

令和7年度西区AIデマンド交通実証実験について

バス 2

1 実証実験の概要

実験のねらい	乗合タクシーのデマンド化による効果確認 「事業効率化の可能性」「利用者の利便性向上の可能性」 「乗継スポットの受容性・有効性」
実験概要	●運行時間： R7.11.7～R8.2.13 13:30～19:00 ※土日祝、年末年始運休 ※7:30～13:00は定時定路線運行 ●予約：電話又はWEB ●エリア：西区指扇地区（右図参照）
特徴	①乗継割引の実施 1乗車100円（200円引き） ②停留所の増設 69箇所（通常37箇所） ③乗車・到着時刻の許容時間 拡大（10分→20分）※1月から



▲ デマンド交通の停留所配置図
※赤枠はデマンド交通専用の追加停留所

②「乗合運行」の割合は前年実績の約2倍

【実験期間中のAIデマンド交通の運行実績】

		R6年度		R7年度	
		期間中（59日間）	1日あたり	期間中（57日間）	1日あたり
予約件数	(件)	443	7.5	423	7.4
運行便数	a (便)	389	6.6	353	6.2
単独予約運行	b (人) (%)	326 83.8	5.5	249 70.5	4.4
複数予約乗合運行（組合せ）	c (人) (%)	41 10.5	0.7	55 15.6	1.0
複数予約乗合運行（発着同一）	d (人) (%)	22 5.7	0.4	49 13.9	0.9
総利用者数	E (人)	500	8.5	489	8.6
1運行あたり乗車人数	E/a (人/便)	1.29	—	1.39	—
乗合運行率	(c+d)/a (%)	16.2	—	29.5	—

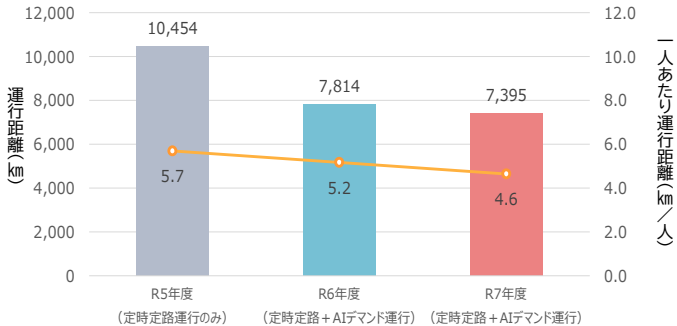
※デマンド運行期間で集計（R6年度：11/1～1/31、R7年度：11/17～2/13）

③「運行経費」は路線定期運行に比べ、燃料費は約6割に減少したものの総額では約2倍に増加（主にシステム使用料が増加）

	R5 定時定路線のみ	R6 定時定路線 + AIデマンド	R7 定時定路線 + AIデマンド
利用者一人あたりの運行経費（円）	1,348	3,077	3,038

2 効果検証（運行効率性）

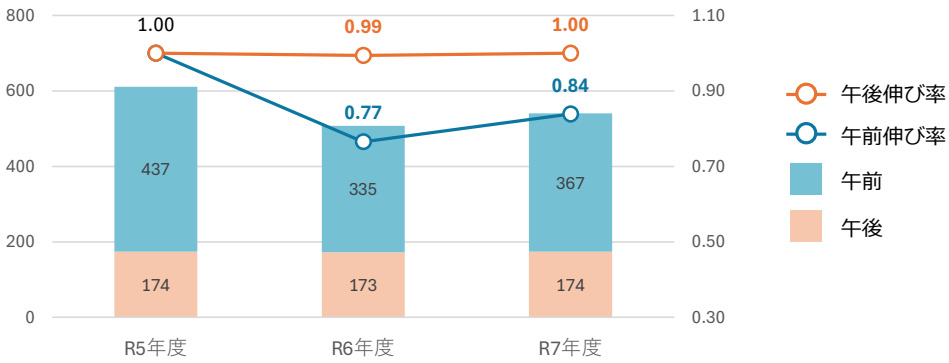
①利用者一人当たりの「運行距離」は路線定期運行の約7割に減少



▲ 総運行距離と利用者一人あたり運行距離の比較

3 効果検証（利便性の向上）

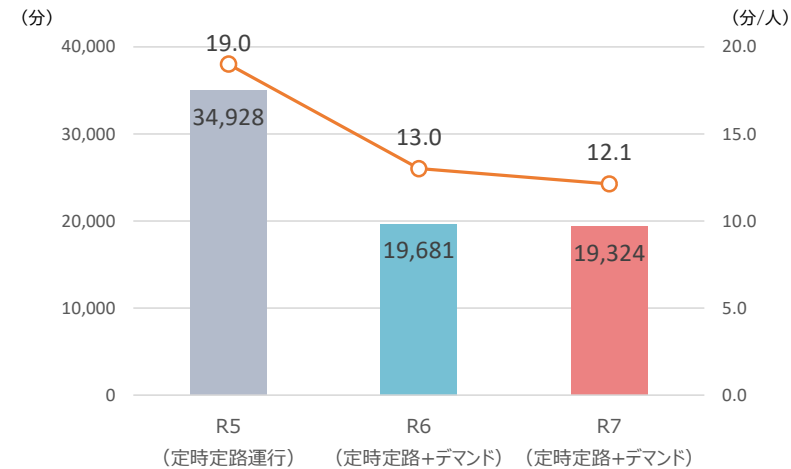
①「利用者」は前年度に比べ微増したが、路線定期運行に比べ減少（約84%）



▲ 過年度データとの1か月あたり利用者数の比較（12～1月平均）

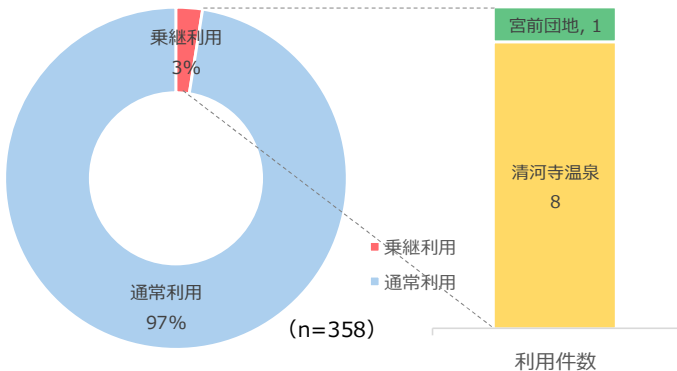
令和7年度西区AIデマンド交通実証実験について

②「乗車時間」は路線定期運行に比べ約6割に削減



▲ 利用者一人あたりの平均乗車時間の比較

③「乗継利用」は期間中の約3% (9件) の利用と少なく、満足度を評価するための十分なデータは得られなかった。

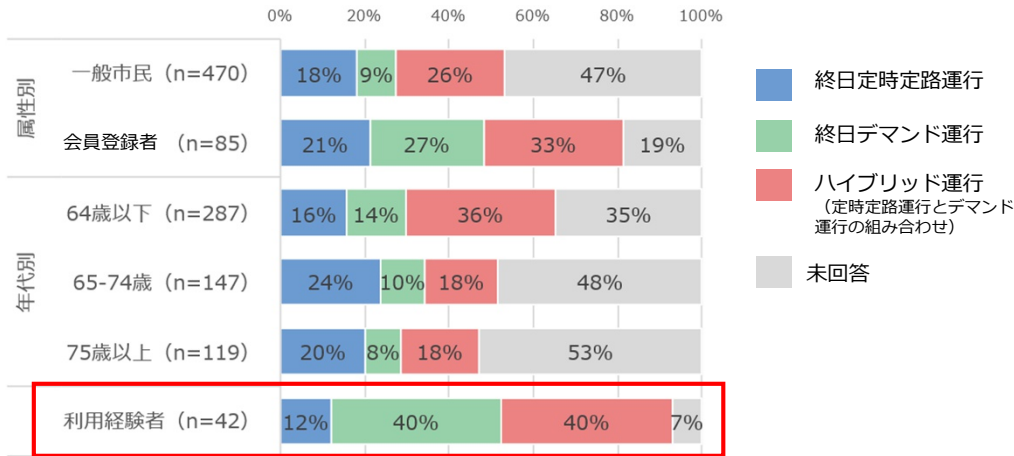


▲ 乗り継ぎ利用の状況

※令和7年度デマンド運行実績データ
※データ集計期間：11/17～2/13

4 効果検証(満足度)

デマンドを利用した方からは、終日デマンド運行またはハイブリッド運行が支持されている一方で、高齢者からは終日定時定路運行を求める声も多い。



▲ あじさい号の望ましい運行形態 (属性別・年代別)

5 今後の取組の方向性

- デマンド交通は、「SMARTプラン」において、「地区内交通として、買い物・通院・地域コミュニティへの参加といった、暮らしの移動を支える役割と居住地域と生活関連施設やバス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段」として期待する役割を位置づけています。
- これまでの実証実験の検証を踏まえ、導入するにあたっての諸条件等について、現在検討中の「(仮称)再構築ガイドライン」の中で、位置付けを整理します。