

上田市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 12 月

上田市

目 次

第1章 上田市地域公共交通網形成計画について.....	1
1 - 1. 計画策定の背景.....	1
1 - 2. 計画の位置づけ.....	2
1 - 3. 計画区域の設定.....	2
1 - 4. 計画期間.....	2
第2章 上位計画及び関連計画の整理	3
第3章 公共交通を取り巻く環境及び公共交通の現状	9
3 - 1. 上田市の自然条件.....	9
3 - 2. 上田市の社会条件.....	11
3 - 3. 公共交通の運行形態、利用実態	16
3 - 4. 公共交通に関する住民意向	34
第4章 上田市公共交通総合連携計画の評価・検証.....	36
4 - 1. 目標の達成状況.....	36
4 - 2. 施策実施状況	39
4 - 3. 「連携計画」によらず実施した施策の概要	42
第5章 公共交通の現状・課題及びこれからの公共交通に求められる条件	43
第6章 地域公共交通網形成に関する基本方針及び目標	47
6 - 1. 基本方針の設定.....	47
6 - 2. 計画の目標	48
6 - 3. 公共交通の機能分担.....	49
第7章 目標達成のための事業・施策の設定	50
7 - 1. 事業・施策の設定.....	50
7 - 2. 具体的事業・施策の概要	52
7 - 3. 事業実施スケジュール.....	75
7 - 4. 計画の達成状況の評価	76

第1章 上田市地域公共交通網形成計画について

1-1. 計画策定の背景

上田市では、平成 20 年 3 月に「上田市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」とする）を策定し、市民（利用者）・交通事業者・行政が連携し、計画で定められた様々な改善策を実施してきました。また、多くの人に利用してもらい運賃収入を維持・増加することで、運行に対する行政負担の増加を抑制し、バス路線を維持・存続させていくというコンセプトのもと、平成 25 年 10 月に、「上田市運賃低減バス」を実証運行期間 3 年、市内 17 路線で開始しました。この運賃低減施策においては、開始後 2 年経過した時点で利用者が約 20%程度増加しましたが、目標である実証運行前の 1.5 倍には至っておらず、引き続きバス利用啓発に努めています。

上田市では、先に示したように平成 20 年 3 月に「連携計画」を策定し、「①鉄道との連携を図る」「②誰もが公平に利用できる」「③効率的な」「④地域づくりを支援する」「⑤利用者主体の」『公共交通体系の構築』を基本方針に、様々な施策を実施し、毎年施策評価を行い、それに基づき更なる改善策を実施しつつ現在に至っていますが、「地域公共交通活性化再生法」の改正に伴い、「連携計画」の総括を行うとともに、「立地適正化計画」における都市構造構築を支援する市域全体の公共交通網を目指し、改正された法の趣旨に従い、今後の公共交通整備の指針とすべき「地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」とする）を策定するものです。

まちづくりとそれを支える公共交通の在り方については、「第一次上田市総合計画（平成 18 年～27 年）」の市土利用の基本方針として「集約型都市構造への誘導と個性あふれる地域づくりの推進」を挙げていますが、これまでの交通施策は「②誰もが公平に利用できる」基本方針により、公共交通空白地域や不便地域の解消に重点を置いているため、市内交通網が比較的拡散したものとなっていることから「集約型都市構造への誘導と個性あふれる地域づくりの推進」を支援するのに必要十分な施策になりえていない現実があります。「網形成計画」においては、地域自治センター等の生活複合拠点（真田地区、丸子地区、武石地区等）と「中心市街地拠点（都市機能集積拠点）」の連携強化を支援する公共交通網の再編が求められます。

また、中心市街地の商店街では空き店舗が増える一方で、マンション建設が進み新たに人が住み始めており、中心市街地の形態の変化に対応して、現在の市街地内の交通を補完する移動手段が求められています。加えて、平成 27 年 3 月 14 日の北陸新幹線の金沢延伸等により観光客の増加が期待されており、生活交通の確保と合わせて、市の主要産業と位置づけている観光での移動手段としての利便性向上が求められています。

これらまちづくりや観光と連携した交通ネットワークを構築するため、網形成計画の策定を行います。

1-2. 計画の位置づけ

網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「公共交通のマスタープラン」として位置づけます。まちづくりと連携し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムの在り方などを定めます。

なお、現在策定中の「(仮称) 上田市立地適正化計画」と相互に連携を取りながら計画を策定します。

1-3. 計画区域の設定

網形成計画の対象区域は、市全域とします。

1-4. 計画期間

計画期間は、平成 28 年度～平成 32 年度の 5 年間とします。

第2章 上位計画及び関連計画の整理

(1)第二次上田市総合計画

計画期間： 平成 28 年～37 年

将来都市像： ひと笑顔あふれ 輝く未来につながる健幸都市

～住んでよし 訪れてよし 子どもすくすく幸せ実感 うえだ～

基本概念： 市民力、地域力、行政力、それぞれが役割を果たし、

協働のもと、まちの魅力と総合力を高めます

施策大綱： 1. 市民が主役のまちづくり 2. 安全・安心な快適環境のまちづくり

3. 誰もがいきいき働き産業が育つまちづくり

4. とともに支え合い健やかに暮らせるまちづくり

5. 生涯を通じて学び豊かな心を育むまちづくり

6. 文化を育み、交流と連携で風格漂う魅力あるまちづくり

<公共交通に関わる計画の概要>

◎安心・安全な快適環境のまちづくり

○良好・快適な生活環境の形成

●「乗って残す」「乗って活かす」を基本とした公共交通の活性化

公共交通の確保・維持や市民による積極的な利用の促進を通じ、将来にわたり市民が快適に必要な移動ができるよう、公共交通の活性化を図ります。

●達成度をはかる指標・目標値

指標の内容	基準値	計画目標
市内路線バス輸送人員数	119 万人 (平成 26 年度)	150 万人 (平成 32 年度)
別所線輸送人員数	122 万人 (平成 26 年度)	123 万人 (平成 32 年度)

●各主体に期待される主な役割分担

市民	・ 環境に負荷の少ない公共交通を積極的に利用します。
地域・事業者	・ 公共交通の利用促進に協力します。 ・ エコ通勤の実践や車利用の抑制に努めます。
公共交通事業者	・ サービスの向上による利用促進を図ります。 ・ 経営の効率化を図り、公共交通を維持します。
行政	・ 公共交通の確保・維持を図ります。 ・ 公共交通の利用促進策を推進します。

●施策の方向性・展開

基本施策 1： 公共交通の活性化を図ります

①将来にわたり持続可能な公共交通網の確保・維持

②住民一人ひとりの利用促進策の実施

③健幸都市の実現に向けた公共交通機関の活用

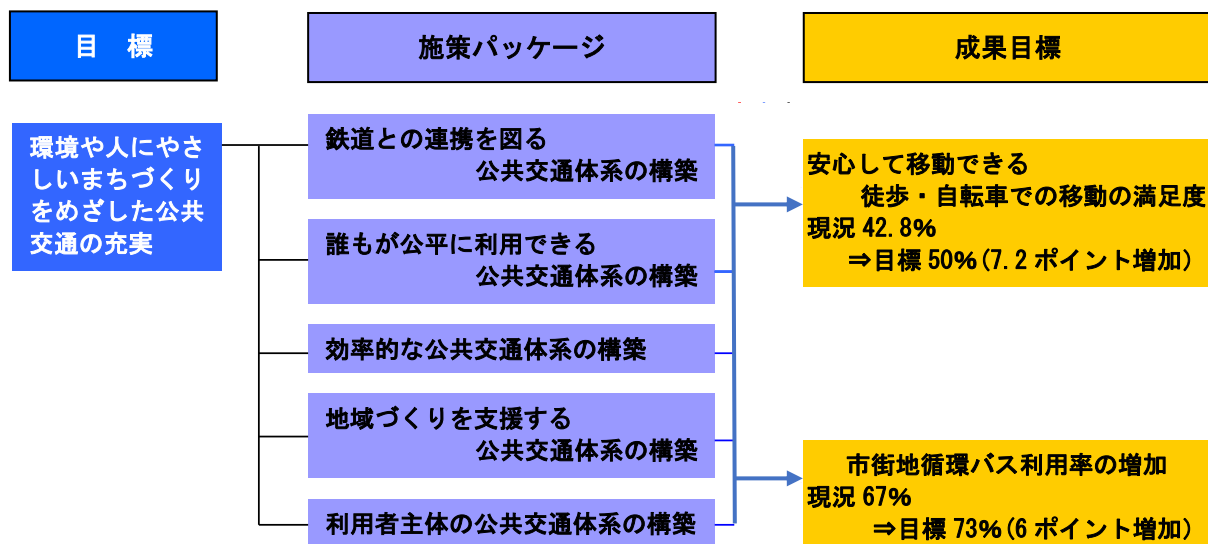
(2)上田都市・地域総合交通戦略

基準年次：平成21年 目標年次：平成31年

上田市街地における交通体系のあり方：

『誰にもやさしく賑わいあふれる生活快適都市“上田”』

<戦略的に取り組む交通施策と公共交通に関わる計画の概要>



(3)上田都市計画(上田市)都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域マス)

目標年次：基本的な目標 平成42年 都市施設などの整備目標 平成32年

将来像：豊かな自然環境に配慮し、歴史・文化資源を活かしながら活力あるまちづくりを進めよう

基本理念：

1. 少子高齢化に対応した人にやさしい地域生活圏づくり
2. 自然と共生する魅力ある地域生活圏づくり
3. 自然環境及び先端技術を活かした活力ある地域産業構造の形成

<公共交通に関わる計画の概要>

◎都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

○交通施設の都市計画の決定の方針

●交通体系の整備

交通の結節点である上田駅を中心に、利用者が高い利便性を享受できるよう交通結節機能の充実や交通機関相互の連携強化並びに運行形態の改善の促進などにより、総合的な交通体系の構築を図る。

●公共交通

北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線、路線バス、タクシー等の相互連携の強化や充実を促進し、交通不便地域の解消、地域交通や日常生活の利便性の向上を図る。

(4)上田市都市計画マスタープラン

目標年次：平成 42 年 実現に向けた目標や具体的な方針 平成 32 年

都市づくりの基本理念： 地域の個性が輝く生活快適都市 “上田”
 ～魅力あるふるさと 活気ある交流 風格ただようまち～

都市づくりの目標： 1. 計画的な生活基盤づくりによる
 「市全体の土地利用と地域の利便性を高める都市」
 2. 多彩な地域資源の有効活用と相乗効果による
 「人々の交流を育む都市」
 3. 豊かな自然・文化にふれ合える
 「安全・快適に暮らせる都市」

＜公共交通に関わる計画の概要＞

◎豊かな自然・文化にふれ合える「安全・快適に暮らせる都市」

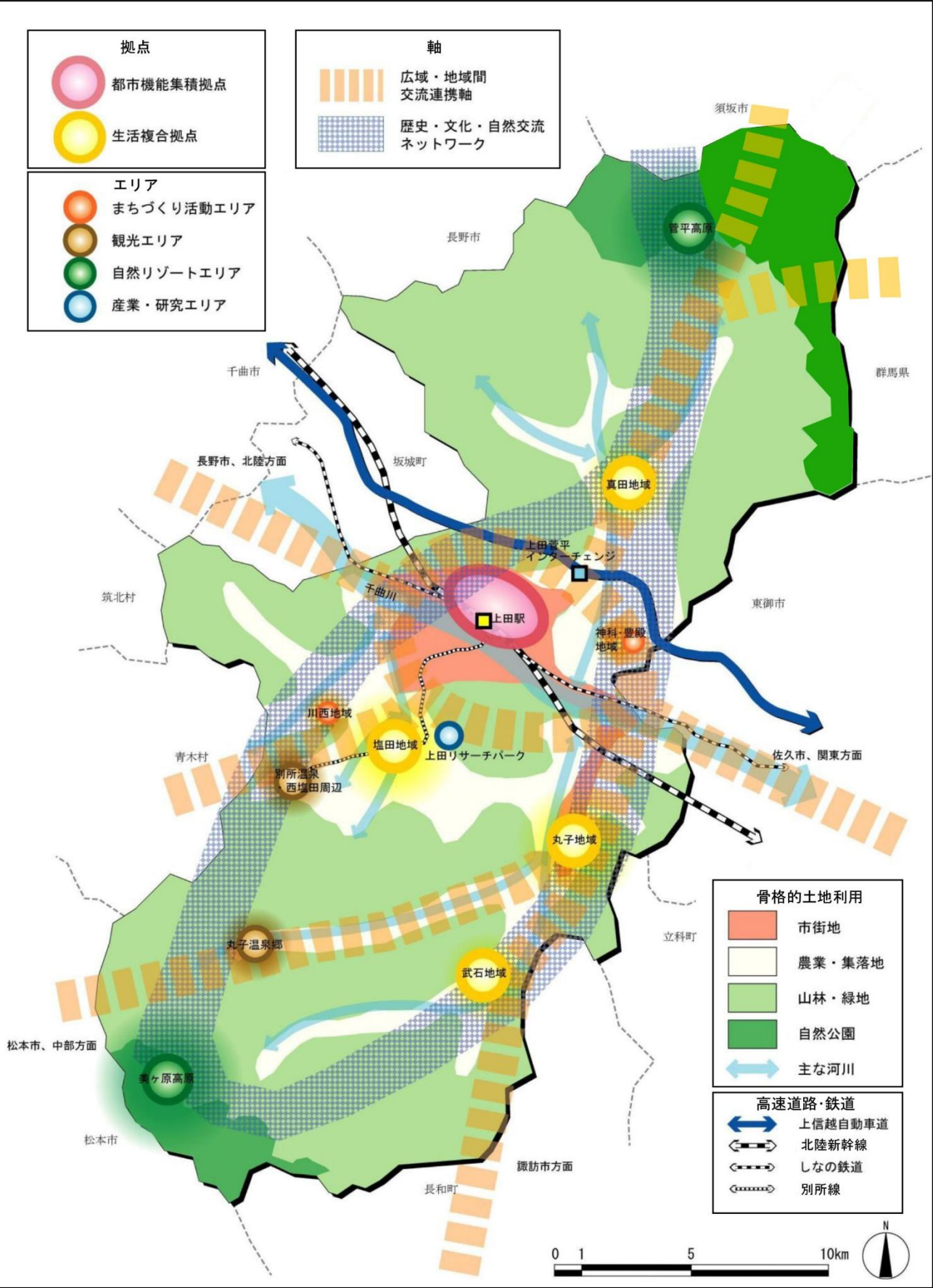
○基本方針 「集約型都市構造の実現に向けた公共交通の充実」

●整備方針 だれもが利用しやすい公共交通網の整備方針

少子高齢社会や環境保全に対応した暮らしやすい地域づくりに向けて、公共交通の利便性向上を図り、運行維持や利用促進を進めます。

- ・公共交通機関の乗り継ぎに関する利便性向上
- ・循環バスをはじめとした公共交通機関の効果的なルート設定やダイヤの見直し
- ・交通結節点におけるわかりやすい案内板などの設置
- ・わかりやすいバス停の整備
- ・主要駅から拠点施設を連絡するシャトルバスの運行
- ・武石地域などのデマンド交通の推進
- ・豊殿バスなどの地域自主運行交通機関の推進

＜将来都市構造図＞



(5)上田市環境基本計画

目標年次：平成 29 年度

将来の環境像：森・水・風・人 ふれあい共に生きる 環境未来都市 うえだ

基本目標： 1. 安全で健康に暮らせるまち 2. 自然・生き物・人が共生するまち
3. 地域資源を活かし地球にやさしいまち 4. 歴史や調和を大切にするまち
5. 環境を思いやる人があふれるまち

＜公共交通に関わる計画の概要＞

◎安全で健康に暮らせるまち

○基本方針 さわやかな空気と静けさを確保する

●施策 自動車からの大気汚染や騒音・振動の低減

・公共交通の利用促進

- ・ 上田電鉄別所線やしなの鉄道などの公共交通機関の利用促進を、関係団体との連携を図り進めます。
- ・ 既存のパークアンドライド駐車場や市営駐車場の利用推進を図ります。
- ・ 「長野県上田地域における公共交通活性化プラン」の策定により、生活バス路線等の再編を図り、公共交通の利便性を向上させます。
- ・ 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)上田市中心市街地活性化基本計画

計画期間：平成 27 年度～31 年度

活性化のテーマ： 「400 年の歴史を超えた城下町ルネッサンス」
～ALL UEDA で中心市街地の価値を共有し活性化を図る～

基本方針： 1. 居住満足度の高い安全・安心な中心市街地の形成を進める（生活快適都市）
～良好な居住環境の形成を進める～
2. 市民・事業者等が連携した活動により地域活力の向上を図る（域内交流）
～市民がつくり、市民が楽しむ、上田市の交流の舞台をつくる～
3. 上田市の総合的なブランド力を高める（域外交流）
～中心市街地内の拠点や市内各地の資源などの活用を図る～

＜公共交通に関する計画の概要＞

◎事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項

○公共交通機関の利便性の増進、特定事業及び措置の推進の必要性

●具体的事業の内容

事業名	事業の内容	実施時期
別所線再生支援事業	別所線の存続及び利用促進に向けた資金的な支援をする事業	平成 16～27 年度
コミュニティバス運行事業	循環バス、オレンジバスの運行再構築	平成 20～29 年度
運賃低減バス運行事業 (実証運行)	都市機能として不可欠なバス路線の確保・維持・活性化を目指す事業	平成 25～28 年度
市街地新循環バス運行事業	市街地を巡る新しい循環バス	平成 27 年度～

(7)上田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

対象期間：平成27年度～平成31年度

目標人口：113,285人（社人研推計90,696人）

上田市創生の基本方針：

1. 豊かな暮らしと人生を支える雇用の創出
2. 若者の結婚・子育ての夢・希望の実現
3. 人・地域を育てまちの活力を生む学園都市づくり
4. 住み良いまち・うえだの魅力アップと積極的発信
5. 安心の暮らしと健康長寿のまちづくり

基本目標：

1. 就業機会の拡大と多様性を創出する
2. 人口の自然減に歯止めをかける
3. 人口の社会増を伸ばす
4. 安心して暮らし続けられる地域をつくる

<公共交通に関わる計画の概要>

◎ひと・地域の輝き戦略

○暮らしや観光に資する交通システムの維持・拡充

<基本方向>

市民が通勤・通学や日常生活に必要な移動ができるよう、また観光客にも利用しやすいよう、公共交通の活性化を図ります。

<具体的な施策展開>

- 運賃負担が軽く利用しやすい運賃低減バスの本運行について検討を進め、通勤・通学・通院・買物等の市民生活や観光客の利便性の向上を図る。
- 地域の重要な鉄道である上田電鉄別所線及びしなの鉄道の安全な運行環境の整備を支援するとともに、利用者促進に連携して取り組む。
- 農村部における交通移動手段を確保するため、豊殿地域の自主運行バスや武石地域の地域デマンド交通の運行を支援する。
- 【新規】○ICT（情報通信技術）を活用して、地域住民や観光客がバスの運行状況をきめ細かく把握できるようにし、利用しやすい環境を整備する。
- 【新規】○公共交通機関の利用によって健康増進も図られることから、健康づくりチャレンジポイントを付与するなど、公共交通機関の利用促進と健康増進を併せて図る。

<重要業績評価指標：KPI>

指標名	現状	目標	備考
道路や交通機関などの交通網が利用しやすいと感じる市民の割合	26% (H26年)	36% (H31年)	市民アンケート調査
市内路線バスと別所線の輸送人員数	241万人 (H26年度)	267万人 (H31年度)	-

第3章 公共交通を取り巻く環境及び公共交通の現状

3-1. 上田市の自然条件

(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定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、千曲川が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おり、これら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。

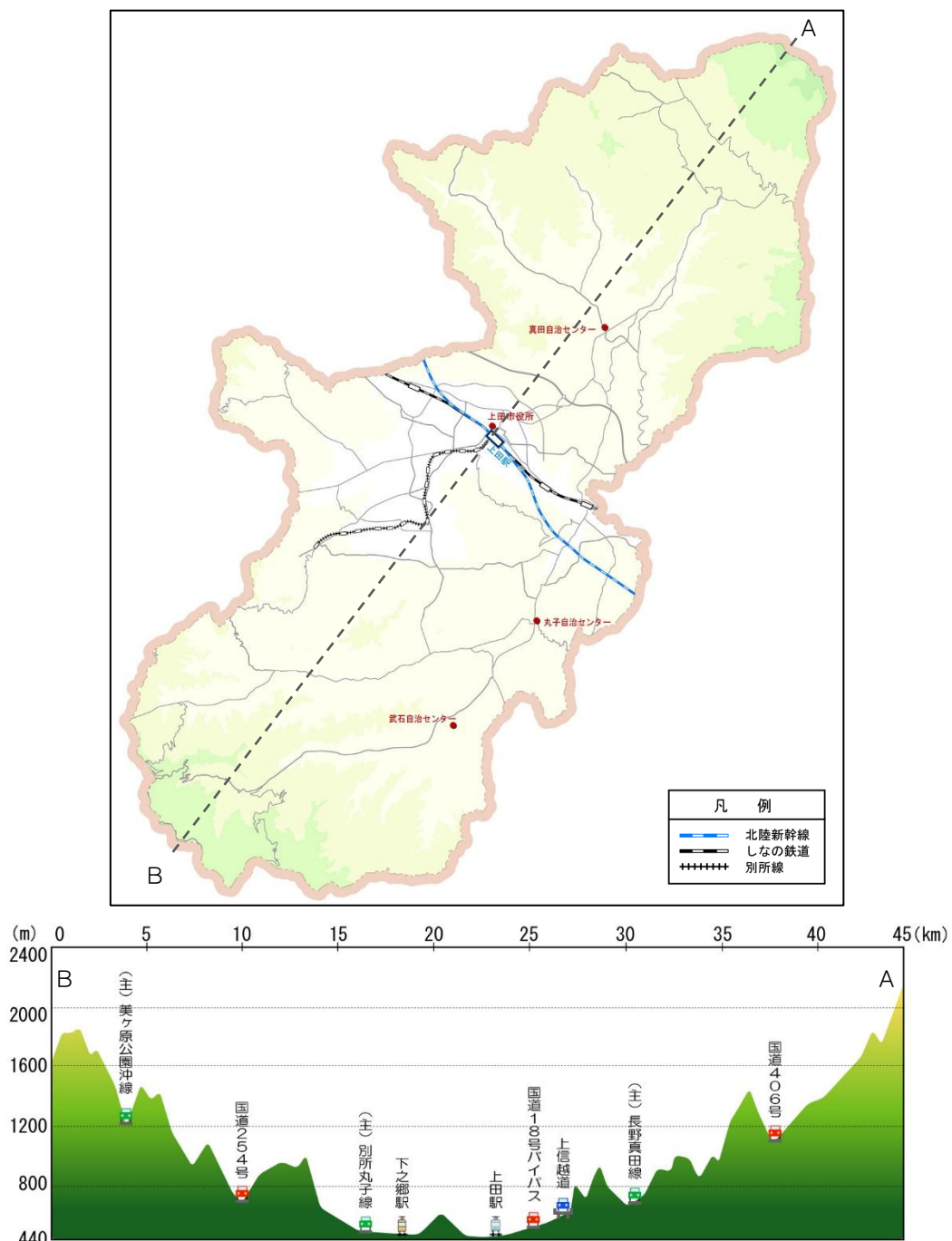


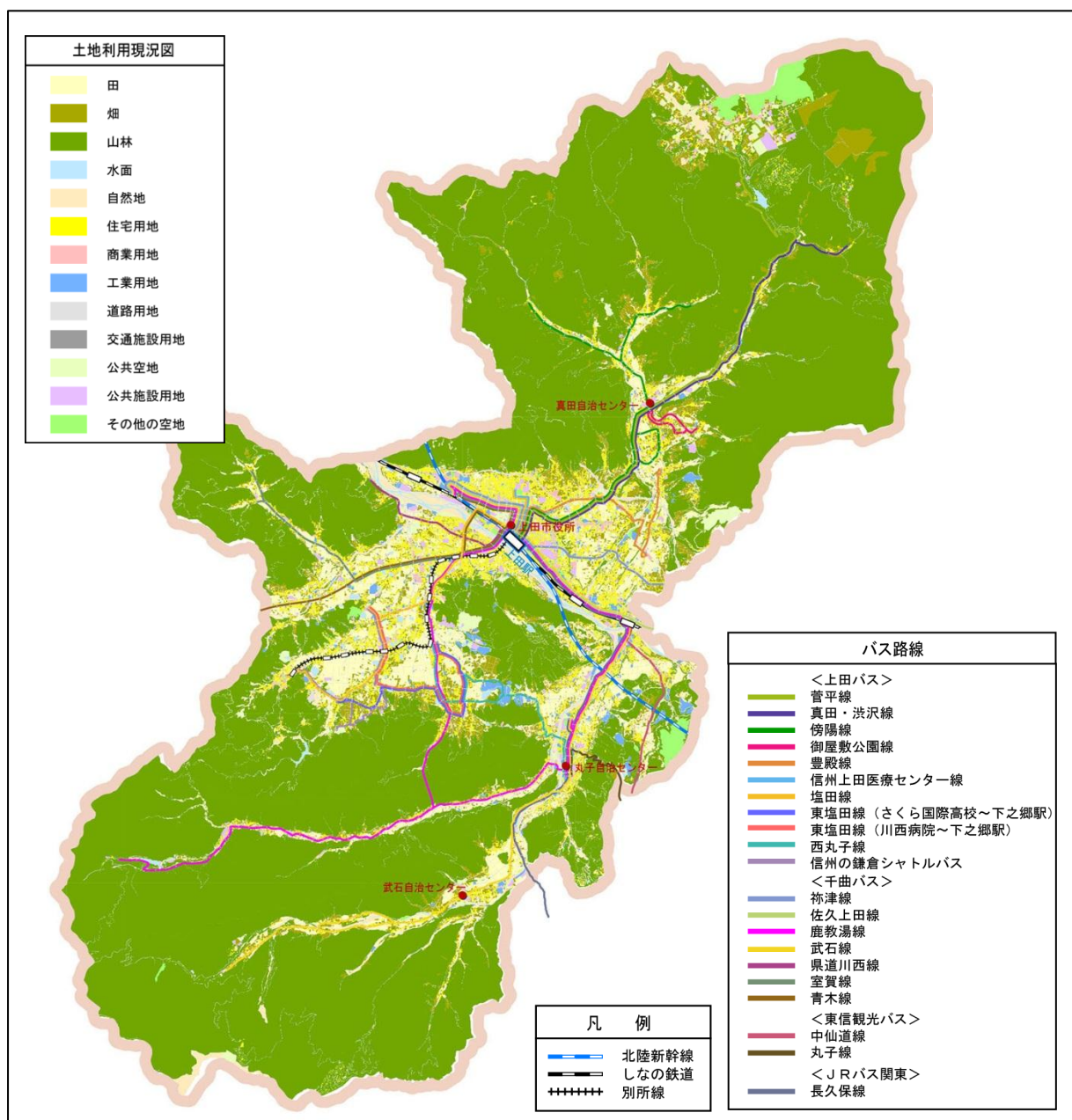
図 3-1 上田市の地形等

(2)土地利用

土地利用の状況を土地利用区分別にみると、行政区域面積 55,200ha のうち山林 72.1%、農地 11.9%などとなっており、水面等を含めた自然的土地利用は 87.5%です。残りの 12.5%は宅地等の都市的土地利用となっています。

都市計画区域における土地利用の状況は、区域面積 23,294ha の 77.4%が自然的土地利用で、残りの 22.6%が都市的土地利用となっています。自然的土地利用の内訳は山林 51.9%、農地 19.4%などとなっており、行政区域と同じく山林の占める割合が多くなっています。

用途地域指定区域においては、面積 1,602.5ha のうち自然的土地利用は 16.0%、都市的土地利用は 84.0%であり、そのうち住宅用地が 38.7%で最も多く、商業用地の 8.6%、工業用地の 6.0%を併せた宅地全体では 53.3%を占めています。また、可住地面積は区域面積の 70.0%にあたる 1,122.4ha です。



※バス路線は平成 27 年 10 月 1 日時点。以降、第 3 章中同様。

資料：上田市都市計画基礎調査（平成 24 年 3 月）

図 3-2 土地利用の状況

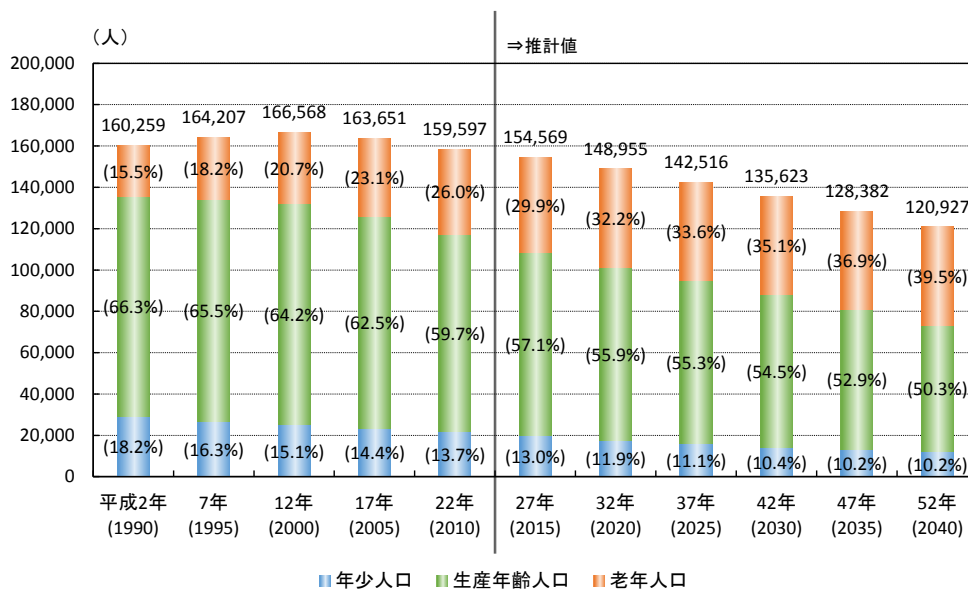
3-2. 上田市の社会条件

(1)人口動態

上田市の人口は、平成12年以降減少に転じ、平成22年には159,597人となっています。また、今後も人口減少は続くと考えられ、平成22年から30年後の平成52年には120,927人になると見込まれています。

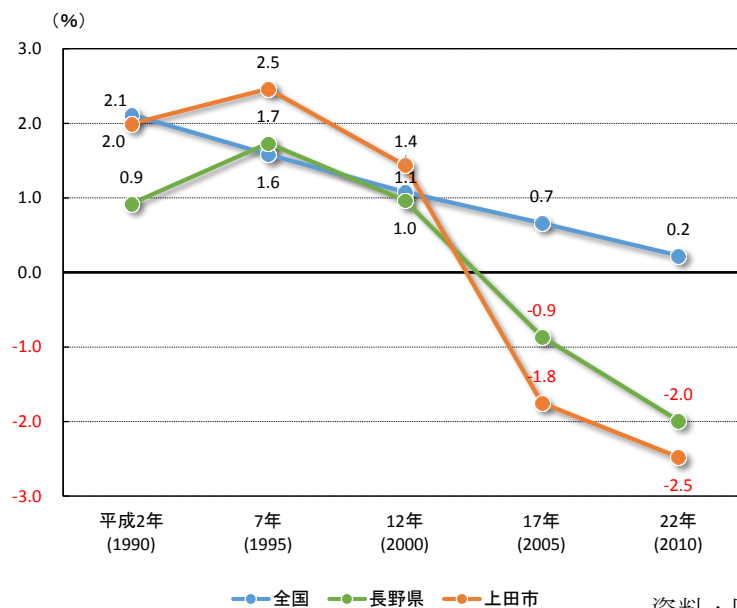
年齢3区分別人口は、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にあり、一方で老年人口は増加傾向にあります。平成7年には老年人口が年少人口を上回り、少子高齢化が進展しています。

平成2年からの対前年人口増減率をみると、上田市は長野県全体とほぼ同様の傾向で推移しており、人口減少が加速しています。



資料：平成22年までは国勢調査、平成27年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成25年3月）

図 3-3 年齢3区分別人口の推移



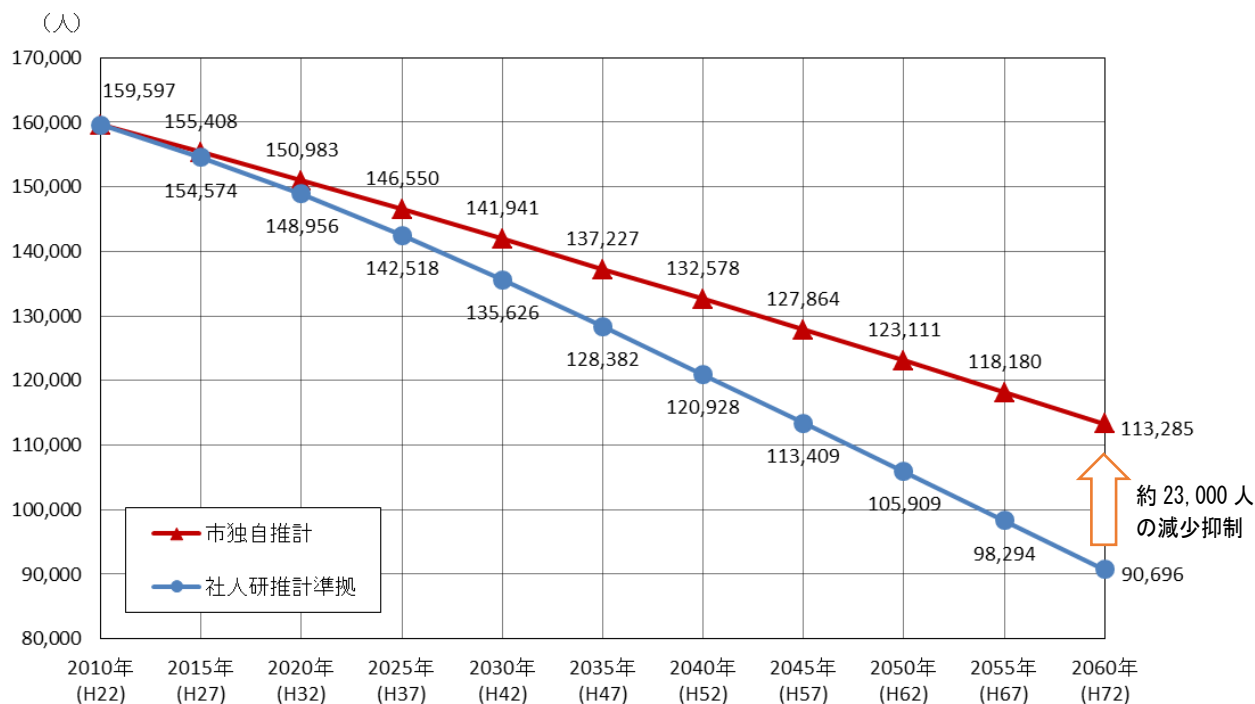
資料：国勢調査

図 3-4 対前年人口増減率

(2) 上田市版人口ビジョンにおける人口の将来展望

上田市版人口ビジョン（平成 27 年 10 月）における人口の将来展望では「合計特殊出生率の上昇」及び「市外への転出抑制」に取り組むことで、平成 72 年の人口は 113,285 人と見込まれ、国立社会保障・人口問題研究所推計準拠（以下、社人研推計準拠）の 90,696 人から約 23,000 人減少が抑制されると見込まれています。また、将来展望では社人研推計準拠と比較して少子高齢化の進展が抑えられる見込みです。

ただし、出生率の上昇等へ取り組んだ将来展望においても今後の人口減少は避けられず、また現在よりも少子高齢化は進展する見込みです。



出典：上田市版人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

図 3-5 上田市の人口の推移と長期的な見通し

表 3-1 市独自推計と国立社会保障・人口問題研究所推計準拠の年齢 3 区分別人口

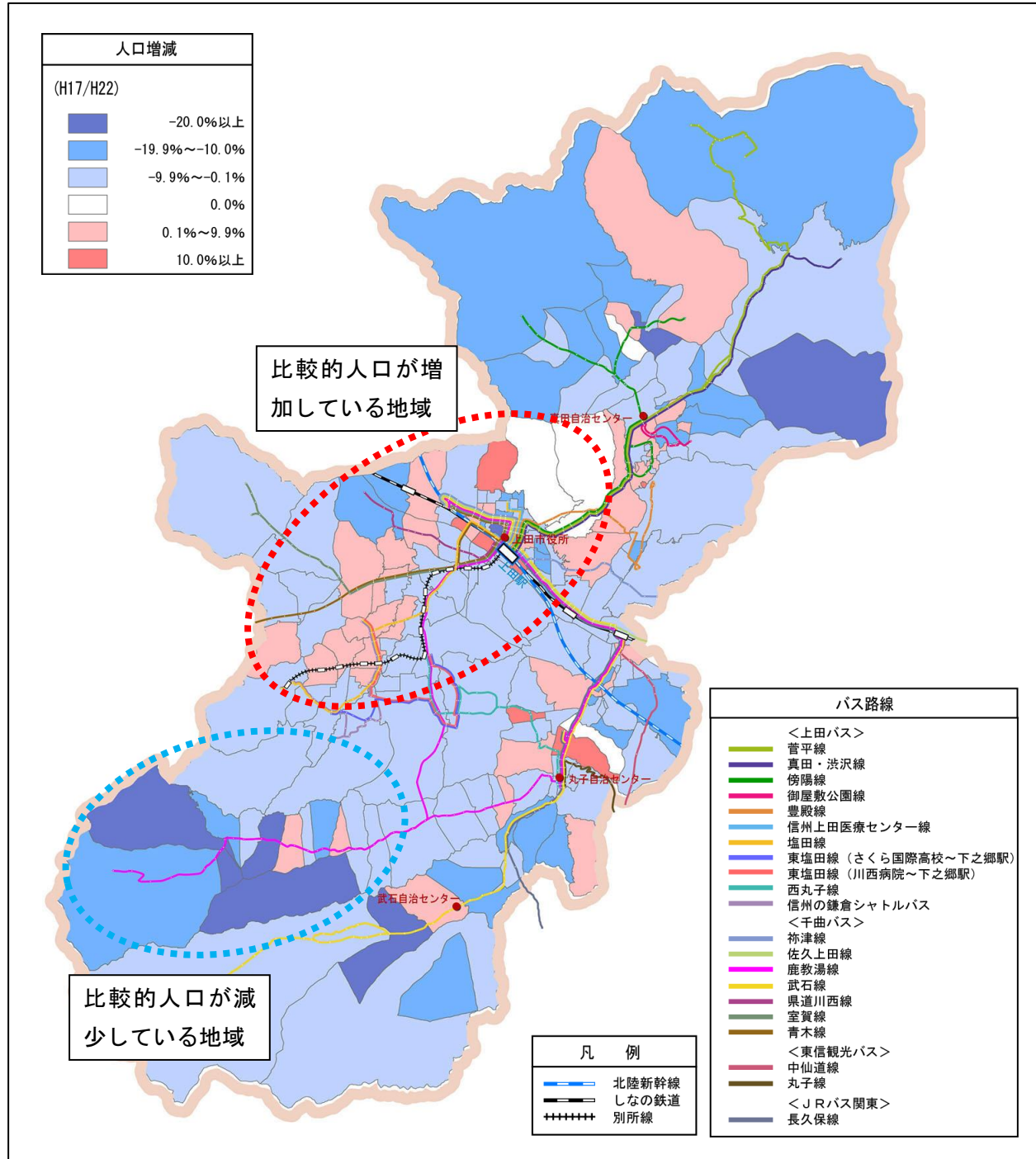
	2010年(H22)	2060年(H72)	
	実績値	市独自推計	社人研推計
総人口(人)	159,597	113,285	90,696
年少人口(人)	21,927	15,840	8,621
	13.7%	14.0%	9.5%
生産年齢人口(人)	95,912	59,215	44,727
	60.1%	52.3%	49.3%
老年人口(人)	41,758	38,229	37,348
	26.2%	33.7%	41.2%

※推計値は小数点となるため、四捨五入した値を掲載
年齢階級別人口の合計と総人口が一致しない場合がある

出典：上田市版人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

(3)地域別の人口増減

地域別の人口増減をみると、全域的に減少傾向にはありますが、上田駅南側地域や川西・塩田地域周辺において比較的人口が増加しています。一方で、真田地域や丸子・武石地域周辺においては人口が減少しており、特に山間地域で減少しています。

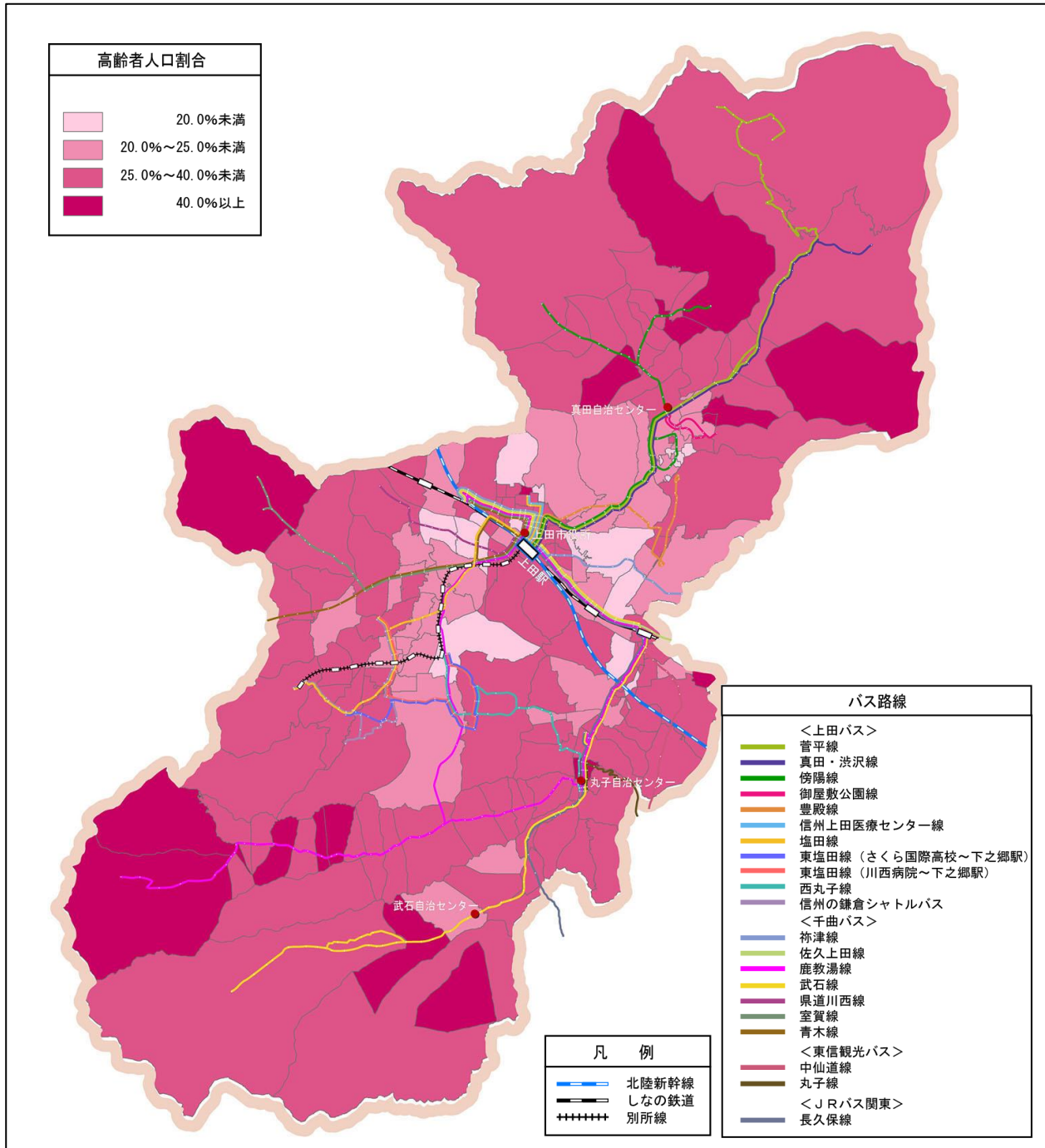


資料：国勢調査（平成 17, 22 年）

図 3-6 人口増減の状況

(4)地域別の高齢化率

地域別の高齢化率をみると、市中心部及びその周辺においては高齢化率が比較的低くなっています。市中心部と比較して山間地域では全体的に高齢化率が高く、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。



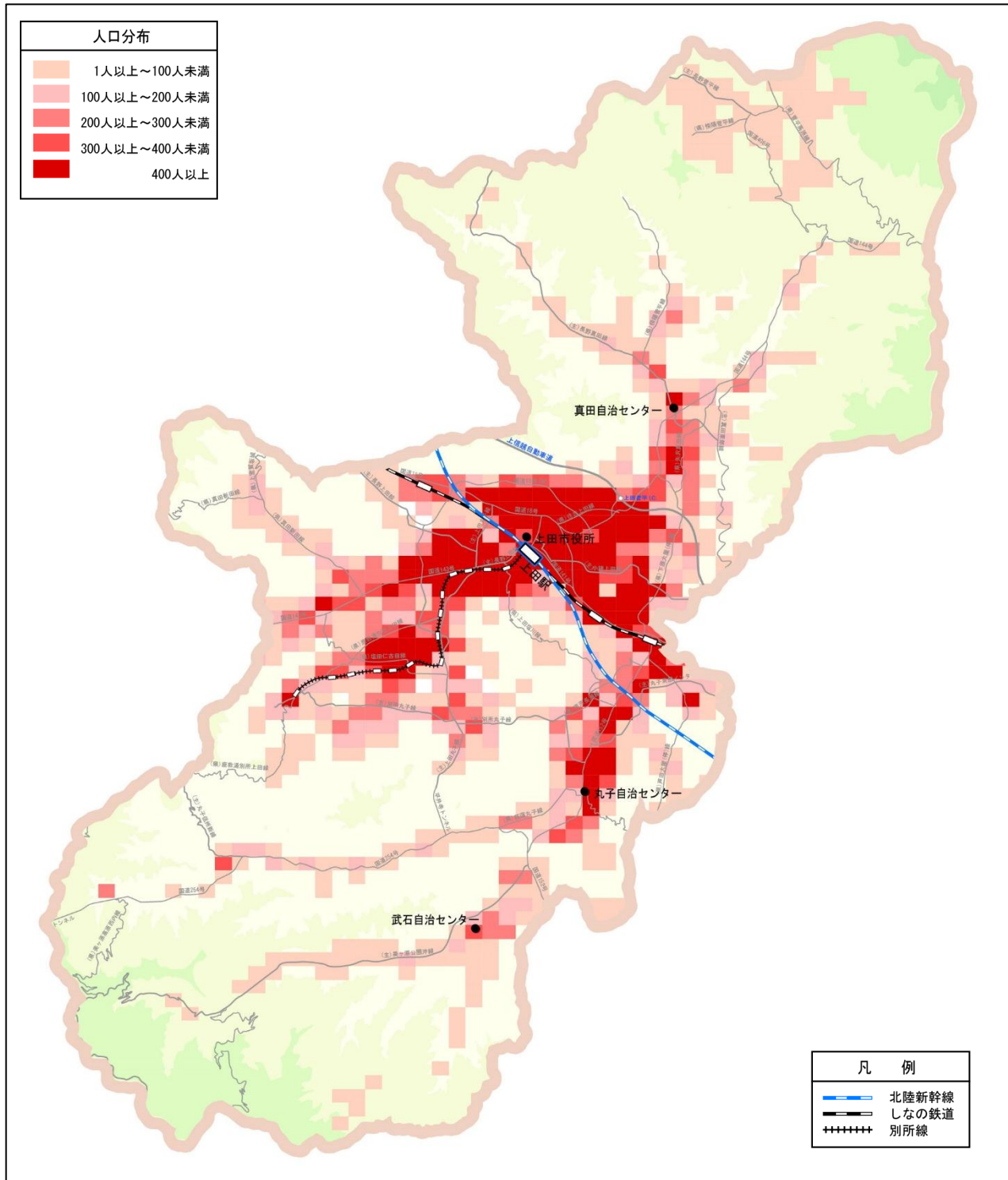
資料：国勢調査（平成22年）

図 3-7 高齢化率の状況

(5)人口分布

人口分布をみると、上田駅を中心とした市中心部及び周辺の旧上田市南部に人口が集積しています。

また、市周辺部の山間地域では、幹線道路沿いに人口が分布しています。真田地域においては、別荘地が存在していることもあり、低密度で面的に分布しています。



資料：国勢調査（平成22年）

図 3-8 人口分布の状況

3-3. 公共交通の運行形態、利用実態

(1) 公共交通の運行形態

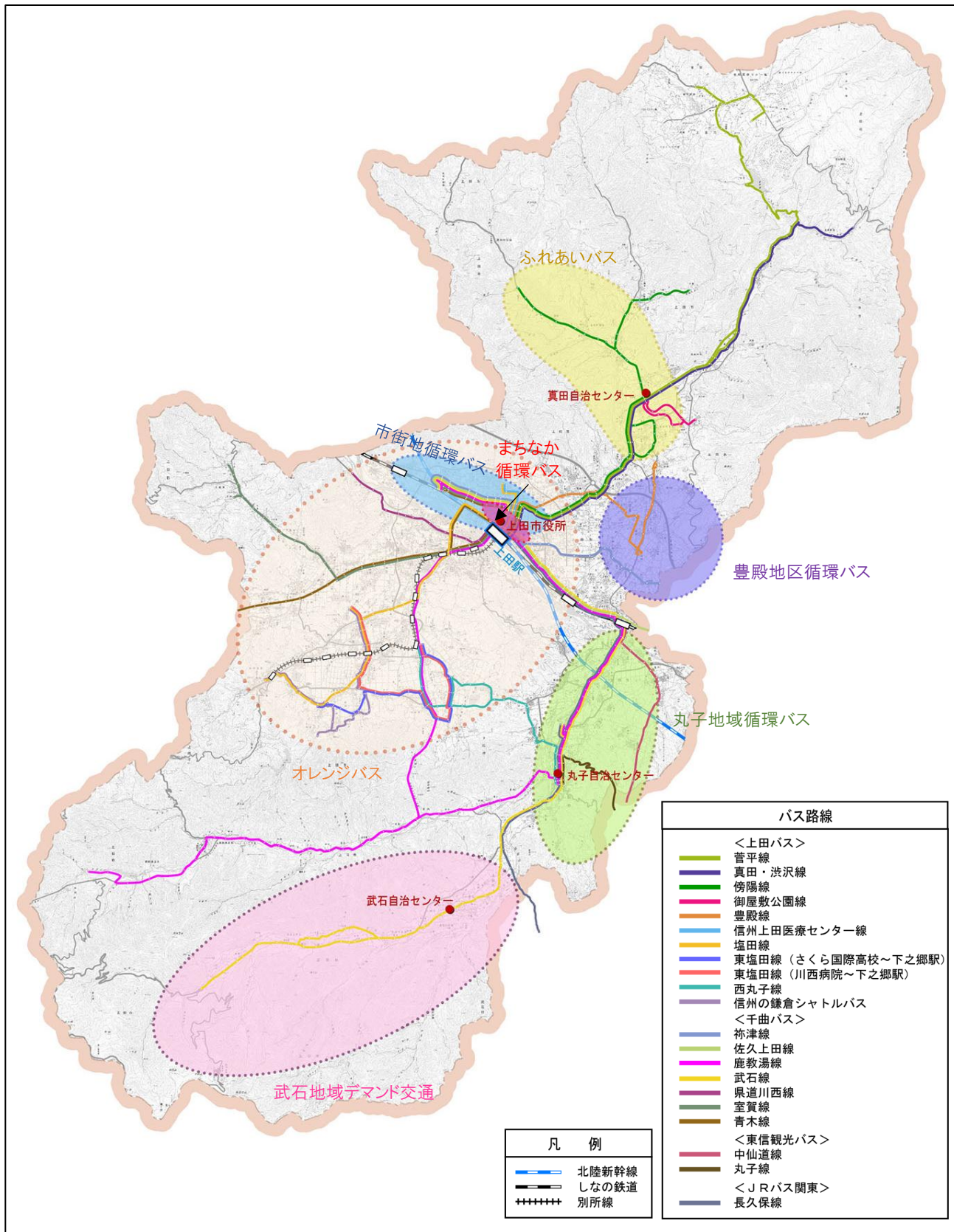
① 市内で運行している公共交通

上田市内で運行している公共交通は、鉄道はＪＲ北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線の３線、バスは路線バスが２０路線、循環バスが４路線に加え、デマンド交通等が運行されています。

近隣都市との交流を支えているのは、長野市とは北陸新幹線が、隣接する東御市、小諸市とはしなの鉄道がその役割を分担しています。一方で、松本市とは隣接関係にありながら、両都市間を直線で結ぶ公共交通機関はありません。

分類	概要
鉄道	■ＪＲ東日本：北陸新幹線（１駅） ■しなの鉄道：しなの鉄道線（４駅） ■上田電鉄：別所線（１５駅）
バス	■路線バス：２０路線 ・上田バス：西丸子線、豊殿線、傍陽線、菅平線、真田・渋沢線、信州上田医療センター線、塩田線、信州の鎌倉シャトルバス、御屋敷公園線、東塩田線 ・千曲バス：県道川西線、祢津線、武石線、室賀線、鹿教湯線、佐久上田線、青木線 ・東信観光バス：中仙道、丸子線 ・ＪＲバス関東：長久保線 ■循環バス：４路線 ・上田市市街地循環バス（青バス） ・上田市市街地循環バス（赤バス） ・丸子地域循環バス（まりんこ号） ・まちなか循環バス（ぐるっと上田丸） ■オレンジバス（コミュニティバス）：６コース ・「城下・塩尻コース」「神川・神科コース」「浦里・室賀コース」「西塩田コース」「東塩田コース」「豊殿・神科コース」 ■デマンド交通：１地域 ・武石地域デマンド交通 ■福祉系バス：１地域 ・ふれあいバス ■地域自主運行バス：１地域 ・豊殿地区循環バス（あやめ号）
タクシー	■一般タクシー：８事業者

【公共交通ネットワーク】



②運行本数

鉄道の運行本数は、北陸新幹線が上下合計 50 本、しなの鉄道線が同 71 本、別所線が同 71 本で運行されています。

表 3-2 鉄道の運行本数

路線名	運行本数（便）	
北陸新幹線	東京方面：25	金沢方面：25
しなの鉄道線	長野方面：37	軽井沢方面：34
別所線	上田方面：35	別所温泉方面：36

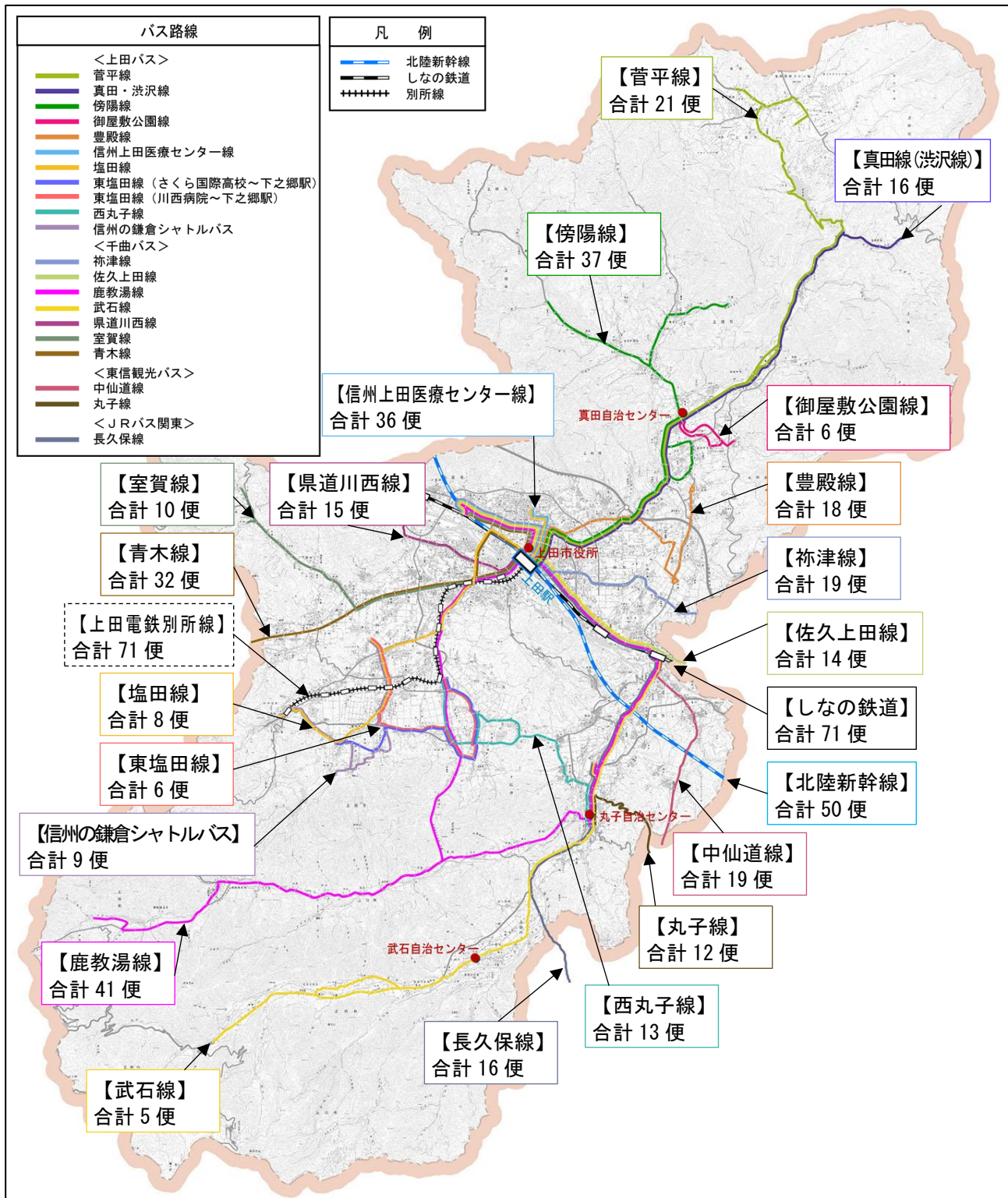
※北陸新幹線は毎日運行の本数、しなの鉄道線は平日運行の本数
資料：各社時刻表（上田駅基準）（平成 27 年 10 月 1 日時点）

表 3-3 路線バスの運行本数

路線名	運行本数（便）	
西丸子線	下之郷駅方面：7	丸子町方面：6
豊殿線	上田駅方面：9	赤坂方面：9
傍陽線	上田駅方面：18	傍陽方面：19
菅平線	上田駅方面：10	菅平方面：11
信州上田医療センター線	上田駅方面：18	医療センター方面：18
塩田線	上田駅方面：4	別所温泉方面：4
信州の鎌倉シャトルバス	塩田町駅方面：5	別所温泉方面：4
真田線（渋沢線）	上田駅方面：8	真田方面：8
県道川西線	上田駅方面：8	下半過方面：7
祢津線	上田駅方面：9	中吉田方面：10
武石線	上田駅方面：2	巢栗上方面：3
室賀線	上田駅方面：4	上室賀方面：6
鹿教湯線	上田駅方面：20	鹿教湯方面：21
佐久上田線	上田駅方面：7	佐久方面：7
青木線	上田駅方面：15	青木方面：17
丸子線	丸子方面：6	立科町方面：6
中仙道線	大屋駅方面：9	立科町方面：10
長久保線	上田駅方面：8	長久保方面：8
御屋敷公園線	循環型：6	
東塩田線（さくら国際高校方面）	下之郷駅方面：1	さくら高校方面：1
東塩田線（川西医院方面）	下之郷駅方面：2	川西医院方面：2

※平日の運行本数
資料：各社時刻表（平成 27 年 10 月 1 日時点）

【鉄道・バスの運行本数】



③バス運行の概要

上田市内で運行しているバス運行の概要を以下に整理しました。

【バス運行の概要】

【路線バス（廃止路線代替バス、地域間幹線系統、フィーダー系統、事業者自主運行路線）】

上田駅を中心に、市内を放射状に運行している。平成25年10月1日から、「上田市運賃低減バス」の実証運行を開始し、市内を3つのエリア（運賃区界）に分け、同一エリア内での乗降は、1乗車当たり上限300円、隣接エリア間での乗降は、1乗車当たり上限500円として運行。

【循環バス（上田市市街地循環バス）】

市街地における高齢者、通勤・通学者、諸施設利用者等の交通手段確保のため運行。平成20年10月20日から「青バス」「赤バス」として、東コース・西コースを組み合わせた双方向の運行を実施。運賃は1回200円、高校生・障がい者100円、小学生以下無料。

【循環バス（丸子地域循環バス）】

丸子地域の高齢者、通勤・通学者、諸施設利用者等の交通手段確保のため運行。利便性に配慮して運行を東コース・西コースの2コースに分けて平成20年10月20日から運行。運賃は1回200円、高校生・障がい者100円、小学生以下無料。

【循環バス（まちなか循環バス）】

生活交通としての足を確保するとともに、中心市街地の活性化にも結びつけるため、中心市街地を循環する新たな路線としてまちなか循環バスを平成27年10月1日から運行。運賃は1回100円、小学生・障がい者は50円。

【オレンジバス】

高齢者などの交通弱者の交通手段の確保、交通不便地区の解消、街の活性化等を図るため、事業者にて委託して上田地域で運行。基本的には高齢者福祉センターへの送迎を主とし、途中乗降を組み合わせた。運賃は、60歳以上・障がい者・乳幼児（6歳以下）は無料、それ以外は100円。

【デマンド交通（武石地域デマンド交通）】

武石地域で運行。地域の実情にあわせた交通システムの運行を目指し、平成18年2月6日から運行。武石地域内はフリー乗降で、その他地域外では、発着限定地として5箇所限定。平成20年10月20日から、丸子地域の腰越地区をフリーエリアに加えた。平成23年7月1日から、発着限定地として沢田商店街を増設し発着限定地を6箇所とした。運行は土・日・祝日等を除き、事前予約により運行し、利用料金は1回乗車につき300円、大屋駅までは600円。

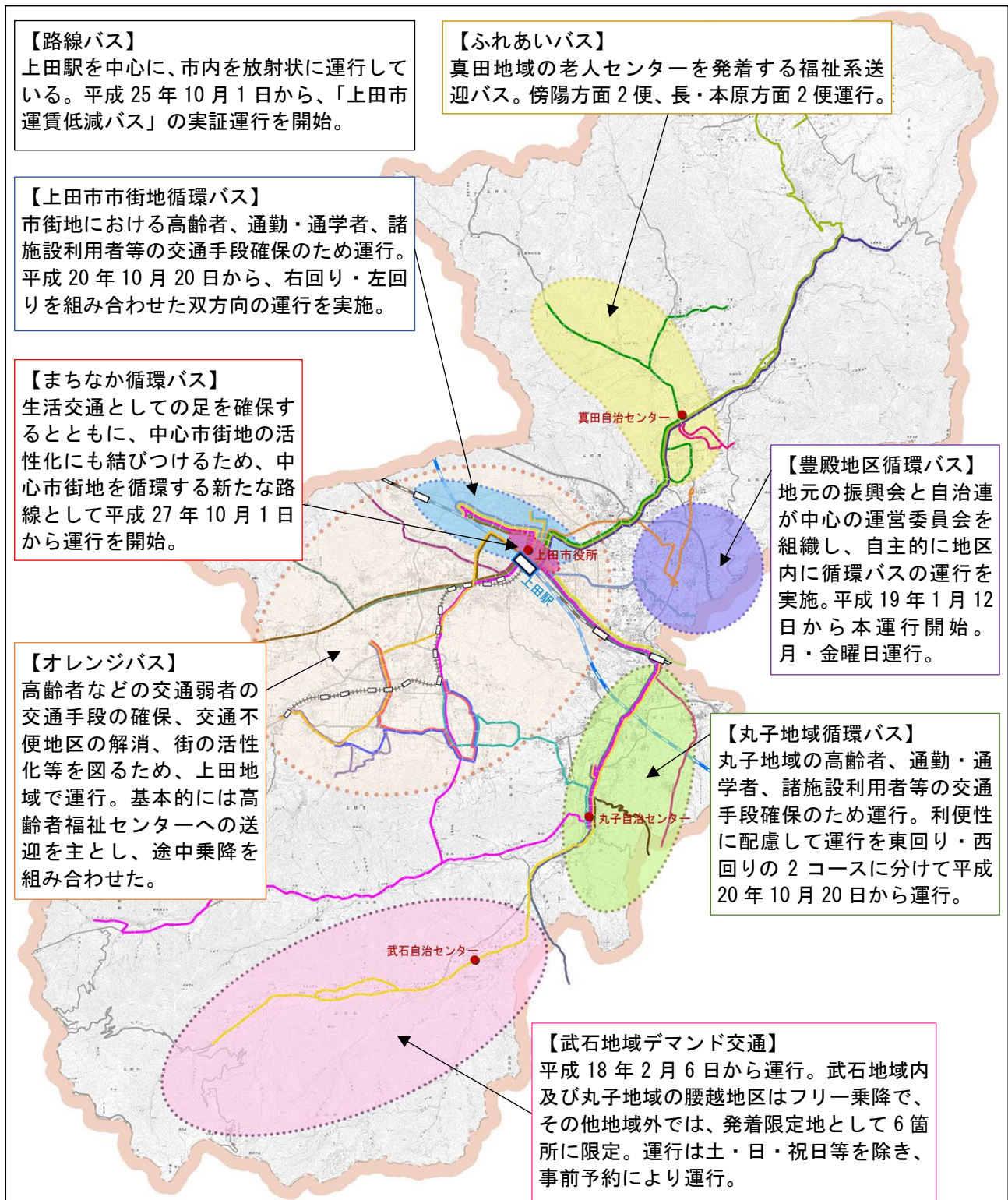
【福祉系バス（ふれあいバス）】

真田地域の老人センターを発着する福祉系送迎バス。傍陽方面2便、長・本原方面2便運行。運賃無料。

【地域自主運行バス（豊殿地区循環バス（あやめ号））】

地元の振興会と自治連が中心の運営委員会を組織し、自主的に地区内に循環バスの運行を実施。平成19年1月12日から本運行開始。運行経費を地域住民が負担（1戸あたり年額1,000円、1乗車200円）。平成23年4月11日から、運行曜日（月・金）、運行時間、運行路線を変更。

【バス運行の概要】

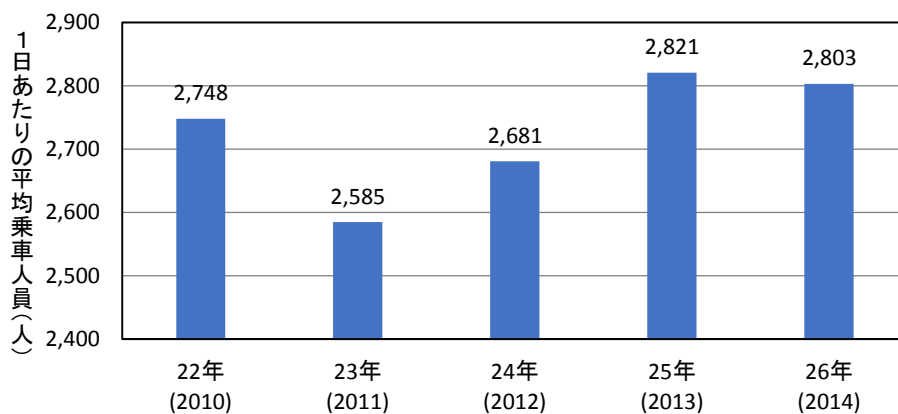


バス路線		
<上田バス> 菅平線 真田・渋沢線 傍陽線 御屋敷公園線 豊殿線 信州上田医療センター線 塩田線 東塩田線（さくら国際高校～下之郷駅） 東塩田線（川西病院～下之郷駅） 西丸子線 信州の鎌倉シャトルバス	<千曲バス> 祢津線 佐久上田線 鹿教湯線 武石線 県道川西線 室賀線 青木線	<東信観光バス> 中仙道線 丸子線 <JRバス関東> 長久保線

凡 例
北陸新幹線 しなの鉄道 別所線

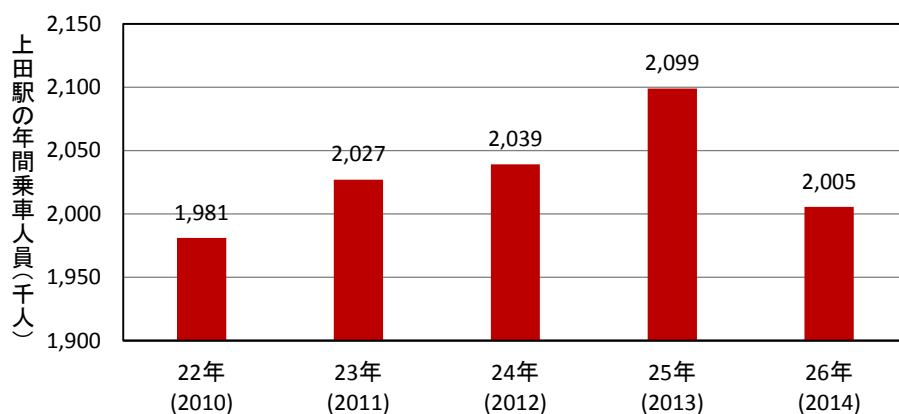
(2) 鉄道の利用状況

上田市内を走る鉄道各路線の乗車人員の推移をみると、ＪＲ上田駅（北陸新幹線）では平成23～25年までは増加傾向で、平成26年には若干利用者数が減少し、1日あたりの平均乗車人員は2,803人でした。しなの鉄道の主要駅である上田駅では平成22～25年までは増加傾向で、平成26年には利用者数が減少し、年間乗車人員は2,005千人でした。また別所線では平成23～26年まで増加傾向で、平成26年の年間乗車人員は1,226千人でした。



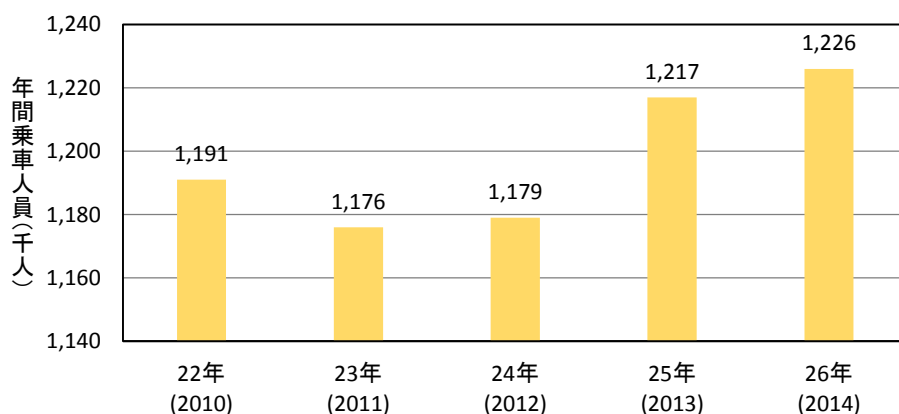
※資料：上田市の統計、東日本旅客鉄道㈱HP

図 3-9 JR上田駅の乗車人員の状況



※資料：上田市の統計

図 3-10 しなの鉄道（上田駅）の乗車人員の状況



※資料：上田市の統計

図 3-11 別所線の乗車人員の状況

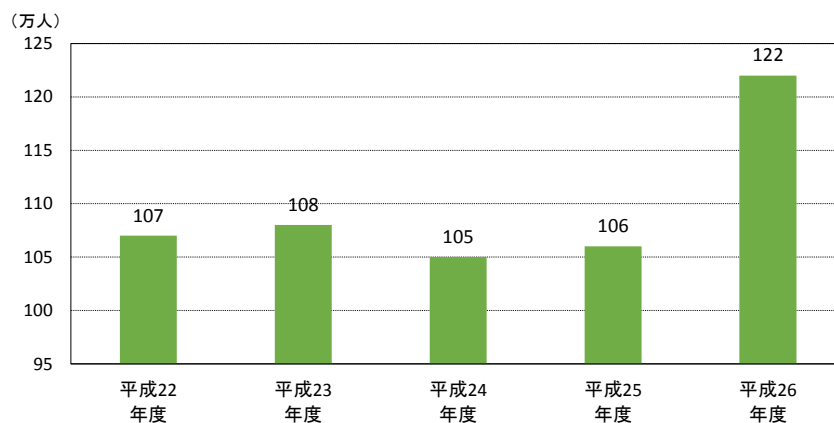
(3) 路線バス利用状況

① 路線別輸送人員

上田市内を運行している路線バス全体の輸送人員の推移をみると、平成25年度までは微減傾向にありましたが、平成25年10月1日より実施した運賃低減バスの効果により、平成26年度には輸送人員が大幅に増加し、前年比16.2万人増の122万人の利用がありました。

表 3-4 路線バスの輸送人員

路線名	輸送人員[千人]				
	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
西丸子線	16.6	15.3	17.6	15.2	19.1
豊殿線	17.6	15.8	18.8	18.8	18.5
傍陽線	69.7	65.6	67.4	65.1	93.0
菅平線	89.6	91.6	92.4	94.7	109.0
信州上田医療センター線	30.2	33.0	30.8	32.8	35.1
塩田線	20.0	15.3	8.0	10.4	10.7
信州の鎌倉シャトルバス	16.7	13.2	9.4	8.5	9.3
真田線	29.7	32.5	29.3	28.1	26.7
渋沢線	16.9	22.0	14.6	16.9	18.3
県道川西線	3.9	3.9	3.9	4.1	4.9
柵津線	23.9	23.7	21.6	21.2	24.1
武石線	11.6	9.5	9.6	9.8	9.1
室賀線	11.1	10.3	10.4	16.6	27.0
鹿教湯線	235.5	236.5	233.4	249.6	352.3
佐久上田線	274.4	273.6	266.9	242.1	229.2
青木線	165.2	168.6	168.7	178.1	192.0
丸子線	7.3	6.4	5.5	7.2	7.0
中仙道線	11.3	11.1	9.9	8.7	7.8
長久保線	22.1	29.1	32.0	29.8	26.8
合計	1,073	1,077	1,050	1,058	1,220



※資料：統計資料（上田市交通政策課）

図 3-12 路線バスの輸送人員

②路線別の主な利用傾向

利用実態調査等から分かる路線別の主な利用傾向は以下のとおりです。

事業者名	路線名	近年の主な利用傾向
上田バス	西丸子線	丸子修学館高校の高校生による通学での利用が主な路線であり、「運賃低減バス」実証運行後は利用者が増加し、安定的に利用者数は多い状況である。朝夕の利用は多いが、日中の利用が少ない。
	豊殿線	主な利用は通勤・通学による利用であり、日中の「上田駅方面」の利用は少ない状況にある。
	傍陽線	一定のサービスレベルが確保されており、主に通勤・通学目的で利用されている。
	菅平線	夏季の合宿シーズンと冬季のスキーシーズンの利用が多く、この季節の利用が大きな影響力を持っている。このハイシーズンの利用が増えたことにより輸送人員が伸びている。
	信州上田医療センター線	上田駅と信州上田医療センターを結ぶ路線で、信州上田医療センターを目的地とする利用者が多く、市外からの利用者も比較的多い。
	塩田線	主な利用者としては、高校生の通学、別所温泉への観光である。
	信州の鎌倉シャトルバス	主な利用者は別所温泉周辺の「信州の鎌倉」と呼ばれるエリアへの観光客である。その観光客数の増減が、利用者数に大きな影響を与えている。
	真田線（渋沢線）	通勤・通学での利用が多く、朝夕の通勤・通学に対するサービスレベルは一定程度確保されている。
	御屋敷公園線	平成25年10月から新規に運行を開始した。真田地域赤井地区から傍陽線や菅平線に乗り継ぐため、真田自治センターへの移動に利用されている。
	東塩田線	平成25年10月から新規に運行を開始した。通勤、通学、買い物、通院など幅広い目的で利用されている。

事業者名	路線名	近年の主な利用傾向
千曲バス	県道川西線	主な利用は通勤・通学での利用である。 朝の上田駅方面への利用はあるが、帰宅時間帯の下半過方面への利用はほとんどない。
	祢津線	通勤による利用者が多く、鉄道からの乗り継ぎも多い。
	武石線	主な利用者は通学目的での利用である。
	室賀線	主な利用は通勤・通学での利用である。 運賃低減前と比較して、利用者が約2倍に増加しており、収益もそれに伴って増加している。
	鹿教湯線	主な利用者は高校生の通学利用であり、運賃低減後、利用者数は大幅に増加している。
	佐久上田線	上田市～佐久市にまたがる長距離路線で、上田市外での利用が多くなっている。 また、平成26年10月から土日祝日が運休となっている。
	青木線	主な利用は青木村方面から上田駅への通勤・通学での利用で、市外からの利用が多い路線である。運賃低減後は、利用者が増加している。更に、平成26年10月からは、運賃低減の範囲を青木村まで拡大し、最終便も増便された。
東信観光バス	丸子線	主に立科町から丸子修学館高校への通学で利用されている。 利用者は若干ではあるが増加している。
	中仙道線	主に立科町を運行しており、立科町の町民による利用が主な路線である。 大屋駅を目的地とする利用が多い。
関東JRバス	長久保線	長和町から上田駅までを結ぶ路線であり、主な利用者は長和町からの通学目的での利用である。 本路線は運賃低減を行っていない。
千曲上田バス	市街地循環バス (青バス、赤バス)	主として、通学、買い物、通院など幅広い目的で利用されている。 東コースでの利用が主であり、西コースでの利用は少ない。 輸送人員が減少傾向にあったが、近年は回復傾向にある。

③「上田市運賃低減バス」運行の評価

1) 年間輸送人員の変化

平成25年10月1日より運賃低減バスを実施したバス路線の年間輸送人員の変化をみると、平成26年度には輸送人員が大幅に増加し、平成24年度比17.5万人増の119万人の利用がありました。

運賃低減後、多くの路線で輸送人員が増加しており、特に通勤・通学での利用者が多い路線で増加しています。「増加数」が最も多かったのは鹿教湯線で平成24年度比11.9万人増加、その他に傍陽線で2.6万人増加、菅平線で1.7万人増加、青木線で2.3万人増加、室賀線で1.7万人増加等となっています。「増加率」が最も大きかったのは室賀線で平成24年度比160%増加、その他に鹿教湯線で51%増加、傍陽線で38%増加等となっています。

一部路線では利用者が減少していますが、全体の傾向としては、運賃低減は利用者増に大きな効果があったと考えます。

表 3-5 路線バスの年間輸送人員の変化

路線名	輸送人員[千人]			増減数 (千人) (26年度-24年度)	増減率 (%) (24年度/26年度)
	24年度	25年度	26年度		
西丸子線	17.6	15.2	19.1	1.5	9%
豊殿線	18.8	18.8	18.5	▲ 0.3	▲-2%
傍陽線	67.4	65.1	93.0	25.6	38%
菅平線	92.4	94.7	109.0	16.6	18%
信州上田医療センター線	30.8	32.8	35.1	4.3	14%
塩田線	8.0	10.4	10.7	2.7	34%
信州の鎌倉シャトルバス	9.4	8.5	9.3	▲ 0.1	▲-1%
真田線	29.3	28.1	26.7	▲ 2.6	▲-9%
渋沢線	14.6	16.9	18.3	3.7	25%
県道川西線	3.9	4.1	4.9	1.0	26%
柵津線	21.6	21.2	24.1	2.5	12%
武石線	9.6	9.8	9.1	▲ 0.5	▲-5%
室賀線	10.4	16.6	27.0	16.6	160%
鹿教湯線	233.4	249.6	352.3	118.9	51%
佐久上田線	266.9	242.1	229.2	▲ 37.7	▲-14%
青木線	168.7	178.1	192.0	23.3	14%
丸子線	5.5	7.2	7.0	1.5	27%
中仙道線	9.9	8.7	7.8	▲ 2.1	▲-21%
合計	1,018	1,028	1,193	174.9	17%

※長久保線は上田市運賃低減バス対象外であるため表から除外している

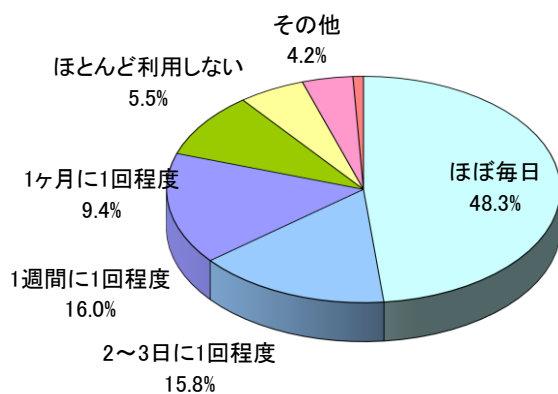
2) バス利用者アンケート調査結果からみた、「上田市運賃低減バス」実施後の変化

平成25年11月に実施したバス利用者に対するアンケート調査結果による利用機会の変化をみると、「新たに利用し始めた」が6.2%、「利用機会が増えた」が25.5%、合わせて31.7%の人が利用が増えたと回答しています。

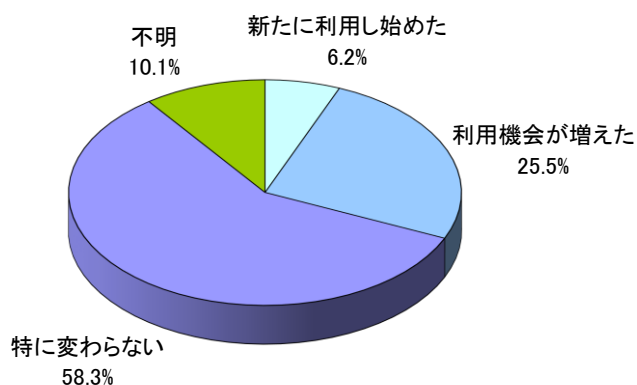
利用機会が増えた人の現在の利用頻度をみると、「新たに利用し始めた」人の30.2%が「ほぼ毎日」利用、14.0%が「2～3日に1回」利用しており、「利用機会が増えた」人の42.9%が「ほぼ毎日」利用、23.7%が「2～3日に1回」利用となっており、定期的に利用をする人が増えていると考えられます。

また、利用機会が「特に変わらない」と回答した人の利用頻度の内訳をみると、「ほぼ毎日」が56.3%と大半を占めており、すでに毎日利用しているため利用頻度は変わらないと回答した人が多いことが分かります。

【利用頻度】

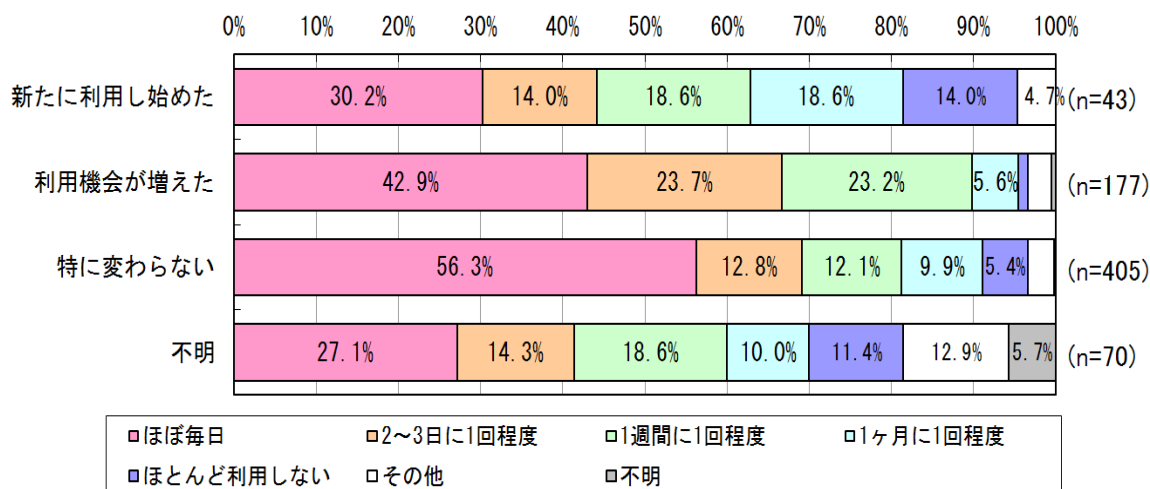


【利用機会の変化】



資料：バス利用実態調査結果（平成25年度）

【利用機会の変化 × 利用頻度】

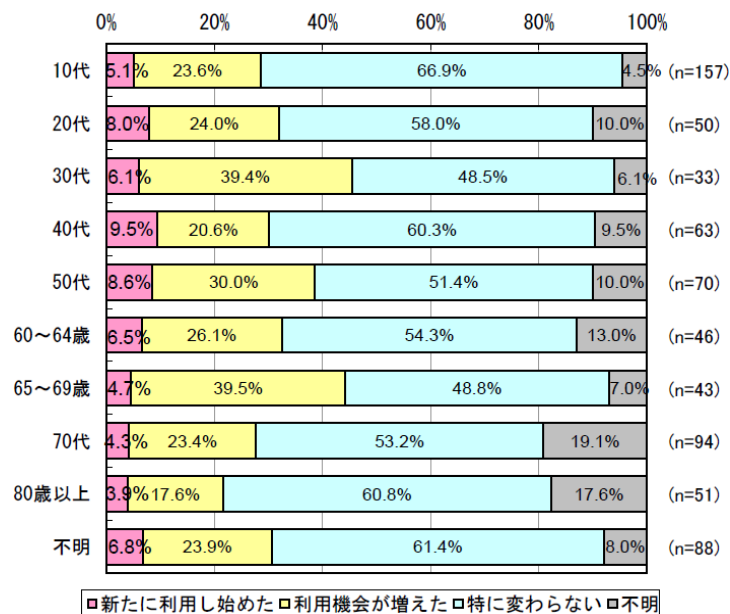


資料：バス利用実態調査結果（平成25年度）

利用機会の変化を年齢別にみると、「新たに利用し始めた」で最も割合が高かったのは「40代」9.5%で、続いて「50代」8.6%となっています。「利用機会が増えた」で最も割合が高かったのは「65～69歳」39.5%で、続いて「30代」39.4%となっています。また、「10代」では通学目的の利用が多く、もともと「ほぼ毎日」利用している利用者が多いため、「特に変わらない」の比率が高くなっていると考えられます。

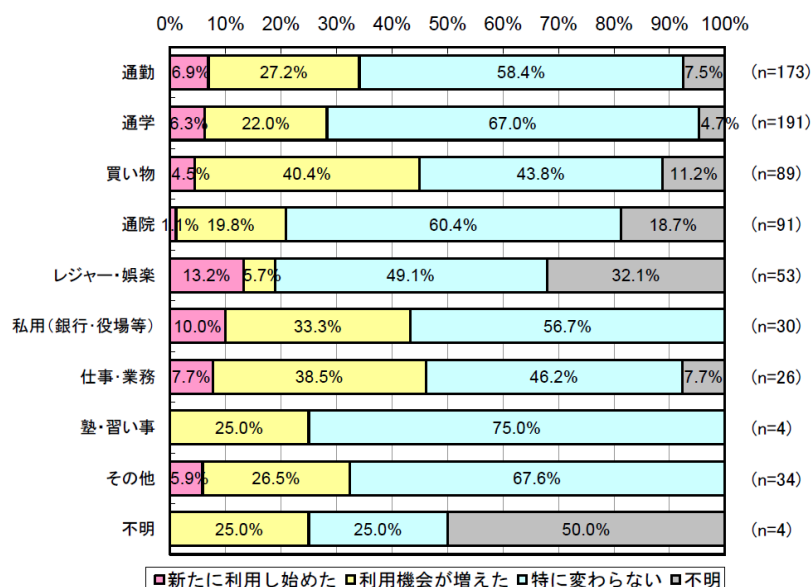
利用目的別にみると、「新たに利用し始めた」で最も割合が高かったのは「レジャー・娯楽」13.2%で、続いて「私用（銀行・役場等）」10.0%となっています。「利用機会が増えた」で最も割合が高かったのは「買い物」40.4%で、続いて「仕事・業務」38.5%となっています。

【年齢×利用機会の変化】



資料：バス利用実態調査結果（平成25年度）

【利用目的×利用機会の変化】



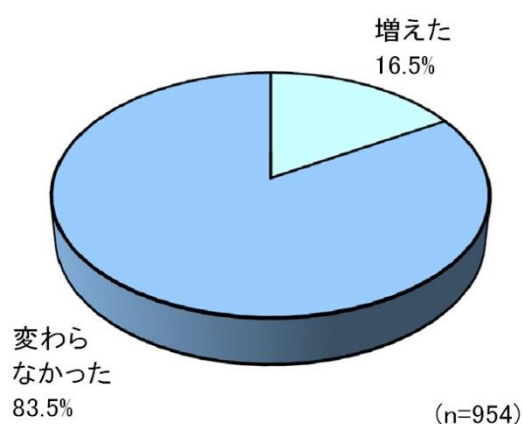
資料：バス利用実態調査結果（平成25年度）

3) 高校生アンケート調査結果からみた、「上田市運賃低減バス」実施後の変化

平成25年12月に実施した上田市内6校の高校2年生全員に対するアンケート調査結果による利用機会の変化をみると、「運賃低減を知っていた人」の利用機会の変化は、「増えた」16.5%、「変わらなかった」83.5%でした。

運賃低減前後におけるバスの利用頻度の変化をみてみると、平成25年9月（運賃低減前）までの「利用なし」から平成25年10月（運賃低減後）以降「週5日以上」になった人が2人、「週3～4日」が1人、「週1～2日」が7人などとなっています。9月まで「月2～3日」だった人では、10月以降「週3～4日」になった人が10人などとなっています。運賃低減により利用頻度を高くしていることが数値として表れており、新たに利用し始めた人には、ある程度利用頻度で利用してもらえることが分かります。

【利用機会の変化】



資料：公共交通に関する「高校生アンケート調査」結果（平成25年度）

【利用頻度の変化】

		10月からの利用頻度							合計
		週5日以上	週3～4日	週1～2日	月2～3日	月1日以下	利用なし	不明	
9月までの 利用頻度	週5日以上	18	0	0	0	0	0	0	18
	週3～4日	5	1	1	0	1	0	0	8
	週1～2日	3	7	7	2	0	0	0	19
	月2～3日	1	10	12	12	0	0	0	35
	月1日以下	2	1	2	20	13	0	0	38
	利用なし	2	1	7	9	9	4	0	32
	不明	0	0	0	0	0	0	7	7
合計		31	20	29	43	23	4	7	157

9月までは「利用なし」だったが、10月からは「週5日以上」利用している人が2名

9月までは「月2～3日」だったが、10月からは「週3～4日」利用している人が10名

※左側の「9月」が運賃低減前の利用頻度、上側の「10月」が運賃低減後の利用頻度

例：「9月：週3～4日」と「10月：週5日以上」が交差しているマスの5人は、利用頻度が「週3～4日」だったものが、運賃低減によって「週5日以上」に増えたことを示している

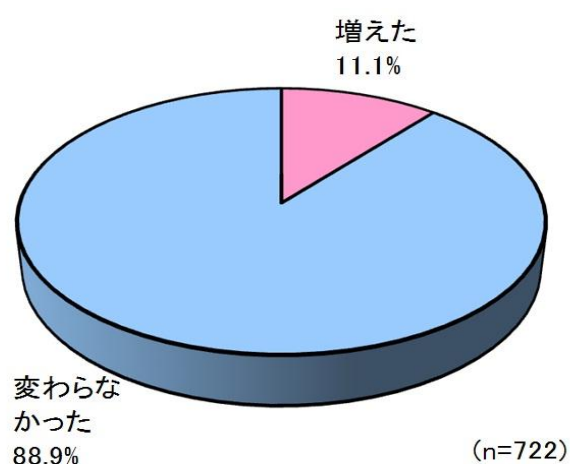
資料：公共交通に関する「高校生アンケート調査」結果（平成25年度）

4) 高齢者アンケート調査結果からみた、「上田市運賃低減バス」実施後の変化

平成25年12月に実施した上田市内の65歳以上の住民(2,000名)を対象に行ったアンケート調査結果による利用機会の変化をみると、「運賃低減を知っていた人」の利用機会の変化は、「増えた」人が11.1%、「変わらなかった」人が88.9%でした。

運賃低減前後におけるバスの利用頻度の変化をみると、平成25年9月(運賃低減前)までの「利用なし」から平成25年10月(運賃低減後)以降「週3~4日」になった人が1人、「週1~2日」が2人などとなっています。9月まで「月2~3日」だった人では、10月以降「週5日以上」になった人が2人などとなっています。運賃低減により利用頻度を高くしていることが数値として表れており、新たに利用し始めた場合、ある程度利用頻度で利用してもらっていますが、高校生と比較すると利用頻度の増加度は低くなっています。

【利用機会の変化】



資料：公共交通に関する「高齢者アンケート調査」結果(平成25年度)

【利用頻度の変化】

		10月からの利用頻度							不明	合計
		週5日以上	週3~4日	週1~2日	月2~3日	月1日以下	利用あり 頻度不明	利用なし		
9月までの利用頻度	週5日以上	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	週3~4日	1	3	2	0	0	0	0	1	7
	週1~2日	0	4	7	3	0	0	0	1	15
	月2~3日	2	1	2	8	0	0	0	1	14
	月1日以下	0	0	0	7	4	0	0	0	11
	利用あり頻度不明	0	0	0	0	0	3	0	0	3
	利用なし	0	1	2	1	4	0	6	0	14
	不明	0	4	1	1	3	0	0	5	14
合計		5	13	14	20	11	3	6	8	80

9月までは「月2~3日」だったが、10月からは「週5日以上」利用している人が2人

9月までは「利用なし」だったが、10月からは「週3~4日」利用している人が1人

※左側の「9月」が運賃低減前の利用頻度、上側の「10月」が運賃低減後の利用頻度

例：「9月：週3~4日」と「10月：週5日以上」が交差しているマスの1人は、利用頻度が「週3~4回」だったものが、運賃低減によって「週5日以上」に増えたことを示している

資料：公共交通に関する「高齢者アンケート調査」結果(平成25年度)

5) バス停間OD調査結果からみた評価

平成24年（運賃低減前）と平成26年（運賃低減後）のバス停間ODの変化をみると、主に「上田駅周辺」を起終点とするODが増加しており、その中でも「上田駅周辺～真田周辺」、「上田駅周辺～丸子周辺」、「上田駅周辺～川西周辺」の、通勤・通学利用の多い区間の利用増加に結びついていきます。

表 3-6 OD調査結果比較（平成24年及び平成26年調査結果）

平成24年OD調査結果		降車											計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
乗車	1 上田駅周辺	54	80	85	7	17	25	38	1	8	63	59	437
	2 神科周辺	61	23	22	8	6	-	-	-	-	-	-	120
	3 真田周辺	64	37	13	4	9	-	-	-	-	-	-	127
	4 傍陽周辺	12	3	6	2	-	-	-	-	-	-	-	23
	5 菅平・渋沢周辺	8	5	13	-	1	-	-	-	-	-	-	27
	6 大屋駅周辺	25	-	-	-	-	2	103	3	7	-	-	140
	7 丸子周辺	54	-	-	-	-	94	14	3	41	-	-	206
	8 武石周辺	2	-	-	-	-	0	2	20	-	-	-	24
	9 鹿教湯周辺	12	-	-	-	-	6	33	-	10	-	-	61
	10 川西周辺	59	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	105
	11 市外(青木村)	59	-	-	-	-	-	-	-	-	12	3	74
	計	410	148	139	21	33	127	190	27	66	113	70	1,344

平成26年OD調査結果		降車											計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
乗車	1 上田駅周辺	105	80	113	15	11	39	133	4	15	104	61	680
	2 神科周辺	62	15	20	3	6	-	-	-	-	-	-	106
	3 真田周辺	86	34	8	9	6	-	-	-	-	-	-	143
	4 傍陽周辺	23	5	5	1	-	-	-	-	-	-	-	34
	5 菅平・渋沢周辺	9	13	13	-	0	-	-	-	-	-	-	35
	6 大屋駅周辺	31	-	-	-	-	3	91	5	5	-	-	135
	7 丸子周辺	130	-	-	-	-	88	16	4	15	-	-	253
	8 武石周辺	5	-	-	-	-	4	6	21	-	-	-	36
	9 鹿教湯周辺	14	-	-	-	-	5	28	-	12	-	-	59
	10 川西周辺	67	-	-	-	-	-	-	-	-	30	10	107
	11 市外(青木村)	56	-	-	-	-	-	-	-	-	13	1	70
	計	588	147	159	28	23	139	274	34	47	147	72	1,658

OD調査結果比較 (平成26年-平成24年)		降車											計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
乗車	1 上田駅周辺	51	0	28	8	-6	14	95	3	7	41	2	243
	2 神科周辺	1	-8	-2	-5	0	-	-	-	-	-	-	-14
	3 真田周辺	22	-3	-5	5	-3	-	-	-	-	-	-	16
	4 傍陽周辺	11	2	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	11
	5 菅平・渋沢周辺	1	8	0	-	-1	-	-	-	-	-	-	8
	6 大屋駅周辺	6	-	-	-	-	1	-12	2	-2	-	-	-5
	7 丸子周辺	76	-	-	-	-	-6	2	1	-26	-	-	47
	8 武石周辺	3	-	-	-	-	4	4	1	-	-	-	12
	9 鹿教湯周辺	2	-	-	-	-	-1	-5	-	2	-	-	-2
	10 川西周辺	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-8	2	2
	11 市外(青木村)	-3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-2	-4
	計	178	-1	20	7	-10	12	84	7	-19	34	2	314

資料：バス利用実態調査結果（平成24、26年度）

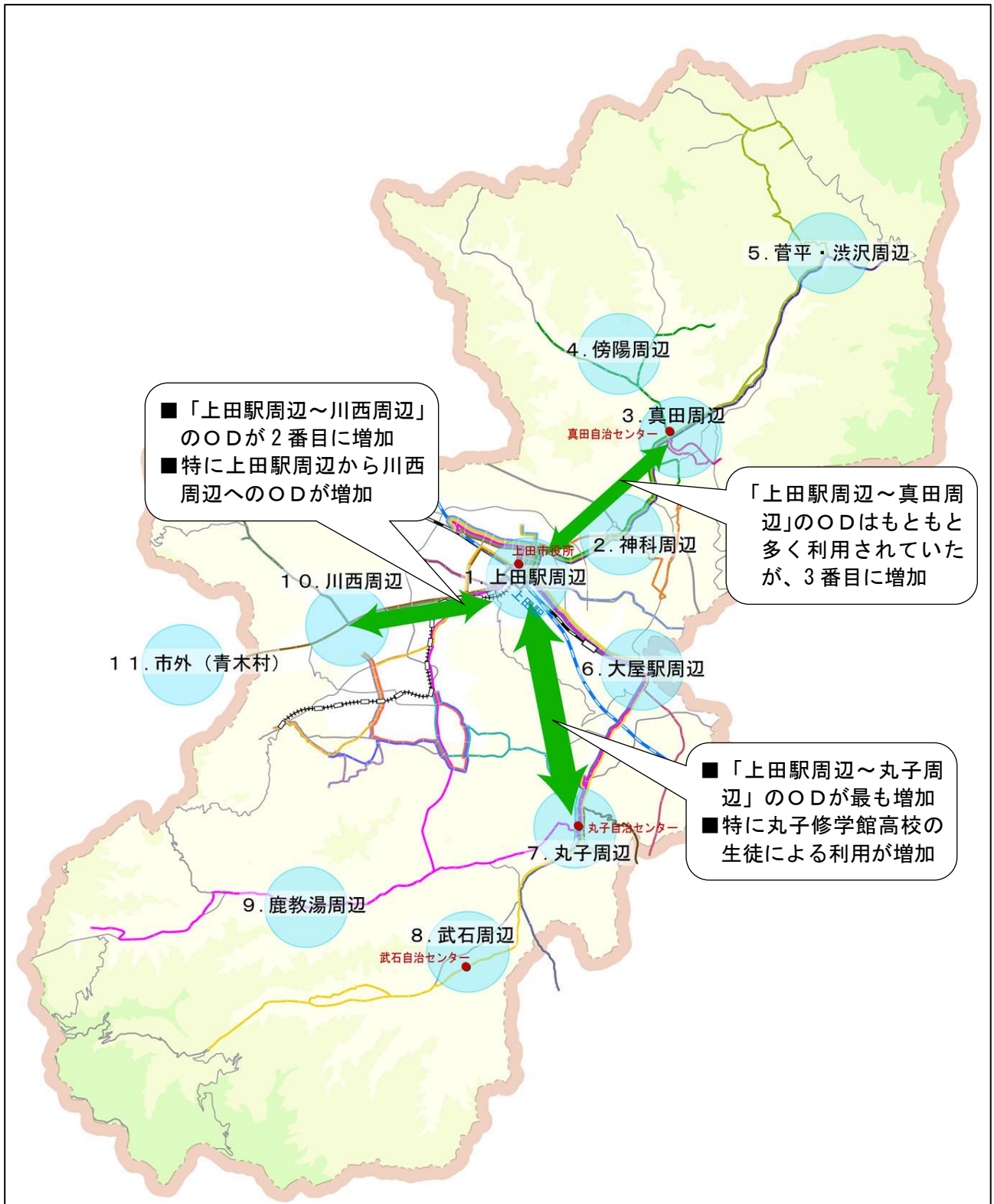


図 3-13 主なODの変化

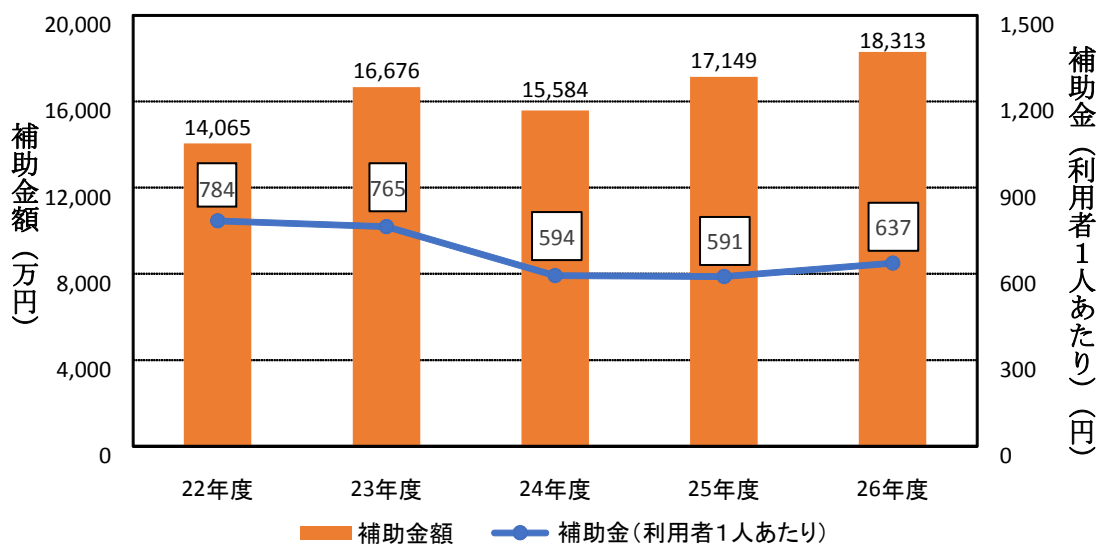
(4)公共交通に関わる行政負担の状況

上田市では路線バス、循環バス、オレンジバス、デマンド交通、福祉系バス、地域自主運行バスに対して事業運営にかかる費用の補助を行っています。

運賃低減施策によって利用者数は大幅に増加しているものの、公共交通サービスへの補助額が年々増加傾向にあり、また今後の人口減少に伴う利用者数の減少により、今後も更に補助額が増加していく懸念があります。

表 3-7 市が補助を行っているバス運行一覧

種類	路線名
路線バス	西丸子線、豊殿線、傍陽線、菅平線、信州上田医療センター線、塩田線、信州の鎌倉シャトルバス、真田・渋沢線、県道川西線、祢津線、武石線、室賀線、丸子線、中仙道線
循環バス	上田市市街地循環バス（青バス・赤バス）、丸子地域循環バス（まりんこ号）、まちなか循環バス（ぐるっと上田丸）
オレンジバス（コミュニティバス）	城下・塩尻コース、神川・神科コース、浦里・室賀コース、西塩田コース、東塩田コース、豊殿・豊科コース
デマンド交通	武石地域デマンド交通
福祉系バス	ふれあいバス
地域自主運行バス	豊殿地区循環バス



資料：統計資料（上田市交通政策課）

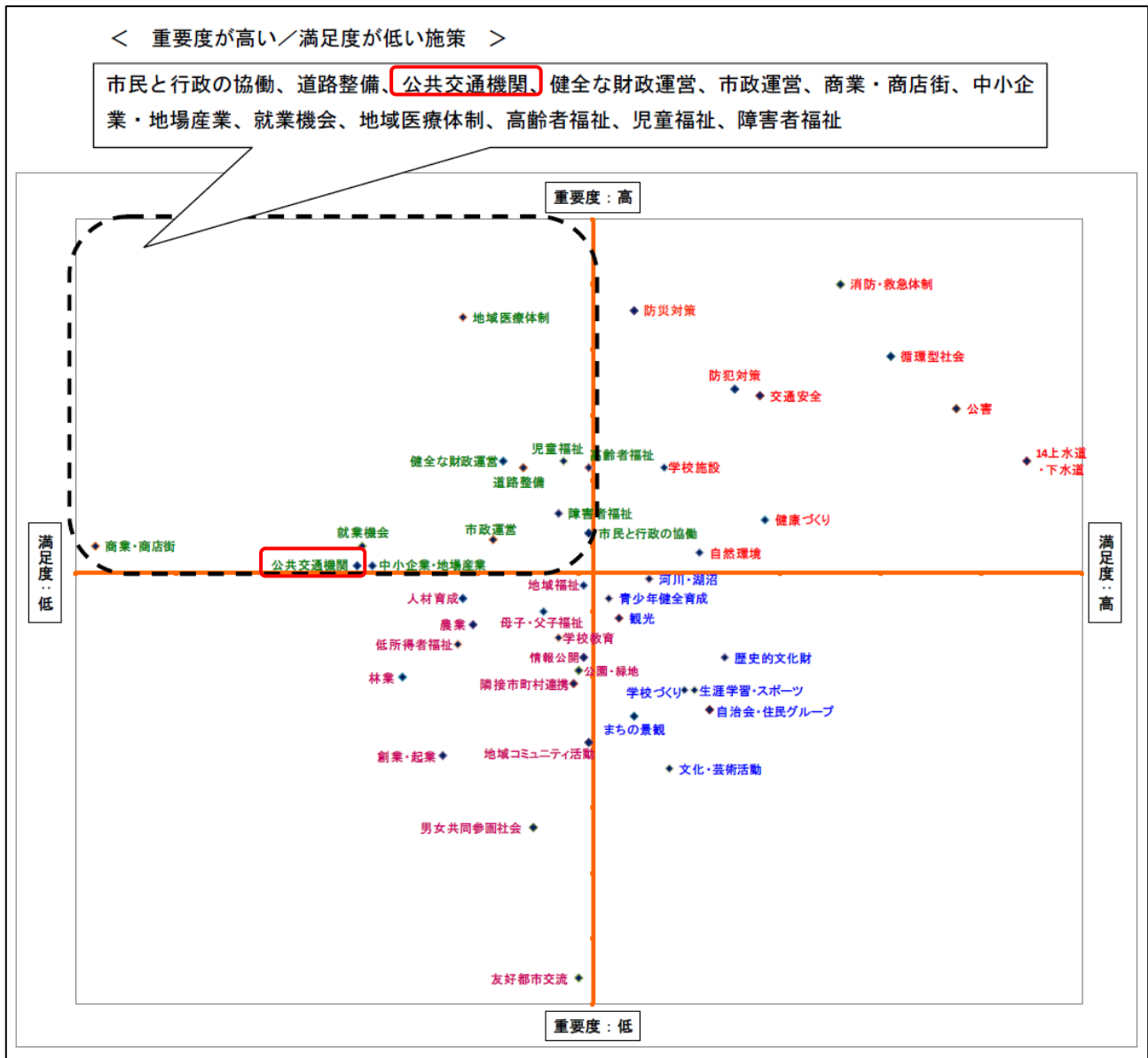
図 3-1 4 バス運行に対する市の補助金額の推移

3-4. 公共交通に関する住民意向

「第二次上田市総合計画」の策定にあたり実施した住民アンケート（平成26年8月～9月実施）から、公共交通に関する住民意識を把握します。

(1) 公共交通機関に関する満足度と重要度の関係

市の施策に対する満足度と重要度について、「公共交通機関」については「重要度が高い」※にも関わらず「満足度が低い」点線のタイプに該当し、優先的に取り組むべきものとして考えられていることが分かります。（※ただし、「公共交通機関」の重要度は中程度となっている。）

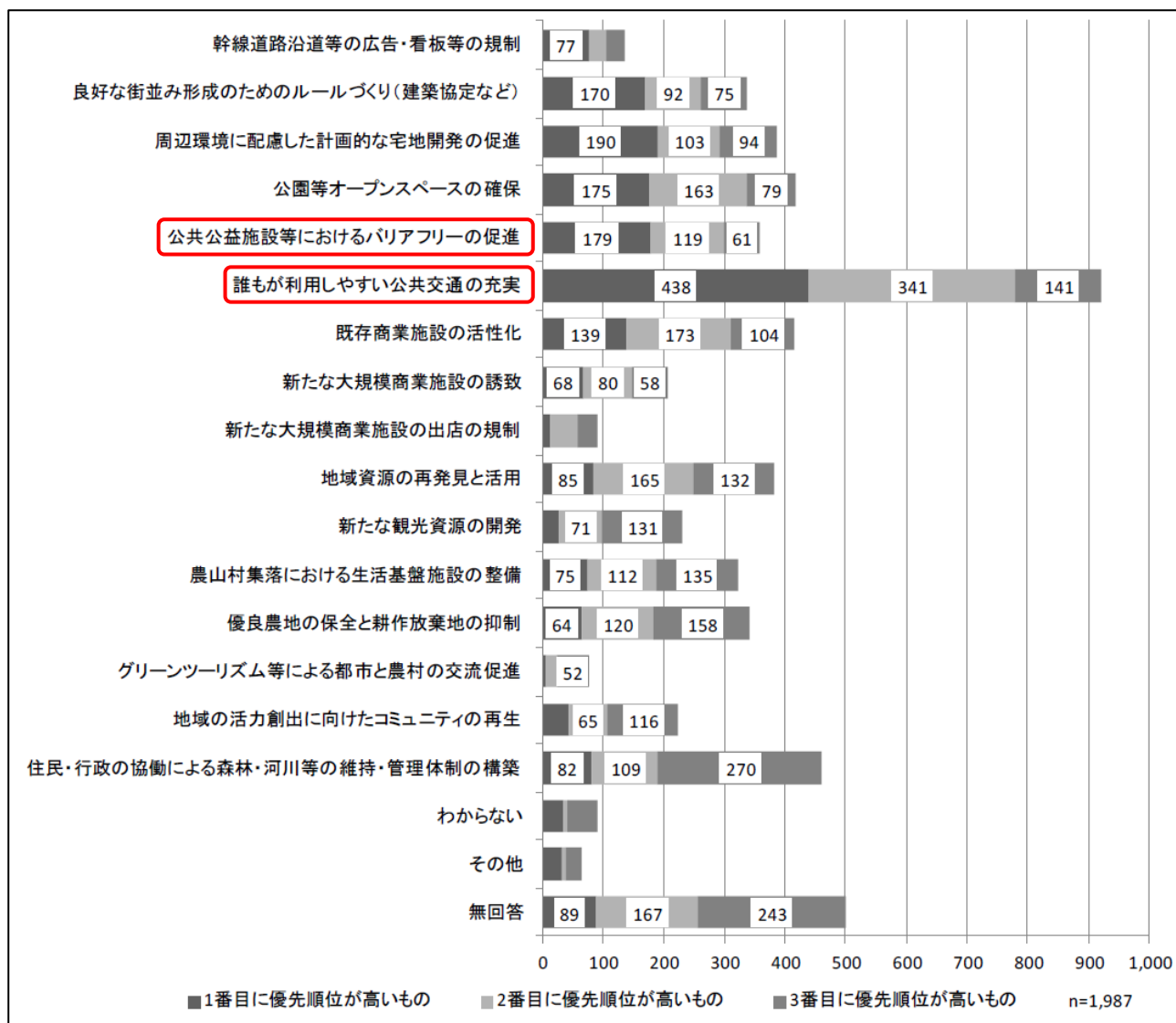


※出典：第二次上田市総合計画住民アンケート調査結果報告書

図 3-15 施策における満足度と重要度の関係

(2) 将来、望むまちになるために必要となる取り組みについて

「将来、望むまちになるためにどのようなことが必要だと思いますか。」という質問に対しては、「1番目に優先順位が高いもの」として、最も多くの住民が「誰もが利用しやすい公共交通の充実」(438名)をあげています。また、「公共公益施設等におけるバリアフリーの促進」(179名)も「1番目に優先順位が高いもの」として比較的多くあげられています。そのため、子どもから高齢者、そして障がい者でも利用しやすい環境の整備が重要といえます。



※出典：第二次上田市総合計画住民アンケート調査結果報告書

図 3-16 将来、望むまちになるために必要となる取り組み

第4章 上田市公共交通総合連携計画の評価・検証

4-1. 目標の達成状況

連携計画で定められた以下の3つ目標の達成状況を検証しました。

- 目標1： バス運行サービスレベルの引き上げ
 目標2： バス利用者満足度UP
 目標3： バス利用者の拡大

①目標1：バス運行サービスレベルの引き上げ

連携計画で設定されていた評価基準をもとに、現在のダイヤ（平成27年10月1日時点）における運行サービスレベルを評価しました。

その結果、通勤・通学への対応率は53%、中心市街地への対応率は79%となり、目標値には届かないものの、連携計画策定時と比較してサービスレベルは向上しています。

■目標1：バス運行サービスレベルの引き上げ

連携計画策定時（H19年）	目標値	現況値（H27年）
サービス対応率	サービス対応率	サービス対応率
通勤・通学：7/19路線＝37%	通勤・通学：13/19路線＝70%	通勤・通学：10/19路線＝53%
中心市街地：15/19路線＝79%	中心市街地：19/19路線＝100%	中心市街地：15/19路線＝79%

【連携計画における基本サービスレベルの設定】

①通勤・通学（※下記A及びBの全てに満足すること）

A：長野、小諸方面への通勤・通学

朝：8時までに長野駅、小諸駅に着く電車に乗り継ぐことができる
 夕：18時以降の長野駅、小諸駅発の電車から乗り継ぐことができる

B：上田市中心市街地への通勤・通学

朝：8時までに上田駅に着くことができる
 夕：18時以降の上田駅発の便がある

〈朝の通勤・通学サービスイメージ〉

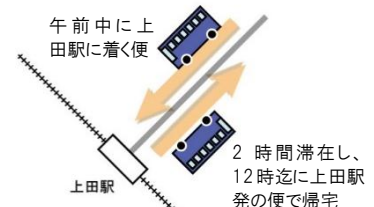


②中心市街地（※下記の全てに満足すること）

■上田市中心市街地への往復

午前：上田駅に2時間滞在し、12時迄に上田駅発の便がある
 午後：12時過ぎに上田駅に来て、2時間滞在し帰る便がある

〈午前の中心市街地サービスイメージ〉



平成27年では、通勤・通学のサービスへの対応路線は豊殿線、室賀線、丸子線の3路線が加わり、対応率が53%に増加しています。また、全ての方面へは対応していないものの、長野方面の朝便や夕方便など部分的に改善されている路線も多くあり、通勤・通学のサービスへの対応状況は大きく改善しています。

中心市街地への往復のサービスへの対応路線は西丸子線、傍陽線、県道川西線の3路線が加わったものの塩田線、武石線、長久保線の3路線が対応しなくなったため、対応路線は平成19年と同様に15路線で対応率は79%となっています。

表 4-1 運行サービスレベルの評価結果

路線名	通勤・通学												中心市街地への往復							
	長野方面				小諸方面				中心市街地				H19 対応 状況	H27 対応 状況	午前		午後		H19 対応 状況	H27 対応 状況
	朝		夕		朝		夕		朝		夕									
	H19	H27	H19	H27	H19	H27	H19	H27	H19	H27	H19	H27			H19	H27	H19	H27		
西丸子線	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	×	○
豊殿線	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○
傍陽線(大倉)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
傍陽線(入軽)	×	×	×	○	×	×	○	○	○	○	○	○	×	×	×	○	○	○	×	○
菅平線	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○
信州上田医療センター線	×	×	×	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○
塩田線	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×	○	×	×	○	○	○	×	○	×
真田線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
県道川西線	×	○	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	×	○	○	○	×	○
柵津線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
武石線	×	×	×	×	○	×	×	×	○	○	×	×	×	×	○	×	○	×	○	×
室賀線	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○
鹿教湯線(平井寺経由)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
鹿教湯線(丸子経由)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
佐久上田線	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○
青木線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
丸子線	—	—	—	—	—	—	—	—	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○
中仙道線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
長久保線	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	○	×	○	○	○	×

※ ○：対応している ×：対応していない

※ ：新たに対応した箇所 ：対応しなくなった箇所

※「通勤・通学」の対応状況は、長野方面・小諸方面・中心市街地の全てが○の場合に○と評価する

※「中心市街地への往復」の対応状況は、午前・午後の両方が○の場合に○と評価する

※西丸子線及び丸子線は「中心市街地」を「丸子中心市街地」に設定

※長野方面及び小諸方面へは上田駅または大屋駅でしなの鉄道へ乗り継ぎ。

※乗り継ぎ時間は上田駅では10～30分以内、大屋駅では5～30分以内と設定。

②目標2:バス利用者満足度UP

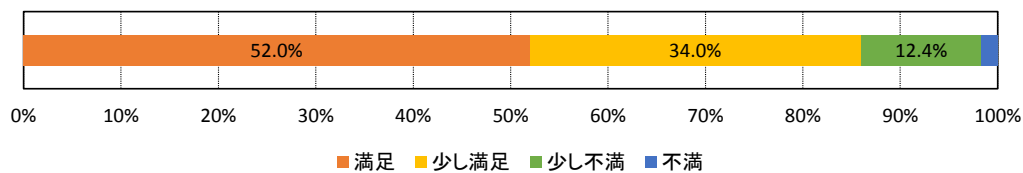
平成27年11月～12月に実施したバス利用実態調査におけるアンケート調査結果より、上田市内を運行するバス利用に対する満足度を評価しました。

その結果、バス利用者満足度（「満足」と「少し満足」の合計値）は86%で、目標値の83%を達成しており、バス利用者満足度が向上していることが分かります。

■目標2：バス利用者満足度UP

連携計画策定時（H19年）	目標値	現況値（H27年）
バス利用者満足度：64%※	バス利用者満足度：83%※	バス利用者満足度：86%

※連携計画では「利用したことがない」「無回答」を含めた満足度であったため、「利用したことがない」「無回答」を除いた満足度を再集計し、連携計画策定時及び目標値の満足度を再計算した



※路線バス及び市街地循環バス利用者の合算値

図 4-1 平成27年 バス利用者満足度（バス利用実態調査より）

③目標3:バス利用者の拡大

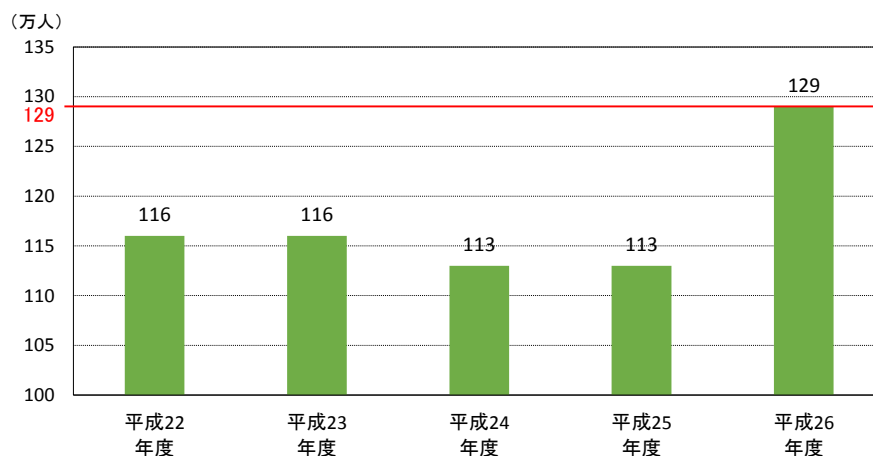
平成26年度の市内を運行するバス利用者数より、バス利用者の拡大状況の評価しました。

その結果、平成26年度のバス利用者数は129万人/年であり、平成25年10月1日実施の運賃低減バスの効果もあり、目標値の129万人/年を達成しており、利用者拡大に結びついています。

■目標3：バス利用者の拡大

連携計画策定時（H18年度）	目標値	現況値（H26年度）
バス利用者：125万人/年※	バス利用者：129万人/年※	バス利用者：129万人/年

※連携計画策定時と現在ではバス利用者数の集計方法が異なっているため、平成18年度のバス利用者数を現在のバス利用者数の集計方法に統一し、それに従って連携計画策定時のバス利用者と目標値を再設定した（目標値＝H18年度利用者数×1.03）



※まちなか循環バスを除く市内を運行するバス利用者数の合計値（市内を運行するバスはP16を参照）

資料：統計資料（上田市交通政策課）

図 4-2 市内を運行するバスの利用者数の推移

4-2. 施策実施状況

連携計画の5つの基本方針に従って設定されていた施策の実施状況の整理を行いました。

表 4-2 施策実施状況 (1/3)

基本方針	施策の内容	実施状況
鉄道との連携を図る公共交通体系の構築	《鉄道駅を起終点に変更》 ・室賀線の起点を小泉バス停に、武石線の起点を大屋駅に変更及びダイヤ変更し、鉄道駅を起点としたバス網に再編する。	・室賀線の起点の変更は行っていないが、基本サービスレベルを満たすダイヤに変更した。 ・武石線の起点の変更は行っておらず、基本サービスレベルを満たすダイヤにはなっていない。
	・武石線の昼間の運行便はデマンド交通へ移行し、運行の効率化を図る。	・武石線の昼間の便の運行を休止した。
誰もが公平に利用できる公共交通体系の構築	《幹線バス路線ダイヤを、基本サービスレベルを満たすように変更》 ・通勤通学（上田市中心市街地、長野市、小諸市）や中心市街地への往復ができるようダイヤ変更等を行う。	・しなの鉄道との接続によるダイヤ改善や、空白時間帯の増便等により、サービスレベルを引き上げた。 (サービスレベルの評価結果はP37 参照)
	《再編対象路線、幹線バス路線以外のバス路線ダイヤを、基本サービスレベルを満たすように変更》 ・通勤通学（上田市中心市街地、長野市、小諸市）や中心市街地への往復ができるようダイヤ変更等を行う。	
	《再抽出した公共交通利用不能地域※1・不便地域解消※2》 ・傍陽線の一部便を真田本原地区及びサンラインを経由させ、公共交通利用不能地域・不便地域を解消する。 ※1：バス利用圏域（バス停より半径500m）、鉄道利用圏域（鉄道駅より半径1km）の圏域外の地域 ※2：①長野駅に8時に着く電車で間に合わない、長野駅18時以降の電車が着いて間に合うバスが無い路線沿線地域 ②上田市中心市街地（上田駅）に8時に着くバスが無い。上田駅18時以降のバスが無い路線沿線地域 ③上田市中心市街地にて2時間で用を足し、午前中、午後に往復できない路線沿線地域 ④運行本数が8便以下の路線沿線地域	・傍陽線の一部便を真田本原地区経由に変更した。
	《料金体系の適正化》 ・当面はオレンジバスを現状（H19年度時点）のダイヤ、ルートで運行する。	・H19年と同様のダイヤ、ルートで運行している。

表 4-3 施策実施状況 (2/3)

基本方針	施策の内容	実施状況
効率的な公共交通体系の構築	《利用率の低い路線への対応》 ダイヤ改善後の利用状況により「存続」「変更」「廃止」を含めた検討を行う。 (県道川西線、信州上田医療センター線、豊殿線、中仙道線、丸子線)	- しなの鉄道との接続によるダイヤ改善や、空白時間帯の増便等により、サービスレベルを引き上げた。 (サービスレベルの評価結果はP37 参照) - 連携計画策定以降、利用者数は大きく変化はしておらず、全て「存続」とした。
	《車両の小型化》 最大乗車密度が低い路線では、小型車両での運行を検討する。	県道川西線 (小型バス)、豊殿線 (小型と中型の併用)、丸子線 (マイクロバス)、中仙道線 (小型バス) で運行
地域づくりを支援する公共交通体系の構築	《中心市街地活性化支援》 市街地循環バスのルート及びダイヤを変更し、観光面や生活面での利便性を高める。	平成 20 年 10 月から「青バス」「赤バス」として、観光施設や商業施設を通る、東コース・西コースを組み合わせた双方向の運行を開始した。
	《丸子地域まちづくり支援》 丸子地域循環バスのルート及びダイヤを変更し、丸子中心市街地への移動手段を確保する。	平成 24 年にルート改正(東西各ルート 1 日置き 6 便運行)し、丸子中心市街地への移動手段を確保した。
	《真田地域まちづくり支援》 途中乗降不可能なふれあいバスを、途中乗降可能とした運行に変更できるか検討する。	原則、途中乗降はできない。引き続き検討中。
	《新たな試みへの配慮》 武石デマンド交通のエリアを腰越地区まで拡大する。	平成 20 年 10 月にエリアを腰越地区まで拡大した。
	地域自主運行方式に対する行政支援制度の創設及び拡大する。	平成 19 年に豊殿地区自主運行バスが運行を開始し、行政支援を行っている。

表 4-4 施策実施状況 (3/3)

基本方針	施策の内容	実施状況
利用者主体の公共交通体系の構築	《高齢者への配慮》 ・ バリアフリー車両の導入を進める。	・ 一部路線でノンステップバスを導入した。
	・ 鉄道駅のバリアフリー化を進める。	・ 上田駅、信濃国分寺駅、別所線塩田町駅にて、バリアフリー化を実施した。
	《公共交通利用者への配慮》 ・ 交通結節点において、公共交通の乗り継ぎ、ダイヤ、料金等の情報を提供する案内板を設置する。	・ 上田駅前に案内表示板を設置した。
	・ 分かりやすい時刻表と路線図の提供	・ 時刻表、路線図、料金等を掲載したバスマップを全戸に配布した。
	・ 鉄道とバス、バスとバスの乗り継ぎにおいて、乗り継ぎ料金制度を導入する。	・ 真田自治センター入口、丸子駅におけるバスとバスの乗り継ぎ料金制度を導入した。
	・ 土日祝日のバス運行の見直し	・ 平成 26 年 10 月から佐久上田線を土日祝日運休とした。
	・ 市街地循環バスの愛称を市民から公募する。	・ 市民から公募、市街地循環バスの愛称を「青バス」「赤バス」とした。
	・ 上田らしさを演出する車両の導入を図る。	・ 車両のラッピングを行った。
	・ 各種乗車券の優遇等を導入する。	・ マイレールチケットにて、上田市街地循環バス無料券、あいそめの湯入館料割引券を付属した。 ・ あいそめの湯入館料割引（別所線あいそめ湯ったりきっぷ）を発行した。
	《公共交通非利用者への配慮》 ・ モビリティマネジメントを実施する。	・ 利用啓発を行った。
	・ ノーマイカーデーを実施する。	・ 上田市職員：通勤時における公共交通機関の利用（月 3 回）を実施している。 ・ 市内の銀行等一部企業で実施している。
	《観光客への配慮》 ・ 上田駅から菅平高原、湯の丸高原、美ヶ原高原、白樺高原へのサービス拡大を検討する。	・ 菅平線の増便を行いサービスを拡大した。

4-3. 「連携計画」によらず実施した施策の概要

連携計画によらず実施した公共交通に関わる施策は、「運賃低減バス」、「夏休みキッズパス」、「東塩田線の新規運行」、「御屋敷公園線の新規運行」、「まちなか循環バスの新規運行」となっています。

施策名	実施年度	概要
運賃低減バス	平成25年 10月1日～	市内のバス運賃を低減し、市内バス路線利用者の負担を軽減。市内を3つのエリア（運賃区界）に分け、同一エリア内での乗降は、1乗車当たり上限300円とする。また、隣接エリア間での乗降は、1乗車当たり上限500円とする。
夏休みキッズパス	平成24年度～	上田市内の小学生以下の子どもを対象に、夏休み期間中、市内の路線バスを無料で利用してもらい、公共交通の役割、重要性について理解を深め、親しんでもらうとともに、将来の利用促進につなげていくことを目的に実施した。
東塩田線	平成25年 10月1日～	交通不便地域を含む東塩田地域の利用者の利便を図るため、当地域から最寄りの鉄道路線までのバス路線を新設した。
御屋敷公園線	平成25年 10月1日～	公共交通空白地域である赤井地区の地域住民の利便を図るため、バス路線を新設した。
まちなか循環バス	平成27年 10月1日～	生活交通としての足を確保するとともに、中心市街地の活性化にも結びつけるため、中心市街地を循環する新たな路線としてまちなか循環バスを新設した。

第5章 公共交通の現状・課題及びこれからの公共交通に求められる条件

(1)現状のまとめ

【関連上位計画における公共交通の目標】

総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画における公共交通の主な目標をまとめると、「環境や人にやさしいまちづくりを目指した公共交通の充実」、「交通結節機能の充実・交通機関相互の連携強化」、「集約型都市構造の実現に向けた公共交通の充実」、「暮らしや観光に資する交通システムの充実」といった公共交通の方向性が謳われています。

【公共交通を取り巻く諸環境】

上田市は東信地方の中心都市として位置しており、東西に長く（約44km）形成され、市のほぼ中央に上田駅があり、サービスすべき圏域が広い地形的特性があります。また、周囲を菅平高原や美ヶ原高原をはじめとした雄大な山々に囲まれ、これら自然環境資源を大切に保全していく必要があります。

上田市では少子高齢化が進行しており、平成22年の高齢化率は26%となっています。また人口は平成12年以降減少傾向となっており、将来も人口減少は続くと考えられています。特に中山間地域で少子高齢化・人口減少が進んでおり、中山間地域の人口の低密度化が進行しています。

【公共交通の運行、利用特性】

上田市で運行している公共交通は、上田駅を中心としてJR北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線、路線バス、タクシー等が運行されており、市内の移動、近隣都市との交流を支えています。また、地域の足の確保を主な目的とした地域循環バス等も運行されており、市域全域にわたって広く公共交通が運行されています。

一方で、県内第二の都市である松本市とは隣接関係にありながら、両都市間を結ぶ公共交通の利便性は低い状況にあります。

公共交通利用者は減少傾向にありましたが、近年は鉄道及びバスの利用者は増加傾向となっており、またバスの利用者は平成25年10月1日の運賃低減バス施策実施以後は大幅に増加しています。

【公共交通支援の行政負担】

運賃低減施策によって利用者数は大幅に増加していますが、公共交通に関わる行政負担は年々増加傾向にあり、平成 26 年度の補助額は 1 億 8 千万円でした。今後の人口減少に伴う利用者数の減少により今後も更に補助額が増加していく懸念があります。

【公共交通に関する住民意向】

住民アンケートでは、「公共交通機関」の整備は優先的に取り組むべきものと考えられており、また「誰もが利用しやすい公共交通の充実」が必要であるとされています。

【連携計画の検証】

連携計画で設定した 3 つの目標に対して、「目標 1：バス運行サービスレベルの引き上げ（3 つのバス運行サービスレベルの確保）」では、目標をわずかに未達成ながら、多くの路線でサービスレベルが改善され前回計画時点よりも大幅にサービスレベルが引き上げられています。

「目標 2：バス利用者満足度 UP（利用者満足度 83%）」では、平成 27 年 11 月～12 月に実施したバス利用実態調査におけるアンケート調査で、利用者満足度 86%となっており、目標を達成しています。

また、「目標 3：バス利用者の拡大（バス利用者数 129 万人/年）」においても、近年は利用者数が減少傾向にあったものの、運賃低減施策や運行改善の効果もあり、平成 26 年度のバス利用者数は 129 万人/年で目標を達成しています。

(2)公共交通に係る課題

【まちづくりを支援する公共交通としての課題】

人口減少・少子高齢化の進行に対応したまちづくりを進めていく中で、人口分布や高齢化の状況等に応じて利用者に配慮した効率的な公共交通の運行が必要となっています。

また、上位計画で掲げている「環境やひとにやさしいまちづくり」や「集約型都市構造の実現」を支援する公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

【公共交通の運行等に係る課題】

運賃低減バス施策実施以後は大幅に利用者が増加していますが、更なる利用者拡大を図り持続可能な公共交通システムとしていくために、鉄道、バス、タクシー等の複数の交通機関の連携を強化し、また各交通システムの運行を強化することで利便性を向上させた効率的な公共交通網を形成していく必要があります。

【都市間連携に係る課題】

近隣都市との連携を支援する公共交通網を形成していく必要があります。特に、隣接する松本市との公共交通による連携強化が必要となっています。

【住民意向に係る課題】

住民アンケート等の結果を踏まえ、子どもから高齢者、そして障がい者でも利用しやすい環境の整備が重要であるといえます。

(3)これからの公共交通に求められる条件

前述のとおり人口減少・少子高齢化といった大きな社会的な課題を抱えている中で、これからの公共交通に求められる条件は、上位計画でも謳われている「拠点集約型都市構造」の実現を支援する「コンパクトシティ＋ネットワーク」の考え方による公共交通網の構築です。

「拠点集約型都市構造」において設定される「生活拠点」や「都市機能集積拠点」等の各拠点間を結ぶ幹線的な交通サービスを設け、また支線的な役割を担う各拠点のエリア内における循環型公共交通ネットワークや小さな拠点と周辺集落との交通ネットワーク等を整備することで、公共交通機関の沿線への居住を促していくことが求められています。

公共交通の現状・課題と基本方針設定イメージ



第6章 地域公共交通網形成に関する基本方針及び目標

6-1. 基本方針の設定

上位計画によるまちづくりの方針や、公共交通の問題点、課題の整理を踏まえ、上田市の地域公共交通網形成に関する基本方針を下記のとおり定めます。

● 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

少子化に伴う通学者の減少や運転免許を保有する高齢者の増加などにより、利用者の減少が見込まれることから、今後、公共交通の利用者を増やしていくためには幅広い利用促進が必要です。

元気な高齢者の外出機会を支援したり、公共交通を使わざるを得ない高齢者や障がい者等を支援する役割を担うのが公共交通であり、皆にやさしい公共交通の整備が求められます。

地球環境保全の観点から CO2 排出削減を目指し、自家用車に頼らない移動手段の充実により、通勤や日常生活、また、中心市街地や観光地などへの連絡を充実するなど、自動車に過度に依存しない交通体系を検討します。

国の方針として人口減少下における都市構造と公共交通の在り方として掲げる「コンパクト＋ネットワーク」を目指し、公共交通による地域間のネットワークの形成を目指します。

● 公共交通網の連携強化による利便性の確保

上田市では、北陸新幹線、しなの鉄道、別所線の鉄道網が上田駅で結節し、ほとんどのバス系統が上田駅を起点に運行されており、また、しなの鉄道大屋駅、別所線下之郷駅を起点に、いくつかのバス路線が運行されています。

更なる利用者拡大を図り持続可能な公共交通としていくために、鉄道間及び鉄道とバスの連携を強化し、利便性を向上させた効率的な公共交通網の形成を目指します。

● 都市間連携を支援する公共交通網の形成

上田市は東信地方の中心都市として機能し、県都長野市とも強い相互依存関係を保ちつつ、都市活動を行っています。これらの都市間交流を支えているのは、県都長野市とは北陸新幹線が、隣接する東御市、小諸市とはしなの鉄道がその役割を分担しています。今後、これらの都市間連携は更に強まるものと考えられるため、その連携を支援する鉄道を中心とした公共交通網の形成を目指します。

また、県内第二の都市である松本市とは隣接関係にありながら、両都市間を結ぶ公共交通は利便性が低いため、連携強化のための両都市間を直線で結ぶバス路線の運行を目指します。

● 利用者主体の公共交通体系の構築

公共交通を支える主体は、「利用者」「交通事業者」「行政」です。三者が分担し、それぞれの役割を連携しながら三位一体で取り組んでいくことが不可欠です。

特に利用者に配慮した施策を実施することで、満足度の高い持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

6-2. 計画の目標

基本方針を実現するために、以下のとおり目標を定めます。

■「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	現況値	目標値（平成 32 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（H26 年）	160 万人/年

■「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	現況値	目標値（平成 32 年度）
別所線輸送人員数	122 万人/年（H26 年）	123 万人/年

■「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	現況値	目標値（平成 32 年度）
上田市と他都市を結ぶバス系統数	5 系統（H27 年）	5 系統以上

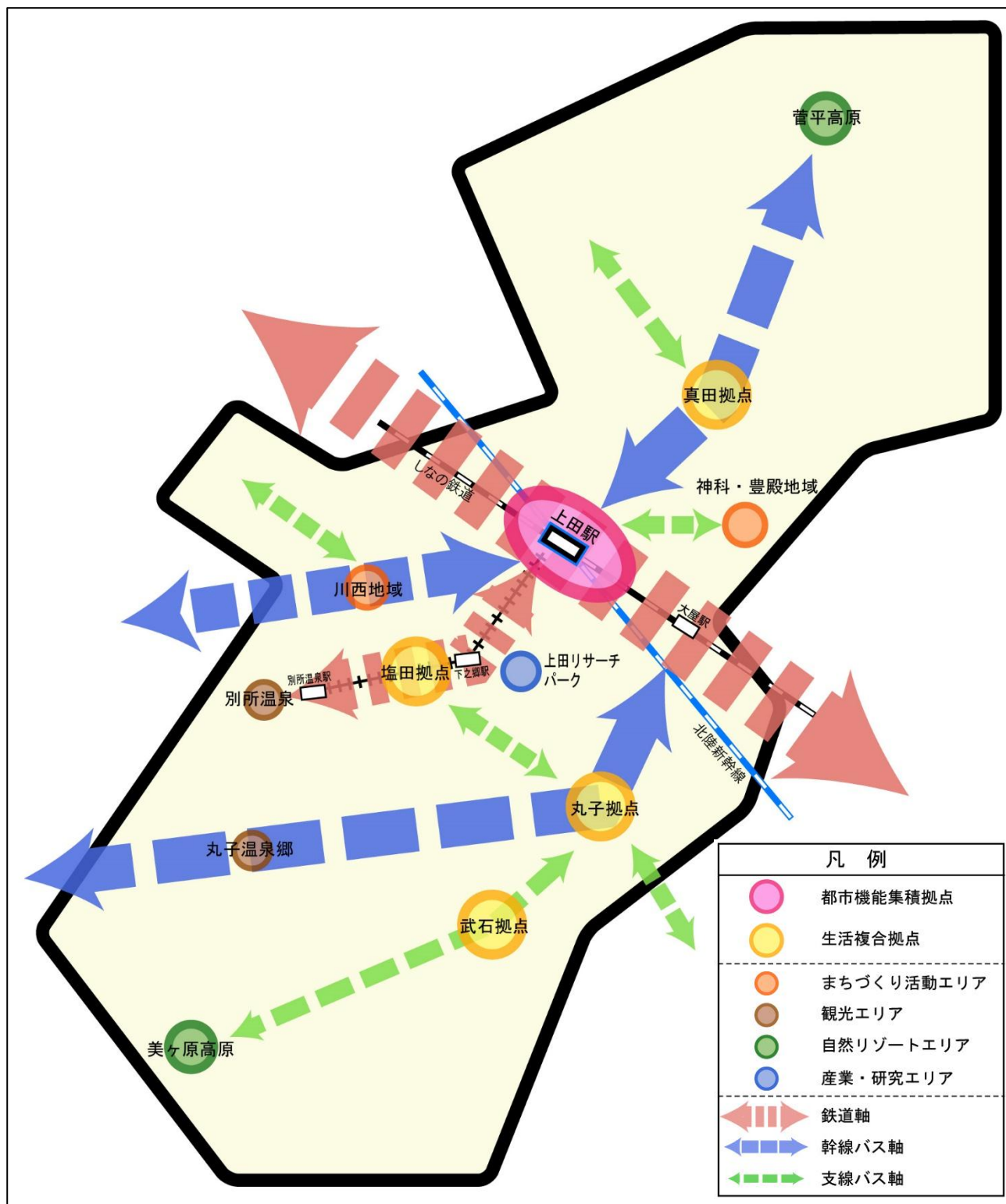
■「利用者主体の公共交通体系の構築」の目標

評価指標	現況値	目標値（平成 32 年度）
バス利用者満足度※	86%（H27 年）	90%

※P38「②目標 2：バス利用者満足度UP」と同様の方法で、バス利用実態調査におけるアンケート調査にて満足度の評価を行う。

6-3. 公共交通の機能分担

「幹線バス軸」により需要の多い「生活複合拠点」(各地域)と「都市機能集積拠点」(中心市街地)を高いサービスレベルで結び、「支線バス軸」により「生活複合拠点」(各地域)の中やその先を需要に応じて効率的に結びます。また、輸送能力の大きい「鉄道軸」によって都市間の広域的な移動をサービスします。



※拠点の設定は「上田市都市計画マスタープラン」の「将来都市構造図」による（本書 P6 参照）

図 6-1 公共交通の概念図

第7章 目標達成のための事業・施策の設定

7-1. 事業・施策の設定

目標達成のための事業・施策を以下のとおり設定します。

表 7-1 事業・施策一覧 (1/2)

基本方針	個別事業・施策	事業・施策の内容
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	7 - 2. (1) 路線バスの維持・改善	①路線バスの運行見直し
	7 - 2. (2) 地域バスの維持・改善	①市街地循環バスの運行見直し
		②まちなか循環バスの運行見直し
		③丸子地域循環バスの運行見直し
		④武石地域デマンド交通の運行見直し
	7 - 2. (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
		②ふれあいバスの運行見直し
		③バリアフリー車両の導入
公共交通網の連携強化による利便性の確保	7 - 2. (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
	7 - 2. (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
		②しなの鉄道の長野方面への朝夕の列車とバスの接続
		③別所線と新幹線、しなの鉄道の接続
		④別所線下之郷駅におけるバスの接続
		⑤別所線沿線のP & R駐車場の維持・整備
		⑥別所線のサービスレベル向上のための検討
		⑦別所線の維持・活性化に伴う事業
都市間連携を支援する公共交通網の形成	7 - 2. (6) 都市間連携の強化	①上田-松本都市間バスの運行
		②他都市と連絡している路線の運行見直し

表 7-2 事業・施策一覧 (2/2)

基本方針	個別事業・施策	事業・施策の内容
利用者主体 の公共交通 体系の構築	7 - 2. (7) 利用者への支援	①「上田市運賃低減バス」の継続
		②乗り継ぎ料金制度の導入・継続
	7 - 2. (8) 観光客への配慮	①観光客に対応できる乗務員の育成
		②観光客が利用しやすい停留所の改良
	7 - 2. (9) 利用促進ソフト施策の強化	①分かりやすい時刻表と路線図の提供
		②モビリティマネジメントの実施
		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)
		④運転免許自主返納支援

7-2. 具体的事業・施策の概要

(1) 路線バスの維持・改善

① 路線バスの運行見直し

事業概要	・ 基本的な公共交通ネットワークを形成している市内を運行する路線バスを維持し、利用者の声を踏まえたダイヤやルートの改善を行う。 ※路線別の運行については次項以降を参照
実施主体	上田市、交通事業者

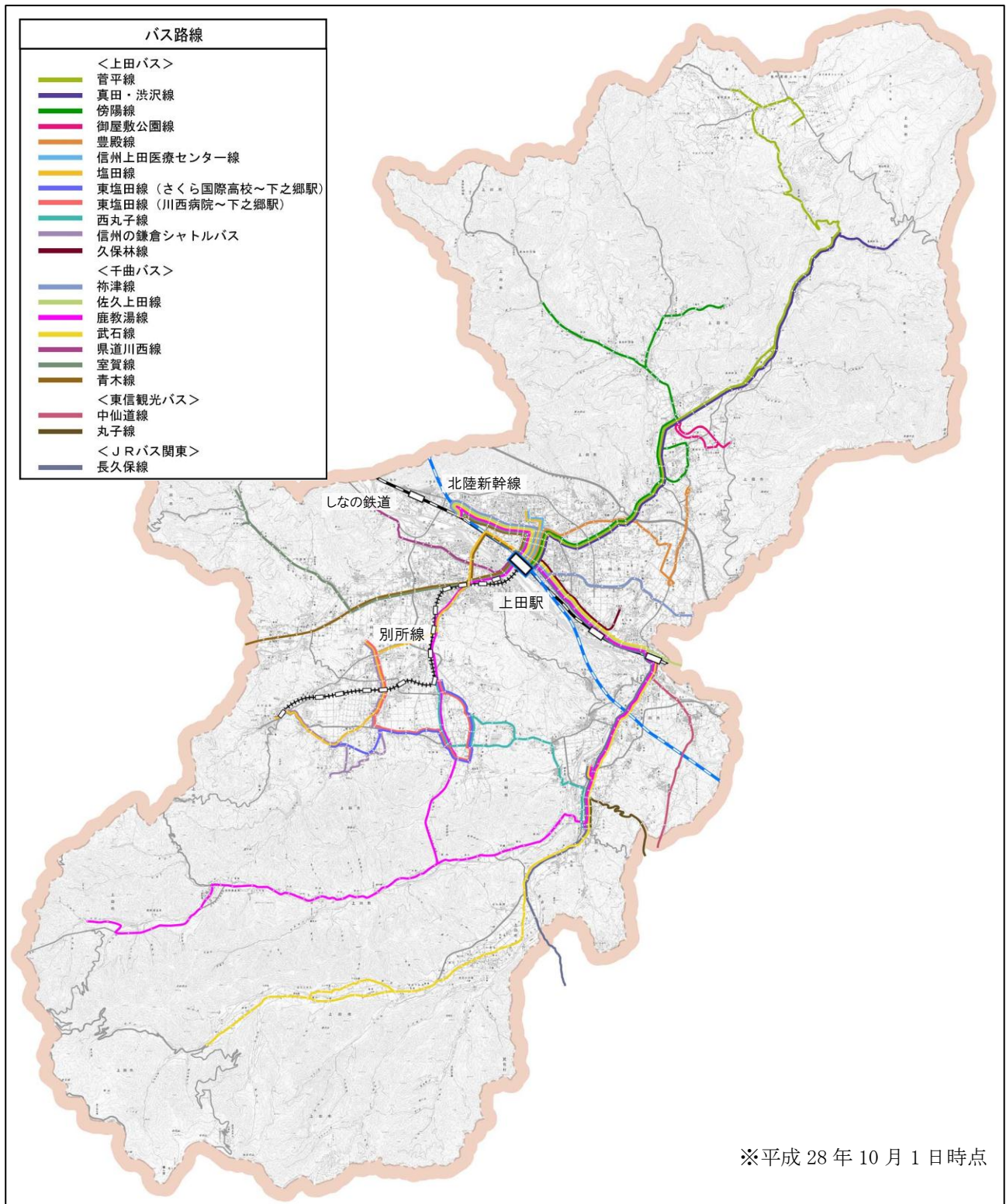


表 7-3 バスの位置づけ (1/2)

路線の位置づけ		路線名	運行主体
幹線バス	各地域から上田市街地への移動を担う路線	菅平線	上田バス株式会社
		真田線（渋沢線）	上田バス株式会社
		傍陽線	上田バス株式会社
		鹿教湯線	千曲バス株式会社
		青木線	千曲バス株式会社
		佐久上田線	千曲バス株式会社
		長久保線	J Rバス関東株式会社
支線バス	幹線バスが運行されていない区域を中心に運行し、交通結節点等において幹線バスや鉄道に接続する路線	西丸子線	上田バス株式会社
		豊殿線	上田バス株式会社
		信州上田医療センター線	上田バス株式会社
		塩田線	上田バス株式会社
		信州の鎌倉シャトルバス	上田バス株式会社
		県道川西線	千曲バス株式会社
		祢津線	千曲バス株式会社
		武石線	千曲バス株式会社
		室賀線	千曲バス株式会社
		丸子線	東信観光バス株式会社
		中仙道線	東信観光バス株式会社
		御屋敷公園線	上田バス株式会社
		東塩田線	上田バス株式会社
		久保林線	上田バス株式会社

表 7-4 バスの位置づけ (2/2)

路線の位置づけ		路線名	運行主体
地域バス	市街地や各地域内における高齢者、通勤・通学者、諸施設利用者等の交通手段確保のため運行する路線	上田市市街地循環バス(青バス)	上田バス株式会社
		上田市市街地循環バス(赤バス)	千曲バス株式会社
		丸子地域循環バス(まりんこ号)	千曲バス株式会社
		まちなか循環バス(ぐるっと上田丸)	千曲バス株式会社
地域自主運行バス	交通弱者(高齢者・障害者など)の交通手段確保のため、地域住民自らが運行主体となり運行する路線	豊殿地区循環バス(あやめ号)	豊殿地区循環バス運営委員会

【幹線バス】

■菅平線の運行

路線名		菅平線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～大松
	運行日	毎日運行
	運行便数	21 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・観光シーズン以外利用が少ない菅平周辺からの利用促進 ・通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行 ・一部区間が重複する真田線、傍陽線との連携

■真田線（渋沢線）の運行

路線名		真田線（渋沢線）
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～真田（上渋沢）
	運行日	毎日運行
	運行便数	16 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・一部区間が重複する菅平線、傍陽線との連携

■傍陽線の運行

路線名		傍陽線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～大倉・入軽井沢
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	37 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行（入軽井沢方面） ・一部区間が重複する菅平線、真田線との連携

■鹿教湯線の運行

路線名		鹿教湯線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～奥鹿教湯病院
	運行日	毎日運行
	運行便数	41 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・ 利用が少ない沿線地域への利用促進 ・ 通勤・通学利用へ配慮したダイヤ等の検討

■青木線の運行

路線名		青木線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～青木バスターミナル
	運行日	毎日運行
	運行便数	32 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・ 通勤・通学利用者への更なる配慮（朝の長野方面への鉄道への接続便数の増加検討）

■佐久上田線の運行

路線名		佐久上田線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～勝間
	運行日	平日運行
	運行便数	14 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ 通過する市町村と連携した運行

■長久保線の運行

路線名		長久保線
路線の位置づけ		幹線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～姫木平中央・男女倉
	運行日	毎日運行
	運行便数	16 便/日
	運行主体	J Rバス関東株式会社
改善の方向性		・通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行 ・上田市中心市街地への利用への対応

【支線バス】

■西丸子線の運行

路線名		西丸子線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下之郷駅～丸子町
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	13 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・通学利用のための「下之郷駅での別所線との接続向上」及び「登下校時間に合わせたダイヤ」による運行 ・利用が少ない日中の利用促進（沿線住民への広報活動 等）

■豊殿線の運行

路線名		豊殿線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～赤坂
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	18 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・沿線住民への利用促進

■信州上田医療センター線の運行

路線名		信州上田医療センター線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～信州上田医療センター
	運行日	毎日運行
	運行便数	36 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し）

■塩田線の運行

路線名		塩田線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～別所温泉
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	8 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行 ・市外からの通学している高校生への利用促進

■信州の鎌倉シャトルバス線の運行

路線名		信州の鎌倉シャトルバス線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	川西医院～別所温泉
	運行日	毎日運行（4/1～11/30 のみ運行）
	運行便数	9 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・サービスレベルの維持（別所線ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し）

■県道川西線の運行

路線名		県道川西線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	上田駅～下半過
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	15 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行

■ 柵津線の運行

路線名		柵津線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～中吉田坂上
	運行日	毎日運行
	運行便数	19 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・ 沿線住民への利用促進

■ 武石線の運行

路線名		武石線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～巢栗上
	運行日	毎日運行
	運行便数	5 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ 通勤・通学利用のため朝夕の鉄道ダイヤに合わせた運行 ・ 武石地域住民への利用促進

■ 室賀線の運行

路線名		室賀線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	下秋和車庫～上田駅～入組
	運行日	平日運行
	運行便数	10 便/日
	運行主体	千曲バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し）

■丸子線の運行

路線名		丸子線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	丸子～立科町役場
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	12 便/日
	運行主体	東信観光バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持 ・ 通過する市町村と連携した運行

■中仙道線の運行

路線名		中仙道線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	大屋駅～立科町役場
	運行日	毎日運行
	運行便数	19 便/日
	運行主体	東信観光バス株式会社
改善の方向性		・ サービスレベルの維持（鉄道ダイヤの変更に合わせたダイヤ見直し） ・ 通過する市町村と連携した運行

■御屋敷公園線の運行

路線名		御屋敷公園線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	真田自治センター入口～赤井公民館～真田自治センター入口
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	6 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・ 沿線住民への利用促進 ・ 接続する基幹バスのダイヤに合わせた運行

■東塩田線の運行

路線名		東塩田線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	①下之郷駅～さくら国際高校、②下之郷駅～川西医院
	運行日	①の経路は平日、土曜運行 ②の経路は月曜・水曜運行
	運行便数	6 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・沿線住民への利用促進 ・利用実態を踏まえたルート・ダイヤの検討

■久保林線の運行

路線名		久保林線
路線の位置づけ		支線
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	久保林公民館前～上田駅
	運行日	平日、土曜運行
	運行便数	8 便/日
	運行主体	上田バス株式会社
改善の方向性		・沿線住民への利用促進 ・利用実態を踏まえたダイヤの検討

(2)地域バスの維持・改善

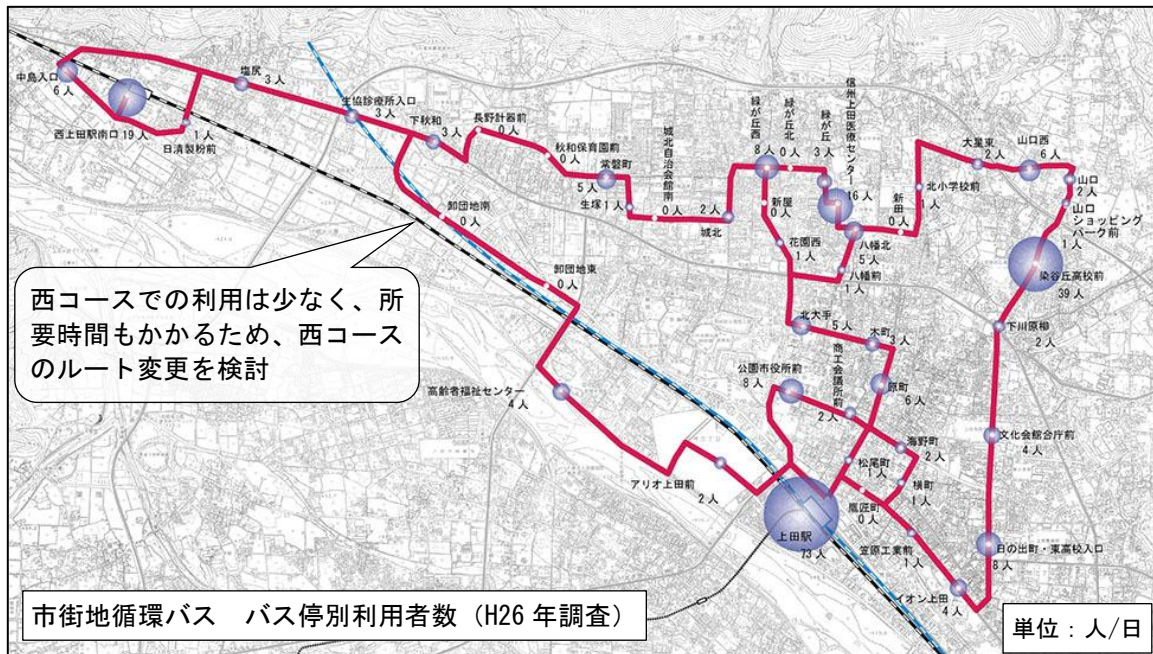
①市街地循環バスの運行見直し

事業概要

- ・市街地循環バスの利用の少ない西コースのルート変更や、東コースとの運行便数のバランス調整の検討を行う。

実施主体

上田市、交通事業者



②まちなか循環バスの運行見直し

事業概要

- ・平成 27 年 10 月 1 日より運行を開始し、生活交通の足として利用されるとともに、観光客による利用も多いため、双方の利用傾向を調査し、その傾向を踏まえたダイヤ変更及びルート変更の検討を行う。

実施主体

上田市、交通事業者



出典：まちなか循環バス時刻表

③丸子地域循環バスの運行見直し

事業概要	・地域住民の声を反映し、ルート変更の検討を行う。
実施主体	上田市、交通事業者



出典：丸子地域循環バス時刻表（平成25年10月1日）

④武石地域デマンド交通の運行見直し

事業概要	・地域住民の声を反映し、ダイヤやルート変更の検討を行う。
実施主体	上田市、交通事業者

【武石地域デマンド交通（現行）の概要】

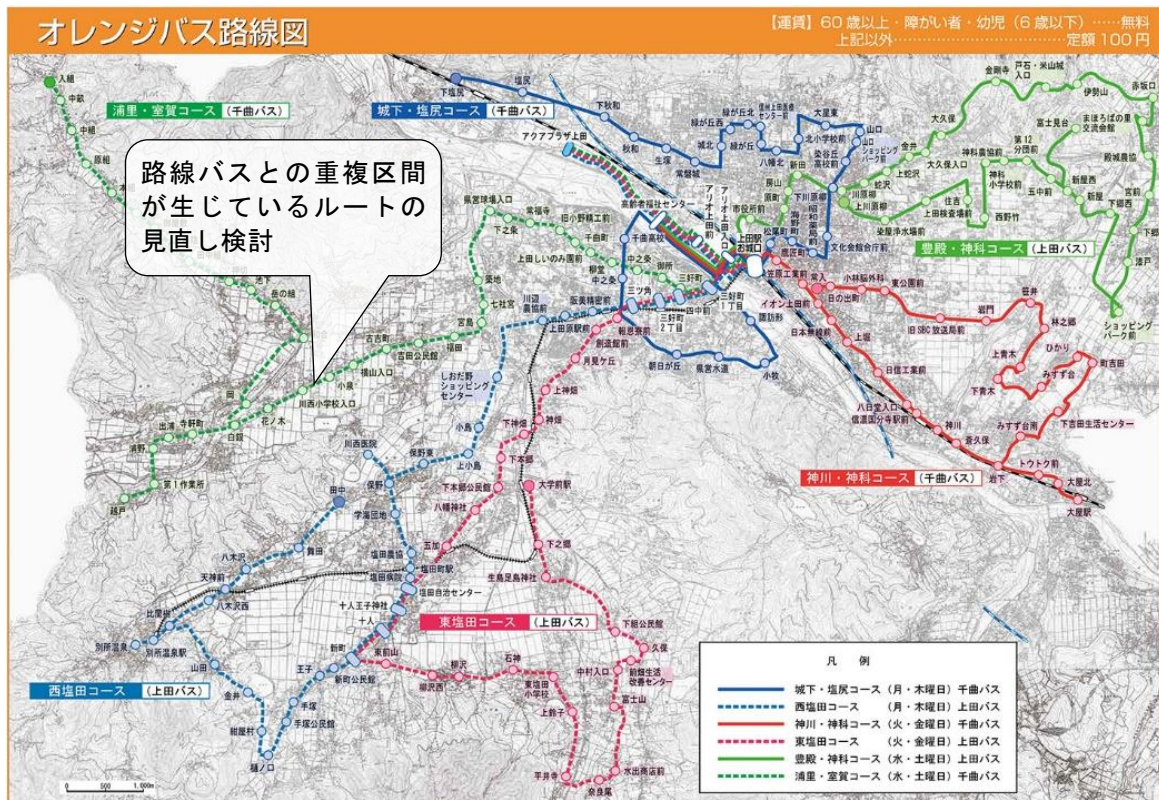
- 運行日：平日の月曜日から金曜日まで
- 行き先：依田窪病院、丸子駅、丸子中央病院、岸医院、大屋駅、沢田商店街
- 当日の利用時間の30分前までに電話にて予約
- 時刻表

依田窪病院 1回乗車 300円	行き便（自宅へ到着する時刻）	8:30	9:30	10:45		14:15	15:15
	帰り便（発車時刻）		10:15	11:15	12:30	14:45	15:45
丸子 (丸子駅、丸子中央病院、岸医院、沢田商店街) 1回乗車 300円	行き便（自宅へ到着する時刻）	8:30	9:30		11:30	14:15	
	帰り便（発車時刻）			(10:50)	12:15	(13:30)	(15:35)
大屋駅 1回乗車 600円	行き便（自宅へ到着する時刻）		9:30			14:15	
	帰り便（発車時刻）		10:30			15:15	

(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

事業概要	・路線バスとの重複区間や料金格差が生じているため、今後ルート・料金の検討を行う。
実施主体	上田市、交通事業者



出典：オレンジバス路線図（平成27年4月1日）

②ふれあいバスの運行見直し

事業概要	・地域住民の声を反映し、ダイヤやルート変更の検討を行う。
実施主体	上田市、交通事業者

③バリアフリー車両の導入

事業概要	・高齢者は、「階段・段差・傾斜」が移動の際の大きな障害である。交通事業者との連携、協力を図り、順次バリアフリー車両の導入を進める。
実施主体	上田市、交通事業者

【バリアフリー車両の例（ノンステップバス 反転式スロープ板）】



上記写真 出典：いすゞ自動車株式会社HPより

(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

事業概要	・地域が自ら運行経費を一定程度負担し、自ら運行主体となり、地域の足を確保するため、タクシー等を活用した「地域自主運行バス」に対し、行政が運行経費の一部を負担する制度を導入する。
実施主体	上田市、市民

(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

事業概要	・ 上田駅を発着する北陸新幹線（東京方面）の始発便及び最終便へ接続するようバス路線のダイヤ変更を実施する。 ・ 3 方面からのバス路線（真田自治センター入口バス停、丸子駅バス停、小泉バス停を通過し上田駅を発着するバス路線）のうち、各方面 1 路線以上を接続する。
実施主体	上田市、交通事業者

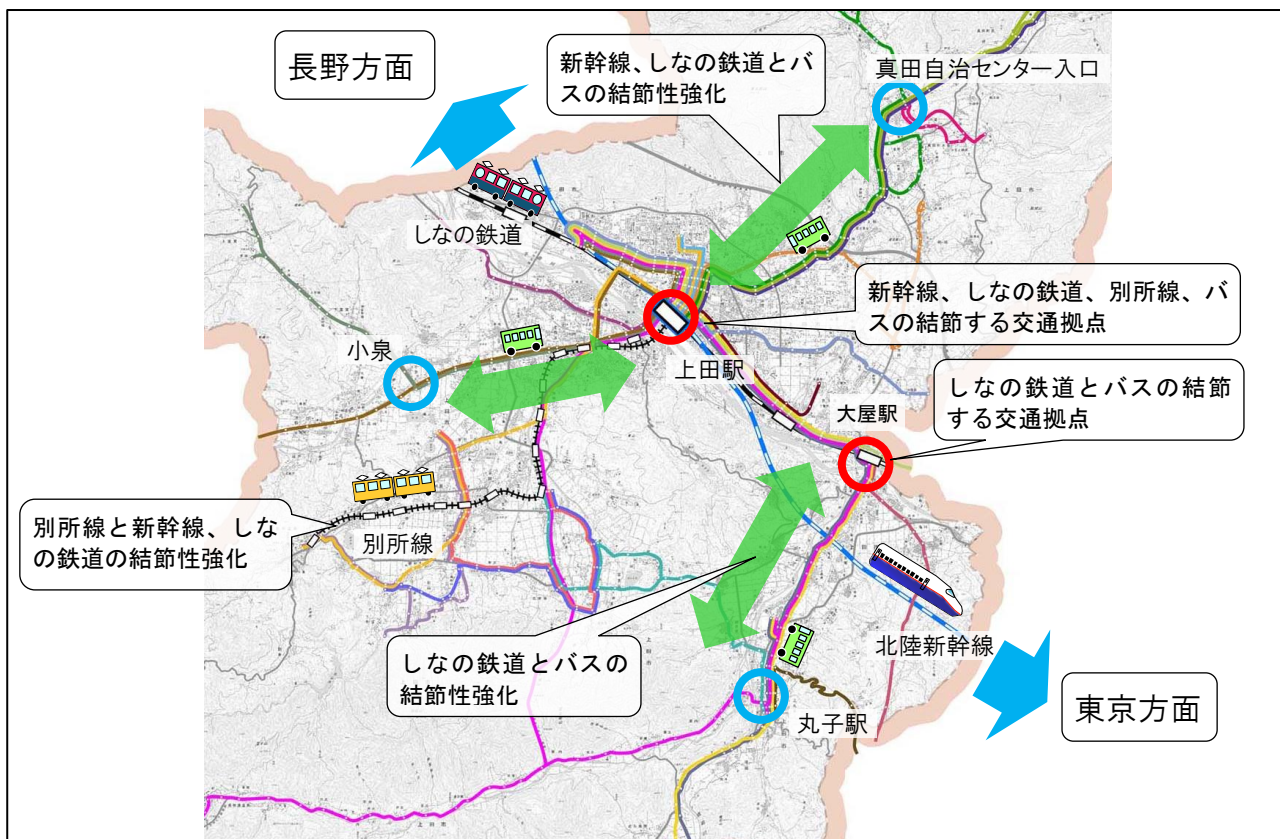
② しなの鉄道の長野方面への朝夕の列車とバスの接続

事業概要	・ しなの鉄道の長野方面への通勤・通学時間帯の朝・夕便へ接続するよう、上田駅及び大屋駅を発着するバス路線のダイヤ変更を実施する。 ・ しなの鉄道線の長野方面への通勤・通学時間帯の朝・夕便としては、朝便は「長野駅へ 8 時までに到着する便」、夕便は「長野駅を 17 時以降に発車する便」を想定する。 ・ 主に 3 方面からのバス路線（真田自治センター入口バス停、丸子駅バス停、小泉バス停を通過し上田駅を発着するバス路線）のダイヤ変更を実施する。
実施主体	上田市、交通事業者

③ 別所線と新幹線、しなの鉄道の接続

事業概要	・ 上田駅における北陸新幹線及びしなの鉄道と接続するようにダイヤを実施する。
実施主体	上田電鉄

【鉄道連携強化の概念図】



④別所線下之郷駅におけるバスの接続

事業概要	・下之郷駅を発着する別所線へ接続するよう、下之郷駅を発着するバス路線（西丸子線、東塩田線、鹿教湯線（平井寺経由））のダイヤ変更を実施する。
実施主体	上田市、上田バス、千曲バス

⑤別所線沿線のP&R駐車場の維持・整備

事業概要	・現在整備されている別所線利用者のためのパーク＆ライド駐車場（大学前駅、中野駅、舞田駅）の維持及び環境整備を実施する。
実施主体	上田市、上田電鉄



写真 出典：上田市HP（別所線にのろう！）

⑥別所線のサービスレベル向上のための検討

事業概要	・別所線の運行便数の増加等によるサービスレベル向上のための検討を行う。
実施主体	上田市、上田電鉄

⑦別所線の維持・活性化に伴う事業

事業概要	・上田電鉄別所線を地域の幹線と位置づけ、その存続・維持・活性化のため取り組みを引き続き実施する。
実施主体	上田電鉄

- (1) 構造物・電気設備・路線・車両等の維持・整備
- (2) 駅・関連施設等の維持・整備

(6)都市間連携の強化

①上田-松本都市間バスの運行

事業概要	・直通運行しているバス路線や鉄道がない上田市と松本市を結ぶバスの運行を行い、都市間連携を強化する。
実施主体	上田市、交通事業者



②他都市と連絡している路線の運行見直し

事業概要	・上田市と近隣他市町村を連絡しているバス路線（佐久上田線、青木線、中仙道線、丸子線、長久保線）の運行改善策の検討を行う。 ・都市間を連絡している路線であることを踏まえたダイヤや運賃体系の検討を行う。
実施主体	交通事業者



(7)利用者への支援

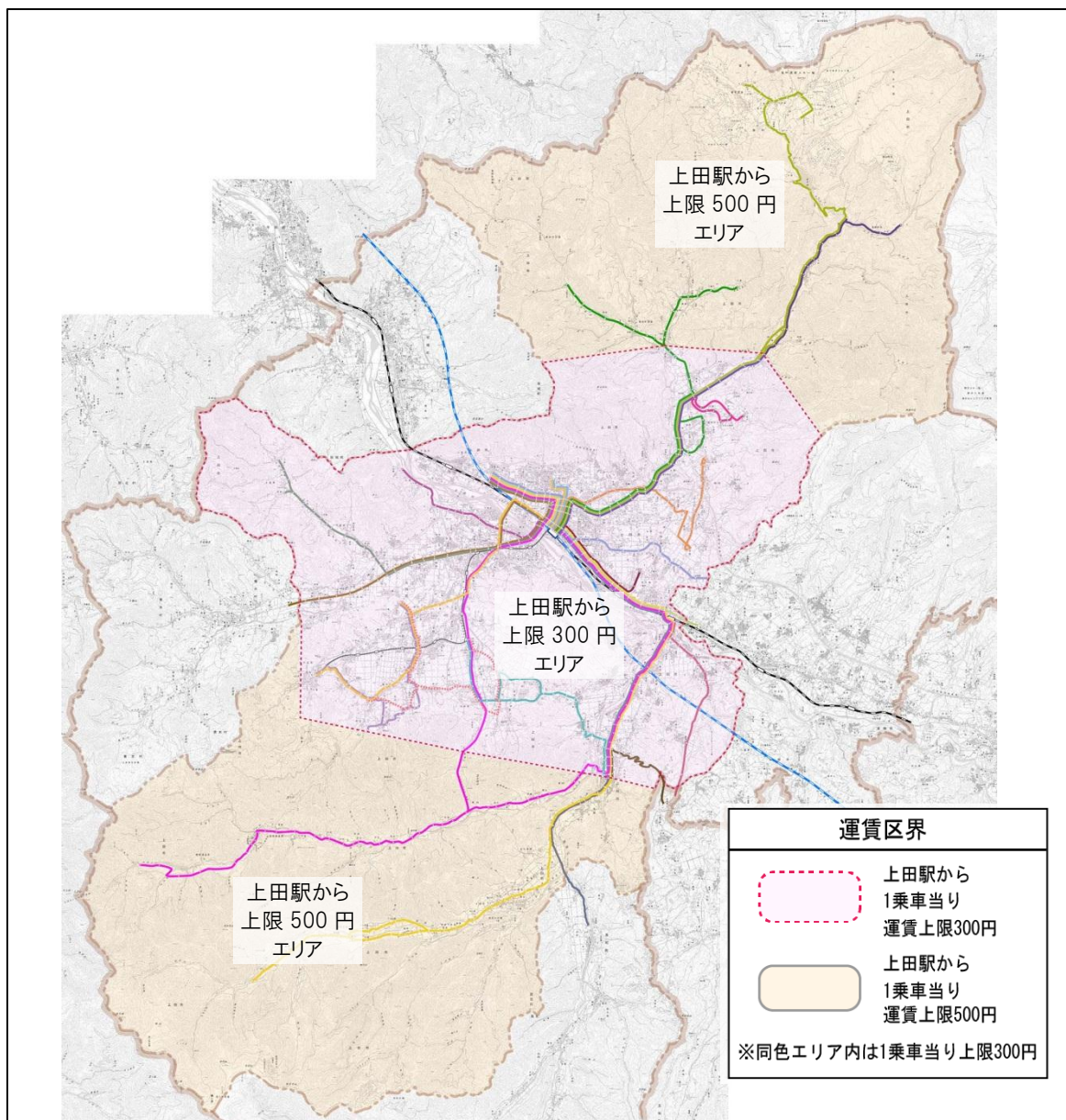
①「上田市運賃低減バス」の継続

事業概要	・「バス運行への補助から、利用者への直接支援への転換」の考え方のもと平成25年10月1日より実施している「上田市運賃低減バス」を継続実施する。
実施主体	上田市、上田バス、千曲バス、東信観光バス

【運賃低減バスの概要】

- 対象となる路線・・・市内を運行する路線バス（19路線）
- 市内を3つのエリア（運賃区界）に分け、同一エリア内での乗降は、1乗車当たり上限300円となります。
また、隣接エリア間での乗降は、1乗車当たり上限500円となります

【運賃区界】



②乗り継ぎ料金制度の導入・継続

事業概要	・鉄道とバス、バスとバスといった乗り継ぎにおいて、利用者の利便性及び公共交通への利用促進のためにも、交通事業者と協議の上、乗り継ぎ割引制度の導入を検討する。 ・真田自治センター入口及び丸子駅にて行われている乗り継ぎ割引制度を継続する。
実施主体	上田市、交通事業者

(8)観光客への配慮

①観光客に対応できる乗務員の育成

事業概要	・上田市を訪れた観光客に対してガイド等が可能なタクシーやバス乗務員の育成を推進します。
実施主体	上田市、交通事業者

【さわやか信州 上田市観光ガイドタクシー】

さわやか信州 上田市観光ガイドタクシー

事前予約制!!

光線新幹線 上田駅より すく乗れる

ご家族やグループのご旅行に。観光ガイドタクシーの旅はいかが?

絶対に おすすめの コースで ござさぞ!!

モテルコース 1 真田三代の郷めぐり 3時間コース 19,450円 (税別) 26,020円 (税込)

モテルコース 2 上田城下町めぐり 3時間コース 19,450円 (税別) 26,020円 (税込)

モテルコース 3 信州の鎌倉めぐり 3時間コース 19,450円 (税別) 26,020円 (税込)

自然散策コース 湯の丸高原 池の平温泉散策 4時間コース 25,940円 (税別) 34,700円 (税込)

自然散策コース 美ヶ原高原 ビーチライン経由 5時間コース 32,420円 (税別) 42,850円 (税込)

インターネット予約 7日前まで <http://www.n-taxi.com> (長野県タクシー協会ホームページ)

電話予約 できれば3日前まで 下記の観光ガイドタクシー各社 電話受付時間/9:00~16:30

1. コースを決めてご予約をインターネット/電話予約

2. 当日、上田駅で乗車ください

3. 観光ガイド認定ドライバーがご案内します

4. 上田駅【お支払い】

観光ガイドタクシーのご予約、お問い合わせは右記のタクシー会社までお気軽にどうぞ。

上田観光自動車 TEL: 026-22-0200 信和タクシー TEL: 026-22-0400 松葉タクシー TEL: 026-23-1161

上田タクシー TEL: 026-22-0055 菅平観光タクシー TEL: 026-22-8484

信田観光タクシー TEL: 026-38-3151 藤沢タクシー TEL: 026-35-0050

出典：(一) 長野県タクシー協会

②観光客が利用しやすい停留所の改良

事業概要	・上田市を訪れた観光客が利用しやすいように停留所の改良を行う。
実施主体	上田市、交通事業者

(9)利用促進ソフト施策の強化

①分かりやすい時刻表と路線図の提供

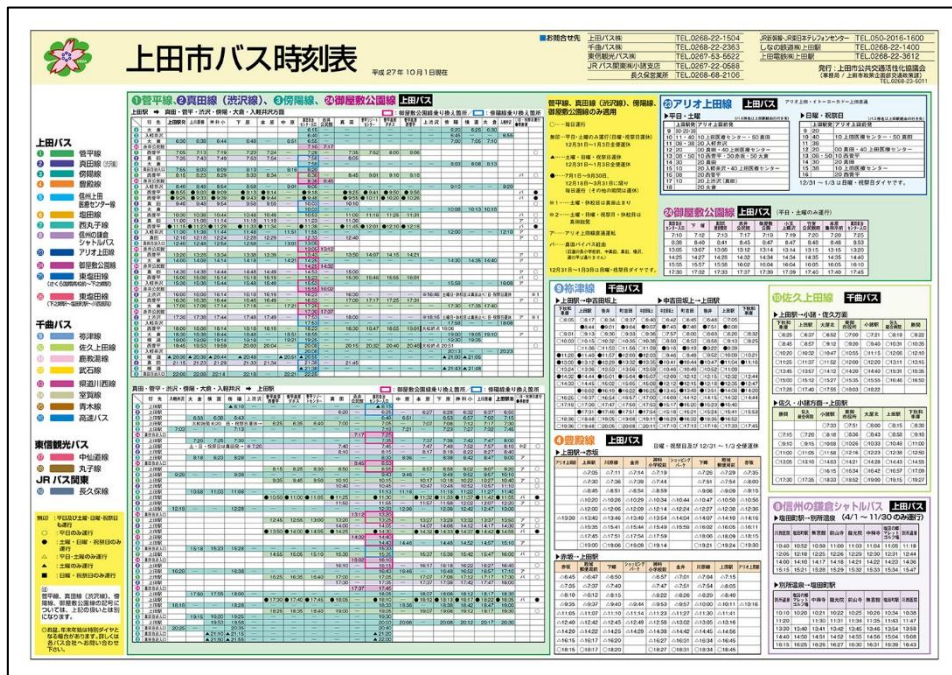
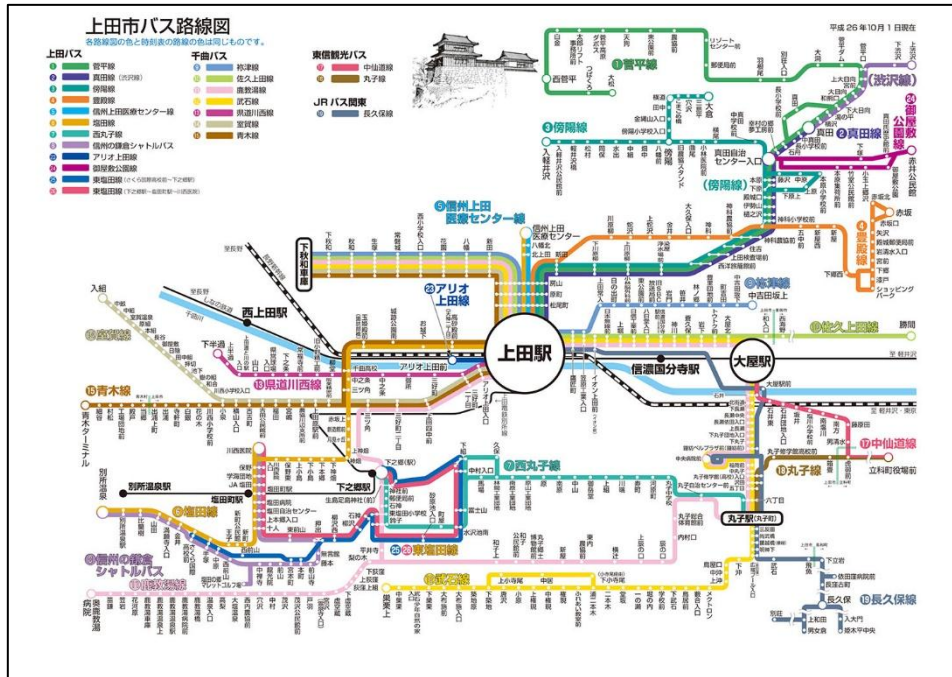
事業概要

- ・バス系統、ダイヤ等を分かりやすく表示したパンフレットを全戸に配布し、利用者への的確な情報提供を図る。

実施主体

上田市

【現行の路線図及び時刻表】



出典：上田市バス路線図（平成26年10月1日）、上田市バス時刻表（平成27年10月1日）

②モビリティマネジメントの実施

事業概要	・自発的に公共交通を利用してもらうため、モビリティマネジメントを実施する。 ・沿線住民、沿線事業所、学校等に対し、情報提供や意見交換会等を行う。 ・高校、団体等への利用啓発活動を行う。 ・子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業を行う。 ・バスの乗り方教室を開催する。
実施主体	上田市

③バス待ち環境の改善・向上

事業概要	・バス待ち環境の改善・向上のため、利用者がバスの待ち時間等を把握でき、バスの運行状況をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入を検討する。
実施主体	上田市、交通事業者

④運転免許自主返納支援

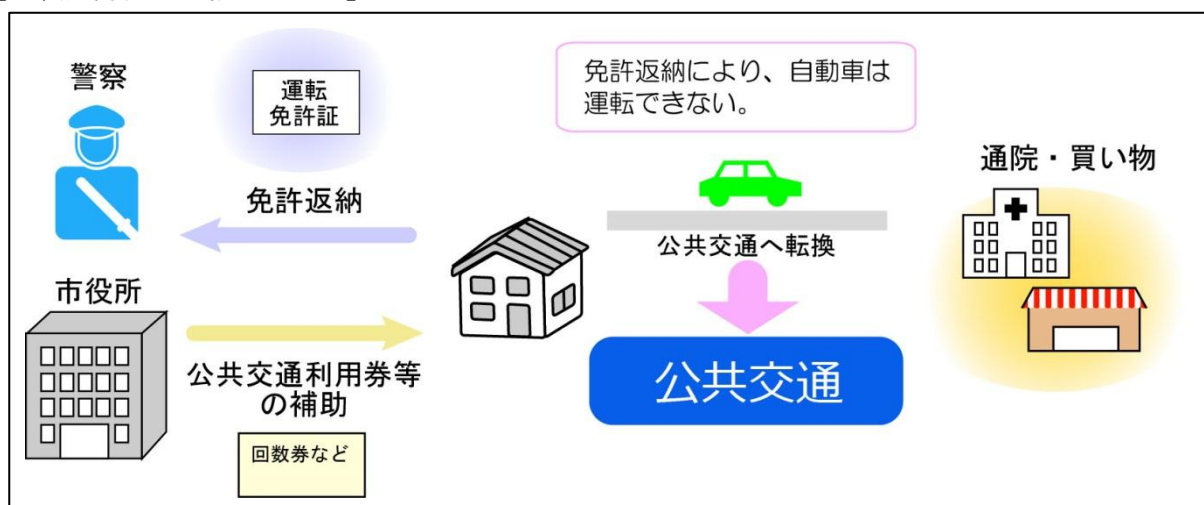
事業概要	・高齢者の交通事故が問題視されている中で、交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、運転免許を自主的に返納された方に対し、公共交通の利用券等の補助について検討し、公共交通の利用促進を図る。
実施主体	上田市、交通事業者

【導入例】

● 長野県タクシー協会

高齢者等が運転免許証を返納し、運転経歴証明書を所有した方に対し、外出しやすい環境作りのため、タクシー運賃の1割引により支援する。(出典：長野県タクシー協会HP)

【運転免許自主返納イメージ】



7-3. 事業実施スケジュール

事業・施策		H28	H29	H30	H31	H32
7-2.(1) 路線バスの維持・改善	①路線バスの運行見直し					
7-2.(2) 地域バスの維持・改善	①市街地循環バスの運行見直し					
	②まちなか循環バスの運行見直し					
	③丸子地域循環バスの運行見直し					
	④武石地域デマンド交通の運行見直し					
7-2.(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					
	②ふれあいバスの運行見直し					
	③バリアフリー車両の導入					
7-2.(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					
7-2.(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					
	②しなの鉄道の長野方面への朝夕の列車とバスの接続					
	③別所線と新幹線、しなの鉄道の接続					
	④別所線下之郷駅におけるバスの接続					
	⑤別所線沿線のP&R駐車場の維持・整備					
	⑥別所線のサービスレベル向上のための検討					
	⑦別所線の維持・活性化に伴う事業					
7-2.(6) 都市間連携の強化	①上田-松本都市間バスの運行					
	②他都市と連絡している路線の運行見直し					
7-2.(7) 利用者への支援	①「上田市運賃低減バス」の継続					
	②乗り継ぎ料金制度の導入・継続					
7-2.(8) 観光客への配慮	①観光客に対応できる乗務員の育成					
	②観光客が利用しやすい停留所の改良					
7-2.(9) 利用促進ソフト施策の強化	①分かりやすい時刻表と路線図の提供					
	②モビリティマネジメントの実施					
	③バス待ち環境の改善・向上					
	④運転免許自主返納支援					

7-4. 計画の達成状況の評価

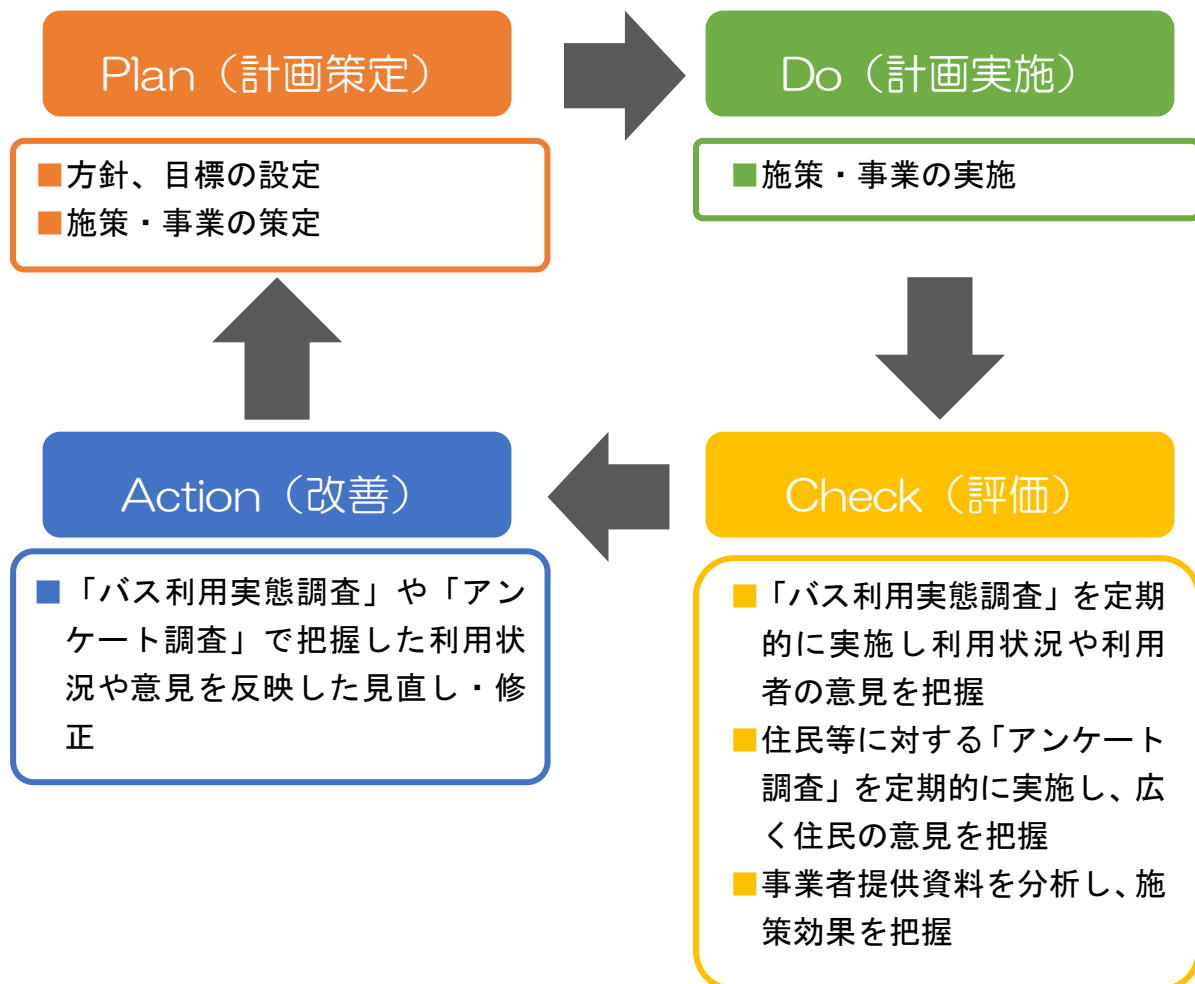
(1) 評価と改善のサイクル

網形成計画で掲げた事業・施策を計画的に実行し、設定した目標を達成するため、PDCAサイクルを行います。

網形成計画を最初の計画（Plan）として、事業・施策を実施し（Do）、評価を行い（Check）、評価結果を活用した改善・改良を加え（Action）、次の計画（Plan）へとつなげます。

評価（Check）では、定期的に行っている「バス利用実態調査」において「路線別の利用状況」及び「利用者の声」を把握し、また「高校生アンケート」や「高齢者アンケート」等で広く住民の公共交通に対する意見を把握します。また、公共交通事業者から輸送人員や運送収益等の利用状況に関する情報提供を受け分析・評価を行います。

評価結果を活用した改善・改良（Action）では、「バス利用実態調査」や「アンケート調査」で把握した利用状況や利用者・住民の意見を踏まえ、目標及び事業・施策の見直し・修正を行います。



(2)評価の方法

目標に掲げた指標（P48 参照）の達成状況の評価を毎年実施し、施策効果を検証します。

評価に必要な各種データ、収集方法、実施主体を下表に整理しました。目標に掲げた指標に関連するデータだけでなく、要望や市民意識なども把握し、公共交通の改善に活用します。

表 7-5 収集するデータ及び方法

データ		収集方法	実施主体	時期
市内を 運行するバス	ODデータ	・バス利用実態調査 （乗り込み調査）	上田市	年 1 回
	利用状況（利用目的、要望、満足度等）			
	路線別利用者数	・各事業者規定による集計 ・乗務員による記録	上田バス 千曲バス 東信観光バス JRバス関東 上田市	毎月
	路線別収支			
	運行区間	・時刻表、路線図等による確認	上田市	年 1 回
別所線	乗車人員	・上田電鉄規定による集計	上田電鉄	年 1 回
市民意識・移動行動		・各種アンケート調査等	上田市	H31