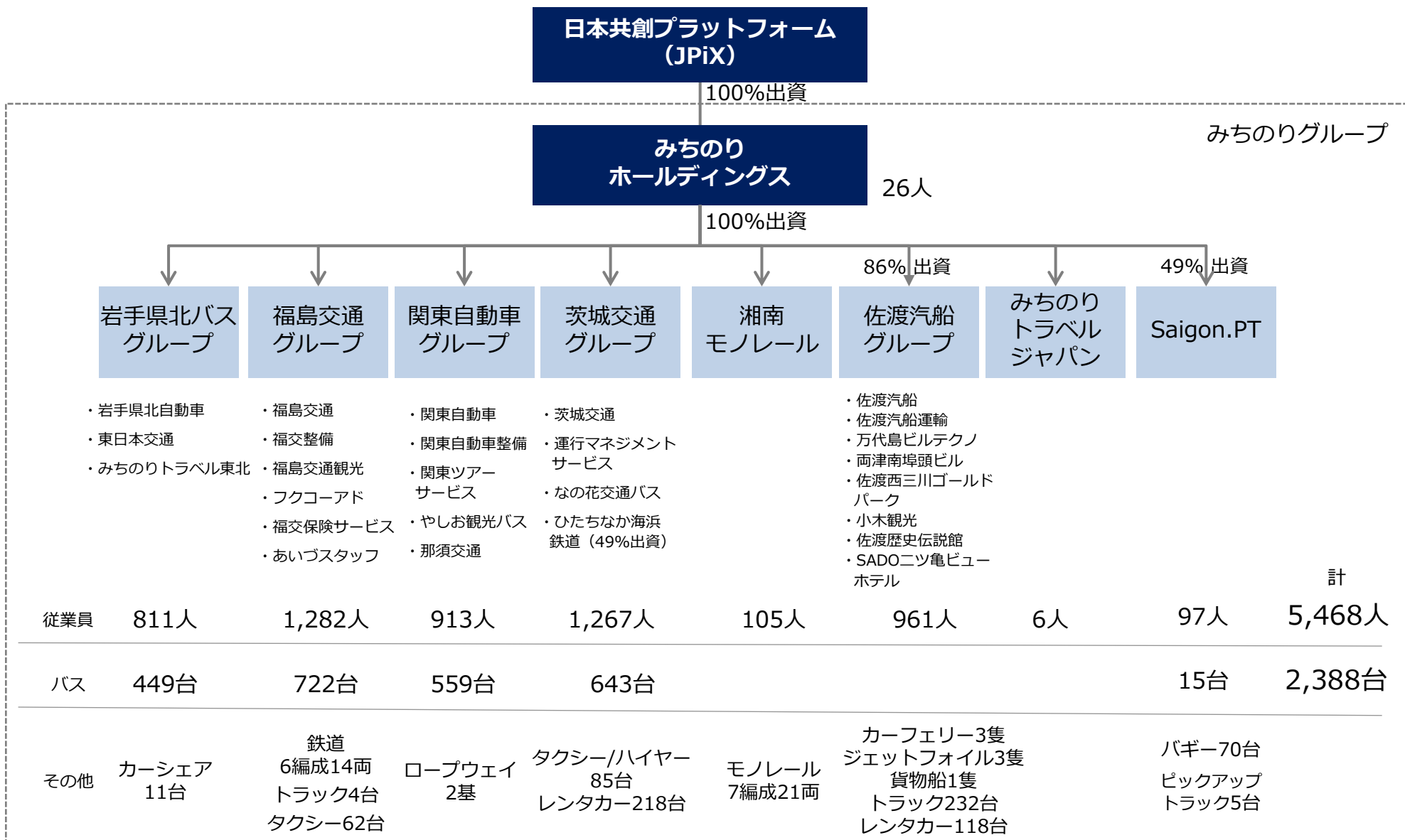


AI オンデマンド交通の可能性と限界 ー地域に合った活用を考えるー



みちのりの拠点

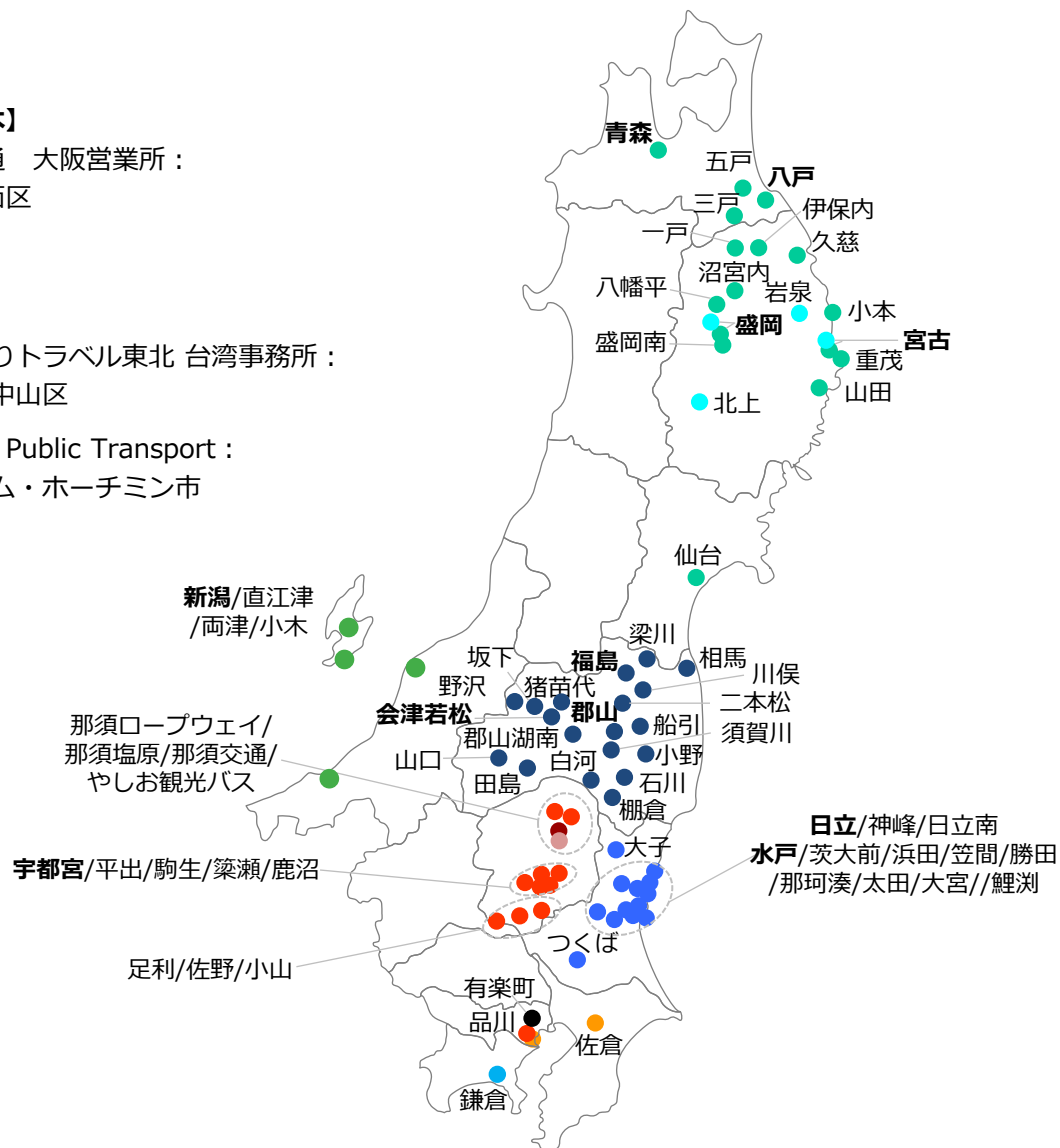
【西日本】

福島交通 大阪営業所：
大阪市西区

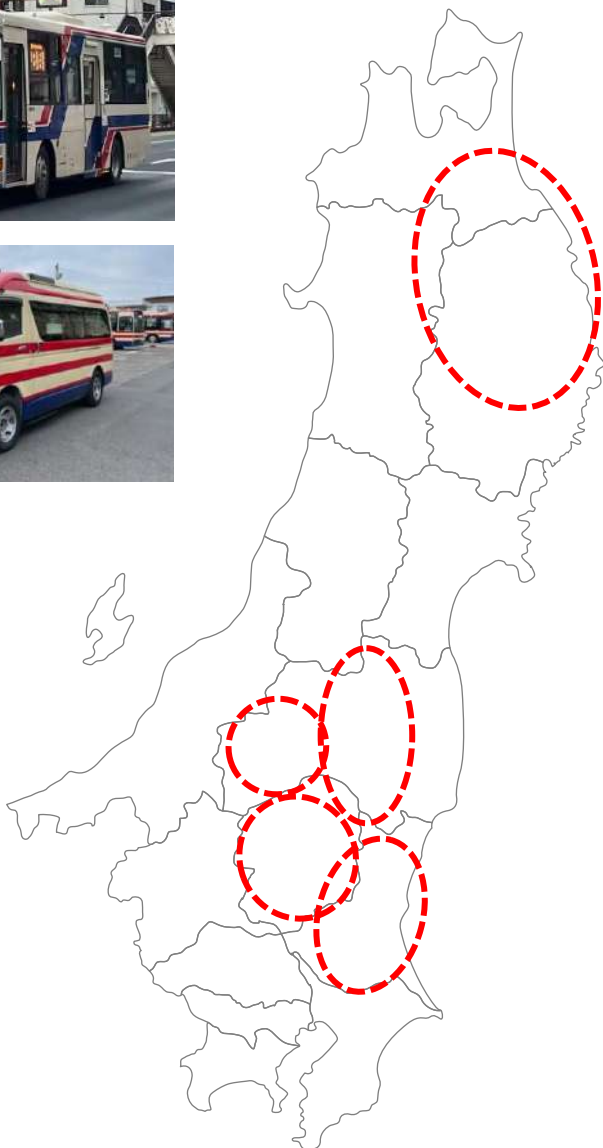
【海外】

みちのりトラベル東北 台湾事務所：
台北市中山区

Saigon Public Transport：
ベトナム・ホーチミン市



- ： 岩手県北自動車
- ： 東日本交通
- ： 福島交通
- ： 関東自動車
- ： やしお観光バス
- ： 那須交通
- ： 茨城交通
- ： なの花交通バス
- ： 湘南モノレール
- ： 佐渡汽船
- ： みちのりトラベルジャパン



事業規模

(2024年時点)

自治体数

112 自治体

沿線人口*

619 万人

年間走行距離

3,780 万km

年間乗客数

4,160 万人

*2020年国勢調査より算出

公共交通ネットワークの最適化

方向性

計画段階

実行段階

路線ネットワークの見直し
による乗車密度向上

自治体のパートナー
として輸送機能を提供

生産性・収益性の改善

地域公共交通計画

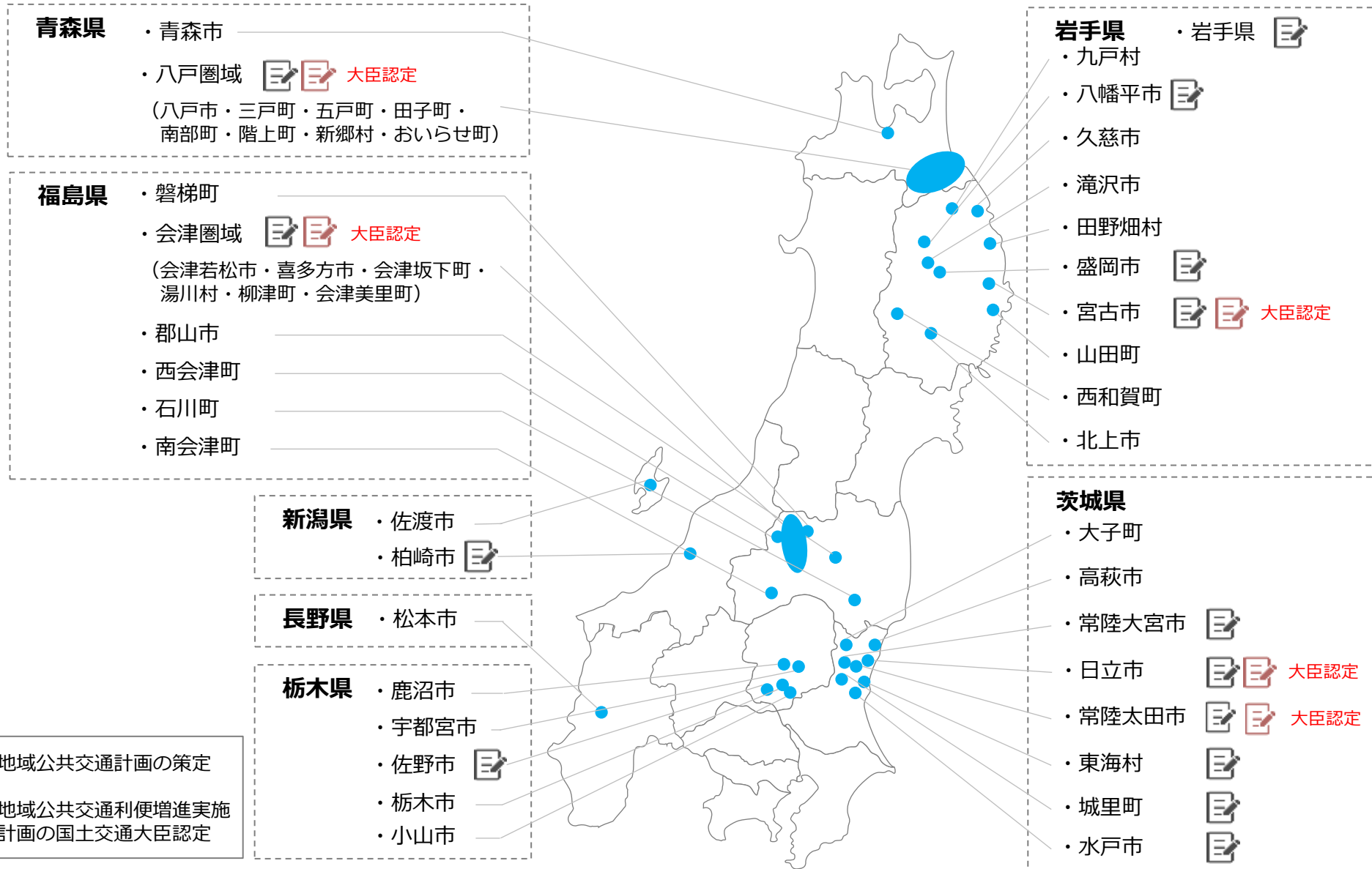
地域公共交通利便増進実施計画

路線の再編・統合（スリム化）

路線バスへの混乗

AIオンデマンド交通

公共交通計画・ネットワーク再編（みちのりHD支援自治体:47の県市町村）

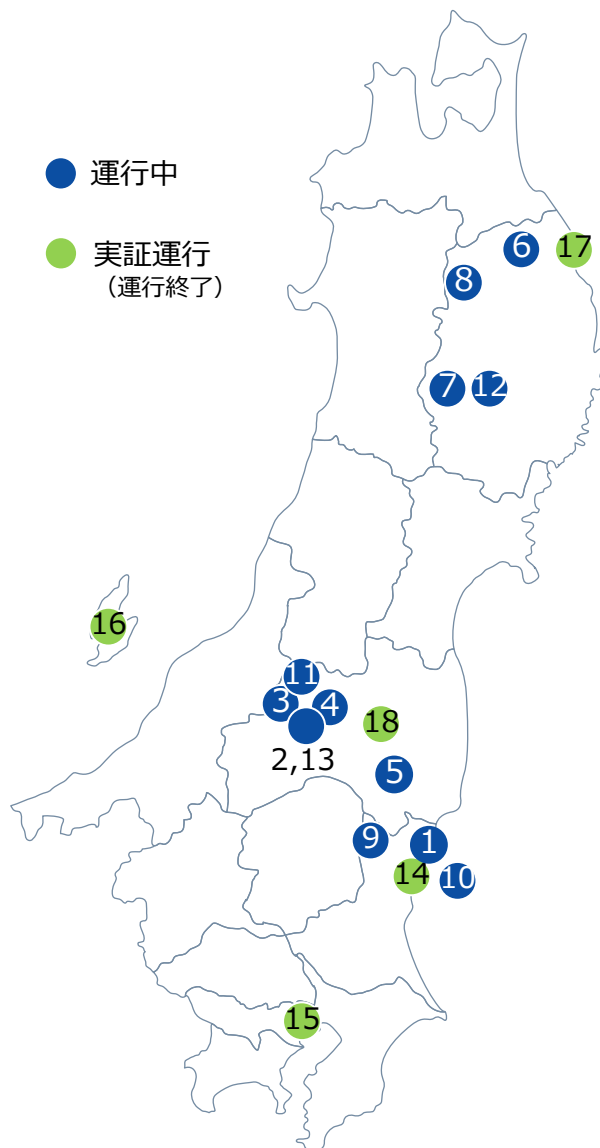


AIオンデマンド交通 みちのりグループ導入事例

□ 19の市町村にて、地域の特色に応じた車両でAIオンデマンド交通を計画・運行。

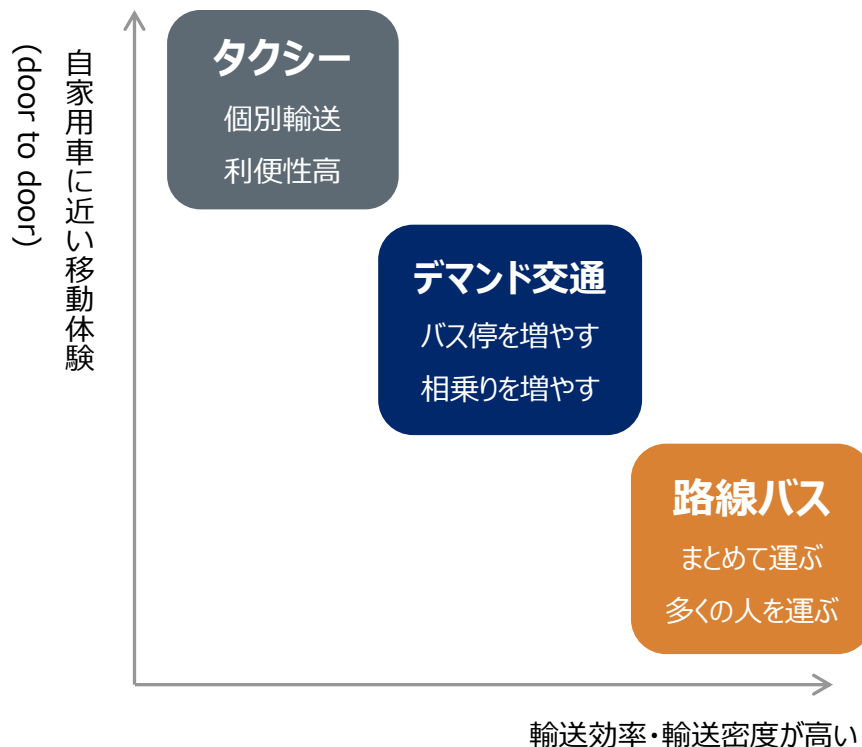
	運行エリア	都市人口
①	高萩市	2.8万人
②	会津若松市	11.7万人
③	西会津町	0.6万人
④	磐梯町	0.3万人
⑤	石川町	1.5万人
⑥	九戸村	0.5万人
⑦	西和賀町	0.5万人
⑧	八幡平市	2.4万人
⑨	大子町	1.5万人
⑩	日立市	17.5万人
⑪	喜多方市	4.6万人
⑫	北上市	9.2万人
⑬	会津若松市	11.7万人
⑭	日立市	17.5万人
⑮	中央区・江東区	16.9万人
⑯	佐渡市	5.1万人
⑰	久慈市	3.2万人
⑱	郡山市	33.0万人

2026年4月更新

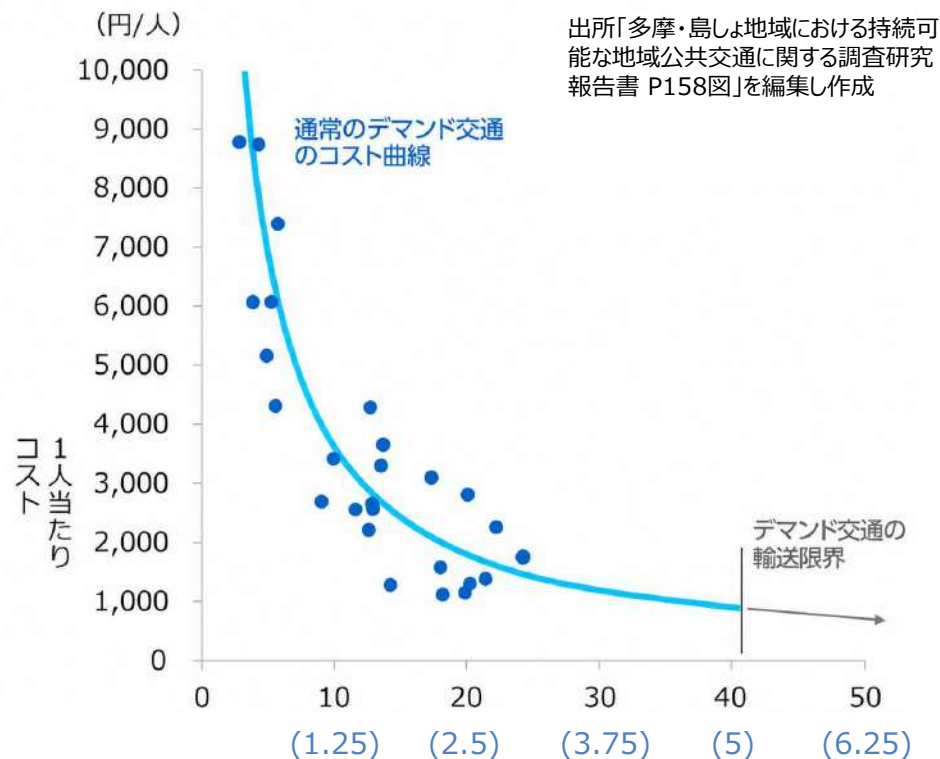


AI オンデマンド交通の可能性と限界

交通モードの役割分担



デマンド交通のコストと輸送人数



ーデマンド交通が地域にもたらす効果の例ー



自家用車からの転換

免許返納が安心して
できる環境の実現



外出機会の増加

健康増進、活動機会の創出

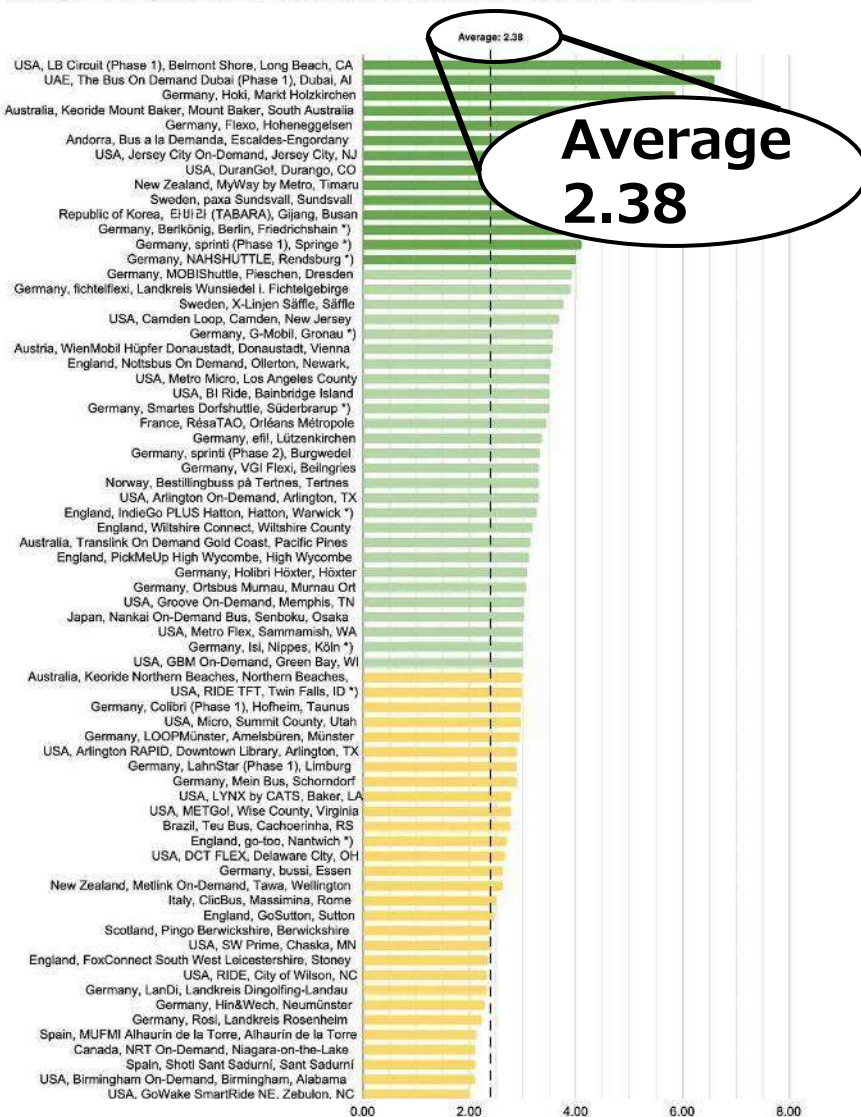


送迎移動の削減

家族・地域の負担を軽減する

(参考) オンデマンド交通の輸送効率 (1時間1台当たり輸送人数 (人/台時))

Average Passengers per Vehicle Revenue Hours of select On-Demand Transit services

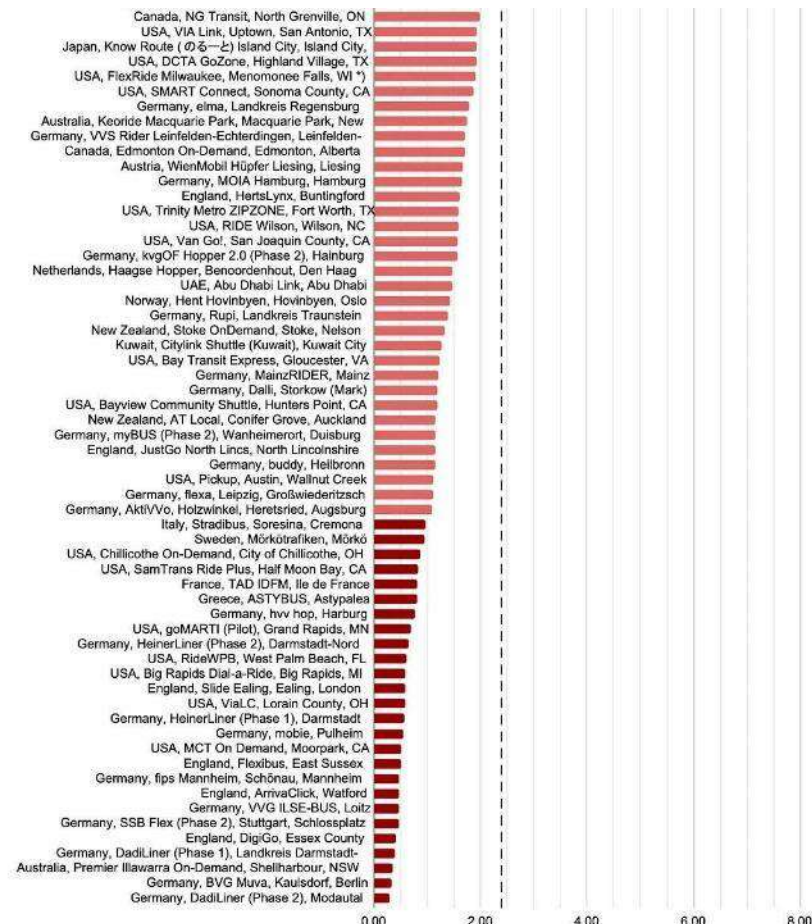


Calculation formula: Average number of passengers per week ÷ service hours per week × (number of vehicles × 0.73) = passengers per vehicle revenue hour (PAX/VRH)

Data from publicly available sources, unless entry marked with a *; data from private sources only used when offset to calculated value >50%; list of sources available upon request

©2025 Lukas Foljanty, as of June 2025

出所 : On-Demand Transit Market Report — Midyear 2025
(Lukas Foljanty)



Calculation formula: Average number of passengers per week ÷ service hours per week × (number of vehicles × 0.73) = passengers per vehicle revenue hour (PAX/VRH)

Data from publicly available sources, unless entry marked with a *; data from private sources only used when offset to calculated value >50%; list of sources available upon request

©2025 Lukas Foljanty, as of June 2025

公共交通ネットワークの最適化とセット

路線バスのみで運行



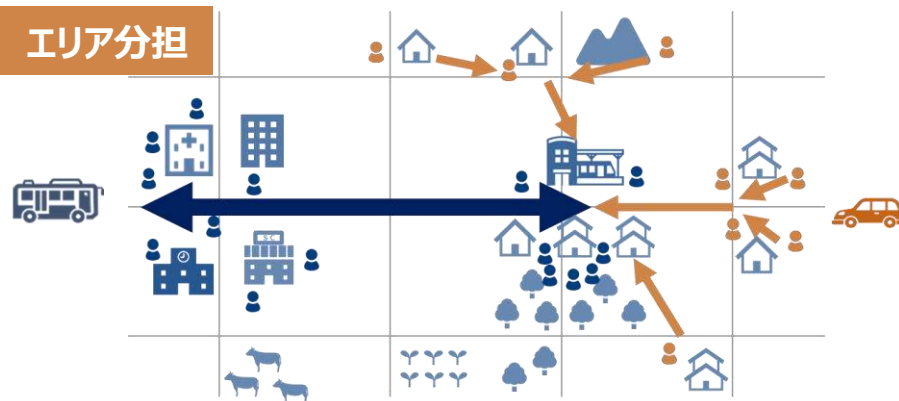
昼間帯のみ、AIオンデマンド交通で運行

昼間帯



路線再編、エリア分担してAIオンデマンド交通を運行

エリア分担



<事例> 高萩市 MyRideのるる

エリア

26,161人（2021年4月現在） 約26.6km²

運行時間

平日 7:30～19:00 土日祝 9:00～15:00

使用車両

平日 中型バス4台（朝夕は1台） 土日祝 バス2台

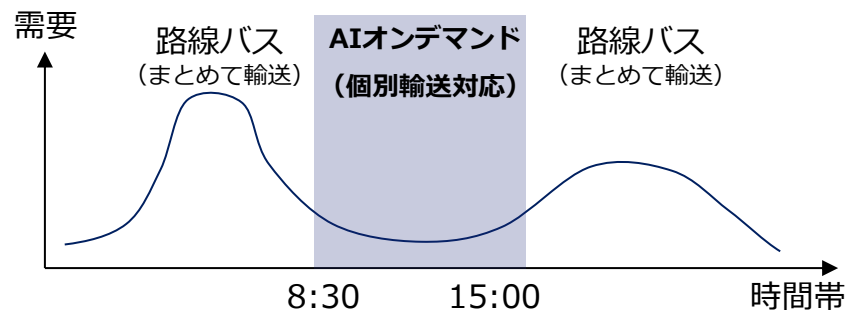
特徴

- ✓ 朝夕は路線バス運行
- ✓ 同じ車両で日中AIオンデマンド交通に切替え
- ✓ 2024年～ 朝夕も1台AIオンデマンド運行
- ✓ ICカード、キャッシュレス対応

効果

- ✓ 1日200人を超える日もある
- ✓ 利用者のうち
 - ・自家用車からの転換 **約4割**
 - ・外出の機会が増えた等 **約4割**

※令和6年度 共創・MaaS実証プロジェクトによる速報値
修正の可能性がある



AIオンデマンドバス導入前後の利用者数の比較

導入前（コロナ前）

導入後（25年7月）

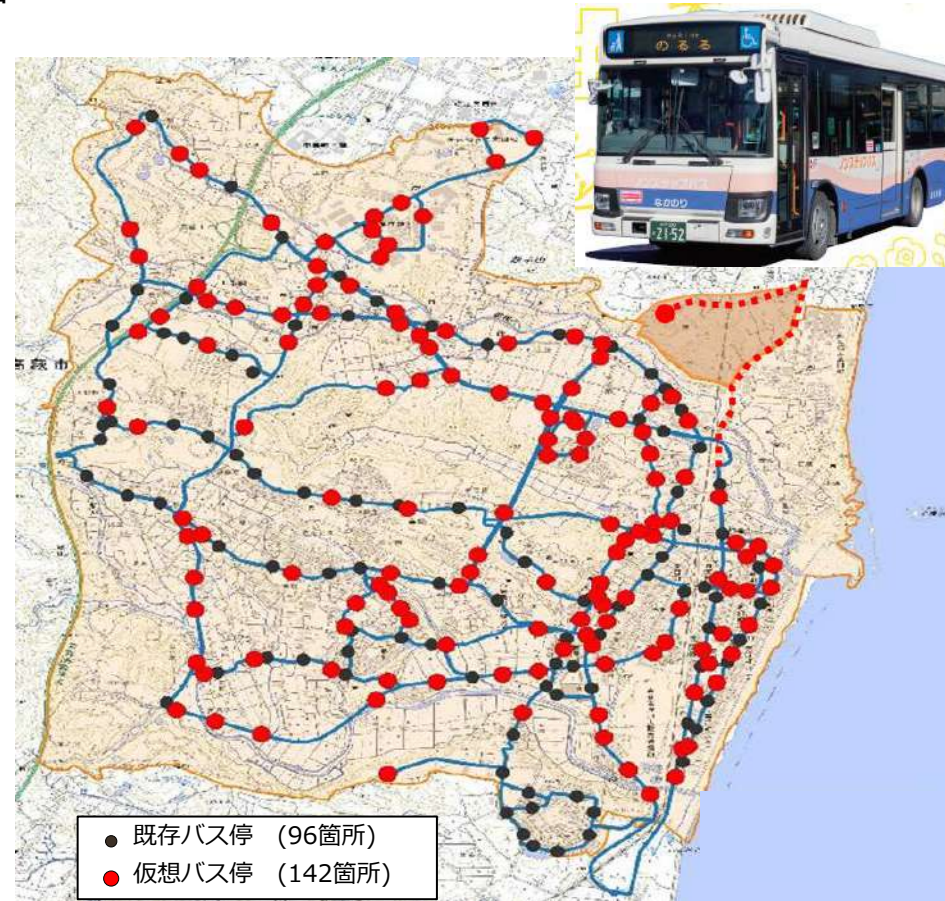
平日

88人/日



111人/日

4台運行の8:30～15:00のみを集計



<事例> 会津バス えらべるナビ (バス+オンデマンド乗り継ぎ)

- 出発地と目的地を選ぶだけで、最適なバス停やオンデマンド乗車乗り継ぎをAIが自動的に検索
- 複雑なバス路線図や運行スケジュールを調べる必要がない
- バス+オンデマンドにより地域内のどこにでも辿り着ける

出発地・目的地選択



乗継を案内



運行状況をリアルタイム更新



乗継までの時間をリアルタイム案内



<事例> 久慈市 のるのす

エリア

約14,000人（2023年10月現在） 約11.9km²

運行時間

月～土 8:30～17:30
実証期間：2か月（R6/12/2～R7/1/31）

使用車両

2台（ワンボックス 乗車定員12名）

特徴

- ✓コミュニティバスの利用が
不便な市街地エリアに新規導入
- ✓ICカード対応
- ✓高齢者の利用率が高く、アプリ利用率も高い

効果

- ✓利用者 1日平均34人 最大50人の日も
- ✓仮想バス停の利用率77%
- ✓利用者の行動変容
 - ・自家用車利用**18%減少**
 - ・自家用車送迎移動**25%減少**
 - ・外出回数**36%増加**
 - ・80歳以上の外出回数**約3倍に増加**

※令和6年度 共創・MaaS実証プロジェクトによる速報値
修正の可能性がある

運行エリア

