

地域公共交通利便増進事業

【前段資料】公共交通の確保・維持に向けて

- ・この資料は、現在の公共交通（特に路線バス）をとりまく状況をまとめています。
- ・よく、「公共交通の確保・維持」という言葉を使用していますが、これは、本当に、現状維持すらままならない危機的な状況になっているためです。
- ・また、この状況を直視し、あるべき姿に向けた考え方もまとめました（詳細は、地域公共交通利便増進事業において説明します。）。



公共交通（路線バス）の危機的状況

- 運転手**不足**
- 2024年問題（働き方改革）
- 常態化した路線の**赤字**
- 内部補助の**限界**
- 路線バスの**廃止**



前段 1 公共交通は必要か？

皆が自動車を利用できるわけではありません。

- 自動車を気軽に利用できない人たちが人口の 2 ～ 3 割は存在します（免許証を持たない高校生、高齢者や障がいをお持ちの方、マイカーを持つことのない方々など）。
- こうした方々の移動は、家族などの送迎が多くなりますが、送迎側の負担も大きく、経済活動の機会（就労、社会生活など）を奪うことにもつながります。

公共交通には多面的な効果があります。

- 公共交通は、教育、医療、経済活動などの本源的需要を支える派生的需要であり、あらゆる面でそれらの需要を支えていることから、その裾野は大変広いものです。
- 公共交通が人々の移動を支えることで、行政コストの軽減につながる効果があります。
 - ・送迎バスなどの代替手段の確保不要
 - ・渋滞緩和のための必要以上の道路整備不要
- 行政コストが軽減される効果は、公共交通を使わない人々にとっても、メリットがあります。

都市には都市機能や魅力が求められます。

- 公共交通は、誰もが一定の料金を支払うことで利用できるため、都市機能（都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能）を支え、都市の魅力を高めます。
- 道路や駐車スペースなど都市空間に及ぼす影響や環境負荷を考えると、公共交通は効率性が高いといえます。
- 人々が集まると賑わいが生まれます。

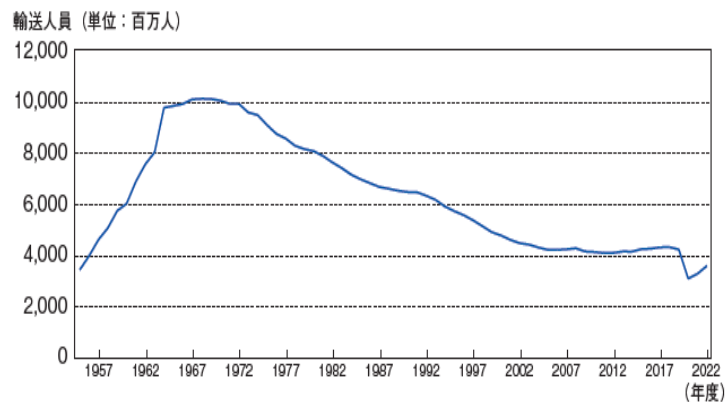


前段2 路線バスの現状（交通政策白書）

一般路線バス

人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送人員等が大きく減少

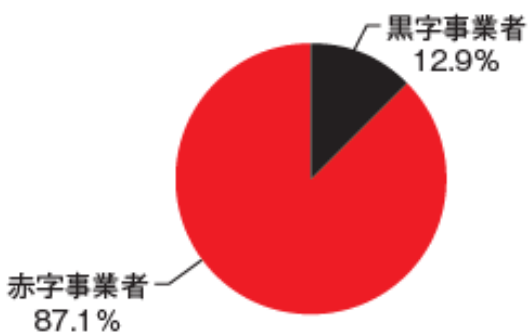
図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移



資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

路線バス事業が経営の大きな足かせになっている。

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



調査対象事業者：保有車両30両以上の217者

恐ろしい勢いで、全国から路線バスが消えている。

路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466



前段 3 路線バスが担う領域

タクシー、デマンド

1～4名

- 輸送能力が低く、朝夕の大量輸送に対応できない。
- 時間、乗降地、目的地など利用者の細かなニーズに対応できる。
- 予約が必要
- 1名の運転手で、1～数名の利用者に対応するため、他の交通モードと比べると運賃が高い。

路線バス

5～50名ほど

- 輸送能力がかなりある。
- 道路渋滞の影響により遅延が発生する。
- 目的地への到達時間が遅い。
- 社会的コスト（運賃＋行政補助）が比較的安価

鉄道、LRT、BRT

50名以上

- 輸送能力に最も優れる。
- 時間に正確
- 目的地への到達時間が速い。
- イニシャルコストとランニングコストに多大な経費がかかる。

（例 宇都宮ライトレール（LRT）

総工費 684 億円）

★様々な交通モードが存在することは、都市の魅力や都市機能に直結する。

- ・ 上田市における路線バス・循環バス等の輸送人員は、約102万人（1日当たり約2,800人）。
- ・ タクシーやデマンドではこの輸送人員に対応できず、また、鉄道やLRT・BRTの整備も難しい。
- ・ 上田市の地域公共交通においては、路線バスが担うべき領域が広い。



危機 1 運転手不足

- 運転手がいないとバスが運行できません。
- 人、車、自転車・・・などが混在している公道での自動運転は、かなり先の話です。

・近年は、どの産業でも人手不足感が強いが、特に「医療、福祉」、「建設業」、「**運輸業、郵便業**」は不足感が強い（労働経済動向調査（令和6年11月））。

・新規採用者の上田地域への就職が大変少なくなっています（合同就職説明会では「**企業数>来場者数**」という現象が起きている。）。



左記の状況に加え、バス運転手は、労働時間が長く、給与水準が低いという**処遇面**や、人の命を預かるという**責任の重さ**から、人材確保において、より不利な状況に置かれており、また、人材の確保が進まないため、高齢化も進んでいます。

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

根本的な解決は、処遇面を改善し、給料を上げることで魅力ある職業にするということに取り組むことですが、路線バスで**常態的な赤字が発生**している状況であるため、企業努力だけでは難しく、誰かが何らかの形で新たな負担をすることが必要です。



危機 1 運転手不足

■ 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	JRバス関東株式会社
① 全運転手数	53人	31人	18人	38人
② 1日当たり仕業数	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	54.0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			JRバス関東株式会社		
	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	▲5人	2人



危機 2 2024年問題（働き方改革）

- バス運転手の改善基準告示（労働時間など）が改正されました。
- 「1日の休息时间」が8時間から基本 **11時間** となったため、朝夕のピークタイムの両方を1名の運転手で運行することが難しくなりましたが、運転手不足のため2名で運行することもできません。

終業までにバスを車庫に戻して、運賃を精算して、点呼を済ませて・・・と考えると、6時から始業した運転手は夕方のピークタイムの運転はできない（休息时间に入ってしまう。）。

1日の休息时间



休息時間を見捨てて
ダイヤを組むと...

法令違反！

行政処分！

過労運転！



危機 2 2024年問題（働き方改革）

■ 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
全国	・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
県内	・長野市、須坂市、千曲市、飯綱町の路線バスの日曜日運休 ・長野市と周辺地域を結ぶ路線バスの減便や廃止 ※ 本年9月末で6路線が廃止!? ・長野市中心市街地循環バスの減便 ・高速バス長野－松本線の廃止
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）



危機3 常態化した路線の赤字

- 令和5年度の平均収支率（経常経費のうちの運賃収入の割合）は、約30%です。
- 国・県・市の支援を入れても、路線全体で1億1千万円余の赤字が、バス事業者が発生しています。

収支率トップ3		
1	武石線	68.7%
2	真田線(渋沢線)	35.5%
3	菅平高原線	35.0%
収支率ワースト3		
14	中仙道線	15.6%
15	信州上田レイライン線	8.5%
16	塩田線	8.3%

総運行事業費 約6.2億円

バス事業者 約1.1億円(19%)

運賃等収入 約2億円(31%)

その他 約0.2億円(4%)

国・県・市補助 約2.9億円(46%)

・赤字額の総額は、1.1億円余となっている。
・内部補助で赤字を埋めており、処遇のための資金が消える。

・運賃低減バス運行事業により、物価高騰が反映されていない運賃になっている。

・機会を捉えて、国県補助の増額を要望しているが、増えない。

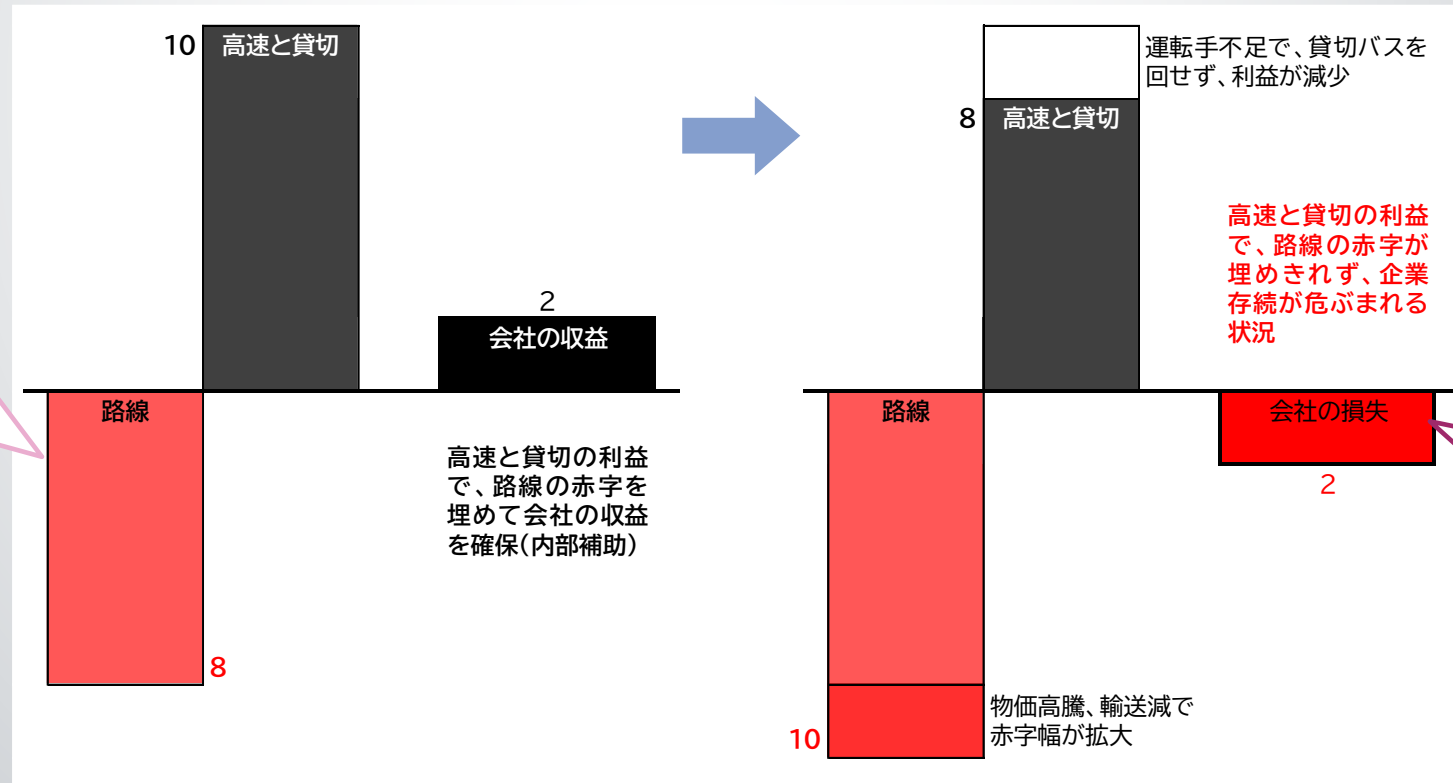


危機4 内部補助の限界

- バス事業者は、主に路線バス、高速バス、貸切バスの3つの事業で会社を運営しています。
- 路線バス事業の赤字を貸切バス事業等の利益で埋めていましたが、この内部補助の仕組が限界を迎えています。

・一般の企業は、不採算部門から撤退する。

・しかし、バス事業者は、身を削って、路線バスを維持してきた（公益性のため）。

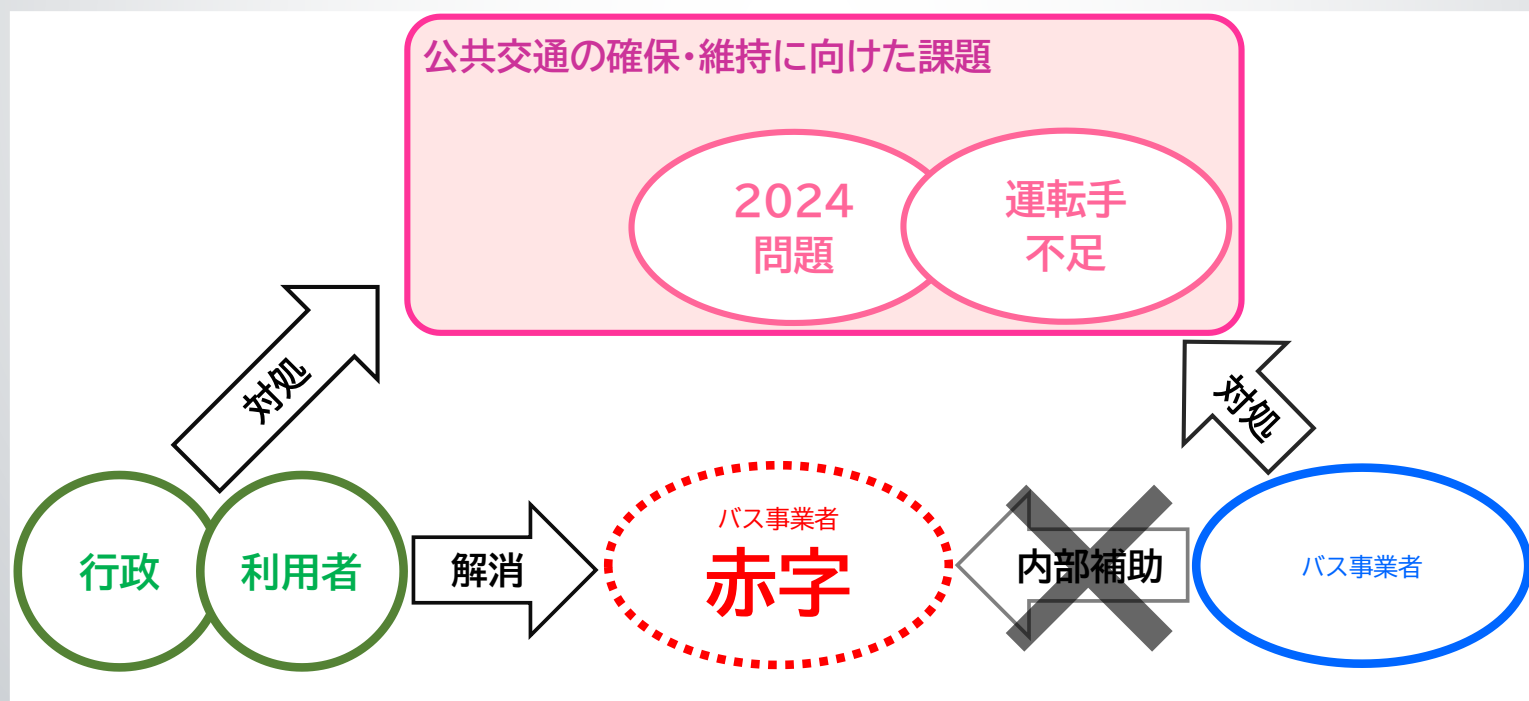


支援の局面は、路線への補助から交通事業者の存続、経営基盤の強化に移っている。



危機 5 路線バス存続の危機

- 危機 1 から 4 までのため、路線バスの廃止、路線バス事業からの完全撤退の危機が生じています。
- 事業者視点も大切にして、行政負担のあり方の見直しと利用者負担のあり方の見直しの両輪により、常態化した路線の赤字を解消したうえで、公共交通の確保・維持につながる施策を講じていく必要があります。





基本的な考え方

全体的な問題
人口減・財政難

※個々の客観的な数値とともに、課題が解決されたときの具体的な姿を定性的な表現で示す予定

あるべき姿
上田市地域公共交通計画の
将来像

地域公共交通利便増進事業の実施

- ・地域公共交通ネットワークの再編
 - ・公共交通利用環境の改善 など
- ★次頁から説明

目標

定量化：目標値

公共交通（路線バス）の
危機的状況（5項目）

現状

危機意識を共有する

課題

問題解決のために
取り組むこと

基本的な方針（**運転手確保**に加えて）

- 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**

地域公共交通利便増進事業

- ・公共交通をとりまく状況を直視し、将来にわたって公共交通を確保・維持するため、地域公共交通利便増進事業に取り組みます。
- ・配布した資料が事業の全てではありますが、このスライドは、配布した資料のポイントを絞って説明していくものです。

目次 	主な内容 
1 地域公共交通の現状、課題、支援状況	概要、路線図、各交通モードの課題、支援状況
2 利便増進事業の位置付けと概要	法の根拠、目的、実施区域、方向性など
3 地域公共交通ネットワークの再編	路線バスの再編（計画）、上田電鉄別所線の増便
4 公共交通利用環境の改善	ゾーン制運賃の導入、その他運賃の見直し
5 運行協定支援事業の創設	事業内容、持続可能な公的支援の拡充
6 人材の確保	バス、タクシーなどにおける人材の確保策について
7 別所線関連事業等	運行継続支援事業の実施、地域主体型交通の検討
8 令和6年度検討結果、今後の進め方	同左



① 北陸新幹線（上田駅）

- 東京、金沢へのアクセス（約90分）
- 令和6年3月16日に敦賀まで延伸

② **しなの鉄道線（市内4駅）**

- 長野、軽井沢への県内アクセス（約40分）
- 国・県・沿線市町による協調補助（設備、車両）

③ 上田電鉄別所線（15駅11.6 km）

- 国・県・市による協調補助（設備、車両）
- 令和元年東日本台風に伴う千曲川橋梁崩落からの復旧
- 日本遺産認定（鉄道施設を含む塩田平の文化財群）

① 路線バス（民間４事業者）

- 廃止路線代替バス運行費補助
- 運賃低減バス事業（平成25年10月～、上限300円・500円）

② 循環バス（市委託）

- 上田地域におけるオレンジバス、市街地循環バス

③ 丸子地域と武石地域におけるデマンド交通（市委託）

- 丸子地域の一部エリアと武石地域で運行

④ 上田松本間直行バス（市委託）

- 松本BT、新幹線上田駅への相互アクセス

(3) タクシー (9事業者)

- ### ① 運転免許証自主返納促進事業

- 自主返納者に1万円分のタクシー利用補助券交付





地域公共交通の現状

上田市バス路線図

令和 6 年 4 月 1 日現在

各線路図の色と時刻表の路線の色は同じものです。

上田バス

- ① 菅平高原線
- ② 真田線 (渋沢線)
- ③ 傍陽線
- ④ 豊殿線
- ⑤ 久保林線
- ⑥ 信州上田医療センター線
- ⑦ アリオ上田線
- ⑧ 塩田線
- ⑨ 西丸子線
- ⑩ 信州上田レイライン線

千曲バス

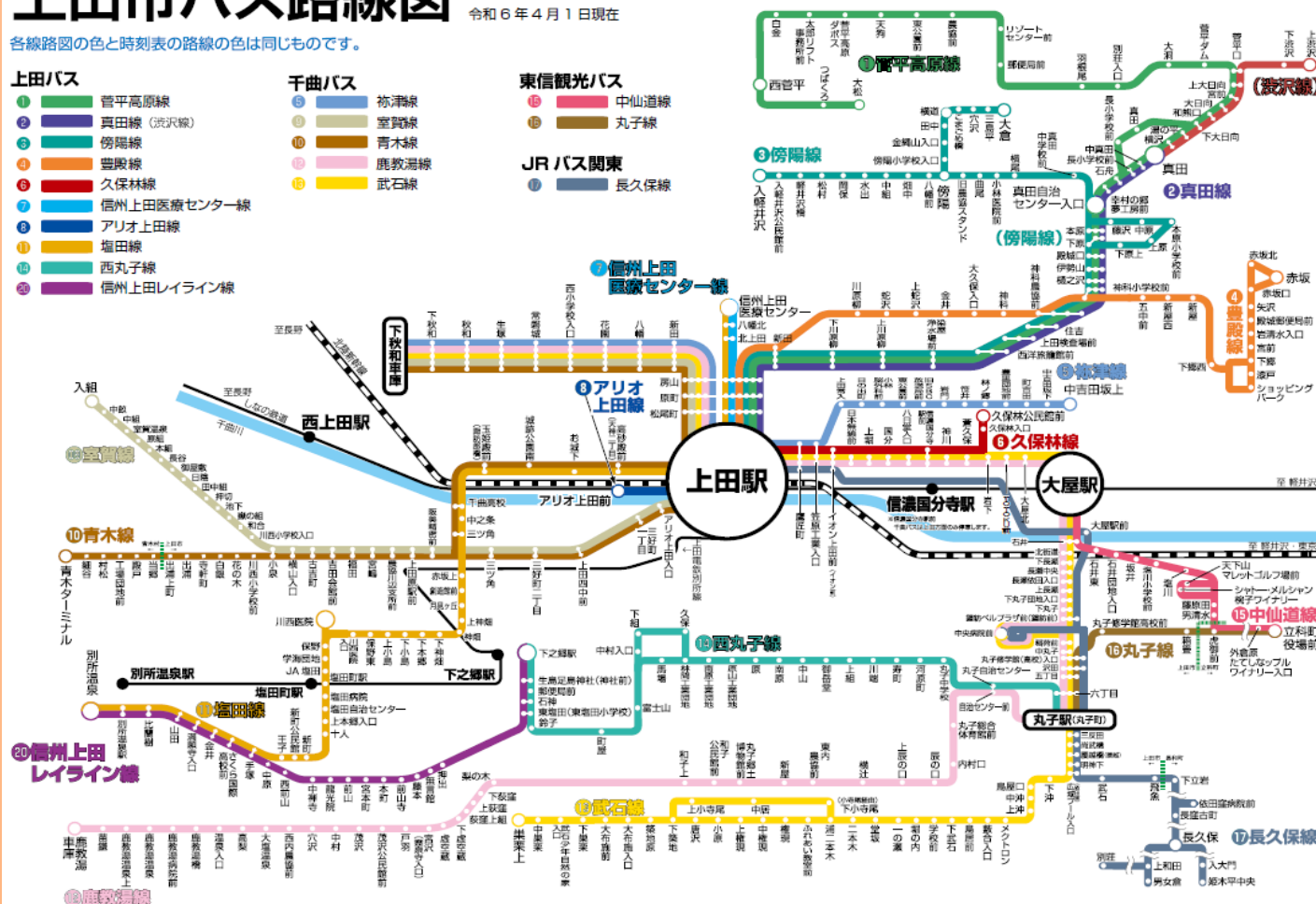
- ⑪ 柿澤線
- ⑫ 室賀線
- ⑬ 青木線
- ⑭ 鹿教湯線
- ⑮ 武石線

東信観光バス

- ⑯ 中仙道線
- ⑰ 丸子線

JR バス関東

- ⑱ 長久保線



路線バス利用者数の推移

年度	利用者数 (人)
31年度	1,210,801
元年度	1,161,754
2年度	804,604
3年度	870,641
4 年度	925,838
5年度	963,297

利用者数が多い上位 5 路線 (令和 5 年度)

路線名	運行主体	利用者数 (人)
鹿教湯線	千曲バス	330,718
青木線	千曲バス	168,111
菅平高原線	上田バス	116,538
傍陽線	上田バス	95,295
真田線 (渋沢線)	上田バス	55,894
計		766,556



課題など 鉄道

北陸新幹線

- 1日当たりの平均乗車人員は、**2千人強**で推移
- 自然災害が激甚化・頻発化する中で、列車が線路上で停止した場合に備え、平時から避難・輸送体制を関係者間で整えることが重要であり、本年度に取り組みを前進させた。
- **令和8年3月から運賃改定を予定**（JR東日本の全面的な運賃の値上げは、消費税の導入や増税の際を除くと、1987年の会社設立以来初めて）

しなの鉄道線

- 令和5年6月に脱線事故が発生するなど、JRから引き継いだ鉄道施設の**老朽化**が著しい。
- Suicaの導入を余儀なくされる。
- 複線などの過大な設備の維持管理コストが経営を圧迫している。

上田電鉄別所線

- 令和5年度における乗降者数は、**約105万人**と回復途上。令和7年3月のダイヤ改正により、5年間の実証運行として、平日の運行本数を56本から**78本**に増便
- 今後、橋脚補強工事や車両更新などが必要になると見込まれる。
- 災害復旧の際の計画に基づき、令和12年度までは支援を行う必要がある。



課題など タクシー ※バスは前段のとおり

乗務員の高齢化と 乗務員不足

- バス運転手以上に乗務員の**高齢化**が進んでいる。また、乗務員自体も不足しているため、早朝・深夜などの対応が難しいときがある。
- 新型コロナウイルス感染症前の人員が補充しきれていない。

デマンド交通等の 慎重な検討

- デマンド交通は、**予約制の乗合型の公共交通サービス**であるが、安いタクシーと誤解されている。
- タクシー事業者が**廃業**に追い込まれる事例が発生している。
- 市民限定、日中のみの運行、予約前提など、利用に際して制限があることが多い。来訪者の自由な移動を制限するなど、産業・観光などの需要に応えられないおそれがある。

日本版ライドシェアへの 懸念

- 安全面や経費面などから、運行者となりうる市内タクシー事業者から強い**懸念**が寄せられている。
- 運賃、料金は、サービスへの対価であり、本来は、対価に値するサービスかを判断する。表面上の価格のみが判断基準になると、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置に多大なコストが課されているタクシー事業者が、ライドシェアと競争できず、駆逐されるおそれがある。



上田市による支援 鉄道

■ しなの鉄道線に対する支援状況

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し、起債充当分は国の普通交付税算定(措置率30%)に算入

■ 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

※ 安全対策の財源については、国の特別交付税(措置率30%)を活用



上田市による支援 路線バス等

■ 路線バスに対する支援状況

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の財源については、国の特別交付税(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交通事業者に対する支援状況

単位：万円

年度	しなの鉄道	上田電鉄(別所線)	バス事業者	タクシー事業者	計
令和2年度	1,685	2,086	6,870	1,365	12,006
令和3年度	3,964	3,112	11,090	1,800	19,966
令和4年度	680	423	1,400	475	2,978
令和5年度	459	168	1,155	282	2,064
計	6,788	5,789	20,515	3,922	37,014

※ 財源に国の地方創生臨時交付金(充当率100%)を活用



2 事業の位置付けと概要

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号に規定。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
- 国土交通大臣が実施計画を認定（様々な特例措置あり。）

目 的

- 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
- 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

実施区域

上田市、青木村

実施期間

令和7年10月から
令和12年9月までの
5年間



事業の位置付けと概要

事業の方向性

運転手の確保



- 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

★均衡を図りながら総合的に進める



3 地域公共交通ネットワークの再編

■ 路線バスの再編(計画)

次ページ以降の路線について、ルート変更、増便、パターンダイヤ(※)化、20時台のバスの回復などを実施

※パターンダイヤ 毎時0分と30分発など、一定間隔で周期的に運行されるダイヤのこと。

■ 上田電鉄別所線の増便

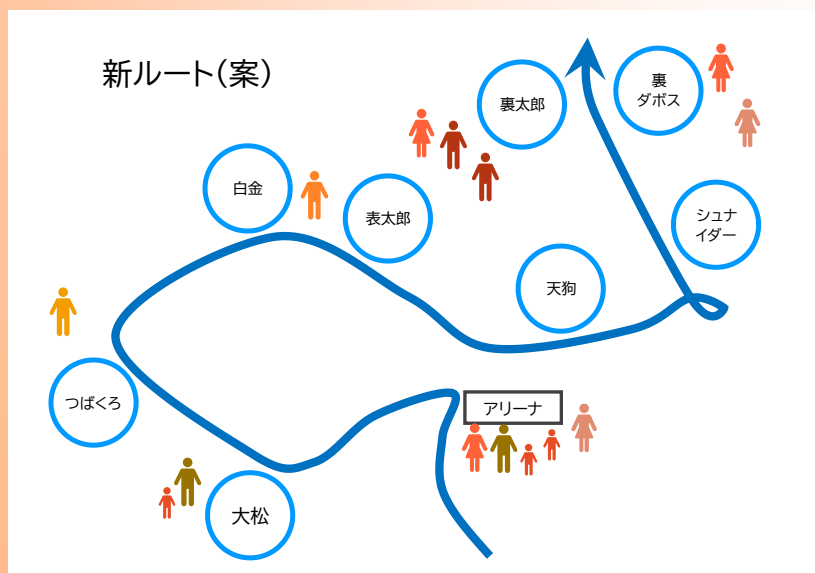
令和7年3月のダイヤ改正により、5年間の実証実験として、別所線における平日の運行本数を56本から78本に増便



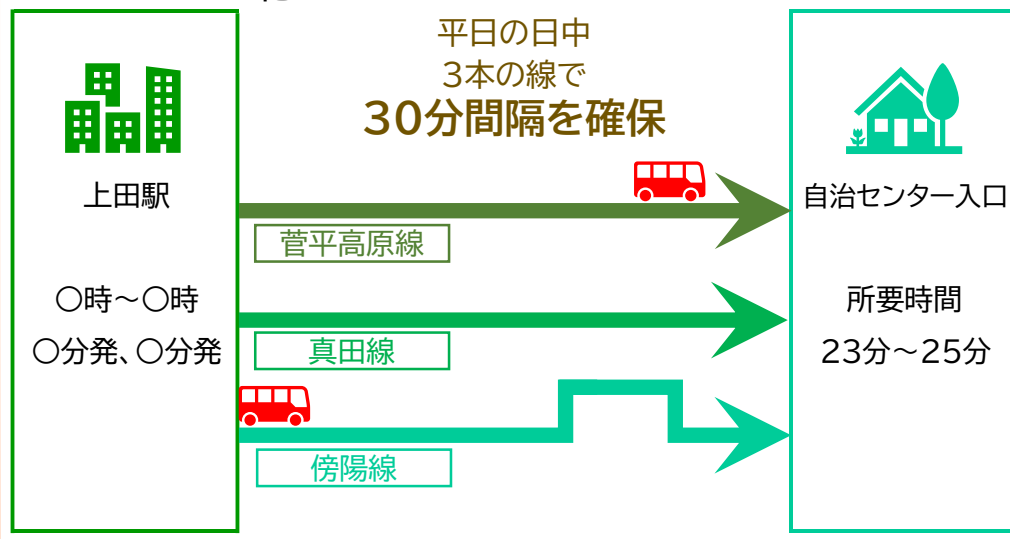
① 傍陽線、菅平高原線、真田線

■ 利便性の向上と効率化

- ・菅平高原線 ルート変更（高原内の循環化）
- ・渋沢線 菅平口から上渋沢までを廃止、菅平高原線を増便 ※児童生徒はスクールバス対応
- ・上田駅発着として定時性を確保、平日の日中は自治センター入口まで30分間隔のパターンダイヤ化



パターンダイヤ化



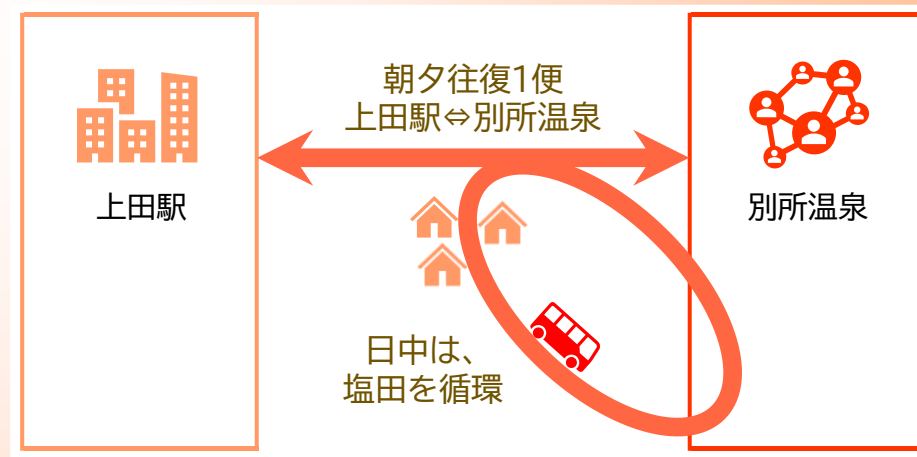


②塩田線、信州上田レイライン線

■ 利便性の向上と効率化

- ・塩田線と信州上田レイライン線を統合
- ・朝夕往復1便は、上田駅⇔別所温泉とし、日中は1時間間隔の塩田循環バスとして運行

時間帯	ルート			備考
朝	別所温泉	→	上田駅	特に上田千曲高校生の通学時間帯を考慮
		←		
日中	塩田循環(概ね1時間に1本)			別所線、無言館に接続 また、特に買い物を考慮
夕	上田駅	→	別所温泉	特に上田千曲高校生の通学時間帯を考慮
		←		



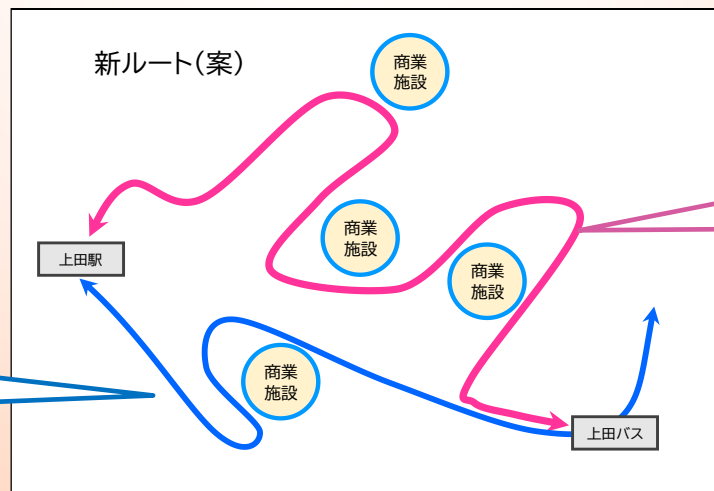


③久保林線

■ 利便性の向上

- ・利用者が減少していたため、廃止を検討
- ・検討の結果、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
- ・3年間の利用状況等を検証し、本路線の存廃を検討
- ・平日の日中に運行する路線であることから、商業施設を多くつなぐルートを検討中

国道18号には、複数の路線があるため、ルート的大幅な見直しを検討中



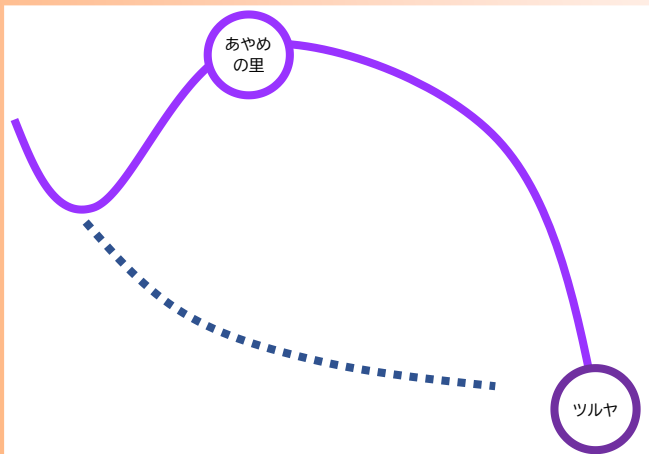
新ルートにおいて、市街地の商業施設を多くつなぐルートを検討中



④ 柵津線 ※R7.4.1から試験運行

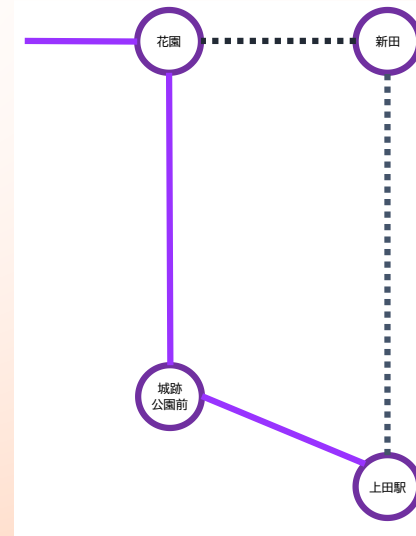
■ 利便性の向上と安全性の確保

- ・ルート変更① 町吉田から中吉田坂上までを町吉田～あやめの里～ツルヤかのう店へ
- ・ルート変更② 上田駅から花園までについて、上田城跡公園前経由とする。
- ・1日6便から8便へ増便（併せて、お買い物時間を考慮したダイヤへ）



ルート変更①のポイント

- ・事故防止のため、狭あい区間を回避
- ・生活支援(買い物)のため、あやめの里とツルヤかのう店に接続
- ・ツルヤかのう店が終着となることで、中吉田坂上の利用者の利用継続を図る。



ルート変更②のポイント

- ・観光客の利便性の向上を図るため、上田城の上段に上田城跡公園前バス停を新設
- ・上田駅からであれば、一駅で上田城に行ける。
- ・他の4路線(鹿教湯線、武石線、青木線、室賀線)は変更なし。



⑤ 鹿教湯線

■ 利便性の向上

- ・ 20時台に上田駅を発着するバスの復活（高校生の部活終わりや塾帰りの乗降を考慮）
- ・ 平日の日中における丸子駅停留所までの1時間間隔でのパターンダイヤ化

上田駅 終バス時刻

18:47



20:00

パターンダイヤ化



上田駅

〇時～〇時
〇分発

平日の日中

1時間間隔を確保



丸子駅

所要時間
42分



⑥青木線

■ 利便性の向上

- ・ 20時台に上田駅を発着するバスの復活（高校生の部活終わりや塾帰りの乗降を考慮）
- ・ 平日の日中における1時間間隔でのパターンダイヤ化

上田駅 終バス時刻

19:29



20:00

パターンダイヤ化



上田駅

〇時～〇時
〇分発

平日の日中

1時間間隔を確保



青木

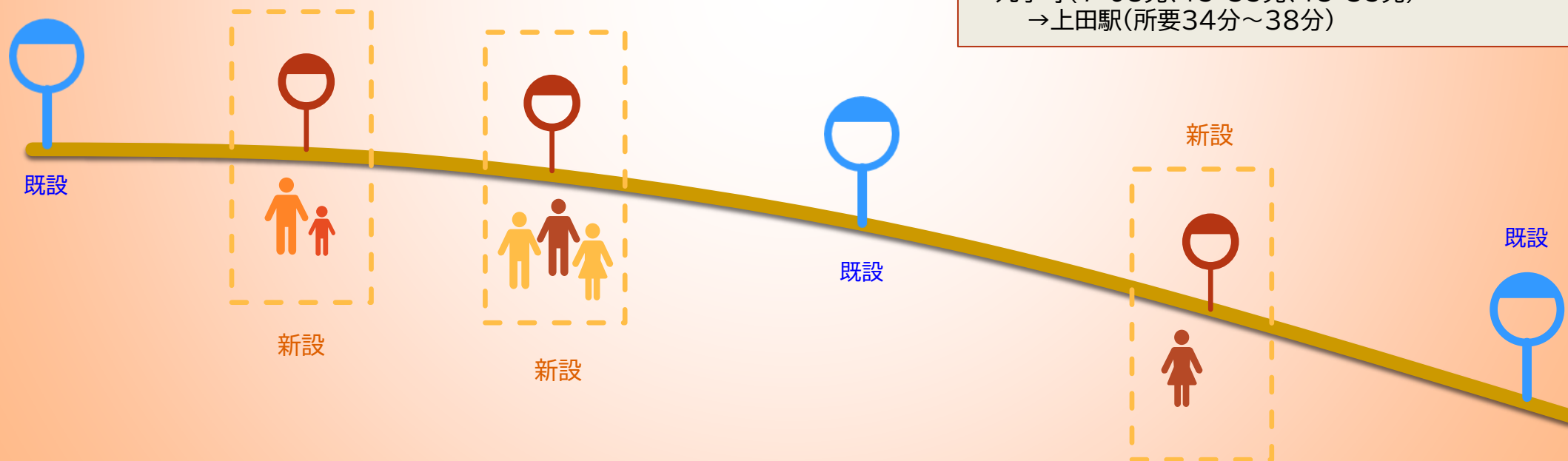
所要時間
29分



⑦長久保線 ※R8.4.1実施に向けて

■ 利便性の向上

・バス停の増設



上田駅と丸子駅間のバス停を増設し、利便性の向上を図る。

長久保線のダイヤ

上田駅(8:30発、16:30発、19:35発)

→丸子町(所要35分)

丸子町(7:08発、15:35発、18:35発)

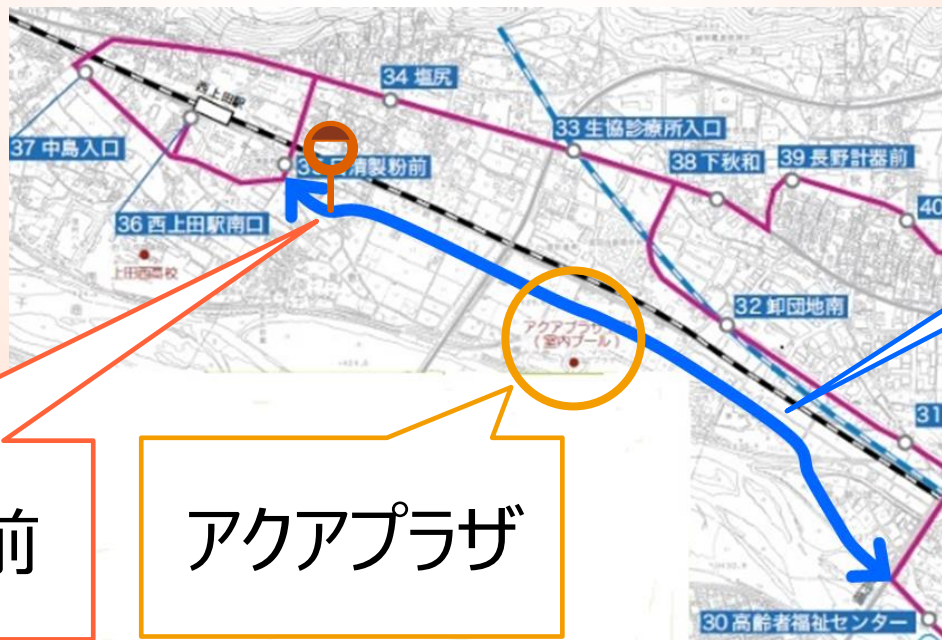
→上田駅(所要34分～38分)



⑧市街地循環バス

■ 利便性の向上

- ・ルート変更 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へ
- ・バス停の変更 「日清製粉前」を「日清ファルマ前」へ
- ・国道18号の渋滞回避
(定時性の確保)



新ルート

日清ファルマ前

アクアプラザ



4 公共交通利用環境の改善

- **ゾーン制運賃**の導入
- その他運賃の見直し
- QRコード決済の利便性向上
- 路線図と時刻表の作成





ゾーン制運賃の導入

■ 運賃見直しの必要性

- ・**運賃低減バス運行事業** 第4期が令和7年9月に終了するため、10月以降の方向性を示す必要がある。
- ・**運行経費の高騰** 2度の消費税の引き上げを考慮しておらず、かつ、人件費・燃料費等が高騰している。
- ・**本来の上限運賃との乖離** 運賃低減バス運行事業導入時は2倍程度だったが、現在は最大4倍程度に達している。
- ・**バス事業者からの要請** 運賃低減バス運行事業により、収支改善の方法が制限されているほか、バス事業へのプライドの観点から、少なくとも運賃低減バス運行事業の前の運賃に戻すことを求められている。（菅平高原急行便の新設）

※運賃は、本来は、**適正原価・適正利潤**の範囲で、交通事業者が決め、国の認可を受けるもの

上限運賃の基本的な考え方(対キロ区間制)

基準賃率

・1人を1キロ輸送するのに必要な費用をもとにした
運賃率(支出(営業費+利潤)÷収入)



キロ数

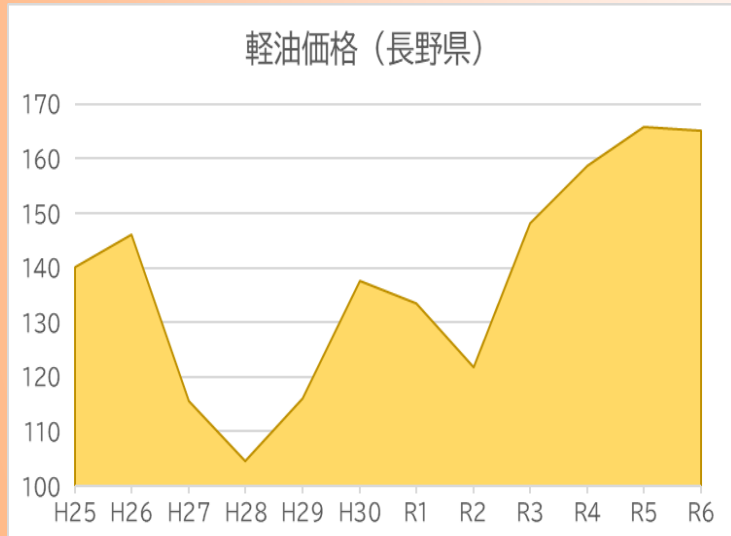


**遠距離
逓減率**



ゾーン制運賃の導入

- 参考：運賃低減バス運行事業導入時（平成25年10月）からの物価等の変動状況



H25 140.1円 → R6 165.1円



H25 713円 → R6 998円



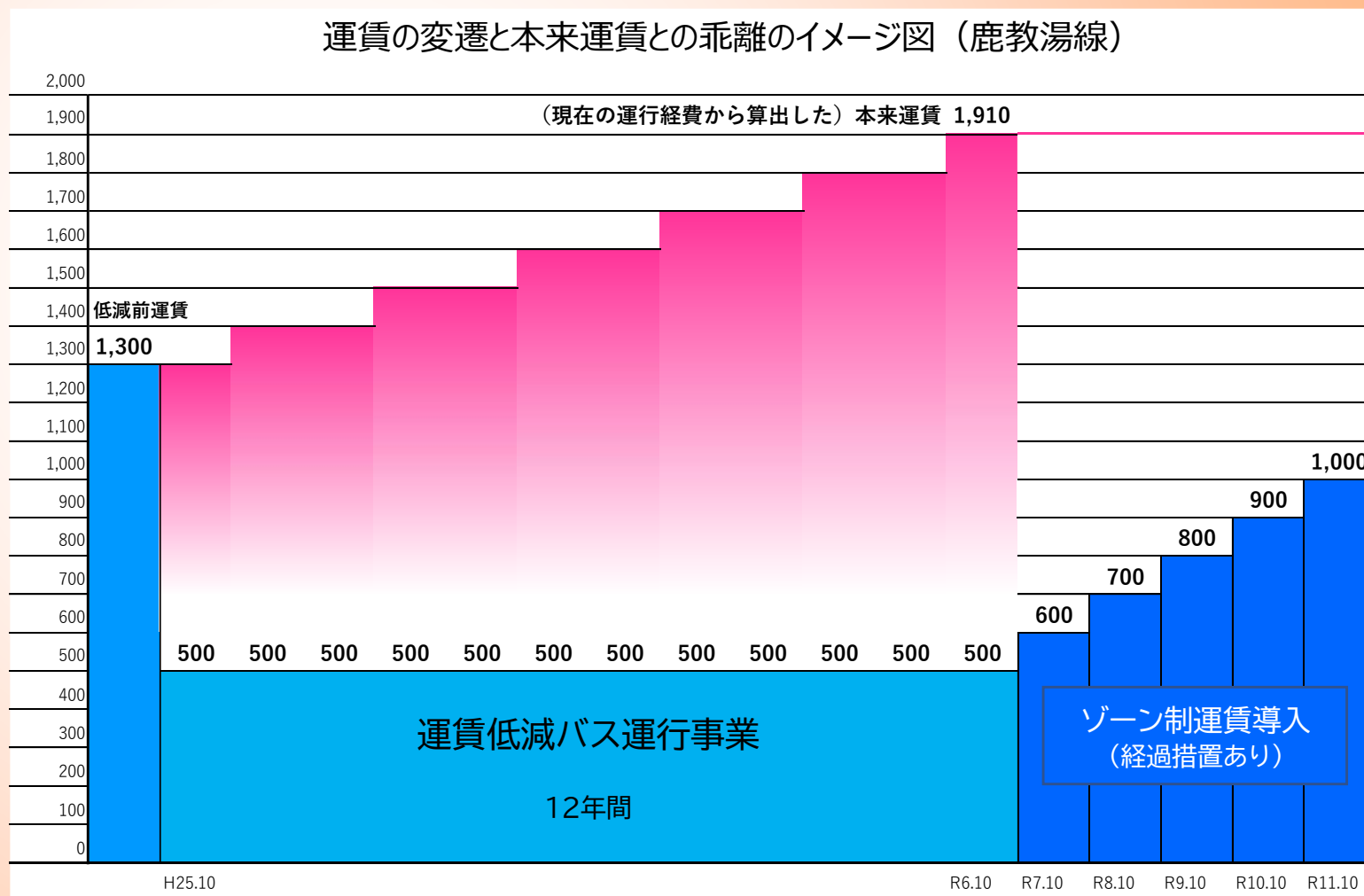
H25 0.95 → R6 1.09 ※R元が1.00



ゾーン制運賃の導入

■ 参考：本来運賃との乖離の状況

- ・運賃低減前の運賃（1,300円）と運賃低減の運賃（500円）の乖離は、2 倍程度（鹿教湯線は2 倍強）であった。
- ・しかし、本来運賃（1,910円と試算）と運賃低減の運賃（500円）の乖離は、4 倍程度に達している。





ゾーン制運賃の導入

■ 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し、第4期終了に伴い、事業の効果を継承することができ、乗車キロ数に応じて負担をお願いし、本来運賃との乖離を是正することができる運賃制度として、本年10月からゾーン制運賃を導入する。

運賃低減バス運行事業の効果と課題

効 果	課 題
1 利用者数の増加 利用者が年間最大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。	1 事業者のインセンティブが働きにくい 制度導入前1年間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する制度であり、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
2 利用者の負担軽減 高校生等における通学費の負担軽減に寄与	2 財源の確保 負担金はバス事業者への欠損額に対する補助ではなく、特別交付税措置の算定対象外
3 運賃確認等に係る負担軽減 50円単位の運賃のため、運転手の運賃確認の負担が少なく、利用者も10円単位の小銭の用意が不要	

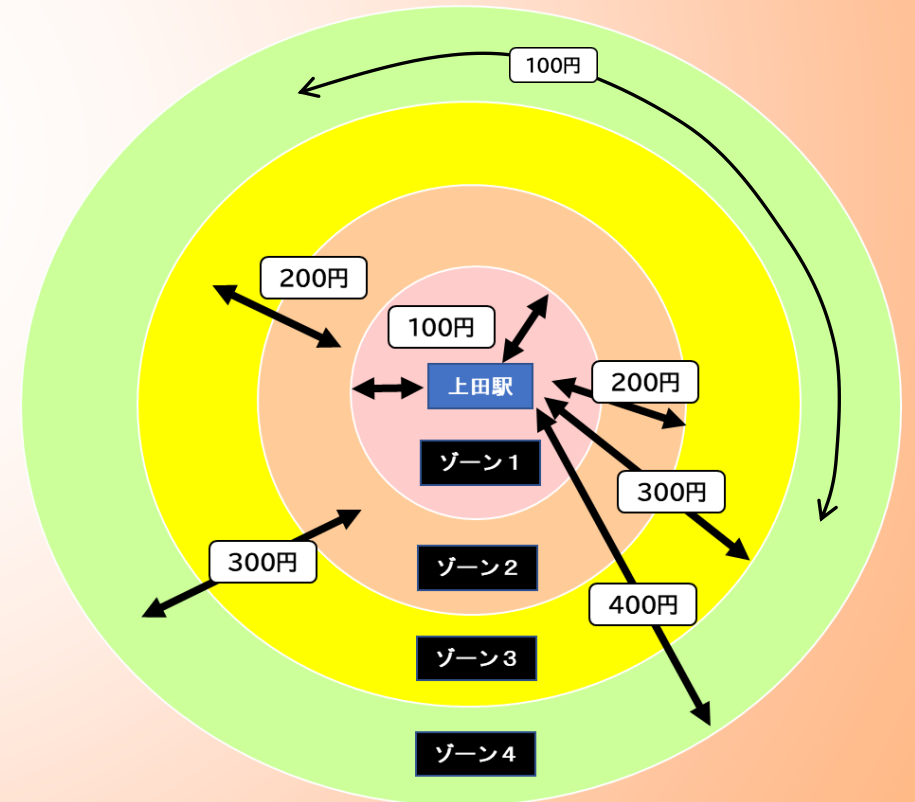


ゾーン制運賃の導入

概要

- 1 種別 協議運賃(関係者が協議して決める運賃)
- 2 制定形態
地帯制(運行系統沿線をゾーン分けし、ゾーンをまたぐごとに運賃を加算)
- 3 ゾーン設定
上田駅を中心として、上田駅からの距離を勘案し、概ね同一生活圏となる地域ごとにゾーンを設定
- 4 運賃設定
初乗り100円。ゾーンを跨ぐごとに100円を加算し、1,000円を上限とする。

ゾーン制運賃のイメージ図





ゾーン制運賃の導入

■ 鹿教湯線、武石線の各運賃の比較

鹿教湯線

停留所	H25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

武石線

停留所	H25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



ゾーン制運賃の導入

■ 菅平高原線、傍陽線の各運賃の比較

菅平高原線

停留所	H25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

傍陽線

停留所	H25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



ゾーン制運賃の導入

■ 青木線の運賃の比較

青木線

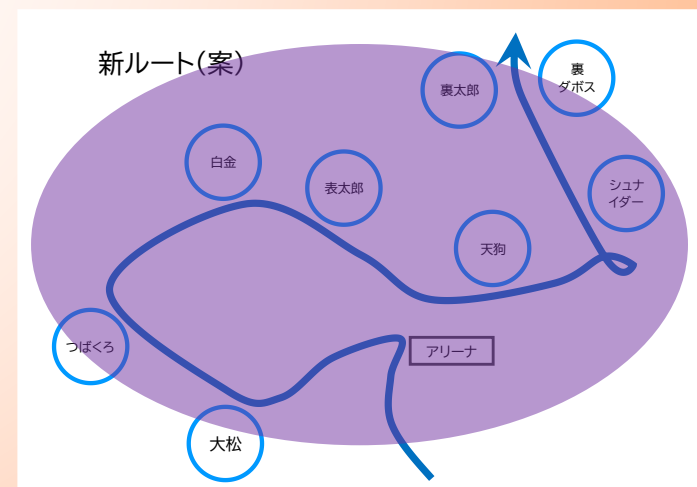
停留所	H25年9月 運賃	本来運賃 (試算)	運賃低減 (現行)	ゾーン制 (改定)	改定額
上田駅前					
三好町二丁目	180円	260円	100円	100円	0円
農協川辺支所前	360円	370円	300円	200円	▲100円
小泉	440円	640円	300円	300円	0円
出浦上町	560円	820円	300円	400円	+100円
殿戸	630円	920円	300円	500円	+200円
青木バスターミナル	690円	1,010円	300円	600円	+300円

■ 長久保線への適用（検討）

通学定期について、ゾーン制運賃額の適用に向け検討を進める。

補足（隠れたメリット）

ゾーン制運賃に1,000円の上限を設定するから、1,000円のゾーンが広くなり、菅平高原線では、羽根尾停留所から終点までがひとつのゾーンとなり、1乗車100円で菅平高原内を移動できる。





ゾーン制運賃の導入

■ 経過措置

ゾーン制運賃の導入により、500円から1,000円に引き上げとなる地域もあることから、利用者の負担を考え、1年ごとの引き上げ上限額を100円に設定。5年をかけて、段階的に引き上げる。

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	500円	500円	500円
上田駅前～下沖	400円	500円	600円	700円	800円	800円
上田駅前～青木BT	300円	400円	500円	600円	600円	600円



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。

例 上田駅前～真田自治C

時期	運賃 (片道 1回)	3カ月定期(往復)		無と有 の差額
		据え置き 無	据え置き 有	
現在	300円	30,780円	30,780円	0円
R7. 10～	400円	41,040円	30,780円	10,260円
R8. 11～	500円	51,300円	30,780円	20,520円

4 割引 !

パターンダイヤ化により、真田地域では約30分に1本、バスが来ます！
送迎は、高いガソリン代の支払いだけでなく、運転する家族の時間や経済活動の機会が失われます。
この機会に、是非、バス通学をご検討ください。



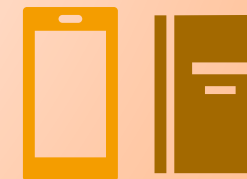
高頻度利用者の負担軽減

- チケットQRのプリペイド式回数券のプレミアム率の引き上げ
- 紙のカードも発行



現行 2,000円で2,200円分（プレミアム率 1 0 %）

追加 5,000円で**6,000円分**（プレミアム率 **2 0 %**） ※上田バスと千曲バスが対象





その他運賃の見直し

- オレンジバス 1乗車 **200円**（定額）とする。

上田バス(平成21年購入)
月・木 西塩田コース
火・金 東塩田コース
水・土 豊殿・神科コース

千曲バス(平成13年購入)
月・木 城下・塩尻コース
火・金 神科・神川コース
水・土 浦里・室賀コース

※今後の車両更新を見据える。



- 別所線の運賃 動力費の高騰などを踏まえ、将来的な値上げの検討も必要



QRコード決済の利便性向上ほか

- QRコードの**共通化**

交通事業者間で別々に発行しているQRコードを共通化する。

- マルチ決済端末機の普及に伴う、タクシーにおけるQR決済実証実験の休止
- バスの路線図と時刻表の更新





5 運行協定支援事業の創設

- 路線バス事業における令和5年度の収支率は、平均で**約30%**に留まっており、バス事業者における欠損額は、現行の支援制度を活用しても、**1億1千万円余**に達している。

※収支率 = 運賃収入 ÷ 経常経費

※現行の支援事業には、地域間幹線系統補助（国・県）、地域内フィーダー系統補助（国）、
廃止路線代替バス運行費補助金（市）がある

- バス事業者の企業努力と内部補助が限界を迎える中で、このまま新たな対策を講じなければ、路線バスが維持できないことから、**公的支援の拡充**を図る必要がある。





運行協定支援事業の創設

- 路線バスの運行について、上田市とバス事業者との間で **5 年間の運行協定**を締結
- 市は、公的支援の拡充として、路線バスの運行に係る欠損額から国・県補助額を除いた額を**運行協定支援交付金**として支援
- バス事業者は、**5 年間の路線バスの運行を確保・維持**する。
- 本事業の創設とゾーン制運賃の移行により、廃止路線代替バス運行費補助金と運賃低減バス運行事業負担金は廃止

市

公的支援の拡充

運行協定支援交付金の交付



バス事業者

路線バス
運行の確保・維持



持続可能な公的支援の拡充

- 大変厳しい財政下において、財源を確保し、**持続可能**な公的支援の拡充を実現するため、次の戦術を駆使

- ・**利便増進事業の特例措置の活用**

国の補助要件の緩和、補助上限額の引き上げ、他事業の選択肢の拡大など



- ・**特別交付税の活用**

地方バス路線の運行維持に要する経費は、特別交付税の措置（補填）の算定の対象となることから、対象外である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、対象にする。





6 人材の確保（バス、鉄道）

■ バスの運転体験ができる会社説明会の開催

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

→令和7年度も継続



- 運転手（バス、鉄道）対象の移住セミナー 令和7年2月9日（東京交通会館）
- その他として、消防職員の転籍、退官自衛官の再就職、外国籍人材の活用を研究
- 職場環境改善の検討



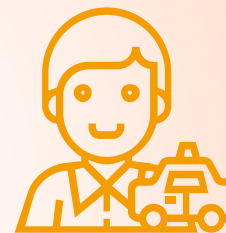
人材の確保（タクシー）

- タクシーの業務体験ができる会社説明会の開催

開催日 令和6年11月10日（日）

参加者 7名

採用者 0名



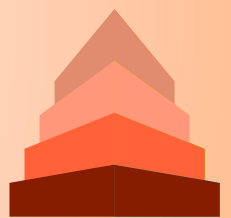
- 二種免許取得費用支援制度の創設（令和7年度から3年間限定）

★交通空白地を発生させないためには、バスや鉄道ではカバーすることの
できない、**細やかなニーズに対応**するタクシーは不可欠な存在





7 別所線関連事業

- 千曲川橋梁橋脚補強工事の実施
 - ・増便に伴い、千曲川橋梁を通過する列車本数も増加することから、財源の確保に努め、橋脚補強工事の早期実現を目指していく。
- 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、実証運行中の5年間について支援を行う。



参考 地域主体型交通の検討

■ 神川地域における地域主体型交通の検討

- ・令和5年度 全戸アンケートの実施
- ・令和6年度 対策委員会を設置し、協議（交通事業者や市も参画）
- ・令和7年7月 運行開始予定

神川地域 藤森タクシーチケット

500円（お釣りはお出しできません）

有効期限

令和8年3月31日

番号

E0005

—

1

藤森タクシー電話番号

0268-35-0050

利用日

令和 年 月 日

利用目的

1通院 2買物 3金融 4交通機関 5自治会行事 6行政機関 7他

発行元

神川まちづくり委員会

■ 事業内容

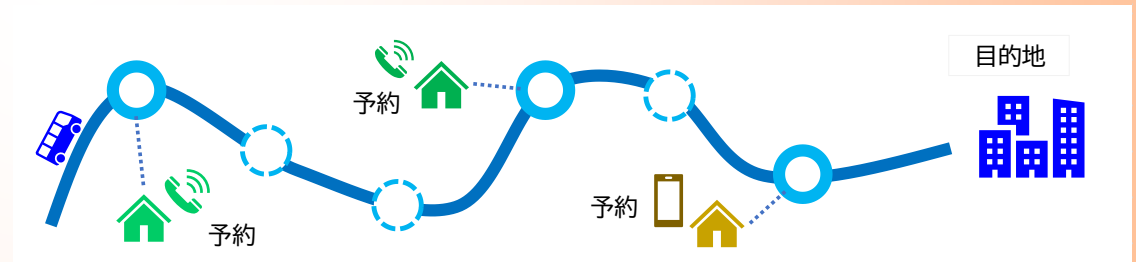
項 目	内 容
事業	タクシー事業者を活用した自宅から目的地までの移動支援事業
実施内容	タクシーの利用補助(1回につき500円×2枚の利用補助券) ※予算の範囲内で交付
利用対象者	a 神川13自治会の自治会員である者 b 免許返納者又は免許未取得者 など
提携先(運行者)	長野県タクシー協会上小支部(藤森タクシー)
財源(予定)	神川まちづくり委員会からの負担金、活力あるまちづくり支援金、利用者登録料など



参考 地域主体型交通の検討

■ 都市戦略からのオンデマンド交通の検討（マイナス面）

- 1 最大輸送人数がとても少ないため、朝夕の通勤・通学の大量輸送に対応できない。
- 2 オンデマンド交通は「利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービス」であり、市民が希望する交通モードと異なる。



- 3 タクシー化することでタクシー事業者を圧迫する。事業者が廃業に追い込まれた事例もある。
- 4 夜間運行や観光目的での利用への対応が難しい。営業時間が長く、誰もが一定の料金を支払うことで、利用できる自由度が都市機能を充実させる。
- 5 バスに比べて使用車両が増えるため、環境負荷が大きくなるとともに、渋滞の遠因となる。



今後見込まれる新たな取り組み

- **データに基づく持続可能なバス路線の構築**
 - ・EBPM（合理的客観に基づく政策立案）の手法を用いたバス路線の構築の研究
 - ・研究の前段として、チケットQRにおける乗降データの可視化を図る。
- **EVバスの導入研究**
- **市街地循環バスと信州上田医療センター線の統合・再編**
- **運転免許証自主返納促進事業の見直し**





8 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 7回

合計 104回



今後の進め方

月	内 容
4月	利用者説明会の開催
	各地域協議会での説明
6月	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月	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検討中



9 まとめ

公共交通の必要性と危機的状況を踏まえ、地域公共交通利便増進事業の実施により、**公共交通の確保・維持**を図りたいと考えています。

事業実施に当たっては、利用者の皆様、事業者、市民の皆様、国、県、市のそれぞれの**役割分担**のもと、必要な負担をお願いし、**みんなで公共交通を支えていくこと**が必要です。

御理解・御協力をお願いします。

