

尼崎市市内におけるAIオンデマンド型交通 実証運行について

令和 8 年 5 月 2 5 日 尼崎市交通戦略推進担当

AIオンデマンド型交通の概要

乗客はスマートフォンや
電話から乗車予約



AIによる決定



図 AIオンデマンド型交通イメージ (国土交通省)



令和7年度実証運行の車両

ポイント

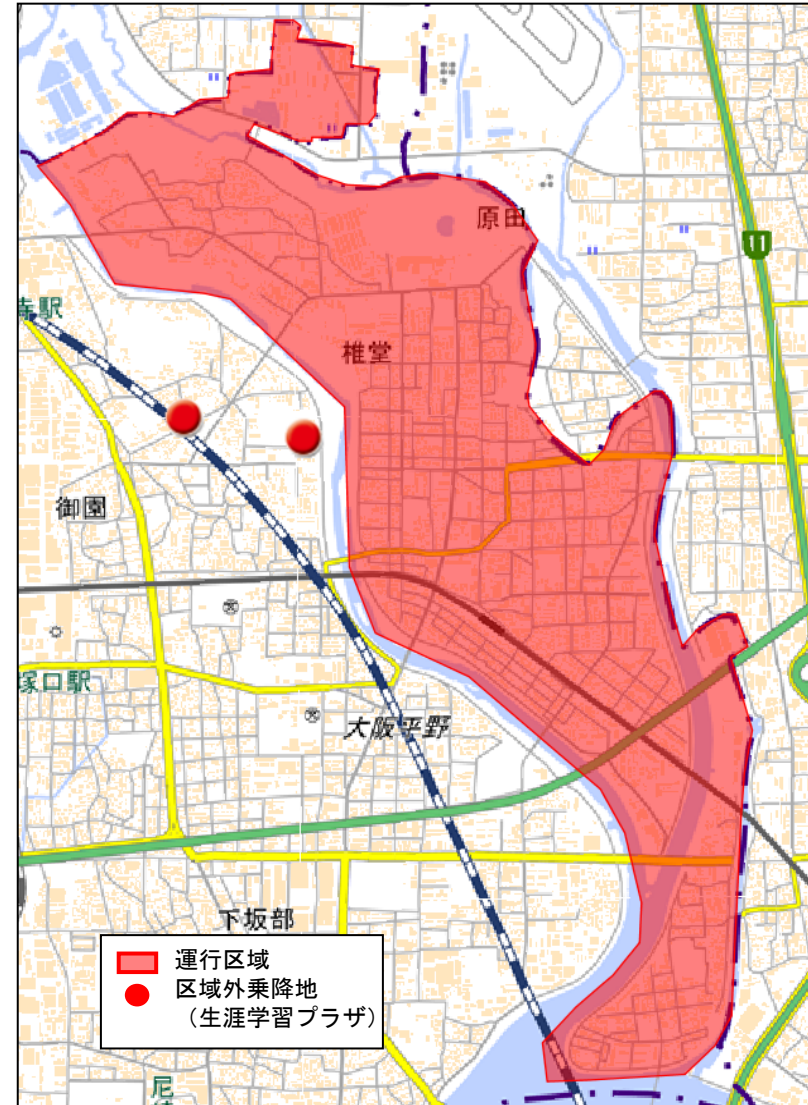
- 普通自動車を使用した乗合運行
- あらかじめ決められた仮想スポットで乗り降り可能
- 複数の乗客の予約をAIで最適化しルート案内

⇒バスとタクシーの中間イメージ

令和7年度は11月～12月において実証運行を実施

令和7年度実証運行の実績

- ア 運行期間 11月～12月、毎日9時～17時
- イ 運行区域 右図のとおり
- ウ 使用車両 ミニバン1台（乗車定員5人）
- エ 運賃
片道 大人500円/小児250円
一日 大人1,200円/小児600円
（※阪神バス共通）
- オ 利用実績
利用件数 : **1.7件/日（計93件）**
収入率 : **1.70%（収入合計/運行経費）**
利用者満足度 : **平均4.4点（5点満点中）**
- カ 令和8年度実証運行に向けた改善点（利用者の意見など）
- ・ 運行期間が短い、運行終了時間が早い
 - ・ 運行エリアが狭い
 - ・ 利用したい乗降ポイントが近くに無い
 - ・ 料金が高い
 - ・ 初回利用のハードルが高い



令和8年度実証運行の変更内容

運行期間について（案）

- ・ 令和7年度は2か月間と短い期間であった



- ・ 令和8年度は**最大6か月間の実証を予定**
（国庫補助採択後 8月～1月を予定）

運行時間について（案）

- ・ 実証運行後のアンケートにおいて、運行終了時間が早いことに関する意見が多かった
- ・ 令和7年度運行実績では、時間帯別の利用人数割合は、平日では10時が19%とピーク
休日では10時・16時がピーク



- ・ 令和8年度は運行時間を1時間ずらし、**10時～18時として実証を予定**

mobi利用者の声（9名）：要望・改善点

尼崎市北東エリア

mobi改善点

- ・ **運行期間が短い、運行終了時間が早い**
- ・ 運行エリアが狭い
- ・ 利用したい乗降ポイントが近くに無い
- ・ 料金が低い
- ・ 初回利用のハードルが高い

コメント（一部再掲）



保育園のお迎えの後に子ども2名を連れてワンオペで病院へ行くため、**開始時間を遅くして終了時間を遅くしてもらえると助かります。**（女性・30代）



バスが1時間に一本程度しかないので、**夕方は18時ごろまであれば嬉しい**（女性・30代）

令和8年度実証運行の変更内容

運行区域について (案)

- ・ 令和7年度は藻川以東・以北でのエリア設定
- ↓
- ・ 令和8年度は**食満・猪名寺エリア**を拡大して実証を予定
 - ・ JR猪名寺駅付近に**ポイント**を設定

コメント(一部再掲)

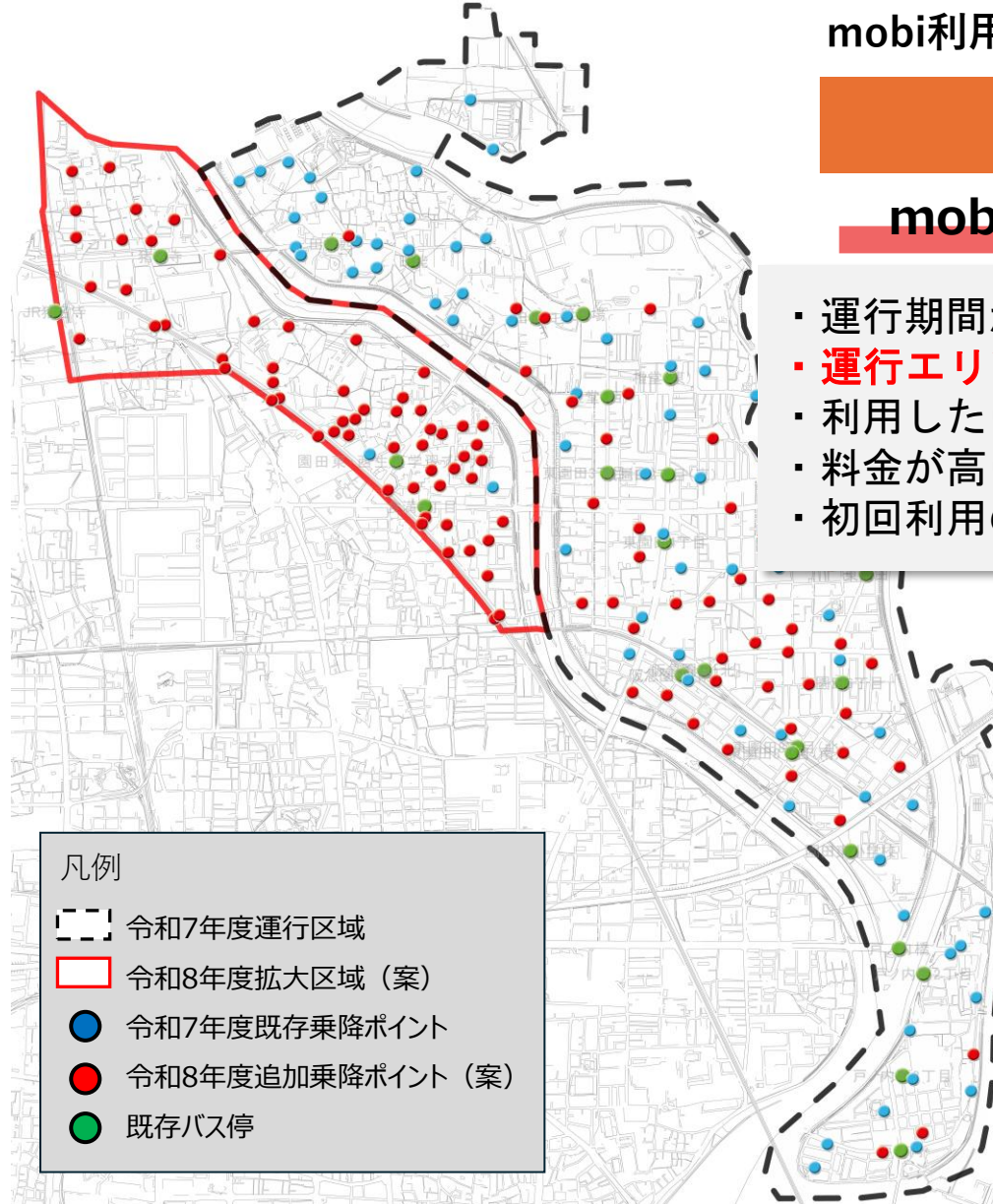


運行範囲を拡大、先ず園田エリアに拡充し、その後、尼崎市全域にエリアを拡大して欲しい。(男性・70代)

コメント(一部再掲)



運行範囲の拡大を希望し、JR猪名寺、つかしん、塚口駅など主要駅や医療・買物施設へ行きたい。



mobi利用者の声 (9名) : 要望・改善点

尼崎市北東エリア

mobi改善点

- ・ 運行期間が短い、運行終了時間が早い
- ・ **運行エリアが狭い**
- ・ 利用したい乗降ポイントが近くに無い
- ・ 料金が高い
- ・ 初回利用のハードルが高い

令和8年度実証運行の変更内容

乗降ポイントについて (案)

- ・ 令和7年度は70箇所
初年度のため過度な設置は控えていた



- ・ 令和8年度は**既存エリアも含め、乗降ポイントを増加する(約170箇所)**
- ・ 乗合バス事業者との競争を避けるため、バス停付近から少し離れた位置に設定



mobi利用者の声 (9名) : 要望・改善点

尼崎市北東エリア

mobi改善点

- ・ 運行期間が短い、運行終了時間が早い
- ・ 運行エリアが狭い
- ・ **利用したい乗降ポイントが近くに無い**
- ・ 料金が高い
- ・ 初回利用のハードルが高い

令和8年度実証運行の変更内容

利用料金について (案)

・ 令和7年度は1回500円にて実証運行



・ 料金値下げについての意見も多かったが、乗合バスやタクシーとの競争を避けるため、**基本料金は変更なしで実証を予定**

サブスク対応について (案)

・ 令和7年度は通常料金のみでの運行



・ 料金値下げの代替として、**8,000円/月、家族割2,000円/月でのサブスク対応**で利用者増加の可能性を検討する

mobi利用者の声 (9名) : 要望・改善点

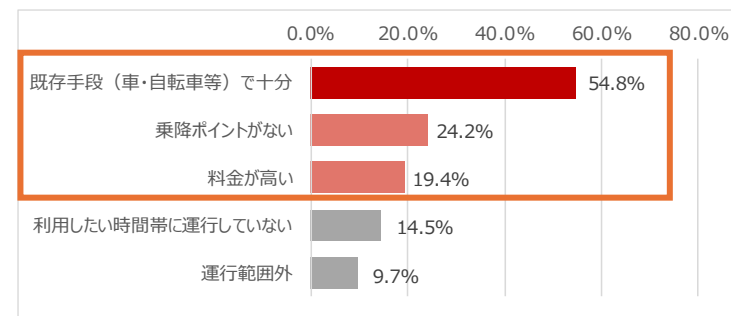
尼崎市北東エリア

mobi改善点

- ・ 運行期間が短い、運行終了時間が早い
- ・ 運行エリアが狭い
- ・ 利用したい乗降ポイントが近くに無い
- ・ **料金が高い**
- ・ 初回利用のハードルが高い

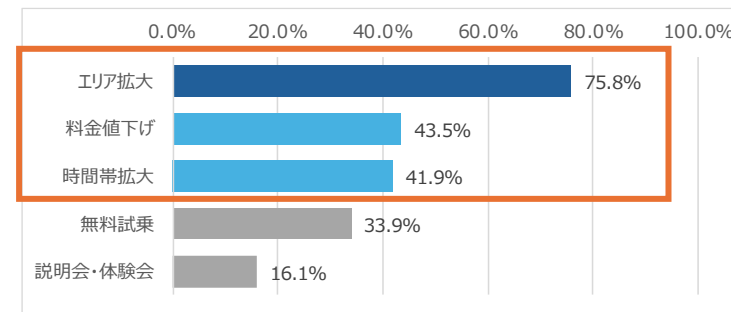
利用しなかった理由

※複数回答、上位5項目抜粋



今後の利用きっかけ

※複数回答、上位5項目抜粋



令和8年度実証運行の変更内容

利用促進について (案)

- ・ 利用者の満足度は非常に高いが、初回利用のハードルが高く、利用率が低迷



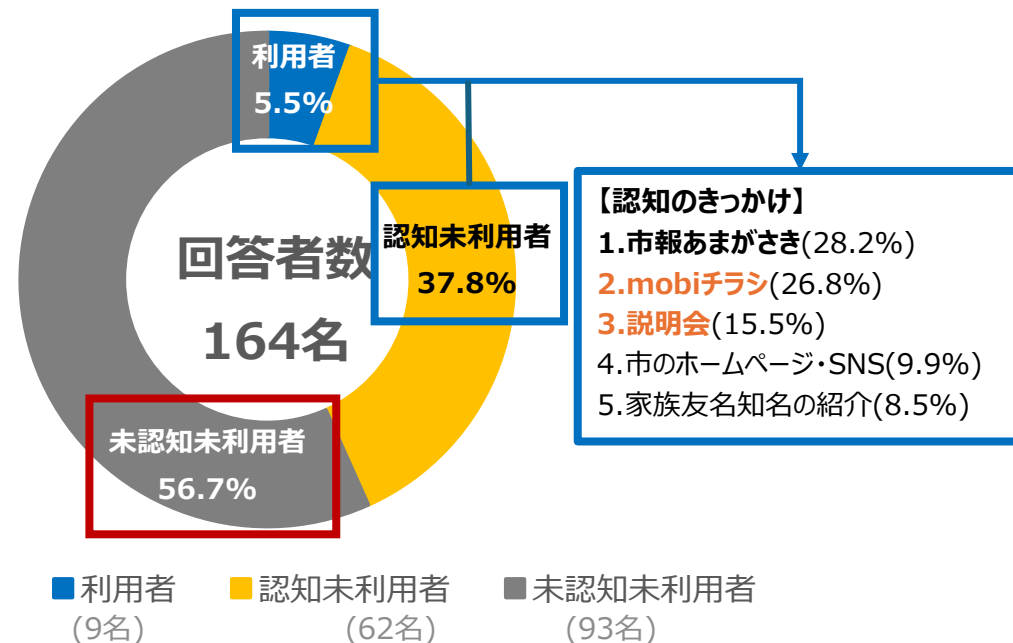
- ・ 説明会の実施等、認知度向上の施策を検討
- ・ 令和8年度は**運行期間前半2ヵ月間、一人2回無料で乗車体験できる取組を実施しリピート客を増やす**

mobi利用者の声 (9名) : 要望・改善点

尼崎市北東エリア

mobi改善点

- ・ 運行期間が短い、運行終了時間が早い
- ・ 運行エリアが狭い
- ・ 利用したい乗降ポイントが近くに無い
- ・ 料金が高い
- ・ **初回利用のハードルが高い**



尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について

令和8年度実証運行の変更内容

協業化について (案)

地域の「お困りごと」を解決!

買い物もん行こカー

「近くにお店が無いので、日常の買い物ができない…」、そんな組合員へのお役立ちとして2016年10月、コープデイズ神戸北町で始まったのが「買い物もん行こカー」です。

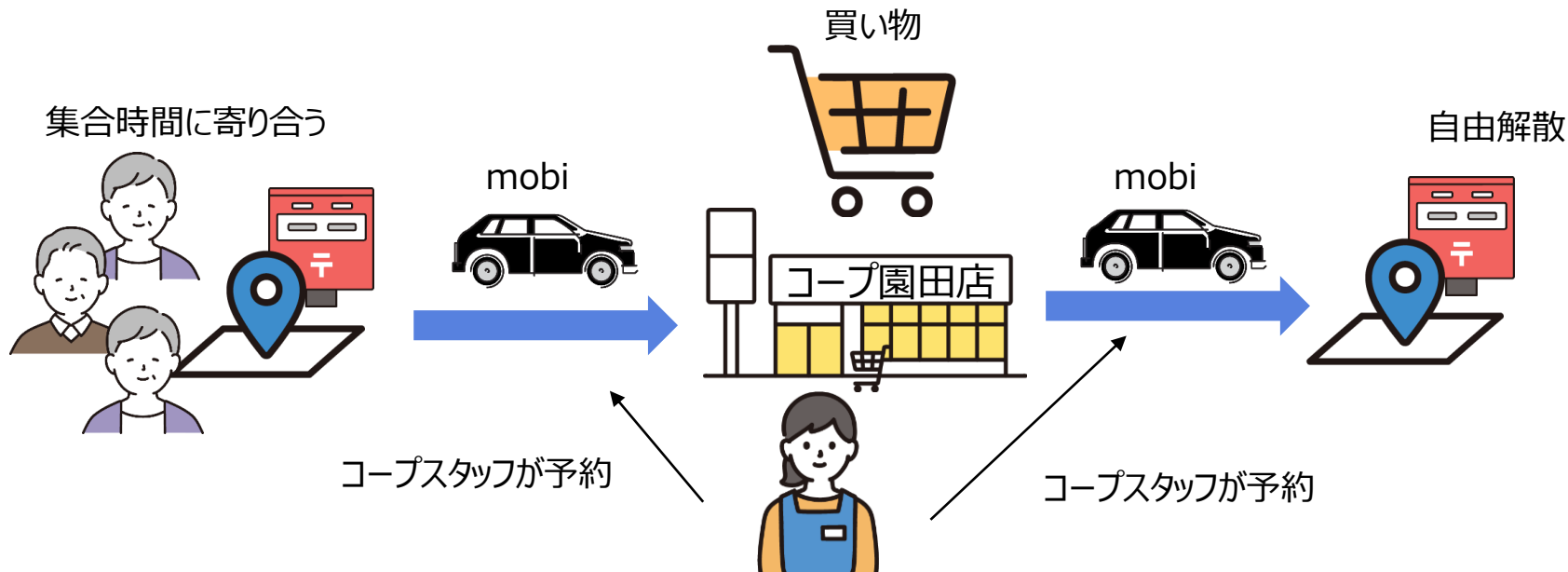
無料買物送迎車
コープ
買い物
もん
行こ
カー

- 【買い物もん行こカー】
- コープこうべが実施している買い物に係る移動支援事業
 - 週に1回、玄関先～最寄りコープ店舗を送迎
 - 利用料は無料（白ナンバー）
 - 拡大要望が増えているが、
 - ①車両リースの負担増
 - ②ドライバーの確保が困難で対応できていない



連携による協業化

- コープ園田店で実施
- コープ会員が利用可能
- コープスタッフが予約
- 車両はmobi

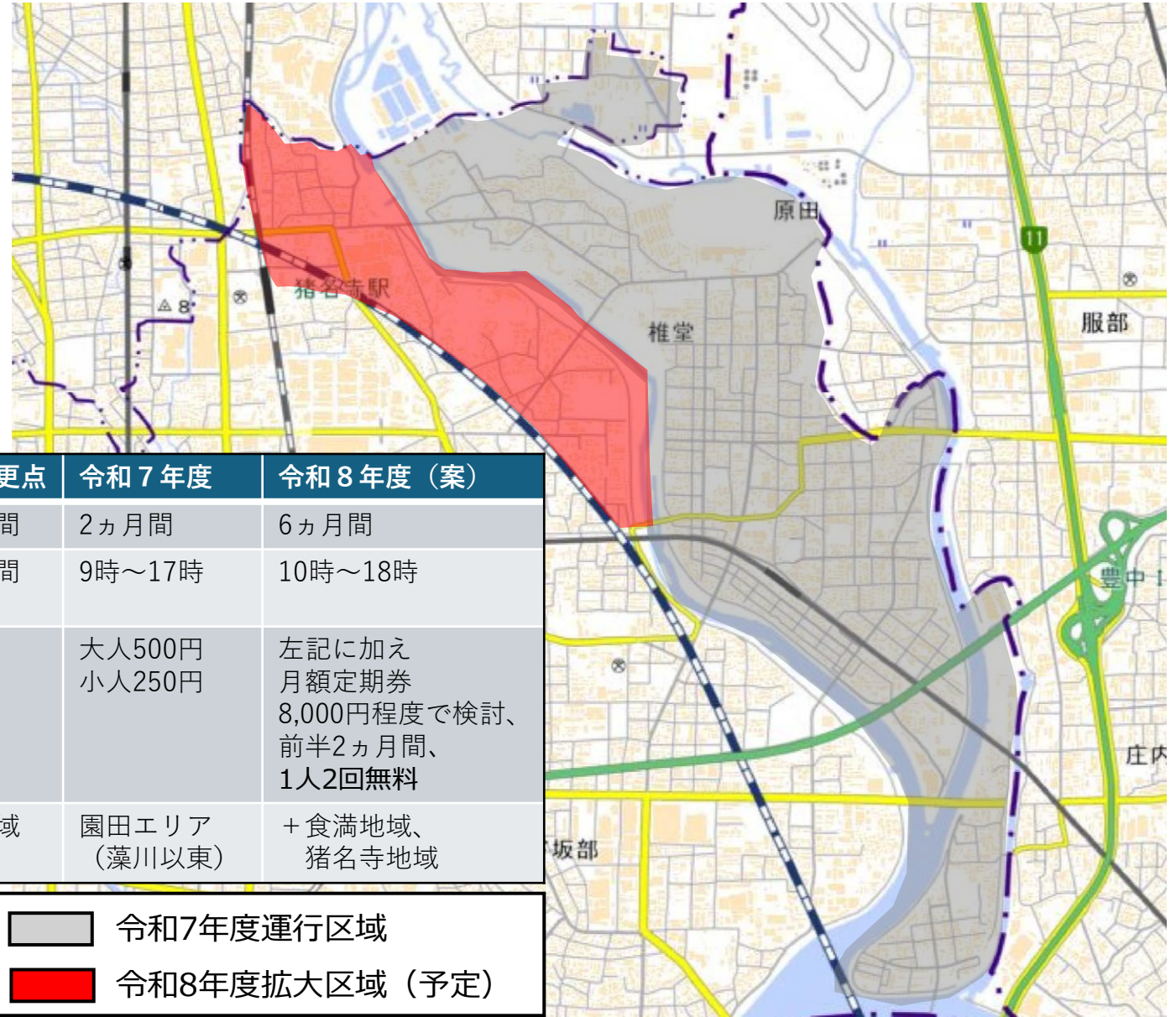


尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について

令和8年度実証運行の概要

運行概要（案）

項目	内容
運行期間	8月～1月 交付決定時期により変動
運行日・時間	毎日 10時～18時
乗車定員	5人
運行区域	右記地図参照（食満・猪名寺を拡大）
使用車両	ミニバン 1台
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・片道 大人500円、小人250円(据置) ・阪神バス共通一日券 大人1,200円、小人600円(据置) ・月額定期券 大人8,000円/月 (家族割2,000円/月)
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・前半2ヵ月間、1人2回無料 (初回利用のハードルを下げ、リピート客増加を狙う)
協業化の検討	コープこうべと連携した買い物支援の実施について検討する



実証運行の検証について

実証運行について、次の3つの視点で検証していく。

① 新たな移動手段

⇒本市の特性として自転車の交通量が他都市と比較しても高い水準にある。
自転車が利用できないような交通弱者の新たな移動手段の可能性を検証する。

② 既存公共交通の補完

⇒運転士不足等によりバス路線の減便があるものの、本市のバス路線ネットワークは依然として高い水準にある。そのような中で、AIオンデマンド型交通が乗合バス等と競合せずに、補完する役割が担えるか検証する。

③ 公共交通としての継続性

⇒公費負担なく継続できるか検証する。
また、継続利用してもらうため、利用者の満足度が高いかどうか検証する。

尼崎市AIオンデマンド型交通実証運行について

評価指標・検証項目(案)

	指標	検証項目	評価項目
①	新たな交通手段	利用者年齢層	高齢者・幼児連れの利用率 (65歳以上・未就学児同乗人数)
②	既存公共交通の補完	バスとの競合	既存バス路線との重複率※1
		タクシーとの競合	利用全体における相乗率※2
③	公共交通としての継続性	収支率	収入／運行経費※3
		満足度	アンケートによる満足度(5点満点)

※1 同バスルート上のバス停200m以内スポット間の乗降件数/全件数

※2 相乗回数/全予約数

※3 運行経費：人件費、燃料費、運行管理費等費用+AIシステム維持費等

その他モニタリング項目(一例)

	指標	検証項目	評価項目
④	その他	リピート率	無料期間の利用者のリピート率
		利用者・非利用者の評価	アンケートによる他都市へのアクセス希望の有無

実績値を踏まえた目標値	R7年度実績
実績値	65歳以上：5% 未就学児同乗：0%
25%以下	32.3% (30件/93件)
15%以上	4.3% (4件/93件)
実績値	1.70% (47,000円/2,763,200円)
平均4.0点以上	平均4.4点

【補足】目標値の考え方

利用者年齢層：他都市の実績値を参考に総合的に評価

バスとの競合：他都市の実績値及びR7実績値を基に設定
(少ない方が競合していない)

タクシーとの競合：他都市の実績値及びR7実績値を基に設定
(高い方が効率的な運行をしている)

収支率：路線バス事業との比較など総合的に評価

結果については令和8年度末頃の地域公共交通会議にて報告予定

検討スケジュール(案)

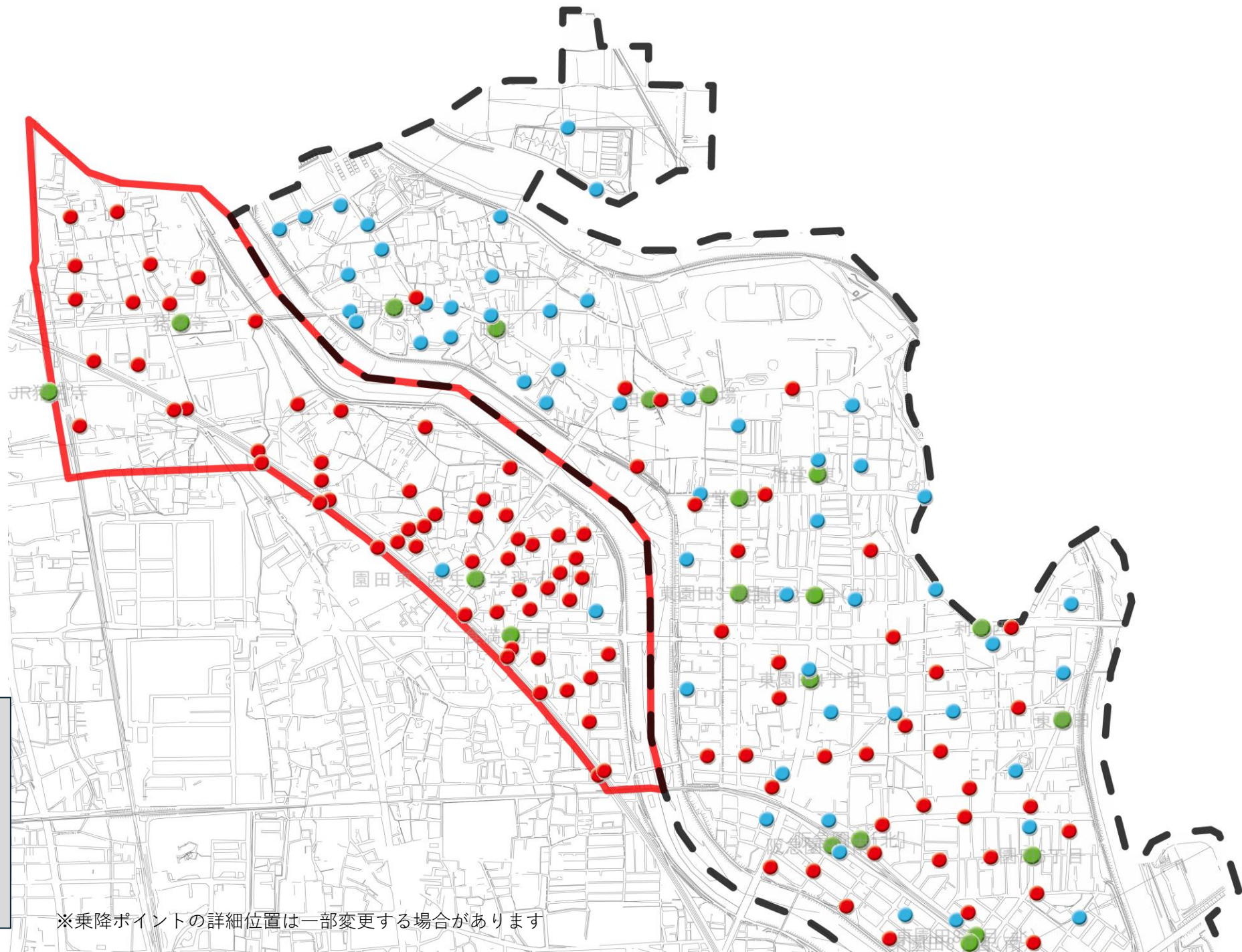
	令和7年度		令和8年度		令和9年度	
			上半期	下半期	上半期	下半期
運行準備	←-----→		←-----→		←-----→	
実証運行		←-----→	←-----→	←-----→	←-----→	←-----→
			★効果検証	★中間効果検証	★効果検証	★中間効果検証
		←-----→		←-----→		
		★地公会議	★地公会議		★地公会議	
			★地公会議	★地公会議		★地公会議

★地公会議

※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。

(参考)
令和8年度 乗降スポット案

合計174箇所



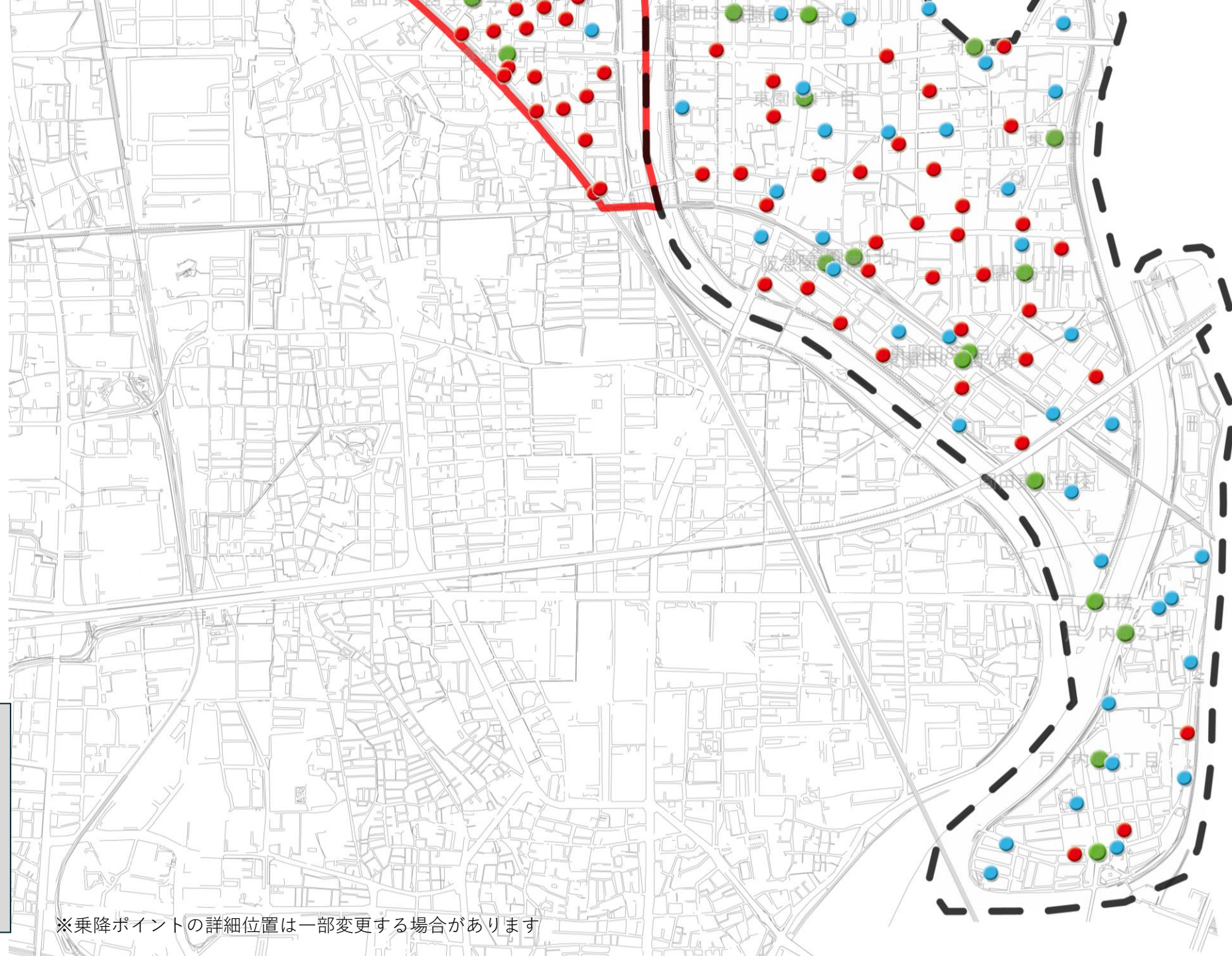
凡例

---	令和7年度運行区域	
■	令和8年度拡大区域 (案)	
●	令和7年度既存乗降ポイント	70箇所
●	令和8年度追加乗降ポイント (案)	104箇所
●	既存バス停	

※乗降ポイントの詳細位置は一部変更する場合があります

(参考)
令和8年度 乗降スポット案

合計174箇所



凡例

	令和7年度運行区域	
	令和8年度拡大区域 (案)	
	令和7年度既存乗降ポイント	70箇所
	令和8年度追加乗降ポイント (案)	104箇所
	既存バス停	

※乗降ポイントの詳細位置は一部変更する場合があります