

上田市・青木村
地域公共交通利便増進実施計画

令和 7 年 9 月
上田市・青木村

目 次

第1章 計画の基本的な事項

1	計画策定の背景	1
2	計画の目的	1
3	実施区域	2
4	実施予定期間	2
5	計画の位置づけ	2

第2章 地域公共交通の現状と課題

1	地域公共交通の現状	3
2	地域公共交通の課題	4

第3章 地域公共交通利便増進事業

1	法的位置づけ	6
2	事業の分類	6
3	事業の方向性	6
4	事業内容と実施主体	7
5	地域公共交通ネットワークの再編とサービス水準の保証	8
6	公共交通利用環境の改善	27
7	交通事業者経営基盤強化支援事業	29
8	関連事業	30

第4章 地方公共団体による支援の内容(地方公共団体の負担額)

1	運行協定支援事業の創設	34
2	運行継続支援事業の実施	34
3	協力・連携による支援	34
4	バス利用等を市の施策・事業に組み込むことによる支援	34

第5章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

第6章 事業の効果

第7章 地域公共交通計画に定められた関係施策との連携に関する事項

1	上田市が目指す将来都市構造	43
2	地域公共交通に求められる役割と価値	44

第1章 計画の基本的な事項

1 計画策定の背景

(1) 公共交通の必要性和赤字運行の常態化

上田市と青木村を合わせた人口規模やその地理的条件を踏まえると、朝夕の通勤通学時の大量輸送や車の恩恵を享受できない方に対応するためには、既存の鉄道と路線バスは必要不可欠な移動手段であるが、路線バス全体における平均収支率は約 30%にとどまるなど、全ての路線で赤字での運行が常態化しています。

(2) 内部補助の限界

事業者においては、公益性の観点から路線バスの運行損失を高速バスや貸切バスの利益で補填する、いわゆる内部補助により路線バスを維持してきた経緯もあるが、運転手不足により収益性が見込める貸切バス等に十分な人員を割けず、内部補助で維持する仕組は限界を迎えています。

(3) さらなる縮小均衡の懸念

2024 年問題による路線バスの減便は、慢性的な運転手不足が要因の一つであるが、企業の存続を図るために、収益性の確保が見込めない路線バス事業に対しては、限りある運転手の配置を必要最小限にするという事業者の当然の経営判断によるものです。赤字経営が続き、処遇改善に踏み切れずに、人材確保が進まなければ、路線バスのさらなる縮小均衡は避けられない状況にあります。

(4) 路線バス存続の危機

令和 5 年度における路線バス事業の全体収支は、国・県・市からの支援があっても、1 億 1 千万円余の赤字を計上しており、ある事業者からは路線バス事業からの完全撤退の意向が示された経過もあることから、新たな対策を講じなければ、路線バスが存続できない未来が迫っています。

(5) 地域公共交通の確保・維持

路線バスの維持どころか、バス事業者の経営存続さえも懸念される危機的状況を直視したうえで、将来にわたって地域公共交通を確保・維持していくために、利用者視点のみならず事業者視点も大切に、官民連携により地域公共交通利便増進事業の検討を進めてきたところです。

2 計画の目的

上田市は、令和 5 年に「上田市地域公共交通計画」を策定し、目指す将来像や基本方針を定め、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）を目指しています。

青木村は、令和 3 年に「青木村地域公共交通計画」を策定（令和 6 年 2 月に一部改定）し、地域公共交通の目指すべき姿や展開像を定め、持続的な公共交通サービスの提供を目指しています。

「上田市・青木村地域公共交通利便増進実施計画」（以下「本計画」という。）では、各地域公共交通計画で示す地域公共交通のあり方に基づき、都市の持続性や住民の豊かな暮らしを支えるため、①各地域拠点からの通勤通学に係る移動手段を確保するための公共交通ネットワークの維持・形成や、②自家用車に頼ることなく各地域拠点から移動できるサービスレベルの確保を図ることを目的とします。

3 実施区域

本計画の実施区域は、上田市と青木村の全域とします。

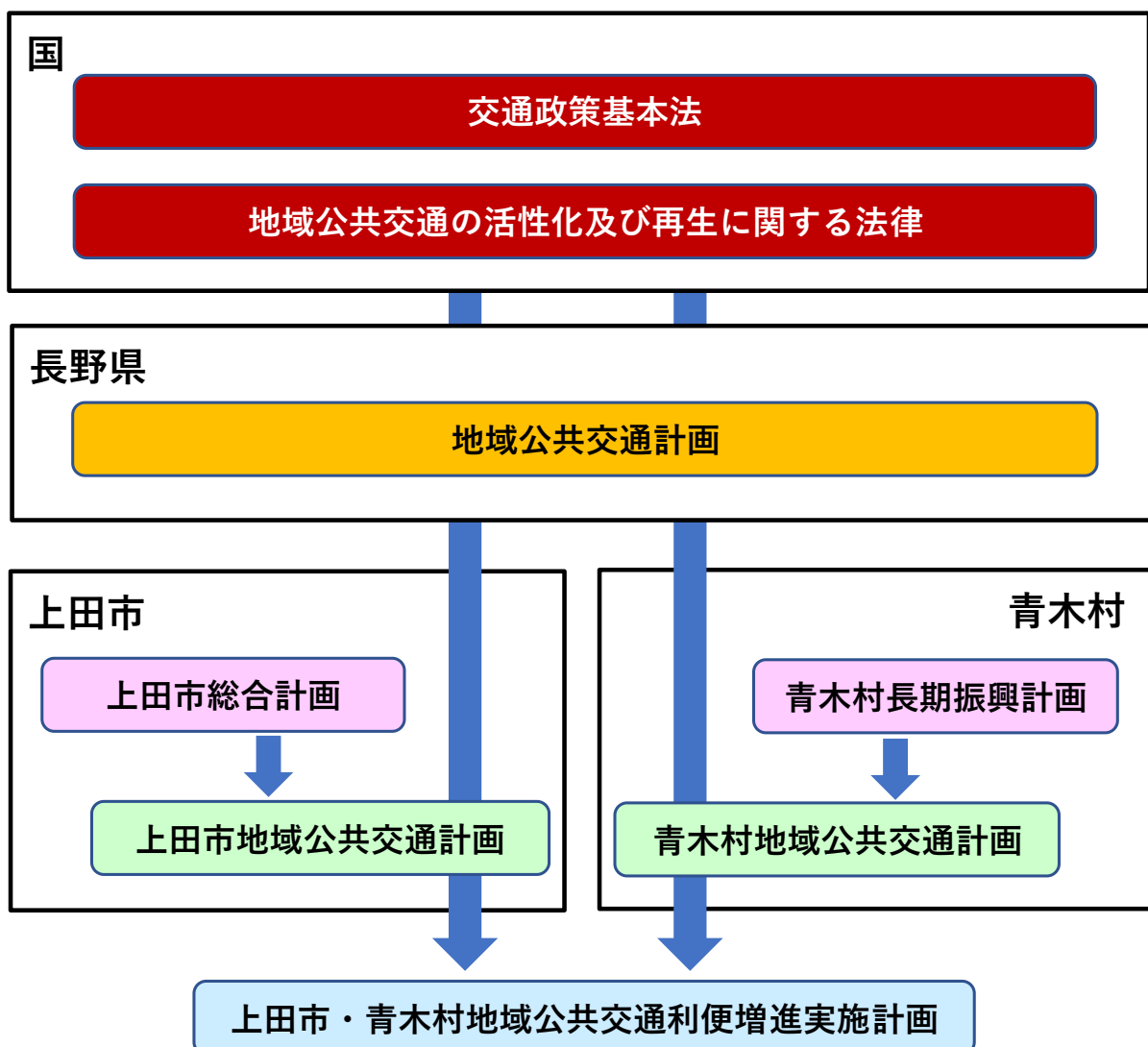
4 実施予定期間

本計画の実施予定期間は、令和7年10月から令和12年9月までの5年間とします。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

(※各事業において、特別に期日の記載がない事業は、原則、令和7年10月1日から実施)

5 計画の位置づけ

本計画は、公共交通のマスタープラン（基本計画）である各地域公共交通計画に掲げる事業のうち、利用者の利便増進に関する事業を実現するためのアクションプラン（実施計画）として位置づけます。



第2章 地域公共交通の現状と課題

1 地域公共交通の現状

(1) 公共交通

鉄道は、北陸新幹線、しなの鉄道線、別所線の3線があり、路線バスは、主に上田駅を起点として、17路線が運行しているほか、市街地を運行する循環バス、丸子地域の一部地域を運行する丸子デマンド交通、武石地域を運行する武石デマンド交通、上田地域を6系統にて運行するオレンジバスなどがあり、タクシーは9社が運行を担っています。

種別	路線名	運行主体	利用者数	備考
鉄道	①北陸新幹線	東日本旅客鉄道株式会社	—	
	②しなの鉄道線	しなの鉄道株式会社	8,925,863	
	③別所線	上田電鉄株式会社	1,075,637	
路線バス	①西丸子線	上田バス株式会社	16,745	
	②豊殿線		28,115	
	③傍陽線（自治C入口線）		100,295	幹線
	④菅平高原線		122,528	幹線
	⑤信州上田医療センター線		21,842	フィーダー
	⑥塩田線		12,261	フィーダー
	⑦信州上田レイライン線		6,645	
	⑧真田線（渋沢線）		61,842	幹線
	⑨久保林線		2,287	フィーダー
	⑩祢津線	千曲バス株式会社	13,200	
	⑪武石線		11,238	
	⑫室賀線		29,492	フィーダー
	⑬鹿教湯線		304,508	幹線
	⑭青木線		150,404	幹線
	⑮丸子線	東信観光バス株式会社	3,581	
	⑯中仙道線		9,754	
	⑰長久保線	ジェイアールバス関東株式会社	20,726	
循環バス	○市街地循環バス（赤・青）	市（委託：上田バス）	28,539	フィーダー
デマンド交通	①丸子デマンド交通	市（委託：タクシー）	6,026	
	②武石デマンド交通	市（委託：タクシー）	6,670	
オレンジバス	○6系統	市（委託：バス会社）	13,862	
都市間バス	○上田松本間直行バス	市（委託：千曲バス）	4,611	
タクシー		9事業者	335,858	

※1 利用者数は令和6年度実績値である。

※2 幹線：地域間幹線系統として、国及び県からの支援を受けている路線である。

※3 フィーダー：地域内フィーダー系統として、国からの支援を受けている路線である。

(2) その他の輸送サービス

公共交通のほか、真田ふれあいバスなどの送迎バス、スクールバス、地域が主体となった輸送サービスがあります。

2 地域公共交通の課題

(1) 鉄道

ア 北陸新幹線

北陸新幹線は首都圏につながる重要な路線であり、自然災害が激甚化・頻発化する中で、列車が線路上で停止した場合に備え、平時から関係者間の連携と協働の強化を図ることが重要であり、令和 6 年度において緊急時の避難・輸送体制を整備したところです。

イ しなの鉄道線

(ア) 施設の老朽化

国・県・沿線市町からの支援を受け、安全対策や車両更新を実施してきているが、令和 5 年 6 月には脱線事故が発生するなど、J R から引き継いだ施設の老朽化が著しくなっています。

この脱線事故を受け、令和 7 年度から令和 11 年度までを 5 か年緊急安全対策と位置付け、国の支援措置がない修繕工事も集中的に進めていく必要があるとしています。

(イ) 過大な設備の維持管理

特急列車が走行していた複線などの過大な設備を引き継いだため、維持管理コストは膨大になっており、国の支援制度がない中で、コスト削減のため、設備のスリム化を図っていく必要があります。

(ウ) 市内公共交通機関の取組との整合性

令和 7 年 3 月に、しなの鉄道が乗り入れている J R 東日本・長野駅から篠ノ井駅までの区間に S u i c a が導入されたことから、令和 8 年 3 月に S u i c a を導入する方向で検討が進められています。

なお、市内の路線バスや別所線においては、チケット Q R によるキャッシュレス化を推進してきており、運賃体系を含め、市内公共交通機関との整合を図ることに課題があります。

ウ 上田電鉄別所線

(ア) 千曲川橋梁橋脚補強工事の実施

a 工事の必要性

令和元年東日本台風により崩落した千曲川橋梁の一部を復旧する際に、千曲川の河床が洗堀されたことにより、日々の運行上の安全性に問題はないが、この台風と同様の水流となった場合に備えて、直接基礎（基礎拡幅）による橋脚の補強工事が必要とされたところです。

b 工事の実施

4 つある橋脚（P1～P4）のうち、P4 橋脚は橋梁の一部の復旧にあわせて補強を実施し、P3 橋脚は令和 5 年度から令和 6 年度にかけ補強を実施したところであり、P2 橋脚は令和 7 年度に実施する予定です。

c 今後の見込

P1 橋脚についても、財源の確保を図りながら、早期実施に向け検討を進めていく必要があります。

(イ) 車両更新

現在運行している車両は、東急電鉄から払い下げを受けた車両（平成元年製造）を使用しており、製造から 40 年超となる令和 12 年度頃から 5 編成 10 両の車両更新が必要になると見込んでいるところです。

(ウ) 支援継続の実施

千曲川橋梁災害復旧の際に策定した長期的な運行の確保に関する計画に基づき、令和 12 年度までは上田電鉄に対して支援を行う必要があります。

(2) バス【再掲】

路線バスについては、①赤字での運行の常態化、②慢性的な運転手不足、③2024 年問題、④内部補助の限界、⑤路線バスの廃止・減便の危機的な状況にある中で、地域における必要不可欠な移動手段として、将来にわたって確保・維持していく必要があります。

(3) タクシー

ア 乗務員の高齢化と乗務員不足

タクシー乗務員はバス運転手以上に高齢化が進んでおり、令和 5 年 9 月の運賃改定により乗務員の減少には一定の歯止めがかかったが、新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少に伴う離職者等の人員を補充できていない状況にあります。

イ デマンド交通等の慎重な検討

デマンド交通の導入により、県内でタクシー事業者が廃業に追い込まれるなどの事例も報道されており、デマンド交通の導入や地域が主体となった輸送サービスのあり方については、慎重な検討を要するものと考えます。

ウ 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）への懸念

自家用車活用事業が都市圏で令和 6 年 3 月から導入されたところであるが、市内タクシー事業者からは経費面や安全面などの観点から強い懸念が寄せられています。

第3章 地域公共交通利便増進事業

1 法的位置づけ

地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 2 条第 13 号において、地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業と定められています。

2 事業の分類

利便増進事業は、法第 2 条第 13 号のイロハ及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第 9 条の 3 において、次のとおり分類されています。

イ 地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの	
①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
②	次に掲げる事業の転換又は自家用有償運送から道路運送事業への転換
i	旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換
ii	一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業へ転換
iii	一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客線（定期航路事業）へ転換
③	自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
ロ 地方公共団体が地域公共交通の利用者によって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの	
①	運賃又は料金の設定
②	運行回数又は運行時刻の設定
③	共通乗車船券の発行
ハ イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業	
①	乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
②	交通結節施設における乗降場の改善
③	乗継ぎに関するわかりやすい情報提供
④	IC カード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
⑤	地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
⑥	地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
⑦	①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

3 事業の方向性

計画の目的に掲げる公共交通ネットワークの維持・形成や移動サービスレベルの確保を実現していくためには、交通事業者の経営基盤の強化と運転手確保を見据えた施策の展開が必要です。

特に路線バスの運行を担うバス事業者においては、企業努力や内部補助が限界を迎えている状況下では、路線バスの運行による欠損額は、今後の事業継続における大きな支障の一つとなっています。

本計画に定める利便増進事業は、運転手の確保に加え、①サービス水準の向上による利用者の確保と潜在的なニーズの掘り起こし、②適正な運賃設定による収益性の確保、③行政負担のあり方を見直しによる交通事業者の経営基盤の強化について、均衡を図りながら総合的に進めていくものとします。

4 事業内容と実施主体

利便増進事業として実施する内容と実施主体は次のとおりです。

施策	事業内容	事業分類	実施主体
事業1 地域公共交通ネットワークの再編とサービス水準の保証 【サービス水準の向上による利用者の確保と潜在的なニーズの掘り起こし】			
路線バスの再編	① 傍陽線、菅平高原線、真田線（渋沢線）の運行ルート変更等とパターンダイヤ化	イ① ロ②	上田市 バス事業者
	② 塩田線への信州上田レイライン線の統合による循環バス化等	イ①	上田市 バス事業者
	③ 久保林線の商業施設への乗り入れ等による運行ルート変更	イ① ハ⑦	上田市 バス事業者
	④ 祢津線の運行ルート変更と増便【先行実施】 ※ 地域内フィーダー系統としての認定	イ① ハ⑦	上田市 バス事業者
	⑤ 鹿教湯線の 20 時台の運行復活とパターンダイヤ化	ロ②	上田市 バス事業者
	⑥ 青木線の 20 時台の運行復活とパターンダイヤ化	イ② ロ②	上田市、青木村 バス事業者
	⑦ 長久保線の市内バス停の増設 ※ 令和 8 年 4 月 1 日予定	ハ⑦	上田市 バス事業者
	⑧ 市街地循環バスの運行ルートとバス停の変更	イ①	上田市 バス事業者
事業2 公共交通利用環境の改善 【適正な運賃設定による収益性の確保】			
運賃の見直し	① ゾーン制運賃の導入	ロ①	上田市、青木村 バス事業者
わかりやすい情報発信	② バス路線図と時刻表の作成 ※ 令和 8 年度予定	ハ③	上田市公共交通活性化協議会
キャッシュレス化の推進	③ チケットQRのQRコードの共通化（路線バスと別所線）※ 令和 8 年度予定	ハ④	上田市、バス事業者、 鉄道事業者
	④ チケットQRの実装化（交通事業者が利用料を負担）	ハ④	バス事業者 鉄道事業者
公共交通データの活用	⑤ G T F S の整備	ハ③	上田市、バス事業者
	⑥ データに基づく持続可能な路線バスの構築に向けた研究	ハ⑦	上田市 バス事業者
事業3 交通事業者経営基盤強化支援事業 【行政負担のあり方を見直しによる交通事業者の経営基盤の強化】			
交通事業者への支援拡充	① 運行協定支援事業の創設	ハ⑥	上田市、青木村
関連事業			
地域鉄道増便	① 別所線の増便に対する支援	—	上田市、鉄道事業者
運賃の見直し	① ゾーン制運賃導入に係る関連事業	—	上田市、バス事業者
	② オレンジバスの運賃改定	—	上田市、バス事業者
人材の確保	① 会社説明会の定期的な開催、移住定住施策との連携	—	上田市、バス事業者、 タクシー事業者
参考事業			
上田電鉄別所線の増便【先行】、運行継続支援事業の実施【先行】、二種運転免許取得費用支援制度創設			

5 地域公共交通ネットワークの再編とサービス水準の保証

(1) 路線バス再編の対象路線一覧

路線名	系統名	再編内容					イ ※2	ロ ※3
		ルート 変更等	増 便	パターン ダイヤ化	バス停 増 設	ゾーン制 運 賃		
① 菅平高原線	■地域間幹線系統	●	●	●		●	○	○
② 傍陽線（自治C入口線）	■地域間幹線系統	●※1		●		●	○	○
③ 真田線（渋沢線）	■地域間幹線系統	●※1		●		●	○	○
④ 塩田線 ※ 信州上田レイライン線含む。	★地域内フィーダー系 統	●				●	○	○
⑤ 久保林線	★地域内フィーダー系 統	●				●	○	○
⑥ 柵津線	★地域内フィーダー系 統【新規】	●	●			●	○	○
⑦ 市街地循環バス（青・赤）	★地域内フィーダー系 統	●					○	
⑧ 鹿教湯線	■地域間幹線系統		●	●		●		○
⑨ 青木線	■地域間幹線系統	●	●	●		●	○	○
⑩ 武石線						●		○
⑪ 室賀線	★地域内フィーダー系 統					●		○
⑫ 豊殿線		●※1				●	○	○
⑬ 信州上田医療センター線	★地域内フィーダー系 統	●※1				●	○	○
⑭ 西丸子線						●		○
⑮ 中仙道線						●		○
⑯ 丸子線						●		○
⑰ 長久保線					●	●		○

※1 上田駅を始点とするルート変更のみ

※2 法第2条第13号のイに該当する事業を行う路線

※3 法第2条第13号のロに該当する事業を行う路線

(2) 路線ごとの再編の詳細

① 菅平高原線【運行主体 上田バス株式会社】

(路線の特徴 夏季のスポーツ合宿や冬季のスキーでの観光利用と通学・通勤利用が併存)

ア ルート変更

- ・ 菅平高原内の循環化（折り返し重複区間の解消、視認性の向上）
- ・ 観光客が集中する裏太郎エリアへの路線の延伸（裏太郎停留所の新設）と菅平高原内の循環化による住民及び観光客の停留所までの距離の短縮 ※地元意見を反映
- ・ 近接、かつ、国道 406 号線の歩道等に設置している郵便局前停留所、リゾートセンター前停留所及び農協前停留所を菅平高原アリーナ停留所に集約する。
- ・ アリオ上田停留所から上田駅停留所までの間（間に停留所なし）は、慢性的な渋滞が発生し、遅延の原因となっていること、また、同区間は利用者が少ないことから、全ての路線について、交通結節点の上田駅停留所を始点とし、定時性を確保

イ 増便等

- ・ 臨時便の通年化を合わせ、1日4便の増便（潜在的ニーズを取り込める性能の向上）
- ・ 菅平高原からの始発時刻について、通学需要に合わせた最適化 ※ 地元意見を反映

ウ パターンダイヤ化 (※3 路線にて)

- ・ 上田駅停留所から真田地域自治センター入口停留所間について、菅平高原線、傍陽線（自治センター入口線）及び真田線（渋沢線）の 3 路線による平日の日中における 30 分間隔でのパターンダイヤ化

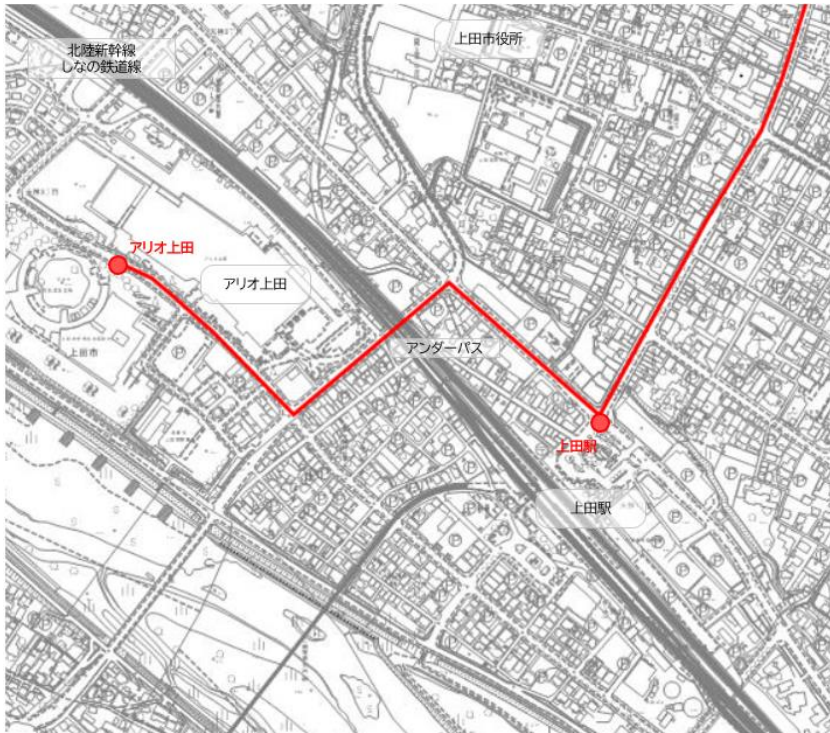
路線	運行パターン（平日） ※上田駅停留所発	
傍陽線 菅平高原線 真田線（渋沢線）	現行	10 時台から 20 時台（3 路線合計 19 便） 最大待ち時間 45 分
	再編	10 時台から 20 時台（3 路線合計 24 便） 最大待ち時間 30 分
		10 時台から 14 時台まで 0 分発、30 分発 ※1 便 50 分発あり
		15 時台から 16 時台まで 20 分発、15 時台 50 分発、16 時台 40 分発
		17 時台から 20 時台まで 0 分発、30 分発 ※1 便 15 分発あり

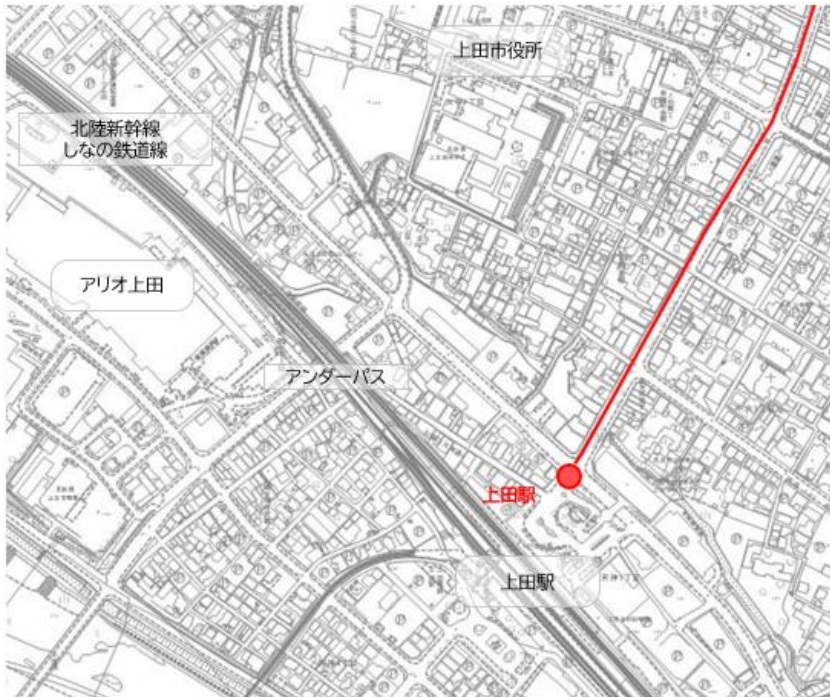
エ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から裏太郎停留所まで 10 ゾーンを設定
- ・ 菅平高原を 1 つの運賃ゾーンとし、高原ゾーン内の低運賃化を実現

[illegible]

菅平高原線 再編前（菅平高原内） ※赤丸が既存停留所、青丸が新設停留所。以下同			
主な経由地	菅平高原国際リゾートセンター、菅平高原アリーナ、6 スキー場		
キロ程	31.7km	便数	15 便／日
ルート（羽根尾停留所から菅平高原ダボス、折り返して大松停留所（西菅平停留所）まで）			
菅平高原線 再編後（菅平高原内）			
主な経由地	菅平高原国際リゾートセンター、菅平高原アリーナ、8 スキー場		
キロ程	31.9km	便数	20 便／日（夏冬の繁盛期は4便増）
ルート（菅平高原内循環。羽根尾停留所から大松停留所経由で新設の裏太郎停留所へ）			

菅平高原線 再編前（上田駅周辺） 傍陽線（自治C入口線）、真田線（渋沢線）、豊殿線、信州上田医療センター線も同様			
主な経由地	アリオ上田、上田駅		
キロ程	1.0km	便数	4 便／日
ルート			

菅平高原線 再編後（上田駅周辺） 傍陽線（自治C入口線）、真田線（渋沢線）、豊殿線、信州上田医療センター線も同様			
主な経由地	上田駅		
キロ程	0.0km	便数	0 便／日
ルート			

② 傍陽線（自治センター入口線）【運行主体 上田バス株式会社】

（路線の特徴 通学・通勤利用が多い。）

ア ルート変更

- ・ 交通結節点である上田駅停留所を始点とし、定時性を確保 ※ 菅平高原線と同様

イ パターンダイヤ化

- ・ 上田駅停留所から真田地域自治センター入口停留所間について、菅平高原線、傍陽線（自治C入口線）及び真田線（渋沢線）の3路線による平日の日中における30分間隔でのパターンダイヤ化 ※ 菅平高原線を参照

ウ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から大倉停留所まで7ゾーン及び上田駅停留所から入軽井沢停留所まで7ゾーンを設定 ※ 菅平高原線を参照

③ 真田線（渋沢線）【運行主体 上田バス株式会社】

（路線の特徴 通学・通勤利用が多い。）

ア ルート変更

- ・ 交通結節点である上田駅停留所を始点とし、定時性を確保 ※ 菅平高原線と同様

イ パターンダイヤ化

- ・ 上田駅停留所から真田地域自治センター入口停留所間について、菅平高原線、傍陽線（自治C入口線）及び真田線（渋沢線）の3路線による平日の日中における30分間隔でのパターンダイヤ化 ※ 菅平高原線を参照

ウ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から真田停留所まで6ゾーンを設定 ※ 菅平高原線を参照

写真（新たな終点となる裏太郎停留所）



④ 塩田線（信州上田レイライン線）【運行主体 上田バス株式会社】

（路線の特徴 塩田線は上田駅からの通学利用、信州上田レイライン線は観光利用が中心）

ア ルート再編

- ・ 運転手不足や両路線の低い収支率を踏まえ、両路線の廃止を検討したが、塩田線を改変し、信州上田レイライン線と統合することで路線を維持
- ・ 合理的かつ効率的に生活及び観光の両面の利便の増進を図るため、朝夕の往復1便は、沿線地域の通勤通学の移動手段として上田駅停留所から別所温泉停留所間を運行、日中は塩田地域内の生活施設、鉄道駅及び観光施設を結ぶ、概ね1時間間隔の循環運行とする（両路線合計の仕業数4人を2人として効率化を図る。高校に下校時間を確認し、ダイヤに反映）。
- ・ 現在の信州上田レイライン線の押出停留所から下之郷停留所までの時間のロスを解消

イ 運行期間の延長

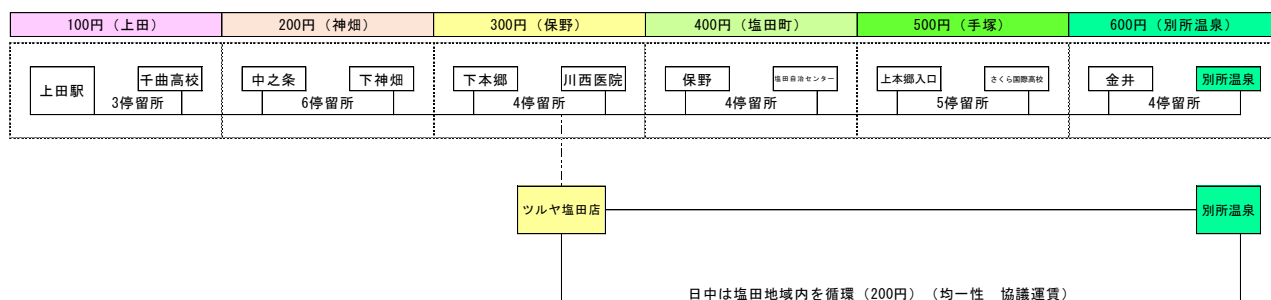
- ・ 現在、塩田線は、通年・平日のみ運行、信州上田レイライン線（以下「レイライン線」という。）は、4月から11月までの期間において毎日運行であるが、循環運行部分は、生活、観光需要の両面を考慮し、原則、通年・毎日運行とする（循環運行部分は、年間単位で増便）。

路線		運行	
		平日	土曜、日曜及び祝日
塩田線 レイライン線	現行	塩田線 信州上田レイライン線（4月～11月）	信州上田レイライン線 （4月～11月）
	再編	塩田線（上田駅別所温泉間） 塩田線（循環）	塩田線（循環）（通年）

※ 上田電鉄別所線の接続及び各施設での滞在時間を考慮したダイヤ編成とする。

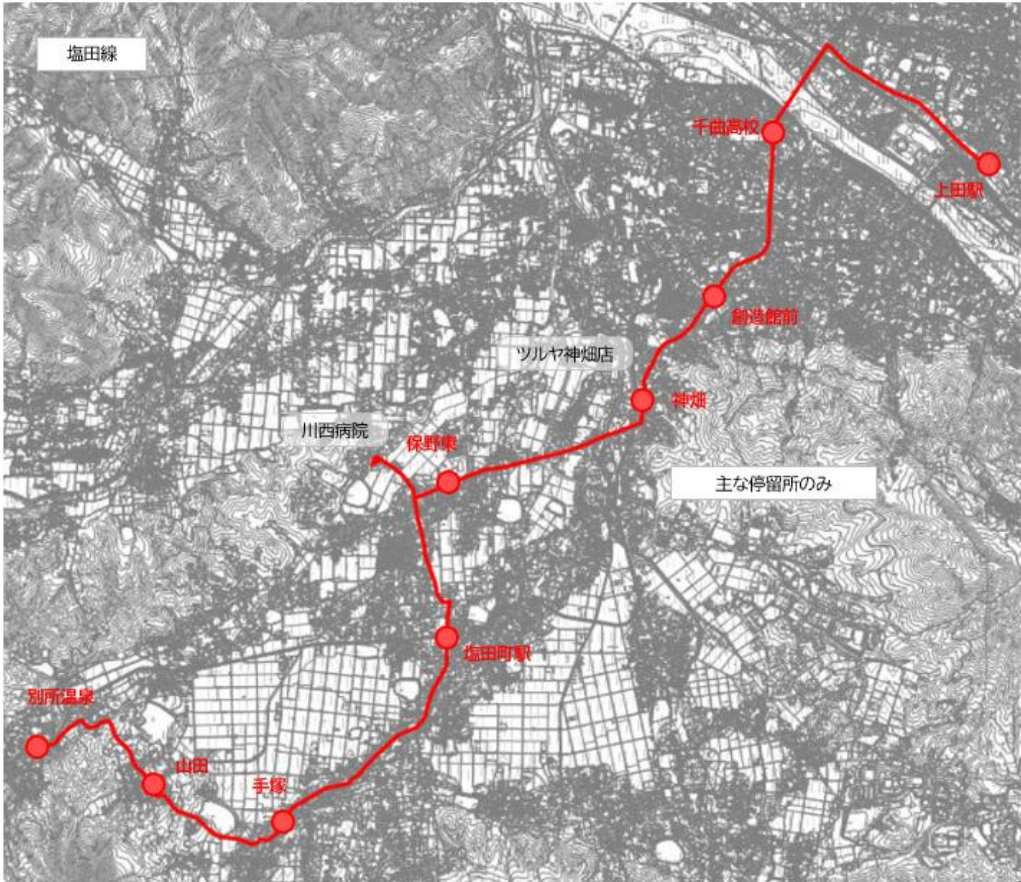
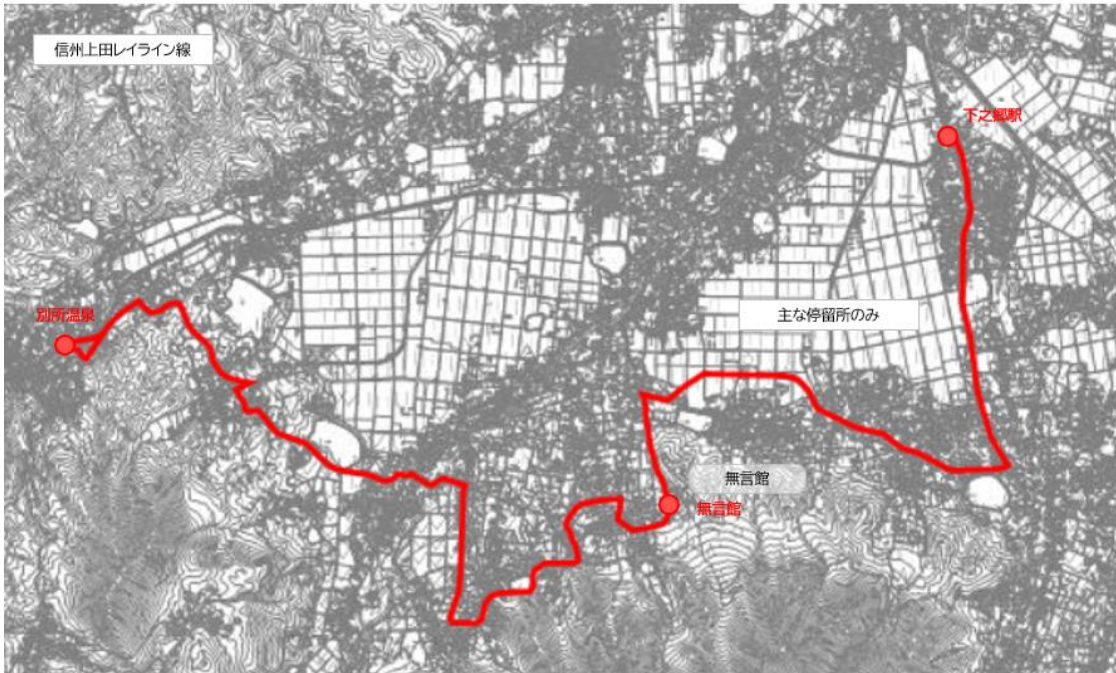
ウ ゾーン制運賃の導入等

- ・ 上田駅停留所から別所温泉停留所まで6ゾーンを設定（別所線の運賃との整合も図る。）
- ・ 循環運行部分は、レイライン線を踏襲し、レイライン線と同額の1回200円の均一制の協議運賃とする。



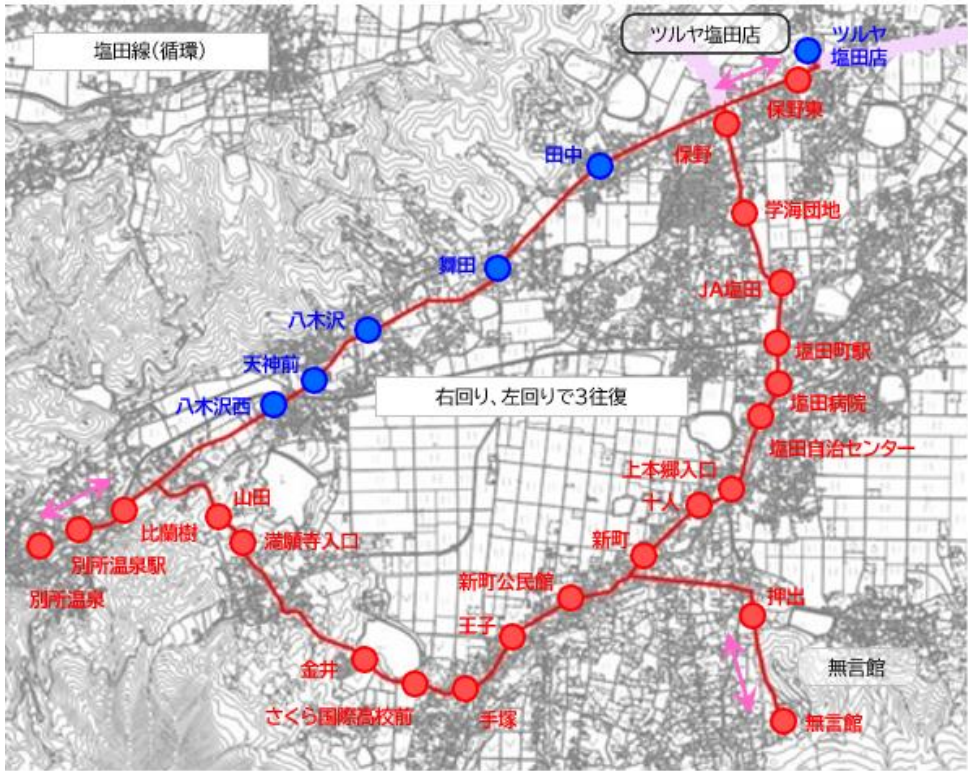
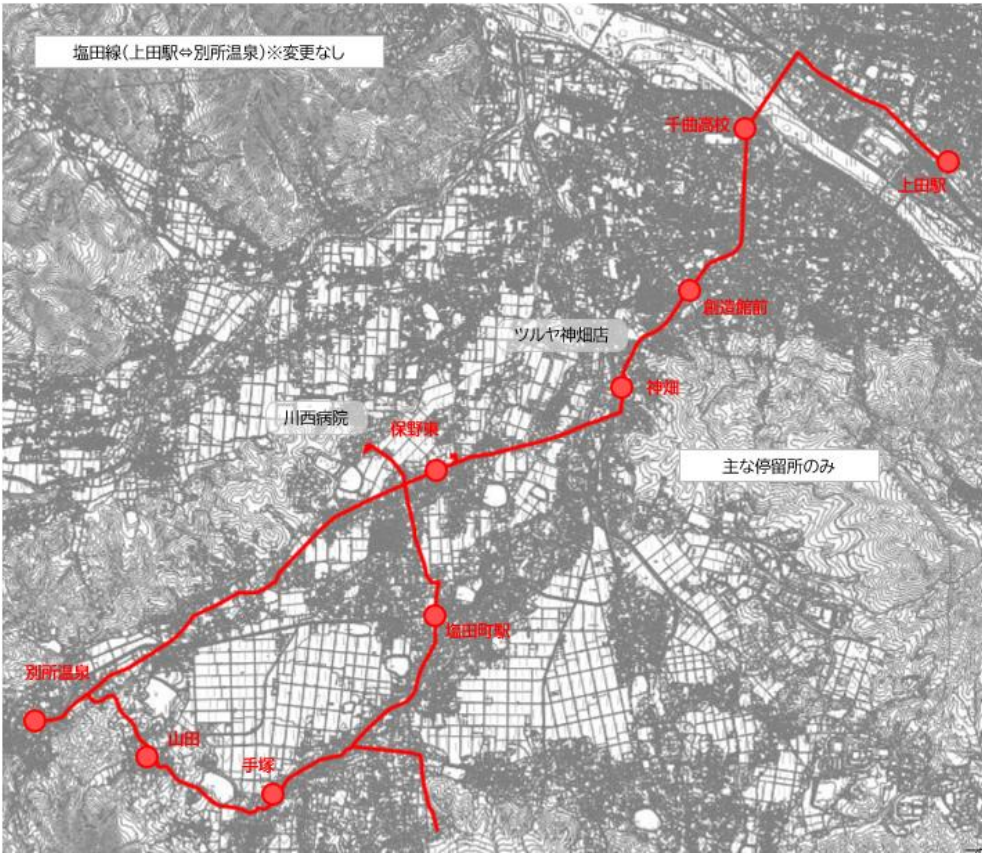
写真（ツルヤ塩田店）



塩田線（上）、信州上田レイライン線（下） 再編前（塩田地域）			
主な経由地	上田千曲高校、川西病院、ツルヤ神畑店、JA 塩田店、塩田町駅、下之郷駅、無言館		
キロ程	塩田線 18.8km、信州上田レイライン線 11.2km	便数	計 18 便／日
ルート  			

塩田線 再編後（塩田地域）			
主な経由地	上田千曲高校、川西病院、ツルヤ神畑店、JA 塩田店、塩田町駅、無言館、ツルヤ塩田店（敷地内乗り入れ）		
キロ程	16.4km、※循環 15.0km	便数	計 14 便／日

ルート（朝 1 便、夕 2 便は上田駅停留所と塩田地域を結び、日中は塩田地域を循環）



⑤ 久保林線【運行主体 上田バス株式会社】

(路線の特徴 地元住民の利用がほとんどで、利用自体が少ない。鉄道駅に直結するための路線)

ア ルート変更

- ・ 運転手不足や低い収支率を踏まえ廃止を検討したが、ルートを変更することで路線を維持
- ・ 多くの商業施設等（スーパー、複合商業施設、診療所）を結ぶことで利便性を向上。特に、沿線高齢者のお買い物に寄り添う路線として日中の高齢者等の買い物需要の充足を図る。
- ・ スーパー、農産物直売所、ドラッグストア等が集積する複合商業施設である JAN！JAN！タウンへの乗り入れを初めて行う。

イ 運行時刻

- ・ 商業施設での滞在時間を考慮したダイヤとする（例 JAN！JAN！タウン停留所における上下線の時間差を 60 分で設定等）

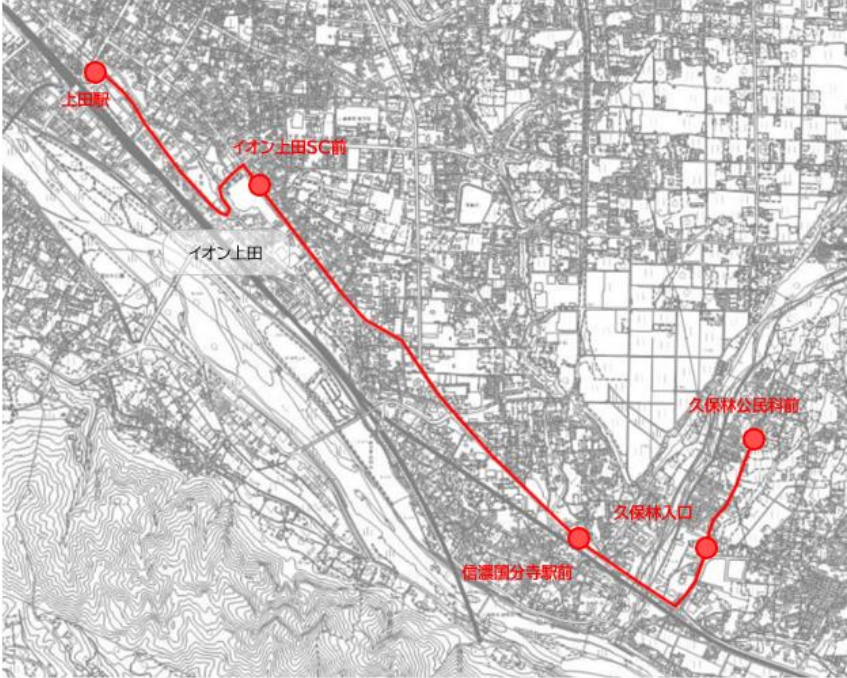
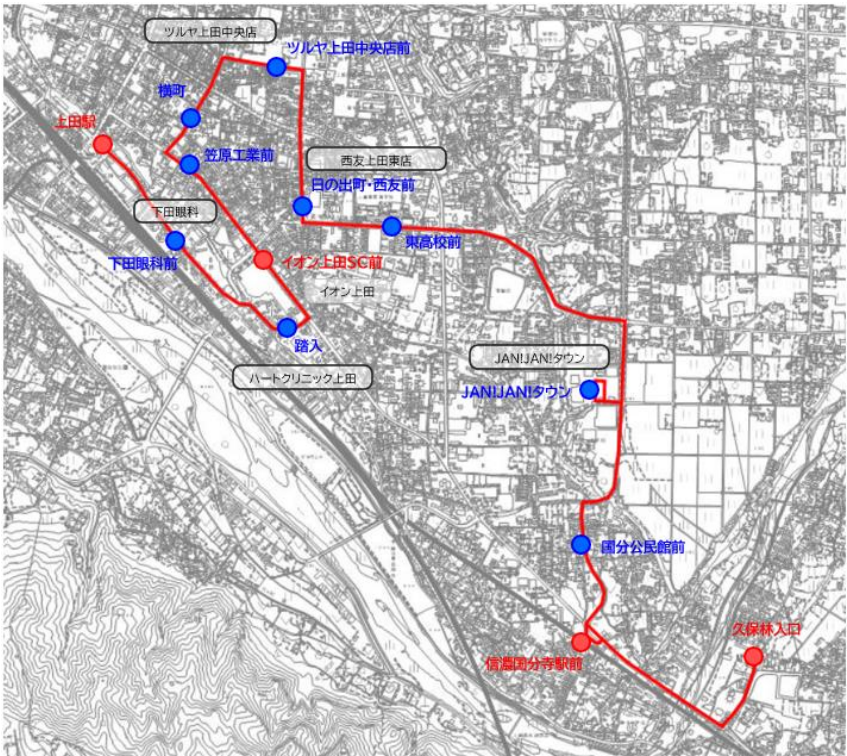
ウ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から久保林入口停留所まで 3 ゾーンを設定

100円（上田）	200円（JAN!JAN!タウン）	300円（久保林）
上田駅 東高校前 7停留所	JAN!JAN!タウン 国分	信濃国分寺前駅 久保林入口

写真（JAN!JAN!タウン）



久保林線 再編前			
主な経由地	イオン上田		
キロ程	4.9km	便数	8便／日
ルート（久保林公民館前停留所から上田駅停留所に直線的に向かう。） 			
久保林線 再編後			
主な経由地	イオン上田、JAN!JAN!タウン、西友上田東店、ツルヤ上田中央店、ハートクリニック上田、下田眼科		
キロ程	7.9km	便数	8便／日
ルート（狭隘区間を回避し、久保林入口停留所から商業施設等をつなぎ上田駅停留所に至る。） 			

⑥ 祢津線（令和7年4月1日から実証実験、10月1日から本格運行）【運行主体 千曲バス株式会社】

（路線の特徴 通勤利用や鉄道からの乗り継ぎが多い。日中の利用が少ない。）

ア ルート変更

- ・ 運転手不足を踏まえ廃止を検討したが、ルートを再編することで路線を維持
- ・ 商業施設を結ぶことで利便性を向上させ、沿線高齢者のお買い物に寄り添う路線として、日中の高齢者等の買い物需要の充足を図る。
- ・ 交通事故を防止するため、町吉田停留所から中吉田坂上停留所までの狭隘区間を回避
- ・ ツルヤかろう店を始終点することで、利用者の待合の利便を高めるとともに、運転手の労働環境の向上（休憩、水分などの補給、トイレ等の確保）を図る。
- ・ 再編前の終点の中吉田坂上停留所と、再編後の終点のツルヤかろう店停留所は、直線距離にして200m程度であるため、中吉田坂上停留所の利用者の利用が可能
- ・ 上田駅停留所から花園停留所までの間は、千曲バスの5路線（鹿教湯線、武石線、青木線、室賀線及び祢津線）が運行されている重複区間であるため、本路線については、上田城跡公園前を通過するルートにするとともに、上田城跡公園前停留所を新設

イ 増便

- ・ 1日往復6便から往復8便へ増便
- ・ 商業施設での滞在時間を考慮したダイヤ編成

ウ ゾーン制運賃の導入

- ・ 下秋和車庫停留所から上田駅停留所まで3ゾーン、上田駅停留所からツルヤかろう店停留所まで4ゾーンを設定

【参考：実証実験の分析結果】

- ・ 4月から8月までの利用者数は、1月当たり約900人。前年度比で横ばい又は多少の減少で推移している。
- ・ 増便しているため、1便当たりの利用者数は減少している。
- ・ 令和6年度から実施した減便の影響により、利用者数が令和5年度と比較して半減しており、その減少傾向が続いている。利用者数の減少を食い止めることまでには至っていない。
- ・ 運転手の労働環境の向上は相当図られた。特に狭隘区間が無くなったことにより心理的な不安が無くなった。
- ・ 高齢の利用者から商業施設への乗り入れによって買い物が容易になったとの意見あり。
- ・ 平日日中の運行であり、連日の異常高温による外出控えが影響している可能性もある。
- ・ 以上を踏まえて、利用者増などの効果が現れるまで一定の期間を要すると判断し、実証実験の内容で本格運行に移行する。

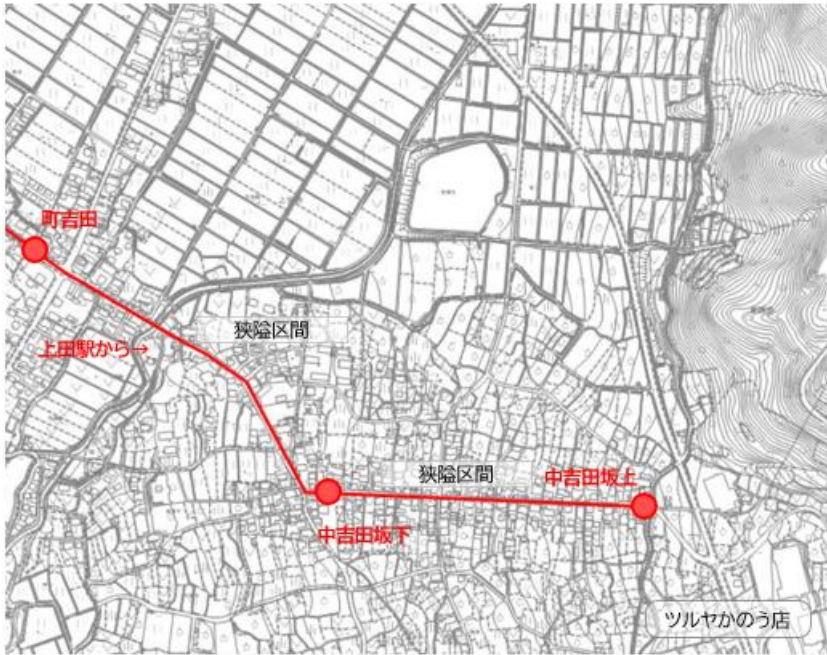
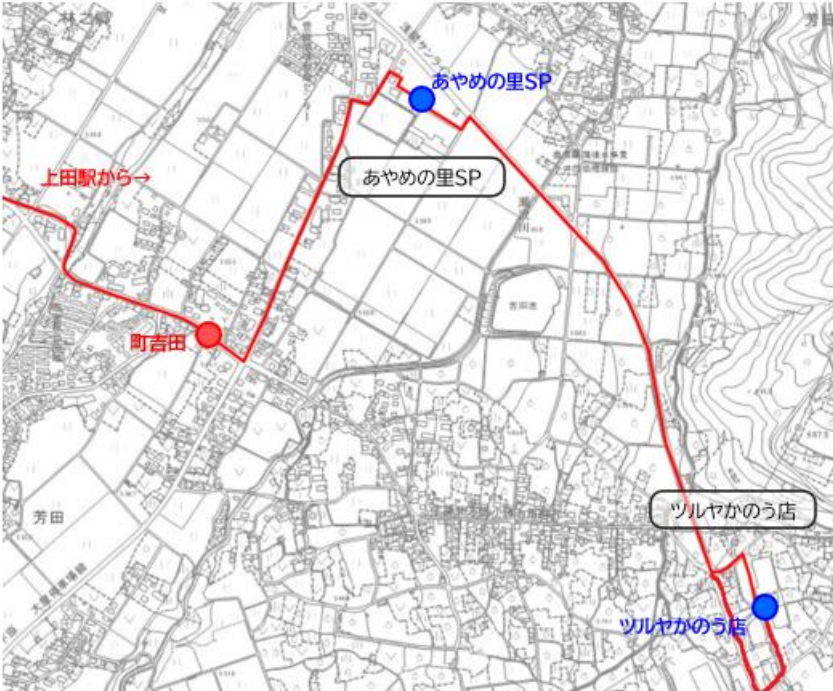
300円（秋和）	200円（常磐城）	100円（上田）	200円（東公園前）	300円（笹井）	400円（町吉田）
下秋和車庫 1停留所	秋和 1停留所	生塚 1停留所	常磐城 1停留所	西小学校前 1停留所	上田駅 1停留所
				小林屋外科前 4停留所	東公園前 1停留所
				岩門 1停留所	笹井 1停留所
				林之郷 1停留所	里見団地前 2停留所
					ツルヤかろう店 2停留所

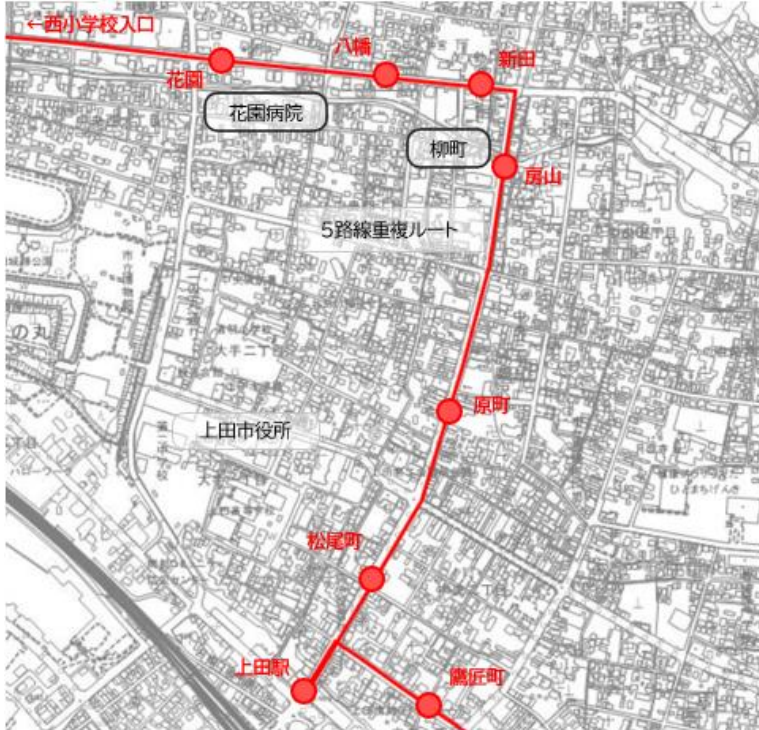
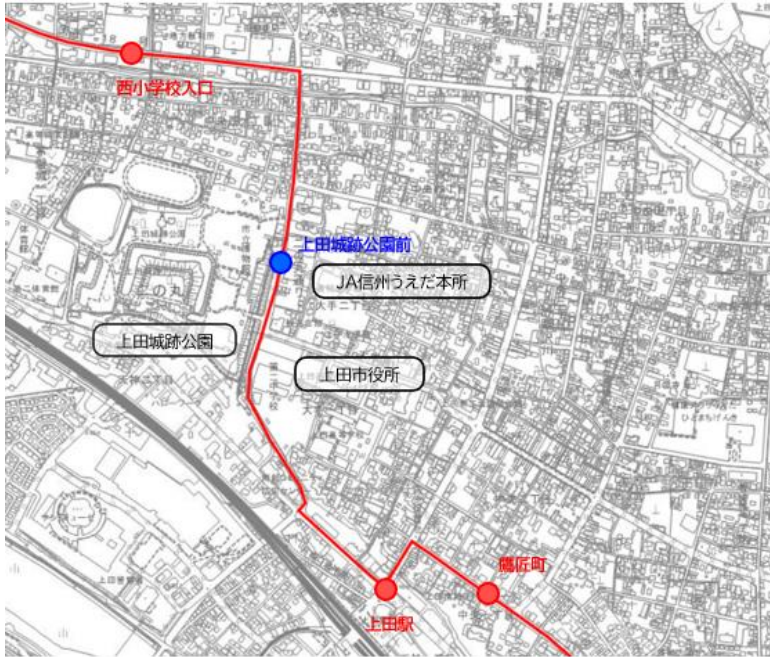
写真（ツルヤかのう店）



写真（あやめの里ショッピングセンター）



祢津線 再編前（町吉田停留所先）			
主な経由地	-		
キロ程	10.2km	便数	6 便／日
ルート（普通自動車のすれ違いも困難な狭隘区間を経て終点の中吉田坂上停留所に至る。） 			
祢津線 再編後（町吉田停留所先）			
主な経由地	あやめの里ショッピングセンター、ツルヤかのう店		
キロ程	12.6km	便数	8 便／日
ルート（上記狭隘を回避し、商業施設をつなぎ、旧終点に近い、ツルヤかのう店を終点とする。） 			

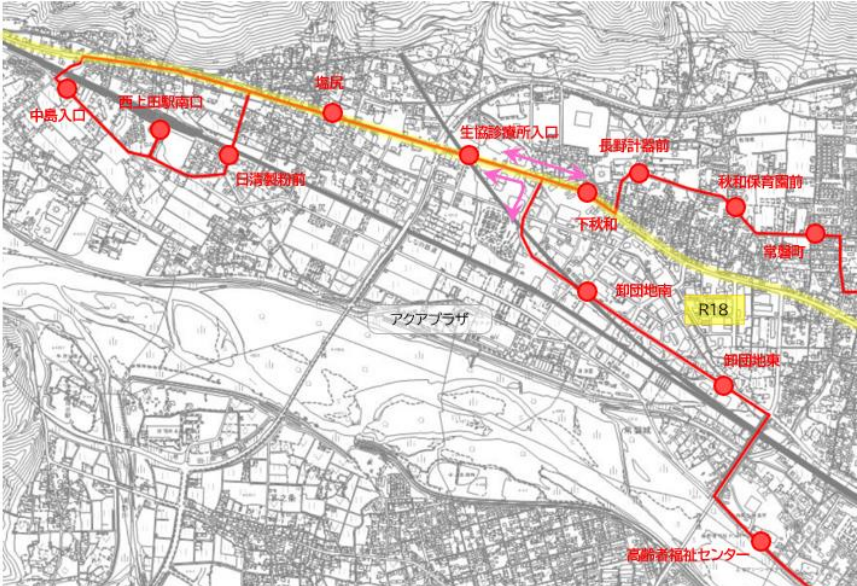
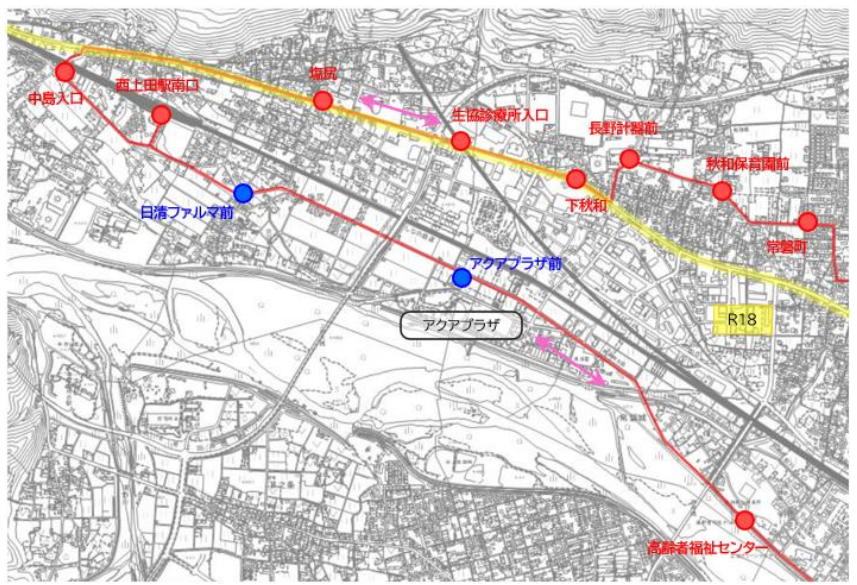
柵津線 再編前（上田駅周辺）			
主な経由地	柳町、花園病院		
キロ程	10.2km	便数	6 便／日
ルート（千曲バスの５路線が上田駅から花園まで同じルートを通過） 			
柵津線 再編後（上田駅周辺）			
主な経由地	上田城跡公園、上田市役所、JA 信州うえた本所		
キロ程	12.6km	便数	8 便／日
ルート（観光を考慮し、上田城跡公園前を通過するルートとし、上田城跡公園前停留所を新設） 			

⑦ 市街地循環バス【運行主体 上田市 運行委託 上田バス株式会社】

(路線の特徴 通学、買い物、通院、観光など幅広い目的での利用がある路線)

ア ルート変更

- ・ 慢性的に渋滞が発生する国道 18 号線をできる限り回避することで、運行の定時性を確保 (特に青バスの東コース左回り)
- ・ 様々な世代が利用する健康増進施設 (室内プール (アクアプラザ上田)) に乗り入れ

市街地循環バス 再編前			
主な経由地	-		
キロ程	27.1km	便数	9 便／日
ルート (渋滞する国道 18 号を往復するため、定時性の確保に課題) 			
市街地循環バス 再編後			
主な経由地	アクアプラザ上田		
キロ程	26.9km	便数	9 便／日
ルート (西上田駅から南側からアクセスすることで定時性を確保 (道路整備に伴う。)) 			

⑧ 鹿教湯線【運行主体 千曲バス株式会社】

（路線の特徴 市内最大の利用がある路線であり、特に通学利用が多い。朝夕は非常に混雑）

ア 増便

- ・ 20 時台に上田駅停留所を発車し、丸子駅停留所を終着とする便の回復

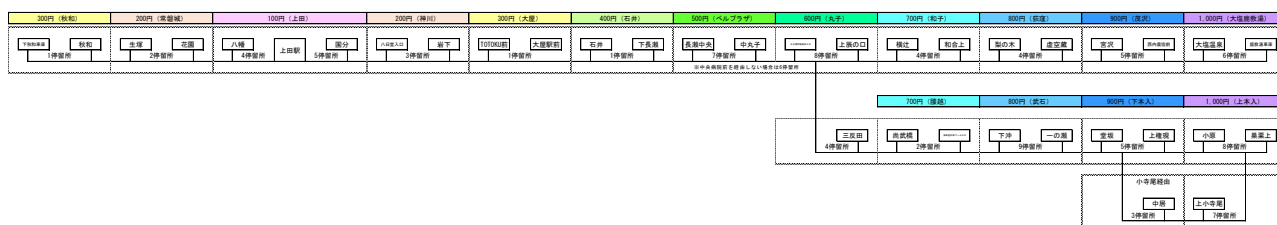
イ パターンダイヤ化

- ・ 上田駅停留所から丸子駅停留所までの間について、鹿教湯線及び武石線の 2 路線による平日の日中における 1 時間間隔でのパターンダイヤ化

路線	運行パターン（平日） ※上田駅停留所発		
鹿教湯線	現行	9 時台から 17 時台（11 便）	最大待ち時間 75 分
武石線	再編	9 時台から 17 時台（11 便）	0 分発 最大待ち時間 60 分

ウ ゾーン制運賃の導入

- ・ 下秋和車庫停留所から上田駅停留所までは 3 ゾーン、上田駅停留所から交通結節点の丸子駅停留所を含む上辰の口停留所までは 6 ゾーン、上田駅停留所から鹿教湯車庫停留所までは 10 ゾーンをそれぞれ設定



⑨ 青木線【運行主体 千曲バス株式会社】

（路線の特徴 通学・通勤利用が多い。青木村から上田駅に至る唯一の幹線）

ア 増便（令和 8 年 4 月 1 日実施で調整）

- ・ 20 時台に上田駅停留所を発車し、青木ターミナル停留所に至る便の回復

イ 自家用有償旅客運送から路線バスへの転換

- ・ 20 時台の便の回復に伴い、青木村が運行する自家用有償旅客運送（時間空白）を路線バスへ転換（運行情報の一元化によるわかりやすさ、上田市域の停留所の停車の回復）

参考：村営バスの状況（運行は平日のみ）

種別等		本数等	運行時間帯	利用料金	備考
定時定路線	入奈良本・釜房・杓掛方面	循環 4 便	朝 2 便、夕 2 便	200 円	
	弘法・原池・洞・田沢方面	循環 4 便	朝 2 便、夕 2 便	200 円	
	菅社・当郷・殿戸方面	循環 4 便	朝 2 便、夕 2 便	200 円	
	村松方面	循環 1 便	朝 1 便	200 円	
フルデマンド		2 台	9:30～14:30、夕	300 円	
上田駅線		片道 1 便	上田駅発 20:25	最大 300 円	廃止（転換）

ウ パターンダイヤ化

- ・ 上田駅停留所から青木ターミナル停留所までの間について、平日の日中における 1 時間間隔でのパターンダイヤ化

路線	運行パターン（平日） ※上田駅停留所発		
青木線	現行	8 時台から 17 時台（9 便）	最大待ち時間 74 分
	再編	8 時台から 17 時台（10 便）	15 分発 最大待ち時間 60 分

エ ゾーン制運賃の導入

- 下秋和車庫停留所から上田駅停留所まで 3 ゾーン、上田駅停留所から青木ターミナル停留所まで 6 ゾーンを設定

300円（秋和）		200円（常盤城）		100円（上田）		200円（上田原）		300円（福田小泉）		400円（川西）		500円（当麻橋戸）		500円（青木）																			
下秋和車庫 1停留所		秋和 1停留所		生涯 2停留所		花園 2停留所		八幡 4停留所		上田駅 3停留所		三ツ角 2停留所		三ツ角北 2停留所		千曲高校前 3停留所		宮崎 4停留所		小泉 4停留所		川西小中学校前 4停留所		出逢上町 4停留所		当麻 4停留所		殿戸 4停留所		工場前地前 2停留所		青木BT 2停留所	

⑫ 豊殿線【運行主体 上田バス株式会社】

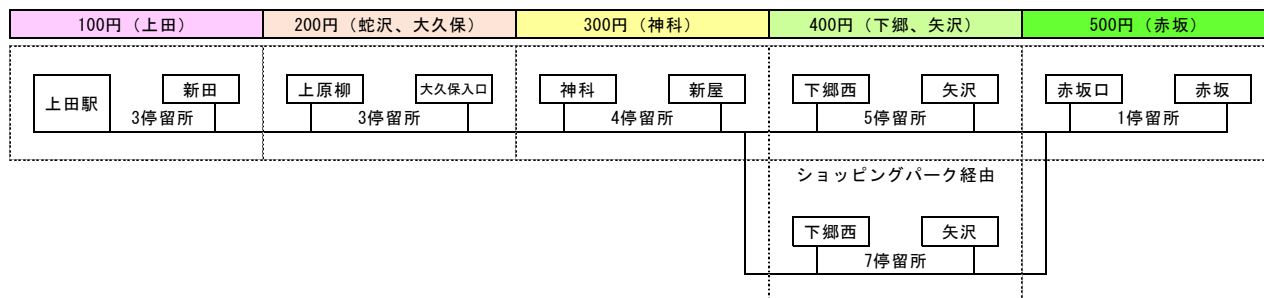
(路線の特徴 通学・通勤利用が多い。日中の利用者は少ない状況にある。)

ア ルート変更

- ・ 交通結節点である上田駅停留所を始点とし、定時性を確保 ※ 菅平高原線と同様

イ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から赤坂停留所まで5ゾーンを設定



⑬ 信州上田医療センター線【運行主体 上田バス株式会社】

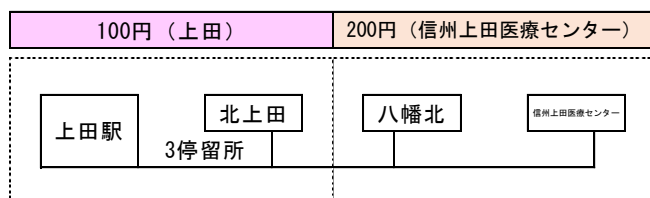
(路線の特徴 医療センターの利用が多い。看護学校閉校やお見舞い制限により利用が減少)

ア ルート変更

- ・ 交通結節点である上田駅停留所を始点とし、定時性を確保 ※ 菅平高原線と同様

イ ゾーン制運賃の導入

- ・ 上田駅停留所から信州上田医療センター停留所まで2ゾーンを設定

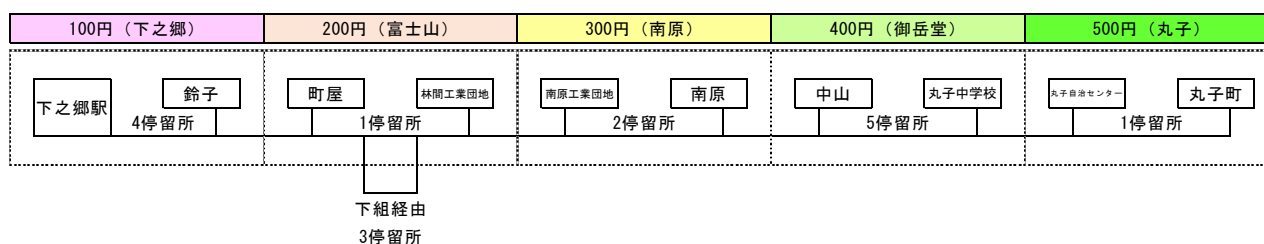


⑭ 西丸子線【運行主体 上田バス株式会社】

(路線の特徴 通学・通勤利用が多い。)

ア ゾーン制運賃の導入

- ・ 下之郷駅停留所から丸子町停留所まで5ゾーンを設定

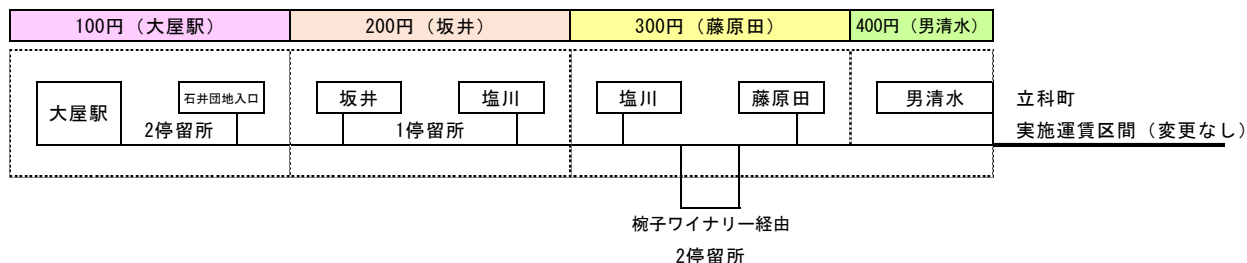


⑮ 中仙道線【運行主体 東信観光バス株式会社】

(路線の特徴 隣接する立科町の住民の利用が多く、大屋駅での乗り継ぎ目的の利用が中心)

ア ゾーン制運賃の導入(上田市区間のみ)

- ・ 大屋駅停留所から男清水停留所まで4ゾーンを設定

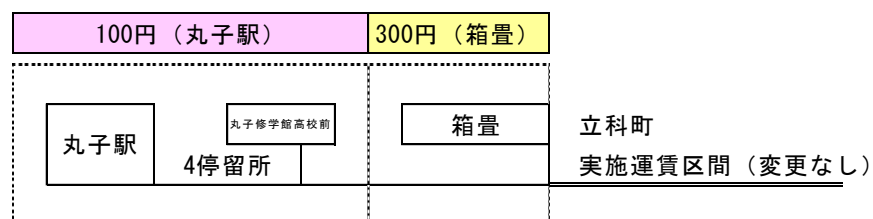


⑯ 丸子線【運行主体 東信観光バス株式会社】

(路線の特徴 通学利用が多い。)

ア ゾーン制運賃の導入(上田市区間のみ)

- ・ 丸子駅停留所から箱畳停留所まで3ゾーンを設定



⑰ 長久保線(令和8年4月1日実施で調整)【運行主体 ジェイアールバス関東株式会社】

(路線の特徴 通学利用が中心であるが、運賃低減施策の未導入路線であり利用が少ない。)

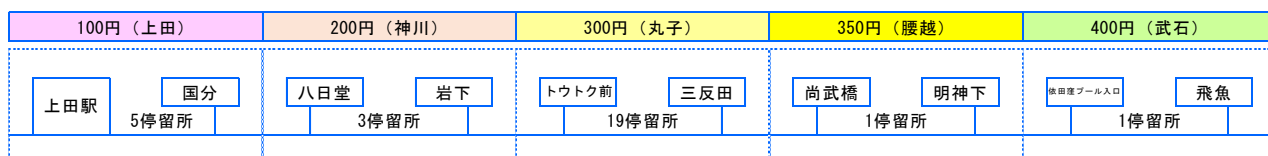
ア 停留所の新設

- ・ 上田駅停留所から丸子駅停留所までの間は、極端に停留所が少ない。この区間は、上田市で一番利用者数が多い鹿教湯線と重複する区間でもあることから、この区間に停留所を新設し、実質的な増便を図ることで利便性を向上

イ 通学定期乗車券のゾーン制運賃の導入(上田市区間のみ)

- ・ 通学定期乗車券について、ゾーン制運賃に基づく運賃設定を実施

参考 通学定期券の基礎となる運賃額(現行額又は新運賃額のいずれか低い方を採用)



6 公共交通利用環境の改善

(1) ゾーン制運賃の導入

ア 導入の経過等

平成 25 年 10 月から実施してきた運賃低減バス運行事業（最大運賃 500 円）の効果と課題を検証し、第 4 期 12 年の期間満了に伴い、事業の効果を継承することができ、また、乗車キロ数に応じた公平な負担を担保することができ、さらに運行経費の高騰により本来見込まれる運賃との乖離を是正することができる運賃制度として、ゾーン制運賃を導入します。

イ 概要

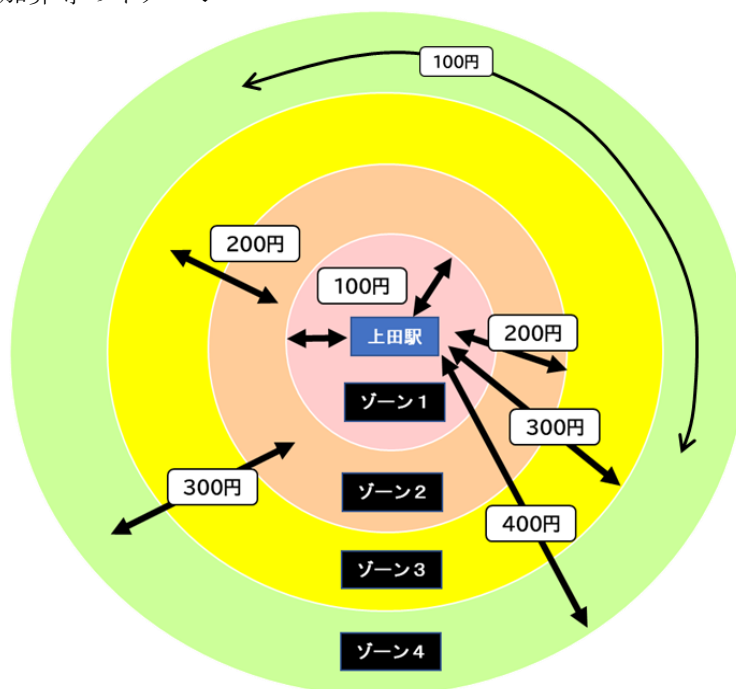
(ア) 種別 協議運賃

(イ) 制定形態 地帯制（運行系統沿線をゾーン分けし、ゾーンをまたぐごとに運賃を加算）

(ウ) ゾーン設定 上田駅を中心として、上田駅からの距離を勘案し（目安 2 k m）、概ね同一生活圏となる地域ごとにゾーンを設定

(エ) 運賃設定 初乗り 100 円で、ひとつのゾーンを跨ぐごとに 100 円を加算し、1,000 円を限度

ウ 運賃加算等のイメージ

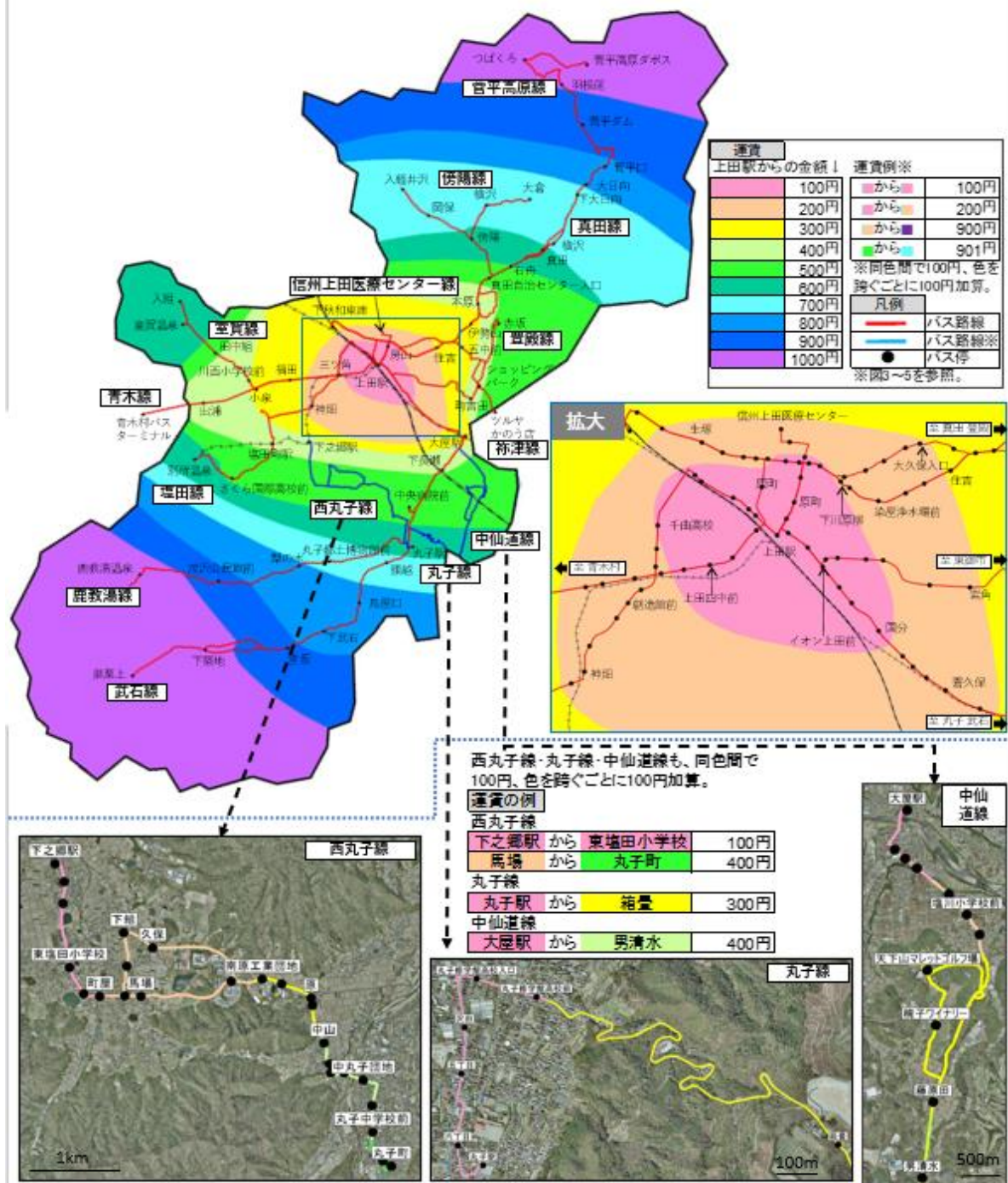


エ 利便増進のポイント

- ① 100 円単位の運賃設定（車内での両替機会の減少による安全性の確保、運賃支払のスピード化、運転手の運賃確認の負担軽減等を見込む。）
- ② 地域住民における同一生活圏を意識したゾーン設定

※参考 利用者の負担を考え、1 年ごとの引き上げ限度額を 100 円に設定し、最長 5 年をかけて、段階的に引き上げる経過措置を設定

【ゾーン制運賃の概要図】



【上田駅からのゾーン制運賃】

区分	ゾーン1 100円	ゾーン2 200円	ゾーン3 300円	ゾーン4 400円	ゾーン5 500円	ゾーン6 600円	ゾーン7 700円	ゾーン8 800円	ゾーン9 900円	ゾーン10 1,000円
丸子方面	上田駅周辺	神川	大屋	石井	ベルブラザ	丸子	和子	荻窪	茂沢	大塩鹿教湯
武石方面	下之郷	富士山	南原	御岳堂	丸子					
真田方面	上田駅周辺	神川	大屋	石井	ベルブラザ	丸子	腰越	武石	下本入	上本入
豊殿方面	上田駅周辺	染屋	神科	本原	自治C	真田	横沢等	大日向	大洞	菅平
神科方面	上田駅周辺	染屋	神科	本原	自治C	傍陽	大倉・入軽井沢			
塩田方面	上田駅周辺	蛇沢・大久保	神科	下郷・矢沢	赤坂					
川西方面	上田駅周辺	岩門	林之郷	町吉田						
青木方面	上田駅周辺	神畑	保野	塩田町	手塚	別所温泉				
立科方面	上田駅周辺	上田原	福田小泉	室賀	下室賀	上室賀				
秋和方面	上田駅周辺	上田原	福田小泉	川西	当郷殿戸	青木				
丸子方面	大屋駅	塩川	藤原田	男清水						
丸子方面	丸子駅	箱畳								
秋和方面	上田駅周辺	常盤城	秋和							

(2) バス路線図と時刻表の作成（令和 8 年度末までに）

現行のバス路線図と時刻表について、利用者や観光客にわかりやすい路線図と時刻表に更新するとともに、市内共通の系統番号の付与等の導入の研究を進めます。

(3) QRコード決済の利便性向上（令和 8 年度末までに）

ア チケットQRのQRコードの共通化

路線バス（上田バス、千曲バス及び東信観光バス）及び上田電鉄別所線に導入しているキャッシュレス決済・チケットQRによるQRコード決済について、交通事業者間で異なっているQRコードの共通化を図るとともに、将来的な共通割引、共通定期化等について研究を進めます。

イ チケットQRの実装化

路線バスと上田電鉄別所線について、現在、市が負担しているサービス利用料について、事業者負担とし、社会実装化を図ります。

(4) G T F S の整備

運行協定支援事業の対象とする全路線については、令和 7 年度中に G T F S を完全に整備します。（目標整備率 100%）。

(5) データに基づく持続可能なバス路線の構築に向けた研究

E B P M（エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング「合理的客観に基づく政策立案」）の手法を用いたバス路線の構築の研究に向け、チケットQRにおける乗降データの可視化を進めます。

7 交通事業者経営基盤強化支援事業

(1) 運行協定支援事業の創設

ア 趣旨

(ア) 路線バスの収支状況

路線バス事業における令和 5 年度収支率は、武石線が 68.7%と最も高く、塩田線が 8.3%と最も低く、路線バス全体では約 30%にとどまっており、バス事業者における路線バス事業の令和 5 年度欠損額は 1 億 1 千万円余に達しています。

(イ) 公的支援の拡充

赤字での運行が常態化している路線バスについて、企業努力と内部補助が限界を迎える中では、このまま新たな対策を講じなければ、路線バスの維持どころか、バス事業者の経営存続さえも危ぶまれる状況であることから、公的支援の拡充を図ります。

イ 概要

運行協定支援事業として、路線バスの運行について、上田市とバス事業者の間で 5 年の運行協定を締結し、路線バスの運行に係る欠損額から国・県補助額を控除した額を市が運行協定支援交付金として支援します。※ 一部例外あり。

ウ 財源

運行協定支援事業の創設により、予算総額は増加するものと見込まれるが、利便増進事業の特例措置（国補助要件の緩和、補助上限額の引き上げなど）を活用するとともに、現行の路線バス運行補助金と運賃低減バス運行事業負担金を運行協定支援交付金に一本化し、国の特別交付税措置を最大限活用することにより財源を確保します。

8 関連事業

(1) 別所線の増便に対する支援

増便により増加する電力動力費に対して、ふるさと上田応援基金（別所線応援プロジェクト）を活用し、実証運行期間中は支援を行います。

(2) ゾーン制運賃導入に係る関連事業

ア 通学定期乗車券の低運賃化等

通学定期乗車券の低運賃化を図るため、基準となる運賃額を運賃低減バス運行事業における運賃額に据え置くとともに、プリペイド式回数券のプレミアム率を 10%から 20%に引き上げることによって、高頻度利用者の負担軽減を図ります。

イ オレンジバスの運賃の見直し

60 歳以上は無料、60 歳未満は 100 円としている運賃について、今後の車両更新等を見据え、大人片道普通旅客運賃（大人は、一般、大学生以上）を一律 200 円に改定します。

(3) 会社説明会の定期的な開催（令和 5 年度から継続実施）

「バスの運転体験ができる会社説明会」を年 3 回程度、「タクシーの業務体験ができる会社説明会」を年 1 回程度開催し、ドライバーの確保に努めます。

また、消防職員の転籍、退官自衛官の再就職、外国籍人材の活用、移住定住施策との連携、職場環境の改善等あらゆる人材の確保手段を引き続き検討・研究します。

【参考事業】

(1) 上田電鉄別所線の増便【先行実施】

上田電鉄は別所線の利用促進を図るため、令和 7 年 3 月 15 日ダイヤ改正により、5 年間の実証運行として、別所線における平日の運行本数を現行 56 本から 78 本に増便

(2) 運行継続支援事業の実施【先行実施】

バス事業者が路線バスの運行継続のために行う設備投資（地下燃料タンクの改修工事）に対して、特別に支援を実施したところです。

(3) 上田市普通自動車第二種運転免許取得支援制度の創設【令和 7 年 7 月 11 日施行】

タクシー事業者からの要望を受け、タクシー事業者が負担する二種運転免許取得費用に対して、令和 7 年度から 3 年間限定で支援を実施します。

【事例紹介】地域主体型交通（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）

(1) 現状

高齢化や共働きの進行に伴い、運転免許証を返納した後、特に鉄道・バスなどの公共交通機関の利用が困難な住民の移動手段の確保が課題となっています。この課題を解決するため、市内では地域住民が主体となって輸送サービスを提供する取組が次のとおり実施されています。

- ・ 上田市豊殿地区デマンド交通（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）
- ・ 上田市川辺・泉田地区みんなのかわせん交通（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）

(2) 上田市神川地域における新たな取組（令和7年7月1日から）

神川地域では、令和5年度に移動支援に関する住民アンケートを実施し、地域での協議を進める中で、地域内の移動困難者の移動手段を確保するため、令和7年7月から地元のタクシー事業者を活用するドアツードア方式による移動サービスの提供が開始されました。市は、地域の自主性を尊重した上で、関係部局が積極的に関与、助言等の必要な支援を行っています。

(3) 他地域における検討

神川地域以外での地域において、自主的かつ主体的に行う移動サービスを検討する場合には、自治体の関係部局や交通事業者が参画する中で、神川地域移動支援事業をモデルケースとして、地域での運営が可能な事業構築などについて、検討を進めていくべきものと考えます。

神川地域移動支援事業の概要

1 趣旨

地域内で移動手段に困っている方について、いつまでも神川地域で安心して生活してできるよう、地域の助け合いの事業として、委員会が主体となり、タクシー事業者を活用した自宅から目的地までの移動支援事業（タクシーによるドアツードア方式の輸送サービス）を行うもの

2 支援の範囲

(1) 役割分担の視点から

①自家用車などで自力移動ができず、②家族などによる送迎も無く、③公的なサービスや公共交通も利用できない方について、地域の助け合いの事業として支援できるよう事業を設計

(2) 人生の段階の視点から

運転免許証の返納から要介護認定などの公助を受けられるまでの間の支援

3 経過

(1) 令和5年度 全戸アンケートの実施

(2) 令和6年度 対策委員会を設置し、月1回協議（交通事業者や市（関係4部局）も参画）

(3) 令和7年7月 運行開始予定

4 事業内容（支援の対象になる方がタクシーに乗車する際に利用できるチケット（利用補助券）を配布し、タクシー運賃の一部を助成する制度）

(1) 運営主体 神川まちづくり委員会

(2) 運営方式 タクシー事業者を活用した自宅から目的地までの移動支援

(3) 協定締結先 長野県タクシー協会上小支部（サービス提供 株式会社藤森タクシー）

(4) 利用方法等 タクシーの利用方法と同じ

(5) 利用可能時間 藤森タクシーの営業時間内

(6) チケット期限 1年度単位

(7) 申請方法 毎年度申請を行い、審査を受ける。

5 対象者（次のいずれにも該当する者又は委員会が特に必要と認める者）

(1) 神川13自治会の自治会員である者

(2) 自治会費の滞納がない者

(3) 運転免許証返納者又は免許がない者

(4) 介護保険などの公的制度が利用できない者

(5) この事業を利用しなければ移動が困難な者

(6) 家族等の援助が得られない者

6 利用目的（次のいずれかに該当する利用目的）

(1) 通院（薬局含む。）

(2) 買い物

(3) 金融機関

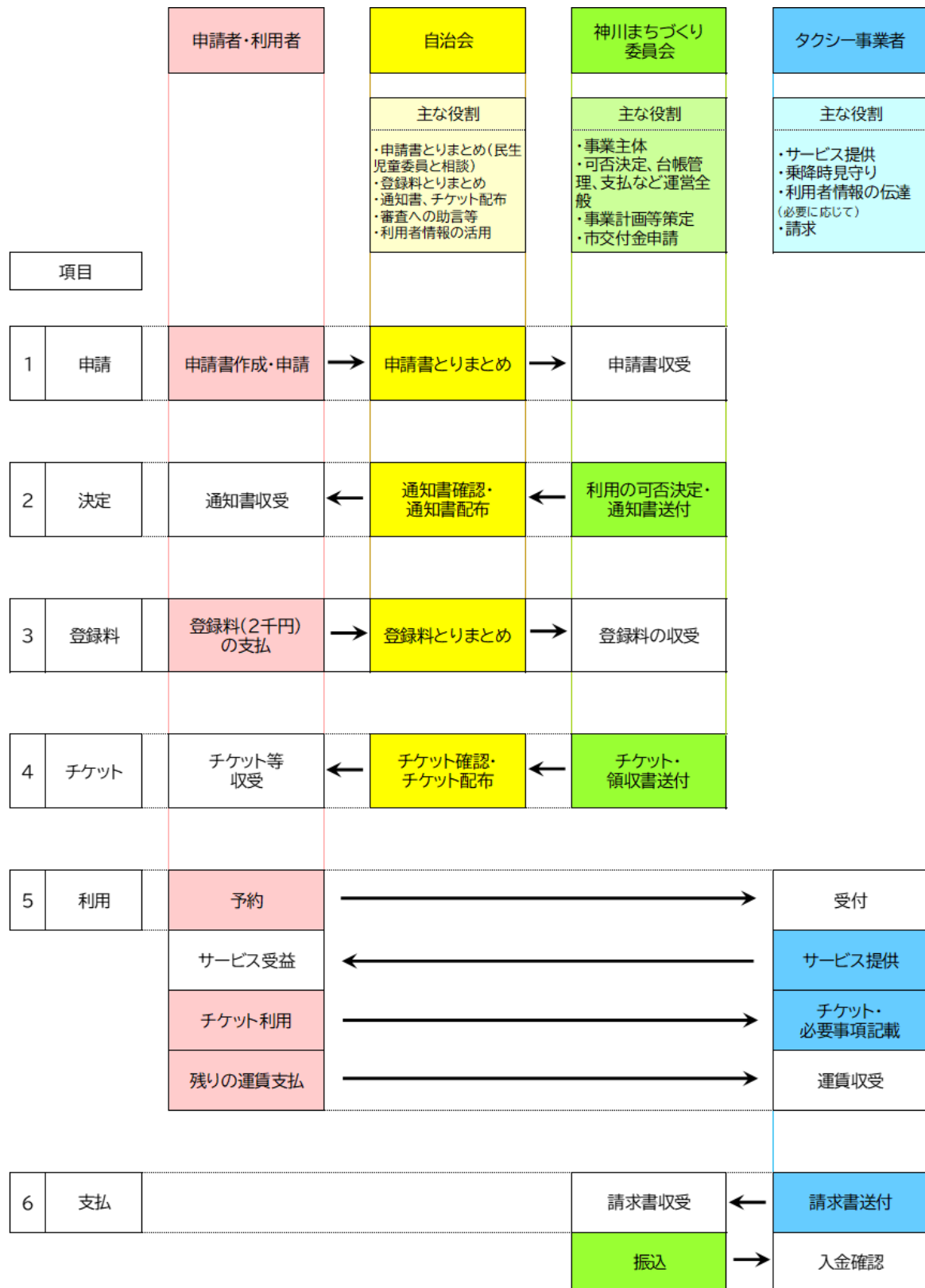
(4) 交通機関（地域内の駅、停留所）

(5) 自治会行事（総会、盆踊り、敬老会など）

(6) 行政機関

(7) その他委員会が特に必要と認める目的

7 利用までの流れ



第4章 地方公共団体による支援の内容(地方公共団体の負担額)

1 運行協定支援事業の創設（再掲）

路線バスの運行に係る欠損額から国・県補助額を控除した額について、創設する運行協定支援交付金の交付により支援し、路線バス運行の赤字を解消します。

交付の前段として、路線バスの運行についてバス事業者と上田市で5年の運行協定を締結することで、計画期間中の運行の確保・維持を図ります。

2 運行継続支援事業の実施（再掲）

バス事業者が路線バスの運行継続のために行う設備投資（地下燃料タンクの改修工事）に対して、災害時における燃料の供給も考慮のうえ、令和6年度において特別に支援を実施しました。

3 協力・連携による支援

運転手確保のための会社説明会、公共交通の利用促進のためのイベントの開催、路線図と時刻表の作成等による情報発信、不正乗車対策に伴う法的措置等に係る手引の作成など、公共交通の確保・維持に向けた様々な事業に対して、地方公共団体の持つ知見やつながりを生かしながら協力・連携による支援を行います。

また、環境負荷の軽減、脱炭素社会の実現に資するためEVバス導入支援を行います。

4 バス利用等を市の施策・事業に組み込むことによる支援（研究）

スクールバスの運行や修学旅行でのバスの活用など、既に様々な施策・事業においてバス利用等を進めていますが、例えば、部活の地域移行や複数校合同などの社会情勢の変化に応じて公共交通の利用が促進されるよう、市の施策・事業に組み込むことによる支援について研究を進めます。

第5章 事業実施に必要な資金の額・調達方法(予定)

事業実施に必要な資金の額・調達方法（予定）については、次のとおりです。

項 目	必要な資金の額	調達方法
バスの運行	681,100 千円／年	・ 運賃収入 190,700 千円 ・ 地域間幹線系統補助（国・県） 128,300 千円 ・ 地域内フィーダー系統補助（国） 20,500 千円 ・ 運行協定支援交付金（市） 285,300 千円 ・ 青木村負担金（青木線のみ） 11,500 千円 ・ 立科町負担金（中仙道線、丸子線） 14,600 千円 ・ 事業者負担 30,200 千円
路線図と時刻表の作成	4,000 千円	・ 上田市公共交通活性化協議会負担金 2,000 千円 ・ 利便増進計画推進事業補助金 2,000 千円

参考：令和6年度実績

バスの運行	681,100 千円／年	・ 運賃収入 168,600 千円 ・ 地域間幹線系統補助（国・県） 117,300 千円 ・ 地域内フィーダー系統補助（国） 5,100 千円 ・ <u>廃止路線代替バス補助金（市） 163,500 千円</u> ・ <u>運賃低減バス運行事業負担金（市） 7,200 千円</u> ・ 青木村負担金（青木線のみ） 10,900 千円 ・ 立科町負担金（中仙道線、丸子線） 14,300 千円 ・ 事業者負担 194,200 千円
-------	--------------	---

第6章 事業の効果

本計画に定める利便増進事業の実施により発現を期待する効果は、次のとおりです。

事業の内容	事業の効果
事業 1 地域公共交通ネットワークの再編とサービス水準の保証	
① 傍陽線、菅平高原線、真田線（渋沢線）の再編	・ 菅平高原線の増便（4 便増） ・ 3 路線を活用したパターンダイヤ化及び待ち時間の短縮による利便性の向上 ・ 平日日中最大待ち時間（45 分→30 分） ・ 平日日中平均待ち時間（約 33 分→約 27 分） ・ 上田駅を始点とし、アリオ上田から上田駅までの道路渋滞を回避することによる定時性の確保 ・ 常時行けるグレンデ数の増加と点在するスキー場へのアクセスの円滑化 （6 箇所→8 箇所 2 箇所増 裏太郎グレンデ、裏ダボスグレンデ） ・ 菅平高原内の循環化による住民及び観光客の停留所までの距離の短縮 （裏太郎までの延伸、裏太郎停留所の新設により、約 1.5km→約 0.1km） ・ 乗降客が多いアンダーアーチャー菅平高原アリーナ停留所（新設）について、市の敷地を活用して転回を行うことで、切り込みがある片側に集約し、安全性を確保（1 箇所） ■定量的目標 人口 1 人あたりバス利用回数 （年 8.3 回 350,642 人 ※令和 6 年度 年 6.4 回）
② 塩田線・信州上田レイラインの再編	・ 路線の存続による利便性の向上（維持） ・ 行ける商業施設等の数を増やし、買い物需要を充足することによる生活利便性の向上 （1 箇所→2 箇所 1 箇所増 ツルヤ塩田店） ・ 塩田線（循環）の通年化による利便性向上 信州上田レイライン線 4 月～11 月の 8 ヶ月間運行→通年運行（12 ヶ月間） ■定量的目標 人口 1 人あたりバス利用回数 （年 8.3 回 23,288 人 ※令和 6 年度 年 6.4 回）
③ 久保林線の運行ルート変更	・ 路線の存続による利便性の向上（維持） ・ 行ける商業施設等の数を増やし、買い物需要を充足することによる生活利便性の向上 （1 箇所→6 箇所 5 箇所増 JAN!JAN!タウン、西友上田東店、ツルヤ上田中央店、ハートクリニック上田、下田眼科） ■定量的目標 人口 1 人あたりバス利用回数 （年 8.3 回 2,817 人 ※令和 6 年度 年 6.4 回）

事業の内容	事業の効果
④ 柵津線の運行ルート変更と増便	・ 行ける商業施設等の数を増やし、買い物需要を充足することによる生活利便性の向上 (2箇所→4箇所 2箇所増 あやめの里ショッピングセンター(スーパーマーケット、衣料品店、飲食店等が集積)、ツルヤかのう店) ■定量的目標 人口1人あたりバス利用回数 (年8.3回 16,259人 ※令和6年度 年6.4回)
⑤ 鹿教湯線の20時台の運行復活とパターンダイヤ化	・ 20時台のバスの回復による、朝夕の通学・通勤需要の充足(1便増) ・ 上田駅(都市機能集積拠点)における滞在時間の増による利便性の向上(滞在時間1時間13分増) ・ パターンダイヤ化及び待ち時間の短縮による利便性の向上 ・ 平日日中最大待ち時間(75分→60分) ■定量的目標 人口1人あたりバス利用回数 (年8.3回 375,084人 ※令和6年度 年6.4回)
⑥ 青木線の20時台の運行復活とパターンダイヤ化	・ 20時台のバスの回復による、朝夕の通学・通勤需要の充足(1便増)(令和8年4月) ・ 上田駅(都市機能集積拠点)における滞在時間の増による利便性の向上(滞在時間31分増)(令和8年4月) ・ パターンダイヤ化による待ち時間の短縮による利便性の向上 ・ 平日日中最大待ち時間(74分→60分) ■定量的目標 人口1人あたりバス利用回数 (年8.3回 185,263人 ※令和6年度 年6.4回)
⑦ 長久保線の市内バス停の増設(令和8年4月予定)	・ 利用機会の増大による利便性の向上(停留所の大幅増) ■定量的目標 人口1人あたりバス利用回数 (年8.3回 25,530人 ※令和6年度 年6.4回)
⑧ 市街地循環バスの運行ルートとバス停の変更	・ 行ける公共の健康増進施設等の増加による利便性の向上(0箇所→1箇所 1箇所増 アクアプラザ上田) ■定量的目標 人口1人あたりバス利用回数 (年8.3回 35,153人 ※令和6年度 年6.4回)

事業の内容	事業の効果
事業2 公共交通利用環境の改善	
① ゾーン制運賃の導入	・ 運行経費の高騰等を踏まえて、普通運賃を段階的に値上げし、収益性を確保（観光利用をターゲットとして） ・ 利用者に分かりやすい料金設定することで、また、近距離を低運賃とすることで、利用者数の増加を図る。 ・ 市民等の生活利用については、高頻度の利用が見込まれる高校生等をターゲットとし、通学定期乗車券の低運賃化（運賃据え置き）、回数券の割引率の引き上げを行い、普通運賃との差を設けることで利用を促進 ・ 通学定期乗車券の低運賃継続に伴う高校生支援 ・ 100円単位での運賃設定による車内での両替機会の減少による安全性の確保と支払のスピード化による定時性の確保 ■定量的目標 路線バス運行事業における収支率 現状維持（28.0%） 人口1人あたりバス利用回数 年8.3回（1,195,507人）
② バス路線図と時刻表の作成	・ 見やすさ、わかりやすさの向上
③ チケットQRのQRコードの共通化	・ 共通券によるワンストップサービスの構築による利便性の向上 （利用できる交通事業者 0事業者→4事業者）
④ チケットQRの実装化	■定量的目標 キャッシュレス決済利用率50%
⑤ G T F S の整備	・ 公共交通の運行情報の標準化、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供の効率化、オープンデータ化による利便性の向上（対象路線のG T F S整備率100%） ■定量的目標 GTFS 整備率100%
⑥ データに基づく持続可能な路線バスの構築に向けた研究	・ 交通ネットワークの再編や事業評価の質の向上、事業効果の最大化による将来に向かっての利便性の向上 （乗降データの可視化）

事業の内容	事業の効果
事業3 交通事業者経営基盤強化支援事業	
① 運行協定支援事業の創設	・ 交通事業者の経営基盤の強化による5年間の運行の確保・維持による利便性の増進可能性の向上(3事業者(上田バス株式会社、千曲バス株式会社及び東信観光バス株式会社)と協定締結)
関連事業 ※先行実施等	
① 別所線の増便に対する支援	・ 増便により増加する電力動力費の支援による安定的な運行の確保(1件)
② 会社説明会の定期的な開催	・ 交通事業者の経営基盤の強化による公共交通の確保・維持と利便性の増進可能性の向上

参考1 上田市地域公共交通計画における評価指標

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%	50.00%
	評価指標6 GTFS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。

第4章 地域公共交通の取り組み

第2章及び第3章に示した内容をふまえて、本村における公共交通の網形成に資する取り組み内容を以下に示し、取り組みごとに、目標像の実現に向けての指標（KPI：重要業績評価指標）を設定します。

取り組み1 幹線のバスサービス提供事業者に対する支援と利用促進

村の中心部と村外（上田市街）を結ぶ幹線（国道143号）のバスサービスを提供している民間事業者（千曲バス）に対しては、住民らが利用しやすい料金で自立的な運行ができるようになるまでの間、上田市とも連携して、当該路線の運行にかかる事業費の一部を行政が負担し、需要の維持・向上を図るとともに、当該事業者の収支改善や利用促進に結びつく取り組みの働きかけとその取り組みに対する協力をを行い、協働で定時定路線として継続させていきます。

指 標	現 状	目 標 値
年間利用者数に対する年間公的資金投入額（a/b）	26.8 円（R1） a：5,652 千円（R1）※1 b：210,531 人（R1）※2	23.9 円（R7） a：5,087 千円（R7） -565 千円、10%減（R1 比） b：208,426 人（R7） +2,105 人、10%増（R1 比）
住民の利用率	21.5%±（R1）※3	26.5%±（R7）
住民の満足度	68.0%±（R1）※4	73.0%±（R7）

※1：行政から千曲バスへの年間の補助額（行政資料）

※2：令和元年度の青木線の輸送人員（千曲バス資料）

※3：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活における千曲バスの利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※4：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活において千曲バスを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率

取り組み2 行政による効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供

平日における村内の支線交通については、行政が自ら公共交通サービスを提供するものとし、比較的用户の多い朝夕の時間帯と日中の時間帯とで運行形態や運行車両を変えて、利用ニーズに応じたサービスの提供を行うとともに、利用者からサービス内容に見合う料金を徴収しながら、サービス内容の継続的な改善で運行の効率化と利用促進、持続可能な運営を行います。

（1）利用ニーズに応じたサービス提供

① 平日の朝夕の時間帯

スクールバス機能も有する比較的用户の多い平日の朝夕の時間帯（7：20～9：10、15：00～17：10）については、マイクロバスとワゴン車両による定時定路線（下表に示す3路線）の運行を継続します。

なお、料金は1乗車につき、大人200円、3歳～高校生100円、3歳未満及び無料券保有者（70歳以上の青木村民）無料とする現行規定を継続します。

指 標	現 状	目 標 値
1便あたりの年間利用者数	1,844 人（R1）※1	1,844 人（R7）
住民の利用率	4.2%±（R1）※2	9.2%±（R7）
住民の満足度	68.6%±（R1）※3	73.6%±（R7）

※1：令和元年度のスクール対応の利用者数7,377人を日便数（4便：1便、2便、7便、8便）で除した値（行政資料）

※2：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活における村営バスの利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※3：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活において村営バスを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率

② 平日の日中の時間帯

比較的利用者の少ない平日の時間帯(9:30~14:30)については、令和2(2020)年10月1日から導入した新たな運行形態(フルデマンド方式)を継続し、当面は車両3台(予備1台)で、幹線バスの起終点となる青木バスターミナルを拠点にして、幹線からの乗り継ぎにも配慮し、以下2種類の運行タイプを対応していきます。

なお、料金は1乗車につき、大人300円、高校生以下及び無料券保有者は100円として、利用者の利便性を高める中で運行を行います。

■タイプ1(デマンド1号)

完全予約制のオンデマンドで運行する形態で、7人乗り車両を基本とし、利用者にニーズに応じて、戸口から戸口までの輸送を行う。また、同一時間帯に予約が入った場合は、可能な限り、相乗り運行とし、運行の効率化を図ります。

■タイプ2(デマンド2号)

幹線の千曲バスが青木バスターミナルに到着する時刻に合わせて、同ターミナルから目的地に予約なしで輸送する形態で、ワゴン車両を使用し、相乗り形式で、主要施設(役場など)を経由しながら、順次目的地に輸送します。

なお、上記の日中時間帯のほか、夕方に青木バスターミナルに到着する幹線の便にも対応した運行も行います。

指 標	現 状	目標値
1日あたりの平均乗車数(利用者数)	12.3人(R2)※1	15人(R7)
住民の利用率	1.9%±(R1)※2	5.9%±(R7)
住民の満足度	70.3%±(R1)※3	75.3%±(R7)

※1: 令和2年10~12月の3か月の平均(行政資料)

※2: 青木村の公共交通のあり方に関するアンケート(令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%)において、日常生活における村営セミデマンド(令和2年9月30日以前の旧運行形態)の利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※3: 青木村の公共交通のあり方に関するアンケート(令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%)において、日常生活において村営セミデマンドを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率

(2) 持続可能な運営

持続可能な運営の実現に向けて、利用者数の推移や動向、運行オペレーションの状況等を見極めながら、新たな運転手や予約対応のオペレーターの確保、より適正な規格の車両の導入、台数確保など運行体制の拡充・強化を図ります。

指 標	現 状	目標値
収支率: 年間利用収入額(c)/年間運行経費(d)×100	3.7%(R1) c: 810千円(R1)※1 d: 21,804千円(R1)※2	7.8%(R7) c: 1,620千円(R7) +810千円, 100%増(R1比) d: 20,714千円(R7) -1,090千円, 5%減(R1比)

※1 村営バス(上記(1)①及び②)の利用者からの年間の収入額

※2 村営バスの運行にかかる年間の経費

取り組み3 公共交通サービスの周知や情報発信

民間事業者が提供する公共交通サービスを含め、村内で利用可能な公共交通サービスの概要（利便性や快適性などを含む）や利用状況等を、より効果的な手法で、定期的にわかりやすく、住民その他の利用者に広く周知し、認知度の向上と利用者の増加につなげます。とくに加齢等に伴い、運転技能が既に低下している方や運転技能の低下の兆候がみられる方に対しては、自主的に運転免許を返納しやすくなるしくみの構築を図り、公共交通サービス利用への転換を促します。

指 標	現 状	目標値
公共交通サービスの認知度	—	高齢化率（R7）※1

※1：当該年次における高齢化率と同程度の認知度を指す。

取り組み4 利用ニーズや利用者の意向等の把握・活用

住民や公共交通サービスの利用者に対するアンケートを定期的の実施し、公共交通サービスの主な利用者として想定する人々の比率動向や、現利用者数の推移等を把握し、潜在的な利用ニーズや現利用者数との乖離要因の分析を行うとともに、村民や利用者に対するアンケート、運転手、観光施設等の事業者からのヒアリング等により、公共交通サービスに対する利用者の評価や要望等を把握し、必要なサービスの向上と利用者の増加につなげます。

取り組み5 国道143号青木峠新トンネルの整備を見据えた幹線強化（検討）

長野県による調査・設計が始められている国道143号青木峠新トンネルの整備により、松本・安曇野方面へのアクセスが容易になることから、千曲バスへの青木バスターミナル以西へのバス幹線の延伸やその他の民間事業者を含め、本村を経由する松本・安曇野ー上田間の直通バスの運行を働きかけ、公共交通網の幹線強化を図ります。

なお、この取り組みに対する具体的な事業については、当該整備の進捗状況をみながら、関係自治体や関係機関、民間事業者らと連携して検討していきます。

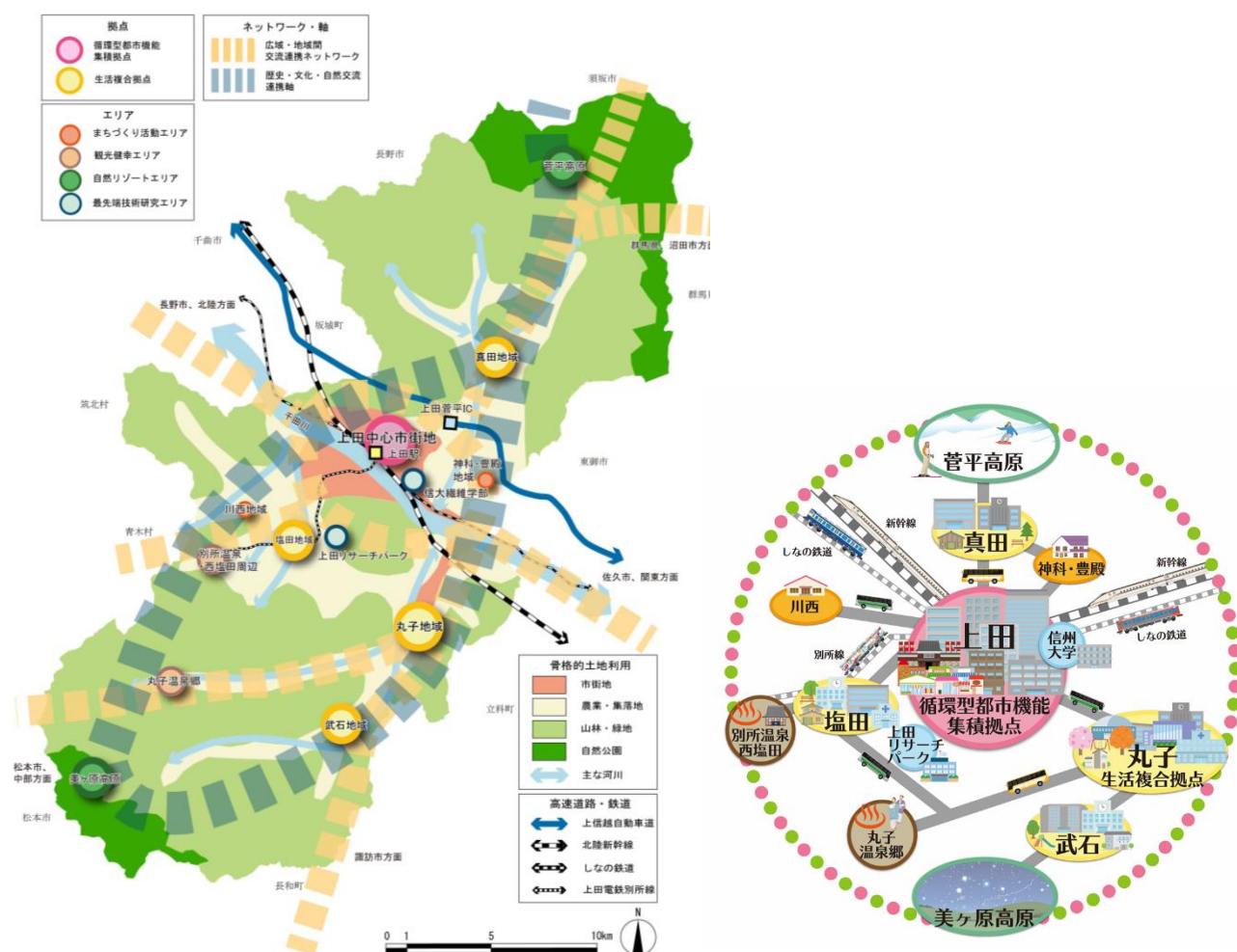
第7章 地域公共交通計画に定められた関連施策との連携に関する事項

1 上田市が目指す将来都市構造

上田市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が図られるよう、「ネットワーク＋多極・拠点集約型都市構造」の実現に向けて、公共交通の充実を掲げています。

また、上田市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作用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図るとし、拠点と各地域を連絡する公共交通網の維持と連携強化を掲げています。

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「将来都市構造図」

資料: 上田市都市計画マスタープラン「将来都市構造イメージイラスト」

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。