

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) さらに縮小均衡の懸念

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、路線バスのさらに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
(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 柰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
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
(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）
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
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
エ バス路線図等の更新	○ バス路線図と時刻表の更新
(3) 関連事業 【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】	
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
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
ウ 職場環境改善の検討	○ 休憩室の充実などの検討
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
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
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

8 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
- (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