



まつもと公設民営バス
意見交換会資料

4. 1. 21

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 ～ 12 ページ |
| 5 | 本郷地区の路線について（アンケート集計含む） | 13 ～ 24 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

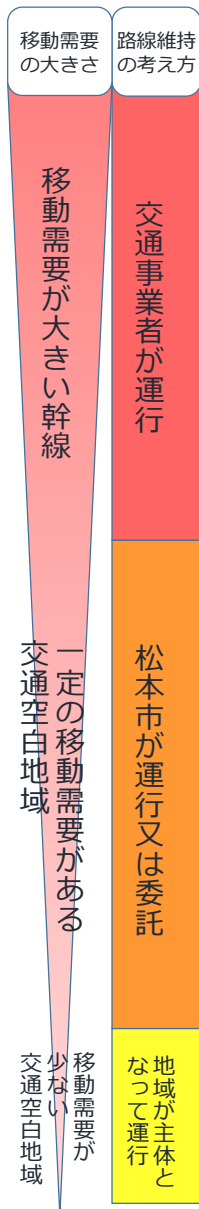
令和4年度

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

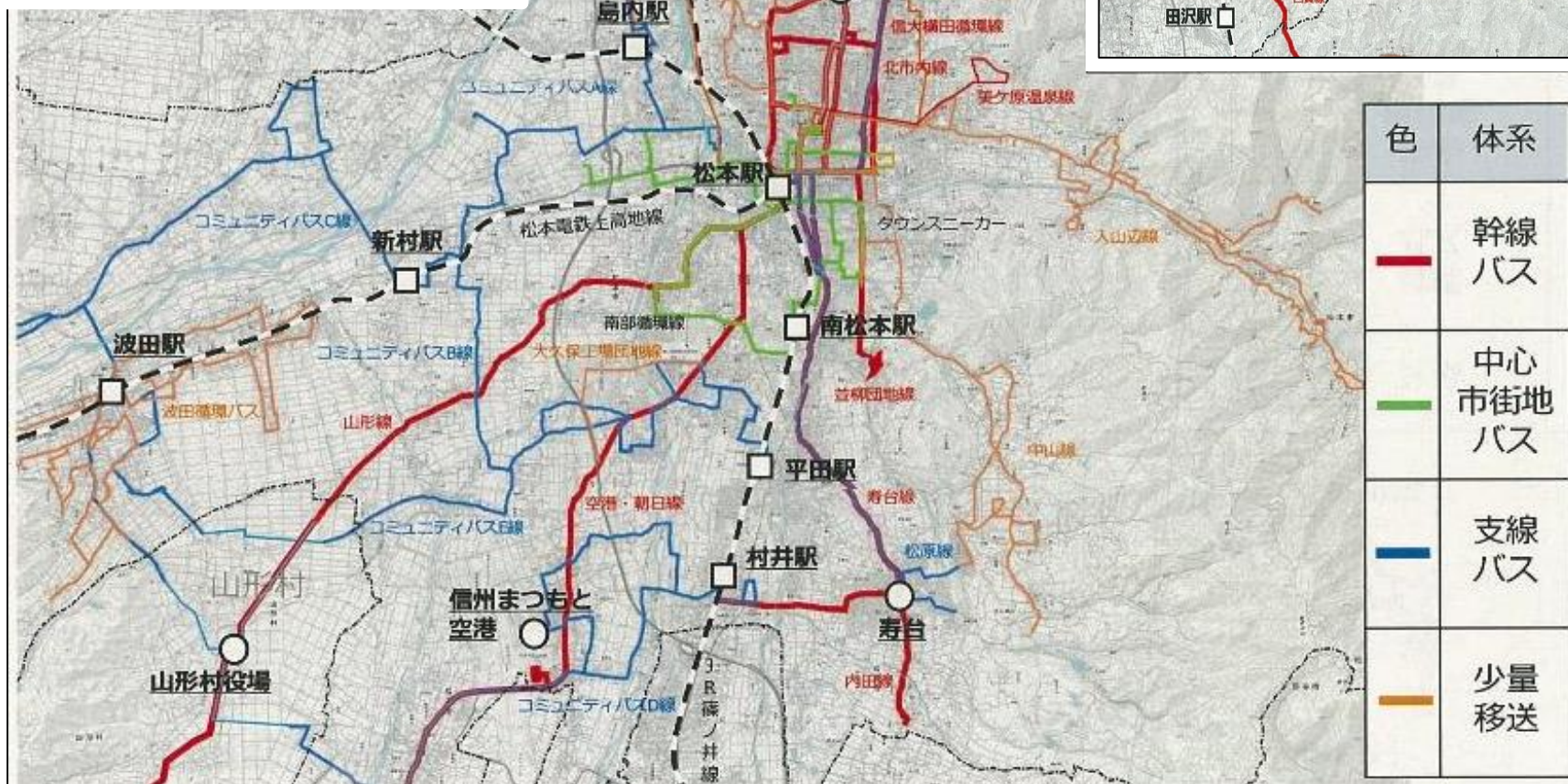


再編体系	幹線バス	支線バス	少量移送	支線バス	支線バス	少量移送
アルピコ交通(株)自主路線						
	信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線	浅間線、新浅間線、松原線	大久保工場団地線	アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線		
	少量移送	四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)				
	タウンズニーカー 北コース、東コース、南コース、西コース					
	南部循環線					
	西部地域コミュニティバス A(島内・新村)線、B(南松本・新村)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	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



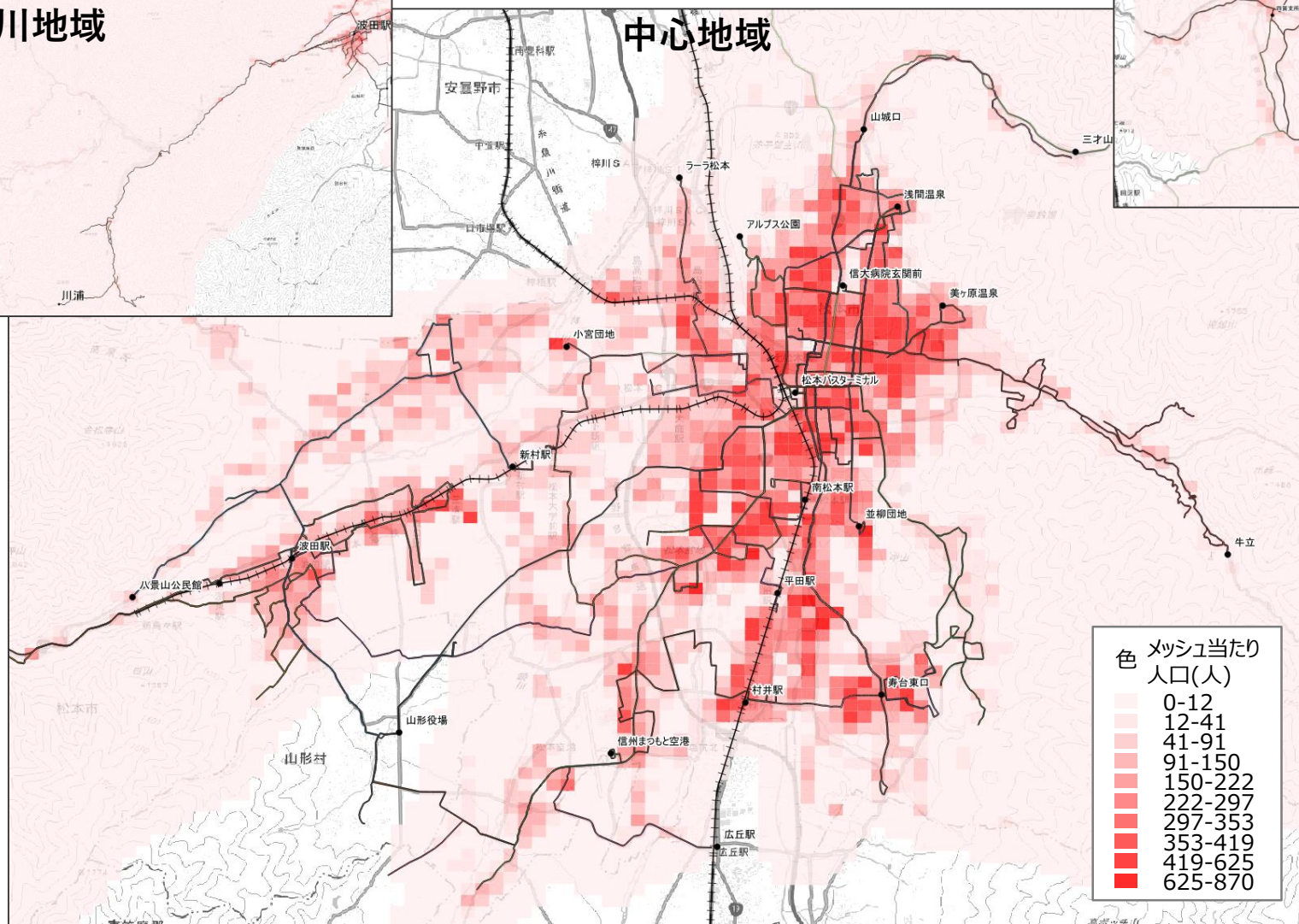
バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 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

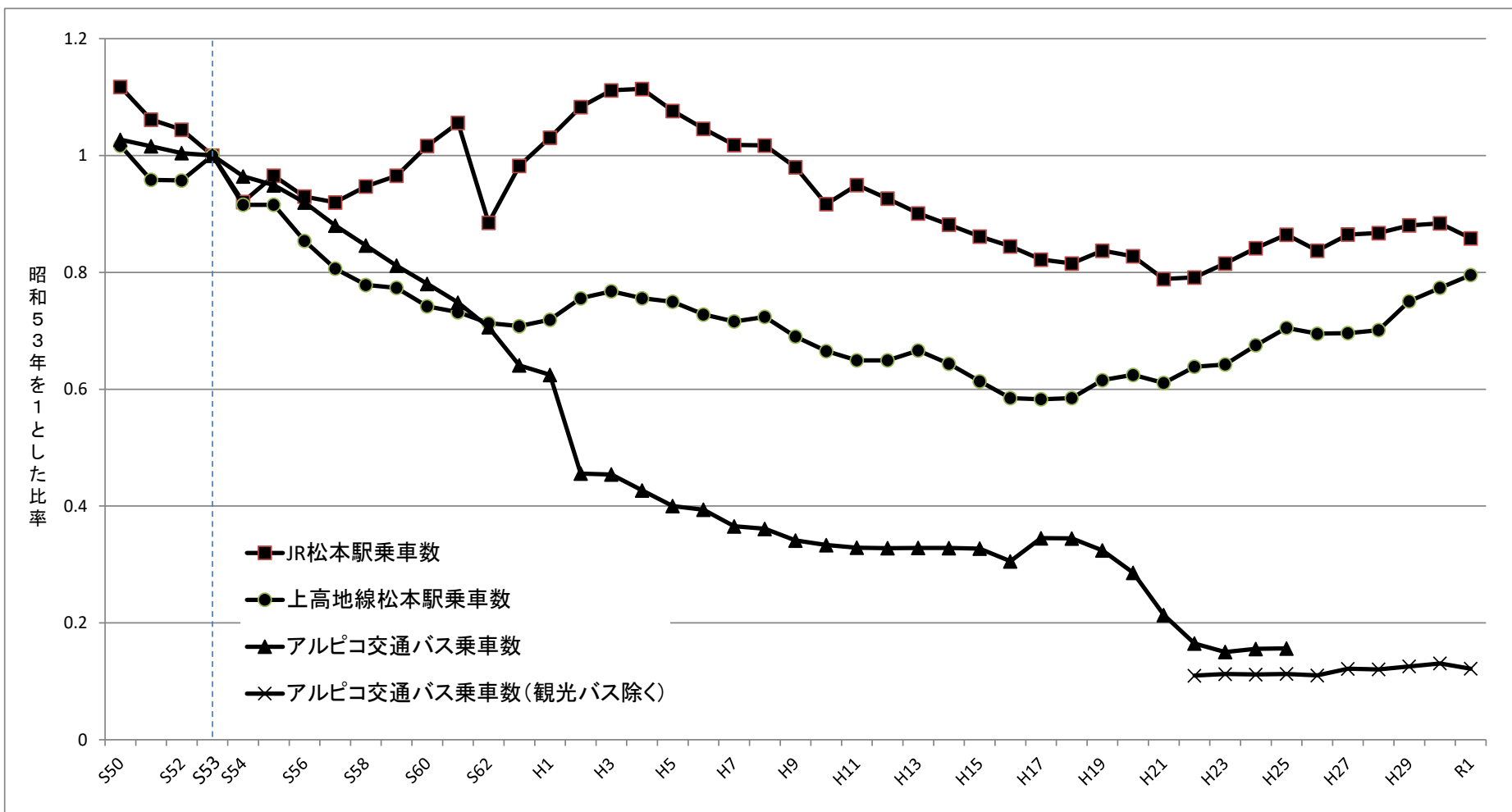


色	メッシュ当たり 人口(人)
Lightest Pink	0-12
Light Pink	12-41
Light Red	41-91
Red	91-150
Dark Red	150-222
Very Dark Red	222-297
Dark Red	297-353
Dark Red	353-419
Dark Red	419-625
Dark Red	625-870

地域公共交通の現状

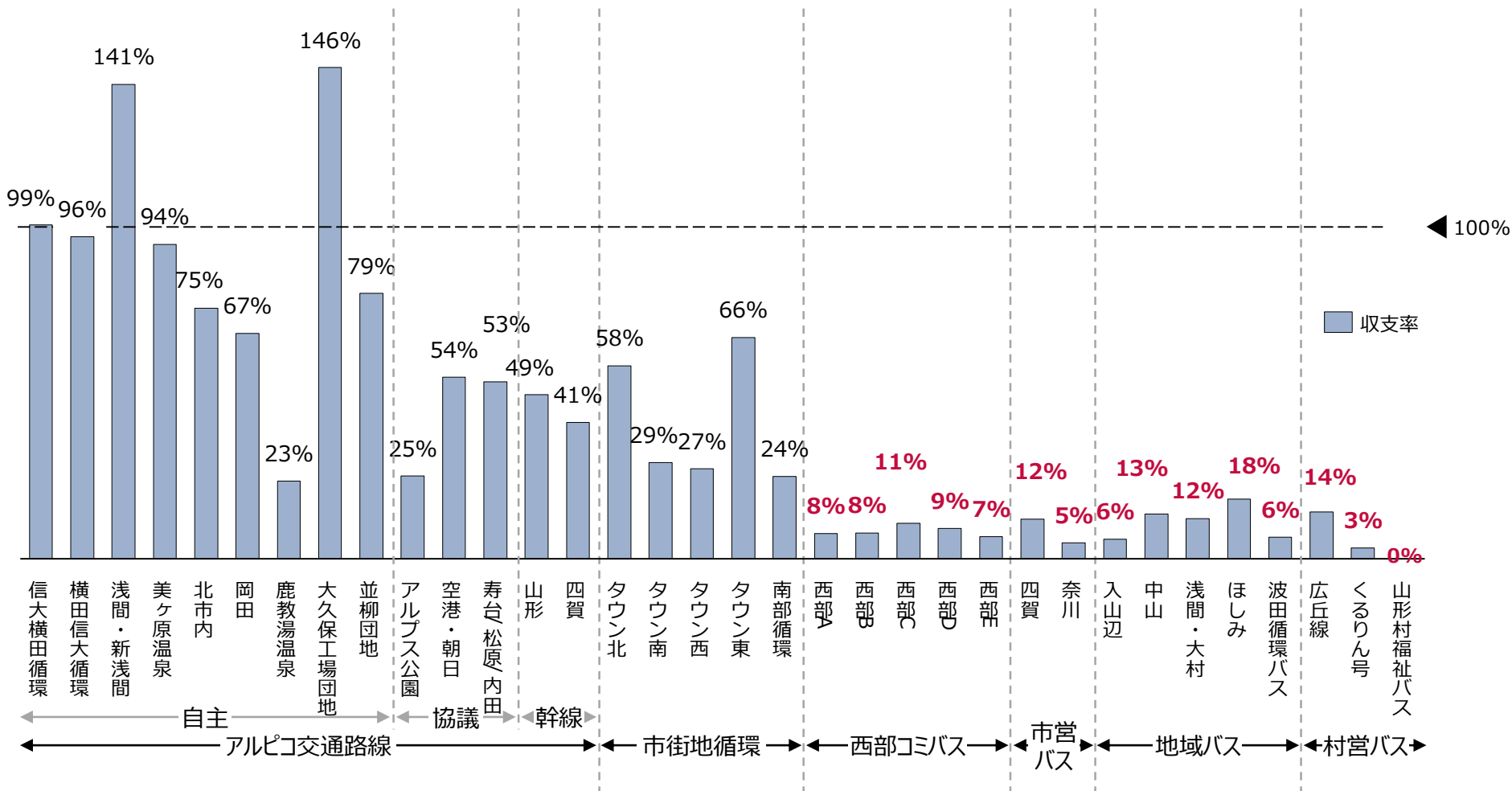
地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

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

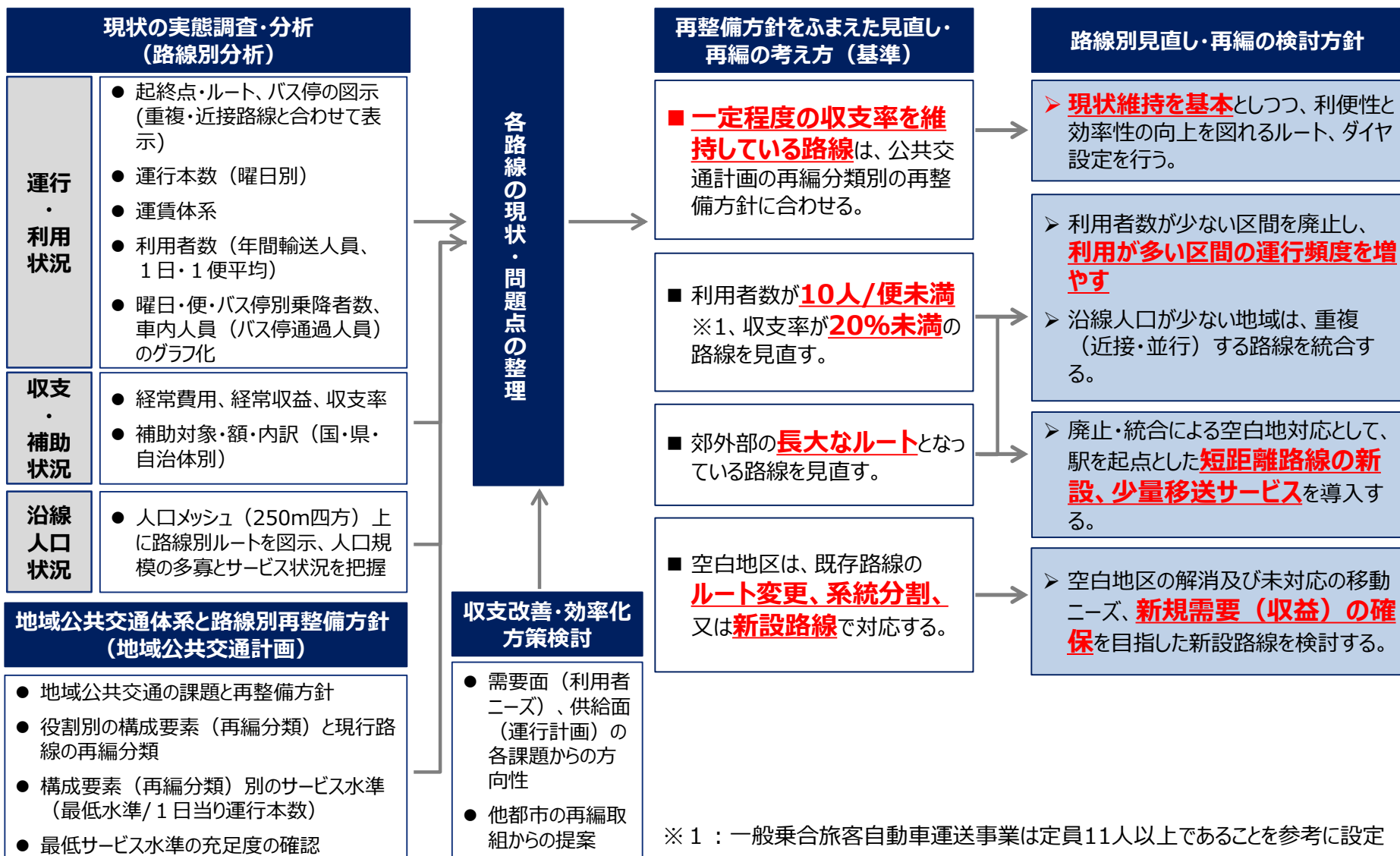


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

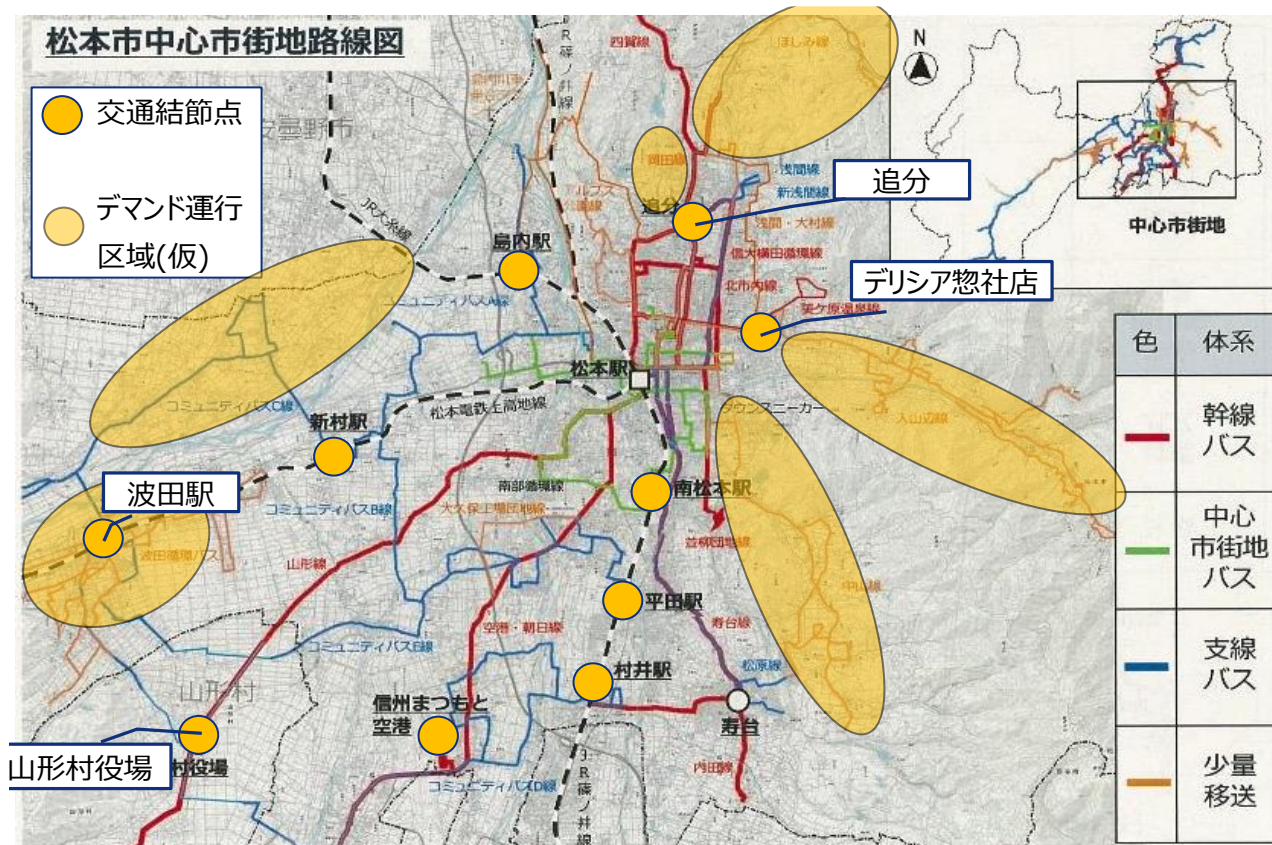
	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 5年間 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 単年度 	<ul style="list-style-type: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

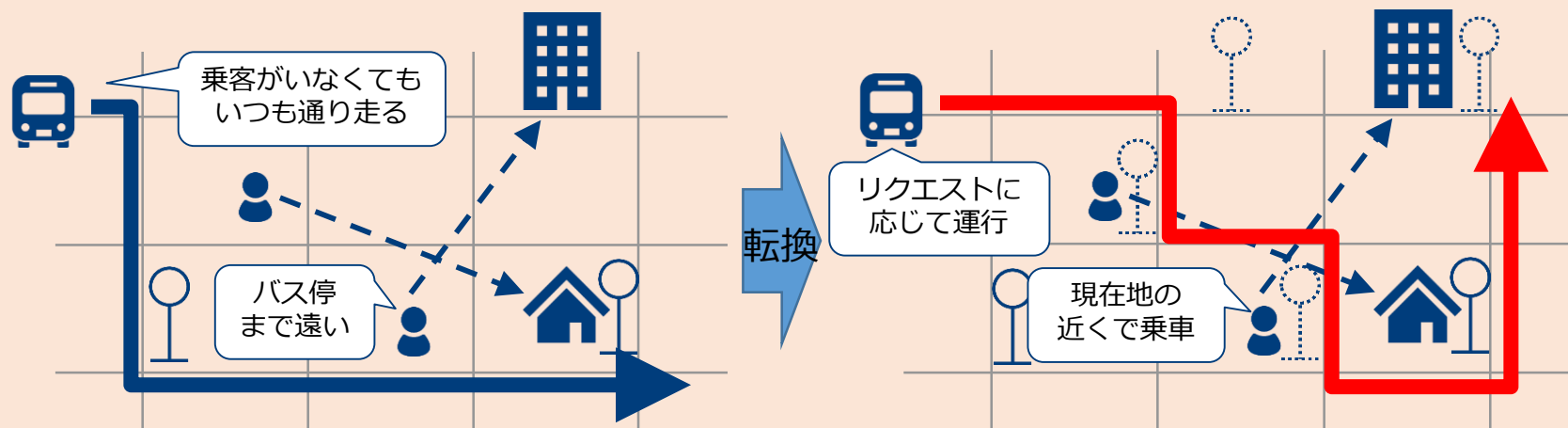
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



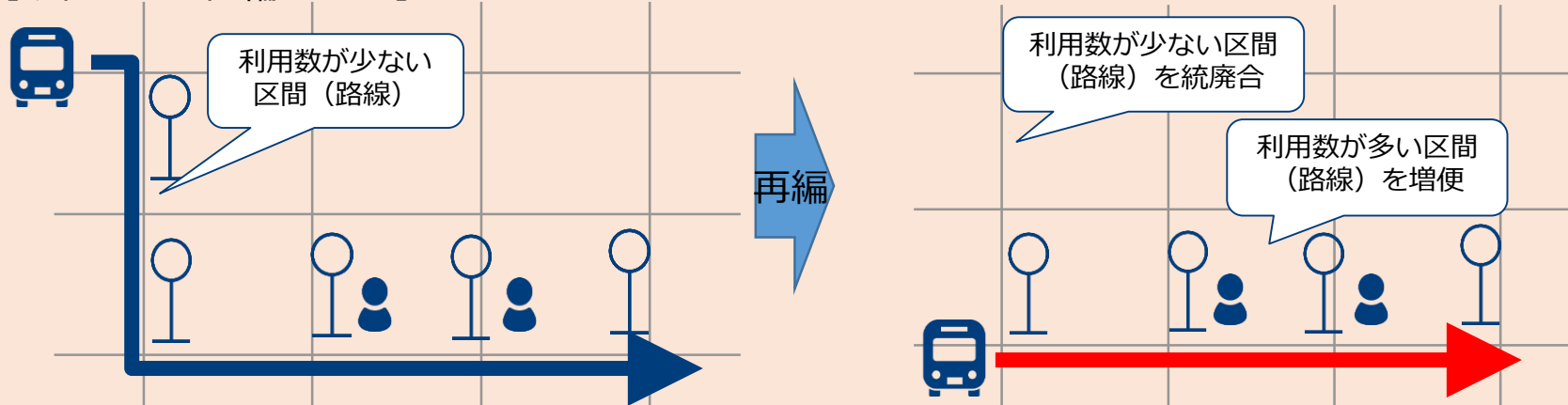
路線の再編による利便性の向上

- 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】

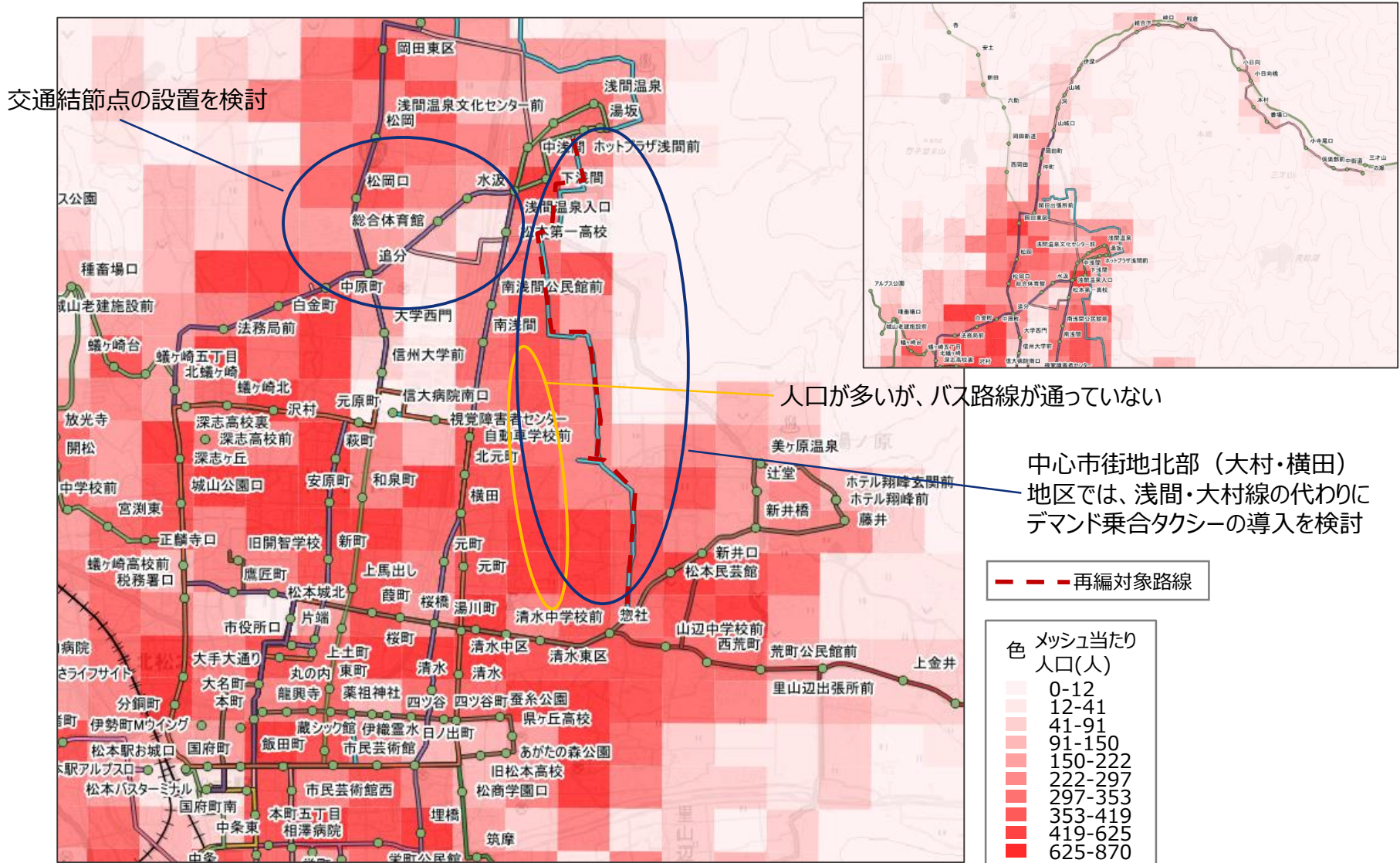


【既存路線の再編イメージ】



バス路線・人口メッシュ地図（本郷地区）

- ・ 現状の路線で概ね全域をカバーするが、中心市街地北部に人口が多いながらも交通空白の地域あり
- ・ 中心市街地北部では狭い道が入り組み路線を通し辛い現状あり
- ・ 交通結節点での接続により、中心市街地までの移動を確保しながら、運行効率の向上を図る



路線バスに関するアンケート調査（本郷地区）

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

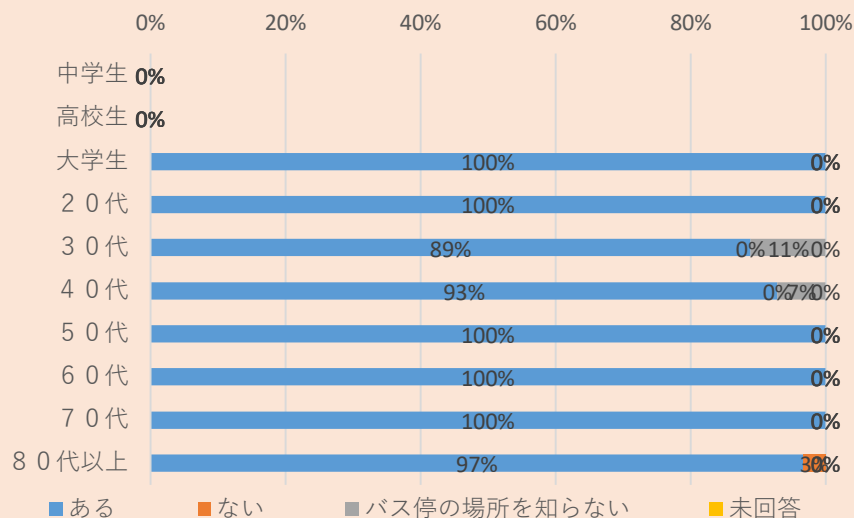
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）

(3) 年齢別回答数（本郷地区）

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	不明	合計
0	0	1	5	9	14	15	2	38	31	0	115

2 アンケート集計結果

(1) 自宅から歩いて行ける距離にバス停はあるか

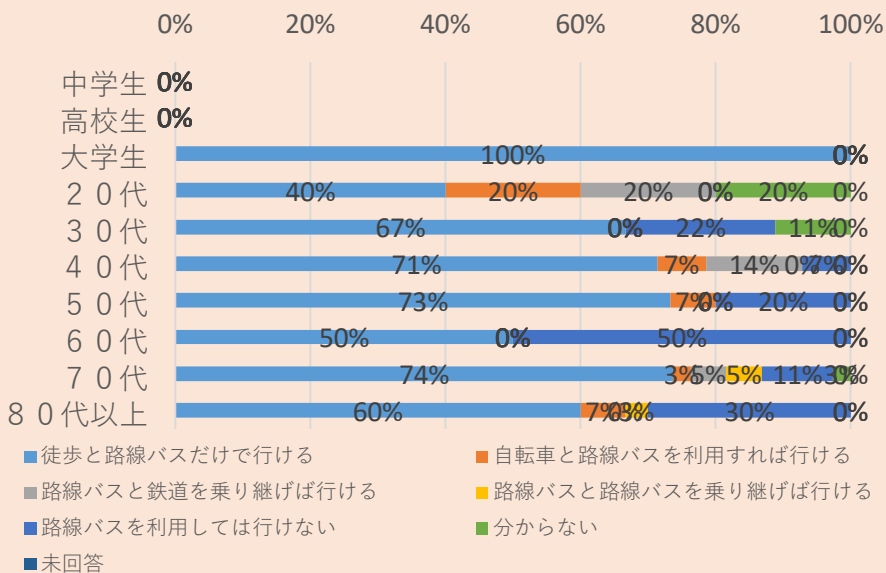


【バス停があると回答した割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	100%	83%
80代以上	98%	80%

ほとんどの方がバス停を認識している。
アルピコ交通が運行する浅間線、信大横田循環線が多く走っていることや、地域でつくる地域バスが運行されており、認知度が高いと考えられる。

(2) 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】

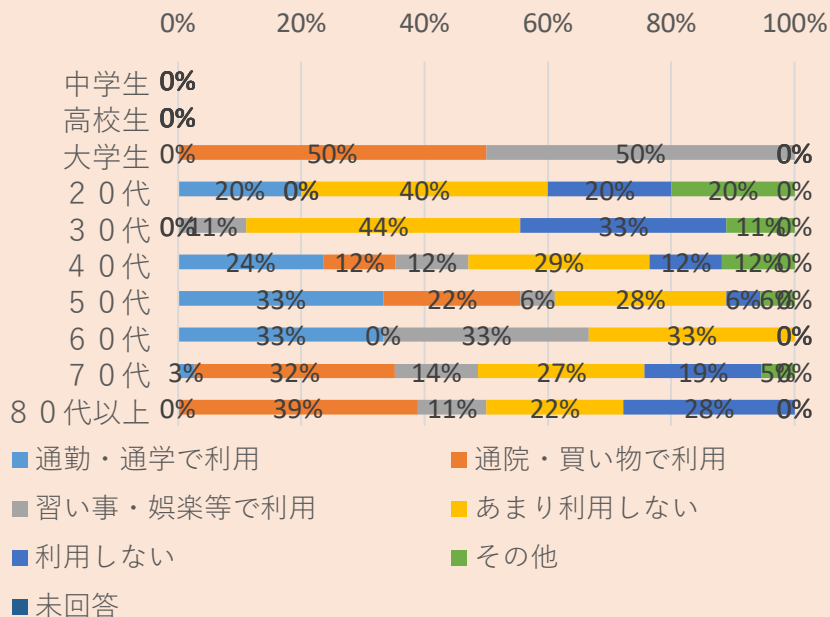
	本郷地区	市全体
70代	74%	46%
80代以上	60%	48%

【バスを利用しては行けないと回答した割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	11%	23%
80代以上	30%	25%

バス路線が多くあるためか、バスと徒歩で目的地まで聞ける方は市全体より大幅に多い割りあいとなっている。
バス艇や路線を認知している方が多いと考えられる。

(3) 路線バスの利用目的

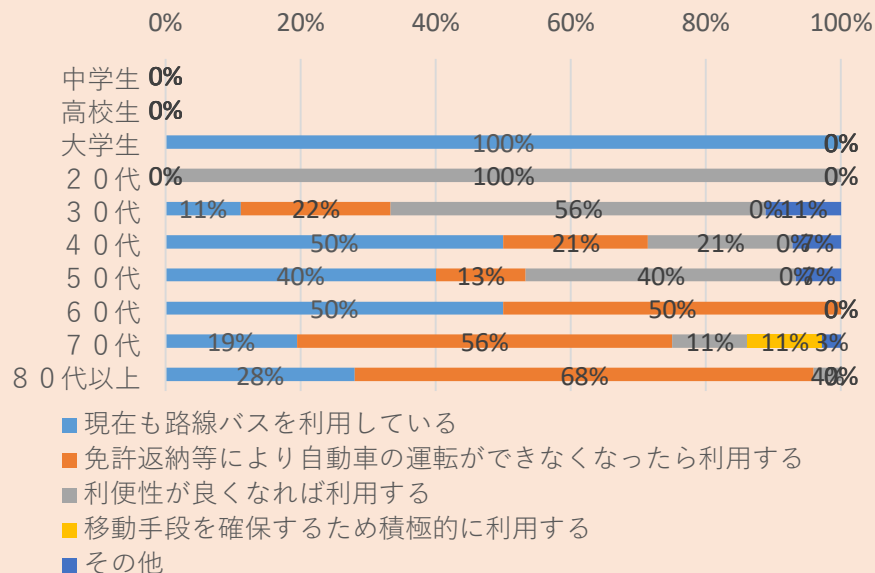


【あまり利用しない・利用しないの合計値の割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	27%	67%
80代以上	22%	58%
平均	24.5%	62.5%

上記の設問でバスと徒歩での移動で生活に必要な移動ができるため、利用しない方の割合も市全体にくらべ、半数以下となっている。
路線の維持確保していく必要があると考える。

(10) 路線バス利用に対する考え方

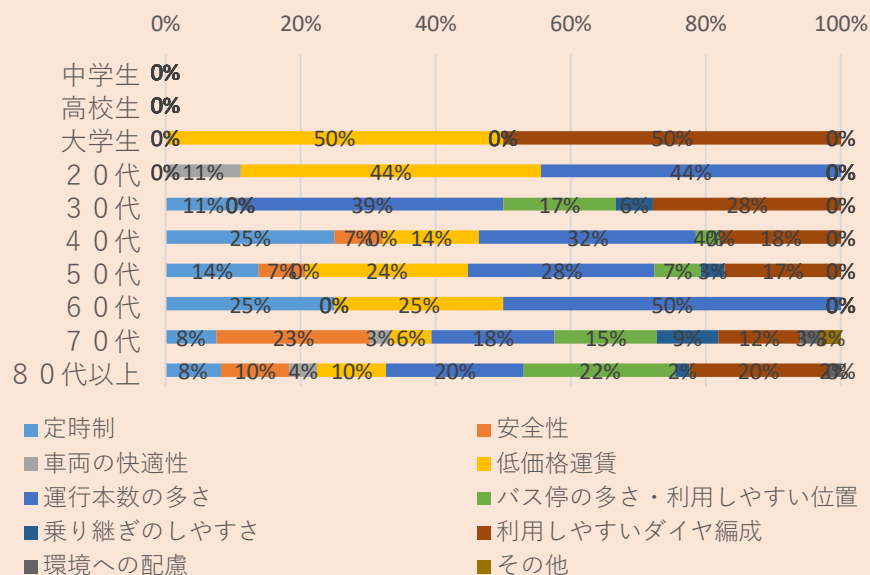


【利便性が良くなれば利用すると回答した割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	40%	22%
80代以上	39%	24%

路線バスを維持していくためにも乗って残す視点から、利便性の向上を図りながら、普段から路線バスを利用する意識付けが必要があると考えます。

(12) 路線バスに求めるもの



【運行本数の多さと回答した割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	18%	21%
80代以上	20%	18%

【バス停の多さ利用しやすい位置と回答した割合比較】

	本郷地区	市全体
70代	15%	17%
80代以上	22%	18%

70代以上において、運行本数の多さとバス停の多さや利用しやすい位置を求める回答割合が比較的高い割合であった。

路線バスを維持していくためにも、現在のバス停の位置の検証も必要と考えます。

①信大横田循環線/②横田信大循環線

運行概要*1

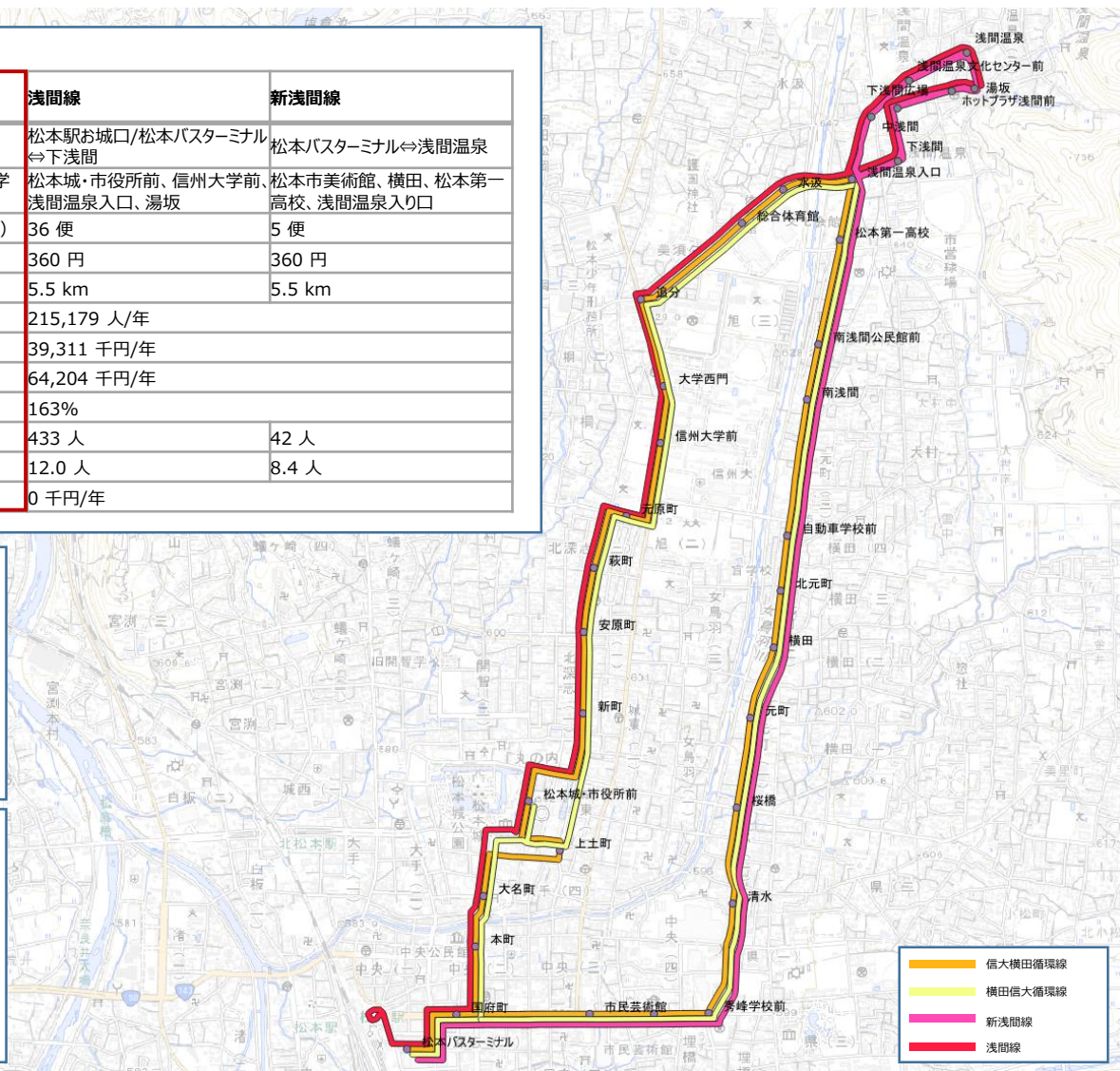
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸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

③浅間線/④新浅間線

運行概要*1

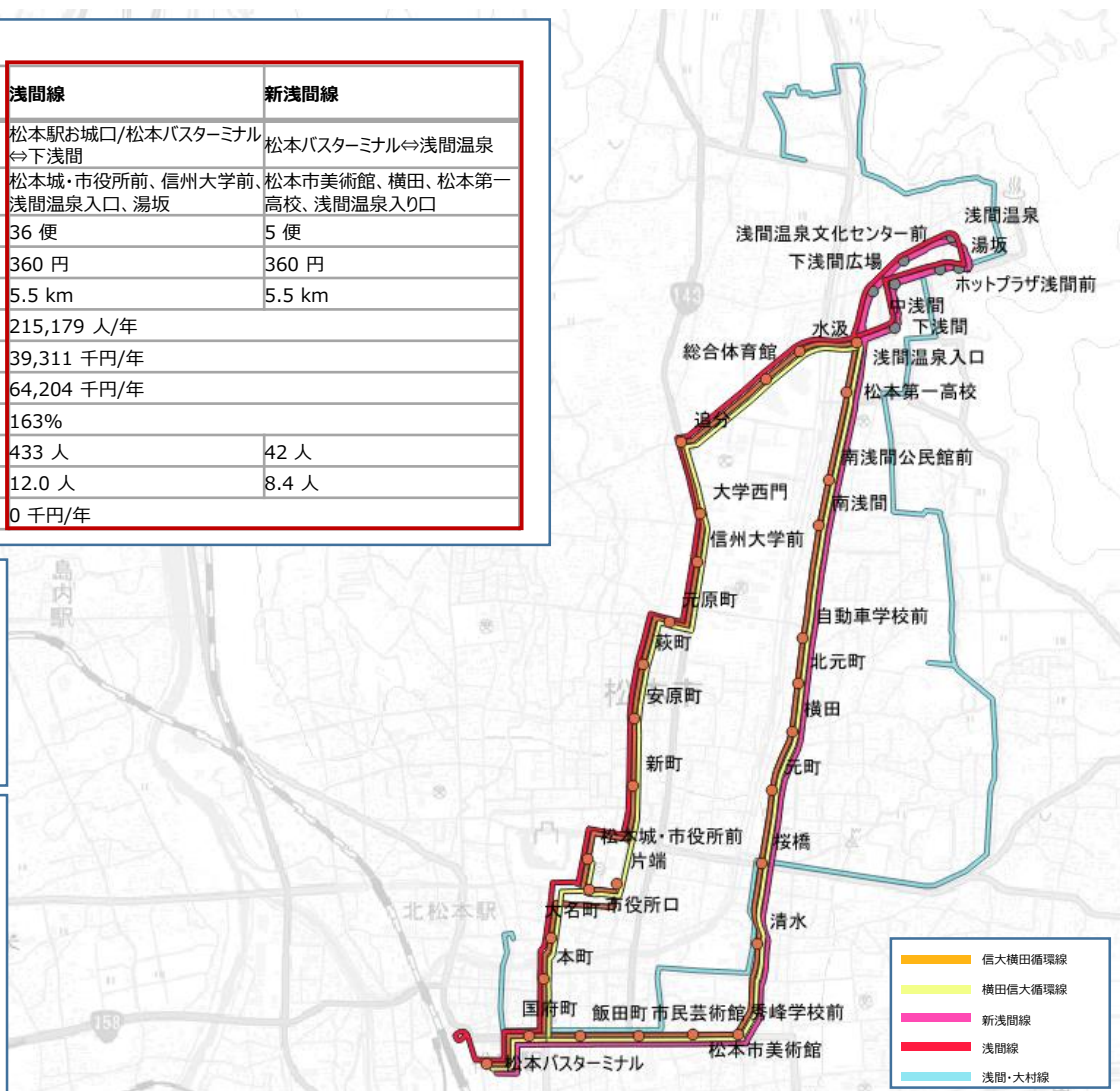
	信大横田循環線	横田信大循環線	浅間線	新浅間線
起終点	松本バスターミナル	松本バスターミナル	松本駅お城口/松本バスターミナル ⇔下浅間	松本バスターミナル⇔浅間温泉
主な経由地	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口	松本城・市役所前、信州大学前、浅間温泉入口、湯坂	松本市美術館、横田、松本第一高校、浅間温泉入口
運行本数	循環 49 便 (土休日33 便)	循環 47 便 (土休日33 便)	36 便	5 便
運賃 (最大)	320 円	320 円	360 円	360 円
キロ程	9.1 km	9.1 km	5.5 km	5.5 km
輸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

⑤美ヶ原温泉線

運行概要*1

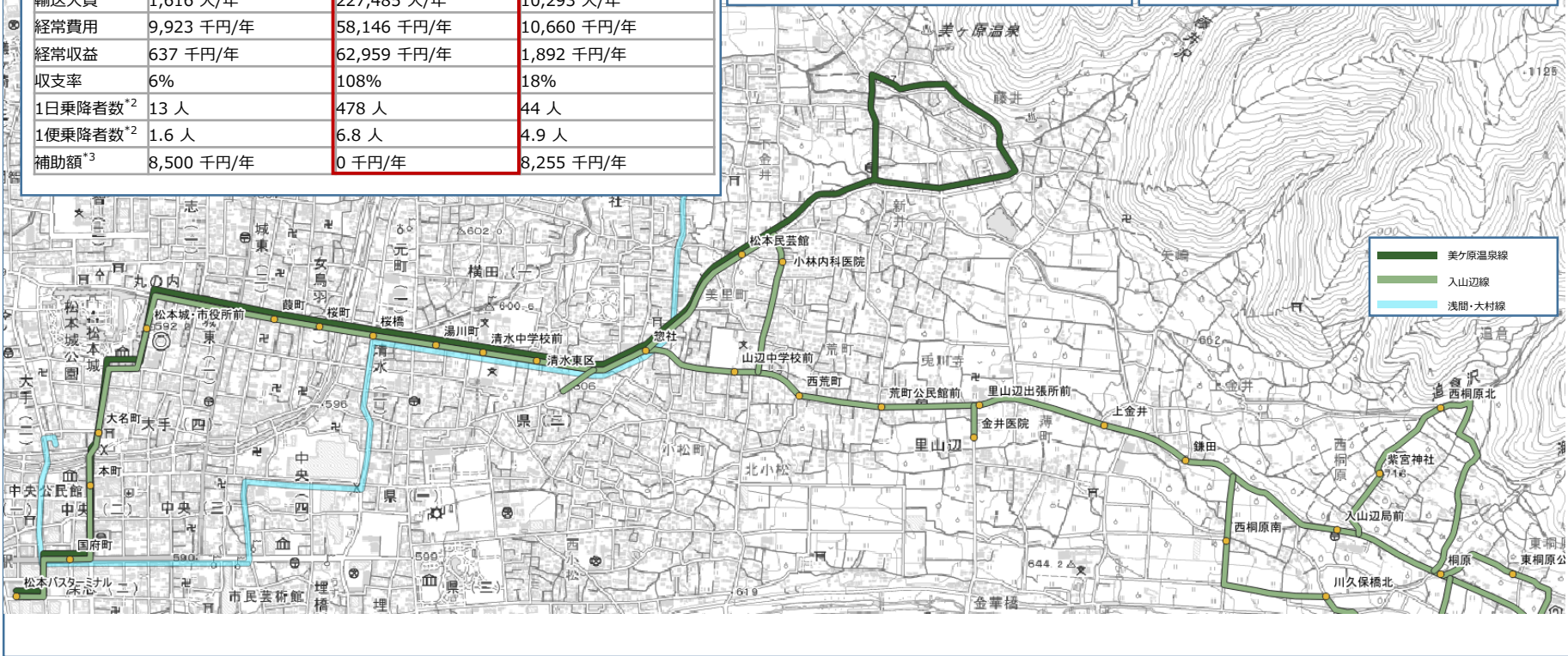
	浅間・大村線	美ヶ原温泉線	入山辺線
起終点	大手門駐車場⇄原橋西	松本バスターミナル⇄美ヶ原温泉	バスターミナル北⇄惣社⇄(曜日別目的地)
主な経由地	日ノ出町(イオンモール)、デリア惣社店、山田口	松本城・市役所前、桜橋、惣社	松本城・市役所前、桜橋、惣社
運行本数	8便(土休日運休)	70便(土休日58便)	通勤・通学便(平日毎日運行)4便 通院・買物便(曜日別にコース異なる)5便 ※土休日運休
運賃(最大)	400円	340円	300円
キロ程	9.9km	5.1km	11.7~15.1km
輸送人員	1,616人/年	227,485人/年	10,293人/年
経常費用	9,923千円/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

③浅間・大村線

運行概要*1

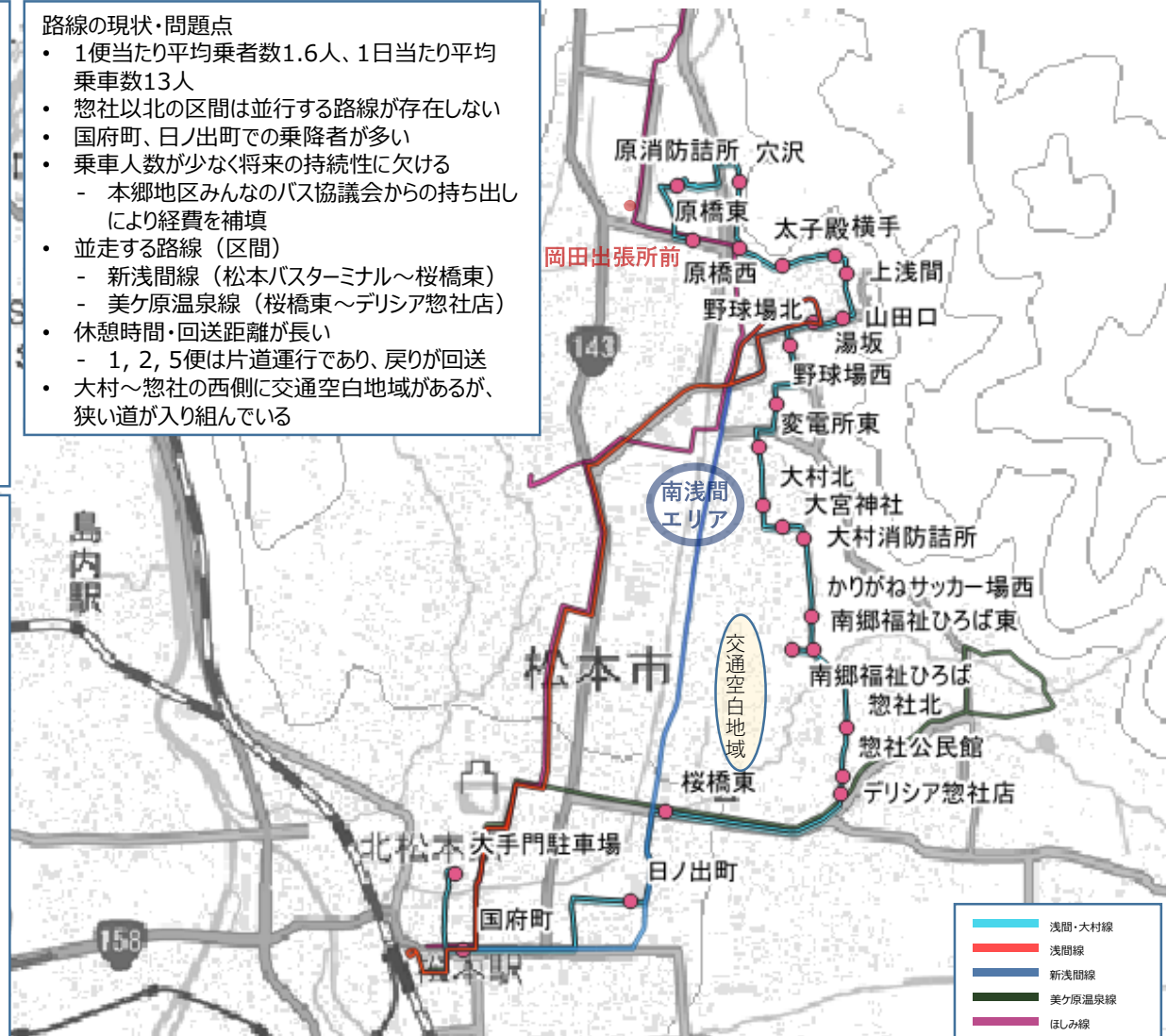
	浅間・大村線
起終点	大手門駐車場⇔原橋西
主な経由地	日ノ出町（イオンモール）、デリシア惣社店、山田口
運行本数	8便（土休日運休）
運賃（最大）	400円
キロ程	9.9km
輸送人員	1,616人/年
経常費用	9,923千円/年
経常収益	637千円/年
収支率	6%
1日乗降者数*2	13人
1便乗降者数*2	1.6人
補助額*3	8,500千円/年

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

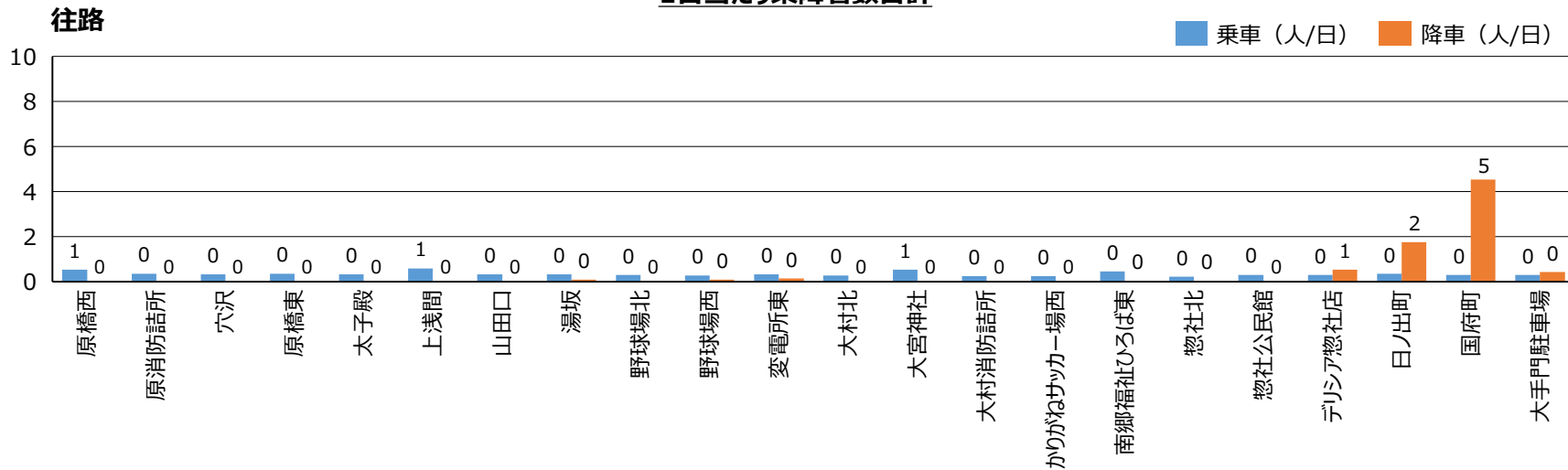


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く
 *4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定

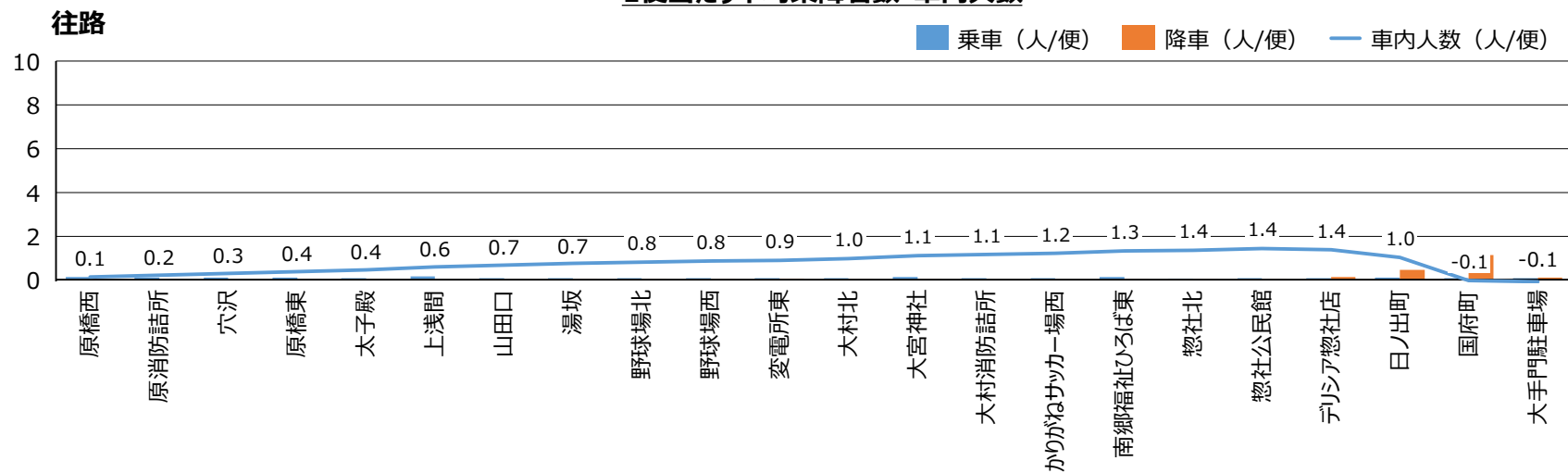
③浅間・大村線

<2020年度乗降人数 平日>

1日当たり乗降者数合計



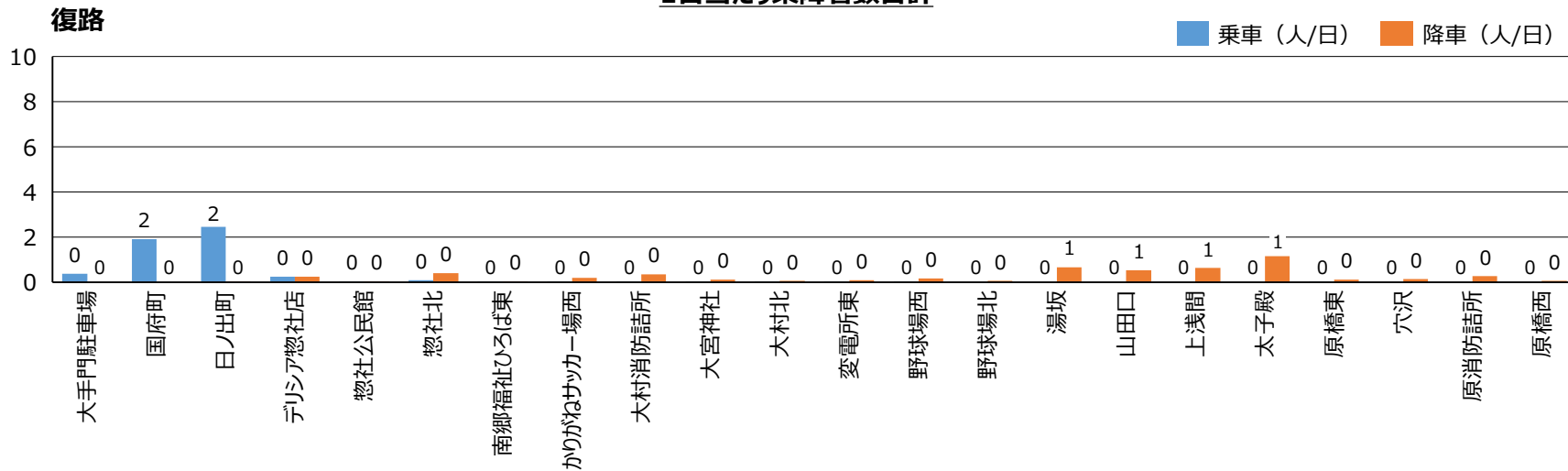
1便当たり平均乗降者数・車内人数



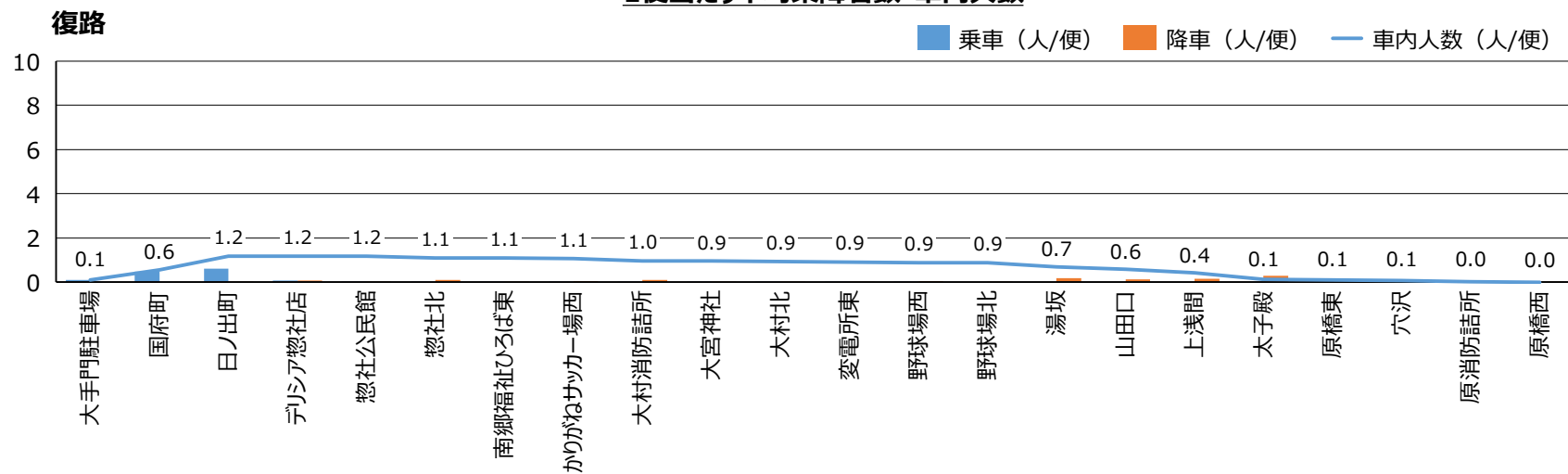
③浅間・大村線

<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



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

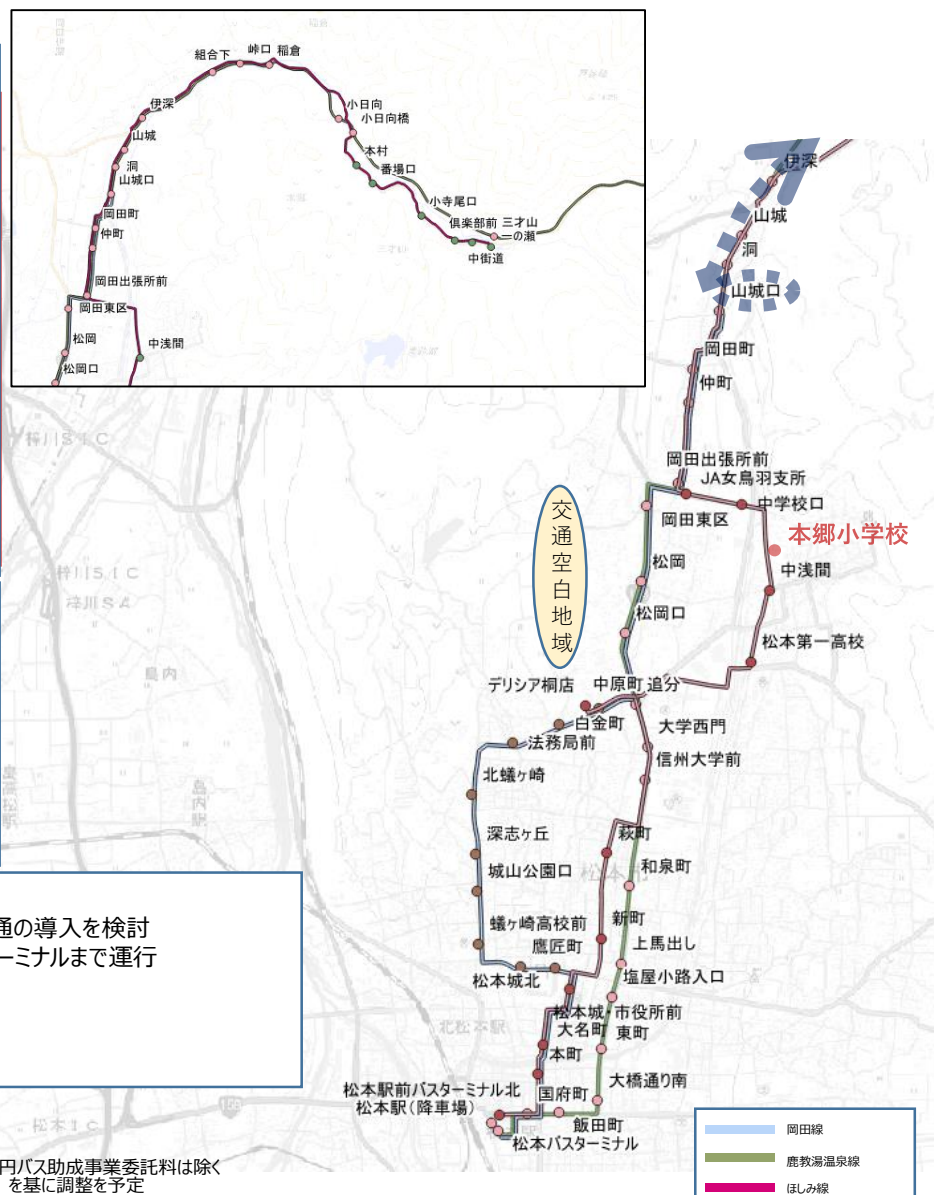
- 1便当たり平均乗者数8.0人、1日当たり平均乗車数32人
- 岡田出張所の西側に交通空白地域が存在
- 並走する路線（区間）
 - 岡田線（岡田出張所～山城口）
 - 鹿教湯温泉線（岡田出張所前～小日向橋）
 - 松本駅～追分間では多数の路線が並行
- 岡田線・鹿教湯温泉線と運賃が競合している可能性あり
- 休憩時間・回送距離が長い

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

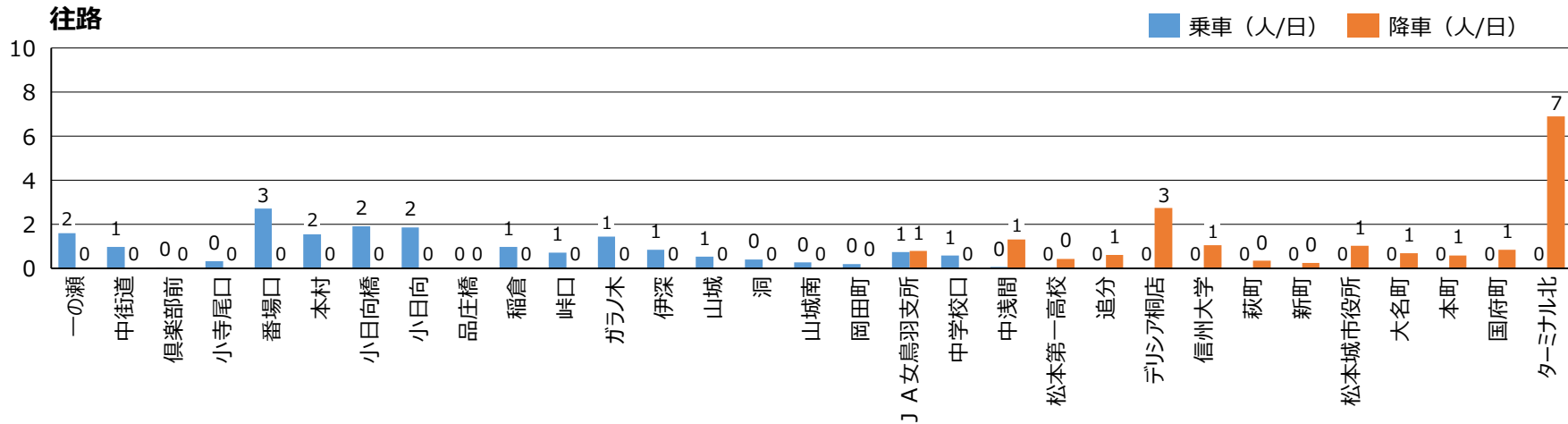
*4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定



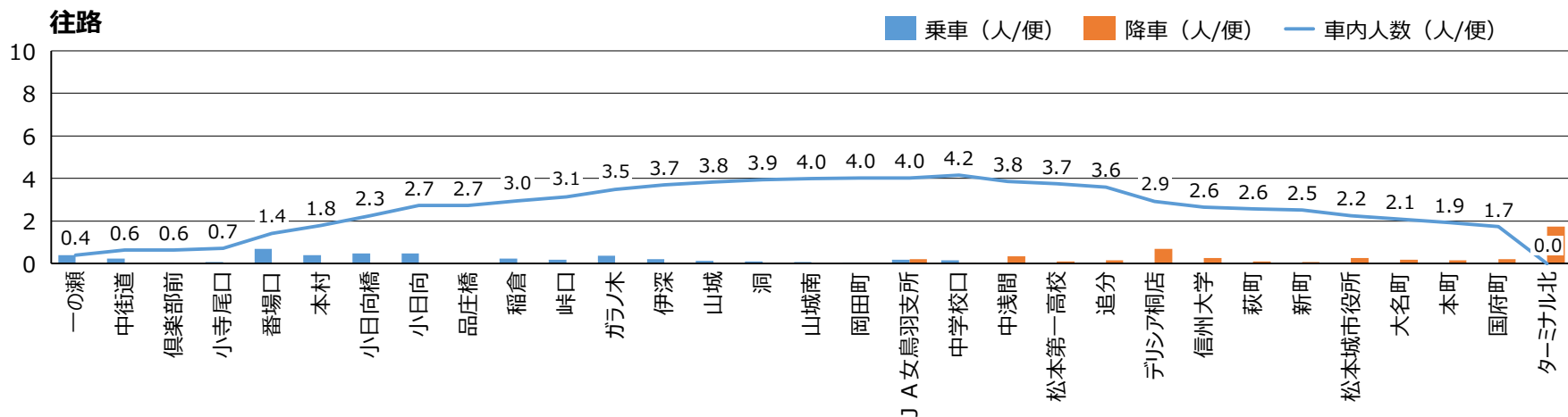
④ほしみ線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



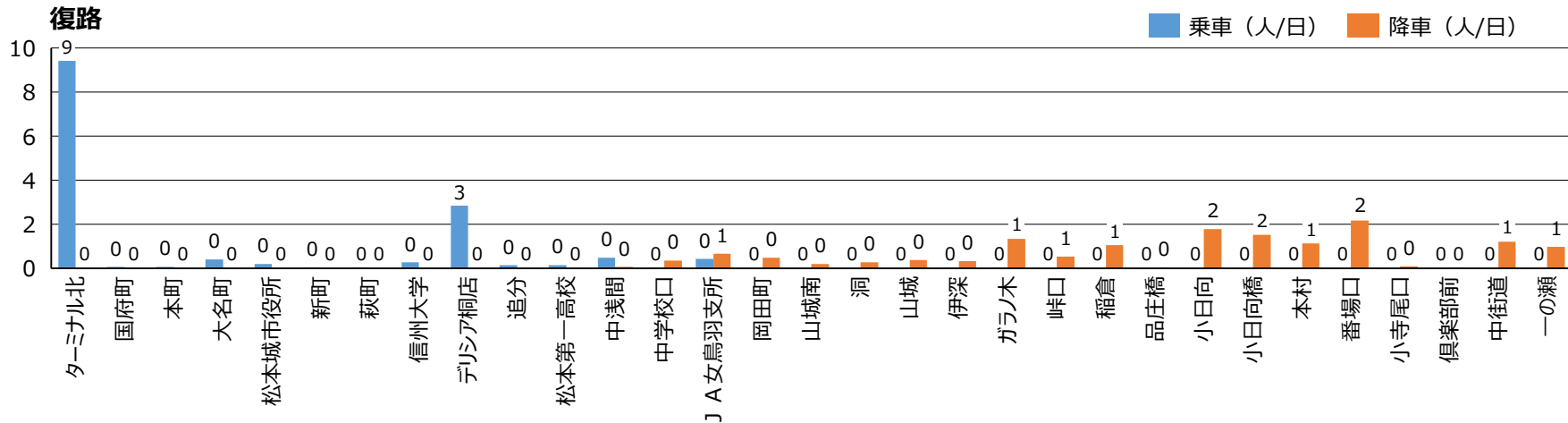
1便当たり平均乗降者数・車内人数



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

