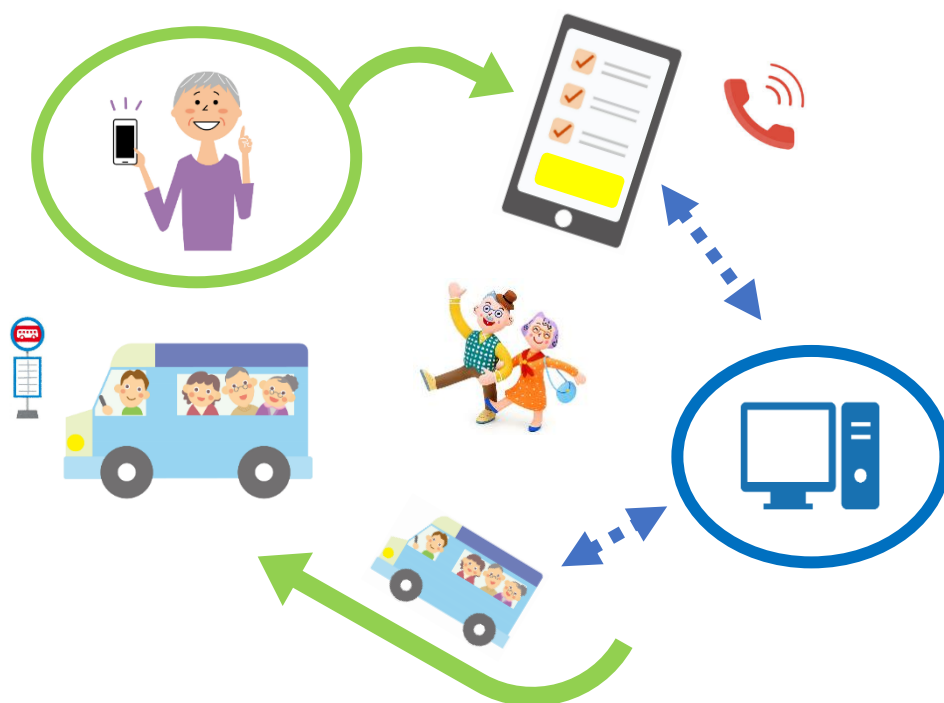


足柄広域新モビリティサービス事業計画策定
(事業計画素案)

令和4年3月

足柄広域新モビリティサービス推進協議会

足柄広域新モビリティサービス事業計画策定 (事業計画素案)



令和4年 3月

足柄広域新モビリティサービス推進協議会

目 次

序	新モビリティサービス事業に取り組む背景と経緯	1
1	町民アンケート解析のまとめ	5
2	都市特性からのまとめ	23
3	足柄地域の交通移動上の問題点・課題と「足柄広域新モビリティサービス事業」に向けてのまとめ	29
4	足柄広域新モビリティサービス事業導入の基本方針	33
5	事業計画素案	35
1.	実施区域	35
2.	事業の目標	36
3.	事業の内容	37
4.	実施予定時期	40
5.	事業実施に必要な資金の額、調達方法	40
6.	事業実施に必要なデータ連携に係る事項	42
7.	新モビリティ事業と連携して実施される事業がある場合には当該事業に関する事項	43
8.	その他新モビリティサービスの運営に重大な関係を有する事項がある場合にはその事項	44
	※記載項目内容は活性化法 36 条の 2、同施行規則 44 条の 2 に適合	
6	今後の進め方	45
7	資料	47
1.	足柄広域新モビリティサービス推進協議会設置要綱	47
2.	足柄広域新モビリティサービス推進協議会名簿	49
3.	用語解説	50
4.	松田町公共交通に関するアンケート調査(報告書)	添付

序 新モビリティサービス事業に取り組む背景と経緯

1. 松田町としての施策経緯

松田町は過去、「総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「地域公共交通総合連携計画」、「立地適正化計画」を通し、都市づくりの基本理念を「魅力」、「持続可能」、「協働」とし、「新松田駅」(小田急小田原線)及び「松田駅」(JR御殿場線)の交通結節点の中心拠点強化と町域全体との交通ネットワークの強化を基本方針としてきました。

こうした施策を踏まえ、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」として将来的な都市機能の配置や居住エリアの設定を行うことで“持続可能で強靱なまちづくり”を行うことを目指しております。

2. 本町の公共交通ネットワークの概況

本町は概ね駅周辺の松田惣領、松田庶子地区をもって形成し周辺と連担する中心地区と山間部の地域生活拠点、観光拠点の寄地区で構成されており、地域公共交通ネットワークは新松田駅を発着地とした放射状のバス路線ネットワークを基幹としております。

町としては公共交通事業者によるその確保・維持・改善のための様々な支援・補助を行なってきましたが、コロナ下も相まって厳しい環境にあり、一方、町民にとっても高齢ドライバーが増える中、町内にスーパーが無いこともあり、買い物弱者や病院送迎、子供たちの夜の塾送迎利用等いわゆる「交通弱者」需要に応じきれない公共交通の在り方が問われております。

3. 事業取組みの経緯

上記の背景に基づき、直近の約 10 年間の代表的な取組みとして、様々な路線維持・強化としてのバス・タクシーへの補助・支援とは別に、以下の3つの事業が挙げられます。

	時期	事業主体	内容
① 定時・定路型 デマンドバス の社会実証実 験運行	H23～24年 (2011 ～2012)	町→富士急湘南バス 実施主体「地域公共 交通会議」	・定点(既設バス停)方式 ・電話予約 ・車両ー大型(15人乗りワゴン)タイプのため、狭幅員進入不可 ・受益者負担なし
② 買い物支援サ ービス「げんき 号」の運行	R3年～ (2021)	松田町社会福祉協議 会	・買い物目的の利用サービス ・寄地区、70歳以上の高齢者 で交通移動困難な「交通弱 者」対象 ・週1回、料金300円
③ 移動スーパー 「くるまつく ん」の運行	H28年～ (2016)	・松田町商工振興会 (総括管理) ・社会福祉法人「一燈 会」(ドライバー) ※事業開始当初 ・ヤオマサ(商品提供)	・全町全域サービス(24拠点) ※住民ニーズを踏まえ随時 見直し ・町と社会福祉協議会がそれ ぞれ200万円補助 ・3エリアでそれぞれ週2日 ・2021年から大井町でも10 拠点追加(週1日)

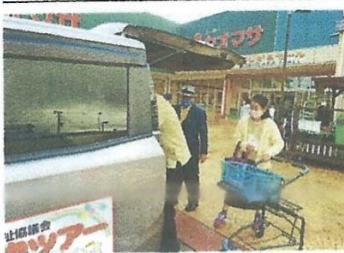


げんき号の利用者

松田町社会福祉協議会が 2021 年 11 月から高齢者の買い物支援を目的に買い物ツアーサービス「げんき号」の運行を始めた。

げんき号は、寄地区在住の 70 歳以上の高齢者のみの世帯で、自家用車や公共交通の利用が困難な人、一人で車の乗り降りや買い物ができる人が対象。週 1 回、自宅からスーパーや薬局といった決められた場所までの送迎を 300 円で利用することができる。

同社協は本サービスを通し、買い物支援のほか、閉じこもり防止、見守りといった効果も期待している。今後、利用状況などを見極め、段階的に他地域にも広げていく予定だという。



▲「げんき号」を利用する住民

松田町の寄地区で試験運転中

買い物支援「げんき号」

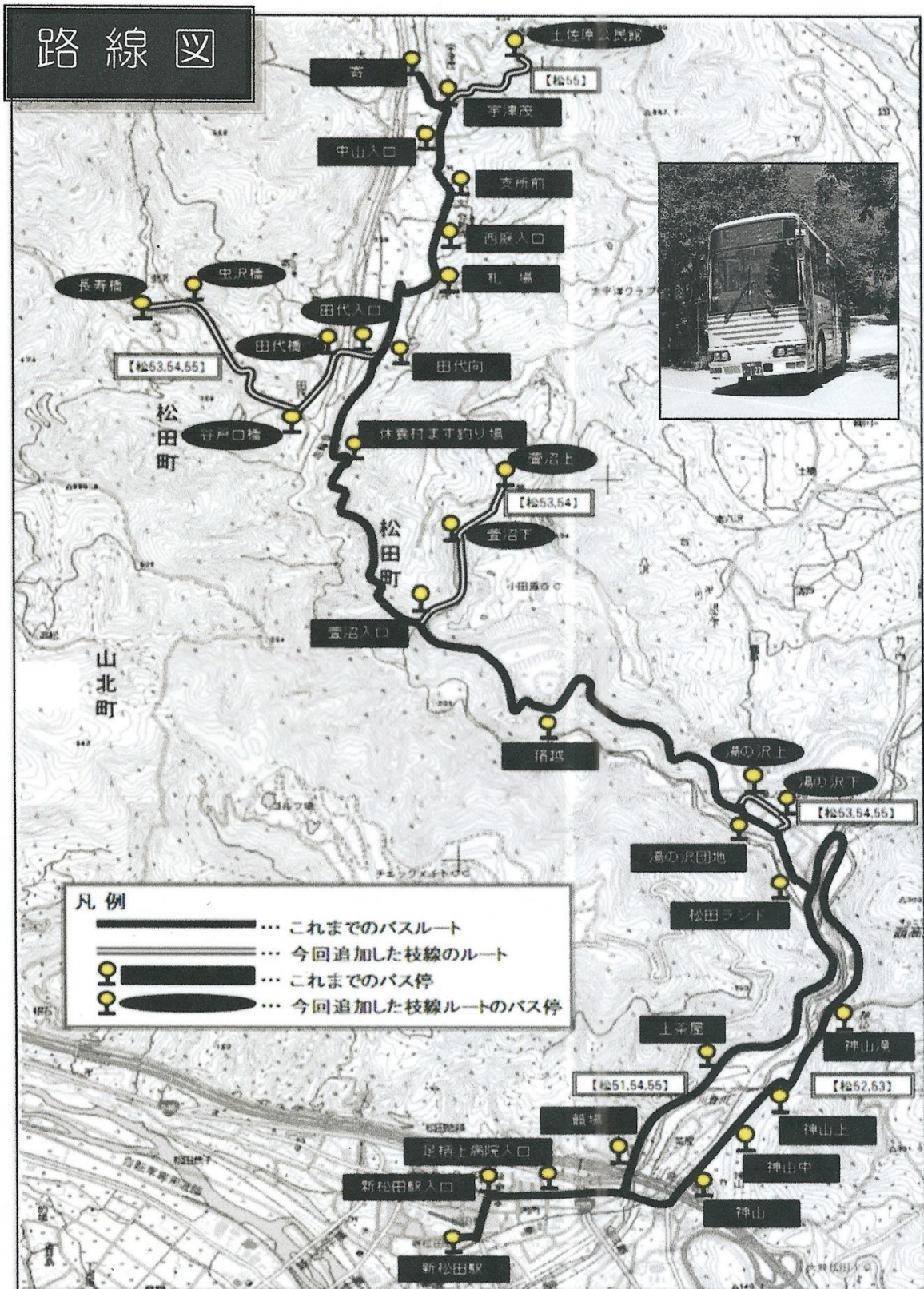
松田町社会福祉協議会は、高齢者の買い物を支援するツアーサービス「げんき号」の試験運転を、11月より寄地区で開始した。

70歳以上の高齢者世帯で、公共交通機関や車の利用が困難などの利用条件を満たした希望者が対象。週1回、自宅から指定の買い物場所まで車で送迎する。1回300円で利用で

き、職員が玄関まで荷物を運んでくれる。行き先は、第1・3火曜日は秦野方面のスーパーなど4店舗、第2・4火曜日はヤオマサ・カインズ（あしがらモール店）。住民の声を参考に、衣食住や薬なども購入できることから選定した。

同社協によると、この事業自体が高齢者の閉じこもりを防止、見守りや自立支援に繋がる期待ができるという。現在は試験的に実施し、他地域にも段階的に広げていく考え。また、付き添い等は住民のボランティアとして広げていきたいとしている。

○定時・定路型デマンドバス社会実験後の対応策としての増発及び支線乗入れ運行路線図



いずれの事業もマイカーでの移動交通困難者への対応や現在のバス路線の強化を目的としていますが、特に平成23年度に実施したデマンドバス運行をPDCAの視点でみると、次の課題が浮かび上がりました。

- 登録、予約がアナログ(電話予約等)であり、予約～配車までの迅速感に欠け、利用者ニーズに応えきれていない
- 既設のバス停アクセス方式であり、本来のデマンドの特徴である“ドア・ツー・ドア”の特性を活かしきれていなかったこと
- 大型車両のため、狭い幅員の生活道路への進入ができなかったこと
- 既設のバス路線の強化策として取組んだが、実際は増便に反映できなかった

町としては令和元年度、立地適正化計画の中でこれらの背景を踏まえ、公共交通ネットワークの充実を図ることが都市づくりの基本方針として位置づけられており、次の取り組みを推進しています。

- 路線バスの確保・維持・増便及び利便性向上に対し、R4年度も運行支援として継続的な支援・補助を行う
- 利用者のニーズ・需要にあった多様な運行形態による交通手段の検討(地域公共交通会議にて運行形態について検討)
- 公共交通利用促進事業として、公共交通ネットワークの維持・充実を図るための交通事業、地域と連携した事業の実施

又、平成23・24年度のデマンドバスの社会実証実験結果及びアンケートを踏まえ、

- デマンドバスで利用者が多かった便の時間帯での路線を増発、運行の促進
- 高齢化が進む5～10年後の松田町の姿を想定し、高齢者に優しく又、利用者が減少傾向にある路線バスの減便・撤退への対応に合わせた、松田町独自の公共交通施策の必要性

がPDCAとして問われております。

4. 新モビリティサービス事業への取組み姿勢

本事業の取組み姿勢として、以上の背景と経緯を踏まえ、新しい公共交通サービスの提供として、既存公共交通事業者との連携化により公共交通の強化を兼ねます。

それと共に、それを補う公共交通システムとして、事業計画策定内容としては、新モビリティサービスとして、多様な利用者ニーズに迅速に応えられ、シームレス化が図られるAIオンデマンド運行システムとそれに伴うデータ連携を主眼としました。

但し、計画に記載した事業については、令和4年度以降、地域公共交通会議等において改めて「地域の交通のあり方」を議論したうえで、地域にとって必要とされるあり方を確立していきます。

なお、本事業計画は、地域公共交通会議等の議論に応じて改定等を行い地域の合意形成を図ってまいります。

もちろん新モビリティサービス対象として、これ以外に自動運転やカーシェアリング、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等色々な運行手段及び、従来の自治体単独のコミュニティバス運行等がありますが、持続可能な運行や利用者の多様なニーズ対応及びそれを支える安定した財源確保の面からみて、当町にとって重点的な短期取組み事業として本新モビリティサービス事業を適用した経緯であります。

1 町民アンケート解析のまとめ

1. 調査の目的

国土交通省所管の「新モビリティサービス事業計画策定」の採択を受け、その補助の仕様内容に基づき、町民のアンケートを実施するものであり、本町民の交通移動環境の実態や新モビリティサービス事業導入の賛否を明らかにし、事業計画策定の基礎資料とする。

2. 調査方法

大きく2つの調査を実施する。

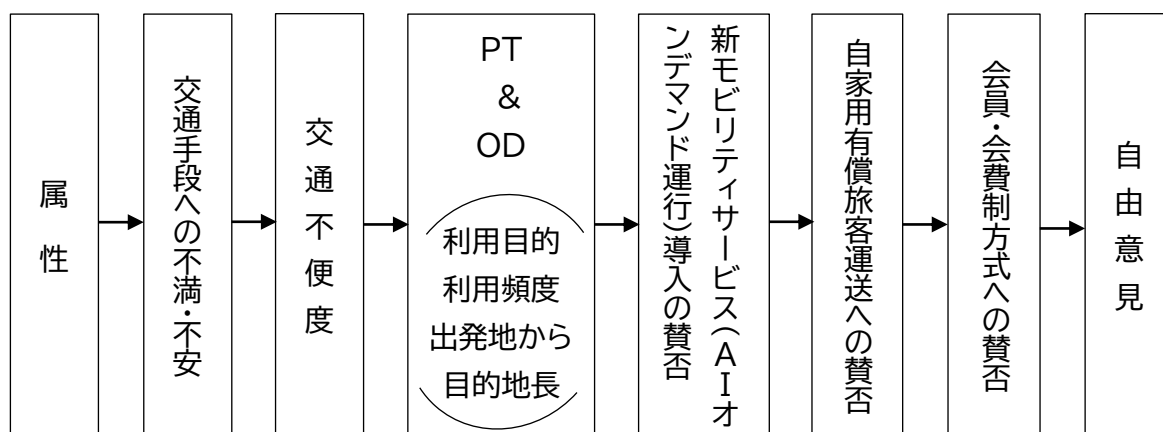
①町民アンケート	<ul style="list-style-type: none">・全町 4,572 世帯のうち、1,100 世帯(約 25%)を5地区(寄(湯ノ沢以外)、寄(湯ノ沢)、神山、松田惣領、松田庶子)別に居住人口を按分し、無作為に抽出・自治会の協力のもと、ポストイング(投函)手法で実施
②出口ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none">・スーパーの買い物客や病院の通院者を対象に終日ヒアリング調査を実施・調査員の対面方式であるため、設問内容は住民アンケート設問シートより簡易なものとした・対象は、県立足柄上病院(70 票)、食品館あおば大井松田店(52 票)、ヤオマサ大井店(68 票)、すやまストアー(23 票)

3. アンケート設問内容と構成

本アンケート実施は、限られた工程の中、実行したため、

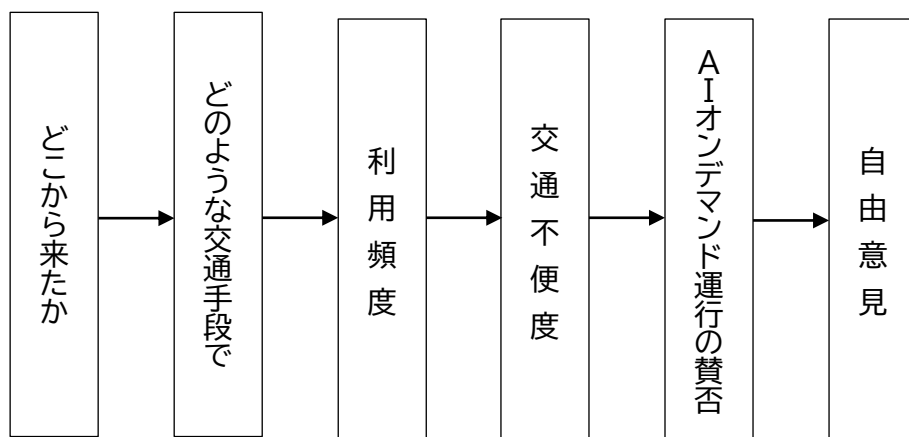
- 属性及び設問の回答はできるだけ簡潔にし、賛否(2択)方式を採用し、集計解析を容易にする工夫を採った
- 複雑なクロス方式は避け、属性との単純クロスを基本とし、地区意向が相違するだろう山間部の3地区(寄(湯ノ沢以外)地区、寄(湯ノ沢)、神山地区)と平地部の2地区(松田惣領地区、松田庶子地区)へのクロス、及び年齢別(65 歳以上、64 歳以下)クロスを加えた

図 町民アンケート設問構成



●出口ヒアリング調査においては、調査員による対面方式のため質問を簡素化するとともに、どこから来たか(町外2スーパー、県立足柄上病院)をポイントとし、但し、買い物客や通院者にあらかじめ出発地を確認できないため、無作為とした

図 出口ヒアリング調査設問構成



●住民アンケート 調査票

~松田町公共交通に関するアンケート調査ご協力をお願い~

すべての町民の皆さまの“暮らし”をより豊かにするため、
ぜひ、皆さまの本音を聞かせてください。

◆ 目的

松田町では、買い物弱者や高齢ドライバーの不安を解消すべく、「新モビリティサービス事業計画」の策定作業を行っております。

本アンケートは、町民にとって便利で快適な交通移動環境を創り出すための計画を策定する上での基礎資料とするため、皆さまの日常交通移動の実態やご意見をお伺いするものです。

※ご記入いただいた内容は、調査の目的以外に使用することは一切ありません。

◆ 対象者

町内の全世帯から無作為に抽出した 1,100 世帯の方にご協力をお願いしております。

◆ 回答期限

令和3年 12月 27日（月）までにご回答をお願いいたします。

※同封の返信用封筒にてご返信ください。

松田町における持続可能な公共交通を実現するために必要となる大切な調査ですので、趣旨をご理解いただき、年末のお忙しい中、大変恐縮ですが、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

令和3年 12月

松田町地域公共交通会議会長 古舘 信生
足柄広域新モビリティサービス推進協議会会長 杉本 洋文
松田町長 本山 博幸

このアンケートについてのお問合せ先

【調査委託者： 足柄広域新モビリティサービス推進協議会（事務局：松田町政策推進課）】

☎：0465-83-1222 Eメール：kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp

【調査受託者： 株式会社SDK総合研究所】

☎：03-6380-0128(代) Eメール：matsudamachi@sdktokyo.jp

<アンケートのご記入に際して>

1. このアンケートは、世帯主の方にお渡ししていますが、設問により世帯主の方の場合と世帯主の方とその配偶者の方の意見もご記入いただく場合があります。
2. 各質問へのお答えは、番号が付いた項目からあてはまるものを選んで、番号に○をつけてお答えください。○をつける数は各問で異なります。ご確認ください。
3. 最後のページで、新しい交通手段（AIオンデマンド運行）の概要説明があります。まだ検討段階ですが、皆様のご意見やアイデアで、より便利で愛着のある交通手段にしていきたいため、設問にお答えください。新しい交通手段は、まずは松田町内で社会実証実験を行い、課題も含め本格的な稼働として順次対象エリアを拡大し、5年、10年と継続していくことを目標にしています。

No. A

質問の該当する答えの番号に○を付け、数字・文字記入欄は数字・文字を記入してください。

Q-1. あなたご自身についてお聞かせください。(世帯主の方が①～④それぞれに1つご記入ください。)

①あなたがお住いの地域はどこですか。

1. 寄(湯の沢地区除く) 2. 寄(湯の沢地区) 3. 神山 4. 松田惣領 5. 松田庶子

②あなたの年齢を教えてください。

1. 64歳以下 2. 65歳以上

③あなたの家族構成を教えてください。

1. 一人暮らし 2. 夫婦二人暮らし 3. 三人以上の家族

④あなた又はあなたの家族は自家用車を所有していますか。

1. 所有している(台) 2. 所有していない

Q-2. 現在や将来のご自分の交通移動手段について不満や不安をお持ちですか。

(世帯主の方が1つだけご記入ください。)

1. 不満や不安を持っている 2. 不満や不安は持っていない

Q-2-1. 設問 Q-2. で「1. 不満や不安を持っている」とお答えいただいた方にお聞きます。

(世帯主の方が1つだけご記入ください。)

現在や将来のご自分の交通移動手段についてどのようなことに不満や不安をお持ちですか。

またご自宅がある地域は交通不便な地域だと思いますか。

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。
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。
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。
4. 自分で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。
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ので不満がある。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。
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。

◆外出時の移動についてその主な目的についてお聞きます。(世帯主の方及び配偶者の方の意見をご記入ください)

Q-3. あなた又はご家族が自宅から町内・町外へ移動される主な目的は何ですか。(3つまでの複数回答)

1. 通勤・通学 2. スーパーなどへの日用品・生鮮の買い物
3. 大型ショッピングセンター・量販店への買い物・娯楽 4. 通院 5. 外食 6. 飲酒会食
7. その他(具体的に記入してください)

Q-4. あなた又はご家族が利用目的別に、自宅から町内・町外へ移動する際の、移動先を教えてください。
 (利用目的(1.~6.)ごとに最も当てはまる箇所に1つだけ○をつけてください。)

利用目的	町内	町外					
		大井町	山北町	開成町	小田原市	秦野市	その他
1. 通勤・通学							
2. スーパー等							
3. 大型ショッピングセンター等							
4. 通院							
5. 外食							
6. 飲酒会食							

Q-5. あなた又はご家族が利用目的別に、自宅から移動される際、各自のよく利用される移動手段は何ですか。
 (利用目的(1.~6.)ごとに最も当てはまる箇所に1つだけ○をつけてください。)

利用目的	徒歩、自転車、バイク	マイカー	バス	タクシー
1. 通勤・通学				
2. スーパー等				
3. 大型ショッピングセンター等				
4. 通院				
5. 外食				

Q-6. あなた又はご家族が利用目的別に、自宅から移動される日は平日・休日のどちらですか。
 (利用目的(1.~6.)ごとに最も当てはまる箇所に1つだけ○をつけてください。)

利用目的	主に平日	主に休日(月1~2回を想定)
1. 通勤・通学		
2. スーパー等		
3. 大型ショッピングセンター等		
4. 通院		
5. 外食		
6. 飲酒会食		

Q-7. あなた又はご家族が利用目的別に、自宅から移動される時間帯を教えてください。
 (利用目的(1.~6.)ごとに最も当てはまる箇所に1つだけ○をつけてください。)

利用目的	AM8時以前の早朝	AM8時~PM4時までの昼間	PM4時~PM7時までの夕方	PM7時~PM10時までの夜	PM10時以降の深夜
1. 通勤・通学					
2. スーパー等					
3. 大型ショッピングセンター等					
4. 通院					
5. 外食					
6. 飲酒会食					

(次ページへ続きます)

◆新しい交通手段（新モビリティサービス）の導入についてお聞きします。

新しい交通手段（AIオンデマンド運行）の概要

新しい交通手段は、公共交通の不便さの解消策としてAIオンデマンド（予約から配車まですぐに手配でき、ご自宅付近から目的地まで直接乗り入れる運行システム）で、10人乗りの乗合車両を導入することを考えています。

また、車椅子の乗り入れ等福祉目的での活用も視野に入れております。その際、近年法改正で可能になった「自家用有償旅客運送」の制度を活用し、データ連携によるバスやタクシーとの相乗効果を創り出すと共に、例えば世帯ごとに1日100円～200円程度の安価な月・年会費による会員制として運行したいと考えています。

※「自家用有償旅客運送」とは・・・

地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や各団体等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。



(イメージ)

Q-8. この新しい交通手段が運行したときに、あなた又はご家族は利用したいと思いますか。

(配偶者・ご家族の方の意見も参考に、世帯主の方が1つだけ○を付けてください。)

1. 利用したい 2. 利用しない

Q-8-1. 設問 Q-8.で「1. 利用したい」とお答えいただいた方にお聞きします。

(配偶者の方の意見も参考に、世帯主の方が1つだけ○を付けてください。)

この新しい交通手段の運行に対し「自家用有償旅客運送制度」の導入を図ることについて賛否をお伺いいたします

1. 導入賛成 2. 導入反対

Q-8-2. 設問 Q-8.で「1. 利用したい」とお答えいただいた方にお聞きします。

(配偶者の方の意見も参考に、世帯主の方が1つだけ○を付けてください。)

この新しい交通手段では、利用者に年会費制で会員になっていただいで運行しようと考えておりますが、あなた又はご家族は会員になりたいと思いますか。

1. 会員になりたい 2. 会員にはならない

Q-8-3. 設問 Q-8.で「1. 利用したい」とお答えいただいた方にお聞きします。

(配偶者の方の意見も参考に、世帯主の方が1つだけ○を付けてください。)

新しい交通手段の利用に際して、認証手段としてマイナンバーの利用も考えられますが、マイナンバーを認証手段として用いることをどうお考えですか。

1. マイナンバーでの認証手段が良い 2. マイナンバーを認証手段には使わないでほしい

Q-9. 運行車両については、福祉・介護用の車いすに対応できるリフト付き車両の提供も考えております。

このような車両の導入について賛否をお伺いします。

(配偶者の方の意見も参考に、世帯主の方が1つだけ○を付けてください。)

1. 賛成 2. 反対

◆自由意見 公共交通サービスについて、ご意見・ご提案が有りましたら4～5行以内でご自由にお書きください。



●出口ヒアリング調査 調査票

新モビリティサービス事業計画 出口調査設問シート

日付、記入時間 12月 日 時

Q-① 今日あなたはどこから来ましたか。

- 1.大井町 2.松田町 3.その他の市町村

Q-①-2 Q-①で2.松田町とお答えした人のみに聞きます。

あなたのお住いの地区はどこですか。

- 1.寄 2.寄(湯の沢) 3.神山 4.松田惣領 5.松田庶子

Q-② 今日ここにはどのような交通手段で来られましたか。

- 1.徒歩、自転車、バイク 2.マイカー 3.バス 4.タクシー

Q-③ 1週間のうちどのくらいの頻度で来られますか。

- 1.ほぼ毎日 2.週1~2日 3.週1日以下

Q-④ Q-①で2.松田町とお答えした人のみに聞きます。

あなたは買物に行くための交通手段についてご不自由されていますか。

- 1.不便だと思う 2.不便だと思わない

Q-⑤ Q-④で不便だと思うと答えた人にお聞きします。

新しい交通手段は、公共交通の不便さの解消策としてAIオンデマンド（予約から配車まですぐに手配でき、ご自宅付近から目的地まで直接乗り入れる運行システム）で、10人乗りの乗合車両を導入することを考えています。

また、車椅子の乗り入れ等福祉目的での活用も視野に入れております。

その際、近年法改正で可能になった「自家用有償旅客運送」の制度を活用し、データ連携によるバスやタクシーとの相乗効果を創り出すと共に、例えば世帯ごとに1日100円~200円程度の安価な月・年会費による会員制として運行したいと考えています。

※「自家用有償旅客運送」とは・・・

地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や各団体等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。



この新しい交通手段が運行したときは利用しますか。

- 1.利用する 2.利用しない

◆自由意見

公共交通サービスについて、ご意見が有りましたら4~5行までで自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。



●AI オンデマンドバス イメージ図

AI オンデマンドバスのイメージ図

～みんなのバスで 好きなときに 好きなところへ 行きましょう～



4. アンケート調査結果の解析まとめ

※集計結果や各解析は資料編参照

ここでは、町民アンケート分析、付帯する自由意見(回収数の約 30%が記載)、及び出口調査の分析結果を総合的に取りまとめる。

①町民アンケート調査

対 象	結果指標	分析まとめ
●配布・回収	・配布数 1,100 世帯 ・回収率 51.0% (561 世帯)	・同町の近年の類似アンケートに比べ、回収率が最も高く、町民にとって公共交通への関心が高いと思われる
●属性	・回答者の地区別居住率	・5地区別に居住人口按分して配布数を決定しているため、居住人口が多い平地部(松田惣領地区、松田庶子地区)に回答者の約 77%が集中している
	・年齢別比率	・65 歳以上が全体の約 65%であるが、山間部である寄・神山地区は平均 75%で、回答者(主に世帯主)の高齢化が目立つ
	・家族構成	・設問では集計分析を容易にするため、3タイプに分けた ・独居及び夫婦二人暮らしが過半数を占め、高齢者回答率が 65%から鑑み、高齢者の一人暮らし・夫婦世帯が多いと想定される ・山間部(寄・神山地区)は特に目立った
●自家用車保有	・自家用車保有率	・公共交通の不便を裏付けるマイカー保有率は、全体で約 90%。特に寄地区はほぼ全世帯であり、日常の交通移動手段はマイカーに依拠している ・64 歳以下は全ての回答者が所有しているのに比べ、65 歳以上は約 14%が所有しておらず、又、所有台数からみると1世帯1台が 45%を占め、家族及び家族内での交通弱者が一部見られる ・今後、ドライバー不安としての免許返納傾向からみて、代替交通手段の必要性が高い

● 交通手段への不満・不安	・交通手段への不満・不安度	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の約60%が不満・不安を持っている ・地域別に見ると山間部の寄・神山地区で約80%であり、バス路線ダイヤの運行頻度の利便性が低いことや高齢ドライバーの運転不安及び代替え交通が無いことが背景にあると思われる ・年齢からみて65歳以上の不満・不安は当然高い(約67%)
	・公共交通への不便度	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の不満・不安があると回答した回答者のうち70%近い方が公共交通サービスの不便を感じている。ちなみに、全回答者(561票)の約40%を占める ・その理由として、山間部はバスダイヤ頻度やバス停への徒歩距離を主因に挙げ、平地部はバスダイヤもさることながら、駅までのマイカー送迎の負担やバス乗り換え、タクシー料金等を主因に挙げている ・年齢別の特徴として、64歳以下は通勤等の際の早朝出社・深夜帰宅のバスダイヤの連結やタクシー料金への指摘がある ・全体として、交通手段への不満・不安はあるが、公共交通としての不便を感じない方が約30%を占め、特に新松田駅周辺の松田惣領地区、松田庶子地区に多い。その理由は、徒歩・二輪車圏であること、小田急小田原線新松田駅が快速急行停車駅であること、駅前広場に富士急湘南バスや箱根登山バスの乗入れバースがあることが挙げられる

●パーソン トリップ (PT)や 起終長 (OD長) の特性	・利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・設問では複数回答方式を試みている ・スーパー等利用頻度が高い最寄品(生鮮食材や日用品)が圧倒的に多く、次いで週末型の大型SC・量販店・レジャー及び高齢者の通院目的となっている ・通勤・通学が4位約40% ・町民の交通移動はその構成年齢層も背景に、通勤・通学目的とは別に、日常的な生活交通目的移動が大きな比率を占めている ・地区別ではこの傾向は大差ないが、山間部の寄地区は通勤通学や通院が他地区と比べ突出しており、生活の基本的な移動担保が切実である ・年齢別にみると、当然生産人口を担っている64歳以下は通勤・通学を1位に挙げている他、65歳以上は通院目的が目立つ 											
	・移動目的地(OD)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的別の移動先をみると <table border="1"> <tr> <td>通勤・通学</td> <td>・足柄上郡外が多く、小田原市、秦野市及びその他地域外が有効回答の約70%を占め、OD長も長い</td> </tr> <tr> <td>スーパー等</td> <td>・大井町への移動が有効回答の50%強を占め、大井町への買い物依存度が高いことが伺える</td> </tr> <tr> <td>大型SC等</td> <td>・有効回答の60%弱が小田原市に集中</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>・町内に県立足柄上病院があるため町内依存で充足している他、小田原市への通院が目立つ</td> </tr> <tr> <td>外食</td> <td>・大井町及び小田原市での外食が圧倒している</td> </tr> <tr> <td>飲酒会食</td> <td>・町内飲酒会食が多い他、小田原市及びその他地域外への移動も目立つ</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・無回答者比率の多いのも目立つ 	通勤・通学	・足柄上郡外が多く、小田原市、秦野市及びその他地域外が有効回答の約70%を占め、OD長も長い	スーパー等	・大井町への移動が有効回答の50%強を占め、大井町への買い物依存度が高いことが伺える	大型SC等	・有効回答の60%弱が小田原市に集中	通院	・町内に県立足柄上病院があるため町内依存で充足している他、小田原市への通院が目立つ	外食	・大井町及び小田原市での外食が圧倒している	飲酒会食
通勤・通学	・足柄上郡外が多く、小田原市、秦野市及びその他地域外が有効回答の約70%を占め、OD長も長い												
スーパー等	・大井町への移動が有効回答の50%強を占め、大井町への買い物依存度が高いことが伺える												
大型SC等	・有効回答の60%弱が小田原市に集中												
通院	・町内に県立足柄上病院があるため町内依存で充足している他、小田原市への通院が目立つ												
外食	・大井町及び小田原市での外食が圧倒している												
飲酒会食	・町内飲酒会食が多い他、小田原市及びその他地域外への移動も目立つ												

	<p>・移動交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各利用目的別にみると、マイカーでの移動が圧倒的に多く、特にスーパー等や大型SC、娯楽は約 80%を占めている。次いで通院約 65%となっている。 マイカーが町民の基本的な“足”であることが伺える ・一方、公共交通(バス、タクシー)は全体の数パーセントに留まり、町民の利用から遠のいているが、設問で鉄道手段を設けなかったため、無回答にシフトしていると思われる(マイカー→鉄道が基本動線) ・バス、タクシーへの依存がわずかにみられるのが通院、飲酒会食である(10%弱) これはマイカーではない独居や高齢者世帯の移動や飲酒運転の違反が制約になっていると思われる
	<p>・移動利用頻度と時間帯</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日発生する通勤・通学や日用最寄り品の買い物目的は、無回答を除けばほぼ全数であり、通院も平日に発生する利用特性からみて平日に集中傾向がある ・土・日毎や月数回の利用目的(外食、大型SC・娯楽、飲酒会食)はその傾向を裏付けている ・通勤・通学や外食、飲酒会食目的の無回答が多いのは、その利用目的に該当者がいないことを伺わせる(生産人口率 58.7%、就業人口率 48.7% ※平成 27 年国勢調査) ・利用時間帯は、各利用目的別の特性を裏付けており、朝、昼間、夜タイプに分かれている ・特筆すべきことは、早朝出社・深夜帰宅と公共交通サービスの連携が円滑であるかということが考えられる

●新モビリティサービス事業(AIオンデマンド運行)の導入賛否	・AIオンデマンド運行導入の賛否	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の回答者のうち約53%が導入に対し賛成 ・地区別にみると、山間部(寄・神山地区)は70%近く占め、一方、平地部(松田惣領地区、松田庶子地区)は50%弱である ・この相違は、交通不便地区の回答と同傾向であり、新松田駅を中心とする徒歩・二輪車圏である平地部は緊急には必要でないと思われるのに比べ、山間部は切実な要請と受け止められる(約68%) ・また、前述したように平地部も不満・不安は50%以上あり、今後、その事業の詳細を示すことにより、理解は深まると思われる ・年齢別からみると65歳以上の高齢者は、約60%利用したいと回答している
	・運行形態としての「自家用有償旅客運送」の導入賛否	<ul style="list-style-type: none"> ・「自家用有償旅客運送」制度導入について、新モビリティサービス事業として提示した「AIオンデマンド運行」の賛成者のほぼ全員が賛成されている ・地区別には山間部は全数、唯一反対票は松田惣領地区の5.8%のみに留まっており、年齢別にも世代を横断して同様の傾向である
	・運営方式として会員制の賛否	<ul style="list-style-type: none"> ・AIオンデマンド運行の運営方式として、AIオンデマンド運行導入の賛成回答者のうち76.3%が会員になりたいと回答している ・
	・会員認証制度としてのマイナンバーの賛否	<ul style="list-style-type: none"> ・約50%の賛否折半であり、マイナンバーへの周知化と個人情報のセーフティネットを詰める必要がある

②自由意見

回収数 561 世帯のうち、約 30%の意見が記載され、町民の関心度が伺える。

全体の論調としては、大半が本事業導入に賛成である。

又、山間部においては現在のバス路線の確保やAIオンデマンド運行との接続に関心が寄せられる中、すぐ実行してほしいという意見が大半である。

●会員方式と料金体系 について	—————→	・日 100～200 円の月・年会費を提示したが、詳細を示していないため、 イ. 日 200 円では高く、特に高齢者の年金生活者の負担は大きい 高齢者の優遇措置を採ってほしい ロ. 利用頻度の差異があり、一律の定価格はおかしい(不公平感) ハ. 1人 100～200 円なのか、家族での単価か(加入方式について) ・加入時期は免許返納期を勘案し、いずれ加入したい層と、すぐ加入したい層に分かれた
●提供サービス	—————→	・予約から配車までどのくらいかかるのか ・自宅近くまで来るのか(ドア・ツー・ドア) ・運行サービス圏はどの範囲か(運行距離) ・バス路線ダイヤとの接続や早朝・深夜への運行時間帯の確認 ・会員証の本人認証としてマイナンバー制導入は賛否分かれる ・会員でないものも利用できないか(ビジター制度の導入) ・福祉(非健常者)車両は別にしてほしい
●運行開始時期	—————→	・いつから開始するか工程を示してほしい(社会実証実験 - 2023 年度予定)
●その他 少数意見として	—————→	・スーパー、ショッピングセンター施設の誘致や生活道路拡幅の要望 ・タクシークーポン券の継続希望 ・寄へのバス路線の維持とダイヤ時間帯の拡大希望

③出口ヒアリング調査

無作為のサンプリングに基づく対面ヒアリング方式であり、あらかじめ松田町民に絞れなかったため、松田町民の抽出が少なく、設問シートも町民アンケート票に比べ簡易であるため、調査結果としては参考データとして扱う。

■県立足柄上病院(70 サンプル)

設問項目	分析まとめ
●どこから来たか	・松田町民 15.7%(11 人)で、他市町からの来院者が大半 ・町民来院内訳は町全域から来院
●来院の交通手段	・60%がマイカーで、バス、タクシーは約 20%であり、マイカーは本人運転か付添い者 ・町民来院者は、公共交通(バス、タクシー)利用は2人
●利用頻度	・週1回未満が約 75%であり、県立足柄上病院は総合病院なので1～2週間1回以下のペースが考えられる ・頻度の高い他の専門クリニックへの通院も考えられる
●交通手段への不自由度	・町民来院者の約 55%が「不便だと思う」と回答 地区別差異をみると、松田惣領地区、松田庶子地区に集中
●AIオンデマンド運行の賛否	・「利用したい」が 83.3%で、一般町民より医療通院目的の町民にとって必要度は高い

■大井町 食品館あおば大井松田店(52 サンプル)

設問項目	分析まとめ
●どこから来たか	・地元大井町民が過半を占め、松田町民(17.3%)にとどまらず、周辺市町からも多く来訪し、商圈の広がりを感じる ・該当松田町民は松田惣領地区を筆頭に全町域から来訪が伺える
●来訪の交通手段	・マイカーが大半を占め、地元の大井町民も来訪しているため、徒歩・自転車・バイクも多い ・今回の調査日ではバス、タクシーは皆無だが、通常はタクシークーポンによる相乗りもあると推測 ・該当松田町民も同様の傾向で、二輪で来訪する方もいる
●利用頻度	・スーパーとして日用品、食材提供店なので週1～2回か毎日ペース ・松田町民も同様の傾向
●交通手段への不自由度	・松田町民だけの回答は「不便」と「不便でない」が拮抗しており、二輪、マイカーで充足している方も多い ・松田惣領地区が近くなので、この地区は不便でないことが多い
●AIオンデマンド運行の賛否	・「利用する」が約 70%。しかし母数が小さいので参考までに

■大井町 ヤオマサ大井店(68 サンプル)

設問項目	分析まとめ
●どこから来たか	<ul style="list-style-type: none"> ・地元大井町民が 47.1%、松田町民 41.2%、その他隣接市町 11.8%で食品館あおばに比べ松田町、大井町を中心とした地元中心型である。交通アクセスも便利 ・松田町民の来訪割合も高く、実数も多いため、データとして信頼できる ・松田町民の来訪は松田惣領地区が約 60%を占めるとともに、町全域からくまなく来訪している
●来訪の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・食品館あおばと同様マイカー及び徒歩・自転車・バイクが全てであるが、違いはマイカー手段より徒歩・二輪車が多く、交通アクセスの利便性が伺える ・公共交通のバス、タクシー利用は食品館あおばと同様皆無であるが、たまたまと推測される ・該当松田町民も同様の傾向だが、マイカー利用率の方が高くなっており、起終の距離が背景と思われる。二輪距離圏内は松田惣領地区と思われる
●利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・食品館あおばと同様の傾向を示しており、ほぼ毎日から週1~2回に集中している ・松田町民の来訪者も買い物頻度傾向は同様
●交通手段への不自由度	<ul style="list-style-type: none"> ・食品館あおばと若干の違いを示しており、「不便だと思う」割合が増えている
●AIオンデマンド運行の賛否	<ul style="list-style-type: none"> ・食品館あおばと比べ「利用する」が約 42%まで減少している ・「利用しない」意見の母数は松田惣領地区からの来訪者が背景となっている

■町外2店の考察 → ●両店とも大井町内であり、サンプルデータとしても標本数が少なく、町民アンケートと同一のレベルで分析対象にならないが、松田町民の来訪ニーズは高く、両町は日用最寄り品商圏として同一として位置づけられる

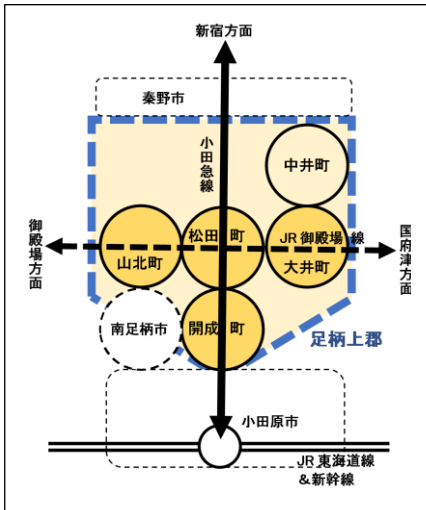
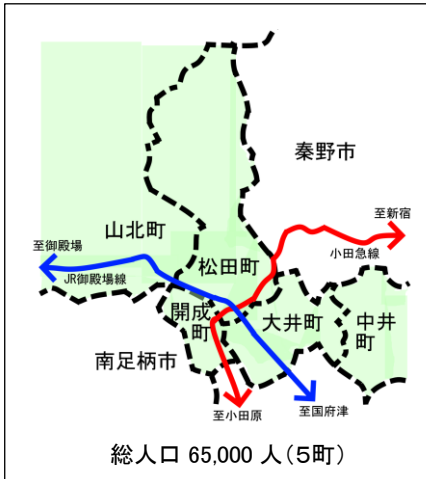
■松田町内 すやまストアー(23 サンプル)

設問項目	分析まとめ
●来訪者住所	・地元ストアーであり、近隣の徒歩圏である松田惣領地区からの来訪者が大半で、来訪者全員が町民と思われる
●来訪の交通手段	・約 70%が「徒歩・自転車・バイク」でマイカーは約 20%
●利用頻度	・町外のスーパー(食品館あおば、ヤオマサ)と同様の傾向 ほぼ毎日から週1~2回に集中
●交通手段への不 自由度	・町外2店と比べ「不便である」が 26.1%まで低下している。 これはいわゆる徒歩圏内の近隣ストアーのため、公共交通やマイカーをあまり必要としないことが起因している
●AIオンデマンド 運行の賛否	・「利用する」が 83.3%で大半が利用したい。 徒歩圏でも本運行が、自宅からお店まで直接行けることがこの数値を裏付けている

<p>■出口ヒアリング調査 への考察</p>	<p>—————▶ ●通院者や買い物客への直接のヒアリングの試みは、町民アンケートとは別に買い物客や通院の直接の交通弱者の声がとらえられとし、実施した</p> <p>●ほぼ町民アンケート結果と同傾向の結果が得られたが、交通不便への認識度は、居住地域の温度差もあるが、交通手段、特にマイカー使用の将来不安も相まって新モビリティサービス導入(AIオンデマンド運行)に対し、強い期待の声が得られた</p> <p>●なおサンプル数は少なく、特にバス、タクシー利用の皆無回答等、1日だけの実施なので比率等のデータは、信頼度が低い</p>
----------------------------	---

2 都市特性からのまとめ

1. 広域としての都市圏特性と松田町の位置づけ



- 足柄上郡は5町(中井町、大井町、松田町、山北町、開成町)により構成
- 足柄上郡は歴史的にも小田原広域都市圏の一角を担ってきたと共に、過去半世紀に渡る2次産業育成(工場誘致)も相まって、独自の生活都市圏と位置づけられる
- 特に松田町においては、過去郡庁所在地でもあり、東西・南北軸の交差する交通要衝である
- 当該圏域は開成町、大井町を除き人口減少地域であり、特に「松田町第6次総合計画 2019-2026」によると公共サービスが維持困難とされる「消滅可能性都市」(2040年-7,364人)とされている ※国立社会保障・人口問題研究所 (H30年推計)
- 高齢化率も加速しており、65歳以上平均 35%、山北町では40%を超えている
- マイカー所有率は平均 1.5台/世帯、特にJR御殿場線沿いの大井町、山北町及び鉄道が無い中井町は平均 2.0台/世帯

町名	人口 (人)	世帯数 (世帯)	H27~R2年増減率		高齢化率 (%)
			人口(%)	世帯(%)	
中井町	9,300	3,436	▲ 3.9	2.3	35.3
大井町	17,129	6,683	0.6	8.2	28.3
松田町	10,836	4,572	▲ 3.0	3.8	33.3
山北町	9,761	3,936	▲ 9.0	0.8	40.4
開成町	18,329	6,936	7.7	12.4	26.0

※令和2年国勢調査 ※令和2年1月

2. 地方公共交通手段と利用者サービスの現状と課題

〈マイカー時代の質的变化〉

- 基幹交通骨格は〈鉄軌道-私鉄小田急小田原線とJR御殿場線、道路-東西軸に走る国道246号と南北に走る国道255号及び県道711号〉から構成されている
- 地方都市の住民の交通移動手段は大都市部と違って“マイカー”がその大半を占めているが、少子高齢化時代へ移行している現代、ドライバーの高齢化に伴い、アクセルとブレーキの踏み間違いや認知症等による新たな性格の交通事故が多発化
- 免許返納も加速する中、新たな交通弱者が出現している

- 特に独居老人、高齢者2人暮らし世代の比率が高まる中、日常生活行動(スーパーへの買い物、医療通院等)を支える移動手段は、従来の2次交通のバス・タクシー対応では限界がある
- 一方、それを補う形で、行政では様々な補助やコミュニティバス運行を試みているが、財源の限界がある。持続可能な安定した財源に基づく抜本的な運営・運行の仕組みが問われている

〈鉄軌道と道路網〉

- 5町から形成される足柄上郡は、鉄軌道においては新宿～小田原間を結ぶ私鉄小田急小田原線を基幹として、それを補完する形で単線の沼津～御殿場～国府津間のJR御殿場線が東西に走る
但し、中井町は無鉄道
- 一方、基幹道路網は、小田急線と併行に走る国道 246号が各町を貫く東西の生活交通の骨格と共に、隣接する小田原都市圏には国道 255号及び県道 711号をもって連結している
- この主要交通骨格に中井町を除く4町が形成されているが、日常生活の動きはJR御殿場線が単線でダイヤピッチが利用者ニーズに答えきれてなく、この単線に依拠する大井町、山北町、松田町の町民はマイカーで新松田駅に乗り継ぎアクセスする傾向がみられる
- 特に松田町、大井町は買い物、外食、通院等の利用目的では相互補完の関係にある

町名	主要駅	該当鉄道	駅乗車客数 (1日平均、人)	分析
松田町	新松田 松田	小田急小田原線 JR 御殿場線	11,625 5,105	・町民以外の乗継乗降が顕著
大井町	相模金子 上大井	JR 御殿場線 JR 御殿場線	928 971	・居住人口からみて利用者数が少なくマイカー依存が高い
山北町	山北 東山北	JR 御殿場線 JR 御殿場線	939 1,583	・大井町と同様の傾向
開成町	開成	小田急小田原線	6,175	・ベッドタウン及び従業地としての典型である。人口の3割が利用

※令和元年

〈バス網〉

- 足柄上郡5町及び南足柄市圏域は、富士急湘南バス、箱根登山バス、神奈川中央交通、伊豆箱根バス4事業者で棲み分けされている

富士急湘南バス	山北町、松田町、大井町
箱根登山バス	開成町
神奈川中央交通	中井町、(秦野市)
伊豆箱根バス	南足柄市

- 料金体系は各社各々の提供料金であり、圏域としての統一化が厳しく、全国各地で取り組みの試みがなされている定額制(サブスク)の導入は難しい
- 高齢者優遇措置についても提供サービスは各社が工夫する中、統一化は無いがその内容をみると差異はほとんどなく、今後データ連携の構築の中、統一化されていく可能性はある

バス事業者	名称	対象年齢	サービス内容
富士急湘南バス	シルバー定期券	70歳以上	・事前にクーポン有料取得 3ヵ月 10,290円 6ヵ月 15,430円 1年 25,710円 ・乗り放題
箱根登山バス	半額利用証 (ハーフ65)	65歳以上	・事前にパス券取得 6ヵ月 5,000円 ・半額運賃割引
箱根登山&伊豆箱根バス共有	環境定期券	・年齢制限無し ・通勤定期券及び家族	・土・休日割引 ・定期券所有 100円 ・家族 大 100円、小 50円
神奈川中央交通	かなちゃん手形	65歳以上	・事前に手形取得 3ヵ月 3,250円 6ヵ月 5,400円 1年 9,850円 ・1乗車 100円利用

- 足柄上郡5町内では新松田駅を起点とした放射状路線であり、開成町を通じ小田原まで伸びている
- 町内では山間の寄地区(新松田駅まで10km)への路線維持が厳しく、行政の補助金をもって支えている

〈タクシー〉



- 小田原広域都市圏としては7事業者があり、タクシー協会小田原支部としてメーター型の統一料金方式を採っている(報徳、日本交通、富士箱根、伊豆箱根、ケイエム、HSA、箱根登山)
- 初乗り 600円-1.314km
- 近年地元出身の事業者に加え、全国展開している事業者の参入がみられる
- 予約・配車については、AI導入の“GOアプリ”のシステム装着が一部事業者にみられるが、全事業者の装着まで至っておらず、ユーザーニーズからみて利用頻度に格差が出ている
- 新松田駅には松田合同自動車及び箱根登山ハイヤーが配車されている
- 松田合同自動車には行政が割引クーポンを発行し、買い物弱者へ支援展開しているが行政財源として持続・継続型ではなく、町民の買い物弱者の抜本的な解消には至らない

〈町民の日常生活交通手段〉

- 当該地域の交通移動手段は、全国の地方中核都市の周辺の傾向と同様“マイカー”での移動が大半である
- 公共交通の利便環境に相関して各世帯の自家用車保有率があるが、マイカー保有率は小田急小田原線にランチする松田町、開成町は 1.5 台/世帯、山北町、中井町は 2.0 台/世帯を越える中、大井町は 1.7 台/世帯
- 少子高齢化の中、高齢者ドライバーの増加の加速化で、運転操作のミスや高齢化による運転中の身体異常による事故の多発化及び免許返納の動向に対する返納後の代替移動担保が問われている

〈移動利用目的、属性、頻度 OD長(起終点距離)〉

- 一方、家族外食や飲酒会食に対する飲酒運転の違反が制約になっていることへの対応
- 日用最寄品(食材)、ドラッグストア等の買い物弱者が顕著(松田町内にはなく大井町へ)
- 通院・医療は町内に足柄上病院があるが、充足しているわけではなく、小田原市内への移動も目立つ
- 外食や飲酒会食は月1~2回ペースだが、隣接の大井町、開成町の他小田原市へ

表ー当該地域の新モビリティサービス利用ニーズにおけるパーソントリップ及びOD一覧

利用目的		主な属性	利用者規模(人)	利用頻度	時間帯	距離
買物	①スーパー (日用品、生鮮) ドラッグストア	・主婦 ・独居、 老夫婦	1.0	毎日	昼、夕 方	域内
	②大型SC、量販 店、レジャー	家族	3.0~	月1~2 回 (週末)	終日	域外
医療・通院		高齢者	1.0 (付添 1.5)	週1回 (平日)	昼	域内・外
飲食	①外食	家族	3.0~	月1~2 回 (週末)	夜	域内・外
	②飲酒会食 (代行)	世帯主	1.0	月1~2 回 (平日)	深夜	域内・外
通勤・通学(早朝出社、 深夜帰宅)		サラリーマ ン、学生	1.0	月1~2 回 (平日)	早朝 深夜	域内(最寄り 鉄道駅~)

- 大型SC、量販店、レジャーは、域外の小田原ダイナシティ等小田原方面へ(月1~2回)家族単位
- 通勤・通学流は域内では小田急線新松田駅、開成駅への集中は顕著であり、乗継機能として果たしているが、早朝出社・深夜帰宅ニーズに対し、連携しているバス等の2次交通との連結に不満が多い
- OD長としては、通勤流以外域内で収まっている利用目的と小田原方面への利用目的に分かれ、概ね松田町を中心とした5~7km 10分(マイカー)圏に利用密度は集中
- 寄地区は松田町連担市街地まで10km 20分であり、地域内にはコンビニもなく、様々な利用目的対応に充足度は低い

3 足柄地域の交通移動上の問題点、課題と「足柄広域新モビリティサービス事業」の導入に向けてのまとめ

1. 利用者アンケート調査からの分析

① 町民アンケート調査基本データ(集計結果)

A. 配布数、回収率	世帯方式 配布数 1,100 世帯 回収数 561 世帯(全世帯の約 13%)、回収率 51.0%
B. 交通手段への将来不安、不満	全体 60.8% ※寄・神山地区 77.0% 松田地区 55.0%
C. 交通不便への認識	39.9%
D. 新モビリティサービス導入賛否	賛成 52.6% ※1.シルバー59.3% ※2.寄・神山地区 68.2%
E. 「自家用有償旅客運送」運行賛否	(95.6% ※D. 賛成母数に対し)
F. 会員制(サブスク方式)への賛否	(76.3% ※D. 賛成母数に対し)

② 出口ヒアリング調査基本データ(集計結果)

G. 出口ヒアリング調査(通院、買い物)	スーパー3店 143 サンプル、 足柄上病院 70 サンプル
----------------------	-----------------------------------

- A. 1世帯1人回答方式で 51.0%(全世帯の約 13%)は、同町の近年の類似アンケートに比べて回収率が最も高く、公共交通に関する関心が高いことが伺える。
- B. 交通手段(公共交通、マイカー)への将来不安、不満は約 60%(561 人中 341 人)を占め、特に山間部(寄)は 80%近く(148 人中 114 人)を占めるとともに、シルバー世代に限らず全世代に渡る。
- C. 交通不便の認識は約 40%を占める。
B. と2割の差は、配布量の多い新松田駅周辺の松田惣領、松田庶子地区の住民の声が反映。その原因は、小田急線新松田駅(快速急行停車)及び富士急湘南バス、箱根登山バスが駅前広場に乗り入れており、又、平地部なので二輪車アクセスが容易な徒歩圏であることが挙げられる。
- D. E. 賛成の声は過半数を占め、特に高齢者世代で約 60%、山間部の寄地区では 70%近く、マイカーへの高齢者ドライバーとして将来不安と従来公共交通(バス - ダイヤ頻度、タクシー - 高料金)への信頼度と相まっての声と見受けられる。
又、運営運行方式については、AIオンデマンド車両の紹介に留まったため、自由意見(全体の約3割記載)でもその事業詳細を確認したがっており、その内容を提示することにより更なる潜在層も賛成に回ると思われる。
新モビリティサービス(AIオンデマンド運行)賛成者のうち、「自家用有償旅客運送」制度導入は、96%は賛成している。

F. 料金方式は、本アンケートでは安定した持続可能な交通サービスの提供を維持するための財源確保として、会員制方式(月・年会費)を提示し、賛否を諮った。

結果、AIオンデマンド運行導入賛成者のうち約 76%を得たが、反対も含めた総数からみて約 40%の方が会員制の導入に賛成している。全国の先進事例からみて、会員数がその地域の人口の約20%が会員となることが事業損益分岐点であるため、充分採算ベースである。更に事業詳細を示すことにより、この割合は増えるとみられる。

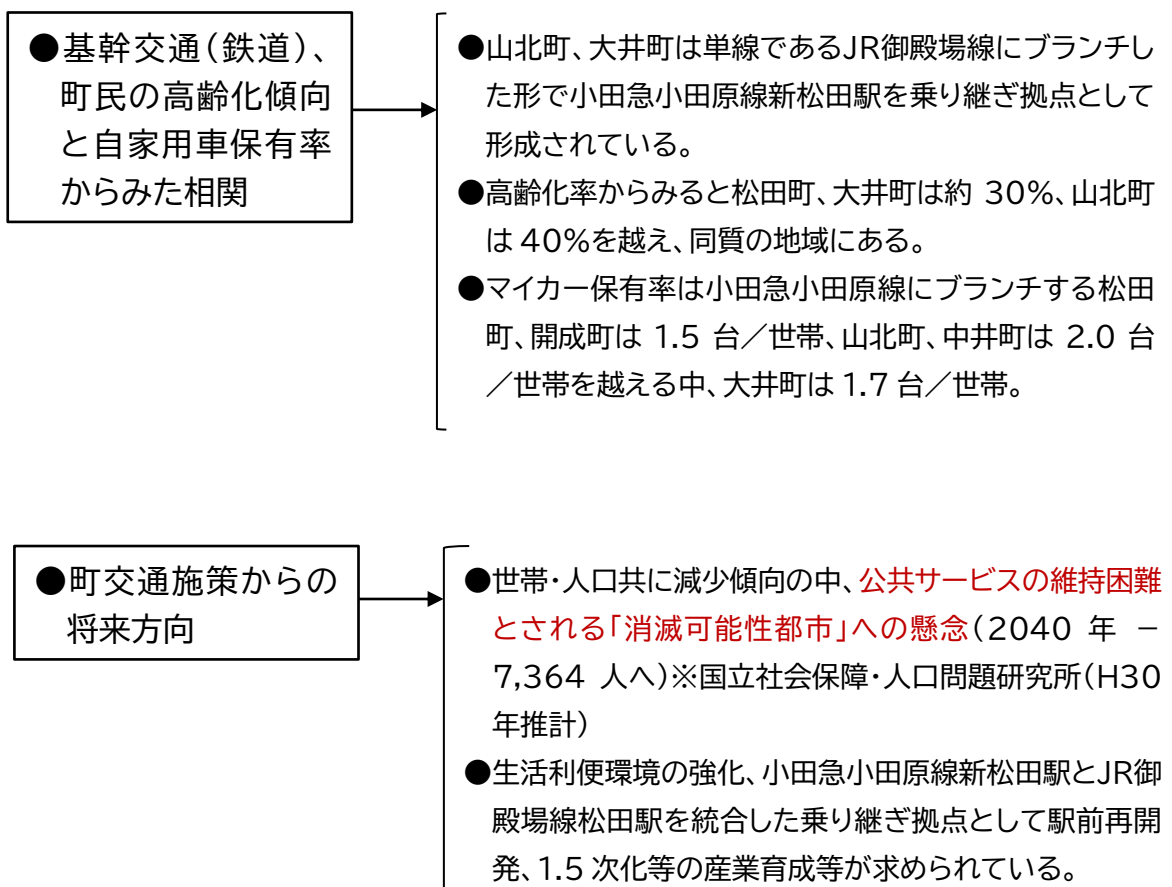
一方、自由意見からは啓発的な声が多く、利用頻度からの不公平感に対し、一律的に定めるのではなく、丁寧な料金メニュー提供や年金生活者でも利用できる廉価なメニュー及び会員以外のビジター利用可能な提供サービスを事業計画として盛り込みたい。

G. 町民アンケートと同様の回答傾向がみられる。

サンプル数が少ないことを配慮して参考データとして扱う。

特筆することは、隣接の小田原からの OD も多く、松田町、大井町地域と小田原都市圏は、買い物、通院といった日常生活交通は同一の生活圏として重複している。

2. 足柄広域都市交通の特性と全国各地における地方都市周辺のモーダル社会の変貌及び今後の松田町交通施策のあり方



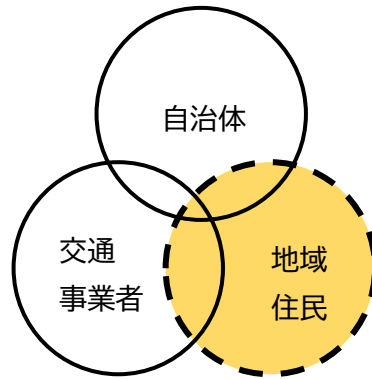
●全国各地における
地方都市周辺のモ
ーダル社会の変貌

- 少子高齢化の中、超高齢化社会を迎え、マイカーが“主人公”時代から、高齢者ドライバーの増加とそれに伴う交通事故や日常生活を支える買い物や通院等の「新たな交通弱者」の出現。
- 従来の地方公共交通を支えるバスやタクシーの衰退に伴う財政悪化と路線維持への厳しい環境。
- 地域市町村自治体の限られた財源でのバックアップの限界。
(コミュニティバス、買い物バス、タクシー支援)
- 住民の公共交通サービス低下への不満の増加
→ 負のスパイラル
- マイカーを補う新しい公共交通サービスの提供と継続的で持続可能な運行を担保する運営運行の仕組みとしての「地域がスクラムで支える」会員方式導入へのニーズ。
- デジタル庁主導の中小都市のデジタル田園都市国家構想の推進やスマートシティ、コンパクトシティ、スーパーシティへの模索。
- 国土交通省総合政策局の MaaS 事業への支援の開始。
(AI登場による予約、配車、決済のシームレス化等)
- 時代ニーズに応える公共交通も含めた、新たな交通サービスを提供するためのライドシェア、カーシェアの方向。
- 国土交通省自動車局主導の「自家用有償旅客運送」制度の法改正(令和2年)。
- 自動車メーカーによる自動運転化やEV等技術の進展や社会実証実験への加速化。
- 距離毎の料金体系から面サービス型の定額制(サブスク)への移行。

4 足柄広域新モビリティサービス事業導入の基本方針

1. 取り組みの目的と基本スタンス

町民、交通事業者及び自治体が三位一体となって、いわば「自らの交通の足を自らが支える」－受益者負担による「地域ぐるみで支える」ことを基本理念とし、定額制(サブスク)の会員会費導入方式による事業者運営を目指す。



2. 事業対象と基本方針

- AIオンデマンド車両の運行
- 上記運行に伴うデータ連携
- “公設民営”を基本とし、AIオンデマンドシステム導入費や車両入手(無償、有償－レンタル、買取り)費等のインシャルコストは一義的に官が受け持ち、運営・運行について地域ぐるみ－地域住民、事業者が参加した自主運営組織(例えばLLPなど)と既存の交通事業者が連携組成した事業体をもって実施する。
- 令和4年(2022年度、地域公共交通会議及び運営協議会(新設)をもって充分本事業の協議と地域合意形成を図る中、国に対して当該関連補助事業の申請及び地域への周知、告知展開と会員募集実施する。
- 又、関係する交通事業者と公共交通の維持・促進を前提に具体的な相互補完、連携等を詰める
- 令和5年度(2023年度)で社会実証実験を目指し、PDCAとして課題を洗い出す中、令和6年度(2024年度)本格的な稼働を目指す。

3. 当該事業の概要(アウトライン)

① 会員方式と料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ●原則 100～200 円/日をもとに月・年会費制とする予定。1日当たりの利用回数の制限は今後検討する 3ヵ月、6ヵ月、年会員(月割りは管理が煩雑) 日単価は採算収支シミュレーションを踏まえ精査(先進事例は 300 円以上) ●利用頻度に応じ会員対象価格を細分化し、“不公平感”を是正する ●1世帯単位のパスポートを発行(家族は誰でも利用可能) ●65 歳以上の高齢者世帯の優遇措置 ●非会員(ビジター)も乗降可能とし、その都度運賃の現金收受 ●価格帯への恩典(有利な扱い)や“お得感”へのプレミア提供
-------------	--

② 運行サービスと対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> ●基本サービスエリアは5km 圏(松田、大井、開成、山北一部)とする ●ドア・ツー・ドアを基本とした域内 240 箇所、100～150m間隔で乗降ポイントを設置する(更なる精査) ●運行時間帯はバスダイヤを補完するとともに、タクシーとの調整を図るものとする。早朝・深夜運行も可能とする
③ AIオンデマンドシステム方式とデータ連携	<ul style="list-style-type: none"> ●人工知能(AI)を活用したオンデマンドバス運行の先進事例を実践している企業の協力のもと、クラウド方式のサーバーを活用したシステム導入 ●予約－配車－決済の迅速且つ効率的なシームレス化を図る ●アプリ予約以外オペレーションセンターを設置し、電話予約も可能とする(シルバー層へのアプリ操作対策) ●交通系ICカード(パスモやスイカ等)の活用(特にビジター)も可能とする ●関連交通事業者の運行ダイヤや配車状況を適確に把握するためのデータ連携 ●各バス事業者が実施しているシルバー定期券等の高齢者向け恩典サービスの価格の統一化を図り、本運行と連携する方向で検討する
④ 運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ●収支シミュレーション及び需要・供給バランスからみて当該地域は7台がベストであるが、社会実証実験時期は3～5台で試走し、PDCAを踏まえてその後、次の本格稼働で台数を確定するものとする ●福祉車両については別枠とし、一般客との混在は不可とする ●車両はトヨタハイエースサイズの 10 人乗りとして、GPS及びドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等システム運行に必要な機器を設置する ●ビジター用運賃收受端末(交通系ICカード、現金対応)及び会員認証端末を設置する
⑤ アプリ操作と收受	<ul style="list-style-type: none"> ●類似先進事例をみると高齢者の約 70%ほどが本事業専用のアプリを操作できる状況となっているが、できるだけ簡易化するとともに、電話予約も可能とする ●会員方式なので運賃收受は事前の会員入会時及び更新時に発生するだけで、その都度の收受操作は必要としない
⑥ 福祉と貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> ●リフト付き車椅子対応車両は別途に用意し、“福祉タクシー”として既存のタクシー会社、サービス事業者と連携して、今後増加するであろう歩行に不安を抱える高齢者対策の一環とする ●コロナ禍の中、小荷物宅配サービス運送やウーバー等のテイクアウトへの対応も一般運行で対応する方向で検討する
⑦ プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の各広報とメディア媒体を活用し、周知・告知展開をすると共に、“ファンクラブ”(サポーター制度)を創設し、地域で支える“苗床”として各特典を提供する中、地域ハムブメントを起こす ●上記ファンクラブは本事業体の原資の一部充当としての協賛金やクラウドファンディングの募集の先導する母体とする
⑧ 安全運行管理とドライバー雇用	<ul style="list-style-type: none"> ●運行において、国土交通省、(公社)日本バス協会の貸切バス安全認証制度に則り、運行管理者を置き、連続運行時間やアルコール呼気点検、デジタルタコグラフによる運行記録等法令に従った安全運行環境を実施 ●車両整備点検については、3ヵ月点検を基本とする ●ドライバー雇用については、松田合同自動車や富士急湘南バス等の既存交通事業者からの派遣や町施策のシルバー人材バンクを活用する。その際通常のシフト制より、より労働時間の配慮をするとともに、生活習慣病の定期検診を行う

5 事業計画素案

1. 事業実施区域

ステージ1.

(令和5年度 社会実証実験期)



- ・新松田駅を中心に、基本半径5km 圏内の居住区域とする
- ・但し、寄地区(9.5km、約20分)も運行可能とする
- ・松田町内居住地全域を母体として、生活交通OD頻度(スーパー、クリニック、塾等)が高い、隣接の大井町、開成町も両町(両町の地域公共交通会議)と協議の上サービス圏とする

エリア	20 km以内の居住区域	乗降拠点	240箇所程度
方式	停留所 to 停留所 ※一部エリアをフリー乗降設定も可能	移動時間	10分 - 20分
		稼働台数	4台
予約時期	リアルタイム/事前(乗車時間指定)	予約方式	アプリ/電話

ステージ2.

社会実証実験を通じ、PDC Aの視点で課題と対策を浮き彫りにする中、令和6年度本格稼働

- ・JR御殿場線及び国道246号を通じ、隣接する山北町域も山北町と協議の上、サービスエリアとする方向とする

2. 事業の目標

- 新モビリティサービス事業として、ドア・ツー・ドアのAIオンデマンドシステム等の導入を検討しながら、さらに利用者のニーズ、需要に合った多様な運行形態(自家用有償旅客運送等を含む)による交通手段の検討を、運営協議会及び地域公共交通会議で十分に協議を進めていく
- 運営・運行体制は、交通事業者の参加・協力を得て、“公設民営”型の町(複数)主導の事業体を設立すると共に、住民参加(受益者負担)の会員方式を採り、「地域ぐるみ」で持続可能で安定した環境を創る

	評価指標	目標値	試算根拠
●地域課題 解決への 貢献及び 施策効果	・交通弱者の利用不満度 (社会実証実験期間の アンケート)	60%→10%	今回のアンケートで交通不満・ 不安・不便を感じる方々が 60%。AIオンデマンドシステム 導入希望が5割を超えており、 導入により10%に抑制
	・AIオンデマンド運行への 会員加入予定率	全世帯の40%	今回のアンケートで加入希望者 40%を得た(抽出率に拡大係 数を乗じた)
	・会員収入(松田町試算)	5,400～ 10,800 万 円	松田町全世帯の1/3×月額3～ 6千円/世帯
●プロセス インパクト 効果	〈周知・告知活動〉 ・サイトアクセス数 (HP等)	50,000 人	足柄上郡5町で約6.5万人、隣 接の小田原市・秦野市約35万 人のうち、広報展開により1割 強が閲覧する
	・協賛及びクラウドファン ディング収受額	1,000 万円	
	〈サービス利用状況〉 ・会員入会登録数 (第1ステージ)	1,500 世帯	松田町全世帯の1/3
	・サービス満足度 (アンケート)	80%	社会実証実験期でPDCA
	・行動変容 (アンケート)	30%	マイカー利用者の30%が転換

3. 事業の内容

①事業の柱と事業スキーム

●AIオンデマンドシステムの導入と運行を支える利用者の受益者負担による会員方式と現金收受方式のハイブリッド方式の導入
 〈地域が支える持続可能な安定した財源に基づく運営〉

〈システムハード分野〉

AIオンデマンドシステムの導入

- ドア・ツー・ドア運行による交通弱者へのマイカー代替交通手段の提供
 - ・基本システムの構成は次頁
 - ・車両—トヨタハイエースタイプ(10人乗) 3~4台(社会実証実験)
 - ・乗降拠点—20km内 240箇所程度
 - ・アプリ及び電話予約
 - ・予約—リアルタイム(乗車時間指定)
- データ連携による他交通機関との乗継、振替のシームレス化(社会実証実験後実施)
 - ・鉄道、バスとの乗継時刻データとの連携
 - ・当該運行需要オーバーのケースが見込まれ、タクシー等への振替運送(要価格調整)
- 各社バス事業者間の割引クーポン券の料金統合化への働きかけの実施
 - ・各バス会社が実行している高齢者割引クーポン券の統合化の働きかけと当該運行のクーポン統一化への検討
- 安全運行、会員認証及び非会員への現金收受に伴う機器の搭載
 - ・位置や運行・予約情報のタブレット搭載と安全運行に伴う機器(デジタルタコグラフ等)及び会員認証や非会員乗降に伴う現金・ICカード收受機器

〈運営ソフト分野〉

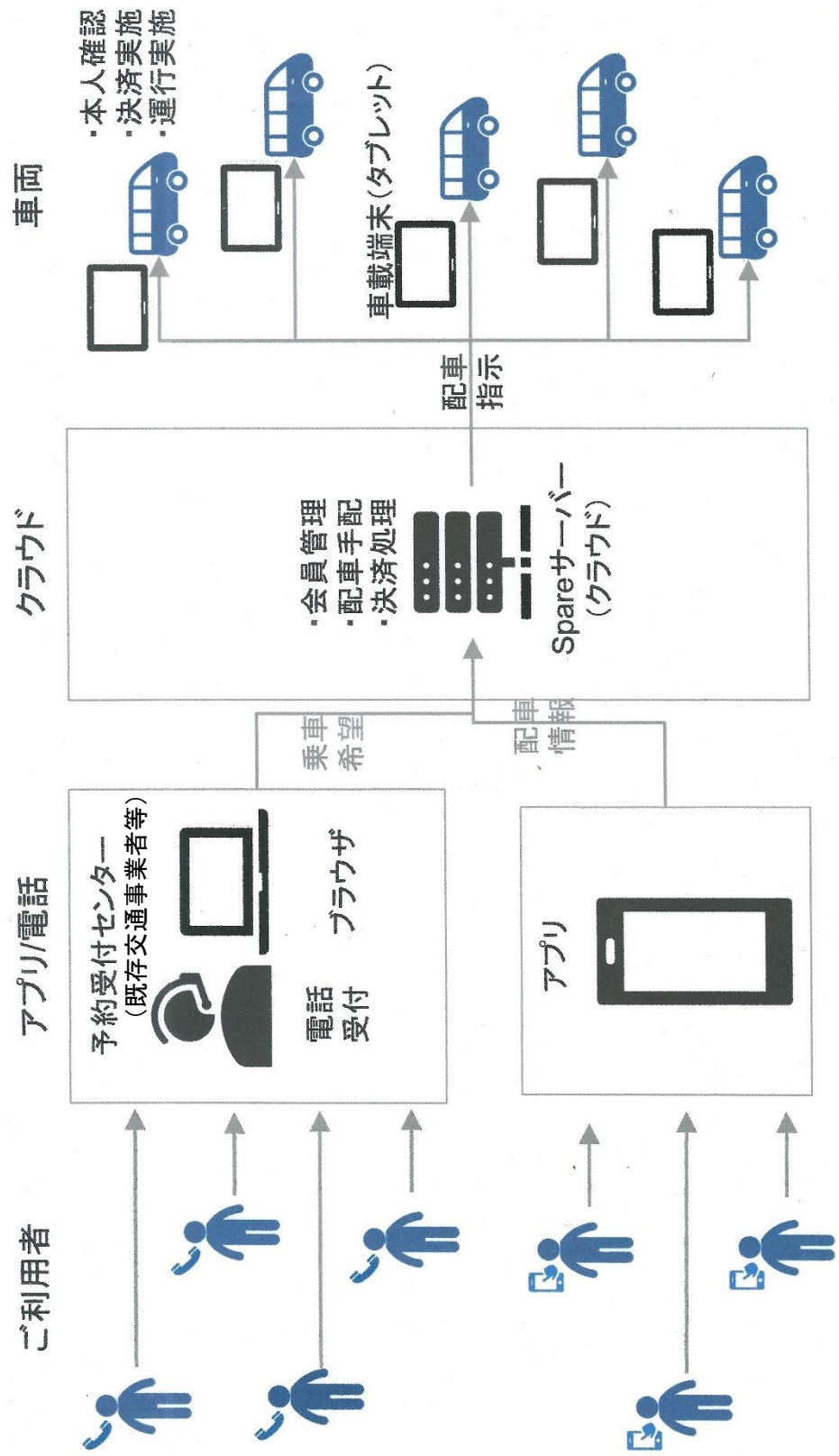
利用者受益者負担による会員制方式の導入

- 周知・告知活動として会員募集及び運営事業体参加の公募
 - ・AIオンデマンドシステム及び運行形態(例:自家用有償旅客運送等)、会員制の周知・告知を行政広報紙や地域メディアを通し実施
 - ・合わせて会員募集及び運営事業体への参加への公募
- 会費及び非会員(ビジター)の料金收受システムの構築
 - ・会員入会金の徴収は入会期に発生するが、アンケートでも指摘のように入会メニューを細分化し、利用頻度に対する“不公平感”が無いよう配慮すると共に、收受管理体制を構築する
 - ・非会員の乗降時の現金收受やキャッシュレス化(交通系ICカード活用等)は可能とするが、カード会社との連携が伴うため、收受システムの構築は更なる精査

②システム構成
全体フロー



システム構成 | 全体フロー

- 利用者からは「電話」又は「アプリ」で予約受付を行い、システムを通じてリアルタイムでドライバーへ配車指示を行う。

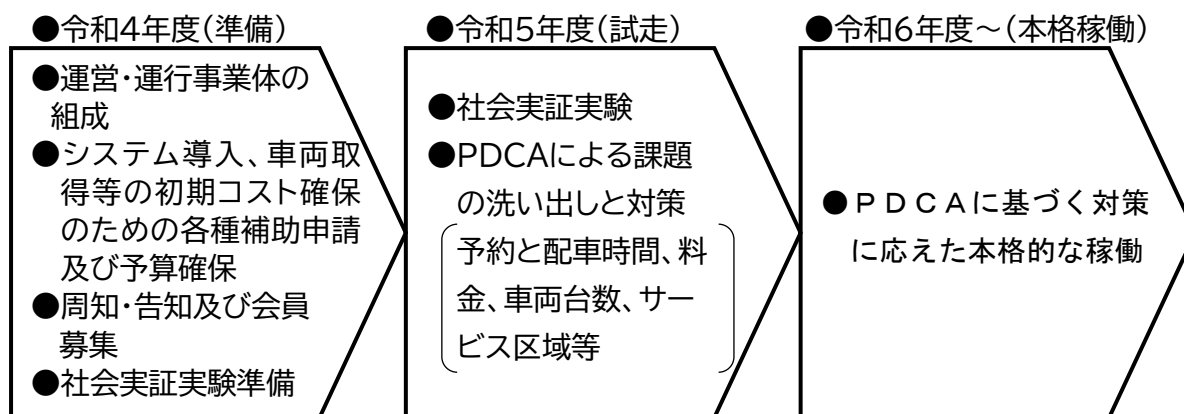


システム構成 | 各種機能

- より多くの利用者を獲得し、乗務員やオペレーターが負担少なく長期に亘って扱う上での前提となる、操作性・安全性を備えた以下4つのシステム・ツールの提供。

項目	提供機能	システムの特徴(有償対応など、実装時必要機能も記載)
利用者向け アプリ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約受付・管理・キャンセル ・ 乗車人数・時間の指定 ・ 乗降ポイントの確認、案内 ・ 運賃表示、決済 等 ・ 乗車アンケート (iOS/Android対応) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者も直感的に操作可能  宗像市アプリ利用率:70%、塩尻市同85%(国内事例) ✓ 事前予約だけではなく、乗りたい時に即時予約が可能 (リアルタイム予約機能、事前予約も数分前まで受付可) ✓ キャッシュレス決済も可能 (現金に加え、QR/クレカなどへの対応、プライベート電子チケット発行など) ✓ 運賃はゾーン別運賃、大人/子供等属性別の運賃設定が可能
ドライバー アプリ	<ul style="list-style-type: none"> ・ ナビゲーション機能 (自動ルート生成・表示) ・ 乗客情報の表示 ・ 乗降者処理 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ナビゲーション機能など運転に専念できる十分な機能を提供 (運行ルートのナビゲーション機能、運行不可ルート不案内、追加予約発生時の通知など) ✓ ドライバーは、利用者の乗車時に予約者本人特定が可能 (利用者が予約した通りの予約情報がドライバーも参照可能、予約人数、大人/子供等の利用者の属性情報、乗車時の運賃収受の要否など)
管理者Web	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両・利用者予約管理 (電話受付対応) ・ 利用者の情報管理 ・ 運行管理機能 ・ 車両シフト管理 ・ 運行実績・データ分析 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ システム管理者のオペレーションは、手間が最小限となるようシンプルな設計 (乗務員への配車手配は全自動で人による介入無し、管理者の仕事はモニタリングのみ、異常発生時の予約受付機能保持 など) ✓ システム画面で過去の予約実績の参照や分析が可能 (運行情報をリアルタイムで把握・グラフ自動生成、一件明細データもダウンロード可能など)
デマンド配 車システム 他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約受付・配車機能 (リアルタイム・フルデマンド) ・ 運行時間、範囲設定 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域のニーズに即した柔軟な運行形態の設計が可能  高い拡張性 (乗降拠点がユーザー選択式とAIシステム選択式とを選択できる、フルデマンドと定時定路線の組合せが可能、待ち時間の調整が可能、タクシー配車を混ぜた運用が可能、など) ✓ ユニバーサル対応の設計/MaaSアプリ等外部システムへの接続が可能 (車椅子対応、MaaSアプリへのAPI連携実績有 など) ✓ 24時間体制でのシステム稼働状況の監視、トラブル発生時のサポート体制構築

4. 実施予定時期



5. 事業実施に必要な式の額、調達方法

①必要な資金の額

分類	費目	額(万円)	内訳
初期コスト	●AIオンデマンドシステム導入費	1,819	・システム費(アプリ開発込み)、導入支援費、研修等立ち上げ費、その他諸経費等
	●車両取得費	2,000	・4台×500万円/台 ・新車購入の場合(償却60箇月)
	●端末車両機器	40	・タブレット(iPadと乗務員携行品込み) 4台×10万円/台
	●乗降場	480	・シール設置 240箇所 シール制作、施工 2万円/枚×240箇所
	小計	4,339	車両購入は別として2,339万円 リース、レンタル等もあり
	台当り	1,085	車両取得費除いて585万円
ランニングコスト	●車両運行費	2,628	・車両 0.6万円/台/日×4台×365日 =876万円(人件費、燃料、修繕費込み) ・人件費 1.2万円/人/日×4台×365日 =1,752万円(一般管理費込み)
	●システム維持費	700	・システム維持管理・ライセンス等(乗降場240箇所12ヵ月) ・プロジェクトマネジメント費込み
	●電話オペレーター	400	1人体制 8h/日、1.6万円/日×稼働日数
	●車両保険等その他原価	250	・4台分 ・車両保険120万円、車検30万円、自動車税20万円、修理費80万円(タイヤ等消耗品含む)
	●間接経費(一般管理費)	1,704	・ランニングコスト合計の30%とする ・賃料(オペレーションセンター)、光熱費、定期点検、安全運行管理に係る人経費(安全運行管理士等)
	小計	5,682	
台当り	1,420		

※ 前提条件として運行車両4台、乗降ポイント240箇所 20km²以内

②事業資金調達の方針

前項で示したように、初期投資額は概算で 4,339 万円(車両取得費込み、各種安全運行に必要な端末は別)であり、リース・レンタルや既存交通事業者からの貸与も考えられる車両取得費を別とした場合、2,339 万円である。

ランニングコストもドライバーの人件費、システム維持費込みで約 5,700 万円/年である。

本事業への向き合い方は「公設民営」であり、イニシャルコストは行政が一義的に負担し、ランニングコストは運行主体となる民営事業体(LLP、交通事業者等)が負担する方針である。

又、収入面として受益者負担型の会員制等の導入により、月・年間の財源が担保されることになり、ランニングコストはこの充当で充足され、収支は等価となると考えられる。

	支出(必要な財源)	収入(資金調達)	方針
初期投資コスト	イ. AIオンデマンドシステム導入及び関連端末、乗降場シール 計 2,339 万円	当該補助事業の活用予定 ・新型輸送サービス導入支援事業(国土交通省 1/3) ・日本版 MaaS 推進・支援事業(国土交通省 1/2) ・地方創生推進交付金(内閣府 1/2)	・関連国補助事業費の活用と町負担 ※国土交通省補助金を活用するには各補助要綱の要件を満たす必要あり。
	ロ. 車両取得 ・新車購入 2,000 万円(4台) ・リース・レンタル、中古購入方式有	・地方創生推進交付金(内閣府 1/2)	・町単独取得方式以外、協力交通関連事業者からの貸与及び運行事業体の一部取得
ランニングコスト	ハ. 車両運行 2,628 万円 ニ. システム維持 700 万円 ホ. 電話オペレーター 400 万円 ヘ. 車両保険等その他原価 250 万円 ト. 間接経費(一般管理費) 1,704 万円 計 5,682 万円	・会員入会金－全世帯のうち 1/3 加入(アンケート結果)、松田町のみで全世帯の 1/3 の会員収入をもって充当 (会員対象 1,500 世帯－松田町のみ、全世帯の 1/3) 1,500 世帯×3 千円/月(最低料金価格)×12 箇月 = 5,400 万円 ・協賛金(ラッピング、タブレット広告等)・クラウドファンディングの収受金 1,000 万円	・収支損益としては、概略であるがゼロベース ・なお、収入においては最低価格であり、民営運行事業体として、持続可能な運営に耐えられる財源と考えられる

※データ連携及びキャッシュレス事業は第2期(社会実証実験後)とする

令和5年度に社会実証実験の実施を目指しており、令和4年度に関連国補助事業の申請を検討している。会員入会金の収受は、上半期告知・周知展開を踏まえ、令和5年度上半期に実施する。

なお、併行して地域内の企業、町民からの協賛金やクラウドファンディングの募集を実施し、地域ぐるみのムーブメントを起こすと共に、収受金をランニングコストの一部に充当する。

6. 事業実施に必要なデータ連携に係る事項

・新モビリティサービス事業として“AIオンデマンドシステムの運行”を主眼としている

・その実施に不可欠なデータ連携の取り組みについては、事業目標年度に合わせ2段階別のデータ連携とする

時 期	データ連携に係る施策事業
〈短期〉 社会実証実験時期 - 令和5年度 -	<ul style="list-style-type: none"> ●連携すべき最低限の他交通機関時刻表(JR御殿場線、小田急小田原線)の鉄道主要駅、特に始発、終電情報及び寄地区 - 新松田駅間のバス時刻表データを入力して、本事業運行の専用アプリに搭載 ●本事業の専用アプリは、他先進事例で実証済みのシステムを活用
〈中期〉 本格稼働期 - 令和6年度 -	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者間の検索・予約・決済を一括したシステム導入は、当該地域ではバス・タクシー会社が5社(富士急湘南バス、箱根登山バス、(神奈川中央交通)、松田合同自動車、箱根登山ハイヤー)あり、調整は難しい ●但し、各バス会社が展開している65歳以上の高齢者への割引クーポン券の価格帯は、各社とも大差なく、月・年会費タイプなので定額制として価格を統一化できる土壌を持っている ●本事業のAIオンデマンドシステムの運行と価格帯の調整は可能であり、利用者への分かり易い提供サービスを行うため、社会実証実験を踏まえ、PDCAの精査の中、取り組むことを基本方針とする

7. 新モビリティ事業と連携して実施される事業がある場合には当該事業に関する事項

松田町は、令和元年度に策定した松田町立地適正化計画に基づき、持続可能で強靱なまちづくりを行うための「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を形成する利便性の高いまちを目指し、都市機能及び居住の誘導施策の一環として様々な交通施策を推進している。

交通結節点としてのJR御殿場線松田駅と小田急小田原線新松田駅の一体の駅前再開発事業を筆頭に、その波及効果としてのまちなか再生がテーマであるが、交通ネットワークの強化として、以下の事業を推進している。

町	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの確保・維持及び利便性向上のための各種補助事業の展開
国等	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの増便 — 運行支援(地域公共交通確保・維持・改善事業) ● 市街地循環バスの創設(地域公共交通確保・維持・改善事業) ● 利用者のニーズ、需要にあった多様な運行形態による交通手段の検討 ● 公共交通利用促進事業 — 公共交通ネットワークの維持・充実を図るための交通事業者・地域と連携した事業の実施 (地方創生推進交付金、地域公共交通確保・維持・改善事業、都市・地域交通戦略推進事業) <p style="text-align: right;">等</p> <p>※地域公共交通確保・維持・改善事業については、活用するには補助要綱の要件を満たす必要あり</p>

この背景を踏まえ、本事業の新モビリティサービス事業(AIオンデマンドシステム運行)の位置づけがあるが、実際にはバス路線の更なる減便の動きもあり、本事業の推進は急務となっている。

他交通手段とのデータ連携は、シームレス化を促進し、利用者の利便性向上を推進するが、まずはAIオンデマンドシステムの運行を確実に実施し、社会実証実験を経てPDCAとして課題と対策を明らかにした後、ビッグデータの活用も視野に入れたデータ連携事業に着手したい。

8. その他新モビリティサービスの運営に重大な関係を有する事項がある場合には
その事項

新モビリティサービス事業として「AIオンデマンドシステムの運行」を主対象としたが、その運行・運送方式や誰が運行主体を担うか及び会員方式・現金收受方式による金銭收受に係る運営事業の主体を明らかにしておく必要がある。

<p>1. 運行・運送方式</p>	<p>→ 令和4年度設立する予定の運営協議会、又は地域公共交通会議において、さらに利用者のニーズ・需要に合った多様な運行形態(自家用有償旅客運送等を含む)による交通手段を協議する</p> <p>国土交通省自動車局編集の事例集によると、収支改善モデル、事業者との役割分担モデル、観光需要等に対する補完モデル、移動手段の拡充モデル、住民主導モデル、地域資源活用モデルの6つに分類され、運行において車両や配車システム等に技術活用して工夫している事例は「技術活用あり」と整理されている</p> <p>〈当該地域のケース〉</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●AIオンデマンドシステム導入ケースであり、技術活用であること ●町民利用者の受益者負担に基づくサブスク方式の「会員制」方式及び非会員の現金收受も行うハイブリッド方式であること ●従って、金銭收受のある事業でもあること ●既存交通事業者の財政悪化へのマイカー代替交通の提供と補完を目指していること </div> <p>●結論としては 地域住民の参画を得て、“地域ぐるみ”で支える方式を採ると共に、交通事業者と十分な調整を図る中、相互を補う Win-Win の連携を前提とした事業体制を組成することを検討する</p> <p>なお、交通空白地域の認定及び自家用有償旅客運送の認定は、法令上運営協議会ないし地域公共交通会議をもって“地域が決める”ということになっており、本計画策定のために実施した町民アンケートにおける大半の賛成の声を踏まえ、令和4年度上半期以降、十分な協議を行いたい</p>
<p>2. 運営・運行体制</p>	<p>→ ●策定主体である新モビリティサービス推進協議会を母体に、行政主導の「公設民営型」の事業実施体制を組成することを検討する</p> <p>●事業管理体制全体は、当面法人ではなく任意団体とするが、会員方式・現金收受による金銭收受の発生する事業でもあるため、実行運行母体は民営とし、地元有志(LLP)、商工会、福祉団体及び交通事業者の参加を得た体制とする</p>

6 今後の進め方

当面の令和4年度で進める対象として、

- ① 令和4年度に実施される「地域公共交通計画策定」で、本事業の位置づけを明らかにする。
- ② 地域公共交通会議(定期開催)及び本事業に係る運営協議会を創設する中、本新モビリティサービス事業計画及び運行形態を精査し、議論に応じ改定を行なう。
- ③ 上記手順を踏まえ、本事業実施のための財源確保として、イニシャルコストについて、関連国補助事業の申請及び町負担の予算確保。ランニングコストは、運営協議会の枠組みで、民間運行事業体を組成する中、ゆだねる方向で検討する。
- ④ 関連公共交通事業者と具体的な連携策を丁寧に詰める。
- ⑤ 併行して、地域への周知・告知展開を実施し、地域の理解と合意形成を更に図っていく。
- ⑥ 令和5年度、社会実証実験事業に向けての運行における民間事業者の組成と一連の準備を行なう。
- ⑦ なお、利用者への提供サービスメニューと料金価格帯の提供は、“不公平感”が無いよう充分精査した事業内容を検討すると共に、道路運送法78条、同施行規則51条で示されているように、地域公共交通会議等で精査する。

を実施する。

7 資料

1. 足柄広域新モビリティサービス推進協議会設置要綱

制定:令和3年11月5日

(目的)

第1条 この要綱は、松田町地域公共交通会議設置要綱(以下「要綱」という。)第7条の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)(以下「法」という。)第36条の4第1項の規定に基づく「足柄広域新モビリティサービス推進協議会」(以下「協議会」という。)を設置することについて必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 協議会は、松田町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の指示を受け、法第36条の2第1項の規定に基づく、新モビリティサービス事業計画(以下「事業計画」という。)の策定に関する具体的な取組みや町の新たな交通施策等について専門的な調査及び検討を行うものとする。

(組織)

第3条 協議会はその内容に応じ、交通会議の会長が指名する者をもって組織する。

(協議会の運営)

第4条 協議会に次の役員を置く。

- (1)会長 1名
- (2)副会長 1名
- (3)監事 1名

2 会長及び副会長は、構成員の互選により定める。

3 監事は、構成員のうちから会長が指名する。

4 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の仕事)

第5条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、協議会の会計を監査する。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は会長が召集し、議長となる。

2 会議は、構成員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 構成員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させるこ

とができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該構成員の出席とみなす。

- 4 会議の議決は出席構成員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は原則公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、構成員以外の者に対して、資料を提供させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第7条 協議会の事務を処理するため、松田町政策推進課に事務局を置く。

2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第8条 協議会の運営に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第9条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第10条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和3年11月5日から施行する。

2. 足柄広域新モビリティサービス推進協議会 名簿

令和4年3月31日現在

(順不同、敬称略)

役職	組織	氏名	備考
1 会長	NPO法人アーバンデザイン研究体 理事長	杉本 洋文	
2 副会長	東海大学工学部土木工学科 教授	梶田 佳孝	
3 監事	松田町自治会長連絡協議会長	青木 國利	
4	国土交通省関東運輸局交通政策部 交通企画課長	板垣 友圭梨	
5	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	後藤 洋一	
6	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	三橋 裕	
7	神奈川県県土整備局都市部 交通企画課副課長	最上 祐紀	
8	神奈川県県西土木事務所長	笠間 順	
9	松田町まちづくり課長	高橋 英雄	
10	富士急湘南バス株式会社	内田 実	
11	箱根登山バス株式会社	佐野 剛	
12	神奈川県タクシー協会小田原支部	曾我 良成	
13	松田町商工振興会長	武尾 哲治	
14	神奈川県松田警察署長	山口 政則	
	事務局（松田町政策推進課）	鈴木 英幸	
		鍵和田 龍太	
		杉崎 竜也	
		市川 和男	官民連携まちづくりアドバイザー

オブザーバー

	組織	氏名	備考
1	地域公共交通会議 会長	古舘 信生	
2	大井町企画財政課長	湯川 博之	
3	松田町福祉課長	権野 晃一	
4	松田町観光経済課長	柳澤 一郎	

3. 用語解説

頁	使用用語	解説
4	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
6	PT	Person Trip パーソントリップの略。一定の対象地域内においての「人の動き」。
6	OD	人や物、自動車などが移動する origin 起点から destination 終点まで。OD長はその距離。
6	AIオンデマンド	AI※を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適なルートを検索し運行する等一連の流れを行うシステム。 ※AI:artificial intelligence 人工知能。
15	大型SC	(shopping center)ショッピングセンター。 複数の店舗が入居する商業施設。
18	ドア・ツー・ドア	自宅の戸口から目的の戸口まで移動する運送方式。
18	ビジター	会員以外の利用者。
24	ダイヤピッチ	ダイヤとはダイヤグラムの略で、公共交通機関の運行図・時刻表など。 ダイヤピッチは運行回数又は運行の時間間隔。
25	サブスク	定額制。定額料金で一定期間そのサービスを受けられること。サブスクリプションの略。
25	クーポン	一定の条件で利用できる割引券や優待券。
26	買い物弱者	経済産業省の定義によれば「流通機能や交通網の弱体化とともに、食品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々のこと。
27	モビリティサービス	自動車による移動や運搬をスムーズに行うためのサービス。 たとえばカーシェアリングやライドシェアなど、クラウド※上で管理される交通サービスなど。 ※クラウド:インターネットなどのネットワーク経由でサービスを提供する形態。
29	自家用有償旅客運送	交通の不便な地域において、住民の日常生活における移動手段を確保するために、自家用車を用いて有償で人を運送する仕組み。
30	モーダル	貨物や旅客の移動手段。
30	ブランチ	枝分かれした一つ一つ。そこにぶら下がっているもの。
31	負のスパイラル	連鎖的に悪循環が生じること。
31	スクラム	全員が一丸となる。一致団結すること。
28 31	デジタル田園都市国家構想	地方のデジタル化によってビジネスや教育、医療といったさまざまな課題を解決し、地方と都市の差を縮めるようとする構想(デジタル庁所管)。
31	スマートシティ	情報通信技術や人工知能などの先端技術や、人の流れや消費動向、土地や施設の利用状況といったデータを活用し、エネルギーや交通、行政サービスなどの社会基盤を効率的に管理・運用する都市の概念。
31	スーパーシティ	AI やビッグデータなどの最新テクノロジーを活用し、社会の課題を解決する未来都市。スマートシティとの違いは、スマートシティが各分野において個別に最先端技術を導入するのに対し、スーパーシティは各分野を横断するデータ連携基盤を軸にして丸ごと都市を創っていかうとするもの。
31	コンパクトシティ	都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市。

31	MaaS	Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス<マース>))。ICT(Information and Communication Technology 情報通信技術)を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、自家用車以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな『移動』の概念。
31	シームレス化	途切れのない、継ぎ目が無いの意味。別々の交通手段同士の接続をスムーズにすることで移動を効率化すること。
31	カーシェア	登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスないしはシステムのこと。レンタカーよりもごく短時間の利用が可能で便利で安価になるように設定されていることが多い。カーシェアリングの略。
31	EV	Electric Vehicle 電気自動車。電力を動力にして動く車両全般。
31	ライドシェア	自動車などの相乗り。
33	公設民営	地方公共団体が施設、事業システムを設置し、その運営を民間の企業・団体が担う。
33	LLP	Limited Liability Partnership 有限責任事業組合。事業組織の形態の一つ。
33	PDCA	Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善)の頭文字をとったもので、このサイクルを繰り返し行うことで、継続的な業務の改善を促すもの。
33	シミュレーション	現実の実験を行うことが難しい物事について、想定する場面を再現したモデルを用いて分析すること。
34	クラウド方式	インターネット上の複数のサーバーを利用して、ソフトウェア、データベースなどの膨大な資源を活用するサービス。
34	サーバー	利用者の要求に対して、それに対応したデータを提供するコンピューターやプログラムのこと。
34	アプリ	アプリケーションソフトウェアの略。ある特定の機能や目的のために開発・使用されるソフトウェア。
34	GPS	Global Positioning System 全地球測位システム。人工衛星を駆使した地理情報計測システムの名称。
34	デジタルタコグラフ	自動車運転時の速度・走行時間・走行距離などの情報をメモリーカード等に記録するデジタル式の運行記録計。
34	プロモーション	<u>商品や人材、サービスを売るために行う広報活動の総称。</u>
34	ファンクラブ、サポーター	支持者。後援者。賛同者。
34	ムーブメント	主張をもった集団の行動。世間の流れや動向。
34	クラウドファンディング	インターネットを通して活動や夢を発信することで、想いに共感した人や活動を応援したいと思ってくれる人から資金を募るしくみ。
35	リアルタイム	即時。同時。実時間。
39	ナビゲーション	目的地までの経路や道順、移動方法の案内。
39	ユニバーサル対応	普遍的な。汎用。万人向け。
43	ビッグデータ	一般的なデータ管理・処理ソフトウェアで扱うことが困難なほど巨大で複雑なデータの集合。

足柄広域新モビリティサービス事業計画策定
(事業計画素案)

令和4年 3月

発行： 足柄広域新モビリティサービス推進協議会

編集： 松田町 政策推進課

〒258-8585 神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037

電話： 0465-83-1222

業務受託： 株式会社 SDK 総合研究所