

図2 予約システムインターフェイス

この回数が増えていくようにユーザーヒアリングと改良を重ねてい予定である。

4 おわりに

本稿では、セミデマンドバスの予約及びその管理を低コストかつ高齢者に優しいインターフェースで行うシステムを開発し、兵庫県北部の自治体において運用した内容について報告した。

参考文献

- [1] TOYOOKA City Hyogo Prefecture: 資母地区の概要.
http://toyooka-community.city.toyooka.lg.jp/?page_id=61 (Access : 2019/1/9) .
- [2] 資母まちづくり協議会§資母まちづくり計画 .
http://toyooka-community.city.toyooka.lg.jp/wp-content/uploads/2017/07/地域づくり計画_資母.pdf (Access : 2019/1/9) .
- [3] 豊岡市地域公共交通活性化協会§持続可能な地域公共交通を目指して.
http://wwwtb.mlit.go.jp/kanto//kankou/saisei/seminar_symposium/date/25/hyogo_toyooka.pdf (Access : 2019/1/9) .

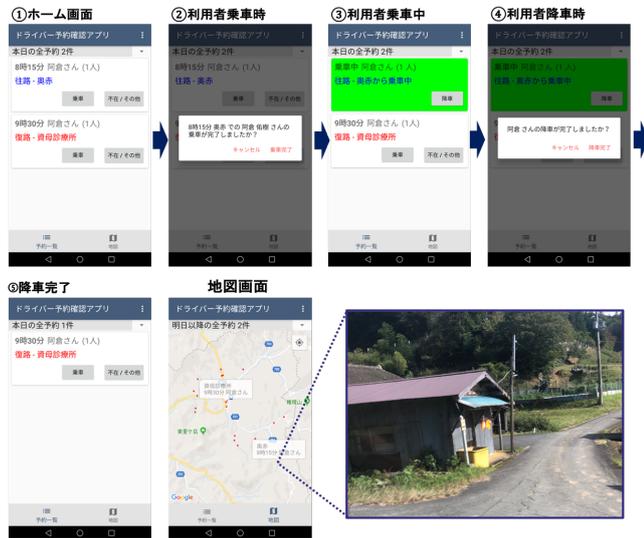


図3 バスドライバー用アプリケーションインターフェイス

バスドライバーがアプリケーション上で行う処理は、乗車予約をした利用者が実際に乗車した際に乗車確認と、降車した際にも降車確認の二つの操作であり、いずれもボタン選択することで、乗車予約管理を行うクラウドサーバ上にも反映される。

3 実証実験

3.1 対象地区について

兵庫県北部の自治体である豊岡市資母村で本システムを運用している。同地区は人口が1600名ほどで高齢化率は44.2%である [1]。中心部に銀行や公共施設が集まっており、この中心部への移動手段としてコミュニティバスが必要とされている。また、人が集うための事業計画の中でコミュニティバスの利用促進が挙げられている [2]。

今回、本システムの利用に7名の方の承諾をいただくことができた。この地区のデマンドバスの全利用人数は20人ほど [3] であることから、半数近くの方がシステムの利用に協力いただけている状況と言える。

3.2 運用報告

2018年11月中旬から実証運用を開始し、2018年12月末までにシステムを通して、バスを予約し乗車、降車まで一連の手続きを行なったもの、つまり図2の予約手順を④まで行い、図3の乗車降車完了手続きを⑤まで行えた回数は累計8回である。実際にシステムのみを用いて乗車を行えたユーザーが存在したことは大きな意義がある。今後は