

上田市地域公共交通計画 概要版

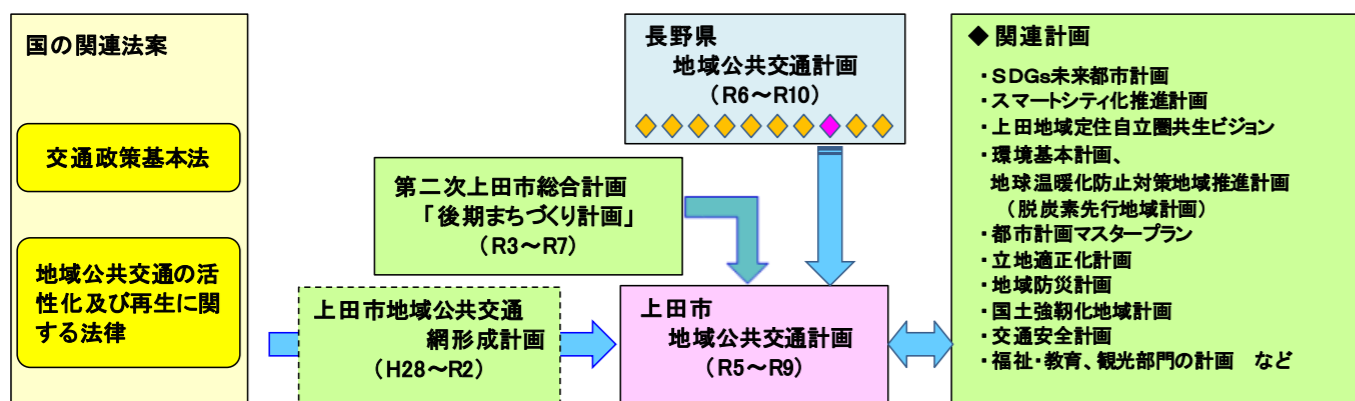
1 計画策定の背景と目的

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。

地域公共交通が抱える課題	<ul style="list-style-type: none"> ① 誰もが使いやすい公共交通体系になっていない ② 利用者減少（収益悪化）や運転手不足で交通網の維持が困難に ③ 地域公共交通への関心や認知度の低下 ④ 利用実態とニーズの把握によるマーケティング不足 ⑤ 過度な自動車依存、環境への影響
--------------	--

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。

地域公共交通の目指すべき方向性	<ul style="list-style-type: none"> ① 移動ニーズと交通体系の不整合（ミスマッチ）の解消 ② 地域公共交通の認知度向上、ニーズの収集とサービスへの反映 ③ 利用者増加による経営改善と運転手不足の解消 ④ 新技術等を活用した時代の変化への対応 ⑤ 関係者の参画と連携強化によるモビリティマネジメント ⑥ 「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりへの対応
-----------------	--

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、公共交通の中核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。

役割	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 市民や来訪者の移動手段 ◆ 持続可能なまちづくり ◆ DX※1及びGX※2の推進 ◆ 拠点間ネットワークの形成、充実 ◆ 医療・福祉や子育て・教育に必要なライフライン
価値	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 様々な社会課題の解決を図る、基盤的社会インフラ ◇ QOLの向上 ◇ 人やモノの交流の活発化による、まちなかにぎわい創出や地域経済の活性化 ◇ 外出促進や社会活動参画による健康増進（介護予防、健康寿命の延伸） ◇ （地域公共交通の廃止時）追加的に必要となる多様な行政支出の抑制 ◇ カーボンニュートラルの実現

【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 計画の目標値及び目標を達成するために取り組む事業

(1) 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 QRコード決済アプリ利用率	13.22%	50.00%
	評価指標6 GTF S整備率	31.80%	100%

(2) 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 バス・都市間バス運行の維持・確保に向けた改善	運行継続、データ収集・分析	→	→	→	→
② 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	→	→	→	→
③ 交通事業者の人材確保への支援	確保策継続	→	→	→	→
(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	→	→	→	→	→
② 別所線の維持・活性化	運行継続、データ収集・分析	→	→	→	→
③ きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用	→	→	→	→	→
④ 地域等が主体となった移動手段の確保	→	→	→	→	→
⑤ 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	→	→	→	→
(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	→	→	→	→	→
② 乗継割引制度の継続、拡充の検討	実施継続	→	→	→	→
③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討	実施継続	→	→	→	→
④ 高齢者の外出支援制度の導入検討	実施継続	→	→	→	→
(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	→	→	→	→
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	→	→	→	→
③ バスの乗り方教室の開催	実施継続	→	→	→	→
④ 小学生夏休みキッズバス事業の実施	→	→	→	→	→
(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	→	→	→	→
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）	→	→	→	→	→
③ 安心・安全に利用できる環境の整備	実施継続	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
(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	→	→	→	→
② 商業施設等と連携した利用促進策の実施	実施継続	→	→	→	→

8 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、行政等で構成される「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。



令和5年9月14日
上田市公共交通活性化協議会
説明資料

資料1

上田市地域公共交通計画（素案）

2023年（令和5年）9月

上田市

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 1 計画策定の背景と目的	
1. 2 計画の区域	
1. 3 計画の期間	
1. 4 計画の位置づけ	
1. 5 計画の対象とする交通手段	
第2章 地域公共交通の現状と課題	3
2. 1 地域公共交通の現状	
2. 2 地域公共交通網形成計画の評価	
2. 3 地域公共交通を取り巻く課題の整理と目指す方向性	
第3章 地域公共交通に関する基本的な方針と目標	17
3. 1 まちづくりにおける地域公共交通の位置づけ	
3. 2 計画の基本方針	
3. 3 計画の目標	
3. 4 地域公共交通が果たすべき機能	
第4章 計画の目標値及び目標を達成するために取り組む事業	22
4. 1 評価指標と目標値	
4. 2 目標を達成するために取り組む事業	
4. 3 事業の具体的な内容と実施時期	
4. 4 バス運行の維持・確保に向けた改善の方向性	
4. 5 事業実施スケジュール	
第5章 計画の実現に向けて	42
5. 1 計画の推進体制及び各主体の役割	
5. 2 計画の進捗管理及び評価スケジュール	
巻末資料	45

第1章 計画の概要

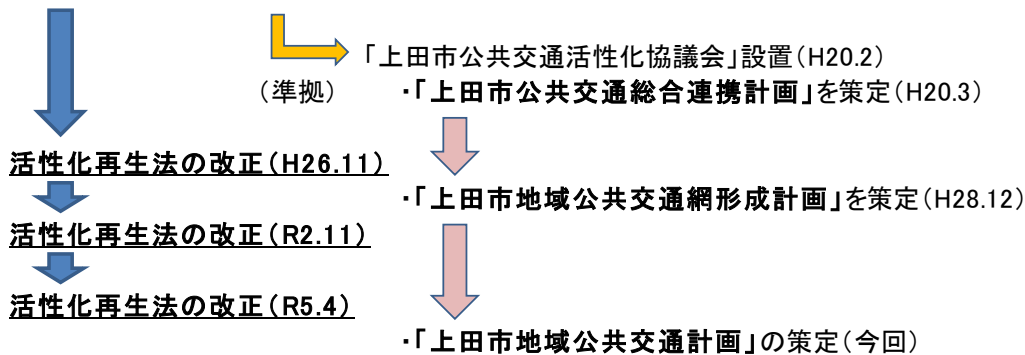
1. 1 計画策定の背景と目的

市では、平成28年度(2016年)に策定の「地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道、路線バス(コミュニティバス)、タクシーなどによる公共交通網の維持・確保を図ってきました。

令和2年(2020年)11月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地方公共団体に「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、「持続可能な輸送サービス」の提供に主眼を置いた交通政策が求められています。

また、令和5年(2023年)4月には、官と民、交通事業者間、また、他分野を含めた連携・協働(共創)により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、法律の改正が行われました。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)」施行(H19.10)



活性化再生法の改正の概要

(R2.11)改正

- 地域自らがデザインする地域の交通
 - ・地方公共団体によるマスタープランの作成
 - ・地域における協議の促進
- 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
 - ・輸送資源の総動員による移動手段の確保
 - ・既存の公共交通サービスの改善の徹底(利用者目線の運行の充実、MaaS)
- 交通インフラに対する支援の充実

(R5.4)改正

地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を進める

- 「道路運送高度化事業」の拡充(交通DX・GXの推進等)
- 地域の関係者の連携と協働の促進の位置付け
- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
- 「地域公共交通利便増進事業」の拡充(エリア一括協定運行事業)
- 鉄道及びタクシーにおける協議運賃制度の創設

上田市では、法改正の趣旨を踏まえるとともに、県が策定を進める「長野県地域公共交通計画」との整合を図りながら、新たな視点を加えた事業の見直しや評価指標の再設定を行うとともに、第二次上田市総合計画「後期まちづくり計画」をはじめとする、各種計画と連携した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(以下、「本計画」という。)」を策定します。

また、SDGs(持続可能な開発目標)、2050カーボンニュートラル、スマートシティ・デジタル化の推進など、社会経済情勢が大きな転換期を迎える中で、地域公共交通を生かした持続可能なまちづくり(=「交通まちづくり」)を推進するための計画とします。

SDGsへの取組

SDGsは、「誰一人取り残さない」という誓いのもと、持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標です。上田市地域公共交通計画の目標達成に向けた取組を進めることで、SDGsの達成にもつなげていきます。



1. 2 計画の区域

本計画の対象区域は、上田市全域とします。

なお、長野県地域公共交通計画の方針と密接に連携するとともに、市民の移動や地域間を運行する公共交通の状況を踏まえ、市町村を超える路線バス等の広域的な施策を含むものとします。

1. 3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）の5年間とします。

なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、適宜計画を見直します。

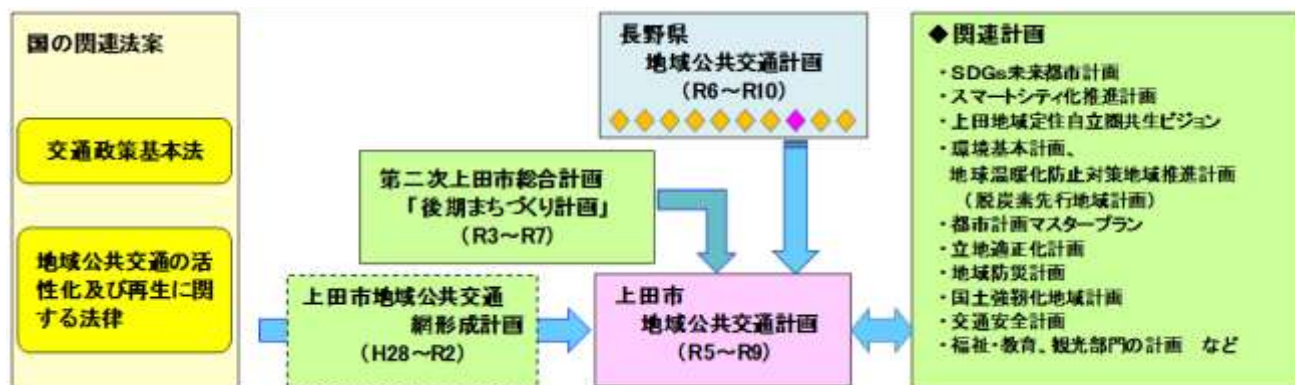
※ 次頁以降では、年（年度）の表記は、原則として西暦を使用し、公的文書の引用等の場合は和暦を使用します。必要に応じて、西暦と和暦を併記します。

1. 4 計画の位置づけ

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、その他、国の法律・制度、長野県地域公共交通計画、及び上田市の上位計画との整合を図り、地域公共交通の充実を図るための計画として位置づけます。

また、地域公共交通政策は、都市計画マスタープラン、環境基本計画など、多方面の関連計画と連携するものであり、特に上田市立地適正化計画と連携することで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進します。

表 1-1 上位・関連計画の整理



1. 5 計画の対象とする交通手段

本計画では、鉄道、バスなど（コミュニティバス、デマンド交通、観光路線バスなど）の不特定の人が乗り合う交通手段のほか、乗用タクシー、スクールバスなど特定の人が利用する交通手段、また、地域が主体となった輸送サービスや、自家用車、自転車など個人が利用する移動手段を含めます。

第2章 地域公共交通の現状と課題

2. 1 地域公共交通の現状

(1) 公共交通の運行状況

鉄道は、首都圏と北陸方面を結ぶ JR 北陸新幹線の停車駅（上田駅）、上田市を經由して軽井沢町方面と長野市方面を結ぶしなの鉄道（4 駅）、上田市街地と塩田・別所温泉方面を結ぶ上田電鉄別所線（15 駅）があり、路線バスは、主に上田駅を起点として、放射状に全 20 路線が運行されているほか、上田市が事業者に委託して、上田市街地循環バス、オレンジバス、丸子デマンド交通、武石デマンド交通をそれぞれ運行しています。

表 2-1 地域内の公共交通と主な役割

交通手段	現行路線	役割	通勤	通学	商用	観光	日常生活
鉄道	・北陸新幹線	広域都市間（県外市外）の移動	◎	◎	◎	◎	○
	・しなの鉄道	都市間・圏域間（県外市外）の移動	◎	◎	◎	◎	○
	・別所線	市内駅間の移動	◎	◎	△	◎	◎
都市間バス	・高速バス	広域都市間（県外市外）の移動	-	-	△	◎	-
	・上田草津線、松本上田直行バス	都市間・圏域間（県外市外）の移動	-	-	△	◎	-
生活交通（幹線）	・菅平高原線、傍陽線、真田線、鹿教湯線	市内の移動	◎	◎	○	◎	◎
	・青木線、長久保線	地域間（市外）の移動 市内の移動	◎	◎	○	◎	◎
生活交通（地域内）	・豊殿線、久保林線、信州上田医療センター線、アリオ上田線、塩田線、西丸子線、祢津線、室賀線、武石線	市内の移動	◎	◎	○	○	◎
	・信州上田レイライン線	市内の移動	○	○	○	◎	○
	・丸子線、中仙道線	地域間（市外）の移動 市内の移動	◎	◎	○	○	◎
循環バス	・市街地循環（青・赤）バス	中心部内の移動	◎	◎	○	◎	◎
	・オレンジバス	市内の移動	-	-	-	-	◎
デマンド交通	・丸子、武石デマンド交通	地域内の移動	-	△	-	-	◎
タクシー		個別ニーズに応じたドアツウドアの移動	-	-	◎	◎	◎

(2) 公共交通のサービスレベル

一般的に公共交通のサービスレベルを計測する視点としては、以下のようなものがあります。このうち、公共交通のカバー率、行ける・行けない分布表による分析を行いました。

① 公共交通カバー率（空白地区）（図 2-1）

駅やバス停が利用可能な範囲（駅勢圏、バス停勢圏）を地図上に描き、その範囲（もしくはそこから外れる範囲）に含まれる人口が、全人口に対して、どの程度の割合存在するのかを表現することで、公共交通サービスを利用できる（できない）度合いを測るもの。

② 行ける・行けない分布表（表 2-2）

ある一定の単位の地区（町字や自治会、学区など）から、公共交通を利用して、高校や病院、スーパーなどの「目的地に行って」「用事を済ませて」「地区まで帰る」ことができるかを整理した表を作成し、公共交通サービスが日常生活において充足している地区であるかを把握するもの。

③ 時間到達圏

公共交通を用いて○分以内で到達できる範囲を等高線のように表現し、市内すべての地区を□時間以内に収めることを目標にする、といった考え方。

ただし、公共交通においては、運行便数が少ないような場合には待ち時間を考慮しなければならず、用事に間に合うように到着できるか（例えば、学校の始業時間までに着けるか、病院の診察後に家に帰ることができるかなど）が最も重要な視点であり、便数の少ない地方部の公共交通ネットワークを評価する場合においては、時間到達圏だけで実際の移動利便性を表現するのは難しい状況にあります。

④ アクセシビリティ指標

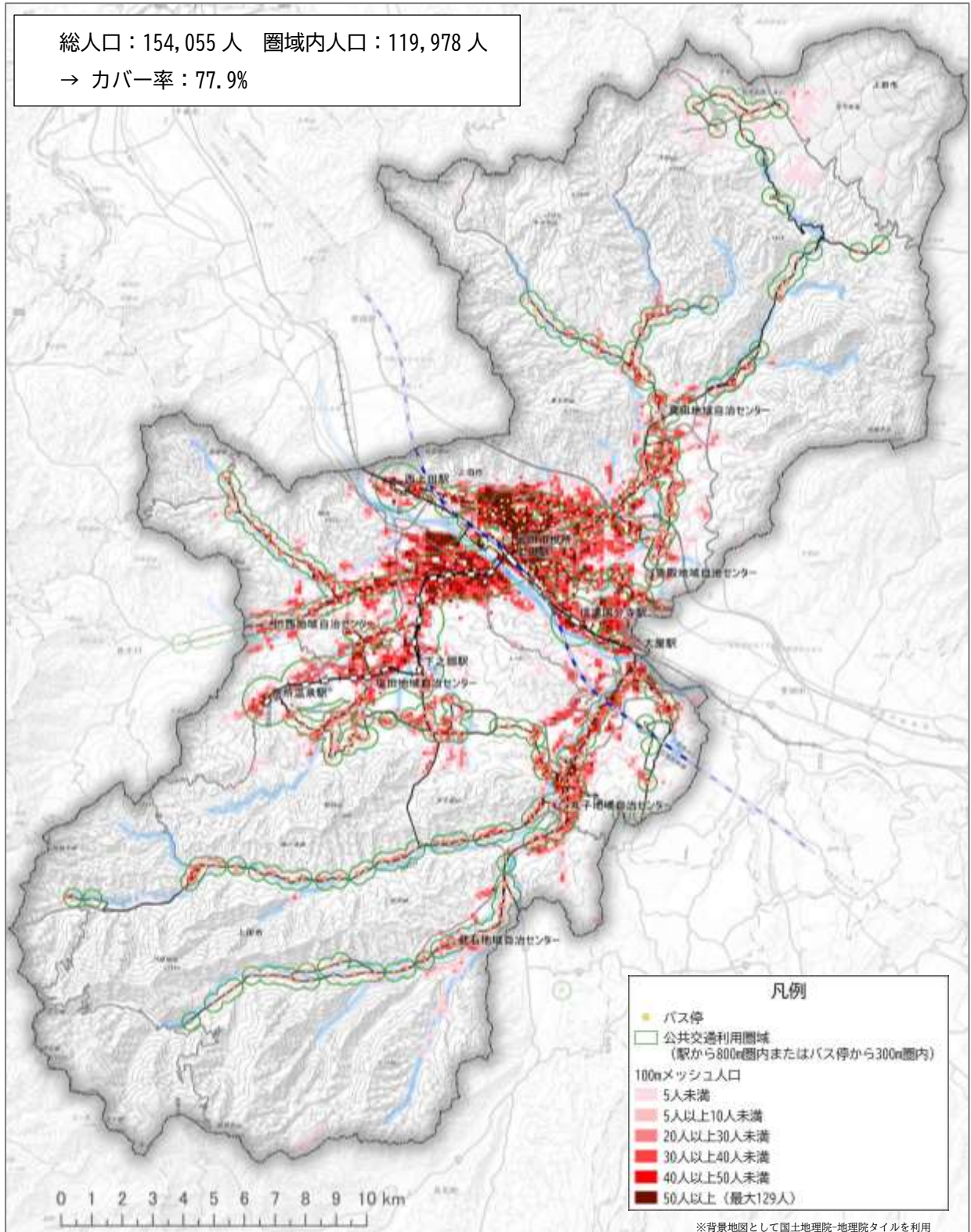
目的地までの移動に必要なコスト（金銭的経費だけでなく、移動にかかる時間、待ち時間、移動中の快適性なども総合的に考慮して、総合値として算出）が大きくなるほど、アクセシビリティが下がるというものです。

① 公共交通のカバー状況

公共交通カバー状況は、全人口のうち鉄道駅、バス停から一定の範囲内¹⁾にどれだけの人が住んでいるかを示したものです。

上田市の公共交通人口カバー率は77.9%となっています。

1)国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月)に示される鉄道駅とバス停の徒歩圏を参考に、鉄道駅については800m、バス停については300mを利用圏域として設定した。



出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「平成27年簡易100mメッシュ人口データ」
※平成27年国勢調査の500mメッシュ集計の人口を100mメッシュに按分したものであり、当該100mメッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 2-1 公共交通カバー状況

② 行ける・行けない分布表

公共交通（鉄道、バス）の利用により、各中学校区（中学校）から、上田駅、信州上田医療センター、市内の高校へのアクセス性を、行ける・行けない分布表として整理しました。

アクセス性の考え方としては、行きは午前8時前後に目的地に到着が可能（徒歩圏内は除く）、帰りは居住地（中学校区）への最終便の到着時間の視点で整理を行った結果、上田駅、信州上田医療センター、市内の高校に対しては、中学校からの公共交通によるアクセスは一定程度可能であると捉えることができます。

表 2-2 行ける・行けない分布表

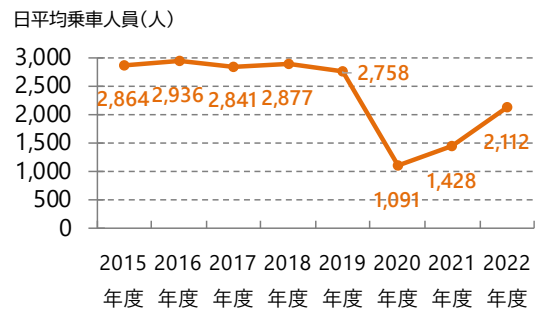
中学校区	目的地	上田駅	信州上田医療センター	上田高等学校	上田染谷丘高等学校	上田千曲高等学校	上田西高等学校	上田東高等学校	丸子修学館高等学校
第一中学校	行き 到着時刻	柗津線 7:15	柗津線 7:26	柗津線 7:15	柗津線 7:27	鹿教湯線, 青木線 7:53	しなの鉄道線 6:55	柗津線 7:00	鹿教湯線 7:27
	帰り 帰宅時刻	柗津線 20:13	鹿教湯線 22:02	柗津線 20:13	鹿教湯線 22:02	塩田線, 柗津線 20:13	しなの鉄道線 0:09	柗津線 20:13	鹿教湯線 21:19
第二中学校	行き 到着時刻	赤バス 8:28	信州上田医療センター線 7:13	徒歩 (0.5km) -	赤バス 9:00	塩田線 8:35	赤バス 8:21	鹿教湯線 6:58	鹿教湯線 7:27
	帰り 帰宅時刻	青バス 17:56	青バス 17:56	徒歩 (0.5km) -	青バス 15:58	塩田線 19:33	青バス 17:55	青バス 15:58	鹿教湯線 21:29
第三中学校	行き 到着時刻	真田線 6:50	徒歩 (0.5km) -	信州上田医療センター線 7:28	赤バス 9:00	塩田線 10:24	赤バス 8:21	鹿教湯線 6:58	鹿教湯線 7:27
	帰り 帰宅時刻	鹿教湯線 21:40	徒歩 (0.5km) -	赤バス 17:33	青バス 15:55	青バス 17:51	青バス 17:51	鹿教湯線 21:40	鹿教湯線 21:40
第四中学校	行き 到着時刻	青木線 6:59	青木線 7:20	青木線 7:09	青木線 7:21	徒歩 (2.0km) -	しなの鉄道線 6:00	青バス 9:25	青木線, 鹿教湯線 8:00
	帰り 帰宅時刻	青木線 21:40	鹿教湯線 22:05	青木線 21:40	赤バス 18:16	徒歩 (2.0km) -	赤バス 16:27	赤バス 16:27	鹿教湯線, 青木線 21:40
第四中学校原峠分室	行き 到着時刻	塩田線 8:00	青木線 7:20	塩田線 8:10	青木線 7:21	塩田線 7:58	上田電鉄別所線, しなの鉄道線 6:55	上田電鉄別所線 6:29	上田電鉄別所線, 鹿教湯線 7:27
	帰り 帰宅時刻	塩田線 18:42	青木線 21:39	塩田線 10:48	青木線 22:09	塩田線 18:42	青木線 22:09	上田電鉄別所線 23:47	鹿教湯線, 青木線 22:09
第五中学校	行き 到着時刻	豊殿線 7:15	真田線 6:54	豊殿線 7:17	真田線 6:50	豊殿線, 青木線 7:53	豊殿線, しなの鉄道線 8:01	真田線 6:59	豊殿線, 鹿教湯線 8:02
	帰り 帰宅時刻	豊殿線 19:16	豊殿線 19:16	豊殿線 19:16	豊殿線 19:16	塩田線, 真田線 21:40	青バス, 豊殿線 19:16	傍陽線 22:25	丸子線, 鹿教湯線, 豊殿線 19:16
第六中学校	行き 到着時刻	青木線 6:59	青木線, 信州上田医療センター 7:13	青木線 7:09	青木線 7:21	青木線 8:30	青木線, しなの鉄道線 7:33	青木線, 柗津線 8:29	青木線, 鹿教湯線 8:01
	帰り 帰宅時刻	青木線 21:59	青木線 21:59	青木線 21:59	青木線 21:59	青木線 21:59	青バス, 青木線 21:59	青木線 21:59	鹿教湯線, 青木線 21:59
塩田中学校	行き 到着時刻	塩田線 8:00	塩田線, 信州上田医療センター 8:08	塩田線 8:10	塩田線, 青バス 8:30	塩田線 7:53	上田電鉄別所線, しなの鉄道線 7:22	塩田線, 柗津線 8:28	上田電鉄別所線, 西丸子線 7:43
	帰り 帰宅時刻	塩田線 18:36	信州上田医療センター線, 塩田 18:28	上田電鉄別所線 22:58	赤バス, 塩田線 18:36	塩田線 18:36	青バス, 塩田線 18:36	柗津線, 塩田線 18:36	丸子線, 鹿教湯線, 塩田線 18:36
丸子中学校	行き 到着時刻	鹿教湯線 7:21	鹿教湯線 7:36	鹿教湯線 7:31	鹿教湯線 7:43	鹿教湯線 7:59	鹿教湯線, しなの鉄道線 8:01	鹿教湯線 7:25	鹿教湯線 6:52
	帰り 帰宅時刻	鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22	しなの鉄道線, 鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22	鹿教湯線 22:22
丸子北中学校	行き 到着時刻	鹿教湯線 7:21	鹿教湯線 7:36	鹿教湯線 7:31	鹿教湯線 7:43	鹿教湯線, 青木線 7:53	鹿教湯線, しなの鉄道線 8:01	鹿教湯線 7:25	鹿教湯線 7:27
	帰り 帰宅時刻	鹿教湯線 22:19	鹿教湯線 22:18	鹿教湯線 22:18	鹿教湯線 22:18	鹿教湯線 22:18	しなの鉄道線, 鹿教湯線 22:18	鹿教湯線 22:18	鹿教湯線 21:03
真田中学校	行き 到着時刻	真田線 6:50	真田線 6:54	傍陽線 7:16	傍陽線 7:15	傍陽線, 塩田線 8:35	傍陽線, しなの鉄道線 8:01	真田線 6:59	傍陽線, 鹿教湯線 8:00
	帰り 帰宅時刻	傍陽線 22:25	傍陽線 22:25	傍陽線 20:58	傍陽線 20:58	塩田線, 傍陽線 20:58	青バス, 真田線 21:38	傍陽線 22:25	鹿教湯線, 傍陽線 20:58
菅平中学校	行き 到着時刻	菅平線 7:30	菅平線 7:34	菅平線 7:31	菅平線 7:30	菅平線, 上田電鉄別所線 8:26	菅平線, しなの鉄道線 8:01	菅平線 7:39	菅平線, 鹿教湯線 8:18
	帰り 帰宅時刻	菅平線 20:49	菅平線 20:49	菅平線 20:49	菅平線 20:49	塩田線, 菅平線 20:49	青バス, 菅平線 20:49	菅平線 20:49	鹿教湯線, 菅平線 20:49
依田窪南部中学校	行き 到着時刻	武石線 7:51	武石線 8:06	武石線 8:01	武石線 8:13	武石線, 塩田線 8:35	武石線, しなの鉄道線 8:15	武石線 7:55	武石線 7:23
	帰り 帰宅時刻	武石線 18:51	武石線 18:51	武石線 18:51	武石線 18:51	塩田線, 武石線 18:51	しなの鉄道線, 武石線 18:51	武石線 18:51	武石線 18:51

(3) 公共交通の利用状況

1) 鉄道

・北陸新幹線

上田駅における北陸新幹線の日あたり平均乗車人員は、2019年度までは概ね2,800人前後で推移しています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、2020年度は1,091人と前年比60.4%の大幅な減少となっていました。2022年度は2,112人と回復の傾向を見せているものの、2019年度の約8割程度となっています。



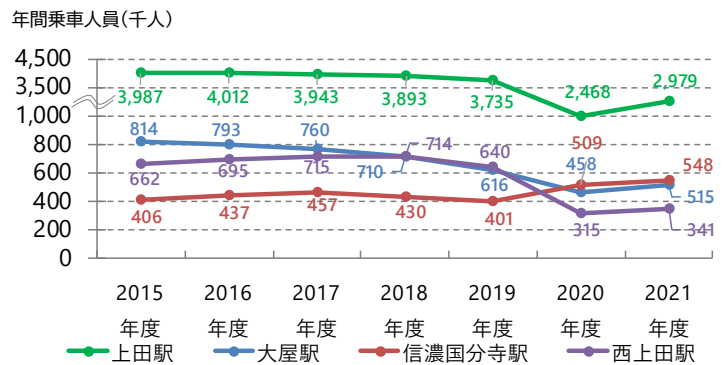
出典：東日本旅客鉄道(株)

図 2-2 北陸新幹線上田駅の日あたり平均乗車人員推移

・しなの鉄道

市内で乗降客数の最も多い上田駅では、年間4,000千人前後で推移しており、市内の乗降客数のほとんどを占めています。2020年度は2,648千人(1日あたり7,255人)、2021年度は2,981千人(同8,167人)でしたが、2022年度は3,222千人(同8,827人)となっており、コロナの影響からの回復傾向が見られます。

上田駅に次ぎ乗降客数が多い駅は、2017年度までは大屋駅でしたが、2018年度以降は西上田駅となっています。最も少ない信濃国分寺駅は、上田駅の10分の1程度で推移しています。



出典：しなの鉄道(株)

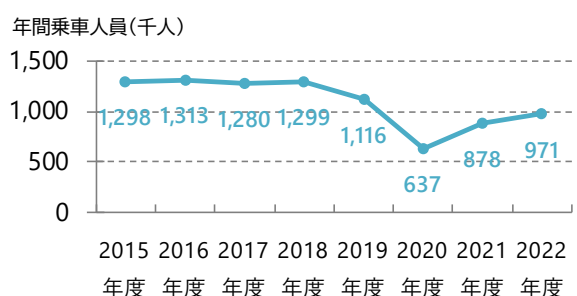
図 2-3 しなの鉄道 上田市内各駅の年間乗降客数推移

・上田電鉄

上田電鉄別所線は、全線が上田市内を運行しており、年間輸送人員は、2018年度までは概ね1,300千人前後で推移しています。

2019年度は、10月の東日本台風(19号)による豪雨で「千曲川橋梁」が崩落し、一部区間が運休となったため、1,116千人(1日あたり3,058人)と前年比14.1%の減少となりました。2020年度は、新型コロナウイルスの影響も加わり、637千人(同1,745人)と前年比42.9%とさらに減少しましたが、2022年度は、971千人(同2,660人)まで回復しています。

2018年度における各駅の乗降客数は、最も多い上田駅では年間1,144千人(1日あたり3,134人)と市内の乗降客数のほとんどを占めています。次いで、上田原駅(年間321千人、1日あたり879人)、大学前駅(292千人、800人)の順に続いています。



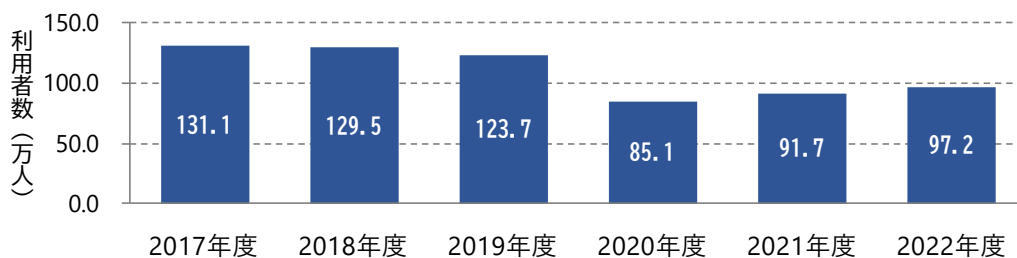
出典：上田電鉄(株)

図 2-4 上田電鉄別所線 年間乗車客数推移

2) バス

・年間利用者数

上田市を運行するバス全体の利用者数の推移は、2019年度までは年間1,300千人前後で概ね横ばい、または微減の傾向となっており、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により851千人程度まで減少しましたが、2022年度は972千人までに回復しています。



資料：上田市

図 2-5 年間輸送人員の推移

・路線別利用者数

路線ごとの利用者数の推移も、2019年度まではほぼ横ばいで推移していましたが、2020年度のコロナ禍は、ほぼすべての路線において利用者数が減少に転じています。

2022年度は、コロナ禍前の利用者数に回復している路線がある一方で、マイカーへの転換等による利用離れにより、回復に至っていない路線が多い状況にあります。

表 2-3 路線別時利用者数の推移

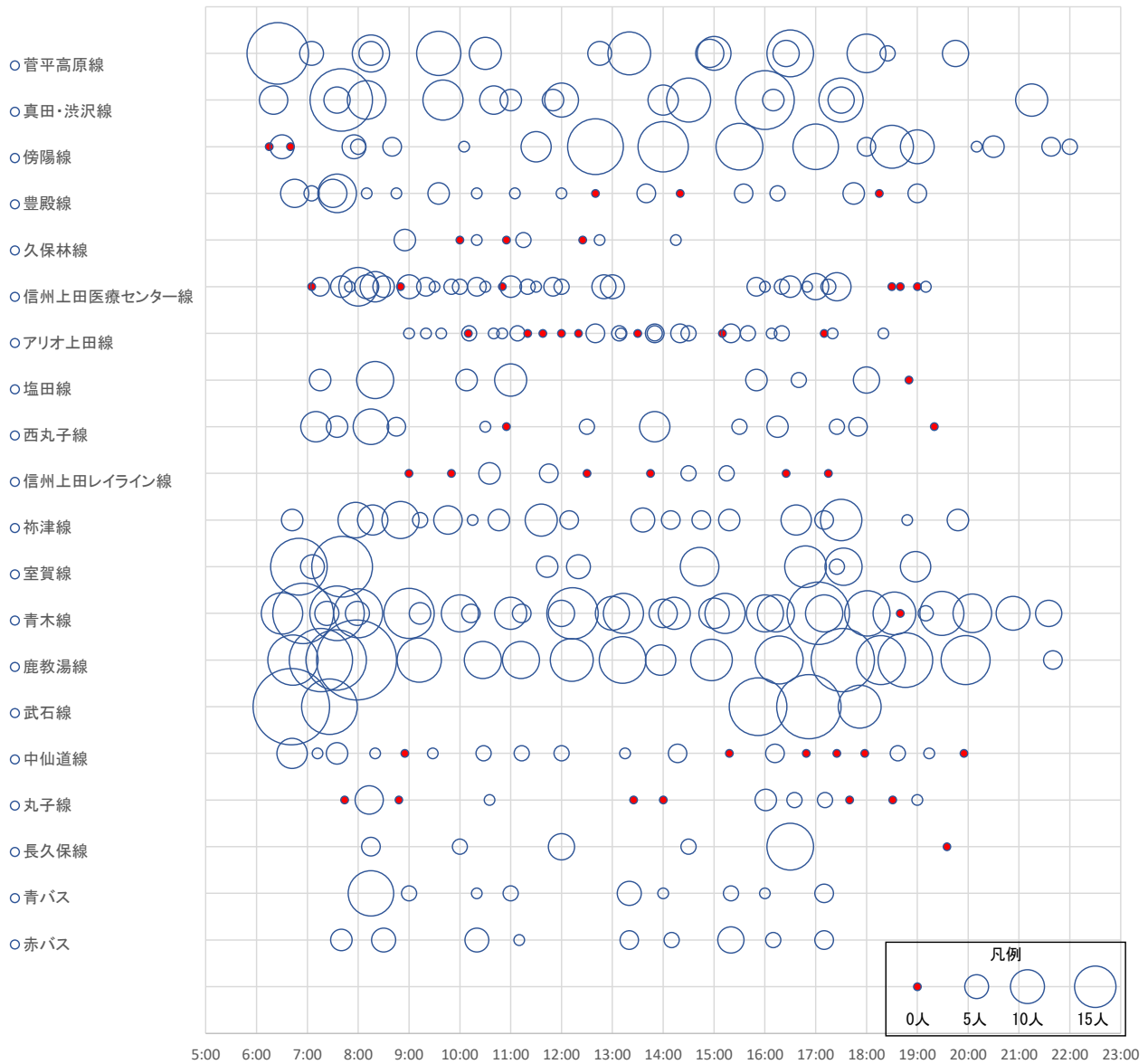
種類	路線名	年度	2016年度	2017年度 (a)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度 (b)	伸び率 (b/a)	備考	
路線バス	菅平高原線		104,671	95,867	88,104	91,998	63,311	81,830	102,194	106.6%		
	真田線		38,996	39,091	36,912	40,278	28,323	27,727	28,781	73.6%		
	渋沢線		19,813	16,869	19,261	23,371	10,207	19,810	15,940	94.5%		
	鹿教湯線		389,664	381,468	384,425	368,799	267,386	304,895	318,646	83.5%		
	青木線		205,835	209,340	209,623	210,531	147,900	148,495	165,022	78.8%		
	長久保線		17,044	17,342	16,000	12,564	20,596	23,414	21,321	122.9%	2020年度より集計方法変更	
	傍陽線		90,531	91,352	86,468	81,064	66,725	60,000	70,380	77.0%		
	豊殿線		21,487	24,261	23,910	26,576	19,556	22,089	26,125	107.7%		
	久保林線		1,278	4,512	4,737	4,038	2,253	2,362	2,433	53.9%		
	信州上田医療センター線		25,089	21,652	27,368	18,073	26,272	27,591	44,819	207.0%		
	塩田線		9,228	11,371	10,722	10,175	10,905	11,637	11,749	103.3%		
	西丸子線		22,888	27,695	28,823	33,852	23,173	34,645	30,699	110.8%		
	柵津線		28,061	28,164	29,616	29,805	19,610	21,763	21,966	78.0%		
	室賀線		28,075	27,684	27,287	25,609	29,036	30,279	30,133	108.8%		
	武石線		12,042	15,948	16,937	12,460	12,539	11,813	13,046	81.8%		
	信州上田レイライン線		8,283	7,230	5,994	5,317	-	2,575	6,446	89.2%	2021年5月に路線名を変更	
	丸子線		8,448	6,695	6,383	6,758	4,116	4,053	6,405	95.7%		
	中仙道線		10,724	12,244	11,590	10,138	7,515	9,726	9,921	81.0%		
	御屋敷公園線		2,472	2,086	946	-	-	-	-	-	-	2018年9月に廃止
	東塩田線		792	669	268	-	-	-	-	-	-	2018年9月に廃止
県道川西線		6,500	7,206	7,022	5,529	-	-	-	-	-	2019年12月に廃止	
佐久上田線		198,675	179,074	168,405	144,233	45,181	26,050	-	-	-	2021年9月に廃止	
	小計		1,250,596	1,227,820	1,210,801	1,161,168	804,604	870,754	926,026	75.4%		
循環バス	青バス		14,355	13,479	15,737	13,315	10,943	11,589	12,459	92.4%		
	赤バス		13,003	12,229	11,564	10,799	8,221	8,142	9,428	77.1%		
	まりんこ号		4,328	3,740	3,474	3,314	2,895	2,820	3,062	81.9%		
	まちなか循環バス		33,395	16,070	14,340	11,775	-	-	-	-	-	2019年12月に休止、その後廃止
	小計		65,081	45,518	45,115	39,203	22,059	22,551	24,949	54.8%		
その他路線	武石スマイル号		8,549	8,189	7,327	7,588	7,186	7,586	7,089	86.6%		
	ふれあいバス		5,700	5,272	5,231	4,824	2,035	2,302	1,521	28.9%		
	あやめ号		1,534	1,236	862	701	631	397	-	-	-	2021年12月に廃止
	小計		15,783	14,697	13,420	13,113	9,852	10,285	8,610	58.6%		
オレンジバス	6系統		23,360	22,758	25,302	23,292	14,956	13,842	12,892	56.6%		
合計		1,354,820	1,310,793	1,294,638	1,236,776	851,471	917,432	972,477	74.2%			

出典：上田市資料

・便別利用状況

令和3年に行ったバス利用実態調査の結果によると、便ごとの利用状況は、全309便で1便に20人以上の利用があったのは26便（全便数の約8%）となっています。

最も利用が多いのは、上りでは、鹿教湯線6:50発の58人、次いで15:30発の52人、武石線の築地原6:41発の51人となっており、下りでは、鹿教湯線7:58発の56人となっています。全体的な傾向として、朝夕の便では高校生による通学利用者が多く、日中は利用者が少ない傾向がうかがえ、なかには利用者が一人もない便も見受けられます。



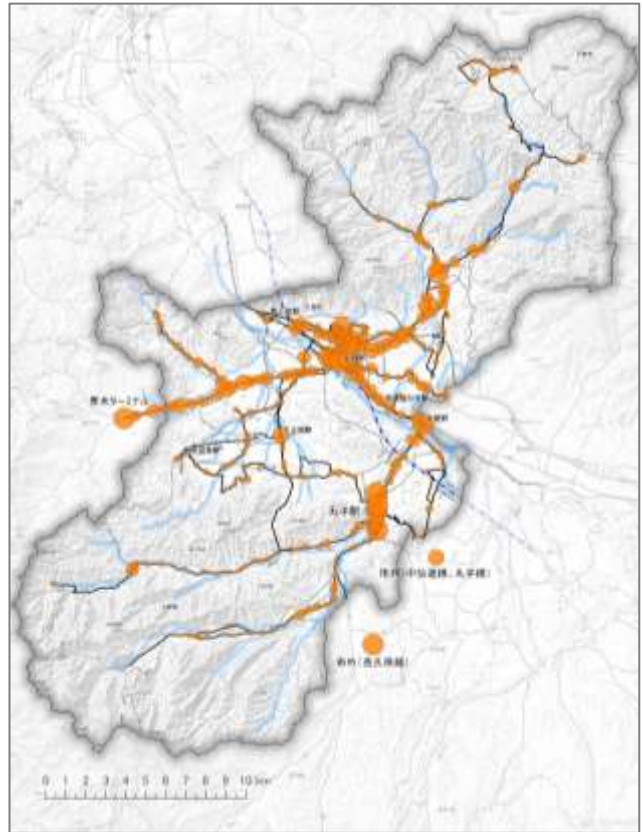
資料：令和3年11・12月バス実態調査結果より

図 2-6 便別利用者数

・バス停別乗降客数

市内に約 390 存在するバス停留所において、乗降客が最も多いのは、複数の路線が乗り入れる上田駅停留所で1日約 1,100 人の乗降があります。次いで丸子駅停留所（丸子町停留所含む）が約 180 人となっていることから、上田駅停留所での乗降客が突出して多い状況となっています。

1日に50人以上の乗降客があるバス停は上記を含め17停留所（全体の約4%）で、大屋駅停留所や青木ターミナルなどのターミナル的な停留所や、信州上田医療センター、中央病院前、丸子修学館高校入口、アリオ上田前のような施設最寄りの停留所で乗降客が多くなっています。

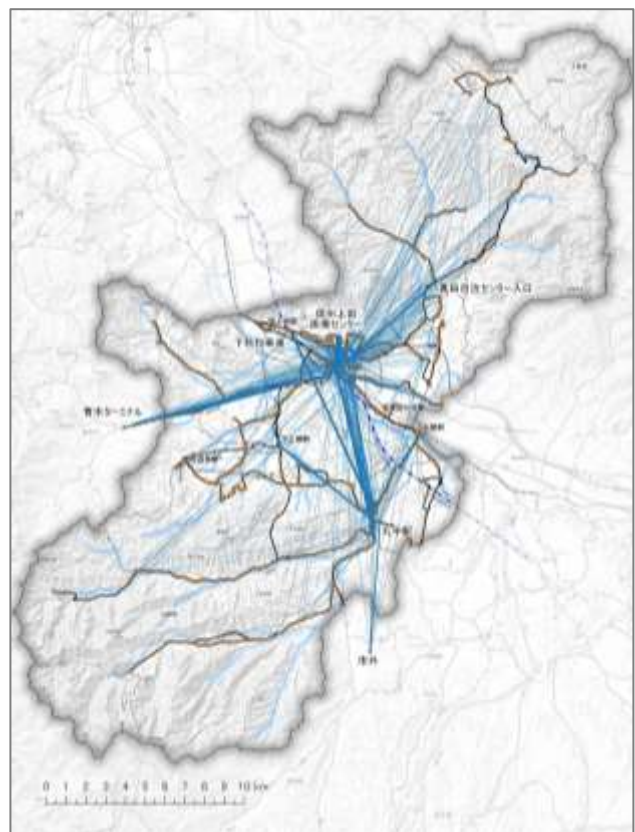


資料：2021年11・12月バス実態調査結果より

図 2-7 バス停別乗降客数

・バス利用者の流動

バス利用者の流動は、路線別利用状況に表されるように、青木線、菅平高原線、長久保線、西丸子線、信州上田医療センター線の利用による流動が多くみられるとともに、下秋和車庫と丸子修学館高校を結ぶ鹿教湯線を利用する流動も多くみられます。



資料：2021年11・12月バス利用者アンケート調査結果より

図 2-8 バス利用者流動（乗降バス停）

3) その他の輸送サービス

地域には、鉄道、バス、タクシーといった一般の公共交通のほか、学校や特定施設等への送迎を担う輸送サービスや対象を限定した輸送サービス（福祉タクシー、介護輸送サービス、福祉有償旅客運送等）、地域課題を解決するための地域主体による輸送サービスなど、多様な輸送資源が存在しています。

表 2-4 地域内の輸送サービス・移動体系

交通手段	現行路線、輸送サービスの内容等	役割	通勤	通学	商用	観光	日常生活
送迎バス	・真田ふれあいバス	地域内の移動（特定施設への送迎）	-	-	-	-	◎
	・お買い物バス	地域内の移動（商業施設への送迎）	-	-	◎	-	◎
スクールバス	・川西小学校 ・丸子中央小学校 ・丸子中学校 ・長小学校	学区内の移動（学校への送迎）	-	◎	-	-	-
福祉タクシー、介護輸送サービス	・公共交通機関の利用が難しい方を対象とした輸送サービス	個別ニーズに応じた移動（日常の外出）	-	-	-	-	◎
福祉有償旅客運送サービス	・公共交通機関の利用が難しい方を対象とした輸送サービス	個別ニーズに応じた移動（日常の外出）	-	-	-	-	◎
外出支援サービス	・公共交通機関の利用が難しい方を対象とした輸送サービス	医療機関等への送迎	-	-	-	-	◎
介護保険法や障害者総合支援法に基づく輸送サービス	・医療、介護施設等による移動サービス	医療機関等への送迎	-	-	-	-	◎
地域が主体となった輸送サービス、共助による輸送等	・豊殿地区デマンド交通	個別ニーズに応じた地区内の移動	-	△	-	-	◎
	・川辺・泉田地区みんなのかわせん交通	個別ニーズに応じた地区内の移動	-	◎	-	-	◎
	・家族やご近所による送迎	個別ニーズに応じた移動	-	△	-	-	◎
車	・カーシェアリング、レンタカー	個別ニーズに応じた移動	◎	◎	◎	◎	◎
自転車	・シェアサイクル、レンタサイクル	個別ニーズに応じた移動	◎	◎	○	◎	◎

(4) 財政負担

鉄道及びバスの交通モードにおいては一部を除き、運行や施設整備に対して、市から補助金が交付されており、補助金の交付がなければ、運行の存続や設備の維持ができない状況となっています。

1) 鉄道

・しなの鉄道

2022年度において、しなの鉄道線安全輸送設備投資等整備事業として、軌道設備（枕木等）、踏切設備、電気設備、保守用車両等の計画的な設備投資や車両更新、車両検査に対する負担金31,405千円（繰越額除く）を支出しています。

・上田電鉄

別所線の運行に対しては、2022年度において、国庫補助対応の協調補助分として、線路設備更新（道床硬質化、橋梁等）、踏切設備更新、変電所設備更新、電路設備更新、車両検査に係る安全対策事業に対する補助金64,953千円（繰越額除く）を支出しています。

市単独補助分として、線路設備修繕、車両設備修繕（車輪削正・交換）に係る安全対策事業に対する補助金を14,389千円、運行経費補助として16,857千円、令和元年東日本台風（19号）による災害時借入金の支援として、災害支援措置補助金30,000千円を支出しています。

2) バス

・民間路線バス

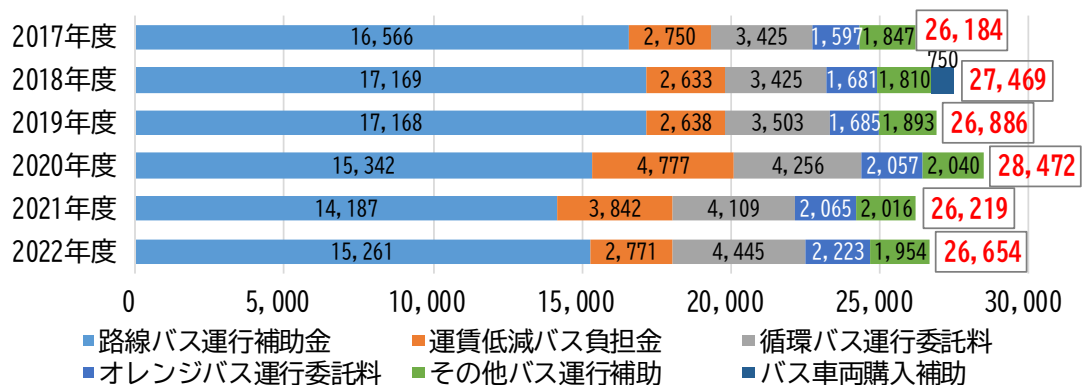
民間バス事業者が運行する路線バスは17路線ありますが、そのうち、事業者により運行継続が困難とされたバス路線（12路線）については、廃止路線代替バスとして、運行経費から運送収益を差し引いた運行損益を市が補助することにより運行が継続され、2022年度における補助金額は、約1億5,261万円となっています。

なお、廃止路線代替バス補助金による運行損益分への補助がされている一方で、対象となっていない地域間幹線系統（国県補助金交付対象）路線（3路線）や自主運行路線（2路線）においては、コロナ禍における輸送人員の減少や燃料費の高騰により、運行損益がますます増加し、バス事業者の経営を圧迫している状況にあります。

そのほか、運賃低減バスの運行に伴う低減した運賃分を市が負担しており、2022年度においては、約2,770万円を支出しています。

・市営バス（市街地循環バス・オレンジバス・デマンド交通）

2022年度においては、市営による市街地循環バス、オレンジバス、丸子地域循環バス「まりんこ号」や武石デマンド交通「スマイル号」の運行に、約7,970万円の委託料を支出しています。



1) その他バスは武石デマンド交通、真田ふれあいバス、あやめ号（豊殿地区自主運行バス）を示す。

図 2-9 上田市バス運行に係る支出額

2. 2 地域公共交通網形成計画の評価

上田市では、平成 28 年度（2016 年度）から令和 2 年度（2020 年度）を計画期間として、「上田市地域公共交通網形成計画」（以降、「網形成計画」という）を策定し、まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成を目指し、次の 4 つの基本方針（目標）を設定し、目標を達成するために 9 事業 26 施策の具体的な取組を展開してきました。

（1）網形成計画の基本方針と事業・施策の内容

- 少子高齢社会や環境保全に対応した地域づくりを支える公共交通体系の構築
- 公共交通網の連携強化による利便性の確保
- 都市間連携を支援する公共交通網の形成
- 利用者主体の公共交通体系の構築

（2）網形成計画における目標達成状況及び取組の評価と考察

網形成計画で設定された目標の達成状況及び取組の評価と考察は以下のとおりです。

◆「少子高齢社会や環境保全に対応した地域づくりを支える公共交通体系の構築」の目標

評価指標	2014 年度	目標値(2020 年度)	最終値(2020 年度)
路線バス及び地域を運行するバスの利用者数	129 万人/年	160 万人/年	80.9 万人/年

近年の急激な人口減少や車社会の進展による公共交通の利用低迷という背景に加えて、新型コロナウイルス感染症による休校やリモートワーク、移動自粛や公共交通の利用控えの影響により、路線バスの利用客が大きく減少し、目標値は達成ができませんでした。バス事業者や関係機関との連携のもと、普及啓発活動やイベントを継続的に実施してきました。

◆「公共交通網の連携強化による利便性の確保」の目標

評価指標	2014 年度	目標値(2020 年度)	最終値(2020 年度)
別所線輸送人員数	122 万人/年	123 万人/年	63.7 万人/年

2019 年（令和元年）の東日本台風 19 号による千曲川橋梁崩落の影響により、別所線の一部区間が 1 年半もの間、不通となり代行バスの運行により対応しましたが、別所線の利用客が大きく減少し、目標値は達成ができませんでした。災害からの復旧・復興に向け、事業者や地域との連携のもと、様々な復興プロジェクトを展開してきました。

◆「都市間連携を支援する公共交通網の形成」の目標

評価指標	2015 年度	目標値(2020 年度)	最終値(2020 年度)
上田市と他都市を結ぶバス系統数	5 系統	5 系統以上	6 系統

市内の交通及び広域交通を担い、観光需要にも対応するバス路線を維持し、都市間連携強化の取組により、バス系統数の充実が図られました（上田草津線を新設）。

◆「利用者主体の公共交通体系の構築」の目標

評価指標	2015 年度	目標値(2020 年度)	最終値(2021 年度)
バス利用者満足度*	86%	90%	92.8%

※：バス利用者満足度（「満足」と「やや満足」の合計値）。

新型コロナ禍による「新たな生活様式」への転換やスマートシティ化の視点を踏まえた、キャッシュレス化やデジタル化の取組の着手により、利便性の向上につながり、バス利用者満足度の向上が図られたものと考えています。

2. 3 地域公共交通を取り巻く課題と目指す方向性

市の現況及び公共交通の現状や、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と目指す方向性を整理しました。

(1) 地域公共交通を取り巻く課題

① 誰もが使いやすい公共交通体系になっていない

- ・多くの方はバスに対して、「いつ到着するのか」、「運賃がいくらかわからない」、「このバスは目的地まで行くのか…」というイメージを持ち、わかりにくさや使いづらさの不安から、バス利用の高いハードルとなっている
- ・運行時間帯が合わない、目的地への到着時間が読めない
- ・停留所までの距離や勾配、また、重い荷物を持つての移動が困難なため、バス利用に至っていない高齢者が多い
- ・日頃は自転車通学・通勤であり、雨や雪の荒天時のみにバスを利用される方にとっては、「いつも混雑し、必ず遅延が発生する」ものと捉えられ、利用離れにつながっている傾向がある
- ・情報発信が限定的かつアナログで即時性がなく、使いたいと思う人や使いたい時に必要な情報が届いていない

② 利用者減少（収益悪化）や運転手不足で交通網の維持が困難に

- ・バス事業者においては、高速バスと貸切バス等の収益で路線バスの経常損失を吸収してきた経営構造であるが、コロナ禍による利用者減少や燃料費高騰等により、高速バスと貸切バスの収入も落ち込み、損益幅が拡大している状況にある
- ・収益性の高い高速バスと貸切バスの利用が回復傾向にありつつも、運転手不足や高齢化により運転手が配置できず、受注を見送らざるを得ない状況にある
- ・生活に不可欠な移動手段の維持のため、収益性の低い路線バスに運転手を配置している状況では、給料に転嫁ができず、離職者の増加を加速させてしまう
- ・路線バス運転手の70%以上が50歳以上という年齢構成となっており、現在の雇用状況を維持できても、15年後には運行存続が危機的な状況になる
- ・自動車運送業界の有効求人倍率は全職平均の約2倍となっており、さらには、「2024年問題」※への対応が急務である
- ・サービスの充実や利用者の増加のためには、運転手の確保が不可欠
- ・交通事業者においては、行政による支援がなければ路線維持が困難な状況にある一方で、行政においては、財政支援が増加傾向にあり、補助体系の見直しの必要性が増している

※ 「2024年問題」

働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることにより発生する、運送・物流業者の売上・利益の減少、労働時間の減少によるドライバーの収入減少などの問題の総称

③ 地域公共交通への関心や認知度の低下

- ・アンケート調査結果においては、高校進学先の選択にあたって、68%の方が高校までの交通手段を重要視している一方で、50%強が家族等の運転する車送迎により通学している現状がある
- ・自動車への依存度の高まりから、移動手段として公共交通が選択肢に入っておらず、バス路線や最寄りのバス停を知らない
- ・本来の運賃から引き下げた運賃低減バスの運行により、約 1.2 倍の輸送人員の増加効果がある一方で、さらなる低廉化を望む声が届いている
- ・これまでは公共交通があることに安心感を得ていたが、存在価値だけでは公共交通の維持ができない状況となりつつある

④ 利用実態とニーズの把握によるマーケティング不足

- ・年に 1, 2 回程度のアナログ方式による乗降調査では、利用実態や需要の把握が不十分
- ・駅やバス停までの移動が可能か、自宅前までの迎えが必要か、といった移動手段のモード選択や組み合わせを可能とするニーズ把握が不十分
- ・その結果、期待される機能を果していない
- ・介護サービスの受給に該当しない、元気な高齢者に対する、健康増進、介護予防の目的を達成するための移動サービスの不足

⑤ 過度な自動車依存、環境への影響

- ・通勤通学の約 80%が自家用車（自ら運転、家族等による送迎）に依存した移動方法である
- ・コロナ禍における自家用車移動の慣れにより、バス利用者の戻りは鈍く、コロナ禍前の利用者数への改善は難しい状況
- ・高校生の通学や高齢者の通院等の送迎を担う家族の負担増（時間的制約、就業機会喪失など）
- ・通勤通学時の渋滞発生によるバス遅延への影響
- ・環境への配慮から公共交通利用の必要性は理解しつつも、行動変容につながっていない現状

◆ バス路線等に寄せられる意見を踏まえた課題

- ・通勤通学時（朝夕）の増便及びバスの大型化
- ・閑散時のバス小型化による負担軽減、経費削減
- ・運行間隔の短縮、パターンダイヤの導入
- ・土日休日の運行
- ・鉄道（新幹線）との乗り継ぎの改善
- ・重複区間の解消などの運行効率化
- ・乗務員の接客態度の改善
- ・乗客のマナー改善に向けた取組（整列乗車、混雑時に 2 人掛け座席を 1 人で占領、立ち乗り時に奥に詰めないなど）
- ・バス車両のバリアフリー化、バス停留所の環境改善
- ・キャッシュレス化対応（交通系 IC カードやタッチ決済への対応）
- ・デマンド交通や乗合タクシーなどの新たな交通システムの導入検討
- ・利便性の向上に一定の効果を得ている TicketQR やバスロケーションシステムの周知不足
- ・運賃低減バスの運行存続

(2) 地域公共交通の目指す方向性

① 移動ニーズと交通体系の不整合（ミスマッチ）の解消 課題④に対応

- ・通勤通学、通院や買い物、また、観光やビジネス利用など、移動ニーズの多種多様化により、既存の交通体系による対応に不整合が生じている状況にある中、現状のルートやダイヤの意図を確認するとともに、利用者が期待する機能を満たしているのかを改めて確認し、対応する必要があります

② 地域公共交通の認知度向上、ニーズの収集とサービスへの反映 課題③に対応

- ・利用促進のためには、公共交通（特にバス）に対する、わかりにくさ、使いづらさによる利用への不安感を払拭することが必要であり、学生や子育て世代、また、観光やビジネスで来訪される方が、公共交通に関する情報に気軽にアクセスできる環境整備が必要です
- ・また、実態に沿ったニーズの把握、及び、潜在的なニーズの掘り起こしに努め、運行の効率化、車両のコンパクト化を含めた、サービス水準の最適化に向けた取組が必要です

③ 利用者増加による経営改善と運転手不足の解消 課題②に対応

- ・人口減少による利用者減少や、燃料費高騰などの社会情勢の中、行政による運行継続に係る補助の必要性を認識しつつも、将来にわたっての“対症療法”が困難になることも想定されます
- ・持続可能な地域公共交通とするため、補助のあり方や運行コストに対する適正な運賃負担のあり方を見直すとともに、利用者等にとって費用負担価値のあるものとするため、赤字幅減少に向けた“体質改善”の視点を持った経営改善の必要があります
- ・また、運行存続のためには、経費面の課題解決とともに、運転手不足の課題にも早急に対応する必要があります

④ 新技術等を活用した時代の変化への対応 課題①④に対応

- ・技術の進歩に伴い、利用者にわかりやすい利用案内やリアルタイムの運行状況の情報提供、また、利用状況の把握と分析を可能とするツール等、運行の効率化を可能にするシステムが誕生しています
- ・これらのシステムは、公共交通の利便性向上や情報の即時提供、ニーズの収集等に有効に活用でき、地域の実情や利用者のニーズに応じて、順次、導入を進める必要があります

⑤ 関係者の参画と連携強化によるモビリティマネジメント 課題⑤に対応

- ・移動の課題解決はまちづくりの根幹であり、福祉、教育、商工、観光などの行政関係部署との情報共有を図り、分野横断的に取り組む必要があります
- ・移動に関する多様な課題の解決に向けては、これまで構築を進めてきたプラットフォームによる関係者間の連携を強化するとともに、知見を有する専門家のアドバイスを得ながら、企業や学校など地域との共創によるモビリティマネジメントが必要です

⑥ 「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりへの対応 課題⑤に対応

- ・都市機能の分散化により、行政コストが増加傾向にある中、今後の人口減少社会では、都市機能の集積が不可欠である一方で、車移動を前提として薄く広がった都市では、コンパクト化には限界があります
- ・中心部に都市機能を集積し、郊外部と中心部とを結ぶネットワーク強化による、持続可能なまちづくりのためには、地域公共交通が果たすべき役割は非常に大きいものと捉えています

第3章 地域公共交通に関する基本的な方針と目標

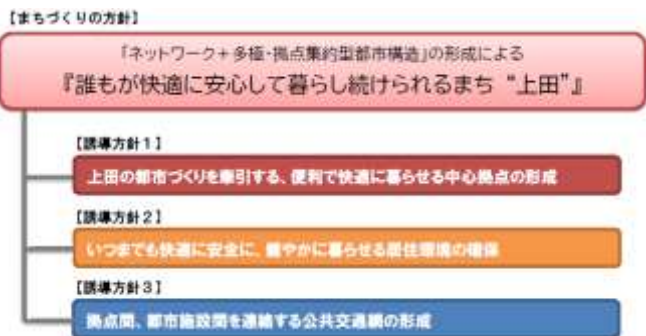
3. 1 まちづくりにおける地域公共交通の位置づけ

(1) 上田市が目指す都市構造

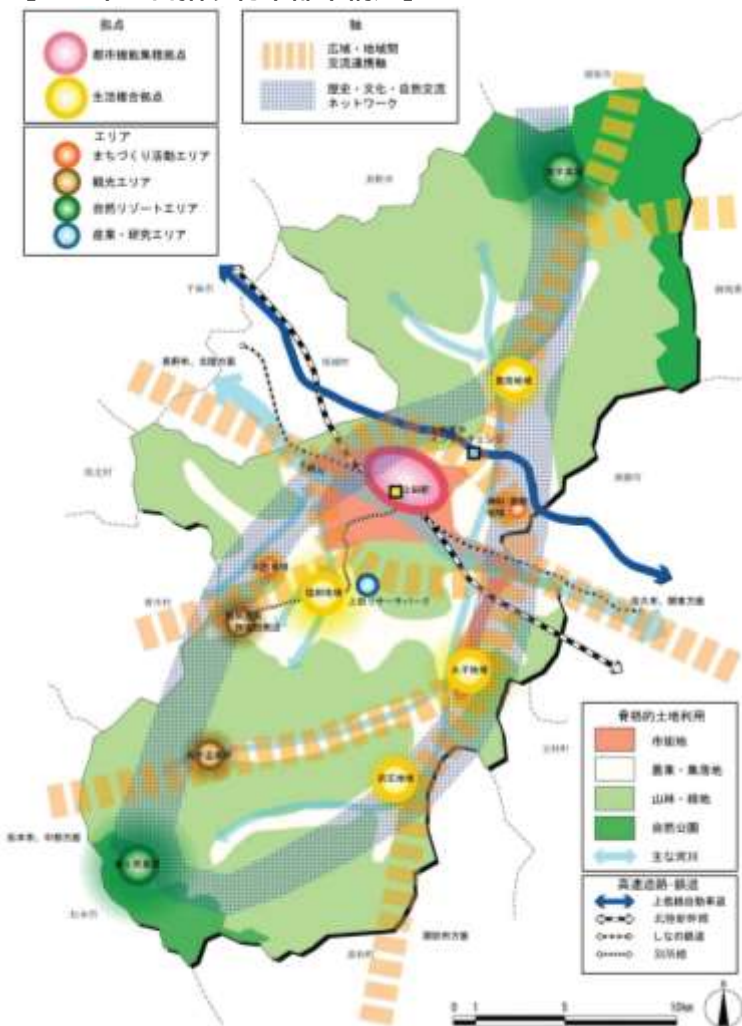
「都市計画マスタープラン」においては、少子高齢化や人口減少社会に対応し、各地域における都市機能の既存ストックを生かした、持続可能で暮らしやすい「循環型都市機能集積拠点」や「生活複合拠点」の形成に努め、これらの拠点の周辺に居住を誘導することで、人口密度を維持し、拠点間を公共交通や道路網で結ぶことで「ネットワーク」を形成する、一体的かつ持続可能な都市構造を目指しています。

また、「立地適正化計画」においては、「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の実現に向け、公共交通の中核結節点である上田駅を中心とした中心拠点周辺区域や、依田窪地域の中心的な役割を担う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。

地域の拠点については、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、立地適正化に向けたまちづくりの方針及び誘導方針を設定しています。



【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、上田市立地適正化計画と本計画との連携を強化し、都市機能や居住の誘導と連動させながら、まちづくりの将来像の実現に必要な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。

地域公共交通は、多様な暮らし方と働き方を支え、ウェルビーイングを高める基盤的な社会インフラと捉え、幅広い社会課題の解決のために求められる役割と価値を以下のとおり位置づけます。

▶ 地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生や高齢者、障がい者、妊産婦等の移動手段の確保

▶ 人の交流の活発化

観光客等の来訪者の利便性や地域内での回遊性の向上により人の交流を活発化

▶ まちのにぎわい創出や健康増進

外出機会の増加によるにぎわいの創出や、歩くこと、外出先での目的による健康増進

▶ コンパクトシティ+ネットワークの実現

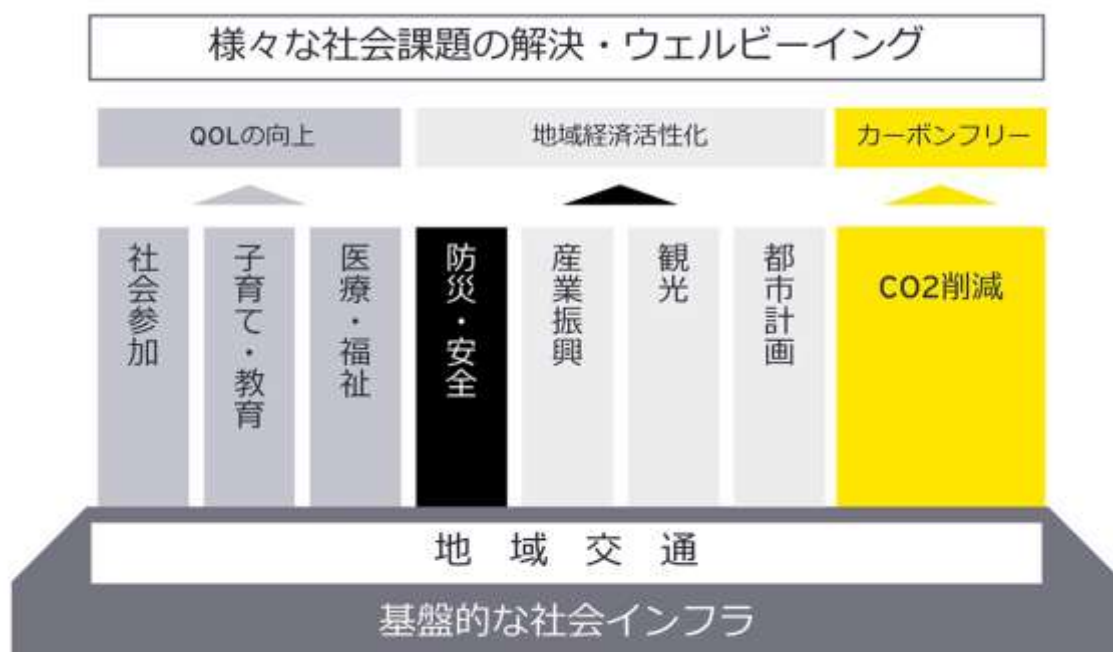
都市機能を集約した拠点同士や拠点と居住地域を結ぶ交通手段の提供

▶ DX^{※1}及びGX^{※2}の推進

利便性の向上のための先進的な技術や環境に優しい技術の活用

※1：DX（デジタルトランスフォーメーション：Digital Transformation）とは、データとデジタル技術を活用して、顧客や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とともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立するものです。（経済産業省 デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドラインより）

※2：GX（グリーントランスフォーメーション：Green Transformation）とは、脱炭素社会に向けた取り組みを指し、GXはカーボンニュートラル（生産活動や人為的活動を行った際に、大気中に排出される二酸化炭素と大気中から吸収(固定)される二酸化炭素が等しい量であり、全体としてゼロとなっている状態を指す）実現のため、地球温暖化による気候変動や異常気象の加速を抑えることを目的としており、カーボンニュートラルの実現を2050年までの目標としています。



(参考) EYSC インフラストラクチャー資料引用

3. 2 計画の基本方針

上位・関連計画による方針、まちづくりにおける地域公共交通の果たすべき役割や、現在、地域公共交通が抱える課題を踏まえ、次のとおり本計画の基本方針を定めます。

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 ～

3. 3 計画の目標

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 方向性①②に対応

本市には、北陸新幹線、しなの鉄道、別所線による鉄道網があり、また、上田駅を起点に多くのバス路線が運行されていますが、公共交通の存在が認知されていても、最寄りのバス停や乗り方がわからないなどの声が少なくありません。

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 方向性③⑤に対応

持続可能なまちづくりの推進のため、人々の移動を担う地域公共交通が担う役割は、非常に大きなものと捉えており、その役割を果たすため、利用者や住民をはじめとした地域関係者、交通事業者、行政の連携と協働による取組が必要です。

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 方向性④に対応

令和2年度より、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（一部バス路線を除く）、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（バスロケーションシステム^{※1}）。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によるバスのオープンデータ化^{※2}、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、車両のEV化や自動運転など、GXへの展開も視野に入れた取組の推進を検討します。

※1：バスロケーションシステムは、GPS等を用いてバス車両の位置情報を収集し、スマートフォンやパソコン、バス停留所の表示板等に情報提供するシステムであり、これにより、渋滞や雨などの理由により、バス運行に遅延が生じているときの、バス待ちのイライラや不安が解消できます。

※2：GTF S（General Transit Feed Specification）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て、アメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。一定のルール（項目やファイル名の形式）に沿って作られたTXTファイル群で構成され、「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。

3. 4 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明確に位置づけ、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。

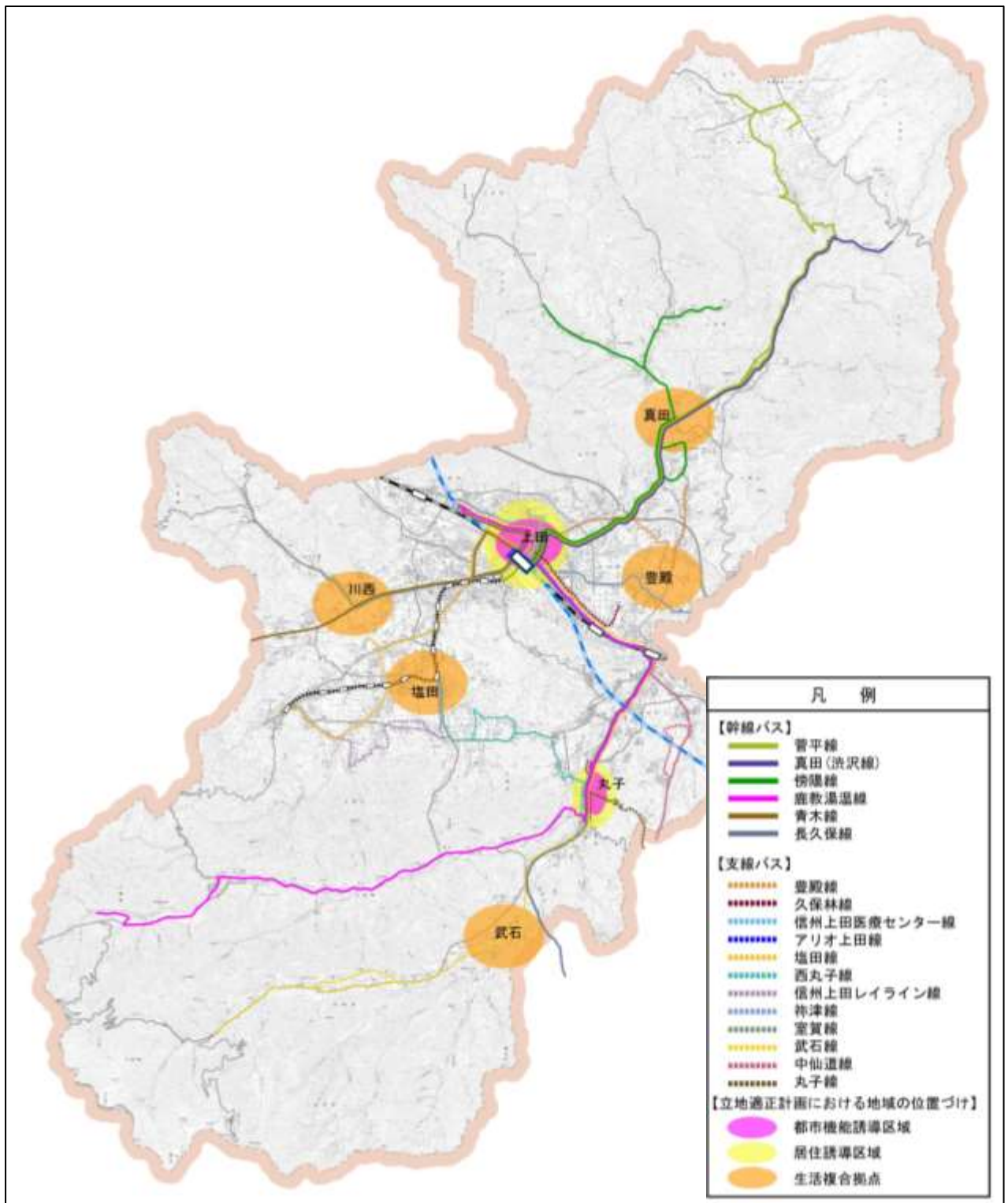
- ・輸送能力の大きい「鉄道軸」によって、都市間と地域内の広域的な移動サービスを提供する。
- ・「都市機能集積拠点」(中心市街地)と「生活複合拠点」(各地域)は「幹線バス軸」により結び、需要に応じつつ、一定水準以上の高いサービスレベルで結ぶ。
- ・「生活複合拠点」(各地域)の中やその先を需要に応じて「支線バス軸」により効率的に結ぶ。
- ・観光的要素の強い広域バスは、市内での移動も含め主として上田市と市外を結ぶ。
- ・デマンド交通は地域内における生活利用の交通手段として位置づける。
- ・タクシーは鉄道やバスではカバーできない、細かなニーズを担う公共交通手段として位置づける。
- ・その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

表 3-1 各交通モードの位置づけ・機能・役割

軸	位置づけ	機能・役割	路線、系統ほか
鉄道軸	幹線鉄道	上田市内と市外(都市間)の広域交通を担う。	・北陸新幹線 ・しなの鉄道
	支線鉄道	上田駅と別所温泉を結び、地域内の基幹的な移動を担う。	・上田電鉄別所線
幹線バス軸	幹線バス	市内各地域から上田駅周辺の市街地への移動を担う。	・菅平高原線 ・傍陽線 ・青木線 ・真田線(渋沢線) ・鹿教湯線 ・長久保線
	広域バス	上田市内と市外(都市間)の広域交通を担い、観光需要にも対応する。	・上田草津線 ・上田松本直行バス
支線バス軸	支線バス	幹線バスが運行されていない区域を中心に運行し、交通結節点等において幹線バスや鉄道に接続する。	・豊殿線 ・信州上田医療センター線 ・アリオ上田線 ・西丸子線 ・祢津線 ・武石線 ・丸子線 ・久保林線 ・塩田線 ・信州上田レイライン線 ・室賀線 ・中仙道線
	地域バス	市街地や各地域内における高齢者、通勤・通学者、諸施設利用者等の交通手段を確保する。	・上田市街地循環バス(青バス・赤バス) ・オレンジバス
デマンド交通		地域内における高齢者、諸施設利用者(一部通学者含む)等の交通手段を確保する。	・丸子デマンド交通 ・武石デマンド交通
タクシー		鉄道やバスではカバーできない、細かなニーズに対応する。	・一般タクシー
その他		鉄道やバスではカバーできない、特定のニーズや目的に対応する。	・真田ふれあいバス ・スクールバス ・地域が主体となった輸送サービス ・福祉有償運送、介護タクシー ・お買い物バス
		既存の移動手段を自由に使えない方の個別のニーズに対応する。	・家族による送迎 ・ご近所による送迎(共助による輸送)
		その他(個別のニーズ、趣向に対応したメニュー)	・カーシェアリング、レンタカー ・シェアサイクル、レンタサイクル

※赤字：地域間幹線系統確保維持国庫補助金対象路線

青字：地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金対象路線



※幹線鉄道、支線鉄道、幹線バス、支線バスのみ表示

図 3-1 目指す公共交通の体系イメージ

第4章 計画の目標値及び目標を達成するために取り組む事業

4.1 評価指標と目標値

(1) 評価指標と目標値

本計画の評価指標と目標値を次のとおり設定します。

表 4-1 評価指標及び目標値

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 QRコード決済アプリ利用率	13.22%	50.00%
	評価指標6 GTF S整備率	31.80%	100%

※社会情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて中間年に目標値の見直しを行います。

(2) 評価指標の設定根拠及び算出方法

利用回数に関わる評価指標1・2は、次節に記載する、サービス水準の最適化や利便性向上、モビリティマネジメントの取組などによる効果、

また、上田市が進めるGXの取組などによる意識醸成により住民一人一人が目指せる取り組み目標に配慮し、その他の評価指標はこれらによる波及的要素や、交通事業者、行政でのさらなる取り組み目標として以下のとおり設定しました。

■評価指標1：人口1人あたりバス利用回数の考え方

- ・使用データは、各交通事業者による会計年度バス利用者数を用いる。
- ・基準値は、2022年実績（総利用者数 970,956 人 ÷ 153,859 人（令和4年度））^{※1}
- ・目標値は、**住民1人あたり、基準年より年に1往復（2回）バスを利用**することを目標とする。（目標とする総利用者数は127.7万人で、概ねコロナ前の利用者数に相当）
- ・算出方法は、バス総利用者数 ÷ 上田市統計による10月1日現在の人口

※1：路線バス、循環バス、オレンジバス、その他路線（武石デマンド交通スマイル号）の実績。ただし、2018年以降に廃止した佐久上田線、御屋敷公園線、東塩田線、県道川西線、まちなか循環バス、あやめ号の利用者数は除く。なお、信州の鎌倉シャトルバスの実績は、信州上田レイライン線として見込む。

■評価指標2：人口1人あたり別所線利用回数の考え方

- ・使用データは、上田電鉄株式会社による会計年度利用者統計を用いる。
- ・基準値は、2022年実績（総利用者数 971,500 人 ÷ 153,859 人（令和4年度））
- ・目標値は、**住民1人あたり、基準値より年に0.5往復（1回）多く利用すること**を目標とする。（目標とする総利用者数は112.5万人で、別所線災害復旧事業に係る「長期的な運行の確保に関する計画」における目標値）
- ・算出方法は、別所線総利用者数 ÷ 上田市統計による10月1日現在の人口

■評価指標3：バス運行事業の収支率の考え方

- ・使用データは、会計年度における全路線の経常費用及び運送収益を用いる。
- ・基準値は、2022年実績（運送収益 14,082 万円、経常費用 50,258 万円）
- ・目標値は、バスの運行に係る経費は、経費削減も重要な視点であるが、サービスレベルの向上や運転手確保のためには人件費への適正な転嫁も大事であり、運送収益を新型コロナウイルスによる影響前の2018年度における利用者1人あたり運送収益レベルに戻し、評価指標1による利用者数の増加を考慮したものとする。
- ・算出方法は、運送収益 ÷ 経常費用

■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の考え方

- ・使用データは、各交通事業者による会計年度のバス利用者数とバス運行維持に係る経費を用いる。
- ・基準値は、2022年実績（運行維持に係る経費（経常費用）50,258 万円 ÷ 総利用者数 972,477 人（令和4年度））
- ・目標値は、運行経費は、上記の評価指標3を踏まえ、バス総利用者数を新型コロナウイルスによる影響前の2018年度におけるレベルに戻し、評価指標1による利用者数の増加を考慮したものとする。
- ・算出方法は、運行維持に係る経費（経常費用） ÷ 総利用者数

■評価指標5：QRコード決済アプリ利用率の考え方

- ・使用データは、各交通事業者からの年度利用者統計、QRコード決済利用者数を用いる。
- ・基準値は、2022年実績
- ・目標値は、政府が2018年4月に策定した「キャッシュレス・ビジョン」では、キャッシュレス決済比率を2025年までに40%程度にするという目標を掲げていることを踏まえ、上田市における2027年目標は50.00%とする。
- ・算出方法は、公共交通におけるキャッシュレス利用者数 ÷ 総輸送人員数

■評価指標6：G T F S整備率の考え方

- ・使用データは、定時定路線数と、うちG T F S整備済路線数を用いる。
- ・基準値は、2022年実績より（G T F S整備済路線数 7、定時定路線数 22）
- ・目標値は、G T F Sの整備により経路検索が可能となるが、整備の有効性が認められる路線への導入を優先することとし、利用者が特定される路線（オレンジバス、真田ふれあいバス）、路線検索の必要がない路線（丸子デマンド交通、武石デマンド交通スマイル号）を除き算出した数値とする。
- ・算出方法は、G T F S整備済路線数 ÷ 定時定路線数^{※2}

※2：上田草津線及び上田松本直行バスを含み、オレンジバス、丸子デマンド交通、武石デマンド交通スマイル号、真田ふれあいバスを除く

4. 2 目標を達成するために取り組む事業

本計画の目標を達成するため、以下の事業について、事業主体を中心に取り組みます。

表 4-2 計画目標を達成するために取り組む事業

取組内容	目標 1	目標 2	目標 3	事業主体
(1) ニーズに対応したサービス水準の最適化				
① バス・都市間バス運行の維持・確保に向けた改善	●		●	協議会、上田市、交通事業者、青木村、立科町、長和町、松本市、嬭恋村、草津町
② デマンド交通運行の維持・確保に向けた改善	●		●	協議会、上田市、交通事業者
③ 交通事業者の人材確保への支援		●		協議会、上田市、交通事業者
(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	●			協議会、上田市、交通事業者
② 別所線の維持・活性化	●	●		協議会、上田市、交通事業者
③ きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者
④ 地域等が主体となった移動手段の確保		●		協議会、上田市、交通事業者、地域等団体
⑤ シェアサイクルと交通機関との連携	●	●	●	協議会、上田市、千曲市
(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	●		●	協議会、上田市、交通事業者
② 乗継割引制度の継続、拡充の検討	●		●	協議会、上田市、交通事業者
③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討	●		●	協議会、上田市
④ 高齢者の外出支援制度の導入検討	●		●	協議会、上田市、交通事業者
(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	●		●	協議会、上田市、交通事業者
② 高校生の通学手段の公共交通利用への転換促進	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者
③ バスの乗り方教室の開催	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者
④ 小学生夏休みキッズバス事業の実施	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者
(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	●		●	協議会、上田市、交通事業者
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（G T F S）	●		●	協議会、上田市、交通事業者
③ 安心・安全に利用できる環境の整備	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者
④ 先進技術（E V車両）を活用した新たなモビリティの導入検討	●			協議会、上田市、交通事業者
(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	●	●	●	協議会、上田市、交通事業者、沿線自治体
② 商業施設等と連携した利用促進策の実施	●	●	●	協議会、交通事業者、商業施設、医療施設

4. 3 事業の具体的な内容と実施時期

(1) ニーズに対応したサービス水準の最適化

表 4-3 鉄道、バス等の運行の概要 (1)

位置づけ	鉄軌道・路線名 (運行形態・運行事業者)	運行頻度			主な役割	主な利用先、 沿線施設等
		平日	土曜	休日		
幹線 鉄道	北陸新幹線 (東日本旅客鉄道)	上り 26 本 下り 27 本	上り 26 本 下り 26 本		生活、通勤 通学、観光、ビジネス	上田駅
	※ 臨時列車は除く					
	しなの鉄道線 (しなの鉄道)	上り 28 本 下り 34 本	上り 27 本 下り 31 本		生活、通勤 通学、観光、ビジネス	上田駅、西上田 駅、大屋駅、信濃 国分寺駅
支線 鉄道	別所線 (上田電鉄)	上り 24 本 下之郷発 4 本 下り 28 本 下之郷発 1 本 下之郷止まり 3 本	上り 21 本 下り 22 本	下之郷発 2 本 下之郷発 1 本 下之郷止まり 1 本	生活、通勤 通学、観光	上田駅、下之郷 駅、別所温泉駅、 長野大学、上田女子 短期大学
幹線 バス	菅平高原線 (定時定路線・ 上田バス)	上り 7 本 (7~9, 12~3 月 10 本) 下り 8 本 (7~9, 12~3 月 11 本)			生活、通勤 通学、観光	上田駅、染谷丘高 校、真田地域自治 センター、菅平高 原
	真田線 (定時定路線・ 上田バス)	上り 8 本 下り 8 本	上り 8 本 下り 8 本	上り 5 本 下り 4 本	生活、通勤 通学、観光	上田駅、染谷丘高 校、真田地域自治 センター
	真田線(渋沢線) (定時定路線・ 上田バス)	上り 8 本 下り 8 本	上り 8 本 下り 8 本	上り 5 本 下り 4 本	生活、通勤 通学、観光	上田駅、染谷丘高 校、真田地域自治 センター
	傍陽線 (定時定路線・ 上田バス)	上り 11 本 (7 本) 下り 12 本 (7 本)	上り 11 本 (4 本) 下り 11 本 (6 本)	-	生活、通勤 通学、観光	上田駅、染谷丘高 校、真田地域自治 センター
	鹿教湯線 (定時定路線・ 千曲バス)	上り 16 本 下り 17 本	上り 10 本 下り 11 本		生活、通勤 通学、観光	上田駅、イオン上 田、大屋駅、丸子 中央病院、丸子修 学館高校、丸子 駅、鹿教湯温泉
	青木線 (定時定路線・ 千曲バス)	上り 15 本 下り 17 本	上り 11 本 下り 12 本		生活、通勤 通学、観光	上田駅、青木ター ミナル
	長久保線 (定時定路線・ JRバス関東)	上下各 6 本			生活、通勤 通学、観光	上田駅、イオン上 田、大屋駅、丸子 中央病院、丸子修 学館高校、丸子 駅、依田窪病院、 姫木平、男女倉
支線 バス	豊殿線 (定時定路線・上田バス)	上下各 9 本		-	生活、通勤 通学、観光	上田駅
	久保林線 (定時定路線・上田バス)	上下各 4 本		-	生活、観光	上田駅、イオン上 田
	信州上田医療センター線 (定時定路線・上田バス)	上下各 18 本		上下各 8 本	生活、通勤 通学、観光	上田駅、信州上田 医療センター
	アリオ上田線 (定時定路線・上田バス)	上下各 14 本		上下各 8 本	生活、観光	上田駅、アリオ上 田
	塩田線 (定時定路線・上田バス)	上下各 3 本		-	生活、通勤 通学、観光	上田駅、上田千曲 高校、川西病院塩 田病院、別所温泉

表 4-4 鉄道、バス等の運行の概要 (2)

位置づけ	鉄軌道・路線名 (運行形態・運行事業者)	運行頻度			主な役割	主な利用先、 沿線施設等
		平日	土曜	休日		
支線 バス	西丸子線 (定時定路線・上田バス)	上り 6 本 下り 7 本	上り 4 本 下り 4 本	-	生活、通勤 通学、観光	下之郷駅、丸子修 学館高校、丸子駅
	信州上田レイライン線 (季節運行) (定時定路線・上田バス)	上下各 5 本			観光	下之郷駅、日本遺 産構成文化財群、 無言館、別所温泉
	柗津線 (定時定路線・千曲バス)	上り 9 本 下り 10 本	-	-	生活、通勤 通学、観光	上田駅、小林脳神 経外科
	室賀線 (定時定路線・千曲バス)	上り 4 本 下り 6 本	-	-	生活、通勤 通学、観光	上田駅、室賀温泉
	武石線 (定時定路線・千曲バス)	上り 2 本 下り 3 本	-	-	生活、通勤 通学、観光	上田駅、イオン上 田、大屋駅、丸子 修学館高校、丸子 中央病院、丸子駅
	中仙道線 (定時定路線・ 東信観光バス)	上り 9 本 下り 10 本	上り 9 本 下り 10 本	-	生活、通勤 通学、観光	大屋駅、椀子ワイ ナリー、蓼科高 校、立科町役場
	丸子線 (定時定路線・ 東信観光バス)	上下各 6 本			生活、通勤 通学、観光	丸子駅、丸子修 学館高校、立科町 役場
地域 バス	上田市街地循環バス (青バス) (定時定路線・ 上田バス)	東コース 4 本 西コース 5 本		-	生活、通 学、観光	イオン上田、上田 東高校、合同庁 舎、上田染谷丘高 校、信州上田医療 センター、上田城 跡、アリオ上田、 高齢者福祉センタ ー、上田西高校
	上田市街地循環バス (赤バス) (定時定路線・ 上田バス)	東コース 5 本 西コース 4 本		-	生活、通 学、観光	同上
	オレンジバス (地域ごと曜日運行) (定時定路線・ 上田バス、千曲バス)	6 地域(コース) 週 2 回		-	生活	高齢者福祉センタ ー、アリオ上田、 アクアプラザ上田
	丸子デマンド交通 (エリア運行、停留所方式 ・上田観光自動車、 和田バス)	9:00~12:00 /13:00~16:00	-	-	生活	丸子駅、沢田商店 街、丸子中央病 院、岸医院、丸子 ベルプラザ、丸子 図書館
	武石デマンド交通 (武石スマイル号) (定時出発、エリア運行 ・上田観光自動車、 和田バス)	武石⇄ 長和/丸子 各 5 往復 武石⇄大屋 2 往復	-	-	生活、通学	丸子駅、沢田商店 街、丸子中央病 院、依田窪病院、 岸医院、たけなか 医院、丸子ベルプ ラザ、丸子図書 館、大屋駅
広域 バス	上田草津線 (定時定路線・ 上田バス)	上下各 2 本 (4~11 月) 上下各 3 本 (12~3 月)			観光	上田駅、新鹿沢温 泉、万座・鹿沢口 駅、草津温泉
	上田松本直行バス (曜日運行) (定時定路線・ 千曲バス)	-	上下各 2 本		観光	上田駅、生島足島 神社、鹿教湯温 泉、松本バスター ミナル
その他 バス	真田ふれあいバス (月・水・木・金曜日運行) (定時定路線・ 社会福祉協議会)	(長・本原/ 傍陽 方面) 迎え 1 本 送り 2 本	-		-	生活

※ 地域間幹線系統確保維持国庫補助金対象路線：菅平高原線、真田線、鹿教湯線、青木線
 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金対象路線：久保林線、信州上田医療センター線、塩田線、室賀線、
 上田市市街地循環バス

① バス、都市間バスの運行の維持・確保に向けた改善

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や観光客等来訪者の市内及び都市間における移動手手段の確保・維持 ・利用状況に係るデータの収集、分析を踏まえた運行改善による利用者数の増加、都市間交流人口の増加及び都市間連携の維持・強化 ・バス運行の使いづらさ、わかりにくさを解消し、使いたいと思う人が利用できる運行体系の構築 ・自家用車による移動や送迎から公共交通への転換促進 						
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の基幹的な公共交通ネットワークを形成しているバスや、上田市と近隣自治体を連絡している青木線、中山道線、丸子線、長久保線、上田草津線、上田松本直行バスについて、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用を継続し、安定的な路線運行を継続します。 ・日々の利用実態データの収集、分析や利用者の声を踏まえ、移動傾向や移動量に基づいた最適な車両配置、ダイヤやルート等の改善に向けた協議を進めるとともに、近隣自治体との連携によるPR活動により利用促進を図ります。 ・限られた資源のなかで、各路線に期待されている機能を充足し、サービス水準を最適化させるため、以下の施策を検討します。 <ol style="list-style-type: none"> 1 わかりやすく使いやすい運行体系とするためのパターンダイヤ化 2 朝夕の通勤通学時間に合わせた運行本数の充実、車両の大型化 3 都市機能誘導区域、居住誘導区域における運行時間帯の拡大 4 並行して運行している鉄道とバス路線における運賃体系の共通化 (その他) 閑散時のバス小型化による負担軽減及び経費削減、運行間隔の短縮、土日休日の運行、重複区間の解消などの運行効率化 						
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者、青木村、立科町、長和町、松本市、嬭恋村、草津町						
実施時期	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">時期</th> <th style="width: 85%;">項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">通年</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、都市間バスの運行継続 ・利用実態データの収集・分析 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">随時</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル水準の最適化に向けた、利用実態や利用者の声に基づく、最適な車両配置、及びダイヤ、ルートや運行日の改善の協議 ・関係団体等との連携によるPR活動 </td> </tr> </tbody> </table>	時期	項目	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、都市間バスの運行継続 ・利用実態データの収集・分析 	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル水準の最適化に向けた、利用実態や利用者の声に基づく、最適な車両配置、及びダイヤ、ルートや運行日の改善の協議 ・関係団体等との連携によるPR活動
	時期	項目					
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、都市間バスの運行継続 ・利用実態データの収集・分析 					
随時	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル水準の最適化に向けた、利用実態や利用者の声に基づく、最適な車両配置、及びダイヤ、ルートや運行日の改善の協議 ・関係団体等との連携によるPR活動 						

② デマンド交通運行の維持・確保に向けた改善

実施の目的	・丸子デマンド交通及び武石デマンド交通「スマイル号」による市民の地域内における移動手段の確保・維持	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証の返納者や自家用車を自由に使えない市民の移動機会の確保のため、安定的な運行を確保・維持します。 ・日々の利用実態データの収集、分析や利用者の声を踏まえ、移動傾向や移動量に基づいた最適な車両配置や乗降場所の再配置などの運行改善を行い、利用者数の増加を目指します。 ・地域の特性やニーズに合わせ、AI オペレーションシステム機能を備えたデマンド交通の調査研究を進めます。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の運行継続 ・利用実態データの収集・分析
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態や利用者の声に基づく、最適な車両配置や乗降場所の再配置等運行方法の改善の協議 ・地域の特性やニーズに応じ、AI 機能を備えたデマンド交通の調査研究

③ 交通事業者の人材確保への支援

実施の目的	・交通事業者の運転手不足や高齢化の課題解消	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・求職者と求人事業者の出会いの場である就職説明会に積極的に参加するとともに、バス事業に係る会社説明会を開催するなど、若年者や女性の運転手の採用、定着化に向けた取組を実施します。 ・若手、女性の運転手登用促進のため、免許取得に係る費用支援制度の導入を検討します。 ・高校生、大学生の新卒者等に対して、地元（企業）で働くことの魅力発信を行い、就職先の選択肢のひとつとなるよう情報発信を行います。 ・上田地域への移住に興味を持つ方に向けて、運転手の仕事に焦点を当てた相談会の開催を検討するなど、移住者確保と運転手確保をセットにして取り組みます。 ・市民をはじめ若者や女性にあこがれを持たれる職業、企業となるよう、魅力発信に努めます。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・採用、定着化に向けた取組の実施 ・各種、企業説明会、就職面接会への参加
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・上田市への移住と運転手確保に焦点を当てた相談会等の検討、実施 ・運転体験会の検討、実施 ・免許取得に係る費用支援制度の導入を検討

(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

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線鉄道と幹線バスの接続確保による市外との移動の円滑化 ・幹線鉄道と支線鉄道の接続確保により、別所温泉方面と市外との結節性を強化し、移動の円滑化を図ります。 ・支線鉄道、支線バスや地域バスとの接続性を確保し、利便性の向上、移動の円滑化を図ります。 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・上田駅を発着する北陸新幹線、上田駅及び大屋駅を発着するしなの鉄道との接続性を考慮し、幹線バスのダイヤを可能な限り調整し、特に、通勤・通学時間帯における北陸新幹線は東京方面、しなの鉄道は長野方面との接続を確保します。 ・上田駅における北陸新幹線及びしなの鉄道との接続性を考慮し、別所線のダイヤを可能な限り調整します。 ・別所線の駅において接続する支線バス、地域バスのダイヤを可能な限り調整し、特に、下之郷駅を発着する別所線との接続性を考慮し、西丸子線及び信州上田レイライン線のダイヤを可能な限り調整します。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通モード間の接続性の確保及び改善 ・関係団体等との連携によるPR活動

② 別所線の維持に向けた活性化

実施の目的	・鉄道軸による地域内移動確保のための別所線の維持に向けた活性化	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運行のための施設の維持・整備を継続し、利便性向上のための運行本数やダイヤの改善などの検討を行います。 ・具体的には、下記に掲げる別所線の維持・整備の実施、改善に向けた取り組みの検討を行います。 <ol style="list-style-type: none"> 1 構造物・電気設備・路線・車両等の維持・整備 2 駅・関連施設等の維持・整備 3 運行本数の増加、ダイヤの改善 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・別所線の運行継続 ・安全運行のための施設の維持、整備を継続 ・利用実態データの収集、分析
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベル水準の最適化に向けた、利用実態や利用者の声に基づく、運行本数の増加、ダイヤの改善の協議

③ きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域やきわめて需要が少ない地域への対応などに向けた移動手段の確保 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 24時間365日、区域を定めずに運行するタクシーは地域の移動を支える重要な交通手段であり、鉄道やバスではカバーできない交通空白地域や、きわめて需要が少ない地域への対応が可能である。 タクシーを気軽に利用できる環境づくりに向けた、タクシー利用助成制度の拡充やTicketQRとの連携を検討する。 また、定額タクシー導入に向けた調査研究を進める。 	
		
	出典：中国運輸局「地域公共交通としての「タクシー助成制度」の活用に向けて」	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	随時	<ul style="list-style-type: none"> タクシー利用助成制度の拡充やTicketQRとの連携を検討 定額タクシー導入に向けた調査研究

④ 地域等が主体となった移動手段の確保

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者をはじめとした移動制約者支援の視点を踏まえた、地域が主体となった移動手段の確保 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 地域内移動の担い手として、共助・地域支え合い（ボランティアによる輸送サービスなど）による移動手段の確保を推進するため、地域の活動を後方支援するとともに、既存する、一般乗合旅客自動車運送事業、まちづくりや高齢者の移動支援の視点による補助制度の活用について、情報提供を行います。 地域における移動手段の確保策として、他地域への普及のための周知・PRを図ります。 移動制約高齢者を対象としたボランティアによる移動サービスや福祉有償運送事業の担い手確保のため、運転者講習会を継続して実施します。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者、市民、地域	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体の活動に対する後方支援、補助制度等の情報提供 移動手段確保策普及のための周知、PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> 運転者講習会の実施

⑤ シェアサイクルと交通機関との連携

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・主要駅や主要施設等へのサイクルポート設置によるサイクルアンドライドの促進 ・二次交通手段の確立 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通と接続する移動手段の充実は、市民のみならず観光客等来訪者の移動を支えるうえで重要であります。 ・令和3年度から実施している「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」における利用者ニーズや、二次交通としての有効性について検証し、社会実装に向けた検討を進めます。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、千曲市	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態データの収集、分析 ・利用者ニーズ及び二次交通の有効性の検証
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実装化に向けた課題解決の検討

(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

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の運賃負担を軽減することによるバス路線の確保・維持・活性化 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民生活に不可欠なバス路線を確保・維持・活性化するため、利用者の負担軽減の視点により、平成25年10月1日から6年間の実証運行を経て、「路線バス運賃低減施策」を、令和7年9月30日までを第4期目として運行を継続中です。 ・コロナの影響による利用者減少に伴う行政負担の増大を抑制する必要もあることから、運賃低減施策の内容や方法についての検証を行います。 ・TicketQRの機能を活用し、運賃低減施策を市民限定やTicketQR利用者限定にするなど、制度の見直しを含めた検討を進めます。また、菅平高原スキー場リフト券をはじめとした連携による利用促進に向け、施設、団体等との検討を進めます。 ・運賃低減施策により、通学定期券購入の負担軽減にも対応していることから、中学3年生、高校在校生向けの通学利用促進チラシを引き続き作成のうえ配布し、通学利用増加に向けた周知を徹底します。 ・長久保線、丸子線、中仙道線の運賃低減バス事業の導入に向けて、関係機関と協議を進めるとともに、鹿教湯線と武石線を含めた運行の連携と効率化を図ります。 	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃低減バス運行継続 ・利用促進に向けた周知、PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関や団体との共創による利用促進策の検討、協議 ・運賃低減施策へのTicketQRの活用検討 ・第4期終了後、令和7年10月以降を見据えた負担のあり方、制度の見直しを含めた検討



(上田市HPより)

② 乗継割引制度の継続、拡充の検討

実施の目的	・乗継割引による利用促進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・真田自治センター入口と丸子駅バス停にて行われている乗継割引を継続します。 ・鉄道とバスなど異なる事業者間乗り継ぎについても、利便性向上及び利用促進のため、TicketQR を活用した割引制度の導入について検討、協議を行います。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	・乗継割引の継続
	随時	・TicketQR を活用した割引制度の導入検討

③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討

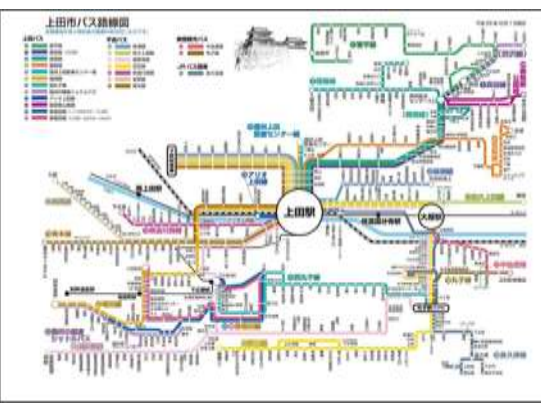

実施の目的	・通学定期券購入補助による学生の利用促進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現制度では、居住地区または市内における通学距離を、通学定期券補助の要件としていますが、学生の公共交通利用を促進するため、補助対象の範囲拡大について検討、協議を行います。 ・また、補助対象の範囲拡大とともに、TicketQR を活用した一定額で市内全公共交通が利用できる体系づくり、サブスクリプション方式の導入などを検討する。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	・通学定期券購入補助を継続
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・補助対象範囲拡大の検討 ・TicketQR の活用によるサブスクリプション方式の導入などの検討

④ 高齢者の外出支援制度の導入検討

実施の目的	・タクシー利用助成制度の導入や運転免許証自主返納者への支援拡充による高齢者外出支援	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、運転免許証自主返納者には1人1回限りタクシー利用補助券1万円分を交付していますが、高齢者の外出を更に支援するため、TicketQR を活用した支援制度の導入について検討、協議を行います。 ・運転免許証の自主返納に限定しない移動支援策として、免許所持の有無に関わらないタクシー利用助成制度の導入などについて、関係者間における検討を進めます。 ・現行の運転免許証自主返納促進事業の啓発やタクシー利用促進に関するチラシを作成のうえ、周知に努めます。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成制度を継続 ・制度内容の周知、PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証返納者に限定しない移動支援に向けた現行制度の拡充の検討 ・TicketQR の活用による支援制度導入の検討

(4) 行動変容に向けたモビリティマネジメントの推進

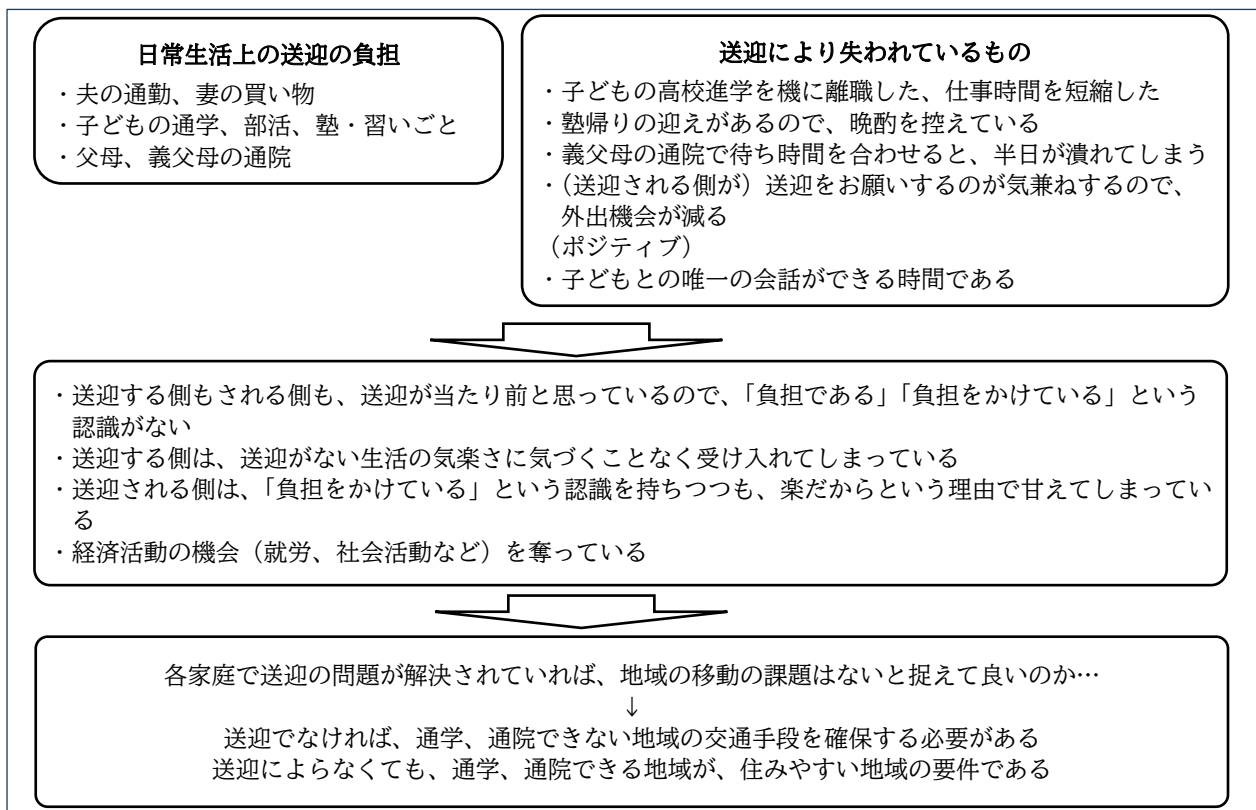
① 利用者に応じたわかりやすい公共交通の案内、情報発信

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすい情報発信による使いやすい公共交通 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用できる環境にあるものの、利便性の高さから自家用車を利用する人が多いのが現状であり、普段公共交通を利用しない人が、公共交通を利用したいと思った時に的確に情報が手元に届くよう、効果的な情報発信に努めます。 ・バス系統、ダイヤ等をわかりやすく表示したパンフレットを配布し、「おでかけ」ができるきっかけづくりを推進します。 ・別所線の利用促進チラシを作成のうえ配布するとともに、公共施設等に設置することで、利用促進を図ります。 ・また、割引率の高いマイレールチケット QR を販売し、利用促進に努めます。 ・上田駅と大屋駅に設置している乗継案内表示板について、ダイヤ変更等に合わせて適宜修正し、乗継利用者に対する正確な情報提供を行うことで利便性を高めます。 ・また、GTF S データとバスロケーションシステムとの連携も視野に入れ、上田駅前等へのデジタルサイネージの新規設置を検討します。 	 <p>(現在の路線図)</p>  <p>(上田電鉄株式会社HPより)</p>
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・路線図、時刻表の作成、配布 ・正確で効果的な情報発信 ・TicketQR 活用によるマイレールチケットやプリペイド券の発行による利用促進
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・利用への不安を解消するための、わかりやすく使いやすいバスマップ作成の検討 ・情報発信のデジタル化の検討

② 高校生の通学手段の公共交通利用への転換促進

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行の使いづらさ、わかりにくさを解消 ・親御さんの自家用車による送迎から公共交通への転換促進 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線や時刻表、定期券などの情報を提供し、高校へのバス通学が可能であることを周知します。 ・運賃低減施策により、通学定期券購入の負担軽減にも対応していることから、高校進学を予定する中学3年生、高校在校生向けの通学利用促進チラシを引き続き作成のうえ配布し、通学利用増加に向けた周知を徹底します。 ・定期的な利用状況調査や高校への聞き取り調査を行うことにより、現在のネットワークが十分なものか、現状のダイヤや仕業で充足されているのか確認を行いながら、限られた資源のなかで、サービスレベルを向上させるため、以下の対応策を検討します。 <ol style="list-style-type: none"> 1 朝夕の通学時間に合わせた運行本数の充実 2 鉄道との接続性の確保 3 並行して運行している鉄道とバス路線における運賃体系の共通化 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	・通学における公共交通利用促進のための周知、PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の交通ネットワークによる充足状況の確認 ・サービスレベル向上のための運行体系の見直しの検討


※ 「各家庭における送迎の負担問題」…



③ バスの乗り方教室の開催

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室等の開催による利用促進 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用したいけれど、利用方法が分からずに不安を抱え、利用ができないといった方に向けて、バスの乗り方教室を開催し、バス乗車の不安を解消し、新たに利用してもらえるよう利用促進を図ります。 【就学前のお子さん、小学校における乗り方教室】 ・保育園、幼稚園、小学校において、バスの乗り方教室を開催し、幼少期から公共交通（バス）とふれあい、親しむ機会を創出します。 ・TicketQR による乗車方法を体験してもらうことにより、ICT教育やスマートシティ化の推進に寄与します。 ・大規模商業施設等にご協力をお願いし、多くの方々が参加できるイベントの開催を検討します。 【高齢者に対する乗り方教室】 ・高齢者サロン等において、バスの乗り方教室を開催し、健康増進や介護予防、社会活動への参加、また、運転免許証返納後の移動手段としての利用の促進を図ります。 ・バスの乗り方教室に合わせた「お買い物ツアー」の実施や、各地域から路線バスや循環バスを利用した「お出かけプラン」を提案することなどにより、バス利用が可能であることの周知を図り、外出の促進を後押しします。 ・TicketQR による乗車方法を体験してもらうことにより、小銭いらずで安心して利用できることのPRを行います。 ・関係機関等にご協力をお願いし、高齢ドライバーによる重大事故防止のための安全講習も行うことにより、運転免許証自主返納と併せて、事故防止のための啓発を図ります。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・保育園、幼稚園、小学校におけるバスの乗り方教室等の開催 ・高齢者に対するバスの乗り方教室や体験会の開催
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との連携による利用促進イベントの開催

④ 小学生夏休みキッズパス事業の実施


実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の小学生以下の子どもに対する公共交通とふれあい親しむ機会の提供による将来に向けた利用促進 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・夏休み中限定のキッズパス（無料）を発行し、総合学習や自由研究の課題として、また、各家庭で公共交通機関の役割について考える機会を創出し、家族で別所線やバスを利用してもらい、将来を見据えた公共交通機関の利用促進を図ります。 ・無料パスには、TicketQR を活用し、ICT教育やスマートシティ化の推進に寄与します。 ・事業者においては、利用状況のデータ化に伴い、精算時の省力化が図れます。 	 <p>（上田市HPより）</p>
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	7～8月	<ul style="list-style-type: none"> ・TicketQR 活用による小学生夏休みキッズパス事業の実施

(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

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス化の推進による利用者の利便性向上と交通事業者の生産性向上 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関における利用者の利便性向上、事業者の生産性向上が期待されるキャッシュレス化の推進のため、QRコード決済の周知やキャンペーンを行い、QRコード決済の利用促進を図ります。 ・現在、交通事業者ごとに異なるQRコードを、市内すべての公共交通で同一のQRコードで利用が可能となるよう、QRコードの共通化に向けた検討を進めます。 ・QRコード決済利用の促進のため、TicketQRの利用に対して、高い割引率付与、イベント時の無料化などについての検討を行います。 ・利便性の向上のため、ICカードのフェリカ機能やクレジットカードタッチ決済との連携強化を検討、研究します。 ・公共交通以外の他分野への横展開を図り、利便性の向上を図ります。 ・サービス水準向上のため、蓄積される乗降データの調査、分析など、活用方法の検討、協議を行います。 ・TicketQRアプリのプッシュ通知を活用するなど、アンケートを実施し、調査結果を踏まえ、事業を展開します。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	・キャッシュレス化推進のための周知・PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・QRコード共通化の検討、他分野との連携及び機能強化の検討 ・収集したデータの分析など活用方法の検討、協議 ・アンケート調査実施による事業展開の検討

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（GTFS）

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの有効活用によるバスの利便性向上 ・GTFSデータ整備とオープンデータ化による利便性の向上 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを敬遠する理由として、バスの遅延が挙げられることから、TicketQR（QRコード決済アプリ）により展開されるバスロケーションシステム（バスの現在位置情報がリアルタイム（10秒更新）で確認可能）を周知することにより、課題解決を図ります。 ・バス停留所等にQRコードを貼付することにより、様々な場面での周知を図ります。 ・「標準的なバスの静的情報フォーマット（GTFS-JP）」を整備することにより、インターネットによる経路検索を可能とします。 ・また、「動的情報フォーマット（GTFS-RT）」とTicketQRによるバスロケーションシステムとの連携による、デジタルサイネージやスマートフォン上における運行案内、バス接近情報への展開を検討します。 ・GTFSデータとICT技術の活用を通じて、バスの利便性を向上させる取組や、交通事業者における業務改善や生産性向上を目指します。 	 <p>(バスロケーションシステム画面 上田市HPより)</p>
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	・バスロケーションシステムの周知、PR
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・(2024年度中)GTFS-JPの整備 ・(2025年度以降)GTFS-RTとTicketQRの連携による事業展開の検討

③ 安心・安全に利用できる環境の整備

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子育て中の方、障害のある方など誰もが気軽に公共交通を利用できる環境の整備 ・別所線沿線パークアンドライド駐車場の維持・確保による別所線の利用促進 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等が安心して、かつ安全にバス、タクシーを利用できるよう、交通事業者との連携・協力を図り、低床バスやUDタクシーの導入を推進し、バリアフリー化を進めます。導入に際しては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を検討するとともに、市による財源確保の検討を行います。 ・タクシー乗務員において、ユニバーサルドライバー研修により、高齢者や障がい者等の多様なニーズや特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保等、適切な対応ができるよう取り組んでおり、理解を深めていただくよう周知・PRを行います。 ・市内タクシー事業者には、車椅子のまま乗降できるスロープ付きの車両、寝たきりの方が介助者と一緒に乗車できる車両等を配置しており、利用促進に向けた周知・PRを行います。 ・妊娠期から子育て期において、医療機関まで家族等の車で行くことが難しい方に対しては、健診時、通院時等に気軽にタクシー利用ができる旨の案内をすることにより、タクシーの需要喚起と妊産婦、子育て世代の支援を推進します。 ・バス利用者が安全安心に公共交通が利用できるよう、交通環境や道路事情を踏まえ、関係機関による安全確認により、バス停や待合施設の改善を推進します。 ・現在整備されている別所線利用者のためのパークアンドライド駐車場（大学前駅、中野駅、舞田駅）の維持及び環境整備、及び利用促進のための周知を図ります。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・各種取組の周知・PR ・利用促進のための周知・PR ・別所線沿線パークアンドライド駐車場の維持・確保・環境整備
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化（車両の導入、施設の改善等）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


実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現 ・先進技術の活用による公共交通が抱える課題解決 	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通への転換を図るとともに、受け皿となる公共交通のEV車両の導入を検討し、公共交通におけるゼロカーボン化の推進を検討します。 ・運転手不足の課題解決を目指し、また、次世代モビリティサービスの実用化を見据え、上田市における公共交通としての新技術の活用可能性について調査研究を進めます。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	随時	<ul style="list-style-type: none"> ・EV車両の導入検討 ・新技術の活用可能性の調査、研究

(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

実施の目的	・観光客による公共交通利用の増加	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市内観光施設や日本遺産構成文化財などへの訪問に際して、アクセス手段のひとつとして、公共交通の利用をご案内するとともに、1日乗り降り自由なフリーきっぷの周知・PRを行うことにより、利用者増につなげます。 ・TicketQRを活用した別所線や路線バスと地域の観光資源を連携させた企画切符を発行することによる、付加価値の高い観光商品の開発を検討します。 ・時間制運賃やルート別の定額運賃の観光ガイドタクシーにより、主要な観光スポットを巡る多彩な観光コースが用意されていることから、周知・PRに努め、利用促進を図ります。 	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者	
実施時期	時期	項目
	通年	<ul style="list-style-type: none"> ・観光における公共交通利用の案内 ・お得に乗車できる1日フリー切符などの周知・PR
	随時	・TicketQRを活用した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

実施の目的	・商業施設等へ訪れる方の利便性の向上と公共交通の利用促進	
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設や商店街等との連携により、一定額以上のお買い物で乗車券を進呈するなど、公共交通の利用促進につながる施策を継続します。 ・商業施設や医療機関等との連携により、来店時、通院時の公共交通機関利用に関する周知、PRを行うとともに、バス停留所から各機関までの案内を行うなど、バス利用に向けた環境を整備し、利用促進を図ります。 	 <p>(上田バス株式会社 HP より)</p>
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、交通事業者、商業施設、医療施設	
実施時期	時期	項目
	通年	・商業施設や医療機関等との連携による公共交通利用の案内
	随時	・商業施設等との連携によるお買い物特典サービスなどの継続及び充実に向けた検討

4. 4 バス運行の維持・確保に向けた改善の方向性

バス、都市間バスの運行の維持・確保とサービス水準の最適化に向け、主な利用傾向と改善のために取り組む内容を、以下のとおり整理しました。

なお、利用状況等を踏まえ、改善の方向性を随時見直しつつ、取組を進めます。

表 4-5 路線別の改善の方向性 (1)

位置づけ	路線名 (運行形態・運行事業者)	主な利用傾向	改善の方向性
幹線バス	菅平高原線 (定時定路線・ 上田バス)	夏季の合宿シーズンと冬季のスキーシーズンであり、この季節の利用が大きな影響力を持っている。	<ul style="list-style-type: none"> ・夏季冬季以外の閑散期の菅平周辺からの利用促進 ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・一部区間が重複する真田線と傍陽線との連携
	真田線(渋沢線) (定時定路線・ 上田バス)	通勤・通学での利用が多く、朝夕の通勤・通学に対するサービスレベルは一定程度確保されている。	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持 ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・一部区間が重複する菅平線と傍陽線との連携
	傍陽線 (定時定路線・ 上田バス)	一定のサービスレベルは確保されており、主に通勤・通学目的で利用されている。	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討(入軽井沢方面) ・一部区間が重複する菅平線と真田線との連携
	鹿教湯線 (定時定路線・ 千曲バス)	主な利用者は高校生の通学利用であり、運賃低減施策導入以降、利用者数は大幅に増加している。朝夕の便は上下線とも、非常に混雑している状況にある。	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持 ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・利用が少ない沿線地域への利用促進
	青木線 (定時定路線・ 千曲バス)	主な利用は青木村方面から上田駅への通勤・通学での利用で、市外からの利用が多い路線である。運賃低減施策導入以降、利用者が増加している。	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・通勤通学利用者への更なる配慮(朝の長野方面への鉄道への接続便数の増加検討)
	長久保線 (定時定路線・ JRバス関東)	長和町から上田駅までを結ぶ路線であり、主な利用者は長和町から丸子、大屋駅や上田駅までの通学目的での利用が中心である。本路線は運賃低減施策を導入していない。	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・上田市中心市街地への利用への対応
支線バス	豊殿線 (定時定路線・ 上田バス)	主な利用は通勤・通学による利用であり、日中の利用は少ない状況にある。	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持 ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・利用が少ない日中の利用促進(沿線住民への広報活動等)
	久保林線 (定時定路線・ 上田バス)	主な利用は通勤・通学による利用であり、日中の利用は少ない状況にある。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用が少ない日中の利用促進(沿線住民への広報活動等)
	信州上田医療センター線 (定時定路線・ 上田バス)	上田駅と信州上田医療センターを結ぶ路線であり、信州上田医療センターを目的地とする利用者が大半であり、市外からの利用者も比較的多い。	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持 ・鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討
	アリオ上田線 (定時定路線・ 上田バス)	上田駅とアリオ上田を結ぶ路線であり、アリオ上田を目的地とする利用者が大半である。路線延長は短い、アリオ上田を始発とする各路線への乗り入れがされ、	<ul style="list-style-type: none"> ・サービスレベルの維持 ・利用促進
	塩田線 (定時定路線・ 上田バス)	主な利用は通勤・通学による利用であり、上田駅から上田千曲高校への通学利用も比較的多い。	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・市外からの通学している高校生への利用促進

表 4-6 路線別の改善の方向性 (2)

位置づけ	路線名 (運行形態・運行事業者)	主な利用傾向	改善の方向性
支線バス	西丸子線 (定時定路線・ 上田バス)	主に朝夕の丸子修学館高校の高校生による通学での利用が中心であり、安定的に利用者数は多い状況である。一方で、日中の利用が少ない。	・通学利用のための下之郷駅での別所線との接続向上及び登下校時間に合わせたダイヤの検討 ・利用が少ない日中の利用促進（沿線住民への広報活動等）
	信州上田レイライン線 (季節運行) (定時定路線・ 上田バス)	主な利用者は塩田平や別所温泉周辺の「信州の鎌倉」と呼ばれる日本遺産構成文化財や無言館への観光客である。観光客数の増減が、利用者数に大きな影響を与えている。	・サービスレベルの維持 ・別所線とタイアップした利用促進策の検討
	称津線 (定時定路線・ 千曲バス)	通勤による利用者が多く、鉄道からの乗り継ぎも多い。	・サービスレベルの維持 ・鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・利用が少ない日中の利用促進（沿線住民への広報活動等）
	室賀線 (定時定路線・ 千曲バス)	主な利用は通勤・通学での利用である。運賃低減施策導入前と比較して、利用者が約2倍に増加しており、収益も増加している路線である。	・サービスレベルの維持 ・鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討
	武石線 (定時定路線・ 千曲バス)	主な利用者は通学目的での利用である。	・サービスレベルの維持 ・通勤通学利用のための朝夕の鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討
	中仙道線 (定時定路線・ 東信観光バス)	主に立科町民による利用が多い路線であり、大屋駅を目的地とする利用が多い。	・サービスレベルの維持 ・鉄道への接続性向上、ダイヤ等の検討 ・通過する市町村と連携した運行
	丸子線 (定時定路線・ 東信観光バス)	主に立科町から丸子修学館高校への通学で利用されている。	・サービスレベルの維持 ・通過する市町村と連携した運行
地域バス	上田市街地循環バス (青バス・赤バス) (定時定路線・ 上田バス)	主として通学、買い物、通院など幅広い目的で利用がされている。東コースは、朝夕の上田東高校と上田染谷丘高校の高校生による通学利用がされていることから、西コースと比べて利用者数が多いが、西コースも上田西高校の高校生による通学利用がされている。	・利用の少ない西コースのルート変更や、東コースとの運行便数のバランス調整の検討
	オレンジバス (地域ごと曜日運行) (定時定路線・ 上田バス、千曲バス)	上田地域の9地区から週2回、上田駅、アリオ上田、高齢者福祉センター方面に、朝夕1便で往復運行しており、買い物、通院や余暇活動など幅広い目的で、多くの高齢者の方に利用されている。	・路線バスとの重複区間や料金格差が生じているため、ルートの見直しや料金設定のあり方の検討
	丸子デマンド交通 (エリア運行、停留所方式・上田観光自動車、 和田バス)	令和5年10月運行開始のため、利用傾向の分析は今後実施	・利用状況の分析や利用者の声をお聞きしながら、ニーズに合った運行となるよう運行方法の調整を行う
	武石デマンド交通 (武石スマイル号) (定時出発、エリア運行 ・上田観光自動車、 和田バス)	保育園児の送迎、小中学生の下校に利用され、日中は武石地域内や丸子地域への買い物や通院に利用されている。	・サービスレベルの維持 ・利用者数の減少が続くとともに、利用者が固定化していることから、利用促進に向けた啓発を行う
広域バス	上田草津線 (定時定路線・ 上田バス)	上田駅と草津温泉を結び、新鹿沢温泉と吾妻線万座・鹿沢口駅を経由する路線であり、草津温泉と北陸や関西方面の経路地として、観光客の利用が中心である。	・サービスレベルの維持 ・温泉施設と乗車券のセット販売や誘客に向けたキャンペーンを行う
	上田松本直行バス (曜日運行) (定時定路線・ 千曲バス)	上田駅と松本バスターミナルを結ぶ路線であり、観光客や学生の利用が中心である。	・上田市と松本市を直通運行するバス路線や鉄道がないことから、都市間連携強化のための運行維持 ・利用促進
その他バス	真田ふれあいバス (月・水・木・金曜日運行) (定時定路線・ 社会福祉協議会)	真田地域内の長・本原方面と傍陽方面に、迎え1便・送り2便により巡回し、真田老人福祉センターへ利用者を送迎している。	・サービスレベルの維持 ・特定施設への送迎のための運行であることを踏まえた上で、利用者ニーズに応じた運行のあり方を検討

4. 5 事業実施スケジュール

各事業のスケジュールは下表に示すとおりです。

取組内容	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
(1) ニーズに対応したサービス水準の最適化					
① バス・都市間バス運行の維持・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 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	
③ 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 別所線の維持・活性化	→ 運行継続、データ収集・分析			→ 随時：改善協議	
③ 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				
④ 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	
⑤ 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（GTFS）	→ 実施継続		→ 随時：段階的にGTFS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		

第5章 計画の実現に向けて

5.1 計画の推進体制及び各主体の役割

本計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、行政等で構成される「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ながら事業を実施し、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、目標の実現に向けては、地域公共交通は社会的基盤であり、まちづくり・福祉・教育・観光・商業など様々な分野と密接に関係することから、需要の創出に向けた議論の場を設けるなど、関係機関等との連携を図り、取り組んでいきます。



図 5-1 計画の推進体制

表 5-1 各主体の役割

主体	役割
上田市公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・改善 ・計画の進捗管理 ・利用促進策の推進 ・関係機関の調整
上田市 (協議会事務局)	<ul style="list-style-type: none"> ・市民生活に必要な公共交通の維持 ・利用促進策の実施 ・近隣自治体との連携
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な運行、公共交通サービスの質の向上 ・利用促進、情報発信 ・運行実績等データの公開
市民・地域	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の積極的な利用 ・地域における啓発活動 ・地域公共交通の維持に係る活動
関係機関等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業の実施、協力 ・利用促進の推進 ・市、上田市活性化協議会、交通事業者と連携した事業の実施

5. 2 計画の進捗管理及び評価スケジュール

本計画で掲げた施策・事業を計画的に実行し、目標を達成するため、進捗管理・評価を行いながら、継続的な見直しを図っていきます。

(1) 進捗管理

上田市公共交通活性化協議会において、毎年、事業の実施状況や評価指標の達成状況について、進捗状況評価シートを用いて進捗管理を行います。

進捗状況評価シートは、例年6月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。

(2) 評価スケジュール

■ 計画期間中のスケジュール

実施項目	2023年度 (令和5年度)		2024年度 (令和6年度)		2025年度 (令和7年度)		2026年度 (令和8年度)		2027年度 (令和9年度)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
計画の策定・修正	[Blue arrow across all periods]									
事業の実施	[Blue arrow across all periods]									
事業実施の確認及び 内容の評価 プロセス評価	実施状況の 確認・評価		反映		反映		反映		反映	
目標達成状況の評価 指標の評価	評価指標 のチェック				中間年の 目標達成 状況評価				最終年の 目標達成 状況評価	
課題の共有	評価による 課題共有									
改善(見直し)と反映	次年度実施の 改善と反映									

■ 年間スケジュール

内容	月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
活性化協議会			(第1回)								(第2回)		
主な手続き			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
実施事項	確保維持改善 計画の検討	P											
	事業実施							D					
	事業効果のモニタリング	C							C	C			C
	前年度の事業評価に 基づく改善と反映	A											A
分科会		(必要に応じて実)											

(3) 計画及び事業の見直し

① 目標達成状況や事業の実施状況に応じた見直しの方針

目標の達成状況や事業の実施状況に応じて、計画及び事業の見直し検討を毎年行うとともに、利用状況の分析、利用者や住民からの意見を踏まえ、利用促進に向けた見直しを行います。

なかでも特に利用者数に着目しますが、コロナからの回復状況も踏まえつつ、次のような状況に該当した場合には、その状況を沿線住民に周知し、路線の維持に向けた取組を住民と協働で検討します。

- ◆公共交通維持・改善に対する国、県の財政補助が打ち切られるなどした場合
- ◆利用が現状に比べ半減するなど著しく減少している路線や便等が確認された場合

② 上位・関連計画の策定状況・進捗状況に応じた見直し

上位・関連計画の策定状況や計画の進捗状況に応じて、適宜、計画及び事業の見直し検討を行います。上位計画等に示されているまちづくりの方向性との整合を図り、まちづくりと連携した公共交通網の構築を推進します。

【参考：進捗状況評価シート】

進捗状況評価シート①

令和 年度 上田市地域公共交通計画 個別事業の実施状況

1 事業の概要

--

2 個別事業における取組状況

事業名	実施状況	実施内容等
(1) ニーズに対応したサービス水準の最適化		
① バス・都市間バス運行の維持・確保に向けた改善		
② デマンド交通運行の維持・確保に向けた改善		
③ 交通事業者の人材確保への支援		
(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		
② 別所線の維持・活性化		
③ きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用		
④ 地域等が主体となった移動手段の確保		
⑤ シェアサイクルと交通機関との連携		
(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		
② 乗継割引制度の継続、拡充の検討		
③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討		
④ 高齢者の外出支援制度の導入検討		

※ 実施状況

- ・実施：○ ⇒ 具体的な実施内容、回数等を記載
- ・実施に向けて検討中：△ ⇒ 検討状況等を記載
- ・未実施：× ⇒ 未実施の要因、理由を記載

進捗状況評価シート②

3 目標に対する達成状況

	目標値	基準値	実績値				
	-	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
評価指標1：人口1人あたりバス利用回数	8.3回	6.3回	回	回	回	回	回
	総利用者数： 人 / 当該年度10月1日現在人口： 人						
	達成状況に関する考察						
改善策、今後の方針等について							
評価指標2：人口1人あたり別所線利用回数	7.3回	6.3回	回	回	回	回	回
	総利用者数： 人 / 当該年度10月1日現在人口： 人						
	達成状況に関する考察						
改善策、今後の方針等について							

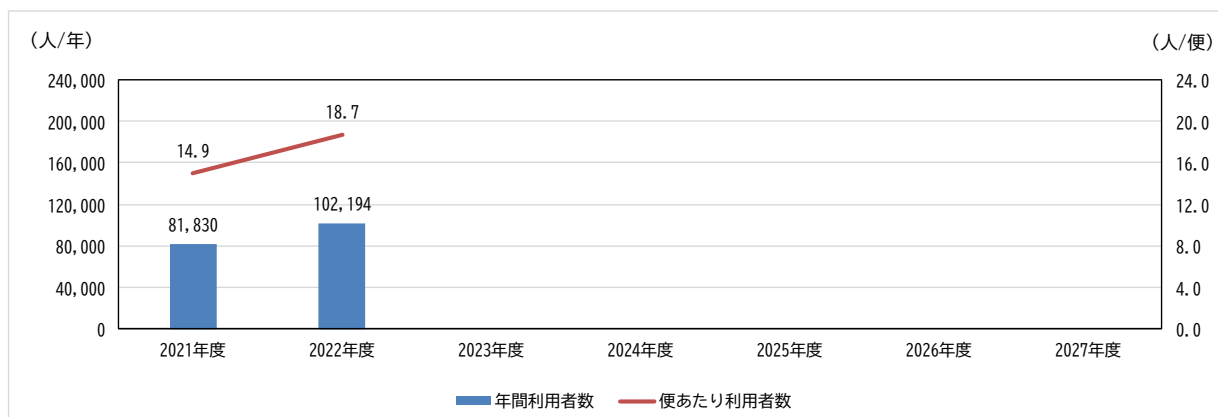
【参考：バス運行モニタリングシート】

■モニタリングシート イメージ

菅平高原線

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用 者数 (人/便)	利用者1人あ たりの市負担 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (円/年)	経常収入 (円/年)	市負担額 (円/年)
2021年度 (令和3年度)	81,830	14.9					
2022年度 (令和4年度)	102,194	18.7					
2023年度 (令和5年度)							
2024年度 (令和6年度)							
2025年度 (令和7年度)							
2026年度 (令和8年度)							
2027年度 (令和9年度)							

年間利用者数・便あたりの利用者数



利用者数等の変化に対する考察

課題の整理

次年度以降の対応方針