

上田市地域公共交通計画の策定について

1 趣旨（背景）

- ・地方を中心とした人口減少、運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している状況にあり、高齢者の運転免許証の返納が年々増加するなど、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することが、ますます重要になってきている。
- ・こうした中、令和 2 年 11 月 27 日に施行された改正「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）において、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た。
- ・また、地域の多様な輸送資源を総動員し、最先端技術も活用しながら、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、持続可能な地域公共交通を実現していくことが求められている。

2 計画の位置付け（関連計画）

- ・これまで、市では、平成 26 年の法改正を踏まえ策定した「上田市地域公共交通網形成計画（H28～32）」により、公共交通の維持・活性化を推進してきている。
- ・新たな計画の策定に当たり、第二次上田市総合計画・後期まちづくり計画、上田市立地適正化計画など、関連する計画との整合・連携を図るものとする。
- ・関連する主な計画
総合計画、国土強靱化地域計画・地域防災計画、スマートシティ化推進計画、高齢者福祉総合計画・地域福祉計画・障がい福祉計画、交通安全基本計画、環境基本計画・地球温暖化対策地域推進計画、都市計画マスタープラン・立地適正化計画、上田地域定住自立圏共生ビジョン

3 計画期間

- ・令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 か年

4 計画に記載する内容**（1）記載すべき事項（法第 5 条第 2 項）**

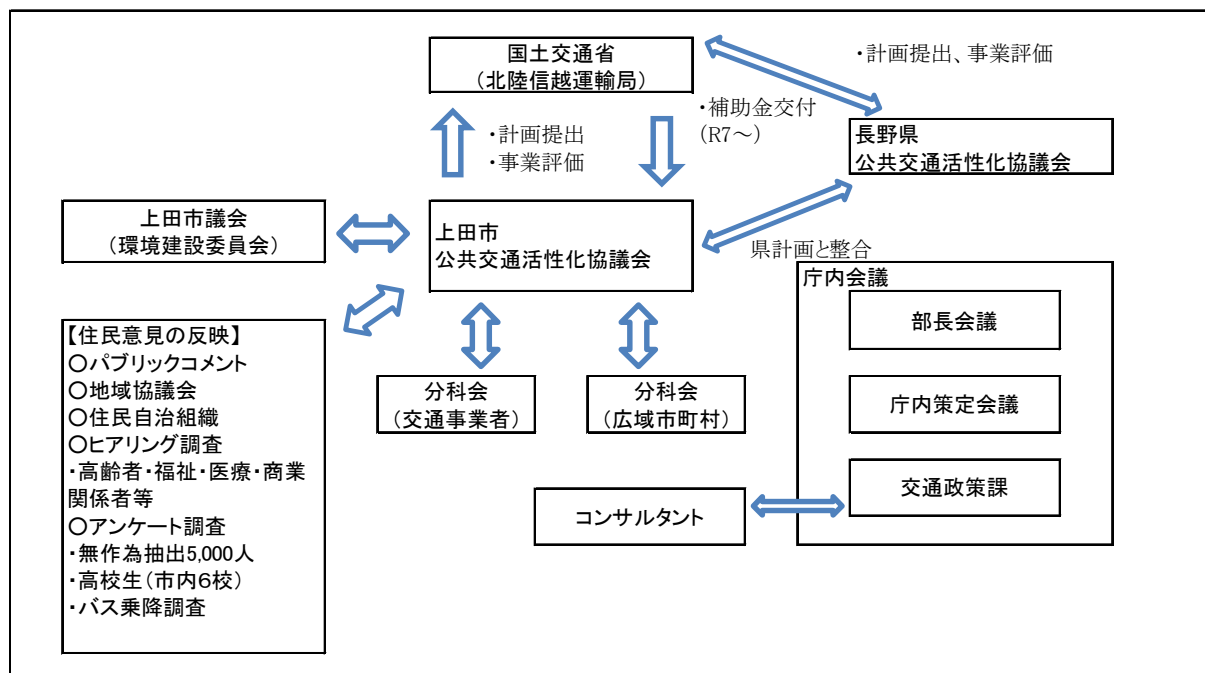
- ①基本的な方針
- ②計画の区域（県及び広域市町村との連携による共同計画も検討課題）
- ③計画の目標（利用者数、収支率、公的資金投入額、その他定量的な指標を設定）
- ④目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間（原則 5 年程度）
- ⑦その他必要な事項

（2）記載に努める事項（法第 5 条第 3 項）

- ①計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④その他、地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

5 策定体制・策定プロセス、策定スケジュール

(1) 策定体制・策定プロセス



(2) 策定スケジュール (別紙参照)

- ・令和3年9月～令和4年9月の間で策定作業を進め、令和4年12月公表を目指す。

6 計画の進捗管理 (PDCA)

- ・法改正に伴い、地域公共交通計画の策定と国のバス運行費補助金が紐付けされるとともに、国庫補助金の受け皿は、法定協議会とされている。
- ・令和6年度までは、経過措置期間が設けられ、令和7年度から完全実施となる。
- ・単年度ごとに、計画の達成状況の評価を行う。

7 委託業務の概要

(1) 委託業者: 株式会社 地域総合計画 (須坂市)

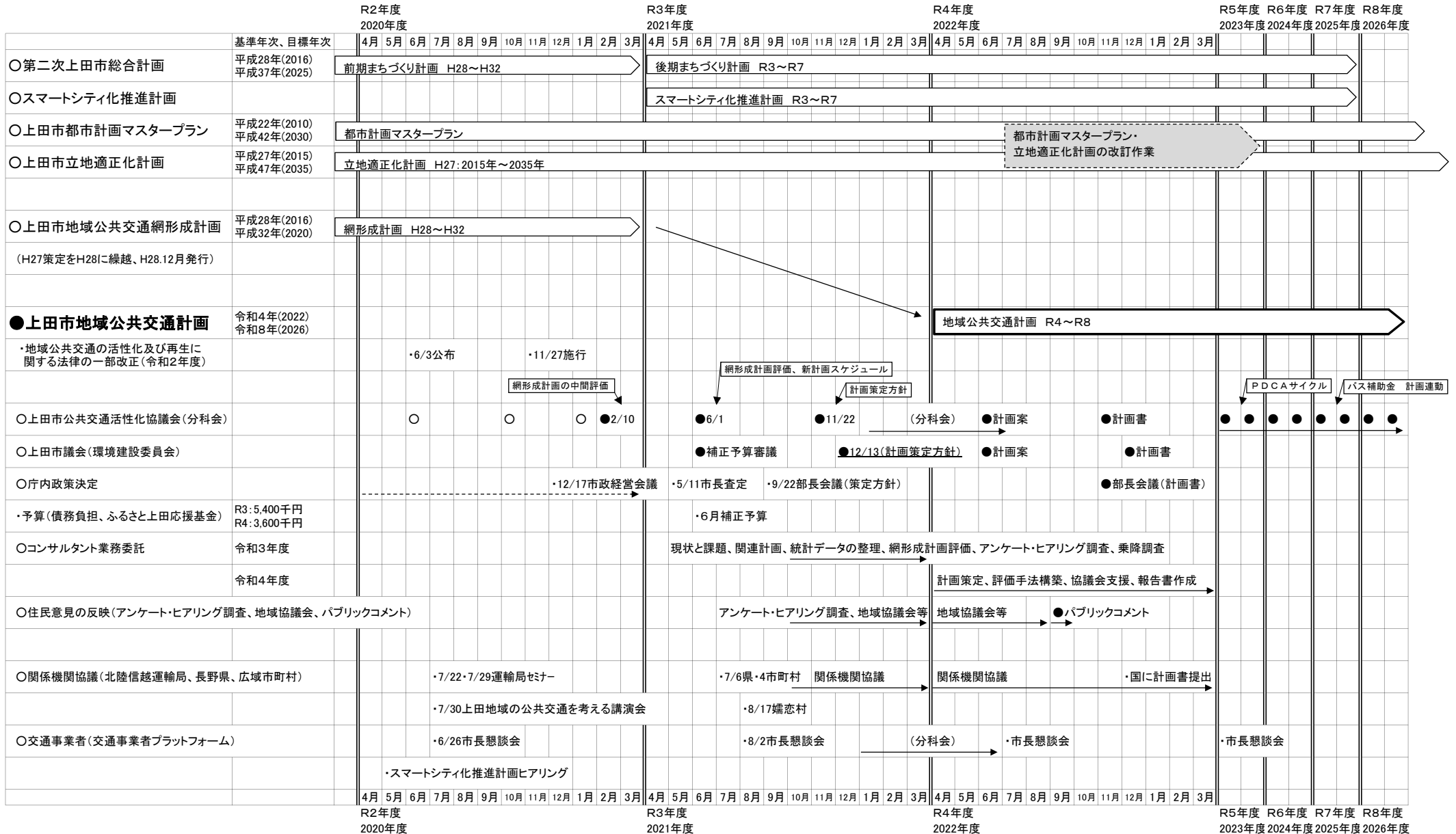
(2) 契約期間: 令和3年9月16日から令和5年3月31日まで

(3) 契約金額: 契約金額: 7,150 千円 (R3: 4,290 千円、R4: 2,860 千円)

(4) 業務内容

- ①現状と課題、関連計画の整理、②統計データの整理、③現行計画の評価、④アンケート・ヒアリング調査、⑤計画案作成、計画評価の仕組み整理、⑥協議会運営支援

上田市「地域公共交通計画」策定スケジュール



地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

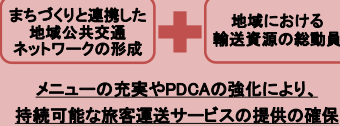
- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

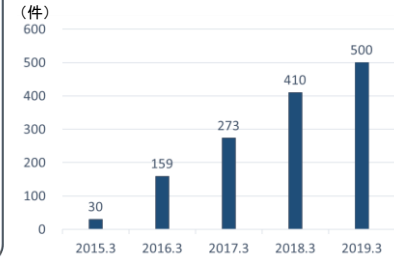


地域旅客運送サービス



地域公共交通網形成計画の 策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



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【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

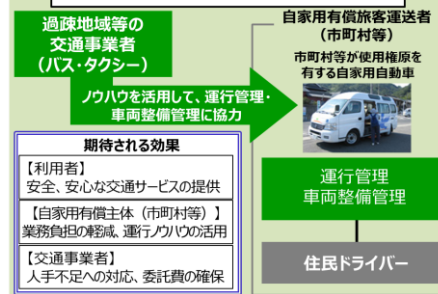
実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用事業)による継続
- ⑤ 自家所有旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家所有旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家所有旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

交通事業者協力型自家所有旅客運送



貨客混載に係る 手続の円滑化

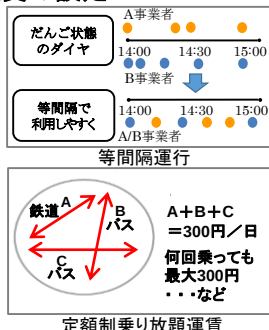
- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
- ⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**



既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

※MaaS: Mobility as a Service

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

MaaSの事例(伊豆地域)



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
⇒交通ネットワークを充実
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



上田市地域公共交通計画策定事業 策定状況

1. 基礎データの整理・分析

下表に示す基礎データについて整理・分析を行った。

表 1 基礎データ

項目	整理内容
地勢・地形	・ 標高、河川、鉄道、道路などを表示した断面図を作成
人口	・ 人口推移、3区分別人口割合の推移の整理 ・ メッシュ別人口（現況・将来）の作成
通勤・通学流動	・ 流動状況を地図上で図化
買い物動向	・ 上田市の商圈を整理
施設分布	・ 行政期間、病院・診療所、商業施設、学校を地図にプロット
観光	・ 観光地の分布を把握 ・ 観光地利用者数を整理
自動車保有	・ 自動車保有台数の推移の整理 ・ 自動車運転免許自主返納件数の推移の整理
上位・関連計画	・ 総合計画、都市マス、立地適正化計画より公共交通施策に関連する方針を整理 ・ 網形成計画における目標達成状況を整理

2. 地域公共交通の現状整理・分析

下表に示す情報について整理・分析を行った。

表 2 地域公共交通の現状

項目	整理内容
地域内の公共交通	・ 地域内で運行する公共交通の運行概要を整理 ・ 主な公共交通を地図上で整理
公共交通カバー状況	・ 鉄道駅及びバス停から一定の範囲内への居住者数を整理 ・ 全人口に対するカバー率を算定
公共交通の利用状況	・ 鉄道及びバス（路線別）の年間利用者数の整理 ・ 便別の利用状況、バス停別乗降客数、バス停間流動（OD）の図化
財政負担	・ バス運行等に係わる補助額の整理
施設分布	・ 行政期間、病院・診療所、商業施設、学校を地図にプロット

3. バス利用実態調査（乗客数調査・利用者ヒアリング）

上田市内で運行されている路線バス・市営バスを対象に、バス停別乗降客数調査及び利用者ヒアリングを実施した。

表 3 バス利用実態調査概要

対象路線	・上田市内を運行する 20 路線
調査日	・2021 年 11 月 23 日～12 月 2 日
調査内容	・バス停別乗降客数調査：全便に乗車し、バス停毎の乗降客数を調査 ・利用者ヒアリング調査：利用者を対象に、バス車内でヒアリングを実施
回収結果	・乗降客数調査による利用者数：2,653 人 ・ヒアリング調査回答者数 ： 958 人
整理内容	・便別の利用状況、バス停別乗降客数、バス停間流動（OD）の図化 ・利用者の居住地・年齢構成、利用目的、利用頻度、要望の整理 等

4. アンケート調査

住民アンケート、高校生アンケート、関係機関アンケートを実施した。

表 4 アンケート調査概要

住民 アンケート	目 的	市民の移動実態の把握や公共交通に対する意識・要望の把握
	対 象	上田市民 5,000 人（18 歳以上を対象に、地域別、年代別、男女別に人口比率による無作為抽出）
	方 法	郵送または WEB にて回答
	調査期間	2022 年 2 月 1 日（火）～2 月 14 日（月）
	回収結果	回答数：2,266 件 回収率：45.3%
	整理内容	鉄道・バス利用状況、外出目的別の移動実態、要望等を整理
高校生 アンケート	目 的	バス等による通学の状況や利便性向上に向けた意見・要望の把握
	対 象	市内 6 校（定時制・通信制除く）の 2 学年の生徒全員（1,668 人）
	方 法	WEB による回答
	調査期間	2022 年 2 月 25 日（金）～3 月 18 日（金）
	回収結果	回答数：217 件 回収率：13.0%
	整理内容	通学手段、登下校時刻、家族による送迎の状況、要望等を整理
関係機関 アンケート	目 的	公共交通の利用状況や意見・要望の把握
	対 象	病院（89 件）、福祉施設（20 件）、商業施設（46 件）、商業団体（45 件）
	方 法	WEB にて回答
	調査期間	2022 年 3 月 14 日（月）～3 月 25 日（金）
	回収結果	回答数：2,266 件 回収率：45.3%
	整理内容	施設来訪者からの要望、施設からの要望等を整理

1. 住民アンケート調査

1-1. 調査概要

(1) 調査期間、配布・回収方法

- ・調査期間：2022 年 2 月 1 日（火）～2022 年 2 月 14 日（月）
- ・配布回収方法：郵送による配布・回収

(2) 配布・回収状況

配布・回収数及び回収率は以下のとおりです。

配布数：5,000 件 回収数：2,266 件 回収率：45.3%

項目	件数	構成比
上田中央	161	7.1%
上田西部	142	6.3%
上田城南	213	9.4%
塩田	423	18.7%
川西	162	7.1%
神科・豊殿	380	16.8%
丸子	464	20.5%
真田	224	9.9%
武石	80	3.5%
無回答	17	0.8%
合計	2,266	100.0%

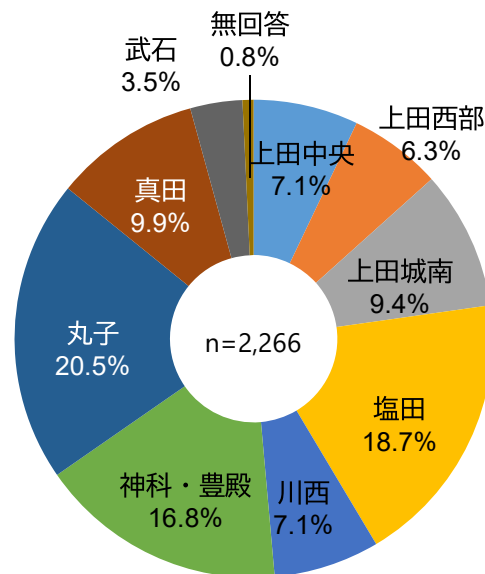


図 1-1 回答者の地域別割合

(3) 調査内容

調査は、市内全域から無作為に抽出した 18 歳以上の個人にアンケート票を送付し、日頃の移動に関する状況、今後の公共交通のあり方や要望などについて調査を行いました。

次頁以降に、使用したアンケート票を掲載しました。

【設問項目】

- 回答者属性
- 目的別の日常行動
- 公共交通を利用する理由
- 公共交通への要望・アイデア
- 公共交通を利用しない理由
- 公共交通に対する行政負担額についての考え
- 今後の公共交通のあり方

1-2. 調査結果の概要

(1) 回答者の基本属性

■性別、年齢、職業ともに、幅広く回答を得られています。

■車・バイクの運転免許の有無では、「現在持っている」が最多で 85.9%となっています。

また、運転免許返納の以降では、「将来自主的に返納したい」が最多で 52.5%、「何歳になっても返納するもとりはない」が 11.6%となっています。

■鉄道について、最寄り鉄道駅までの距離では、徒歩圏※と考えられる「800m 以下」は 15.0%で、多くは鉄道駅の徒歩圏域外となっています。

鉄道の利用状況では、月 1 回以上の利用があるとの回答は 19.1%、利用なしとの回答は 80.9%となっています。

年齢別では、19 歳以下では鉄道を月 1 回以上利用するとの割合が 60.6%と、他の年代と比較して非常に高くなっています。

■バスについて、最寄りバス停の認知度では、82.7%が「最寄りのバス停がわかる」との回答で、13.6%が「最寄りのバス停がわからない」となっています。

最寄りバス停までの距離では、徒歩圏※と考えられる「300m 以下」は 30.1%となっています。

バスの利用状況では、月 1 回以上の利用があるとの回答は 17.7%、利用なしとの回答は 82.3%となっています。

利用状況の年齢別では、19 歳以下の利用割合が 40.6%最も高く、20 歳代になると半減し、30 歳代になると 6.7%まで低下します。その後、年齢が上がるにつれて利用割合が上昇し、70 歳代で 22.4%となり、80 歳代・90 歳代では 37%前後となります。

※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)において、鉄道駅については 800m、バス停については 300m が徒歩圏域として例示されている。

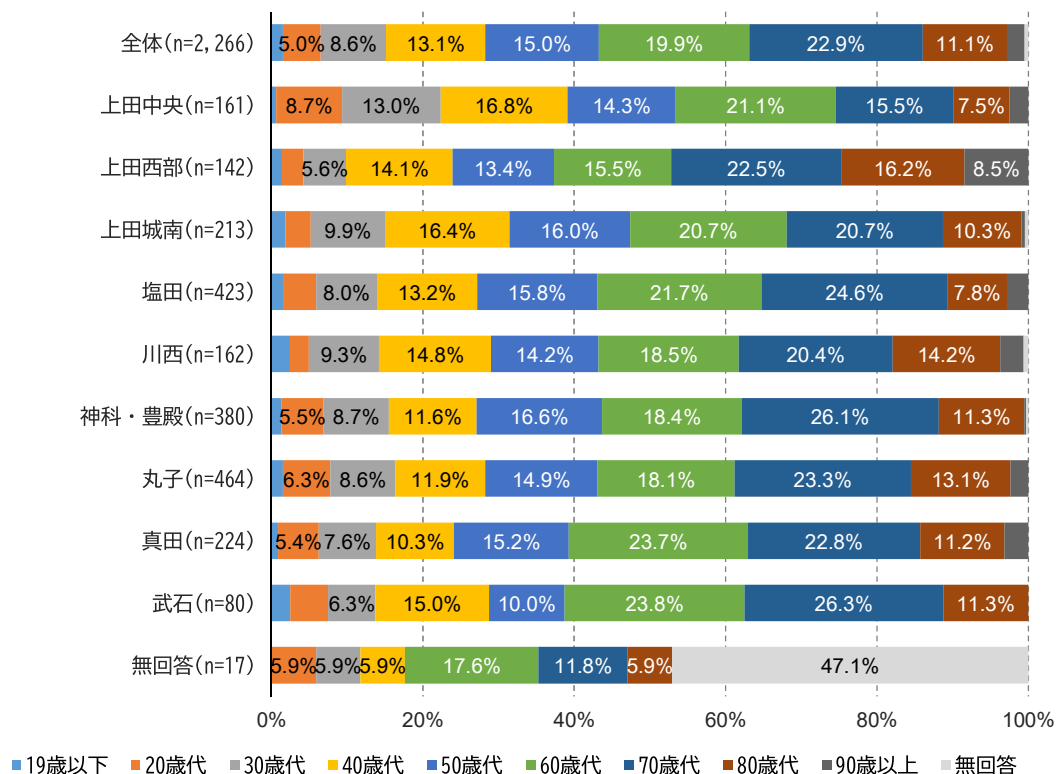


図 1-2 年齢(居住地別)

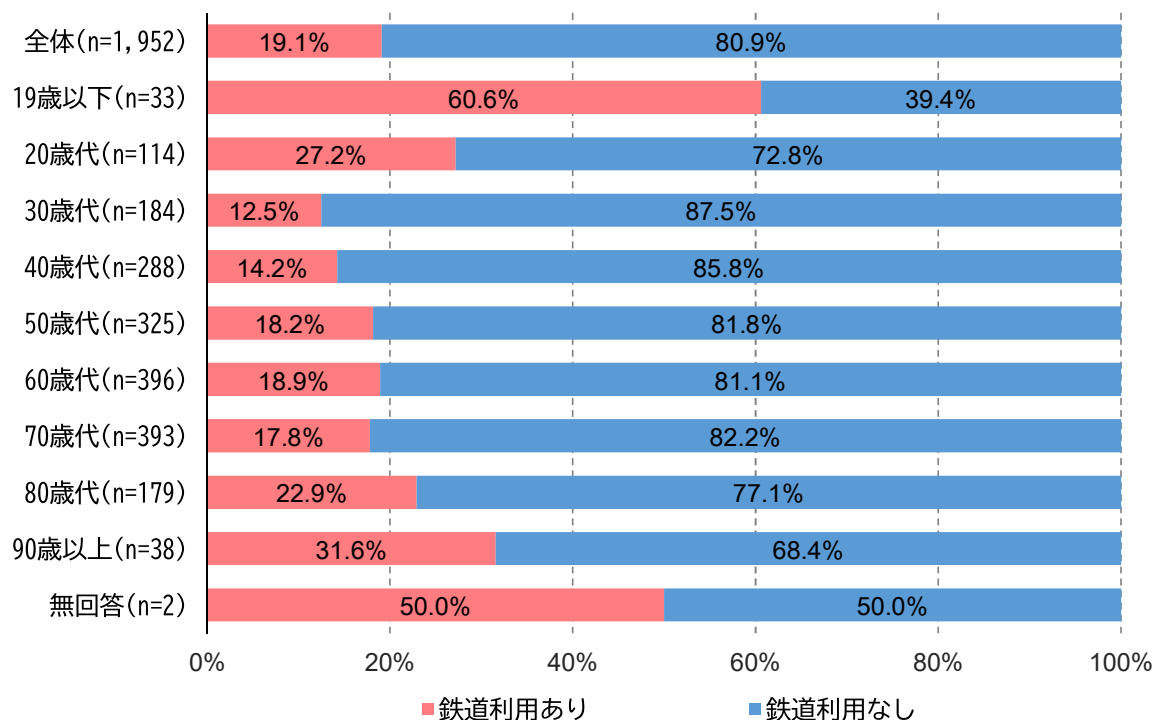


図 1-3 鉄道の利用状況（月1回以上の利用有無）（年齢別）

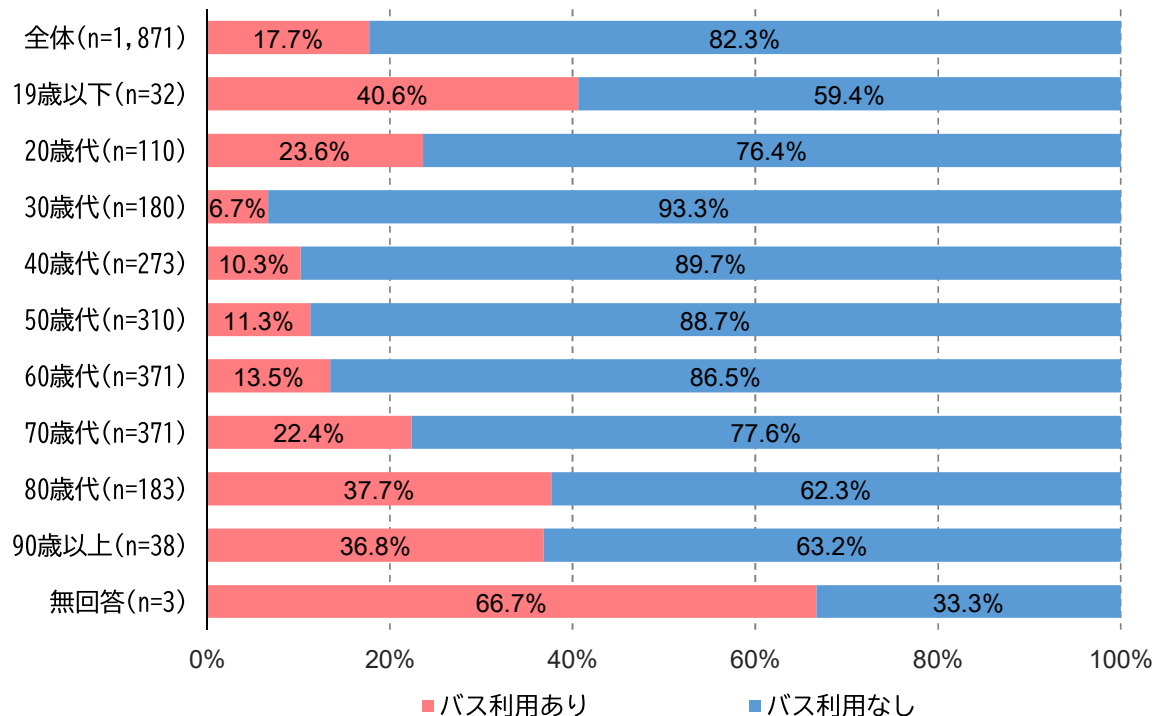


図 1-4 バスの利用状況（月1回以上の利用有無）（年齢別）

(2) 普段の外出行動

① 通勤・通学

■通勤・通学の頻度では、「平日はほぼ毎日」が47.4%で最も多く、次いで「通っていない」が26.0%、「休日含むほぼ毎日」が14.3%となっています。

■通勤・通学先への到着・出発時刻は下記のとおりです。

- ・目的地への到着は、8時台が48.8%で最も多く、次いで7時台が25.0%、9時台が13.3%
- ・目的地からの出発は、17時台が28.6%で最も多く、次いで18時台が23.2%、19時台が21.3%

■交通手段では、行き・帰りともに「自動車（自ら運転）」が約80%で最も多く利用されており、次いで「自動車（家族等による送迎）」が約10%、「徒歩のみ」「自転車」が約4%となっています。また、鉄道とバスについては約3%の利用、タクシーは1%未満となっています。

・20歳代～70歳代では「自動車（自ら運転）」が最多となっています。

・19歳以下では、「自転車」「自動車（家族等による送迎）」「しなの鉄道」が約30～40%、「バス（上田市内）」が20～30%の利用となっています。

・80歳代では「自動車（自ら運転）」が最多で、「自動車（家族等による送迎）」が続いています。

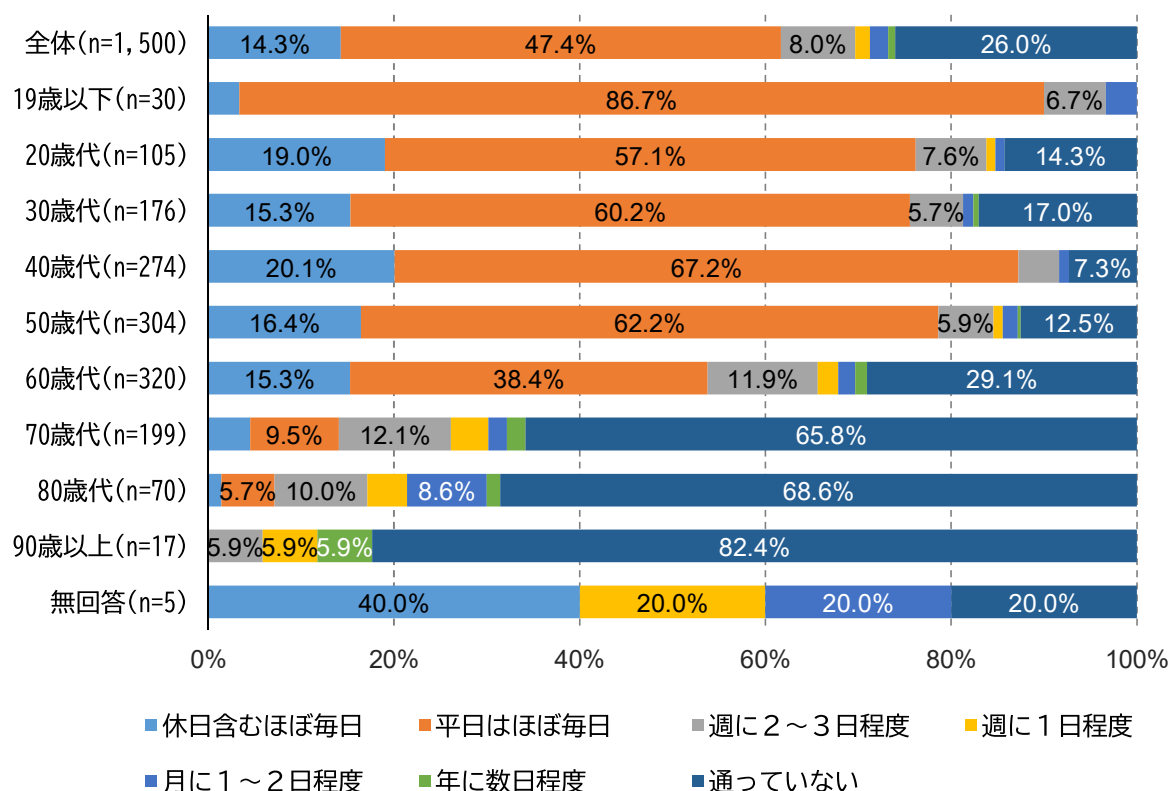
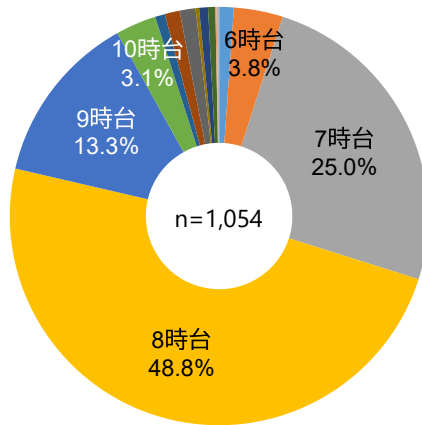


図 1-5 通勤・通学の頻度（年齢別）

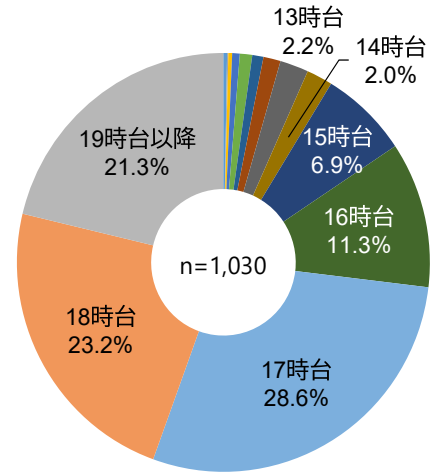
アンケート調査結果概要

- 5時台以前
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台以降



※2%未満のラベルは非表示

図 1-6 目的地への到着時間帯



※2%未満のラベルは非表示

図 1-7 目的地からの出発時間帯

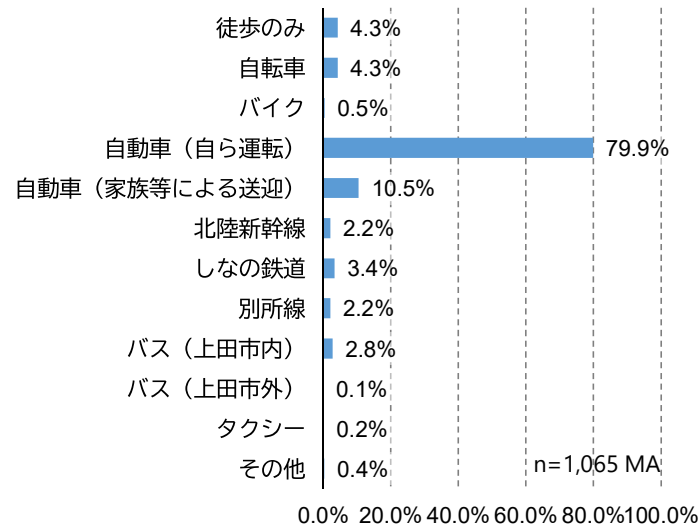


図 1-8 行きの交通手段（複数回答）

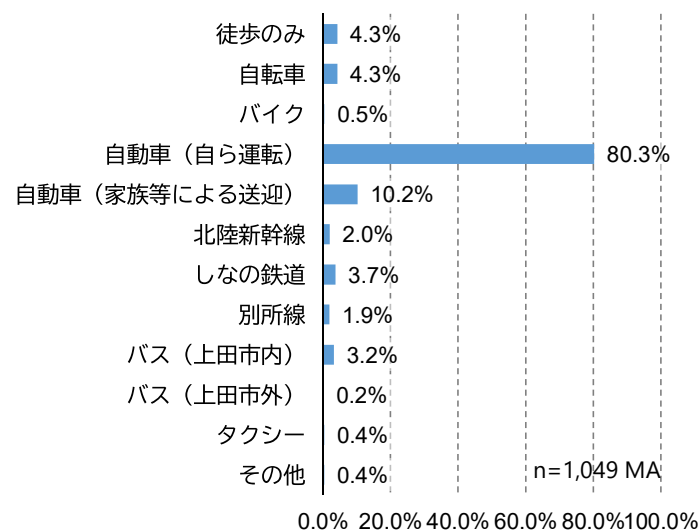


図 1-9 帰りの交通手段（複数回答）

② 買い物

- 買い物の頻度では、「週に2～3日程度」が41.9%で最も多く、次いで「週に1日程度」が23.8%、「土日のみ」が10.0%となっています。
- ・20歳代～70歳代は概ね全体の傾向と同様となっています。
 - ・19歳以下では「買い物をしない」が30%で最も多くなっています。
 - ・80歳代では「週に1日程度」が34.1%で最も多く、買い物の頻度が低下します。
 - ・90歳以上ではほとんど買い物に出かけないことが見て取れます。
- 買い物先への到着・出発時刻は下記のとおりです。
- ・目的地への到着は、10時台が29.0%で最も多く、次いで11時台が13.6%、14時台が8.9%
 - ・目的地からの出発は、11時台が18.5%で最も多く、次いで12時台が13.3%、16時台が9.9%
- 交通手段では、行き・帰りともに「自動車（自ら運転）」が約80%で最も多く利用されており、次いで「自動車（家族等による送迎）」が約20%、「徒歩のみ」「自転車」が約5%となっています。また、鉄道とタクシーについては1%未満の利用、バスは約3%となっています。
- ・20歳代～70歳代では「自動車（自ら運転）」が最多となっています。
 - ・19歳以下では、「自動車（家族等による送迎）」が最多で、「自転車」「バス（上田市内）」が続いています。
 - ・80歳代では「自動車（自ら運転）」が最多で、「自動車（家族等による送迎）」が続いています。
 - ・90歳代では、「自動車（家族等による送迎）」が約50～70%で最多となっています。

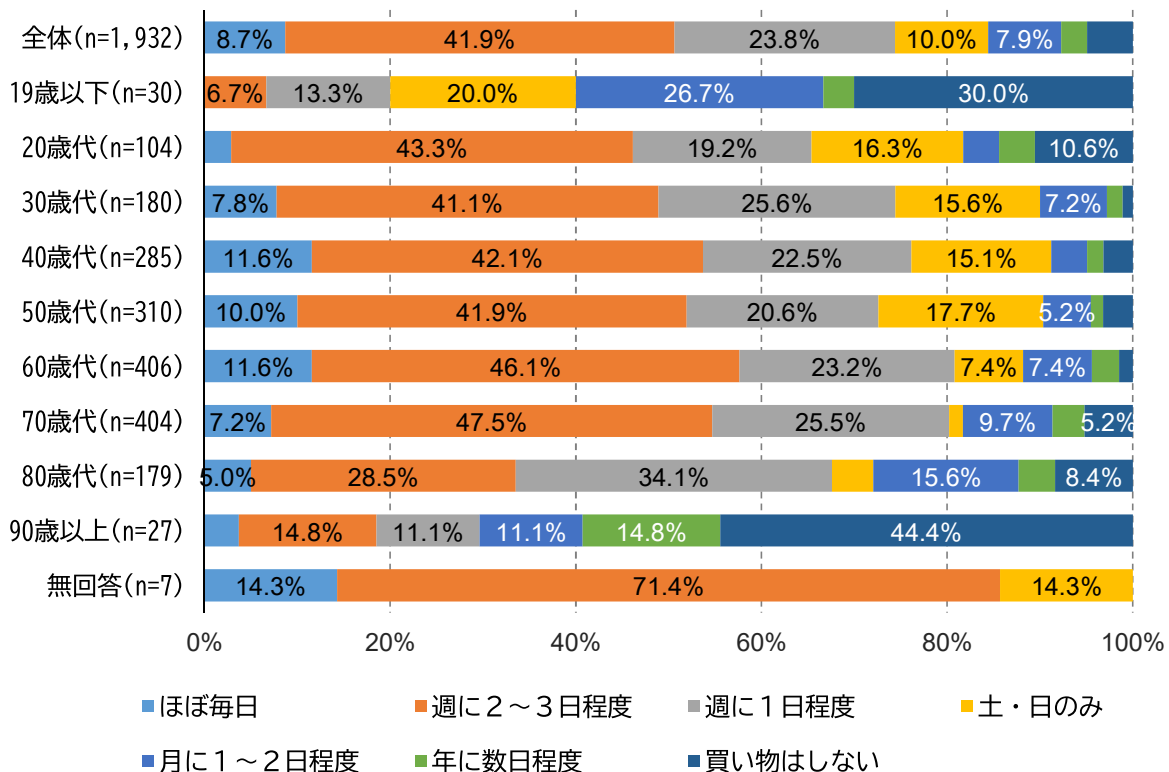
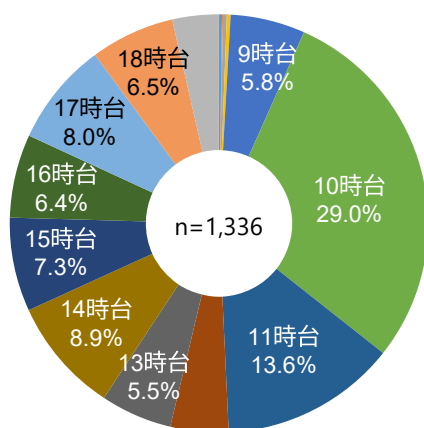


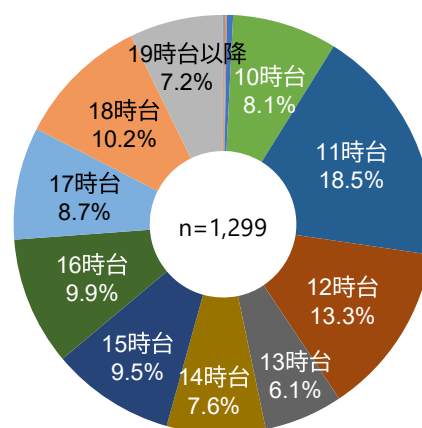
図 1-10 買い物の頻度（年齢別）

- 5時台以前
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台以降



※5%未満のラベルは非表示

図 1-1 1 目的地への到着時間帯



※5%未満のラベルは非表示

図 1-1 2 目的地からの出発時間帯

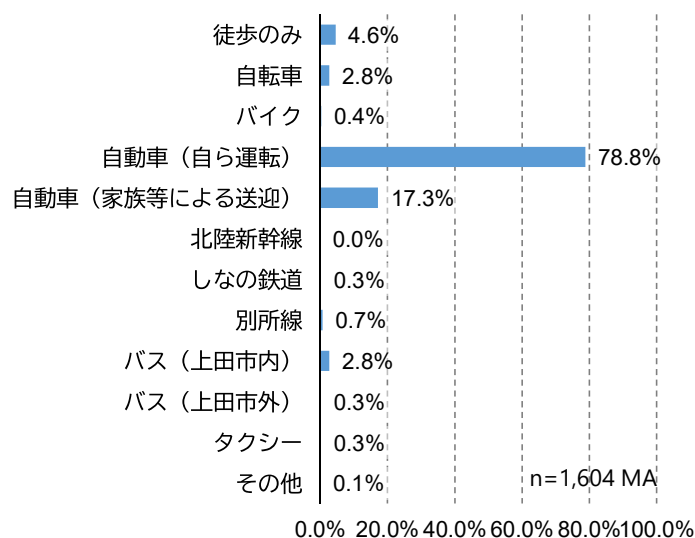


図 1-1 3 行きの交通手段（複数回答）

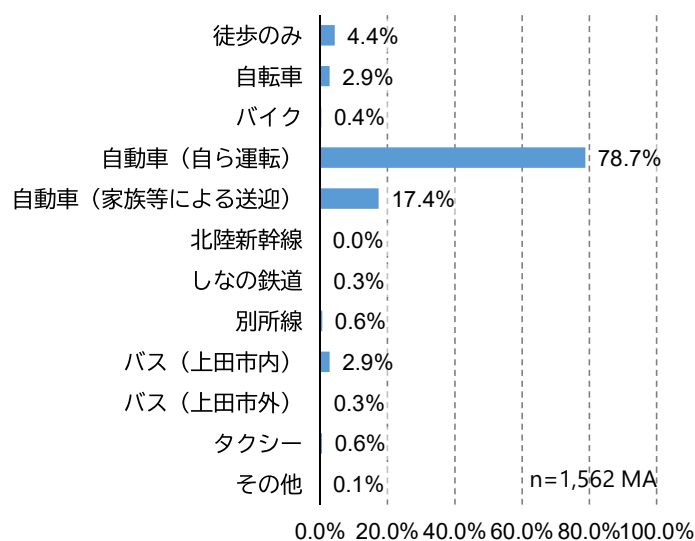


図 1-1 4 帰りの交通手段（複数回答）

③ 通院

- 通院の頻度では、「月に1～2日程度」が38.6%で最も多く、次いで「通院はしない」が29.4%、「年に数日程度」が27.4%となっています。
- ・通院の頻度は年齢が上がるにつれて上昇します。
 - ・ただし、70歳代以上においても、「週に1日」以上の頻度で通院する割合は10%未満となっています。
- 通院先への到着・出発時刻は下記のとおりです。
- ・目的地への到着は、9時台が29.2%で最も多く、次いで10時台が25.7%、8時台が13.0%
 - ・目的地からの出発は、11時台が25.6%で最も多く、次いで12時台が18.2%、10時台が18.1%
- 交通手段では、「自動車（自ら運転）」が約80%で最も多く利用されており、次いで「自動車（家族等による送迎）」が約20%となっています。
- また、鉄道は1%未満の利用、バスとタクシーは約1～3%となっています。
- ・20歳代～70歳代では「自動車（自ら運転）」が最も多く利用されています。
 - ・19歳以下では、「自動車（家族等による送迎）」が最多で、「自転車」「しなの鉄道」「バス（上田市内）」が続いています。
 - ・80歳代では「自動車（自ら運転）」最多で、「自動車（家族等による送迎）」が続いています。
 - ・90歳代では、「自動車（家族等による送迎）」が最多で、「バス（上田市内）」「タクシー」が続いています。

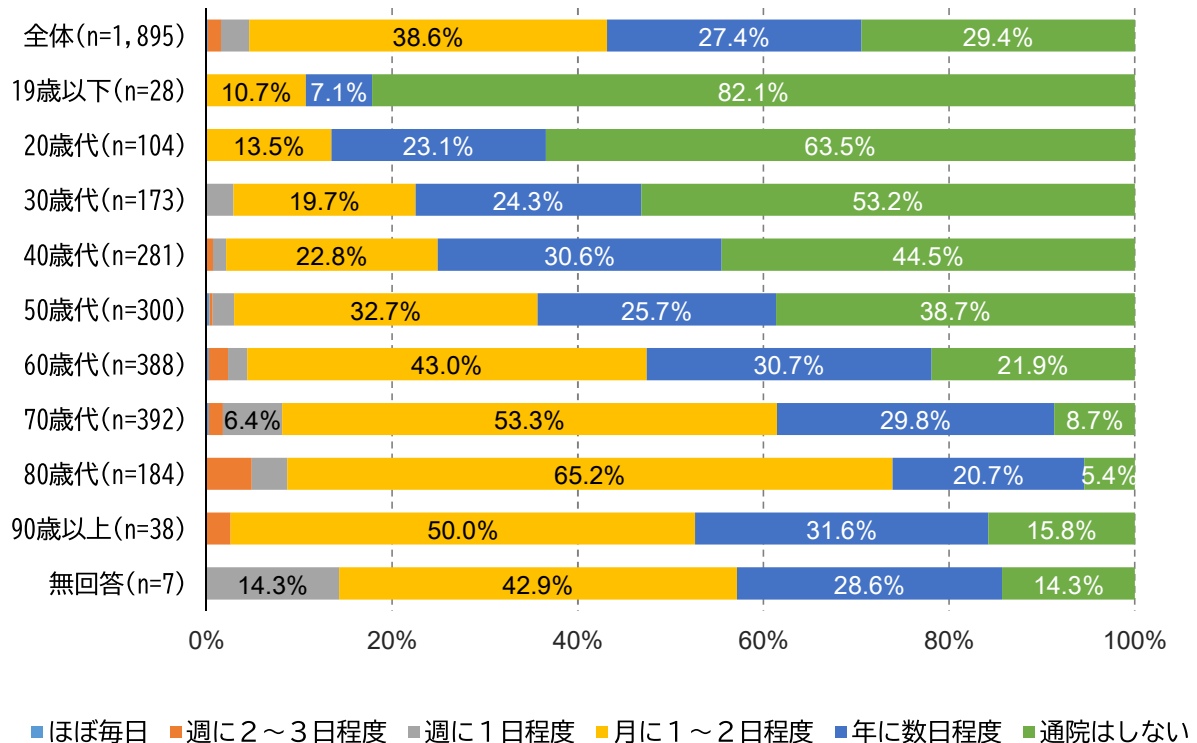
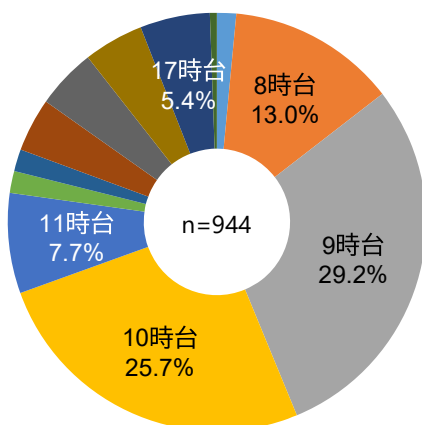


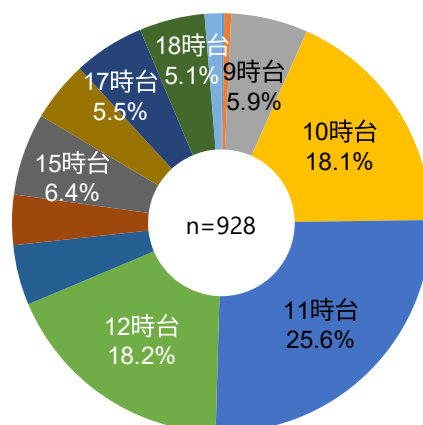
図 1-15 通院の頻度（年齢別）

- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台以降



※5%未満のラベルは非表示

図 1-16 目的地への到着時間帯



※5%未満のラベルは非表示

図 1-17 目的地からの出発時間帯

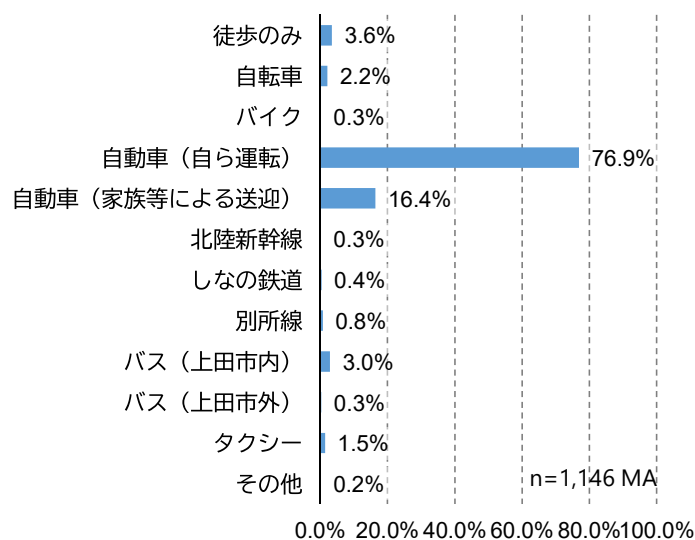


図 1-18 行きの交通手段（複数回答）

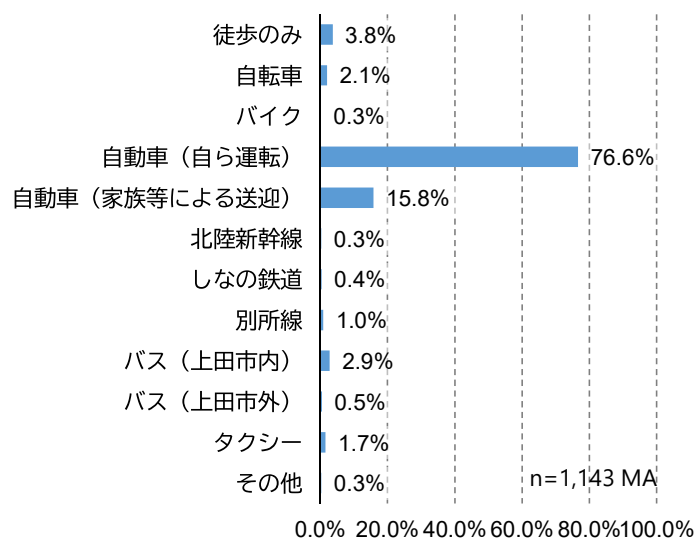


図 1-19 帰りの交通手段（複数回答）

④ 趣味・娯楽

■趣味・娯楽の頻度では、「趣味・娯楽等での外出はしない」が37.1%で最も多く、次いで「月に1～2日程度」が22.5%、「年に数日程度」が14.5%となっています。

・20歳代～80歳代では全体と概ね同様の傾向にあります。

・19歳以下と90歳以上では、「趣味・娯楽等での外出はしない」の割合が高くなっています。

■趣味・娯楽先への到着・出発時刻は下記のとおりです。

・目的地への到着は、10時台が26.6%で最も多く、次いで9時台が13.8%、13時台が11.2%

・目的地からの出発は、15時台が18.0%で最も多く、次いで19時以降が15.2%、16時台が13.2%

■交通手段では、「自動車（自ら運転）」が約80%で最も多く利用されており、次いで「自動車（家族等による送迎）」が約15%となっています。

また、鉄道は約2%の利用、バスは約4%、タクシーは1%未満となっています。

・20歳代～80歳代では「自動車（自ら運転）」が最多となっています。

・19歳以下では、「自動車（家族等による送迎）」が最多で、「バス（上田市内）」が続いています。

・80歳代では「自動車（家族等による送迎）」も比較的多くなっています。

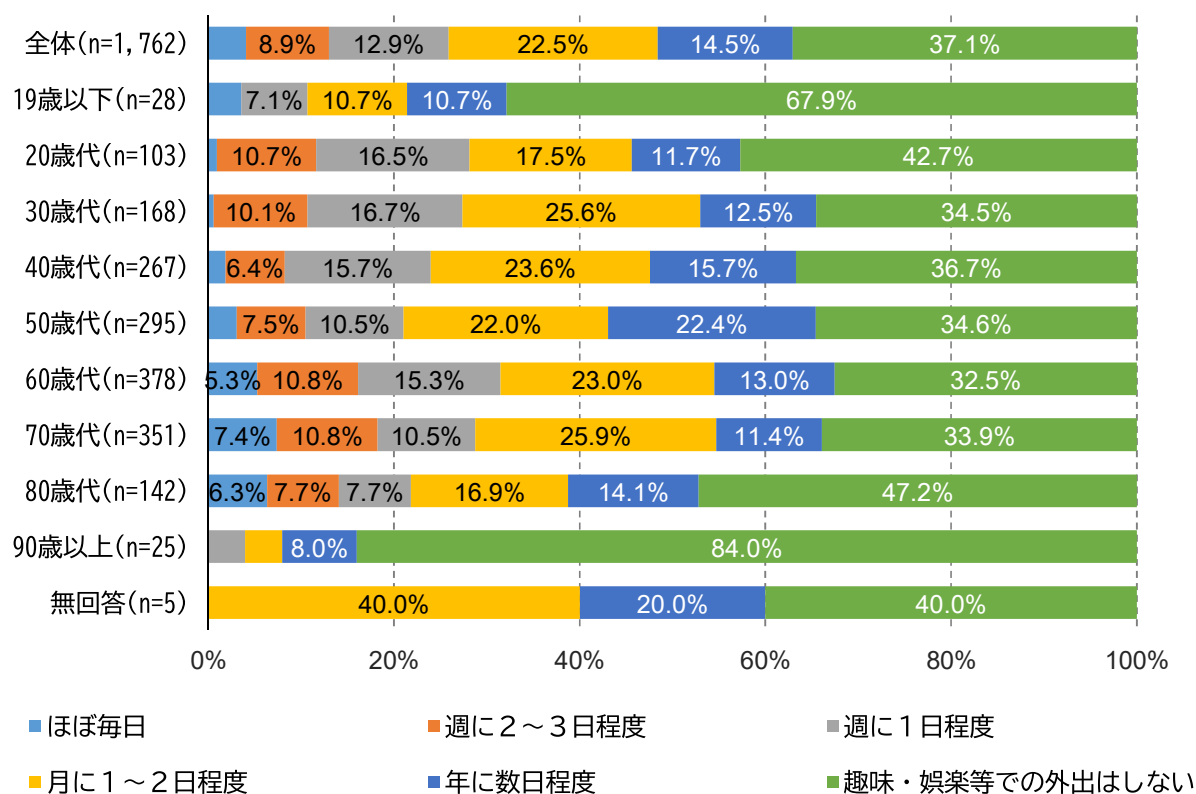
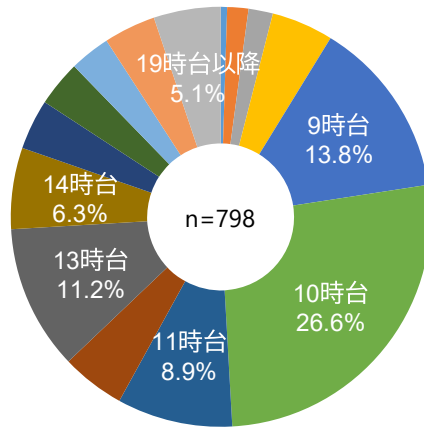


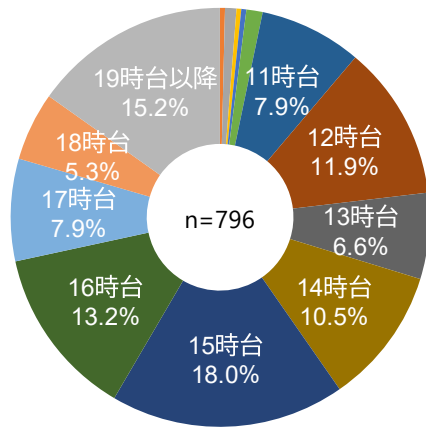
図 1-20 趣味・娯楽の頻度（年齢別）

- 5時台以前
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台以降



※5%未満のラベルは非表示

図 1-2 1 目的地への到着時間帯



※5%未満のラベルは非表示

図 1-2 2 目的地からの出発時間帯

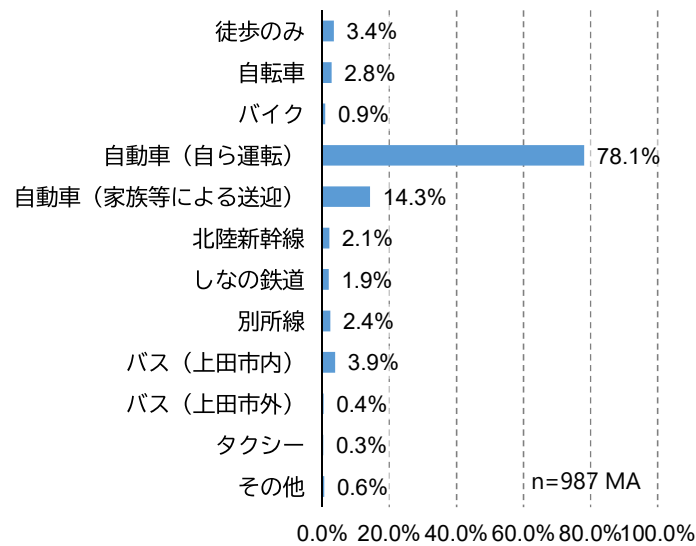


図 1-2 3 行きの交通手段（複数回答）

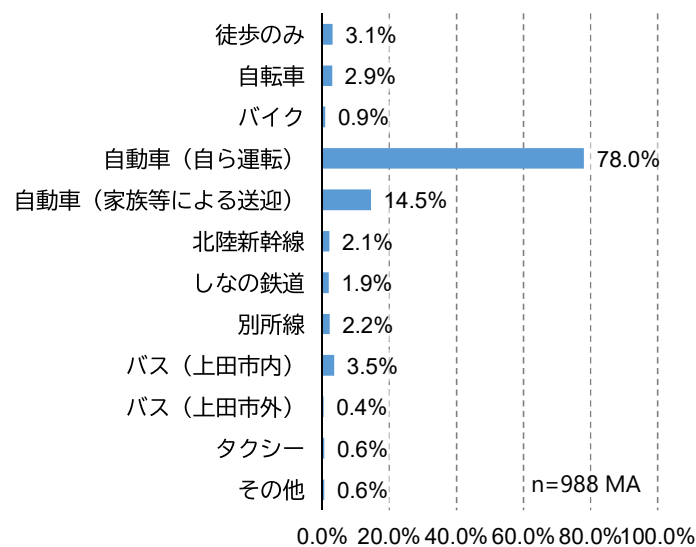


図 1-2 4 帰りの交通手段（複数回答）

(3) バスを利用する理由・利用しない理由

■公共交通を利用する理由は、「自宅の近くから利用できるから」が最多で、「目的地の近くまで利用できるから」が続いています。

・19歳以下では「他に移動手段がないから」が最多となっています。

・70歳以上では「運転免許を返納したから」が増加する傾向にあります。

■公共交通を利用しない理由は、「バス以外の移動手段があるから」が約8割を占めています。

・80歳以上では、「バスの乗り降りが大変だから」が増加します。

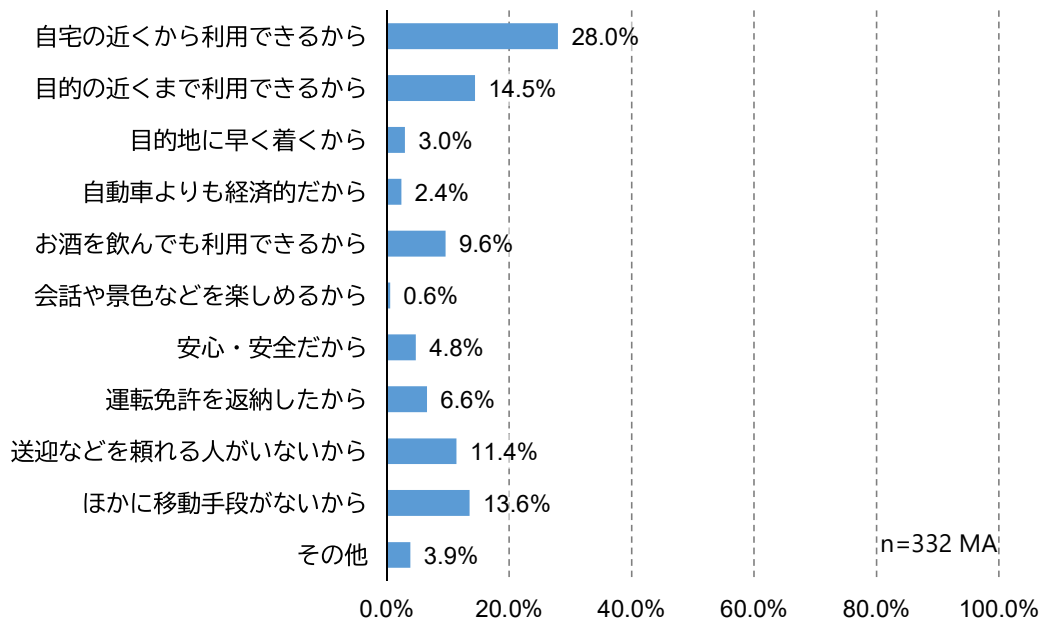


図 1-25 バスを利用する理由（複数回答2つまで）

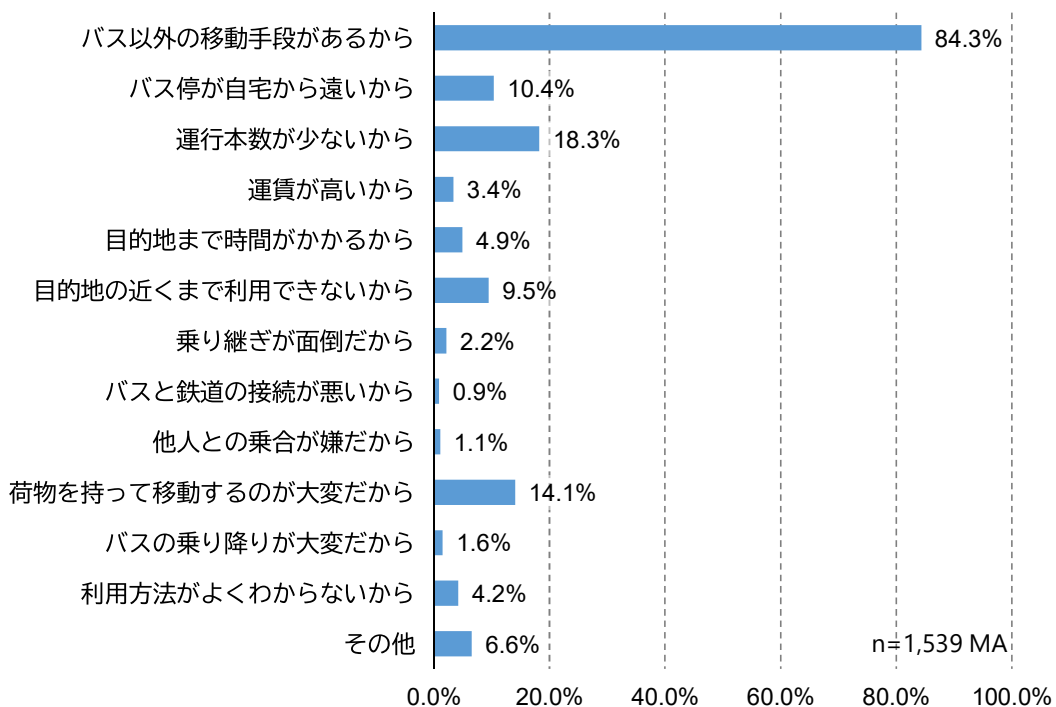


図 1-26 バスを利用しない理由（複数回答2つまで）

(4) バスへの要望や利用促進アイデア

■バスへの要望や利用促進アイデアでは、「運行日・ダイヤの改善」が92件でもっとも多く、次いで「パソコンやスマートフォンで運行情報が確認できる」が75件、「バス等の乗り方を学べる機会を設ける」が57件となっています。

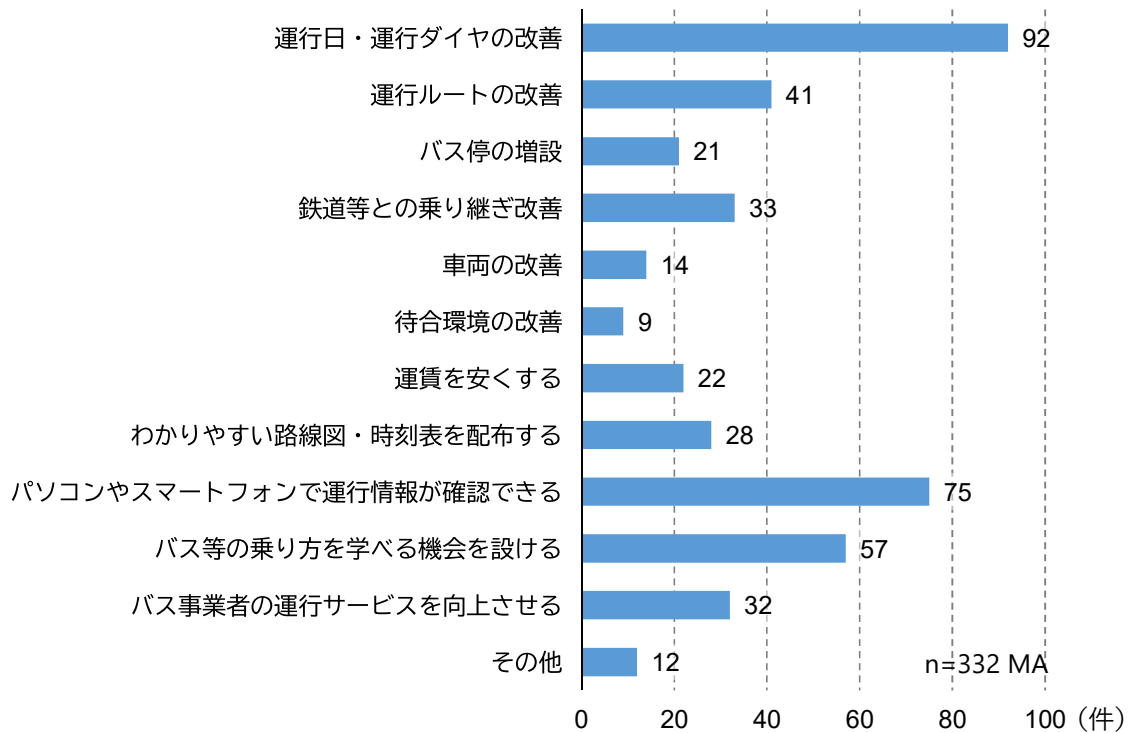


図 1-27 バスへの要望や利用促進アイデア（複数回答）

(5) 公共交通に対する歳出額及び今後の公共交通のあり方についての考え

■公共交通に対する歳出額についての考えでは、「わからない」が36.6%で最も多く、次いで「公共交通への歳出額は妥当だと思う」が31.3%、「公共交通への歳出額はもっと多くても構わない」が18.9%となっています。

・真田地域では「公共交通への歳出額は妥当だと思う」が高くなっています。

■今後の公共交通のあり方についての考えでは、「その他」以外の「現状のサービスから大きく変更する必要はない」「タクシーチケット配布などのサービスを実施すべき」「路線バスを縮小して、運行形態の変更をするべき」「わからない」では概ね同様の割合となっています。

・真田地域では「現状のサービスから大きく変更する必要はない」が他地域の2倍程度になっています。

・武石地域では「路線バスを縮小して、運行形態の変更をするべき」が他地域の2倍程度になっています。

・19歳以下では、「現状のサービスから大きく変更する必要はない」が他世代の2倍程度になっています。

アンケート調査結果概要

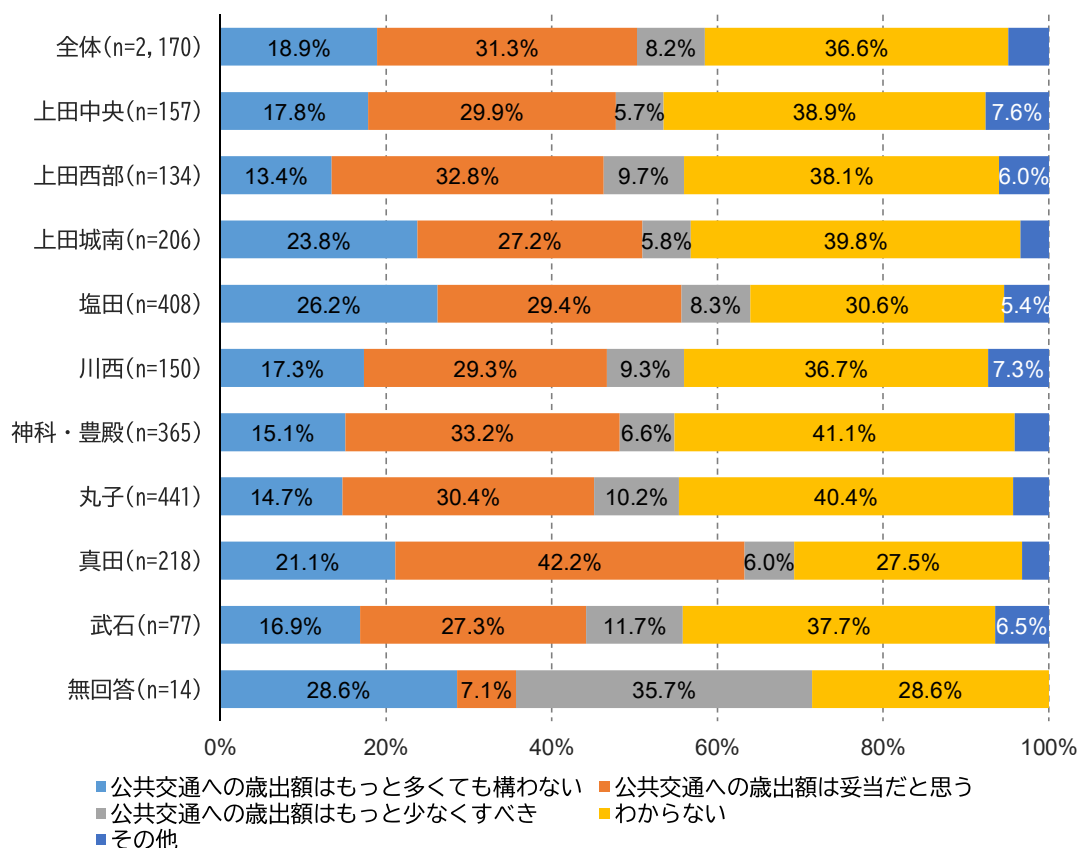


図 1-28 公共交通に対する歳出額についての考え（居住地別）

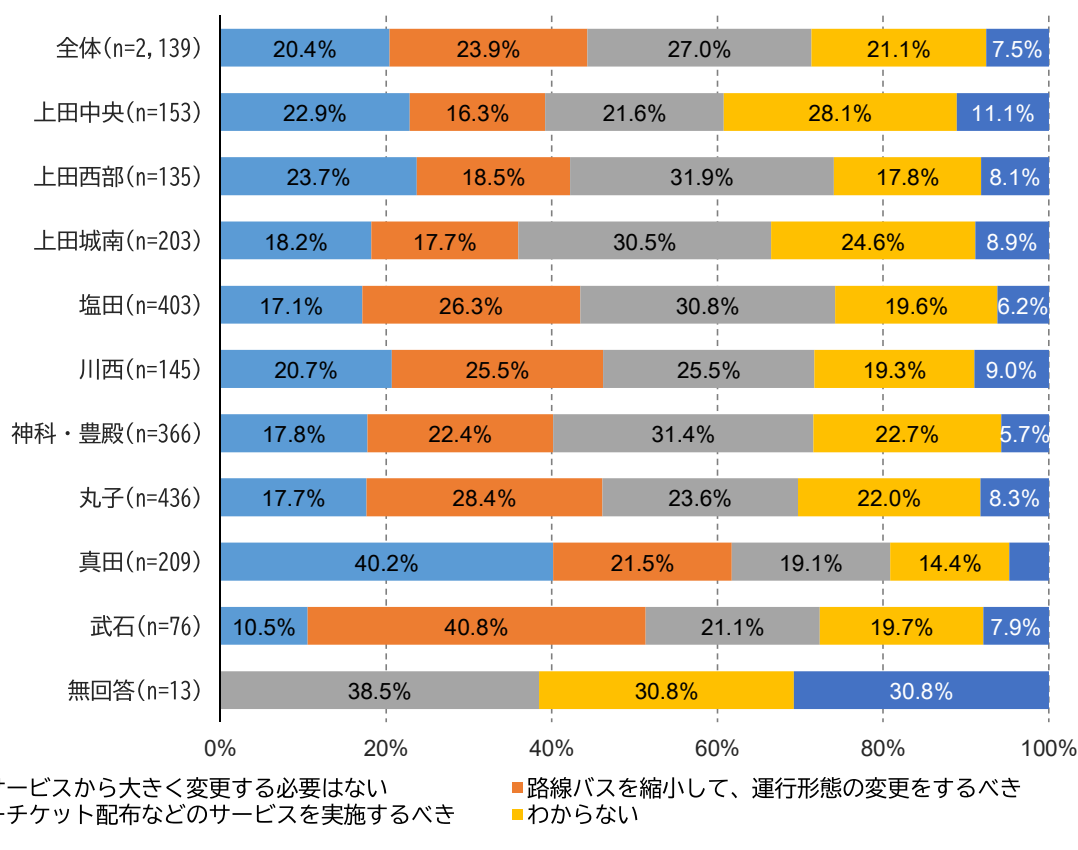


図 1-29 今後の公共交通のあり方についての考え（居住地別）

2. 高校生アンケート調査

2-1. 高校生アンケート調査概要

(1) 調査期間、配布・回収方法

- ・調査期間：2022年2月上旬～3月18日（金）（※各高校により対応が異なる）
- ・配布回収方法：依頼文を配布し Web による回答

(2) 配布・回収状況

市内の高校6校（定時制・通信制を除く）の2学年の生徒全員を対象とした。各校への配布数及び回収数は以下のとおりです。

表 2-1 配布・回収状況

学校	配布数	回収数	回収率
上田千曲高校	281 件	14 件	5.0%
上田高校	333 件	17 件	5.1%
上田染谷丘高校	283 件	58 件	20.5%
上田東高校	277 件	45 件	16.2%
丸子修学館高校	226 件	5 件	3.5%
上田西高校	269 件	75 件	27.9%
合計	1,668 件	217 件	13.0%

(3) 調査内容

調査は、日頃の通学に関する状況、市内を運行するバスへの要望などについて調査を行いました。次頁以降に、使用したアンケート票※を掲載しました。

※Web による回答であるため、実際に Web 上に表示される画面構成とは異なる

【設問項目】

- 回答者属性
- 通学時の交通手段
- 登下校時刻
- 通学方法の検討について
- 進学先選択時の交通手段の重要度
- バスを利用する理由
- バスへの要望・アイデア
- 家族による自動車送迎について
- バスを利用する条件

2-2. 調査結果の概要

(1) 回答者の基本属性

- 居住地では、上田市内居住者が約 7 割、上田市外から通学している方が約 3 割となっています。
- 部活動への参加状況では、部活動に参加している方が約 8 割を占めています。
- 最寄り鉄道駅までの距離では、徒歩圏※と考えられる「800m 以下」が約 2 割となっています。
- 最寄りバス停の認知度では、約 7 割の方が「最寄りのバス停が分かる」と回答しています。
- 最寄りバス停までの距離では、徒歩圏※と考えられる「300m 以下」は約 3 割となっています。

※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)において、鉄道駅については 800m、バス停については 300m が徒歩圏域として例示されている。

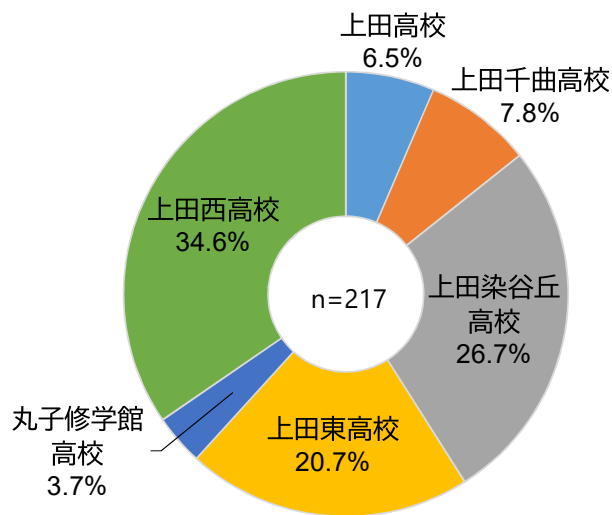


図 2-1 学校

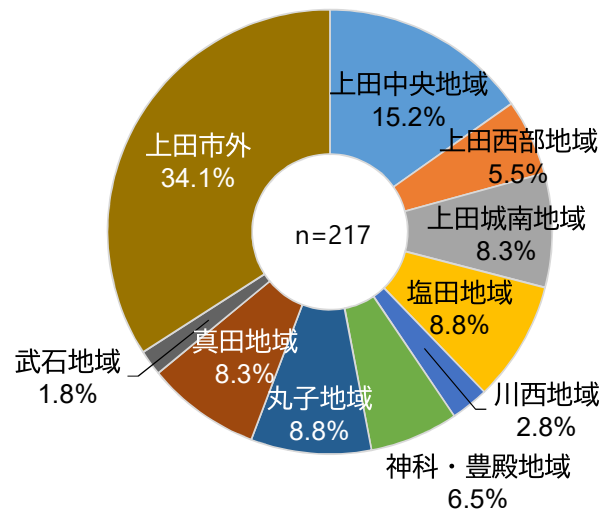


図 2-2 居住地

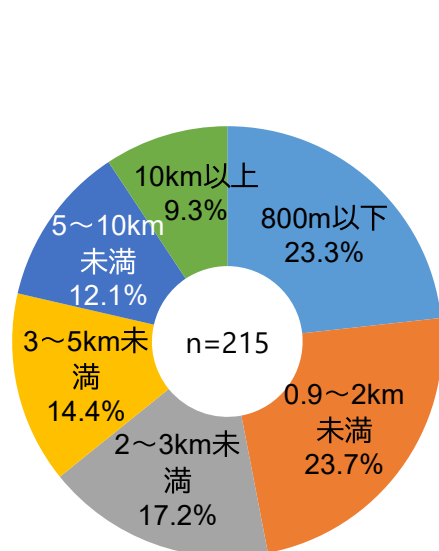


図 2-3 最寄り鉄道駅までの距離

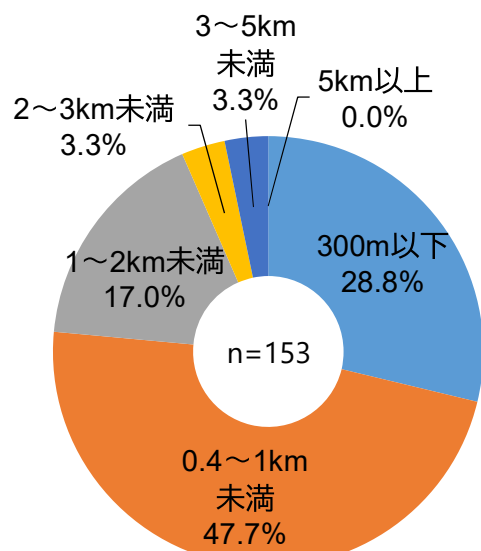


図 2-4 最寄りバス停までの距離

※アンケートにおいては、「徒歩による所要時間」または「距離」で回答する形式のため、「徒歩による所要時間」を距離に換算し集計を行った。徒歩の速度を「1km/15 分」と仮定して換算した。

(2) 通学の状況

- 通学時（登校）の交通手段別の利用率では、「家族等による送迎（自動車）」が57.6%で最多で、次いで「自転車」が49.3%、「しなの鉄道」が44.7%、「バス（上田市内）」が25.3%となっています。
 - ・上田千曲高校では「自転車」の利用率が高くなっています。
 - ・丸子修学館高校では「家族等による送迎（自動車）」と「バス（上田市内）」の利用率が高くなっています。
- 登校時の学校到着時刻では、8時台が82.0%で最も多くなっています。
 - ・朝部活動時では、7時台が51.7%で最も多くなっています。
- 下校時の学校出発時刻では、16時台が36.0%で最も多く、次いで17時台が続いています。
 - ・夕方部活動時では、19時台が46.4%で最も多くなっています。
 - ・冬季の夕方部活動時では、18時台が39.4%で最も多くなっています。
- 通学方法を検討する際に重視することでは、「通学にかかる時間」と「通学にかかる費用」が概ね半数ずつとなっています。
- 進学先の選択にあたり交通手段がどの程度重要であったかとの設問では、「やや重要」が40.6%で最も多く、「非常に重要」が28.1%が続いています。

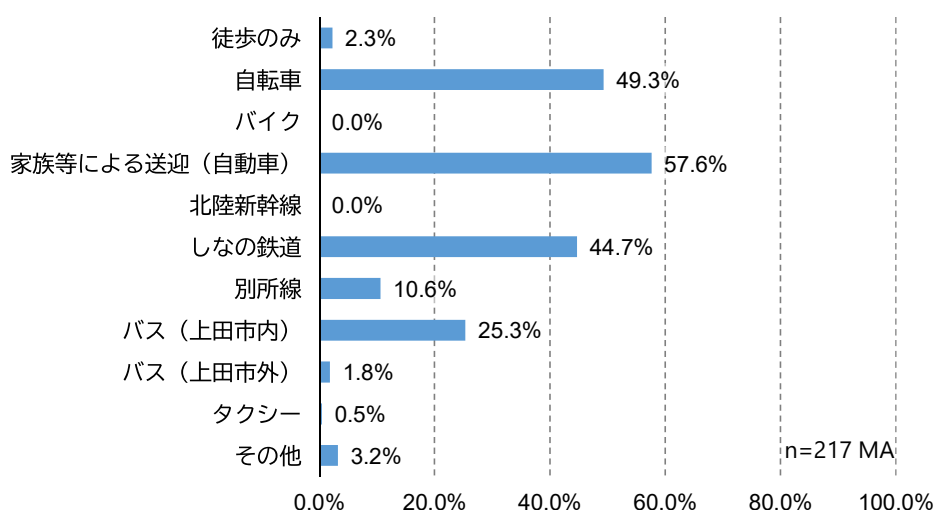


図 2-5 登校時の交通手段（複数回答）

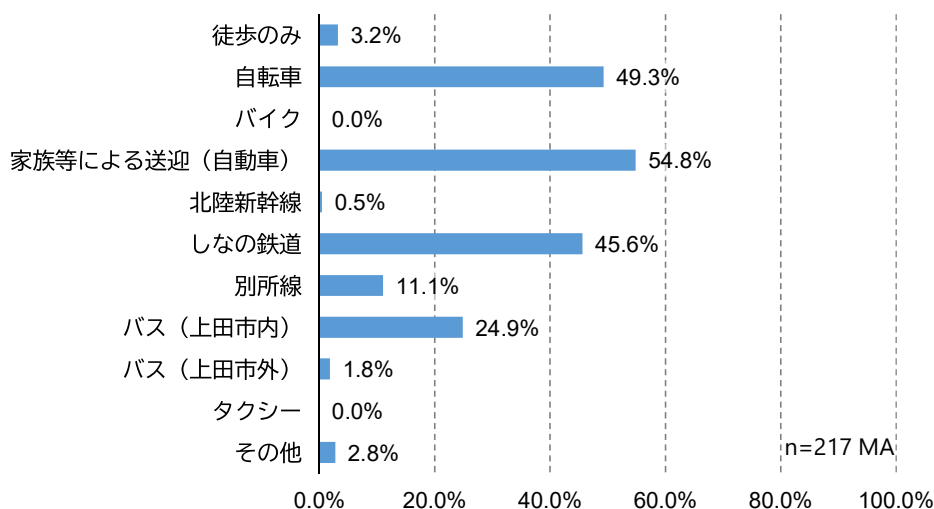
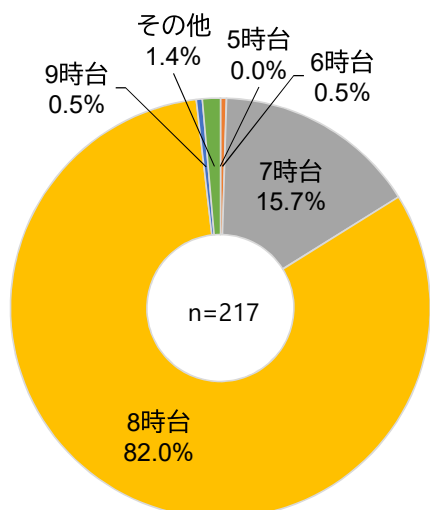


図 2-6 下校時の交通手段（複数回答）

【学校到着時刻】



【朝部活時】

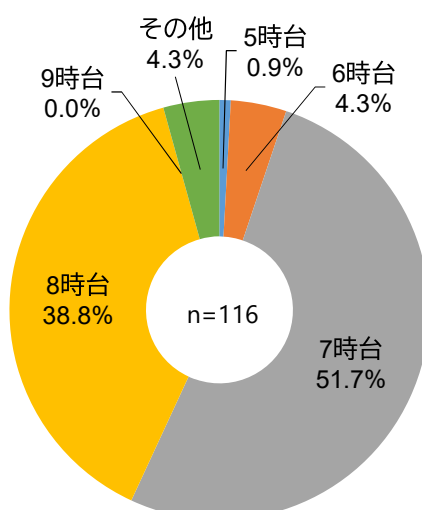
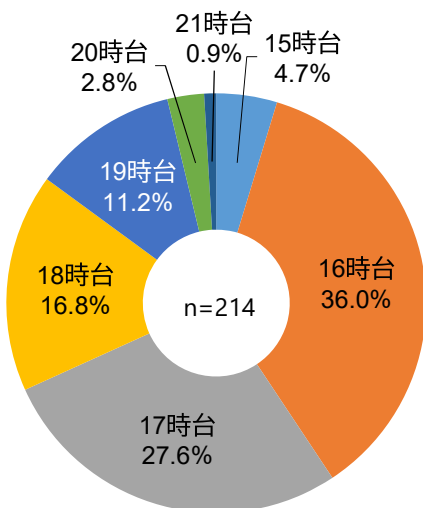
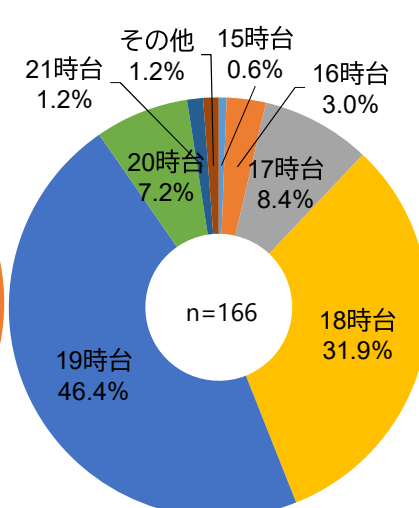


図 2-7 登校時刻

【学校出発時刻】



【夕方部活時】



【夕方部活時（冬季）】

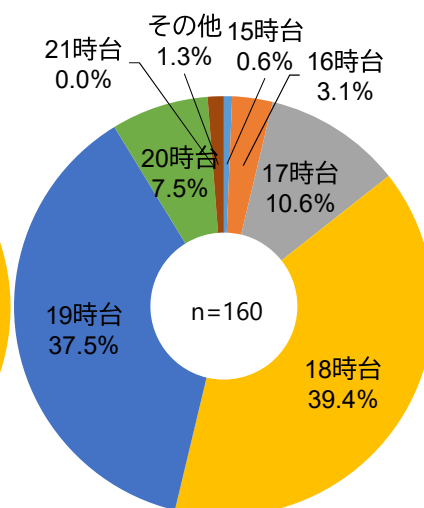


図 2-8 下校時刻

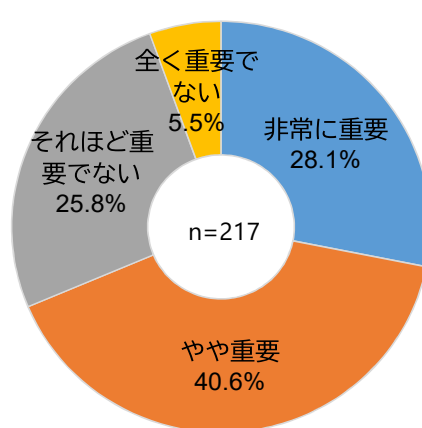
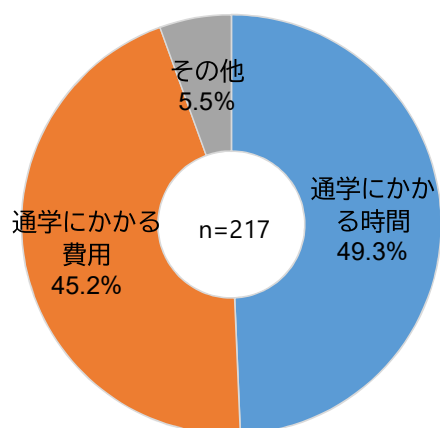


図 2-9 進学方法を検討する際に重視すること

図 2-10 進学先選択時の交通手段の重要度

(3) 家族等による送迎方法

■通学時の家族等による送迎方法では、「親の通勤のついでに送迎してもらっている」が44.3%で最も多く、「親が送迎のためだけに往復している」が32.9%が続いています。

- ・上田高校で「親が送迎のためだけに往復している」が約半数を占めています。
- ・塩田地域で「親が送迎のためだけに往復している」が7割を占めています。

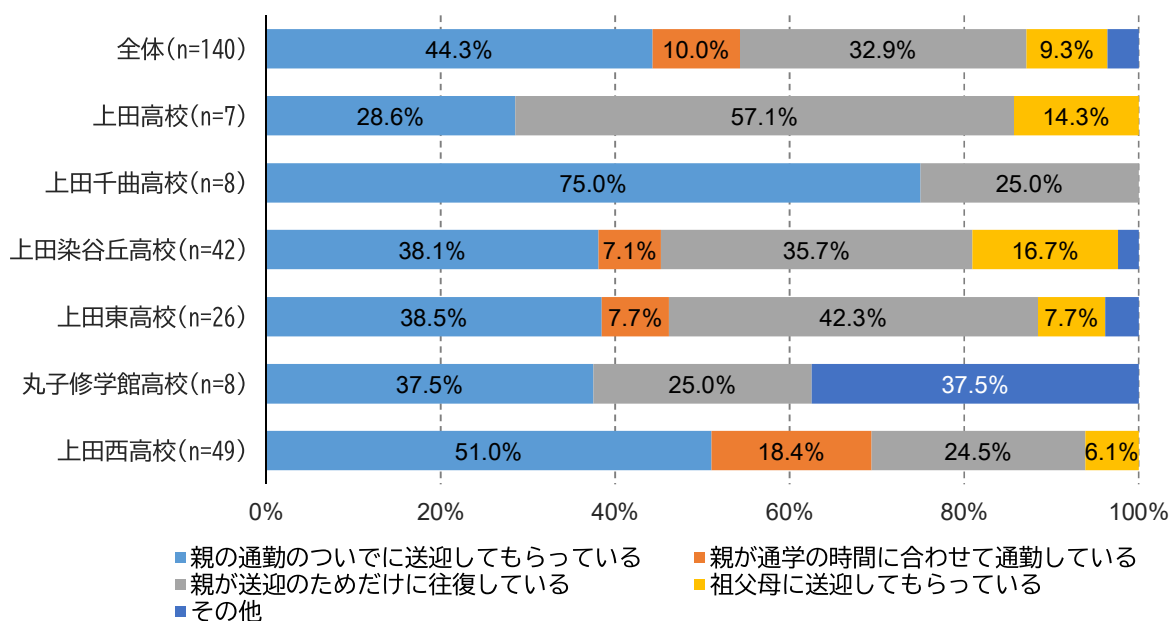


図 2-1 1 家族等による送迎方法（学校別）

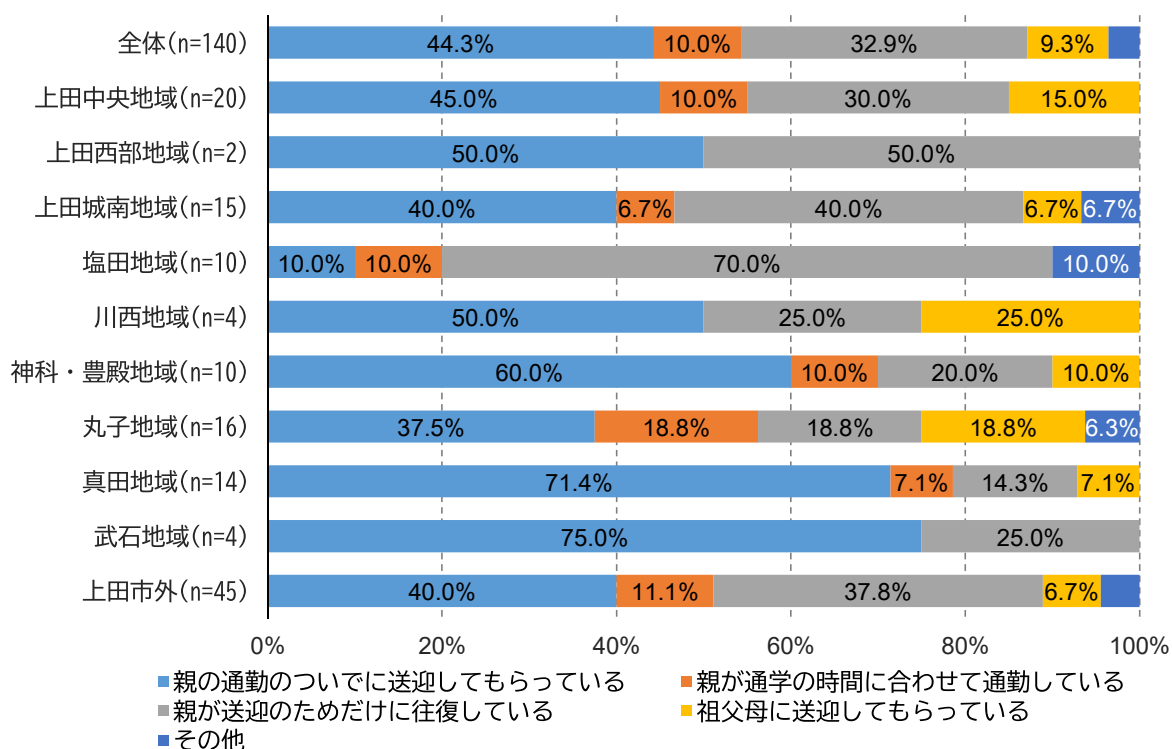


図 2-1 2 家族などによる送迎方法（居住地別）

(4) 通学にバスを利用する理由とバスへの要望や利用促進アイデア

- 通学にバスを利用する理由では、「学校まで距離があり、徒歩や自転車では行けないから」が61.8%で最も多く、次いで「バス停が自宅または学校の近くにあり便利だから」が39.7%、「運行時刻がちょうどいい時間だから」が27.9%となっています。
- ・上田東高校と丸子修学館高校では「学校まで距離があり、徒歩や自転車では行けないから」が80%を上回っています。
- 通学にバスを利用する方のバスへの要望や利用促進アイデアでは、「運行日・運行ダイヤの改善」が37件で最も多く、次いで「運賃を安くする」が20件、「パソコンやスマートフォンで運行情報が確認できる」が19件となっています。

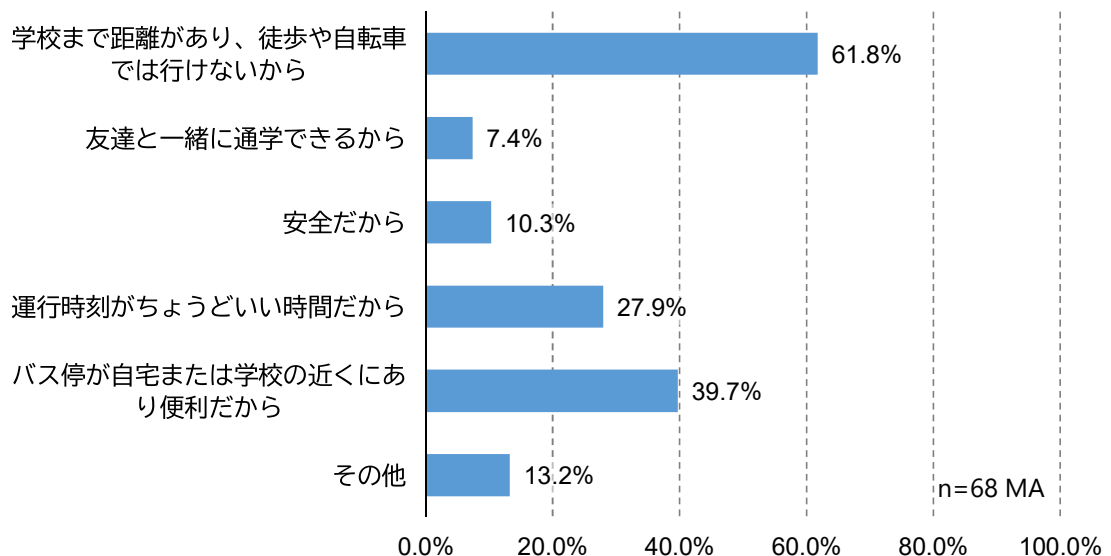


図 2-13 通学にバスを利用する理由（複数回答2つまで）

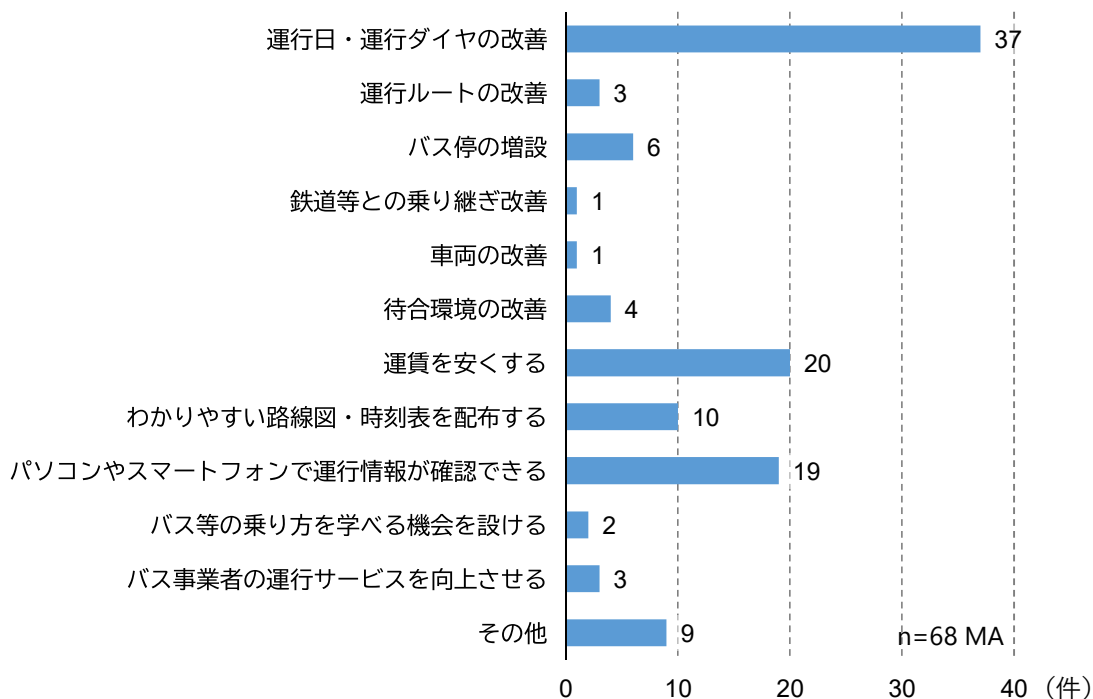


図 2-14 バスへの要望や利用促進アイデア（複数回答）

(5) 通学にバスを利用しない理由・条件が整ってもバスを利用しない理由

- 通学にバスを利用していない方が通学時にバスを利用するための条件では、「自宅または学校の近くにバス停が設置される」が49.7%で最も多く、「運賃が安くなる」が44.3%が続いています。また、「条件が整っても利用しない」は14.8%となっています。
- 「条件が整っても通学にバスを利用しない」と回答した理由では、「徒歩や自転車、バイクで行ける距離のため、利用しない」と「鉄道のほうが便利なので、利用しない」がともに36.4%、「送迎のほうが楽なので、利用しない」が18.2%となっています。

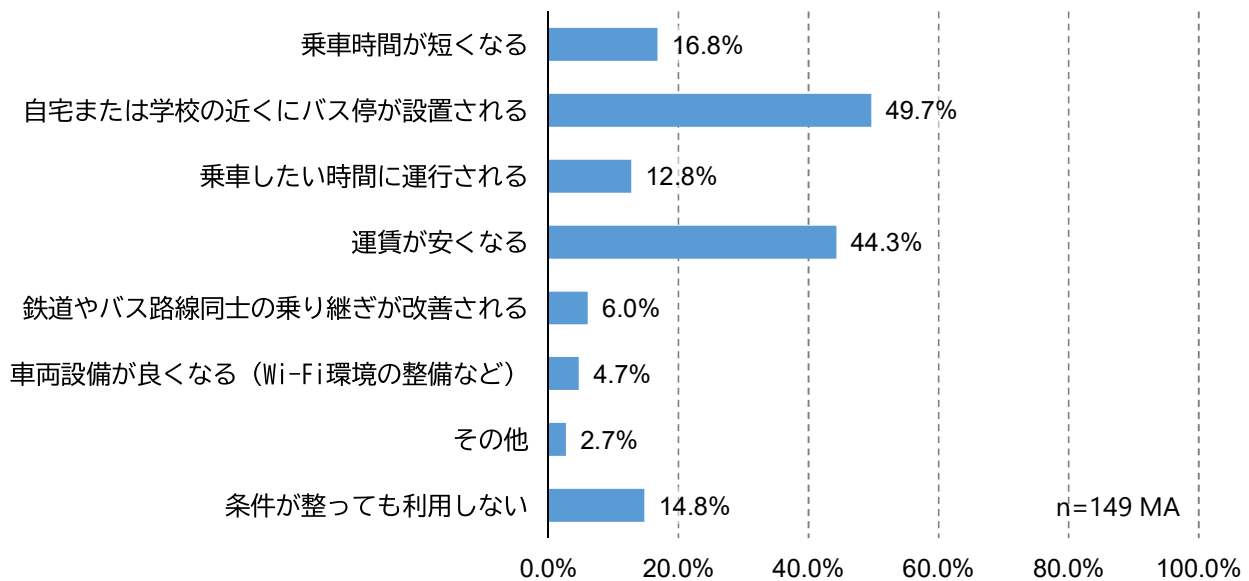


図 2-15 通学にバスを利用するための条件（複数回答2つまで）

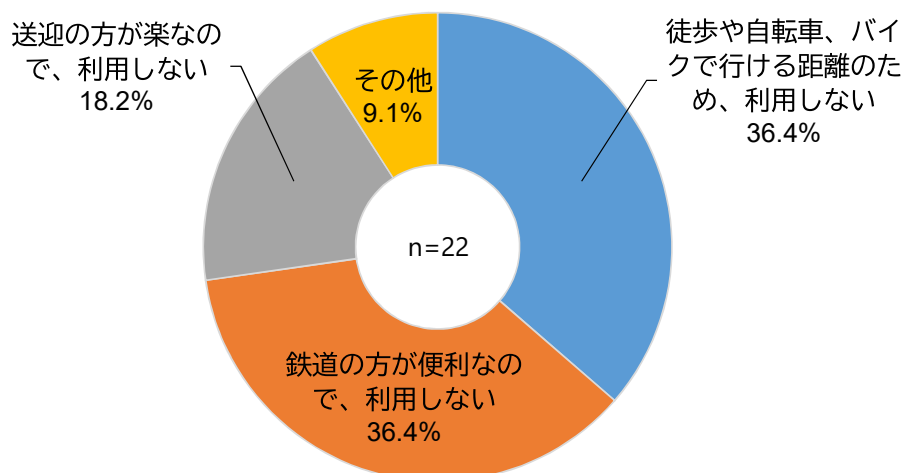


図 2-16 条件が整っても通学にバスを利用しない理由

3. その他公共交通にかかわる関係者意識の把握

3-1. 関係機関アンケート調査概要

(1) 調査期間、配布・回収方法

- ・調査期間：2022年3月14日（月）～3月25日（金）
- ・配布回収方法：郵送による配布・回収（Web回答も可）

(2) 配布・回収状況

市内の医療施設、福祉施設、大規模小売店舗、商業団体（商店会等）を対象としました。

表 3-1 配布・回収状況

対象	配布数	回収数	回収率
医療施設	89 件	31 件	34.8%
福祉施設	20 件	5 件	25.0%
大規模小売店舗	46 件	7 件	15.2%
商業団体	45 件	6 件	13.3%

(3) 調査内容

調査は、公共交通を利用しての来訪者数、利用者から寄せられる公共交通への要望などについて調査を行いました。

次頁以降に、使用したアンケート票を掲載しました。

【主な設問項目】

- 公共交通を利用しての来訪者数
- 公共交通について来訪者から寄せられる意見・要望
- 公共交通についての意見・要望

3-2. 調査結果

(1) 医療施設

- 医療施設への来院者の公共交通利用率では、中央値で 5%、平均値で 9%となっています。想定される公共交通利用者数は、中央値で 3 人、平均値で 8 人と算出されます。
- 来院者からの意見では、増便、病院近くへのバス停設置、時刻表やバス停の案内図、タクシー利用に関する意見・要望等が寄せられています。
- 医療施設からも来院者からの意見と同様の意見・要望が上げられています。それに加えて、通勤のために利用したいがダイヤやバス停からの距離の関係から難しいとの意見が寄せられています。

【1日あたりの概ねの来院者数と公共交通利用率】 (n=31)

項目	最小値	最大値	中央値	平均値
A. 来院者数	12 人	351 人	65 人	95 人
B. 公共交通利用率	1.0%	40.0%	5.0%	8.8%
C. 公共交通利用者数 (A×B)	-	-	3 人	8 人

【来院者から寄せられる公共交通に関する要望等】(※意見を要約、再編)

■ダイヤ等について

- ・バスの本数が少ないため利用ができない、増便して欲しい、診療時間とダイヤが合わないとの声がある。特に午前中の増便の要望が寄せられる。
- ・まりんこ号の乗車時間が長い。
- ・オレンジバスに乗って帰りたい。

■バス停の設置について

- ・バス停から病院まで遠い。病院前にバス停を設置して欲しい。

■駅やバス停の案内について

- ・駅から徒歩での所要時間、道順について問い合わせがある。
- ・近隣のバス停、タクシー乗り場についての問い合わせがある。
- ・わかりやすい時刻表やバス停の案内図が欲しい。

■バス路線等について

- ・武石スマイル号があるため助かる。
- ・武石から汐川へのバスがあればよいとの意見がある。
- ・諏訪形、小牧エリアに循環バスを運行して欲しい。

■タクシー利用について

- ・タクシー料金が高い。
- ・タクシーを安価に利用できる方法を教えて欲しい。

■その他

- ・病状によっては公共交通の利用が難しい。
- ・コロナが心配なので公共交通は利用できない。

【医療施設から公共交通に関する要望等】（※意見を要約、再編）

■ダイヤ等について

- ・バスで来院される患者の帰りのバス時刻を聞きながら診療する事があり、十分な診療ができないことがあるため、バスの本数を増やして欲しい。
- ・青木、祢津、真田方面のバスを増やして欲しい。
- ・立科町～上田方面へのバスを増やして欲しい。
- ・午前中のバスが増便されると良い。
- ・30分に1本くらいバスがあると良い。
- ・早朝のバスがないため、勤務時間に合わないことがある。通勤通学時間帯のバスを増便して欲しい。
- ・バスを長時間待っている方もいるが、苦情は殆どない。

■バス停やルートについて

- ・足腰の悪い方のために、医療施設の近くにバス停があると良い。
- ・真田、丸子方面のバスが有ると良い。
- ・上田市内の医療機関を周遊するバスがあると良い。
- ・県営球場にバス停があると良い。
- ・細い道路も細かく回るバスがあると良い。
- ・殿城、岩清水地域にはバスが通っていないため、バス通勤ができない。

■駅やバス停の案内について

- ・アプリでバスのルート、時刻、乗り換え検索ができると良い。
- ・患者に渡せるバス時刻表などがあると良い。

■タクシー利用について

- ・高齢者にとってタクシーは高額で利用しづらい。

■鉄道との接続について

- ・鉄道とバスの接続時間が少しでも短くなれば良い。

(2) 福祉施設

- 福祉施設が普段関わりのある高齢者から寄せられる意見では、増便、バス停までの移動が困難であること、バスの乗降や階段の昇降が困難であること、バス運行の継続、タクシー利用の補助等に関する意見等が寄せられています。
- 福祉施設からも高齢者からの意見と同様の意見・要望が上げられています。

【普段関わりのある高齢者から寄せられる公共交通に関する意見・要望等】（※意見を要約、再編）

■ダイヤ等について

- ・バスの本数が少なく不便。今のダイヤでは利用しづらい。

■バス停の設置等について

- ・バス停や駅までの移動が大変である。バス停まで距離があるため利用できない。
- ・上塩尻、下塩尻方面のバス停が少ないため利用しづらい。
- ・大型スーパーの前にバス停を設置して欲しい。

■バスの乗り降りや駅での階段の上り下りについて

- ・バスの乗り降りが大変。バスに乗るときに歩行器を持ち上げることができない。
- ・満席で座れないことがあるため、大型のバスへの変更や増便をして欲しい。
- ・鉄道は駅での階段の上り下りがあるため、利用するのを諦めてしまう。

■バス運行の継続等について

- ・オレンジバスの運行継続を希望する。
- ・県道川西線の代替交通手段を検討して欲しい。

■タクシー利用について

- ・タクシー補助券という形での支援を希望する。

■バス待ち環境整備について

- ・バス停にベンチや屋根を設置して欲しい。

■利用案内について

- ・目的地までバスや鉄道を利用してどのように行けばよいか例示して欲しい。

■その他

- ・自宅にいながら目的を達成することができるよう、電子機器等の教習の場を設けて欲しい。
- ・バスは乗車時間が長い、乗っているだけで疲れてしまう。

【福祉施設から公共交通に関する意見・要望等】（※意見を要約、再編）

■ダイヤ等について

- ・塩田方面から医療センターまでのバスが増便されると良い。
- ・昼過ぎに帰れるバスがあると良い。

■運行ルートについて

- ・半過・中之条地域へのバスがあると良い。

■タクシー利用について

- ・自動車運転免許自主返納後のタクシー利用補助券が初年度だけでなく、定期的にあると良い。
- ・高齢者はタクシーを使い慣れておらず、タクシー利用を遠慮している。

(3) 大規模小売店舗

- 大規模小売店舗への来店者の公共交通利用率では、中央値で 0.5%、平均値で 2.4%となっています。想定される公共交通利用者数は、中央値で 4 人、平均値で 92 人と算出されます。
- 来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性では、「現状の利便性で十分である」が 66.7%で最も多く、次いで「現状の費用内で可能な限り利便性を向上させるべき」が 33.3%となっており、「費用を増やしてでも利便性を向上させるべき」との回答はありません。
- 市内公共交通と連携し実施できる取り組みでは、「公共交通利用者に対する割引や特典の提供」が 3 件、「公共交通利用促進への協力」が 2 件、「その他」が 1 件となっています。
- 施設からの意見・要望等では、帰宅時の遅い時間のダイヤを設定して欲しいとの要望があげられています。

【1 日あたりの概ねの来店者数と公共交通利用率】

項目	最小値	最大値	中央値	平均値
A. 来店者数	20 人	20,000 人	800 人	3,900 人
B. 公共交通利用率	0.0%	10.0%	0.5%	2.4%
C. 公共交通利用者数 (A×B)	-	-	4 人	92 人

【商業施設来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性】

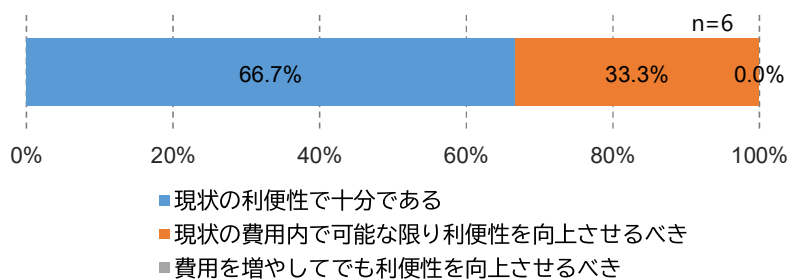


図 3-1 市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性

【市内公共交通と連携し実施できる取り組み】

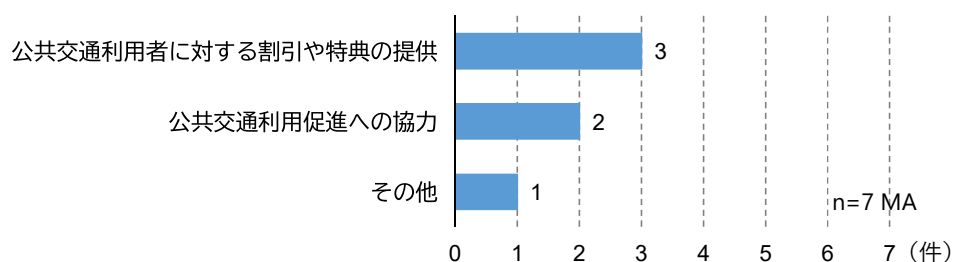


図 3-2 市内公共交通と連携し実施できる取り組み（複数回答）

【大規模小売店舗から公共交通に関する意見・要望等】（※意見を要約、再編）

- ・21～22 時に終業する従業員や、残業等で電車を乗り過ごしてしまうことが多いため、ダイヤが増えると良い。
- ・郊外型店舗へ公共交通で来てもらうのは、費用対効果を考えると現実的ではないのではないか。

(4) 商業団体

- 来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性では、「費用を増やしてでも利便性を向上させるべき」が50.0%で半数を占めており、次いで「現状の利便性で十分である」が33.3%、「現状の費用内で可能な限り利便性を向上させるべき」が16.7%となっています。
- 利便性向上のための取り組みに関する具体的な内容では、新たなバス路線の整備、バス停周辺の整備等について意見が寄せられました。
- 市内公共交通と連携し実施できる取り組みでは、「公共交通利用者に対する割引や特典の提供」が4件、「公共交通利用促進への協力」が2件、「その他」が1件となっています。
- 商業団体からの意見・要望等では、公共交通と連携した割引制度などの導入についての提案、新たな運行ルートの要望等があげられています。

【商業施設来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性】

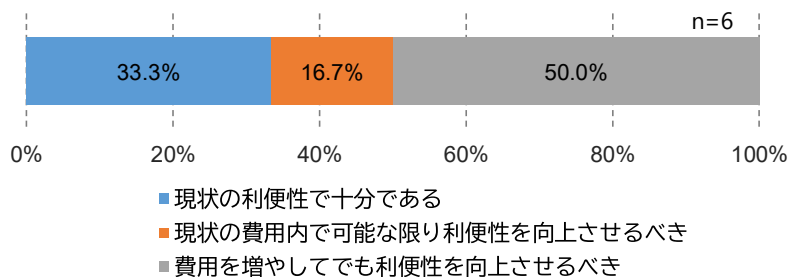


図 3-3 商業施設来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性

○取り組みに関する具体的内容（※意見を要約、再編）

- ・旧市内巡回ならびに周辺地域をつなぐバスなどの整備をお願いしたい。
- ・高齢者の足の確保が重大な問題だと思う。
- ・停留所やその周辺の整備推進。
- ・費用対効果を考えると、費用を増やすのは厳しいと思う。
- ・自家用車利用が多いと考えられるので、公共交通より案内（駐車場・観光等）を充実した方が良い。

【市内公共交通と連携し実施できる取り組み】

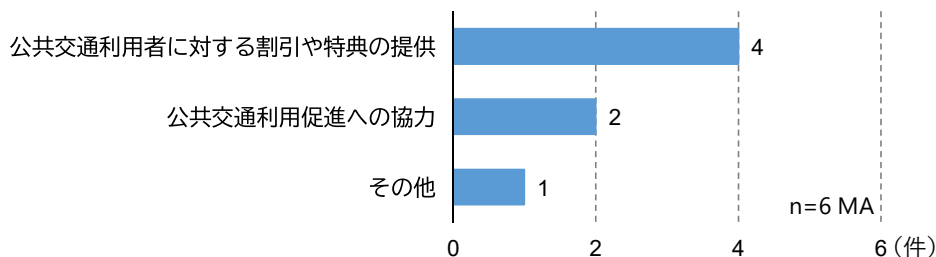


図 3-4 市内公共交通と連携し実施できる取り組み（複数回答）

【商業団体から公共交通に関する意見・要望等】（※意見を要約、再編）

- ・公共交通利用で貯まるポイントカードをつくり商店街や施設での割引ができる制度や、買い物金額等に応じて公共交通利用券を提供する仕組みを検討してはどうか。
- ・市街地循環バスを両方向ともサントミューゼかアリオまで運行して欲しい。
- ・観光名所などの周遊コースがわかるものがほしいと言われたことがある。
- ・高齢者にとっては自宅まで迎えに来てくれる公共交通のほうが良いと思う。
- ・運行便数が少ない