



まつもと公設民営バス  
意見交換会資料

4. 2. 2

交通部 公共交通課

# 「まつもと公設民営バス」意見交換会



〒390-8620 松本市丸の内3-7

担 当:交通部 公共交通課

電 話:0263-34-3033

F A X:0263-34-3202

メール :k-koutsu@city.matsumoto.lg.jp



# 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 | 梓川地区の路線について（アンケート集計含む）  | 12 ～ 19 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

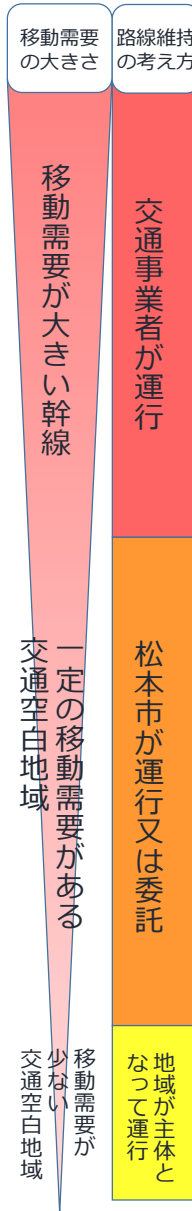
### 令和4年度

#### 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

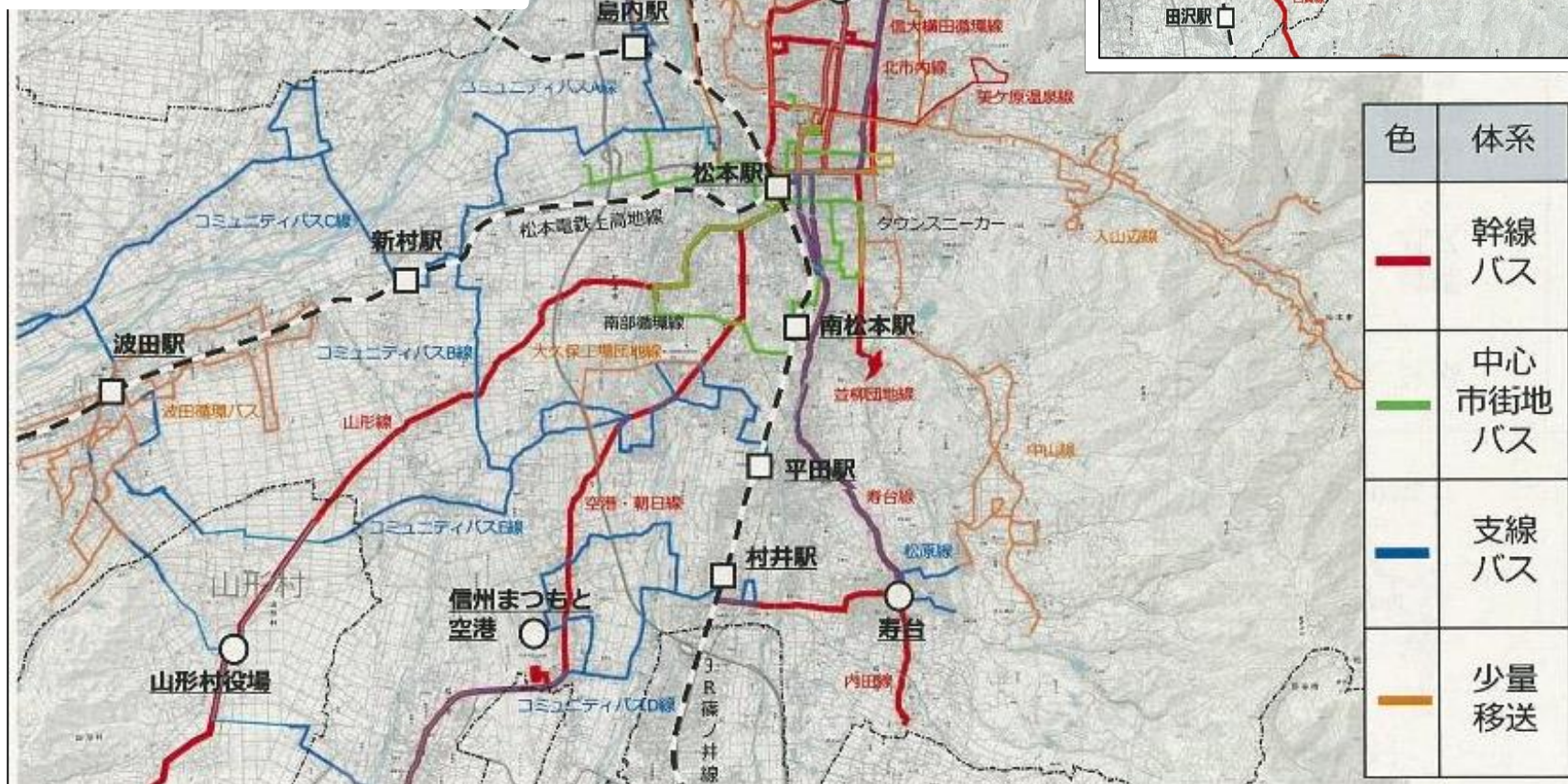


再編体系	幹線バス	支線バス	少量移送
<b>アルピコ交通(株)自主路線</b>	信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線	浅間線、新浅間線、松原線	大久保工場団地線
<b>アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線</b>	四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)		
<b>タウンスニーカー</b>	北コース、東コース、南コース、西コース		
<b>南部循環線</b>			
<b>西部地域コミュニティバス</b>	A(島内・新村)線、B(南松本・新村)線 C(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)	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			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) クシー(株)	(第18条) 有償旅客運送	松本市が長野県へ申請または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会		(第18条) 一般旅客自動車運送事業	運行事業者が運輸局へ申請または届出	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

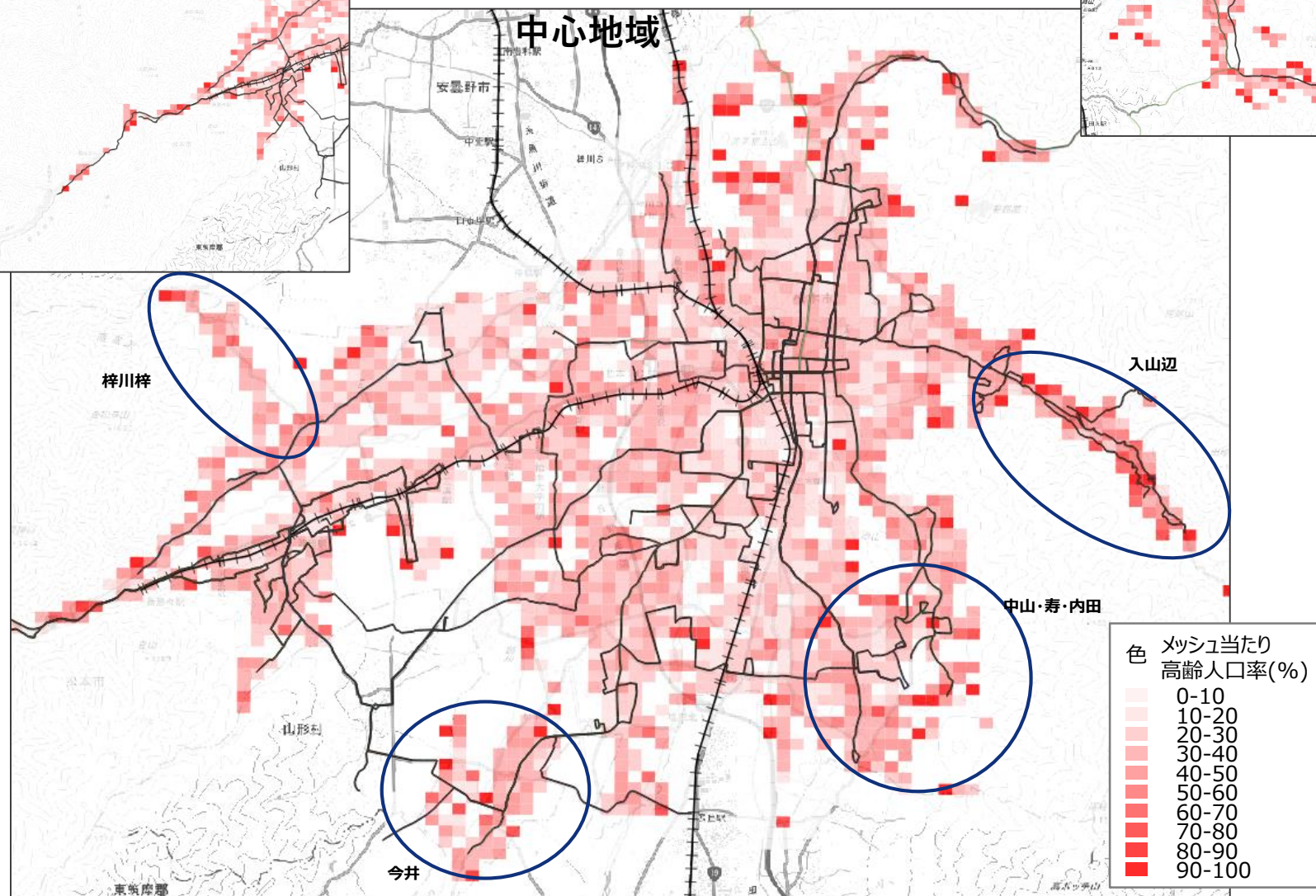
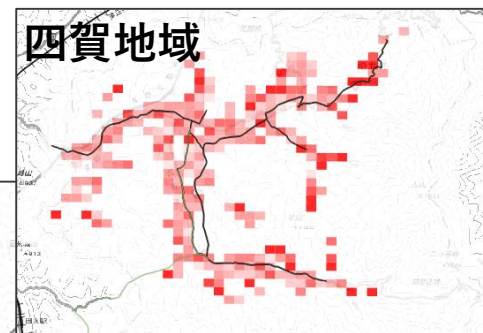
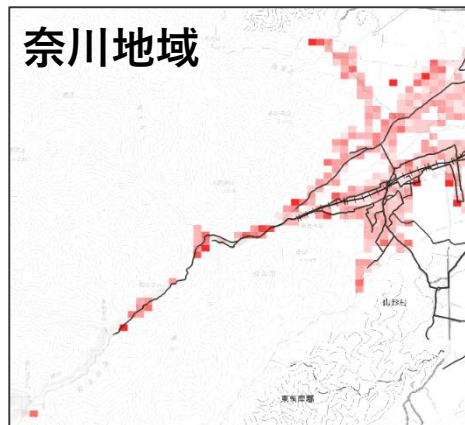


色	体系
	幹線バス
	中心市街地バス
	支線バス
	少量移送



# バス路線・高齢化率メッシュ

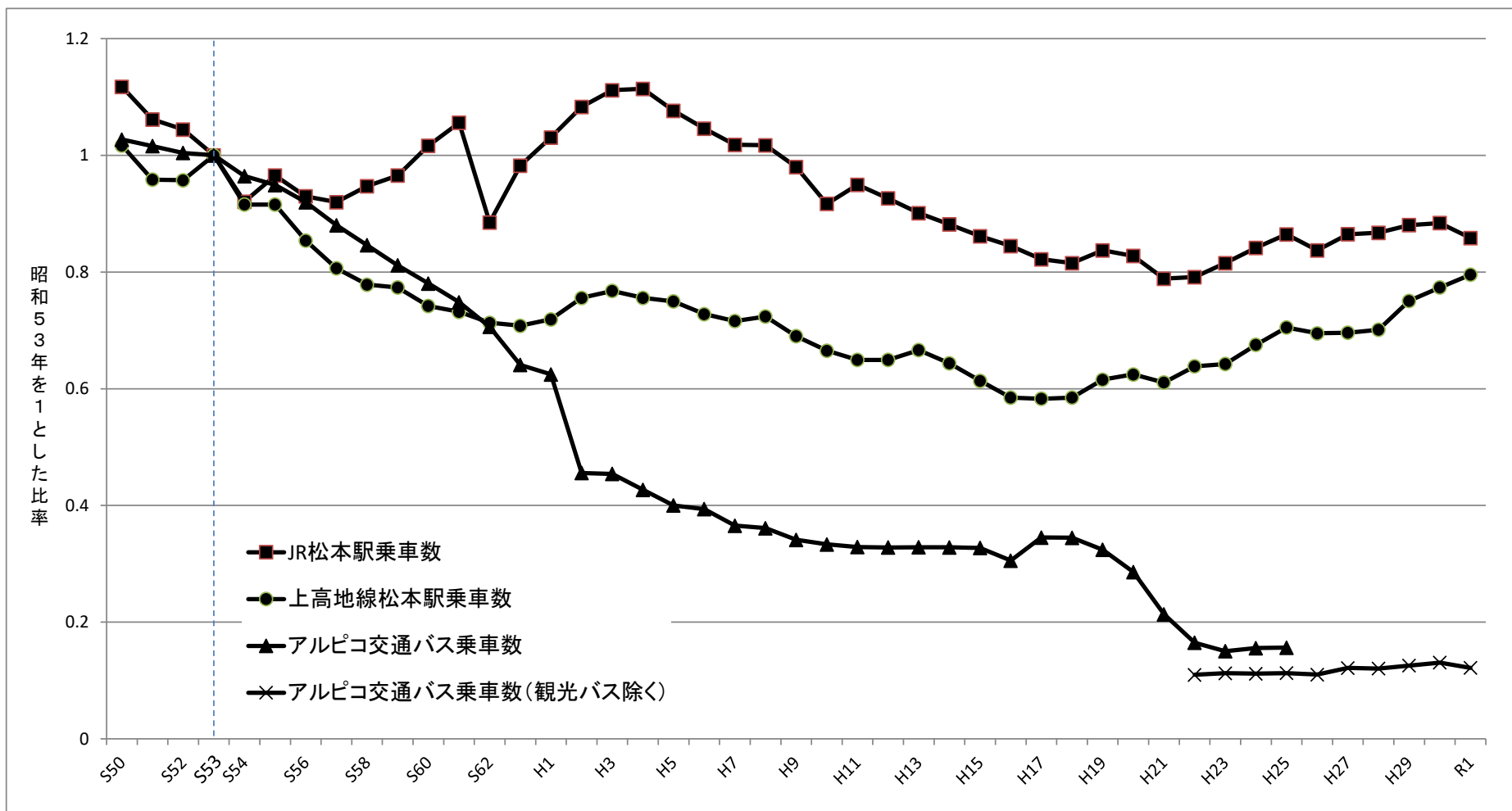
- 高齢化率は松本駅周辺の市街地において低く、市街地から離れると高い傾向
- 特に入山辺・中山・寿・内田・今井・梓川・四賀・奈川等の地域で高齢化率が高い



# 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

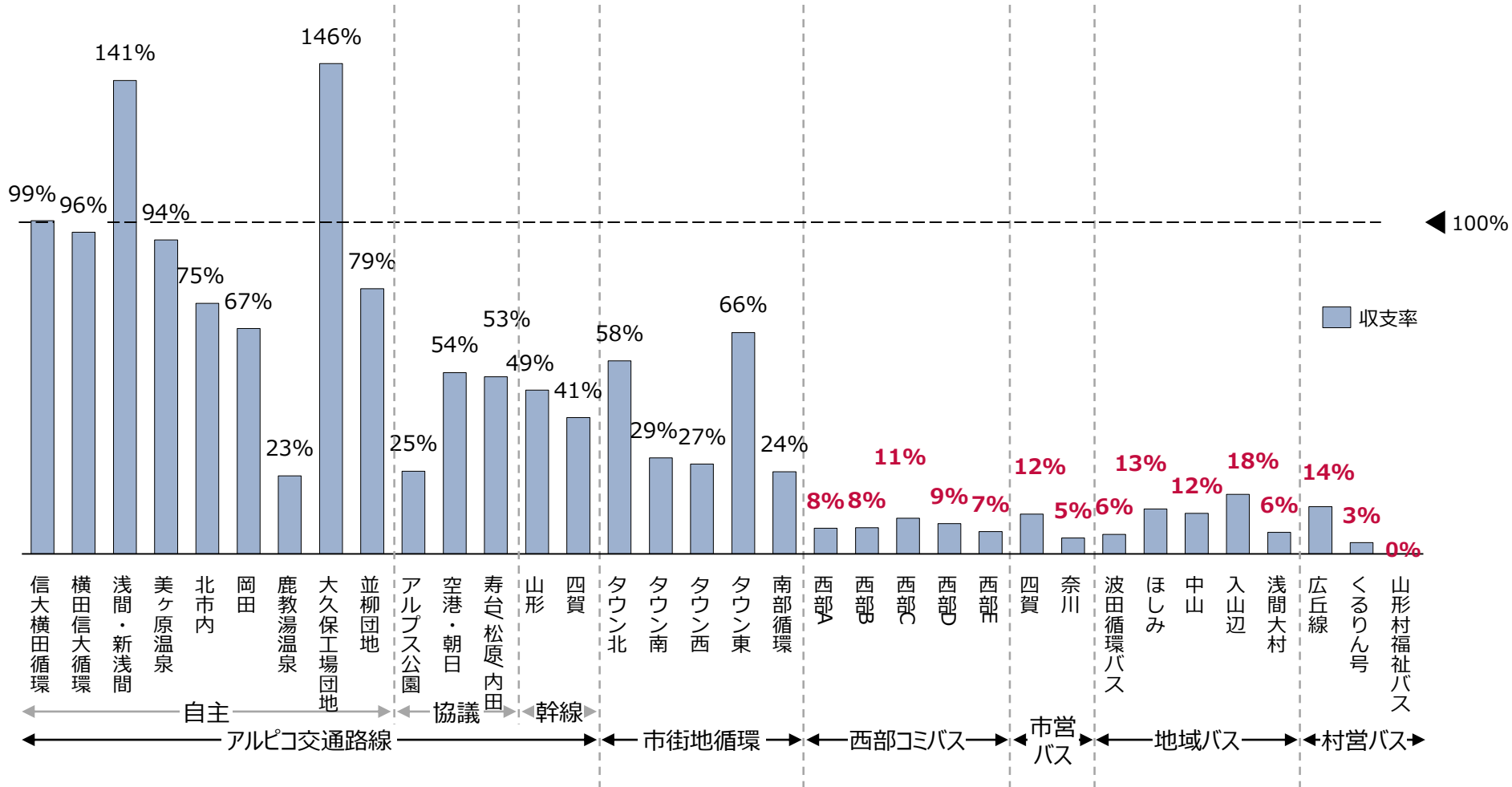
## 公共交通利用者数の長期推移





# 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

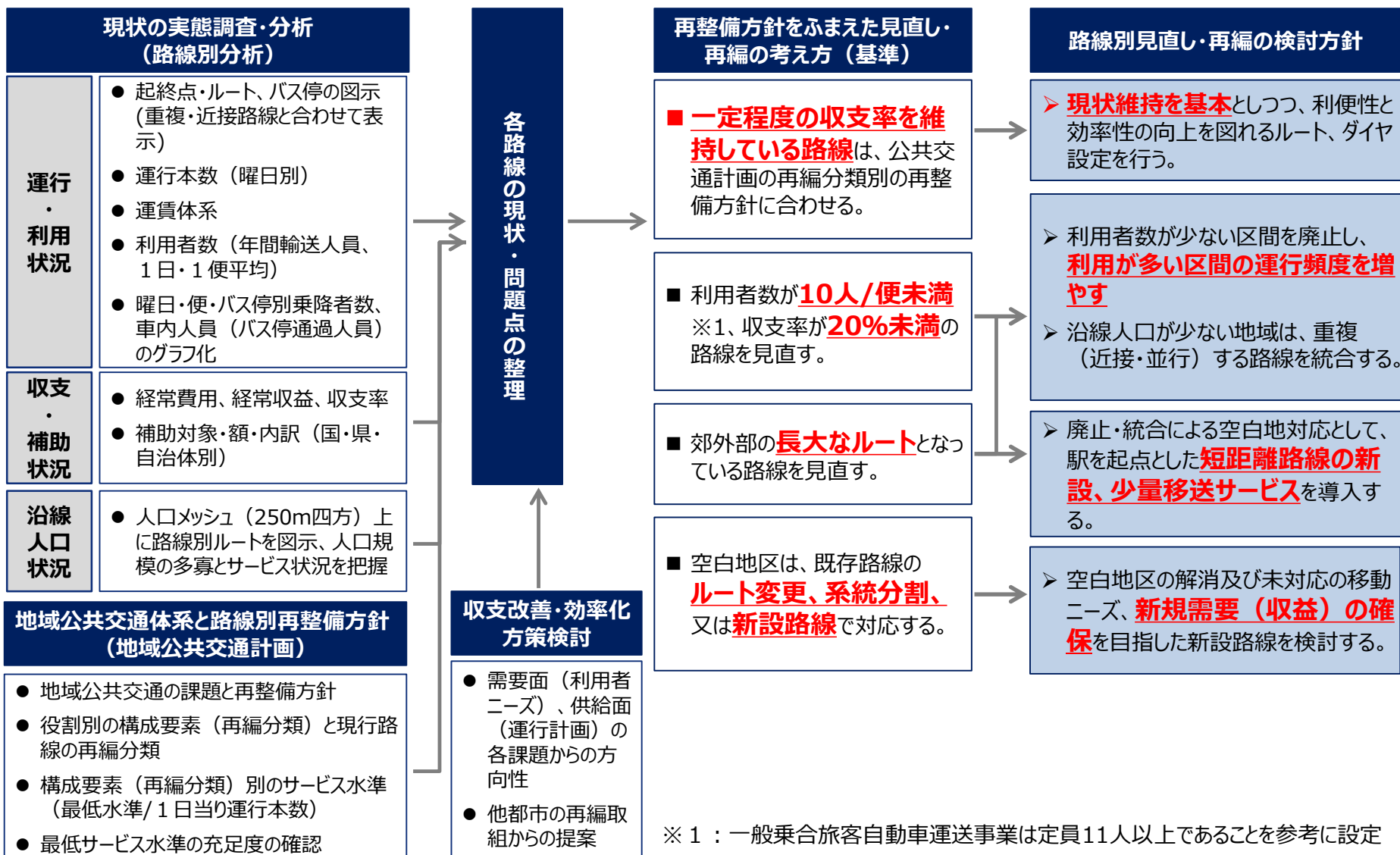


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

# 新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

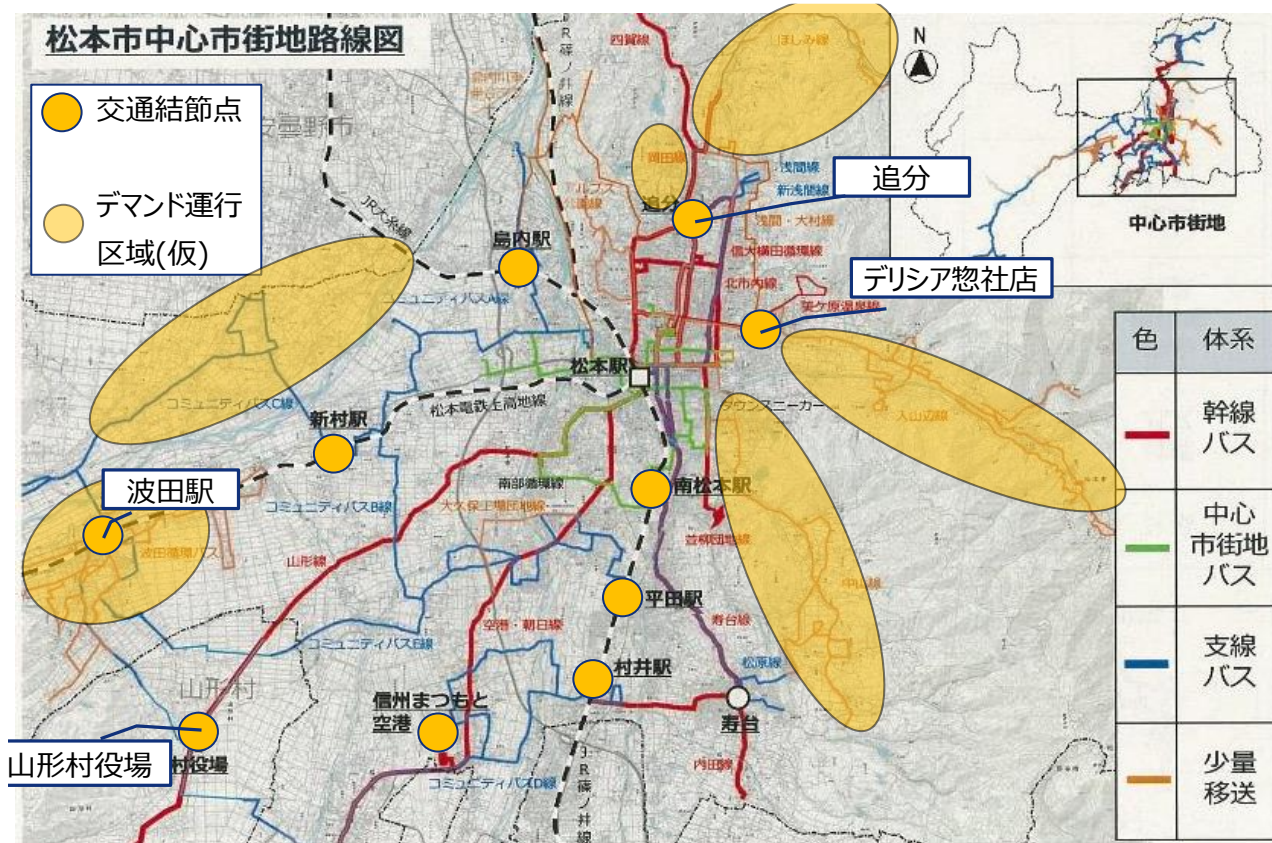
	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 路線単位</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化</li> </ul>
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 5年間</li>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

# 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）

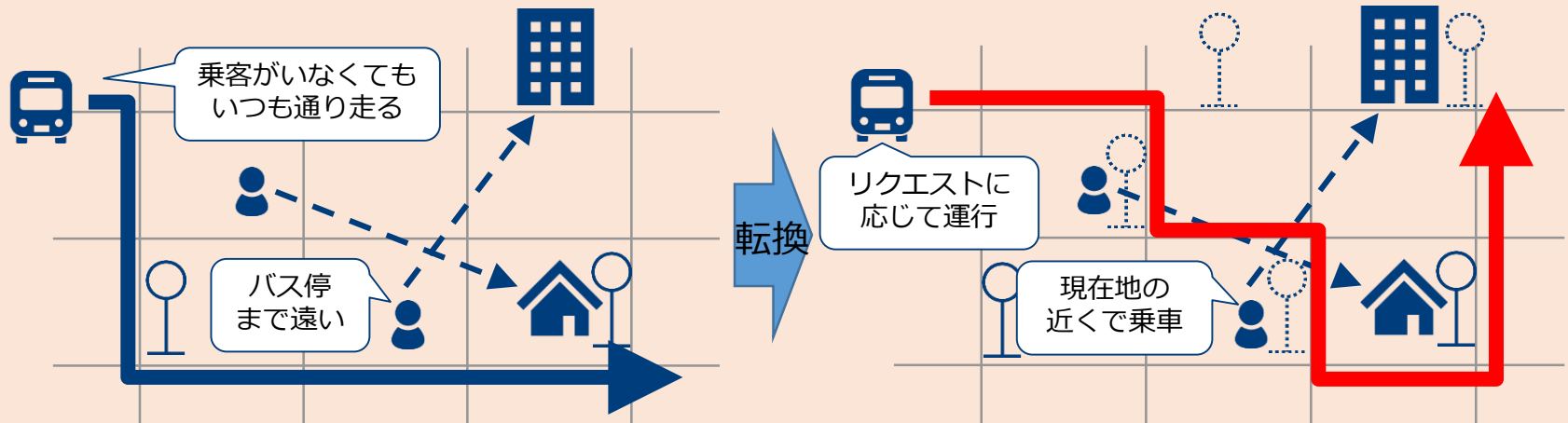
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



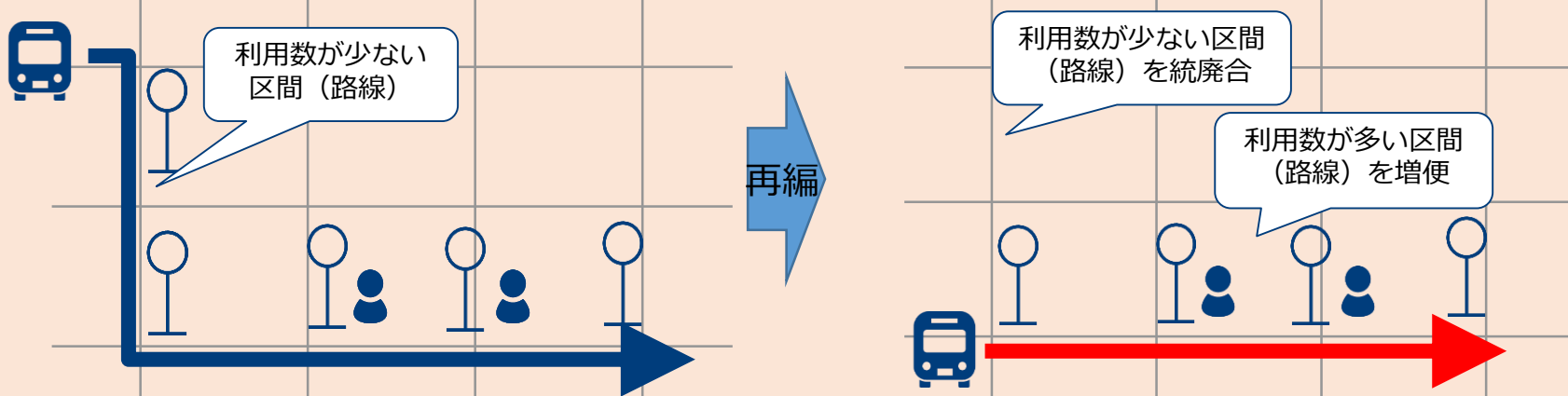
# 路線の再編による利便性の向上

- 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（梓川地区）

## 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）

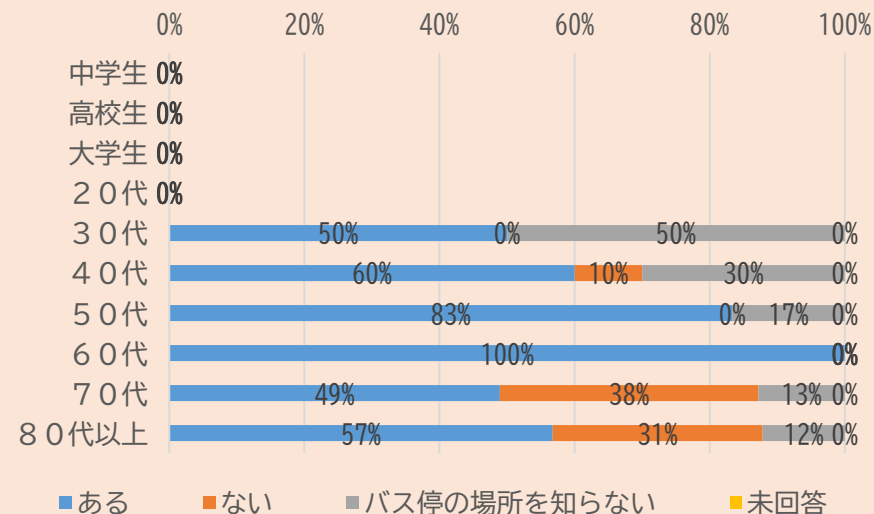
### (3) 年齢別回答数（梓川地区）

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	0	0	2	11	6	2	116	89	1	227

（市全体回答数：2,434件）

## 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

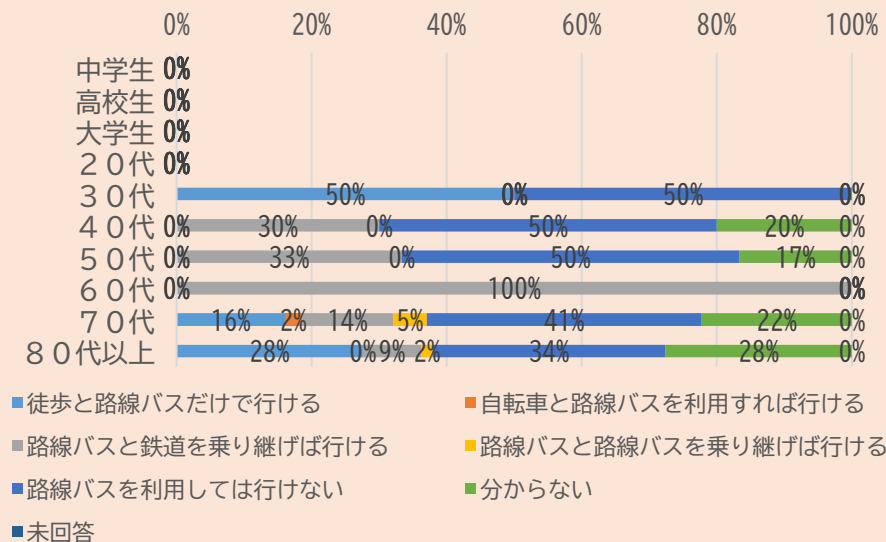


### 【バス停があると回答した割合比較】

	梓川地区	市全体
70代	49%	83%
80代以上	57%	80%

市全体より低い割合となっている。  
バス路線が、住宅地から離れていることが要因の一つと考えられる。

## (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】

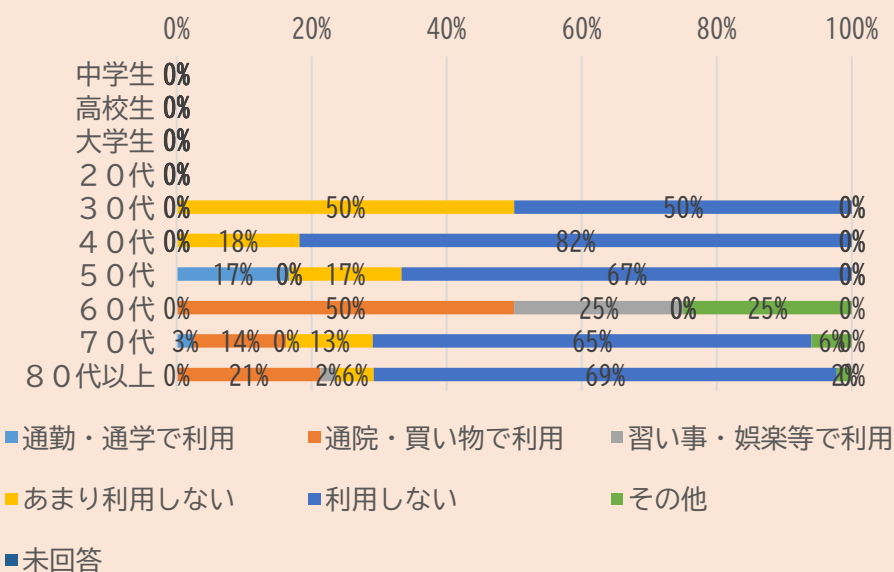
	梓川地区	市全体
70代	16%	46%
80代以上	28%	48%

## 【バスを利用しては行けないと回答した割合比較】

	梓川地区	市全体
70代	41%	23%
80代以上	34%	25%

市全体に比べ、バスと徒歩で目的地まで行ける割合が低く、バスを利用しては行けない割合が高くなっている。  
自宅近くにバス路線がないことや、目的地まで路線が通っていないことが考えられる。

## (3) 路線バスの利用目的

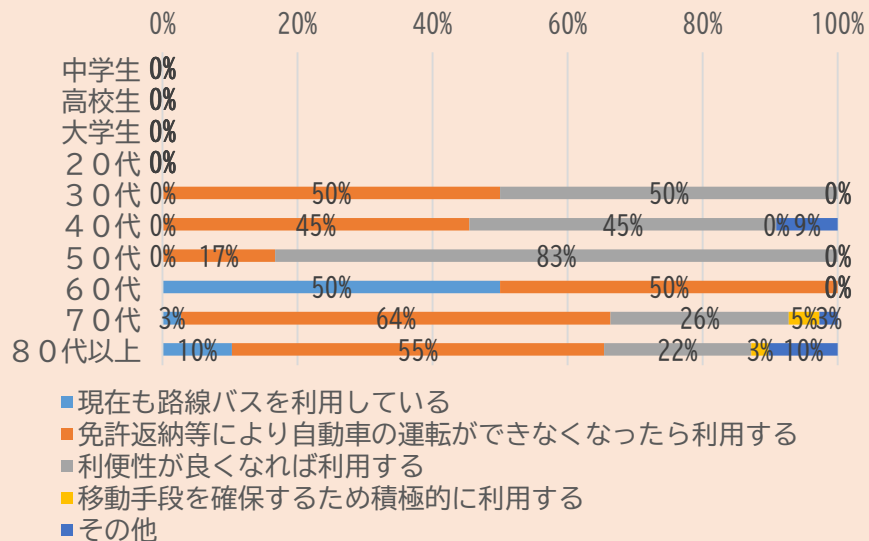


## 【あまり利用しない・利用しないの合計値の割合比較】

	梓川地区	市全体
70代	78%	67%
80代以上	75%	58%
平均	76.5%	62.5%

70代以上では、路線バスを利用しない又はあまり利用しない割合が、市全体と比べても、高い割合となっている。  
住民の移動ニーズを捉えながら、必要な移動の確保をしていく必要があると考える。

#### (4) 路線バス利用に対する考え方



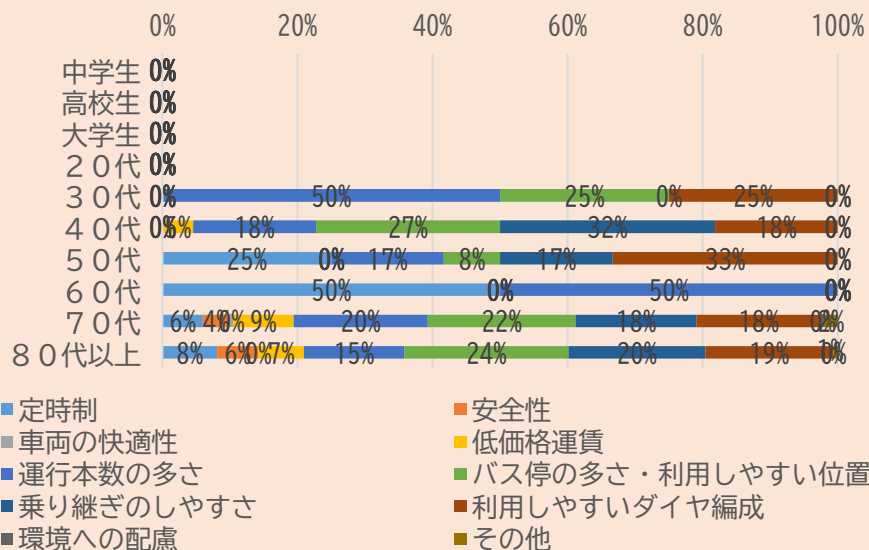
#### 【現在も路線バスを利用していると回答した割合比較】

	梓川地区	市全体
70代	3%	12%
80代以上	10%	20%

全ページの利用目的の回答と合わせて、路線バスの利用率が低いことがわかる。

持続可能な路線バスとするため、住民の移動ニーズを捉えながら、利便性を向上させたうえで、乗って残せる路線再編が必要と考える。

#### (5) 路線バスに求めるもの



#### 【70代以上の市全体の集計(路線バスに求めるもの)】



市全体と比べても大きな差は出てないが、運行本数、バス停の数及び位置、乗り継ぎやダイヤ編成について、同程度の割合であり、全体的な利便性の向上が必要と考える。



### ③西部地域コミュニティバスC線

#### 運行概要\*1

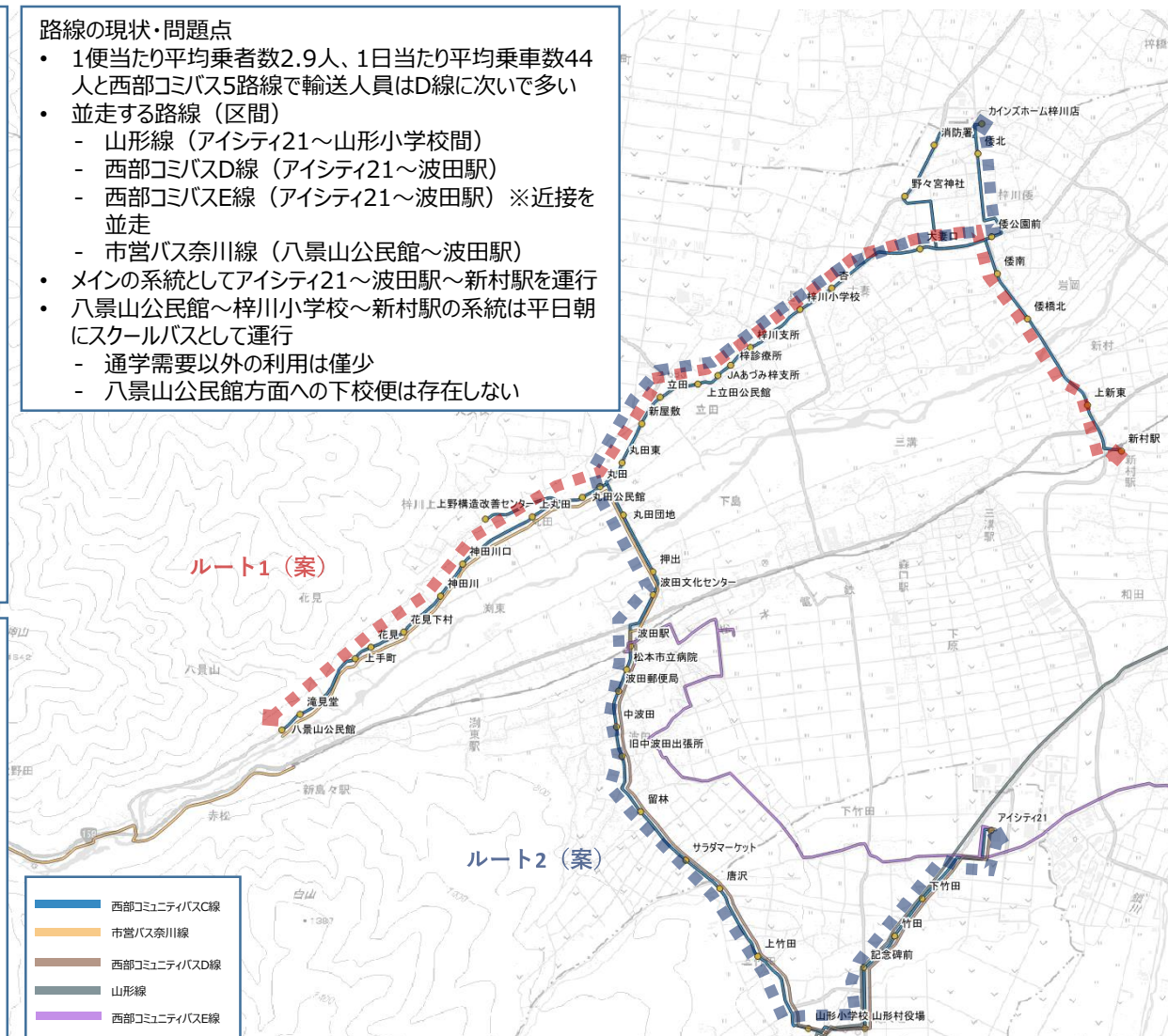
	西部地域コミュニティバスC線
起終点	八景山公民館⇄新村駅、アイシティ21⇄波田駅 ⇄新村駅、倭公園前⇄波田駅
主な経由地	波多駅、梓川支所
運行本数	八景山公民館発 3便（土曜運休） アイシティ21⇄新村駅 8便（土曜 7便） 波田駅⇄新村駅 3便（土曜 1便） 倭公園前⇄波田駅 1便（土曜運休） ※ 日祝は全便運休
運賃（最大）	210 円
キロ程	10.1~18.9 km
輸送人員	9,164 人/年
経常費用	16,133 千円/年
経常収益	1,713 千円/年
収支率	11%
1日乗降者数*2	44 人
1便乗降者数*2	2.9 人
補助額*3	14,214 千円/年

#### 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

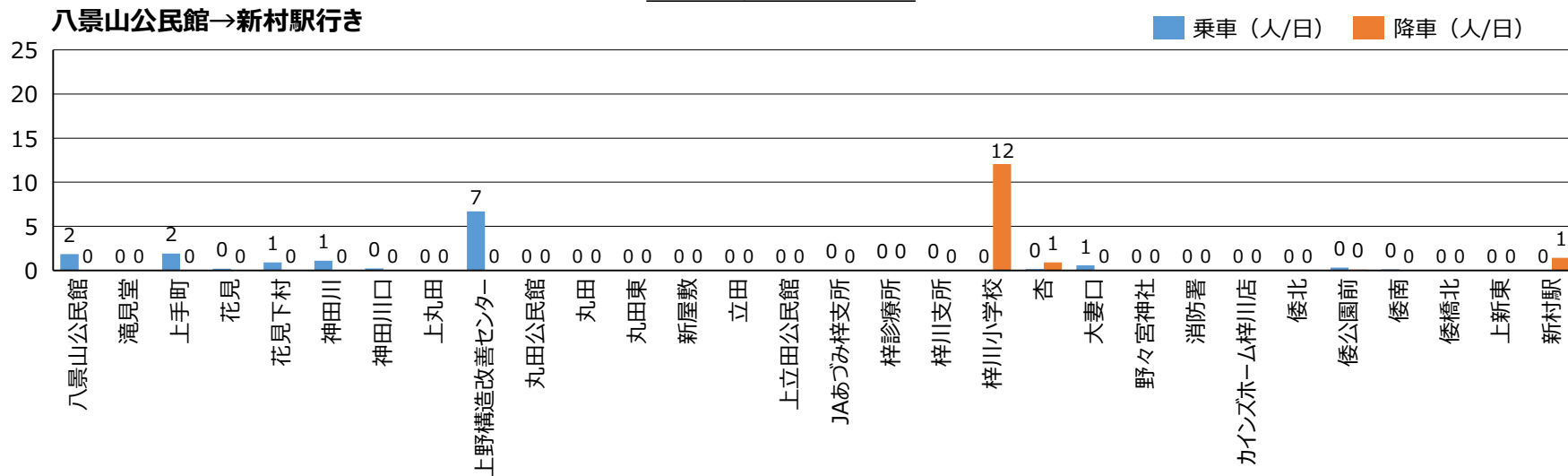


\*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 \*2：2020年平日の値 \*3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

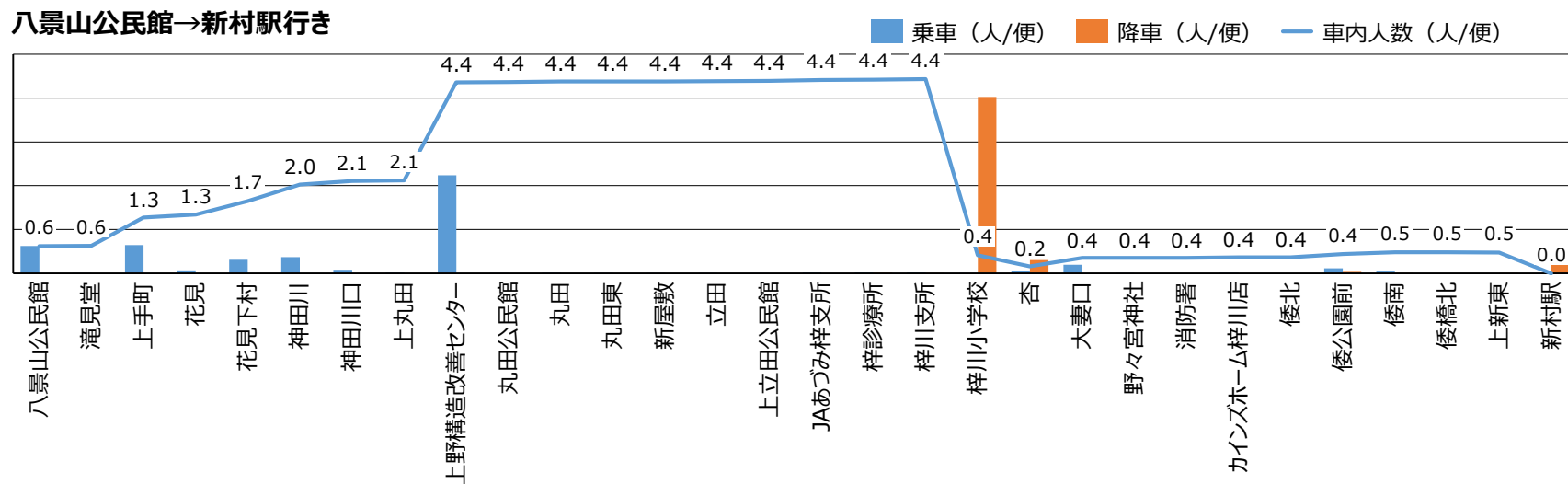
### ③西部地域コミュニティバスC線

<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

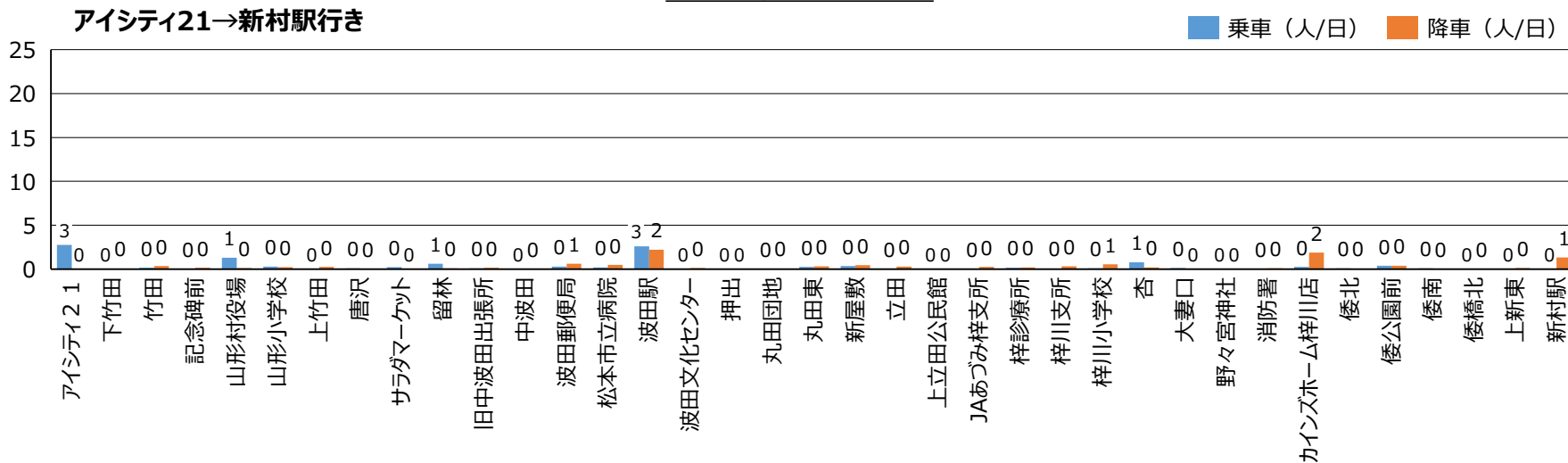




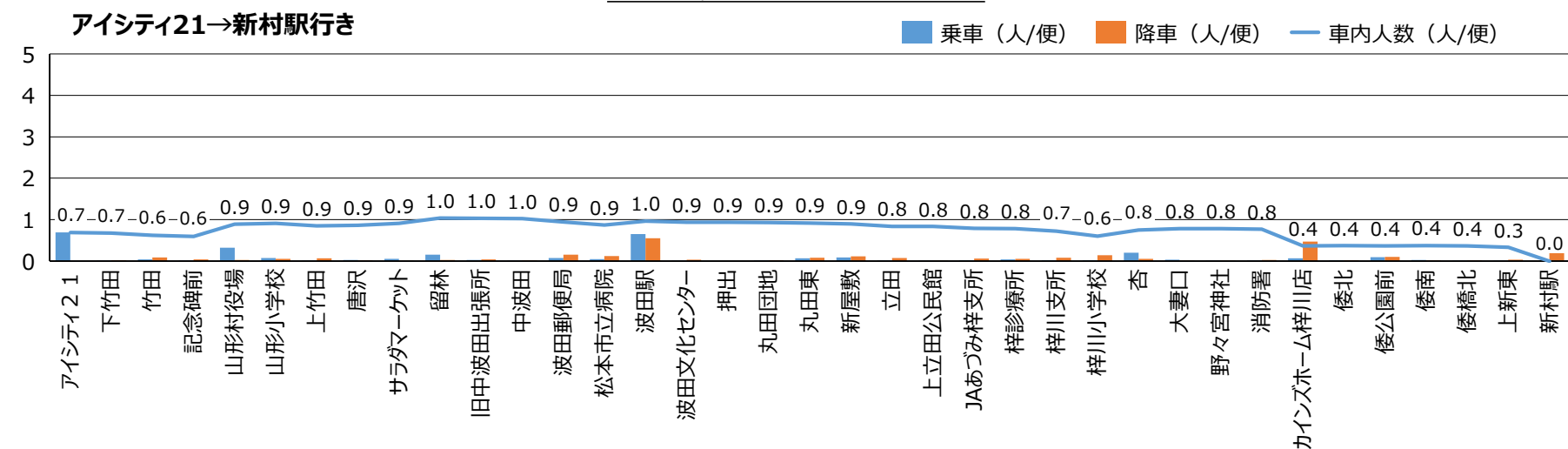
### ③西部地域コミュニティバスC線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



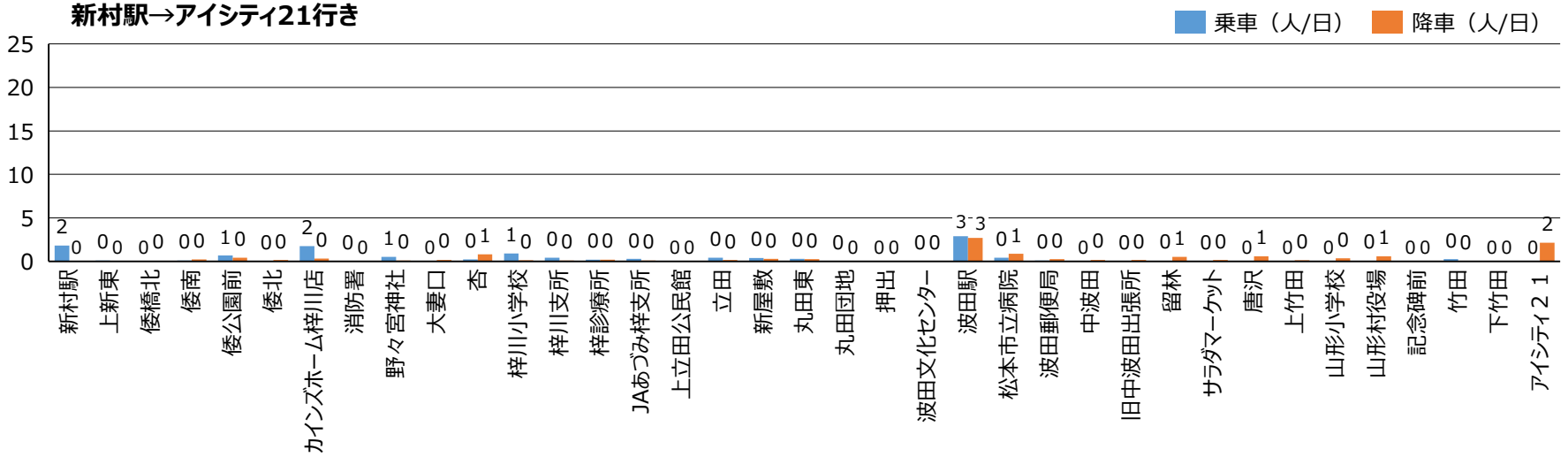
1便当たり平均乗降者数・車内人数



### 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

