



まつもと公設民営バス
意見交換会資料(深志中)

4. 1. 24

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

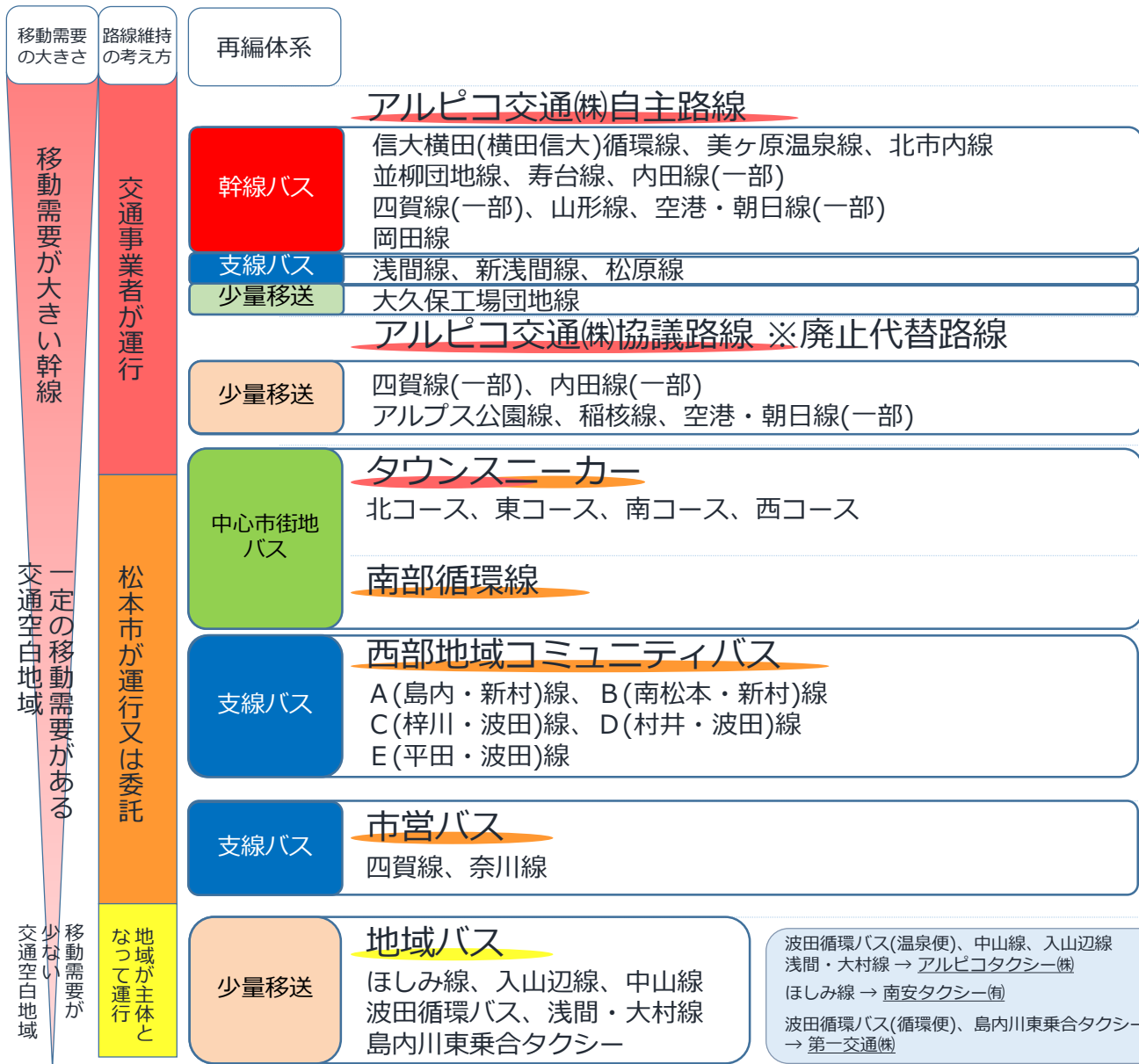


目次

- | | | |
|---|---------------------------|----------|
| 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 | 深志中ブロックの路線について | 13～28ページ |

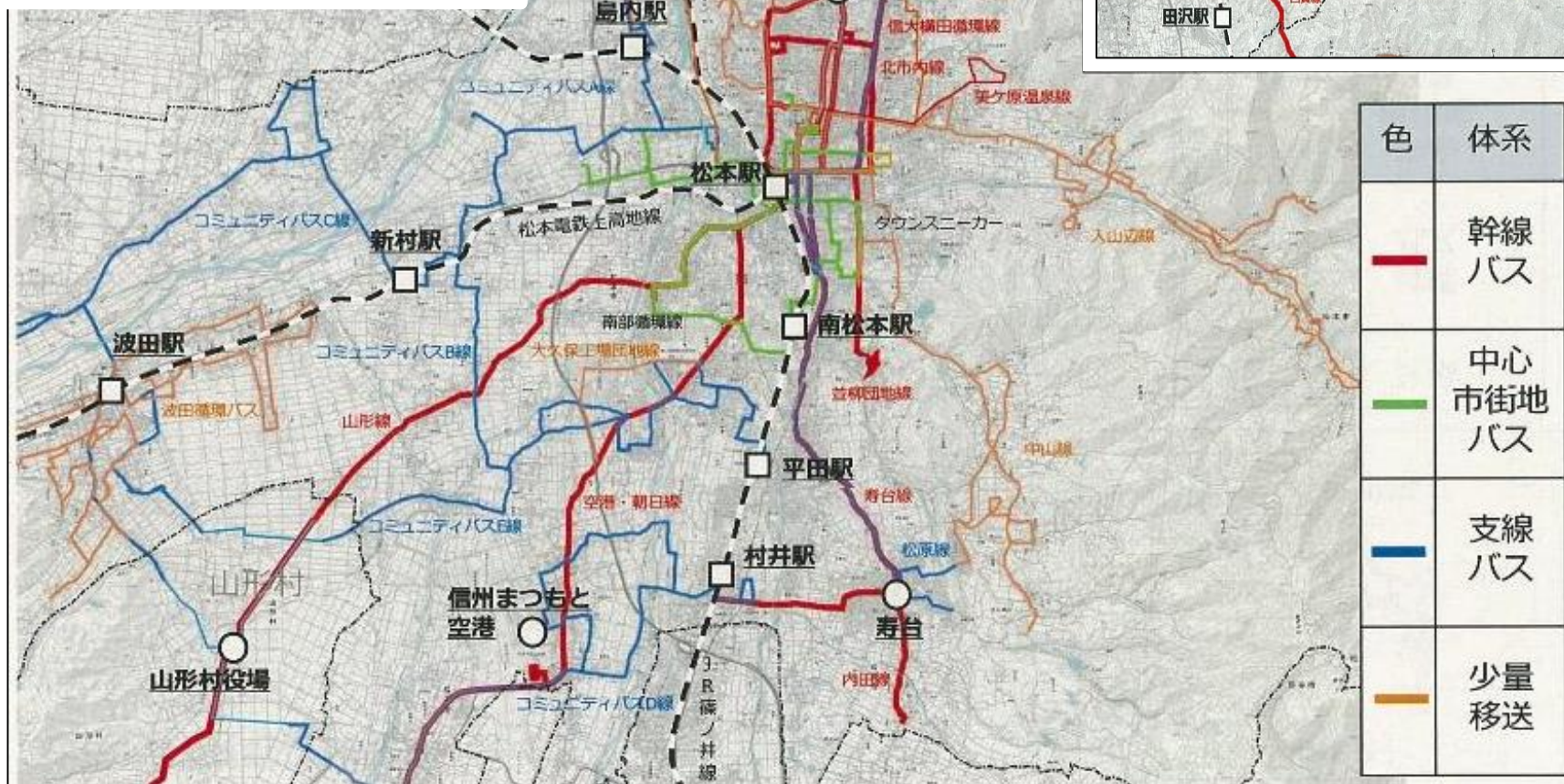


松本市のバス交通体系



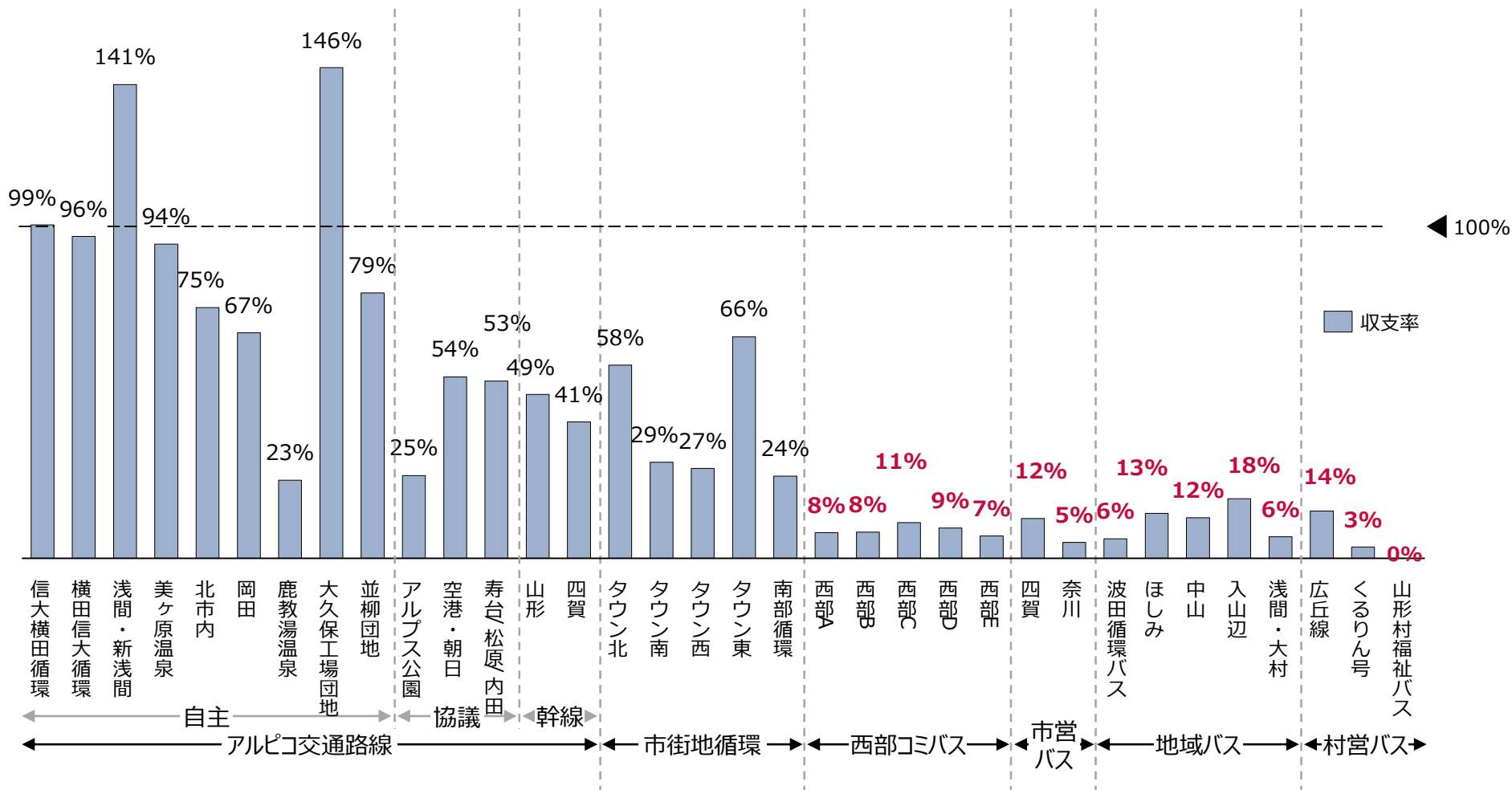
運行主体	運行事業者	道路運送法の位置付け	路線・ダイヤ等サービス水準の審査	運行形態
アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	アルピコ交通(株)が自主運行
松本市				松本市が協議路線として赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)	(一般旅客自動車運送事業)	松本市地域公共交通会議で協議	松本市が運行を委託 赤字を補填
山形村				松本市・山形村が運行を委託 赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株)	(一般旅客自動車運送事業)	松本市が申請または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会		(一般旅客自動車運送事業)	運行事業者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



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

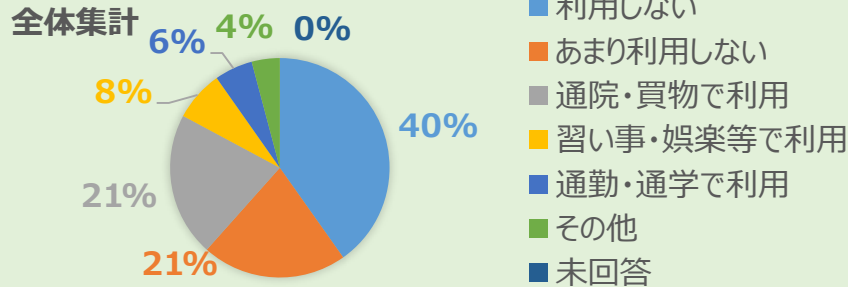
路線バスに関するアンケート調査結果について

1 概要

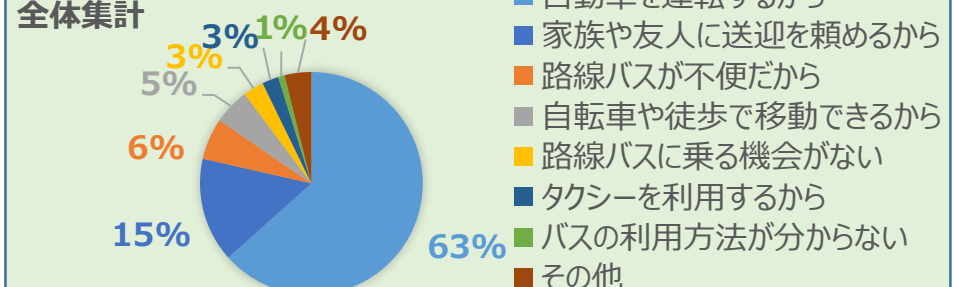
- (1) 趣旨
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

2 主な設問の集計結果

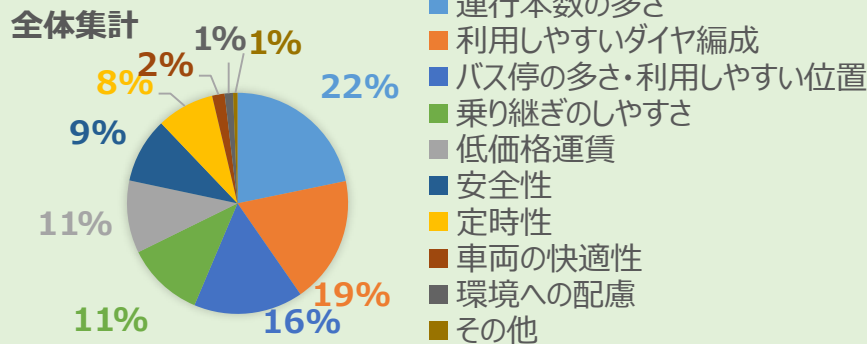
(1) 路線バスの利用目的



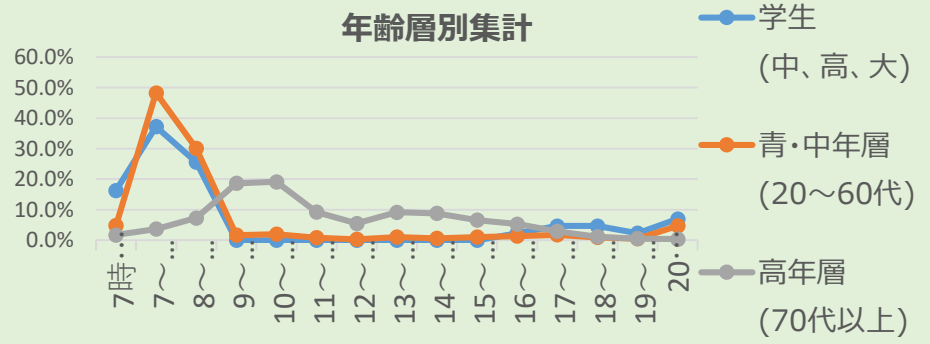
(2) 路線バスを利用しない理由



(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

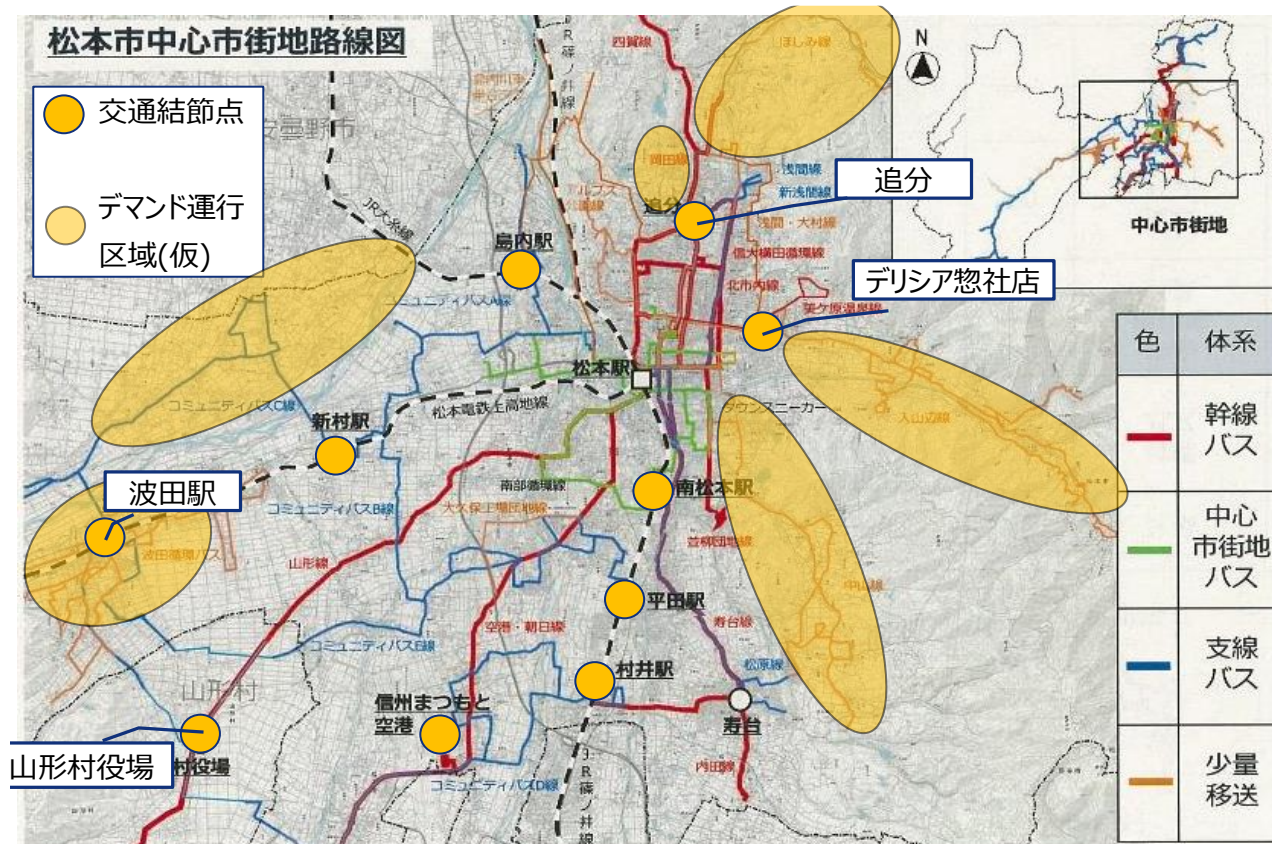
新制度運行開始

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

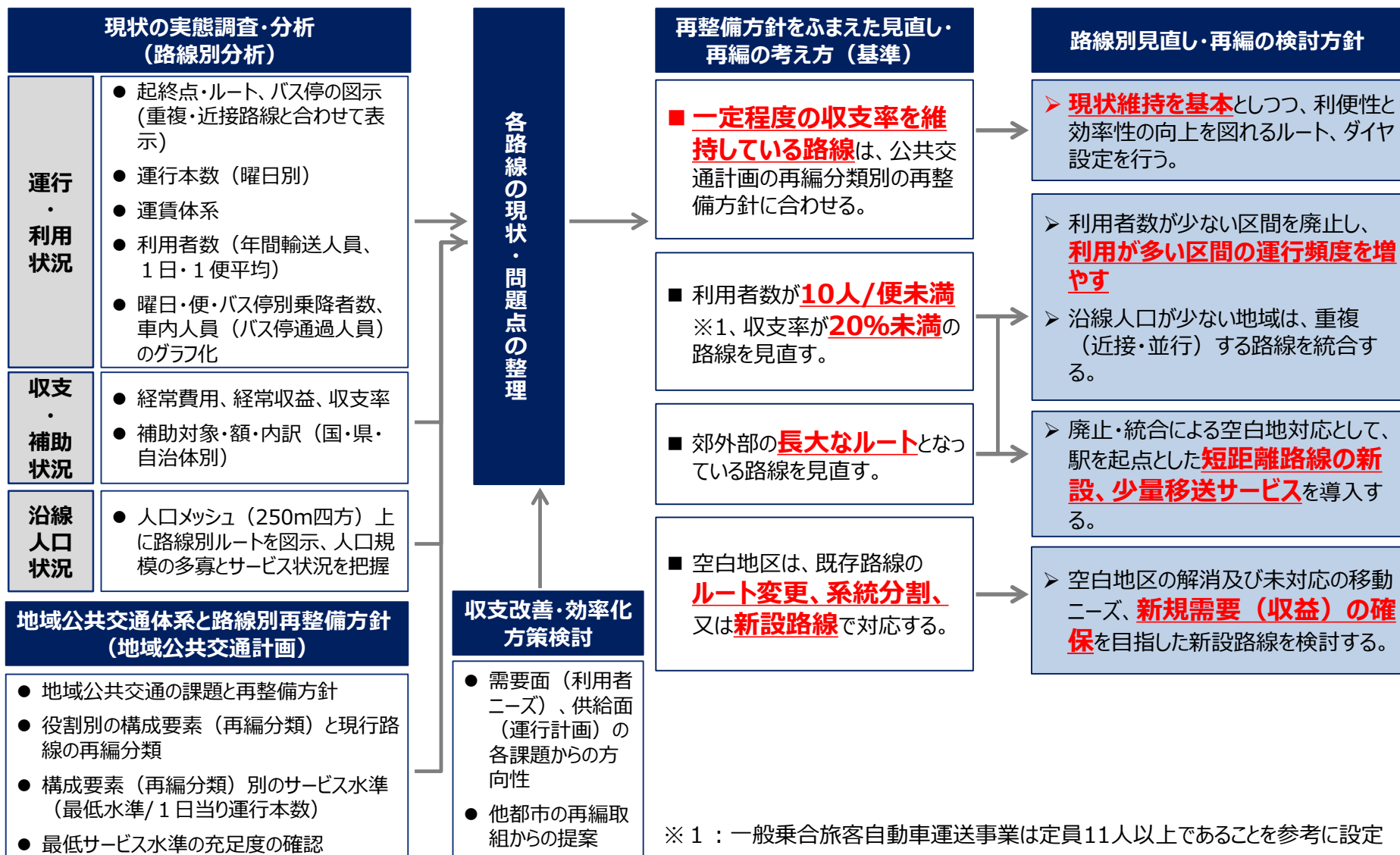
現行路線の再編分類

【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	アルピコ交通路線	主要幹線バス
深間線・新深間線	アルピコ交通路線	系統支線
北市内環東まわり・西まわり	アルピコ交通路線	主要幹線バス
美ヶ原温泉線	アルピコ交通路線	主要幹線バス
榑部団地線	アルピコ交通路線	主要幹線バス
春台線	アルピコ交通路線	主要幹線バス
松原系統	アルピコ交通路線	系統支線バス
内田系統	アルピコ交通路線（協議路線）	系統支線【生活対応】
山形線（榑部団地系統）	アルピコ交通路線	主要幹線バス
山形線	アルピコ交通路線	幹線バス
四賀線	アルピコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
空港・朝日線	アルピコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
大久保工場団地線	アルピコ交通路線	少量移送サービス
岡田線	アルピコ交通路線	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コネクタ-路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC梓川・波田線	7&Cコネクタ-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
市営バス赤川線（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コネクタ-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コネクタ-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	アルピコ交通路線（協議路線）	少量移送サービス
アルプス公園線	アルピコ交通路線（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
朝日村営バス広目線	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

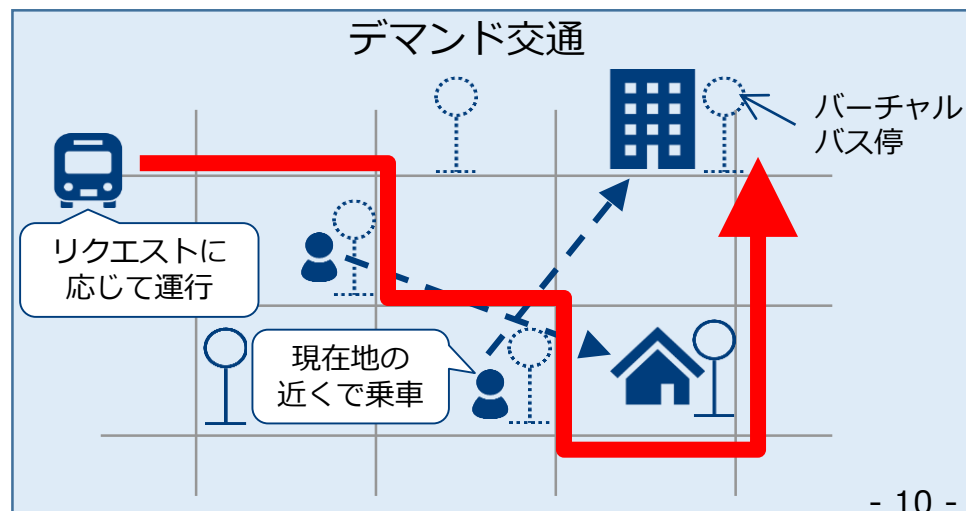
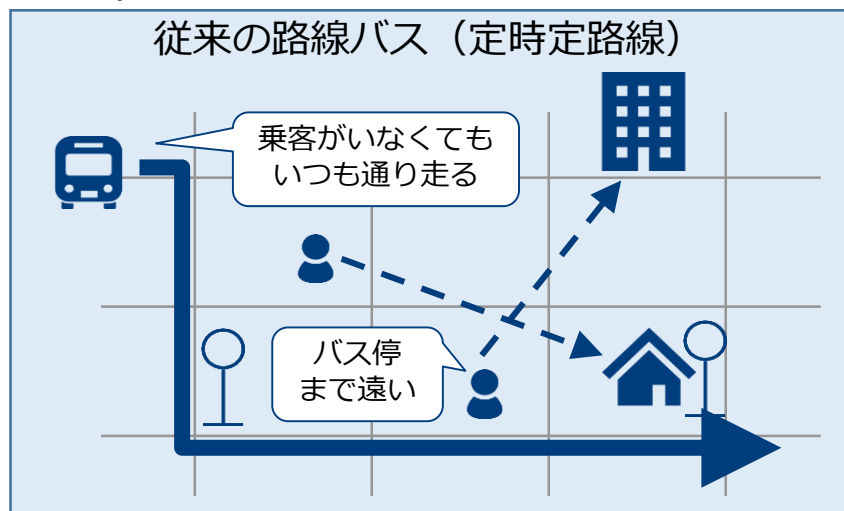


ラストワンマイル等で想定される運行形態

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、 unnecessary 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。

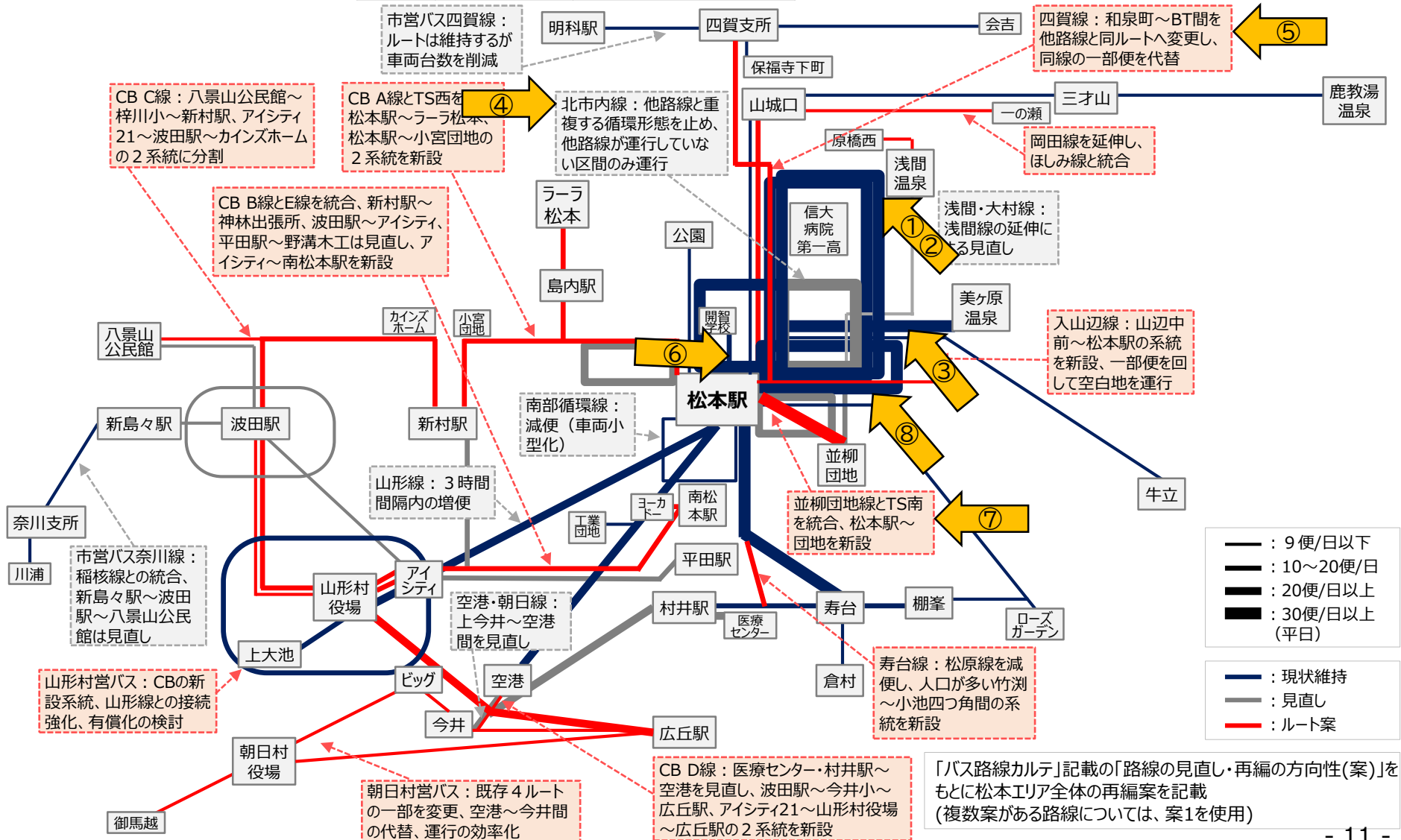


再編案 (概観)

【第一地区、第二地区、第三地区、東部地区、中央地区を通るバス路線】

該当路線	再編案
① 信大横田 横田信大循環	現状維持
② 浅間線・新浅間線	現状維持
③ 美ヶ原温泉線	現状維持
④ 北市内線	東西周りを見直し、蟻ヶ崎～信大ルートを増便
⑤ 四賀線	中心市街地ルートを信大横田と同ルートにしたうえで見直し

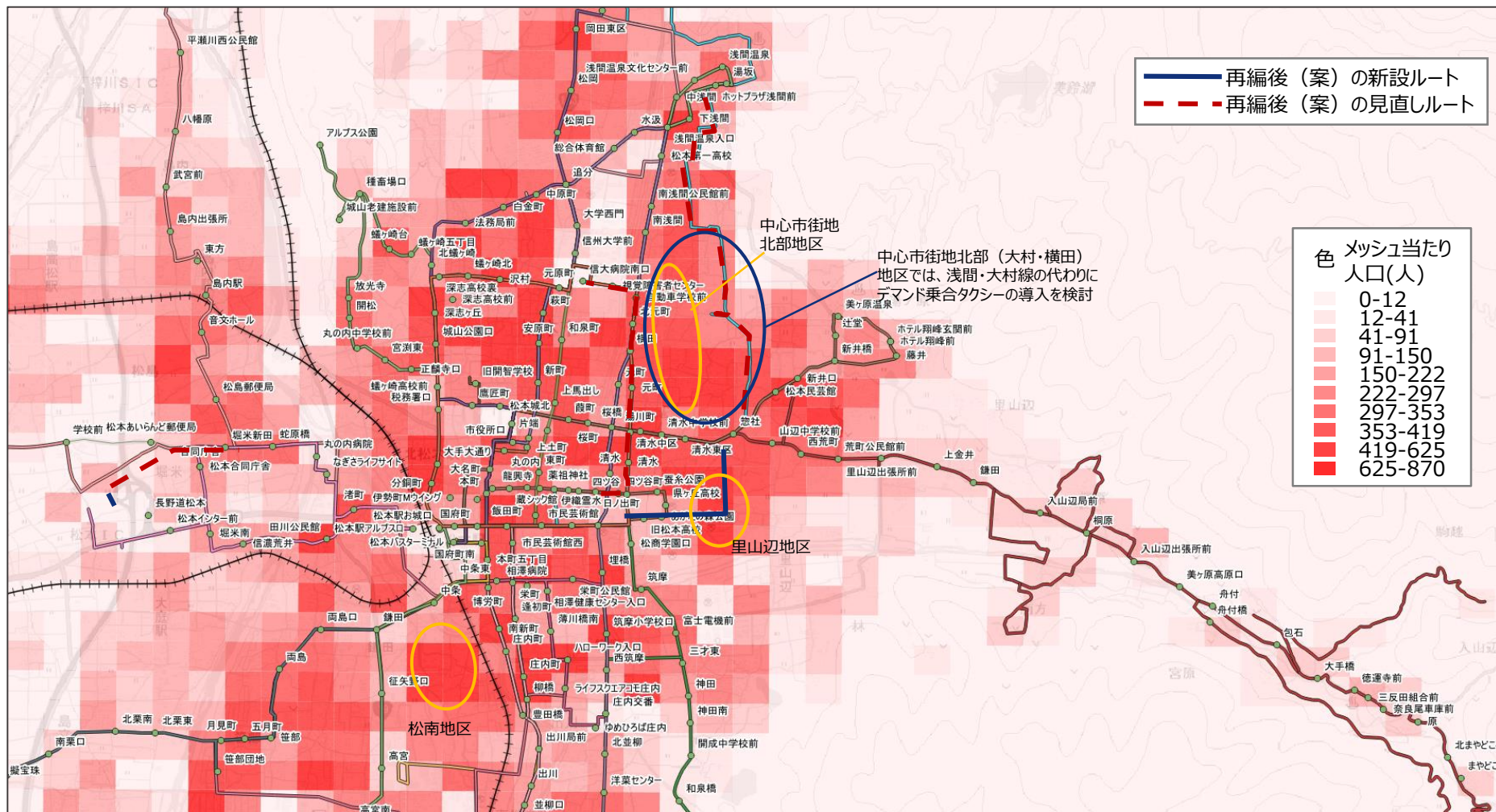
該当路線	再編案
⑥ タウンズニーカー 北コース	現状維持
⑦ タウンズニーカー 南コース	並柳線と統合
⑧ タウンズニーカー 東コース	現状維持



「バス路線カルテ」記載の「路線の見直し・再編の方向性(案)」をもとに松本エリア全体の再編案を記載 (複数案がある路線については、案1を使用)

バス路線・人口メッシュ地図 (中心市街地・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)



①信大横田循環線/②横田信大循環線

運行概要*1

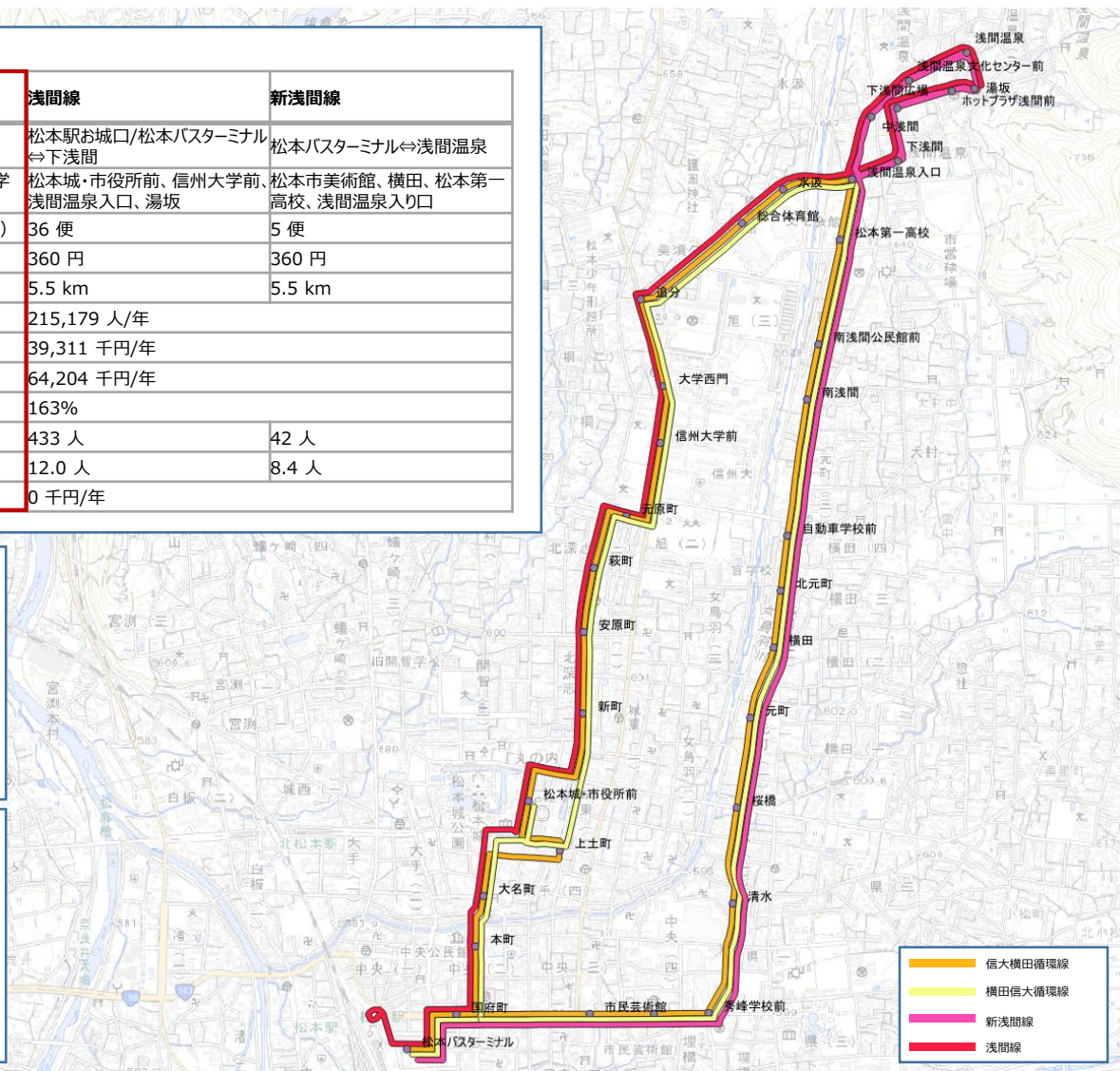
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入り口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸送人員	454,590 人/年	434,277 人/年	215,179 人/年	
経常費用	69,077 千円/年	67,014 千円/年	39,311 千円/年	
経常収益	79,400 千円/年	74,362 千円/年	64,204 千円/年	
収支率	115%	111%	163%	
1日乗降者数*2	1010 人	871 人	433 人	42 人
1便乗降者数*2	20.6 人	18.5 人	12.0 人	8.4 人
補助額*3	0 千円/年	0 千円/年	0 千円/年	

路線の現状・問題点

- 並走する路線 (区間)
 - 浅間線 (松本バスターミナル～水汲～浅間温泉入口)
 - 新浅間線 (松本バスターミナル～松本第一高校～浅間温泉入口)
- 松本第一高校に通学需要が存在
- 多くの線が並走しているため簡略化できる可能性がある。

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 現状維持



*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

③浅間線/④新浅間線

運行概要*1

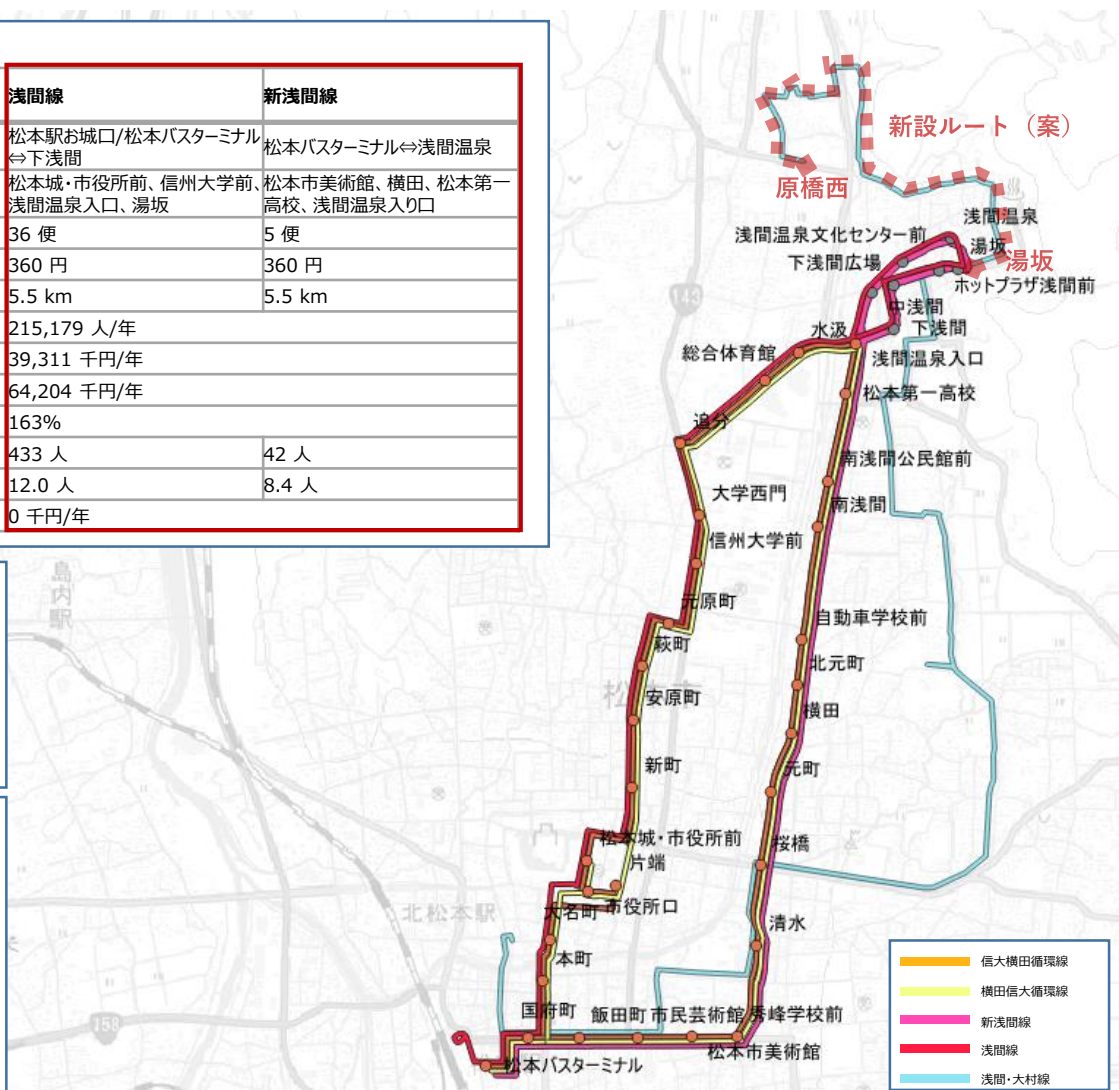
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸送人員	454,590 人/年	434,277 人/年	215,179 人/年	
経常費用	69,077 千円/年	67,014 千円/年	39,311 千円/年	
経常収益	79,400 千円/年	74,362 千円/年	64,204 千円/年	
収支率	115%	111%	163%	
1日乗降者数*2	1010 人	871 人	433 人	42 人
1便乗降者数*2	20.6 人	18.5 人	12.0 人	8.4 人
補助額*3	0 千円/年	0 千円/年	0 千円/年	

路線の現状・問題点

- 松本バスターミナル～浅間温泉入口は以下の路線と並走
 - 信大横田循環線
 - 横田信大循環線

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 案1：湯坂～原橋西間を走行する浅間線の系統を新設することで浅間・大村線を代替することを検討 (バス車両が転回できることが条件)
- 案2：信大横田循環線・横田信大循環線と時刻が被っている便は見直し

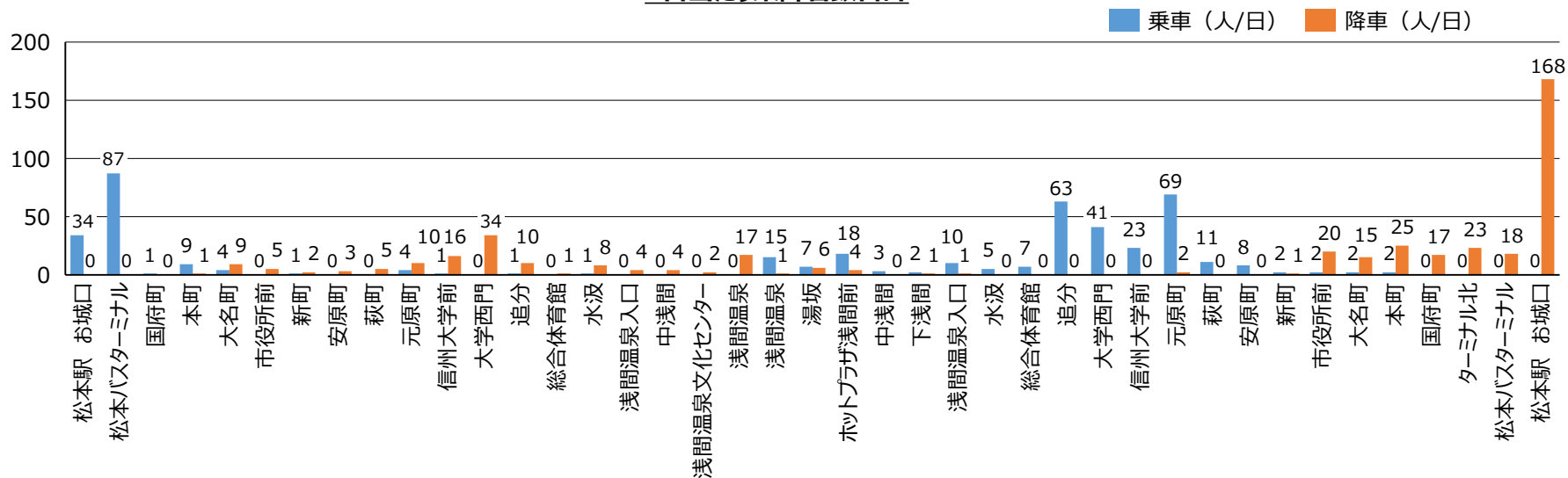


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

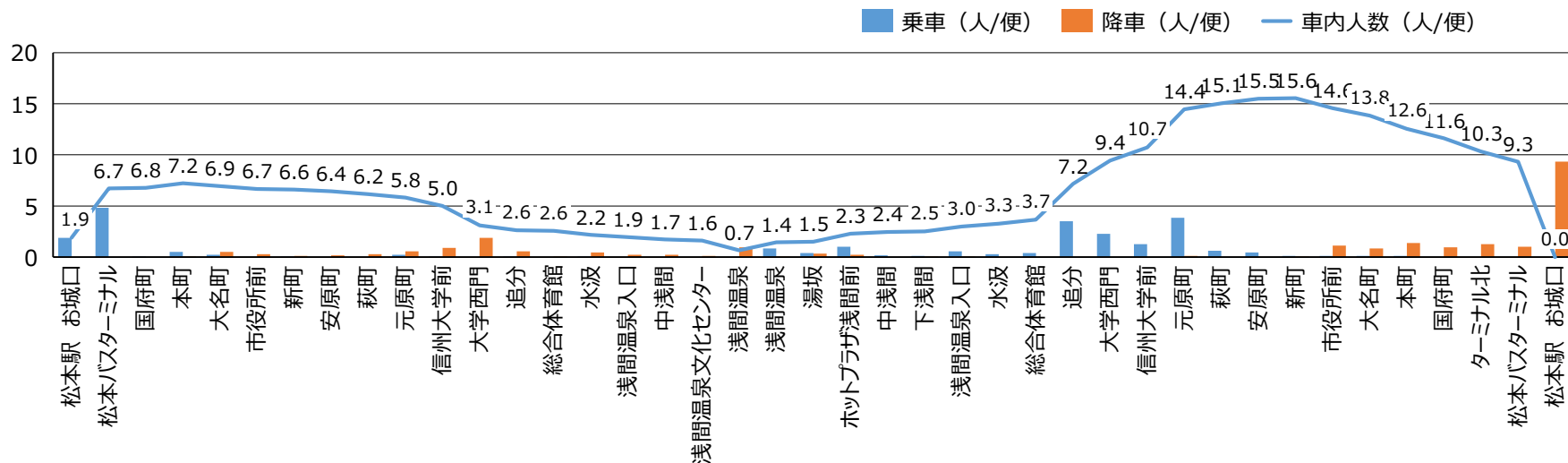
③浅間線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



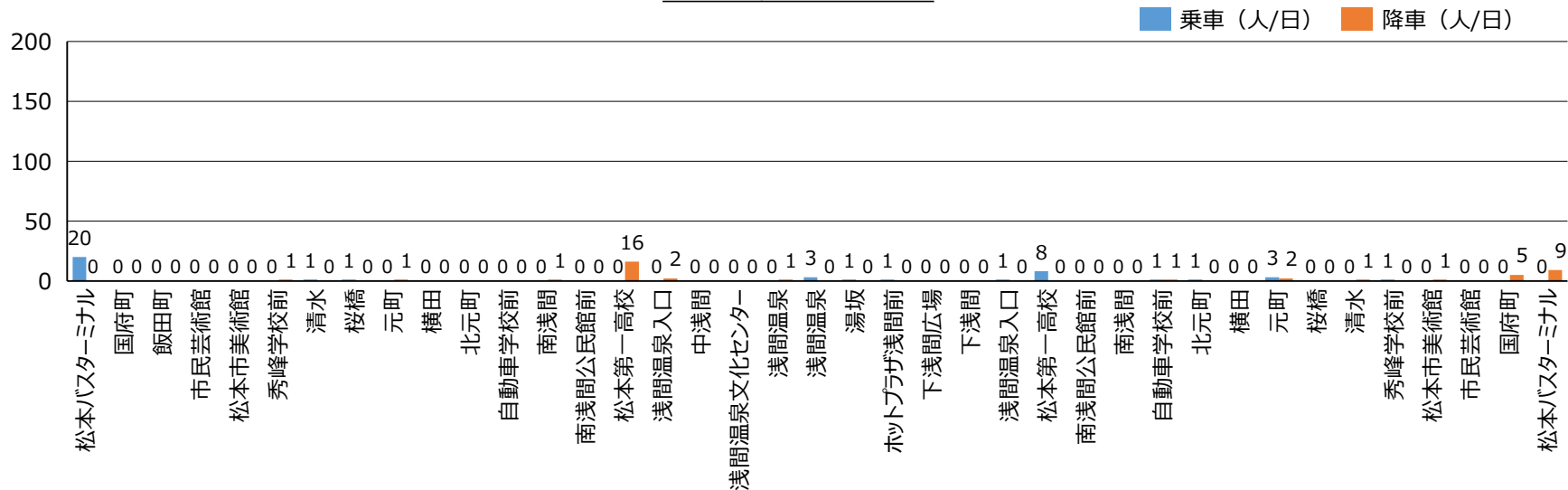
1便当たり平均乗降者数・車内人数



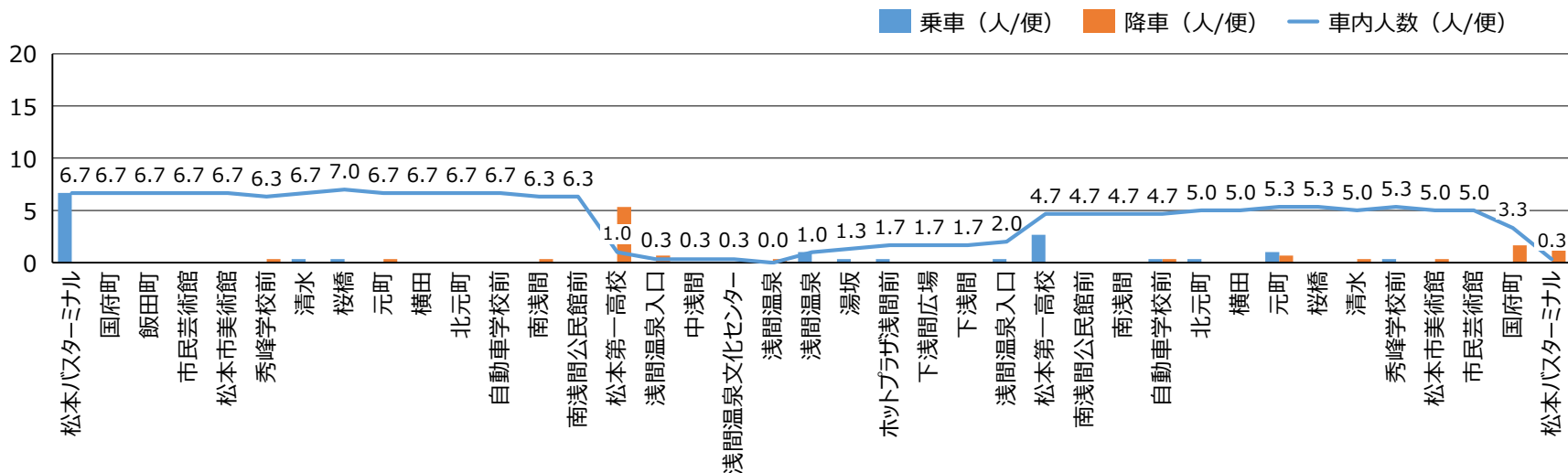
④新浅间線

<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



⑤美ヶ原温泉線

運行概要*1

	浅間・大村線	美ヶ原温泉線	入山辺線
起終点	大手門駐車場⇔原橋西	松本バスターミナル⇔美ヶ原温泉	バスターミナル北⇔惣社⇔(曜日別目的地)
主な経由地	日ノ出町(イオンモール)、デリア惣社店、山田口	松本城・市役所前、桜橋、惣社	松本城・市役所前、桜橋、惣社
運行本数	8便(土休日運休)	70便(土休日58便)	通勤・通学便(平日毎日運行)4便 通院・買物便(曜日別にコース異なる)5便 ※土休日運休
運賃(最大)	400円	340円	300円
キロ程	9.9km	5.1km	11.7~15.1km
輸送人員	1,616人/年	227,485人/年	10,293人/年
経常費用	9,923千円/年	58,146千円/年	10,660千円/年
経常収益	637千円/年	62,959千円/年	1,892千円/年
収支率	6%	108%	18%
1日乗降者数*2	13人	478人	44人
1便乗降者数*2	1.6人	6.8人	4.9人
補助額*3	8,500千円/年	0千円/年	8,255千円/年

路線の現状・問題点

- 美ヶ原温泉線は30分おきに運行
- 並走する路線(区間)
 - 浅間・大村線(桜橋~惣社)
 - 入山辺線(松本バスターミナル~惣社)
- 惣社の南方の東山中中部地区にバス路線はないが住民はいる交通空白地域が存在

路線の見直し・再編の方向性(案)

- 現状維持(別途、入山辺線の路線を変更し、松本バスターミナル~惣社の並走を解消する案を検討)



*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

⑥北市内線

運行概要*1

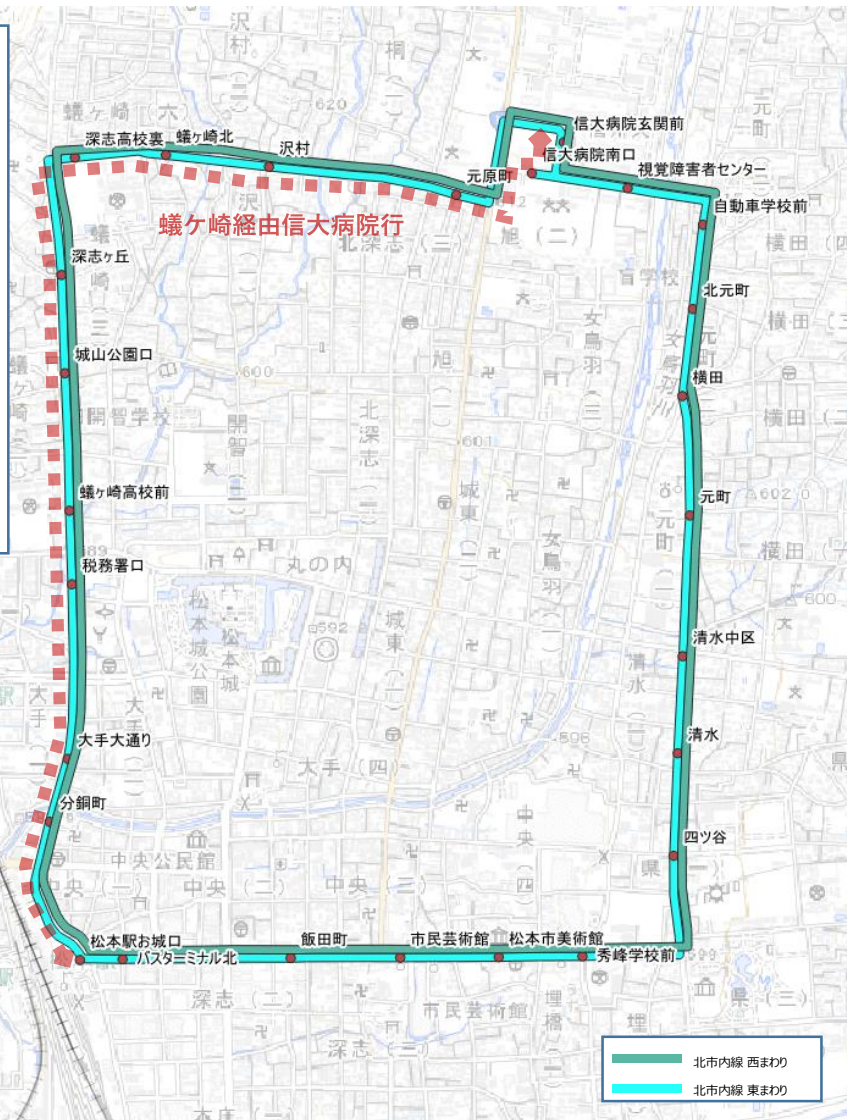
	北市内線（東まわり）	北市内線（西まわり）	北市内線 （蟻ヶ崎経由信大病院行）
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口⇔信大病院玄関前
主な経由地	横田、信大病院南口、深志高校裏	深志高校裏、信大病院玄関前、横田	深志高校裏
運行本数	循環 9便（土休日 2便）	循環 9便（土休日運休）	24便（土休日 24便）
運賃（最大）	200 円	200 円	200円
キロ程	6.4 km	6.6 km	3.0 km
輸送人員	175,813 人/年		
経常費用	27,078 千円/年		
経常収益	23,288 千円/年		
収支率	86%		
1日乗降者数*2	104 人	224 人	171 人
1便乗降者数*2	11.6 人	24.9 人	7.1 人
補助額*3	0 千円/年		

路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
 - 横田信大循環線（松本駅お城口～自動車学校前）
 - 新浅間線（松本駅お城口～自動車学校前）
 - アルプス公園線（蟻ヶ崎高校前～深志ヶ丘）
 - 岡田線（蟻ヶ崎高校前～深志ヶ丘）
- 祝日は代わりに一部経路のみ運行となる蟻ヶ崎経由信大病院行が運行

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 東まわりと西まわりのルートを見直し
 - 同ルートの東側、南側の乗車数は少なく、他路線で代替可能な区間であるため
- 蟻ヶ崎経由信大病院行のルートは維持し、増便を検討

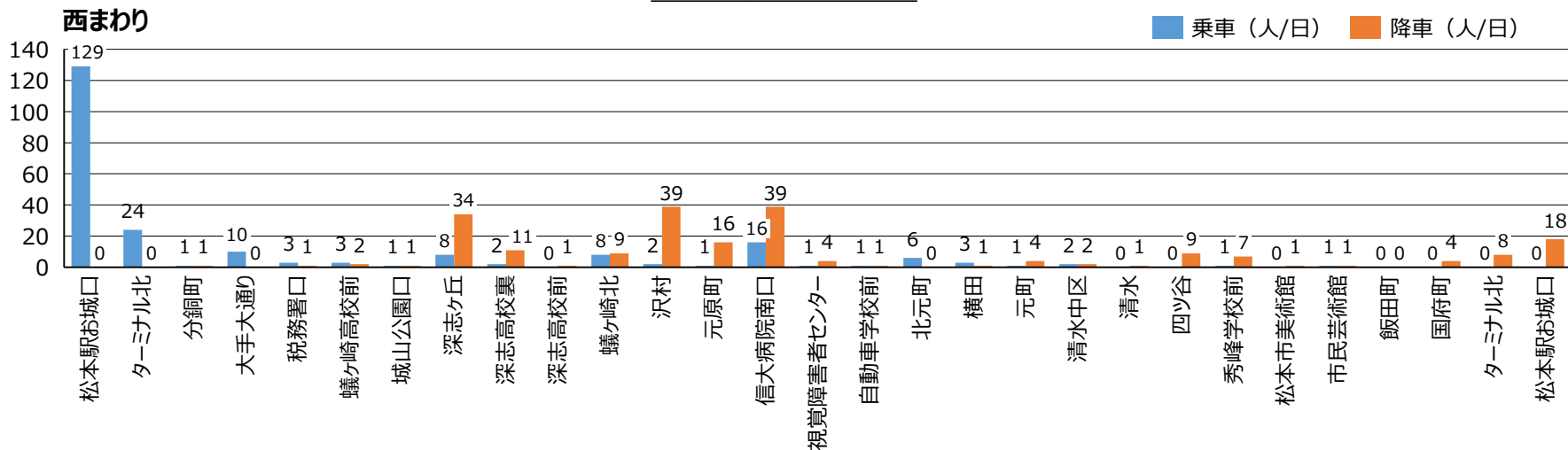


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

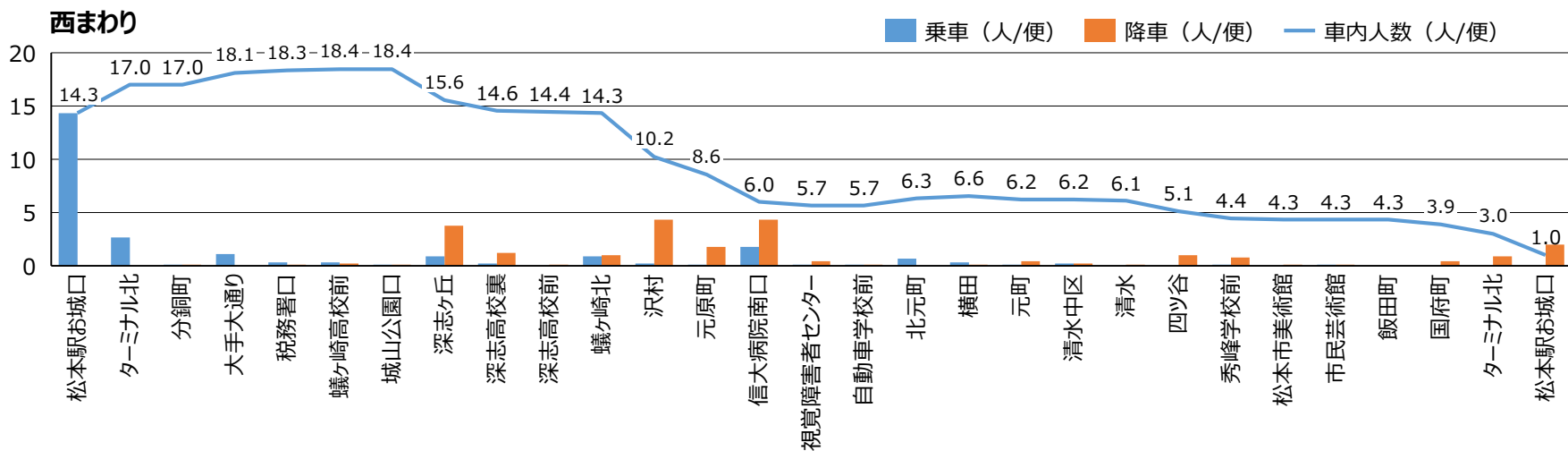
⑥北市内線

<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

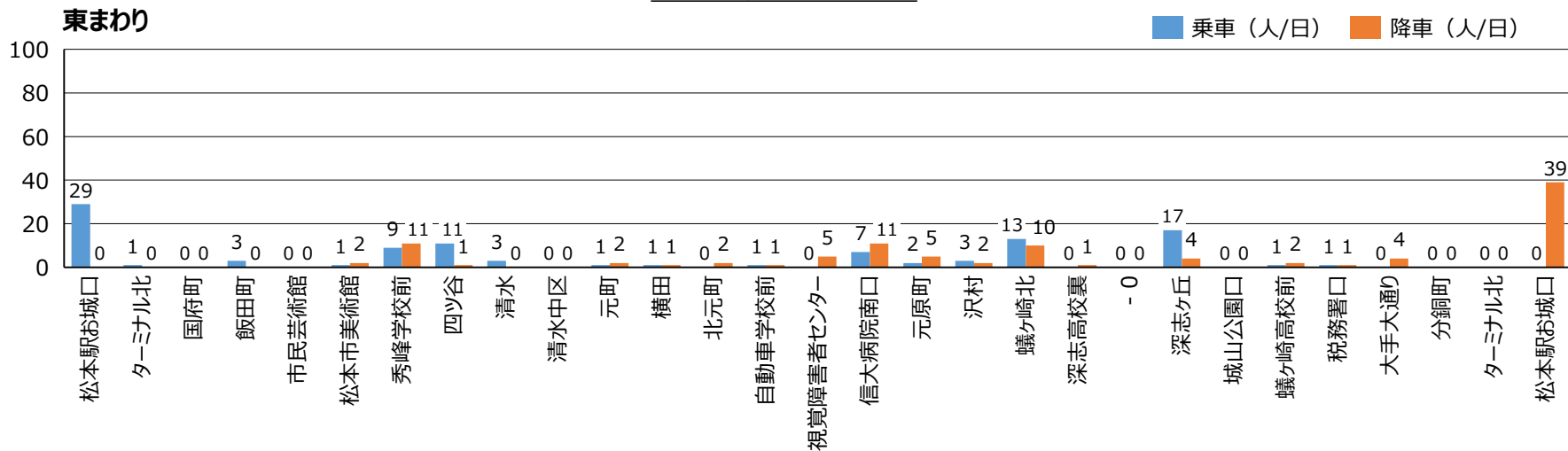


※北市内線 西まわりの乗降調査データは平日分のみで土日分はない模様

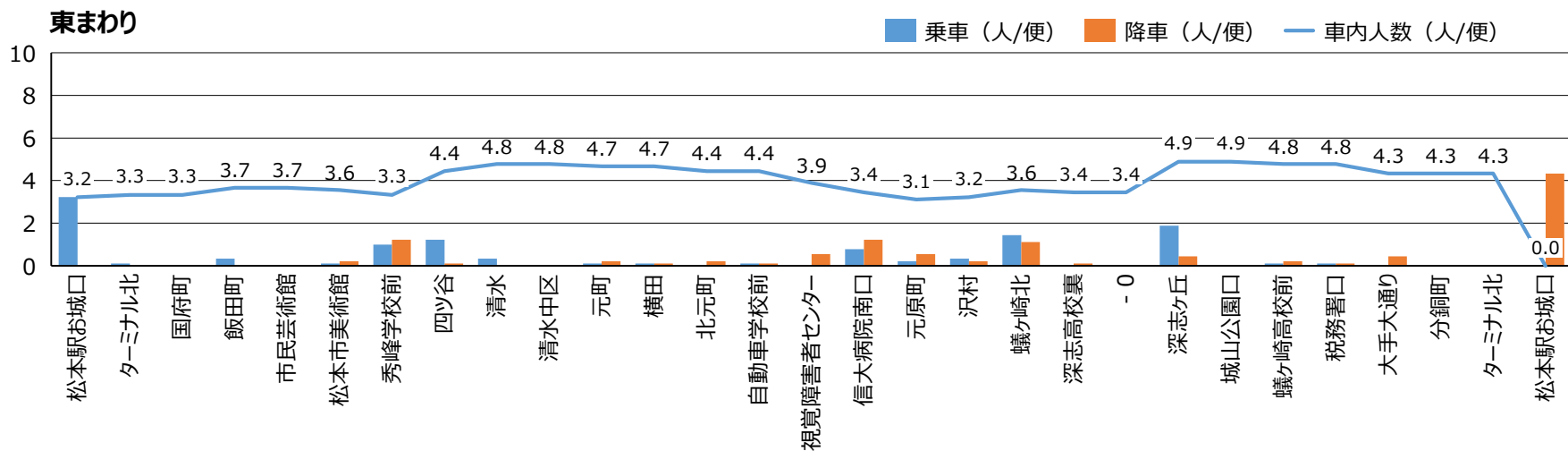
⑥北市内線

<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

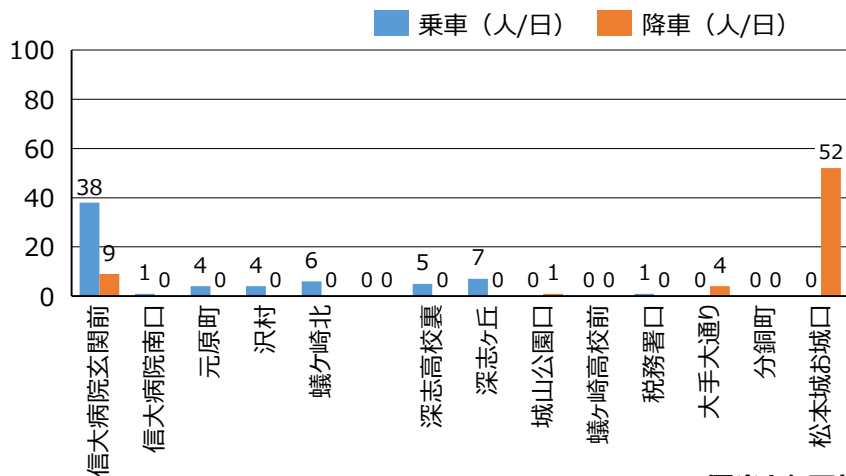


⑥北市内線

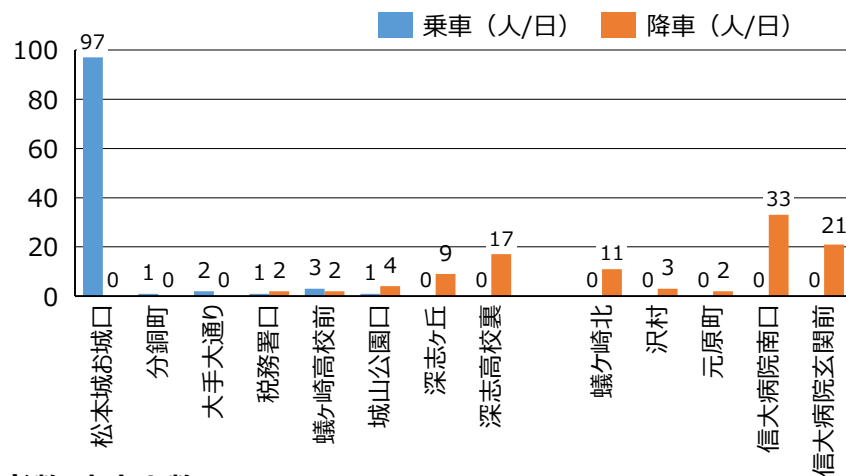
<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計

蟻信 往路 (信大病院→蟻ヶ崎高→松本駅)

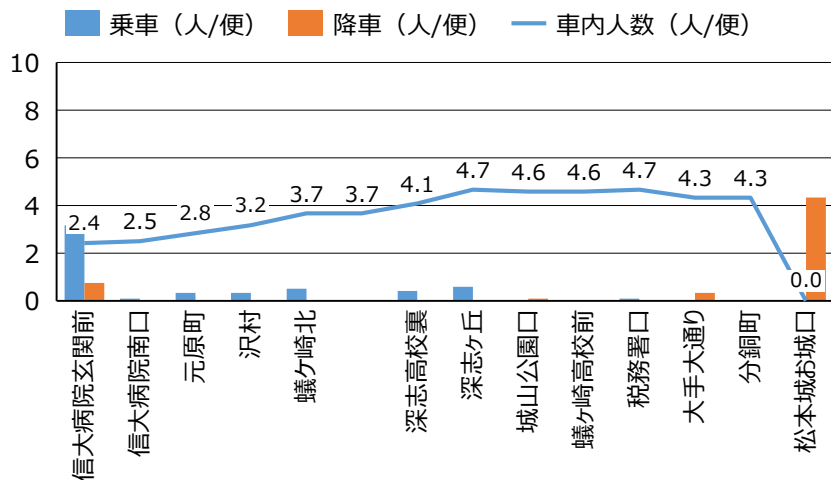


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

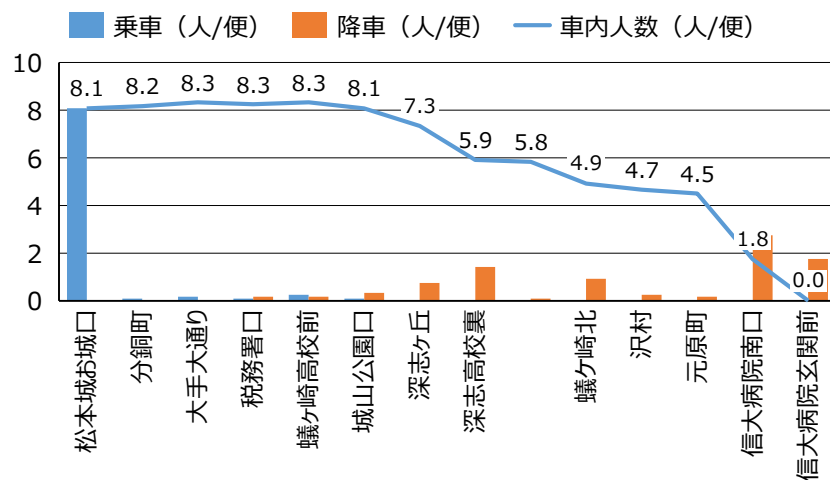


1便当たり平均乗降者数・車内人数

蟻信 往路 (信大病院→蟻ヶ崎高→松本駅)



蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)



⑰四賀線（国庫補助対象：地域間幹線系統、一部フィーダー系統*1）（1/2）

運行概要*2

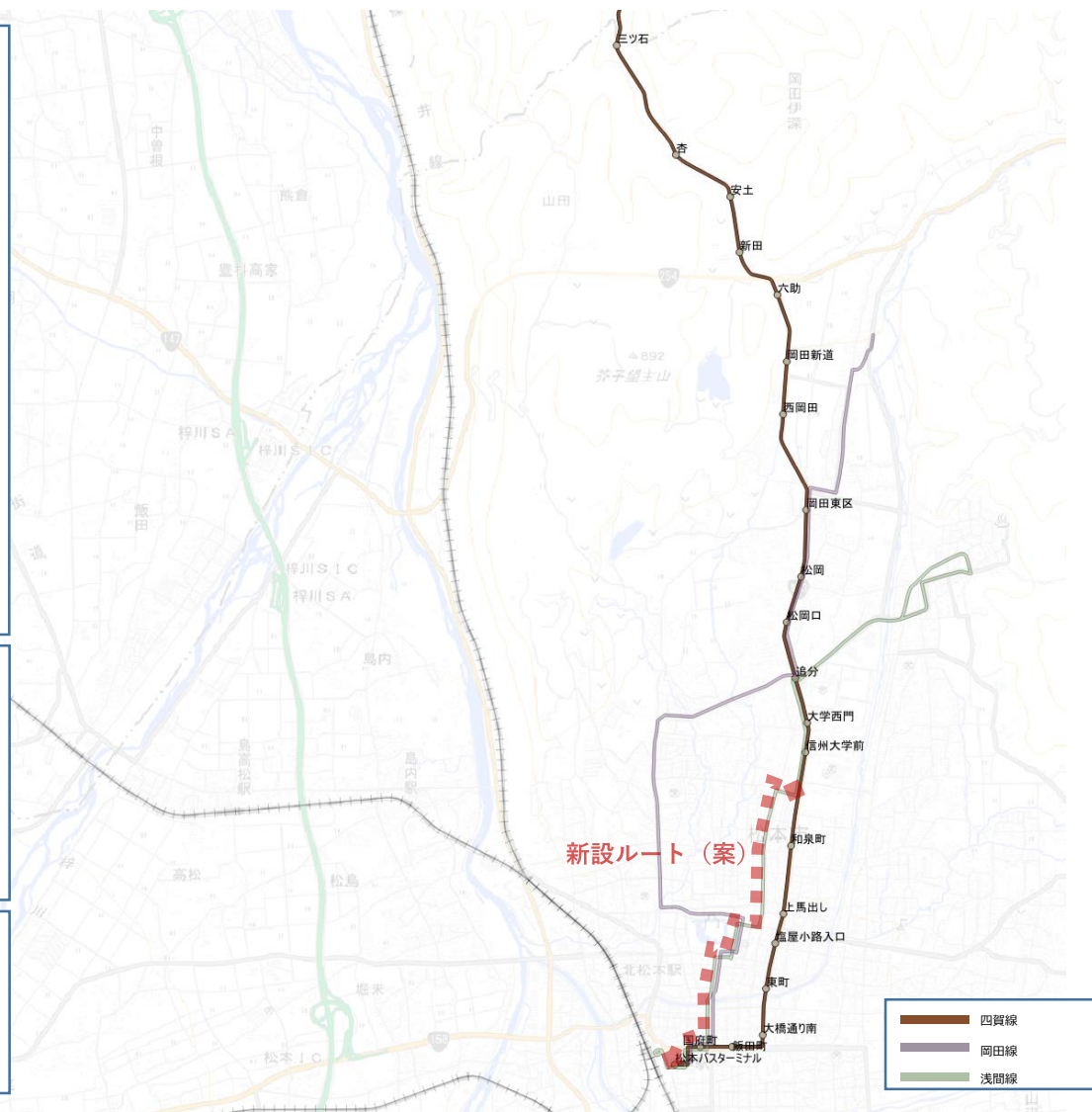
	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇄四賀支所
主な経由地	信州大学、岡田東区、化石館
運行本数	松本バスターミナル発 12便（土休日 6便） 化石館発 1便（土休日運休） 保福寺下町発 1便（土休日運休）
運賃（最大）	520 円
キロ程	3.8～17.6 km
輸送人員	52,344 人/年
経常費用	31,656 千円/年
経常収益	14,890 千円/年
収支率	47%
1日乗降者数*3	松本バスターミナル 114人 / 化石館 12人 / 保福寺 20人
1便乗降者数*3	松本バスターミナル 9.5人 / 化石館 12.0人 / 保福寺 20.0人
補助額*4	7,353 千円/年

路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
 - 岡田線（追分～岡田東区）
 - 浅間線（上馬出し～追分）
 - 鹿教湯温泉線（松本バスターミナル～岡田東区）
 - ほしみ線（松本バスターミナル～追分）
- 岡田東区以北唯一のバス路線

路線の見直し・再編の方向性（案）

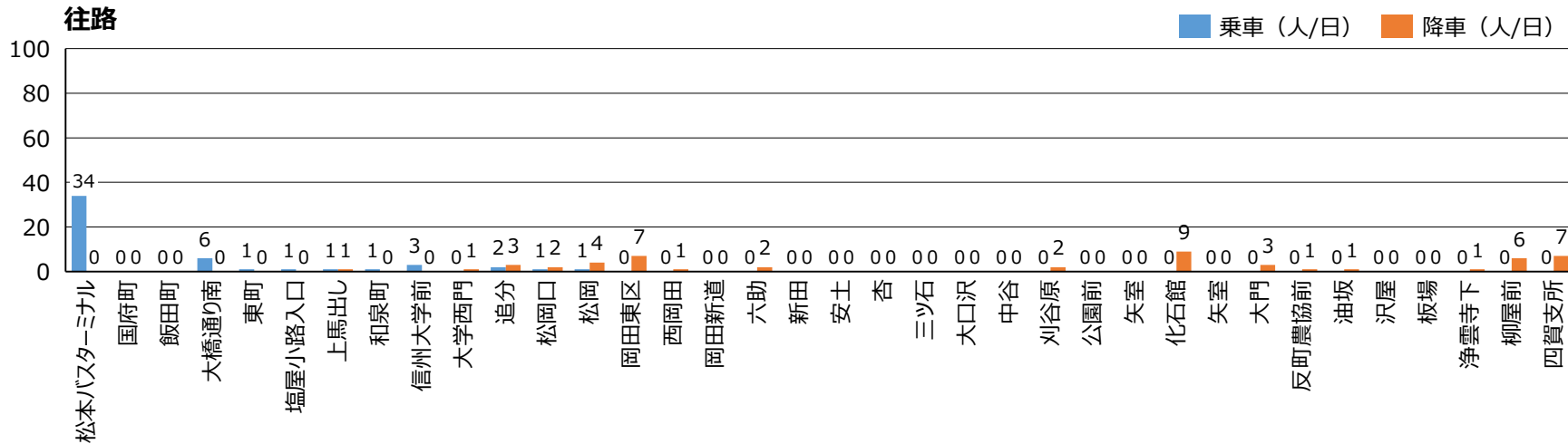
- 和泉町～松本バスターミナル間を信大横田循環線他と同じルートへ変更することで、同線の一部代替による輸送効率の向上を検討



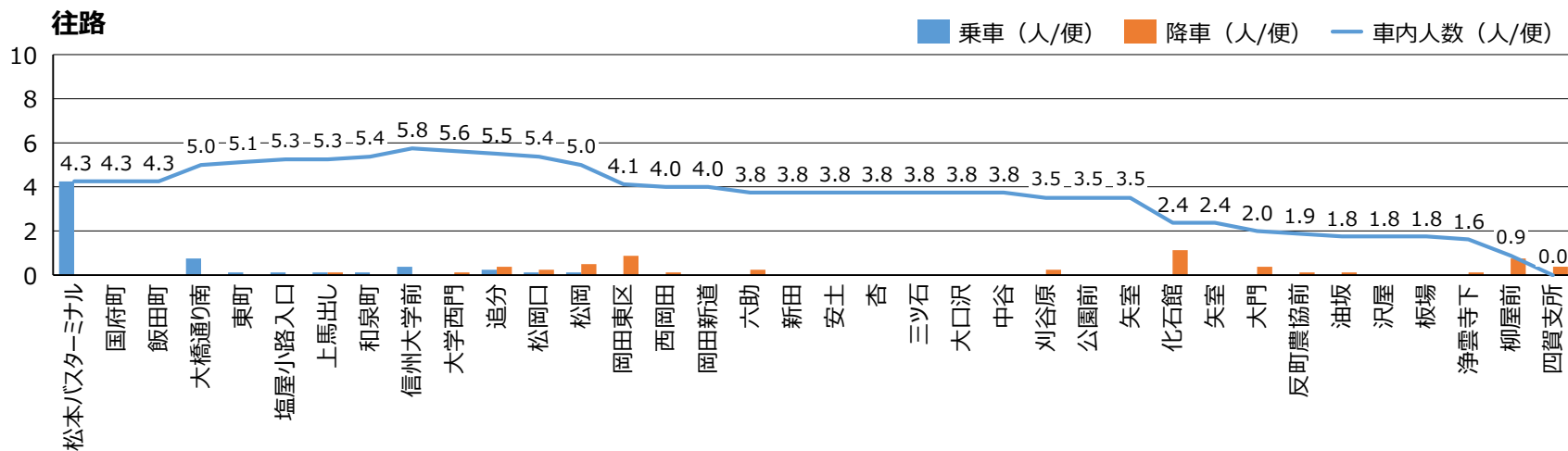
⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



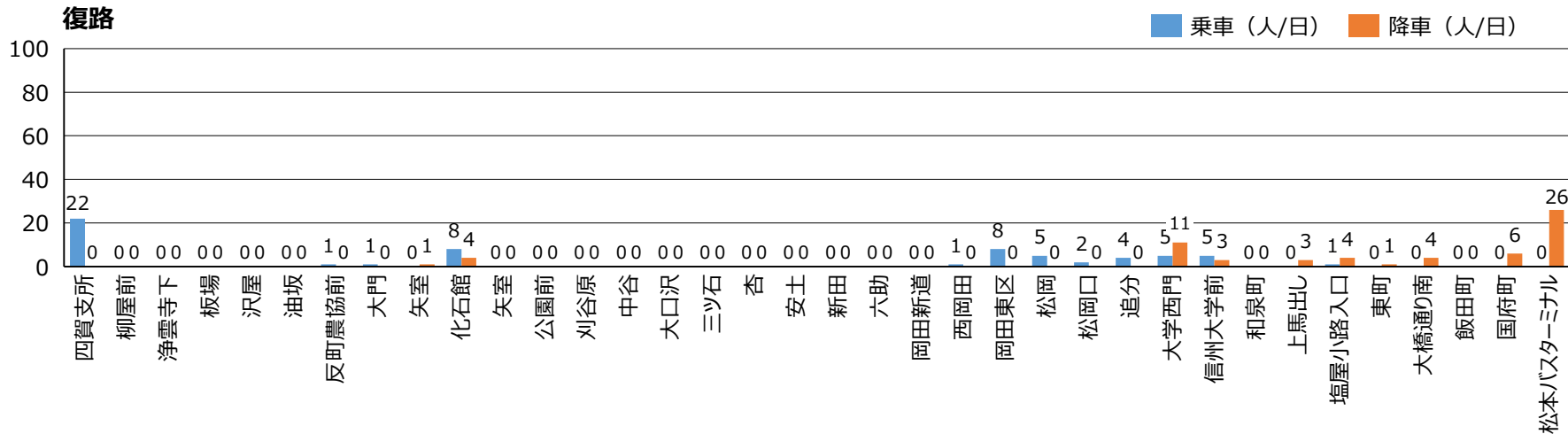
1便当たり平均乗降者数・車内人数



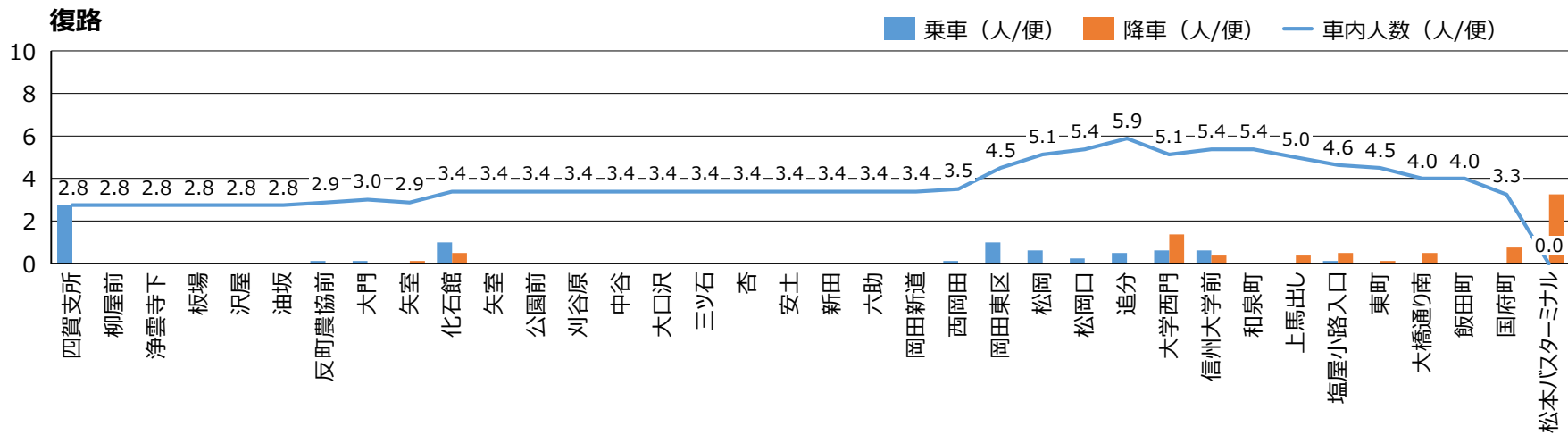
⑰ 四賀線

<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



①タウンズニーカー北コース

運行概要*1

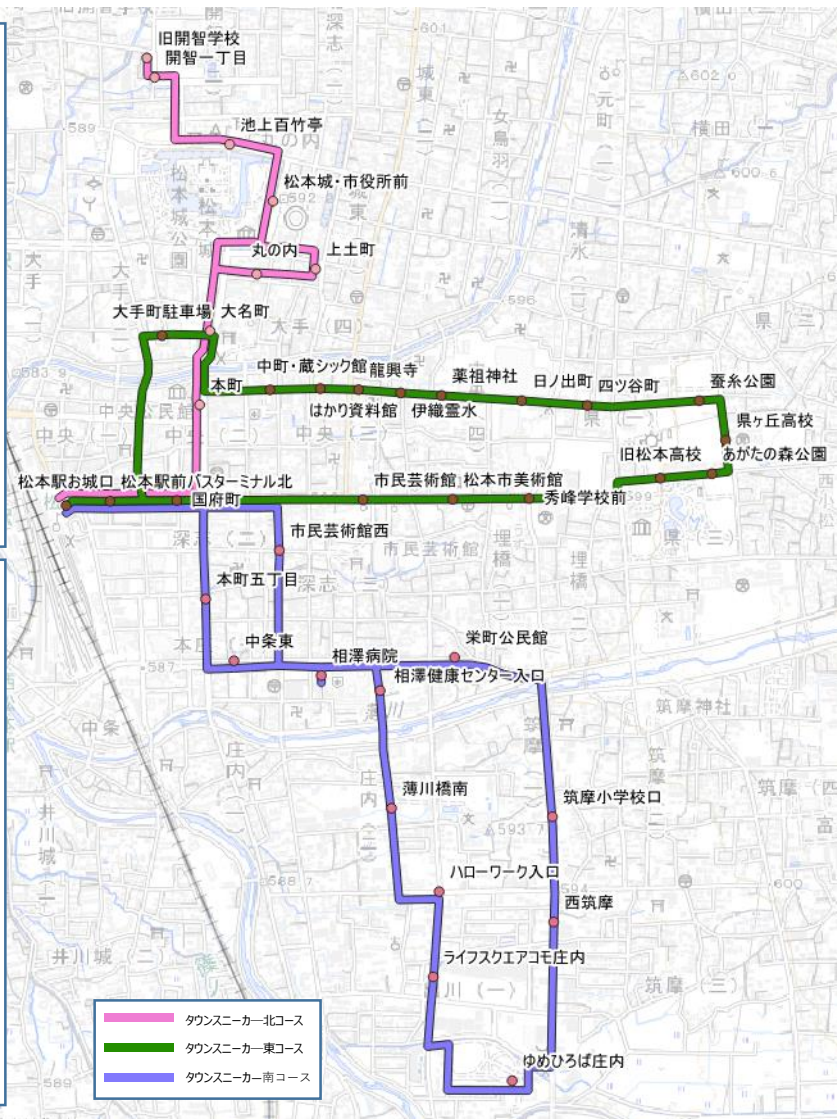
	タウンズニーカー北コース	タウンズニーカー東コース	タウンズニーカー南コース
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口
主な経由地	松本城・市役所前、旧開智学校	日ノ出町（イオンモール）、松本市美術館	ライフスクエアコスモ庄内、相澤病院
運行本数	循環 18便（土休日 25便）	循環34便	循環23便
運賃（最大）	200 円	200 円	200 円
キロ程	4.8 km	4.2 km	5.8 km
輸送人員	88,438 人/年	169,001 人/年	62,316 人/年
経常費用	24,990 千円/年	41,647 千円/年	35,391 千円/年
経常収益	14,372 千円/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

- 平日の1便当たり乗車数4.5人、1日当たり乗車数81人はタウンズニーカー全4コースの中で最も少ない
 - ※ 停留所毎の乗降者数は不明
- 松本バスターミナル～松本城・市役所前間は以下の7路線と並走しており競合している可能性
 - 信大横田循環線/横田信大循環線
 - 浅間線
 - ほしみ線
 - アルプス公園線
 - 岡田線
 - 美ヶ原温泉線
 - 入山辺線
- 並走する他路線が存在しない箇所は松本城・市役所前～旧開智学校間と短い
- 旧開智学校は他3路線のバス停から徒歩圏内だが、主要な観光地であるため市として路線・バス停を維持する方針

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 案1：現状維持
- 案2：見直しを検討
 - 旧開智学校～松本城・市役所間の乗降者数に応じた便数の設定を検討
 - 但し、現状ではバス停ごとの乗降データなし



*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

③タウンニーカー南コース

運行概要*1

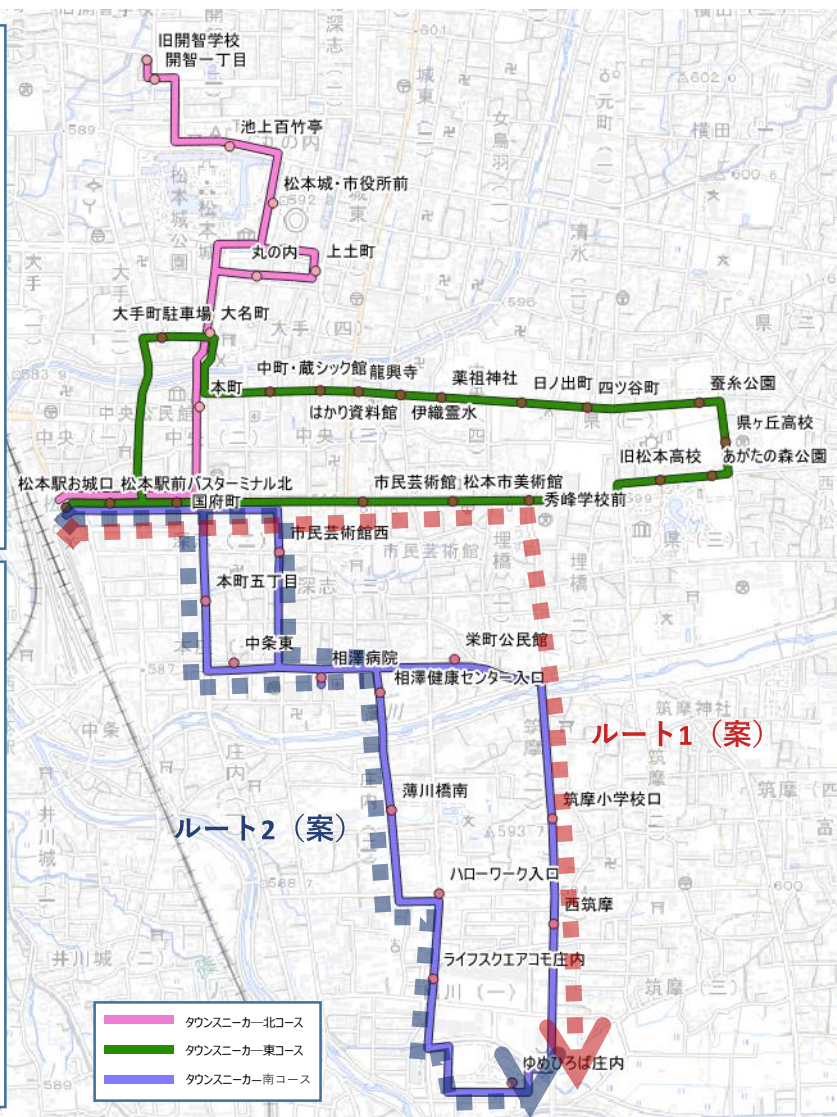
	タウンニーカー北コース	タウンニーカー東コース	タウンニーカー南コース
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口
主な経由地	松本城・市役所前、旧開智学校	日ノ出町（イオンモール）、松本市美術館	ライフスクエアコスモ庄内、相澤病院
運行本数	循環 18便（土休日 25便）	循環34便	循環23便
運賃（最大）	200 円	200 円	200 円
キロ程	4.8 km	4.2 km	5.8 km
輸送人員	88,438 人/年	169,001 人/年	62,316 人/年
経常費用	24,990 千円/年	41,647 千円/年	35,391 千円/年
経常収益	14,372 千円/年	27,463 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

②タウンズニーカー東コース

運行概要*1

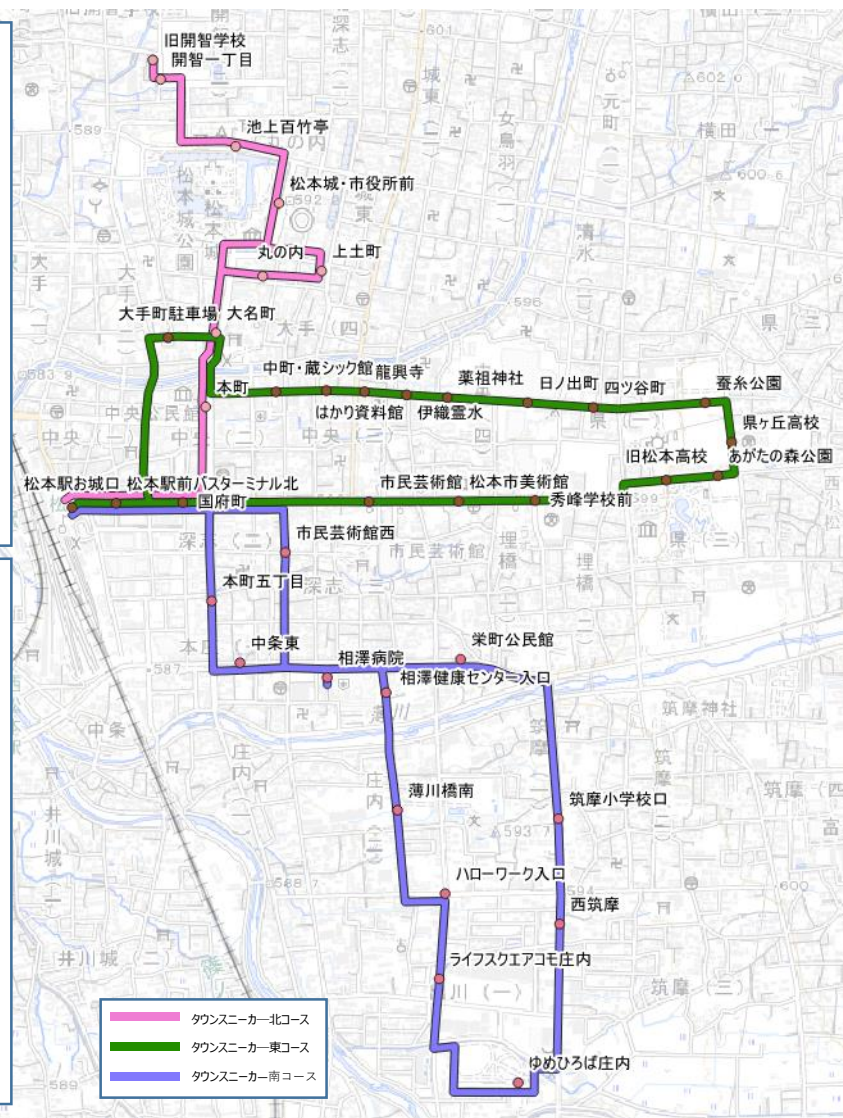
	タウンズニーカー北コース	タウンズニーカー東コース	タウンズニーカー南コース
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口
主な経由地	松本城・市役所前、旧開智学校	日ノ出町（イオンモール）、松本市美術館	ライフスクエアコスモ庄内、相澤病院
運行本数	循環 18便（土休日 25便）	循環34便	循環23便
運賃（最大）	200 円	200 円	200 円
キロ程	4.8 km	4.2 km	5.8 km
輸送人員	88,438 人/年	169,001 人/年	52,316 人/年
経常費用	24,990 千円/年	41,647 千円/年	35,391 千円/年
経常収益	14,372 千円/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8.5人、1日当たりの乗車数289人とタウンズニーカー4路線の中で最も多い
- 大名町～秀峰学校前間は並走する路線がない
- 秀峰学校前～松本駅お城口間は以下の6路線と並走
 - 横田循環線
 - 新浅間線
 - 北市内線
 - 並柳団地線
 - 中山線
 - 浅間・大村線

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 現状維持



*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

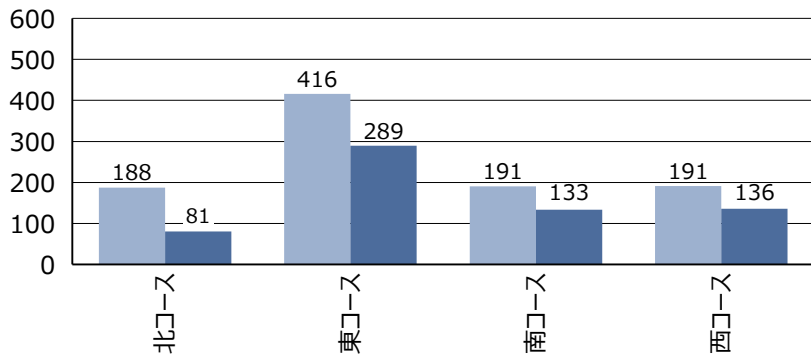
タウンズニーカー①北コース/②東コース/③南コース/④西コース

<2019～2020年度乗降者数 年間>

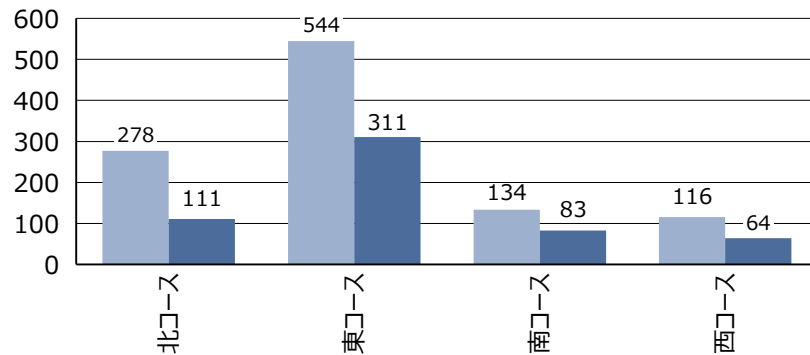
■ 2019年度 ■ 2020年度

1日当たり乗降者数合計（人/日）

平日

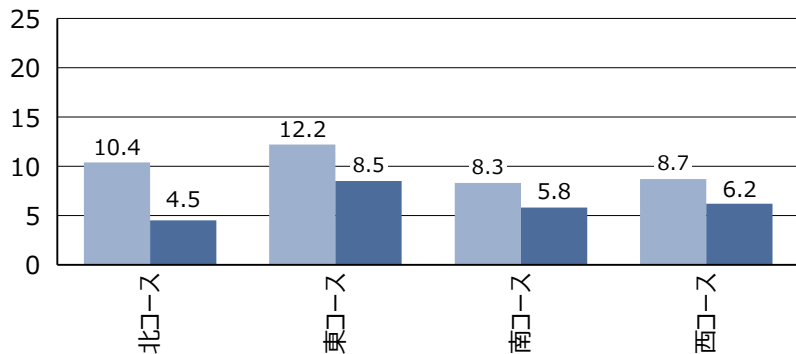


土休日



1便当たり平均乗降者数（人/便）

平日



土休日

