



まつもと公設民営バス  
意見交換会資料

3. 12. 22

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 | まつもと公設民営バスの取組みについて      | 1 ページ       |
| 2 | 松本市内の路線バスの現状            | 2 ～ 7 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 | 8 ページ       |
| 4 | 交通ネットワークの再編の考え方         | 9 ～ 11 ページ  |
| 5 | 安曇地区の路線について（アンケート結果）    | 12 ～ 18 ページ |



# 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

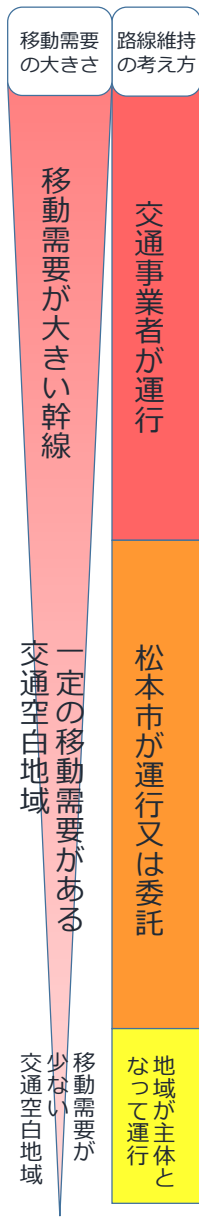
### 令和4年度

#### 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

# 松本市のバス交通体系



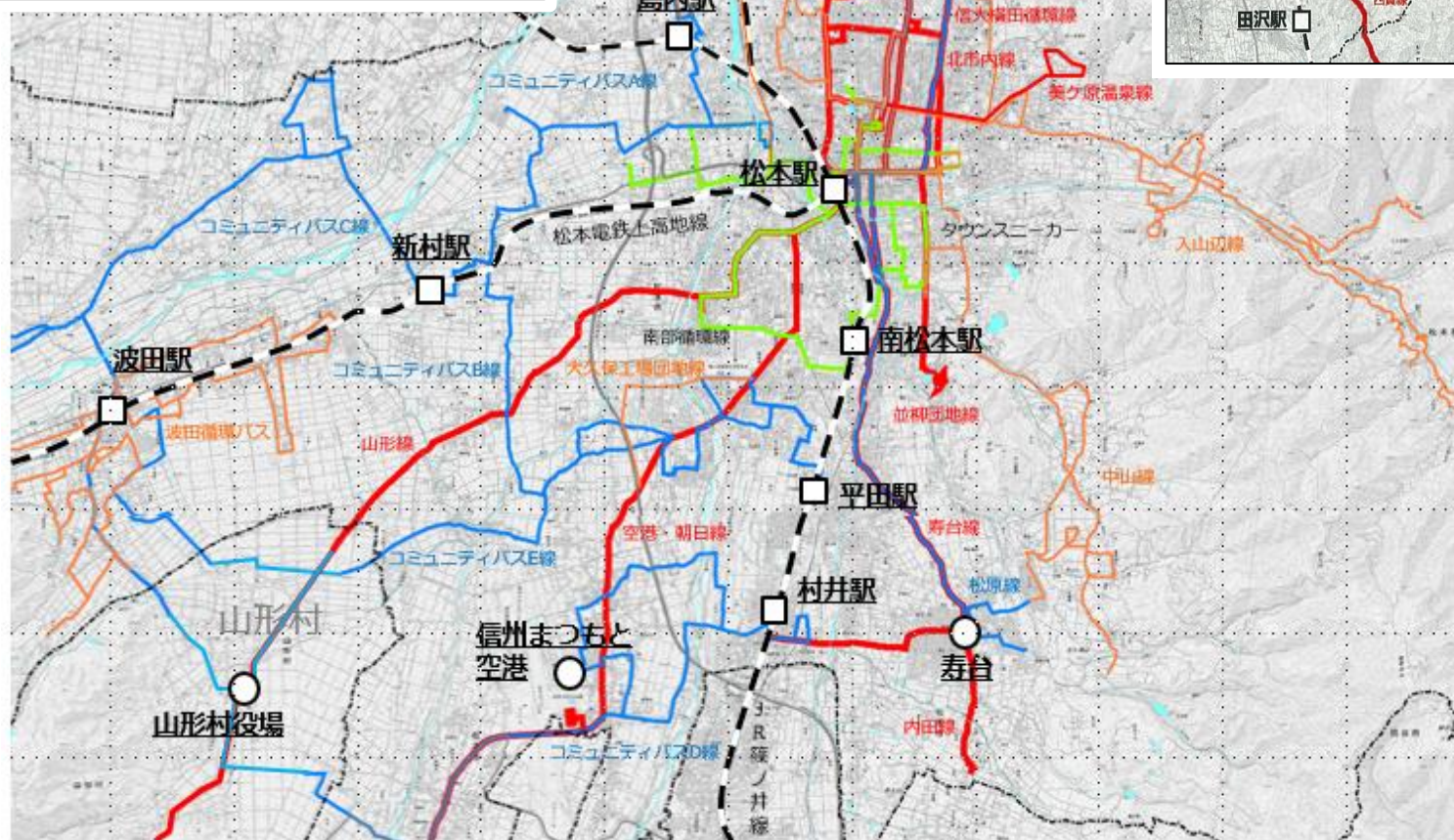
再編体系	幹線バス	支線バス	少量移送	支線バス	支線バス	少量移送
<b>アルピコ交通(株)自主路線</b>						
	信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線	浅間線、新浅間線、松原線	大久保工場団地線	<b>アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線</b>		
	少量移送	四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)				
	<b>タウンズニーカー</b> 北コース、東コース、南コース、西コース					
	<b>南部循環線</b>					
	<b>西部地域コミュニティバス</b> 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					
	<b>市営バス</b> 四賀線、奈川線					
	<b>地域バス</b> 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)	第18条 (一般旅客自動車運送事業)	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				松本市が 運行を委託 赤字を補填
山形村	アルピコタク シー(株) 平成交通(有)			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)	第18条 (一般旅客 自動車運送 事業)		松本市が 運行を委託
地域の協議会		第18条 (一般旅客 自動車運送 事業)		地域の協議会が 運行を委託 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



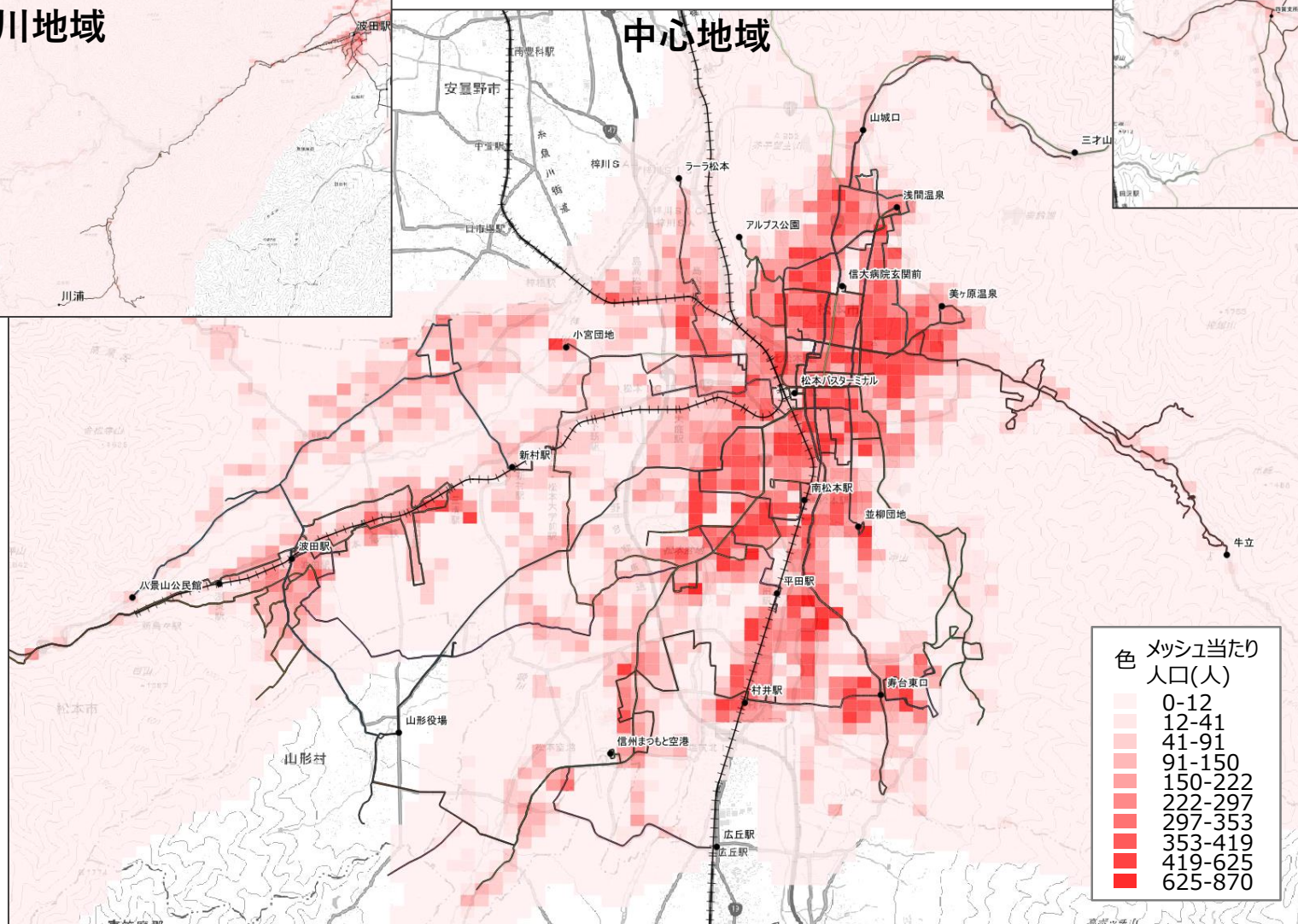
# バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 松本駅周辺の市街地に人口が集中
- 一部地域を除き、概ね人口の多寡と路線の有無は一致

## 奈川地域



## 中心地域



## 四賀地域



色	メッシュ当たり 人口(人)
Lightest Red	0-12
Light Red	12-41
Lighter Red	41-91
Light Red	91-150
Red	150-222
Dark Red	222-297
Dark Red	297-353
Dark Red	353-419
Dark Red	419-625
Darkest Red	625-870

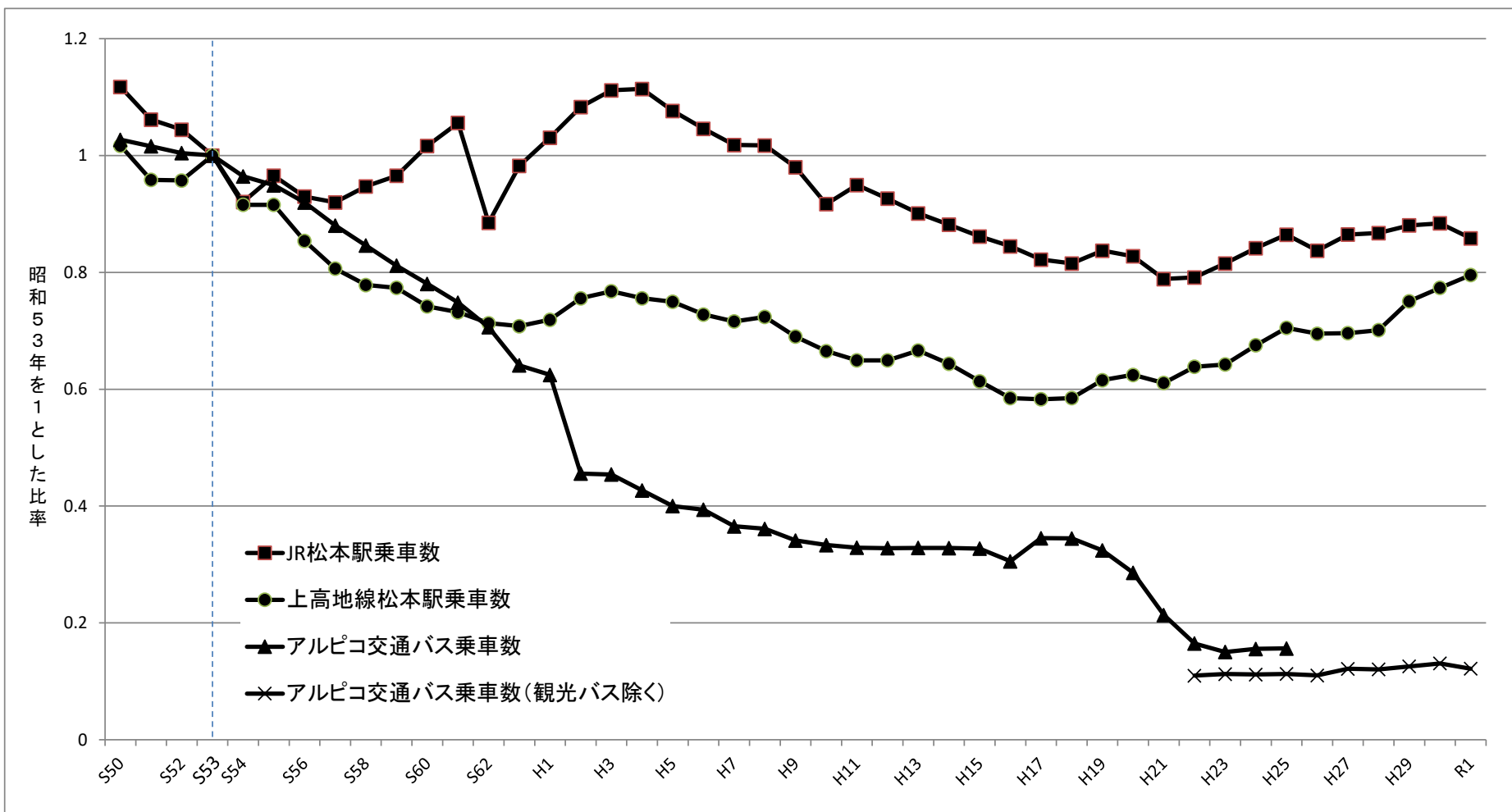




# 地域公共交通の現状

地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。  
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

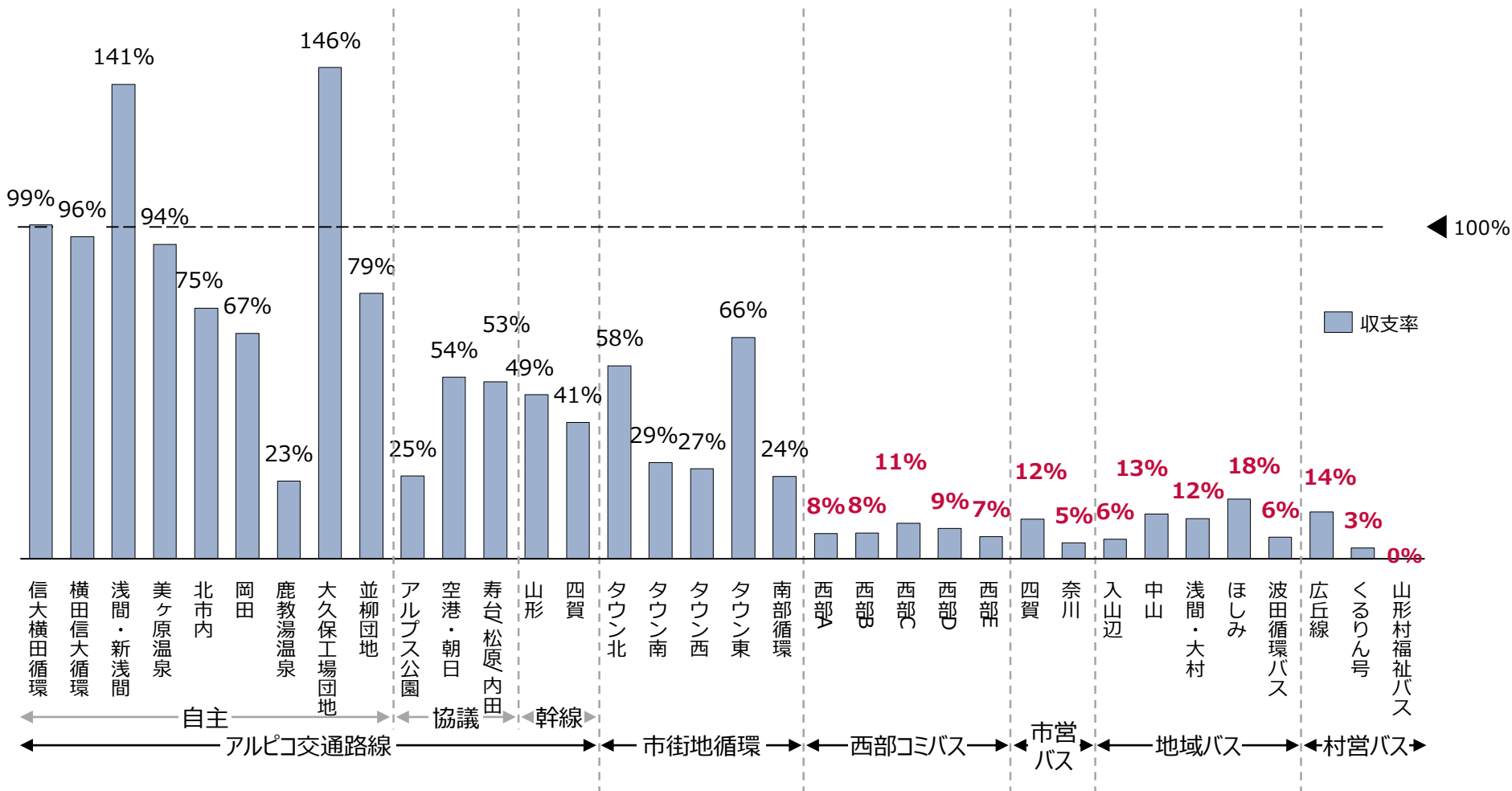
## 公共交通利用者数の長期推移





# 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

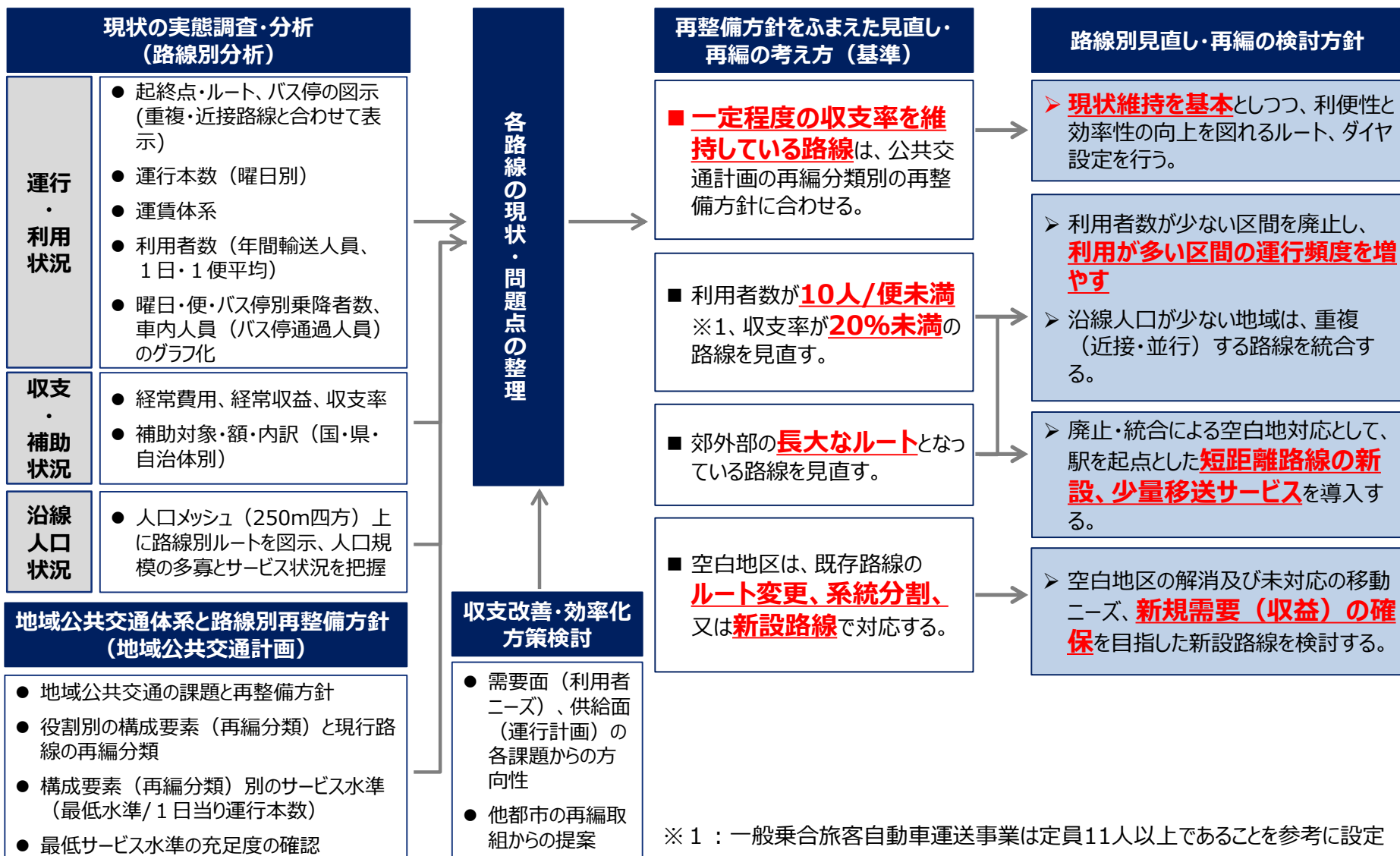


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

# 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 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>

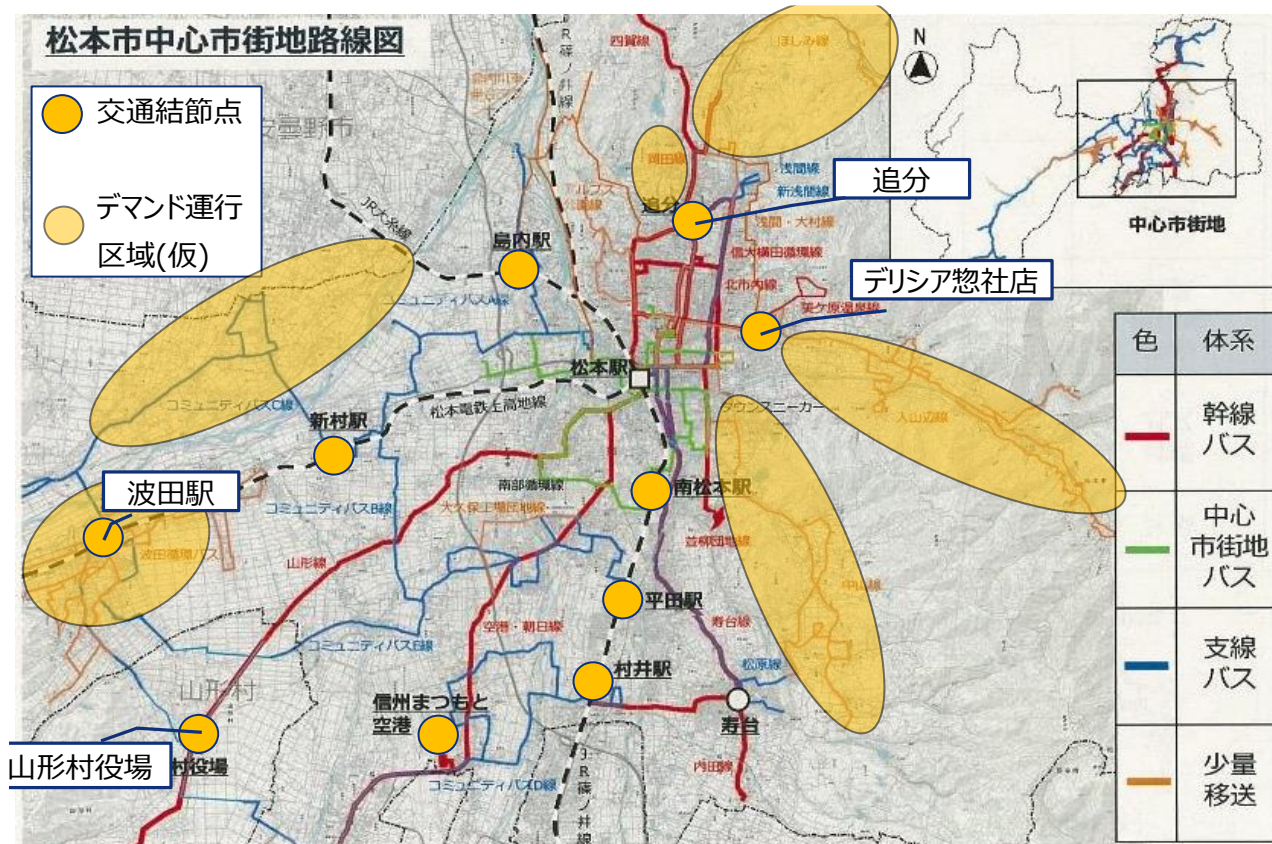
# 路線ネットワークの再編案の考え方、検討方針





# 再編と交通結節点（案）

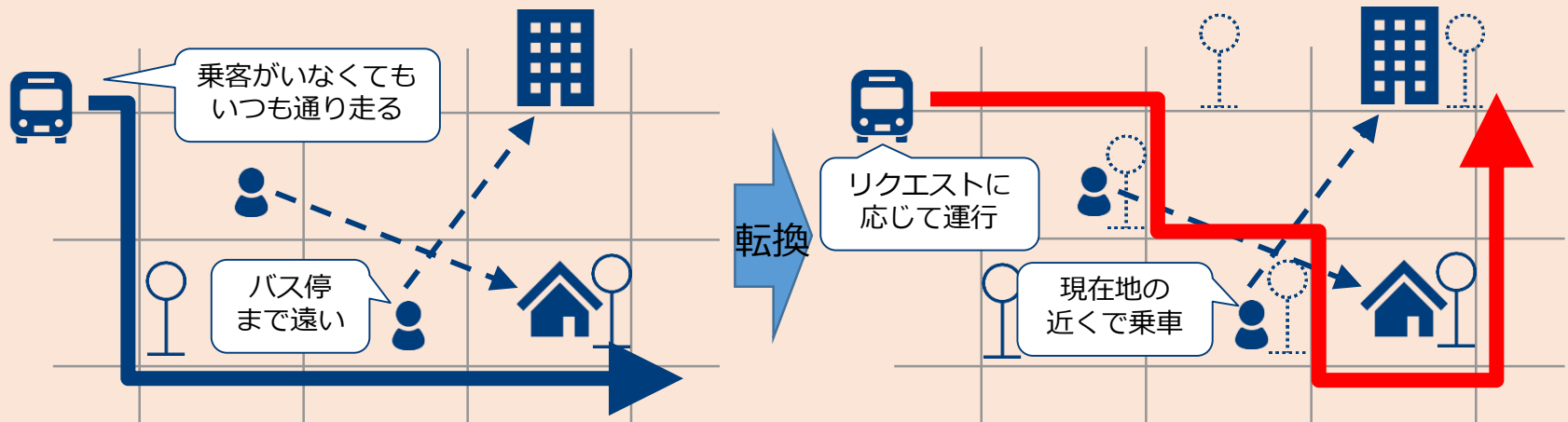
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することにより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



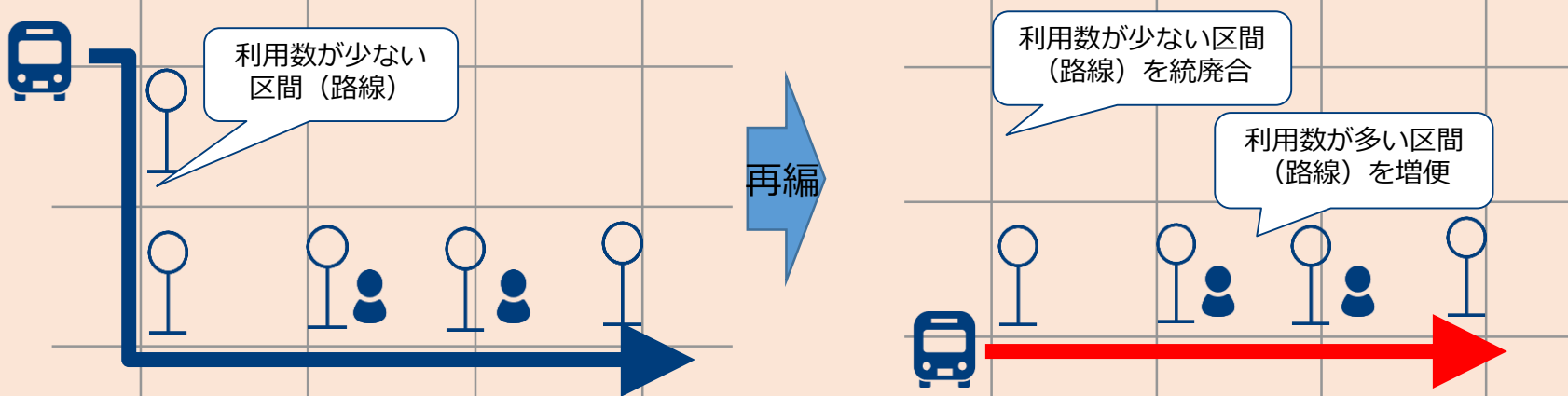
# 路線の再編による利便性の向上

- 現状の路線で利用者数が少ない路線をデマンド運行に変換し、必要な時に必要なだけ運行することにより、運行経費を抑制しながら、利用者の利便向上を図る。
- 利用が少ない路線（バス停間）を統廃合し、他路線（バス停間）の運行本数を増やすことで、利用者の利便向上を図る。

## 【デマンド運行イメージ】



## 【既存路線の再編イメージ】



# 路線バスに関するアンケート調査（安曇地区）

## 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

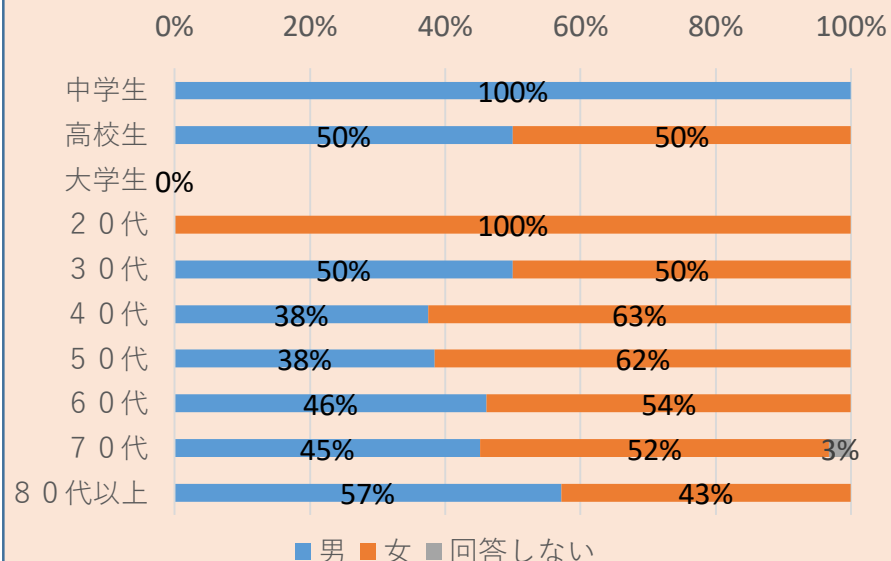
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）

### (3) 回答数（安曇地区）

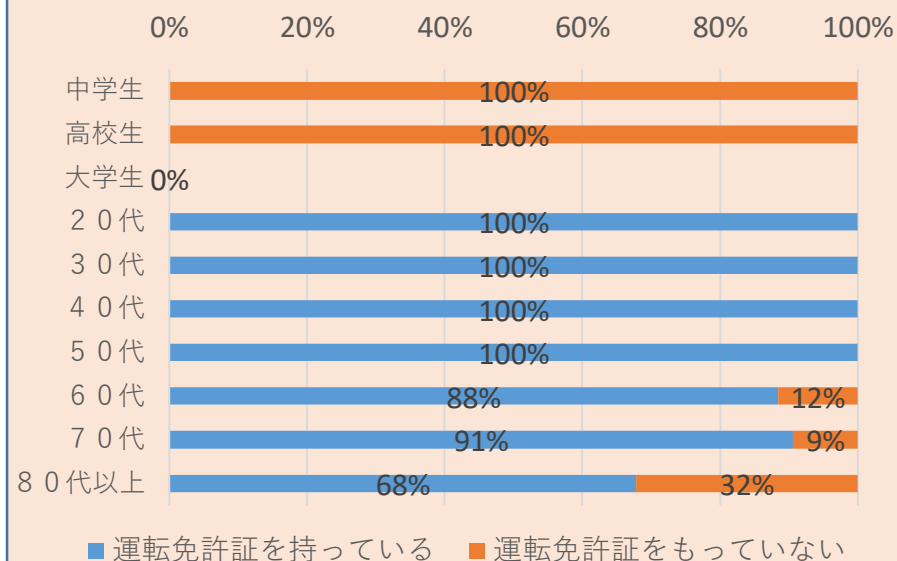
中学生	高校生	大学生	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上	合計
1	2	0	1	6	8	13	26	32	28	117

## 2 アンケート集計結果

### (1) 男女比

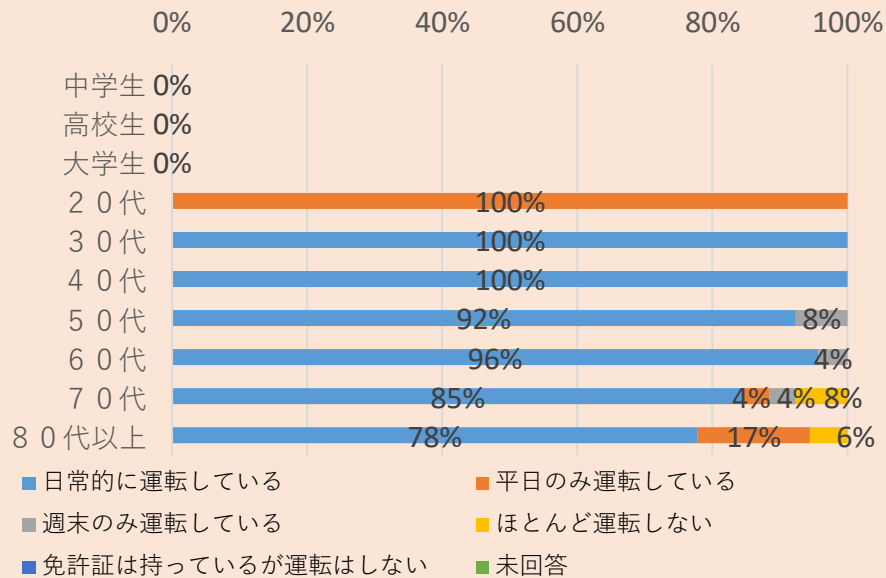


### (2) 免許証の保有状況

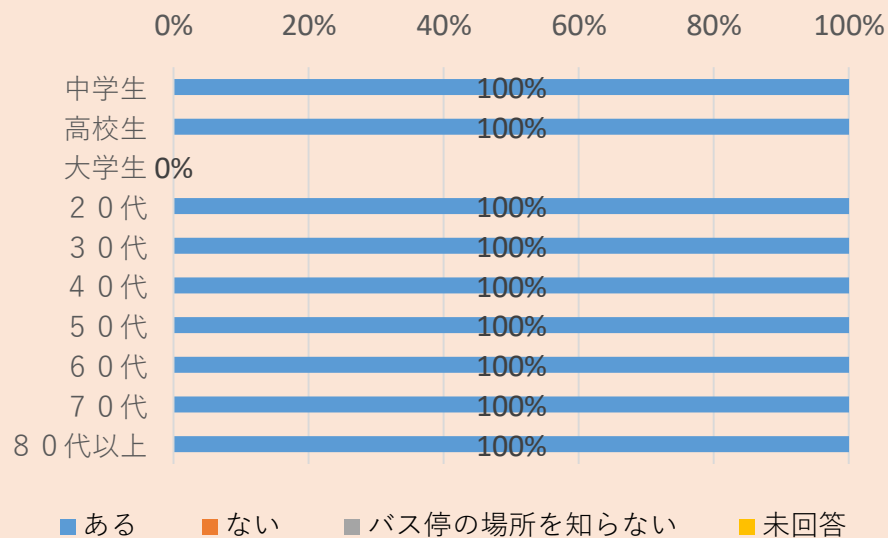




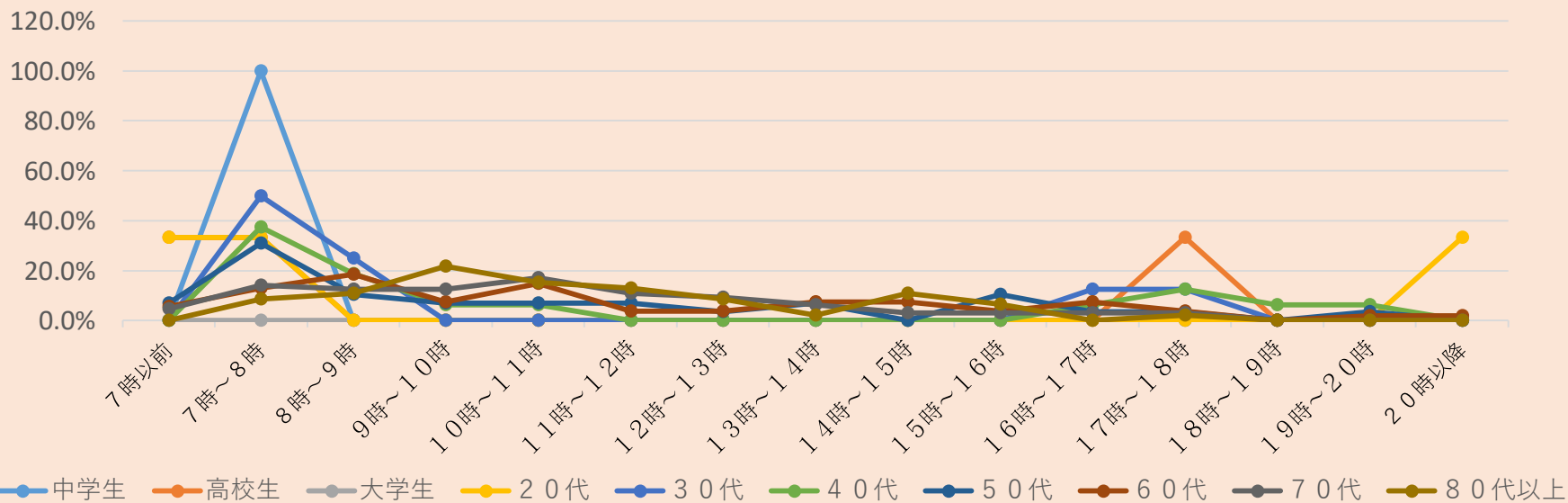
### (3) 運転状況



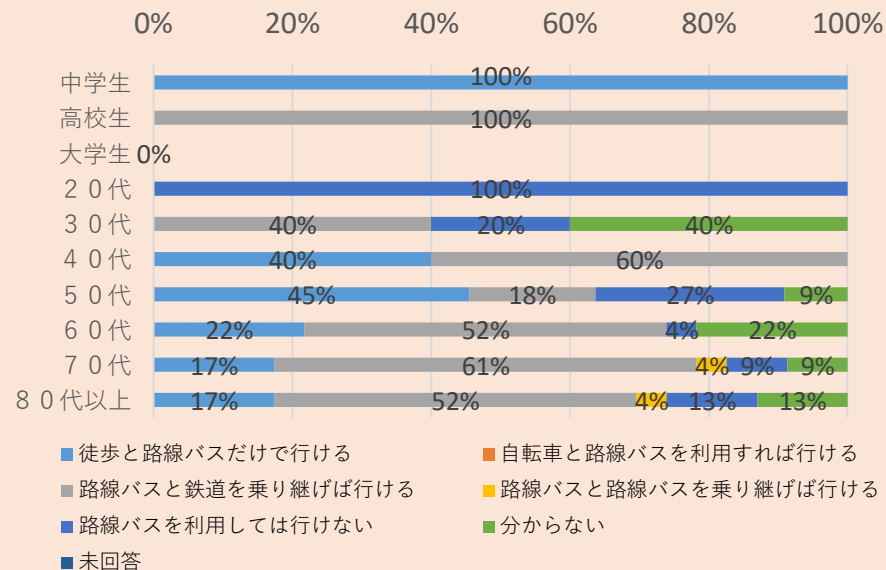
### (4) 自宅から歩いて行ける距離にバス停はあるか



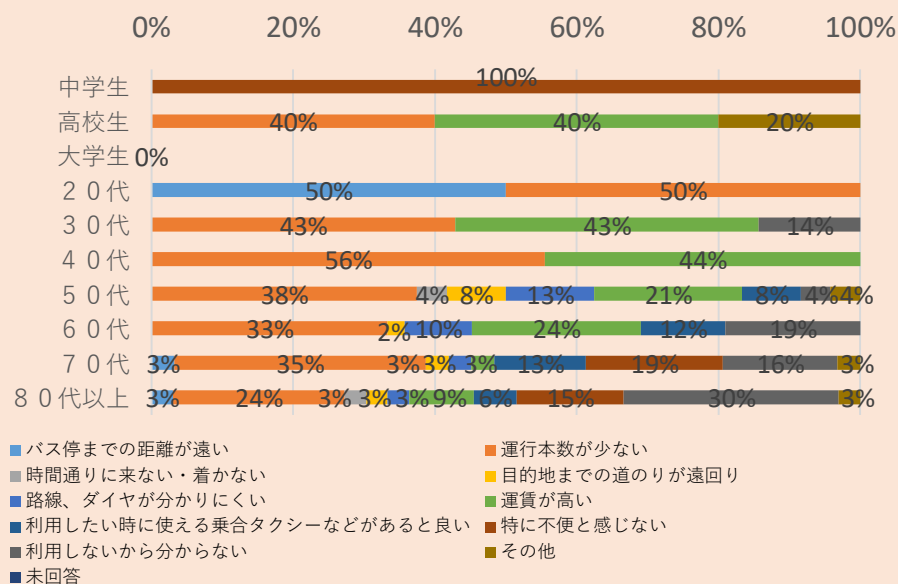
### (5) 移動する時間帯



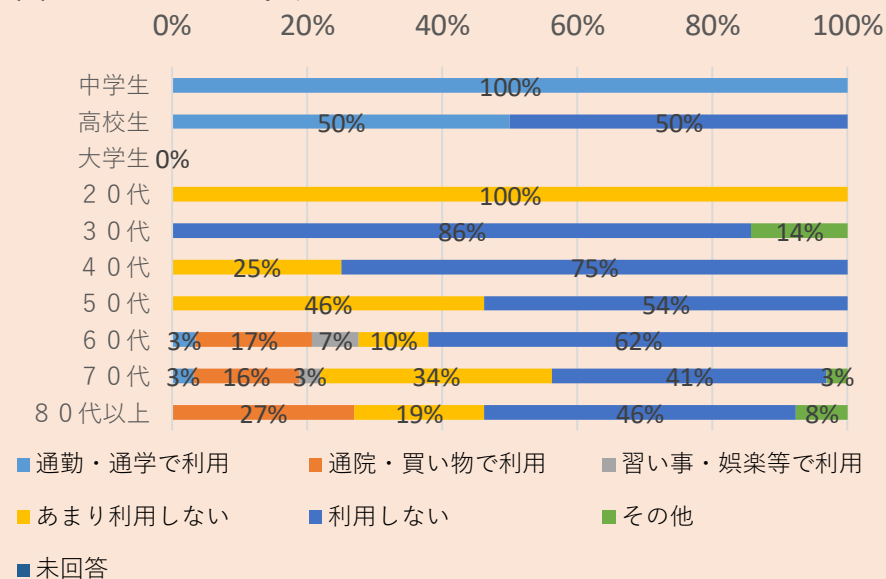
## (6) 路線バスを利用して目的地まで行けるか



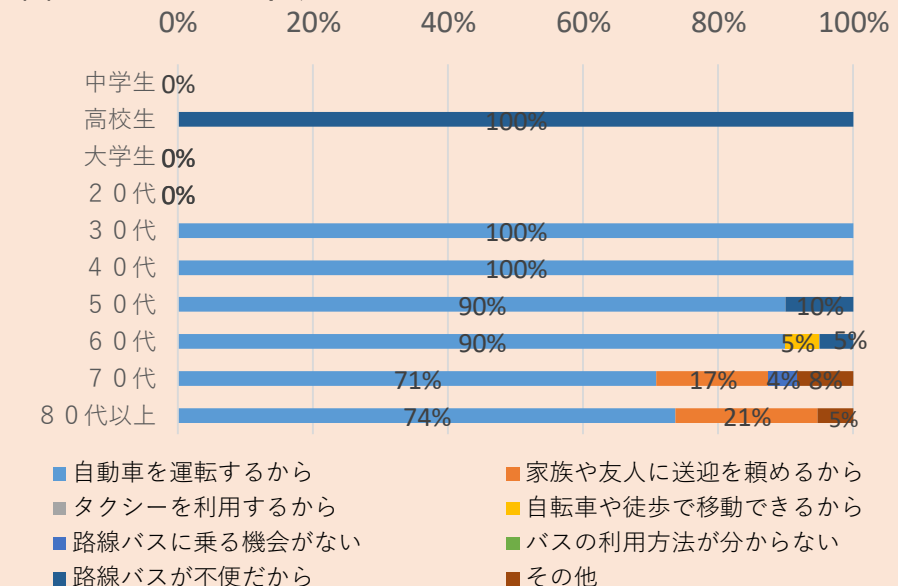
## (7) 路線バスが不便だと感じる点や改善点



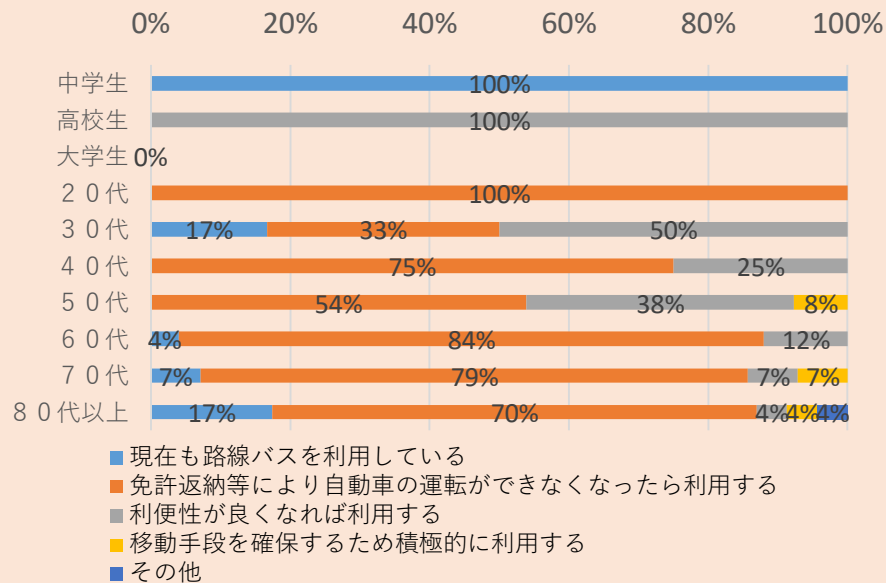
## (8) 路線バスの利用目的



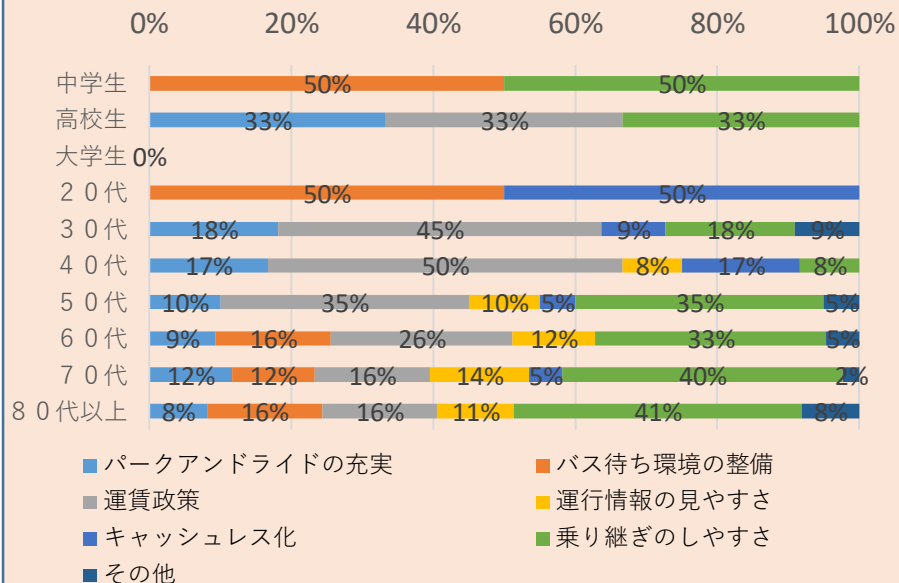
## (9) 路線バスを利用しない理由



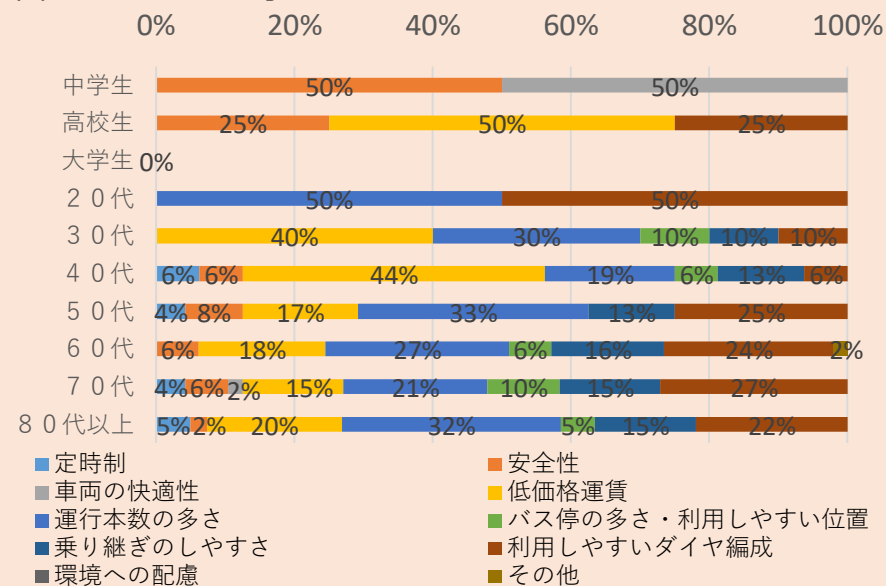
### (10) 路線バス利用に対する考え方



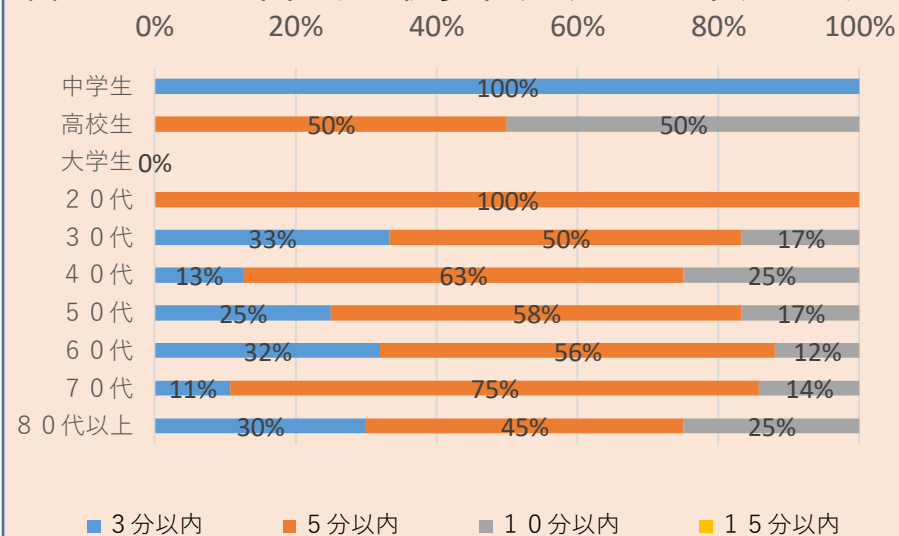
### (11) 有効な施策



### (12) 路線バスに求めるもの



### (13) バス停まで自宅から徒歩何分以内なら利用するか

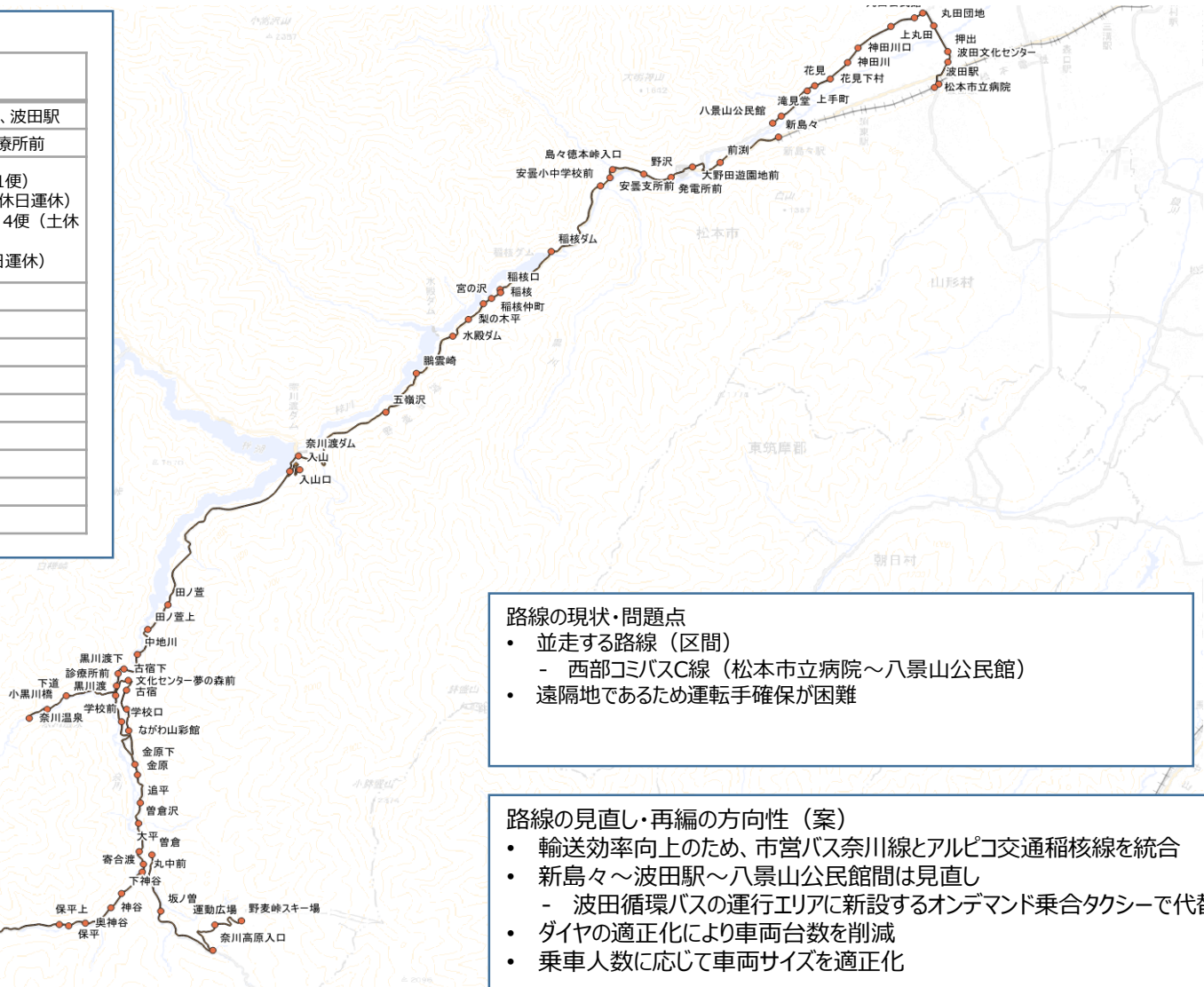




# 市営バス奈川線/アルピコ交通稲核線（協議路線）

## 運行概要\*1

市営バス奈川線	
起終点	川浦⇔新島々、松本市立病院、波田駅
主な経由地	奈川渡ダム、ながわ山菜館、診療所前
運行本数	川浦⇔新島々 6便（土休日 1便） 学校前⇔奈川渡ダム 4便（土休日運休） 川浦⇔波田駅/松本市立病院 4便（土休日 2便） 川浦⇔診療所前 1便（土休日運休）
運賃（最大）	520 円
キロ程	4.2~61.8 km
輸送人員	11,814 人/年
経常費用	19,920 千円/年
経常収益	941 千円/年
収支率	5%
1日乗降者数*2	33 人
1便乗降者数*2	2.2 人
補助額*3	18,979 千円/年



## 路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
  - 西部コミバス線（松本市立病院～八景山公民館）
- 遠隔地であるため運転手確保が困難

## 路線の見直し・再編の方向性（案）

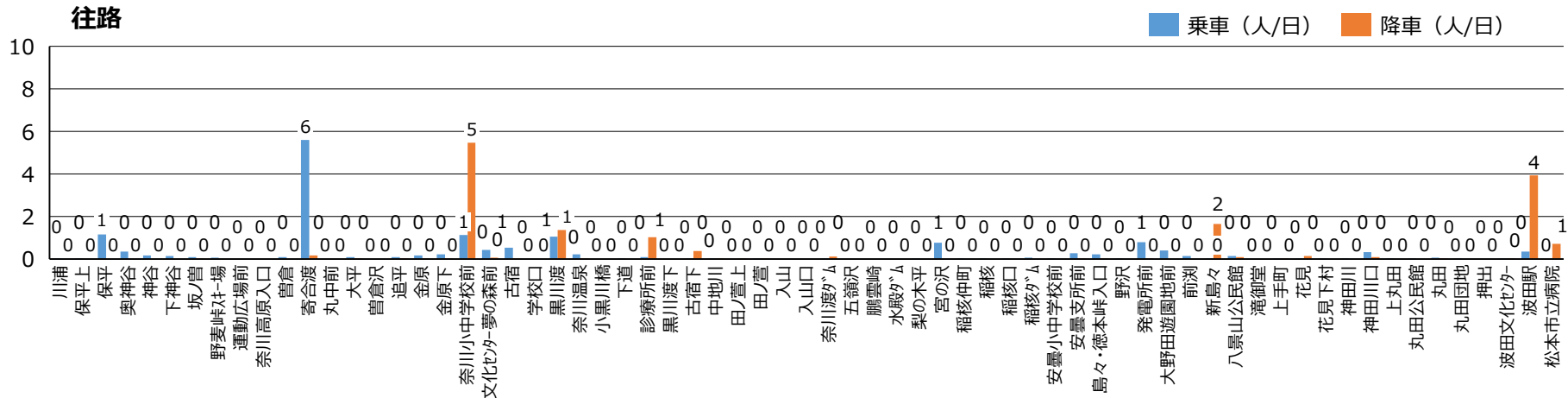
- 輸送効率向上のため、市営バス奈川線とアルピコ交通稲核線を統合
- 新島々～波田駅～八景山公民館間は見直し
  - 波田循環バスの運行エリアに新設するオンデマンド乗合タクシーで代替
- ダイアの適正化により車両台数を削減
- 乗車人数に応じて車両サイズを適正化

\*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

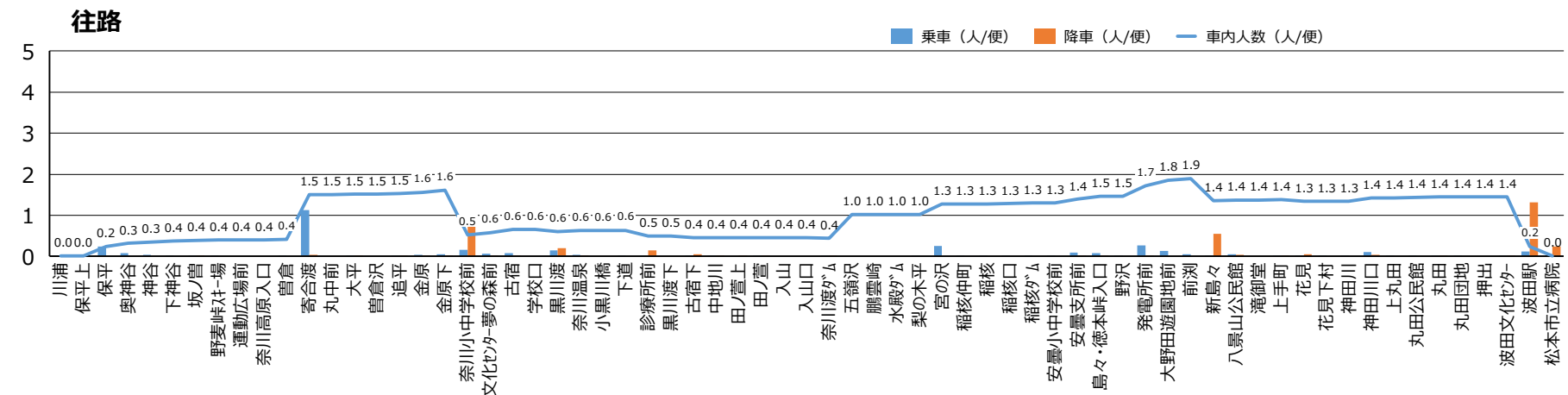
# 市営バス奈川線

<2020年度乗降者数 年間平均 平日>

### 1日当たり乗降者数合計



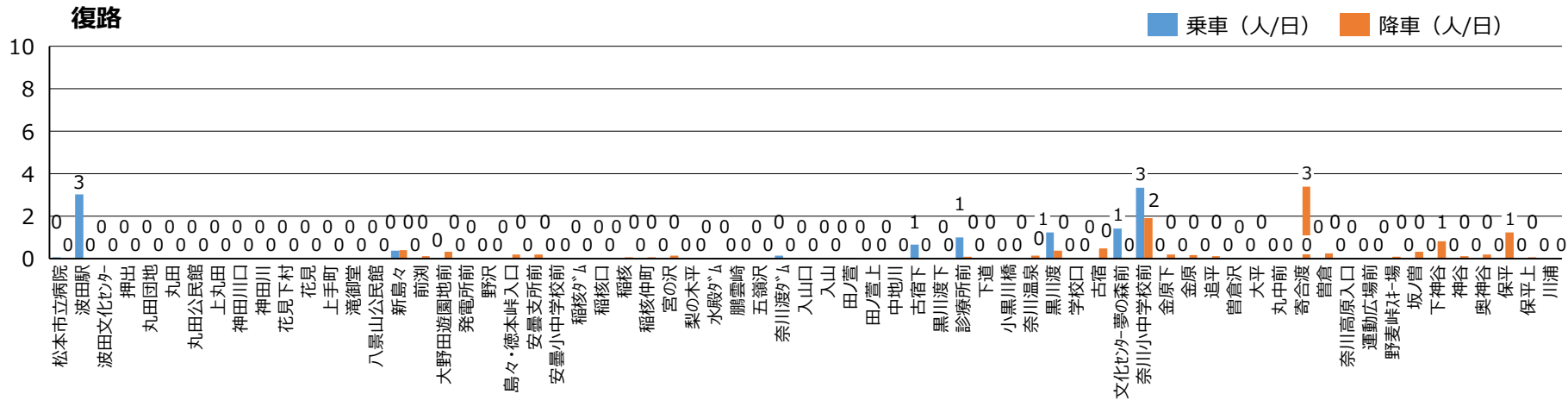
### 1便当たり平均乗降者数・車内人数



# 市営バス奈川線

<2020年度乗降者数 年間平均 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

