



まつもと公設民営バス
意見交換会資料

4. 1. 14

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
- 2 松本市内の路線バスの現状
- 3 「公民連携エリア委託方式」における事業スキーム
- 4 交通ネットワークの再編の考え方
- 5 城東地区の路線について



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

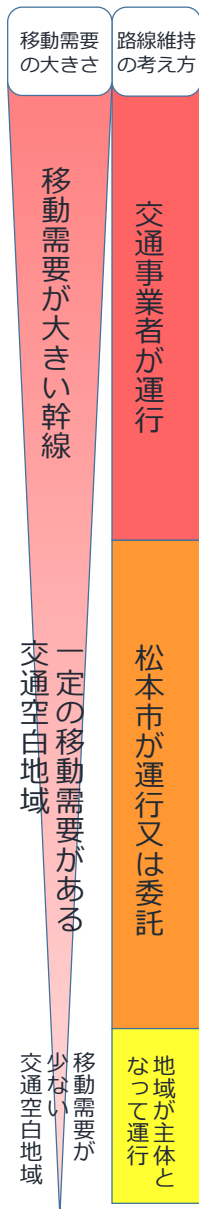
令和4年度

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

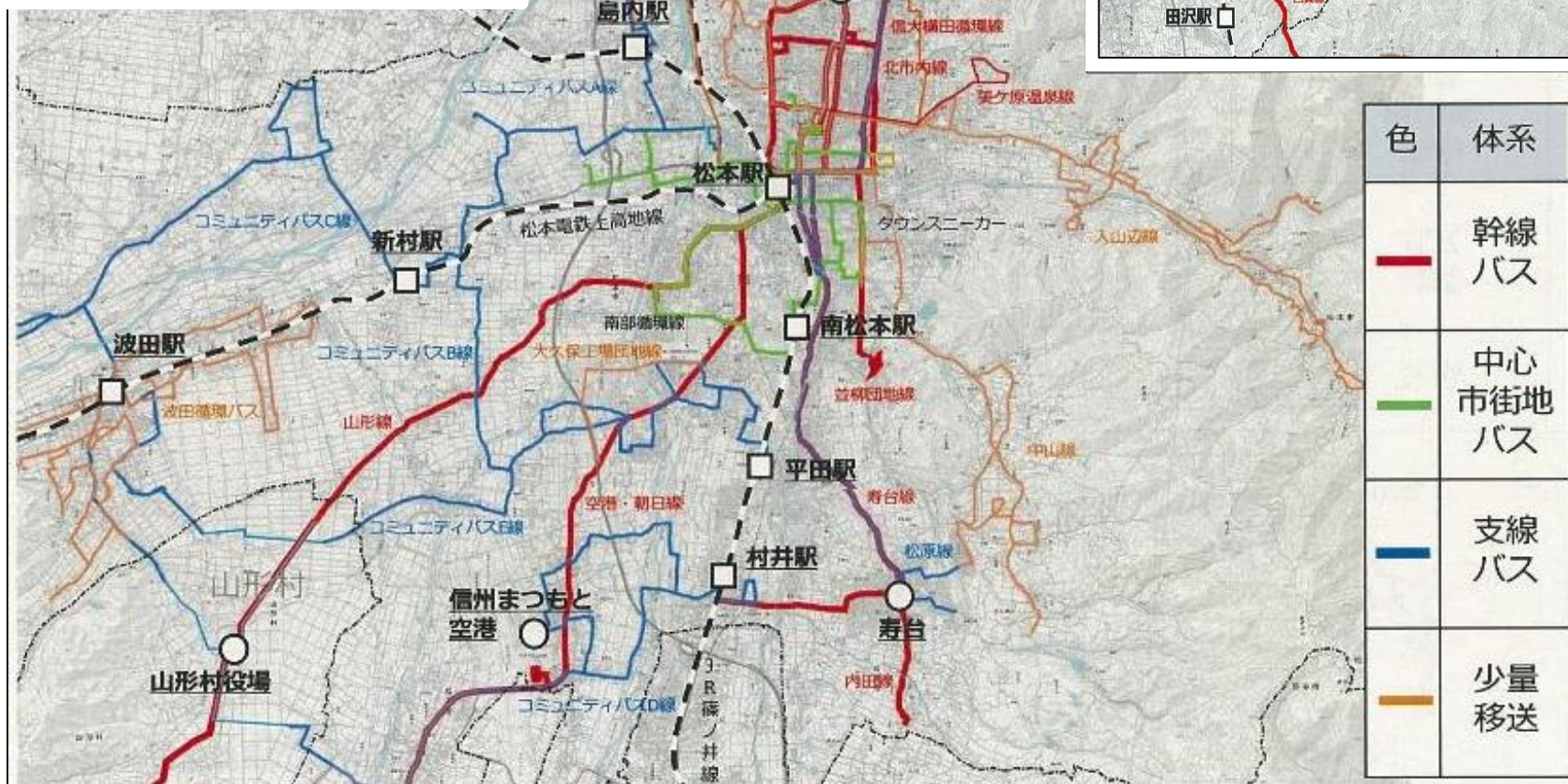
松本市のバス交通体系



再編体系	幹線バス	支線バス	少量移送	再編体系	支線バス	支線バス	少量移送
アルピコ交通(株)自主路線							
	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	アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線			
	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 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 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 四賀線、奈川線		地域バス 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) クシー(株)	第18条 (一般旅客自動車運送)		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

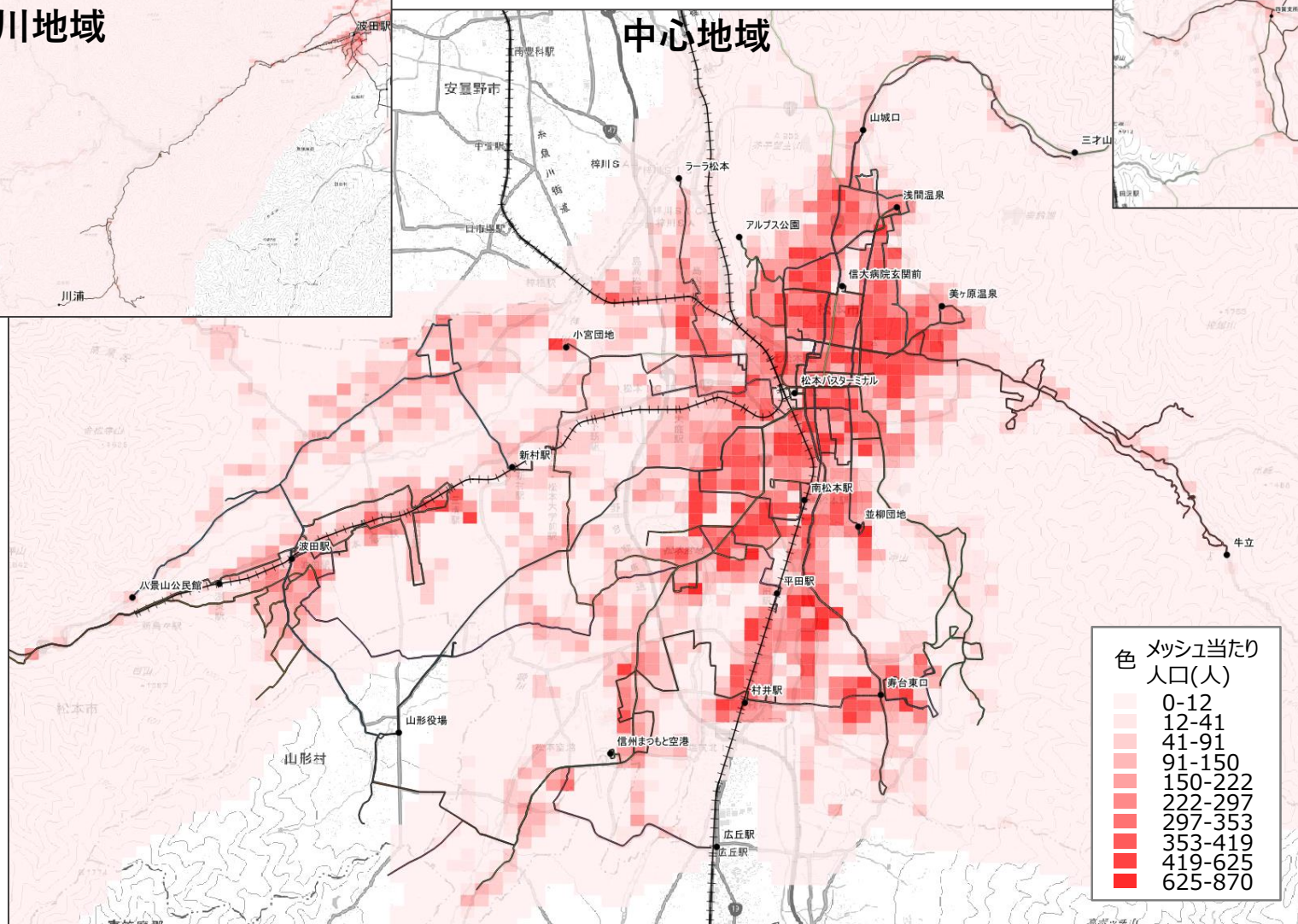
バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 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

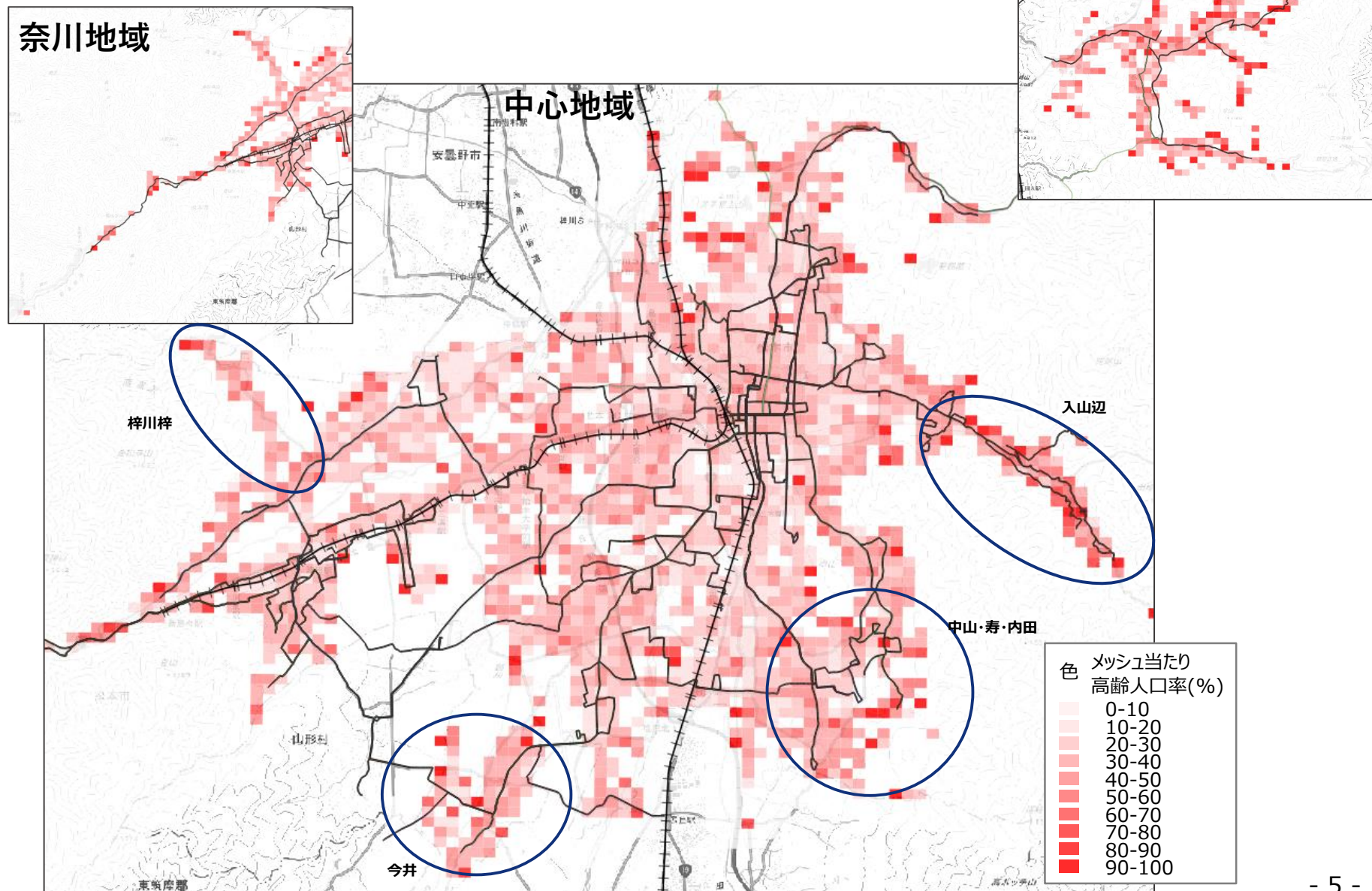


四賀地域



バス路線・高齢化率メッシュ

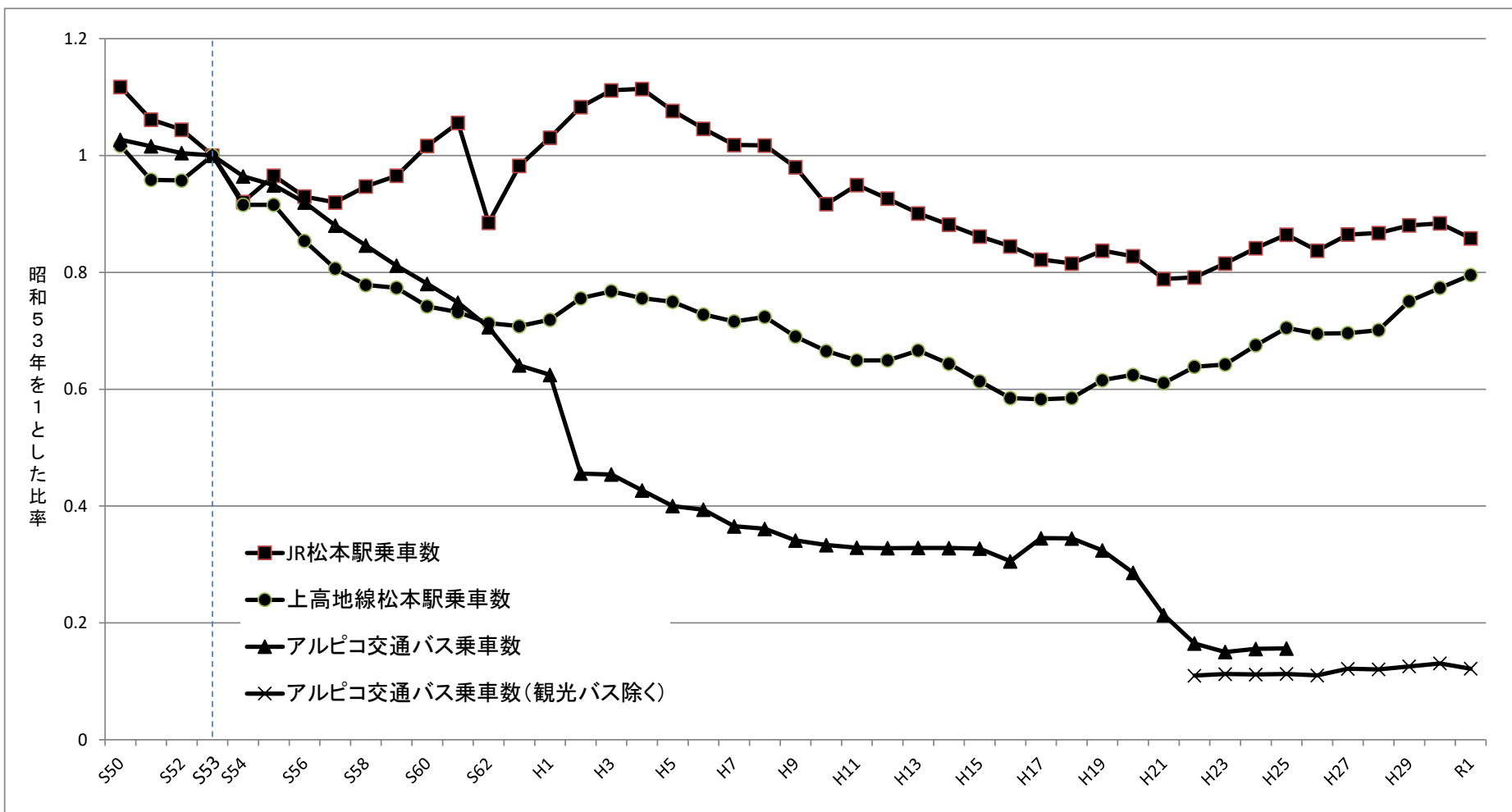
- 高齢化率は松本駅周辺の市街地において低く、市街地から離れると高い傾向
- 特に入山辺・中山・寿・内田・今井・梓川・四賀・奈川等の地域で高齢化率が高い



地域公共交通の現状

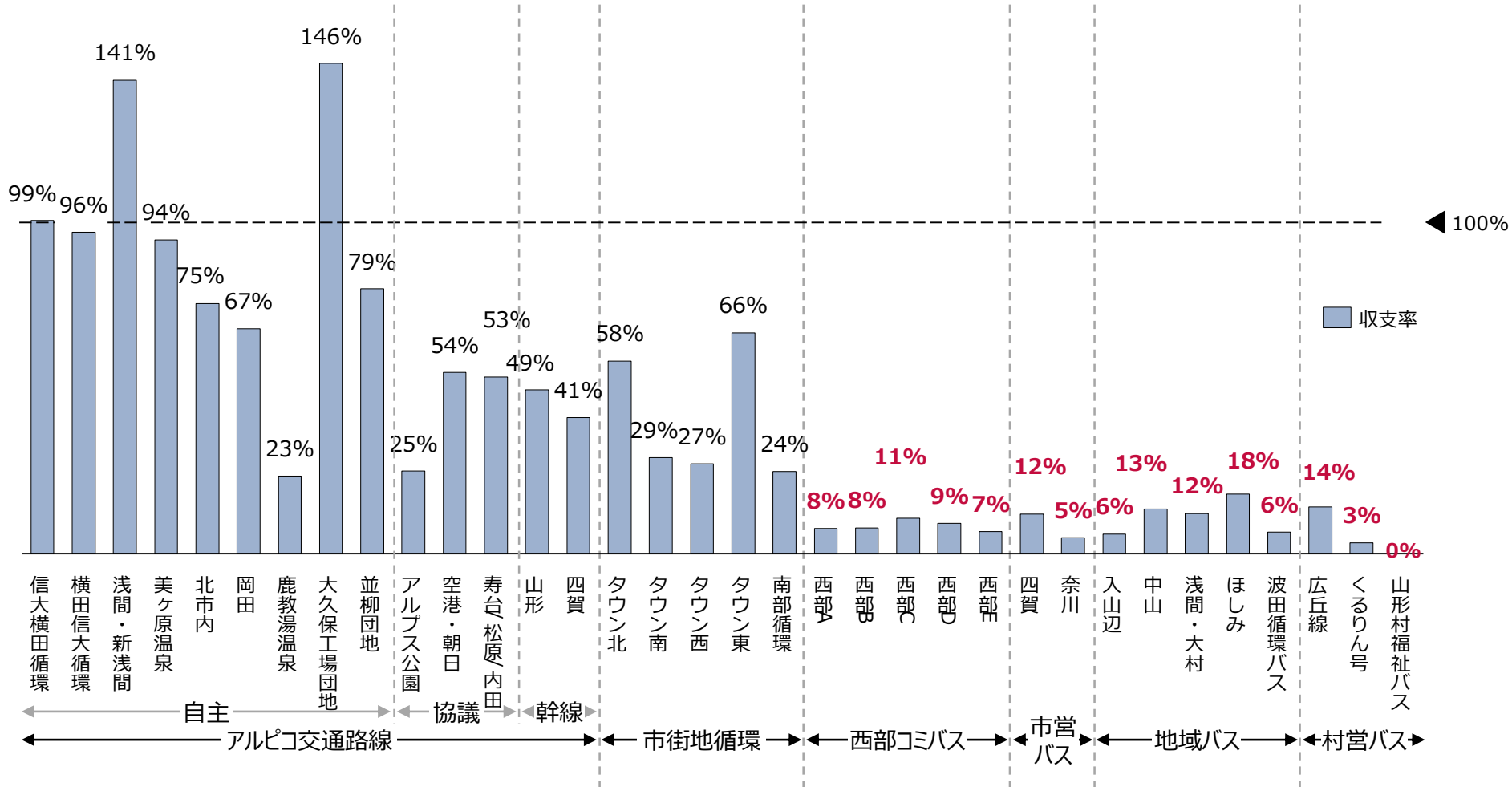
地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

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

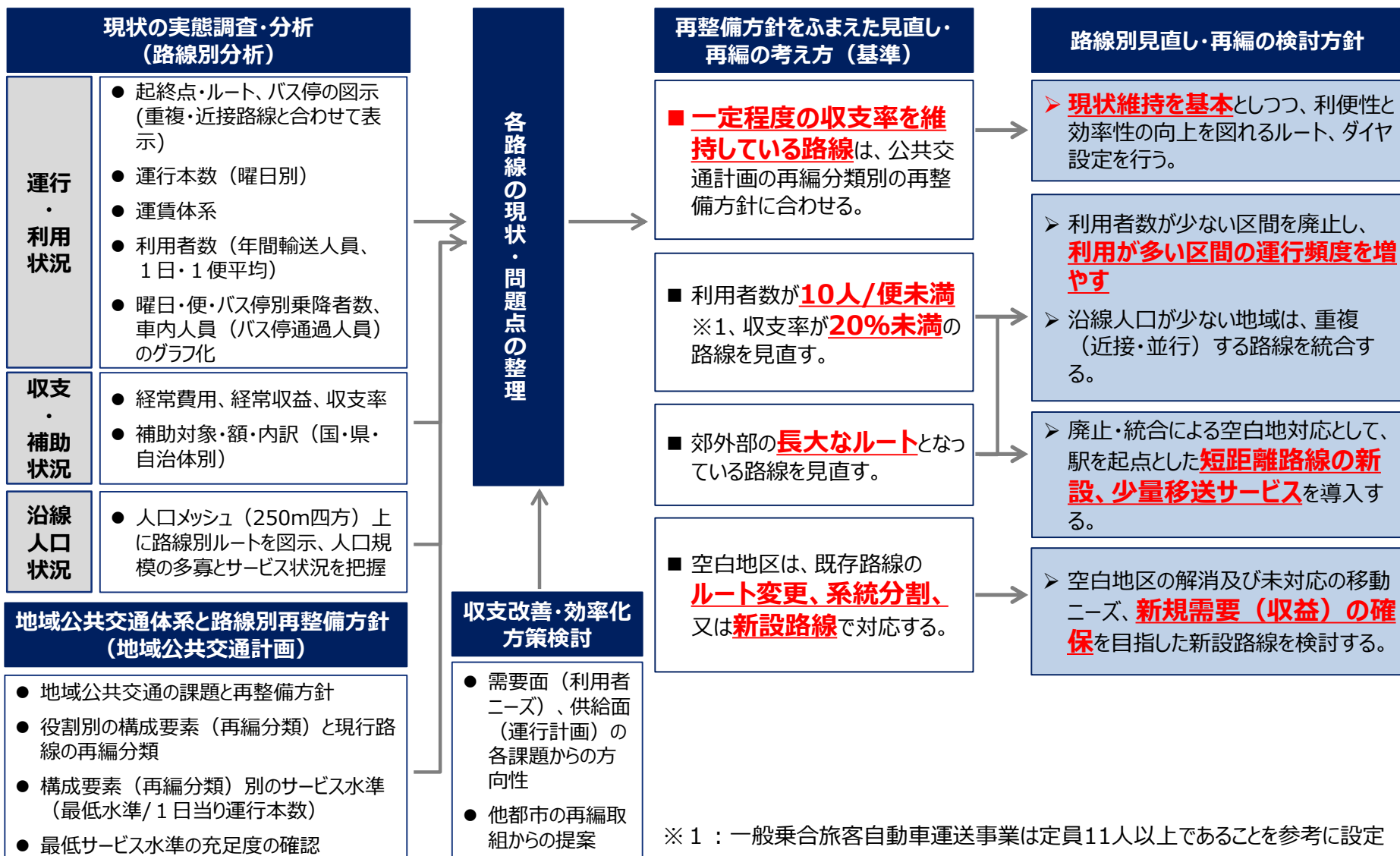


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

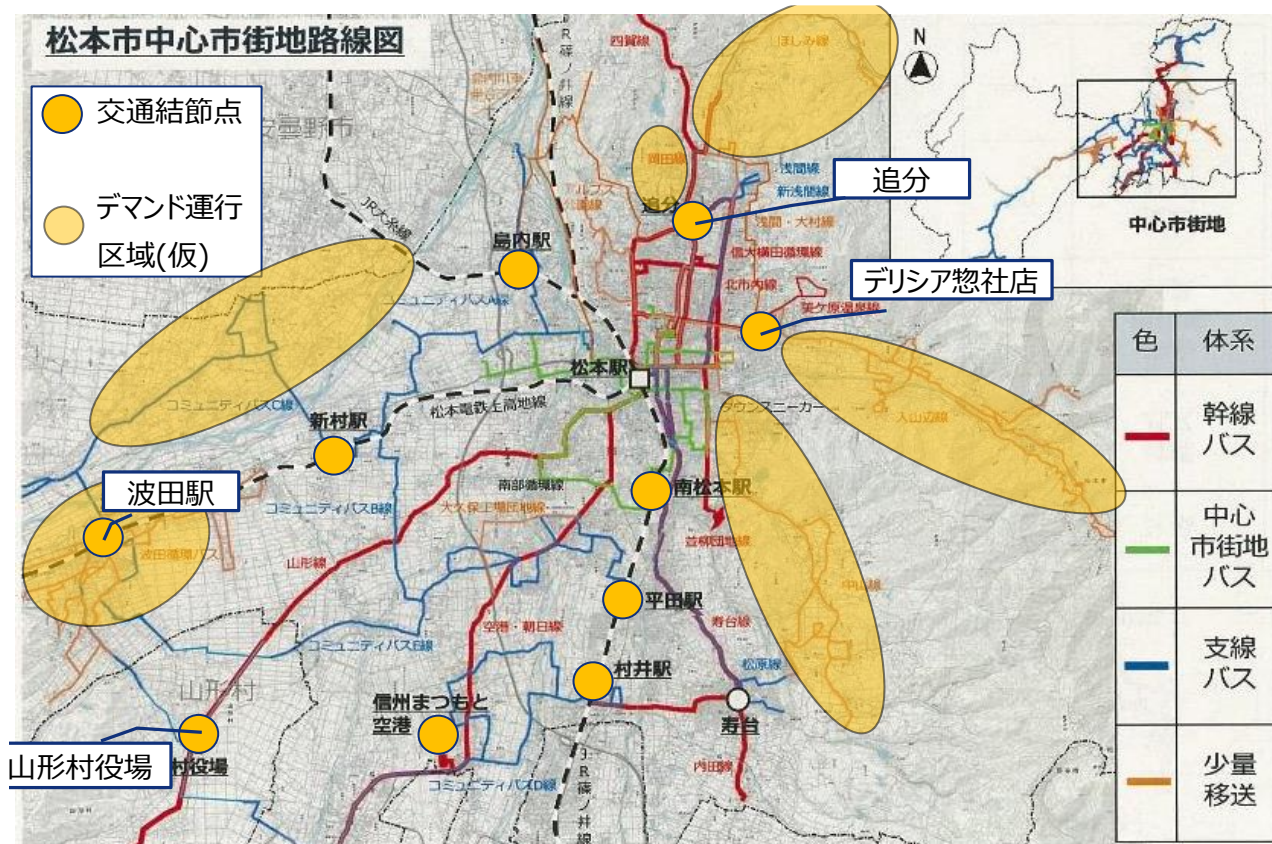
	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 5年間 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 単年度 	<ul style="list-style-type: 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

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）

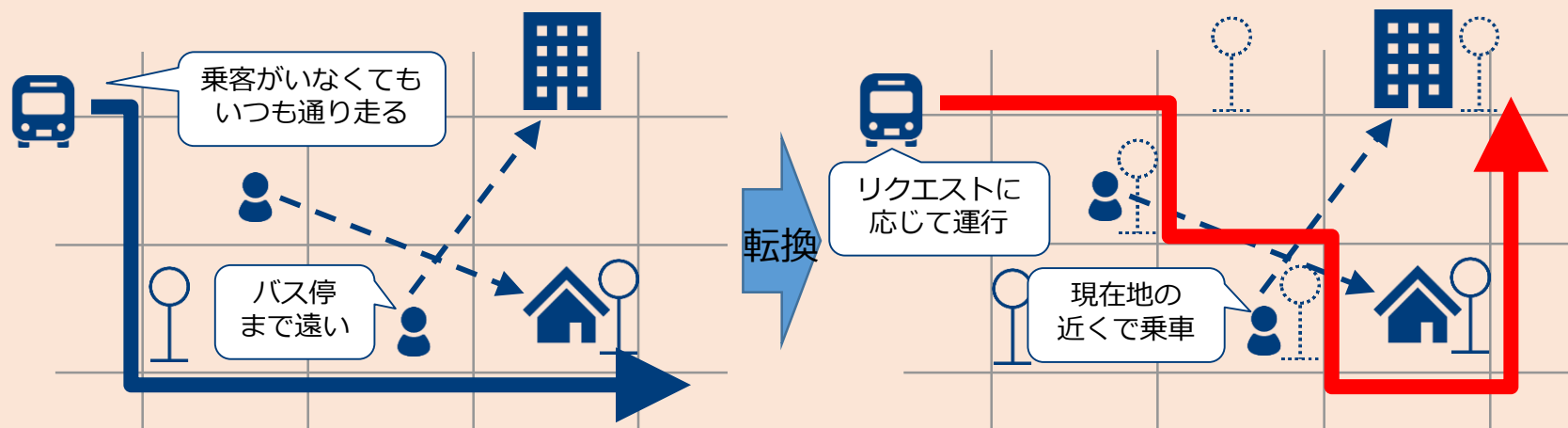
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



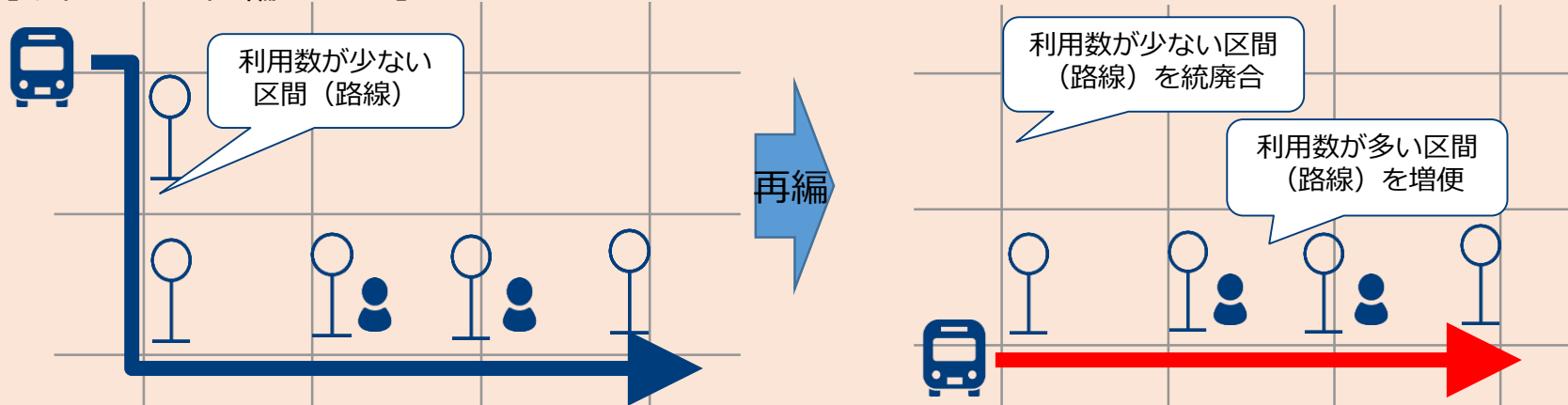
路線の再編による利便性の向上

- 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（城東地区）

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）

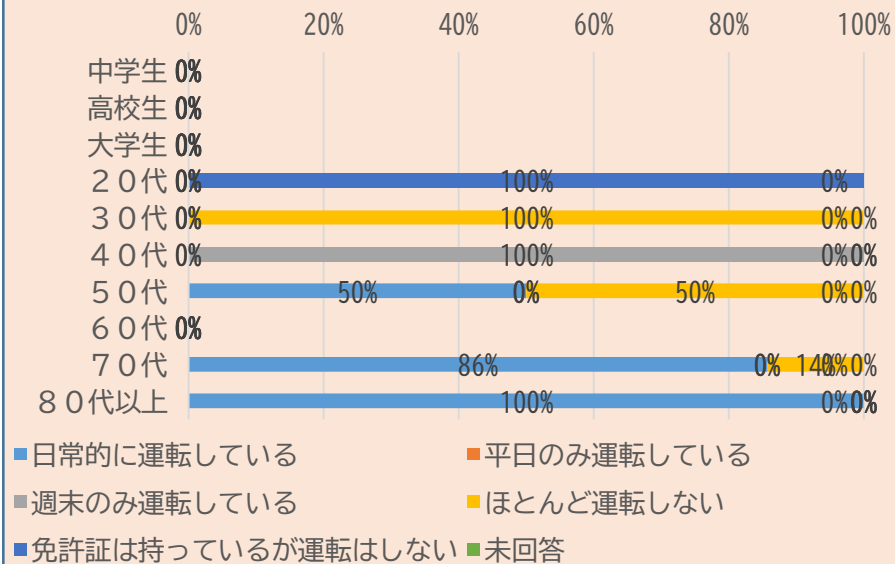
(3) 回答数（城東地区）

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
0	0	0	2	2	1	2	0	12	13	32

（市全体回答数：2,434件）

2 アンケート集計結果

(1) 自家用車の運転状況



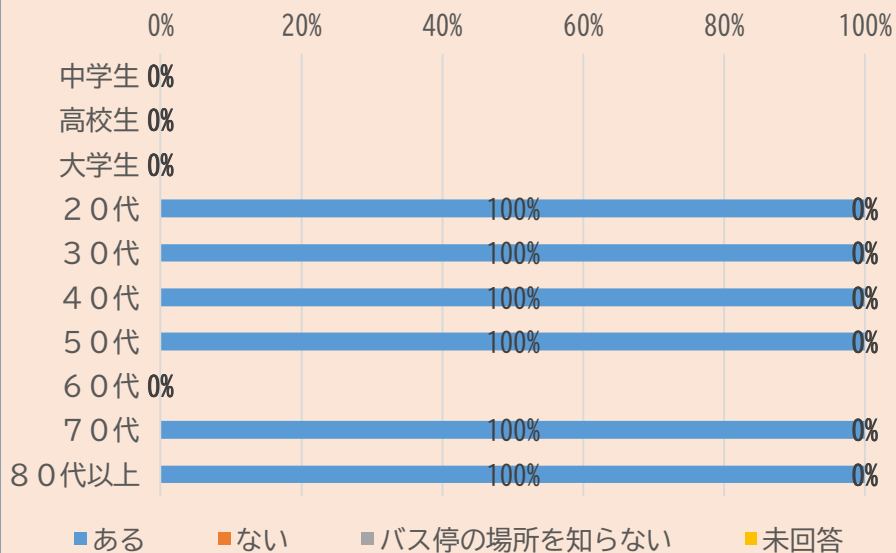
【日常的に運転している回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	86%	87%
80代以上	100%	85%

70代は、市全体集計と同様の割合となったが、80代以上では、日常的に運転している割合が100%であった。

日常的な移動手段として、自家用車を使用していることが分かる。

(2) 自宅から歩いて行ける距離にバス停はあるか

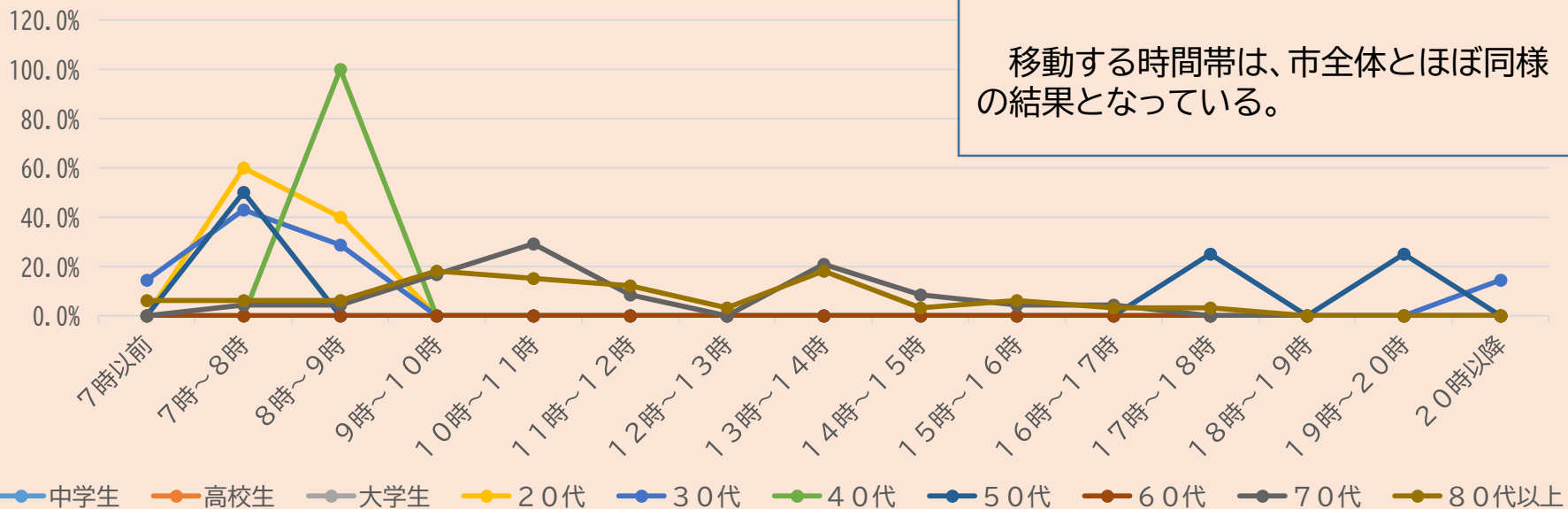


【自宅近くにバス停があると回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	100%	83%
80代以上	100%	80%

バス停が自宅近くにあり、路線バスを利用できる環境は整っているが、前設問の結果を見ると、日常的に自家用車を使用していることから、路線バスが利用されない理由等を分析する必要がある。

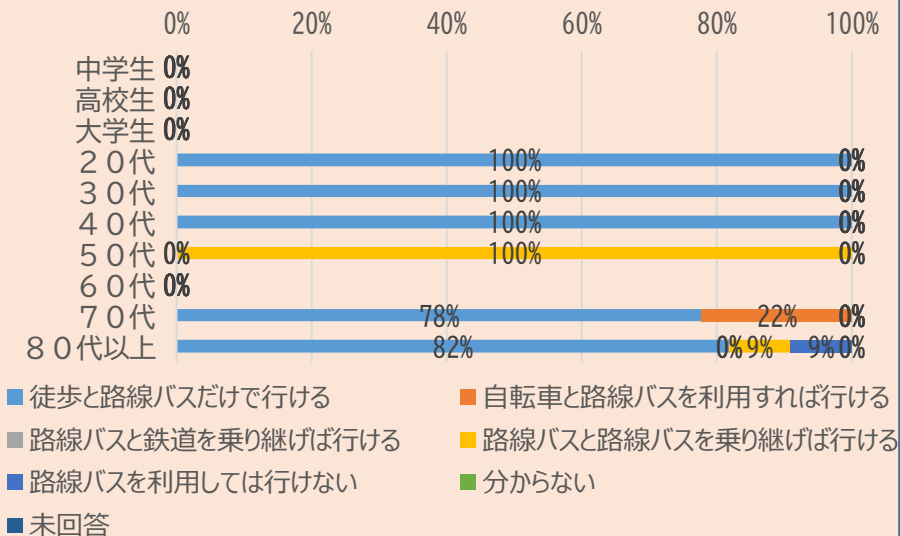
(3) 移動する時間帯



【市全体との比較】

移動する時間帯は、市全体とほぼ同様の結果となっている。

(4) 路線バスを利用して目的地まで行けるか



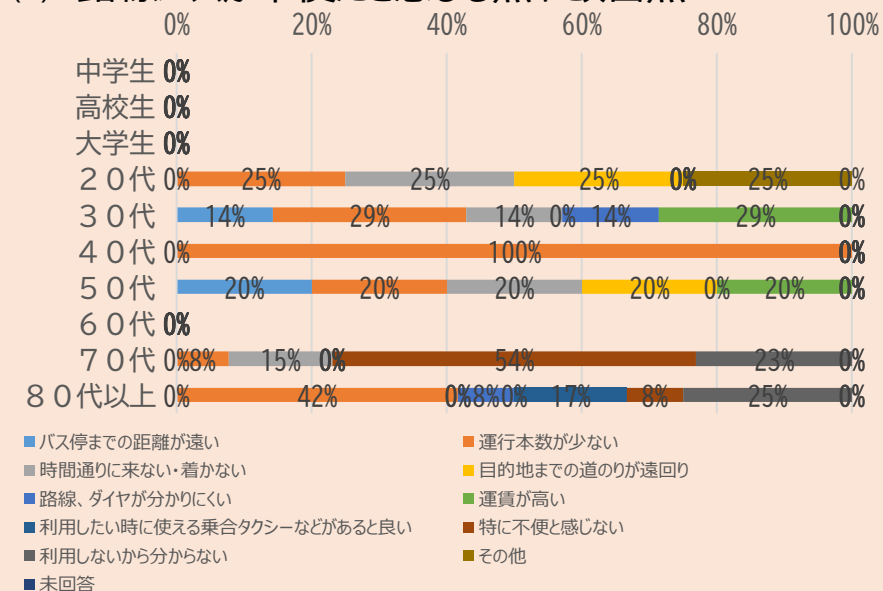
【徒歩とバスで行ける回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	78%	46%
80代以上	82%	48%

市全体の集計に比べ、徒歩とバスで目的地まで行ける割合が高くなっている。

城東地区内には、便数が多い路線が複数通っていることから、路線バスを利用しやすい環境は整っていると考える。

(5) 路線バスが不便だと感じる点や改善点



【運行本数が少ない回答の割合比較】

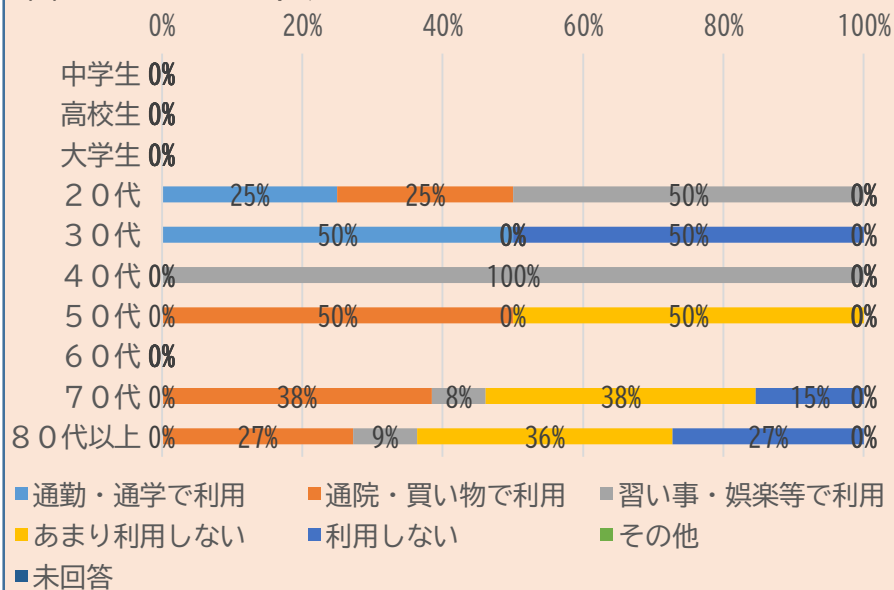
	城東地区	市全体
70代	8%	23%
80代以上	42%	22%

【特に不便と感じない回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	54%	10%
80代以上	8%	12%

70代で特に不便と感じない割合が高い反面、80代以上では、運行本数が少ないとの回答割合が高かった。地区内を運行する路線の内、運行本数が比較的少ないのは北市内線が該当する。

(6) 路線バスの利用目的

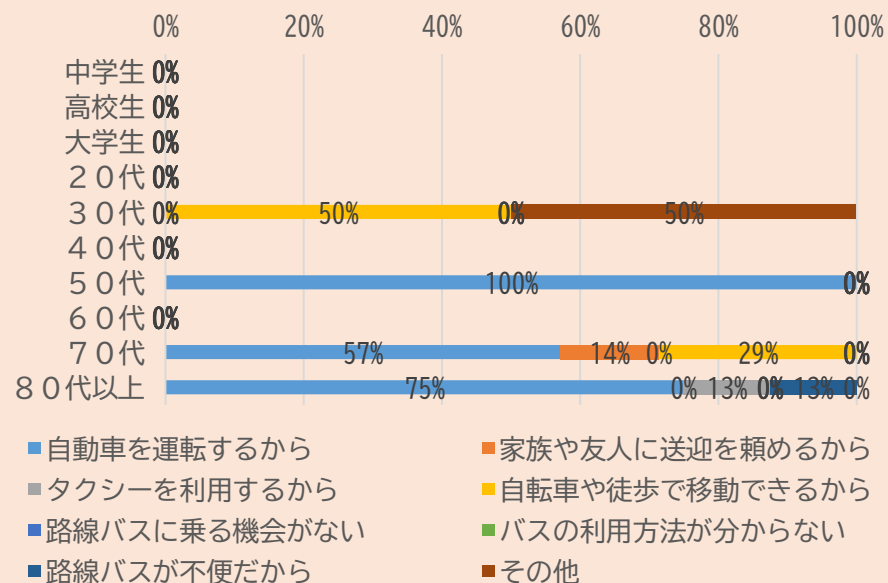


【あまり利用しない回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	38%	21%
80代以上	36%	19%

前設問の結果のとおり、日常的に自家用車を運転する割合が高いことから、路線バスについてもあまり利用しない割合が、市全体に比べ、高くなっている。

(7) 路線バスを利用しない理由



【自動車を運転するからの回答の割合比較】

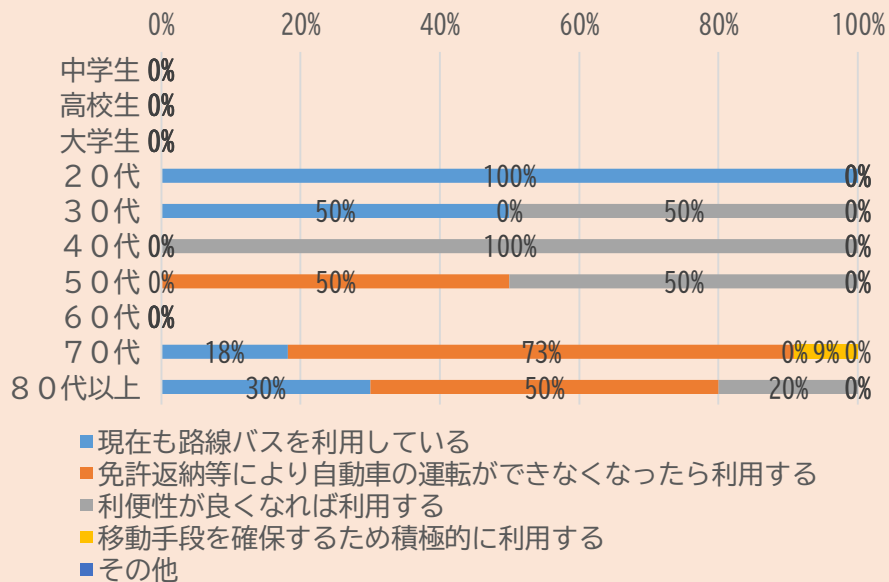
	城東地区	市全体
70代	57%	69%
80代以上	75%	59%

【自転車や徒歩で移動できるの回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	29%	4%
80代以上	0%	5%

バスを利用しない理由として、自家用車を運転する以外に、自転車や徒歩で移動できる範囲で、移動していることが分かる。(病院やスーパー等)

(8) 路線バス利用に対する考え方



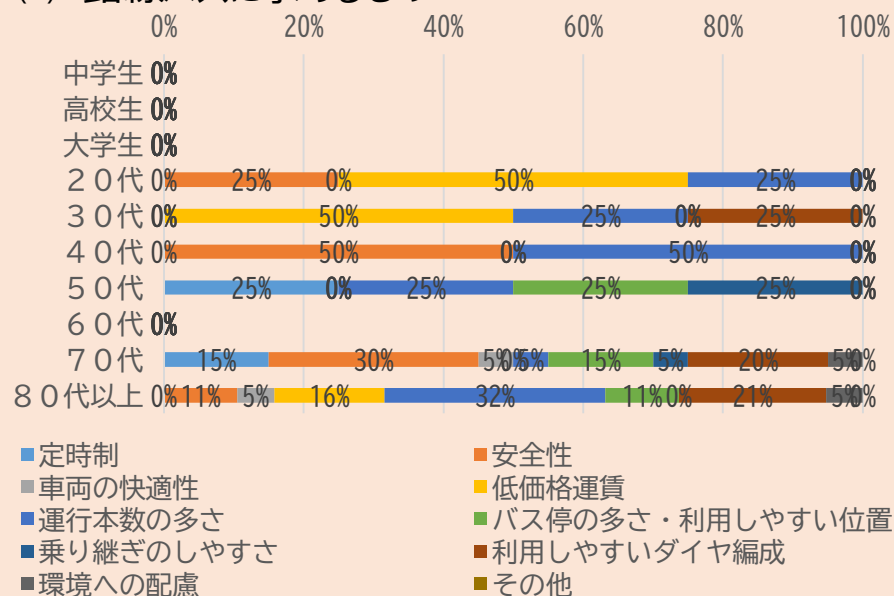
【免許返納等で運転できなくなったらの回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	73%	58%
80代以上	50%	46%

免許返納等で運転できなくなったら利用する割合が市全体より高くなっている。

郊外部に比べ、路線バスは充実している地区ではあるものの、普段から路線バスを利用する意識付けや、利便性の向上を図る必要があると考える。

(9) 路線バスに求めるもの



【安全性を求める回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	30%	10%
80代以上	11%	12%

【運行本数の多さを求める回答の割合比較】

	城東地区	市全体
70代	5%	21%
80代以上	32%	18%

前述のとおり、80代以上における運行本数の多さを求める内容については、北市内線（信大病院への通院等）の利用者によるものと考えられる。

①信大横田循環線/②横田信大循環線

運行概要*1

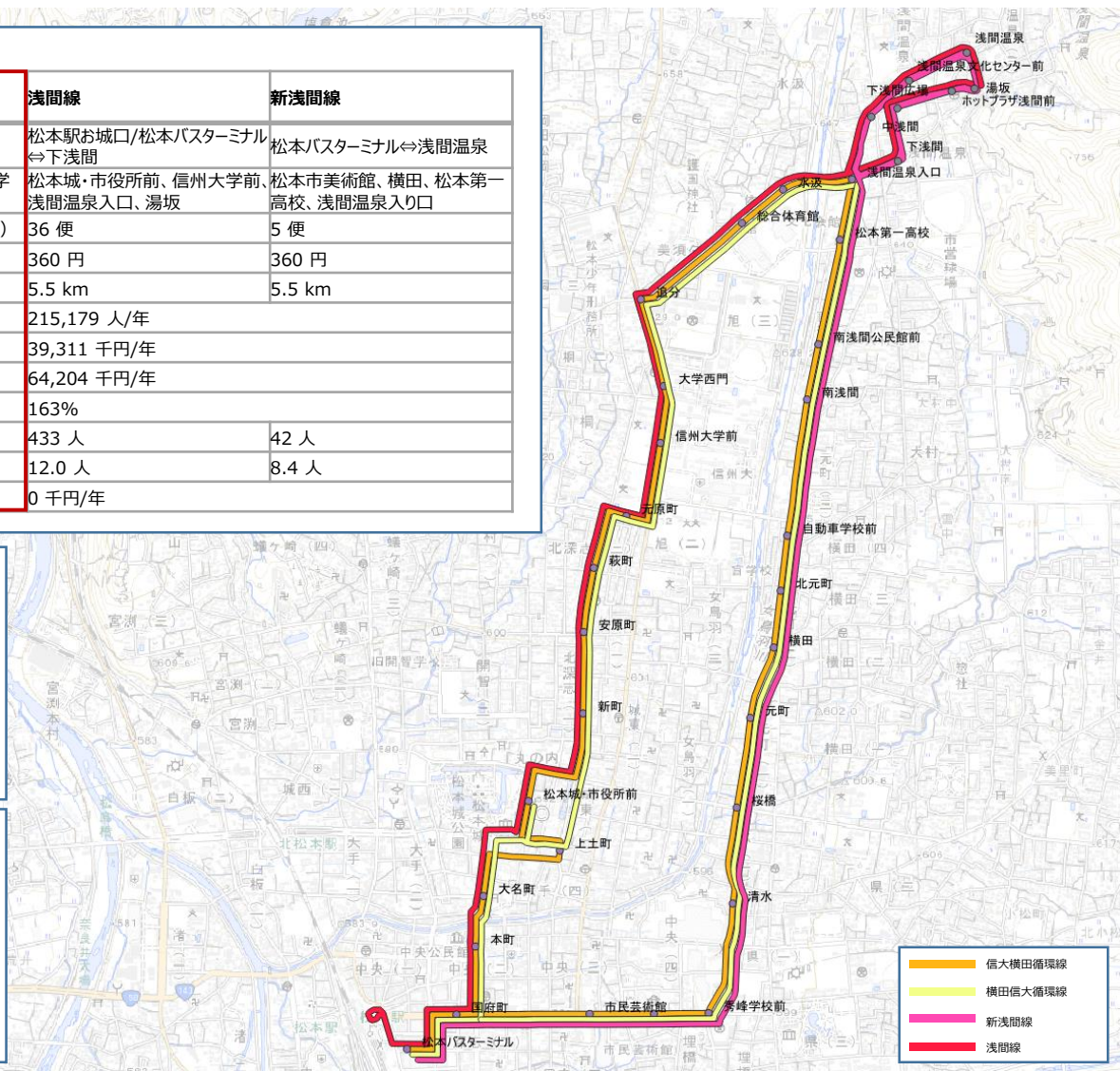
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸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

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 現状維持

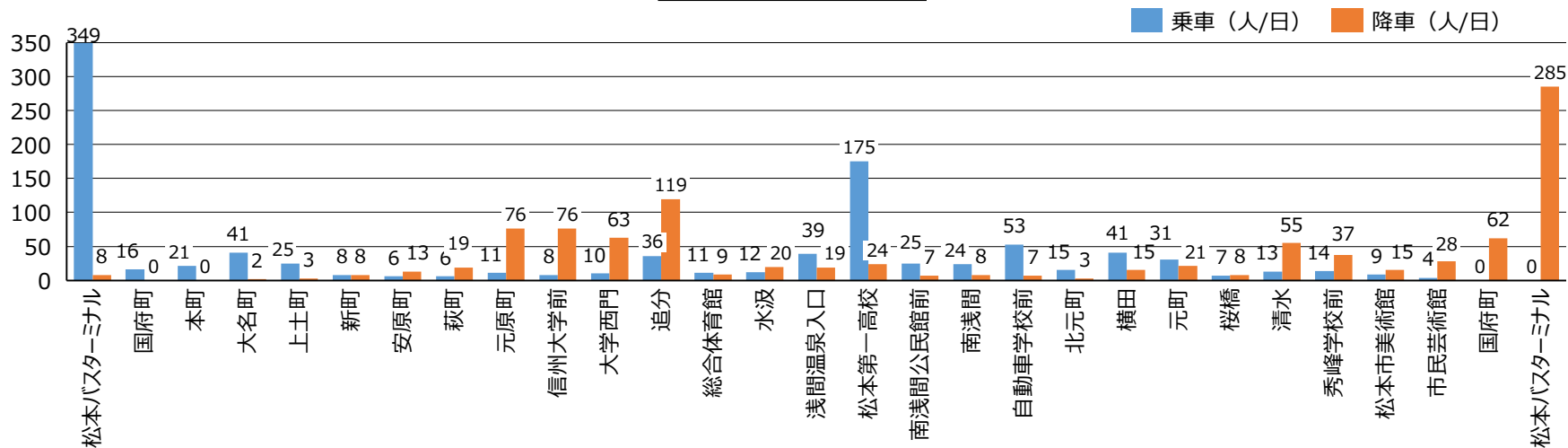


*1: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2: 2020年平日の値 *3: 福祉100円バス助成事業委託料は除く

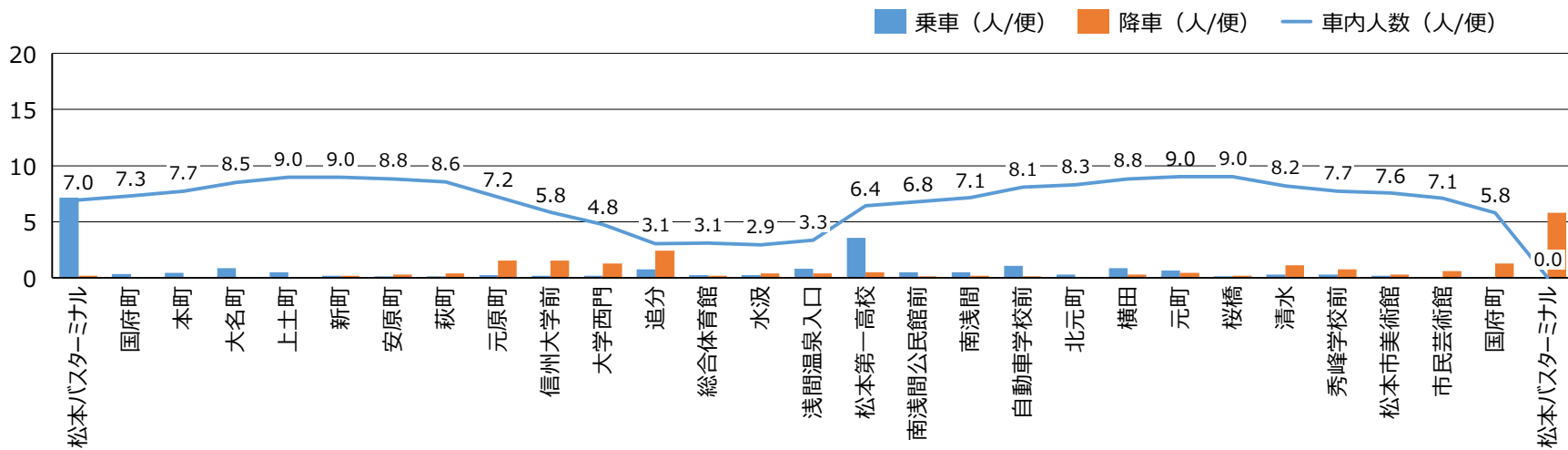
①信大横田循環線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



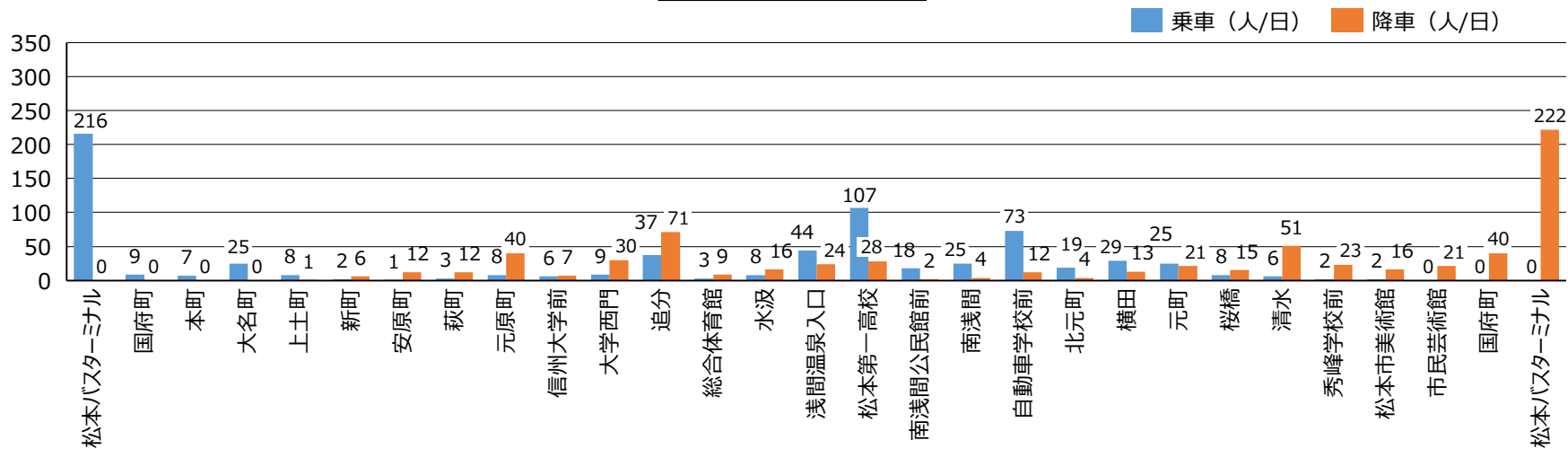
1便当たり平均乗降者数・車内人数



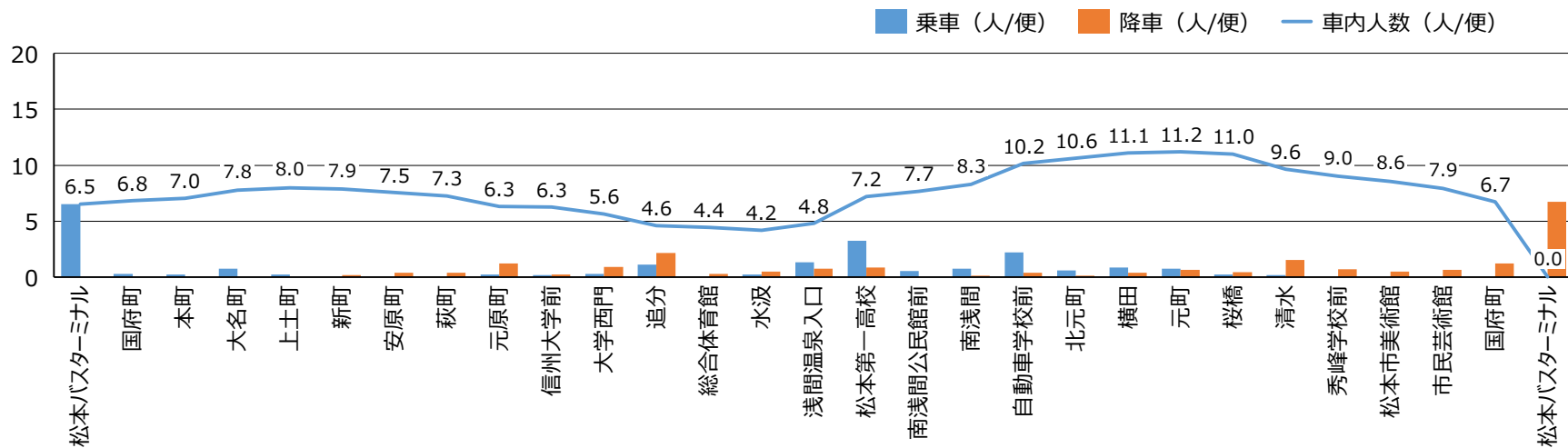
①信大横田循環線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



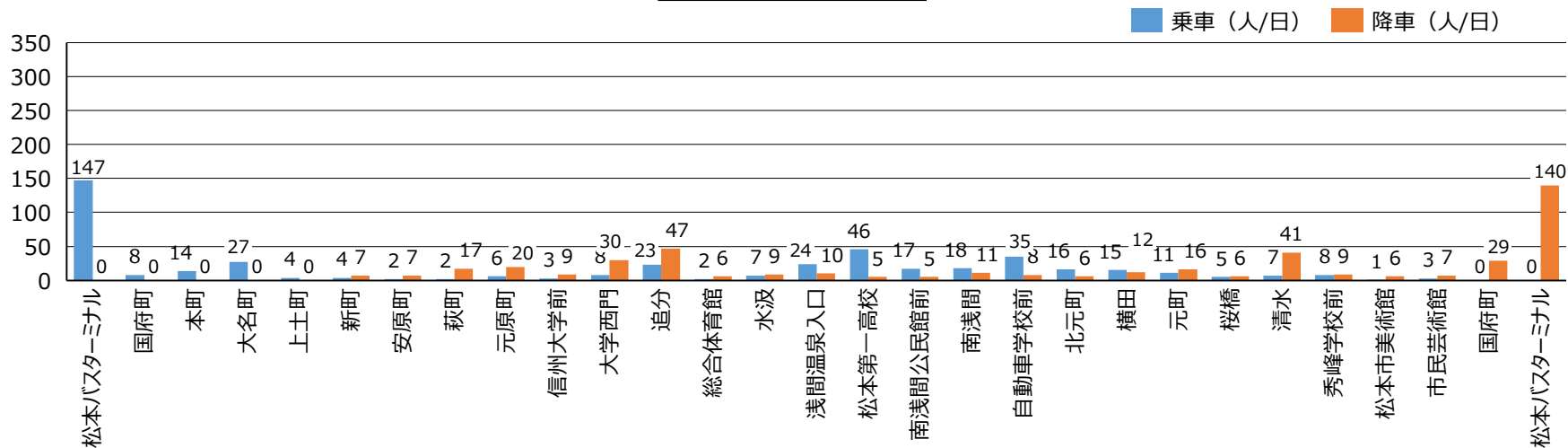
1便当たり平均乗降者数・車内人数



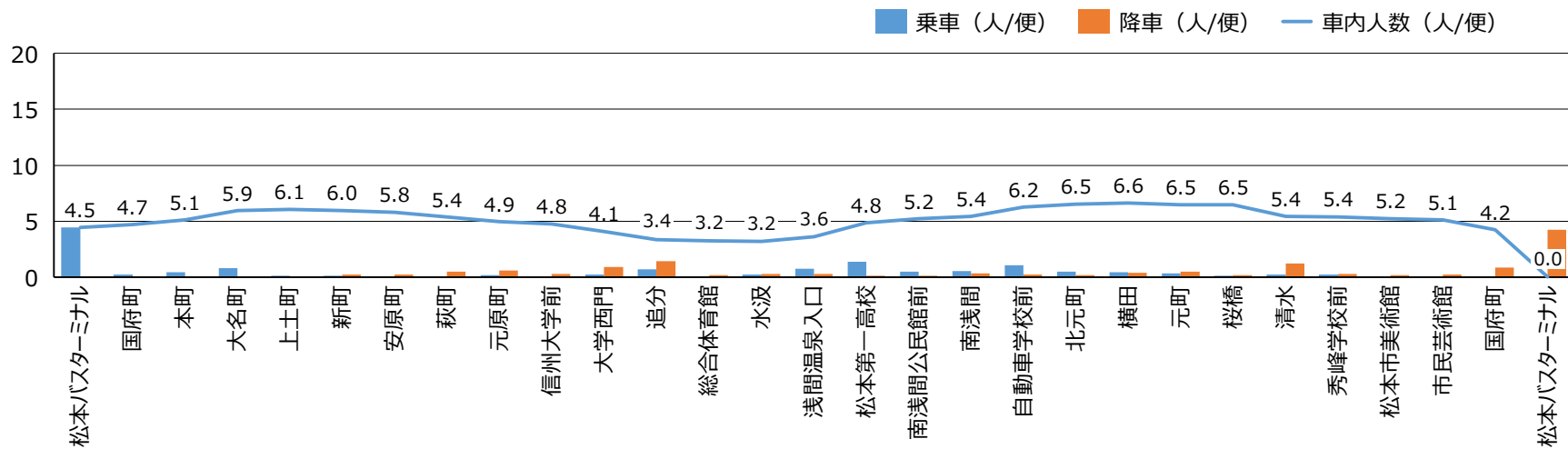
①信大横田循環線

<2020年度乗降調査 日曜>

1日当たり乗降者数合計



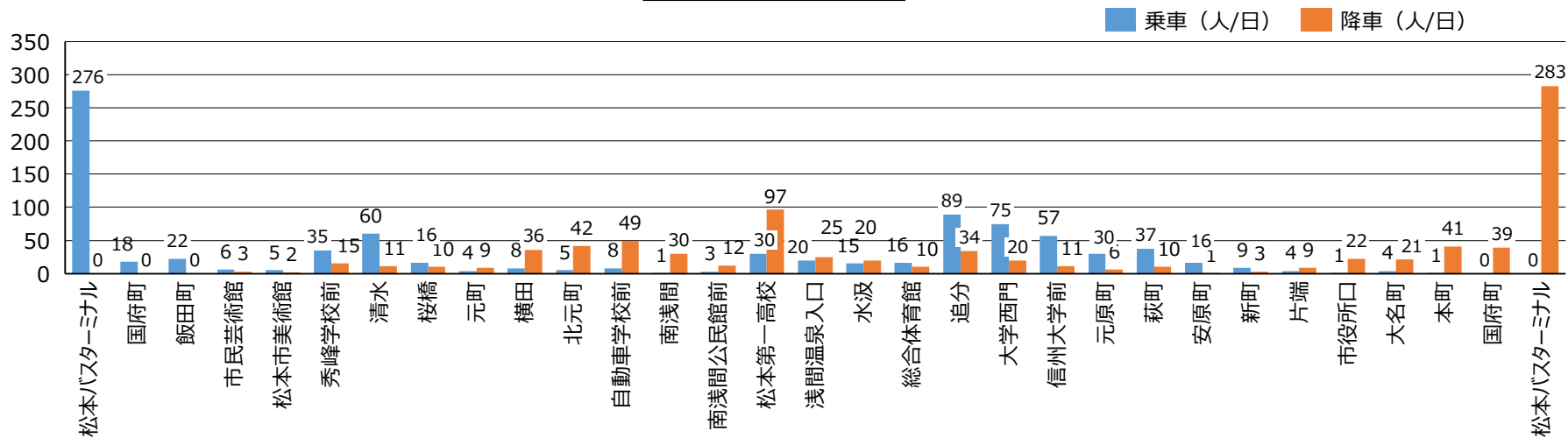
1便当たり平均乗降者数・車内人数



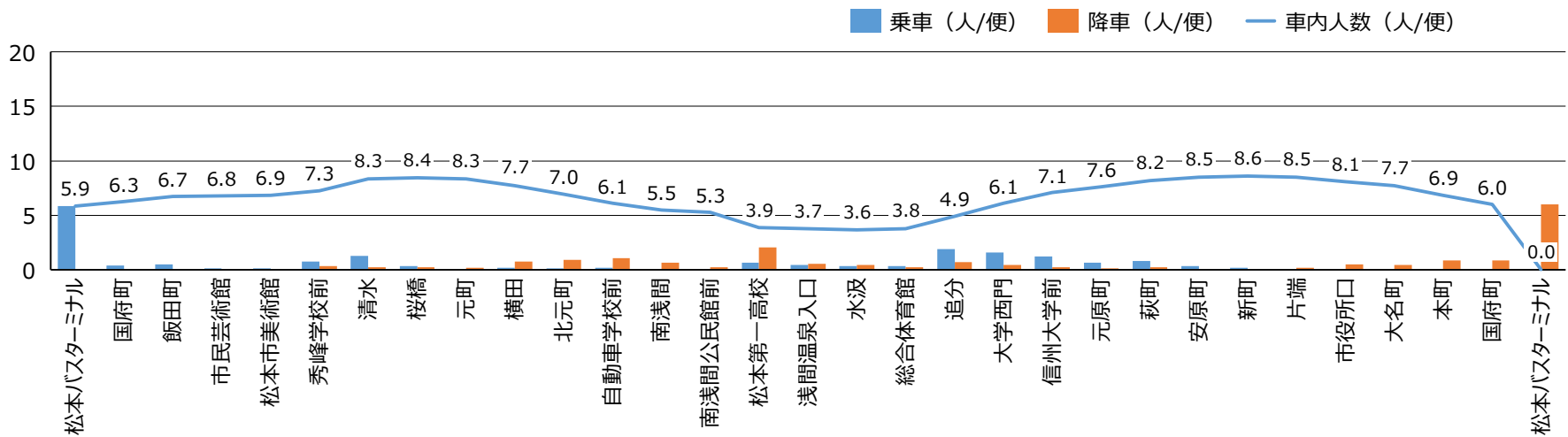
②横田信大循環線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



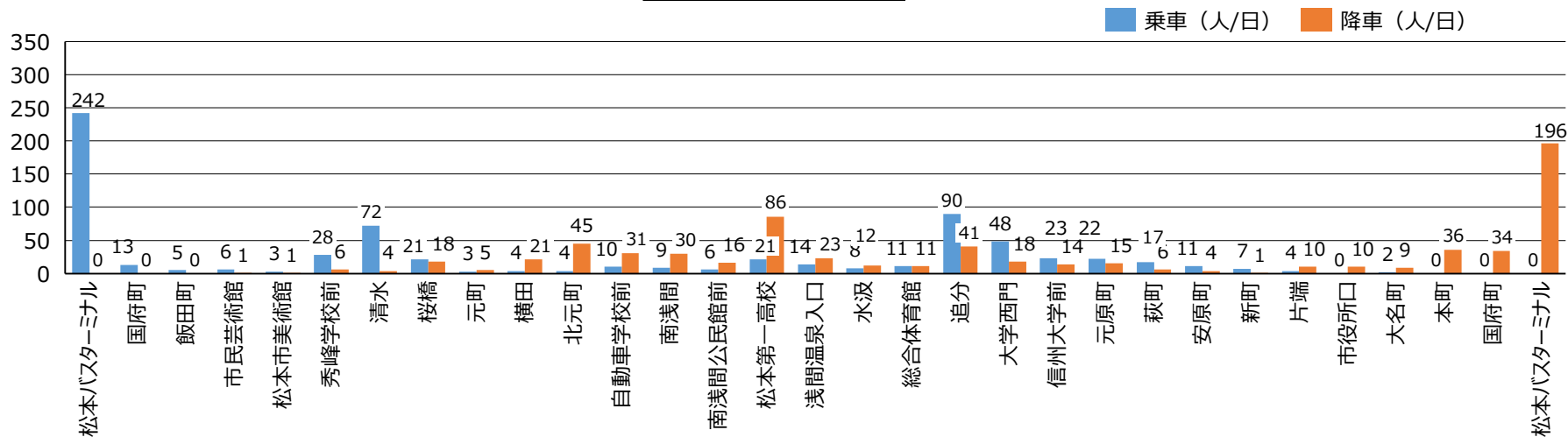
1便当たり平均乗降者数・車内人数



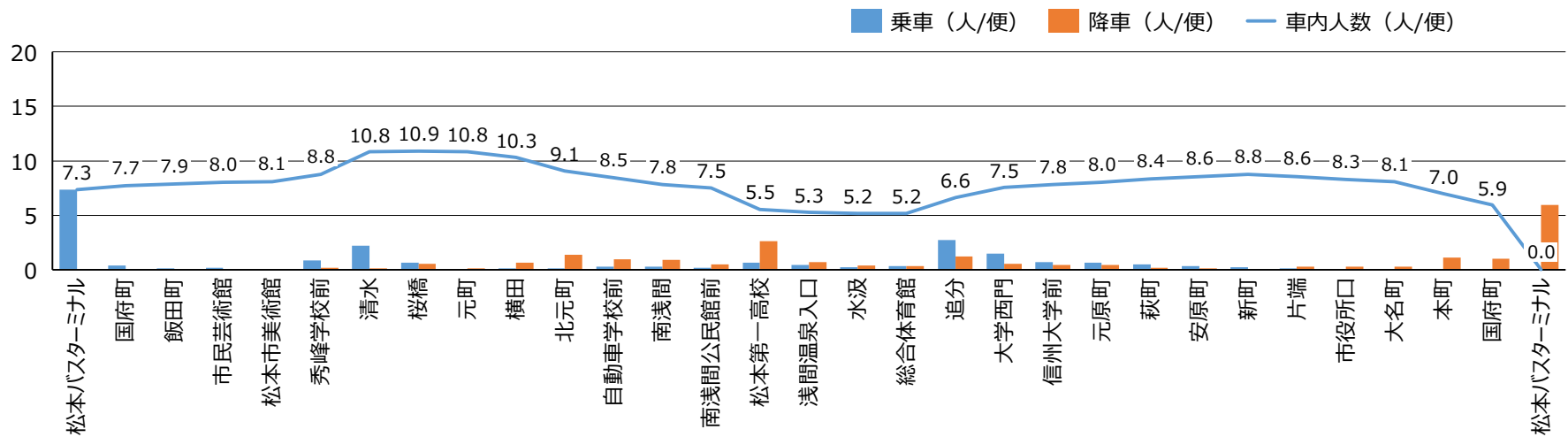
②横田信大循環線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



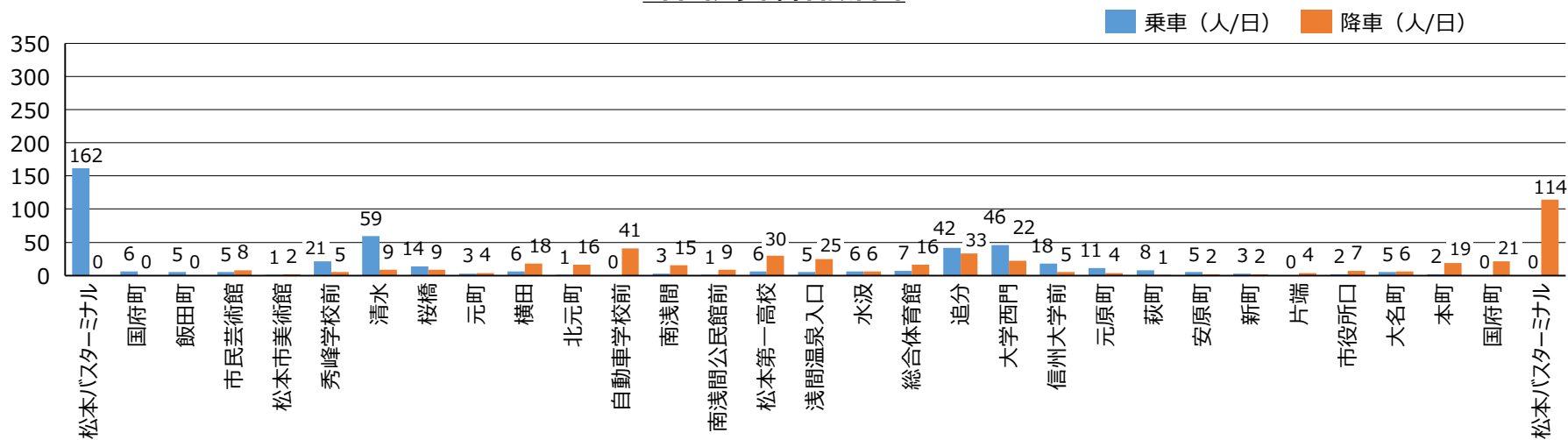
1便当たり平均乗降者数・車内人数



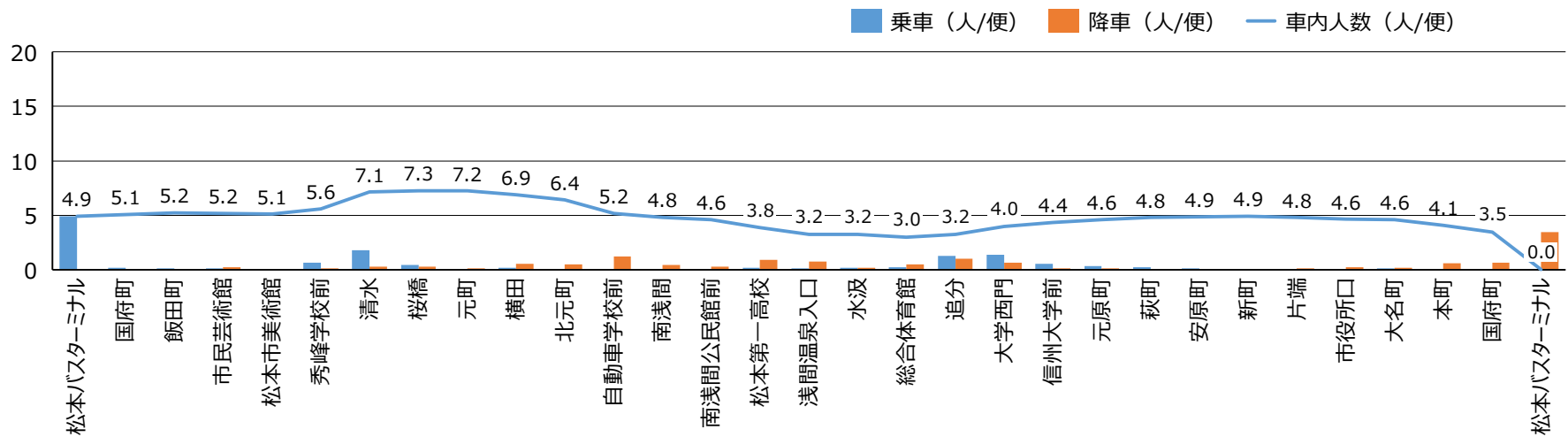
②横田信大循環線

<2020年度乗降調査 日曜>

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

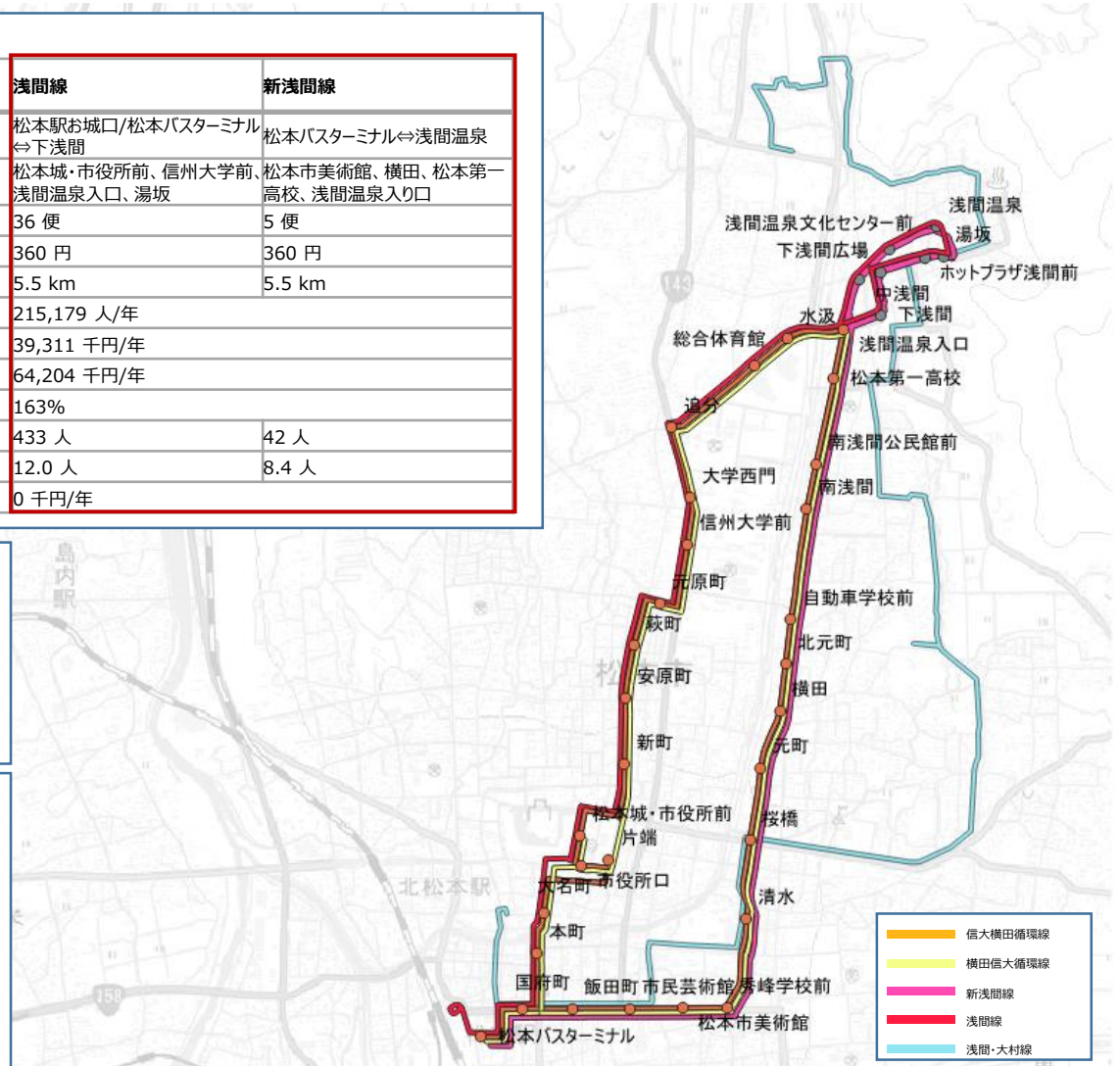
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸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

- 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減便を検討

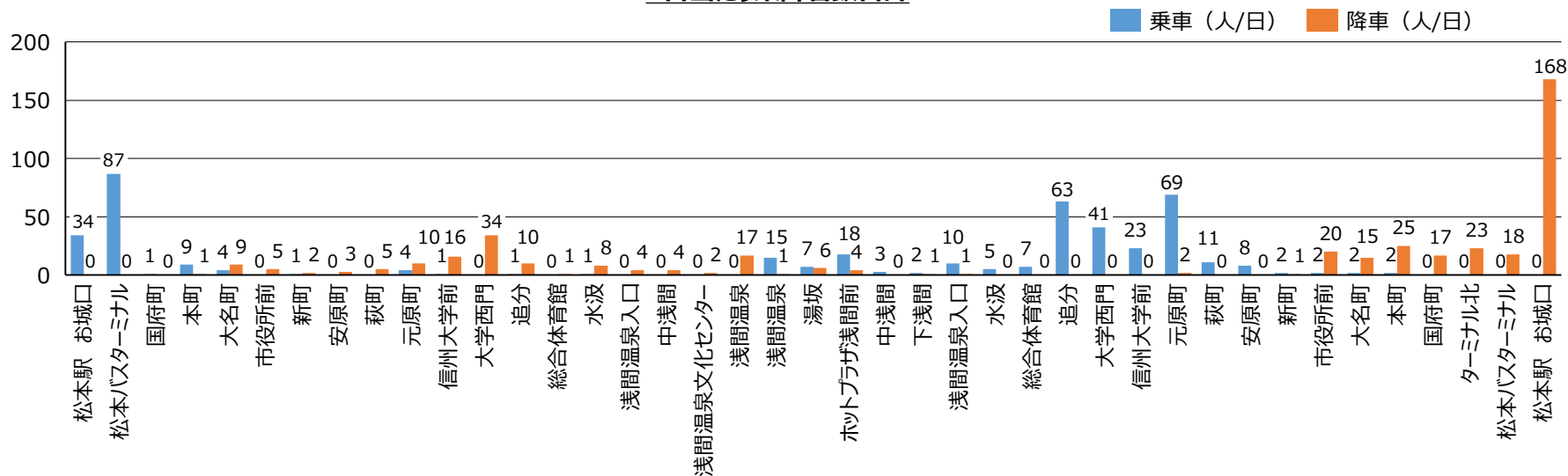


*1 : 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2 : 2020年平日の値 *3 : 福祉100円バス助成事業委託料は除く

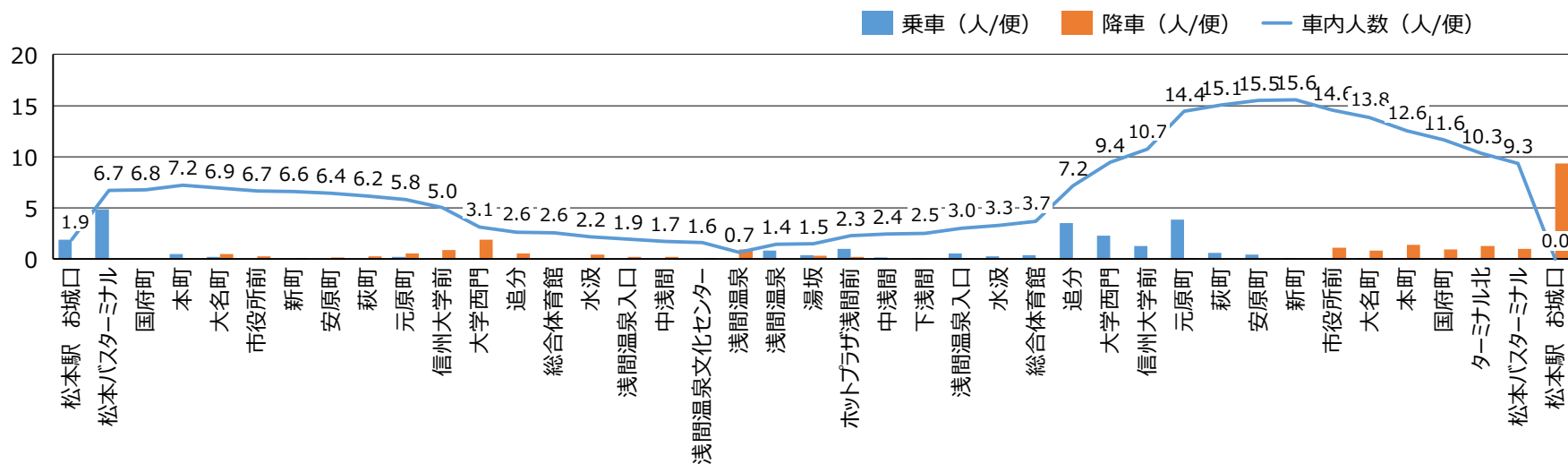
③浅間線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



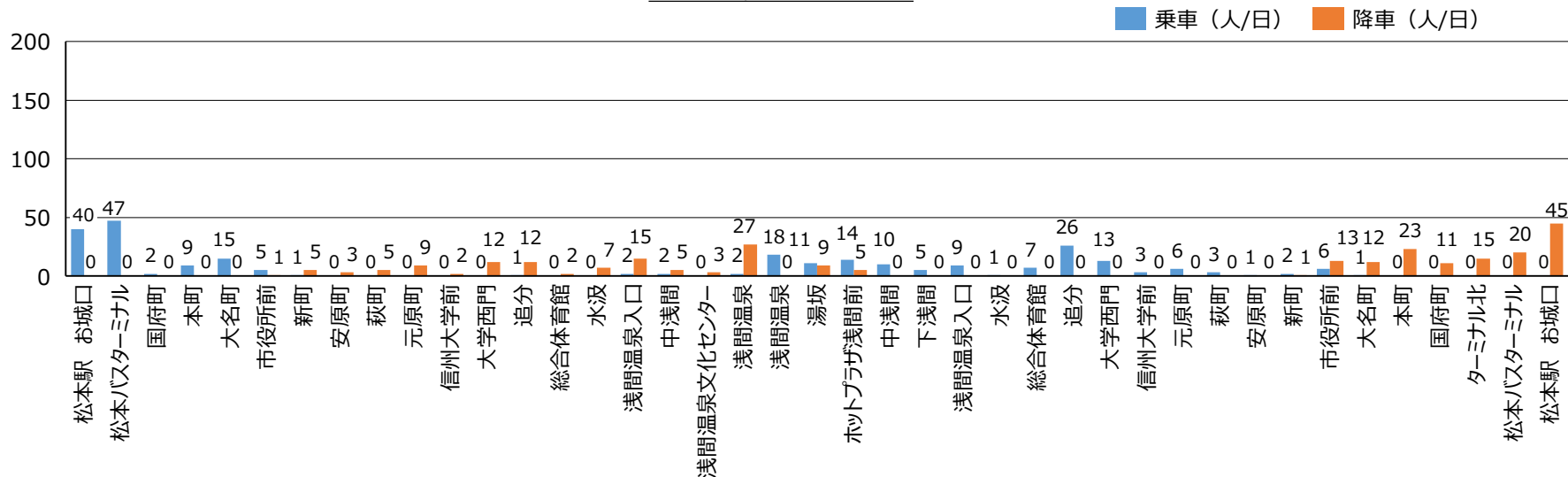
1便当たり平均乗降者数・車内人数



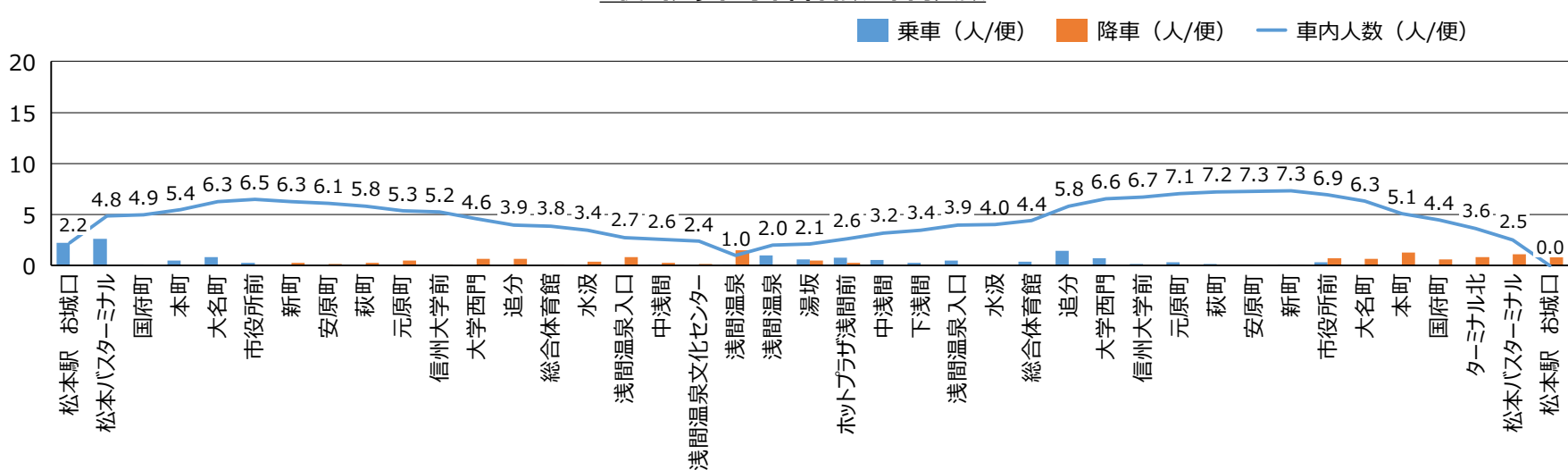
③浅間線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



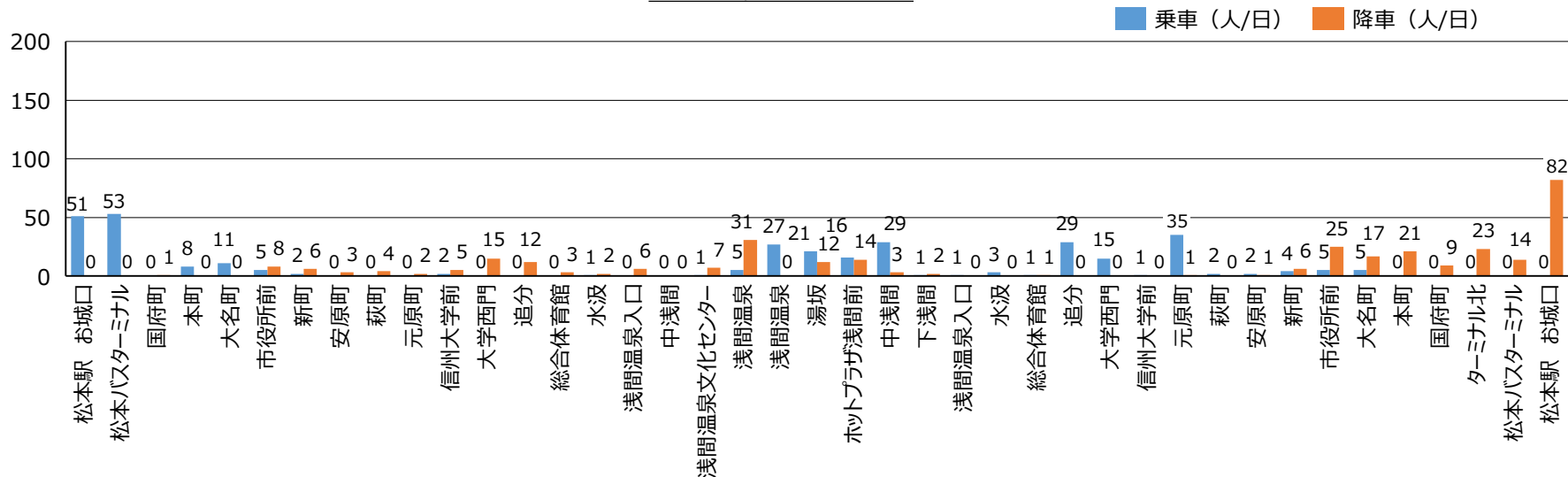
1便当たり平均乗降者数・車内人数



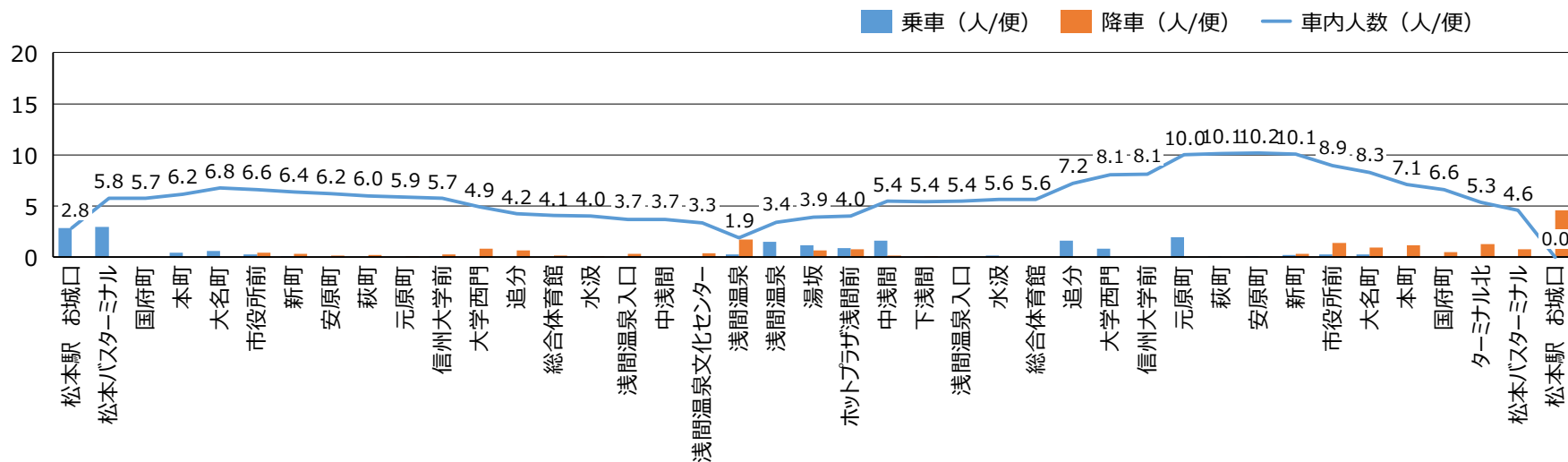
③ 浅間線

<2020年度乗降調査 日曜>

1日当たり乗降者数合計



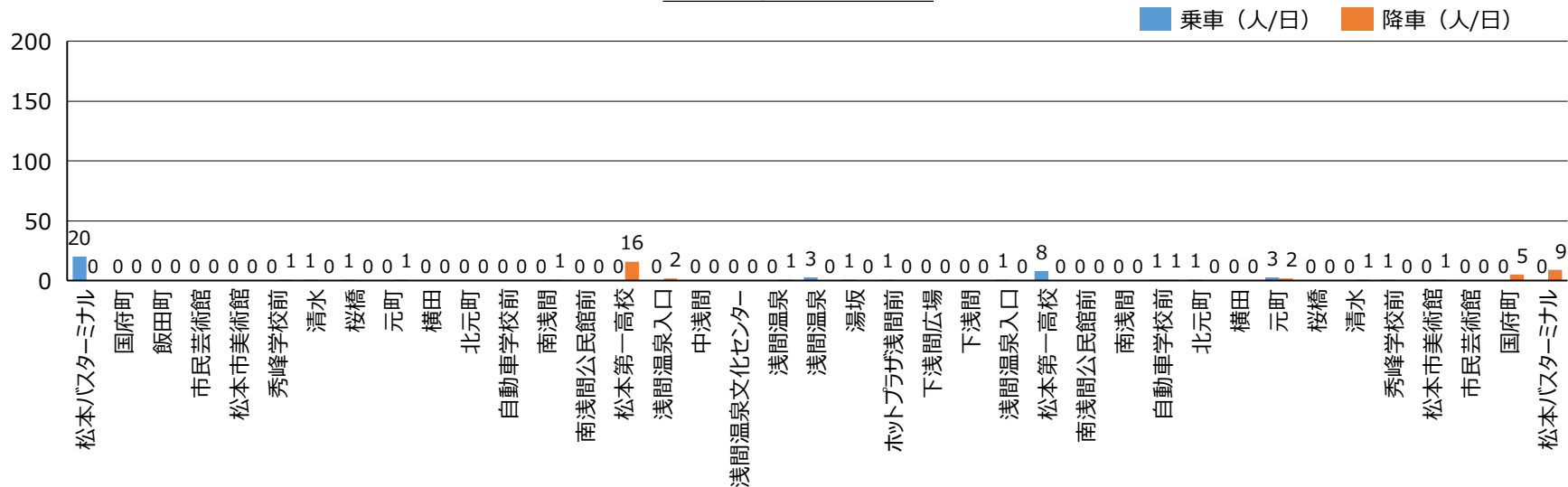
1便当たり平均乗降者数・車内人数



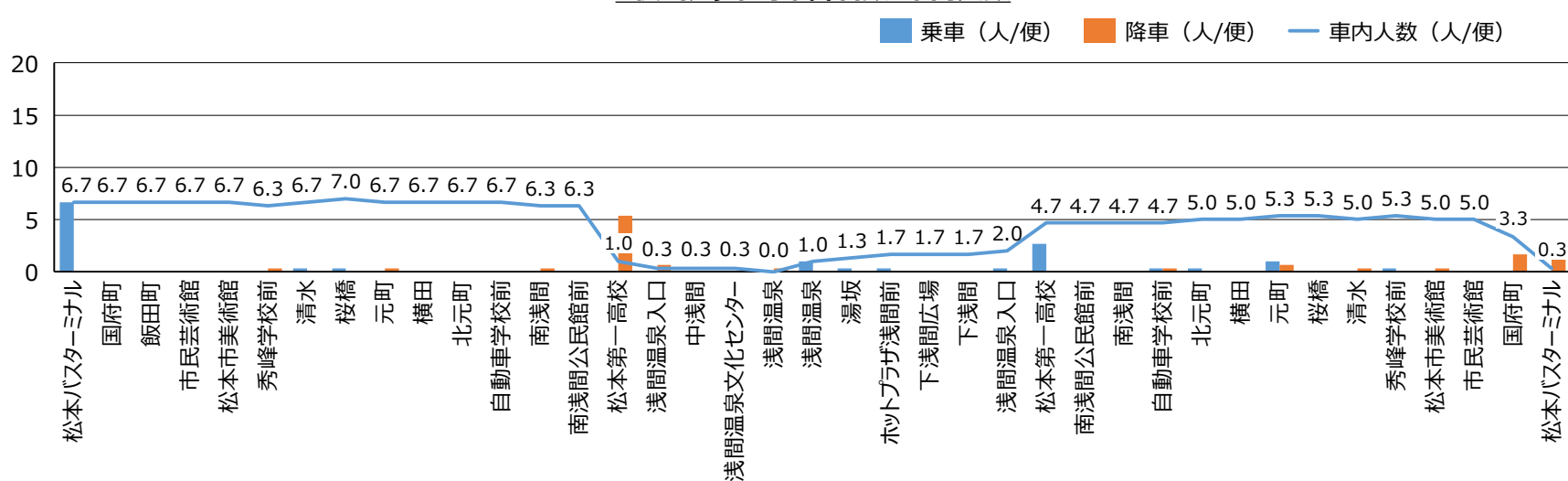
④新浅間線

<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



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

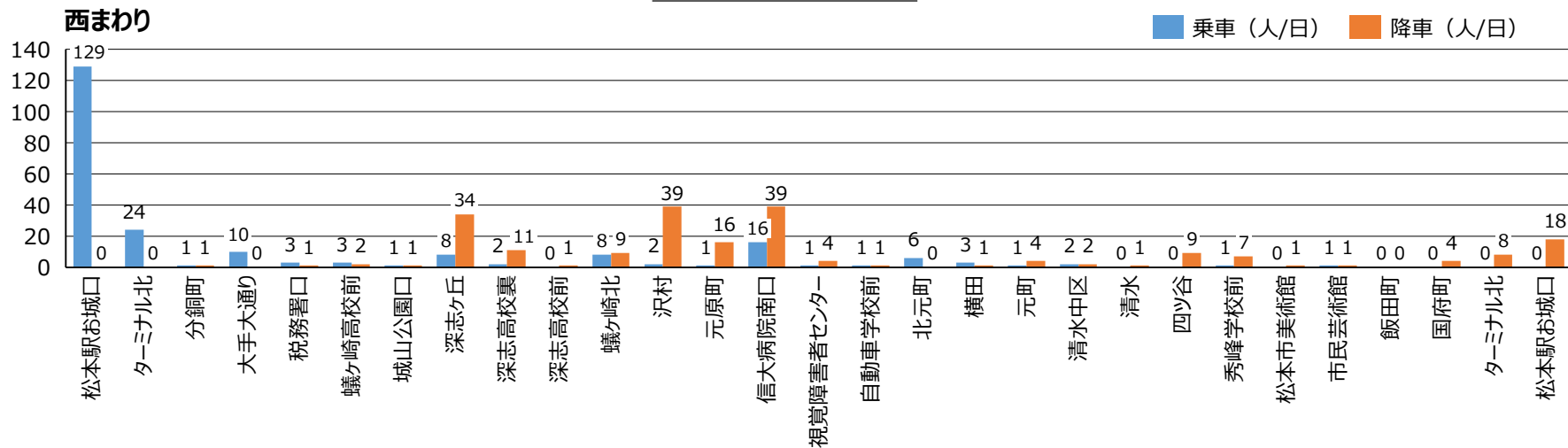
路線の見直し・再編の方向性（案）

- 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
 - 増便数は、東まわりと西まわりの見直し内容に合わせて検討

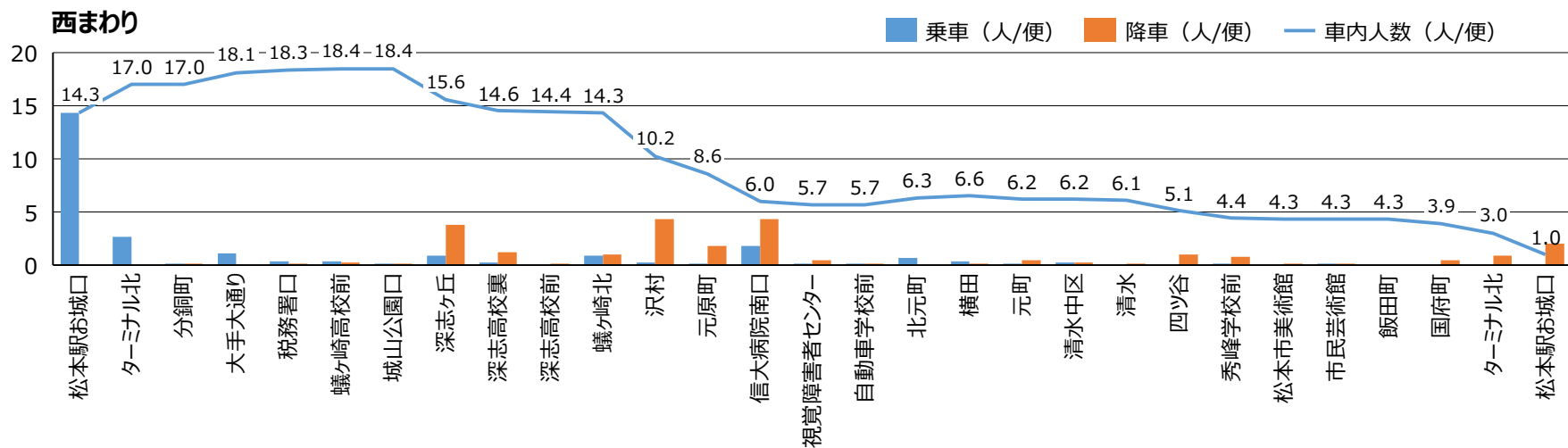


<2020年度乗降調査 平日>

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

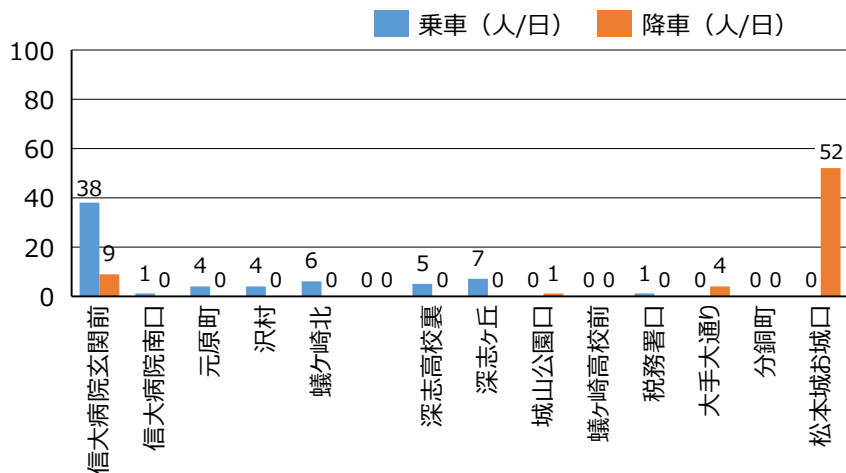


※北市内線 西まわりの乗降調査データは平日分のみで土日分はない模様

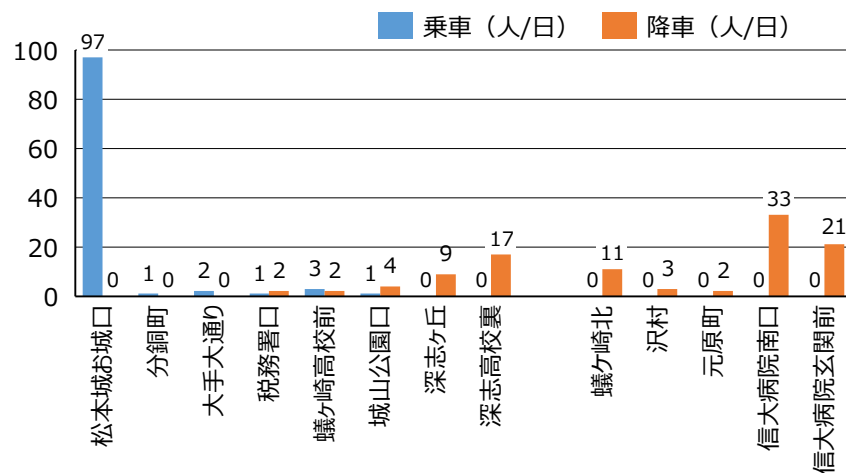
<2020年度乗降調査 平日>

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)

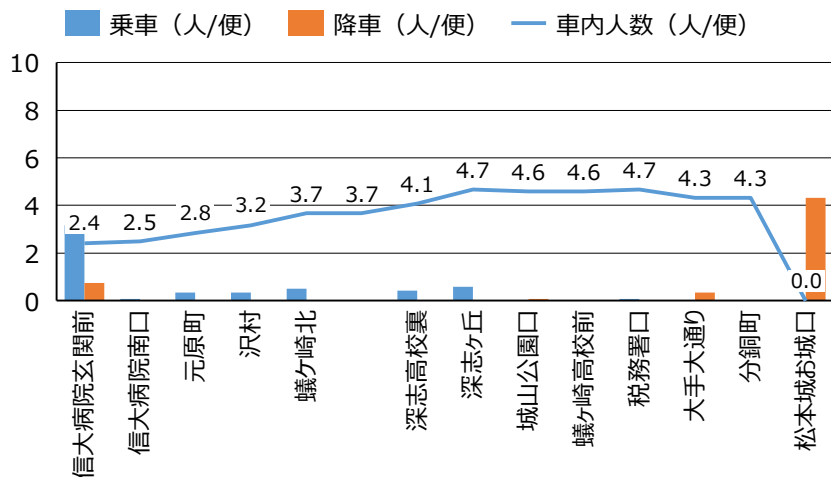


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

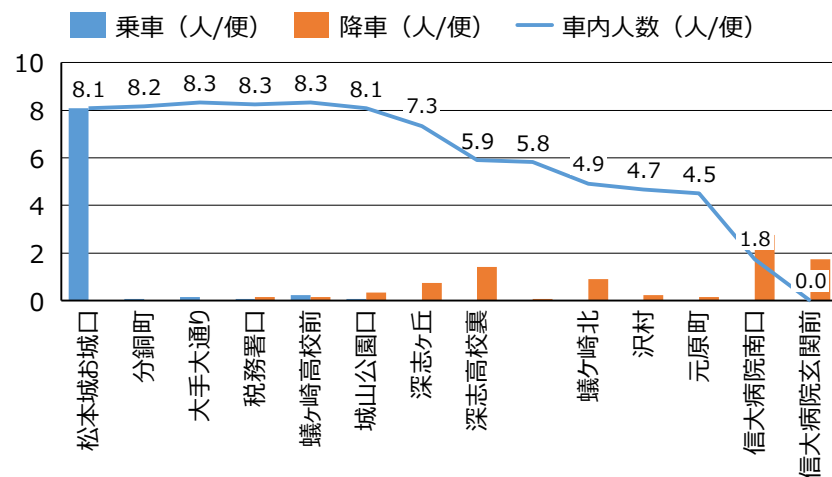


1日当たり平均乗降者数・車内人数

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)

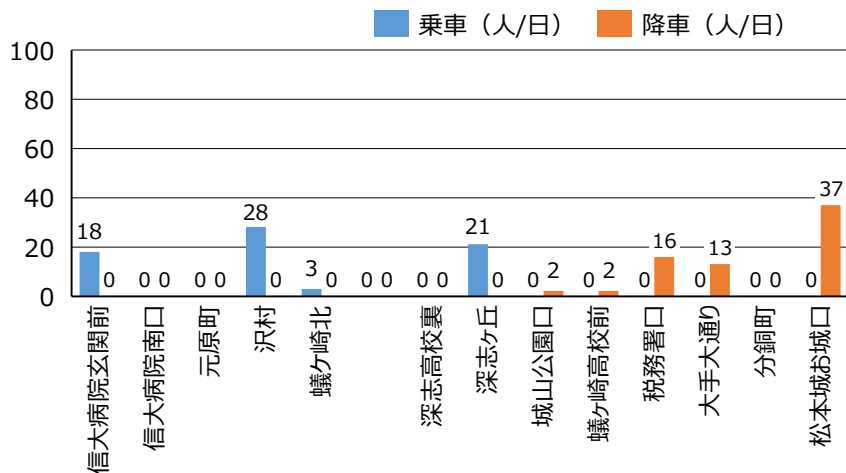


⑥北市内線

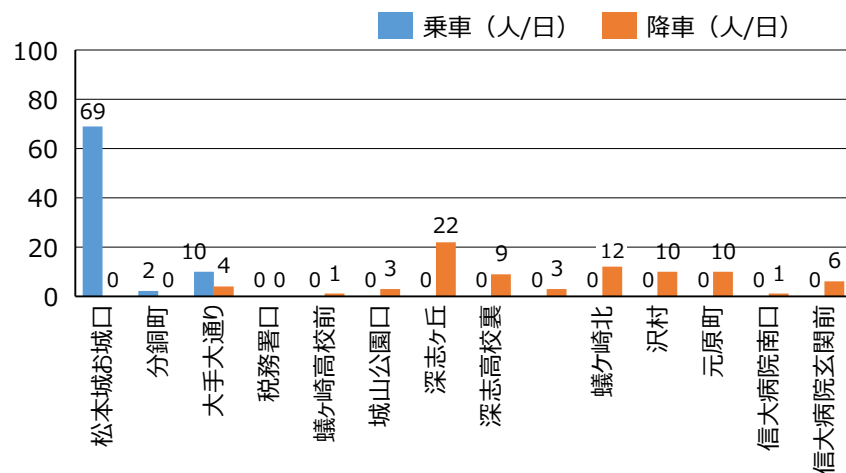
<2020年度乗降調査 土曜>

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)

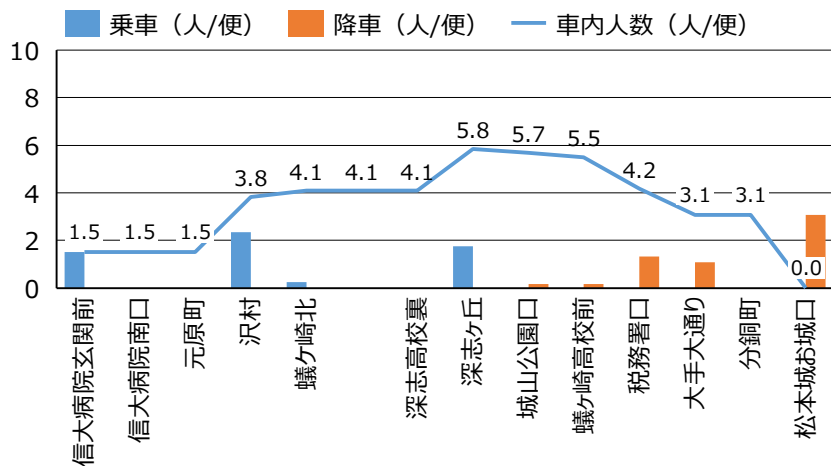


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

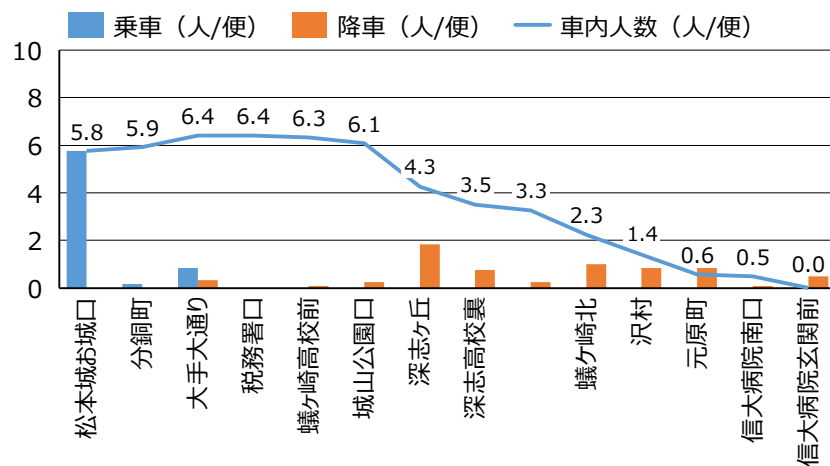


1便当たり平均乗降者数・車内人数

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)

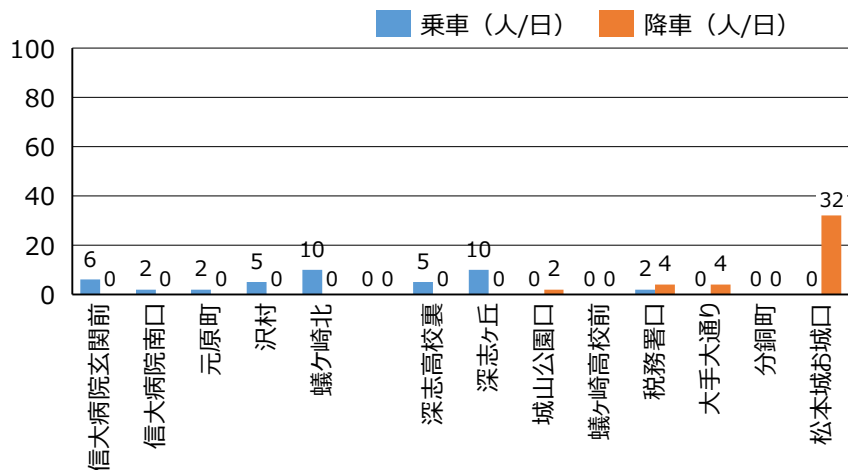


⑥北市内線

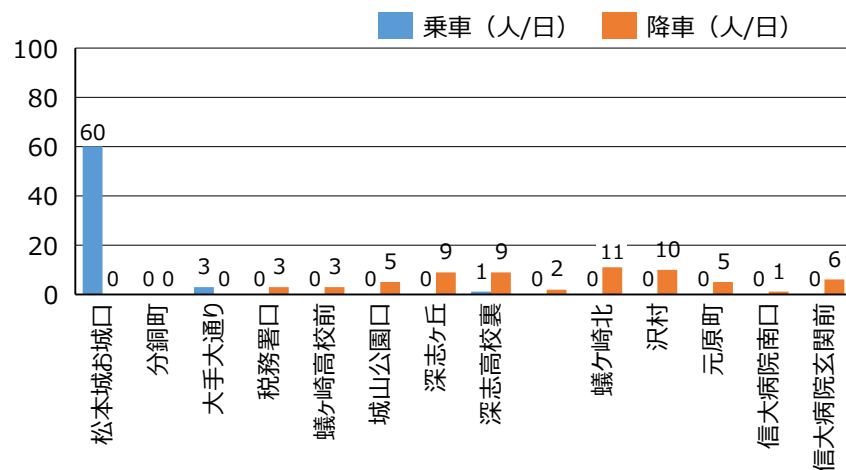
<2020年度乗降調査 日曜>

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)

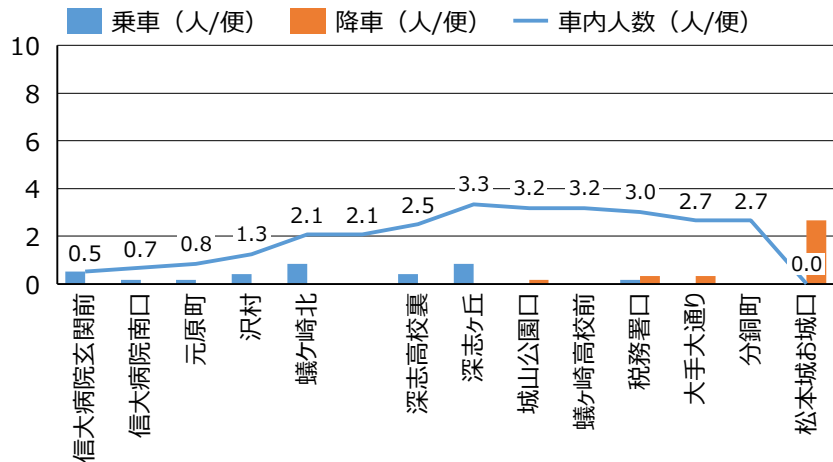


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

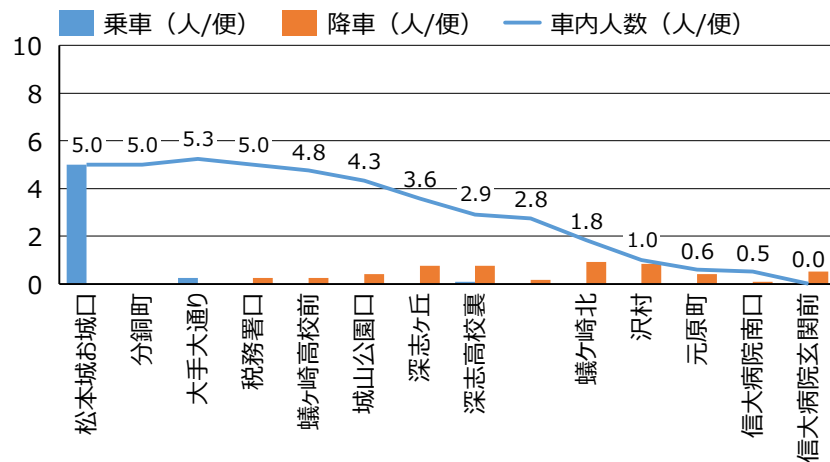


1便当たり平均乗降者数・車内人数

蟻信 往路 (信大病院→蟻ヶ崎高→松本駅)



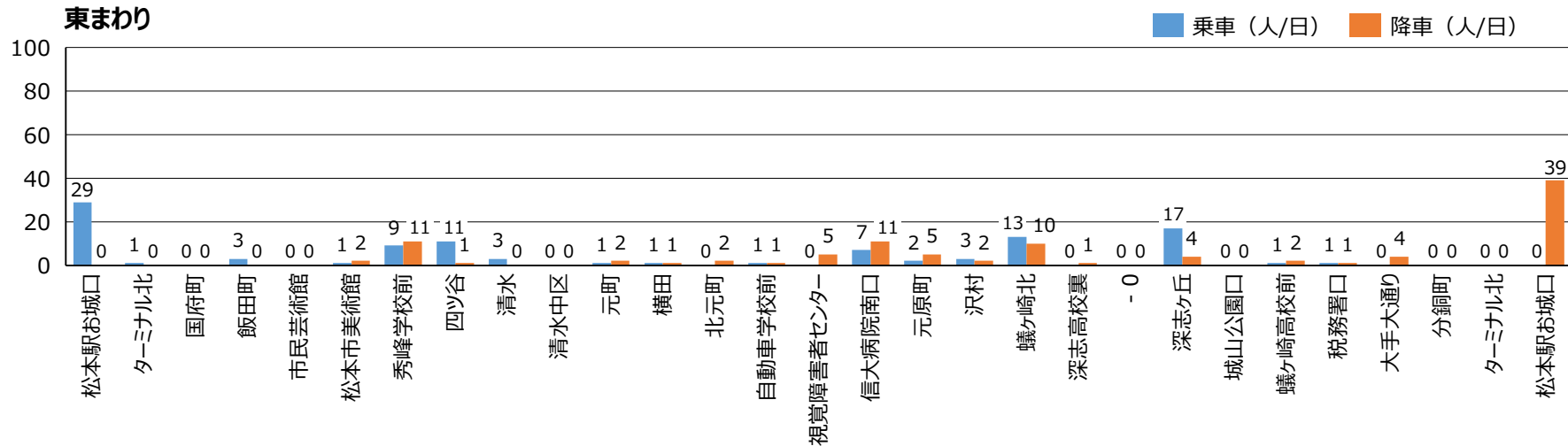
蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)



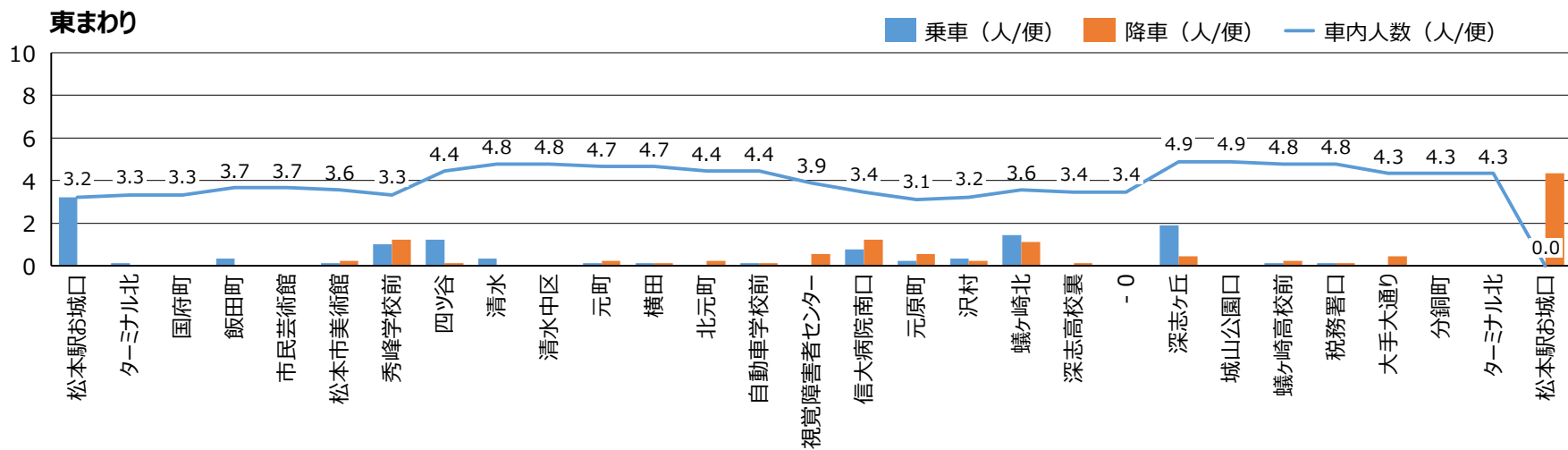
⑥北市内線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



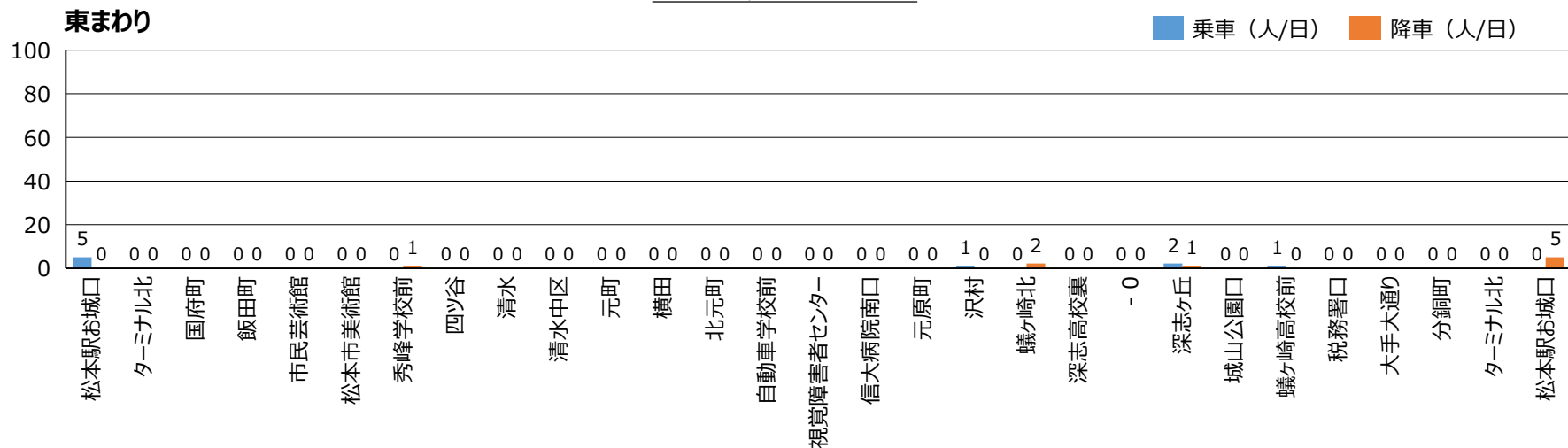
1便当たり平均乗降者数・車内人数



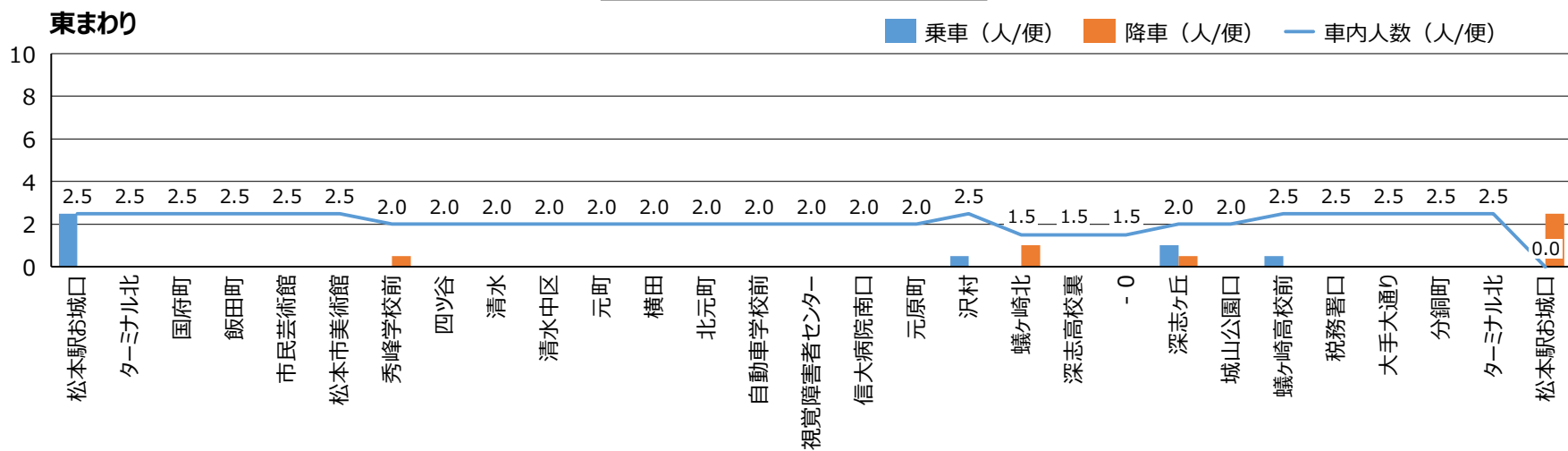
⑥北市内線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



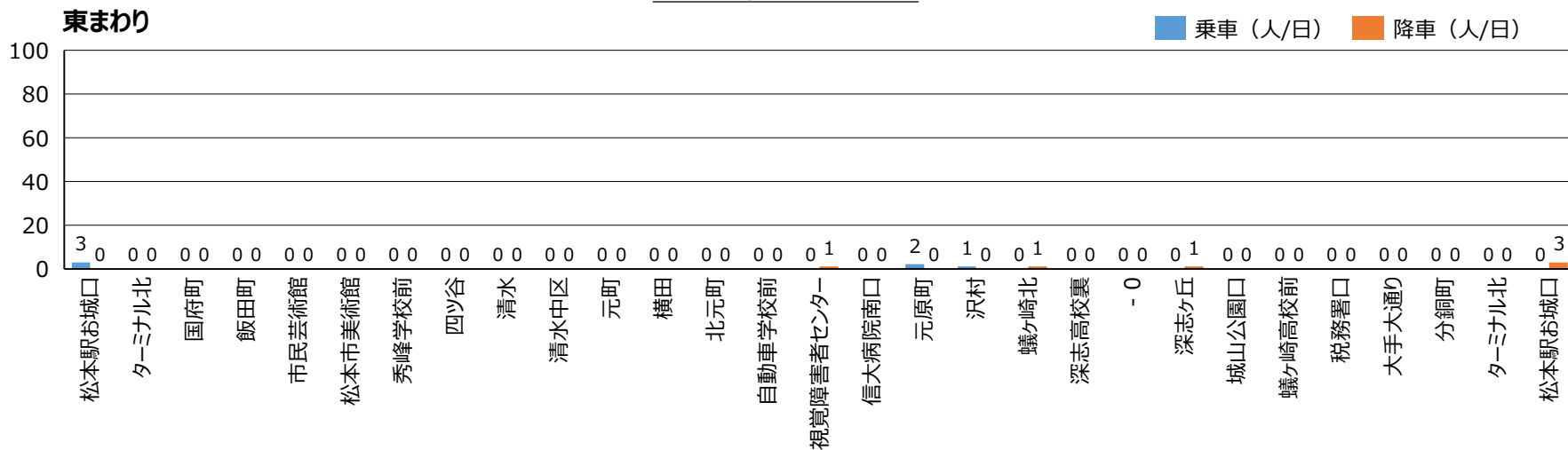
1便当たり平均乗降者数・車内人数



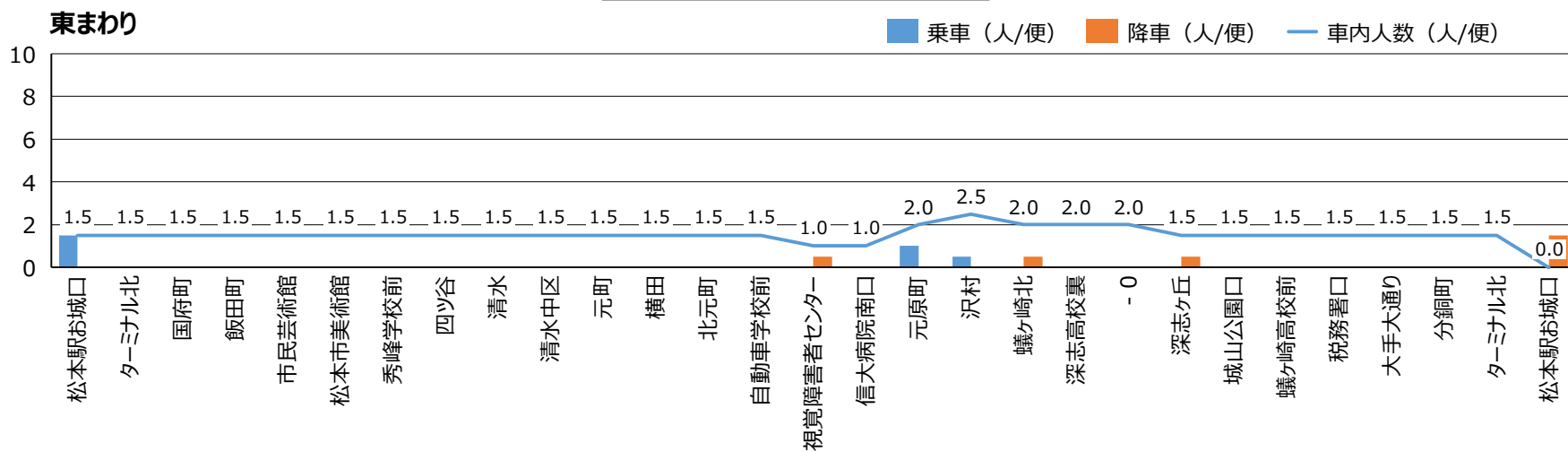
⑥北市内線

<2020年度乗降調査 日曜>

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（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

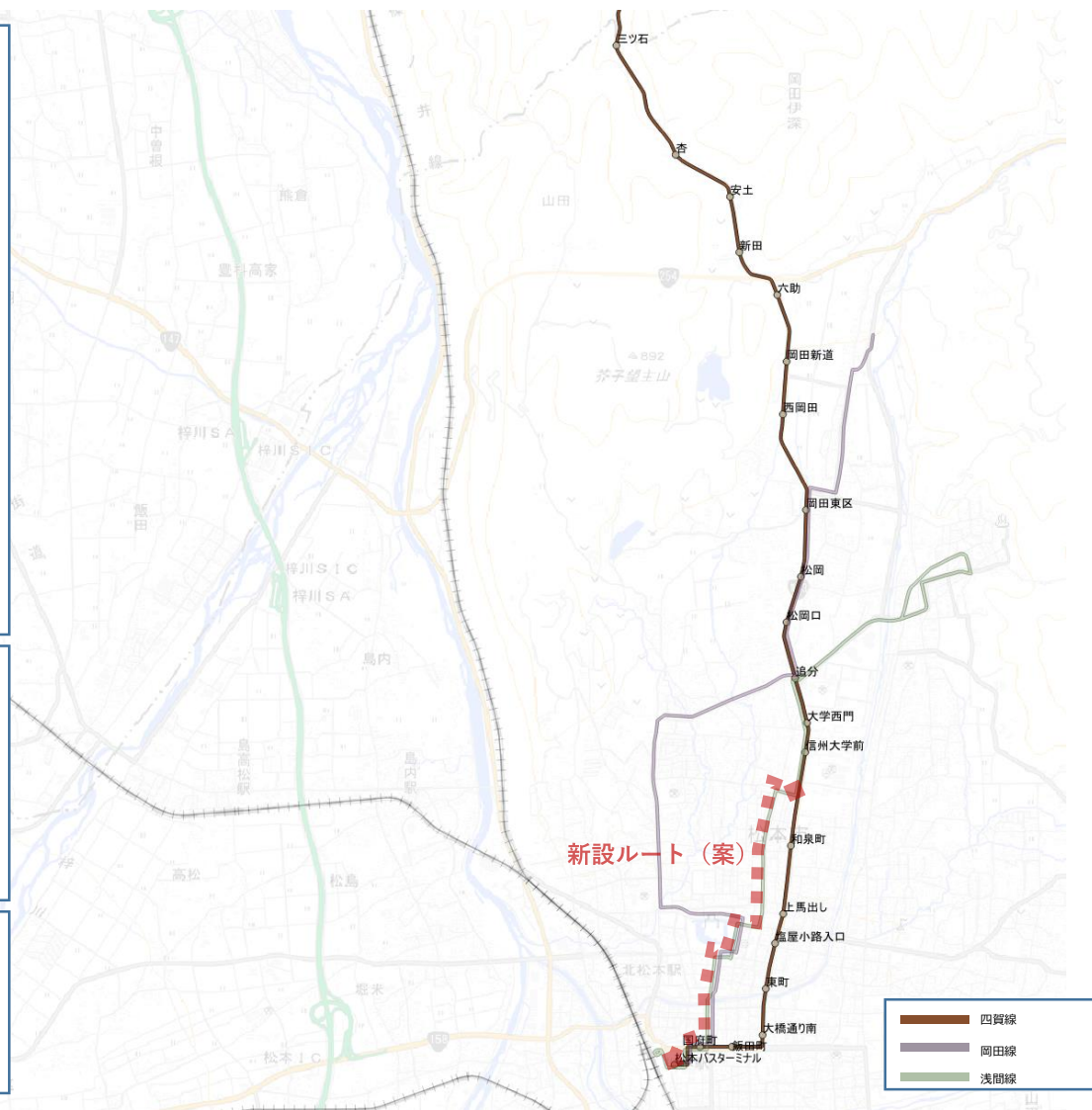
	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇄四賀支所
主な経由地	信州大学、岡田東区、化石館
運行本数	松本バスターミナル発 12便（土休日 6便） 化石館発 1便（土休日運休） 保福寺下町発 1便（土休日運休）
運賃（最大）	520 円
キロ程	3.8~17.6 km
輸送人員	52,344 人/年
経常費用	31,656 千円/年
経常収益	14,890 千円/年
収支率	47%
1日乗降者数*3	松本バスターミナル 114人 / 化石館 12人 / 保福寺 20人
1便乗降者数*3	松本バスターミナル 9.5人 / 化石館 12.0人 / 保福寺 20.0人
補助額*4	7,353 千円/年

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（国庫補助対象：地域間幹線系統、一部フィーダー系統*1）（2/2）

運行概要*2

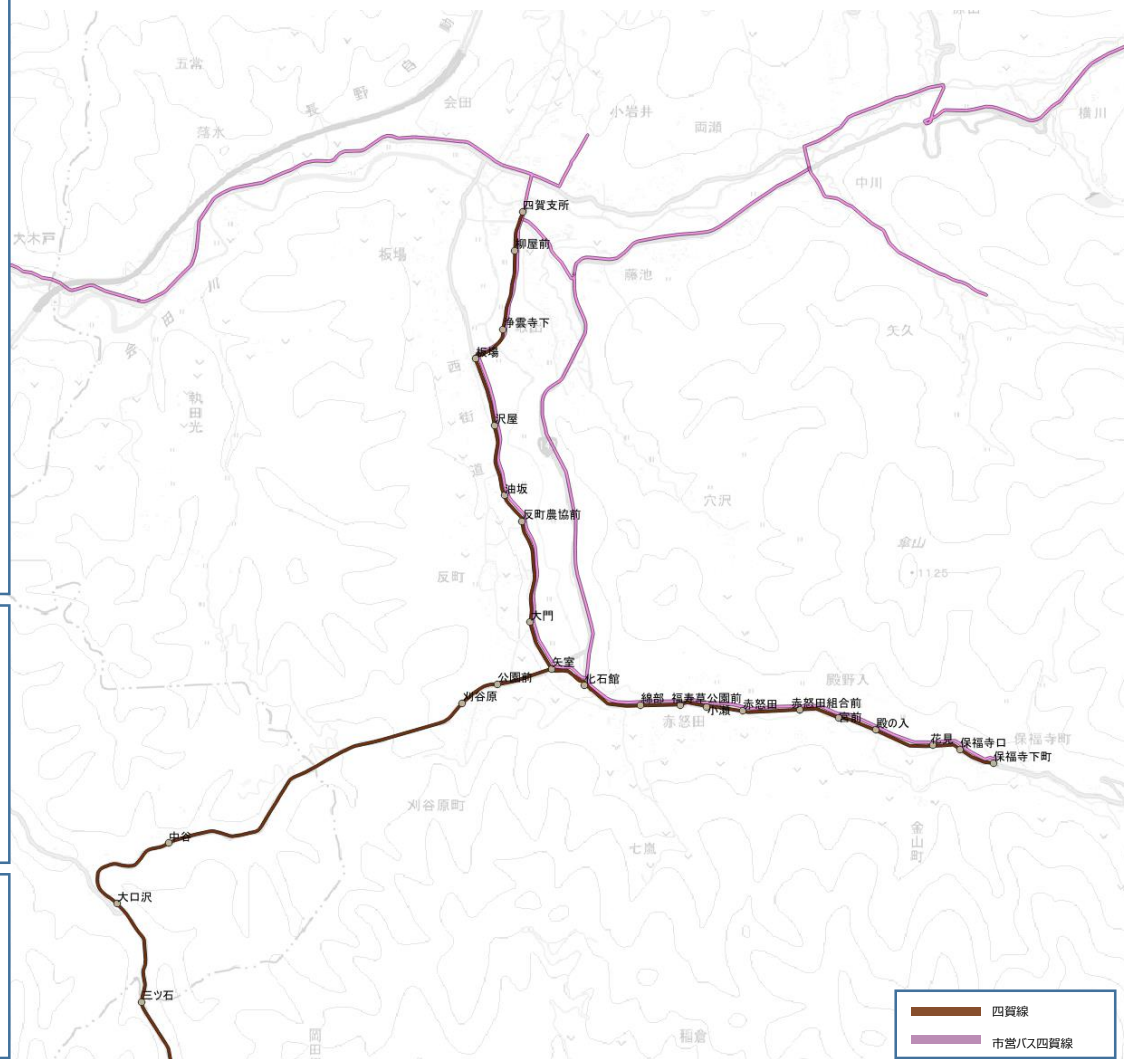
	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇄四賀支所
主な経由地	信州大学、岡田東区、化石館
運行本数	松本バスターミナル発 12便（土休日6便） 化石館発 1便（土休日運休） 保福寺下町発 1便（土休日運休）
運賃（最大）	520円
キロ程	3.8～17.6 km
輸送人員	52,344 人/年
経常費用	31,656 千円/年
経常収益	14,890 千円/年
収支率	47%
1日乗降者数*3	松本バスターミナル 114人 / 化石館 12人 / 保福寺 20人
1便乗降者数*3	松本バスターミナル 9.5人 / 化石館 12.0人 / 保福寺 20.0人
補助額*4	7,353 千円/年

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）

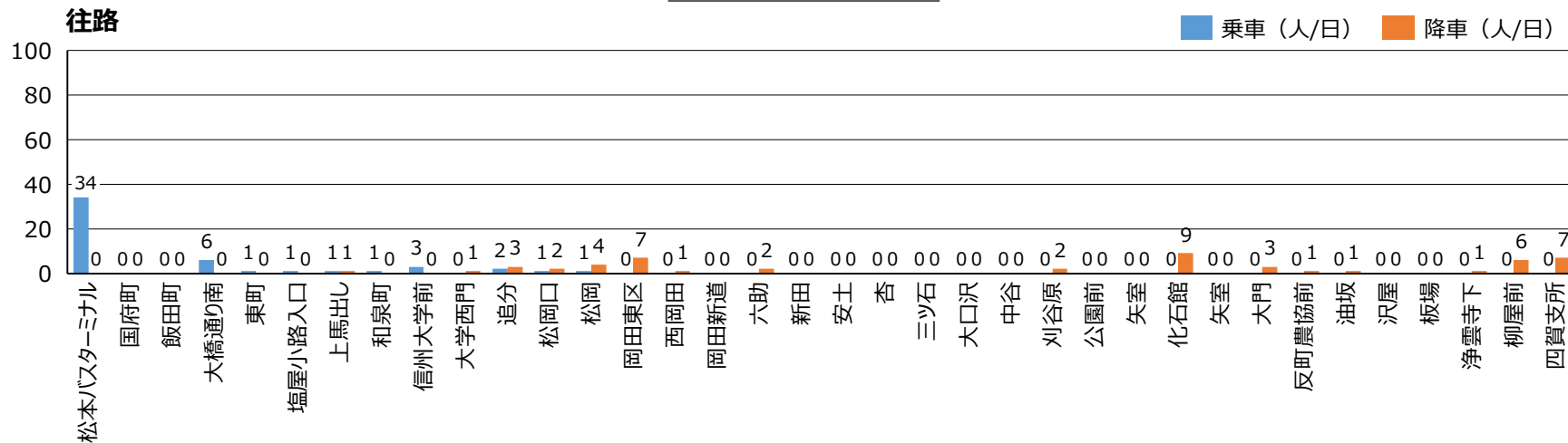
- 和泉町～松本バスターミナル間を信大横田循環線他と同じルートへ変更することで、同線の一部代替による輸送効率の向上を検討



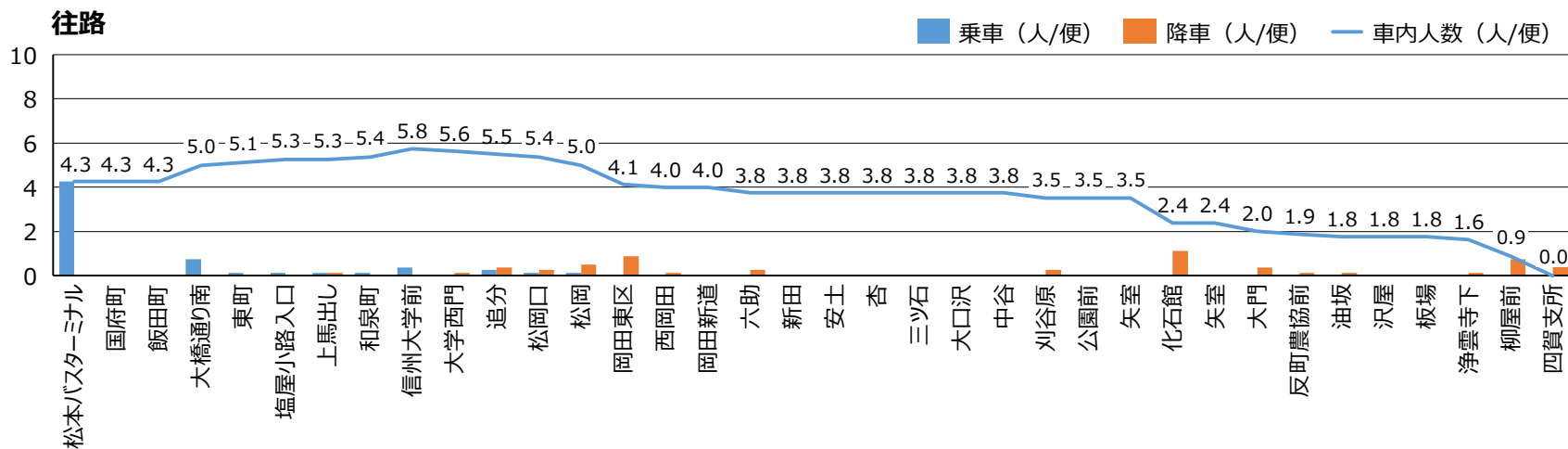
⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



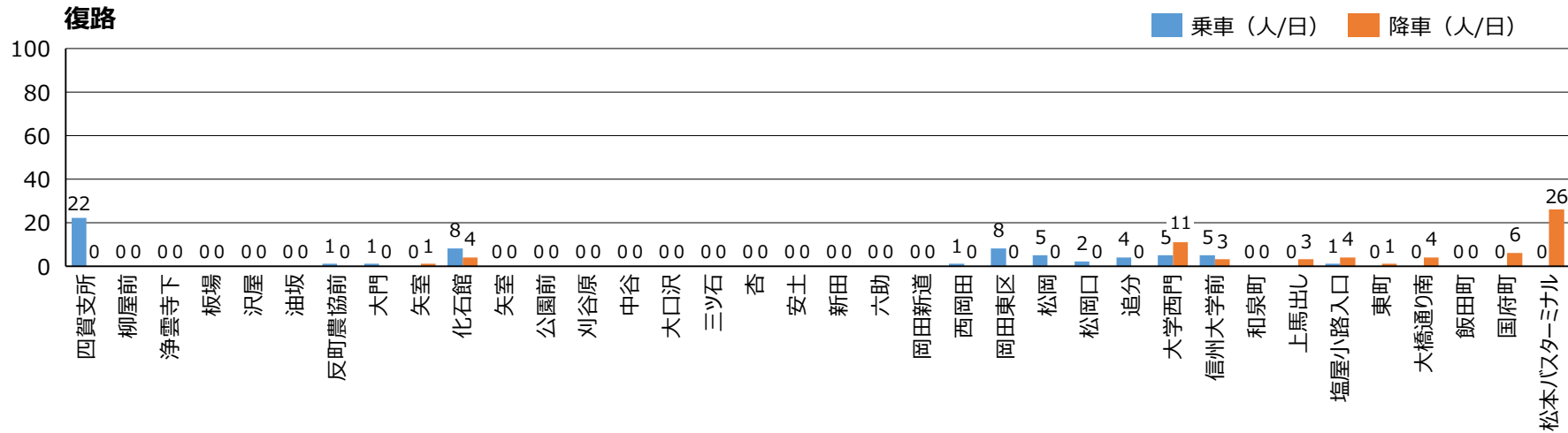
1便当たり平均乗降者数・車内人数



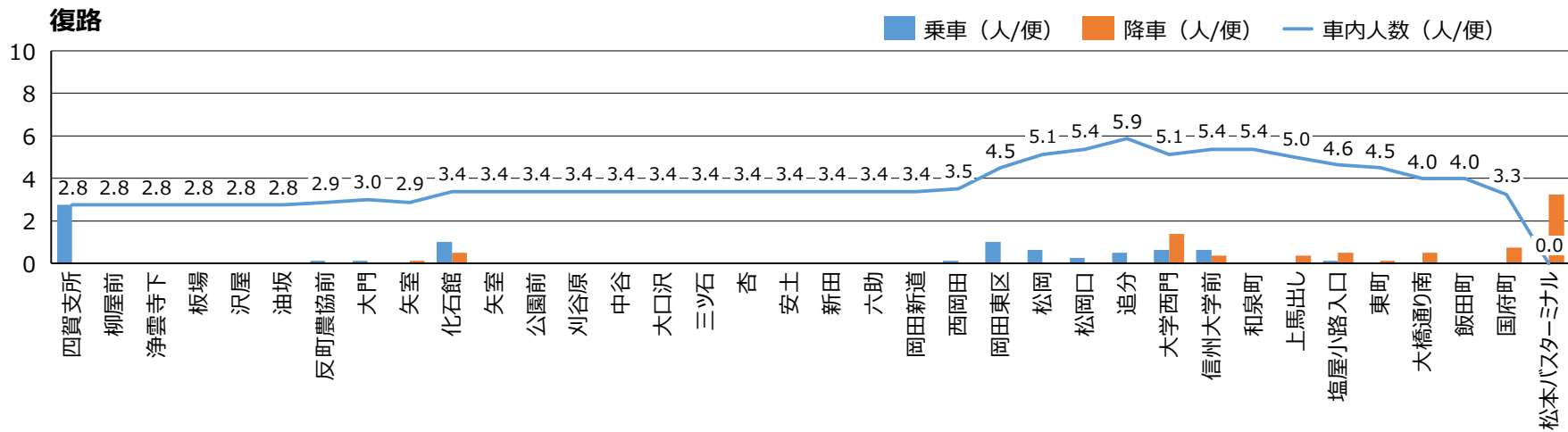
⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



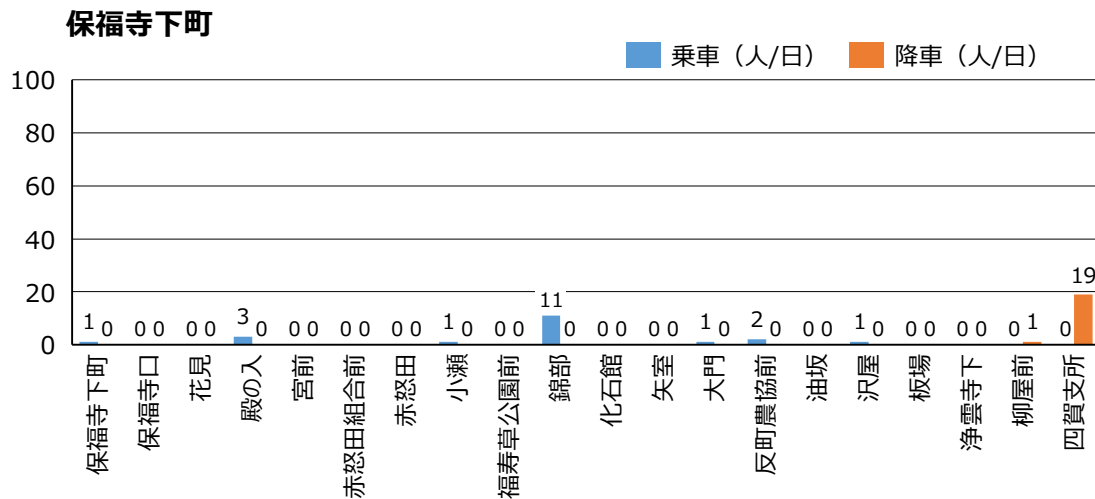
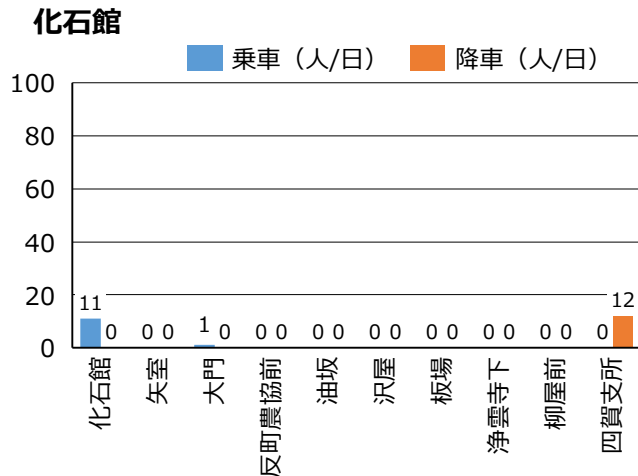
1便当たり平均乗降者数・車内人数



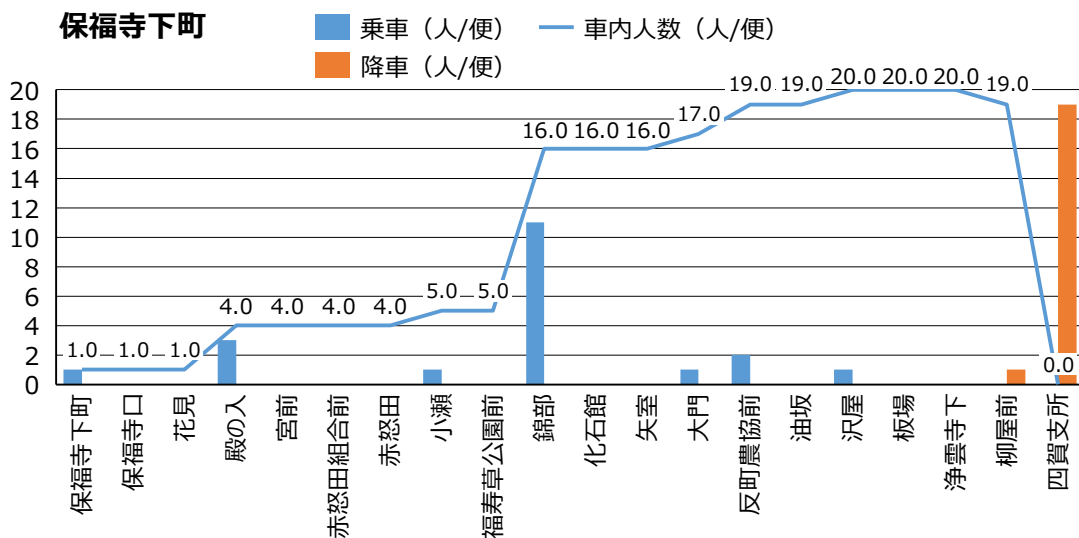
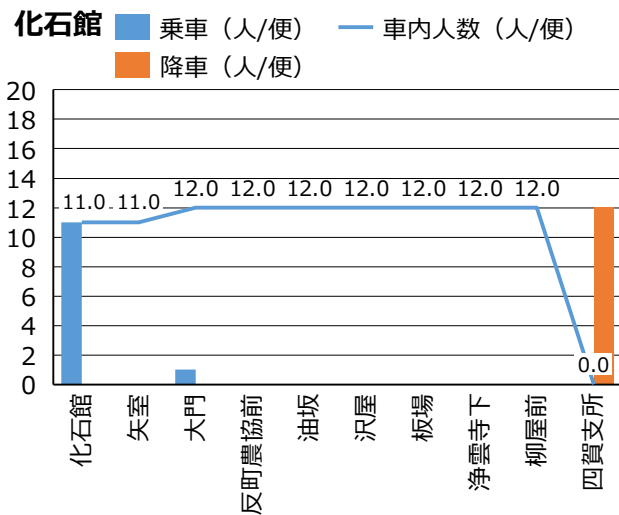
⑰四賀線 化石館/保福寺下町

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



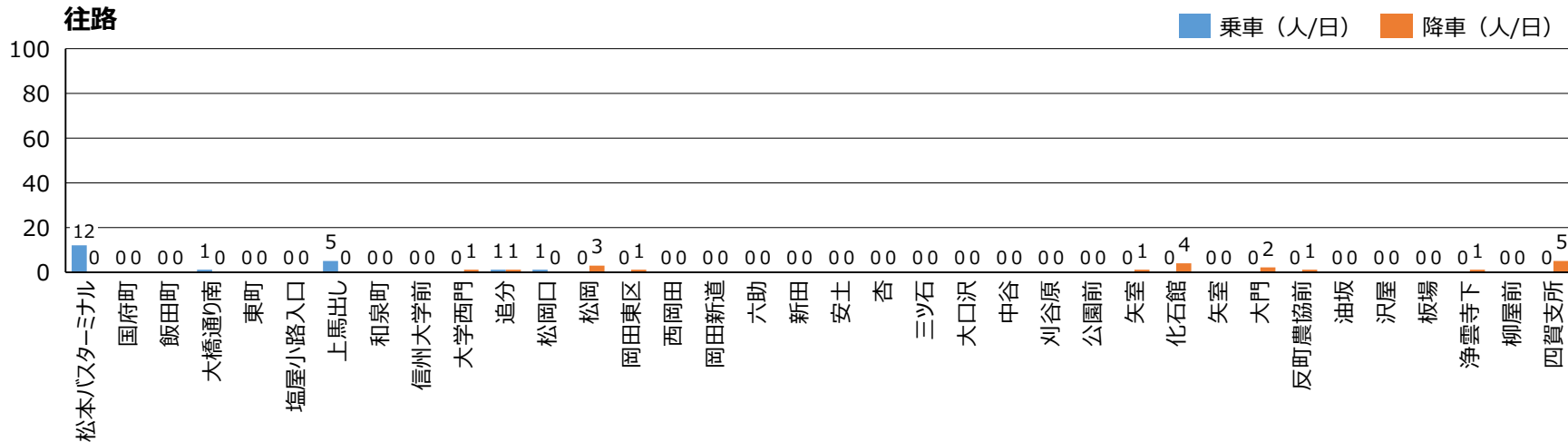
1便当たり平均乗降者数・車内人数



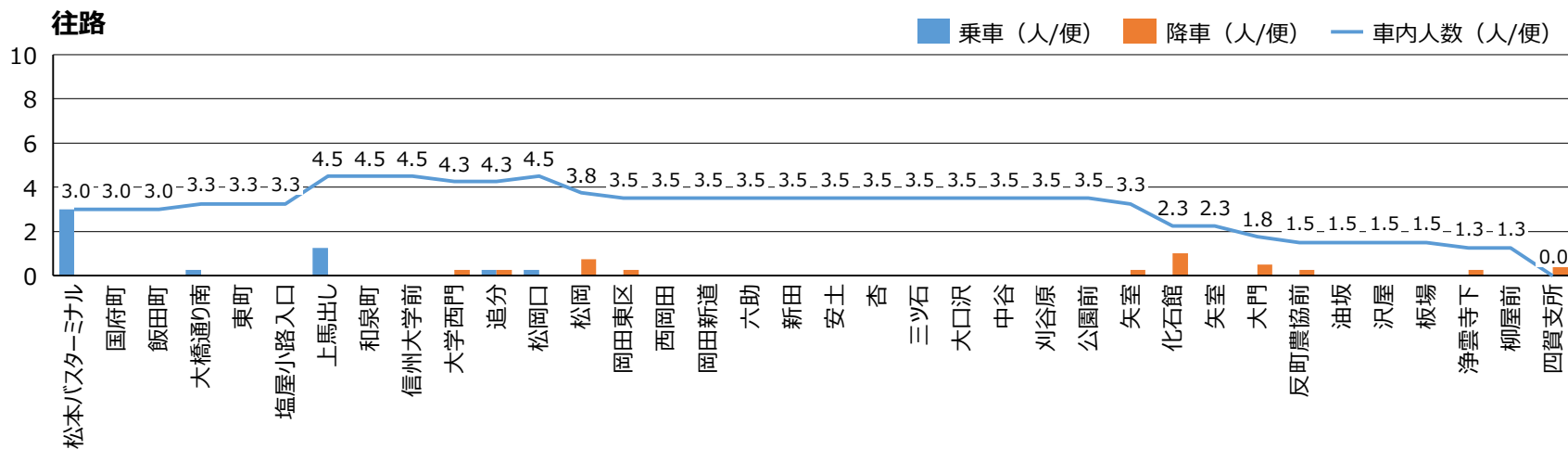
⑰四賀線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



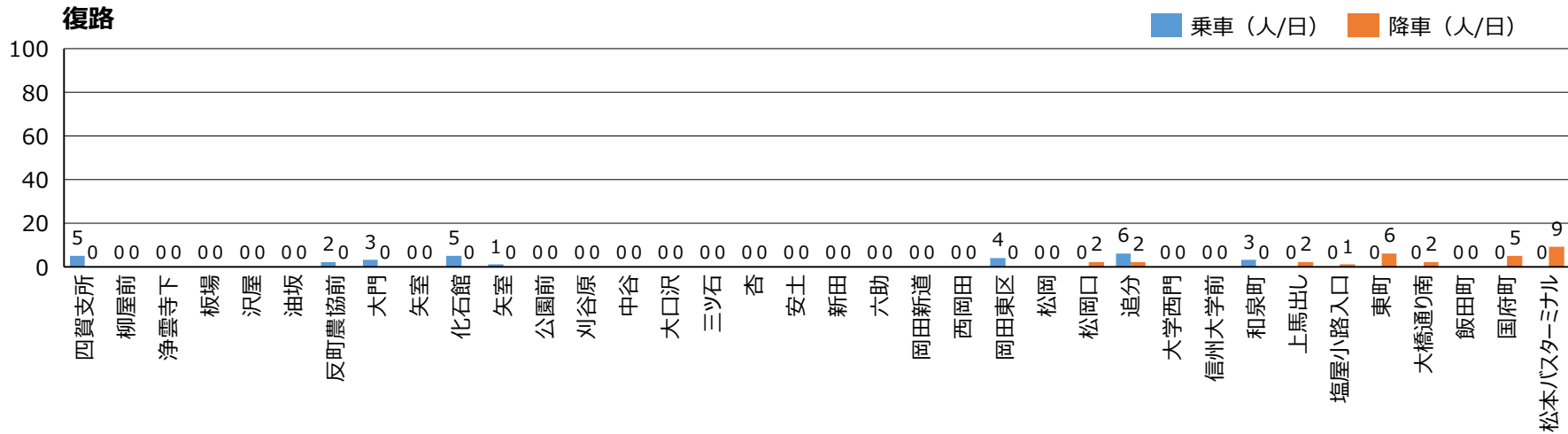
1便当たり平均乗降者数・車内人数



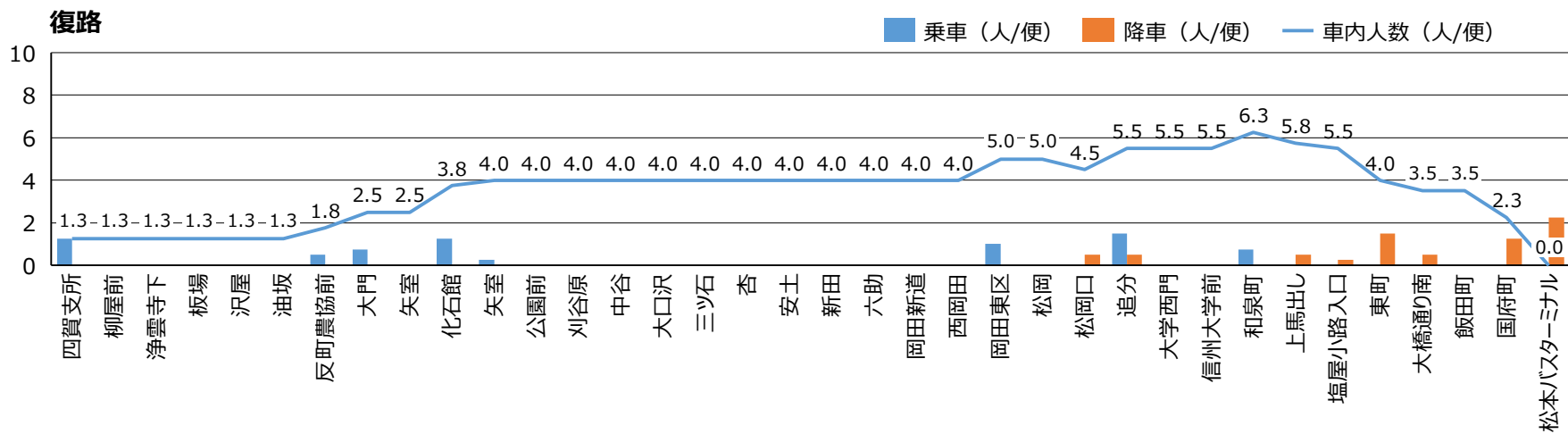
⑰四賀線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



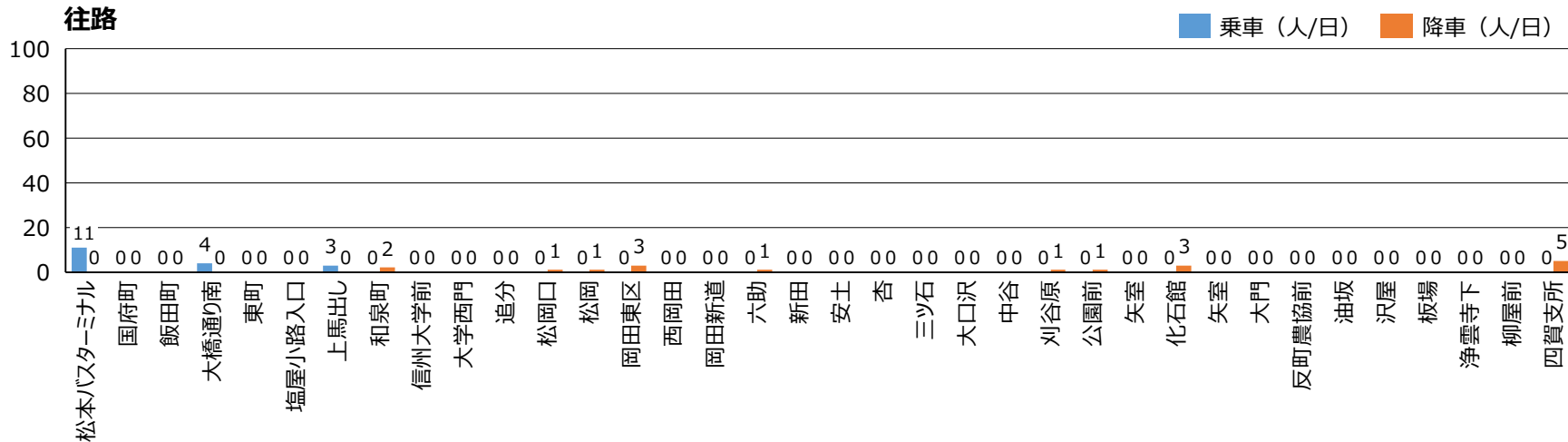
1便当たり平均乗降者数・車内人数



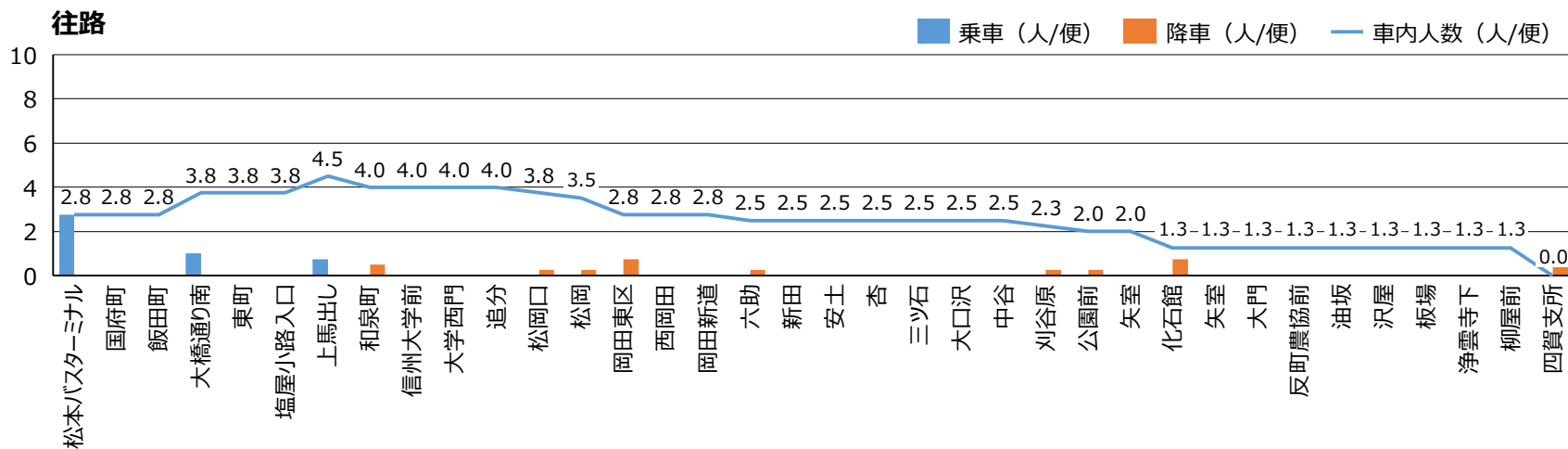
⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 日曜>

1日当たり乗降者数合計



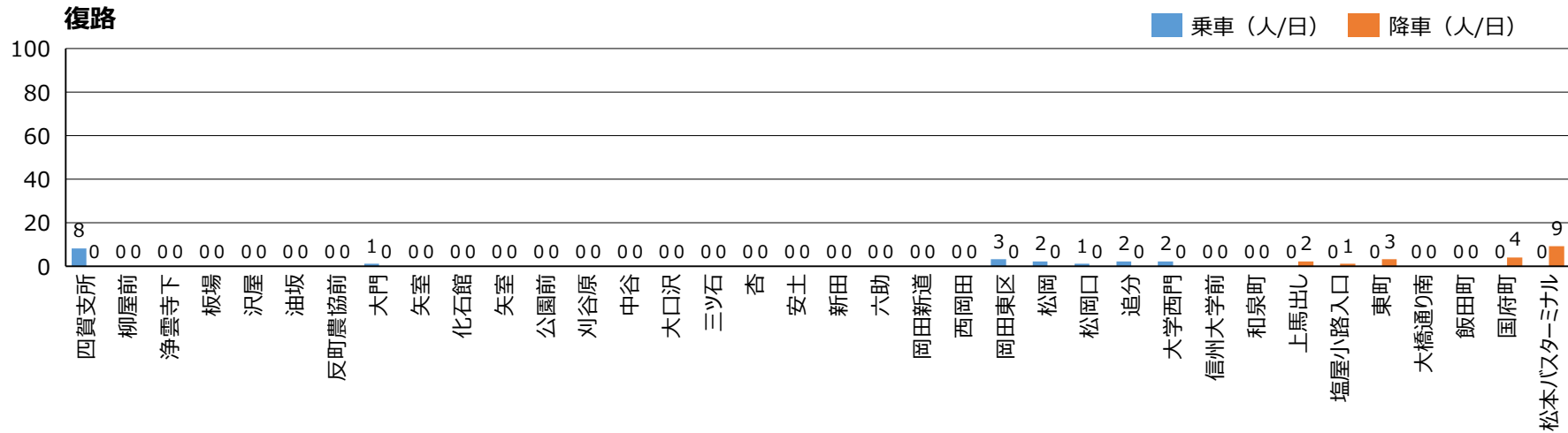
1便当たり平均乗降者数・車内人数



⑰ 四賀線

<2020年度乗降調査 日曜>

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

