

国庫事業における事後評価について

1 事後評価の目的

地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく補助対象事業については、地域における主体的な取組及び創意工夫が、より効果的・効率的に行われるよう、地域公共交通活性化・再生総合事業実施要領（平成20年2月29日国総計第101号）により、実施した事業の事後評価を行うことが規定されているもの。

2 事後評価票の提出先

北陸信越運輸局長野運輸支局

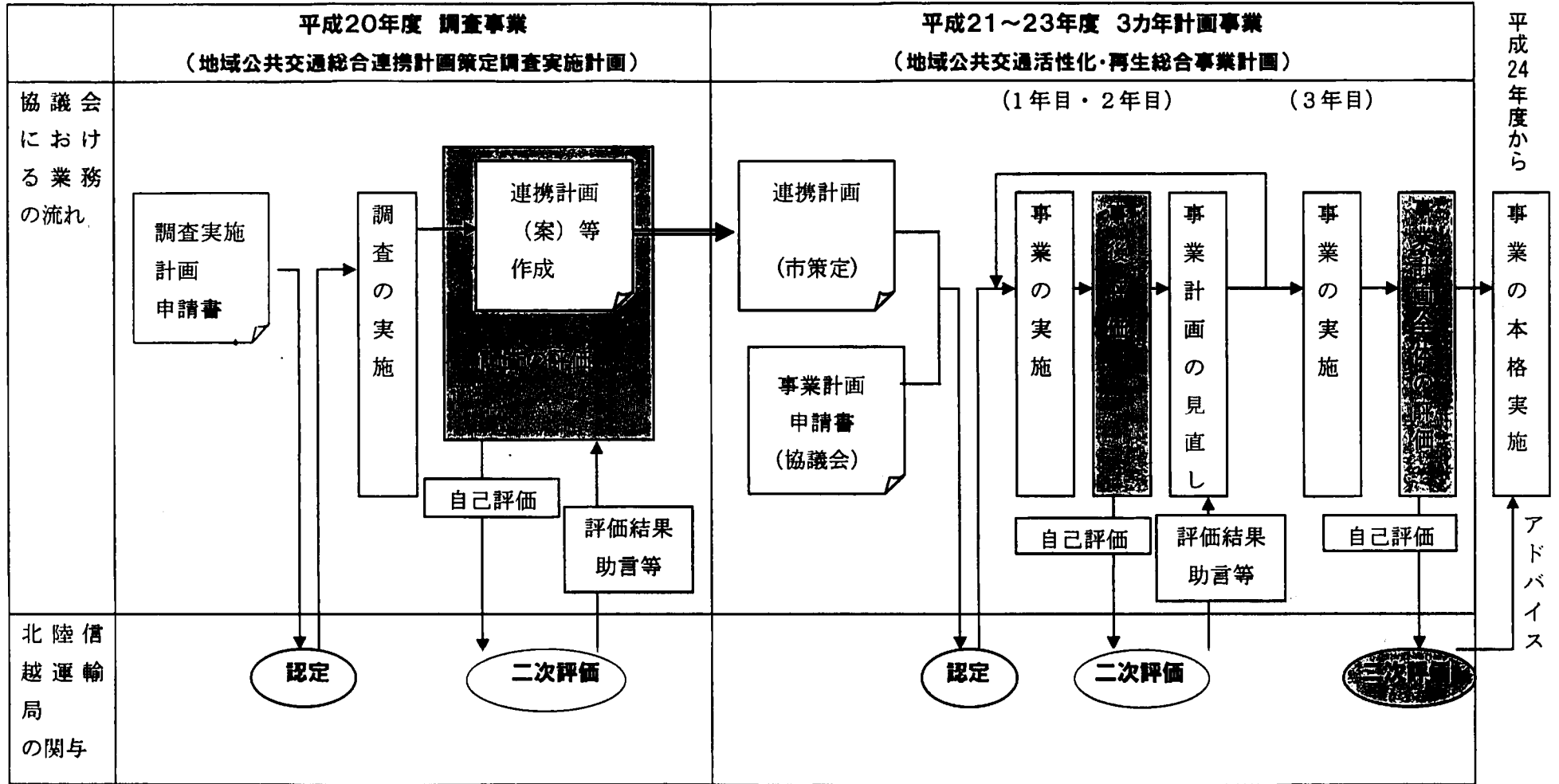
3 提出書類 別紙

- (1) 調査事業に係る事後評価票
- (2) 運行実績表
- (3) 地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業）の概要

4 提出日

平成23年1月20日（木）

地域公共交通総合連携計画（連携計画）・総合事業計画の流れと「事後評価」の位置づけ



Ⅲ 具体的成果

- ① 定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。
その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

コミュニティバス実証運行については、総合連携計画において乗車人数等に一定の目標値を設け、評価・検証を行うこととしているが、計画のとおり、各便すべての停留所において乗降者数等を把握し、1便あたりの利用人数により評価・検証を行った結果、昨年に比べ1便あたりの利用人数は約1.6倍に増加しており、ルート及びダイヤの見直しや新たな利用促進策による効果が表れた。また、任意の1週間(運行休日を除く)において全便に調査員が乗り込んで、利用客全員に聴き取り調査を実施するとともに留め置きによる利用者実態調査を行い、設計に基づいた利用が行われているか等の評価・検証も併せて行った。また、地区内9か所においてそれぞれ計3回(6月、10月、2月(予定))住民意見交換会を開催し、利用者及び利用者以外からも広く意見を聴取し評価・検証を行った。

既存公共交通改善のための事業については、総合事業計画において利用状況調査を行い、平均乗車密度及び収支率で評価・検証することとしているが、計画のとおり、当該事業以外による効果・影響が認められないと思われる任意の1週間(運行休日を除く)において乗降調査を実施し評価・検証を行った結果、平均乗車密度及び収支率ともに目標値は達成した。

なお、コミュニティバス実証運行については、1便あたりの乗車人数で、既存公共交通の改善のための事業については、影響がない期間で事業評価を行っているため、分離して評価する必要は認められない。

- ② 実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

当該事業は、総合連携計画の目標である①中心部及び西部地域内及び周辺部への移動手段の確保、②既存の生活バス路線の廃止等に伴って発生する移動需要のある交通空白地帯の解消、③公共交通の必要性に対する理解や利用率の向上、に基づき実施している。コミュニティバス実証運行については、利用実態から高齢者等交通不便者の利用率が高く、また、中心市街地、西部地域内及び周辺部への、通勤・通学、買い物・通院での利用が確認されており、移動手段の確保、交通空白の解消、利用率の向上等の目標を達成するために適切な事業であると判断される。

既存公共交通改善のための事業については、利用実態からも当該路線が、買い物・通院、通勤・通学等により利用される重要な路線であると確認されており、生活バス路線の維持の目標を達成するために適切な事業であると判断される。

③ 当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

ポイントカード事業を本年度から導入したが、交換できる特典については、沿線店舗等から時刻表に広告を掲載する代わりに無償で提供をいただくなど、地域として負担をしていく仕組みを開始した。本格運行に向けて、運行の効率化を図ると同時に、住民・地域の負担等を検討するなかで、最終的には、収支率30%を目標に持続可能なシステムの構築を図ることを目標としている。

V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

① 協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

法定協議会の規約が第1回法定協議会で決定され、制定されている。法定協議会の審議事項は連携計画の策定及び変更の協議に関する事、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事、連携計画に位置付けられた事業の実施に関する事、協議会が必要と認める事項と規定されている。また、必要に応じて各地区選出委員の他、関係する支所・出張所職員を交えた打合せ会議を開催している。

② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。

法定協議会の構成員には松本市西部地域の各町会連合会を代表する者(12名)が含まれている。また、住民意見交換会を、年3回各地区ごと開催するとともに、関係支所・出張所職員と地域を代表する委員を含めた打合せ会議を適時開催し、幅広く、繰り返し、地域住民の利用需要を把握し反映させる仕組みが設けられている。

③ 計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。

第11回法定協議会(5月)において、コミュニティバス実証運行に関する、ルート及びダイヤ等の見直しに係る検討が行われ、これに基づき6月に住民意見交換会を開催し住民から見直し案に係る意見を直接聞いた。意見交換会での意見を反映し第12回法定協議会(6月)においてさらに検討を行い、8月に2年目の実証運行を開始した。第14回法定協議会(10月)及び第15回(12月)には利用状況を報告するなど、計画事業を実施するにあたって法定協議会を適切に開催した。

④ 協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。

法定協議会規約に基づき、会議は原則公開とされており、会議資料についても同様に開示されている。また、会議資料及び議事録はインターネットのHPにおいて開示している。

⑤ 地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめについては、法定協議会で協議を報告・審議したほか、地区選出委員及び関係する支所・出張所職員を交えた打合せ会議を開催した。また、各地区において開催している住民意見交換会等でも意見を聞く機会を設け、地域関係者の実質的な合意形成を図った。

コミュニティバス実証運行については、評価・検証の結果をもとに、効率化を図るとともに、利用実態に併せた利便性を向上させるなど、本格運行を見据えた見直しを行うこととした。既存公共交通改善のための事業については、一層の利用促進を図ることとした。また、法定協議会の構成員以外の者から反対の声もなく、連携計画に記載された目標を達成するための事業について合意形成されたと言える。

また、議会にも逐次実施状況等について報告し、合意形成を行っている。

地域・ルート別

運行(航)実績表(地域・ルート別)【A-1表】

協議会名	松本市西部地域公共交通協議会	運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)
地域・ルート名等	新村・平田線B線 ルートの起点～終点間のキロ程 11.5 km	運賃等	定額制(大人200円、中高生150円、小学生・障害者・福祉100円バス利用者100円)

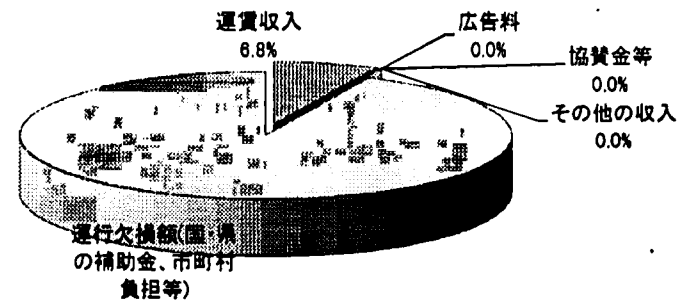
乗車人員の推移(人)

年度	乗車人員 他	月												合計(a)	※(1) 目標値(b)	達成率 (a)/(b)
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
平成21年度	乗車人員(人)					328	385	364	287	404	292	377	345	2,780		-
	便数(便)					450	414	468	414	414	414	414	468	3,456		-
	1便当たり乗車人員(人/便)	-	-	-	-	0.7	0.9	0.8	0.7	1.0	0.7	0.9	0.7	0.8	2	40.2%
平成22年度	乗車人員(人)	427	343	350	388	538	593	687	608	602				4,536		-
	対前年同月比	-	-	-	-	165.0%	154.0%	188.7%	211.8%	149.0%	-	-	-	163.2%		-
	便数(便)	450	432	468	468	624	576	600	576	552				4,746		-
	1便当たり乗車人員(人/便)	0.9	0.8	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.1	-	-	-	1.0	2	47.8%
平成23年度	乗車人員(人)													-		-
	対前年同月比	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
	便数(便)													-		-
	1便当たり乗車人員(人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-

収入・支出等推移(円)【目標(予定)額の欄は、年度途中の実績額入力の場合、当該実績額に対応した期間の按分類を入力願います。】

年度毎の推移	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額
運行(航)収入	439,550	-	683,113	-	-	-
運賃収入	439,550	-	683,113	-	-	-
広告料						
協賛金等						
その他の収入						
運行欠損額(国・県の補助金、市町村負担等)	6,808,207		9,315,468		-	-
運行(航)経費	7,047,757		9,998,581			
収支率(実績、※(2)目標値)	6.2%	-	6.8%	-	-	-
乗車人員1人当たりの運行(航)経費	2,377	-	2,054	-	-	-

平成22年度 運行(航)経費に占める収入及び負担等の割合



乗車人員目標値【※(1)】または収支率目標値【※(2)】の設定根拠(年度毎に目標値が異なる場合は、年度毎に記載願います。)

コミュニティバスの運行を総合事業による支援終了後も持続可能なものとするためには、30%程度の収支率は必要であると考え、最終的な目標値は収支率30%程度と設定しているが、当面の目標値としては、1便あたり2人と設定。

1人当たりの運行経費については、運行経費から運賃収入を差し引いたものを利用者で割って算出した方が、実情により即しているため、当協議会で算出している方法で計算。

地域・ルート別

運行(航)実績表(地域・ルート別)【A-1表】

協議会名	松本市西部地域公共交通協議会	運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)
地域・ルート名等	新村・村井線D線 ルートの起点～終点間のキロ程 23.5 km	運賃等	定額制(大人200円、中高生150円、小学生・障害者・福祉100円バス利用者100円)

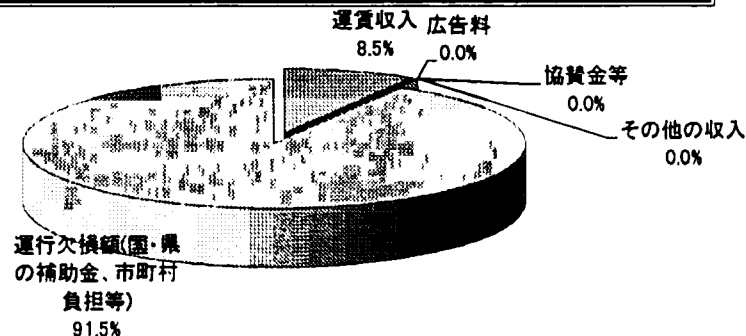
乗車人員の推移(人)

年度	乗車人員 他	月												合計(a)	※(1) 目標値(b)	達成率 (a)/(b)
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
平成21年度	乗車人員(人)					317	264	372	311	267	307	372	488	2,698		-
	便数(便)					400	368	416	368	368	368	368	416	3,072		
	1便当たり乗車人員(人/便)	-	-	-	-	0.8	0.7	0.9	0.8	0.7	0.8	1.0	1.2	0.9	2	43.9%
平成22年度	乗車人員(人)	431	404	472	450	832	823	778	874	884				5,946		-
	対前年同月比	-	-	-	-	262.5%	311.7%	208.6%	281.0%	331.1%	-	-	-	220.4%		
	便数(便)	400	384	416	416	494	456	475	456	437				3,934		
	1便当たり乗車人員(人/便)	1.1	1.1	1.1	1.1	1.7	1.8	1.6	1.9	2.0	-	-	-	1.5	2	75.6%
平成23年度	乗車人員(人)													-		-
	対前年同月比	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	便数(便)													-		
	1便当たり乗車人員(人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-

収入・支出等推移(円)〔目標(予定)額の欄は、年度途中の実績額入力の場合、当該実績額に対応した期間の按分額を入力願います。〕

年度毎の推移	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額
運行(航)収入	444,650	-	893,971	-	-	-
運賃収入	444,650	-	893,971	-	-	-
広告料						
協賛金等						
その他の収入						
運行欠損額(国・県の補助金、市町村負担等)	6,603,107		9,641,898		-	
運行(航)経費	7,047,757		10,535,867			
収支率(実績、※(2)目標値)	6.3%	-	8.5%	-	-	-
乗車人員1人当たりの運行(航)経費	2,447	-	1,822	-	-	-

平成22年度 運行(航)経費に占める収入及び負担等の割合



乗車人員目標値【※(1)】または収支率目標値【※(2)】の設定根拠(年度毎に目標値が異なる場合は、年度毎に記載願います。)

コミュニティバスの運行を総合事業による支援終了後も持続可能なものとするためには、30%程度の収支率は必要であると考え、最終的な目標値は収支率30%程度と設定しているが、当面の目標値としては、1便あたり2人と設定。

1人当たりの運行経費については、運行経費から運賃収入を差し引いたものを利用者で割って算出した方が、実情により即しているため、当協議会で算出している方法で計算。

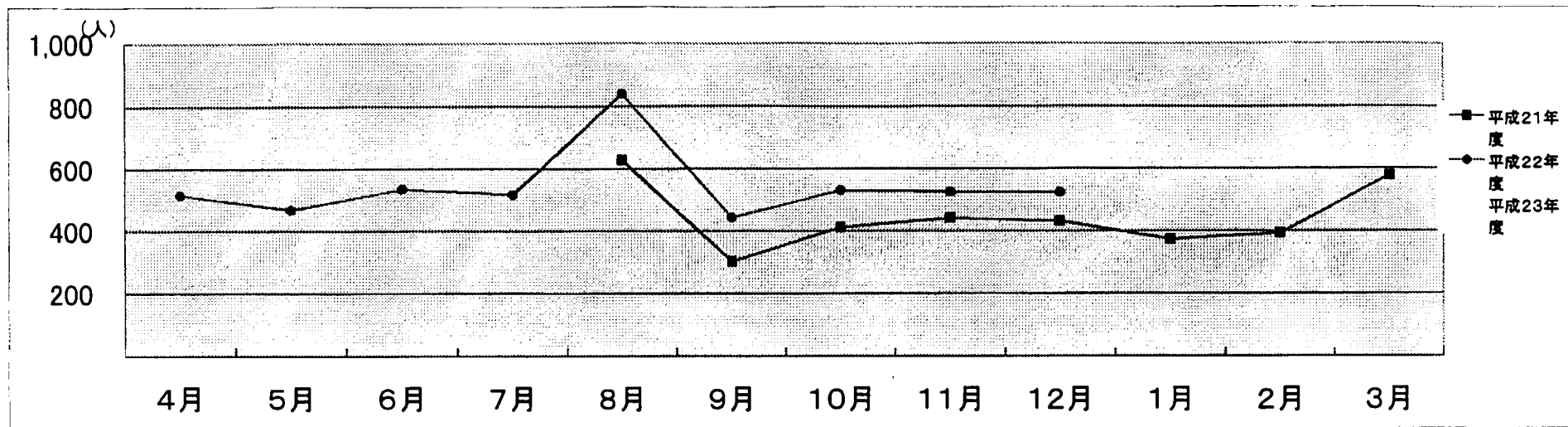
地域・ルート別

運行(航)実績グラフ(地域・ルート別)【A-2表】

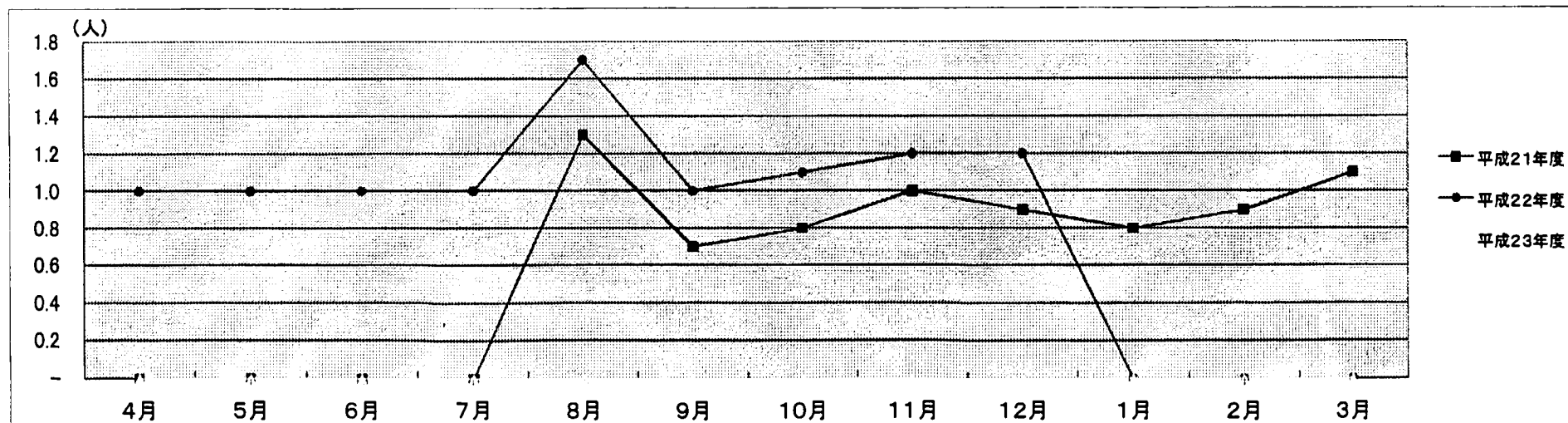
No.1

島内・新村線A線

乗車人員の推移(人)



1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)

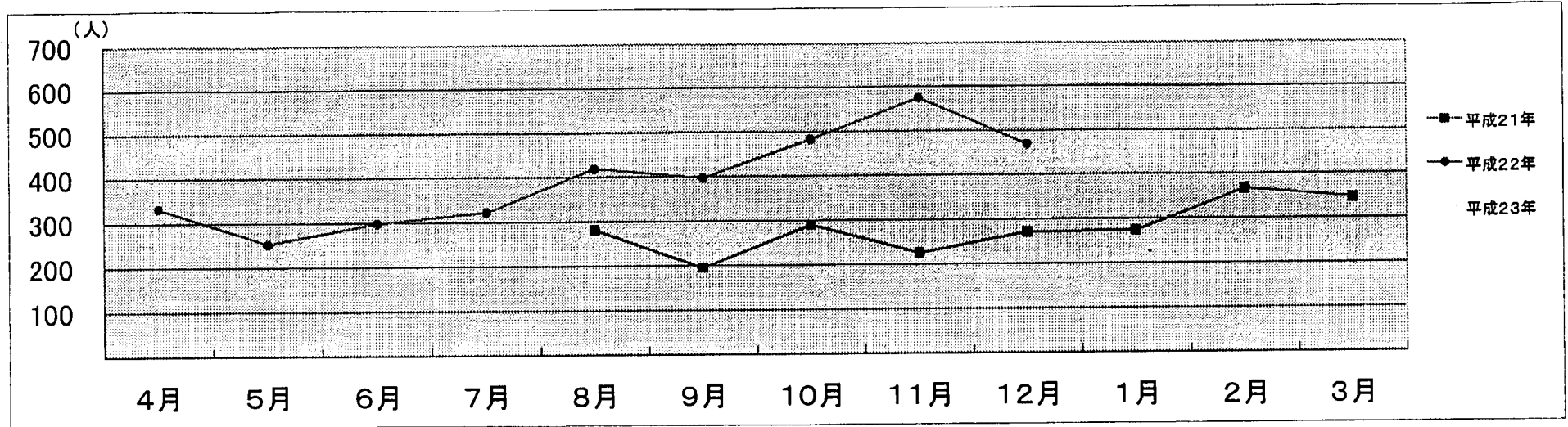


地域・ルート別

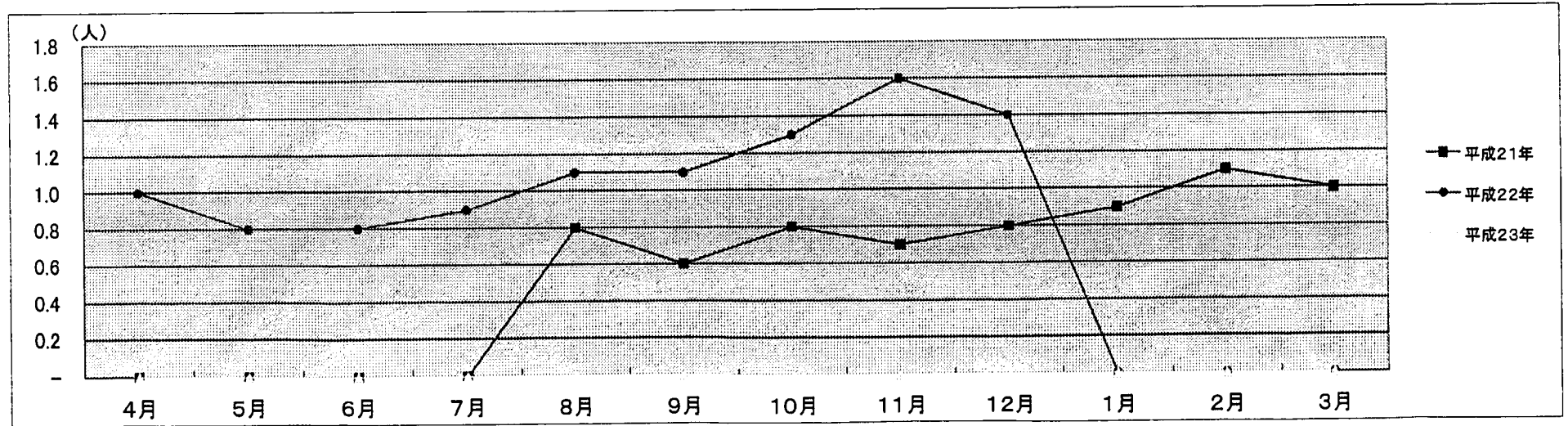
運行(航)実績グラフ(地域・ルート別)【A-2表】

梓川線C線

乗車人員の推移(人)



1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)

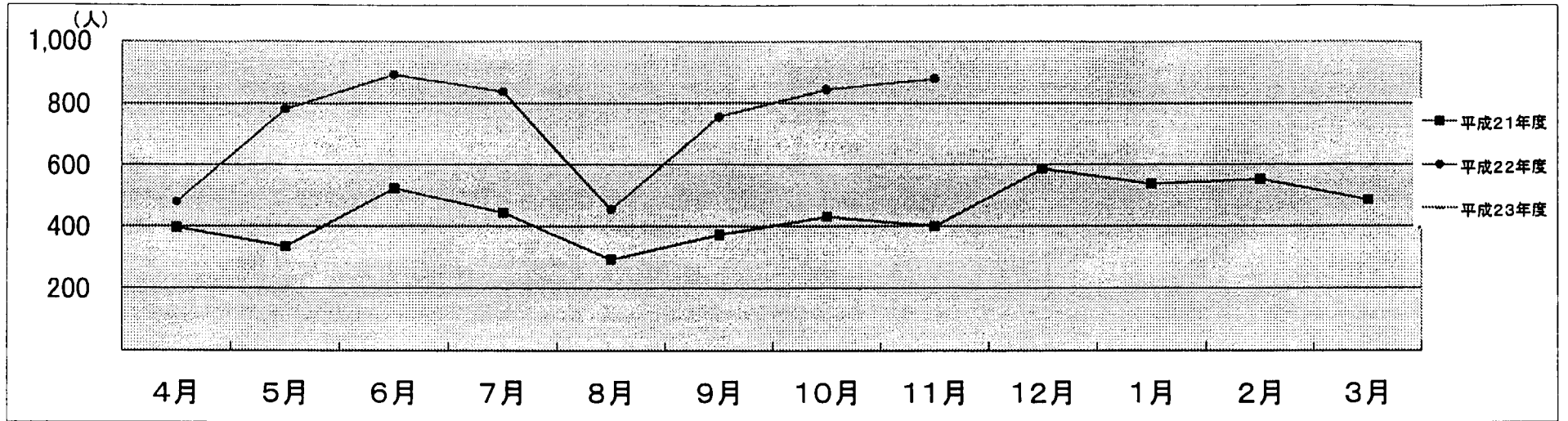


地域・ルート別

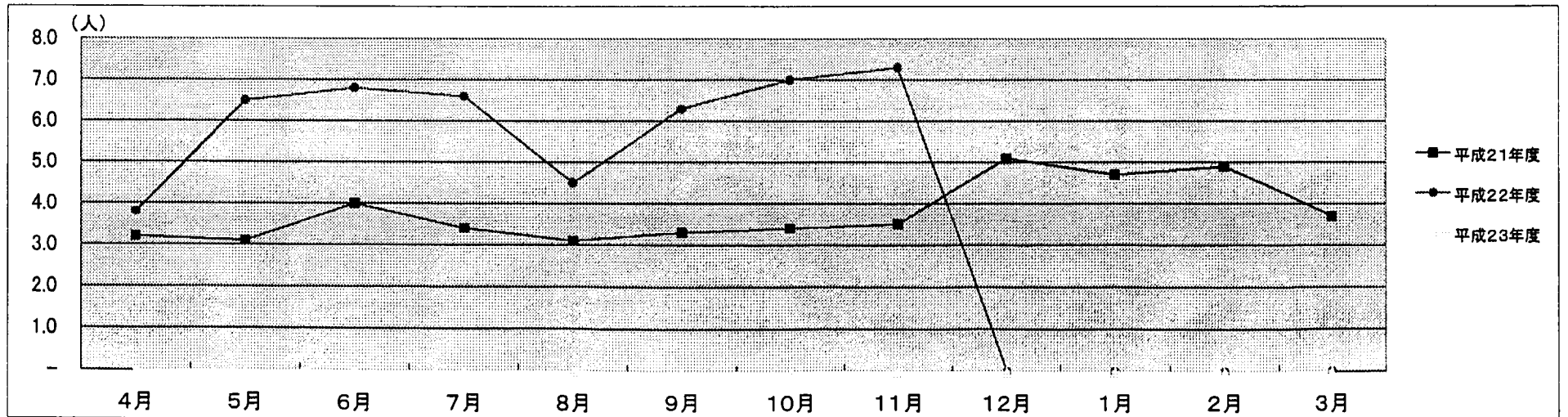
運行(航)実績グラフ(地域・ルート別)【A-2表】

空港・朝日線(信州まつもと空港～上今井間)

乗車人員の推移(人)



1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)



総括表

運行(航)実績表(総括表)【B表】

協議会名

松本市西部地域公共交通協議会

平成22年度

乗車人員の推移(人)

地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(a)	目標値(b)	達成率(a)/(b)
No.1 島内・新村線A線	517	470	536	518	839	445	532	527	525	-	-	-	4,909	-	-
1便当たり乗車人員(人/便)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.7	1.0	1.1	1.2	1.2	-	-	-	1.1	2	56.6%
No.2 新村・平田線B線	427	343	350	388	538	593	687	608	602	-	-	-	4,536	-	-
1便当たり乗車人員(人/便)	0.9	0.8	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.1	-	-	-	1.0	2.0	0.5
No.3 梓川線C線	334	253	299	323	419	397	483	574	469	-	-	-	3,551	-	-
1便当たり乗車人員(人/便)	1.0	0.8	0.8	0.9	1.1	1.1	1.3	1.6	1.4	-	-	-	1.1	2	54.8%
No.4 新村・村井線D線	431	404	472	450	832	823	776	874	884	-	-	-	5,946	-	-
1便当たり乗車人員(人/便)	1.1	1.1	1.1	1.1	1.7	1.8	1.6	1.9	2.0	-	-	-	1.5	2	75.6%
No.5 空堀・朝日線(信州まつもと空堀～上今井間)	480	783	892	837	455	755	843	879	-	-	-	-	5,924	-	-
1便当たり乗車人員(人/便)	3.8	6.5	6.8	6.6	4.5	6.3	7.0	7.3	-	-	-	-	6.1	3	204.4%
乗車人員 合計	2,189	2,253	2,549	2,516	3,083	3,013	3,321	3,462	2,480	-	-	-	24,866		

運行(航)経費・運賃収入等〔車両台数の合計欄は、実証運行(航)延べ台数ではなく、実台数を入力願います。〕

地域・ルート	年間運行(航)経費(円)(A)	車両台数(台)	年間運行(航)日数(日)	年間運行(航)収入(円)(B)	収支率(B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
No.1 島内・新村線A線	7,478,212	2 ※1	122	662,962	8.9%	平成22年4月1日※2	松本地区タクシー協議会
No.2 新村・平田線B線	9,998,581	2 ※1	122	683,113	6.8%	平成22年4月1日※2	松本地区タクシー協議会
No.3 梓川線C線	7,323,862	1 ※1	122	494,711	6.8%	平成22年4月1日※2	松本地区タクシー協議会
No.4 新村・村井線D線	10,535,867	2 ※1	122	893,971	8.5%	平成22年4月1日※2	松本地区タクシー協議会
No.5 空堀・朝日線(信州まつもと空堀～上今井間)	1,856,661	1 ※1	161	1,541,485	83.0%	平成22年4月1日	松本電気鉄道株式会社
合計	37,193,183		649	4,276,242	11.5%		

※1 A線1台、B線1台、C線1台、D線1台、ABDの掛け持ち車両1台、※2 8月2日からルート等を見直したうえで、2年目の実証運行を開始。

松本市西部地域公共交通総合連携計画

○総合連携計画の策定年月日 平成21年3月18日

○総合連携計画の区域 松本市西部地域

○基本的な方針

- ①既存公共交通を最大限活用します。
- ②既存公共交通を補完する公共交通を整備します。
- ③一定量の移動需用のある交通空白地帯の解消に努めます。
- ④運行の継続にあたっては採算性などの一定の基準を設けます。
- ⑤公共交通の課題解決に向けた住民の主体的な活動を支援します。
- ⑥ハード・ソフト両面による公共交通の利用促進を積極的に進めます。

○総合連携計画の目標

- ①本市中心部及び西部地域内及び周辺部への移手段を確保すること。
- ②既存の生活バス路線の廃止等に伴って発生する移動需要のある交通空白地帯を解消すること。
- ③公共交通の必要性に対する理解や利用率の向上を図ること。

○事業及び実施主体

- ①コミュニティバスの実証運行及びそれに伴う事業
(実施主体: 松本地区タクシー協会)
- ②既存公共交通改善のための事業
(実施主体: 松本電気鉄道(株))
- ③公共交通利用促進のための事業
(実施主体: 松本市西部地域公共交通協議会)
- ④移動需用の少ない交通空白地帯に対する事業
(実施主体: 松本市西部地域公共交通協議会)
- ⑤公共交通維持・充実のための住民との協働事業
(実施主体: 松本市西部地域公共交通協議会)

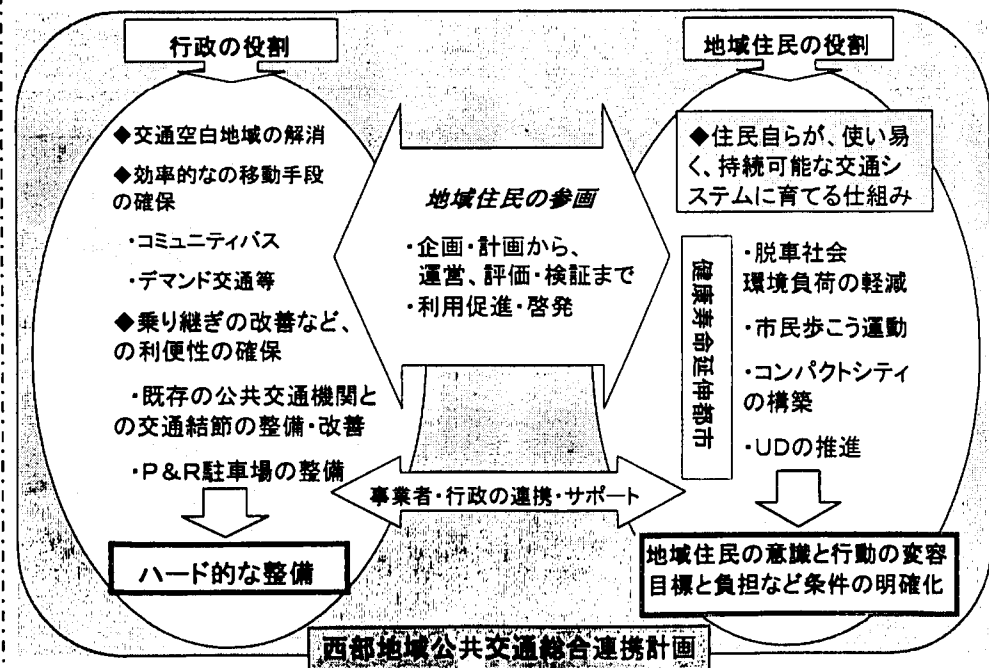


松本市西部地域公共交通協議会

設置年月日: 平成20年6月6日

構成員: 松本市、

国土交通省: 長野運輸支局、松本国道出張所
 長野県: 交通政策課、松本地方事務所、松本建設事務所、松本警察署、
 東日本旅客鉄道(株)長野支社、松本電気鉄道(株)、松本地区タクシー協会、
 中信地区高等学校長会、信州大学工学部
 各地区町会連合会(島内地区、島立地区、新村地区、和田地区、神林地区、
 笹賀地区、芳川地区、今井地区、安曇地区、奈川地区、梓川地区、波田地区)



松本市西部地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業 2年度目）の概要

前年度二次評価結果等に係る事業の概要

二次評価における主な指摘事項

・翌年度も同じ事業を実施することとなっているが、目標値をかなり下回っている運行のため、すでに整理された問題点をもとに、早急に計画を見直し、目標値の達成が望まれる。

・地域関係者によるさまざまな財政支援の取組みについても、行われるよう働きかけることにより、今後、事業実施環境を整えていくことを期待する。
 ・今後、本格実施に向け、将来の地域負担の在り方についても検討することを期待する。

・議事録については、ホームページで公表されているが、今後掲載内容の一層の充実を期待する。

二次評価に係る主な事業実施状況

・評価・検証の結果に基づきルート及びダイヤの見直すとともに、ポイントカード、フリー降車、回数券等、新たな利用促進策を導入した結果、1便あたりの利用状況は、1.32人と昨年同月比に比べ約1.6倍に増加した。

・ポイントカードと交換できる特典については、沿線店舗等から時刻表に広告を掲載する代わりに無償で提供をいただくなど、地域として負担していく仕組みを開始した。

・議事録の他、会議資料の掲載を行った。

今年度事業のポイント

地域住民・利用者の意見を反映させた点

- ・住民意見交換会（6月、11月、2月〔予定〕各9地区〔計画地区内〕）、アンケート留め置き調査（10月～11月）、乗り込み調査の結果に基づきルート及びダイヤの見直しを行った。
- ・利用者の意見を踏まえ、時刻表をポケット版に変更した他、ポイントカード、フリー降車、回数券等を新たに導入した。
- ・コミュニティバスが分かりにくいとの意見から、車両から音楽を流しながら走行し周知を図った。

協議会として特に工夫して取り組んだ点

〔協議会〕

- ・意見交換会を年3回開催計画地区内9地区においてそれぞれ開催、またアンケート留め置き調査（1か月間）、乗り込み調査を実施、また、必要に応じて地域代表の委員及び関係支所・出張所の職員との会議を開催することで、地域住民・利用者の意見を反映できるような仕組みを作った。
- ・コムバスを利用した人にインセンティブを与える事業としてポイントカードを新たに導入したが、特典については、時刻表に広告を掲載する代わりに沿線企業から無償で提供していただく等、地域として何らかの負担をしていく取組みを始めた。
- ・車両から音楽を流しながら走行し、コミュニティバスの周知を図った。

〔地域住民〕

- ・コミュニティバスの利用例や電車との接続等をまとめた地域に応じた時刻表の作成や、公民館や福祉ひろばの活動としてコミュニティバスの乗車体験を行うなど、地域が自ら利用促進を行う取組みが積極的に行われた。

〔自治体〕

- ・市役所の職員が率先して原則通勤方法を自動車以外のものに切り替える「新しいエコ通勤」の実施、イベント開催時に市内の公共バスを全線100円にする「バスDAYまつもと」の実施、次世代交通政策の検討、松本市総合計画、松本市総合都市交通計画への反映等、車を優先した社会システムから徒歩・自転車・公共交通への転換を図るための施策を積極的に実施した。

(2) 各意見等の概要及び意見等に対する市の考え方の詳細

ア 基幹的公共交通に対する考え方に関する意見

No.	意見等の概要	意見	松本市の考え方	区分
1	松本電鉄上高地線を「基幹的公共交通に位置づける」うえで、地域の足としてはもちろんのこと上高地等への足として多くの観光客が利用する公共交通であるので、上高地線の観光利用の促進についての言及が必要ではないか。	1件	52頁「4-1西部地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針(2)基幹的公共交通に対する考え方」に、「観光の利用も視野に入れた」記述を追加します。	指針に反映
2	信州まつもと空港とのアクセスを確保する視点を加えた方がよいのではないか。	1件	1頁「1-1策定の背景と目的」へ「信州まつもと空港」を追加し、既存公共交通に位置づけます。	指針に反映
3	信州まつもと空港を追加し、公共交通ネットワークの構築に向けた2次交通の重要性を考えることが必要。	1件		指針に反映

イ 公共交通維持に関する標準的な考え方に関する意見

No.	意見等の概要	意見	松本市の考え方	区分
4	数値目標は、収支率30%でも良いが、事業者や住民もそれぞれに数値目標を設定して頑張っていくようにしてはどうか。	1件	54頁「4-1西部地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針(6)公共交通の維持に関する標準的な考え方」に基づき住民、交通事業者それぞれの果たすべき役割を明確にするとともに、数値目標等についても検討します。	策定後の対応
5	過疎地域であるが故に安曇地区、奈川地区が他地域以上に努力をすることが求められるような表記がされているが、地域の実情に配慮した表記とするべきではないか。	1件	53頁「4-1西部地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針(5)交通空白地帯等の解消に関する標準的な考え方」に基づいて交通空白地帯等に対する対応方針に沿った表記に変更します。	指針に反映

ウ コミュニティバスの実証運行及びそれに伴う事業に関する意見

No.	意見等の概要	意見	松本市の考え方	区分
6	波田16区上海渡地区の通過し、瀧東の駅あるいは波田病院の方へ行って欲しい。	1件	コミュニティバス実証運行の実施にあたっては、いただいたご意見を参考にするとともに、利用者の意見を聞きながら、一定の需要を見込める適正なルート、便数等を検討します。	策定後の対応
7	波田駅を中心に上波田上海渡-新島々駅-大野田-せせらぎの湯のルートが出来ないか。	1件		策定後の対応

安曇・奈川・波田地区住民意見交換会の開催結果について

1 意見交換会の日程

開催日時	開催地区	開催場所	参加者数
1月18日(火) 18:00~19:10	奈川地区	奈川文化センター夢の森大会議室	28名
11月20日(木) 16:00~17:00	安曇地区	安曇支所 2階大会議室	15名
11月21日(金) 16:00~17:15	波田地区	波田公民館 2階講義視聴覚室	42名

(計 85 名)

2 意見交換会で出された主な意見

	主な意見等	回答
奈川地区	<p>○奈川地域は高齢化が市内でも進んでいる。また、それに伴い交通不便者が多い。改善項目が示されているが、全てではない。現状よりも便数を増やし利便性の向上を図ってほしい。</p> <p>○市営バスで新島々に行くには奈川渡ダム停留所で別の路線バスに乗換える便が多いのでなるべく乗換えがないようにしてほしい。また、奈川渡ダム停留所は冬場寒いので利用率の低下に繋がっているのではないかと検討してほしい。</p> <p>○今までバスの存在を知らなかった。また、スキー場に勤務しているが、お客さんにバスの利用の仕方が分からないし、不便だと言った意見を聞く。特に県外のお客さんに利用し易い型がとれると利用者も増えるのではないかと。</p>	<p>⇒ ルートについては利用実態の最大公約数で考えたい。便数についても利便性の向上の一つと考えるが、利用者が使い易い様にみなさんと意見交換を何回か行いながら考えていきたい。</p> <p>⇒ 乗り継ぎについてはとても大切なことだと考えている。みなさんに配慮しながら検討を行ってきたい。</p> <p>⇒ 観光の視点も大事だと思うが、朝夕の利用が逆の動きとなる場合が多い。生活路線としての使い方を大前提と考えている。時刻表については分かりにくいと思われるため、今後検討して行きたい。</p>
安曇地区	<p>○市営バス奈川線の運行状況はどうか。合併後は安曇地区での乗降が可能になったか。また、運賃はどのくらいか。</p> <p>○市営バス奈川線が、安曇地区でも利用できるようになって、地域の利便性が向上するように要望したい。</p> <p>○路線バスの運賃が高く、利用が難しい。家族送迎も負担が大きい。市営バスがある奈川と地域格差がでないようにしてほしい。</p>	<p>⇒ 路線は地区内を循環するもの、新島々までの直行便、奈川度ダムから松本電鉄のバスに乗り換えるものがある。現状で、安曇地区での乗降はできない。新島々までの直行便については、840円かかる。</p> <p>⇒ 要望された事項については、今後検討したい。</p> <p>⇒ 同じ松本市域を走る中で、市営バス奈川線の効率化をどのように図っていくか、検討していかなければならない。松本電鉄(株)稲核線や乗鞍線の運賃もあるので、松本電鉄(株)と調整していく必要もある。今回、大がかりな移動調査を実施したので、こ</p>

西部地域公共交通総合連携計画変更（案）について

1 趣旨

西部地域公共交通総合連携計画に安曇・奈川・波田地区を加え、見直しを行うものです。

2 経過

20. 3. 24 検討委員会が「松本市地域新交通システムへの提言」を市長へ提言
21. 3. 24 松本市西部地域公共交通総合連携計画（3カ年計画）（以下「連携計画」という。）を策定
8. 3 西部地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）において4ルートによる実証運行を開始
22. 5. 27 第11回交通協議会において連携計画の見直しについて協議
6. 25 第12回交通協議会において安曇・奈川・波田地区住民移動実態調査の実施について協議
7. 15 第13回交通協議会において安曇・奈川・波田地区住民移動実態調査（案）について協議
7. 30～8. 31 安曇・奈川・波田地区において住民移動実態調査を実施
11. 1 第14回交通協議会において安曇・奈川・波田地区住民移動実態調査結果及び今後の進め方について協議
12. 22 第15回交通協議会において西部地域公共交通総合連携計画変更（案）及びについて今後の進め方について協議
12. 25 連携計画変更（案）に対するパブリックコメントを実施（平成23年1月24日まで）
23. 1. 18～21 安曇、奈川、波田地区において住民意見交換会を開催

2 松本市西部地域公共交通総合連携計画変更（案）

別冊のとおり

3 意見募集（パブリックコメント）による連携計画（案）の変更点

項目	頁・行	変更後	変更前
標記の修正	1頁 8行	このような地勢的特徴により、 <u>県内唯一の信州まつもと空港が整備されているほか</u> 、県内他地域と比較して公共交通（鉄道及び生活バス路線等）が発達しており、	このような地勢的特徴により、県内他地域と比較して公共交通（鉄道及び生活バス路線等）が発達しており、

第6回住民意見交換会の実施について

1 目的

平成22年8月からルート・ダイヤを変更し実施している実証運行に関して、現在までの状況を評価・検証した結果と今後の見直し方針をお知らせし、来年度の見直し及び西部地域全体の公共交通について、地域住民の皆さんから直接意見・要望を伺い、課題等を整理するために、実際の運行事業者等を交えて意見交換会を開催するものです。

2 開催時期

2月8日（火）～18日（金）

3 開催場所等

(1) 西部地域の9地区においてそれぞれ意見交換会を開催。

(2) 開催日時等

対象地区	開催日	開催時間
島内地区	2月8日（火）	午後3時30分から
笹賀地区	2月8日（火）	午後4時から
新村地区	2月10日（木）	午前10時30分から
今井地区	2月10日（木）	午前11時から
神林地区	2月10日（木）	午後2時20分から
梓川地区	2月14日（月）	午後1時30分から
島立地区	2月17日（木）	午後6時から
芳川地区	2月17日（木）	午後7時から
和田地区	2月18日（金）	午後7時から

4 周知方法

2月1日号の広報まつもとに併せて、全戸または回覧によりチラシを配布。