

品川区 AI オンデマンド交通実証運行事業（大崎地区）

運行計画（案）

令和8年7月

品 川 区

1. 大崎地区デマンド交通実証運行計画

1-1 導入方針

1-1-1 導入目的

品川区全体としては、交通利便性が高い状況であるが、個別の地区レベルでは公共交通を補完すべき交通サービス圏域外の地区も存在する。

そのため、AIデマンド交通を実証運行することにより、交通サービス圏域外エリアを解消し、区全体の地域交通機能を充実させることを目的とする。その他、本サービスによって、高齢者の移動手段確保、既存公共交通までのアクセス性の向上を図ることとする。

1-1-2 ターゲット

地区内の住民を主なターゲットとし、下記のような利用を想定する。地区外からの来訪者による利用も可能とし、そのニーズを確認する。

<利用イメージ>

- ・自宅から駅やスーパーまでの移動
- ・高齢者の買い物や通院、公共施設までの移動
- ・荷物が多くなりがちの子育て世帯のおでかけ
- ・子供の送り迎え、塾への送迎
- ・荒天時のおでかけ など

1-1-3 実証運行方式

交通サービス圏域外エリア（大崎地区）でのオンデマンド交通による実証運行とする。
運行期間は、令和8年10月～令和9年3月とする。

1-2 運行計画

本交通サービスの運行概要は、以下のとおりである。

表 運行概要

項目	内容
運行事業者	東急バス株式会社
予約・配車システム事業者	MONET Technologies 株式会社
運行期間	令和8年10月～令和9年3月（予定）
運行時間	9時～17時
運行日	毎日
運行形態	予約型乗合運行（自由経路ミーティングポイント型） ※AI配車システムを導入
運行エリア	大崎地区（東西2.0km×南北2.0km） 【西五反田1・8丁目、東五反田1丁目、西品川1～3丁目、 大崎2～5丁目、戸越1～4丁目、豊町1～2丁目、広町2丁目、 大井1丁目、二葉1丁目】
乗降場所数	30～50箇所程度
車両	【台数】1台 【車種】アルファード
運賃	1乗車につき 大人400円 小児200円 ※その他割引運賃を設定
予約方法	・アプリによる受付 ・LINEによる受付 ・電話による受付
利用対象者	地区内住民を主な対象者とするが、地区外の方の利用も可。

予約型乗合運行のうち、自由経路ミーティングポイント型とし、AI 配車システムを導入する。

図.序-3 運行方式からみた分類パターン

(運行方式の特徴 自宅 バス停等)

A 定路線型

路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。



B 迂回ルート・エリアデマンド型

定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。



C 自由経路ミーティングポイント型

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。



D 自由経路ドアツードア型

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。



＜AI 配車システム＞

乗りたいときに行きたい場所まで、自由に移動できるオンデマンド型公共交通システム。AI（人工知能）を使い、リアルタイムに発生する「乗降リクエスト」から、最適な乗り合わせ（乗り合わせる組合せ）を判断し、「車両配車＋運行の指示」を行うことにより、お客様にとって効率的な移動を実現。



1-2-2 運行エリアおよび乗降ポイント

1) 設定の考え方

導入目的、地域ニーズ、事業実施の視点から「運行エリア及び乗降ポイント設定の考え方」を整理した。

運行区域及び乗降ポイントの設定案は、次ページのとおりに。

■導入目的

- 交通弱者の外出促進
(高齢者・障がい者・子育て世代)
- その他交通サービスへのアクセス向上
- 交通サービス圏域外エリアの解消

■ニーズ(地域特性・地域の意向)

- 鉄道駅周辺に施設が集積
- バスを利用するための施策として「近くにバス停ができる」の回答が多い
※公共交通に関するアンケート結果(令和2年)より
- バスを利用しない理由として「バス停が遠いから」の回答が多い
※公共交通に関するアンケート結果(令和2年)より
- バスを利用するためのバス停までの距離は「300m以内」が多い(約7割)
※公共交通に関するアンケート結果(令和2年)より

■その他考慮すべき条件

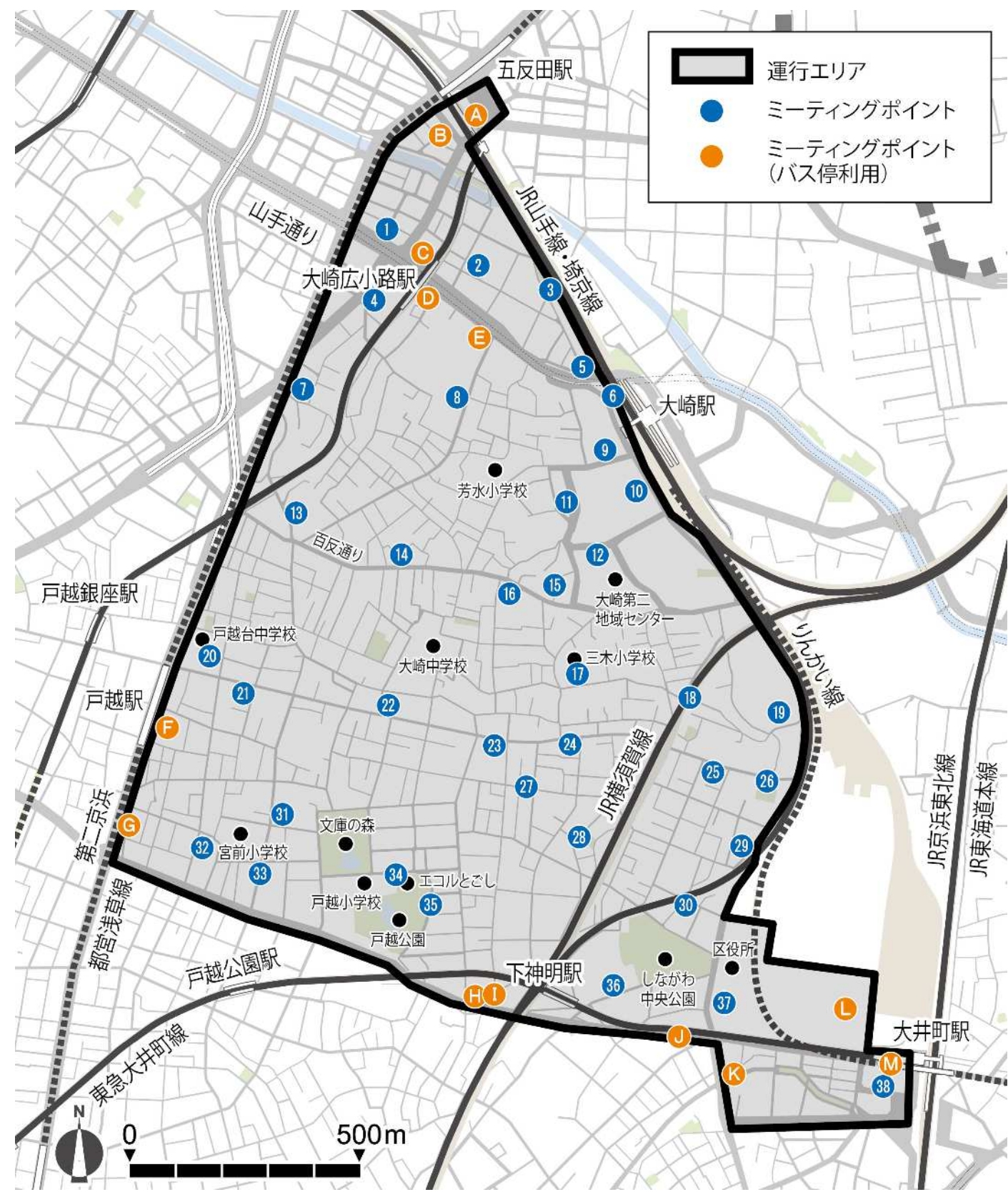
- 停車時に他の交通を阻害しない
- 利用者が安全に乗降できる

■設定の考え方

- スーパー・病院へのアクセスを確保
- 鉄道駅へのアクセスを確保
- 自宅近く(300m)で乗車できる
- 車両制限令の遵守
(車両幅員×2+50cm)
- 交通量が少ない道路で乗車できる

2) 運行エリアおよび乗降ポイントの設定案

運行エリアは、東西 2.0km×南北 2.0kmの範囲とする。
ミーティングポイントは、道路上を基本とするが施設内等に乗降可能なスペースがある場合は、敷地内に設けるものとする。また、既存バス停を活用する。



ミーティングポイント(道路上・敷地内)	
1	西五反田1-33
2	大崎公園前
3	大崎五丁目遊園前
4	※交渉中
5	大崎保育園前
6	大崎駅前①
7	※交渉中
8	※交渉中
9	大崎駅前②
10	大崎駅タクシーロータリー
11	ひふみ公園前
12	大崎第二地域センター
13	大崎4-12
14	百反通り
15	大崎ゆうゆうプラザ
16	西品川3-6
17	西品川保育園前
18	西品川3-19
19	※交渉中
20	戸越台中学校前
21	戸越2-1
22	豊町1-4
23	西品川2-9
24	三ツ木公園前
25	三ツ木保育園前
26	西品川公園前
27	西品川2-22
28	そよかぜ公園前
29	西広町第1ガード前
30	ファミリー下神明
31	戸越4-3
32	戸越4-6
33	宮前花広場前
34	エコルとごし前
35	戸越公園前
36	しながわ中央公園前
37	品川区役所
38	大井1-3

※調整中の箇所を含む。

ミーティングポイント(既存バス停)	
A	五反田駅①
B	五反田駅②
C	大崎広小路①
D	大崎広小路②
E	大崎警察署前
F	戸越銀座
G	戸越三丁目
H	下神明駅入口①
I	下神明駅入口②
J	品川区役所入口①
K	品川区役所入口②
L	大井町駅(大井町トラックス)
M	東急大井町駅

1-2-3 運賃

タクシー運賃 900 円程度（2km 乗車した場合）、バス運賃 250 円であることを踏まえ、A I オンデマンド交通事業の持続可能性と既存交通との均衡の観点から運賃額を設定する。

＜運賃設定の視点＞

- 視点① 既存公共交通との競合を避ける
- 視点② 交通弱者をはじめとした地域住民の外出支援（本サービス導入の目的）
- 視点③ 事業の継続性を確保する

運賃	1 回の乗車につき ○大人…400 円 ○小児…200 円（小学生）
割引	○未就学児は無料 ※保護者 1 名につき 2 名まで。3 名以上は小児運賃を適用。 ○各都道府県発行の「身体障害者手帳」「療育手帳」「愛の手帳」をお持ちの方と、介護人の方（1 名）は半額 ○東京都発行の「精神障害者保健福祉手帳（写真付きに限る）」をお持ちの方は半額

1-2-4 車両

1) 車種

地域の道路状況や利用見込みを踏まえて、アルファード（定員 7 名）1 台による運行とする。

表 運行車両の候補

	ハイエース コムーター	ハイエースバン	アルファード
定員	14 名	10 名	7 名
全長	5,380mm	4,840mm	4,995mm
全幅	1,880mm	1,880mm	1,850mm
全高	2,285mm	2,105mm	1,935mm
最小回転半径	6.1m	5.2m	5.9m
燃料消費率 ※市街地モード	9.2km/L	6.5km/L	15.6km/L
外観			
内観			
メリット ・デメリット	・定員数が多い ・車内が広く快適 ・小回りが利かない	・定員数が多い ・小回りが利く ・燃費が良くない	・車両がコンパクト ・燃費が良い ・定員数が少ない

2) その他

(1) 運行事業者の営業所

名称：荏原営業所（区域運行として新設）

位置：東京都品川区二葉四丁目 27 番 1 号

(2) 営業所ごとに配置する事業用自動車の数

車両数：計 2 両（常用 1 両＋予備 1 両/うち乗車定員 11 人未満の事業用自動車 2 両）

(4) 自動車車庫（荏原営業所併設）

位置：東京都品川区二葉四丁目 27 番 1 号（区域運行として新設）

収容能力：72.36 m²

※なお、本運行を行うにあたり、運行事業者の一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）に係る事業計画を変更する必要があるため、荏原営業所大森操車所車庫の収容能力を 72.36 m²拡大する。

1-2-5 予約・配車システム

地区内の道路は複雑に入り組んでおり、運行エリア内は人口が集積している（一定の需要が見込まれる）ため、AI 配車システムを導入することが効果的であると考えられる。

予約配車にあたってのパラメータ（到着予定時刻の遅延許容分数など）の調整は、実証運行を行いながら、適宜調整する。

本地区での AI オンデマンド交通の予約・配車システムには下記の機能が求められる。

項目	目指す交通サービス	AIオンデマンド交通システムに求められる機能
地区住民の日常生活圏内における移動需要に対応した交通サービス	予め予定が決まっている毎日の通勤・通学等や地区外への外出等ではなく、比較的近場での買い物や用事、帰りの足として気軽に使える交通サービスが必要。	①リアルタイム配車 事前予約に加え、使いたい時に呼び出して、すぐに近くから使えるシステム
面的でかつ比較的量の多い移動需要に対応した交通サービス	一定の人口規模を有する住宅市街地であり、目的地となる商業・医療・福祉・公共施設等が面的に分布している。また、供給側の制約（ドライバー、車両、費用）がある中で、限られた車両（1台）でこれらの需要に効率的に対応できる交通サービスが必要。	②経路・ダイヤの最適配車 利用者からの予約に合わせて乗降ポイント間の運行経路とダイヤを最適化した運行ができるシステム
幅広い層に受け入れられ新規需要を開拓できる交通サービス	マイカー・送迎からの転換など、公共交通の新たな需要開拓に向けて、移動制約者となる高齢者だけでなく、若者や子育て世代、学生などの幅広い層が使ってみたいと思える運行内容・システムの交通サービスが必要。	③シンプルで操作しやすいアプリ 直感的に操作できる利用者アプリのUI、電話予約対応をする運行管理者が使いやすい管理者用アプリ、比較的高齢でも使いやすいドライバー用アプリなど
利用側・運行側の意見を迅速に反映する参加型・アジャイル型の交通サービス	AIオンデマンド交通の特徴として、運行前の計画だけでなく、運行後に即時対応により改善を繰り返していくことにより、地域に合ったオーダーメイドにバージョンアップしていける交通サービスが必要。（例えば、予約が取れない、待ち時間が長い、乗合が発生しない等の要因としては、曜日・時間帯で変化する道路・交通状況や利用のされ方が大きく関係する）	④迅速・柔軟な人的・システム対応 利用者及び運行者から把握した意見等に迅速・柔軟に対応できるシステム・体制（問い合わせ対応、パラメータ調整、システム改修、現地対応など）
他のMaaSアプリ等との連携が可能な交通サービス	既存の路線バスやコミュニティバス、自転車（シェアサイクル）等の案内や決済を行っているMaaSアプリとの連携であったり、他分野との共創（商業・医療・観光・福祉・健康・環境等）に資するアプリ間連携が可能な交通サービス。	⑤アプリ間連携 API連携等によりアプリ間連携を実装できるシステム

1-2-6 運行頻度・サービス水準

予約に応じた運行（フルデマンド）とする。

乗合率向上のため、利用の 30 分前までを予約締切とする。

1-2-7 予約・利用方法

アプリ予約または電話で、希望乗車日時、乗車場所、降車場所を伝える。予約状況に応じて、到着予定時刻が提示され、それを踏まえ、利用者が予約確定を判断する。利用にあたっては利用者登録（氏名・電話番号を登録）を必要とする。

1-3 事業化推進

1-3-1 運行体制

運営主体は品川区、運行事業者は東急バス株式会社とする。

1-3-2 登録・予約の管理体制

システム事業者（MONET Technologies 株式会社）のアプリによる利用者登録を行う。
予約管理および運行ルート設定は、A I システムによって自動で行う。

1-3-3 周知・PR 及び利用促進

1) チラシ等による広報

利用方法、停留所の位置などを明記した広報案内資料を作成し、HP 等で発信するほか、同様の内容で作成したチラシの作成及び、配布・主要施設への掲示を行い、広く周知を図る。

2) 説明会の開催

実証運行の開始や、具体の運行内容、アプリダウンロード方法、利用方法などを地域住民等に伝えるために、沿線地域において説明会を開催する。

1-3-4 関係機関の調整

地域の交通事業者等と定期的な協議を行う場として「連絡調整会議」を設け、実証運行開始に向けた検討、運行開始後の見直し検討、本格運行に向けた検討などについて、協議を行う。

1-3-5 運賃協議会の開催

有償による運行を実施するにあたっては、地域公共交通会議とは別に、道路運送法第9条第4項に規定する協議会における協議を経て、協議運賃を設定する。

<道路運送法第9条第4項>

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調ったときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調ったときも、同様とする。

- 一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県
- 二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 当該路線等を管轄する地方運輸局長
- 四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

1-3-6 スケジュール

実証運行及び運行に係る評価検証に係るスケジュールは以下のとおり。

<スケジュール（案）>

計画・準備	：令和8年6月～9月
運行開始日	：令和8年10月
運行終了日	：令和9年3月末
評価・検証	：令和8年10月～令和9年3月