

SENBOKUスマートシティコンソーシアム
堺市泉北ニュータウン地域
AIオンデマンドバス実証事業 総括及び検証について

2026年10月

(2026年3月 南海電気鉄道株式会社 まちづくり推進室 泉北事業部 提出)



目次

1. A I オンデマンドバス実証事業 開始に至った経緯
2. 過去3回のA I オンデマンドバス実証事業について（目的・概要・結果）
 - （1）2022年度 2023.1.10～2023.3.10
 - （2）2023年度 2023.10.1～2024.1.31
 - （3）2024年度 2024.10.1～2025.2.28・過去3回の実証事業を受けて
3. 各交通手段の分析・検証について
4. まとめ

1. AIオンデマンドバス実証事業 開始に至った経緯

背景

- 2021年に堺市が「堺市スマートシティ戦略」を策定。泉北ニュータウンを重点エリアに位置づける
- 2022年6月に堺市・南海電鉄など4者が中心となり「SENBOKUスマートシティコンソーシアム」設立
160以上の団体が参加しICTの活用によるスマートシティ化実現に向けた取組を推進
- 泉ヶ丘地域の30年後予想…人口57%減、鉄道利用者67%減、バス路線43%縮小
(泉北NT再生府市等連携協議会 2019年度駅前地域活性化検討作業部会)

<泉北NTのエリア課題>

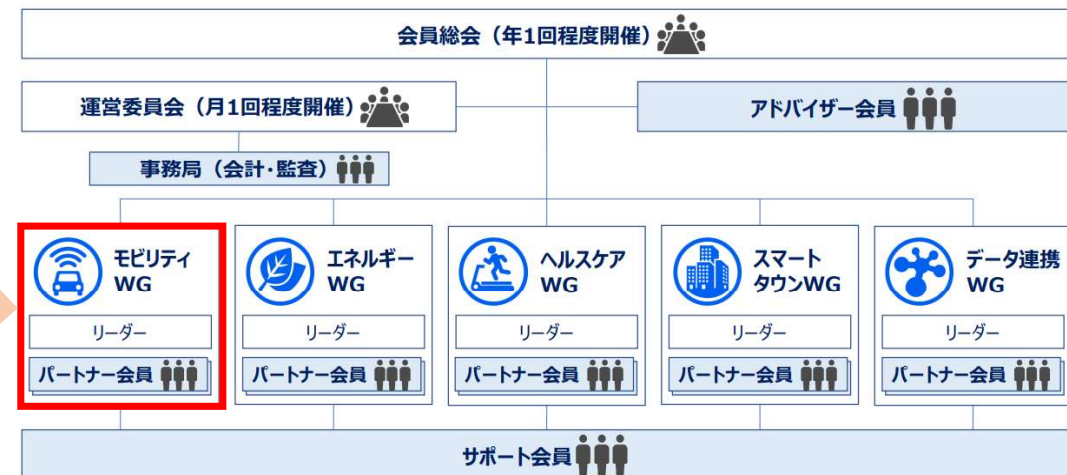
- ①起伏があり、幹線道路に背を向ける街区を形成。
- ②高齢化率の上昇とフレイル化による
出控えが一部で見られる。

⇒オンデマンドバスで実現したい街の姿

既存の移動手段との共存・組み合わせにより、
目的地までの移動利便を高める

- ⇒「住み続けることができる地域」「交通利便の高い地域」
(居住魅力の向上・人口流入) へつなげていく

スマートシティコンソーシアム体制



「SENBOKUスマートシティコンソーシアム モビリティWG」の一事業として
地域課題の解決につながるものであるか検証するべく実証事業を開始

2. (1) 2022年度AIオンデマンドバス 目的・基本的な考え方

◆オンデマンドバス運行に関する目的・考え方

- 既存の公共交通との共存により目的地までの移動利便を高めること（コンソーシアムのオンデマンド基本思想）
- 外出促進による新たな移動需要を創出すること（外出の心理的ハードルを下げる）
- 自家用車利用からの転換が促進される交通手段になること
（高齢者が免許返納しても生活利便が確保できる地域の実現）
- 地域の関係者（交通事業者、住民等）の理解が得られる交通手段であること

◆2022年度実証運行の目的

- 既存の公共交通への影響及び親和性に関する確認
- 住民ニーズ、利用者ユーザビリティ及び有用性の確認、課題抽出
- 運行面、運転手ユーザビリティ及び事業性の確認、課題抽出

◆将来に向けて“事業”として確立することを目指した取り組み

- 自立した運営が可能な地域モビリティサービスの構築
- モビリティサービスの利便性が高く、多くの人が現実的に利用可能な交通手段であること

2. (1) 2022年度AIオンデマンドバス 概要・結果

項目	内容
実施期間	2023年1月10日～2023年3月10日（2ヶ月間）
運行方式	区域運行 停留所：エリア内 29か所 ※鴨谷台・桃山台＋光明池駅、梅・美木多駅、泉ヶ丘駅
運賃	1乗車200円（ただしフェーズ泉ヶ丘駅発着の場合は300円）
車両	2台（乗車定員10名、客席8名） トヨタハイエースグランドキャビン※リース車両・手すり付
予約方法	ウェブサイトまたは電話 ※乗車の30分前まで予約可 （WEB）24時間予約可能 （電話）8:30～17:30
運行時間	9:00～18:00頃
決済方法	現金（乗車時）・クレカ（乗車完了時自動決済）
事業主体	南海電鉄（事業検討は、堺市・南海バスとの協働）
運行主体	南海バス
システム主体	双日（チョイソコ）
利用実績	利用総数861人（14人／日）・登録者数444人
アンケート回答(抜粋) ※有効回答72名	■ オンデマンドバスがあると外出機会は増えるか？ 「増える」96% ■ 予約システムの使いやすさ 「満足」・「やや満足」76% ■ 乗り降りのしやすさ 「満足」・「やや満足」67% ■ オンデマンドバスの総合的な満足度 「満足」・「やや満足」91%



2. (1) 2022年度AIオンデマンドバス 事業総括と次年度に向けての改良点

2022年度利用実績の総括

- 路線バス運行エリア外での新しい交通サービスの許容性（住民に受け入れられるか／移動利便を向上できたか）については操作性、利便性も含め一定の効果が見られた。
- 新たな移動需要の創出（外出促進）については、駅以外の目的地となるスポットが少なく、またサービス自体の認知度も低く、十分ではなかった。
- 「おでかけ応援バス」でシニアの100円乗車が浸透している堺市南区においても、オンデマンドバス200円という運賃設定に一定の理解を得ることができた。

【良い結果】

- サービス自体の満足度が非常に高い
- 外出促進に繋がる可能性が高い
- 運行に大きな支障はなかった
- システム予約の割合が高い（リピート率が比較的高い）
- 住民ニーズへの対応

【実装に向けた課題・要因】

- 利用者数が目標値に届かない
⇒目的地不足、認知不足
- 乗合率が低い
⇒目的地不足、車両台数に対して利用者数が少ない
- エリア（面積・関係人口）に応じた適正台数が不明
⇒利用者数が少なく、検証不能
- 移動ニーズへの対応
⇒移動の目的地となる施設等への停留所設置リクエスト

2. (2) 2023年度AIオンデマンドバス 前年度からの改良点

◆利用者数・利用率を増やす

- 目的地となるスポットを含む**停留所の増設と運行エリアの拡大、運行期間の延長**
⇒運行効率が下がらない範囲でエリアの拡大を検討。
- 割引乗車券など**営業施策の多様化**
⇒①運行初日は無料運行（但しアプリ登録者のみ。1人上限2回）
②インストール相談会の来場者に乗車割引券10枚お渡し
③広報さかい、JCOM・南海電鉄媒体等で乗車割引券を貼付
④スーパーや病院、娯楽施設等停留所に設定した一部施設利用者に乗車割引券配布
- 広告宣伝手法の多様化、**映像の活用**
⇒①JCOM社との連携によりケーブルTV番組での告知。
②OOH媒体として南海なんば駅ガレリアビジョンや駅モニターなどで運行情報を放映。

◆事業可能性を高める

- 運賃収入以外の収益機会の創出
⇒停留所に指定したスーパーや病院、娯楽施設などで利用者の乗車券割引相当額を負担いただくよう交渉。
- 運賃改定 1乗車200円・300円→一律300円へ
⇒利用者の価格許容度を調査し、事業採算性の確度を高める。

2. (2) 2023年度AIオンデマンドバス 概要・結果

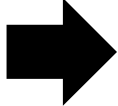
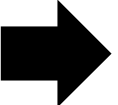
項目	内容
実施期間	2023年10月1日～2024年1月31日（4ヶ月間） ※除外日:2023年10月7日・8日・12月31日～2024年1月3日
運行方式	区域運行 停留所：エリア内 50か所 ※鴨谷台・桃山台・新檜尾台・赤坂台・小代・大庭寺・稲葉・三木閉・柵・豊田・和田 + 光明池駅、柵・美木多駅、泉ヶ丘駅
運賃	1乗車300円 ※各種営業（割引）施策実施
車両	2台（10人乗り） トヨタハイエースワゴンGL ※リース車両
予約方法	アプリまたは電話 （アプリ）24時間予約可能 （電話）9:00～18:00
運行時間	9:00～18:00
決済方法	現金のみ
事業主体	南海電鉄（事業検討は、堺市・南海バス・JCOMとの協働）
運行主体	南海バス
システム主体	JCOM（SWAT Mobility）
利用実績	利用総数3,253人（28人／日）・登録者数1,657人
アンケート回答(抜粋) ※有効回答102名	■ オンデマンドバスがあると外出機会は増えるか？ 「増える」96% ■ 予約システムの使いやすさ 「満足」・「やや満足」87% ■ 乗り降りのしやすさ 「満足」・「やや満足」84% ■ 人に勧めたいか(NPSスコア) +50



2. (2) 2023年度AIオンデマンドバス 過去2年の実証事業で得られなかったこと／再検証内容

×事業成立面

➡補助金を得る前提での実証事業における目標値を2台100人/日に設定し、フェーズ1では2台50人/日に目標設定

2023年度目標	手段	課題
「利用者数・利用率を増やす」	 ・停留所の増設 ・運行エリアの拡大 ・運行期間の延長 ・営業施策の多様化 ・広告宣伝手法の多様化	2023年度利用数：2台28人/日（前年比2倍） ➡利用増だが、実証事業において損益分岐に達する利用者確保は困難であることから フェーズ1で2台 50人/日・ フェーズ2で2台100人/日を 現実的に目指す数値として設定。
「事業可能性を高める」	 ・運賃改定 ・協賛金営業	・2023年度 4カ月間の運賃収入：74万円 ・協賛金獲得件数：なし ➡利用者の運賃許容性と輸送コストの乖離。

- ① 目的地(商業施設・病院)の停留所増設や民間施設からの広告宣伝費収受
- ② 路線バス停留所まで200m以上距離がある／駅から300m以内の駅チカ団地スポットの一部での需要の創出
- ③ ヘルスケア・地域経済循環をカギとする移動需要の創出
なども視野に再検証したい。

2. (3) 2024年度AIオンデマンドバス 実証事業のフレーム

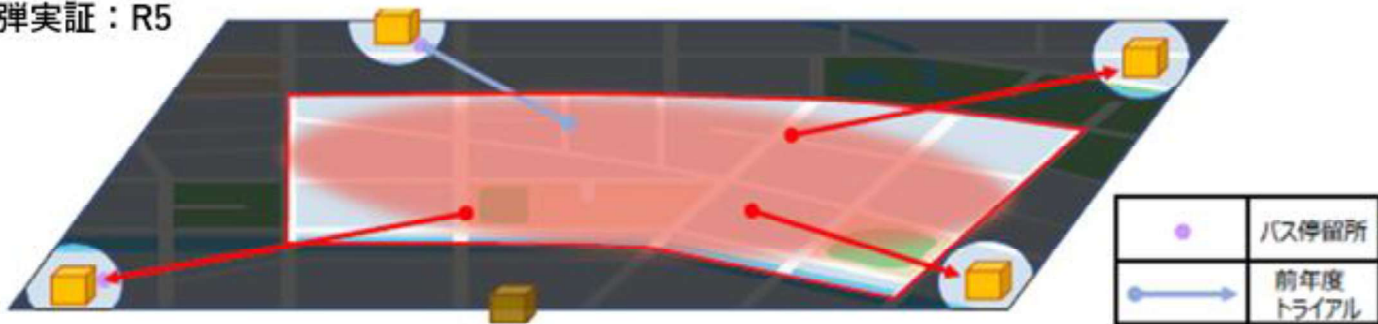
第一弾実証：R4



■路線バスの無いスモールエリアで実証

- ・住民ニーズの検証
- ・運行側の受容性の検証
- ・配車予約システムのUI/UXの検証

第二弾実証：R5



■路線バスの無いエリアで実証

- ・利用促進施策の検証
 - 目的地の増設
 - 利用相談会の継続実施
 - 運賃割引・キャンペーンの実施
 - 広告PRの強化
- ・協賛金、toBモデルの可能性の検証
- ・エリアに対する最適台数の検証
- ・配車予約システムのUI/UXの検証

第三弾実証～実装



■路線バスが薄いエリアで実証

- ・協賛金、toBモデルの検証
- ・公共交通利用の相乗効果の検証
- ・エリアに対する最適台数の検証

2. (3) 2024年度AIオンデマンドバス 前年度からの改良点（利用促進・to B 施策）

1. 運賃100円割引券の配布、販売

- (1) 利用説明会での割引券の配布
- (2) 広報さかい、泉北コミュニティ等紙面添付

2. 100円割引券（1冊15枚綴り）の販売

- (1) 利用説明会等で販売
- (2) 商業・医療施設に対して5冊（5,000円）で販売

3. リピーター特典（2024年10月1日～2025年2月28日）

- (1) 期間中、50回以上ご乗車の方全員に、泉ヶ丘ひろば専門店街で利用できる3,000円分の商品券を進呈
- (2) 期間中、クレジット払いで20回ご乗車毎に、泉ヶ丘ひろば専門店街で利用できる1,000円分の商品券を進呈

4. ヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」のポイントで乗車可能

歩いて貯めたポイント（300p）を使うと1乗車が無料に ※車内に掲出するQRコードを読み取って利用

5. 積極的な創客施策の推進

- (1) 高頻度での説明会開催 自治会説明15回・利用説明会53回（計660名参加） その他地元の祭りに多数参加
- (2) 地元紙「泉北コミュニティ」（記事掲載7回）・自社グループ媒体（鉄道・駅前施設）の積極的活用

6. to B 施策推進：泉北2号線沿線を中心とした商業店舗等へのバス停増設・OOH広告宣伝費収受（スマモビサポーター）

- (1) バス停を前年度の50か所から81か所に増設
- (2) オンデマンドバス車体側面広告・ウェブサイト掲載・地元紙「泉北コミュニティ」記事広告など
OOH広告と引き換えに協賛金を収受する「スマモビサポーター」制度で15社から118万円の協賛金を収受

2. (3) 2024年度AIオンデマンドバス 概要・結果

項目	内容
実施期間	2024年10月1日～ ~~2026年10月31日~~ 2025年2月28日（5ヶ月間+1年間） ■フェーズ1…2024年10月1日～2025年2月28日 ※2024年10月5,6日及び12月28日～2025年1月5日は運休 ■ ~~フェーズ2…2025年11月1日～2026年10月31日~~
運行方式	区域運行 停留所：エリア内 81か所 ※鴨谷台・桃山台・新檜尾台・赤坂台・原山台・城山台・小代・大庭寺・稲葉・豊田・和田・野々井・美木多上+光明池駅、梶・美木多駅、泉ヶ丘駅
運賃	1乗車400円（ただしフェーズ1は300円）
車両	2台（乗車定員10名、客席8名） 日産キャラバン ※購入・手すり&ステップ付
予約方法	スマホアプリ、ウェブサイトまたは電話（アプリ、ウェブサイト）24時間予約可能（電話）9:00～17:00 ※6日前から直前まで予約可
運行時間	8:00～18:00
決済方法	現金（乗車時）・クレジットカード（事前決済）・へるすまーと泉北ポイント（乗車時）
事業主体	南海電鉄（事業検討は、堺市・南海バスとの協働）
運行主体	南海バス
システム主体	ネクスト・モビリティ（のるーと・Spare Labos）
利用実績	利用総数5,692人（41人／日）・登録者数2,127人 ※目標利用数 フェーズ1 1日50人／2台・フェーズ2 1日100人／2台 （フェーズ1で目標利用数未達の場合はフェーズ2の中止を検討する可能性あり）
アンケート回答(抜粋) ※有効回答152名	■オンデマンドバス運行により外出意欲は変化したか？「高まった」「少し高まった」82% ■予約システムの使いやすさ「満足」・「やや満足」77% ■乗り降りのしやすさ「満足」・「やや満足」90% ■人に勧めたいか(NPSスコア)+53



2. (3) 2024年度AIオンデマンドバス フェーズ1 結果を受けての事業総括

フェーズ1 平均利用者数…2台41人／日 目標（2台50人／日）未達

⇒ 積極的な創客施策等により一定の利用実績や利用者からの高い評価は得られたものの、補助金を得る前提で事前に掲げていた実証事業目標値には未達、また、運賃外収入も得られたものの、費用が嵩み事業可能性を高めるには至らず

今後実証事業を重ねた場合においても、現在の民設民営スキーム及び条件での実装化は「最終的にめざす姿」として位置付けていた「路線バス・タクシーなど、既存交通手段との共存共栄」という観点からは持続的に難しいと判断

2025年11月1日～2026年10月31日に実施予定だったフェーズ2は運行見送り

一方で、過去3回実証事業を重ねることで、運行に関する一定のデータが揃ったことからそれらを今後に生かすべく、実装化の可能性を検証する作業を前倒して実施
当社のアレンジにより、堺市（泉北ニューデザイン推進室・交通部）・南海バス株式会社・外部コンサル会社（ネクスト・モビリティ株式会社）を交え、外部コンサル会社を中心に2025年度内をかけてどのような枠組み・条件（運行形態）であれば実装化に向けた検討ができるかという観点でとりまとめを行うこととした

3. 各交通手段の分析・検証について

◆検証内容 分析はネクスト・モビリティ株式会社にて実施

(1) 地域情報分析

泉北エリアの地形・各エリアの人口及び高齢化率（将来推計含む）・既存交通概況・交通空白エリア分析

(2) 交通利用分析

AIオンデマンドバス及び乗合タクシー利用データ分析

（停留所別利用者数・OD・移動距離及び標高差と利用の関係性・利用者属性・時間帯別利用状況）、
路線バス バス停別運行本数（新旧比較）・OD分析

(3) 2030年の地域交通需要

(1)・(2) を踏まえた現行の交通モード（鉄道・バス・乗合タクシー・オンデマンドバス）における
2030年のエリア別利用者数シミュレーション

(4) 運行体系検討

地域の交通利便性維持という観点に立った実装化の運行体系を2パターン検討（提案及び類似事例紹介）

① 利便性最大化パターン

② ニーズ重視パターン

⇒人口動態や過去のオンデマンドバス・乗合タクシーなど公共交通の実績をベースにした泉北エリアのシミュレーションを実施。
同エリアでは高齢化進展を背景に近距離移動ニーズが高まることが想定されることが確認されたほか、
他都市の事例紹介として、オンデマンドバス単体ではなく、バスやタクシー等との組み合わせによる一体的な
運行体系を構築することにより、地域の交通利便性を効率的に維持できる可能性が示唆された。

4. まとめ

- 既存公共交通との共存共栄・事業可能性の向上を図るべく、過去 3 度の実証事業では AI オンデマンドバス単体での事業の枠組みの中で様々な利用促進施策や to B 施策を実施してきた。その中で、一定の移動利便性向上や外出促進効果が確認され、高い利用者満足度も得られたものの、事業の結果としては持続可能な利用水準や目標値に至らず、今後民間主導で実証事業同様の運行形態で実装化を行うことは困難と判断。
- 一方で、実証事業の実績をベースにした外部コンサル会社の検証においては、今後高齢化が進むことが予想される泉北ニュータウンエリアにおいて人口動態などをシミュレーションするなかで、他都市の事例のように他の交通手段（バスやタクシーなど）と組み合わせ一体的な運営を図ることにより、地域の交通利便性を効率的に維持できる可能性も示唆された。
- 弊社としては今後も泉北ニュータウンエリアにおけるサステナブルなまちづくりに努めていく。