

地域公共交通利便増進事業の取組について（概要版）

～公共交通の確保・維持に向けて～

1 背景

(1) 公共交通の必要性和赤字運行の常態化

人口規模や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令和5年度収支率は約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る。

(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る。

(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もある。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である。

(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る。

(5) 持続可能な地域公共交通への再構築

本利便増進事業は、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、持続可能な地域公共交通への再構築を図るために、利用者目線のみならず事業者目線でも考え、専門家の助言なども仰ぎながら、官民連携により検討を進めてきたものである。

2 法的位置付け

地域公共交通利便増進事業は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（略称「地域交通法」）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る。

事業実施に当たり、地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置（国県補助額の嵩上げなど）を受けることができる。

3 事業の目的

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、都市の持続性や市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に努めるものである。

4 実施区域

上田市全域 ※ 青木村が青木線関連で共同での実施を希望

5 実施期間

令和7年10月から令和12年9月までの5年間

6 事業の方向性

将来にわたり路線バスを確保・維持していくために、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行政負担のあり方の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する。

7 事業概要

本事業については、令和7年10月からの実施に向け、地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請する。

取組項目	取組内容	詳細版
(1) 地域公共交通ネットワークの再編 【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】		
ア 路線バスの再編計画	① 傍陽線、菅平高原線、真田線（渋沢線）の運行ルート変更とパターンダイヤ化等 ② 塩田線と信州上田レイライン線の統合による循環バス化等 ③ 久保林線の運行ルート変更による3年間の実証運行 ④ 柵津線の運行ルート変更とフィーダー系統としての認定 ⑤ 鹿教湯線の20時台の運行復活とパターンダイヤ化 ⑥ 青木線の20時台の運行復活とパターンダイヤ化 ⑦ 長久保線の市内バス停の増設（令和8年4月） ⑧ 市街地循環バスの運行ルートとバス停の変更	8頁
イ 上田電鉄別所線の増便	○ 平日の運行本数を現行56本から78本に増便	8頁
(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】		
ア ゾーン制運賃の導入	① 運賃設定：初乗り100円で、ゾーンを跨ぐごとに100円を加算し、上限額を1,000円に設定 ② 経過措置：1年ごとの引き上げ上限額を100円に設定 ③ 高校生の利用促進：通学定期利用券は現行額に据え置き ④ 高頻度利用者の負担軽減：回数券のプレミアム率の引き上げ ⑤ 長久保線の通学・通勤定期利用への拡充（令和8年4月）	9～10頁
イ 運賃の見直し	① オレンジバスの運賃を一律200円に改定 ② 別所線運賃の将来的な見直しに向けた検討	11頁
ウ QR決済の利便性向上	① QRコードの共通化（路線バスと別所線） ② TicketQRの実装化：事業者が利用料を負担 ③ タクシーにおけるQR決済実証事業の休止	11頁
エ バス路線図等の更新	○ バス路線図と時刻表の更新	11頁
(3) 関連事業 【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】		
ア 運行協定支援事業の創設	① 路線バスの運行について、5か年の運行協定を締結 ② 運行協定支援交付金による支援の拡充 ③ 特別交付税増額による財源の確保	11～12頁
イ 人材の確保	① バス事業者やタクシー事業者との会社説明会の開催 ② 移住セミナー（バス及び鉄道運転手募集）の開催 ③ タクシー事業者への二種運転免許取得費用支援	12頁
ウ 職場環境改善の検討	○ 休憩室の充実などの検討	12頁
エ 運行継続支援事業	○ 路線バスの運行継続のために行う設備投資に対する支援	12頁
オ 別所線関連事業	① 千曲川橋梁橋脚補強工事の実施 ② 増便に係る電力動力費に対する支援	13頁
カ 地域主体型交通の検討	○ 神川地域におけるタクシー事業者を活用した移動手段の確保	13頁

8 今後見込まれる新たな取組【詳細版14頁参照】

- (1) データに基づく持続可能なバス路線の構築
- (2) EVバスの導入研究
- (3) 市街地循環バスと信州上田医療センター線の統合・再編
- (4) 運転免許証自主返納促進事業の見直し

地域公共交通利便増進事業の取組について（詳細版）

～公共交通の確保・維持に向けて～

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る。

種別	路線名	運行主体	利用者数(人)
鉄道	①北陸新幹線	J R 東日本	—
	②しなの鉄道線	しなの鉄道	8,792,794
	③別所線	上田電鉄	1,046,449
路線バス	①西丸子線	上田バス	23,080
	②豊殿線		30,321
	③傍陽線（自治C入口線）		95,295
	④菅平高原線		116,538
	⑤信州上田医療センター線		25,437
	⑥塩田線		11,227
	⑦信州上田レイライン線		5,737
	⑧真田線（渋沢線）		55,894
	⑨久保林線		2,269
	⑩祢津線	千曲バス	23,917
	⑪武石線		12,753
	⑫室賀線		29,943
	⑬鹿教湯線		330,718
	⑭青木線	168,111	
	⑮丸子線	東信観光バス	3,769
	⑯中仙道線		10,307
	⑰長久保線	J R バス関東	17,981
循環バス	○市街地循環バス（赤・青）	市(委託：上田バス)	24,611
デマンド交通	①丸子デマンド交通	市(委託：タクシー)	2,129
	②武石デマンド交通	市(委託：タクシー)	6,741
オレンジバス	○6系統	市(委託：バス会社)	14,574
都市間バス	①上田草津線	上田バス	1,629
	②上田松本間直行バス	市(委託：千曲バス)	4,278
タクシー		9事業者	358,938

※1 利用者数は令和5年度実績値である。

※2 地域間幹線系統は、③傍陽線、④菅平高原線、⑧真田線、⑬鹿教湯線、⑭青木線の5系統があり、国及び県からの補助を受けている。

※3 地域内フィーダー系統は、⑤信州上田医療センター線、⑥塩田線、⑨久保林線、⑫室賀線、○市街地循環バス（赤バス・青バス）の6系統があり、国からの補助を受けている。

(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る。

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て、平時から関係者間で協力体制を構築しておくことが必要となっている。

⇒ 災害発生時に新幹線利用者を安全かつ迅速に避難させるため、新幹線駅間に設置されている旅客救済用の門扉の位置や避難誘導路について、令和6年7月2日にJR東日本、市内バス事業者、上田市で現地確認したところである。

イ しなの鉄道線

(ア) 施設の老朽化

これまで、安全対策事業や車両更新に対しては、国 1/3、県 1/6、沿線市町 1/6、事業者 1/3 の負担により支援してきたが、JRから引き継いだ鉄道施設の老朽化が著しく、令和5年6月12日には木マクラギの老朽化による軌間拡大に起因する脱線事故が発生している。

この脱線事故を受け、今後5か年を緊急安全対策期間と位置付け、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ことから、県や沿線市町に対して追加の公的支援を求めてきている。

(イ) Suicaの導入

令和7年3月に、しなの鉄道が乗り入れているJR東日本・長野駅から篠ノ井駅までの区間にSuicaが導入されることになり、しなの鉄道についてもSuicaの導入を余儀なくされたが、全国では更新時に交通系ICを廃止する動きもある。

(ウ) 過大な設備のスリム化

特急列車が走行していた高度な設備を引き継いだため、維持管理コストが膨大になっており、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る。

◎ しなの鉄道の安全対策に対する支援状況

単位：万円

年度	安全対策	車両検査等	車両更新	計
令和元年度	154	24	0	178
令和2年度	0	114	6,643	6,757
令和3年度	65	0	2,808	2,873
令和4年度	298	326	2,603	3,227
令和5年度	427	311	2,698	3,436

※ 財源として起債を充当。起債充当分は国からの普通交付税算定（措置率30%）に算入

◎ コロナ禍や動力費高騰の影響を受ける鉄道事業者に対する支援状況

単位：万円

項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	計
支援事業	1,685	3,964	680	459	6,788

※ 財源に国からの地方創生臨時交付金（充当率100%）を活用

ウ 上田電鉄別所線

(ア) 安全対策事業

平成 16 年度以降、3 か年ごとに市と上田電鉄の間で運行協定を締結し、安全対策事業に対して国 1/3、県 1/6、市 1/2 の負担により支援するとともに、運行経費に対する支援と令和 2 年度からは災害支援措置を実施してきている。

a 千曲川橋梁橋脚補強工事の実施

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、千曲川の河床が洗掘されたことにより、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ことから、順次工事が進められるよう必要な支援を実施してきている。

b 支援の継続

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、少なくとも令和 12 年度までは上田電鉄に対して支援を行う必要がある。

(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ものと見込まれる。

◎ 別所線に対する支援状況

単位：万円

年度	安全対策	修繕工事	運行経費	災害支援	計
令和元年度	2,373	2,826	1,693	—	6,892
令和2年度	5,135	1,301	1,693	3,000	11,129
令和3年度	(繰越)	2,761	1,693	3,000	7,454
令和4年度	15,955	1,439	1,686	3,000	22,080
令和5年度	7,278	100	1,686	0	9,064

※ 安全対策については、財源に国からの特別交付税（措置率 30%）を活用

◎ コロナ禍や動力費高騰の影響を受ける鉄道事業者に対する支援状況

単位：万円

項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	計
支援事業	2,086	3,112	423	168	5,789

※ 財源に国からの地方創生臨時交付金（充当率 100%）を活用

(2) バス

ア 路線バスの必要性和赤字運行の常態化

人口規模や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令和5年度収支率は約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る。

イ 慢性的な運転手不足

国土交通省の調査によると、他業種と比べて、バス運転手の労働時間は長く、給与水準が低いという処遇面や、安全運行を担う責任の重さなどから、退職者を採用により確保できていない状況であり、採用後の人材定着にも悪影響を及ぼしている。

○ 国土交通省 交通政策白書 令和6年度版から抜粋

業種	労働時間	年間所得額	女性比率	平均年齢
全産業平均	178 時間	507 万円	45.2%	43.9 歳
バス運転	197 時間	453 万円	2.0%	53.9 歳

○ 市内路線バス事業者における運転手の雇用状況

項目	上田バス株式会社	千曲バス株式会社	東信観光バス株式会社	ジェイアールバス関東株式会社
① 全運転手数	53 人	31 人	18 人	38 人
② 1日当たり作業数	31.5 人	31 人	19 人	21 人
③ 1日当たり運転手数	32 人	25 人	13 人	21 人
④ 不足数	3 人	12 人	6 人	4 人
⑤ 平均年齢	54 歳	51.1 歳	58.7 歳	49.2 歳

○ 市内路線バス事業者における運転手の採用・退職の状況

項目	上田バス株式会社			千曲バス株式会社			東信観光バス株式会社			ジェイアールバス関東株式会社※準勤舎		
	R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6	R4	R5	R6
① 退職数	2 人	6 人	2 人	7 人	6 人	5 人	4 人	2 人	0 人	7 人	7 人	4 人
② 採用数	2 人	2 人	10 人	2 人	4 人	6 人	0 人	3 人	1 人	0 人	2 人	6 人
③ 増減数	0 人	▲4 人	8 人	▲5 人	▲2 人	1 人	▲4 人	1 人	1 人	▲7 人	▲6 人	2 人

ウ 企業努力の限界

労働環境の改善や賃上げは、運転手不足を解消するための根本的な解決策であるが、路線バスは赤字での運行が常態化しており、コロナ禍で減少した利用者数がコロナ禍前の水準まで回復していないことや、燃料費高騰による経費の上昇が重なり、企業努力による実現は不可能となっている。

項目	30 年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度
路線バス利用者数	1,210,801 人	1,161,754 人	804,604 人	870,641 人	925,838 人	963,297 人

エ 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る。

オ さらに縮小均衡の懸念

2024年問題による路線バスの減便は、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もある。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である。

○ 2024年問題による路線バスの減便・廃止の状況

区分	主な減便・廃止の状況
① 全国	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス事業者の約8割で減便・廃止 ・大阪府や福島県の乗合バス事業者がバス事業から撤退
② 県内	<ul style="list-style-type: none"> ・長野市、須坂市、千曲市、飯綱町の路線バスの日曜日運休 ・長野市内の路線バスの減便や廃止 ・長野市中心市街地循環バスの減便 ・高速バス長野ー松本線の廃止
③ 市内	・12路線と市街地循環バスで127便の減便（総運行距離で約15万km減少）

カ 路線バス存続の危機

事業者においては、国・県・市からの支援があっても、路線バス事業で大きな損失を計上しており、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、路線バスの維持どころか、事業者の経営存続さえも懸念される危機的状況であり、利用者目線のみならず事業者目線による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る。

○ 路線バス事業の収支状況（令和5年度）

	運賃等収入	国・県・市補助金	その他	事業者赤字
運行経費 6.2億円	2.0億円	2.9億円	0.2億円	1.1億円

◎ 路線バスの運行に対する支援状況

単位：万円

年度	路線バス 運行補助金	運賃低減 バス負担金	計
令和元年度	17,032	2,638	19,670
令和2年度	15,190	4,777	19,967
令和3年度	14,040	3,842	17,882
令和4年度	15,093	2,771	17,864
令和5年度	15,284	1,279	16,563

※ 路線バス運行補助金については、財源に国からの特別交付税（措置率70%弱～80%）を活用

◎ コロナ禍や燃料費高騰の影響を受けるバス事業者に対する支援状況

単位：万円

項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	計
支援事業	6,870	11,090	1,400	1,155	20,515

※ 財源に国からの地方創生臨時交付金（充当率100%）を活用

(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運転手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である。

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。

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る。

◎ コロナ禍や燃料費高騰の影響を受けるタクシー事業者に対する支援状況

単位：万円

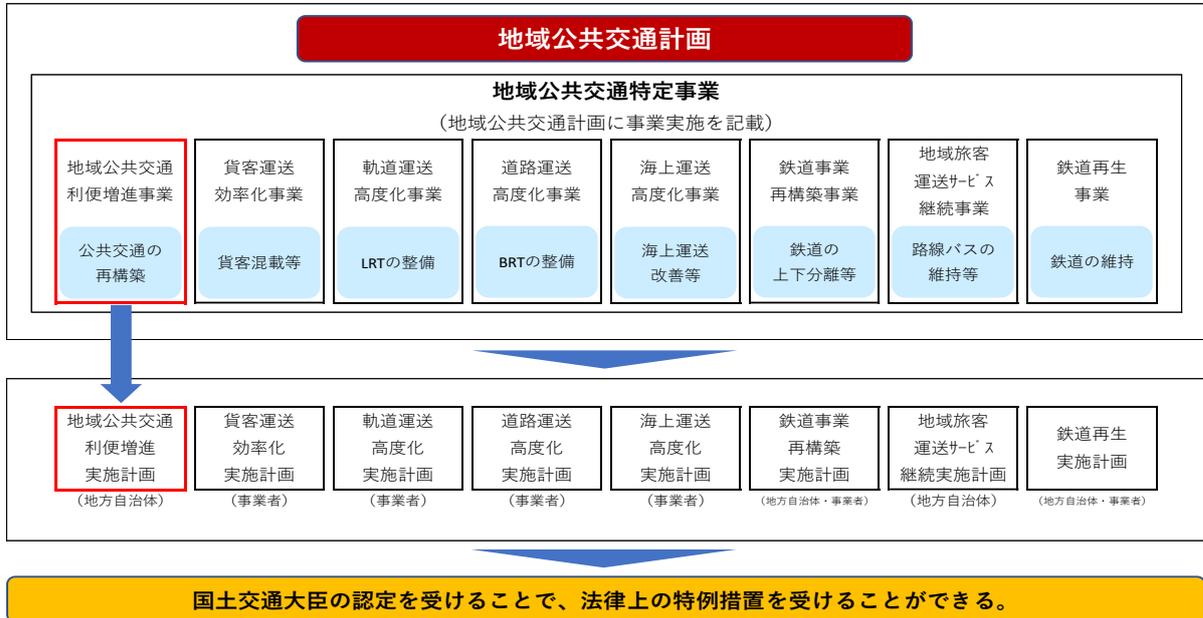
項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	計
支援事業	1,365	1,800	475	282	3,922

※ 財源に国からの地方創生臨時交付金（充当率100%）を活用

3 地域公共交通利便増進事業

(1) 法的位置付け

地域公共交通利便増進事業は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（略称「地域交通法」）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る。



(2) 目的

上田市は、社会経済情勢が大きな転換期を迎える中で、地域公共交通を生かした持続可能なまちづくり（交通まちづくり）を推進することを目指して、令和5年に「上田市地域公共交通計画」（以下、計画）を策定したところである。

本事業では、計画で示す地域公共交通のあり方に基づき、都市の持続性や市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に努めるものである。

(3) 実施区域

上田市全域 ※ 青木村が青木線関連で共同での実施を希望

(4) 実施期間

令和7年10月から令和12年9月までの5年間

(5) 事業の方向性

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を展開していくことが必要である。

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る。

将来にわたり路線バスを確保・維持していくために、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行政負担のあり方の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する。

(6) 地域公共交通ネットワークの再編

ア 路線バスの再編計画

路線名	再編内容	備考
① 傍陽線、菅平高原線、真田線（渋沢線）	<p>●利便性の向上と効率化</p> <p>a 菅平高原線について、郵便局前～菅平高原ダボス～大松ルートを菅平高原アリーナ～大松～菅平高原ダボスルートに変更（菅平高原内の循環化）</p> <p>b 渋沢線について、菅平口～上渋沢のルートを廃止し、菅平高原線を増便</p> <p>c 定時性を確保するため、信州上田医療センター線とあわせて、アリオ上田発着便を上田駅発着便に変更</p> <p>d 自治センター入口までの平日の日中における 30 分間隔でのパターンダイヤ化</p>	幹線
② 塩田線、信州上田レイライン線	<p>●利便性の向上と効率化</p> <p>a 路線を統合</p> <p>b 朝往復 1 便と夕往復 1 便は、上田駅又は別所温泉を発着とし、日中は概ね 1 時間間隔での循環バスとして運行（別所線との接続を考慮）</p>	フィーダー
③ 久保林線	<p>●利便性の向上</p> <p>a 利用者が年々減少していることから、令和 7 年 9 月末での廃止を検討</p> <p>b 検討の結果、利用者の増加に向けて、運行ルートを見直し、令和 7 年 10 月から 3 年間運行を継続</p> <p>c 3 年間の利用状況等を検証し、本路線の存廃を検討</p>	フィーダー
④ 柵津線	<p>●利便性の向上と安全性の確保</p> <p>a 利用者が少なく、道幅の狭い町吉田～中吉田坂上ルートを町吉田～あやめの里～ツルヤ かのう店ルートに変更</p> <p>b 1 日 6 便から 8 便に増便</p> <p>c 上田駅～新田～下秋和車庫ルートを上田駅～城跡公園～下秋和車庫ルートに変更</p> <p>d 地域内フィーダー系統としての認定</p>	R7. 4. 1～ 実証運行 R7. 10. 1～ 本格運行
⑤ 鹿教湯線	<p>●利便性の向上</p> <p>a 20 時台に上田駅を発車する便を増便し、高校生をはじめとする通勤通学ニーズに対応</p> <p>b 丸子駅までの平日の日中における 1 時間間隔でのパターンダイヤ化</p>	幹線
⑥ 青木線	<p>●利便性の向上</p> <p>a 20 時台に上田駅を発車する便を増便し、高校生をはじめとする通勤通学ニーズに対応</p> <p>b 平日の日中における 1 時間間隔でのパターンダイヤ化</p>	幹線
⑦ 長久保線	<p>●利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停の増設 	R8. 4. 1 以降
⑧ 市街地循環バス	<p>●利便性の向上</p> <p>a 卸団地経由をオレンジバスでの利用者が多いアクアプラザ上田経由に変更</p> <p>b バス停「日清製粉前」を「日清ファルマ前」に変更</p>	フィーダー

イ 上田電鉄別所線の増便

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

(7) 公共交通利用環境の改善

ア ゾーン制運賃の導入

(ア) 運賃見直しの必要性

a 運賃低減バス運行事業の方向性

運賃低減バス運行事業は、利用者の負担軽減と利用者の増加を目指して、他自治体の事例などを参考として従前の上限運賃を見直し、平成 25 年 10 月から協議運賃（低減運賃）に移行したところである。現在、令和 7 年 9 月までを第 4 期の運行継続として実施しているが、令和 7 年 10 月以降の方向性を明示すべき時期を迎えている。

b 運行経費の高騰

本事業は 10 年以上経過する中で制度として定着してきた面もある一方で、運賃は事業開始時から据え置いてきており、この間に 2 度の消費税の引き上げがあったことや、近年の人的費用や燃料費等の高騰が事業者の経営を圧迫している状況にある。

c 本来の上限運賃との乖離

運賃低減バス運行事業の導入時は、上限運賃と協議運賃（低減運賃）の乖離は 2 倍程度であったが、運行経費が上昇する中で、路線バス事業における令和 5 年度収支実績と利用者数に基づき本来の上限運賃を試算すると、協議運賃（低減運賃）との乖離は最大で 4 倍に達しており、事業者の厳しい経営環境を踏まえると、運賃の見直しが必要となっている。

d バス事業者からの要請

運賃低減バス運行事業においては、制度導入前の平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 月までの運送収益相当額を運賃低減バス運行事業負担金の交付により確保してきている。

しかしながら、路線バス事業の赤字解消につながっていないことや、収支改善のための事業者の裁量が制限されているなどの理由から、また、事業者のバス事業に対するプライドの観点から、事業者からは少なくとも運賃低減施策前の運賃に見直すことを求められている。

※ 菅平高原急行線の新設

菅平高原線は冬季における来訪客の利用が急増し、乗り残しを防ぐために 2 台目・3 台目の臨時便を同時刻に運行することで対応してきたが、臨時便は国・県の補助金算定に算入されないなど、500 円の運賃では運行経費を工面できない状況が続いていた。

これを受け、上田バスでは市民利用の確保と収支の改善を図るため、令和 7 年 1 月から 3 か月間において、運賃を 1,000 円とする観光バス直行便を運行。

(イ) 運賃見直しの方向性

運賃低減バス運行事業の効果と課題を検証する中で、現行の運行継続期間の終了に伴い、運賃低減バス運行事業の効果を引き継ぐことができ、乗車キロ数に応じて負担をお願いすることで、本来の上限運賃との乖離を是正することができる運賃制度として、令和 7 年 10 月 1 日からゾーン制運賃を導入するものとする。

○ 運賃低減バス運行事業の効果と課題

効果	課題
<p><u>① 利用者数の増加</u> 利用者数が年間最大 20 万人規模で増加した年度もあり、路線別では事業導入前の 2 倍以上に増加した路線もある。</p> <p><u>② 利用者の負担軽減</u> 高校生等における通学費の負担軽減に寄与している。</p> <p><u>③ 運賃確認等に係る負担軽減</u> 50 円単位で運賃が変動するため、運転手の運賃確認における負担が少なく、利用者も 10 円単位で小銭を用意する必要がない。</p>	<p><u>① 事業者のインセンティブが働きにくい</u> 制度導入前の平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 月までの運送収益相当額に対して、当該年度の運送収益が下回った場合は、その差額分を負担金として補填しているが、利用者の増加により収益が増加すると負担金が減額となる仕組みとなっている。</p> <p><u>② 財源の確保</u> 前記の負担金はバス事業者への欠損額に対する補助ではないことから、特別交付税措置の算定対象外である。</p>

(ウ) ゾーン制運賃の概要

a 種別と制定形態

令和7年10月からの導入を目指すゾーン制運賃について、種別は協議運賃、制定形態は地帯制であり、運行系統沿線をゾーン分けすることで、ゾーン内の運賃を均一化し、ゾーンを跨ぐごとに運賃を加算する。

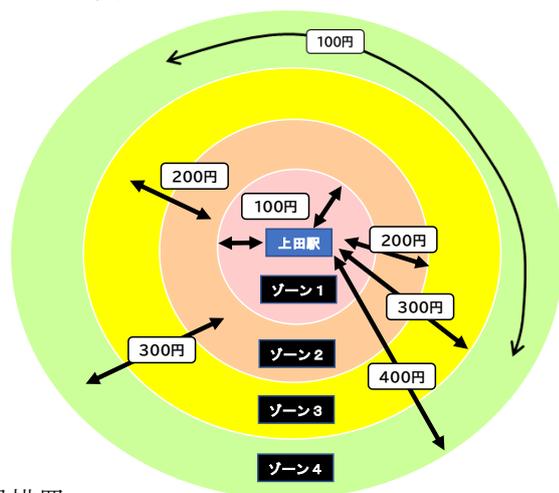
b ゾーン設定

交通結節点である上田駅を中心として、中心部エリアを設定し、運行系統沿線を上田駅からの距離を勘案しながら、概ね同一生活圏となる地域ごとにゾーン分けする。

c 運賃設定

初乗り100円で、ゾーンを跨ぐごとに100円を加算していき、1,000円を上限とする。

○ ゾーン制運賃のイメージ図



利用ゾーン数	運賃
ゾーン内	100円
2ゾーン	200円
3ゾーン	300円
4ゾーン	400円

d 経過措置

ゾーン制運賃の導入により、現行の協議運賃（低減運賃）である500円が1,000円に引き上げとなる地域もあることから、利用者負担に配慮し、1年ごとの引き上げ上限額を100円に設定し、段階的に引き上げていくものとする。

○ 経過措置例

乗車区間	R7.9まで	R7.10～	R8.10～	R9.10～	R10.10～	R11.10～
上田駅前～鹿教湯車庫	500円	600円	700円	800円	900円	1,000円
上田駅前～真田自治C	300円	400円	500円	→	→	→
上田駅前～下沖	400円	500円	600円	700円	800円	→
上田駅前～青木BT	300円	400円	500円	600円	→	→

e 高校生の利用促進

ゾーン制運賃導入時は、通学定期利用券を現行額に据え置くものとする。

f 高頻度利用者の負担軽減

TicketQRのプリペイド式回数券のプレミアム率を上げ、高頻度利用者の負担軽減を図る。

【現行】2,000円で2,200円分チャージ（プレミアム率10%）

【追加】5,000円で6,000円分チャージ（プレミアム率20%）：上田バスと千曲バスが対象

g 長久保線への拡充

長久保線は運賃低減バス運行事業の対象外路線であるが、上田市内におけるバス停増設の検討にあわせて、通学定期・通勤定期利用（市内の乗降に限る）について、ゾーン制運賃を令和8年4月1日から適用できるよう、JRバス関東との協議を進めているところである。

イ 運賃の見直し

(ア) オレンジバスの運賃

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、今後の車両更新を見据え、一律200円に改定する。

(イ) 別所線の運賃

上田電鉄において、動力費が高騰していることなどを踏まえ、将来的な運賃値上げの検討も必要である。

ウ QRコード決済の利便性向上

(ア) QRコードの共通化

路線バス及び別所線に導入しているキャッシュレス決済・TicketQR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。

(イ) TicketQRの実装化

路線バスと別所線について、TicketQRに係るサービス利用料を事業者負担とする。

(ウ) タクシーにおけるQR決済実証事業の休止

令和5年2月に開始したタクシーにおけるQR決済実証事業について、各社の努力により複数の決済手段に対応できる端末が車両へ導入されたことに伴い、TicketQRでの決済利用は低迷が続いていることから、令和7年度の早い時期に休止する。

エ バス路線図と時刻表の作成

現行のバス路線図と時刻表を利用者や来訪客にわかりやすいものに更新する。

(8) 関連事業

ア 運行協定支援事業の創設

(ア) 趣旨

a 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る。

b 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るものとする。

(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か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するものとする。※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する。

(エ) GTF Sの整備

運行協定支援交付金の対象とする路線については、利用者の利便性の向上を図るため、GTF S（経路検索サービス）の整備を進める。

イ 人材の確保

(ア) バス事業者及び鉄道事業者における運転手の確保

a 会社説明会の定期的な開催

上田市公共交通活性化協議会と市内バス事業者4社の共同により、ハローワーク上田の協力のもと、真田自動車学校教習コースにてバスの運転体験ができる会社説明会を開催する。

開催日	参加者数	採用者数	備考
令和6年 3月10日(日)	12人	2人	
令和6年 6月 2日(日)	13人	1人	
令和6年11月24日(日)	15人	0人	
令和7年 3月16日(日)	11人	—	

b 移住セミナー(バス及び鉄道運転手募集)の開催

東京都内の東京交通会館にてバス及び鉄道運転手募集に特化した移住セミナーを開催したところである。

開催日	参加者数	採用者数	備考
令和7年2月9日(日)	4人	0人	東京交通会館

c 消防職員のバス運転手としての転籍【研究】

令和6年2月に現役消防職員の意向を確認したことを踏まえ、三重県内での取組状況(桑名市)を視察したところである。

d 退職自衛官のバス運転手としての再就職【研究】

e 外国籍人材の活用【研究】

令和6年2月にハローワーク上田、市内の日本語学校、市内バス事業者、上田市で情報交換会を開催し、外国籍人材の活用について意見交換したところであり、特定技能制度に自動車運送業や鉄道などの4分野が追加されたことに伴い、受入可能性について模索する。

(イ) タクシーにおける乗務員の確保

a 会社説明会の開催

上田市公共交通活性化協議会と市内タクシー事業者9社の共同により、ハローワーク上田の協力のもと、真田自動車学校にてタクシーの業務体験ができる会社説明会を開催する。

開催日	参加者数	採用者数	備考
令和6年11月10日(日)	7人	0人	

b 二種免許取得費用支援

二種免許取得費用支援について、タクシー事業者からの要望を受け、令和7年度から3年間限定で実施するものとする。

項目	国	県タクシー協会	市制度案
補助率	1/2	1/2	1/2
上限額	なし	100千円	100千円

ウ 職場環境改善の検討

今後、若手人材を獲得していくためには、ネットカフェをイメージした休憩室の充実が必要であると考えるが、現行では施設改修に係る支援制度がないため、経費の捻出が課題である。

エ 運行継続支援事業

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に対して、必要に応じて支援を行うものとする。

オ 別所線関連事業

(ア) 千曲川橋梁橋脚補強工事の実施

増便により列車本数が増加することから、企業版ふるさと寄附やネーミングライツの導入により特定財源の確保に努め、橋脚補強工事の早期実施を目指していく。

(イ) 電力動力費に対する支援

増便により増加する電力動力費について、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うものとする。

カ 【参考】神川地域における地域主体型交通の検討

(ア) 趣旨

神川地区自治会連合会と神川まちづくり委員会は、令和5年度に移動支援に関する住民アンケートを実施するとともに、令和6年度に神川地域内移動支援対策委員会を設置し、毎月1回の頻度で対策委員会を開催することで、移動支援のあり方について協議を進めてきている。

(イ) 検討の方向性

市も参画する対策委員会では、県内の事例研究や交通事業者との意見交換を踏まえ、地域内の移動困難者の移動手段を確保するため、地元のタクシー事業者を活用したドアツードア方式による移動サービスを提供することを目指している。

○ 神川地域移動支援事業

項目	内容
① 実施内容	タクシーの利用補助 (1回につき500円×2枚の利用補助券 ※予算の範囲内で交付)
② 利用対象者	a 神川13自治会の自治会員である者 b 免許返納者又は免許未取得者 など
③ 提携先（運行者）	長野県タクシー協会上小支部（藤森タクシー）
④ 財源（予定）	神川まちづくり委員会からの負担金、活力あるまちづくり支援金、利用者登録料 など
⑤ 運行開始目標日	令和7年7月1日（予定）

4 今後見込まれる新たな取組

(1) データに基づく持続可能なバス路線の構築

E B P M (エビデンス・ベスト・ポリシー・メイキング「合理的客観に基づく政策立案」)の一環として、バス運転手の効率的な配置の観点から、先進自治体(神戸市など)における事例などを参考にして、データに基づく持続可能なバス路線の構築について研究を進める。

この研究の前段として、令和7年度において、TicketQRにおける乗降データの可視化を進めるものとする。

(2) EVバスの導入研究

長野県は令和6年度1月補正予算において、交通GX加速化のための電気バス導入支援事業として、8,550万円を計上している。

(3) 市街地循環バスと信州上田医療センター線の統合・再編

山形県鶴岡市の事例などを参考にして、市街地循環バスと信州上田医療センター線を統合し、30分間隔のパターンダイヤ化することにより、市街地循環バスの利便増進を図ることも考えられる。

(4) 運転免許証自主返納促進事業の見直し

平成29年度から事業を開始し、現在9年目を迎えているが、タクシー事業者と意見交換を行いながら、今後の事業のあり方について研究を進めていくことも必要であると考えている。

5 令和6年度検討経過

交通事業者との協議	42回
関係者との協議	13回
国・県への事前相談	9回
有識者からの助言	9回
近隣自治体との協議	11回

協議会等の開催	8回
要望活動	2回
県内自治体との情報交換	3回
県外・市外への視察等	7回
計	104回

6 今後の進め方

年	月	協議・調整
R7	4	利用者説明会の開催
		各地域協議会での説明
	6	公共交通活性化協議会の開催
		運賃協議会の開催
		地域公共交通利便増進実施計画の認定申請
		道路運送法に係る届出等
	10	利便増進事業の実施

※ 路線バスの時刻表や路線図の全戸配布時期については現在検討中

【参考】地域公共交通利便増進実施計画の国土交通大臣による認定事例

- ① 地域公共交通計画の策定 1,122件(令和6年10月末時点)
- ② 利便増進実施計画の認定 79件(令和6年10月末時点で実施中の計画)
- ③ ②のうち長野県内の認定 1件 松本地域のエリア一括協定運行事業

【参考資料1】鹿教湯線における上田駅前からの運賃改定案

停留所	平成25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
国分	170円	250円	100円	100円	0円
岩下	360円	400円	300円	200円	▲100円
大屋駅前	360円	520円	300円	300円	0円
下長瀬	540円	630円	300円	400円	+100円
中丸子	620円	910円	300円	500円	+200円
上辰の口	780円	1,140円	350円	600円	+250円
和子上	930円	1,360円	400円	700円	+300円
虚空蔵	1,060円	1,560円	500円	800円	+300円
西内農協前	1,180円	1,730円	500円	900円	+400円
鹿教湯車庫	1,300円	1,910円	500円	1,000円	+500円

【参考資料2】武石線における上田駅前からの運賃改定案

停留所	平成25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
国分	170円	250円	100円	100円	0円
岩下	360円	400円	300円	200円	▲100円
大屋駅前	360円	520円	300円	300円	0円
下長瀬	540円	630円	300円	400円	+100円
中丸子	620円	910円	300円	500円	+200円
三反田	700円	1,020円	300円	600円	+300円
依田窪広域プール入口	860円	1,110円	400円	700円	+300円
一の瀬	1,020円	1,500円	450円	800円	+350円
上権現	1,220円	1,680円	500円	900円	+400円
巢栗上	1,420円	2,080円	500円	1,000円	+500円

【参考資料3】菅平高原線における上田駅前からの運賃改定案

停留所	平成25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
新田	100円	210円	100円	100円	0円
上田検査場前	250円	410円	250円	200円	▲50円
下原	400円	640円	300円	300円	0円
本原	450円	690円	300円	400円	+100円
石舟	550円	880円	300円	500円	+200円
真田	650円	1,010円	300円	600円	+300円
和熊口	750円	1,190円	350円	700円	+350円
菅平口	910円	1,380円	450円	800円	+350円
別荘入口	1,200円	1,620円	500円	900円	+400円
大松	1,300円	2,030円	500円	1,000円	+500円

【参考資料4】傍陽線における上田駅前からの運賃改定案

停留所	平成25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
新田	100円	210円	100円	100円	0円
上田検査場前	250円	410円	250円	200円	▲50円
下原	400円	640円	300円	300円	0円
本原	450円	690円	300円	400円	+100円
横尾	590円	890円	300円	500円	+200円
八幡前	640円	1,010円	300円	600円	+300円
入軽井沢	740円	1,240円	350円	700円	+350円

【参考資料5】青木線における上田駅前からの運賃改定案

停留所	平成25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
三好町二丁目	180円	260円	100円	100円	0円
農協川辺支所前	360円	370円	300円	200円	▲100円
小泉	440円	640円	300円	300円	0円
出浦上町	560円	820円	300円	400円	+100円
殿戸	630円	920円	300円	500円	+200円
青木バスターミナル	690円	1,010円	300円	600円	+300円