

上田市地域公共交通計画 概要版

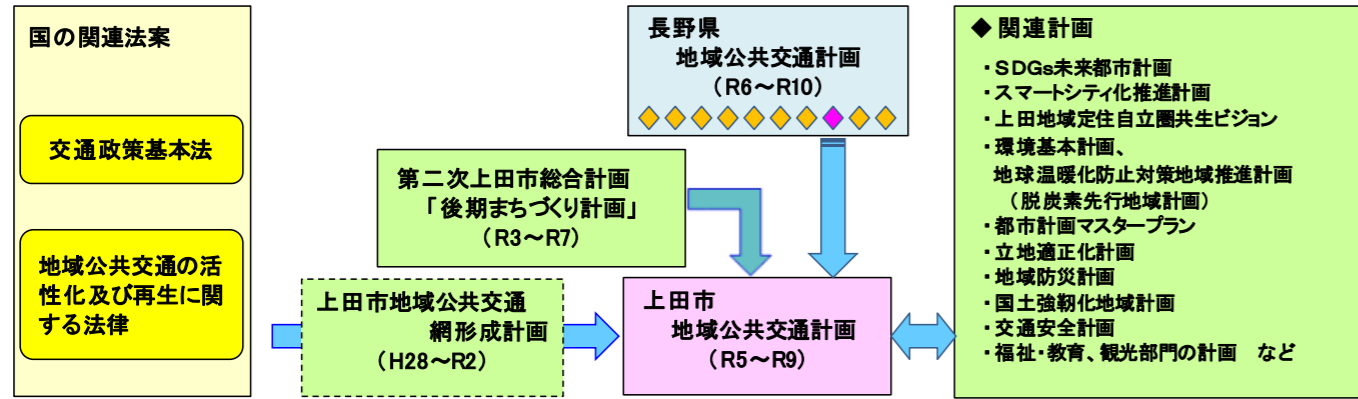
1 計画策定の背景と目的

車への依存の高まりや人口減少に加えて、令和元年東日本台風災害や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、公共交通の輸送人員は、回復には至っていない状況にあります。また、燃料費高騰による運行経費の増加も重なり、公共交通事業者の経営状況は厳しさを増しており、さらには、深刻な運転手不足や高齢化の状況が長引くことにより、バス路線や地域鉄道による交通網の維持が困難になり、市民生活や観光、ビジネスに大きな影響を及ぼすとともに、災害時等の代行輸送の緊急対応にも支障をきたすことが懸念されます。

このため、都市機能や市民の移動ニーズに対応し、利便性・持続可能性・生産性の向上に資するため、地域公共交通の課題を改めて整理し、新たな視点を加えた事業の見直しや評価指標の設定を行う、公共交通のマスタープランとして「上田市地域公共交通計画」を策定し、「3つの共創」（官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）により、課題解決に向けた取組を進めることとします。

2 計画の位置づけ・区域・期間

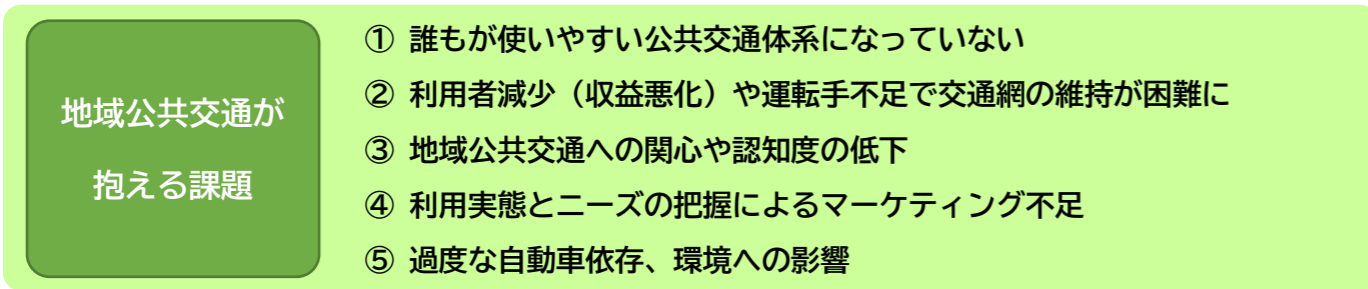
本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定するものであり、その他、国の法律・制度、長野県地域公共交通計画、及び市の上位計画との整合と連携を図り、地域公共交通の充実を図るための計画として位置付けます。



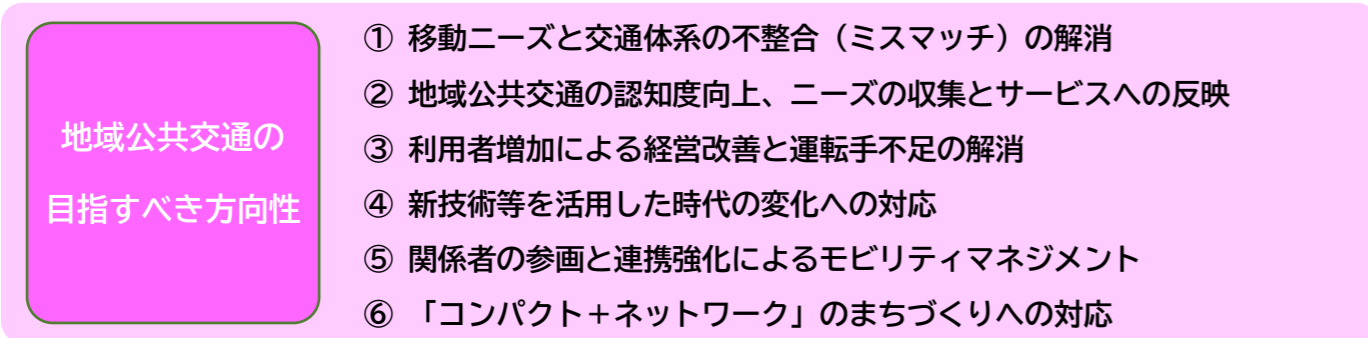
区域：上田市全域 計画期間：令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）の5年間

3 地域公共交通を取り巻く課題と目指す方向性

地域公共交通の現状や、市民等による意識調査及びバスの利用実態調査の結果を踏まえ、地域公共交通が抱える課題を以下のとおり整理しました。



また、上記の課題に対し、地域公共交通の充実等を目指す方向性として以下のとおり整理しました。



4 まちづくりにおける地域公共交通の位置づけ

(1) 上田市が目指す都市構造

◆「都市計画マスタープラン」

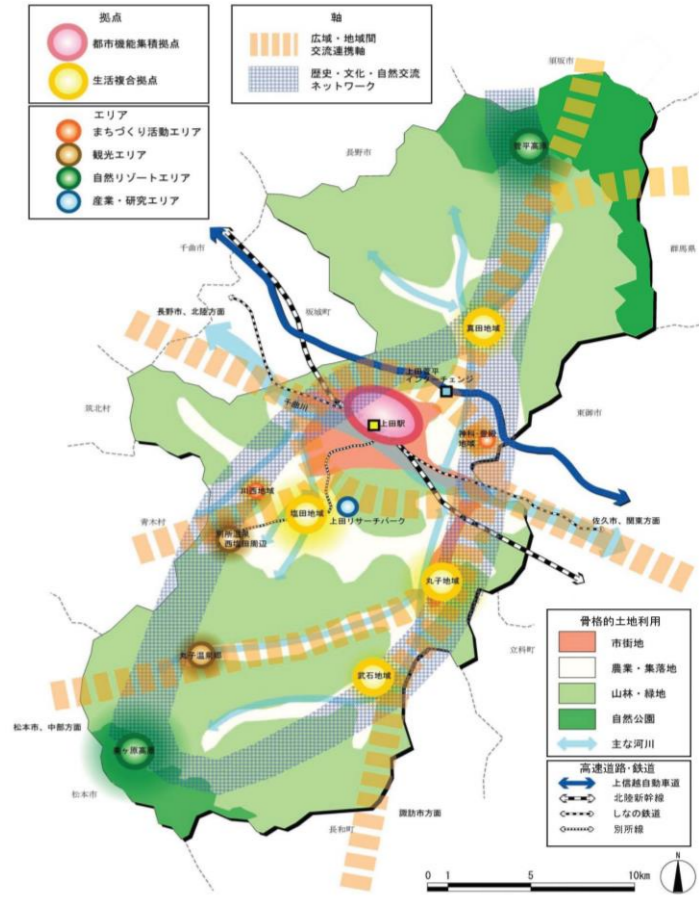
少子高齢・人口減少社会に対応し、都市機能の既存ストックを生かした、持続可能で暮らしやすい「循環型都市機能集積拠点」や「生活複合拠点」の形成に努め、これらの拠点の周辺に居住誘導することで、人口密度を維持し、拠点間を公共交通や道路網で結ぶことで「ネットワーク」を形成する、一体的かつ持続可能な都市構造を目指します。

◆「立地適正化計画」

「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の実現に向け、公共交通の中枢結節点である上田駅を中心とした中心拠点周辺区域や、丸子地域の市街地に、将来の再整備とともに都市機能の持続を図り、利便性とまちなかの賑わいを維持・向上することで、人の流れを中心拠点に誘導し、もって上田市全体を支える都市機能の維持を目指しています。

地域拠点については、将来の人口減少社会を見据え、既存ストックの活用を図るとともに、生活サービス施設を将来の再整備においても持続し、拠点の利便性を確保することで周辺地域の良好な居住環境と人口を維持し、さらに、拠点間を結ぶ公共交通や幹線道路のネットワークの実用的な充実を図ることで、相互に依存する関係を継続し、市民誰もが快適に安心して暮らし続けられるまちづくりを目指します。

【上田市が目指す将来都市構造】

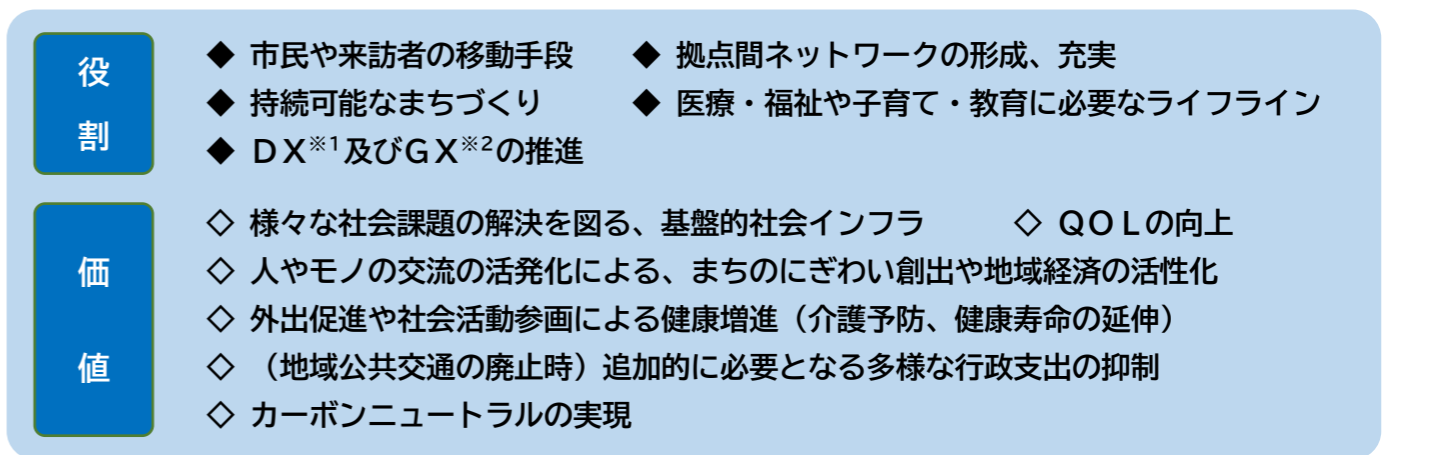


資料：上田市都市計画マスタープラン「将来都市構造図」

(2) 地域公共交通に求められる役割と価値

持続可能なまちづくりの実現に向けては、「交通まちづくり」の視点から、上田市立地適正化計画と本計画との連携を強化し、都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成していく必要があります。

また、地域公共交通は、市民生活に不可欠な移動手段の役割を担うとともに、多様な暮らし方と働き方を支え、QOL (Quality of Life = 生活の質) を高める基盤的な社会インフラであり、都市の持続性や幅広い社会課題の解決のために重要な役割と価値を有すると考えます。



【用語解説】※1：DX（デジタルトランスフォーメーション）とは、データとデジタル技術を活用して、社会のニーズをもとに、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するものです。
 ※2：GX（グリーントランスフォーメーション）とは、脱炭素社会に向けた取り組みを指します。
 ※3：GTF Sは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とし、公共交通の情報を利用者に届ける手段の1つとして世界で普及が進み、多くの地域でオープンデータとして公開されています。

5 計画の基本方針と目標

基本
方針

地域をつなぎ 未来へつむぐ 地域公共交通

～ 市民が誇りに思える地域公共交通の構築に向けて ～

目標1 わかりやすく、安心して、使いやすい地域公共交通体系の構築

運行便数やダイヤなどにおいて、ニーズに即したサービス水準の最適化を図るとともに、誰にもわかりやすく、安心して利用できる公共交通体系の構築を目指します。

目標2 みんなで支える持続性のある地域公共交通体系の構築

地域関係者は「公共交通への積極的な利用と主体的な関与」、交通事業者は「ニーズに合致した運行改善と安定運行のための運転手不足解消への取組」、行政は「効果的かつ継続的な伴走型支援と利用者・交通事業者の橋渡し」の役割を分担しながら、共創により、持続性のある公共交通体系の構築を目指します。

目標3 利便性向上に向けたDX及び環境に配慮したGXの推進

公共交通におけるキャッシュレス化推進の取組として、QRコード決済（TicketQR）を導入し、ほぼすべての公共交通モードで利用可能であり、また、リアルタイムでバス・鉄道の現在位置情報が取得可能となっています。今後は、バス停や経路検索も可能なシステムの稼働も予定しており（GTF S※3によるバスのオープンデータ化）、これらDXの取組を強化し、蓄積された公共交通の利用状況データを、路線の再編に有効活用するなど、利便性の向上を図ります。

また、交通分野において、脱炭素社会の実現に向けた役割が大きいことから、EV車両の導入など、GXへの展開も視野に入れた取組の推進を検討します。 ※ 用語解説は表面参照

6 地域公共交通が果たすべき機能

それぞれの交通モードや路線等が求められる機能を以下のとおり位置づけ、ニーズに対応したサービス水準の最適化を図りつつ、交通体系を維持・確保します。

- 輸送能力の大きい「鉄道軸」によって、都市間と地域内の広域的な移動サービスを提供します。
- 「都市機能集積拠点」（中心市街地）と「生活複合拠点」（各地域）は「幹線バス軸」により結び、需要に応じつつ、拠点間は一定水準以上の高いサービスレベルで結びます。
- 「生活複合拠点」（各地域）の中やその先を需要に応じて「支線バス軸」により効率的に結びます。
- 観光的要素の強い広域バスは、市内での移動も含め主として上田市と市外を結びます。
- タクシーは鉄道やバスではカバーできない、細かなニーズを担う公共交通手段として位置づけます。
- デマンド交通は地域内における生活利用の交通手段として位置づけます。
- 多種多様な輸送資源の総動員により移動手段を確保し、地域の移動ニーズにきめ細かく対応可能な体系を構築します。

7 計画の目標値

目標	評価指標	2022年度 (令和4年度) (基準年度)	2027年度 (令和9年度) (目標年度)
目標1 わかりやすく、安心して、使いやすい地域公共交通体系の構築	評価指標1 人口1人あたりバス利用回数	6.3回	8.3回
	評価指標2 人口1人あたり別所線利用回数	6.3回	7.3回
目標2 みんなで支える持続性のある地域公共交通体系の構築	評価指標3 バス運行事業における収支率	28.0%	現状維持
	評価指標4 利用者1人あたりバス運行経費に係る年間負担額	517円/人	現状維持
目標3 利便性向上に向けたDX及び環境に配慮したGXの推進	評価指標5 TicketQRによるキャッシュレス決済利用率	13.22%	50.00%
	評価指標6 GTF S整備率	31.80%	100%

8 目標を達成するために取り組む事業と実施スケジュール

取組内容 / 年度	2023	2024	2025	2026	2027
(1) ニーズに対応したサービス水準の最適化					
① 地域鉄道運行の維持・確保に向けた改善	運行継続、データ収集・分析			随時：改善協議	
② バス（幹線・支線・地域・広域・その他）運行の維持・確保に向けた改善	運行継続、データ収集・分析			随時：改善協議	
③ デマンド交通運行の維持・確保に向けた改善	運行継続、データ収集・分析			随時：改善協議	
④ 交通事業者の人材確保への支援	確保策継続	随時：相談会等の実施、支援策検討			
(2) 多様な移動手段の連携によるネットワークの強化					
① 幹線・支線鉄道、幹線・支線バス、地域バスとの接続確保及び改善		随時：接続性確保に向けた改善			
② きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用		随時：助成制度拡充・TicketQR連携検討、定額制の研究			
③ 地域等が主体となった移動手段の確保		後方支援、情報提供の継続	随時：講習会の実施		
④ シェアサイクルと交通機関との連携		実施継続、有効性検証	随時：社会実装に向けた検討		
(3) わかりやすく使いやすい利用者支援策の確立					
① 運賃低減バスの運行継続	運行継続	随時：第4期終了後のあり方検討			
② 乗継割引制度の継続、拡充の検討	実施継続	随時：TicketQRの活用検討			
③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討	実施継続	随時：制度拡充、TicketQRの活用検討			
④ 高齢者の外出支援制度の導入検討	実施継続	随時：制度拡充、TicketQRの活用検討			
(4) 行動変容に向けたモビリティマネジメントの推進					
① 利用者に応じたわかりやすい公共交通の案内、情報発信	実施継続	随時：バスマップ作成、デジタル化の検討			
② 高校生の通学手段の公共交通利用への転換促進	実施継続	随時：機能充足状況の確認、見直し検討			
③ バスの乗り方教室の開催	実施継続	随時：関係機関連携によるイベントの開催			
④ 小学生夏休みキッズバス事業の実施		TicketQR活用による夏休みキッズバス事業の実施継続			
(5) 利用促進に向けたサービスや機能の拡充					
① キャッシュレス化（QRコード決済）の推進	実施継続	随時：機能強化、データ分析・活用の検討			
② バスロケーションシステムの有効活用及び運行情報のオープンデータ化（GTF S）		実施継続	随時：段階的にGTF S整備、機能強化		
③ 安心・安全に利用できる環境の整備	実施継続	随時：バリアフリー化の検討			
④ 先進技術（EV車両）を活用した新たなモビリティの導入検討		随時：導入に向けた調査研究、検討			
(6) 他分野との連携による移動需要の創出					
① 観光資源を活かす公共交通の運行	実施継続	随時：観光商品開発の検討			
② 商業施設等と連携した利用促進策の実施	実施継続	随時：商業施設等との連携策充実の検討			

9 計画の実現に向けて

計画目標の達成に向けては、市民、交通事業者、行政等で構成する「上田市公共交通活性化協議会」において、様々な関係主体の意見を反映し、一体となって事業を実施し、必要に応じて、検討部会の設置や個別の実施計画を別途作成するなど、検討・協議を行いながら推進します。

また、協議会において、毎年、事業の実施状況や評価指標の達成状況について進捗管理を行い、年度当初に開催する上田市公共交通活性化協議会において、評価結果の報告を行います。

