



まつもと公設民営バス
意見交換会資料

4. 2. 18

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 ～ 12 ページ |
| 5 | 白板地区の路線について | 13 ～ 28 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

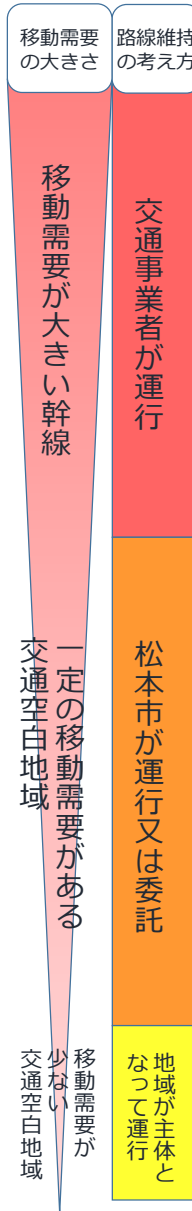
令和4年度

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

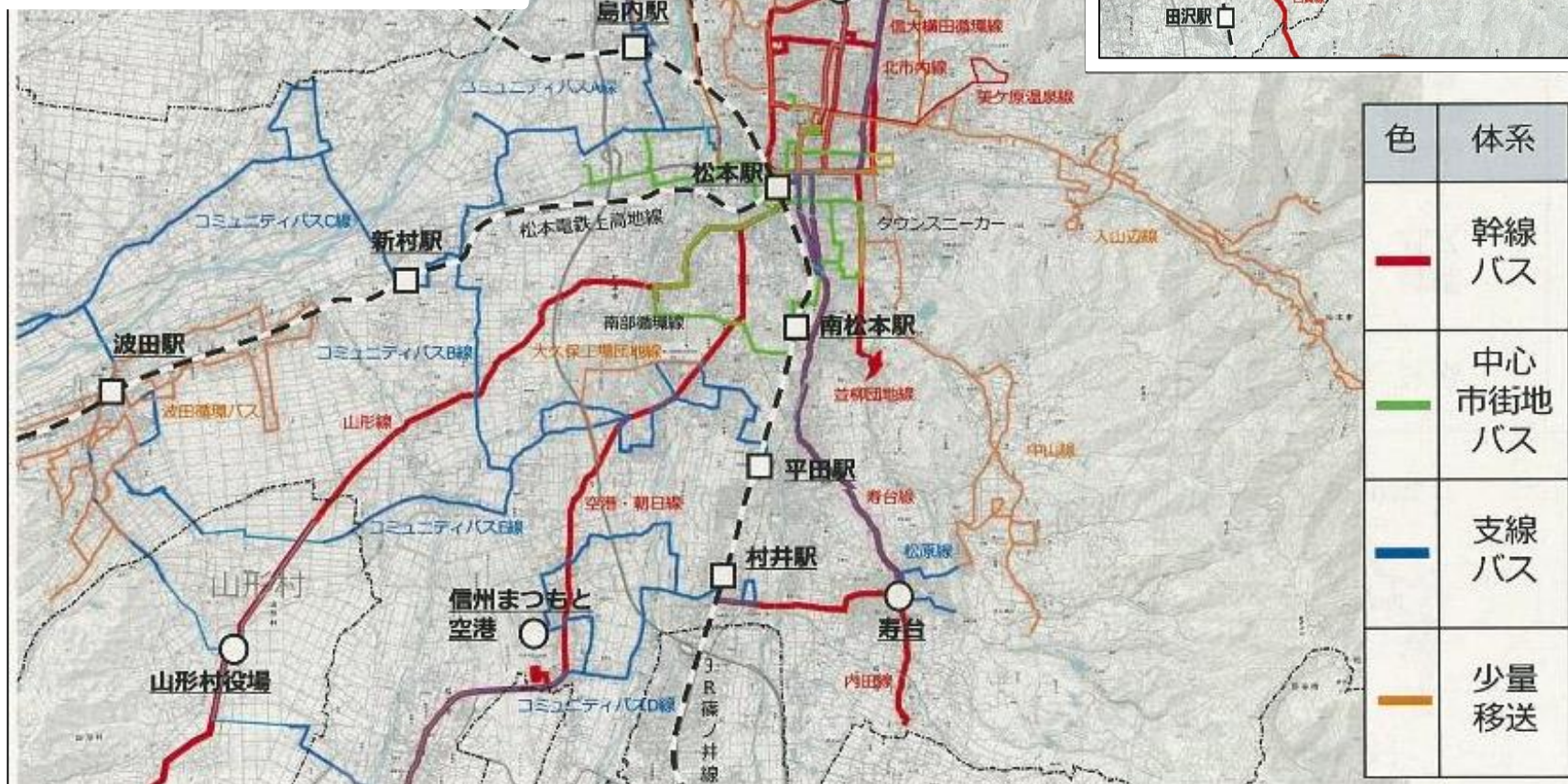


再編体系	再編体系
幹線バス 支線バス 少量移送	アルピコ交通(株)自主路線 信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線
	アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線 浅間線、新浅間線、松原線
	大久保工場団地線
	少量移送 四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)
	タウンスニーカー 北コース、東コース、南コース、西コース 南部循環線
中心市街地バス	西部地域コミュニティバス A(島内・新村)線、B(南松本・新村)線 C(梓川・波田)線、D(村井・波田)線 E(平田・波田)線
	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)	第1条 (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)	第18条 (家用有償旅客運送)	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				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)	第18条 (家用有償旅客運送)	松本市が運行を委託 または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会	地域の協議会			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

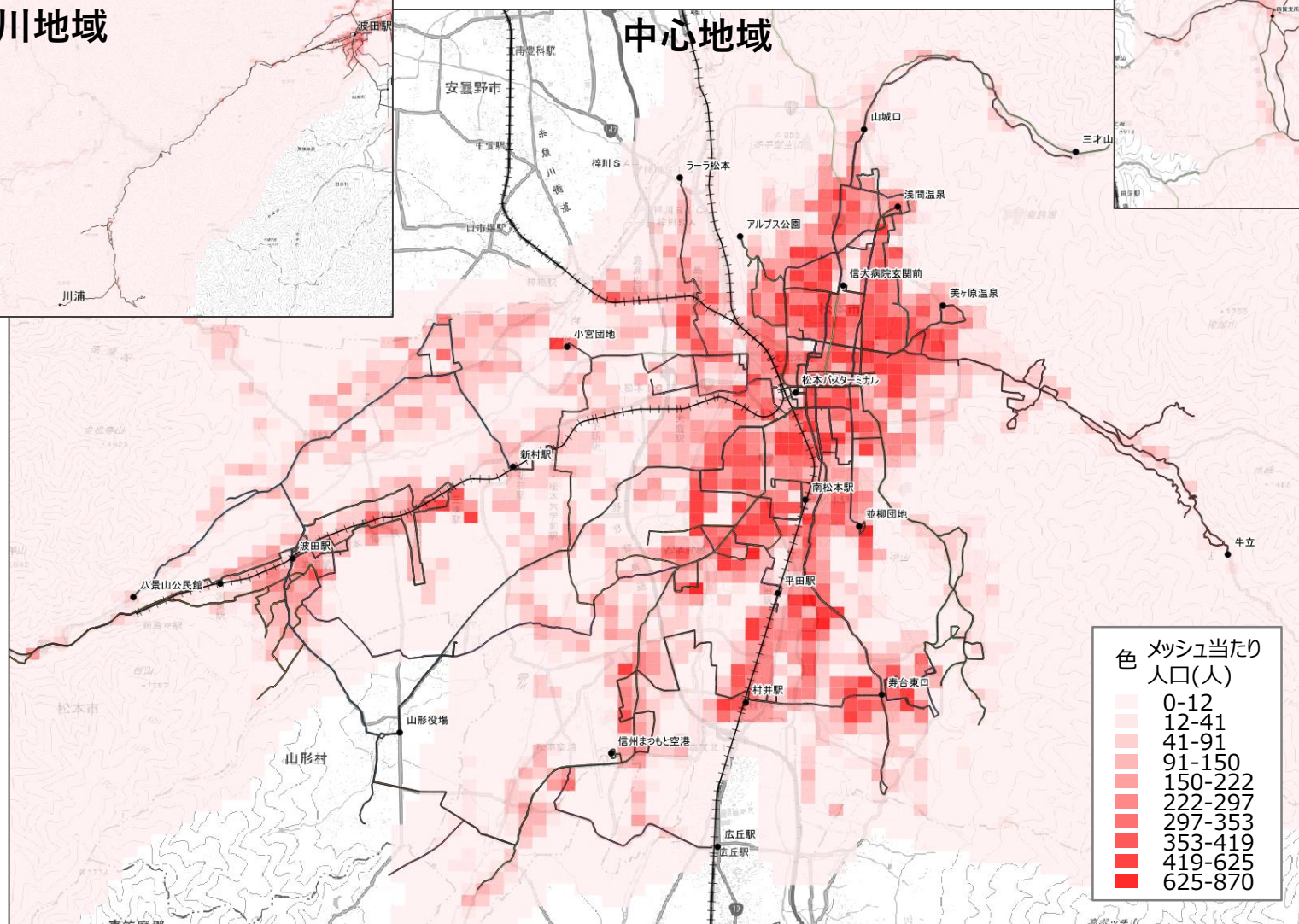
バス路線・人口メッシュ地図 (松本市全)

- 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

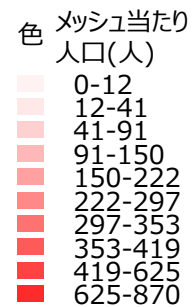
奈川地域



中心地域

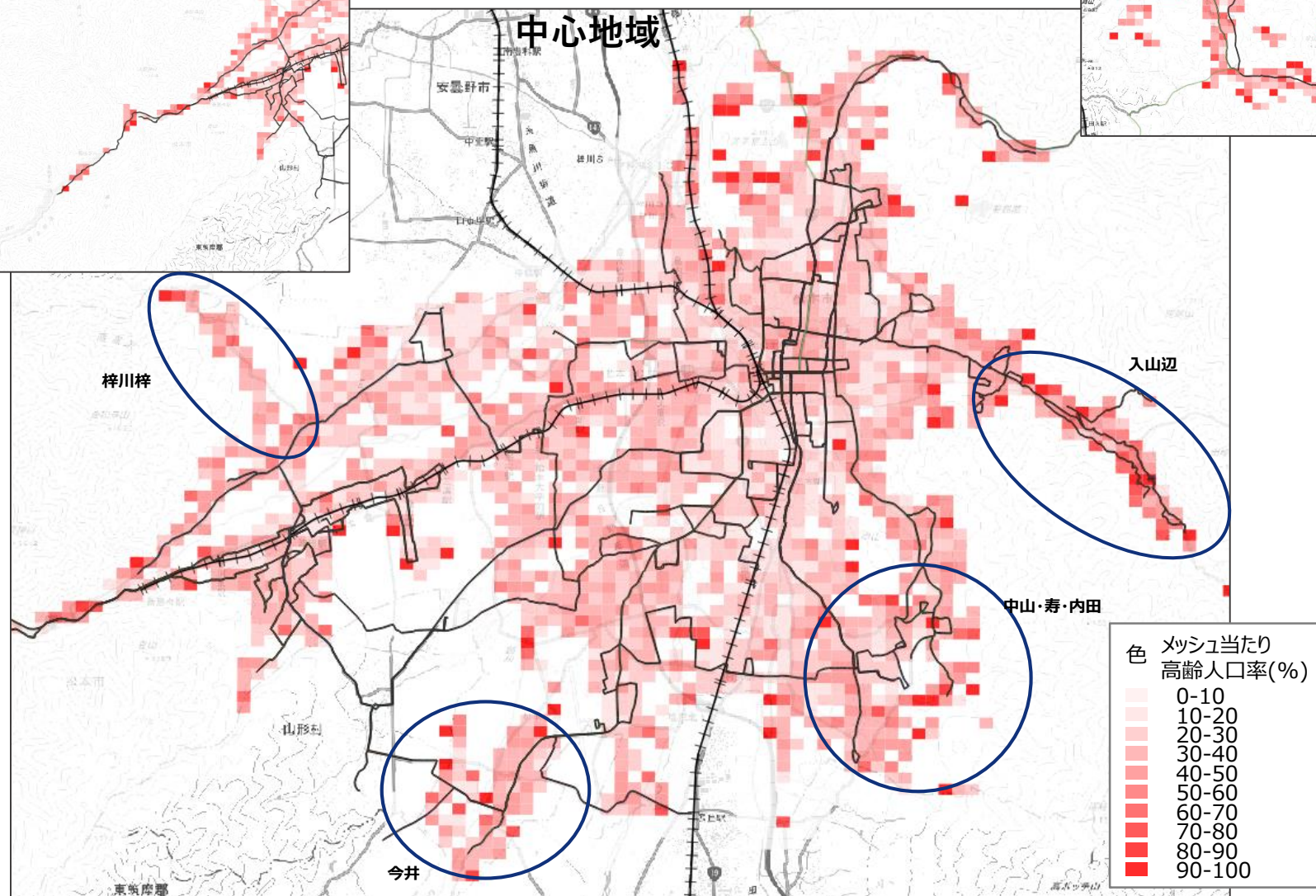
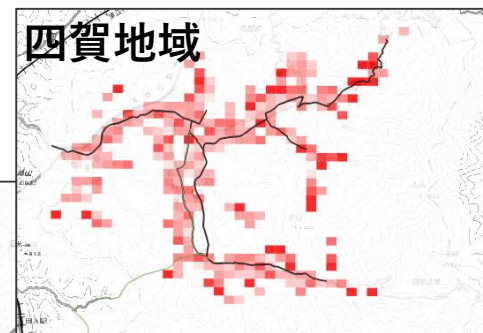
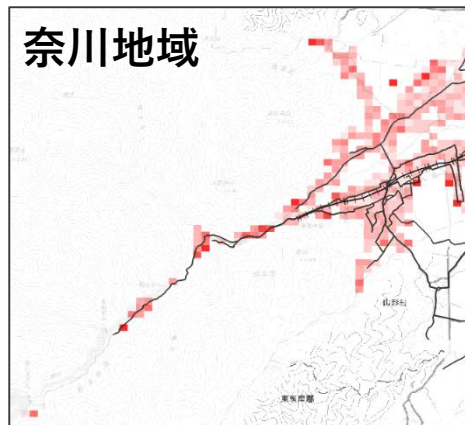


四賀地域



バス路線・高齢化率メッシュ

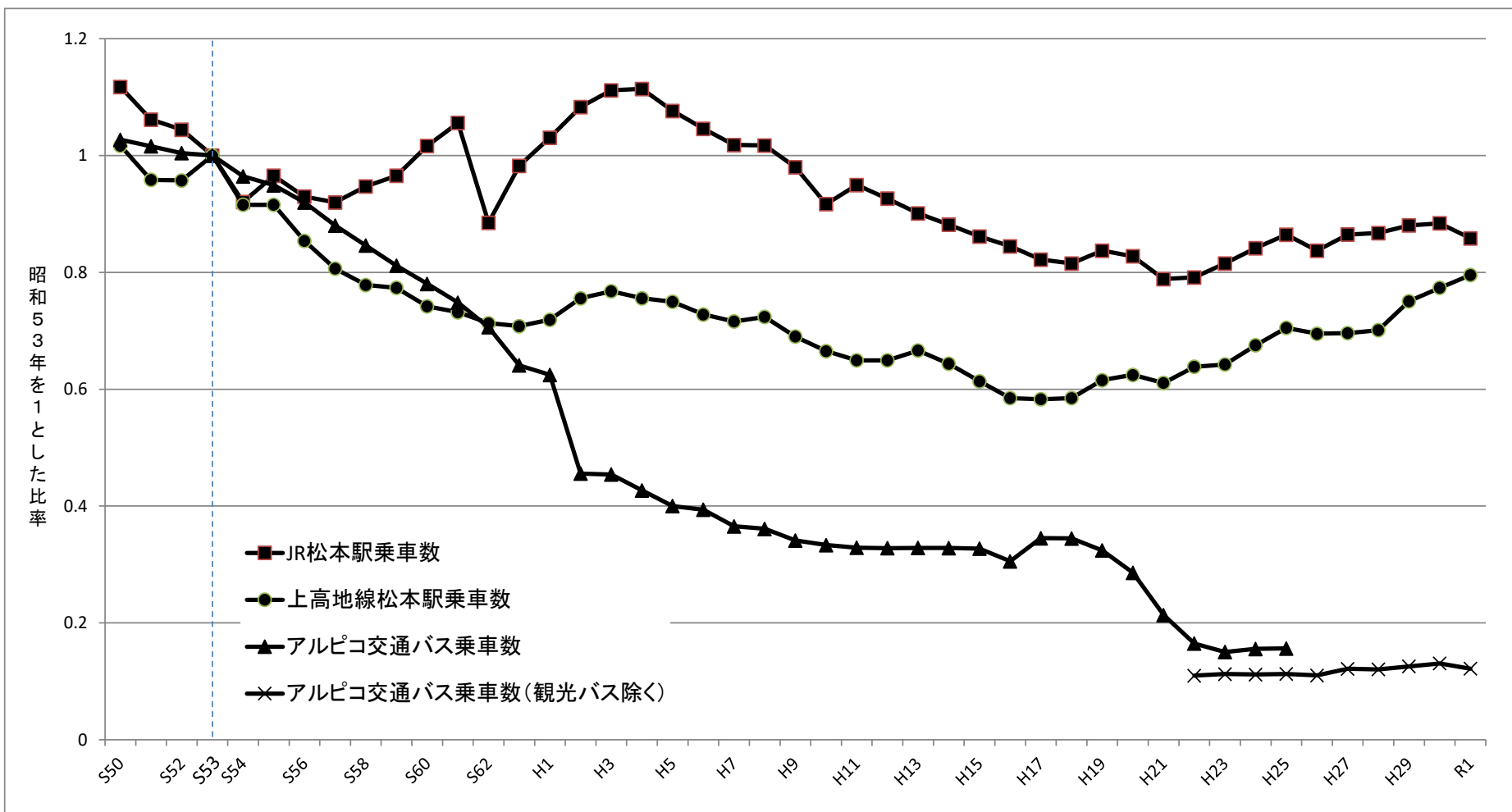
- 高齢化率は松本駅周辺の市街地において低く、市街地から離れると高い傾向
- 特に入山辺・中山・寿・内田・今井・梓川・四賀・奈川等の地域で高齢化率が高い



地域公共交通の現状

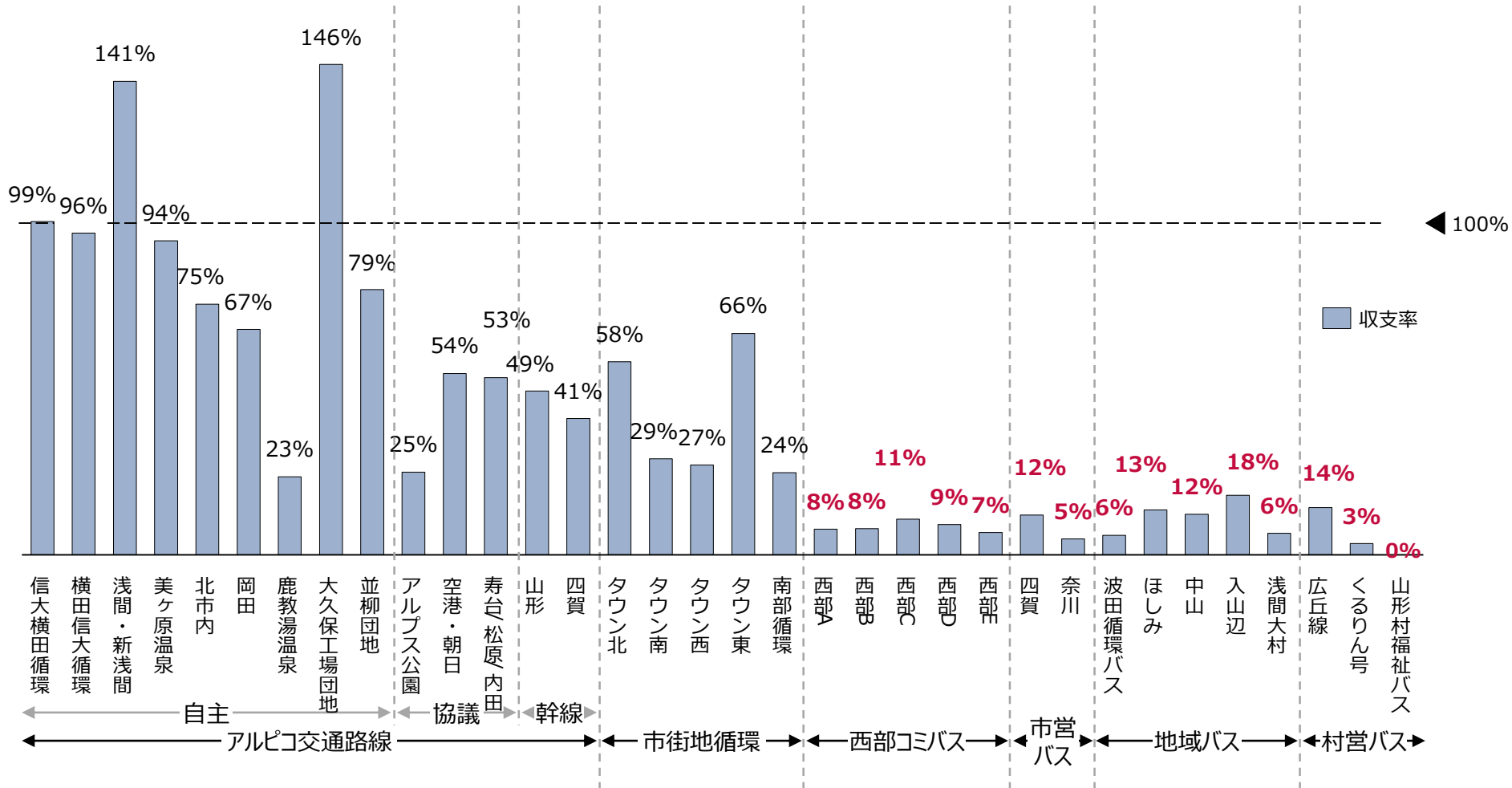
地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しています。
特に路線バスについては、平成21年頃の時点で昭和53年の20%の水準にまで落ち込んでいる

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

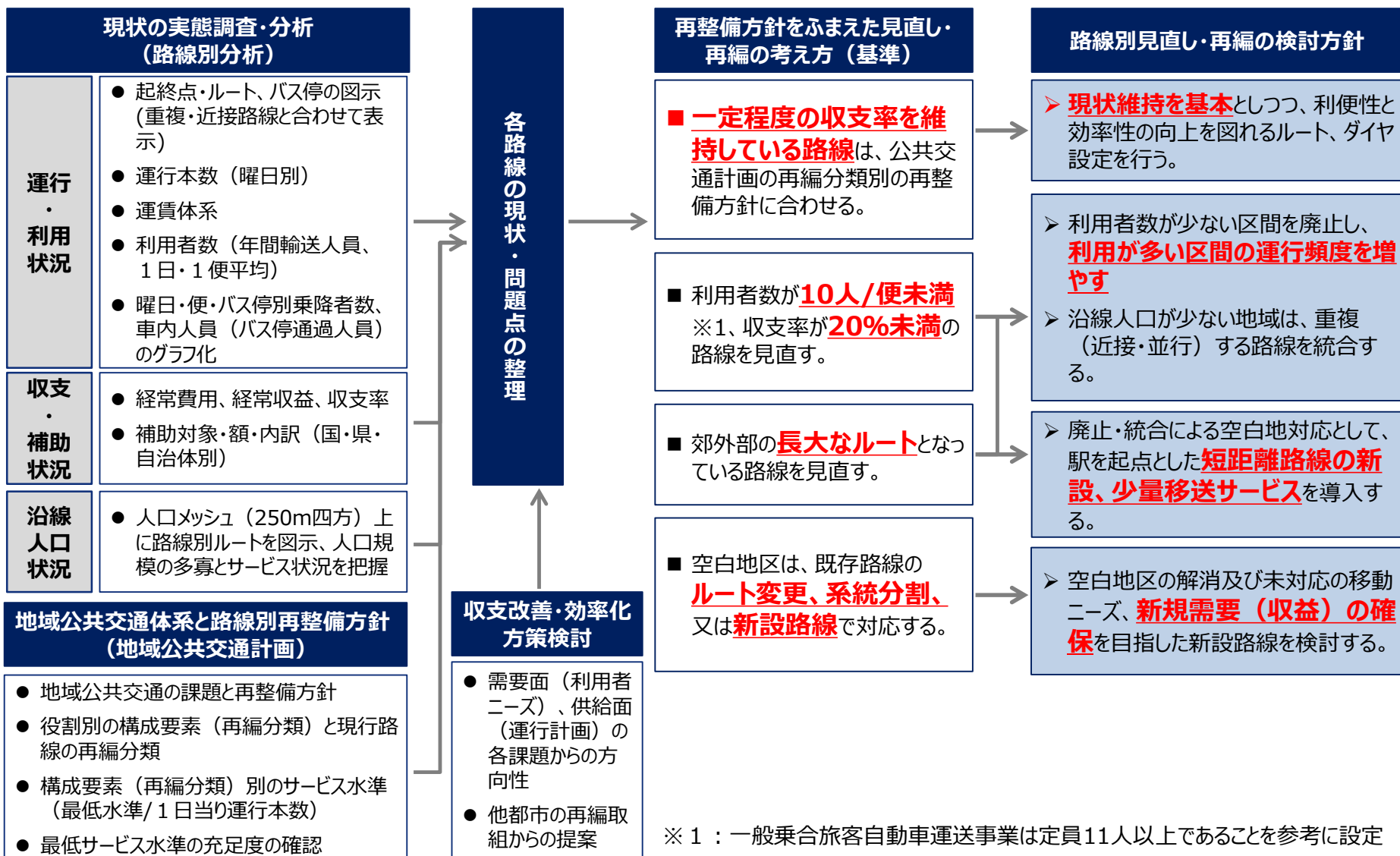


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

新制度（案）の基本的な方向性（現制度との比較）

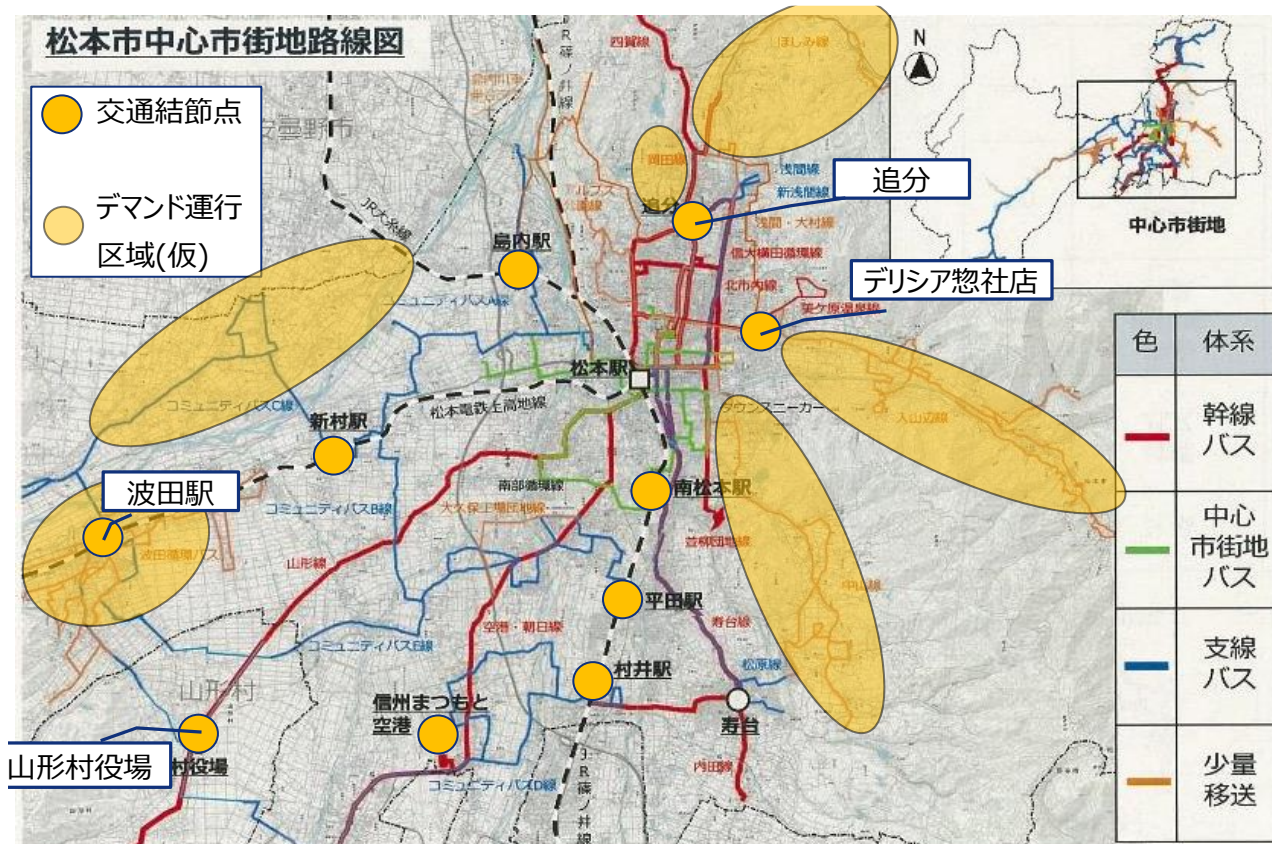
	新制度（案）	現行制度	メリット
委託範囲	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エリア全体（地域バスは除く） 一部路線については別事業者へ外部委託を許容 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線単位 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スムーズな乗り継ぎ等、市域全体のネットワークの効率化
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 5年間 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 単年度 	<ul style="list-style-type: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

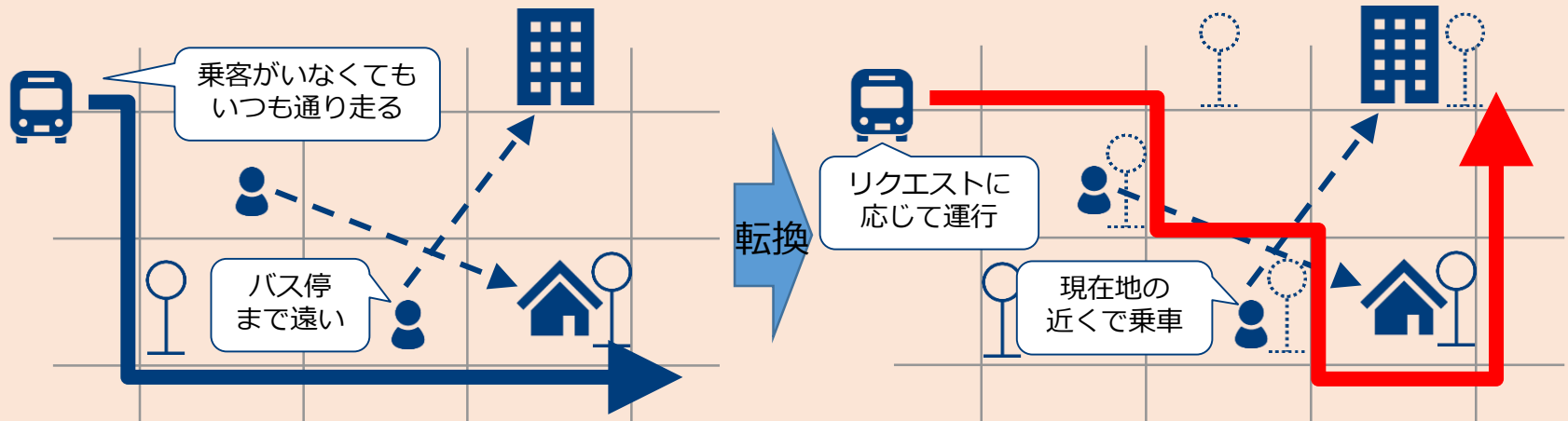
- デマンド運行や既存路線を交通結節点に接続させることにより、中心市街地への移動を確保する。
- 高齢化率が高い地域を運行している路線（地域バス）をデマンド運行に切り替えることにより、経費の圧縮を図りながら利便性の向上を図る。
- デマンド運行AIシステムを導入し、MaaSアプリとの連携によりサービス拡充を図れるが、不慣れな高齢者へのフォローが必要。
- 行政が運賃水準を設定することより、利用しやすい料金体系の設計を図る。
- エリア全体のネットワークを一体的に再編することにより、スムーズな乗り換えを図ながら、空港等の既存の施設を活用した交通結節点のバス待ち環境の整備を図る。



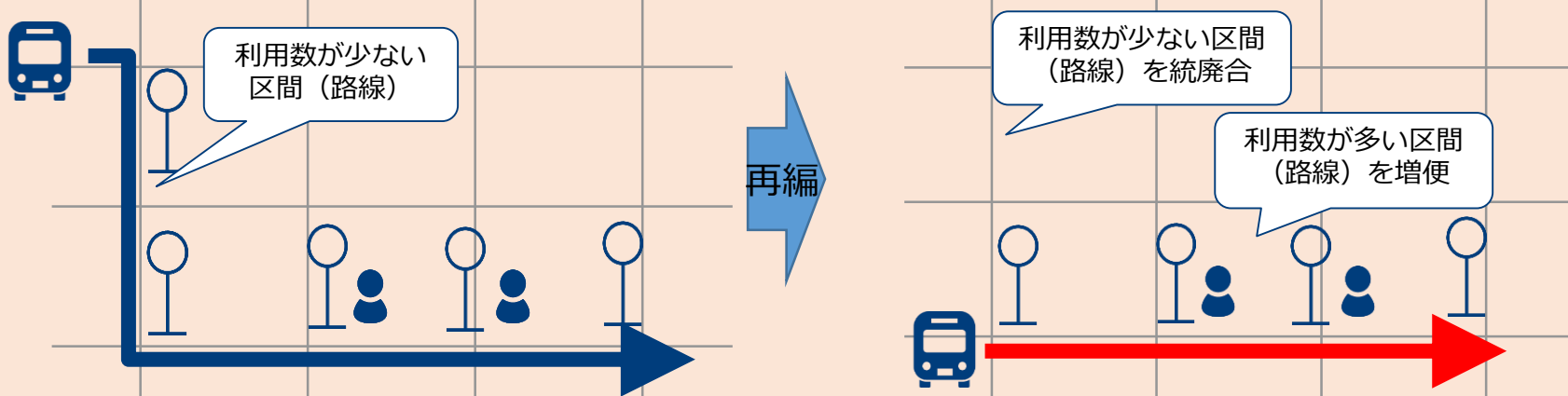
路線の再編による利便性の向上

- 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】



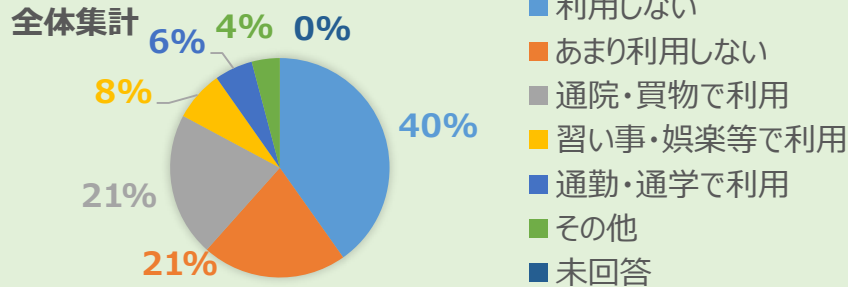
路線バスに関するアンケート調査結果について

1 概要

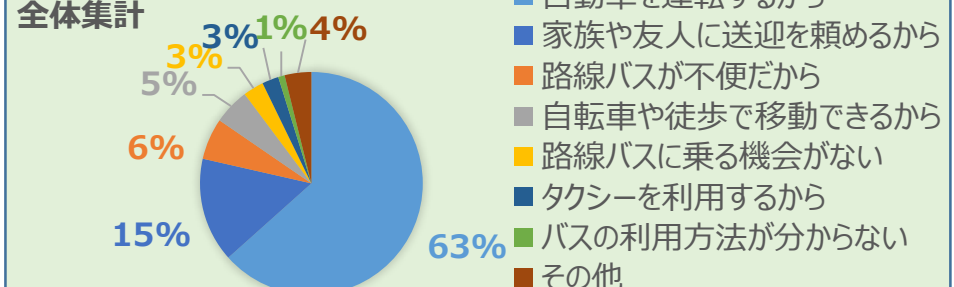
- (1) 趣旨
松本市における公共交通の現状と、今後の在り方を考える機会とするため、広く市民の意見を聴取したものです。
- (2) 実施期間
令和3年8月19日（木）～令和3年9月5日（日）
- (3) 回答数
2,434件（インターネット回答：509件　郵送回答：1,925件）

2 主な設問の集計結果

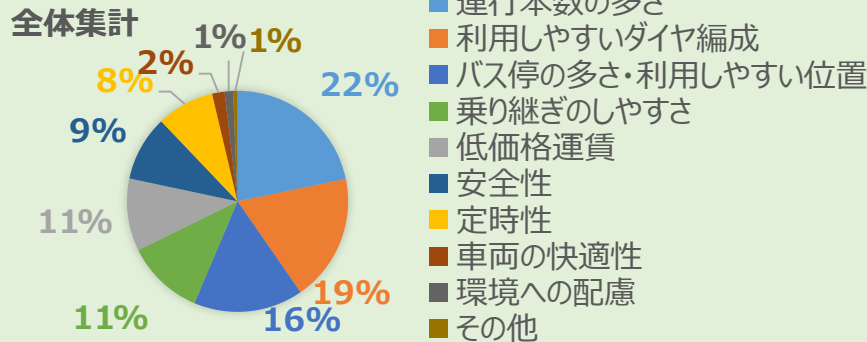
(1) 路線バスの利用目的



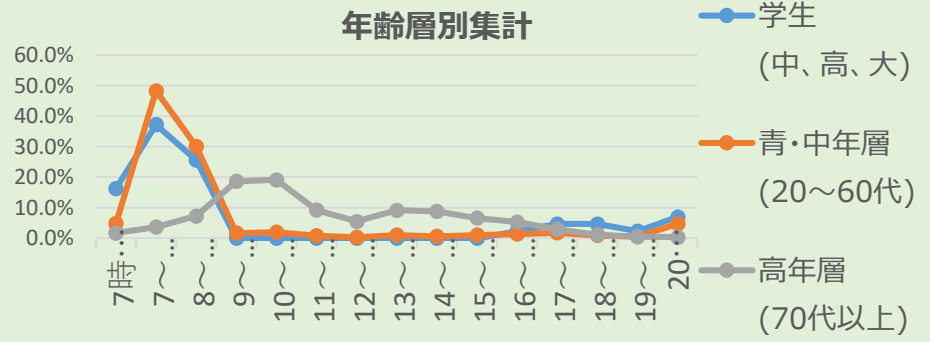
(2) 路線バスを利用しない理由



(3) 路線バスに求めるもの



(4) 移動する時間帯



- ◆ アンケート結果から、自宅近くにバス停はあるものの、利便性の低さから車での移動割合が多く、運行本数やダイヤ等の利便性の向上が求められている。
- ◆ 今後、スムーズな乗り継ぎやダイヤ編成等の利便性の向上について、検討を進める。
- ◆ 通勤・通学時間帯の他、9時～11時の移動ニーズへの対応も合わせて検討を進める。

⑥北市内線

運行概要*1

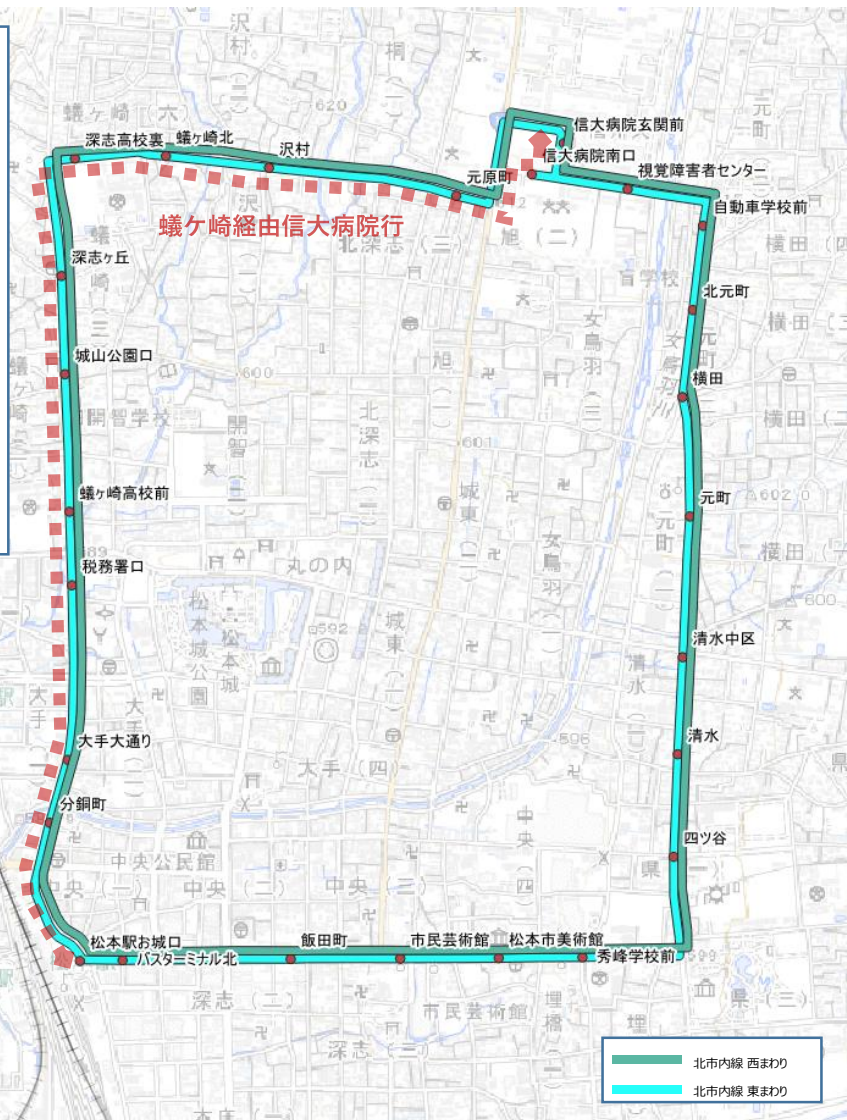
	北市内線（東まわり）	北市内線（西まわり）	北市内線 （蟻ヶ崎経由信大病院行）
起終点	松本駅お城口	松本駅お城口	松本駅お城口⇔信大病院玄関前
主な経由地	横田、信大病院南口、深志高校裏	深志高校裏、信大病院玄関前、横田	深志高校裏
運行本数	循環 9便（土休日 2便）	循環 9便（土休日運休）	24便（土休日 24便）
運賃（最大）	200 円	200 円	200円
キロ程	6.4 km	6.6 km	3.0 km
輸送人員	175,813 人/年		
経常費用	27,078 千円/年		
経常収益	23,288 千円/年		
収支率	86%		
1日乗降者数*2	104 人	224 人	171 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）

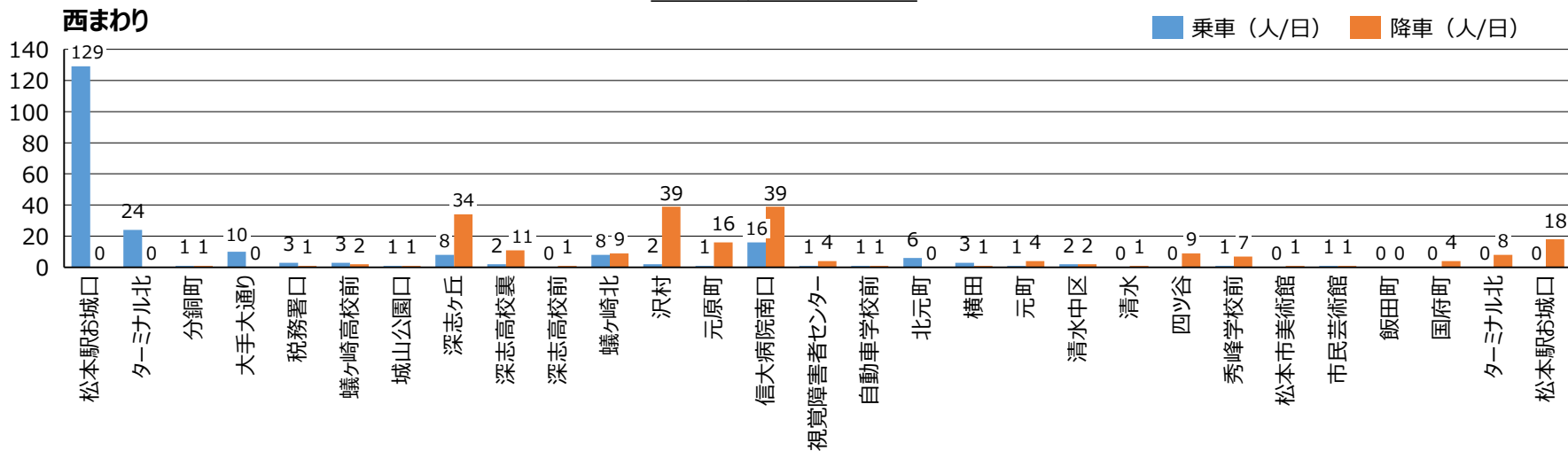
- 東まわりと西まわりの見直し
 - 同ルートの東側、南側の乗車数は少なく、他路線で代替可能な区間であるため
- 蟻ヶ崎経由信大病院行のルートは維持し、増便を検討
 - 増便数は、東まわりと西まわりの見直し内容に合わせて検討



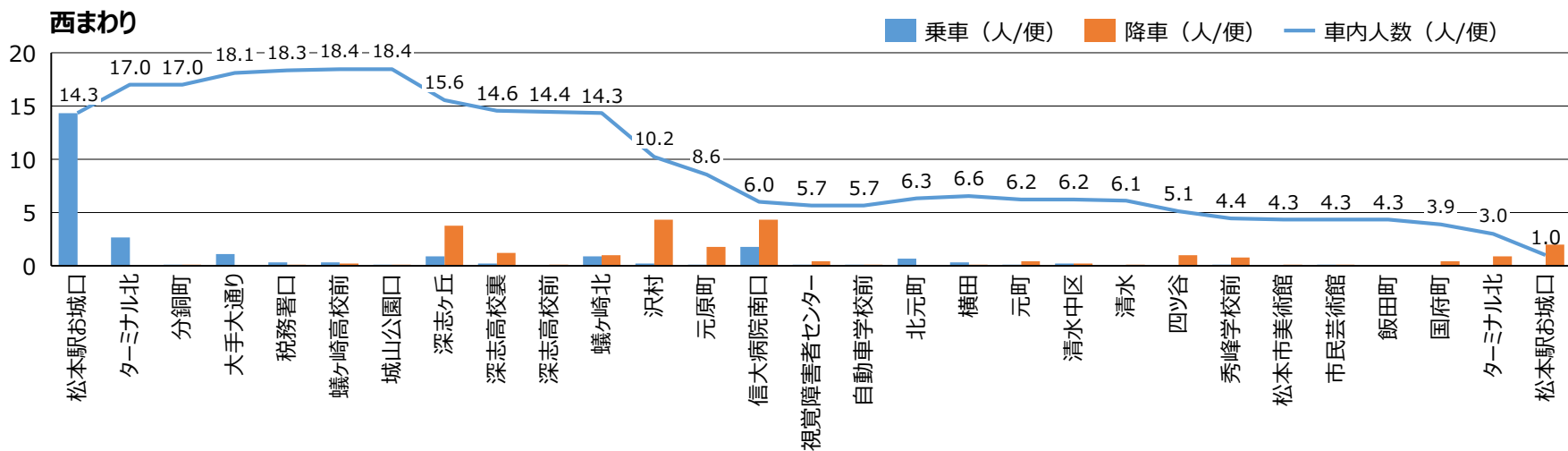
⑥北市内線

<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



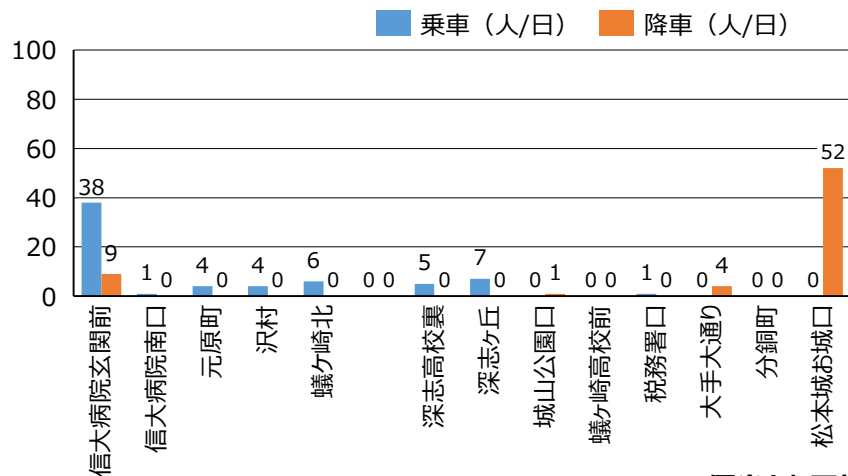
※北市内線 西まわりの乗降調査データは平日分のみで土日分はない模様

⑥北市内線

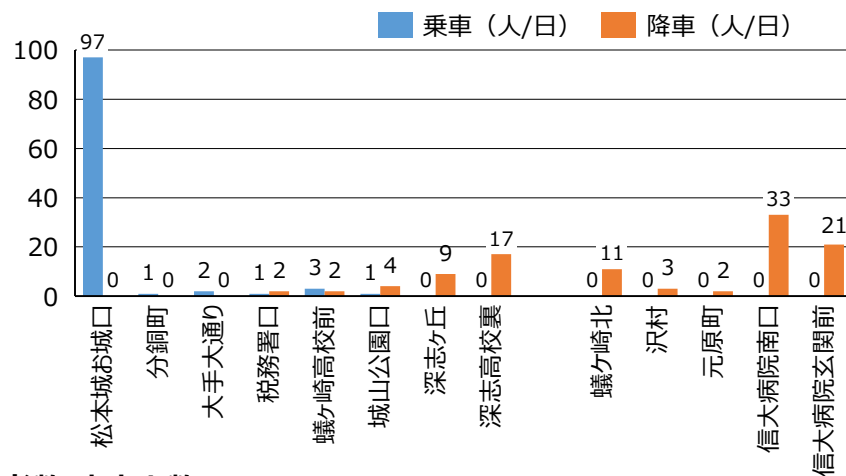
<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計

蟻信 往路 (信大病院→蟻ヶ崎高→松本駅)

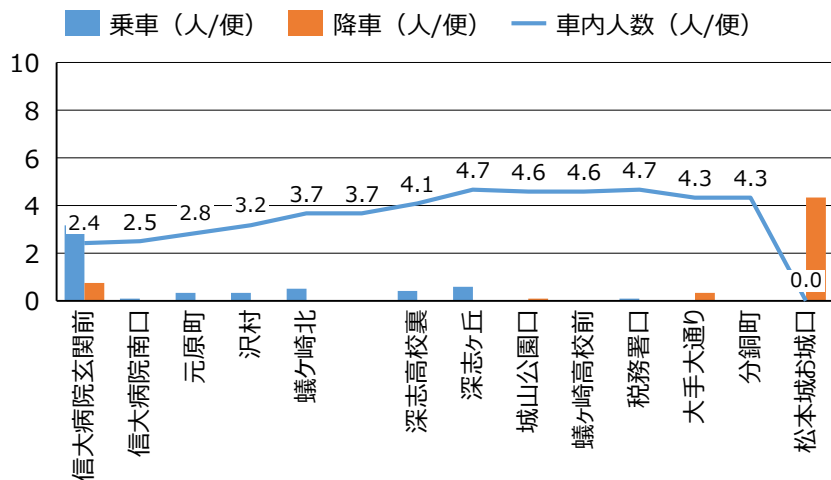


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

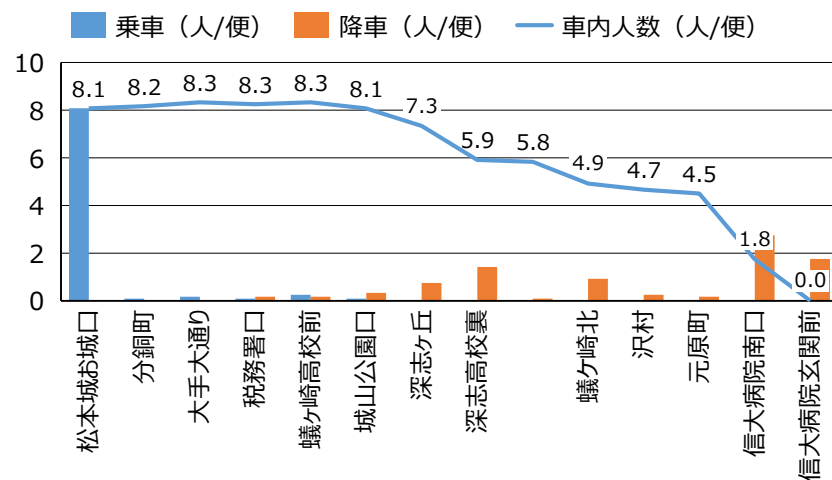


1便当たり平均乗降者数・車内人数

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)

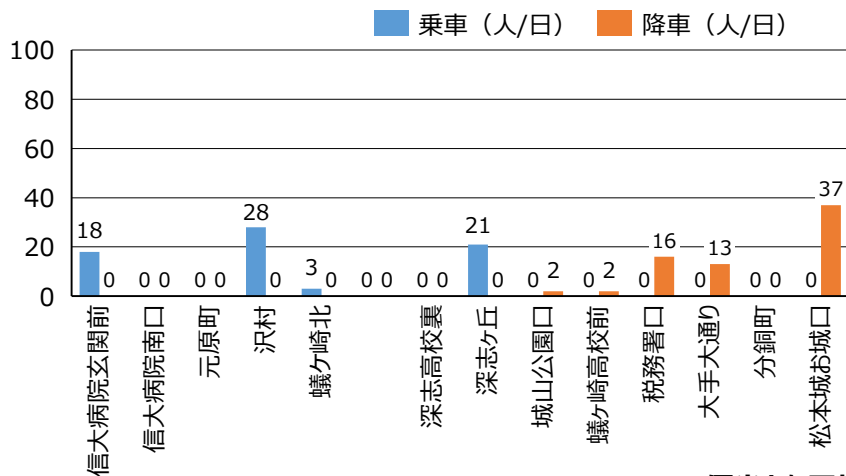


⑥北市内線

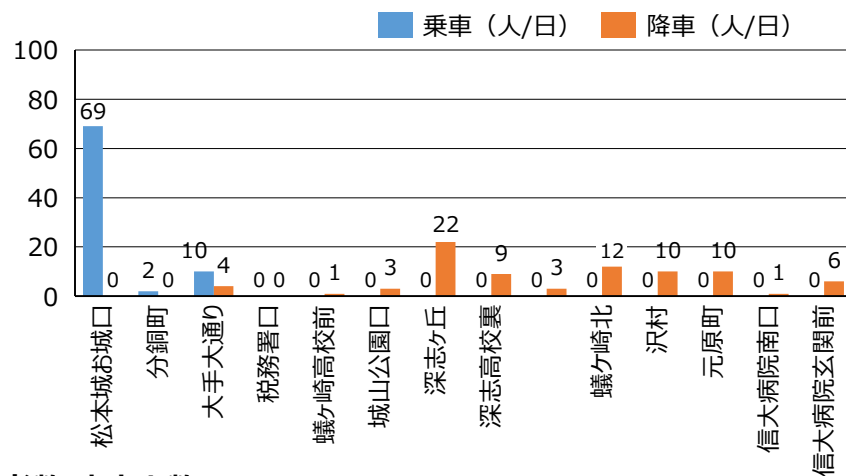
<2020年度乗降調査 土曜>

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)

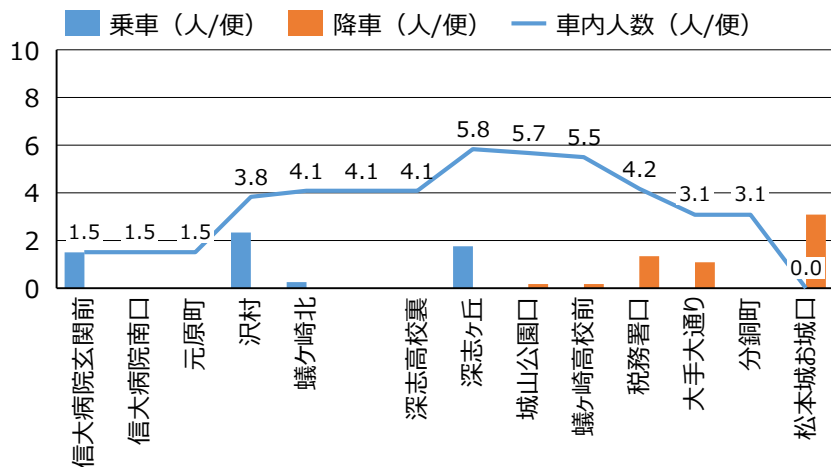


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

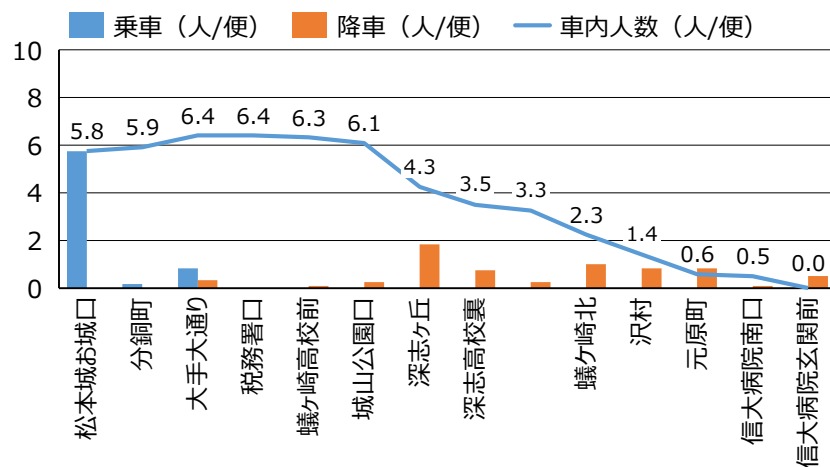


1便当たり平均乗降者数・車内人数

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)

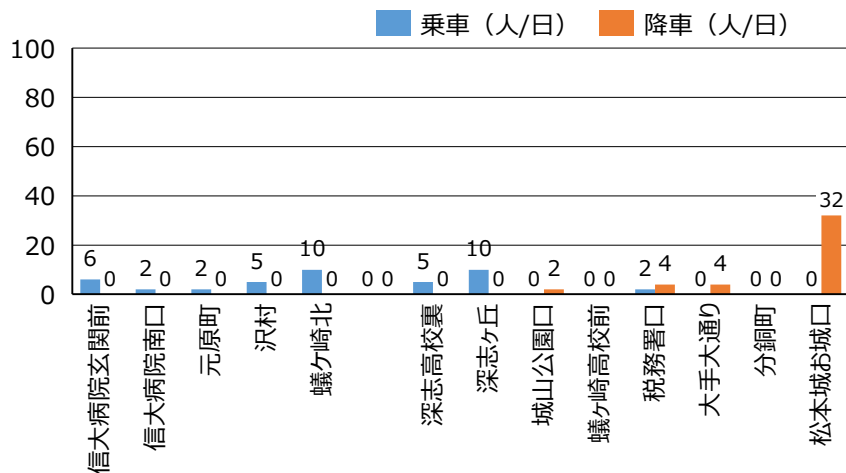


⑥北市内線

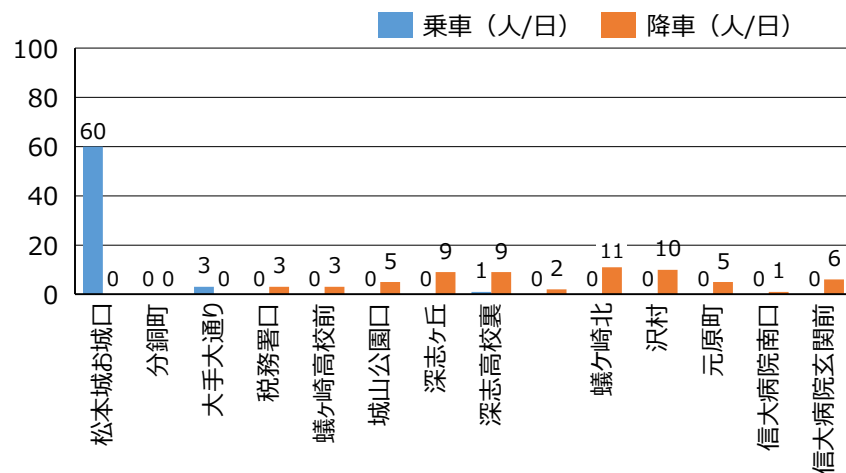
<2020年度乗降調査 日曜>

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)

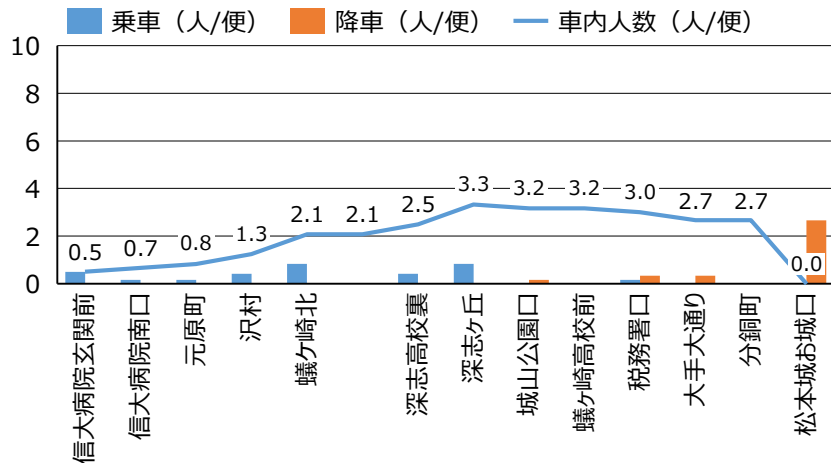


蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)

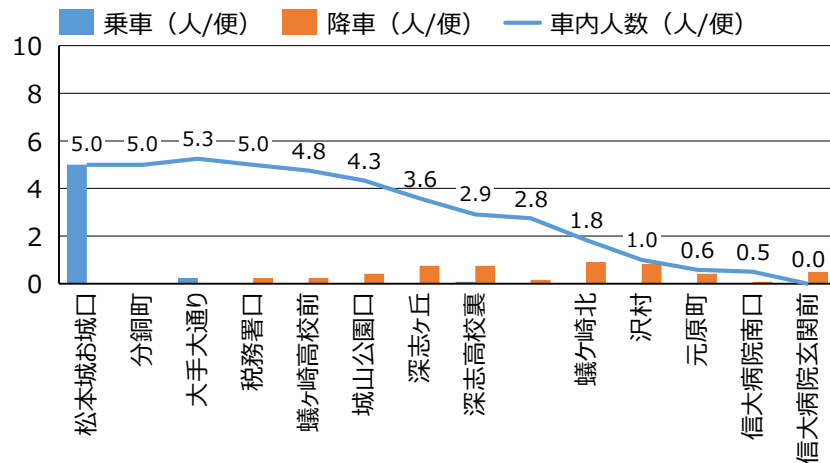


1便当たり平均乗降者数・車内人数

蟻信 往路 (信大病院→蟻ヶ崎高→松本駅)



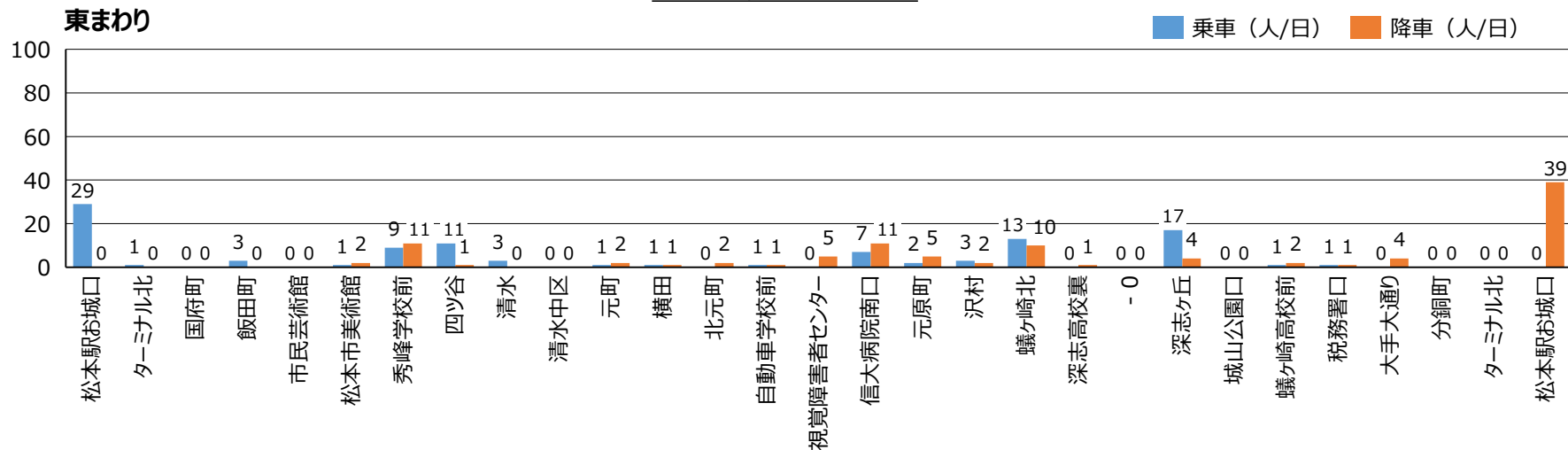
蟻信 復路 (松本駅→蟻ヶ崎高→信大病院)



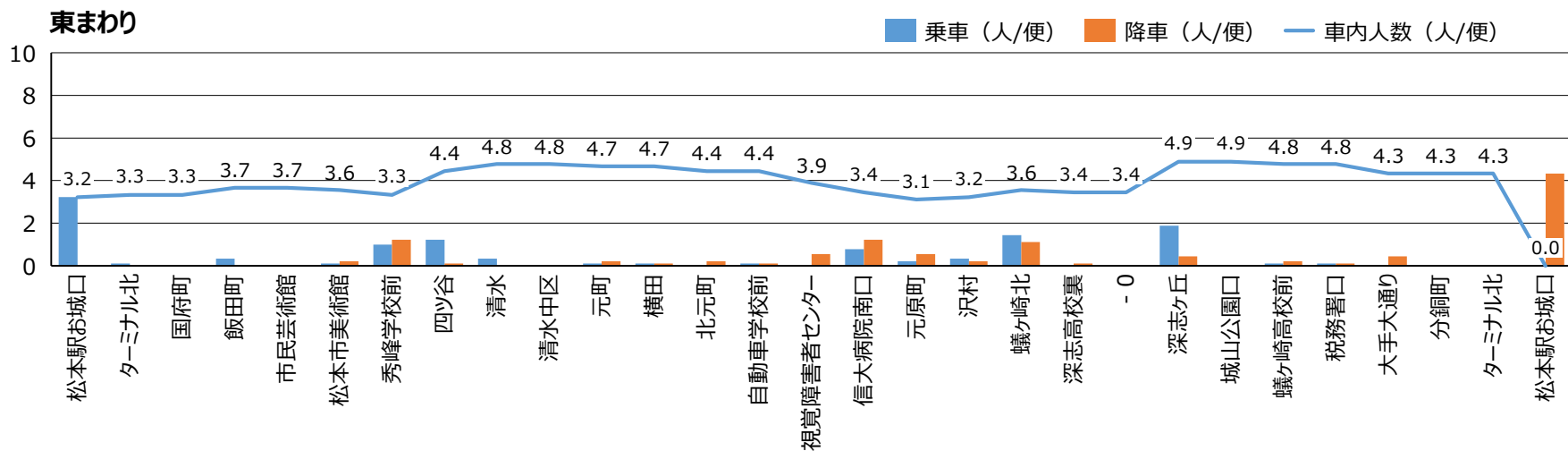
⑥北市内線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



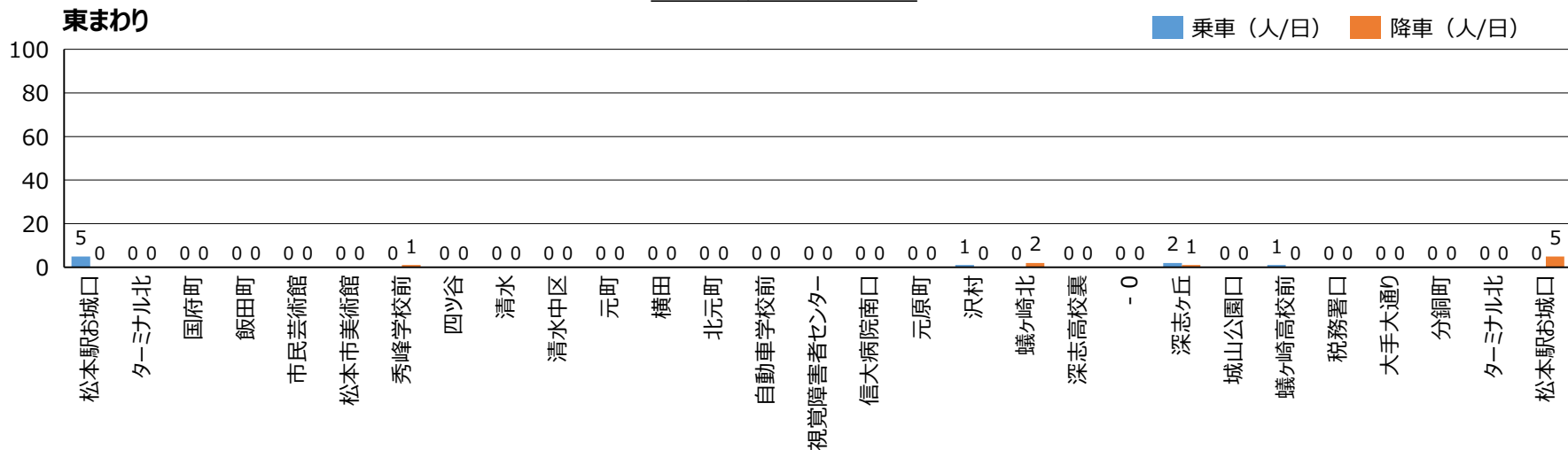
1便当たり平均乗降者数・車内人数



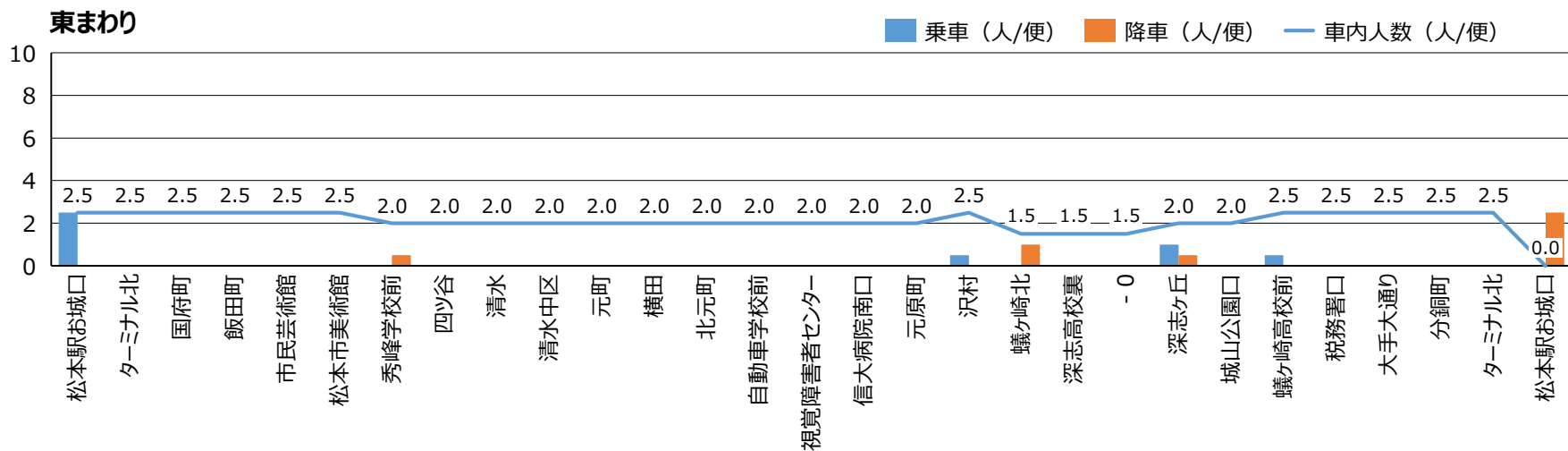
⑥北市内線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



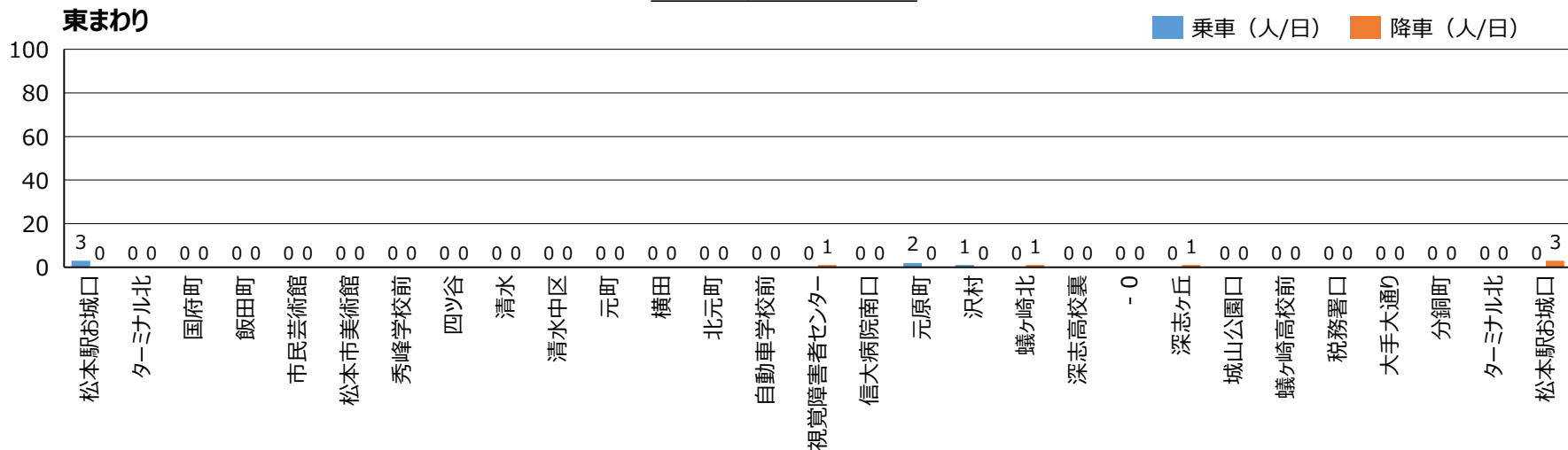
1便当たり平均乗降者数・車内人数



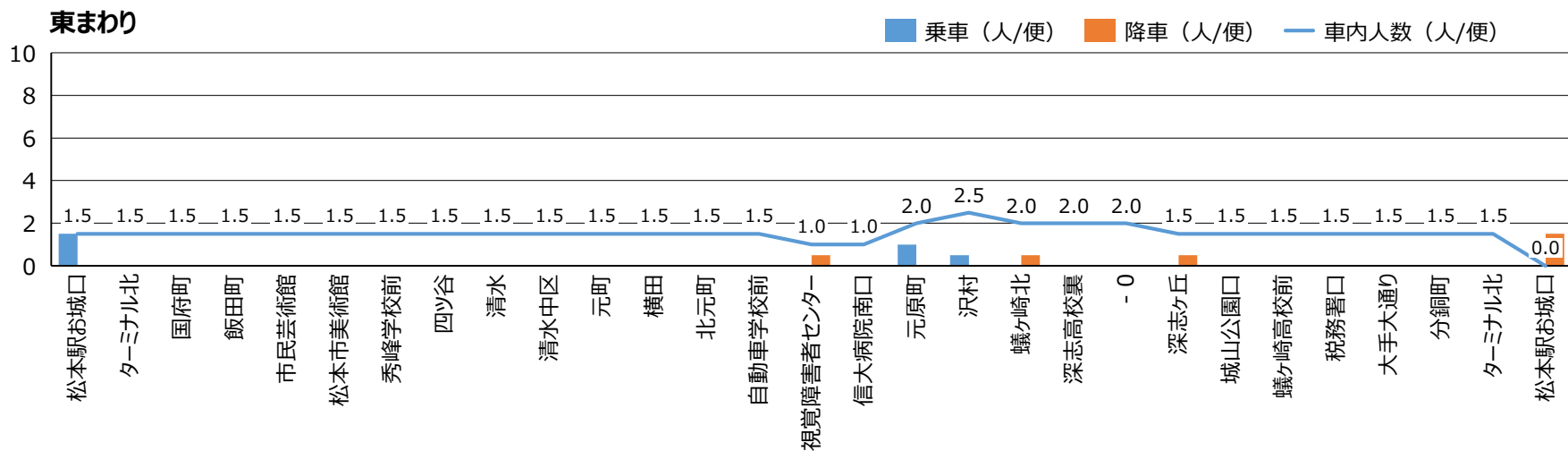
⑥北市内線

<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



⑦岡田線

運行概要*1

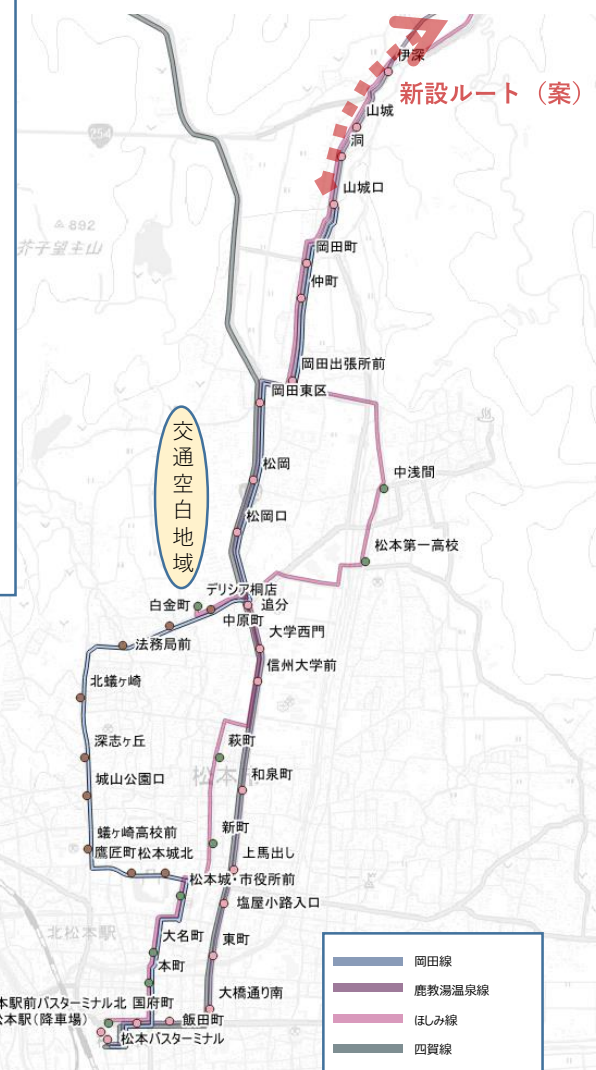
	岡田線	鹿教湯温泉線	ほしみ線	四賀線
起終点	松本バスターミナル⇔山城口	松本バスターミナル⇔鹿教湯温泉⇔上田駅	バスターミナル北⇔一の瀬	松本バスターミナル⇔四賀支所
主な経由地	松本城・市役所前、追分、白金町、岡田出張所前	信州大学前、岡田出張所前、稲倉	松本城・市役所前、デリシア桐店、岡田町	信州大学、岡田東区、加積館
運行本数	14 便 (土休日10 便)	4 便 (土休日運休)	8 便 (土休日運休)	松本バスターミナル発 12便 (土休日6便) 化石館発 1便 (土休日運休) 保福寺下町発 1便 (土休日運休)
運賃 (最大)	430 円	1,150 円	300 円	520 円
キロ程	7.5 km	24.5 km	14.0 km	3.8~17.6 km
輸送人員	49,629 人/年	11,837 人/年	7,622 人/年	52,344 人/年
経常費用	16,420 千円/年	11,132 千円/年	9,626 千円/年	31,656 千円/年
経常収益	12,763 千円/年	2,990 千円/年	1,285 千円/年	14,890 千円/年
収支率	78%	27%	13%	47%
1日乗降者数*2	126 人	18 人	32 人	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*2	9.0 人	4.5 人	4.0 人	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*3	0 千円/年	0 千円/年	7,839 千円/年	7,353 千円/年

路線の現状・問題点

- 並走する路線 (区間)
 - 鹿教湯温泉線 (追分~山城口)
 - ほしみ線 (岡田出張所前~山城口)
 - 四賀線 (追分~岡田東区)
- 岡田出張所前~山城口までは3路線が並走しており、支線接続等で再編の検討の可能性あり

路線の見直し・再編の方向性 (案)

- 輸送効率向上のため、岡田線を延伸し、ほしみ線と統合
 - 山城口~一の瀬間を岡田線の一部の便が運行し、ほしみ線を代替
 - 道が狭いほしみ線のルートを車両が通れない場合や一の瀬付近での転回ができない場合、一部の便のみ小型車両でほしみ線のルートを通る可能性あり

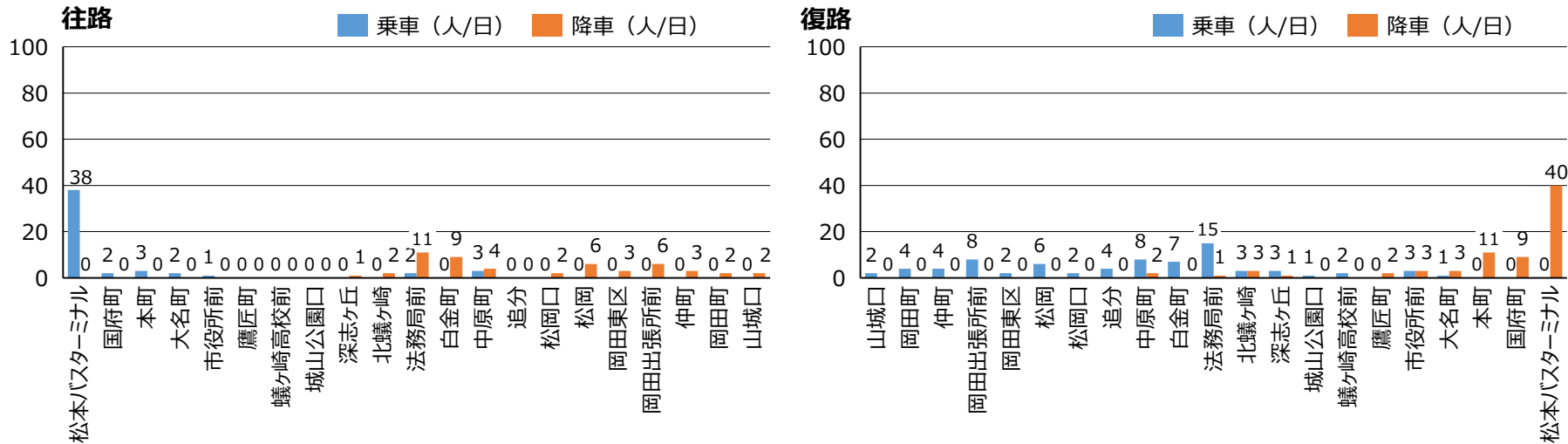


*1 : 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2 : 2020年平日の値 *3 : 福祉100円バス助成事業委託料は除く

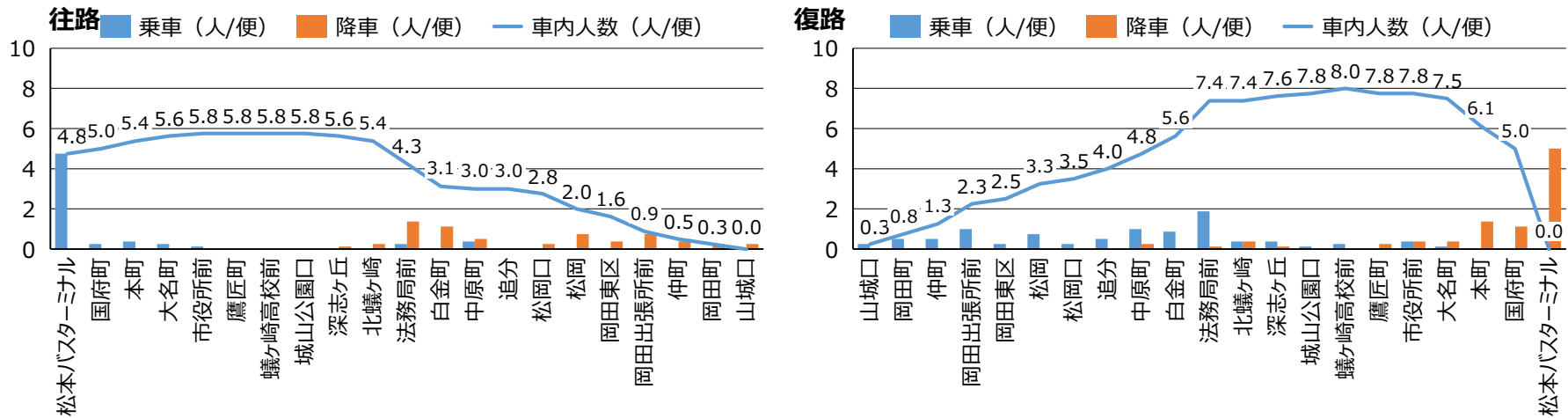
⑦岡田線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



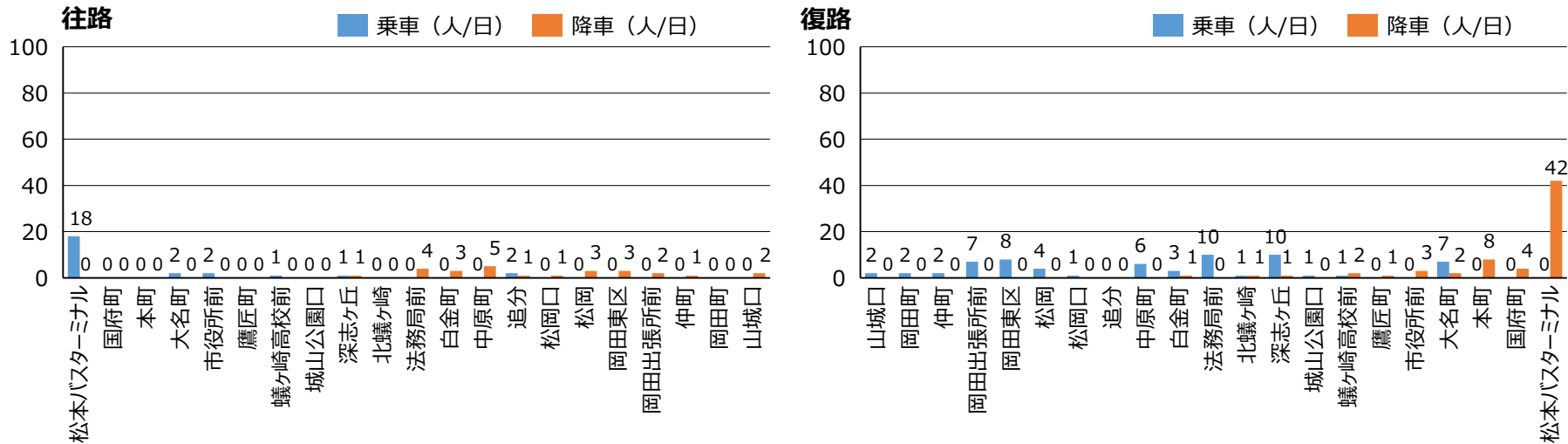
1便当たり平均乗降者数・車内人数



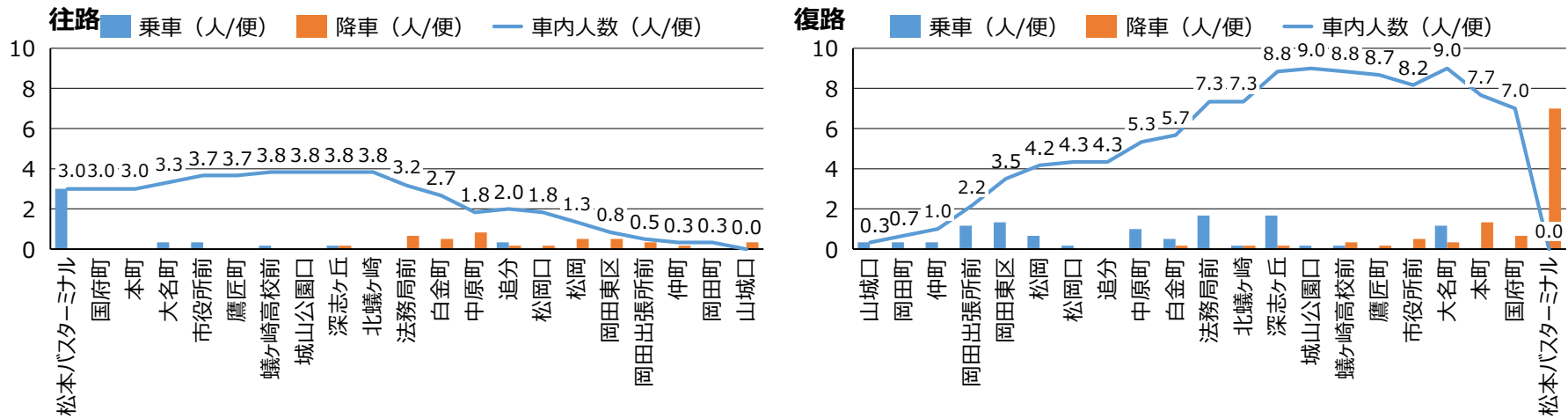
⑦岡田線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



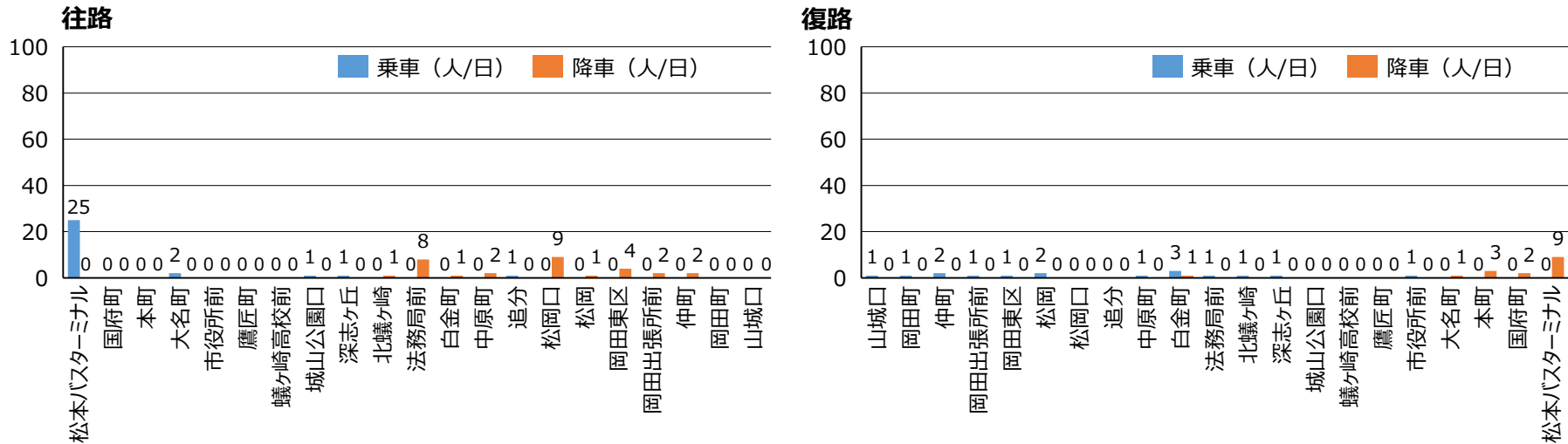
1便当たり平均乗降者数・車内人数



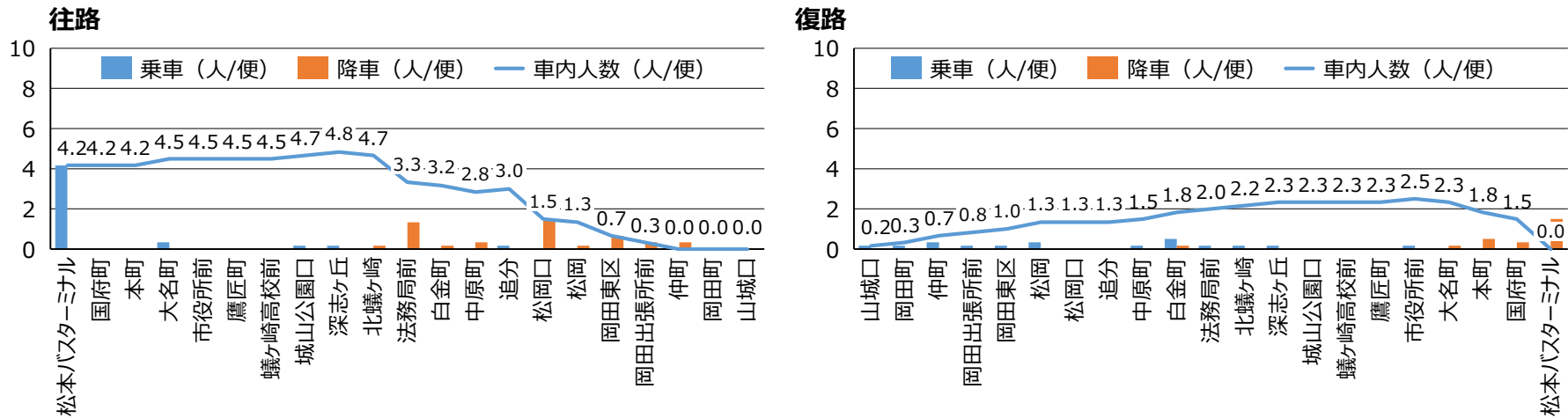
⑦岡田線

<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



⑧アルプス公園線（協議路線）

運行概要*1

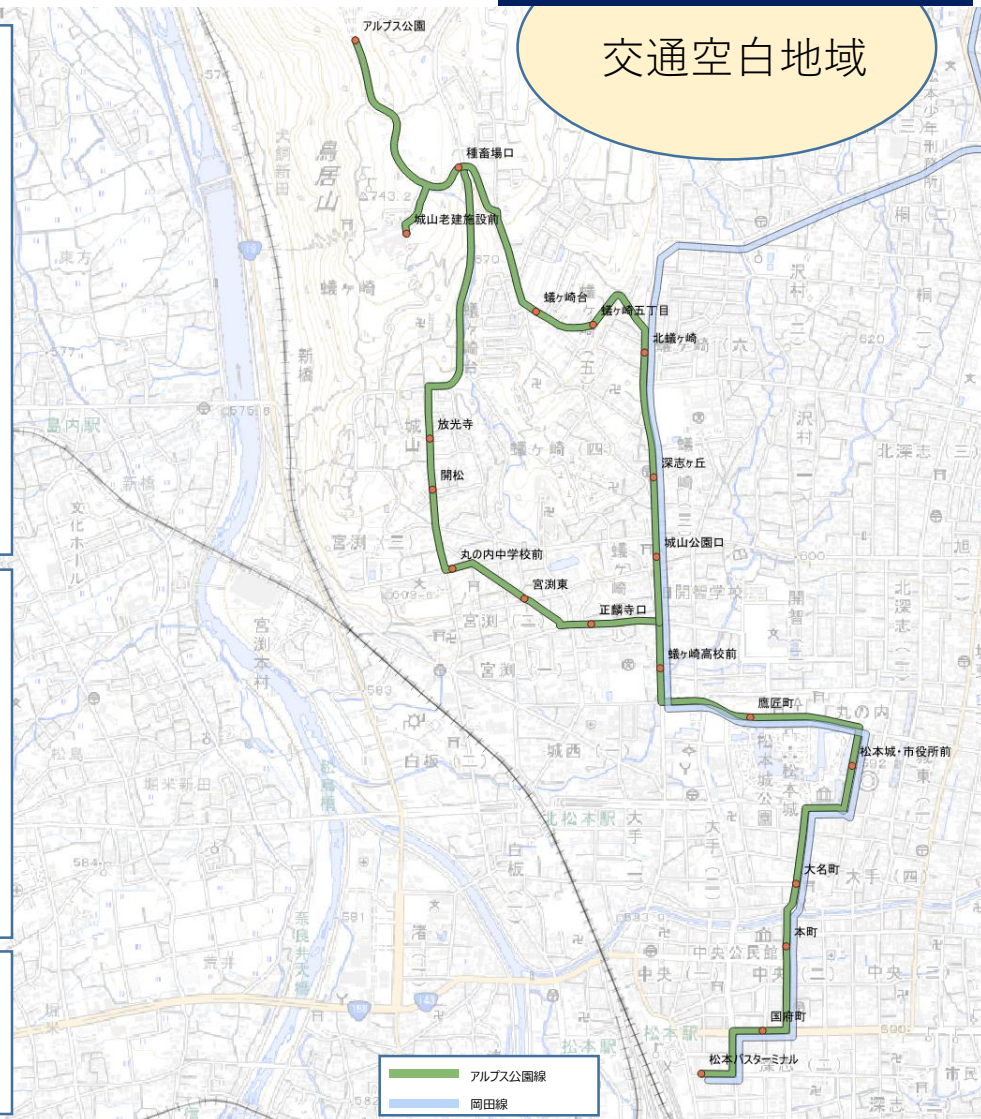
	アルプス公園線	岡田線
起終点	松本バスターミナル⇔アルプス公園	松本バスターミナル⇔山城口
主な経由地	松本城・市役所前、蟻ヶ崎高校前	松本城・市役所前、追分、白金町、岡田出張所前
運行本数	4 便	14 便（土休日10 便）
運賃（最大）	350 円	430 円
キロ程	5.3 km	7.5 km
輸送人員	12,882 人/年	49,629 人/年
経常費用	3,711 千円/年	16,420 千円/年
経常収益	1,058 千円/年	12,763 千円/年
収支率	29%	78%
1日乗降者数*2	16 人	126 人
1便乗降者数*2	4.0 人	9.0 人
補助額*3	0 千円/年	0 千円/年

路線の現状・問題点

- ・ 並走する路線（区間）
 - 岡田線（往路：松本バスターミナル～蟻ヶ崎高校前、復路：北蟻ヶ崎～松本バスターミナル）
- ・ 蟻ヶ崎5丁目～正隣寺口間は現状本路線のみが運行を担っており、該当区域住民にとって重要度の高い路線
- ・ 運行回数が2回/1日と少なめ
- ・ アルプス公園の北東部分の市街地北部地域にバス路線はないが住民はいる交通空白地域が存在
- ・ オンデマンド乗合タクシーの要望が住民から一定数あり（但し、過去の実証実験における乗車数は1便当たり約1～2人）

路線の見直し・再編の方向性（案）

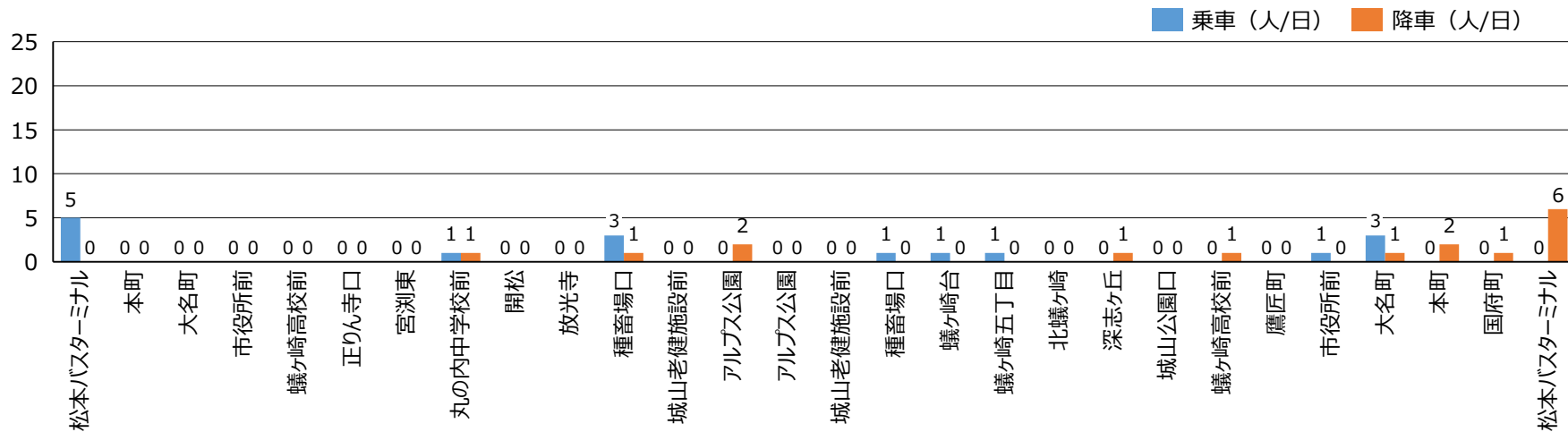
- ・ 現状維持
 - 住民の利便性のため、減便は困難
 - 現在の利用者数を鑑みると、増便の必要性は小さい



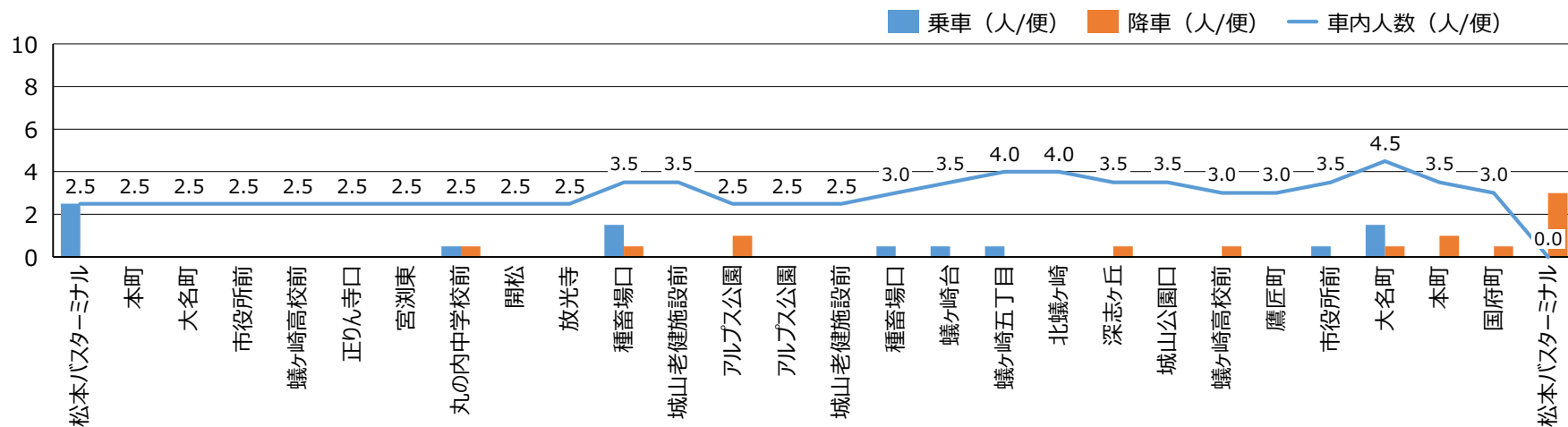
⑧アルプス公園線

<2020年度乗降調査 平日>

1日当たり乗降者数合計



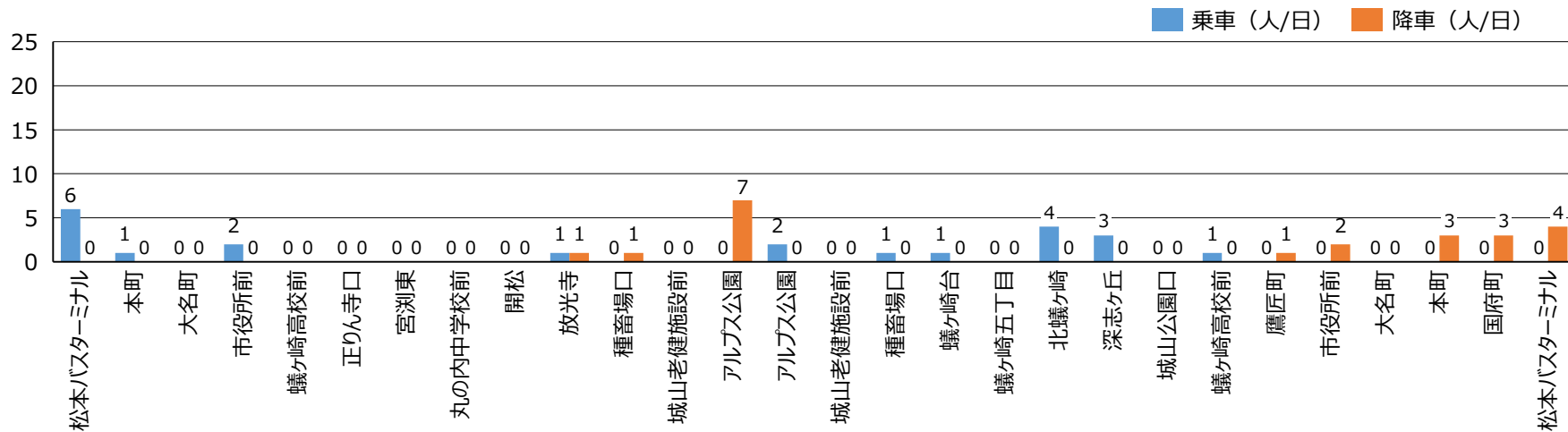
1便当たり平均乗降者数・車内人数



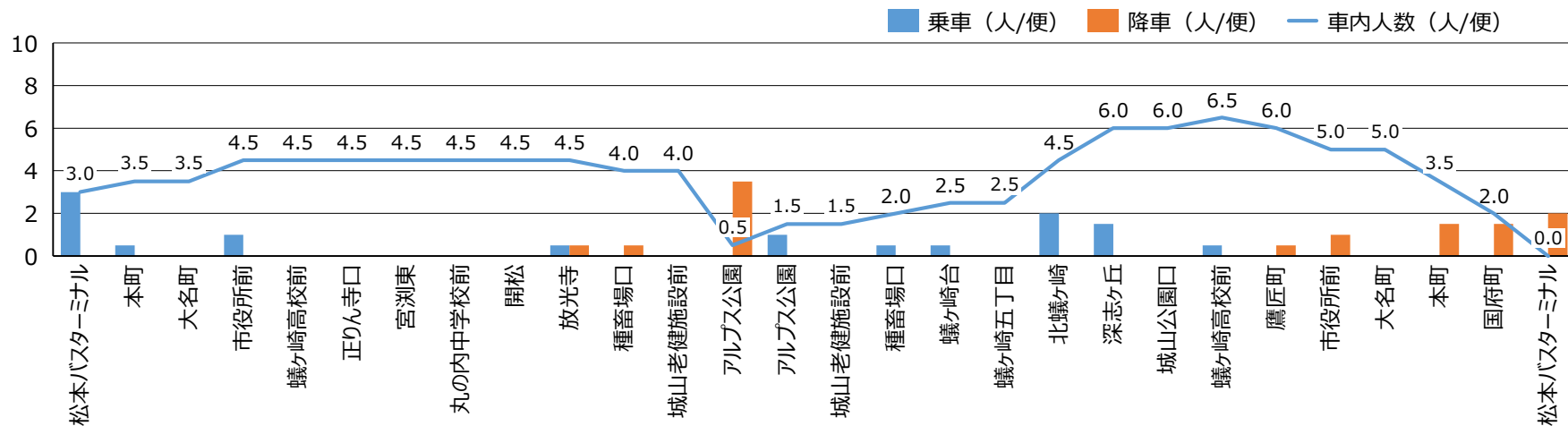
⑧アルプス公園線

<2020年度乗降調査 土曜>

1日当たり乗降者数合計



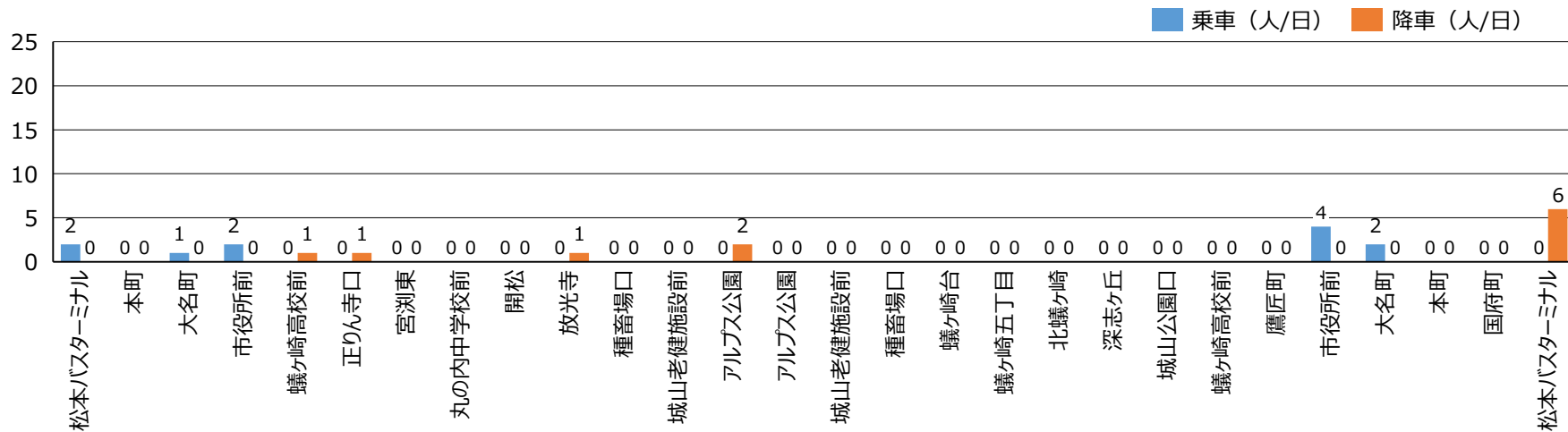
1便当たり平均乗降者数・車内人数



⑧アルプス公園線

<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

