

As your partner.

Nishitetsu Group company magazine
西鉄グループ誌

マチユメ

Mar. & Apr. 2023

3 & 4

大きな大きな
バス会社の、
“小さなバス”。

のるーと、
山間の小道を走る。

まちに、夢を描こう。

Nishitetsu
Group

第95回運輸政策セミナー
「移動困窮社会にならないために」に寄せて

AIオンデマンドバス 「のるーと」について

2025年1月27日

西日本鉄道(株) 自動車事業本部未来モビリティ部長 兼
ネクスト・モビリティ(株) 代表取締役社長
日高 悟

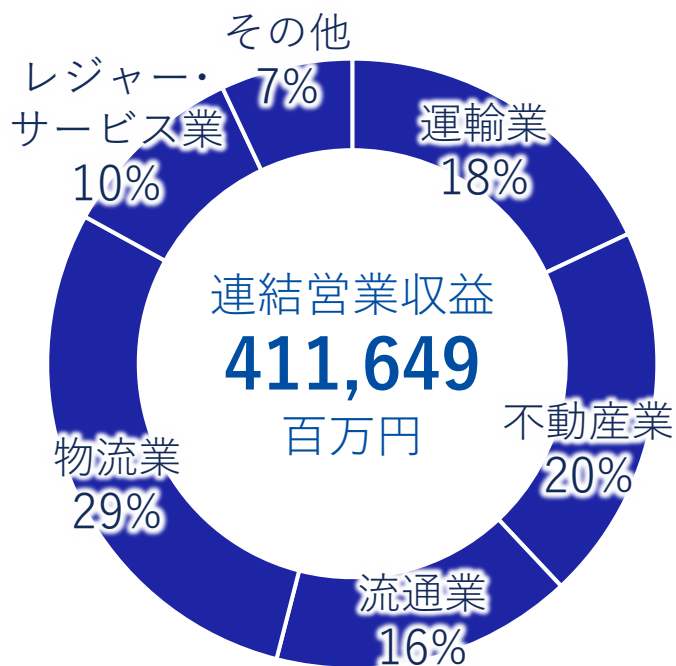
(西鉄グループ社内誌23年3・4月号表紙)

Nishi-Nippon Railroad Co., Ltd. , Proprietary and Confidential

福岡を基盤に生活関連事業を展開 ― 運輸業・不動産業・流通業など

にしてつブランドを基盤に域外展開 ― 国際物流事業・住宅事業など

セグメント別 連結営業収益構成比
(2023年度)



運輸業



物流業



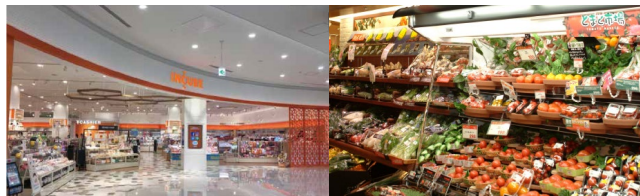
不動産業



レジャー・サービス業



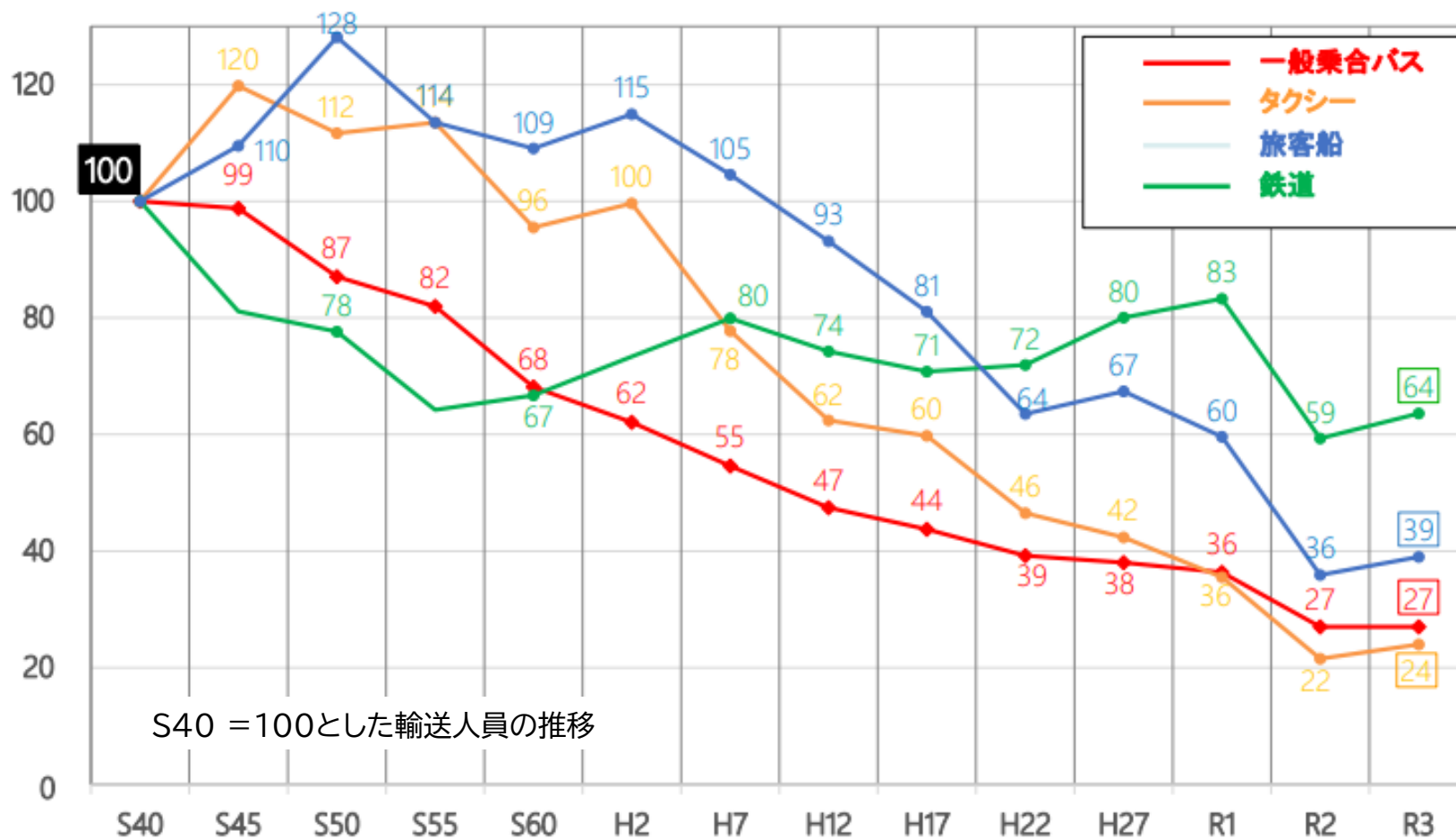
流通業



その他

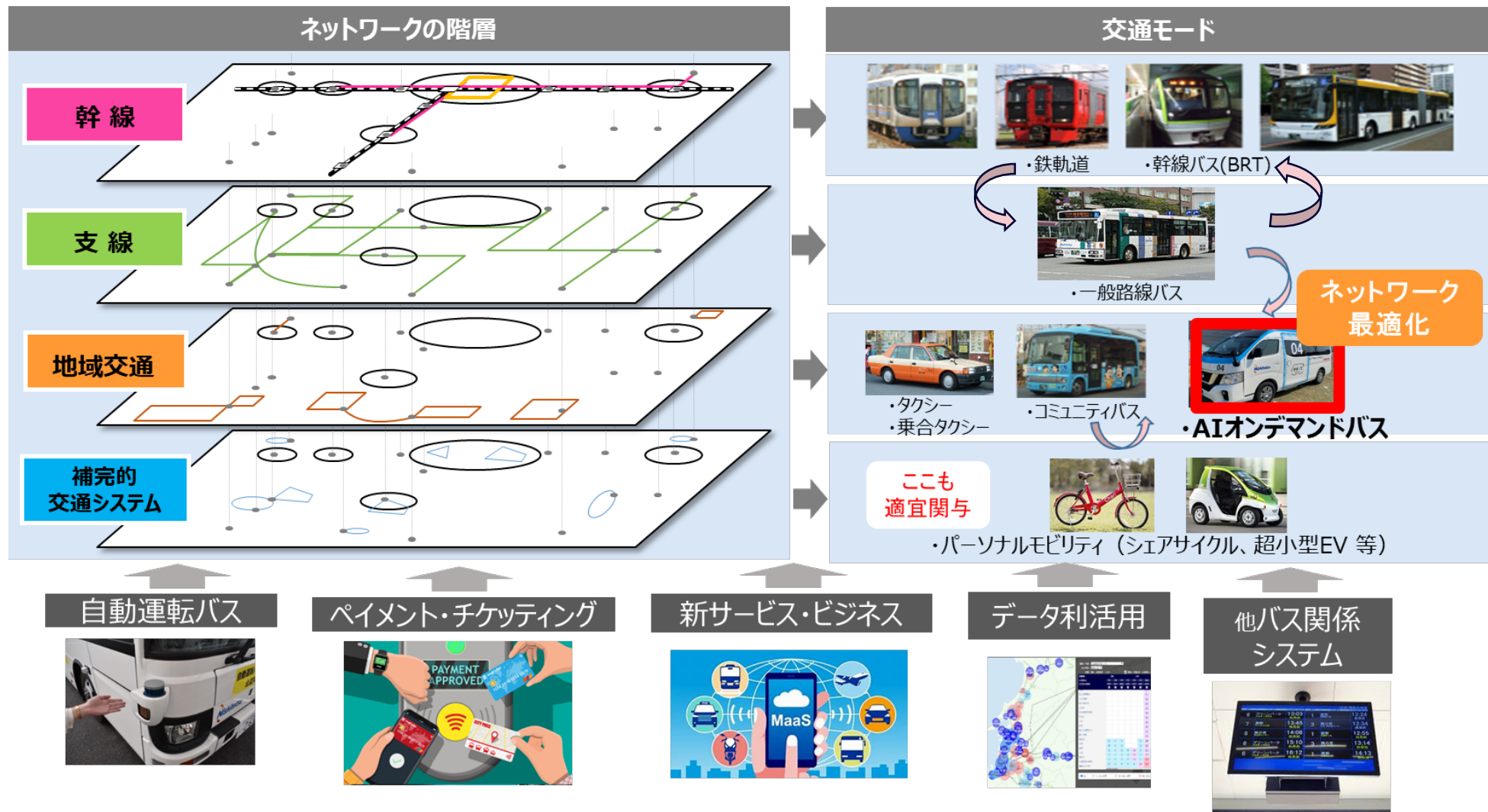


九州の乗合バス輸送人員はここ60年間で△73% 続く利用減＋新型コロナ禍＋乗務員不足・高齢化⇒危機的状況



九州運輸局資料より

路線バスは路線バスが対応しいエリア・時間帯に特化する方向 他モードへの転換と連携を進めています



2019年に三菱商事と合併会社を設立しAIオンデマンドバスの運行と普及拡大にチャレンジしています

NEXT MOBILITY

会社名 ネクスト・モビリティ株式会社

設 立 2019年3月18日

所在地 福岡本社/大阪事務所/東京支店

資本金 5億5,800万円（資本準備金含む）

代表者 社 長 日高 悟 【兼務】西日本鉄道(株) 自動車事業本部 部長
副社長 小田垣 曜 【出向】三菱商事

事業 内容

①自主商業運行事業【道路運送法4条乗合】

福岡県東区アイランドシティ | 運行は西鉄

②事業者・自治体向けソリューション提供事業

AI活用型オンデマンドバス等交通関連システムの提供、コンサルティング、各種業務支援等

出資



- 日本最大級のバス事業会社 / 交通全般の事業経営ノウハウを所有
- 現場の運行体制構築・関係者合意形成まで一気通貫でサポートが可能

共同事業
契約

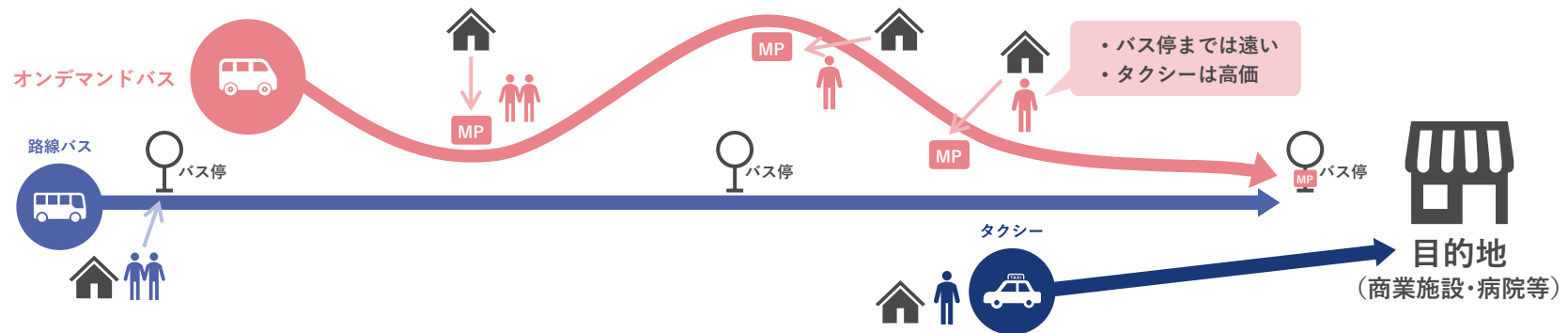


出資



- 総合モビリティサービス提供可能な体制を構築

決まった経路や時刻表がない予約型の乗り物サービス 路線バスとタクシーの中間的なサービス



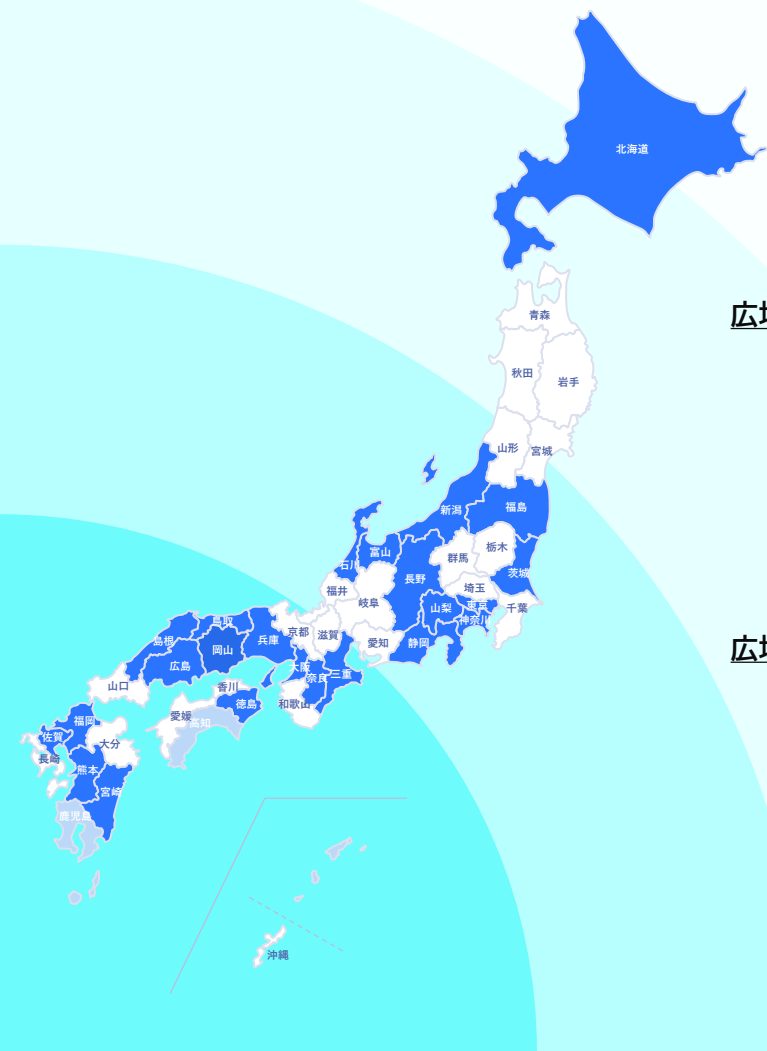
■オンデマンドバスのポジションと棲み分け

	路線バス	AIオンデマンドバス	タクシー
運行路線	既定路線のみ運行可	どこでも自由に運行可	どこでも自由に運行可
ルート生成	事前にダイヤ作成が必要	AIが最適ルートを自動生成	無し
予約有無	予約不要	アプリや電話で事前に予約	必要に応じて予約
時刻表有無	有り	無し	無し
乗降場所	バス停	専用の乗降ポイント	どこでも可

全国50箇所で開催実績

(別途準備中4箇所)

● 自主運行事業 ● 自治体事業主体 ● 民間事業主体



	運行開始	導入エリア		運行開始	導入エリア		運行開始	導入エリア
■ 北海道/東北			■ 近畿			■ 九州		
広域	● 2022.10～	喜多方市 (福島県)	● 2021.03～	大阪メトロ (大阪府) ※	● 2019.04～	アイランドシティ (福岡県)		
広域	● 2022.11～	会津美里町 (福島県)	● 2022.01～	桑名市 (三重県)	● 2020.06～	売岐南 (福岡県)		
	● 2023.11～	名寄市 (北海道)	● 2023.07～	広陵町 (奈良県)	● 2021.03～	宗像市 (福岡県)		
	● 2024.10～	美唄市 (北海道)	● 2024.01～	志摩市 (三重県)	● 2022.10～	古賀市 (福岡県)		
	● 2025.01～	矢吹町 (福島県)	● 2024.10～	南海電気鉄道 (大阪府)	● 2023.02～	宇美町 (福岡県)		
			● 2024.11～	丹波篠山市 (兵庫県)	● 2023.03～	Takuroo (熊本県)		
■ 関東			● 2024.11～	宝塚市 (兵庫県)	● 2023.10～	小郡市 (福岡県)		
	● 2023.10～	川崎鶴見臨港 (神奈川県)	● 2024.11～	四日市市 (三重県)	● 2024.01～	東峰村 (福岡県)		
	● 2023.10～	松田町 (神奈川県)	● 2024.12～	箕面市 (大阪府)	● 2024.02～	宮崎交通 (宮崎県)		
	● 2023.11～	龍ヶ崎市 (茨城県)			● 2024.03～	志免町 (福岡県)		
広域	● 2023.11～	常陸大宮市 (茨城県)	■ 中国/四国		● 2024.10～	みやま市 (福岡県)		
	● 2023.12～	調布市 (東京都)	● 2023.04～	松江市 (島根県)	● 2024.10～	益城町 (熊本県)		
	● 2024.06～	神奈川中央交通 (神奈川県)	● 2024.01～	徳島市 (徳島県)	● 2024.10～	鞍手町 (福岡県)		
	● 2025.01～	東海村 (茨城県)	● 2024.10～	広島電鉄 (広島市)	● 2025.01～	筑紫野市 (福岡県)		
	● 2025.01～	日野市 (東京都)	● 2024.12～	赤磐市 (岡山県)	● 2025.01～	玄海町 (佐賀県)		
			● 2025.01～	境港市 (鳥取県)	● 2025.04～	南種子町 (鹿児島県)		
			● 2025.02～	黒潮町 (高知県)				
■ 中部								
	● 2020.11～	塩尻市 (長野県)						
広域	● 2022.11～	安曇野市 (長野県)						
	● 2023.10～	三条市 (新潟県)						
	● 2023.10～	射水市 (富山県)						
	● 2023.10～	松本市 (長野県)						
	● 2023.12～	津幡町 (石川県)						
	● 2024.01～	笛吹市 (山梨県)						
	● 2024.02～	富士市 (静岡県)						
	● 2025.02～	韮崎市 (山梨県)						
	● 2025.02～	魚沼市 (新潟県)						

※大阪メトロさま案件は23年9月にサポート終了

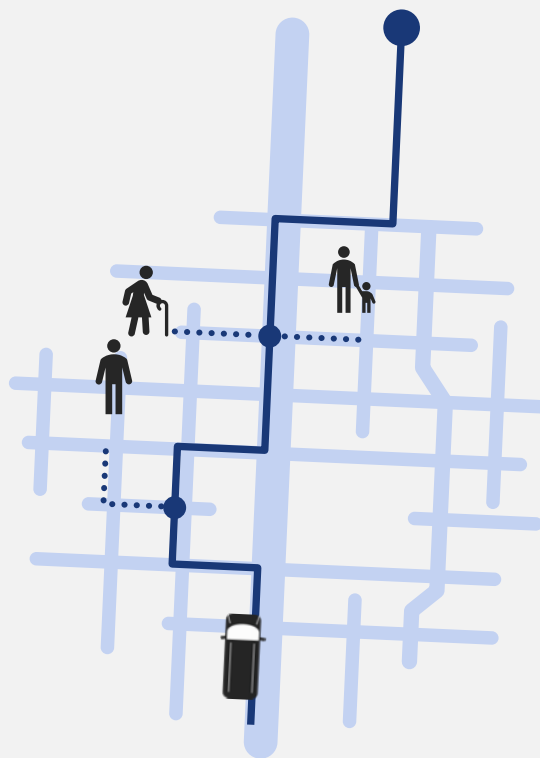
AIオンデマンドバスの特長6選

誰でも簡単に配車予約



- 乗りたいときに予約可能
- 乗降場所と時間を希望するだけ
- 電話/アプリ/ウェブ/その他

運行実績をAIが自動学習 より正確で効率的な配車へ進化



利便性が高く輸送効率も◎



- 小型車のため運行ルートが自由自在
- 近くから乗れる、近くまで行ける
- 需要に応じ乗り合いするため効率的

コンピュータによる自動案内と 運行指示で省人化



- アプリ/ウェブで自動案内
- ナビルートを自動生成案内

データに基づき 施策が打てる



- 運行体制やマーケティングの改善
- PDCAサイクルの実現

乗務員採用の「裾野」が広がる

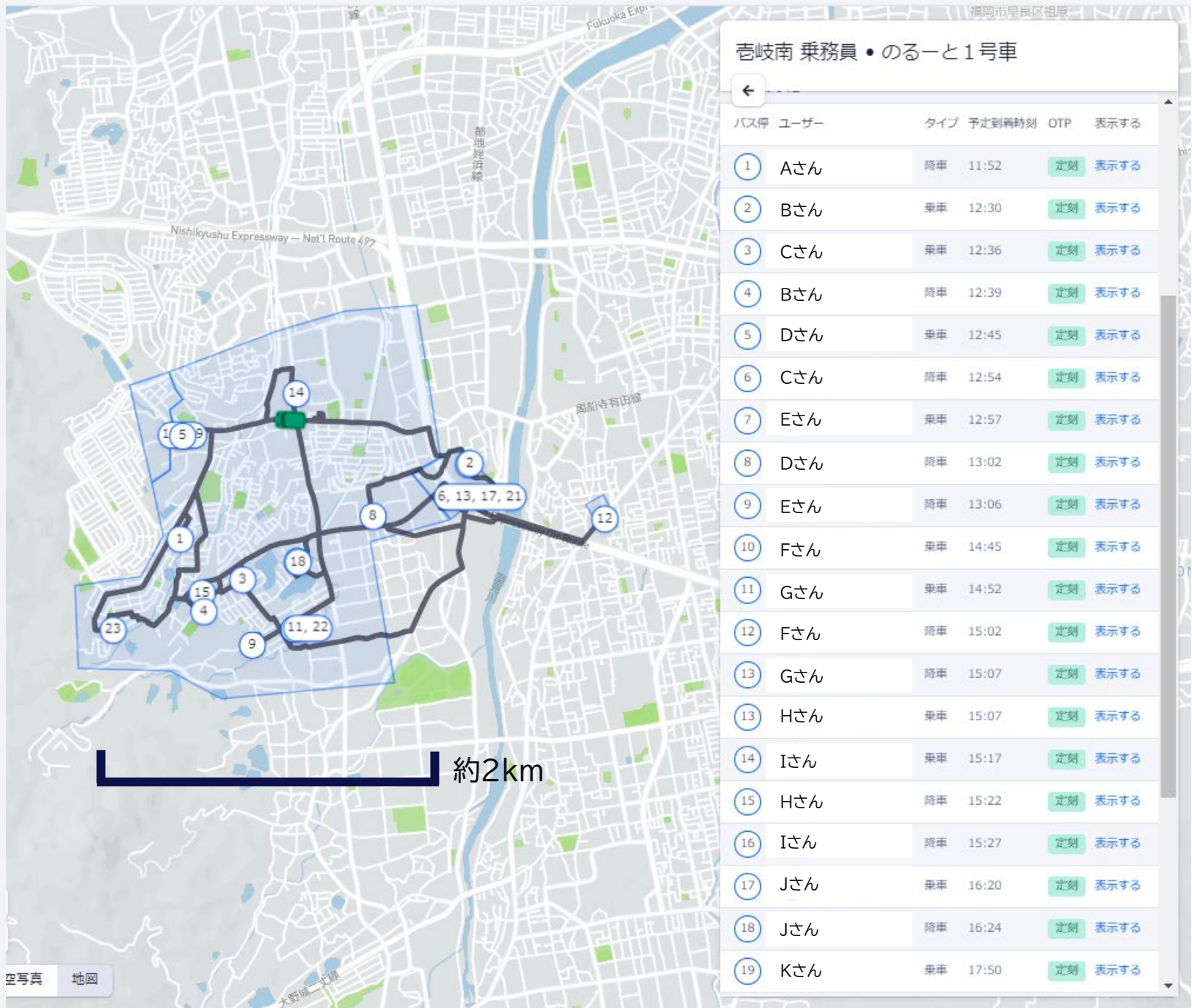
- 小型で運転しやすい、非歩合制・昼間帯中心の勤務、エリア密着
- 大型路線バスでもタクシーでもない乗務職種





壱岐南のろーと運行エリアの遠景(福岡市西区、20年7月撮影)

ある日の
11:50時点での
予約状況と
運行予定ルート



20年6月1日(運行開始)～24年12月31日の輸送実績

乗車実績

ダウンロード

乗客数 (キャンセル含む) ①	乗客数 ①	1時間 (運営時間中) の平均乗客数 ①	キャンセル乗客数 ①	キャンセル乗客数 (乗客位置に不在のケース) ①	キャンセル率 ①	キャンセル率 (乗客位置に不在のケース) ①	
74742	62455	3.39	12264	928	16.41 %	1.24 %	
全予約数 ①	乗車数 ①	予約不成立数 ①	乗車予約キャンセル数 ①	乗車予約のキャンセル数 (乗客位置に不在のケース) ①	各乗客の平均乗車数 ①	平均乗車時間 ①	各乗客の平均移動距離 ①
67437	56556	23	10858	855	43.07	8.93 分	2.33 km
平均待ち時間 ①	待ち時間の中央値 ①	管理者画面からの予約率 ①	乗客アプリからの予約率 ①				
16.09 分	9.75 分	57.95 %	42.05 %				

グラフ

ダウンロード



分かってきたこと

- 高齢者・ファミリー・小学生まで幅広い世代が利用、家族の送迎負担が軽減
- ショートトリップの積み重ねが得意、トリップが伸びると輸送人数は一定低下
- 移動需要の発生地と目的地をしっかりと含んだ運行エリア・乗降場所設定が重要
- 定時定路線/デマンド、MP/D2D、バス/バン/セダン等の組合せも有効
- 運行・プロモーションの継続とサービス内容の地道な改善が利用を伸ばす

今後の課題

- より長い「寄り道」に対する乗客の許容
- アプリ・WEB予約の促進（電話予約の低減によるコスト低減）
- 経路検索サービス上に移動手段の候補として表示されること
- 乗務員の新規採用（既存のバス・タク乗務員は既存業務がひっ迫）
- 比較的規模の大きな自治体からの運行補助や支援
- 自動車メーカーによる車両の安定供給、BF車やEVの開発

ご清聴ありがとうございました。

以下ご参考
(表紙社内誌記事のご紹介)

乗りたい時に、乗りたい場所で、
呼んで、乗る。

西鉄と三菱商事が共同出資する「ネクスト・モビリティ(株)」が福岡市東区アイランドシティで、2019年4月から運行を開始した「AI活用型オンデマンドバスののーと」。路線バスとは違う8人乗りの小さなバスで、時刻表や決まった経路を必要としない、予約制の公共交通です。使い方は、スマートフォンでアプリか電話で配車をリクエストし、アプリ画面上に提示された最寄りの乗り場(ミーティングポイント)で待つだけ。AIが最適ルートを割り出し、同乗者をピックアップしながら、お客さまを目的地へスムーズにお送りします。これが、今、日本が抱える「少子高齢化社会」「人材(運転士)不足」「環境問題」を解決に導く公共交通サービスの在り方と、全国に広がりを見せているデマンド型公共交通インフラの姿です(詳細はP9)。

AIが学んで、便利になる！ “育てる”ミニバスへの挑戦

のーととの長所は他にもあります。走れば走るほどAIが学習し、最短ルートの計算もどんどん上達、使い勝手があります。便利になるというその仕組みです。地域の足として喜ばれながら、その地域のお客さまが“育てる”。

というハッピーな関係を生み出すのです。

『にしてつグループ まち夢ビジョン2035(漢やかに、共に、創り支える「Grow with harmony with you」)』の中で、これから西鉄がもっとも大切にしていきたい価値提供の基本スタンス『誰よりも地域・一人ひとりに寄り添う』に、直球！な取り組み。

今回は、大きなバス会社(西鉄)が取り込む、小さなバス(のーと)の物語をお届けします。

呼ぶと、
くると。
“のーと”！

大きな大きな バス会社の、 “小さなバス”。

のーと
KNOWROUTE

狭い坂道も、田んぼのあぜ道も、地域に寄り添う「オンデマンドバス」が、今日も、走る？

標高382m、美しい自然の山景を待つ「御霊山」を背景に、のーととめまろバスは自由、自然にふさわしい、小さな田舎風景の中を走る日々。



支払いは乗車時に。
前払い！



(のーとと番号をチェック！)
※巻岐南はまだ1台、「01号」のみ



アプリから案内された時刻に＜ミーティング
ポイント(乗り場)＞でのをーととを待つ



＜出発地＞＜目的地＞を
設定し、配車予約完了！

のーととを利用する！

●乗客定員／8名 ●運行時間／8：30～18：30（3日前から予約可） ●運賃／大人一律300円、小児・障がい者150円ほか ●ミーティングポイント／42か所
※1 登録・配車予約は費500円（平日9：00～18：00） ※2 任意で交通系ICカードnimocaやクレジットカードの機能を利用



さいとうさん、受付スタッフに玄関口
でばったり、ご挨拶！

5 さいとうさん、 「今日は病院へ」

POINT

病院のあとはお買い物へ。のーとととは、出発から出発
へと寄り道もOK！乗りたいた時にその場でスマホで予
約できるから、年配の方の外出の意欲、機会を創出。

6 しらえさん、お買い物へ

「今日は食材の買い出しに。も
う他はバス（路線バス）」には乗
れないほど便利です。」



POINT

商業施設内にミーティングポイントが置けるのも、路線
バスとは違うところ。「お客さまの歩く距離が短くなっ
て「カートの故障」がなくなりました」と、施設側にも喜
ばれているのーとと。

7 しらえさん、 お送り届け。

POINT

他のお客さまのご予約等により、
のーととは寄り道をしながら目
的地に向かいますが、予約確定
時点でアプリに表示される「運
くとも●●●分に到着」の
時刻に間に合うよう運行。

自宅近くのミーティングポイント
で降車のしらえさん。最後に古賀
さんに手を振って「今日もありが
とうございました！」と。

3 しらえさん、お迎え

ミーティングポイント13番
で、しらえさんをピックアップ。
「のーとと」があとどれくらい
で来るか、スマホで確認できる
のーととがうれしいですね！

POINT

どこまで行っても一律300円！
ニモカも使えます！

初回登録クーポン、利用料金に応じたボーナスクーポン。
お買い物金額で割引など、地域が喜ぶ取り組みも満載！

こんな狭い道、路線バス
は通れませんが、のーととだ
からスーイスイ♪

車内は、 和気あいあい

ご近所さん同士、乗り合わせる
機会も多く、車内でのおしゃべ
りは茶飯事！「わからないこと
は、古賀さん」が教えてくれる
んです」と、しらえさん。



地域企業の支店であそ
びにのーとと。店内
サイネージには出資企業
のCMが流れます

POINT

運転士とお客さまの距離が近いのも、オンデマンド
バスの特長。お互い名前も覚えて、呼び合う仲！



専用アプリ（のーとと）をイ
ンストール（※1）し、氏名（※
2）を登録し、電話番号・メー
ルアドレスの3つを入力し、
会員登録する（※3）

まず、事前に登録する！

HOW TO RIDE !
のーとと、
基本の
“き”



のーととで Let's GO !

今日の運転士は…？

白地に黒とスカイブルーの配色で、
親しみやすいデザイン



「定年してまもなくのーととに誘われて、即決でした
よ」。現役時代は「はかたかた」など貴族路線バス業務で働いた
御前町で安全運行。気さくな笑顔でお客さまにもファンの多い古
賀さんの趣味は山登り。「このあたりは飯沼山や山登りがあり、豊
かな自然に触れながら仕事ができるのが楽しいですよ」。

POINT

路線バス経験が積んだ運転士さんだから、
安心安全！5名がシフトで運行。

右から、青田清志さん、古賀
裕輔さん、船毛裕可さん



2 さいとうさん、お迎え



POINT

ミーティングポイントは路線バスの停留
所間隔より短い、約200mごと。乗り場
もどんどん増えて便利！



“ベビー”ユーザーは、 地域のおばあちゃん！

2人のユーザーに密着取材！

巻岐南エリア編



さいとう えみこさん

病院通いに、お買い物に、
のーととを「毎日利用する」
という暮らしのりーター
さん。アプリを使いこなし、
外出を楽しむ



しらえ はるこさん

用事にに応じてタクシーとく
のーととを使い分け。おま
に「木の葉モール」での買い
出しに、週に数回くのーとと
をご利用。

「もう、私はこれ（のーとと）
ばかり！ 車庫も、使っ
ていますよ。実は今朝も、
のーととに乗って出かけ
てたんですけどね（笑）。今
日は2回乗りました！」

「アプリを使ったことな
りな人ですが、くのーとと
のおかげで遠く（笑）、
路線バスとは違い、私たち
の要望に合わせて運んで
くれるなんて最高です！」

次のミーティングポイントへ！



©自動車事業本部 未来モビリティ部
モビリティサービス担当
力丸 通介さん

力丸 通介さん

2017年、西鉄入社。人事部にて労務管理や採用、教育研修など多岐にわたる業務を経験。2023年に自動車事業本部へ異動。駅近ハマッていることは「素晴らしい中恵を授けよう」。

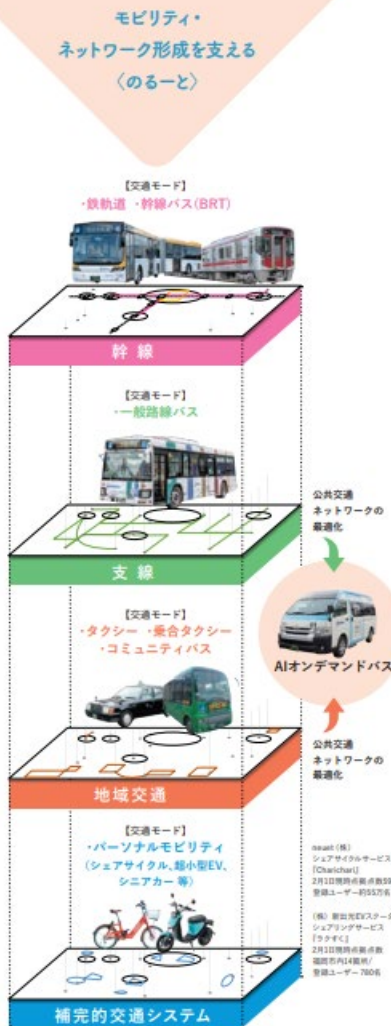
「地域の『草の根運動』が
のるーとを支えています」

「のるーと」を地域に深める人。

通称「のるーとくん」。<のるーと>と西鉄南エリアの運営（※4）をサポートする力丸さんは、地域の自治会の方々やリピーターのお客さまからそう呼ばれています。力丸さんの仕事は日々の運行管理のサポートのほか、のるーとの利用促進のため公民館などで説明会を行ったり、協賛企業の獲得に奔走したり。時にはイベントで直にお客さまの質問に答えたり、地域のサークルにお邪魔してアプリ取得をサポートすることも。ひとり一人、リピーターを増やす地道な活動が3年目を迎えるころ、いつしか力丸さんは、そんな可愛らしい愛称で呼ばれるようになっていました。

このエリアはバブル時代にベッドタウンとして開発された地域。山の麓に一軒家がどんどん広がりましたが、現在は高齢化世帯ばかり。もともと標準価格ミニバスが走っていたのですが（西鉄タクシーが運営）、利用者が減り、のるーと導入に転換。もちろん、現在も黒字転換には至っていませんが、1日平均45人の利用者をキープしながら伸び、協賛企業も増え、何より「地域の足を守りたい！」という意識の高さに支えられていると、力丸さんはいます。「自治会の熱量がすごいんです。自治会が13もあるのですが、みなさん利用促進に協力的で、お客さま自身も口コミでお友だちを誘ってくださったり、運転士さんたちもイベントに参加したり、一生懸命アプリの使い方を学んで車内でお客さまに教えたり……。まだまだ課題は多いのーとですが、こういった<地域に求められ、愛される>理想的な展開が、同じような悩みを持つ全国のまちに広がるのが目標です」。

※4 西鉄と運行しているのは「アイランドシティエリア」<市域南>、市域南は「ネクストモビリティ」のシステムを西鉄が買い取り、西鉄が運行。それ以外の地域は自治体が多岐となり、そのまわりの交通事業者等に運行委託。



ネクスト・モビリティ株式会社

[AI活用型オンデマンドバスの自主運行事業/ソリューション提供型事業を展開]
福岡市博多区博多駅前2-12-12第五グリーンビル3階 TEL.052-402-0204

※1 路線バスの運行には大型二種免許が必要だが、オンデマンドバスとして使う車両は普通二種免許で運転が可能。運転手が確保しやすく、バス事業の課題解決につながる。※2 アイランドシティエリアでは路線に比べて乗客も200～400名、路線バスの200円と比べるに少し高いが、乗客の多さでアイランドシティエリアは乗客1人あたり150円、全日サービスナブだ。※3 オペレーションの仕組みの提供・顧客の運行体制構築の支援・車両提供など

利点と課題
オンデマンドバスの現在地
オンデマンドバスが地域にもたらす利点に「生活の足の確保」「利用者ニーズへの柔軟な対応」が挙げられます。一方、私たち交通事業者側にも「乗務員不足のカー（※1）」「赤字路線の財政負担軽減」というメリットも。確かに、双方にとってウィンウィンの関係ですが、すべての地域にオンデマンド交通がマッチするわけではありません。「1人あたりの輸送量が路線バスよりも上昇」は必ずであり、最大の課題は「予約が面倒で結局利用されない」「利用者が増えないうちで対応できない」という点。実際、導入後、これらを理由にサービス提供の難しさが、オンデマンド交通が抱える課題です。
（アイランドシティエリア（福岡市東区）はマンションや商業施設が少しくつ増えた新興住宅地で、公共交通の課題に直面していました。しかし、島内全域を路線バスで面的にカバーするのは非現実的であったため、需要に応じて動くオンデマンドバス（のるーと）が採用されました（※2）。現在では90歳代のお客さまも利用されますし、このエリアでの



©ネクスト・モビリティ株式会社
運行担当マネージャー
古屋 永吉さん

古屋 永吉さん

「その地域の課題をしっかりとヒアリングすることが大切。課題とマッチしなければ導入を断念することもあります」と、強い信念で事業の質を高めることに向き合う。

地域に寄り添う。
KNOWROUTE
「のるーとを
あたりまえ」の
公共交通に！

「のるーと」を全国に広げる人。

予約方法は97%がアプリ使用なので「す」とは、「ネクストモビリティ（以下ネクストモビ）」運行担当マネージャーの古屋さん。前ページで紹介した「西鉄南エリア」とはまったく様相の違う地域ながら、地域の交通として格付け

ているのは、まちの「利用実態を正しく見極め、緻密に運行設計を組み立てたからでしょう。」「これも、西鉄だから実現できたことだと感じています」と、古屋さん。さて、それはどんなところでしょうか。

業界、唯一の交通事業者
西鉄だからこそのこと

まず、ネクストモビはアイランドシティエリアのオンデマンドバス自主運行事業に加え、全国の地域・事業者向けのオンデマンドバス・サービスのソリューション提供型事業（※3）を展開しています。つまり、オンデマンドバスを必要とする地域に対し、のるーとの仕組みをそのエリアにフィットするように一緒に「伴走」しながら地域の課題解決に寄り添うというものです。
（今、話のオンデマンドバスへの関心は全国的に高まりを見せており、弊社にも日々多くの問い合わせがあります。でもネクストモビは「よりあえずオンデマンドバスを導入したい」（1ヶ月だけお試ししてみたい）といった相談もいただきますが、真実に地域の課題解決を切望し、本格採用まで見据えている自治体・担当者さまと相まわせていたきたいのが本音。これが西鉄という企業のDNAといえますが、オンデマンドバス事業者の中で唯一の交通事業者として、これまで、15年にわたる、自治体や地域と対話を重ね、運行に関わる緻密なノウハウをしっかりと積み上げた西鉄ブランドの強みなのです」。

のるーとが「あたりまえ」の公共交通になる未来。待ち遠しいですね。

「海、世界遺産のまちを走る！」
宗像市（福岡県）



- ・導入日 ▶ 2021年3月1日
- ・運行エリア ▶ 宗像市の里地区（約5km）
- ・保有台数 ▶ 2台
- ・ミーティングポイント数 ▶ 6箇所
- ・乗務員数 ▶ 2人
- ・利用者数（1日） ▶ 平日160名、土日祝60名

のーと存在（＝ネクスト・モビリティ）を知った経緯
現市長が今後の公共交通を考えるための情報収集を行うなかで（2020年ごろ）のーと存在を知り、担当部署が調査研究にあたった。

のーと採用の理由

従来のバスよりも短い間隔で乗降地点を設置できることから、高齢者にとって移動の負担が軽減されること、予約に応じて効率的に運行するため待ち時間が少なくなり便利など期待できる点が多かったため。検討段階で、宗像市の地域の方々とアイランドシティに試乗した際、非常に好評だったことも大きい。地域に愛され、**地域のみなさんの生活に根差した交通手段としての可能性**を感じた。

導入してよかった点

高齢化率が35%の地区だが、**アプリ利用率は80%以上**となり、当初懸念していた電話予約以外の方法を受け入れてもらうことができた。路線バスの代替手段の確保が可能となり、日常生活に欠かせない乗り物として定着が進み、**まちの再生にも寄与している**。また、**利用登録者や乗車数は導入当初の2.5倍に増加**しており、平均待ち時間は現在も、平日で10分程度と、非常に効率的な運行を維持している。利用者や地域からは、「便利になった」「みんなで乗って支えていきたい」という多くの声が寄せられている。

今後の課題

- ・利用者の拡大
- ・運転手の確保
- ・他地区への拡大



東区アイランドシティ （福岡市） 2019年4月運行開始 宗像市の里地区 （福岡県） 2021年3月運行開始	西区香岐南 （福岡市） 2020年6月運行開始 古賀市 （福岡県） 2022年10月運行開始 宇美町全域 （福岡県） 2023年2月運行開始
---	---

“伊勢国”の玄関口。
員弁川沿岸を走る！
桑名市（三重県）



- ・導入日 ▶ ①無償実証実験：2022年1月31日～2022年3月4日
②有償実証実験：2022年12月1日～2023年3月7日
- ・運行エリア ▶ 桑名市西部南エリア（約7km）
- ・保有台数 ▶ 2台
- ・ミーティングポイント数 ▶ ①70箇所、②75箇所
- ・乗務員数 ▶ 2人
- ・利用者数（1日） ▶ ①30～60名（65歳以上60%）、②5～20名

のーと存在（＝ネクスト・モビリティ）を知った経緯
桑名市での運行実績（2020年度）を拝見し、担当者（ネクスト・モビリティ）から実際にヒアリング（2021年4月）したことがきっかけとなった。

のーと採用の理由

スマホアプリおよび電話の両方で予約に対応していた点や、**事前、即時の予約が可能**な点、そして、住民のニーズに合わせてミーティングポイントを設置するなど、地域ごとの柔軟な運用が可能である点の評価した。また、システム面だけでなく、**交通事業者の視点からアドバイス**が提供されるなど、実施までの**手厚い伴走支援**が期待できた点は大きい。

導入してよかった点

まずは、利用者の**満足度が実際に高かった点**がある。一つには、地域住民や市議会から、本格導入・エリア拡大を望む声が多くあがり、新しい交通への転換に対して関心が高まったこと。また、**住民が地域公共交通を「我が事」の課題として考えるきっかけとなった点**も見逃せない。加えて、買い物や通院時に直接施設内に乗り入れることが可能となったことで、高齢者にとって「生活しやすい交通形態」に近づいた。コミュニティバスと比較しても、利用者のニーズに合わせた運行が可能となっており、また乗車時間を大幅に短縮できている。

今後の課題

- ・混雑時の待ち時間増加に対応するための運行シフト、もしくは運行エリア自体の検討
- ・運行経費の増大（コミュニティバスと比較）、それに伴う運賃設定など採算面の課題
- ・地域の交通事業者からの要望と利用者ニーズの調整（例：運行範囲や運賃設定など）
- ・異業種との共創による事業性の拡大

全国12カ所！
KNOWROUTE

のーと、
日本中を走る！
現在、北は東北・福島県から、南は九州・福岡県内5カ所と、**ほとんど増殖中の「のーと」**！
今回は、長野・三重・福岡（宗像）の導入3市にのーと存在の（これまで）と（これから）について取材しました。

全国の中から3市に「緊急アンケート調査」！

信州路、
“塩の道”の終点を走る！
塩尻市（長野県）



- ・導入日 ▶ ①無償実証実験：2020年11月1日～2020年11月30日
②有償実証実験：2021年10月1日～2022年3月31日
③本格運行：2022年4月1日～
- ・運行エリア ▶ 塩尻市中心市街地および塩尻東地区（約20km）
- ・保有台数 ▶ 4台
- ・ミーティングポイント数 ▶ 193箇所 ・乗務員数 ▶ 13人
- ・利用者数（1日） ▶ 平日80～100名（高齢者率28.89%＝市全体）

のーと存在（＝ネクスト・モビリティ）を知った経緯
多様化する移動ニーズに応え、**暮らしが便利になる公共交通の実現を目指す**『塩尻MaaSプロジェクト』の一環で、2020年度経産省「地域新MaaS創出推進事業」公募の段階から民間企業とコンソーシアムを形成していく過程で紹介された。

のーと採用の理由

それまで本市運行の地域振興バスが、運行面で課題（利用者減による運行委託料増加、運転士不足）をもっていた。その点、のーとは**普通二種免許で運行可能**で、地域の拠点間を効率的かつ柔軟に運行可能な事業サービスによる利便性の向上が期待できた。

導入してよかった点

『ネクスト・モビリティ』の細かな利用分析や、地域住民をはじめ利用者に向けた説明会等プロモーションに至るプロジェクト全体のデザインに加え、運行面における示唆は、多年にわたり**地域交通を支える西鉄の実績・経験に裏打ちされたものであり、その先進性の高さから非常に頼りになった**。また、のーと実証運行（2021年10月～2022年3月）では、中心市街地を起点に実施したところ、代替検討対象の「**中心市街地循環線**」と比較して**約5倍の利用**があった。移動の柔軟性が確保され、既存バスのヘビユーザーである高齢者に加え、**生産年齢人口の利用率が大きく向上**するなど、のーと事業導入の効果を体感。

今後の課題

- ・まちの特性に合ったAIによるルート生成の精度向上
- ・エリア拡大を鑑み、適切な料金体系の構築
- ・登録者の半数が登録済にもかかわらず未利用の状態（その解消）

