



まつもと公設民営バス  
意見交換会資料(河西部)

4. 2. 10

交通部 公共交通課

# 「まつもと公設民営バス」意見交換会

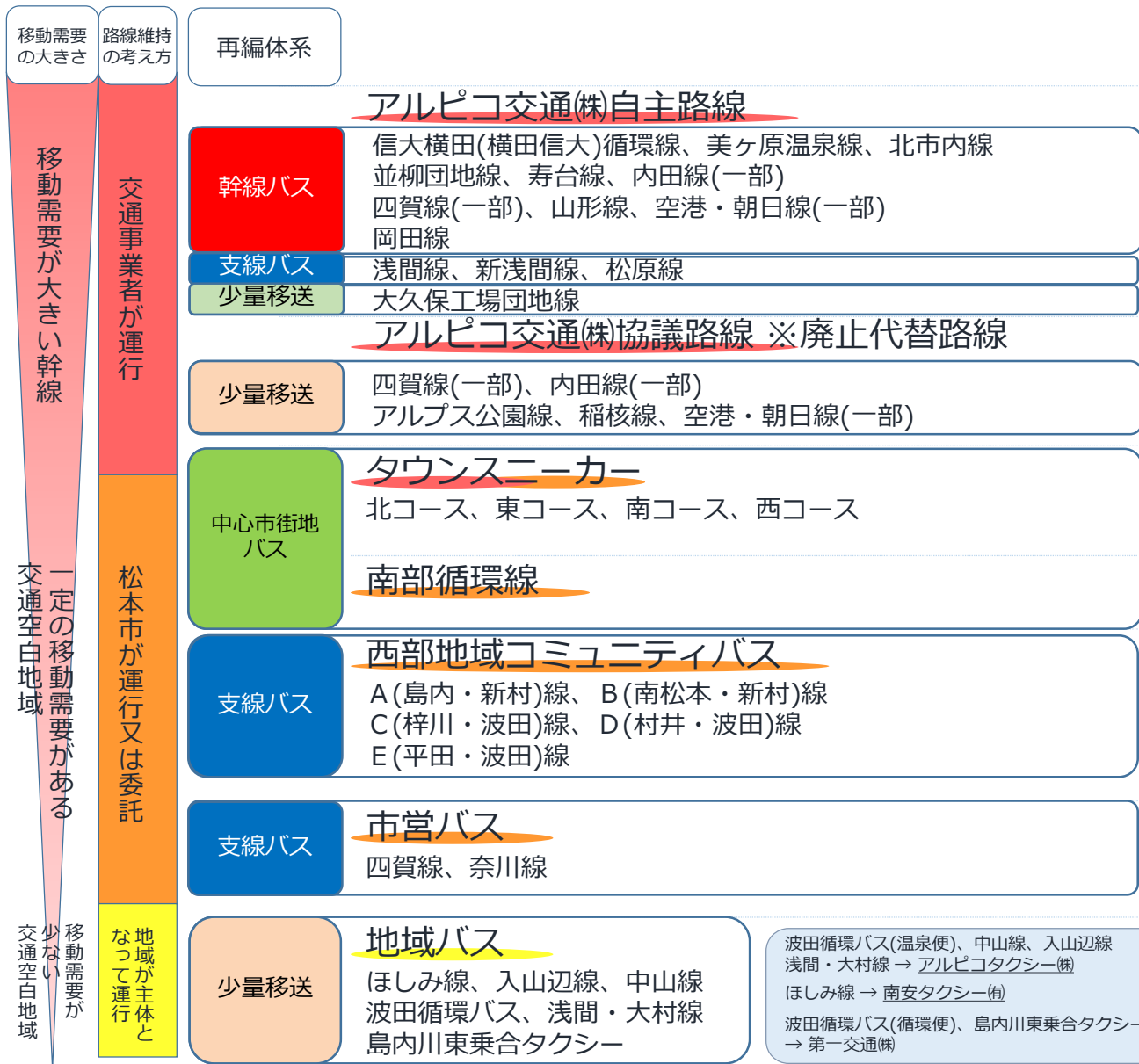


# 目次

- |                             |          |
|-----------------------------|----------|
| 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 路線について                    | 13ページ～   |

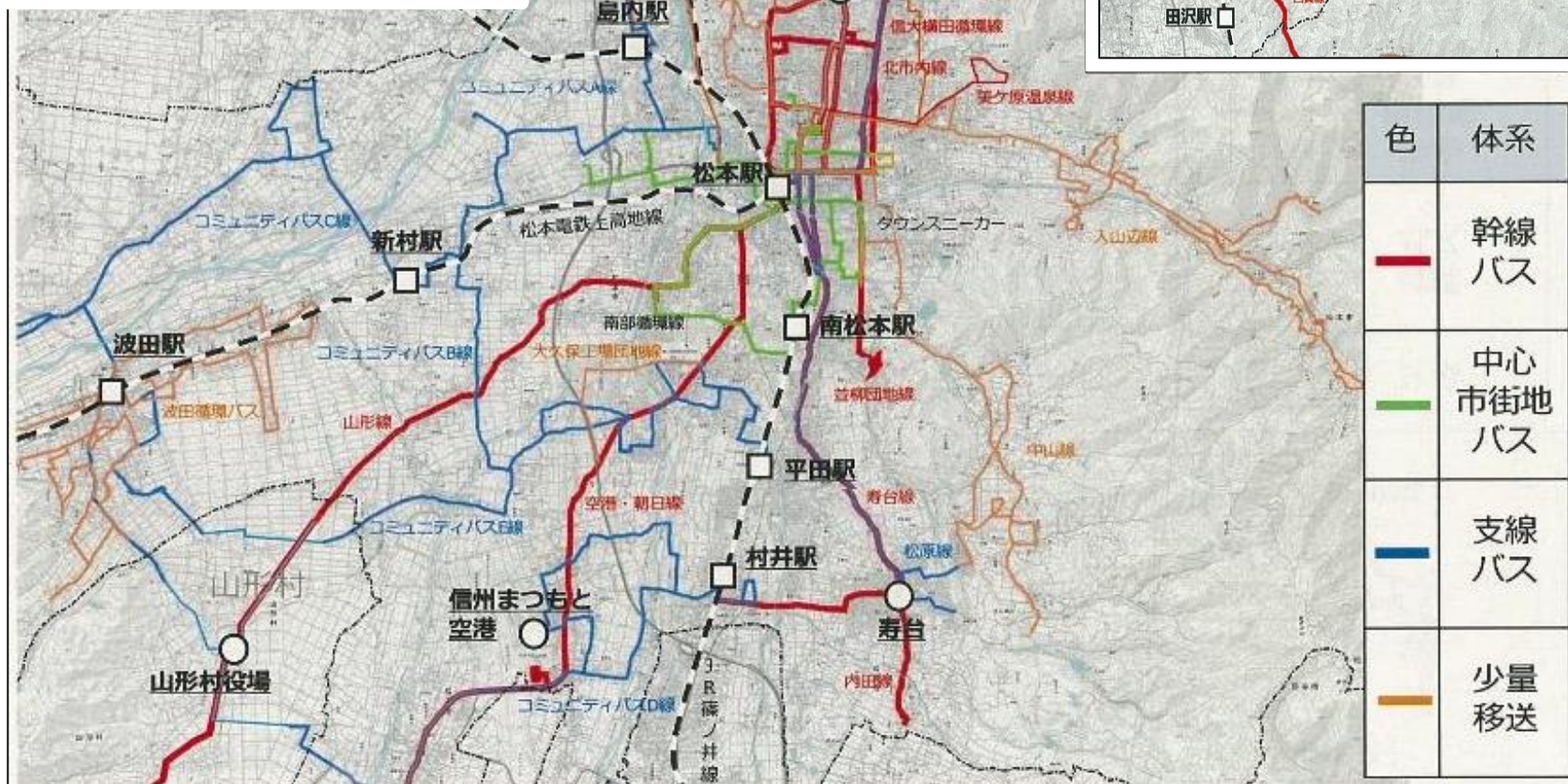


# 松本市のバス交通体系



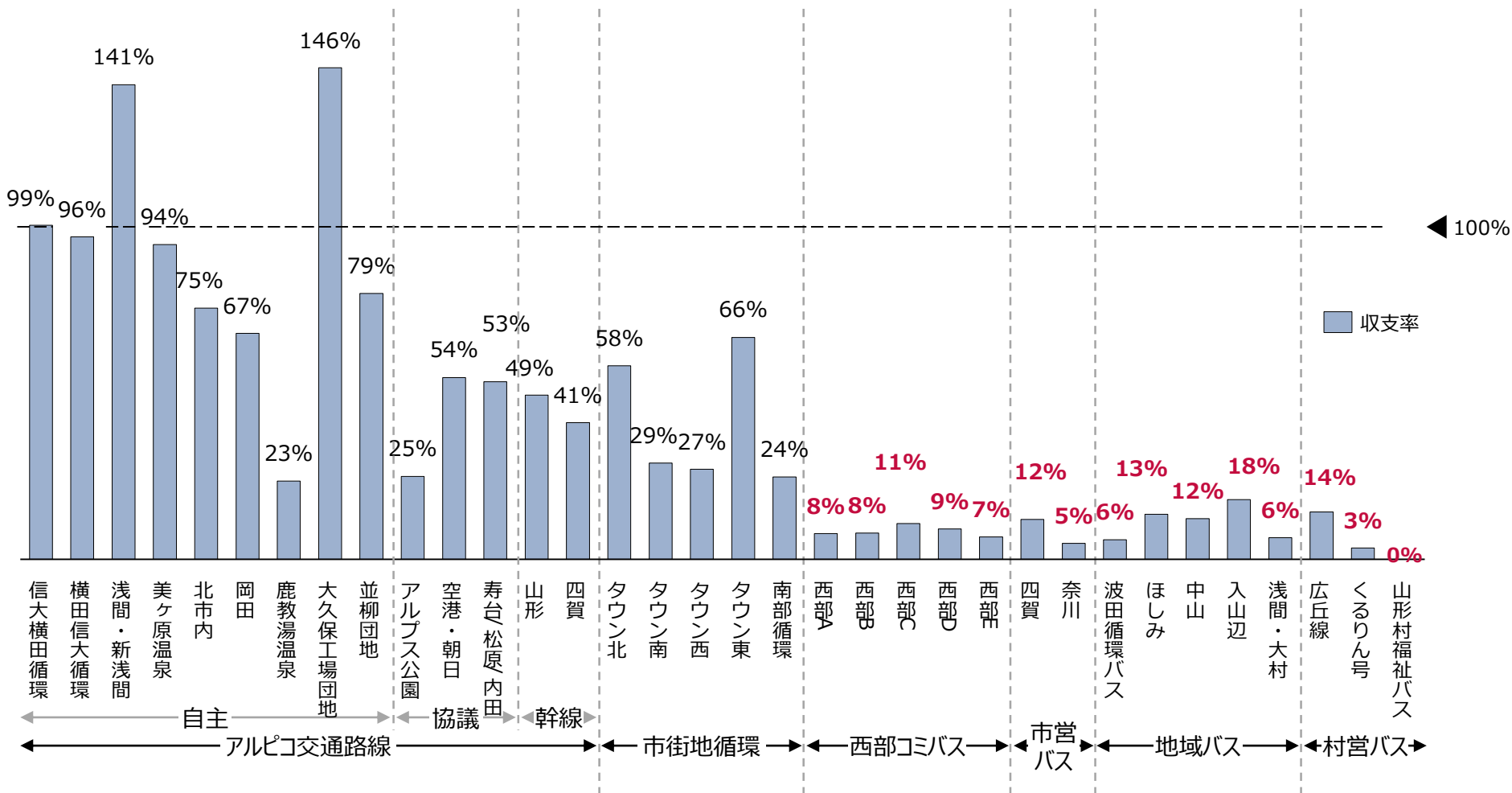
運行主体	運行事業者	道路運送法の位置付け	路線・ダイヤ等サービス水準の審査	運行形態
アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	アルピコ交通(株)が自主運行
松本市				松本市が協議路線として赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)	(一般旅客自動車運送事業)	松本市地域公共交通会議で協議	松本市が運行を委託 赤字を補填
山形村				松本市・山形村が運行を委託 赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株)	(一般旅客自動車運送事業)	松本市が申請または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会		(一般旅客自動車運送事業)	運行事業者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

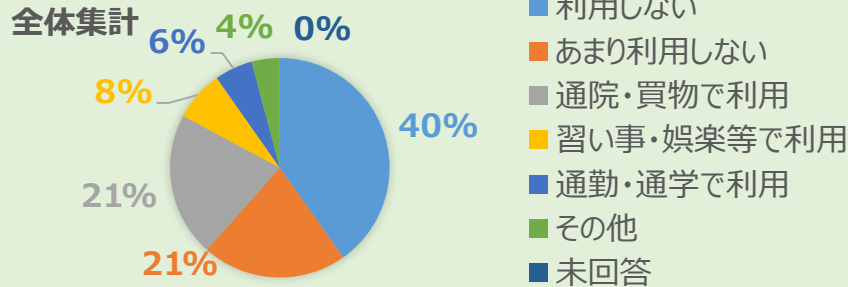
# 路線バスに関するアンケート調査結果について

## 1 概要

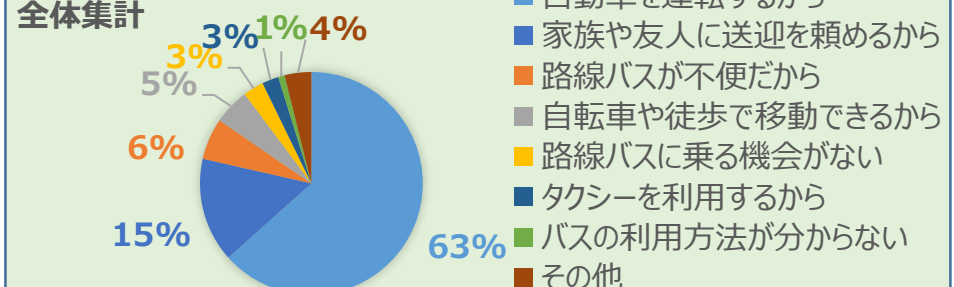
- (1) 趣旨  
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間  
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数  
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

## 2 主な設問の集計結果

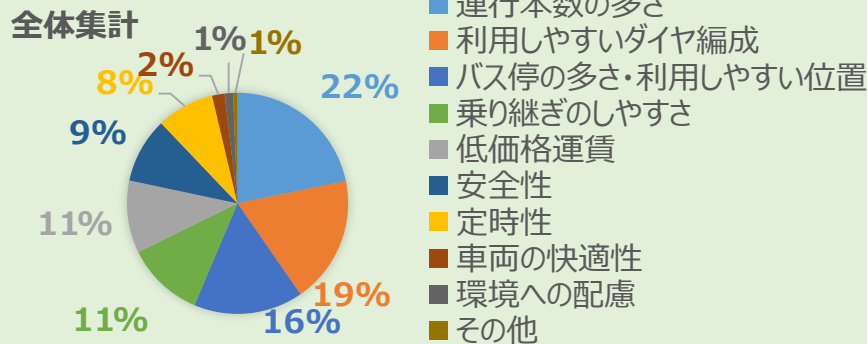
### (1) 路線バスの利用目的



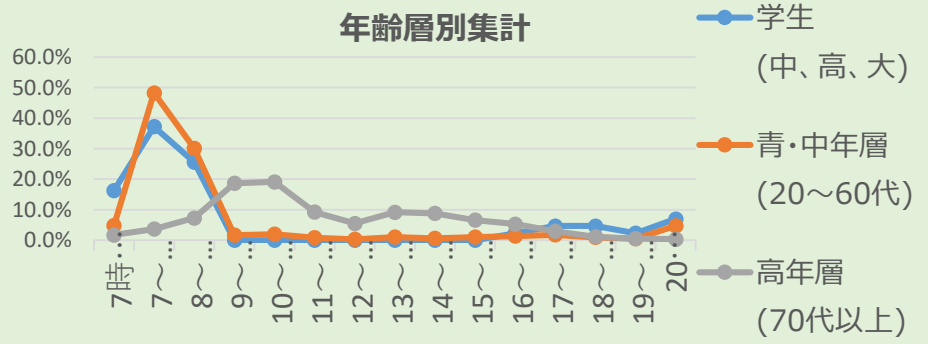
### (2) 路線バスを利用しない理由



### (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

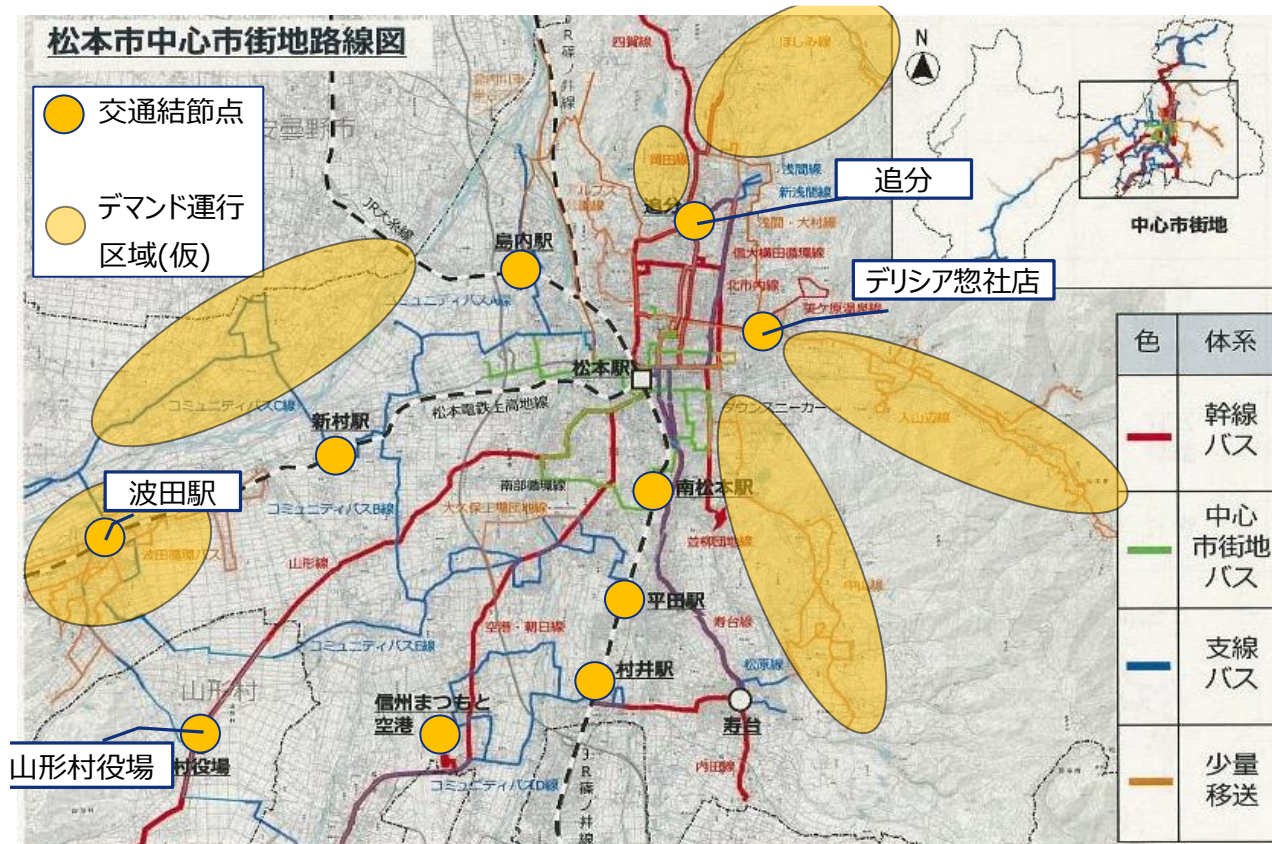
# 新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 路線単位</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> </ul>
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 5年間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 単年度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 車両等の設備投資や運転士採用の計画が立てやすい</li> </ul>
車両の保有 (修繕・維持管理含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 自治体と民間事業者が混在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 車両調達費と整備費の最適化が可能</li> <li>✓ 車両運用の効率化</li> </ul>
収入リスク負担 (インセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> </ul>
公民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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）</li> <li>✓ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 行政、民間事業者、地元協議会が混在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> </ul>



# 『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コタツノ路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC坪川・波田線	7&7コタツノ路線（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コタツノ路線（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コタツノ路線（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

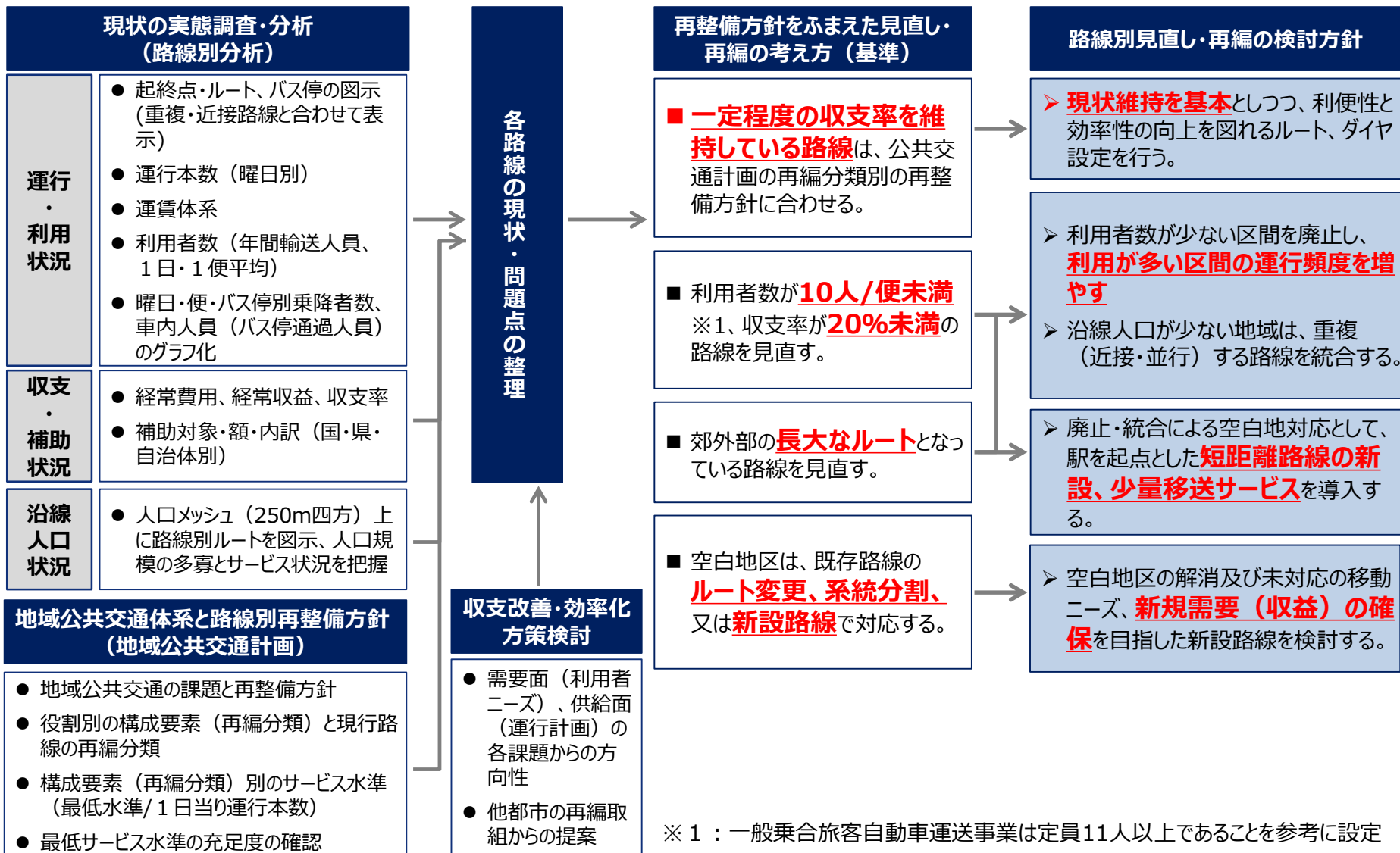
  

【朝日村】		
路線	現行の位置づけ	分類
朝日村営バス広尾線	朝日村営バス	支線バス
デマンドタクシーくるりん号	朝日村営バス	支線バス[生活対応]
買い物バス	朝日村営バス	支線バス


  

【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

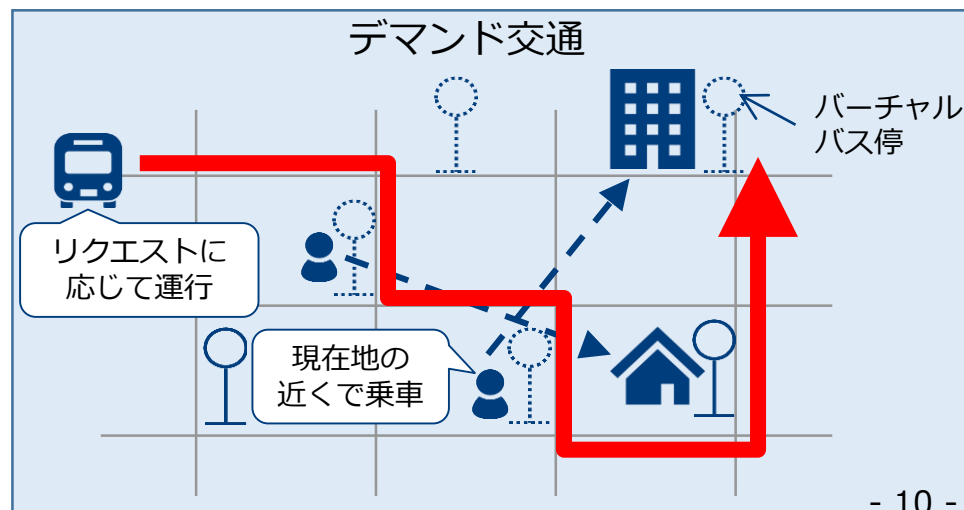
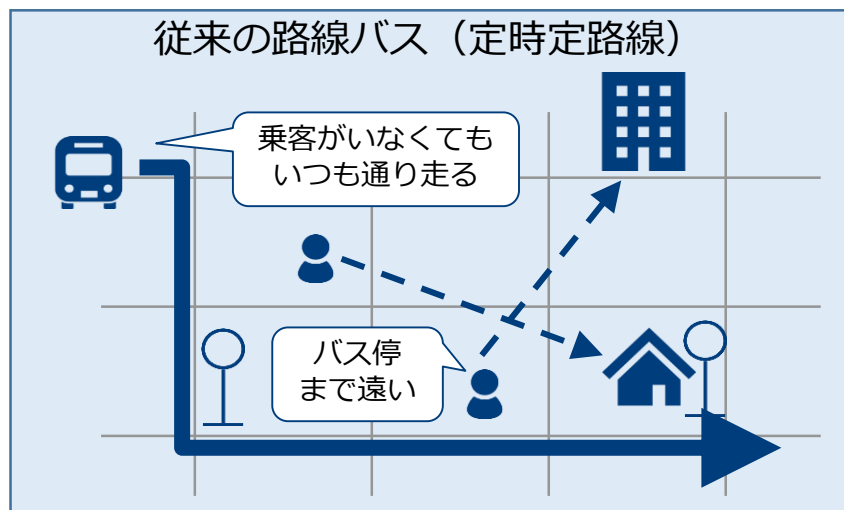


# ラストワンマイル等で想定される運行形態

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: 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"> <li>・ 自家用有償旅客運送</li> <li>・ 乗合タクシー等</li> </ul> </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

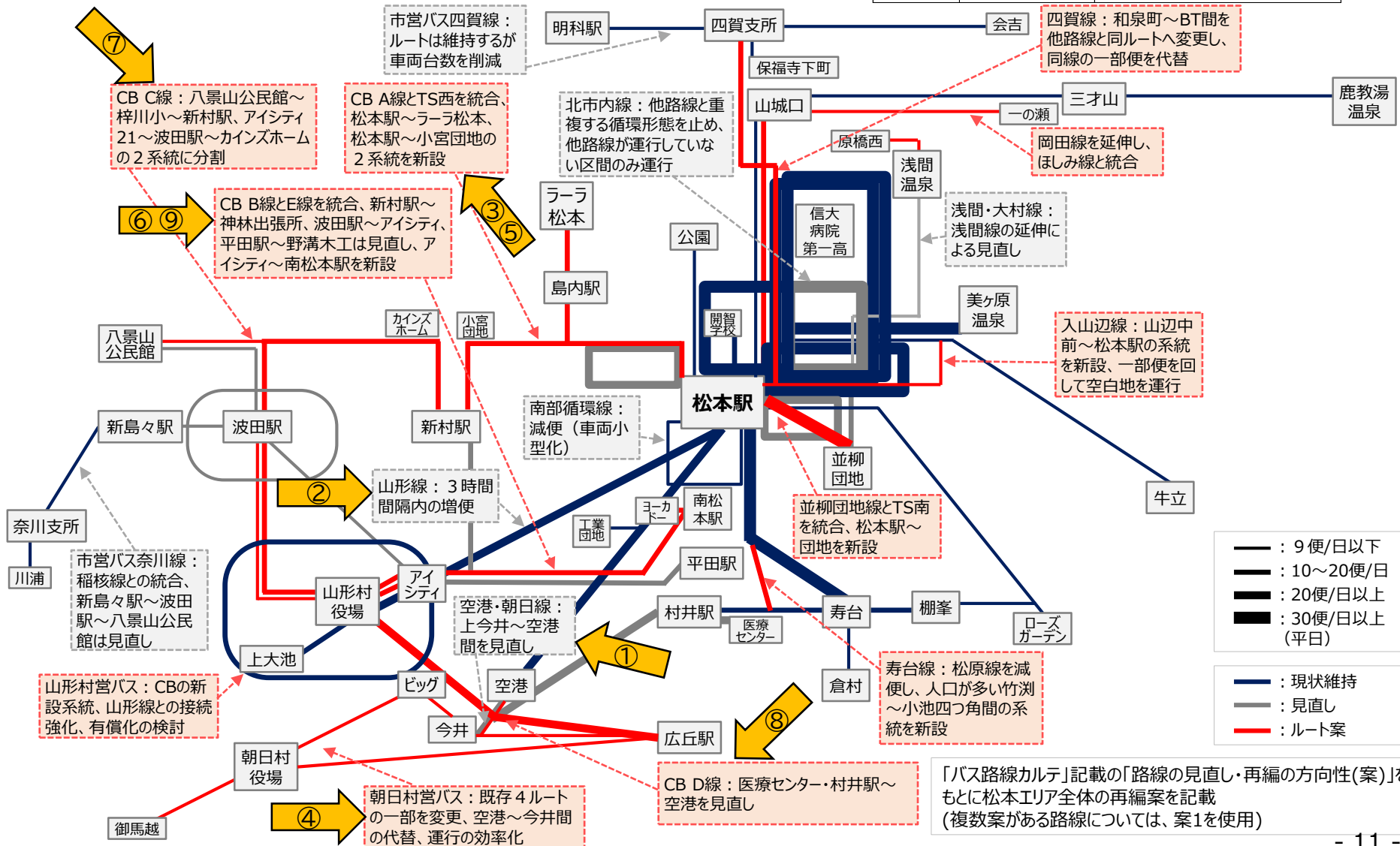
- ・ 利用者のリクエスト（出発地、目的地）に応じて、最適な経路とダイヤで運行する。
- ・ 利用予約がある時だけ運行するため、 unnecessary 運行経費が掛からない。
- ・ バーチャルバス停の設定で、利用者には僅かに歩いてもらうことで、ドアtoドアよりも効率的な経路となる。



# 再編案 (概観)

	該当路線	再編案
アルピコ交通	① 空港・朝日線 大久保工業団地線	空港から上今井を見直し
	② 山形線	午後の時間帯に増便
市街地バス	③ タウンズニーカー 西コース	西部コミバスA線と統合
朝日村営バス	④ 広丘線	帰便を2系統に分割し、乗車時間を短縮

	該当路線	再編案
西部コミバス	⑤ A線	小宮団地～新村駅を見直し、TS西コースと統合
	⑥ B線	E線と統合し、新村～神林出張所間を見直し
	⑦ C線	八景山公民館～新村駅とアイシティ21～カインズホームの2系統に分割
	⑧ D線	空港～村井駅を見直し
	⑨ E線	B線と統合



— : 9便/日以下  
 — : 10～20便/日  
 — : 20便/日以上  
 — : 30便/日以上 (平日)

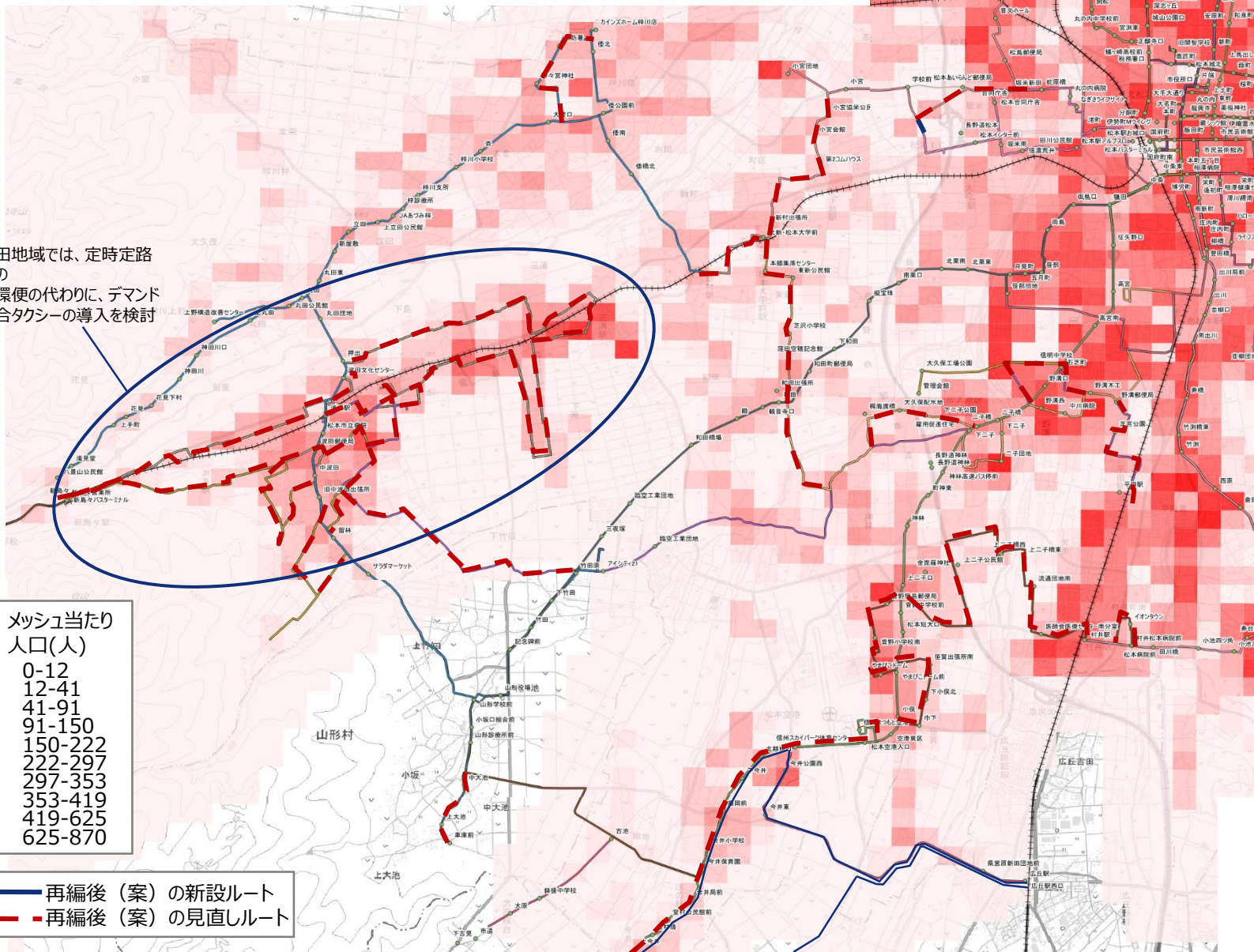
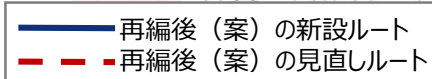
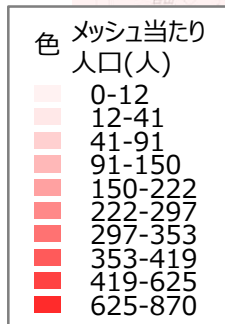
— : 現状維持  
 — : 見直し  
 — : ルート案

「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 河西部

- 人口分布と路線が概ね一致しているが、西部コミバスD線・E線、山形線の一部ルート付近では、人口が少ない地域あり

波田地域では、定時定路線の循環便の代わりに、デマンド乗合タクシーの導入を検討



## ⑩ 空港・朝日線 (1/2)

## 運行概要\*1

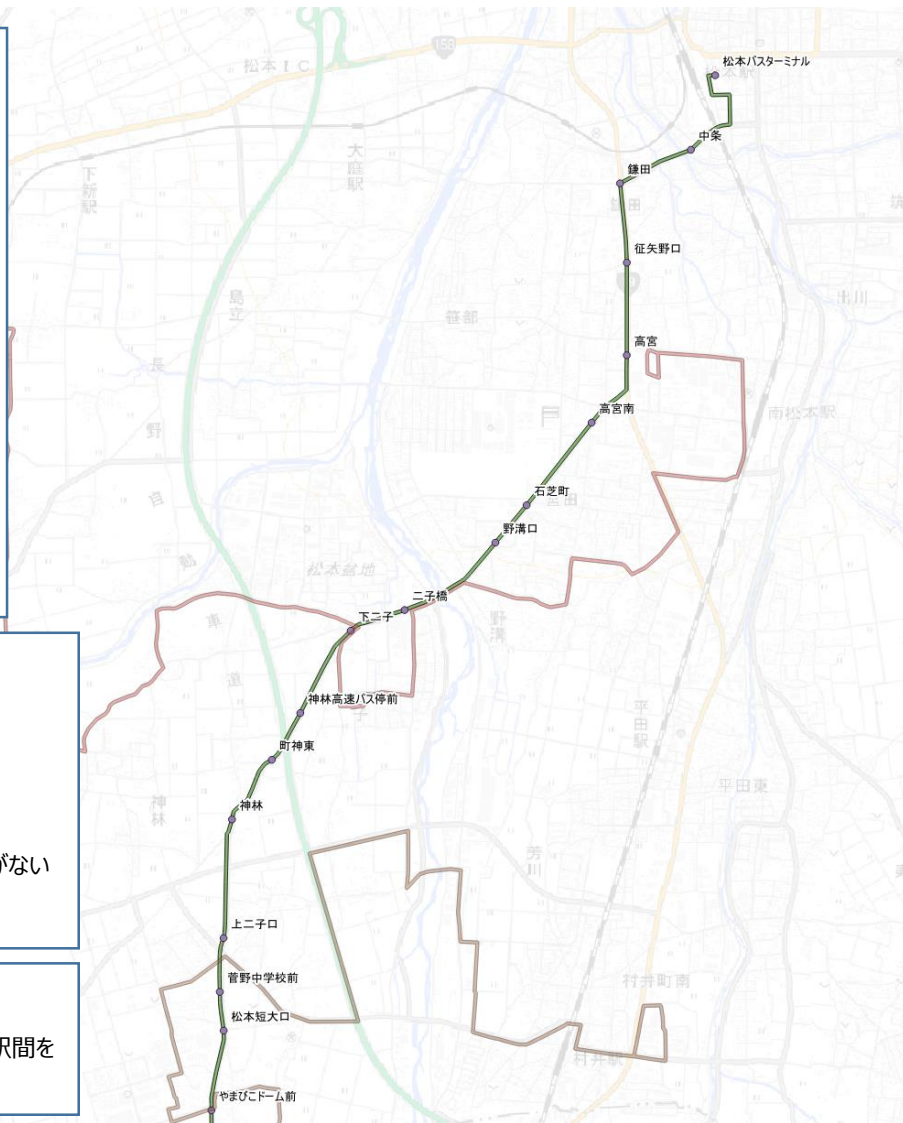
	空港・朝日線	西部地域コミュニティバスB線
起終点	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	神林高速バス停前行 3便 (土休日 3便) 信州まつもと空港行 20便 (土休日 26便) 下今井行 6便 (土休日運休) 上今井行 6便 (土休日運休)	17 便 (土休日運休)
運賃 (最大)	740 円	210 円
キロ程	6.3~15.0 km	13.0 km
輸送人員	157,173 人/年	7,572 人/年
経常費用	64,092 千円/年	14,541 千円/年
経常収益	40,072 千円/年	1,127 千円/年
収支率	63%	8%
1日乗降者数*2	各系統総計 382人	24 人
1便乗降者数*2	各系統総計 10.9人	1.4 人
補助額*3	919 千円/年	13,222 千円/年

## 路線の現状・問題点

- 空港を中心として需要が大きい路線であり、1便当たりの乗客数が多い
- 以下4つの起終点が存在
  - 神林高速バス停前
  - 信州まつもと空港
  - 下今井
  - 上今井
- 上今井や下今井を起終点とする空港・朝日線/大久保工場団地線は土休日に運行がない
- 信州まつもと空港～上今井は協議路線で、1日3便

## 路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 上今井～信州まつもと空港間を見直し (養護学校に要確認)
  - 朝日村営バス広丘線Bルートと新Dルート (Bルート復路) を上今井～今井道の駅間を通るルートに変更することでカバー



## ⑩ 空港・朝日線 (2/2)

## 運行概要\*1

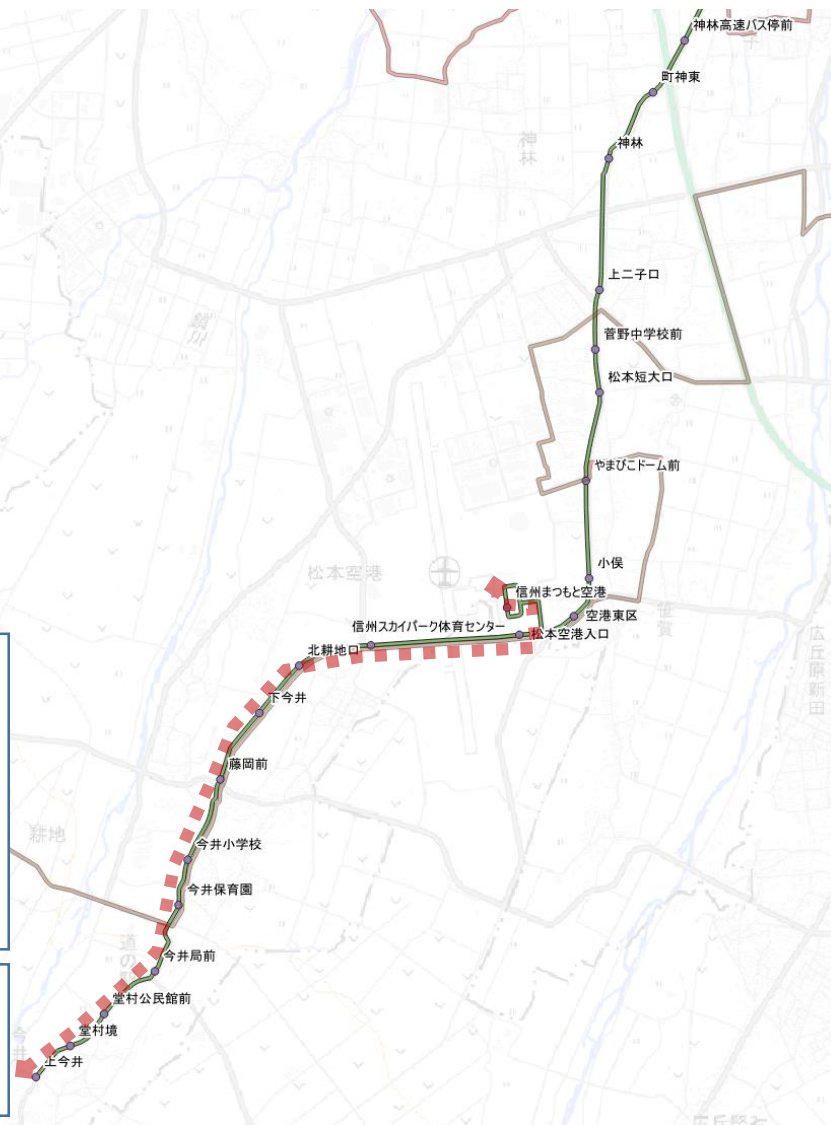
	空港・朝日線	西部地域コミュニティバスB線
起終点	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港	新村駅⇔イトヨーカドー
主な経由地	石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	神林高速バス停前行 3便 (土休日 3便) 信州まつもと空港行 20便 (土休日 26便) 下今井行 6便 (土休日運休) 上今井行 6便 (土休日運休)	17 便 (土休日運休)
運賃 (最大)	740 円	210 円
キロ程	6.3~15.0 km	13.0 km
輸送人員	157,173 人/年	7,572 人/年
経常費用	64,092 千円/年	14,541 千円/年
経常収益	40,072 千円/年	1,127 千円/年
収支率	63%	8%
1日乗降者数*2	各系統総計 382人	24 人
1便乗降者数*2	各系統総計 10.9人	1.4 人
補助額*3	919 千円/年	13,222 千円/年

## 路線の現状・問題点

- 空港を中心として需要が大きい路線であり、1便当たりの乗客数が多い
- 以下4つの起終点が存在
  - 神林高速バス停前
  - 信州まつもと空港
  - 下今井
  - 上今井
- 上今井や下今井を起終点とする空港・朝日線/大久保工場団地線は土休日に運行がない
- 信州まつもと空港～上今井は協議路線で、1日3便

## 路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 上今井～信州まつもと空港間を見直し (養護学校に要確認)
  - 朝日村営バス広丘線Bルートと新Dルート (Bルート復路) を上今井～今井道の駅間を通るルートに変更することでカバー

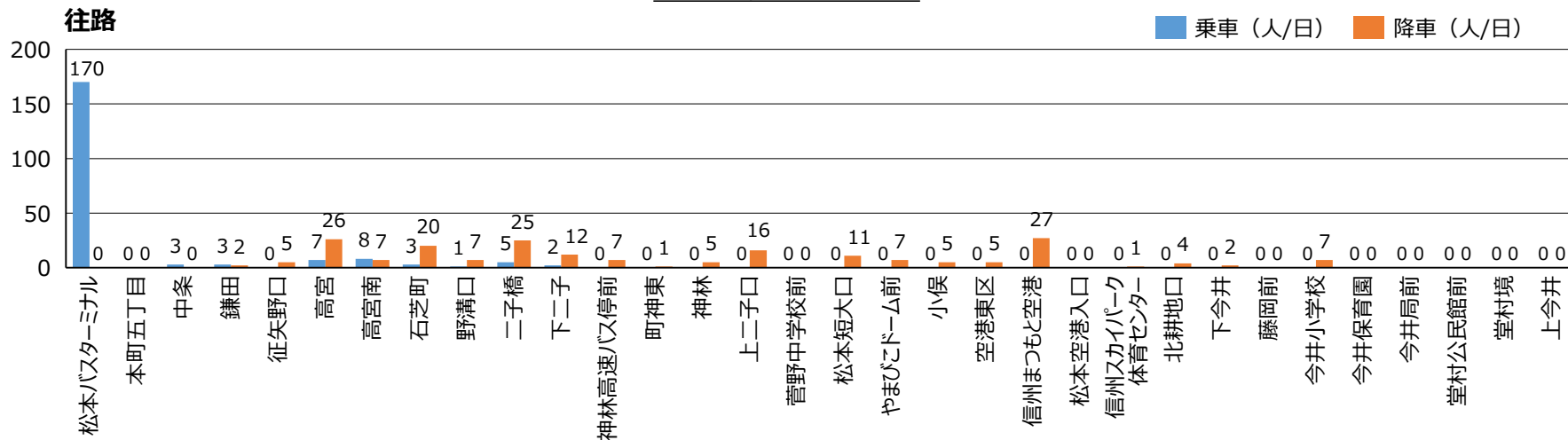




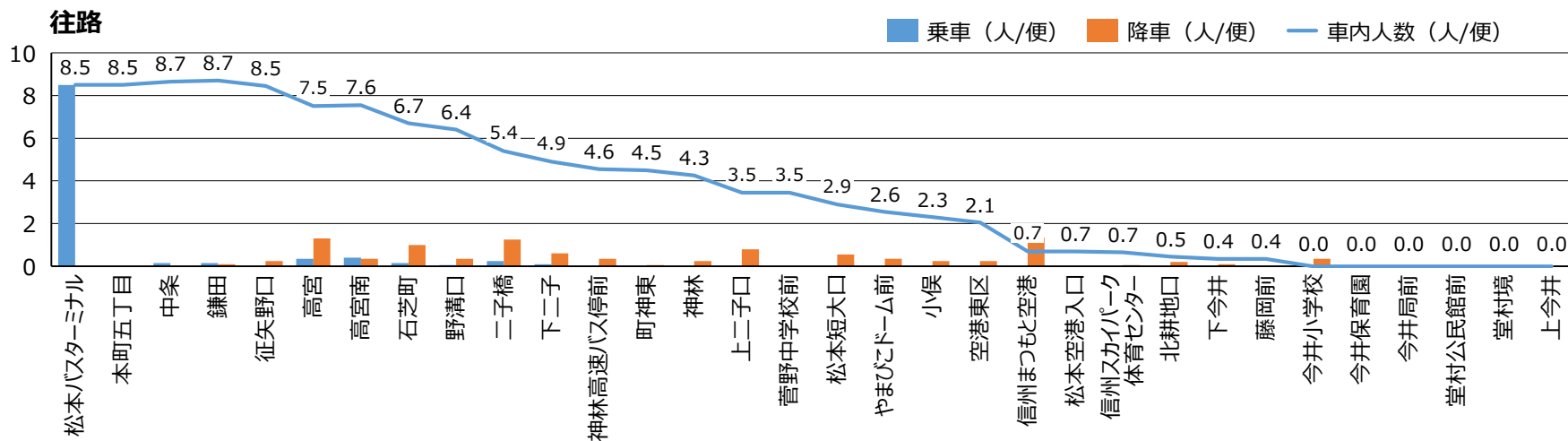
# ⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



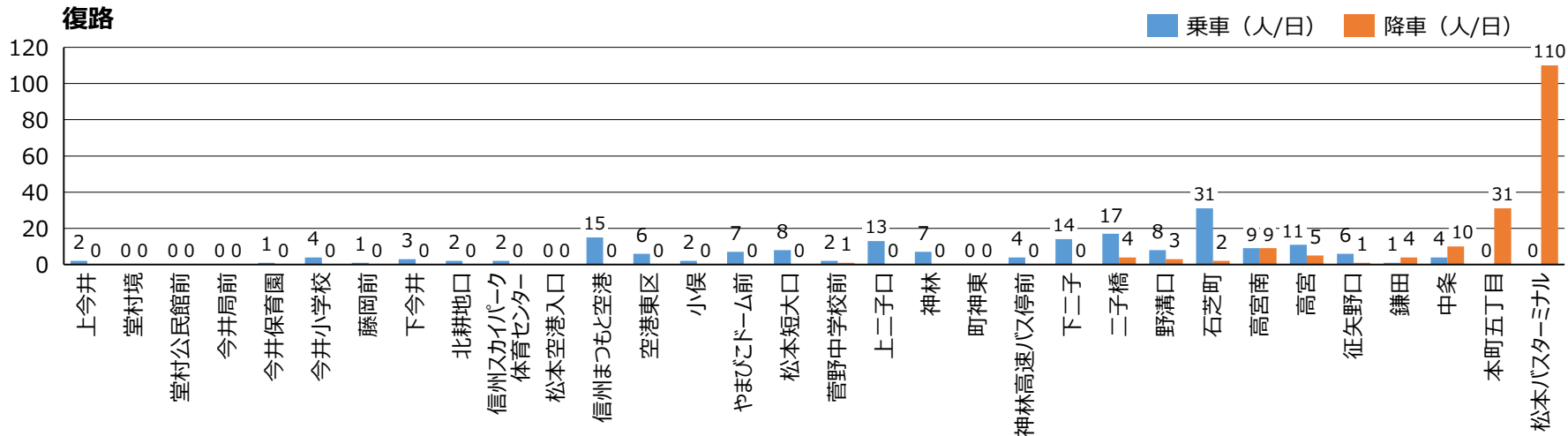
1便当たり平均乗降者数・車内人数



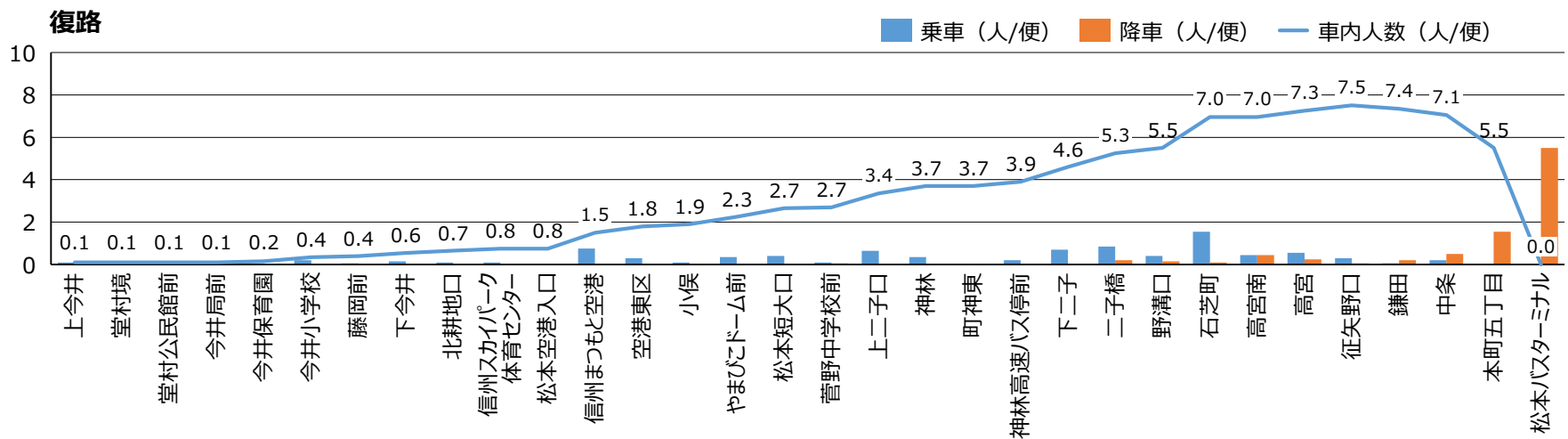
# ⑩ 空港・朝日線

<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



# ⑪大久保工場団地線

## 運行概要\*1

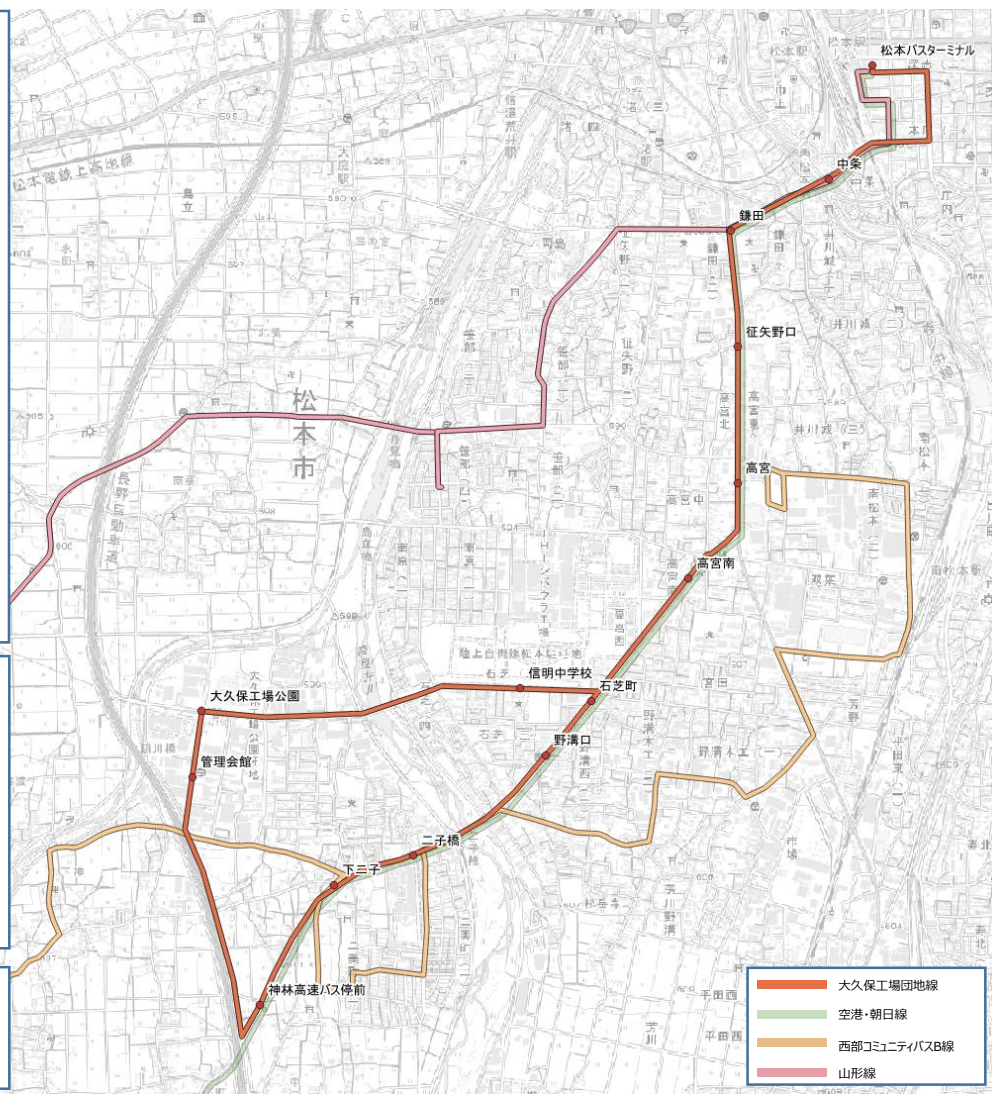
	大久保工場団地線	空港・朝日線
起終点	松本バスターミナル⇔管理会館	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港
主な経由地	松本城・市役所前、追分、白金町、岡田出張所前	石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前
運行本数	4 便 (土休日運休)	神林高速バス停前行 3便 (土休日 3 便) 信州まつもと空港行 20便 (土休日 26 便) 下今井行 6便 (土休日運休) 上今井行 6便 (土休日運休)
運賃 (最大)	380 円	740 円
キロ程	7.9 km	6.3~15.0 km
輸送人員	7,005 人/年	157,173 人/年
経常費用	1,791 千円/年	64,092 千円/年
経常収益	3,030 千円/年	40,072 千円/年
収支率	169%	63%
1日乗降者数*2	17 人	各系統総計 382人
1便乗降者数*2	4.3 人	各系統総計 10.9人
補助額*3	0 千円/年	919 千円/年

## 路線の現状・問題点

- 便数は以下の通り
  - 平日は朝1便、夜1便の通勤用のみ
  - 土日休は運休
- 乗降者のうち大多数は大久保工場公園を利用
  - 但し、朝の便における大久保工場公園の降車数と比較して夜の便における同バス停の乗車数は少ない

## 路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 帰りの便のダイヤ変更による利便性向上検討

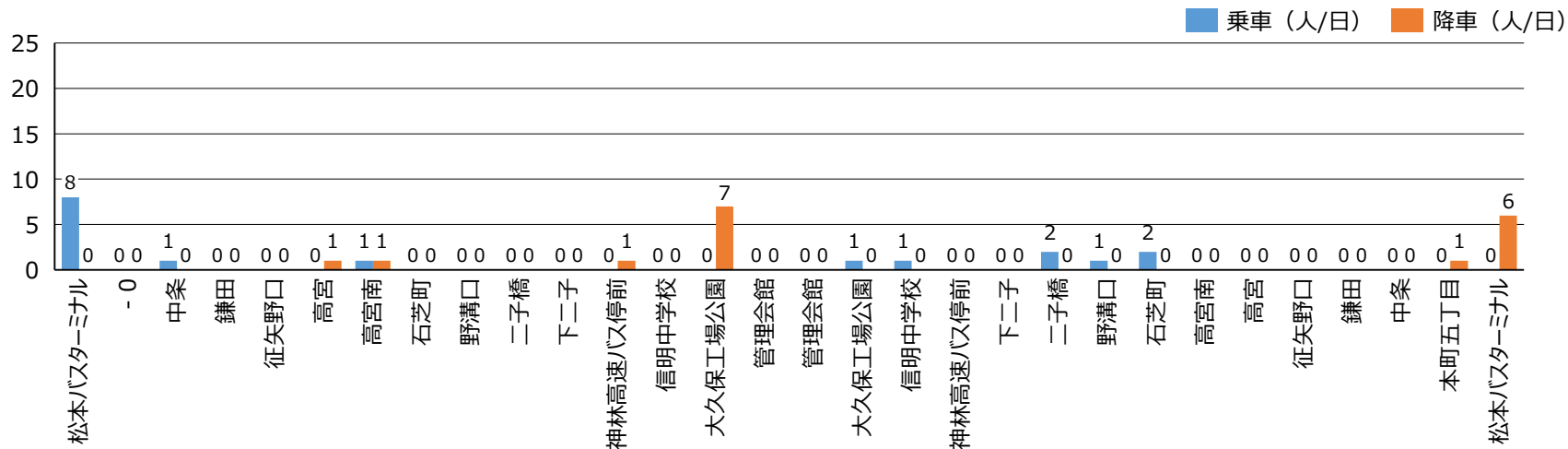


\*1 : 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2 : 2020年平日の値 \*3 : 福祉100円バス助成事業委託料は除く

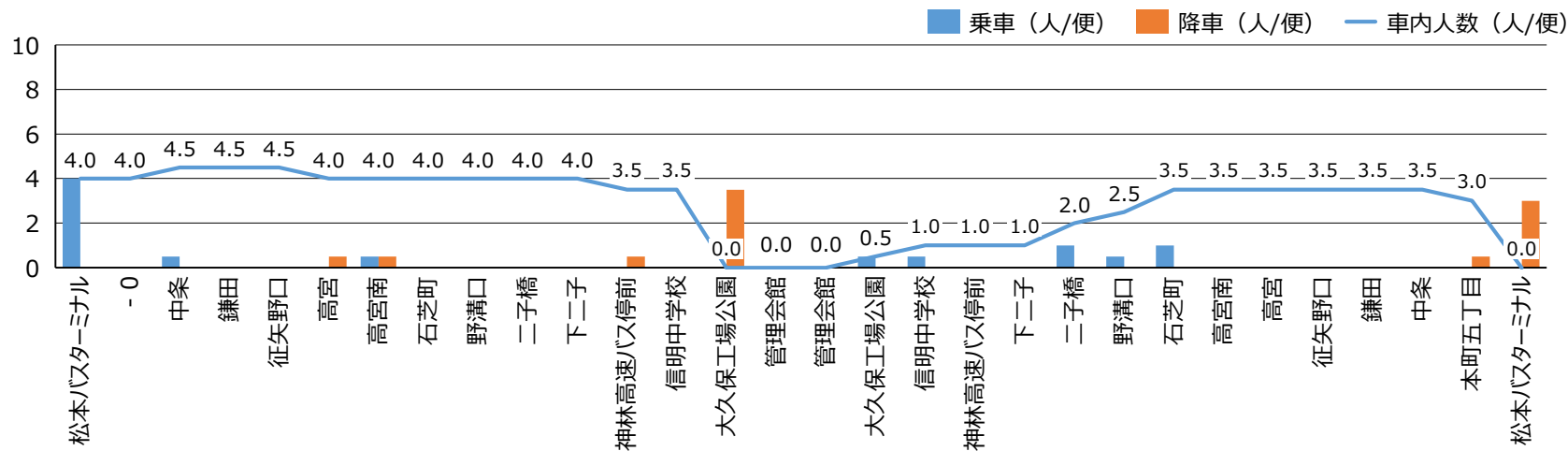
# ⑪大久保工場団地線

<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

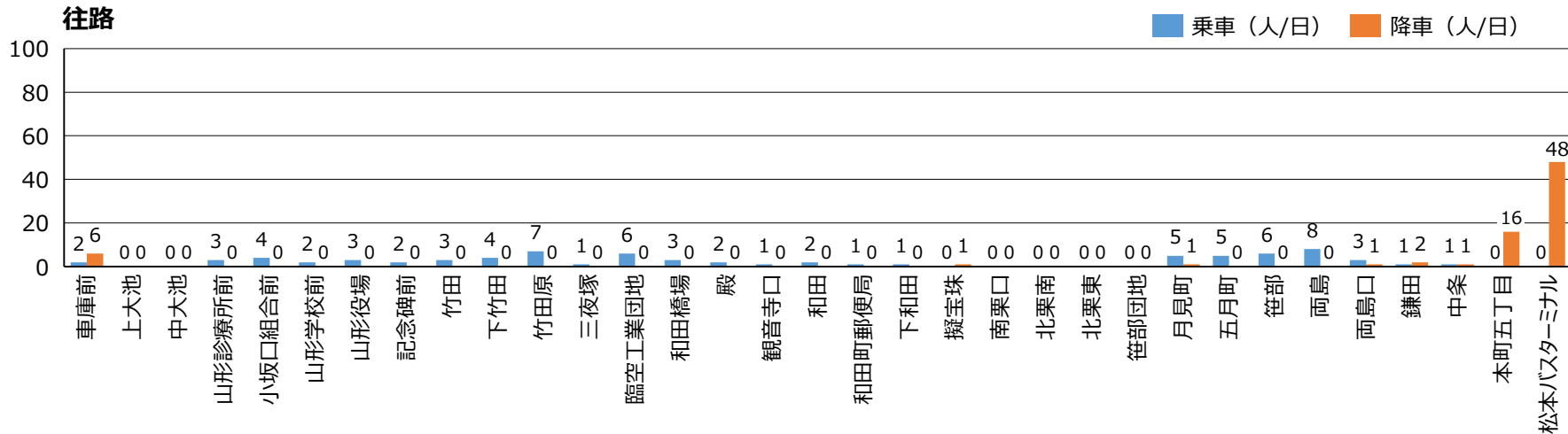




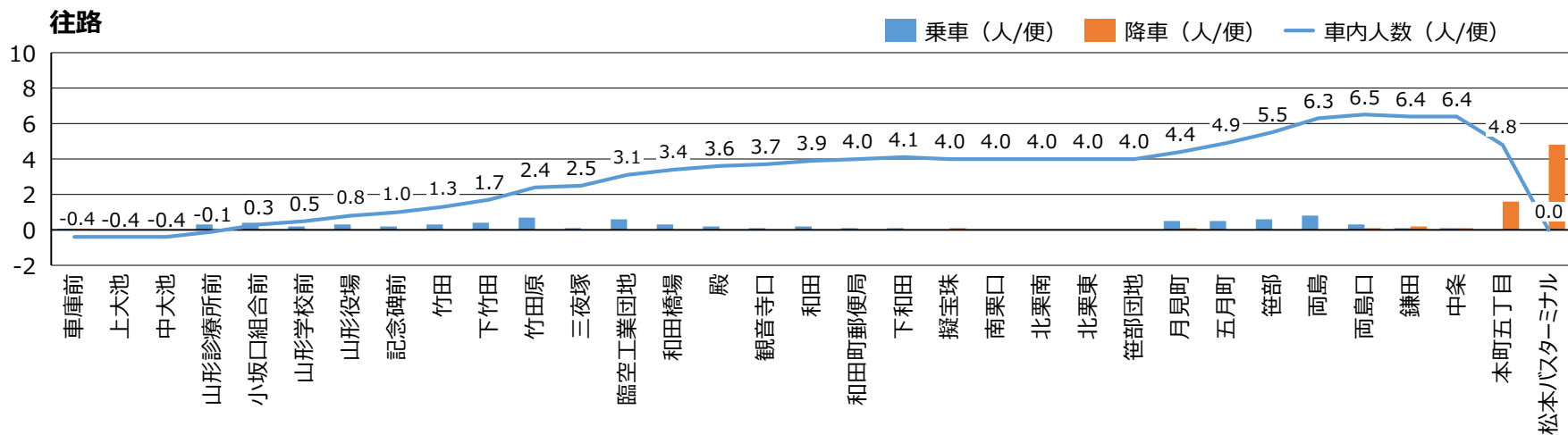
## ⑫山形線 上大池

<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

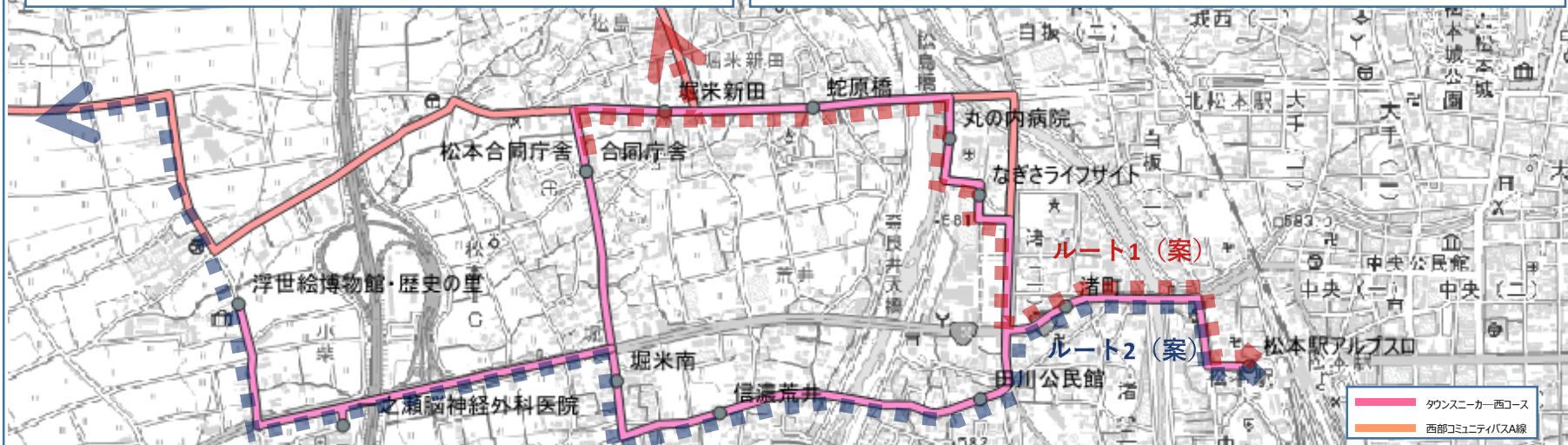
	タウンズニーカー西コース	西部地域コミュニティバスA線
起終点	松本駅アルプス口 (平日始発のみ、浮世絵博物館・歴史の里がラーラ松本⇔新村駅 終点)	
主な経由地	丸の内病院、田川公民館	島内駅、丸の内病院、小宮団地、北新・松本大学前
運行本数	浮世絵博物館終点 1便 (土休日運休) ショートコース 循環14便 (土休日 14便) ロングコース 循環7便 (土休日7便)	13 便 (土曜 10 便、日祝運休)
運賃 (最大)	200 円	210 円
キロ程	5.5~7.9 km	13.7 km
輸送人員	59,650 人/年	7,986 人/年
経常費用	36,221 千円/年	12,731 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

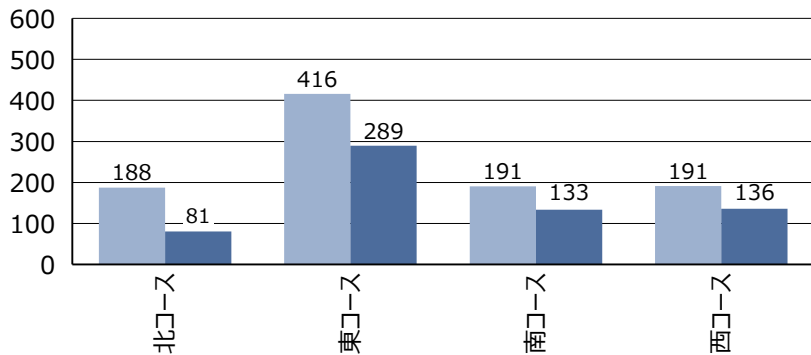
# タウンズニーカー①北コース/②東コース/③南コース/④西コース

<2019～2020年度乗降者数 年間>

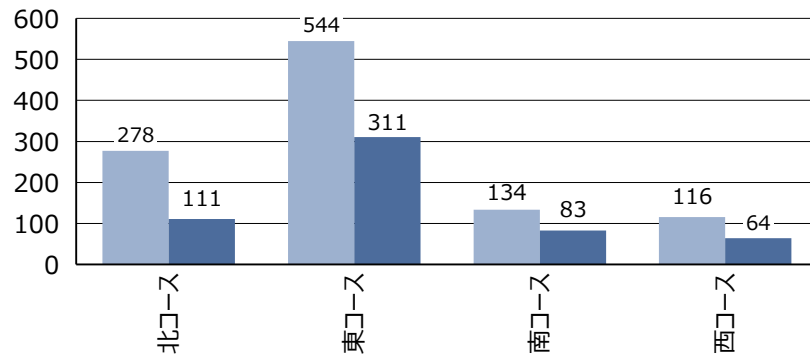
■ 2019年度 ■ 2020年度

## 1日当たり乗降者数合計 (人/日)

平日

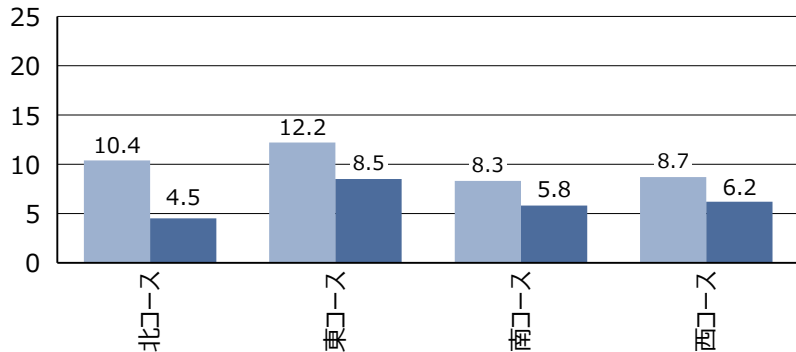


土休日

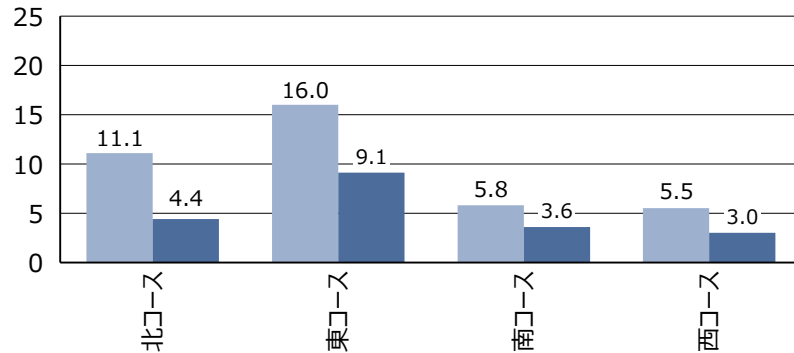


## 1便当たり平均乗降者数 (人/便)

平日



土休日





## ①西部地域コミュニティバスA線

## 運行概要\*1

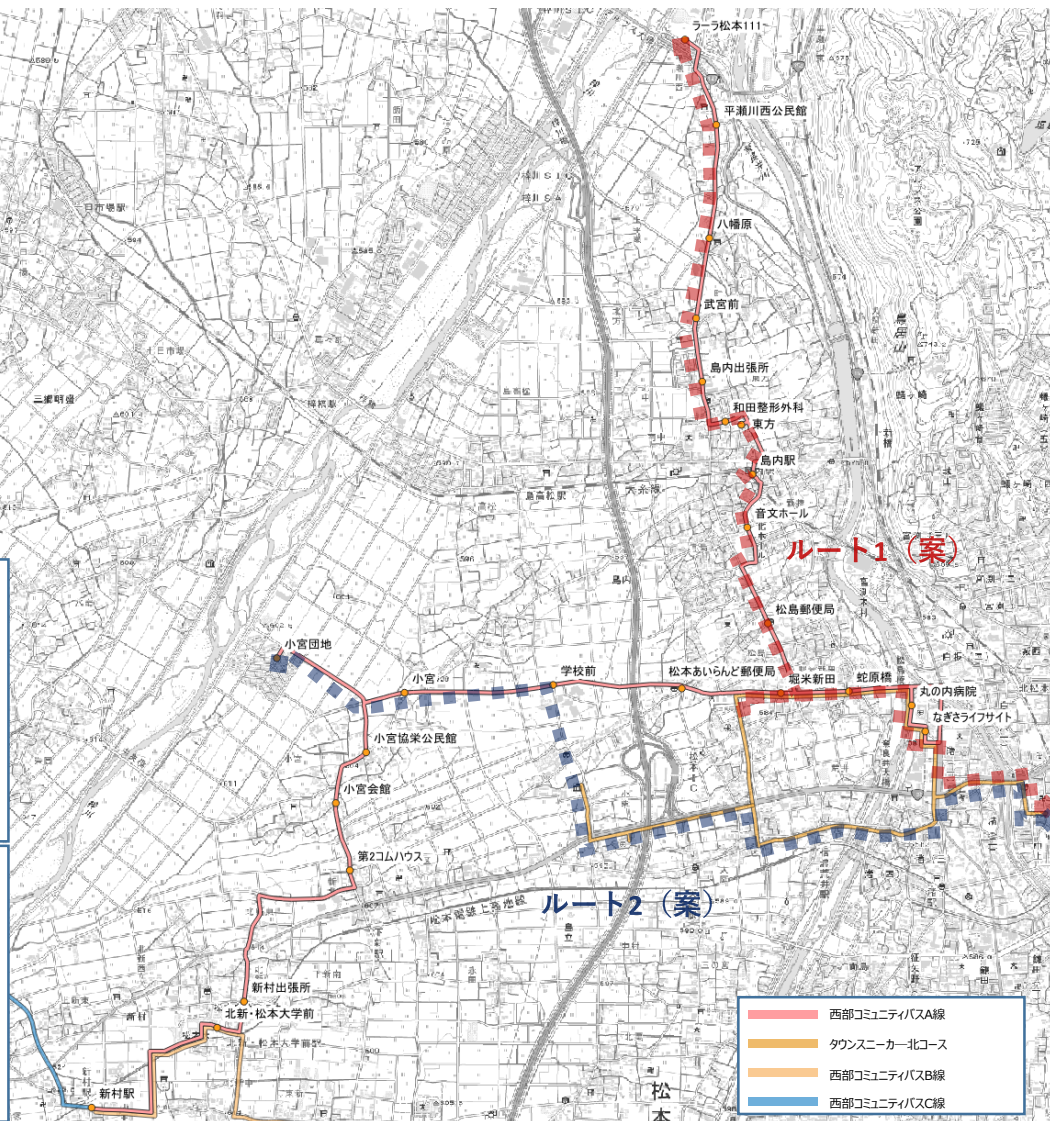
西部地域コミュニティバスA線	
起終点	ラーラ松本⇄新村駅
主な経由地	島内駅、丸の内病院、小宮団地、北新・松本大学前
運行本数	13 便（土曜 10 便、日祝運休）
運賃（最大）	210 円
キロ程	13.7 km
輸送人員	7,986 人/年
経常費用	12,731 千円/年
経常収益	968 千円/年
収支率	8%
1日乗降者数 <sup>*2</sup>	19 人
1便乗降者数 <sup>*2</sup>	1.5 人
補助額 <sup>*3</sup>	11,594 千円/年

## 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）

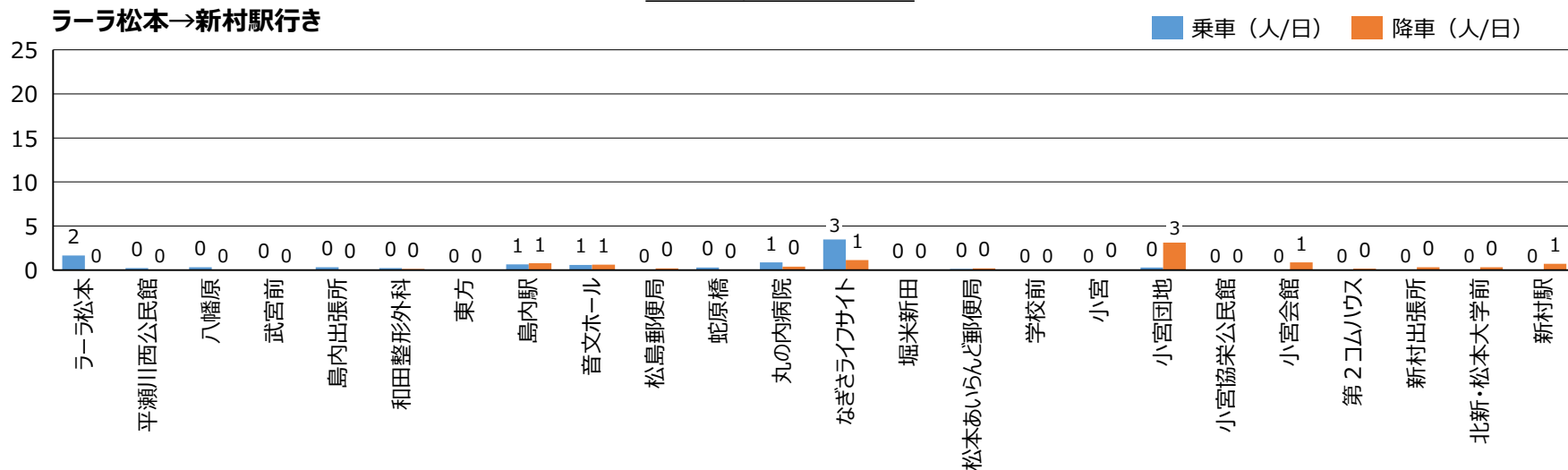
- 新村駅～小宮団地間は乗降者数が少ないため見直し（第2コムハウスに要確認）
- 松本駅へのアクセス改善による利便性向上と輸送効率向上のため、タウンズニーカー西コースと統合し、以下の2路線への再編を検討
  - ルート1：松本駅～なぎさライフサイト～ラーラ松本（通勤の時間帯は合同庁舎を経由）
  - ルート2：松本駅～浮世絵博物館～学校前～小宮団地（買い物の時間帯はなぎさライフサイトを經由）



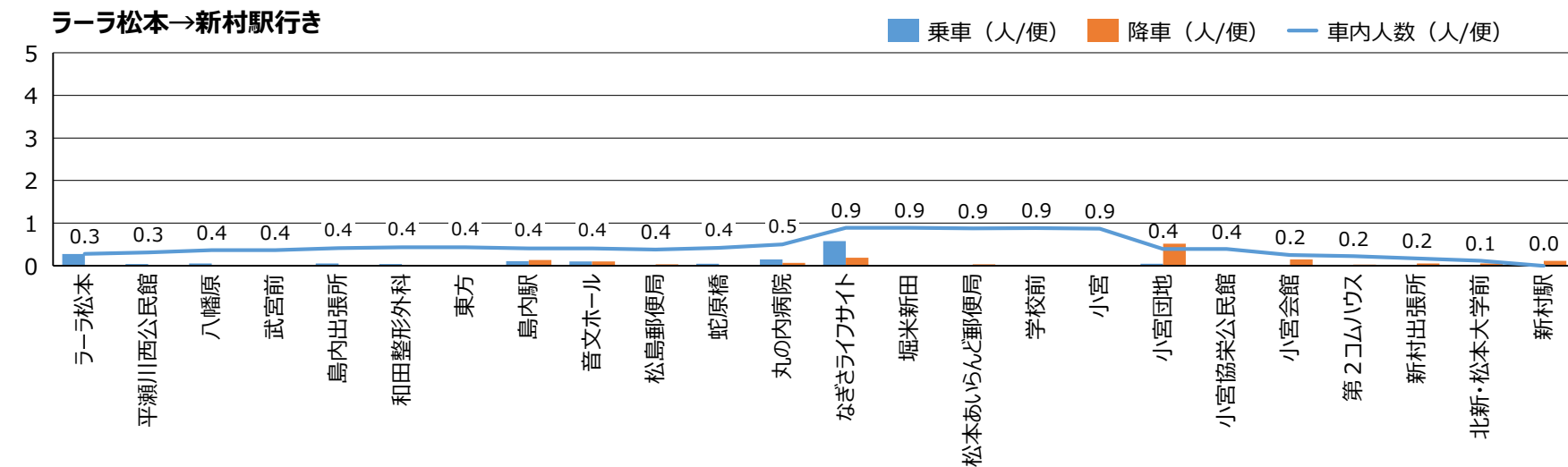
# ①西部地域コミュニティバスA線

<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



## ②西部地域コミュニティバスB線

### 運行概要\*1

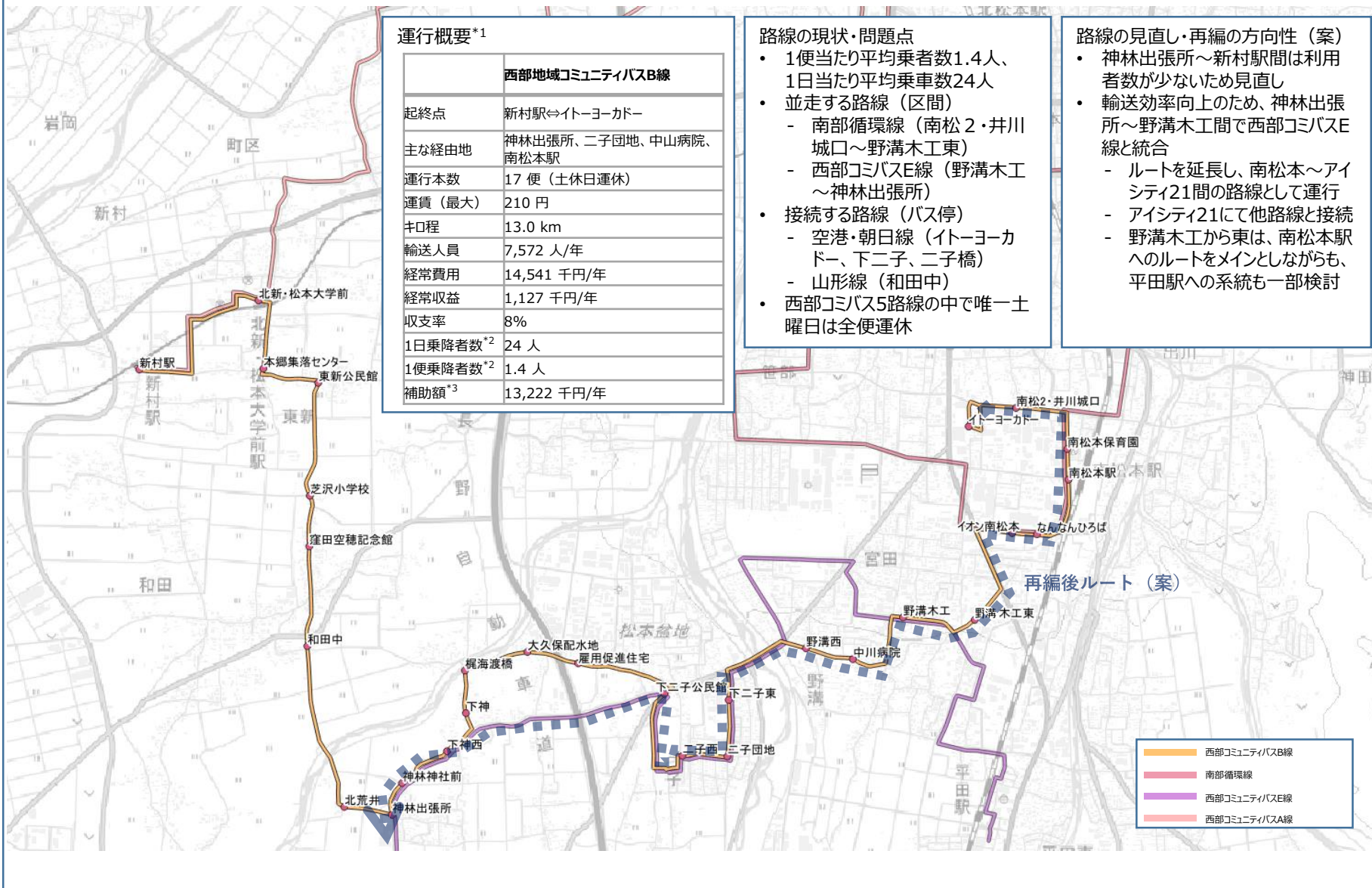
西部地域コミュニティバスB線	
起終点	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	17 便（土休日運休）
運賃（最大）	210 円
キロ程	13.0 km
輸送人員	7,572 人/年
経常費用	14,541 千円/年
経常収益	1,127 千円/年
収支率	8%
1日乗降者数*2	24 人
1便乗降者数*2	1.4 人
補助額*3	13,222 千円/年

### 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中心にしながらも、平田駅への系統も一部検討

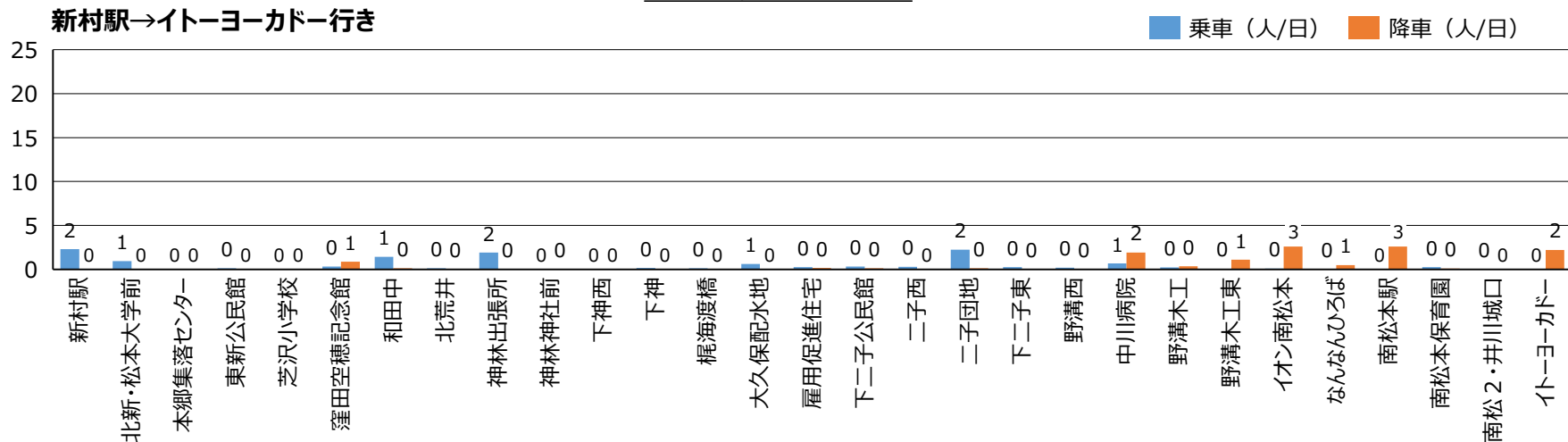


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

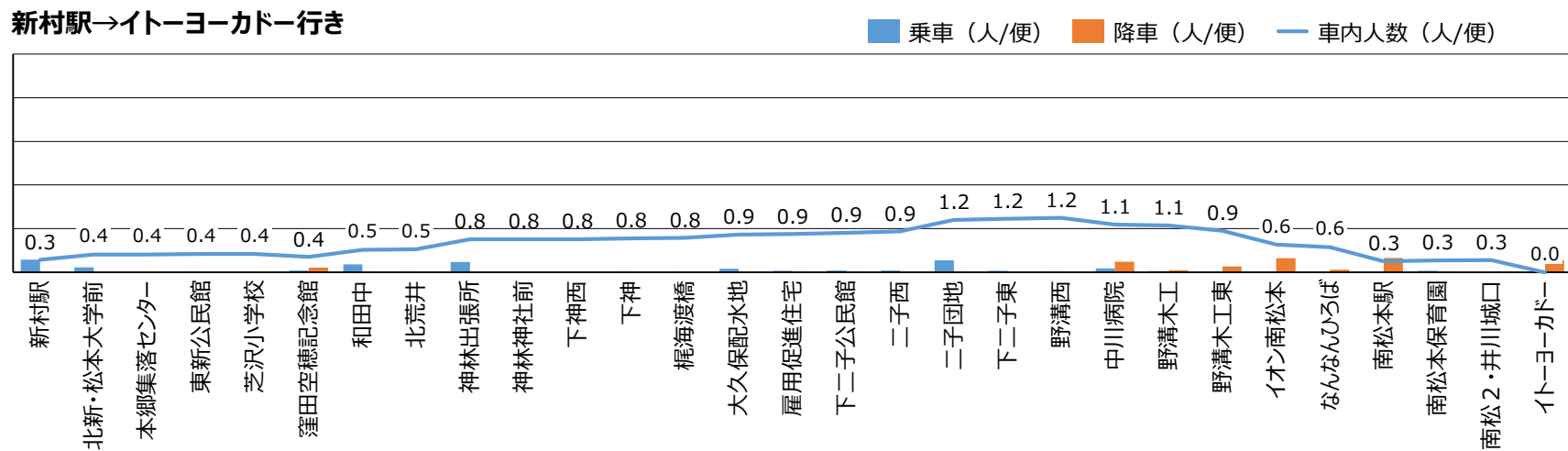
## ②西部地域コミュニティバスB線

<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



### ③西部地域コミュニティバスC線

#### 運行概要\*1

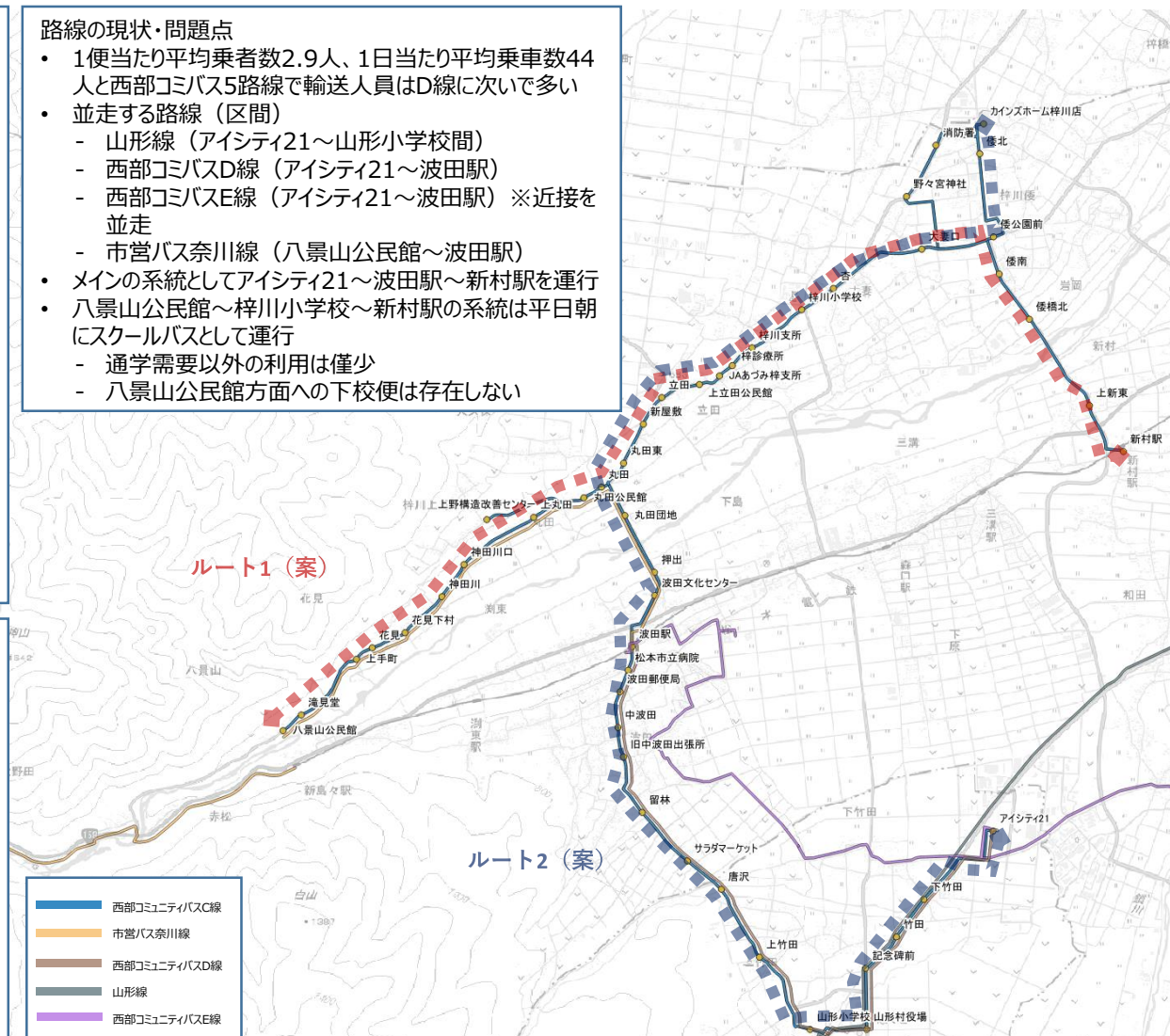
	西部地域コミュニティバスC線
起終点	八景山公民館⇄新村駅、アイシティ21⇄波田駅 ⇄新村駅、倭公園前⇄波田駅
主な経由地	波多駅、梓川支所
運行本数	八景山公民館発 3便（土曜運休） アイシティ21⇄新村駅 8便（土曜 7便） 波田駅⇄新村駅 3便（土曜 1便） 倭公園前⇄波田駅 1便（土曜運休） ※ 日祝は全便運休
運賃（最大）	210 円
キロ程	10.1~18.9 km
輸送人員	9,164 人/年
経常費用	16,133 千円/年
経常収益	1,713 千円/年
収支率	11%
1日乗降者数*2	44 人
1便乗降者数*2	2.9 人
補助額*3	14,214 千円/年

#### 路線の見直し・再編の方向性（案）

- 利用目的に応じて、以下の2系統に再編
  - ルート1：八景山公民館～梓川小学校～新村駅  
（通学利用を想定。カインズホーム梓川店を  
経由せず）
  - ルート2：アイシティ21～波田駅～カインズ  
ホーム梓川店  
（買い物・通院利用を想定）
- 梓川小学校から八景山公民館方面への下校利用  
に対応する便を設定

#### 路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数2.9人、1日当たり平均乗車数44  
人と西部コミバス5路線で輸送人員はD線に次いで多い
- 並走する路線（区間）
  - 山形線（アイシティ21～山形小学校間）
  - 西部コミバスD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
  - 市営バス奈川線（八景山公民館～波田駅）
- メインの系統としてアイシティ21～波田駅～新村駅を運行
- 八景山公民館～梓川小学校～新村駅の系統は平日朝  
にスクールバスとして運行
  - 通学需要以外の利用は僅少
  - 八景山公民館方面への下校便は存在しない

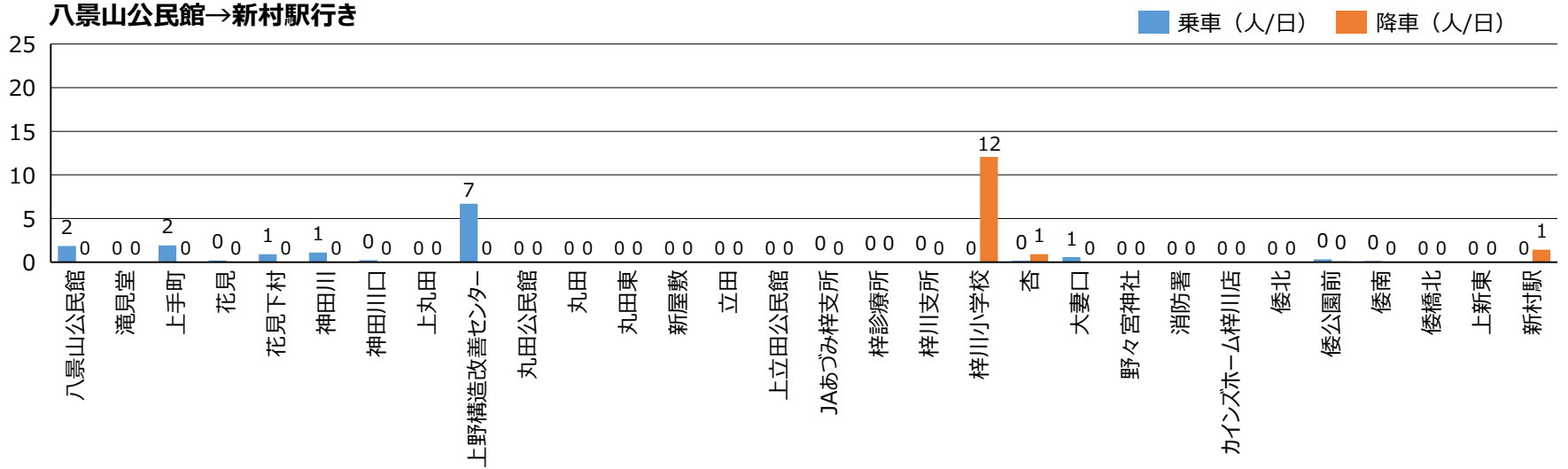


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

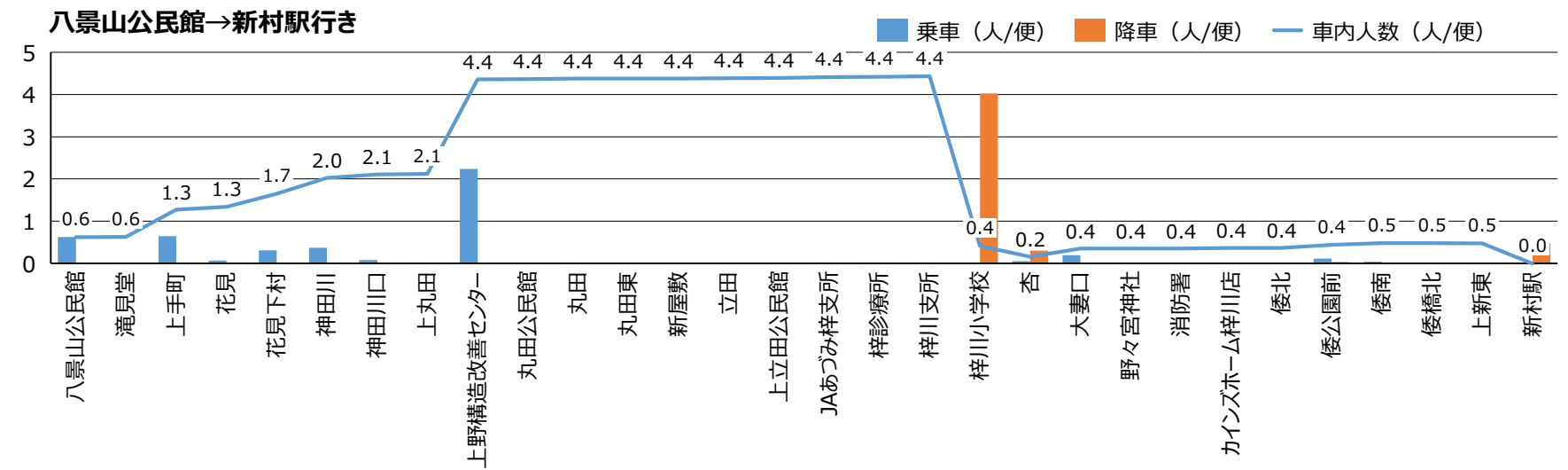
### ③西部地域コミュニティバスC線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



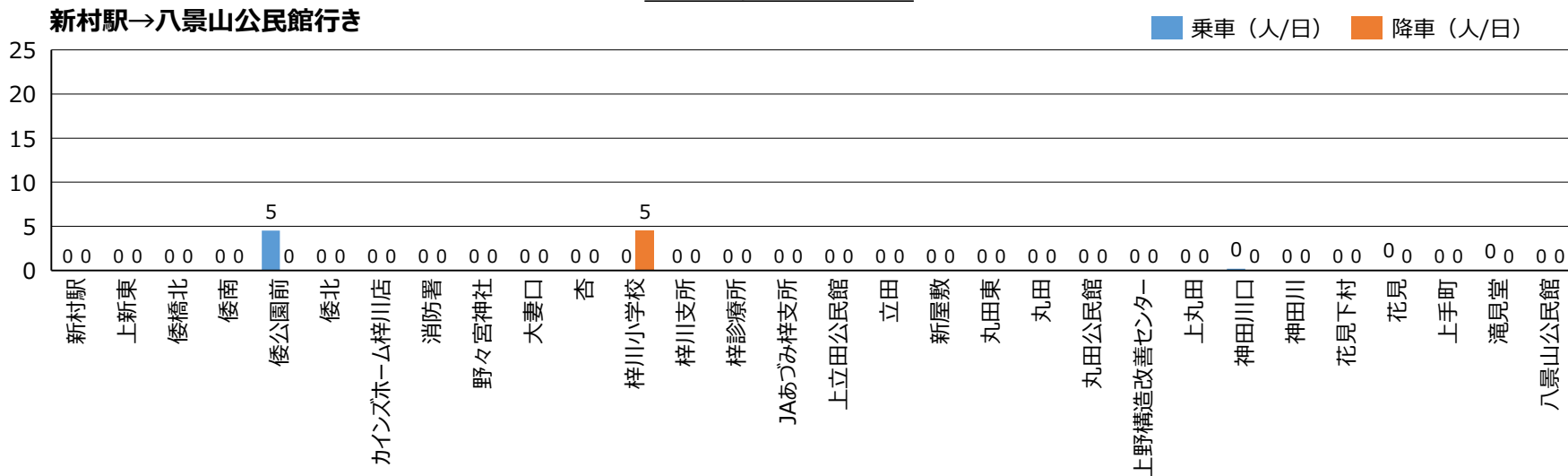
1便当たり平均乗降者数・車内人数



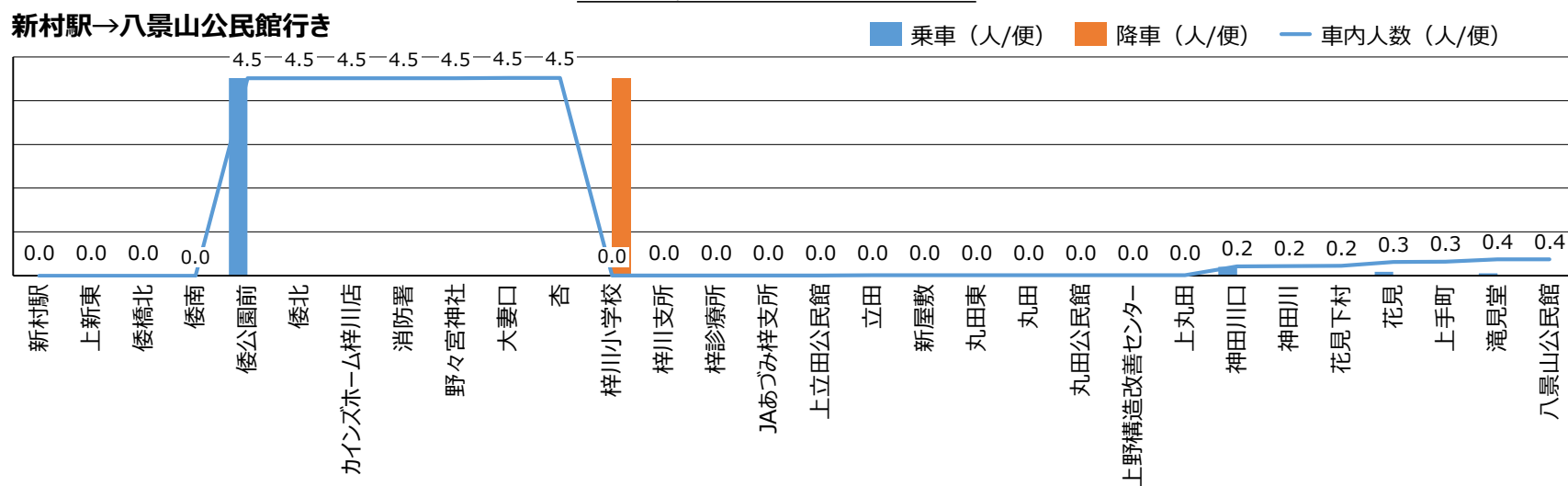
### ③西部地域コミュニティバスC線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



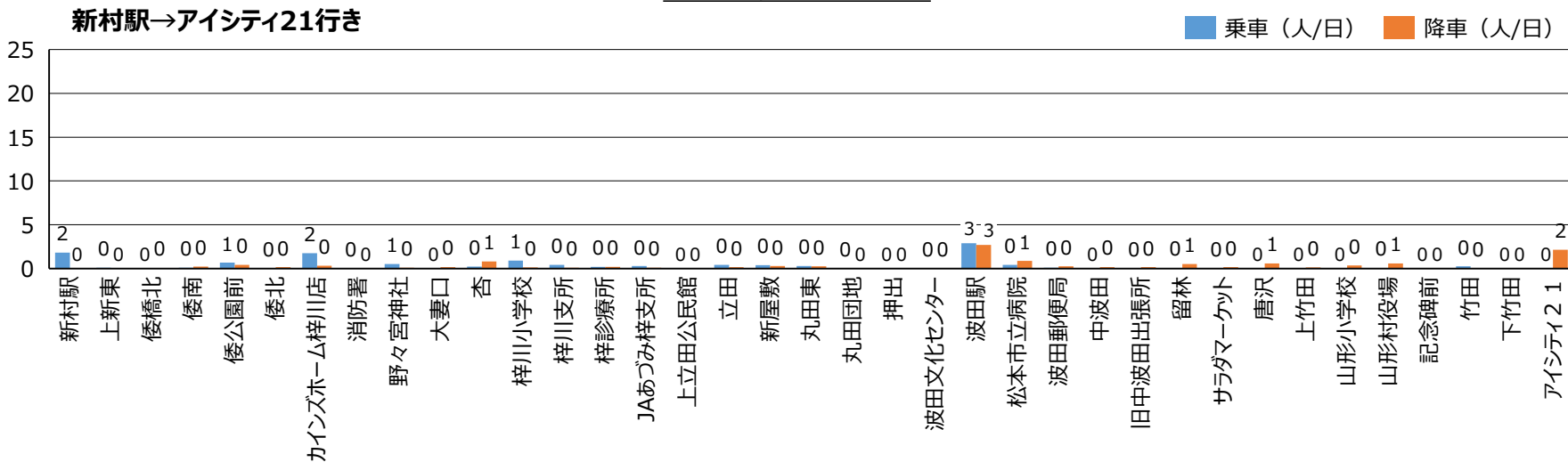
1便当たり平均乗降者数・車内人数



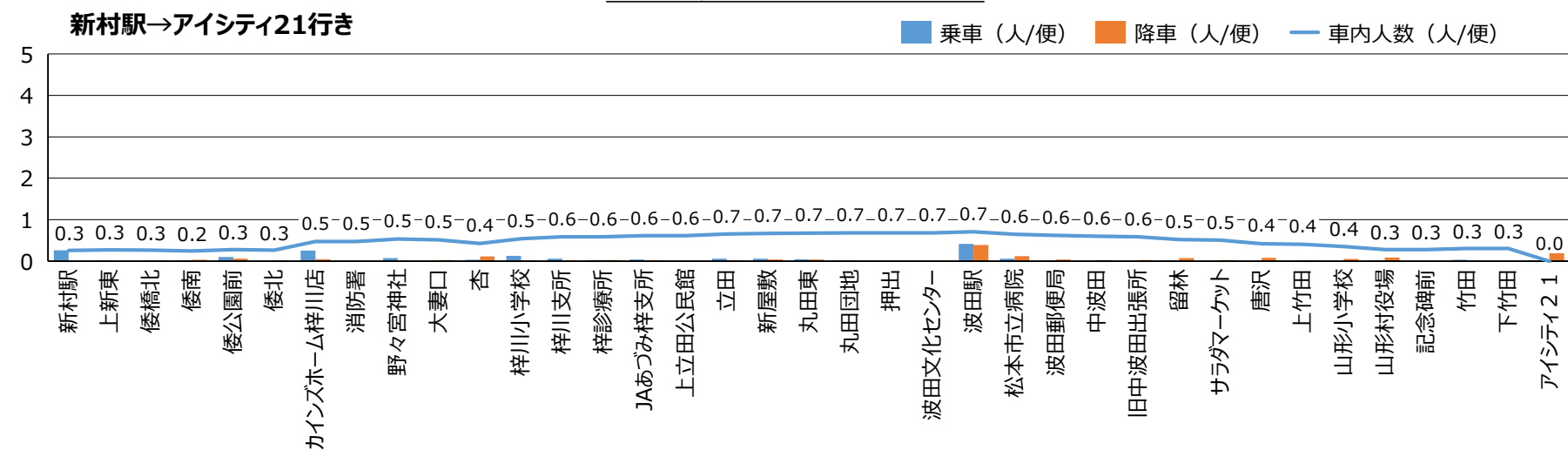
### ③西部地域コミュニティバスC線

<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





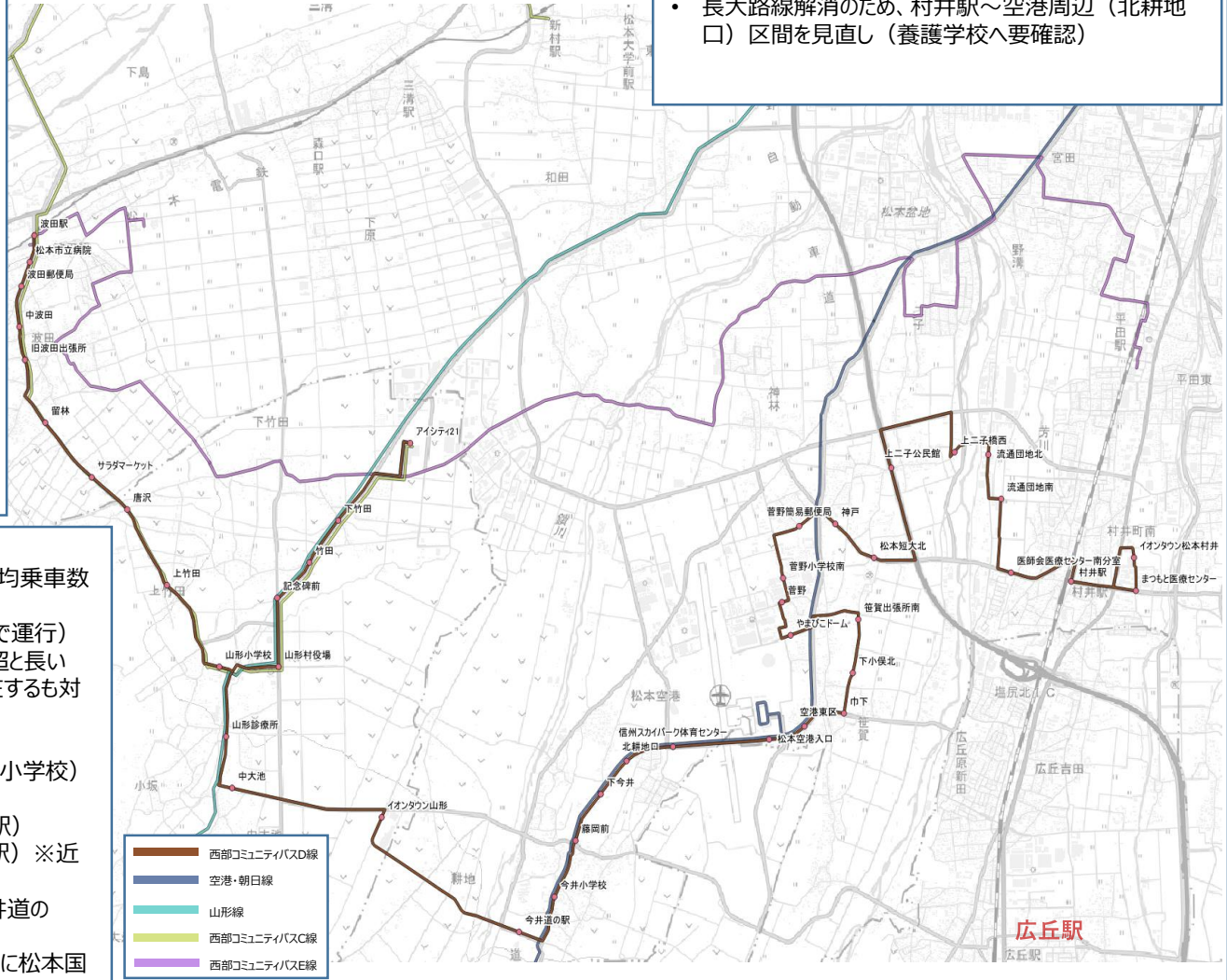
# ④西部地域コミュニティバスD線

## 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

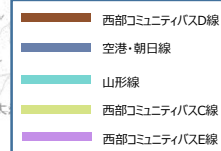
## 路線の見直し・再編の方向性（案）

- 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

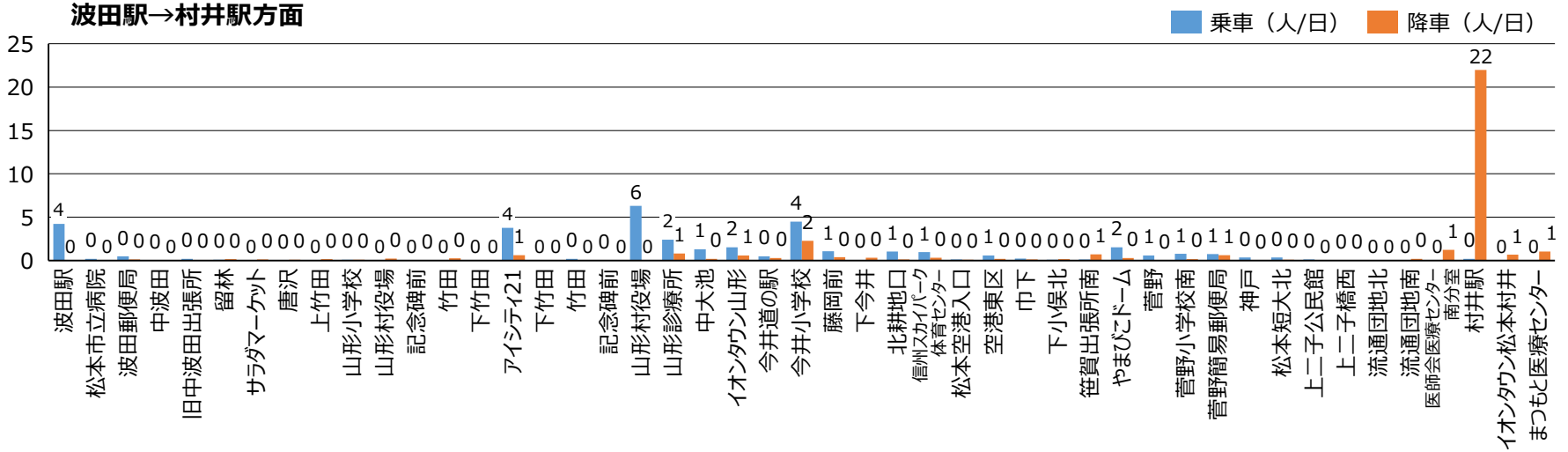


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

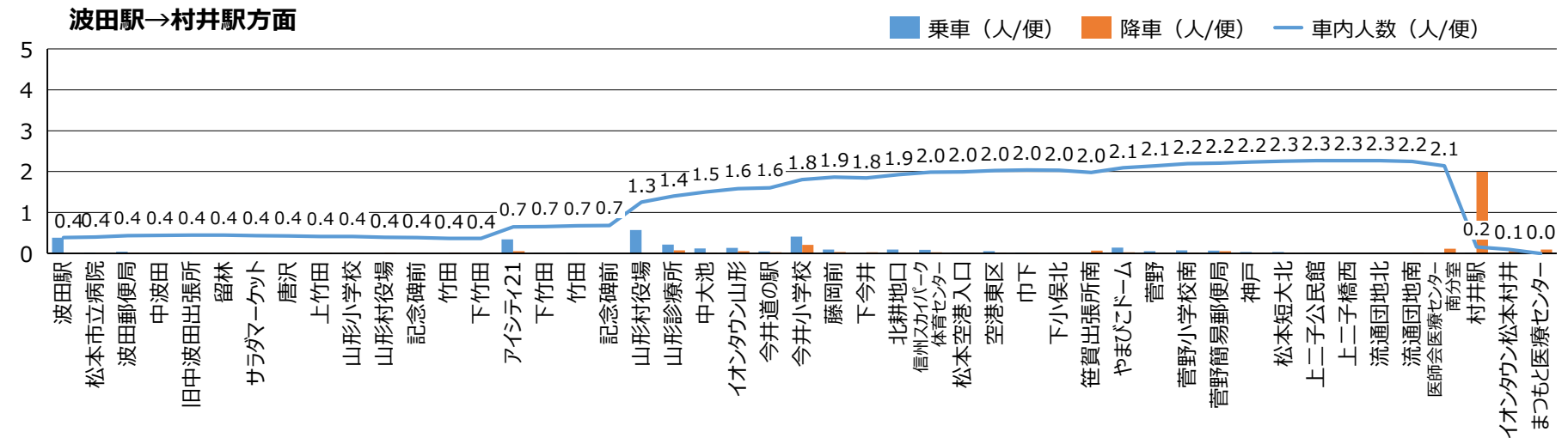
## ④西部地域コミュニティバスD線

<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線での代替を想定し廃止
- 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

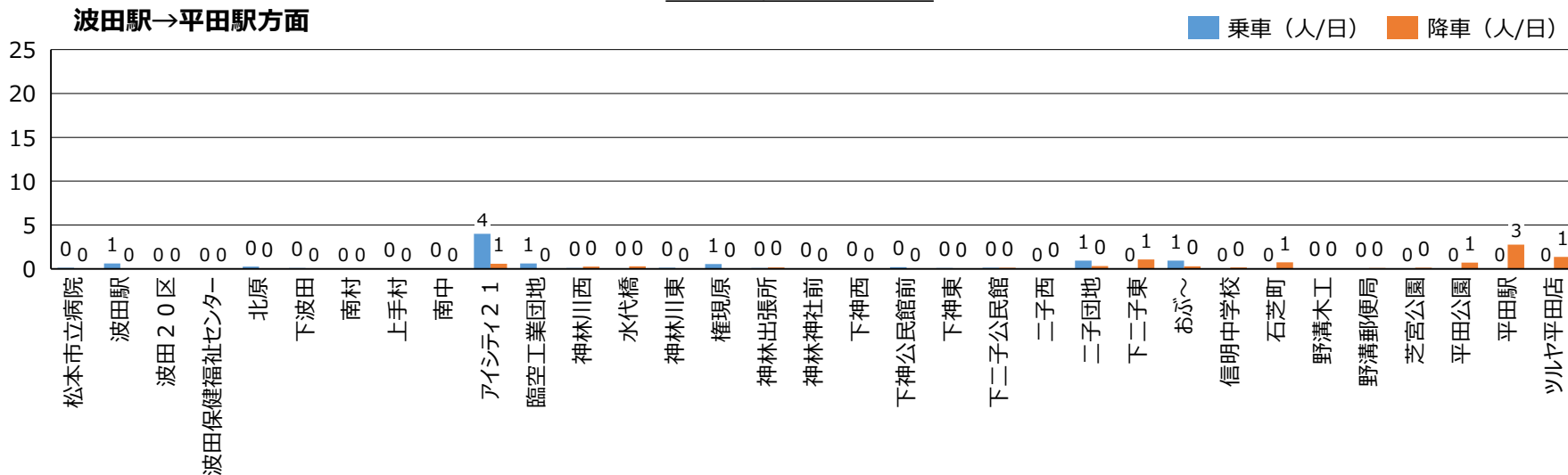


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

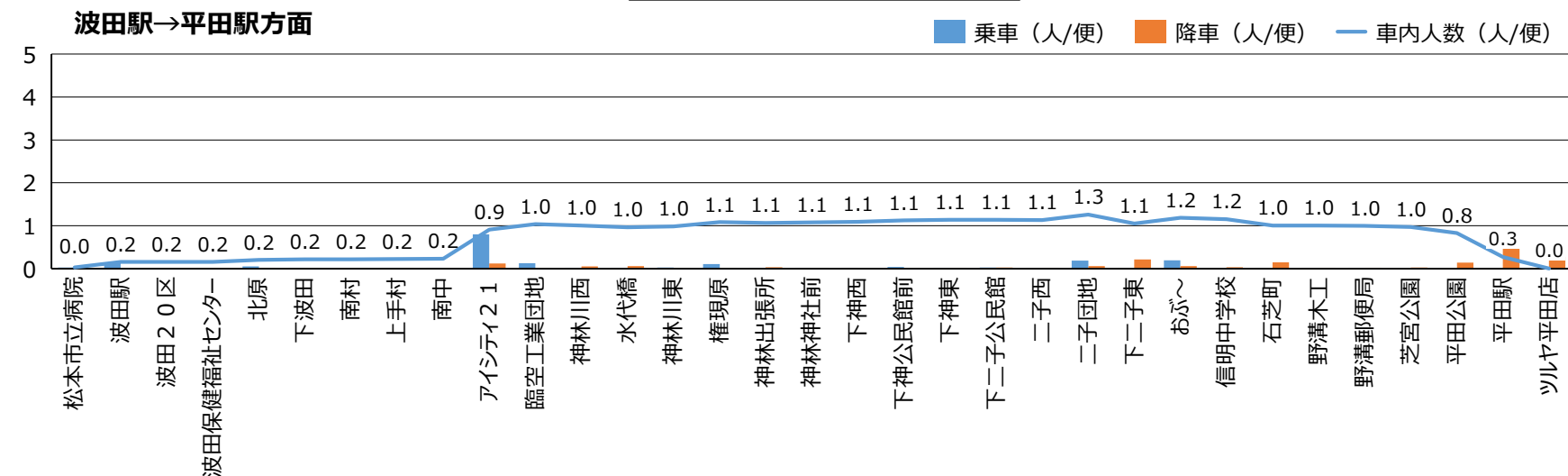
## ⑤西部地域コミュニティバスE線

<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



### ③朝日村営バス広丘線/朝日村営買い物バス

運行概要\*1

朝日村営バス 広丘線	
起終点	広丘駅⇔朝日村方面
主な経由地	おひさま保育園前、針盛中学校
運行本数	Aルート 6便 Bルート 1便 Cルート 1便 Dルート 3便 ※ 日祝運休
運賃(最大)	100円
キロ程	13.5~37.0 km
輸送人員	18,697 人/年
経常費用	16,936 千円/年
経常収益	2,380 千円/年
収支率	14%
1日乗降者数*2	77 人
1便乗降者数*2	7.0 人
補助額*3	14,556 千円/年

路線の現状・問題点

- 平日1便当たり平均乗者数/1日当たり平均乗車数
  - Aルート：6.0人/36人
  - Bルート：15.0人/15人
  - Cルート：8.5人/9人
  - Dルート：5.6人/17人
- Aルートは鉢盛中学校～小野沢～広丘駅を往復運行
- Bルート・Cルートは、朝の通勤・通学利用を想定し、広丘駅にて朝7:30付近の篠ノ井線に接続
  - Bルート：旭ヶ丘～鉢盛中学校～広丘駅
  - Cルート：御馬越～小野沢～広丘駅
- Dルートは夕方の通勤・通学利用を想定し、Bルート・Cルート両方の運行エリアを運行
  - 広丘駅～小野沢～鉢盛中～小野沢～旭ヶ丘～今井東
- 買い物バスは朝日村内～ザ・ビッグ山形店間を週2回運行
  - 火曜日：御馬越～ザ・ビッグ山形店
  - 木曜日：大石原～ザ・ビッグ山形店
- 上記2路線に加え、デマンドタクシーるりん号が村内を運行

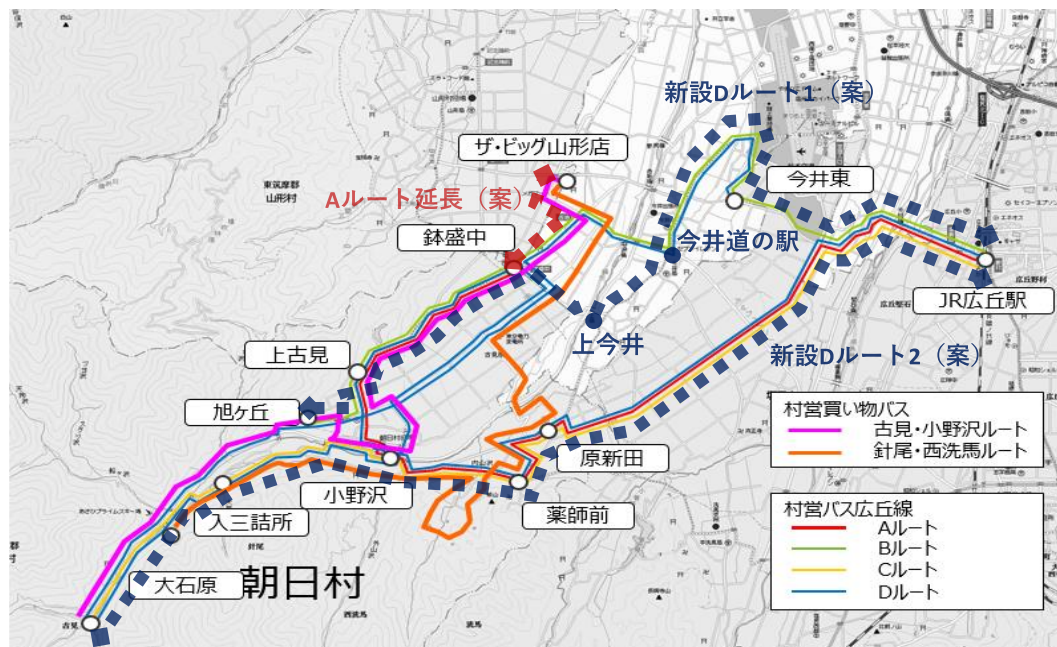
路線の見直し・再編の方向性(案)

案1

- 長大路線解消のため、Dルートを分割し、以下2系統を新設  
(Dルートで現在運行する2台を活用し、2系統それぞれを1台で運行)
  - ルート1：現Bルート復路
  - ルート2：現Cルート復路
- Bルートと新設Dルート1(現Bルート復路)で、空港・朝日線の上今井～今井道の駅間を通るルートに変更し、空港・朝日線の同区間を廃止
- Aルートをザ・ビッグ山形店まで延長
  - 西部コミバスD線を再編し、広丘駅～山形村役場～アイシティ21の路線を新設し、広丘線との接続を検討

案2

- 一部路線を山形村～今井～広丘駅のルートに変更  
(既に山形村・朝日村とこの方向性の協議を開始)

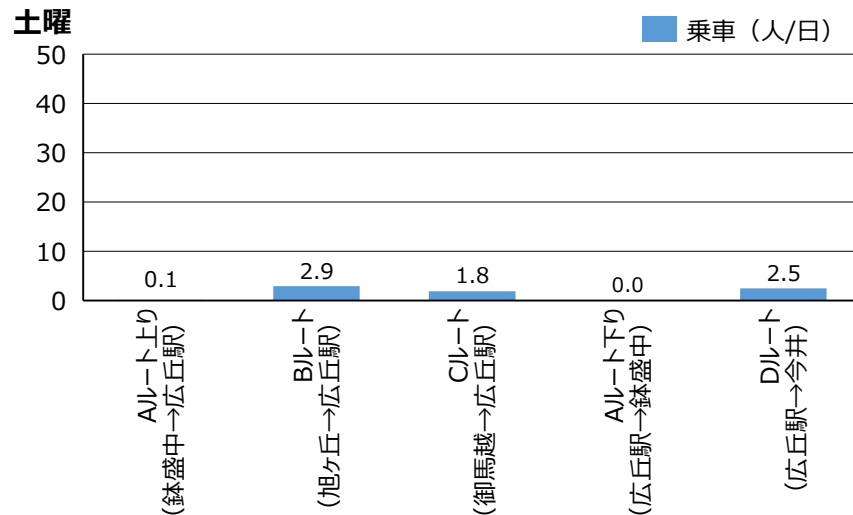
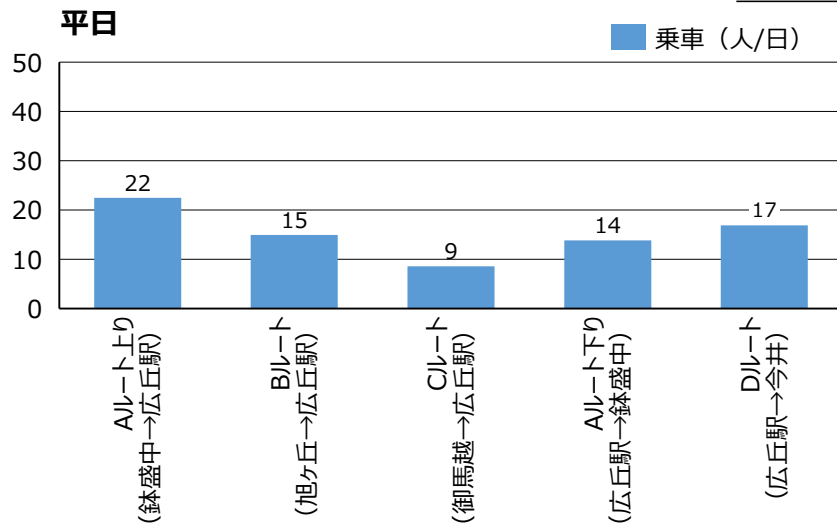


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く  
出所：朝日村及び松本市提供資料を基にIGPI作成

### ③朝日村営バス広丘線

<2020年度乗者数 年間>

1日当たり乗者数合計



1便当たり平均乗者数

