

尼崎市内におけるAIオンデマンド型交通 実証運行について

令和7年8月8日 尼崎市交通戦略推進担当

1. 尼崎市総合交通計画について

1. 尼崎市総合交通計画について



尼崎市総合交通計画

都市・地域総合交通戦略 兼 地域公共交通計画



令和6(2024)年3月
尼崎市

計画の概要

位置付け: 交通分野のマスタープラン

都市・地域総合交通戦略

地域公共交通計画

計画期間: R6～R15の10年間

会議体

尼崎市都市計画審議会交通政策分科会

構成員: 学識経験者、公共交通事業者、
経済団体、市民、警察、国、県、市

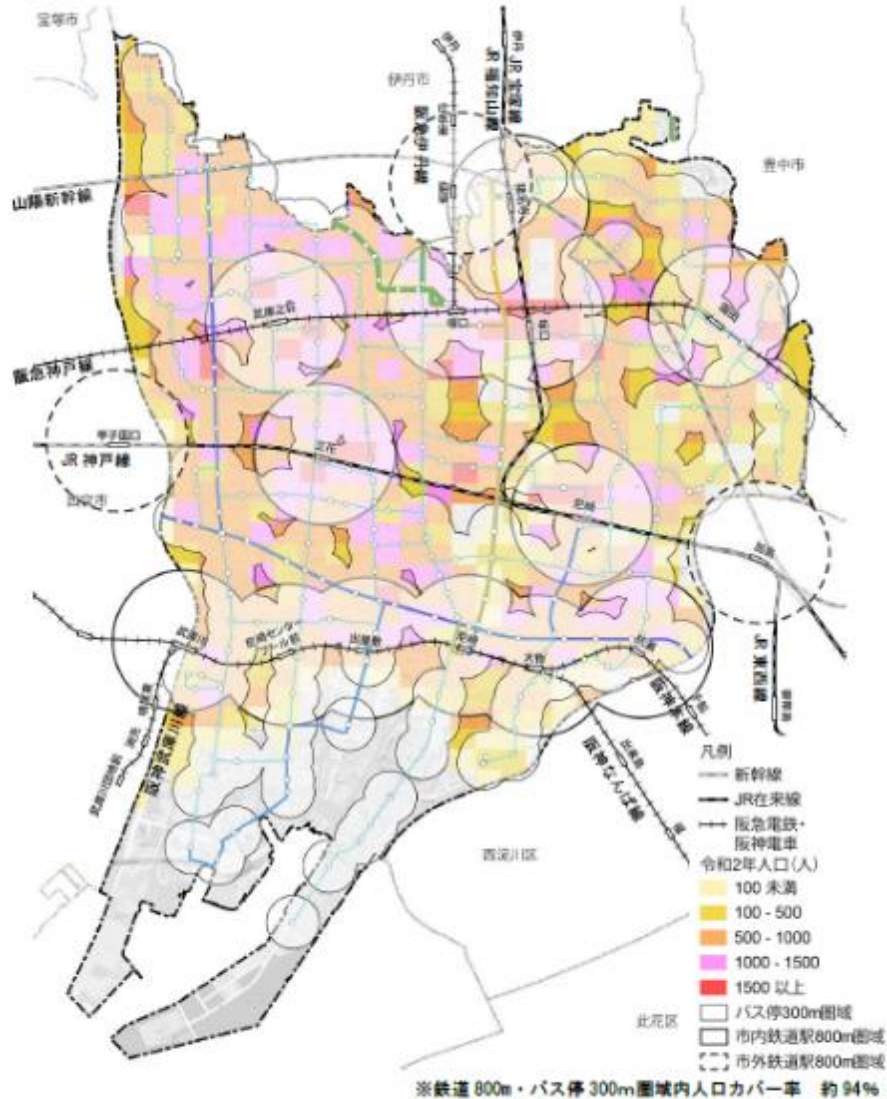
1. 尼崎市総合交通計画について



【計画(資料編)】P1-25

公共交通ネットワーク

- 北から阪急電鉄、JR西日本、阪神電車が東西方向に運行
- 南北方向を中心にほぼ全域を路線バスが運行
- 市内の多くの人口は鉄道駅800m圏域、バス停300m圏域に含まれている



出典) 国土数値情報、令和2年(2020年)度国勢調査、地理院地図を加工して作成
図 1.28 鉄道駅800m・バス停300m圏域図

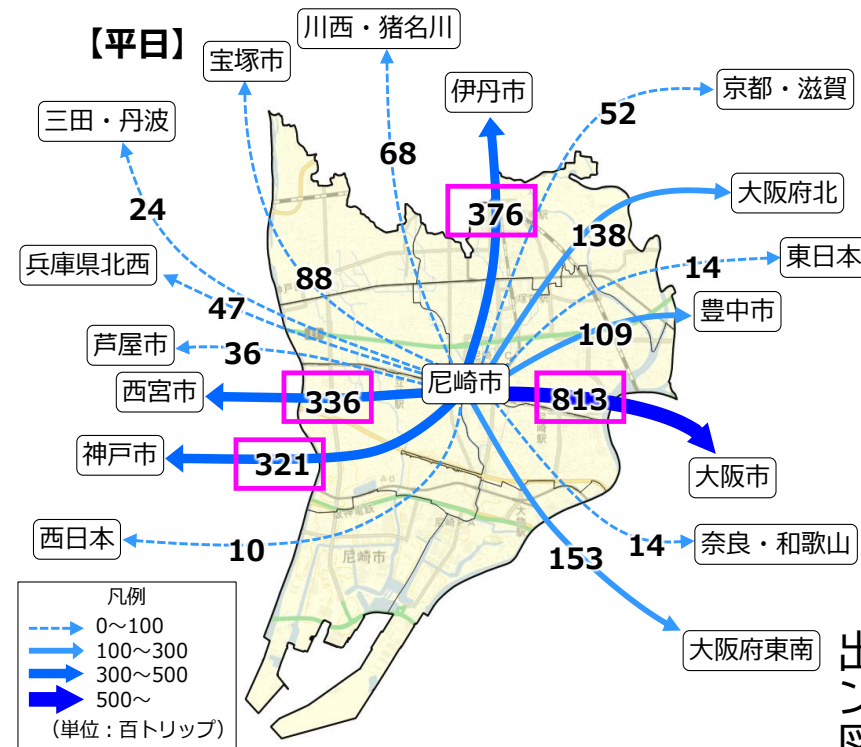
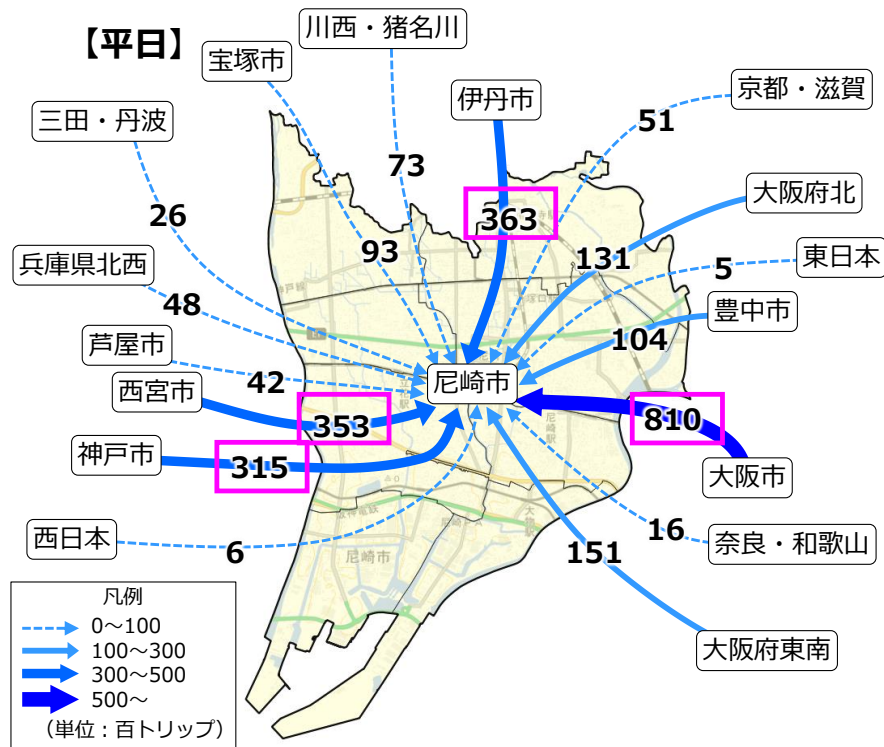
1. 尼崎市総合交通計画について



市内⇄市外移動の特徴

【計画(資料編)】P1-23

- 市内に鉄道駅が13箇所あり、大阪市や神戸市、西宮市といった阪神間の東西方向での人の移動が多い



出典) 第6回近畿圏パーソ
ントリップ調査、地理院地
図を加工して作成

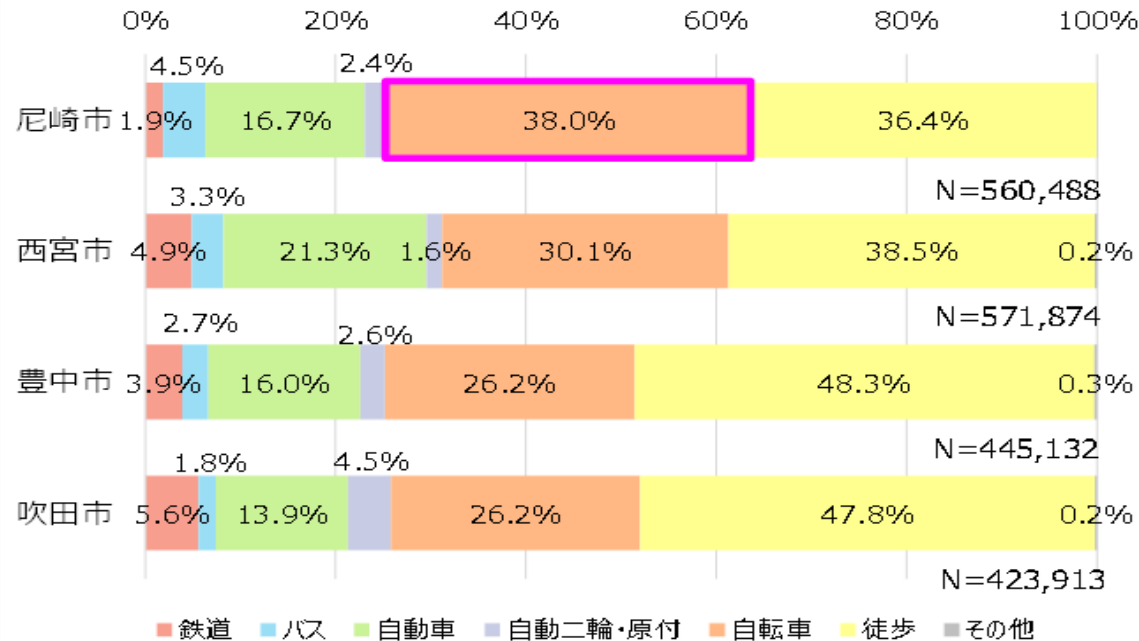
1. 尼崎市総合交通計画について



市内移動の特徴

【計画(本編)】P1-2【資料編】P1-24

- 平坦でコンパクトな市域に都市機能が集積しており、市内を自転車や徒歩で移動しやすい



出典)第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成

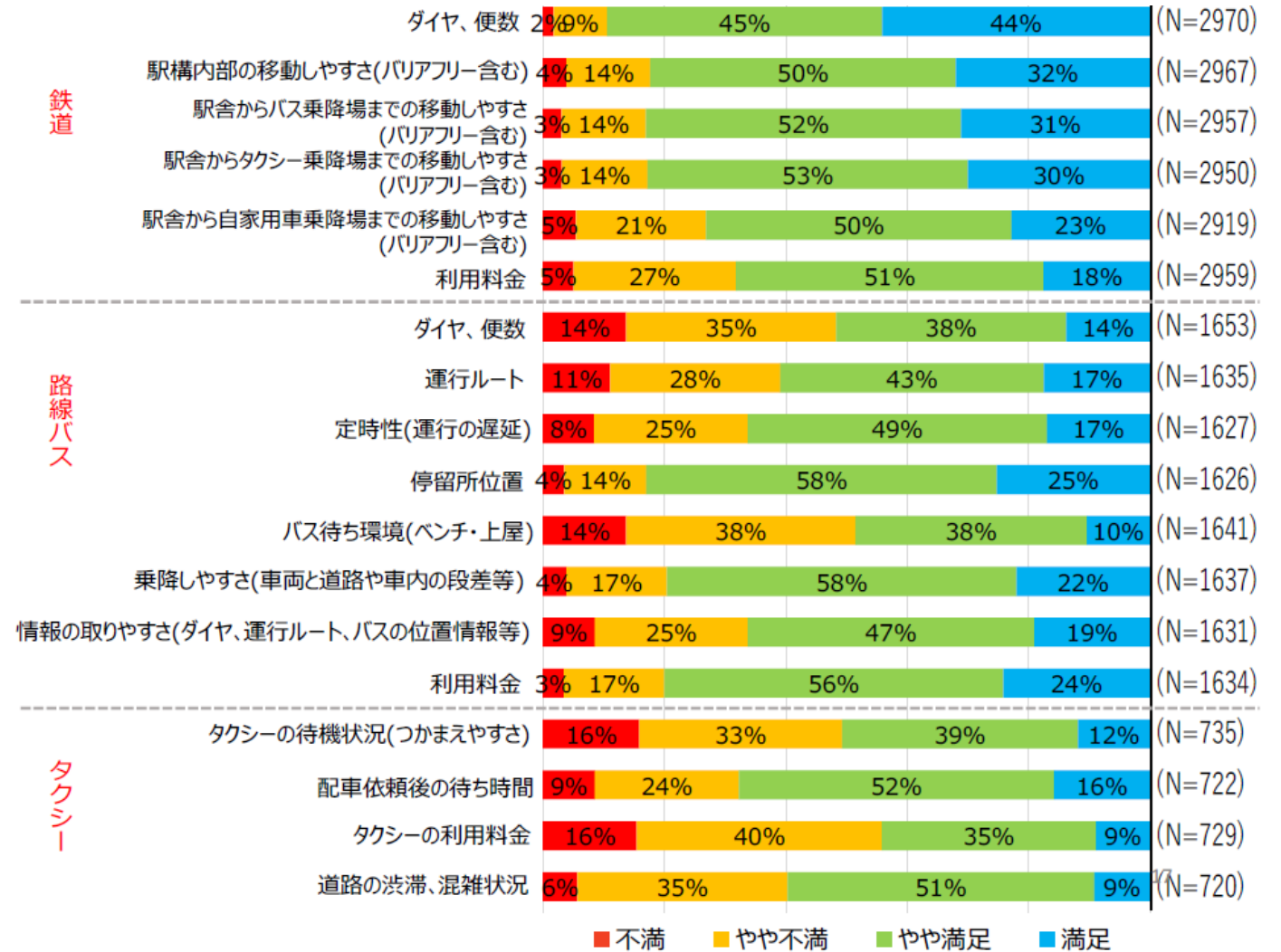
1. 尼崎市総合交通計画について



公共交通に対する満足度

- 公共交通への満足度は概ね満足・やや満足が過半数

【計画(資料編)】P1-47



出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

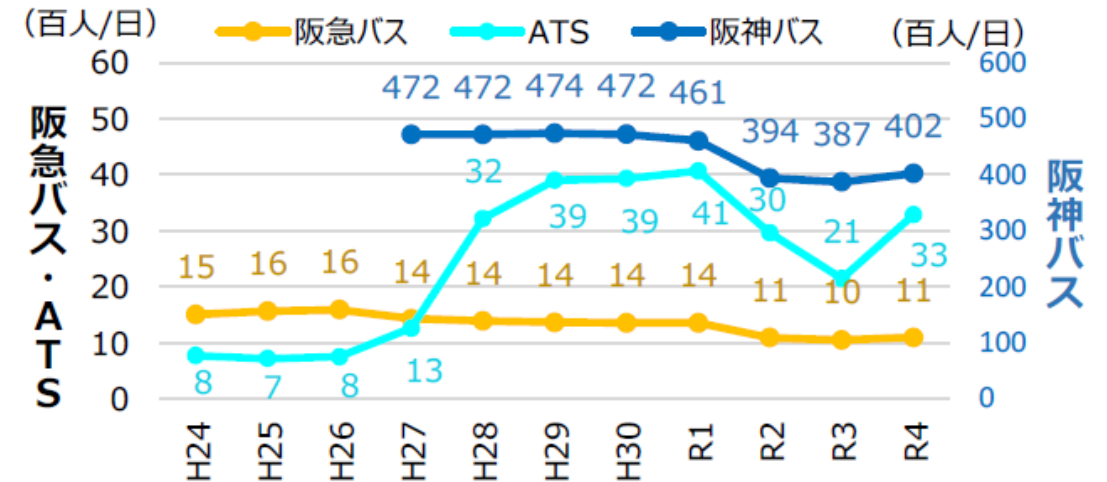
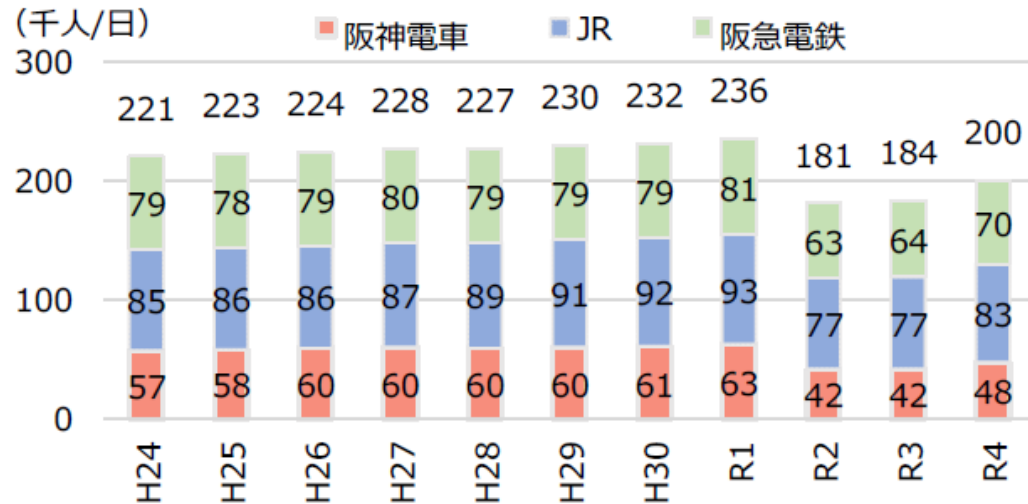
1. 尼崎市総合交通計画について



交通を取り巻く現状と課題

【計画】P2-4

- コロナ禍で落ち込んだ乗客数が以前の水準まで戻っていない。



※ATS：尼崎交通事業振興(株)

出典) 国土数値情報、交通事業者 HP、尼崎市統計書、交通事業者提供資料、地理院地図を加工して作成

図 鉄道利用者数

図 バス利用者数

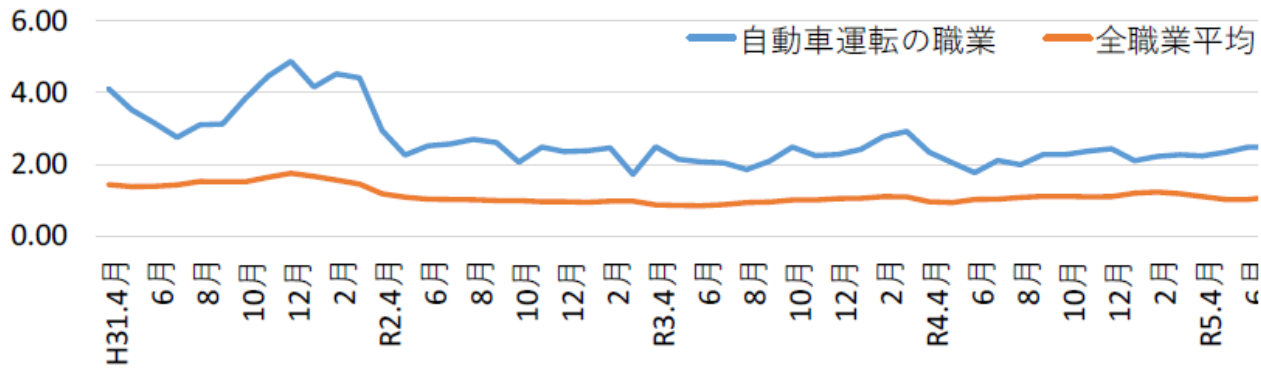
1. 尼崎市総合交通計画について



担い手の状況

【計画】P2-4

- 担い手不足・高齢化が深刻となっている。



出典) ハローワーク尼崎 尼崎市内産業雇用情報

図 尼崎市内の自動車運転の職業の有効求人倍率

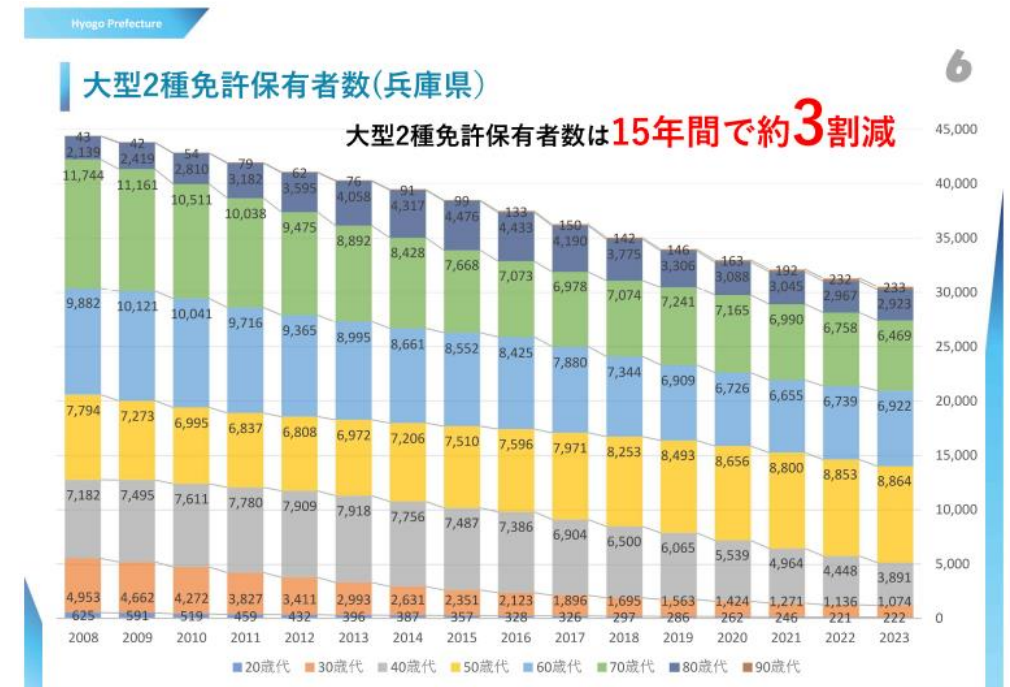


図 大型2種免許保有者数(兵庫県)

目指す姿と目標

【計画】P3-8

暮らしやすさと働きやすさが調和し、
人が“つどう”まち

目標1

交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

目標2

誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

目標3

利便性が高い交通環境の構築

1. 尼崎市総合交通計画について



目標1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

R6取組



- 全国2例目となる都市公園リノベーション協定制度で阪神尼崎駅前の中央公園をリノベーション(阪神電鉄)
- 阪急神戸線西宮北口駅～武庫之荘駅間の武庫川橋りょう上に新駅を設置しまちづくりを展開(阪急電鉄)

1. 尼崎市総合交通計画について



目標2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

R6取組



完成写真

市長定例記者会見資料



令和6年7月29日	
所 属	窓口サービス推進担当
所属長	福田 誠
電 話	06-6489-6473

デジタル技術を活用したタッチパネル式「リモート接客機能付き庁内案内」を設置します

尼崎市は、デジタル化の推進による市民サービスの向上を図るため、8月14日から市役所中館と南館の1階にある有人の庁内案内付近に、「リモート接客機能付き庁内案内」を導入・設置し、有人とデジタル対応の両体制で円滑な庁内案内を展開します。

「リモート接客機能付き庁内案内」は、タッチパネルの操作により利用者自身が庁内の行き先を検索し、庁内のフロア図等を閲覧できます。なお、同庁内案内はリモート接客機能を搭載しており、利用者が操作に迷っても遠隔スタッフと画面を通じた会話が可能で、必要な対応・フォローを実施します。



- 路線バスの利用環境向上のため上屋やベンチの設置に係る補助制度を実施
- デジタル技術を活用したタッチパネル式庁内案内に市役所バス乗り場を案内

1. 尼崎市総合交通計画について

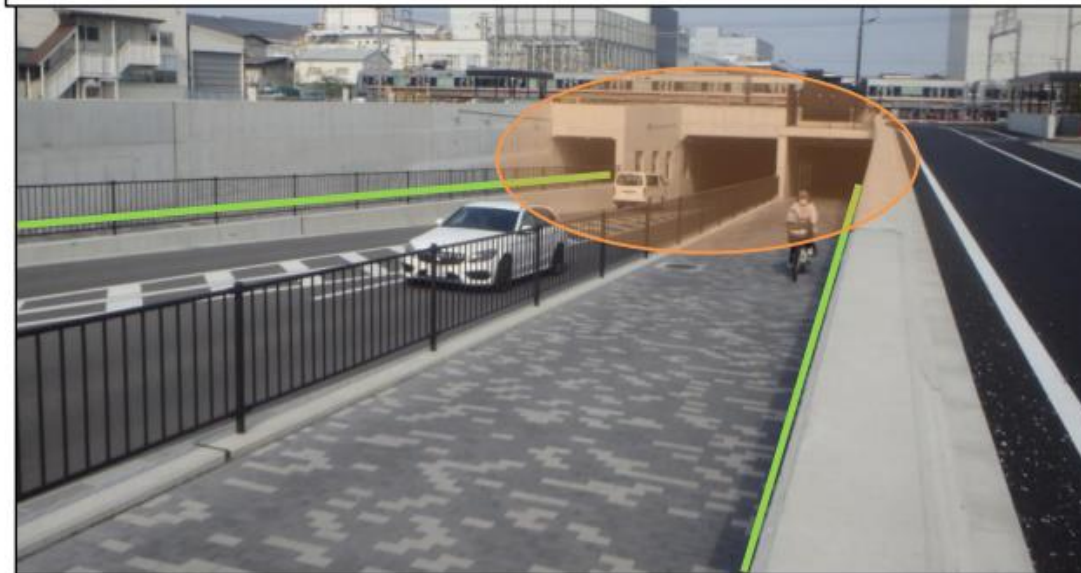


目標3 利便性が高い交通環境の構築

R6取組



1. 新たな東西幹線道路を整備(延長909m)
2. JR福知山線交差部をアンダーパス化



- バス運転士への市営住宅の空き室提供を開始(コープこうべ・尼崎市・阪神バス)
- 市域北部の新たな東西幹線道路となる園田西武庫線御園工区の整備(兵庫県)

目標3 利便性が高い交通環境の構築

快適な暮らしや活発な経済活動を支えるために、持続可能かつ利便性の高い交通ネットワーク及び交通基盤の構築を目指す。

【計画】P4-17

b) 新たな交通サービスの検討

路線バスのダイヤ・便数の少ない地域を中心に、AI オンデマンド型交通の導入の検討や、市内企業が実施する各種送迎との連携の検討など、既存の公共交通に留まらない交通ネットワークの構築に取り組みます。

2. 尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について

2. 尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について



AIオンデマンド型交通の概要



図 AIオンデマンド型交通イメージ (国土交通省)

ポイント

- 普通自動車を使用した乗合運行
- 予め決められた仮想スポットで乗り降り可能
- 複数の乗客の予約をAIで最適化しルート案内

⇒バスとタクシーの中間イメージ

2. 尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について



R7実証運行の概要

・今年度の実証運行は国の共創モデル実証運行事業を活用して実施。

(実施主体)
尼崎市AIオンデマンド共創プラットフォーム

- ・尼崎市
- ・尼崎市社協園田支部
- ・尼崎信用金庫
- ・名神第一交通(株)

支援: Community Mobility(株)

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）

共創モデル実証運行事業

【担当部署】
総合政策局（地域交通課）

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業を支援します！ ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）

※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

（注）単一の事業者のみでは補助対象となりません。

補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）

補助率（補助上限 1 億円）

A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は定額 500万円超部分は 2 / 3	補助率 2 / 3	補助率 1 / 3

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との連携による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間

令和7年2月中旬以降（予定）
【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

2. 尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について



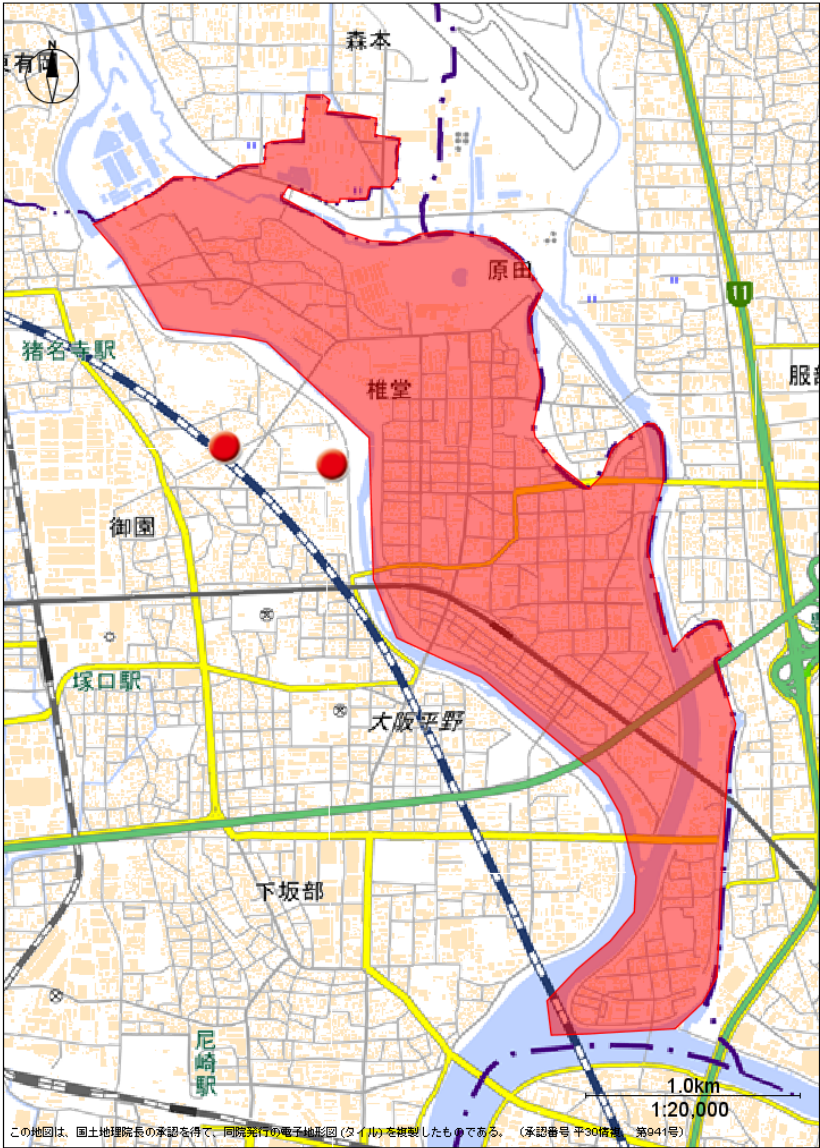
R7実証運行の概要

■運行概要

項目	内容
運行期間	11月～12月
運行態様	一般乗用旅客自動車運送事業(乗合)
運行日・時間	毎日・9時～17時
乗車定員	5人以下
運行区域	右記地図参照
運行形態	営業区域内をリアルタイムオンデマンド運行で実施
運行経路	予約に基づきシステムが自動生成した経路を運行 (AI オンデマンド型交通)
使用車両	乗用車:ミニバン(乗車定員5人)計1両

■運賃・料金の設定

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	500円
		小児	大人普通旅客運賃の半額
		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



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平30第1号 第941号)



R7実証運行の概要

■阪神バス デジタル乗車券の販売(案)

共通一日乗車券

阪神バス(株)と連携し、バスとAIオンデマンド型交通が一日乗り放題となるデジタル乗車券を販売する。

バス⇄AIオンデマンド型交通の相互乗換を促進するとともに、お得な乗車券であるデジタル乗車券の周知を図る。

運賃及び料金の種類			運賃及び料金の額
共通一日乗車券	阪神バス AIオンデマンド 一日乗車	大人	1,200円
		小児	600円



デジタル乗車券イメージ
(提供)阪神バス株式会社

R7実証運行の概要

■実証運行におけるモニタリング項目について(案)

項目	内容
利用回数	どの程度利用されるか
相乗り率	相乗りが発生する効率的な輸送となっているか
乗車待ち時間	予約に応じた配車ができているか
利用者年齢層	幅広い世代に利用されているか
利用者・非利用者の評価	市民から評価されているか
重複バス路線の乗車人員	重複するバス路線にどのような影響を与えるか
事業収支	持続可能な事業となっているか

今年度の実証運行は新規の運行かつ短期間の運行となるため、各項目のベースラインを把握することを主眼に置く。
今年度実証の結果を踏まえ、来年度以降の実証運行に係る目標値等を検討設定していく。

2. 尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について



検討スケジュール(案)

	令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度 以降
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	
実証運行	運行準備 ←-----→ 実証運行 ↔ 効果検証 -----→		←-----→ 実証運行 -----→		←-----→ 実証運行 -----→ ★本格運行可否判断		
本格運行 の場合							←-----→ 運行準備 ←-----→ 本格運行

※想定であり政策決定、議会審議その他の理由により変更となる可能性があります。



取り組みのご紹介

移動課題の解決と新たな移動体験創出にチャレンジ



Community Mobility株式会社

□ 会社概要

当社は移動事業のWILLERと通信事業のKDDIとの合併会社として設立
交通課題の解決と新たなサービスの創出に取り組んでいます



会社名：Community Mobility株式会社
所在地：東京都中央区京橋一丁目13番1号WORK VILLA KYOBASHI6階
設立：2022年1月18日

WILLERグループ

- 毎日約200台以上の都市間バスやコミュニティバスの運行実績
- 乗務員の健康管理や教育研修等の安心安全な運行管理体制
- 700万のWILLER会員が利用するポータルサイトの運営



KDDIグループ

- 全国2,000店舗運営のお客様接点
- 通信事業(4,000万auユーザー)で取得した人流データを活用
- 高度な分析技術を用いて企業の計画策定や事業運営に携わるなどの実績

<当社の提供サービス内容>

- (1)効率的な移動手段として、AIオンデマンド交通に必要なプラットフォームを提供
- (2)運転手不足への対応として、ドライバー募集から育成など公共ライドシェアに必要な運営を実施
- (3)新たな交通の定着に向けて、導入地域への様々な導入支援(サービス訴求など)を実施

< 当社の提供サービス内容 >

地域交通の課題

非効率となった地域交通



< ①デジタル技術の活用 >
(AIオンデマンド)

地域交通の課題

ドライバー高齢化・不足

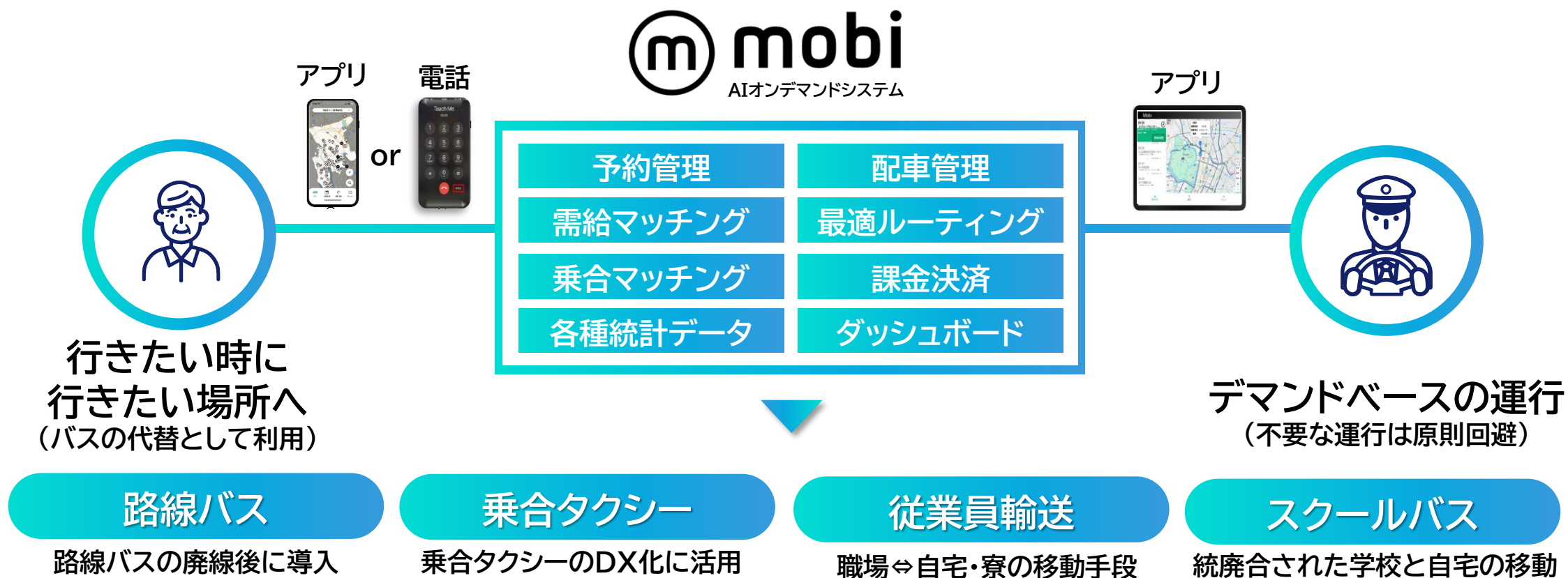


< ②1種免許ドライバーの活用 >
(公共ライドシェア)

< ①デジタル技術の活用 >

AIオンデマンドシステム **mobi**で交通課題を解決

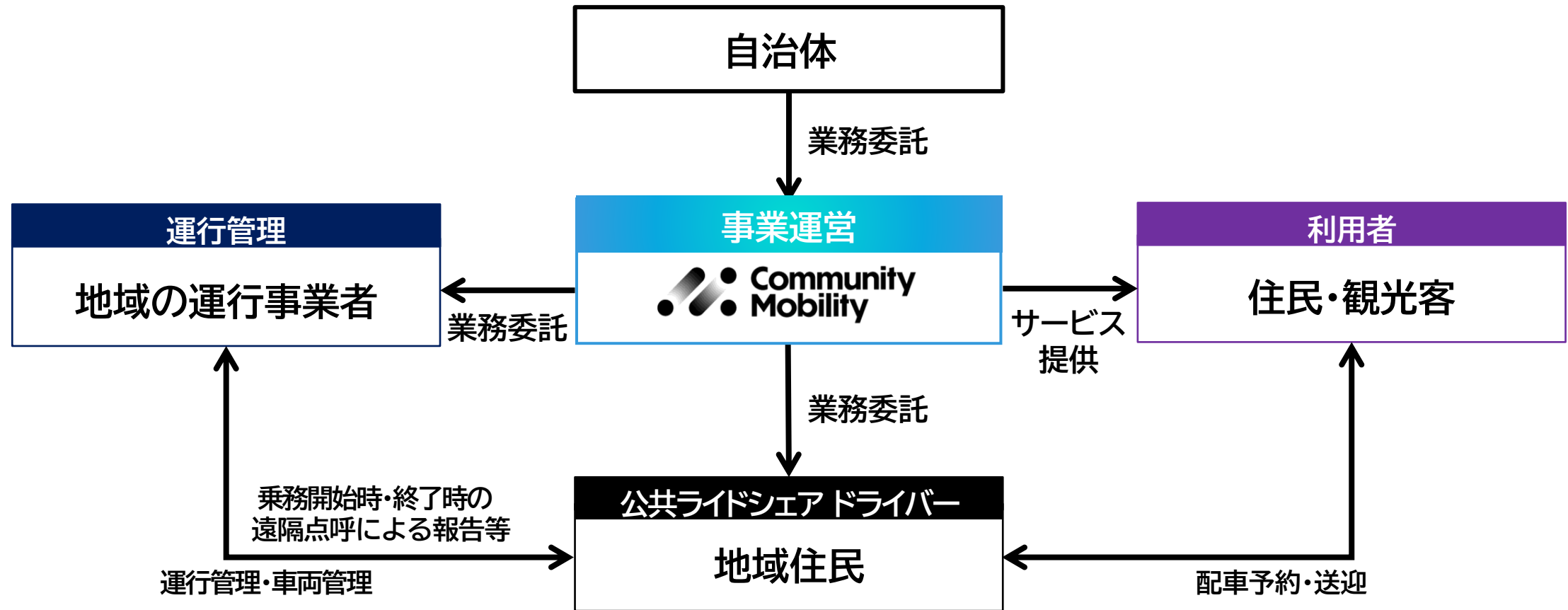
交通空白/不便地域での新たな移動のカタチとして導入が進む



< ② 1種免許ドライバーの活用 >

公共ライドシェア事業全体の運営を受託しワンストップでサービス提供

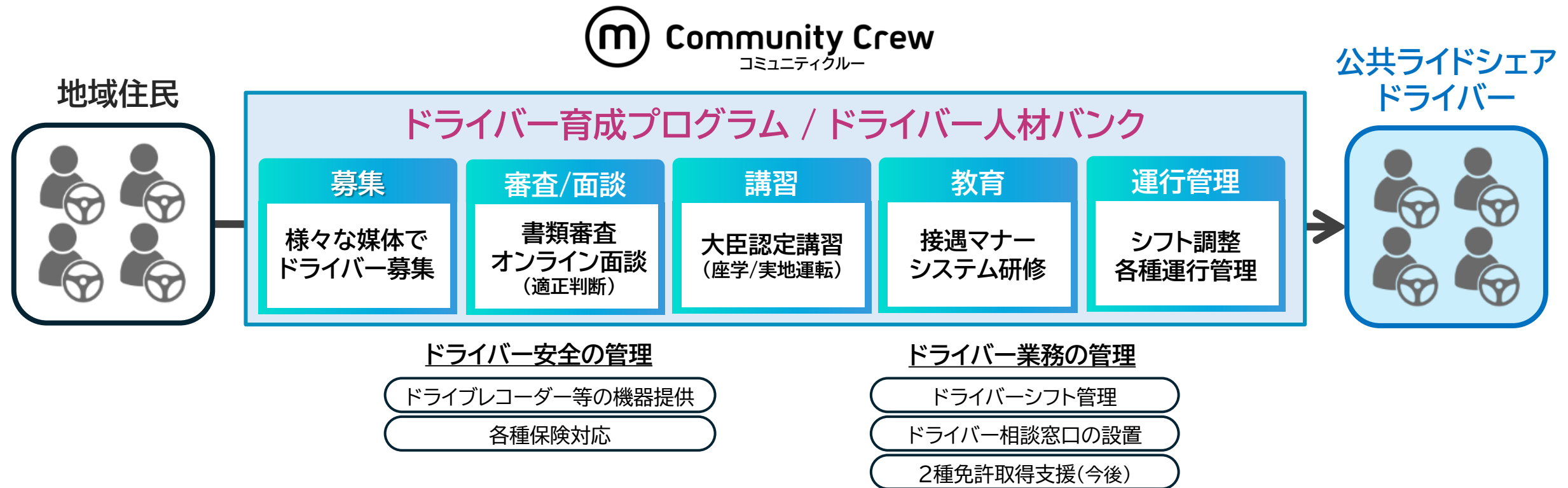
(ドライバーとの契約締結、運行管理事業者の選定、利用者へのサービス訴求など必要な業務を当社が受託)



< ② 1種免許ドライバーの活用 >

ドライバーバンク『Community Crew』

ドライバー募集から審査・面談、運行管理まで必要な対応を行い地域住民の中から公共ライドシェアドライバーを育成



< 利用促進活動(一例) >

- 新たなサービスの定着には地道な訴求・利用者説明会の実施が必要不可欠
- 当社はプラットフォームを提供するだけではなく、持続可能なサービスとなるための利用者増のお手伝いも実施

<説明会・スマホ教室の実施>



<紹介ブース(地域イベントとの連携)>



羽島市「岐阜羽島駅前フェス」



鳥取市「鳥取交通フェスタ」



藤枝市「駅北て～しゃばストリート」

<ガイドブックの作成>

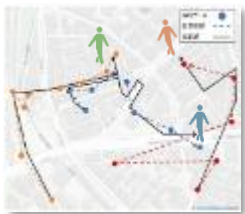


私たちは新たな移動サービスの導入をご支援いたします



<あらゆるデータの収集・分析(例)>

人流データ
(スマホ情報)



移動データ
(公共交通利用履歴)



<あらゆる”生”の声の収集・分析(例)>

利用者属性や日常の移動実態の把握及び
オンデマンドサービスに関する調査を目的として実施

①利用者向けアンケート ②利用しなかった方向けアンケート

ワークショップや座談会の実施

高齢者ヒアリングを実施
高齢者のなかでスマホ活用は1～2割(挙手による)
配車予約フローに関する質問(電話予約等)、最寄りの乗降位置に関する質問を受けた。



地域住民との
ワークショップを実施
(テーマ)私たちがつくる私たちのための移動サービス
乗降スポットの改善や新たな地域連携サービスの企画案をみんなで考える

