

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・岩村田周辺、野沢・中込周辺、白田周辺などがあります。
- 主な観光地としては、軽井沢、小諸城址懐古園、野辺山、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、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、地域間幹線系統として千曲バスの中仙道線（佐久方面）が運行しています。
- 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3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

- 主に佐久市街地、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

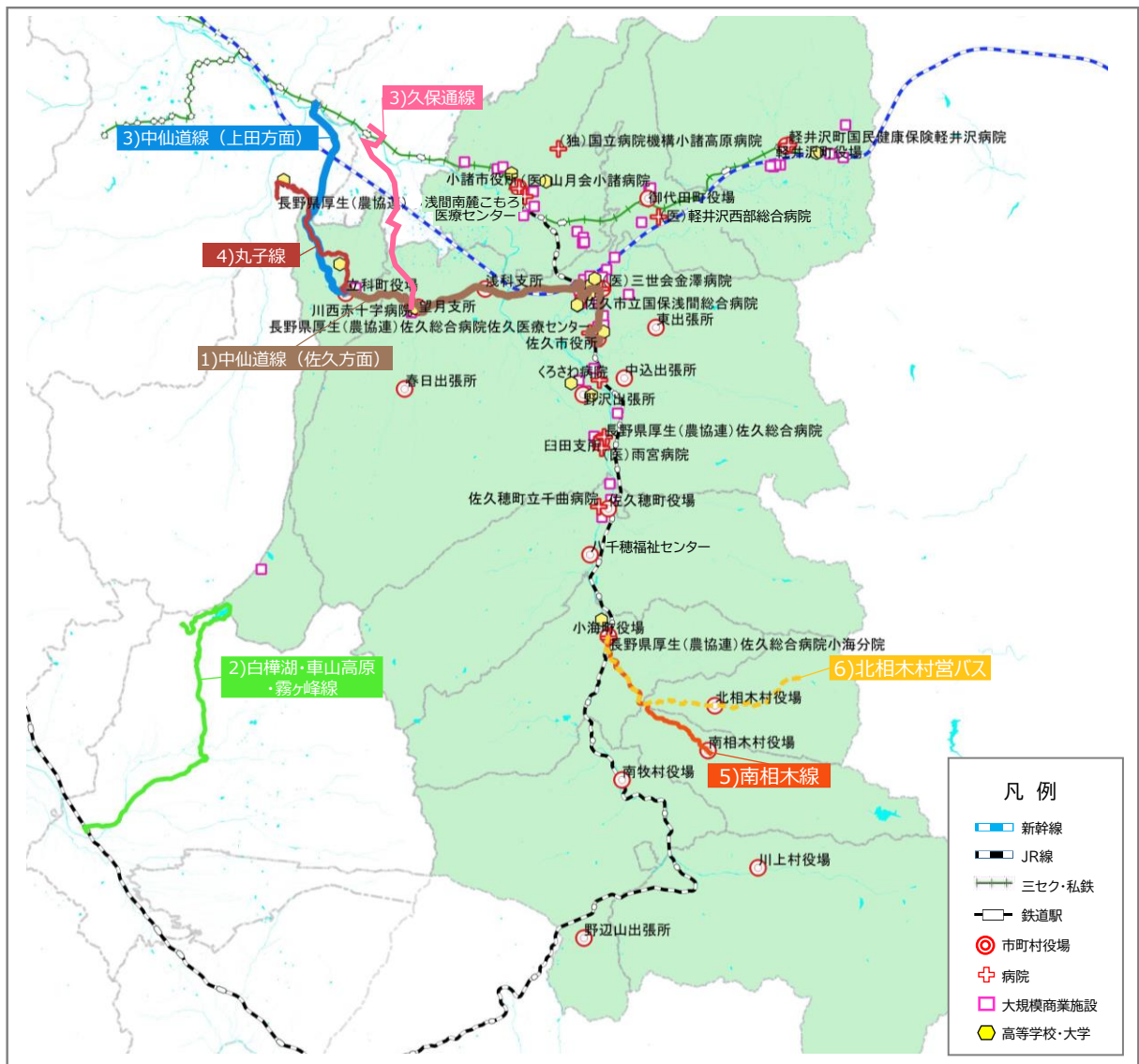
からは直通のバス路線として白樺湖・車山高原線があるものの、佐久方面からは立科町でのコミュニティバスへの乗換えが必要になっています。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線 = 令和 4 年度のもの(国庫申請額は令和 6 年度)
 ※コミュニティ路線 = 本事業で調査を実施した令和 3 年度のもの

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	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)	アルピコ交通	白樺湖・車山高原線	26.2	5.0			
3		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)	13.4	9.5			
4	丸子線		11.9	5.5				
5	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			
6		北相木村(直営)	北相木村営バス	15.8	12.5			
7		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】 東京～群馬～長野～新潟～富山～石川

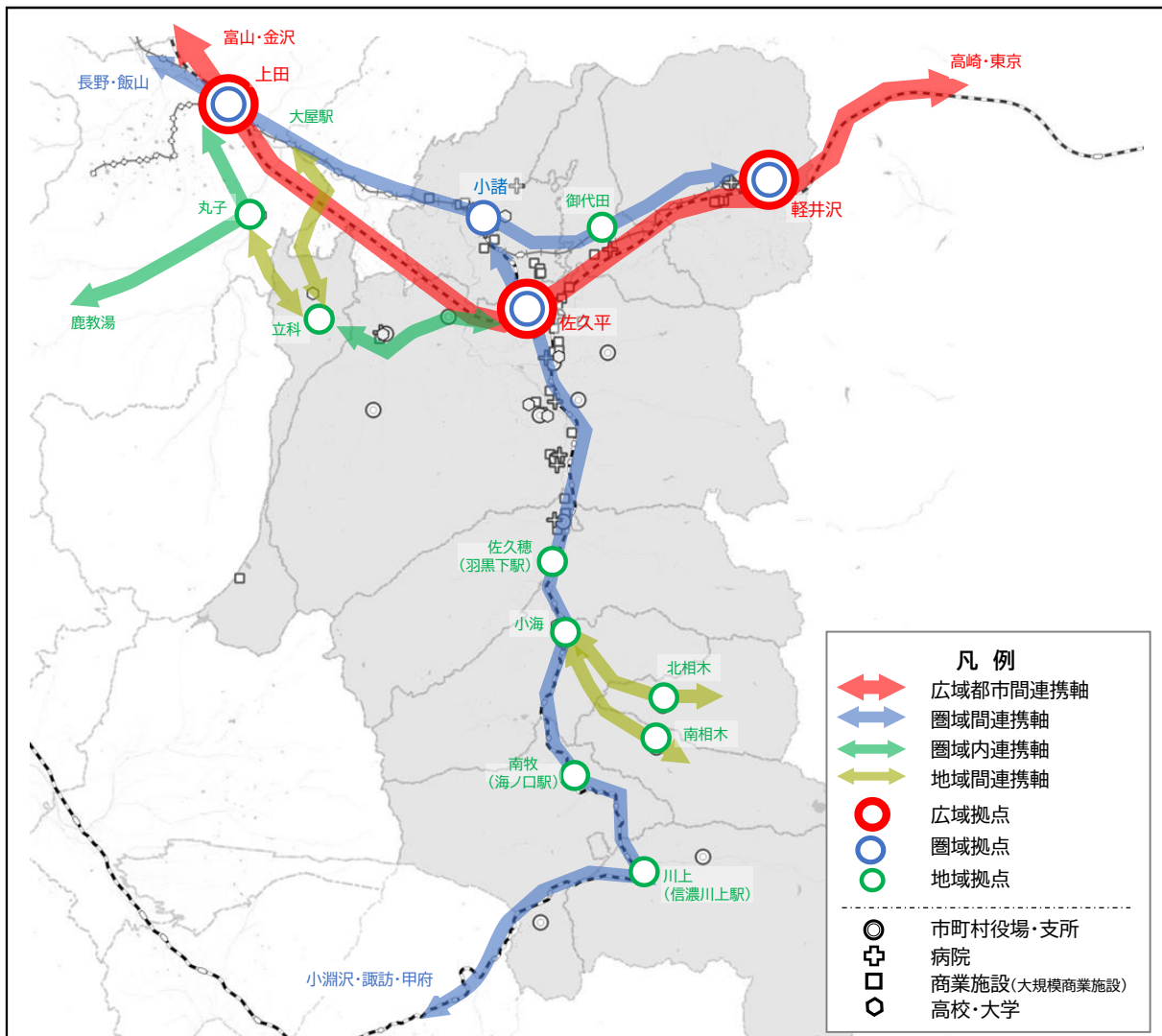
首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域都市圏連携軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。

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】 佐久～上田～長野～北信／佐久～山梨(峡北)

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、沿線市町村とも連携し、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、佐久地域から隣接する上田地域を結ぶ中仙道線（上田方面）、丸子線の2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)
			軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	小諸市	・小諸(駅・市役所周辺)
			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)
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	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)
			南相木村	・南相木(村役場周辺)
			北相木村	・北相木(村役場周辺)
佐久穂町			・佐久穂 (羽黒下駅・町役場周辺)	
御代田町			・御代田(駅・町役場周辺)	
立科町	・立科(町役場周辺)			
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	・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面) [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

長野県地域公共交通計画地域編素案について

◎特にご確認いただきたいポイント

- ① 「1-1 地域特性など」、「1-2 地域公共交通の概況」、「1-3 地域公共交通の課題」について
 - ・他に記載すべき点がないか。
 - ・事実誤認がないか。

- ② 「拠点と軸の設定」について
 - ・特に「地域拠点」について、各市町村における交通結節点として、他に追加すべき箇所がないか。
 - ・特にD地域間連携軸について、他に位置づけるべき路線がないか。

- ③ その他
 - ・本地域独自の取組（地域全体あるいは複数市町村の連携による取組等）がないか。（例：松本地域 エリア一括協定運行事業の活用 等）