

上田市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメントの主な意見等について

- 1 計画等の案の名称 上田市地域公共交通計画(案)
- 2 募集期間 令和5年9月27日(水曜日)から令和5年10月26日(木曜日)まで
- 3 実施結果
- (1) 件数 79件(13人)
- (2) 提出方法

持 参	郵 便	電子メール	ファクシミリ	計
5件(1人)	0件(0人)	73件(11人)	1件(1人)	79件(13人)

4 主な意見

ア 地域公共交通の役割と価値について

① 地域公共交通はまちづくりの重要なツールで、まちなかの賑わいや税収につながるため、その機能や役割を市民にわかりやすく伝える必要がある。
② 地域公共交通を持続させ、豊かにすることで、福祉、医療をはじめとした他のあらゆる生活部門に対して、非常に大きくポジティブな波及効果があると考えます。
③ 地域公共交通の枠内にとどまらず、持続や充実の方向性について、庁内横断的な議論が必要と考える。

イ 基本方針及び目標について

① 目指す将来像や方針を、より明確に記載する必要がある。
② 数値目標が低すぎると考える。2027年度の数値を達成したら、「地域をつなぎ 未来へつむぐ地域公共交通」の基本方針を達成できたという捉えであるのか。10年先、20年先を見据えたビジョンを提示した計画とすべき。
③ 検討が目標と受け取れる。検討するのであれば、いつまでに何を検討し、その結果を誰がジャッジし、いつまでに実施するのかを明確に記載すべき。

ウ 近隣市町村との連携について

① 市内の公共交通網のみではなく、近隣市町村との公共交通ネットワークも含めた計画とすべき。
② 上田市は定住自立圏の中心市として、周辺町村との連携を含め、今後この地域全体をどのような状態にしていくかについての方針を定め、それを達成するための具体的な内容も記述する必要がある。

エ 財政支出について

① 基本的な考え方として、公共交通は赤字でも必要な社会インフラとして、国や自治体が支援して維持していくべき。
② 生活の質を上げるための投資と考えると、運行に対する市の負担額を増やしても良いと考える。
③ 他の部門への波及効果(クロスセクター効果)を踏まえた、財政支出の議論が必要である。
④ 運賃低減バスの運行が継続されているが、どのような状態になるまで、また、どれだけ支援するのが不明である。

オ モビリティマネジメントについて

- | |
|--|
| ① 自家用車の利用を少し控えて、公共交通や自転車での移動をしようと、自発的に行動を変容させるため、様々な仕掛けや情報発信の方法があると考える。 |
| ② 各家庭内における送迎の負担問題に加えて、自家用車への過度な依存による影響と、公共交通利用による移動のメリットについて広く周知し、行動変容を促すべき。 |

カ 運転手不足対策について

- | |
|------------------------------------|
| ① 運転手の収入を上げ、処遇を改善するための公的支援が必要と考える。 |
|------------------------------------|

キ 個別施策(事業)について

- | |
|--|
| ① 高校生や大学生の通学時間帯の鉄道やバスの運行本(便)数を増やすべき。 |
| ② 運賃低減バスの運行を継続してほしい。 |
| ③ 公共交通の中心的な利用者である、交通制約者(高校生、大学生や高齢者)に対する補助制度を導入すべき。 |
| ④ 学生にとって通学定期の購入費が負担になっているため、支援制度を充実すべき。 |
| ⑤ 公共交通機関共通のサブスクリプション方式の運賃体系の導入を進めるべき。 |
| ⑥ 利便性向上のため、TicketQRの共通化、ICカードやクレジットカード決済の導入を進めるべき。 |
| ⑦ 通勤通学時の混雑状況の解消と、日中の閑散状況への対策が必要である。 |
| ⑧ バスレーン、BRT(Bus Rapid Transit)、LRT(Light Rail Transit)、自動運転EVバスの導入に向けた研究 |

※ BRT: 専用走行空間の確保を基本とした、速達性、定時性、輸送能力に優れた、バス車両をベースとした高速運行の公共交通システム

LRT: 輸送力が従来の路面電車とラピッド・トランジット(本格的な地下鉄など)との中間となる公共交通システム

ク その他について

- | |
|--|
| ① 自家用車の過度な依存から、自家用車利用を削減させる策を深掘りすべきである。現在の朝夕の交通渋滞解消のため、自家用車から公共交通への転換を強く推し進め、公共交通(バス)の定時運行の確保を図る必要がある。 |
| ② 道路を整備すれば、自動車の乱流も増える。自動車の通行を制限し、公共交通のみが通行可能となるような施策を取らないと、公共交通の利用者を増やし、利便性に富んだまちづくりは実現できないと考える。 |
| ③ 自転車利用の推進、駐輪場の充実及び自転車道の整備の視点も重要である。 |
| ④ 電動自転車、セニアカーのための、歩道平坦化や歩道幅・自転車道幅の確保や、渋滞回避のための、主要バス路線におけるバス停引込線の設置 |

上田市地域公共交通計画



計画期間：2023(令和 5)年度から 2027(令和 9)年度まで

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	18
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	25
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・確保に向けた取組の方向性	
4. 5 事業実施スケジュール	
第5章 計画の実現に向けて	44
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	47

第1章 計画の概要

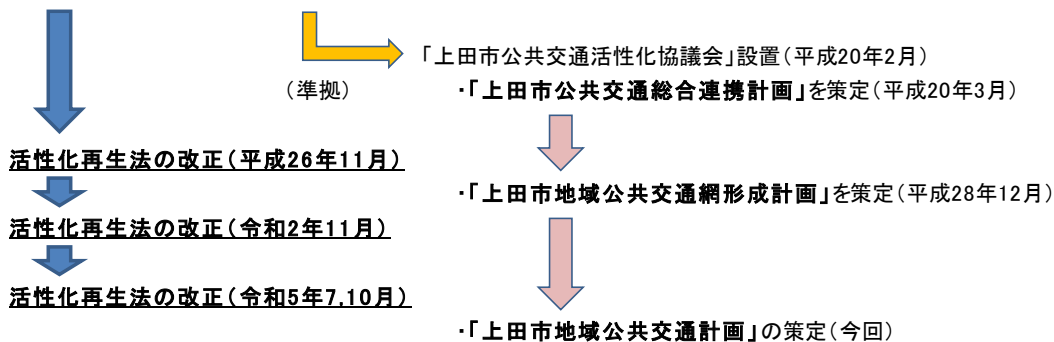
1. 1 計画策定の背景と目的

市では、平成 28 年度（2016 年度）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）10 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（平成19年10月）



活性化再生法の改正の概要	
<p>（令和2年11月）改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域自らがデザインする地域の交通 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>（令和5年7.10月）改正</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「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

市では、法改正の趣旨を踏まえ、都市の持続性や市民の豊かな暮らしを支えるため、利用者などの地域の関係者、事業者や行政が共通の認識を持ち、利便性の高い公共交通サービスの実現に向けて、一体となって取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示す、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。

なお、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、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させるとともに、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、2023（令和5）年度～2027（令和9）年度の5年間とします。

なお、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、本計画の随時見直し・改定を行うこととします。

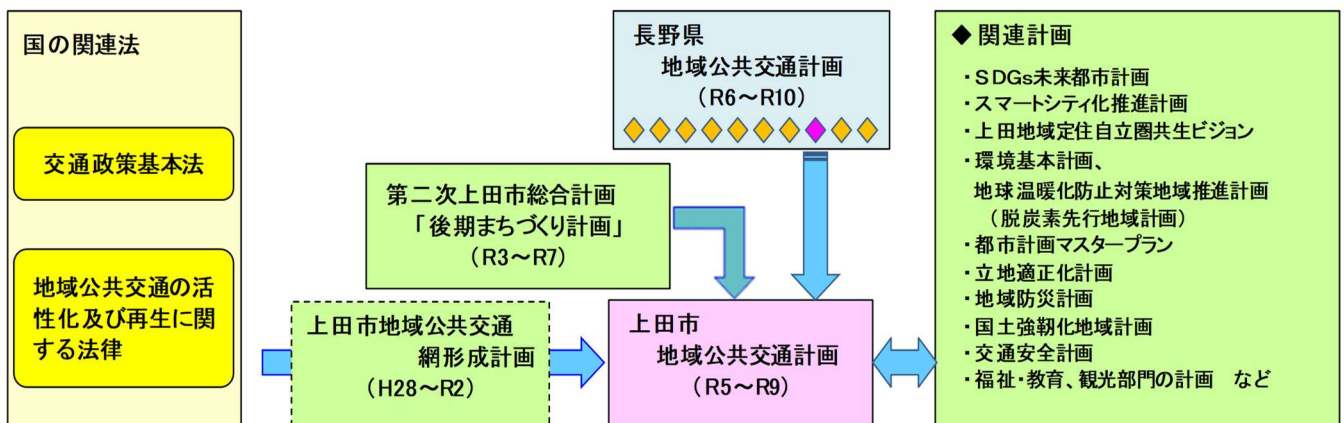
※ 次頁以降では、年（年度）の表記は、原則として西暦を使用し、公的文書の引用等の場合は和暦を使用します。必要に応じて、西暦と和暦を併記します。

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や関連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（路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、観光バスなど）などの不特定の人が乗り合う交通手段のほか、スクールバスや商業施設への送迎バスなど特定の人が利用する交通手段、また、個別のニーズに対応する乗用タクシー、地域が主体となった輸送サービスや、自家用車、自転車など個人が使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) 運行状況

① 公共交通

鉄道は、首都圏と北陸方面を結ぶ北陸新幹線（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線（4 駅）、上田市街地と塩田・別所温泉方面を結ぶ別所線（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。

また、タクシーは、個別の移動を担い、市内で 9 社が営業しています。

表 2-1 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	◎	◎	◎	◎	○
	・しなの鉄道線	都市間・圏域間（県外市外）の移動	◎	◎	◎	◎	○
	・別所線	市内の移動	◎	◎	△	◎	◎
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（真田自治センター入口線）※、真田線、鹿教湯線	市内の移動	◎	◎	○	◎	◎
	・青木線、長久保線（和田峠北線）※	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	・丸子デマンド交通、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	△	△	◎	◎	◎

【注釈】◎：必要不可欠である ○：大きな役割を担う △：役割を担う

※ 次頁以降、「傍陽線（真田自治センター入口線）」を「傍陽線」、「長久保線（和田峠北線）」を「長久保線」と表記する。

② 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（スクールバス、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 2-2 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 ・真田中学校	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	◎	◎	○	◎	◎

【注釈】 ◎：必要不可欠である ○：大きな役割を担う △：役割を担う

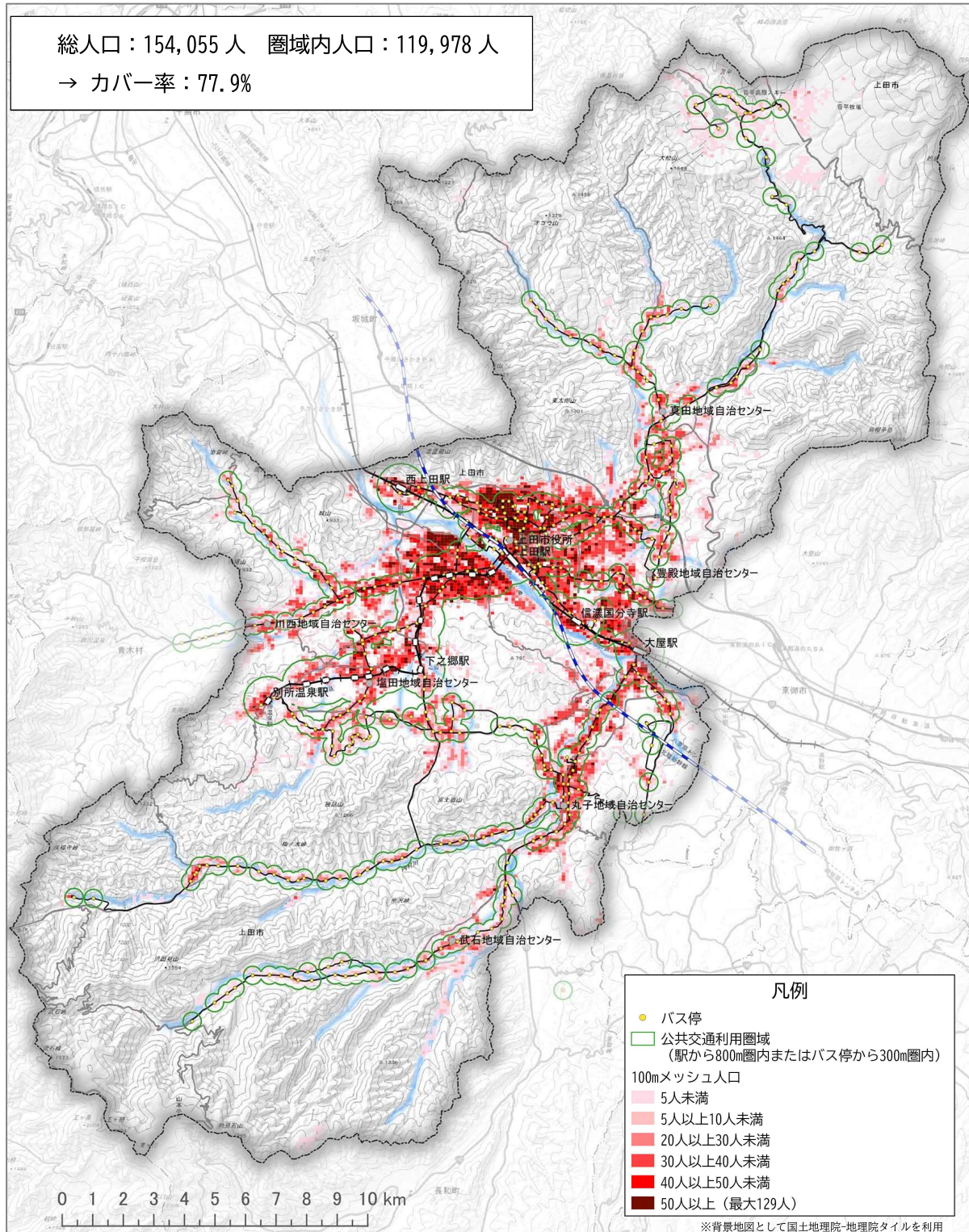
(2) 公共交通のサービスレベル

① 公共交通カバー率（空白地区）

公共交通サービスの利用可否を測る度合いを表す数値として、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の割合を示すものです。

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 公共交通のカバー状況

② 行ける・行けない分布表

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、「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、公共交通サービスが
日常生活において充足しているか否かを把握するものです。

下の表は、各中学校区（中学校）から上田駅、信州上田医療センター、市内高校へのアクセ
ス性を示したものであり、考え方としては、行きは午前8時前後に目的地への到着の可否
（徒歩圏内は除く）と、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
い、上記施設に対しては、一定程度アクセス性が確保されていると捉えることができます。

表 2-3 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	祢津線	祢津線	祢津線	祢津線	鹿教湯線, 青木線	しなの鉄道線	祢津線	鹿教湯線
	到着時刻	7:15	7:26	7:15	7:27	7:53	6:55	7:00	7:27
	帰り	祢津線	鹿教湯線	祢津線	鹿教湯線	塩田線, 祢津線	しなの鉄道線	祢津線	鹿教湯線
第二中学校	行き	赤バス	信州上田医療セ ンター線	徒歩 (0.5km)	赤バス	塩田線	赤バス	鹿教湯線	鹿教湯線
	到着時刻	8:28	7:13	-	9:00	8:35	8:21	6:58	7:27
	帰り	青バス	青バス	徒歩 (0.5km)	青バス	塩田線	青バス	青バス	鹿教湯線
第三中学校	行き	真田線	徒歩 (0.5km)	信州上田医療セ ンター線	赤バス	塩田線	赤バス	鹿教湯線	鹿教湯線
	到着時刻	6:50	-	7:28	9:00	10:24	8:21	6:58	7:27
	帰り	鹿教湯線	徒歩 (0.5km)	赤バス	青バス	青バス	青バス	鹿教湯線	鹿教湯線
第四中学校	行き	青木線	青木線	青木線	青木線	徒歩 (2.0km)	しなの鉄道線	青バス	青木線, 鹿教湯線
	到着時刻	6:59	7:20	7:09	7:21	-	6:00	9:25	8:00
	帰り	青木線	鹿教湯線	青木線	赤バス	徒歩 (2.0km)	赤バス	赤バス	鹿教湯線, 青木線
第四中学校 原峠分室	行き	塩田線	青木線	塩田線	青木線	塩田線	別所線, しなの鉄 道線	別所線	別所線, 鹿教湯線
	到着時刻	8:00	7:20	8:10	7:21	7:58	6:55	6:29	7:27
	帰り	塩田線	青木線	塩田線	青木線	塩田線	青木線	別所線	鹿教湯線, 青木線
第五中学校	行き	豊殿線	真田線	豊殿線	真田線	豊殿線, 青木線	豊殿線, しなの鉄 道線	真田線	豊殿線, 鹿教湯線
	到着時刻	7:15	6:54	7:17	6:50	7:53	8:01	6:59	8:02
	帰り	豊殿線	豊殿線	豊殿線	豊殿線	塩田線, 真田線	青バス, 豊殿線	傍陽線	丸子線, 鹿教湯 線, 豊殿線
第六中学校	行き	青木線	青木線, 信州上田 医療センター線	青木線	青木線	青木線	青木線, しなの鉄 道線	青木線, 祢津線	青木線, 鹿教湯線
	到着時刻	6:59	7:13	7:09	7:21	8:30	7:33	8:29	8:01
	帰り	青木線	青木線	青木線	青木線	青木線	青バス, 青木線	青木線	鹿教湯線, 青木線
塩田中学校	行き	塩田線	塩田線, 信州上田 医療センター線	塩田線	塩田線, 青バス	塩田線	別所線, しなの鉄 道線	塩田線, 祢津線	別所線, 西丸子線
	到着時刻	8:00	8:08	8:10	8:30	7:53	7:22	8:28	7:43
	帰り	塩田線	信州上田医療セ ンター線, 塩田線	別所線	赤バス, 塩田線	塩田線	青バス, 塩田線	祢津線, 塩田線	丸子線, 鹿教湯 線, 塩田線
丸子中学校	行き	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線, しなの鉄 道線	鹿教湯線	鹿教湯線
	到着時刻	7:21	7:36	7:31	7:43	7:59	8:01	7:25	6:52
	帰り	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	しなの鉄道線, 鹿 教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線
丸子北中学校	行き	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線, 青木線	鹿教湯線, しなの鉄 道線	鹿教湯線	鹿教湯線
	到着時刻	7:21	7:36	7:31	7:43	7:53	8:01	7:25	7:27
	帰り	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線	しなの鉄道線, 鹿 教湯線	鹿教湯線	鹿教湯線
真田中学校	行き	真田線	真田線	傍陽線	傍陽線	傍陽線, 塩田線	傍陽線, しなの鉄 道線	真田線	傍陽線, 鹿教湯線
	到着時刻	6:50	6:54	7:16	7:15	8:35	8:01	6:59	8:00
	帰り	傍陽線	傍陽線	傍陽線	傍陽線	塩田線, 傍陽線	青バス, 真田線	傍陽線	鹿教湯線, 傍陽線
菅平中学校	行き	菅平線	菅平線	菅平線	菅平線	菅平線, 別所線	菅平線, しなの鉄 道線	菅平線	菅平線, 鹿教湯線
	到着時刻	7:30	7:34	7:31	7:30	8:26	8:01	7:39	8:18
	帰り	菅平線	菅平線	菅平線	菅平線	塩田線, 菅平線	青バス, 菅平線	菅平線	鹿教湯線, 菅平線
依田窪 南中学校	行き	武石線	武石線	武石線	武石線	武石線, 塩田線	武石線, しなの鉄 道線	武石線	武石線
	到着時刻	7:51	8:06	8:01	8:13	8:35	8:15	7:55	7:23
	帰り	武石線	武石線	武石線	武石線	塩田線, 武石線	しなの鉄道線, 武 石線	武石線	武石線
	帰宅時刻	18:51	18:51	18:51	18:51	18:51	18:51	18:51	18:51

以上、①②のほかにも、以下の視点により、公共交通のサービスレベルを計測する方法があります。

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

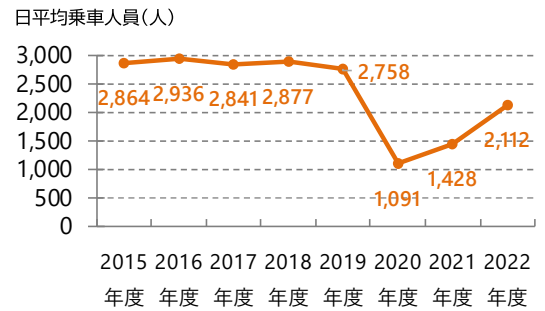
目的地までの移動に必要なコスト（金銭的経費だけでなく、移動にかかる時間、待ち時間、移動中の快適性なども総合的に考慮して、総合値として算出）が大きくなるほど、アクセシビリティが下がるというものです。

(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が、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。



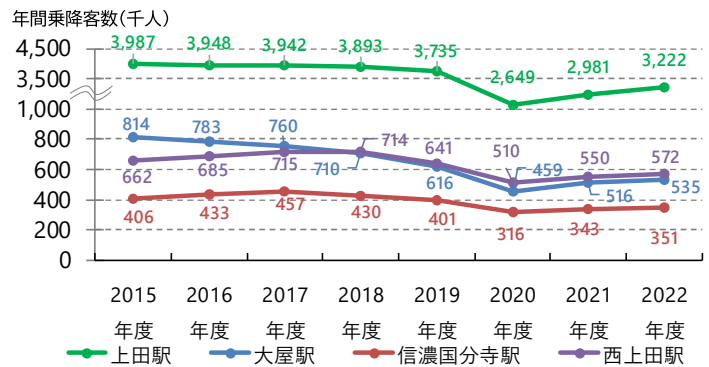
出典：東日本旅客鉄道(株)

図 2-2 北陸新幹線上田駅の日あたり平均乗車人員推移

・しなの鉄道線

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2,649千人(1日あたり7,258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)

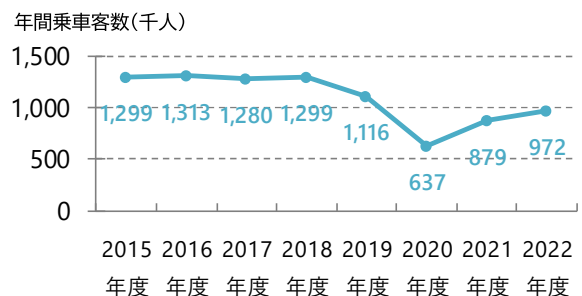
図 2-3 しなの鉄道線 上田市内各駅の年間乗降客数推移

・別所線

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、972千人(同2,660人)まで回復しています。

2018年度における各駅の乗車客数は、最も多い上田駅では年間1,144千人(1日あたり3,134人)と市内の乗車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。



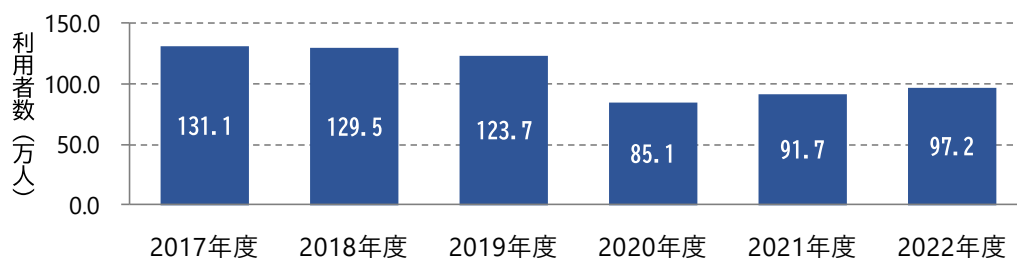
出典：上田電鉄(株)

図 2-4 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。

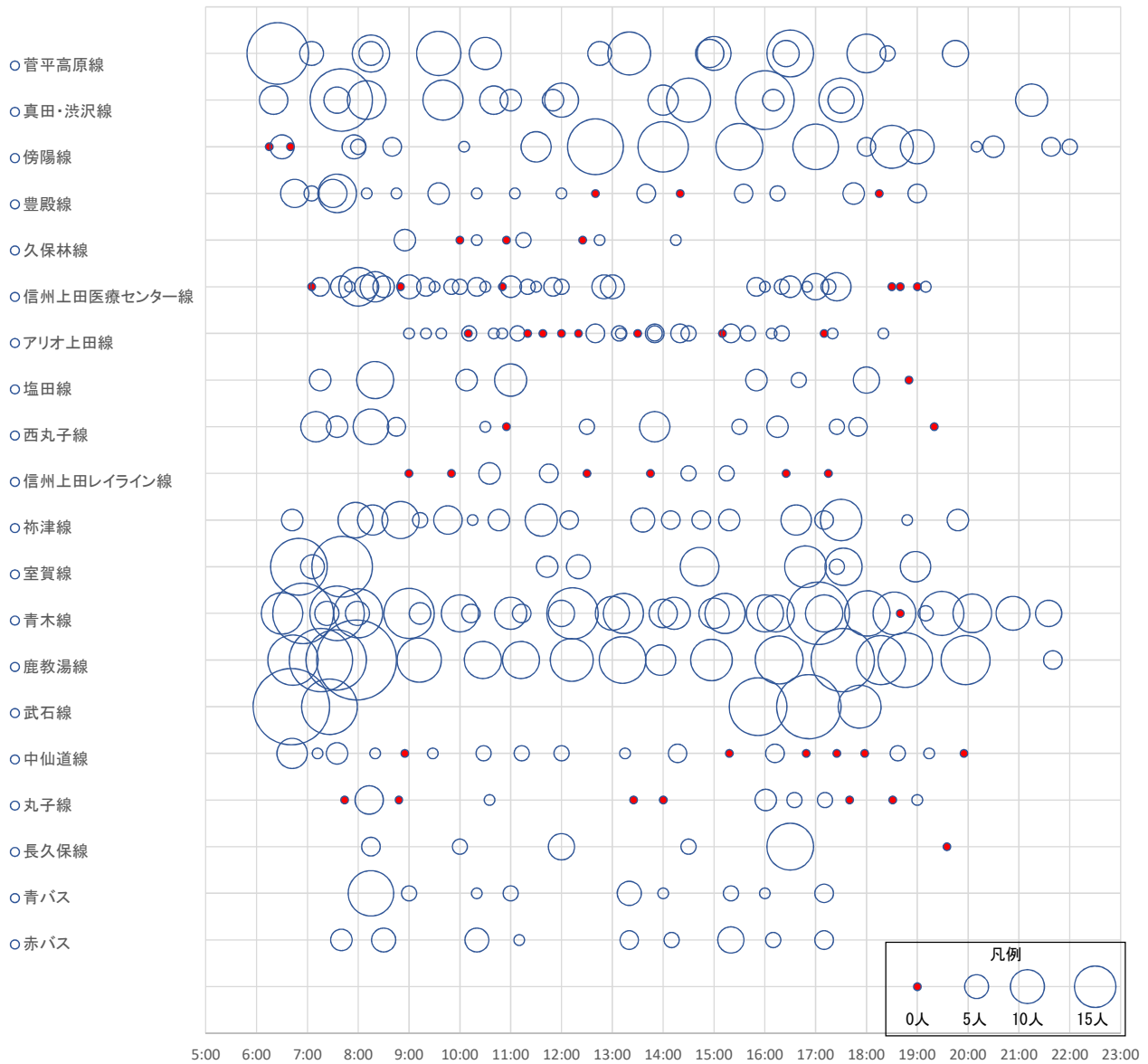
表 2-4 路線別利用者数の推移

種類	路線名	年度	2017年度	2018年度	2019年度 (a)	2020年度	2021年度	2022年度 (b)	3ヶ月前との 比較(b/a)	備考
路線バス	菅平高原線		95,867	88,104	91,998	63,311	81,830	102,194	111.1%	
	真田線		39,091	36,912	40,278	28,323	27,727	28,781	71.5%	
	洗沢線		16,869	19,261	23,371	10,207	19,810	15,940	68.2%	
	鹿教湯線		381,468	384,425	368,799	267,386	304,895	318,646	86.4%	
	青木線		209,340	209,623	210,531	147,900	148,495	165,022	78.4%	
	長久保線		17,342	16,000	12,564	20,596	23,414	21,321	169.7%	2020年度より集計方法変更
	傍陽線		91,352	86,468	81,064	66,725	60,000	70,380	86.8%	
	豊殿線		24,261	23,910	26,576	19,556	22,089	26,125	98.3%	
	久保林線		4,512	4,737	4,038	2,253	2,362	2,433	-	
	信州上田医療センター線		21,652	27,368	18,073	26,272	27,591	44,819	248.0%	
	塩田線		11,371	10,722	10,175	10,905	11,637	11,749	115.5%	
	西丸子線		27,695	28,823	33,852	23,173	34,645	30,699	90.7%	
	祢津線		28,164	29,616	29,805	19,610	21,763	21,966	73.7%	
	室賀線		27,684	27,287	25,609	29,036	30,279	30,133	117.7%	
	武石線		15,948	16,937	12,460	12,539	11,813	13,046	104.7%	
	信州上田レイライン線		7,230	5,994	5,317		2,462	6,258	117.7%	2021年5月に路線名を変更
	丸子線		6,695	6,383	6,758	4,116	4,053	6,405	94.8%	
	中仙道線		12,244	11,590	10,138	7,515	9,726	9,921	97.9%	
	御屋敷公園線		2,086	946	501					- 2018年9月に廃止
	東塩田線		669	268	85					- 2018年9月に廃止
県道川西線		7,206	7,022	5,529					- 2019年12月に廃止	
佐久上田線		179,074	168,405	144,233	45,181	26,050			- 2021年9月に廃止	
	小計		1,227,820	1,210,801	1,161,754	804,604	870,641	925,838	-	
循環バス	青バス		13,479	15,737	13,315	10,943	11,589	12,459	93.6%	
	赤バス		12,229	11,564	10,799	8,221	8,142	9,428	87.3%	
	まりんこ号		3,740	3,474	3,314	2,895	2,820	3,062	92.4%	
	まちなか循環バス		16,070	14,340	11,775					- 2019年12月に休止、その後廃止
	小計		45,518	45,115	39,203	22,059	22,551	24,949	-	
その他路線	武石スマイル号		8,189	7,327	7,588	7,186	7,586	7,089	93.4%	
	ふれあいバス		5,272	5,231	4,824	2,035	2,302	1,521	31.5%	
	あやめ号		1,236	862	701	631	397			- 2021年12月に廃止
	小計		14,697	13,420	13,113	9,852	10,285	8,610	-	
オレンジバス	6系統		22,758	25,302	23,292	14,956	13,842	12,892	55.3%	
合計			1,310,793	1,294,638	1,237,362	851,471	917,319	972,289	-	

・便別利用状況

令和3年に実施し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。



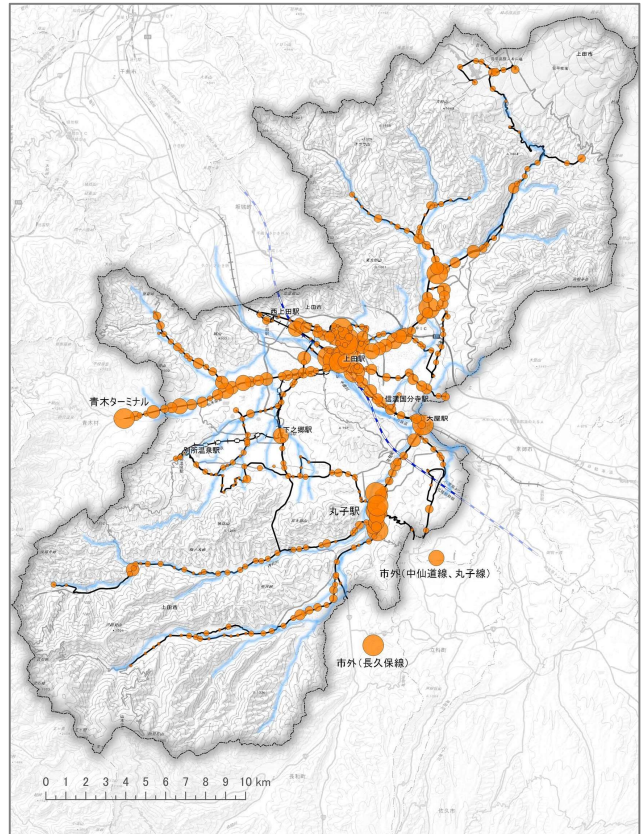
資料：令和3年11・12月バス実態調査結果より

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、アリオ上田前などの施設最寄りの停留所で乗降客が多くなっています。

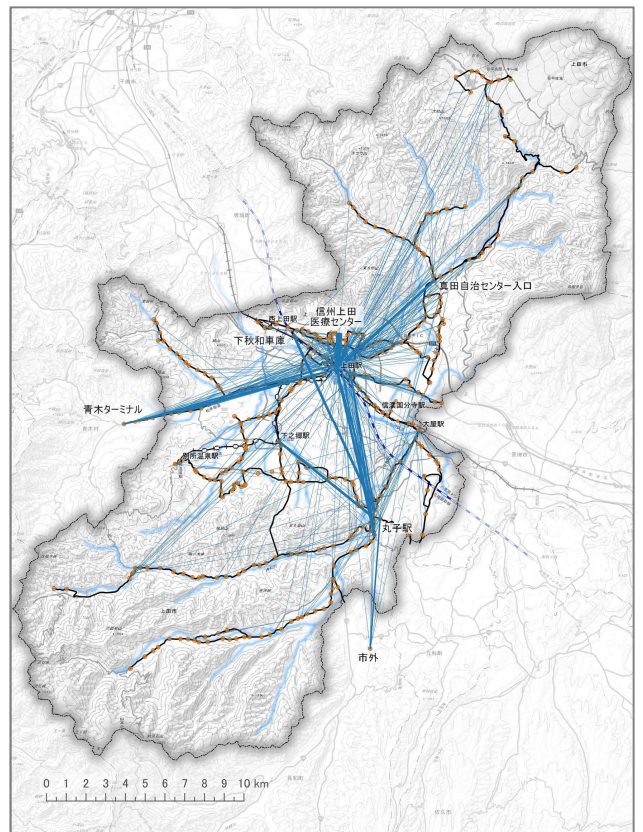


資料：2021年11・12月バス実態調査結果より

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）

(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

・しなの鉄道線

2022年度において、しなの鉄道線安全輸送設備等整備事業として、軌道設備（枕木等）や車両等の計画的な設備投資や車両検査に対する負担金約3,141万円（繰越額除く）を支出しています。

・別所線

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、車両検査に係る安全対策事業に対する補助金約6,495万円（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約1,439万円、運行経費補助として約1,686万円、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3,000万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額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2,771万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8,246万円の委託料を支出しています。

③ その他

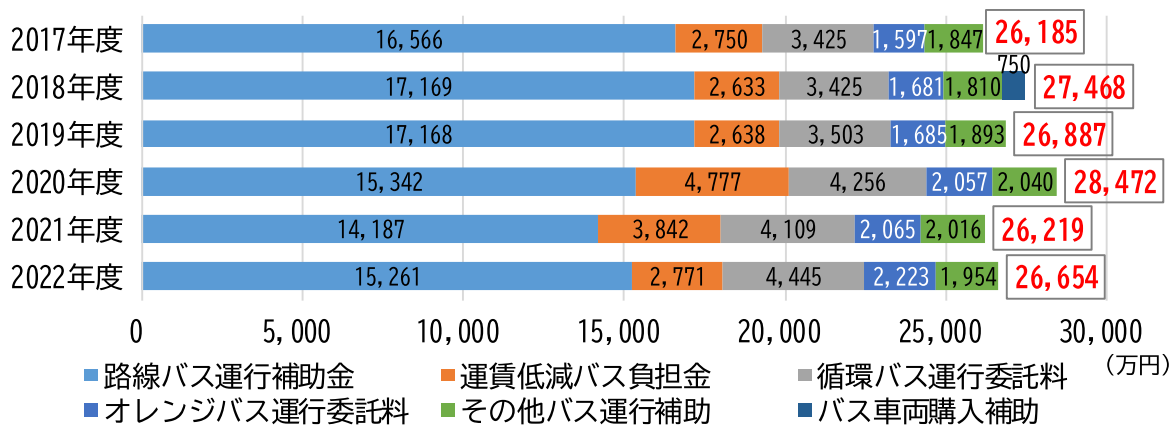
・国及び県による補助

国及び県の補助制度により、別所線が行う安全輸送のための設備整備に対して、2022年度においては、約6,041万円の補助金交付を受けています。

また、バス事業者は、運行に対する補助金の交付を受けており、2022年度においては、約1億3,110万円の補助金交付を受けています。

・特別交付税措置

鉄道施設整備に対する市の財政負担については、3割相当の特別交付税措置がされており、また、バス路線の運行維持に対する市の財政負担については、8割相当の特別交付税措置がされています。



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」（以下、「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	85.1 万人/年

近年の急激な人口減少や車社会の進行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）。

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

- ・路線図、時刻表がわかりづらい、読み取れない
- ・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
- ・行きは良いが帰りのバスがない、予定とバスの運行ダイヤが合わない、目的地への到着時間が読めないといった理由でバスは使わない
- ・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
- ・バスによる通学をやすくするための要望として、自宅近くへのバス停の設置、時刻表どおりの運行や円滑な乗り継ぎが挙げられている
- ・環境面では、風雨や雪を防げる待合施設や駐輪スペースなどの要望が挙げられている

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補填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種平均の約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 90%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、鉄道・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運行への影響（遅延につながっている）
- ・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開発されています
- ・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、保育園、幼稚園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

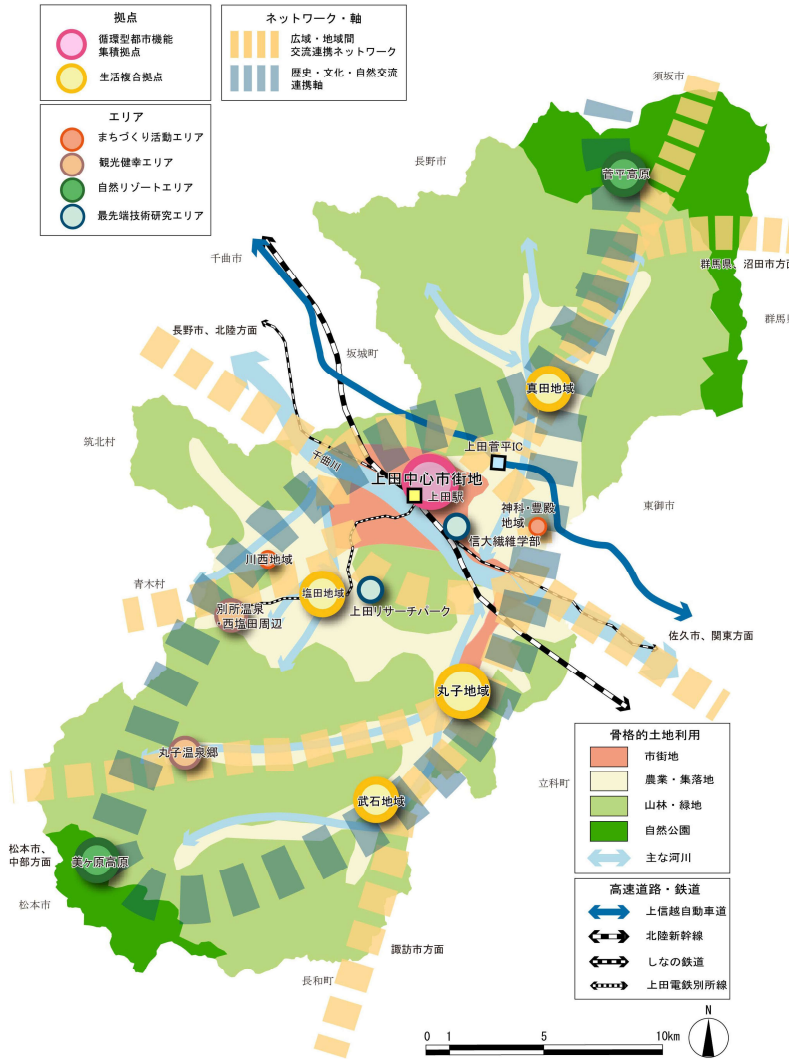
3. 1 まちづくりにおける地域公共交通の位置づけ

(1) 上田市が目指す将来都市構造

「都市計画マスタープラン」においては、今後も人口減少が進むと予想される中、本市の優れた自然環境を保全・活用しながら、上田駅を中心とした拠点となる各地域拠点が同様に持続し、市全体として持続的発展を図るため、「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の構築を目指しています。

また、「立地適正化計画」においては、この都市構造の実現に向け、本市の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及びその周辺や、依田窪地域の中心的な役割を担う丸子地域の市街地において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、もって本市全体を支える都市機能の維持を図ります。

一方、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、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。

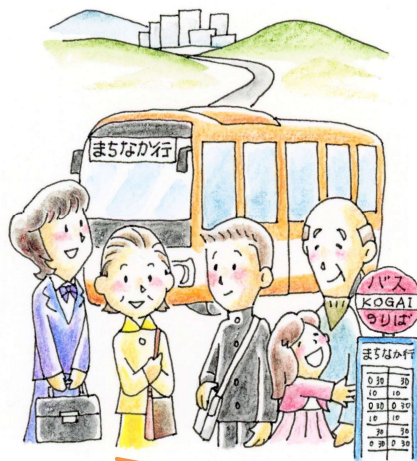
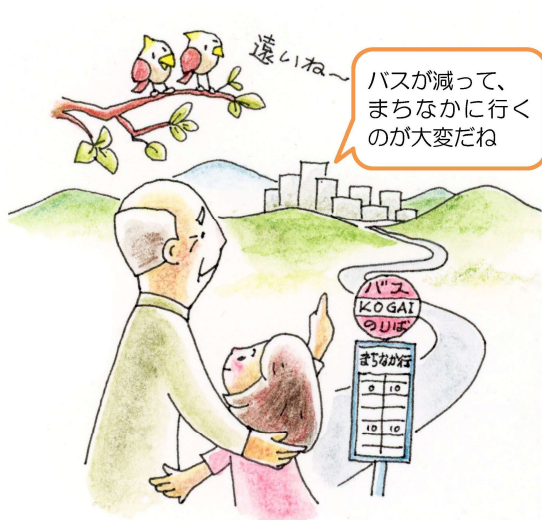


資料:上田市都市計画マスタープラン(改定案)「将来都市構造図」



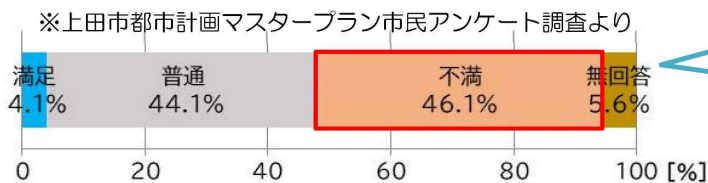
資料:上田市都市計画マスタープラン(改定案)「将来都市構造イメージイラスト」

コラム：～魅力ある都市づくりを目指して～



バスなどの公共交通が充実して移動がしやすいね

コラム：公共交通の利用促進



多くの市民が公共交通の便利さについて、不満を感じています。

利便性の向上を図り、公共交通の利用を促進してもっと利用する人が多くなれば・・・

● 道路渋滞が少なくなる！

みんなが自家用車を使うと道路は渋滞気味に

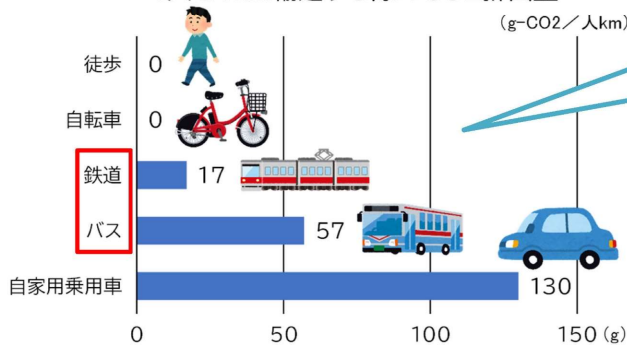
自家用車の代わりに、鉄道やバスなどの公共交通を利用すると・・・

渋滞は解消され、どの移動手段でも、安全に目的地に到着！



● 環境にもやさしい！

1人を1km輸送する際のCO2排出量



自家用車に比べ、鉄道やバスなど公共交通を利用した場合のCO2排出量は格段に少なくなります。

環境にもやさしくて、医療費も削減できる公共交通をもっと利用した方がいいわね。



(2) 地域公共交通に求められる役割と価値

「都市計画マスタープラン」における、「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の形成に向けて、拠点間や都市施設間を連絡し、都市の骨格となる基幹的な軸として、地域公共交通が果たすべき役割は非常に大きなものがあります。

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、社会的便益をもたらし、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
社会インフラとして、都市の持続性や幅広い社会課題の解決のために重要な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 ◆ 拠点間ネットワークの形成、充実 ◆ 持続可能なまちづくり ◆ 医療・福祉や子育て・教育に必要なライフライン ◆ DX^{※1}及びGX^{※2}の推進
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、まちの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加による健康増進（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

※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。

コラム：地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目の例

分野	必要となる行政負担項目	内容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院ができなくなる患者のための移動手段や受診機会の提供
	通院のためのタクシー券配布	
	医師による往診	
	医療費の増加	外出機会の減少による健康への影響
商業	買い物バスの運行	買い物に出かけることができなくなる方のための移動手段や買い物をする機会の提供
	買い物のためのタクシー券配布	
	移動販売の実施	
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための移動手段の提供
	通学のためのタクシー券配布	
交通安全	高齢ドライバーに対するさらなる安全教育	事故防止のためのさらなる安全教育の機会の提供
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地へ訪れることができなくなる観光客のための移動手段の提供
	観光地送迎のためのタクシー券配布	
福祉	通院・買い物・観光以外での目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者のための外出促進に向けた支援策の実施
	さらなる介護予防事業	介護を必要とする方の外出に替わる介護予防策の実施
建設	道路混雑に対応した道路整備	移動が自動車に転換することにより増加する自動車交通量に対応した道路や駐車場の整備
	駐車場の整備	

出典：「地域公共交通 赤字=廃止でいいの？」（国土交通省近畿運輸局）

3. 2 計画の基本方針

上位・関連計画における方針や、まちづくりにおける地域公共交通の果たすべき役割、現在、地域公共交通が抱える課題を踏まえ、本計画において目指す将来像と、その実現に向けた基本方針を以下のとおり定めます。

目指す将来像

通学通勤、通院や買い物等の日常生活における移動を中心として、自家用車や家族の送迎に頼らなくても、大きな不安や不便を感じることなく、誰もが安心して利用できる地域公共交通の実現

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 ～

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

公共交通の存在は認知されていても、最寄りのバス停や乗り方がわからないなどのご意見があり、利用に至っていない状況にあります

路線図や時刻表などにおいて、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すとともに、ニーズに即した、使いやすいサービス水準の最適化を図ります

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③⑤⑥に対応

人々の移動を担う地域公共交通が果たす役割は非常に大きく、将来にわたって持続させるためには、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不可欠です

地域関係者は「公共交通への積極的な利用と関与」、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

公共交通におけるキャッシュレス化推進（TicketQRによるコード決済）の取組を進めており、また、バスロケーションシステム^{※1}の導入により、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、経路検索が可能なシステムの稼働も予定しており（GTF S^{※2}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、さらなる利便性の向上を図ります

また、公共交通分野においては、CO₂削減効果が見込めることから、脱炭素社会の実現に向け、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

※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（幹線鉄道）」により、広域都市間と圏域間の移動サービスを提供
- ・「鉄道軸（支線鉄道）」と「幹線バス軸（幹線バス）」により、「都市機能集積拠点」（中心市街地）と「生活複合拠点」（各地域）の間を、一定水準以上の高いサービスレベルで結ぶ
- ・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
- ・「支線バス軸」により、「生活複合拠点」（各地域）の中やその先を、需要に応じて効率的に結ぶ
- ・タクシーは、鉄道やバスではカバーできない、個々の細かなニーズを担う
- ・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
- ・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 ^{※1} ・しなの鉄道線 ^{※2}
	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。	・別所線 ^{※3}
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 ^{※3} ・真田線（渋沢線） ^{※3} ・傍陽線 ^{※3} ・鹿教湯線 ^{※3} ・青木線 ^{※3} ・長久保線 ^{※3}
	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 ・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 ・信州上田レイライン線 ・祢津線 ・室賀線 ・武石線 ・中仙道線 ^{※4} ・丸子線 ^{※4}
	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
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
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
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 ・お買い物バス ・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
		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

◆ 参考）長野県地域公共交通計画における位置づけ

※1 広域都市間連携軸 ※2 圏域間連携軸 ※3 圏域内連携軸 ※4 地域間連携軸

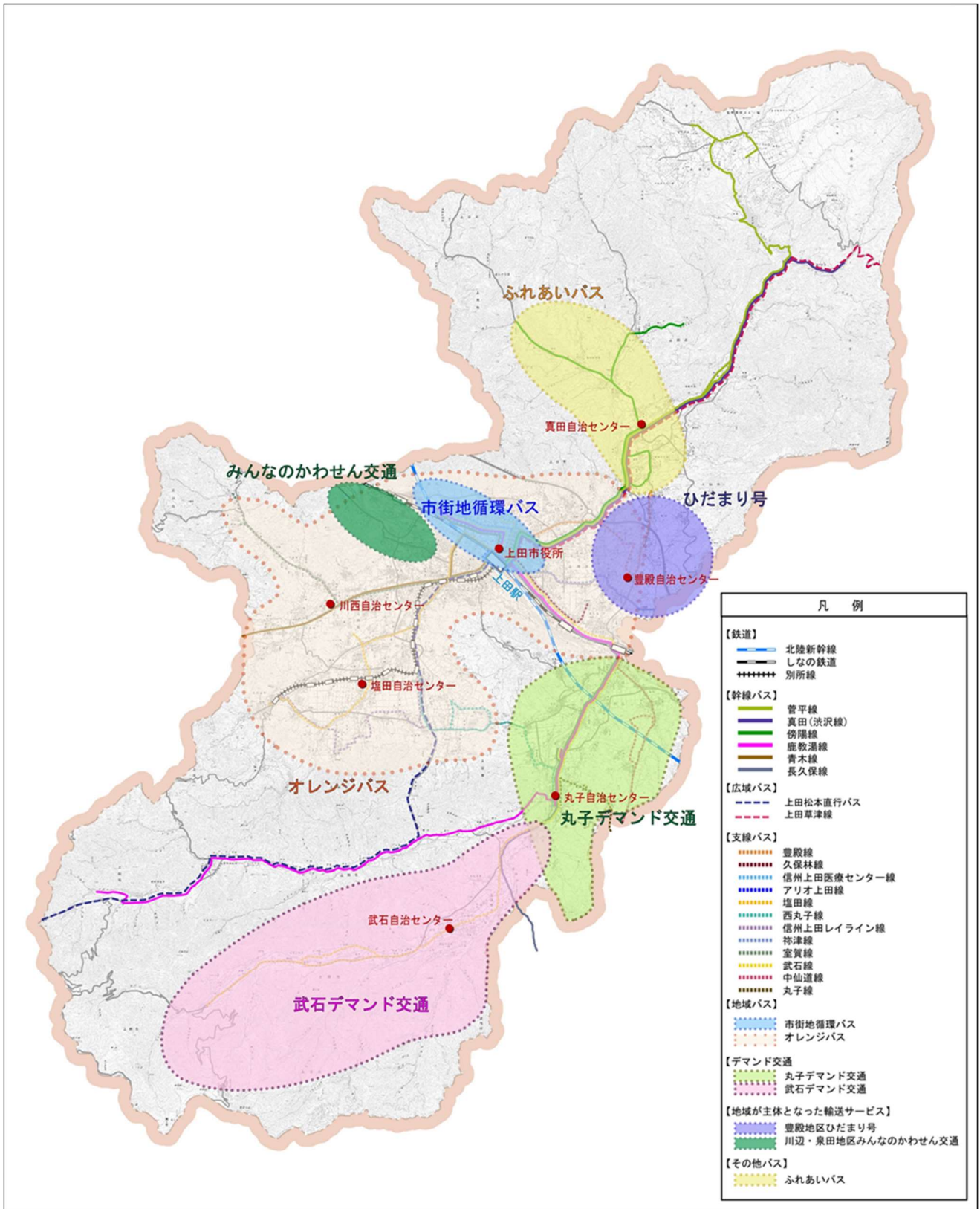


図 3-1 市内における地域公共交通の体系

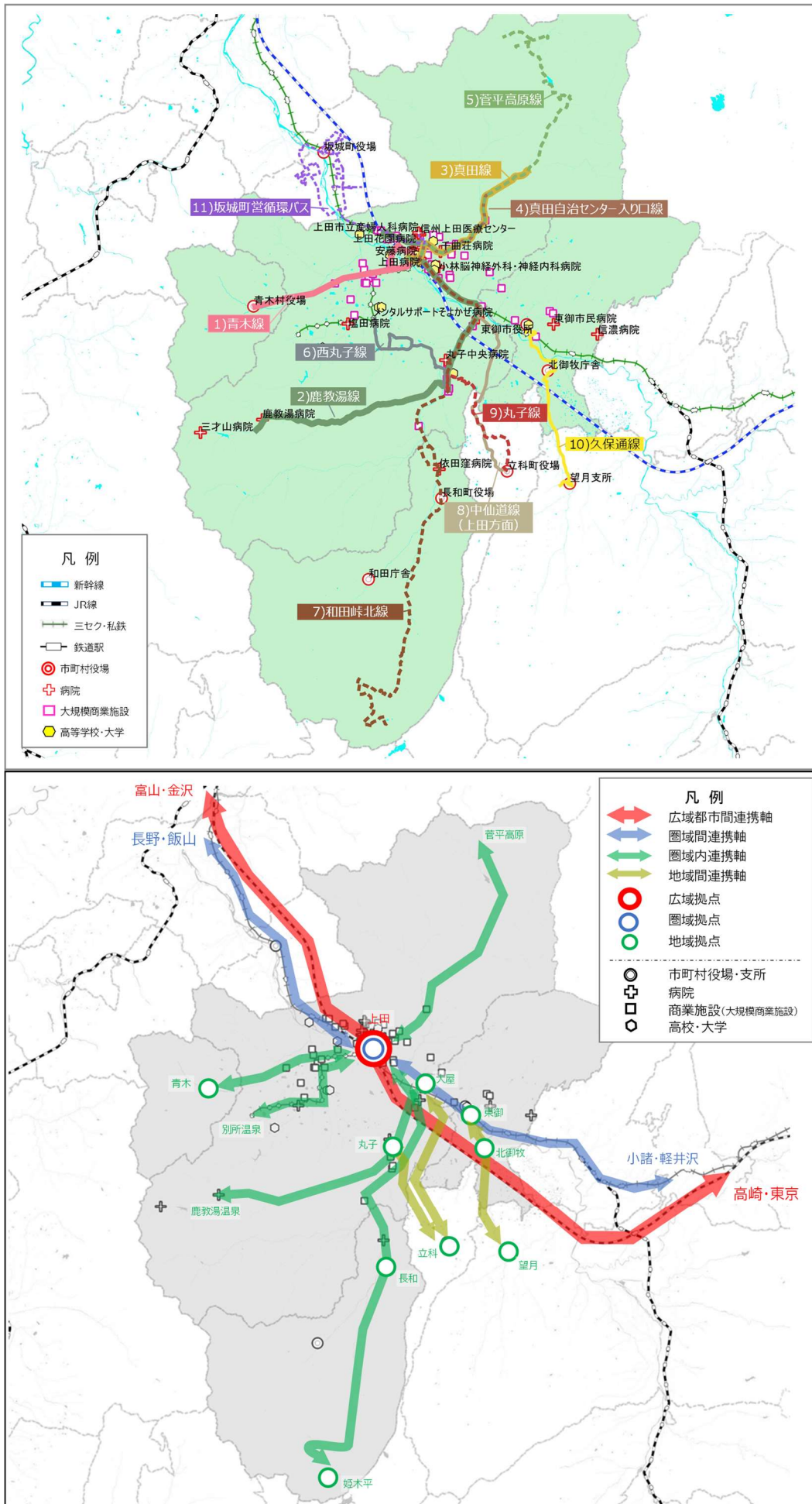


図 3-2 広域的な路線の状況及び将来ネットワーク（長野県地域公共交通計画案より引用）

（令和 5 年 11 月 15 日時点）

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	7.8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 路線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人あたりバス運行に係る年間経常費用(公的資金投入額)	600円/人 (403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 Ticket QRによるキャッシュレス決済利用率	13.22%	50%
	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、サービス水準の最適化や利便性向上の取組などにより、まずはコロナ前の水準に戻すことを優先し、また、モビリティマネジメントの取組による行動変容が図られることを考慮するとともに、住民一人一人の取り組みやすさに配慮した設定としました。

その他の評価指標は、目標1による波及的要素や、交通事業者、行政が利便性向上に向け、取り組む必要性が高い項目であると捉え、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年度実績（総利用者数^{※1} 970,768人÷153,859人（令和4年度））
- ・目標値は、**住民1人あたり、基準年度より年に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）の実績とする。

■ 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 年度実績（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、基準年度より年に 0.75 往復（1.5 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 120.0 万人で、「上田市環境基本計画」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：路線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 年度実績（運送収益 14,082 万円、経常費用 50,258 万円）※²
- ・目標値は、路線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感染症による影響前の 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

※²：路線バスの実績とする。

■ 評価指標 4：利用者 1 人あたりバス運行に係る年間経常費用(公的資金投入額)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常費用、及びバス運行に係る公的資金投入額を用いる。
- ・基準値は、2022 年度実績（運行維持に係る経常費用 58,226 万円(運行に係る公的資金投入額 39,110 万円) ÷ 総利用者数※¹ 970,768 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感染症による影響前の 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、運行維持に係る経常費用(運行に係る公的資金投入額) ÷ 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 年度実績
- ・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%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 年度実績より（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や路線検索の必要がない路線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※³

※³：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、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) 運行の維持・確保				
① 地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化	●	●		協議会、上田市、交通事業者
② バス（幹線・支線・地域・広域・その他）運行におけるサービス水準の最適化	●	●		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
③ デマンド交通運行におけるサービス水準の最適化	●	●		協議会、上田市、交通事業者
④ 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 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
③ 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、市民・地域等団体
④ 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、交通事業者
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（EV車両、自動運転）を活用した新たなモビリティの導入に向けた調査研究	●			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) 運行の維持・確保

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 (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 4 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
	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	

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	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
	柵津線 (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	上り 6 本 下り 6 本	生活、通勤 通学、観光	大屋駅、椀子ワイナリー、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、蓼科高校、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 (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、たけなかに医院、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	真田老人福祉センター

※ 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、傍陽線、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、
 上田市街地循環バス

① 地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道軸による都市間及び地域内の移動手段の維持・確保 ・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 ・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	<p>(ア) 安定的な路線運行の継続及びサービスレベルの維持【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費補助金の交付 <p>(イ) 安全運行のための施設の維持・整備【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業補助金の活用 <p>(ウ) 別所線における維持・整備の実施、改善に向けた取組の検討【継続】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 構造物・電気設備・路線・車両等及び駅・関連施設等の維持・整備 2 運行本数の増加、ダイヤの改善 3 千曲川橋梁の橋脚補強 <p>(エ) 利用実態データの集積及び利用者の声の収集【継続】</p> <p>(オ) 関係機関等との連携によるPR活動による利用促進【継続】</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、しなの鉄道活性化協議会、別所線活性化協議会	
実施時期	時期	項目
	通年	(ア) (エ) (オ)
	随時	(イ) (ウ)

② バス（幹線・支線・地域・広域・その他）運行におけるサービス水準の最適化

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バス軸による都市間及び地域内の移動手段の維持・確保 ・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 ・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	<p>(ア) 安定的な路線運行の継続及びサービスレベルの維持【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統、フィーダー系統）を活用 ・運行事業者と市の協定に基づく、廃止路線代替バス補助金の交付 <p>(イ) 利用実態データの集積、利用者の声の収集及び分析【継続】</p> <p>(ウ) 限られた資源のなかで、サービス水準最適化に向けた協議及び検討【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能集積拠点と生活複合拠点における運行時間帯の拡大 ・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 ・朝夕の通勤通学時間に合わせた運行本数と車両配置の最適化 ・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 ・閑散時のバス小型化（ダウンサイジング）による負担軽減及び経費削減 ・重複区間の解消などの運行効率化 ・エリア一括協定運行事業の研究 <p>(エ) 関係機関等との連携によるPR活動による利用促進【継続】</p> <p>(オ) 有識者・学識経験者等の知見の活用【継続】</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、青木村、立科町、長和町、松本市、孺恋村、草津町	
実施時期	時期	項目
	通年	(ア) (イ) (エ)
	随時	(ウ) (オ)

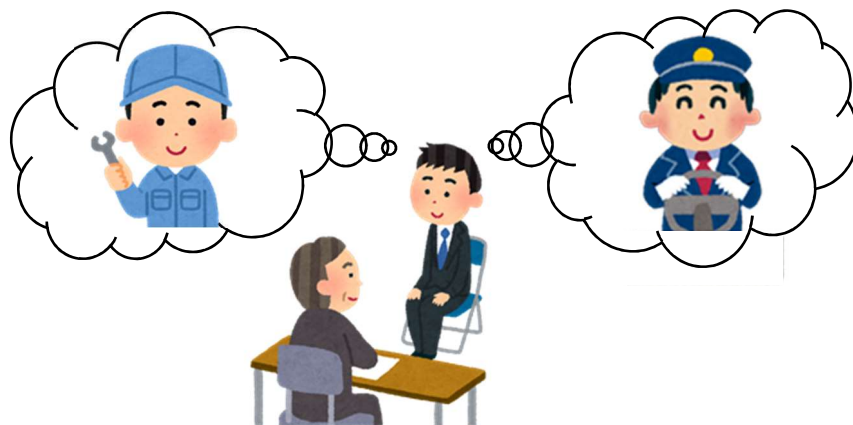
③ デマンド交通運行におけるサービス水準の最適化

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内における生活利用のための移動手段の確保・維持 ・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 	
事業概要	<p>(ア) 安定的な運行の継続及びサービスレベルの維持【継続】</p> <p>(イ) 利用実態データの集積及び利用者の声の収集【継続】</p> <p>(ウ) 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【継続】</p> <p>(エ) 利用者の特性やニーズを考慮した、AI オペレーションシステム機能導入の調査研究【新規】</p> <p>(オ) 関係機関等との連携によるPR活動による利用促進【継続】</p> <p>(カ) 有識者・学識経験者等の知見の活用【継続】</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	(ア) (イ) (オ)
	随時	(ウ) (エ) (カ)



④ 交通事業者の人材確保への支援

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の運転手不足や高齢化の課題解消 ・若年者や女性の運転手の登用促進、定着化 	
事業概要	<p>(ア) 求職者と求人事業者の出会いの場である合同就職説明会への積極的な参加【新規】</p> <p>(イ) 移住者を対象とした相談会への参加【新規】</p> <p>(ウ) 運転体験ができる会社説明会の開催【新規】</p> <p>(エ) 高校生、大学生の新卒者等をはじめとした若年者や女性に対する地元（企業）で働くことの魅力発信【新規】</p> <p>(オ) 子どもたちに対する公共交通に親しみやあこがれを持ってもらうための取組【継続】</p> <p>(カ) 免許取得に係る費用支援制度導入に向けた研究・検討【新規】</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	(エ) (オ)
	随時	(ア) (イ) (ウ) (カ)



(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"> 各交通モード間の接続性の確保及び改善 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る別所温泉方面と市外との結節性の強化及び移動の円滑化 支線鉄道、支線バスや地域バスの接続確保による利便性の向上及び移動の円滑化 	
事業概要	<p>(ア) 交通事業者と行政とのプラットフォームによる迅速な情報共有及び連携の強化【継続】</p> <p>(イ) 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た幹線バスのダイヤの調整【継続】</p> <p>(ウ) 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た別所線のダイヤの調整【継続】</p> <p>(エ) 別所線各駅に接続する支線バス、地域バスのダイヤの調整【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 下之郷駅を発着する別所線との接続性を考慮した西丸子線及び信州上田レイライン線のダイヤ調整 	
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	(ア) (イ) (ウ) (エ)

② 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"> 交通不便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 鉄道やバスではカバーできない交通不便地域やきわめて需要が少ない地域への対応 24時間365日、区域を定めずに運行するタクシーの有効活用 	
事業概要	<p>(ア) タクシー利用促進のための周知徹底【継続】</p> <p>(イ) 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との連携の検討【継続】</p> <p>(ウ) 定額タクシー導入に向けた調査・研究【新規】</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
	随時	(ア) (イ) (ウ)



③ 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確保 地域が主体となった、安心安全な移動手段の確保 	
事業概要	<p>(ア) 地域内移動の担い手である共助・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に向けた地域の活動の後方支援【継続】</p> <p>(イ) 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情報提供【継続】</p> <p>(ウ) 他地域への普及のための周知・PR【継続】</p> <p>(エ) 担い手確保のための運転者講習会の実施【継続】</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、市民・地域等団体	
実施時期	時期	項目
	通年	(ア) (イ) (ウ)
	随時	(エ)

④ 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ポート設置によるサイクルアンドライドによる公共交通の利用促進 ・二次交通手段の確立 	
事業概要	(ア)「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」(令和3年度～令和5年度)における利用者実態データの収集、分析【継続】 (イ)社会実装に向けた検討【継続】 (ウ)二次交通としての有効性の検証【継続】	
実施主体	上田市公共交通活性化協議会、上田市、千曲市、上田地域シェアサイクル活用推進協議会	
実施時期	時期	項目
	通年	(ア)(イ)
	随時	(ウ)

(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"> ・利用者の運賃負担の軽減 ・バス路線の確保・維持・活性化 	
事業概要	(ア)運賃低減施策の効果検証【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・利用状況や利用者による評価の把握 (イ)運賃低減のあり方や手法の検討【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・負担のあり方の検討 ・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 ・乗車券と施設利用券のセット販売など、他施設他機関との連携による利用促進に向けた検討 (ウ)利用促進に向けた周知・PRの徹底【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・通学定期券購入の負担軽減の有効性について、中学3年生、高校在校生向けの通学利用促進チラシを作成のうえ配布し、通学利用増加に向けた周知を徹底 (エ)関係自治体・機関との協議【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ・鹿教湯線と武石線を含めた運行の連携と効率化を図るため、長久保線、丸子線、中仙道線の運賃低減バス事業の導入協議 (参考)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	
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	(ア)(ウ)
	随時	(イ)(エ)

乗車区間	導入前	導入後
真田～上田駅	23,400円	10,800円
青木～上田駅 丸子駅前～上田駅	23,850円	10,800円
西菅平～上田駅	34,000円	18,000円
鹿教湯温泉～上田駅	33,520円	

② 乗継割引制度の継続、拡充の検討

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> 乗継割引による利用促進及び費用負担の軽減 乗継利用者の利便性向上 	
事業概要	(ア)乗継割引の継続（「真田自治センター入口」・「丸子駅」）【継続】 (イ)異なる事業者間（鉄道・バス）の乗り継ぎにおける、TicketQR を活用した割引制度の導入の検討【継続】	
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	(ア)
	随時	(イ)

③ 通学定期券購入補助の継続、拡充の検討

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> 学生による公共交通の利用促進及び費用負担の軽減 	
事業概要	(ア)通学定期券購入補助の継続 (イ)利用促進に向けた補助制度の周知・PR【継続】 (ウ)高校における通学定期出張販売窓口の設置【継続】 (エ)TicketQR を活用したサブスクリプション方式の運賃体系の導入の検討【新規】 (オ)学生の公共交通利用促進に向けた、通学費補助の対象範囲拡大の検討、協議【新規】 (参考) <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 	
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	(ア) (イ) (ウ) (エ) (オ)



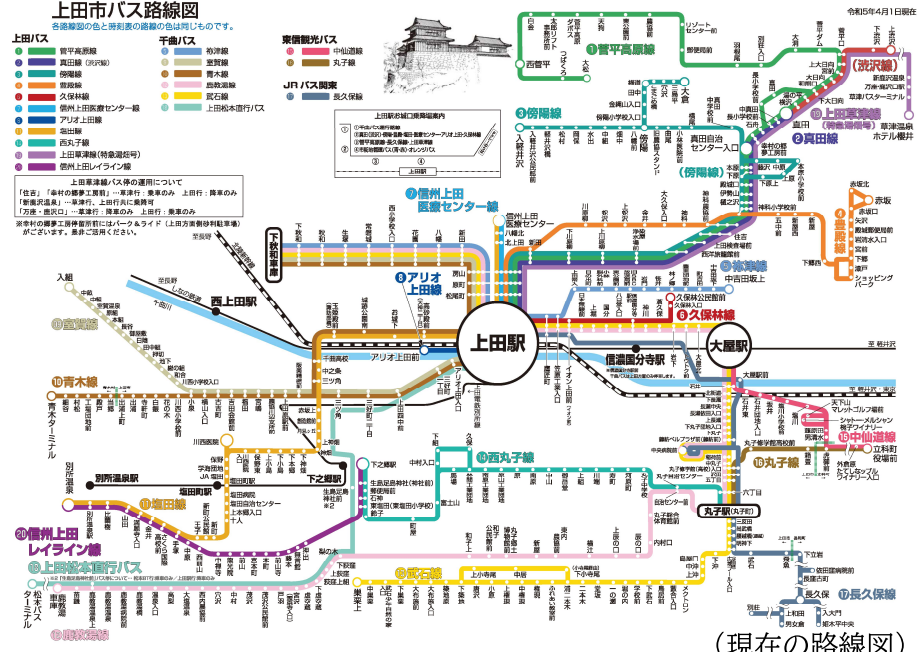

④ 高齢者の外出支援制度の導入検討

実施の目的	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出促進及び費用負担の軽減 	
事業概要	(ア)運転免許証自主返納促進事業（タクシー利用補助券交付）の継続【継続】 (イ)運転免許証自主返納促進事業の周知・PR【継続】 (ウ)運転免許証自主返納促進事業へのQRコード券の導入検討【新規】 (エ)運転免許証の自主返納者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やTicketQR を活用した支援制度の導入に係る関係者間における検討、協議【継続】 (参考) <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 	
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	(ア) (イ)
	随時	(ウ) (エ)



(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

<p>実施の目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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き、わかりやすく効果的な情報発信による公共交通の利用促進 自家用車による移動や送迎から公共交通への転換促進 						
<p>事業概要</p>	<p>(ア) 別所線の利用促進チラシやバス路線図、ダイヤ等をわかりやすく表示したパンフレットの配布による、「おでかけ」ができるきっかけづくりの推進【継続】</p>  <p>(イ) 利用への不安を解消するため、乗車や運賃の支払い方法をわかりやすく説明した、鉄道・バス利用ガイド作成の検討【新規】</p> <p>(ウ) 情報発信のデジタル化の検討【新規】</p> <p>(エ) TicketQR による割引率の高いマイレールチケット QR やプリペイド券の販売【継続】</p>  <p>(オ) 上田駅と大屋駅に設置している乗継案内表示板のダイヤ変更等に合わせた適宜修正による、正確な情報提供【継続】</p> <p>(カ) バスロケーションシステムとGTF Sデータとの連携による、上田駅前等へのデジタルサイネージの新規設置の検討【新規】</p>						
<p>実施主体</p>	<p>上田市公共交通活性化協議会、上田市、交通事業者</p>						
<p>実施時期</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通年</td> <td>(ア) (エ)</td> </tr> <tr> <td>随時</td> <td>(イ) (ウ) (オ) (カ)</td> </tr> </tbody> </table>	時期	項目	通年	(ア) (エ)	随時	(イ) (ウ) (オ) (カ)
時期	項目						
通年	(ア) (エ)						
随時	(イ) (ウ) (オ) (カ)						

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 ・家族の自家用車による送迎から公共交通への転換促進 ・送迎者の負担軽減 						
事業概要	<p>(ア)バス路線や時刻表、定期券などの情報提供による、高校へのバス通学が可能であることの周知【継続】</p> <p>(イ)運賃低減施策による通学定期券購入の負担軽減の情報を付し、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の作成、配布による周知・PRの徹底【継続】</p> <p>(ウ)定期的な利用状況調査、高校や高校生との連携による利用実態調査の実施による、各路線に期待されている機能の充足及びサービス水準の最適化に向けた協議【新規】</p> <p>(エ)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の対応策の検討【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通学時間に合わせた運行本数の充実 ・鉄道との接続性の確保 ・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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通年</td> <td>(ア) (イ)</td> </tr> <tr> <td>随時</td> <td>(ウ) (エ)</td> </tr> </tbody> </table>	時期	項目	通年	(ア) (イ)	随時	(ウ) (エ)
	時期	項目					
	通年	(ア) (イ)					
随時	(ウ) (エ)						



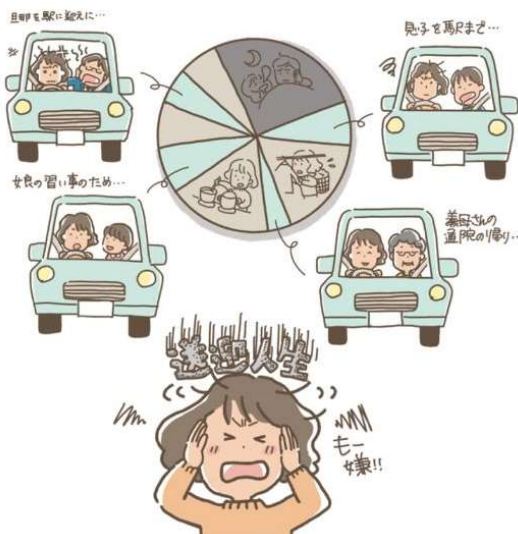
コラム：各家庭における送迎の負担問題

日常生活における送迎

- ・通勤、買い物、飲み会
- ・子どもの通学、部活、塾・習いごと
- ・父母や義父母の通院

送迎により失われているもの

- ・子どもの高校進学を機に離職した、勤務時間を短縮した
- ・塾帰りの迎えがあるので、晩酌を控えている
- ・通院や診察の待ち時間を合わせると、半日が潰れてしまう
- ・(送迎される側が)送迎をお願いするのが気兼ねするので、外出機会が減る(ポジティブな面)
- ・子どもとゆっくり会話ができる唯一の時間である



- ・送迎する側もされる側も、送迎が当たり前と思っているので、「負担である」「負担をかけている」という認識がない
- ・送迎する側は、送迎がない生活の気楽さに気づくことなく受け入れてしまっている
- ・送迎される側は、「負担をかけている」という認識を持ちつつも、楽だからという理由で甘えてしまっている
- ・経済活動の機会(就労、社会活動など)を奪っている

各家庭で送迎の問題が解決されていけば、地域の移動に係る課題はないと捉えて良いものではないが…

↓
送迎でなければ、通学通勤、通院や買い物ができない地域の交通手段を確保する必要がある

送迎によらなくても、移動ができる地域が、住みやすい地域の要件である

出典：地域公共交通のトリセツ
<https://kotsutorisetsu.com/>

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、利用ができない方の不安の解消 ・バスの乗り方教室等の開催による利用促進 ・ICT教育やスマートシティ化の推進 ・外出促進による健康増進や介護予防、社会活動への参加 ・運転免許証返納後の移動手段としての利用促進 		
事業概要	<p>【保育園、幼稚園、小学校における乗り方教室】</p> <p>(ア)バスの乗り方教室の開催による、幼少期から公共交通（バス）とふれあい、親しむ機会の創出【継続】</p> <p>(イ)TicketQR による乗車方法の体験ができる機会の創出【継続】</p> <p>(ウ)大規模商業施設等との連携・協力による、多くの方々が参加できるイベントの開催【継続】</p> <p>【高齢者に対する乗り方教室】</p> <p>(エ)高齢者サロン等におけるバスの乗り方教室の開催【継続】</p> <p>(オ)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「おでかけプラン」の提案によるバス利用が可能であることの周知【継続】</p> <p>(カ)関係機関等との連携による、高齢ドライバーによる重大事故防止のための安全講習の実施及び運転免許証自主返納と併せた事故防止のための啓発【新規】</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	<table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>項目</th> </tr> </table>	時期	項目
	時期	項目	
	<table border="1"> <tr> <td>通年</td> <td>(ア) (イ) (ウ) (エ) (オ)</td> </tr> </table>	通年	(ア) (イ) (ウ) (エ) (オ)
通年	(ア) (イ) (ウ) (エ) (オ)		
<table border="1"> <tr> <td>随時</td> <td>(カ)</td> </tr> </table>	随時	(カ)	
随時	(カ)		



④ 小学生夏休みキッズバス事業の実施

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 ・保護者の公共交通の利用促進 ・ICT教育やスマートシティ化の推進 		
事業概要	<p>(ア)夏休み中限定のキッズバス（無料）の発行による、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【継続】</p> <p>(イ)キッズバス（無料）への TicketQR の活用【継続】</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	<table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>項目</th> </tr> </table>	時期	項目
	時期	項目	
<table border="1"> <tr> <td>7～8月</td> <td>(ア) (イ)</td> </tr> </table>	7～8月	(ア) (イ)	
7～8月	(ア) (イ)		



(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	・キャッシュレス化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	<p>(ア)キャンペーンの実施によるキャッシュレス化（QRコード決済）の周知徹底【継続】</p> <p>(イ)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【継続】</p> <p>(ウ)TicketQRの利用に対する高い割引率付与、イベント時の無料化などの検討【継続】</p> <p>(エ)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の検討、研究【継続】</p> <p>(オ)蓄積される乗降データの整理、分析など、活用方法の検討、協議【継続】</p> <p>(カ)TicketQRアプリのプッシュ通知の活用などによる、アンケート調査の実施及び調査結果を踏まえた事業展開の見直し【新規】</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	(ア)
	随時	(イ) (ウ) (エ) (オ) (カ)



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利便性向上 ・GTF S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	<p>(ア)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）の周知及びPR【継続】</p> <p>(イ)バス停留所等へのQRコード貼付による周知及びPR【継続】</p> <p>(ウ)インターネットによる経路検索を可能とするための「標準的なバスの静的情報フォーマット（GTF S-J P）」の整備【継続】</p> <p>(エ)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目指した、「動的情報フォーマット（GTF S-R T）」とTicketQRによるバスロケーションシステムとの連携の研究【新規】</p> <p>(オ)GTF SデータとICT技術の活用を通じた、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の取組【新規】</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	(ア) (イ)
	随時	(ウ) (エ) (オ)



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、子育て中の方や障がい者など誰もが気軽に公共交通を利用できる環境の整備 ・鉄道沿線パークアンドライド駐車場の維持・確保による利用促進 	
事業概要	<p>(ア)安心安全な利用に向けた、交通事業者との連携・協力【継続】</p> <p>(イ)ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入によるバリアフリー化【継続】</p> <p>(ウ)厳しい経営状況にある事業者の負担軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、車両等の更新における、地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等補助、公有民営補助）や地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）の活用及び市による財源支援の検討【継続】</p> <p>(エ)タクシー乗務員のユニバーサルドライバー研修受講促進による、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組を進めていることの周知・PR【継続】</p> <p>(オ)市内タクシー事業者における、車椅子のまま乗降可能な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可能な車両等の配置による、安心しておでかけができることの周知・PR【継続】</p> <p>(カ)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する、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による、タクシーの需要喚起及び妊産婦、子育て世代の支援【継続】</p> <p>(キ)鉄道・バス利用者が安全安心、快適に利用できるよう、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【継続】</p> <p>(ク)現在整備されている、しなの鉄道線や別所線利用者のためのパークアンドライド駐車場の維持、環境整備及び利用促進のための周知【継続】</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	(ア) (エ) (オ) (カ) (ク)
	随時	(イ) (ウ) (キ)


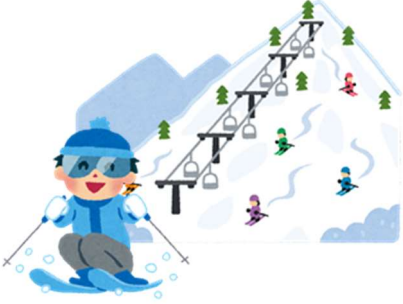


④ 先進技術（EV車両、自動運転）を活用した新たなモビリティの導入に向けた調査研究



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	<p>(ア)EV車両の導入による、公共交通におけるゼロカーボン化の推進に向けた調査研究【継続】</p> <p>(イ)運転手不足の課題解決、また、次世代モビリティサービスの実用化を見据えた、公共交通における新技術（自動運転）の活用可能性についての調査研究【継続】</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
	随時	(ア) (イ)

(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	<p>(ア)観光客に対する公共交通利用の案内【継続】</p> <p>(イ)1日乗り降り自由なフリーきっぷの周知・PR【継続】</p> <p>(ウ)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の発行による、付加価値の高い観光商品の開発の検討【新規】</p> <p>(エ)主要な観光スポットを巡る多彩な観光コースによる、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の周知・PR【継続】</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、沿線自治体、観光協会	
実施時期	時期	項目
	通年	(ア) (イ) (エ)
	随時	(ウ)

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	<p>(ア)商業施設や商店街等との連携による、一定額以上のお買い物での乗車券進呈など、公共交通の利用促進策の実施【継続】</p> <p>(イ)商業施設や医療機関等との連携による、来店時、通院時の公共交通機関利用に関する周知、PR【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設等への公共交通の利用促進チラシ等の掲示 バス停留所から商業施設や医療機関等までの案内掲示 	
	  <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	(ア) (イ)

4. 4 バス運行の維持・確保に向けた取組の方向性

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、主な利用傾向と取組（改善、見直し）の方向性を、以下のとおり整理しました。

なお、利用状況等を踏まえ、取組（改善、見直し）の方向性を随時見直します。

表 4-5 路線別の取組の方向性 (1)

位置づけ	路線名 (運行形態・運行事業者)	主な利用傾向	取組（改善、見直し）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が未導入である。	<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 ・上田市中心市街地への利用への対応 ・沿線自治体と連携した取組（運賃低減施策）の検討
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、買い物等を目的とした利用が多い。	<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 路線別の取組の方向性 (2)

位置づけ	路線名 (運行形態・運行事業者)	主な利用傾向	取組(改善、見直し)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 ・沿線自治体と連携した取組の検討
	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、上田市から蓼科高校への通学で利用されている。	・サービスレベルの維持 ・沿線自治体と連携した取組の検討
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 (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。	・利用促進 ・利用者数が減少していることから、車両の見直し等送迎方法の最適化を検討

4. 5 事業実施スケジュール

取組内容	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度
(1) 運行の維持・確保					
① 地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化	→ 運行継続 随時：データ収集・分析、利用促進策実施				
② バス（幹線・支線・地域・広域・その他）運行におけるサービス水準の最適化	→ 運行継続 随時：データ収集・分析、改善（見直し）協議				
③ デマンド交通運行におけるサービス水準の最適化	→ 運行継続 随時：データ収集・分析、改善（見直し）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（見直し）協議				
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	→ 課題共有、後方支援、情報提供の継続				
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：制度拡充、TicketQR との連携検討				
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 との連携検討				
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 との連携検討				
(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：有効な案内の作成、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、改善（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パス事業の実施	→ TicketQR 活用による夏休みキッズパス事業の実施継続				
(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：段階的なGTFS整備、機能				
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、財政支援の検討				
④ 先進技術（EV車両、自動運転）を活用した新たなモビリティの導入に向けた調査研究	→ 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：観光施設等との連携策充実の検討				
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。

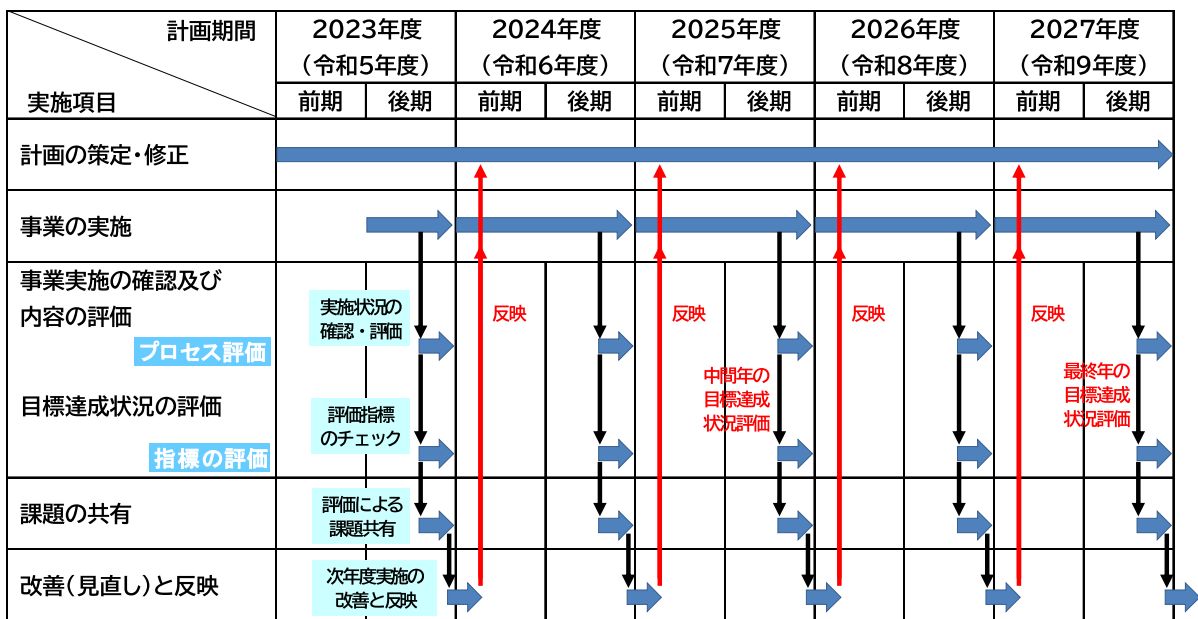
(1) 進捗管理

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。

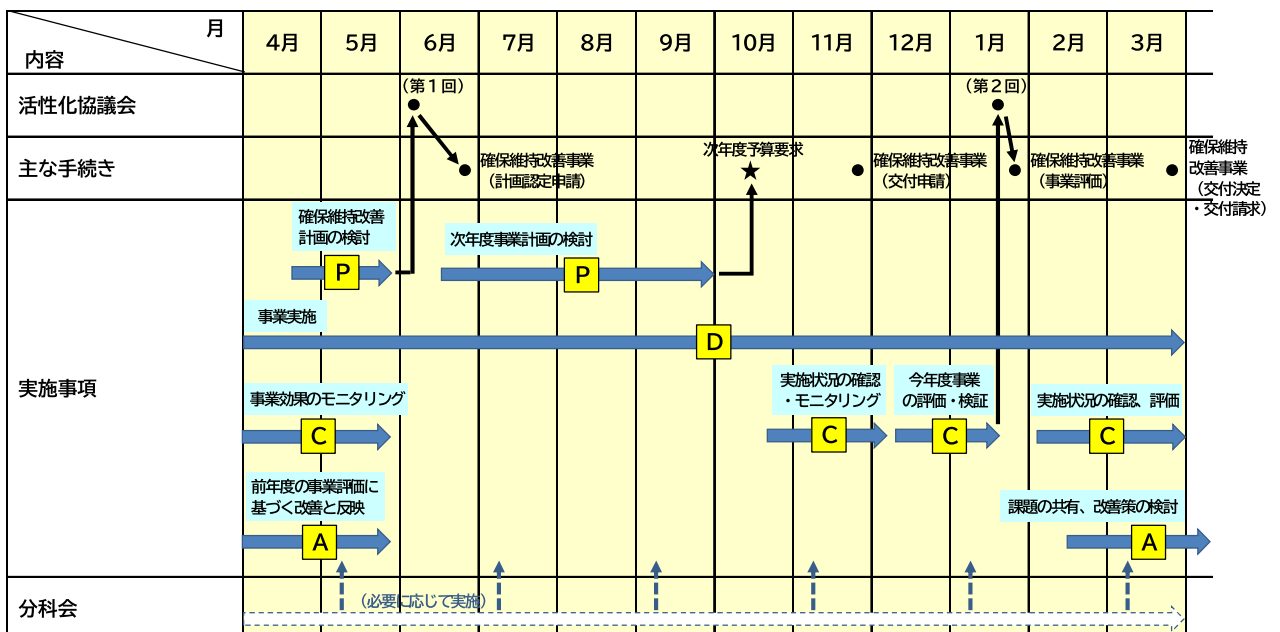
進捗状況評価シートは、例年6月に開催する上田市公共交通活性化協議会において、評価結果の報告を行います。

(2) 評価スケジュール

■ 計画期間中のスケジュール



■ 年間スケジュール



(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の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) 運行の維持・確保		
① 地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化		
② バス(幹線・支線・地域・広域・その他)運行におけるサービス水準の最適化		
③ デマンド交通運行におけるサービス水準の最適化		
④ 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 きめ細かなサービスが可能なタクシー事業の活用		
③ 地域等が主体となった移動手段の確保		
④ 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	7.8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：バス路線カルテ・運行モニタリングシート】

■ カルテ・モニタリングシート イメージ

路線カルテ ○○線

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	運行回数※1	平日	土曜日	日曜祝日	起点	
		主な経由地				
		始発時刻※2			終点	
		終発時刻※2			県補助	
系統キロ程	往路 復路		国・県補助	国補助		

本路線の役割

沿線の主な施設

本路線の抱える課題

利用者・地域・運行事業者などからの要望

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			公的負担計 (千円)
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	
1年目						0
2年目						0
3年目						0
4年目						0
5年目						0

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
1年目				0
2年目				0
3年目				0
4年目				0
5年目				0

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担		輸送量 (実績値) ※3	平均 乗車密度 (実績値) ※3
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)		
1年目						
2年目						
3年目						
4年目						
5年目						

※1 運行回数は、路線型運行においては往路を0.5回、復路を0.5回とカウント。循環系統については1循環で1回とカウント。
 ※2 始発・終発時刻は一宮駅発。一宮駅発以外の系統については始発停留所発時刻
 ※3 地域間幹線系統のみ記載

利用状況等についての考察

今年度実施した取組とその効果

今後の取組方針・予定

上田市地域公共交通計画 概要版

令和5年12月25日
上田市公共交通活性化協議会
【資料1-3】

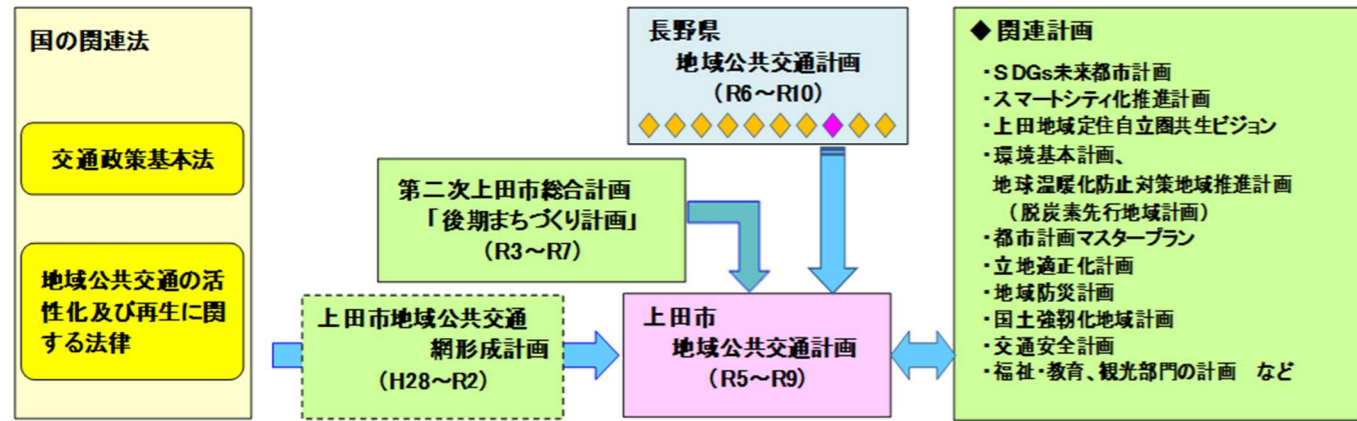
1 計画策定の背景と目的

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、都市の持続性や市民の豊かな暮らしを支えるため、利用者などの地域の関係者、事業者や行政が共通の認識を持ち、利便性の高い公共交通サービスの実現に向けて、一体となって取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示す、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、地域公共交通を生かしたまちづくり（＝「交通まちづくり」）に向け、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づけます。



区 域：上田市全域 計画期間：令和5（2023）年度～令和9（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
- 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
- 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) 上田市が目指す将来都市構造

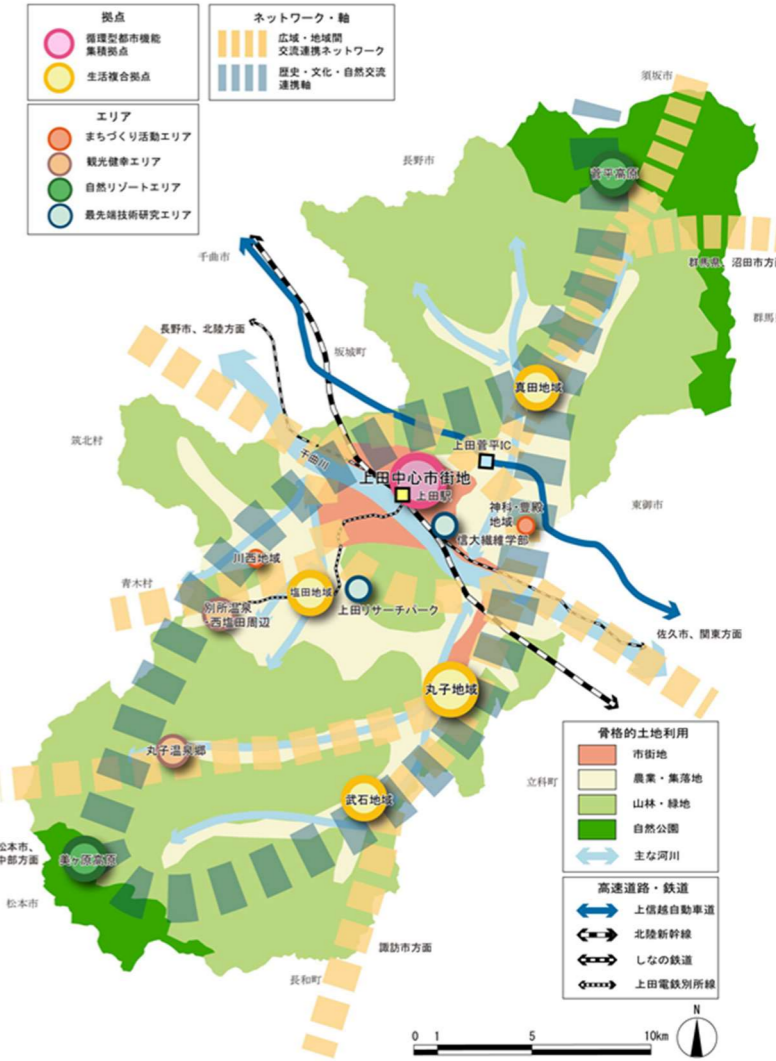
◆「都市計画マスタープラン」

今後も人口減少が進むと予想される中、本市の優れた自然環境を保全・活用しながら、上田駅を中心とした拠点となる各地域拠点が同様に持続し、市全体として持続的発展を図るため、「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の構築を目指します。

◆「立地適正化計画」

将来都市構造の実現に向け、本市の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及びその周辺や、依田窪地域の中心的役割を担う丸子地域の市街地において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到誘導し、もって本市全体を支える都市機能の維持を目指します。

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。



資料：上田市都市計画マスタープラン(改定案)「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

「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の形成に向けて、拠点間や都市施設間を連絡し、都市の骨格となる基幹的な軸として、地域公共交通が果たすべき役割は非常に大きなものがあります。また、市民生活に不可欠な移動を担い、多様な暮らし方と働き方を支える、QOL（Quality of Life＝生活の質）を高める基盤的社会インフラとして、都市の持続性や幅広い社会課題の解決のために重要な価値を有することから、上記の2つの計画と本計画との連携を強化し、将来都市構造の実現と持続可能な地域公共交通を目指します。

- | | | |
|----|--------------------------------------|--------------------------|
| 役割 | ◆ 市民や来訪者の移動手段 | ◆ 拠点間ネットワークの形成、充実 |
| | ◆ 持続可能なまちづくり | ◆ 医療・福祉や子育て・教育に必要なライフライン |
| | ◆ DX※1及びGX※2の推進 | |
| 価値 | ◇ 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一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

将来像

通学通勤、通院や買い物等の日常生活における移動を中心に、自家用車や家族の送迎に頼らなくても、大きな不安や不便を感じることなく、誰もが安心して利用できる地域公共交通の実現

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、ニーズに即したサービス水準の最適化を図るとともに、路線図や時刻表など、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

キャッシュレス化（TicketQRによるコード決済）や、バス・鉄道の現在位置情報が取得可能なシステムを導入しており、今後は、経路検索が可能なシステムの稼働（GTFSS^{*3}によるバスのオープンデータ化）も予定するなど、これらDXの取組を強化し、さらなる利便性の向上を図ります。また、公共交通分野においては、CO₂削減効果が見込めることから、脱炭素社会の実現に向け、EV車両の導入など、GXへの展開も視野に入れた取組を推進します。

※ 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」により、広域都市間と圏域間の移動サービスを提供
- 「鉄道軸（支線鉄道）」と「幹線バス軸（幹線バス）」により、「都市機能集積拠点」（中心市街地）と「生活複合拠点」（各地域）の間を、一定水準以上の高いサービスレベルで結ぶ
- 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
- 「支線バス軸」により、「生活複合拠点」（各地域）の中やその先を、需要に応じて効率的に結ぶ
- タクシーは、鉄道やバスではカバーできない、個々の細かなニーズを担う
- 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
- 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する

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	7.8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 路線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人あたりバス運行に係る年間経常費用(公的資金投入額)	600円/人 (403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%
	評価指標6 GTFSS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) 運行の維持・確保					
① 地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化	運行継続	随時：データ収集・分析、利用促進策実施			
② バス（幹線・支線・地域・広域・その他）運行におけるサービス水準の最適化	運行継続	随時：データ収集・分析、改善（見直し）協議			
③ デマンド交通運行におけるサービス水準の最適化	運行継続	随時：データ収集・分析、改善（見直し）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（見直し）協議			
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	課題共有、後方支援、情報提供の継続				
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：制度拡充、TicketQRとの連携検討			
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との連携検討			
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との連携検討			
(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：有効な案内の作成、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、改善（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（GTFSS）	実施継続	随時：段階的なGTFSS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、財政支援の検討			
④ 先進技術（EV車両、自動運転）を活用した新たなモビリティの導入に向けた調査研究	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：観光施設等との連携策の実施の検討			
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の実施の検討			

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。

