

高浜町オンデマンドバス実証実験

背景

- ➡ 現行の町内バス交通(乗り合いタクシー)は
あまり知られていない(認知度は町民の1/2程度)
- ➡ 町内バス利用者が**年々減少傾向**
- ➡ **高齢化率25.8%**(現状および近い将来、一人で外出できない交通弱者は**町民の1/4以上**)

目的

1. 高齢者や過疎地域の住民などの**交通弱者**にとって現状より便利な移動手段を提供する。
2. マイカーから公共交通機関への転換による**低炭素地域づくり**に貢献する。

提案する対策

- ➡ 東京大学が開発したオンデマンドバスシステム・**コンビニクル**の試験導入

実証実験の概要

項目	内容
目的	■ 高浜町におけるオンデマンド交通システムの有効性を検証
運行範囲	■ 高浜町全域 (高浜地区、和田地区、青郷地区、内浦地区)
運行期間	■ 平成23年12月5日(月)～平成24年3月30日(金)(約4ヶ月) ■ 土・日・祝・年末年始は運休
運行時間	■ 7:30～17:30 (現行の町内バスの初・終バスの時間帯)
既存のバス運行との関係	■ 現行の町内バス路線での送迎サービスレベルは維持 ■ 定時定路線方式から フルデマンド方式(乗合、ドア・ツー・ドア) へ移行
運行システム 実験車両および台数	■ コンビニクル (東京大学が開発) ■ 高浜交通(株)の既有車両(ステーションワゴン車3台) ↑ 乗客定員9名 ■ 電気自動車1台(デモ用)・・・ H24年2月1日～29日(予定) (2月中、PR運行)
運賃	■ 無料 (PR運行期間につき)(アンケート調査に協力いただく条件)
運行事業者	■ 高浜交通株式会社 (運転手、オペレーター)
実証実験実施に当たっての特記事項	■ 住民説明会開催(11月) ■ 現行システムの休止(12月2日) ■ 平成24年4月以降については、 実運行を含めて関係者間で協議

現行の町内バス

【高浜交通】内浦線ジャンボタクシー(路線①)

- ・音海～高浜駅間、上瀬～高浜駅間を**定時定路線(決まった時間とコース)**で運行
- ・**予約不要**

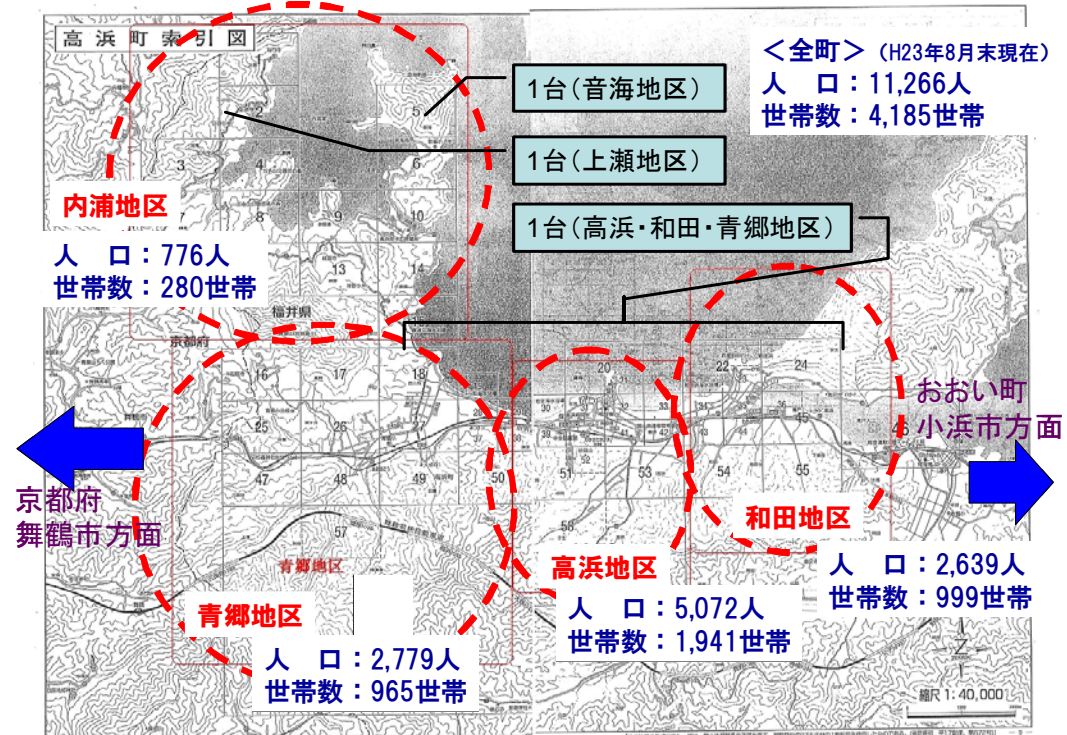
音海線			上瀬線			全体平均		
H21	H22	H23	H21	H22	H23	H21	H22	H23
6.75	5.43	4.34	12.34	9.45	9.25	19.09	14.88	13.59

【高浜交通】デマンド型乗合タクシー(路線②・③)

- ・和田駅～高浜駅間、六路谷～高浜駅間を**定時運行(予約がある便のみ運行)**
- ・**事前予約が必要**

和田⇄高浜ルート			青郷⇄高浜ルート			青郷⇄和田ルート ※高浜で下車しない			全体平均		
H21	H22	H23	H21	H22	H23	H21	H22	H23	H21	H22	H23
6.92	5.07	3.73	12.17	10.87	8.67	0.28	0.13	0.05	19.37	16.07	12.44

実証実験の対象地域と運行車両の割当



ステーションワゴン



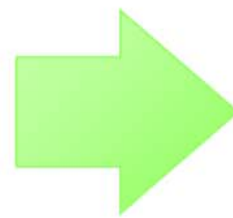
三菱自動車ミニキャブ・ミーブ



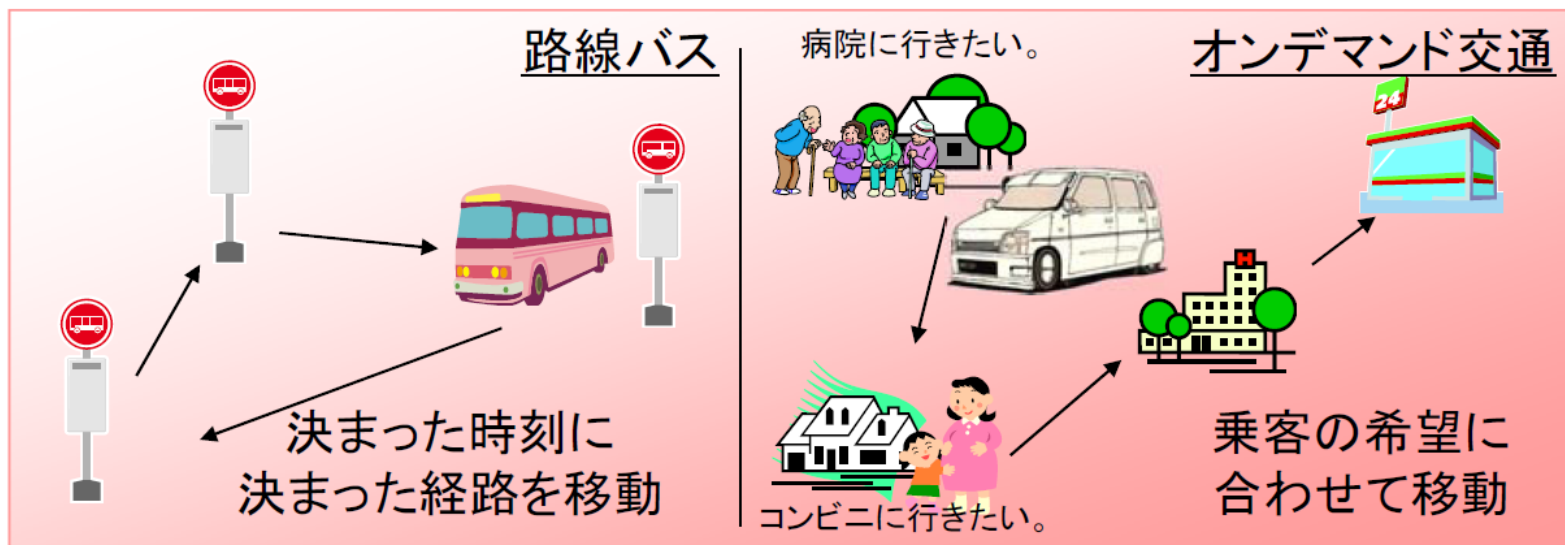
オンデマンド交通（フルデマンド）とは

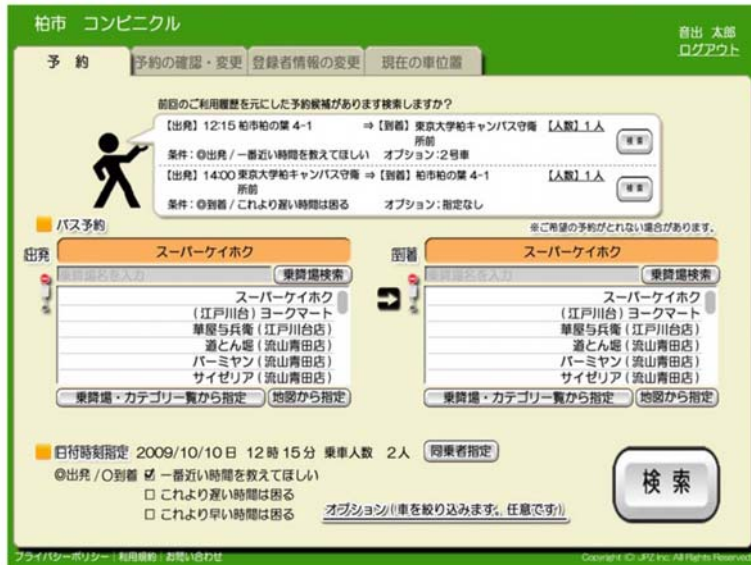
● オンデマンド交通

- 予約制の乗り合いバス
- 乗り合いによりタクシーより高効率
- 乗客がいなければ移動せず、路線バスより高効率
- 多数のバス停を設置できるためバス停への便が良い



高いポテンシャル
社会からの期待
普及への課題





インターネット予約画面

◆ パソコンに不慣れな利用者の代わりにオペレータが希望を入力する。



一般利用者と同じインターフェイスから予約を行う。

オペレータの様子



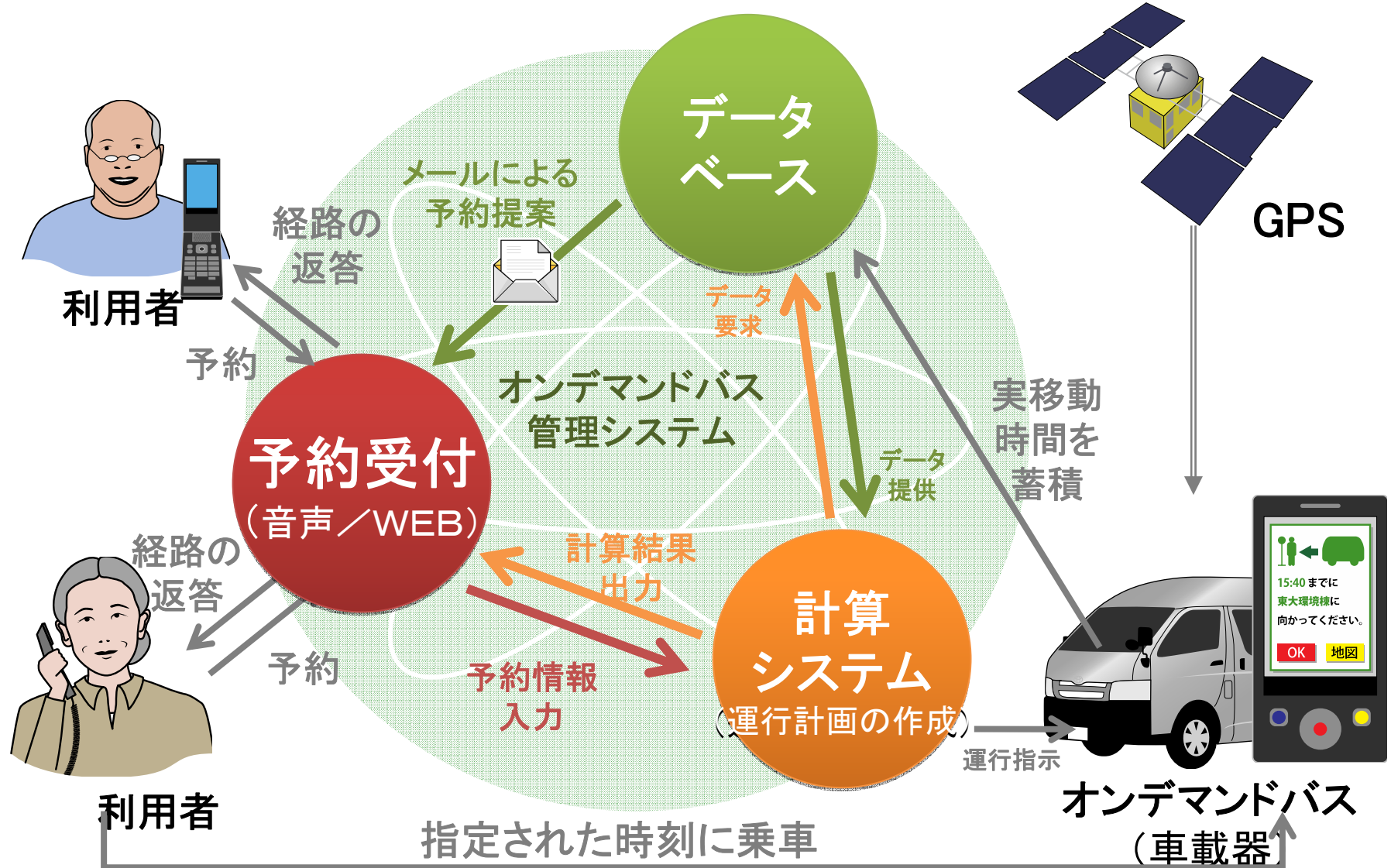
タッチパネル式簡単予約



車載器

東京大学が開発したオンデマンドバスシステム

運行計画アルゴリズム、SaaS形式による安価な費用、
使い易い予約端末および車載端末、データの活用が特徴。



- 運行計画アルゴリズム・クラウドコンピューティング技術・使いやすいインターフェイスが特徴
- 高齢者でも利用できるような簡便な予約受付方式
- 走行距離に限りのある電気自動車と連携した運行計画生成アルゴリズム開発

