

<参考資料> 「中間資料」への意見・回答一覧

※松田町地域公共交通会議委員の皆さまからの意見

項目	いただいたご意見	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）
新モビリティサービス事業計画について	アンケートの内容説明からいきなり解析に進んでおり、説明が飛躍しているように感じます。 解析のなかで結果のデータが出てくる部分もありますが、アンケート結果を掲載してから、それに対する解析を掲載して欲しい。	本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、活性化再生法施行規則、同基本方針に基づいて策定することとなっております。このため、規定された項目について記載し、その参考資料としてアンケート結果等を掲載する形としております。ご理解いただきますようお願いいたします。
運営方式・実施主体について	担い手の確保については、シルバー人材センターの会員に偏ると、高齢者がドライバーを担うということになる可能性があります。既存交通事業者からの派遣が妥当だと思いますが、シルバー人材センターと連携して、目的を特定した担い手の育成を検討されても良いのではないのでしょうか。	ご意見を踏まえ、引き続き、協議してまいります。
	P32 システム管理を民間の事業者へ委託することで、ノウハウを活用できるという利点はあるが、各事業者の利権が絡み問題が生じるのではないかと感じる。事業者を統括・管理する必要があると感じる。	運行主体や運営体制につきましては、今後も、地域公共交通会議等にて継続的に協議してまいります。
車両について	10人乗りが唐突に出てきますが、どのような理由からでしょうか。	一例として、10人乗り車両を記載しておりますが、関係機関等との協議・調整結果を踏まえ、使用する車両を決定してまいります。
町の交通体系について	P28 寄地区に関しては、バスダイヤを補完したりタクシーとの調整をはかることは難しいのではないかと感じる。そもそも、バス路線維持が難しくなっており、今後、モビリティサービスを主とした交通形態にシフトする方向で考えたほうが良いのではないかと感じる。	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」の中で改めて協議し、位置付ける予定です。
	平成22年度から24年度に行ったデマンドバスの実証運行を経て、路線バスの増発、枝線の運行、定期券の購入補助から10年経過し、高齢者人口が増加している現状と、コロナ禍での外出支援において、高齢者等へのタクシー券を配布されたと思いますが、その利用状況等も併せて検証していただきたいと思っております。福祉的配慮の必要な方々の利用については、関係機関とさらに協議・連携する必要がある	現在の町の施策や計画などの検証を行うとともに、既存交通事業者等との役割分担、関係性など町全体の交通体系については、十分に議論していく必要があるものと考えています。本件については、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」の中でも十分協議し、整理してまいります。

	<p>と思われます。各公共交通事業者、タクシー事業者、福祉タクシー事業者、福祉有償運送事業者への影響についても、併せてご検証ください。福祉車両の導入、車両の維持管理については、現行の事業者とのネットワークは欠かせないと思われます。</p>	
運行について	<p>事業全体に対して ドライバー確保や悪天候時の運行の難しさなどは中学校のスクールバスが経験している問題である。そういったところも参考にさせていただきたい。</p> <p>山間部の必要度の高い地域と、駅周辺の比較的利便性の良い地域とで一律に考えること自体に無理が生じるので、地域性に配慮したシステムになることを期待したい。</p>	<p>ご意見を踏まえて、協議してまいります。</p>
	<p>AI を使用した新モビリティサービスの目標とする利便性が不明。タクシーやバスと比べて待ち時間や乗車時間、発着時間の正確性等をどの程度提供するか目標が必要と思います。</p>	<p>新モビリティサービスにより提供できるサービスの詳細につきましては、既存の交通事業者等との協議をはじめ、地域公共交通会議等での協議を経て決定してまいります。</p>
利用者について	<p>住民（利用者）の意向はある程度、汲み取れていると思われますが、利用は、買い物・通院等が主目的でしょうか。行政手続き、相談、居場所、趣味の活動等の自己実現できる場などへの参加支援も目的になるのではないのでしょうか。生活支援と地域づくりのために、より良い施策としていただきたいと思います。（深夜は、タクシー利用が良いのではないのでしょうか。）</p>	<p>まずは、利用目的が買い物や通院等の方々に目標を絞って、事業を実施したいと考えておりますが、公共交通会議等の委員の皆様や利用者の方々からのご意見、また、既存の交通事業者との十分な議論を踏まえた上で、より利便性の高いサービスとなるよう取り組んでまいります。</p>
料金体系について	<p>利用料金の実例ですが、社会福祉協議会の買い物支援サービス（買い物ツアー）は、ガソリン代として、300 円/回を徴収しています。利用者からは、「安い」～「ふつう」というご意見をいただいています。「高い」というご意見はありません。21 頁の表に加えて、自家用車を購入して使用するコストも比較提示の上、ご意見をいただいても良いのではないのでしょうか。</p>	<p>ご意見を踏まえて、協議してまいります。</p>
	<p>料金に関しては、現行の年間パスの金額を上回らない範囲で考えていただきたい。</p>	<p>利用料金に関しましては、サービス提供に要する費用をはじめ、皆様からのご意見や、他の交通サービスとのバランスなども勘案した上で、持続可能な体系を構築してまいります。</p>

<p>料金体系について</p>	<p>会員方式のメリット・デメリットについて、分かり易い説明をお願いします。</p>	<p>まず第一に、会員方式をとることにより、利用者の皆さまに『自分たちのバスである』という意識を持っていただきたいと考えます。</p> <p>さらに、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・メリットとして <ul style="list-style-type: none"> 会員方式は入会時に会費をいただくので収入が安定し、持続可能な取組の実現を図ることができます。 ・デメリットとして <ul style="list-style-type: none"> 会員相互で利用頻度によっては、不公平感を感じる場合があります。また、会費について負担が大きく感じる場合もありますので、料金設定については、皆さまのご意見をいただきながら、協議して決定してまいります。 <p>以上のことから、本計画では「会員制」として策定したいと考えております。</p>
<p>全般について</p>	<p>新モビリティサービスとして、交通手段を創設して運営していくことは、間違いなく高齢化が進む現代、とても大事な事と感じます。</p>	<p>ありがとうございます。</p>
<p>商業施設について</p>	<p>交通手段の創設確保に限らず、まずは町内にスーパーなどの買い物施設の創設も大事であると思います。</p> <p>交通手段と同時に買い物施設の創設を総合的に進めていくこと。つまり、その結果交通手段の交通ルートの簡素化が可能になると思われます。</p> <p>先の町長選挙で新松田駅前が開発が議論されて、本山町長が再選されたのですから、駅前の開発に商業施設の計画を含んで進むことが重要ではないかと考えます。</p>	<p>新松田駅周辺整備事業を含め、現在、町を取り巻く状況等を踏まえ、事業の協議・調整を行ってまいります。</p>