

なぜ長野県松本市は交通サービスに そこまで関与するのか？



副市長兼チーフデジタルオフィサー 宮之本 伸
メール : shin_miyanomoto@city.matsumoto.lg.jp

↓松本市HP



“共創”PPP(Public Private Partnership)

目次

- 1 松本市の概要
- 2 交通政策は交通政策にとどまらない
- 3 覚悟を決める、火中の栗を拾う
- 4 路線バスのオーバーホール（徹底みなおし）
- 5 A I オンデマンドバス
- 6 キャッシュレス決済の導入とデータ集積

松本市の概要

○ 地勢

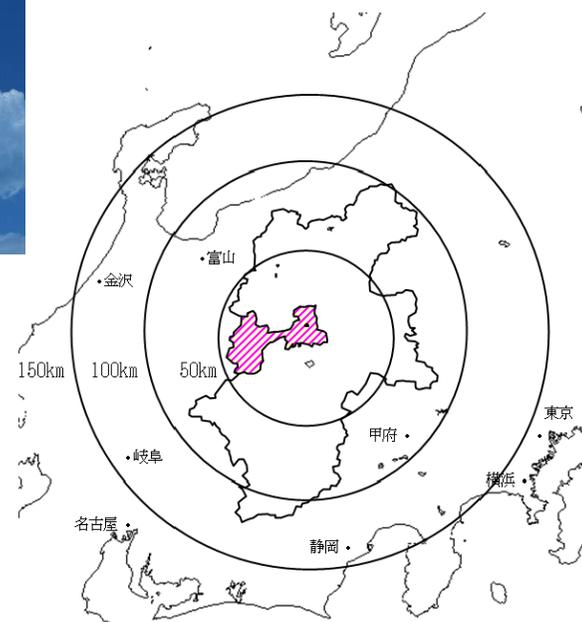
本州と長野県のほぼ中央に位置

- 面積 978.47 km² (長野県内1位の広さ)
- 地理 松本盆地、槍ヶ岳・穂高連峰・美ヶ原
- 交通 JR (新宿2.5時間、名古屋2時間)

信州まつもと空港 <日本で一番空に近い空港>

(札幌<新千歳>)、丘珠(夏季のみ)、大阪<伊丹>※、神戸、福岡)

※ 大阪<伊丹>は、8/1~8/31の期間限定



○ 人口

- 人口 234,243 人 (R6.12.1現在)
- 世帯数 110,009 世帯 (R6.12.1現在)
- 高齢化率 28.66 % (R6.12.1現在) 住民基本台帳登録数による



国宝 松本城



国宝 旧開智学校

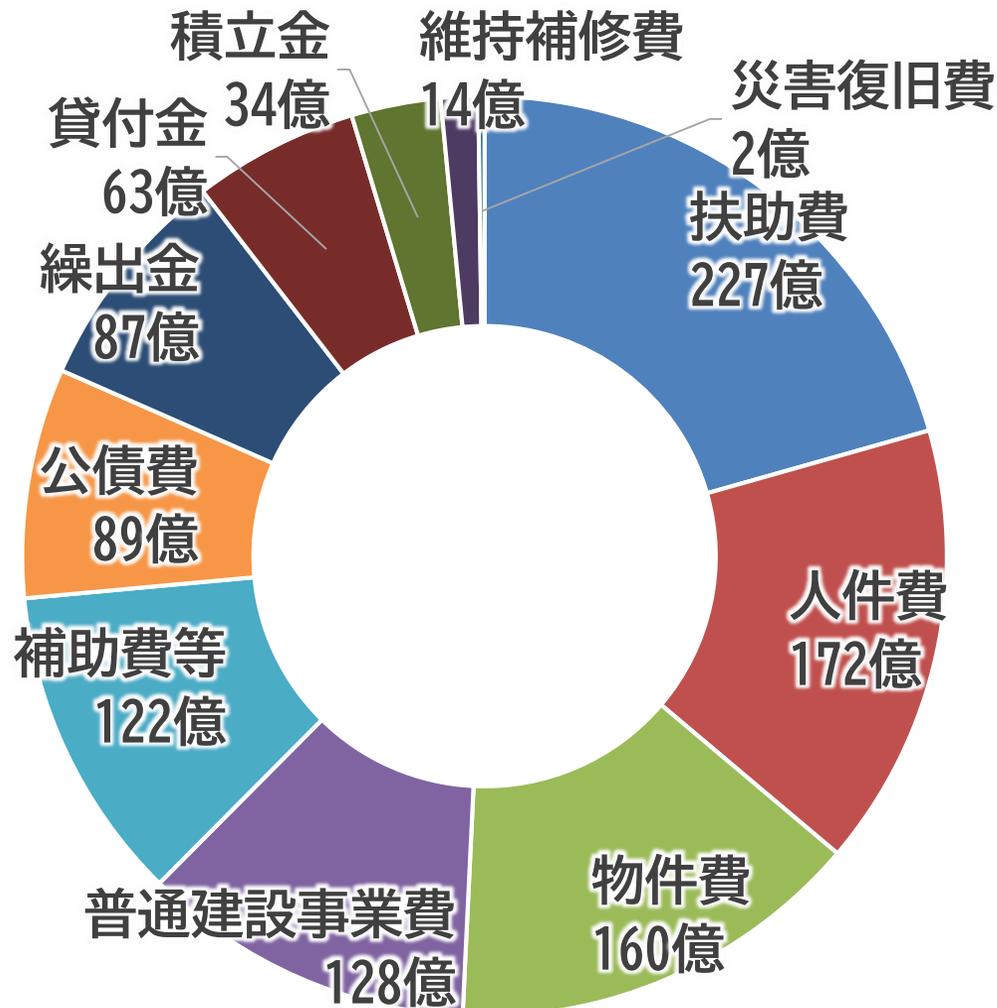


特別名勝/特別天然記念物 上高地

松本市一般会計歳出

○ 令和5年度 一般会計歳出

1,103億円



扶助費：生活保護費、児童手当など社会保障に関するお金

人件費：職員の給料や退職金、議員や各種委員の報酬など

物件費：公共施設の維持管理に必要な光熱水費、委託料など

普通建設事業費：道路・学校・保育園・体育施設など、公共施設の建設費

補助費等：団体や事業への補助金など

公債費：借入金の返済（元金と利子）

繰出金：国民健康保険や介護保険など、特別会計へ支出したお金

貸付金：中小企業への貸付金など

積立金：基金の積立金

維持補修費：道路や公共施設の補修費

災害復旧費：災害等で被害が出た道路などの復旧費

交通政策は交通政策にとどまらない。

○ ロンドンのコンジェスチョンチャージ（渋滞税）

The Congestion Charge is a 15 GBP daily charge if you drive within the Congestion Charge zone.

In addition to Congestion Charge, if your vehicle does not meet the Ultra Low Emission Zone standards, you must also pay the Ultra Low Emission Zone charge (12.5 GBP daily). Buses, heavy vehicles and so on do not pay the charge.



健康福祉、脱炭素、交通事故減少、過度な自家用車依存解消

○ 病院、スーパーマーケットへの足



健康福祉

○ 高校への足



教育

運行事業者は「観光バス」「貸切バス」を優先しがち。

○ 現状と課題

- 地域公共交通は単なる移動手段ではない「**社会インフラ**」である
- 地域交通の運営には行き詰まり感。一方、過度な自家用車依存構造はそのまま
- 生産年齢人口の減少

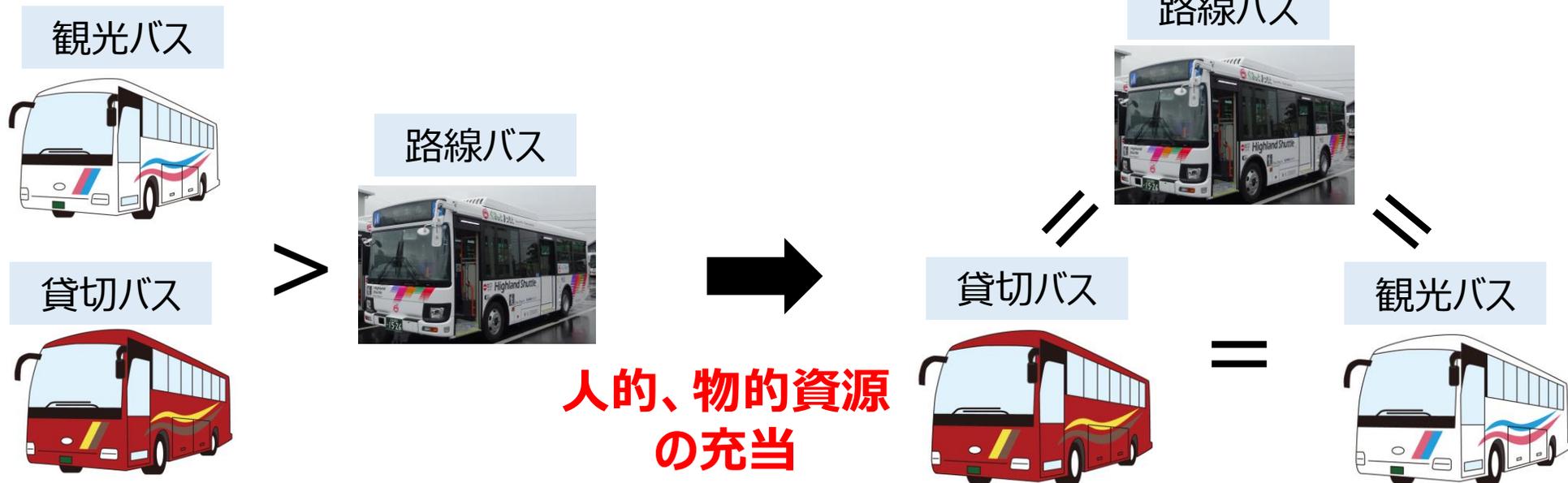
危機感

- 市が主体的に関わり再編

◆ 運行事業者の視点から

- 観光バス・貸切バスに比べ、路線バスは収益低
- 路線バス事業を縮小

- 市が運行資金を担保
- 路線バス事業への人的、物的資源の充当



複雑で相互にコミュニケーションのない体系

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	アルピコ交通 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、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
	アルピコ交通 協議路線 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	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	松本市	松本市	松本市	松本地域公共交通会議で協議	松本市が運輸局へ申請	松本市・山形村が赤字補填
	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					山形村	松本市・山形村が赤字補填
松本市が運行	市営バス 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	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	地域	民間へ委託	運行事業者	第4条	運行事業者が運輸局へ申請	松本市が9割を補助

【凡例】

変更箇所

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】

	【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	継承する路線 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、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	協定・10月以降はプロポーザル	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
	タウンズニーカー 北コース、東コース、南コース、(西コース統合) 南部循環線					松本市・山形村・朝日村	松本市・山形村が赤字補填
	西部地域コミュニティバス 松本・島内線、南松本・山形線、梓川・波田線、朝日・波田線、村井・山形線					松本市・山形村・朝日村	松本市・山形村が赤字補填
	新規路線 南松本・平田線、平田・村井線						
松本市が運行	市営バス 四賀循環線、奈川・安曇線	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	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	地域	民間へ委託	運行事業者	第4条	運行事業者が運輸局へ申請	松本市が9割を補助
地域が運行	ラストワンマイル モデル地区(3地区程度)を構築						

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

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

路線バスの3要素について市が責任をもつ

○ 定義：公設民営バス = 市が制度設計し、民間事業者が運行

- 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／バスダイヤ／運賃）**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

○ 官民連携・エリア一括運行委託方式（R5.10～）

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">• 一部の路線については、別事業者への外部委託を許容※ 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 3要素の設定 ②運行事業者 車両調達・修繕・管理及び事故対応

外部要因による収支変動は行政が補填し、収入変動リスクの一部を行政が負担する。

公的負担額を変動させる項目
(=行政がリスクを負担し、事業者はリスクを回避)

公的負担額を変動させない項目
(=事業者が損失を被る/利潤を得る)

経常経費の
変動要因

- **実車走行キロ又は運行日車数の変動**
 - 運行内容（タイヤ/ルート等）改定に伴う経費の変動
 - 運行実績（実車走行キロ、運行日車数）に基づく経費の変動
- **燃料単価の変動に伴う燃料油脂費の変動**
 - 県内の軽油単価に関する統計データを基に、負担金支払タイミングごとに金額を調整する
- **不可抗力事由による経費の増加**
 - 災害や税制変更等の不可抗力事由により経費の増加が生じた場合には、松本市と事業者で必要な行政補助・支援について協議するものとする

- **左記以外の要因による経費変動**
 - 事業者の自助努力による経費の増減については、基本的に全て事業者の損失/利潤とする

経常収入の
変動要因

- **実車走行キロ又は運行日車数の変動**
 - 運行内容（タイヤ/ルート等）改定に伴う収入の変動
 - 運行実績（実車走行キロ）に基づく収入の変動
- **不可抗力事由による収益の減少**
 - 災害や疫病等の不可抗力事由により収益の減少が生じた場合には、松本市と事業者で必要な行政補助・支援について協議するものとする

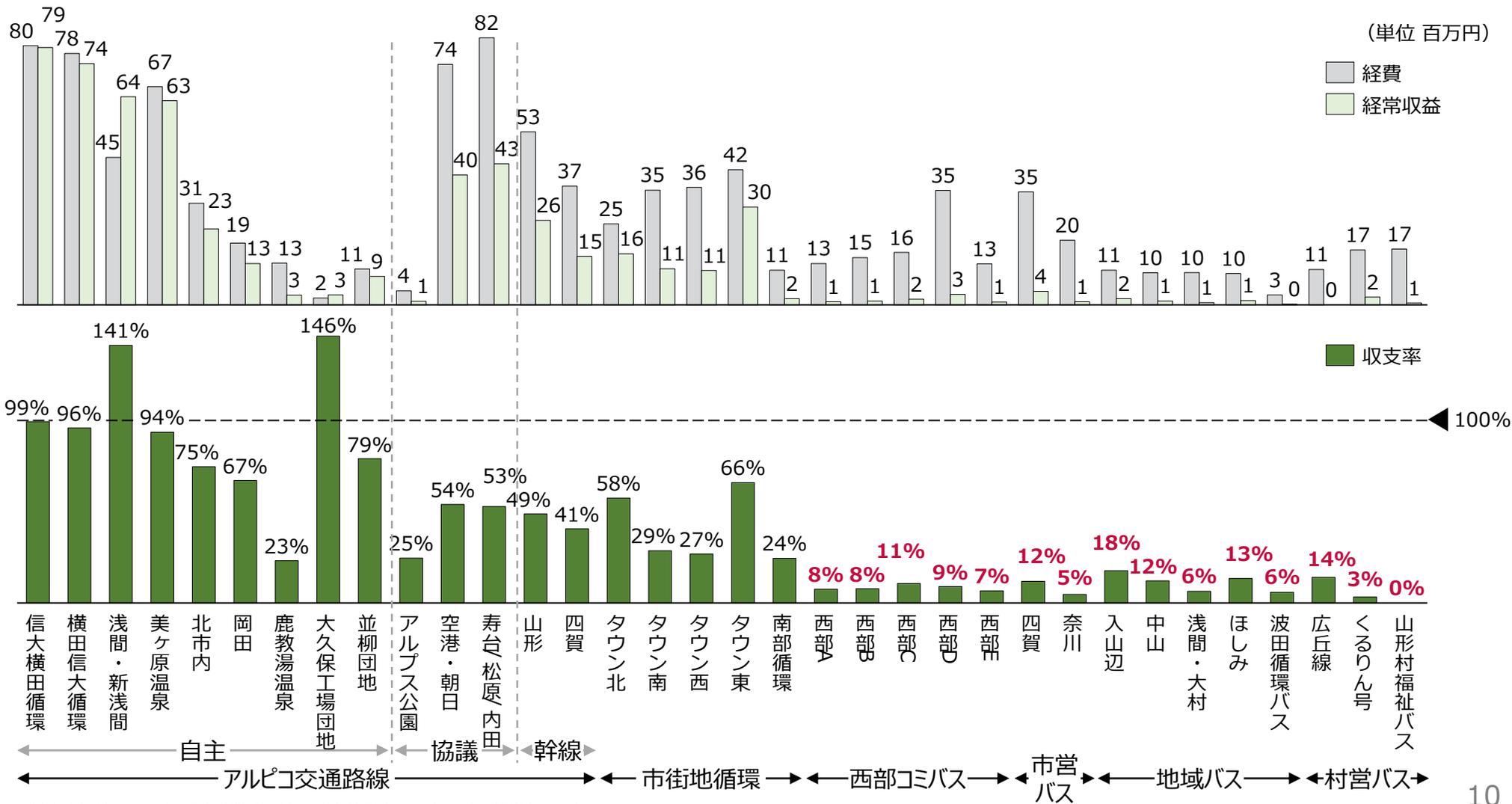
• -

上記以外の要因による収入変動については、行政と事業者が公的負担率:事業者負担率の比率で負担する

路線バスのオーバーホール（徹底みなおし）

○ 路線別収支（R元年度・推計）現状と課題

- 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

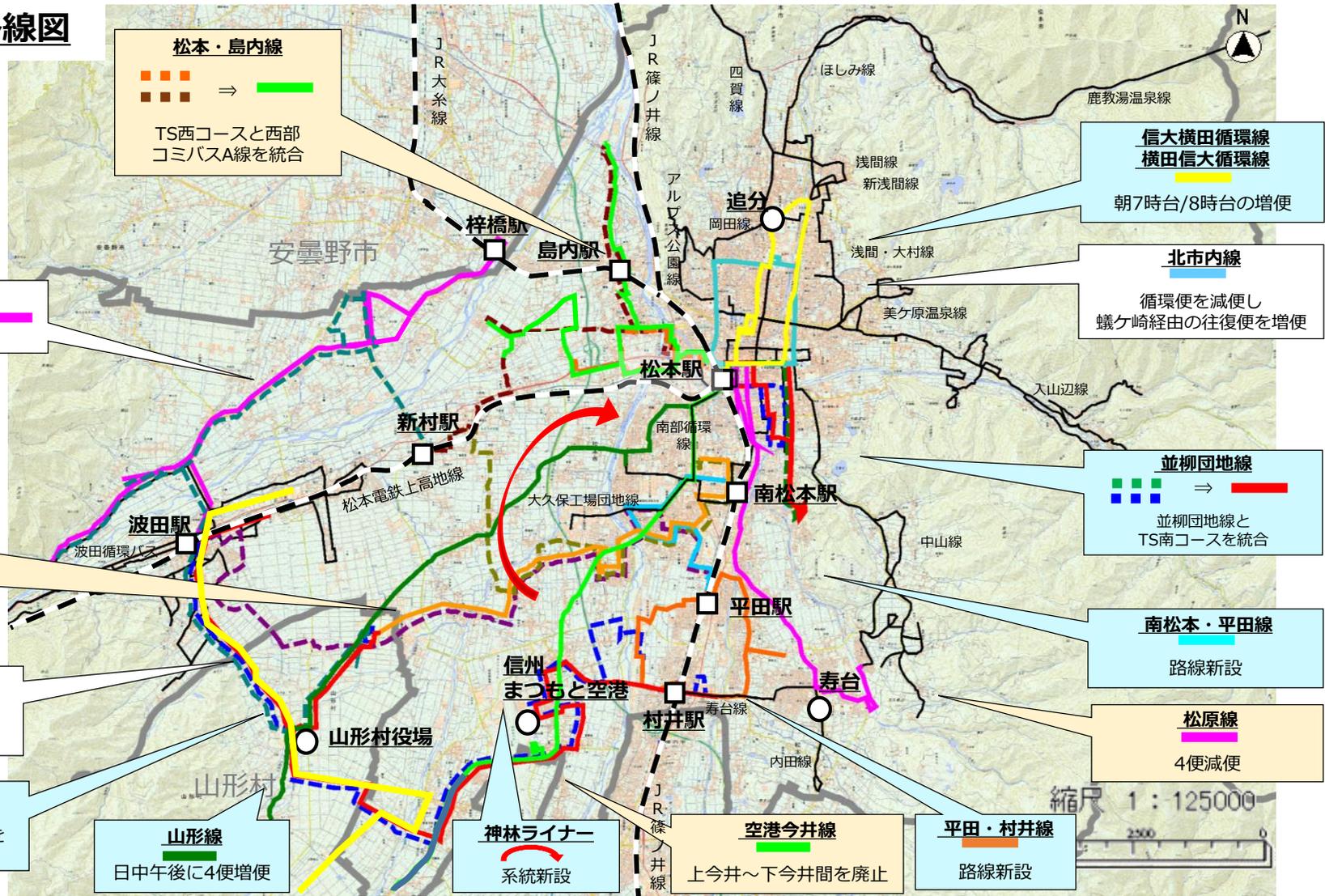


※ 松本市福祉100円バス助成事業委託料および各協議会からの繰入金は経常収益に含めていない

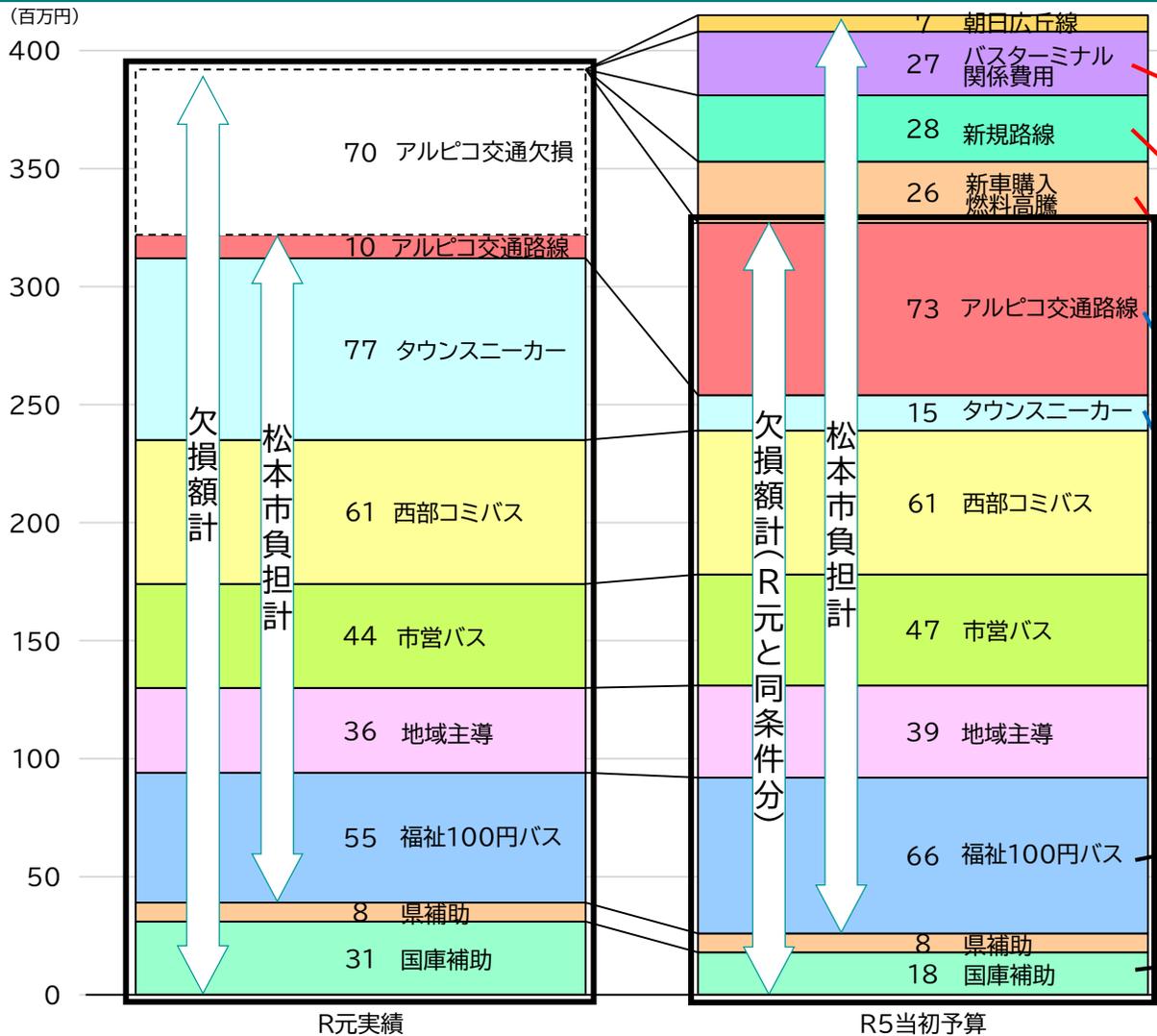
路線バスのオーバークール（徹底みなおし）

【路線数】 35路線 ⇒ 38路線（3路線増）
 【総走行距離】 1,942千km/年 ⇒ 1,797千km/年（7.5% 減）

松本市 再編路線図

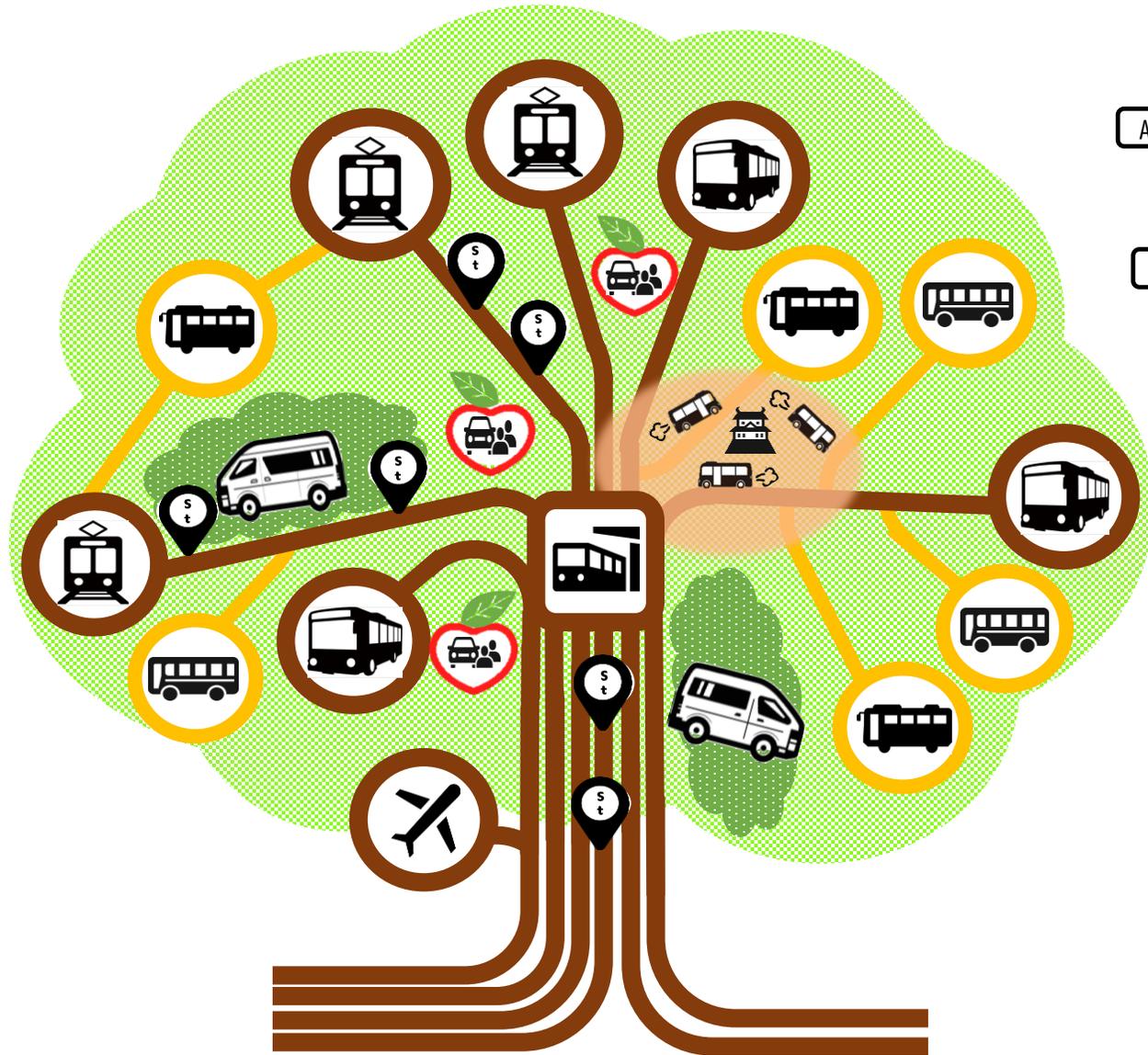


松本市の追加負担額は約 1 億円



- ### 市負担額の主な増減要因
- 【バスターミナル関係費用】 ※増要因
 - ・カウンター乗車券販売手数料
 - ・バスターミナル発着料
 - 【新設路線】 ※増要因
 - ・合庁ライナー、神林ライナー、南松本・平田線、平田・村井線
 - 【環境要因】 ※増要因
 - ・燃料費高騰、新車の購入
 - 【アルピコ交通路線】 ※減要因
 - ・空港・朝日線の上今井～下今井間の廃止
 - ・松原線の減便
 - 【タウンズニーカー】 ※減要因
 - ・運行経費算出方法の見直し
 - ・西コースの統合、南コースの減便
 - 【福祉100円バス】
 - 運行事業者負担の市負担への組替え
 - 【国庫補助】
 - 中核市移行による補助減

	R元実績	R5当初予算	差額	説明
欠損額計	392百万円	327百万円	65百万円 減	路線再編による効率化により、R元年と同じ条件下では経費削減を図ることができた。
松本市負担計	283百万円	389百万円	106百万円 増	関連施設経費、交通空白の解消、燃料費高騰等により新たな経費増分が発生した。



AIオンデマンドバス

ボランティア運送

中心市街地バス

地域主導バス

支線バス

幹線バス

鉄道

葉

少量移送サービス
特定のエリアにおける
小規模な移動
【デマンドなど区域運行】

枝

各地区内、地区間での移動
【定時定路線】

幹

地域公共交通の背骨
主要な居住地域と
中心市街地の移動
【定時定路線】



のるーと松本（梓川地区と寿地区） = A I オンデマンドバス

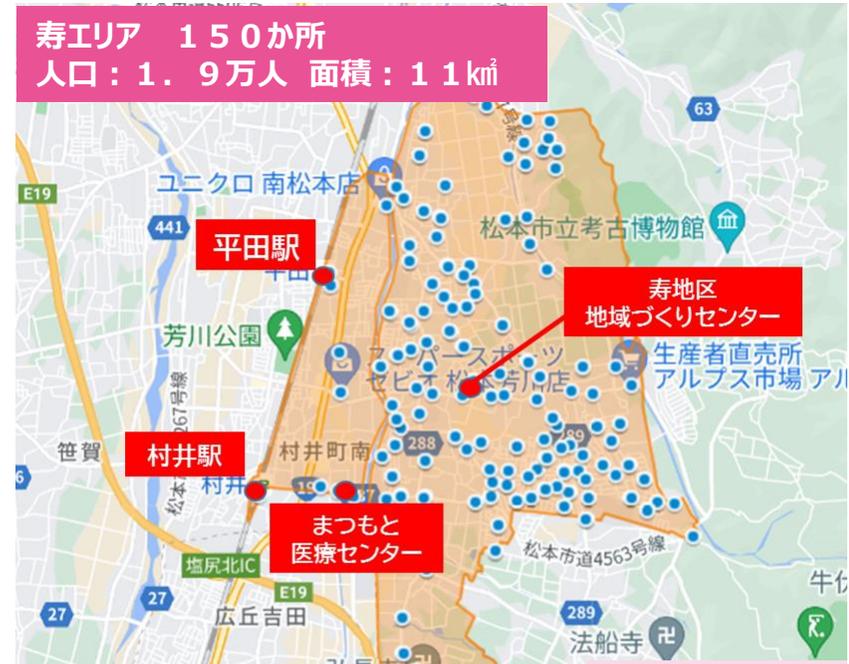
○乗降ポイントの設定

- ・ 高齢者などの交通弱者をターゲットとしているため、概ね200～300m間隔で設定
- ・ 鉄道駅、病院、商業施設にはエリアを越えて設定
- ・ 設置場所は地域主導で設定

梓川エリア 220か所
 人口：1.2万人 面積：22km²



寿エリア 150か所
 人口：1.9万人 面積：11km²



- ・ 運行時間：平日午前9時～午後5時
 (土日祝・年末年始は休業)
- ・ 配車方法：電話、専用アプリ、松本市公式LINEで予約
 (4日前から乗車直前まで予約可能)
- ・ 運賃：300円 / 1乗車 (未就学児は無料)
 ※障がい者や小学生は100円とする方向で調整中

◆ 車両 (各区域2台)
 乗客定員8名/台



◆ 乗降拠点



◎ キャッシュレス決済の拡大

- 松本市の交通決済方法は、現金及び紙製の回数券、定期券のみであり、利用者の利便性を高め、公共交通の利用促進を図ることが急務であった。（R4年まで）

