



まつもと公設民営バス
意見交換会資料(南部)

4. 1. 25

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

F A X:0263-34-3202

メール:k-koutsu@city.matsumoto.lg.jp

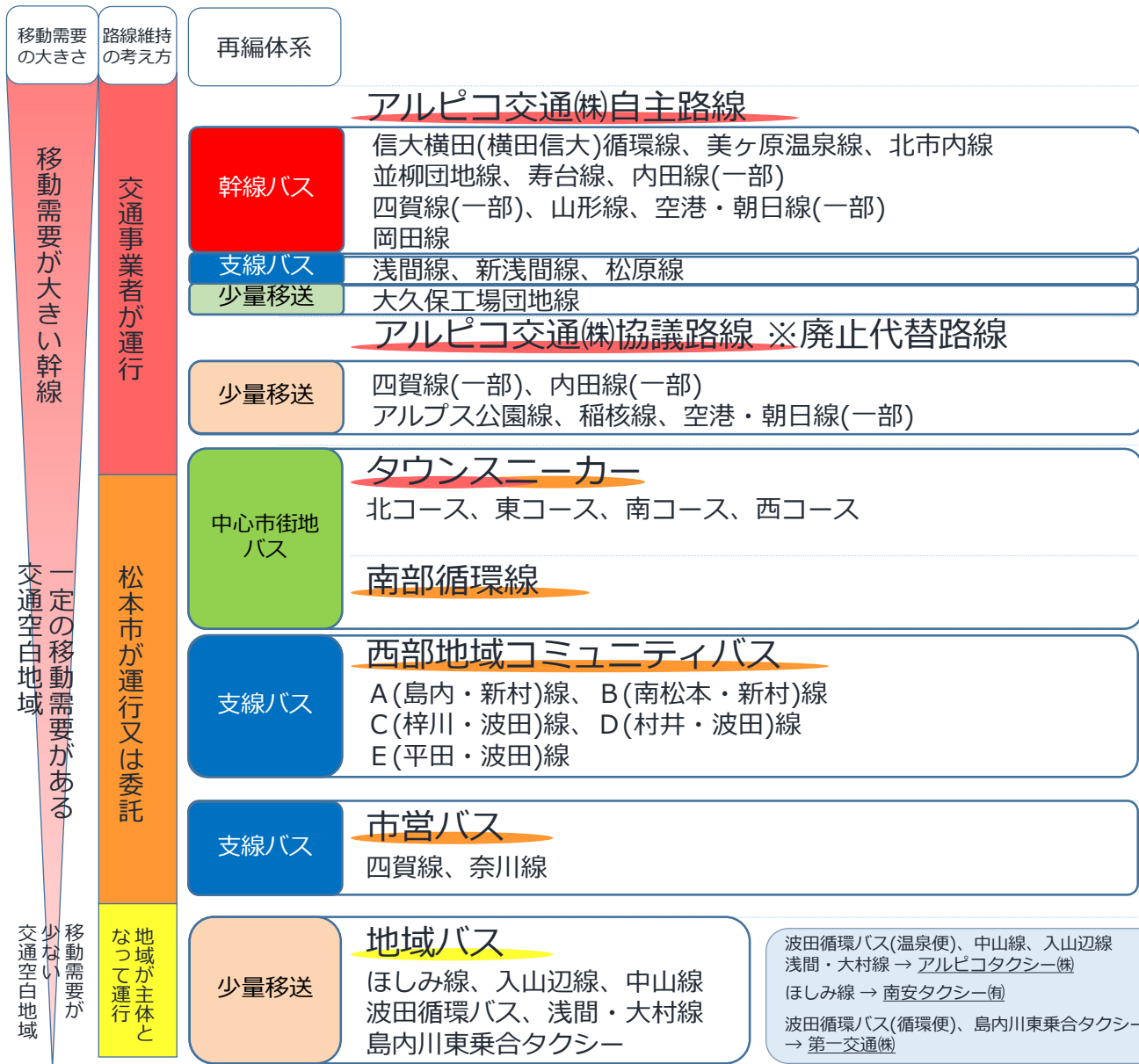


目次

- | | | |
|---|---------------------------|----------|
| 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 | 南部ブロックの路線について | 13～26ページ |



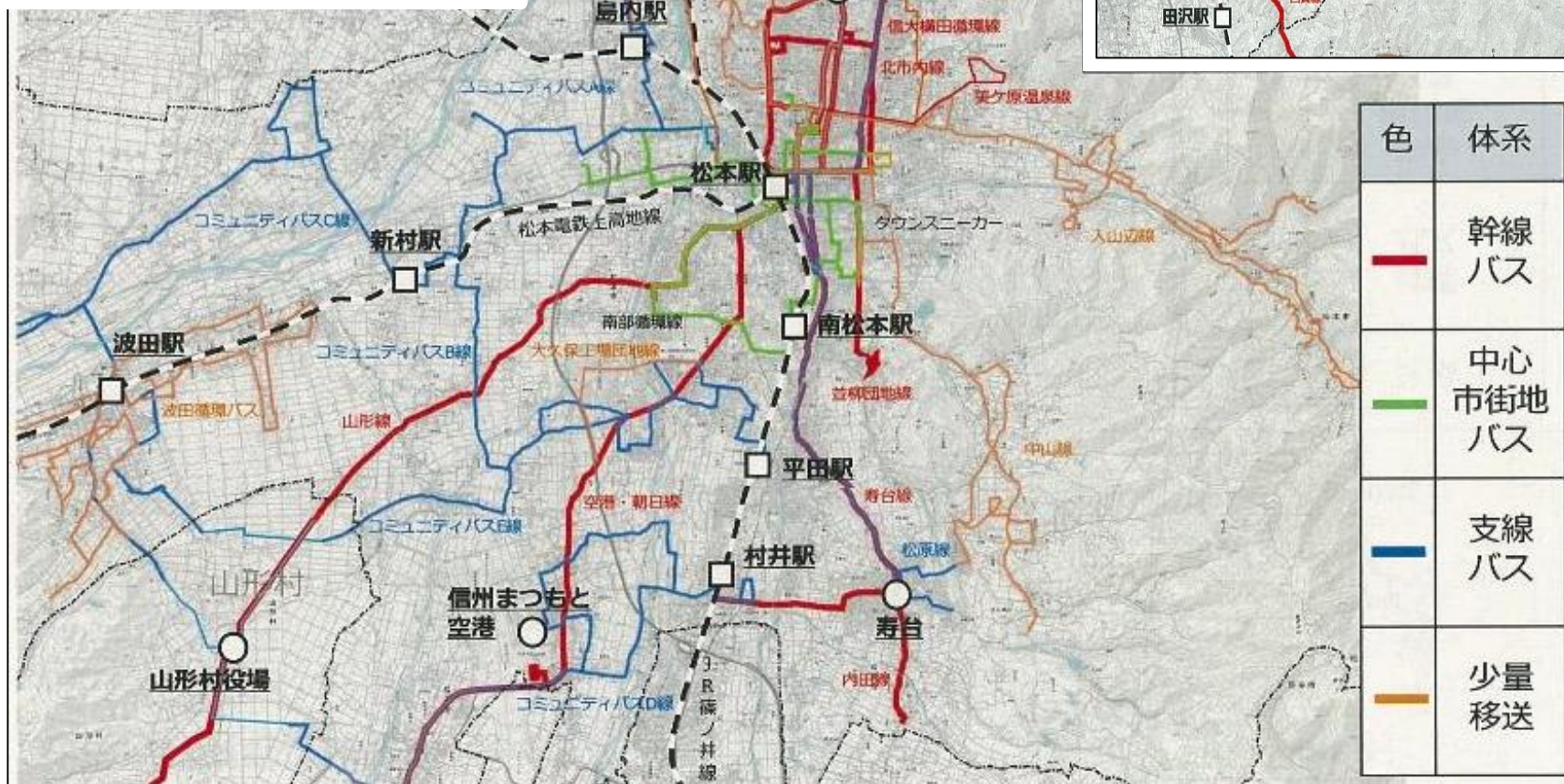
松本市のバス交通体系



波田循環バス(温泉便)、中山線、入山辺線、浅間・大村線 → アルピコタクシー(株)
 (ほしみ線 → 南安タクシー(有))
 波田循環バス(循環便)、島内川東乗合タクシー → 第一交通(株)

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

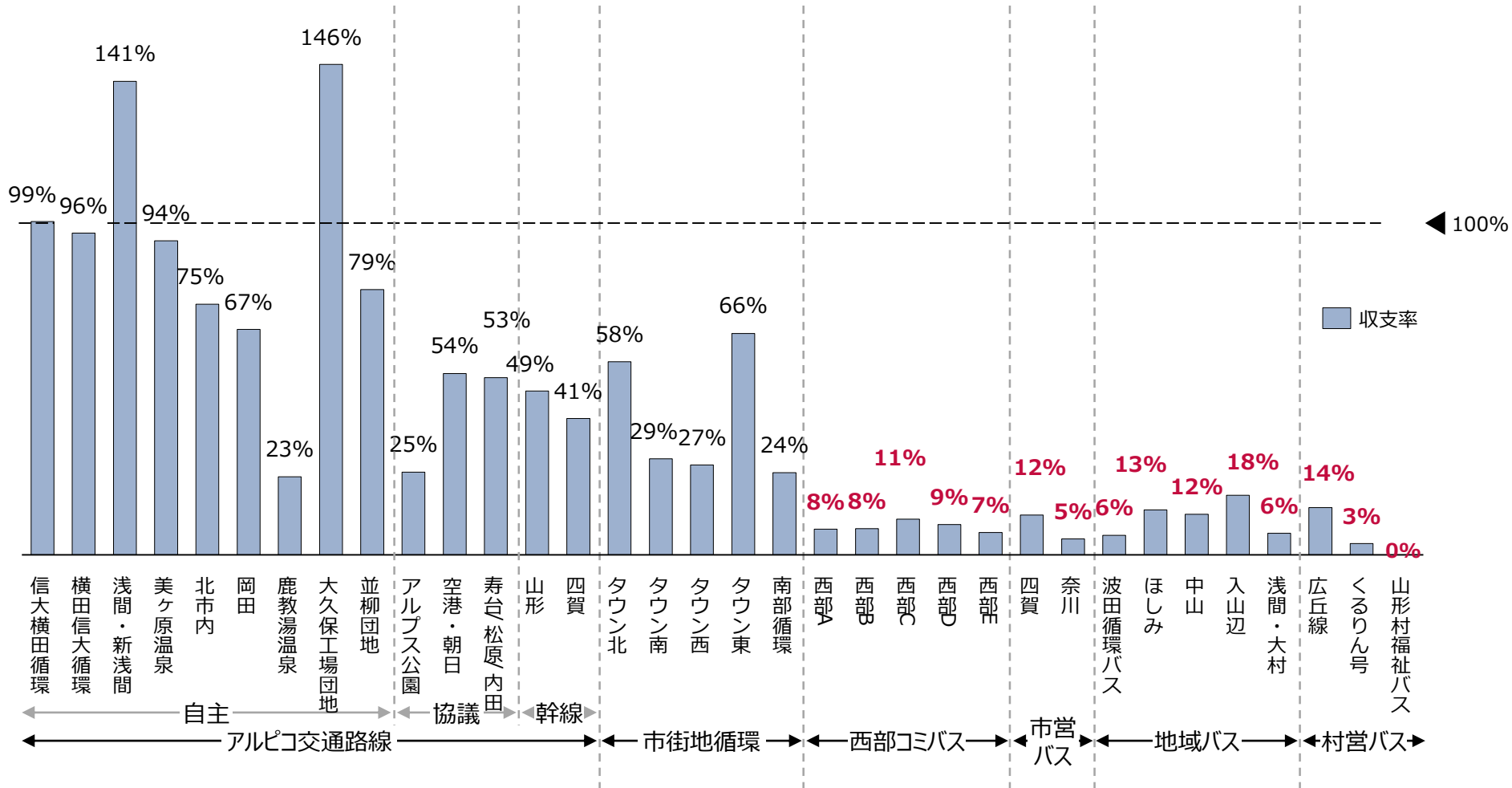
松本エリアのバス路線ネットワークの現状



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

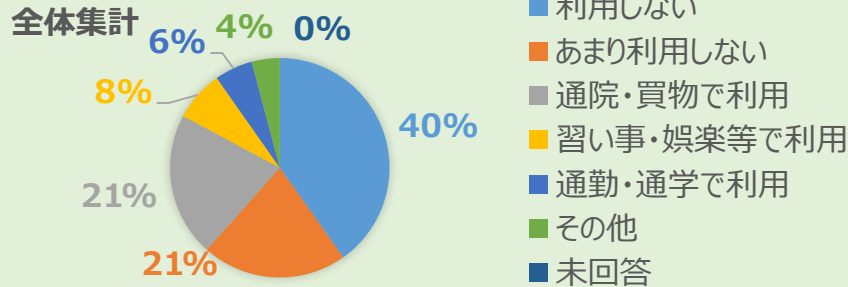
路線バスに関するアンケート調査結果について

1 概要

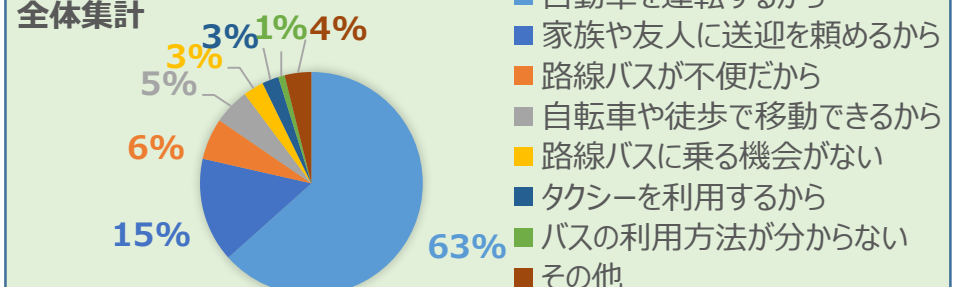
- (1) 趣旨
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

2 主な設問の集計結果

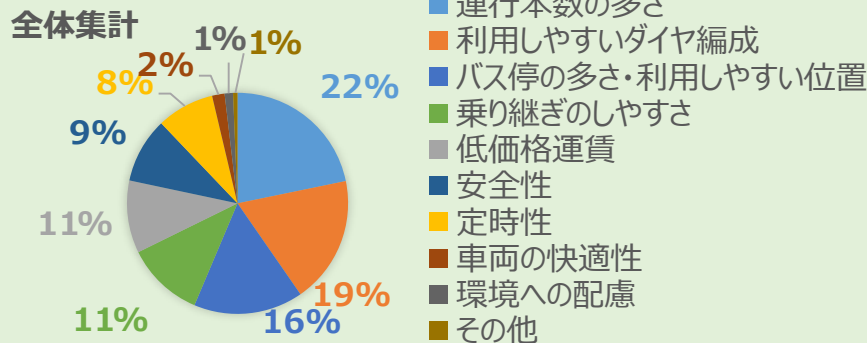
(1) 路線バスの利用目的



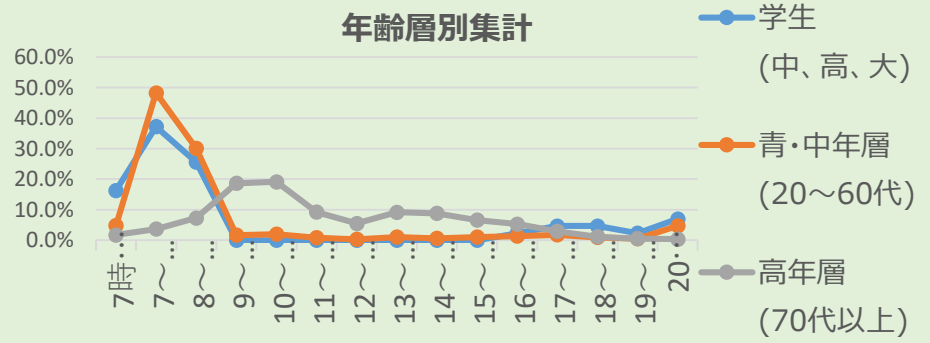
(2) 路線バスを利用しない理由



(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

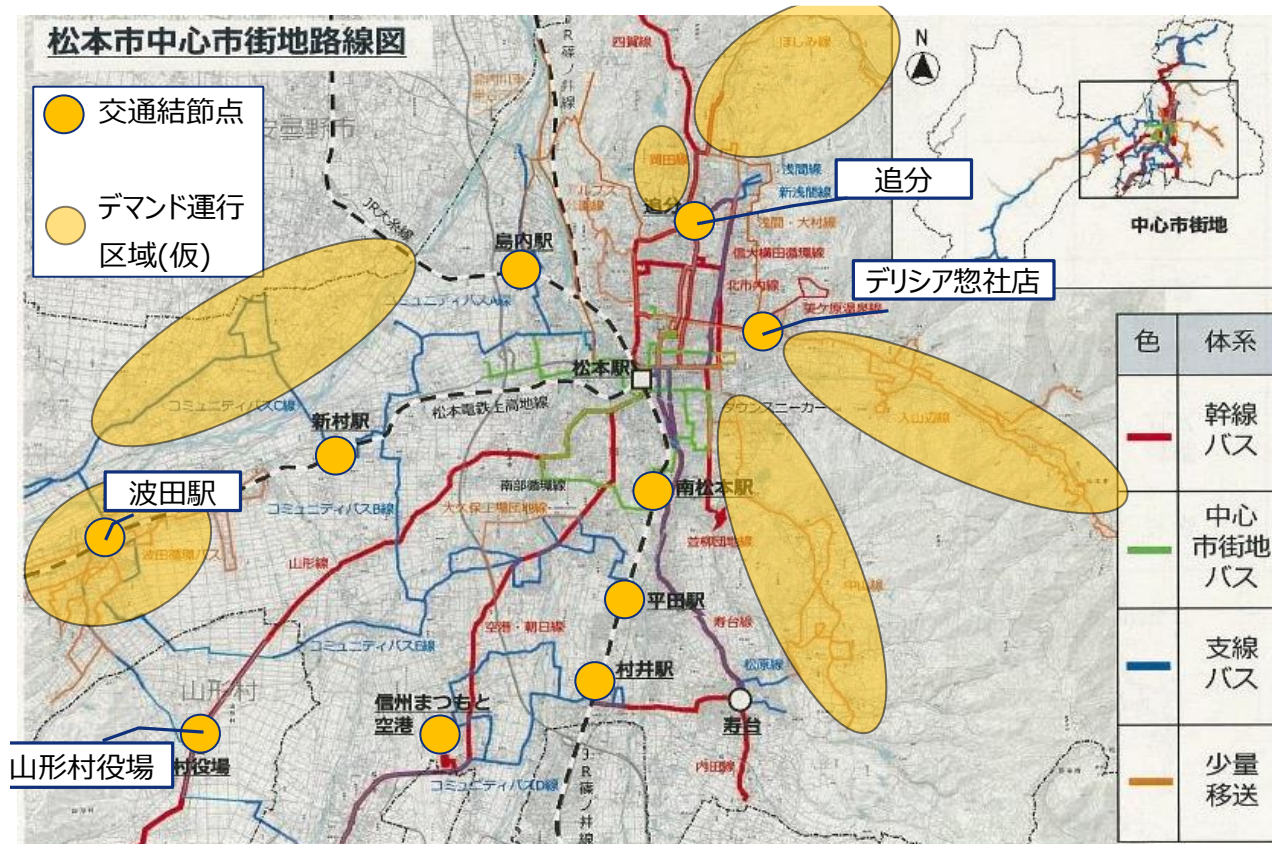
新制度運行開始

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

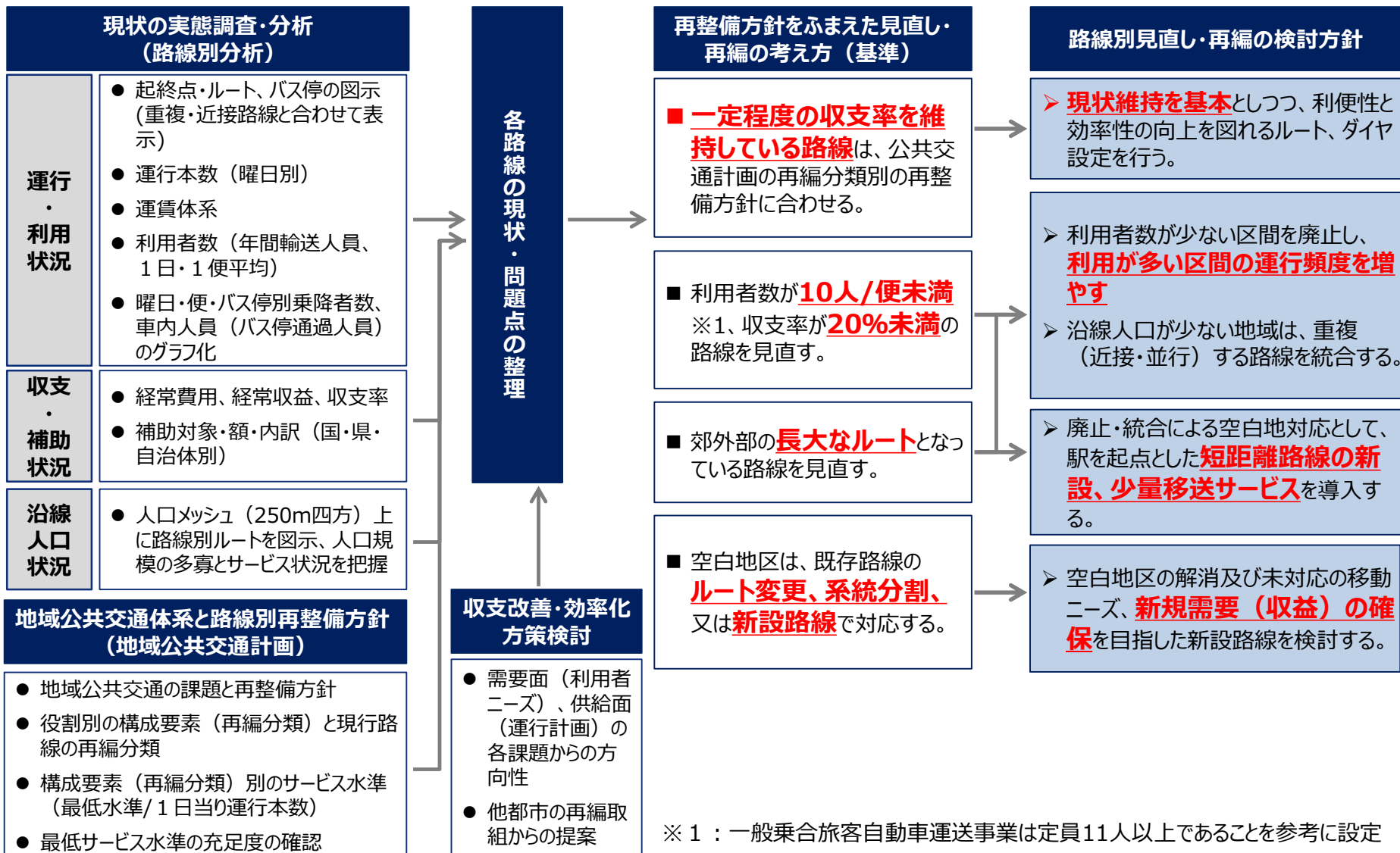
現行路線の再編分類

【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
北市内環状まわり・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&7コタテ路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC坪川・波田線	7&7コタテ路線（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&7コタテ路線（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&7コタテ路線（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&7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&7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&7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&7交通）	中心市街地バス
南部循環線	市委託路線（7&7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

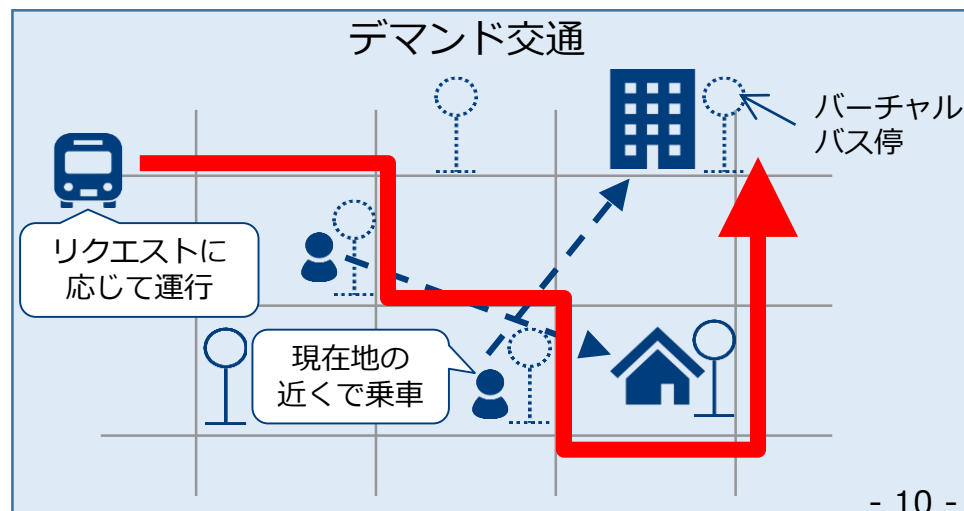
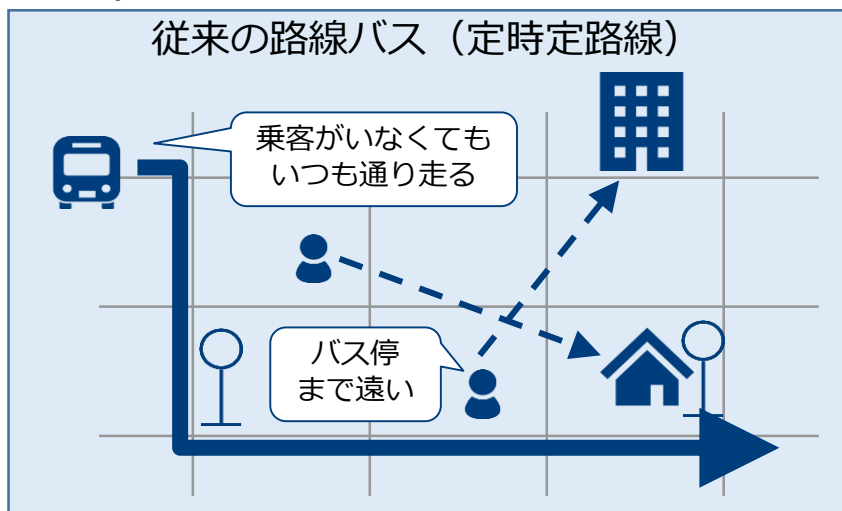


ラストワンマイル等で想定される運行形態

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;">  </div> <div> <p>中間の交通手段として</p> <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。

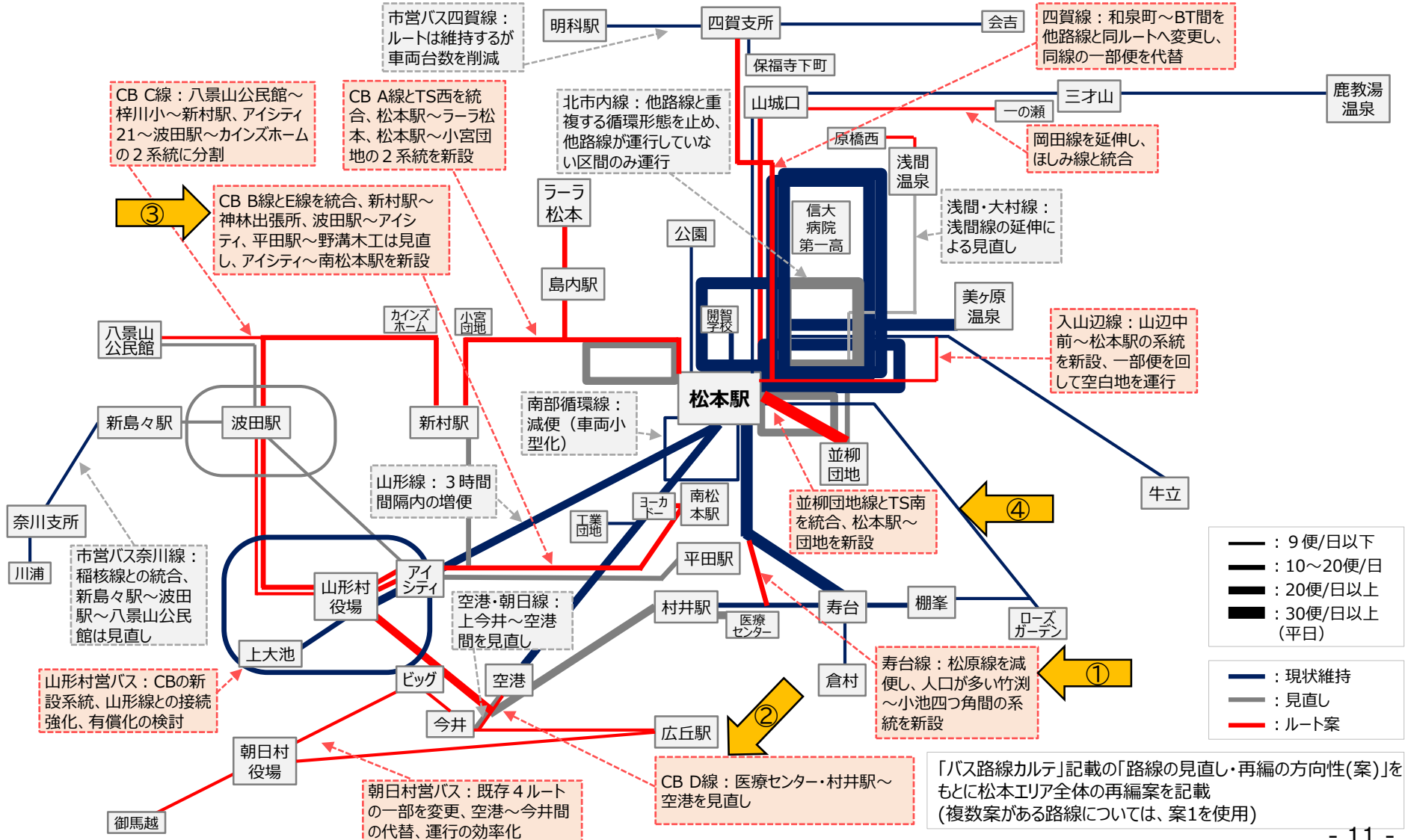


【芳川地区、寿地区、松原地区、寿台地区、中山地区、内田地区を通るバス路線】

再編案 (概観)

該当路線		再編案
アルピコ交通	①	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	D線: 空港～村井駅を 見直し
西部コミバス	③	E線: B線と統合

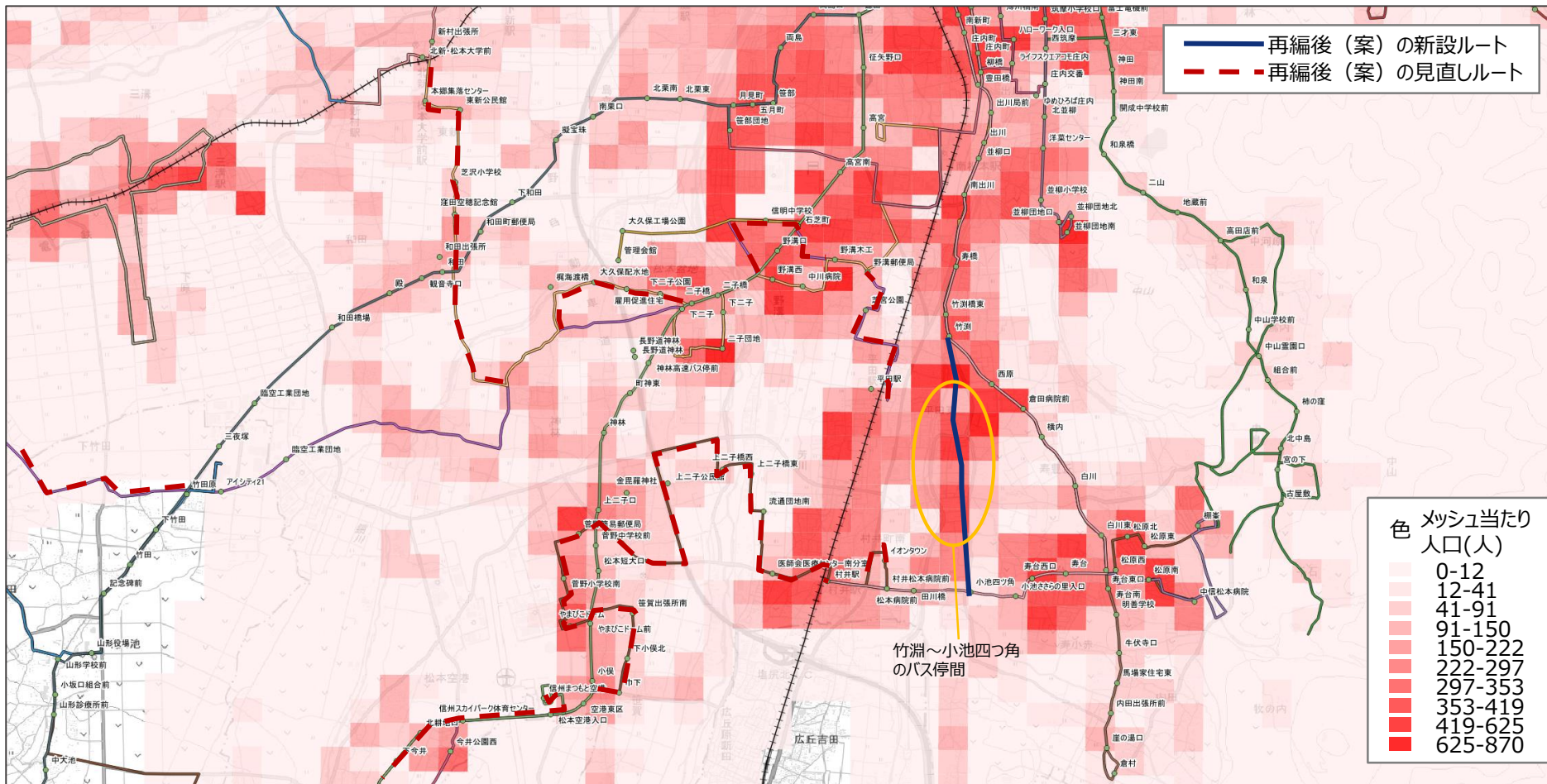
該当路線		再編案
地域バス	④	中山線: 現状維持
新規路線	⑤	南松本駅 平田駅 村井駅 各駅近隣から駅に接続する新規路線を検討



「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 南部地区

- 竹淵～小池四つ角のバス停間に人口が多いながらも交通空白の地域あり、新設ルートを検討（寿台線・松原線の一部系統のルート変更によるもの）



⑬寿台線/⑭松原線/⑮内田線

運行概要*1

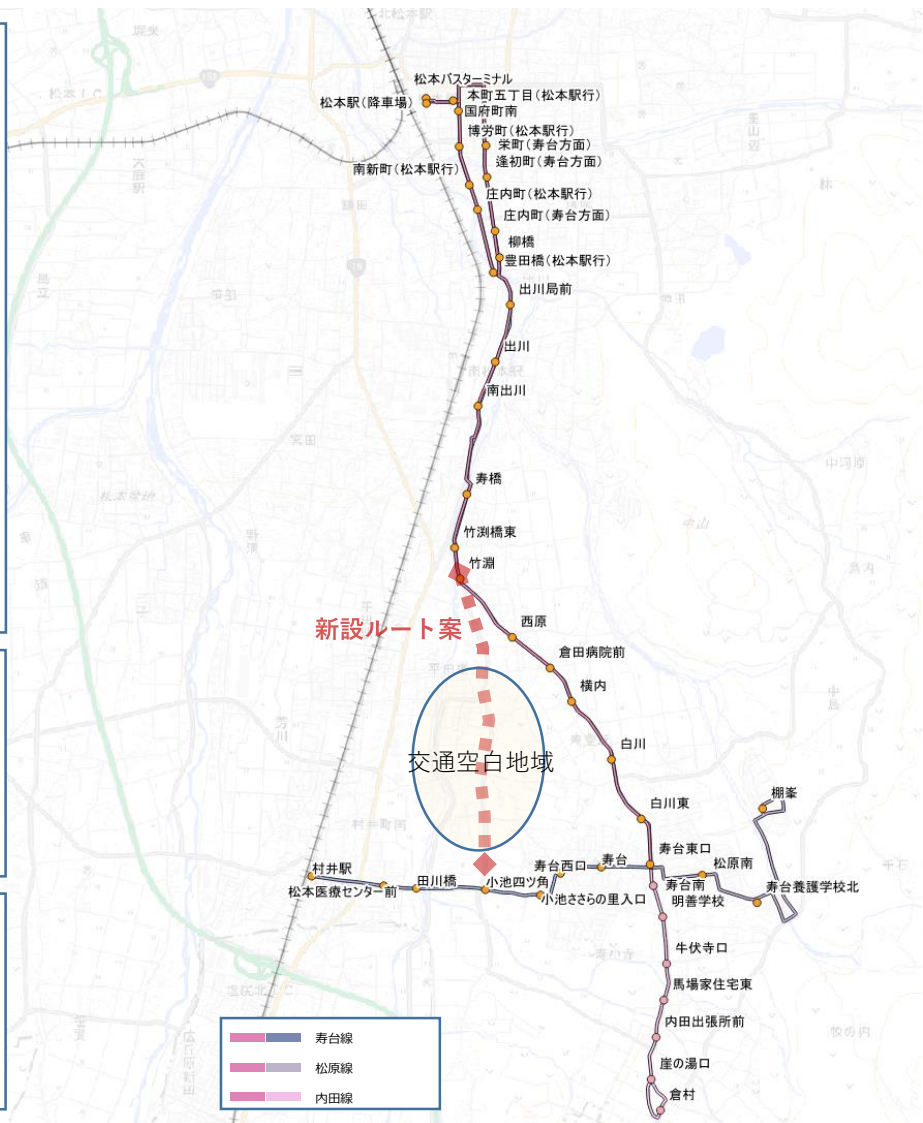
	寿台線	松原線	内田線
起終点	松本バスターミナル⇔村井駅、小池四ツ角	松本バスターミナル⇔棚峯	松本バスターミナル⇔倉村
主な経由地	国府町南、庄内町、南出川、寿台東口、寿台西口	国府町南、庄内町、南出川、寿台東口、寿台看護学校北	国府町南、庄内町、南出川、寿台東口
運行本数	村井駅行 22便（土休日 18便） 小池四ツ角行 3便（土休日運休）	14便（土休日 11便）	4便（土休日運休）
運賃（最大）	510 円	500 円	540 円
平均区間	8.6~10.6 km	10.3 km	9.7 km
輸送人員	173,124 人/年		
経常費用	71,195 千円/年		
経常収益	43,473 千円/年		
収支率	61%		
1日乗降者数*2	267 人	122 人	28 人
1便乗降者数*2	10.7 人	8.7 人	7.0 人
補助額*3	465 千円/年		

路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
 - 南部循環線（松本バスターミナル～豊田橋）
 - タウンズニーカー南コース（松本バスターミナル～豊田橋）
- 寿台線/松原線/内田線の3路線とも寿台東口までの運行路線は共通であり、寿台東口以降の部分で異なる
- 内田線は土休日運休

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 寿台線の一部便を竹淵～小池四ツ角を通るルートに変更
 - 交通空白地域を埋めるため
- 松原線について寿台看護学校への通学便は残した上で見直し、寿台線への振り替えを検討
 - 松原南～棚峯間の乗降者数が少なく、寿台線への振り替えでサービス水準向上を図るため

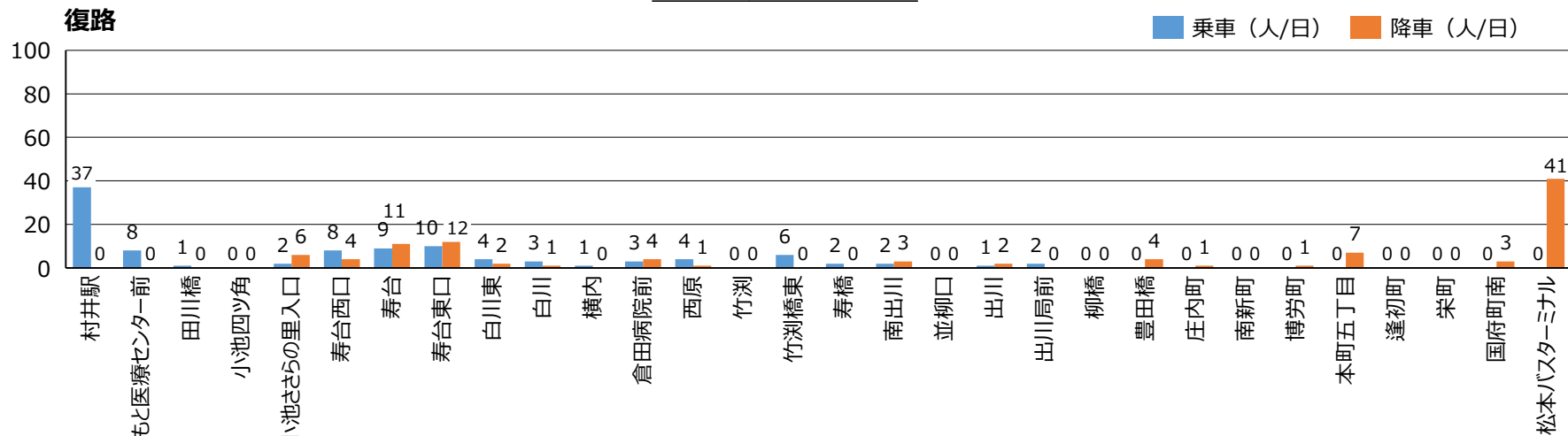


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

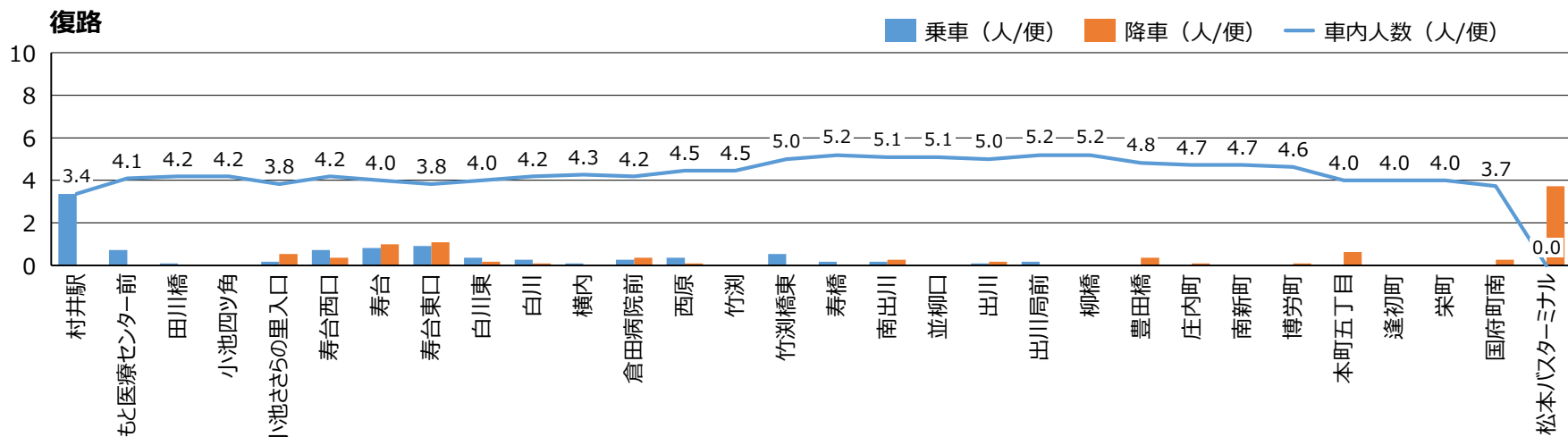
⑬ 寿台線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



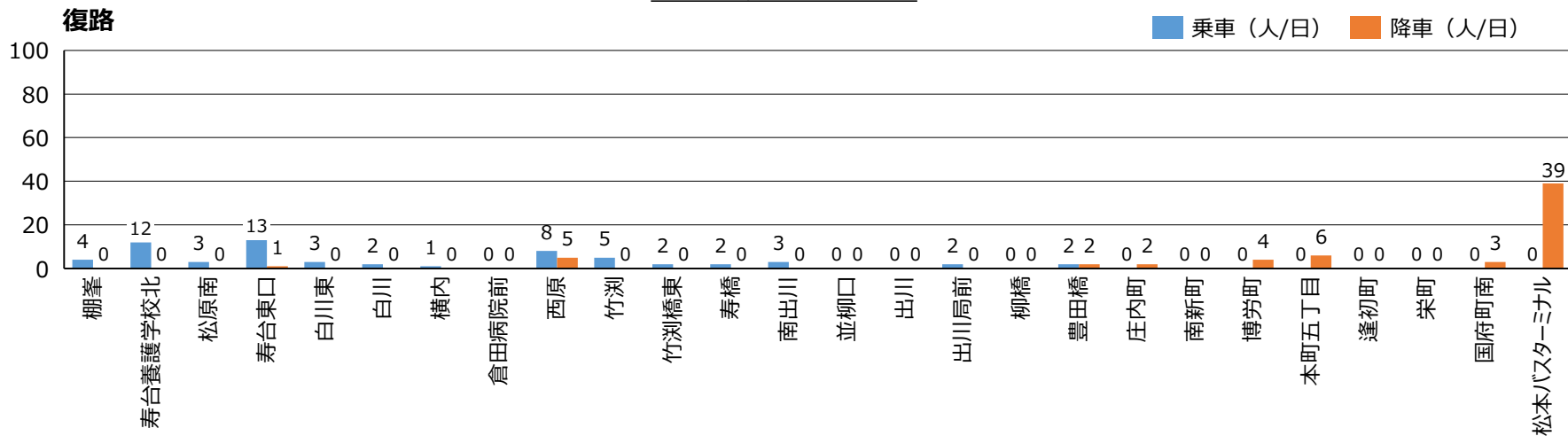
1便当たり平均乗降者数・車内人数



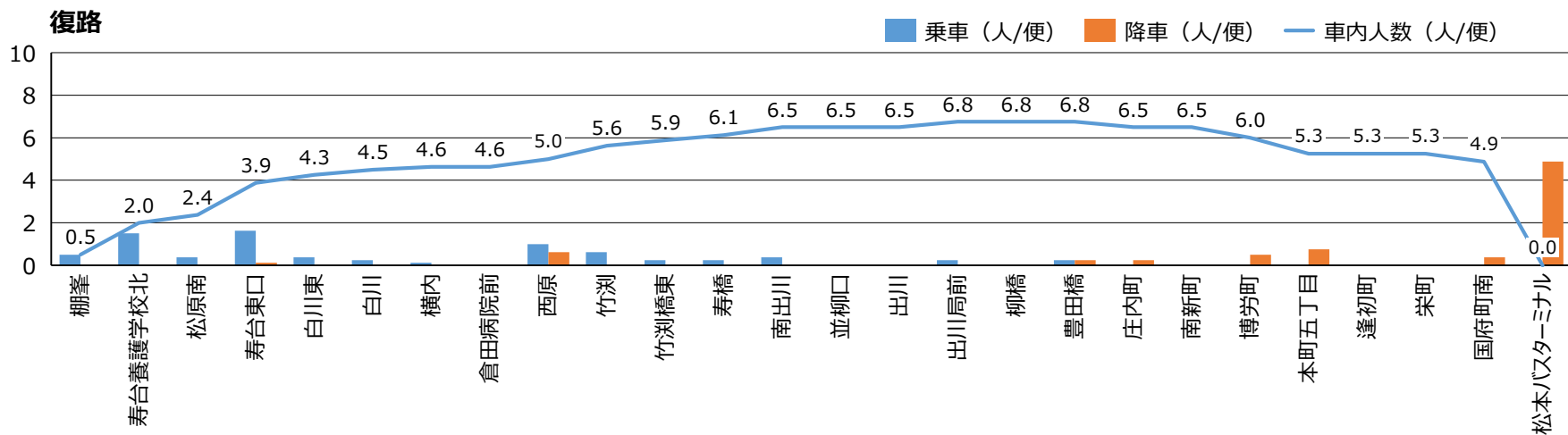
⑭ 松原線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



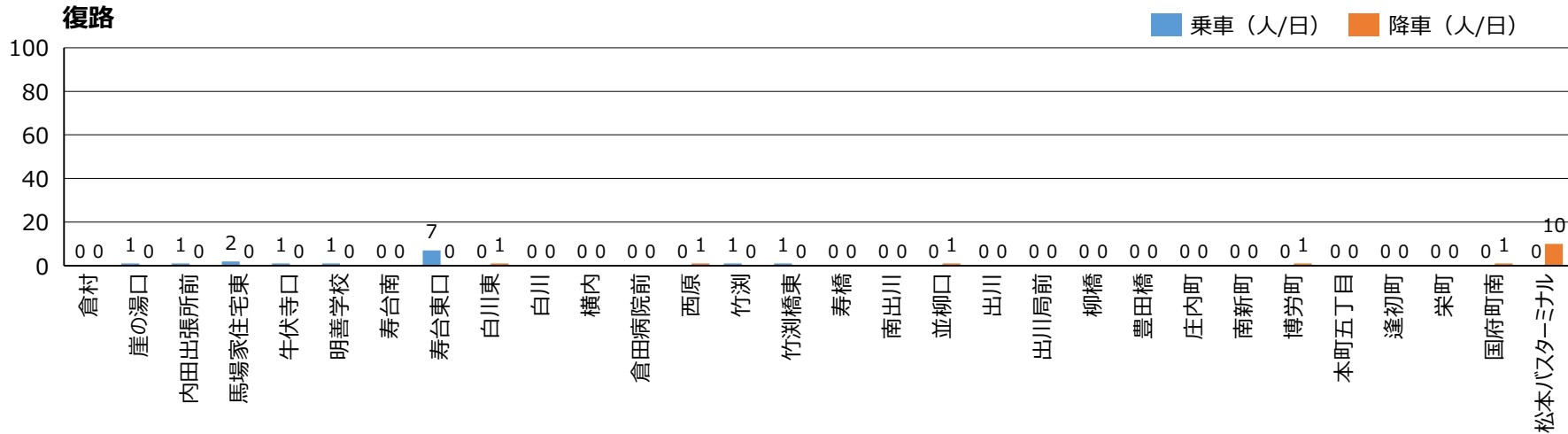
1便当たり平均乗降者数・車内人数



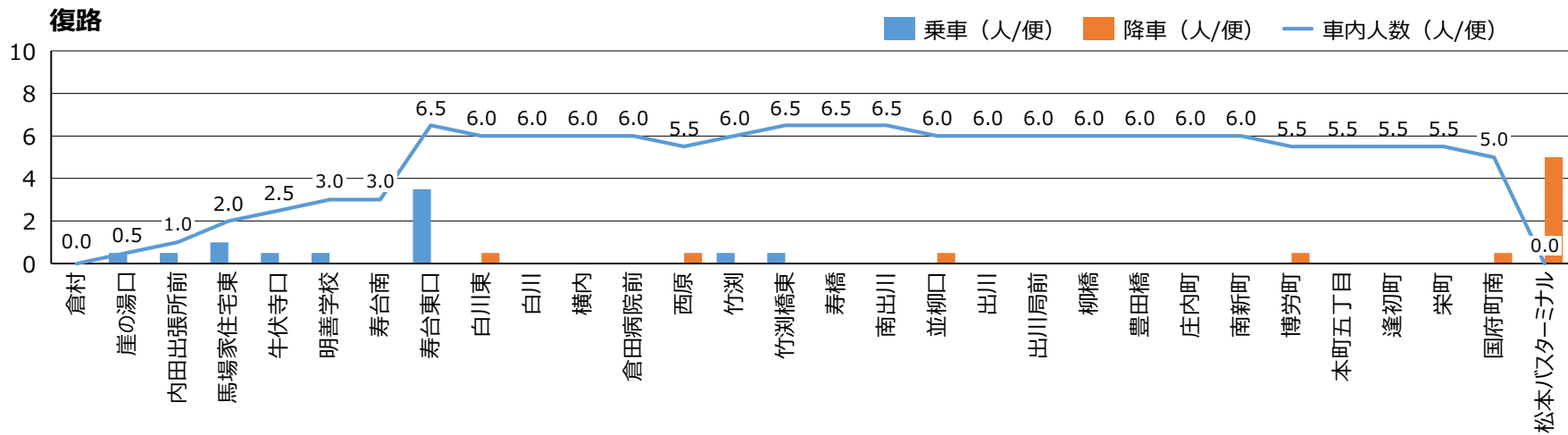
⑮内田線

<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



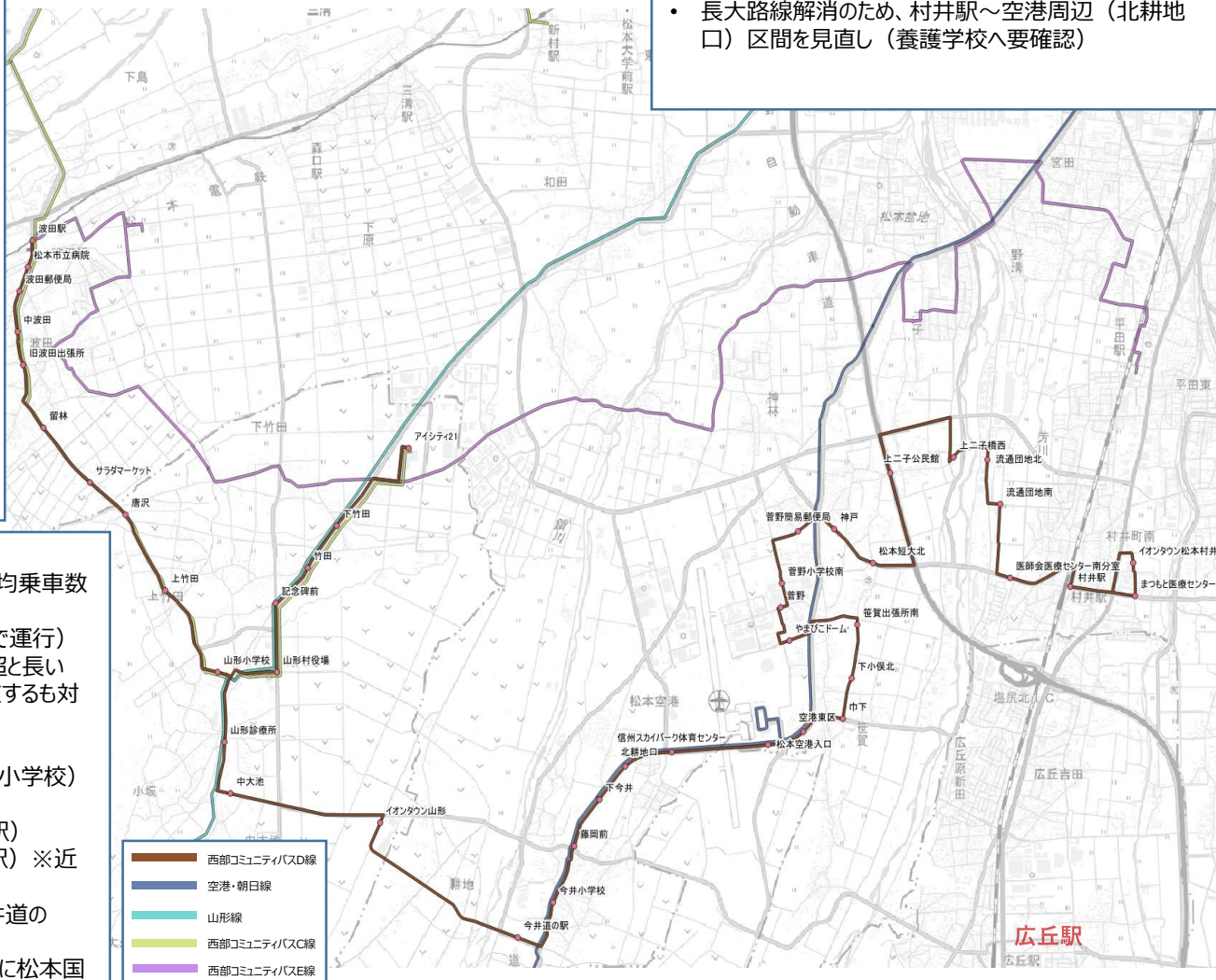
④西部地域コミュニティバスD線

運行概要*1

西部地域コミュニティバスD線	
起終点	波多駅⇔まつもと医療センター
主な経由地	アイシティ21、今井道の駅、菅野簡易郵便局、村井駅
運行本数	アイシティ21⇔山形村役場⇔村井駅/松本医療センター 15便(土曜 10便) 波田駅⇔(アイシティ21)⇔村井駅/松本医療センター 8便(土曜 5便) ※ 日祝は全便運休
運賃(最大)	210円
キロ程	5.3~30.3 km
輸送人員	23,421人/年
経常費用	35,317千円/年
経常収益	3,182千円/年
収支率	9%
1日乗降者数*2	71人
1便乗降者数*2	3.1人
補助額*3	31,820千円/年

路線の見直し・再編の方向性(案)

- 長大路線解消のため、村井駅～空港周辺(北耕地口)区間を見直し(養護学校へ要確認)



路線の現状・問題点

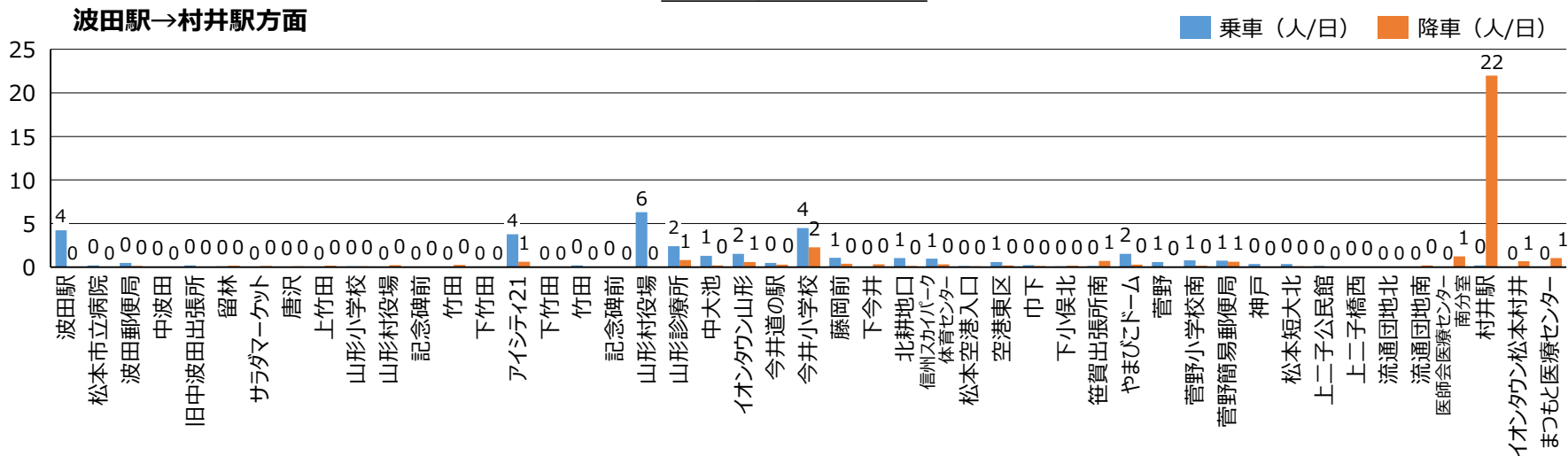
- 1便当たり平均乗者数3.1人、1日当たり平均乗車数71人と西部コミバスの中で最も多い
- 平日運行回数が11.5回と多い(車両2台で運行)
- 波田駅～村井駅までの運行時間が1時間超と長い
- 山形村から広丘駅へ向かう通学需要が存在するも対応する路線無し
- 並走する路線(区間)
 - 空港・朝日線(やまびこドーム前～今井小学校)
 - 山形線(アイシティ21～山形村役場)
 - 西部コミバスC線(アイシティ21～波田駅)
 - 西部コミバスE線(アイシティ21～波田駅) ※近接を並走
 - 朝日村村営バスB線(北耕地口～今井道の駅)
- 今井小学校付近に養護学校、村井駅付近に松本国際中学校・高校あり

*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

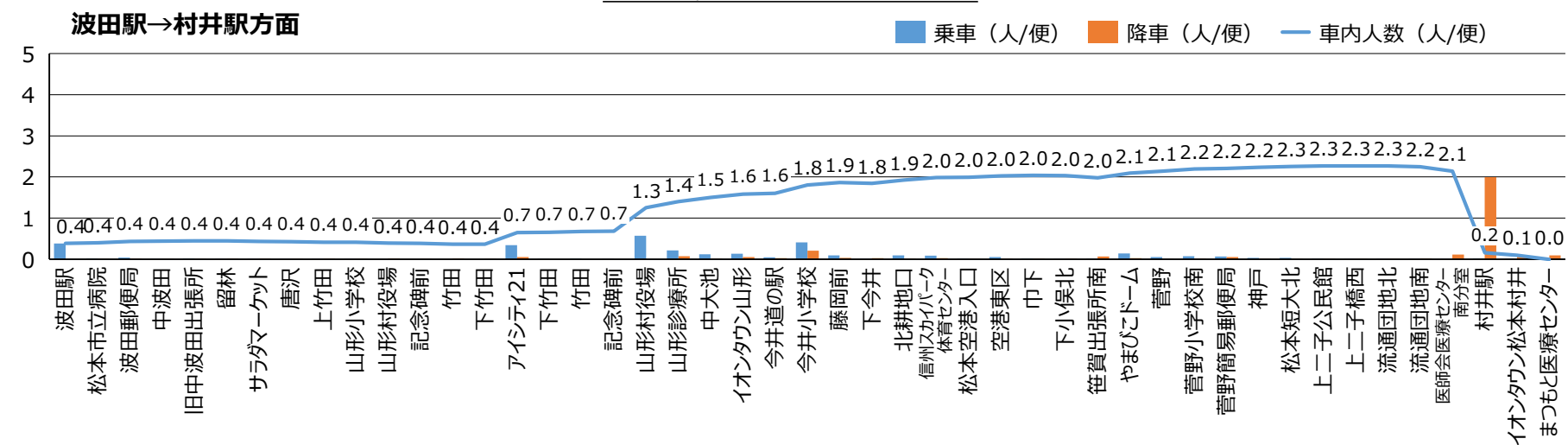
④西部地域コミュニティバスD線

<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



⑤西部地域コミュニティバスE線

運行概要*1

	西部地域コミュニティバスE線
起終点	松本市立病院⇔ツルヤ平田店
主な経由地	波多駅、アイシティ21、神林出張所
運行本数	松本市立病院⇔平田駅/ツルヤ平田店 6便 アイシティ21⇔ツルヤ平田店 4便 ※ 日祝は全便運休
運賃(最大)	210円
キロ程	12.5~20.1 km
輸送人員	5,815人/年
経常費用	12,622千円/年
経常収益	833千円/年
収支率	7%
1日乗降者数*2	21人
1便乗降者数*2	2.1人
補助額*3	11,620千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数2.1人、1日当たり平均乗車数21人と西部コミバス5路線の中で最も少ない
- アイシティ21～波田駅間の乗降者数は極めて少ない
- 並走する路線(区間)
 - 西部コミバスB線(野溝郵便局～神林出張所)

路線の見直し・再編の方向性(案)

- アイシティ21～波田駅間は、C線・D線での代替を想定
- 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B線と統合
 - 南松本～アイシティ21間の路線として運行
 - 平田駅～野溝木工間は見直し、又はB線と統合した路線の系統の一部として継続
 - アイシティ21にて他路線と接続

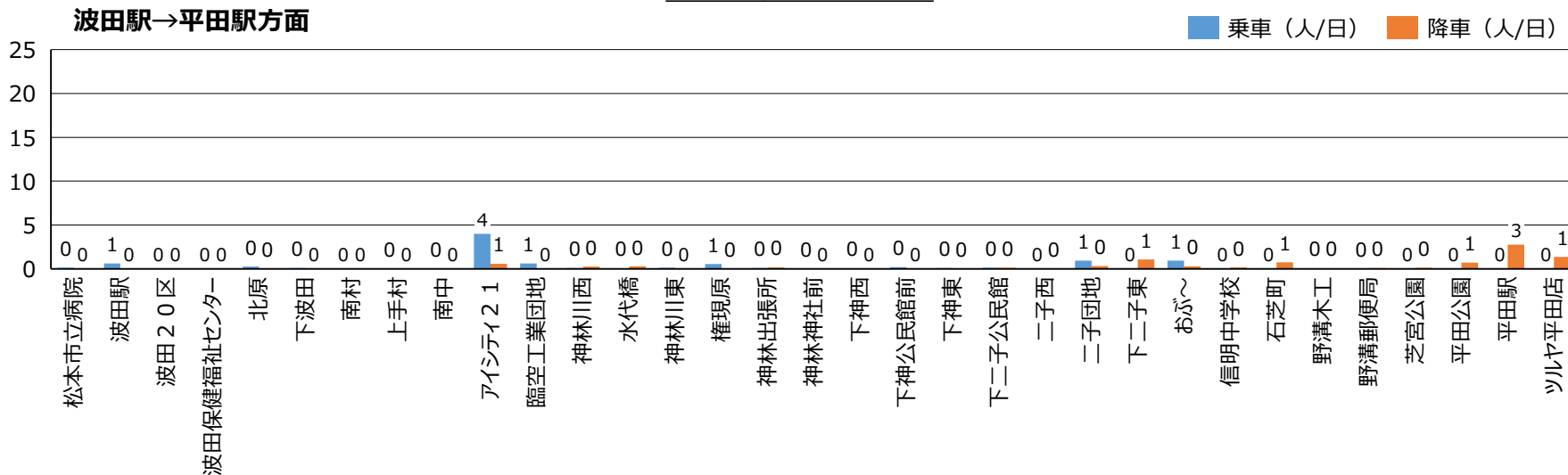


*1: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2: 2020年平日の値 *3: 福祉100円バス助成事業委託料は除く

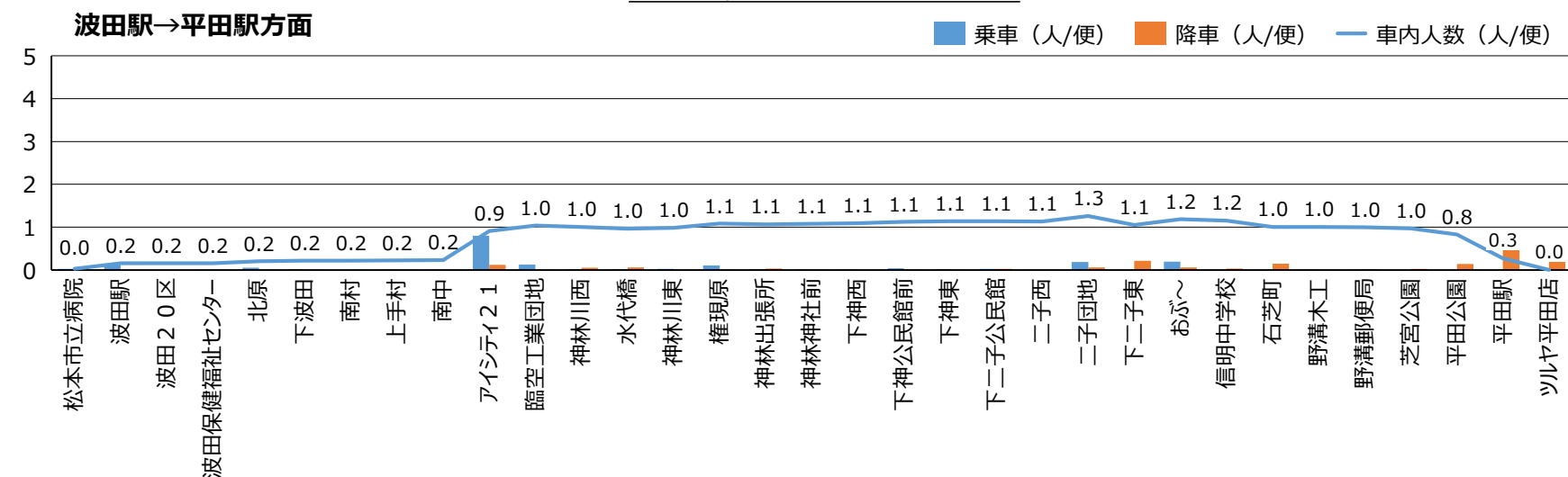
⑤西部地域コミュニティバスE線

<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



②中山線

運行概要*1

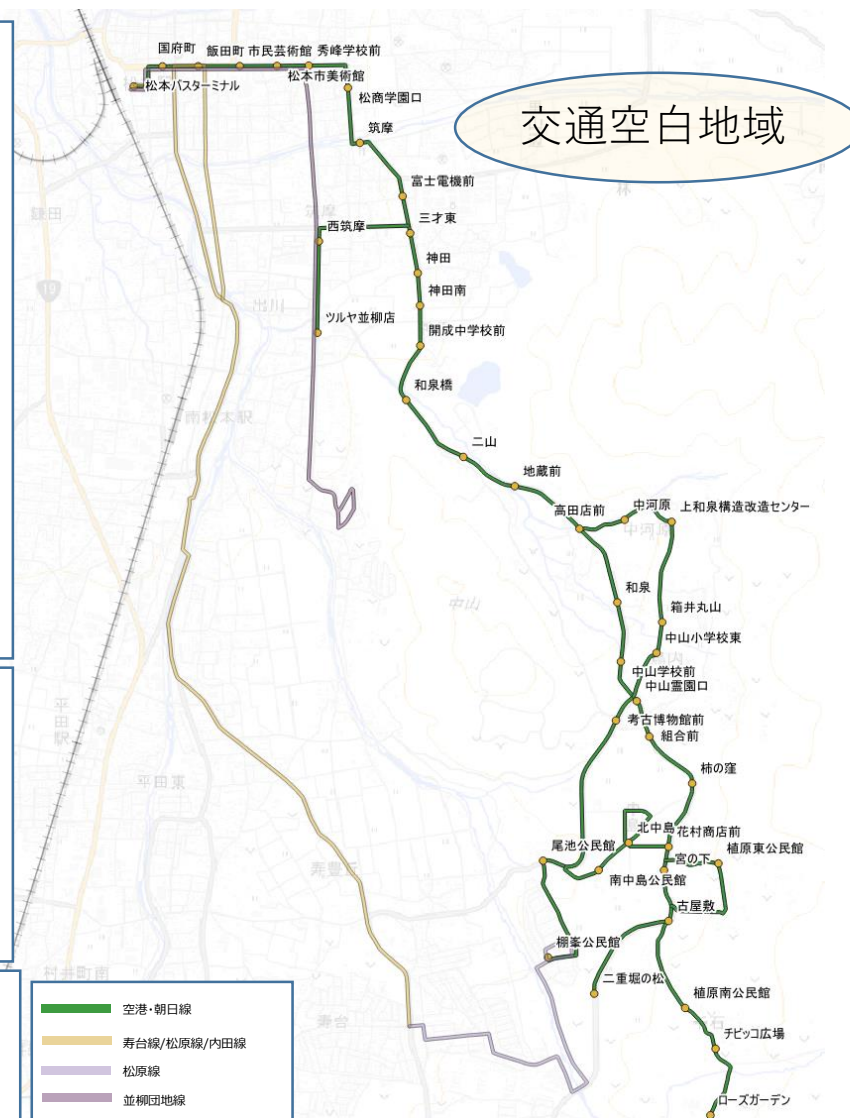
	中山線	寿台線	松原線
起終点	(曜日別別起点) ⇔バスターミナル北、ツルヤ並柳店	松本バスターミナル⇔村井駅、小池四ツ角	松本バスターミナル⇔棚峯
主な経由地	西筑摩(コスモ庄内)、高田店前	国府町南、庄内町、南出川、寿台東口、寿台西口	国府町南、庄内町、南出川、寿台東口、寿台看護学校北
運行本数	通学・通勤便(平日毎日運行) 5便 買物・通院便(月曜日) 5便 買物・通院便(水曜日) 4便 買物・通院便(金曜日) 5便 ※ 土休日運休	村井駅行 23便(土休日 18便) 小池四ツ角行 3便(土休日運休)	14便(土休日 11便)
運賃(最大)	200円	510円	500円
キロ程	8.5~17.0 km	8.6~10.6 km	10.3 km
輸送人員	8,344 人/年	173,124 人/年	
経常費用	9,845 千円/年	71,195 千円/年	
経常収益	1,187 千円/年	43,473 千円/年	
収支率	12%	61%	
1日乗降者数*2	36 人	267 人	122 人
1便乗降者数*2	4.6 人	10.7 人	8.7 人
補助額*3	8,442 千円/年	465 千円/年	

路線の現状・問題点

- 以下の系統を運行
 - 通勤・通学便(平日毎日運行)
 - 買物・通院便(月水金の週3日運行)
※ 曜日ごとにルートが異なる
- バスターミナル北、ツルヤ並柳店、西筑摩で1~4人/日の利用が存在
- 松本駅~棚峯間の運賃(200円)が松原線(500円)と平仄が取れていない

路線の見直し・再編の方向性(案) *4

- 現状維持



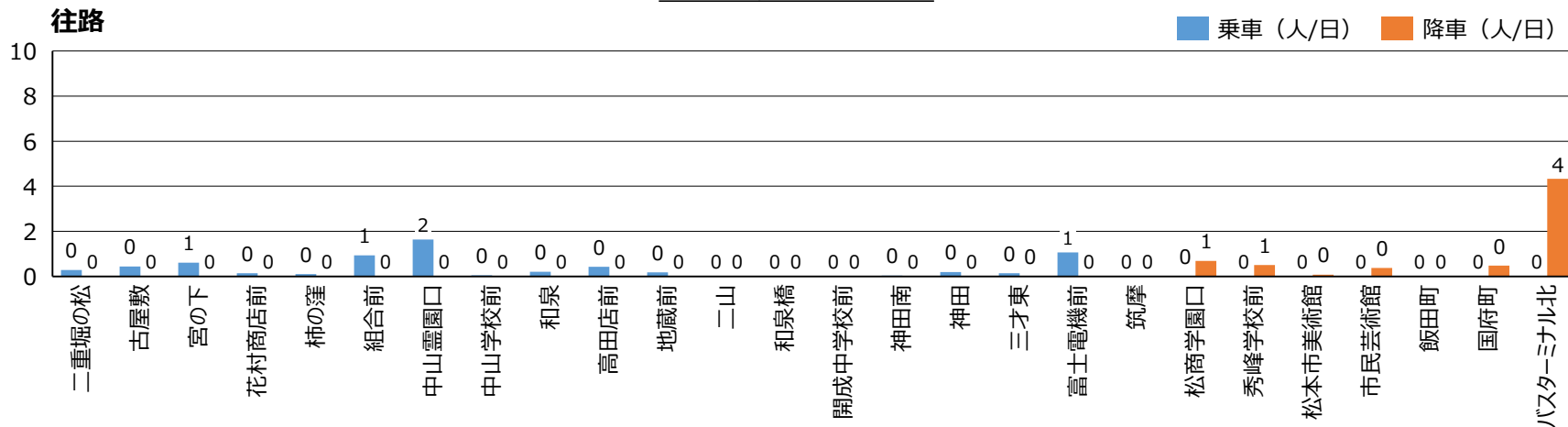
*1: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2: 2020年平日の値 *3: 福祉100円バス助成事業委託料は除く

*4: 地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性(案)を基に調整を予定

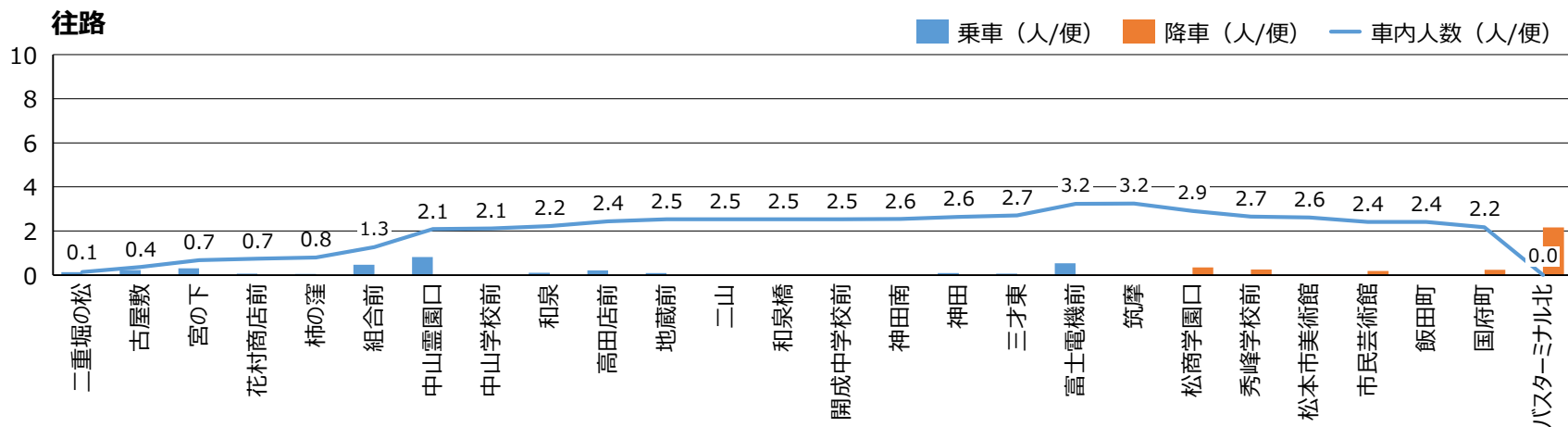
②中山線 通学・通勤便

<2020年度乗降者数 平日>

1日当たり乗降者数合計



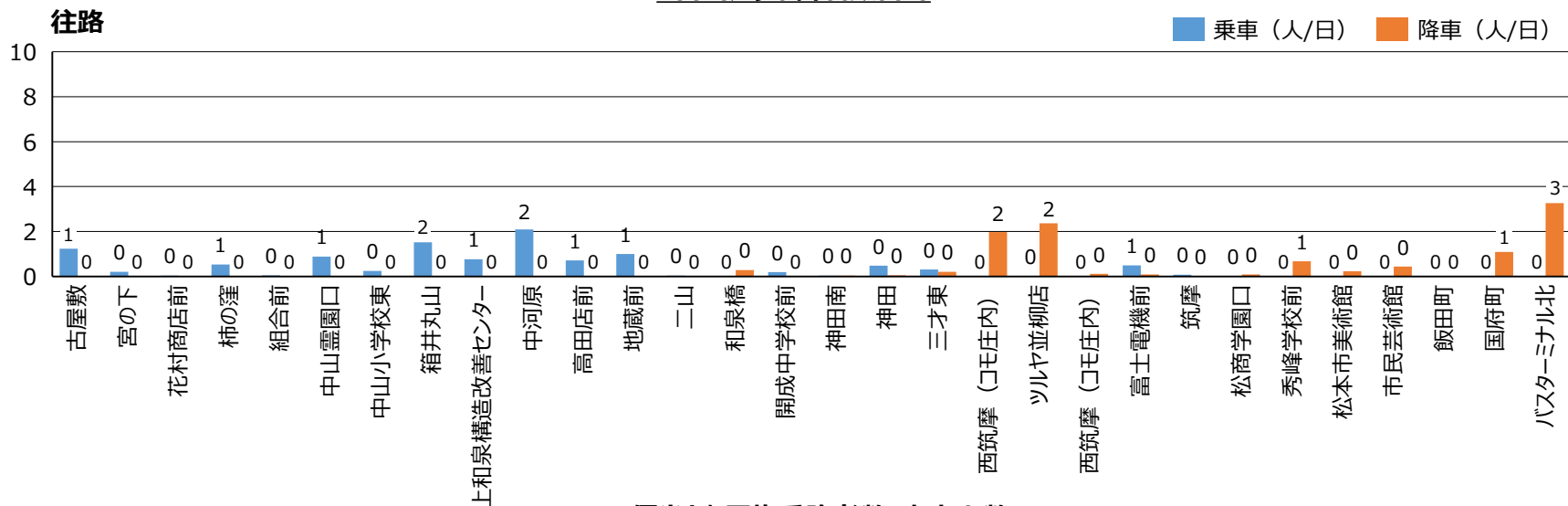
1便当たり平均乗降者数・車内人数



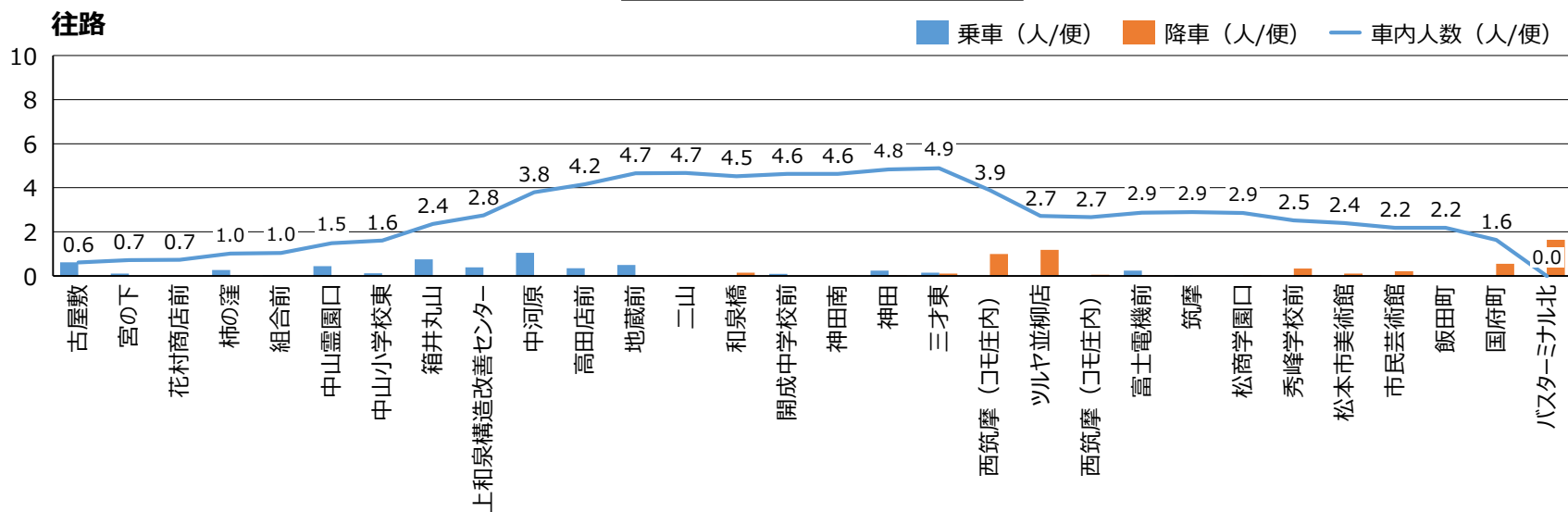
②中山線 買物・通院便 月曜日

<2020年度乗降者数 月曜日>

1日当たり乗降者数合計



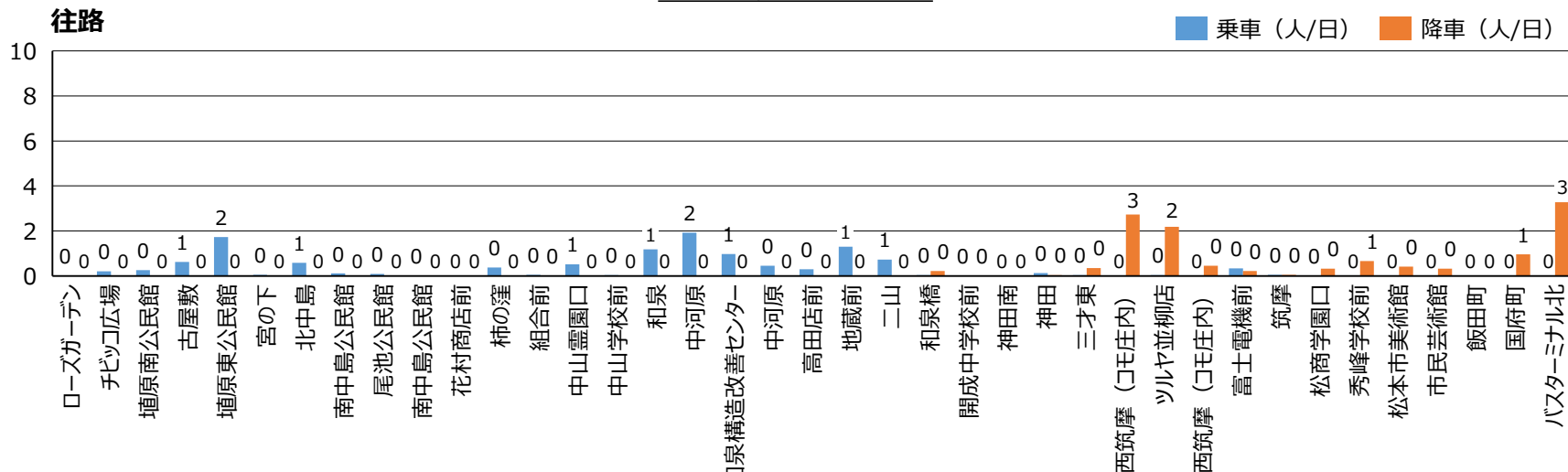
1便当たり平均乗降者数・車内人数



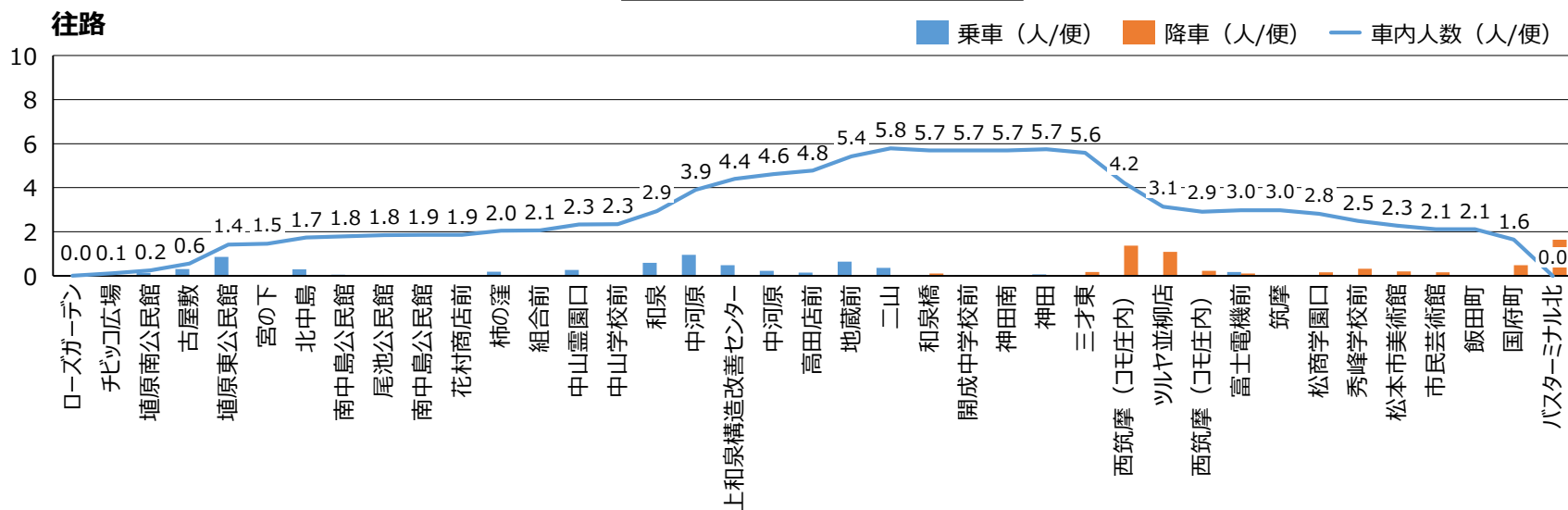
②中山線 買物・通院便 水曜日

<2020年度乗降者数 水曜日>

1日当たり乗降者数合計



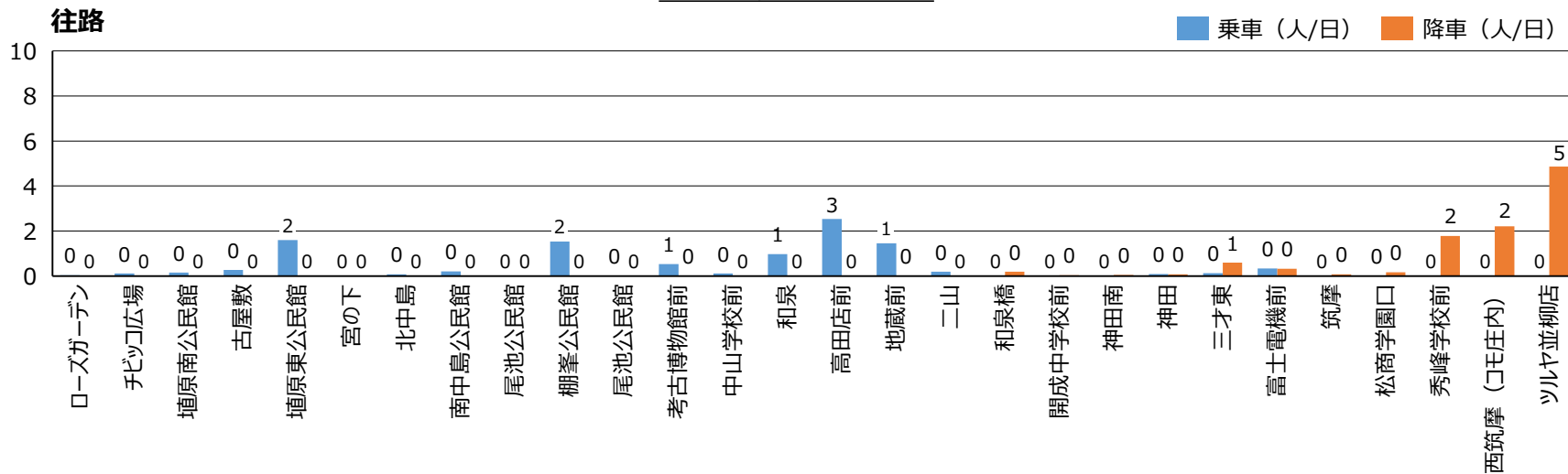
1便当たり平均乗降者数・車内人数



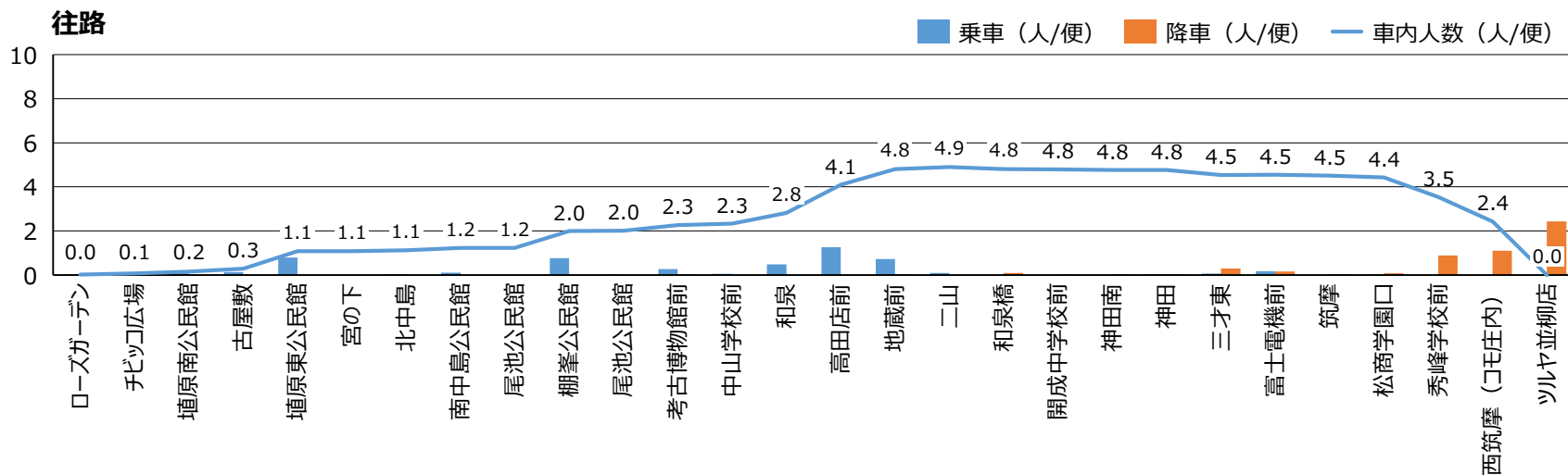
②中山線 買物・通院便 金曜日

<2020年度乗降者数 金曜日>

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



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

