

松田町 AI オンデマンド交通実証実験に関する大井町からの確認事項について

1. 既存交通との競合状況の整理について

① AI オンデマンド交通の乗降ポイントを設置したことで影響を受ける地域間幹線となる既存路線バスの把握

⇒松田町 AI オンデマンド交通が影響を及ぼす可能性のある既存バス交通（地域間幹線）**路線**は以下の新松田小田原線（第一生命・西大友経由及び下曾我経由）の2路線であると考えられる。



② AI オンデマンド交通を運行することで既存交通（バス・タクシー）から転換する予定利用者の推計

⇒既存路線バス（地域間幹線）の上記2路線の利用状況は以下のとおりである。

（生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画：令和5年6月30日）から）

	運行回数	計画平均乗車密度	計画輸送量	年間輸送人員
新松田小田原線 （第一生命・西大友経由）	7.6回	5.3人	40.3人	63,750人
新松田小田原線 （下曽我経由）	5.6回	4.1人	23.0人	45,249人

⇒松田町AI オンデマンド交通の影響によって、仮に5%利用者の転換が起きたと仮定した場合には、以下のような利用者の減少結果となる。

	計画輸送量	（減少数）	推計年間輸送人員	（減少数）
新松田小田原線 （第一生命・西大友経由）	38.3人	2.0人	60,562人	3,188人
新松田小田原線 （下曽我経由）	21.8人	1.2人	42,986人	2,263人

⇒当該路線については、地域間幹線の補助金の交付を受けている路線であり、当該補助金の補助要件として、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表1地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）の定めるところにより、1日あたりの計画輸送量（＝計画平均乗車密度×運行回数）が15人～150人とされている。

⇒上記試算のとおり、仮に5%程度の利用転換が起きたとしても、補助要件を下回るような影響は及ぼさない。

○補助要件を下回るような影響が出てくる場合

上記のとおり、1日あたりの計画輸送量が15人を下回るような影響が出てくると、補助要件を満たさない状況が起り得る。どれほどの減少（路線バスからの転換）が起きた場合に補助要件を満たさなくなるかを算定する。

	計画輸送量	（減少数）	推計年間輸送人員	（減少数）	減少率
新松田小田原線 （第一生命・西大友経由）	15.0人	25.3人	23,700人	40,050人	62.8%
新松田小田原線 （下曽我経由）	15.0人	8.0人	29,500人	15,749人	34.8%

⇒新松田小田原線（第一生命・西大友経由）については62.8%、新松田小田原線（下曽我経由）については34.8%の減少があった場合に、補助要件を下回るような状況が起り得る。

2. 既存交通との競合時の松田町の今後の対応

① A I オンデマンド交通運行により、地域間幹線及びフィーダー路線（おおいゆめバス）が国からの補助基準を下回った場合の対応方法

⇒以下のように整理する。

- ・地域間幹線及びフィーダー路線（おおいゆめバス）の利用者数にどの程度の影響を生じさせているかについては、各交通事業者の運行実績及びA I オンデマンド交通実証実験の運行データを元に検証を行っていく。
- ・その際には、地域間幹線及びフィーダー路線（おおいゆめバス）から利用転換した人たちが何を理由として利用転換したのかについても把握することが必要と考える。
- ・国の補助基準を下回るような傾向が顕在化してきた場合は、次のような対応方法を基本として対応手法を検討するが、町民の交通利便性の確保等の総合的な見地から判断していくものとする。

①ミーティングポイントの見直し

②運賃等の見直し

③運行時間の見直し など

② A I オンデマンド交通運行により、タクシーの利用減少が起こった場合の対応方法

⇒以下のように整理する。

- ・本町ではタクシーの利用頻度は、週に1回以上利用すると回答した町民は1.8%であり、タクシー利用の目的としては「自宅から駅まで、駅から自宅まで」、「通院」、「遊び・趣味・習い事」などが主な利用目的である。
- ・この利用目的のうち、「自宅から駅まで、駅から自宅まで」のタクシー利用については、主にバスの運行終了後に駅から自宅までの利用が多いものと考えられ、A I オンデマンド交通の運行時間帯以降のタクシー利用がほとんどと考えられるため、利用客の転換に大きな影響は及ぼさないものと考えられる。
- ・「通院」に関しては、日中の利用が多いが、タクシーを利用されている方は基本的にバス停留所までの移動が困難な方や、車椅子利用者などが多く、自宅まで迎えに来てくれることを前提としている。A I オンデマンド交通では、それらの利用者ニーズに対応できないため、これまでタクシーを利用している利用者が、A I オンデマンド交通へ利用転換することは少ないと考えられる。
- ・以上のように、タクシー利用への影響は大きくないものと考えているが、各交通事業者の運行実績及びA I オンデマンド交通実証実験の運行データを元に検証を行っていく。
- ・対応方法については、①の考え方に準拠して検討していく。

3. AI オンデマンド交通の本格運行へ向けての評価基準

①実証実験時の2町での利用者数および収支率の目標

⇒今回採用した、ネクストモビリティの「のるーと」サービス提供地域の実績を基に、現在の登録者や利用状況を踏まえた、今後の収支率の見通しは以下のとおり。

	2023年11月 (実績)	2024年11月 (見込)	2025年11月 (見込)	2026年3月 (見込)
登録者	614	2,192	3,285	3,629
利用回数 (月)	1,935	6,908	10,352	11,436
収入(月)	¥355,000	¥1,267,000	¥1,899,000	¥2,098,000
支出(月)	¥12,000,000	¥12,000,000	¥12,000,000	¥12,000,000
収支率	3.0%	10.6%	15.8%	17.5%

※収入：定額制パスポート収入、通常運賃収入

※支出：車両費用(4台)、運行委託料(4台)、システム利用料、
事務経費(予約受付、登録受付など)

○収支率の改善に向けた取組

将来的な本格運行に向けては、運賃の見直し、利用率(登録者に対する利用回数)のアップ、定額制パスポート以外の利用者アップ(観光客等の利用促進)、運行効率の向上などの措置を検討し、収支率の向上を図ったうえで、車両の広告収入や国のフィーダー補助等の補助制度の活用、町からの補助等をもって収支を整えていく。

【「3. AI オンデマンド交通の本格運行へ向けての評価基準」の記載内容に係る留意事項】

資料に記載のある各種数値や収支率改善に向けた取組内容については、松田町における実証実験の現状や他の先事例の実績などを踏まえ、松田町地域公共交通会議として、その考え方を整理したものであり、松田町行政や議会、その他の関係団体と協議、合意が調った内容ではないことにご留意ください。

特に、運賃改定や周辺自治体と連携した取組など、各種手続きや調整、協議が必要な案件については、所要の手続き等を経た上で決定していくこととなりますので、予めご承知おきください。

② 1. ②および2. と連動し、目標が達成するとした際の既存交通への影響の推計

⇒ 3. ①で想定した利用回数を達成した場合に、既存交通へ及ぼす影響について次のとおり推計する。

ア 現在の利用実績を基にした影響を及ぼす可能性のある利用者の推計

令和5年11月の1か月のA I オンデマンド交通の利用実績を見ると、総利用回数に対する松田町⇒大井町への移動実績は以下のとおりである。

(月間)

総利用回数	松田町⇒大井町への移動	割合
1,935 人	284 人	14.7%

そのうち、既存交通へ影響を及ぼすと考えられる利用者数として、

i) 既存路線バス(幹線)及びゆめバス(フィーダー)のバス停から200m以内のミーティングポイントの利用者、ii) そのうち、既存の公共交通を使っていなかったと想定される人を除くと、以下のとおり想定される。

(月間)

松田町⇒大井町への移動	i) 松田町⇒大井町への移動のうち既存バス停から200m以内のミーティングポイントの利用者数	ii) i) 利用実態等を踏まえて既存の公共交通を使っていなかった人と想定される人(※)を除いた利用者数
284 人	68 人	44 人

※松田町寄地区⇒大井町への移動数や路線バス、ゆめバスの運行時間外の利用など

これらを基に、現状のA I オンデマンド交通の登録者数と、3. ①で想定した3. ①で想定した利用回数を達成した場合の影響について、現在と利用態様が変わらないと考えた場合に想定される、既存路線バスへの影響は以下のとおり。

(月間)

	登録者数	i)	ii)	ii) × 2 (往復)	年間に換算 (×12 か月)
現在値	614 人	68 人	44 人	88 人	1,056 人
見込み (2026年3月)	3,629 人	402 人	260 人	520 人	6,240 人

イ 上記の推計から考えられる既存交通への影響

上記のとおり、既存交通である路線バス(幹線)及びゆめバス(フィーダー)のバス停の近く(200m以内)及び利用実態等を踏まえて既存交通を使っていなかったと想定される移動を除いたうえで、影響を及ぼす(利用転換する)可能性があると考えられる利用者見込みは6,240人である。

6,240人のうち、元々路線バス(幹線)及びゆめバス(フィーダー)を使っていた人がどの程度の人数だったかは今後、必要に応じてA I オンデマンド交通利用者のアンケート調

査等を実施したうえで検証していくが、P2で示す補助要件を下回るような影響を及ぼすような状況は想定しづらいと考えられる。

③ 3年後の本格運行への移行基準

- ・ 足柄広域新モビリティサービス推進協議会で検討された計画に準じて、実証実験後の本格運行へと移行する。
- ・ 実証実験のデータを元に、実証実験の期間中に可能な限りの検証・改善・対策を繰り返し、持続可能な運行が図れるようにする。
- ・ 実証実験の期間中に、運行の収支が黒字化することを目指す。持続可能な運行が安定的になるまでは、地域公共交通会議での協議を経て、公費負担による支援を行うことも検討していく。

4. AIオンデマンド交通の評価及び見直しサイクル

- ・ AIオンデマンド交通の運行全体についての検証・評価は、月単位の集計データを元に半年、1年のサイクル毎にPDCAに基づき、計画の進捗の確認と運行に関する評価・検証を行っていく。なお、実際の評価見直し時期としては、地域間幹線及びフィーダーの補助申請時期との関係から5月末、10月末ごろを想定している。
- ・ また、既存公共交通への影響を評価するため、関係交通事業者、大井町とも情報共有、情報提供の場を併せて設けていくものとする。