

令和4年度 第3回 都市計画サロン 報告

日時：令和5年2月8日（水）

参加者：16名

演題：「新モビリティ・サービスへのネクスト・モビリティ社の取り組みについて」

講師：藤岡 健裕氏（ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役 副社長）

講演内容：

（藤岡 健裕 氏）

我々はソリューション事業を中心に、西鉄と三菱で50%ずつ出資して実施している。この先自動車がEV化され、また所有からシェアに移っていくことが想定されることで、三菱としてこのような事業を始めた。ただし三菱には交通事業者のノウハウがないため、全国の運輸会社へヒアリングを行い、全国的な課題として赤字路線の拡大や乗務員不足などバス路線の維持に関する課題が挙げられた。その中で同様の課題を抱えている西鉄との話が進み、今回のような事業の運びとなった。

まず、アイランドシティで自主運行を行いノウハウを積む位置づけをしている。これは現在まで運行を継続している。また全国へ事業を提供しており、これまで11か所でサービスをスタートしている。

次にAI活用型オンデマンドバスの概要について説明する。オンデマンド型バスはOD間しか走らない（無駄がない）ので、そのルート選定、ナビ指示にAIを活用し効率良く走らせている。またすべての予約のレコード（OD）が蓄積されているので、このデータの元に需要予測も行っている。また多くのケースで小型車を使用しており、ルートも自在に設定できるメリットもある。

例えば日の里団地ではこれまで循環型の路線バスで所要時間が大幅にかかっていたものを、このサービスを導入し乗客をピストン輸送している。そのためバスから小型車に転換しても十分に需要を拾いきれている。

乗降拠点でも、小型車のメリットを生かし狭い路地にも設定できている。この乗降拠点を多く設定すると時間がかかるのではという疑問があるが、予約が入ったOD間でしか使用しないので数は多くても問題ない。

AIが機能している面として、複数の乗客から段

階的に予約が入ったときに、AIが予約情報に基づいて、可能な範囲（案内している到着時間の範囲内）でリアルタイムに都度ルートを生成し、効率的に乗り合いできるようにしている。また場合によっては効率的にバスを走らせるために、最寄りではない乗降拠点を案内することもある。なお遅延に関しても渋滞により案内時間よりも遅れるケースはあるが、レーニングにより遅れ時間も減少しつつある。乗り合いについてもアイランドシティの通勤時間帯では常態的に発生している状況である。

シフト管理の面では、あらかじめ道路運送法の規定に基づき号車毎のシフトを決めており、この範囲を超えるものは紐づけしない（お断りする）ため、タクシーのような超過勤務は発生しない。

AI移動を入れることで、自宅と施設間だけでなく、施設間の移動も発生し、公共交通への転換促進が確認されている。基本は市街地など高密度で輸送できる場所の方が、AI型デマンドバスは向いている。一方で過疎地では効率は下がるが、町内全域でのリソースの有効活用が図れるようなケースも出てきている。

課題としては、自治体のリーダーシップが大事（地元の交通事業者との連携など）であるが、その時の自治体毎のレベルの差があり、利害関係者と調整しきれない自治体が一定数存在することが大きな課題であると認識している。

意見交換：

需要予測や遅れ時間などサービスに関する議論が随時なされた。また利用者側の評価に関する議論もなされた。評価についてはアプリで乗車後毎回評価をするため、フィードバックは随時なされている。収支（赤字補填）に関する議論もなされるなど、非常に活発な意見交換がなされた。

（文責：福岡大学 田部井優也）

