

松本地域公共交通計画（概要版）

1 松本地域公共交通計画策定の背景と目的

背景

- 前計画の松本市地域公共交通網形成計画の計画期間が令和2年までとなっていることから、後継計画として松本地域公共交通計画を策定するものです。
- 平成19年以降、松本市は地域公共交通を地域インフラとして位置付け、民間交通事業者と役割分担をしつつ、約10年間にわたり、その確保・維持に取り組んできました。
- 公共交通の利用者は減少し続け、民間交通事業者だけでは、そのサービスを維持することが困難になりつつあります。
- 国は、公共交通が地域の暮らしを支えていけるようにするため、令和2年には「改正地活法」を施行し、市町村がより主体的に地域公共交通を「リデザイン」し、それを「地域公共交通計画」として取りまとめていくことを求めるようになりました。
- 山形村及び朝日村においては、松本市と生活圏が交わっており、山形村及び朝日村住民の地域での生活を持続的に確保し、地方創成を実現するため地域公共交通のリデザインが求められています。

目的

1市2村の住民の移動を一体的に担うとともに、地域の持続性を担保し、目指すまちの実現に寄与する地域公共交通をリデザインし、それを実現するための「松本地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の基本事項

(1) 計画区域

- 計画区域を松本市、山形村、朝日村の全域（以下、松本地域）としますが、住民の移動は区域外にも及んでいるため、近隣の自治体と連携しながら事業を実施します。

(2) 計画期間

- 本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

(3) 計画の基本的な考え方

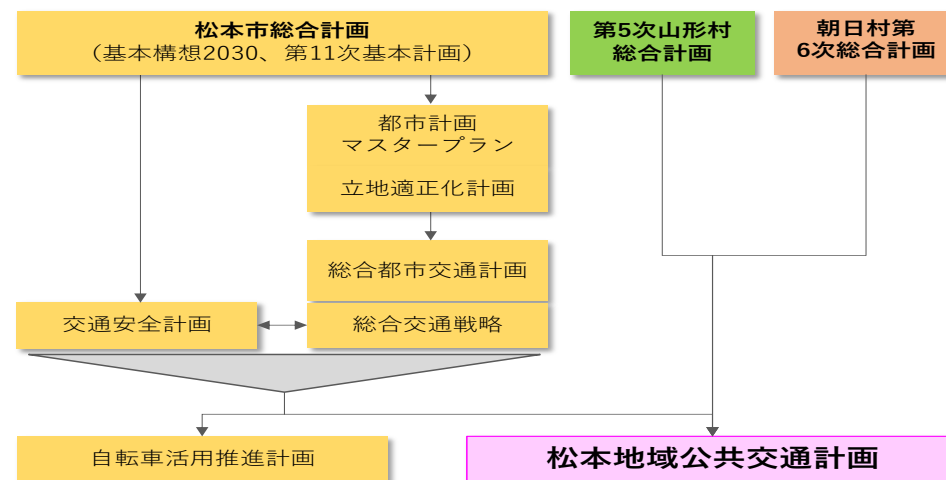
- 各自治体の地域公共交通に対する基本的な考え方を整理します。

松本市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の主たるターゲットを交通不便者としつつも、幅広い移動需要への対応を目指し、多くの市民に公共交通の利用を促す ・ 地域公共交通の確保・維持は行政の主たる役割と位置付ける
山形村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通のターゲットを交通不便者とし、交通不便者の域内移動、域外移動への対応を図る
朝日村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通のターゲットを交通不便者（特に高齢者）とし、交通不便者の域内移動、域外移動への対応を図る

(4) 計画の位置付け

各自治体の総合計画に示される「まちの姿」（将来像等）に寄与し、松本市においては、都市計画マスタープラン、立地適正化計画に示される都市構造、総合交通戦略に示される地域公共交通の機能を実現するための計画とします。

また、各自治体の地域公共交通のマスタープランとして位置づけ、全ての地域公共交通政策は本計画に基づき実施されるものとします。



その他の関連計画

松本市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第3次松本市環境基本計画 ・ 第3期松本市地域福祉計画 ・ 第8期介護保険事業計画・高齢者福祉計画 ・ 松本市商業ビジョン ・ 松本市観光ビジョン
山形村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第4次山形村環境基本計画 ・ 山形村高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画
朝日村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第3次朝日村環境基本計画 ・ 朝日村老人福祉計画及び第8期介護保険事業計画

3 関連法における地域公共交通の位置付け

■ 交通政策基本法

- 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要
- ・ 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- ・ 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正）

- 地方公共団体が、交通事業者等と連携して、
- ・ 公共交通を中心に地域の移送資源を総動員する
- ・ 最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底し、持続可能な地域公共交通を実現

(1) 本計画における地域公共交通の有り方、再整備・維持に関する方向性

ア 松本地域における有り方

- ・ 地域を支える社会基盤（インフラ）としての地域公共交通
- ・ 環境負荷の低減に寄与する地域公共交通

イ 1市2村それぞれに適用される地域公共交通再整備・維持に関する方向性

○ 松本市における再整備・維持の方向性

- ・ 松本市が主体的に地域公共交通の維持を行う
- ・ 目指す都市構造の実現と中心市街地への移動の集約化を担う地域公共交通の整備を行う
- ・ 一体的な利用促進の実施
- ・ シェアサイクルなど多様な交通モードの活用
- ・ 観光二次交通の維持・活性化

○ 山形村・朝日村における再整備・維持の方向性

- ・ 交通不便者を対象とした地域公共交通政策の実施
- ・ 村外への移動需要（松本中心市街地、塩尻方面、波田方面等）への対応

(2) 松本地域における地域公共交通再整備の方針

ア 公設民営による地域公共交通の確保・維持

○ 公設民営の基本的な考え方

- ・ 地域公共交通を運営していく上での制度設計及びマネジメントは行政が実施
- ・ 地域公共交通の運行・運営は民間交通事業者が実施
- ・ 運行事業者が、インセンティブを得られるような仕組みの設計

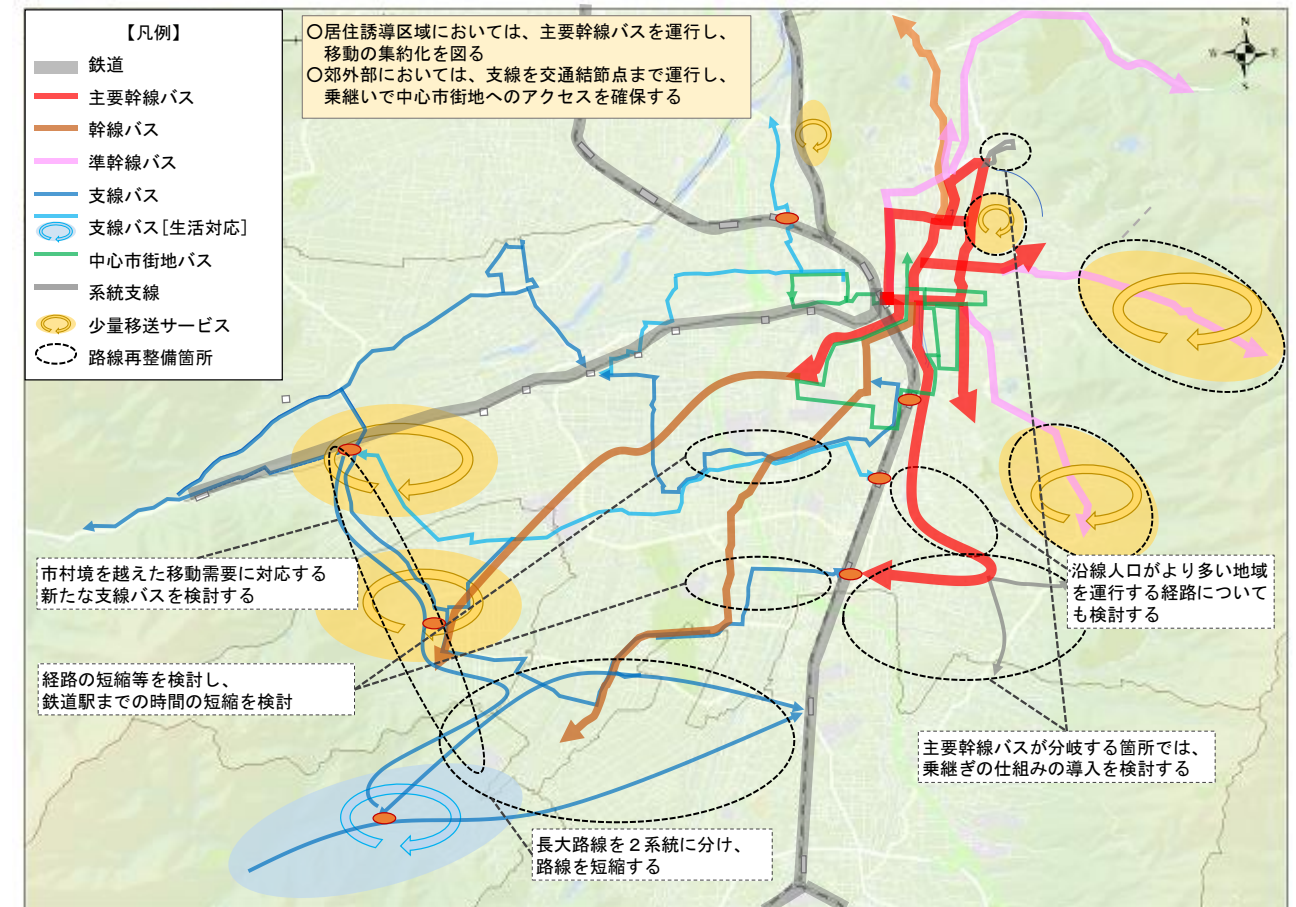
イ 再整備する松本地域公共交通体系

地域公共交通体の構成要素

幹線	地域公共交通の背骨として都市機能誘導区域及び居住誘導区域と中心市街地を接続する役目を担う。 〔鉄道〕〔主要幹線バス〕〔幹線バス〕〔準幹線バス〕からなる
支線	各地区内及び地区間での移動、及び幹線に乗り継ぐことにより、中心市街地への移動を担保する。 「支線バス」「支線バス〔生活対応〕」からなる
中心市街地バス	中心市街地及び隣接する地域内における移動を担保する
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

鉄道やバス事業者だけではなく、タクシー、社会福祉法人やNPO等の移送サービス、地域の中での支え合い、シェアサイクルなど様々な形式で提供していくものとします。

松本地域の地域公共交通体系(イメージ)



(3) 地域公共交通のサービス水準

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 ・休日に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	—	

(4) 地域公共交通の再整備を行う際の視点

ア シームレス化／利用環境の整備等による利便性の向上

- ・地域公共交通同士の接続をできる限りシームレスにしていけることが必要
キャッシュレスの導入／自転車(シェアサイクル含む)や自家用車との接続／利用環境の整備

イ ICT、最新技術を活用した移動手段の導入の研究

- ・デジタル技術の交通、運輸部門にもたらす変化の活用
自動運転技術／MaaSによる乗継ぎのシームレス化

ウ 運賃政策の考え方

- ・バスの高頻度利用者や中長距離利用者が恩恵を受ける運賃政策
- ・地域公共交通の利用を促進する(インセンティブの提供)運賃政策
- ・バス運賃の下限と上限を定め、路線毎の行政負担の均質化を図る

(1) 人々の移動の転換やまちづくりに資する目標

ア 人々の移動の転換の目標

目標	地域住民の移動を徒歩・自転車、公共交通に転換する		
指標	自動車の代表交通分担率		
現状値		⇒	目標値
R1	68.5%		R7 66.5%
取得方法	「パーソナリティ調査」(アンケート調査)を令和6年度に実施予定		
考え方	自動車の交通分担率を減少させ、その移動を鉄道・バス・自転車に転換する 松本市総合交通戦略では、5年間で自動車の交通分担率を2%減少させることを掲げている。		

イ 中心市街地のにぎわいの目標

目標	松本市中心市街地が賑わう		
指標	まちなか歩行者数		
現状値		⇒	目標値
R1	32,983人／8時間		R7 45,000人／8時間
取得方法	「松本市商店街歩行者通行量調査結果」 松本市中心市街地の(大名町通り、縄手通り、中町通り、伊勢町通り、本町通り、公園通り、あがたの森通り)の断面通行量(歩行者)をカウント		
関連計画	「松本市総合交通戦略」に掲げる目標		

ウ ゼロカーボンシティの実現に関する目標

目標	都市の二酸化炭素排出量を削減する		
指標	運輸部門におけるCO ₂ 排出量		
現状値		⇒	目標値
H28	436千t		R7 359千t
取得方法	松本市環境政策課 部門別温室効果ガス排出量 推計		
関連計画	「松本市地球温暖化対策実行計画」		

(2) 公共交通の利用及び整備に関する目標

ア 公共交通の利用に関する目標

分類	指標	現状値	目標値(R7)
JR線	松本駅乗車人数	5,923千人(R1)	⇒ 6,752千人
アルピコ交通 上高地線	各駅の乗車人数の合計	1,750千人(R1)	
路線バス等利 用者数	路線バス等利用者数	2,695千人(R1)	
取得方法	JR線:JR東日本調査による 上高地線:アルピコ交通利用状況調査 路線バス等:アルピコ交通「運行系統別輸送実績報告書」、松本市、山形村、朝日村 令和4年(予定)交通系ICカード導入後はICカード利用データにより集計		
考え方	自動車の交通分担率を2%減少させるため、自動車が担っていた移動を、鉄道、路線バス、自転車に転換するものとする。このとき、全体の移動量が増減しないと仮定すると、鉄道、路線バスの利用者数をそれぞれ1.14倍に増加させる必要がある。		

イ 公共交通の収支及び公的負担に関する目標

市村の公共交通に対する負担額、収支率等の目標は、公設民営体制を構築するなかで、改めて決定します。令和3年度、4年度の公設民営体制を構築するまでの間については、現状の負担額を維持するものとします。

ウ 地域全体をシームレスにつなげる公共交通の整備に関する目標

鉄道駅でのバスとの乗継ぎ利用、パークアンドライド利用、シェアサイクルの利用者数を10%増加させることを目指します。

6 目標を達成するために行う事業

実施項目	施策	事業
1 公設民営体制の構築事業	公設民営体制の構築事業	
2 路線再編事業	(1) 幹線バスに設定した路線の強化	主要幹線バスの再整備 幹線バス・準幹線バスの再整備
	(2) 支線の整備維持	通学対応路線バスの再編 生活対応路線バスの再編
	(3) 中心市街地における移動の再編	
	(4) 少量移送サービスの整備	
3 上高地線の維持・活性化に伴う事業	上高地線の運行を維持・活性化するための整備と利便性の向上	構造物・踏切道等の維持・整備 電気関係等の維持・整備 車両等の維持・整備 線路等の維持・整備 駅・関連施設等の維持・整備
4 運行環境の整備・利便性向上事業	(1) ウィズコロナ・アフターコロナの生活様式にあわせた対応	車内の衛生環境の整備 利用者への啓発
	(2) シームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備	松本駅における交通結節の充実 乗り換え場所の整備 待合環境の整備 パークアンドライド機能の充実
	(3) 公共交通のキャッシュレス化と運賃政策	公共交通のキャッシュレス化 利用しやすい運賃の設定 MaaSの推進 店舗・施設等とタイアップした企画乗車券の発行
	(4) 公共交通車両の整備	乗りやすい車両の更新
	(5) 定時性の確保	定時性の確保 公共車両優先システムの導入検討
	(6) 自転車利用環境の整備	自転車通行空間の整備 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 シェアサイクルの運用、利用推進
	(7) 新技術の導入検討	自動運転等の実用化検討
	(8) 情報発信	交通マップ・時刻表の情報発信 経路検索サービスでの情報提供 信州ナビ・バスロケーションシステムによる情報発信
5 利用促進・啓発事業	(1) 通勤・通学における利用促進	エコ通勤の促進 高校通学における公共交通利用の促進
	(2) 生活における公共交通利用の促進	広報・広聴の実施 公共交通利用のきっかけづくり 地域における利用促進事業の実施（支援）

具体的な路線再編の想定

令和3年度に実施する公設民営化事業により全路線において追加・変更される場合があります。

主要幹線バスの再整備

※一部を抜粋

①主要幹線バス

並柳団地線

- ・現状1日12便⇒1時間あたり1本以上の運行密度を確保
- ・20時台の便を運行、(通勤・通学に利用可能)
- ・運定時性確保の観点から経由地等を再検討

浅間線・新浅間線／笹部団地線

- ・20時台の便を運行、(通勤・通学に利用可能)

寿台線

- ・沿線人口がより多いルート(旧赤木線)への変更検討

幹線バス・準幹線バスの再整備

①幹線バス(四賀線 山形線 空港・朝日線)

- ・日中の便が少なく⇒2時間あたり1便以上の運行密度を確保
- ・19時台の便を運行、(通勤・通学に利用可能)

②準幹線バス(岡田線 ほしみ線 入山辺線 中山線)

- ・日中の便が少なく2時間以上の間隔⇒概ね2～3時間あたり1便以上の運行
- ・18時台の便を運行(通勤・通学に利用可能)
- ・スクールバスとの混乗の可能性を検討(ほしみ線、入山辺線)

支線の整備・維持

①市営バス奈川線の維持と機能分担

- ・地域から波田地区や新島々駅までの地域間移動は市営バスとして継続
- ・地域内移動に対応する少量移送サービスへ切り替えを検討(住民ボランティアの活用)

②西部地域コミュニティバス

- ・朝夕の通勤・通学利用の利便性を高めるため、運行ルートの直線化を検討

中心市街地における移動の再編

①タウンズニーカー南コース・南部循環線

- ・南部循環線とタウンズニーカー南コースをあわせて、双方向運行の検討

②タウンズニーカー西コース

- ・なぎさライフサイトから中心市街地方面へのアクセス充実に検討

少量移送サービス(ラストワンマイル)の整備

①市営バス奈川線(地域内移動)

- ・住民ボランティアによる少量移送サービスを検討

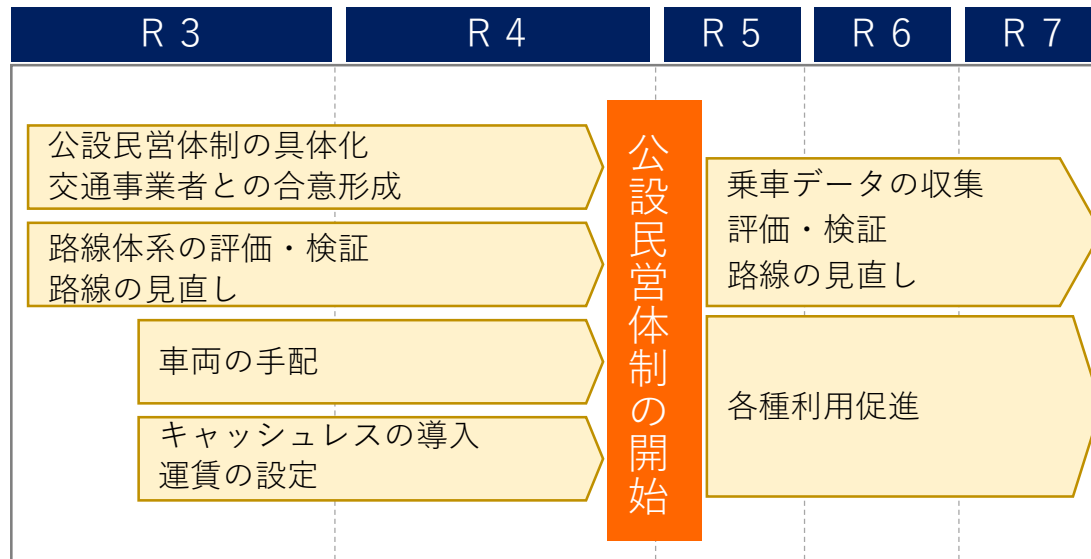
②浅間・大村地区

- ・タクシーとオンデマンドシステムを活用した少量移送サービスを検討

7 スケジュール

- 公設民営の新体制における公共交通は令和4年度中の運行開始を目指します（以下「新運行」という。）。この新運行の開始にあわせ、キャッシュレスの導入、運賃の見直し等を実施し、地域公共交通をリデザインします。

【公設民営体制構築前後の事業スケジュール（予定）】

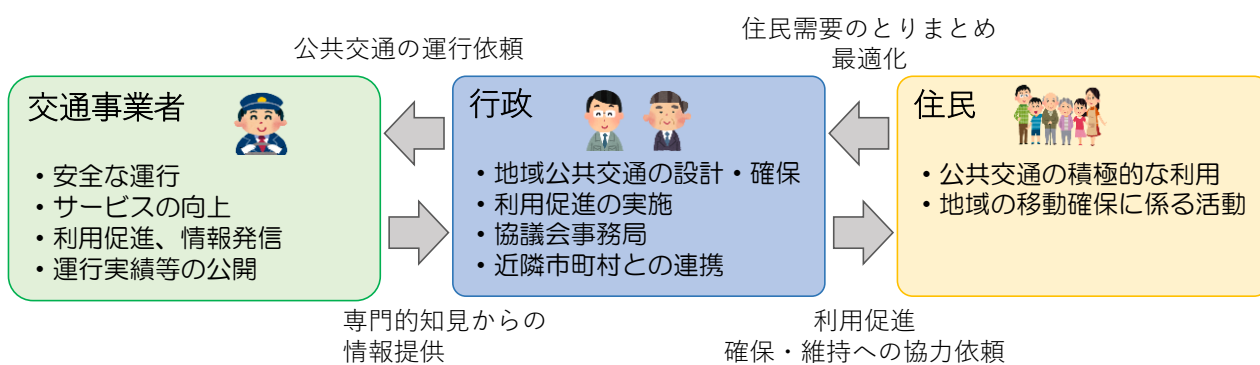


8 計画の推進

（1）地域公共交通を運用していく上での各主体の役割

- 本計画は、行政、交通事業者、住民の3者が協力し、推進していくものです。各主体の役割を以下に示します。

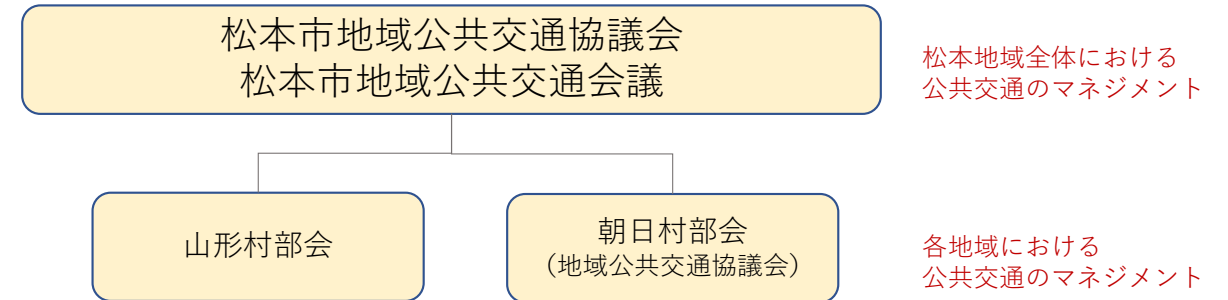
【各主体の役割】



（2）松本市地域公共交通協議会と部会の体制

- 松本市、山形村、朝日村の1市2村による協議会の体制として、松本市地域公共交通協議会を以下のように見直します。
- 松本市地域公共交通協議会は松本地域全体の公共交通をマネジメントします。
- 朝日村地域公共交通協議会は、松本市地域公共交通協議会の部会とします。
- 山形村における地域公共交通の検討会議として、山形村地域公共交通会議も部会として位置付けます。

【松本市地域公共交通協議会の体制】

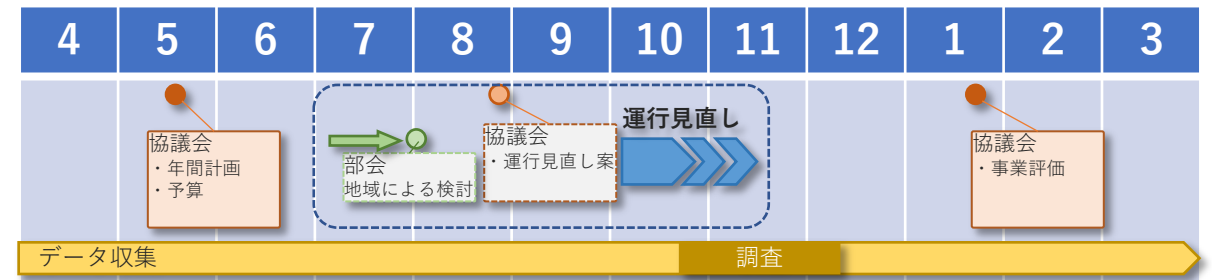


（3）評価・検証と改善方法とサイクル

ア 毎年の評価・検証

- 運行の見直しは原則、毎年10月に行うものとします。ただし、小中学校のスクールバス機能に係る見直しなど配慮すべき事情がある場合は、それに応じた見直しを行います。
- 協議会は毎年度5月と1月に開催します。このほかに、運行の見直しなど必要が生じた場合には運行見直しの1か月以上前に開催するものとします。
- 運行の見直しについては、地域住民の意向を聴取するための意見交換会等を、随時実施するものとします。

【毎年の協議会等の開催日程の体制】



イ 計画中間年における評価・検証

- 計画の目標（アウトカム指標）の達成状況は、計画4年目（令和6年度）に評価します。