

松本市気候市民会議



令和6年12月14日(土)
松本市 交通部

(70名の移動、平成26年撮影)

【本日の内容】

① はじめに

② 背景・課題

③ 移動手段のイメージ

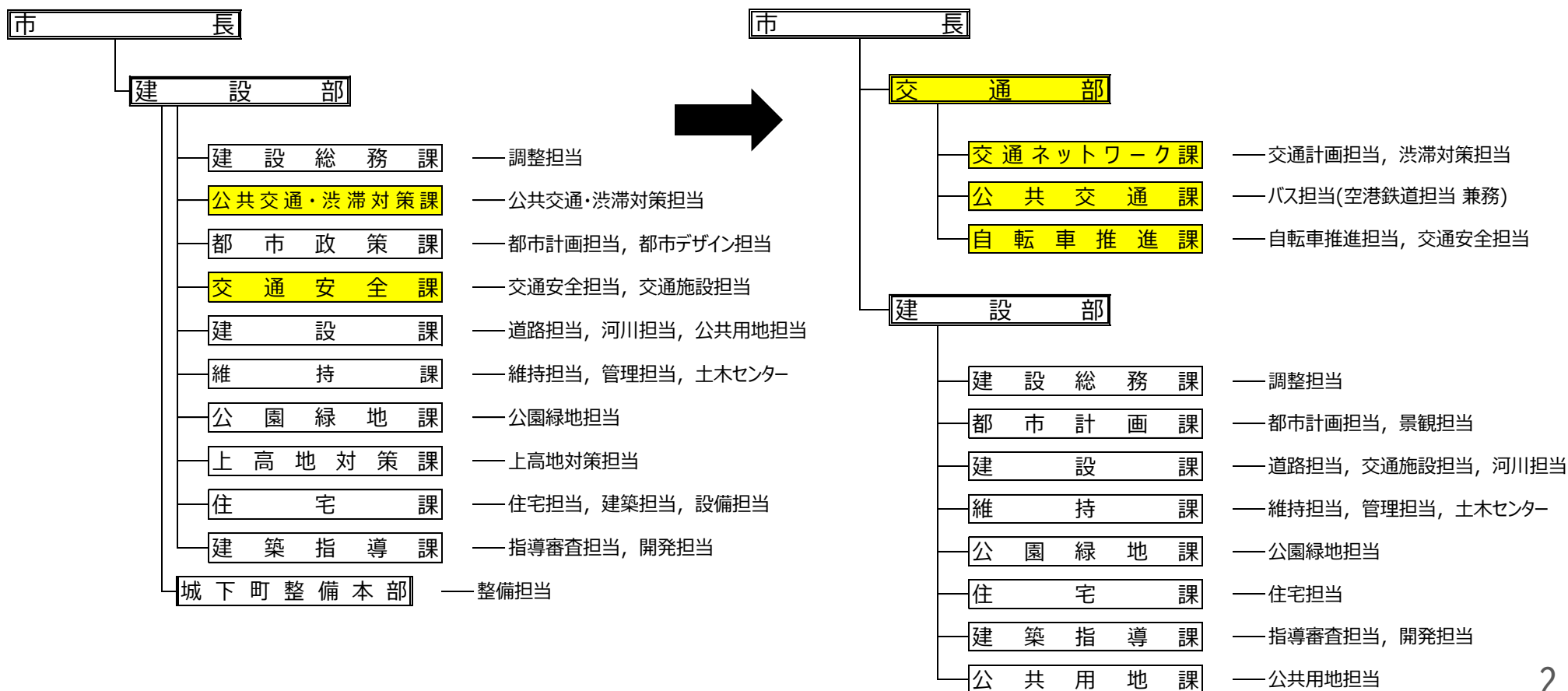
④ 交通戦略



1 はじめに 組織改編

○ 松本市組織図

- ・令和3年4月1日
- ・交通に特化した部局として、建設部から交通部を独立



1 はじめに 公設民営バス 路線再編の方向性

○ 現状と課題

- ・ 地域交通の運営には行き詰まり感
- ・ 一方、過度な自家用車依存構造はそのまま

危機感

人口減少と高齢化によって問題が顕著化

◆ 地域公共交通活性化再生法 (H19～)

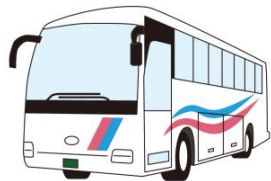
- ・ 市が主体的に関わり再編
- ・ 地域公共交通は単なる移動手段ではない「**社会インフラ**」との位置付け

◆ 運行事業者の視点から

- ・ 観光バス・貸切バスに比べ、路線バスは収益低
- ・ 路線バス事業を縮小

- ・ 市が運行資金を担保
- ・ 路線バス事業への人的、物的資源の充当

貸切バス



高速バス



路線バス



路線バス



高速バス



貸切バス



**人的、物的資源
の充当**

【本日の内容】

① はじめに

② 背景・課題

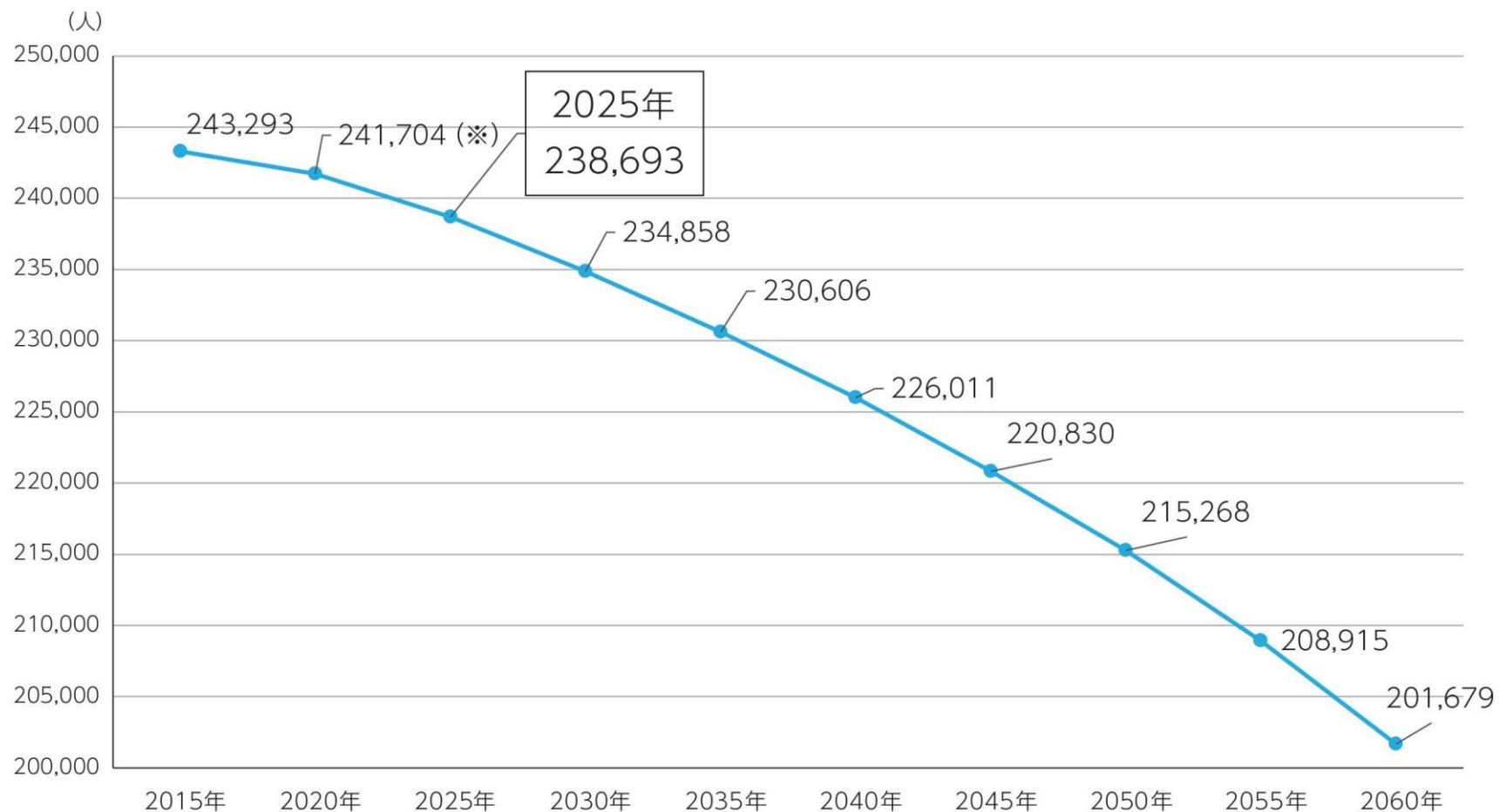
③ 移動手段のイメージ

④ 交通戦略



2 背景・課題 公共交通利用者の現状

図 人口の推移



資料：国立社会保障人口問題研究所推計値



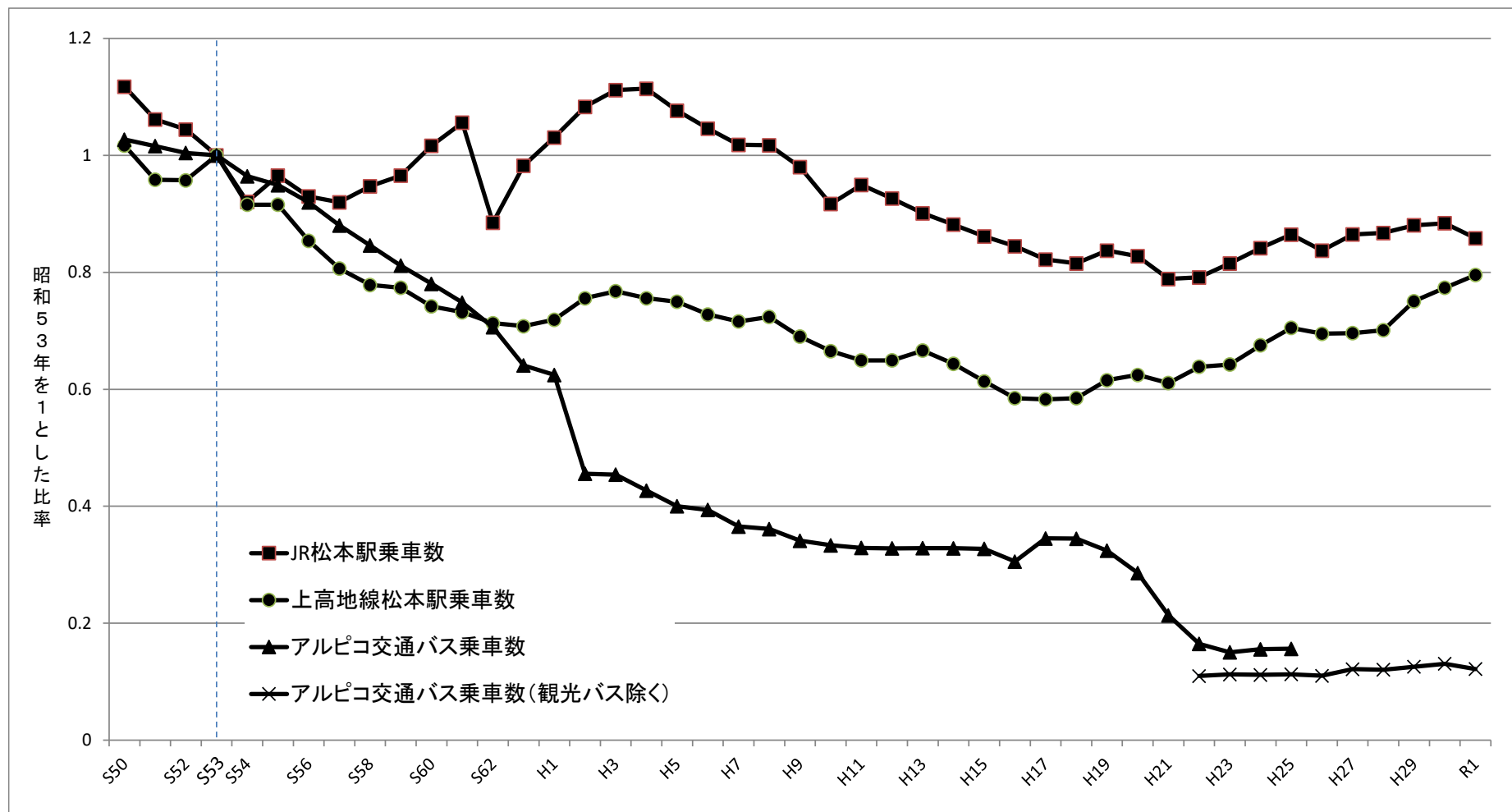
2 背景・課題 公共交通利用者の現状

○ 地域公共交通の減少

地域公共交通利用者は長期的に大きく減少

特に路線バスは、平成21年頃の時点で昭和53年の20%以下の水準にまで落ち込んでいる

公共交通利用者数の長期推移

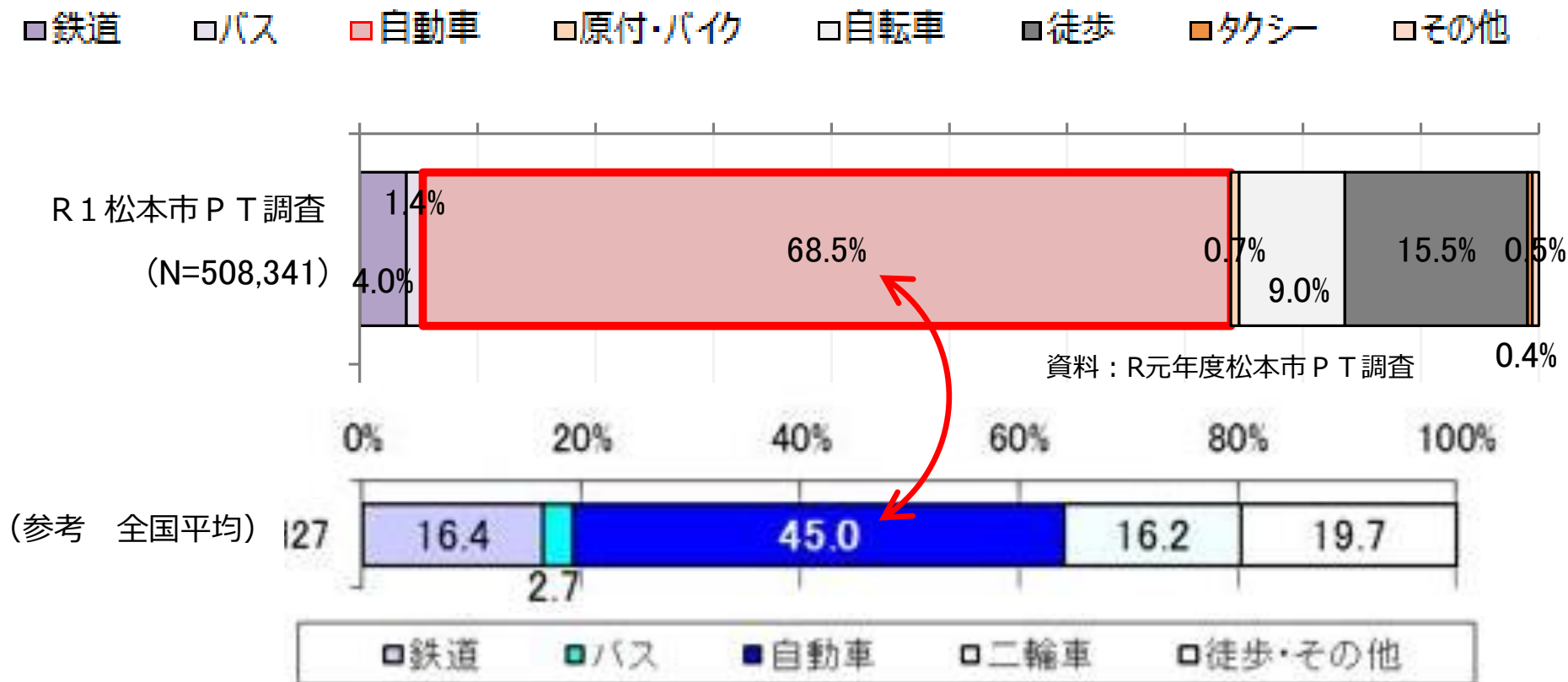


2 背景・課題 自動車分担率

○ 自動車分担率

松本市における自動車の分担率は全国平均と比較しても高い

図 代表交通分担率



資料：平成27年度 全国都市交通特性調査結果



【コラム】 移動に掛かる費用（コスト）

■通勤を想定した 10km 区間の往復に係る費用



表 3.1 通勤利用の自動車にかかる費用の整理

項目	設定値	軽自動車	コンパクトカー
車両費	コンパクトカーは 1.2 リットルクラスと想定	1,500,000 円	2,000,000 円
ガソリン代	走行距離: 1 日 10km × 2 × 20 日/月 燃費: コンパクトカー 12km/リットル 軽自動車 24km/リットル ガソリン代: 140 円/リットル	2,333 円/月 28,000 円/年	4,666 円/月 56,000 円/年
任意保険	車両保険無し	40,000 円/年	40,000 円/年
税金	自動車重量税+(軽)自動車税 (エコカー減税等想定しない)	14,100 円/年	46,800 円/年
車検費用	想定値	60,000 円/回	100,000 円/回
駐車場料金	長野市中心部での想定値	5,000 円/月	5,000 円/月
5年間計	上記条件で車両を5年間維持	2,330,500 円	3,214,000 円
1日平均	240 日 × 5 年 (=1,200 日) で単純平均	1,942 円/日	2,678 円/日

表 3.2 公共交通の運賃

【鉄道】	— 210 円～400 円/10km
・JR 線(地方交通線)営業キロ 10km:	210 円
・しなの鉄道営業キロ 10km:	250 円
・長野電鉄営業キロ 10km:	400 円
【バス】	— 600 円/10km
・Alpico 交通 路線バス*対距離料金 約 10km:	600 円(長野バスターミナル～村山)

※アルピコ交通（上高地線、松本市内路線バス）も同程度の費用

資料：長野都市圏総合都市交通計画（H31.3）

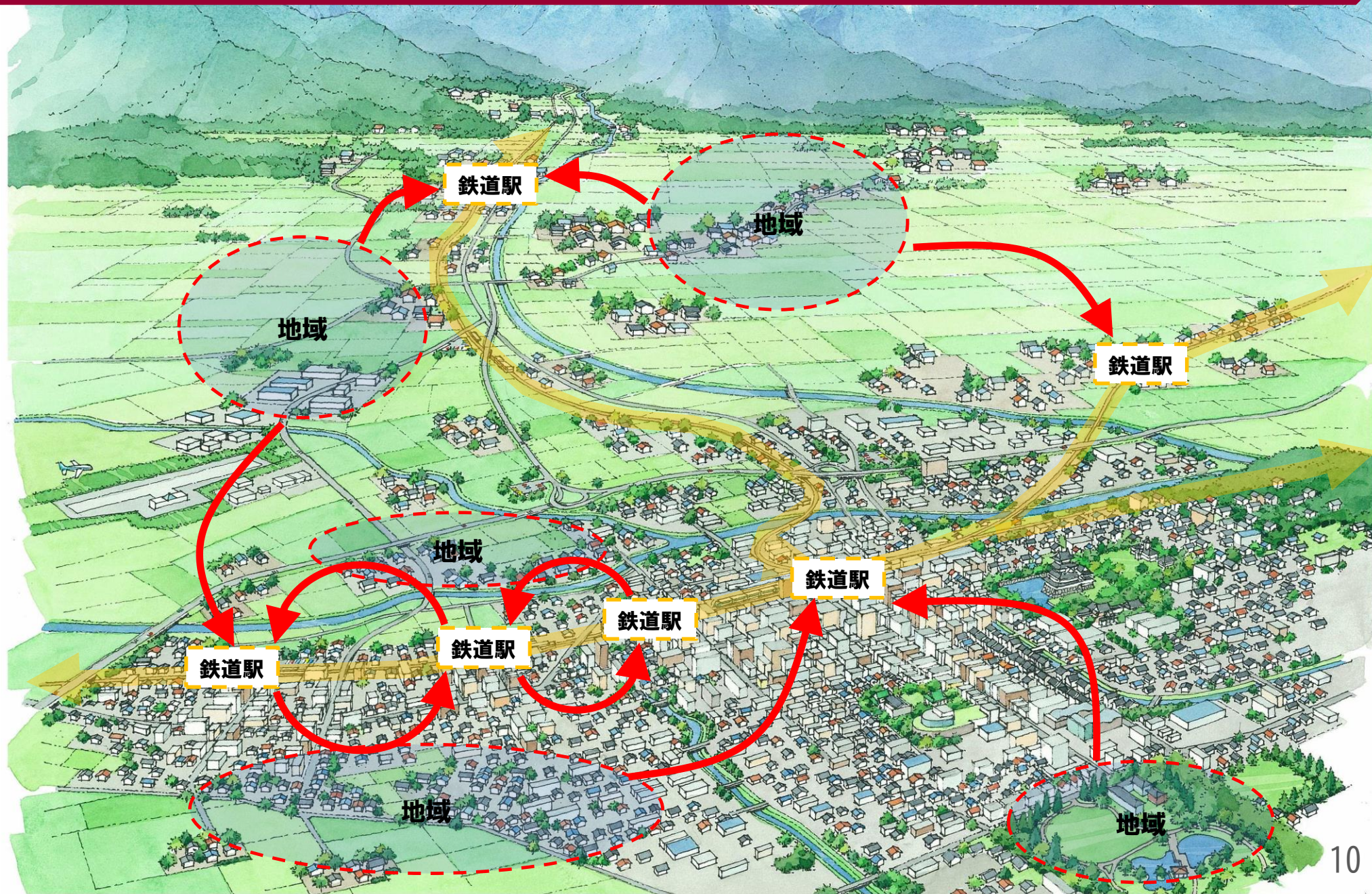


【本日の内容】

- ① はじめに
- ② 背景・課題
- ③ 移動手段のイメージ
- ④ 交通戦略



3 目指す移動手段のイメージ



【本日の内容】

- ① はじめに
- ② 背景・課題
- ③ 移動手段のイメージ
- ④ 交通戦略



【5つの交通戦略】

戦略1：持続可能な公共交通体制の構築（バス路線）

戦略2：自転車の適切な活用の推進

戦略3：交通渋滞の解消・改善

戦略4：広域交通網の整備推進

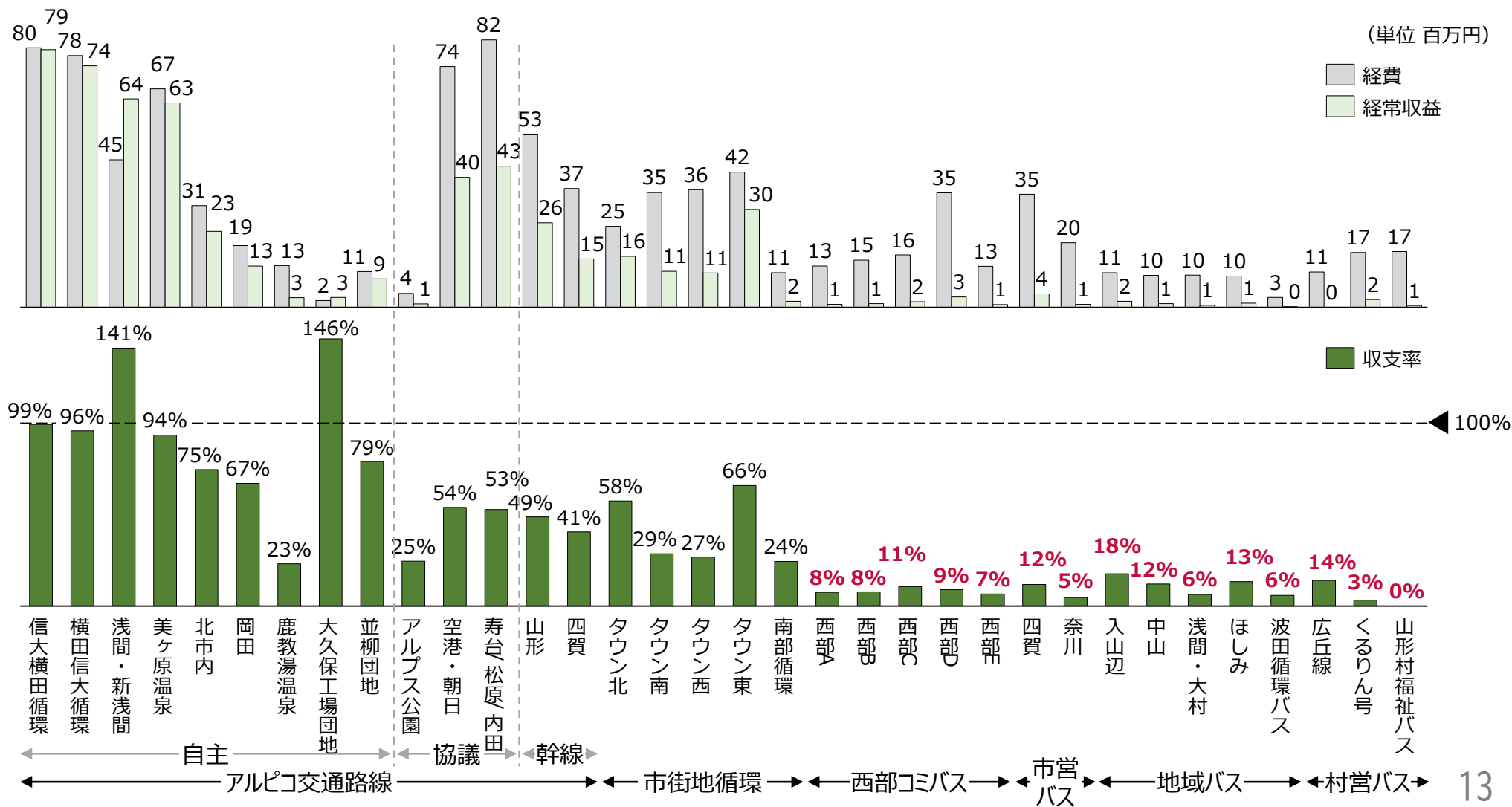
戦略5：中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出



4 交通戦略 路線バスの現状

○ 路線別収支（R元年度・推計）現状と課題

- アルピコ交通の主要な自主路線の収支率は100%に近いが、西部コミバス・市営バス・地域バス・村営バスでは20%未満

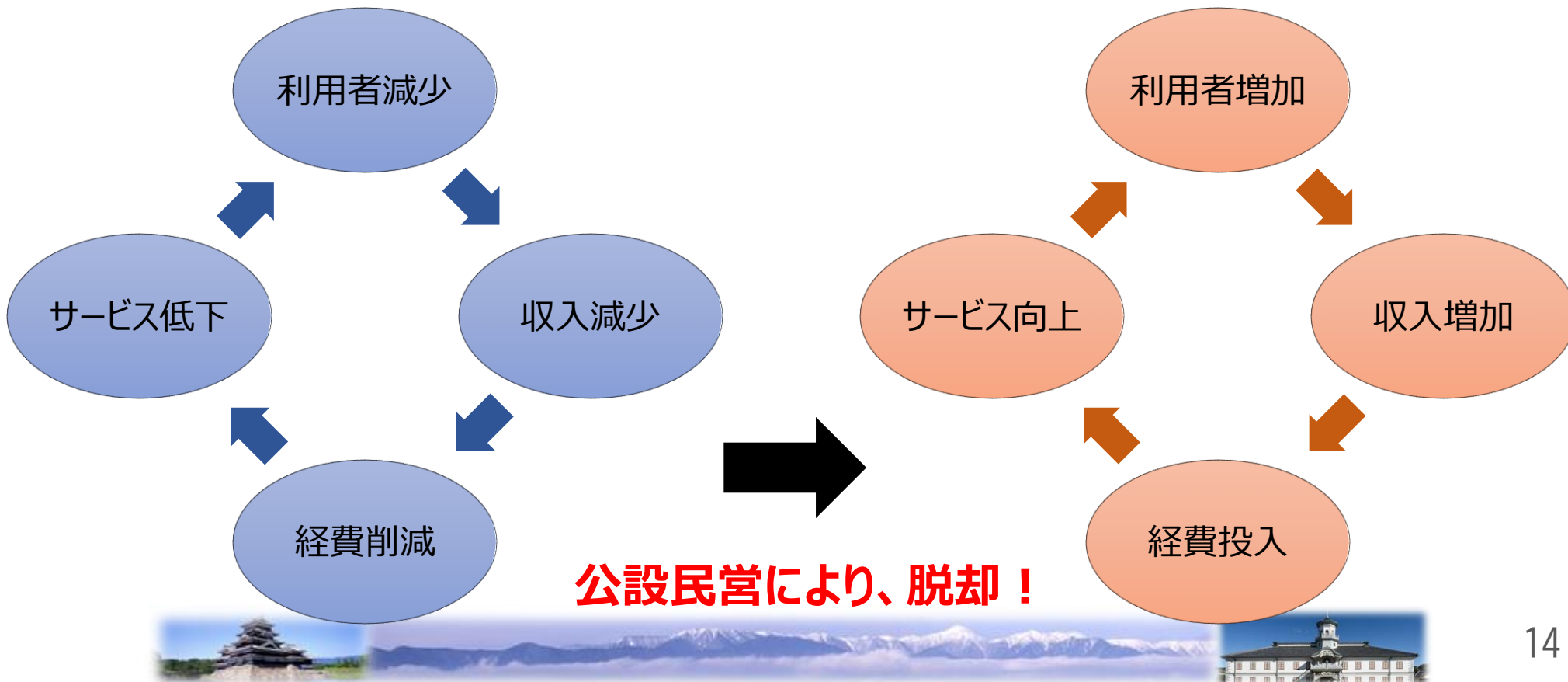


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

4 交通戦略 (1) 路線バス再編の考え方

○ 公共交通が直面する〈負のスパイラル〉からの脱却を目指す

- 様々なアプローチにより、市民の声を聞きながら、利用しやすい公共交通を目指す
- 市民の声を大切にすれば、永続的な利用者の増加を見込める
- 利用者の増加は、負のスパイラルから脱却が可能に



4 交通戦略 (1) 路線バス再編の考え方

○ バス再編の主な内容

1 エリア一括で市がマネジメント



- ◆ 複数の運行形態によるバラバラな運行
- ◆ 慢性的な赤字運営



- ◆ 運行形態の統一
- ◆ 慢性的な赤字状況を再構築

2 ルート・便数を見直し

● ルート

- ▶ 重複路線を統合
- ▶ 交通空白地域をできるだけ解消
- ▶ 利用状況や地元要望を反映し起終点やルートを変更

● 便数

- ▶ 利用者が多い朝夕の通勤・通学時間帯の増便
- ▶ 利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便

3 バス停・路線名を統一

● バス停デザイン

- ▶ ロゴマークと愛称を表示
- ▶ 親しみをもってもらえるバスを目指す

● 路線名

- ▶ 行先や地域名を表した、わかりやすい路線名に統一
- 例：西部地域コミュニティバスC線
→ 梓川・波田線など



バス停のイメージ図

4 交通戦略 (2) 運行体制

○ 定義：公設民営バス＝市が制度設計し、民間事業者が運営運行

- ・ 路線バスを「社会インフラ」と位置付け
- ・ 市が、運行資金を担保し、運行事業に強く関与して市民の足を確保 ＜民間事業者経営からの転換＞
- ・ 複数年協定で路線バス事業運営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な交通サービスを提供

○ 官民連携・エリア一括運行委託方式

項目	新制度
対象範囲	エリア全体（特定1者と一括協定） ・ 一部の路線については、別事業者への外部委託を許容 ※ 外部委託の際は、市に選定経過を報告
協定期間	5年間 (車両等の設備投資や運転手の採用計画が立てやすいため)
車両の保有	運行事業者 (車両調達と整備費の最適化が可能なため)
インセンティブ	想定運行経費と想定運行収入をあらかじめ設定することで、運行事業者に「インセンティブ」と「リスク負担」を与える設計
官民の役割分担	①市 運行水準の設定（ルート・起終点、1日の運行本数及び運賃水準） ②運行事業者 運行、タイヤ・仕業の設定、車両調達・修繕・管理及び事故対応

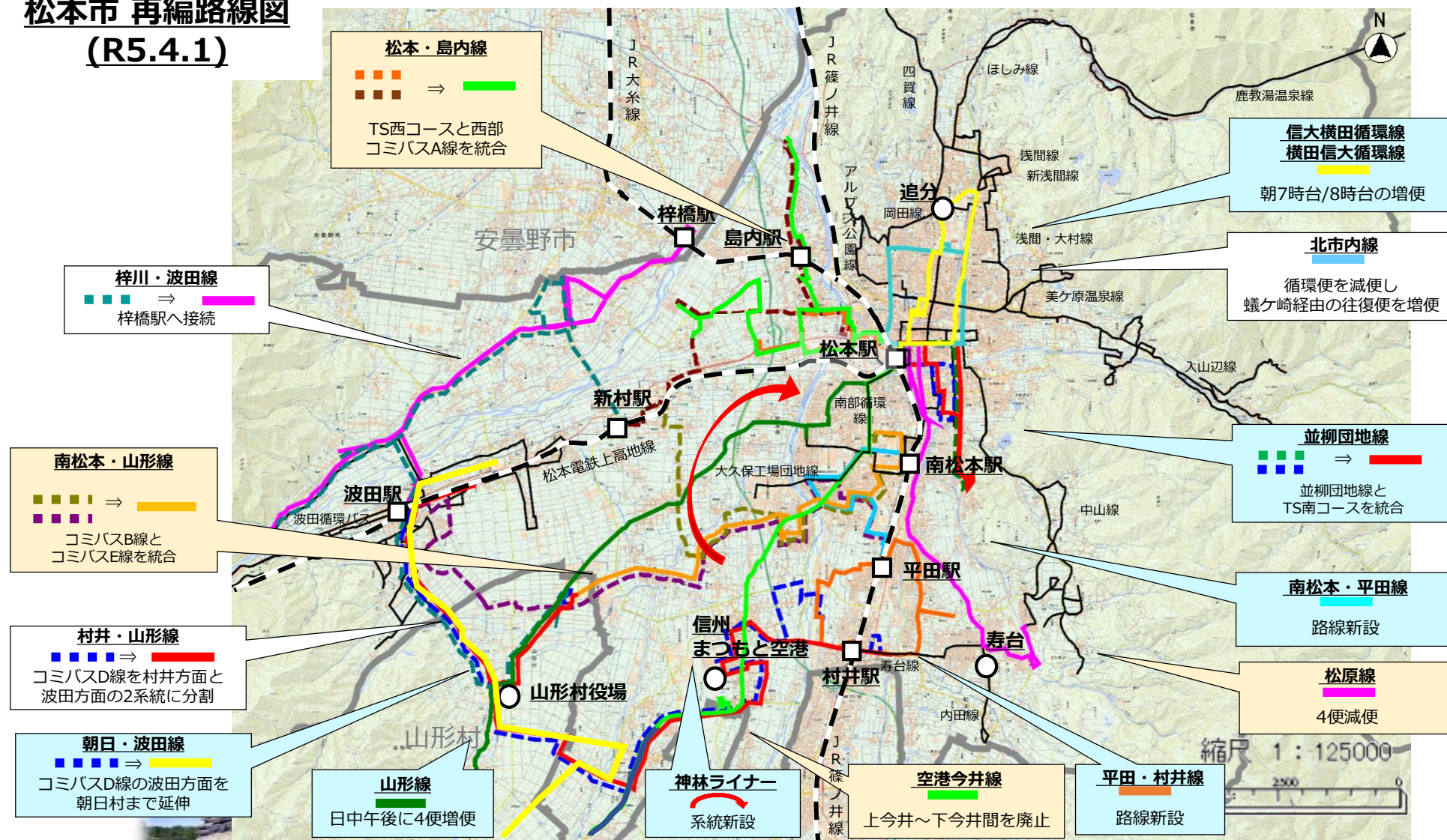


4 交通戦略 (3) ルート・便数等

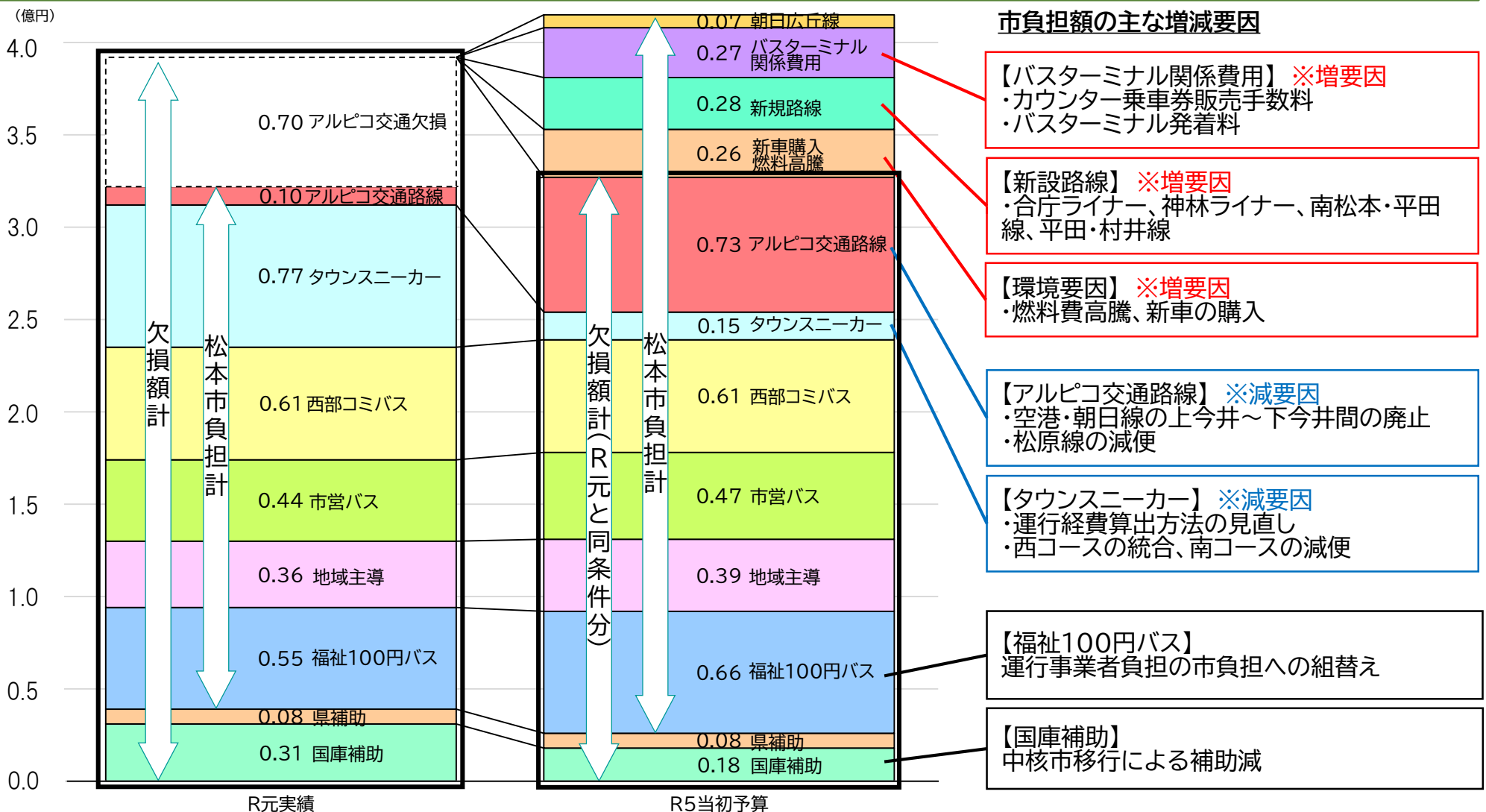
【路線数】 35路線 ⇒ 38路線 (3路線増)

【総走行距離】 194.2万km/年 ⇒ 179.7万km/年 (7.5% 減)

松本市 再編路線図
(R5.4.1)



4 交通戦略 (4) 費用負担



	R元実績	R5当初予算	差額	説明
欠損額計	3.92億円	3.27億円	0.65億円 減	路線再編による効率化により、R元年と同じ条件下では経費削減を図ることができた。
松本市負担計	2.83億円	3.89億円	1.06億円 増	関連施設経費、交通空白の解消、燃料費高騰等により新たな経費増分が発生した。18

4 交通戦略 (5) A I オンデマンドバス

○ A I オンデマンドバス「のるーと松本」 実証運行概要

項目	内容
運行期間	実証運行 R5.10.2 ~ R7.3.31 本格運行 R7.4.1からの予定
運行範囲	梓川エリア（面積 22 km ² 、人口 1.2 万人） 寿エリア（面積 11 km ² 、人口 1.4 万人）
営業時間	平日：午前9時～午後5時 （土日祝日・年末年始は休業）
定員	8名/台（2台の車両が両エリア内を運行）
配車方法	電話、 専用アプリ 、 松本市公式LINE で利用予約が可能。 （ご乗車日 4 日前から 乗車直前まで 予約可能 ）
運賃	1 乗車300円（未就学児は無料）



4 交通戦略 (5) AI オンデマンドバス

○ 乗降ポイント

- ・ 高齢者などの交通弱者をターゲットとしているため、概ね200～300m間隔で設定
- ・ 鉄道駅、病院、商業施設にはエリアを越えて設定
- ・ 設置場所は地域主導で設定

梓川エリア 220か所



寿エリア 150か所



◆ 車両（各区域2台）



◆ 乘降拐点



4 交通戦略 (6) 今後の方向性

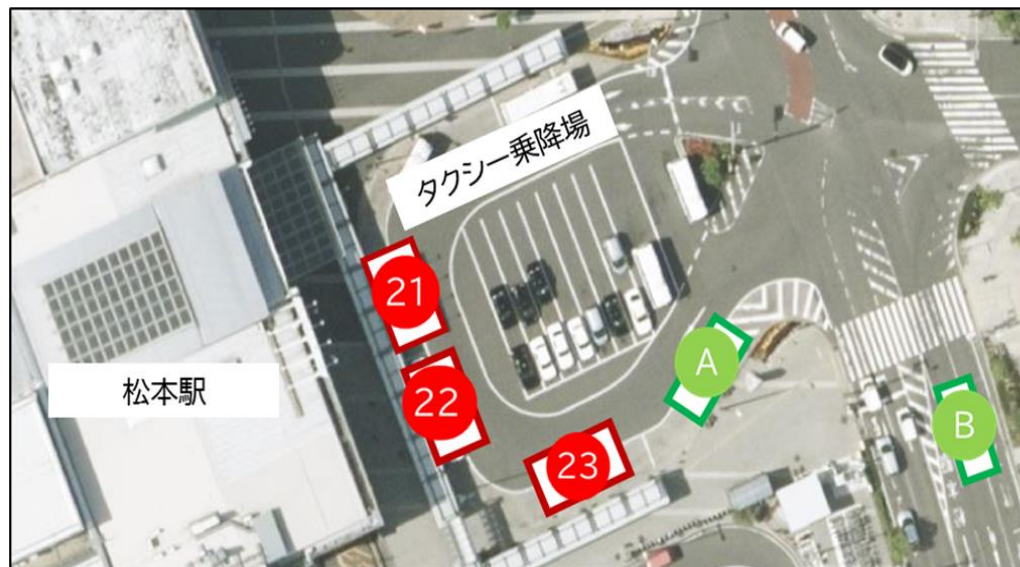
◎ 松本駅の交通ターミナル機能の強化

お城口広場

のりば

※バスターミナルから移動

- 21 タウンスニーカー(北・南)・北市内線・神林ライナー
- 22 タウンスニーカー(東)・新浅間線・横田信大循環線
- 23 浅間線・信大横田循環線

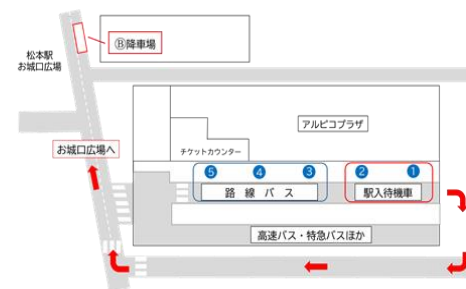


路線バスをお城口広場に集約

バスターミナル

のりば

- 3 美ヶ原温泉線・アルプス公園線・四賀線
- 4 並柳団地線(系統1、2)・寿台線・松原線・内田線
- 5 岡田線・鹿教湯温泉線・空港今井線・大久保工場団地線・山形線



おりば ※現況と変更なし

- A タウンスニーカー(全コース)・浅間線・北市内線・神林ライナー
- B 横田信大循環線・信大横田循環線・新浅間線・松本BT発路線の一部

令和6年3月16日 運行開始

JRやアルピコ交通等と協議しながら、鉄道・バス・自転車の一体的なハブ機能のさらなる強化へ

4 交通戦略 (6) 今後の方向性

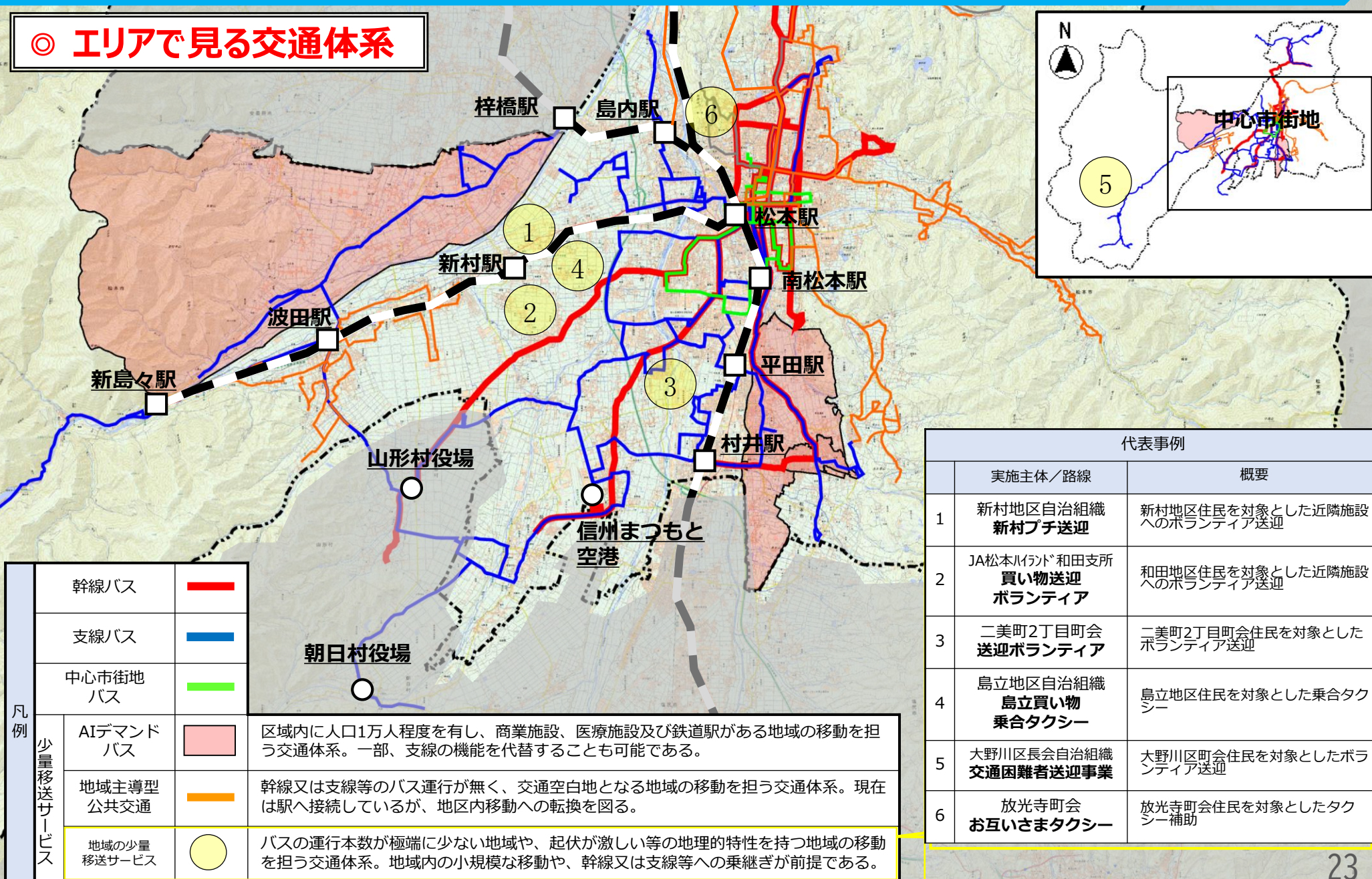
◎ ラストワンマイル対策

…特定のエリアにおける小さい移送を担う。幹線及び支線等の公共交通網を補完する小規模な移動需要に対応する手段

	概要	市の取組み
A I デマンドバス	A I を活用したデマンドバス 区域内に人口1万人程度を有し、商業施設、医療施設及び鉄道駅がある地域の移動を担う 【運行区域】 梓川地区、寿地区	システム業者及び運行事業者を選定し、地元説明等を踏まえて、R 5 年 1 0 月より実証運行を開始
地域主導型公共交通	交通空白地域に該当する地域において、地域で設立された協議会にて運行される路線 【対象路線】 波田循環バス、ほしみ線、中山線、入山辺線、浅間・大村線、島内川東乗合タクシー	地域主導型公共交通事業補助金交付要綱に基づき、補助限度額を1, 0 0 0 万円とし運行費を補助
地域の少量移送サービス	上記交通体系の運行のない地域において、運行される路線 地域ごとの特性に応じて、バス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送、ボランティア等の様々な交通手段が検討される。 【事例】 ・島立地区「島立買い物乗合タクシー」 ・新村地区「新村プチ送迎」 ・放光寺町会「お互いさまタクシー」 等	・地域福祉活動事業推進交付金 ⇒地域住民が互いに支え合う地域福祉活動を行う団体等に対して交付金等を交付するもの（福祉政策課） ・地域づくり推進交付金 ⇒住民が主体となって取り組む地域の課題解決等の活動財源として、市内35地区に交付金を交付するもの（地域づくり課） ・地域ボランティア輸送等支援事業 ⇒住民が主体となって取り組む地域の交通課題に対する活動を行う非営利団体に対して自動車保険料や事務費などを補助

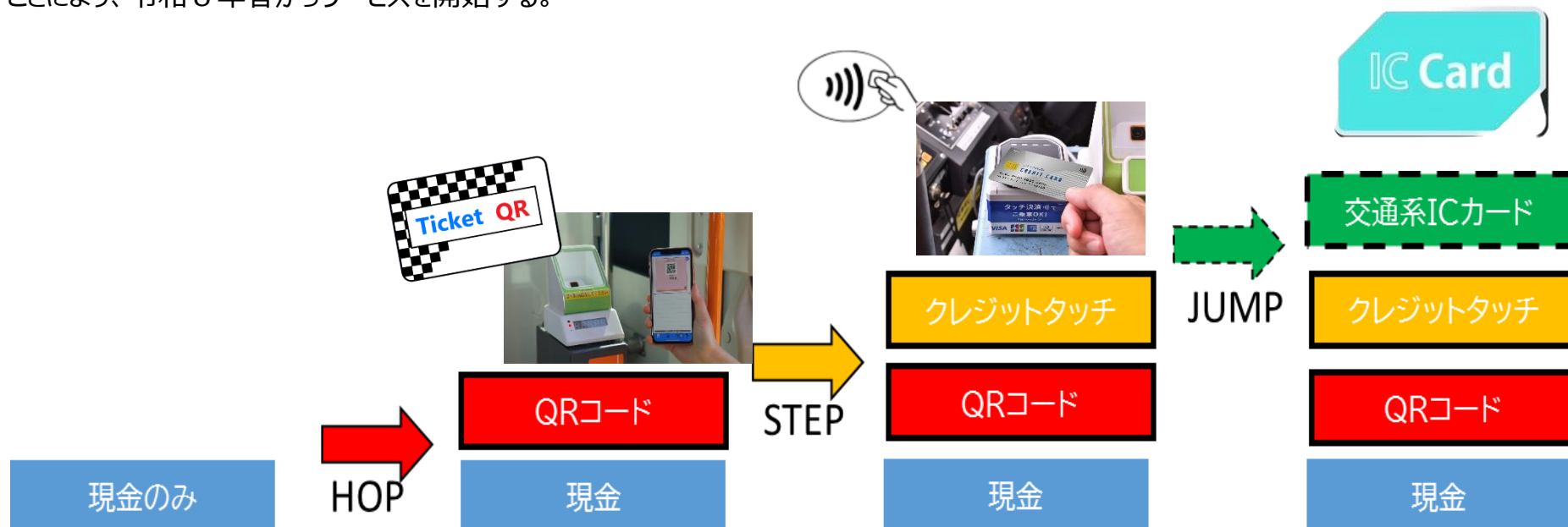
4 交通戦略 (6) 今後の方向性 (少量移送サービス=地域内移動)

◎ エリアで見る交通体系



4 交通戦略 (7) キャッシュレス決済の拡大

- 松本市の交通決済方法は、現金及び紙製の回数券、定期券のみであり、利用者の利便性を高め、公共交通の利用促進を図ることが急務であった。(R3年まで)
- 交通系ICカード(Suicaなど)を念頭に検討を開始する一方、交通キャッシュレス決済は技術革新が激しい分野であり、マーケットシェアもコロナ禍以降大きく変動していることから、まずは、キャッシュレス決済普及の土壌を固めることを優先に、整備までの期間、コストを節減できるABT(Account Based Ticketing)方式にて、一部路線を対象に実証実験を開始(R4年4月～)
- 実証実験を経て、正式なツールとして選定した「Ticket QR」を全路線に拡大し、本格運用を開始(R5年11月～)
- また、インバウンドを含む観光客のユースケースを想定し、初期設定不要なクレジットタッチ決済の併用方式による機能を拡充(R6年2月～)
- 国内で、交通系では圧倒的なシェアを有する交通系ICカードは、長野県が進める、「地域連携ICカードシステム」整備スキームに参画することにより、令和8年春からサービスを開始する。



4 交通戦略 (8) シェアサイクル事業



■シェアサイクルとは

決められた専用駐輪場（ステーション）であれば、24時間いつでも、自転車を借りたり、返したりできるシェアサービス

■目的

- ・自動車から自転車への転換による交通混雑の緩和、環境負荷の低減
- ・まちなか回遊性の向上

■ステーション数

37か所

■料金

- ・30分130円 以降15分毎100円加算（上限：12時間1,800円）
- ・30分乗り放題プラン・・・2,000円/月



■実施体制

松本市（実施主体）	OpenStreet株式会社（運営主体）
・ 総括 ・ 検証 ・ 公共のステーション用地確保 ・ 事業費の一部負担	・ シェアサイクルの運営 ・ 自転車、機器の整備 ・ 民間のステーション用地確保 ・ 利用に関するデータ収集・報告

■開始日

平成31年3月27日

■松本市負担金

平成31年度 16,760千円

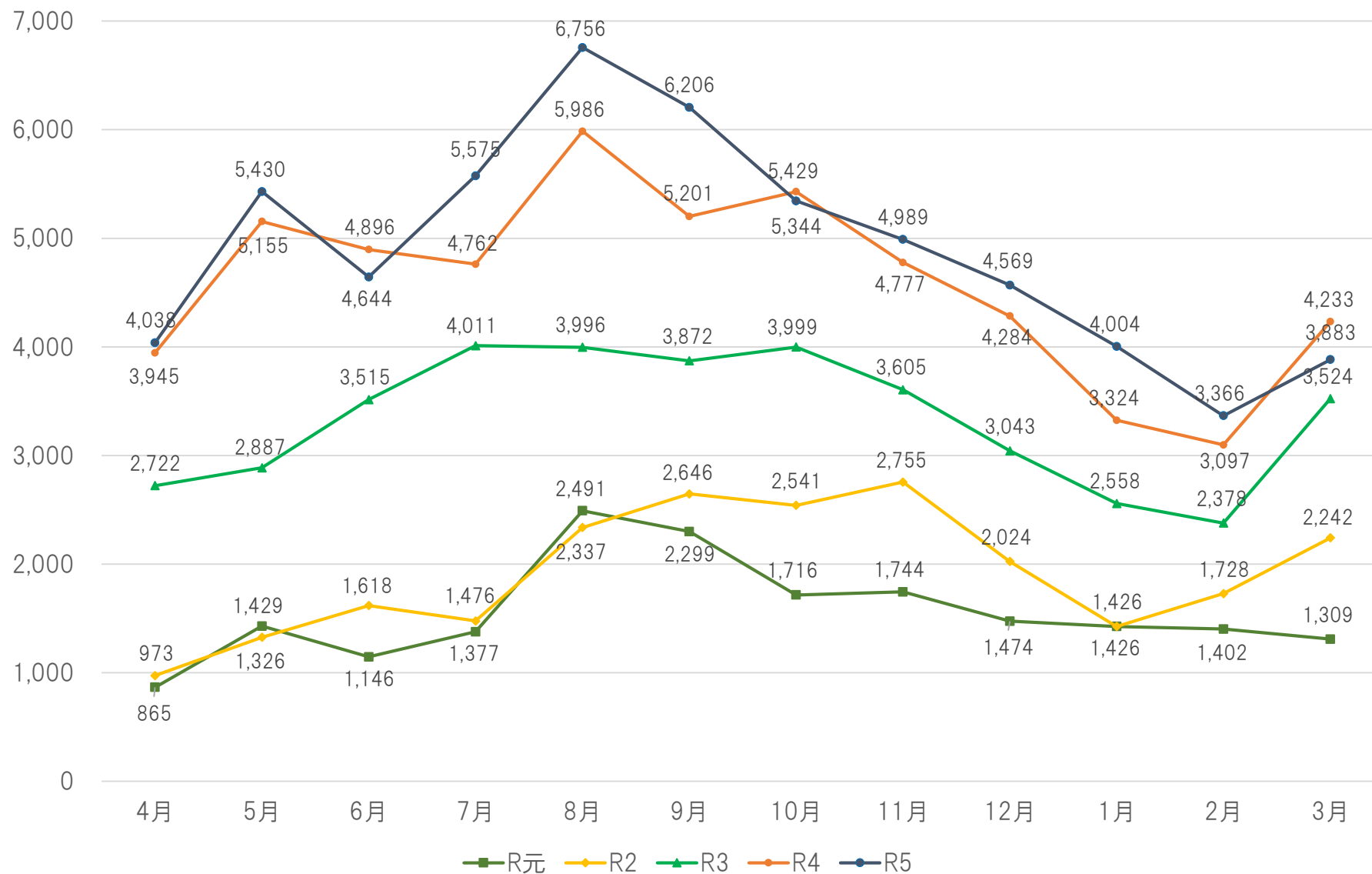
令和2年度 7,130千円

令和3年度以降 0千円（市の負担ゼロ、民間が運営）



4 交通戦略 (8) シェアサイクル事業 利用実績

利用回数



ご清聴、ありがとうございました。



ぐるっとまつもと

Gurutto Matsumoto