

上田市地域公共交通計画

資料編

目 次

1	地域公共交通を取り巻く状況	1
1.1	地勢・地形	1
1.2	人口	2
1.3	通勤・通学流動	7
1.4	産業動向	9
1.5	買い物動向	11
1.6	施設分布	12
1.7	観光	13
1.8	自動車保有	15
2	上位・関連計画の整理	16
3	地域公共交通の現状	23
3.1	鉄道の利用状況	23
3.2	バスの利用状況	25
4	市民・関係者意識の把握	29
4.1	住民アンケート調査	29
4.2	高校生アンケート調査	43
5	その他公共交通に関わる関係者意識の把握	51
5.1	関係機関アンケート調査概要	51
5.2	調査結果	52

※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 地域公共交通を取り巻く状況

1.1 地勢・地形

上田市は長野県の東部に位置し、東信地域の中心都市となっています。

北は上信越高原国立公園の菅平高原、南は八ヶ岳中信高原国立公園に指定されている美ヶ原高原をはじめとした雄大な自然に囲まれています。

また、千曲川は佐久地方から市の中央部を東西に流れ、ここに周囲の山々を源流とする依田川、神川、浦野川等が合流し、長野地方へと注いでいるのははじめ、標高 400 メートルから 800 メートルの河川沿いに広がる平坦地や丘陵地帯に市街地及び集落が形成されています。

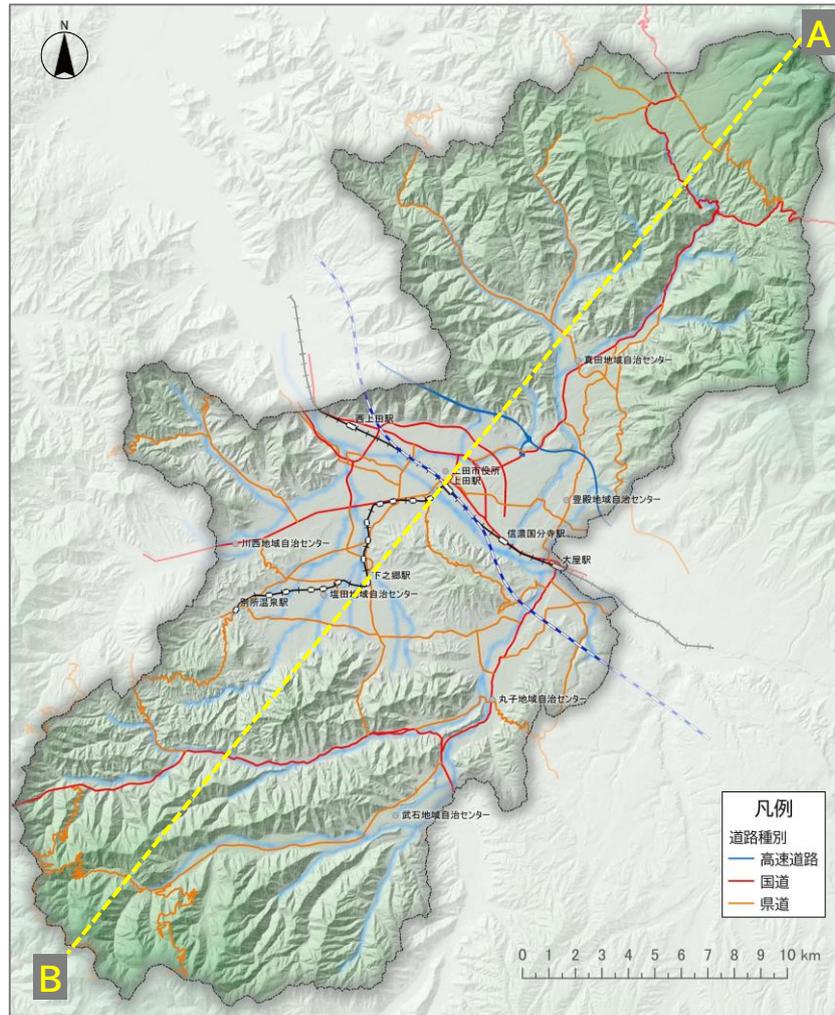


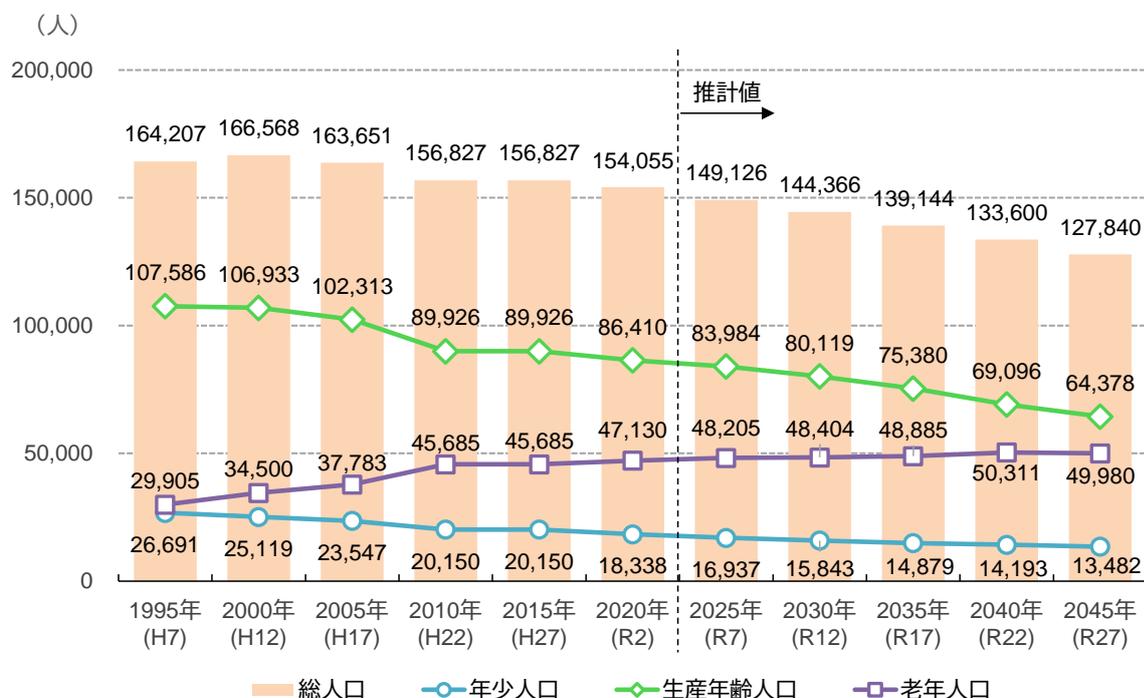
図 1-1 上田市の地勢・地形

1.2 人口

(1) 人口動態

上田市の2020年の総人口は154,055人で、2000年の166,568人をピークに減少傾向にあります。一方、老年人口は増加傾向で、2020年の老年人口は47,130人、高齢化率は31%となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、2045年には総人口が127,840人となり、高齢化率は39%に上昇すると予測されています。

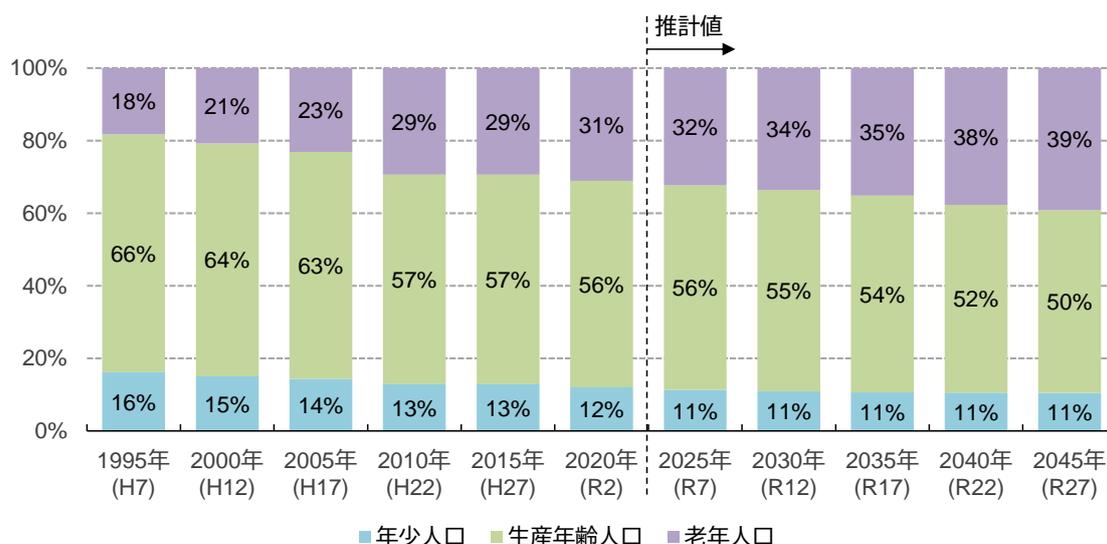


※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

図 1-2 人口推移



※年齢不詳は除く

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

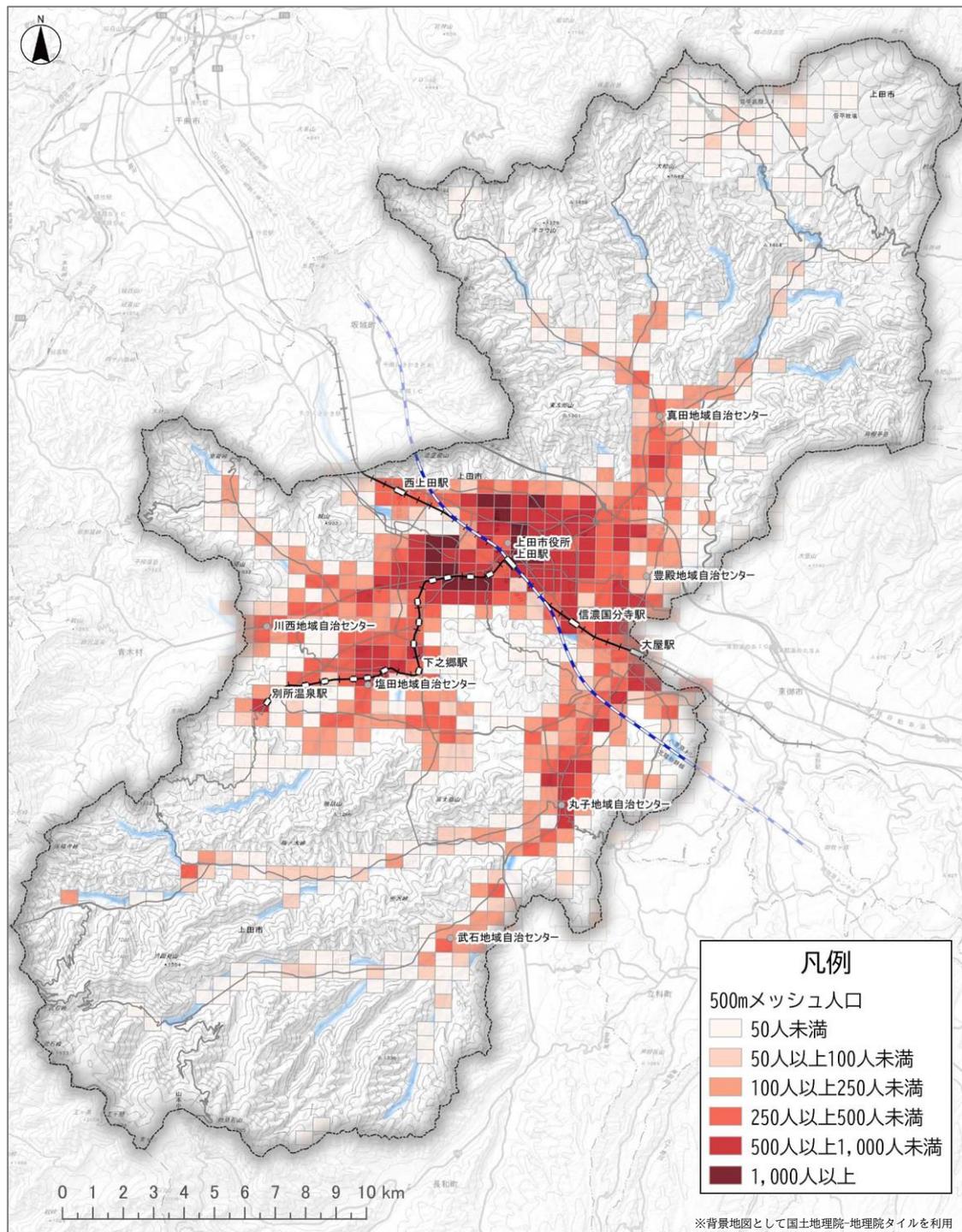
図 1-3 3区分別人口割合の推移

(2) 人口分布

① 人口

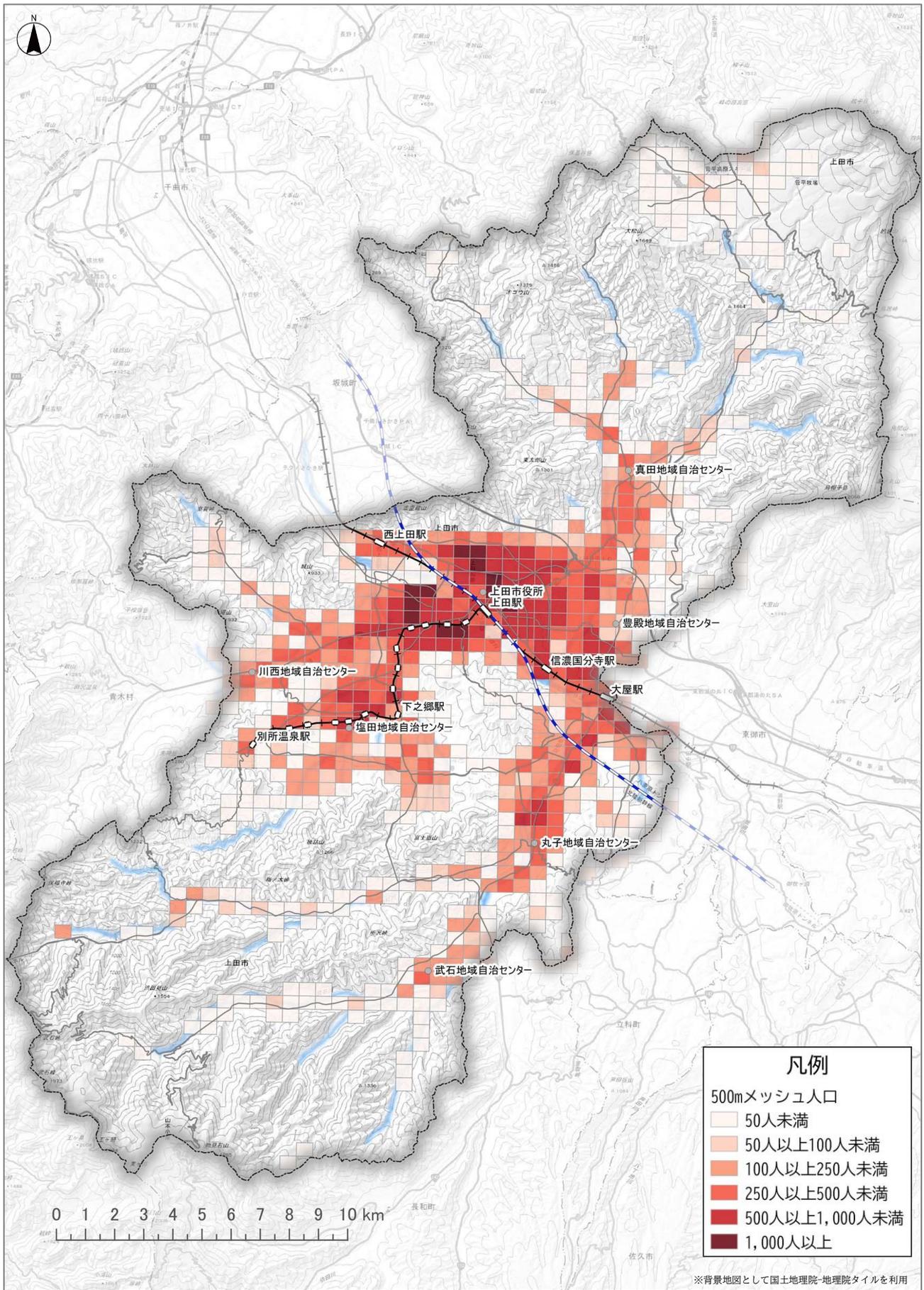
現況（2015年）の人口分布は、上田駅周辺を中心に人口が集積しています。その他地域では幹線道路沿いに人口が分布しています。武石地域の山あいや菅平高原には薄く人口が分布しています。

将来（2030年）の人口分布は、上田駅周辺へ集積している人口は概ね維持されると予測されています。地域全体としては人口が減少し人口の低密度化が進行すると予測されます。



出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」再編加工

図 1-4 500mメッシュ別 人口 2015年国勢調査

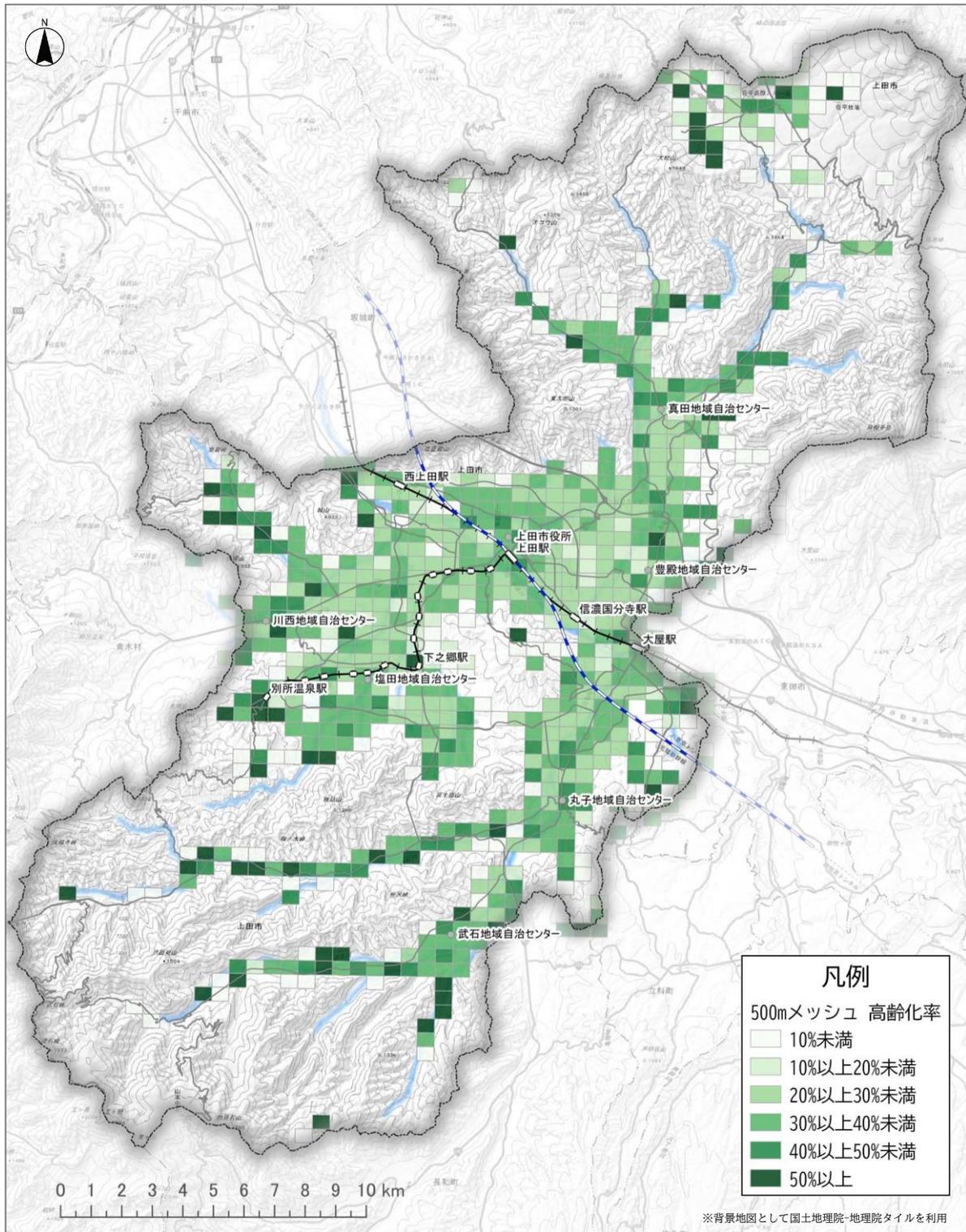


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)）」再編加工
 図 1-5 500mメッシュ別 人口 2030年 将来推計人口

② 高齢化率

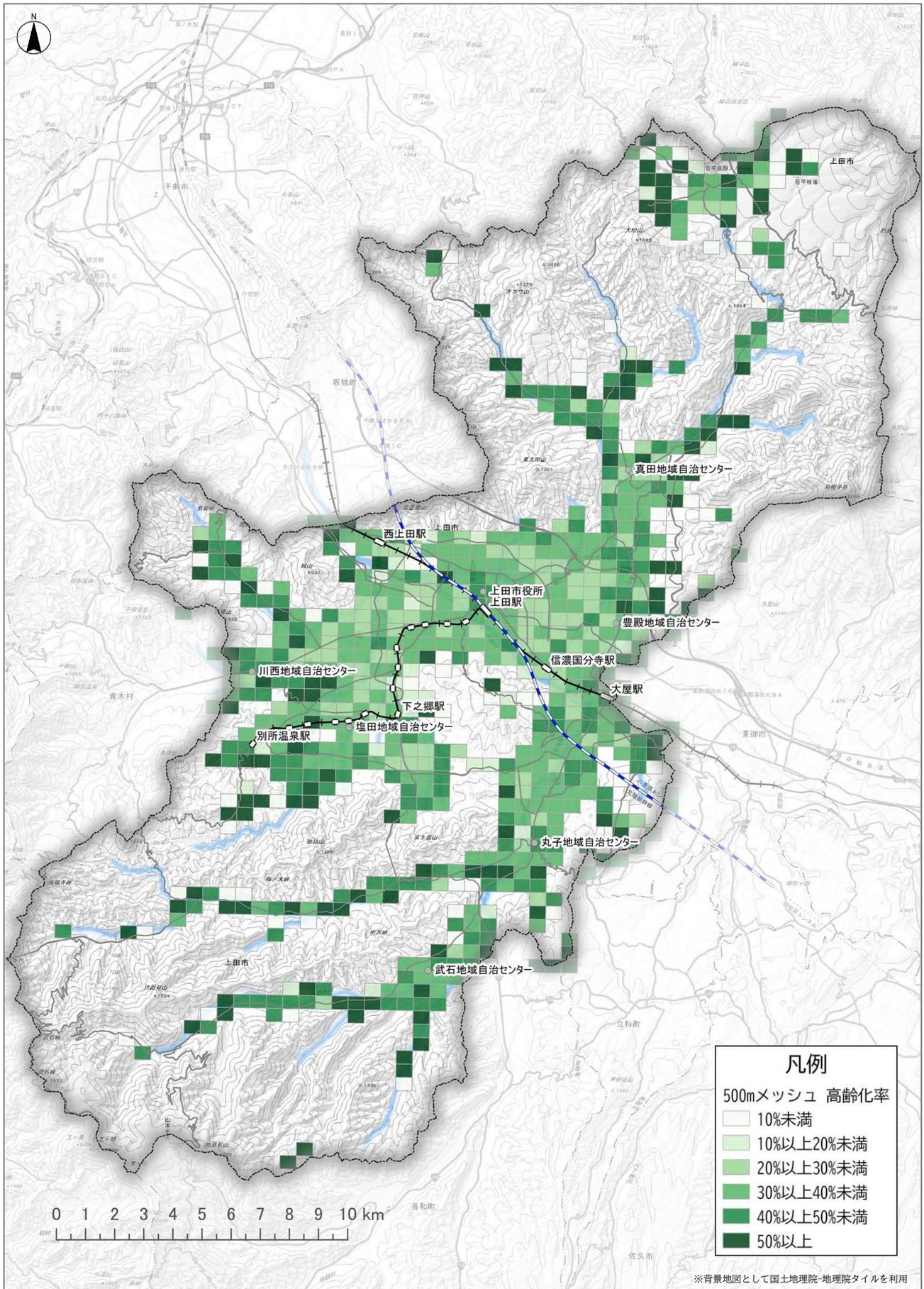
現況（2015年）の高齢化率は、人口が集積していた上田駅周辺の地域では全体と比較して高齢化率は低くなっています。市中心部と比較して山間地域では高齢化率が高く、市中心部から遠い地域ほど高齢化率が高い傾向にあります。

将来（2030年）の高齢化率は、市中心部から遠い地域ほど高い傾向が強まると予測されます。



出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」再編加工

図 1-6 500mメッシュ別 高齢化率 2015年国勢調査

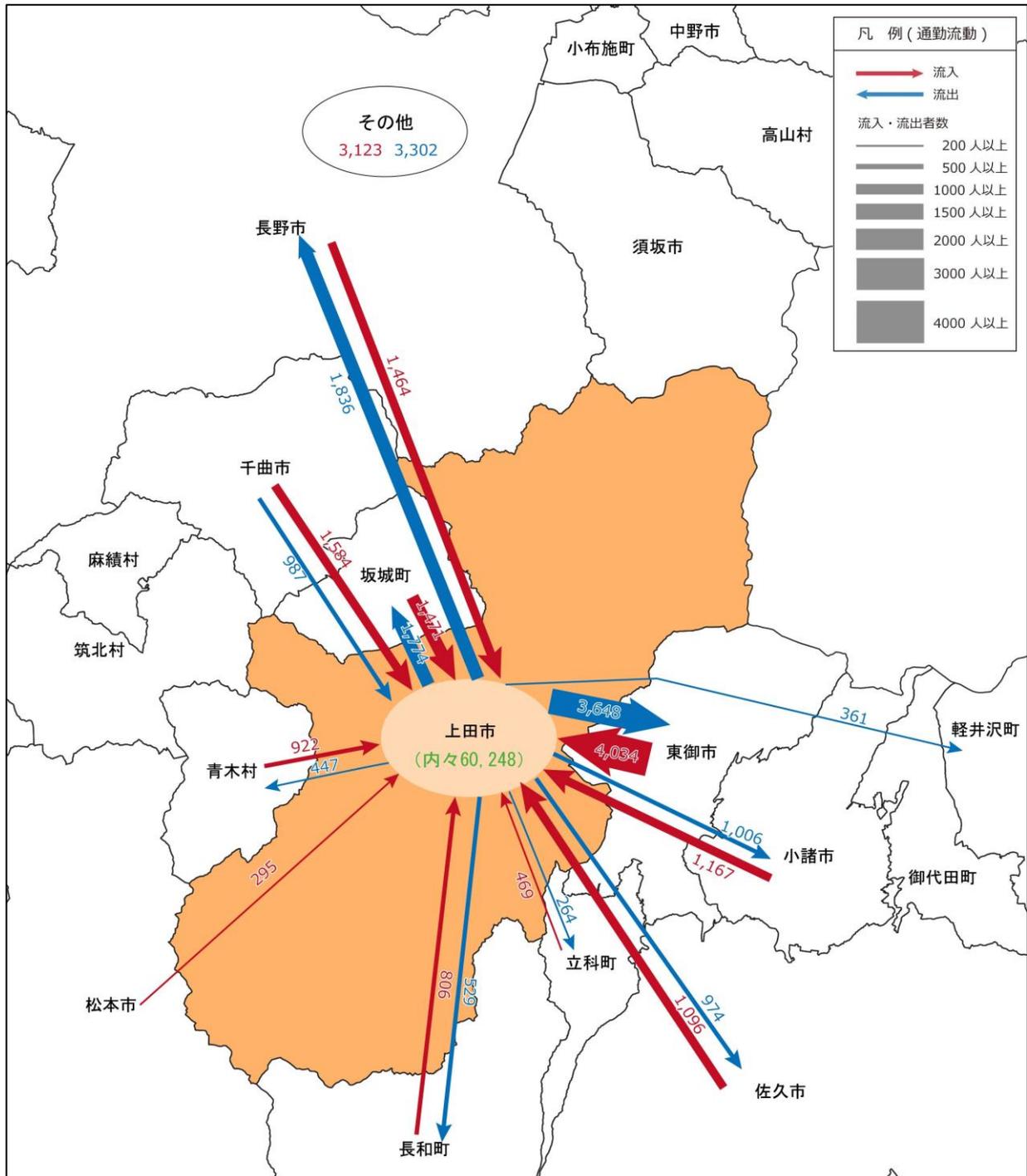


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)）」再編加工
 図 1-7 500mメッシュ別 高齢化率 2030年 将来推計人口

1.3 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

上田市常住の就業者は 75,376 人で、そのうち 60,248 人は市内で従業し、残り 15,128 は市外で従業（流出）しています。市外に常住し上田市で従業（流入）しているのは 16,431 人です。市外との流動では流入・流出ともに東御市が圧倒的に多くなっています。また、長野市、坂城町との流動も多くなっています。

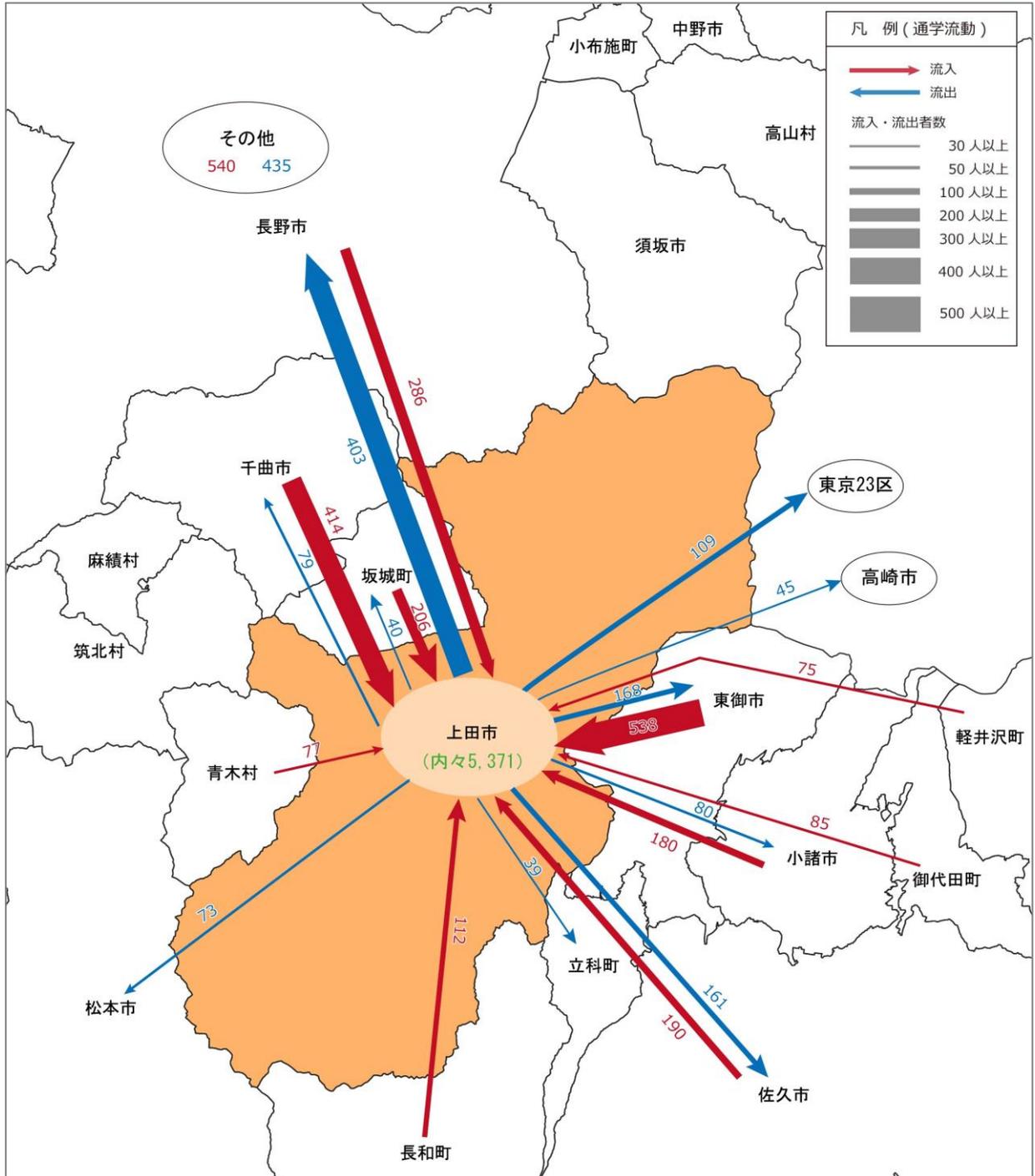


出典：総務省「令和2年国勢調査」再編加工

図 1-8 通勤流動

(2) 通学流動

上田市常住の通学者数（15歳以上）は7,003人で、そのうち5,371人は市内で通学し、残り1,632人は市外へ通学（流出）しています。市外に常住し上田市へ通学（流入）しているのは2,703人です。流入では東御市、長野市、千曲市が多く、流出先では長野市、佐久市、東御市が多くなっています。



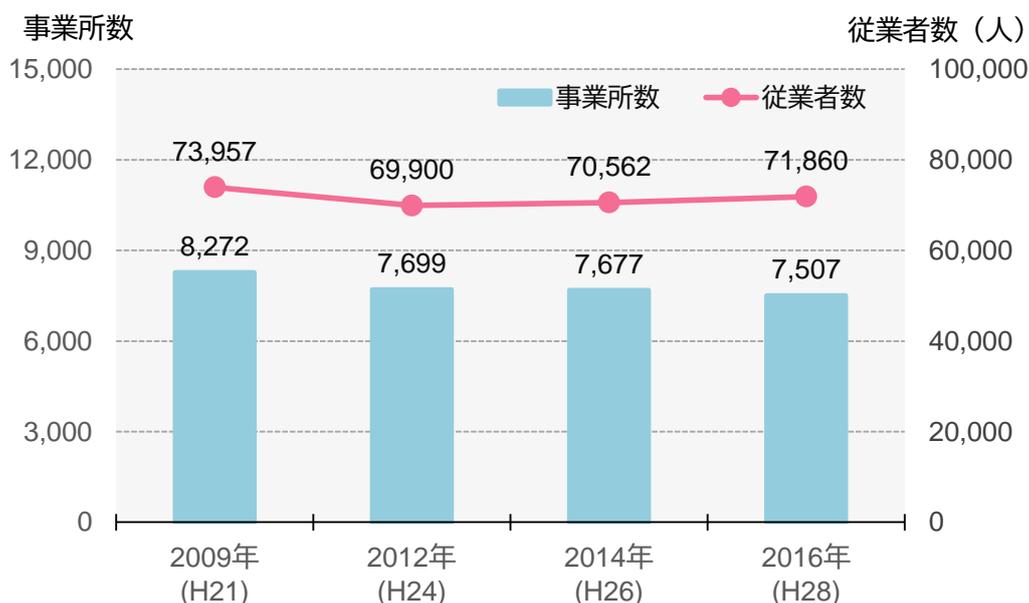
出典：総務省「令和2年国勢調査」再編加工

図 1-9 通学流動

1.4 産業動向

(1) 事業所数及び従業員数の推移

事業所数は、上田市は微減傾向にあります。一方で従業員数は微増傾向にあります。

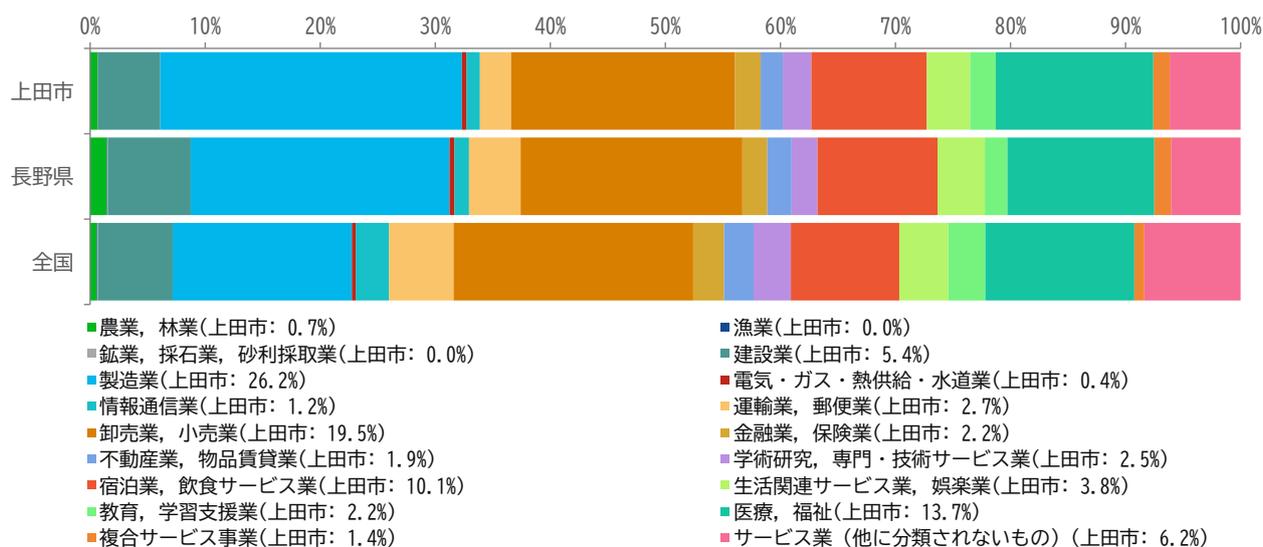


※企業数については、会社数と個人事業所を合算した数値。従業員数は事業所単位の数値。
出典：総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

図 1-10 事業所数及び従業員数の推移

(2) 産業分類別にみた従業員数の構成比

上田市の産業分類別にみた従業員数（事業所単位）の構成比は、「製造業」と「卸売業、小売業」の構成比が高くなっています。長野県全体と概ね同様の構成比となっています。



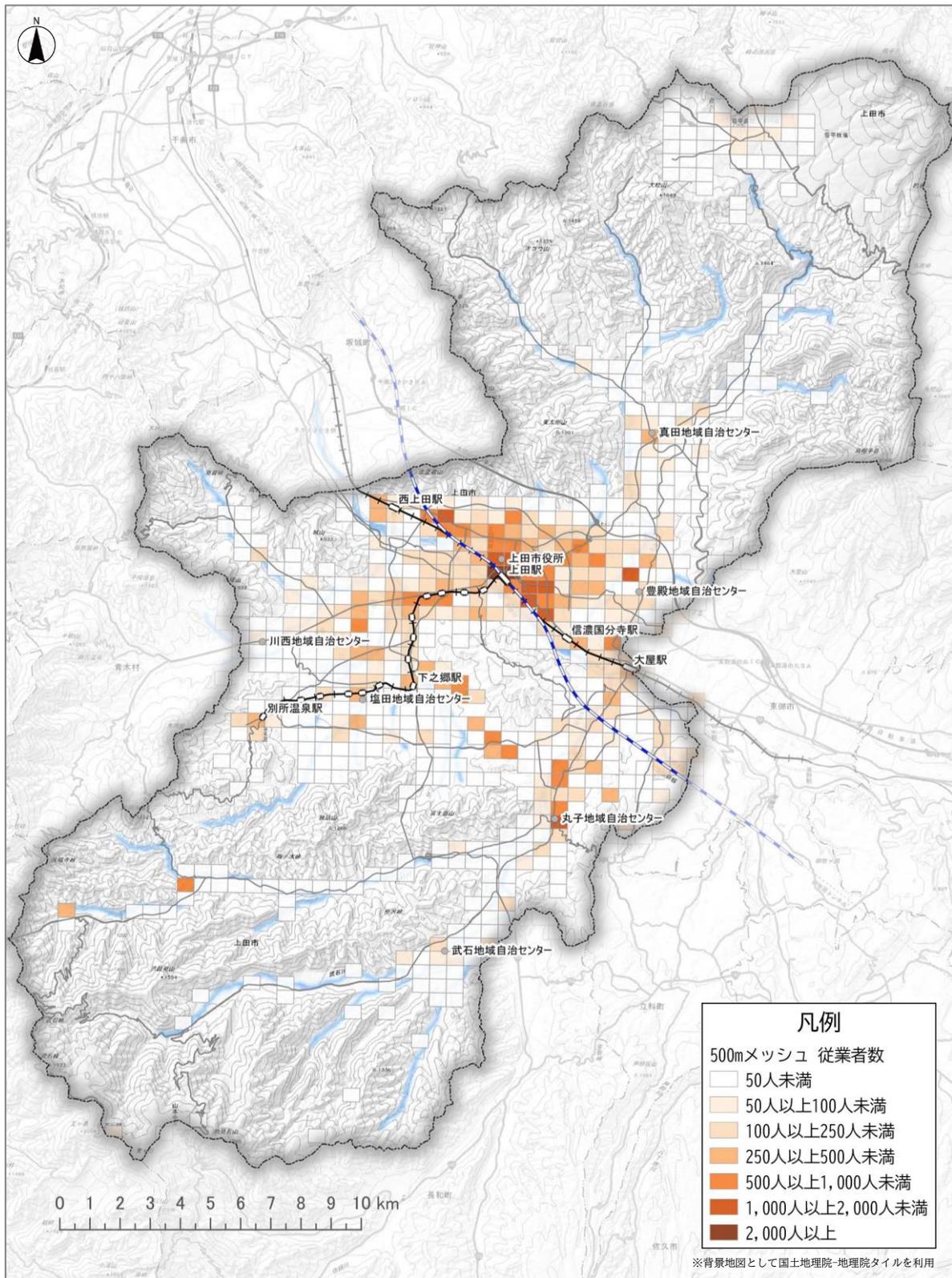
※凡例の数値は上田市の構成比を指す。

出典：総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

図 1-11 産業大分類別にみた従業員数（事業所単位）の構成比（2016年）

(3) 従業員の分布

従業員の分布は、上田駅周辺に分布しています。また、丸子地域自治センター周辺や、別所線沿線にも比較的多く分布しています。



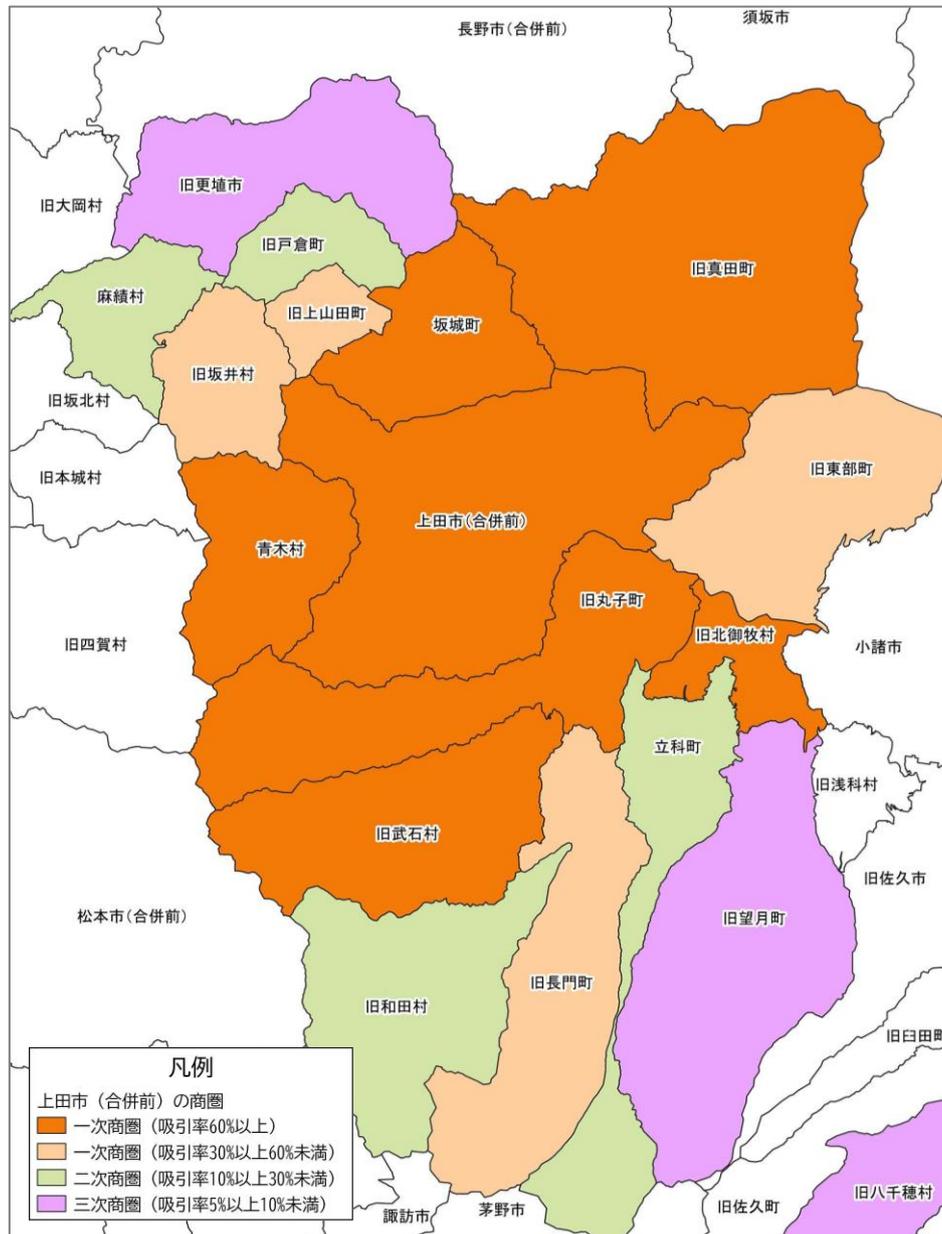
出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（経済センサス基礎調査 2014年）」再編加工

図 1-12 500mメッシュ別 従業員数

1.5 買い物動向

上田市（合併前町村単位）の地元滞留率は 89.1%で、約 9 割が市内で買い物をしています。

商圈をみると隣接する市町村からの吸引があり、坂城町、青木村、旧北御牧村（東御市）が一次商圈となっています。



出典：長野県産業労働部「平成 30 年度長野県商圈調査報告書」再編加工

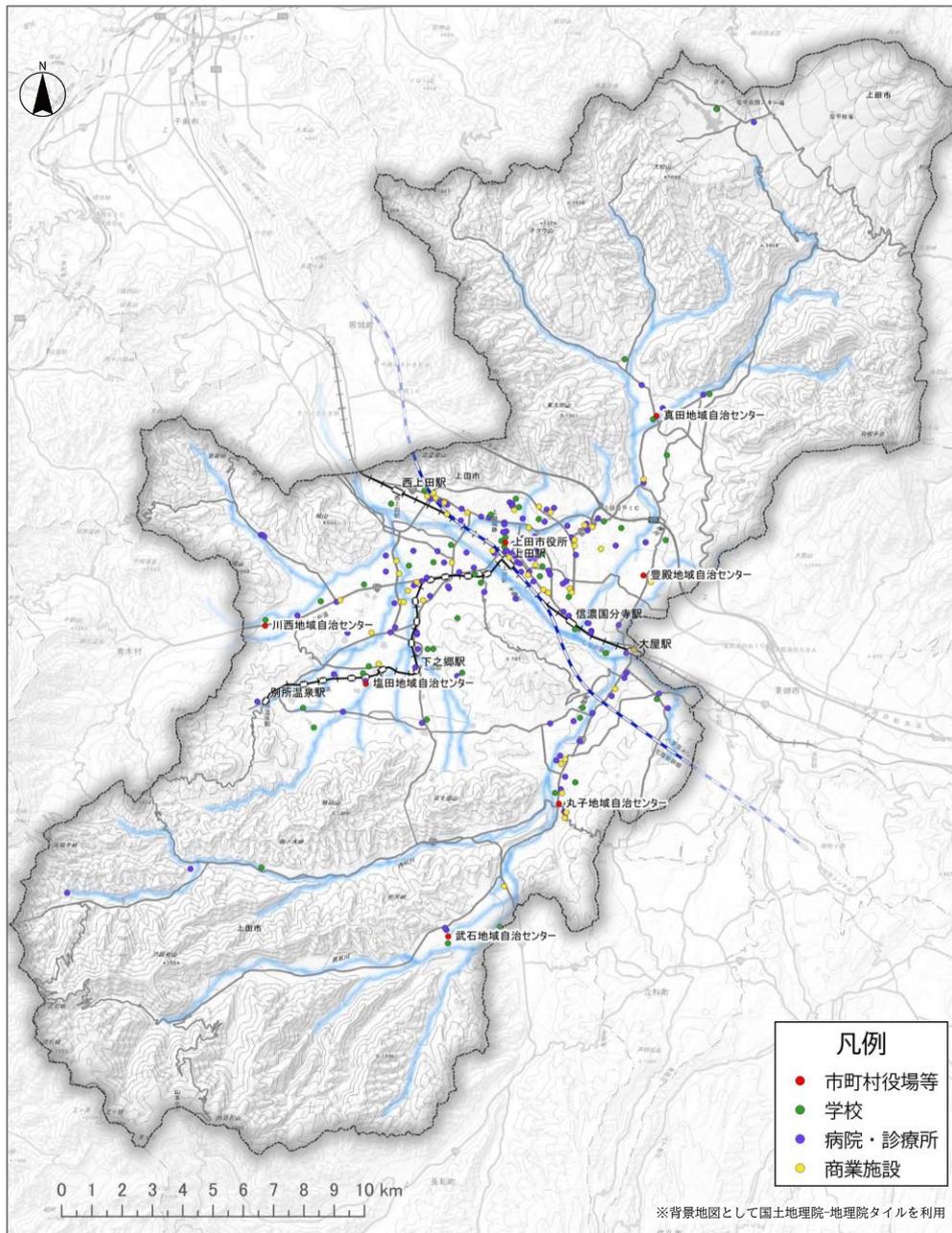
図 1-13 上田市（合併前町村単位）の商圈

【用語の定義】

- 地元滞留率
居住する地元市町村（平成 15 年 8 月 31 日現在の旧市町村単位）内で主に買い物をする世帯の割合（%）
- 流出率
地元市町村以外で主に買い物をする世帯の割合（%）
- 吸引率
流出率を流出先の市町村側からとらえた割合（%）

1.6 施設分布

上田市の施設分布状況を見ると、その多くは上田駅周辺に集積しており、鉄道沿線及び幹線道路沿いにも立地しています。



出典：行政機関、病院・診療所、学校：国土交通省国土政策局「国土数値情報」
商業施設：長野県「大規模小売店舗一覧（令和3年3月31日現在）」

図 1-14 施設分布

【施設の定義】

- 行政機関：市役所、町役場、支所、地方事務所
- 病院・診療所：医療法に基づく「病院」「（一般）診療所」（高齢者施設内の施設や季節限定で開所しているものを除く）
- 商業施設：店舗面積が1,000㎡を超える商業施設
- 学校：小学校、中学校、高校、専門学校、短大、大学

1.7 観光

(1) 観光地分布

上田市の観光地は市内の各地域に広く点在しています。多くは鉄道沿線や幹線道路沿いに分布しています。



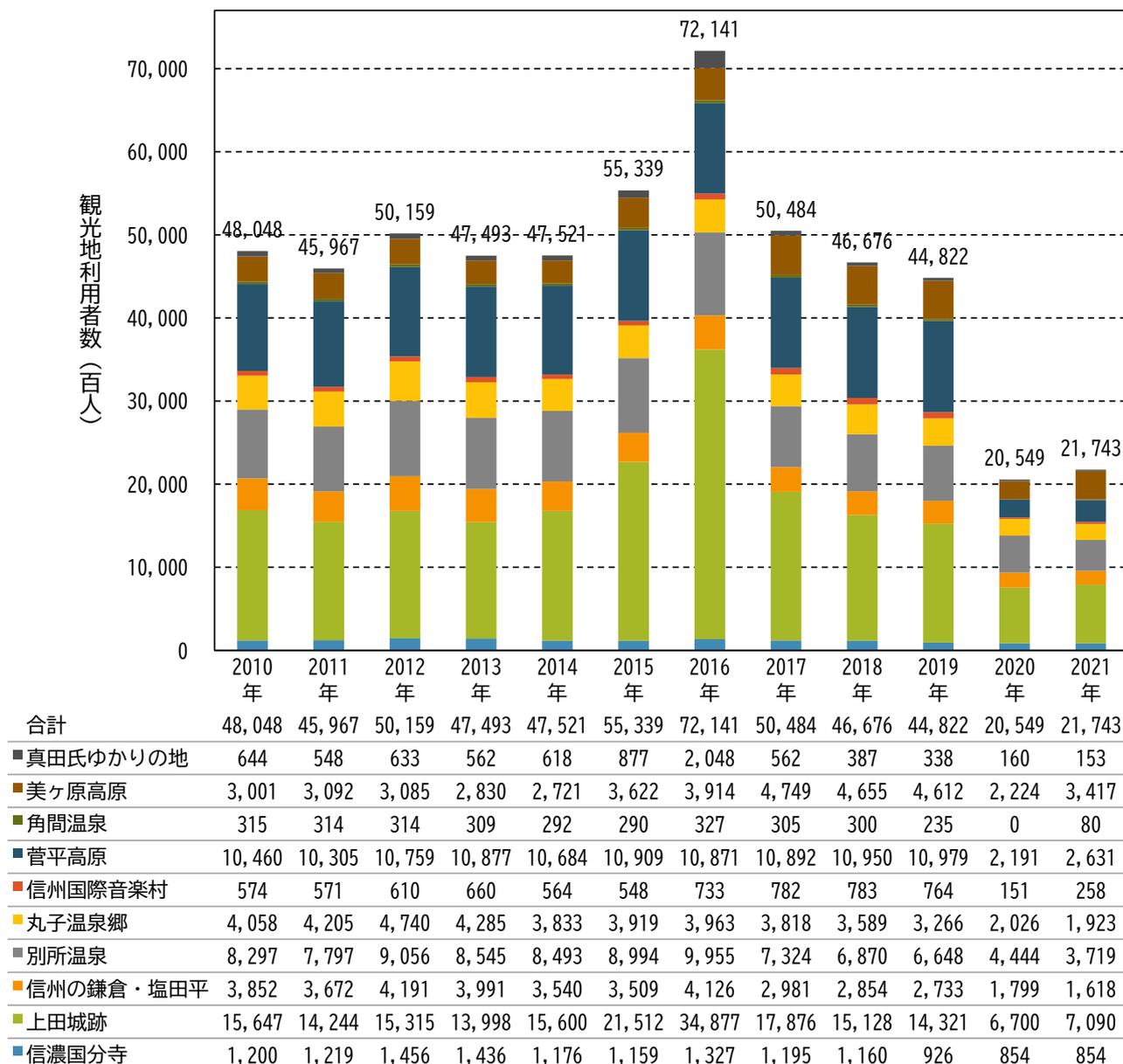
出典：上田市「信州上田総合パンフレット」再編加工

図 1-15 観光地等の分布

(2) 観光地利用者数

上田市の観光地利用者数では、2016年のNHK大河ドラマの公開により利用者数が大きく増加し、その後はそれ以前の利用者数へと減少しています。また、2020年では新型コロナウイルスの影響により平年の半数程度まで大幅な減少となっています。

観光地別の利用者数では、上田城跡が最も多く、次いで別所温泉、美ヶ原高原、菅平高原と続いています。この3箇所で全体の観光地利用者数の約7割を占めています。



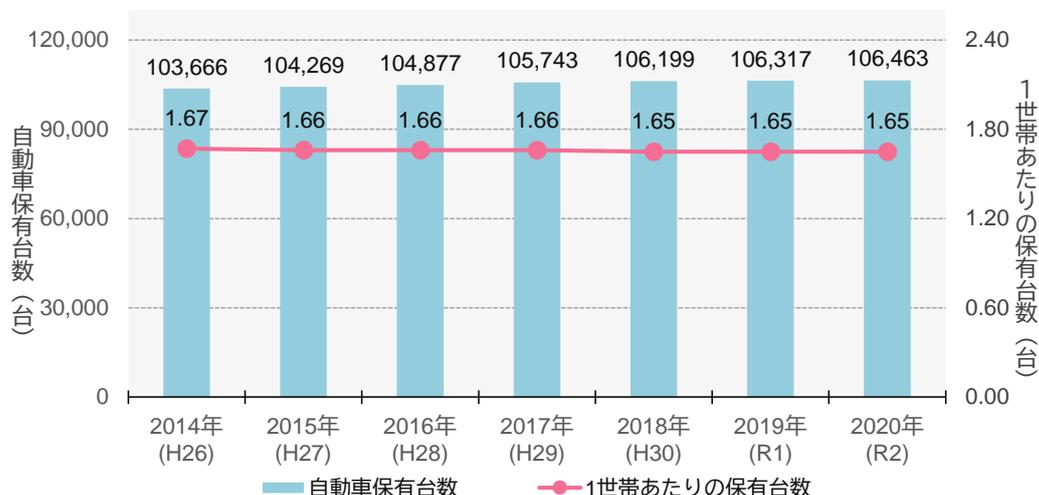
出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和3年 観光地利用者統計調査結果」

図 1-16 観光地利用者数

1.8 自動車保有

(1) 自動車保有台数

上田市の自動車保有台数は微増傾向で推移しています。1世帯あたりの保有台数は減少傾向にあり、2020年では1世帯あたり1.65台となっています。県内19市と比較すると、上田市の1世帯あたりの自家用車保有台数は14番目に位置しています。



※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末3月31日時点）。

1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末3月1日）」による世帯数より算出。

出典：自動車保有台数は北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数」
世帯数は長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

図 1-17 自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数

(2) 自動車運転免許自主返納

上田市の自動車運転免許自主返納は、2019年をピークに横ばいにあるものの、2014年と比較して約3倍以上の返納があります。



出典：上田市交通政策課「上田市 運転免許証自主返納促進事業の概要」

図 1-18 自動車運転免許自主返納件数

2 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として次の上田市に関わる計画や公共交通施策に関連する方針を整理します。また、上田市地域公共交通網形成計画における施策・事業の実施状況を整理します。

表 2-1 上位・関連計画の整理対象

計画名称	策定・改訂年次 ／計画期間・目標年次
第二次上田市総合計画 後期まちづくり計画 〈第2期上田市まち・ひと・しごと創生総合戦略〉	2021年（令和3年）3月 計画期間 2021年～2025年
上田市都市計画マスタープラン	2024年（令和6年）3月 目標年次 2044年
上田市立地適正化計画	2024年（令和6年）3月 目標年次 2044年
上田市地域公共交通網形成計画	2016年（平成28年）12月 計画期間 2016年度～2020年度

（1）第二次上田市総合計画 後期まちづくり計画

総合計画は、まちづくりの方向性を示す計画として最上位に位置し、行政の各計画及び施策の展開方針など、まちづくりの方向性と目標を示すものです。また、人口減少対策をより強化するとともに、地域社会の維持・活性化に向けた施策をさらに深化させ、市の持続的な発展と成長を目指し、「第2期上田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」との一体化を図り策定されています。

第二次上田市総合計画では、将来都市像として「ひと笑顔あふれ 輝く未来につながる 健幸都市」が掲げられ、将来都市像の実現に向け推進する施策として6つの方向性が示され、そのうち公共交通に関わる施策として以下のような考え方が示されています。

【公共交通に関わる施策：「安全・安心な快適環境のまちづくり」】

「乗って残す」「乗って生かす」を基本とした公共交通の活性化

①将来にわたり持続可能な公共交通網の確保・維持

- 市民が快適に、通勤・通学や日常生活に必要な移動ができるよう、既存のバス路線や鉄道を確保・維持するとともに、既存の交通体系を活用し、バス相互やバスと鉄道の連携など、公共交通機関のネットワーク化を図ります。また、公共交通を利用するエコ通勤についてもさらに推進します。
- 運賃低減バスについては、実証運行前の20万人増の輸送人員を目指し、利便性の向上や定住自立圏形成の取組を推進します。
- 国内外から訪れる観光客が利用しやすい、ルート設定や周遊促進を図るためのあり方を検討します。

②住民一人ひとりの利用促進策の実施

- 地域にとって大切な移動手段として公共交通機関が利用されるよう、「乗って残す」「乗って生かす」を基本とした利用促進策を市民や交通事業者の参画のもと推進します。また、事業者間の情報共有の場を設けるとともに、ICTの活用による利便性向上と経営効率化を図ります。

- バスに関しては、上田市公共交通活性化協議会を中心に、関係機関と連携しながら、路線バス、循環バスや、地域ごとの特性に基づいたデマンド交通、地域自主運行バスなどの利用促進を図ります。
 - 上田電鉄別所線及びしなの鉄道線に関しては、「別所線再生支援協議会」、「しなの鉄道活性化協議会」を中心に、沿線の市民の積極的な参画を求め、関係団体と連携しながら、各種利用促進を図ります。
- ③健幸都市の実現に向けた公共交通機関の活用
- 健幸都市の実現に向け、公共交通機関を利用し、駅やバス停まで歩くことにより、健康増進を図るなど、健康面からのアプローチを図ります。

安全・安心に暮らせる環境の整備

- ①コンパクトなまちづくりの推進
- 「上田市都市計画マスタープラン」及び「上田市立地適正化計画」などに基づき、中心市街地や各地域自治センターを中心とした拠点集約型都市構造を推進し、住みやすい地域づくりを目指します。
 - 歩いて暮らせる健幸都市づくりのため、各拠点を公共交通などで連携したネットワークの充実を図ります。

(2) 上田市都市計画マスタープラン

上田市都市計画マスタープランは、総合計画に掲げた将来目標を土地利用や都市施設の整備等から実現するため、土地利用のあり方や都市施設の整備方針などを具体的に定めるまちづくりの指針として活用するものです。

上田市都市計画マスタープランでは、「地域の個性が輝く生活快適・健幸都市“上田”～魅力あるふるさと 活気ある交流 風格ただようち～」を基本理念に掲げ、都市づくりの目標を「豊かな自然・文化に触れ合える『安全・快適で健幸に暮らせる都市』」とし、目標の実現に向けた公共交通に関わる方針としては「誰もが安全で安心して生活できる都市づくり」が設定されています。

【公共交通に関わる方針：「誰もが安全で安心して生活できる都市づくり」】

取組の方向性

「ネットワーク＋多極・拠点集約型都市構造」の実現に向けた公共交通の充実

主な取り組み

- ・高齢化社会の進展や自然環境保全の観点から、自家用車に頼らない移動手段の充実
- ・循環型都市機能集積拠点や生活複合拠点の範囲における、徒歩や自転車、コミュニティバスなどでの移動を主体とした交通環境の充実
- ・拠点間の移動における、電車、バスなどの連携強化による、公共交通の円滑な利用が可能な交通環境の整備
- ・鉄道駅と生活複合拠点の連絡の強化による、効果的な利用促進策の展開
- ・地域全体の活性化を図り、近隣市町村との都市間連携を支援する公共交通網の維持・確保
- ・高度情報技術などの活用による、快適で安全な公共交通の導入及び利用促進

など

(3) 上田市立地適正化計画

上田市立地適正化計画は、少子化、高齢化が急速に進む中、市全体が将来にわたって持続していくためには、都市としての機能と魅力を維持し、この地に「住みたい」、「住み続けたい」と思える“まちづくり”を「全市一体」となって取り組む必要があり、将来の人口減少社会に対応した「住みやすい上田市」を実現するための施策を行う上での基本的な方針を定めたものです。

基本理念や基本方針は、上位計画である上田市都市計画マスタープランとの整合が図られ、公共交通に関しては誘導方針として以下のように設定されています。

【公共交通に関わる誘導方針：「拠点間、都市施設間を連絡する公共交通網の形成」】

「上田市地域公共交通計画」と連携しながら、本市の将来都市構造である「ネットワーク+多極・拠点集約型都市構造」の重要な役割を担う、上田・丸子市街地や地域間の連絡・連携を目指します。

その実現に向けて、既存の鉄道やバスなどの公共交通を維持することはもとより、鉄道とバスの連携、公共交通の利用利便性の向上及び利用促進などを事業者と協働で推進するとともに、高齢者などの移動制約者の支援や、通勤・通学者及び来訪者の快適性向上に資する各種施策を位置付けます。

主な施策

- 利用利便性の確保・向上
 - ・バス運行、デマンド交通運行の維持・確保に向けた改善
 - ・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
 - ・地域鉄道運行におけるサービス水準の最適化
 - ・地域などが主体となった移動手段の確保
 - ・シェアサイクルと交通機関との連携
- 利用促進
 - ・高校生の通学手段の公共交通利用への転換促進
 - ・商業施設などと連携した利用促進策の実施
 - ・別所線沿線のパーク&ライドの利用促進
 - ・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
- 利用者支援
 - ・運賃低減バスの運行継続
 - ・乗継割引制度・通学定期券補助の継続、拡充の検討
 - ・高齢者の外出支援制度の導入検討
- 利用環境の整備
 - ・安心・安全に利用できる環境の整備
 - ・上田駅を核とした交通結節点としての機能強化
 - ・主要な鉄道駅における、駅前広場・駐車場・自転車駐車場・自転車走行空間整備の推進
 - ・優先度の高い都市計画道路の整備

(4) 上田市地域公共交通網形成計画

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

- 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 事業の実施状況

前回計画における事業・施策の実施状況は、全26の事業・施策については実施もしくは代替する手法により取組を実施しています。

表 2-2 事業の実施状況(1)

事業・施策	事業・施策の内容	実施状況(実施の有無)
(1) 路線バスの維持・改善	①路線バスの運行見直し	○利用状況や利用者ニーズを踏まえ、「西丸子線、鹿教湯線のダイヤ改正」「御屋敷公園線、東塩田線、県道川西線の廃止」「柵津線、武石線、鹿教湯線の減便」「信州の鎌倉シャトルバスの休止と信州上田レイライン線の運行開始」等を実施
(2) 地域バスの維持・改善	①市街地循環バスの運行見直し	△ルート変更等は実施せず、共通回数券の導入などで利用促進を図った。
	②まちなか循環バスの運行見直し	○ルート新設を行ったが、観光客の動向を踏まえ2019年(平成31年)に休止
	③丸子地域循環バスの運行見直し	○ルート変更、ダイヤ改正を実施
	④武石デマンド交通の運行見直し	○発着地の追加、ダイヤ改正を実施
(3) 高齢者、障がい者への配慮	①オレンジバスの運行見直し	○ダイヤ改正、停留所の新設などを実施
	②ふれあいバスの運行見直し	△ルート変更等は実施せず、ノンステップバスを導入し利便性を高めた。
	③バリアフリー車両の導入	○ノンステップバス6台、ユニバーサルデザインタクシー1台導入
(4) 地域の移動手段の確保	①地域自主運行バス等地域主導型公共交通の導入支援	○豊殿地区の運営委員会による循環バスからオンデマンド方式へのリニューアルに対する後方支援
(5) 鉄道の連携強化	①新幹線の始発、終着列車とバスの接続	○交通事業者が中心となり随時、ダイヤ改正を実施
	②しなの鉄道の長野方面への朝夕の列車とバスの接続	○交通事業者が中心となり随時、ダイヤ改正を実施
	③別所線と新幹線、しなの鉄道の接続	○交通事業者が中心となり随時、ダイヤ改正を実施
	④別所線下之郷駅におけるバスの接続	○交通事業者が中心となり随時、ダイヤ改正を実施
	⑤別所線沿線のP&R駐車場の維持・整備	○上田電鉄により別所線沿線の3駐車場を維持管理
	⑥別所線のサービスレベル向上のための検討	△運行便数等はないが、お得な切符などの販売、スマホ定期の導入などにより利便性を高めた。
	⑦別所線の維持・活性化に伴う事業	○定期的な安全対策の実施、ツアーの開催などを実施

※実施有無について：○現在も継続して実施中、△計画変更し他の手法により実施、×実施していない。

表 2-3 事業の実施状況 (2)

事業・施策	事業・施策の内容	実施状況（実施の有無）
(6) 都市間連携の強化	①上田-松本都市間バスの運行	○上田-松本間直行バスを運行、継続
	②他都市と連絡している路線の運行見直し	○上田草津線の新設や中仙道線のダイヤ・ルート変更等を実施。ただし、佐久上田線は、事業者からの申し入れを受け廃止
(7) 利用者への支援	①「上田市運賃低減バス」の継続	○継続、実施中
	②乗り継ぎ料金制度の導入・継続	○真田自治センター入口、丸子駅での乗り継ぎ割引制度を継続、実施中
(8) 観光客への配慮	①観光客に対応できる乗務員の育成	○タクシー事業者により実施中
	②観光客が利用しやすい停留所の改良	○乗換案内版の設置やフリーペーパーに情報を掲載
(9) 利用促進ソフト施策の強化	①わかりやすい時刻表と路線図の提供	○毎年、時刻表・路線図を全戸配布
	②モビリティマネジメントの実施	○夏休みキッズバス事業の実施、中学三年生に向けた啓発チラシの配布、首都圏向けのPRチラシの配布などを実施
	③バス待ち環境の改善・向上 (バスロケーションシステムの導入等)	○TicketQR アプリにおいて導入
	④運転免許自主返納支援	○運転免許自主返納促進事業によりタクシー利用補助券交付を実施中 ○利用状況を踏まえ、利用方法の見直しを実施

※実施有無について：○現在も継続して実施中、△計画変更し他の手法により実施、×実施していない。

③ 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が、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が、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。

(5) 第二次上田市環境基本計画

第二次上田市環境基本計画は、「上田市環境基本条例」により示された基本理念を実現するため、上田市における環境の保全及び創造に関する目標や施策の大綱、配慮指針を示す、環境保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本となる環境分野の最上位計画です。

第二次上田市環境基本計画では、「光・緑・人が輝く自然環境共生都市 うえだ」を環境ビジョンとして描き、そのビジョンの実現と上田市環境基本条例の基本方針と国の環境基本計画を踏まえ、5つの施策大綱を設定しています。公共交通に関わる環境施策として「自動車による大気汚染や騒音・振動の防止」が設定されています。

【公共交通に関わる方針：「自動車による大気汚染や騒音・振動の防止」】

基本方針：きれいな空気とやさしい音空間の保全

自動車走行に伴う大気汚染や、騒音・振動に関する対策を継続的に進めるとともに、一般家庭での野焼きを制限し、事業所等からの大気汚染や騒音・振動を防止することにより、さわやかな空気と静かな暮らしを確保します。

環境施策：自動車による大気汚染や騒音・振動の防止「公共交通の利用促進」

- ・在来鉄道等の公共交通機関の利用を、関係団体との連携を図りながら促進します。
- ・既存のパークアンドライド駐車場や、市営駐車場の利用促進を図ります。
- ・「上田市地域公共交通網形成計画」に則り、生活バス路線等を維持し、公共交通の利便性を確保します。
- ・市内循環バス（オレンジバス）やデマンド交通、住民主導の乗合タクシー等、各種事業の活性化を図り、啓発活動により利用促進を図ります。

(6) 第3次上田地域定住自立圏共生ビジョン

生活圏を同じくする市町村が協力して、広域連携をさらに充実させるため、上田市が中心市となり、周辺の6市町村と連携し、平成24年度から上田地域定住自立圏の取組を開始しました。上田地域定住自立圏ビジョンは、圏域の目指すべき将来像を掲げ、その将来像に向けて取り組む内容を示したものです。

第3次上田地域定住自立圏共生ビジョンでは、将来像として「将来にわたり安心して暮らし続けられる圏域」と「活力の創出による自立した魅力溢れる圏域」の2つを掲げ、圏域の人口減少及び高齢化の進行の抑制を目指しています。公共交通に関わる政策として「圏域の公共交通の維持・活性化」への取組が設定されています。

【公共交通に関わる取組：「将来にわたり持続可能な公共交通体系の確保・維持に向けた取組」】

事業名：地域公共交通の利用率・利便性向上事業

運賃低減バス運行事業を上田市と青木村を結ぶ「青木線」において推進する。また、圏域全体の公共交通の維持・確保にむけて連携会議を開き、課題解決のための検討を行う。

事業名：上田草津線運行事業

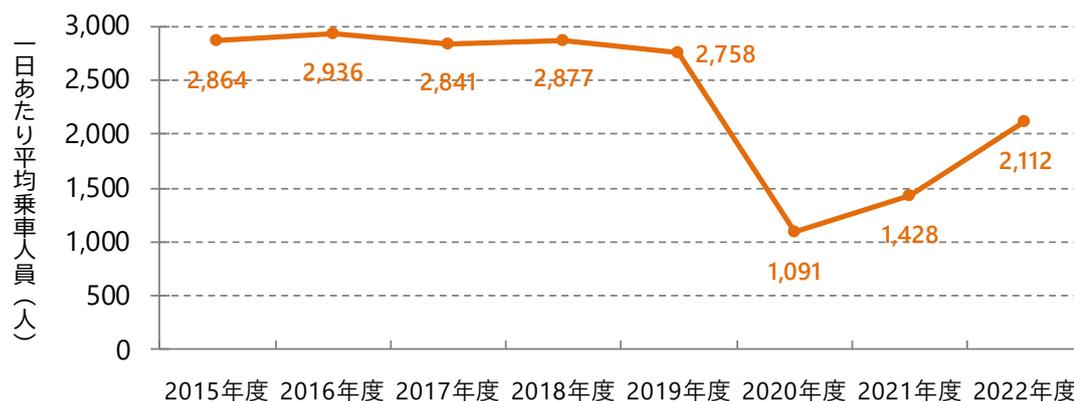
上田市・孺恋村・草津町を結ぶ路線バス「上田草津線（特急湯畑号）」の啓発や利用促進イベントを実施し、利用者数向上を支援する。

3 地域公共交通の現状

3.1 鉄道の利用状況

① 北陸新幹線

上田駅における北陸新幹線の一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。



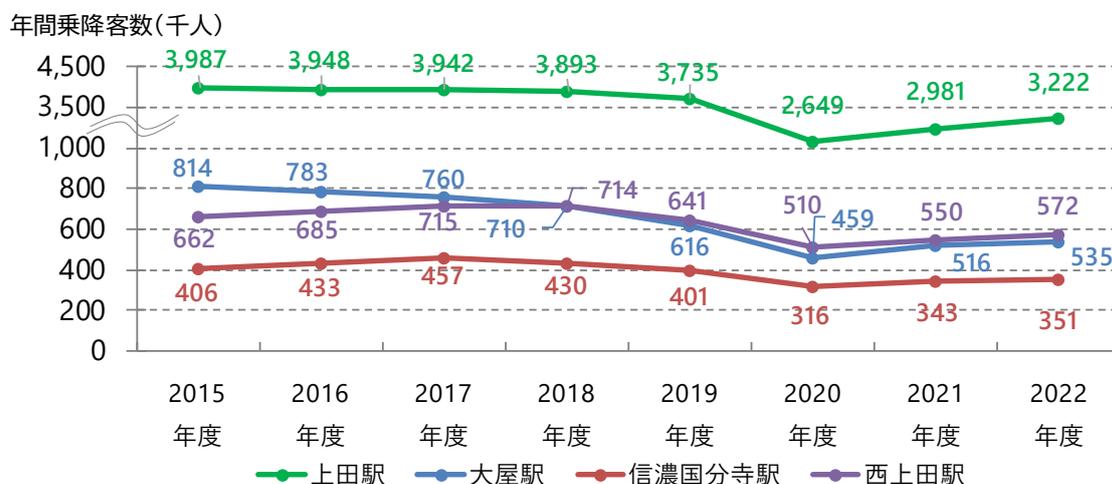
出典：東日本旅客鉄道(株)

図 3-1 北陸新幹線 上田駅の一日あたり平均乗車人員推移

② しなの鉄道

市内で乗降客数の最も多い上田駅では、年間4,000千人前後で推移しており、市内の乗降客数のほとんどを占めています。2020年度は2,649千人(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 3-2 しなの鉄道 上田市内各駅の年間乗降客数推移

③ 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。

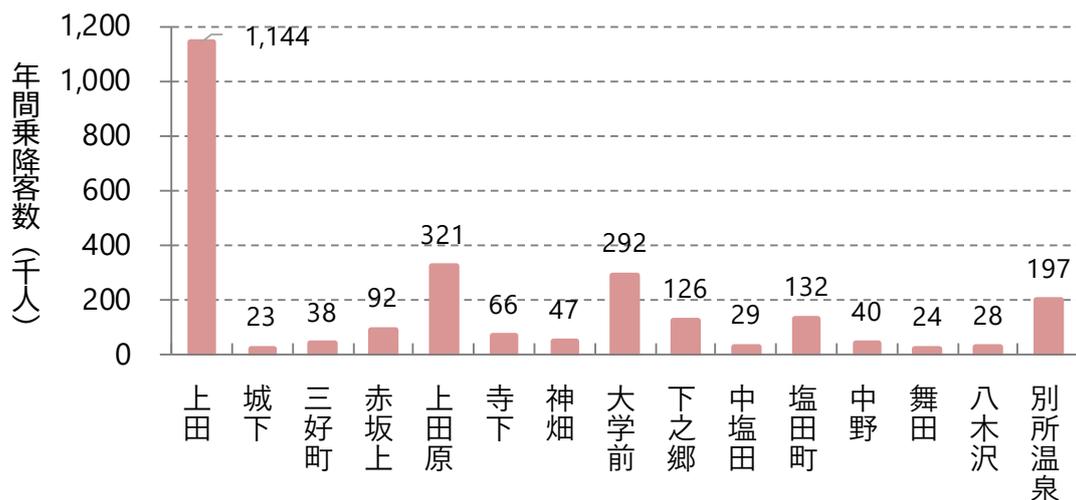
年間乗車客数(千人)



出典：上田電鉄(株)

図 3-3 上田電鉄別所線 年間乗車客数推移

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：長野県「長野県統計書（平成30年（2018年）」）

図 3-4 別所線 各駅の乗降客数（2018年）

3.2 バスの利用状況

① 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。



出典：上田市資料

図 3-5 年間輸送人員の推移

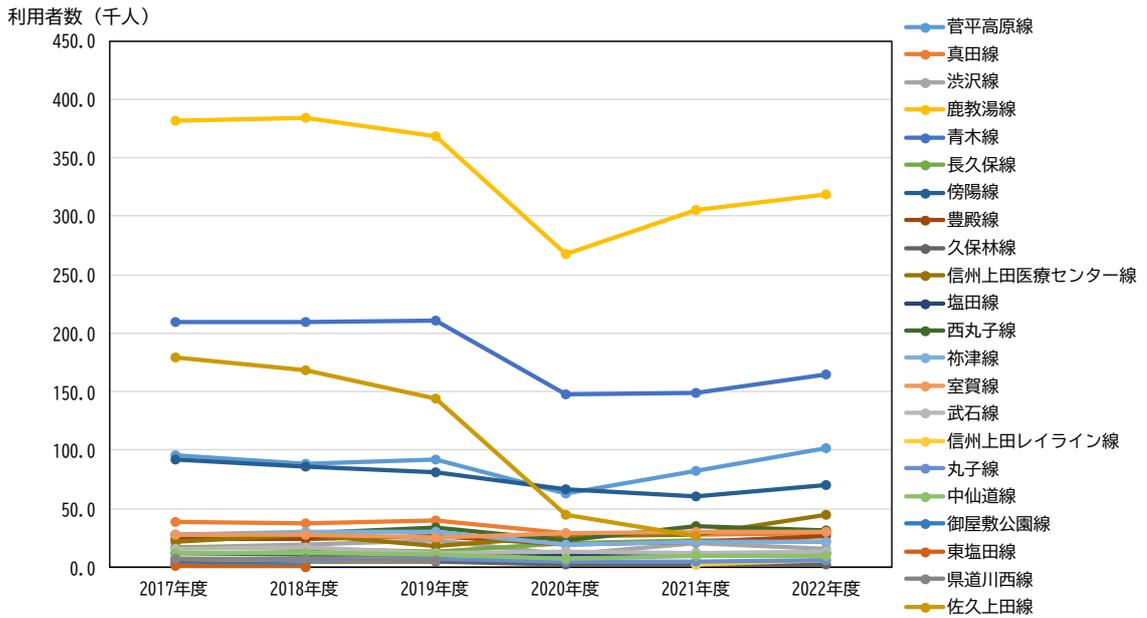
② 路線別利用者数

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。

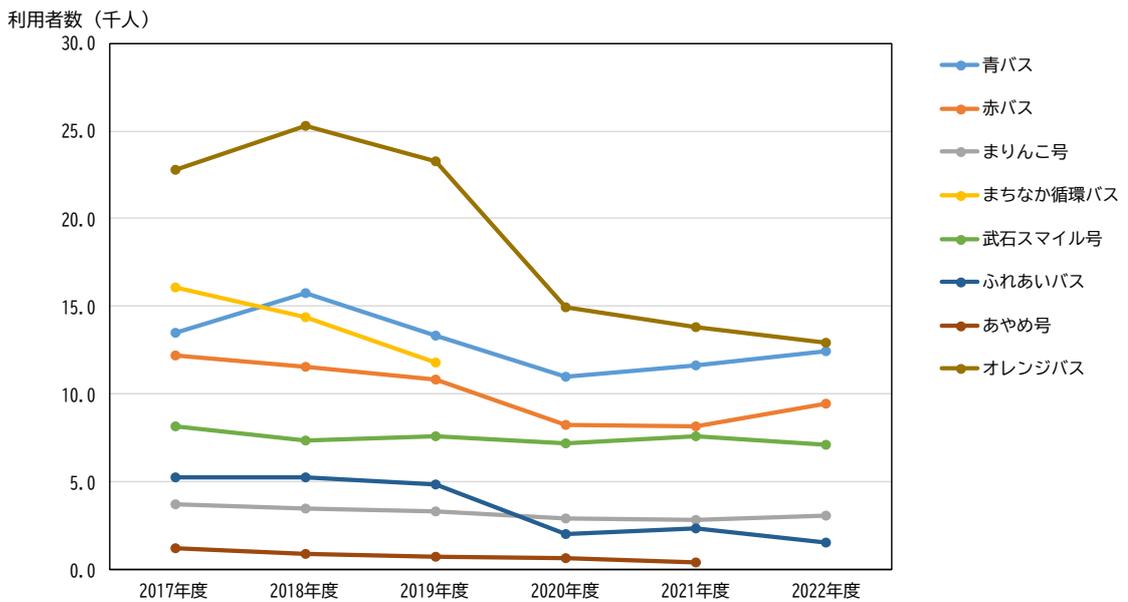
表 3-1 年間輸送人員の推移

種類	路線名	2017年度	2018年度	2019年度 (a)	2020年度	2021年度	2022年度 (b)	前年との 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%	
	渋沢線	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
	傍湯線	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	-	



出典：上田市資料

図 3-6 路線バス利用者数の推移



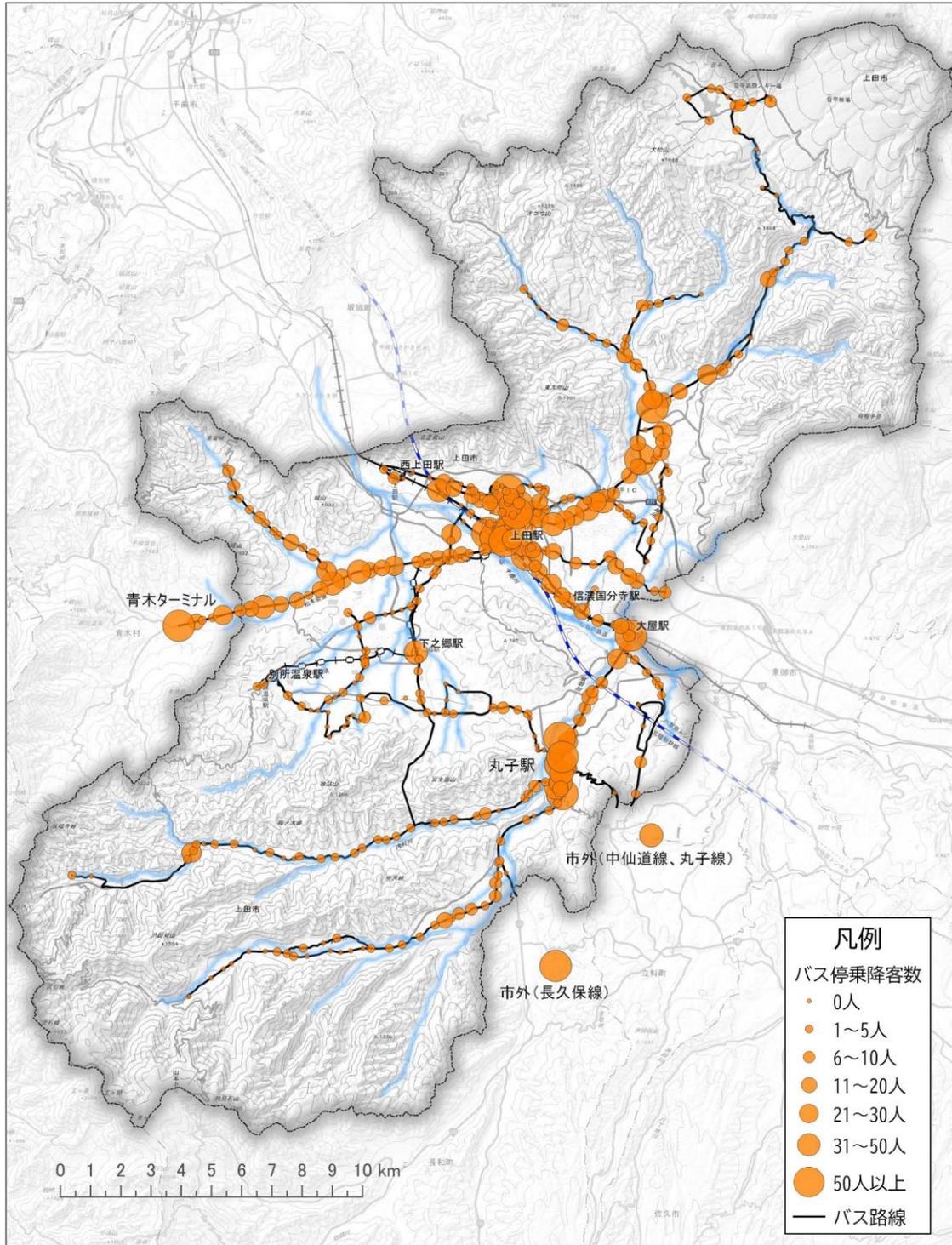
出典：上田市資料

図 3-7 その他路線の利用者数の推移

③ 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。

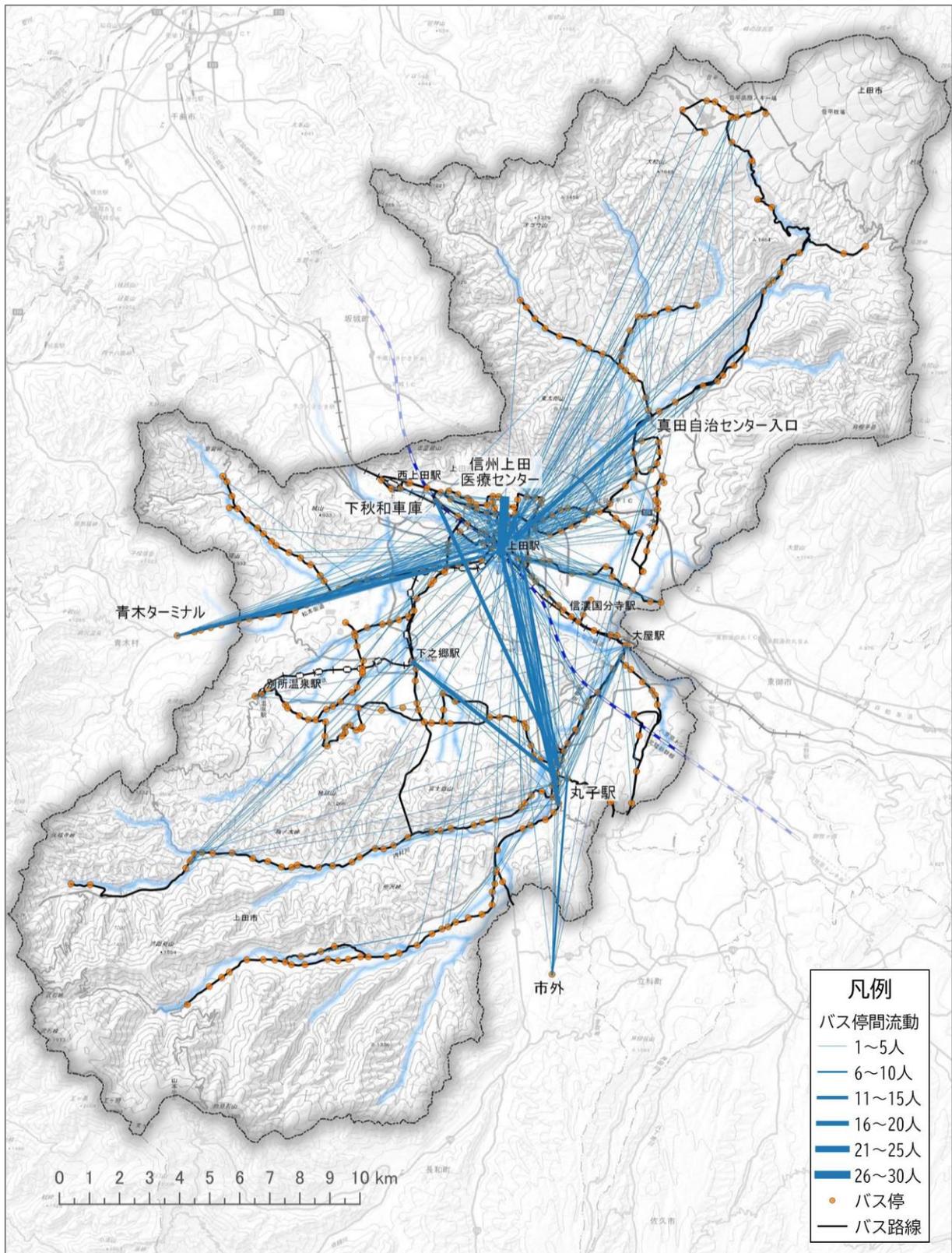


資料：2021年11・12月バス実態調査結果より

図 3-8 バス停別乗降客数

④ 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 3-9 バス利用者流動（乗降バス停）

4 市民・関係者意識の把握

4.1 住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査概要

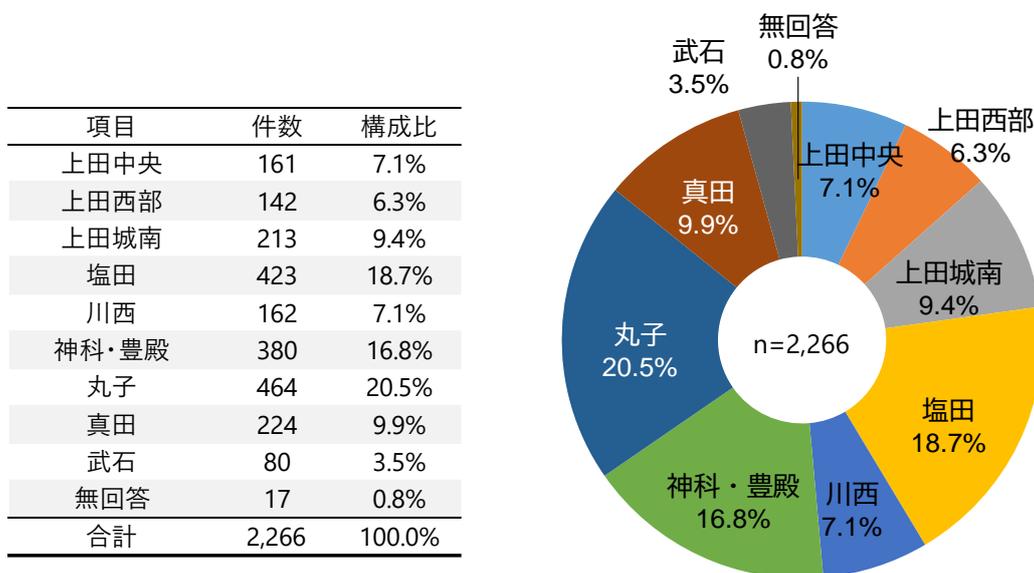
① 調査期間、配布・回収方法

- ・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%



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

(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、運転免許返納の意向では、「将来自動的に返納したい」が最多で 52.5%、「何歳になっても返納するつもりはない」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%で最も高く、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。それから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。

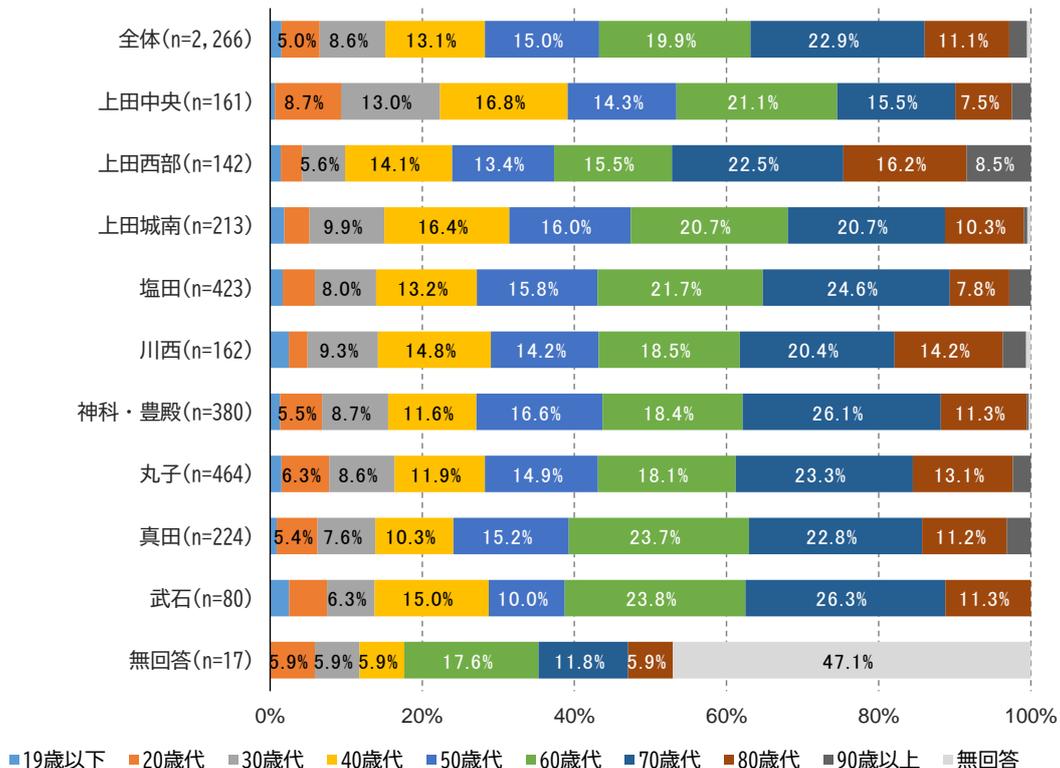


図 4-2 年齢 (居住地別)

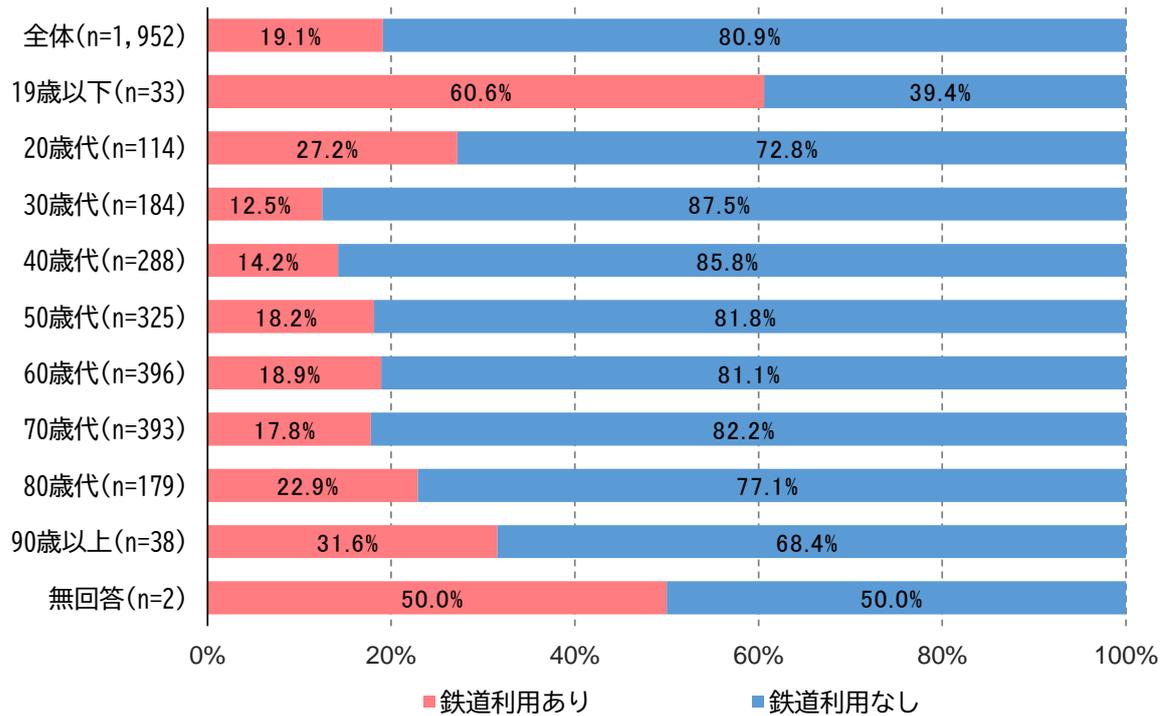


図 4-3 鉄道の利用状況（月1回以上の利用有無）（年齢別）

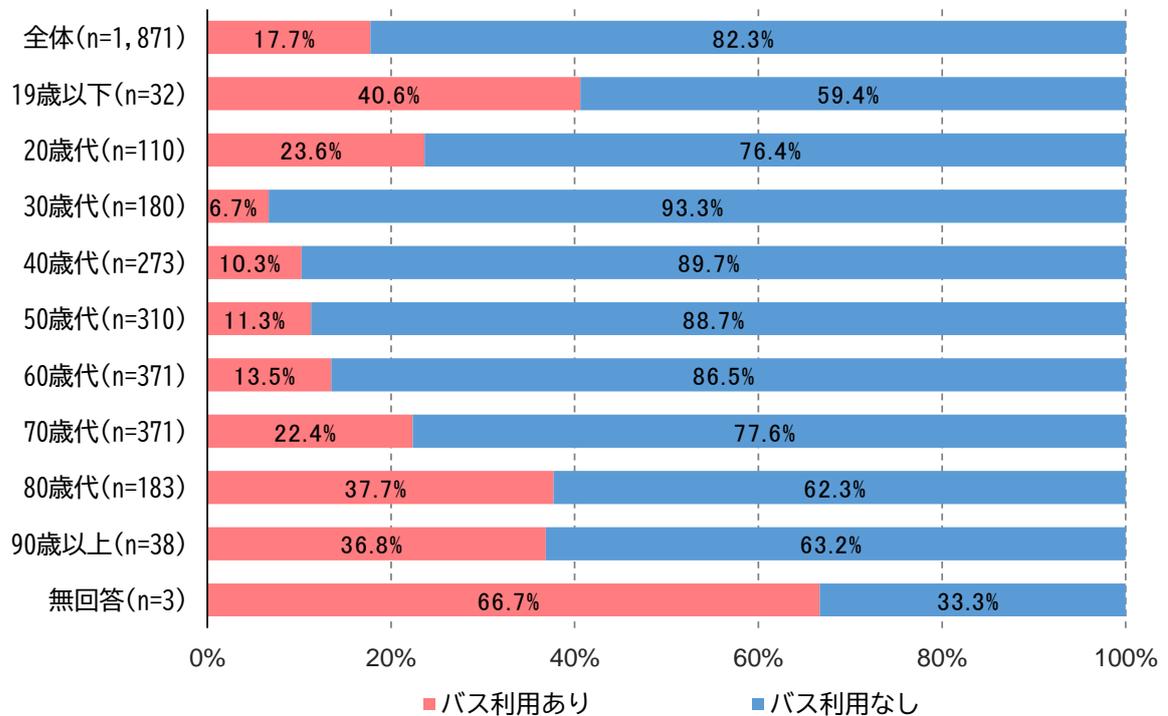


図 4-4 バスの利用状況（月1回以上の利用有無）（年齢別）

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。

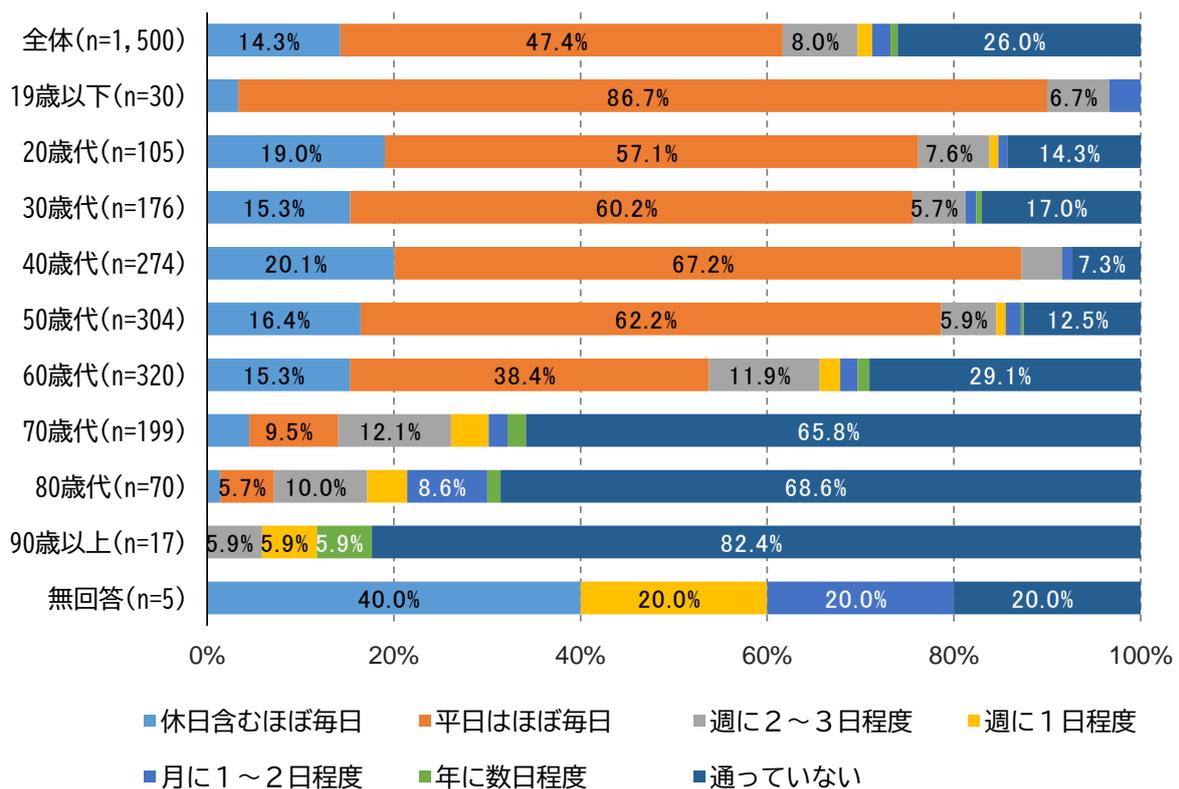
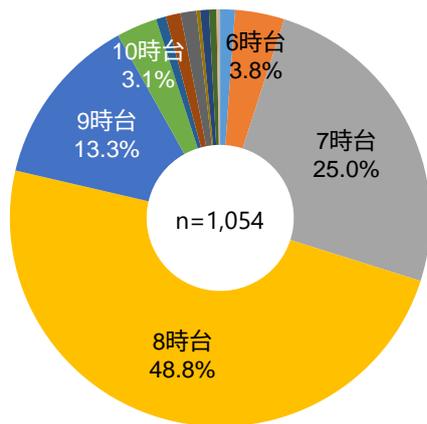


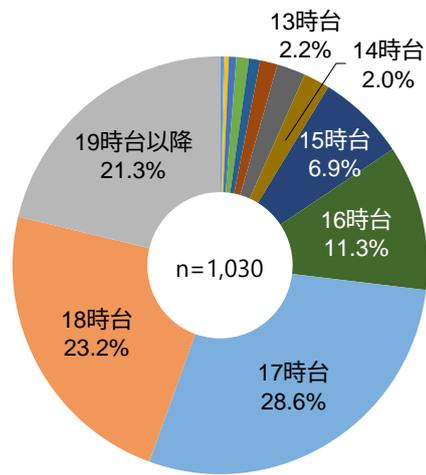
図 4-5 通勤・通学の頻度（年齢別）

- 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



※2%未満のラベルは非表示

図 4-6 目的地への到着時間帯



※2%未満のラベルは非表示

図 4-7 目的地からの出発時間帯

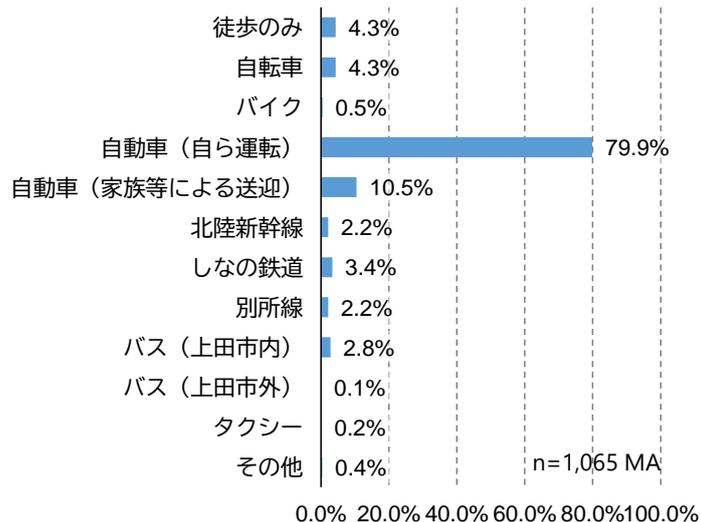


図 4-8 行きの交通手段（複数回答）

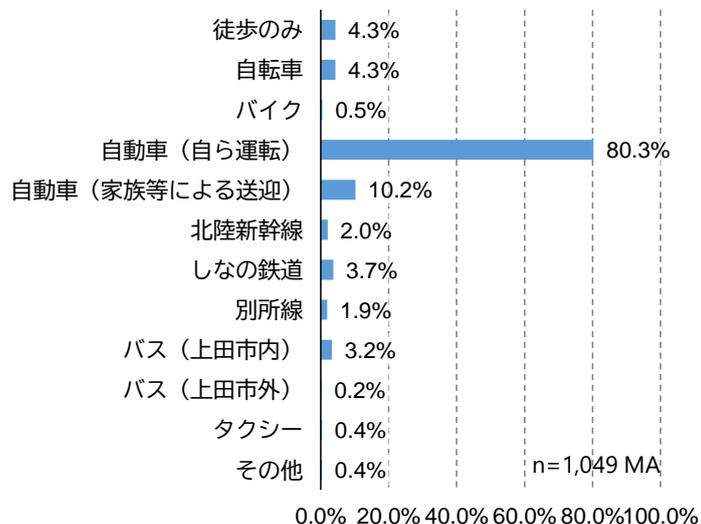


図 4-9 帰りの交通手段（複数回答）

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。

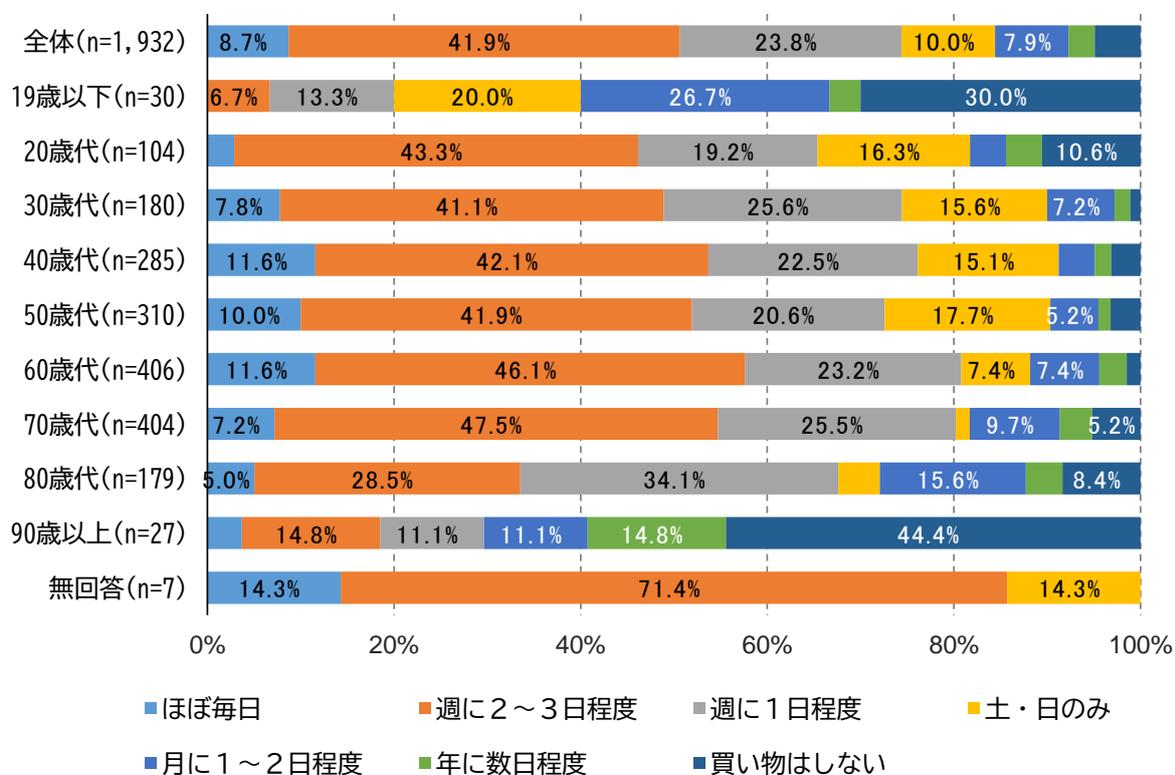
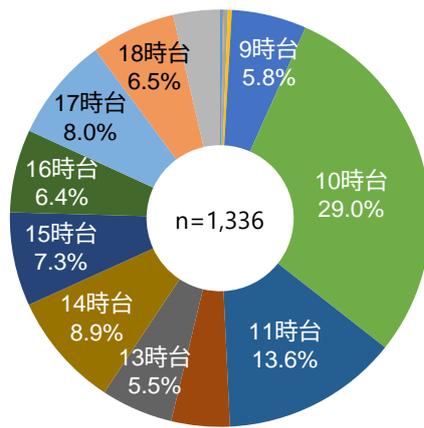
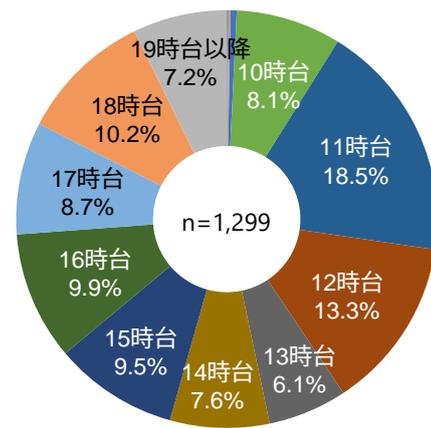


図 4-10 買い物の頻度（年齢別）

- 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



※5%未満のラベルは非表示

図 4-1 1 目的地への到着時間帯

図 4-1 2 目的地からの出発時間帯

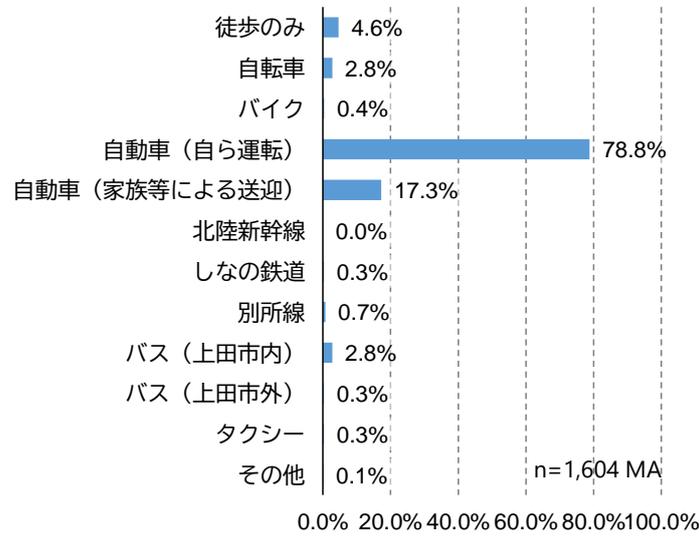


図 4-1 3 行きの交通手段（複数回答）

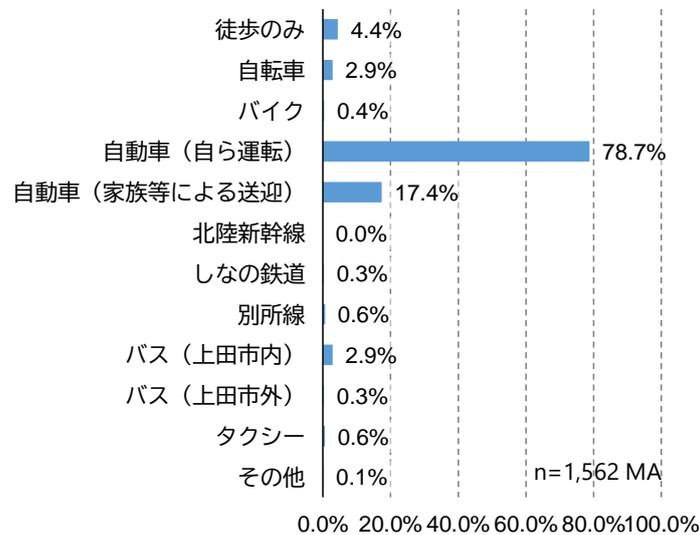


図 4-1 4 帰りの交通手段（複数回答）

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（上田市市内）」「タクシー」が続いています。

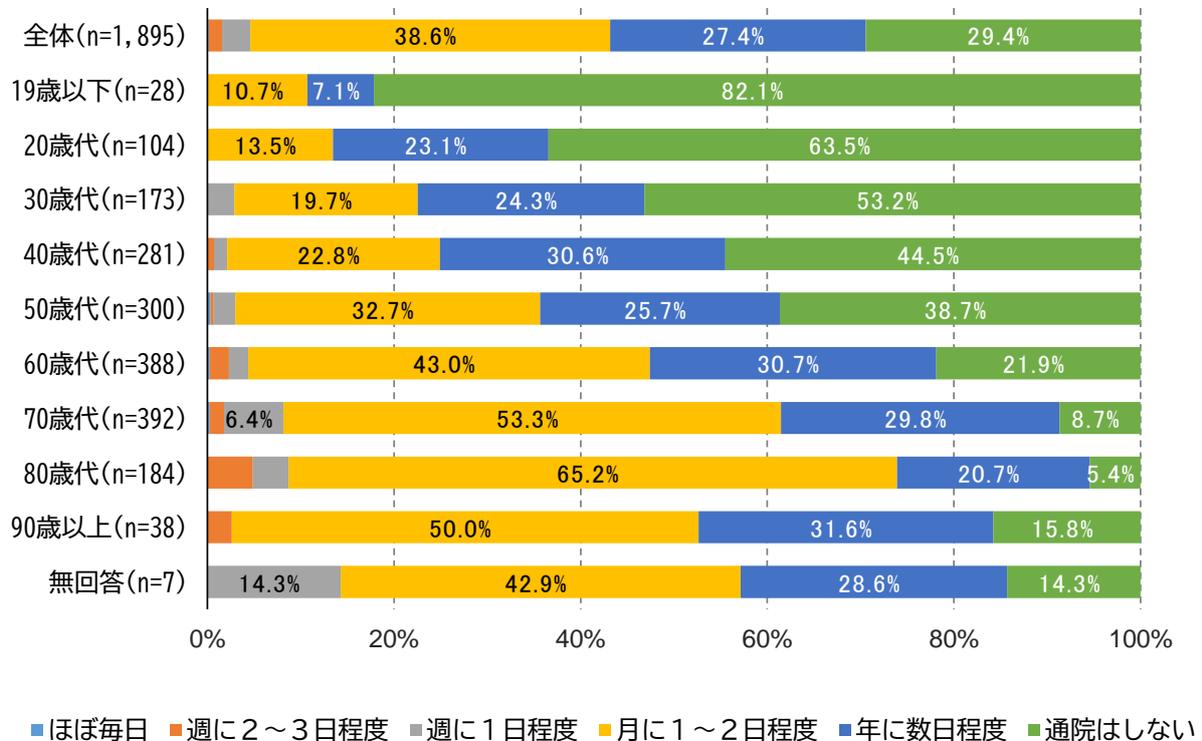
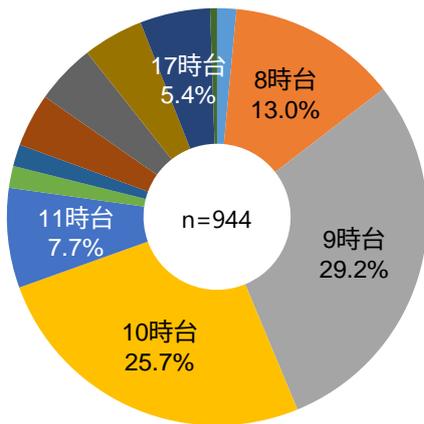
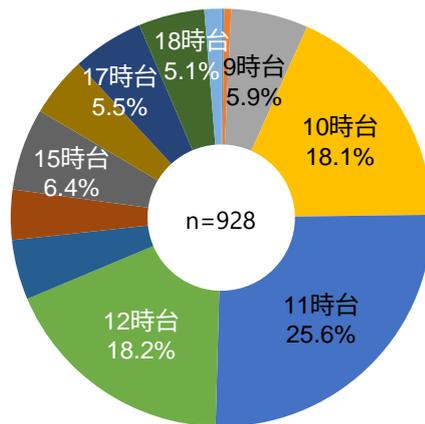


図 4-15 通院の頻度（年齢別）

- 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



※5%未満のラベルは非表示

図 4-16 目的地への到着時間帯

図 4-17 目的地からの出発時間帯

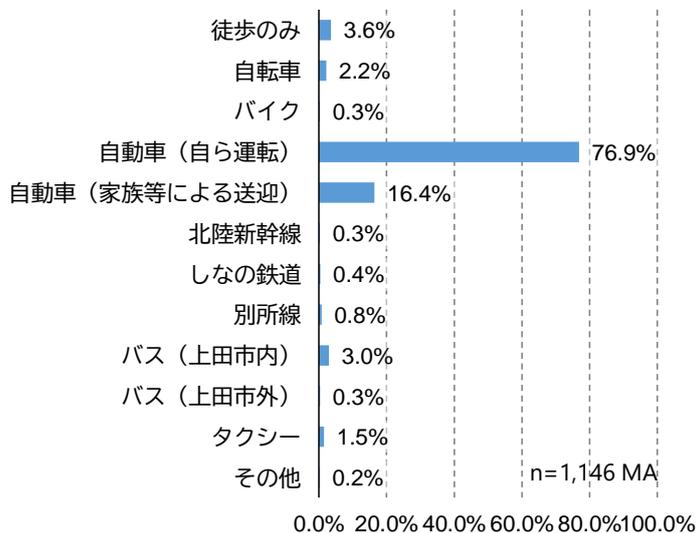


図 4-18 行きの交通手段（複数回答）

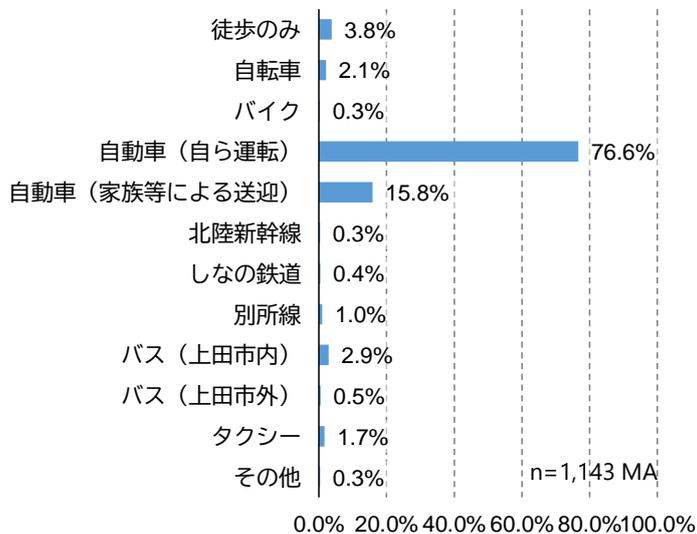


図 4-19 帰りの交通手段（複数回答）

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。

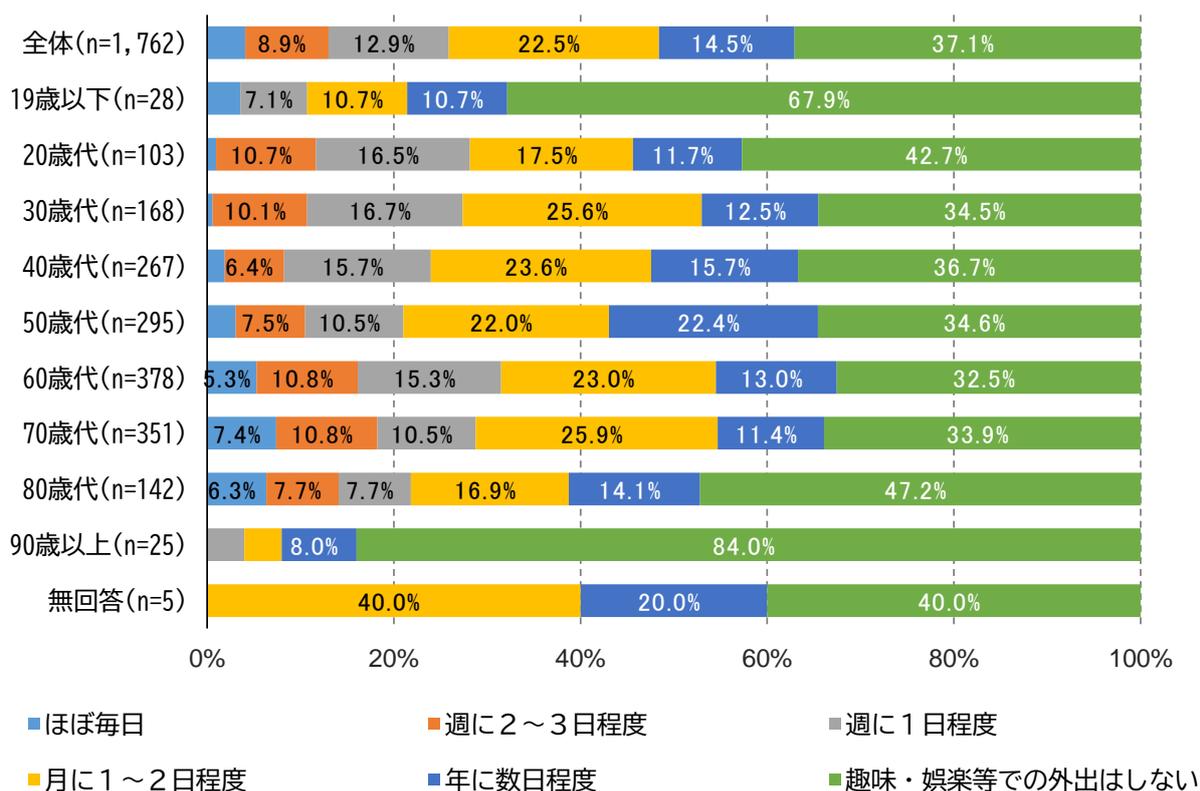
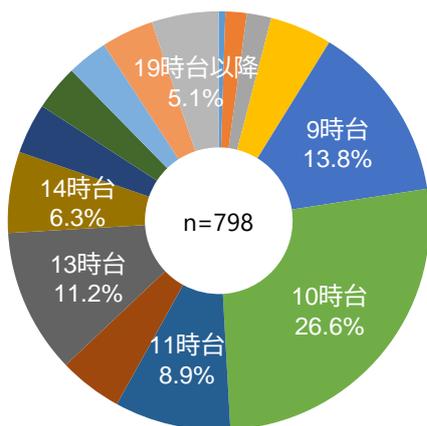
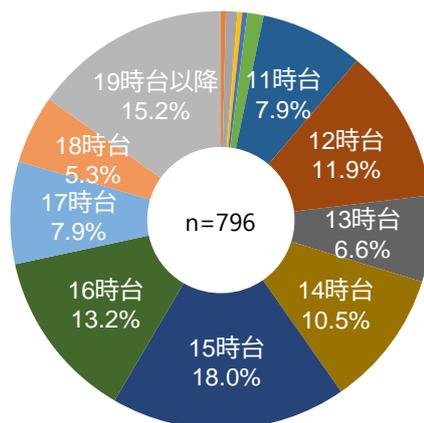


図 4-20 趣味・娯楽の頻度（年齢別）

- 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



※5%未満のラベルは非表示

図 4-2 1 目的地への到着時間帯

図 4-2 2 目的地からの出発時間帯

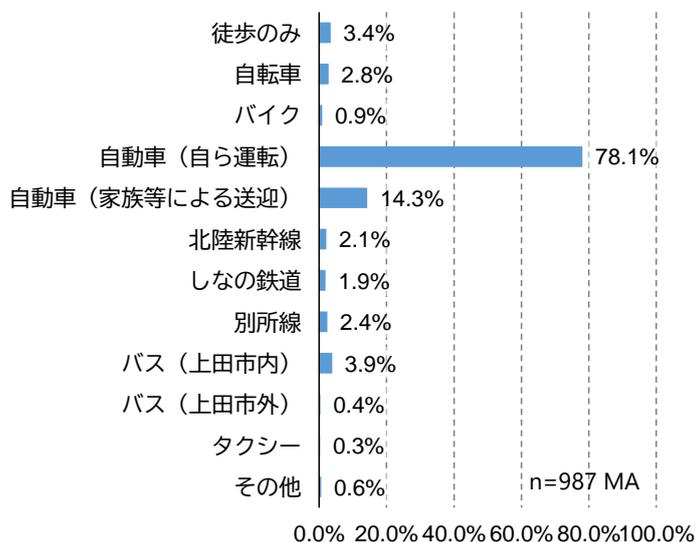


図 4-2 3 行きの交通手段 (複数回答)

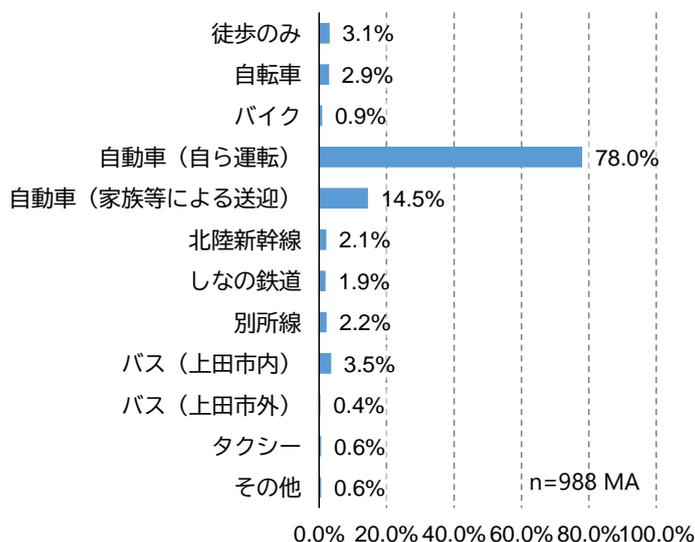


図 4-2 4 帰りの交通手段 (複数回答)

③ バスを利用する理由・利用しない理由

■ バスを利用する理由は、「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。

■ バス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。

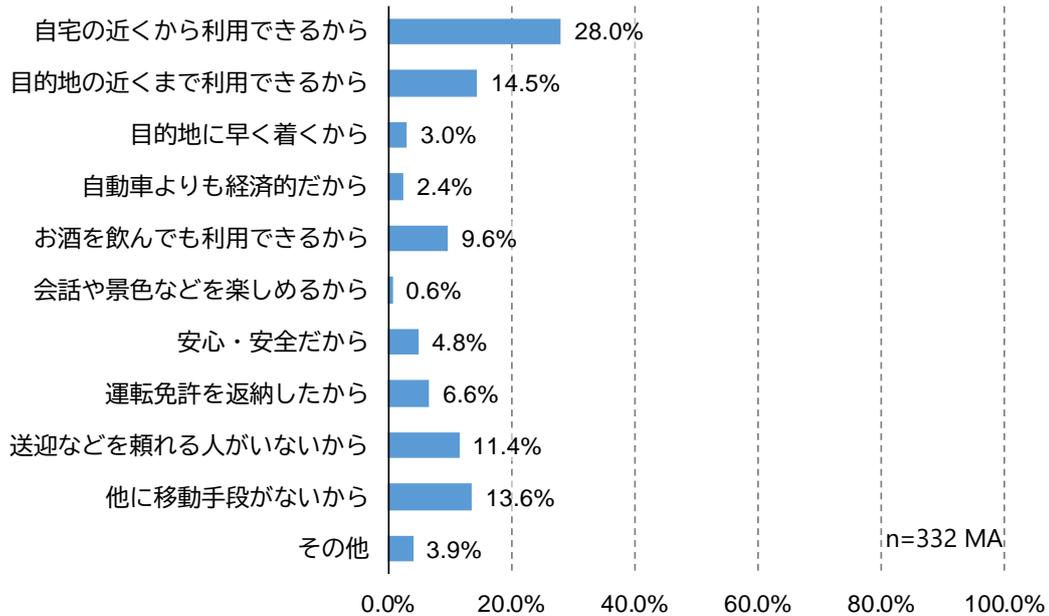


図 4-25 バスを利用する理由（複数回答2つまで）

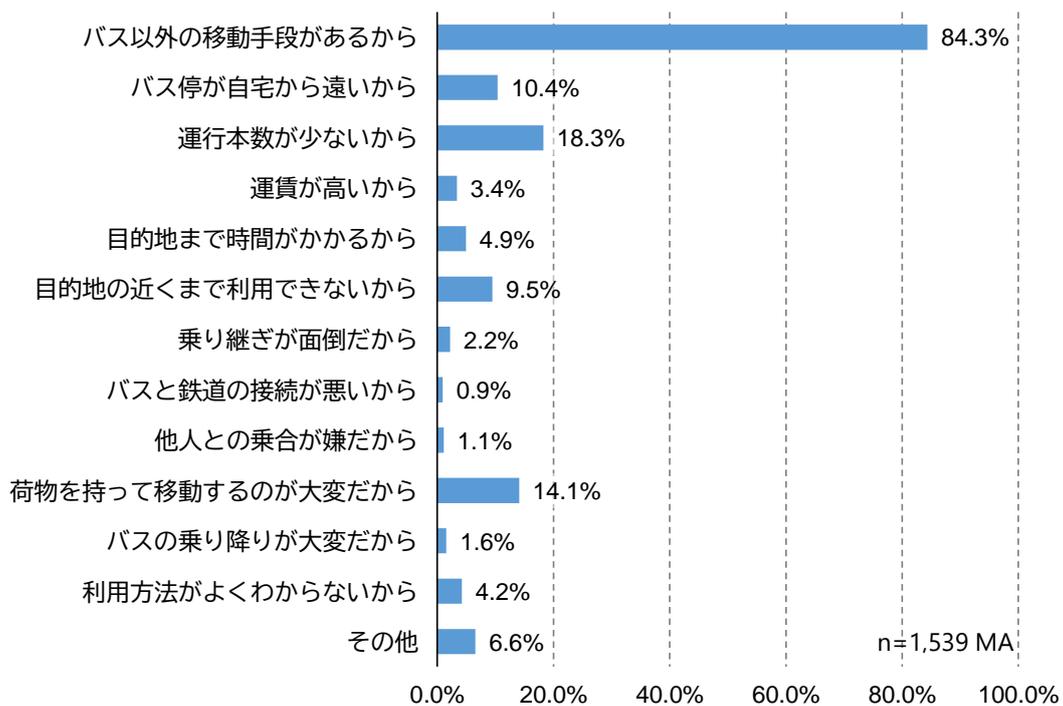


図 4-26 バスを利用しない理由（複数回答2つまで）

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。

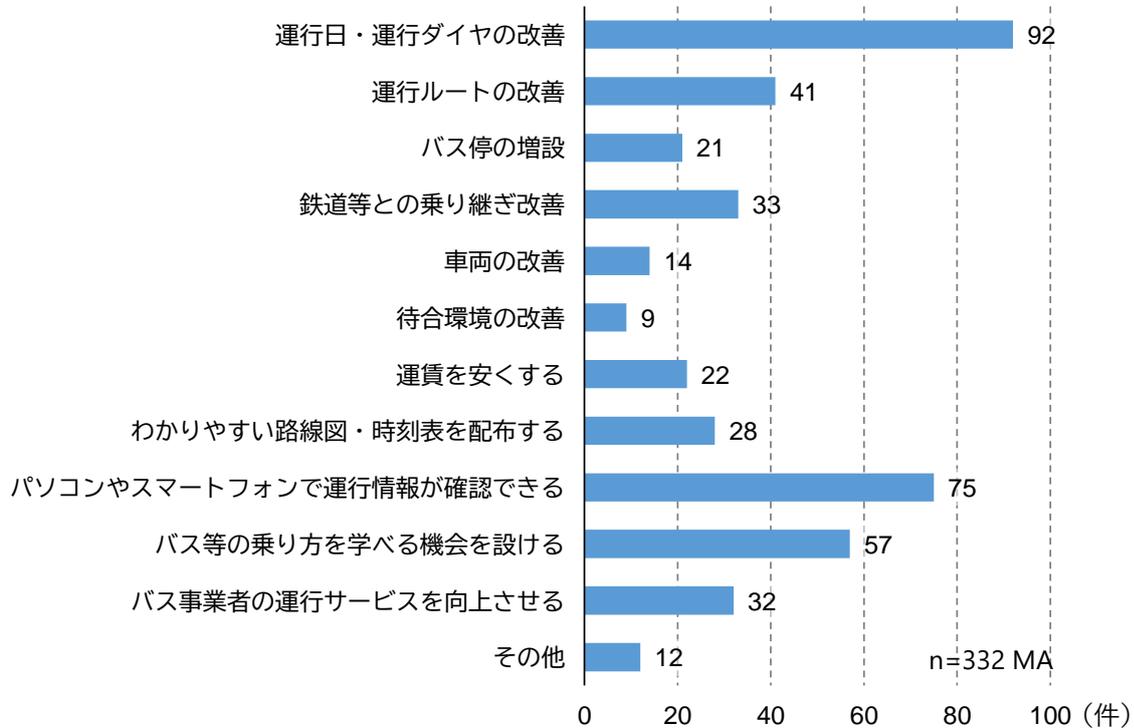


図 4-27 バスへの要望や利用促進アイデア（複数回答）

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。

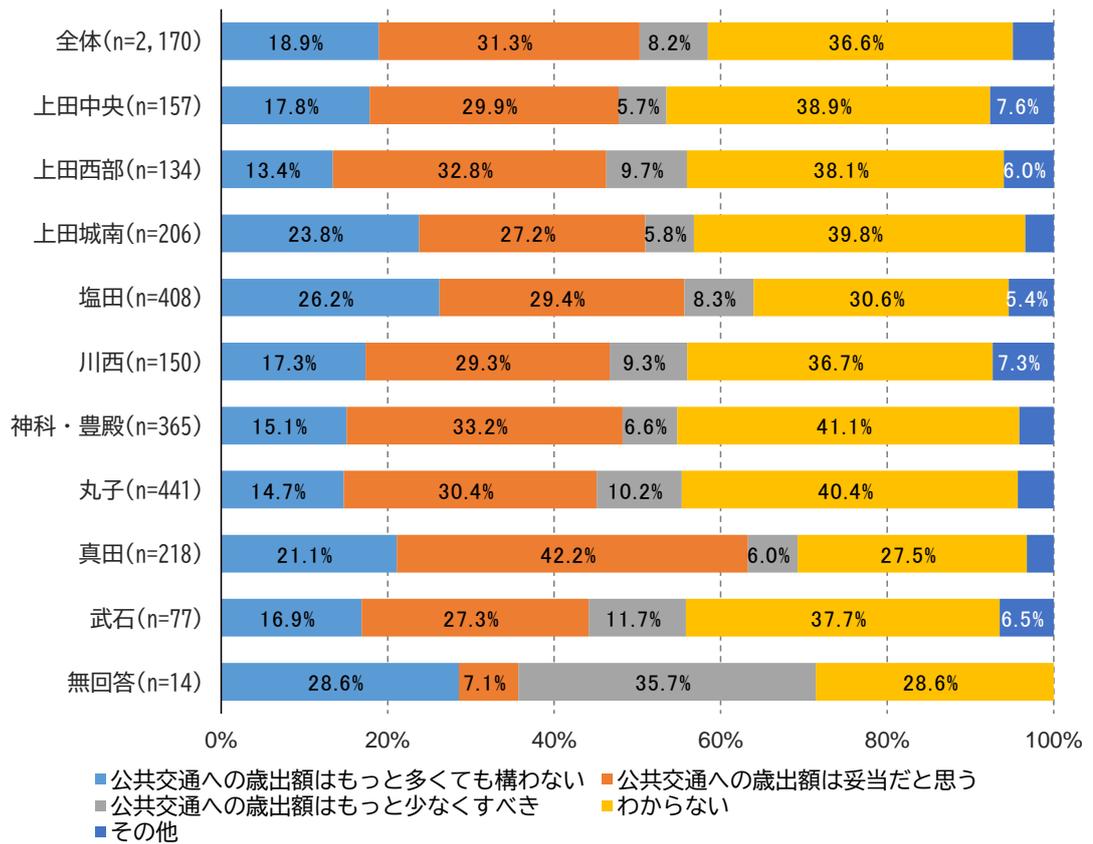


図 4-28 公共交通に対する歳出額についての考え（居住地別）

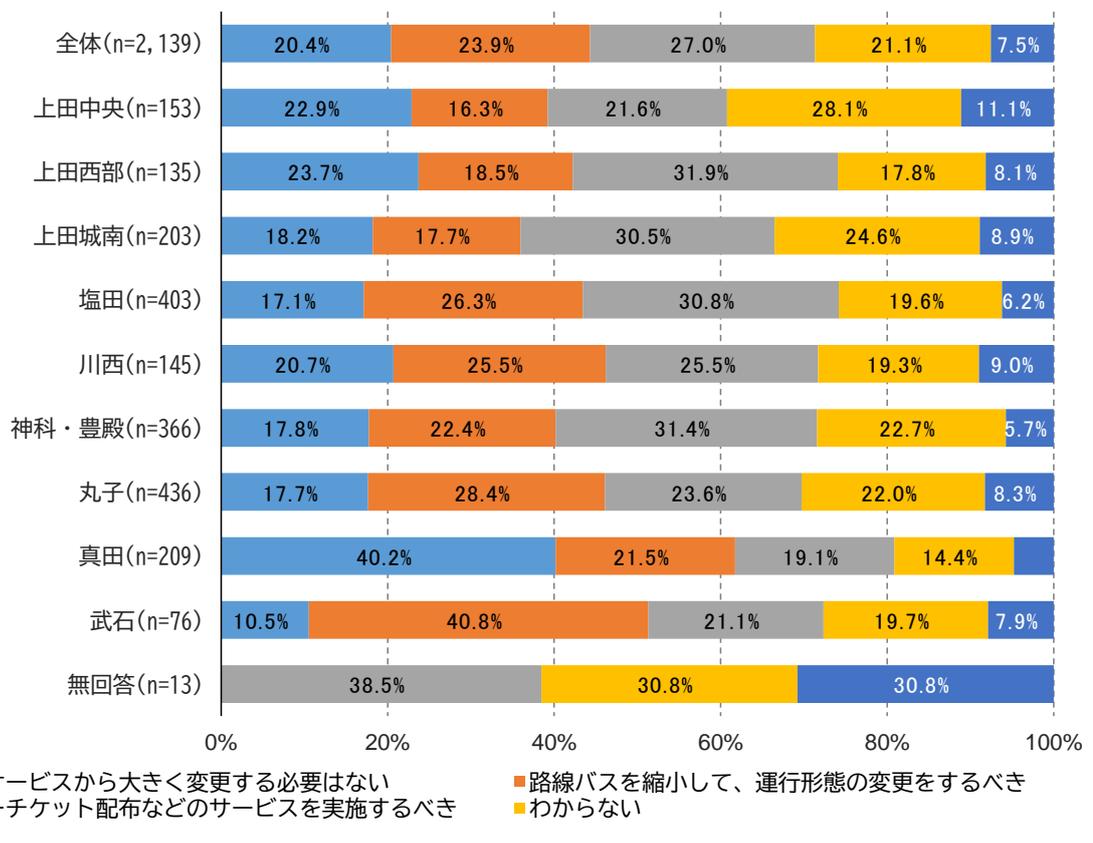


図 4-29 今後の公共交通のあり方についての考え（居住地別）

4.2 高校生アンケート調査

(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 4-1 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) 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。

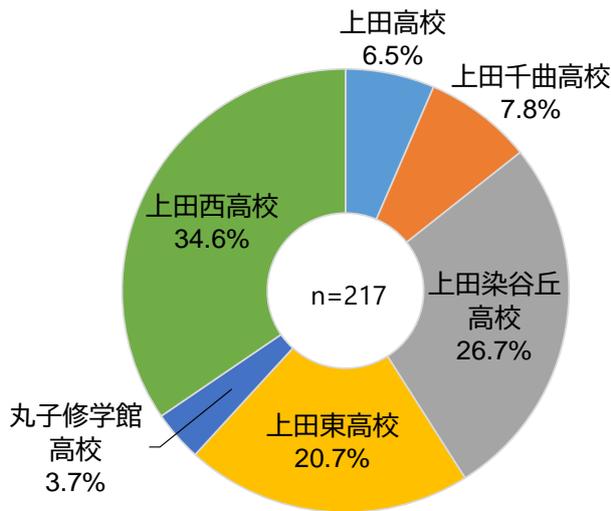


図 4-30 学校

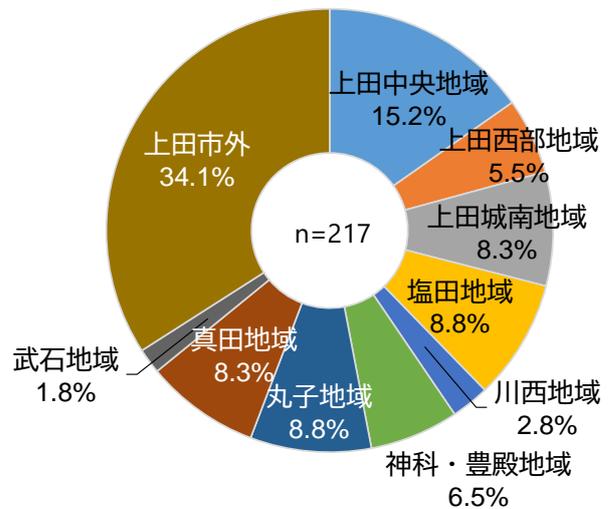


図 4-31 居住地

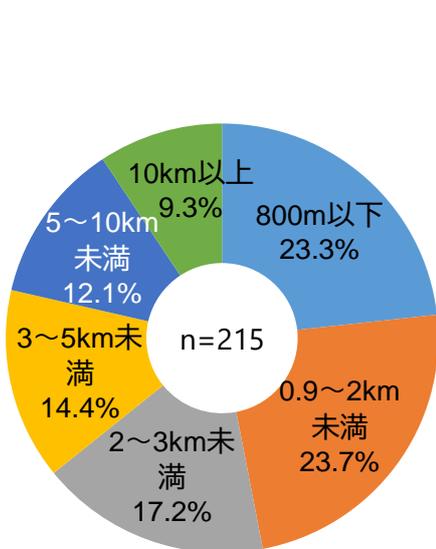


図 4-32 最寄り鉄道駅までの距離

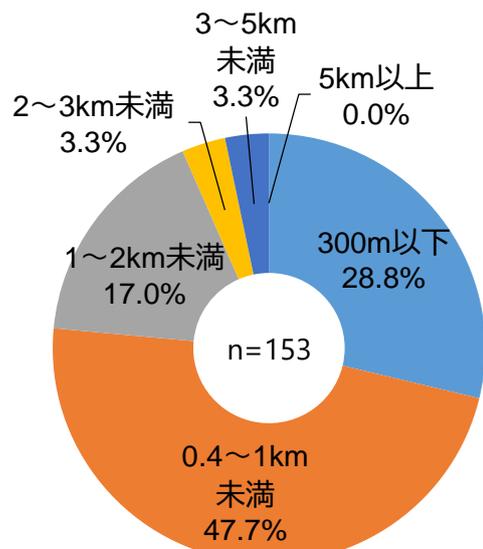


図 4-33 最寄りバス停までの距離

※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。

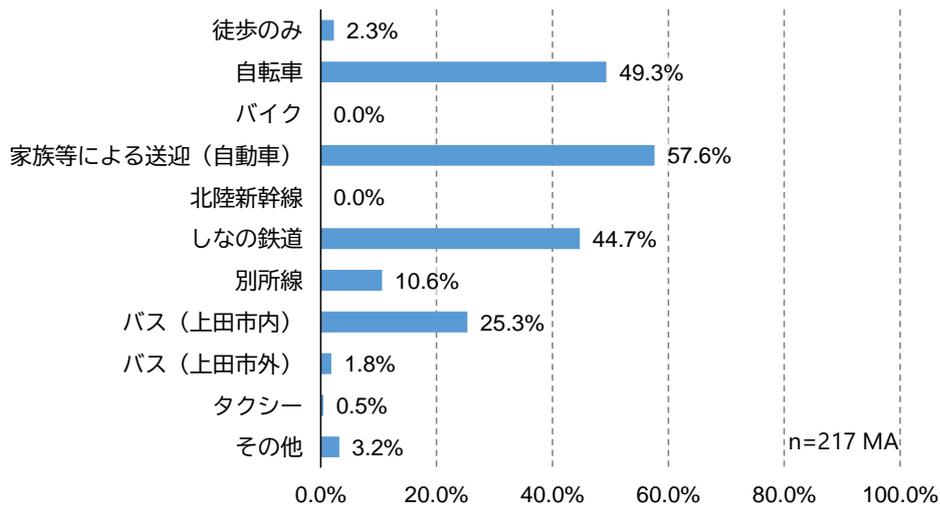


図 4-34 登校時の交通手段（複数回答）

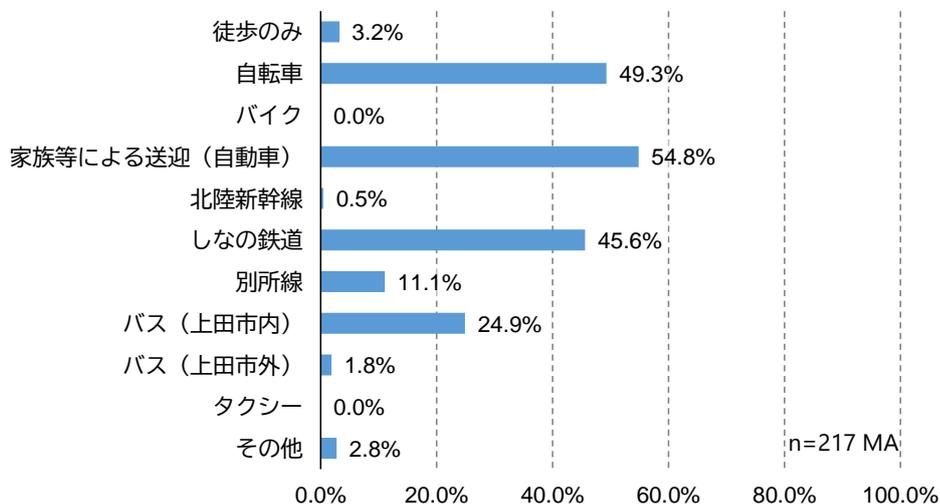


図 4-35 下校時の交通手段（複数回答）

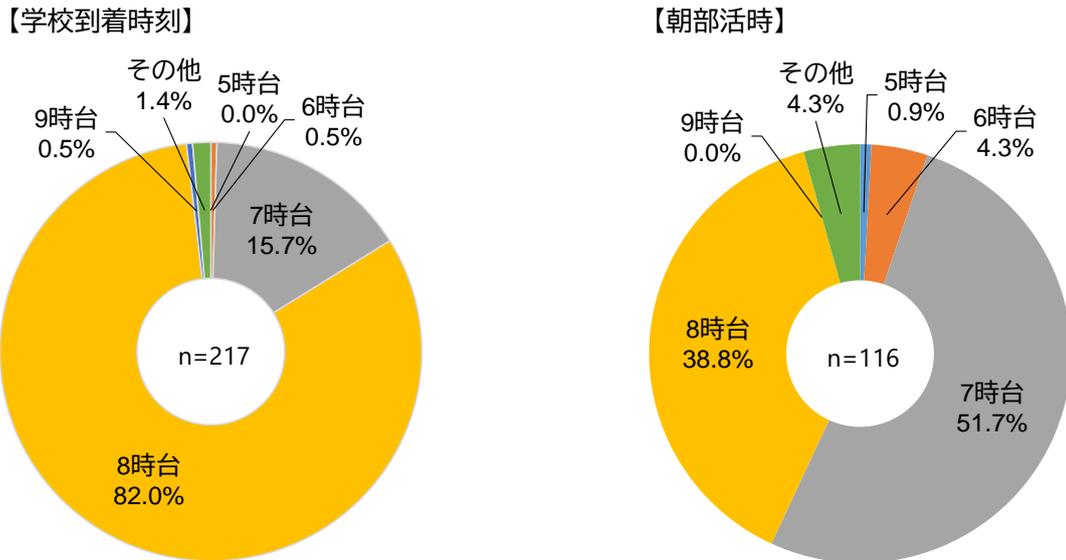


図 4-36 登校時刻

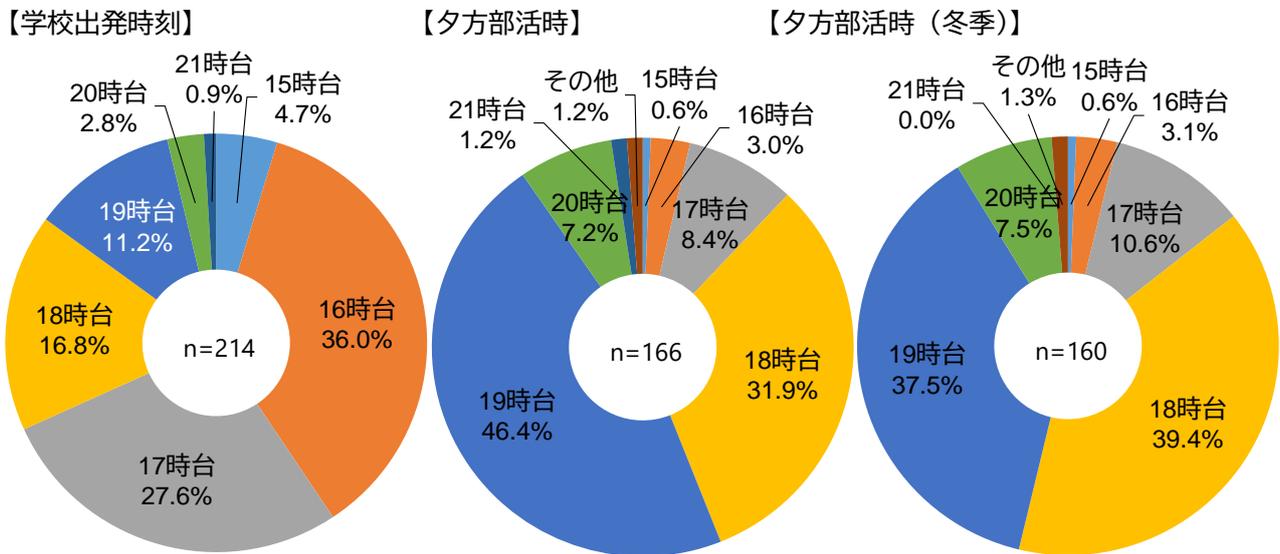


図 4-37 下校時刻

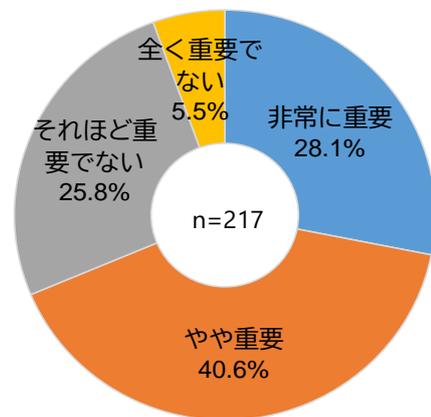
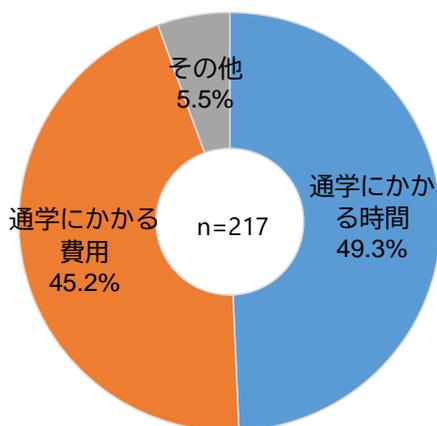


図 4-38 通学方法を検討する際に重視すること

図 4-39 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。

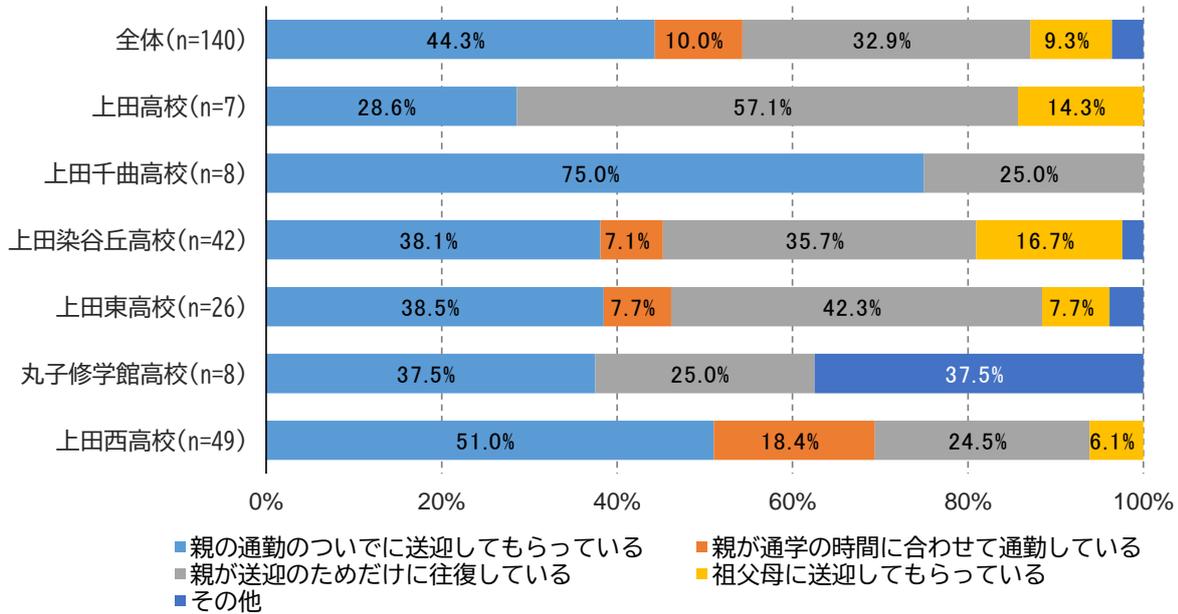


図 4-40 家族等による送迎方法（学校別）

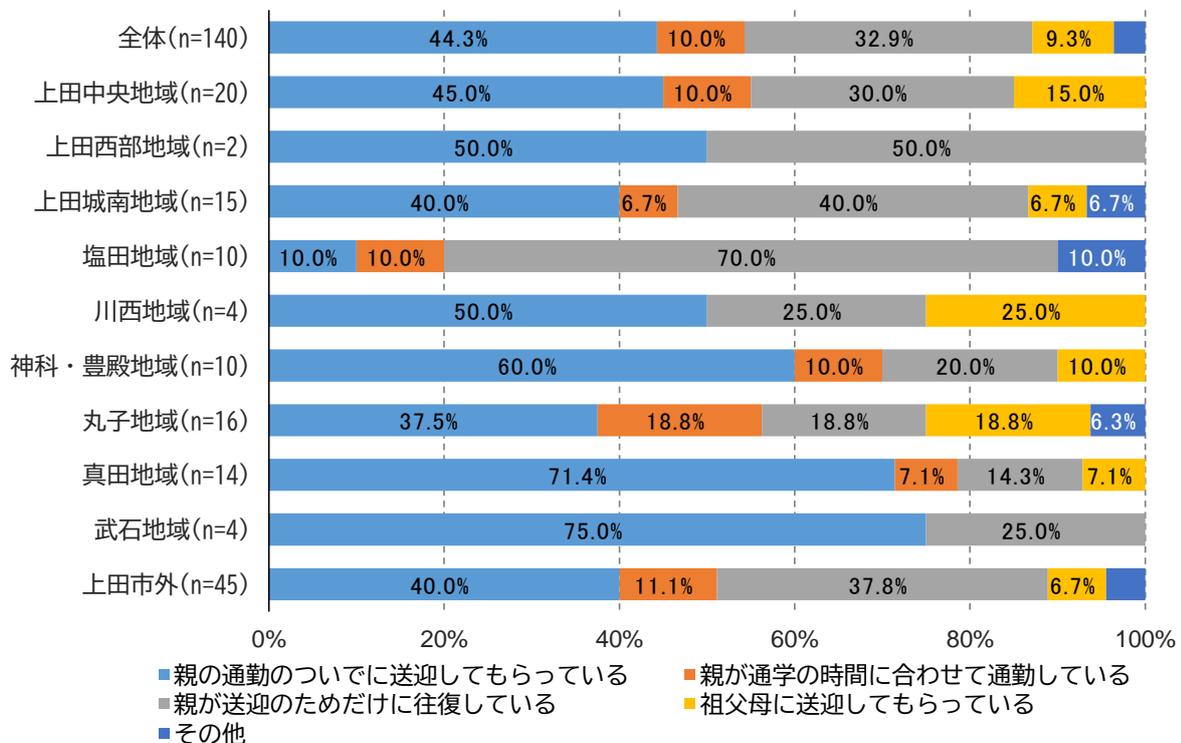


図 4-41 家族などによる送迎方法（居住地別）

④ 通学には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

■通学には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。

■通学には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。

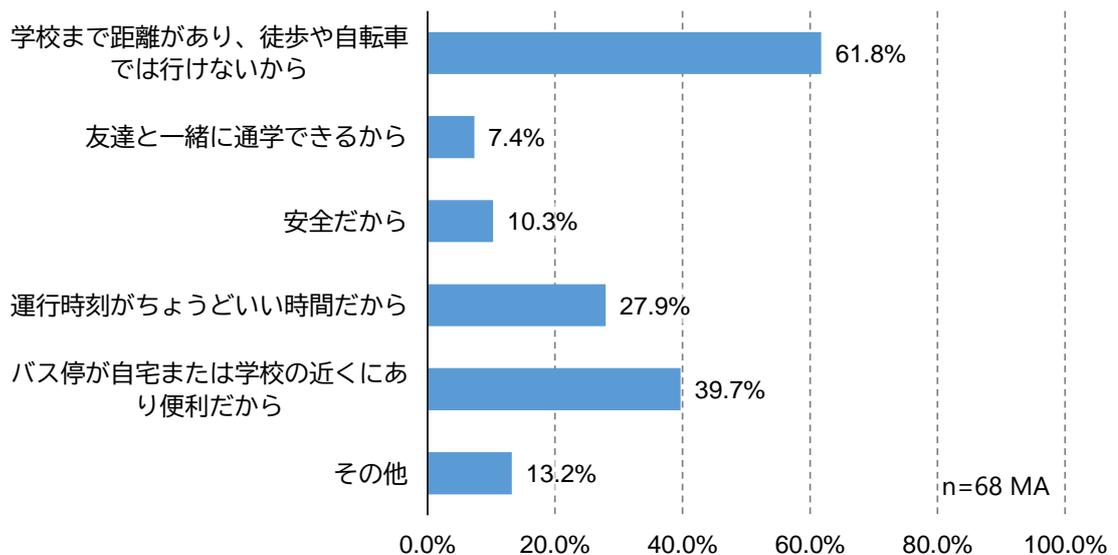


図 4-4 2 通学にはバスを利用する理由（複数回答 2 つまで）

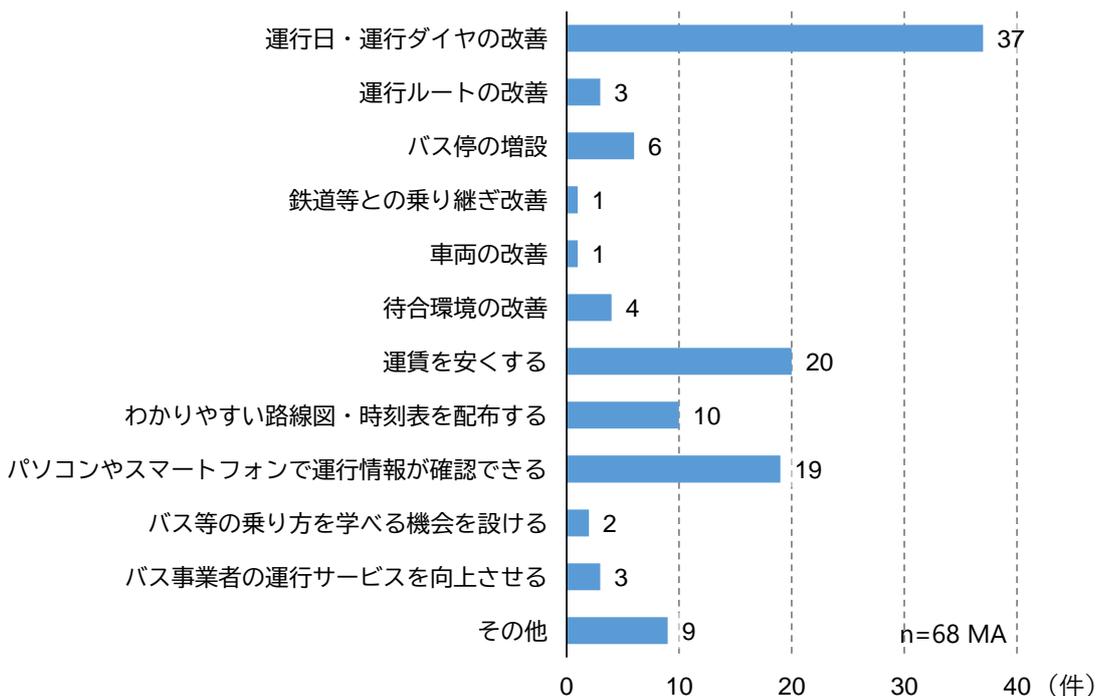


図 4-4 3 バスへの要望や利用促進アイデア（複数回答）

⑤ 通学にバスを利用するための条件・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「鉄道の方が便利なので、利用しない」がともに36.4%、「送迎の方が楽なので、利用しない」が18.2%となっています。

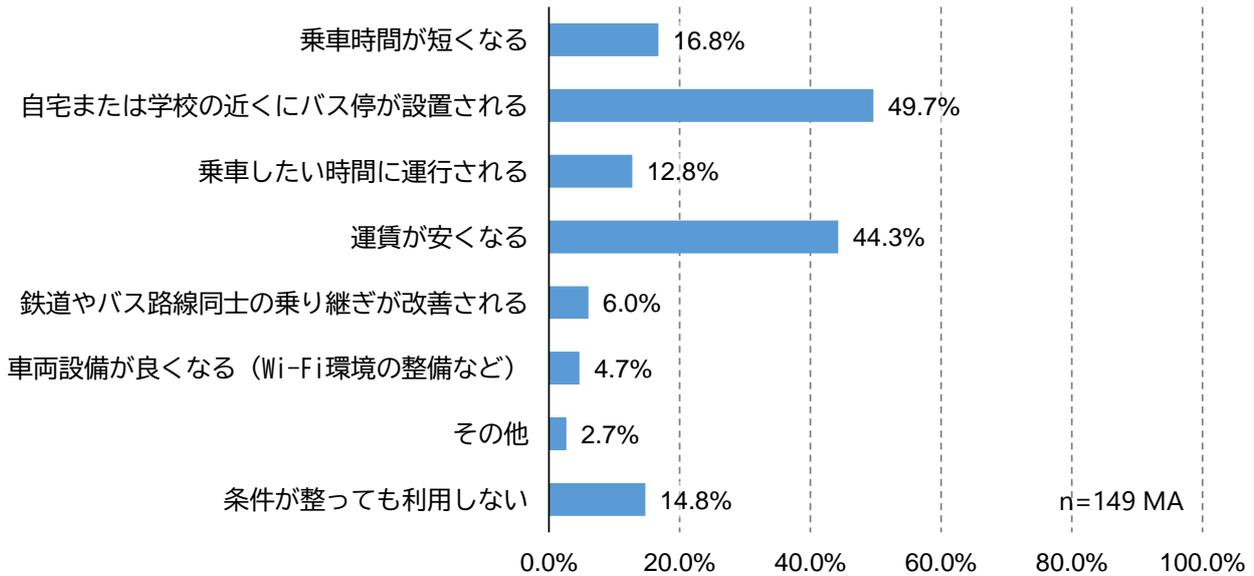


図 4-4 4 通学にバスを利用するための条件（複数回答2つまで）

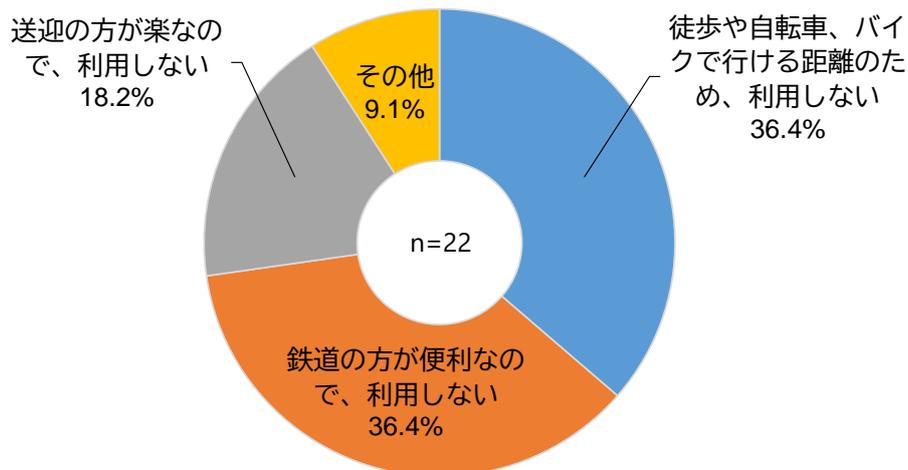


図 4-4 5 条件が整っても通学にバスを利用しない理由

- 通学手段として「自動車（家族等による送迎）」を利用している方の、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55.7%で最も多く、「運賃が安くなる」が45.5%で続いており、全体の傾向と同様です。
- 「自宅または学校の近くにバス停が設置される」と回答した方の自宅から最寄りのバス停までの距離では、「最寄りのバス停がわからない」が51%を占めており、バス停（バス路線）の認知度自体が低いとも考えられます。

家族による自動車送迎あり（全体）（n=88） MA

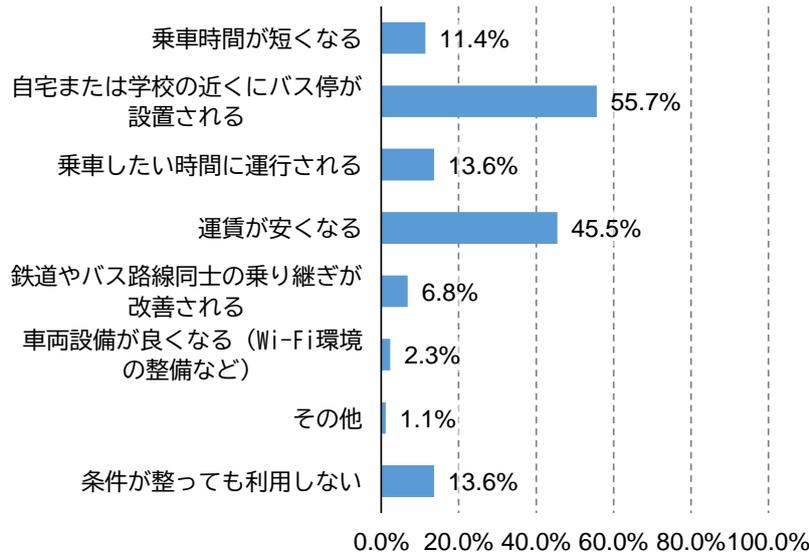
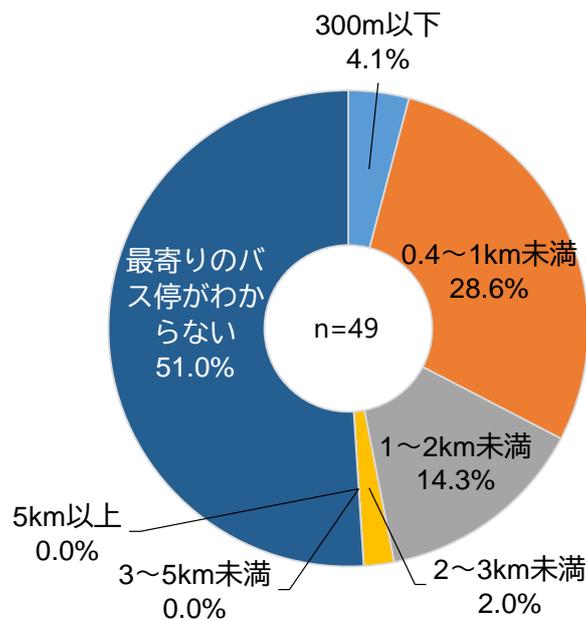


図 4-4 6 家族による自動車送迎を利用している方のバスを利用するための条件



※図 4-4 6 の回答者を対象とした集計

図 4-4 7 自宅または学校の近くにバス停が設置されると回答した方の最寄りバス停までの距離

5 その他公共交通に関わる関係者意識の把握

5.1 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 5-1 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、公共交通を利用する際の来訪者数、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】

- 公共交通を利用する際の来訪者数
- 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

5.2 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。
- ・武石から塩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

- ・タクシー料金が安い。
- ・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に、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いため、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】

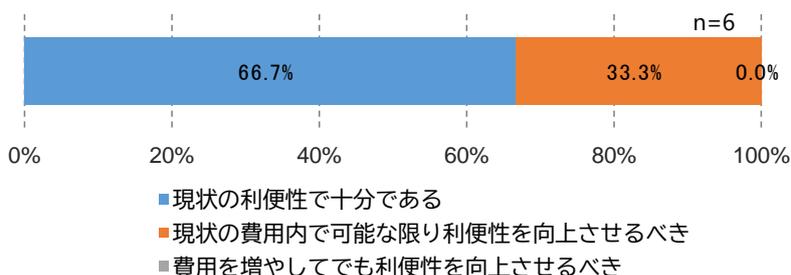


図 5-1 市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性

【市内公共交通と連携し実施できる取り組み】

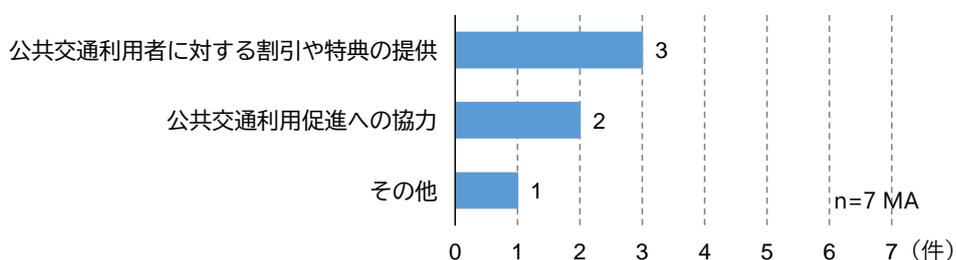


図 5-2 市内公共交通と連携し実施できる取り組み (複数回答)

【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】

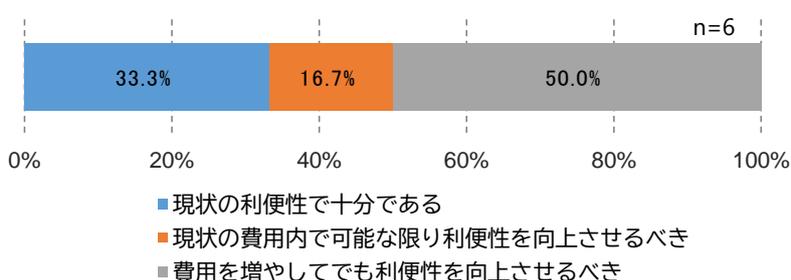


図 5-3 商業施設来訪者のために市内公共交通の利便性向上などに取り組む必要性

○取り組みに関する具体的な内容（※意見を要約、再編）

- ・ 旧市内巡回並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】

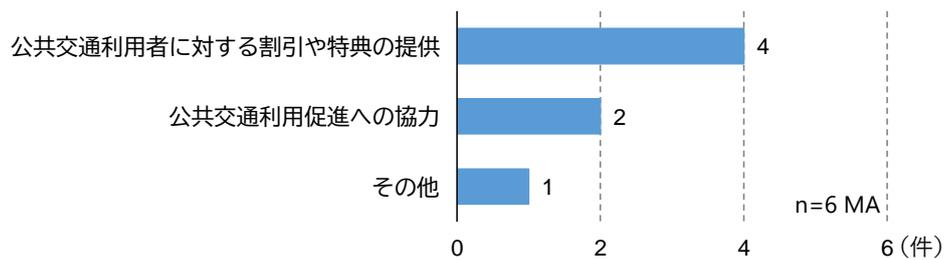


図 5-4 市内公共交通と連携し実施できる取り組み（複数回答）

【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。