

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。

協議事項

(1) のるーと足柄の運行区域の拡充について

委員名	頂いたご意見	事務局の考え方（回答）
市野委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前回（4/25）の足柄広域新モビリティサービス推進協議会において、収支状況の改善のために運行計画の見直し（台数減など）を行うという説明があり、5/28 開催の交通会議・運賃等協議会での協議を経て、今回の「資料2」の計画が示されたところです。4/25 及び 5/28 の時点では車両数を4台から3台に減らすという計画でしたが、今回の資料では4台となっており、その点に関する説明（開成町への区域拡大に伴うものなのか否か）がありません。 ・ また、今回の開成町への区域拡大が、収支計画にどのように影響するのか、赤字の場合の財政補填の目途がたっているのかについても、説明がありません。 ・ なお、運行区域拡充については、「別紙3」で示されている、「のるーと足柄」の路線バスへの影響については、今回確認された幹線系統の「金子」バス停よりも、むしろフィーダー補助対象系統（新松田駅～寄）のバス停のほうが影響が心配されます。（幹線バスで小田原まで行く需要と、小田原までは行けない「のるーと足柄」では、もともと競合はあまり想定されません。）次回会議では、フィーダー補助対象系統（新松田駅～寄）の乗降客数の推移をお示し頂きますようお願いいたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行する車両について、4台から3台へ変更するのは、予定どおり実施する考えです。今回示した資料2において、4台（P2表中）となっているのは、実際に日々同時運行するのは3台（日曜日は2台）とする予定ですが、のるーと足柄で使用する車両としては、全部で4台を確保し3台ないし2台のシフトを組むという意味です。（※参照：資料2P6） ・ 前回の会議でお示しした収支計画では、開成町に区域を拡充することを想定したうえで、インシヤルコストとして区域の拡充に係る費用を見込んでおり、また、拡充に伴うランニングコストの増加はないものと考えています。赤字補填については、これまでの議論のとおり本事業は町からの補助金等に頼らず、自立した運行を目指して、それが可能となる運行計画を模索することを実証実験の目的の一つとしており、実証実験の結果により、本サービスの必要性等を改めて協議し町による補填を行うのかも含めて検討していきます。なお、当面の資金繰りについては、一般社団法人足柄オンデマンドにて金融機関からの融資を受け、対応します。 ・ ご意見ありがとうございます。当該路線に係る乗降客数については、運行する富士急モビリティに影響を確認しつつ、次回会議等でお示しいたします。

森下委員	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は複数自治体をまたぐ広域エリアの公共交通の検討であり、松田町のみ の公共交通を考える場として協議するにあたっては議論が不足する可能性が 考えられます。大井町・開成町と合同または共同での公共交通会議での協議を 要望します。 ・なお、今回の計画では、開成町内から開成町間の移動にも対応するとご説明い ただきましたが、そのような運送は「開成町における公共交通会議での協議」 が不可欠となります。 ・これらに関して本件資料では確認しきれないので、当職の本件に関する認否に ついては、今後の公共交通会議にて行います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見ありがとうございます。当町としましても、同 じ生活圏を形成する足柄上地域において、本事業に限 らず、地域の公共交通について協議する場合は必要であ ると認識しており、広域行政の観点から神奈川県にそ うした場の設置を要望しております。改めて、いただ いたご意見についても共有いたします。 ・当初、運行を開始したときと同様に、開成町と協議の うえ、適切な手続きを進めて参ります。
宿谷委員	<ul style="list-style-type: none"> ・日曜日・祝日の運行及び台数据え置きと計画が公共交通会議時より変更となっ ている。採算性について前回議論したところであるが、前提が変わったため影 響が不明。収支計画の見直しが必要ではないか。 ・開成町の乗降場所について、総論では前回公共交通会議で異論なかったが、会 議における具体的な地点の提示は今回が初と思われる。安全性や利便性等、 様々な観点から各委員の意見を聴取しないと可否の判断は困難。 ・資料3の運行区域拡充について、別紙2で「金子」バス停の乗降客数の推移を 示しているが、幹線系統のバス停よりも、むしろフィーダー補助対象系統（新 松田駅～寄）のバス停の影響が大きいのではないか。幹線バスで小田原まで行 く需要と、小田原までは行けない「のるーと」では、もともと競合はあまり想 定されないのでは。改めて影響を調査すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見のとおり、日曜日・祝日に運行をした場合、年 間で約 300 万円運行経費が増加する見込みとなりま す。次回会議においてどのような影響が出たか提示い たします。 ・ご意見のとおり、具体の場所についてお示ししたのは 今回が初めてです。今回お示した乗降場所の案につ いては、事前に神奈川県警、道路管理者（県道・町道） 及び施設管理者と協議を進めており、道路交通への影 響などを考慮のうえで選定しております。 ・ご意見ありがとうございます。当該路線に係る乗降客 数については、運行する富士急モビリティに影響を確 認しつつ、次回会議等でお示しいたします。
湯川委員	<ul style="list-style-type: none"> ・足柄広域新モビリティサービス推進協議会委員として今回承認いたしますが、 9月12日（木）の大井町地域公共交通会議にて詳細を説明いただいた上で、 大井町としての回答となりますので、よろしく願いいたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・承知しました。
田中委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今回、開成町を乗降場所に追加する事で、町民の便利さが拡充されるのは良い と思います。 ・しかしながら、松田町内の乗降場所に関して、約1年運行している中で、まっ たく実績がない乗降場は、集約や廃止していく事が必要だと思えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見ありがとうございます。引き続き、のるーと足 柄の利便性向上に向けた検証を進めてまいります。 ・既存エリアの乗降場所については、約1年間の利用実 績を踏まえて、必要に応じて見直しを行ってまいりま す。