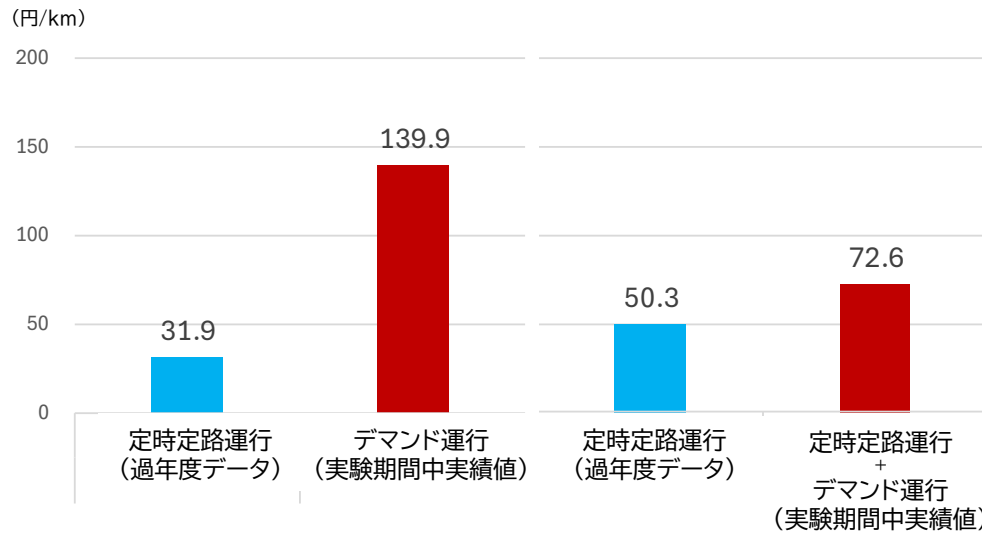


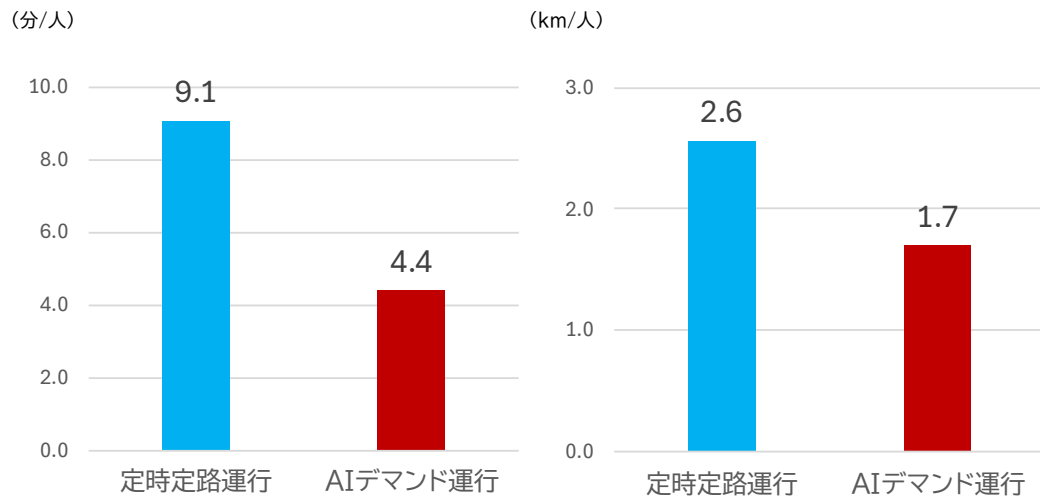
## 令和6年度実証実験の結果

- 運行距離あたりの運賃収入は約140円/kmであり、定時定路運行の同時期平均に比べ、約100円/km増加。
- 午前中定時定路運行、午後デマンド運行を行った実験期間中でみても、距離あたりの運賃収入は増加しており、運行効率性は向上。



▲ 運行距離あたり運賃収入の比較

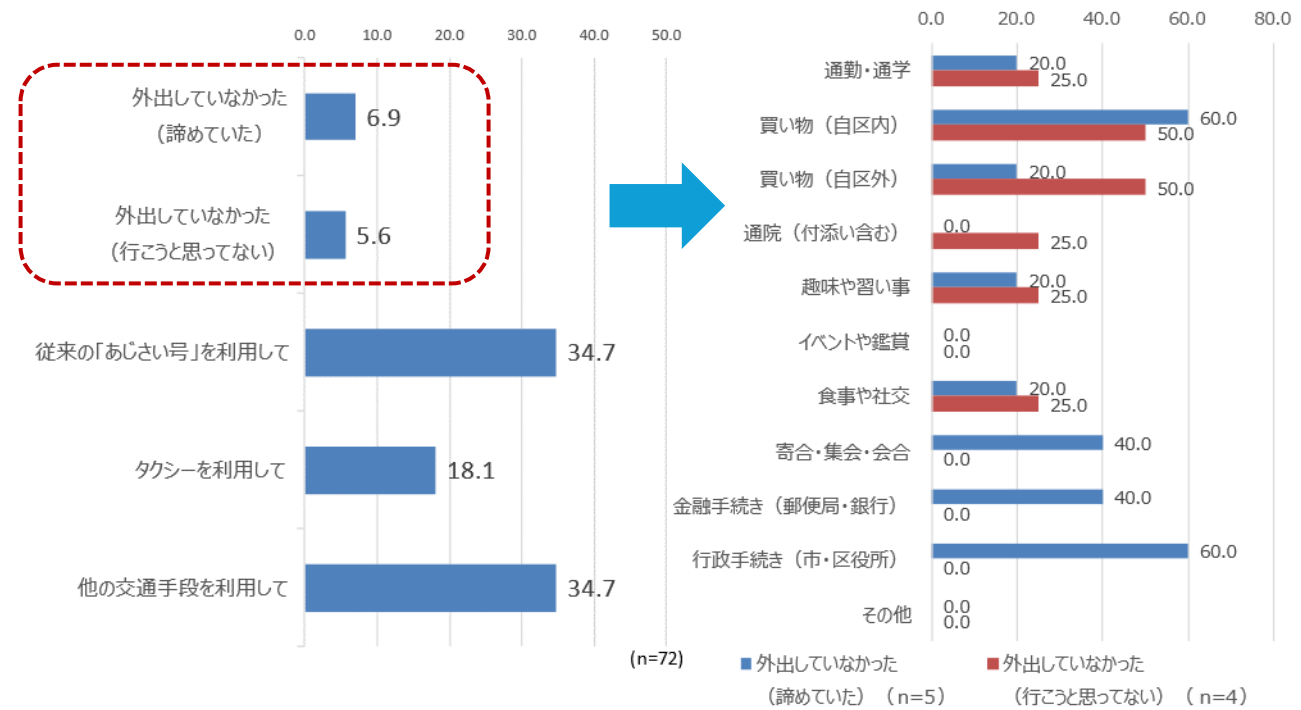
- 実験期間中の移動におけるAIデマンド交通の平均乗車時間は4.4分/人、平均乗車距離は1.7km/人。
- これらの移動について、定時定路運行で移動した場合の乗車時間、乗車距離を試算すると、平均乗車時間が9.1分/人、平均乗車距離が2.6km/人となり、デマンド運行により、平均乗車時間は約半減、平均乗車距離は3割減少し、利便性が向上。



▲ 平均乗車時間の比較

▲ 平均乗車距離の比較

- AIデマンド交通を利用した外出のうち、1割程度が「諦めていた」、「行こうと思っていなかった」外出であり、AIデマンド交通が新たな外出機会の創出に寄与している。
- 外出目的等を見ると、買い物や行政手続き、金融手続き、寄合・集会・会合などが比較的多く、利用者の生活の幅を広げている。



▲ AIデマンド実験以前の行動 (利用者ベース)

▲ 実験以前は外出していなかった移動目的 (利用者ベース)

## 令和6年度実証実験の効果

- 実証実験により、西区においてAIデマンド交通が運行の効率性、利用者の利便性、導入による日常生活の変化の観点で有効であることが確認できた。
- 既存のバス停の活用を基本とし、バス停増設は一部のみの試行としたが、AIデマンド交通では、効率性の低下を招かず、移動距離の短縮など利便性向上のみに寄与し、利用者数の増加が期待できる。

## 令和6年度実証実験の課題

- 周知不足や既存バス路線との接続、実験期間の短さ等から、市民意識への定着が進まず、利用者数が伸び悩んだため、AIデマンド交通のポテンシャルが十分に発揮できていない可能性あり (利用が増えれば更なる効果も期待される)。

# 西区におけるAIデマンド交通実証実験について

## 令和7年度実証実験の概要

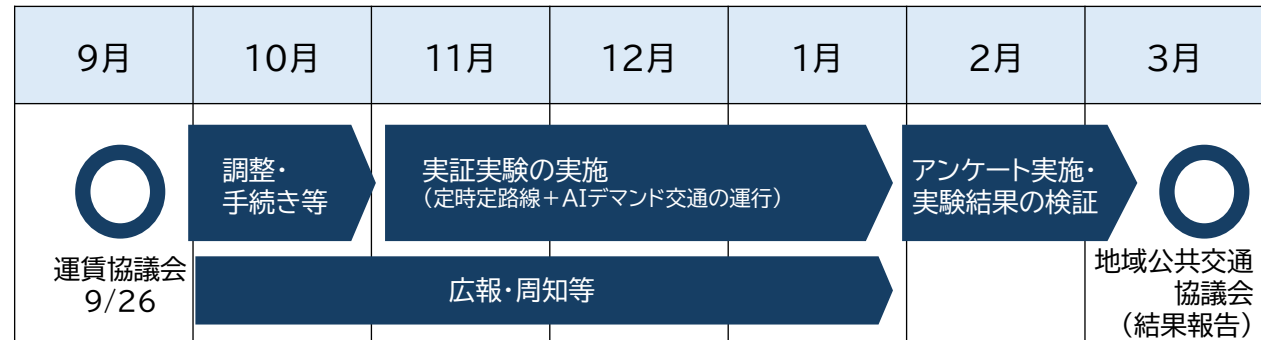
- AIデマンド交通の有用性を適切に判断するためには、対象区域における導入効果の最大値を把握することが重要。
- 西区の対象区域には、バス停300m圏域外も残っており、利用増大が見込めることから、当該地域での導入効果の最大値を把握に向け、バス停を増設し、改めて実証実験を行う。
- バス停増設に合わせ、利用者が許容できるサービス水準(迂回時間や待ち時間など)や運賃設定(乗継割引)についても、実証実験において検証する。
- 乗継スポットの受容性や有効性についても、当該地区で乗継スポットを設置し検証する。

区分 (運行時間)	サービス設計(案)	
	午前(7時台~11時台発)	午後(13時30分~19時)
利用できる人	誰でも利用可能	
運行開始日	R7年11月4日(予定)	
運行日時	月曜日から金曜日(土曜日・日曜日・祝日、年末年始(12月29日から1月3日まで)は運行なし) ※専用車両もしくはシステム不具合の際は予備車両がないため運休とする	
運行ルート	※停留所候補地(案)の既存停留所参照	運行ルートは定めず、予約に応じて、停留所間を最短経路で運行 ※停留所候補地(案)の既存停留所と追加停留所参照
運行便数	上下各3便/日	予約に応じて運行
停留所数	37箇所	75箇所(調整中)
車両	ワンボックス車両1台(乗車定員:9人) ※バリアフリー法に適合していないため、適用除外認定を申請 ※予備車両なし	
予約方法	予約不要	電話、またはWEB予約
運賃(案)	均一制運賃 1乗車大人300円・子供(小学生)150円 ※障害者はそれぞれ半額  乗継割引運賃 1乗車大人100円(200円引き)・子供(小学生)50円 ※障害者はそれぞれ半額  【主な乗継スポット】 ※停留所候補地(案)参照	

## 停留所候補地(案)



## 今後の予定



## 議決事項

西区指扇地区にて、サービス設計(案)のとおり、  
停留所を増設し、AIデマンド交通実証実験を実施してよいか