

## —MaaS時代を見据えた—考察—

Shared-adus

○香月 秀仁(筑波大学大学院) 東 達志(筑波大学) 高原 勇(筑波大学) 谷口 守(筑波大学)

### 研究背景

- ・ MaaS[Mobility as a Service]への注目の高まり
  - 交通モードの多様化
- ・ 自動車利用の変革の波[自動運転・シェアモビリティ]
  - 将来的な新交通手段の導入と影響評価が求められる！



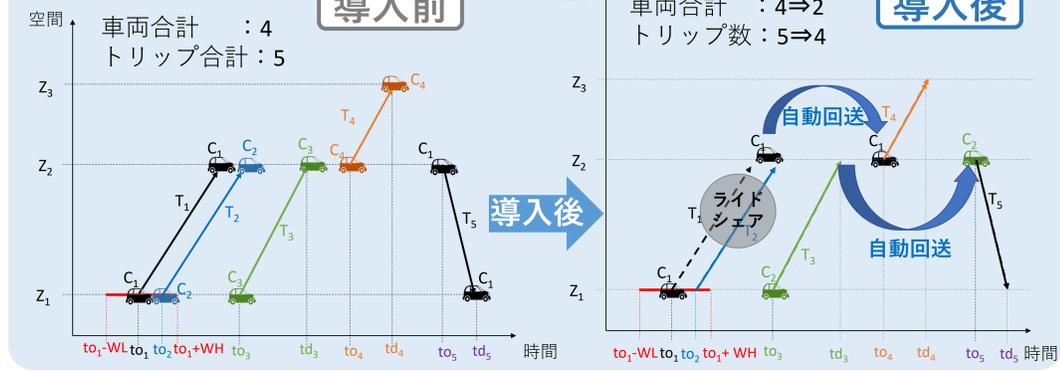
### 本研究の内容・目的

- 将来的なシェア型交通手段[Shared-adus]の導入を見据え
- 1) 導入による影響を環境負荷を含めて把握
  - 2) 地域毎に1)の影響の生じ方の違いを分析
- ⇒新交通形態導入における政策的判断材料の一つとする

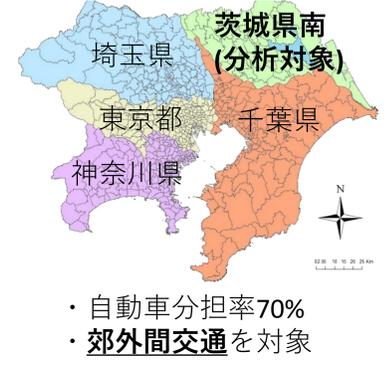
### Shared-adusの概要

自動走行レベル5 (SAEレベル)	利用者(分析対象)
↑免許有無や走行区域問わず利用可能	乗用車 バス タクシー の利用者(利用トリップ)
車両のキャパシティ 2組まで乗合可能	最長待ち時間(※) 15分 (※)乗り合う2者の出発時間差
車両の保有形態 地域(都県)単位で保有 ※個人では非保有	

### 導入イメージ



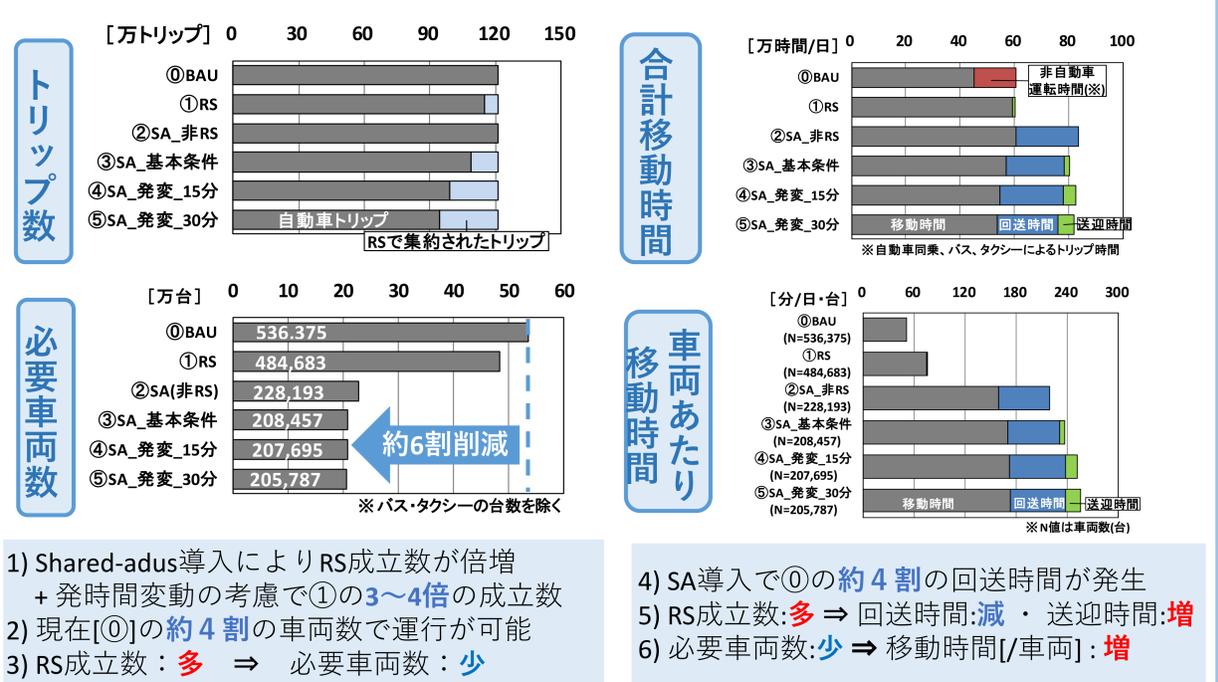
### 分析対象地



### 使用データ

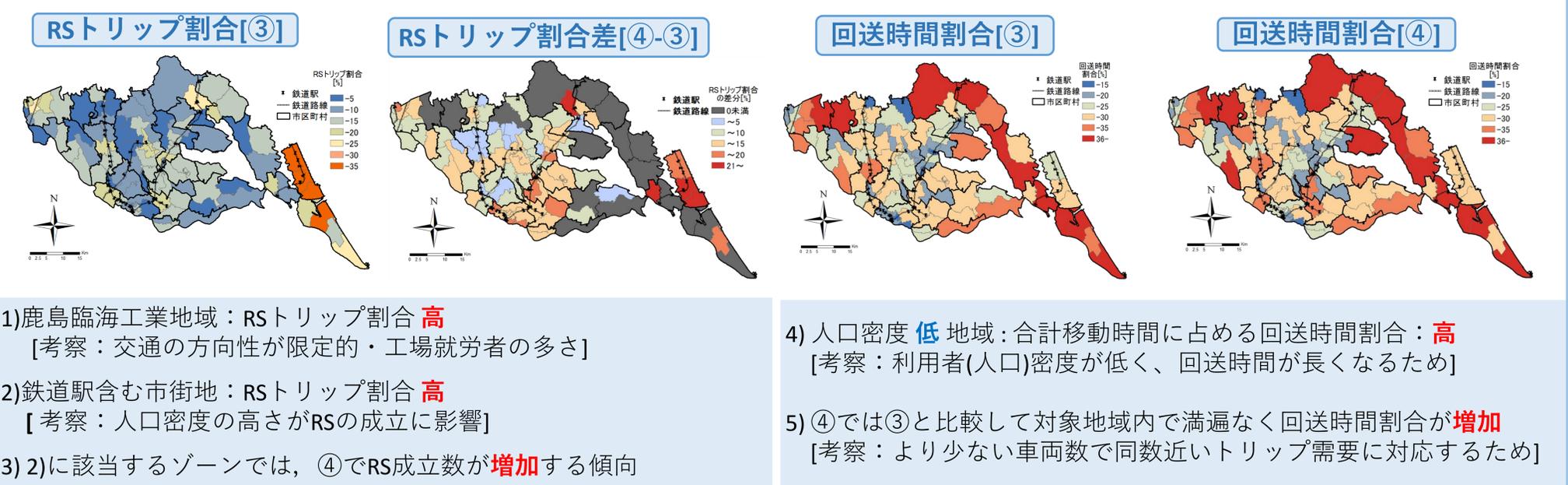
- 交通行動データ
  - ・ 第5回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)(自動車・バス・タクシー利用トリップ)
- 地域特性データ
  - ・ 平成19年経済センサス, 平成22年国勢調査

### 地域全体に見るShared-adus導入の影響



導入シナリオ	シナリオ内容
①BAU	現状
①RS	現状の車両によるライドシェア(RS)
②SA	RSが非成立のShared-adus(SA)導入
③SA_基本条件	RSが基本条件の場合のSA導入
④SA_発変_15分	15分以内の出発時間変動で基本条件を満たせばRS成立のSA導入
⑤SA_発変_30分	30分以内の出発時間変動で基本条件を満たせばRS成立のSA導入

### 地域別にみるShared-adus導入の影響



### 本研究の成果

- 1) 現在の手動運転車両によるRSの場合と比較して, Shared-adusにおけるRS成立数は倍増する。
- 2) Shared-adusは現在の**約4割**の車両数で運行可能である一方, 導入によって現在の総走行時間の**約4割**に相当する回送時間が発生する。
- 3) ライドシェア(RS)は**人口密度が比較的高い地域・工業地域**で成立しやすい。
- 4) 総走行時間に対する回送時間の割合は**人口密度が疎な地域**において高くなる傾向が見られる。