

第4回佐久地域別部会意見に対する対応について

No.	意見カテゴリ	発言者	意見内容	事務局対応案
1	基本方針（資料1）	松葉タクシー株式会社 代表取締役社長 松葉 和彦	QRコード決済を全県に広げてほしい。	県計画では、鉄道・バス・タクシーなどの交通手段に関わらず、公共交通機関を利用して円滑に目的まで移動できるよう、全県の公共交通機関で交通系ICカードが使える環境の整備に努めることとしています。 佐久地域では一部の市町村や事業者で交通系ICカード以外の手段による取組が進んでいるため、この状況や課題等も把握したうえで、地域にとってどのような状況が望ましいか考えてまいります。
2	基本方針（資料1）	佐久市シニアクラブ連合会 会長 橋本 輝己	市町村を跨いだデマンド交通ができないか。	県計画で扱う「軸」としては、一定の輸送力が必要であり、かつ不特定多数に広く開かれたものであることが必要という観点から、「平成の大合併前の市町村界を跨ぐ」「1日3往復以上」「定時定路線」「通年運行」を基準としています。 市町村跨ぎのデマンド交通については、市町村から相談があれば、県としても助言等をするとともに、必要に応じ地域別部会でも共有してまいります。
3	地域公共交通の概況（資料3）	小諸市 都市計画課長 山浦 修	高速バスも計画に位置付けてほしい。 新宿～佐久平駅以降の高峰高原行きは市町村を跨ぐ路線バスである。	高速バスは代替手段（新幹線）があるため記載していません。また、佐久平～高峰高原間については、上記2の基準「1日3往復以上」を満たさないため記載していません。
4	将来ネットワークA～D（資料3）	川上村 企画課長 中嶋 昌哉	ネットワークとして鉄道とつながっている村営バスの位置付けを検討してほしい。	市町村内のバスについては、基本的にはE（地域内連携軸）の位置づけのため記載していません。
5	将来ネットワークA～D（資料3）	佐久市 生活環境課専門幹 関 康洋	地域拠点に中込、望月を加えてはどうか。中込は小海線、中仙道線の拠点である。	「地域拠点」は77市町村の中心に加え、高校、スーパー、医療機関のうち2つ以上が立地していること、流動調査からある程度滞留が見られることを勘案して追加しています。具体的には中込に加え、望月、臼田を追加しました。
6	将来ネットワークA～D（資料3）	佐久市 生活環境課専門幹 関 康洋 軽井沢町 住民課長 児玉 香織 御代田町 企画財政課長 内堀 岳夫 (代理 企画係長 小平 佳伸)	佐久御代田線を軸に位置付けてはどうか。	上記2の基準「1日3往復以上」を満たしていませんが、多くの要望があり、軽井沢延伸など将来性もあることから「地域間連携軸」としました。

第4回佐久地域別部会意見に対する対応について

No.	意見カテゴリ	発言者	意見内容	事務局対応案
7	将来ネットワークA~D(資料3)	佐久市 生活環境課専門幹 関 康洋	久保通り線も重要な路線。学生も利用している。	平日ベースで1日4往復走っており、東信運転免許センターや長野西高校望月サテライト校(バス停:望月バスターミナル)へのアクセスに必要なバスであることから「地域間連携軸」に追加しましたが、令和5年10月2日の再編により、1日1往復に減便となり、東信運転免許センターへの経路もなくなったことから、軸として位置付けるか再検討が必要と考えます。
8	将来ネットワークA~D(資料3)	小海町 町民課長 井出 知之	小海駅は南相木村、北相木村にとって交通結節点であり、小海駅前再整備も含め、ターミナル機能の強化も考えなければならない。	問題意識として承りました。
9	将来ネットワークA~D(資料3)	小海町 町民課長 井出 知之 佐久穂町 総合政策課長 布施 秀雄	白駒の池を拠点と考えるとよいのではないか。	観光地の考え方に基づき今後検討します。
10	将来ネットワークA~D(資料3)	佐久穂町 総合政策課長 布施 秀雄	千曲バス白駒線を軸と位置付けてはどうか。	現時点では上記2の基準「1日3往復以上」「通年運行」を満たさないため記載していませんが、観光地の考え方に基づき今後検討します。
11	将来ネットワークA~D(資料3)	南牧村 総務課長 高見澤 澄一 (代理 企画係主幹 井出 聡)	野辺山は主要観光地であるとともに、出張所があり行政の拠点でもある。拠点として位置付けてほしい。	行政の拠点としては、上記5の考え方から記載していません。観光地としては、観光地の考え方に基づき今後検討します。

1. 佐久地域

1-1 地域特性など

- 佐久地域は県の最東部に位置し、北東側を群馬県、南側を山梨県と接しており、首都圏方面からの県の玄関口と位置づけられます。埼玉県とも県境を接していますが、山岳部のため人の流動はありません。
- 北西側に接する上田地域との流動が非常に多く、上田地域の北に位置する長野地域、南西側に接する諏訪地域との流動も、ある程度みられます。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、小諸市中心部のほか、佐久市の佐久平駅周辺・岩村田、野沢・中込、白田などがあります。
- 主な観光地としては、軽井沢、小諸城址懐古園、野辺山高原、白樺高原などがあり、標高が高く涼しいことから避暑地としても人気があり、多くの観光客が訪れています。

1-2 地域公共交通の概況

- 北陸新幹線が地域を横断しており、首都圏と北陸地域を結んでいます。佐久地域には軽井沢駅と佐久平駅の2駅があり、軽井沢駅から東京駅までは最短で60分強とアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅から篠ノ井駅間を結んでいます。篠ノ井駅でJR信越本線、JR篠ノ井線に接続し、長野駅までは大半の列車が直通運行となっています。
- 小諸駅から小淵沢駅を結ぶJR小海線が運行しており、小諸駅でしなの鉄道、小淵沢駅でJR中央本線にそれぞれ接続しています。川上村や南牧村では、JR小海線を利用し、山梨県への高校に通学する生徒も見受けられます。
- 路線バスについては、千曲バスの中仙道線（佐久方面）が地域で唯一の地域間幹線系統として運行しています。
- その他に、市町村界を跨ぐ路線として、事業者運営の路線バスが4路線、市町村運営のコミュニティ路線が3路線あります。

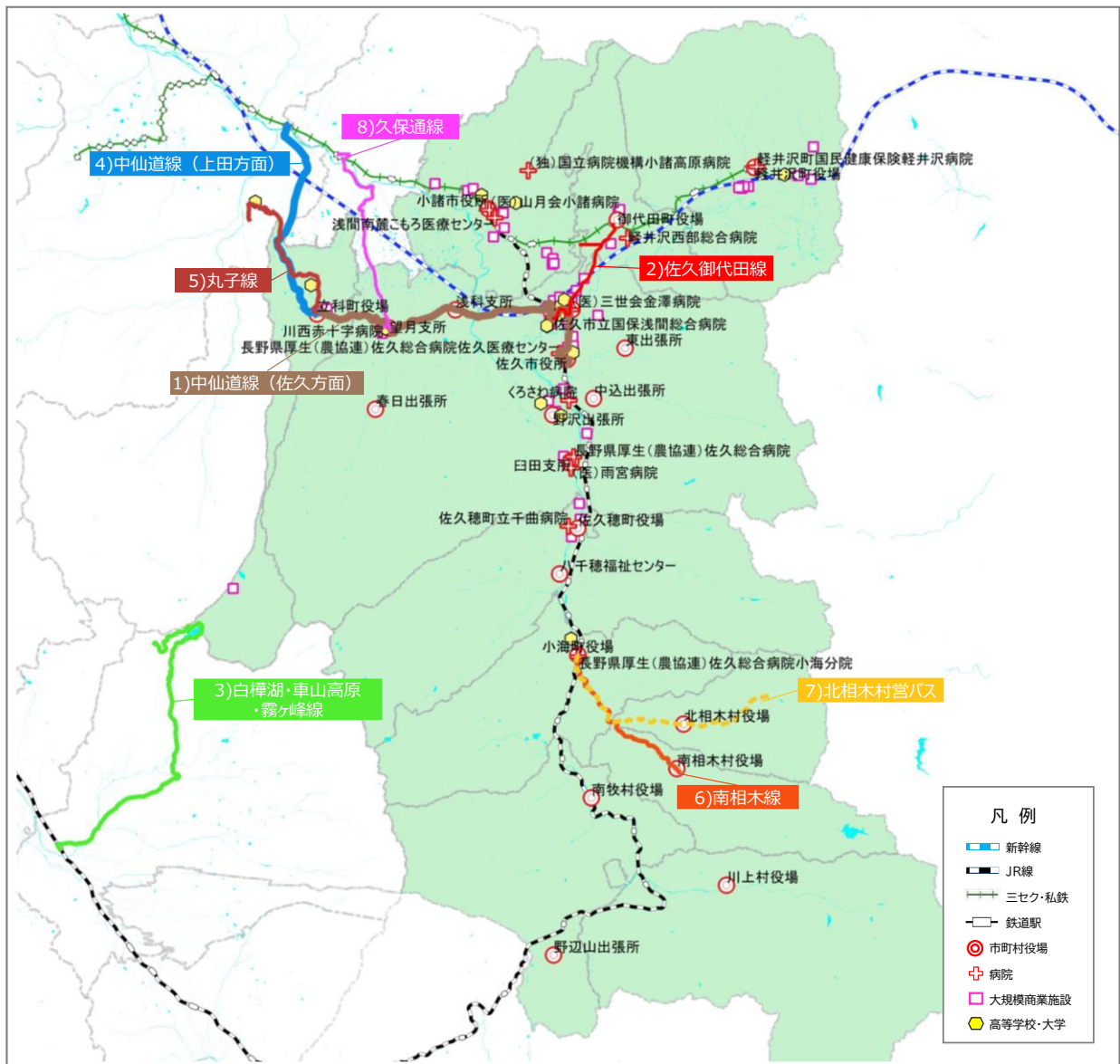
1-3 地域公共交通の課題

- 佐久市街地、小諸市街地へのアクセスのためには、しなの鉄道、JR小海線の各駅への接続が担保されていることが非常に重要となります。両路線に接続することで、上田市、長野市など地域外への移動にも対応できます。
- しなの鉄道については、1時間に1~2本程度の運行本数が確保されているものの、JR小海線については、日中の運行便数が少なく、特に小海駅以南については、2時間おきの運行となる時間帯もあります。小海線は輸送密度2,000人未満の路線としても公表されており、沿線地域活性化協議会で利用促進などに努めています。
- バス路線としては、地域間幹線系統であった佐久上田線が令和3年に廃止になっています。同じく地域間幹線系統の中仙道線についても、かつては上田地域まで連続した路線でしたが、利用者の減少を受けて路線が分割され、立科町以東の区間だけが地域間幹線系統を継続しています。これにより、路線の利便性が低下しています。
- 市町村界を跨ぐコミュニティバスも、佐久市の望月地区からしなの鉄道の田中駅を結ぶ久保通線は、朝夕のみの運行であるなど、日中の通院や買物などには対応できていないものもあります。
- 通院等のために市町村界を跨ぐ移動をするためには、小諸駅を経由してしなの鉄道と小海線を乗り継ぎ、更にバスを利用する必要がある等、利便性に課題があります。
- 観光地へのアクセスについては、軽井沢、小諸などは交通の便がよいものの、八ヶ岳山麓にはアクセスがしにくい観光地も多くあります。白樺高原については、茅野駅からは直通のバス路線として白樺湖・車山高原線があるものの、佐久方面からは立科町でのコミュニティバスへの乗換えが必要になっています。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	千曲バス	中仙道線 (佐久方面)	11.9	6.7	25,173	18.6%	9,071
2	事業者路線 (その他一般路線)	千曲バス	佐久御代田線	6.9	1.0			
3		アルピコ交通	白樺湖・車山高原線 (定期観光便)	26.4	2.7			
3			白樺湖・車山高原線 (通勤通学便)	26.2	1.3			
4		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)	13.4	8.8			
5	丸子線		12.7	4.7				
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	南相木村(直営)	南相木線	10.8	10.0			
7		北相木村(直営)	北相木村営バス	16.6	10.8			
8		東信観光バス	久保通線	14.8	4.0			



1-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

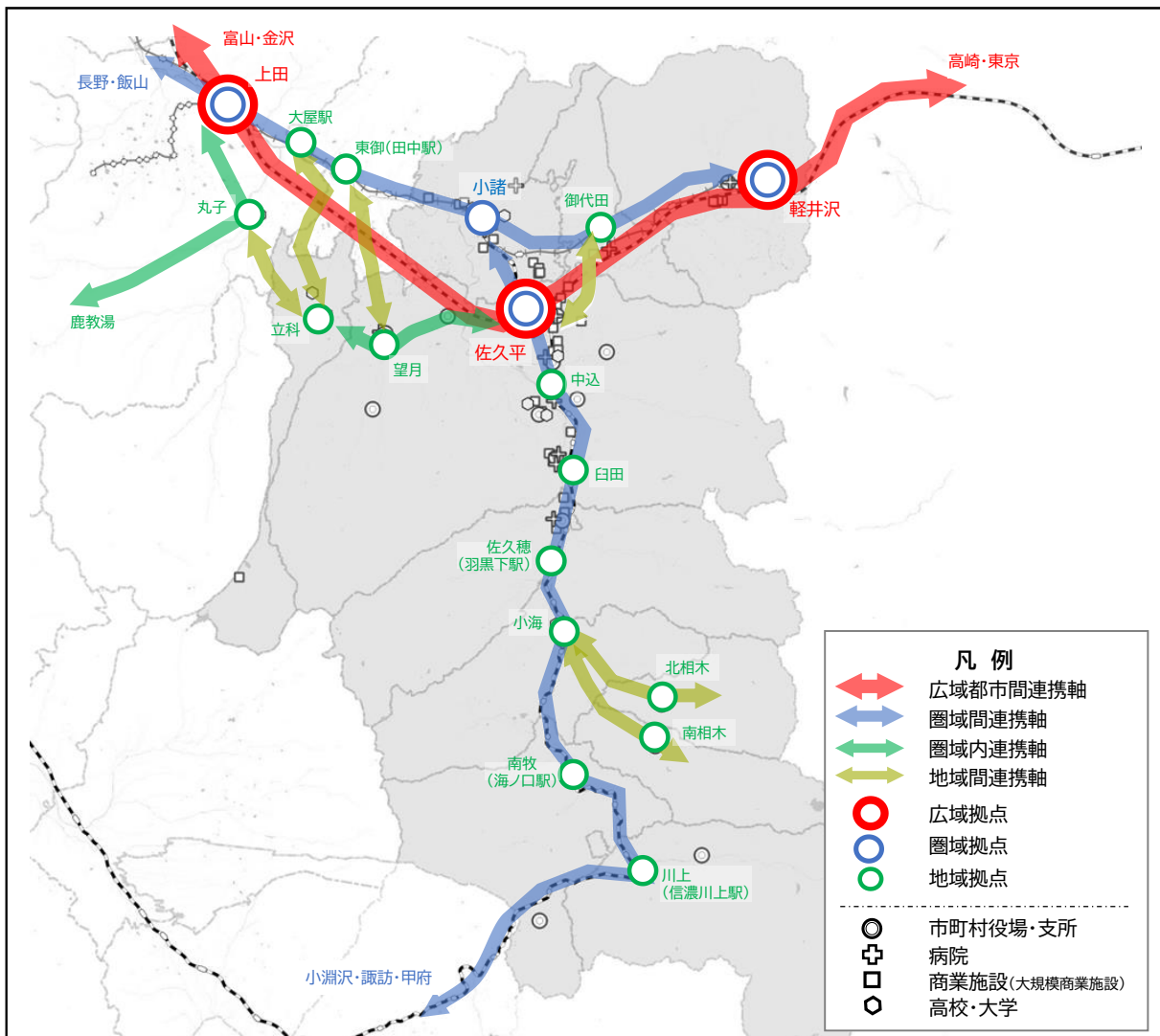
首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域都市間連携軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。

軽井沢駅と佐久平駅の2つの新幹線駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

地域住民の日常移動を支える重要な路線として、東西に走るしなの鉄道と南北に走るJR小海線を圏域間連携軸と位置づけます。

しなの鉄道とJR小海線の路線の維持を図るため、沿線市町とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、中仙道線（佐久方面）を位置づけます。今後も国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D【地域間連携軸】

地域間連携軸としては、佐久地域と上田地域を結ぶ中仙道線（上田方面）、佐久御代田線、丸子線、久保通線 の4路線を位置づけます。立科町役場は、中仙道線（上田方面）、丸子線と圏域内連携軸となる中仙道線（佐久方面）との結節点であり、ターミナル機能を高めていくことなども効果的と考えられます。

佐久地域南部の北相木村、南相木村については、それぞれ村営バスが小海駅に接続しており、これを地域間連携軸として位置づけます。小海駅が重要な結節点となるため、ターミナル機能の強化が有効と考えられます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
			小諸市	・小諸(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設	佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
			軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
			佐久市	・中込(中込駅周辺)
			佐久市	・白田(白田駅周辺)
			佐久市	・望月(望月支所周辺)
			小海町	・小海(駅・町役場周辺)
			川上村	・川上(信濃川上駅周辺)
南牧村			・南牧(海ノ口駅・村役場周辺)	
軸	広域都市間 連携軸	・三大都市圏などに 連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と 連絡する軸	鉄道	・しなの鉄道[しなの鉄道] ・小海線[JR東日本]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・中仙道線(佐久方面)★[千曲バス]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・佐久御代田線[千曲バス] ・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[東信観光バス] ・南相木村営バス[村直営] ・北相木村営バス[村直営]

★=国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆=国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線