

# AIオンデマンド交通の結果と 今後の交通施策について

令和8年3月  
松田町

# 松田町の地域公共交通における課題

- ① **高齢化の進展等に伴い、今後増加することが予想される交通弱者への対応**
  - ・ 本町の高齢化率は今後も高まることが推計されているとともに、高齢化に伴い自家用車の運転をあきらめる方も増加するものと考えられます。これらの方々の日常生活の足となる公共交通の充実が求められます。
- ② **町民の移動ニーズに柔軟に対応した、利便性の高い公共交通網の形成が必要**
  - ・ 町民アンケート調査結果から、既存の公共交通に対する満足度は低く、自家用車の利用から公共交通への利用転換を図るためには、公共交通利用者の目的・ニーズに対応した利便性の向上を図ることが必要です。
- ③ **持続可能な公共交通であるため、町内の多様な輸送資源を総動員することが必要**
  - ・ 町内の多様な輸送資源を総動員し、公共交通を維持していくことが必要です。

# 松田町の地域公共交通について

鉄道駅を中心とした松田地区、山間部の寄地区で異なる環境



	分類	交通機関	位置づけ・役割
広域幹線	広域幹線交通	鉄道	広域的な移動を担う交通
	都市間交通	路線バス（幹線）	大井町、山北町、開成町、小田原市等の周辺都市を結ぶ移動を担う交通
地区内路線	地区内交通	路線バス（フィーダー）	本町の既存路線バス網であり、地区内交通（デマンド型面交通）と連動して駅等の拠点と地域間を結ぶフィーダー路線としての移動を担う交通
地区内ゾーン交通	地区内交通（デマンド型面交通）	AI オンデマンド交通システム等	既存路線バス網を補完する交通サービスとして公共交通の利便性を高めるとともに、本町町民の移動目的を踏まえ、隣接自治体も含めたゾーン内の面的な移動を担う交通
福祉交通	地域内（デマンド）	タクシーバス	利用者のドア・ツー・ドアの移動目的に対応した交通手段

# 事業の検討経緯

## 令和3年度

- 足柄広域新モビリティサービス推進協議会の設置  
→松田町地域公共交通会議の専門部会として、新たな交通施策を検討するための協議会を設置。
  
- 新モビリティサービス事業計画（素案）の策定  
→公設民営の考え方のもと、オンデマンド交通の導入に係る初期費用（システム導入ほか）について、町が負担して実施し、運営については民間組織が中心となって担うことを計画した。

# 事業の検討経緯

## 令和4～5年度

- 松田町地域公共交通会議にて、オンデマンド交通について協議。
- 令和4～5年度にかけて「松田町地域公共交通計画」の策定を進めていたことから、町内の地域公共交通のあり方のなかに地区内ゾーン交通として位置付けて、既存路線バス網を補完する交通サービスとして、社会実証実験を行うこととした。
- 一般社団法人足柄オンデマンドを設立し、当法人が運営主体となり実証実験を実施。（令和5年10月～運行開始）

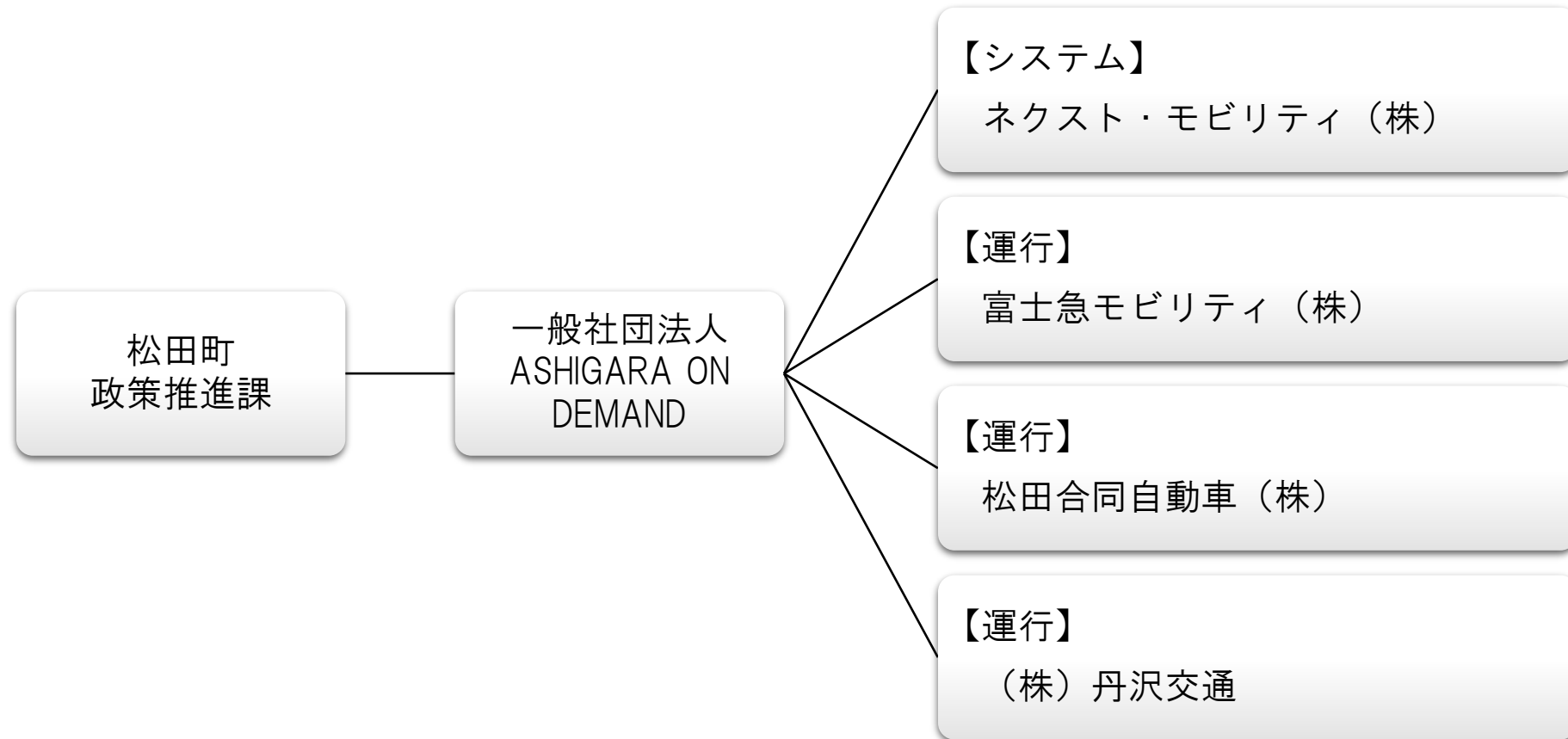
# 事業の検討経緯

## 令和6～7年度

- 松田町地域公共交通会議にて、オンデマンド交通について協議。
- 令和6年度：令和6年12月～開成町の一部区域を運行エリアに拡充。
- 令和7年度：令和8年1月～山北町の一部区域を運行エリアに拡充。

# 事業の実施体制

本町から一般社団法人に対し、実証実験の実施を委託



# 町からの委託について

3 か年をかけて徐々に運行区域を拡充（初期費用を委託料で負担）

年度	委託内容	契約金額
令和5年度	松田町、大井町における実証運行を行うこと （システム構築、MP設置、運行、オペレーター）	58,690,500円
令和6年度	開成町を加えたエリアにおいて、実証運行を行うこと （システム構築、MP設置、運行、オペレーター）	25,960,000円
令和7年度	山北町を加えたエリアにおいて、実証運行を行うこと （システム構築、MP設置、運行、オペレーター）	26,939,000円

# 当初事業計画における目的・目標について

当初目的とした状態には遠く及ばないことから、事業継続は困難と判断

**【当初目的・目標値等】**（「足柄広域新モビリティサービス事業計画素案」から）

- ① 運賃収入等（会費及び協賛金）でランニングコストと等価（収入＝支出）
- ② 松田町全世帯（計画時点では4500世帯）の1/3（1500世帯）が月額会員（3,000円）に加入
- ③ 初期投資は町が負担し、運営・運行については自主運営組織が実施

**【実績】**（これまでの運行実績から）

- ① 収支率（収入／支出）は高い月でも10%台
- ② 月額会員制を収入の柱とした計画だったが、月額会員は最大で60世帯超
- ③ 町からの委託により、初期投資分として3年間で約1億1千万円を支出してきたが、運営組織（一般社団法人足柄オンデマンド）による自走ができる状況まで、収支を改善することができなかった。

# 今後の交通施策について

## 実証実験の利用者状況から見た、松田町における地域公共交通の利用傾向

### AIオンデマンド交通の年代別利用回数

⇒特定の施設の利用を除くと、以下のような利用状況である。

		10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	不明	合計
全体	利用回数	32	69	39	85	100	117	168	346	20	3	979
	割合	3.3%	7.0%	4.0%	8.7%	10.2%	12.0%	17.2%	35.3%	2.0%	0.3%	100.0%
寄	利用回数	32	15	15	42	69	48	82	33	5	0	341
	割合	9.4%	4.4%	4.4%	12.3%	20.2%	14.1%	24.0%	9.7%	1.5%	0.0%	100.0%
市街地	利用回数	0	54	24	43	31	69	86	313	15	3	638
	割合	0.0%	8.5%	3.8%	6.7%	4.9%	10.8%	13.5%	49.1%	2.4%	0.5%	100.0%

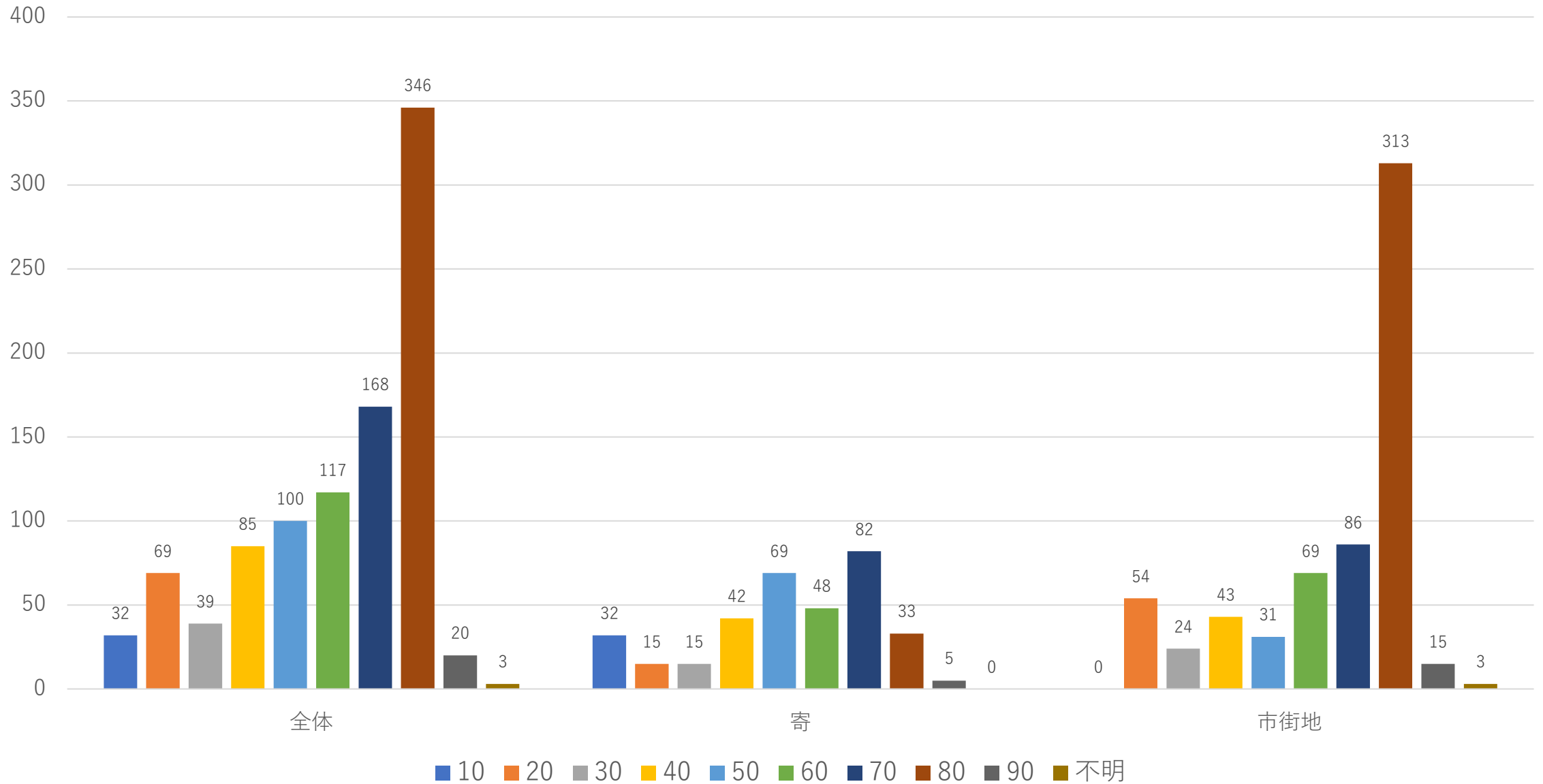
※令和7年11月の利用状況から

※寄：寄地区が行先または目的地となる移動、市街地：それ以外の移動

全体の傾向として、最も多い利用は80代であり、特に市街地内の移動は約半数が80代の利用。一方で、寄地区が絡む移動については、全体及び市街地内の移動に比べて年代による偏りが少ない。

- 市街地側の移動について、公共交通を必要とする世代は多くが高齢者層であると考えられる。
- 寄地区においては、年代にあまり関係なく利用が見られることから、こちらは鉄道駅から10kmほど離れている地域性から、路線バスがあるものの、年代に関わりなく別の移動手段を必要としていた方が多いことが予測される。

# (参考) 年代別利用数

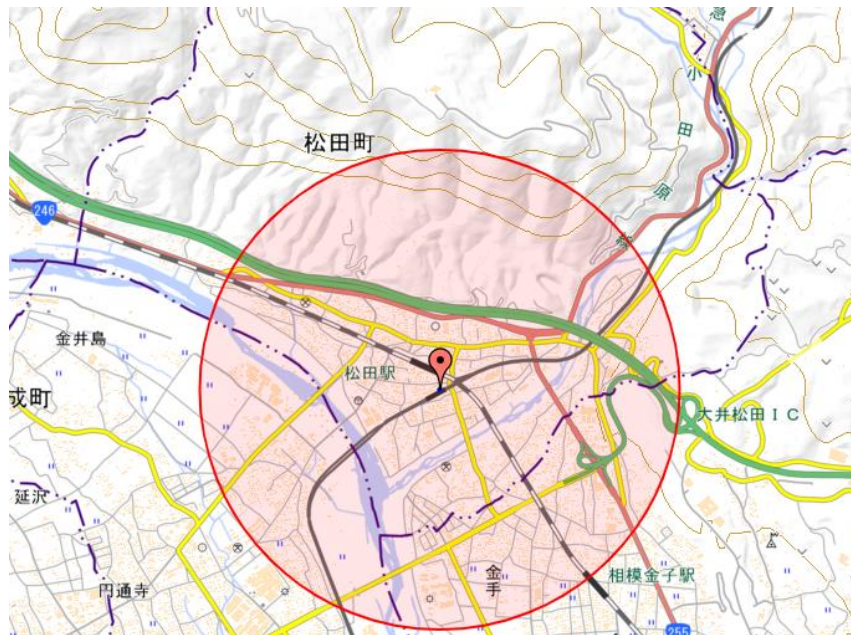


# 今後の交通施策について

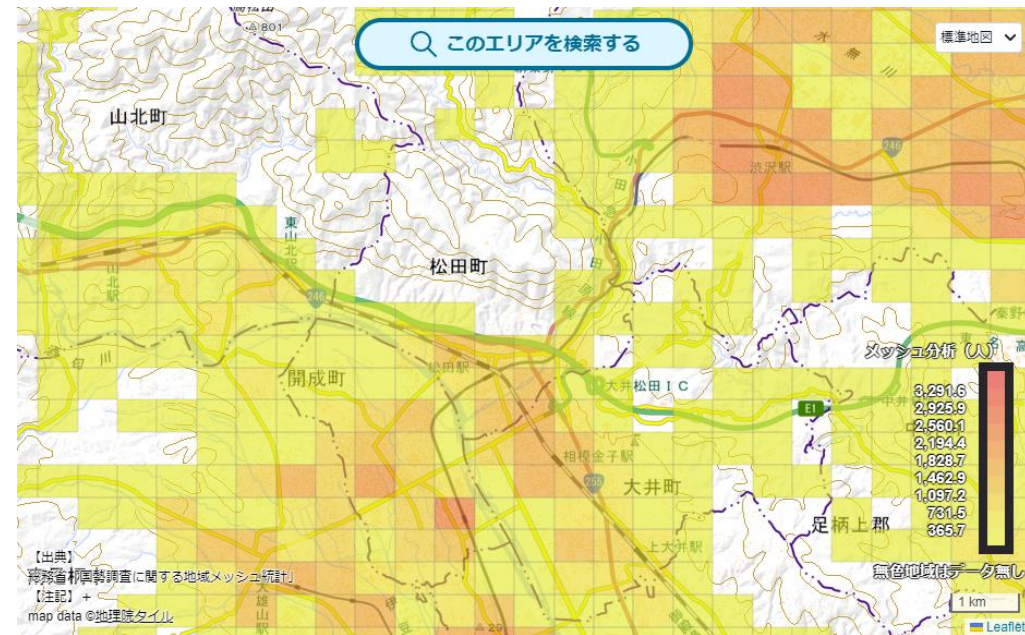
## 松田地区と寄地区における移動の困難さの違い

地域別の移動の困難さ、地域公共交通への期待度

- ▶ 松田地区においては、以下の図が鉄道駅から1.5kmの範囲を示したものである。松田町地域公共交通計画においては、鉄道駅から1.5km以上、バス停から500m以上の地区を公共交通空白地域としており、松田地区においては、西部の一部を除き多くの町民が駅から1.5km以内に居住しており、AIオンデマンド交通の年代別利用者からみても、高齢者以外は移動に不便さを感じる方が少ないものと考えられる。



小田急線新松田駅から1.5km圏内



500m人口メッシュ（2020国勢調査から）

# 今後の交通施策について

## 松田地区と寄地区における移動の困難さの違い

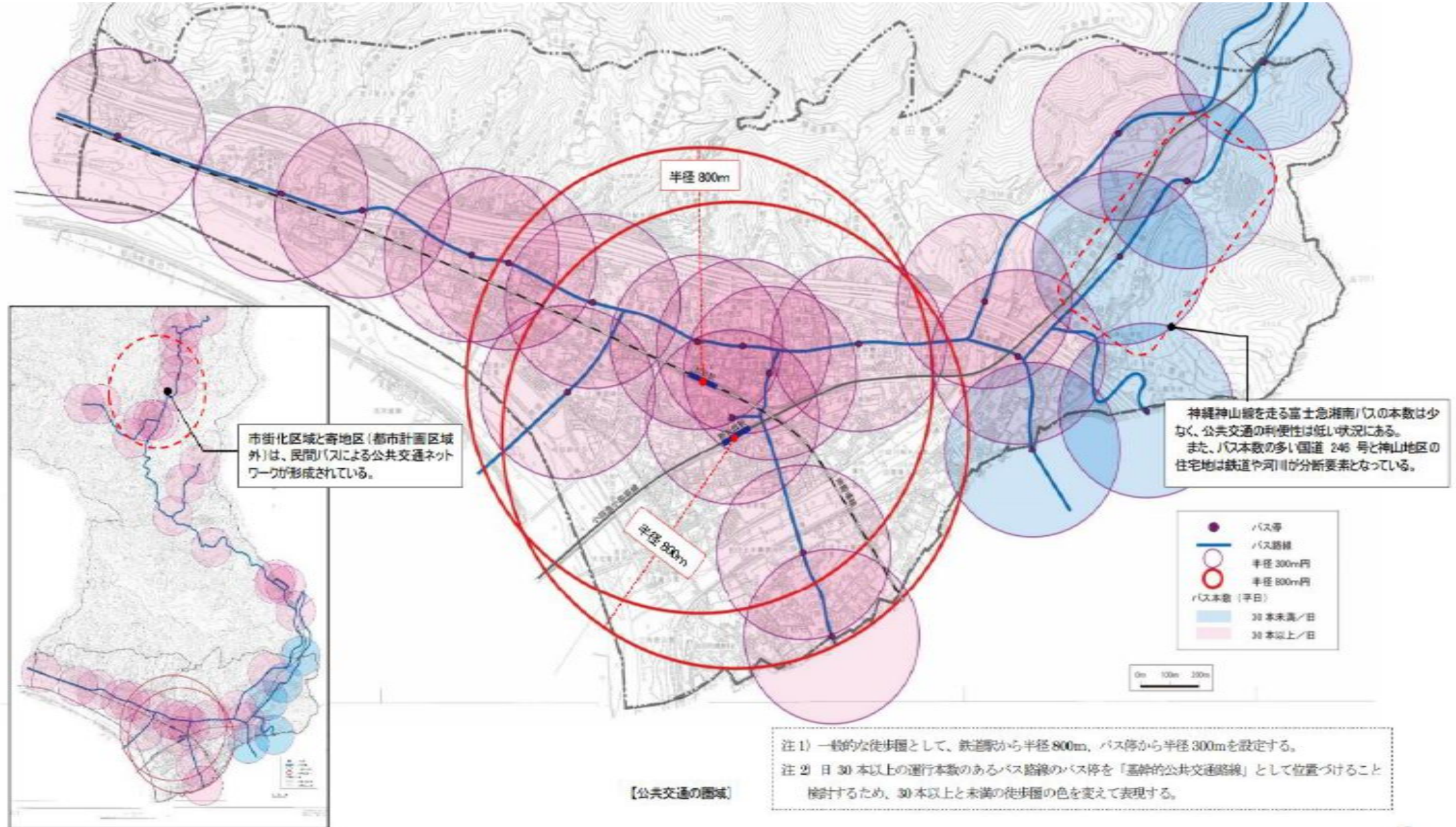
地域別の移動の困難さ、地域公共交通への期待度

- 寄地区においては、鉄道駅から1.5kmをゆうに超えて、湯の沢地区でも道なりに3km以上、山間部については10kmほどの道なりとなることから、徒歩での移動は困難である。
- 一方で、路線バスが唯一の公共交通機関として営業しており、バス停から500m以内に多くの住民が居住していることから、運行している時間帯においては、本数に限りはあるものの公共交通による移動も可能である。



小田急線新松田駅から1.5km圏内と寄地区

# (参考) 公共交通の圏域 (松田町立地適正化計画から)



# 今後の交通施策について

## 新たな取組み案について

①松田町高齢者等移動手段確保助成事業（高齢者向けタクシーチケット配布）の拡充

現在、75歳以上の方を対象として、タクシーの初乗り運賃相当額と、オンデマンド交通の場合は500円引きとして使うことができるチケットの配布事業を実施

⇒70歳以上に拡充

②寄地区の交通空白時間の解消策の実施

路線バスへの期待度の高い寄地区において、現在、平日は19：15が最終バスであり、それ以降の時間帯が公共交通手段がない状態である

⇒当時間帯の安定的な移動手段の確保に向けて、新たな交通サービスの運行を計画