

AIオンデマンド交通・乗合効率向上への挑戦 データ分析とPDCA施策の軌跡をご紹介します

2025年5月16日 Via Mobility Japan株式会社



【会社概要】Via Mobility Japan株式会社

沿革

- ・ 2012年ニューヨークなど世界5大都市で個人ドライバーによるライドシェアサービス「Via」開始
- ・ 2018年～2024年までの間に合計750件の自治体・交通事業者へ交通DXシステムの提供実績を拡大

Via Mobility Japan株式会社

設立： 2018年

所在地：東京都港区虎ノ門1-17-1-16階

株主： Via米国本社、森ビル、伊藤忠

Via Transportation, Inc. (米国本社)

設立： 2012年

本社： ニューヨーク (米国)

資本金：1,500億円 (1 billion \$)

開発拠点： イスラエル 1,000人体制

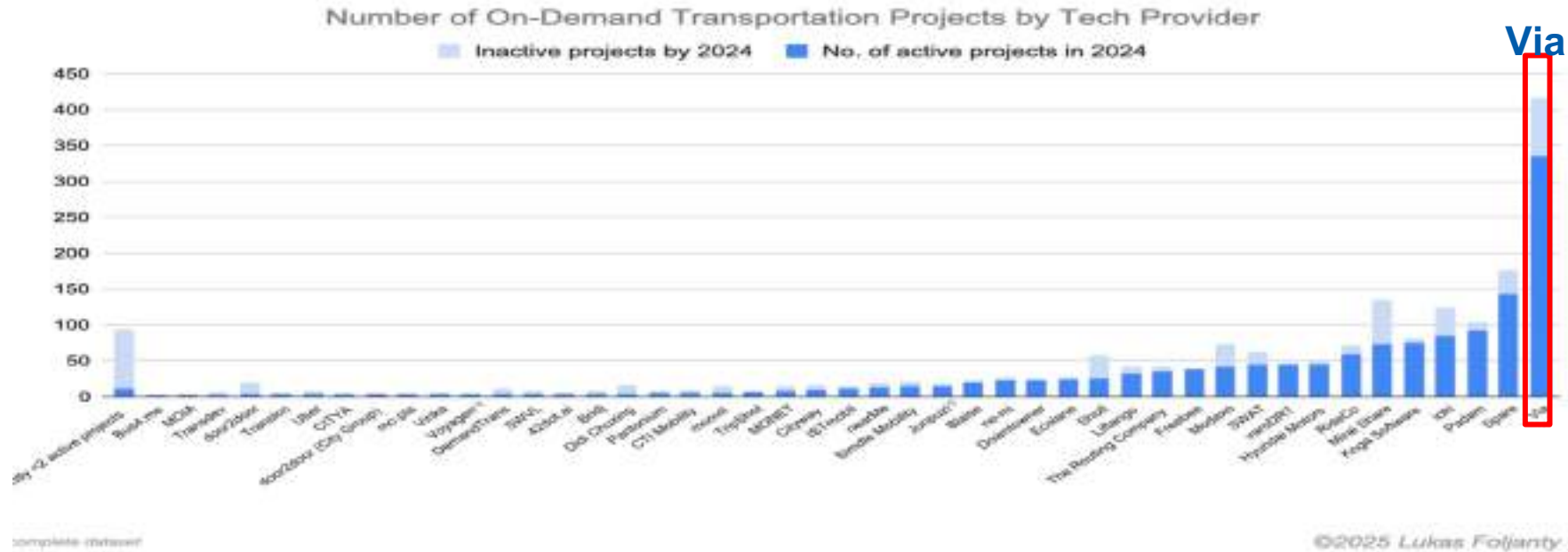
社員数：1,100人

実績：世界40か国750都市



世界の導入件数NO.1

750都市で収集した交通ビッグデータを活用し最大規模の学習データで進化してきたAIが製品に最大限生かされています。



Via Mobilityで実現できること

持続可能な運行体制の構築

私たちは4つの交通改革をご支援します



全ての住民に平等な公共交通を

公平性：全員同じ扱いが公平ではない。属性に応じて利便性を変更することができる。例えば障がい者や車椅子利用者はドアツードアでその他は仮想バス停利用、若年層には少し歩いてもらい、高齢者は一番近いバス停を利用してもらう、などカスタマイズができます。



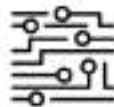
交通空白地域ゼロを実現

固定バス停ではなく地域内全てをカバーする仮想バス停（バーチャルバス停）で移動距離を制限してバス路線との接続を促します。



利便性・効率性を実現

利用者の配車予測時間・待ち時間・実績のズレをAIが学習しより効率的なルーティングと少しの『譲り合い』による乗車効率の向上が実現します。



定期的な分析とチューニングを実現

面談形式の調査を実施し、住民の声と実際の乗合率データなどを分析し継続的な分析と改善を追加費用なくご提供します。

特許技術「仮想バス停」の活用で運行効率を最大化することができる 属性に応じて①ドアツードア・②固定バス停・③仮想バス停の活用

「仮想バス停」
乗客が選んだバス停から更に計算して変更
AIが「待ち時間の短いバス停」を提案



乗客数：最大

待ち時間：最短

スマホメイン
利用者

「固定バス停」
既存のバス停に一定数の数のバス停を増やすが
、予約時のバス停は固定式



乗客数：中間

待ち時間：中間

コールセンター
利用者

「ドアツードア」
タクシーのように乗客が乗りたいポイントを自由
に指定できる・待ち時間は最も長くなる



乗客数：最小

待ち時間：最大

介護・
福祉利用者

多様な製品展開・地域の移動に関するソリューションをワンストップで解決



AIオンデマンド交通



定時路線バス



介護送迎
医療連携



スクールバス



従業員通勤



MaaS



交通計画



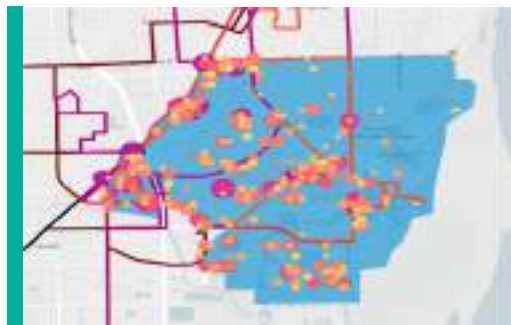
自動運転
電気自動車



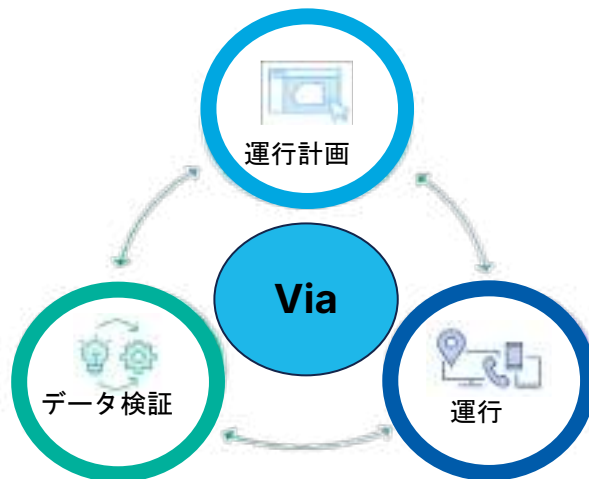
公共
ライドシェア

データ活用をした継続的な公共交通改善のフィードバックループ

公平性・利便性・効率性を実現するために
データを活用しシステムを細やかにチューニングしていく



継続的なデータ分析



交通計画



交通事業者によりそった運行

長野県茅野市：三地域共同運行・交通事業者四社の協力体制

- 茅野市・原村・東急リゾートの三地域共同運行
- 登録者数：約16,000人：人口55,000人の30%に相当
- アクティブユーザーは月に5回の乗車
- 22年からの累積乗車人数：145,446人



<茅野市のらざあ月別リクエスト*人数>



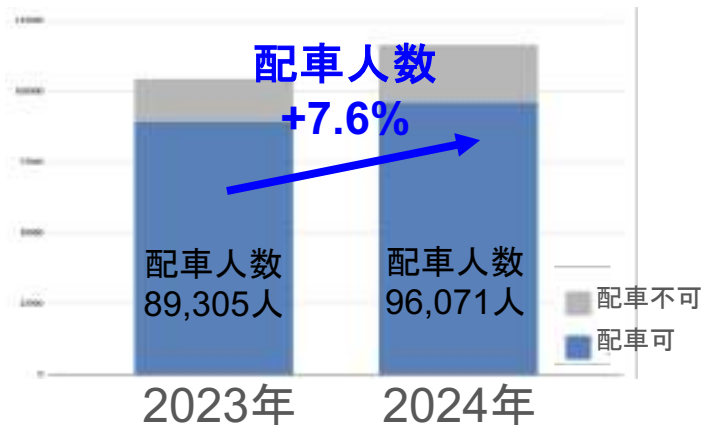
車両数は変わらずシステムの多様なチューニングで乗車人数を増やす

台数は変えず配車できた人数も増加した

2024年対2023年

- リクエスト人数：+11%
- 配車できた人数*：+7.6%
- 配車できた率：-2.9%ポイント

<茅野市のらざあリクエスト数の配車可否内訳>



*配車＝リクエストに対して、乗車の提案（配車）ができたことを指す。配車可でも予約をしない場合も一定数いるため、配車可の人数を見ることで純粋にどの程度需要に応えられているか図ることができる。

効率も改善傾向

2024年対2023年

- 運行効率*：+10.7%
- 乗合率**：+3.1%ポイント

項目・年	2022年	2023年	2024年
運行効率	1.8	2.2	2.5
乗合率	32.6%	49.1%	52.2%

※ピークの運行効率で5以上を実現している

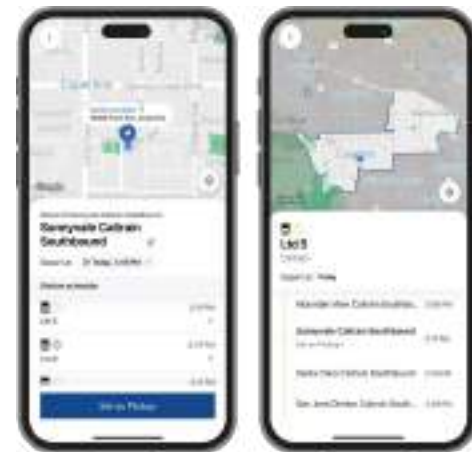
*運行効率＝1時間1台の平均乗車人数。分母の時間はシステムから抽出しており、ドライバーのシフト終了の押し忘れが結構含まれているため実際の運行効率はこの数値より高い

**乗合率：他の予約と同乗していた乗車の割合

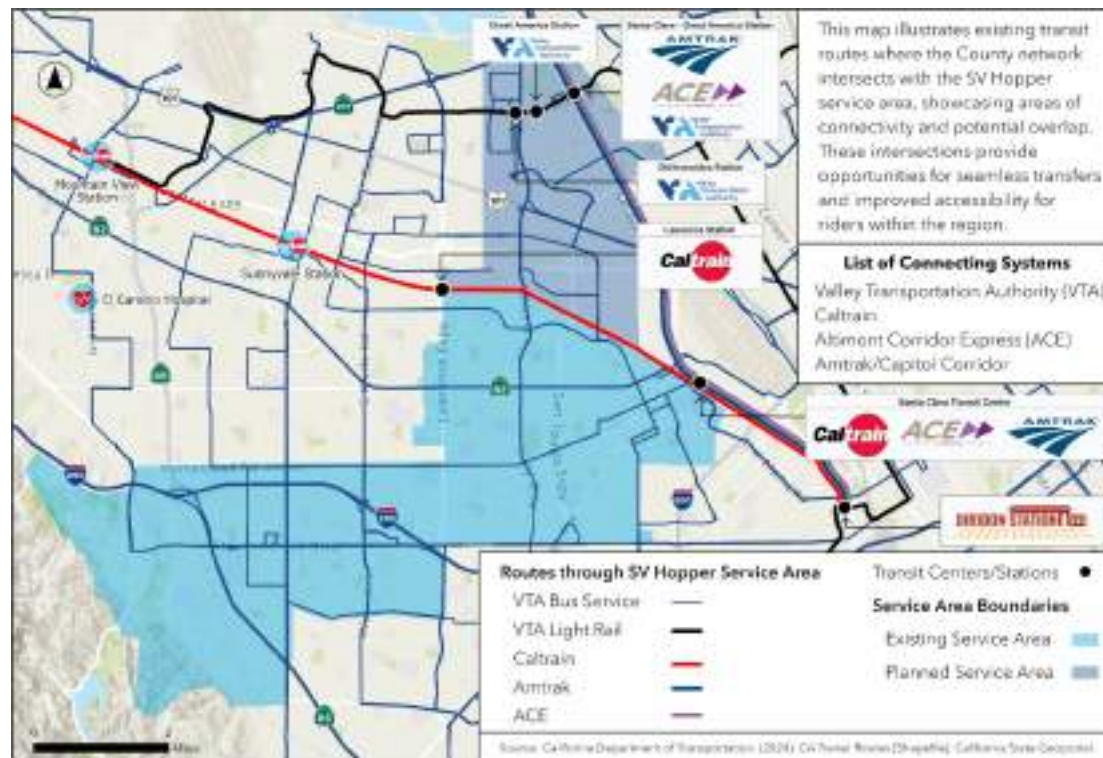
鉄道との統合事例（１）



- 4年間の運行
 - 23～25年度：カルトレイン・アライメントの南側のサンタクララまで拡大。
 - 26年度：サンタクララ北部への拡大。
- 地域の旅客鉄道会社へのファースト/ラストマイル接続に重点を置く。



統合された交通網計画



鉄道接続計画事例（2）

カリフォルニア州の高速鉄道計画

1段階

- 500マイル
- サンフランシスコ～ロサンゼルス/アナハイム

2段階

- 1段階目終了後 - 300マイル延長
- サクラメントとサンディエゴへの接続



駅周辺15分コミュニティ計画



駅周辺開発計画は、オフィス、住宅、教育、医療施設、ショッピングを高速鉄道の駅周辺に集中させ、日常生活に必要なものが徒歩や自転車で行ける距離にある「15分」コミュニティを形成するものである。

CALIFORNIA High Speed Rail Authorityの パートナー戦略



**Caltrain Peninsula
Corridor Electrification**



The Portal/DTX



**The Future of Diridon
Station**



**Gilroy Station Area
Visioning Study**