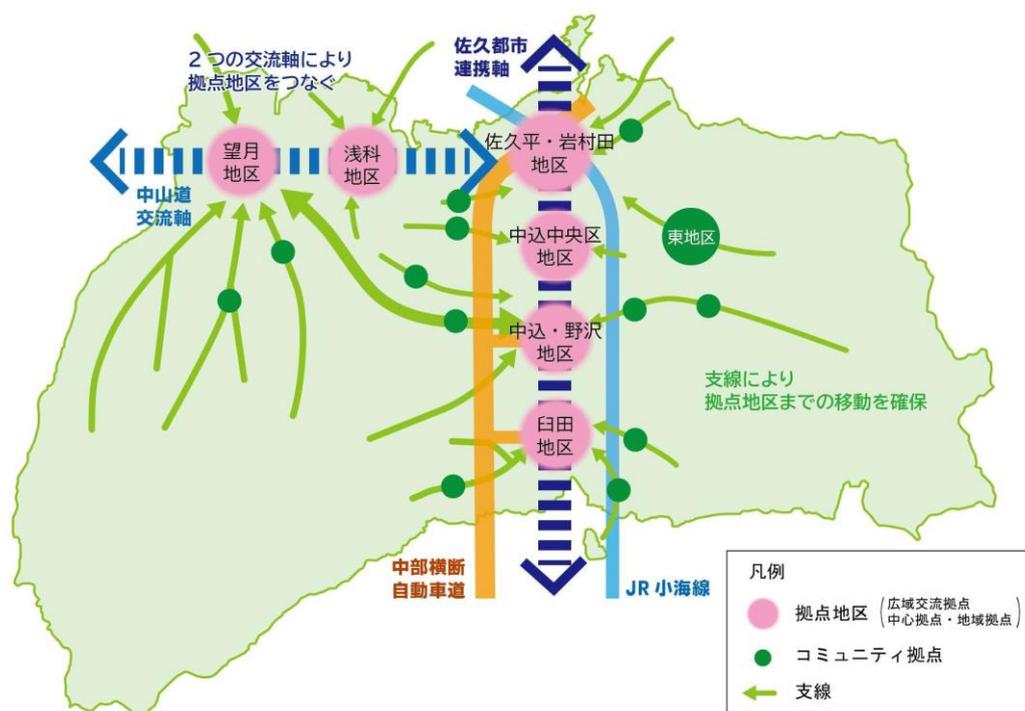


図 佐久市地域公共交通網のイメージ

## 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づけられています。

「佐久市立地適正化計画」では、佐久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. 佐久市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「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り組みとして、「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」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り組みの推進、(5)評価・検証と改善が掲げられています。また、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。

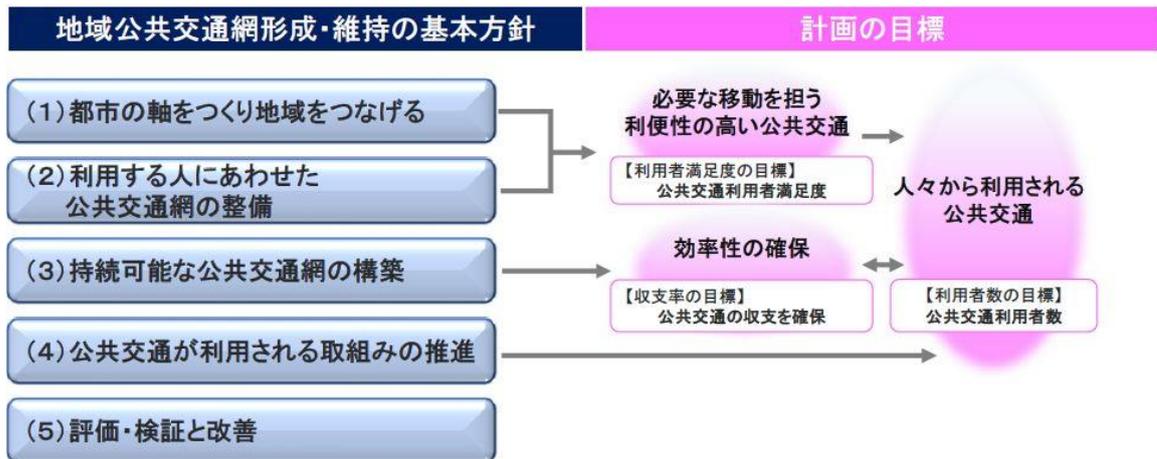


図 計画の基本方針と目標

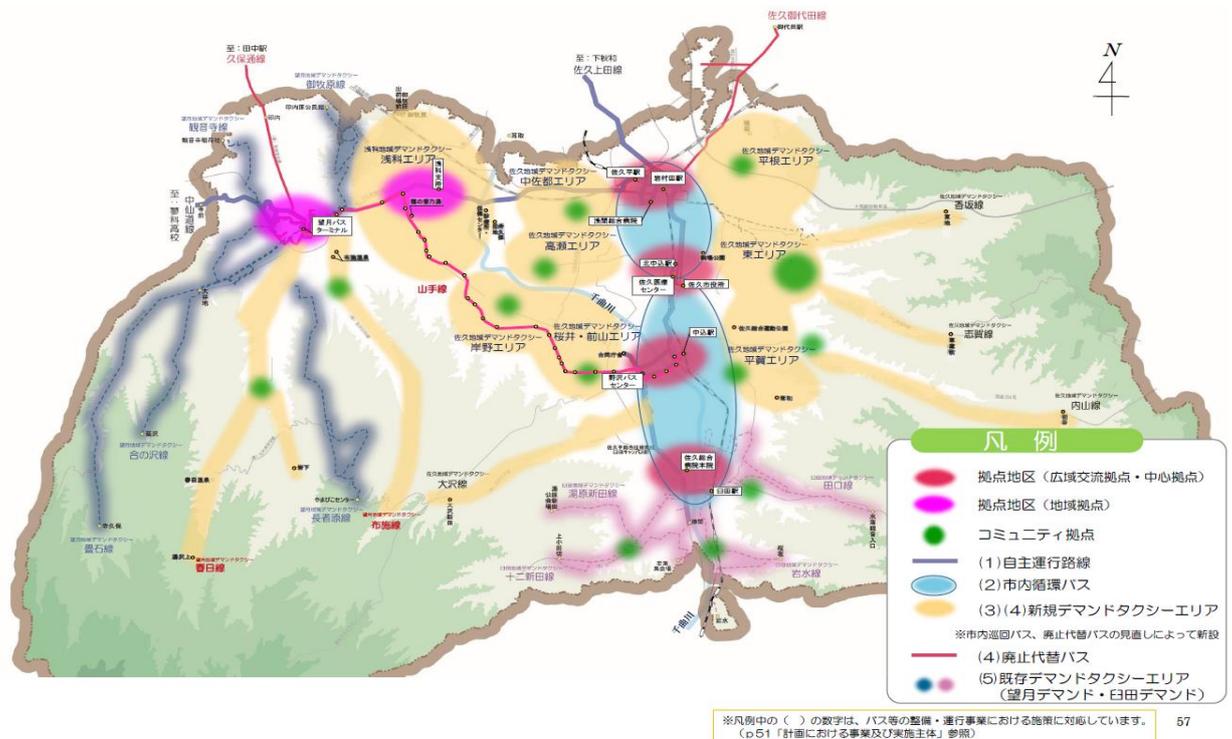


図 再編後の佐久市地域公共交通体系(日中)

## (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
<b>■自主運行路線の運行（維持）</b> ・ 佐久上田線、中仙道線、合同庁舎線の運行	・ 佐久上田線は令和3年9月末、合同庁舎線は令和元年11月末に廃止となっている。 ・ 中仙道線は令和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。
<b>■市内循環バスの新設</b> ・ 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、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、令和3年9月末に廃止されている。その代替手段としてデマンド交通さくつが運行されている。
<b>■市内巡回バスの再編（デマンド化）</b> ・ 市内巡回バスの乗合タクシー化	・ デマンド交通さくつが運行されている。
<b>■廃止代替バスの再編（日中デマンド化）</b> ・ 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つが運行されている。
<b>■白田・望月地域デマンドタクシーの運行（維持）</b> ・ 既存乗合タクシーの運行	・ デマンド交通さくつとしての運行が継続されている。
<b>■バス停等の待合環境の改善</b> ・ 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た。
<b>■車両の更新と整備</b> ・ 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、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。
<b>■企画乗車券等の検討</b> ・ 割引回数券、1日フリーパス券の継続 ・ 新規企画乗車券の検討	・ 回数券は継続的に発行を行っている。 ・ 企画乗車券として、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パスを発行した。
<b>■公共交通案内の充実</b> ・ 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	・ 時刻表等の作成に関しては、地域ごとにご当地時刻表を作成した。 ・ 佐久市バス運行経路検索システムは長野県が整備した信州ナビに掲載中である。 ・ 情報案内板は未整備となっている。
<b>■公共交通の乗り方の周知・啓発</b> ・ 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つとの情報を掲示した。また、市報を通じてデマンド交通さくつとの利用方法に関する資料を全戸配布した。
<b>■利用促進・体験イベント等の開催</b> ・ 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。 （※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）
<b>■利用促進グッズの企画・製作</b> ・ 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。
<b>■免許返納者に対する支援</b> ・ 免許返納者への回数券の配布	・ 免許返納者に対する割引回数券の配布を実施している。
<b>■ノーマイカー通勤の推進</b> ・ 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。
<b>■利用状況の地域へのフィードバック</b> ・ 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掲載し公開している。
<b>■地域公共交通評価・検証の実施</b> ・ 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つに関する利用実績や市民等へのアンケート調査を行い、利用状況や市民意識の把握に努めている。

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。

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)	104,871 人
目標値 (2021 年度)	125,000 人以上
↓	
実績値 (2021 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)	14.8%
目標値 (2021 年)	14.8%以上
↓	
実績値 (2021 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)	53.8%
目標値 (2021 年度)	53.8%以上
↓	
実績値 (2021 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：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、市の中心を千曲川が貫流し、美しい自然に恵まれた佐久平の中心地となっています。

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も形成されています。

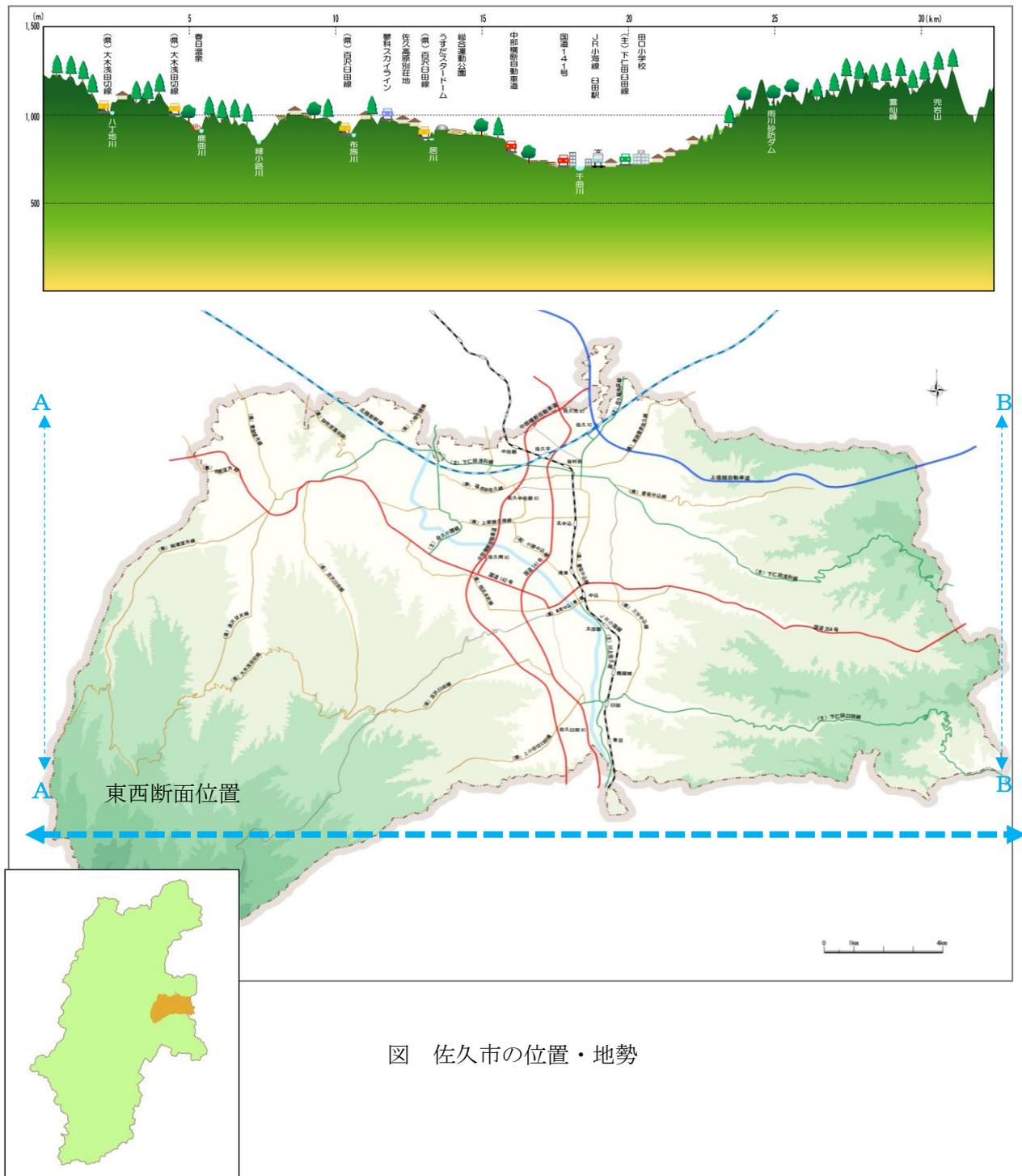


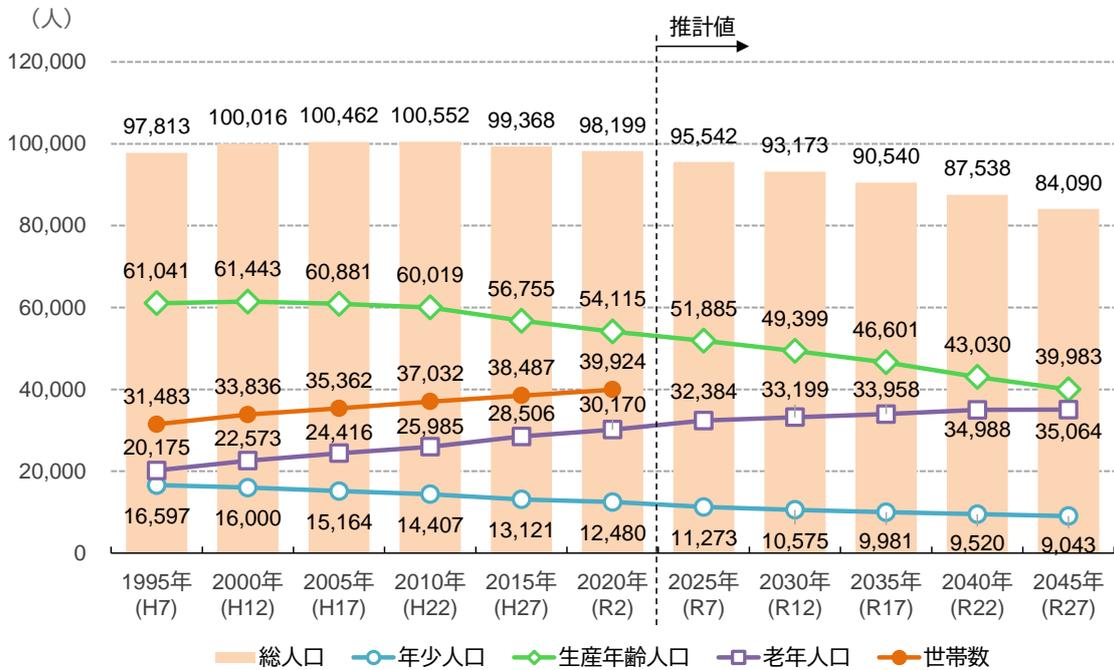
図 佐久市の位置・地勢

## (2) 人口

### ① 人口動態

本市の2020年の総人口は98,199人で、2010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。

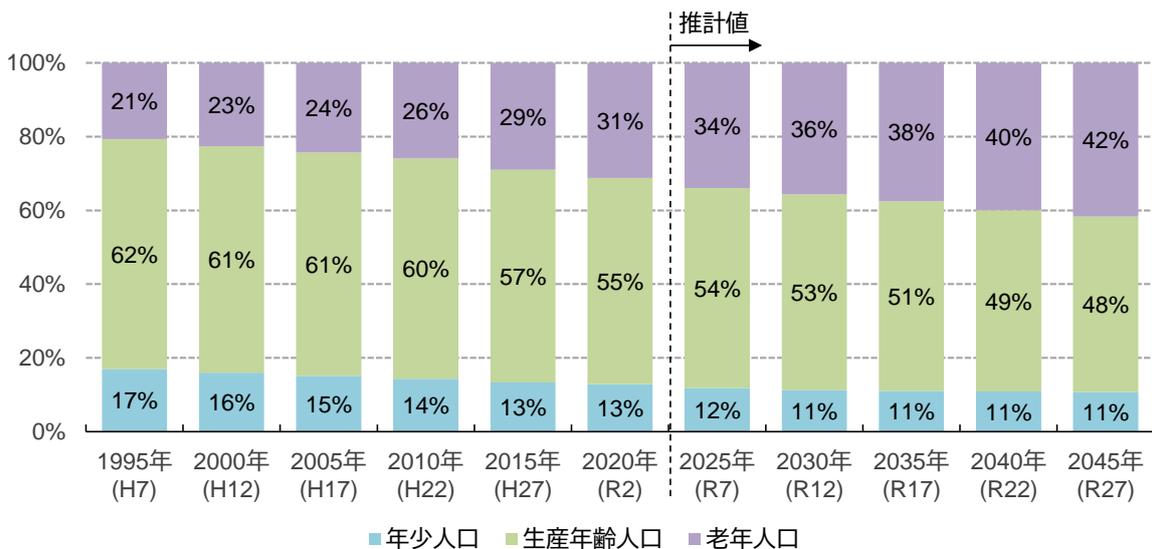


※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」

【2025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（平成30年推計）」再編加工

図 人口推移



※年齢不詳は除く

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」

【2025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（平成30年推計）」再編加工

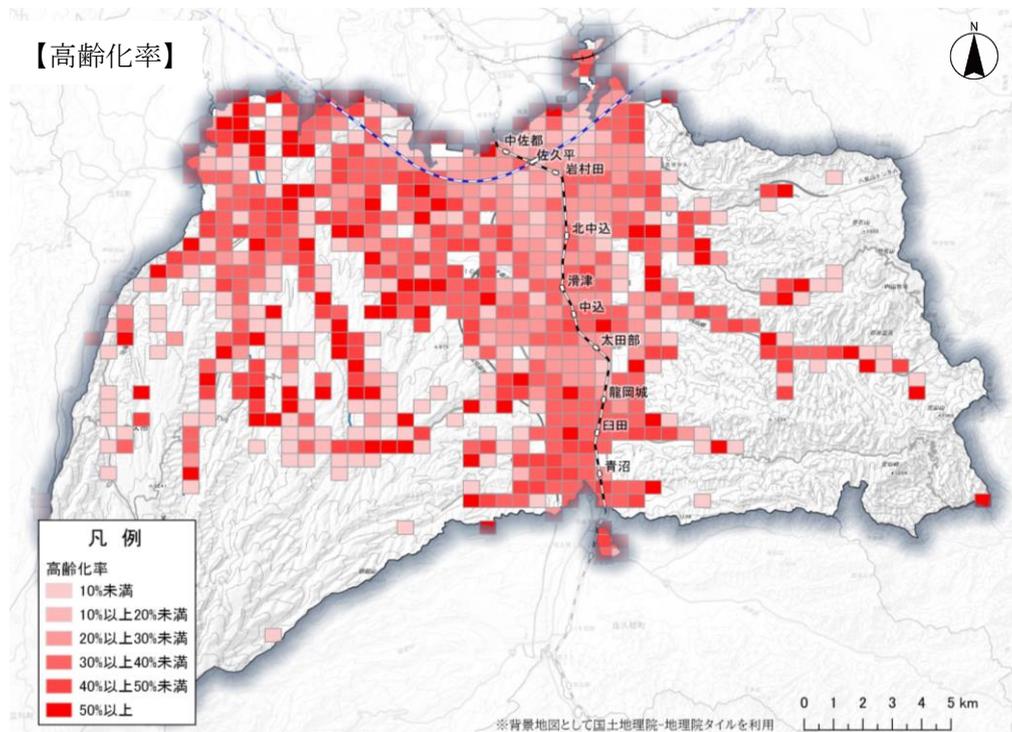
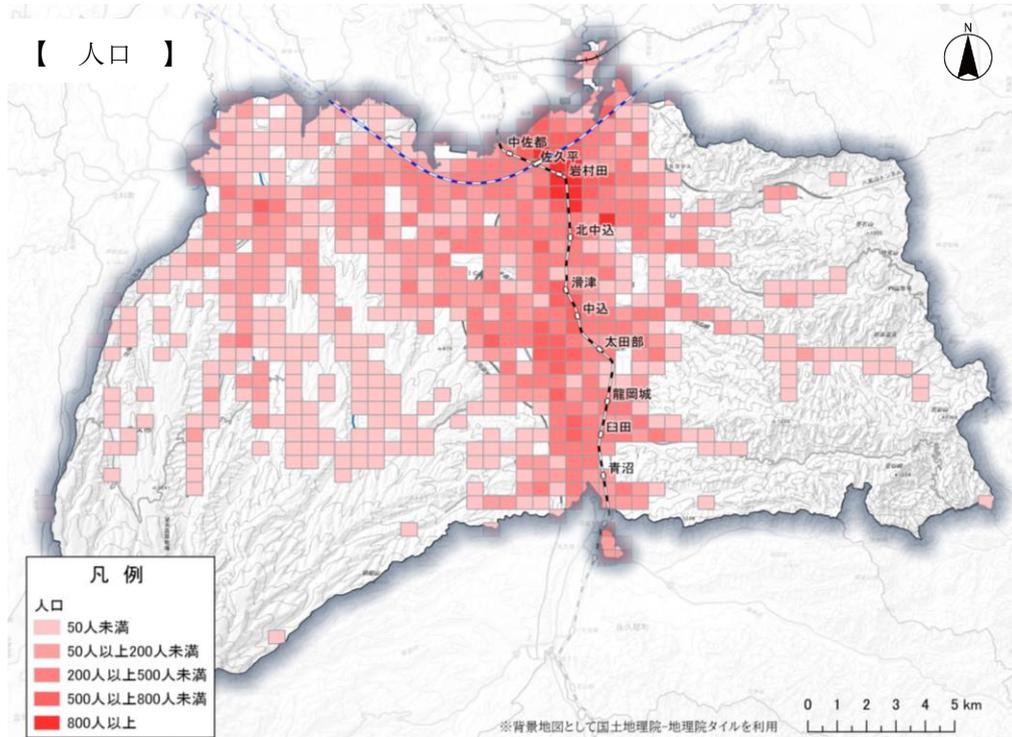
図 3区分別人口割合の推移

## ② 人口分布

### 1) 現況 (2020年)

現況(2020年)の人口分布は、JR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春日、布施、切原、内山等の山あいの地区で比較的高齢化率が高い状況が伺えます。

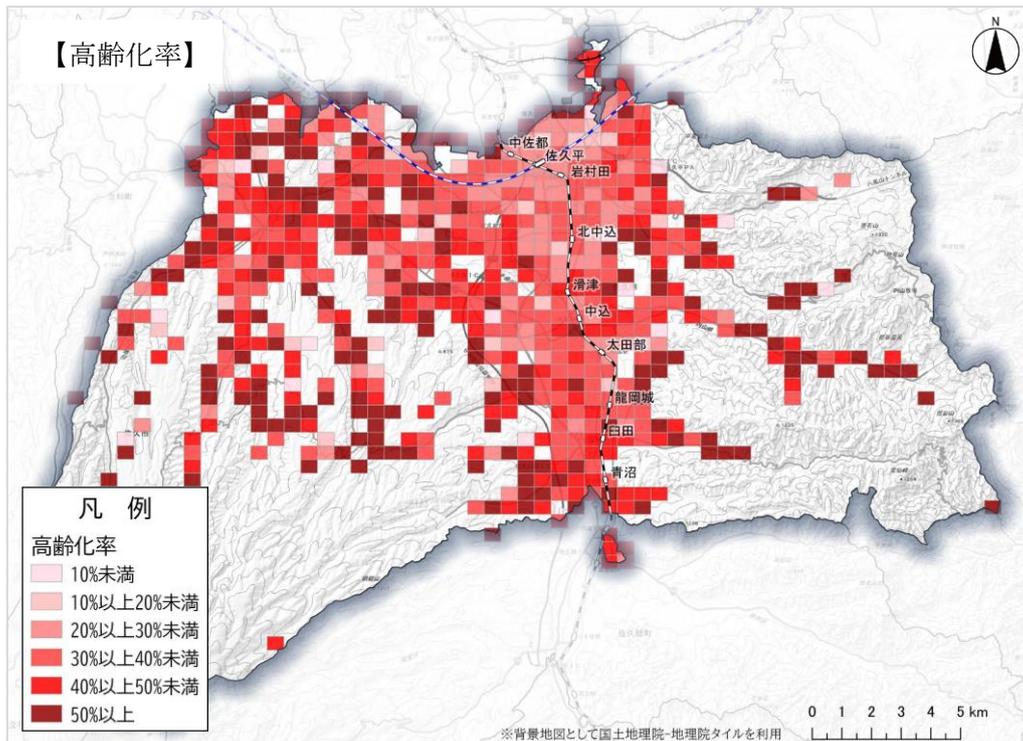
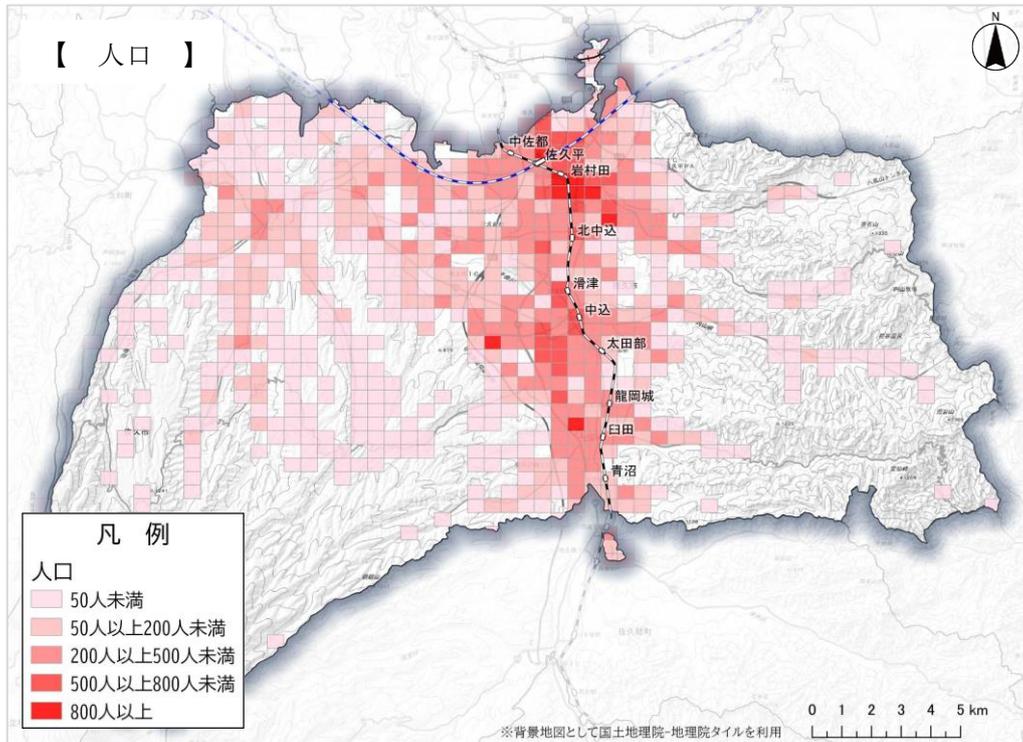


出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」再編加工  
図 500mメッシュ別人口分布及び高齢化率：2020年(国勢調査)

## 2) 将来 (2030年)

将来 (2030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。

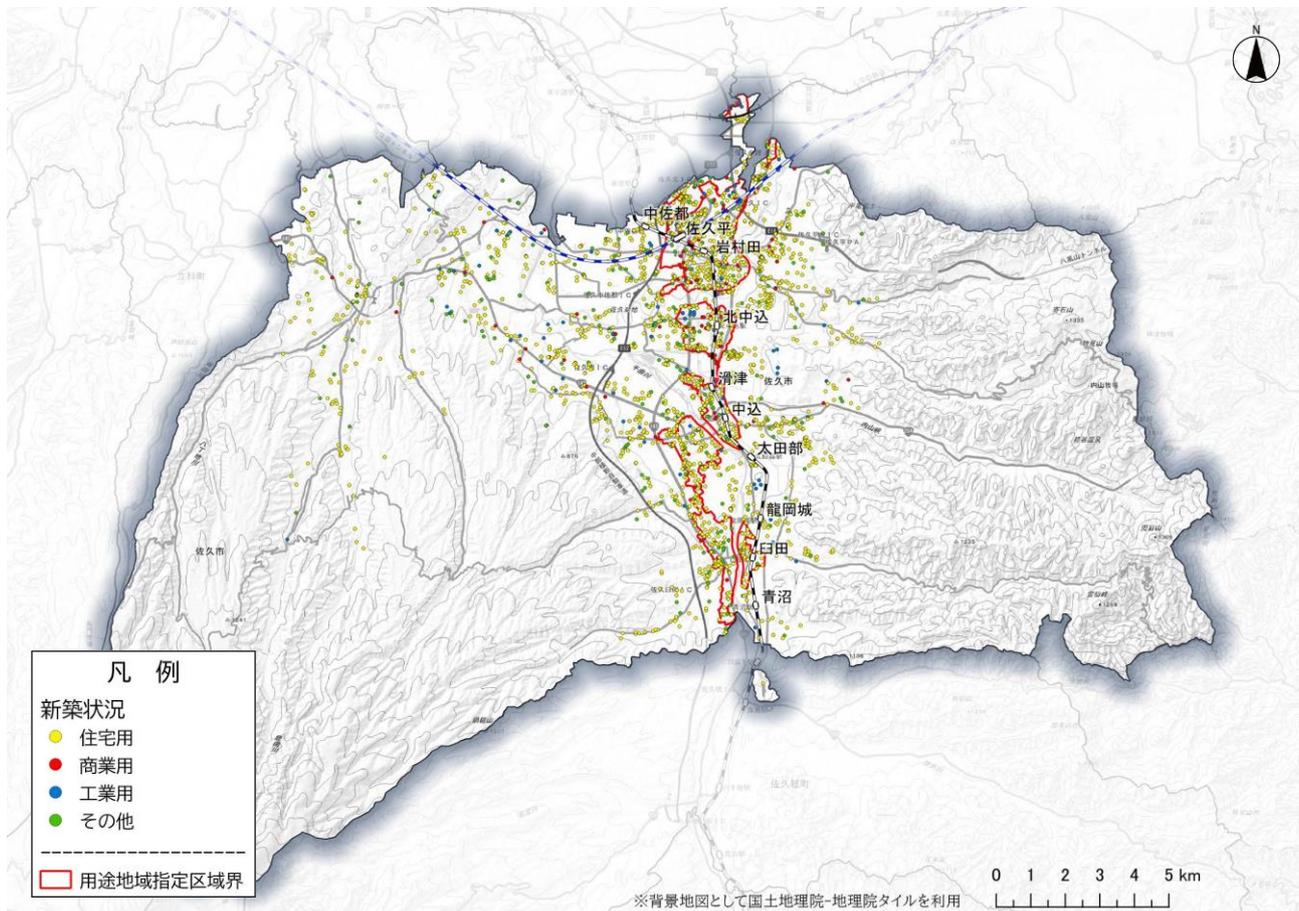


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計)）」再編加工

図 500mメッシュ別人口分布及び高齢化率：2030年（社人研推計準拠）

### (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件と用途地域外の新築が多くなっています。市街地外へ人口の移動が進展して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」再編加工

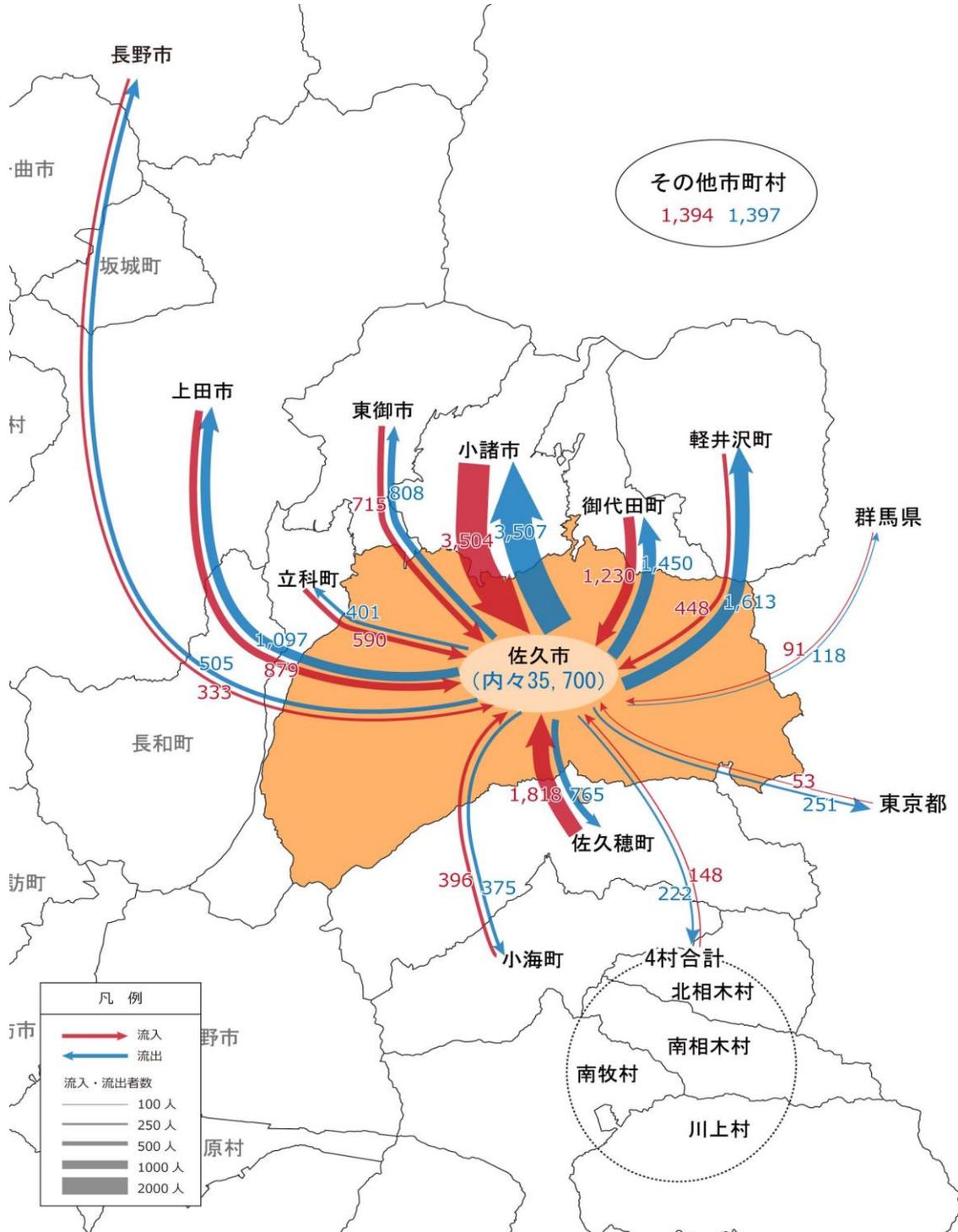
図 新築状況

#### (4) 通勤・通学流動

##### ① 通勤流動

佐久市で従業する就業者数は47,299人で、そのうち佐久市の常住者は35,700人です。通勤による佐久市への流入者数は11,599人、市外への流出者数は12,509人です。

市外との流動では、小諸市が圧倒的に多く、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。



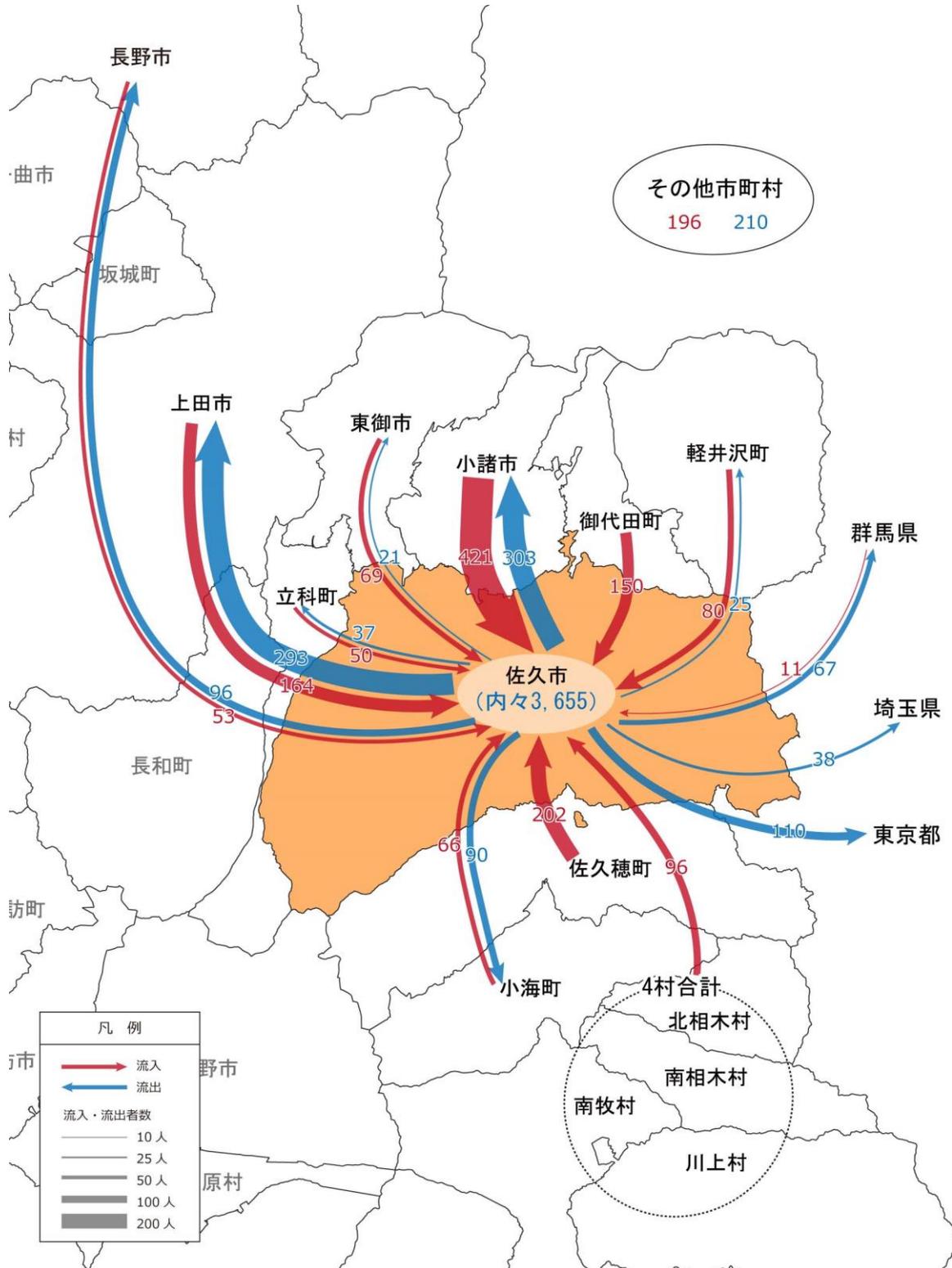
出典：総務省「平成27年国勢調査」再編加工

図 通勤流動

## ② 通学流動

佐久市で通学する通学者数は5,213人で、そのうち佐久市の常住者は3,655人です。通学による佐久市への流入者数は1,558人、市外への流出者数は1,290人です。

市外との流動では、小諸市及び上田市が多く、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、東京都との流動も見られます。



出典：総務省「平成27年国勢調査」再編加工

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。



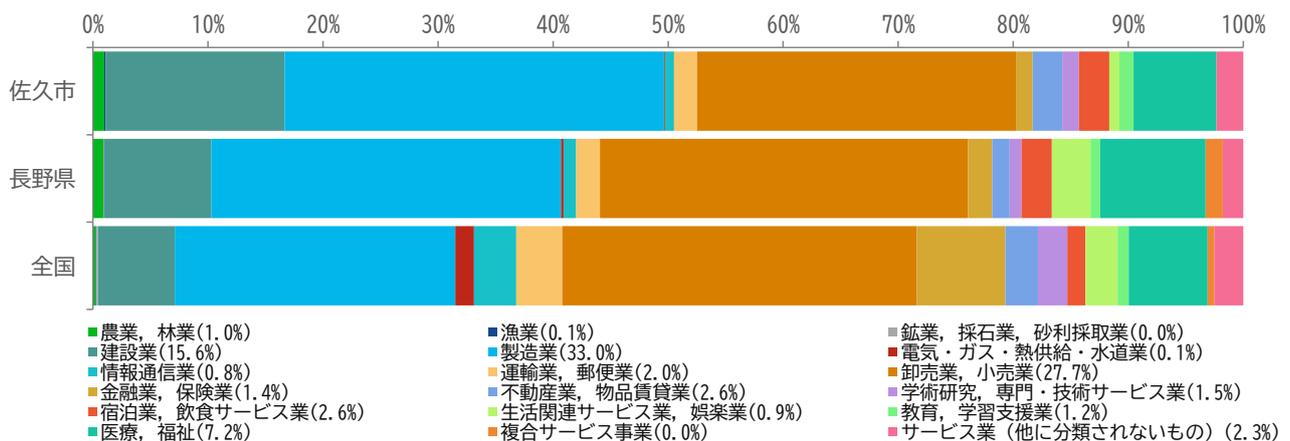
※企業数については、会社数と個人事業所を合算した数値。従業員数は事業所単位の数値。

出典：総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

図 佐久市の事業所数・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。



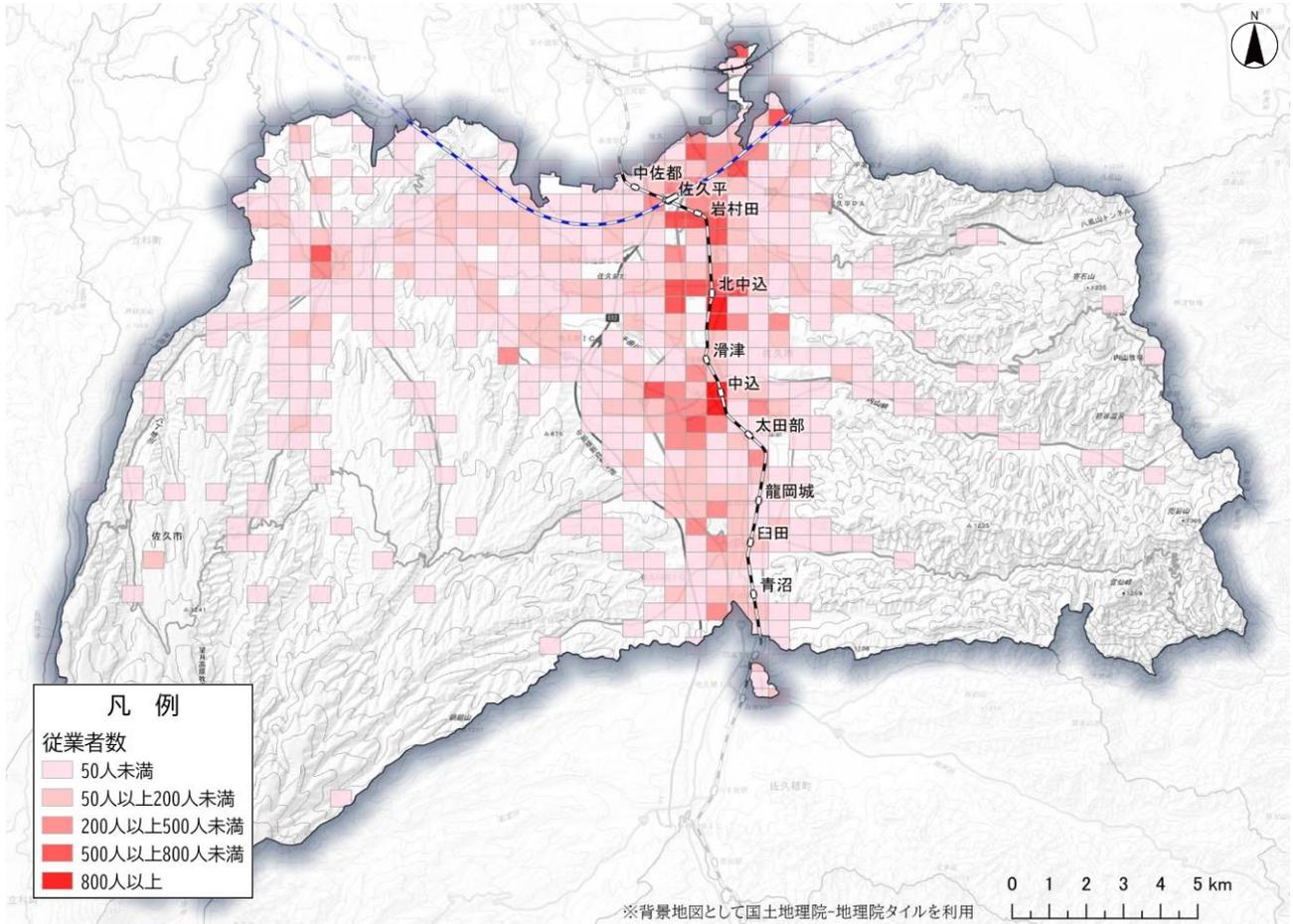
※凡例の数値は佐久市の数値を指す。

出典：総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

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。



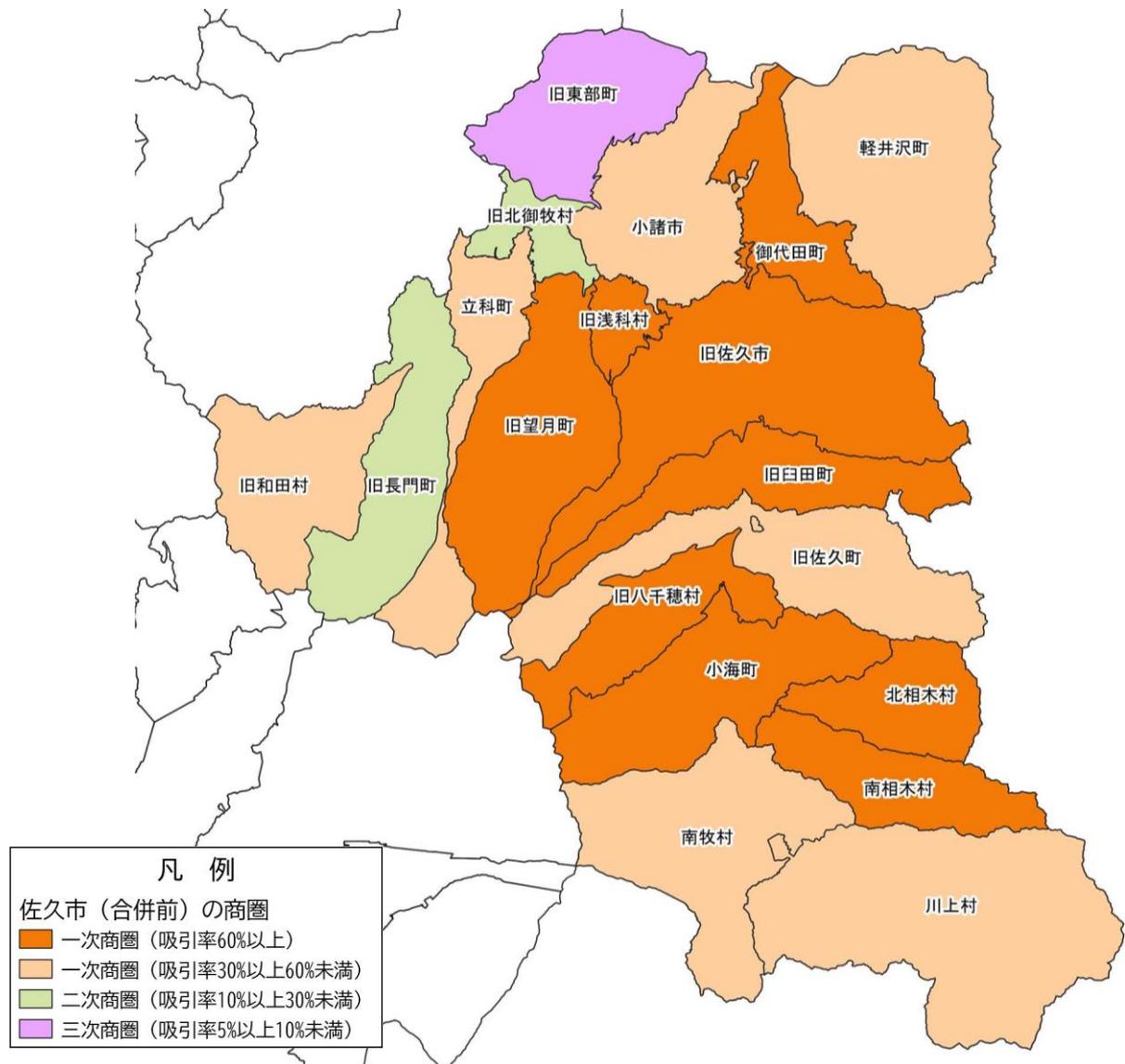
出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(経済センサス基礎調査 2014年)」再編加工

図 500mメッシュ別従業員数分布

## (6) 買い物動向

佐久市（合併前町村単位）の地元滞留率は88.5%と県内で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」再編加工

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（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、佐久平総合技術高校浅間キャンパス、佐久長聖高校、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、野沢北高校、野沢南高校の他、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、望月高校、商業施設があります。

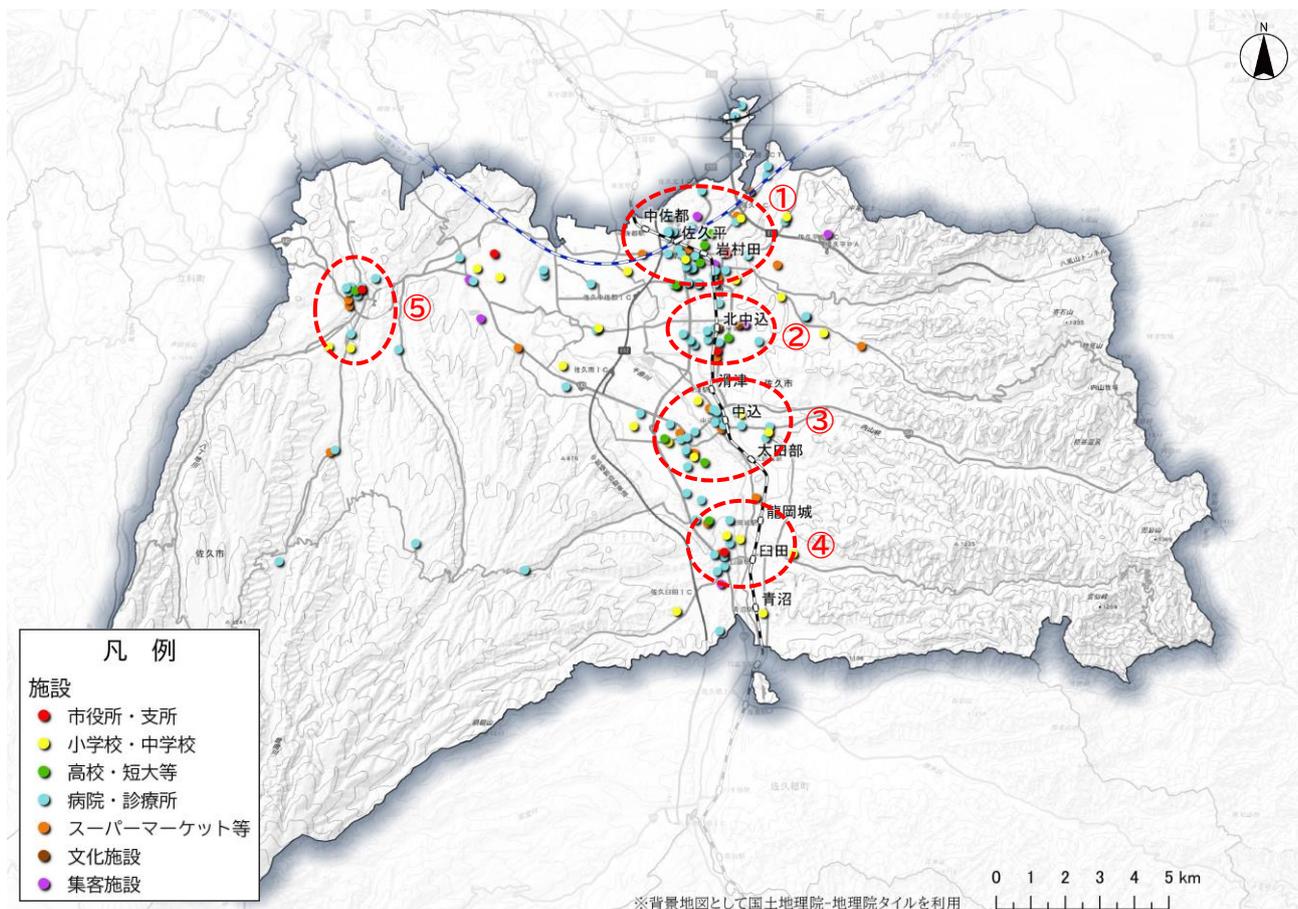


図 施設分布

## (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。

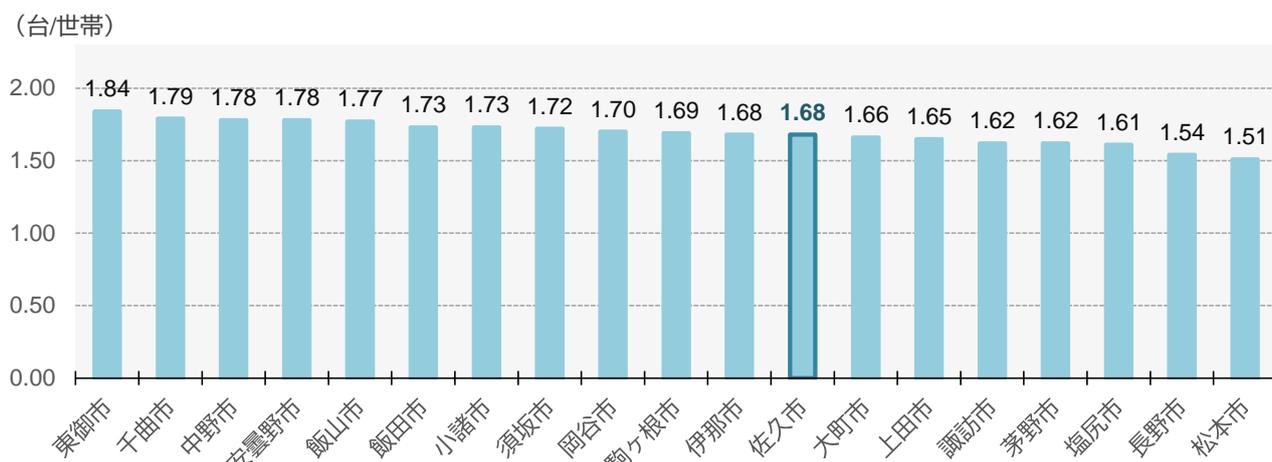
県内19市で比較すると、佐久市の1世帯あたりの自家用車保有台数は1.68台と全体の概ね中間に位置しています。



※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」再編加工

図 佐久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（令和2年度末）」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査（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）

### 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など

市内を運行する鉄道、路線バス及びデマンド交通の運行状況は以下のとおりとなっています。

表 公共交通の運行状況(鉄道)

種別	路線名	運行事業者	運行区間	運行便数(往復)
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
	JR 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

※令和4年8月時点

表 公共交通の運行状況(路線バス)

種別	路線名	運行事業者	運行区間	運行便数(往復)	運賃
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	

※令和4年8月時点

表 公共交通の運行状況(デマンド交通さくっと)

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	

※令和4年4月時点

鉄道路線としては、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 JR 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、岩村田、北中込、滑津、中込、太田部、龍岡城、臼田、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り線、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大幅に見直し 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」を令和 3 年 10 月から市内の各エリアで運行しています。

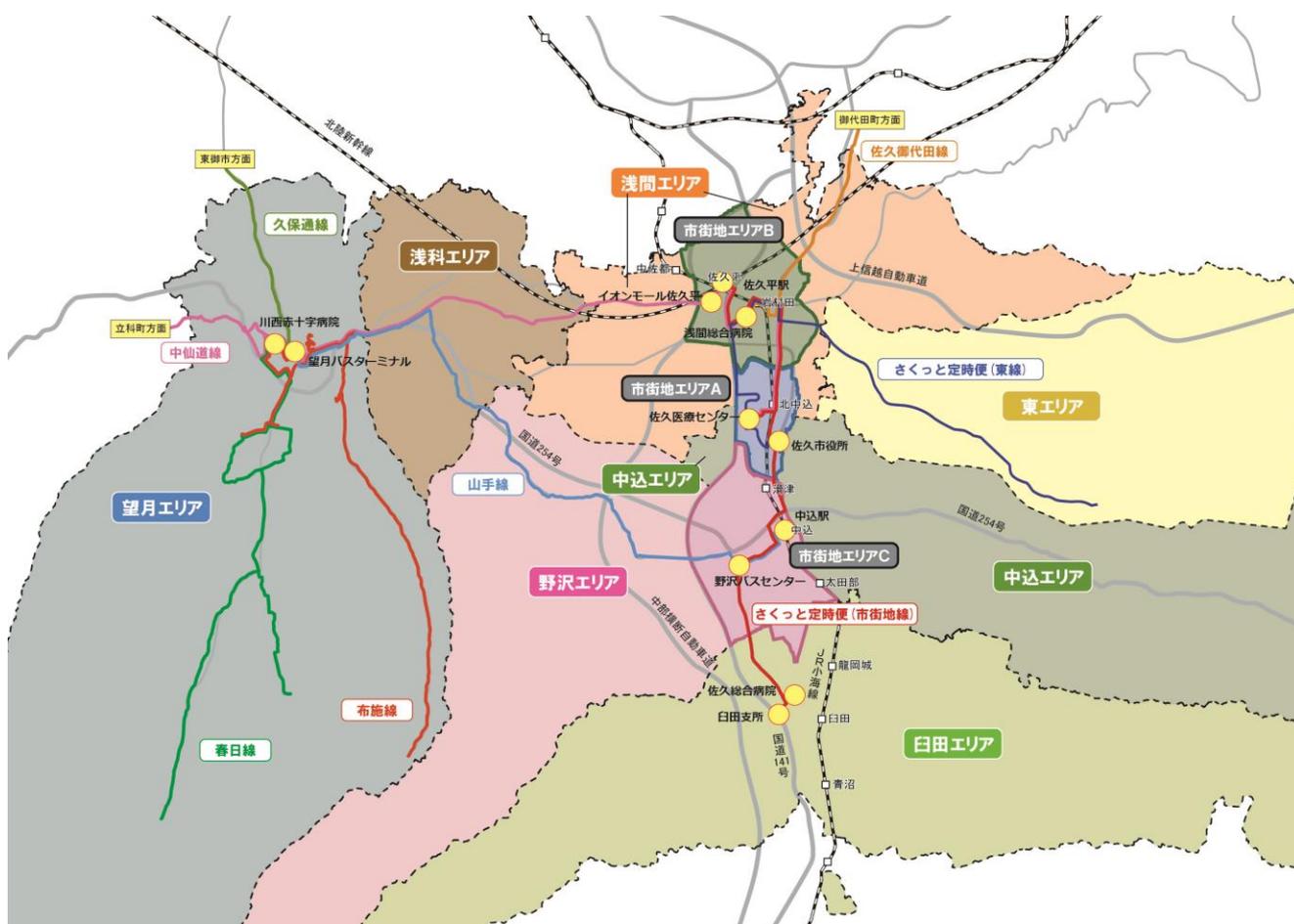
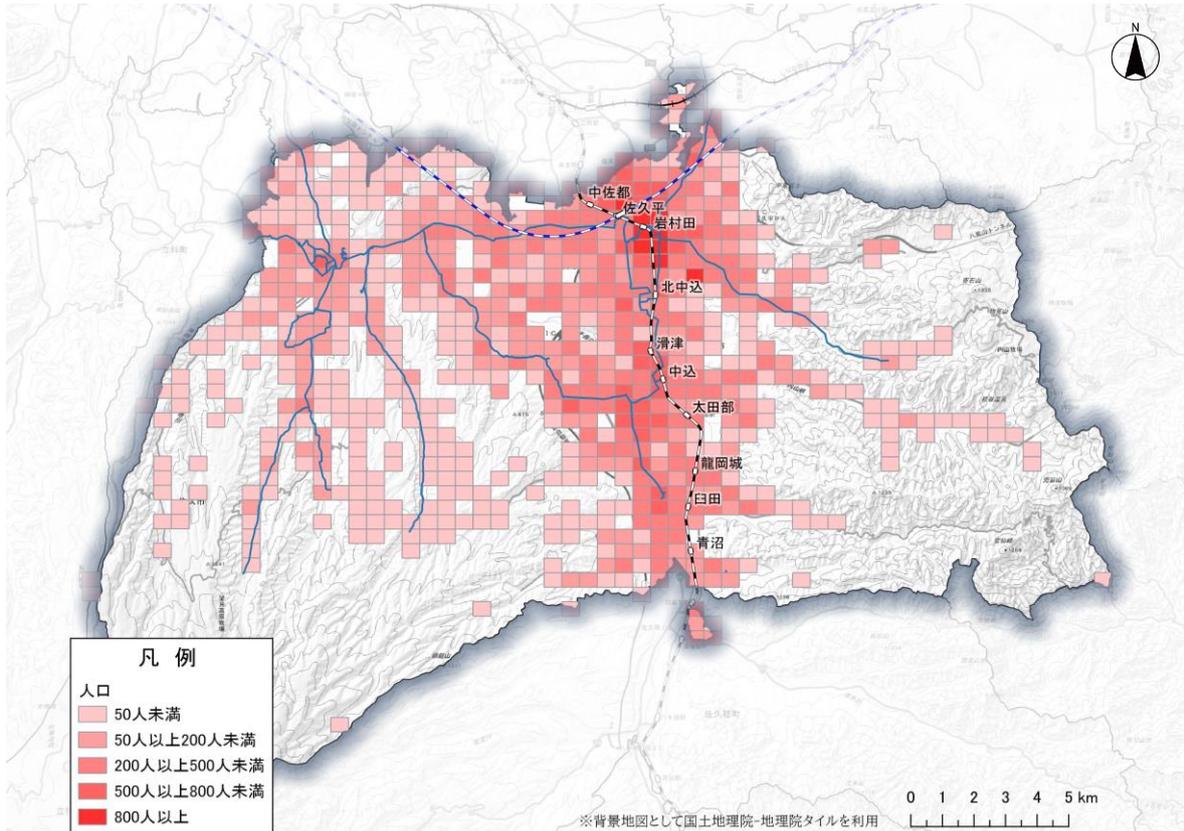


図 公共交通の運行状況

※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(令和2(2020)年)と公共交通の運行状況を重ね合わせると、人口分布が多く見られる地域には概ね路線バスが運行されていることが分かります。その他の地域においても概ね「デマンド交通さくっと」でカバーされている状況です。



※青色の線が路線バスのルート 出典：R2 国勢調査

図 公共交通のカバー状況

## (2) 公共交通の利用状況

### ① 鉄道

佐久平駅及び JR 小海線の岩村田、中込、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平成 27 年度の北陸新幹線金沢延伸以降は徐々に増加傾向でしたが、令和 2 年度以降は新型コロナウイルス蔓延の影響により、大幅に減少しています。

JR 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、令和 2 年度以降は新型コロナウイルスによる影響により若干の減少となっています。

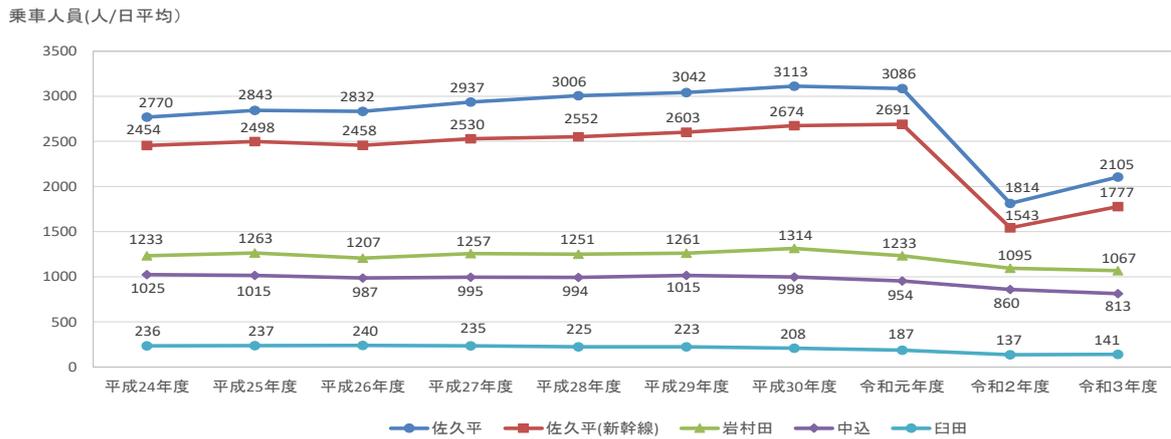


図 市内主要駅の乗車人員

### ② 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、平成 26 年度までは徐々に減少傾向でしたが、その後平成 29 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、令和 2 年度には新型コロナウイルス蔓延の影響もあり 10 万人を下回っています。

デマンド交通は、次第に運行範囲を拡大したこともあり、利用者数は徐々に増加傾向となっています。特に平成 29 年度には運行範囲を拡大、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増加しています。



図 路線バス・デマンド交通の利用状況

### 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」を令和3年11～12月に実施しました。

##### 調査概要

配布日：令和3年11月12日（金） 締め切り：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%）

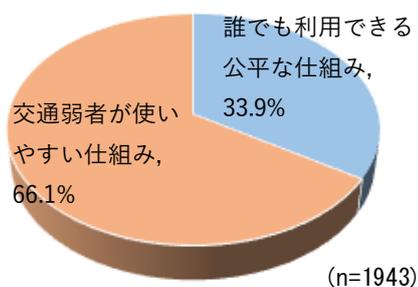
主な設問：佐久市の公共交通の今後の方針について(①のみ)

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

#### 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

※一般市民アンケート調査のみの質問

2) 現金以外に公共交通（路線バス・デマンド交通）運賃の支払い方法として適切だと思うもの

- ・ 一般市民アンケートでは「現在の回数券や定期券をこれまで通りに使えばよい」が「キャッシュレス決済(QRコードやクレジットカードでの支払い等)に対応できるようにする」を上回っている。
- ・ 登録者アンケートでは約 8 割が「現在の回数券や定期券をこれまで通りに使えばよい」と回答している。

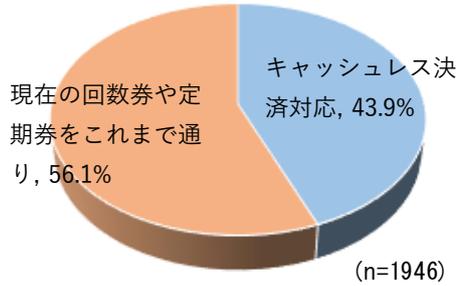


図. 一般市民アンケートでの結果

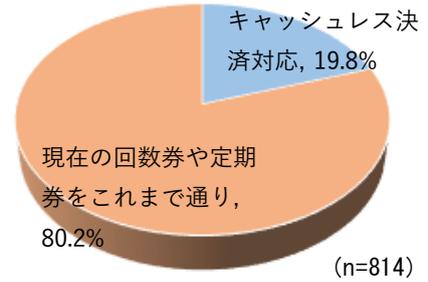


図. 登録者アンケートでの結果

3) 今後の運賃設定について適切だと思うもの

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに約 8 割が「現在のままでよい」と回答している。

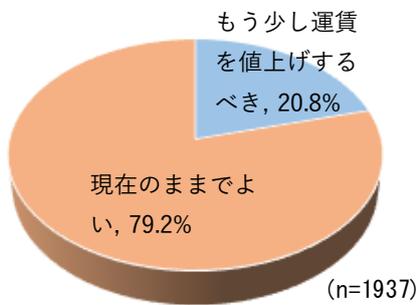


図. 一般市民アンケートでの結果

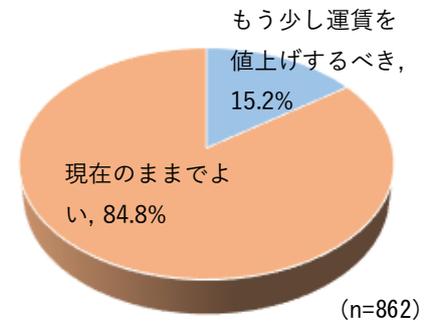


図. 登録者アンケートでの結果

4) 運賃の支払い方法について適切だと思うもの

- ・ 一般市民アンケートでは「市内どこまで行っても一律の運賃」が「乗継ぎをする度に支払う(現行)」を上回っている。
- ・ 登録者アンケートでは逆の傾向となっている。

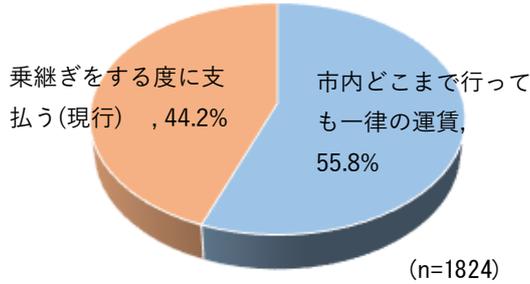


図. 一般市民アンケートでの結果

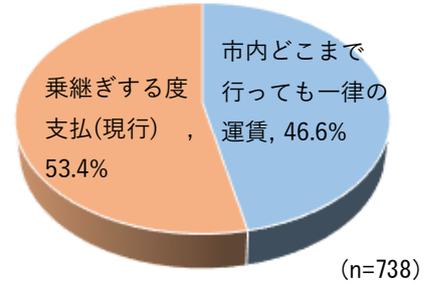


図. 登録者アンケートでの結果

5) 市内全域での自宅前乗降に対する考え

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「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。

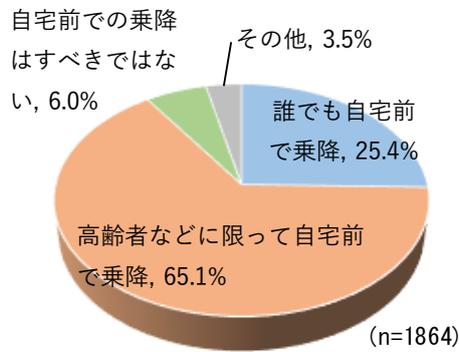


図. 一般市民アンケートでの結果

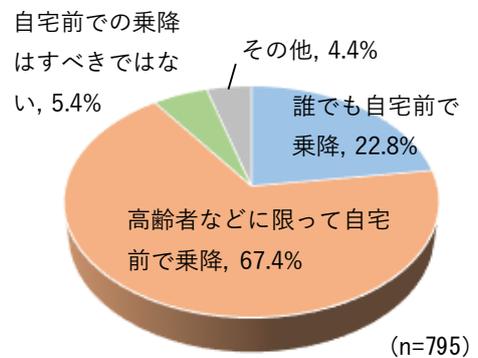


図. 登録者アンケートでの結果

6) 「デマンド交通さくっと」の運行時間について  
正午から午後1時の運行

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「必要ない」が最も高くなっている。

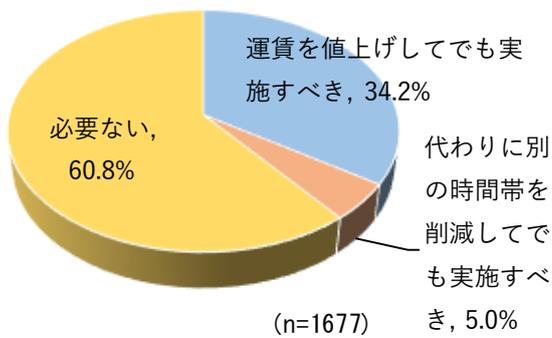


図. 一般市民アンケートでの結果

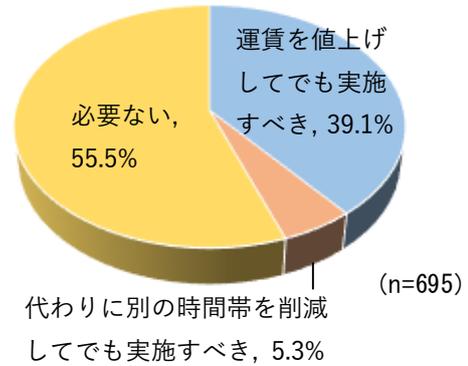


図. 登録者アンケートでの結果

早朝(午前8時以前)の運行

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「必要ない」が最も高くなっている。

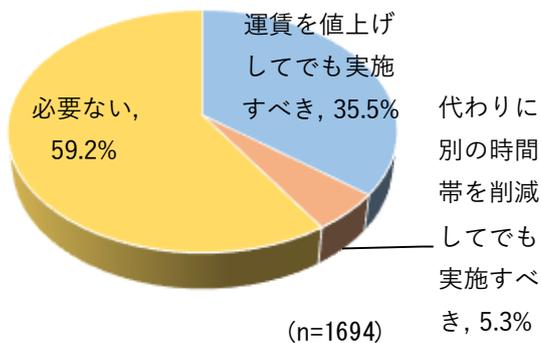


図. 一般市民アンケートでの結果

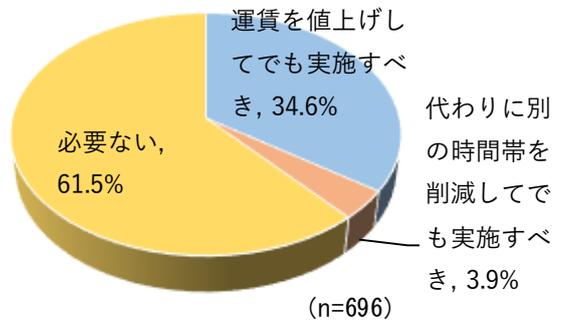


図. 登録者アンケートでの結果

夜間(午後5時以降)の運行

・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「必要ない」が最も高くなっている。

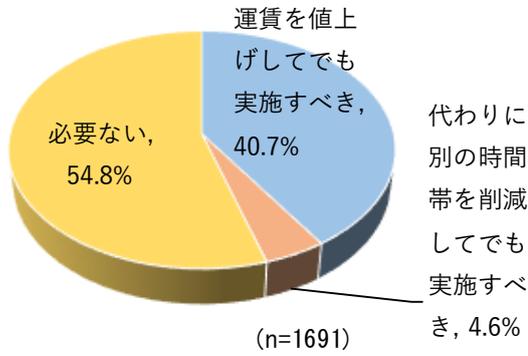


図. 一般市民アンケートでの結果

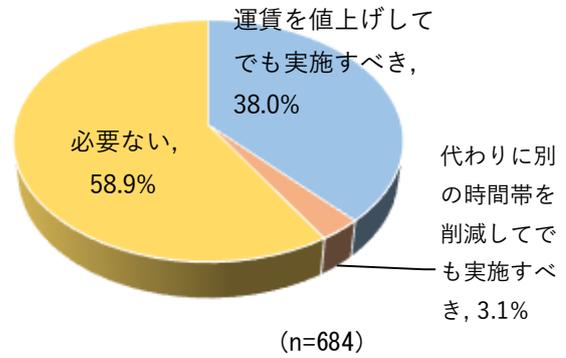


図. 登録者アンケートでの結果

土日祝日の運行

・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「値上げしてでも実施すべき」が約6割となっている。

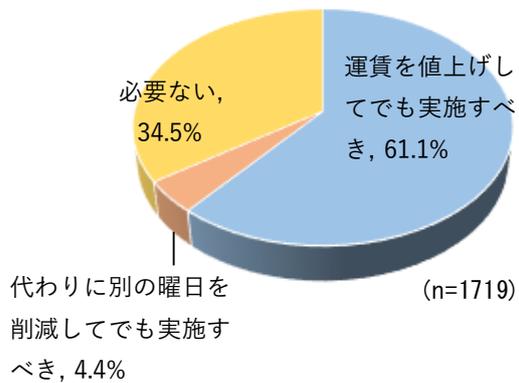


図. 一般市民アンケートでの結果

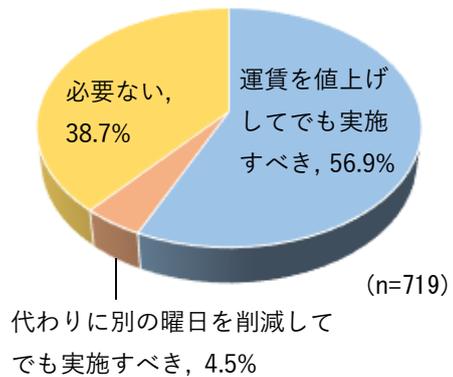


図. 登録者アンケートでの結果

7) 「デマンド交通さくっと」の今後の予約方法について

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「現状のままでよい」が最も多くなっており、次いで「インターネットやアプリからの予約」となっている。

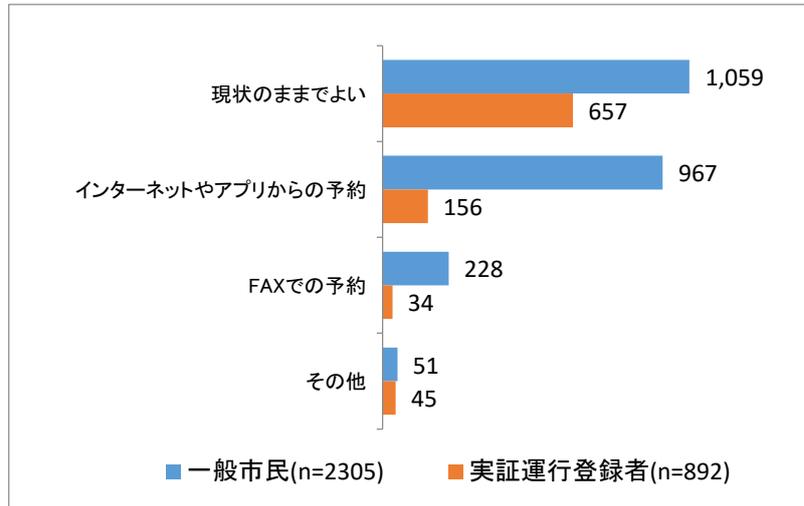


図. 調査結果(複数回答)

8) 「デマンド交通さくっと」の予約期間について

- ・ 一般市民アンケート、登録者アンケートともに「現状のままでよい(3日前)」が「もっと前から予約できるようにするべき」を上回っている。

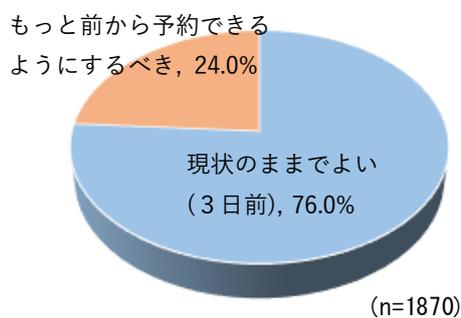


図. 一般市民アンケートでの結果

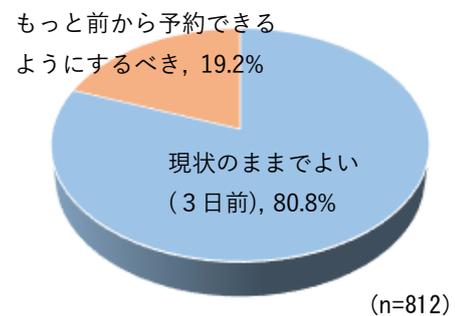


図. 登録者アンケートでの結果

9) ナビダイヤルによる予約方法について、適切だと思うもの

- ・ 「通話料無料のフリーダイヤル化」が約 39%で最も高くなっており、次いで「現状のままでよい」が約 30%となっている。

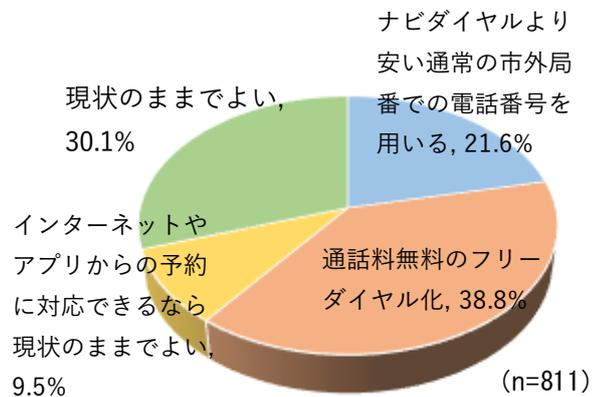


図. 調査結果

10) デマンド交通さくつとの満足度

- ・ よい(大変よい+よい)が41%で、わるい(わるい+大変わるい)の7%を上回っている。

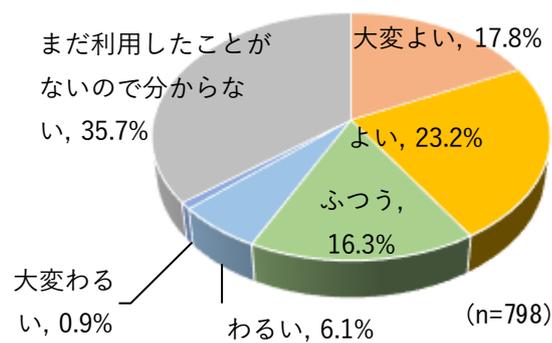


図. 調査結果

11) 日常生活での主な外出先

- ・ 目的ごとの外出先をみると、買い物先はカインズ佐久平店やイオンモール佐久平、ツルヤ佐久中央店、通院先が佐久総合病院や浅間総合病院、その他お出かけ先は佐久市役所が特に多くなっている。
- ・ 買い物先のツルヤや西友などのスーパーは来訪頻度が週1日以上と回答する市民が多く、特に来訪頻度が高くなっている。
- ・ 通院先やその他お出かけ先では、来訪頻度が月2回以下と回答している市民が多くなっている。

表 買い物先、通院先、その他お出かけ先の上位10地点 単位：人

一般市民アンケートの結果

登録者アンケートの結果

買い物先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
カインズ佐久平店	553	166	387
イオンモール佐久平	517	260	257
ツルヤ佐久中央店	331	297	34
ツルヤ野沢店	258	238	20
ツルヤ臼田店	179	161	18
西友望月店	128	114	14
ナナース安原店	127	102	25
ケーヨーデイツー臼田店	117	33	84
カワチ薬局	93	54	39
ベシシア佐久平モール店	92	76	16

買い物先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
イオンモール佐久平	221	94	127
カインズ佐久平店	124	31	93
ツルヤ佐久中央店	74	53	21
ツルヤ野沢店	72	51	21
ツルヤ臼田店	70	47	23
西友望月店	53	43	10
ケーヨーデイツー臼田店	49	12	37
ベシシア佐久平モール店	35	24	11
ナナース安原店	31	23	8
スーパーえちごや	31	24	7

通院先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
佐久総合病院	359	26	333
浅間総合病院	320	13	307
佐久医療センター	200	6	194
くろさわ病院	65	6	59
つつみハートクリニック	44	2	42
博愛こばやし眼科	41	1	40
中澤眼科クリニック	37	1	36
小松耳鼻咽喉科クリニック	35	1	34
川西赤十字病院	32	3	29
都甲クリニック	31	1	30

通院先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
佐久総合病院	206	19	187
浅間総合病院	199	23	176
佐久医療センター	134	12	122
川西赤十字病院	43	5	38
博愛こばやし眼科	36	3	33
くろさわ病院	35	6	29
雨宮病院	23	9	14
つつみハートクリニック	23	3	20
金澤病院	21	6	15
岡田医院	17	0	17

その他お出かけ先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
佐久市役所	281	13	268
平尾温泉みはらしの湯	43	3	40
布施温泉	32	8	24
望月支所	28	7	21
佐久平駅	26	7	19
市民創健センター	26	3	23
臼田支所	23	3	20
イオンモール佐久平	23	4	19
野沢会館	22	7	15
浅科支所	22	1	21

その他お出かけ先	全体		
	計	週1日以上	月2回以下
佐久市役所	134	15	119
佐久平駅	45	6	39
野沢会館	21	8	13
臼田支所	20	1	19
望月支所	16	3	13
あいとびあ臼田	16	7	9
駒場公園	16	3	13
中央図書館	13	3	10
布施温泉	12	7	5
市民創健センター	11	1	10
八十二銀行臼田支店	11	2	9

※週1日以上と月2回以下のうち、回答者が多い方に着色している

## (2) 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アンケート調査を実施しました。

#### 調査概要

回答期間：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

#### 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ほぼ全員が重要(非常に重要、やや重要)と回答している
- ・ 高校生では望月地区の方が非常に重要と回答している割合が高くなっている。

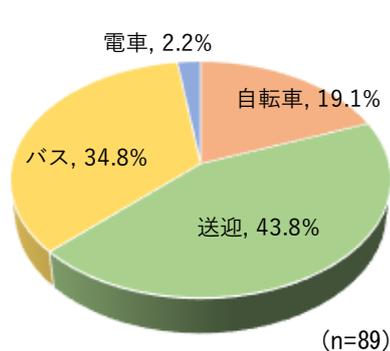


図. 通学時の主な移動手段

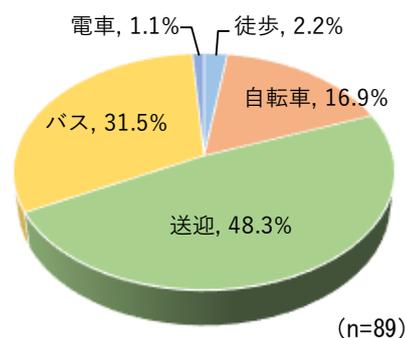


図. 帰宅時の主な移動手段

#### 2) 通学先の選択にあたり移動手段はどの程度重要か

- ・ 高校生及び保護者のどちらもほぼ全員が重要(非常に重要、やや重要)と回答している

##### 【高校生】

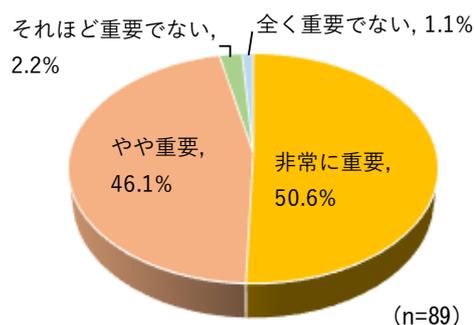


図. 通学時の選択に当たり移動手段はどの程度重要か

##### 【保護者】

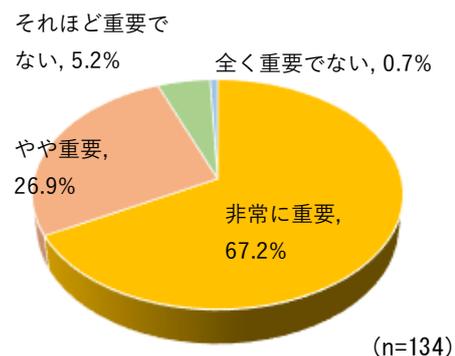
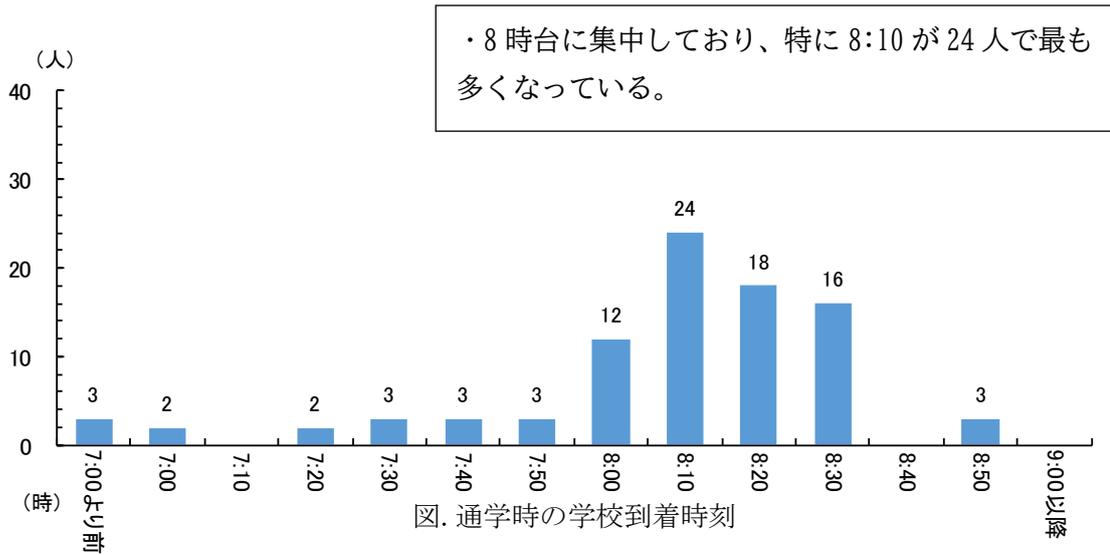
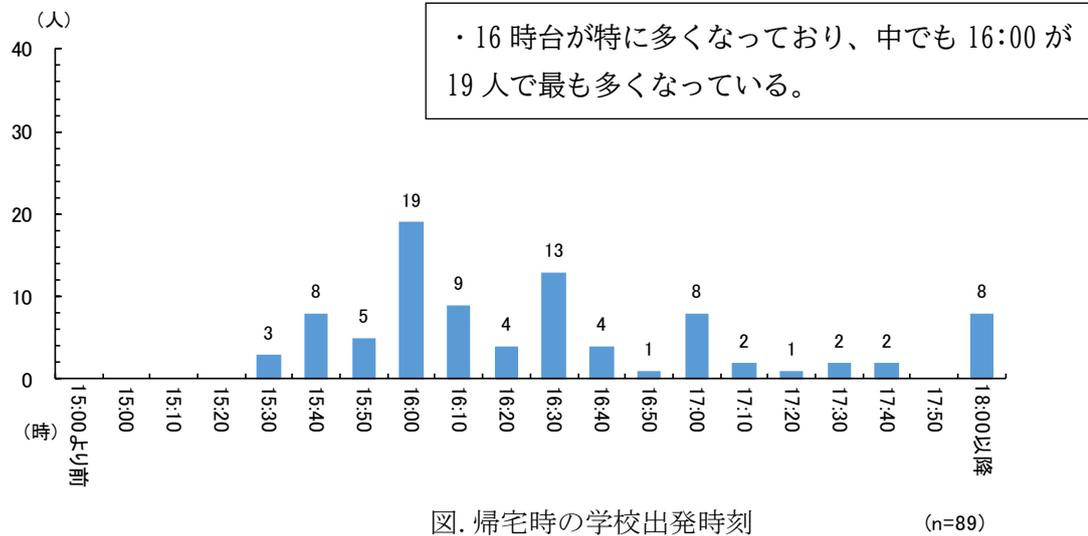


図. 通学時の選択に当たり移動手段はどの程度重要か

3) 高校生の通学時の学校到着時刻



4)



5) 高校生のバスを利用している理由

・「学校まで距離があり、徒歩や自転車では行けないから」が最も多くなっている。

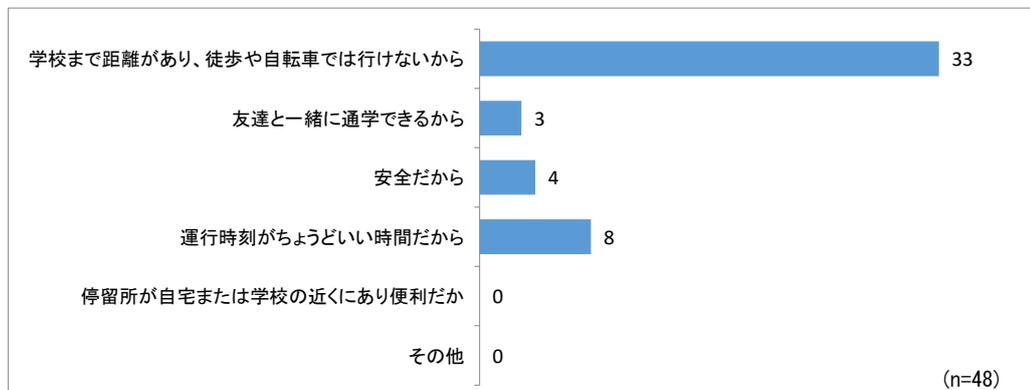


図. バスを利用している理由

6) 保護者の送迎することへの負担の程度

- ・ 負担の程度は負担が大きいのが67.5%、やや大きいのが32.5%となっており、全ての保護者が「送迎が負担」と回答している。

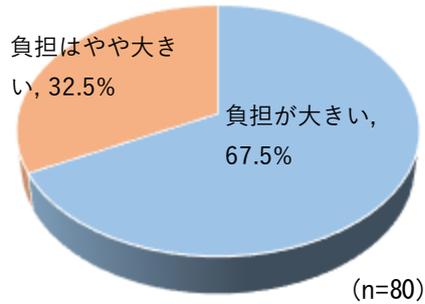


図. 送迎することへの負担の程度

7) 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。

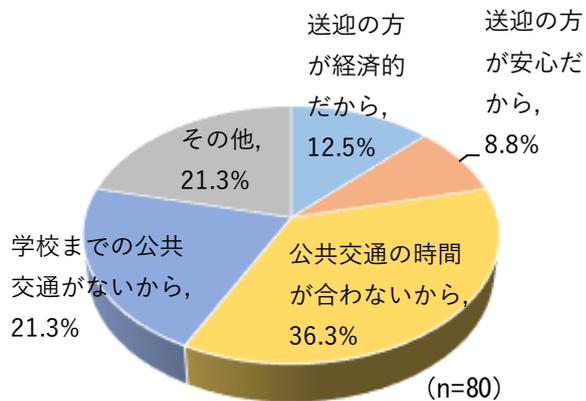


図. 負担が大きいを送迎している理由

8) 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。

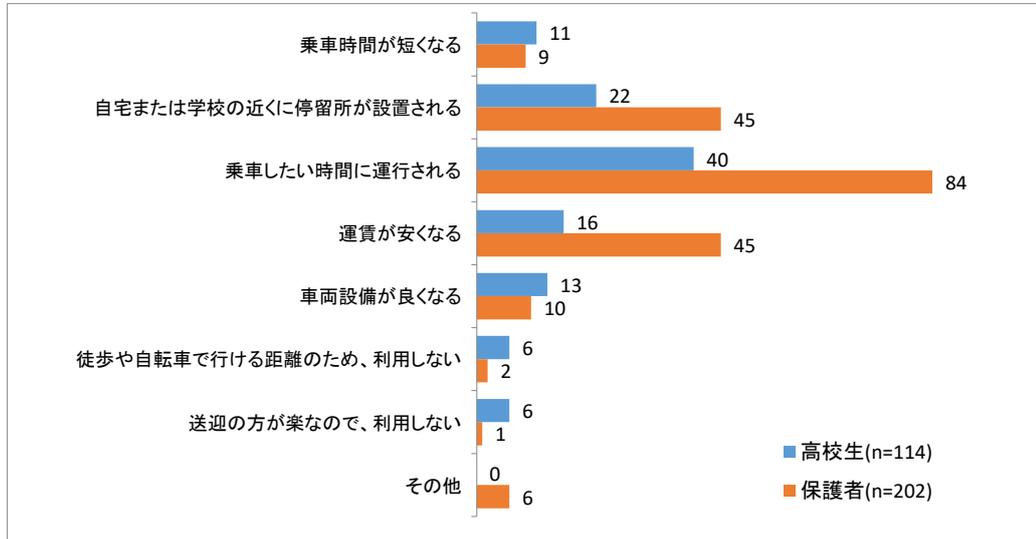


図. バスのどのような点が改善されれば利用したいと思うか

9) バスの設備等の必要性

【車内 Wi-Fi】

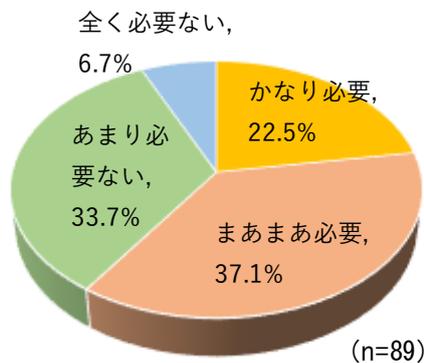


図. 車内 Wi-Fi の必要性

- ・ 約 6 割が必要(かなり必要、まあまあ必要)と回答している。

【キャッシュレス決済の対応】

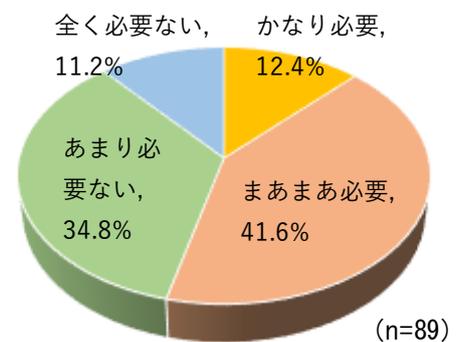


図. キャッシュレス決済への対応の必要性

- ・ 約半数が必要(かなり必要、まあまあ必要)と回答している。

#### 4. 佐久市の公共交通の課題

令和4年度の実証運行の状況を踏まえながら、公共交通体系の課題を整理していきます。

#### 5. 佐久市の公共交通の基本的な方向性

令和4年度の実証運行の状況を踏まえながら、公共交通体系の課題とともに方向性を整理していきます。

#### 6. 佐久市地域公共交通計画の目標

上記で整理した課題や方向性に対する目標を設定します。

#### 7. 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を整理します。

#### 8. 計画の達成状況の評価指標・数値指標

令和4年度の実証運行の状況を踏まえながら、地域公共交通計画の数値目標として、「公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」などを設定します

#### 9. 推進体制と実施スケジュール

図や表を用いて分かりやすく体制とスケジュールを記載します。

#### 10. 計画の進捗状況の評価

P D C Aサイクルによる進捗管理について記載します。