

## A I オンデマンド交通実証実験の概要（案）

町民アンケート調査結果などを踏まえ、地域の高齢化や地形的要因及び移動需要を踏まえた上で、新たなモビリティサービスの導入可能性を検討する必要があります。

特に本町は、高齢者人口の増加が顕著であり、今後、マイカーの運転・利用がしにくくなる高齢者の移動需要に対応した公共交通サービス（買い物や通院等の移動需要に対応した運行サービスの維持・確保）を検討する必要があります。

現在、策定作業を進めている「松田町地域公共交通計画」において、基本方針や目標として位置付けている「A I オンデマンド交通の導入」が、松田町にとって望ましい仕組みであるか検証するため、実証実験を実施します。

- 町民の生活圏内における既存交通を補完し、多様なニーズに柔軟に応える新たな移動サービスとして、A I 活用型運行システムを用いたオンデマンド交通の実証実験運行を実施します。
- 利用者がスマートフォンのアプリや電話で配車予約をすると、指定した時間や乗降場所に車が到着し、予め指定された目的地まで行くことができます。
- また、運行実績から最適なルートを学習するA I 活用型運行システムを採用し、同じ方向へ向かう利用者同士の相乗りをスムーズに行えるようにすることで運行の効率化を図ります。

### (1) 実証実験の実施内容精査に当たっての基本的な考え方

既存の交通事業者（主にバス・タクシー）の経営状況に多大な影響を与えない範囲、また、町民アンケート調査の結果から日常的な移動交通に不便を感じ、改善に対するニーズが高い分野への対応を基本とし、利用者目線に立った上で、地域公共交通会議における審議を尊重し、総合的に判断します。

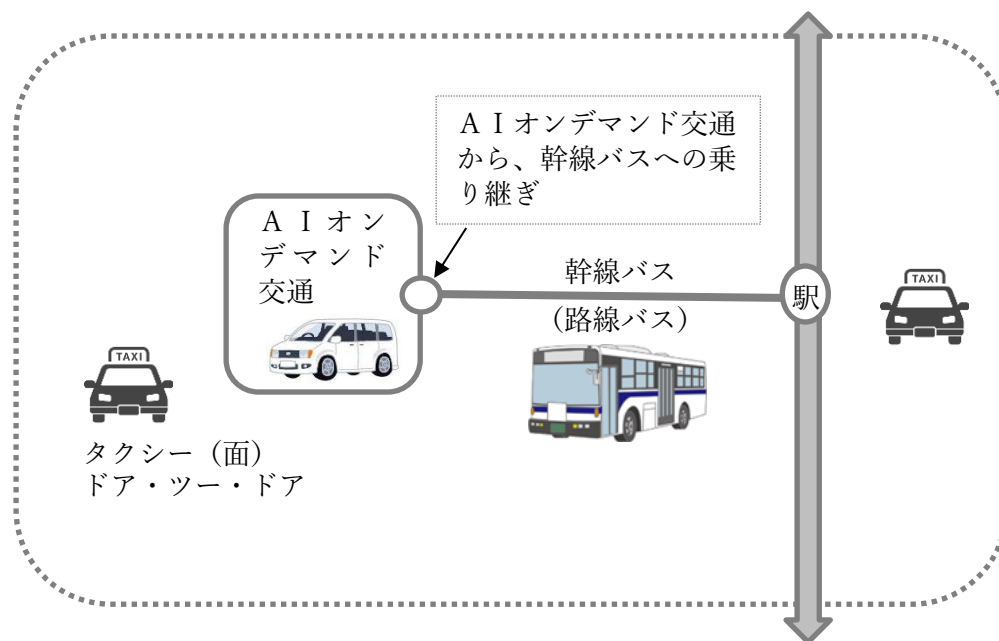
### (2) A I オンデマンド交通の運行形態

次頁の運行イメージを基に、令和5年度下半期の実証実験の実施に向け、詳細な運行内容等について、関係各所と調整を行ってまいります。

詳細な運行計画については令和5年度上半期で作成し、地域公共交通会議等の場で協議していただきたいと考えております。

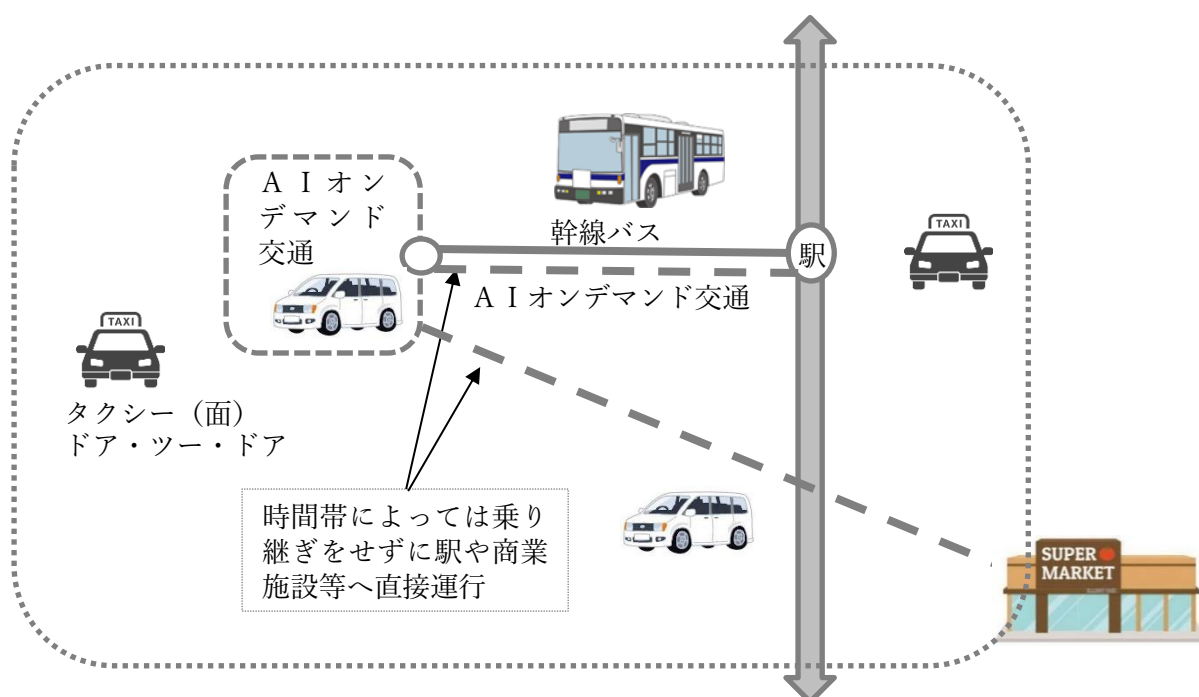
■通勤・通学・帰宅時間帯における基本運行イメージ

- ・交通不便地区において「自由経路ミーティングポイント型」のA I オンデマンド交通を運行し、幹線バス（路線バス）との乗り継ぎ拠点で乗り換えを行います。



■通勤・通学・帰宅時間帯以外における直接運行イメージ

- ・通勤や通学、帰宅以外の時間帯については、幹線バスの運行状況によってはゾーン（面）内の拠点での乗り継ぎは行わず、A I オンデマンド交通のエリアから、駅や商業施設等へ直接運行を行います。
- ・本町の交通移動の特徴のひとつである周辺市町への移動実態を踏まえ、住民の利用目的の多い町外の商業施設や医療施設への移動をスムーズに行える運行を目指します。



## ■実証実験の実施体制（案）

新モビリティサービス導入の有効性（松田町の現況に合っているかどうか）を検証することを目的としたA I オンデマンド交通の実証実験において想定する実施体制を以下に示します。

### ①運営主体

地域の住民や交通事業者等を主体とした運営組織（一般社団法人を想定）を設立し、実証実験の実施にかかる総合的な管理・運営を町から委託します。

※住民等へのプロモーション活動や定額料金制度の管理・運営、コールセンターの運営などを行っていただく。

#### ■総合的な管理・運営を一般社団法人により行う理由

- ・ A I オンデマンド交通の実証実験及びその後の本格運行を行っていくためには、交通事業としての専門的な知識が必要となり、一般社団法人に交通事業者や学識経験者などが参画することで、より専門的な事業の展開ができる。
- ・ 運行业務を行う交通事業者との契約や協定の締結などをスムーズに行うことができ、迅速かつ効率的な事業の展開ができる。
- ・ コールセンターの運営や広報活動などにかかる業務を地域の方をお願いすることにより、雇用が創出され、地域の活性化につながる。

以上のことから、実証実験の段階から一般社団法人に委託することで、一般社団法人による管理・運営の適切性についても検証しながら事業を進めていきたいと考えます。

### ②A I オンデマンド交通の運行主体

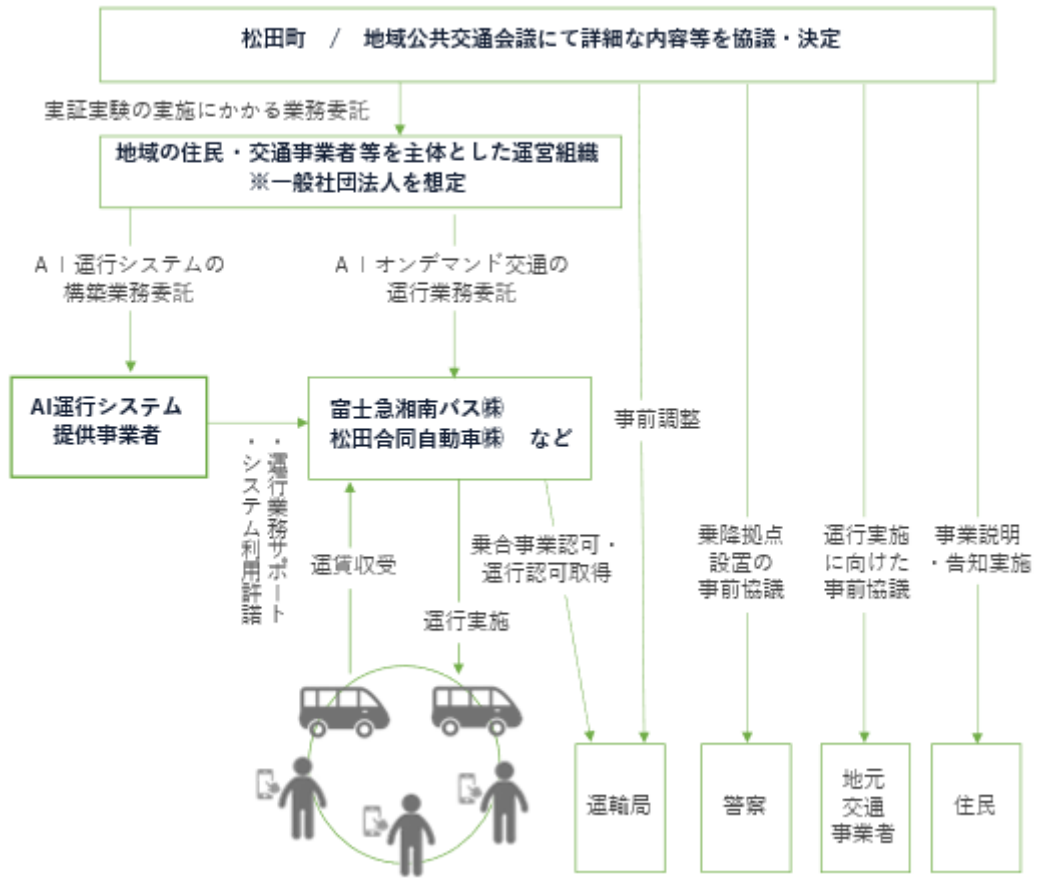
実証実験の運営組織からA I 運行システムの提供事業者へシステムの構築業務を委託するとともに、A I オンデマンド交通の運行业務を交通事業者へ委託します。

\*運行业務の委託事業者については、「富士急湘南バス株式会社」及び「松田合同自動車株式会社」などの交通事業者を想定しています。

### ③調整・協議・告知等

A I オンデマンド交通の実証実験の実施にあたり、各関係機関との調整・協議については町が主体となって進めるとともに、利用対象者となる町民に対して実証実験の事業説明及び告知・周知を行ってまいります。

〈実証実験の実施体制イメージ図（案）〉



■参考：町民アンケート調査結果（一部抜粋）

- ・バスについて不便さを感じているかを地域別にみると、寄地区と神山地区において「とても不便だと思う」という回答が多い。

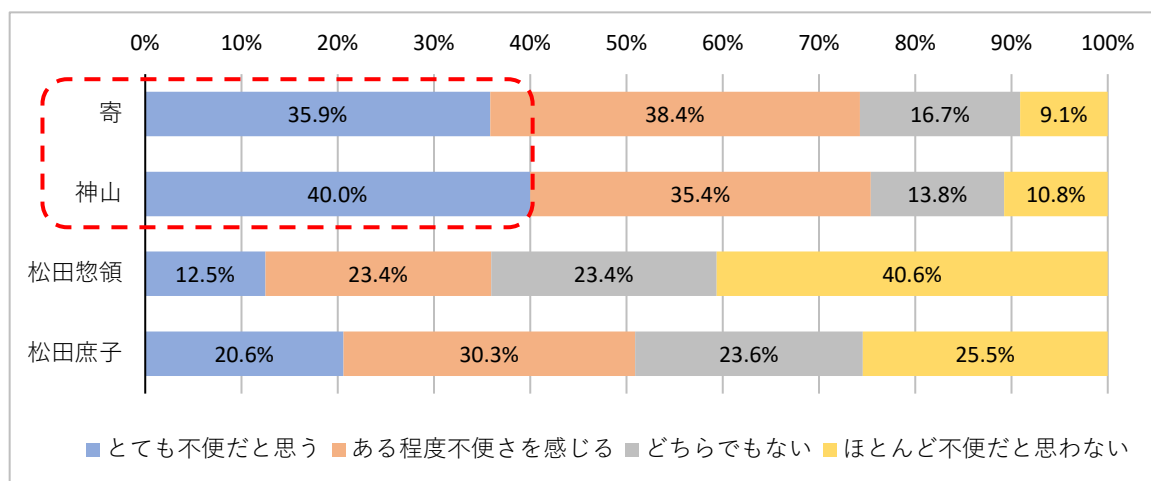


図 地区別にみたバスについての不便さの状況

- ・タクシーについて不便さを感じているかをみると、寄地区において「とても不便だと思う」（17.3%）、「ある程度不便さを感じる」（19.1%）という回答が多い。
- ・寄地区は町中心部からの距離も離れており、タクシーの利用については呼び出しからの待ち時間も自治会によっては 30～40 分が必要とされ、さらに距離に応じて相当の運賃が必要となるため頻繁な利用がしにくいものとなっています。

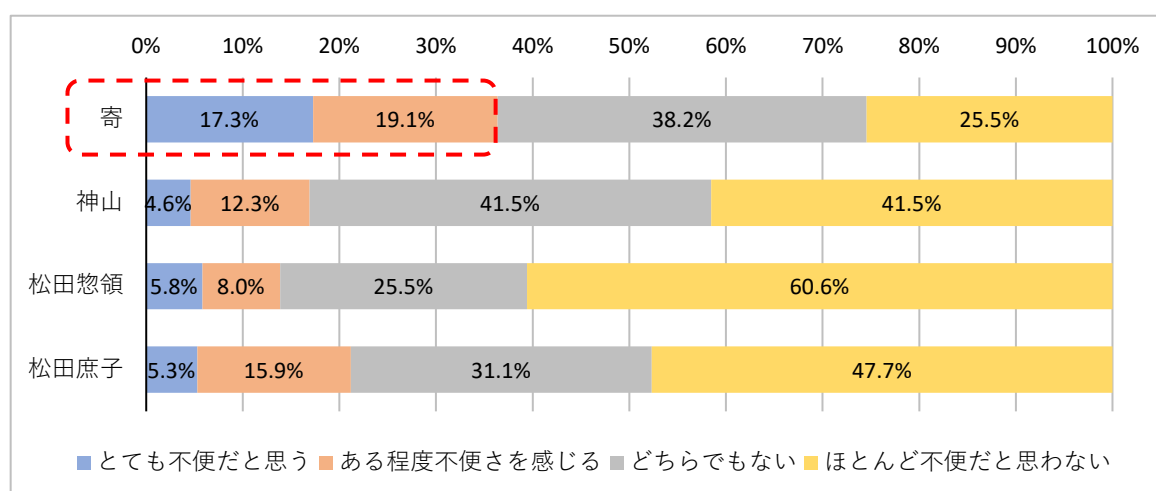


図 地区別にみたタクシーについての不便さの状況

- ・自宅からバス停までの距離の評価をみると、寄地区において「不満」という評価が33.7%と多くっており、「やや不満」という評価も合わせると寄地区の約半分以上が自宅からバス停までの距離に不満を抱えています。

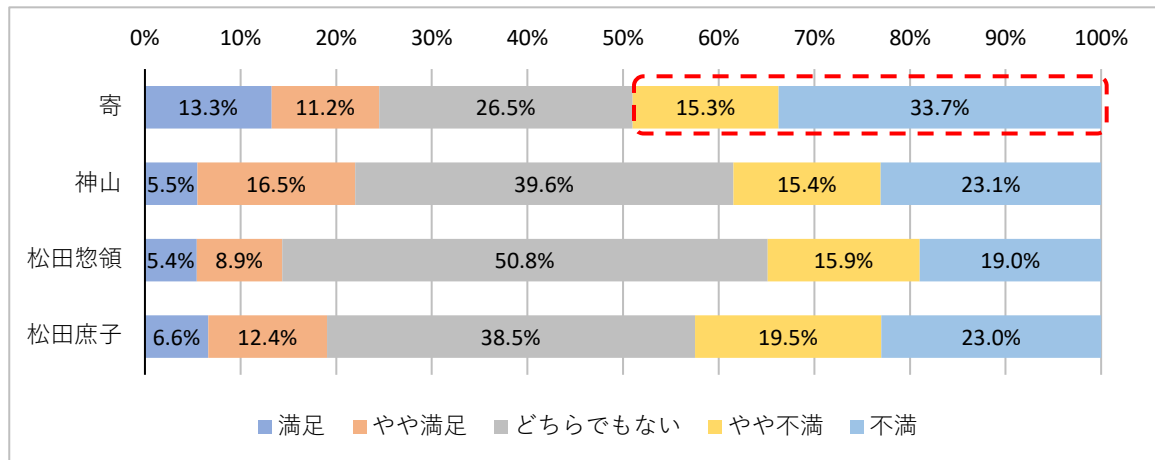
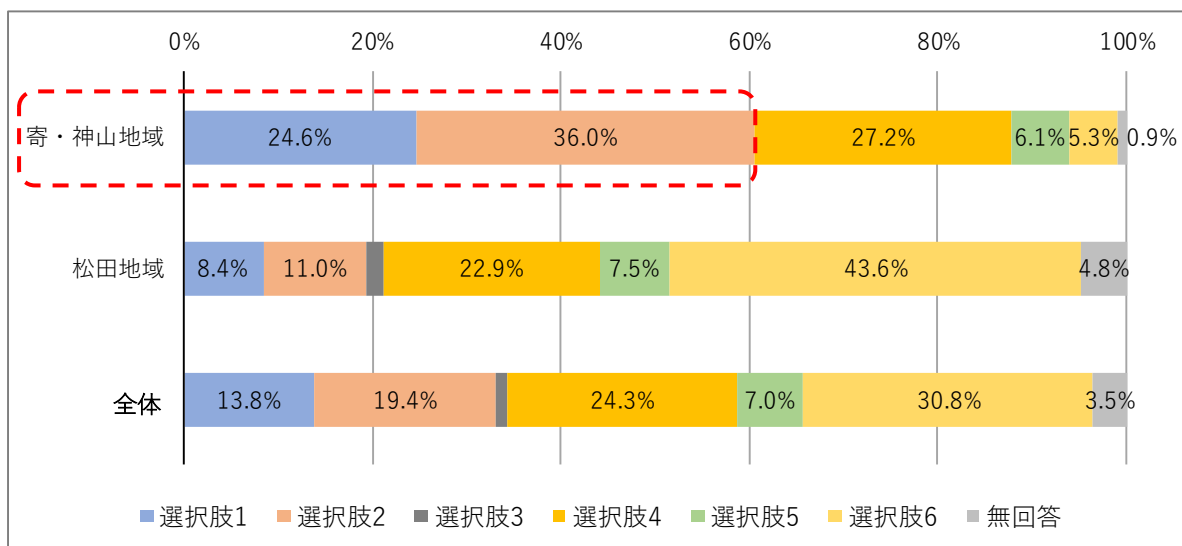


図 地域別の自宅からバス停までの距離の評価

図 「寄・神山地域」と「松田地域」の「不満や不安を持っている」理由（割合）



選択肢 1	自宅から最寄りのバス停までの距離が遠く、高低差もあるので特に高齢者や体が不自由な人にとっては不便であり、公共交通利用の不便な地域だと思う。
選択肢 2	バスの運行本数が少なく、希望する時間に移動できないため不便であり、さらに帰宅時間なども考えなければならないので、公共交通利用の不便な地域だと思う。
選択肢 3	乗り換えなどがあり目的地までスムーズに移動できないため、公共交通利用の不便な地域だと思う。
選択肢 4	自分でのマイカーの利用や家族の送迎もかなり負担があり不満がある。バスを利用しようとしても不便で、将来マイカー利用ができなくなった時の不安があり、公共交通利用の不便な地域だと思う。
選択肢 5	タクシーだと料金が高く、迎車にも時間がかかっているため不満がある。バスを利用しようとしても 不便で、公共交通の不便な地域だと思う。
選択肢 6	不満・不安はあるが、特に公共交通の不便な地域だと思っていない。