

松田町 A I オンデマンド交通実証実験の運行計画の見直しについて

一般社団法人足柄オンデマンド

令和 5 年 1 0 月 2 3 日に運行を開始した「のるーと足柄」について、運行開始から約半年が経過したところである。これまでの実績として報告してきたように、令和 3 年度に策定した「足柄広域新モビリティサービス事業計画素案」にて想定していた利用者、パスポート会員数とは乖離が生じている状況である。(別紙①：事業計画素案と令和 5 年度実績の比較)

「のるーと足柄」の運行に係る令和 5 年度の利用実績及び収支状況(別紙②：令和 5 年度決算見込書)から令和 5 年度約 3, 0 0 0 万円の赤字を補填するため、メインバンクのさがみ信用金庫に借入の申し込みをする予定である。現在さがみ信用金庫よりプロパー短期融資を受けているが、保証協会や政策金融公庫等の借入はなく、これらの融資を進める予定。

また、令和 5 年度の利用実績及び収支状況を踏まえ、以下の運行計画の見直しを行うことで収支の改善を図り事業の継続を図っていく。(別紙③：令和 6 年度 収支予算書(案))

1 運賃の見直しについて(案)

令和 5 年度の運行実績と、のるーと他事例の実績に基づき、「のるーと足柄」の令和 10 年度までの利用者見込とそれに対する運行原価を算出した。(別紙④：のるーと足柄利用者数の見込み)

本格運行時点(令和 8 年度)の利用 1 回に対する運行原価は理論上、828 円となる。この結果を踏まえて、年度ごとに段階的に運賃を見直す必要があると考える。

令和 6 年度における運賃見直しは以下のとおり検討している。

○現在の運賃について

現在、運賃は地区や町内外を問わず、1 回の乗車につき大人料金で一律 300 円。

一方で運行原価は約 6,900 円。運賃収入と大きな乖離がある状況である。

○運賃改定案(別紙⑤：運賃改定案)

・案① 区域別運賃(3 エリア)

松田町内を、松田地区と寄地区の 2 エリアに分け、また、大井町を 1 エリアとした合計 3 エリアとし、エリアを跨ぐごとに料金を加算する方式。エリア内の移動は 400 円とし、1 エリア跨ぐごとに 200 円加算され、最大運賃は 800 円。システムへの組み込みも比較的容易であり、分かりやすい区分なので利用者にも理解しやすい。

<参考資料>として記載した新松田駅発の路線バス運賃と比較しても、「バスとタクシーの間」という「のるーと足柄」本来の立ち位置に適した価格設定であると考えられる。

・案② 区域別運賃(2 エリア)

運行エリアを松田町と大井町の 2 エリアに分け、エリア内の移動は 500 円とし、エリアを跨ぐ場合に料金を 300 円加算する方式。最大運賃は 800 円。システムへの組み込みも比較的容易であり、分かりやすい区分なので利用者にも理解しやすい。

○案①、②の違いとして、町内のエリア分けについてどのように扱うべきか検討する必要がある。

	現在	案①	案②
価格	一律 300 円	400 円～800 円	500 円～800 円
システム適応	○	○	○
システム導入期間	完了	約 2 か月	約 2 か月
利用者の分かりやすさ	○	○	○
原価率	原価割れ	○	○

2 パスポート種別および料金について（案）

○現在のパスポート種別等について

最大 5 名まで利用可能なファミリーパス、個人利用向けの回数制限有り、回数制限無しのパーソナルパス、65 歳以上限定のシルバーパスを販売中。法人用パスポートは販売していないが、寄方面、大井町方面の一部法人にて従業員の通勤用にファミリーパスを複数名義所有している。現状での利用頻度、走行距離をあわせて見ると採算が取れていない。

○パスポート料金の改定について（別紙⑥：パスポート料金について）

運賃改定に合わせてパスポート料金の改定も行う予定であり、合わせて法人パスポートの新設も行う予定である。

3 運行日、運行時間の見直しについて（案）

○運行シフトの見直し（別紙⑦：運行シフトの見直し）

運行開始からの実績として、曜日別では特に日曜日の利用者数が他の曜日と比べると少ない。日曜日のみの平均乗客数は 58 名ほどで、パスポート利用者の割合の方が多い。

また、時間帯別ではどの曜日においても 9 時台と 15～16 時台の利用者数が多い一方、20 時～22 時は利用者数が少ない。（平均して一時間当たり 2～4 人程度）

上記を鑑み、需要に合わせた効率的な運行になるようシフトの改編案を作成。主な変更点は下記のとおり。

	現在	見直し後
運行台数	4台	3台
運行日	毎日（年末年始を除く）	月～土（年末年始を除く） （日・祝 運休）
運行時間	6：30～22：00	8：00～20：00

ご利用者様からのご意見も踏まえて、上記に加えて、朝晩（7 時～8 時、20 時～21 時）の 1 時間については、新松田駅と寄地区間の移動に限った試験的な運行を実施することを予定しています。

ただし、1 時間の運行経費が約 3200 円かかることから、3 ヶ月間の運行実績で 630 名以上の利用が満たせない場合、当該試験運行の適宜見直しを行います。

現在も運行開始直後の早朝時間帯に通勤、通学と思われる利用はあるものの、特定法人の通勤利

用が高い割合を占めている。当該法人については、運行開始時刻が遅くなることで利用が困難になる可能性はあるが、路線バスを利用いただくなど、既存公共交通との棲み分けをすすめる。

4 その他事項について

■運行計画の見直し案に関するこれまでの協議について

○令和6年4月25日 足柄広域新モビリティサービス推進協議会にて協議を行った。(別紙⑧)

○令和6年5月13日～5月21日 町ホームページ等で周知し意見募集を行った。(別紙⑨)

○令和6年5月19日 運賃改定についての町民意見交換会を町内2か所で開催した。(別紙⑩)

運行見直しについては、様々な意見があったが、中でも特に多かった意見は夕方以降の寄地区方面の予約が取れない点である。これらについて、寄地区の松田中学校の帰りのスクールバスのような運行の影響が要因と考えられることから、政策推進課、教育委員会と協議を重ね改善を図りたい。

■今後の施策について

① 以前より利用者からご要望の多かったキャッシュレス決済について、車内へハンディタイプの端末の設置の導入を、今年度夏頃を目安に実施予定である。合わせて、パスポート会費の支払い方法についても口座振替やクレジットカード等の決済が出来るよう検討中である。

② 回数券(クーポン)の販売について

運賃の見直しにあたり、運行当初の価格のおよそ倍になる予定のなかで、低価格でお得にご利用いただくために回数券の発行を検討している。

例) クーポン価格4,000円に対し、4,800円分の利用券の発行 など。

令和6年度事業計画素案と令和5年度実績の比較

1 利用者数

事業計画策定時に実施したアンケート調査においては、AI オンデマンド交通が運行されたときに約27%の方が利用したいという回答であった。(現在の松田町の人口約10,000人に換算すると2,700人)

一方で、前回資料のとおり、令和6年2月末の時点で「のるーと足柄」に登録いただいた方の人数は1,076人であり、また、一度でも利用したことがある方は530人である。(町外も含む)

2 パスポート会員数

事業計画素案にて算定した収支計画では、本サービスの会員数として町内全世帯の1/3である1,500世帯を見込んでいた。

一方で、同じく令和6年2月末時点で、パスポート(定額制)会員は67世帯である。

3 運行に係る収支見込みについて

事業計画素案における運行に係る収支の見込みについては、以下のとおりである。

(※初期費用を除くランニングコストの比較)

○収入

科目	金額	備考
運賃収入	54,000,000	1,500世帯×3,000円×12月
協賛金	10,000,000	
合計	64,000,000	

○支出

科目	金額	備考
システム維持費	7,000,000	
車両運行費	26,280,000	18,000円/台/日×4台×365日
電話オペレーター	4,000,000	8時間、1.6万円/日×稼働日
車両保険他	2,500,000	車両保険、車検、修理等
間接経費(一般管理費)	17,040,000	
合計	56,820,000	

令和5年10月23日からの運行実績を年間換算（×2）した場合の収支状況は以下のとおり。
 （比較のため、令和5年度決算から整理し直したもの。）

○収入

科目	金額	計画との差	備考
運賃収入	5,756,700	-48,243,300	運賃収入を年間に換算+イベント収入
協賛金ほか	5,618,000	-4,512,000	基金、協賛金、雑収入
合計	11,244,700	-52,755,300	

○支出

科目	金額	計画との差	備考
システム維持費	9,702,000	+2,702,000	年間換算
車両運行費	68,168,290	+41,888,290	年間換算 (燃料費含む)
電話オペレーター	-	-	一般管理費の内数
車両保険他	-	-	車両運行費の内数
車両リース料	7,920,000	+7,920,000	年間換算 (※計画ではイニシャルコストに計上)
間接経費（一般管理費）	31,311,985	+14,271,985	4月からの総額
合計	117,102,275	+60,282,275	

令和5年度 収支決算見込書

別紙②

令和6年3月31日現在（単位：円）

科目		内訳	金額
収入	町委託金（AIオンデマンド交通実証実験）		58,690,500
	町補助金（AIオンデマンド利用促進業務）		130,000
	運賃収入（一般会員・ゲスト会員）		2,303,400
	イベント収入		1,149,900
	基金		4,000,000
	協賛金		1,323,000
	広告収入（デジタルサイネージ）		0
	雑収入（AOD正会員年会費）		165,000
	収入合計		67,761,800
支出	イニシャルコスト		23,410,000
	のーとシステム構築費		17,100,000
	MP施工費用		4,000,000
	広告料（タウンニュース等）		2,310,000
	リーフレット・パスポート等作成費用		0
	ランニングコスト		42,895,145
	のーとシステムサポート費用		4,851,000
	運行委託		31,984,145
	車両リース料		3,960,000
	燃料費		2,100,000
	一般管理費		(①～③計) 31,311,985
	①事務所固定費		5,774,634
	家賃		770,000
	通信費		786,110
	備品・消耗品		1,810,443
	水道光熱費		24,030
	修繕費		42,000
	手数料		388,115
	賃借料		78,985
	租税公課		152,750
	印刷製本費		88,212
	福利厚生費		176,390
	交際費		1,389,778
	雑費		67,821
	②人件費		19,595,923
	役員報酬		4,650,000
	給与・賞与		11,650,000
	アルバイト		793,107
	交通費		729,816
	法定福利費		1,773,000
	③業務委託		5,941,428
	顧問他		5,741,428
	税理士		200,000
支出合計		97,617,130	

収支差額

-29,855,330

令和6年度 収支予算書 (案)

別紙③

(単位:円)

科目		内訳	備考	金額
収入	町委託金			29,416,000
		AIオンデマンド交通実証実験業務	25,960,000	松田町政策推進課
		松田中学校スクールバス運行業務	3,456,000	松田町教育委員会 今後教育委員会と協議予定
	町補助金			2,000,000
		AIオンデマンド利用促進業務	2,000,000	松田町福祉課(福祉チケット) 今後福祉課と協議予定
	会費収入			14,500,000
		運賃収入(一般会員・ゲスト会員)	13,000,000	資料※1参照
		運賃収入(イベント収入)	1,500,000	桜まつり、ロウバイ祭、寄しだれ桜祭等
	基金	基金	0	0
	協賛金	協賛金	3,000,000	賛助会費3万円×100社
	広告収入			12,000,000
		デジタルサイネージ	12,000,000	資料※2参照(5万円×12か月×18社)
	その他事業収入			10,000,000
		公募事業収入	5,000,000	共創、観光新発見
		企業版ふるさと納税による収入	5,000,000	
		他町からの補助支援(2町)	0	0
	観光事業収入			0
		周遊観光デマンド収入	0	1万円×8人×30回
	雑収入	AOD正会員年会費他	100,000	年会費5千円×11名、その他
	収入合計			

支出	イニシャルコスト			7,100,000	
		のーとシステム構築費	5,000,000	エリア拡大、スクールバス対応機能追加	
		MP施工費用	1,100,000		
		広告料(タウンニュース等)	110,000		
		リーフレット・パスポート等作成費用	890,000		
		キャッシュレス導入費用	0		
	ランニングコスト			52,724,360	
		のーとシステムサポート費用	10,000,000	エリア拡大、スクールバス対応	
		運行委託	30,600,000	資料※4参照	
		車両リース料	2,940,000	資料※3参照	
		車両購入費	5,404,360	〃(1台をAOD購入、2台は町)	
		燃料費	3,780,000	3台分31.5万円×12か月	
	一般管理費			(①~④計)	
		①事務所固定費	2,064,000		
		家賃	924,000	77000×12か月=924000円	
		通信費	840,000	7万円×12か月=84万円	
		備品・消耗品	60,000	5000円×12か月=6万円	
		水道光熱費	50,000	電気料金	
		手数料	120,000	振込手数料等	
		租税公課	70,000	契約書収入印紙	
		②人件費	8,700,000		
		役員報酬	100,000	5名	
		給与・賞与	6,500,000	2名	
		アルバイト	1,000,000	登録5名(交通費含)	
		交通費	110,000		
		法定福利費	990,000	社会保険料事業主負担分	
		③業務委託	300,000		
		顧問	100,000	5名	
		税理士	200,000	月11,000+決算業務	
		④雑費	127,640	0	
	支出合計				71,016,000

収支差額

0

のるーと足柄の利用者数の見込み

別紙④

	R5	R6	R7	R8	R9	R10	合計
登録者	1,000	2,400	3,200	3,800	4,100	4,400	-
(増加数：KPI)	1,000	1,400	800	600	300	300	4,400
利用者数（年間）	10,000	41,716	80,703	100,197	100,197	100,197	433,010
(増加数：KPI)	10,000	31,716	38,987	19,494	0	0	100,197

利用者数（月間）	2,000	3,476	6,725	8,350	8,350	8,350	
利用者数（一日）	67	116	224	278	278	278	
利用者数（一日一台あたり）	22	39	75	93	93	93	3台体制
	17	29	56	70	70	70	4台体制
	13	23	45	56	56	56	5台体制
	11	19	37	46	46	46	6台体制

運行台数	4	3	5	6	6	6
販管費 人件費	24,400,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000
家賃	770,000	924,000	924,000	924,000	924,000	924,000
デジタコ	130,944	130,944	163,680	196,416	196,416	196,416
車両リース	3,960,000	4,950,000	3,960,000	3,960,000	3,960,000	3,960,000
その他	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000
販管費合計	30,160,944	16,904,944	15,947,680	15,980,416	15,980,416	15,980,416
委託費 丹沢交通	32,000,000	31,000,000	38,750,000	46,500,000	46,500,000	46,500,000
富士急モビリティ						
松田合同自動車						
燃料費	2,100,000	4,200,000	5,250,000	6,300,000	6,300,000	6,300,000
システム利用料	4,851,000	10,000,000	11,781,000	14,137,200	14,137,200	14,137,200
委託等小計	38,951,000	45,200,000	55,781,000	66,937,200	66,937,200	66,937,200
車両購入	0	5,404,360	5,404,360	0	0	0

支払い合計	69,111,944	67,509,304	77,133,040	82,917,616	82,917,616	82,917,616
-------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

運行原価	¥ 6,911	¥ 1,618	¥ 956	¥ 828	¥ 828	¥ 828
------	---------	---------	-------	-------	-------	-------

運賃改定案 案①

別紙⑤

○10月23日～2月29日の運行実績

(全体)	寄地区①	町内②	大井町③	合計	横軸：目的地
①寄地区（萱沼以北）	55	1,491	346	1,892	
②町内（寄以外）	1,181	2,100	1,029	4,310	
③大井町	773	1,154	360	2,287	
合計	2,009	4,745	1,735	8,489	

縦軸：出発

(割合)	寄地区①	町内②	大井町③	合計	横軸：目的地
①寄地区（萱沼以北）	0.65%	17.56%	4.08%	22.29%	
②町内（寄以外）	13.91%	24.74%	12.12%	50.77%	
③大井町	9.11%	13.59%	4.24%	26.94%	
合計	23.67%	55.90%	20.44%	100.00%	

全体利用者数		ゲスト会員	パスポート会員
8489	利用者数	3,879	4,610
	割合	45.69%	54.31%

10月23日～2月29日 ゲスト会員運賃合計	¥826,312
11月～2月の月平均ゲスト会員運賃	¥199,153

■以下は各エリア内(①～③)の乗車1回あたりの運賃を400円とし、エリアを跨ぐ運行の場合その回数によって200円ずつ追加するものとする。

料金表	寄地区	町内	大井町	横軸：目的地
①寄地区（萱沼以北）	400	600	800	
②町内（寄以外）	600	400	600	
③大井町	800	600	400	

現在の月間利用者数平均約 2500 人と想定する (3月4月の利用平均)
うち、ゲスト会員利用者数 1142 人となる

取受見込額 運賃×ゲスト会員利用者数×割合	寄地区	町内	大井町	合計
①寄地区（萱沼以北）	2,961	120,386	37,249	160,595
②町内（寄以外）	95,356	113,038	83,083	291,478
③大井町	83,218	93,176	19,378	195,772
合計	181,534	326,600	139,710	647,845

運賃改定後利用者が減らなかった場合ゲスト運賃は 3.25 倍となる想定。

運賃改定案 案②

○10月23日～2月29日の運行実績

(全体)	町内②	大井町③	合計	横軸：目的地
②町内	4,827	1,375	6,202	
③大井町	1,927	360	2,287	
合計	6,754	1,735	8,489	

縦軸：出発

(割合)	町内②	大井町③	合計	横軸：目的地
②町内	56.86%	16.20%	73.06%	
③大井町	22.70%	4.24%	26.94%	
合計	79.56%	20.44%	100.00%	

縦軸：出発

全体利用者数		ゲスト会員	パスポート会員
8489	利用者数	3,879	4,610
	割合	45.69%	54.31%

10月23日～2月29日	ゲスト会員運賃合計	¥826,312
11月～2月の月平均	ゲスト会員運賃	¥199,153

■以下は松田町内の乗車1回あたりの運賃を500円とする。

目的地が大井町の場合300円の運賃を追加した場合の試算となる。

新料金表 案	町内	大井町	横軸：目的地
②町内	500	800	
③大井町	800	500	

縦軸：出発

現在の月間利用者数平均約 2500 人と想定する (3月4月の利用平均)
うち、ゲスト会員利用者数 1142 人となる

収受見込額 運賃×ゲスト会員利用者数×割合	町内	大井町	合計
②町内 (寄以外)	324,784	148,026	472,810
③大井町	207,452	24,223	231,675
合計	532,236	172,249	704,485

運賃改定後利用者が減らなかった場合ゲスト運賃は 3.54 倍となる想定。

現在				
会員パスポート	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	
ファミリーパス（法人込み）同一世帯家族割 世帯価格	¥6,000	¥17,100	¥32,400	
パーソナルパス(1) お一人様価格 小学生以上	¥4,500	¥12,825	¥24,300	
パーソナルパス(2) 単身価格 小学生以上	¥3,000	¥8,550	¥16,200	
シルバーパス（65歳以上限定） お一人様価格	¥3,000	¥8,550	¥16,200	
見直し後				
会員パスポート	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	
大人	¥7,200	¥20,520	¥38,880	
子供	¥3,600	¥10,260	¥19,440	
シルバー（65歳以上限定）	¥5,600	¥15,960	¥30,240	
※家族割として、同一世帯で複数の申し込みをすることで10%割引				
法人 ※法人について、利用者の 制限なし	5枚発行	¥60,000	¥171,000	¥324,000
	10枚発行	¥108,000	¥307,800	¥583,200
	追加1枚あたり	¥13,000	¥37,050	¥70,200

5月15日時点

種別	人数
パーソナル①	4
パーソナル②	14
シルバーパス	19
ファミリーパス	14
アカウント合計	51

月間平均収入	約20万円
--------	-------

見直し後

種別	人数	収受金額
大人	32	¥230,400
子供	0	¥0
シルバー	19	¥106,400

月間収入見込	¥336,800
--------	----------

運行シフトの見直し

1セル=10分

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
【現在シフト】																	
1号車【丹沢交通】																	
2号車【丹沢交通】																	
3号車【富士急モビリティ】																	
4号車【松田合同】																	
【平日】																	
1号車【丹沢交通】																	
2号車【丹沢交通】																	
3号車【富士急モビリティ】																	
4号車【松田合同】																	
【土】																	
1号車【丹沢交通】																	
2号車【丹沢交通】																	
3号車【富士急モビリティ】																	
4号車【松田合同】																	
【日・祝】																	
1号車【丹沢交通】																	
2号車【丹沢交通】																	
3号車【富士急モビリティ】																	
4号車【松田合同】																	

別紙⑦

	拘束時間		運行時間		実運行時間	休憩時間
	時間	分	時間	分	分	分
1号車	16.5	990	15.5	930	675	255
2号車	16.5	990	15.5	930	675	255
3号車	12	720	11	660	510	150
4号車	12	720	11	660	510	150
合計	57	3420	53	3180	2370	810

	拘束時間		運行時間		実運行時間	休憩時間
	時間	分	時間	分	分	分
1号車	11	660	10	600	480	120
2号車	11	660	10	600	480	120
3号車						0
4号車	10	600	9	540	450	90
合計	32	1920	29	1740	1410	330

	拘束時間		運行時間		実運行時間	休憩時間
	時間	分	時間	分	分	分
1号車	11	660	10	600	480	120
2号車	11	660	10	600	480	120
3号車	8	480	3	180	180	0
4号車						
合計	30	1800	23	1380	1140	240

	拘束時間		運行時間		実運行時間	休憩時間
	時間	分	時間	分	分	分
1号車						
2号車						
3号車						
4号車						
合計						

令和6年度第1回足柄広域新モビリティサービス推進協議会

日 時 令和6年4月25日(木) 10:00～

場 所 松田町役場 4階 4AB会議室

委員の皆さまからの主な確認事項とそれに対する対応方針

① 令和5年度の約3000万の赤字についての対応について

⇒メインバンクのさがみ信用金庫に借入の申し込みをする予定である。現在さがみ信用金庫よりプロパー短期融資を受けているが、保証協会や政策金融公庫等の借入はなく、これらの融資を進める予定。

② 令和6年度予算書について

⇒収支のバランスがとれてなかったため、見直しを行った。(別紙③令和6年度収支予算書(案)のとおり)

③ 今後の利用者見込み推移の算出の考え方について(別紙④のるーと足柄利用者数の見込み)

⇒令和10年度の登録人数が4,400人としているが、のるーとを展開している他地域から対象人口の30%程度は登録人数として到達可能と想定。逆算すると約14700人の対象人口が必要となるが、松田町の人口(10,257人)および大井町人口(17,273人)の一部を含むエリアで運行していることから達成可能な人数であると考えている。

⇒他ののるーとの事例と比較して、松田町の登録者の伸び率は大きく乖離がなく推移している(松田町の地域性が近い都市を基に比較しており、比較対象とする地域は、福岡県宗像市、長野県塩尻市など)。

⇒のるーとの開発会社であるネクスト・モビリティ社によると、一般的に以下の計算式により利用者数が算定される。

利用者数＝登録者数×利用率×予約ごとの乗車人数×利用回数

- ・利用率：一般的には25%、松田町は28%
- ・予約毎の乗車人数：一般的には1.2程度、松田町も1.2程度
- ・利用回数(ひと月当たり)：一般的には3程度、松田町は6程度

(例) 令和10年度に4,400人の登録者となった時のひと月当たりの利用者数
登録者4,400人×利用率28%×予約ごとの乗車人数1.2×利用回数6＝8,870人

④ 乗り合い率の算出方法について

⇒乗合率の算出方法について、以下の考え方でモニターしているところ。

「2組以上の利用者が乗車した時間の合計」÷

「1組以上の利用者が乗車した時間の合計」

⇒それに対して、その算定方法では、平均して1回の運行で何人乗り合っているのかが不明なため、運行1回あたりの平均利用者数も数値として算出していくべきではという御意見をいただいた。

⇒次回以降の会議で数値としてお示しできるよう、検討していく。

町ホームページ及び足柄オンデマンドへ寄せられた意見

No	ご意見
1	<p>日曜、祝日の運行を条件付きで残したらどうか？ 例えば5日前とか一週間前までの予約のみとか また8～20時の時間外も前後1時間につきプラス料金で行ったらどうでしょう これも〇日目の予約が必要とかの条件付きで</p>
2	<p>現在松田町の寄にある特別養護老人ホームで働いている。20歳です。 のる一とのバス本数減少を取りやめしていただきたく、意見を送らせてもらいます。 私は今現在ののる一とでの出勤しています。しかし、出勤時退勤時のバス予約が一切できず1時間2時間経たないと出勤できないことがほとんどです。挙げ句本来予定していた時間から30分も遅れて到着してすみませんの一言もない。 また、松田町から寄まで通っているバスも本数が少なく、遅番勤務になるとバスの時刻もなく、のる一とも予約できないことがあります。 今バス本数を減らされてしまうと私はまともに働くこともできなくなってしまいます。どうかバス本数減少を取りやめてください</p>
3	<p>・10月末有効期限のファミリーパス会員は8月をすぎてもそのまま利用できますか。 ・時間通りの乗降ができないケースが多いため、法人枠では朝の通勤でなかなか使用しづらいです。 それに加えて今回変更となる法人枠の会費が高すぎます。</p>
4	<p>数日前に予約しても予約の意味が無い程遅れてきた。 これが予約と言えるのかな？30分待ちましたよ。 又、自宅に帰るには我慢出来るが、乗りたい電車がある時は現状では不安で使えないと思います。</p>
5	<p>電話がありました。・土日の朝早い時間など、バスのない時間に使いたいのにその時間の予約がいっぱいで取れない実情がある。それにもかかわらず、6時半から8時に始発が遅くなる。できることなら、開始時間は、そのまま6時半で土日運行してほしい。・今現在、利用者の統計は取れているだろうが、予約しなかったのにできなかった場合の統計は取れていないと思う。そのデータは、ぜひと</p>

	<p>も、取得いただきたい。実情、朝の利用需要は、高いのではないか。</p>
6	<p>こんにちは、のるーと足柄について私なりの意見を述べさせていただきます。</p> <p>私自身、そんなにのるーとのヘビーユーザーではありませんがこのシステムが導入されたときは画期的だと思い、定着するようになるべく利用するようにしてきました。</p> <p>導入から半年、なかなか定着してない様ですが今回の見直し案は微妙な感じしてなりません。</p> <p>運行時間、台数、範囲の見直しはわかりますが料金の面で地区をまたいだら 300 円プラスと言うのは負担が多すぎませんか？</p> <p>ただでさえ松田町にはスーパーが無く出来ればのるーとを開成町のスーパーの有る地域に広げて欲しい位なのに大井町に有るあおばに行くのに往復 1200 円なると言うことなんですよ？</p> <p>物価高騰で負担が増える昨今、今回の見直し案による運賃の負担はさらなる利用者離れを生むのではないのでしょうか？</p> <p>せめて地区を跨る料金は+100円までに抑えるとか乗り場から乗り場の直線距離による距離制運賃を採用するとかもう少し利用者の負担を下げただけないのでしょうか？</p> <p>もう少しお考えいただけるとありがたいです。</p>
7	<p>選挙の約束で、22:00 までは絶対に大事な所だ。仕事を考えたら 22:00 までやらないと全く意味ない。日曜なども、本数を減らし 22:00 まで当然やるべきだ。当たり前だ。</p>
8	<p>パスポート料金は、常識で、数%アップが普通だろ。異常に値上げするのは許さない。</p>
9	<p>パスポート料金は、常識で、数%アップが普通だろ。異常に値上げするのは許さない。</p> <p>利益結託を疑う！</p> <p>22:00 まで営業なら当然、最終バスの時刻表も、22:00 最終なんだよ。常識だ。詐欺になるぞ。</p> <p>集会も早すぎる</p> <p>アンケート依頼が 3 日などでありえない。三ヶ月はかけてゆっくりやれ。</p> <p>選挙の約束どおり、3 年間は、のるーと足柄の運行開始との事で安心し、信頼し、で仕事を組んだ。だから、3 年は、22:00 ののるーと足柄で寄に、松田駅から帰宅する計画をした。</p>

	<p>200 回近く使ってる風張工務店の停留所は、絶対に廃止などしないよう厳命する。</p> <p>のるーと足柄は、朝は 9:00 から営業で十分だ。</p> <p>こんな短期間で、やり方ご汚いぞ！！</p> <p>試行期間の後に、のるーと足柄 10 月 23 日「運行開始」と名言している。</p> <p>実証が、終わり運行開始と明確に言ったので、既に実証中でなく、正式運行されていゆのに、安心させパスポート売った後に裏切った。</p>
10	<p>1. 運行台数、時間、運賃について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4 台から 3 台への減車とのことだが、そもそも 4 台体制で運航していたのか疑わしい。4 台体制を維持するとともにイベント対応に車両を使用しないこと。（桜祭り等の応援で減車してましたと運転手から聞いた） ・ 時間については短縮しても 7:00～21:00 を維持し日曜日も運行してもらいたい。 ・ 運賃について、ゾーン分けについては理解できるが、松田地区で完結する場合は 500 円（タクシーの基本料金より少し安い程度）でもよいと思う（寄地区で完結するタクシー配車は配車拒否（違法）されるので 300 円のままでよい） ・ 子供、障害者も同額とすること（席の数が少ないため。ただし介助者が必要な方は介助者のみ無料でよいと思う） <p>2. パスポート会費等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大人／子供同額とする（席数の問題） ・ 大人のパスポートは『持参人式定期』とすること（できないのであれば価格を下げる）（子供同額でない場合は子供用パスポートは記名式とすること） ・ シルバーパスと大人用で価格差を設けるのであればシルバーパスには利用時間制限を設けるとこ（現状／改正案ともに午前 10 時前の利用を不可とする）

	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに都度支払の会員ランク（有料でよい）を設け会員外の利用を禁止してもよいかと（予約・配車のための個人情報を収集するため→都度利用だと電話のみの予約だったような？事務の簡略化）総論改正案のまま変更された場合、家族含めてパスポートの購入をやめ都度利用に変更すると思う。 そのほか <ul style="list-style-type: none"> ・アプリ、LINE が壊滅的に使いにくい。配車 AI システムも優秀とは思えない。 ・海外製のシステムを使用していると思われ、携帯番号登録が頭の「0」を抜いて入力とか、生年月日が直接入力できないため高齢者になるほど登録に時間がかかる（80代の人で5分ぐらい生年月日入力に時間がかかる） ・予約しようとしても「ご指定の条件では予約いただけません。時間を変更するか、乗客の数を減らして再度お試しください。」と表示されるだけで予約できない理由（満席、時間外）が分からない。そもそも一人の予約なのに数を減らす？せめてこの時間なら予約できますと提案をしてもらいたい。 ・全車両の運行予定（航路、時間、乗客数）を確認できるようにしてほしい（これが分かれば予約できない理由がわかる） ・運行開始時間直後は「寄地区→松田地区」の輸送を全車両を使用し最優先すること。
11	<p>子供のスポーツの送迎でたびたび利用させていただいています。バスが通っていない地域なのでとても助かっています。もっと利用したいのですが、予約時間を変えても1時間ぐらい幅があるときがあるので到着したい時間に間に合わず、予約ができない状況です。もう少し運行時間を刻んでいただけると助かるのですが、3台になるともっと予約時間の幅が減るのではと思います。</p>
12	<p>いつも便利に使わせていただいております。 ありがとうございます。</p> <p>乗り合わせバスとはいうものの、多い時で3人ほど、貸し切り状態という時もありましたので、見直しは仕方がないのかなあとと思います。</p> <p>ただ我が家に関していえば、早朝の利用が多いことと、寄から松田駅へエリアを跨いでの移動(路線バスの方が安い)が主なことから、残念ですが路線バスを利用するようになると思います。</p> <p>交通手段がなく、本当に困っている人が救われる見直しになればあ</p>

	<p>りがたいです。 よろしくお願ひ致します。</p>
13	<p>1. 遅延が多く必須時刻に間に合わず、使いづらい。 2. 遅い電車で帰宅する時に利用して、大変便利。 これが 20 時までに変更になると、大変不便。 22 時までには運行して欲しい。 1. の原因は運行指示が AI 任せにある。融通性を高める改良が必要とを感じる。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が取りづらい→パスを買っても思うように利用出来なかったら無駄になる ・乗り合いの人がいない→自分のためだけにわざわざここまで迎えに来てもらって、降車まで誰も乗り合わせてこない、時間もガソリン代もかかっているだろうにと申し訳ない気持ちになる ・他に乗車する人がいないにも関わらず、降車場所を通り過ぎてわざわざぐるっとまわって降車場所に降ろされる→AI の判断？人でも普通に考えれば効率が悪いのはわかる ・さくら祭り期間→のり一との予約がさらに取りづらい、さくら祭りの送迎に関しては町には違う方法を検討してもらいたい ・希望時間に配車してもらえなかったのに、その希望していた時間前後で近くにのり一とを見かけたりする→システムが上手く機能してない？今そこに来てなら乗せてもらいたかったのに、と何回か思ったことがあります ・運行時間、運行日の削減、値上げ→利用者減に繋がると思う

・スクールバスとしての利用→スクールバス問題で町がのり一とを頼るのは違うと思う

19日の説明会に参加させていただきました。箇条書きにしましたが、以上のことをふまえ、AI導入でなく、地域のコミュニティバスとしてルートを決め、定期運行すれば、利用者は増えると思います。現状のように、予約できるか不確実なものになかなか高い定期代を払うのは勇気がいります。路線バスとの差別化として、路線バスでは行きづらい地区をルートにいれる、路線バスの少ない時間帯に運行するなど、是非試してもらいたいと思います。

だいたいの人が新松田駅に出たい人だと思います。寄地区、松田地区、大井町地区にわけ、地区ごとにぐるぐる走らせていけば効率もいいし、その時間にバスが来るといった方が、利用する側としてはわかりやすく、利用しやすいと思います。

神奈川県大和市のコミュニティバス(やまとんGO、のろっと)はいい参考になると思うので、是非参考資料として見ていただきたいです。本来であれば、痒いところに手が届くのがのり一のようなバスの魅力だと感じます。路線バスよりぐるぐる回って時間がかかるから料金は多少安い、それで良いと思います。

また、ルート、時間が決まっていれば、バスで待ち合わせも可能になります。オンデマンドで、利用したい人みんなが要求しても多少の時間差等で公平になりません。この誤差で乗りたい人が乗れないのはとてももったいないです。どうかAIにこだわることなく、交通の便に不便な地域に住んでいる人も、そうでない人も、痒いところに手が届くような路線バスができないところを強みにしていただきたいと思います。改変していくのは大変だと思いますが応援しています。最後になりますが、本当にこういった説明会を開催して、利用者の意見を直接聞いて下さる姿勢に感謝申し上げます。ありがとうございました。

15

利用したいのに予約が取れません。そういう人がいっぱいいると思います。それなのに、のり一の台数が減るなんて。むしろ増やして欲しいです。日曜日、バスの本数が少ないのに（特に朝）、のり一の運行が無いの困ります。

16	<p>運行エリアを松田地区、寄地区、大井町地区にエリア分けしてエリアをまたぐ毎に+300円というが、寄地区でいえば、寄の中を移動する用事はあまりなく、移動が必要なのは、寄⇒町役場、寄⇒病院、寄⇒新松田駅・松田駅、寄⇒買い物、とその帰りではないのか。現在が300円で、これが600円になるのではたまらない。現在でも夕方から夜の時間帯が予約しずらくなった。せめて、駅から寄地区に行く車は各時間帯で必ず1台は運行するとかできないか。</p>
17	<p>いつもお世話になっております。特別養護老人ホームレストフルヴィレッジです。当施設では現在13名の常勤職員が公共交通機関による通勤を行っております。これからは介護労働者の不足による外国人労働者の採用により、利用者が増えていくことが想定されます。そういった状況に置かれているから立場から下記にご意見させていただきます。</p> <p>【変更によって発生する問題】</p> <p>1. 朝の運行が8時からに変更。 それにより早番出勤者（7時30分始業）が利用できなくなる。 ⇒路線バスを利用するようにいたします。</p> <p>2. 日曜・祝日の運行が無くなってしまう。 それにより路線バス（寄に8時20分着／寄を18時45分発）だけでは起床介助（早番）や就寝介助（遅番）を行う職員の通勤ができなくなる。 ⇒日曜・祝日ものるーと足柄を運行して頂きたい。もしくは路線バスの営業時間を平日と同じようにして頂きたい。 ※早朝は20名のご利用者に対して、夜勤明け職員1名の配置となっており、早番職員が出勤できないことで適正な介護ができなくなるばかりか転倒等の事故が発生するリスクが増してしまいます。その為、早番出勤者の通勤手段の確保は必須となっております。</p> <p>3. 料金の改定について 必然であると感じています。 ⇒ファミリーパス廃止に伴い、職員が各々で会員パスポートに申し込むようにいたします。以上、項目2につきましてご検討のほどよろしくお願ひいたします。</p>

18	<p>私は富士急バスのタイミングが合わないときにのりーとを利用させていただいてました。見直し案については大反対します。現状維持で運行を願っています。理由(1)利用者数が少ないのは、まだのりーと足柄の存在が広まっていないからである。私は私人からのりーと足柄について教えてもらいました。その他何人かには紹介していますが、誰1人知らないです。なので、チラシやポスター等、広める努力をしていないのではないのでしょうか？(2)料金について私は地区を跨ることを前提で乗っています。地区を跨ることで追加料金かかり大幅な料金になります。これでは私は乗りたくありませんし、こども大人も同じ料金はあきらかに利用者数も確実に減ります。(3)利用日と利用時間についてバスの本数がなく、特に日曜日や早朝や夜に運行をしていたことには大変感謝していました。これがなくなるのは結局は普通のバスと変わりはありません。これも利用者数が減ることは確実です、またコミュニティバスのように予約なしでも気軽にのれるような運行ができればと思います。</p>
19	<p>良いサービスでは、あると思いますが、乗車場所が、大井町にも、たくさんあるので、松田の方々に利用されていないのではと思います大井町の方は商業施設だけに絞ってみてはどうでしょう狭い道路の乗車場所や細かい上り下りの乗車場所は削減してみても、どうでしょう</p>
20	<p>・障がい者手帳を使えるようにしてほしい。100円から300円は高い。200円ならまだわかる。・障がい者などの利用ニーズもしっかり聞いてほしい。・4台から3台にされると今以上に予約がしづらくなる。先日、3時ころなど1時間以上待った。・運行時間も開始遅く、終了早くされると困る。バスのない時間帯をカバーしてほしい。</p>
21	<p>大変助かっております。私個人の意見ですが。多少値上げをしても継続して頂ければありがたいです。</p>
22	<p>これまでの利用時間は6:50から7:30の間と21:00前後でした。運行時間が縮小されると利用はしなくなります。これまで大変便利に利用していたので、運行計画の見直しはとても残念です。</p>
23	<p>とても助かって居ます。1人暮らしですし免許証返納しましたので、買物と無くてはならない存在です。出来ることならの関係で秦野方面が有ればと思います。</p>

24	<p>告知が不十分な気がしました。のる一とを知っていて使っていないのか、そもそも知らないのかで、議論するポイントが違うと思います。（私自身は東京に住んでいて上記住所の実家に戻る際に使わせていただいています。このサービスを知ったのはどこかの新聞に「AI オンデマンドバス、赤字」という見出しをみたときです。そもそも知らなければ利用しようがありません。新松田駅や御殿場線の駅、のる一と停留所側のお店にポスターを貼るとか、サービスの認知率を上げていただきたいと思います。（すでにエリア内住民の認知率が7割とか超えているなら、的はずれな意見としてスルーしてください）</p> <p>サービス継続が第一のお願い事項ですが、現金でお釣りを300円用意するのが、地味に面倒です。ドライバーさんがお釣りを出すのが難しいなら、1000円札の両替だけでも受け付けてもらえると助かります（普段キャッシュレス決済が中心なので、キャッシュレス使えたらありがたいですが、導入コストが高そうですね・・・）</p>
25	<p>約束通り、3年は絶対に選挙時の制度を変えず、「22:00まで」が最大の売りで、皆、年間パスポートを買っているのだから。</p>
26	<p>既にパスポート買ってる人間に対し嫌がらせイジメだろ。寄の最終が20:41なのはあり得ないと、昨日訪問した返答を松田町役場から必ずするように。</p>
27	<p>3年の約束で、やってるのだから、安くするのはいいが、絶対に変えるな</p>
28	<p>既にパスポート買ってる人間に対し裏切りになる。20:41 寄に行く最終は、あり得ない。22:00 最終に戻しなさい。</p>
29	<p>松田町役場に行く。ちゃんと20:41を、22:00に、寄の最終を戻しなさい。</p>
30	<p>松田山の見晴らしが良い所にも駐車場を作って欲しい</p>
31	<p>ソフトの組み方のプログラミングを見直すように。夜は20:41で寄の最終などしないように。選挙で約束しまだ一年もたっていないのに、何を言い出すんだ。</p>
32	<p>不要な、みやま運動公園の人口芝設置に億を超える金を使おうとしているのであれば、住民に長い間必要になるのる一とに、多少のマイナスが出ても、こちらに金を使うべき。</p>

33	寄の最終を 20:41 に、せず、22:00 最終に戻し約束守れば、客は増えるので、そうするように。責任は最終を早めるプログラムにした責任者にある。
34	運行時間の変更には賛成だが、運賃値上げするなら乗るのを控える。 障がい者パスポートも作るべきだと思うが、割引率によっては乗るのを控える。
35	乗車賃は、未就学児無料、大人一律 300 円という適正価格で利用しやすく助かっています。多方面での価格値上がりで運営が厳しいかと思いますが、町の補助等利用し、価格は据え置きしていただけると嬉しいです。 また、寄方面への専用車などがあると、さらに充実するのかなと思います。
36	大井町町のまえかわクリニックと佐藤病と開成駅にミーティング場所設置して欲しいです。母が足が不自由ですがのるーとに期待してくれてます。可能でしたらお願い出来ませんか。
37	料金は現状維持でお願いいたします。
38	予約画面の降車時間と予約確定の降車時間に乖離があるのでキャンセルすることがある。予約決定前に降車時間が分かればなお良い。

「のるーと足柄」の運行計画の見直しについて

ポスト

いいね! 0

[通常ページへ戻る](#)

掲載日：2024年5月13日更新

「のるーと足柄」の運行に関する実証実験としての位置づけについて

AI技術を活用したオンデマンド交通（予約制の乗合いバス）である「のるーと足柄」ですが、令和5年10月の実証運行の開始から約半年が経過しました。今回の実証実験については、令和5年度から最長で令和7年度までを予定しており、その間の利用実績等を分析・検証し、持続可能な公共交通機関として令和8年度以降に本格運行していくための最適な運行計画（運行日、運賃、車両台数、運行エリア）や、既存公共交通との役割分担などを模索していくものです。

「のるーと足柄」の運行計画の見直しについて

令和5年10月からの約半年間が経過しましたが、現在の利用状況としては、当初アンケート調査などから見込まれた利用者数には達しておらず、当初の運行計画のままでは、持続可能な公共交通機関として維持していくのが困難な状況です。

ついては、今後、持続的な運行を確保していくことを検証するため、令和6年8月から次のような運行計画の見直しを検討しています。

	現在	見直し案
運行台数	4台	3台
運行日	毎日（年末年始を除く）	月曜日～土曜日（年末年始を除く） （日曜日・祝日は運行なし）
運行時間	6時30分～22時00分	8時00分～20時00分
運賃	1回の乗車につき一律300円 小学生 100円 障がい者・介助者 100円 ※介助者は障がい者1人につき1人適用	運行エリアを松田地区、寄地区、大井町地区にエリア分け エリア内 一律300円 エリアを跨ぐごとに プラス300円 小学生・障がい者・介助者 一律300円 ※介助者は障がい者1人につき1人適用 ※電話予約の場合 プラス100円

併せて、パスポートの会員費についても以下のとおり見直しを検討しています。

現在のバスポート会員費

会員バスポート	会員費月額(税込)
ファミリーバス 同一世帯家族割 (法人も含む)	一世帯価格 1ヶ月/6,000円 3ヶ月/17,100円 6ヶ月/32,400円
パーソナルバス(1)	お一人様価格 小学生以上 1ヶ月/4,500円 3ヶ月/12,825円 6ヶ月/24,300円
パーソナルバス(2)	単身価格 小学生以上 1ヶ月/3,000円 3ヶ月/8,550円 6ヶ月/16,200円
シルバーバス (65歳以上限定)	お一人様価格 1ヶ月/3,000円 3ヶ月/8,550円 6ヶ月/16,200円

バスポート会員費の見直し案

※バスポートは、エリアを跨いだ場合の追加料金等はありません。

会員バスポート	会員費月額(税込)
大人	1ヶ月/7,200円 3ヶ月/21,600円 6ヶ月/43,200円
小学生	1ヶ月/3,600円 3ヶ月/10,800円 6ヶ月/21,600円
シルバーバス (65歳以上限定)	1ヶ月/6,000円 3ヶ月/18,000円

会員バスポート		会員費月額(税込)
		6ヶ月/36,000円
※家族割として、同一世帯で複数の申し込みをすることで10%割引		
法人 ※法人については、利用者の制限なし	5枚発行	1ヶ月/67,500円 3ヶ月/202,500円 6ヶ月/405,000円
	10枚発行	1ヶ月/121,500円 3ヶ月/364,500円 6ヶ月/729,000円
	追加1枚当たり	1ヶ月/15,000円 3ヶ月/45,000円 6ヶ月/90,000円

意見の募集について

募集期間

令和6年5月21日（火曜日）まで

意見提出方法

以下のいずれかの方法により提出してください。

1 意見提出フォーム

こちらの[意見提出フォーム](#)から直接提出ください。

2 電子メール

以下の項目を記載のうえ、松田町政策推進課（kikaku@town.matsuda.kanagawa.jp）までメールで提出ください。

- 住所
- 氏名
- メールアドレス
- 意見

3 窓口または郵送

様式は定めませんが、以下の項目を記入のうえ、直接、役場政策推進課窓口までお持ちいただくか、郵送で送付ください。

送付先：〒258-8585 松田町松田惣領2037 松田町政策推進課 宛て

- 住所
- 氏名
- 意見

意見の取扱いについて

個別の意見に対する回答はいたしません。いただいたご意見は、地域公共交通会議及び地域公共交通運賃等協議会による協議の参考資料とさせていただきます。

運行計画の見直し案に関する意見交換会を開催します

これまでの運行の状況についての皆さまへのご報告と、上記の運行日、運行時間、運賃の見直し案について、次のとおり意見交換会を開催します。ご利用者の皆さま、まだご利用されたことのない方も、ぜひご参加ください。

日にち	時間	場所
5月19日（日曜日）	9時30分～11時00分	寄小学校体育館 1階多目的ホール
	14時00分～15時30分	松田町役場 1階1AB会議室

- ※2回とも同じ内容です。
- ※開始15分前から入場できます。
- ※駐車場はございません。公共交通機関をご利用ください。
- ※寄小学校体育館は室内履きをお持ちください。

お問い合わせ

- 意見交換会に関すること

松田町政策推進課 Tel 0465-83-1222

- 運行計画の見直し案に関すること

のる一と足柄意見交換会でいただいた意見

◆寄地区意見交換会

日時 5/19 AM9:30～11:00

場所 寄小学校体育館

参加者 14人

- ・変更はいつからか。
- 今日決まるわけではない。会議を経て、夏頃（8～9月）に変わることになると思う。
- ・松田地区から寄に行くときに、料金を加算するは、やめてほしい。町内は一区間にしてほしい。ベースの料金の300円を400円、500円にするのはやむなしと思うが、寄地区のなかでは生活が完結せずに、新松田駅まで行く必要があるのでは。
- ・利用が低迷しているのは、基本的に周知が足りないのではと思う。
- ・サービスを下げて運賃を上げるのにも関わらず、開成町に拡充するのは予算の使い方としてどうなのか。ちぐはぐに思うが。
- 初めなので、使ってもらうためにもお試しの価格設定だった。それでトントンになればよかったがそうではない。路線バスの運賃も含めて見直し案としている。富士急モビリティ、松田合同もあって、共存共栄が前提条件でもあり、運賃、広告もそちらの状況を見ながら実施している。
- ただ上げるというのではなく、そうした中身も踏まえて分かりやすく周知をしてもらえれば。全体として、3つ（路線バス、のる一と、タクシー）の交通インフラがあることのPRを。
- ・先日、人工芝の話もあったが、町全体の予算の使い方として、そうではなくこうしたインフラの維持に使うという考えもあると思うので、どういったことに予算を使うかはよく考えてもらいたい。
- ・これまで多くの利用をしてきた。始め安くて値段上げるので、更に利用者は減ると思うが、利用が増える要素はあるのか。
- 見直しも、現在の利用状況を踏まえた暫定的なもので一度決めたら変更できないわけではない。利用状況によっては再度見直していく。キャッシュレス決済の導入と開成町への拡充は使いやすきの向上になると考えている。
- ・16時以降22時までの5時間ほど予約が非常にとりにくい。町内なら乗れるようだが。寄に行く便というのを時間帯を決めて運行してはどうか。
- ・スタートから厳しい目標だと思う。全国で、オンデマンドの成功事例と失敗事例があると思うがよく勉強してほしい。パスポート会員3000世帯は土台無理なので、単発の利用を増やす方向性が必要ではないか。
- ・以前も店舗との連携を提案したので、検討ください。

- ・ さくら祭り期間も含め、最近は非常に予約が取りにくい。取れたらラッキーくらい。
 - ・ 大和市から移住してきた。大和市では、同じように定時で各地を回るコミュニティバスを走らせている。集約化が図れて、持続可能な運行に近づくのでは。
 - ・ また、予約が取れなかったのに、近所でのるーとを見かけることもあるので不思議に思う。表示が出れば良いのではと思う。
 - ・ 11時に予約しようとしたときに、後ろの時間の提案だけではなく、例えば10時50分なら迎えに行けるという提案システム上でもあると良いのにと思う。
- 開発会社とも協議していく。
- ・ 夕方は予約が取れないので、使いたくても使えない。子どもが中学に上がると部活の土日の利用を想定していたので残念に思う。通勤通学の利用を目指すなら、朝8時から運行では厳しいのでは。
 - ・ パスポートを買って始めは助かったが、予約が取りにくくなってきた。パスポート買っているから予約を取れるようにしてほしい。
 - ・ 何度かのるーとの事務所に行ったがスタッフが多すぎると感じた。
 - ・ スクールバスで使っているのは知っているが、何台そちらに取られているのか。
- 3便である。16時ごろに1便、18時ごろに2便出している。
- 2台取られると厳しいと思うので、1台は元のスクールバスを使えば、運転手1人で済むはずなので、そうすれば1台だけで済むのでは。
- ・ 夕方取りにくいという課題。日曜無くすというのは残念。運行時間短くなるので、通勤通学の利用はしにくくなるという印象。
 - ・ サービスが始まってから、車とのるーとと半々くらいで使っている。最近、寄方面の予約が取りにくくなっている。スクールバスが影響しているということならば、その見直しは必要ではないかと思う。
 - ・ エリアまたぐときの追加料金を抑えてほしい。
 - ・ 当初のアンケートが甘かったのかなと思う。
 - ・ ビジターの利用を増やせるようPRをもっとすべきだと思う。富士急モビリティなどに遠慮するところがあるのだと理解するが。また、話にもあったように、車内での広告収入を得られるように努力して継続して行ってほしい。
 - ・ 高校生の子どもがいて8時から20時の運行では使えない。また、料金、持続性を考えると仕方ないと思うが、上げ幅はできるだけ抑えてほしい。
- 時間帯は何時から何時なら利用できるのか。富士急モビリティの減便の説明会でも朝の時間帯は残してもらいたいという皆さまの意見も踏まえて、朝の便を維持してもらった経緯がある。
- 虫沢から7時に乗りたい。朝、富士急モビリティが虫沢まで来てくれれば、朝はそれを使えるが。
- ・ 寄の登録者の割合はどれくらいか。

→今日 1,440 人ほどの登録者がいて、寄の方は 335 人。パスポートは 31 アカウントなので約半分が寄の方。

- 虫沢に住んでいる。始まってからファミリーパスを買っている。安すぎると思っていたので、必要で使っている、上がっても良いと思う。高校生の子どもが通学に利用している。初めて子どもたちが自分で予約して町に出かけることができる点で非常にありがたかった、私は値段が上がっても続けてほしい。一方、運行時間が短く土日がなくなるとうちの場合は使うメリットが薄くなってしまっている。
- 虫沢でも移動の足が確保できれば、移住定住にもつながると思う。安心して住めて、子どもたちも住み続けていけると思うと思う。町の政策として頑張ってもらいたいと思う。
- 土佐原から来た。実証実験で色々試されたらいいと思うし、安すぎると思っていたので、それは長続きしないと思うが、違和感を覚えたのはエリア跨ぐときの料金。距離別にできれば良いのでしょうか、難しいのかなと思うが、寄と町内で違う、エリアでバサッと切られるのは非常に違和感を覚えてしまう。長く乗れば料金上げるのは当たり前だと思うが一工夫できないだろうか。
- 弥勒寺から来たが、こうした提案がされるとは思っていなかった。大変さは分かるが、たった半年で変えるのか。非常に残念。当初の目標や主旨と異なっているのではないかと。路線バスの後ろが切られたので、20 時までの運行としても、新松田から寄に行くには最終は 19 時になりますよね。そういった周知方法も考えてもらいたい。もっと住民の意見を聞いてもらいたい。開成町への拡充、キャッシュレス決済の導入にどれだけの費用がかかるのか、減便するのにエリアを増やすというのは認めがたい。
- 何度か使ったが、予期せぬルートを走ったり、弥勒寺を通り過ぎて土佐原へ行ったり、AI だけによらず、運行の改善を図るべき。
- 地域公共交通会議の資料については、もっと分かりやすい資料を会議前に委員に配ってほしい。
- 収益化を図るか福祉事業として充実を図るか、たとえ赤字でもそれは定住者を増やすことにつながり結果的に税金で回収できるという考え方もあると思う。
- 日曜の減便はとても消極的に思う。増やすように行動していくことも練ってもらいたいので、もっと緻密な資料を提示いただきたい。

◆松田地区

日時 5/19 PM2:00～3:30

場所 松田町役場

参加者 20人

- ・見直し案だと1回の電話で複数の予約をしてもそれぞれプラス100円となるか。
→そのように想定している。
- ・パスポートの料金について、現在はある3か月、6か月分を購入したときの割引が無くなるのは魅力がない。
→意見を踏まえて検討する。
- ・いつからこの料金に変わるのか。
→地域公共交通会議等を経て、目安として10月前後になると考えてもらえれば。
- ・買い物で大井町に行くので、プラスの料金を取られるのは厳しいので、再度検討いただきたい。
- ・見直し後案でパスポートを買った人はまたぐごとに料金かかるのか。
→パスポートを買った人は全区域、そのパスポートの料金で利用できる形を想定している。
- ・MPのところに電話番号やQRコードを載せるとゲストで使いたい人が使いやすいのでは。
- ・目標と大きく異なった根本の原因は、どのように考えているか。
→アンケート結果から利用数を想定したが、今すぐ使いたい人と、将来あったら使いたいという人とあったのかと思う。
- ・ペットの乗車を検討いただきたい。
→今後の検討としたい。
- ・MPが家の近くに無いので、増やしてほしい。
- ・現在利用している福祉チケットはどのようになるか。今でも高いなと思ってて、変更後では乗れないなと思っている。
→福祉課と協議したい。
- ・身体障がい者だが、利用方法は。
→電話での登録・予約も可。AODまでTELを。
- ・予約が取りにくいのを改善してもらいたい。また、予約が取れても、その時間からよく遅れる。
- ・福祉チケットについて、300円のところ100円で乗れている。エリアを跨ぐときの料金にも補助をもらえるのか。
→今断言できないが、パスポートへの補助に切り替えることなど含めて考えていきたい。
- ・乗合いで目的地からかなり遠くまで延々と回るときがあるので、何とかならないか。
- ・回るなら回るで、運転手から一言教えてほしい。
→運行事業者と改善に努める。

・おつりの用意がないのはやはり不便なので、用意してもらいたい。

→今後の検討としたい。

・シルバーパスが倍の料金になるので、他の増額に比べて割高に感じる。

・ルートについて遠回りが多すぎるように思う。

→車両が普通の乗用車よりも大きいので、一般的に皆さんが思う最短ルートよりも安全な
を優先して遠回りに感じるルートとなることがあると思う。

・予約が、取れなかったことがある。そんな状態で、想定よりも少ないから台数と運行時間を短くするのは納得感がない。もっと増やしていく努力をすべきでは。

・富士急モビリティの路線バスが夜の最終便が早くなってしまったので、のる一とについては、その穴埋めの意味でも夜 10 時までの運行を堅持してもらいたい。夜は増額したとしても。述べたら運賃上げるのではなく、濃淡をつけるのも手では。

・予約が取れないという人を載せられれば利用者増やせるはずなので、そこは検証してもらいたい。

・湯の沢からきた。予約が取りにくい状態が続いたのでパスポートを買うのを控えた。

・1週間前に予約しようとしても夕方は1時間後、2時間後になるので、であれば路線バスで帰る。路線バスは子ども通学定期、補助をいただいている。そのような状況なので、場
路線バスの定期を1年間分買った。路線バスは片道と往復と定期を選んで、今は片道で買
っている。行きはバス、帰りは迎えかのる一としたかったが、予約が取りにくく、パス
ポートを買うのはやはり控えている。

・湯の沢はバスの方が安く、定時で運行しているので、安心。

・午後8時までの案だが、やはり路線バスが無くなる時間なので大変ありがたかったので、
午後10時までの運行を続けてもらいたい。

・日祝のほうが私は使う確率が高いので、残してもらいたい。

・4台運行と聞いているが、運転手に聞くとうちの2台は短い時間と聞いているので、実際
4台動いている時間があるのか。

・ルートの寄り道の案内がないので不安を感じた。

・共存共栄を考えているのであれば、路線バスとの共通パスポートがあると大変ありがた
い。

・寄地域に住む高齢者の方の移動の足の確保に向けて、引き続き対策を考えていただきた
い。