



2025上田未来会議

第4グループ

テーマ「高齢化社会」

私たちが理想とする高齢化社会(目標)

高齢者も若者も自立して生活できる社会

注) **虚弱**高齢者については別途「福祉」で検討

上田市における高齢化社会の問題点（課題）

- 車社会であること。健康であっても高齢者が車なしに自立した生活をするのが難しい
 - 免許返納すれば、他者に頼らず買い物や医者など必要な場所に行くことができない
- 多くの地域で人に頼らずに移動できる手段が極端に少ない
 - 公共交通の手段が少なく、移動手段がない地域が広範囲に及ぶ
- 近隣のスーパーや商店が閉店し、買い物をする場所がない



生活の質（QOL）を向上させ、自立した生活をするための
移動手段の確保

この問題は近年の報告書でも明らか

上田ビジョン研究会の冊子（第6版2024年）

『上田の大危機を乗り越えるための5つのヒント』

この冊子（データは2019年、2つ選択）によれば、上田市民が感じている不安は：

1. 車の運転ができなくなり、移動手段が確保できなくなること（46.9%）
2. 一人暮らしの高齢者が増えること（45.1%）
3. 空家が増えること（28.7%）
4. 商店やスーパーが減少すること（23.2%）
5. 耕作放棄地が増えること（17.4%）

この研究会が推奨する解決策は主に:

1. まち中の活性化

- 歩きたくなる街づくり(ウォーカブルシティ)
- シェアするまち中(集合住宅を増やす)
- まち中の建物のリノベーション、等々

2. 人と街を元気にする「交通まちづくり」

- 車がなくても移動できる社会

便利な移動手段とまちづくりはセットである

上田市の公共交通

1. コミュニティバス（市営）

- 上田市街地循環バス(青バス・赤バス) 市街地のみ [路線図と時刻表](#) 1日4ー5便 一回200円
- オレンジバス [路線図と時刻表](#) 週2回1日往復各1便 全域カバーしていない。一回200円
- 丸子オンデマンド交通(利用者の電話予約に応じて運行する「予約制乗合自動車」。予約に応じて停留所から停留所を運行。[登録必要](#)。丸子在住者のみ。
- 武石デマンド交通 [サービスエリア](#) [時刻表](#)
- 真田ふれあいバス（真田地域での送り迎え）

デマンド交通は小さい地域のための交通手段。地域の外に行くために使えない。

2. 民間バス会社 [路線図](#) [時刻表](#) 初乗り100円 上田駅からのゾーン制運賃 最大600円

- 上田バス（9路線）
- 千曲バス（6路線）
- 東信観光バス(中山道線、丸子線)
- JRバス関東(長久保線)
- 上田松本直行バス

上田市の公共交通（続き）

3. 鉄道

- JR東日本（新幹線）
- しなの鉄道
- 上田電鉄（別所線）

4. その他

- 学校や特定施設等への送迎を担う輸送サービスや対象を限定した輸送サービス（スクールバス、福祉タクシー、介護輸送サービス、福祉有償旅客運送等）、カーシェアリング、自転車のシェアサイクルなど。

5. TicketQR決済システム

- 上田市内の全ての路線で共通に使えるものではなく、利便性は高くない。上田バスと千曲バスは別々にプリペイドをする必要あり、コミュニティバスには使えない？。利用率13.2%。

上田市の7年計画（2023年～2029年）

将来にわたって地域公共交通を持続可能なものとするための「マスタープラン」

上田市地域公共交通計画（変更後）

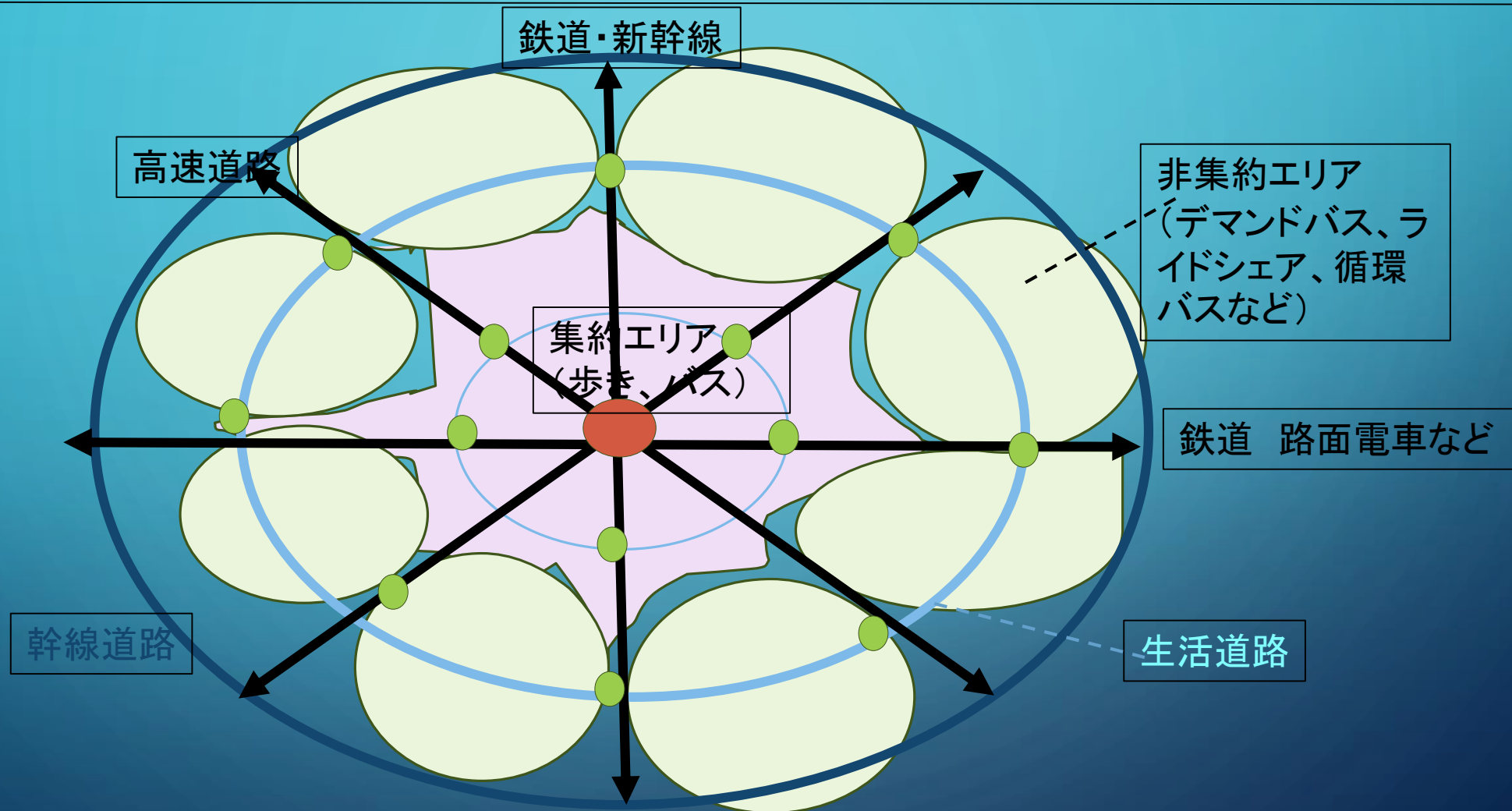
- 目標を達成するために取り組む事業
 - 人口1人あたりバス利用回数 6.3回――>8.3回（利用者数97.2万人――>124万人）
 - 路線バス運行事業における収支率 現状維持（赤字）
 - TicketQRによるキャッシュレス決済利用率 13.22% ――>50%
 - そのために取り組む事業が6項目

住民が使いたいと思える交通手段となっているのか？

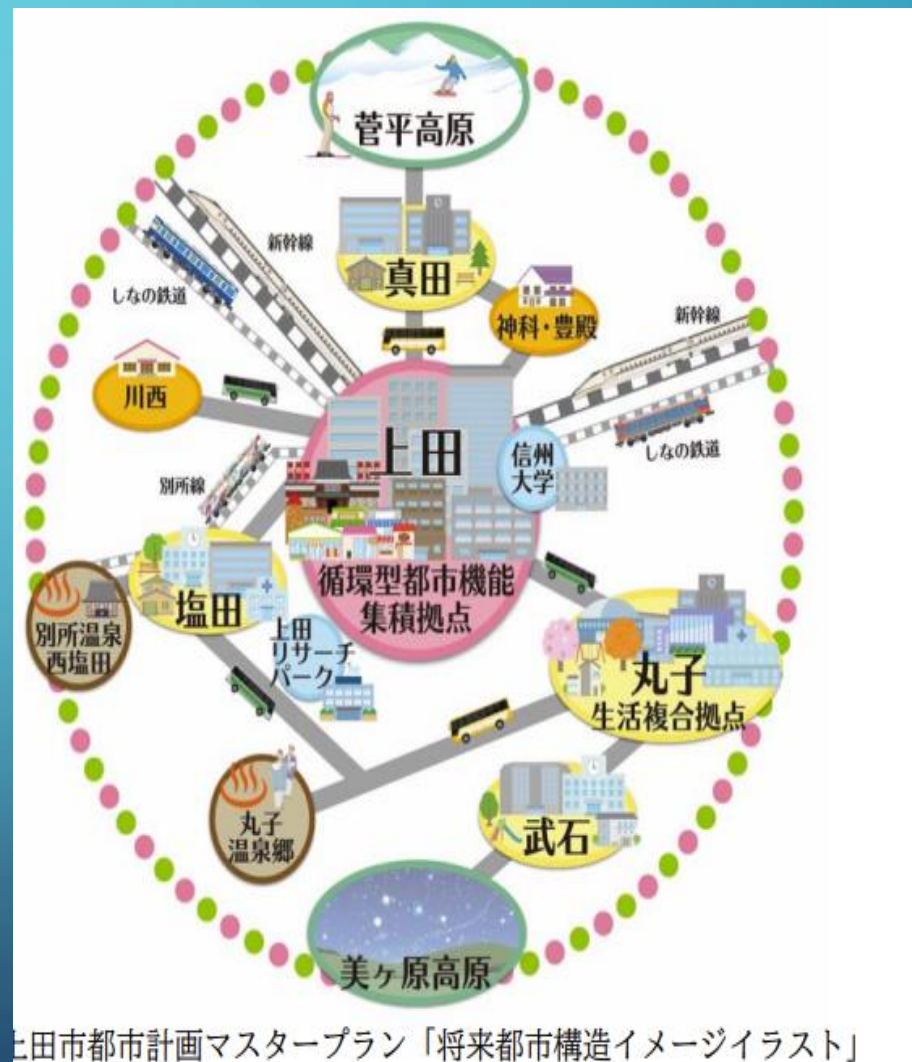
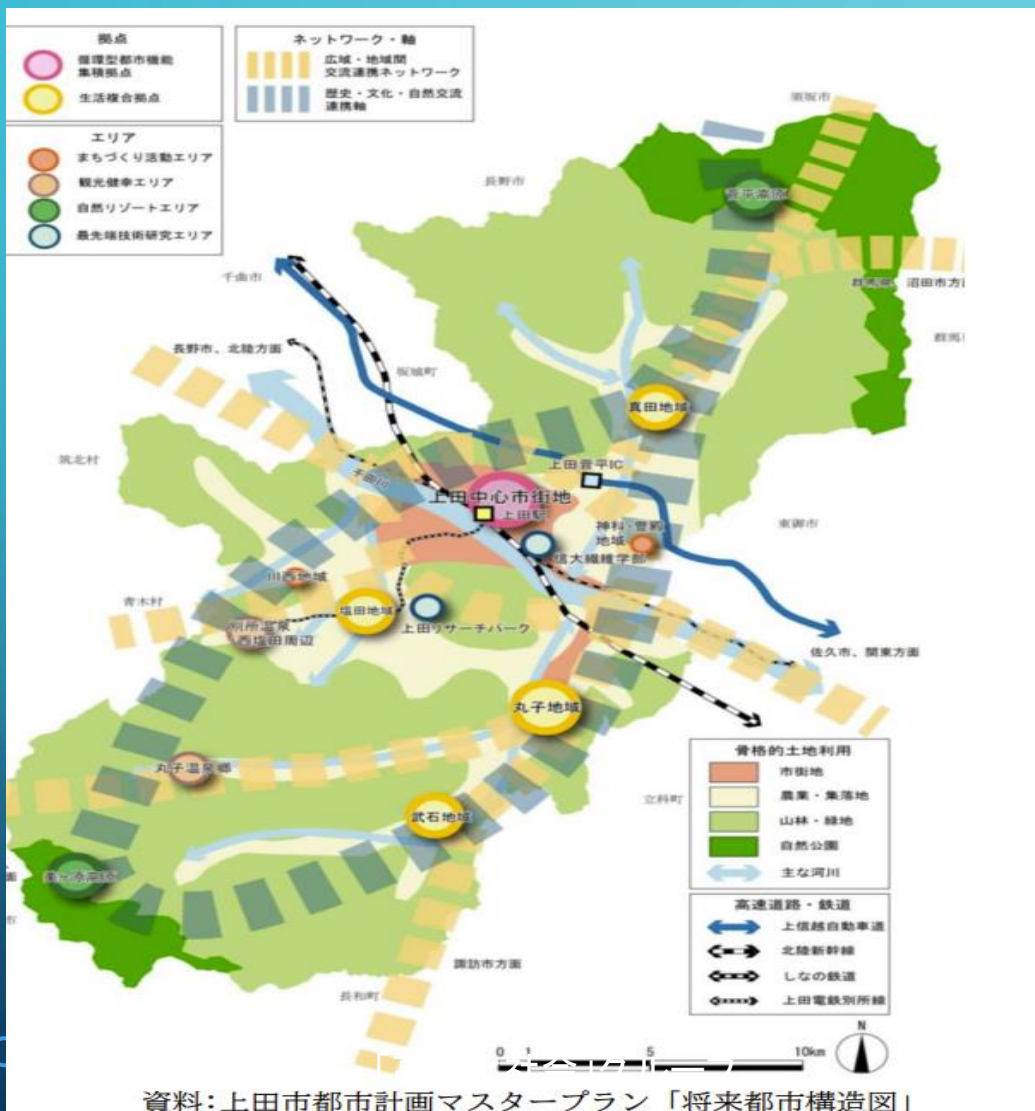
この計画の何が問題か？

- この計画は民間交通事業者を存続させるためのもので、住民の生活の質の向上のためのものではないように見える
- 民間の交通事業を「(利便性を高めて)使って、残す」が基本
- ユーザーの利便性という視点が足りない。これで大丈夫？
- 市の負担金は効率的に使われているのか？

典型的な都市交通計画 コンパクトシティ構想（コンパクト＋ネットワーク）

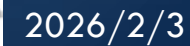


上田市の街づくりにおける公共交通の位置づけ 「ネットワーク＋多極・拠点集約型都市構造」



上田市都市計画マスタープラン「将来都市構造イメージイラスト」

上田未

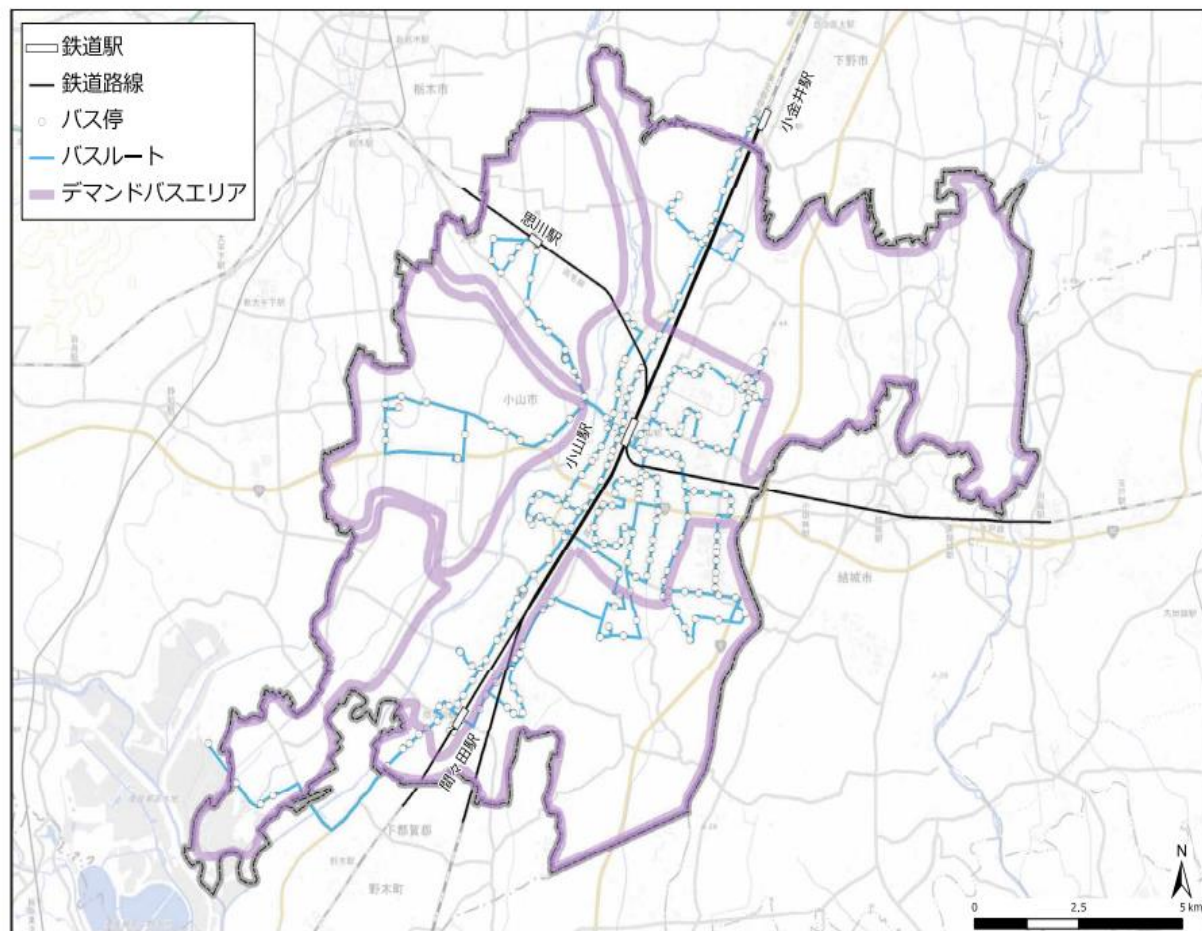


成功例－栃木県小山市

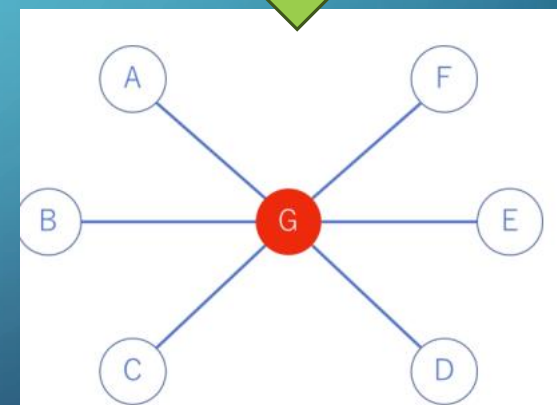
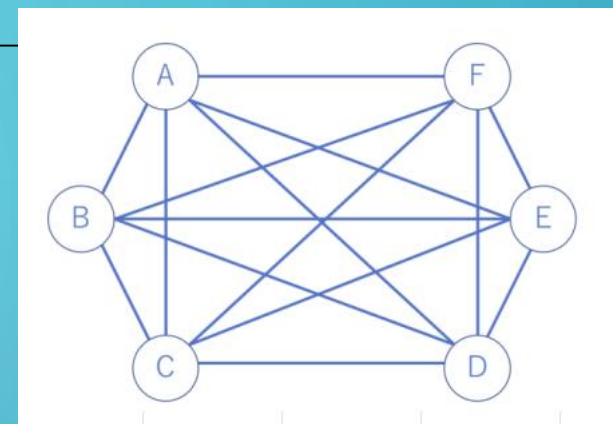
小山市は東京から新幹線で40分。宇都宮と大宮の中間地点にある。東北本線の他にも、水戸線、宇都宮線、両毛線など4線が通り電車の便もよいが、自家用車への依存度が高く、2008年には民間の路線バスが倒産し廃線となった。その時点でのバスの利用者は15.2万人。その足を確保するため、市が経営を継続し、既存のコミュニティバス「おーバス」のダイヤ改正や経路変更、混雑緩和に向けたバスの大型化、利便性向上のためのバス停の増設等を進めた。また市のモビリティ・マネジメント(MM)も功を奏した。料金設定にサブスクを使うなど、利便性の向上に努めた結果、2020年には利用者が100万人を超え、高齢者の利用も増えている。

	小山市	上田市
人口(2024年)	16.6万人	15.4万人
中心地の人口	60%	27.4%
鉄道	4路線	2路線
新幹線の駅	あり	あり

栃木県小山市の例(続き)



鉄道・バス路線(バス路線:令和5(2023)年10月)



小山市 と上田市の公共交通の比較

	金額(万円)	
	小山市(2020年度)	上田市(2023年度)
経営体制	市営	市営+民間
国庫補助	770	
特別交付金	5,355	13,110
市負担額	15,379	18,032
市営+デマンドバス	?	8,246

市の負担金

上田市:2億6000万

小山市:1億5000万+(8000万?)=2億3000万

小山市負担額 46% 上田市:N/A

利用者数:

小山108万人 vs. 上田 97.2万人

	小山市(2020年度)	上田市(2023年度)
利用者負担額	12,075	?
利用者数	108万人*	97.2万人**
路線数	15線+デマンドバス(5線)	20線+循環+デマンドバス(3線)
中心地の人口	60%	27.4%(青・赤バスエリア)
料金形態	1回200円。乗り継ぎ+100円 サブスク1年28,000円***	ゾーン制 1回100円~600円 市営バスは1回200円
アプリ	noroka(全線共通) suica	ticketQR (各線ごとの支払い)
* 2008年の廃線時には15.2万人		
**2019年の123万人から徐々に回復		
***定期券の半額くらい。学割あり。65歳以上と障がい者、小学生は半額		
小山市のデマンドバス5線はタクシー4社による合同運営		

デマンドバス

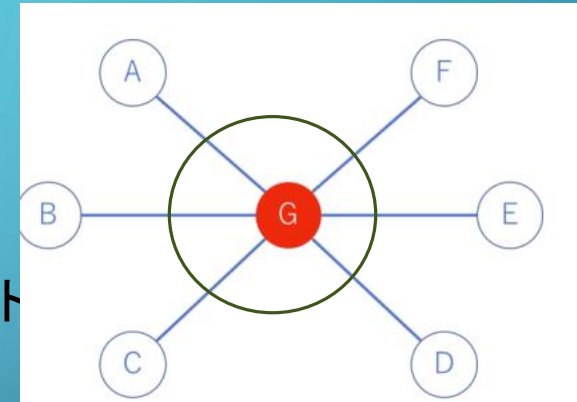
小山市1回300円

(65歳以上と障がい者200円)

上田市1回200円

提案

- 各路線を整備してハブ化していく
 - 基幹交通(バス)から地域に向けた支線を(循環バスやオンデマンドバス)をつなげる
- 経営体制の再考察
 - 例えば第3セクター化する
 - 官民連携の強化(共同運営や事業者協力型の公共ライ
- 旧市町村をつなぐ路線を作る
- 市町村を超えた交通手段(乗換え地点を開発)




高齢者のための生活支援の提案

- 大規模ショッピングセンターのサテライト店設置への働きかけ
- 移動販売
- 買い物バス
- タブレット支給（IT企業学生ボランティアとの連携）

まとめと要望

• 上田市の公共交通の現状は利用につながらない状況にある

- 
- 利用者目線でのサービスを構築するために予算を使ってほしい
 - 利用しやすいように路線を整備しなおしてほしい(ハブ化とネットワーク)
 - 運営および政策立案に当事者である市民および地域活性化を目指す団体の代表の参加を求める
 - モビリティ・マネジメントの推進