



まつもと公設民営バス
意見交換会資料(深志南)

4. 1. 21

交通部 公共交通課

「まつもと公設民営バス」意見交換会



〒390-8620 松本市丸の内3-7

担当:交通部 公共交通課

電話:0263-34-3033

FAX:0263-34-3202

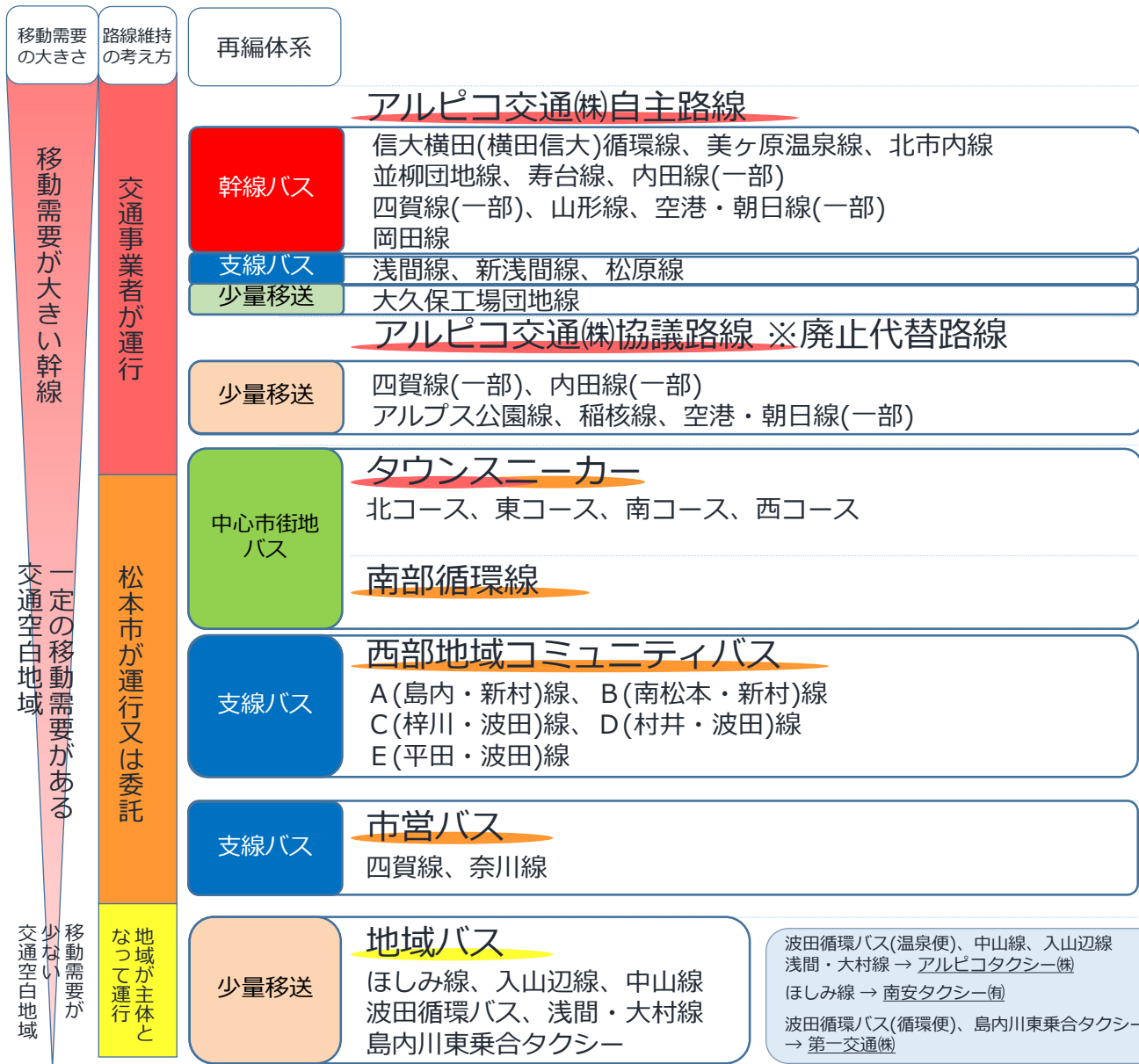
メール:k-koutsu@city.matsumoto.lg.jp

目次

- | | | |
|---|---------------------------|----------|
| 1 | 松本市内の路線バスの現状とアンケート結果 | 1～4ページ |
| 2 | まつもと公設民営バスの取組みについて | 5ページ |
| 3 | 「公民連携エリア委託方式」における事業スキーム | 6ページ |
| 4 | 地域公共交通計画における再編の考え方、サービス水準 | 7～8ページ |
| 5 | 交通ネットワークの再編の考え方 | 9ページ |
| 6 | ラストワンマイル等で想定される運行形態について | 10ページ |
| 7 | バス路線と人口メッシュ地図 | 11～12ページ |
| 8 | 深志南ブロックの路線について | 13～22ページ |

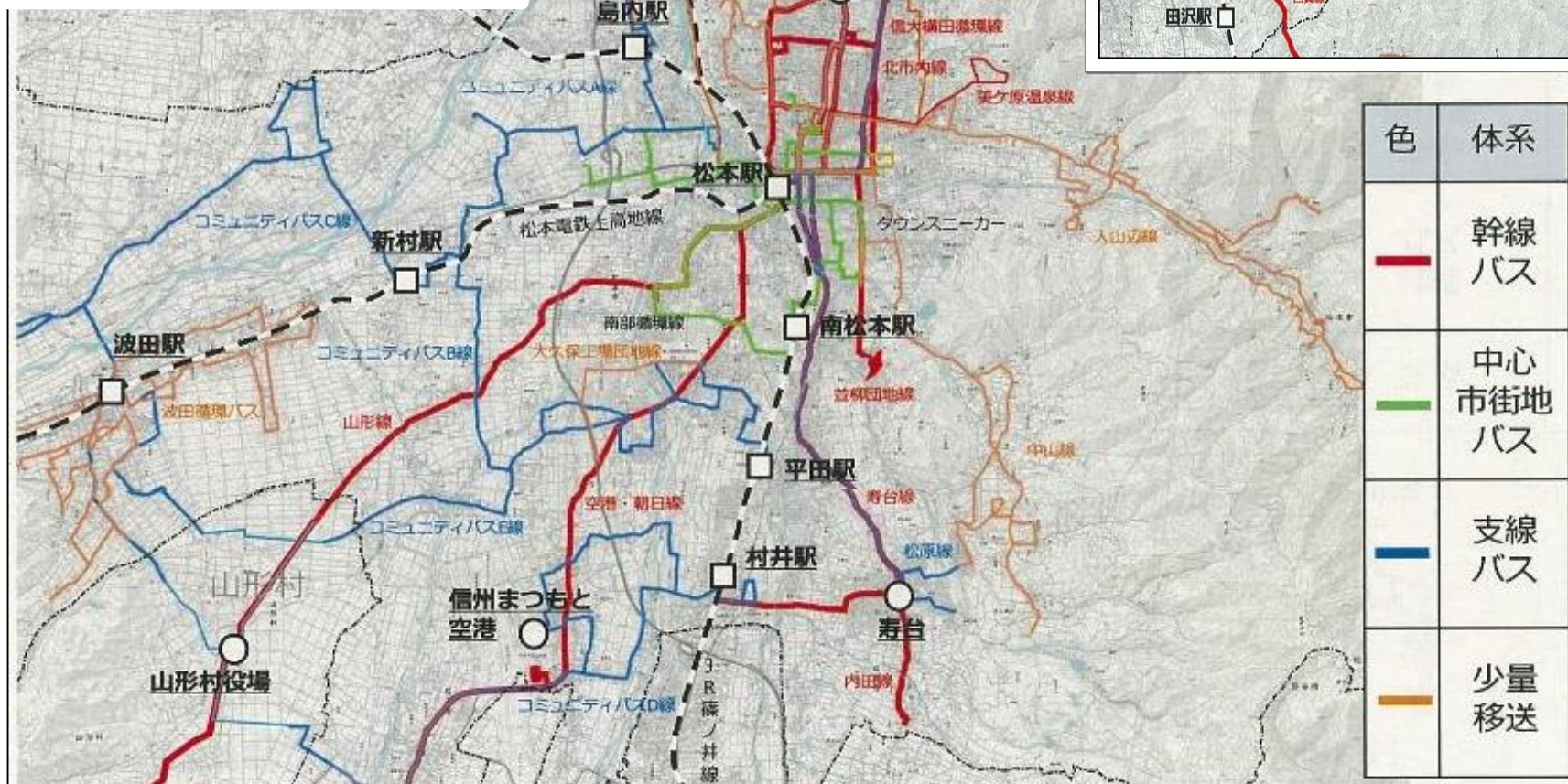


松本市のバス交通体系



運行主体	運行事業者	道路運送法の位置付け	路線・ダイヤ等サービス水準の審査	運行形態
アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	アルピコ交通(株)が自主運行
松本市				松本市が協議路線として赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	松本市が運行を委託、赤字を補填
山形村				松本市・山形村が運行を委託、赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会		(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	地域の協議会が松本市が補助金を協議会へ支出

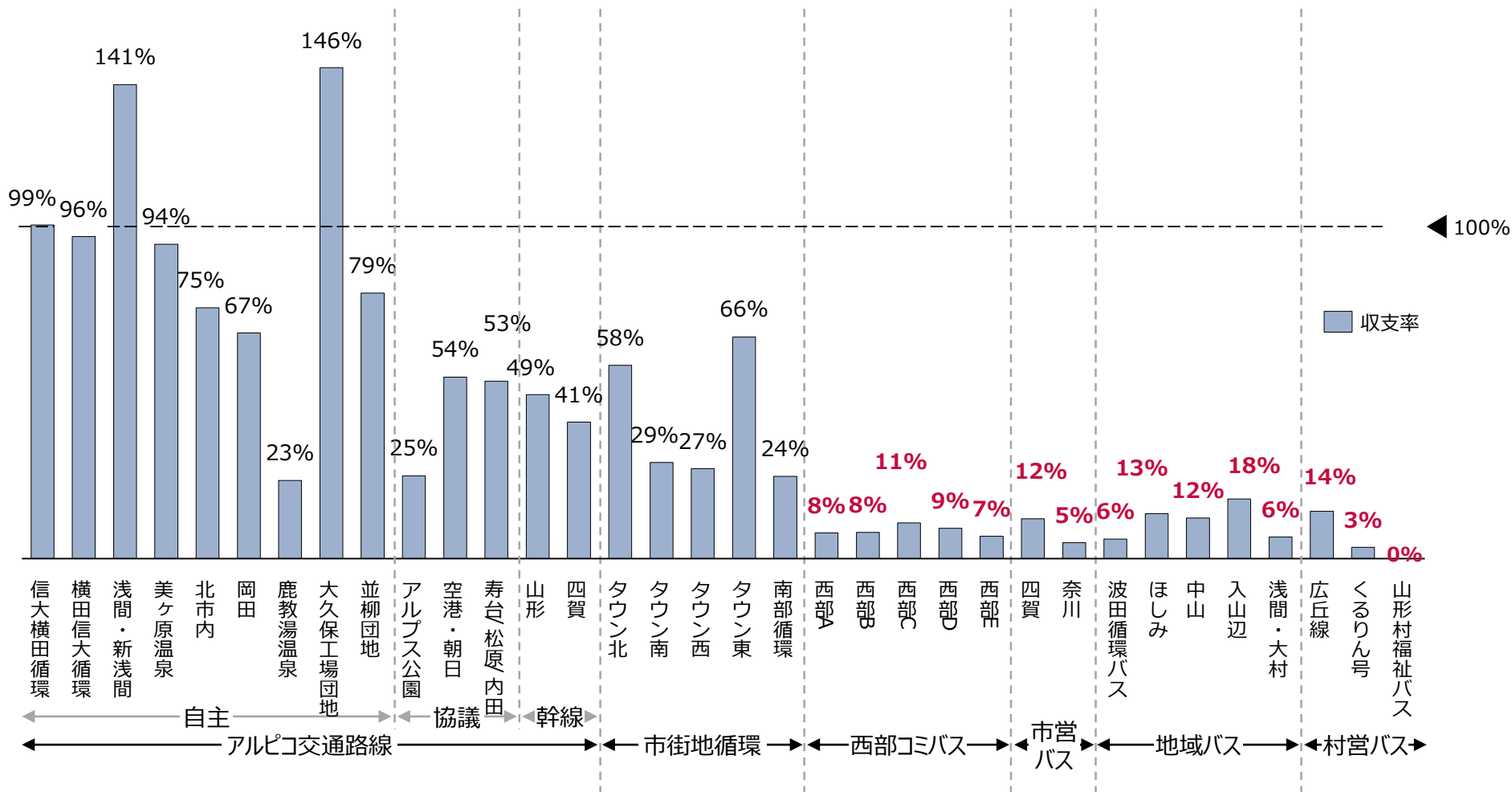
松本エリアのバス路線ネットワークの現状



色	体系
	幹線バス
	中心市街地バス
	支線バス
	少量移送

路線別収支（2019年度・推計）

- 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

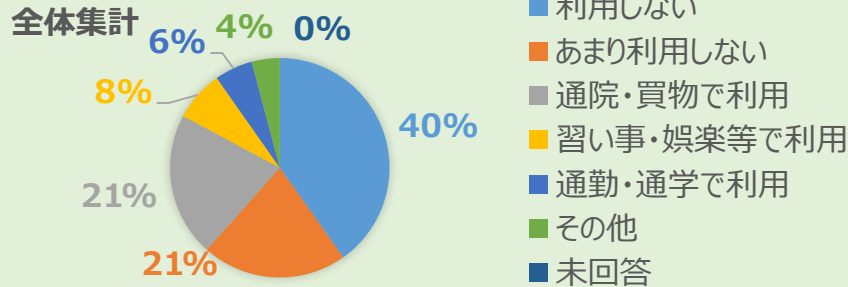
路線バスに関するアンケート調査結果について

1 概要

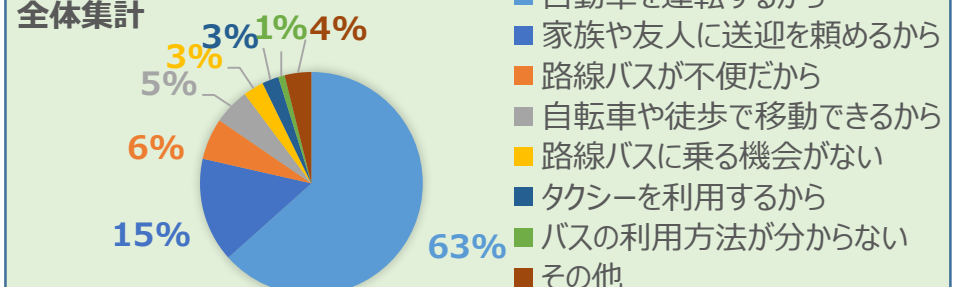
- (1) 趣旨
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

2 主な設問の集計結果

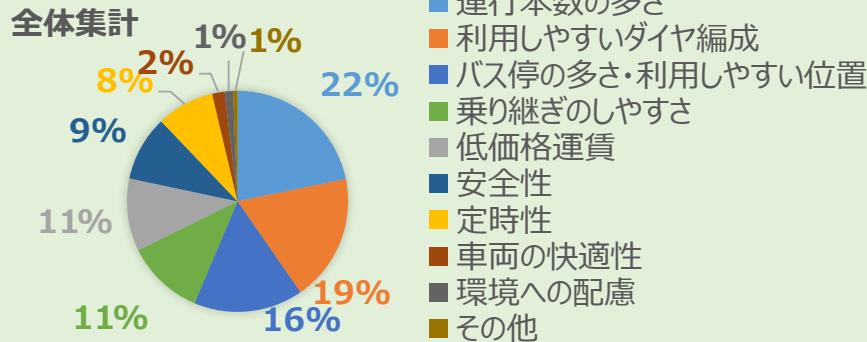
(1) 路線バスの利用目的



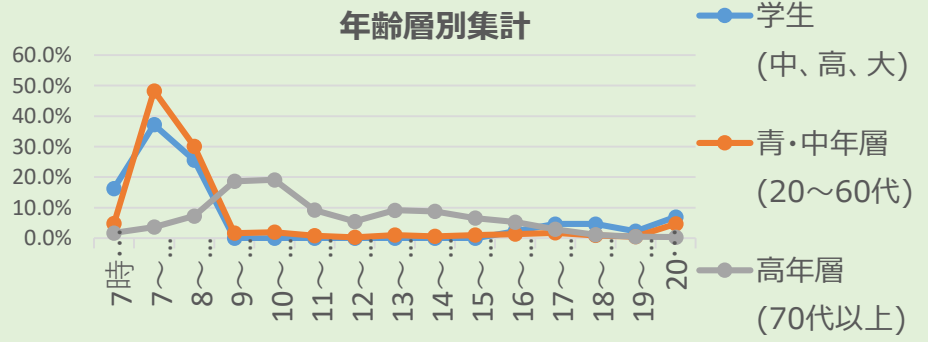
(2) 路線バスを利用しない理由



(3) 路線バスに求めるもの



(4) 移動する時間帯



- ◆ アンケート結果から、自宅近くにバス停はあるものの、利便性の低さから車での移動割合が多く、運行本数やダイヤ等の利便性の向上が求められている。
- ◆ 今後、スムーズな乗り継ぎやダイヤ編成等の利便性の向上について、検討を進める。
- ◆ 通勤・通学時間帯の他、9時～11時の移動ニーズへの対応も合わせて検討を進める。

松本市路線バス公設民営化事業 ~新たな枠組でバス運営を「シンカ」させる~

公民連携による路線バス運行制度・交通ネットワークの再編

■ 目的

- ・ 路線バスの利便向上と利用促進
- ・ 市民の足となる持続可能な公共交通網の確保
- ・ 最適な公民の役割分担による健全運行



■ 検討内容

- ・ 路線バス運行制度・事業スキームの設計
- ・ 交通事業者のインセンティブ設計
- ・ 市内全路線網再編の方針・考え方の整理
- ・ 体系別の運行水準の設定と新たな路線網
- ・ 地域特性に応じ地域内路線網の維持・拡大
- ・ 新制度移行に向けた業務委託方法の検討

スケジュール

令和3年度

1 運行制度の見直し

- (1) 運行制度事業スキームの設計
- (2) 交通ネットワーク再編成案の作成
- (3) キャッシュレス化の検討

報告書に基づき説明
・
関係協議

2 関係協議

- (1) 関係機関・運行事業者との協議・調整
- (2) 地元住民との相談・運行形態の検討

令和4年度

3 新制度運行手続き

- (1) 運行事業者の選定
- (2) 路線・ダイヤの変更申請
- (3) 条例・規則等の変更
- (4) 各種契約手続き

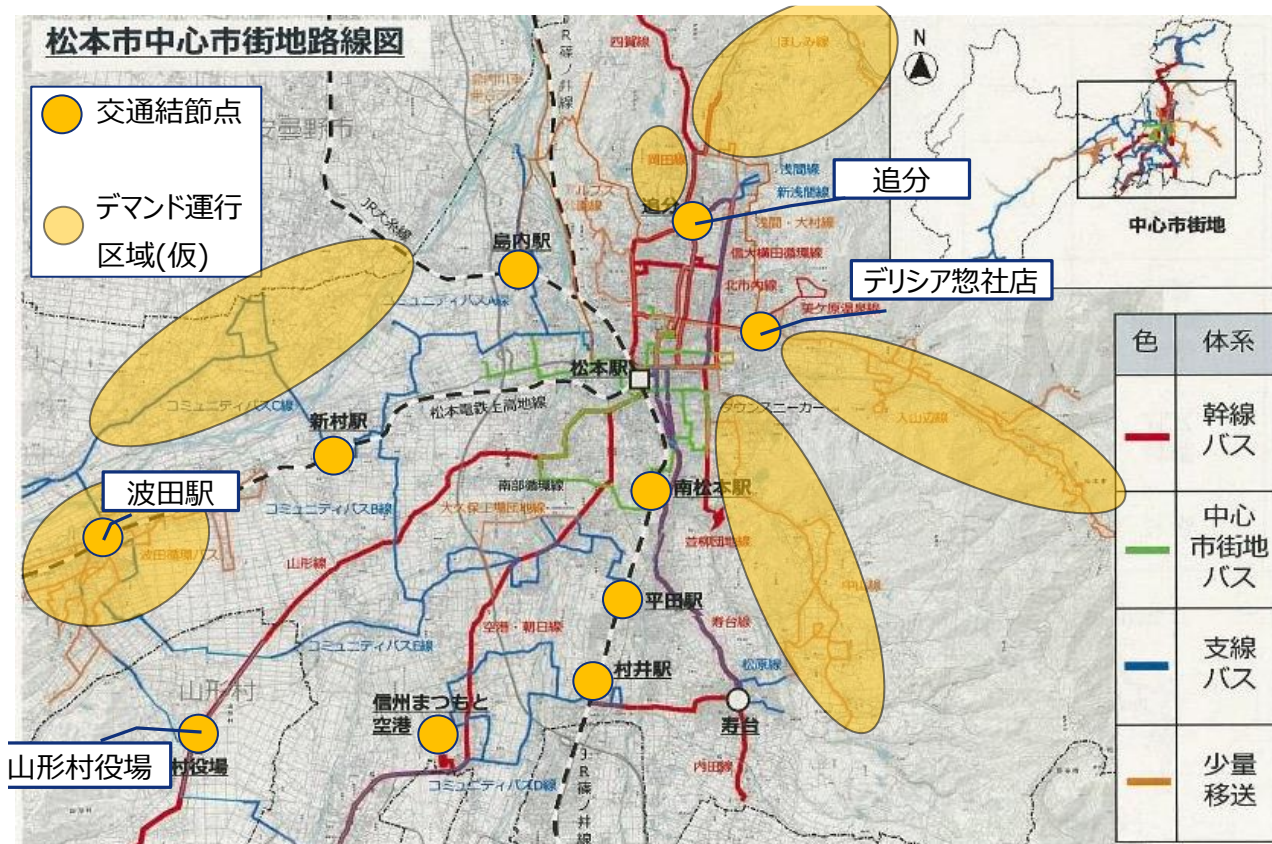
新制度運行開始

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 5年間 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 単年度 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 車両等の設備投資や運転士採用の計画が立てやすい
車両の保有 (修繕・維持管理含む)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体と民間事業者が混在 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 車両調達費と整備費の最適化が可能 ✓ 車両運用の効率化
収入リスク負担 (インセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行経費と運送収入の想定を基に負担金額を予め設定し、事業者のリスク負担に見合う利潤を許容 事業者の経営努力の部分は事業者の利益とし、利用者数による損益は、双方で分け合う。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 赤字補填のため、インセンティブが働かずサービス水準の向上や、運行効率化に繋がらない 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ サービス向上や効率化、収支改善を積極的に行う意識付けができる
公民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 行政（地元協議会） 運行条件、水準の設定（ルート、起終点、サービス水準、運賃水準等） ✓ 民間事業者 運行業務、ダイヤ編成、仕業の設定、車両調達・保有・修繕等 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 行政、民間事業者、地元協議会が混在 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 行政が運行条件やサービス水準を設定することにより、利便性の向上が図れる

『地域公共交通計画』における再編の考え方

- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



『地域公共交通計画』における最低サービス水準と1日当り運行本数の目安

各再編分類のサービス水準

分類		機能	サービス水準 (最低水準)
幹線	鉄道	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ○地域外への移動を担う	—
	主要幹線バス	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ・朝夕、高頻度で中心市街地にアクセスできる ・日中、中心市街地へ一定の頻度でアクセスできる ・休日も中心市街地へアクセスできる	・7時台～20時台まで運行 ・1時間に1便
	幹線バス	○支所などの行政拠点と中心市街地を接続する ・朝・夕、通勤・通学できる程度に中心市街地へアクセスできる ・日中、中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～19時台まで運行 ・2時間に1便
	準幹線バス	○松本市出張所と中心市街地を接続する ・朝夕、中心市街地にアクセスできる ・日中、中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～18時台まで運行 ・日中2～3時間に1便
支線	支線バス	○幹線に乗り継ぎ、中心市街地に移動を担う ・朝夕、乗り継いで中心市街地にアクセスできる ・日中、乗り継いで中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～17時台まで運行 ・日中2～3時間に1便 ・通勤・通学の時間帯に幹線に接続
	支線バス[生活対応]	○地域内・隣接地域の医療・商業施設等に接続する	・午前中1往復 ・午後帰宅便 1便
中心市街地バス		○松本駅と中心市街地内の各種施設を接続し、中心市街地を回遊する移動を担う ・休日も含め日中、中心市街地を一定の頻度で回遊できる	・8時台～17時台まで運行 ・1時間に1便
少量移送サービス		○特定のエリアにおける小さい移送を担う	—

- 主要幹線バス：7～20時台まで運行、1時間に1便 = 14便/日
- 幹線バス：7～19時台まで運行、日中2時間に1便（それ以外は1便/時間） = 10便/日
- 準幹線バス：7～18時台まで運行、日中3時間に1便（それ以外は1便/時間） = 8便/日
- 支線バス：7～17時台まで運行、日中3時間に1便（それ以外は1便/時間） = 7便/日
- 支線バス[生活対応]：午前中に1往復、午後帰宅用1便 = 3便/日
- 中心市街地バス：8～17時台まで運行、1時間に1便 = 10便/日
- 少量移送サービスは、交通結節点または最寄りのバス停に接続させることで中心市街地までの移動を確保する

- 地区の状況に応じて、朝夕の通勤・通学時間帯は定時定路線、日中はデマンド交通といった運行形態を検討

※ 1便=片道1回・循環1周、日中=10～15時台（6時間）と想定

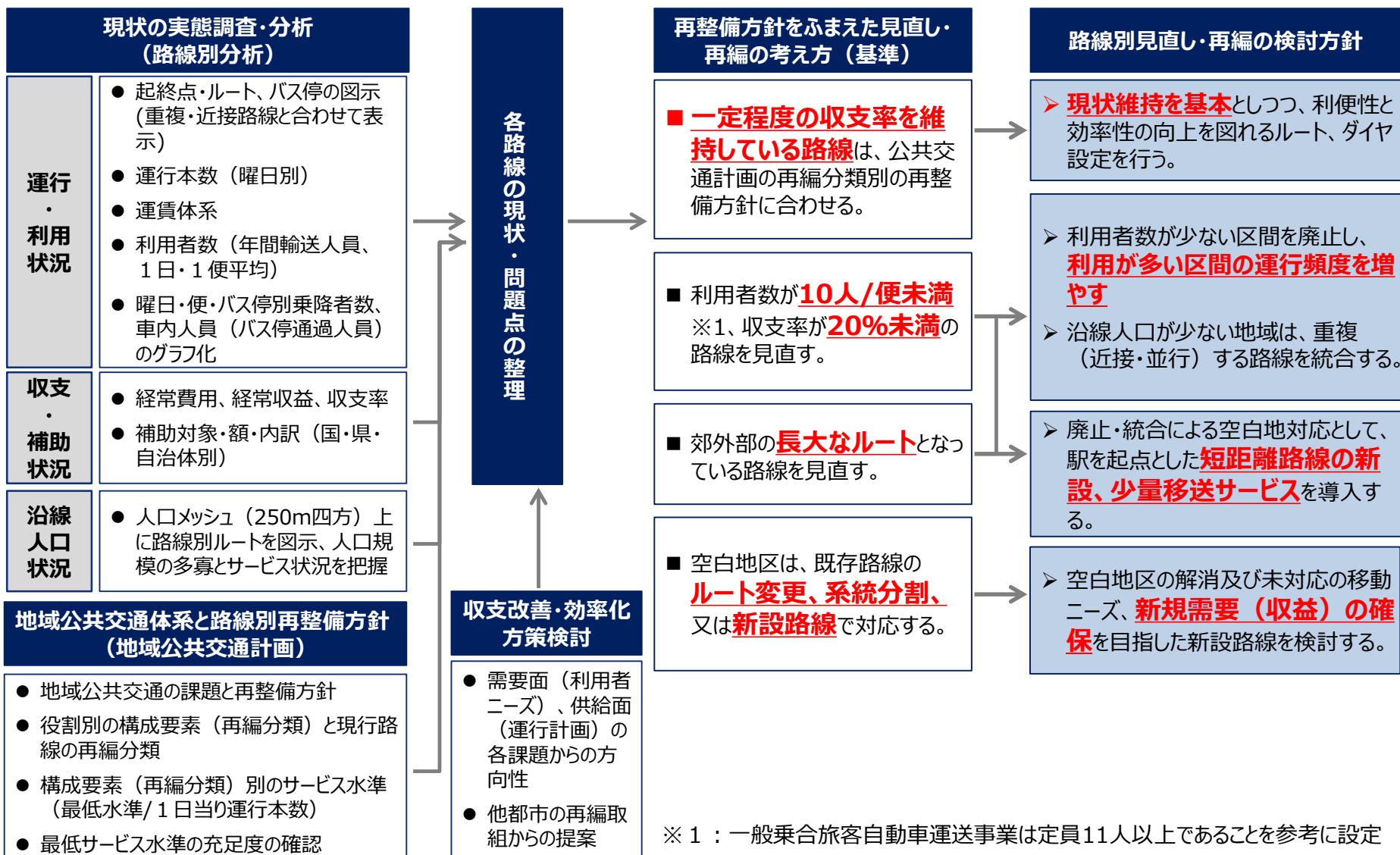
現行路線の再編分類

【松本市】		
路線	現行の位置づけ	再編後の位置づけ
信大横田・横田信大循環線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
深間線・新深間線	アルビコ交通路線	系統支線
北市内願東まわり・西まわり	アルビコ交通路線	主要幹線バス
美ヶ原温泉線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
榑岡団地線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
春台線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
松原系統	アルビコ交通路線	系統支線バス
内田系統	アルビコ交通路線（協議路線）	系統支線【生活対応】
山形線（笹部団地系統）	アルビコ交通路線	主要幹線バス
山形線	アルビコ交通路線	幹線バス
四賀線	アルビコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
空港・朝日線	アルビコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
大久保工場団地線	アルビコ交通路線	少量移送サービス
岡田線	アルビコ交通路線	準幹線バス
ほしみ線	地域バス	準幹線バス
入山辺線	地域バス	準幹線バス
中山線	地域バス	準幹線バス
西部コミュニティB南松本・新村線	7&Cコック-路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC坪川・波田線	7&Cコック-路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティD村井・波田線	平成交通路線（市補助）	支線バス
松本市営バス四賀線	市営バス	支線バス
〔デマンド〕		支線バス[生活対応]
松本市営バス奈川線	市営バス	支線バス
市営バス奈川線（地域内移動）		少量移送サービス
西部コミュニティA島内・新村線	7&Cコック-路線（市補助）	支線バス[生活対応]
西部コミュニティE平田・波田線	7&Cコック-路線（市補助）	支線バス[生活対応]
波田循環バス（買物便・温泉便）	地域バス	少量移送サービス
浅間・大村線	地域バス	少量移送サービス
島内川東集合タクシー	地域バス	少量移送サービス
穂核線	アルビコ交通路線（協議路線）	少量移送サービス
アルプス公園線	アルビコ交通路線（協議路線）	少量移送サービス
タウンズニーカー北コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー東コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー南コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー西コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
南部循環線	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス


【朝日村】		
路線	現行の位置づけ	分類
朝日村営バス広原線	朝日村営バス	支線バス
デマンドタクシーくるりん号	朝日村営バス	支線バス[生活対応]
買い物バス	朝日村営バス	支線バス

【山形村】		
路線	現行の位置づけ	分類
山形村福祉バス	山形村福祉事業（無償輸送サービス）	少量移送サービス

路線ネットワークの再編案の考え方、検討方針

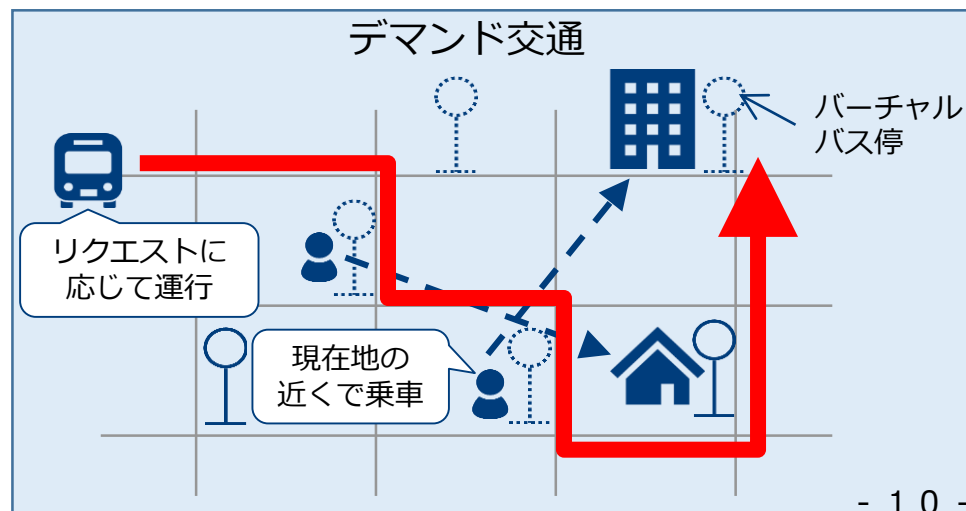
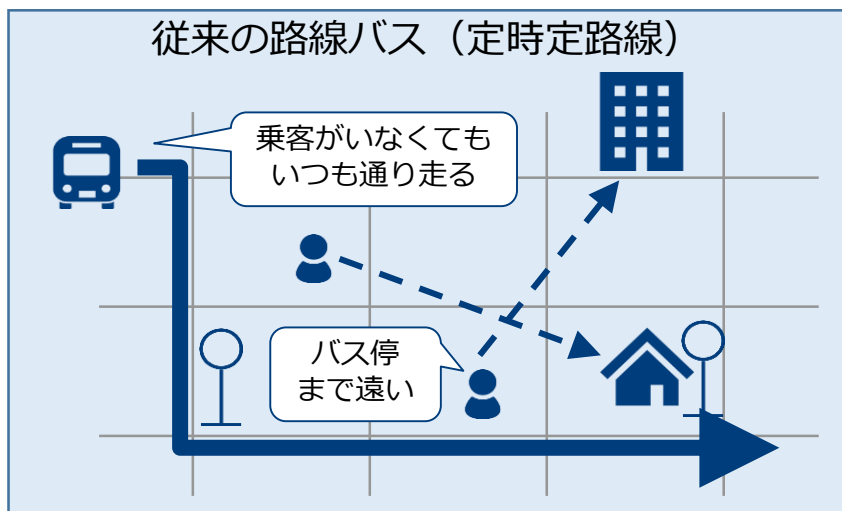


ラストワンマイル等で想定される運行形態

運行形態	料金	利便性
路線バス	安い	予約等は必要なく、決まった時間に乗れる バス停が遠い、行先が決まっている
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">  <p>↑ 中間の交通手段として ↓</p> </div> <div> <p>○デマンド交通による運行形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送 ・ 乗合タクシー等 </div> </div>		
タクシー	高い	ドアtoドアで便利 いつでも、どこでも行ける

デマンド交通の特徴

- ・ 利用者のリクエスト（出発地、目的地）に応じて、最適な経路とダイヤで運行する。
- ・ 利用予約がある時だけ運行するため、不必要な運行経費が掛からない。
- ・ バーチャルバス停の設定で、利用者には僅かに歩いてもらうことで、ドアtoドアよりも効率的な経路となる。

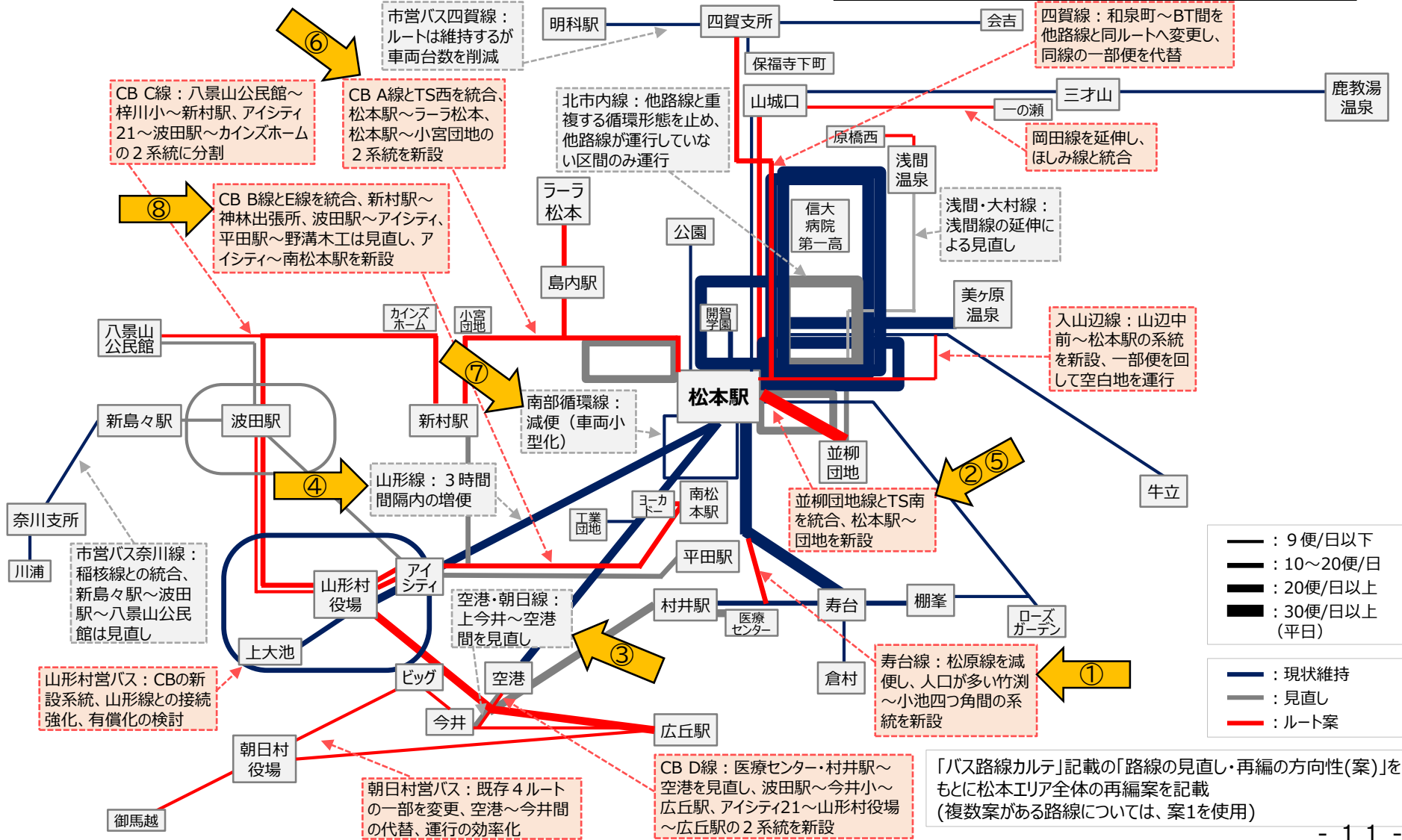


【庄内地区、鎌田地区、松南地区、田川地区を通るバス路線】

再編案 (概観)

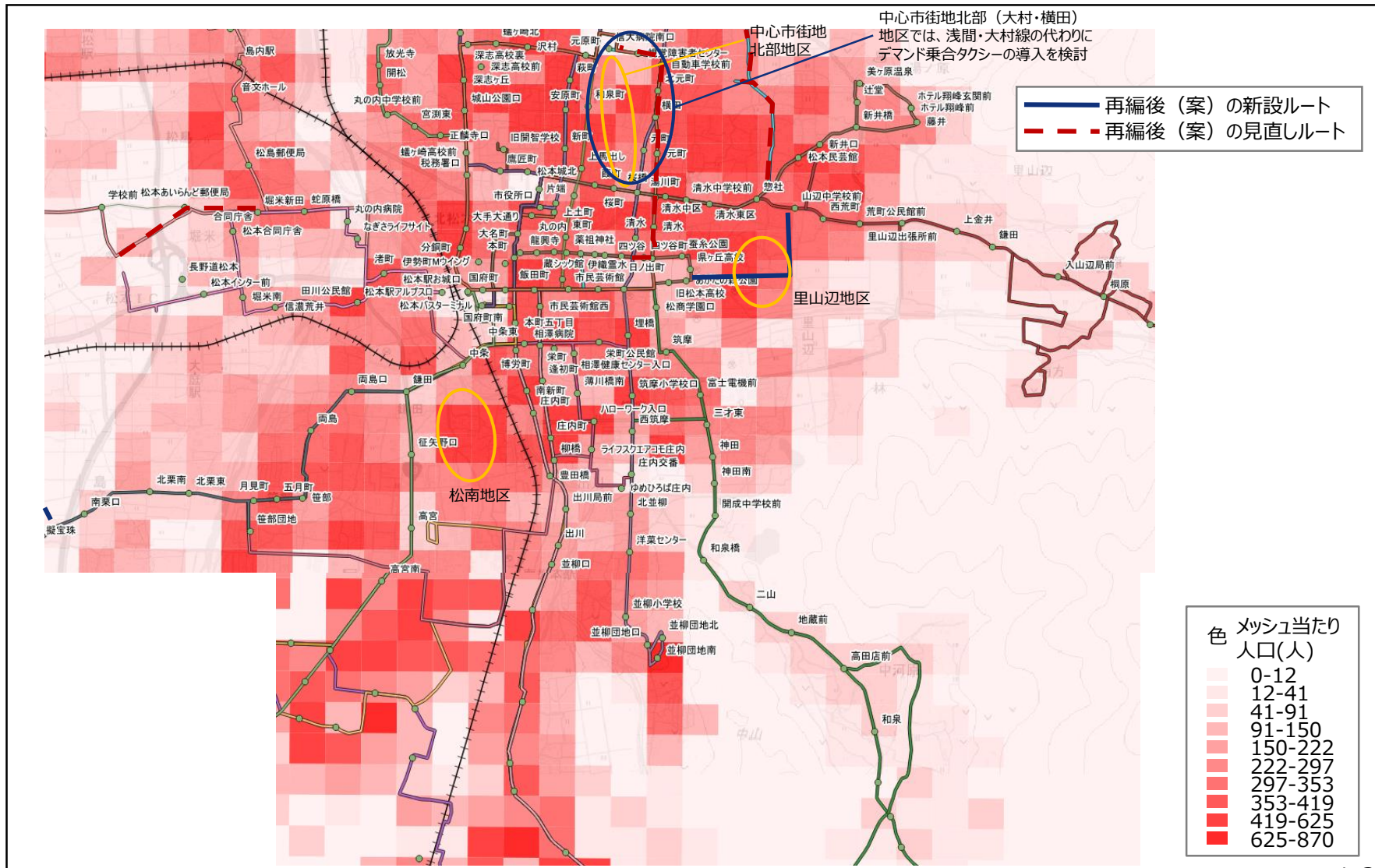
該当路線	再編案
① 寿台線 松原線 内田線	寿台線:竹淵～小池四つ角を 新設 松原線: 見直し 内田線:現状維持
② 並柳線	廃止し、TS南コースと統合
③ 空港・朝日線 大久保工業団地線	空港から上今井を 見直し
④ 山形線	午後の時間帯に 増便

該当路線	再編案
⑤ タウンスニーカー 南コース	並柳線と統合
⑥ タウンスニーカー 西コース	コミバスA線と統合
⑦ 南部循環線	車両の小型化と 見直し
⑧ B線	E線と統合し、新村～神林出張所間を 見直し



バス路線・人口メッシュ地図（中心市街地周辺）

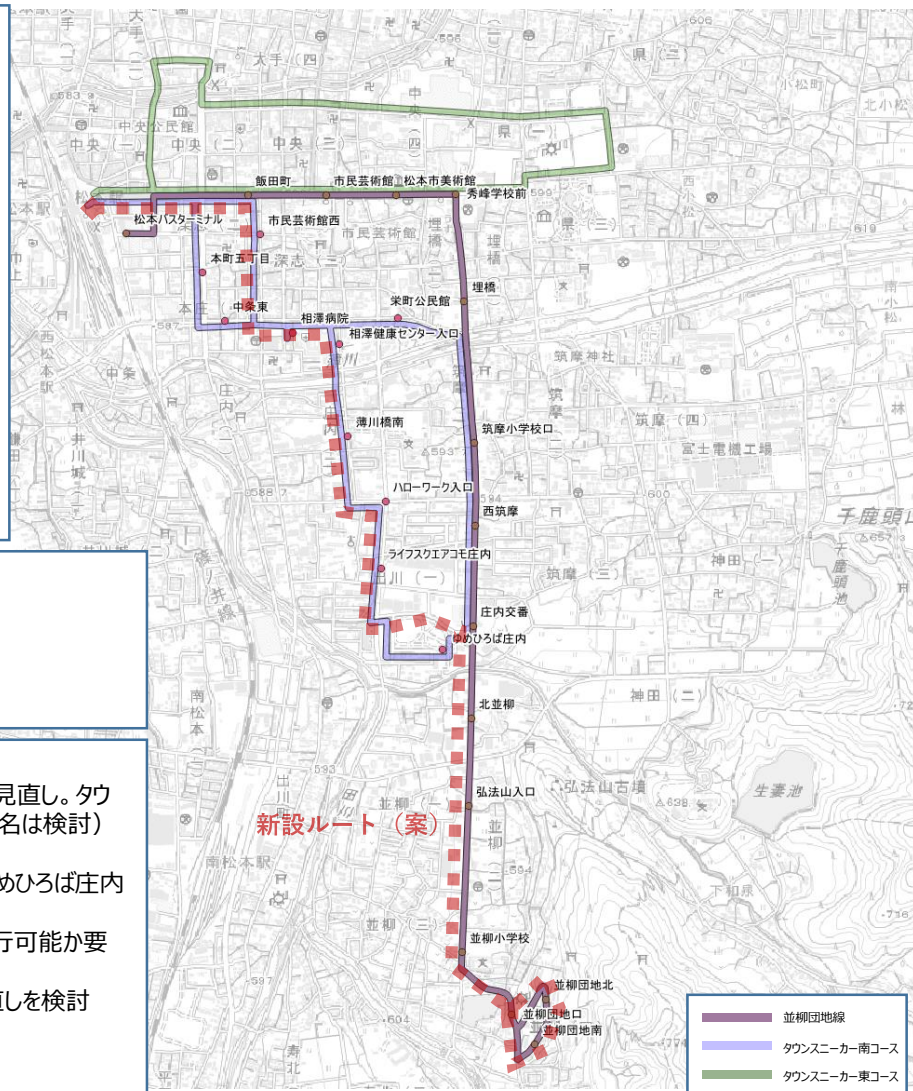
- 現状の路線で概ね全域をカバーするが、中心市街地北部、松南、里山辺の地区に人口が多いながらも交通空白の地域あり
- 中心市街地北部、松南では、狭い道が入り組み路線を通し辛い現状あり
- 里山辺では新設ルートを検討（入山辺線の一部系統のルート変更によるもの）



並柳団地線

運行概要*1

	並柳団地線	タウンズニーカー東コース	タウンズニーカー南コース
起終点	松本バスターミナル⇔並柳団地南	松本駅お城口	松本駅お城口
主な経由地	松本市美術館、並柳小学校	日ノ出町（イオンモール）、松本市美術館	ライフスクエアコスモ庄内、相澤病院
運行本数	12便	循環34便	循環23便
運賃（最大）	320円	200円	200円
キロ程	4.6km	4.2km	5.8km
輸送人員	28,198人/年	169,001人/年	62,316人/年
経常費用	9,558千円/年	41,647千円/年	35,391千円/年
経常収益	8,742千円/年	27,463千円/年	10,127千円/年
収支率	91%	66%	29%
1日乗降者数 ^{*2}	66人	289人	133人
1便乗降者数 ^{*2}	5.5人	8.5人	5.8人
補助額 ^{*3}	0千円/年	14,394千円/年	25,352千円/年



路線の現状・問題点

- 並柳団地まで行くのはこの路線のみ
- 並走する路線（区間）
 - タウンズニーカー南コース（埋橋～庄内交番）
- やまびこ道路（秀峰学校前～庄内交番）は頻りに渋滞

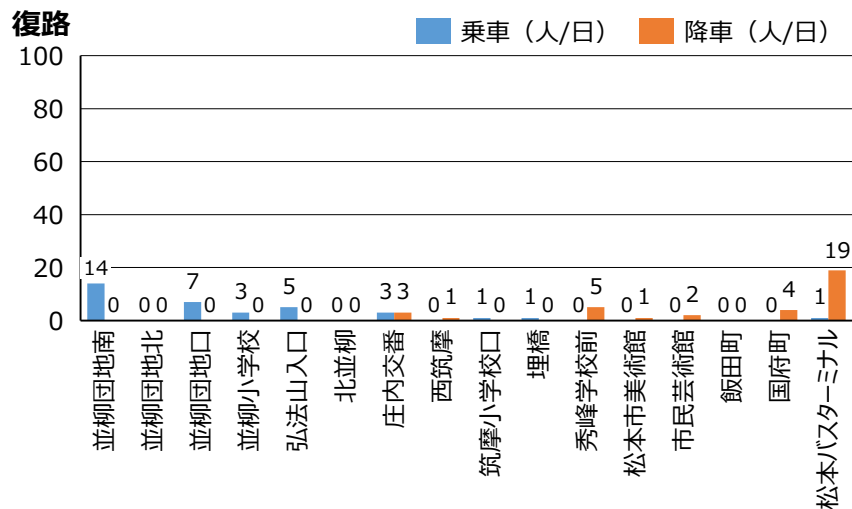
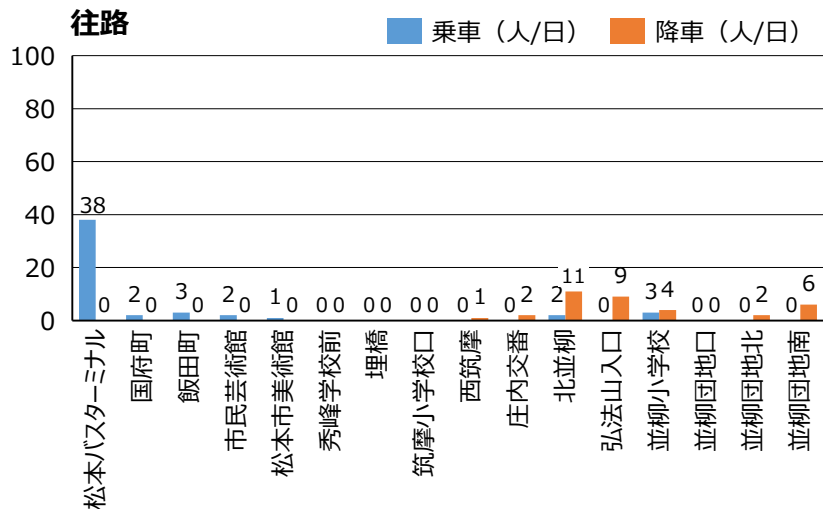
路線の見直し・再編の方向性（案）

- 案1：輸送効率向上のため、タウンズニーカー南コースとの統合により、並柳団地線を見直し。タウンズニーカー南コースを以下2系統（往復路線）に分割し、小型車両で運行（路線名は検討）
 - 既存ルート：松本駅～埋橋～並柳団地
 - 新設ルート：松本駅～市民芸術館西～相澤病院～ライフスクエアコスモ庄内～ゆめひろば庄内～並柳団地（現在のタウンズニーカー南コースの西側ルートを通る）
 - 中条東の道路が一方通行のため、飯田町から南下する道路を中型バスが通行可能か要確認
 - ハローワーク入口～薄川橋南のルート及びゆめひろば庄内周辺のルートの見直しを検討
- 案2：終バスの延長を検討

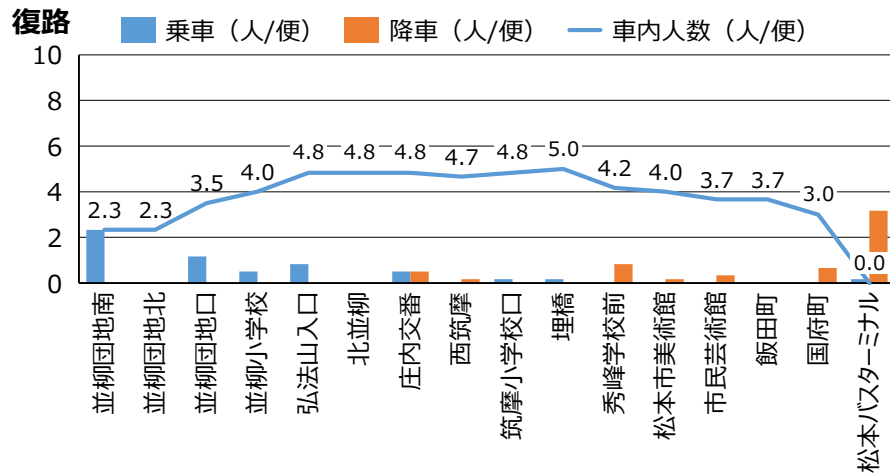
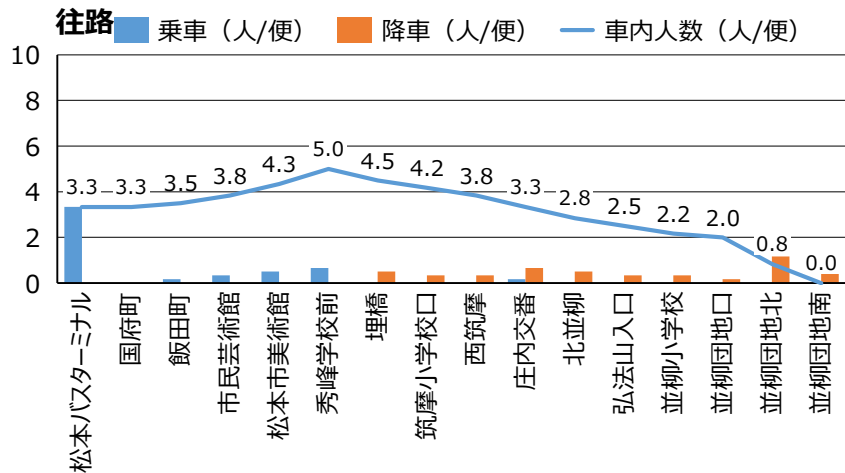
並柳団地線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



1便当たり平均乗降者数・車内人数



タウンズニーカー南コース

運行概要*1

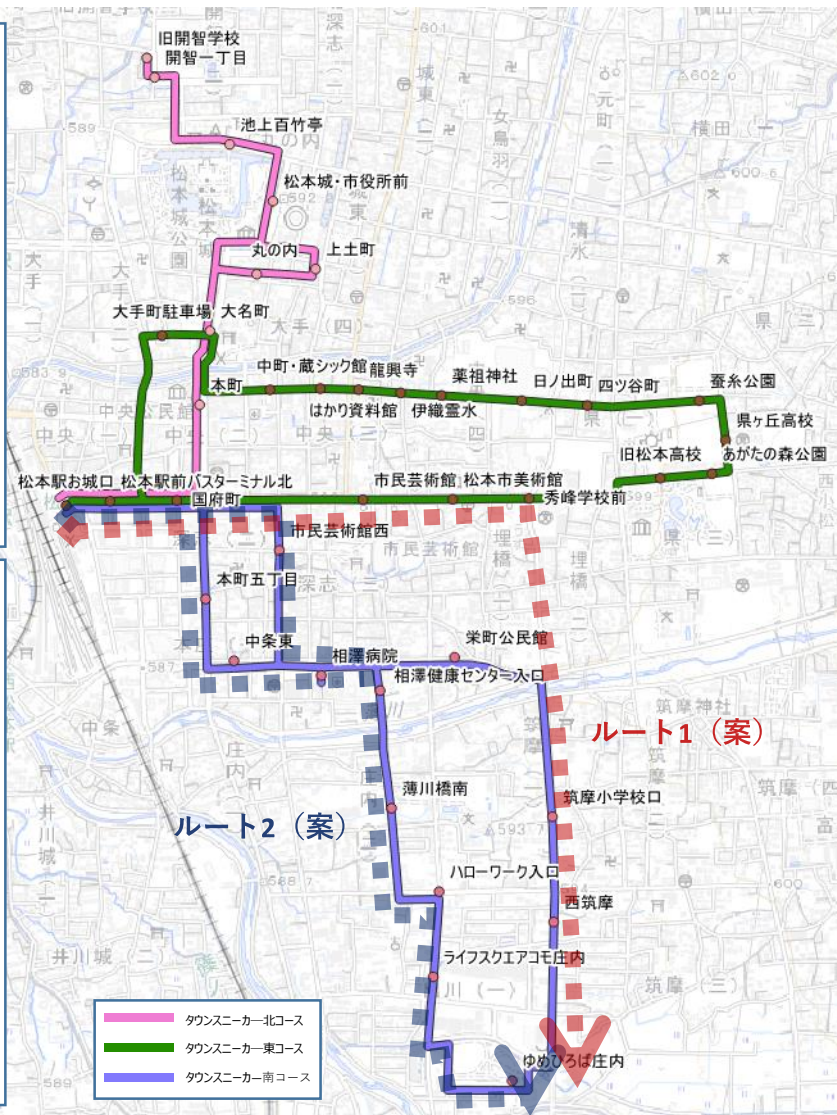
	タウンズニーカー北コース	タウンズニーカー東コース	タウンズニーカー南コース
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口
主な経由地	松本城・市役所前、旧開智学校	日ノ出町（イオンモール）、松本市美術館	ライフスクエアコスモ庄内、相澤病院
運行本数	循環 18便（土休日 25便）	循環34便	循環23便
運賃（最大）	200 円	200 円	200 円
キロ程	4.8 km	4.2 km	5.8 km
輸送人員	88,438 人/年	169,001 人/年	62,316 人/年
経常費用	24,990 千円/年	41,647 千円/年	35,391 千円/年
経常収益	14,372 千円/年	27,463 千円/年	10,127 千円/年
収支率	58%	66%	29%
1日乗降者数*2	81 人	289 人	133 人
1便乗降者数*2	4.5 人	8.5 人	5.8 人
補助額*3	10,731 千円/年	14,394 千円/年	25,352 千円/年

路線の現状・問題点

- 平日1便当たり平均乗車数5.8人、1日当たりの乗車数133人
- 筑摩小学校口と西筑摩において並柳団地線と並走
- ライフスクエアコスモ庄内～中条東間は南部循環線と同じ方向（松本駅方面）に並走
- （南コース東側のやまびこ道路では渋滞が激しく、並走する並柳団地線は定刻から大幅に遅延することあり）

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 並柳団地線と統合した上、以下2系統（往復路線）に分割し、小型車両で運行（現在のルートは見直し）
 - ルート1：松本駅～埋橋～並柳団地
 - ルート2：松本駅～市民芸術館西～相澤病院～ライフスクエアコスモ庄内～ゆめひろば庄内～並柳団地（現在の西側ルートを通過）
 - 中条東の道路が一方通行のため、飯田町から南下する道路を中型バスが通行可能か要確認
 - ハローワーク入口～薄川橋南のルート及びゆめひろば庄内周辺のルートの見直しを検討



*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

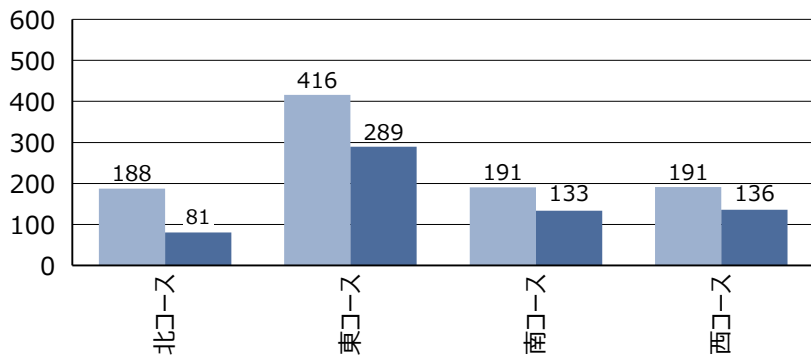
タウンズニーカー①北コース/②東コース/③南コース/④西コース

<2019～2020年度乗降者数 年間>

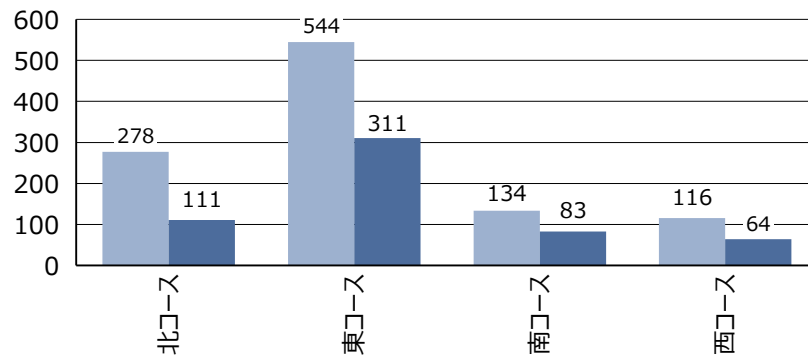
■ 2019年度 ■ 2020年度

1日当たり乗降者数合計 (人/日)

平日

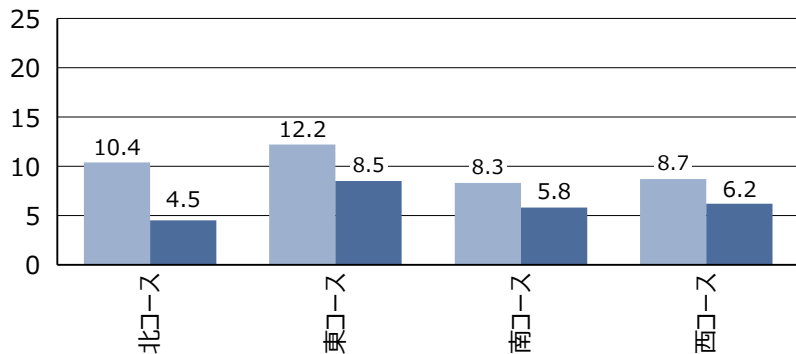


土休日

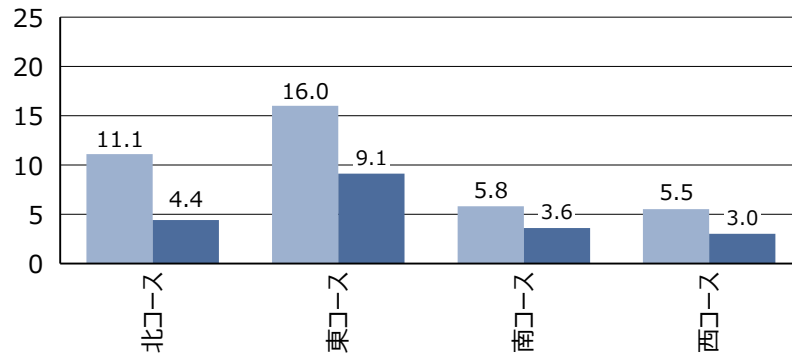


1便当たり平均乗降者数 (人/便)

平日



土休日



南部循環線

運行概要*1

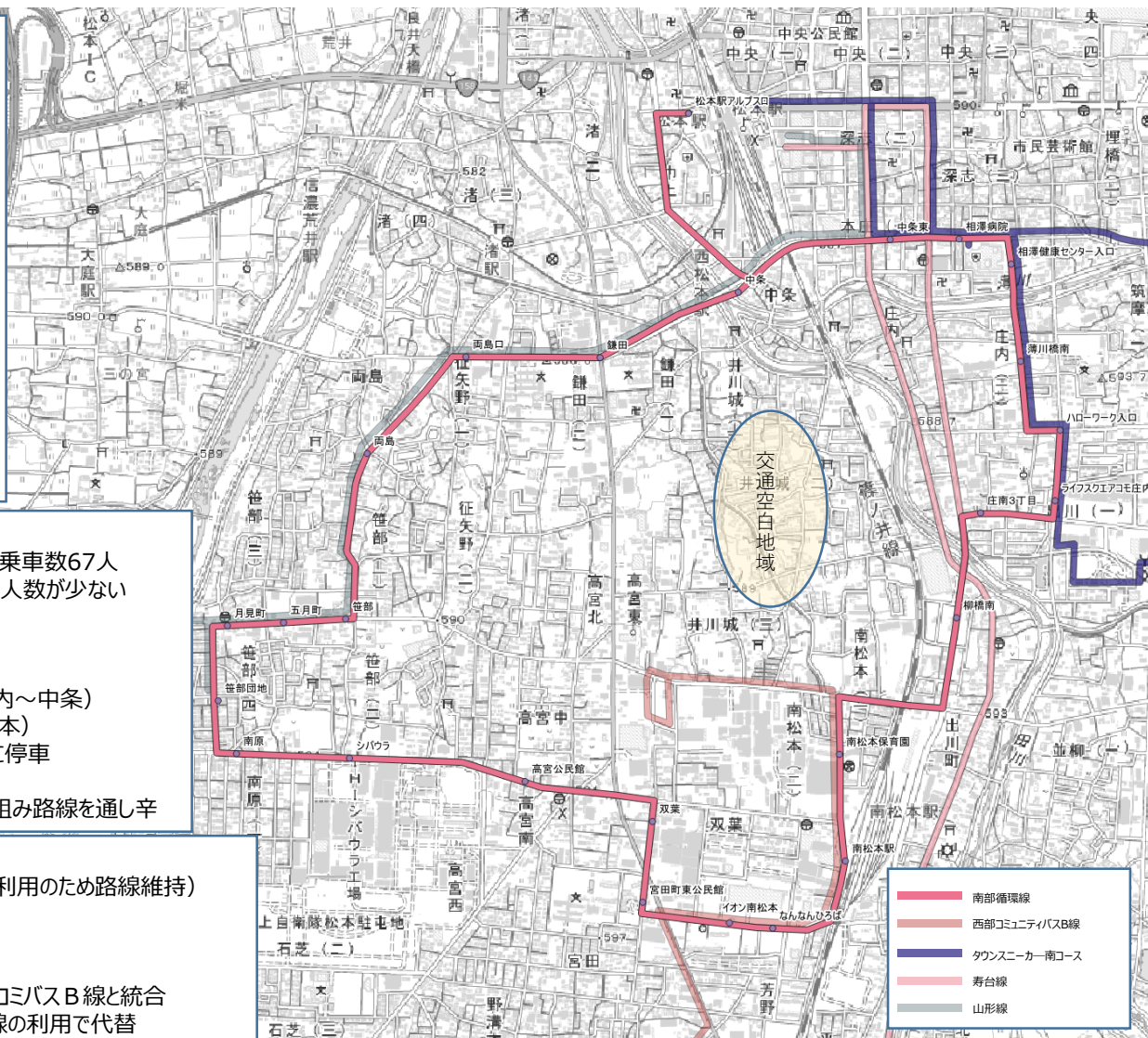
南部循環線	
起終点	松本駅アルプス口
主な経由地	イオン南松本、なんなんひろば、ライフスクエアコスモ庄内
運行本数	循環8便（日祝連休）
運賃（最大）	320 円
キロ程	10.0 km
輸送人員	18,282 人/年
経常費用	10,694 千円/年
経常収益	2,620 千円/年
収支率	24%
1日乗降者数*2	67 人
1便乗降者数*2	8.0 人
補助額*3	7,495 千円/年

路線の現状・問題点

- 平日1便当たり平均乗者数8.4人、1日当たり平均乗車数67人
- 使用されている車両の大きさに対し、1便当たり乗車人数が少ない
- 並走する路線（区間）
 - 山形線（中条～笹部団地）
 - 寿台線（中条東～柳橋南）※近接を並走
 - タウンニーカー南コース（ライフスクエアコスモ庄内～中条）
 - 西部コミバスB線（南松本保育園～イオン南松本）
- 空港朝日線が松本駅、中条、鎌田、高宮公民館に停車
- 相澤病院への通院利用が一定数存在
- 南松地域に交通空白地域があるが、狭い道が入り組み路線を通し辛い

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 案1：車両の小型化、減便（相澤病院への通院利用のため路線維持）
- 案2：オンデマンド乗合タクシーによる見直し
- 案3：他路線との統合等の見直しを検討
 - 北側は山形線との統合
 - 東側は寿台線、タウンニーカー南コース、西部コミバスB線と統合
 - 南側は山形線、空港・朝日線、西部コミバスB線の利用で代替

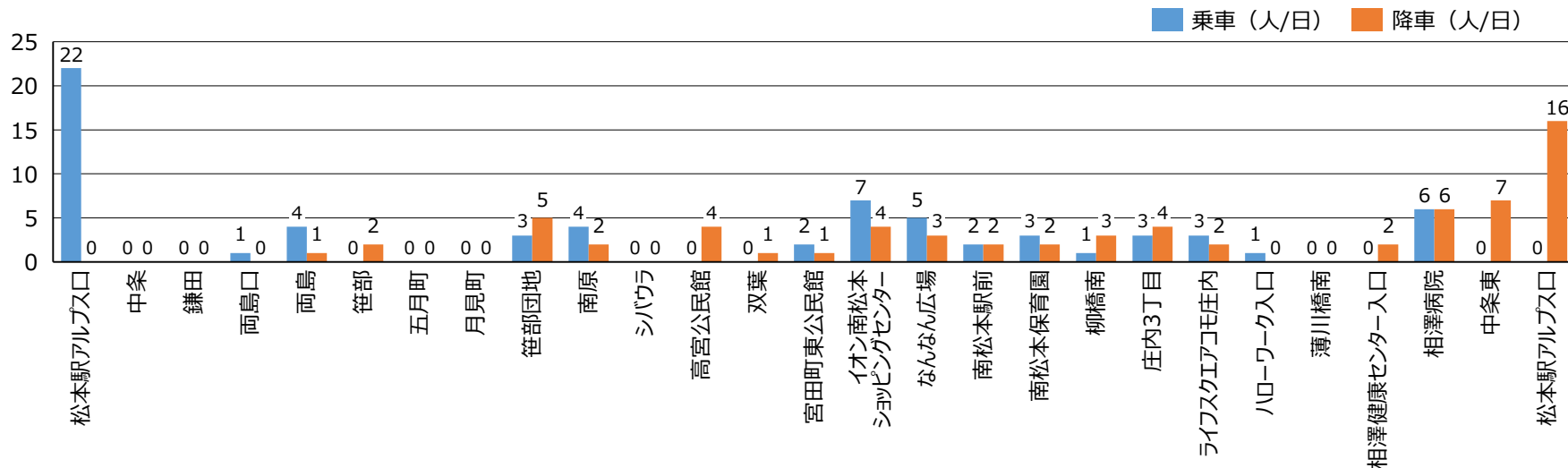


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

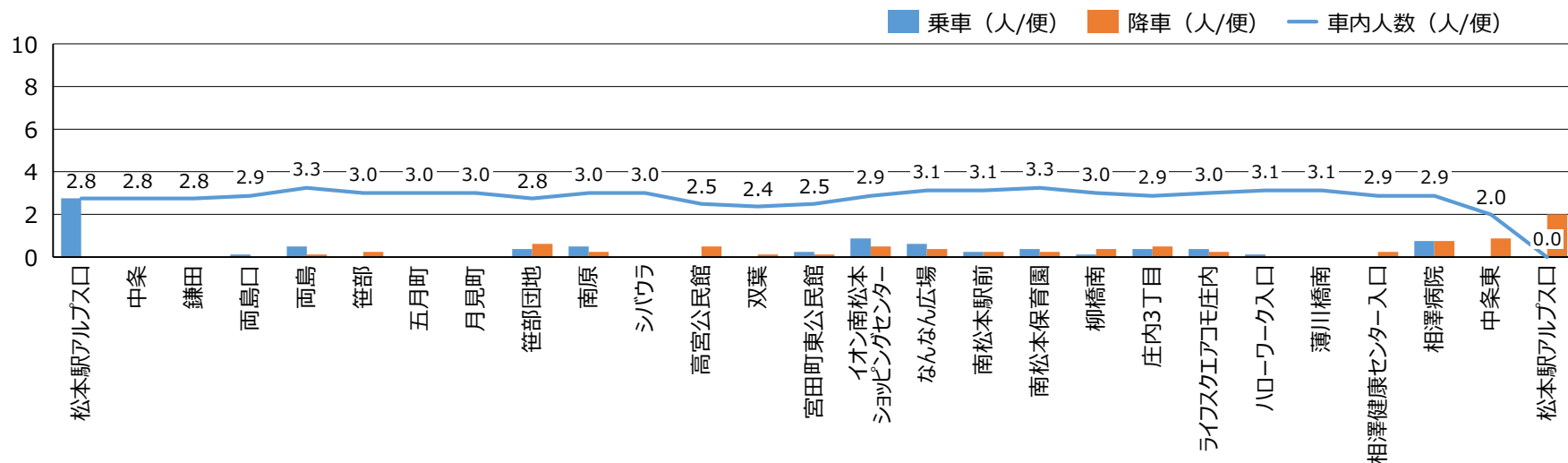
南部循環線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



1便当たり平均乗降者数・車内人数



西部地域コミュニティバスB線

運行概要*1

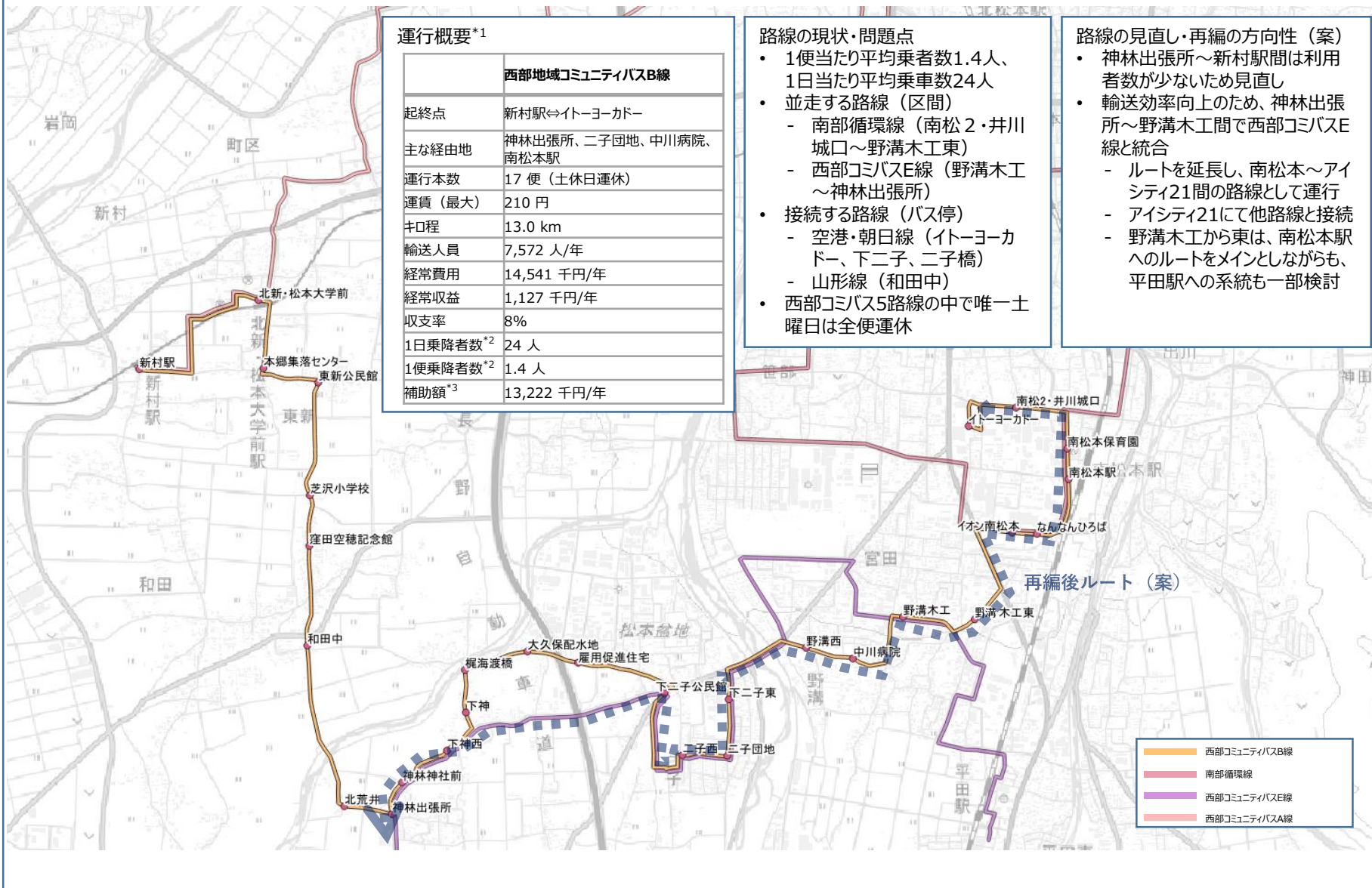
西部地域コミュニティバスB線	
起終点	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	神林出張所、二子団地、中川病院、南松本駅
運行本数	17 便 (土休日運休)
運賃 (最大)	210 円
キロ程	13.0 km
輸送人員	7,572 人/年
経常費用	14,541 千円/年
経常収益	1,127 千円/年
収支率	8%
1日乗降者数*2	24 人
1便乗降者数*2	1.4 人
補助額*3	13,222 千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数1.4人、1日当たり平均乗車数24人
- 並走する路線 (区間)
 - 南部循環線 (南松2・井川城口～野溝木工東)
 - 西部コミバスE線 (野溝木工～神林出張所)
- 接続する路線 (バス停)
 - 空港・朝日線 (イトーヨーカドー、下二子、二子橋)
 - 山形線 (和田中)
- 西部コミバス5路線の中で唯一土曜日は全便運休

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 神林出張所～新村駅間は利用者数が少ないため見直し
- 輸送効率向上のため、神林出張所～野溝木工間で西部コミバスE線と統合
 - ルートを延長し、南松本～アイシティ21間の路線として運行
 - アイシティ21にて他路線と接続
 - 野溝木工から東は、南松本駅へのルートをメインとしながらも、平田駅への系統も一部検討

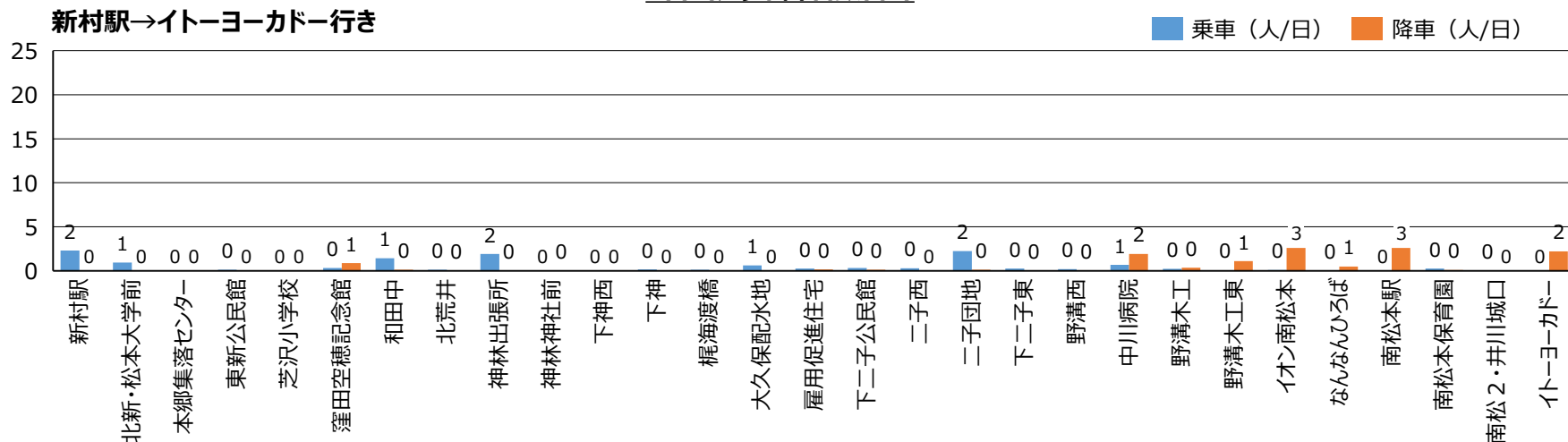


*1 : 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2 : 2020年平日の値 *3 : 福祉100円バス助成事業委託料は除く

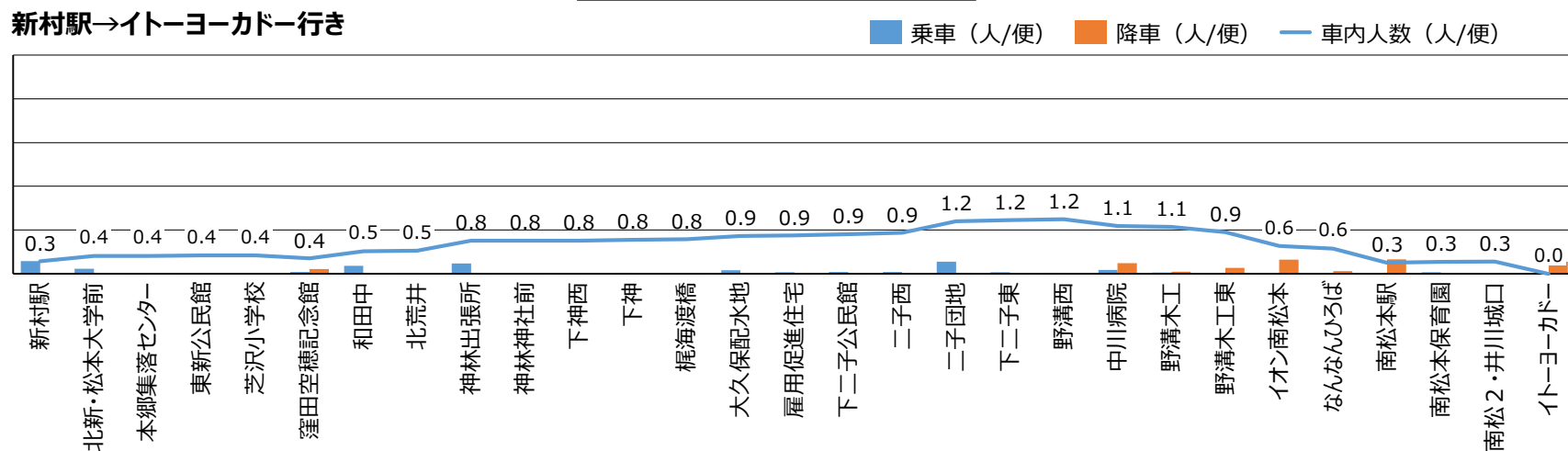
西部地域コミュニティバスB線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



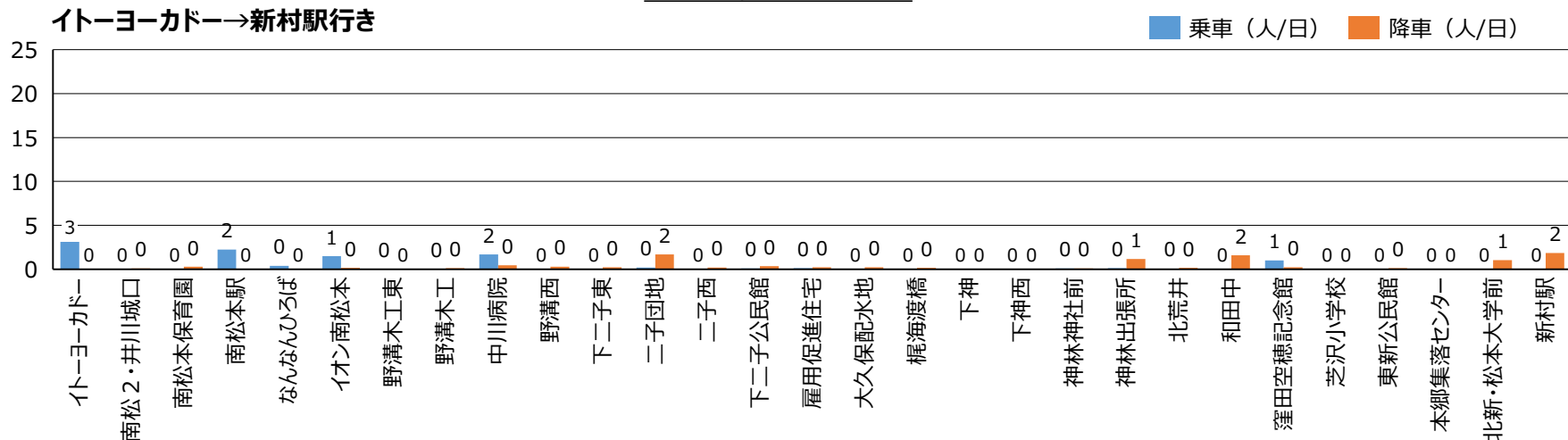
1便当たり平均乗降者数・車内人数



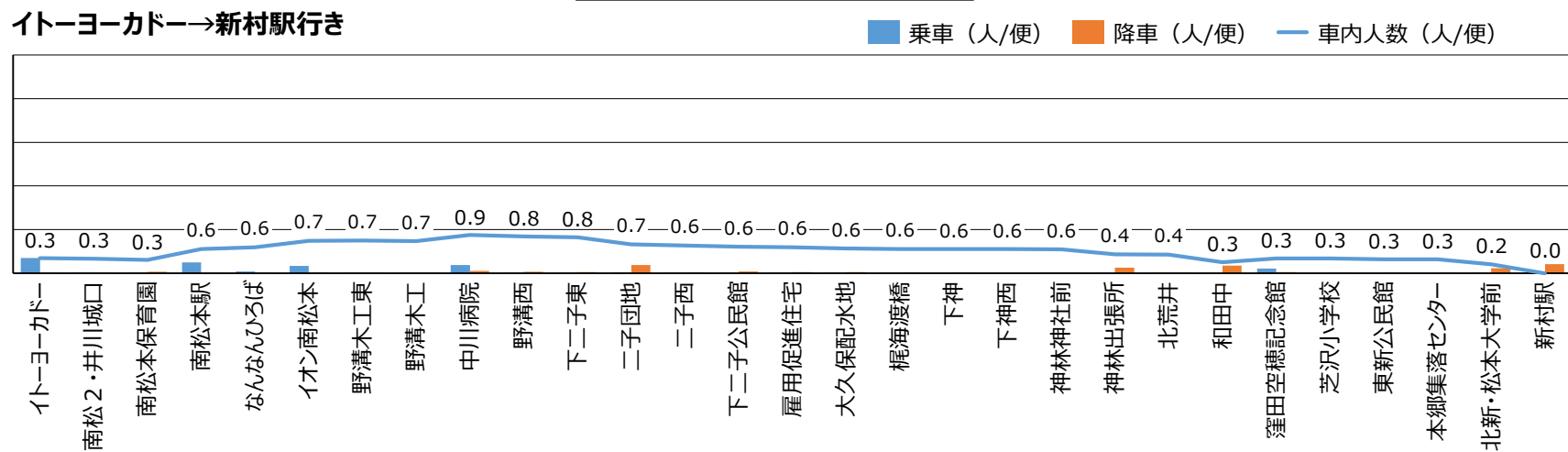
西部地域コミュニティバスB線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



1便当たり平均乗降者数・車内人数



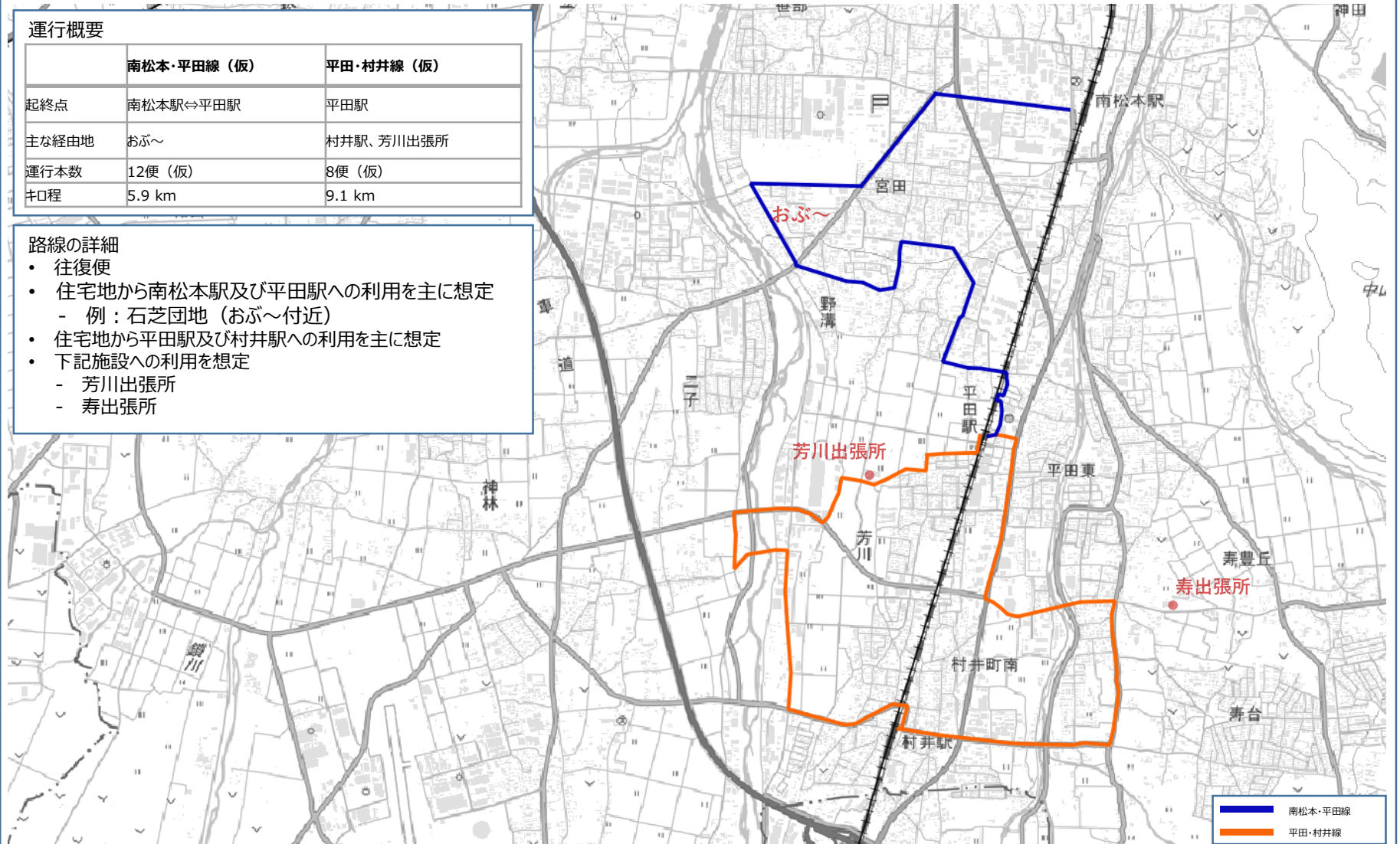
新設路線案：南松本・平田・村井線（仮）

運行概要

	南松本・平田線（仮）	平田・村井線（仮）
起終点	南松本駅⇔平田駅	平田駅
主な経由地	おぶ～	村井駅、芳川出張所
運行本数	12便（仮）	8便（仮）
キロ程	5.9 km	9.1 km

路線の詳細

- 往復便
- 住宅地から南松本駅及び平田駅への利用を主に想定
 - 例：石芝団地（おぶ～付近）
- 住宅地から平田駅及び村井駅への利用を主に想定
- 下記施設への利用を想定
 - 芳川出張所
 - 寿出張所



④タウンズニーカー西コース

運行概要*1

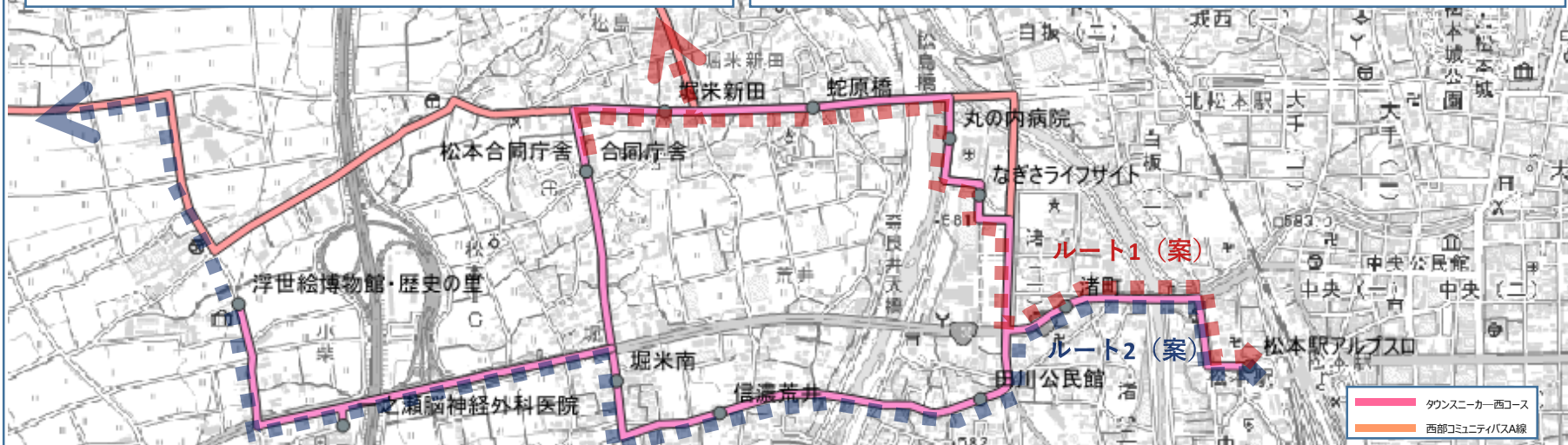
	タウンズニーカー西コース	西部地域コミュニティバスA線
起終点	松本駅アルプス口 (平日始発のみ、浮世絵博物館・歴史の里がラーラ松本⇔新村駅 終点)	
主な経由地	丸の内病院、田川公民館	島内駅、丸の内病院、小宮団地、北新・松本大学前
運行本数	浮世絵博物館終点 1便 (土休日運休) ショートコース 循環14便 (土休日 14便) ロングコース 循環7便 (土休日7便)	13 便 (土曜 10 便、日祝運休)
運賃 (最大)	200 円	210 円
キロ程	5.5~7.9 km	13.7 km
輸送人員	59,650 人/年	7,986 人/年
経常費用	36,221 千円/年	12,731 千円/年
経常収益	9,693 千円/年	968 千円/年
収支率	27%	8%
1日乗降者数*2	136 人	19 人
1便乗降者数*2	6.2 人	1.5 人
補助額*3	26,613 千円/年	11,594 千円/年

路線の現状・問題点

- 平日1便当たり平均乗者数6.2人、1日当たり平均乗車数136人
- 一ノ瀬脳神経外科病院と浮世絵博物館・歴史の里を経由する路線と経由しない路線の2種類があり、それぞれロングコース、ショートコースの名称で区別されている
- 路線の北側区間で西部コミュニティバスA線と接続

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 輸送効率向上のため、西部コバA線と統合し、以下の2路線への再編を検討
 - ルート1：松本駅～なぎさライフサイト～ラーラ松本 (通勤の時間帯は合同庁舎を経由)
 - ルート2：松本駅～浮世絵博物館～学校前～小宮団地 (買い物の時間帯はなぎさライフサイトを經由)



*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

①西部地域コミュニティバスA線

運行概要*1

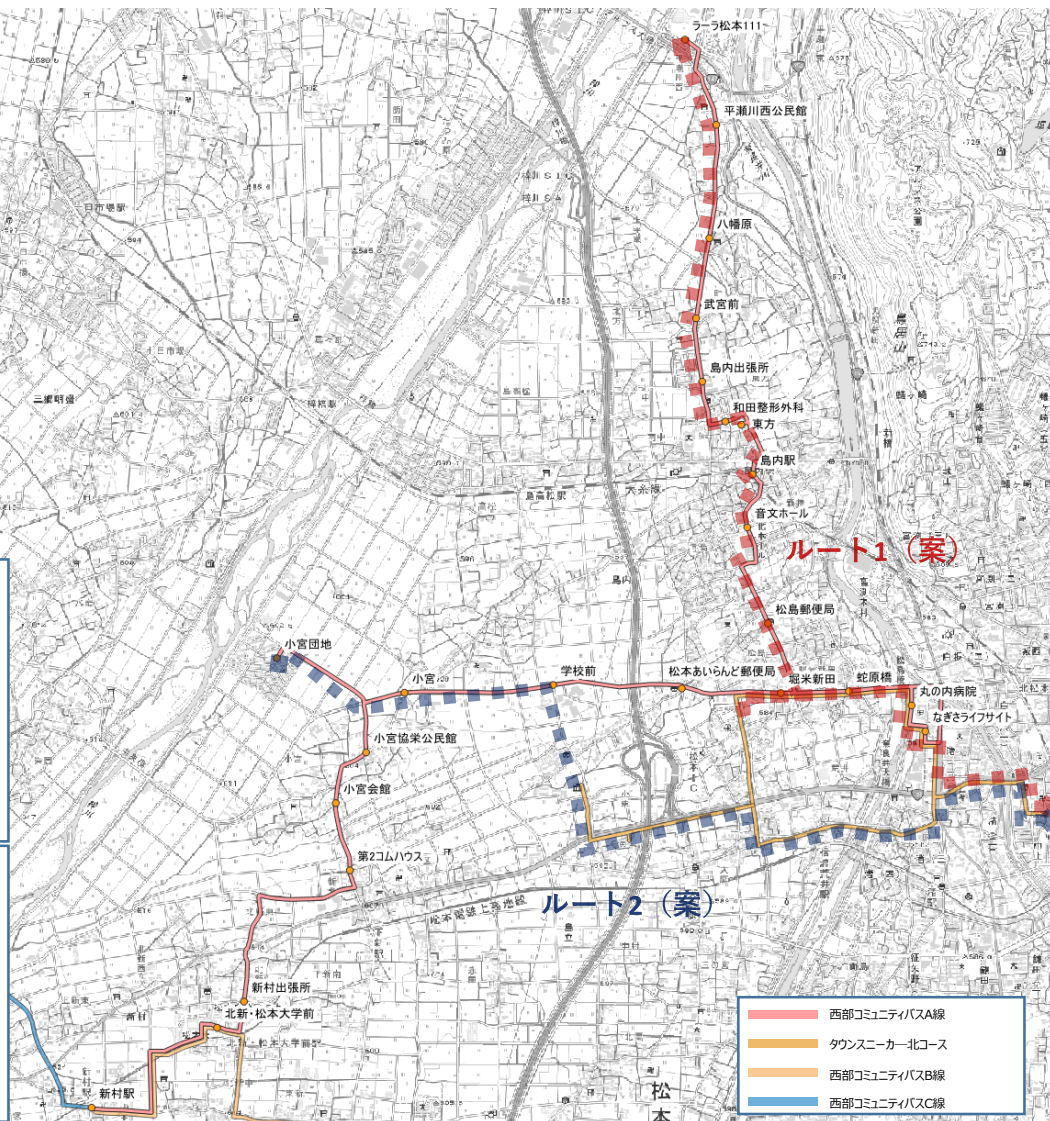
西部地域コミュニティバスA線	
起終点	ラーラ松本⇔新村駅
主な経由地	島内駅、丸の内病院、小宮団地、北新・松本大学前
運行本数	13 便（土曜 10 便、日祝運休）
運賃（最大）	210 円
キロ程	13.7 km
輸送人員	7,986 人/年
経常費用	12,731 千円/年
経常収益	968 千円/年
収支率	8%
1日乗降者数 ^{*2}	19 人
1便乗降者数 ^{*2}	1.5 人
補助額 ^{*3}	11,594 千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数4.4人、
1日当たり平均乗車数19人
- どの区間でも平均車内人数が1人を超えておらず利用者が少ない
 - なぎさライフサイト、小宮団地での乗客が多少みられる
- ラーラ松本方面へは並行する路線がない
 - ラーラ松本利用客が夏季に多く、事業者による自主的な増便あり
- なぎさライフサイト～堀米新田間でタウンズニーカー西コースと接続
- 第2コムハウスを通るバスは本路線のみ

路線の見直し・再編の方向性（案）

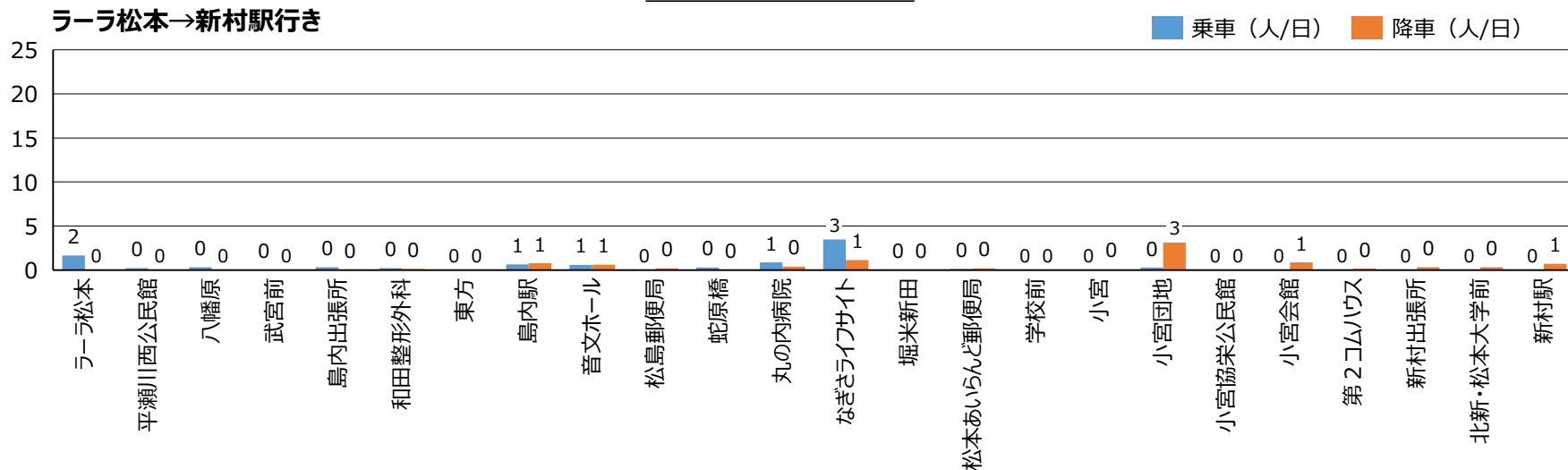
- 新村駅～小宮団地間は乗降者数が少ないため見直し
（第2コムハウスに要確認）
- 松本駅へのアクセス改善による利便性向上と輸送効率向上のため、
タウンズニーカー西コースと統合し、以下の2路線への再編を検討
 - ルート1：松本駅～なぎさライフサイト～ラーラ松本
（通勤の時間帯は合同庁舎を経由）
 - ルート2：松本駅～浮世絵博物館～学校前～小宮団地
（買い物の時間帯はなぎさライフサイトを經由）



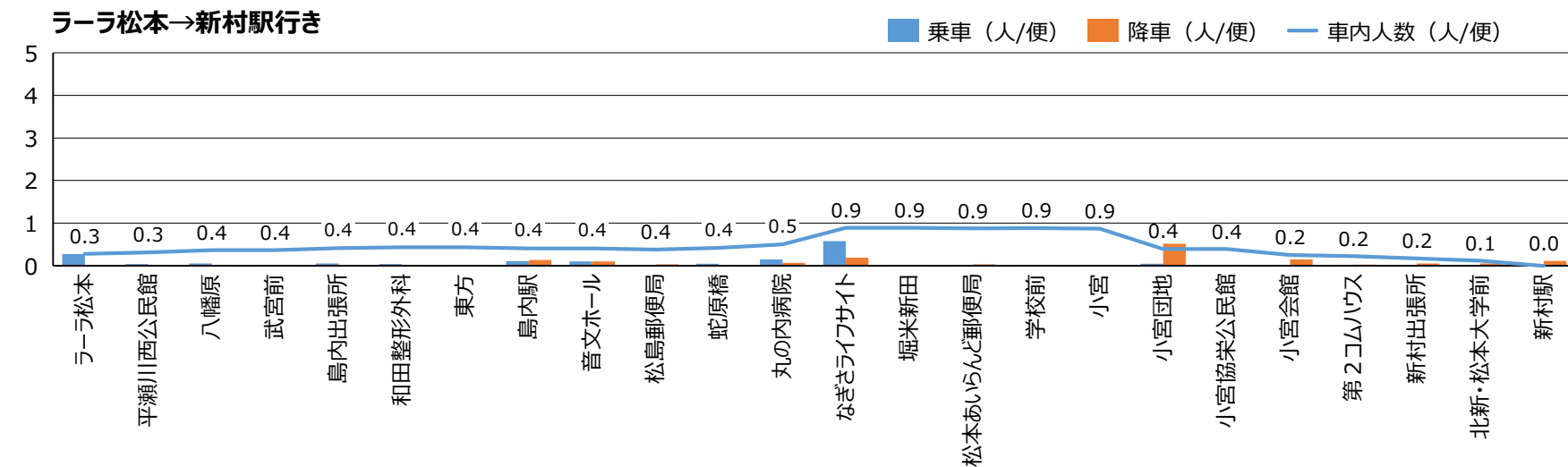
①西部地域コミュニティバスA線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



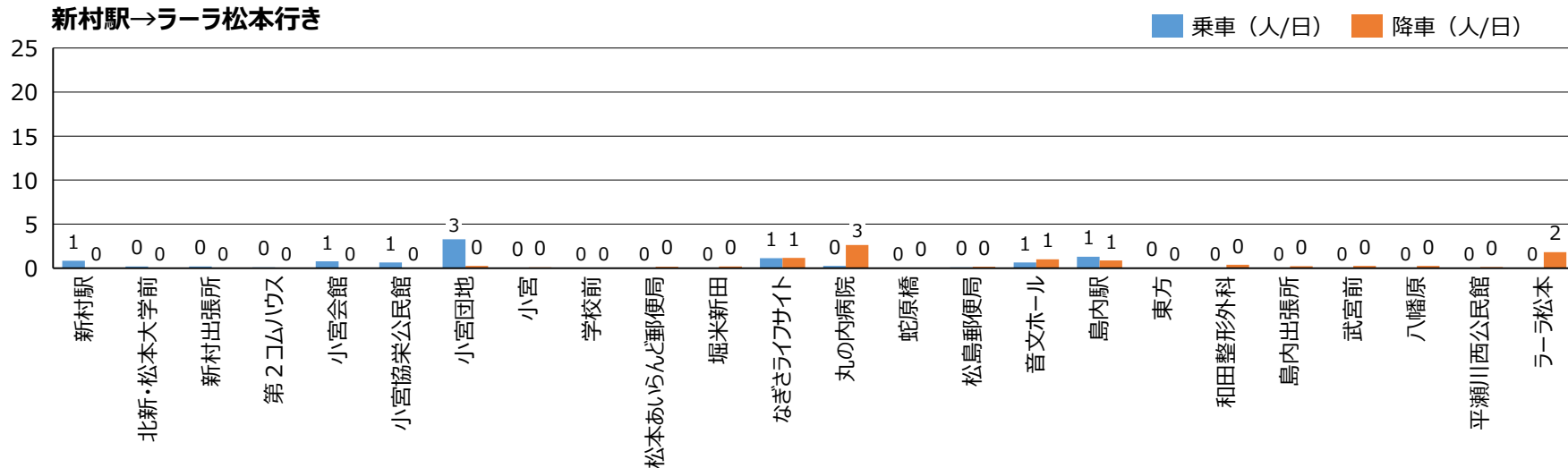
1便当たり平均乗降者数・車内人数



①西部地域コミュニティバスA線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



1便当たり平均乗降者数・車内人数

