

第2回東大阪市地域公共交通活性化協議会

【報告第1号】

AIオンデマンド乗合タクシー「mobi」の
社会実験終了について

社会実験を開始した経過

- 民間事業者からの提案募集をホームページ上で開始。

地域公共交通にかかる民間の新たな取組を支援します！

市民の生活を支える地域公共交通で新しいチャレンジをしてみませんか？

東大阪市にて地域公共交通にかかる新たな取組(事業)をご検討の皆さまへ

- ・市のどこの部署に相談しにいけばいいかわからない…
- ・実施したい地域や関係機関との調整をどこですればいいかわからない…
- ・活用したい補助金の申請者が地方自治体のみに限られている…

↓

交通戦略室でそのチャレンジしたい取組(事業)についてヒアリングさせていただき、本市の公共交通ネットワーク構築の一助となるような場合は可能な範囲で支援いたします。まずは下記のお問い合わせ先までご連絡ください。

市ウェブサイトより抜粋



- CommunityMobility株式会社から市へ社会実験の提案あり。

【提案内容】

東大阪市の東部エリアにおいて、CommunityMobility株式会社の所有するAIオンデマンドシステムを搭載した乗合型移動サービス「mobi」を、道路運送法第21条に基づき運行事業者が実施する。

CommunityMobility株式会社からの提案内容（サービス）

●AIオンデマンドシステムを搭載した乗合型移動サービス「mobi」とは？



mobiガイドブックより

●AIオンデマンド交通とは？

- ・AIによる最適な運行ルートを決定
- ・予約に対して、リアルタイムで最適に配車
- ・乗合が可能



国土交通省ウェブサイトより

東大阪市の社会実験の目的

AIオンデマンドシステムを搭載した乗合型移動サービスは、

①市民の移動利便性の向上につながるか。

②既存事業者への影響があるか。

③持続可能な交通手段となるか。

について検証する。

AIオンデマンド交通乗合タクシー「mobi」社会実験の概要



項目	内容
期間	令和5年8月14日（開始）～令和7年1月31日（終了）
運行事業者	梅田タクシー株式会社（運行区分：道路運送法第21条）
システム事業者	Community Mobility株式会社
営業区域	東大阪市、東部エリア（右図）
運行様態	設定した区域内にアプリ上で乗降場所を設定し、運行ルートは定めずシステムが自動生成した経路で運行する方式（AIオンデマンド型交通）
配車方法	スマートフォンアプリ、電話
受付時間	(R5.8.14～R6.10.14) スマホ：7時～22時、電話：10～19時 (R6.10.15～R7.1.31) スマホ：9時～18時、電話：9～18時
運行時間	(R5.8.14～R6.10.14) 7時～22時 (R6.10.15～R7.1.31) 9時～18時
運行台数	(R5.8.14～R6.10.14) 2台 (R6.10.15～R7.1.31) 3台

■営業区域



■運賃設定

運賃及び料金の種類			運賃及び料金の額
普通運賃	片道	大人	300円
		小児	150円
		幼児	同伴者1名につき2名まで無料 3人目から大人普通旅客運賃の半額
運賃の割引 (営業割引)	乗り放題パス	6,000円/30日間 (※1)	
	回数券	1,400円/5回、2,100円/8回 (※2)	

■乗降スポット数

215カ所 (R6.12時点)

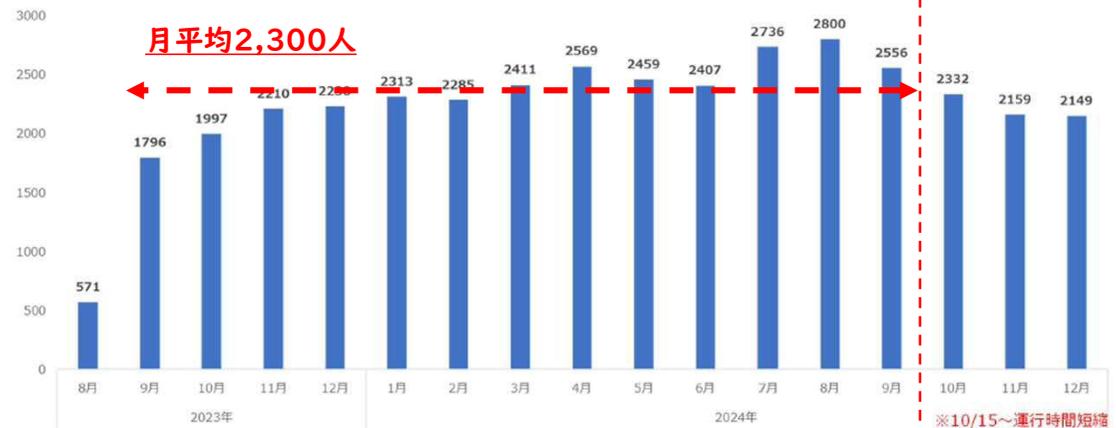
令和5年度に東大阪市実験応援割を実施
 (※1)6,000円→5,000円
 (※2)2,100円→1,800円

社会実験の評価①

【検証】

市民の移動利便性の向上につながるか。

■利用人数[R6.12月末時点]

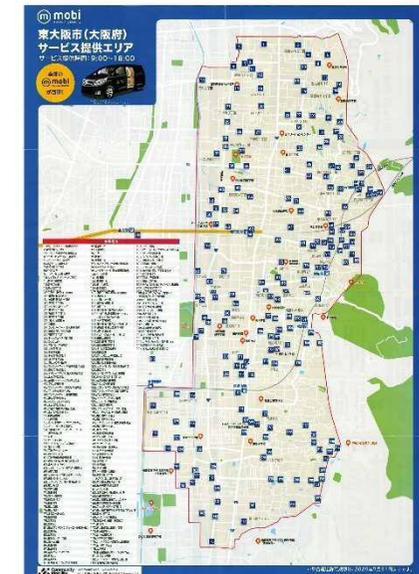


【分析】

- ・利用人数の月平均は、約2,300人を推移
⇒ **多くの人に利用された**

- ・乗降スポットは215カ所設置され、病院、駅、商業施設近くの乗降スポットの利用が多い傾向
⇒ **移動できる目的地が増えた**

■乗降スポット数
215カ所(R6.12時点)



【評価】

市民の移動利便性が向上したと評価

社会実験の評価②

【検証】

既存事業者への影響があるか。

【分析】

実験区域において交通事業を展開する事業者へ令和6年2月頃にヒアリングした結果、定量的に示せるような、大きな影響は確認されなかった。

【評価】

社会実験の実施条件下においては、既存事業者との共存は可能と評価

既存事業者との共存可能条件	
営業区域	東大阪市、東部エリア（右図）
運行台数	2～3台
運行時間	7時～22時
運行様態	設定した区域内にアプリ上で乗降場所を設定し、運行ルートは定めずシステムが自動生成した経路で運行する方式 (AIオンデマンド型交通)
乗降スポット	既存事業者と競合を避ける設定



社会実験の評価③

【検証】

持続可能な交通手段となるか。

【分析】

- ・大阪府の補助金、国の補助金を活用
- ・ランニングコスト(維持・運行費用)は、運賃収入のみで賄う(その他の収入なし)
- ・実施事業者によると毎月、数百万円の赤字と聞いている
(本市の見込みでは、200~300万円程度の赤字)
- ・実施事業者が経営的な判断により、撤退を判断した

【評価】

持続可能性は評価できない

社会実験の結果

①市民の移動利便性の向上につながるか	②既存事業者への影響はあるか	③持続可能な交通手段となるか
○ 評価できる	○ 評価できる	× 評価できない



東大阪市でAIオンデマンド乗合タクシーを持続可能な交通として成立させるには、「**収支の改善**」が必要。

200～300万円程度の赤字を補填する方法には下記の改善案が考えられる。

- 【改善案】 ● 支出
- ・車両経費の削減
 - ・人件費の削減
- 収入
- ・運賃収入の確保（運賃の値上げ）
 - ・非運賃収入の導入（広告やサービス提携など）
- 運行時間の短縮や
自家用有償旅客運送制度の活用など

東大阪市で持続可能な交通を実現するために

●市民の声

社会実験を開始した後 「とても便利です」



- ・安価で大変便利なので、継続して利用したい。
- ・急な坂道がたくさんあるので助かります。
- ・便利に使っています、もう少し運賃を上げてほしいので継続してほしい。

社会実験を終了する前 「継続してほしい」



- ・通院や子連れの移動など、バス経路から離れた場所への移動に重宝していた。
- ・医療サービスへのアクセスがしにくくなるため、継続を検討してほしい。
- ・タクシーは1時間近く待つときもあるため、継続の検討をしてほしい。



- 東大阪市では、AIオンデマンド乗合タクシーの持続可能性で課題となった「収支の改善案」を示した上で、これと同等の運送サービスを実施いただける事業者を募集するなど、新たな社会実験を検討中。