



まつもと公設民営バス
意見交換会資料(西部)

4. 1. 26

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

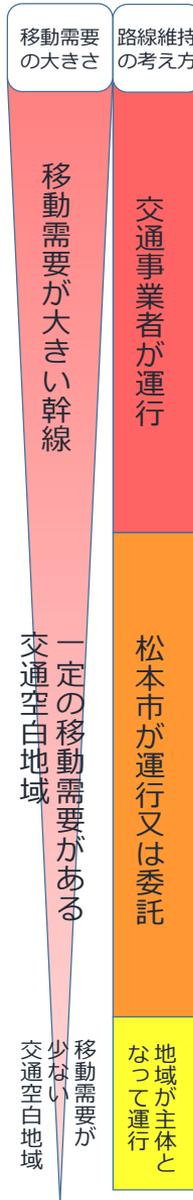


目次

- | | | |
|---|---------------------------|----------|
| 1 | 松本市内の路線バスの現状とアンケート結果 | 1～4ページ |
| 2 | まつもと公設民営バスの取組みについて | 5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 | 6ページ |
| 4 | 地域公共交通計画における再編の考え方、サービス水準 | 7～8ページ |
| 5 | 交通ネットワークの再編の考え方 | 9ページ |
| 6 | ラストワンマイル等で想定される運行形態について | 10ページ |
| 7 | バス路線と人口メッシュ地図 | 11～12ページ |
| 8 | 西部ブロックの路線について | 13～28ページ |



松本市のバス交通体系

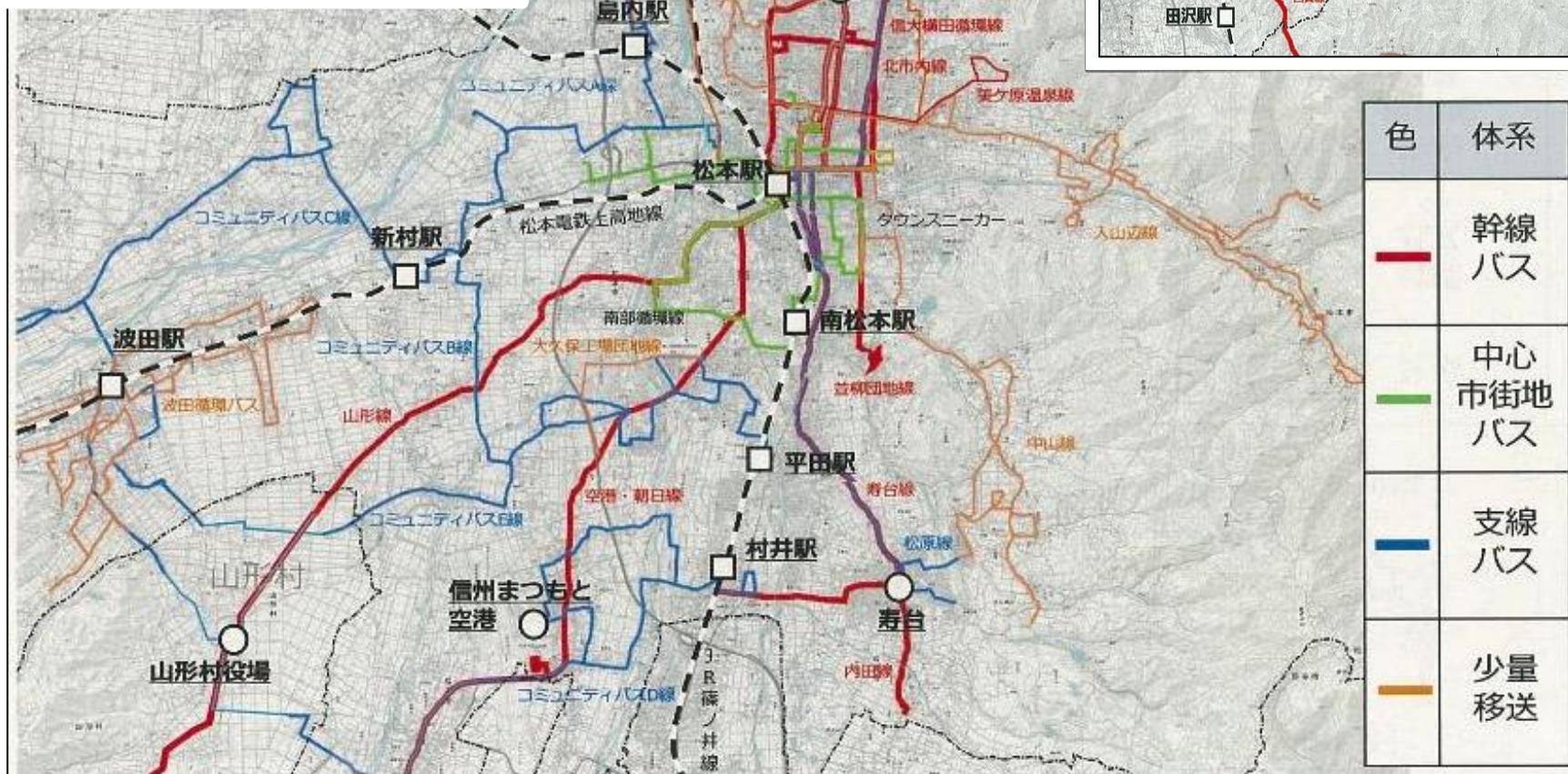


再編体系	再編体系
移動需要の大きい幹線	アルピコ交通(株)自主路線
	幹線バス 信大横田(横田信大)循環線、美ヶ原温泉線、北市内線 並柳団地線、寿台線、内田線(一部) 四賀線(一部)、山形線、空港・朝日線(一部) 岡田線
	支線バス 浅間線、新浅間線、松原線
	少量移送 大久保工場団地線
	アルピコ交通(株)協議路線 ※廃止代替路線
一定の移動需要がある	少量移送 四賀線(一部)、内田線(一部) アルプス公園線、稲核線、空港・朝日線(一部)
	タウンスニーカー 北コース、東コース、南コース、西コース
	南部循環線
移動需要が少ない	支線バス 西部地域コミュニティバス A(島内・新村)線、B(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)

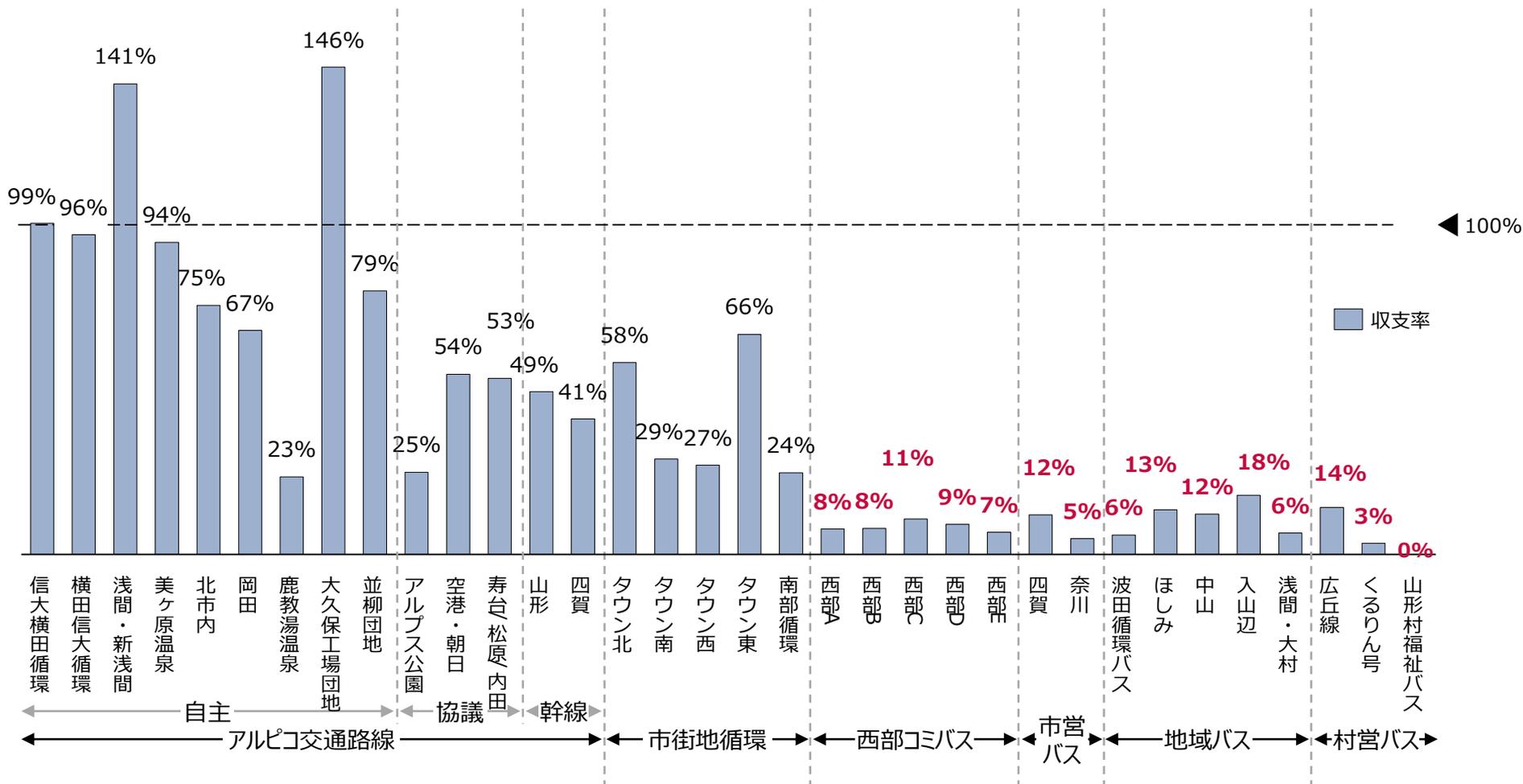
運行主体	運行事業者	道路運送法の位置付け	路線・ダイヤ等サービス水準の審査	運行形態
アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	アルピコ交通(株)が自主運行
松本市				松本市が協議路線として赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	松本市が運行を委託 赤字を補填
山形村				松本市・山形村が運行を委託 赤字を補填
松本市	アルピコタクシー(株) クシー(株)	(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	松本市が運行を委託
地域の協議会		(一般旅客自動車運送事業)	申請または届出	地域の協議会が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



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

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）

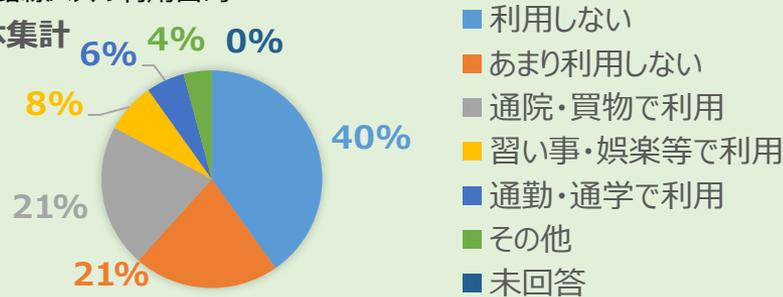
(3) 回答数

2,434件（インターネット回答：509件 郵送回答：1925件）

2 主な設問の集計結果

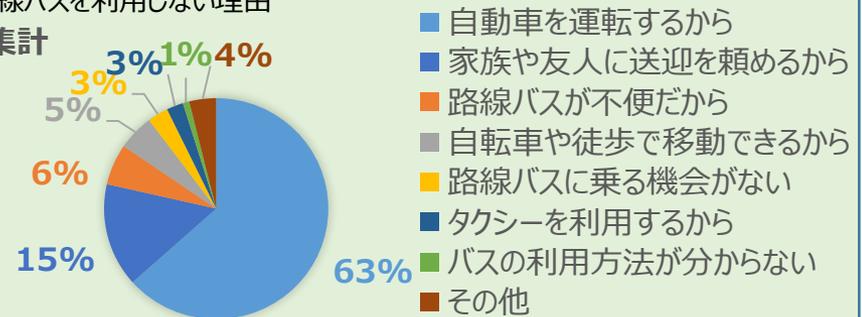
(1) 路線バスの利用目的

全体集計



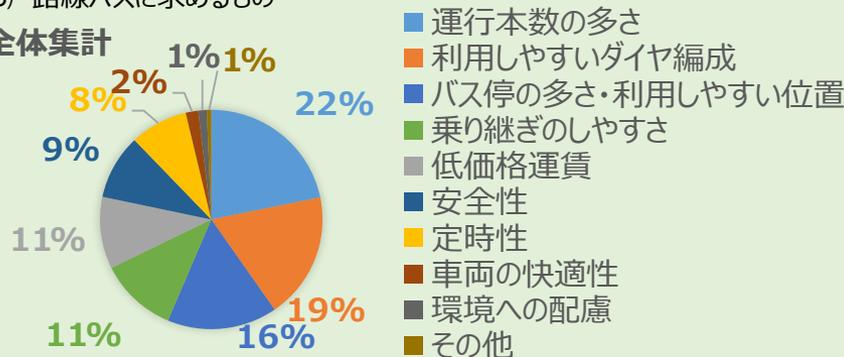
(2) 路線バスを利用しない理由

全体集計



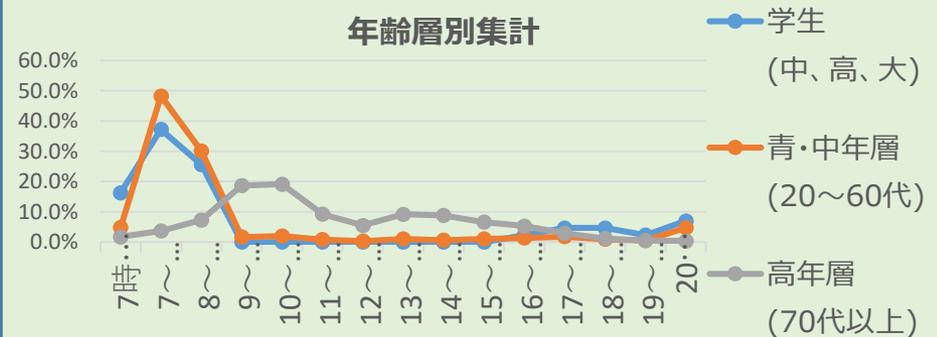
(3) 路線バスに求めるもの

全体集計



(4) 移動する時間帯

年齢層別集計



◆ 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。

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

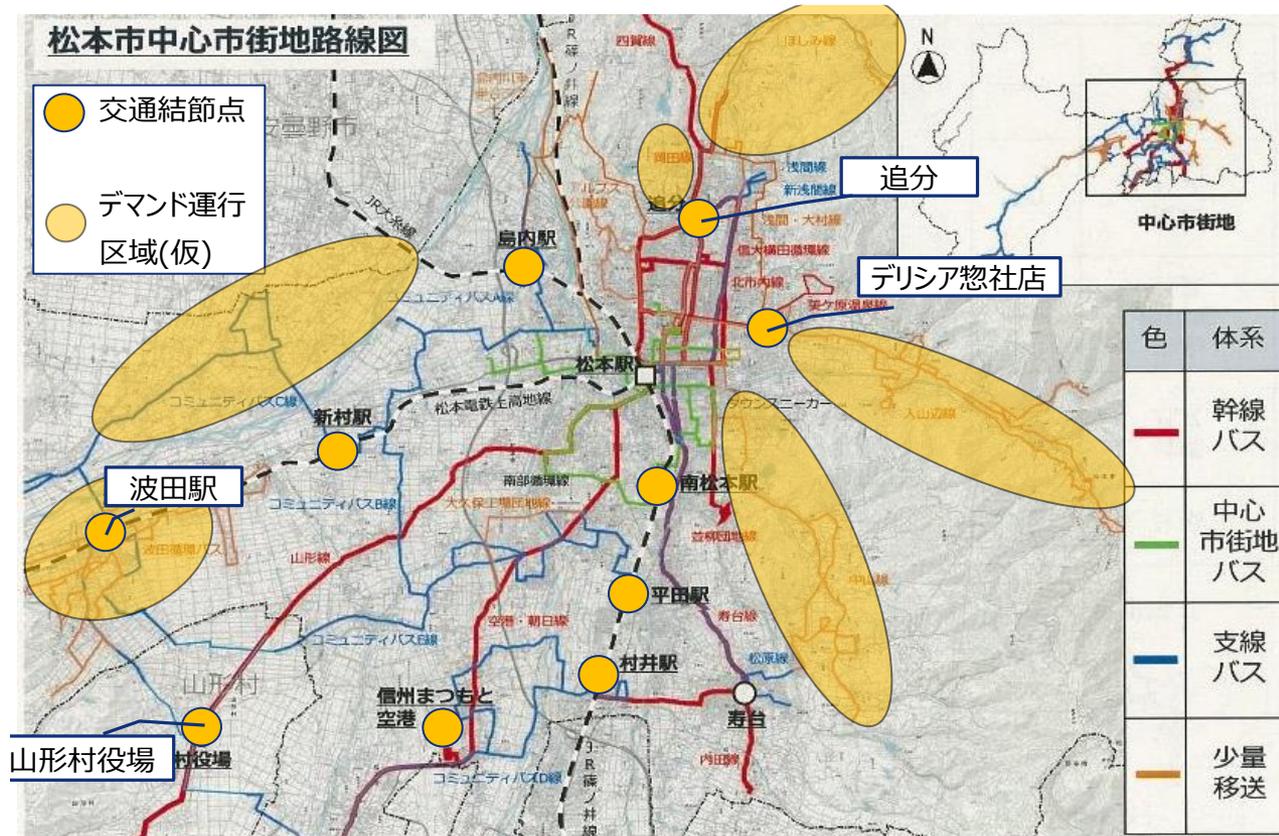
新制度運行開始

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

『地域公共交通計画』における再編の考え方

- 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。



『地域公共交通計画』における最低サービス水準と1日当り運行本数の目安

各再編分類のサービス水準

分類		機能	サービス水準 (最低水準)
幹線	鉄道	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ○地域外への移動を担う	—
	主要幹線バス	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ・朝夕、高頻度で中心市街地にアクセスできる ・日中、中心市街地へ一定の頻度でアクセスできる ・休日も中心市街地へアクセスできる	・7時台～20時台まで運行 ・1時間に1便
	幹線バス	○支所などの行政拠点と中心市街地を接続する ・朝・夕、通勤・通学できる程度に中心市街地へアクセスできる ・日中、中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～19時台まで運行 ・2時間に1便
	準幹線バス	○松本市出張所と中心市街地を接続する ・朝夕、中心市街地にアクセスできる ・日中、中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～18時台まで運行 ・日中2～3時間に1便
支線	支線バス	○幹線に乗り継ぎ、中心市街地に移動を担う ・朝夕、乗り継いで中心市街地にアクセスできる ・日中、乗り継いで中心市街地にアクセスできる ※維持するため通勤利用を促進	・7時台～17時台まで運行 ・日中2～3時間に1便 ・通勤・通学の時間帯に幹線に接続
	支線バス[生活対応]	○地域内・隣接地域の医療・商業施設等に接続する	・午前中1往復 ・午後帰宅便 1便
中心市街地バス		○松本駅と中心市街地内の各種施設を接続し、中心市街地を回遊する移動を担う ・休日も含め日中、中心市街地を一定の頻度で回遊できる	・8時台～17時台まで運行 ・1時間に1便
少量移送サービス		○特定のエリアにおける小さい移送を担う	—

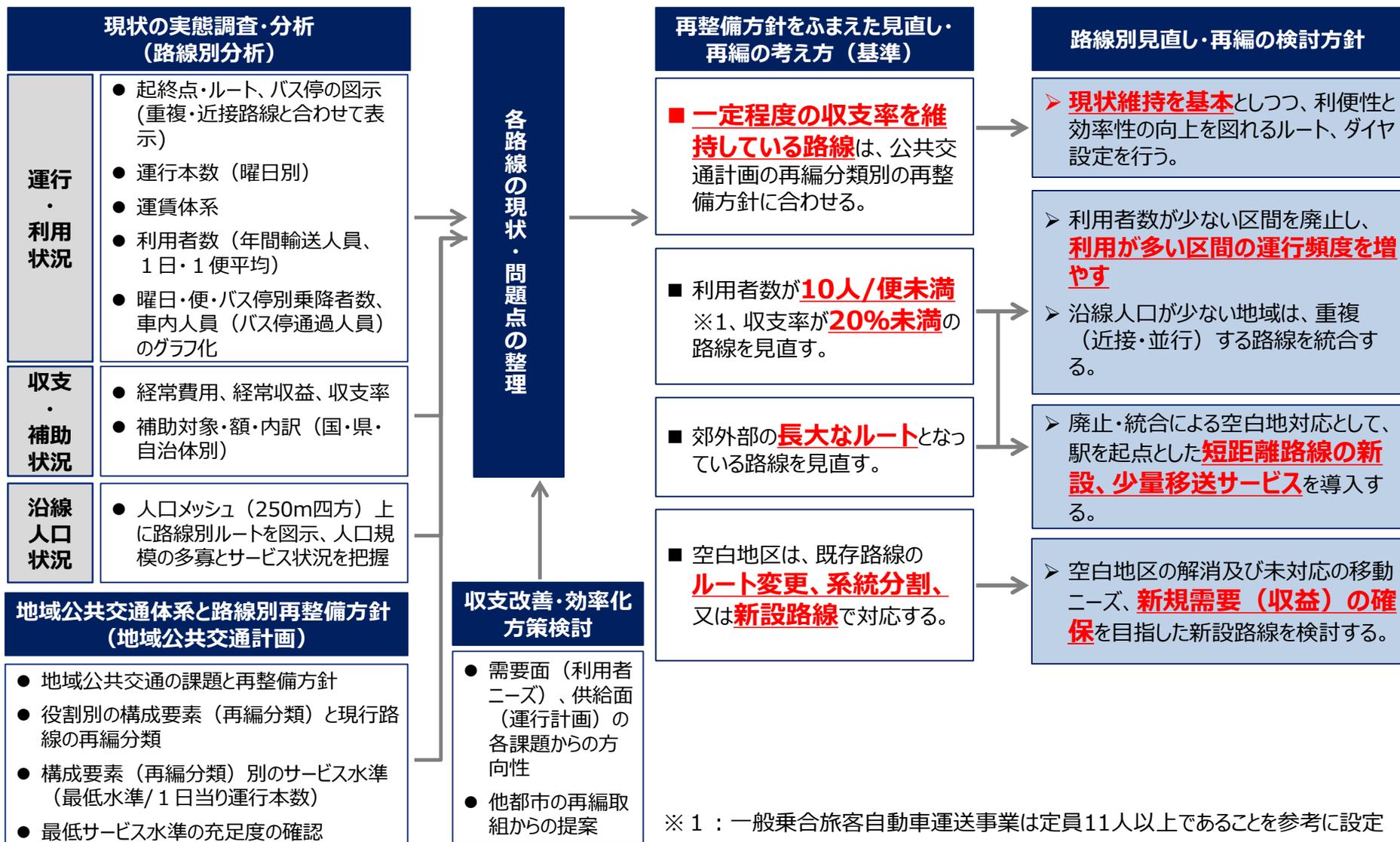
- 主要幹線バス：7～20時台まで運行、1時間に1便 = 14便/日
- 幹線バス：7～19時台まで運行、日中2時間に1便（それ以外は1便/時間） = 10便/日
- 準幹線バス：7～18時台まで運行、日中3時間に1便（それ以外は1便/時間） = 8便/日
- 支線バス：7～17時台まで運行、日中3時間に1便（それ以外は1便/時間） = 7便/日
- 支線バス[生活対応]：午前中に1往復、午後帰宅用1便 = 3便/日
- 中心市街地バス：8～17時台まで運行、1時間に1便 = 10便/日
- 少量移送サービスは、交通結節点または最寄りのバス停に接続させることで中心市街地までの移動を確保する
- 地区の状況に応じて、朝夕の通勤・通学時間帯は定時定路線、日中はデマンド交通といった運行形態を検討

※ 1便=片道1回・循環1周、日中=10～15時台（6時間）と想定

現行路線の再編分類

【松本市】		
路線	現行の位置づけ	再編後の位置づけ
信大横田・横田信大循環線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
深間線・新深間線	アルビコ交通路線	系統支線
北市内線東まわり・西まわり	アルビコ交通路線	主要幹線バス
美ヶ原温泉線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
榑部団地線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
春台線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
松原系統	アルビコ交通路線	系統支線バス
内田系統	アルビコ交通路線（協議路線）	系統支線【生活対応】
山形線（榑部団地系統）	アルビコ交通路線	主要幹線バス
山形線	アルビコ交通路線	幹線バス
四賀線	アルビコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
空港・朝日線	アルビコ交通路線（一部協議路線）	幹線バス
大久保工場団地線	アルビコ交通路線	少量移送サービス
岡田線	アルビコ交通路線	準幹線バス
ほしみ線	地域バス	準幹線バス
入山辺線	地域バス	準幹線バス
中山線	地域バス	準幹線バス
西部コミュニティB南松本・新村線	7&Cコネクタ-路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC坪川・波田線	7&Cコネクタ-路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティD村井・波田線	平成交通路線（市補助）	支線バス
松本市営バス四賀線	市営バス	支線バス
〔デマンド〕		支線バス[生活対応]
松本市営バス奈川線	市営バス	支線バス
市営バス奈川線（地域内移動）		少量移送サービス
西部コミュニティA島内・新村線	7&Cコネクタ-路線（市補助）	支線バス[生活対応]
西部コミュニティE平田・波田線	7&Cコネクタ-路線（市補助）	支線バス[生活対応]
波田循環バス（買物便・温泉便）	地域バス	少量移送サービス
浅間・大村線	地域バス	少量移送サービス
島内川東集合タクシー	地域バス	少量移送サービス
穂核線	アルビコ交通路線（協議路線）	少量移送サービス
アルプス公園線	アルビコ交通路線（協議路線）	少量移送サービス
タウンズニーカー北コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー東コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー南コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー西コース	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
南部循環線	市委託路線（7&C交通）	中心市街地バス
【朝日村】		
路線	現行の位置づけ	分類
朝日村営バス広原線	朝日村営バス	支線バス
デマンドタクシーくるりん号	朝日村営バス	支線バス[生活対応]
買い物バス	朝日村営バス	支線バス
【山形村】		
路線	現行の位置づけ	分類
山形村福祉バス	山形村福祉事業（無償輸送サービス）	少量移送サービス

路線ネットワークの再編案の考え方、検討方針

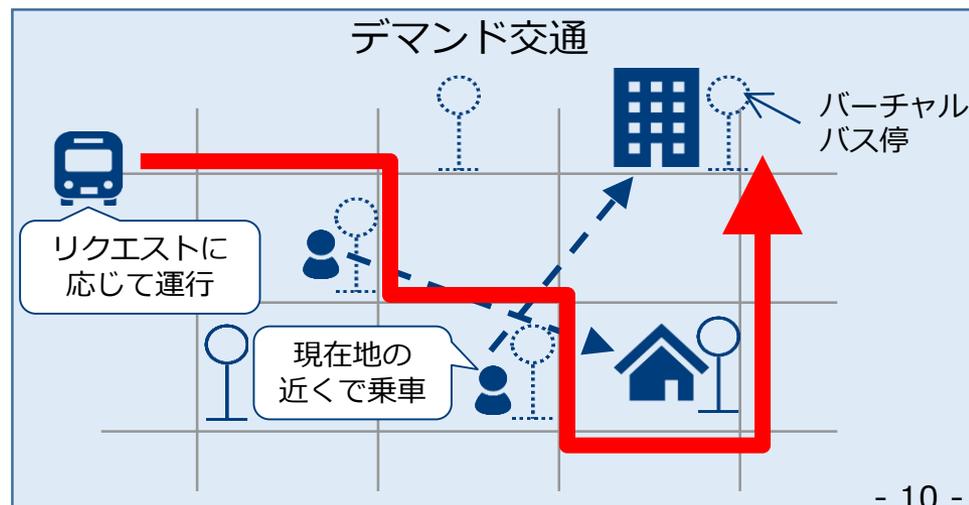
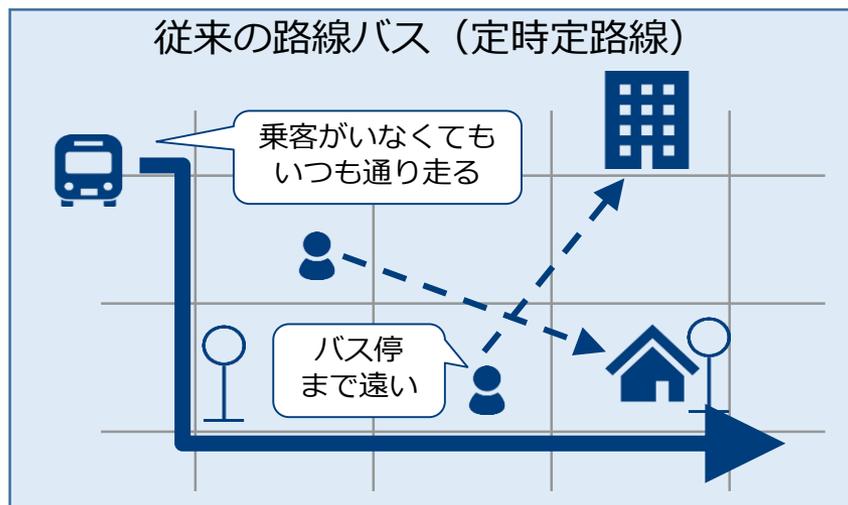


ラストワンマイル等で想定される運行形態

運行形態	料金	利便性
路線バス	安い	予約等は必要なく、決まった時間に乗れる バス停が遠い、行先が決まっている
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">  <p>↑ 中間の交通手段として ↓</p> </div> <div> <p>○デマンド交通による運行形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送 ・ 乗合タクシー等 </div> </div>		
タクシー	高い	ドアtoドアで便利 いつでも、どこでも行ける

デマンド交通の特徴

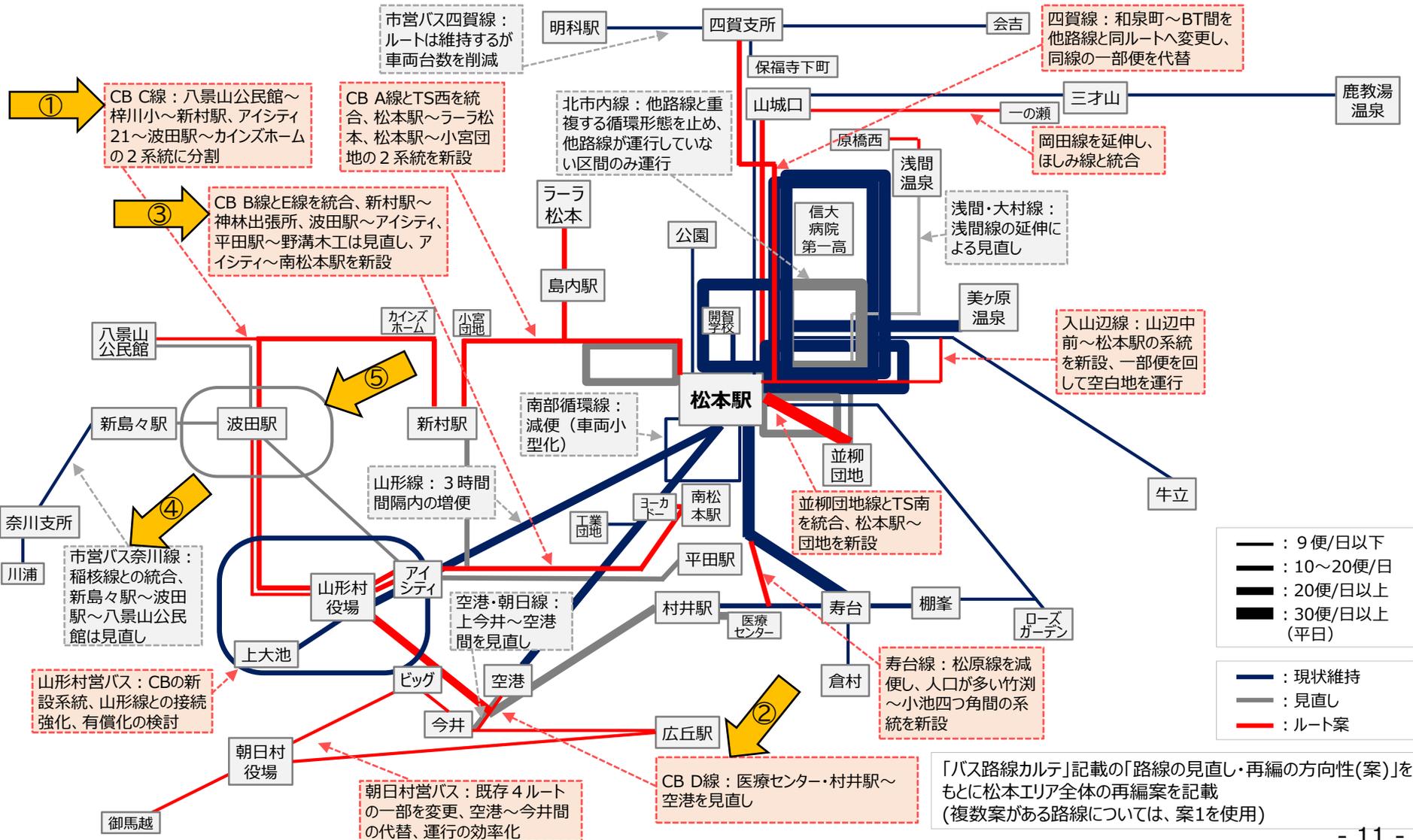
- ・ 利用者のリクエスト（出発地、目的地）に応じて、最適な経路とダイヤで運行する。
- ・ 利用予約がある時だけ運行するため、 unnecessary 運行経費が掛からない。
- ・ バーチャルバス停の設定で、利用者には僅かに歩いてもらうことで、ドアtoドアよりも効率的な経路となる。



【安曇地区、奈川地区、梓川地区、波田地区を通るバス路線】

再編案 (概観)

該当路線			再編案	該当路線			再編案
西部コミバス	①	C線	八景山公民館～新村駅とアイシティ21～カインズホームの2系統に分割	市営バス	④	奈川線	八景山公民館～新島々駅を見直し
	②	D線	空港～村井駅を見直し	地域バス	⑤	波田循環バス	定時定路線を見直し、デマンド交通に切り替え
	③	E線	B線と統合				

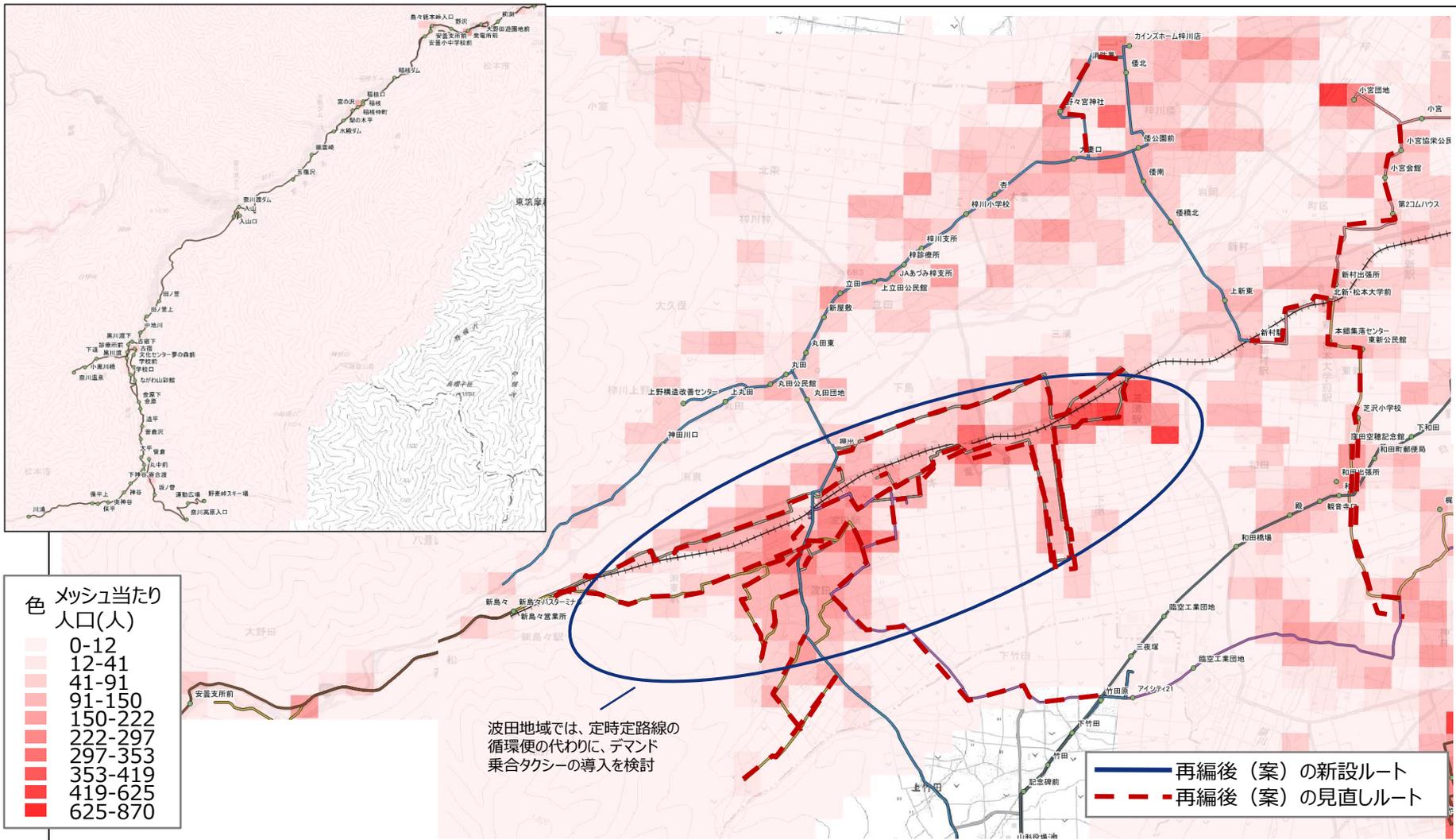


- : 9便/日以下
- : 10～20便/日
- : 20便/日以上
- : 30便/日以上 (平日)
- : 現状維持
- : 見直し
- : ルート案

「バス路線カルテ」記載の「路線の見直し・再編の方向性(案)」をもとに松本エリア全体の再編案を記載 (複数案がある路線については、案1を使用)

バス路線・人口メッシュ地図 西部地区（梓川、波田、奈川）

- ・ 梓川地区及び波田地区では、人口分布と鉄道及びバス路線が概ね一致
- ・ 奈川地区では、全体的に人口が少ないものの、人口分布と路線が概ね一致



③西部地域コミュニティバスC線

運行概要*1

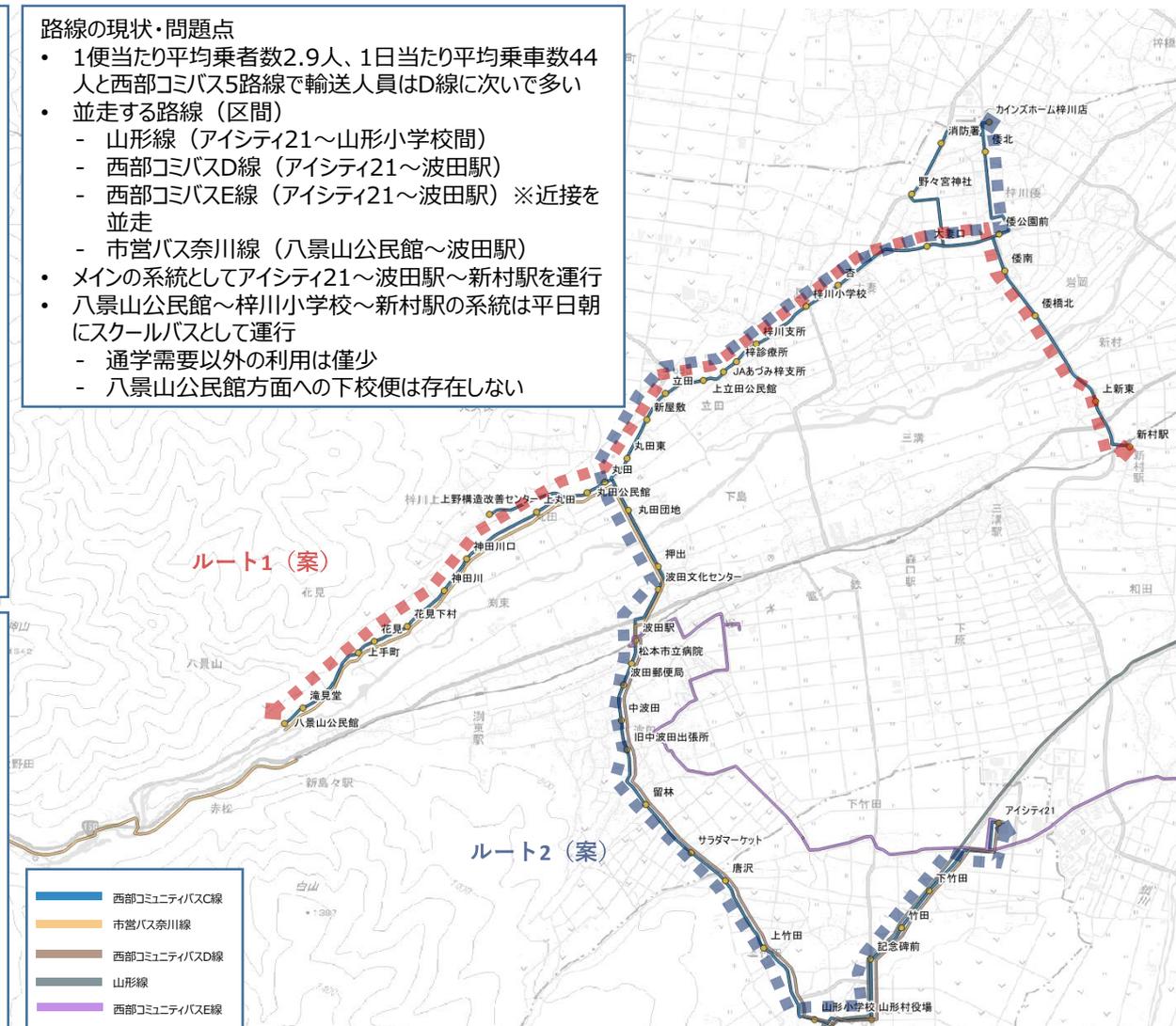
	西部地域コミュニティバスC線
起終点	八景山公民館⇄新村駅、アイシティ21⇄波田駅 ⇄新村駅、倭公園前⇄波田駅
主な経由地	波多駅、梓川支所
運行本数	八景山公民館発 3便（土曜運休） アイシティ21⇄新村駅 8便（土曜 7便） 波田駅⇄新村駅 3便（土曜 1便） 倭公園前⇄波田駅 1便（土曜運休） ※ 日祝は全便運休
運賃（最大）	210 円
キロ程	10.1~18.9 km
輸送人員	9,164 人/年
経常費用	16,133 千円/年
経常収益	1,713 千円/年
収支率	11%
1日乗降者数*2	44 人
1便乗降者数*2	2.9 人
補助額*3	14,214 千円/年

路線の見直し・再編の方向性（案）

- 利用目的に応じて、以下の2系統に再編
 - ルート1：八景山公民館～梓川小学校～新村駅
（通学利用を想定。カインズホーム梓川店を
経由せず）
 - ルート2：アイシティ21～波田駅～カインズ
ホーム梓川店
（買い物・通院利用を想定）
- 梓川小学校から八景山公民館方面への下校利用
に対応する便を設定

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数2.9人、1日当たり平均乗車数44
人と西部コミバス5路線で輸送人員はD線に次いで多い
- 並走する路線（区間）
 - 山形線（アイシティ21～山形小学校間）
 - 西部コミバスD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
 - 市営バス奈川線（八景山公民館～波田駅）
- メインの系統としてアイシティ21～波田駅～新村駅を運行
- 八景山公民館～梓川小学校～新村駅の系統は平日朝
にスクールバスとして運行
 - 通学需要以外の利用は僅少
 - 八景山公民館方面への下校便は存在しない

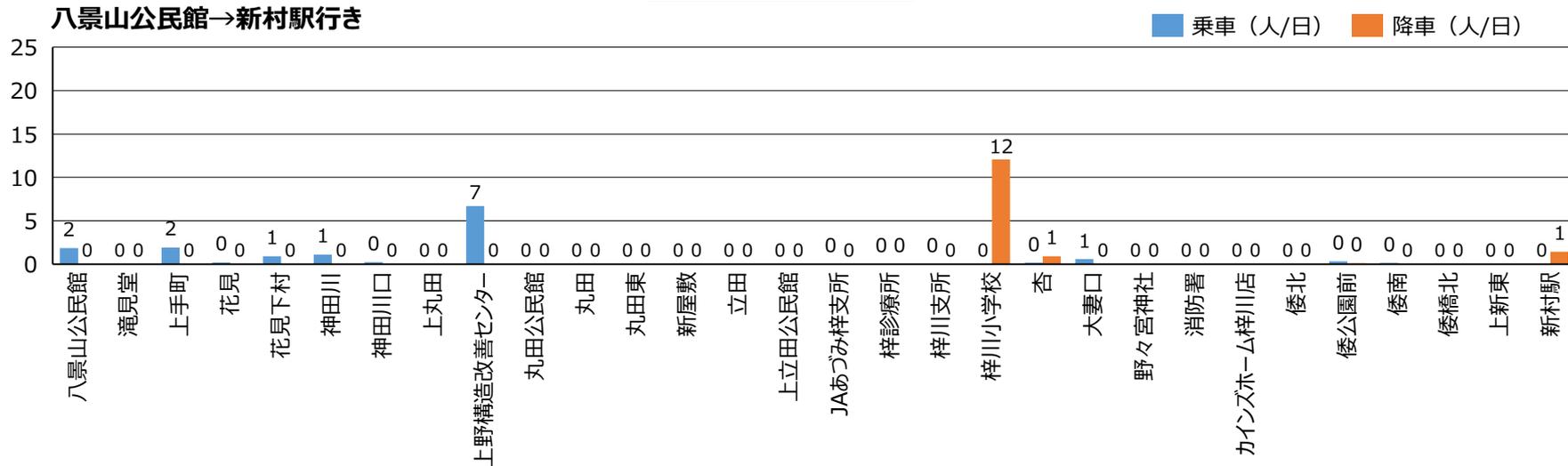


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

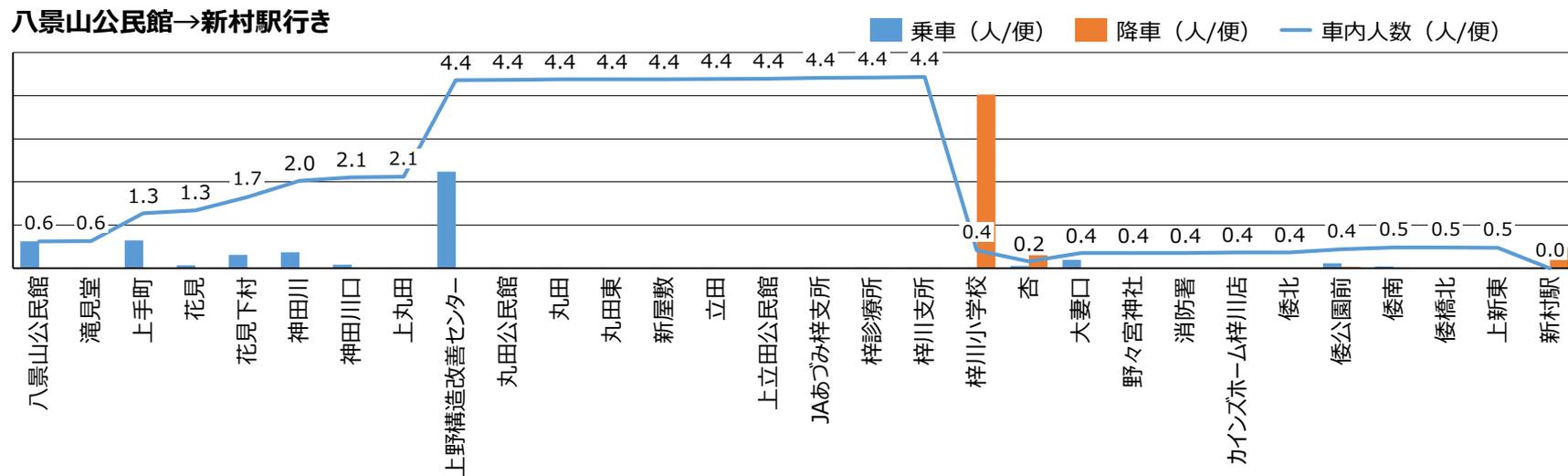
③西部地域コミュニティバスC線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



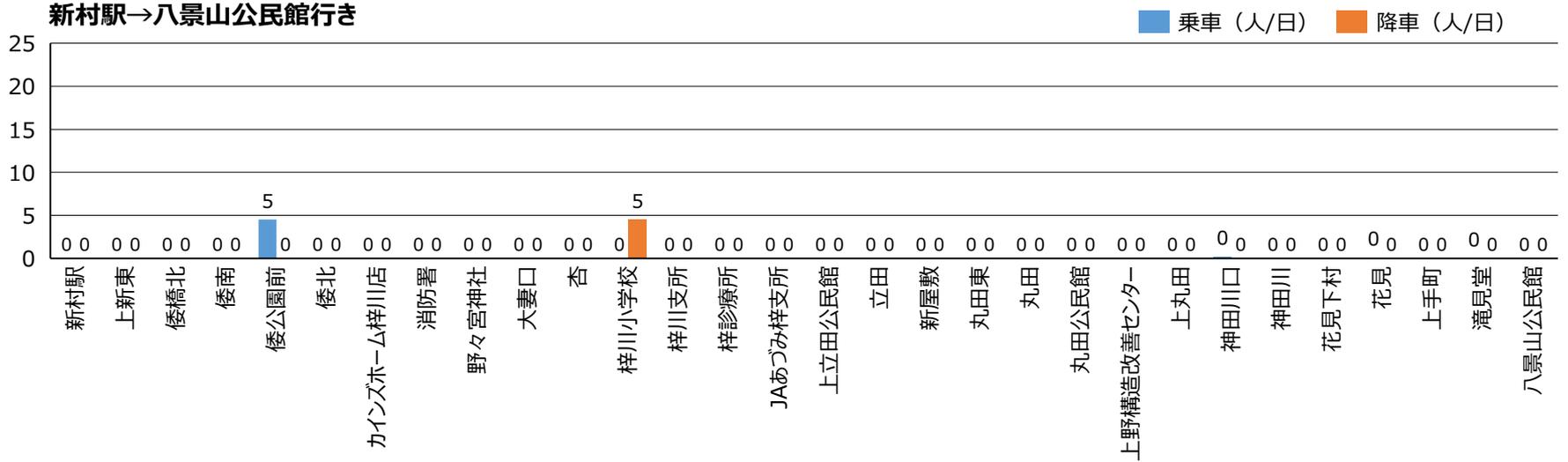
1便当たり平均乗降者数・車内人数



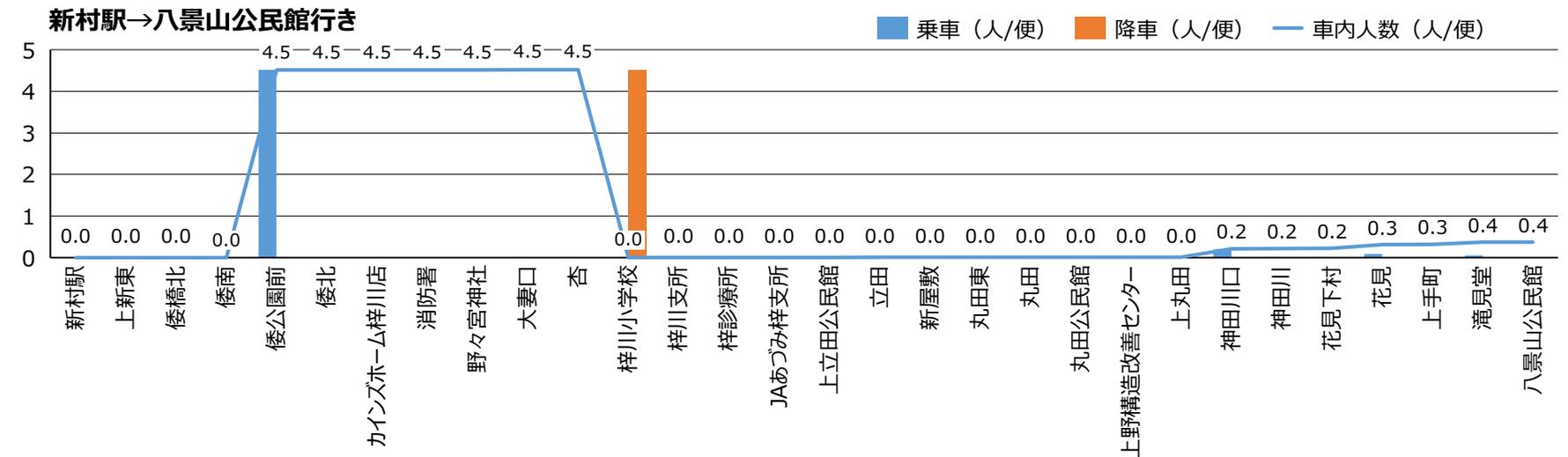
③西部地域コミュニティバスC線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



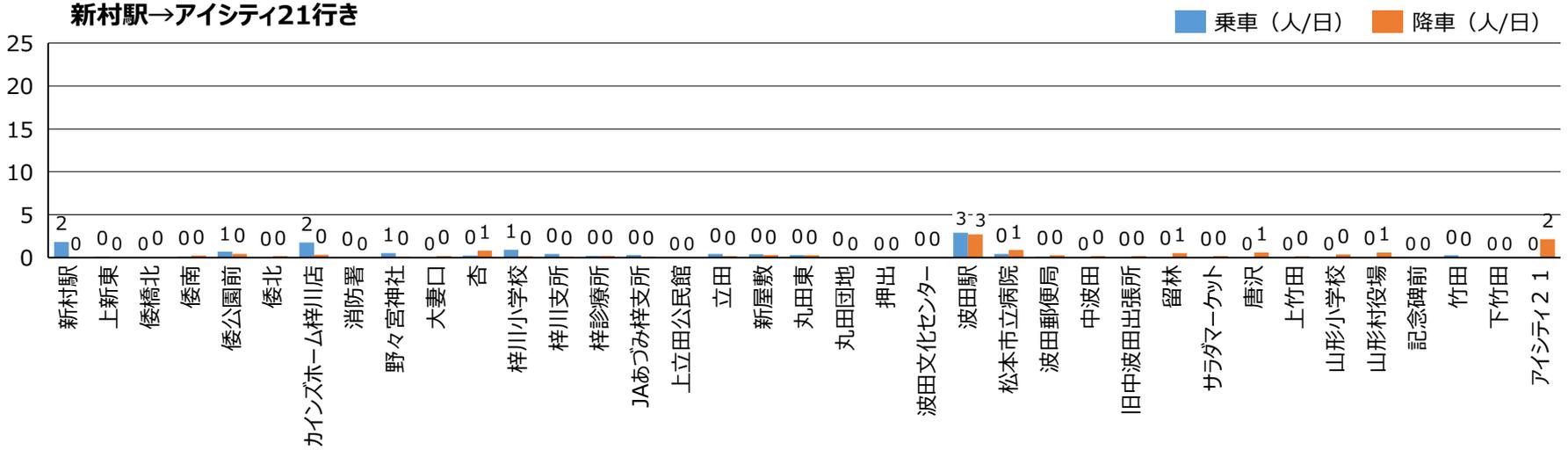
1便当たり平均乗降者数・車内人数



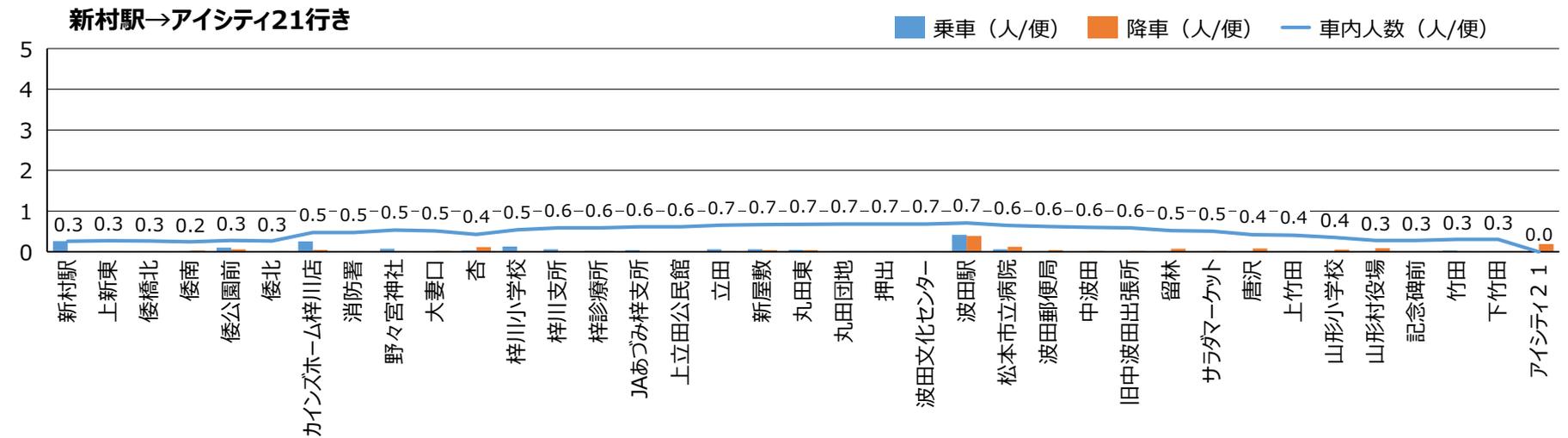
③西部地域コミュニティバスC線

<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



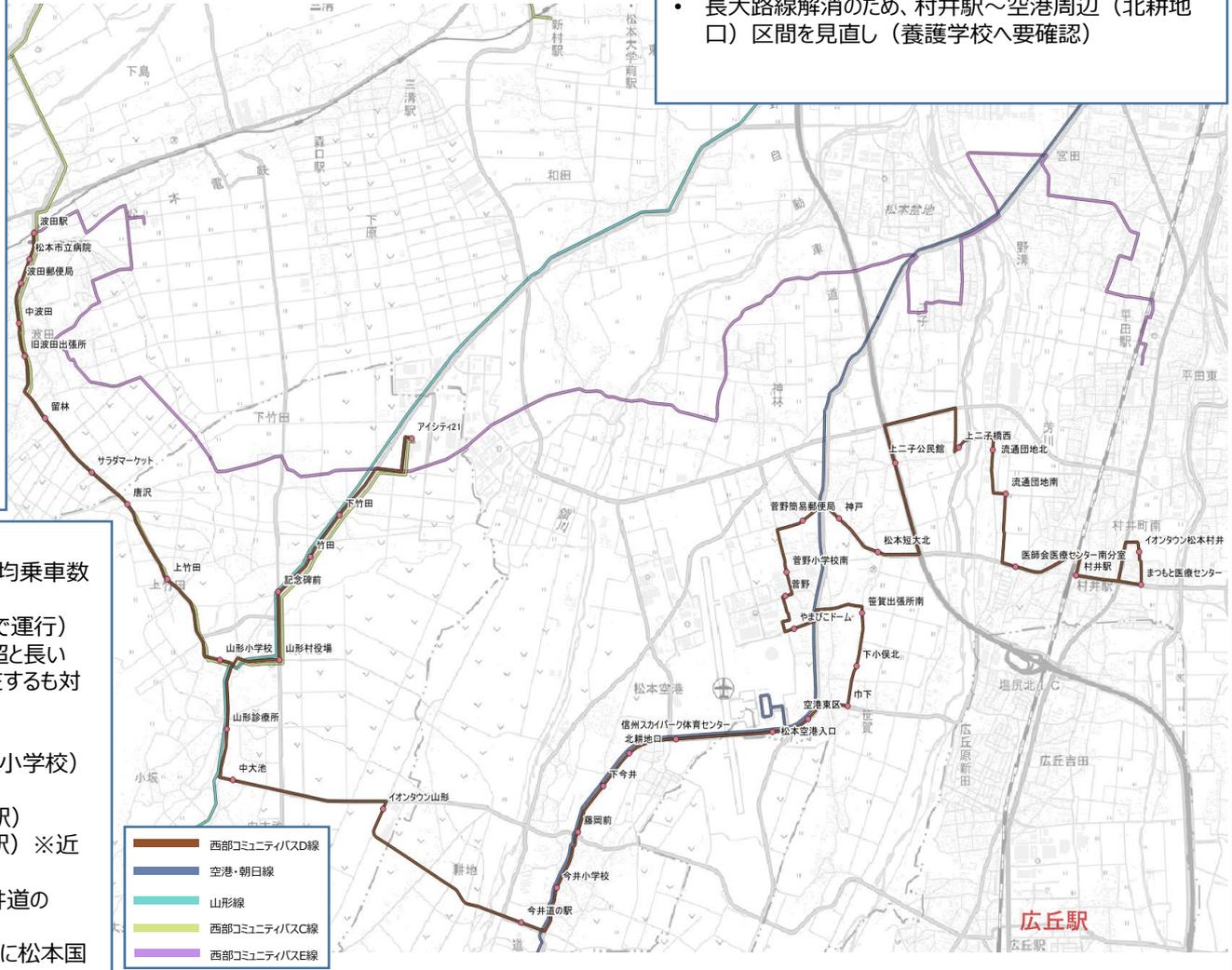
④西部地域コミュニティバスD線

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

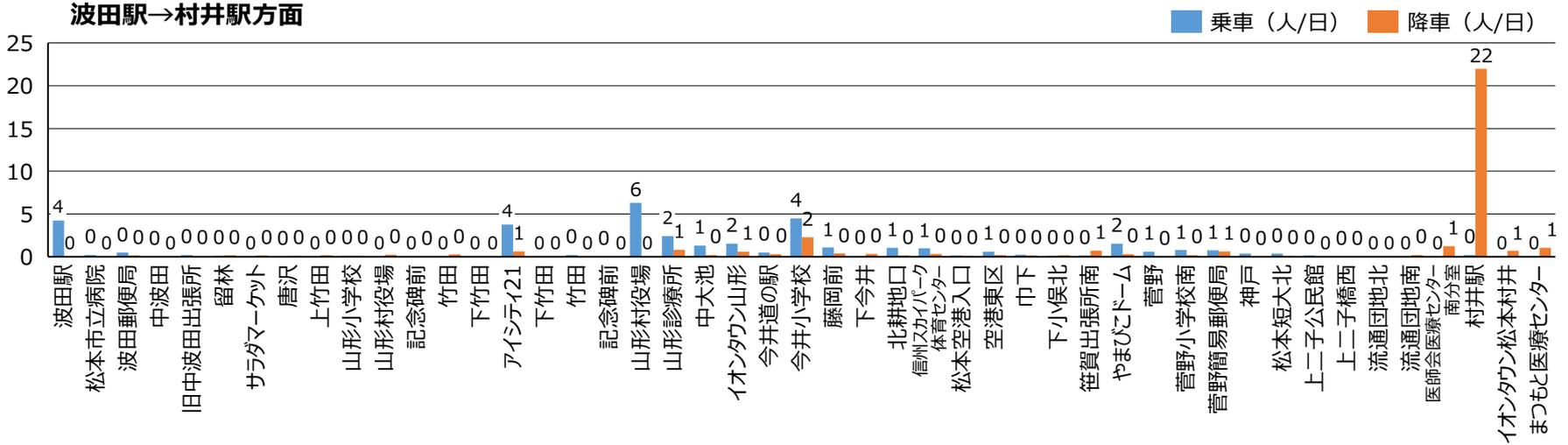
- 1便当たり平均乗者数3.1人、1日当たり平均乗車数71人と西部コミバスの中で最も多い
- 平日運行回数が11.5回と多い(車両2台で運行)
- 波田駅～村井駅までの運行時間が1時間超と長い
- 山形村から広丘駅へ向かう通学需要が存在するも対応する路線無し
- 並走する路線(区間)
 - 空港・朝日線(やまびこドーム前～今井小学校)
 - 山形線(アイシティ21～山形村役場)
 - 西部コミバスC線(アイシティ21～波田駅)
 - 西部コミバスE線(アイシティ21～波田駅) ※近接を並走
 - 朝日村村営バスB線(北耕地口～今井道の駅)
- 今井小学校付近に養護学校、村井駅付近に松本国際中学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

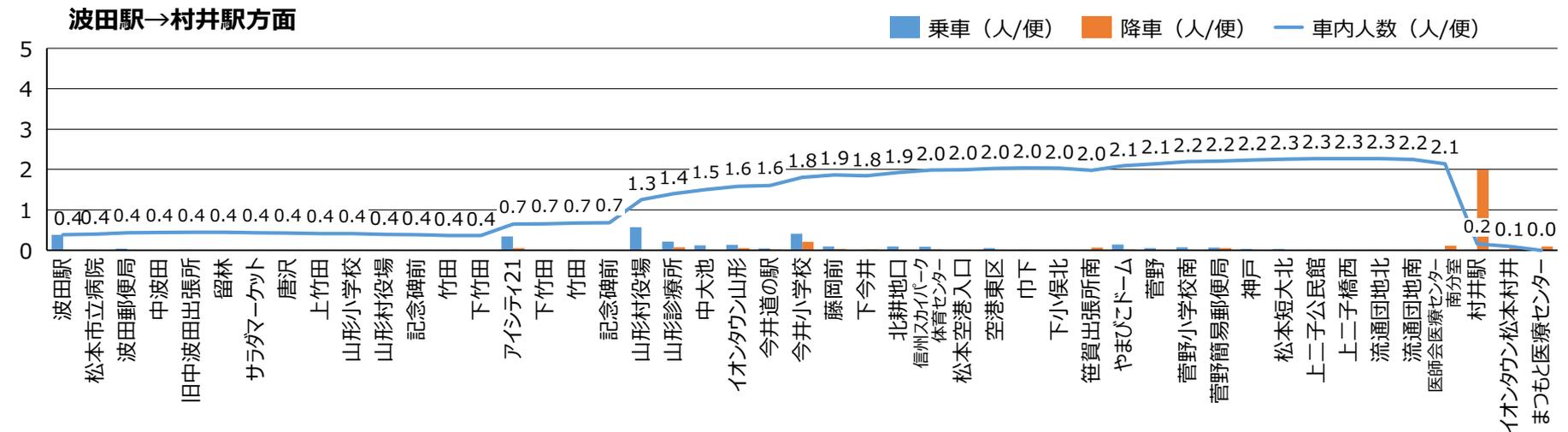
④西部地域コミュニティバスD線

<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



⑤西部地域コミュニティバスE線

運行概要*1

西部地域コミュニティバスE線	
起終点	松本市立病院⇔ツルヤ平田店
主な経由地	波田駅、アイシティ21、神林出張所
運行本数	松本市立病院⇔平田駅/ツルヤ平田店 6便 アイシティ21⇔ツルヤ平田店 4便 ※ 日祝は全便運休
運賃(最大)	210円
キロ程	12.5~20.1 km
輸送人員	5,815人/年
経常費用	12,622千円/年
経常収益	833千円/年
収支率	7%
1日乗降者数*2	21人
1便乗降者数*2	2.1人
補助額*3	11,620千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数2.1人、1日当たり平均乗車数21人と西部コミバス5路線の中で最も少ない
- アイシティ21～波田駅間の乗降者数は極めて少ない
- 並走する路線(区間)
 - 西部コミバスB線(野溝郵便局～神林出張所)

路線の見直し・再編の方向性(案)

- アイシティ21～波田駅間は、C線・D線での代替を想定
- 輸送効率向上のため、神林出張所～野溝木工間で西部コミバスB線と統合
 - 南松本～アイシティ21間の路線として運行
 - 平田駅～野溝木工間は見直し、又はB線と統合した路線の系統の一部として継続
 - アイシティ21にて他路線と接続

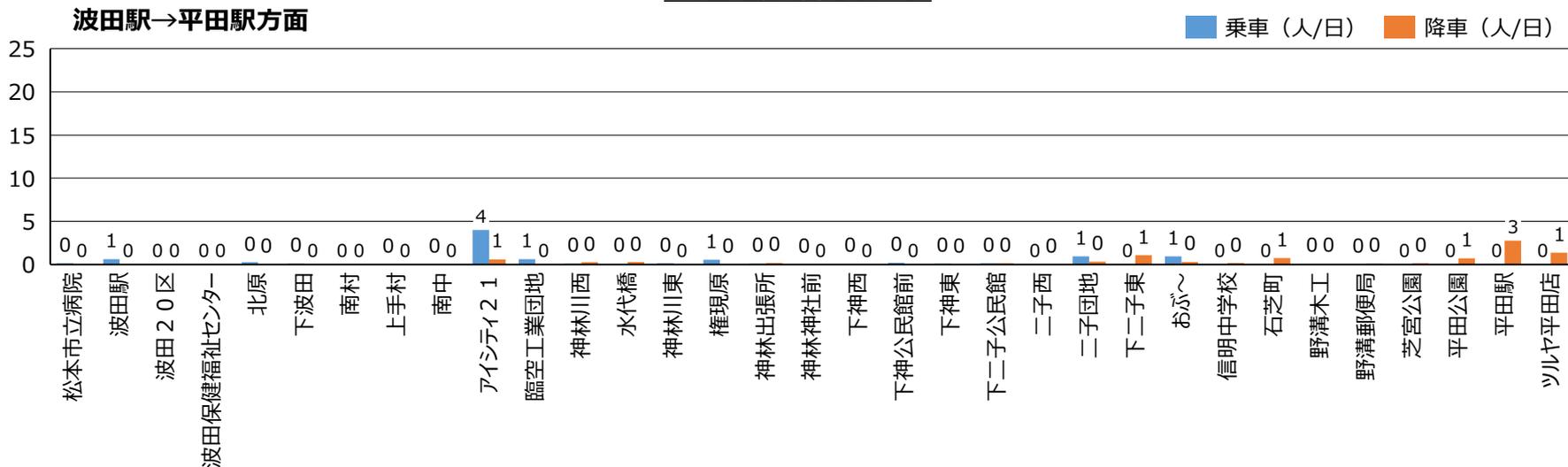


*1: 1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2: 2020年平日の値 *3: 福祉100円バス助成事業委託料は除く

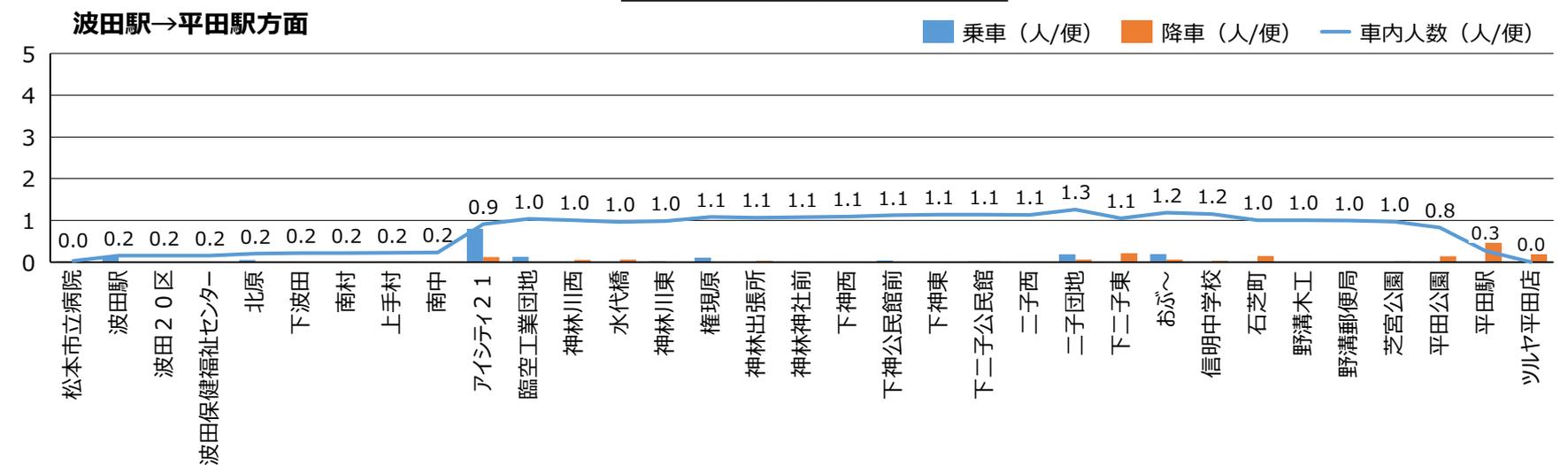
⑤西部地域コミュニティバスE線

<2020年度乗降者数 年間平均>

1日当たり乗降者数合計



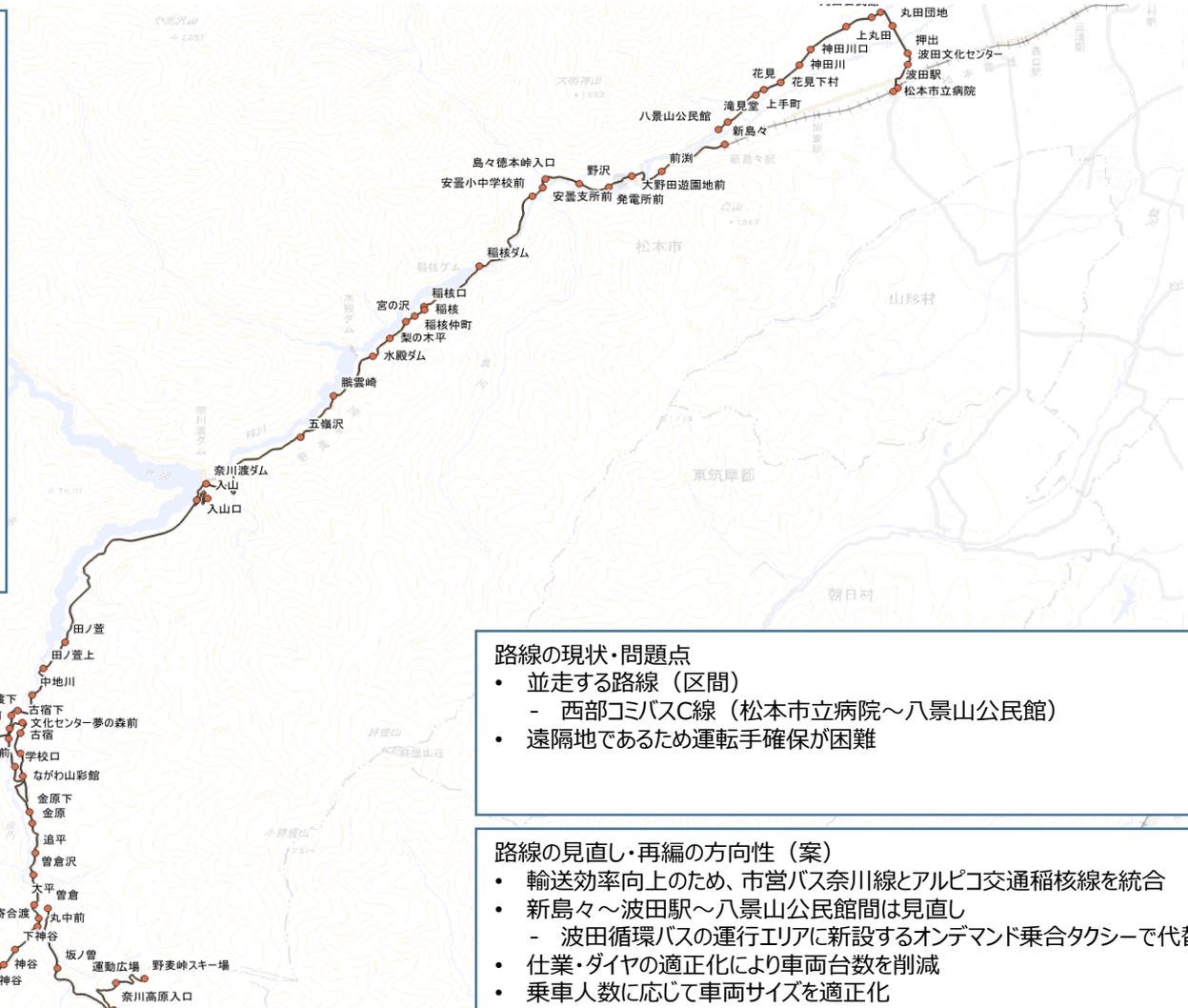
1便当たり平均乗降者数・車内人数



②市営バス奈川線

運行概要*1

市営バス奈川線	
起終点	川浦⇔新島々、松本市立病院、波田駅
主な経由地	奈川渡ダム、ながわ山菜館、診療所前
運行本数	川浦⇔新島々 6便（土休日 1便） 学校前⇔奈川渡ダム 4便（土休日運休） 川浦⇔波田駅/松本市立病院 4便（土休日 2便） 川浦⇔診療所前 1便（土休日運休）
運賃（最大）	520 円
キロ程	4.2~61.8 km
輸送人員	11,814 人/年
経常費用	19,920 千円/年
経常収益	941 千円/年
収支率	5%
1日乗降者数*2	33 人
1便乗降者数*2	2.2 人
補助額*3	18,979 千円/年



路線の現状・問題点

- 並走する路線（区間）
 - 西部コミバス線（松本市立病院～八景山公民館）
- 遠隔地であるため運転手確保が困難

路線の見直し・再編の方向性（案）

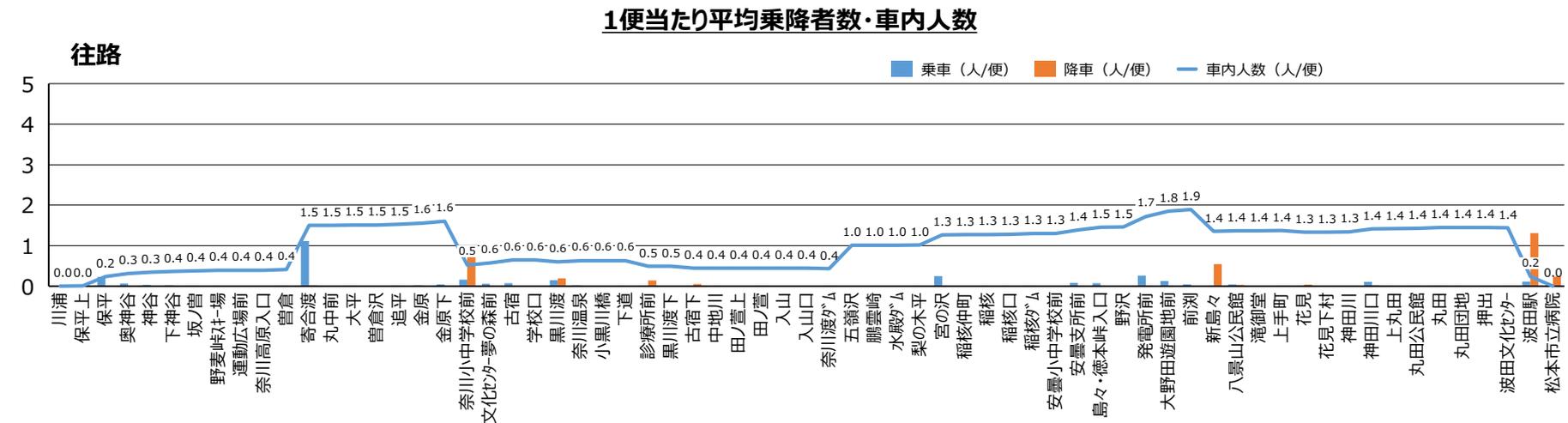
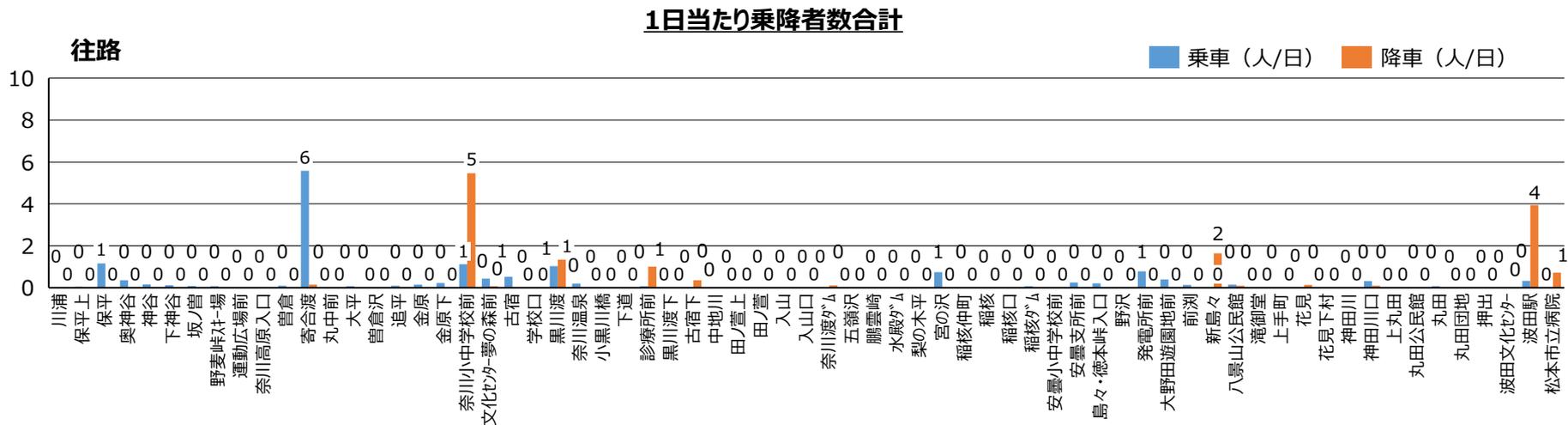
- 輸送効率向上のため、市営バス奈川線とアルピコ交通稲核線を統合
- 新島々～波田駅～八景山公民館間は見直し
 - 波田循環バスの運行エリアに新設するオンデマンド乗合タクシーで代替
- 仕業・ダイヤの適正化により車両台数を削減
- 乗車人数に応じて車両サイズを適正化

市営バス奈川線

*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

②市営バス奈川線

<2020年度乗降者数 年間平均 平日>



⑤波田循環線 循環便・中部路線

運行概要*1

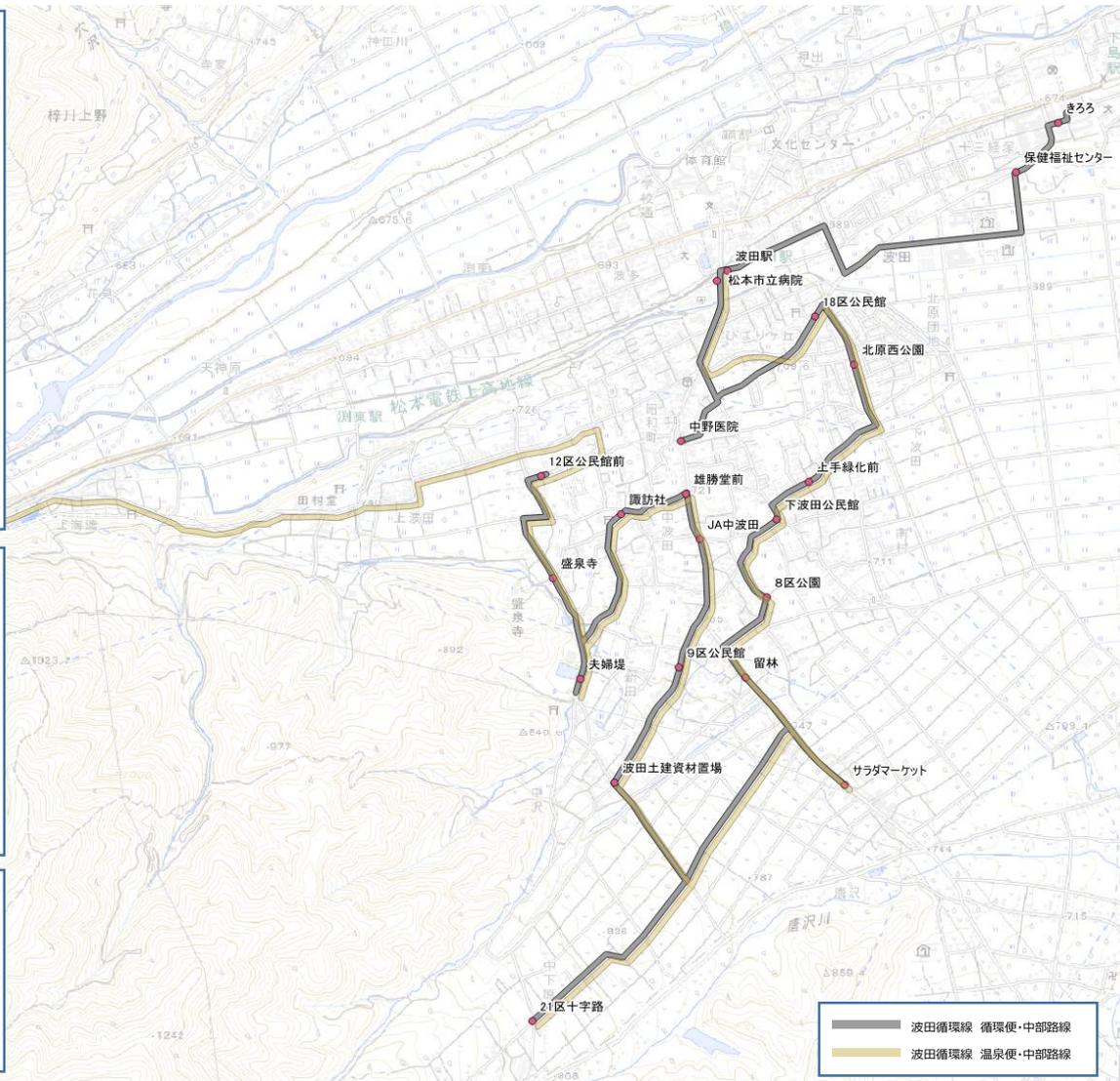
波田循環線 循環便・中部路線	
起終点	12区公民館⇔JAきろろ
主な経由地	夫婦堤、JA中波田、サラダマーケット
運行本数	2便(月木のみ)
運賃(最大)	100円
キロ程	6.9km
輸送人員	各系統総計 1,257人/年
経常費用	各系統総計 3,083千円/年
経常収益	各系統総計 179千円/年
収支率	各系統総計 6%
1日乗降者数*2	4人
1便乗降者数*2	1.8人
補助額*3	各系統総計 2,775千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数0.4人、1日当たり平均乗車数1人
- 波田駅・21区十字路以外のバス停での乗降はほとんど存在しない
- 週2回、行き帰りの1往復のみの運行
- タクシーと競合している可能性あり
- 西部コミバスC線と上高地線で一部代替可能

路線の見直し・再編の方向性(案) *4

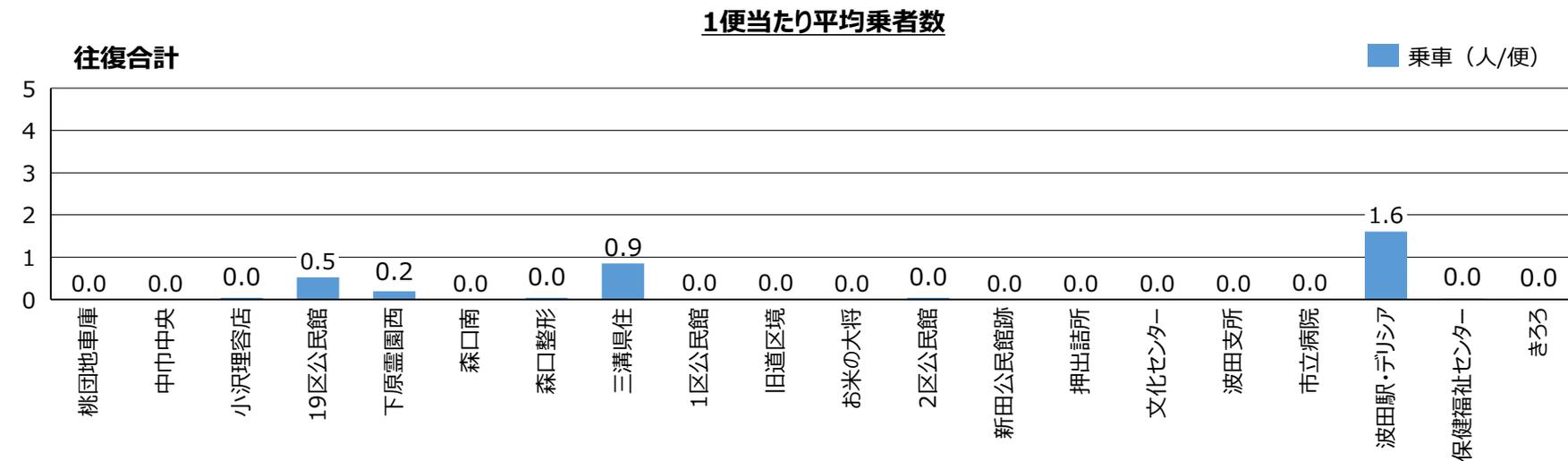
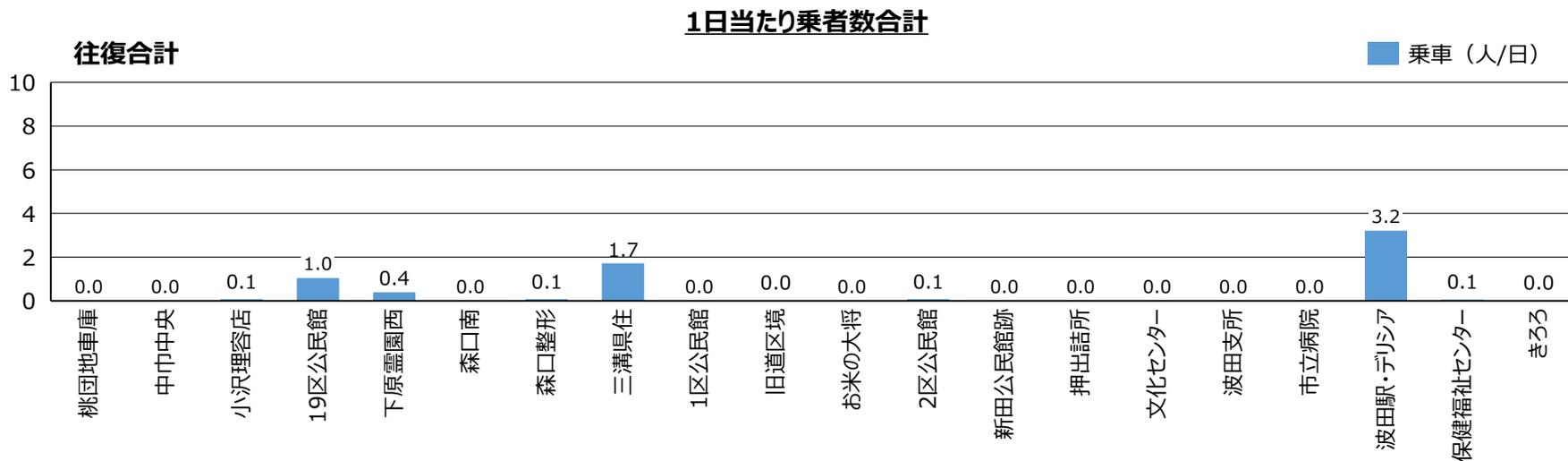
- 見直し
- 代替としてオンデマンド乗合タクシーを運行し、サービス向上・収支改善を検討



*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: 地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性(案)を基に調整を予定

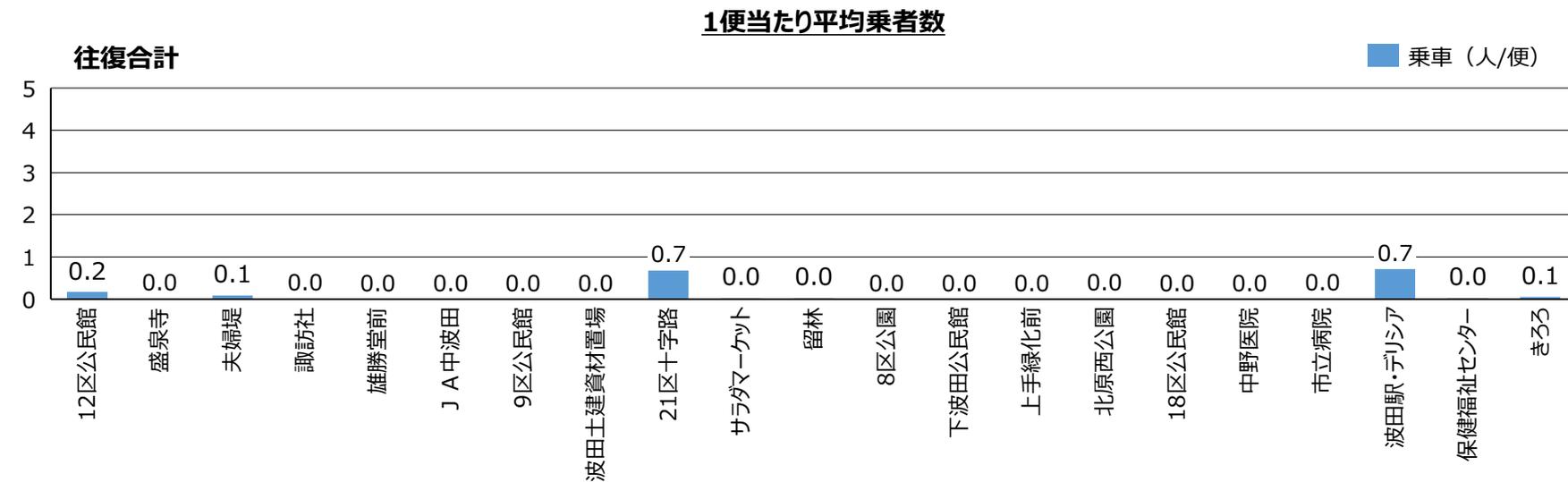
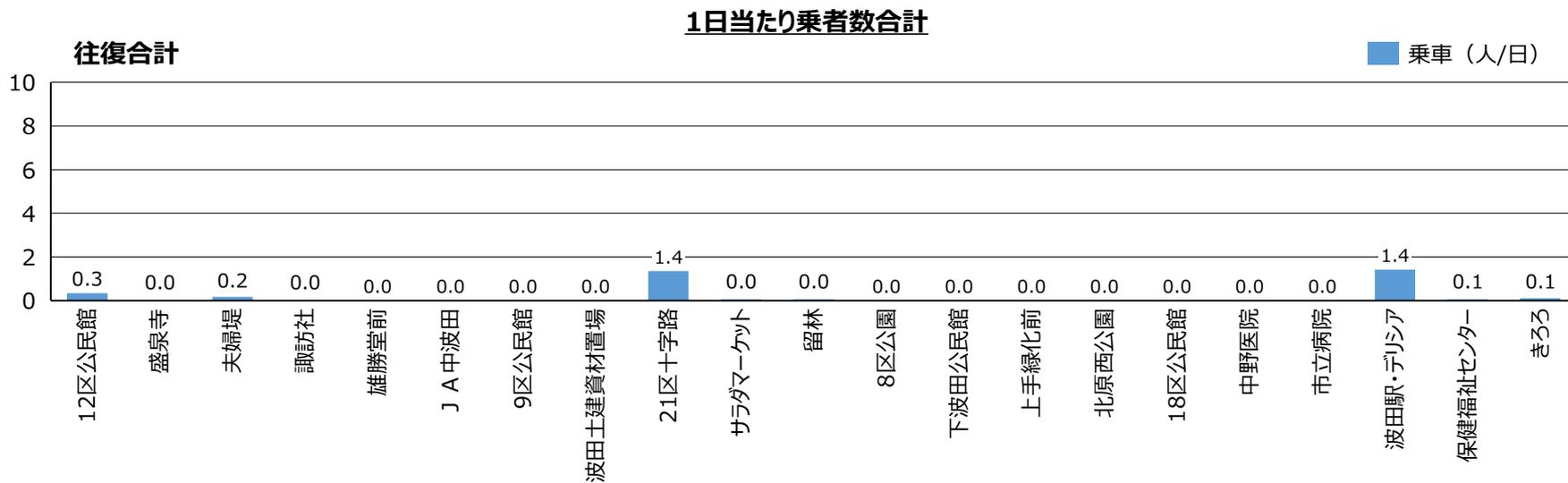
⑤波田循環線 循環便・東部路線（火・金曜日）

<2020年度乗者数 年間平均>



⑤波田循環線 循環便・中部路線（月・木曜日）

<2020年度乗者数 年間平均>



⑤波田循環線 循環便・西部路線

運行概要*1

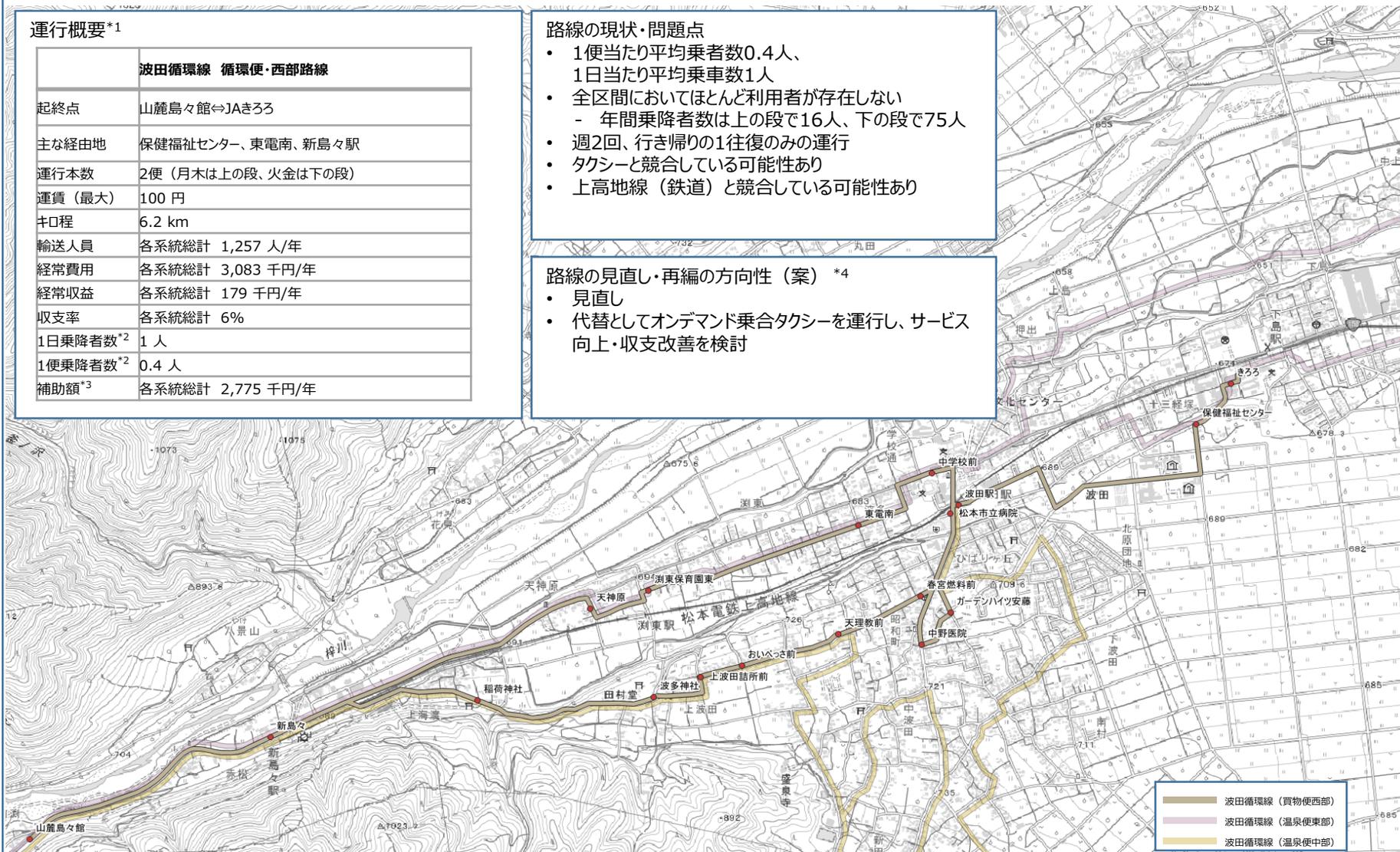
波田循環線 循環便・西部路線	
起終点	山麓島々館⇔JAきろろ
主な経由地	保健福祉センター、東電南、新島々駅
運行本数	2便（月木は上の段、火金は下の段）
運賃（最大）	100 円
キロ程	6.2 km
輸送人員	各系統総計 1,257 人/年
経常費用	各系統総計 3,083 千円/年
経常収益	各系統総計 179 千円/年
収支率	各系統総計 6%
1日乗降者数*2	1 人
1便乗降者数*2	0.4 人
補助額*3	各系統総計 2,775 千円/年

路線の現状・問題点

- 1便当たり平均乗者数0.4人、1日当たり平均乗車数1人
- 全区間においてほとんど利用者が存在しない
- 年間乗降者数は上の段で16人、下の段で75人
- 週2回、行き帰りの1往復のみの運行
- タクシーと競合している可能性あり
- 上高地線（鉄道）と競合している可能性あり

路線の見直し・再編の方向性（案）*4

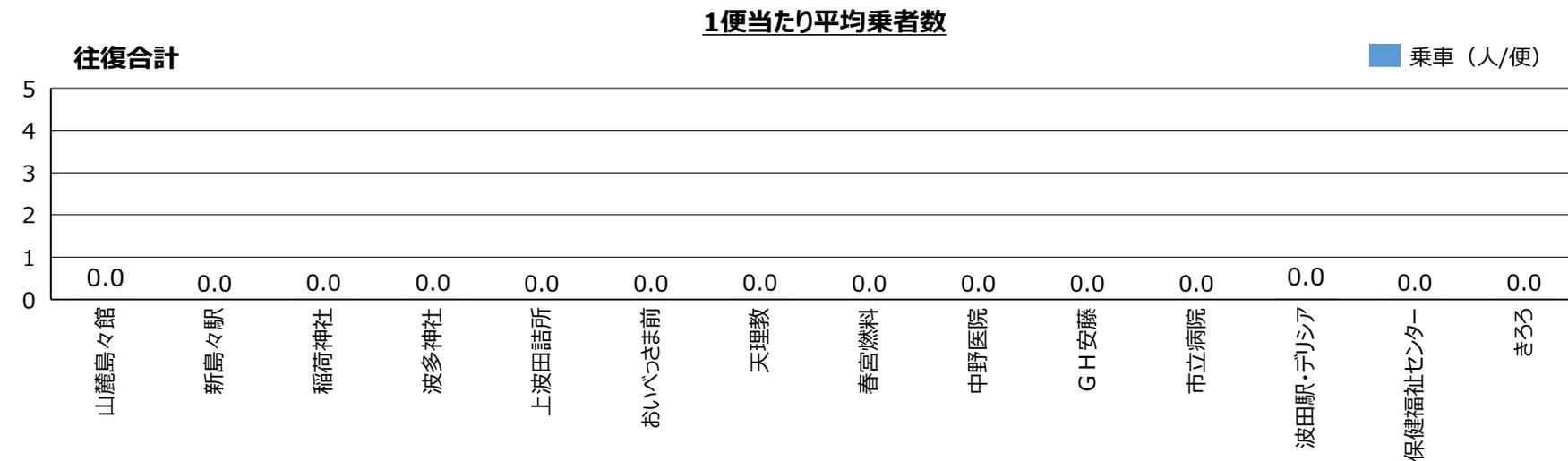
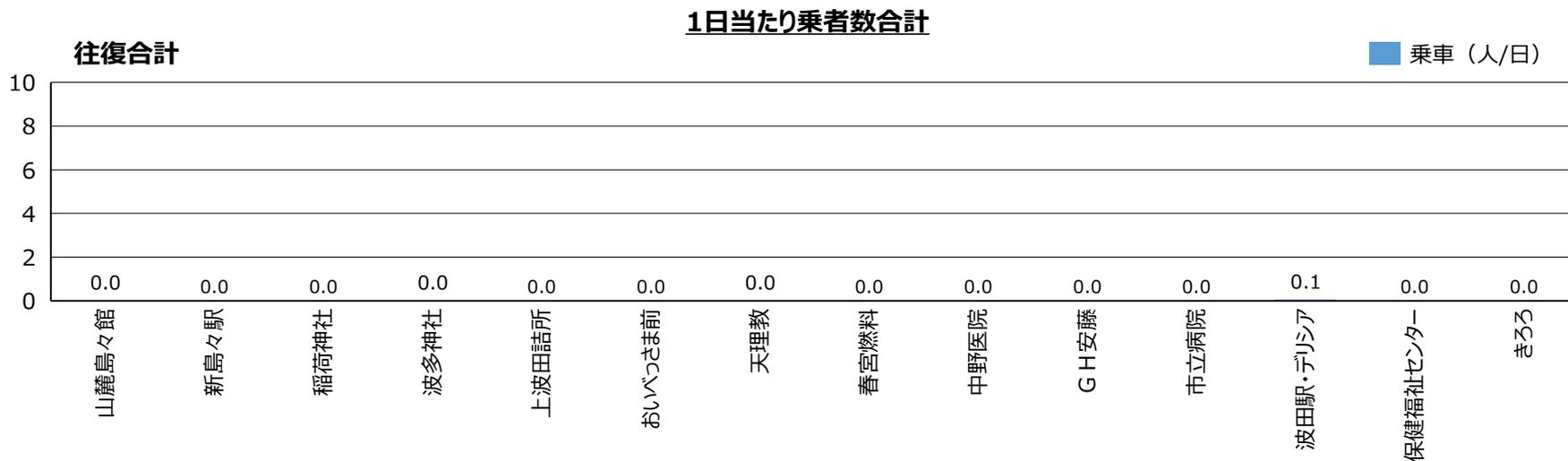
- 見直し
- 代替としてオンデマンド乗合タクシーを運行し、サービス向上・収支改善を検討



*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：地域バスでは、市と地域の運営団体に現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定

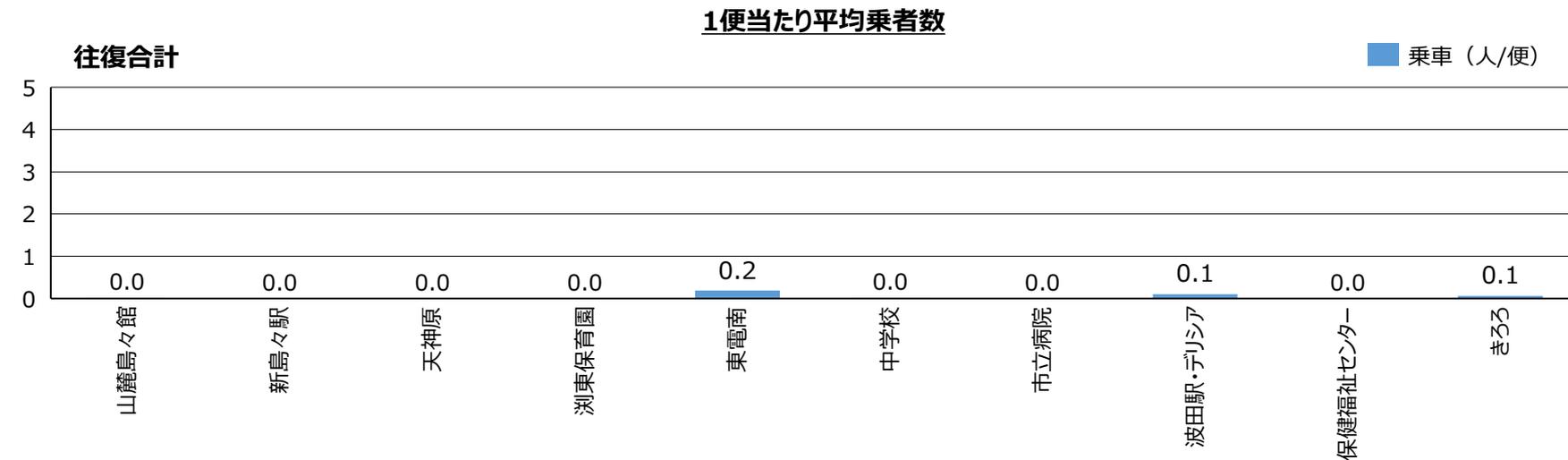
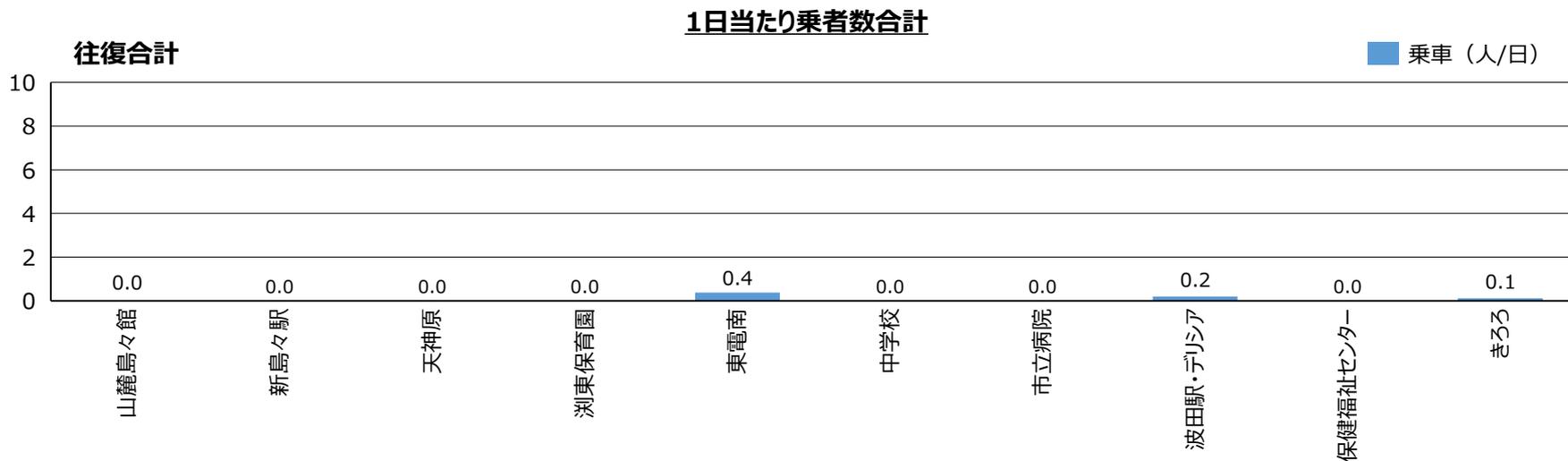
⑤波田循環線 循環便・西部路線 上の段 (月・木曜日)

<2020年度乗者数 年間平均>



⑤波田循環線 循環便・西部路線 下の段（火・金曜日）

<2020年度乗者数 年間平均>



⑤波田循環線 温泉便・東部路線

運行概要*1

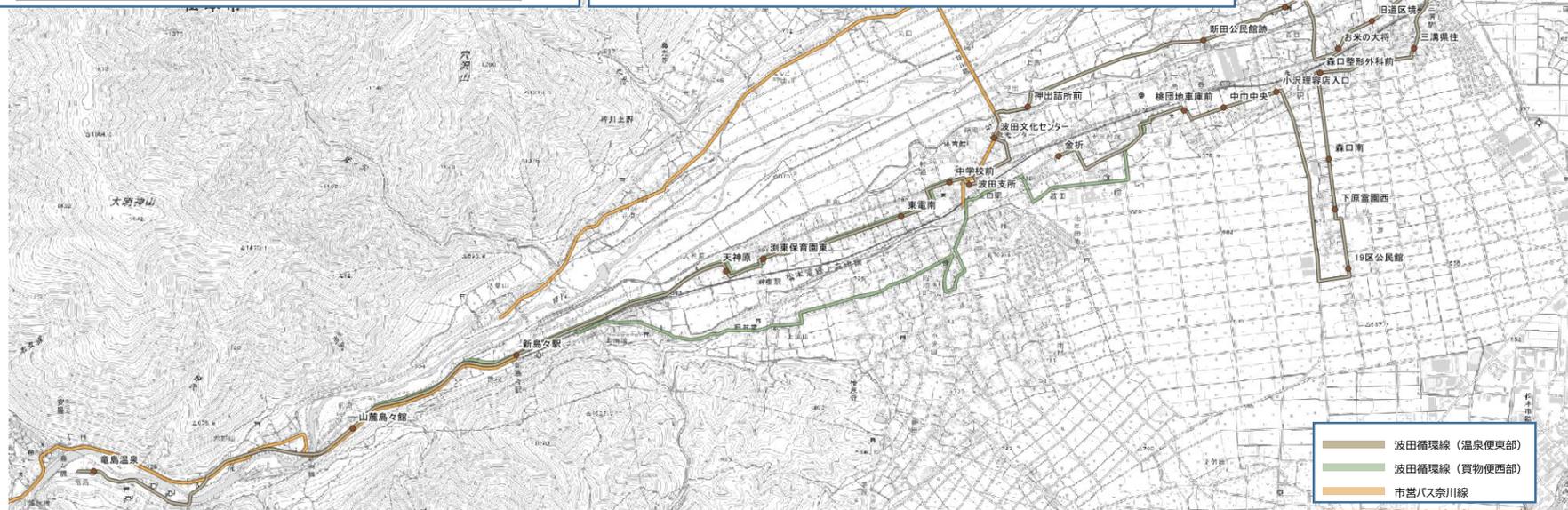
波田循環線 温泉便・東部路線	
起終点	金折⇄竜島温泉
主な経由地	波田文化センター、19区公民館、お米の大将前
運行本数	2便（水のみ）
運賃（最大）	100 円
キロ程(往復平均)	18.0 km
輸送人員	各系統総計 1,257 人/年
経常費用	各系統総計 3,083 千円/年
経常収益	各系統総計 179 千円/年
収支率	各系統総計 6%
1日乗降者数*2	N/A
1便乗降者数*2	N/A
補助額*3	各系統総計 2,775 千円/年

路線の現状・問題点

- ・ マイクロバスによる運行であり、車両サイズ比して乗降者数が少ない
- ・ 週1回、行き帰りの1往復のみの運行で、利用しづらい
- ・ 並走する路線（区間）
 - 市営バス奈川線（新島々駅～竜島温泉）
- ・ タクシーと競合している可能性あり
- ・ 上高地線（鉄道）と競合している可能性あり
- ・ 2020年度は全便運休

路線の見直し・再編の方向性（案）*4

- ・ 見直し
- ・ 代替としてオンデマンド乗合タクシーを運行し、サービス向上・収支改善を検討



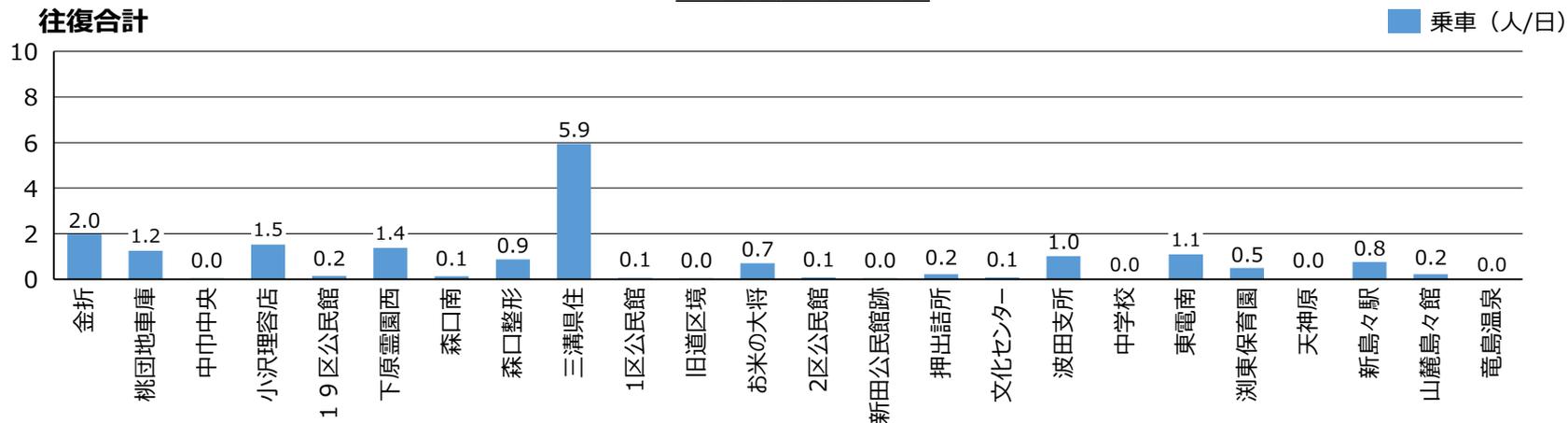
*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

*4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定

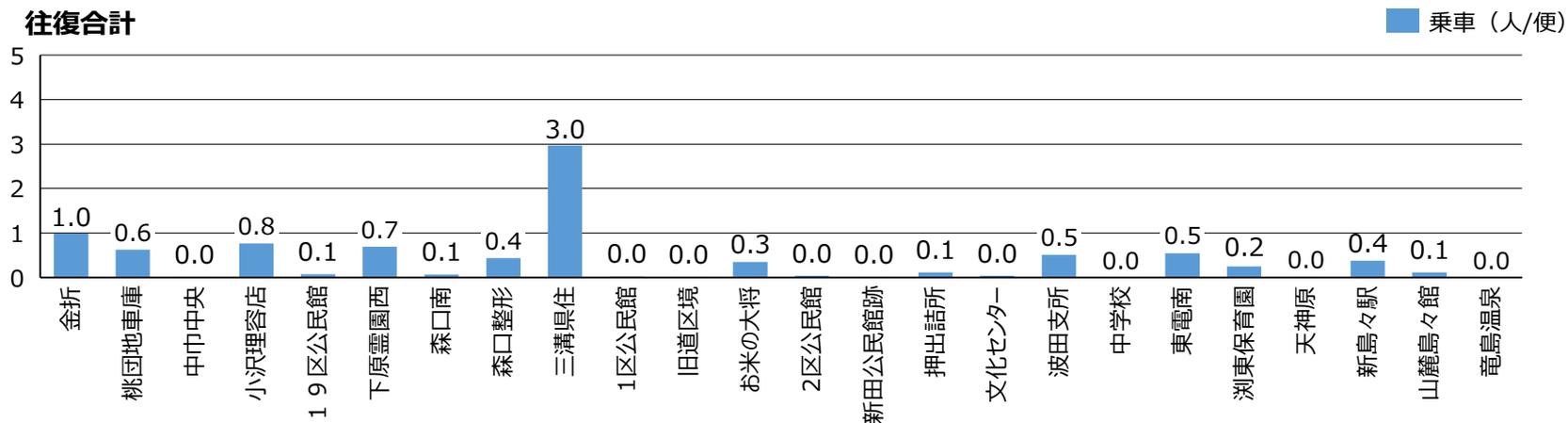
⑤波田循環線 温泉便・東部路線（水曜日）

<2019年度乗者数*1 年間平均>

1日当たり乗者数合計



1便当たり平均乗者数



*1：温泉便は2020年度は運休だったため、2019年度データを表記

⑤波田循環線 温泉便・中部路線

運行概要*1

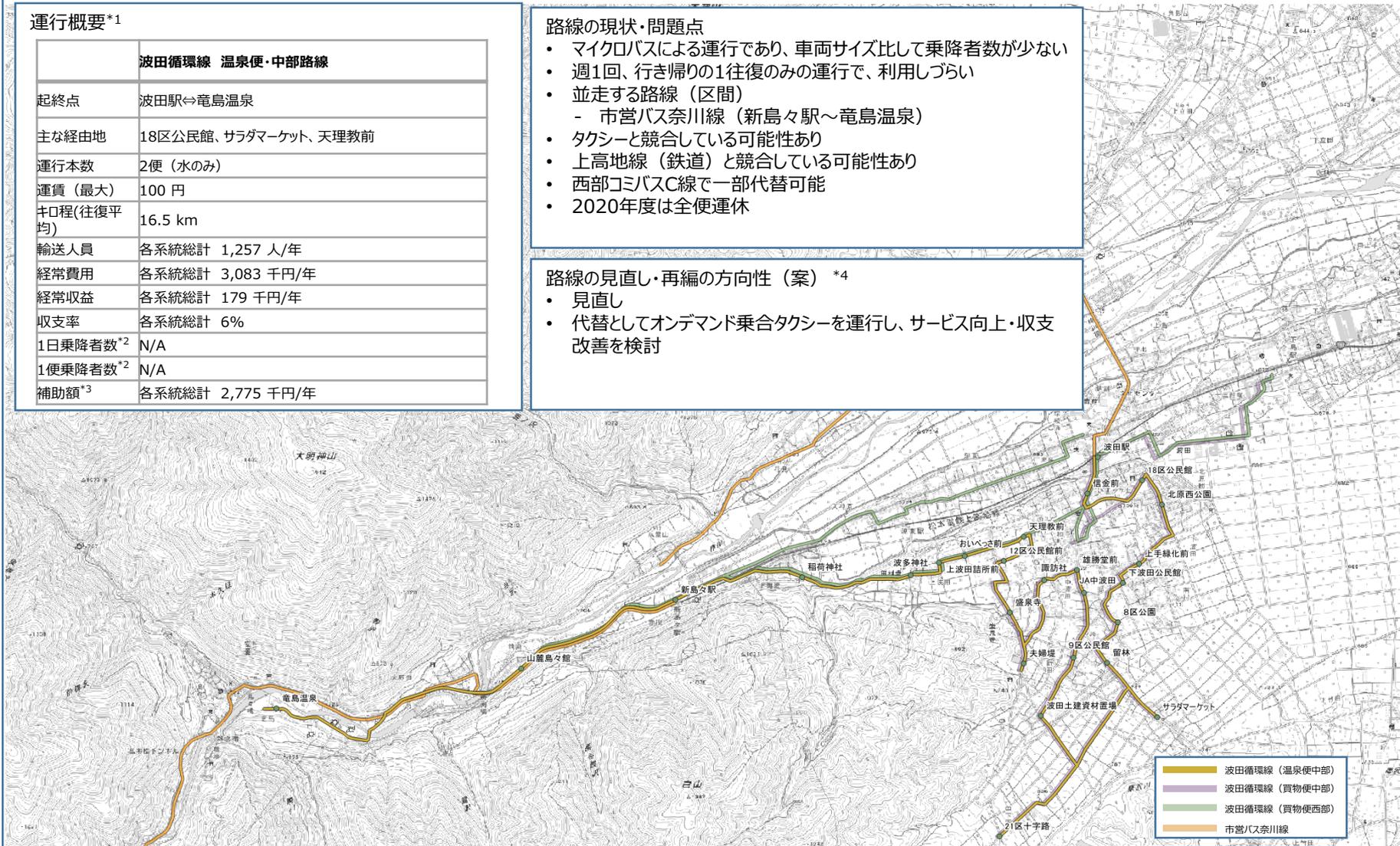
波田循環線 温泉便・中部路線	
起終点	波田駅⇔竜島温泉
主な経由地	18区公民館、サラダマーケット、天理教前
運行本数	2便（水のみ）
運賃（最大）	100 円
キロ程（往復平均）	16.5 km
輸送人員	各系統総計 1,257 人/年
経常費用	各系統総計 3,083 千円/年
経常収益	各系統総計 179 千円/年
収支率	各系統総計 6%
1日乗降者数*2	N/A
1便乗降者数*2	N/A
補助額*3	各系統総計 2,775 千円/年

路線の現状・問題点

- ・ マイクロバスによる運行であり、車両サイズ比して乗降者数が少ない
- ・ 週1回、行き帰りの1往復のみの運行で、利用しづらい
- ・ 並走する路線（区間）
 - 市営バス奈川線（新島々駅～竜島温泉）
- ・ タクシーと競合している可能性あり
- ・ 上高地線（鉄道）と競合している可能性あり
- ・ 西部コミバスC線の一部代替可能
- ・ 2020年度は全便運休

路線の見直し・再編の方向性（案）*4

- ・ 見直し
- ・ 代替としてオンデマンド乗合タクシーを運行し、サービス向上・収支改善を検討

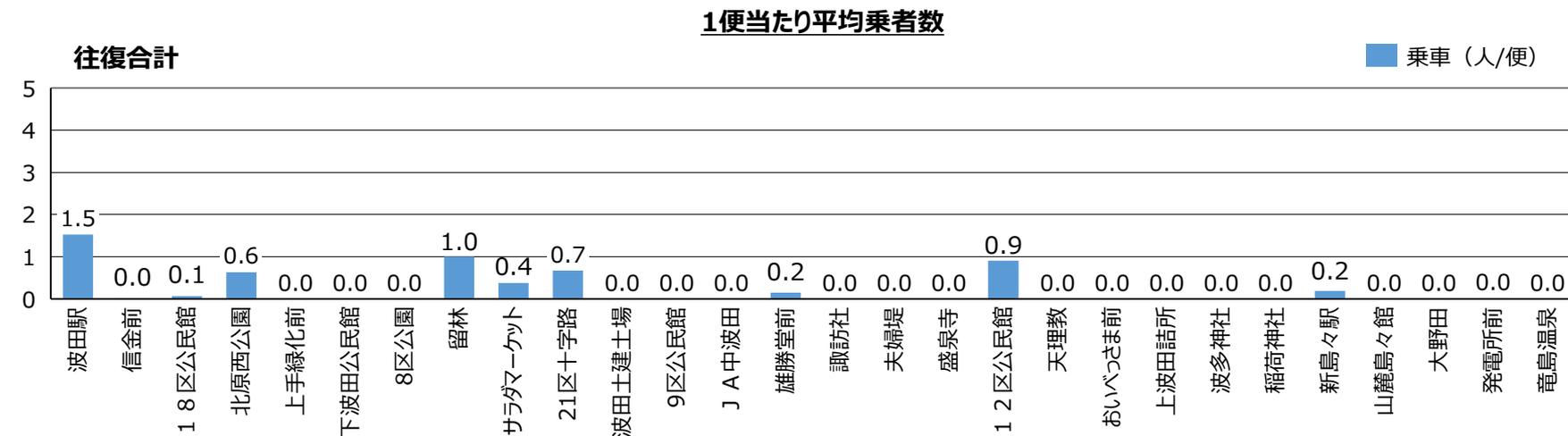
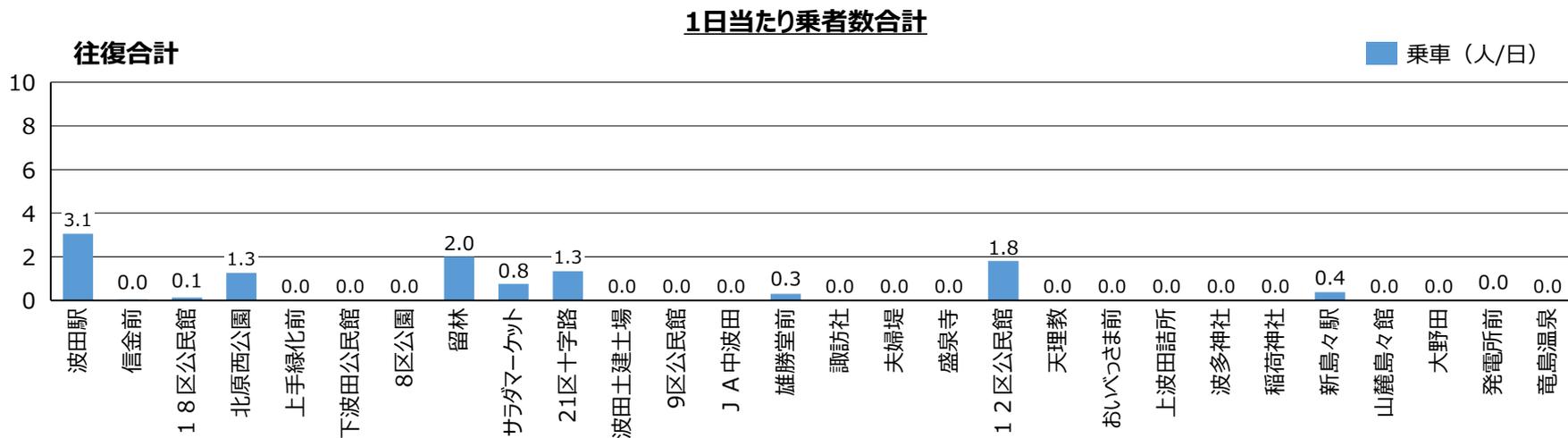


*1：1日乗降者数及び1便乗降者数以外は2019年度の値 *2：2020年平日の値 *3：福祉100円バス助成事業委託料は除く

*4：地域バスでは、市と地域の運営団体にて現状の問題点を踏まえて協議し、見直し・再編の方向性（案）を基に調整を予定

⑤波田循環線 温泉便・中部路線（水曜日）

<2019年度乗者数*1 年間平均>



*1：温泉便は2020年度は連休だったため、2019年度データを表記