

日時：令和 7 年 7 月 10 日（木） 15 時から 16 時 30 分まで

場所：佐久合同庁舎 4 階 401 会議室

1. 開会

2. あいさつ

【佐久地域振興局企画振興課長】

本日は、今年 3 月に設置が承認された「北部方面分科会」の初回開催。

佐久地域の公共交通は、利用者減少や担い手不足など、全国的な課題に直面している。県地域公共交通計画では、「通院」「通学」「観光」の移動における品質保証を掲げており、本分科会ではその実現に向け、実務担当者の皆様と具体的な議論を進めてまいりたい。

佐久地域の持続的な発展のため、皆様の率直なご意見をぜひいただきたい。

3. 議事

（1）長野県地域公共交通計画佐久地域編について

【事務局】（資料に沿って説明）

（2）「信州型広域バス路線支援制度」等について

【交通政策課】（資料に沿って説明）

（3）各線 現況報告

【事務局】

新しいバス路線の支援策の対象となりうる路線は 4 路線。

「佐久御代田線」「中仙道線（佐久方面）」「北相木村村営バス」「南相木村村営バス」

本分科会にある路線バス各線について話をしたいので、バス事業者及び関連市町村に現況報告をお願いしたい。

● 中仙道線（佐久方面）

【千曲バス株式会社】

令和 2 年度からの 5 か年分のデータを提出した。輸送人員については、ちょうどコロナ禍からのスタートということで、令和 4 年度から利用者が戻ってきているという形。

運行便数については、減少傾向にあった。令和 3 年 10 月に佐久市がデマンド交通の導入に伴って、日中便を減便した要因がある。便数は減ったが、1 便平均輸送人員は改善しているため、効率的になったとも捉えられる。

ただ、運送収入に関しては、均一料金に移行したことで収益率は低下した。キロ当たりの経費も増加している。

【佐久市】

現在蓼科高校から中込駅まで運行している。中込駅方面 5 便（朝 2 便、夕方 3 便）、立科町方面 5 便（朝 1 便、夕方 4 便）計 10 便。主な利用者は朝夕の高校生の通学利用。

平日のみの運行。片道 200 円。

令和元年 11 月以降、減便や土日祝便等の利用者少ない便については廃止をし、現在の状況となった。

デマンド交通を開始したことで、通院の足は確保している。（市民向け）

令和 3 年 10 月に見直しを行い、委託路線化に移行した。この際に、佐久医療センターまで延伸した。

土日便の廃止、デマンド交通の開始により代替手段を確保した形。金額についても均一価格とした。

令和 5 年 4 月に、佐久医療センターから中込駅まで延伸した。

令和 6 年 4 月、高校生の部活後の足の確保ということで、立科町方面行きの便を 1 便増便した。（要望が多かったため。）

● 中仙道線（大屋方面）、丸子線

【事務局】

バス事業者の東信観光バス（株）が欠席のため、資料提供を受けた。資料を共有する。

【立科町】

両路線については、上田市と立科町で路線バス運行費補助金を交付し、東信観光バスに運行してもらっている。補助金は、運行費の欠損赤字に対する補助となっている。

令和 6 年度にドライバー不足等を背景に、減便となった経過がある。

本路線の立科町としての位置付けは、上田方面への通勤通学に利用されており、住民の足としてなくてはならない路線。

運行事業者からは、委託運行を提案されているが、予算の関係から厳しい状況である。

● 久保通線

【立科町】

久保通線を東御市が委託運行していると聞いているが、佐久市民も東御・上田方面への通学通勤に利用されていると思うが、佐久市としての位置付けをお聞きたい。

【佐久市】

現状、田中駅から望月 BT まで運行。望月 BT 方面が 3 便、田中駅方面が 2 便。

主な利用者は通学の高校生（平日運行のみ）

運賃は 150 円から徐々にあがっていくもの。

以前は、東信観光バス（株）に運行してもらっていたが、しげのまつバタクシー（有）に変更した。

その際に、中型バス車両からワゴン車に変更。便数についても、田中駅方面 3 便、望月 BT 方面 2 便を減便（8 便から 3 便へ）。

そのほかにも、利用者少ない停留所の廃止や、ルート変更も行われている。

佐久市内の移動については、デマンド交通で代替えている。

上田方面からの通学手段を確保するため、令和 5 年 12 月に田中駅方面夕方 1 便と望月 BT 方面朝 1 便を増便した。

(4) 地域拠点・品質保証等について意見交換

【事務局】

拠点案については、本年 3 月の部会でも特に意見なかったが、何か意見や質問などはあるか？
(質疑なし・異議なし)

次に、事務局で整理したデータを参考資料で提供する。各市町村からのアクセス状況等を表に落とし込んだものだが、全てを○にする必要があるとは考えていない。南佐久から軽井沢の病院まで普段使いで通院する等は考えにくい状況もある。

観光では、望月宿や白樺湖等は中仙道線の利用が出来ないため、アクセスが限られるという現状ではあった。

限られた予算や人材の中で、地域にとって本当に必要な品質を見極めて、見直しを図ることが必要。
品質保証に関する意見をとりまとめていきたい。

【佐久市】

個人の認識としてだが、通院のためにバスを利用する方はそれほどいないと認識している。デマンド交通もあるため、停留所まで行く高齢者の方がどれほどいるのかと疑問に思っている。実際に把握されているか？

【千曲バス】

中仙道線及び山手線では、朝夕便しかなく、朝も早い時間であるため、高齢者の通院利用はほぼないという認識。

【事務局】

交通政策課の見解を聞きたいが、自治体やバス事業者として通院利用者がいないため品質保証の観点から問題ないと判断してもよいのか。

【交通政策課】

佐久市からの意見のとおり、バスで通院する利用実態をしっかりと調べるのは必要。県でも、路線バスでどのぐらい利用者がいて、どういうふうに使われているかを現在調査中。(5 年前には調査)

そのデータを活用して、議論できるようにと調査をすすめているところ。

仮に、自家用車を使えない人が通院のためのバス路線が必要だという議論が出てくれば、足を確保する必要があるという結論になると思う。逆に、その需要がなければ不要という判断になるのも一つの結論になる。

【事務局】

中仙道線(佐久方面)のバス路線を佐久医療センターまで延伸した際は、実需があったのか？

【佐久市】

実際に実需が確認されていた訳ではなく、いったん延伸してみようという経過だったと思われる。
現在は、デマンド交通を利用されている様子。

【事務局】

立科町としての品質保証に対してどういう受け止めか。

【立科町】

まずは中仙道線（佐久方面）が対象となりうるのはありがたい。上田方面への中仙道線（大屋方面）及び丸子線についても通学の生徒もいるので、対象となると非常にありがたい。

【交通政策課】

中仙道線（佐久方面）については、現在もC幹線と位置付けられているので、支援対象となるだろうという認識。他2線については、みなし幹線の規定を使って支援対象とするかどうかというところ。

今の原則論としては、C幹線の部分までが県の支援対象となっている。

本当に上田方面に行くための唯一の路線で守らなければならないといった意思決定がなされていけば、支援対象として残る可能性がないとは言い切れないところ。

引き続き議論かなと考えている。

【事務局】

地域をまたがる路線の議論のすすめかたは？どちらかの部会か、双方の部会でとりあげるのか？

【交通政策課】

基本的には両方でやる形。

【千曲バス】

どちらの担当だと押し付け合いにならないように注意していただきたい。上田部会に参加したが、佐久地域での話との発言があった。立科町とも苦労しながらやっているの、支援対象となればと思う。

【事務局】

承知した。

（５）その他

【事務局】

バス路線に重点を置いた話となったが、鉄道やタクシーなども含めた公共交通全般を協議していきたいので引き続きお願いしたい。