

のるーと松本 運用方針

令和7年2月5日／初版
松本市 交通部・住民自治局
(A I オンデマンドバス)

目次

- 1 運用方針の策定
- 2 のるーと松本の位置付け
- 3 運行継続の基準と安定運行の指標
- 4 地域及び住民自治局の取組み
- 5 交通部の取組み
- 6 運行水準見直しの考え方

1 運用方針の策定

(1) 策定目的

この運用方針は、のるーと松本(AIオンデマンドバス)を、将来にわたって安定的な利用が見込める持続可能な地域内交通の一つとして、松本市の新たな交通サービスに位置付けるために必要な事項を定めることを目的とします。

(2) 運用主体

のるーと松本の運用主体は、松本市とし、のるーと松本の運行水準の見直し、改廃の決定等を行います。
なお、地域の足として持続可能なものとするための取組みは、地域と連携して進めます。

(3) 運行状況の検証

のるーと松本の運行状況の検証は、5年(R7.4～R12.3)ごとに行います。
なお、5年間の半期時点(R9.9)で、中間検証を行うこととします。

(4) 運用方針で定める事項

- ア のるーと松本の位置付け
- イ 運行継続の基準と安定運行の指標
 - ・1日当たりの乗車数
 - ・登録者数の安定的な増加
 - ・ヘビーユーザーの安定的な増加
- ウ 地域及び住民自治局の取組み
- エ 交通部の取組み
- オ 運行水準見直しの視点

「のるーと松本」は、松本市が取り組むAIオンデマンドバスです。
AIオンデマンドバスとは、利用者の希望に応じて乗降ポイントを運行する(定時定路線ではない)乗合いバスで、AIが選択した効率的なルートを運行する新しい交通サービスです。

2 のるーと松本の位置付け

(1) 葉の交通

公共交通体系を「幹・枝・葉」に例えると、**のるーと松本は、地域内の移動を担う「葉」の交通**に当たります。地域の住宅地や主な施設と中心市街地を接続し、主に通勤・通学者の移動を担う定時定路線方式の鉄道・幹線バス(幹)、支線バス(枝)に対し、**「葉」の交通は**、特定エリア内において、買い物や通院などの日常的な移動を担う、**地域内交通サービス**です。

利用者のリクエストに応じて運行する**のるーと松本は**、利用が少なく分散する**日中の時間帯において効率性(相乗り)を発揮する新しい交通サービス**の一つです。圏外居住者も一定程度利用します。

(2) 本格運行内容

ア 運行区域及び乗降ポイント

- ・寿エリア(約11km²。寿・寿台・松原地区全域) 約150ポイント
- ・梓川エリア(約20km²) 約220ポイント

(エリア外の最寄り駅や病院、商業施設などへの乗入れます。)
(エリア外の乗降ポイント間の移動には、制限を設けます。)

イ 予約方法

専用アプリ、LINE、電話(いずれも4日前から予約可能)

ウ 使用車両

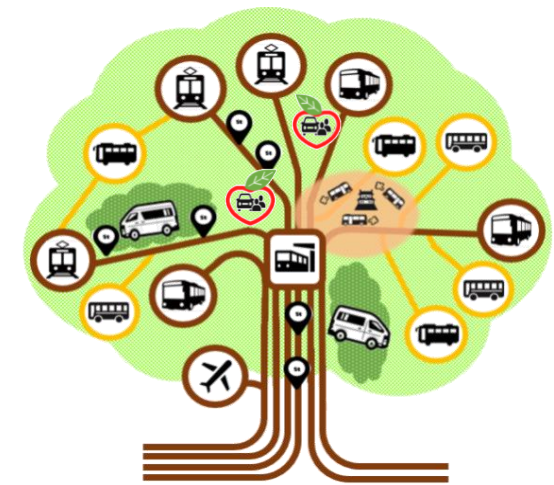
ミニバン:定員10人(乗務員を含む)各区域2台

エ 運行日・運行時間等

- ・運行日時 月曜日から金曜日(午前9時から午後5時まで)(午後5時に最終降車が完了)
- ・運休日 土曜日、日曜日、祝日、年末年始(12月29日から1月3日)

オ 運賃

1乗車300円、割引運賃:中高校生200円、小学生・障がい者100円、未就学児無料



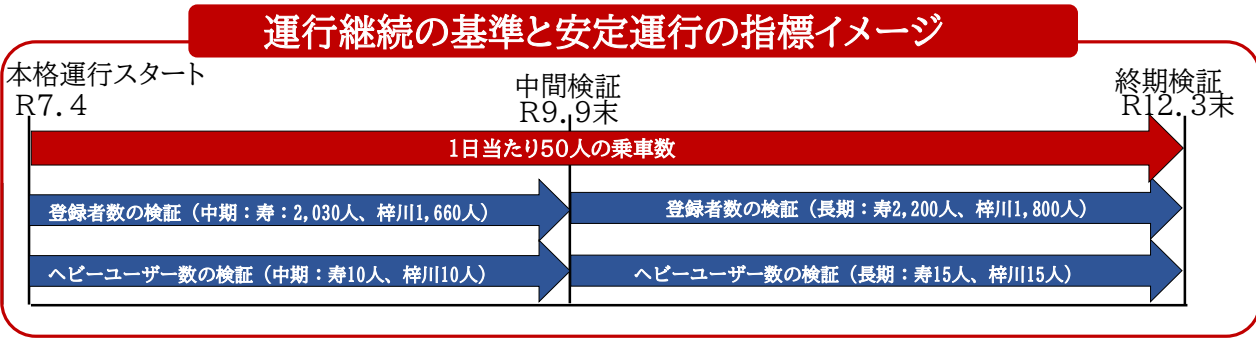
【松本市の地域内交通サービス(葉の交通)】
A I オンデマンドバス、地域主導型バス、
ボランティア輸送等

3 運行継続の基準と安定運行の指標

(1) 運行継続の基準

1日当たりの乗車数

- ア 50人／日(1エリア当たり)
- イ 考え方:本格運行移行時の条件(50人/日)を、
検証期間の5年の終期(R12年3月末)に達成する
ことを基準とします。



(2) 安定運行の指標

登録者数の安定的な増加(中・長期指標)

- ア 指標:登録者数
- イ 考え方:各エリアの現在の登録者数を基準とし、下表を中・長期に検証する指標とします。

エリア	現登録者数 (R7.1月末現在)	中期指標 (R9.9末)	長期指標 (R12.3末)
寿エリア	1,897人	2,030人	2,200人
梓川エリア	1,550人	1,660人	1,800人
エリア外	1,259人	1,350人	1,500人

エリア人口 R7.1.1現在
寿エリア :19,128人
梓川エリア:12,057人

※増加率は、松本市地域公共交通計画に規定する公共交通利用者数の増加目標である「1.14倍」に基づく

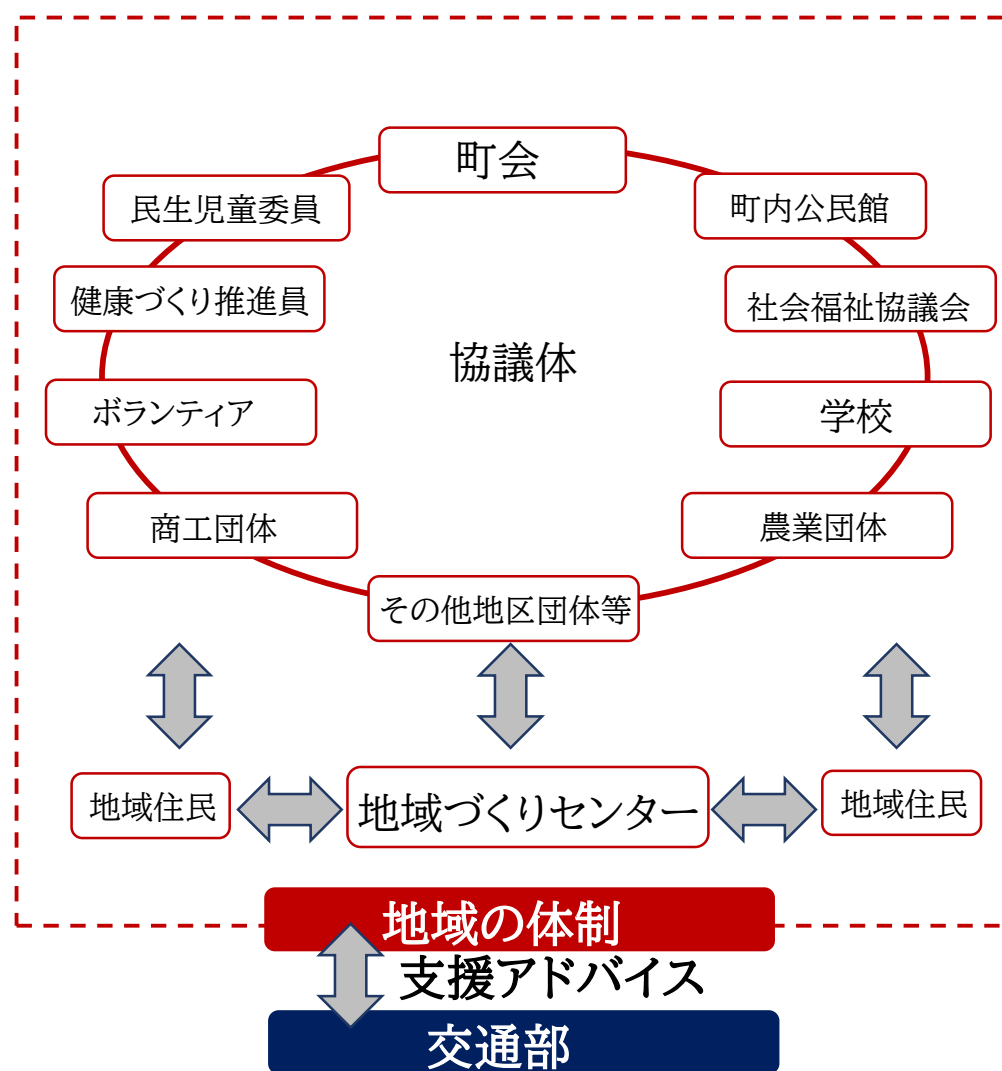
ヘビーユーザーの安定的な増加(中・長期指標)

- ウ 指標:ヘビーユーザー数(週2回以上利用者) (直近1年間で累計100回以上利用した人)
- エ 考え方:各エリアの現在のヘビーユーザー数を基準として、下表を中・長期に検証する指標とします。

エリア	現ヘビーユーザー数	中期指標 (R9.9末)	長期指標 (R12.3末)
寿エリア	5人	10人	15人
梓川エリア	5人	10人	15人

※現ヘビーユーザー数は、実証運行期間(R5.10.2～R6.9.30)のもの

4 地域及び住民自治局の取組み



(1) 利用促進の主体

葉の交通である「のるーと松本」を地域の足として持続可能なものとするには、地域が主体の利用促進体制を構築することが必要不可欠です。

利用促進体制においては、町会連合会やまちづくり協議会、公民館、社会福祉協議会等の協議体と地域づくりセンターが連携していきます。（交通部は体制の構築に伴う支援アドバイスを行います。）

(2) 利用促進の取組み

ア 考え方

のるーと松本が地域にあることで、自家用車を運転しなくても生活ができるという安心感を住民が持てるよう、地域ならではの利用促進や啓発活動を行います。

イ これまでの取組みと今後の取組み

- ・広報チラシの配布や乗車体験会、利用促進説明会を通じて、登録者数全体が増加しました。
 - ・地域住民、関係団体、地域づくりセンターが連携して、乗車数、登録者数の増加及びヘビーユーザーの獲得に繋がる取組みを進めます。
 - 目的地（医療機関や商業施設等）の紹介チラシの配布
 - 利便性向上（移動時間の分かり易さ等）のためのスマホ講習会
 - 予約方法、乗り方のWeb動画作成
- これらを活用した**住民個別**に向けた利用案内

5 交通部の取組み

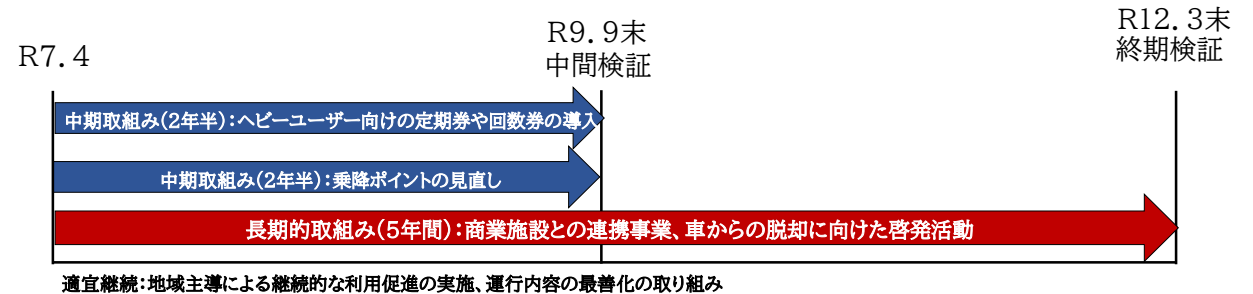
中期的な取組み

- (1) ヘビーユーザー向けの割引制度の導入
日常的にのるーと松本を利用しているヘビーユーザー向けの割引制度を先行導入自治体の効果を注視しながら研究します。
- (2) 商業施設との連携
地元企業と連携し、のるーと松本利用者へのポイント還元施策の実施等を検討します。
- (3) 不断の見直し
運行状況に応じ、乗降ポイントの新設・改廃等、利用者の増加に繋がる見直しを継続的に実施していきます。

長期的な取組み

- (1) 考え方
日常的な移動を担うのるーと松本が地域にあることで、自動車を運転しなくても生活ができるという安心感を住民が持てるよう啓発活動を行い、自家用車からの脱却を促します。
- (2) 取組内容
 - ア 商業施設との連携事業等
のるーと松本利用者及び協力企業への還元施策をさらに強化するとともに、自家用車からの脱却に向けた啓発活動(経済的負担軽減効果を地域住民に発信)を継続的かつ長期的に行います。
 - イ 隣接市との連携(のるーと塩尻、のるーと安曇野)
 - ウ 住民ドライバー導入の研究

中長期的な取組みスケジュール



6 運行水準見直しの考え方

運行水準の見直し(運行時間、運行エリア、基本運賃の引下げ)については、次の考え方に基づき慎重に検討・判断します。

運行時間

利用者の利便性だけでなく、費用対効果、他地区との公平性、タクシー事業者の意見等を考慮します。

特に、近隣の安曇野市、塩尻市における運行時間の見直しに向けた実証運行結果を参考にします。

運行エリア

のるーと松本を効率的に運行するためには、特定エリアに限定した運行とする必要があります。

エリア変更(追加)にあたっては、「葉の交通」としての役割を認識した上で、地区内のバス停及び鉄道駅、日常生活に必要な病院や商業施設の有無、事業効果が得られる人口、面積等を考慮します。

基本運賃

「1日当たりの乗車数」、「登録者数の安定的な増加」、「ヘビーユーザーの安定的な増加」の推移を考慮しつつ、利用者負担と公費負担のバランスに留意します。