

AI デマンド交通 実証実験の運行体制見直し(減車試行)について

1. 現状の運行状況と分析

本事業は車両 2 台体制で実証実験を行っているが、令和 7 年度の稼働データを分析した結果、以下の特徴が明らかになった。

- **高い即時性**: 利用者は増えているものの、運行開始当初から利用者の待ち時間はほぼ発生しておらず、予約後すぐに配車される状態にある。
- **タクシーとの比較**: 本来、デマンド交通は「乗り合い」を前提とするため、より待ち時間や乗車時間を要し、直行するタクシーより不便であるという特性があるが、現状、待ち時間がほとんどなく、「タクシー並み、あるいはそれ以上に利便性が高い交通手段」となっている。
- **需要に対する余裕**: 2 台体制では供給能力が需要を大きく上回っており、車両の稼働効率(乗合率)を高める余地がある。

2. シミュレーションによる予測

車両を 1 台に削減した場合の影響について、令和 7 年度の予約データに基づきシミュレーションを実施した結果、以下の予測が得られた。

項目	2 台運行(現状)	1 台運行(予測)	変化のポイント
待ち時間 (平均)	2.2 分	2.9 分	1 台にしても単 純な「倍増」には ならない
	(需要が2倍に増えた時) 2.7 分(+41%)	(需要が 2 倍に増えた時) 4.1 分(+23%)	
走行距離 (1 台あたり)	22.5km	48.1km	1 台と 2 台の全 車両総走行距離 は大きく変わら ない
	(需要が2倍に増えた時) 38.8km(+72%)	(需要が2倍に増えた時) 76.2km(+58%)	
迂回時間	平均値 1.7 分 (最大値 3.6 分)	平均値 1.9 分 (最大値 4.7 分)	平均値の比較で 1 台運行でも大 きく増加しない
	(需要が2倍に増えた時) 平均値 2.2 分(+29%) (最大値 8.2 分(+128%))	(需要が2倍に増えた時) 平均値 2.9 分(+53%) (最大値 11.3 分(+140%))	

※カッコ内は需要を1としたときの変化率

- 利用者が乗車待ちをする時間は、車両が 1 台で「需要が 2 倍に増えた」と仮定した場合でも、平均待ち時間は約 1 分程度しか増加しない見込み。1 台の運行でも十分にサービスを提供できる可能性がある。
- 1 日の運行における車両の走行距離は、車両 1 台運行と 2 台運行で近い値を示した。これは、2 台運行の場合でも供給過多になり、効率が落ちている可能性を示している。
- 迂回時間の最大値を比較すると、大きく上昇することから、乗合率の向上による運行の効率化が期待できる。

3. 実験的運行(減車試行)の実施(案)

将来的な持続可能性(コスト抑制と効率化)を見据え、以下の期間において 1 台体制での運行を試験的に実施する。

- 実施期間：令和8年8月1日～令和8年9月30日のうちの 30 営業日程度
- 目的：
 1. 1 台運行時における「実際の待ち時間」の許容範囲を確認する。
 2. 待ち時間等の変化を比較し、シミュレーション予測の検証をする。
 3. 本格運行に向けた、適正な車両台数および予算規模を算定する根拠とする。
- 実施事業者：東鉄アシスト(株)、平和コーポレーション(株)、近鉄東美タクシー(株)

4. その他

新たな乗降ポイント「東濃中部医療センター」追加の影響

令和8年4月からの新乗降ポイントである医療センターの 4 月の利用実績は 4 件であり、乗合率も約 15%と前年度から大きな変化はない。既存エリア(泉北団地・駅周辺)から離れたポイントではあるものの、従来エリア利用者の待ち時間が大幅に増加する等の影響は見られない。医療センターの市民バス利用者も 1.6 人／便(4 月乗降者平均)であり、来院者の交通手段は自家用車が大半とみられる。2次病院という性質上、今後短期間に急激な AI デマンド利用者が増加することは考えにくく、1 台運行の際の「東濃中部医療センター」追加の大きな影響はない見込み。

住民・利用者への対応

- 周知方法：HP、車両への掲示等を通じ、「より効率的な運行を目指すための

試験」であることを説明する。

- ・ **モニタリング**： 試行期間中は、車内アンケートによる満足度調査や、コールセンターへの意見を収集し、著しい利便性の低下が見られないか注視する。

今後の進め方

試行期間終了後、待ち時間の推移や稼働実績を再分析し、令和 9 年度からの本格運行に向けた「最適な車両台数」の検討、および今後の AI デマンド交通の事業展開における基礎データとして活用する。