

第2回足柄広域新モビリティサービス推進協議会にて頂戴しました皆様のご意見と、それに対する事務局の考え方(回答)を下表のとおりご報告いたします。
 貴重なご意見を賜り厚く御礼申し上げます。

項目	頂いたご意見	足柄広域新モビリティサービス推進協議会事務局の考え方(回答)
全般について	町民アンケート結果とその考察が適切にまとめられており、これらを基にした「新モビリティサービス事業導入の基本方針(案)」は分かり易く説明されている。	ありがとうございます。
	アンケートの対象に城山自治会、中里自治会が対象外が心配	両自治会は、アンケート対象に含まれています。
町民アンケート解析のまとめについて	町民アンケートの内容は理解できました。年末年始の短時間ではありましたが、よくまとまっています。地区の特性や各地区別の住民の意見が把握できたので良い成果が得られました。概ね、新しいモビリティサービスの内容に対しては理解いただいたと思いますが、意見を保留している住民もいるようですから、早期に事業内容を組み立て、示して行く必要があります。今回のアンケート結果、特に個別意見の内容をよく精査して今後の事業計画に反映していただく必要があります。	ご意見を踏まえて、事業計画を策定します ありがとうございます。
	アンケートについて、自家用有償旅客運送の制度概要等を回答者が理解した上で「ほぼ全数が賛成」ということなのか。	アンケート項目では、「自家用有償旅客運送制度」について詳しく説明していなかったため、回答者がよく理解できていないことも考えられます。 今後も機会を設け、より理解が深まるよう進めます。
新モビリティサービス事業計画について	新モビリティサービス事業計画については、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」)、活性化再生法施行規則、同基本方針に基づいて策定いただくこととなりますので、各項目(法第36条の2等)等についても議論いただきますようお願いいたします。(ご参照)関係資料掲載HP(国土交通省) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html	活性化再生法等に基づき、各項目について記載しました。

項目	頂いたご意見	足柄広域新モビリティサービス推進協議会事務局の考え方（回答）
	<p>「当該地域は、（中略）AI オンデマンド運行を導入し、運営方式は「自家用有償旅客運送」を基本とする」と記載がありますが、新モビリティサービス協議会は、新モビリティサービス事業の実施に関し必要な協議を行うための協議会となります。</p> <p>地域の交通として新モビリティサービス事業（AI オンデマンドバスを自家用有償運送で運行）を導入するのであれば、地域の交通を検討（地域公共交通計画の作成等を含む）いただく場として活性化再生法第6条に基づく協議会、オンデマンド交通等の乗合事業の導入や自家用有償運送の導入については道路運送法施行規則第9条の3に基づく公共交通会議、同法施行規則第51条の8に基づく運営協議会にて十分な議論を行っていただきますようお願いいたします。</p>	<p>ご指摘のとおり、今後、地域公共会議にて協議を行うとともに、必要に応じて運営協議会等を設置して、必要な事項を協議してまいります。</p> <p>また、本事業計画の位置づけや公共交通会議との関係性について、明記しました。</p>
<p>自家用有償旅客運送について</p>	<p>まず、地域における輸送資源を総動員し、地域の移動手段を確保していくことは大変重要な課題と考えております。</p> <p>資料では、「AI オンデマンド運行を導入し、運営方式は「自家用有償旅客運送」を基本とする。」とされております。</p> <p>自家用有償運送の制度を活用する際には、まず、地域の移動手段の確保する手段として、道路運送法の許可を受けた交通事業者の活用を十分に検討する必要があるとございます。ここでいう交通事業者の活用とは、既存の運行している路線バスやタクシーのみならず、コミュニティバスや乗合タクシー、各種デマンド運行など新たな運行手法も含まれます。</p> <p>これまでの協議の中でこのような検討が関係者間で十分されたとは言い難いと考えておりますので、まず、その点や交通空白の位置づけを協議して頂き、その上で運営方式の方向性を示して頂く等、丁寧な対応が必要があると思料いたします。</p> <p>なお、乗合運送の許可については、関係者間で協議が整えば、運賃や使用車両等、各種柔軟な対応が可能となっております。</p>	<p>上記に同じ</p>

項目	頂いたご意見	足柄広域新モビリティサービス推進協議会事務局の考え方（回答）
自家用有償旅客 運送について	<p>また、資料の中で、「近年法改正で自家用有償運送が可能となった」や「制度創設」と記載がありますが、令和2年の法改正では、事業者協力型自家用有償旅客運送が創設されたものであり、交通空白地域における自家用有償運送の制度は、神奈川県内での事例はありませんが、従来より設けられているところです。</p>	<p>ご指摘のとおりと理解しております。</p>
	<p>・P27「福祉輸送等も含め「交通空白地域」と認定し、～」、P28「早朝・深夜運行も可能とする」とあるが、交通事業者（特にタクシー事業者）や福祉輸送事業者へ影響が出ないか。</p> <p>各公共交通事業者等との役割分担を明確にする必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見のとおりと理解しております。</p> <p>福祉輸送等については生活交通と役割分担を明確にして、検討します。</p> <p>中間資料では、将来像についても踏み込んだ記載をしておりましたので、今後の協議等の際には、ご意見を踏まえて調整してまいります。</p> <p>本事業計画は、新モビリティサービスについて記載するものであり、既存交通事業者等との役割分担や関係性など町全体の交通体系については、令和4年度～令和5年度で策定を予定している「地域公共交通計画」の中で改めて位置付ける予定です。</p>
運営方式・実施 主体について	<p>新モビリティサービス事業の事業主体であるが、国交省の指針では「事業者協力型自家用有償旅客事業」とあり、既存事業者の関わり方が、重要となる。</p> <p>事業は営利を目的とするかどうか（既存事業者には委託金を払う必要があり）福祉を目的にするかによって事業主体の位置付け（LLPかNPOか）が決ってくる。</p> <p>まず経済性のシミュレーションをいくつかのケースに分けて（料金も含めてエリアを松田町中心か、松田―大井―開発（開成）を含むか）行ってみたらどうか。</p> <p>公設民営を基本とするがあるが、イニシャルは別として、ランニング状態での行政の関わり方も研究して欲しい。</p>	<p>現時点における資金計画について記載しました。事業主体や運行エリアなどにつきましては、今後、地域公共交通会議にて協議してまいりたいと考えております。近隣市町との連携につきましても、地域公共交通会議の委員として参加していただくなど、調整を図ってまいります。</p>

項目	頂いたご意見	足柄広域新モビリティサービス推進協議会事務局の考え方（回答）
運営方式・実施主体について	<p>今般導入を検討している自家用有償運送は、事業者協力型でしょうか、また、実施主体は、町若しくはNPO等どちらの方向性でしょうか。</p> <p>いずれにせよ、運営方式のあり方については、慎重な議論を経て頂きますようお願い申し上げます。</p>	<p>運営主体や運営方式等につきましては、来年度以降も引き続き、地域公共交通会議等で十分な協議を行ったうえで、持続可能な交通体系となるよう方向性を決定していきたいと考えております。</p>
車両について	<p>前回資料では8人乗り車両を導入となっていたが、今回資料では10人乗り車両となっていることについて、これは、今後の需要見込等を踏まえた変更なのか。</p> <p>また、車が大きくなることで、小回りや住民ドライバーへの影響はないのか。</p>	<p>一例として、10人乗りの車両として記載しておりますが、関係機関等との協議・調整の結果により、使用する車両が決定され则认为しております。</p>
	<p>利用者のニーズを考えた利用目的別に考慮する必要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物用は、日用品と雑貨等（大きな物を買う可能性） ・病院用 ・移動手段用 <p>車両は一車種でなく、利用目的に合わせ、2～3程度の車種を検討</p>	<p>ご意見を踏まえて、今後さらに協議してまいります。</p>
乗降ポイントの設置について	<p>乗降ポイントの設置（設定）にあたっては、道路交通法第44条（停車及び駐車を禁止する場所）を遵守し、必要に応じて交通管理者と事前調整を図るなど、後の計画に齟齬が生じることのないよう配慮をお願いします。</p>	<p>ご意見のとおり、関係法令を遵守し、交通管理者や道路管理者等の指導に従い、十分な事前調整を行ってまいります。</p>
交通政策に関する記述について	<p>「国土交通省総合政策局のMaaS導入」の表記につきましては、国土交通省がMaaSを導入（開発）したわけではありませんので、記載としては「MaaS事業への支援の開始」でしょうか。</p> <p>時系列に記載しているのであれば「自家用有償旅客運送」制度の創設は平成18年のため、上位ではないでしょうか。</p>	<p>ご意見のとおりと整理いたします。</p>

項 目	頂いたご意見	足柄広域新モビリティサービス推進協議会事務局の考え方（回答）
運営協議会について	<p>表紙や「運営協議会資料」やP26に「・当該地域の運営協議会（本分科会）及び（略）」との記載がありますが、本協議会は道路運送法に規定する運営協議会の位置づけがあるのでしょうか。</p> <p>※本協議会の要綱上には運営協議会であることの記載がありません。</p>	<p>本協議会は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第36条第4項」の規定に基づく協議会であるため、現在は、道路運送法に規定する運営協議会の位置づけはありません。</p> <p>一方で、必要に応じて、本協議会に運営協議会の機能を持たせ、協議を進めていくことを想定しているとともに、「自家用有償旅客運送」に関する協議の必要性を念頭に置いたため、運営協議会という文言を付しました。</p>
	<p>前回の会議で地域公共交通会議との関連について議論となっておりますが、資料の表題で「第2回専門部会及び運営協議会資料」とあります。運営協議会の位置づけ、現状はどのようになっているのでしょうか。</p>	<p>上記に同じ</p>
補助事業の申請について	<p>P28 中段に「●2022 年度 国に対して当該補助事業の申請（略）」との記載がありますが、どのような補助事業の申請を行うのでしょうか。</p>	<p>少しでも財源を確保するため新型輸送サービス導入支援事業へのエントリーもしくは地方創生推進交付金の活用などを視野に入れております。活用を視野に入れているメニューについては、計画に記載しました。</p>