



まつもと公設民営バス
意見交換会資料(東山部)

4. 1. 30

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

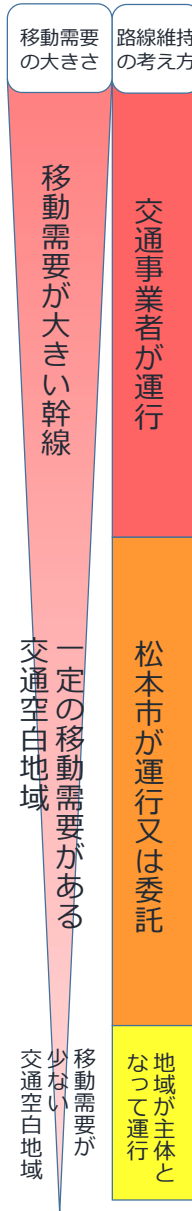
メール:k-koutsu@city.matsumoto.lg.jp

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 | 東山部ブロックの路線について | 13～34ページ |



松本市のバス交通体系

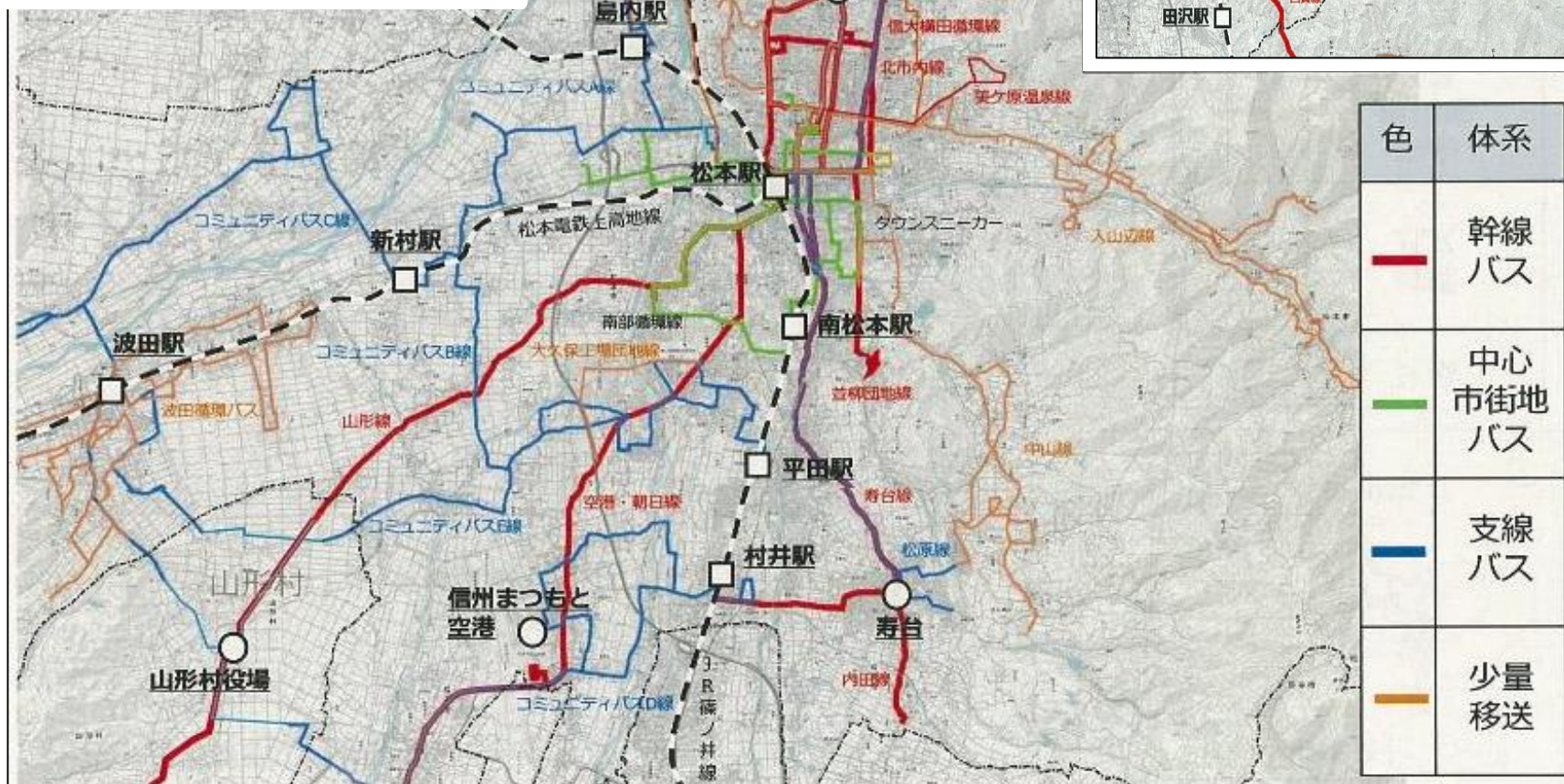


再編体系	移動需要の大きい幹線
アルピコ交通(株)自主路線	
幹線バス	信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線
支線バス	浅間線、新浅間線、松原線
少量移送	大久保工場団地線
アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線	
少量移送	四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)
タウンズニーカー	
中心市街地バス	北コース、東コース、南コース、西コース 南部循環線
西部地域コミュニティバス	
支線バス	A(島内・新村)線、B(南松本・新村)線 C(梓川・波田)線、D(村井・波田)線 E(平田・波田)線
市営バス	
支線バス	四賀線、奈川線
地域バス	
少量移送	ほしみ線、入山辺線、中山線 波田循環バス、浅間・大村線 島内川東乗合タクシー

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

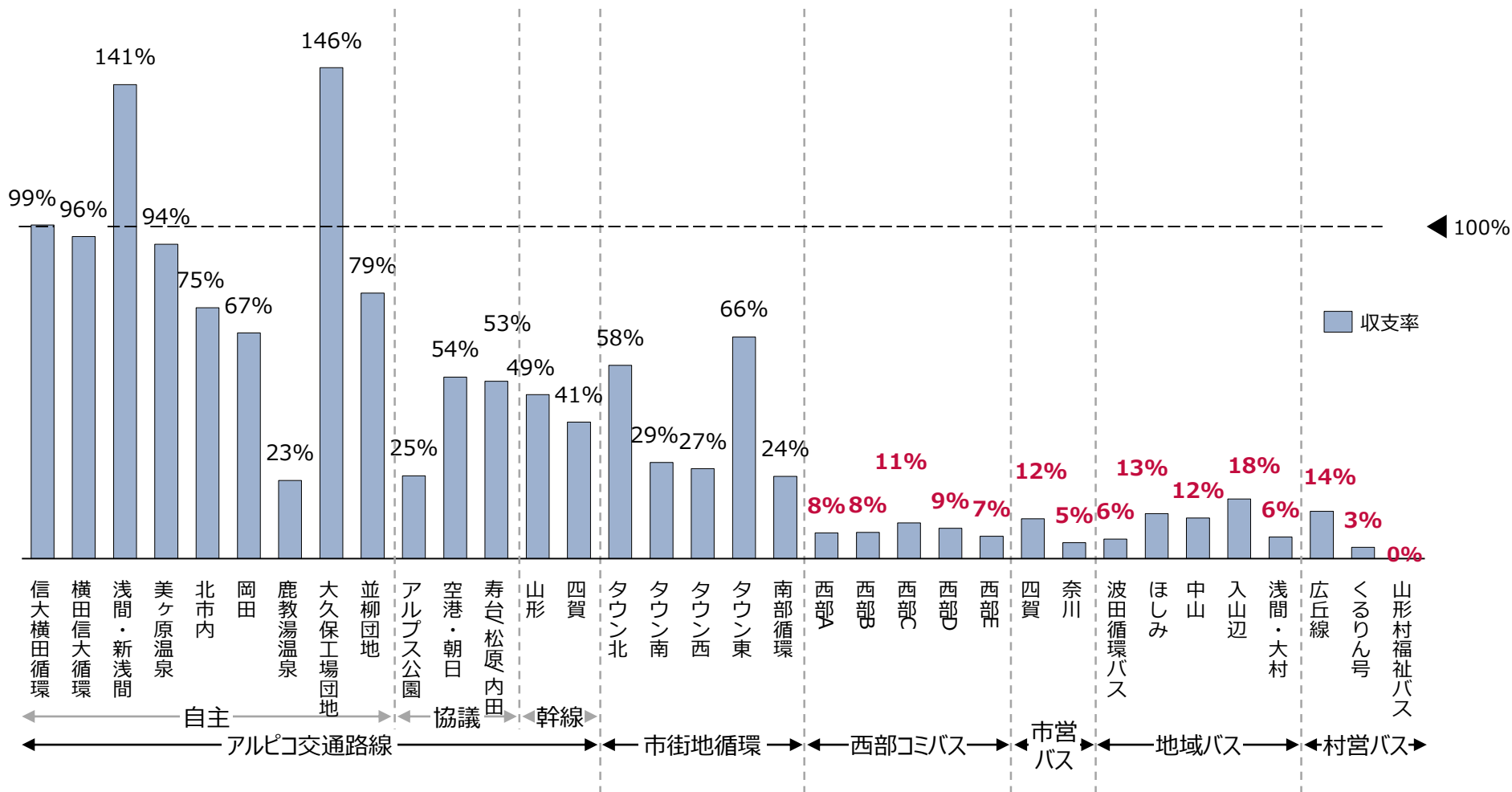
松本エリアのバス路線ネットワークの現状



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

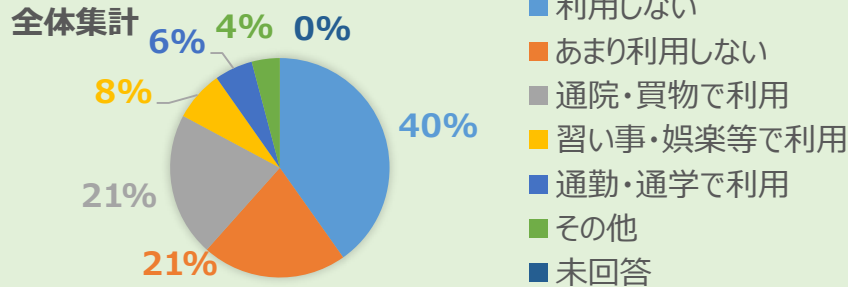
路線バスに関するアンケート調査結果について

1 概要

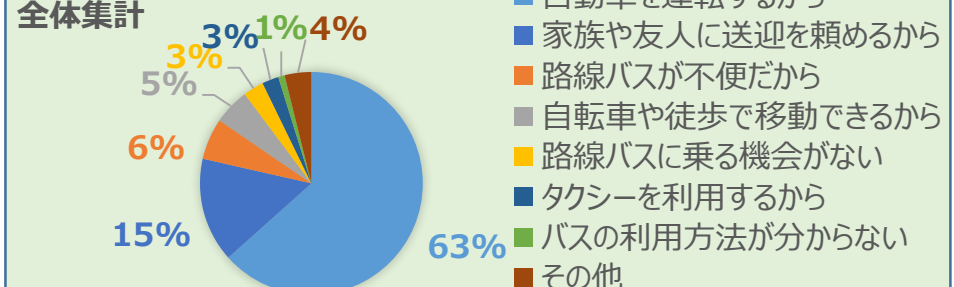
- (1) 趣旨
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

2 主な設問の集計結果

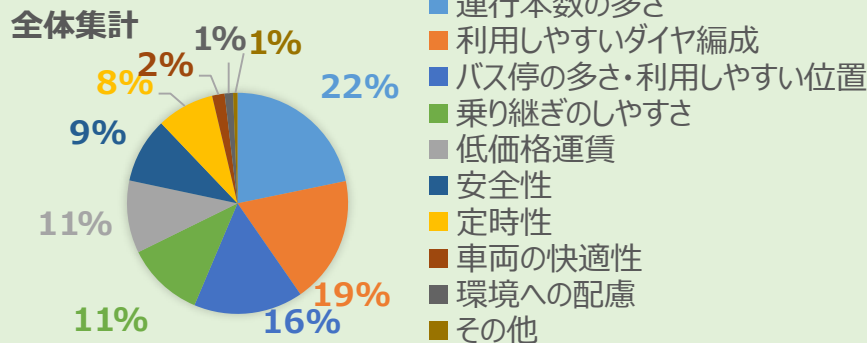
(1) 路線バスの利用目的



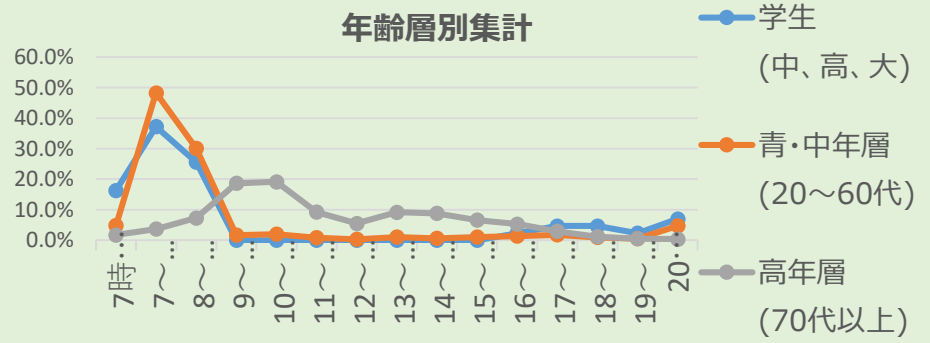
(2) 路線バスを利用しない理由



(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

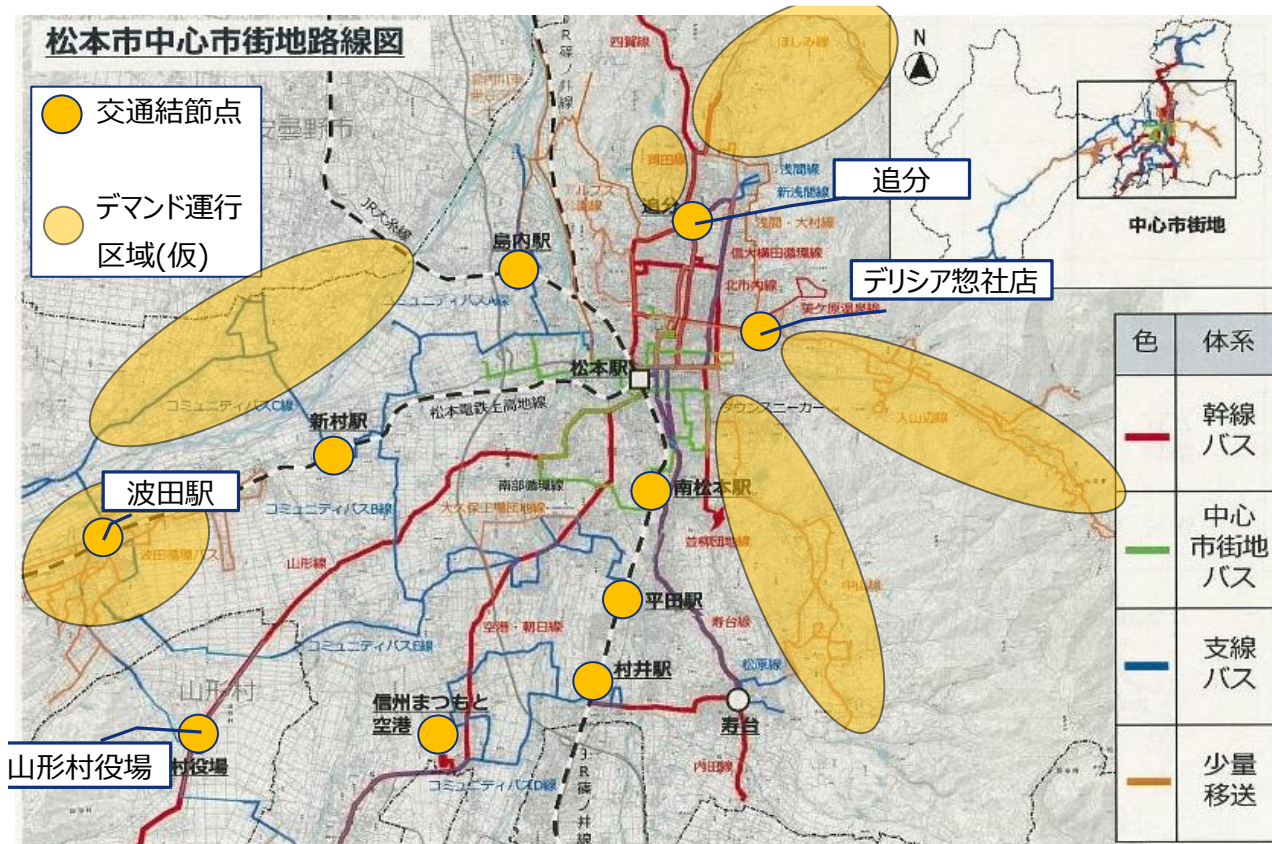
新制度運行開始

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

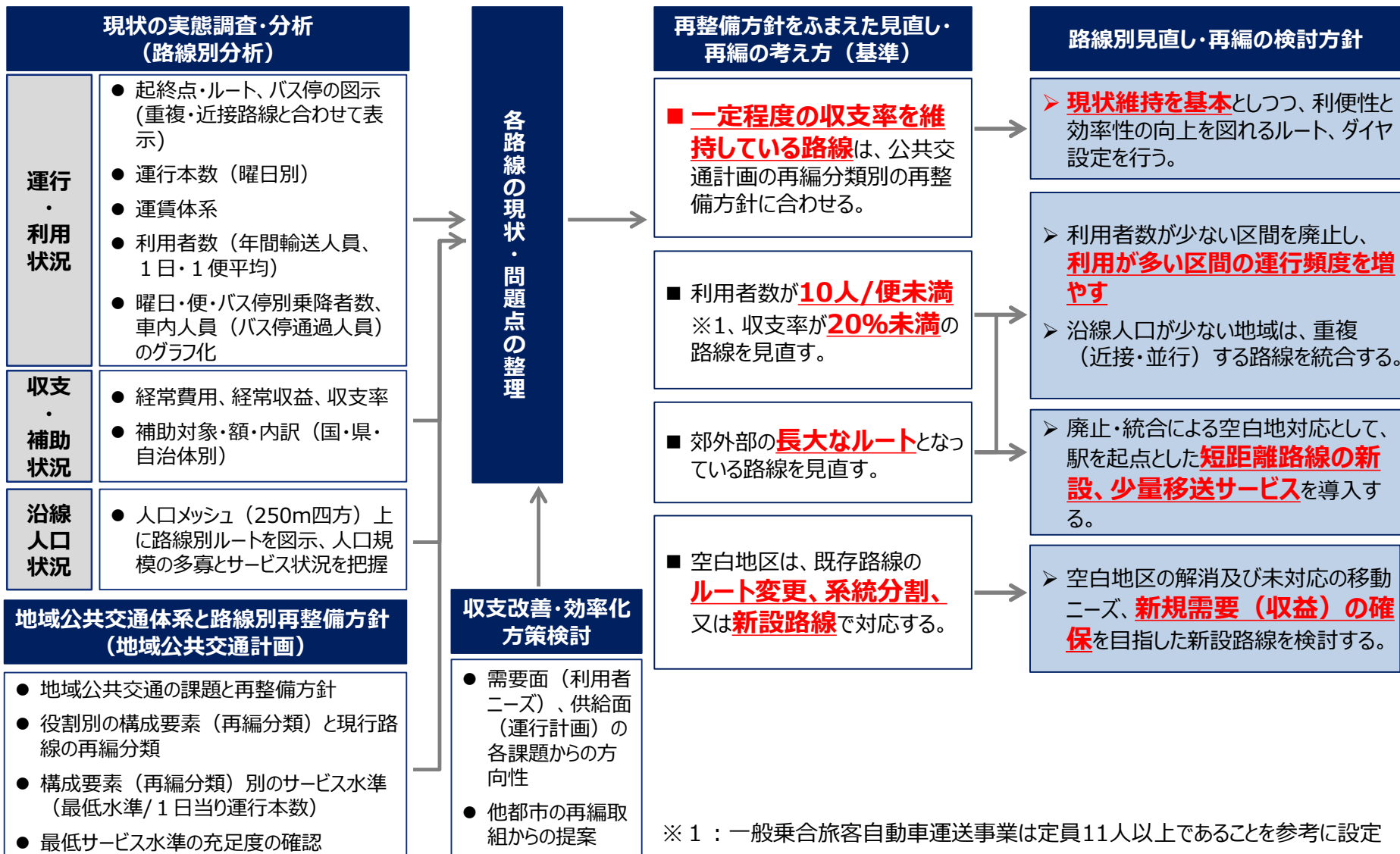
現行路線の再編分類

【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
北市内線東まわり・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&7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&7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&7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&7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
朝日村営バス広尾線	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

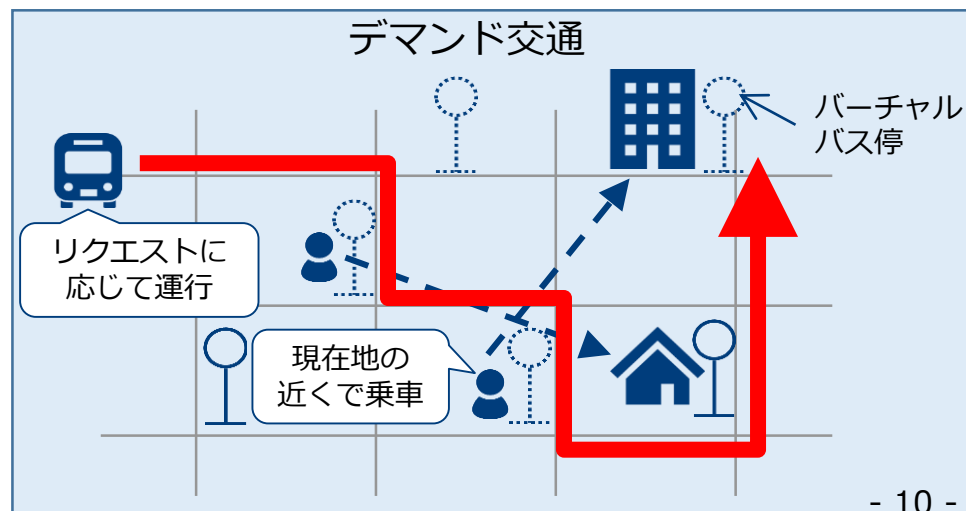
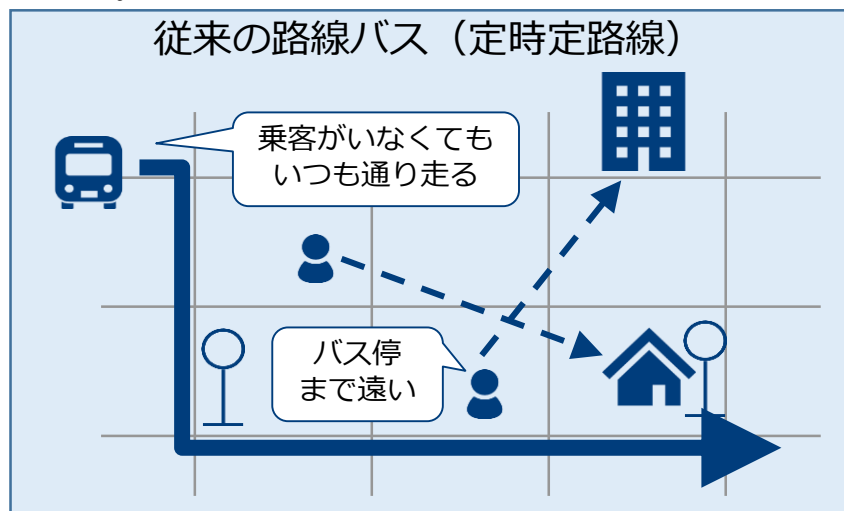


ラストワンマイル等で想定される運行形態

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: 20px;">  <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。

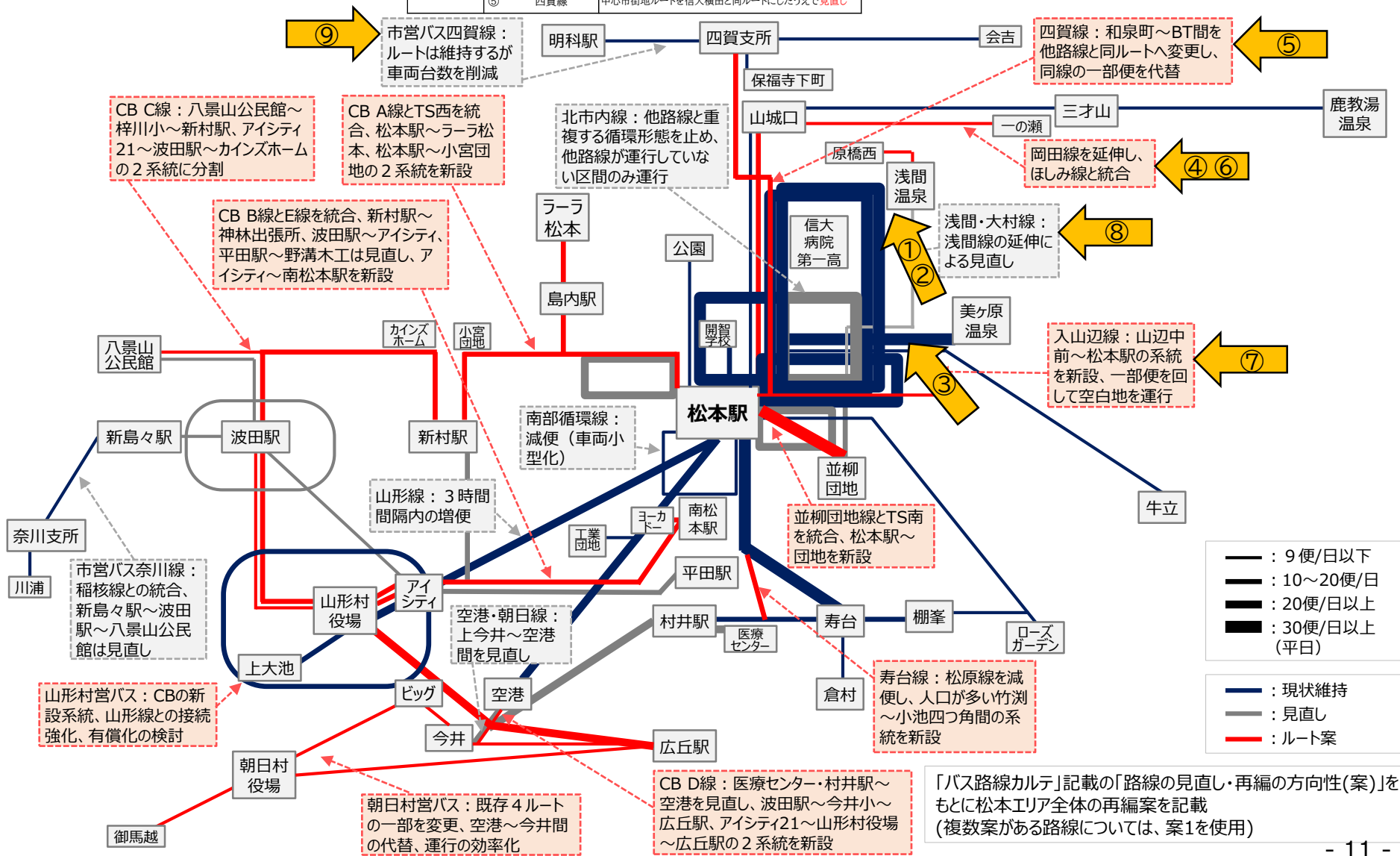


【岡田地区、入山辺地区、里山辺地区、本郷地区、四賀地区を通るバス路線】

再編案 (概観)

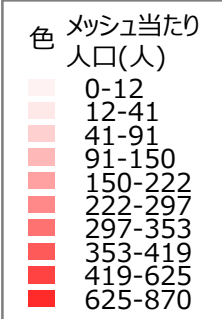
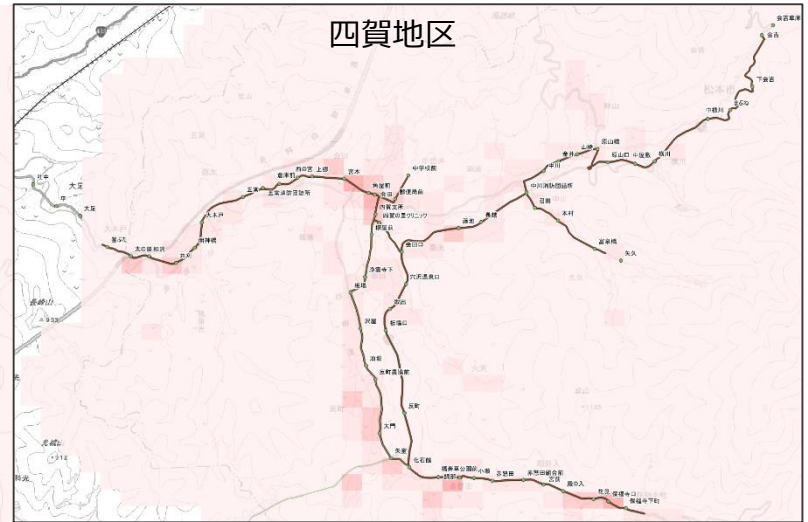
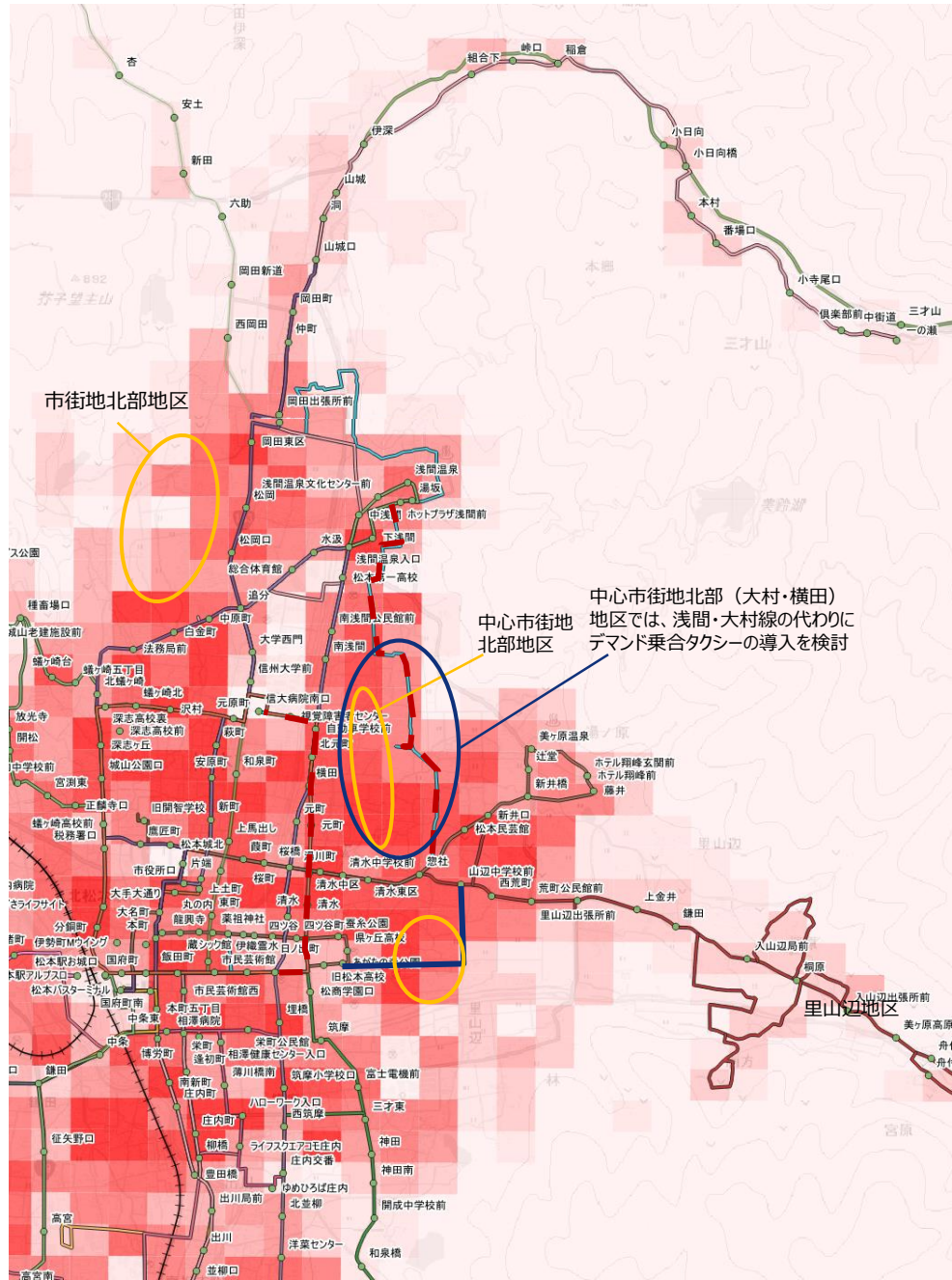
該当路線	再編案
① 信大横田 横田信大循環	現状維持
② 浅間線・新浅間線	現状維持
③ 美ヶ原温泉線	現状維持
④ 岡田線	通勤・通学時間帯は延伸を検討
⑤ 四賀線	中心市街地ルート信大横田と同ルートにしたうえで見直し

該当路線	再編案
⑥ ほしみ線	日中の運行形態を見直し
⑦ 入山辺線	里山辺地区の交通空白地区を運行するように再編
⑧ 浅間・大村線	デマンド交通に切り替え
⑨ 四賀線	日中の運行形態を見直し



バス路線・人口メッシュ地図 東山部

- 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）



— 再編後(案)の新設ルート
- - - 再編後(案)の見直しルート

①信大横田循環線/②横田信大循環線

運行概要*1

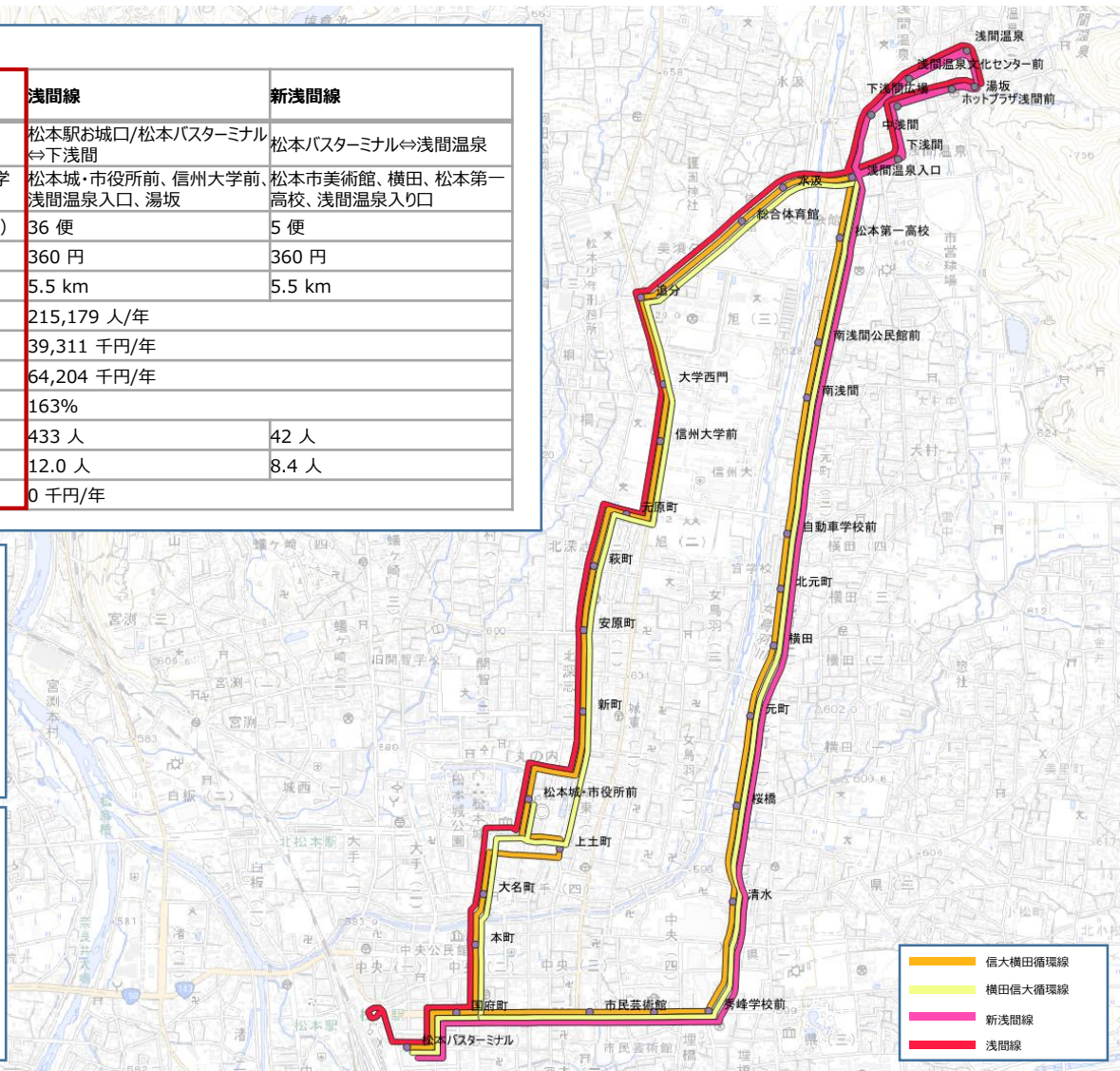
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入り口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
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

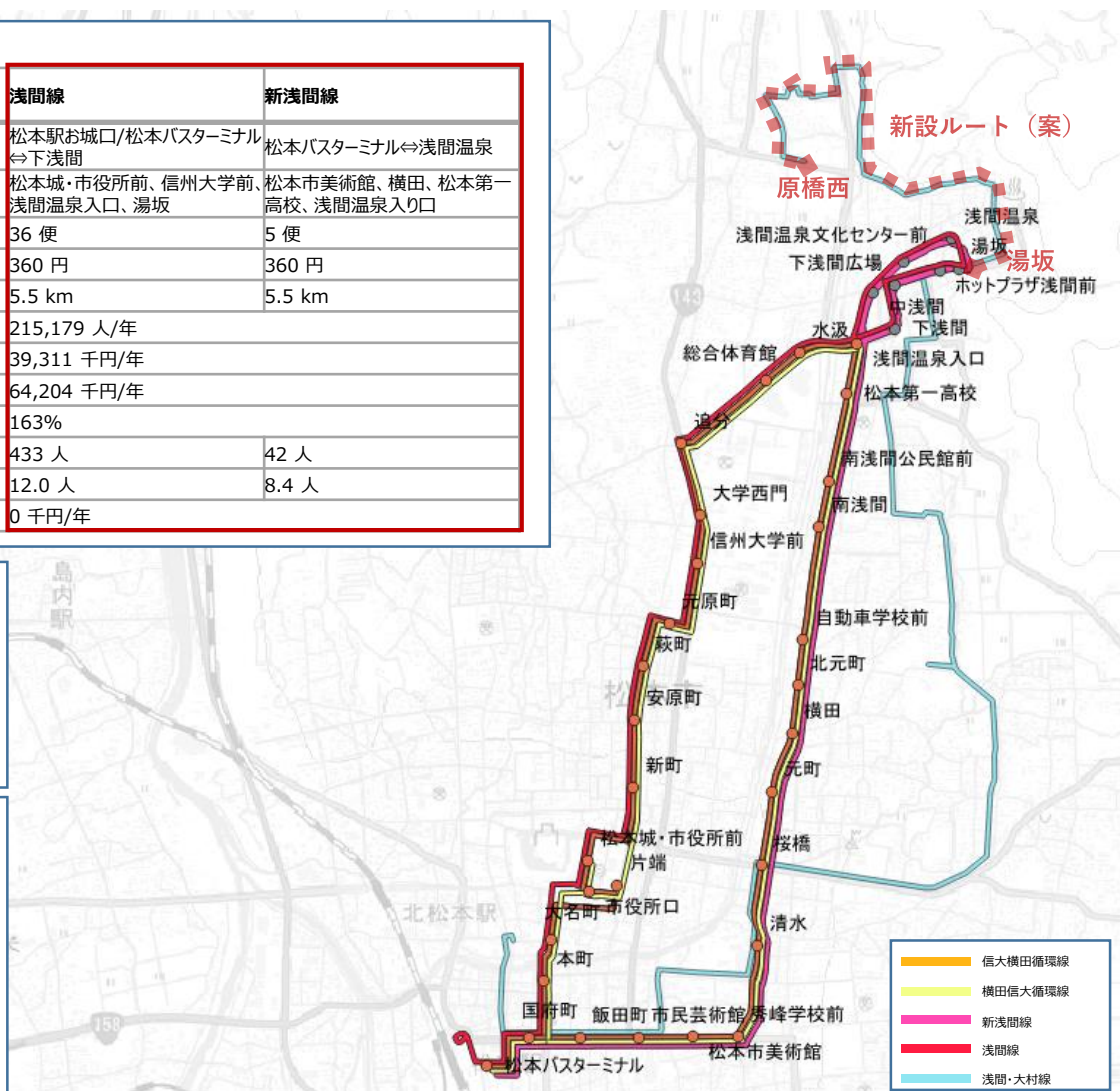
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸送人員	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

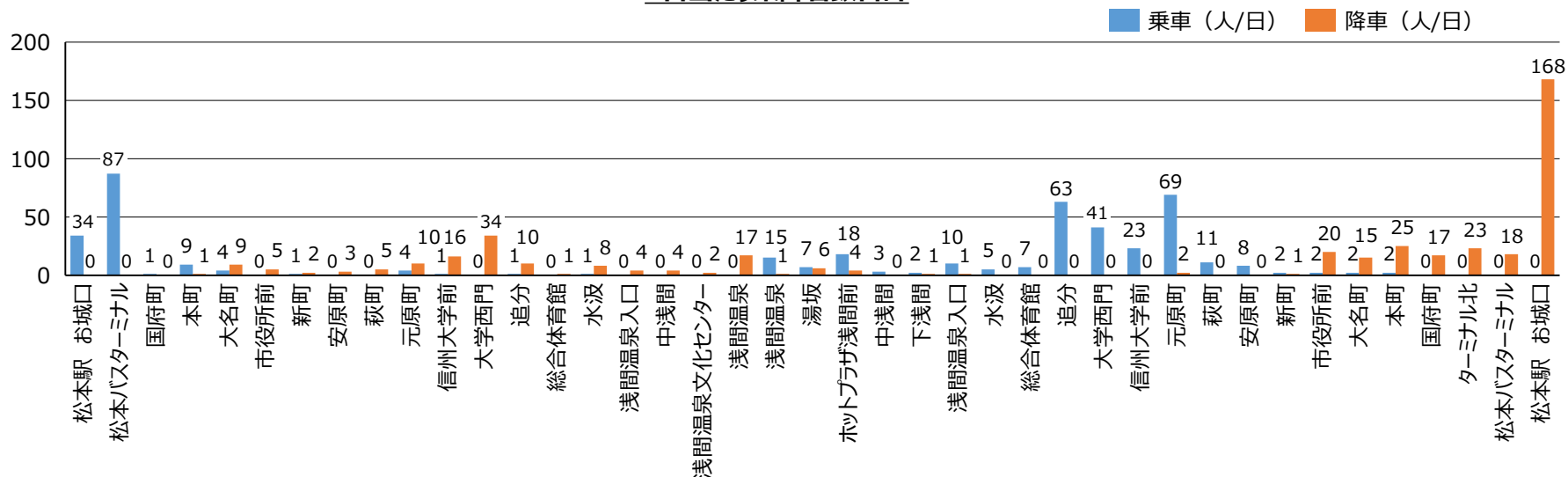


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

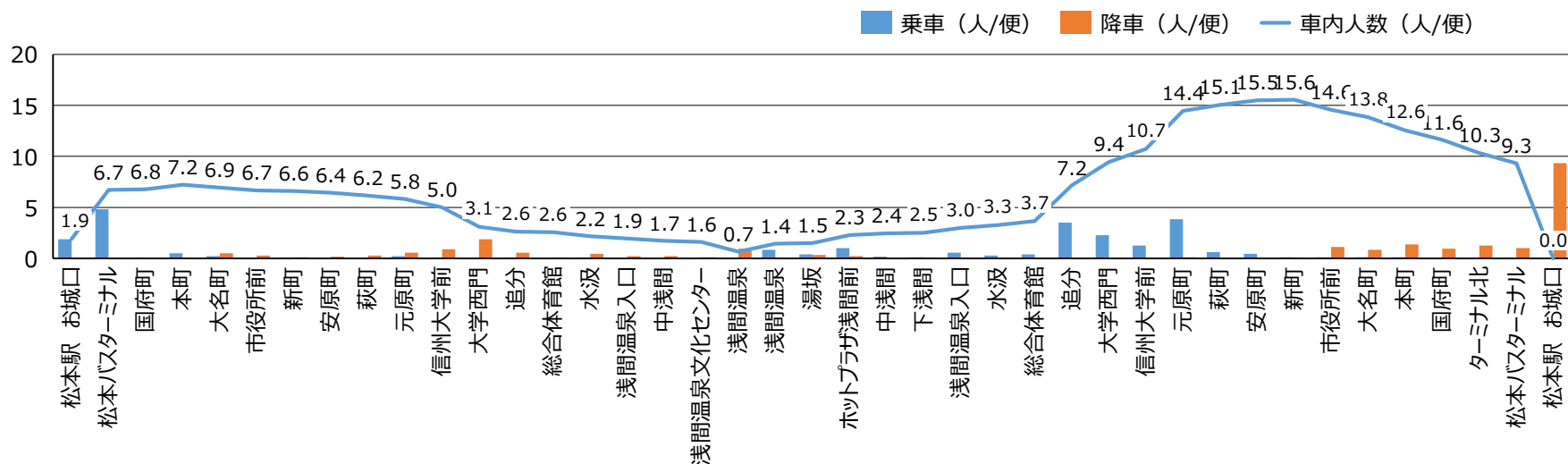
③浅間線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



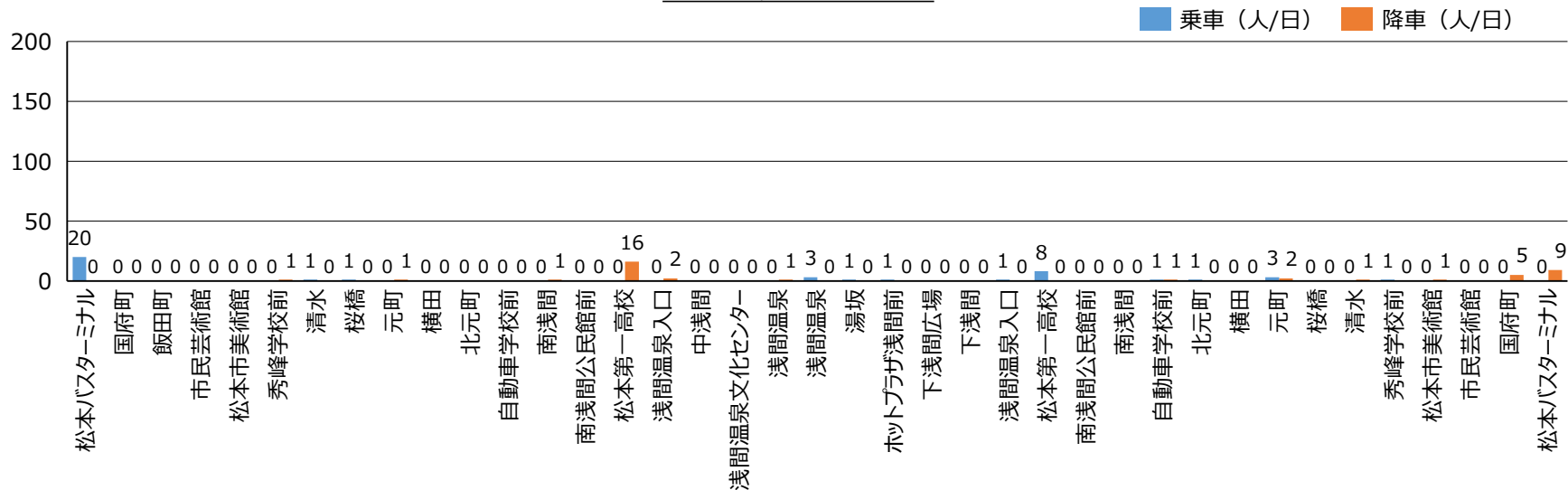
1便当たり平均乗降者数・車内人数



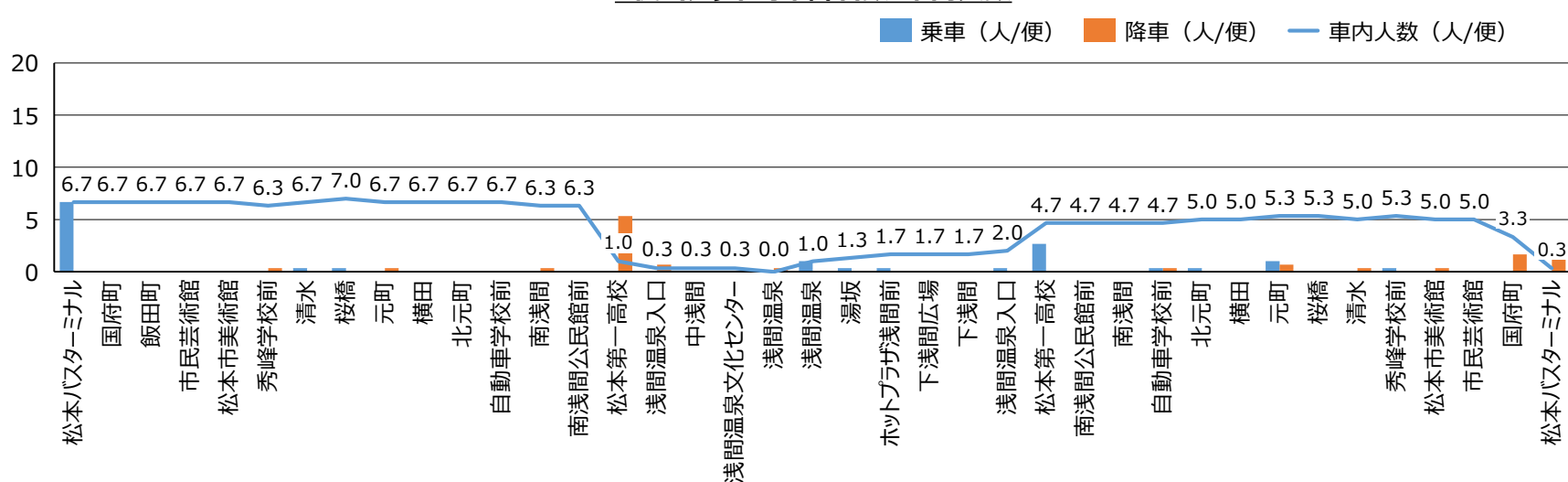
④新浅间線

<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

⑦岡田線

運行概要*1

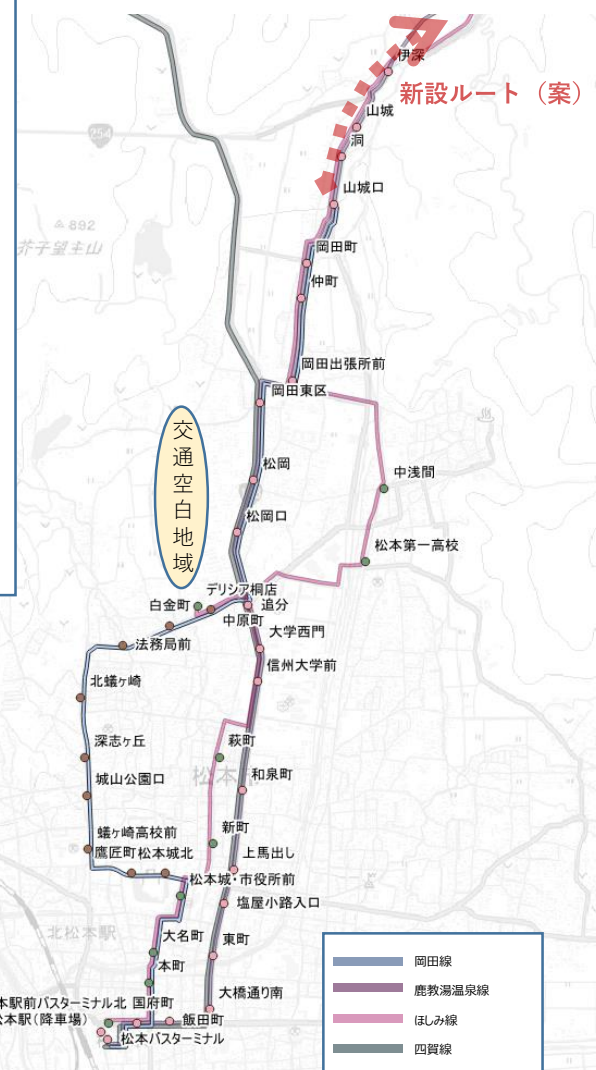
	岡田線	鹿教湯温泉線	ほしみ線	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇔山城口	松本バスターミナル⇔鹿教湯温泉⇔上田駅	バスターミナル北⇔一の瀬	松本バスターミナル⇔四賀支所
主な経由地	松本城・市役所前、追分、白金町、岡田出張所前	信州大学前、岡田出張所前、稲倉	松本城・市役所前、デリシア桐店、岡田町	信州大学、岡田東区、加積館
運行本数	14 便（土休日10 便）	4 便（土休日運休）	8 便（土休日運休）	松本バスターミナル発 12便（土休日6便） 化石館発 1便（土休日運休） 保福寺下町発 1便（土休日運休）
運賃（最大）	430 円	1,150 円	300 円	520 円
キロ程	7.5 km	24.5 km	14.0 km	3.8~17.6 km
輸送人員	49,629 人/年	11,837 人/年	7,622 人/年	52,344 人/年
経常費用	16,420 千円/年	11,132 千円/年	9,626 千円/年	31,656 千円/年
経常収益	12,763 千円/年	2,990 千円/年	1,285 千円/年	14,890 千円/年
収支率	78%	27%	13%	47%
1日乗降者数*2	126 人	18 人	32 人	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*2	9.0 人	4.5 人	4.0 人	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*3	0 千円/年	0 千円/年	7,839 千円/年	7,353 千円/年

路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
 - 鹿教湯温泉線（追分～山城口）
 - ほしみ線（岡田出張所前～山城口）
 - 四賀線（追分～岡田東区）
- 岡田出張所前～山城口までは3路線が並走しており、支線接続等で再編の検討の可能性あり

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 輸送効率向上のため、岡田線を延伸し、ほしみ線と統合
 - 山城口～一の瀬間を岡田線の一部の便が運行し、ほしみ線を代替
 - 道が狭いほしみ線のルートを車両が通れない場合や一の瀬付近での転回ができない場合、一部の便のみ小型車両でほしみ線のルートを通る可能性あり

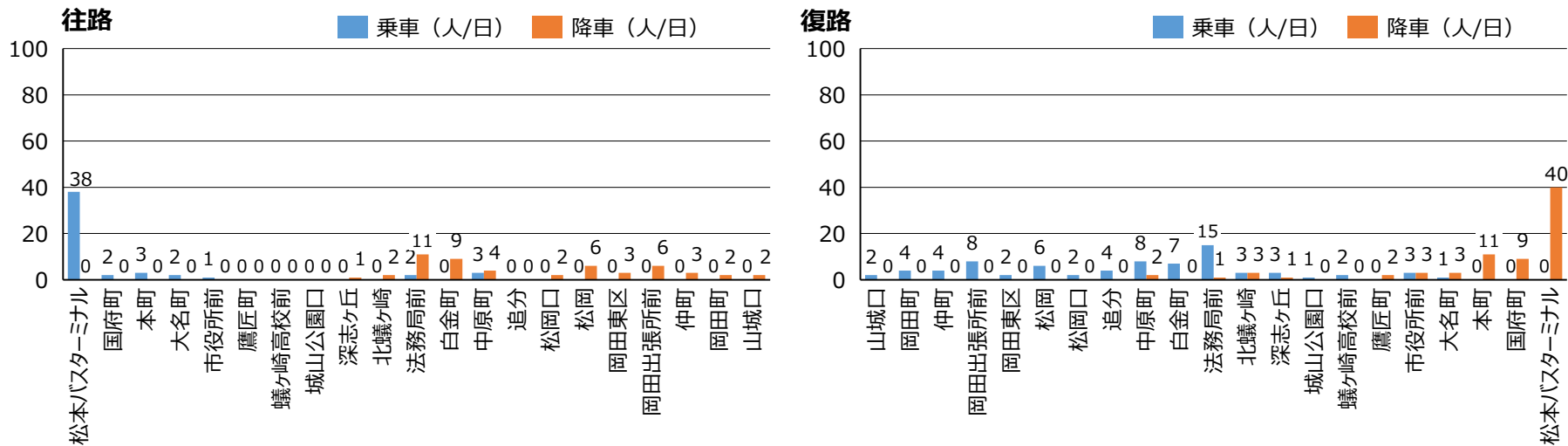


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

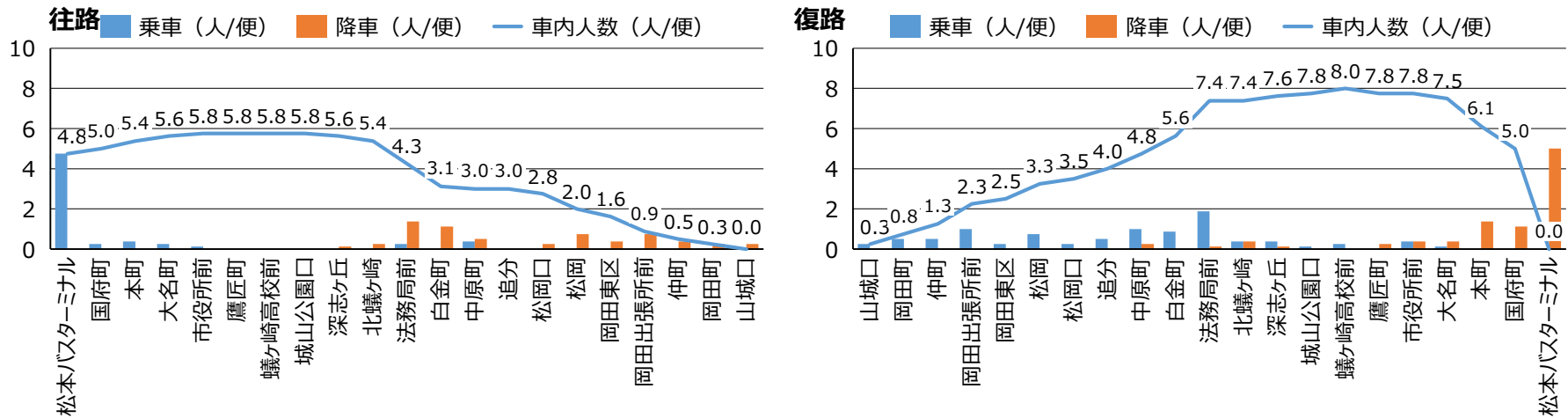
⑦岡田線

<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



⑰四賀線 (1/2)

運行概要*2

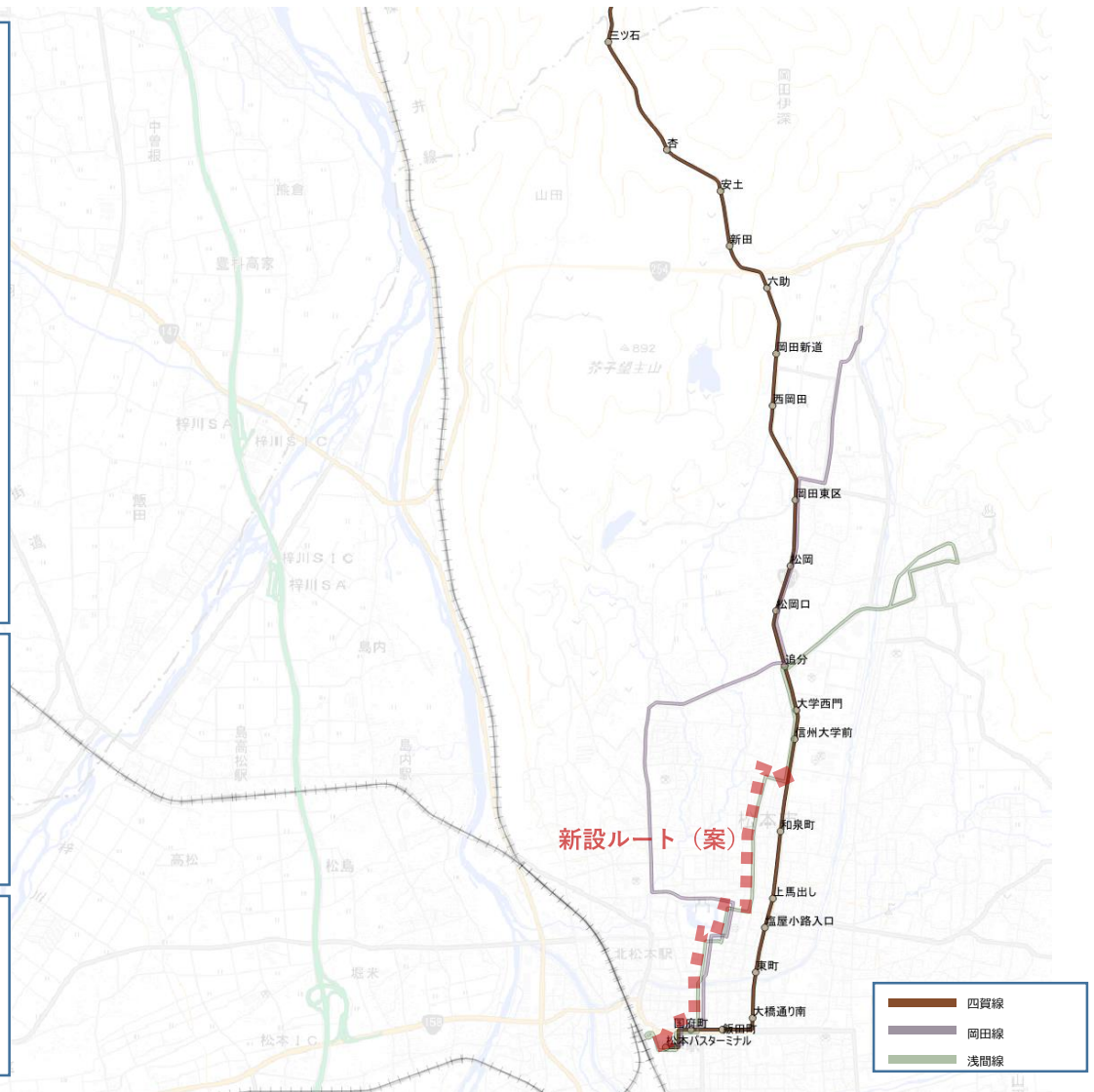
	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇄四賀支所
主な経由地	信州大学、岡田東区、化石館
運行本数	松本バスターミナル発 12便 (土休日 6便) 化石館発 1便 (土休日運休) 保福寺下町発 1便 (土休日運休)
運賃 (最大)	520 円
キロ程	3.8~17.6 km
輸送人員	52,344 人/年
経常費用	31,656 千円/年
経常収益	14,890 千円/年
収支率	47%
1日乗降者数*3	松本バスターミナル 114人 / 化石館 12人 / 保福寺 20人
1便乗降者数*3	松本バスターミナル 9.5人 / 化石館 12.0人 / 保福寺 20.0人
補助額*4	7,353 千円/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



*1: 保福寺下町系統 除く *2: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *3: 2020年平日の値 *4: 福祉100円バス助成事業委託料は

⑰四賀線 (2/2)

運行概要*2

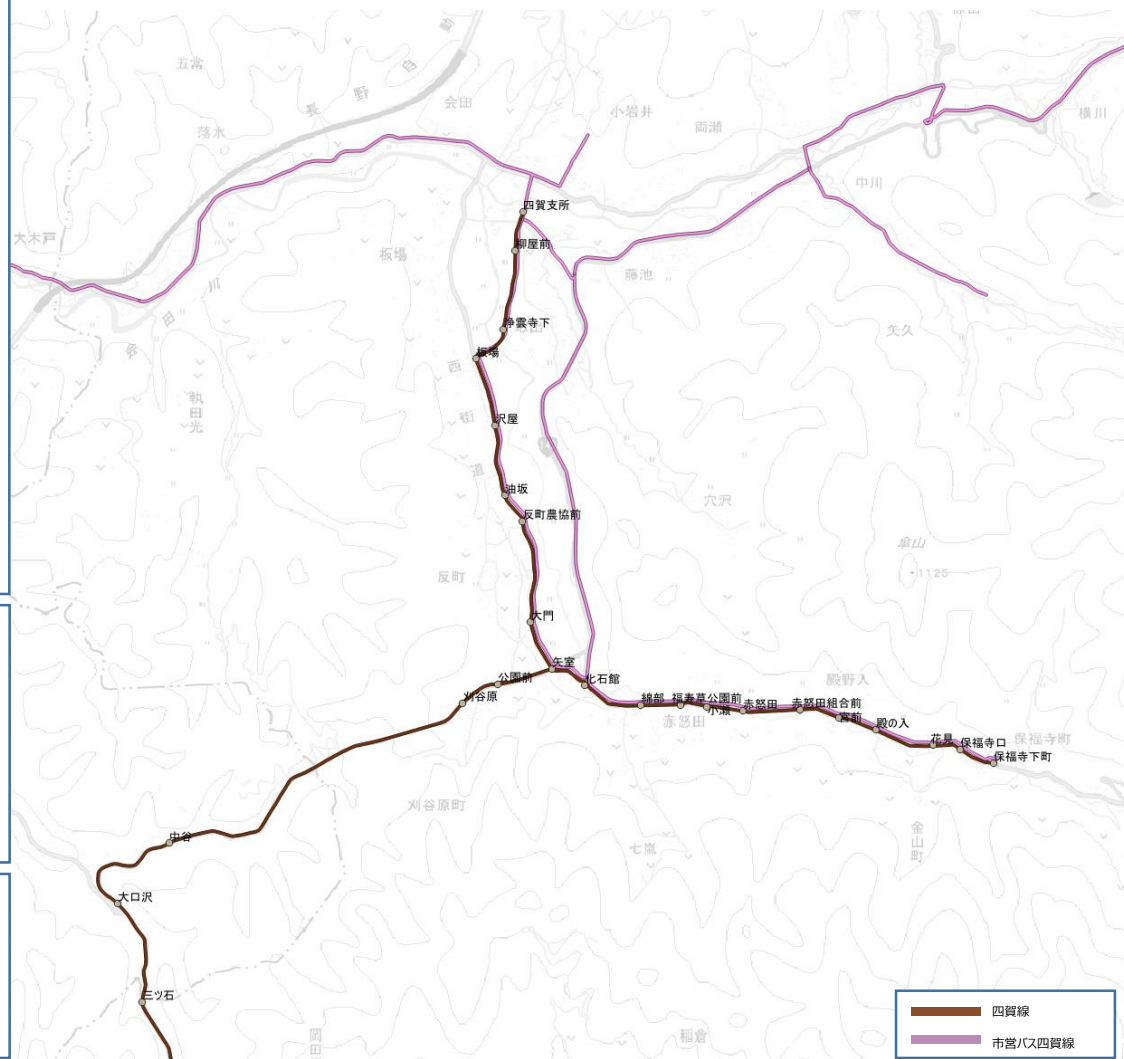
	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇔四賀支所
主な経由地	信州大学、岡田東区、化石館
運行本数	松本バスターミナル発 12便 (土休日 6便) 化石館発 1便 (土休日運休) 保福寺下町発 1便 (土休日運休)
運賃 (最大)	520 円
キロ程	3.8~17.6 km
輸送人員	52,344 人/年
経常費用	31,656 千円/年
経常収益	14,890 千円/年
収支率	47%
1日乗降者数*3	松本バスターミナル 114人 / 化石館 12人 / 保福寺 20人
1便乗降者数*3	松本バスターミナル 9.5人 / 化石館 12.0人 / 保福寺 20.0人
補助額*4	7,353 千円/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

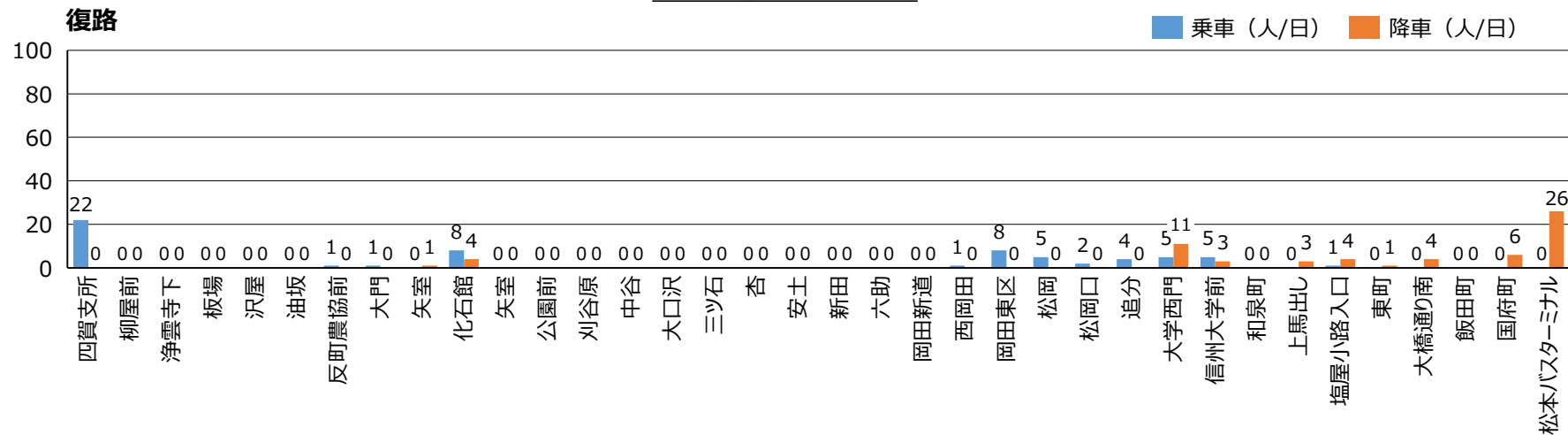
- 和泉町~松本バスターミナル間を信大横田循環線他と同じルートへ変更することで、同線の一部代替による輸送効率の向上を検討



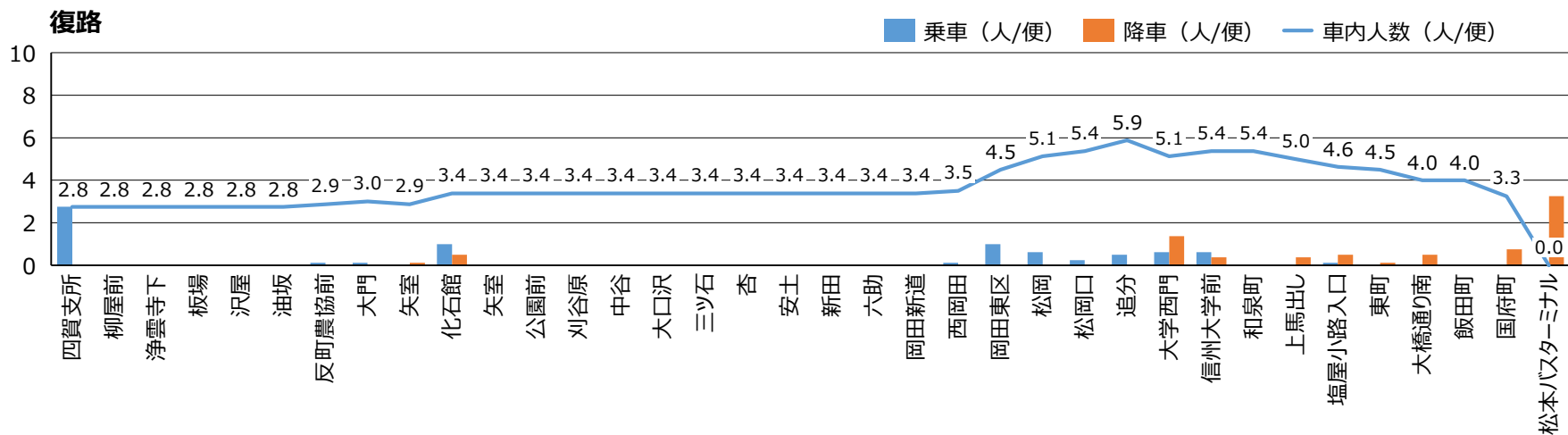
⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



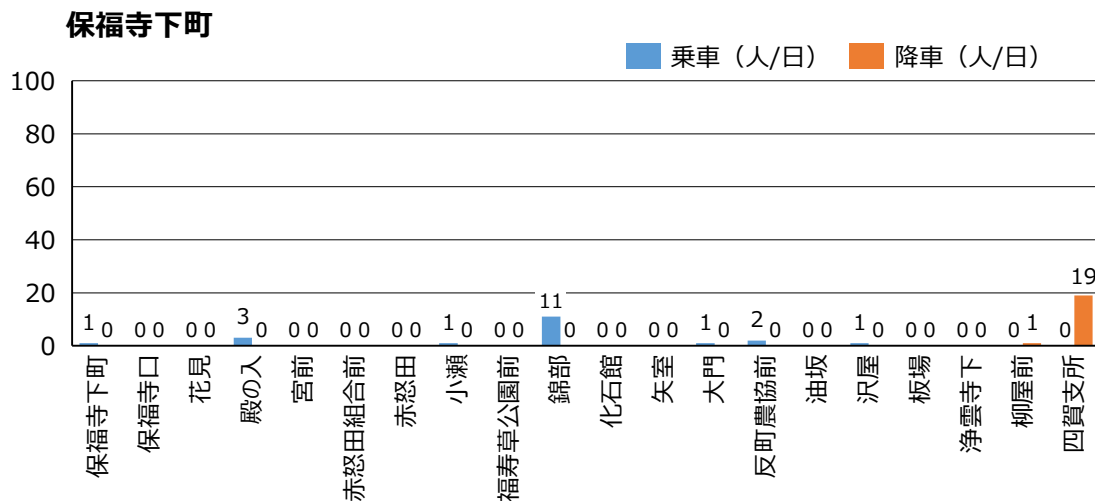
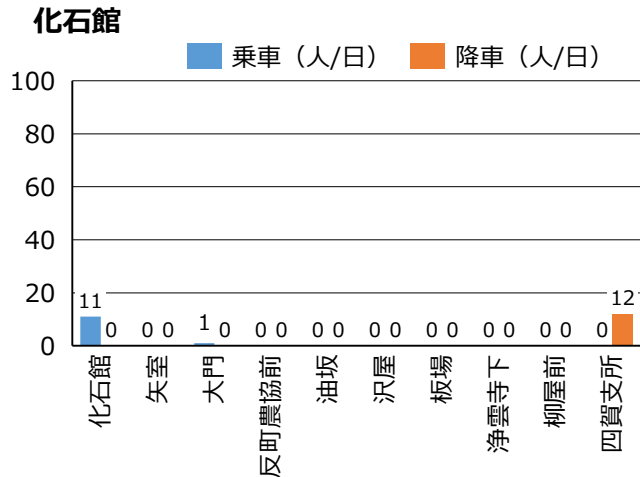
1便当たり平均乗降者数・車内人数



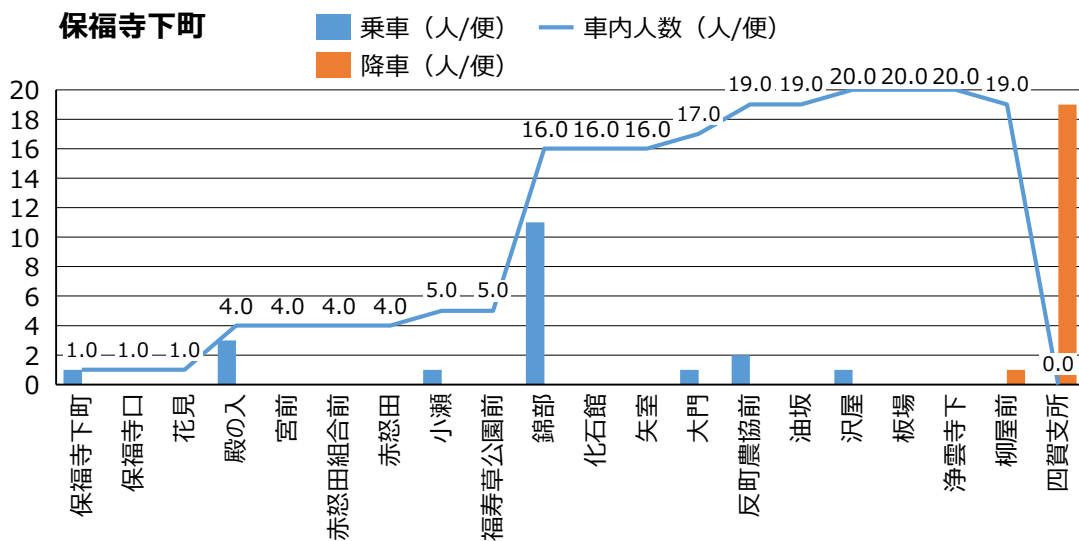
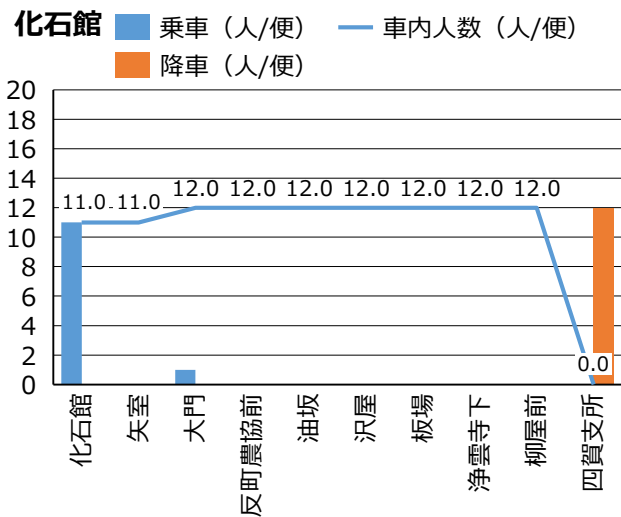
⑰四賀線 化石館/保福寺下町

<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

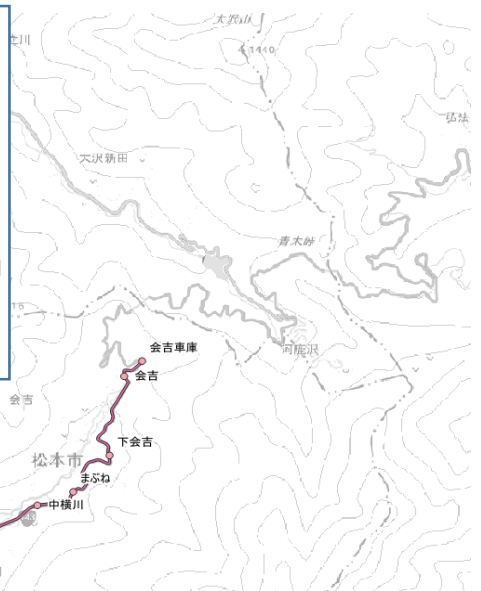


①市営バス四賀線

運行概要*1	市営バス四賀線
起終点	四賀支所⇔会吉車庫、四賀支所⇔保福寺下町
主な経由地	明科駅、倉庫前、四賀の里クリニック、化石館
運行本数	四賀支所⇔会吉車庫 8便（土曜2便） 四賀支所⇔保福寺下町 6便（土曜運休） 四賀支所⇔明科 9便（土曜運休） 四賀支所⇔井刈/大木戸 15便（土曜4便） ※ 日祝は全便運休
運賃（最大）	470 円
キロ程	3.2~26.9 km
輸送人員	9,688 人/年
経常費用	34,879 千円/年
経常収益	4,129 千円/年
収支率	12%
1日乗降者数*2	56 人
1便乗降者数*2	1.7 人
補助額*3	30,750 千円/年

路線の現状・問題点

- 以下の4系統を運行
 - 会吉車庫～四賀支所間：4往復/日
 - 保福寺下町～四賀支所間：2往復/日
 - 明科駅～四賀支所間：4.5往復/日
 - 五常～四賀支所間：7.5往復/日
- 小中学生による通学利用が大半を占める
- 旧四賀村内の狭いエリアを運行
 - デマンド化した場合、主要エリア間を10分以内で移動可能
- 並走する路線（区間）
 - アルピコ交通 四賀線（化石館～四賀支所）



路線の見直し・再編の方向性（案）

- 案1：減便及び仕業の効率化により車両を削減し、運行経費を削減
 - 明科駅～四賀支所間の日中の一部の便（206便/207便等）を見直し、デマンドバス運行時間を拡大
 - 五常～四賀支所間の一部便（202便/213便）、会吉車庫～四賀支所間の一部便（101便）を見直し、使用車両を1台削減（3台→2台）
 - アルピコ交通四賀線の保福寺下町/化石館～四賀支所間の便を市営バスが代替することも検討
- 案2：アルピコ交通四賀線への接続を改善し、松本市方面へのバス利用を促進
 - アルピコ交通四賀線の乗車密度改善を企図



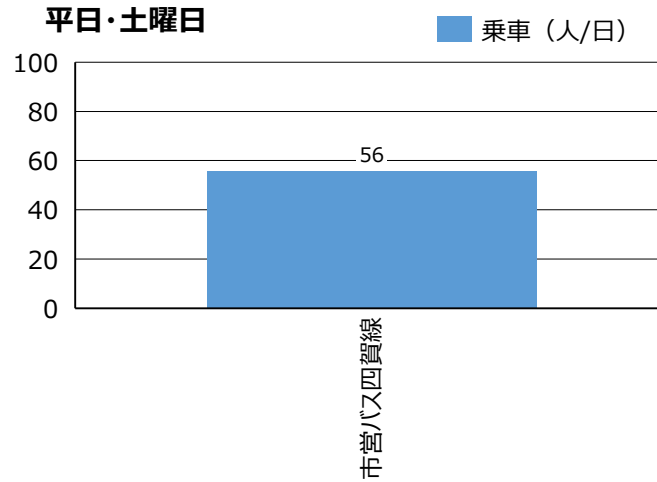
四賀線（アルピコ交通）
市営バス四賀線

*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

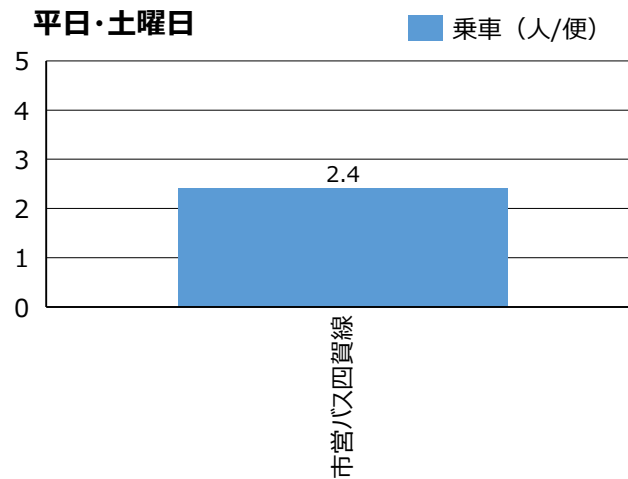
①市営バス四賀線

<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



④ほしみ線

運行概要*1

	岡田線	鹿教湯温泉線	ほしみ線
起終点	松本バスターミナル⇔山城口	松本バスターミナル⇔鹿教湯温泉⇔上田駅	バスターミナル北⇔一の瀬
主な経由地	松本城・市役所前、追分、白金町、岡田出張所前	信州大学前、岡田出張所前、稲倉	松本城・市役所前、デリシア桐店、岡田町
運行本数	14 便（土休日10 便）	4 便（土休日運休）	8 便（土休日運休）
運賃（最大）	430 円	1,150 円	300 円
キロ程	7.5 km	24.5 km	14.0 km
輸送人員	49,629 人/年	11,837 人/年	7,622 人/年
経常費用	16,420 千円/年	11,132 千円/年	9,626 千円/年
経常収益	12,763 千円/年	2,990 千円/年	1,285 千円/年
収支率	78%	27%	13%
1日乗降者数*2	126 人	18 人	32 人
1便乗降者数*2	9.0 人	4.5 人	4.0 人
補助額*3	0 千円/年	0 千円/年	7,839 千円/年

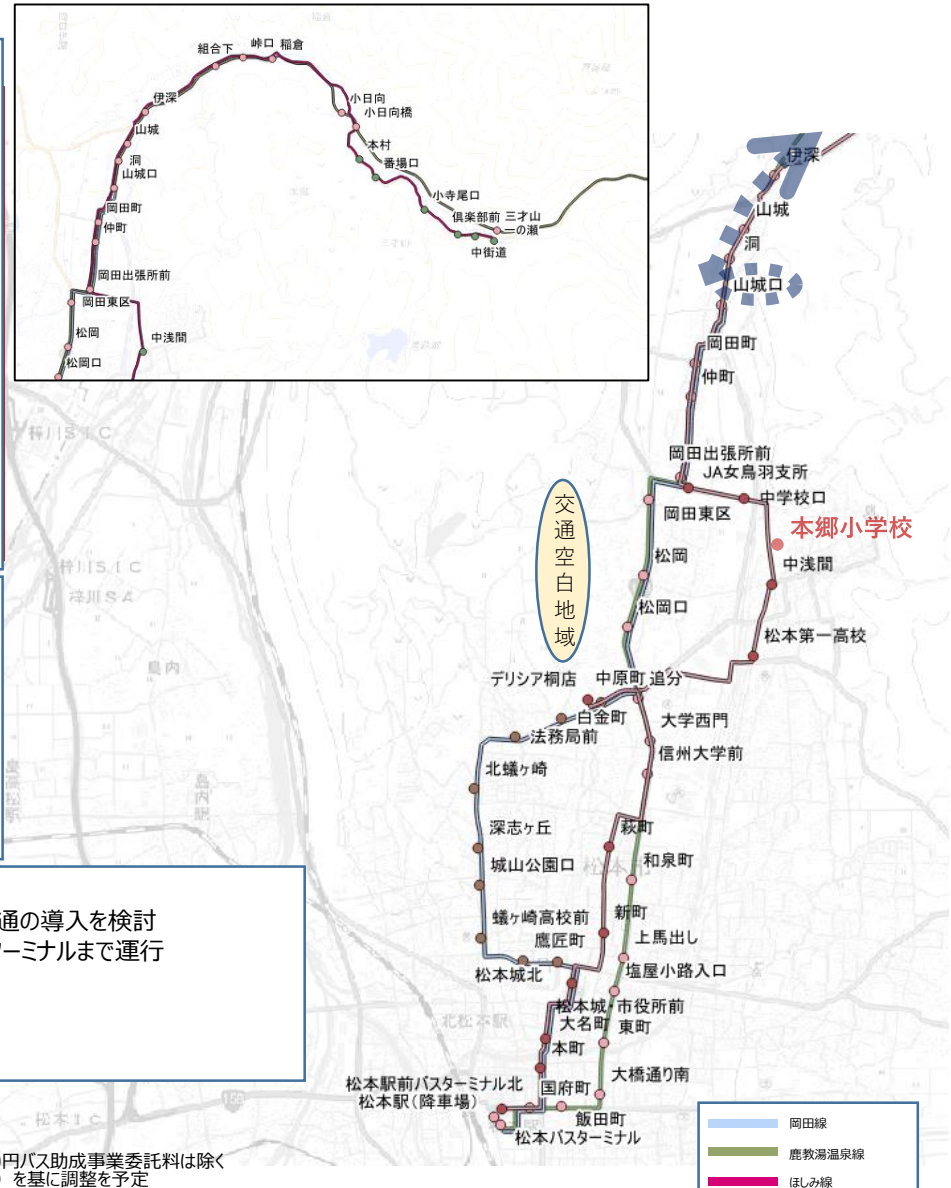
路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数8.0人、1日当たり平均乗車数32人
- 岡田出張所の西側に交通空白地域が存在
- 並走する路線（区間）
 - 岡田線（岡田出張所～山城口）
 - 鹿教湯温泉線（岡田出張所前～小日向橋）
 - 松本駅～追分間では多数の路線が並行
- 岡田線・鹿教湯温泉線と運賃が競合している可能性あり
- 休憩時間・回送距離が長い

路線の見直し・再編の方向性（案）*4

- 通勤・通学時間帯はバスターミナルまでの路線を維持し、日中はオンデマンド交通の導入を検討
 - 朝・夕の通勤・通学時間帯のみ、ほしみ線または岡田線を延伸させてバスターミナルまで運行
 - 日中のオンデマンド交通は、交通結節点までの移動を担う

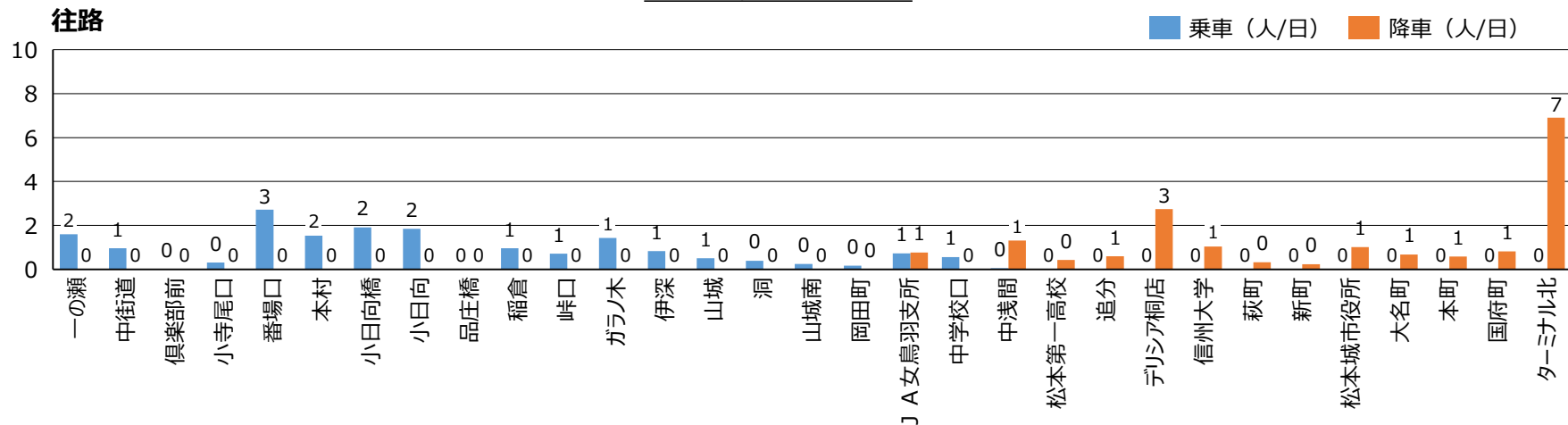
*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く
*4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定



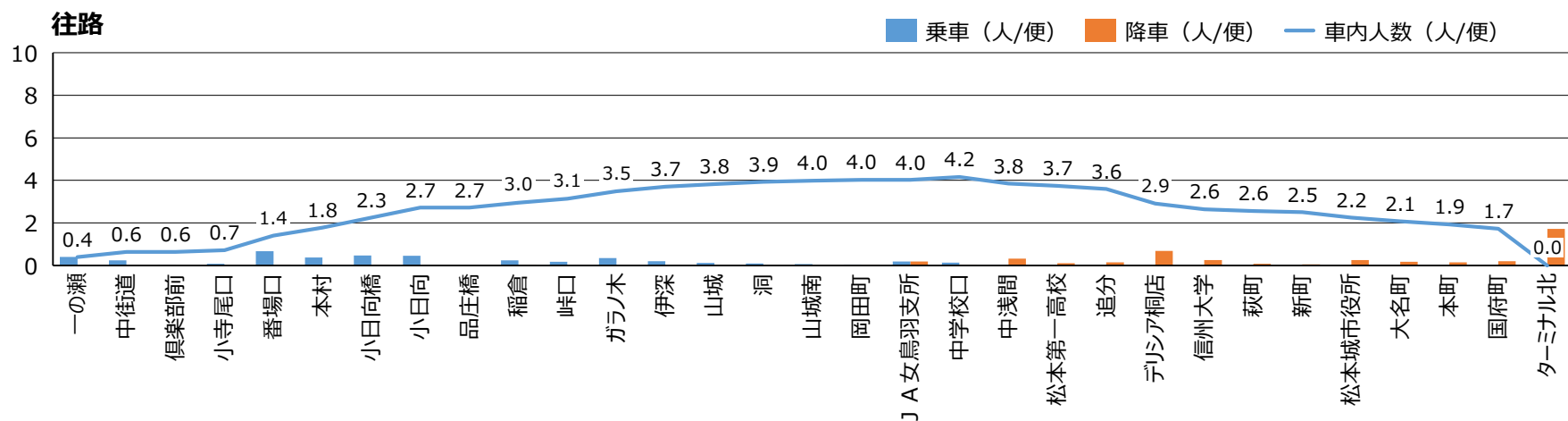
④ほしみ線

<2020年度乗降調査 平日>

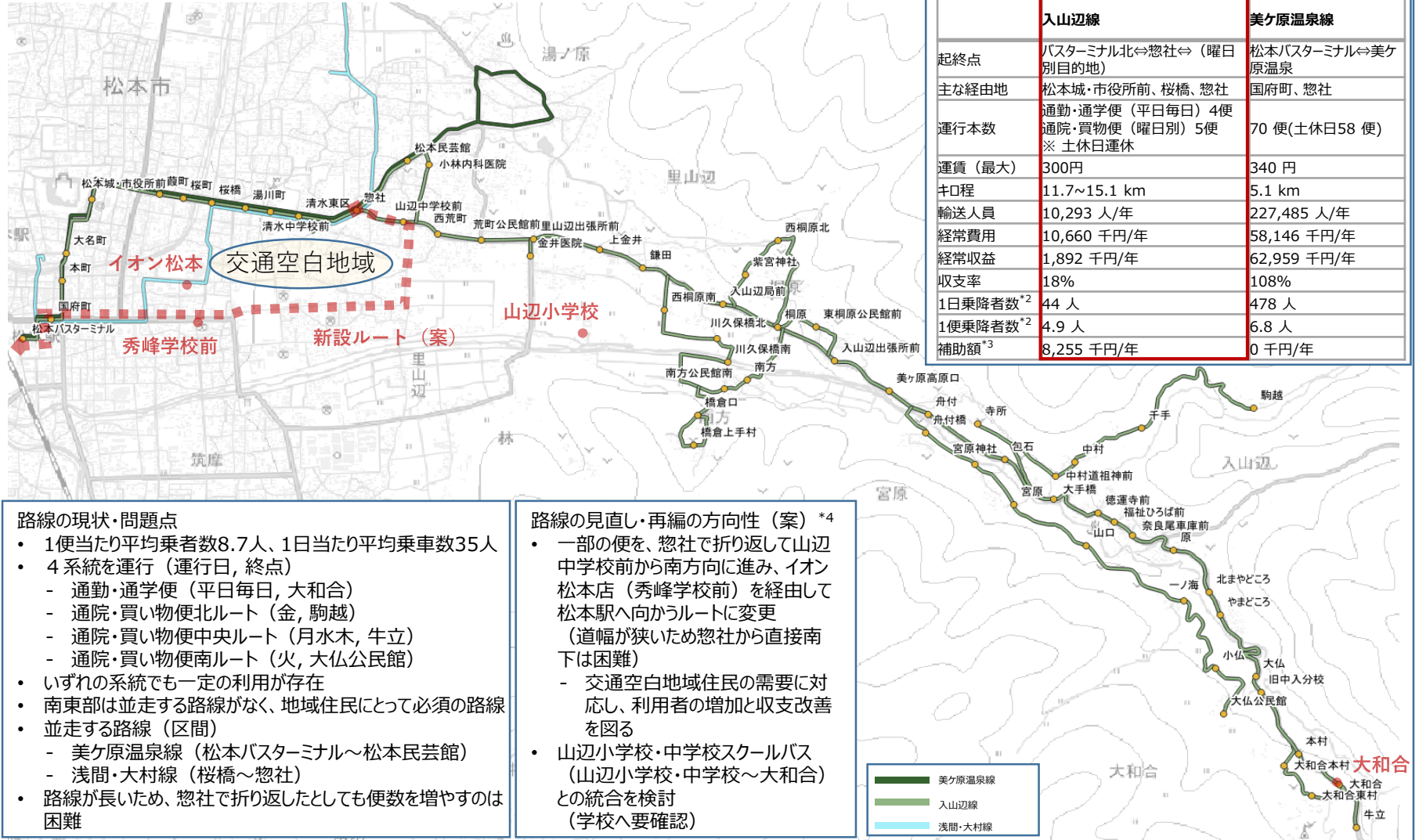
1日当たり乗降者数合計



1便当たり平均乗降者数・車内人数



①入山辺線



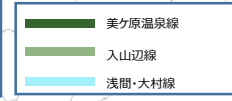
	入山辺線	美ヶ原温泉線
起終点	バスターミナル北⇔惣社⇔(曜日別目的地)	松本バスターミナル⇔美ヶ原温泉
主な経由地	松本城・市役所前・桜橋・惣社	国府町・惣社
運行本数	通勤・通学便(平日毎日)4便 通院・買物便(曜日別)5便 ※ 土休日運休	70便(土休日58便)
運賃(最大)	300円	340円
キロ程	11.7~15.1 km	5.1 km
輸送人員	10,293人/年	227,485人/年
経常費用	10,660千円/年	58,146千円/年
経常収益	1,892千円/年	62,959千円/年
収支率	18%	108%
1日乗降者数*2	44人	478人
1便乗降者数*2	4.9人	6.8人
補助額*3	8,255千円/年	0千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数8.7人、1日当たり平均乗車数35人
- 4系統を運行(運行日、終点)
 - 通勤・通学便(平日毎日、大和合)
 - 通院・買い物便北ルート(金、駒越)
 - 通院・買い物便中央ルート(水木、牛立)
 - 通院・買い物便南ルート(火、大仏公民館)
- いずれの系統でも一定の利用が存在
- 南東部は並走する路線がなく、地域住民にとって必須の路線
- 並走する路線(区間)
 - 美ヶ原温泉線(松本バスターミナル~松本民芸館)
 - 浅間・大村線(桜橋~惣社)
- 路線が長い為、惣社で折り返したとしても便数を増やすのは困難

路線の見直し・再編の方向性(案)*4

- 一部の便を、惣社で折り返して山辺中学校前から南方向に進み、イオン松本店(秀峰学校前)を経由して松本駅へ向かうルートに変更(道幅が狭いため惣社から直接南下は困難)
 - 交通空白地域住民の需要に対応し、利用者の増加と収支改善を図る
- 山辺小学校・中学校スクールバス(山辺小学校・中学校~大和合)との統合を検討(学校へ要確認)

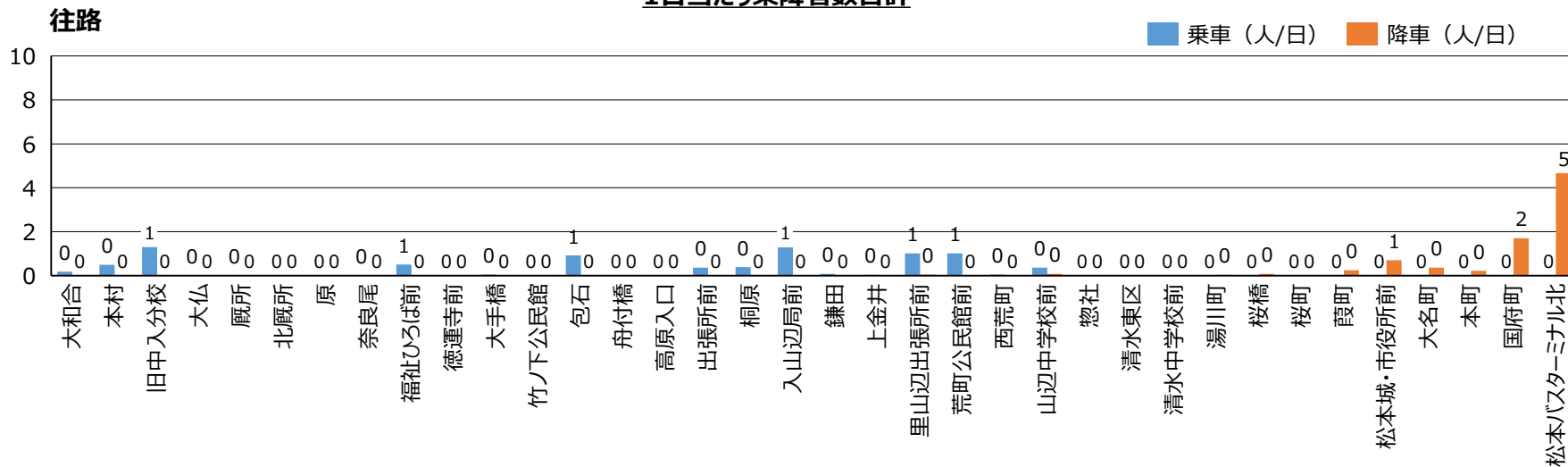


*1: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2: 2020年平日の値 *3: 福祉100円バス助成事業委託料は除く *4: 地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性(案)を基に調整を予定

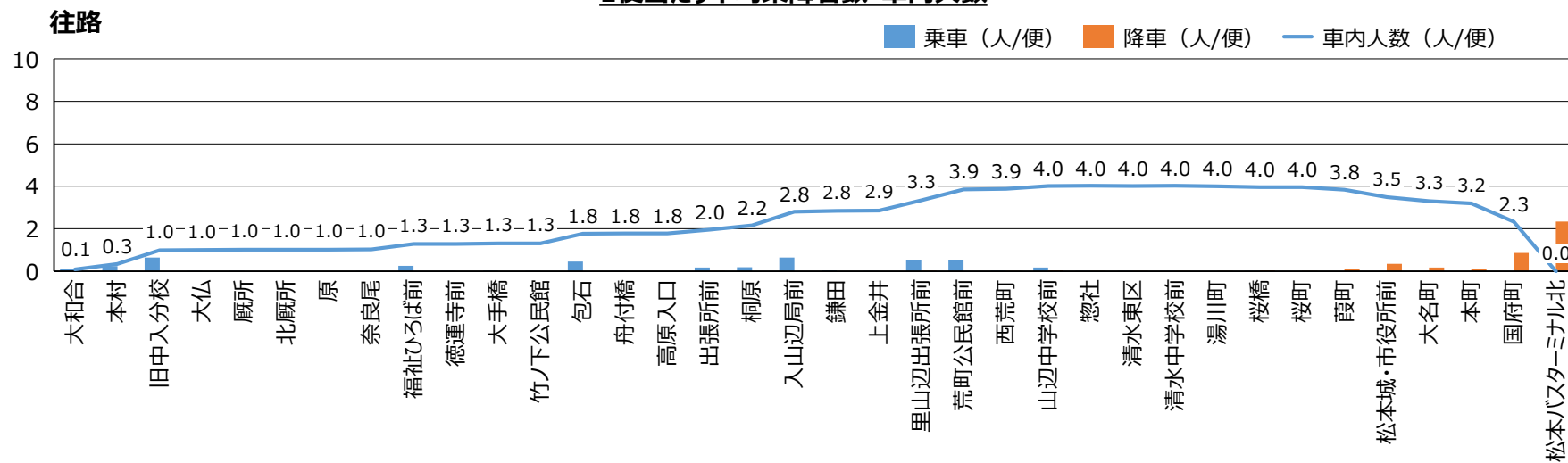
①入山辺線 通勤・通学便

<2020年度乗降人数 平日>

1日当たり乗降者数合計



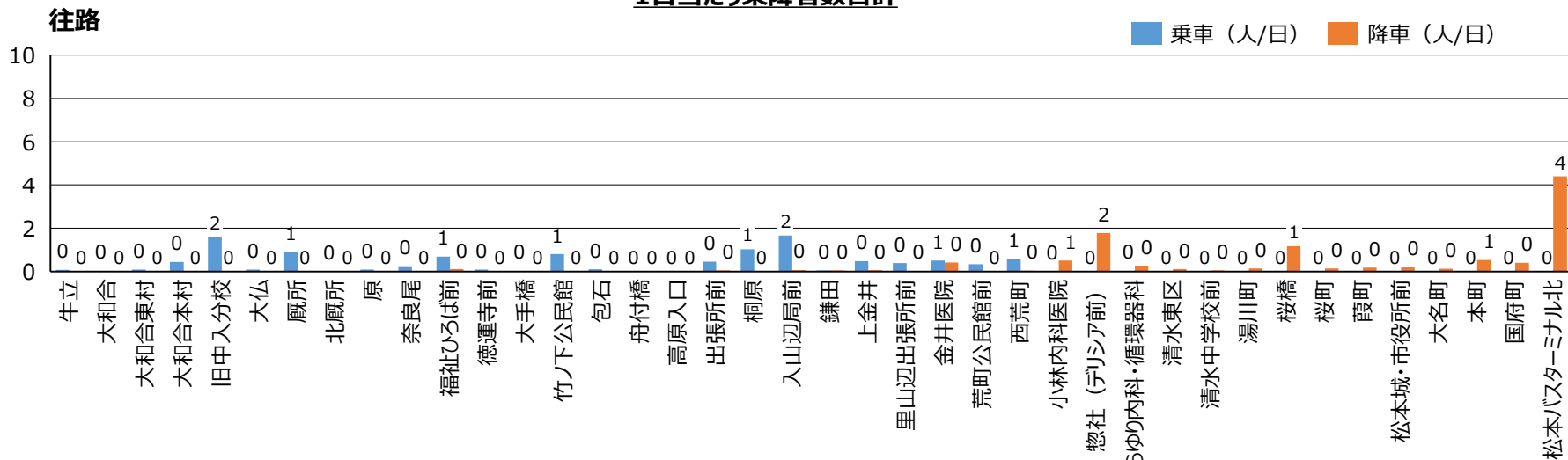
1便当たり平均乗降者数・車内人数



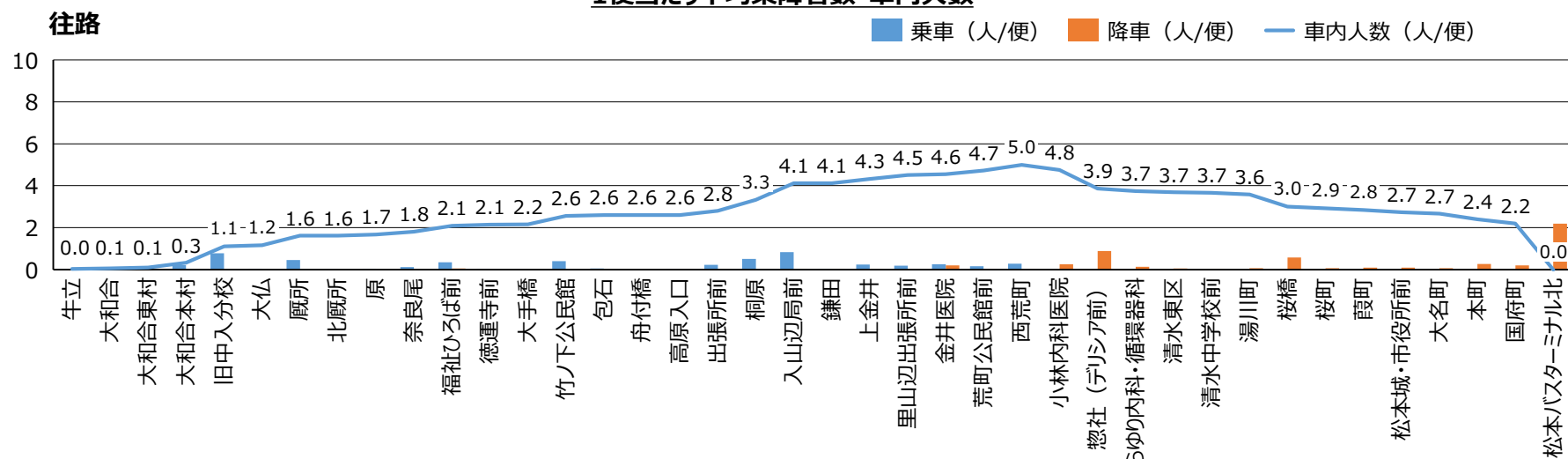
①入山辺線 通院・買物便 中央ルート

<2020年度乗降人数 月・水・木曜日>

1日当たり乗降者数合計



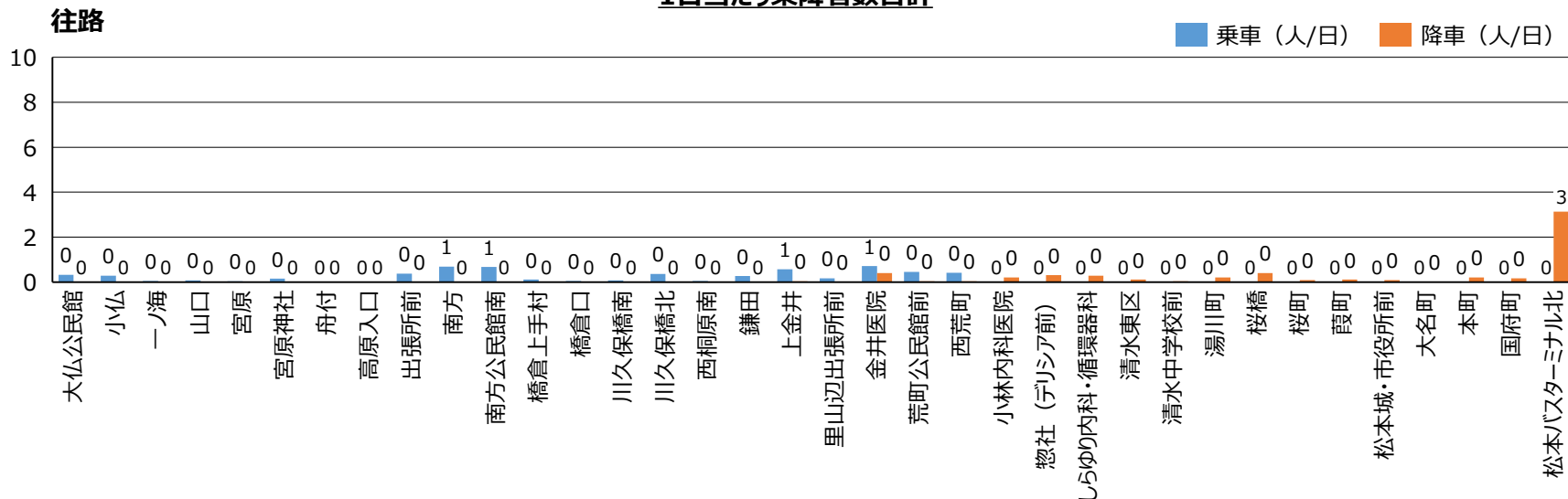
1便当たり平均乗降者数・車内人数



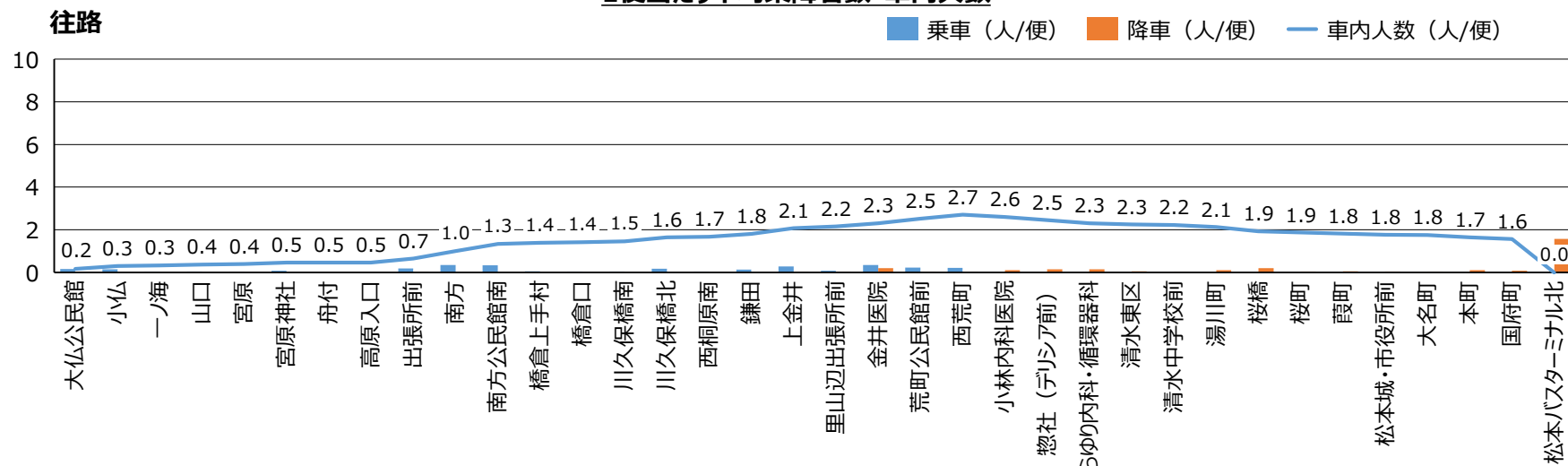
①入山辺線 通院・買物便 南ルート

<2020年度乗降人数 火曜日>

1日当たり乗降者数合計



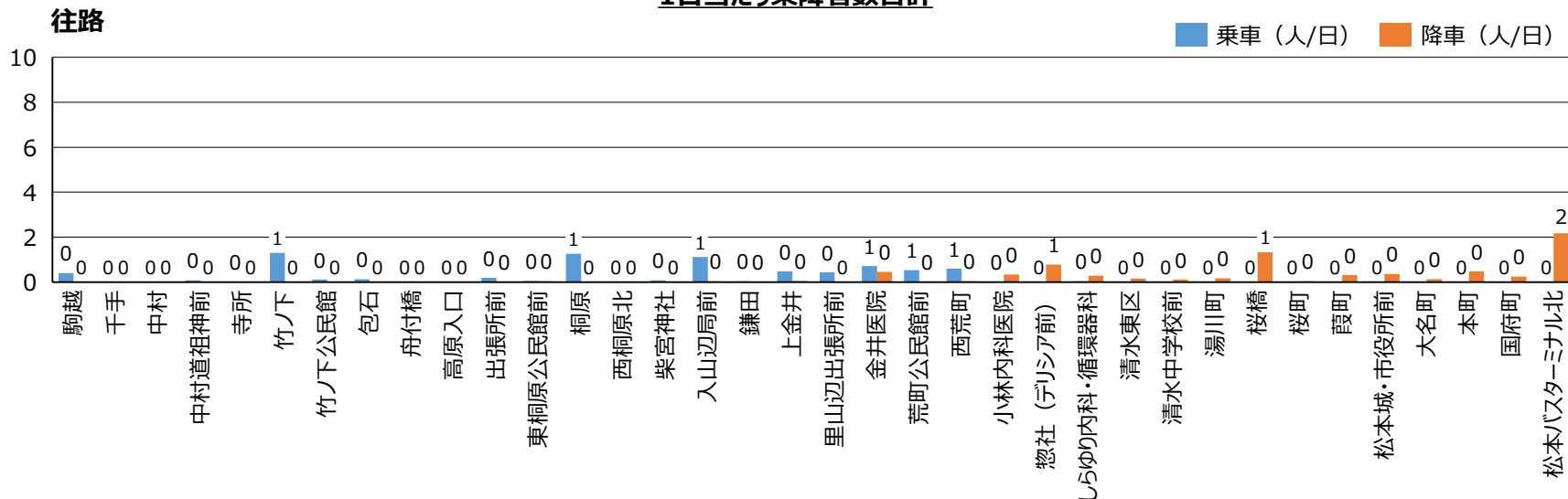
1便当たり平均乗降者数・車内人数



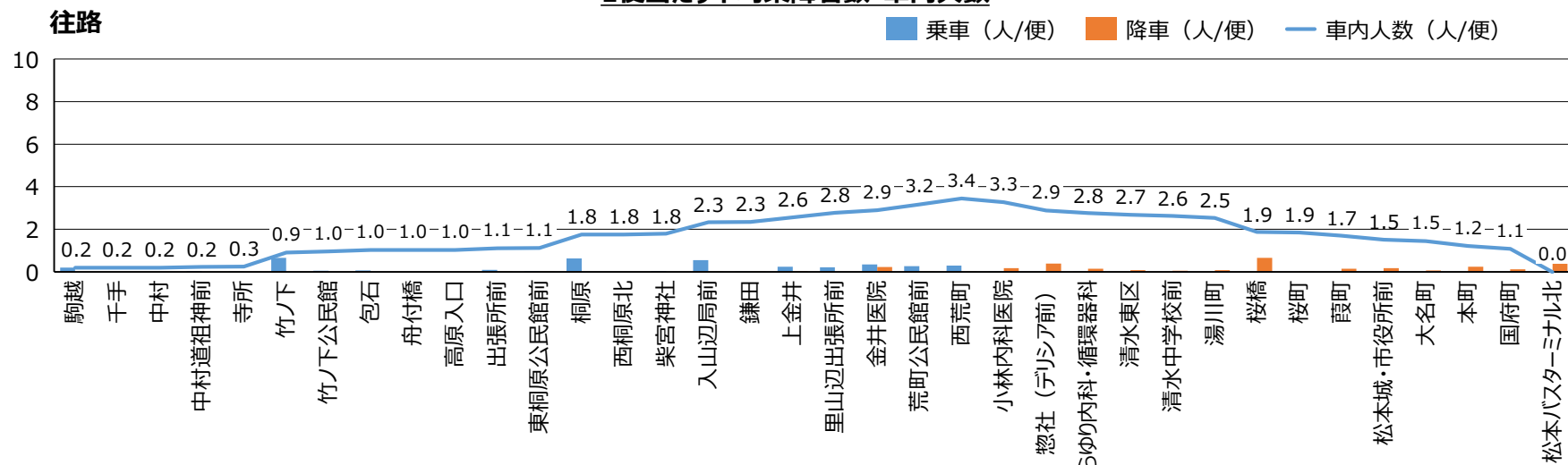
①入山辺線 通院・買物便 北ルート

<2020年度乗降人数 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



③ 浅間・大村線

運行概要*1

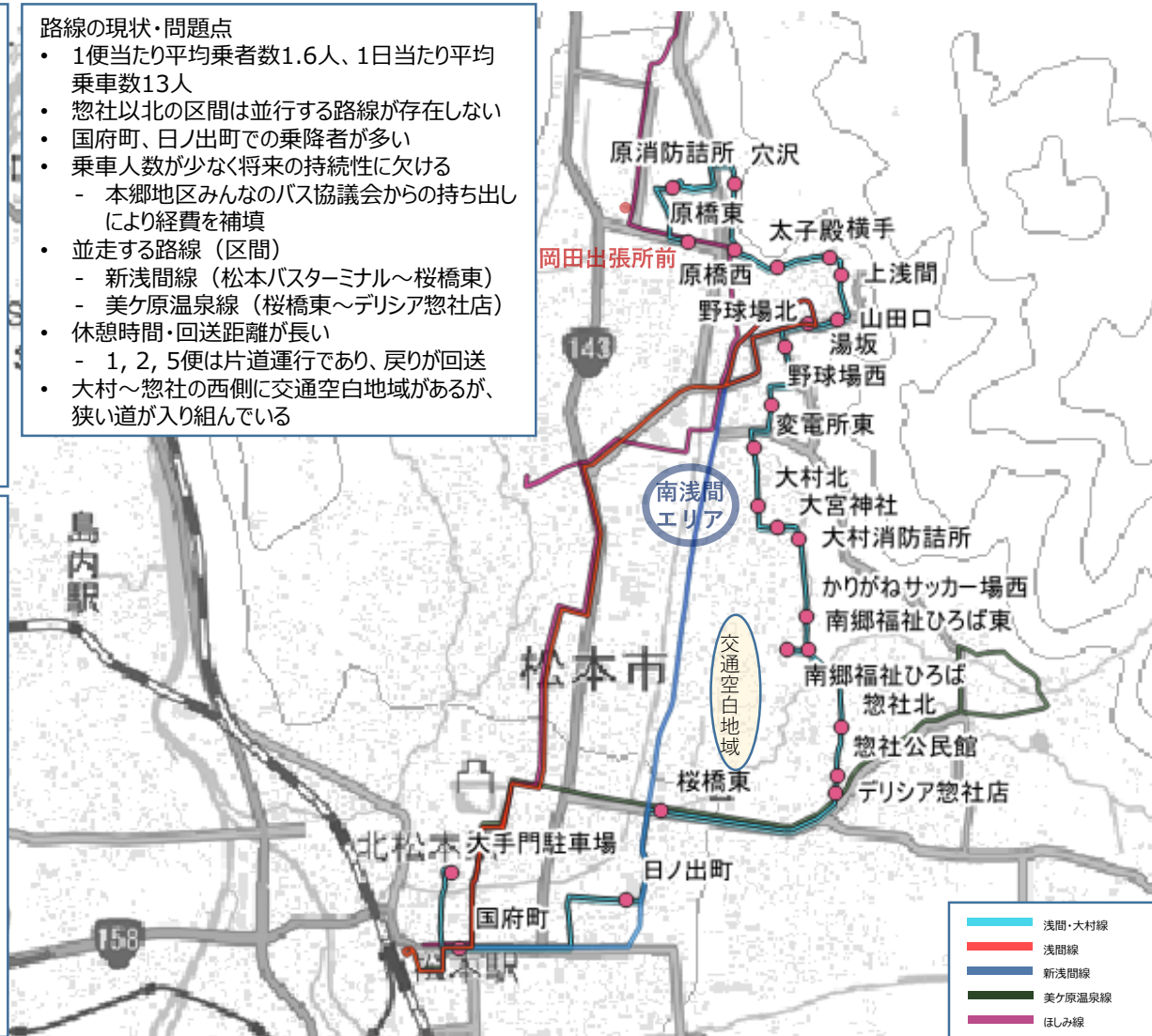
	浅間・大村線
起終点	大手門駐車場⇔原橋西
主な経由地	日ノ出町（イオンモール）、デリシア惣社店、山田口
運行本数	8便（土休日運休）
運賃（最大）	400 円
キロ程	9.9 km
輸送人員	1,616 人/年
経常費用	9,923 千円/年
経常収益	637 千円/年
収支率	6%
1日乗降者数*2	13 人
1便乗降者数*2	1.6 人
補助額*3	8,500 千円/年

路線の見直し・再編の方向性（案）*4

- ・ オンデマンド乗合タクシーでの代替を検討

路線の現状・問題点

- ・ 1便当たり平均乗者数1.6人、1日当たり平均乗車数13人
- ・ 惣社以北の区間は並行する路線が存在しない
- ・ 国府町、日ノ出町での乗降者が多い
- ・ 乗車人数が少なく将来の持続性に欠ける
 - 本郷地区みんなのバス協議会からの持ち出しにより経費を補填
- ・ 並走する路線（区間）
 - 新浅間線（松本バスターミナル～桜橋東）
 - 美ヶ原温泉線（桜橋東～デリシア惣社店）
- ・ 休憩時間・回送距離が長い
 - 1, 2, 5便は片道運行であり、戻りが回送
- ・ 大村～惣社の西側に交通空白地域があるが、狭い道が入り組んでいる

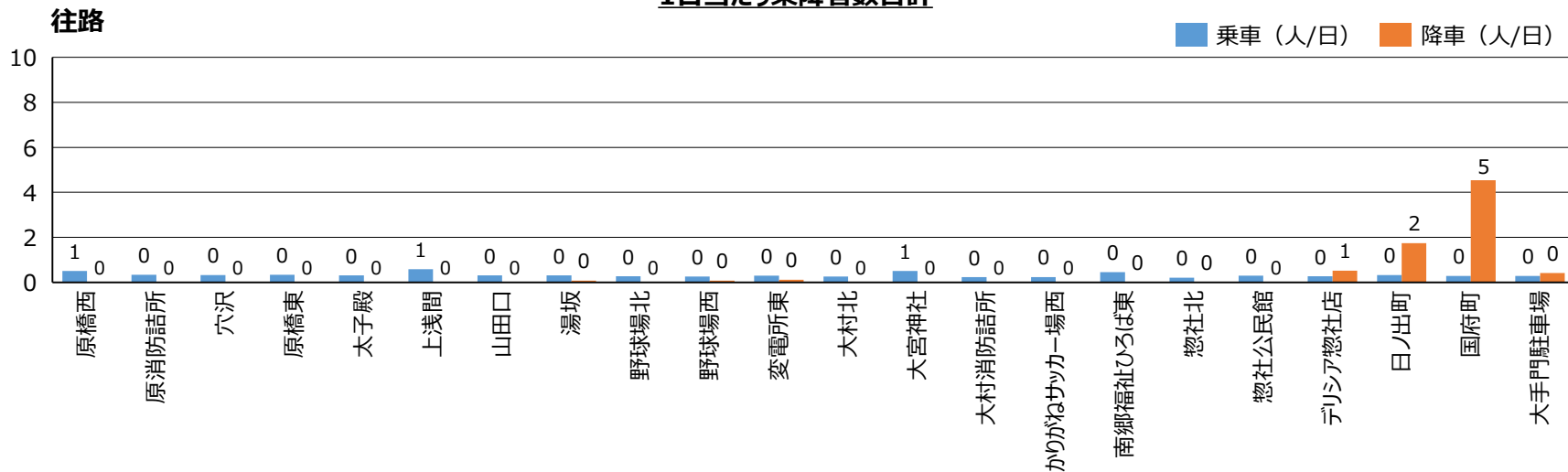


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く
 *4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定

③ 浅間・大村線

<2020年度乗降人数 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

