

① オンデマンドバス「のるーと」について

・のるーと：AI 活用型オンデマンドバス。

スマートフォンアプリを活用した新しい乗合公共交通サービス。

- ・西日本鉄道と三菱商事が共同で出資する「ネクスト・モビリティ株式会社」が事業をいなっている。全国の地域・交通事業者を対象に、「のるーと」の導入や運営ノウハウの共有などを進めている。現時点では全国で導入事例 36 件、準備案件が 11 件ある。
- ・出発地と目的地を設定すれば、人工知能(AI)が導き出した効率的なルートで、便利に効率よく目的地まで移動することができる。
- ・決まった経路や時刻表はなく予約制のバスであることがポイント。
- ・路線バスとタクシーの「良いとこ取り」のサービス。



(資料)N×編集部「西鉄の AI 活用型オンデマンドバス「のるーと」が長野塩尻など全国へ！導入事例にみる魅力と強みとは？」2023年10月25日 <https://nnr-nx.jp/article/detail/98>

② のるーと津幡について

津幡町では交通計画の課題として、現行の町営バスの利便性と運転士高齢化・運転士不足などを背景とした運行効に課題を抱えていた。今後の人口減少・高齢化社会を見すえ、町営バス路線と代替する形で、津幡町中心部および周辺地区5路線を対象に2023年12月から運行を開始した。

【2024年7月25日、津幡町役場で「のるーと」の運用についてヒアリングを実施。のるーと利用】



【のるーと津幡の概要】

- 実施主体：津幡町（自家用有償型運行）
- 運行事業者：おやどタクシー、津幡観光社（地元タクシー会社）
- 運行開始日：2023年12月4日
- 運行台数：3台(2024年9月時点)
- 1日の平均運行台数：7~10時台は3台。11~18時台は2台で運行。
- 金額

大人	200
小児（小学生以下）	100
未就学児（2人目から1人100円）	無料
障害者	100円
介護者（2人目から年齢により上記運賃が必要）	100円

運用エリア20平方キロエリア（町の20%程度）7カ月導入により

既存バス廃止により、メンテナンス費用および特殊免許を要する運転手の必要性が減少結果、路線バス運用時より運用効率は向上、利用者層の拡大もみられた。

のるーと津幡について(続き)

■乗降場所について

既存バス停113カ所に加えて、生活上の利便性を考慮した乗降ポイント37カ所が追加され合計150箇所となっているが、その大半は屋根なし、あまざらしである。

■リピート率（登録利用者数は約2800人（津幡町人口は約36000人）

約43% 運用開始以降（7か月）、2回以上の利用がある割合

約40% 乗合率（人数）複数人が乗っている

約25% 乗合率（予約）別の目的地の人が同乗している

課題点（満足度は高いが、誤解や苦情も

発生する待ち時間と遅刻時間

効率的に運行を行うAIオンデマンドバスの特性上、同一車両で複数の予約をピックアップすることから、予約時の「乗車予定時刻」は最大10分、「降車予定時刻」は最大12.5分までの遅れが許容される設定となっている。

オンデマンドバスはタクシーではない。基本的に遅れてくることを受け入れてほしいが「電車に乗り遅れた」「待ち合わせに遅れた」などの苦情が絶えない
そのためか、無断キャンセルもあり、さらに待ち時間が増えてしまう。

エリア拡大と福祉車両（車いす対応）を検討しているが

エリア拡大すれば、待ち時間は増加傾向

福祉対応をすれば、乗降に要する時間増加から、待ち時間は増加傾向

以上より、待合時間の増加は避けられない。更なる台数増加は負担増となる

交通事故と高齢者、高齢免許返納者割合

全国的に、交通事故件数は減少し続けているが、高齢者事故件数の割合は増加している。

これは人口構成、免許保有者割合からは当然の結果でもある。石川県は北陸3県の中でも返納率が低い。

図表1 免許返納数、返納率の推移

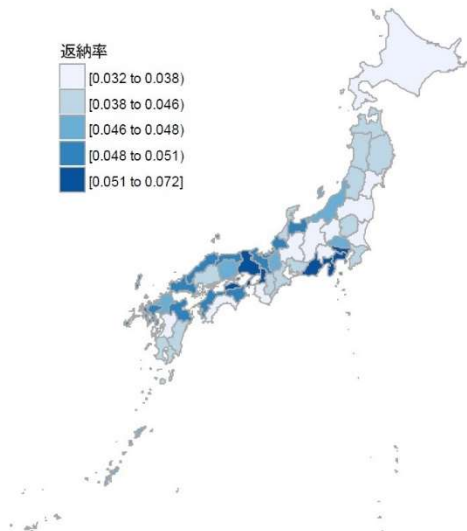


(注1) 図表の数字は返納率(%)、横軸各年の()内は返納総数(万件)

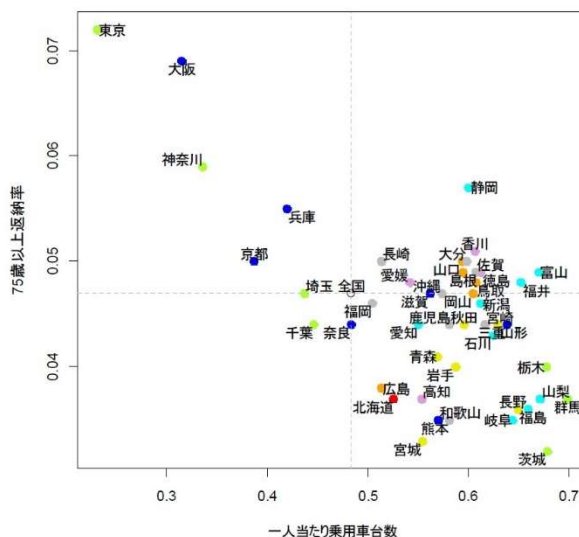
(資料) 警察庁「運転免許統計」(各年)

出典 高齢者の免許返納率の推移 | ニッセイ基礎研究所 (nli-research.co.jp)

図表3 都道府県別75歳以上返納率
(免許保有人口あたり)



図表4 一人当たり乗用車台数と75歳以上返納率



出典 高齢者による運転免許返納率の都道府県差 | ニッセイ基礎研究所 (nli-research.co.jp)

石川県の【カーポートの設置実態調査】の結果（研究室内で実施）

石川県内の整備時期の異なる 7 つの住宅団地

目視によりカーポート内の駐車可能台数、柱や梁の材質を調査する。

調査時期 2023 年 7～11 月

調査対象

(I)野山団地(津幡町 1969 年)	地区計画無
(II)別所 (加賀市 1975 年)	地区計画無
(III)白山台 (加賀市 1980 年)	地区計画無
(IV)井上の荘(津幡町 1995 年)	地区計画有
(V)末松ガーデンアイル(野々市市 2001 年)	地区計画有
(VI)北中条 (津幡町 2003 年)	地区計画有
(VII)西山台ニュータウン(志賀町 2010 年)	

結果まとめ

団地名	1台用(%)	2台用(%)	3台以上(%)	縦列2台(%)	調査宅地	設置数	設置率(%)
野山団地	44.2	42.3	11.6	1.9	187	52	27.8
別所	29	50.5	14.9	5.6	440	107	24.3
白山台	23.7	66.7	5.9	3.7	341	135	39.6
井上の荘	6.7	81.9	8.3	3.1	404	193	47.8
末松	10.8	75.7	13.5	0	150	74	49.3
北中条	1.6	80.5	17.9	0	294	185	62.9
西山台	1.7	86.7	8.3	3.3	91	60	65.9

①カーポート設置率の増加傾向。

②1台用より2台用のカーポートの設置割合が増加傾向

③ 3台以上駐車可能なタイプのカーポートが二番目に大きい割合を占める

近年の住宅団地ほど設置率が高いことが判明。

宅地面積や、自家用車の保有台数の変化が影響していることが判明した。

そこで、商品化されたアルミカーポートが十分に普及した時期以降の住宅団地として

1995年以降に分譲開始された県内5つの住宅団地を追加調査した結果

カーポート設置可能性のある家は全体70%程度

追加アンケート調査から設置の実現率は5年程度で70% 15年以内には90%であった。

今後、空き家を含め、高齢化にともない免許返納者も増え、住宅団地で

空きカーポートが出現する割合が増加すると見込むことができる。