



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 | 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 | 神林地区の路線について（アンケート集計含む） | 12 ～ 32 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

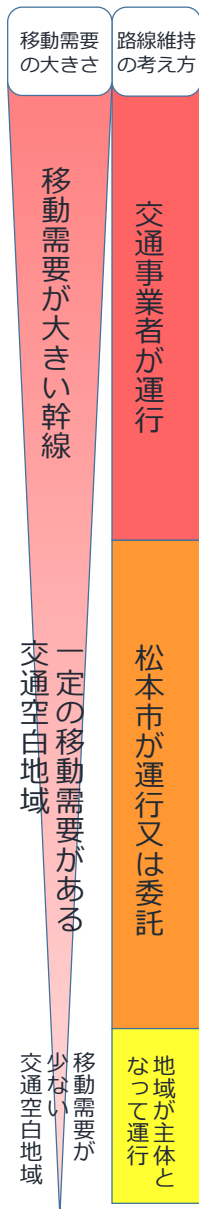
令和4年度

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

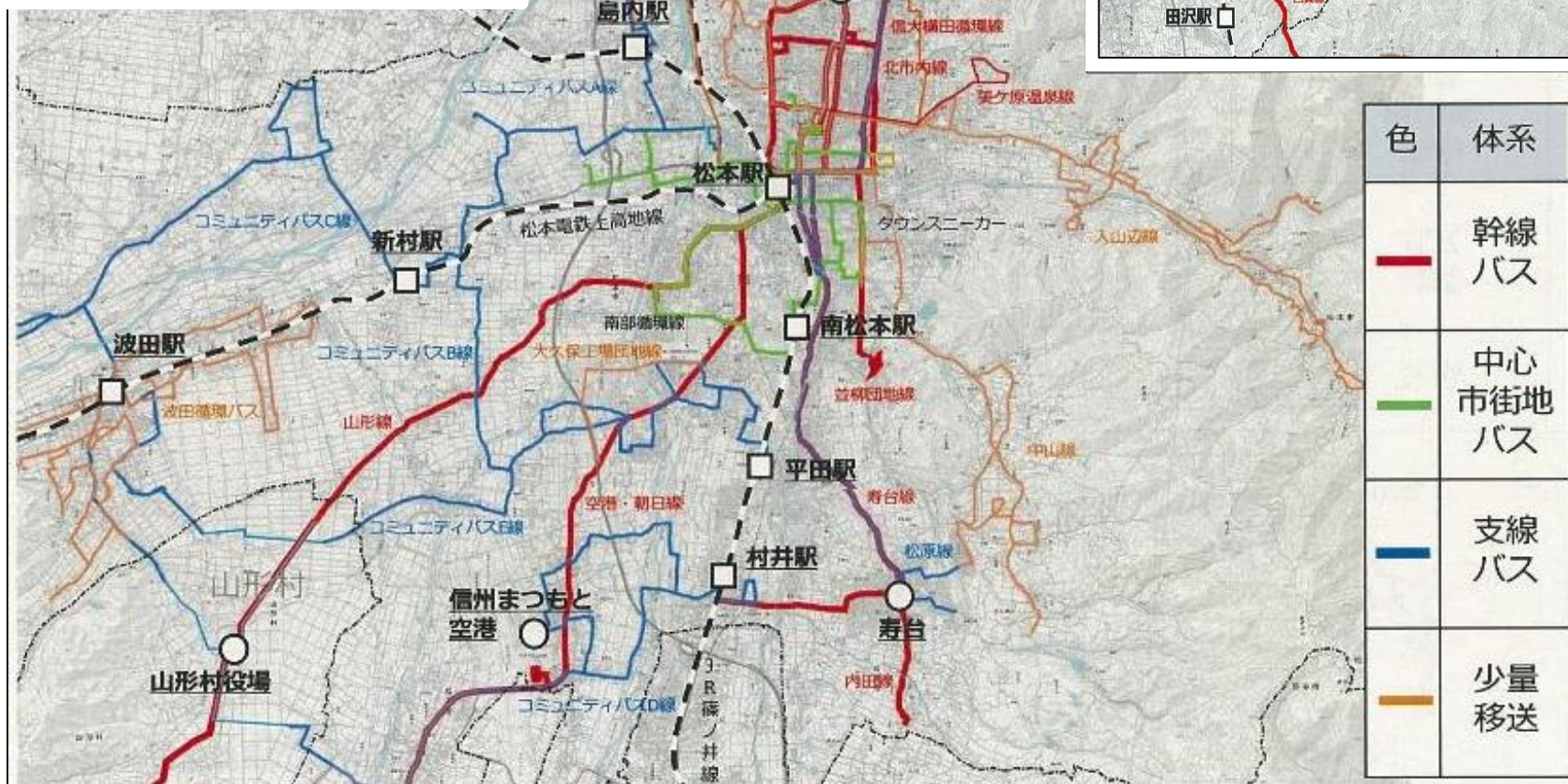


再編体系	幹線バス	支線バス	少量移送	再編体系	支線バス	支線バス	少量移送
アルピコ交通(株)自主路線							
幹線バス	信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線			少量移送	四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)		
支線バス	浅間線、新浅間線、松原線			中心市街地バス	タウンズニーカー 北コース、東コース、南コース、西コース		
少量移送	大久保工場団地線			支線バス	西部地域コミュニティバス A(島内・新村)線、B(南松本・新村)線 C(梓川・波田)線、D(村井・波田)線 E(平田・波田)線		
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)			支線バス	市営バス 四賀線、奈川線		
少量移送	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			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	アルピコ交通(株)	(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	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)	(一般旅客自動車運送事業)	松本市が長野県へ申請または届出	松本市が運行を委託
地域協議会	アルピコタクシー(株)			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



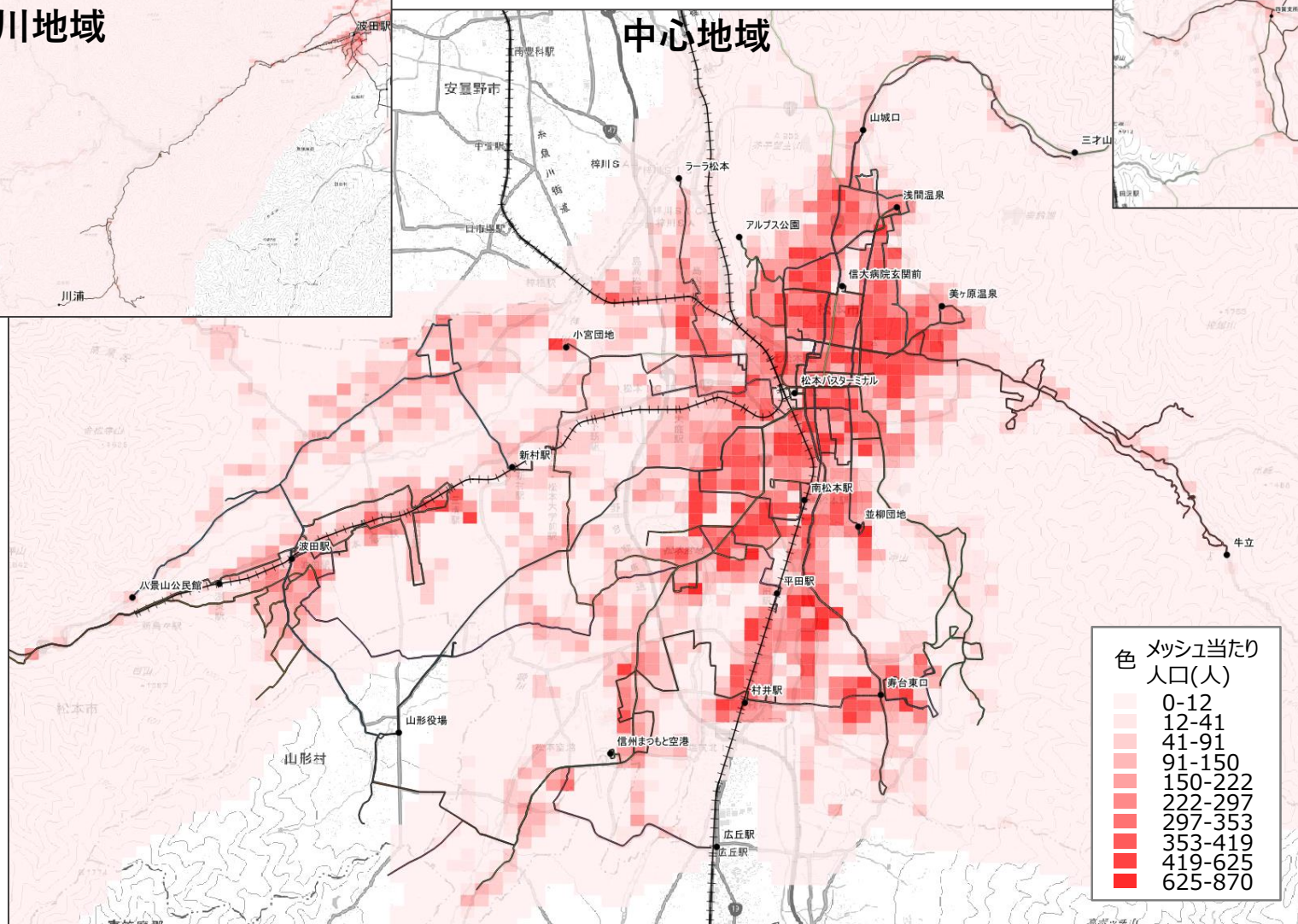
バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 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



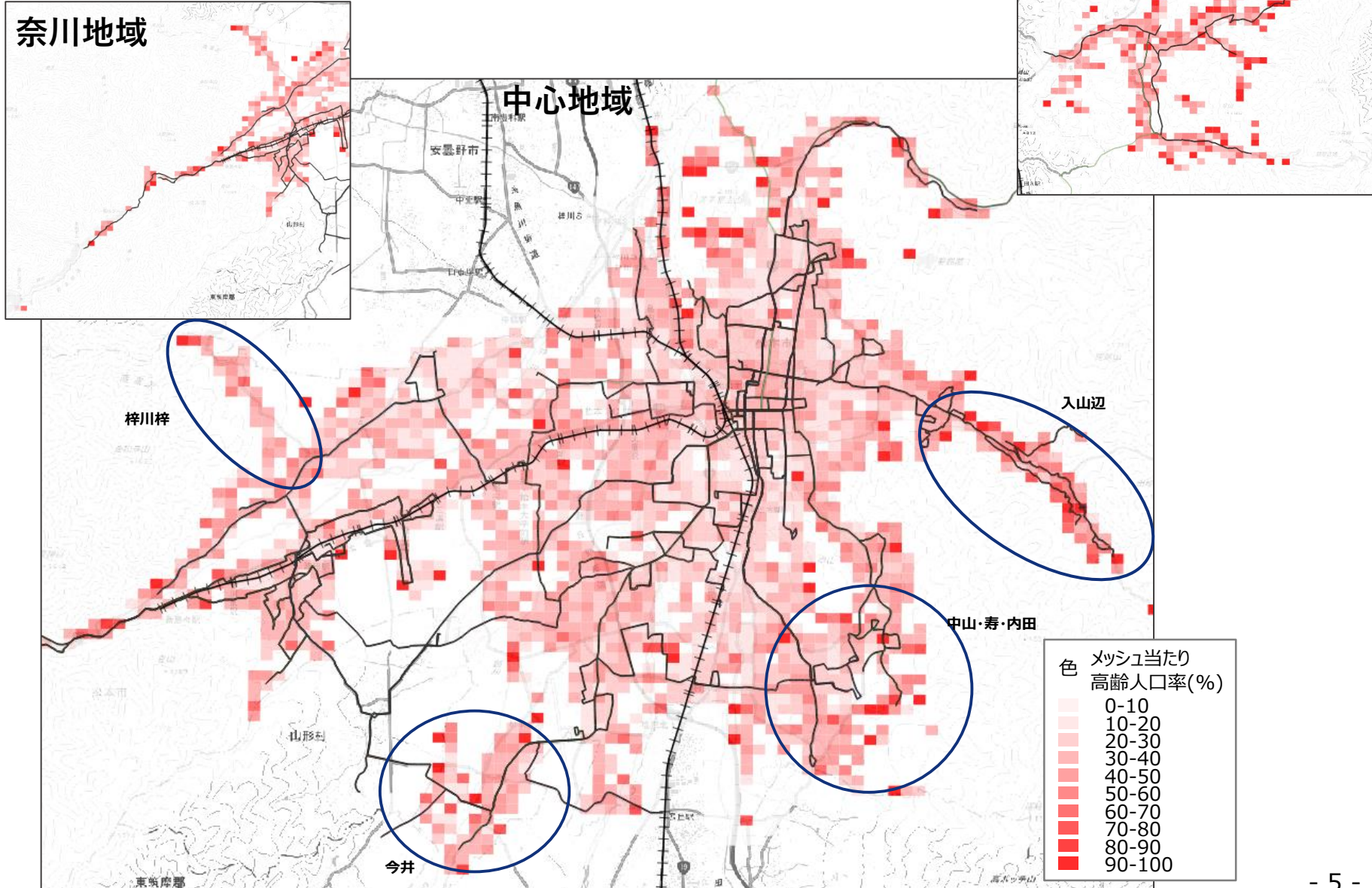
四賀地域



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
Red	222-297
Red	297-353
Red	353-419
Red	419-625
Darkest Red	625-870

バス路線・高齢化率メッシュ

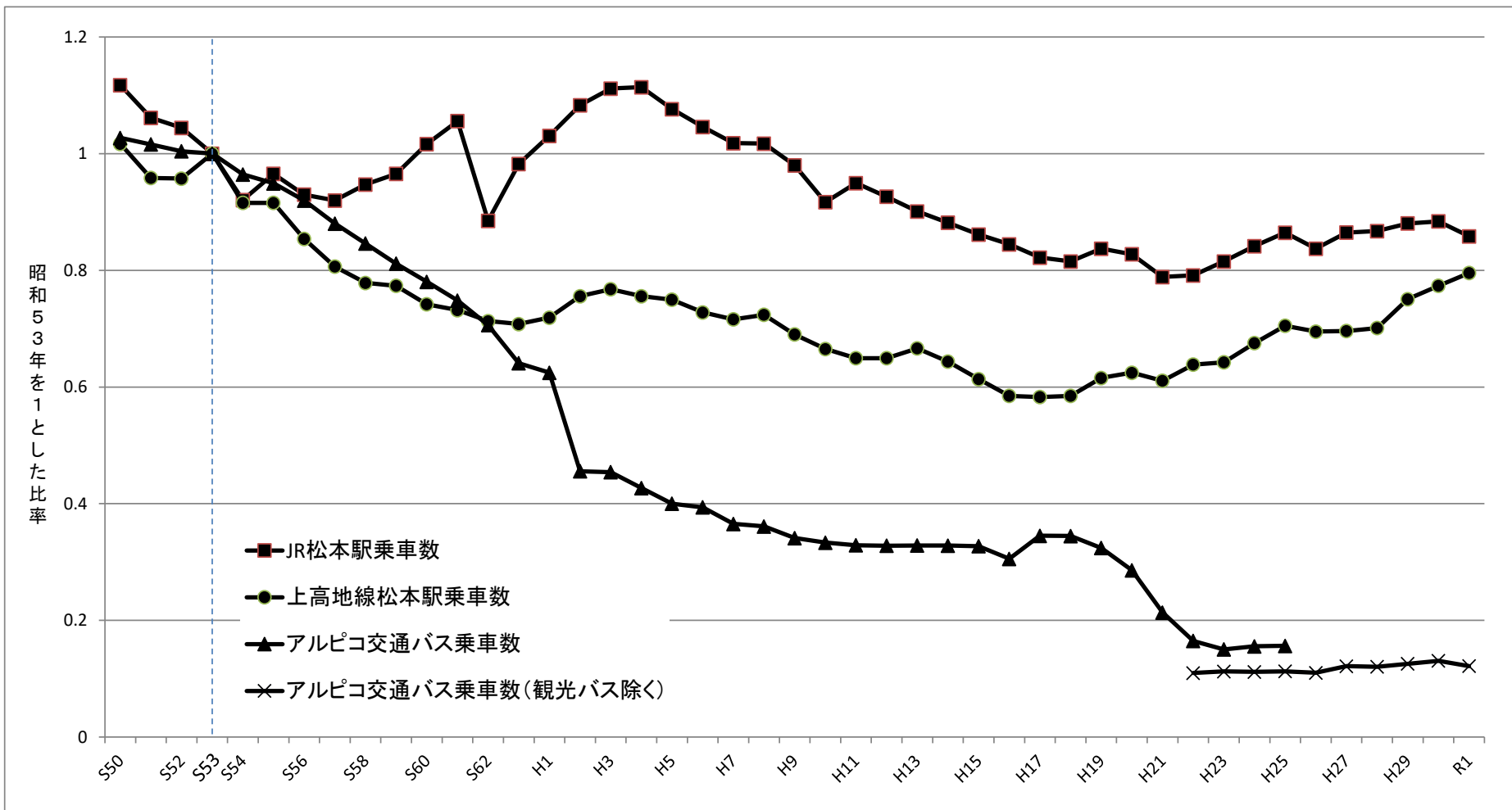
- 高齢化率は松本駅周辺の市街地において低く、市街地から離れると高い傾向
- 特に入山辺・中山・寿・内田・今井・梓川・四賀・奈川等の地域で高齢化率が高い



地域公共交通の現状

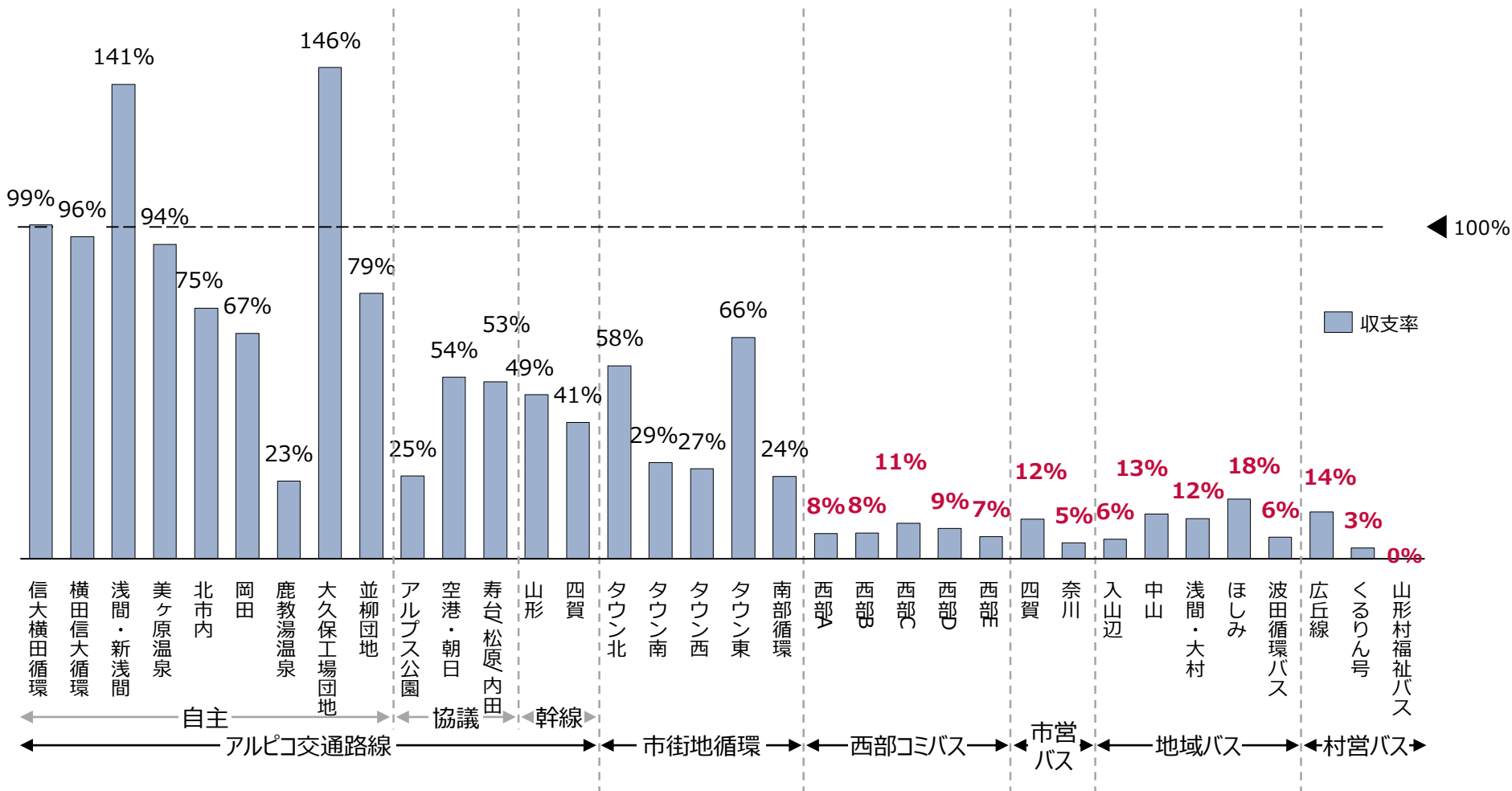
地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

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

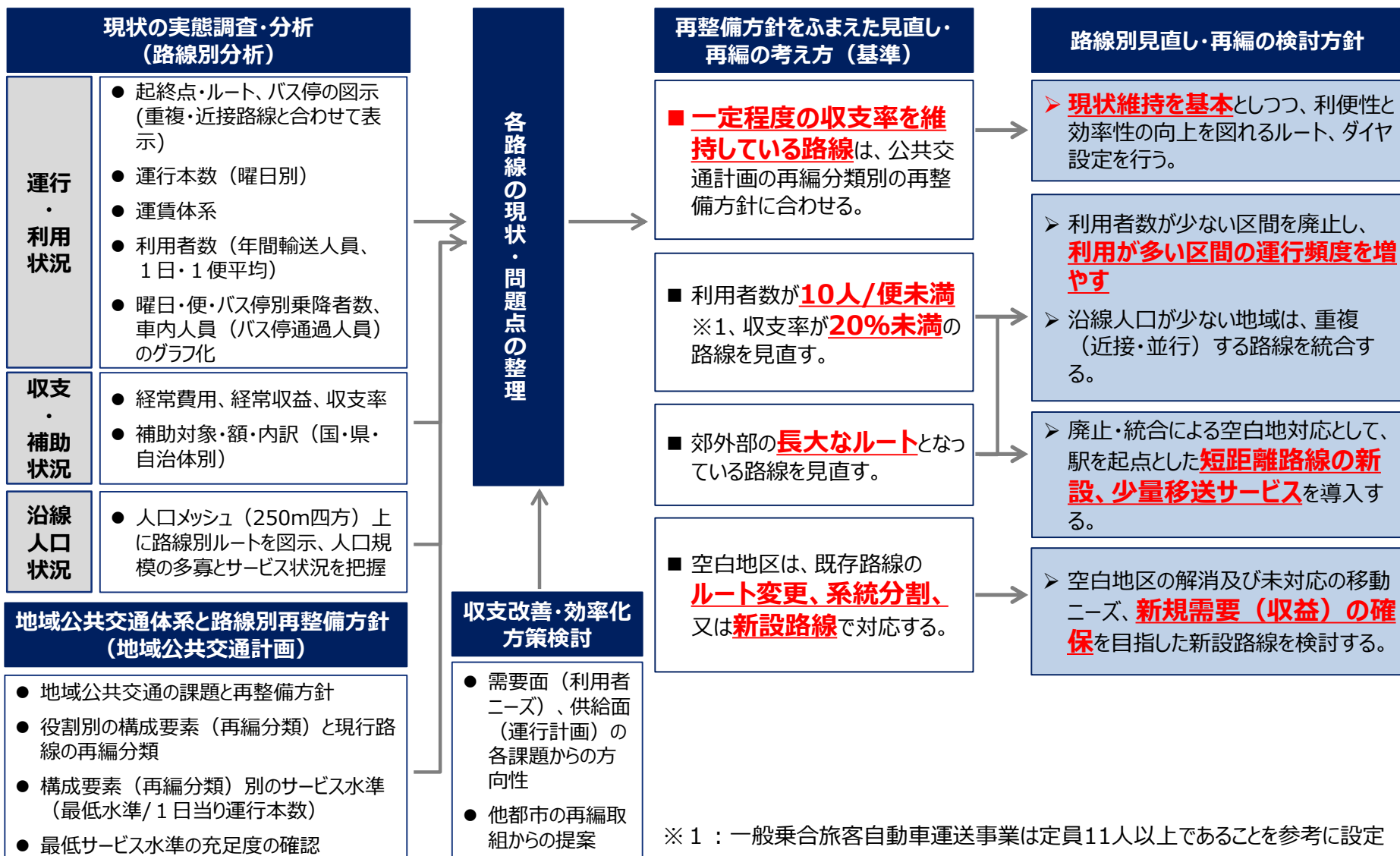


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

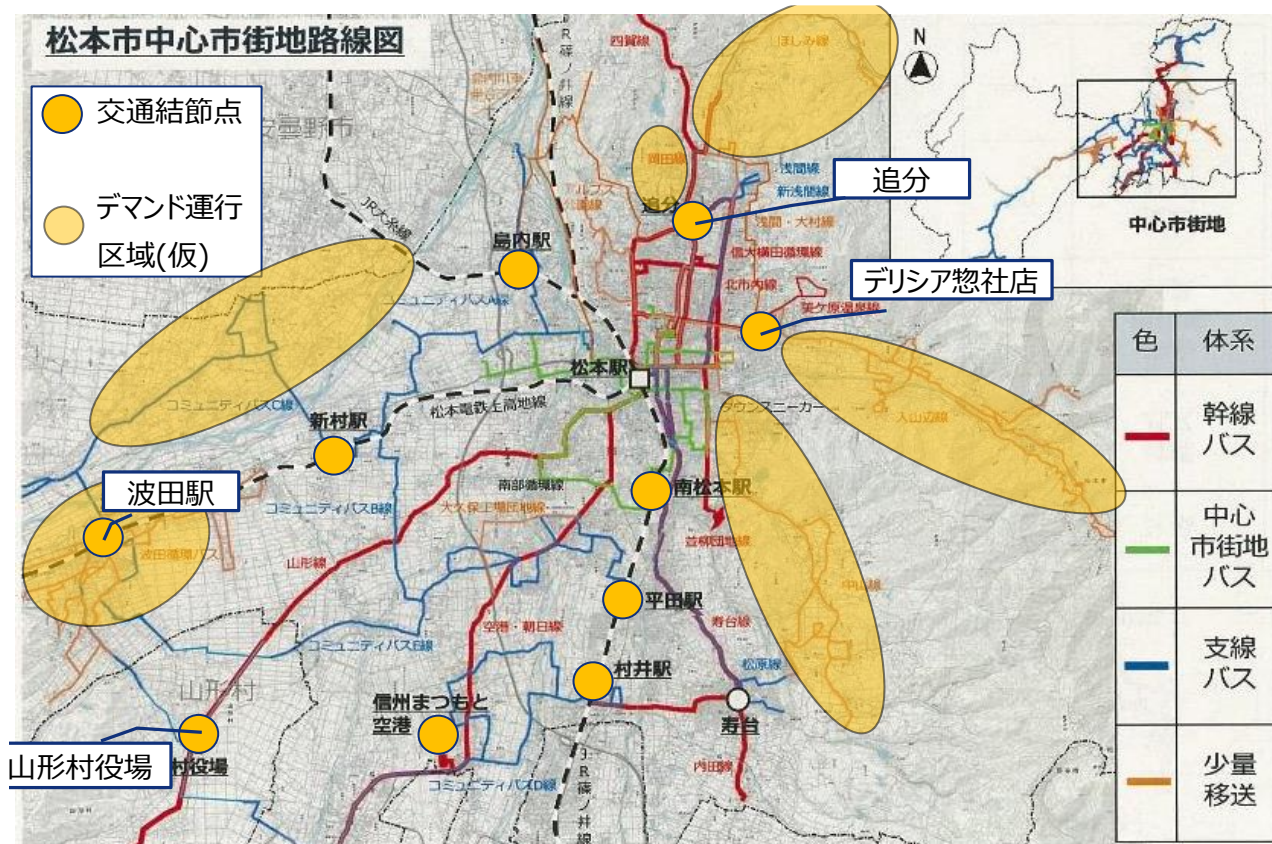
	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 5年間 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 単年度 	<ul style="list-style-type: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

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）

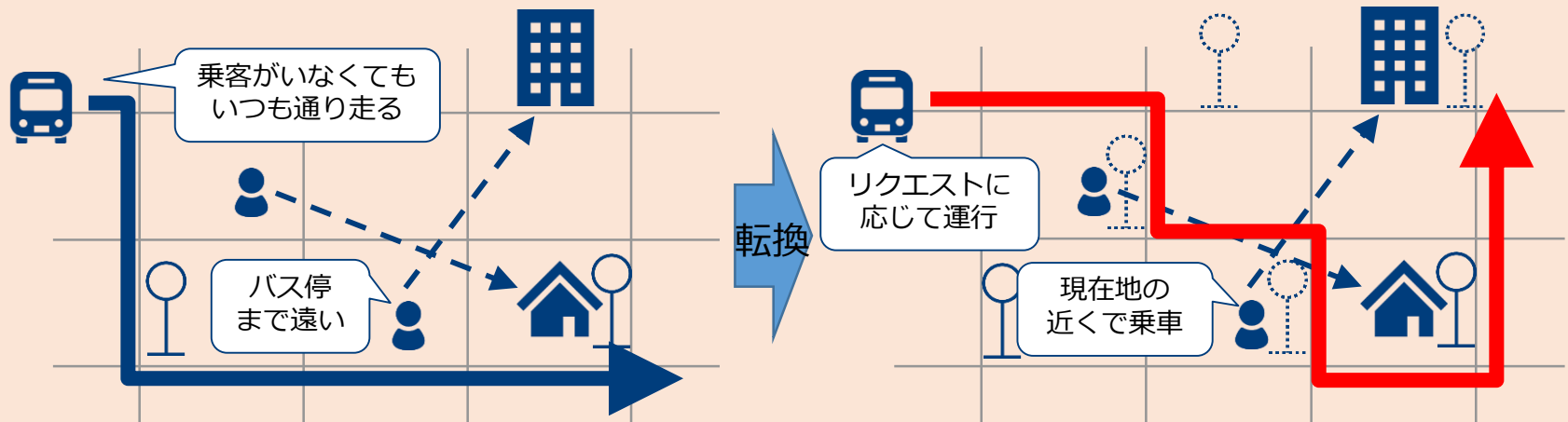
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することにより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



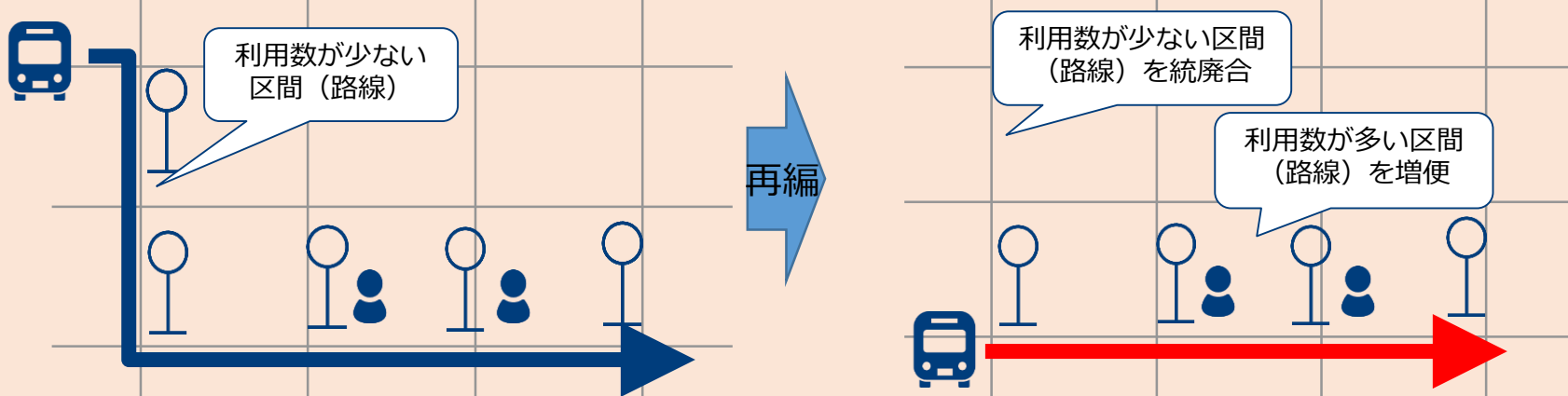
路線の再編による利便性の向上

- 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（神林地区）

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）

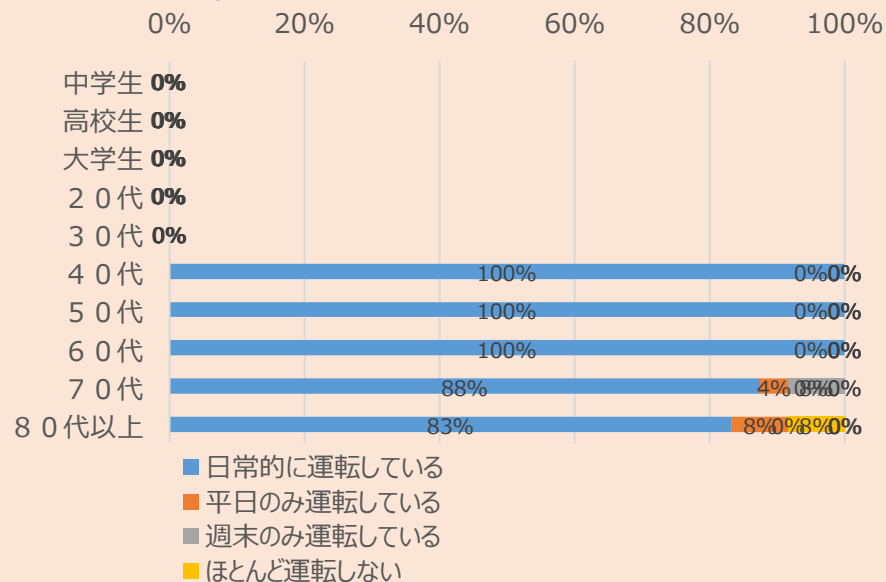
(3) 回答数（神林地区）

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	1	0	0	0	1	4	4	26	20	56

（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

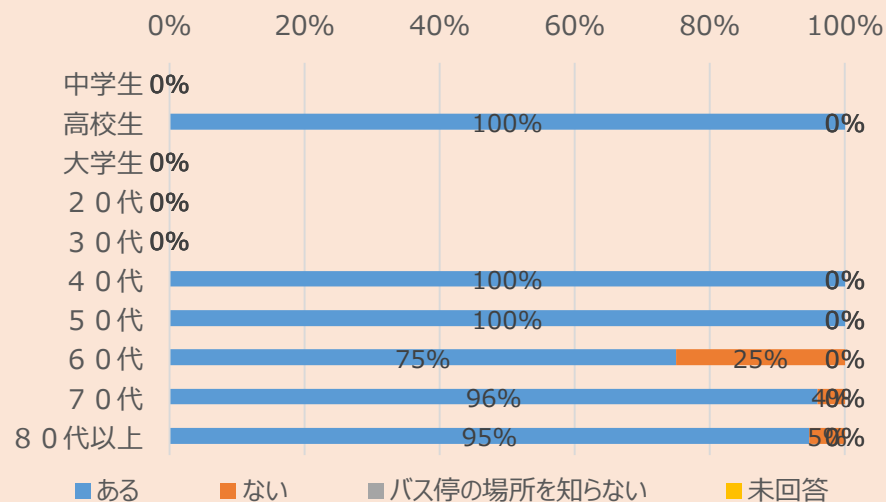


【日常的に運転している回答の割合比較】

	神林地区	市全体
50代	100%	72%
60代	100%	84%
70代	88%	87%
80代以上	83%	85%

日常的な移動手段として、自家用車が使用されている。

(2) 自宅から歩いて行ける距離にバス停はあるか

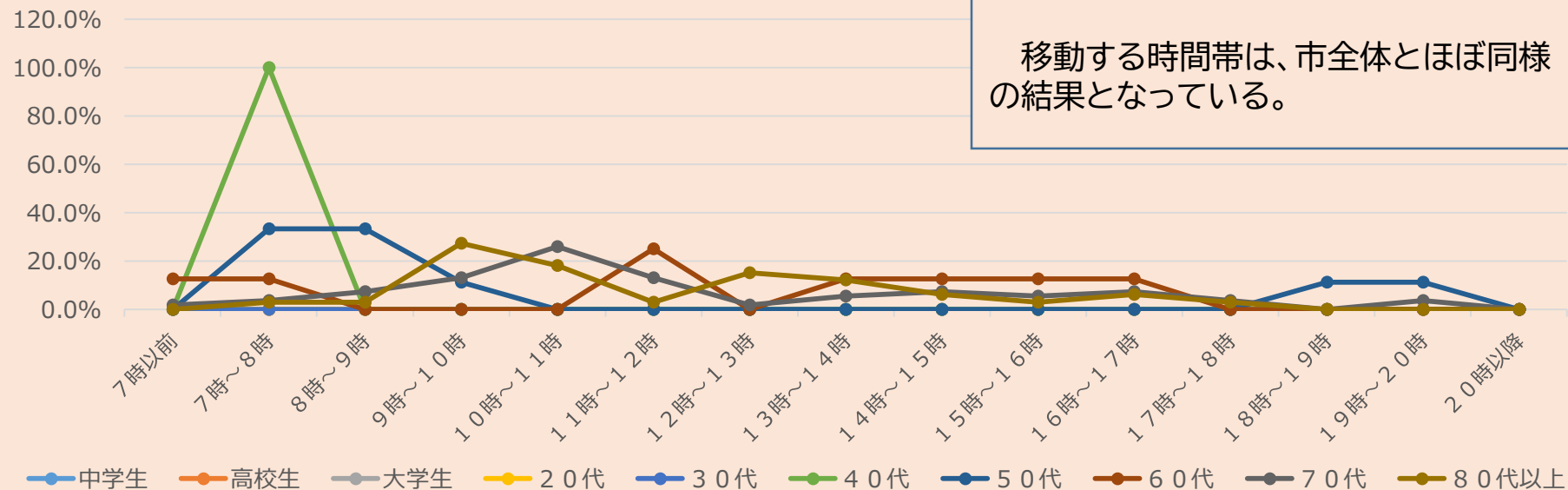


【バス停があると回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	100%	89%
60代	75%	93%
70代	96%	83%
80代以上	95%	80%

60代は市全体より低い割合になっているが、他の年代では、市全体より高い割合となっており、比較的自宅近くにバス停があり、利用できる環境にはあると考える。

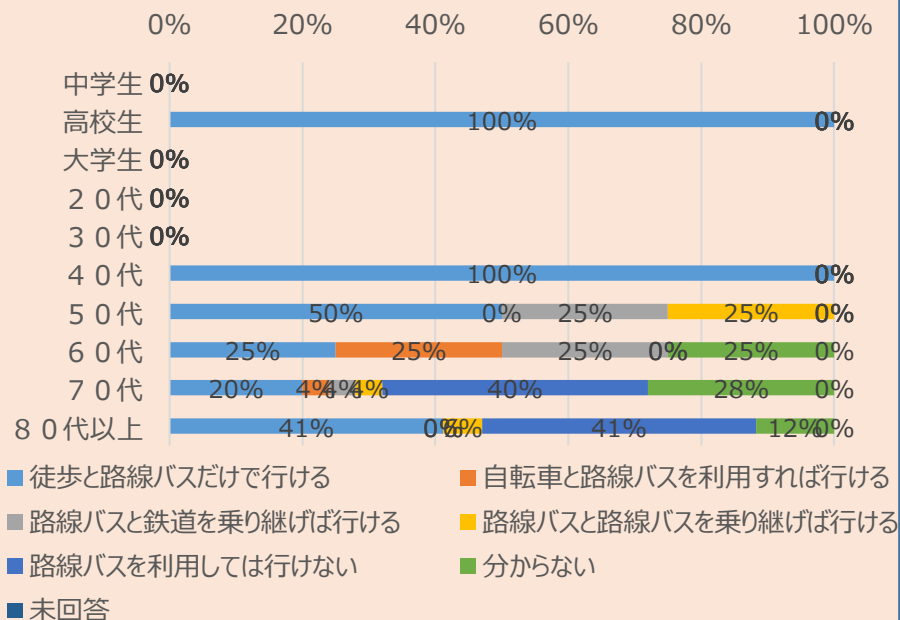
(3) 移動する時間帯



【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



【バスと徒歩で行けると回答した割合比較】

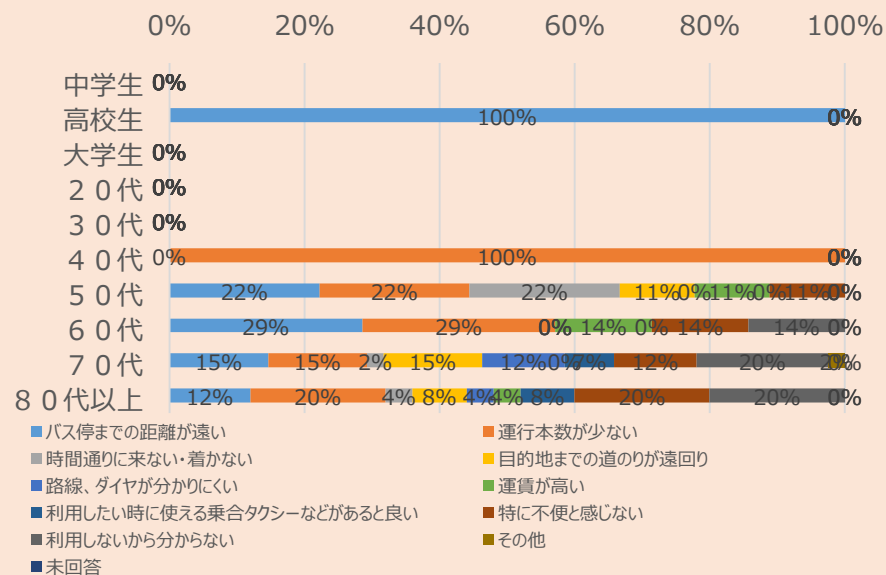
	神林地区	市全体
50代	50%	46%
60代	25%	41%
70代	20%	46%
80代以上	41%	48%

【バスを利用しては行けないと回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	0%	29%
60代	0%	16%
70代	40%	23%
80代以上	41%	25%

自宅近くにバス停はあるものの、目的地まで路線バスでは行けない割合が、70代以上で高くなっている。

(5) 路線バスが不便だと感じる点や改善点



【バス停までの距離が遠いと回答した割合比較】

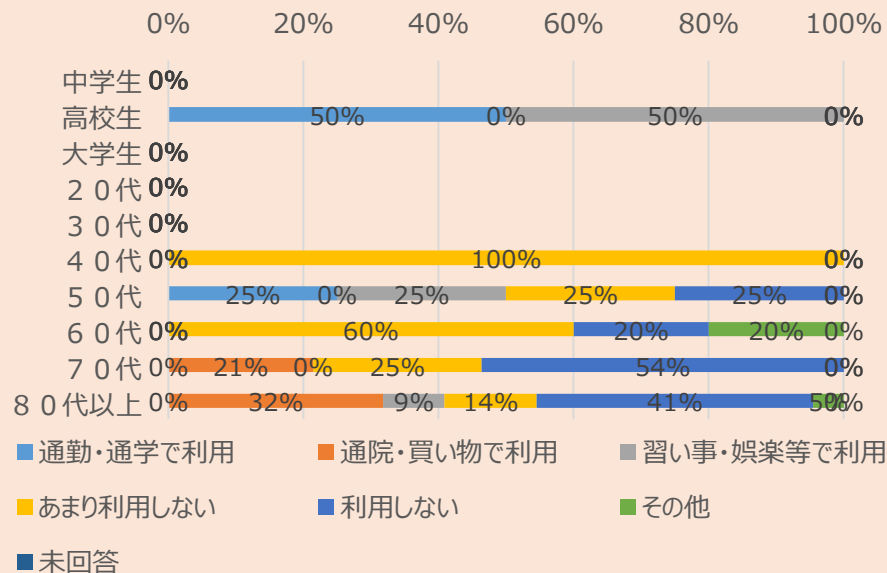
	神林地区	市全体
50代	22%	8%
60代	29%	7%
70代	15%	10%
80代以上	12%	12%

【運行本数が少ないと回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	22%	30%
60代	29%	33%
70代	15%	23%
80代以上	20%	22%

前ページの結果と合わせると、バス停まで歩いていけるが遠いという状況にある。

(6) 路線バスの利用目的

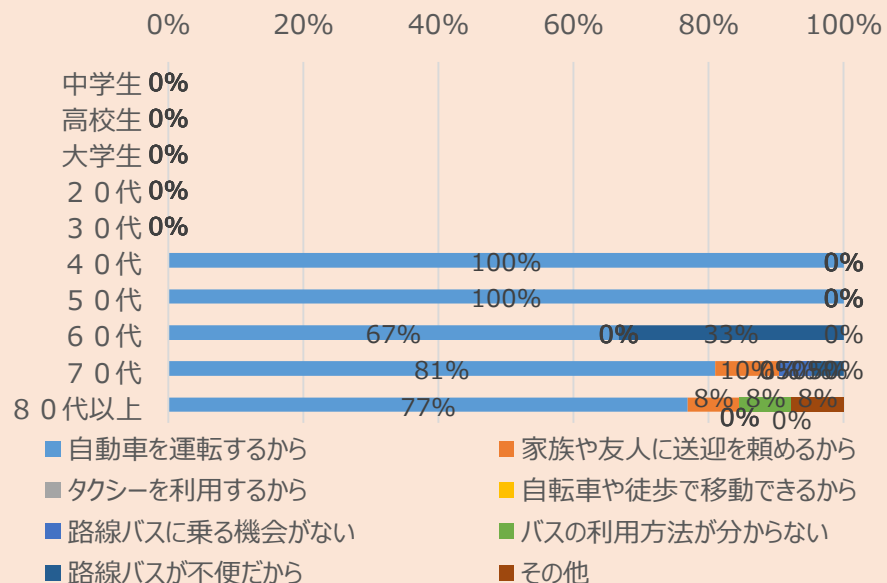


【あまり利用しない・利用しないの合計値の割合比較】

	神林地区	市全体
50代	50%	57%
60代	80%	55%
70代	79%	67%
80代以上	55%	58%
平均	66%	59%

各年代において、半数以上が路線バスを利用しない又はあまり利用しない状況であり、市全体と比べても、高い割合となっている。

(7) 路線バスを利用しない理由



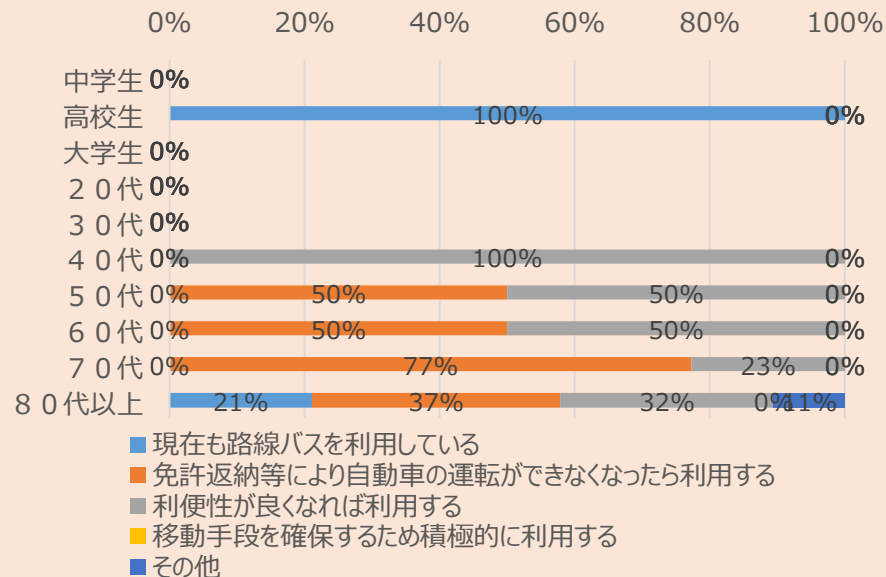
【自動車を運転するからと回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	100%	51%
60代	67%	76%
70代	81%	69%
80代以上	77%	59%

路線バスに比べ、自由が利く自動車を運転する割合が高くなっている。

前ページの結果と合わせると、70代以上では、路線バスを利用して目的地まで行くことができないことが要因の一つと考える。

(8) 路線バス利用に対する考え方



【現在もバスを利用していると回答した割合比較】

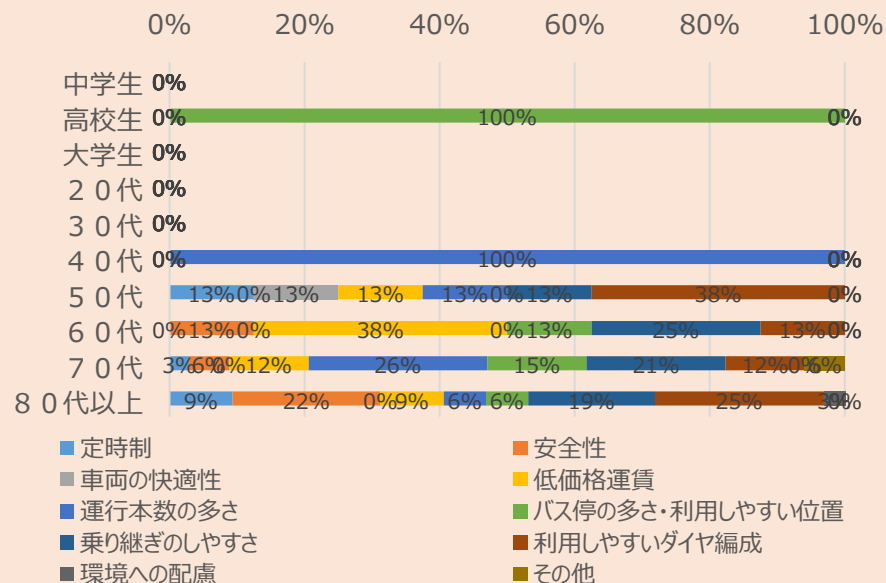
	神林地区	市全体
50代	0%	19%
60代	0%	17%
70代	0%	12%
80代以上	21%	20%

【免許返納等運転ができなくなったらと回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	50%	18%
60代	50%	47%
70代	77%	58%
80代以上	37%	46%

路線バスを乗って残す視点から、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



【低価格運賃と回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	13%	16%
60代	38%	14%
70代	12%	9%
80代以上	9%	9%

【利用しやすいダイヤと回答した割合比較】

	神林地区	市全体
50代	38%	21%
60代	13%	24%
70代	12%	19%
80代以上	25%	17%

利用しやすい運賃設計と乗り継ぎを考慮したダイヤ編成を検討する必要があると考える。

⑩ 空港・朝日線（一部協議路線）（1/2）

運行概要*1

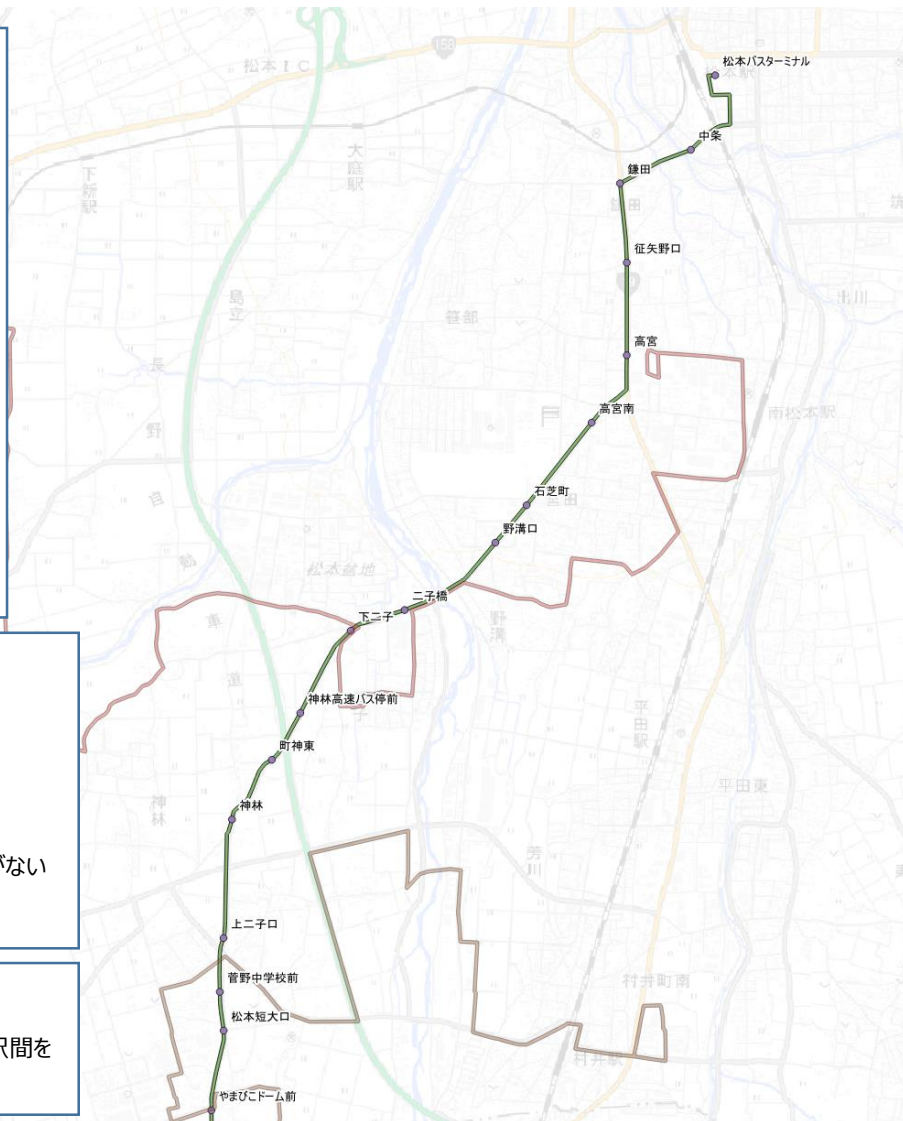
	空港・朝日線	西部地域コミュニティバスB線
起終点	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	神林高速バス停前行 3便（土休日 3便） 信州まつもと空港行 20便（土休日 26便） 下今井行 6便（土休日運休） 上今井行 6便（土休日運休）	17 便（土休日運休）
運賃（最大）	740 円	210 円
キロ程	6.3~15.0 km	13.0 km
輸送人員	157,173 人/年	7,572 人/年
経常費用	64,092 千円/年	14,541 千円/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（一部協議路線）（2/2）

運行概要*1

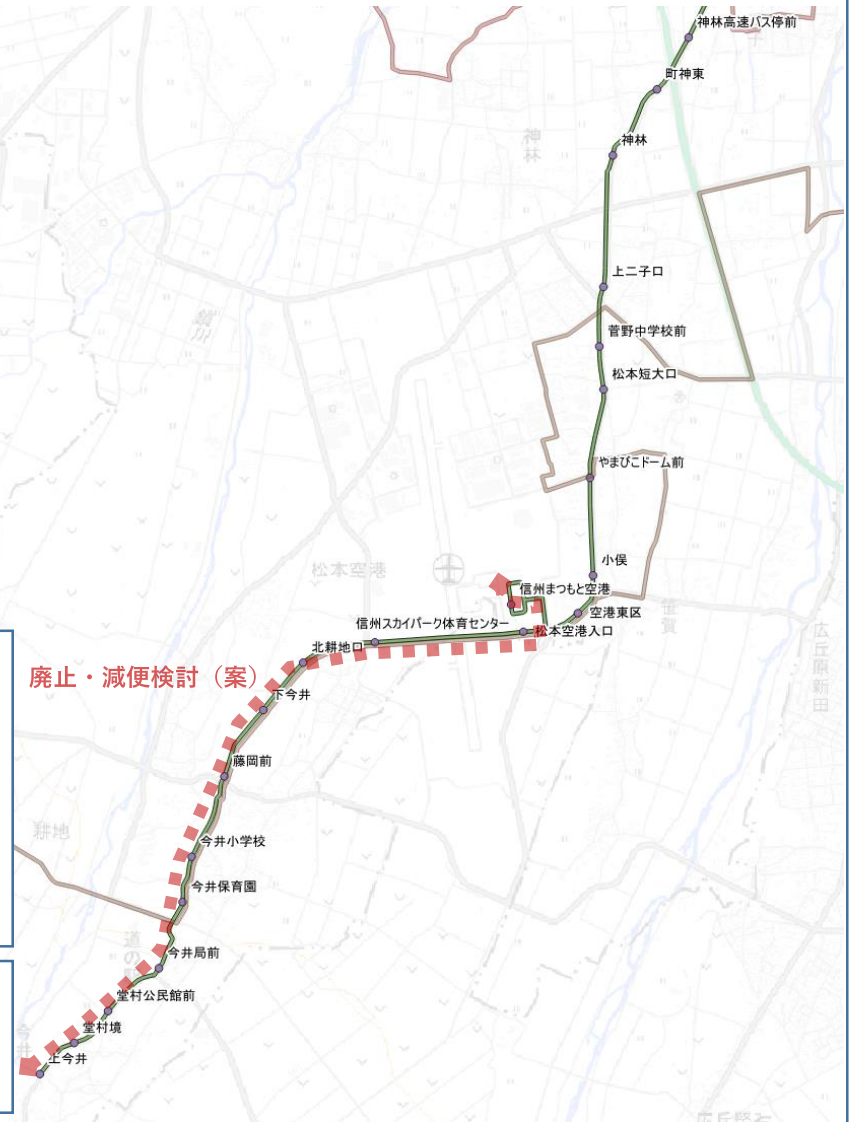
	空港・朝日線	西部地域コミュニティバスB線
起終点	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	神林高速バス停前行 3便（土休日 3便） 信州まつもと空港行 20便（土休日 26便） 下今井行 6便（土休日運休） 上今井行 6便（土休日運休）	17 便（土休日運休）
運賃（最大）	740 円	210 円
キロ程	6.3~15.0 km	13.0 km
輸送人員	157,173 人/年	7,572 人/年
経常費用	64,092 千円/年	14,541 千円/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

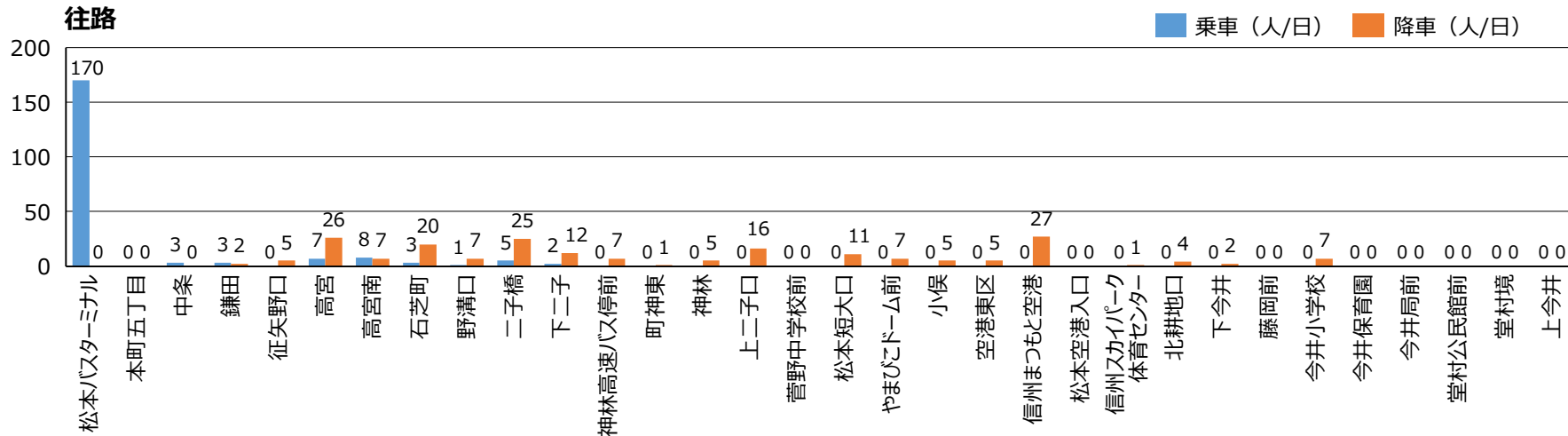


廃止・減便検討（案）

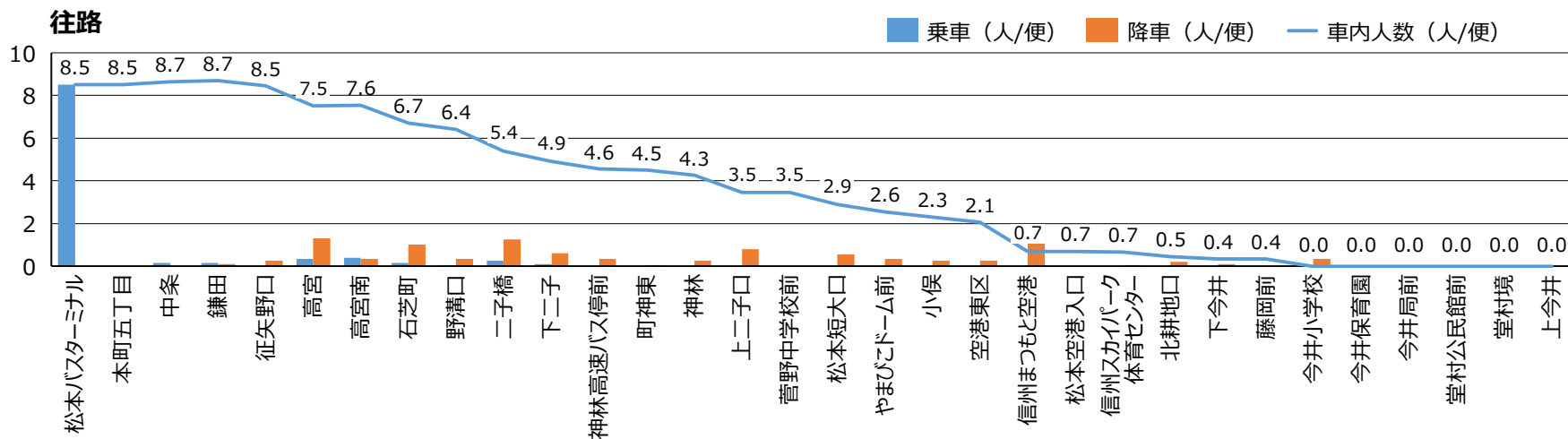
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



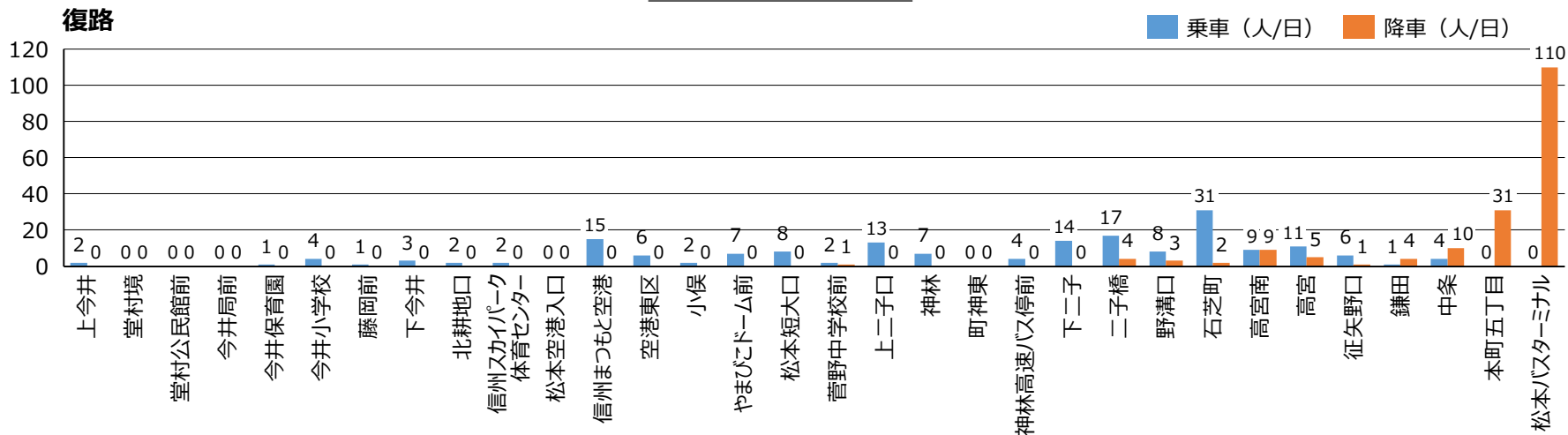
1便当たり平均乗降者数・車内人数



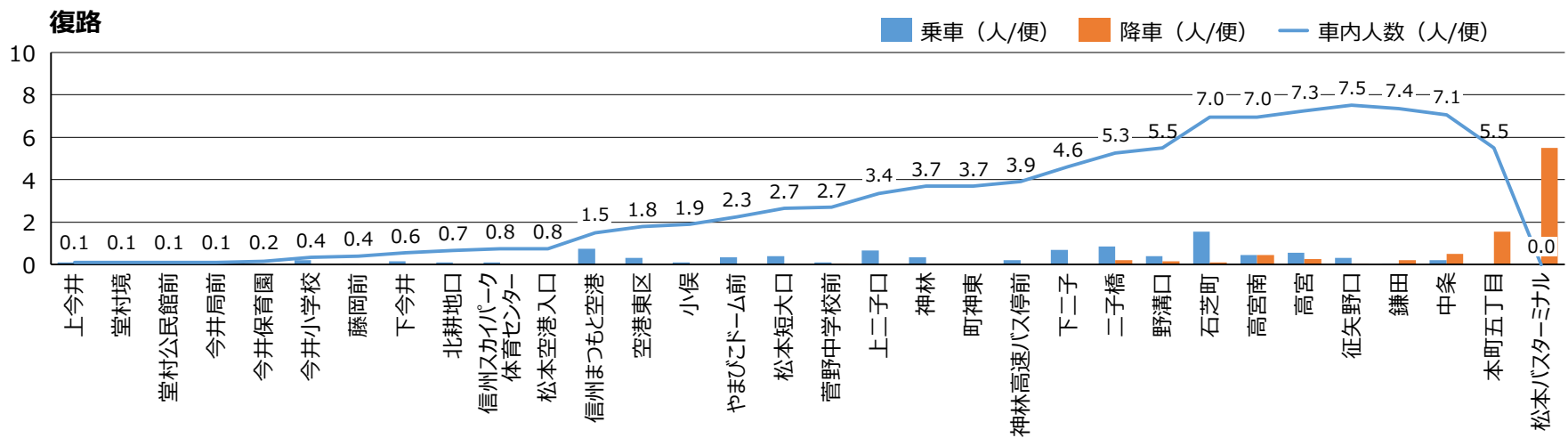
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



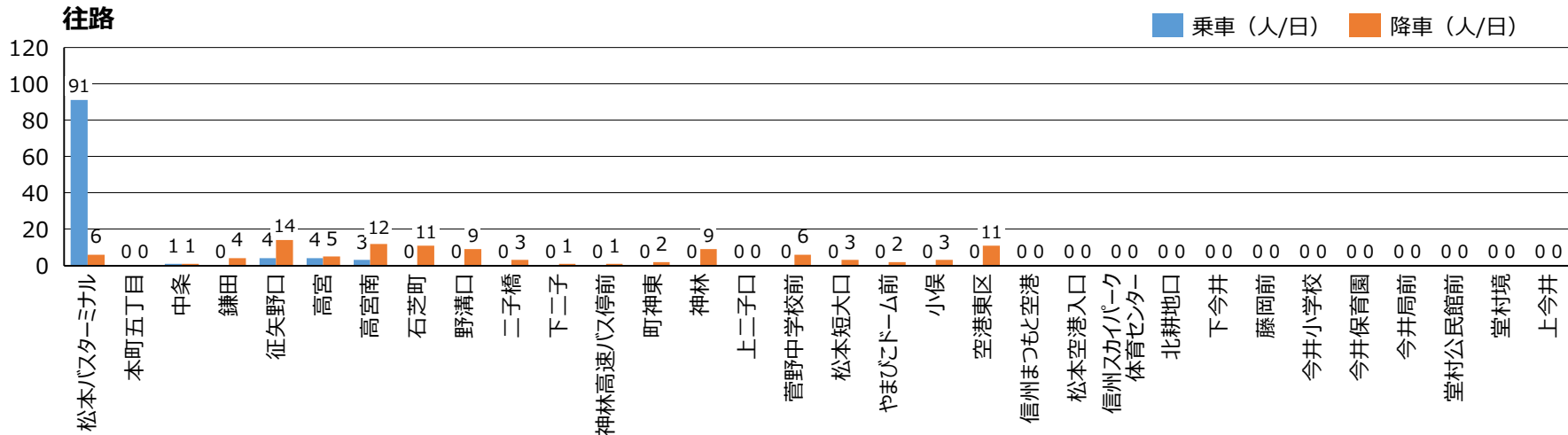
1便当たり平均乗降者数・車内人数



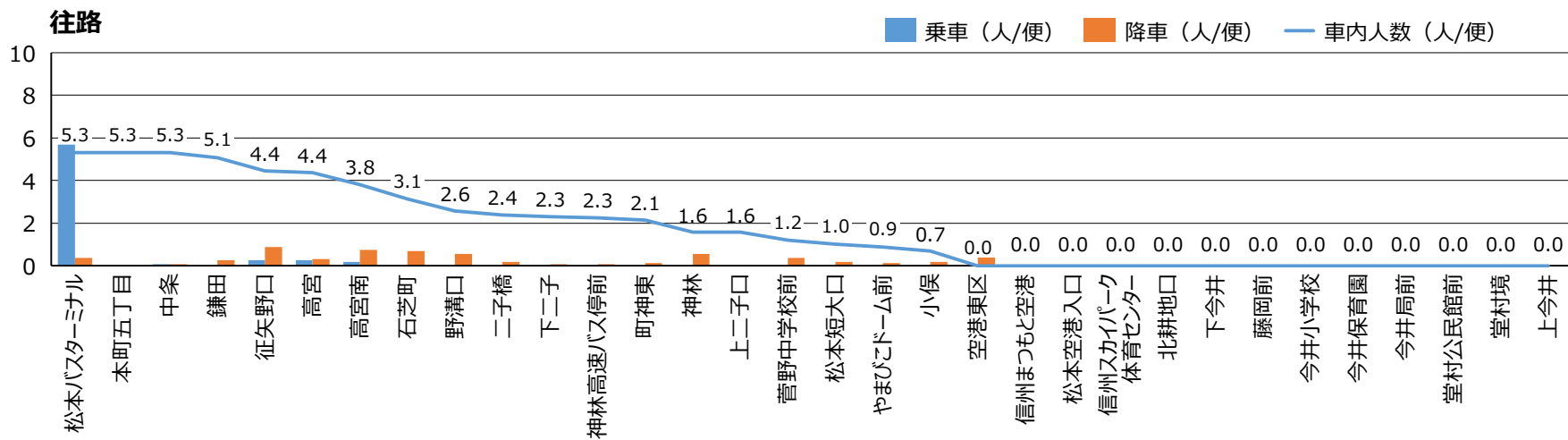
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



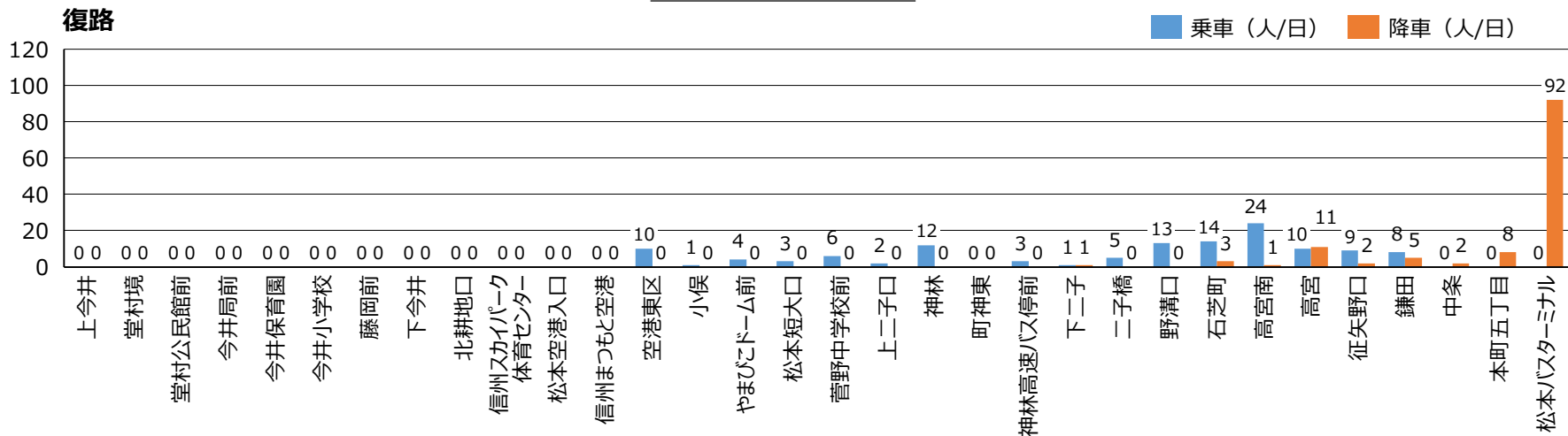
1便当たり平均乗降者数・車内人数



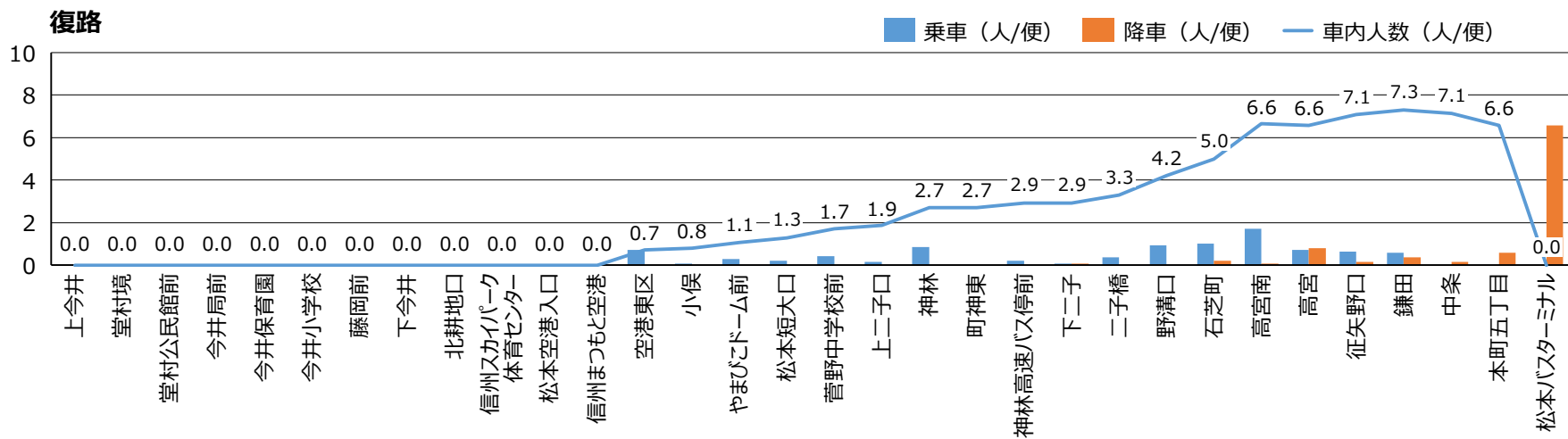
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



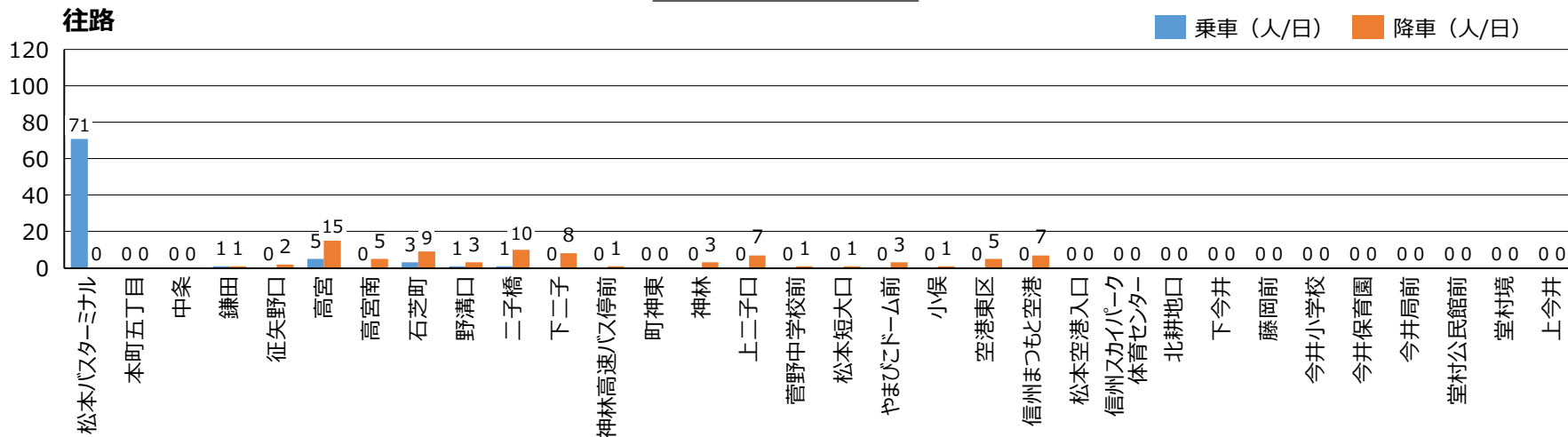
1便当たり平均乗降者数・車内人数



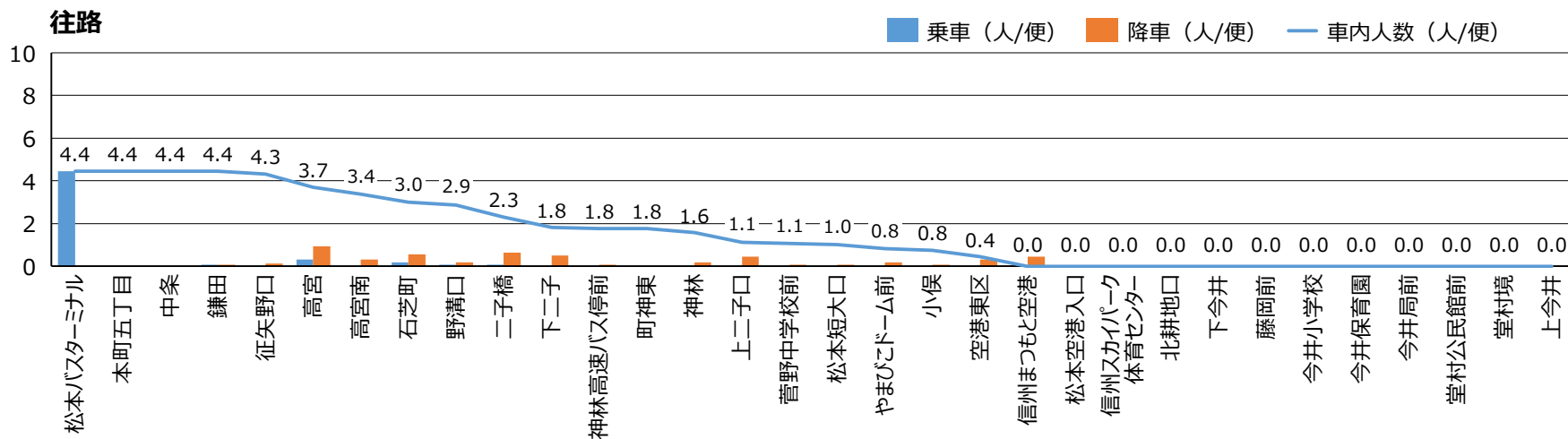
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 日曜>

1日当たり乗降者数合計



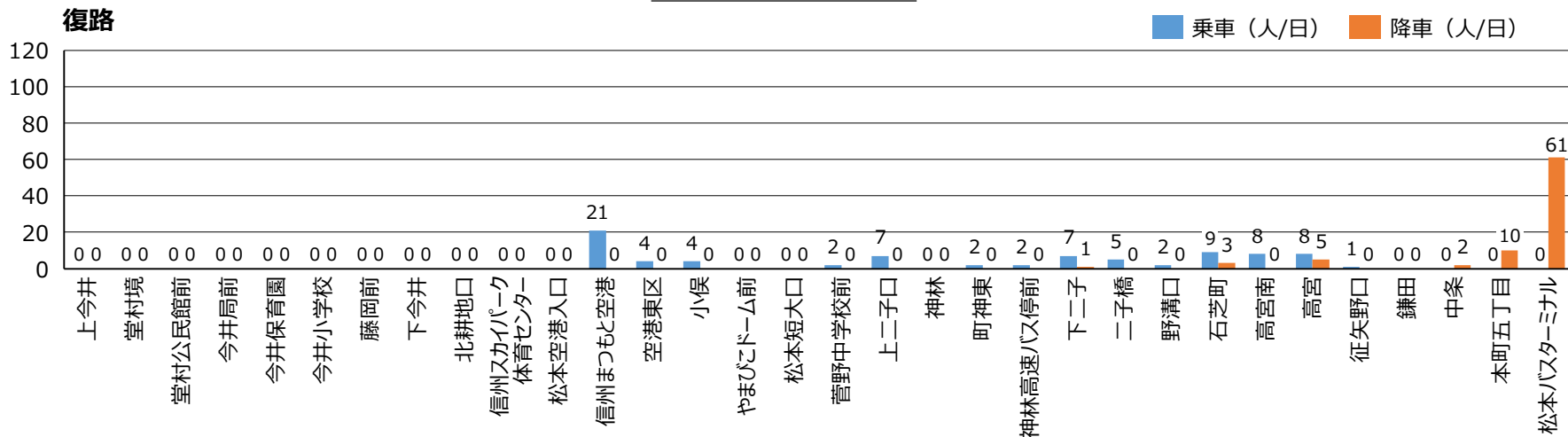
1便当たり平均乗降者数・車内人数



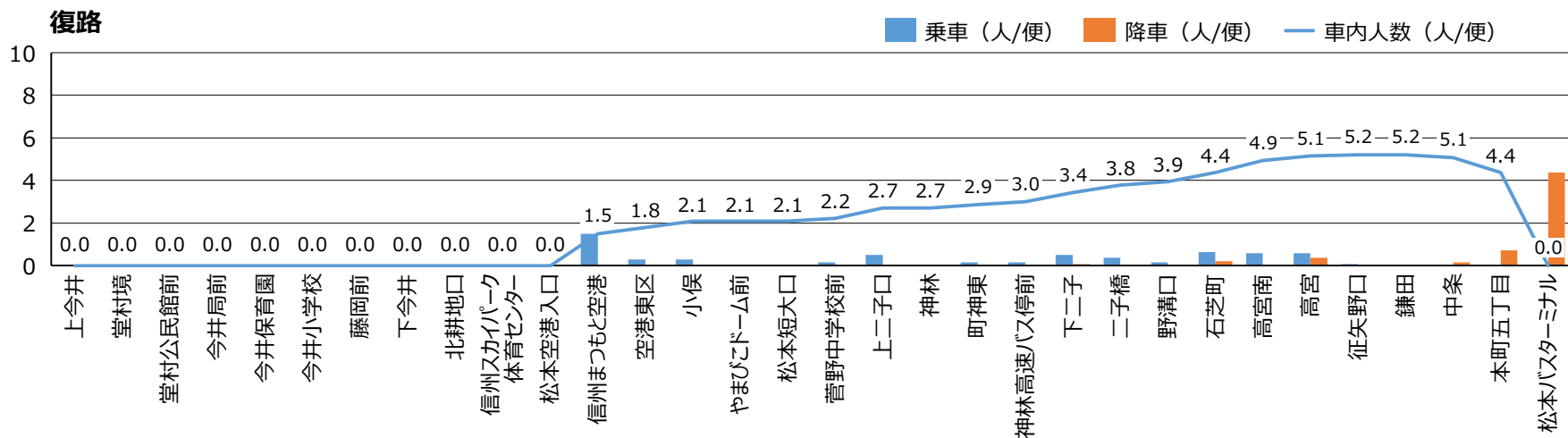
⑩ 空港・朝日線

<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



⑪大久保工場団地線

運行概要*1

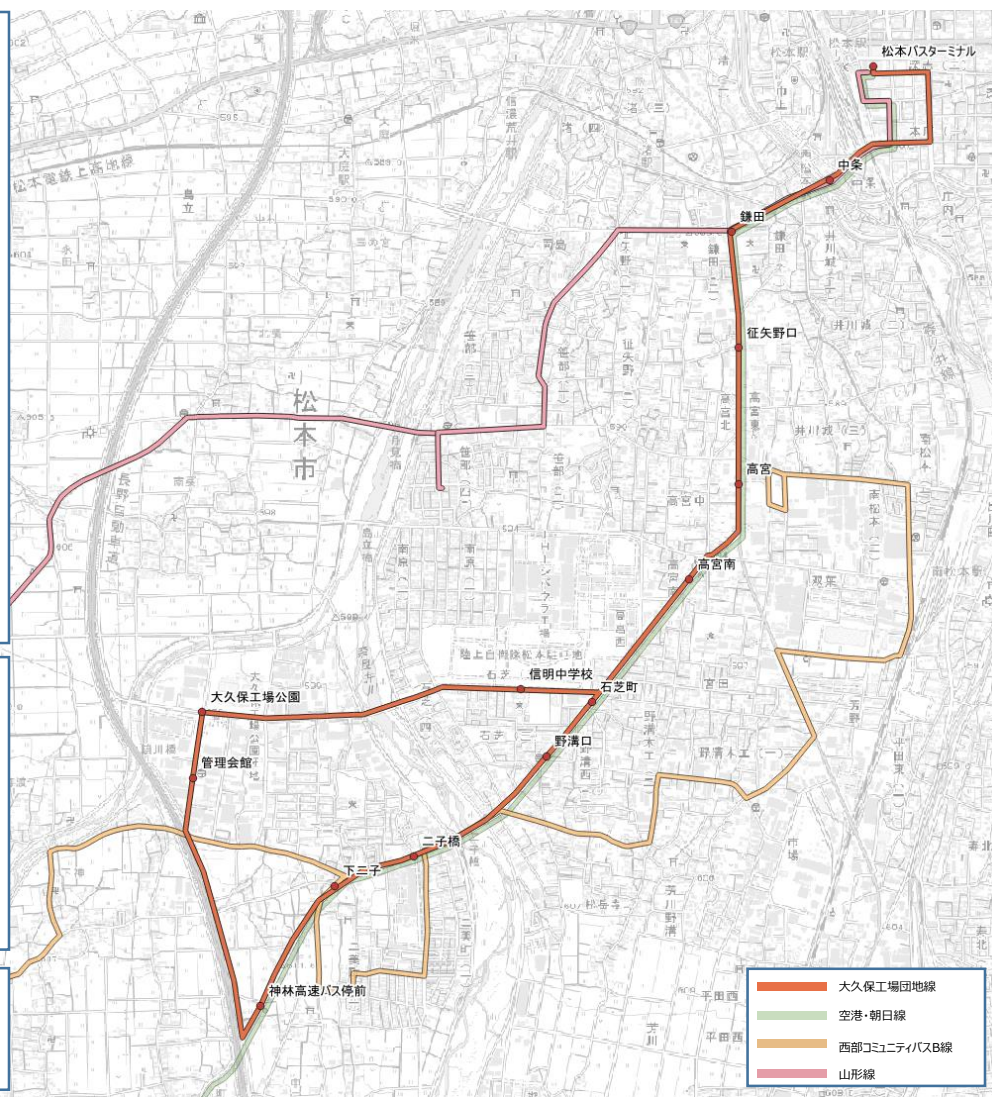
	大久保工場団地線	空港・朝日線
起終点	松本バスターミナル⇔管理会館	松本バスターミナル⇔上今井、下今井、 信州松本空港
主な経由地	松本城・市役所前、追分、白金町、岡 田出張所前	石芝町、神林高速バス停前、やまびこ ドーム前
運行本数	4 便 (土休日運休)	神林高速バス停前行 3便 (土休日 3 便) 信州まつもと空港行 20便 (土休日 26便) 下今井行 6便 (土休日運休) 上今井行 6便 (土休日運休)
運賃 (最大)	380 円	740 円
キロ程	7.9 km	6.3~15.0 km
輸送人員	7,005 人/年	157,173 人/年
経常費用	1,791 千円/年	64,092 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)

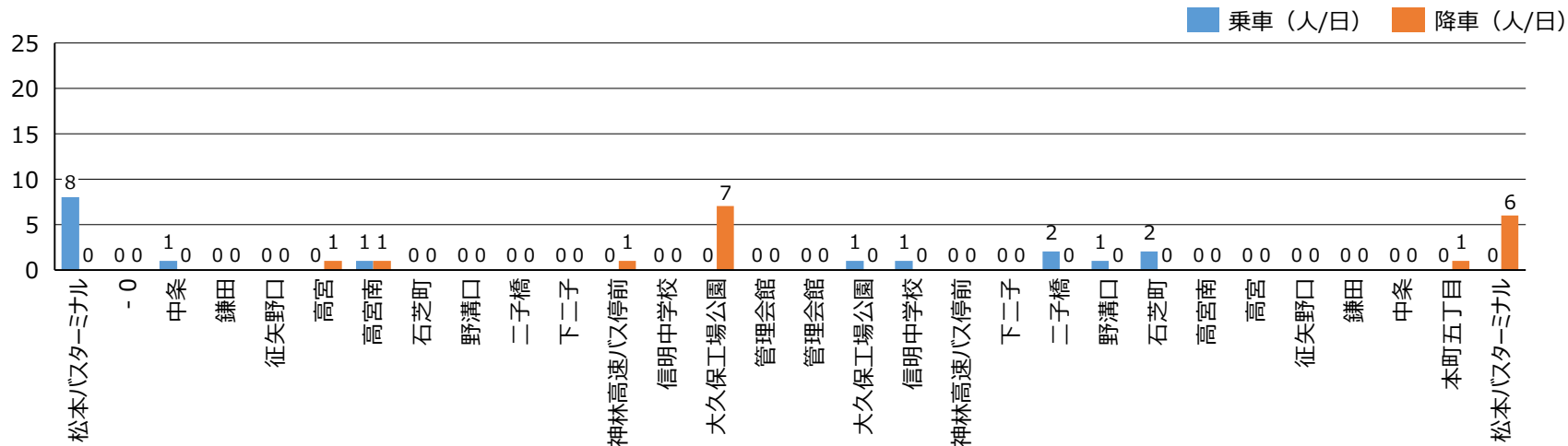
- 帰りの便のダイヤ変更による利便性向上検討



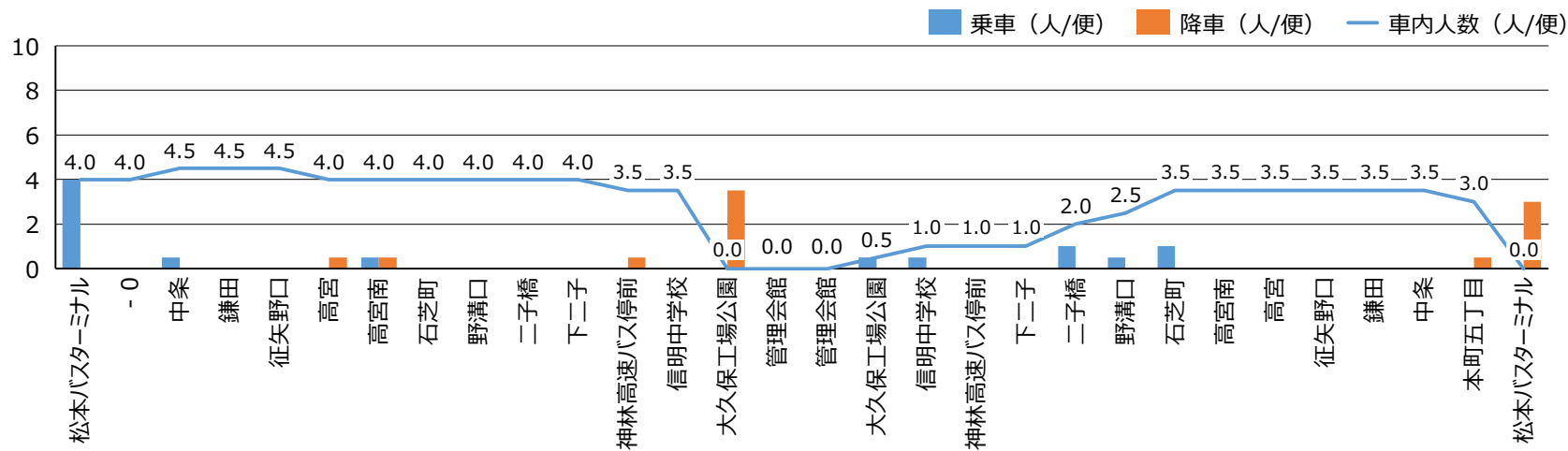
⑪大久保工場団地線

<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



②西部地域コミュニティバスB線

運行概要*1

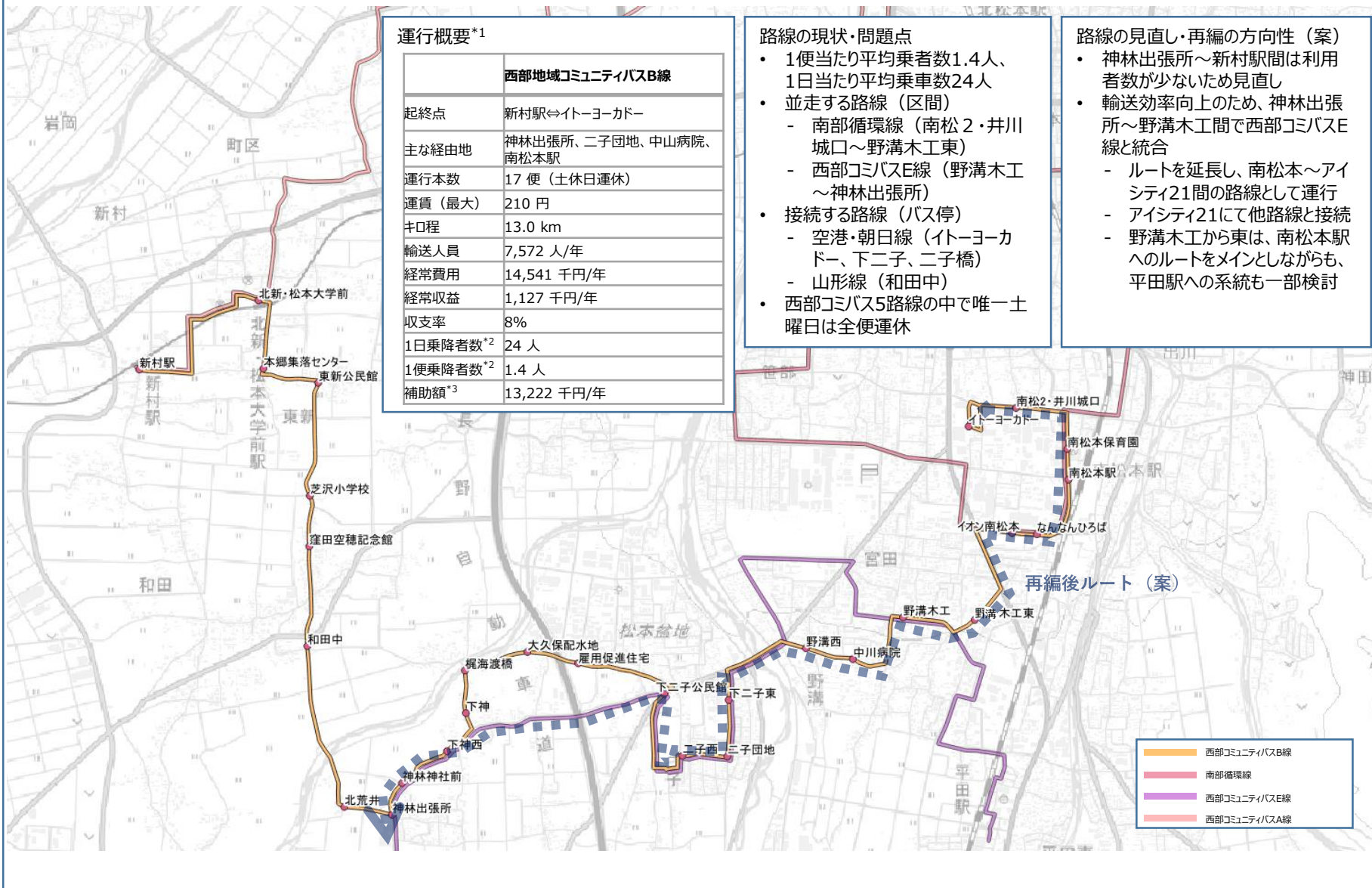
西部地域コミュニティバスB線	
起終点	新村駅⇔イトーヨーカドー
主な経由地	神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅
運行本数	17 便（土休日運休）
運賃（最大）	210 円
キロ程	13.0 km
輸送人員	7,572 人/年
経常費用	14,541 千円/年
経常収益	1,127 千円/年
収支率	8%
1日乗降者数*2	24 人
1便乗降者数*2	1.4 人
補助額*3	13,222 千円/年

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

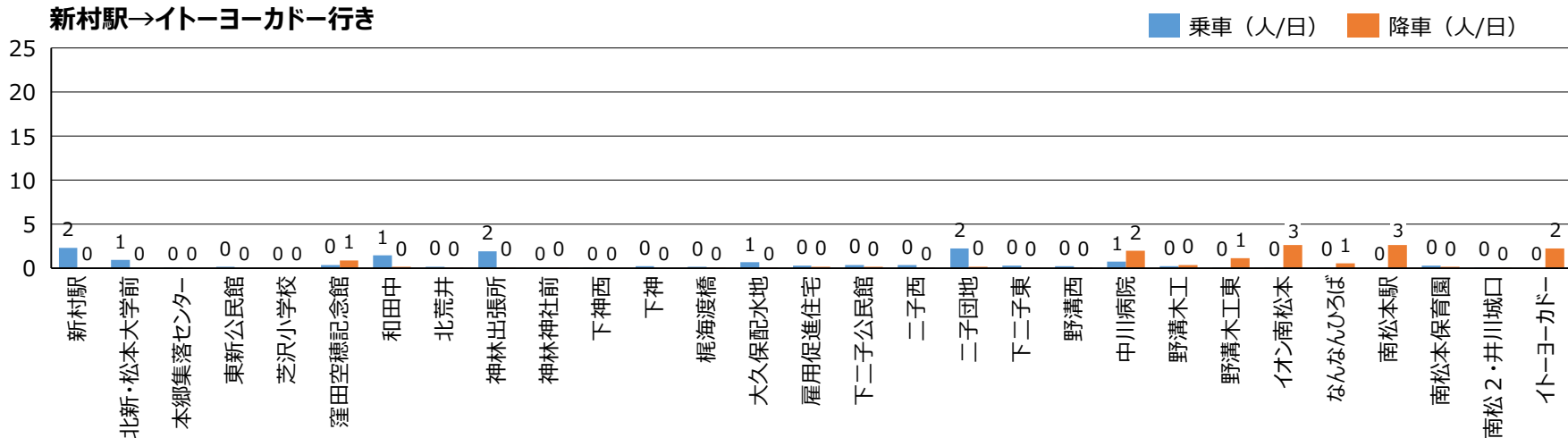


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

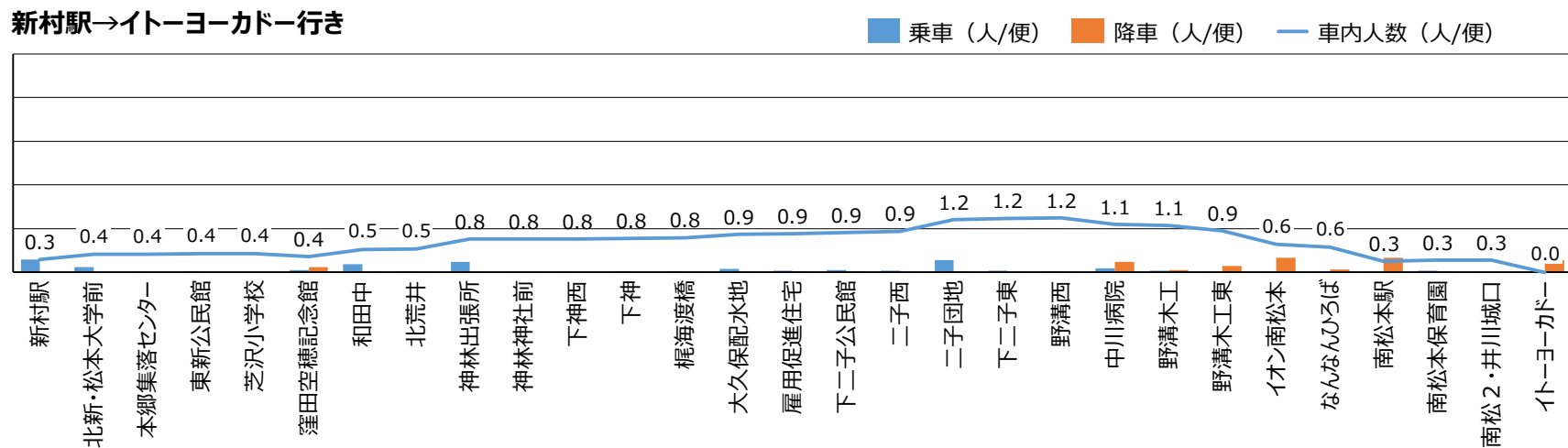
②西部地域コミュニティバスB線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



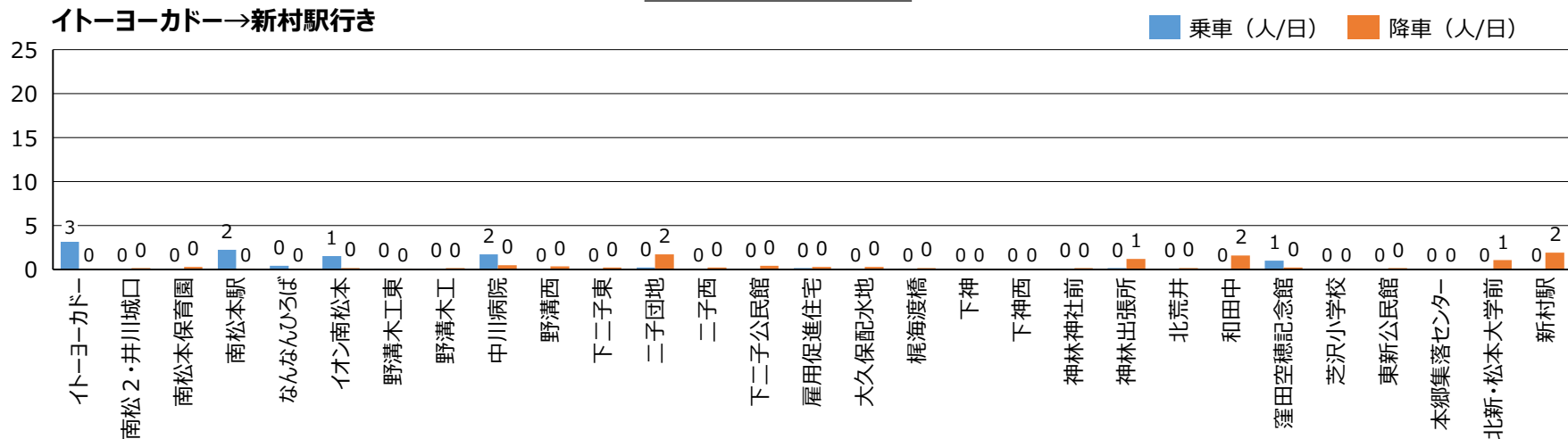
1便当たり平均乗降者数・車内人数



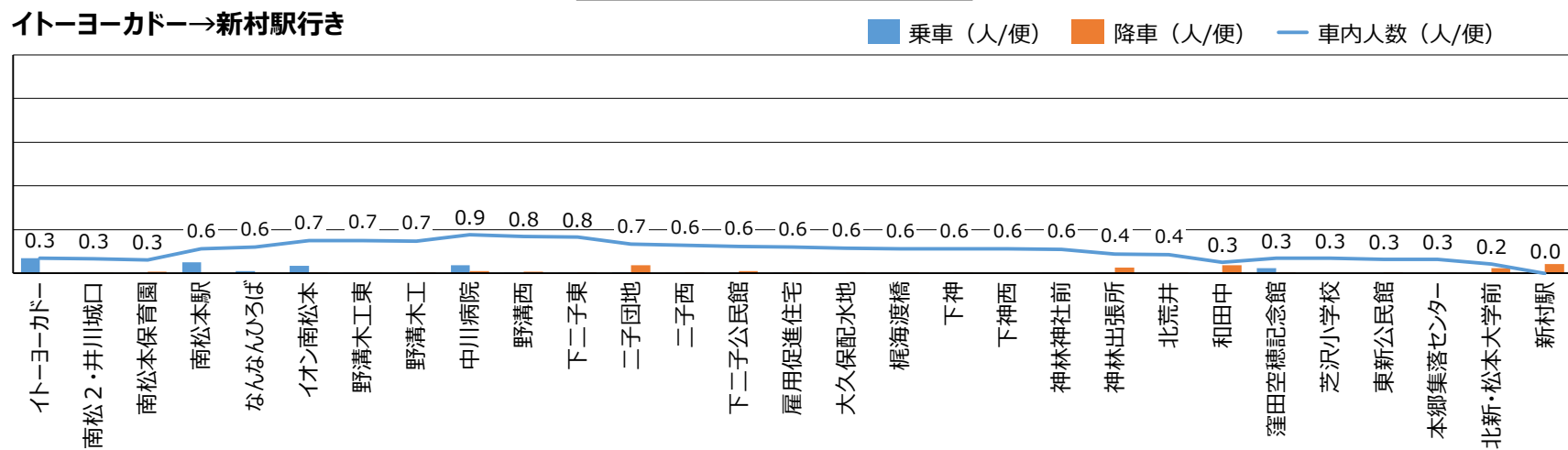
②西部地域コミュニティバスB線

<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



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

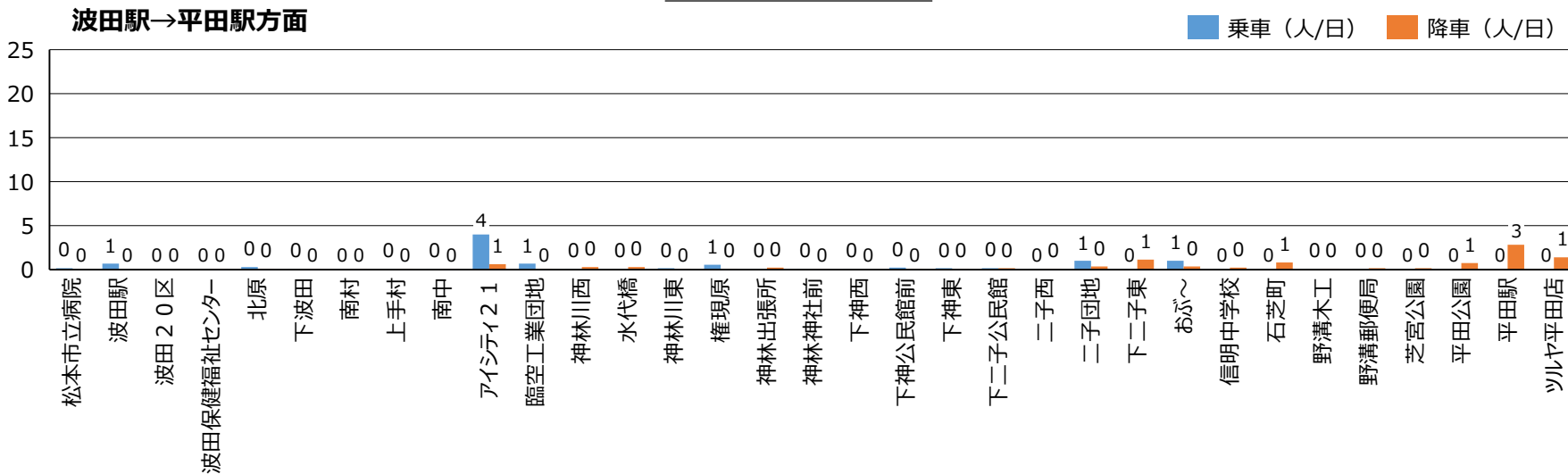


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

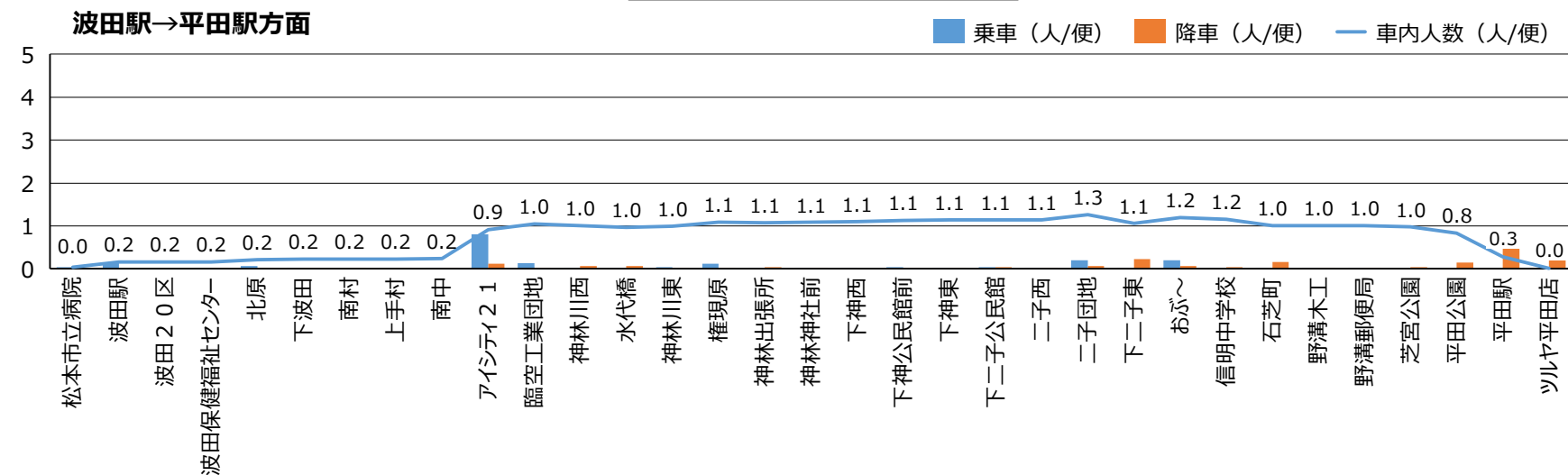
⑤西部地域コミュニティバスE線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



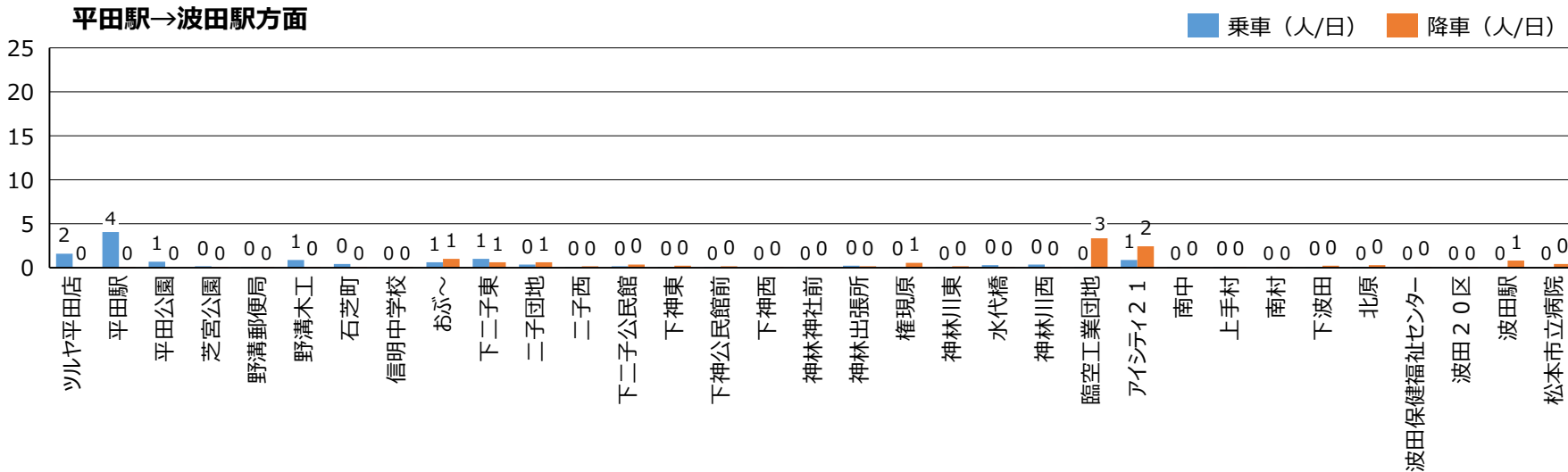
1便当たり平均乗降者数・車内人数



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

