

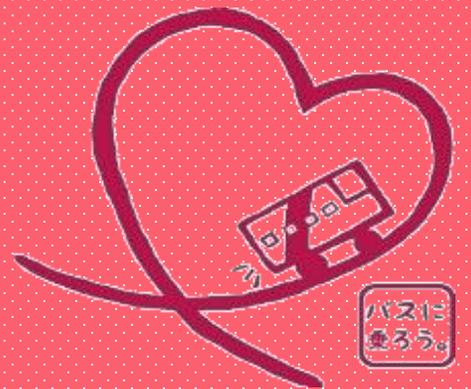
# 地域交通の「リ・デザイン」検討会

## 官民連携（PPP）による路線バスの再編

令和4年4月18日(月)17:00～



松本市



# 官民連携(P P P)による路線バスの再編

## 1 現状と課題

- ・ 地域交通の運営には行き詰まり感
- ・ 一方、過度な自家用車依存構造はそのまま  
⇒ 人口減少と高齢化によって問題が顕著化

危機感

### 地域公共交通活性化再生法 (H19~)

市が主体的に関わり再編

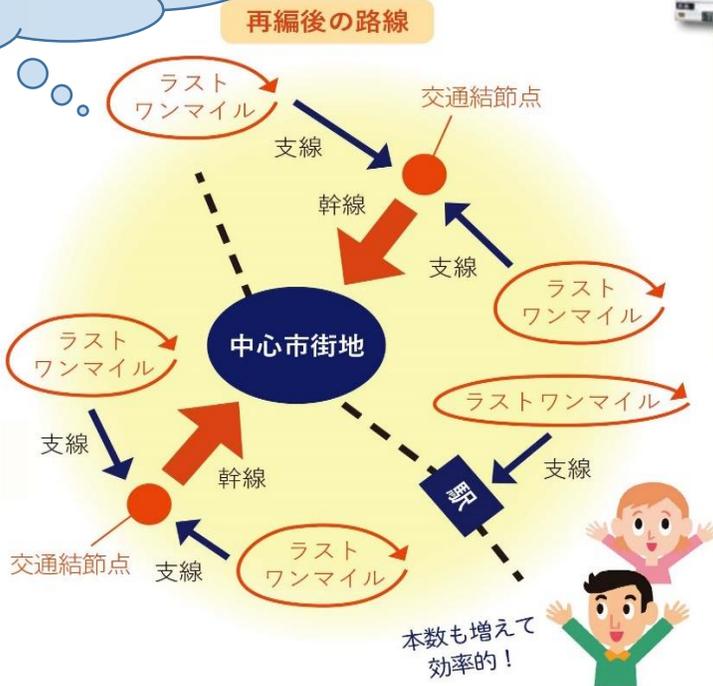
- ・ 地域公共交通は単なる移動手段ではない
- 「社会インフラ」である ⇒ 地域の多様な輸送資源を活用(R2)

## 2 将来のイメージ (松本地域公共交通計画)

「ラストワンマイル・地区内交通」

自家用有償旅客運送  
(白ナンバーの車)

小型車両による乗合  
デマンド交通 など



### 松本市内を走るバス

(令和4年1月現在)



路線バス (アルピコ交通)

【運行地区】松本市内



市営バス

【運行地区】奈川、四賀



タウンズニーカー

【運行地区】松本駅周辺



地域バス

【運行地区】

入山辺、中山、本郷、波田など



西部地域コミュニティバス

【運行地区】

島内、新村、南松本、新村、  
梓川、波田、村井、平田

事業者間の  
連携強化

35路線・1,050km

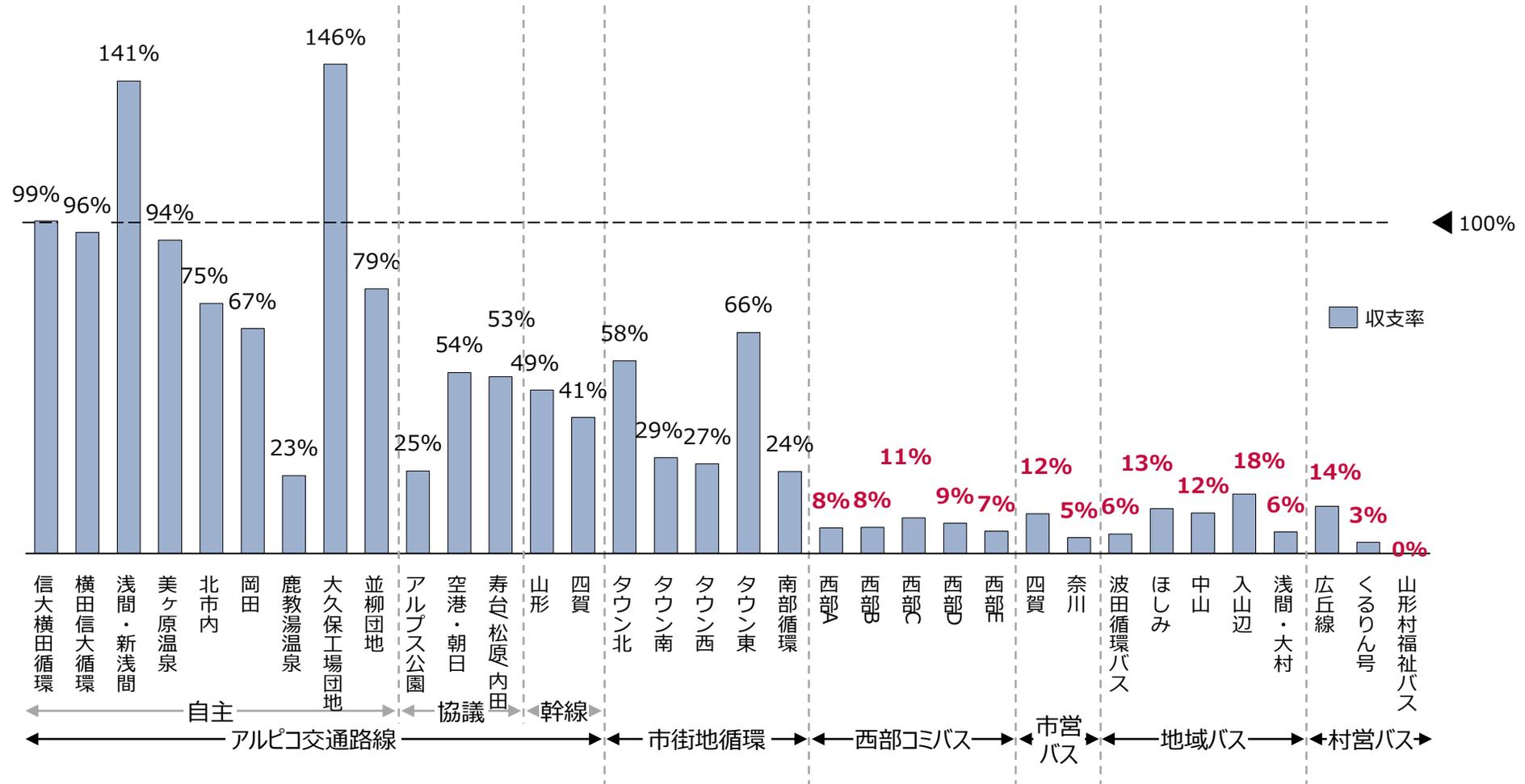
### 5つのバス形態の官民連携

～公共交通を持続可能なものに～

- ※ エリア全体の再編
- ⇒ 松本市、山形村、朝日村の全エリアを対象に
- ⇒ 特定の1社に5年程度の運行委託を想定

# 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



# 制度・事業スキームのオプション比較

交通ネットワーク形成における自治体の関与は何れの方法でも同じ  
(地域公共交通計画に基づき、設計とマネジメントを実施)

## 概要

欠損補助 (現行方式)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 単年度での赤字補填<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 事業者に業績改善やサービス改善のインセンティブが働かない</li></ul></li></ul>
公設民営	<ul style="list-style-type: none"><li>● 自治体がバス車両等を購入・保有し、運行のみ民間に委託<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 車両購入費/減価償却費、修繕費は自治体負担</li><li>✓ 例：西部コミバス、松本市営バスと同様の形態</li></ul></li></ul>
運行委託	<ul style="list-style-type: none"><li>● バス車両等の購入・保有と運行をまとめて民間に委託<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 車両購入費/減価償却費、修繕費は事業者負担(委託料/負担金を含む)</li><li>✓ 例：一般的なコミュニティバスの形態</li></ul></li></ul>
第三セクター	<ul style="list-style-type: none"><li>● 行政と民間の共同出資による法人（第三セクター）にて、車両等資産の保有・管理、運行を実施</li></ul>

- 欠損補助と第三セクターはデメリットが多く、公設民営と運行委託の比較では、**運行委託**の方が車両投資額や整備費の最適化や運行の効率化に繋がると考えられる

# 「官民連携・エリア一括運行委託方式」

制度設計における  
～課題～

対象範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象路線の<b>エリア全体</b></li> <li>✓一部路線について別事業者へ外部委託を許容</li> </ul>
期 間	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>5年間程度の長期</b>（車両等の設備投資や運転手の採用計画が立てやすい。）</li> </ul>
車両の保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>事業者の保有車両による運行</b>（車両調達費と整備費の最適化が可能）</li> </ul>
収入リスク負担 (インセンティブ設計)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•運行経費と運送収入の想定を基に<b>負担金の金額を予め設定</b>し、<b>事業者のリスク負担</b>に見合う<b>利潤</b>を許容</li> </ul>
事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>民間事業者</b></li> <li>✓役割(案)：運行業務、ダイヤ編成、仕業の設定、車両の調達・修繕・管理、事故処理・対応、その他前項目に付帯する業務</li> </ul>
運行依頼者 (資金拠出者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•<b>自治体</b></li> <li>✓役割(案)：運行条件・水準（ルート、起終点、サービス水準、運賃水準等）の設定、負担金の拠出・算出方法設定</li> </ul>

複数年における  
予算確保

コロナ禍にお  
けるインセン  
ティブ基準

①運行体制の  
強化による専  
門職の配置

②法定協議会  
の体制強化

# 路線ネットワークの再編案の考え方、検討方針

