



まつもと公設民営バス
意見交換会資料

4. 2. 3

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 | 今井地区の路線について（アンケート集計含む） | 12 ～ 27 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

報告書に基づく説明
・
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

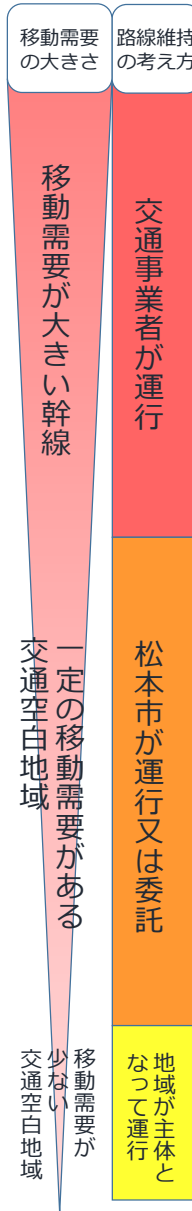
令和4年度

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

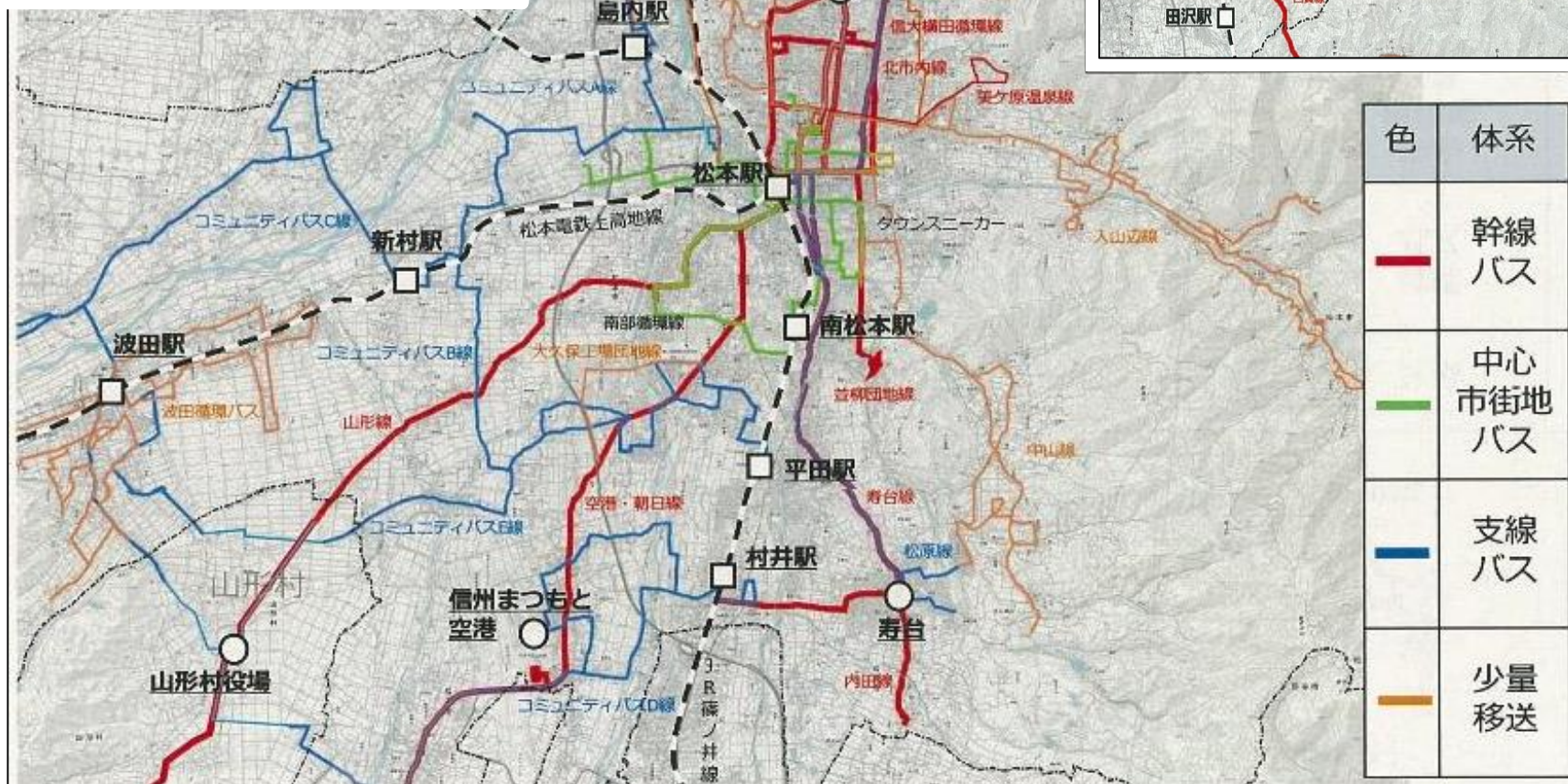


| 再編体系 | |
|------------------------------|---|
| アルピコ交通(株)自主路線 | |
| 幹線バス | 信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線 |
| 支線バス | 浅間線、新浅間線、松原線 |
| 少量移送 | 大久保工場団地線 |
| アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線 | |
| 少量移送 | 四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部) |
| 中心市街地バス | タウンズニーカー 北コース、東コース、南コース、西コース 南部循環線 |
| 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 |
| 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 |

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 | アルピコタクシー(株) 平成交通(有) | (一般旅客自動車運送事業) | 申請または届出 | 松本市が運行を委託 赤字を補填 |
| 山形村 | | | | 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) | (一般旅客自動車運送事業) | 申請または届出 | 松本市が運行を委託 |
| 地域協議会 | | | | 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 |

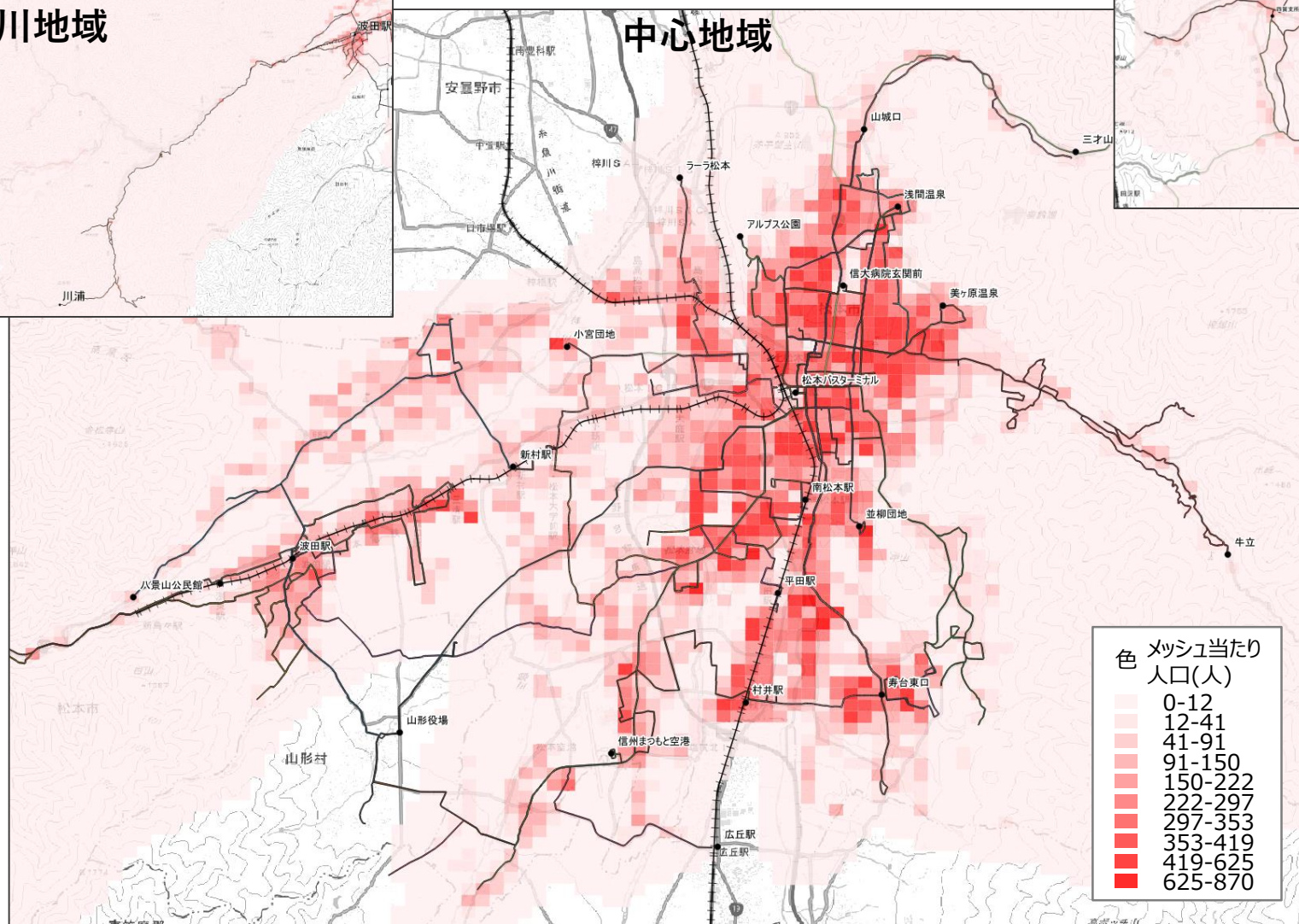
バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 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



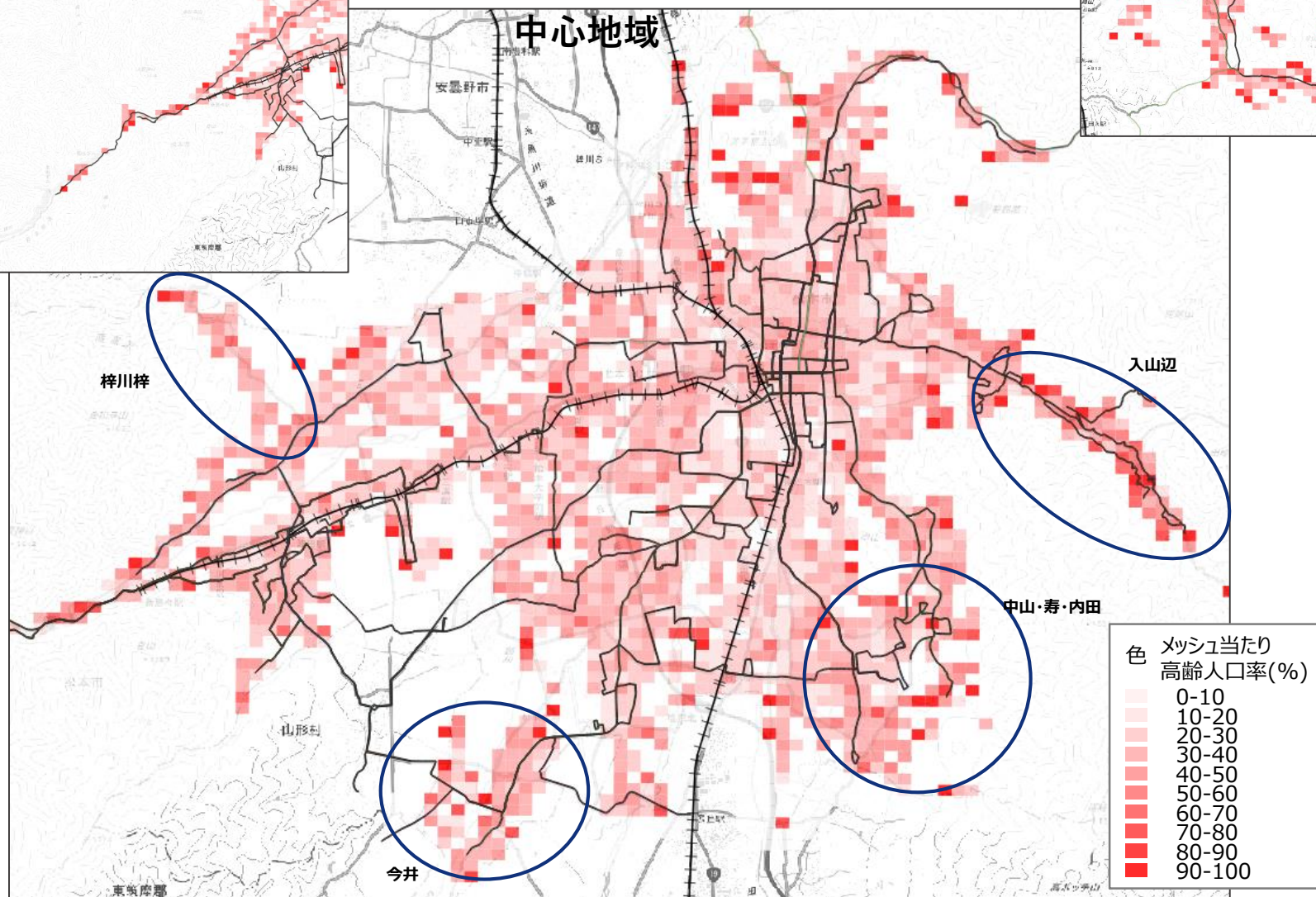
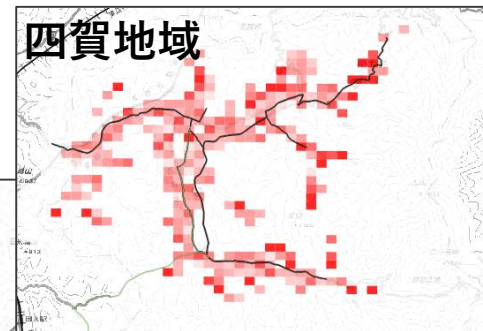
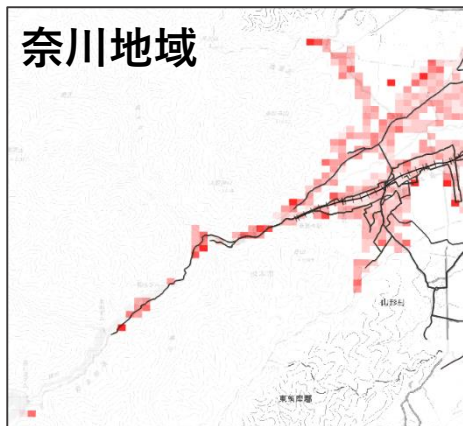
四賀地域



| 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 |
| Dark Red | 625-870 |

バス路線・高齢化率メッシュ

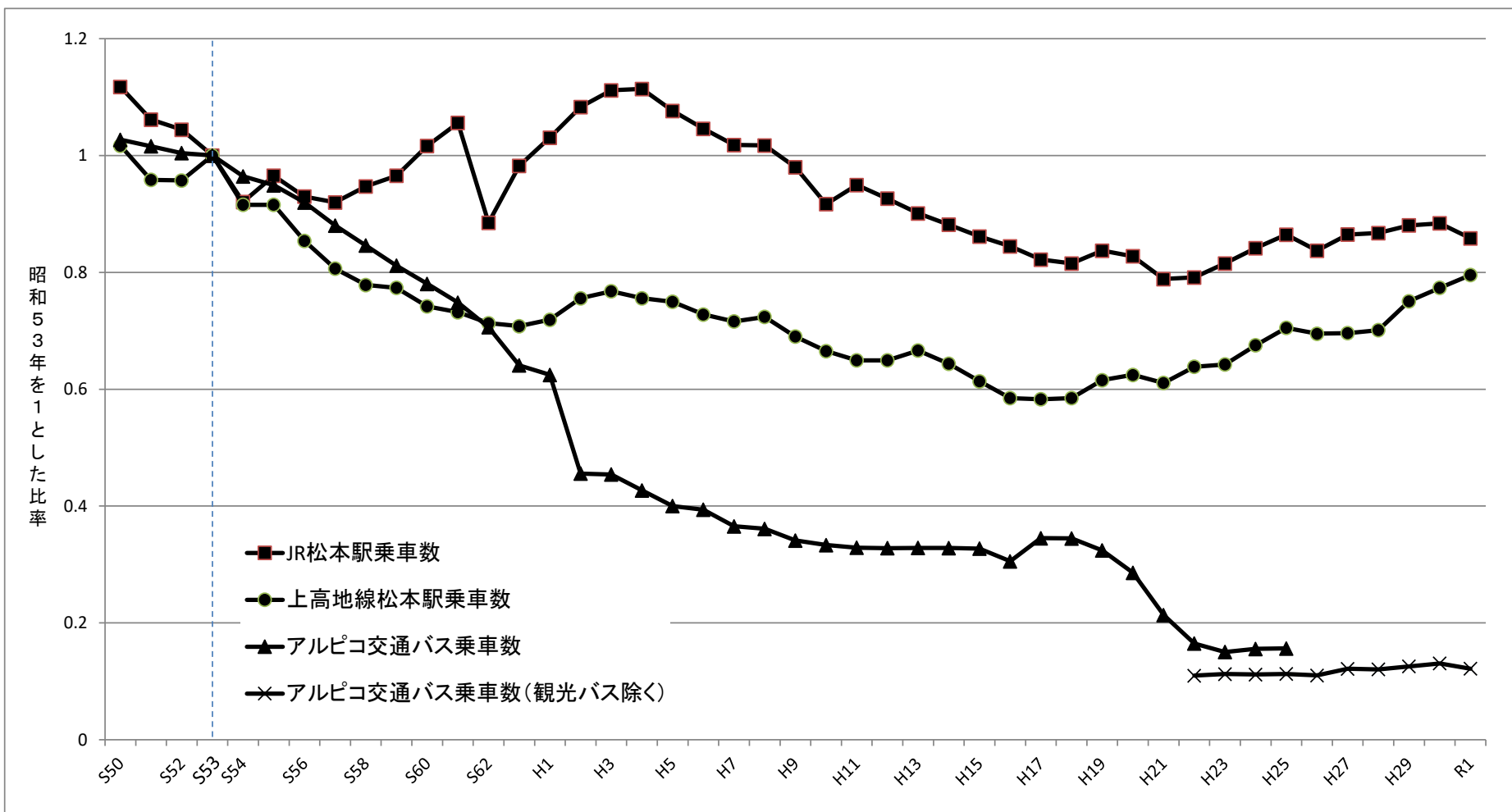
- 高齢化率は松本駅周辺の市街地において低く、市街地から離れると高い傾向
- 特に入山辺・中山・寿・内田・今井・梓川・四賀・奈川等の地域で高齢化率が高い



地域公共交通の現状

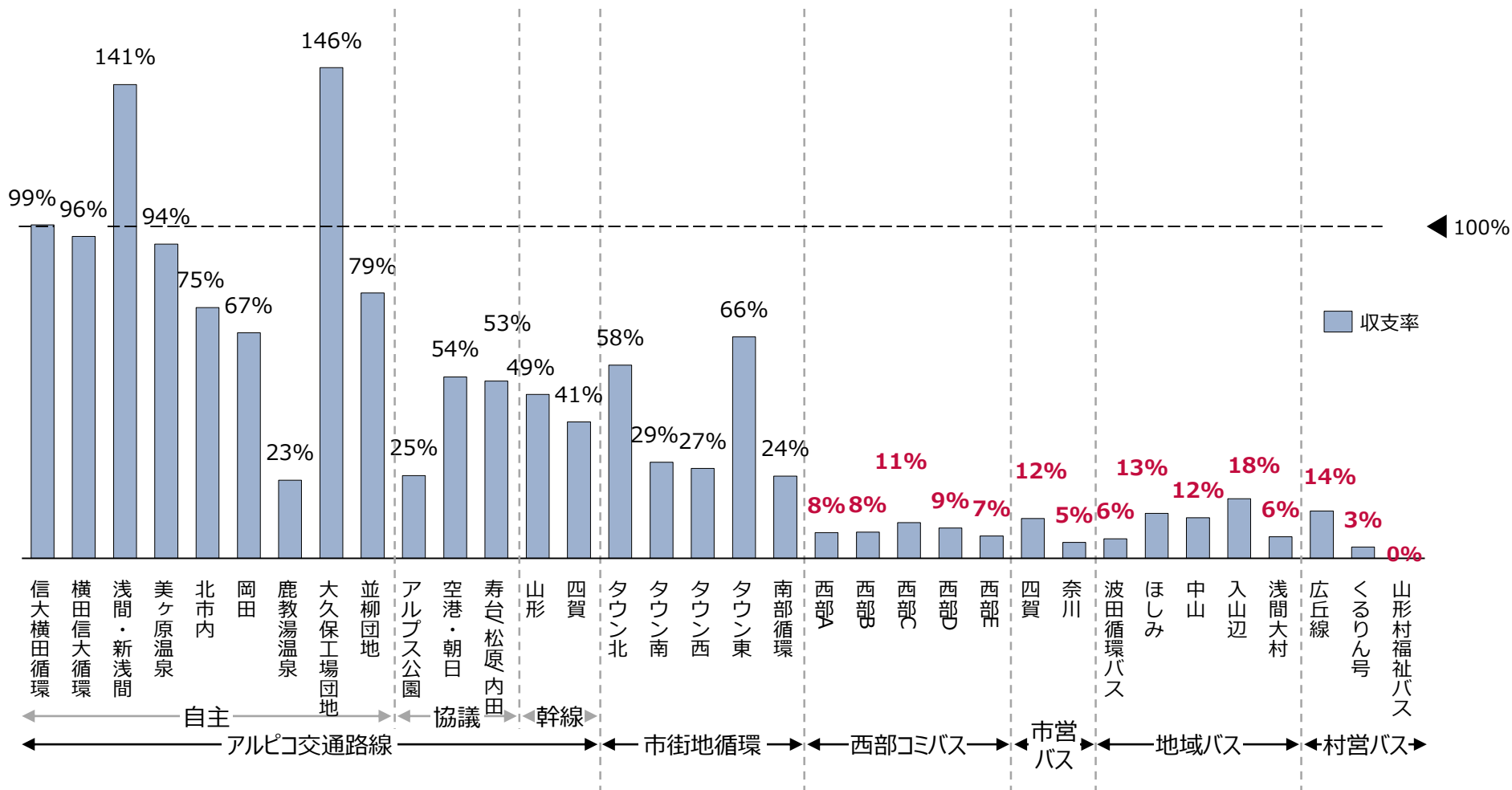
地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

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

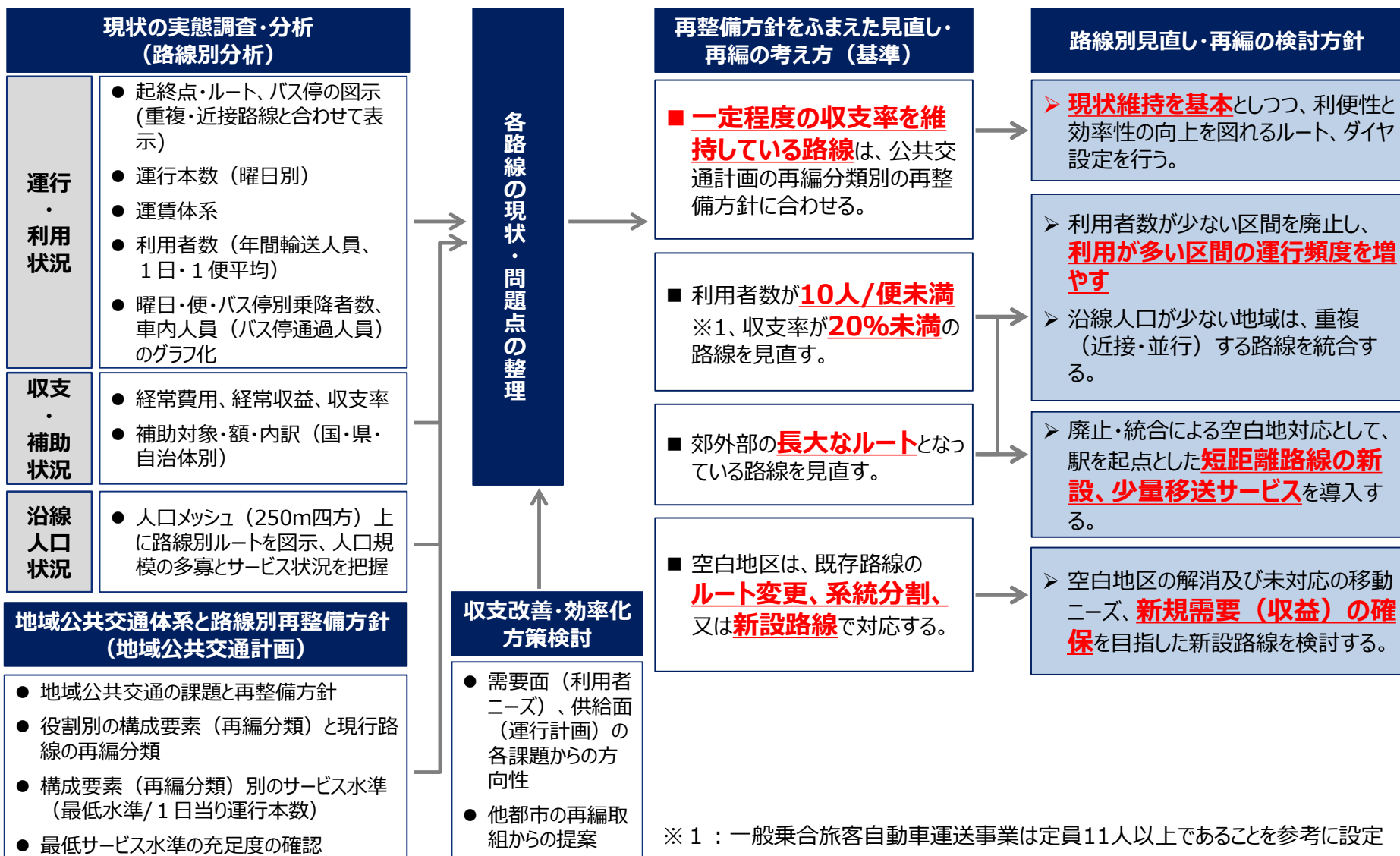


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

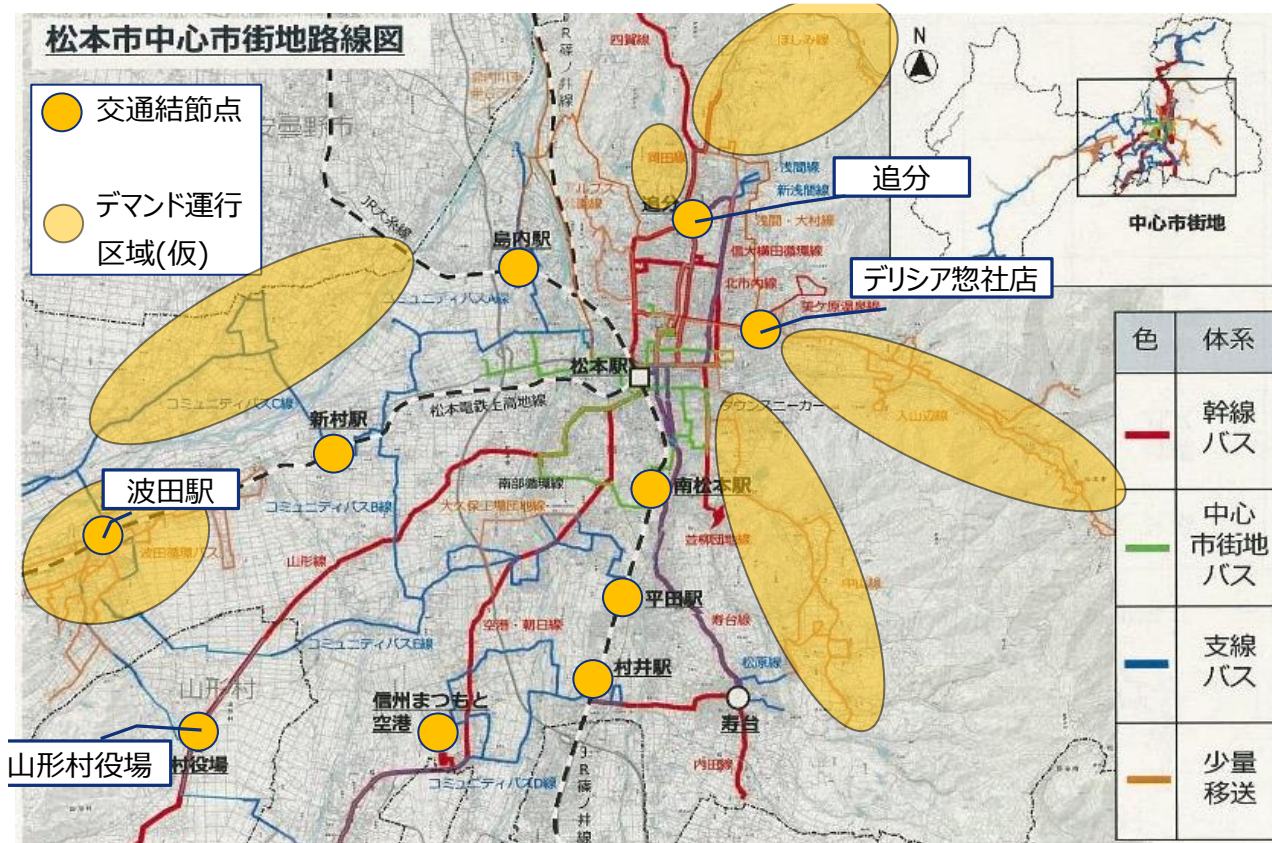
| | 新制度（案） | 現行制度 | メリット |
|----------------------|--|---|--|
| 委託範囲 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化 |
| 契約期間 | <ul style="list-style-type: none">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

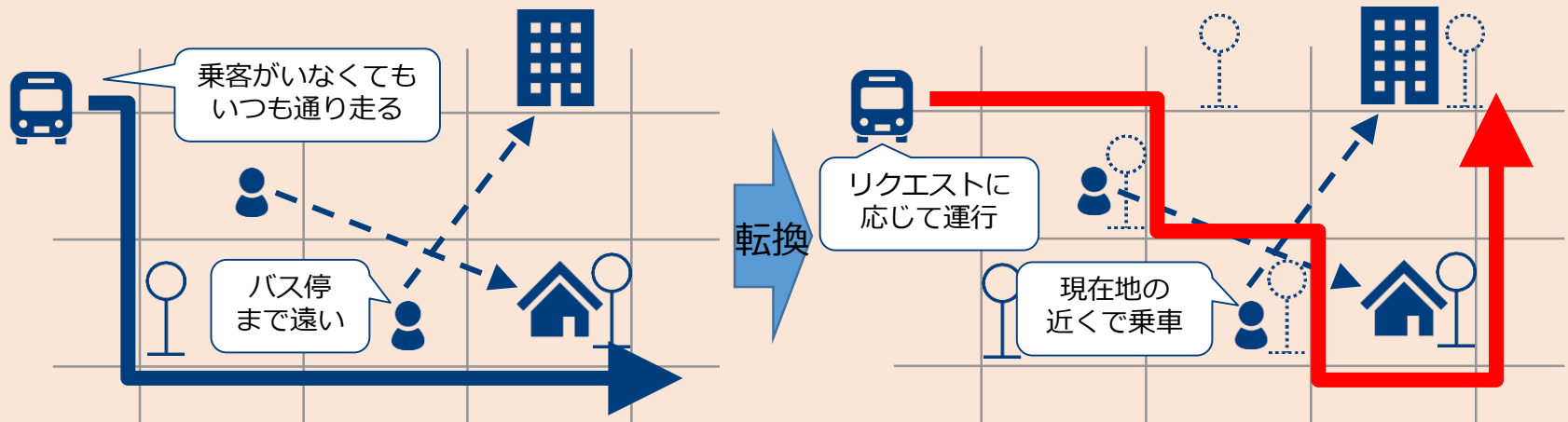
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



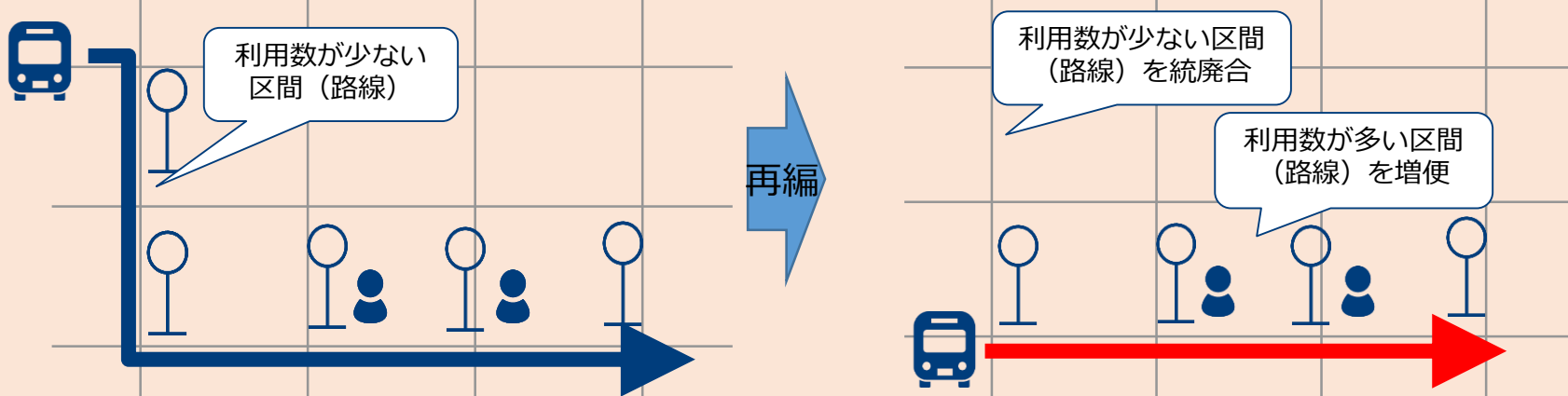
路線の再編による利便性の向上

- 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（今井地区）

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）

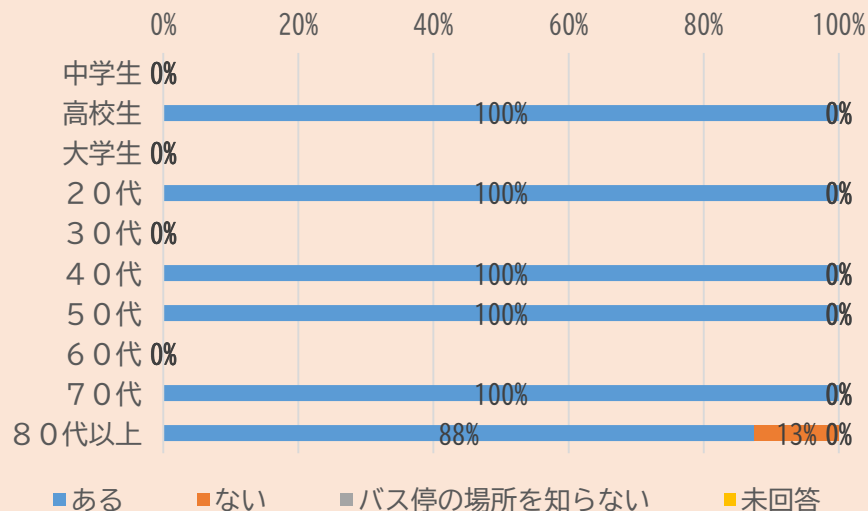
(3) 年齢別回答数（今井地区）

| 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 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 13 | 9 | 0 | 29 |

（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】

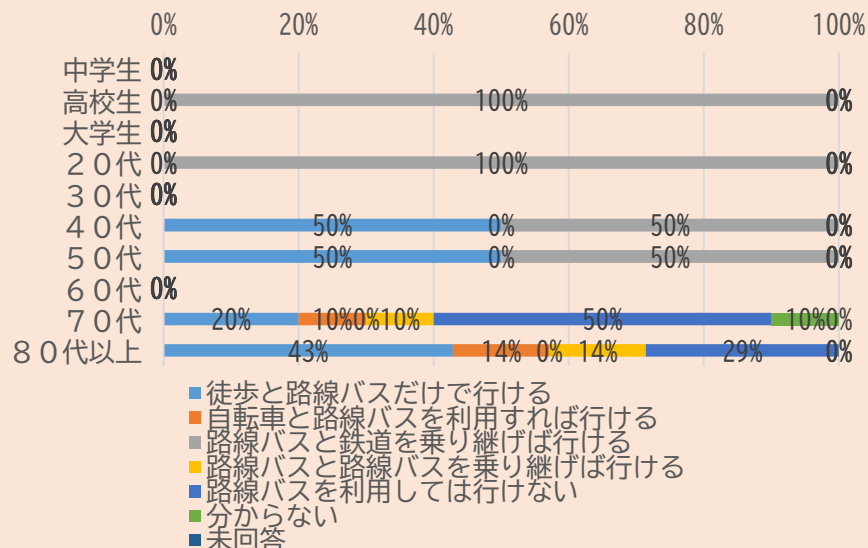
| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|------|-----|
| 70代 | 100% | 83% |
| 80代以上 | 88% | 80% |

今井地区内を運行している路線

- ・空港朝日線
- ・西部コミバスD線
- ・朝日村営バス広丘線

4ページの人口メッシュマップ上でも、概ね人口分布と路線が一致している。

(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】

| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|------|-----|
| 70代 | 20% | 46% |
| 80代以上 | 43% | 48% |

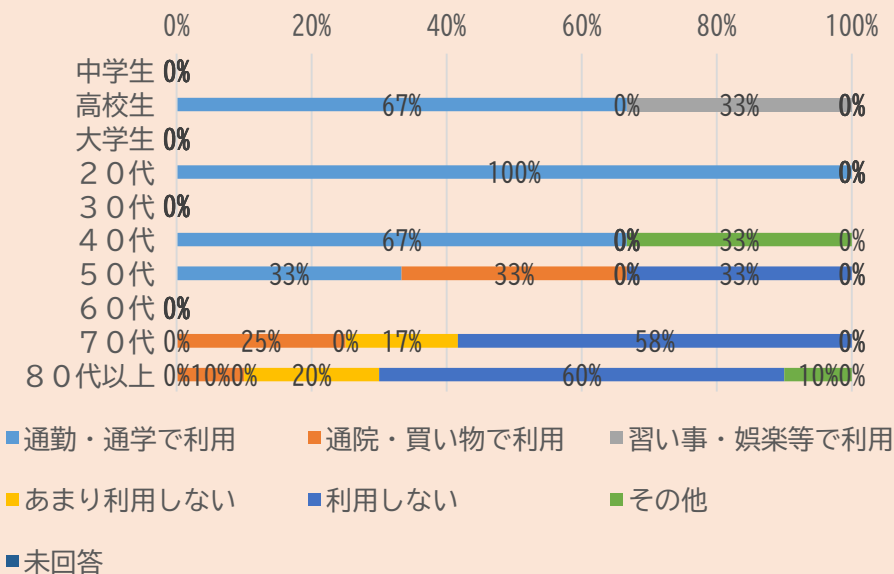
【バスを利用しては行けないと回答した割合比較】

| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|------|-----|
| 70代 | 50% | 23% |
| 80代以上 | 29% | 25% |

70代と80代以上で違いが出ているものの、バスを利用して目的地まで行けない住民が一定数いることが分かる。

70代においては、市全体より、その割合が高くなっている。

(3) 路線バスの利用目的



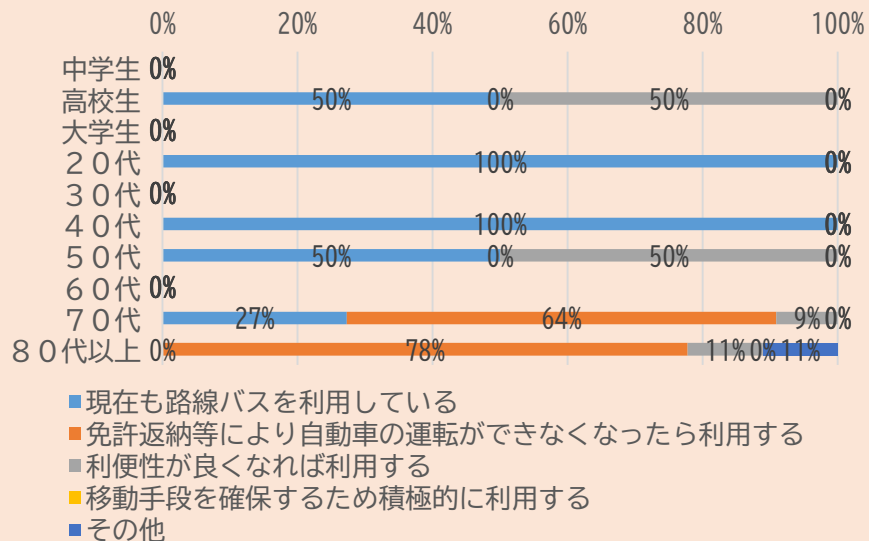
【あまり利用しない・利用しないの合計値の割合比較】

| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|-------|-------|
| 70代 | 75% | 67% |
| 80代以上 | 80% | 58% |
| 平均 | 77.5% | 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



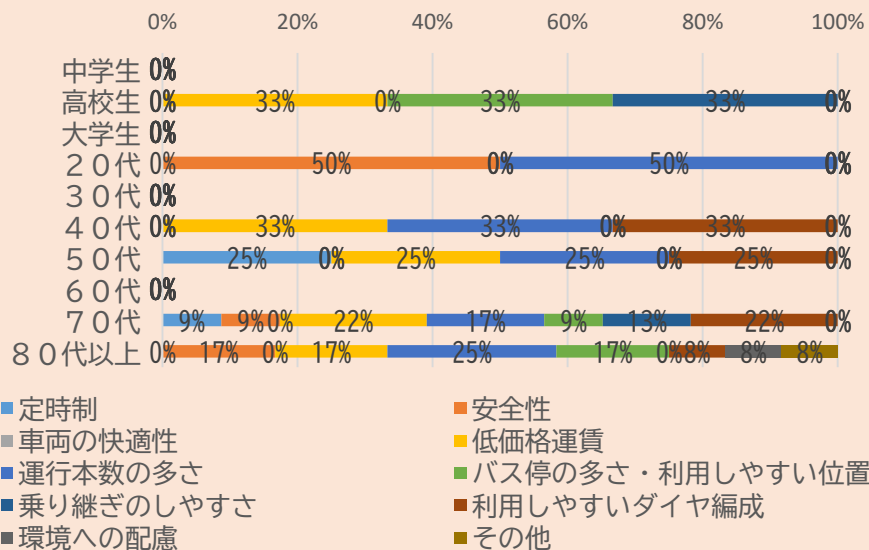
【免許返納等で運転ができなくなったらと回答した割合比較】

| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|------|-----|
| 70代 | 64% | 58% |
| 80代以上 | 78% | 46% |

自動車の運転が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おり、日常生活において主な移動手段が自家用車であることが分かる。

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



【定価格運賃と回答した割合比較】

| | 今井地区 | 市全体 |
|-------|------|-----|
| 70代 | 22% | 9% |
| 80代以上 | 17% | 9% |

市全体と比べて、低価格運賃を希望する回答割合が高くなっている。

空港・朝日線では松本バスターミナルまで700円前後の運賃となっており、利用しやすい運賃政策が必要と考える。

※コミュニティバスとJR線との乗り換えで片道410円

⑩ 空港・朝日線（一部協議路線）（1/2）

運行概要*1

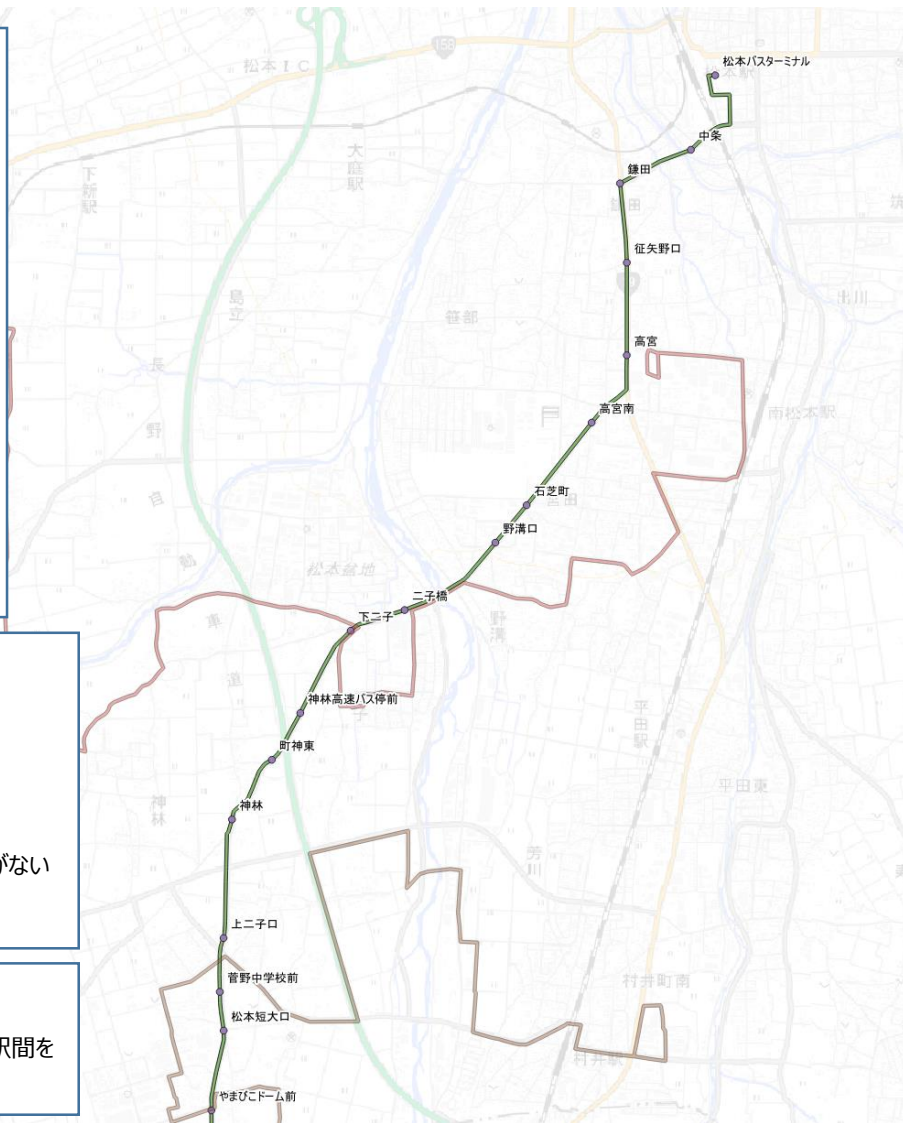
| | 空港・朝日線 | 西部地域コミュニティバスB線 |
|----------|--|----------------------|
| 起終点 | 松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港 | 新村駅⇔イトーヨーカドー |
| 主な経由地 | 石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前 | 神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅 |
| 運行本数 | 神林高速バス停前行 3便（土休日 3便） 信州まつもと空港行 20便（土休日 26便） 下今井行 6便（土休日運休） 上今井行 6便（土休日運休） | 17 便（土休日運休） |
| 運賃（最大） | 740 円 | 210 円 |
| 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

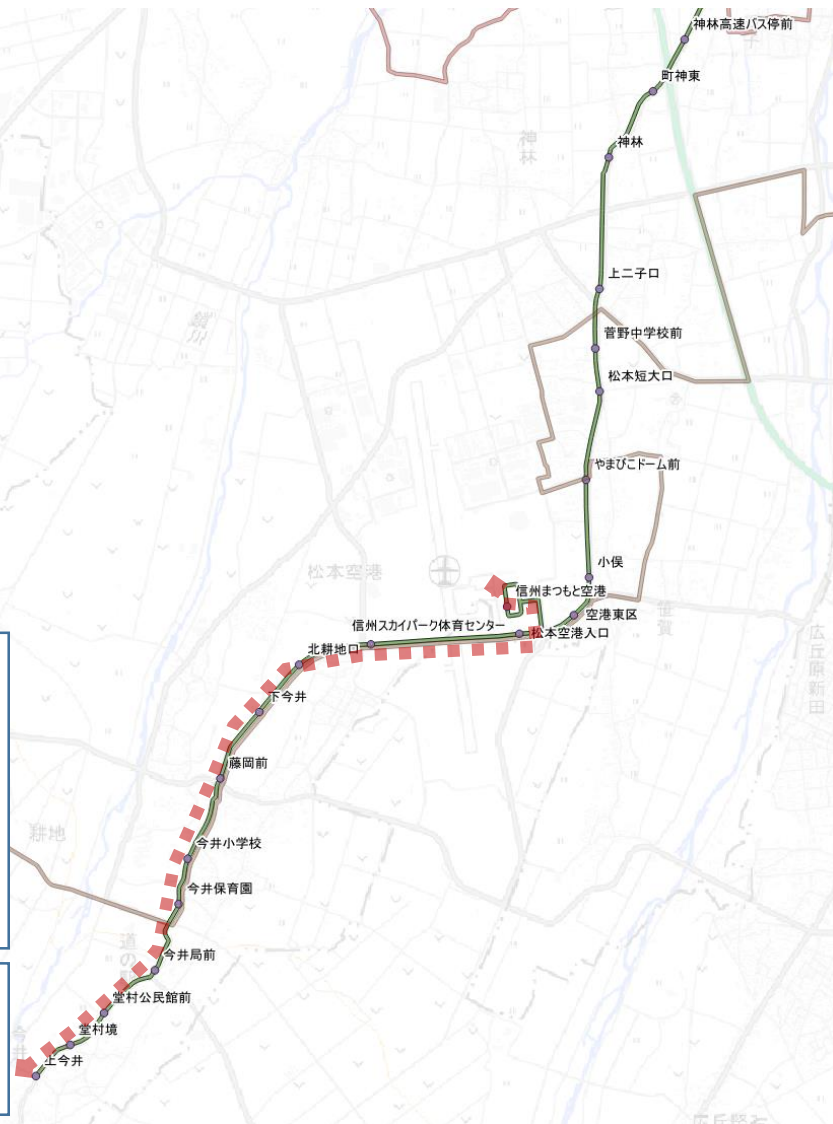
| | 空港・朝日線 | 西部地域コミュニティバスB線 |
|----------|--|----------------------|
| 起終点 | 松本バスターミナル⇔上今井、下今井、信州松本空港 | 新村駅⇔イトヨーカドー |
| 主な経由地 | 石芝町、神林高速バス停前、やまびこドーム前 | 神林出張所、二子団地、中山病院、南松本駅 |
| 運行本数 | 神林高速バス停前行 3便（土休日 3便） 信州まつもと空港行 20便（土休日 26便） 下今井行 6便（土休日運休） 上今井行 6便（土休日運休） | 17 便（土休日運休） |
| 運賃（最大） | 740 円 | 210 円 |
| 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）

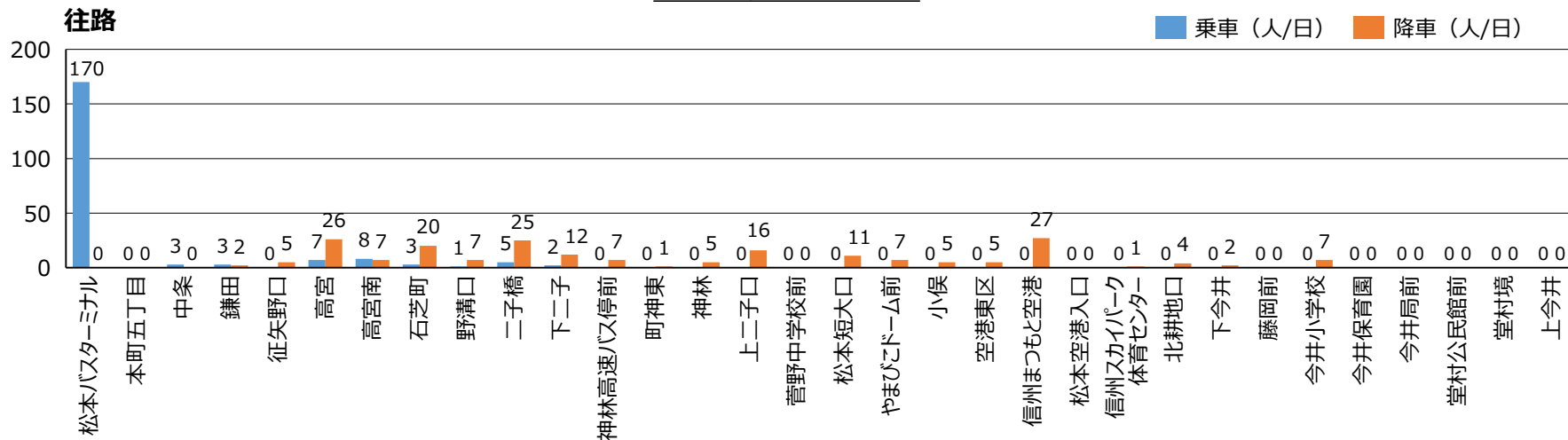
- 上今井～信州まつもと空港間を見直し（養護学校に要確認）
 - 朝日村営バス広丘線Bルートと新Dルート（Bルート復路）を上今井～今井道の駅間を通るルートに変更することでカバー



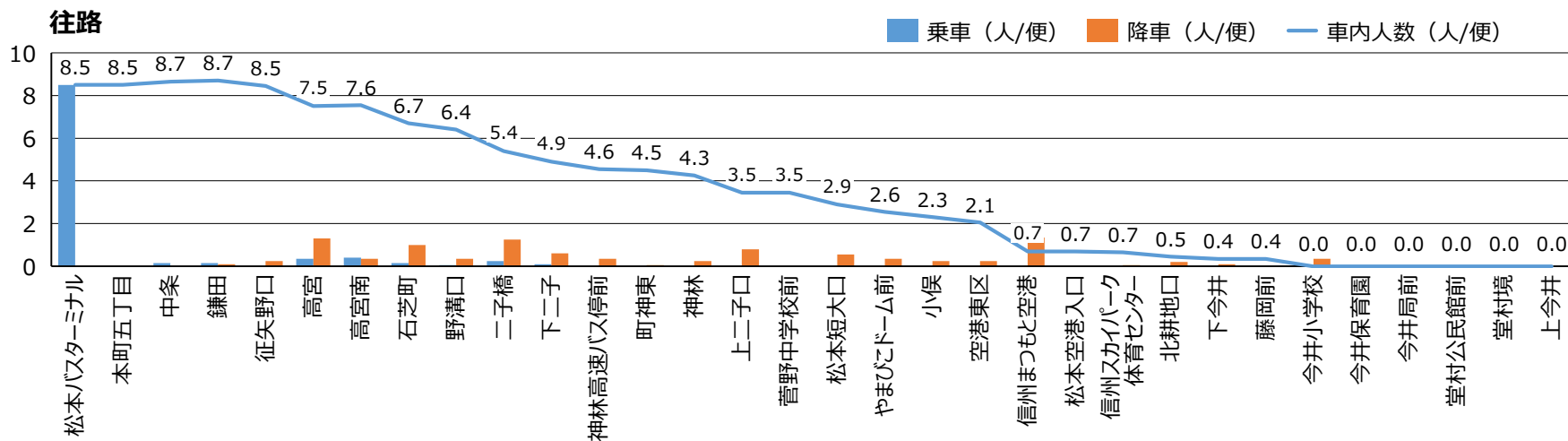
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



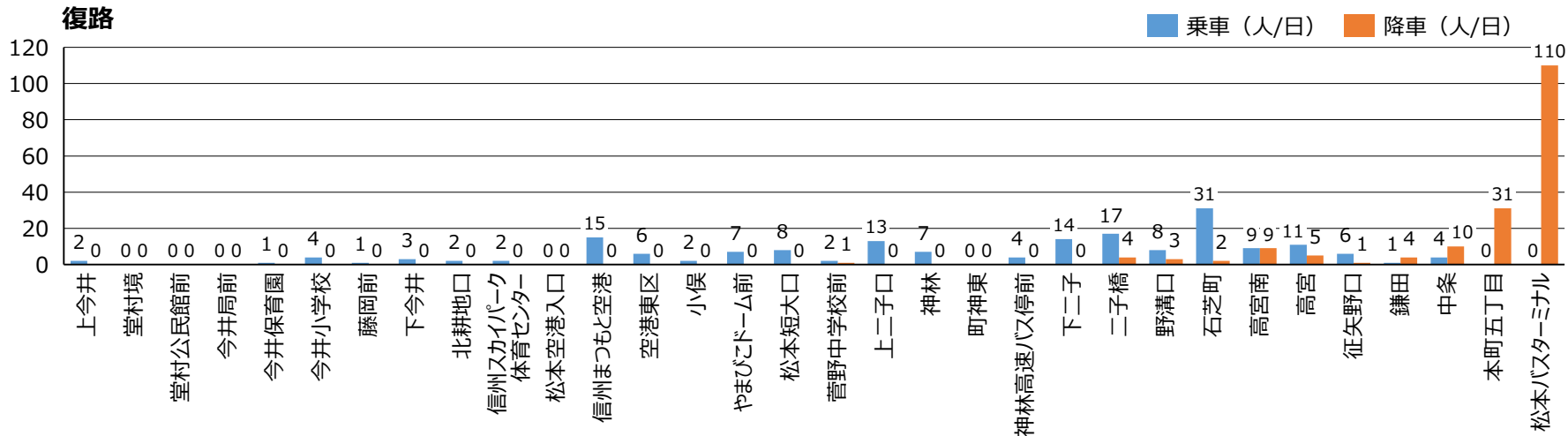
1便当たり平均乗降者数・車内人数



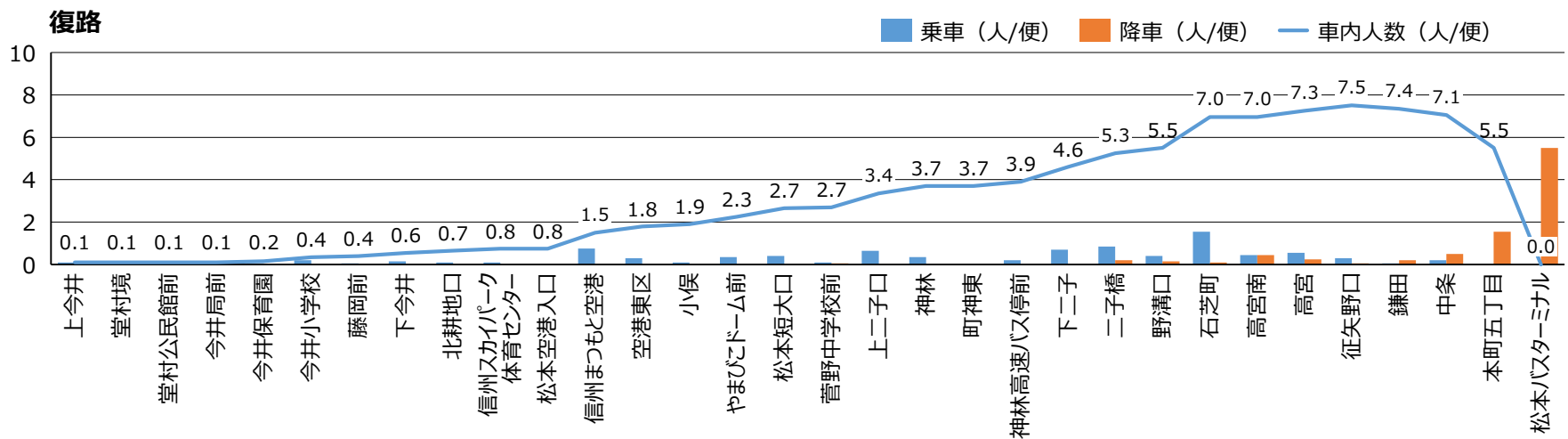
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



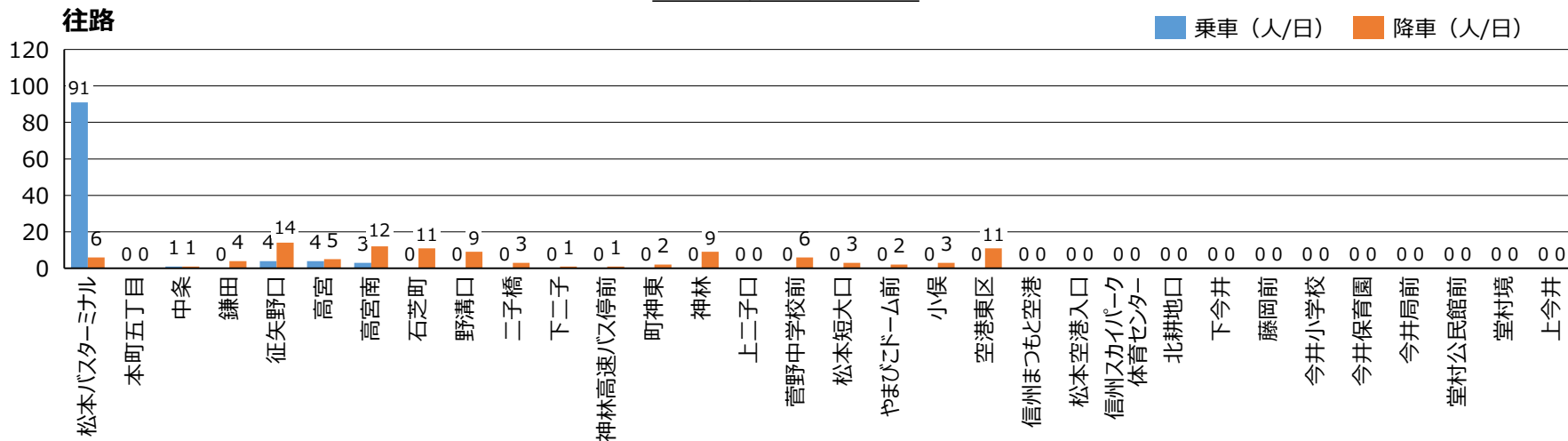
1便当たり平均乗降者数・車内人数



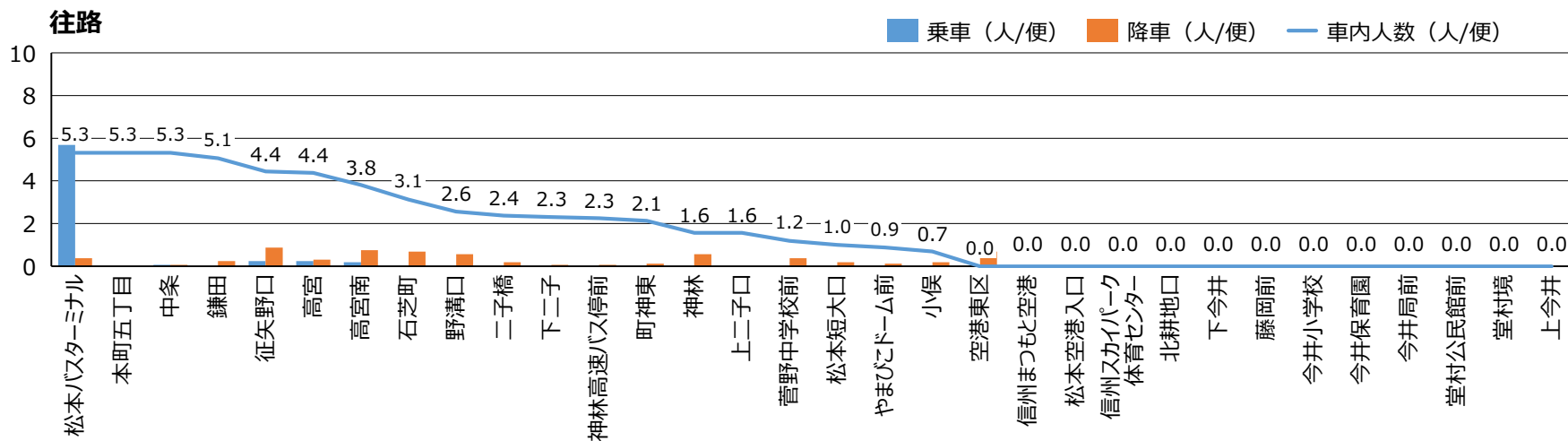
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



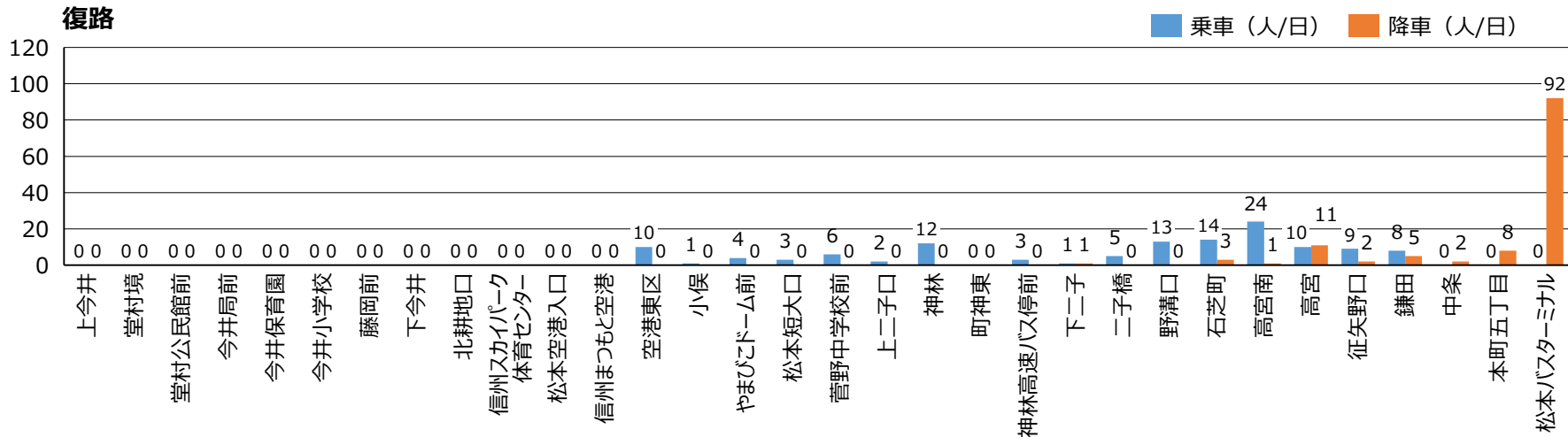
1便当たり平均乗降者数・車内人数



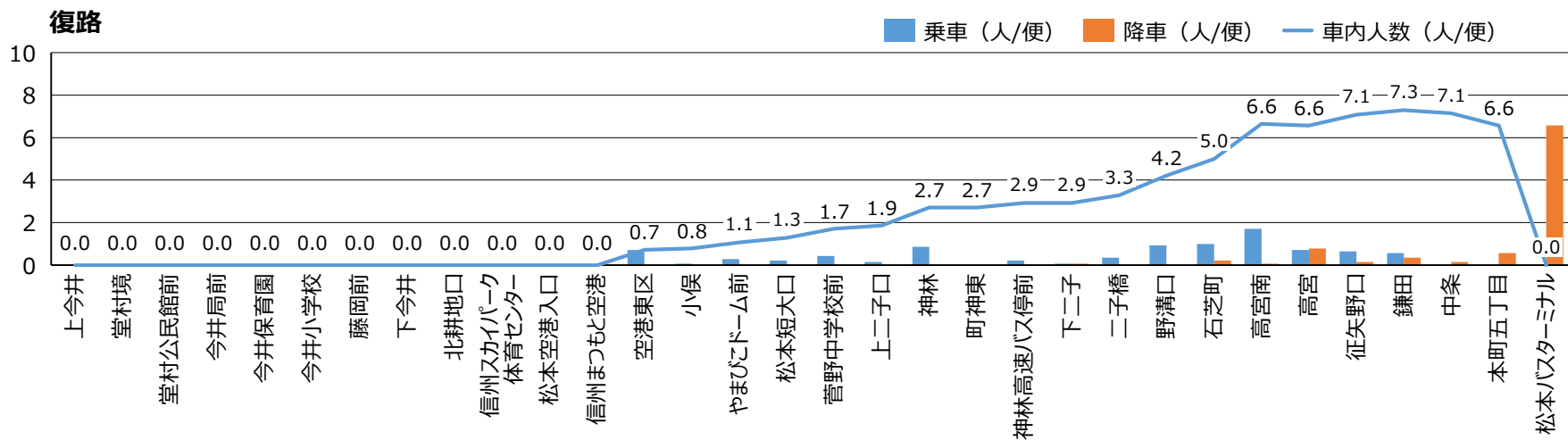
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



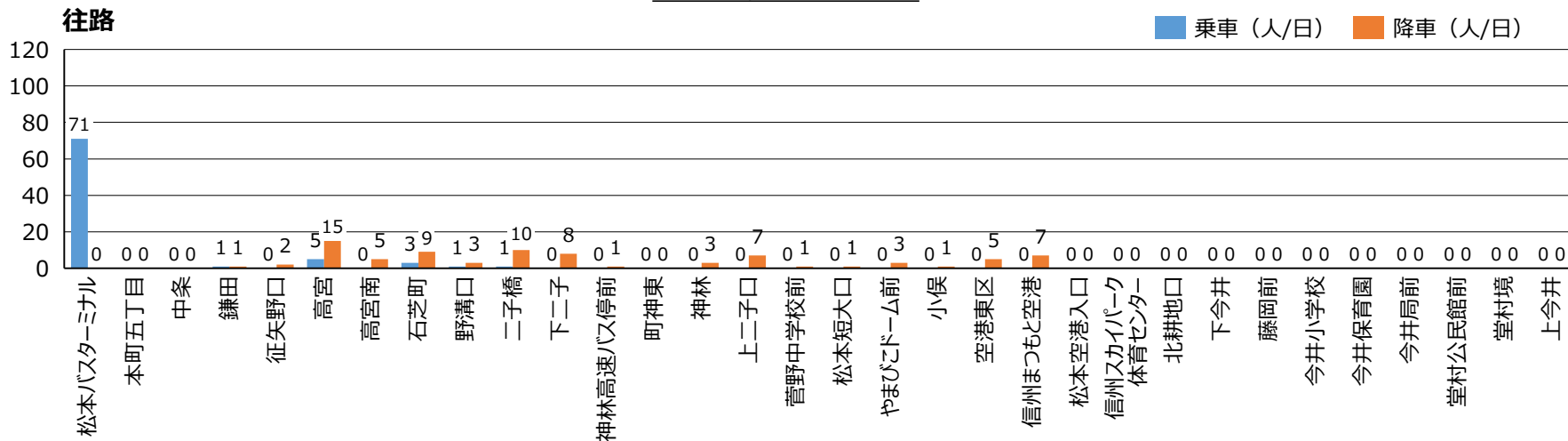
1便当たり平均乗降者数・車内人数



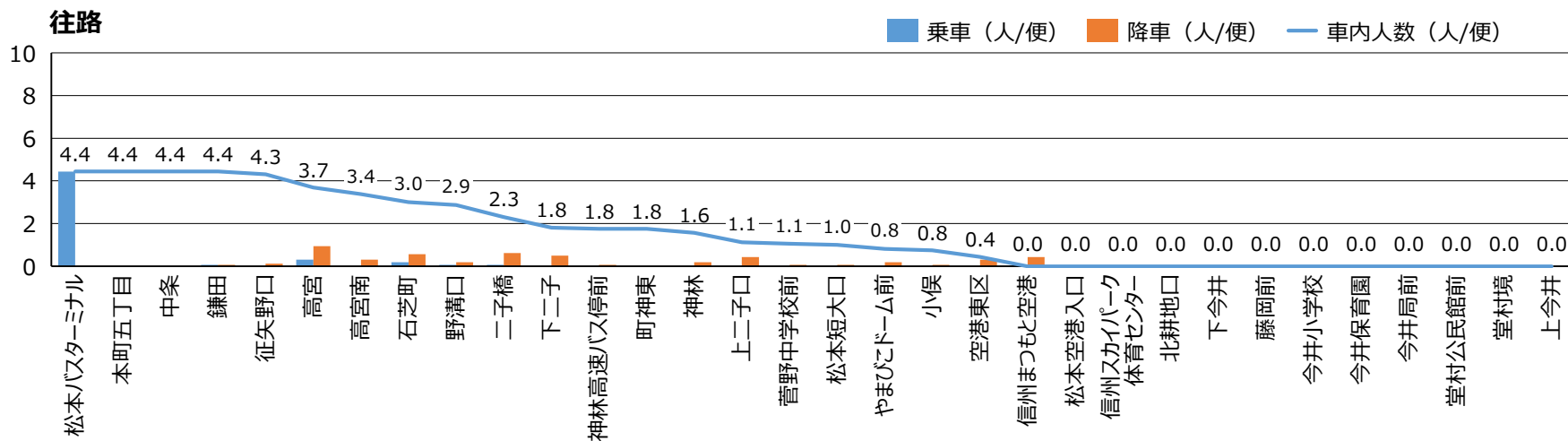
⑩ 空港・朝日線

<2020年度乗降調査 日曜>

1日当たり乗降者数合計



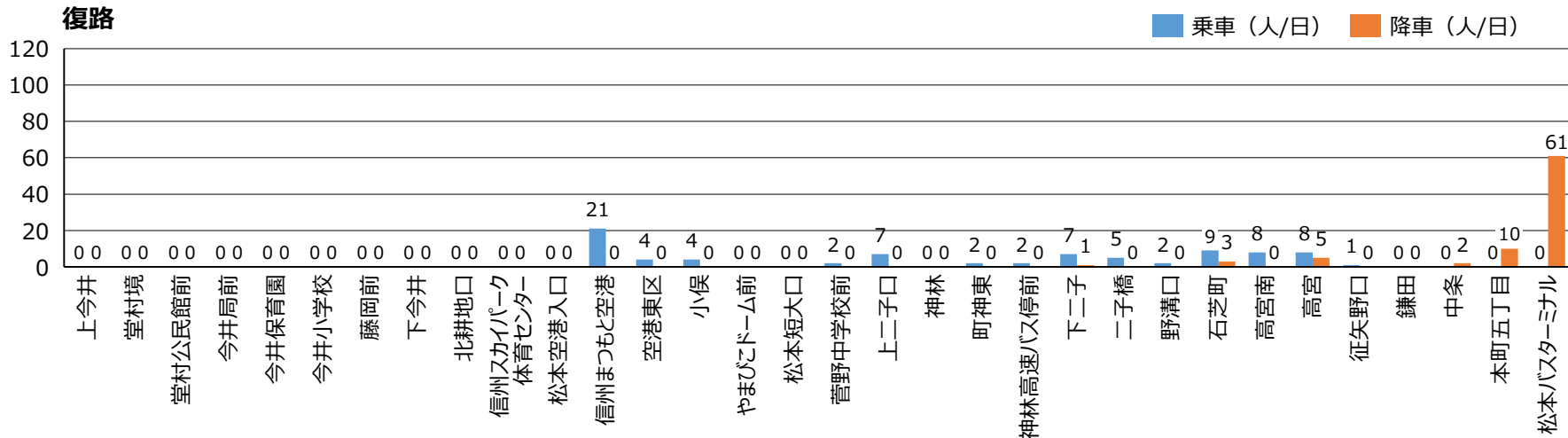
1便当たり平均乗降者数・車内人数



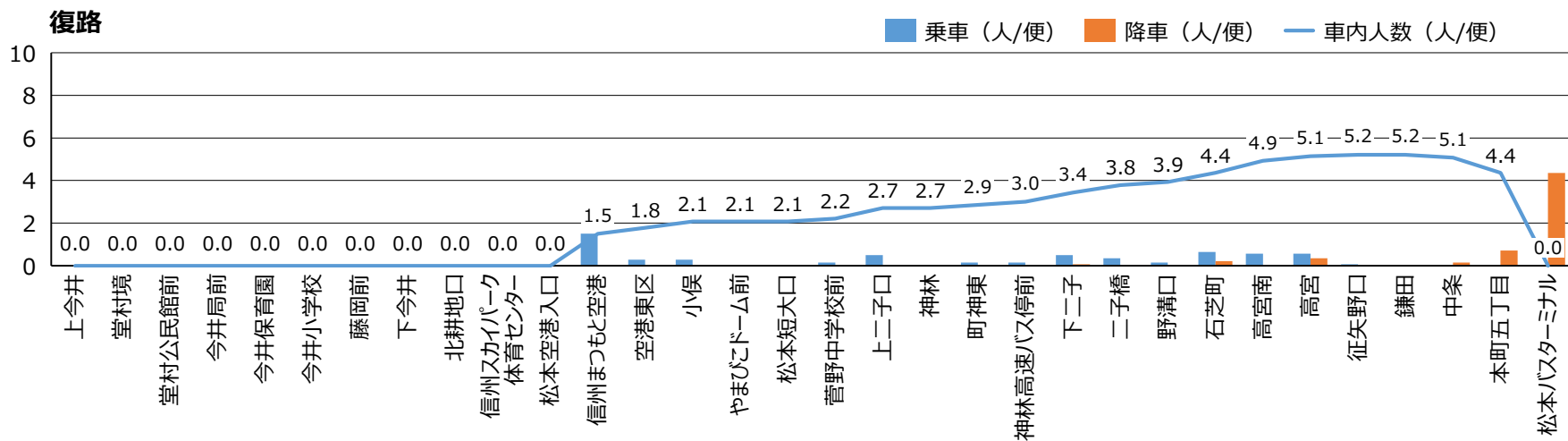
⑩ 空港・朝日線

<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



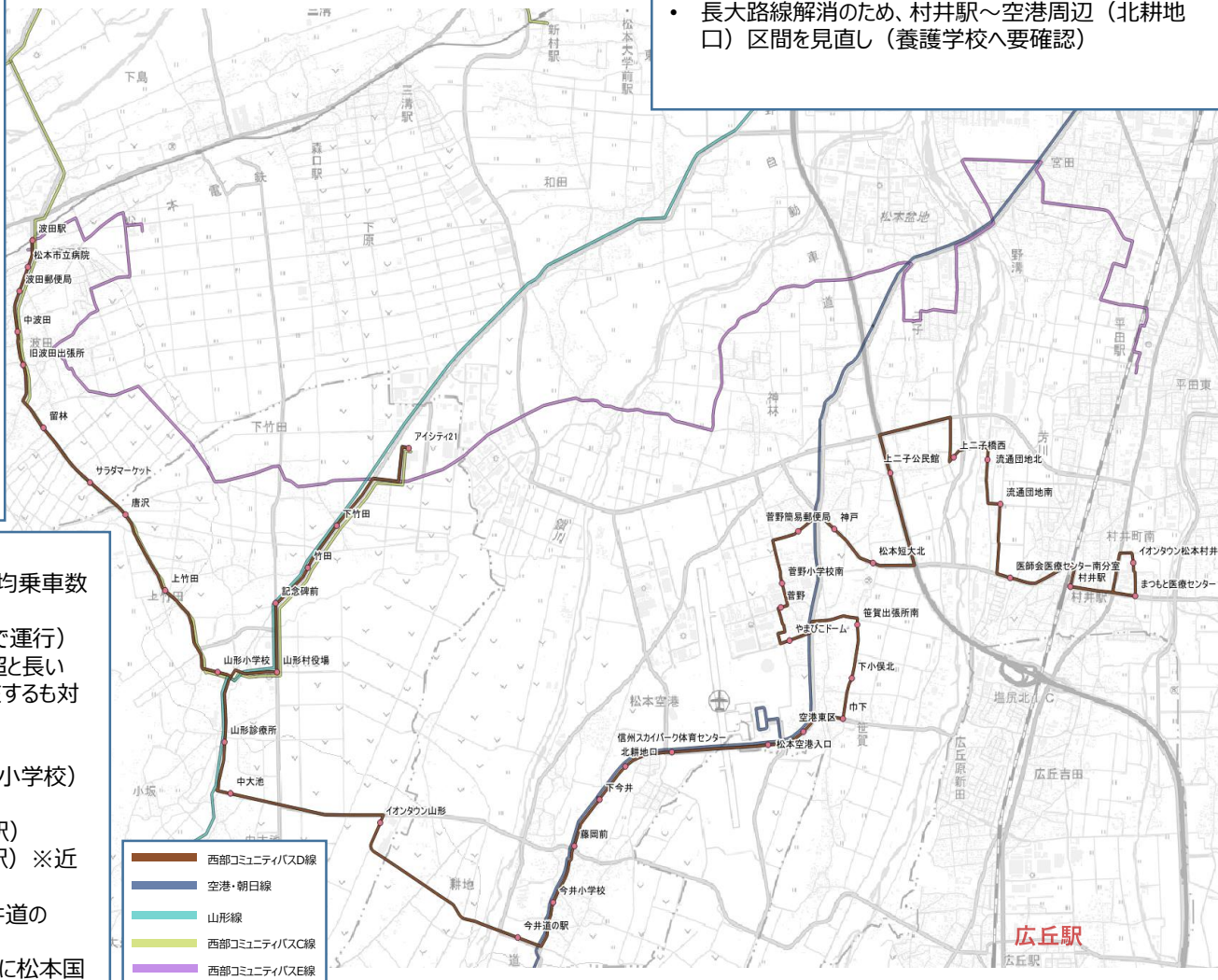
④西部地域コミュニティバスD線

運行概要*1

| 西部地域コミュニティバスD線 | |
|----------------|---|
| 起終点 | 波多駅⇔まつもと医療センター |
| 主な経由地 | アイシティ21、今井道の駅、菅野簡易郵便局、村井駅 |
| 運行本数 | アイシティ21⇔山形村役場⇔村井駅/松本医療センター 15便(土曜 10便) 波田駅⇔(アイシティ21)⇔村井駅/松本医療センター 8便(土曜 5便) ※ 日祝は全便運休 |
| 運賃(最大) | 210円 |
| キロ程 | 5.3~30.3 km |
| 輸送人員 | 23,421人/年 |
| 経常費用 | 35,317千円/年 |
| 経常収益 | 3,182千円/年 |
| 収支率 | 9% |
| 1日乗降者数*2 | 71人 |
| 1便乗降者数*2 | 3.1人 |
| 補助額*3 | 31,820千円/年 |

路線の見直し・再編の方向性(案)

- 長大路線解消のため、村井駅～空港周辺(北耕地口)区間を見直し(養護学校へ要確認)



路線の現状・問題点

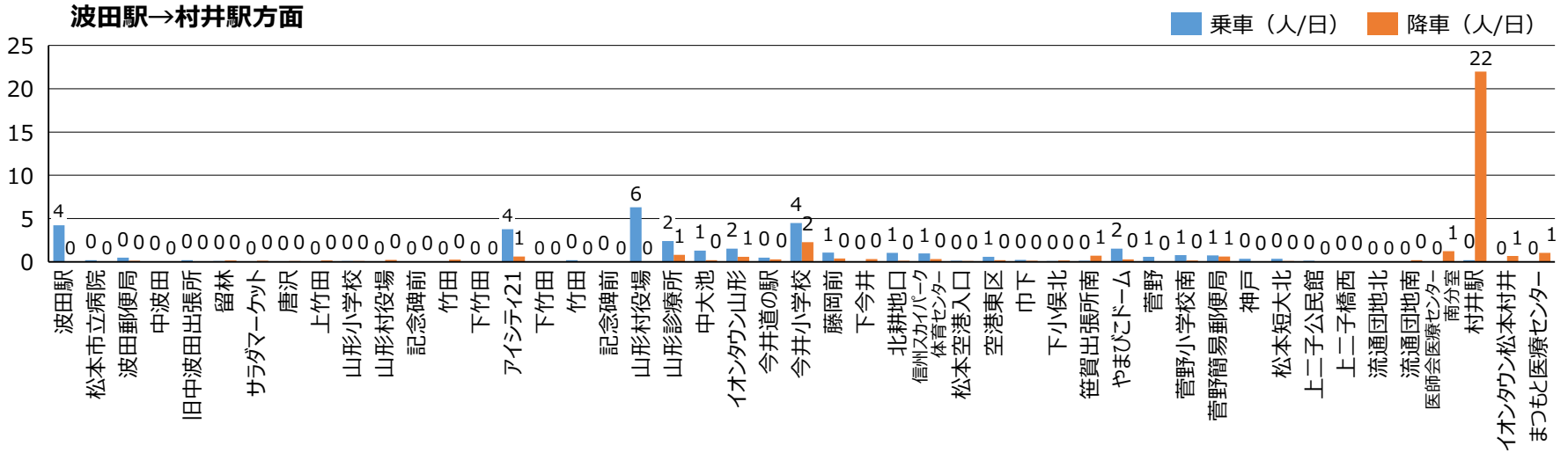
- 1便当たり平均乗者数3.1人、1日当たり平均乗車数71人と西部コミバスの中で最も多い
- 平日運行回数が11.5回と多い(車両2台で運行)
- 波田駅～村井駅までの運行時間が1時間超と長い
- 山形村から広丘駅へ向かう通学需要が存在するも対応する路線無し
- 並走する路線(区間)
 - 空港・朝日線(やまびこドーム前～今井小学校)
 - 山形線(アイシティ21～山形村役場)
 - 西部コミバスC線(アイシティ21～波田駅)
 - 西部コミバスE線(アイシティ21～波田駅) ※近接を並走
 - 朝日村村営バスB線(北耕地口～今井道の駅)
- 今井小学校付近に養護学校、村井駅付近に松本国際中学校・高校あり

*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

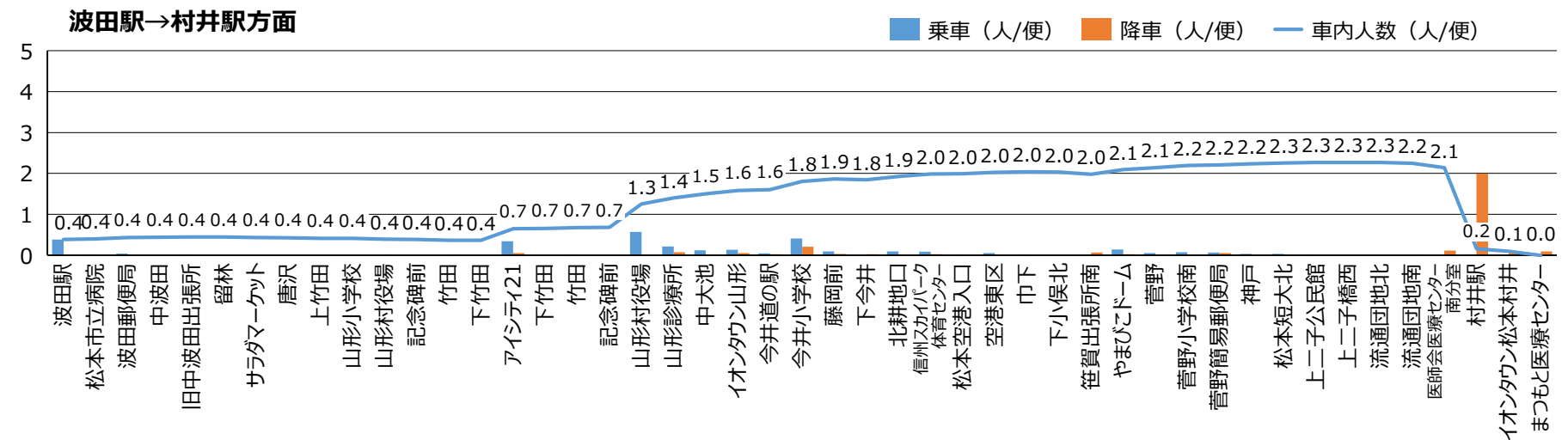
④西部地域コミュニティバスD線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



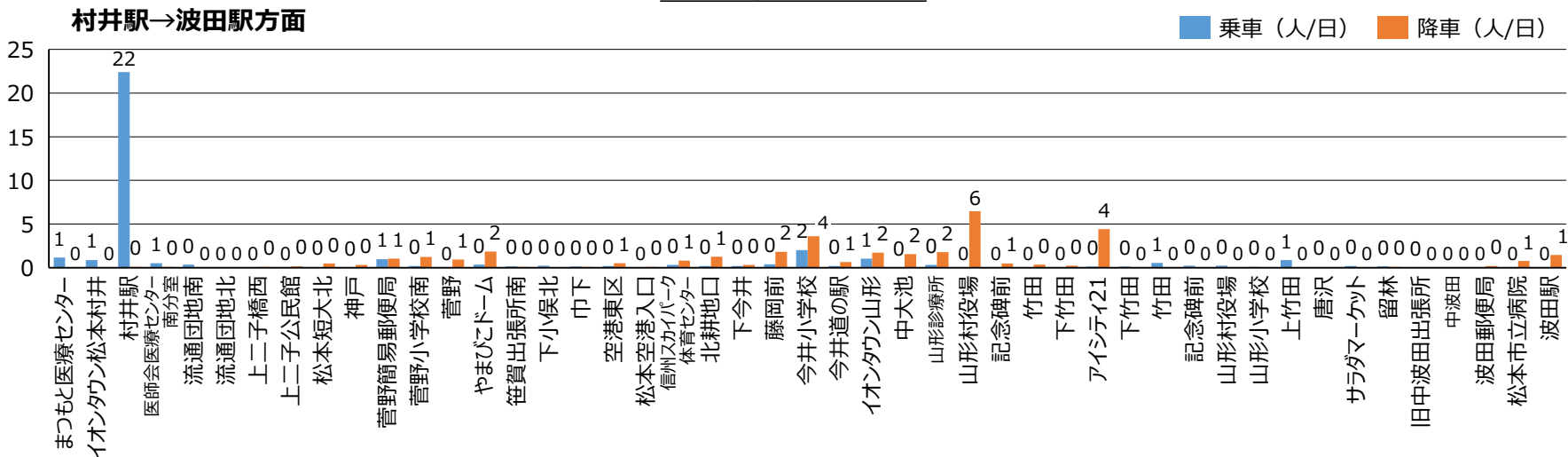
1便当たり平均乗降者数・車内人数



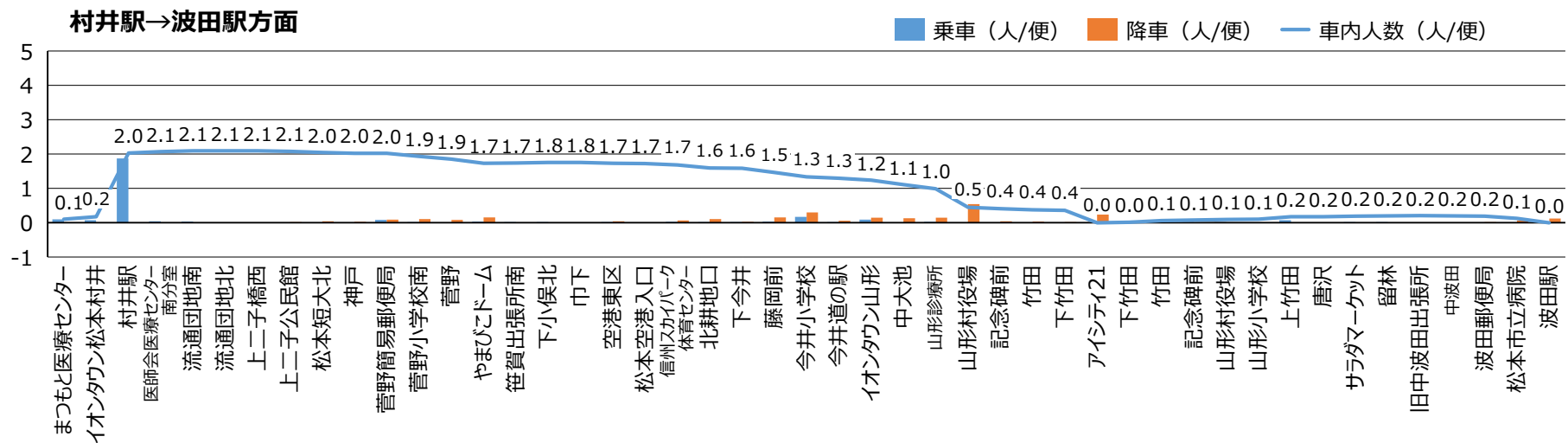
④西部地域コミュニティバスD線

<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朝日村営バス広丘線/朝日村営買い物バス

運行概要*1

| | 朝日村営バス 広丘線 |
|----------|--|
| 起終点 | 広丘駅⇔朝日村方面 |
| 主な経由地 | おひさま保育園前、針盛中学校 |
| 運行本数 | Aルート 6便 Bルート 1便 Cルート 1便 Dルート 3便 ※ 日祝運休 |
| 運賃(最大) | 100円 |
| キロ程 | 13.5~37.0 km |
| 輸送人員 | 18,697 人/年 |
| 経常費用 | 16,936 千円/年 |
| 経常収益 | 2,380 千円/年 |
| 収支率 | 14% |
| 1日乗降者数*2 | 77 人 |
| 1便乗降者数*2 | 7.0 人 |
| 補助額*3 | 14,556 千円/年 |

路線の現状・問題点

- 平日1便当たり平均乗車数/1日当たり平均乗車数
 - Aルート：6.0人/36人
 - Bルート：15.0人/15人
 - Cルート：8.5人/9人
 - Dルート：5.6人/17人
- Aルートは鉢盛中学校～小野沢～広丘駅を往復運行
- Bルート・Cルートは、朝の通勤・通学利用を想定し、広丘駅にて朝7:30付近の篠ノ井線に接続
 - Bルート：旭ヶ丘～鉢盛中学校～広丘駅
 - Cルート：御馬越～小野沢～広丘駅
- Dルートは夕方の通勤・通学利用を想定し、Bルート・Cルート両方の運行エリアを運行
 - 広丘駅～小野沢～鉢盛中～小野沢～旭ヶ丘～今井東
- 買い物バスは朝日村内～ザ・ビッグ山形店間を週2回運行
 - 火曜日：御馬越～ザ・ビッグ山形店
 - 木曜日：大石原～ザ・ビッグ山形店
- 上記2路線に加え、デマンドタクシーるりん号が村内を運行

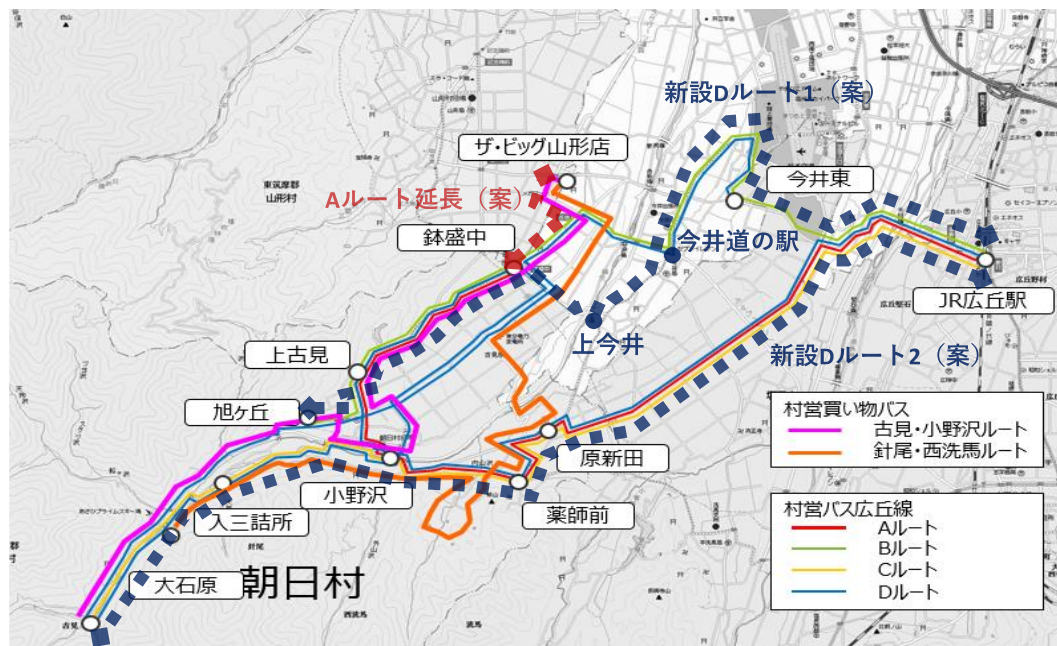
路線の見直し・再編の方向性(案)

案1

- 長大路線解消のため、Dルートを分割し、以下2系統を新設
(Dルートで現在運行する2台を活用し、2系統それぞれを1台で運行)
 - ルート1：現Bルート復路
 - ルート2：現Cルート復路
- Bルートと新設Dルート1(現Bルート復路)で、空港・朝日線の上今井～今井道の駅間を通るルートに変更し、空港・朝日線の同区間を見直し
- Aルートをザ・ビッグ山形店まで延長
 - 西部コミバスD線を再編し、広丘駅～山形村役場～アイシティ21の路線を新設し、広丘線との接続を検討

案2

- 一部路線を山形村～今井～広丘駅のルートに変更
(既に山形村・朝日村とこの方向性の協議を開始)

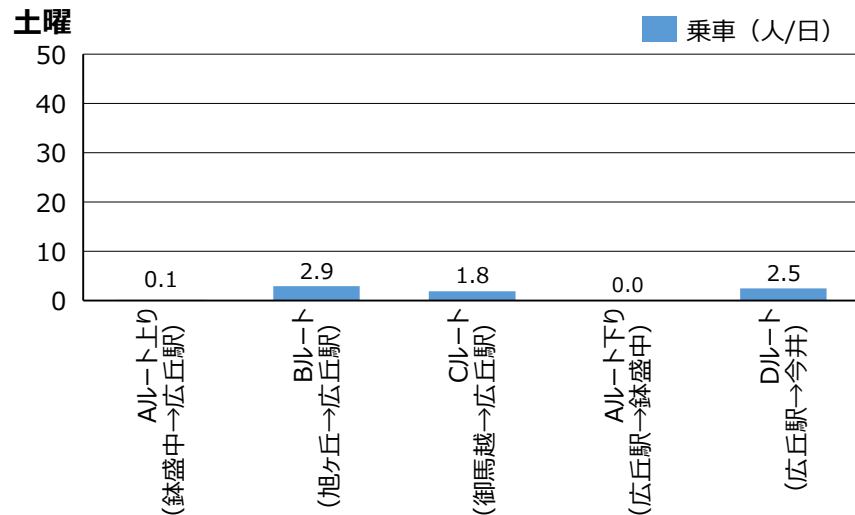
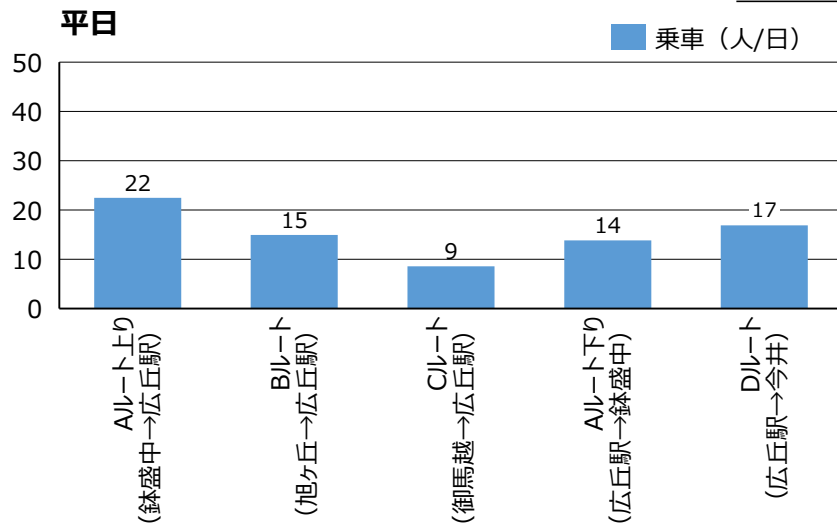


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く
出所：朝日村及び松本市提供資料を基にIGPI作成

③朝日村営バス広丘線

<2020年度乗者数 年間>

1日当たり乗者数合計



1便当たり平均乗者数

