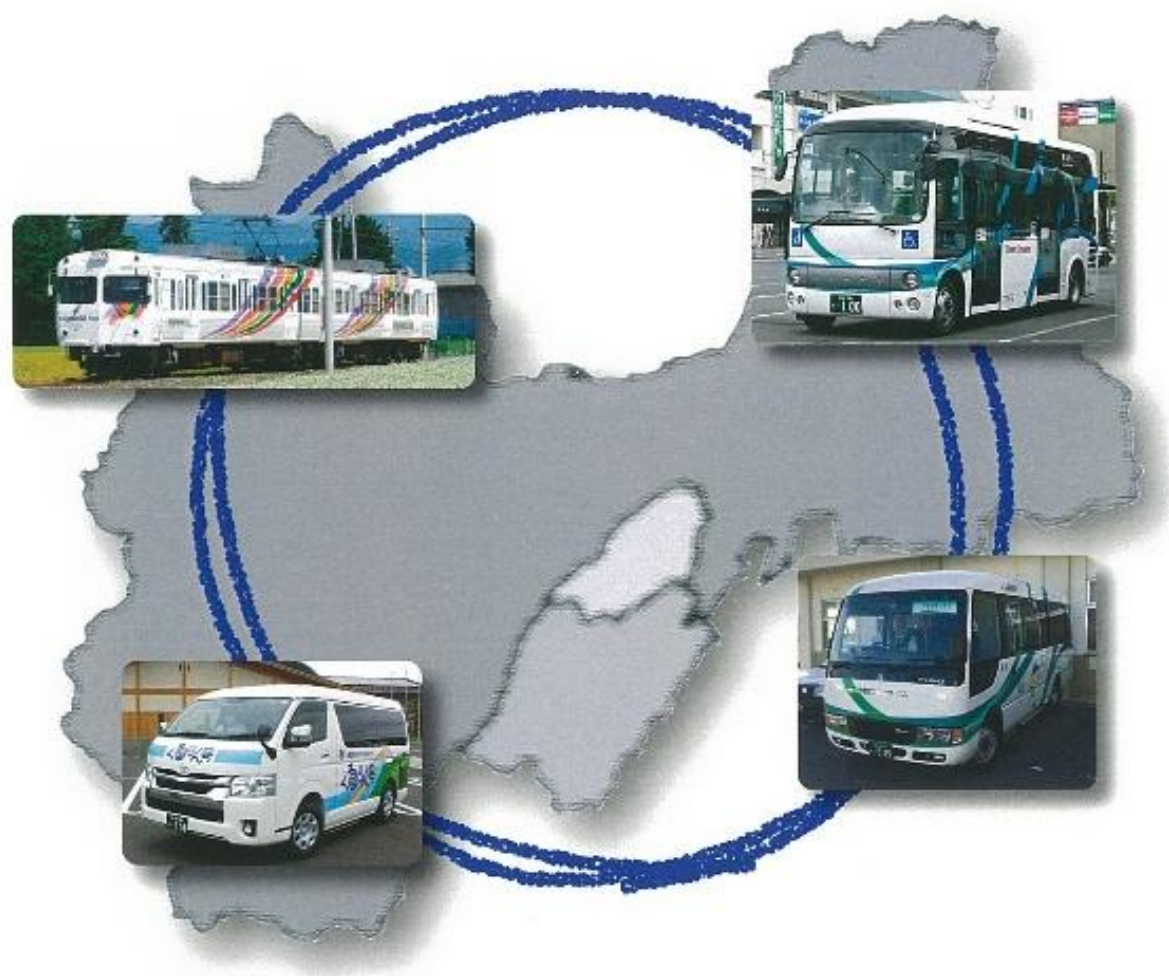


松本地域公共交通計画

～持続可能で便利な公共交通を中心としたまちをめざして～



令和3年

松本市・山形村・朝日村

目 次

第 1 章	はじめに	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の基本事項	2
(1)	計画の区域	2
(2)	計画期間	2
(3)	計画の基本的な考え方	2
(4)	計画の位置付け	2
第 2 章	関連法・上位計画等における地域公共交通の位置付け	4
1	関連法における地域公共交通の位置付け	4
(1)	交通政策基本法	4
(2)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正）	4
2	上位計画・関連計画における地域公共交通の位置付け	5
(1)	松本市の各計画における位置付け	5
(2)	山形村の各計画等における位置付け	7
(3)	朝日村の各計画等における位置付け	8
第 3 章	地域の現状分析	9
1	地域概況と人口分布	9
(1)	地勢	9
(2)	土地利用	10
(3)	施設立地	11
(4)	人口分布	12
(5)	人口推移と将来推計	13
2	地域公共交通の運行状況	14
(1)	地域公共交通の状況	14
(2)	公共交通環境の分析	15
(3)	地域公共交通の利用状況	18
(4)	市町村や地域が運営するコミュニティバス等の整備・利用状況	20
3	住民の移動実態	22
(1)	松本市パーソントリップ（人の動き）調査結果	23
(2)	山形・朝日村住民の移動実態調査結果	27
(3)	鉢盛中学校区高校生移動実態調査結果	31
4	観光客の入込み	35
5	近隣の自治体からの流入	36
第 4 章	各自治体の方針や地域状況等に関する総括	38
1	1市2村のまちづくりの方向性と公共交通の役割	38
2	地域の状況の整理	39
3	まとめ	42
(1)	地域公共交通再整備に対する総合的な整理	42
(2)	地域公共交通に求められる機能	42
(3)	地域公共交通の利用者に対する考え方	42
第 5 章	松本地域における地域公共交通に対する基本方針	43
1	本計画における地域公共交通のあり方、再整備・維持に関する方向性	43

(1) 松本地域における地域公共交通のあり方.....	43
(2) 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.....	43
2 松本地域における地域公共交通再整備の方針.....	45
(1) 公設民営・公設公営による地域公共交通の確保・維持.....	45
(2) 再整備する松本地域公共交通体系及びサービスレベル.....	46
(3) 地域公共交通の再整備を行う際の視点.....	52
3 目標値の設定.....	53
(1) 人々の移動の転換やまちづくりに資する目標.....	53
(2) 公共交通の利用及び整備に関する目標.....	54
第6章 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	57
1 事業一覧.....	57
2 運行事業の詳細.....	58
(1) 公設民営体制の構築事業.....	58
(2) 路線バス等の運行・再整備事業.....	58
(3) アルピコ交通上高地線の維持・活性化に伴う事業.....	68
(4) 運行環境の整備・利便性向上事業.....	68
(5) 利用促進・啓発事業.....	75
3 事業実施スケジュール.....	77
(1) 公設民営化のスケジュール.....	77
(2) 各事業のスケジュール.....	78
第7章 計画の推進体制と達成状況の評価・検証.....	79
1 地域公共交通のマネジメント.....	79
(1) 地域公共交通を運用していく上での各主体の役割.....	79
(2) 松本市地域公共交通協議会の役割.....	80
2 松本市地域公共交通協議会の体制.....	80
(1) 松本市地域公共交通協議会と部会の体制.....	80
(2) 1市2村の費用負担.....	80
3 評価・検証と改善方法とサイクル.....	81
(1) 毎年の評価・検証.....	81
(2) 計画中間年における評価・検証.....	82

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

地域の暮らしと産業を支え「住民の足」となる移動手段の確保は、将来に渡り安心して暮らせる社会基盤の整備に向け重要な課題となっています。また、近年では高齢者の免許返納の機運も高まり、交通不便者の生活に必要な移動手段となる公共交通の整備が急務とされています。

松本市では、平成19年度以降、地域公共交通を地域インフラとして位置づけ、交通課題地域を設定し、交通空白を解消し交通不便者の生活に必要な移動を確保するための新交通システムの導入など、山形村を区域に含め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。しかし、様々な取り組みを実施してきたにも関わらず、人口減少や新型コロナウイルス感染症による生活スタイルの変化なども伴い、公共交通の利用者は減少し続け、もはや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難しくなりつつあります。

このような民間交通事業者の弱体化は全国的な傾向であり、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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）を改正し、市町村がより主体的に地域公共交通をデザインし、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。

これまでは、平成28年度に策定した松本市及び山形村を計画区域とする「松本市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）に基づく公共交通の整備・利用促進を進めてきましたが、近隣市村との連携や移動手段の確保が課題である朝日村を含め、広域エリアにおける利便性や地方創成を実現する交通ネットワークの構築が求められています。更には環境負荷の低減によるゼロカーボン社会の構築に向けた地域公共交通のリデザインが必要となっています。

これらの背景を受け、松本市、山形村、朝日村では、地域の産業や住民の移動を支える公共交通のマスタープランとして、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、1市2村が目指すまちの実現に寄与する地域公共交通のリデザインを実現するための「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) 計画の区域

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。

ただし、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。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

(3) 計画の基本的な考え方

本計画は、住民の生活圏が交わっている松本市、山形村、朝日村が一体となって策定するものです。しかし、1 市 2 村が置かれている状況や特性、都市政策には違いがあり、地域公共交通に関する基本的な考え方の全てを共通化し、実施することはできません。そこで、1 市 2 村で共通化する政策・方針と各自治体独自の政策・方針を明確に分けて記載するものとします。

以下に、計画策定前段階における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	・ 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づける
山形村	・ 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	・ 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

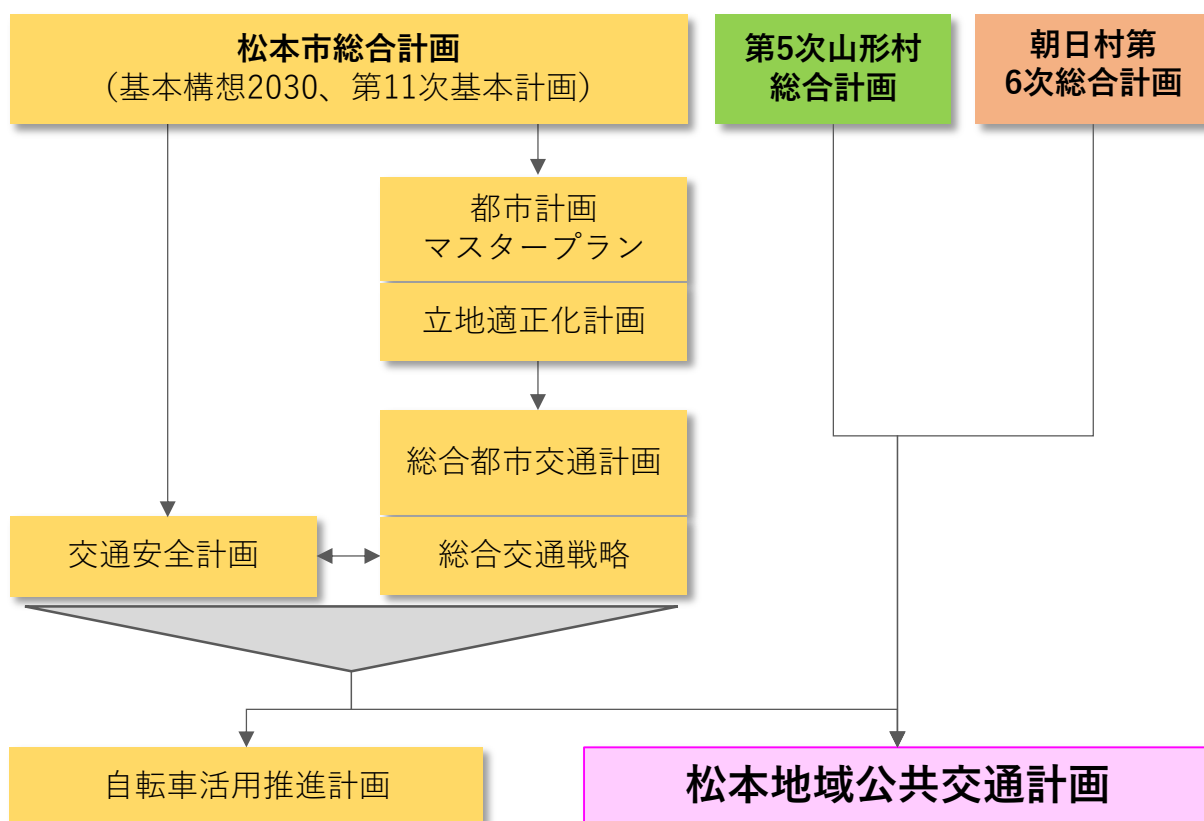
(4) 計画の位置付け

松本地域公共交通計画の位置付けを図表 1 に示します。

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付け、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。

図表 1 松本地域公共交通計画の位置付け



第2章 関連法・上位計画等における地域公共交通の位置付け

1 関連法における地域公共交通の位置付け

(1) 交通政策基本法

平成 25 年に施行された「交通政策基本法」では、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であるという認識の下、交通の役割として「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」「環境負荷の低減」等をあげています。

なかでも、「豊かな国民生活の実現」については、日常生活の交通手段の確保、高齢者や障がい者等が円滑に移動できることが必要であるとしています。

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正）

令和 2 年に改正された「活性化再生法」は、地域の暮らしと産業を支える移動手段として公共交通を確保することがますます重要になってきていることを背景に施行されました。

持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が、公共交通事業者等と連携して、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・充実を徹底するとともに、地域の移送資源を総動員する取組を推進する必要があるとしています。

2 上位計画・関連計画における地域公共交通の位置付け

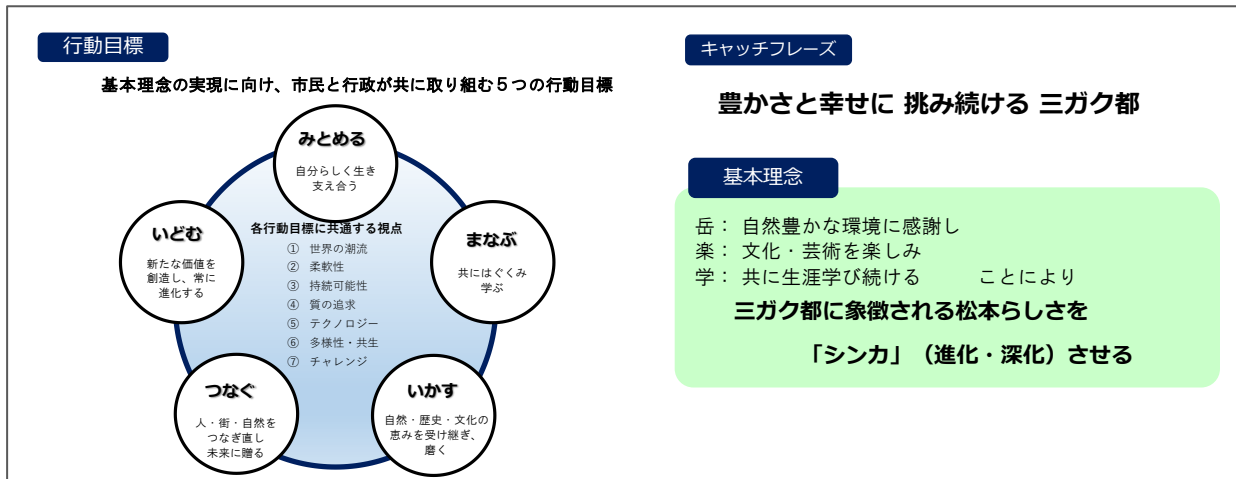
(1) 松本市の各計画における位置付け

松本市の各計画における、公共交通の位置付けを以下に整理します。

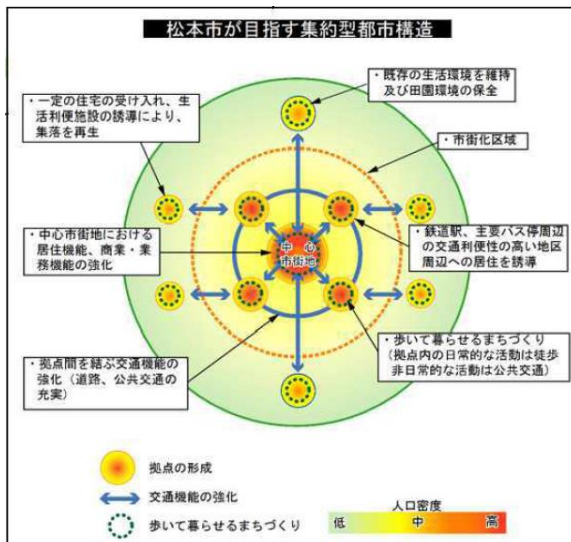
図表 2 松本市の他計画における公共交通の位置付け

分野	計画名	公共交通の位置付け
総合政策	松本市総合計画 基本構想 2030 第 11 次基本計画	・ 地域ごとの特性に応じた交通モードの適切な役割分担とそれをシームレスに繋ぐ移動を提供する ・ 持続可能な公共交通体制を構築するため、行政が中心となり地域公共交通を確保・マネジメントする体制を構築する ・ 脱炭素社会の充実のため、徒歩・自転車・公共交通機関等、環境にやさしい移動手段への転換を進める ➢ 様々な交通モードがシームレスに繋がった公共交通 ➢ 行政が中心となって確保・マネジメントする公共交通 ➢ 脱炭素社会の充実のため、車から転換できる移動手段としての公共交通
まちづくり	松本市都市計画マスタープラン	・ 中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアへの人口誘導を図り集約型都市構造を目指す ➢ 集約型都市構造の実現に寄与する、拠点間を結ぶ公共交通
	松本市立地適正化計画	・ 集約型都市構造の実現を目指し、都市機能・居住を一定の区域に誘導する ➢ 拠点間のアクセスの強化を図る公共交通 ➢ 人口を誘導する区域の利便性を向上させる公共交通
環境	第 3 次松本市環境基本計画	・ かけがえのない地球環境に配慮するまちを目指す ➢ 車優先の社会から転換し、地球環境に配慮したくらしを実現する公共交通
福祉	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	・ 地域で福祉活動を展開し、地域の課題を解決していく ➢ 高齢者が外出する際の交通手段の検討 ➢ 高齢者が安心して利用できるユニバーサルデザインを取り入れた公共交通
産業活性化	松本市商業ビジョン	・ 中心市街地の商業地としての魅力を高めるため、多様な移動手段による来街・回遊環境を充実させる ➢ 中心市街地までの来街環境の充実 ➢ 中心市街地における移動手段の充実
観光	松本市観光ビジョン	・ 安心して旅行を楽しめる環境をつくる ➢ 上高地、美ヶ原など山岳観光地や周辺観光地への二次交通を向上させる

図表 3 松本市基本構想 2030 行動目標

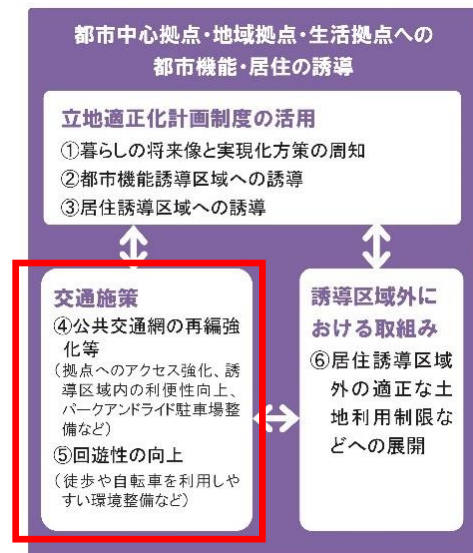


図表 4 集約型都市構造の概念図



出典：松本市都市計画マスタープラン

図表 5 都市機能・居住誘導の方針（一部抜粋）



出典：松本市立地適正化計画

(2) 山形村の各計画等における位置付け

山形村の各計画及び理事者・担当者に対するヒアリングから、公共交通の位置付けを以下に整理します。

図表 6 第五次山形村総合計画等における公共交通政策の位置付け

分野	計画名	公共交通の位置づけ
総合政策	第5次山形村総合計画	・「さらなる発展へ基盤が整った やまがた」を目指し、生活基盤としての公共交通の維持・確保を図る ・高齢者や障がい者等の移動手段を含めた村の総合的な公共交通のあり方について検討し、段階的に充実させる ・高齢者や障がい者の生活のための移動を支援する ・住民の自主的な環境保全活動として公共交通の利用などを促進する ➢ 既存公共交通の確保(アルピコ交通山形線、西部地域コミュニティバス) ➢ 高齢者や障がい者等をターゲットとした公共交通 ➢ 福祉バスの運行等各種福祉サービスの充実 ➢ 地球環境保全としての公共交通利用
環境	第4次山形村環境基本計画	・温室効果ガス排出量削減のため、脱炭素やノーマイカー通勤を実践する ➢ 自動車から転換する移動手段としての公共交通網の整備
福祉	山形村高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	・自立した日常生活を支援するサービスとして、おおむね 65 歳以上で交通手段をもたない方を対象に、福祉バスを運行する ➢ 高齢者の地域内移動を確保する「福祉バス」の運行
理事者・担当者へのヒアリング		・山形村は松本市のベッドタウンとして発展してきた経過があり、公共交通においても松本市へのアクセスが重要である ・公共交通としては、高齢者及び高校生の移動を確保する ・鉄道に繋ぐ支線の確保維持が必要である ・高校生の通学手段の確保が必要である ・高齢者の移動について、既存の公共交通では、幹線道路から離れた集落において不便さがある ・山形線は地域間幹線として、維持していく必要があるが、現状では運賃、午後の帰り便がないなどの課題もある ・観光地への二次交通の重要性は低いと考える

(3) 朝日村の各計画等における位置付け

朝日村の各計画及び理事者・担当者に対するヒアリングから、公共交通の位置付けを以下に整理します。

図表 7 朝日村第6次総合計画等における公共交通政策の位置付け

分野	計画名	公共交通の位置付け
総合政策	朝日村第6次総合計画	・「安心して暮らせる基盤整備」として公共交通の充実を図る ・運転免許の返納者や通院・買物時に公共交通を利用する高齢者の増加を見込みニーズに応じた公共交通網の見直しを行う ➢ 高齢者(免許返納者を含む)の通院・買物ニーズに対応した公共交通 ➢ 減少する学生の通学手段としての公共交通
環境	第3次朝日村環境基本計画	・温室効果ガスの排出を抑制するために、公共交通の利用を促進する ➢ 地球環境に配慮した移動手段としての公共交通
福祉	朝日村老人福祉計画及び 第8期介護保険事業計画	・高齢者の外出の支援として村内デマンドタクシー(くるりん号)を運行する ➢ 高齢者の外出支援としての公共交通
理事者・担当者へのヒアリング		・モータリゼーションが進み基本的には車社会であり、移動手段を持たない交通不便者をターゲットとした公共交通が必要である ・高齢者の通院を確保することが必要であるが、通院については松本市中心市街地のほか、松本市立病院や塩尻市方面へ等村外への需要がある ・村内の公共交通は確保しているが、山形村商業施設への買物手段確保に関する要望がかねてより聞かれ、高齢者の外出支援という観点からも整備が必要と考える ・松本市、塩尻市への高校生の通学手段を維持していくことも重要である ・一方で、通勤移動、観光二次交通については、重要性は低いと考える

第3章 地域の現状分析

1 地域概況と人口分布

(1) 地勢

- ・ 松本市、山形村、朝日村の地勢を見ると、平坦な地形が続く松本盆地と中山間地に分かれています。
- ・ 松本盆地は長野県中部に位置し、南は塩尻市から北は大町市まで広がっており、松本市の中央部から朝日村、山形村の東側にも広がっています。
- ・ 地域の東西の両端は山岳地帯が広がっており、中央に松本盆地が形成されています。
- ・ 平坦部には梓川、鎖川、奈良井川、田川、薄川、女鳥羽川が流れ込んでおり、犀川となって地域の北部に流れています。特に奈良井川は市内を東西に分けています。

図表 8 地勢（1市2村境界、標高、主要河川、山脈）の概況

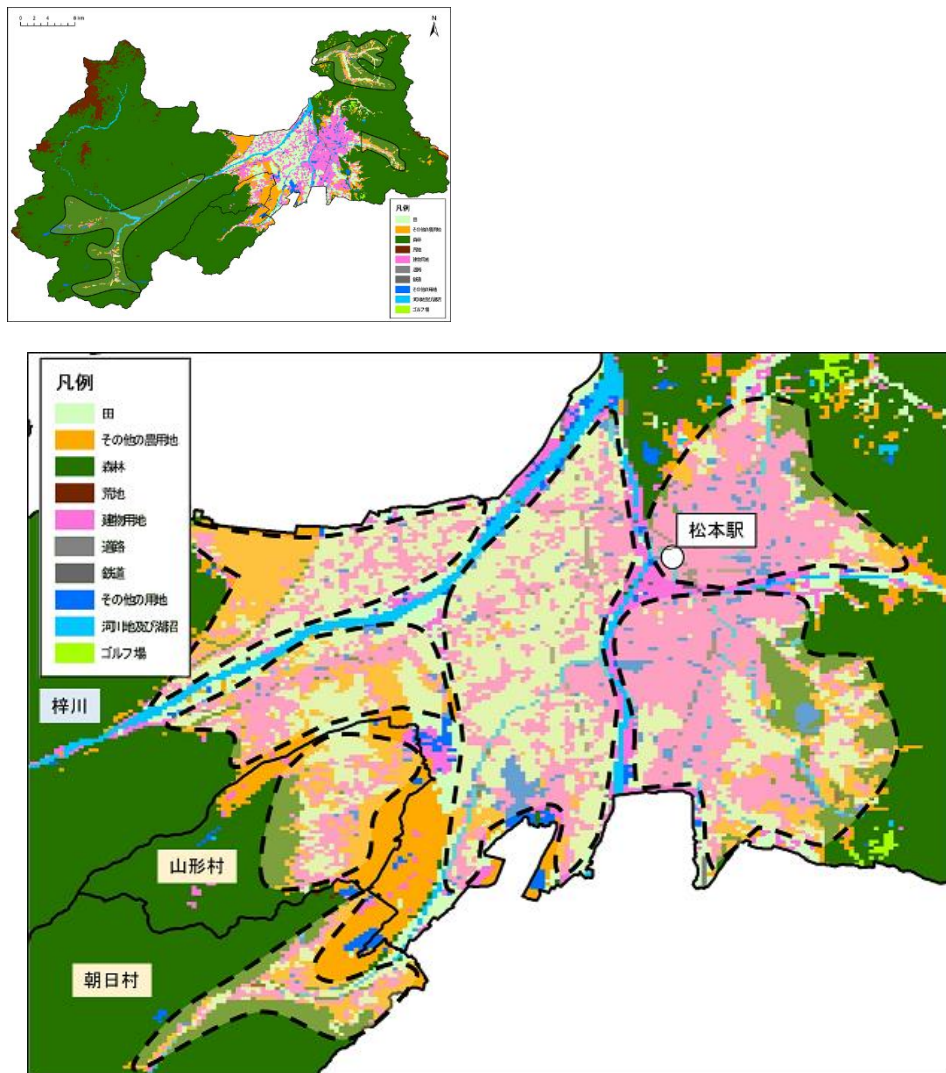


出典：国土地理院「地理院地図」（標高図）、国土交通省「国土数値情報 鉄道データ」（平成 20 年度）

(2) 土地利用

- ・ 1 市 2 村の総面積のうち森林が約 78 パーセントを占めています。
- ・ 住宅地は平坦部に集中していますが、山間部の地域や河川沿いにも一部見られます。
- ・ 平坦部について詳しく見ると、松本駅から北東方向には住宅地が集積しています。市街地南部には鉄道沿いに住宅地の集積が見られます。松本駅西部、梓川北側では、田の利用とともに住宅地が広がっています。山形村、朝日村では山麓沿いに、田畑の利用とともに住宅地の集積が見られます。

図表 9 土地利用の状況

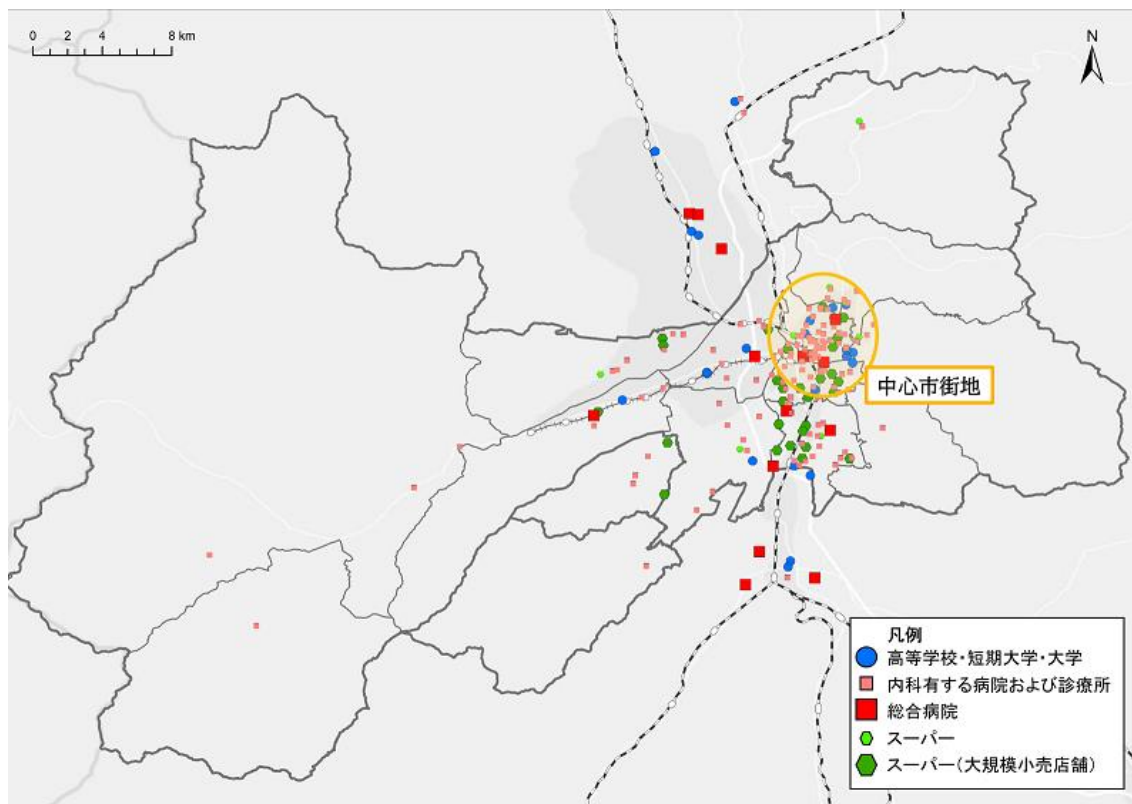


出典：国土交通省「国土数値情報 利用細分メッシュ」（平成 28 年度）

(3) 施設立地

- ・松本市内では、松本市中心市街地を中心に国道 19 号に沿って南に各施設が分布しています。
 - ・また、松本駅から西に延びる上高地線に沿って波田地区にも施設分布が見られます。
 - ・山形村内では、アイシティ 21 やイオンタウン信州山形店など、集落からやや外れた位置に商業施設が立地しています。
 - ・朝日村内には、大規模な商業施設や医療施設は立地していません。
 - ・地域内の高校は、松本市中心市街地に集積していますが、各鉄道沿線にも立地しています。
- また、隣接する塩尻市及び安曇野市にも鉄道で 30 分圏内に高校が立地しています。

図表 10 1 市 2 村及び近隣の施設立地



出典：国土交通省「国土数値情報 学校データ」(平成 25 年度)
松本市「都市計画基礎調査」(平成 29 年度)

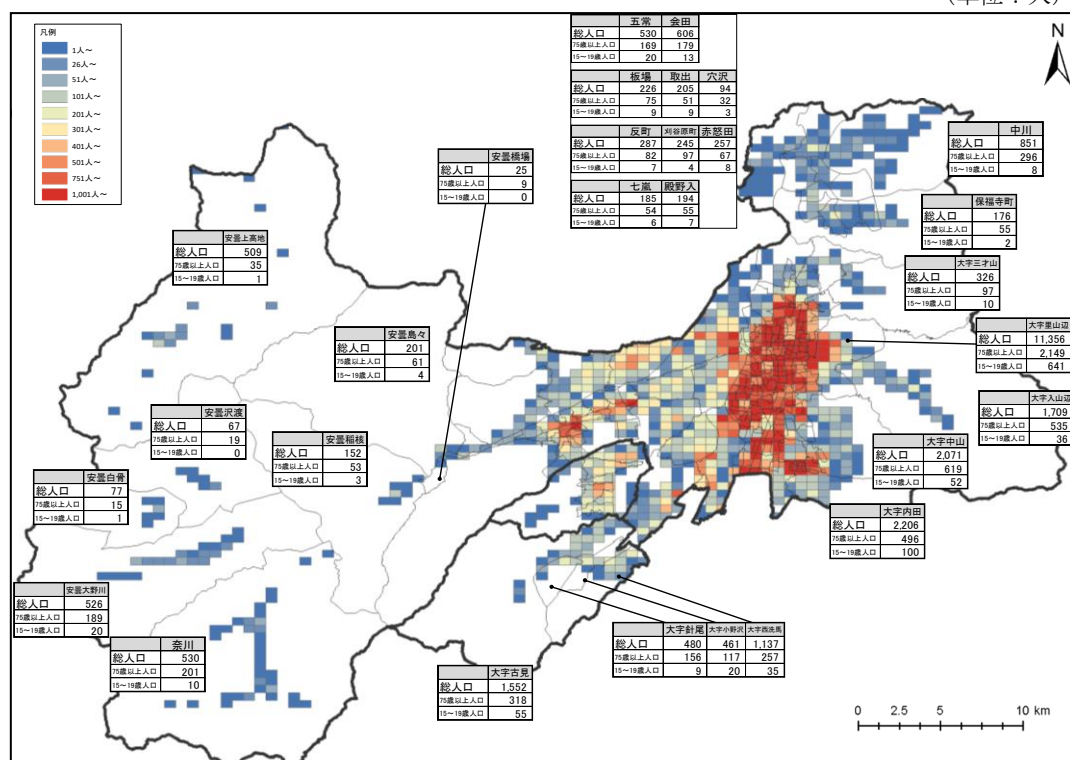
※総合病院は病床数が 100 床以上の内科・外科・産婦人科・眼科・耳鼻咽喉科を持つ病院
※スーパー(大規模小売店舗)は建物内の店舗面積が 1,000 平方メートルを超える店舗

(4) 人口分布

- ・平成 27 年国勢調査における 1 市 2 村の人口は、松本市が約 24 万 3,300 人、山形村は約 8,400 人、朝日村が約 4,500 人です。
- ・図表 11 は、1 市 2 村の人口を 500m メッシュで示したものです（令和 2 年推計値）。松本市の人口分布は、平坦部の奈良井川東部に集中しており、奈良井川西部には人口がまばらに分布しています。また、本郷地区三才山、入山辺地区、中山地区、安曇地区、奈川地区、四賀地区、梓川地区西部、波田地区西部など山間地及び中山間地では、谷筋に沿って小規模な集落が分布しています。
- ・山形村を見ると集落が南北に分布しています。
- ・朝日村を見ると鎖川の右岸沿いに集落が分布している一方で、鎖川左岸は農地を隔てて県道 291 号沿いに集落が分布しています。

図表 11 1 市 2 村の総人口の分布（令和 2 年 推計）

（単位：人）

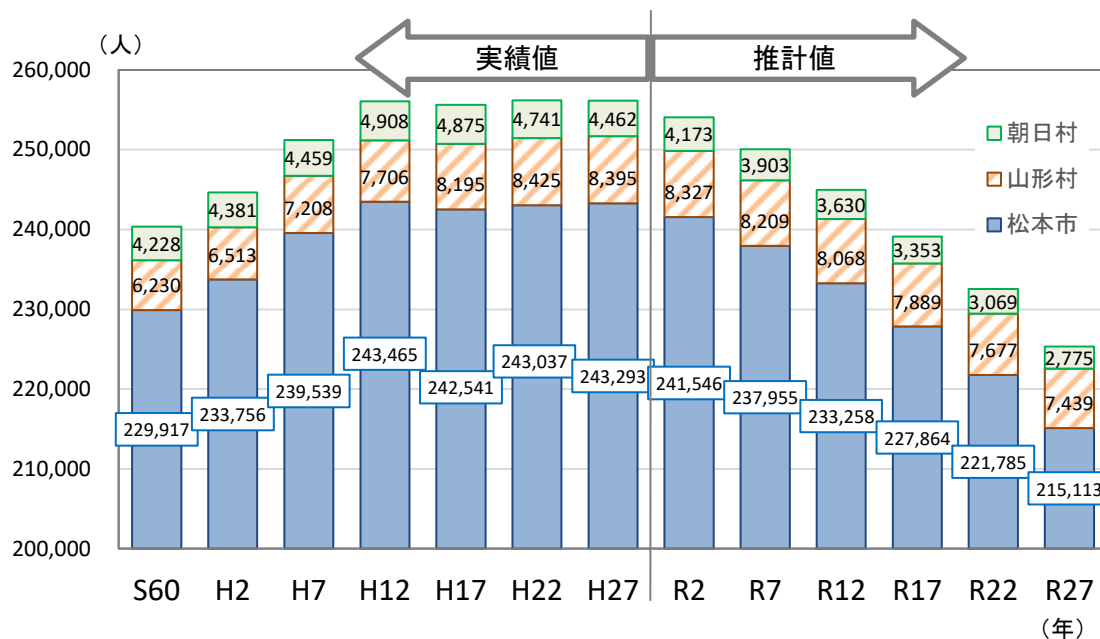


出典：国土交通省国土政策局「500m メッシュ別将来推計人口」（H30 推計）

(5) 人口推移と将来推計

- ・ 少子化、高齢化は今後も進み、地域の将来人口は減少することが予測されています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、令和 27 年の人口は、平成 27 年時点の人口と比較して松本市が 11.6%、山形村が 11.4%減少し、朝日村では 37.8%減少することが見込まれています。
- ・ 松本市の中でも、山間地、中山間地に見られる集落では、人口が大きく減少すると考えられます。特に、安曇地区、奈川地区、四賀地区、入山辺地区などで沿線人口の減少が地域公共交通の利用状況にも影響を及ぼすと考えられます。

図表 12 1市2村の人口の推移と推計



※松本市の数値は、合併地区を含む

出典：国勢調査（平成 27 年まで）

国立社会保障人口問題研究所推計値（令和 2 年以降）

○小括

- ・ 松本盆地は松本市を中心に山形村、朝日村と一体的な生活圏が広がっています。
- ・ 生活関連施設は奈良井川東部、国道 19 号沿いに集積しています。
- ・ 1 市 2 村の人口は、松本市が約 24 万人、山形村が約 8,400 人、朝日村が約 4,500 人です。
- ・ 地域の人口は、奈良井川東部に集中しており、山形村、朝日村を含む奈良井川西部は人口がまばらです。
- ・ 地域の少子化・高齢化は今後も進み、人口は今後も減少することが予測されます。

2 地域公共交通の運行状況

(1) 地域公共交通の状況

ア 鉄道

松本市を南北方向に JR 篠ノ井線、JR 大糸線が運行しているほか、松本駅から西に向かいアルピコ交通上高地線が新島々駅まで運行しています。

イ バス

アルピコ交通路線バスが主要な路線となっており、JR 松本駅より放射線状に郊外部に向けて運行しているものも多く見られ、これらが地域公共交通の基幹路線となっています。

ウ 松本市中心市街地路線

信大横田・横田信大循環線・北市内線、タウンズニーカー、南部循環線が運行しています。

エ 松本市郊外部路線

郊外部を運行する路線としては、西部地域コミュニティバスや地域主導型公共交通が運行しています。

中山間地を見ると、安曇地区ではアルピコ交通の上高地線、乗鞍線、白骨温泉線等が観光路線として運行しており、地域住民の生活バス路線としても一部利用されています。奈川地区、四賀地区では、市営バス奈川線、四賀線がそれぞれ運行しています。

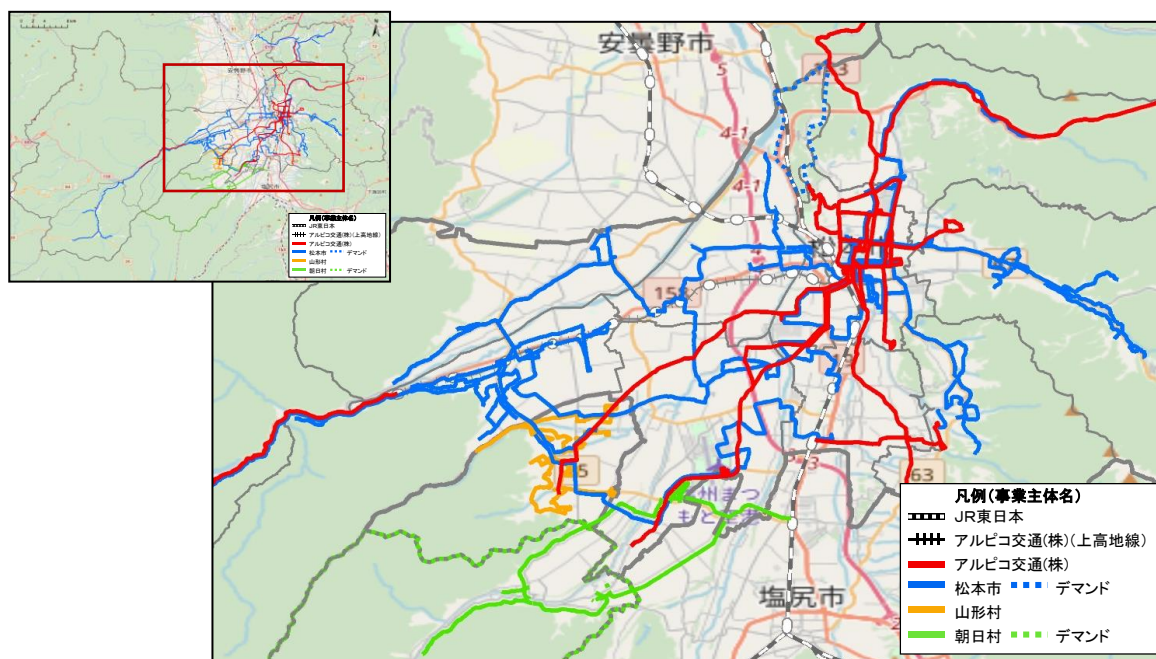
オ 山形村

アルピコ交通山形線が松本バスターミナルまで運行しているほか、西部地域コミュニティバスが運行しています。このほかに、山形村では、高齢者の福祉施設への通所等を目的とした無料送迎サービス（山形村福祉バス）を運行しています。

カ 朝日村

JR 広丘駅（塩尻市）までの支線として、朝夕に村営バス広丘線を運行しています。日中は、朝日村内を自宅から目的地まで運行するデマンドタクシーくるりん号が運行しています。

図表 13 1市2村内を運行する公共交通



(2) 公共交通環境の分析

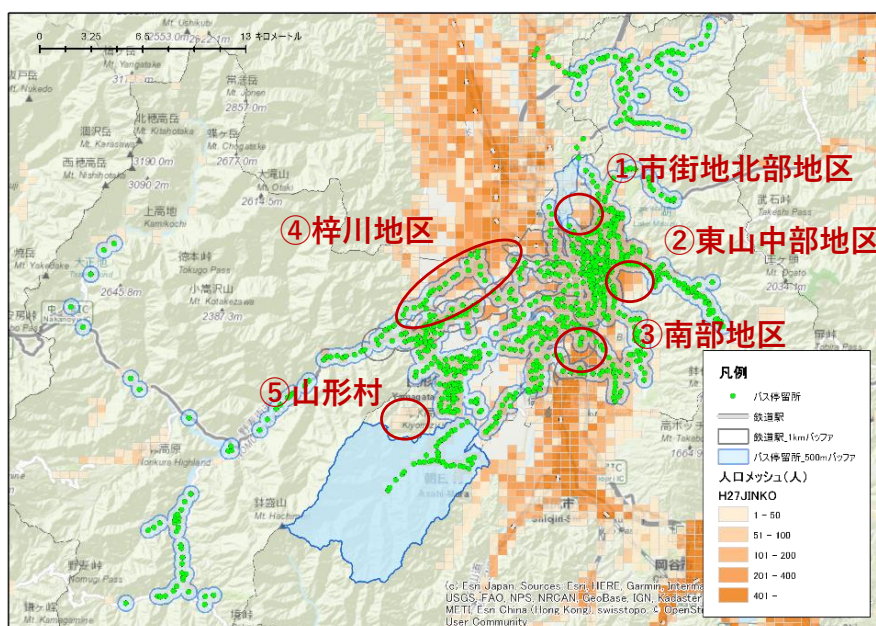
ア 交通空白の分布

1 市 2 村の公共交通のカバー圏率は、全人口のうち、鉄道駅、バス停から一定の距離（バッファ）内にどれだけの人口が住んでいるかを示したものです。前回計画に準じ、鉄道駅から 1km、バス停から 500m 圏内をバッファとして設定しました。

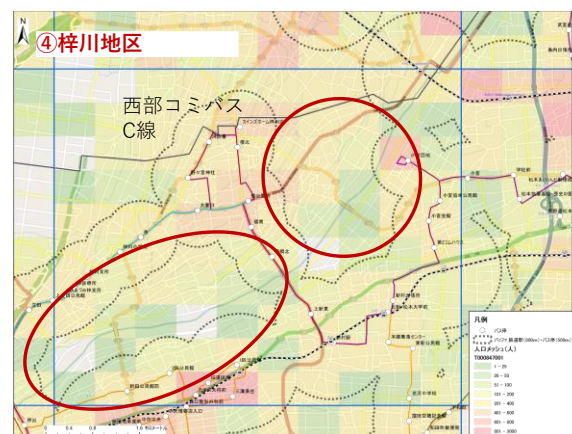
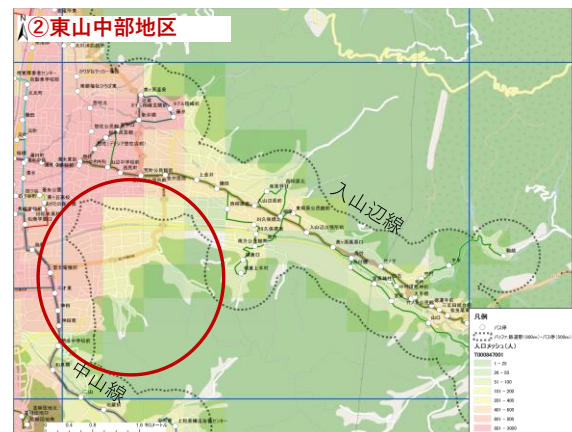
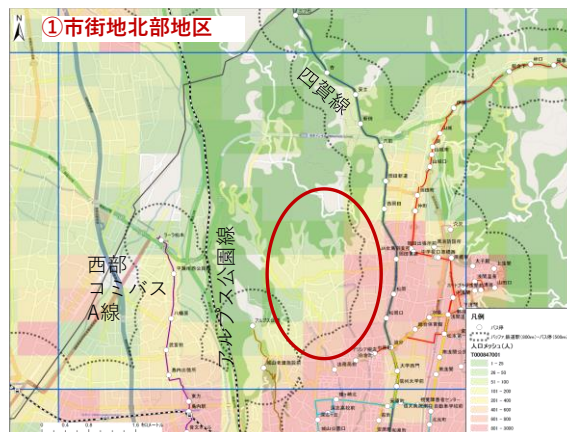
- ・ 1 市 2 村のカバー圏率は 92.5%、交通空白人口は 19,340 人です。
- ・ 松本市のカバー圏率は 92.1%で、前回計画時の 90.6%から 1.5 ポイント上昇しています。松本市では、タウンズニーカーの運行を市主導に見直したほか、地域主導型公共交通が運行するようになりました。
- ・ 山形村のカバー圏率は 99.4%で前回計画時の 80.1%から 19.3%上昇しています。本計画では、村が独自に行っている移送サービスである山形村福祉バスを地域交通として含めています。山形村福祉バスは平成 29 年から 2 台体制での運行に強化され、高齢者を中心に村内の移動手段となっています。
- ・ 朝日村では、デマンドタクシーのくるりん号が朝日村内であれば全域を移動できるためカバー圏率は 100%です。

図表 14 交通空白の分布と公共交通カバー圏率

	松本市	山形村※	朝日村	合計
人口(人)	243,724	8,467	4,394	256,585
カバー圏人口(人)	224,434	8,417	4,394	237,245
交通空白人口(人)	19,290	50	0	19,340
カバー圏率(%)	92.1%	99.4%	100.0%	92.5%



出典：政府統計の総合窓口「国勢調査 4 次メッシュ（500m メッシュ）」（平成 27 年）
 ※メッシュ人口を合計しているため、各自治体の人口は国勢調査数値とは一致しない。
 ※山形村では、山形村福祉バスを公共交通に含めて公共交通カバー圏を設定している。

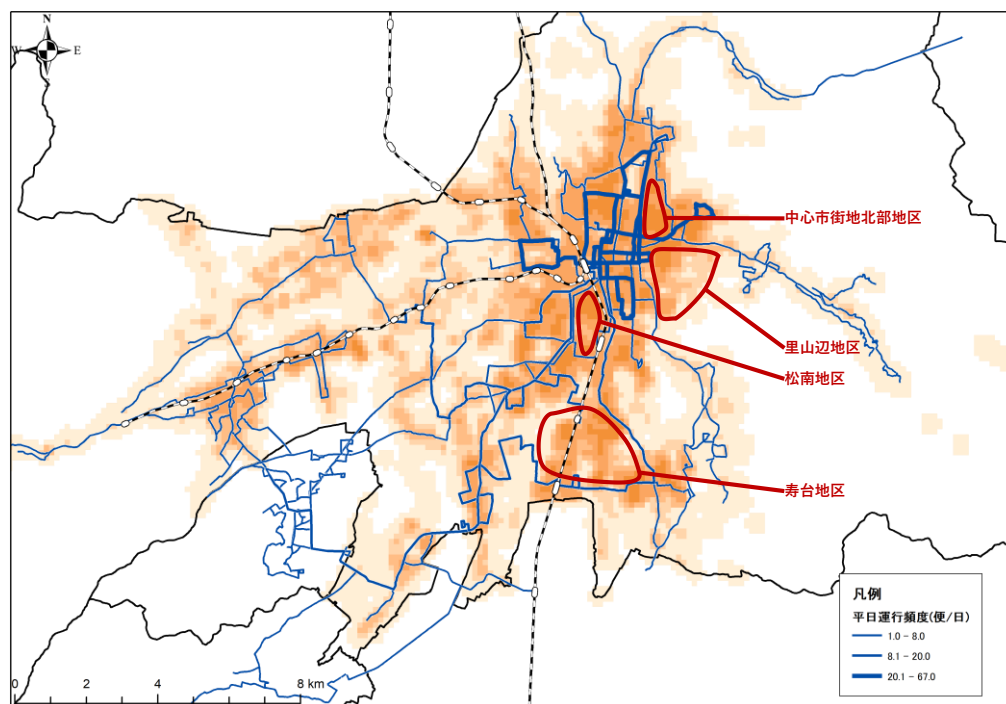


イ バスの運行経路と詳細人口分布の状況

図表 14 は松本市住民基本台帳（平成 30 年 10 月）の世帯員数のデータからカーネル密度推計を行い、より詳細な人口分布を表示したものに、運行頻度を線の太さで表したバス路線を重ね、バス路線の整備状況を可視化しました。

- ・ 現在のバス路線はおおむね人口分布に沿って整備されているといえますが、なかには、人口が分布していながら、路線が整備されていない地域がみられます。これらの地域については、路線整備を検討する必要があります。
- ・ 寿地区では、寿台線と JR 篠ノ井線の間（松本市立筑摩野中学校周辺）で、人口密度の高い交通空白地域がみられます。寿台線の運行経路を見直すことで、沿線人口が多い地域へ運行できる可能性があります。
- ・ 中心市街地北部地区では、信大横田循環線と浅間・大村線の間も人口密度の高い交通空白地域です。大村地区は狭隘な道路が多く、路線バスを補完する移送サービスによりこのような地域をカバーすることも検討すべきです。
- ・ 松南地区では、南部循環線の内側において、交通空白地域がみられます。
- ・ 里山辺地区では、北小松周辺において、公共交通が確保できていない地域がみられます。

図表 15 松本市内の人口分布（カーネル密度推定）・バス路線



出典：人口分布（カーネル密度推定※）「松本市住民基本台帳」（平成 30 年 10 月）

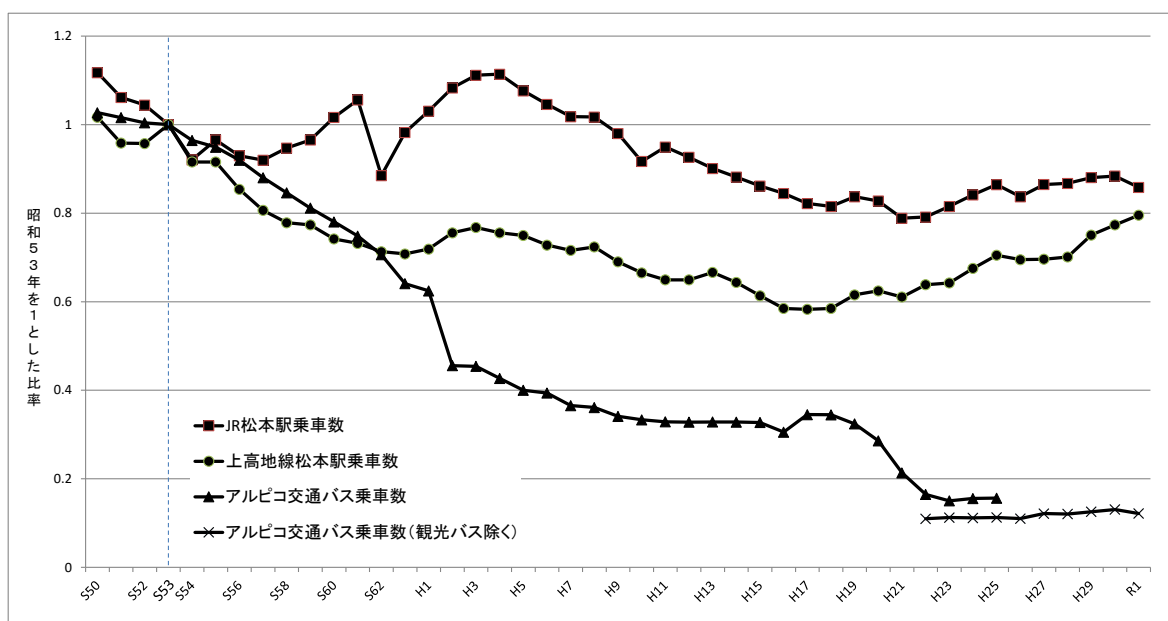
※カーネル密度推定とは、標本点から全体の分布を推定する手法。ここでは、松本市住民基本台帳に登録されている世帯を標本点としてプロットし、世帯員数でカーネル密度推定を行った。

(3) 地域公共交通の利用状況

ア 長期的な公共交通利用の状況

- ・ 地域公共交通利用者は長期的に大きく減少しています。
- ・ 特に路線バスについては、平成 21 年頃の時点で昭和 53 年の 20%の水準にまで落ち込んでいます。

図表 16 公共交通利用者数の長期推移

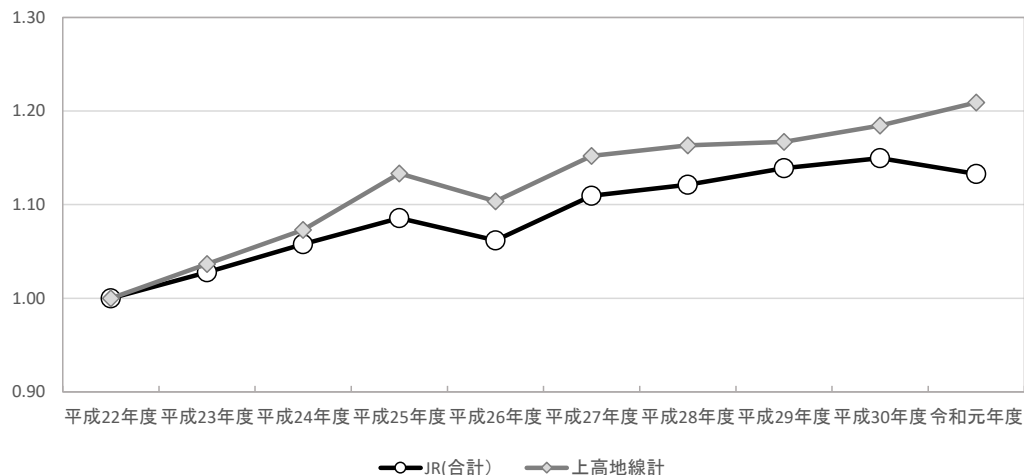


出典：松本市事務報告書・アルピコ交通㈱（松本電気鉄道㈱は、平成 23 年にアルピコ交通㈱に商号変更）
（平成 21 年以前の松電バス乗車数は、観光バスと路線バスの乗車数を分離せず集計）

イ 直近の公共交通利用の状況

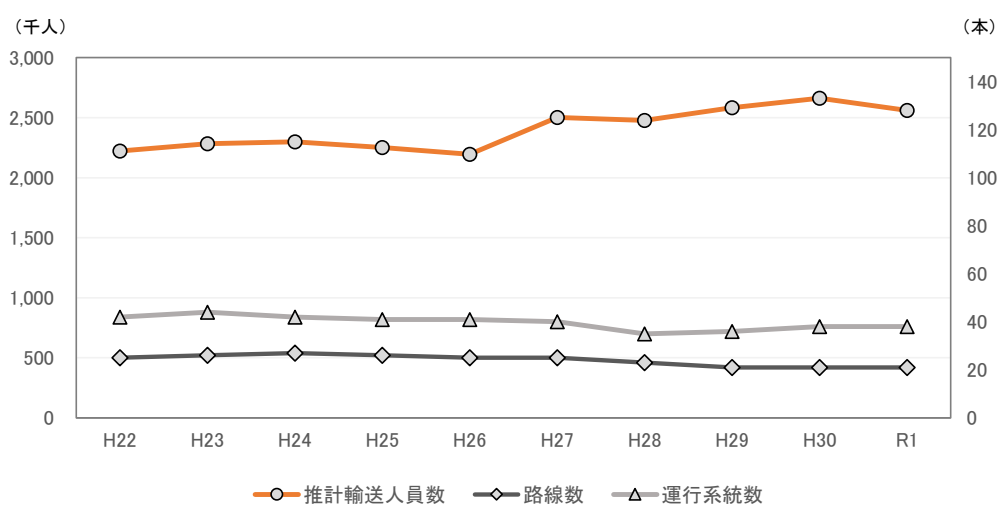
- ・ 直近 10 年の鉄道の利用者数は増加しており、平成 22 年度を基準とすると、上高地線で 1.21 倍、JR で 1.13 倍となっています。
- ・ アルピコ交通路線バスの利用者数も緩やかに増加しています。

図表 17 平成 22 年を基準とした市内及び近隣の鉄道駅の 1 日平均乗車人数の推移



出典：松本市「松本市の統計」

図表 18 アルピコ交通の路線バスの利用者数と運行路線数

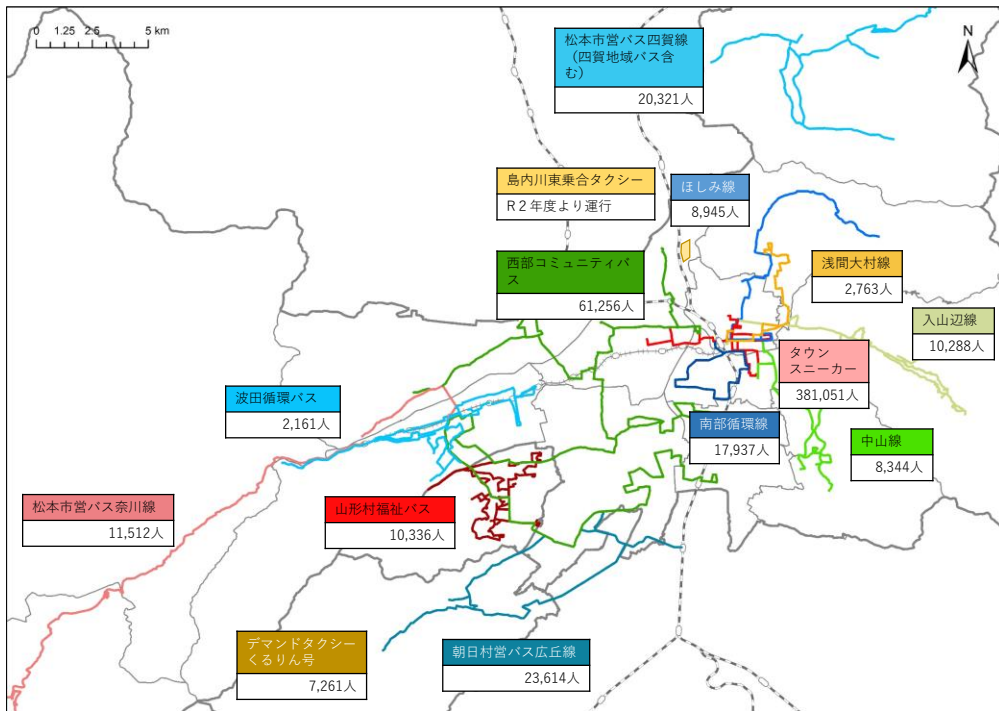


出典：アルピコ交通㈱（松本電気鉄道㈱は、平成 23 年にアルピコ交通㈱に商号変更）

(4) 市町村や地域が運営するコミュニティバス等の整備・利用状況

- ・市町村や地域が運営するコミュニティバス等の整備・利用状況は以下のとおりです。
- ・コミュニティバス等は、民間バス路線が運行していない郊外部において運行しています。
- ・地域バスほしみ線については、運行開始3年間で利用者数を徐々に増加させています。
- ・タウンスニーカー及び地域バスのほしみ線以外では、利用者数が横ばいまたは減少傾向です。
- ・特に松本市営バス奈川線は、定期利用が見込めていたスクール利用者が5年間で58%にまで減少しており、今後も少子化による利用者の減少が予測されます。

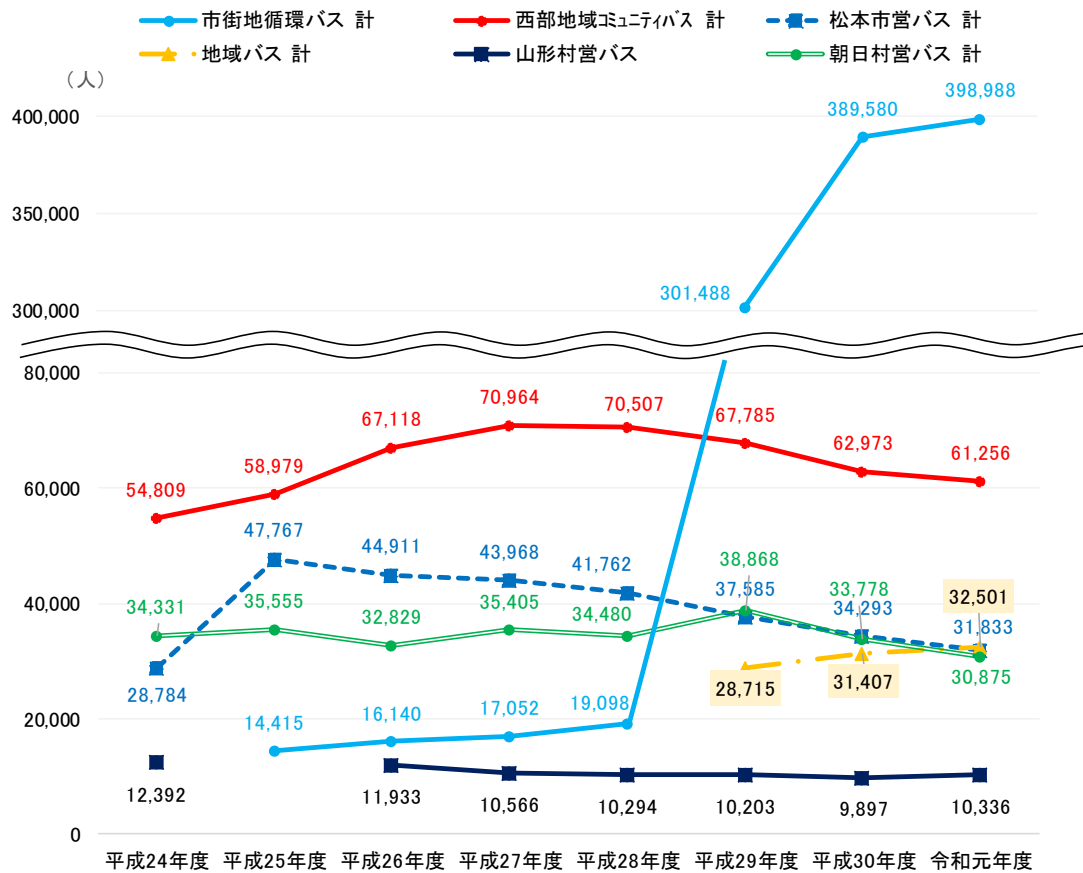
図表 19 1市2村を運行するコミュニティバス等の運行状況（令和元年度実績）



公共交通名		近年の傾向
タウンズニーカー		H29年度に市が運営主体となり再編、増便し利用者数が増加
南部循環線		H28年度をピークに <u>減少傾向</u>
西部地域コミュニティバス		H27年度をピークに <u>減少傾向</u>
松本市営バス	四賀線	H26年度からスクール利用者が <u>減少傾向</u>
	四賀地域バス	H27年度をピークに <u>減少傾向</u> （令和元年より市営バスに統合）
	奈川線	H26年度からスクール利用者が <u>減少傾向</u>
地域バス	波田循環線	利用者数は2,000人前後で推移
	ほしみ線	H29年度から <u>増加傾向</u>
	入山辺線	H29年度から利用者数は <u>横ばい</u>
	中山線	H29年度から利用者数は <u>減少</u>
	浅間・大村線	H30年度より運行開始
	島内川東乗合タクシー	R2年度より運行開始
朝日村営バス	広丘線	H29年度に増加したものの、直近3年は <u>減少傾向</u>
	くるりん号	H28年度から <u>減少傾向</u>
山形村福祉バス		H30年度に見直しを実施。利用者数は1万人前後で <u>横ばい</u>

※松本市営バス四賀線には、出典：松本市・山形村・朝日村
四賀地域バスの利用者数を含む

図表 20 1市2村を運行するコミュニティバスの利用状況の推移



出典：出典：松本市・山形村・朝日村

※市街地循環バス計は、タウンズニーカー、南部循環線の計

平成 29 年度の大幅増加については市が運営主体となりタウンズニーカーを再編した結果によるもの

※松本市営バス計は、松本市営バス四賀線、松本市営バス奈川線、四賀地域バスの計

※地域バス計は、波田循環線、ほしみ線、中山線、入山辺線、浅間大村線の計

※運行開始月は、ほしみ線は平成 28 年 11 月、中山線は平成 29 年 1 月、入山辺線は平成 29 年 4 月、浅間・大村線は平成 30 年 10 月

※島内川東乗合タクシーは、令和 2 年度より運行のためここでは示していない

※朝日村営バス計は、朝日村営バス広丘線、デマンドタクシーくるりん号の計

※山形村福祉バスは平成 25 年度データなし

○小括

- ・ 松本地域には JR 線、アルピコ交通上高地線、アルピコ交通(株)が運行するバス路線が運行しており、これらを補完する形で行政が運営するコミュニティバス等が運行しています。
- ・ 公共交通のカバー圏率は 90%を超えており、面的には整備されているといえます。
- ・ 一部路線において、より沿線人口の多い経路への変更を検討する必要があります
- ・ 公共交通の利用者数は長期的に減少しており、特に民間路線バスの利用者数は昭和 53 年の 20%にまで落ち込んでいます。
- ・ 1 市 2 村が運営するコミュニティバス等の利用者数も多くの路線で年々減少傾向にあり、整備されていても十分に利用されていない状況です。

3 住民の移動実態

当地域の住民の移動実態を明らかにするため、以下の調査を実施しました。

松本市においては、全市の5歳以上の住民を対象に、1日の移動実態を調査するパーソントリップ調査を簡易的に実施しました。

山形村、朝日村においては、高齢者や高校生に絞った公共交通政策を展開しているため、65歳以上の高齢者を対象に日常生活における重要な移動先を調査しました。

加えて、1市2村にまたがる地域の高齢者に対し、通学状況を把握するための調査を実施しました。

松本市パーソントリップ（人の動き）調査

調 査 対 象：	5歳以上（令和元年10月15日現在）の松本市在住者
配 布 数：	9,000世帯（1世帯あたり4名回答できるものとした。）
有 効 回 収 数：	回答世帯数 3,221票（世帯）（有効回収率35.6%） 回答者数 7,082人 総移動数 16,333トリップ
方 法：	メール便にて配布・郵送にて回収・WEBにおける回答も受け付けた
調 査 期 間：	令和元年11月28日～12月15日 12月3日(火)、12月5日(木)、12月11日(水)から回答者が任意に選択し、移動実態を回答した

山形村・朝日村高齢者移動実態調査

調 査 対 象：	65歳以上の山形村・朝日村 在住者
配 布 数：	2,539票（山形村：1,590世帯 朝日村：949世帯） 65歳以上が在住する全世帯 （1世帯あたり2名回答できるものとした。）
有 効 回 収 数：	1,673票（有効回収率63.3%） 回答数 1,673票（有効回収率63.3%） 回答者数 2,481人 総移動数 3,774トリップ
方 法：	メール便にて配布・郵送にて回収
調 査 期 間：	令和2年10月28日～11月15日 締め切り後に到着した票についてもできる限り有効とした

鉢盛中学校¹区高校生移動実態調査

調 査 対 象：	15～17歳の松本市今井地区、山形村、朝日村 在住者
配 布 数：	489票（松本市今井地区：95人、山形村：294人 朝日村：100人）
有 効 回 収 数：	275票（有効回収率56.2%） （松本市今井地区：43人、山形村：176人 朝日村：56人）
方 法：	メール便にて配布・郵送にて回収
調 査 期 間：	令和2年10月28日～11月15日 締め切り後に到着した票についてもできる限り有効とした

¹ 松本市今井地区、山形村、朝日村の生徒が通う組合立中学校

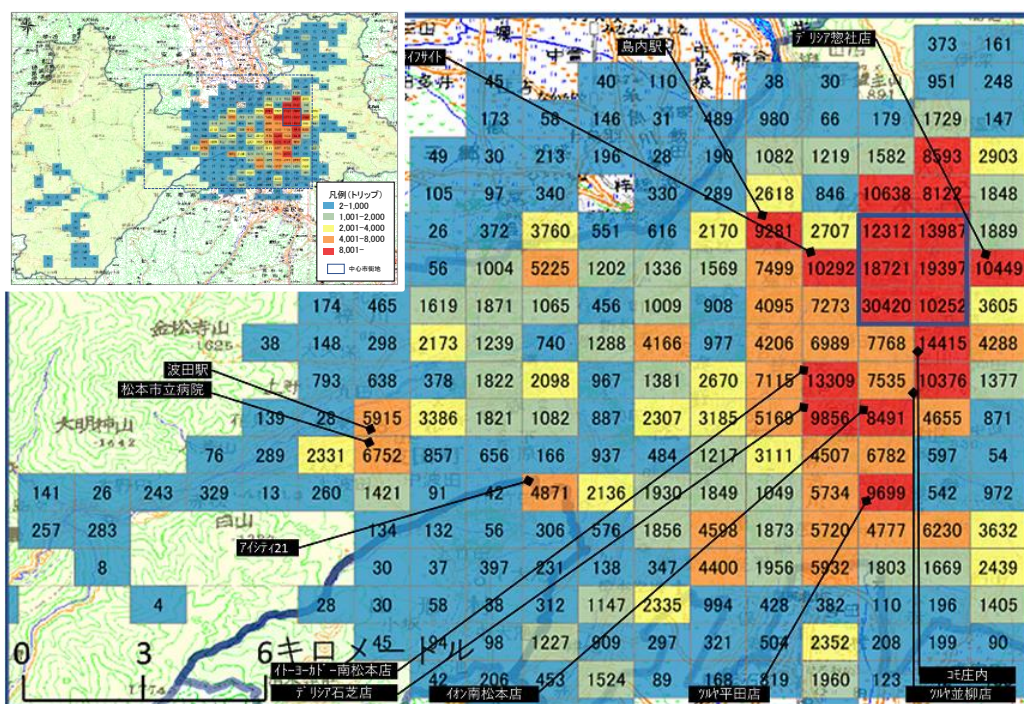
(1) 松本市パーソントリップ（人の動き）調査結果

ア 住民の移動先

- ・松本市民の移動先は中心市街地に集中しています。加えて、国道19号に沿って南北に移動先が広がっています。

図表 21 松本市民の移動先（上位20）

	地図番号	度数 (トリップ)	割合 (%)	主な立地施設または地域名
1	121	30,420	5.4%	JR松本駅、相澤病院、アルビコプラザ、井上、バルコ
2	104	19,397	3.4%	イオンモール松本
3	103	18,721	3.3%	松本城、市役所、蟻ヶ崎高、城西病院
4	140	14,415	2.6%	ライフスクエアコム庄内
5	86	13,987	2.5%	信州大学附属病院、信州大学附属松本中
6	156	13,309	2.4%	南松本ショッピングセンター、創造学園大附属高校
7	85	12,312	2.2%	中央図書館、深志高
8	67	10,638	1.9%	デリシア桐店
9	105	10,449	1.9%	デリシア惣社店
10	158	10,376	1.8%	並柳公園
11	102	10,292	1.8%	丸の内病院、なぎさライフサイト
12	122	10,252	1.8%	あがたの森公園、県ヶ丘高、松商学園高、松本秀峰
13	174	9,856	1.7%	中川病院、デリシア石芝店、陸上自衛隊松本駐屯地、
14	211	9,699	1.7%	JR平田駅、ツルヤ平田店、松本技術専門学校
15	83	9,281	1.6%	JR島内駅、音楽文化ホール、西友島内店
16	50	8,593	1.5%	水汲、女鳥羽中学校、総合体育館
17	175	8,491	1.5%	イオン南松本店、GU南松本店、社会福祉センター
18	68	8,122	1.4%	信州大学、松本美須ヶ丘高、松本市総合体育館
19	139	7,768	1.4%	ユーバレット南松本店
20	157	7,535	1.3%	信濃むつみ高校、JR南松本駅
市外への移動	610	355	0.1%	上田市方面
	620	12,746	2.3%	塩尻市方面
	630	192	0.0%	飛騨市方面
	640	641	0.1%	筑北村方面
	650	10,806	1.9%	安曇野市方面
	660	36	0.0%	高山市方面
	670	153	0.0%	木曽町方面
全トリップ数		564,048		

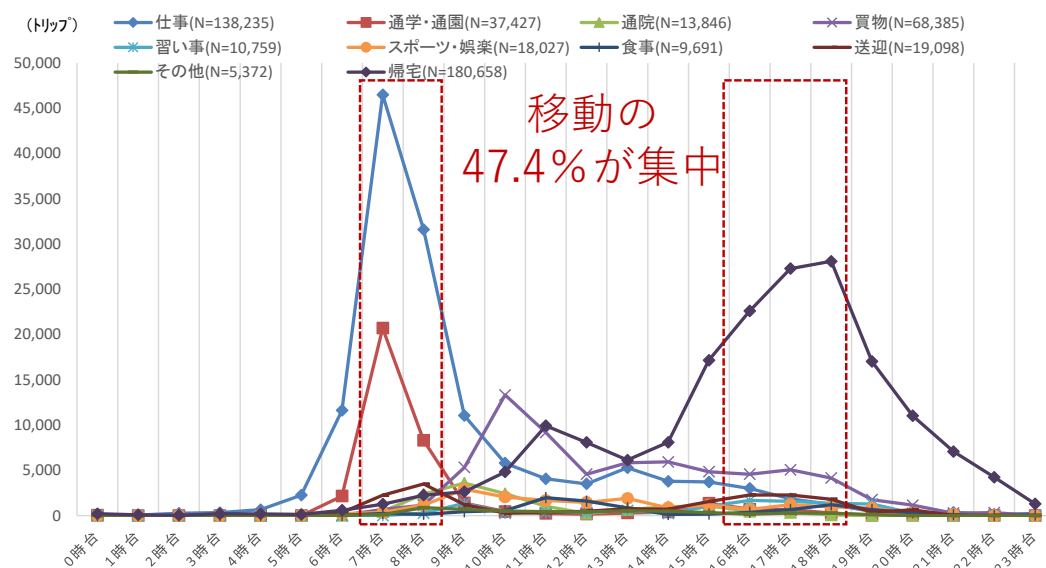


出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査

イ 住民の移動先

- ・移動の発生時刻は、午前は 7:00～8:00、午後は 15:00 から徐々に増加して 16:00～18:00 でピークを迎えた後、19:00 以降は減少します。
- ・移動量が集中するのは、7～8 時台、16～18 時台に集中しており、この時間帯に全体移動量の 47.4%が集中しています。

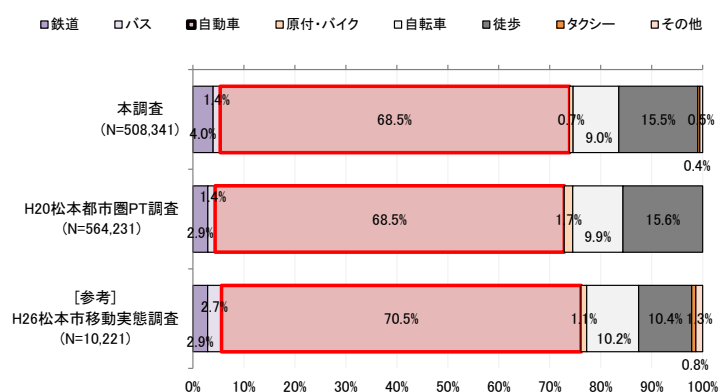
図表 22 目的別時間帯別移動量



出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査

ウ 代表交通分担率

- ・自動車の交通分担率は 68.5%であり、平成 20 年と同水準です。市民の多くは自動車で移動している状況です。



※平成20年度調査と比較するため、本調査では「自家用車（自分の運転）」と「家族送迎」を合計して「自動車」の数値としている。

※平成20年度松本都市圏PT調査には「タクシー」「その他」の値がない。

※平成26年度松本市移動実態調査は調査設計が異なるため、参考とする。

○代表交通手段の設定方法

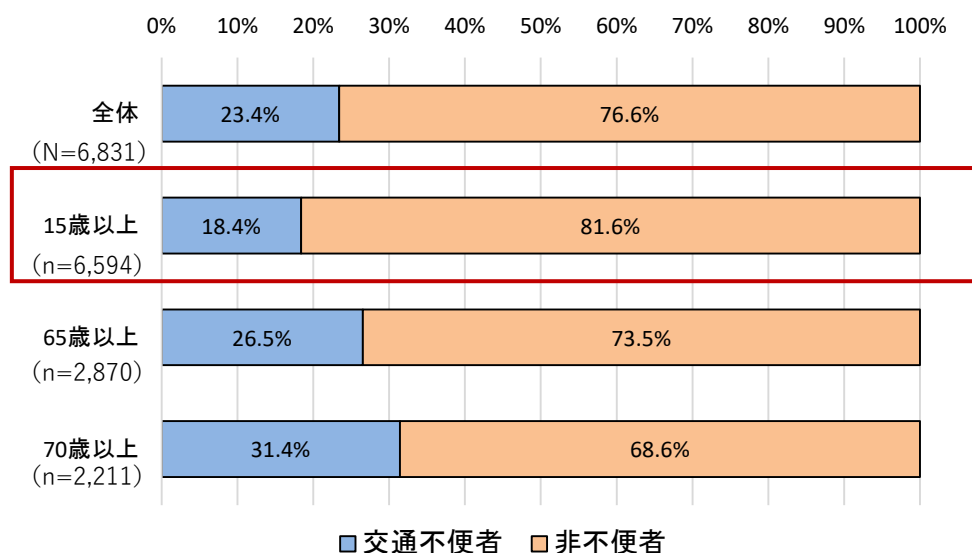
1つの移動のなかで複数の交通手段を使った場合、以下の順番で代表交通手段と設定した。

鉄道>バス>タクシー>自家用車（自分の運転）>原付／バイク>自家用車（家族の運転）>自転車>その他>徒歩

出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査

エ 交通不便者の割合

- ・ 15 歳以上の回答者のうち、自身で自由に利用できる交通手段を持たない「交通不便者」の割合は 18.4% であり、移動手段を必要としている人が一定数存在します。



○交通不便者の定義

自身で自由に利用できる自動車・バイクを持たない者を交通不便者と定義します。
具体的には、以下の質問により算出しました。

用語	定義
交通不便者	自分が自由に利用できる移動手段を持たない者
非不便者	交通不便者以外の者

Q.自由に利用できる自動車はありますか。

- 1.自分専用車あり
- 2.共有の車あり → 非不便者
- 3.ない
 - 原付バイクでの移動が見られる → 非不便者
 - 原付バイクでの移動が見られない → 交通不便者

※運転免許を持っていても自動車を持っていない者は交通不便者といえます。

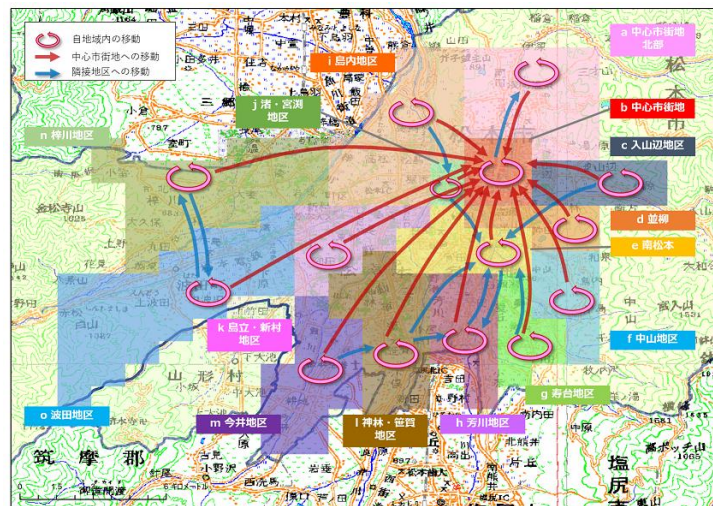
※交通不便者とは、「自由に利用できる移動手段を持たない者」を定義した呼称であり、本人が実際に不便を感じているかどうかは考慮していません。

出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査

オ 地域ごとの移動実態

- ・ 地域ごとの移動実態を分析すると、図表 23 で示すように各地区の移動の傾向として自地域内の移動と松本市中心市街地への移動が主に見られます。加えて、隣接する地域に主要な目的施設がある場合、その周辺への移動も見られます。
- ・ 図表 24 の OD 表で詳しくみると、到着地では中心市街地へのトリップが約 7.0 万トリップでもっとも多く、次いで南松本地区が約 4.1 万トリップ、芳川地区が約 2.5 万トリップ、中心市街地北部が約 2.0 万トリップとなっています。
- ・ 出発地では中心市街地からのトリップが約 4.3 万トリップで到着地と同様にもっとも多く、次いで南松本地区が 4.2 万トリップ、島内地区が 2.9 万トリップとなっています。
- ・ 地区ごとにみると、一部の地域を除き共通して中心市街地または自地区内へのトリップが多く、南松本地区へのトリップも多くなっています。
- ・ これらのことから、中心市街地への移動、自地区内での移動を確保することに加え、地区によっては、隣接する地区への移動を確保することが求められます。

図表 23 松本市平坦部の移動の概要



図表 24 松本市内の移動の OD 表

(単位：トリップ)

居住	着	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	松本市外	合計
		中心市街地北部	中心市街地	入山辺地区	南松本地区	並柳地区	中山地区	寿台地区	芳川地区	島内地区	渚・宮淵地区	島立・新井地区	神林・笹賀地区	今井地区	梓川地区	波田地区	安曇地区	奈川地区	四賀地区		
a 中心市街地北部		9,286	10,085	1,093	1,721	1,279	61	114	511	837	745	143	327	70	195	84	0	0	96	3,024	29,671
b 中心市街地		4,164	23,259	889	2,353	2,623	126	207	796	1,238	1,673	266	774	368	238	403	0	0	40	3,301	42,718
c 入山辺地区		1,592	6,782	3,955	2,410	1,553	173	143	1,112	583	664	105	943	414	124	518	0	0	64	1,875	23,010
d 南松本地区		639	6,053	381	16,619	3,377	296	467	3,239	1,565	904	979	1,618	649	434	225	0	77	126	4,122	41,770
e 並柳地区		344	3,413	330	2,385	3,900	95	384	675	253	501	192	270	70	68	169	85	0	77	1,138	14,349
f 中山地区		77	346	221	573	379	479	209	371	142	97	0	133	39	0	0	0	0	0	507	3,573
g 寿台地区		294	1,583	84	1,578	356	568	3,301	2,755	286	287	45	407	157	120	0	56	0	0	1,743	13,620
h 芳川地区		378	3,289	204	2,835	569	253	704	9,356	721	355	585	1,565	617	193	292	5	0	0	3,901	25,822
i 島内地区		1,671	4,721	273	1,826	481	58	149	811	8,721	2,392	1,153	464	275	1,257	541	42	0	143	4,143	29,121
j 渚・宮淵地区		97	2,717	34	2,039	138	0	106	495	1,024	1,679	107	166	30	61	40	93	0	0	992	9,818
k 島立・新井地区		356	2,005	121	1,806	472	0	28	791	968	273	3,135	564	292	505	784	0	0	37	2,423	14,560
l 神林・笹賀地区		325	900	132	2,479	140	0	38	2,451	513	220	465	5,741	978	238	146	0	0	0	2,784	17,550
m 今井地区		155	888	0	444	207	0	0	603	291	99	183	940	1,812	26	88	0	0	0	1,623	7,359
n 梓川地区		119	1,907	143	819	289	0	73	437	559	505	243	531	488	5,409	795	0	0	31	2,478	14,826
o 波田地区		300	1,958	30	1,147	296	42	58	375	1,048	378	1,121	865	1,515	1,701	8,696	77	39	30	4,778	24,454
p 安曇地区		0	40	6	47	0	0	6	47	77	99	29	27	70	146	402	324	0	0	356	1,676
q 奈川地区		9	28	0	24	0	0	0	16	11	19	10	0	10	35	68	20	438	0	73	761
r 四賀地区		287	860	33	59	84	13	15	75	45	88	0	66	79	26	10	0	0	1,887	1,331	4,958
松本市外		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計		20,093	70,834	7,929	41,164	16,143	2,164	6,002	24,916	18,882	10,978	8,761	15,401	7,933	10,776	13,261	702	554	2,531	40,592	319,616

凡例 多い 少ない

出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査

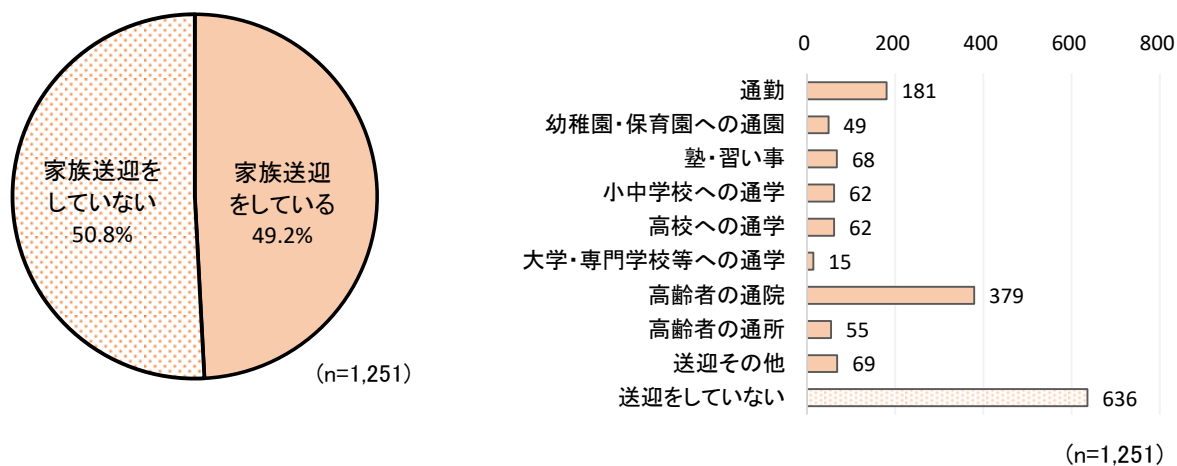
※トリップは、拡大係数を用いて推定した松本市民の一日当たりの移動量。移動目的が帰宅の移動は除いている。

(2) 山形・朝日村住民の移動実態調査結果

ア 家族送迎の実態

- ・世帯ごとへの質問では、高齢者がいる世帯の約半数で家族送迎が行われていました。
- ・送迎の主な目的は、通院が多く、次いで通勤のための送迎が見られます。

図表 25 家族送迎の有無と移動目的（複数回答）



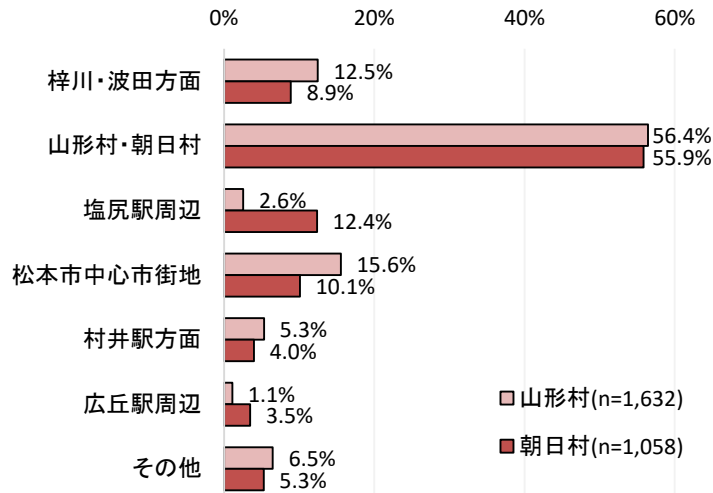
※複数回答のため、回答数の合計は回答者数（n）と一致しない

イ 移動先

- ・アンケートから得られた移動としてもっとも多かったのは、山形村・朝日村村内での移動でした。次いで、多いのは松本市中心市街地、梓川・波田方面、塩尻市方面への移動が見られました。
- ・山形村からは松本市中心市街地への移動が多く、朝日村からは塩尻市方面への移動が見られます。
- ・また、地域内の移動について、朝日村住民は山形村内の施設へ移動していますが、山形村住民の朝日村への移動は少ない状況です。山形村内には大型商業施設や中規模の医療施設があり、朝日村住民の移動需要も見られることがわかります。

図表 26 山形村・朝日村の高齢者の移動先

	山形村		朝日村		全体	
	度数(トリップ)	割合	度数(トリップ)	割合	度数(トリップ)	割合
梓川・波田方面	204	12.5%	94	8.9%	298	11.1%
山形村・朝日村	921	56.4%	591	55.9%	1,512	56.2%
塩尻駅周辺	42	2.6%	131	12.4%	173	6.4%
松本市中心市街地	254	15.6%	107	10.1%	361	13.4%
村井駅方面	87	5.3%	42	4.0%	129	4.8%
広丘駅周辺	18	1.1%	37	3.5%	55	2.0%
その他	106	6.5%	56	5.3%	162	6.0%
合計	1,632	100.0%	1,058	100.0%	2,690	100.0%



梓川・波田方面

分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	松本市立病院	1	130	84
	中野病院	2	7	3
	皆川内科・皮膚科クリニック	3	12	3
	コメ波田店	4	1	0
	セブイレブ・富洲波田南店	5	2	0
商業	ファミマート 松本波田店	6	24	1
	ファミマート 松本波田店	7	0	0
	ローソン サラダ館中波田店	8	0	0
	カインズ松本店	-	4	0
	波田まきおパール	-	2	1
その他			204	94

山形村・朝日村 近隣

分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	常楽医院	9	33	3
	鶴山医院	10	132	30
	山形独立診療所	11	75	24
	三村医院	12	1	101
	あるが内科クリニック	13	0	15
商業	山形整形外科クリニック	-	11	7
	アイシティ21・ツルヤ山形店	14	301	125
	ファミマート 富洲山形店	15	9	1
	ザ・ビッグ山形店	16	278	201
	ルネ・アール店	17	0	31
役所	ファミマート 富洲朝日村店	18	0	7
	いらいの里	-	7	1
	セブイレブ・富洲山形店	-	6	0
	ファミリーマート・チン・やまがた	-	4	0
	山形村役場	19	16	0
その他	朝日村役場	20	0	6
			44	29
			521	591

塩尻市中心市街地

分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	松本歯科大学病院	21	18	19
	結愛ヶ丘病院	22	6	6
	塩尻病院	23	0	4
	奈良井病院	24	0	20
	塩尻独立病院	25	0	3
商業	中村病院	26	0	3
	松田アイクリニック	27	3	6
	ギャザ塩尻	28	1	13
	西友塩尻西店	29	3	21
	カインズ塩尻店	29	6	16
その他			9	20
			42	131

松本市中心市街地

分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	松本協立病院	30	36	11
	丸の内病院	31	23	18
	塩尻病院	32	1	3
	塩尻病院	33	26	14
	富洲大学附属病院	34	37	26
商業	塩山眼科	-	4	0
	野中眼科	-	4	0
	松電機店	-	2	1
	西友元町店	35	2	0
	ナリシア朝日店	36	0	0
その他	全日本ライフネット	37	6	0
	アルコにびさき・モデルビル	38	13	1
	井上百貨店	39	4	1
	ライフスタイルCOMO住内	40	3	0
	ユートリート松本店	41	1	2
その他	ラム・富洲店	42	0	2
	イトーヨーカドー松本店	43	13	7
	イトーヨーカドー松本店	44	17	4
	イオンモール松本	45	12	4
	西友岩手店	-	2	1
			52	19
			254	107

村井駅方面

分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	倉田病院	46	1	0
	中川病院	47	0	2
	上峰記念病院	48	5	2
	まつもと産科センター	-	6	8
	富山眼科	-	8	0
商業	村井病院	-	1	1
	小口内科クリニック	-	3	0
	松田内科	-	3	0
	ダイワロックス平田店	49	0	1
	南平スーパーセンター松本芳川店	50	19	6
その他	サンマックス松本店	51	2	0
	西友松本駅前店	52	0	6
	スーパーマーケットパロ・南松本店	53	0	0
	イオンタウン松本村井	54	0	0
	ナリシア松本店	-	8	5
			19	11
			87	42

広丘駅方面

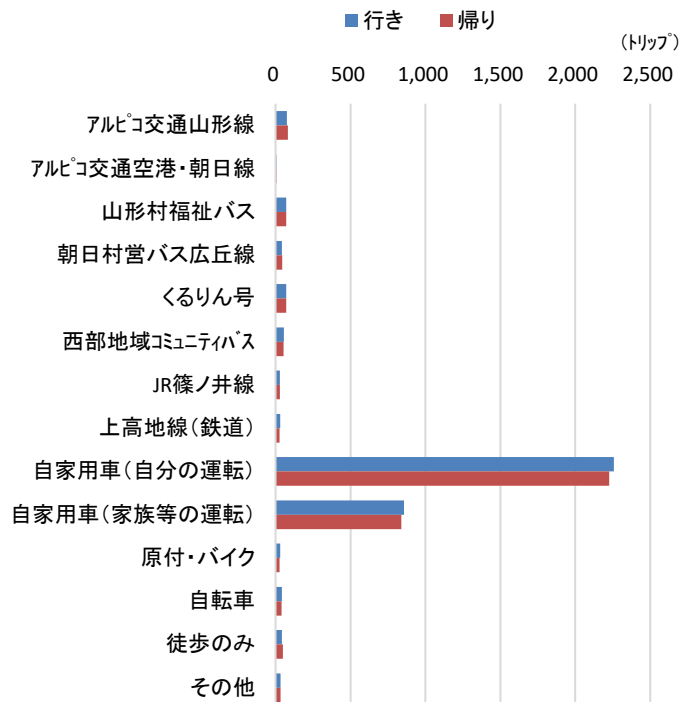
分類	名称	番号	山形村	朝日村
医療	にまの内科クリニック	55	0	1
	赤沼医院	56	1	0
	ひろおかし藤クリニック	-	0	3
	ナリシア広丘店	57	9	14
	アルカディア店	58	1	11
商業	ラム・広丘店	59	0	1
	ラム・広丘店	-	2	1
	ナリシア塩尻店	-	3	6
			18	37
			5	6

ウ 移動手段

- ・ 日常生活における移動手段は、ほとんどが自家用車（自分の運転）、又は家族送迎となっています。

図表 27 移動手段

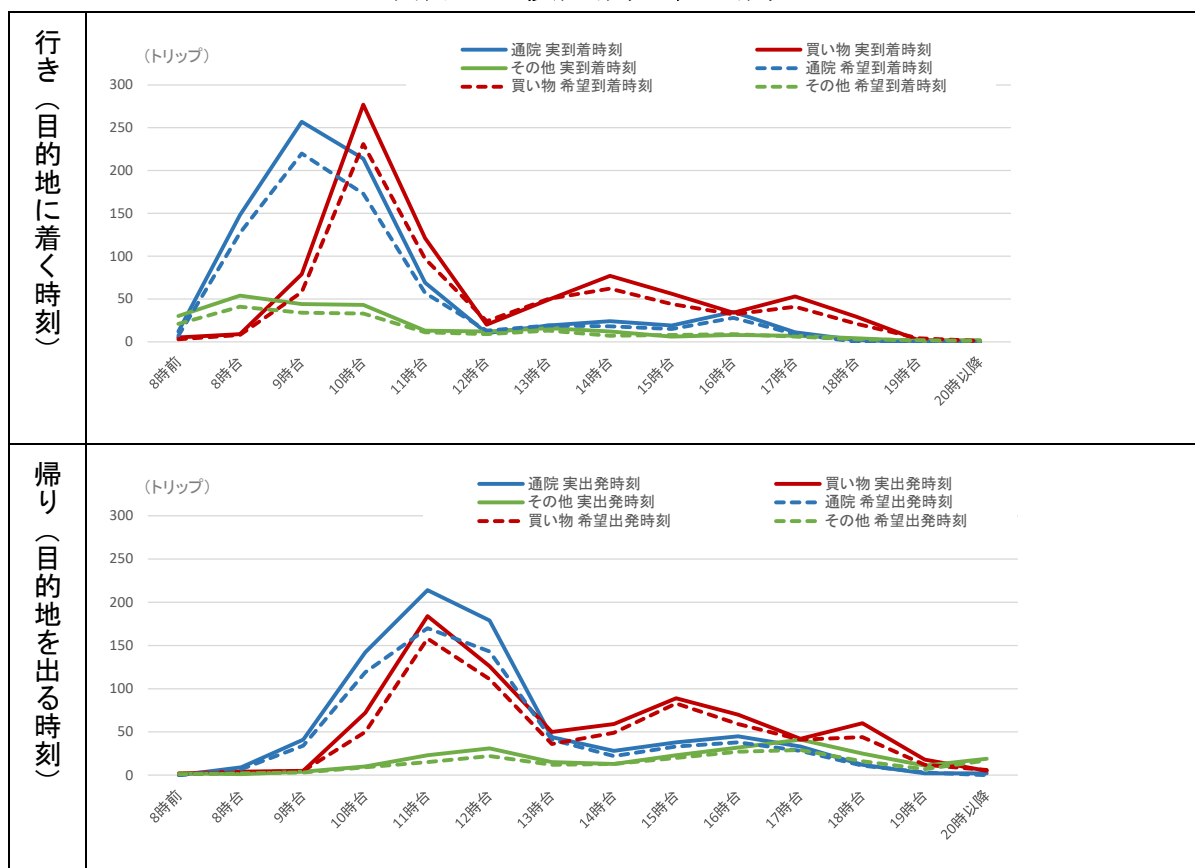
(単位:トリップ)		
	行き	帰り
アルピコ交通山形線	76	81
アルピコ交通空港・朝日線	7	6
山形村福祉バス	71	70
朝日村営バス広丘線	42	44
くるりん号	71	70
西部地域コミュニティバス	55	53
JR篠ノ井線	29	29
上高地線(鉄道)	31	25
自家用車(自分の運転)	2,258	2,227
自家用車(家族等の運転)	857	838
原付・バイク	31	27
自転車	41	40
徒歩のみ	41	48
その他	32	33
その他の記述(主なもの)		
	行き	帰り
タクシー	7	9
朝日村営買物バス	3	3
NPO移動支援	3	3



エ 移動の時刻

- ・ 目的地への「行き」の移動時刻を見ると通院は午前 9 時台、買物は午前 10 時台にピークが見られます。
- ・ 目的地からの「帰り」の移動時刻は通院、買物とも 12 時台までが多く、午前中に移動が集中していることがわかります。

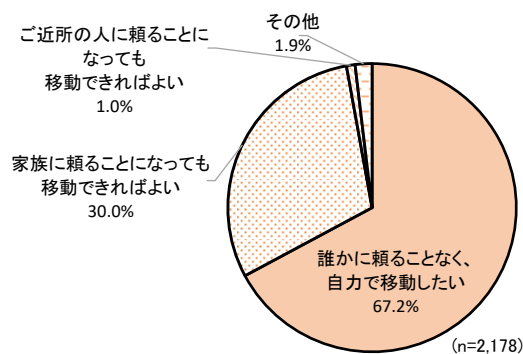
図表 28 移動時刻と希望時刻



○移動に対する住民の意識

- ・ 回答者の 67.2%は「誰かに頼ることなく自力で移動したい」と回答しています。
- ・ 「朝日村買物バス」の利用者からも「自力で移動できる」ことに対する喜びの声が聞かれました。

図表 29 生活に必要な移動をどのようにしたいか



高齢者には、自力で移動できることに対するニーズが見られます

(3) 鉢盛中学校区高校生移動実態調査結果

ア もっとも利用しやすい鉄道駅

- ・ もっとも利用しやすい鉄道駅を地区別にクロス集計した結果、松本市今井地区、朝日村からはJR 広丘駅となっています。また、山形村においても南部の多くの地区では広丘駅がもっとも利用しやすい駅となっています。
- ・ 一方、上竹田・下竹田地区からは上高地線森口駅がもっとも利用しやすい駅とされており、次いで、上高地線の他の駅やJR 村井駅、JR 平田駅が利用しやすいという回答も見られます。

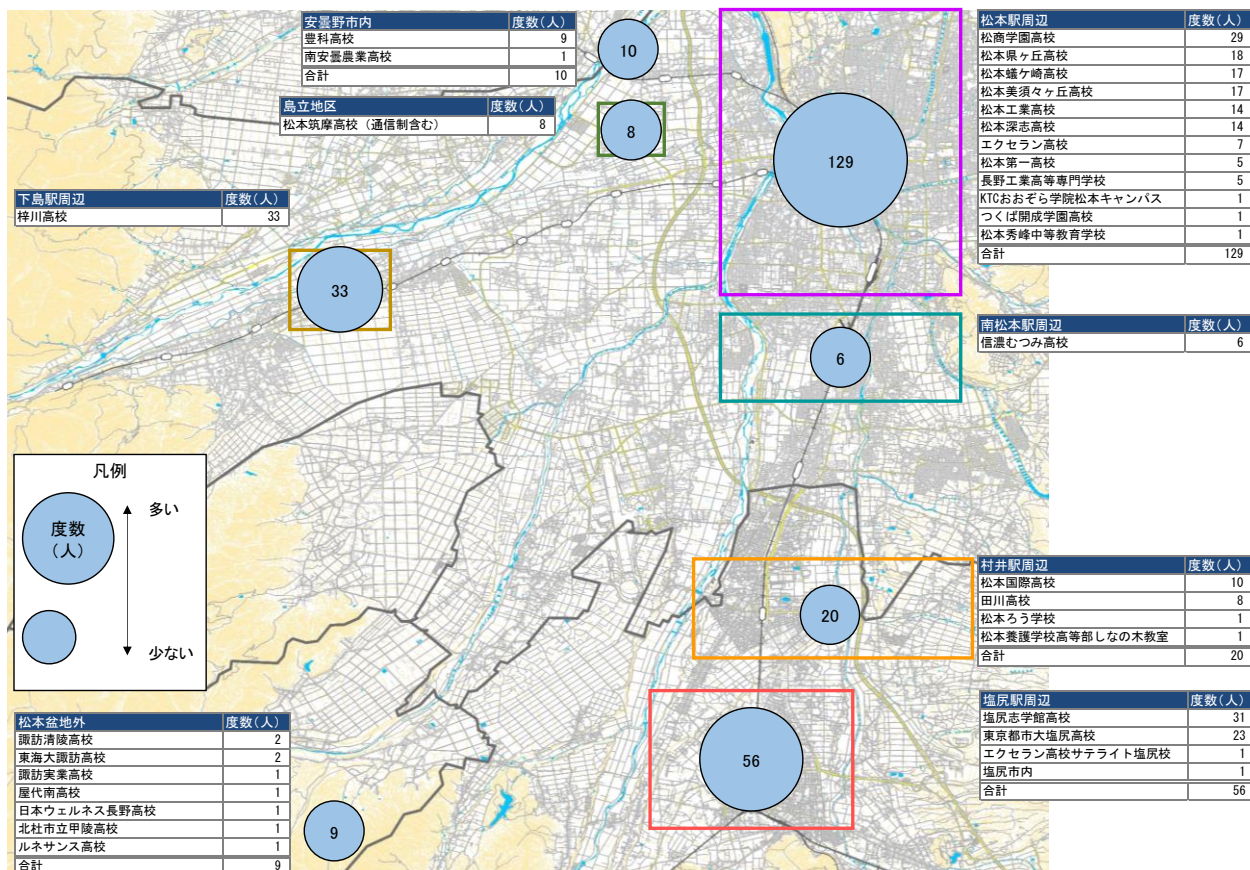
図表 30 もっとも利用しやすい鉄道駅（地区別）

		もっとも利用しやすい鉄道駅									(人)
		JR篠ノ井線			アルピコ交通上高地線				その他	分からない	合計
		JR広丘駅	JR村井駅	JR平田駅	波田駅	下島駅	森口駅	三溝駅			
松本市今井	上新田	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	堂村	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	中村	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	中沢	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	下新田	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	東耕地	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	南耕地	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	西耕地	5	1	1	0	0	0	0	0	0	7
	北耕地	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	野口	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
山形村	古池	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	公園西	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	上大池	11	0	0	2	0	0	0	0	0	13
	中大池	13	0	0	0	0	0	0	0	0	13
	下大池	6	3	3	5	1	4	0	1	2	25
	小坂	19	3	2	2	1	7	0	0	3	37
	上竹田	12	4	5	6	5	16	1	1	3	53
	下竹田	1	6	3	0	0	13	0	0	3	26
	朝日村	古見	33	0	0	1	0	0	0	0	34
	入二	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
針尾	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
小野沢	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
西洗馬	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11	
合計		155	17	14	16	7	40	1	2	11	263

イ 通学先

- ・回答者の通学先は、高校が集中している松本駅周辺が 129 人ともっとも多くなっています。次いで、塩尻駅周辺の高校への通学が 56 人、村井駅周辺への通学が 20 人となっています。地域の特徴として、梓川高校への通学者が 33 人と比較的多く見られます。
- ・松本市今井、山形村、朝日村からは①松本駅周辺、②塩尻駅周辺、③村井駅周辺、④梓川高校の 4 つの地域への通学需要が大きいです。

图表 31 通学先



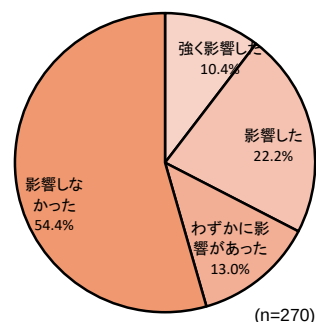
ウ 通学先を選んだ理由

- ・ 高校を決定する際、通学の便が影響したかを質問すると、45.6%の回答者が何らかの影響があったと回答しました。
- ・ これを通学している高校の地域別に見ると、塩尻駅周辺の高校、梓川高校に通学している者は通学のしやすさが影響したと回答している割合が高いです。

図表 32 高校決定時の通学のしやすさの影響

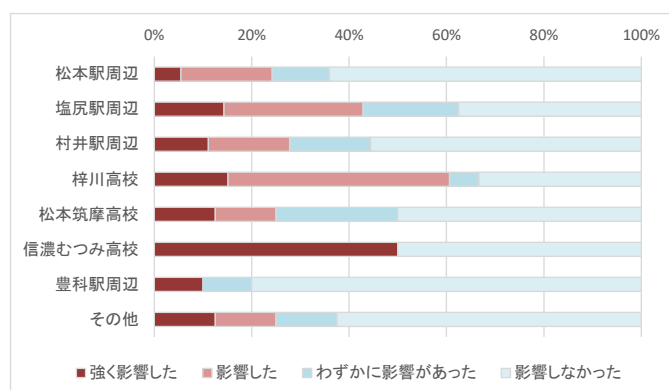
Q:あなたが進学先として上記の高校を選んだ際、通学のしやすさ（通学の便）は影響しましたか

	度数（人）	割合
強く影響した	28	10.4%
影響した	60	22.2%
わずかに影響があった	35	13.0%
影響しなかった	147	54.4%
合計	270	100.0%



図表 33 高校決定時の通学のしやすさの影響（通学地域別）

	(人、%)				
	強く影響した	影響した	わずかに影響があった	影響しなかった	合計
松本駅周辺	7	24	15	82	128
塩尻駅周辺	8	16	11	21	56
村井駅周辺	2	3	3	10	18
梓川高校	5	15	2	11	33
松本筑摩高校	1	1	2	4	8
信濃むつみ高校	3	0	0	3	6
豊科駅周辺	1	0	1	8	10
その他	1	1	1	5	8
	強く影響した	影響した	わずかに影響があった	影響しなかった	合計
松本駅周辺	5.5%	18.8%	11.7%	64.1%	100.0%
塩尻駅周辺	14.3%	28.6%	19.6%	37.5%	100.0%
村井駅周辺	11.1%	16.7%	16.7%	55.6%	100.0%
梓川高校	15.2%	45.5%	6.1%	33.3%	100.0%
松本筑摩高校	12.5%	12.5%	25.0%	50.0%	100.0%
信濃むつみ高校	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	100.0%
豊科駅周辺	10.0%	0.0%	10.0%	80.0%	100.0%
その他	12.5%	12.5%	12.5%	62.5%	100.0%



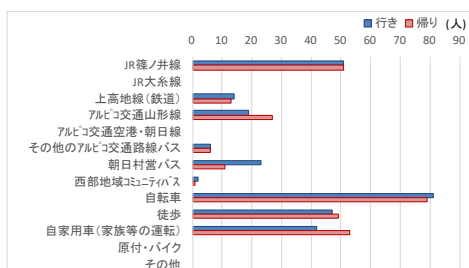
エ 通学方法

- ・ 松本駅周辺部への通学は JR 篠ノ井線による通学が多く、上高地線（鉄道）、アルピコ交通山形線の利用も見られます。家族送迎や自転車の利用者も多いですが、これは JR 広丘駅又は森口駅までの送迎等です。
- ・ 塩尻駅周辺部への通学は JR 篠ノ井線による通学が多いです。JR 篠ノ井線の乗車駅は、多くが JR 広丘駅ですが、JR 村井駅の利用者も一部見られます。
- ・ 村井駅周辺部への通学は自転車による通学が多いです。自転車で直接通える距離にあることが、村井駅周辺の高校のメリットであるといえます。
- ・ 梓川高校への通学者も自転車の利用者が多く見られます。西部地域コミュニティバスの利用者もわずかに見られます。

図表 34 各方面の高校への通学手段

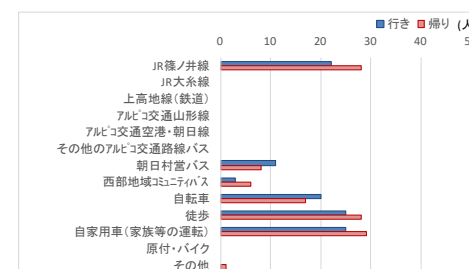
松本駅周辺の高校

	交通手段	行き	帰り
1	JR篠ノ井線	51	51
2	JR大糸線	0	0
3	上高地線（鉄道）	14	13
4	アルピコ交通山形線	19	27
5	アルピコ交通空港・朝日線	0	0
6	その他のアルピコ交通路線バス	6	6
7	朝日村営バス	23	11
8	西部地域コミュニティバス	2	1
9	自転車	81	79
10	徒歩	47	49
11	自家用車（家族等の運転）	42	53
12	原付・バイク	0	0
13	その他	0	0



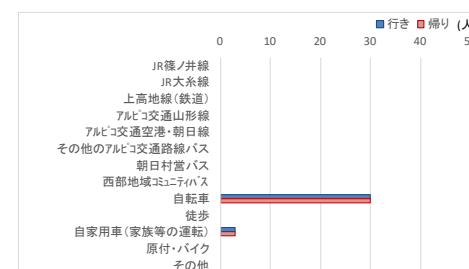
塩尻駅周辺の高校

	交通手段	行き	帰り
1	JR篠ノ井線	22	28
2	JR大糸線	0	0
3	上高地線（鉄道）	0	0
4	アルピコ交通山形線	0	0
5	アルピコ交通空港・朝日線	0	0
6	その他のアルピコ交通路線バス	0	0
7	朝日村営バス	11	8
8	西部地域コミュニティバス	3	6
9	自転車	20	17
10	徒歩	25	28
11	自家用車（家族等の運転）	25	29
12	原付・バイク	0	0
13	その他	0	1



村井駅周辺の高校

	交通手段	行き	帰り
1	JR篠ノ井線	0	0
2	JR大糸線	0	0
3	上高地線（鉄道）	0	0
4	アルピコ交通山形線	0	0
5	アルピコ交通空港・朝日線	0	0
6	その他のアルピコ交通路線バス	0	0
7	朝日村営バス	0	0
8	西部地域コミュニティバス	0	0
9	自転車	30	30
10	徒歩	0	0
11	自家用車（家族等の運転）	3	3
12	原付・バイク	0	0
13	その他	0	0



梓川高校

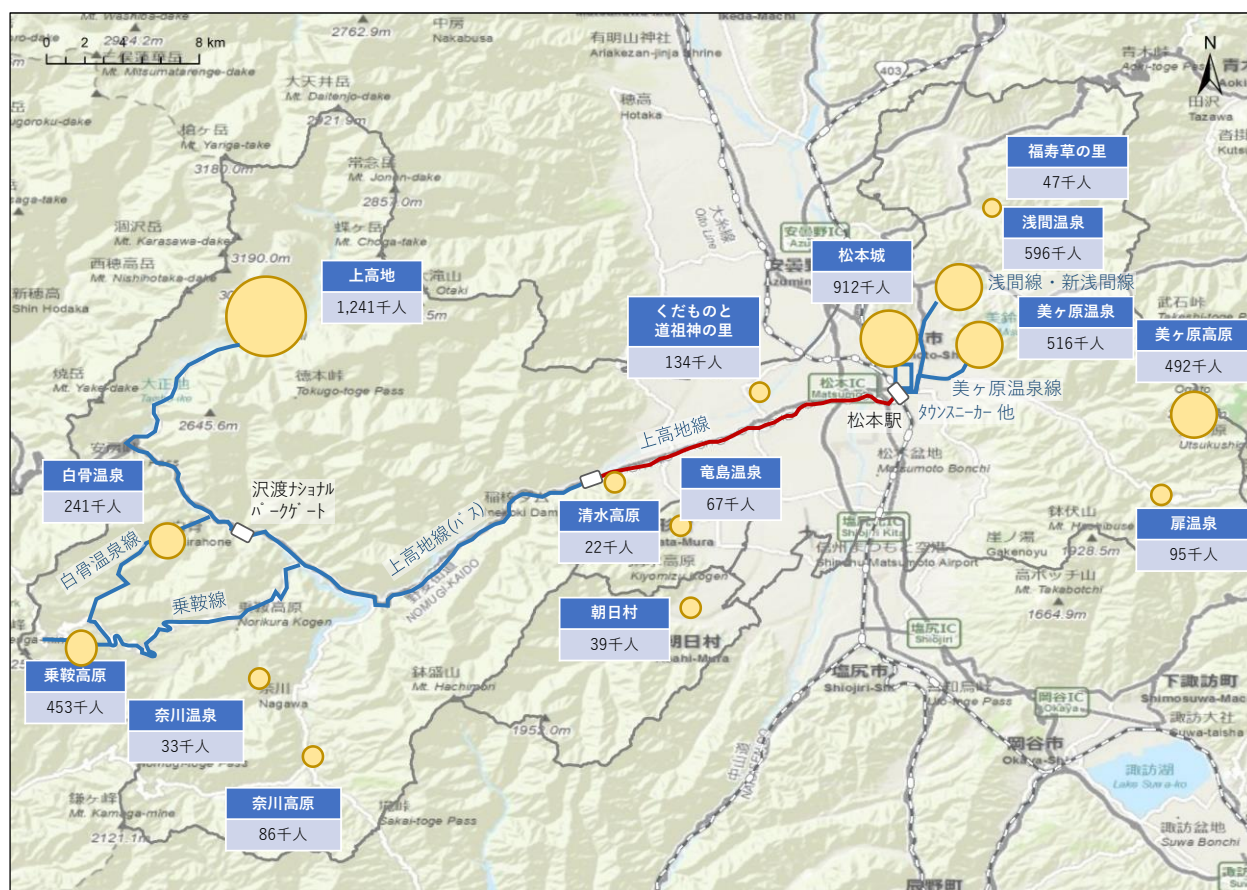
	交通手段	行き	帰り
1	JR篠ノ井線	1	2
2	JR大糸線	0	0
3	上高地線（鉄道）	0	0
4	アルピコ交通山形線	0	0
5	アルピコ交通空港・朝日線	0	0
6	その他のアルピコ交通路線バス	1	1
7	朝日村営バス	0	0
8	西部地域コミュニティバス	3	5
9	自転車	11	10
10	徒歩	2	2
11	自家用車（家族等の運転）	6	5
12	原付・バイク	0	0
13	その他	0	0



4 観光客の入込み

- ・ 松本市内の主要な観光地は、中心市街地にある松本城を始め、上高地や乗鞍高原、美ヶ原高原などがあり、温泉郷も多くあります。
- ・ 松本市中心市街地はタウンスニーカーを始め、路線バスを利用して松本城や浅間温泉、美ヶ原温泉へアクセスすることができます。
- ・ 上高地、乗鞍高原ではマイカー規制を行っており、アルピコ交通上高地線を中心にバス、タクシーを活用した観光二次交通が重要な役割を果たしています。
- ・ 美ヶ原高原へは夏季のみ美ヶ原高原直行バスが観光路線として運行しています。
- ・ 山形村、朝日村への観光に対し、公共交通の問い合わせは少なく、各村としても公共交通の観光対応の優先順位は低くなっています。

図表 35 松本地域の観光地と年間入込み客数（令和元年）

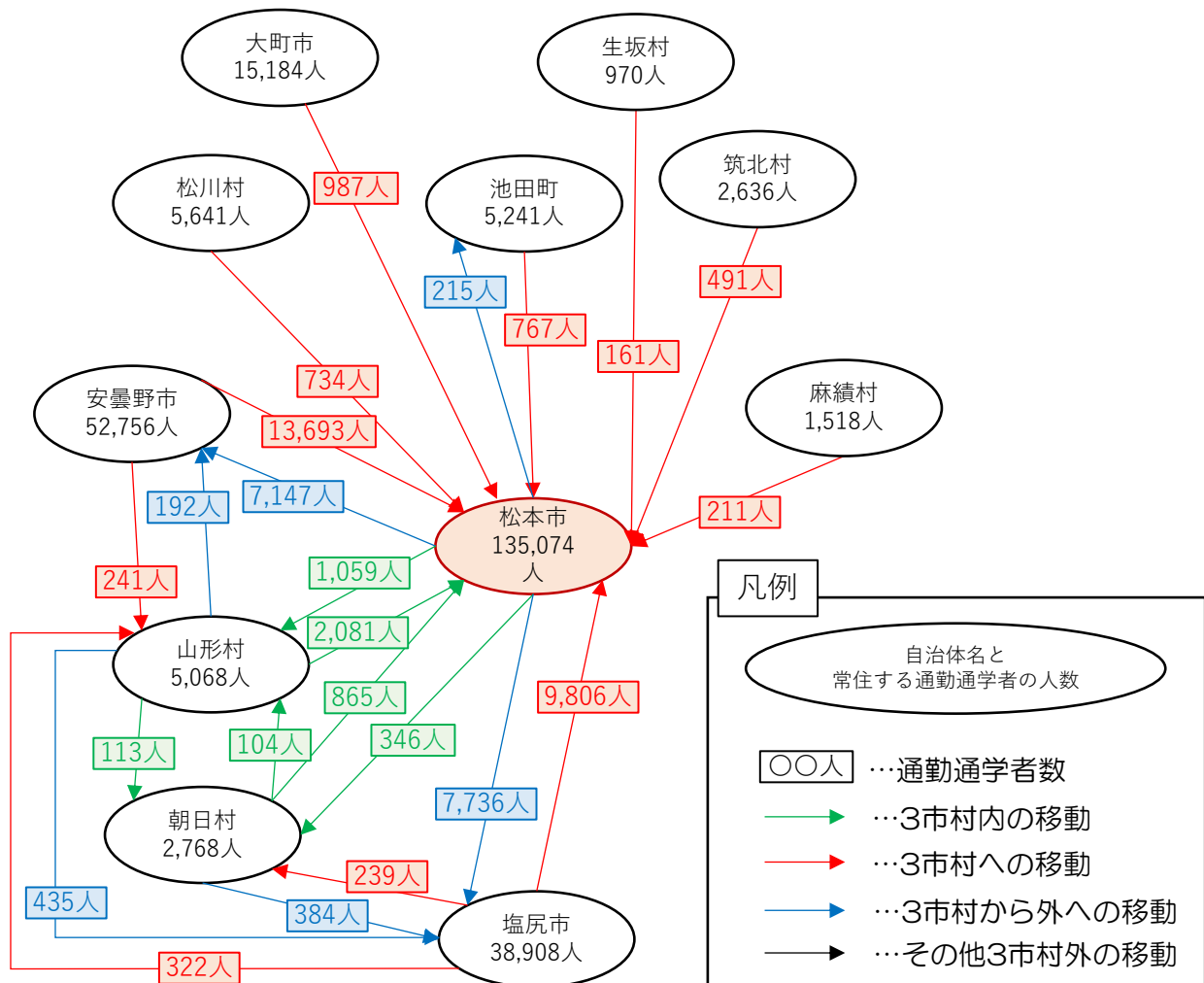


出典：長野県 令和元年 「観光地利用者統計調査」

5 近隣の自治体からの流入

- ・ 国勢調査から地域をまたがる通勤通学移動をみると、安曇野市や塩尻市などを始め近隣の自治体から、松本市に一定の流入が見られます。
- ・ 松本市が周辺自治体の中心的役割を担っていることがわかります。このことから、松本市中心市街地は松本地域における中心地でもあるといえます。

図表 36 松本地域と近隣自治体における流出入



出典：平成 27 年国勢調査
※自治体をまたがる主な通勤通学移動のみを掲載した

○小括

〔松本市における交通不便者割合・交通分担率〕

- ・ 15 歳以上の松本市民のうち自身で自由に利用できる交通手段を持たない「交通不便者」の割合は 18.4%であり、移動手段を必要としている人が一定数存在します。
- ・ 松本市における自家用車の代表交通分担率は 68.5%で、移動の中心的手段となっています。

〔1 市 2 村における移動実態〕

- ・ 「松本地域」（山形村、朝日村含む）のすべての地区において松本市中心市街地に向かう移動が大きなベクトルとなっています。
- ・ 「松本地域」（山形村、朝日村含む）のすべての地区において自地域（エリア）内の移動が見られます。加えて、隣接する地区に商業施設、医療施設など目的施設がある場合、そこへの移動が見られます。
- ・ 山形村からは、自地域内の移動、松本市中心市街地への移動が見られ、波田駅周辺への移動も見られます。
- ・ 朝日村からは、自地域内の移動に加え、波田駅周辺、山形村への移動が見られます。また、松本市中心市街地への移動の他に、塩尻市への移動が見られます。

〔観光客の動向〕

- ・ 松本市中心市街地及び周辺の温泉地へは路線バスが運行しています。
- ・ 上高地及び乗鞍方面へは鉄道及びバスでアクセスできます。

〔近隣からの流入〕

- ・ 松本市へ塩尻市、安曇野市など近隣の自治体からの流入があり、松本市中心市街地が広域的な地域の中心地であるといえます。

第4章 各自治体の方針や地域状況等に関する総括

1 1市2村のまちづくりの方向性と公共交通の役割

上位計画や関連計画に示される1市2村のまちづくりの方向性と、それを実現するために必要となる地域公共交通の役割を整理します。

1市2村に共通する役割として、社会基盤としての公共交通の整備が掲げられ、公共交通を行政が主導し、責任を持って整備していくものとしています。また、温室効果ガス排出削減のため、自動車からの移動の転換が目指されています。

加えて、各市村が個別に設定する公共交通の役割を示します。

松本市においては、人々の移動を公共交通や徒歩・自転車に転換し、都市としての環境負荷の低減を目指します。このような移動の転換は、環境負荷の低減だけでなく、渋滞の緩和、まちの賑わいの創出、中心市街地の活性化にも寄与するものとしています。

山形村、朝日村においては、人口密度が低く、公共交通を充実させにくい地域であることから、公共交通の対象は移動手段を持たない高齢者、高校生としています。高齢者については、日常生活に必要な地域内の移動を確保できるようにしています。高校生については、両村から松本市中心市街地や塩尻市などへの高校通学の足を確保します。また、朝日村については、自地域内に施設が少ないことから、近隣市村と連携し、隣接地域への移動を確保することとしています。

図表 37 1市2村の公共交通の役割

松本市	山形村	朝日村
[共通の方針] ・社会基盤としての公共交通の整備 ・温室効果ガス排出削減のため、自動車からの移動の転換		
[松本市] ・環境にやさしく人が集う「交通のまちづくり」を実現する公共交通 ・まちづくり、中心市街地の活性化に寄与する公共交通の整備 ・観光客が利用できる公共交通	[山形村] ・高齢者や障がい者を対象とした公共交通を整備 ・既存公共交通の維持 ・地域内の移動について、公共交通を補完する「福祉バス」を運行	[朝日村] ・免許返納者を含む高齢者の通院・買い物に利用する移動手段の確保 ・近隣の高校への通学手段を確保する ・近隣市村と連携し、アクセスを確保する

2 地域の状況の整理

○ 地域概況・人口分布

- ・大きく、旧松本市、梓川地区、波田地区、山形村、朝日村を含む「松本平」と「四賀地区、安曇地区、奈川地区」の中山間地に大別されます。
- ・人口は松本平の奈良井川東部に集中しています。
- ・主要施設は、松本市中心市街地に集中し、その他、松本平の奈良井川東部にも見られます
- ・松本平の奈良井川西部（山形村、朝日村含む）は人口密度が低く、生活関連施設も少ない地域となっています。
- ・中山間地では人口が少なく、医療・商業施設なども少ない状況です。
- ・地域全域で少子化・高齢化が進んでおり、今後もその傾向が続くと予測されます。

○ 住民の移動状況

- ・「松本地域」（山形村、朝日村含む）の全ての地区において松本市中心市街地に向かう移動が多く見られます。このことは、山形村、朝日村の村民と、松本市民とが生活圈をともにしていることを示しています。
- ・「松本地域」（山形村、朝日村含む）の全ての地区において自地域（エリア）内の移動が見られます。加えて、隣接する地区に商業施設、医療施設など目的施設がある場合、そこへの移動が見られます。
- ・山形村からは、自地域内の移動、松本市中心市街地への移動が見られ、波田駅周辺への移動も見られます。
- ・朝日村からは、自地域内の移動に加え、波田駅周辺、山形村への移動が見られます。また、松本市中心市街地への移動のほかに、塩尻市への移動が見られます。
- ・15歳以上の松本市民のうち、自身で自由に利用できる交通手段を持たない「交通不便者」の割合は18.4%であり、移動手段を必要としている人が一定数存在します。
- ・松本市における自動車の代表交通分担率は68.5%で、移動の中心的手段となっています。

○地域公共交通の整備状況

- ・松本地域では民間交通事業者による鉄道や路線バス、行政が運行するコミュニティバス等や無償の移送サービス（福祉バス）など、多くの地域公共交通が運行しています。
- ・松本市が運行しているコミュニティバス等には合併前の村営バスを引き継いだ市営バス、交通空白を解消するために運行開始したコミュニティバス、民間路線バスの廃止代替として地域団体により運行されている地域バス等様々な形態が存在し、複雑な状態です。
- ・民間事業者によるバス路線はほとんどが松本市内を運行しています。
- ・山形村、朝日村では、行政が事業主体となって地域交通の確保・維持を行っています。

民間交通事業者の鉄道

路線名	運行事業者
JR 篠ノ井線 JR 大糸線	東日本旅客鉄道(株)
アルピコ交通上高地線	アルピコ交通(株)

民間交通事業者の路線バス

路線名	運行事業者
信大横田・横田信大循環線 北市内線 浅間線・新浅間線 美ヶ原温泉線 四賀線 寿台線 並柳団地線 空港・朝日線 山形線 等	アルピコ交通(株)

民間交通事業者が運行し自治体が赤字補填している路線バス

路線名	運行事業者
タウンズニーカー・南部循環線	アルピコ交通(株)
西部地域コミュニティバス	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)
波田循環バス	第一交通(株) アルピコタクシー(株)
ほしみ線	南安タクシー(有)
入山辺線、中山線、浅間・大村線	アルピコタクシー(株)
島内川東乗合タクシー	第一交通(株)

自治体が運行する地域公共交通

路線名	事業主体
松本市営バス四賀線・奈川線	松本市
朝日村営バス広丘線 デマンドタクシーくるりん号	朝日村
※山形村福祉バス	山形村

※山形福祉バスは無償移送サービス

- ・公共交通カバー圏率は90%を超えており、面的には地域公共交通は整備されています。
- ・しかし、一部に交通空白が見られます。

具体例

- ・市街地北部
 - ・東山中部（里山辺地区）
 - ・松本市南部（寿台地区）
 - ・梓川地区
 - ・山形村
- 等

- ・利用の利便性が低い路線が一部に見られます。

具体例

- | | |
|----------|---|
| ・山形線 | 松本バスターミナル発の便が13:46の後17:21など便数が少ない時間帯がある |
| ・南部循環線 | 片周り運行となっており、行き帰りどちらかで遠回りとなる |
| ・アルプス公園線 | 便数が少なく1日1往復しか移動機会がない |

- ・公共交通で対応しきれっていない住民の移動ニーズも存在します。

具体例

- ・なぎさライフサイトからJR松本駅までの移動
 - ・市街地南部地区を東西に横断する移動
 - ・市街地北部地区・東山中部地区からコモ庄内など市街地南部地区への移動
 - ・梓川地区から安曇野市方面への移動
- 等

- ・松本市には中心市街地及びその周辺、上高地、乗鞍、美ヶ原高原など数多くの観光地があります。これらの観光地にアクセスする地域公共交通が一定程度整備されている状況です。

具体例

- | | |
|--------|------------------------------------|
| ・上高地 | JR松本駅⇒上高地線（鉄道）⇒新島々バスターミナル⇒上高地線（バス） |
| ・松本城 | JR松本駅⇒タウンスニーカー北コース |
| ・浅間温泉 | JR松本駅⇒浅間線・新浅間線 |
| ・美ヶ原温泉 | JR松本駅⇒美ヶ原温泉線 |
- 等

- ・山形村、朝日村においては公共交通の観光対応の優先順位は低くなっています。

○地域公共交通の利用状況/利用者意識

- ・地域公共交通の利用者数は長期的には減少しています。
- ・特に民間交通事業者が運行する路線バスの利用者の減少が著しく、民間交通事業者だけでは公共交通を維持していくことが困難になっています。
- ・自治体が運行する路線バスの利用者も減少傾向にあります。
- ・地域の住民は自立的な生活を送りたいというニーズがあります。

3 まとめ

1市2村のまちづくりの方向性や住民の移動実態、地域公共交通の課題を踏まえると、今後の松本地域公共交通には以下のような対応が求められます。

(1) 地域公共交通再整備に対する総合的な整理

少子高齢化が進むなか、地域公共交通を住民が地域で生活していく上で欠くことのできないインフラとして位置づけ、安定的に移動サービスを提供していくことが求められています。しかし、民間交通事業者は、長期間にわたる利用者の減少から弱体化しており、民間交通事業者のみの責任において社会インフラを維持していくのは不可能な状況です。したがって、行政が主体となって、地域公共交通を安定的かつ持続的に提供していく仕組み・体制が求められています。

また、松本市中心市街地には、松本盆地²最大の都市機能を有しており、安曇野市や塩尻市などの住民も移動してきています。このことから、松本市中心市街地は松本盆地全体の中心市街地といえます。多くの来街者が松本市中心市街地にアクセスでき、かつ、中心市街地内を回遊できる地域公共交通が求められています。

加えて、今後、環境負荷の低減は、松本地域のみならず世界的に取り組むべき重要課題です。過度な自家用車利用を是正し、松本地域として環境負荷低減に取り組むため、住民の移動を集約化できる地域公共交通の整備が求められます。

(2) 地域公共交通に求められる機能

上記の地域公共交通には以下のような機能が求められます。

- ・松本市中心市街地に行くことができる。
- ・自分の住んでいる地区内における生活関連施設に行くことができる。
- ・地区内に生活関連施設がない場合、近隣地区の生活関連施設等に行くことができる。

(3) 地域公共交通の利用者に対する考え方

松本地域には、公共交通がなければ自立した生活を送ることができない交通不便者が一定数存在しています。一義的には、交通不便者の自立した生活を担保するための公共交通が求められます。

加えて、各地域から松本市中心市街地へ行く地域公共交通は、多くの住民（近隣市町村も含む。）が利用できるよう整備を進めると共に利用促進等による利用者数の増加も求められています。

² 松本盆地：松本市、塩尻市、安曇野市、山形村、朝日村、池田町、松川村の平坦部

第5章 松本地域における地域公共交通に対する基本方針

1 本計画における地域公共交通のあり方、再整備・維持に関する方向性

(1) 松本地域における地域公共交通のあり方

活性化再生法や松本地域の現状、上位計画及び各種調査結果から松本地域全域における公共交通整備・維持に関する原則的な考え方を以下に示します。

ア 地域を支える社会基盤（インフラ）としての地域公共交通

地域公共交通を、松本地域及び近隣市町村の住民が、松本盆地において自立的に生活していく上で必須の社会基盤（インフラ）として位置付けます。これにより、地域公共交通を中心とした都市構造への転換を図ります。

イ 環境負荷の低減に寄与する地域公共交通

地域公共交通の整備を行うことで過度な自家用車利用（家族送迎等含む。）を抑制し、環境負荷の低減に寄与します。

(2) 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

1市2村それぞれに適用される公共交通整備・維持に関する原則的な考え方を以下に示します。

○ 松本市における再整備・維持の方向性

ア 松本市が主体的に地域公共交通の維持を行う

これまで民間交通事業者にその多くを依存してきた地域公共交通の整備・維持をしていく中で、特にバス路線については松本市が主体的にリデザインし、整備等を実施していくものとします。

イ 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

松本市の都市整備の方針（都市マスタープラン、立地適正化計画等）を踏まえ、中心市街地と郊外の拠点を結び、ネットワーク化を図る地域公共交通を整備するものとします。

中心市街地へのまとまった移動を公共交通に集約することを通じて、環境負荷の低減や渋滞緩和の実現に寄与するものとします。

加えて、中心市街地内の移動を担う地域公共交通の整備も行い、中心市街地の活性化に寄与するものとします。

ウ 一体的な利用促進の実施

中心市街地へ向かう移動を集約化させるためには、地域公共交通の利用促進が欠かせません。特に「公共交通を利用できるが利用していない者」に対する利用促進は重要といえます。

地域公共交通を維持していくことは、地域コミュニティの維持や環境負荷の低減、渋滞解消（不要コストの発生抑制）、観光振興に繋がっていきます。これらを住民（近隣市町村民含む）、特に市民や事業者理解を促していくことが求められます。

そこで、近隣市町村及び庁内関係部局、関係団体とも連携し、様々な側面から地域公共交通の利用促進に取り組むものとします。

エ シェアサイクルなど多様な交通モードの活用

シェアサイクルを地域公共交通のひとつとして位置付け、鉄道やバスとのシームレス化、中心市街地における主要な移動手段としての活用を進めます。

オ 観光二次交通の維持・活性化

松本市中心市街地を運行している路線バスは観光二次交通としても活用できる状況です。このようなバス路線については、観光客の利用を促し、観光振興が地域公共交通の維持に寄与するモデルの構築を図ります。

その他の観光二次交通については民間交通事業者の営利事業として位置付けつつ、市民の生活路線としての活用も進めます。

○ 山形村・朝日村における再整備・維持の方向性

ア 交通不便者を対象とした地域公共交通政策を実施する

山形村、朝日村においては、地域内に生活関連施設が少なく、多くの村民は松本市中心市街など、村外に移動しているのが実情です。また、山形村、朝日村は松本市中心市街地までは一定の距離があり、公共交通よりも自家用車の利便性が高い地域ともいえます。このため、これらの移動を公共交通に切り替えることは難しく、自家用車利用を前提としたまちづくりが行われています。

そこで、両村においては、高齢者や高校生の交通不便者に主眼を置き、交通不便者でも自由かつ自立的に移動し、生活を送ることができるようにするための地域公共交通を整備します。

イ 村外への移動需要（松本市中心市街地、塩尻市方面、波田方面等）への対応

山形村、朝日村の交通不便者においても松本市中心市街地への移動需要が一定数見られます。これらの移動需要に1市2村で連携し、対応できる地域公共交通を整備します。

また、山形村民は松本市波田地区方面、朝日村民においては波田地区や、山形村内の商業施設、医療機関、塩尻市方面への移動が一定数見られます。山形村、朝日村で生活していく上で、これらの移動は必要なものといえます。そこで、これらの移動を担える地域公共交通を整備します。

ただし、これらの整備は両村の状況やこれまでの地域公共交通整備の経緯などを踏まえたものとします。

2 松本地域における地域公共交通再整備の方針

松本地域の地域公共交通を以下の方針に則り再整備を行います。なお、前述のように松本地域において、地域公共交通の面的な整備は十分に済んでいる状況です。このため、主に現在整備されている路線の経路やサービス水準等を見直すことで、「松本地域の公共交通のあり方」の実現を目指します。

(1) 公設民営・公設公営による地域公共交通の確保・維持

民間交通事業者により地域公共交通の維持が限界にきている現状を鑑み、公設民営・公設公営により地域公共交通の確保・維持を図ります。

公設民営とは、自治体が地域公共交通の設計（路線、ダイヤ、運行方法、運賃などのサービス水準等）及びマネジメント（目標設定・管理、評価、改善方針の提示、インセンティブ設計等）を行い、運行及びマネジメントに必要な情報の収集は民間交通事業者が実施する手法です。

公設民営による地域公共交通の経営に切り替えることで、採算性ではなく、松本地域のあるべき都市構造の実現や交通不便者の生活確保といった視点による地域公共交通体系の実現を図ります。なお、公設民営の実施にあたっては、運行事業者の創意工夫により、生産性の向上等を図った場合にインセンティブができる設計にします。

既に自治体が運行までを担っているものについては、引き続き公設公営によって運営していくものとします。

○公設民営の基本的な考え方

- ・地域公共交通を経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

(2) 再整備する松本地域公共交通体系及びサービスレベル

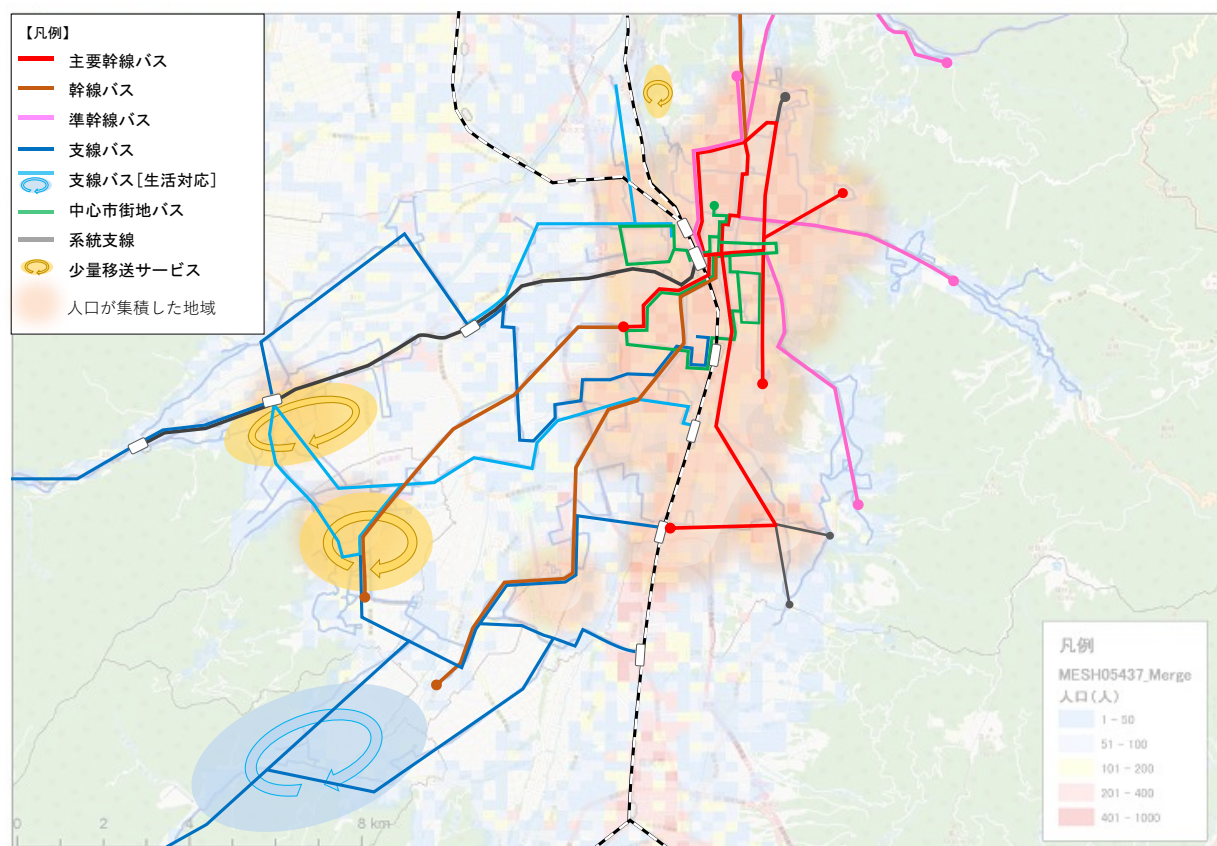
松本地域の地域公共交通は図表 38、図表 39 に示す「幹線」及び「支線」、「中心市街地バス」により、その骨格を形成し、骨格間の間隙をうめる「少量移送サービス」により、地域全体をカバーするよう設計します。

各路線バスのサービス水準を図表 40 に示します。なお、1 市 2 村が地域の状況等を加味し、この水準を超える地域公共交通を整備することも可能とします。

図表 38 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

図表 39 松本地域の地域公共交通体系（イメージ）



図表 40 各路線のサービス水準

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、 <u>高頻度</u> 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、 <u>通勤・通学</u> 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	—

これらのモビリティサービスは、鉄道やバス事業者だけでなく、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。

ア 幹線の維持・再整備方針

居住誘導区域及びその周辺と松本駅を結ぶ幹線（鉄道・主要幹線バス）の再整備を行います。都市機能誘導区域及び居住誘導区域を図表 41 に示します。

これらの区域は、移動を自家用車から地域公共交通に転換を図る地域と位置づけ、主要幹線により高いサービス水準を提供します。

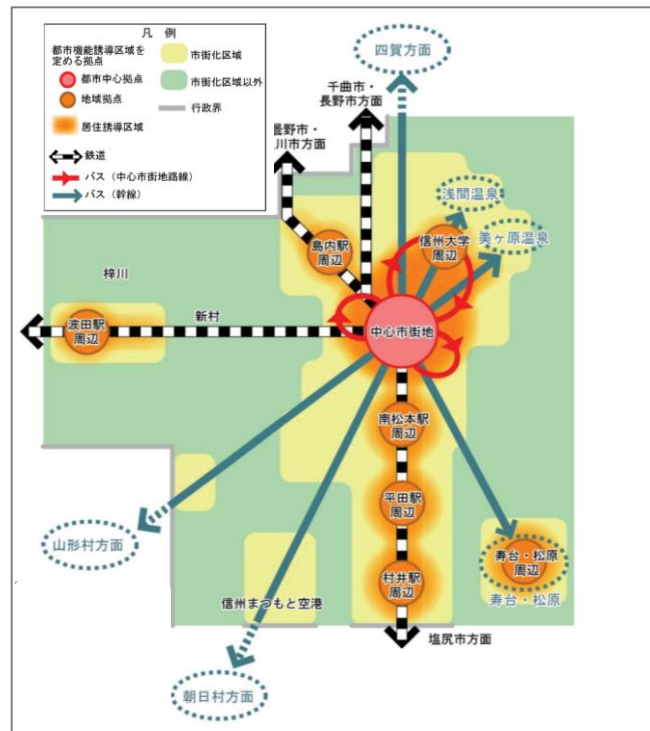
また、松本駅からバスでおおむね 1 時間圏内にある行政拠点（合併町村の役場、山形村役場、朝日村役場等）で、松本市中心市街地及びその周辺に対し、一定の移動需要（1 日 1,000 トリップ程度）がある場合、松本駅と行政拠点を接続する幹線バスを整備します。

同様に、松本駅からおおむね 30～40 分圏内にある松本市の出張所で、松本市中心市街地及びその周辺に対し、一定の移動需要（1 日 500 トリップ程度）がある場合、松本駅と出張所及びその付近を接続する準幹線バスを整備します。なお、幹線バス、準幹線バスはこれらの一定の要件に加え、これまでの経緯等も踏まえ整備するものとします。

図表 41 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

都市機能誘導区域	居住誘導区域
松本市中心市街地 信州大学周辺	松本市中心市街地・信州大学周辺エリア
南松本駅周辺	
村井駅周辺	南松本駅周辺エリア
平田駅周辺	
島内駅周辺	村井駅・平田駅周辺エリア
波田駅周辺	
寿台・松原周辺	島内駅周辺エリア
	波田駅周辺エリア
	寿台・松原周辺エリア

図表 42 松本市立地適正化計画における都市構造のイメージ



出典：「松本市立地適正化計画」

(7) 鉄道の維持方針

JR 篠ノ井線、JR 大糸線、アルピコ交通上高地線の 3 路線は松本市中心市街地と都市機能誘導区域及び居住誘導区域を結ぶ重要な公共交通です。この 3 路線のうち、アルピコ交通上高地線の維持について、民間交通事業者と連携して取り組みます。

(イ) 主要幹線バスの再整備方針

主要幹線バスは中心市街地と居住誘導区域を繋ぐ路線であり、居住誘導区域における利便性の高い生活環境を担保するものとします。

主要幹線バスのルートは、各方面の居住誘導区域と松本市中心市街地を結ぶルートとします。多くの移動を効率的に移送するために、沿線人口が多い地域を極力直線的に運行します。

主要幹線バスの運行頻度は、地域における路線バスの中でもっとも高く設定します。朝夕には通勤・通学に利用できるような高頻度で松本市中心市街地にアクセスし、日中においても比較的高い頻度での運行を確保します。また、休日も運行するものとし、休日の松本市中心市街地への移動に利用できるようにします。

(ウ) 幹線バスの再整備方針

幹線バスは、松本市中心市街地と松本市の支所や松本地域内の村役場を繋ぐ路線であり、郊外部の地域拠点から松本市中心市街地へのアクセスを確保します。

幹線バスのルートは、各地域拠点から松本市中心市街地までをより沿線人口が多いルートで極力直線的に運行するものとします。

幹線バスの運行頻度は、朝夕には、通勤・通学に利用できる水準で運行し、地域の路線を

維持するためにも積極的な利用を促進します。日中は一定の頻度での運行を確保し、午前、午後のいずれの時間帯にも松本市中心市街地への移動機会を確保します。休日の運行については、移動需要に応じて実施するものとします。

(I) 準幹線バスの再整備方針

準幹線バスは、松本市中心市街地と松本市内の出張所周辺を繋ぐ路線であり、郊外部の地域拠点から松本市中心市街地へのアクセスを確保するものです。

準幹線バスのルートは、各地域拠点から松本市中心市街地までをより沿線人口が多い地域を運行するものとします。郊外部においては、地域の拠点となる生活関連施設を中心に運行するものとします。これにより、地域の集落への運行が不十分になる場合は、別途少量移送サービス等を導入することで、移動需要に応じた運行体系を整備します。

準幹線バスの運行頻度は、朝夕には、通勤・通学に利用できるような水準で運行し、地域の路線を維持するためにも積極的な利用を促進します。日中は1日に2回以上松本市中心市街地への移動機会を確保するよう2~3時間に1回以上の運行頻度を確保します。休日の運行については、原則運行しないものとしますが、一定の需要がみられると判断される場合には運行します。

イ 支線バスの再整備方針

松本市西部地域、四賀地区、奈川地区、安曇地区、山形村、朝日村などの主要幹線バスが整備されていない地域においては、鉄道や幹線バスに接続することで松本市中心市街地への移動や、地域内及び近隣の生活関連施設への移動を担う支線バスを整備します。

(7) 支線バスの再整備方針

支線バスは、鉄道や幹線バスに乗り継ぐことで地域から松本市中心市街地への移動を担う路線です。

支線バスのルートは、郊外部の幹線が整備されていない地域から鉄道駅等の交通拠点へアクセスします。地域のまとまった集落を運行し、地域内（または隣接する地域）の目的施設へ運行します。

支線バスの運行頻度は、朝夕には、通勤・通学に利用できるよう水準を確保します。通勤・通学便については、地域の路線を維持するために積極的な利用を促進します。日中は1日に2回以上地域内（または隣接する地域）への移動機会を確保するよう2~3時間に1回以上を確保します。休日の運行については、原則運行しないものとしますが、各市村において必要と判断した場合は、より高い水準で運行できるものとします。

(4) 支線バス〔生活対応〕の再整備方針

支線バス〔生活対応〕は、日中の地域内での移動を担保するための路線です。

支線バス〔生活対応〕のルートは、地域の集落から地域内または周辺地域の医療機関や商業施設へアクセスします。

支線バス〔生活対応〕の運行頻度は、日中の運行とし、午前中に目的施設へ1往復、午後帰宅便1便以上を確保します。休日の運行については、原則運行しないものとしますが、各市村において必要と判断した場合は、より高い水準で運行できるものとします。

ウ 中心市街地バスの再整備方針

中心市街地の居住者及び来訪者の中心市街地内の移動を担保するため、松本駅と中心市街地の各施設を接続する中心市街地バスを再整備します。

中心市街地バスのルートは、松本駅を起点とし、中心市街地及びその周辺部の各施設を周遊するルートとします。

中心市街地バスの運行頻度は、1時間に1便以上を確保し、特に中心市街地内においては、高頻度の運行により利便性の高い路線とします。休日も運行し、中心市街地への移動に利用できるものとします。

エ 少量移送サービス（ラストワンマイル）の導入・再整備方針

市街地の交通空白や中山間地域など、移動需要が著しく少ない地区においては、支線バスで対応しきれないケースも想定されます。このような地区において住民からの強い要望がある場合、運行エリアを限定し、NPO や住民主体の移送サービスの実施支援やオンデマンド交通、ICT の活用等、様々な移動手段の導入を検討し、取り入れていくものとします。

また、郊外部にある工業団地への通勤、公園への行楽など特定の移動需要に対応する路線や系統があります。このような特定目的に対応した路線も少量移送サービスに位置付けます。

(3) 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

支線から幹線へ、幹線から中心市街地バスへと向かう移動を集約化していくためには、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求められます。運賃のキャッシュレスなどの導入を行い、シームレス化を図ります。また、地域公共交通と自転車（シェアサイクル含む。）や自家用車との接続についてもよりシームレスにするための利用環境の整備等を行います。

イ ICT、最新技術を活用した移動手段の導入の研究

近年、デジタル技術が急速に進んでいます。これらの技術は、交通、運輸部門にも大きな変化をもたらすと考えられます。例えば、自動車の自動運転技術は、近い将来、特定の地域においては実用化されるものと期待されています。

また、MaaS の利用などが進めば、様々な移動モードをシームレスに繋ぐことが可能になり、利便性の高い地域公共交通体系を構築することが可能になります。

このような最新技術を積極的に研究し、地域公共交通の確保・維持、発展に活かしていきます。

ウ 運賃政策の考え方

公設民営化にあわせて、公共交通の利用を促進するための運賃政策を実施します。運賃は利用者にとっては、移動手段として地域公共交通を選択しやすくするものであると同時に、運営者にとっては一定の収支が確保できるものであることが必要です。

これを実現するために、運賃の下限と上限を定め地域公共交通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を導入します。

3 目標値の設定

目標値については、上位計画、関連計画の策定状況を鑑み、変更する可能性がある

(1) 人々の移動の転換やまちづくりに資する目標

地域公共交通の整備により目指す、都市圏の姿を図る指標として、以下の3つを目標値に設定します。

ア 人々の移動の転換の目標

地域の暮らしを支える社会基盤として、公共交通が整備され、活用されていることを目指し、公共交通の利用目標を設定します。

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	「パーソントリップ調査」（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、令和 2 年度から令和 7 年度にかけて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 松本市中心市街地の賑わいの目標

公共交通利用が進み、まちに賑わいが創出されていることを目指し、まちなか歩行者数の目標を設定します。

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（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（歩行者数）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

人々の移動が公共交通に転換することによる環境にやさしいまちづくりの目標を以下に設定します。

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」				

※令和4年度策定予定の「松本市地球温暖化対策実行計画」において変更があった場合は目標値を当該計画に合わせるものとします。

(2) 公共交通の利用及び整備に関する目標

目指す都市圏の姿を実現するための公共交通の利用及び整備の目標を以下に設定します。

ア 公共交通の利用に関する目標

地域の暮らしを支える社会基盤として、公共交通が整備され、活用されていることを目指し、公共交通の利用目標を設定します。広域移動手段が確保、利用されていることを評価するための指標として、鉄道の利用状況を、地域の移動手段が確保、利用されていることを評価するための指標として、路線バス等の利用者数を設定します。

公共交通の利用者数の目標					
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）		1, 995 千人
路線バス等利用者数 ³		路線バス等利用者数	2, 695 千人（R1）		3, 072 千人
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 5 年（予定）キャッシュレス導入後は移動実態データ等により集計				
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。				

なお、以下の路線については、国庫による補助を受け、維持していきます。このため、個別路線ごとに利用者数、収支率、公的負担額の目標を設定します。

補助を受ける路線の利用者・収支・公的負担額の目標								
路線		現状値（R1 ⁴ ）				目標値（R7）		
		利用者数 （人）	収支率 （％）	公的負担額 （千円）		利用者数 （人）	収支率 （％）	公的負担額 （千円）
山形線		46,912	53.27	9429	⇒	54,000	53.0	9,000
四賀線		32,354	41.24	6930		37,000	41.0	7,000
西部地域 コミュニティ バス	A線	7,994	7.6	11,762		8,000	8.0	12,000
	B線	7,573	7.7	13,415		8,200	8.0	13,000
	C線	15,413	11.4	14,287		15,500	12.0	14,000
	D線	24,439	8.7	32,236		24,500	9.0	32,000
	E線	5,822	6.6	11,789		5,900	7.0	12,000
松本市営バス四賀線		20,321	4.1	14,805		19,000	3.8	15,000
松本市営バス奈川線		11,512	4.8	18,790		10,500	4.4	19,000
朝日村営バス広丘線		23,614	11.8	17,867		25,000	12.0	17,000
デマンドタクシーくるりん号		7,261	4.1	16,242	7,300	4.0	16,000	

³ アルピコ交通路線バス（観光路線除く）、西部地域コミュニティバス、松本市営バス、地域バス、山形村福祉バス、朝日村営バス 利用者数の合計

⁴ 令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響から利用が減少しているため、令和元年度の実績を基準値とする。ただし、松本市営バス四賀線は、令和 2 年度から四賀地域バスと統合したため、令和 2 年度の実績を基準値としている。

考え方	山形線、四賀線は幹線バスと位置づけるため、利用を 10%増加させることを目指す。 西部地域コミュニティバスは現状維持を目指す。ただし、B 線はフィーダー系統の補助要件を満たすために、1 便あたり 2.0 人以上となるよう、利用者増を目指す。 松本市営バスは人口減少が激しい地域において、人口減少率（四賀地区-6.3%、奈川地区-8.5%）を考慮した利用者数の減少にとどめることを目指す。 朝日村営バス広丘線は今井地区の利用を取り込むことで、利用者の 5%増加を目指す。 デマンドタクシーくるりん号は現状の利用水準を維持する。
-----	---

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。

公的負担額に関する目標				
指標	自治体	現状値		目標値（R7）
収支率	松本市	27.6%	⇒	公設民営体制の あり方が決定した 段階で設定する
	山形村	8.6%		
	朝日村	8.2%		
公共交通運行に対する 公的負担額	松本市	1.9 億円		
	山形村	700 万円		
	朝日村	2,900 万円		
考え方	松本市は、市内を運行し、市が公的負担を行っている路線バスの収支率、負担額。 山形村は、西部地域コミュニティバスの収支率、負担額（山形村福祉バスは含まない）。 朝日村は、村営バス広丘線、デマンドタクシーくるりん号、買い物バスの収支率、負担額。			

ウ 地域全体をシームレスに繋げる公共交通の整備に関する目標

公共交通がシームレスに繋がり、広域の移動についても複数の交通機関を組み合わせた利用を促進するための目標として、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数を定め、これらを 10%増加させることを目指します。

公共交通の利用者数の目標				
指標		現状値 (R1)		目標値 (R7)
接続する支線バスの 拠点駅周辺バス停乗 降者数	JR 村井駅 (コミバス D 線)	15,974 人	⇒	17,600 人
	JR 平田駅 (コミバス E 線)	1,691 人		1,900 人
	JR 南松本駅 (コミバス B 線)	2,333 人		2,600 人
	JR 島内駅 (コミバス A 線)	1,619 人		1,800 人
	上高地線波田駅 (コミバス C・D・E 線)	4,982 人		5,500 人
パーク&ライド駐車場利用数		60,218 台		66,000 台
シェアサイクル利用者数		18,674 人		20,000 人
取得方法	松本市集計			
考え方	バスと鉄道の乗継ぎ者数：代替する数値として、接続する支線バスの拠点駅周辺バス停乗降車数を示す。キャッシュレス導入後は、「鉄道駅での乗継ぎ利用者数」に変更する。 パークアンドライド：自家用車と公共交通の乗継ぎを促進する指標としてパークアンドライド駐車場利用者数を増加させる。 シェアサイクル：公共交通の一部としてまちなかのシェアサイクルの利用量を増加させる。			

第6章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1 事業一覧

実施する事業の一覧を以下に示します。

図表 43 事業の一覧

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 路線バス等の運行・再編事業	(1) 幹線の運行・再整備事業	主要幹線バスの運行・再整備 幹線バスの運行・再整備 準幹線バスの運行・再整備
	(2) 支線の運行・再整備事業	支線バスの運行・再整備 支線バス〔生活対応〕の運行・再整備
	(3) 中心市街地バスの運行・再整備事業	
	(4) 少量移送サービス（ラストワンマイル）の運行・再整備	
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）

2 運行事業の詳細

(1) 公設民営体制の構築事業

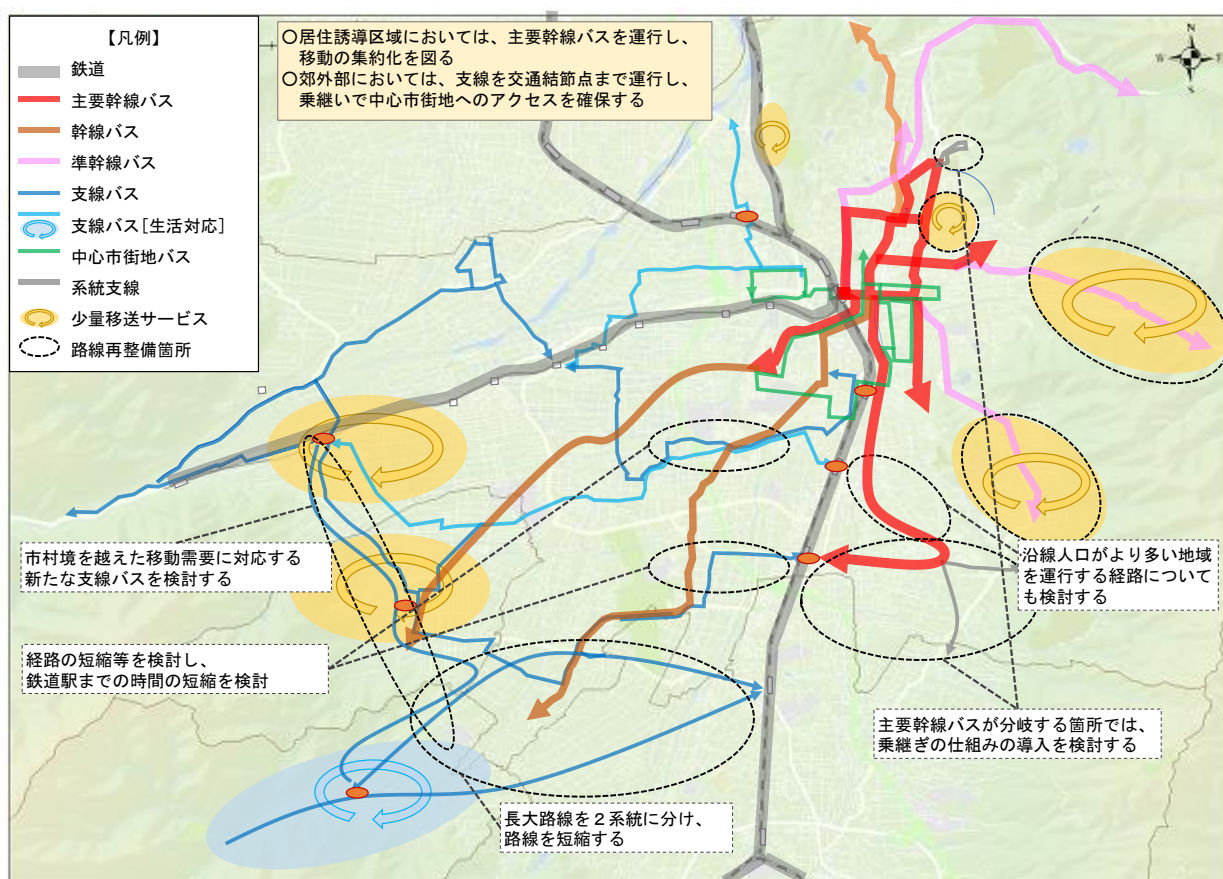
松本市に最適な公共交通のマネジメント体制の構築を目指し、公設民営体制の具体的検討を行います。体制検討は、令和3年度より本格的に実施し、交通事業者との合意形成、新たな運行体制の検討を行います。

新体制による新路線の運行開始は、令和4年度中を目指します。

(2) 路線バス等の運行・再整備事業

地域に必要な移動手段として路線バス等を運行します。また、公設民営体制の構築にあわせ、地域内の路線の再整備を行います。具体的な運行計画の設計は、令和3年度に実施しますが、路線再編の方針に従い、以下の再編事業を想定します。

図表 44 交通体系の将来像と再編のポイント



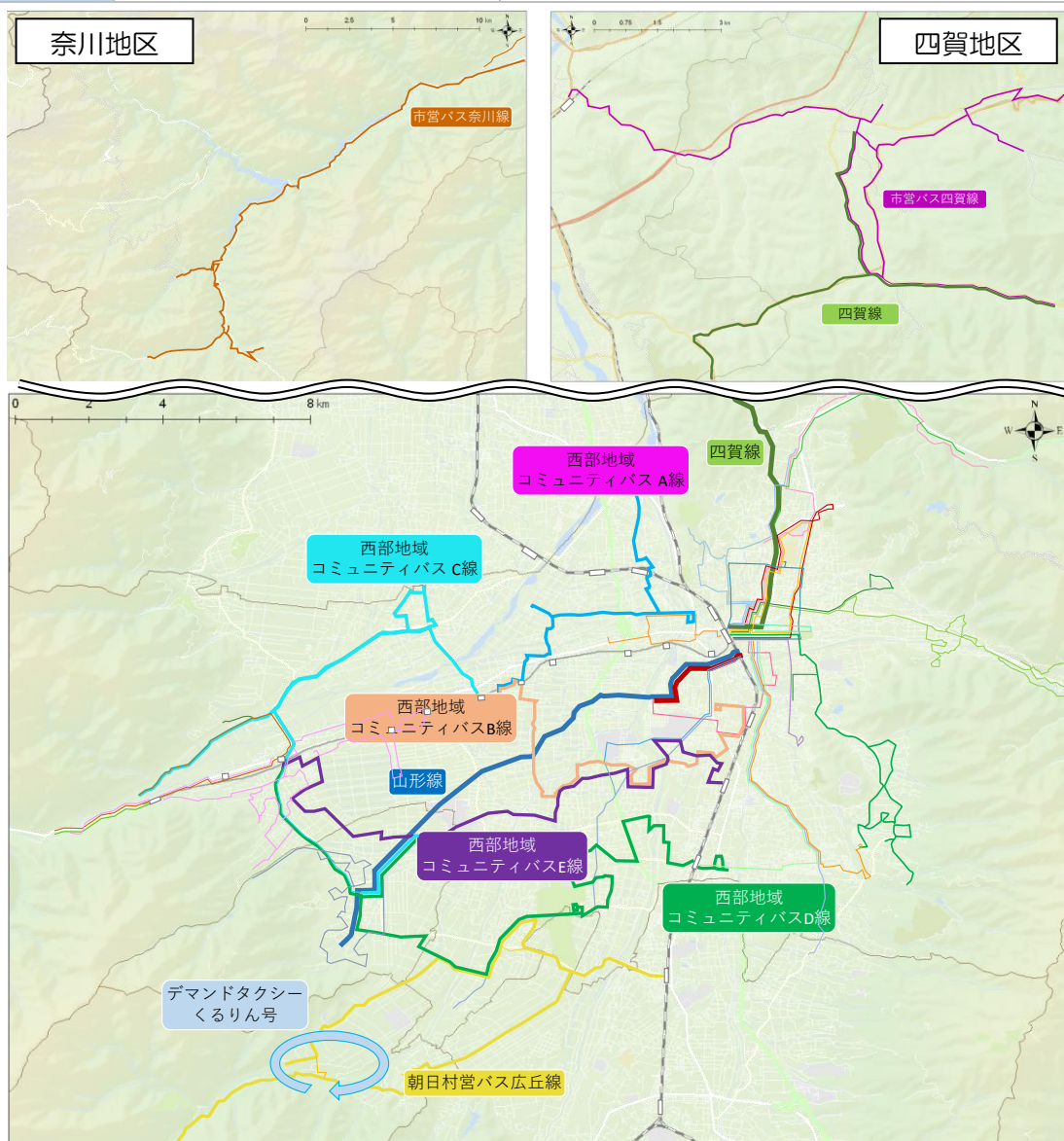
図表 45 各路線の再編一覧（現行路線を再編分類に分けた場合）

【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
浅間線・新浅間線	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
並柳団地線	アルビコ交通路線	主要幹線バス
寿台線	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（笹部団地系統）	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	アルビコタクシー路線（市補助）	支線バス
西部コミュニティC梓川・波田線	アルビコタクシー路線（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	アルビコタクシー路線（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	アルビコタクシー路線（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
島内川東乗合タクシー	地域バス	少量移送サービス
稲核線	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（アルビコ交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー東コース	市委託路線（アルビコ交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー南コース	市委託路線（アルビコ交通）	中心市街地バス
タウンズニーカー西コース	市委託路線（アルビコ交通）	中心市街地バス
南部循環線	市委託路線（アルビコ交通）	中心市街地バス
【朝日村】		
路線	現行の位置づけ	分類
朝日村営バス広丘線	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

以下の路線については、地域間幹線、フィーダー路線として国庫補助を受けながら運行するもの
とします。地域間幹線系統、フィーダー系統については、公設民営により路線を再編する際にあら
ためて設定するものとします。

図表 46 地域間幹線・フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

地域間 幹線路線	四賀線	国 1/2、県 1/2
	山形線	※国県補助で補填されない額は交通事業者が負担
フィーダー 補助路線	西部地域コミュニティバス (A・B・C・D・E 線)	国 1/2 ※国補助で補填されない額は、松本市と山形村が負担 (負担割合 9 : 1)
	市営バス四賀線、奈川線 四賀線（保福寺下町系統）	国 1/2 ※国補助で補填されない額は、松本市が全額負担
	朝日村営バス広丘線	国 1/2
	デマンドタクシーくるりん号	※国補助で補填されない額は朝日村が全額負担



ア 幹線の運行・再整備事業

沿線地域の誰もが松本市中心市街地への移動に利用できる幹線バスを再整備します。幹線バスは、交通不便者の通学や通院だけでなく、自動車を保有している人も含め松本市中心市街地への通勤にも利用できるサービス水準を確保します。このため、以下の路線について、幹線として強化を図ります。

路線再編は公設民営体制に切り替わる令和4年度中に行うものとし、それまでは、現行の運行を継続します。なお、より具体的な再編内容については、利便増進計画の中で検討します。

(7) 主要幹線バスの運行・再整備

主要幹線バスは松本市中心市街地と居住誘導区域をつなぐ路線であり、居住誘導区域における利便性の高い生活環境を担保する路線です。

現在の路線では、信大・横田（横田・信大）循環線、北市内線東まわり・西まわり、美ヶ原温泉線、並柳団地線、寿台線、山形線（笹部団地止）がこれにあたります。また、これら路線上にあり、末端部で運行経路が変わる路線もみられます。これらの路線を主要幹線バスの再整備の方針にしたがって強化します。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
信大横田・横田信大循環線 （浅間線・新浅間線）	浅間線・新浅間線は信大横田循環線の路線上は高い頻度で運行されているが、「浅間温泉口」以北の区間は運行便数が少ない	・浅間温泉口以遠の区間を系統支線と位置づける
北市内線東まわり・西まわり	主要幹線の整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
美ヶ原温泉線	主要幹線の整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
並柳団地線	主要幹線バスとしては便数が少ない	・終バスの延長、運行便数の増加を検討する
寿台線 （松原線・内田線）	寿台東口から、寿台線（村井系統）、松原線、内田線に分岐するが、分岐先の地域について利用が少ない一部、沿線人口がより多いルートが考えられる	・寿台東口以遠の路線系統について、少量移送サービスの導入も含め検討する ・より沿線人口が多いルートへの変更を検討する
山形線（笹部団地止）	主要幹線バスとしては、終バス時刻が早い	・終バスの延長、運行便数の増加を検討する

実施予定	令和3・4年度は現状の運行を継続 令和4年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコ交通、松本市

※系統支線の考え方

支線は、交通結節点で幹線に乗継ぐためのものですが、2つの路線で運行するよりも、支線から引き続き幹線として同一車両で松本市中心市街地まで運行することが、運行上も効率的な場合、幹線のうちのひとつの系統として運行する支線バスを運行します。

図表 47 系統支線の考え方



(イ) 幹線バスの運行・再整備

幹線バスは、松本市中心市街地と松本市の支所や松本地域内の村役場を繋ぐ路線であり、郊外部の地域拠点から松本市中心市街地へのアクセスを確保します。

現在の路線では、山形線、四賀線、空港・朝日線がこれにあたります。このうち、山形線、四賀線については、地域間幹線路線として国庫補助を受け運行しています。これらの路線を幹線バスの再整備の方針にしたがって以下のように強化します。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
山形線	日中午後、運行間隔が空く時間帯がある	・終バスの延長、運行便数の増加を検討する
四賀線	日中午後、運行間隔が空く時間帯がある	・終バスの延長、運行便数の増加を検討する
空港・朝日線	整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する

実施予定	令和3・4年度は現状の運行を継続 令和4年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコ交通、松本市

(ウ) 準幹線バスの運行・再整備

準幹線バスは松本市中心市街地と松本市内の出張所周辺を繋ぐ路線であり、郊外部の地域拠点から松本市中心市街地へのアクセスを確保するものです。

現在の路線では、岡田線、ほしみ線、入山辺線、中山線がこれにあたります。これらの路線を準幹線バスの再整備の方針にしたがって再整備します。ほしみ線、入山辺線、中山線は公設民営の方針に則り、市が主体となった運営に転換し、地域のニーズを取り入れながら、継続的に運行していきます。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
岡田線	整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
ほしみ線	日中の便が少なく 2 時間以上の間隔がある	・運行便数の増加を検討する ・スクールバスとの混乗化を検討する
入山辺線	日中の便が少なく 2 時間以上の間隔がある 日中の便について、集落を細かく回るため、曜日運行を行っている	・運行便数の増加を検討する ・地域内の移動を少量移送サービスの導入も含め検討する ・スクールバスとの混乗化を検討する
中山線	日中の便が少なく 2 時間以上の間隔がある 日中の便について、集落を細かく回るため、曜日運行を行っている	・運行便数の増加を検討する ・地域内の移動を少量移送サービスの導入も含め検討する

実施予定	令和 3・4 年度は現状の運行を継続 令和 4 年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコ交通、各地区公共交通運行協議会、松本市

イ 支線の運行・再整備事業

幹線が整備されていない地域において、鉄道や幹線への接続や地域内及び近隣の生活関連施設への移動を担うバスを整備します。具体的には以下の路線を再編します。

路線再編は公設民営体制に切り替わる令和4年度中に行うものとし、それまでは、現行の運行を継続します。なお、より具体的な再編内容については、利便増進計画の中で検討します。

(7) 支線バスの運行・再整備

支線バスは、鉄道や幹線バスに乗り継ぐことで地域から松本市中心市街地への移動を担う路線です。

現在の路線では、西部地域コミュニティB線、C線、D線、松本市営バス四賀線、奈川線、朝日村営バス広丘線がこれにあたります。これらの路線を支線バスの再整備の方針にしたがって以下のように再整備します。朝日村買い物バスとしては、現状の機能としては、日中の生活対応のみですが、朝夕の通学に対応する機能を付加します。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
西部地域 コミュニティバス B線	通勤・通学便が運行されているが、利用が少ない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
西部地域 コミュニティバス C線	通勤・通学便が運行されているが、利用が少ない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
西部地域 コミュニティバス D線	地域を細かく運行する路線となっているが、目的地までの所要時間が長い	・地域外への通勤・通学利用の利便性を高めるため、運行ルート直線化を検討する
松本市営バス 四賀線	一般利用者が少なく運行が非効率である	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
松本市営バス 奈川線	整備方針から課題は見られないが利用者数が少なく運行が非効率である	・奈川地区から波田地区や新島々駅までの地域間移動を市営バスとして継続しつつ、地域内移動を小規模の移送需要に対応する移送サービスを検討する
朝日村営バス 広丘線	・夕方の帰宅便が、1系統の運行であり、長大路線となっている	・松本市、朝日村が連携し、広丘駅からの運行を2系統に拡充することを検討する
朝日村営バス 買い物バス	朝日村・山形村から村外への移動需要がある	・買い物バスをさらに拡充し、松本市立病院や朝夕の梓川高校等へのアクセスを確保する

実施予定	令和3・4年度は現状の運行を継続 令和4年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコタクシー、平成交通、松本市、朝日村

■事業想定

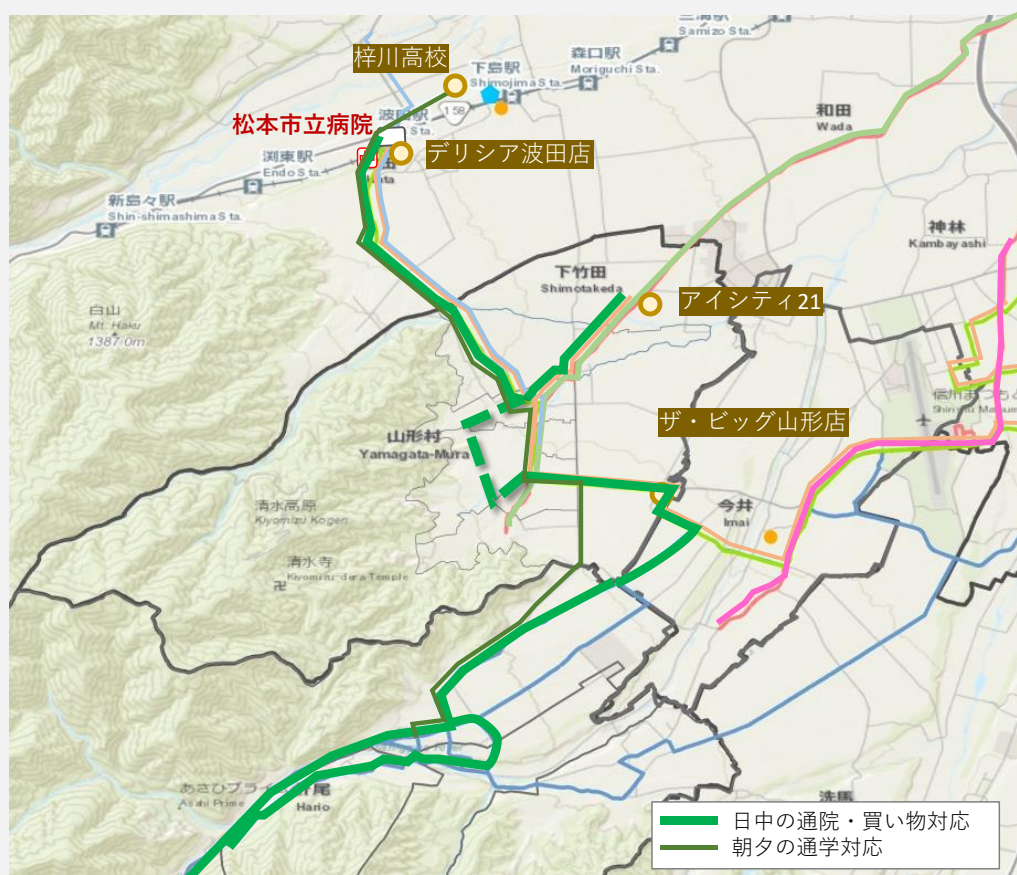
朝日村、山形村住民の隣接する地域への移動需要に対応するため、朝日村買い物バスをさらに拡張することを検討します。

朝日村を起点とし、山形村内の西部地域コミュニティバスでは対応できていない地域の集落を経由し、松本市立病院等が立地する波田駅周辺にアクセスします。

また、朝夕については、山形村・朝日村から梓川高校への通学に利用できるよう、通学便を運行します。

なお、これらの運行については、1年間を目処に実証運行を行い、一定の利用が見られた場合、運行を継続するものとします。

図表 48 拡充する新路線運行案



(イ) 支線バス〔生活対応〕の運行・再整備

支線バス〔生活対応〕は、日中の地域内での移動を担保するための路線です。

現在の路線では、西部地域コミュニティ A 線、E 線、デマンドタクシーくるりん号、朝日村買物バスがこれにあたります。これらの路線を支線バス〔生活対応〕の再整備の方針にしたがって以下のように再整備します。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
西部地域 コミュニティバス A 線	通勤・通学便が運行されているが、利用が少ない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
西部地域 コミュニティバス E 線	通勤・通学便が運行されているが、利用が少ない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
デマンドタクシー くるりん号	利用者が固定しており、利用者数が増加しない	・朝日村の地域内移動を担う公共交通として運行を維持する

実施予定	令和 3・4 年度は現状の運行を継続 令和 4 年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコタクシー、松本市、朝日村

ウ 中心市街地バスの運行・再整備事業

松本市中心市街地における利便性の高い移動を確保するため、中心市街地バスを運行・再整備します。

現在の路線では、タウンズニーカー（北・東・西・南コース）及び南部循環線が中心市街地バスに該当します。これらの路線を中心市街地バスの再整備の方針にしたがって以下のように再整備します。

路線再編は公設民営体制に切り替わる令和 4 年度中に行うものとし、それまでは、現行の運行を継続します。なお、より具体的な再編内容については、利便増進計画の中で検討します。

路線	整備方針からみた課題	再整備項目
タウンズニーカー 北コース	整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
タウンズニーカー 東コース	整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
タウンズニーカー 西コース	松本市中心市街地路線としては、長大で、運行頻度も低い	・利用状況等を分析し、より利便性を高める方法を検討する
タウンズニーカー 南コース	整備方針から課題は見られない	・南部循環線とタウンズニーカー南コースをあわせて、松本市中心市街地南部を循環する路線を検討する
南部循環線	山形線と重複している片周りとなっているため、往復での利用がみられない	

実施予定	令和 3・4 年度は現状の運行を継続 令和 4 年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	アルピコ交通、松本市

エ 少量移送サービス（ラストワンマイル）の運行・再整備

前述の公共交通網を補完する小規模な移動需要に対応する手段として、少量移送サービス（ラストワンマイル）を運行します。

路線再編は公設民営体制に切り替わる令和４年度以降、地域において体制が整ったところから順次再編するものとし、それまでは現行の運行を継続します。なお、より具体的な再編内容については、利便増進計画の中で検討します。

ラストワンマイルに対応する少量移送の移動手段として、現在の交通モードでは、大久保工場団地線、波田循環バス、浅間・大村線、島内川東乗合タクシー、稲核線、アルプス公園線、山形村福祉バスが該当します。これらの路線を少量移送サービスの導入・再整備の方針にしたがって以下のように再整備します。

このほかの地域においても、少ない移動需要に対応する多様な移動手段として、タクシー等を活用した移動手段を検討します。

路線	現状からみた課題	再整備項目
大久保工場団地線	整備方針から課題は見られない	・利用状況等を分析しつつ、空港・朝日線の系統として、運行を維持する
波田循環バス	運行の規模が小さく、少量移送に対応したサービスの検討の余地がある	・利用状況等を分析し、タクシー等を活用した少量移送サービスへの転換を検討する
浅間・大村線	利用が低調であり、運行が非効率である	・利用状況等を分析し、タクシー等を活用した少量移送サービスへの転換を検討する
島内川東乗合タクシー	整備方針から課題は見られない	・少量移送サービスとして継続する
稲核線	整備方針から課題は見られない	・安曇地域の通勤・通学対応便として運行を維持する
アルプス公園線	整備方針から課題は見られない	・利用状況を分析し、アルプス公園への行楽対応路線として位置づけを検討する
山形村福祉バス	地域公共交通を補完する移動手段となっているが、村外の施設へはアクセスしていない	・地域公共交通を補完する少量移送サービスとして、山形村において運行を継続する

実施予定	令和３・４年度は現状の運行を継続 令和４年度中に公設民営により路線再編を行い、新体制で運行する
事業主体	各地区公共交通運行協議会、松本市

(3) アルピコ交通上高地線の維持・活性化に伴う事業

ア 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

アルピコ交通上高地線を地域の幹線と位置付け、その存続・維持・活性化のための取組みを実施していきます。

(ア) 構造物・踏切道等の維持・整備

橋梁等の改修・修繕、ホーム等の嵩上げ等を行います。

(イ) 電気関係等の維持・整備

電気関係等の改修・修繕等を行います。

(ウ) 車両等の維持・整備

車両等の購入・修繕等を行います。

(エ) 線路等の維持・整備

のり面の改修・修繕等を行います。

(オ) 駅・関連施設等の維持・整備

駅舎など駅関連施設及びパークアンドライド駐車場等の改修・整備等を行います。

実施予定	継続的に実施
実施主体	アルピコ交通、松本市

(4) 運行環境の整備・利便性向上事業

ア 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

(ア) 車内の衛生環境の整備

一般路線バス、アルピコ交通(株)上高地線では、駅、停留所でのドア開放や空調等による車内換気、消毒用アルコール等の設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。

実施予定	随時実施 新型コロナウイルス感染症の収束により対応を協議
実施主体	交通事業者、松本市、山形村、朝日村

(イ) 利用者への啓発

車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えること、体調が優れないときは利用を控えること等、車内掲示やホームページで利用者に協力を依頼します。

実施予定	随時実施 新型コロナウイルス感染症の収束により対応を協議
実施主体	交通事業者、松本市、山形村、朝日村

イ シームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備

(7) 松本駅における交通結節の充実

松本駅周辺における交通結節機能を充実させ、駅からバス、自転車、シェアサイクル等へのシームレスな乗り換えを促進します。

実施予定	継続的に実施
実施主体	松本市

(イ) 乗り換え場所の整備

交通拠点となる場所に、バスの乗降、待合のスペースを確保します。

JR の村井駅、JR 南松本駅及びその周辺を交通結節拠点として整備します。これにより、交通結節における乗り換え環境の改善や周辺からのアクセスの改善を図ります。

実施予定	村井駅 南松本駅
実施主体	JR 東日本、松本市

(ウ) 待合環境の整備

交通拠点となる主要バス停において、待合環境を高めるための整備を行います。上屋付のハイスペックバス停の整備やベンチの設置等を実施します。

また、案内については、路線図等を掲げ、利用者が安心して利用できるような情報提供を行います。

地域の集落については、住民が主体となった“手づくり”の環境整備を支援します。具体的には、ベンチの設置や公民館等でのバス待ちを想定した停留所の移動や新設について住民が検討し、市や村と協議して整備できるようにします。

実施予定	継続的に実施
実施主体	協議会、松本市、山形村、朝日村、地域住民

(イ) パークアンドライド機能の充実

幹線での乗り換えの向上を図るため、パークアンドライド駐車場の運営を継続します。松本市が運営するパークアンドライド駐車場のほかにも、民間商業施設等を活用したパークアンドライド施設を拡充していきます。

パークアンドライドを活用し、MaaSを推進するため、公共交通の定期券と料金システムを一体化し、パックとして販売するよう検討します。

また、周辺市村と連携し新たな駐車場を整備します。

[運営するパークアンドライド駐車場]

名称	台数	料金
[松本市運営]		
新村駅パークアンドライド駐車場	50 台	無料
平田駅パークアンドライド駐車場	133 台	200 円/24 時間以内
新島々駅パークアンドライド駐車場	10 台	無料
梓川パークアンドライド駐車場	8 台	無料
四賀支所パークアンドライド駐車場	20 台	無料
七嵐パークアンドライド駐車場	8 台	無料
大庭駅パークアンドライド駐車場	51 台	200 円/24 時間以内
[交通事業者運営]		
神林高速バス停上り東側駐車場	<u>130 台</u>	<u>300 円/24 時間以内</u>
デリシア惣社店	<u>7 台</u>	<u>3,000 円分の商品券を 購入 (1 ヶ月)</u>

実施予定	継続的に実施
実施主体	松本市、交通事業者

ウ 公共交通のキャッシュレス化と運賃政策

(ア) 公共交通のキャッシュレス化

松本地域路線バスにおいて、キャッシュレスを導入します。

キャッシュレス決済手段については、ニーズに応じて導入方法等を研究し、公共交通利用環境のキャッシュレス化に取り組みます。

実施予定	令和 5 年度中にキャッシュレスを導入
実施主体	運行事業者、長野県、松本市、山形村、朝日村

(イ) 利用しやすい運賃の設定

公設民営体制への移行に当たり、路線・区間別の運賃を再検討し、日常生活において公共交通が利用しやすい運賃設定を行います。設定に当たっては、以下の点に留意します。

- ・ 運賃が増大する長距離区間において運賃上限等の導入
- ・ 1日乗車券、乗り継ぎ割引など、公共交通を乗り継いで利用する者への負担軽減
- ・ 高校生を中心とした通学者への定期割引
- ・ 高齢者・障がい者等に対する割引
- ・ 免許返納者に対する割引
- ・ 土休日の松本市中心市街地への利用割引

実施予定	令和4年度中、新運行体制開始にあわせて運賃を再設定
実施主体	松本市、山形村、朝日村

(ウ) MaaSの推進

導入するキャッシュレスにより、公共交通利用のほか、シェアサイクルやパークアンドライドなどとも連携し、運賃や移動にかかる決済の一元化を実現し、MaaSを推進します。

実施予定	令和5年度中に導入
実施主体	運行事業者、長野県、松本市、山形村、朝日村

(エ) 店舗・施設等とタイアップした企画乗車券の発行

公共交通を利用することで店舗での買物や施設利用など、日常生活でメリットを受けられるよう、地域の店舗や施設等とタイアップした乗車券の企画、発行を検討します。

○店舗とのタイアップ例

- ・ イオンモール買物客へのタウンスニーカー往復切符の進呈
- ・ 西部地域コミュニティバスポイントカード

実施予定	令和3年度には現在の運行体制のなかで企画乗車券を企画・運営 令和4年度中、新運行体制開始にあわせてタイアップ乗車券を企画・運営 その後、随時企画、変更
実施主体	松本市、山形村、朝日村

エ 公共交通車両の整備

(7) 車両の更新

運行に必要な車両を順次、更新していきます。車両更新に当たっては、運行ルート地の地勢や利用者層に応じて、車両のサイズや仕様（低床車両、傾斜対応、燃料種）等を設定します。

また、市民が路線バスを親しみやすいものにするため、車両のデザインを統一し、環境配慮型車両の導入も進めます。

実施予定	車両の老朽化状況にあわせ随時
実施主体	交通事業者、松本市、山形村、朝日村

オ 定時性の確保

(7) バスの遅延状況の把握

バスロケーションシステム等を利用し、バスの遅延状況等を把握します。その上で、運行ダイヤ設計の見直し（所要時間の見直し、吸収ポイントの設定）、運行ルート等の変更（渋滞発生ポイントの回避）を行います。

実施予定	令和4年度中、新運行にあわせ、課題箇所を検証 令和5年度以降 遅延発生状況を毎年評価、課題箇所の改善
実施主体	松本市、山形村、朝日村

(4) 公共車両優先システムの導入検討

交通渋滞によるバスの遅延防止策として、公共車両優先システムの導入を検討します。公共車両優先システムは交通管制システムやバスロケーションシステム等を組み合わせたシステムで、信号機制御システムによりバスが通過する際、青信号の延長や赤信号の短縮などを行います。

実施予定	令和3年度 幹線路線の評価検証にあわせ、検討 令和4年度以降の導入を目指す
実施主体	松本市、山形村、朝日村

カ 自転車利用環境の整備

(7) 自転車通行空間の整備

松本市自転車活用推進計画に位置付けるネットワーク計画に基づき、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。ネットワーク路線の選定に当たっては、日常移動のためのネットワーク路線及び観光・レクリエーションのためのネットワーク路線を抽出し、鉄道駅等交通結節点からの接続を確保します。

実施予定	令和3年度から随時実施
実施主体	長野県、松本市

(4) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

松本市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅周辺の大規模駐輪場や、松本市中心市街地における小規模駐輪場等、地域のニーズに応じた駐輪場を整備することにより、サイクルアンドライドを促進します。

実施予定	村井駅改修に合わせて駐輪場を整備 その後、随時実施
実施主体	松本市

(ウ) シェアサイクルの運用、利用推進

シェアサイクルを「公共的な交通手段」と位置付け、鉄道駅周辺へのサイクルポート設置により、鉄道やバスから乗り換える交通手段として活用します。

シェアサイクルは、以下の2つの機能を持たせるものとします。

- ① 松本市中心市街地における公共交通と位置づけ、松本駅等からの乗り換え利用を促進します。
- ② 松本市中心市街地周辺の駐車場（フリンジ駐車場）で自動車から乗り換え、松本市中心市街地までの移動手段とすることで、松本市中心市街地への自動車の流入を抑制します。

なお、タウンスニーカー等路線バスの1日乗車券と組み合わせたチケットを発行するなど、路線バスとシェアサイクルの検索・予約・決済等を一括で行うサービスを検討し、MaaSを推進します。

実施予定	令和4年中に実施する運賃改定にあわせ、パック料金を導入
実施主体	松本市、シェアサイクル事業者

キ 新技術の導入検討

(7) 自動運転等の実用化検討

地域の移動手段確保における解決策として、自動運転等の実用化について研究、検討していきます。

自動運転については、現在、全国で実証運行が広まりつつあり、今後5年以内に本格的に実用が可能となることも考えられます。

オンデマンド交通については、需要量の少ない移動に対し、タクシー車両等の活用や住民によるボランティア移送等も含めた新しい活用方法を検討します。

技術革新や他地域での導入状況を注視しながら、松本地域における運転手の不足、路線運行の採算改善等に解決活用できるかを検討します。

実施予定	実用に向けて随時研究を進める
実施主体	交通事業者、松本市、地域住民

ク 情報発信

(7) 交通マップ・時刻表の情報発信

交通マップやホームページ等を通じて、公共交通に関する情報を一元的に発信していきます。

① 交通マップ・時刻表の発行

地域住民、観光客が地域公共交通を利用できるよう交通マップ・時刻表を発行します。時刻表の形態は、全域版、地域版（各村版）、家庭内掲示用、携帯用など、地域のニーズや路線再編に対応して、的確な情報発信を行います。

② インターネットによる情報発信

公共交通情報を一元化して発信する公共交通のホームページを構築し、運用します。発信する情報としては、鉄道、バスだけでなく、レンタサイクル等についても一元化し、自動車に変わる移動サービスが一体的に検索できるものとします。

実施予定	随時実施
実施主体	松本市、山形村、朝日村

(4) 経路検索サービスでの情報提供

「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」の整備により、松本地域路線バス運行情報の経路検索サービスへの掲載を促進し、地域内外の利用者や訪日観光客等に、情報提供を行います。

実施予定	令和5年以降、新路線体系運行後に実施
実施主体	松本市、交通事業者、民間事業者

(5) 信州ナビ・バスロケーションシステムによる情報発信

長野県が運営する長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」において、松本地域内公共交通の運行情報・バスの現在位置情報の提供を継続します。

実施予定	継続実施
実施主体	長野県、松本市、山形村、朝日村

(5) 利用促進・啓発事業

ア 通勤・通学における利用促進

(7) エコ通勤の促進

松本市中心市街地にある事業所と連携し、公共交通や徒歩、自転車によるエコ通勤を促進します。エコ通勤は、公共交通担当課だけでなく、環境部局、商工部局とも連携して推進していくものとします。

実施予定	随時実施
実施主体	松本市、山形村 ※環境、商工部局と連携

(1) 高校通学における公共交通利用の促進

通学者は公共交通を支える重要な利用ターゲットです。地域内の高校への通学に公共交通が利用されるよう、モビリティ・マネジメントを展開します。

高校生は数年で入れ替わることから、モビリティ・マネジメントは毎年定期的を実施するものとします。また、通学における公共交通利用の推進は、公共交通担当課だけでなく、教育委員会とも連携して推進していくものとします。

○高校進学予定の中学生に対するモビリティ・マネジメント

- ・高校入学時期に公共交通の利用方法について周知する。
- ・中学校に出向き、中学３年生に対し、高校進学時の公共交通の利用案内を実施する。

特に郊外部の中学校をターゲットとして、公共交通利用を案内する。

実施予定	随時実施
実施主体	松本市、山形村、朝日村 ※教育委員会と連携

イ 生活における公共交通利用の促進

(7) 広報・広聴の実施

地域との意見交換会を実施し、地域公共交通の運行状況や利用状況を住民に伝え、利用を案内します。同時に、住民から公共交通に対する課題や要望を収集し、公共交通の改善に活かします。

また、路線見直しのなどのタイミングで、広報・SNS等に記事を掲載し、公共交通に親しみを持ってもらいます。

○実施事業

- ・住民意見交換会の開催
- ・広報等による周知

実施予定	新型コロナウイルス感染症が収束次第、継続的に実施
実施主体	松本市、山形村、朝日村

(4) 公共交通利用のきっかけづくり

地域において公共交通を利用するきっかけづくりを積極的に実施します。このような取組は行政の公共交通担当課だけでなく、高齢福祉、地域づくり、学校教育、環境など様々な担当課から働きかけるものとします。

○実施事業

- ・地域におけるオリジナル時刻表作成、利用促進策のための補助
- ・町会、公民館、福祉ひろば、地域づくりセンター等における公共交通利用促進のためのイベントの開催
- ・小学校児童・未就学児等に対する公共交通の乗り方教室の開催
- ・地域内の保育園等と連携し、公共交通車両や駅舎等における絵の展示会
- ・会議・イベント等における公共交通利用の推奨

実施予定	新型コロナウイルス感染症が収束次第、継続的に実施
実施主体	松本市、山形村、朝日村

(7) 地域における利用促進事業の実施

地域における利用促進や意識啓発のための取り組みに対して補助や情報提供等の支援を行います。

○実施事業

- ・地域におけるオリジナル時刻表作成、利用促進策のための補助

実施予定	新型コロナウイルス感染症が収束次第、継続的に実施
実施主体	地域住民、松本市、山形村、朝日村

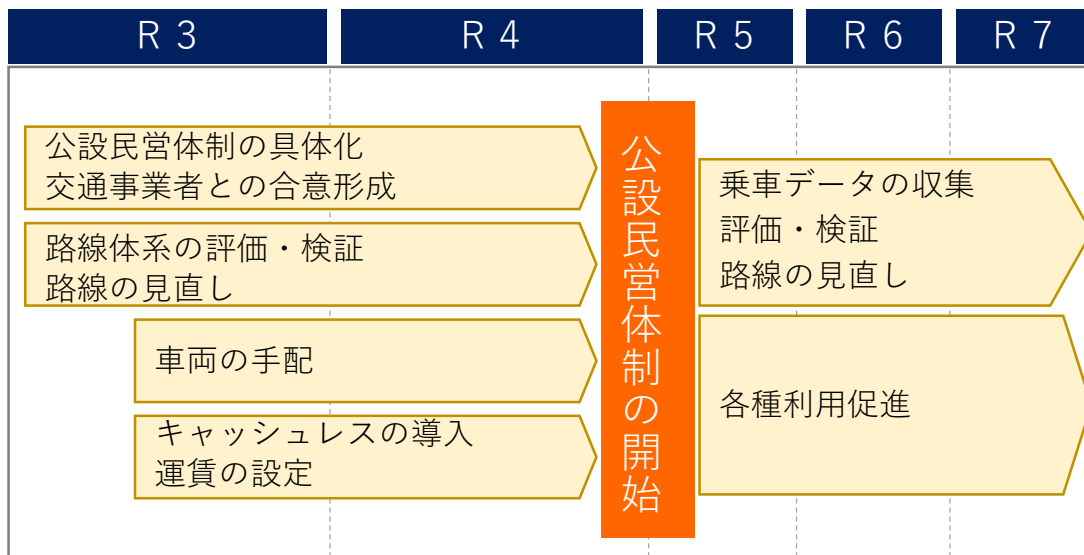
3 事業実施スケジュール

(1) 公設民営化のスケジュール

松本市では、公設民営化を具体的に実施するため、令和 3 年度より、交通事業者との本格的な協議、外部委託を含めた公設民営体制のあり方の研究を行います。同時に、交通事業者の自主運行路線も含めた全市的な路線体系についても評価検証を行い、その結果に応じて全市的な路線再編を行います。

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合わせ、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。

図表 49 公設民営体制構築前後の事業スケジュール（予定）



(2) 各事業のスケジュール

各事業のスケジュールを以下に示します。

図表 50 個別事業の実施スケジュール

実施項目	施策	事業	R3	R4	R5	R6	R7
1 公設民営体制の構築事業	公設民営体制の構築事業						
2 路線バス等の運行・再編事業	(1) 幹線の運行・再整備事業	主要幹線バスの運行・再整備 幹線バスの運行・再整備 準幹線バスの運行・再整備					
	(2) 支線の運行・再整備事業	支線バスの運行・再整備 支線バス〔生活対応〕の運行・再整備					
	(3) 中心市街地バスの運行・再整備事業						
	(4) 少量移送サービス（ラストワンマイル）の運行・再整備						
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）					

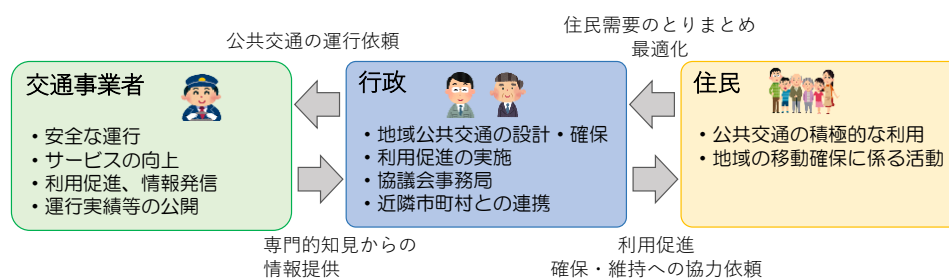
第7章 計画の推進体制と達成状況の評価・検証

1 地域公共交通のマネジメント

(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。

図表 51 各主体の役割



ア 行政の役割

国には、各主体が地域公共交通を活性化・再生するための取組みを最大限後押しするとともに、課題解決のための環境整備や、制度運用の見直し等を推進することが期待されています。

県は、本計画に基づき、各市村の区域を越えた広域的な視点から、市村と連携を図りつつ、目標達成のための施策に関係者と協働して取り組みます。

松本市、山形村、朝日村は、地域の社会基盤として、必要な公共交通ネットワークを設計し、確保します。松本市地域公共交通協議会の事務局を担い、近隣市町村と連携し利用促進を図りながら必要な路線を維持します。

市民、交通事業者に対しては速やかな意思疎通と合意形成を可能にするためのコーディネーターとしての役割を担います。

イ 交通事業者の役割

地域公共交通の運行を担う者として、安全な運行を第一とし、創意工夫によりサービスを向上し、利用者の増加に努めます。

地域公共交通のデザインに当たっては、専門的な知見からよりよい運行方法について提案を行います。公共交通の運行事業の実施に当たっては、各社のノウハウを活かし、サービスの向上と利用促進に努め、より多くの利用者を獲得するよう各種事業を実施します。

また、地域公共交通の評価・検証に必要な運行実績を収集し、公開するものとします。

ウ 住民の役割

地域公共交通及び交通事業者の現状を理解し、地域を運行する路線を維持するため、積極的な利用、公共交通にあわせた移動行動への転換促進などを実践します。

さらに、地域公共交通が補いきれない小規模な移動需要を補完するため、その運営に主体的に参画します。

(2) 松本市地域公共交通協議会の役割

松本市地域公共交通協議会は、地域全体の視点から地域公共交通全体の改善について協議する場とします。松本市が実施する公設民営体制について、住民、交通事業者等関係者の視点から確認、承認する役割を果たします。地域公共交通計画の評価・検証を行い、新たな改善策について関係者間で合意することや、利用促進の検討と実施も担います。

2 松本市地域公共交通協議会の体制

(1) 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。

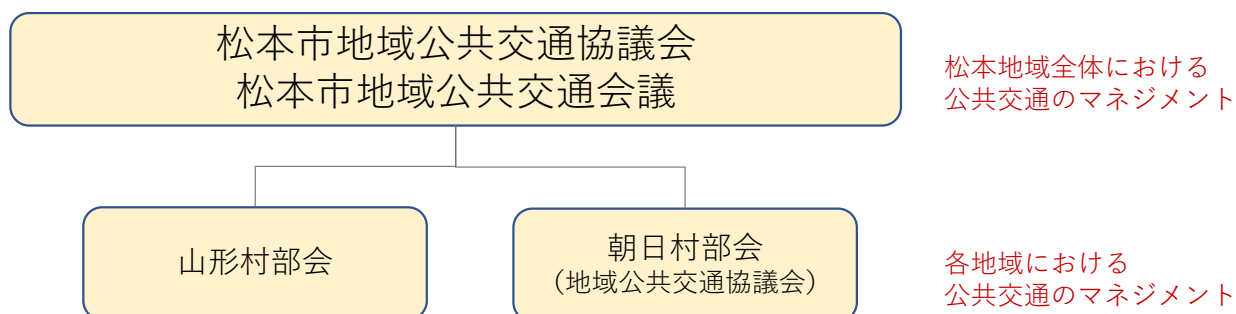
松本市地域公共交通協議会は松本地域全体の公共交通をマネジメントします。

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。

また、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を部会として位置付けます。

山形村、朝日村における路線変更や公共交通施策については、各部会で協議した後、松本市地域公共交通協議会に諮るものとします。

図表 52 松本市地域公共交通協議会の体制



(2) 1市2村の費用負担

協議会の活動に係る費用として、松本市、山形村、朝日村から協議会に負担金を支出します。負担金の割合は松本市：山形村：朝日村において、8：1：1とします。

3 評価・検証と改善方法とサイクル

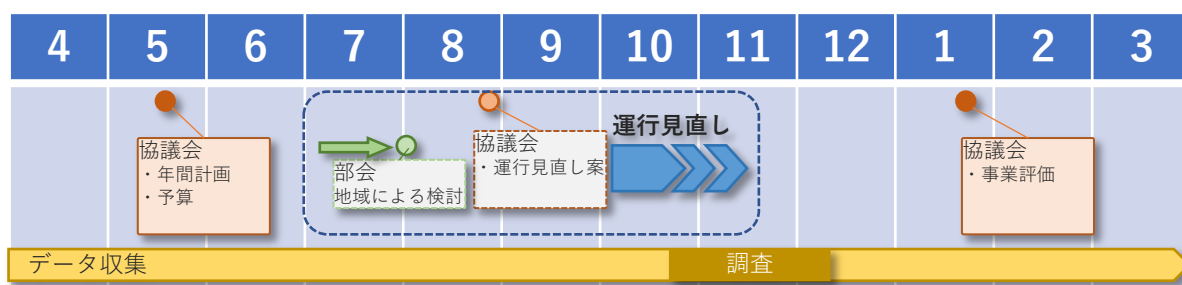
(1) 毎年の評価・検証

公共交通の評価・検証、見直しのサイクルを以下に示します。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。

図表 53 毎年の協議会等の開催日程



各路線の利用状況进行评估し、課題となっている路線、区間、便を把握し、必要に応じて運行改善を行います。なお、キャッシュレスの導入にあわせ、移動実態データにより OD データ等が取得できるようになった際には、評価・検証にも活用するものとします。

図表 54 毎年の評価・検証に収集するデータ

	対象モード	収集するデータ	収集方法
公共交通の利用者数の目標	JR 東日本	駅別利用者数	・ JR 東日本規定による
	アルピコ交通上高地線	駅別乗降者数	・ アルピコ交通規定による
	路線バス	路線別利用者数	・ アルピコ交通路線はアルピコ交通より収集 ・ 松本市、山形村、朝日村運営の路線は運行事業者と連携して日々の実績を収集 ・ 国庫補助を受ける路線については、路線別に収集
		路線別収支	
		便別利用者数	
		停留所別利用者数	
シームレスな広域連携に関する目標	路線バス（西部地域コミュニティバス）	鉄道駅周辺バス停の乗降車数	・ 運行事業者と連携して日々の実績を収集
	パークアンドライド駐車場	パークアンドライド利用者数	・ 松本市の集計による
	シェアサイクル	シェアサイクル利用者数	・ 松本市の集計による
収支及び公的負担額に関する目標	—	行政の支出するバス等の路線における収支率	・ 松本市、山形村、朝日村集計による
	—	行政の公共交通運行に対する負担額	・ 松本市、山形村、朝日村集計による

(2) 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。

図表 55 計画のアウトカム評価のために収集するデータ

実施主体	収集するデータ	収集方法	時期
松本市・山形村・朝日村	代表交通分担率 人々の移動実態（OD）	パーソントリップ調査 松本市、山形村、朝日村でアンケートを実施	令和 6年度
松本市	まちなか歩行者数	松本市商店街歩行者通行量調査	
松本市	運輸部門における CO ₂ 排出量	松本市環境・地域エネルギー課 部門別温室効果ガス排出量 推計	

松本地域公共交通計画

発行 令和3年

編集

松本市地域公共交通協議会

(事務局：松本市交通部公共交通課)

〒390-8620 長野県松本市丸の内3番7号

電話：0263-34-3033

資料ダウンロードはこちら⇒

