

新幹線駅と地域づくり・まちづくり ～佐久市・佐久平駅地域の現状と課題から考える～

飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所

北陸(長野)新幹線佐久平駅および同駅を擁する佐久市について、同市を訪問し所管部署からお話を伺った。それらを基に同市の現状と特徴を整理し、リニア中央新幹線開通を控えた当地域に紹介することとしたい。

1. 佐久市の歴史と現況

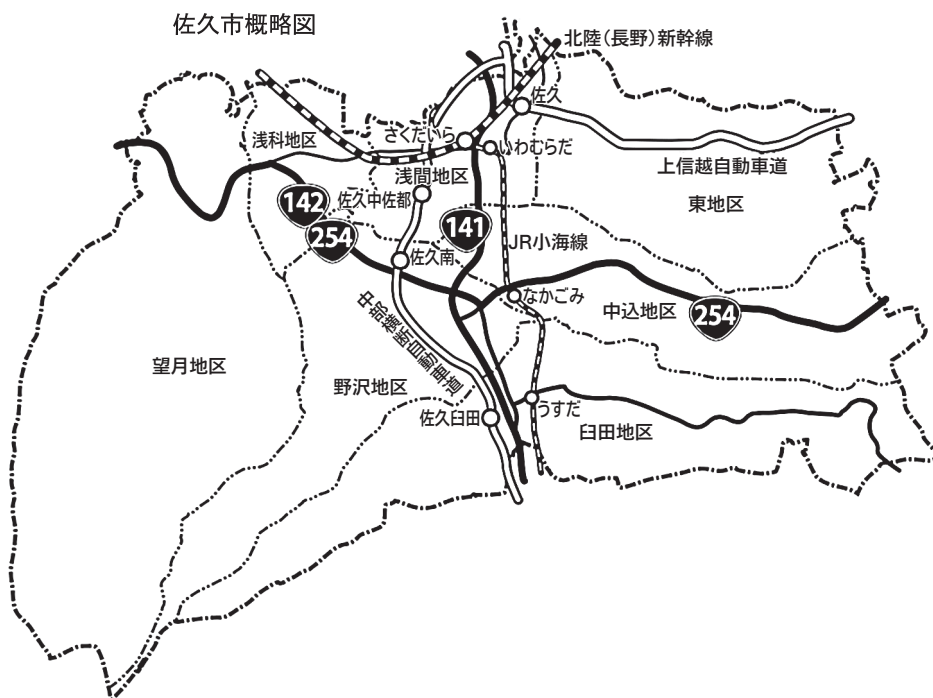
佐久市の市政施行は平成17年。これは(旧)佐久市と北佐久郡望月町・浅科村及び南佐久郡臼田町の新設合併により発足したもので、(旧)佐久市は昭和36(1961)年北佐久郡浅間町・東村及び南佐久郡野沢町・中込町が合併し誕生した。飯田市は昭和31(1956)年、飯田市と座光寺、松尾、竜丘、三穂、伊賀良、山本、下久堅の各村が合併。佐久市と同年の1961年には川路村編入がある。飯田市の市制施行は昭和12(1937)年であり、これを踏まえると佐久市は歴史の新しい市となる。

佐久市の歴史を辿ると、近年の中で特筆すべきは、高速交通網の整備による同市の著しい変貌であるといえる。長野(北陸)新幹線が平成9(1997)年に高崎～長野間開業。平成27(2015)年には長野～金沢間が開業した。

高速道路網は、上信越自動車道が平成5(1993)年に藤岡JCT～佐久IC間が開通。平成8(1996)年には更埴JCTまで延伸した。いずれも平成10(1998)年の長野オリンピック開催に向けての整備であった。また、中部横断道は、平成23(2011)年佐久小諸JCT～佐久南IC間が、平成30(2018)年に佐久南IC～八千穂高原IC間が開通している。

以上により、小諸市内を通る信越本線から支線(小海線)で連絡していた佐久市内に新幹線駅が設置されたことにより、首都圏へ3時間半以上かかる「陸の孤島」であった同市が70分程度と大幅な短縮が実現した。

高速道のインターチェンジは上信越道佐久IC、中部横断自動車道で3つのICと計4IC(飯田市が6つのIC(SICを含む))となった。同地域においては中部横断道の早期延伸・中央自動車道との結節が望まれているところである。



2. 佐久市の人口変化の特徴

(1) 佐久市の社会増

平成27年からの佐久市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。近年は、社会増を上回る自然減が続き、人口は減少傾向にあるが、社会増は平成23年から11年連続となっており、同市の大きな特徴といえる。

同市の社会増減を性別・年齢区分別（グラフ2、令和3年）で見ると、10代は社会減となっているが、他の年齢区分においては社会増となっており、特に30代では200人近い社会増が生じている。次いで60代以上の社会増が多い。

移動前の住所地を見てみると、30代男性の約5割、30代女性の約7割を東京圏（1都3県）が占めている（グラフ3、4）。

この点について、同市の移住交流推進課では「移住の理由は様々であると考えられるが、近年、佐久地域に教育方針に特徴のある私立の学校が開校され、自然環境の豊かな場所で子育てをしたいという『教育移住』が目立っており、その多くの家庭がリモートワークで仕事をしていると聞いている」と話している。

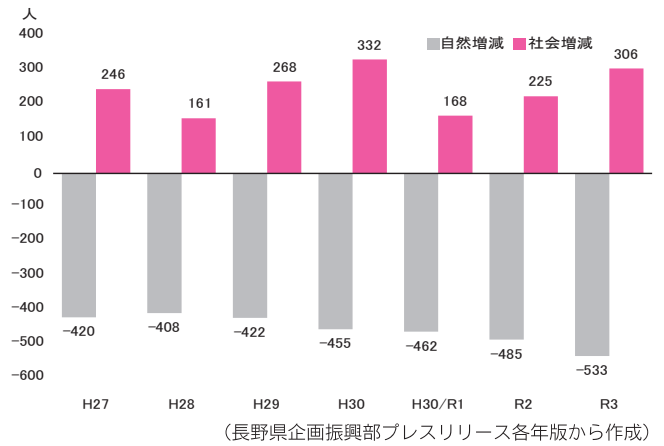
佐久地域では、県外からの移住者が7割以上という大日向小学校（佐久穂町）が目立っており、今後も同市内で私立の小学校の開校が予定されているという。

また、同市は以前から新幹線通勤を中心として移住促進策をパッケージ化して推進しており、移住者へのアンケートでは「佐久市を選んだ理由として、多くの方が東京圏へのアクセスの良さを挙げており、新幹線の駅が市内にあることの影響は大きいと考えている。特にリモートワーカーのように月に数回程度出勤し、それ以外は自宅でリモートワークする方のようなライフスタイルには佐久市は都合が良いと聞いている」（移住交流推進課）とのことであった。

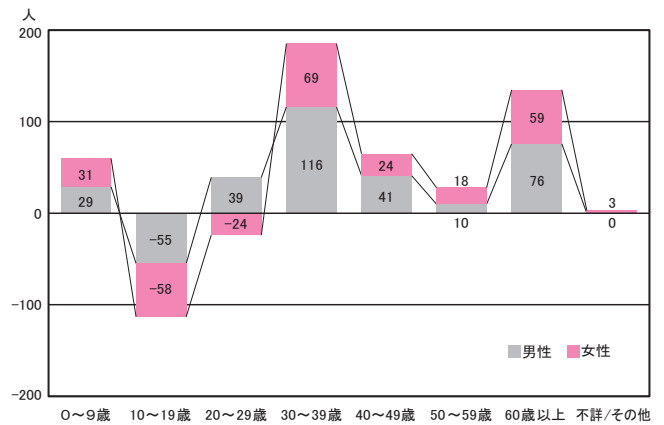
以上のことから、同市では新幹線によるアクセスの良さに加え、教育環境の充実が進んだことで子育て世代の移住が増え、それが社会増に大きく寄与していることが窺える。コロナ禍によってリモートワークが浸透したこともプラスに働いたものと思われる。

当地域においても、リニア中央新幹線が開通することは東京圏へのアクセスの良さをもたらすが、社会増を実現していくためには、それに加えて地域としての特徴が求められるのではないかと考えさせられる内容であった。

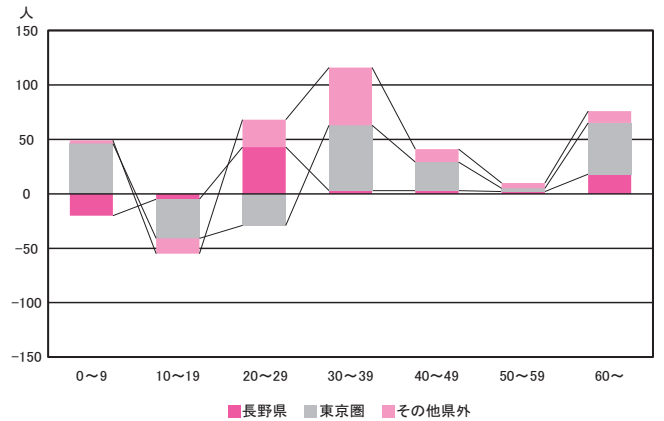
グラフ1 佐久市 自然増減と社会増減



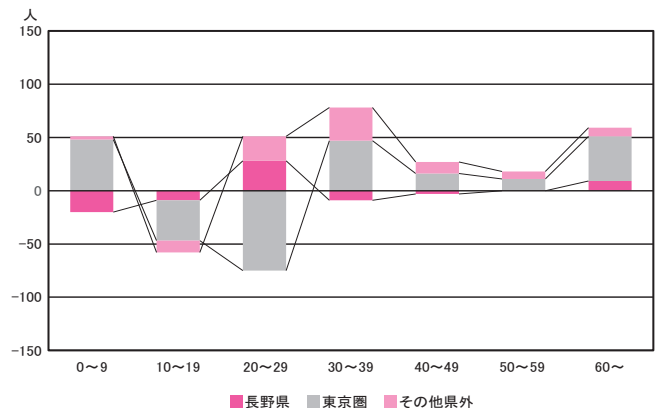
グラフ2 性別・年齢区分別転入超過数 佐久市 令和3年



グラフ3 年齢区分別純移動数 佐久市 男性 令和3年



グラフ4 年齢区分別純移動数 佐久市 女性 令和3年



（グラフ2～4、総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成）

(2) 地区別の人口増減

グラフ 5 は佐久市の地区別人口推移を平成12年を100として表したものである（地区については前出の佐久市概略図を参照）。

佐久平駅が位置する浅間地区が2割以上人口を増やしているのに対し、他の6地区では人口を減らしている。どの地区に移住者が多く暮らしているかどうかについてのデータはないものの、移住交流推進課によれば「浅間地区が最も多い印象」とのことであり、また、隣の小諸市（グラフ 6）においても、佐久平駅に近い南大井地区のみ人口が増加しており、新幹線駅周辺に住宅の需要が生まれることは大いに考えられるところである。

当地域に置き換えてみると、リニア長野県駅のできる上郷地区や近隣の座光寺地区では移住のニーズが高まる事が予想され、これらの対策についても検討が必要と思われる。

3. 北陸（長野）新幹線の乗車人員の推移

北陸（長野）新幹線のこの間の乗車人員の推移から沿線各駅地域で特徴をみることにより、前項の人口問題を別の観点からみていく。

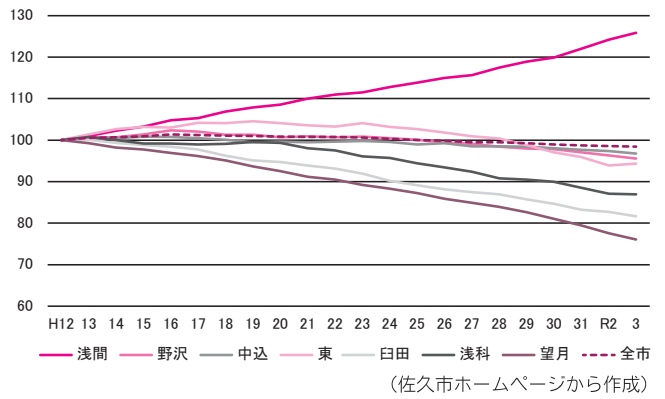
(1) 新幹線乗車人員の推移

グラフ 7 に年度別・駅別の乗車人数を示す。データはJR東日本がHP上で発表している平成24年以降となる。棒グラフは各駅の下段が定期外乗車。上段が定期乗車となる。コロナ禍前の令和元年度まで各駅概ね微増若しくは増加を辿っている。軽井沢駅は毎年対前年比増となる伸びを示した。長野駅は平成27年度に北陸新幹線の金沢駅延伸があり、善光寺御開帳が執り行われたこともあって特に大きな増加を見た。上田駅、佐久平駅は対前年比減少となった年も見られるが、趨勢的に増加している。

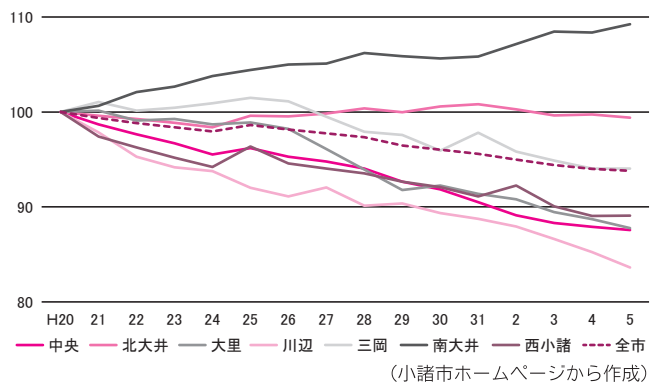
佐久平駅の特徴は、定期乗車比率が高いことで、平成24年時点から他の駅に比べ定期乗車の比率が高くなっている。コロナ前の各駅定期乗車比率は10%台前半で、殆ど増減なく推移しているのに対し、佐久平駅は平成24年から35%超で始まり、その後もその水準で推移している。

令和2年からのコロナ禍の局面では、各駅の乗車人数が減少しているなかで、佐久平駅は定期乗車の下支えがあって乗車人数総数が上田駅を上回り、定期乗車比率は63.5%にまでとなった。

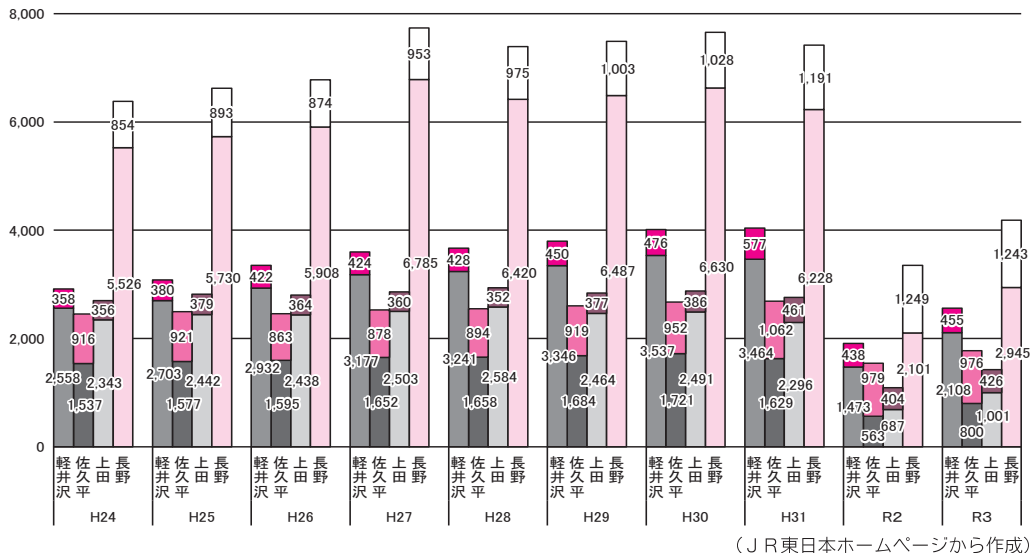
グラフ 5 佐久市地区別人口の推移 平成12(2000)年=100



グラフ 6 小諸市地区別人口の推移 平成20年(2008)=100



グラフ 7 北陸新幹線 駅別乗車人員の推移



(2) 定期外乗車

下表に県内新幹線駅（軽井沢～長野）の乗車人数と各駅勢圏のコロナ禍前である令和元（2019）年の統計項目を一覧にまとめる。乗車人数をはじめとする各項目について、佐久平駅を1としたときの各駅の指数を併せて示す。

定期外乗車については、出張などビジネス、観光、その他（受験や進学・帰省、冠婚葬祭）などがあると考えられているが、乗車人数の指数でみる佐久平駅に対する上田・長野駅の状況は、駅勢圏人口、事業所数の規模とにある程度の相関が窺われる。

北陸（長野）新幹線県内駅・駅勢圏一覧表

佐久平駅に対する軽井沢・長野駅との対比には、観光地利用者延数との相関が表れているとみることができる。

新幹線利用についてのビジネス・観光旅客需要がどの程度のウェイトで寄与しているかは明確にすることはできないが、これら数値が反映されているとみられる。

駅名	軽井沢	佐久平	上田	長野	備考
乗車人数	4,042	2,691	2,758	7,420	R元年
	1.50	1.00	1.02	2.76	
うち定期外乗車	3,464	1,629	2,296	6,228	R元年
	2.13	1.00	1.41	3.82	
うち定期乗車	577	1,062	461	1,191	R元年
	0.54	1.00	0.43	1.12	
駅勢圏人口	19,234	186,851	193,457	530,928	R元年
	0.10	1.00	1.04	2.84	
事業所数(民営)	1,721	9,000	9,488	27,249	H28年
	0.19	1.00	1.05	3.03	
観光地利用者数	84,232	68,885	72,544	146,856	R元年
	1.22	1.00	1.05	2.13	

(ながの県勢要覧各年版)

(3) 定期乗車における特徴と要因

定期乗車において、佐久平駅が他の駅に対し突出したものとなっていることについて、国勢調査の移動調査をみることとする。

国勢調査の「常住地による産業・男女別15歳以上就業者数」は人口10万人以上の都市について結果が公表されているが、平成27年国勢調査の時点で佐久市が人口10万人を下回ったためデータがなく、まずその前の平成22年調査でみる。

■ 県外通勤の状況

これによると、「他県で従業」総数で、佐久市の505名に対し、長野市が1,177名、上田市が466名となっている。また同年調査の「常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数」においては、

「他県で従業・通学」のうち「交通手段が鉄道・電車」

佐久市	719	274
長野市	1,636	602
上田市	695	298
小諸市	321	121

これらを踏まえ、平成27年国勢調査「常住地による産業・男女別15歳以上就業者数」では、

「他県で就業総数」のうち「正規職員・従業員」

長野市	1,643	1,249
上田市	648	442

であり、佐久市においても相応の人数規模であることが想定される。

■ 県内通勤の現状

佐久市においては東京方面（群馬・埼玉含む）の通勤に加え、長野方面への通勤も相当数あることが指摘されている。

<所要時間>	上田・長野駅間	在来線（しなの鉄道）	約45分	乗換え・待ち時間含まず (以下同様)
		新幹線	12分	
	佐久平・長野駅間	在来線（しなの鉄道・小海線）	約85分	
		新幹線	22分	

上田駅からは長野方面へは料金と時短効果との兼ね合いから新幹線通勤需要は発生し難いと考えられ、佐久平駅の新幹線通学・通勤が当初から多い一因と考えられる。

■東京方面通勤の状況

次に東京方面の定期乗車について検討する。

<首都・関東圏各駅との距離・料金>

県内各新幹線駅と東京方面各駅間の距離（営業キロ・上段）、料金（1カ月定期料金・下段）は以下の通り。

駅名		東京	大宮	高崎
軽井沢	営業キロ	146.8	116.5	41.8
	定期料金（円）	127,370	109,770	57,750
佐久平	営業キロ	164.4	134.1	59.4
	定期料金（円）	135,290	117,680	64,860
上田	営業キロ	189.2	158.9	84.2
	定期料金（円）	146,980	128,310	76,560
長野	営業キロ	222.4	192.1	117.4
	定期料金（円）	179,370	144,000	109,770

リゾート・観光地である軽井沢駅を除いて、佐久平駅が乗車時間、料金の上で定期乗車駅として比較的条件が良いといえる。いずれにしても、定期乗車客の行き先別など、詳細データが得られない中ではこれ以上言及できない。

(4) 移住を促進するための政策ミックス

佐久市では、移住定住推進策に「佐久市移住促進サポートプラン」として、住宅取得（新築および中古）補助に、扶養する子の補助、新幹線通勤（定期券）補助等を組み合わせ施行してきた。

新幹線通勤補助については「想定よりも利用者が少ない」（同市）としており、要因として新幹線通勤者のリモートワークの利用や地域内への転職も考えられるとしている。

住宅取得は、戸建ては需要に対して宅地分譲が追い付かない状況、佐久平駅周辺のマンションは建設中から完売状態があるとのことであり、佐久市を選んだ理由が「東京圏へのアクセスの良さ」を挙げているという。

また、東信地域内での住居の移動について「あこがれて軽井沢町に移り住んだものの、気候が冷涼過ぎて佐久市方面へ移ってくる例は多々みられる」とのことで東信地域全体として、「首都圏からの吸引」→「地域内拡散」が進んでいることが窺える。

(5) 新幹線通勤と移住・定住

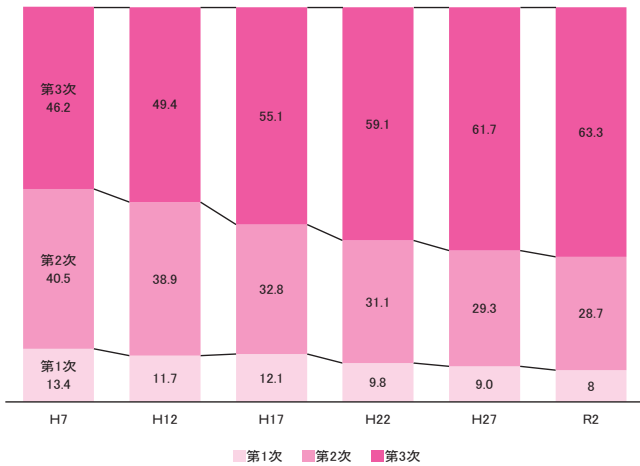
佐久平駅地域が「陸の孤島」から移住定住のモデルケースに変貌した状況について、要因として「東京圏とのアクセスの良さ」が挙げられていることには着目すべきと考えられる。

「東京から45分」となる当地域において、悲観論を先行させることなく、大きな変化が起こり得ることとして、地域内の受け入れ態勢、言い換えれば事前の周到な準備による「混乱の回避」に取り組む必要があると考える。

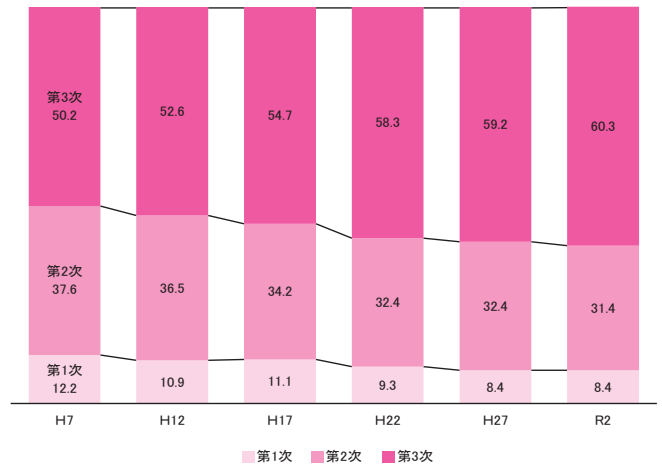
4. 新幹線と産業構造

次に佐久市の産業構造について触れる。佐久市の産業別就業人口の推移を飯田市との比較で見ると、北陸（長野）新幹線開通（平成9年）以降、第3次産業の就業人口が急速に増加しているように見える。同市都市計画マスタープラン（平成30年）によると、第1次産業から第3次産業へと比重が移り、第3次産業の中でも卸・小売業、金融・保険業から不動産業、運輸・通信業、サービス業へとウェイトが移っていることが示されている。

グラフ8 産業別就業人口推移 佐久市



グラフ9 産業別就業人口推移 飯田市



(グラフ8～9、佐久市都市計画マスタープラン、総務省「国勢調査」から作成)

この点について同市商工振興課では「高速交通網（新幹線、高速道路）の効果以外に、社会構造全体の変遷等が要因の一つと想定される」と前置きしたうえで、「首都圏との往來のしやすさにより佐久市の優位性が高まるとともに、地域完結型医療体制や新しい保険体制の構築、商業集積地の構築等により第3次産業が発展し、就業者の増加に寄与したのではないかと説明している。

また、第2次産業（主に製造業）については、「大規模企業の集約化の動きの影響を受け、協力工場を中心に事業所が市外に移転するなど、産業構造が変化した」ことが影響したのではないかとという。なお、移転した工場跡地を活用して医療施設を新設した事例もあったという。これに関連して、新幹線駅開業に合わせた企業誘致について聞いたところ、研究開発拠点に絞った誘致を実施したことがあったというが、結果は芳しくなかったとの話もあった。

以上を総括すると、新幹線駅開業による産業構造への影響は、商業集積地の発展による第3次産業への影響は認められるものの、第2次産業への影響は他の要因が大きく、新幹線駅開業により従業者数が減少したとは認められない、といえるだろう。

医療・福祉体制の充実が佐久市の特徴の一つであり、後段で詳述するが、新幹線駅開業により地域の知名度が高まる中で地域の特徴に磨きをかけてきた同市の取組は、当地域にとっても参考になるのではないだろうか。

5. 佐久市のまちづくり -医療・健康の観点から-

(1) 佐久市の将来都市像

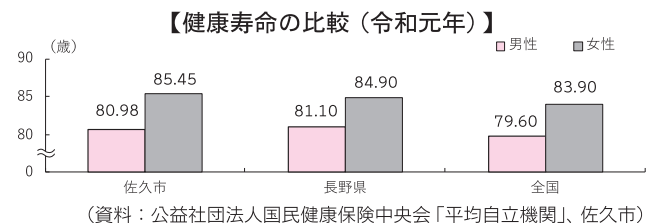
佐久市は第2次総合計画で将来都市像を「快適健康都市 佐久」と定めており、産業政策や土地利用などもこの将来都市像に向かって立案、実施される。

佐久市によれば、今でこそ健康寿命、平均寿命とも長野県、全国を上回っているが、田中(2004)によれば、昭和36年の市発足当時、脳卒中の発生率が全国的にも非常に高い地域だったという。塩分の過摂取、冬季の室内気温の低さが大きな原因と考えられたため、吉澤国雄氏を中心とする医師や保健師が、住民と協力しながら減塩運動や一部屋温室運動等の活動を実践し、また、若月俊一氏を中心に、「農民とともに」という理念のもと、出張診療・健診等の積極的な「農村医療」を実践した。こうした医師、保健師等の努力に加え、住民もこれらの取り組みに保健補導員や食生活改善推進員として参加してきた歴史があり、住民の間に保健意識が根付いていることが現在の健康長寿が実現された背景にあるとされる。

現在では、佐久医療センターを頂点とし、他の病院やクリニックとの連携で必要な時に必要な医療を届ける「地域完結型医療体制」が構築されたほか、医療・介護・福祉分野の人材を養成する佐久大学、佐久総合病院看護専門学校などの機関があり、佐久市は、こうした機関と連携しながら、医療、介護も一つの軸にして様々なまちづくりを展開しているように思われる。その一端をご紹介します。

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
平均寿命(男性)	81.08	81.11	80.87	81.05	81.36	81.48	81.67	81.71	82.08	82.32	82.37
健康寿命(男性)	79.37	79.45	79.26	79.46	79.89	80.08	80.30	80.41	80.76	80.98	80.94
平均寿命-健康寿命(男性)(右軸)	1.71	1.66	1.61	1.60	1.47	1.40	1.37	1.29	1.32	1.33	1.43
平均寿命(女性)	87.54	87.26	86.73	87.05	87.69	88.43	88.66	88.45	88.51	88.56	88.72
健康寿命(女性)	84.02	83.80	83.44	83.58	84.32	85.12	85.54	85.42	85.42	85.45	85.57
平均寿命-健康寿命(女性)(右軸)	3.52	3.46	3.29	3.47	3.37	3.31	3.12	3.03	3.09	3.11	3.15

(資料) 佐久市



(資料) 公益社団法人国民健康保険中央会「平均自立機関」、佐久市

(2) 医療・健康と産業施策

佐久市の事業所数構成比を産業別でみると「卸売業、小売業」が最も高く、次いで、「宿泊業、飲食サービス業」、「建設業」、「製造業」となっている。一方、従業者数構成比では、「製造業」が最も高く、次いで、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」となっており、卸小売業と並び、製造業、医療福祉も佐久市の産業の柱となっている。

こうした背景を持つ佐久市では、「佐久市健康長寿産業振興ビジョン」（以下「ビジョン」という）を平成29年に策定、令和4年に改訂している。健康長寿を佐久市の強みと捉えた上で、佐久市の産業を医療・健康と結び付けて発展させていくことを一つの方向性として打ち出したのが、このビジョンである。

列挙される施策には多くのものがあるが、産業と、医療・健康を結び付けている点で特徴的な具体的施策をいくつか紹介する。

①医療・健康分野との連携を活かした製造業の活性化

まず挙げられるのは、既存製造業の「下請け体質の脱却、利益率の高い事業構造の構築」を目的とした、医療・健康との連携強化だろう。具体的には、・ヘルスケア関連分野における新製品・新技術の開発を推進するための医療、介護現場のニーズ収集、・既存企業の技術と医療、介護現場における「困りごと」のマッチングによる新製品等の開発促進、・福祉機器開発の情報を収集するため、医療機器業界の関係機関及び団体とのネットワークの構築、・医療機器分野における事業動向等の情報収集、発信のため、ヘルスケア事業を推進している公益財団法人長野県産業振興機構（NICE）や長野県次世代ヘルスケア産業協議会などとの連携促進といった施策が挙げられている。

これらの施策の中心となるのが（一社）佐久産業支援センター（SOIC）である。これは、産・学・医・民・官のオープンイノベーションにより、佐久発の健康長寿と産業活性化を支援する産業支援機関である。様々な専門分野のコーディネーター、アドバイザーが在籍し、会員企業は自社の課題に応じて様々な支援を受けることができる。また、自社のニーズに適合するワーキンググループに加入し、他の参加者やコーディネーターと協同して幅広い活動を展開することも可能である。また、SAKUの健康ブランディングを目指す展示、マッチングの場として「SAKUメッセ」も開催している。

こうした施策の延長線上には、北陸新幹線、関越自動車道、上信越自動車道、中部横断自動車道等の高速交通網整備に伴う首都圏や北陸方面との良好なアクセス環境や充実した医療環境といった立地条件を利用し、「健康長寿のまち」としてヘルスケア関連分野など成長分野に関連する企業の誘致を図ることも意図されている。

②地域包括ケアシステムと、グローバル化の進展による新たな市場の開拓

佐久市では「地域包括ケアシステム」を構築している。これは「高齢者が住み慣れた地域で安心・安全に暮らし続けることができるよう、地域の自主性に基つき、「住まい」「医療」「介護」「生活支援・介護予防」に係るサービスを包括的に確保することを目的に構築された支え合いの仕組み」で、主任ケアマネージャー、保健師、生活支援コーディネーター、社会福祉士といった専門職員が連携共同しながら、総合相談、介護予防ケア、高齢者の財産管理などの権利擁護、ケアマネジメント、認知症カフェ等の地域の支え合いの場づくりなど様々な活動を行っている。医療、介護の連記上の課題を抽出、解決するため「医療介護連携推進協議会」も設置して、近時は在宅、施設による残薬問題に対し、佐久薬剤師会が市役所内に「地域薬剤師」を配置、前述の専門職員や地域住民からの様々な相談への対応、服薬指導、必要に応じた訪問などを行うこととなった。

こうした取り組みには、国内のみならず海外からも関心が寄せられ、過去には海外の看護師やヘルスケアボランティアを1,000人超受け入れて研修を実施したほか、近年、JICA草の根事業として、タイの東部チョンブリ県サンスク町で進められた、自治体、大学、病院一体で在宅高齢者を見守る「町ぐるみ高齢者ケア・包括プロジェクト」に、佐久市、佐久大学、浅間総合病院、佐久総合病院、SOIC等が提携してノウハウを提供した。

また、「福祉・介護のつばさ事業」を実施している。これは、東南アジア諸国で介護サービス提供を支える人材を佐久地域で育成、帰国後の職場を創出するとともに、佐久地域に不足する福祉・介護産業の担い手の創出をも図ることを目的としたもので、これと連携して、・海外からの視察・研修受入プログラムにヘルスケア関連製品・サービス等のPRや体験等を組み込んで海外市場への商機の創出を支援し、・視察・研修受入プログラム終了後のフォローを通じて、視察元のヘルスケア関連製品・技術ニーズの情報収集を図り、人的交流及び保健医療の仕組みづくりとともに、製品・サービスの海外展開を促進するなど、福祉、医療、介護を通して培った海外とのつながりを製造業の発展に生かそうとしている。

またビジョンには、高速交通網を活かした海外からのヘルスツーリズムへの言及も見られる。

(3) 医療・健康と、土地利用・交通・まちおこし

佐久市は中山道、佐久甲州街道の街道筋を中心に発展し、合併前の旧市町村の中心的な市街地を核に、古くから地域の暮らしを支えてきた地域の拠点が点在している。

一方、佐久平駅周辺地区は、北陸新幹線佐久平駅の開業を契機として行われた「佐久平駅周辺区画整理事業」に続き、隣接する南側区域約21.4haを「佐久平駅南土地区画整理事業」が、令和4年の完了を目途に進められている模様で、大規模商業を中心とした広域的な都市機能の集積がさらに進行すると考えられる。

このように、「佐久平駅周辺の土地開発」と「合併前の旧市町村の中心的な市街地を地域の核として街並み」が広がる「多核型の都市構造」が形成されているため、地域の拠点性を高めるとともに、「拠点と集落などを効果的につなぐ、公共交通などによる地域間ネットワークの構築に取り組む必要」があるとされている（佐久市都市計画マスタープラン。以下「プラン」という）。

プランでは、佐久平駅周辺地区を「広域交流拠点」、用途地域内の岩村田、中込中央、中込・野沢、臼田の各地区を「中心拠点」などと位置付け、各拠点の性格や役割に応じた土地利用計画を推進している部分がある。

「広域交流拠点」佐久平駅周辺で急激な人口増が続く一方、他地域では高齢化が進み、既存商店街に疲弊がみられることなどから、「中心拠点」には、持続的な街づくりのために、緩やかな人口集約と一定程度の人口密度を維持することが期待されている。

医療・健康との関連の観点からは、前述の農村医学の発祥の地として、佐久総合病院を中核に据えたまちづくりが注目を集めてきた臼田地区で、佐久総合病院の再構築を機に、佐久総合病院本院などと連携して開設された「佐久市臼田健康活動サポートセンター（うすだ健康館）」を拠点に、地域の特徴である健康や医療、福祉に着目したまちづくりが推進されている。また、中込・野沢地区で、のざわ商店街振興組合（ぴんころ会）が中心となって、健康で長生きし（ぴんぴん）寝込まず楽に大往生する（ころ）から命名された地蔵「ぴんころ地蔵」を中心とした町おこしの取組など、健康、医療を地区の特性と位置付けた土地利用、まちおこしが見られる。

佐久市も自家用車に頼る車社会だが、緩やかに都市機能の集約と集住を図り、ネットワーク型の都市構造を実現しようとしている。地域間を繋ぐ民間バス事業者による生活路線バスや、佐久市の南北軸に沿った市内循環バスを新設、維持する一方、地域をくまなく回る市内巡回バスを再編し、日中の時間帯をデマンドタクシーに切り替えている。近時はA I配車システムを導入して1時間前に予約しても乗車できるようにするなど利便性を向上させており、高齢者の利用が多く、台数の増加も予定しているという。

医療健康を佐久市の強みとして展開されている施策は上記だけではないが、今回その一端をご紹介した。地域の強みを発見し、施策としても磨き上げる佐久市の手法は、当地域でも参考になるのではないかな。

参考文献 本文中のもの他、

田中敏 2004「長野県における医療・保健活動」レファレンス2004-02 111~116

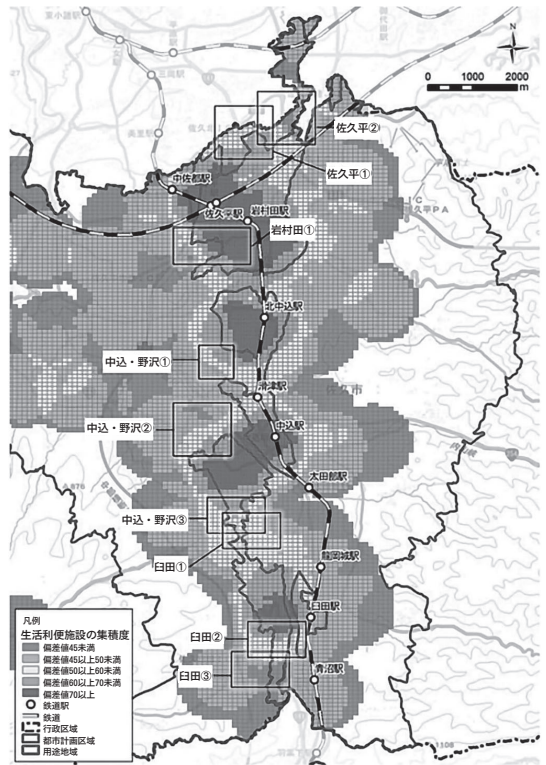
6. おわりに

以上、佐久市の現状や取組について紹介した。同市は新幹線駅開業の前に上信越自動車道（佐久IC）の開通があり、どの部分为新幹線駅の開業効果であるか判然としない点については留意する必要があるが、新幹線駅の開業により東京圏へのアクセスが向上したことが、人口の社会増やまちづくりに及ぼした影響について感じていただけたのではないかな。

当研究所では、今後も新幹線駅のある先進地域について調査・研究を行い、当地域のリニア駅開通を見据えた情報を提供していく予定である。先進地域の取組を知ること、リニア時代の当地域のあり方について考える一助となれば幸いである。

1) 生活利便施設の集積度評価
区域ごとのサービス水準を評価するため、施設の立地及びサービス圏の重なりを考慮した生活利便施設の集積度を100mメッシュごとに算出

■生活利便施設の集積度評価（令和3年11月現在（医療は令和2年10月、高齢者施設は令和2年5月時点））



（資料出所：佐久市立地適正化計画）