

# 庄内地区 路線バス再編に係る説明会

松本市 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



- 1 新制度の概要
- 2 再編する路線
- 3 今後のスケジュール

(参考1-1) 新旧バス交通体系図

(参考2-1) 現状を維持する路線



## 1 新制度の概要

## 2 再編する路線

## 3 今後のスケジュール

(参考 1 - 1) 新旧バス交通体系図

(参考 2 - 1) 現状を維持する路線



# 1 新制度の概要

## ○ 定義

- 路線バスを「社会インフラ」と位置付け
- 市が、運行資金を担保し、重要な3要素（ルート／運行本数(運行時間帯含む)／運賃水準)を設定するなど、強く関与して市民の足を確保 <民間事業者経営からの転換>
- 複数年協定で路線バス事業運営の安定化を図り、将来にわたって持続可能な交通サービスを提供

## ○ 運行制度

項目	新制度
対象範囲	エリア全体（特定1者と一括協定） <ul style="list-style-type: none"><li>• 一部の路線については、別事業者への外部委託を許容</li></ul> ※ 外部委託の際は、市に選定経過を報告
協定期間	5年間 (車両等の設備投資や運転手の採用計画が立てやすいため)
車両の保有	運行事業者 (車両調達と整備費の最適化が可能なため)
インセンティブ	想定運行経費と想定運行収入をあらかじめ設定することで、運行事業者に「インセンティブ」と「リスク負担」を与える設計
官民の役割分担	①市 運行水準の設定（ルート・起終点、1日の運行本数及び運賃水準） ②運行事業者 運行、タイヤ・仕業の設定、車両調達・修繕・管理及び事故対応

# (参考 1 - 1) 新旧バス交通体系図

## 新旧バス交通体系図

【現在のバス】		運行主体	運行事業者	車両保有	道路運送法の位置付け	運行の手続き	費用の考え方
交通事業者が運行	<b>アルピコ交通 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、鹿教湯温泉線	アルピコ交通	アルピコ交通	アルピコ交通	一般旅客自動車運送事業(第4条)	アルピコ交通が運輸局へ申請	アルピコ交通が自主運行
	<b>アルピコ交通 協議路線</b> 四賀線(一部)、内田線(一部)、稲核線、アルプス公園線、空港・朝日線(一部)					松本市	松本市が赤字補填
松本市が委託	<b>タウンズニーカー</b> 北コース、東コース、南コース、西コース <b>南部循環線</b>	松本市	松本市	松本市	松本地域公共交通会議で協議	松本市が赤字補填	松本市が赤字補填
	<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					松本市・山形村	松本市・山形村が赤字補填
松本市が運行	<b>市営バス</b> 四賀線、奈川線	松本市	松本市	松本市	市が県へ申請	市が県へ申請	松本市が運行を委託
地域が運行	<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	地域	民間へ委託	運行事業者	第4条	運輸局へ申請	松本市が9割を補助

【凡例】

変更箇所



【R5.4以降】		運行主体	運行事業者	車両保有	道路運送法の位置付け	運行の手続き	費用の考え方
松本市と運行事業者の協定による運行	<b>継承する路線</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、四賀線、山形線、空港・朝日線、岡田線、浅間線、新浅間線、松原線、大久保工場団地線、アルプス公園線、鹿教湯温泉線	松本市・山形村・朝日村	松本市・山形村・朝日村	運行事業者	一般旅客自動車運送事業(第4条)	アルピコ交通が運輸局へ申請	松本市が赤字補填
	<b>タウンズニーカー</b> 北コース、東コース、南コース、(西コース統合) <b>南部循環線</b>					松本市が赤字補填	
	<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線統合)					松本市・山形村が赤字補填	
	<b>新規路線</b> 南松本・平田線、平田・村井線						
松本市が運行	<b>市営バス</b> 四賀線、奈川線	松本市	松本市	松本市	市が県へ申請	市が県へ申請	松本市が運行を委託
地域が運行	<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	地域	民間へ委託	運行事業者	第4条	運輸局へ申請	松本市が9割を補助
地域が運行	<b>ラストワンマイル</b> モデル地区(3地区程度)を構築						

持続可能な新たなモビリティサービス

路線バスのネットワーク連携の範囲

路線バスのエリア一括長期運行制度

【R5.4以降】

松本市・山形村・朝日村

協定・10月以降はプロポーザル

維持管理・運行事業者  
車両保有…松本市

松本地域公共交通会議で協議

松本市が負担金を支払い  
想定負担額との差分を市と事業者で分け合う

## 1 新制度の概要

## 2 再編する路線

## 3 今後のスケジュール

(参考 1 - 1) 新旧バス交通体系図

(参考 2 - 1) 現状を維持する路線



## 2 再編する路線

### ○ 36路線のうち15路線を再編し、2路線を新設（R5.4～）

路線名		再編の概要
1	北市内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>横田経由ルート（循環便）の減便、土休日廃止</li> </ul>
2	並柳団地線	<ul style="list-style-type: none"> <li>相澤病院を経由する系統の新設</li> <li>バス車両の小型化</li> </ul>
3	空港・朝日線	<ul style="list-style-type: none"> <li>上今井～下今井間の廃止</li> </ul>
4	タウンスニーカー西コース	統合 <ul style="list-style-type: none"> <li>タウンスニーカー西コースと西部地域コミュニティバスA線の統合</li> <li>バス車両の小型化（朝の通勤時間帯を除く）</li> </ul>
5	西部地域コミュニティバスA線	
6	西部地域コミュニティバスB線	統合 <ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域コミュニティバスB線とE線の統合</li> <li>神林出張所～新村駅間の廃止</li> <li>アイシティ2 1～波田駅間の廃止</li> </ul>
7	西部地域コミュニティバスE線	
8	西部地域コミュニティバスC線	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 梓橋駅への接続</li> <li>系統を八景山公民館～梓橋駅、波田駅～J R 梓橋駅に分割</li> <li>既存のアイシティ2 1～波田駅方面は、西部地域コミュニティバスD線に統合</li> </ul>
9	西部地域コミュニティバスD線	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイシティ2 1を基点に波田駅側と村井駅側に分割</li> <li>朝夕のみ梓川高校方面への便を設定</li> </ul>
10	市営バス四賀線	<ul style="list-style-type: none"> <li>明科駅～四賀支所間の日中一部の便を廃止し、デマンド運行時間を拡大</li> <li>五常～四賀支所間の一部の便を廃止</li> <li>会吉車庫～四賀支所間の一部の便を廃止</li> <li>会吉方面の路線を朝夕で系統を分割</li> </ul>
11	市営バス奈川線	統合 <ul style="list-style-type: none"> <li>市営バス奈川線と稲核線を統合</li> <li>新島々～波田駅～八景山公民館間を廃止</li> </ul>
12	稲核線	
13	松原線	<ul style="list-style-type: none"> <li>便数のみ変更（運行ルート変更なし）</li> <li>※ 再編の概要は後述</li> </ul>
14	山形線	
15	タウンスニーカー南コース	
新1	（仮称）南松本・平田線	<ul style="list-style-type: none"> <li>新設</li> </ul>
新2	（仮称）平田・村井線	



# 並柳団地線【現在】



【R元年度 主要指標】  
 年間利用者数 28,198人  
 1便当たり利用者数 5.5人  
 収支率 91%  
 一人当たり経費 340円

**車両**

路線バスタイプ 大型バス

**凡例**

— 並柳団地線

路線・系統名	往路復路	起点	主な経由地	終点	運行日	平日				土休日					
						便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発	便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発
並柳団地線	往復	松本バスターミナル	—	並柳団地南	通年	12 (6往復)	2	2	7時台	19時台	12 (6往復)	2	2	7時台	19時台

※朝は「6時～9時」、夕は「17時～20時」の間

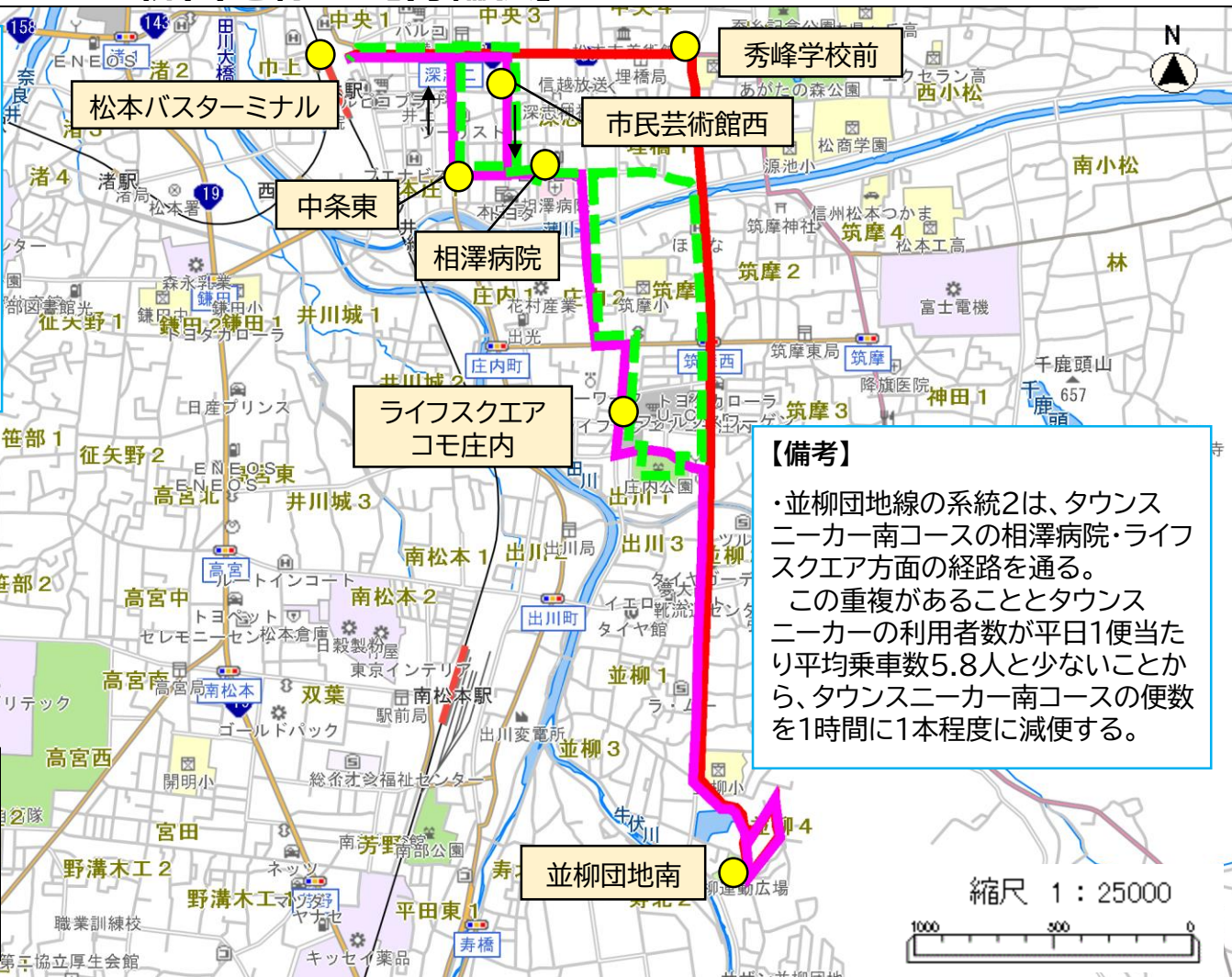


# 並柳団地線 【再編後】

## 【変更点】

・並柳団地方面からコモ庄内や相澤病院方面へ行きたいという地元意見を踏まえ、相澤病院を経由する系統を新設し、2系統とする。(系統1は朝夕の通勤通学、系統2は日中の通院・買い物を想定)

・1便当たりの乗降者数が5.5人のため、車両を大型バスからポンチョへ小型化する。



## 【備考】

・並柳団地線の系統2は、タウンズニーカー南コースの相澤病院・ライフスクエア方面の経路を通る。  
この重複があることとタウンズニーカーの利用者数が平日1便当たり平均乗車数5.8人と少ないことから、タウンズニーカー南コースの便数を1時間に1本程度に減便する。

## 車両

ポンチョ



## 凡例

	並柳団地線(再編) 系統1
	並柳団地線(再編) 系統2
	タウンズニーカー南コース

路線・系統名	往路復路	起点	主な経由地	終点	運行日	平日				土休日					
						便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発	便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発
系統1	往復	松本バスターミナル	—	並柳団地南	通年	6 (3往復)			7時台	19時台	6 (3往復)			7時台	19時台
系統2	往路	松本バスターミナル	市民芸術館西	並柳団地南	通年	3			9時台	15時台	3			9時台	15時台
	復路	並柳団地南	中条東	松本駅お城口	通年	3			10時台	16時台	3			10時台	16時台
計						12					12				

※朝は「6時～9時」、夕は「17時～20時」の間

## 2 再編する路線

○ 3路線は 便数を変更（※運行ルート変更なし）

路線名	再編の概要	便数		
		現在	再編後	差
松原線	<ul style="list-style-type: none"><li>松原南～棚峯間の乗降者数が少ないため、減便</li></ul>	14	<u>10</u>	△4
山形線	<ul style="list-style-type: none"><li>山形方面便日中午後の運行間隔が空いてしまうため、利便性を考慮し、増便</li></ul>	28	<u>32</u>	+4
タウンズニーカー南コース	<ul style="list-style-type: none"><li>並柳団地線を複系統化し、相澤病院方面へのルートを新設</li><li>平日1便当たり平均乗車数が、5.8人と少ないため、減便（1時間あたり1本程度）</li></ul>	23	<u>13</u>	△10

# (参考 2 - 1) 現状を維持する路線

## ○ 21 路線は 現状を維持

路線名			
1	信大横田循環線	12	四賀線
2	横田信大循環線	13	タウンスニーカー北コース
3	浅間線	14	タウンスニーカー東コース
4	新浅間線	15	南部循環線
5	美ヶ原温泉線	16	入山辺線
6	岡田線	17	中山線
7	鹿教湯温泉線	18	浅間・大村線
8	大久保工場団地線	19	ほしみ線
9	アルプス公園線	20	波田循環バス
10	寿台線	21	島内川東乗合タクシー
11	内田線		

※ 各路線の状況を考慮し、R5以降の見直しを検討



# 寿台線

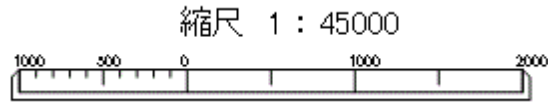


【R元年度 主要指標】  
 年間利用者数 173,124人(松原線と内田線と合算)  
 1便当たり利用者数 10.7人  
 収支率 53% (松原線と内田線と合算)  
 一人当たり経費 480円 (松原線と内田線と合算)



凡例

● 寿台線



路線・系統名	往路復路	起点	主な経由地	終点	運行日	便数/日 平日	便数 (朝)	便数 (夕)	始発 平日	終発 平日	便数/日 土休日	便数 (朝)	便数 (夕)	始発 土休日	終発 土休日
系統1	往復	松本バスターミナル	寿台東口	村井駅	通年	22	4	9	7時台	20時台	18	3	5	7時台	20時台
系統2	往路	松本バスターミナル	寿台東口	小池四ツ角	平日	3	2	-	7時台	21時台	0	-	-	-	-

※朝は「6時～9時」、夕は「17時～20時」の間

# 内田線

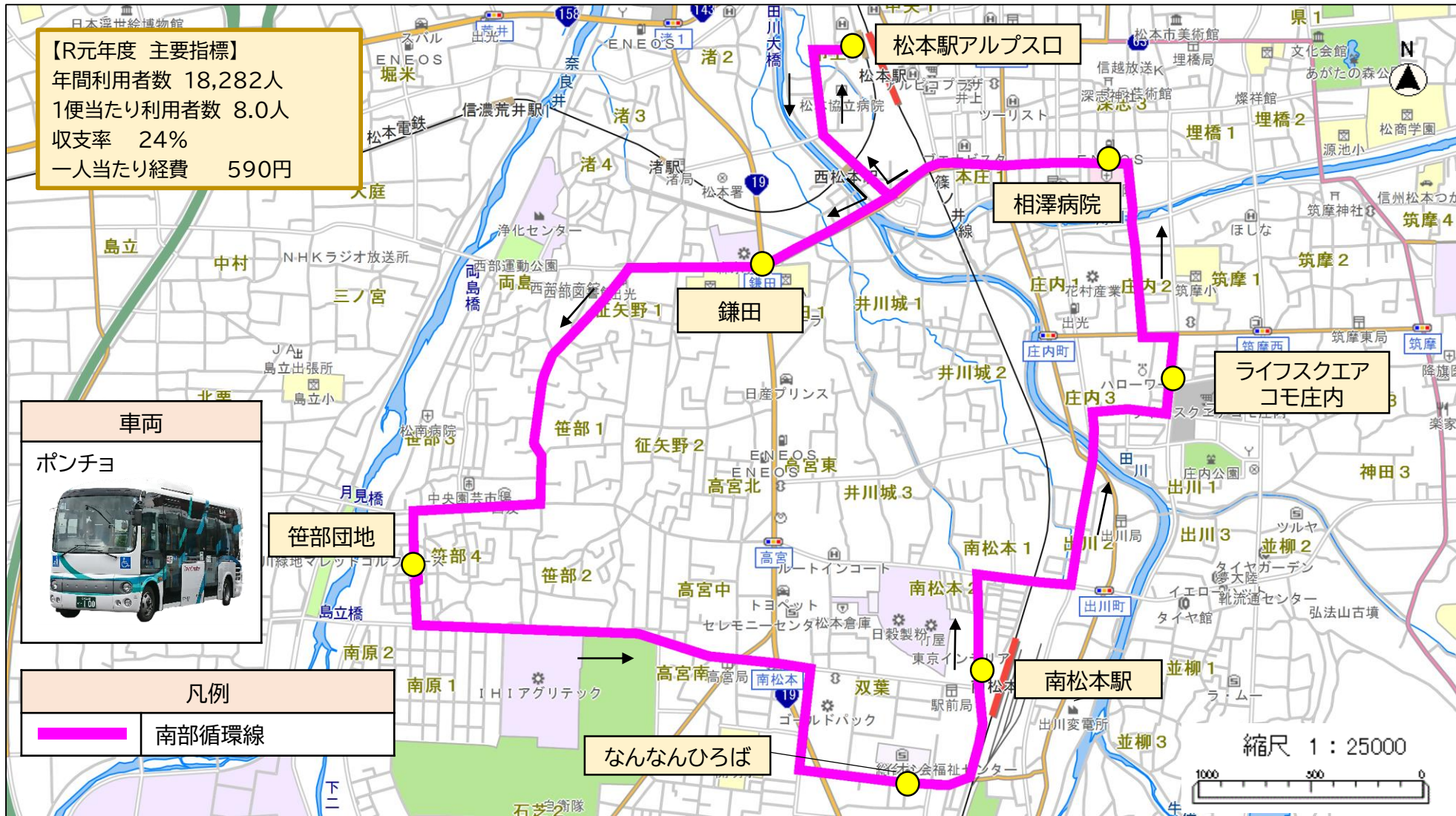


路線・系統名	往路復路	起点	主な経由地	終点	運行日	平日				土休日					
						便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発	便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発
系統1	往復	松本バスターミナル	寿台東口	倉村	平日	4	-	-	9時台	15時台	-	-	-	-	-

※朝は「6時～9時」、夕は「17時～20時」の間



# 南部循環線



**【R元年度 主要指標】**  
 年間利用者数 18,282人  
 1便当たり利用者数 8.0人  
 収支率 24%  
 一人当たり経費 590円

**車両**

ポンチョ

**凡例**

南部循環線

路線・系統名	往路復路	起点	主な経由地	終点	運行日	平日				土休日					
						便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発	便数/日	便数(朝)	便数(夕)	始発	終発
南部循環線	循環	松本駅アルプス口	なんなんひろば	松本駅アルプス口	平日・土	8	1	1	7時台	16時台	8	1	1	7時台	16時台

※朝は「6時～9時」、夕は「17時～20時」の間



## 1 新制度の概要

## 2 再編する路線

## 3 今後のスケジュール

(参考 1 - 1) 新旧バス交通体系図

(参考 2 - 1) 現状を維持する路線



### 3 今後のスケジュール

#### ○ R 5 年 4 月から 官民連携による運行をスタート

##### ◆ R 5 年（2023年）4 月～9 月【6 カ月】

新たなルートの安全や持続性などの検証を行うため、市が全体の運行主体となり、現在の運行事業者と6カ月間の協定を締結し、官民連携による運行を開始

- 現運行事業者3者と市による複数者一括協定を締結
- 再編した新たなルート、運行水準
- 運賃は、現行どおり距離制運賃
- インセンティブ設定は、各運行事業者との協議により実施

##### ◆ R 5 年（2023年）10 月～R 10（2028年）9 月【5 年間】

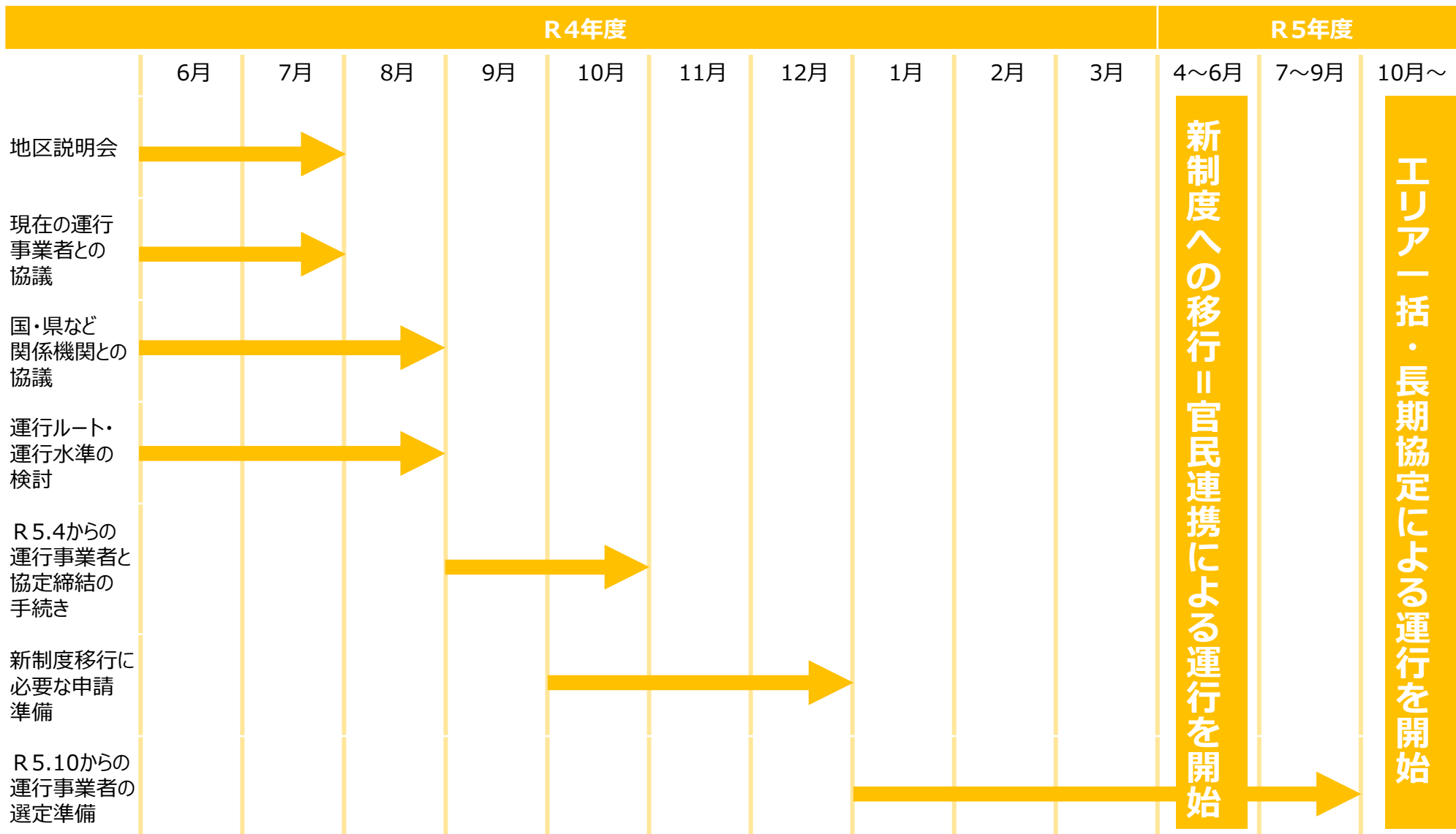
特定1者との一括協定による運行は、プロポーザルで決定する運行事業者と、バス事業の運輸年度の切替時期である令和5年10月から開始

- エリア一括・長期協定による運行
- 運行ルート、本数及び運賃は、R 5 年 4 月のものを継続
- インセンティブ設定は、運行経費と運行収入の想定を基に負担金の金額をあらかじめ設定し、事業者のリスクの負担に見合う利潤を許容

※ 各年度においてモニタリングを実施するとともに、新運賃体系の導入を検討

# 3 今後のスケジュール

○ R5年4月から 官民連携による運行をスタート



ご清聴いただき ありがとうございます

