

○提案内容

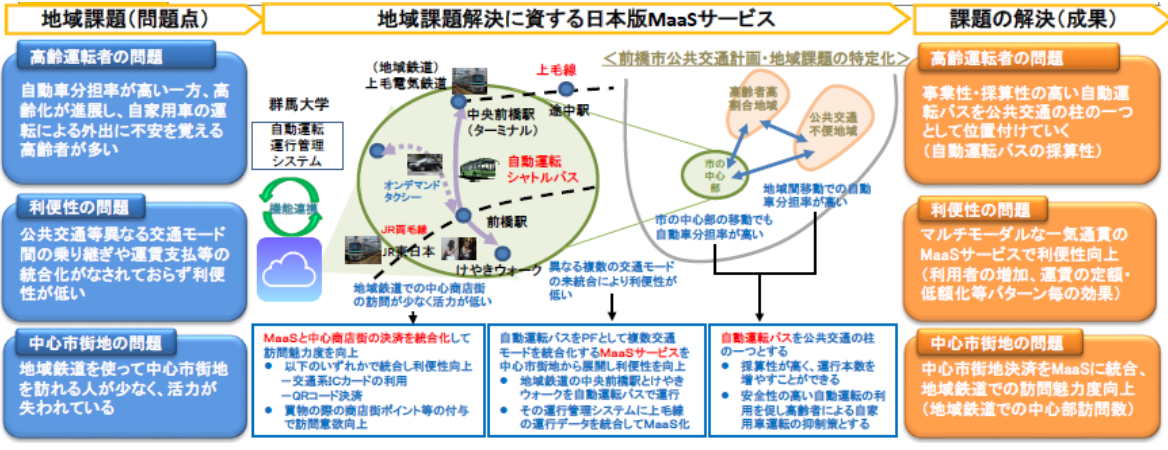
(1) 自社の保有するスマートシティの実現に資する技術と実績等
 ※スマートシティの実現に資する技術については、別紙3の(1)～(7)の技術分野への対応を記載ください

技術の概要・実績等	技術の分野
<p>技術名:自動運転運行管制システムをプラットフォームとするMaaSソリューションの提供</p> <p>前橋市と構想中のプロジェクトに対する技術ソリューションを提示するものである。2020に向けてレベル4の自動運転を「都心循環線」(もしくは「都心回遊線」)として社会実装させ、これをプラットフォームとして、鉄道・バスなど既存公共交通機関、配車アプリつきタクシー、バイクシェア、AIバスなどの新モビリティを含めて交通分野のサービスが統合されたMaaSサービスとして提供する。本構想では、経路検索、予約・決済などのサービス統合に加えて、商業施設における決済との統合も可能とする日本版MaaSを目指す。このMaaSソリューションに必要な技術要素は、以下の5つであり、各々の技術概要と実績について以下に示す。</p> <p>①自動運転車両と運行管制システムを使った自動運転サービス(株式会社NTTデータ、群馬大学) ○自動運転バス及び自動運転モビリティ:地域限定・ルート限定で運行する自動運転Lv4を目指した自動運転車両 ○自動運転運行管制システム:複数台の自動運転車両(群馬大学)への走行ルート指示や車両の動態監視を行うシステム ・実績:豊洲における拠点(マンション、商業施設等)間の自動運転予約(呼出し)走行サービス実証 前橋市における駅間シャトルバス営業運行実証 神戸市自動運転移動サービス実証 ・計画:多摩市自動運転移動サービス実証 (添付資料参照)</p> <p>②既存公共交通機関のみならず新モビリティも含めて最適な経路検索のできる検索エンジン(ジョルダン株式会社) ○既存の鉄道・バス(JR東日本、上毛電気鉄道、日本中央バス)のみならず、配車アプリつきタクシー、バイクシェア、AIバスなどの新モビリティも含めて最適な経路検索を可能にする検索エンジンを提供する。 ○鉄道バス経路検索サービス『乗換案内』では、地図機能も実装し、出発地から目的地までの駅と駅、駅とバス停など1次交通機関の乗り継ぎを案内するとともに、駅・バス停とそれぞれの地点までの徒歩、タクシー、シェアバイクなどに対応した経路の案内が可能。 ○徒歩ナビゲーションは、コンビニなど経路上の目標物を提示して経路を確認しやすく、それにより音声による案内を実現。 ・実績:自動運転バス向け乗降アプリ 2018年度茨城県日立電鉄様BRT自動運転実証実験にて使用。 バス停に設置されたQRコードを読み込みチケットの購入、発券処理を行い、乗車をすると社内に流れる非可聴帯域のSoundUDと言われる音コードをアプリが認識すると乗車の認証。降車時はその音コードが聞こえなくなることで降車と認識するという条項の仕組み。 また、バスのGPSにて走行位置情報、バス停への接近情報はバス停とバスに設置されたビーコンで表示。 ・計画:鉄道・バスの位置情報等のリアルタイム情報を活用することによる到着時刻の変更に伴うダイナミックな経路情報の変更。 シェアバイクのポート情報を追加するとともに自転車ルートの案英国Masabi社のオンラインチケットティングシステムの導入を図り、2次元コードによるアプリでのチケットングの実装。 (添付資料参照)</p> <p>③異なる交通モードの切符を一気通貫で購入出来る(プリペイドまたはポストペイド)チケットング・決済システム(NTTデータ) ○地域鉄道(上毛電気鉄道:上毛線)、幹線鉄道(JR東日本:両毛線)、自動運転シャトルバスという運営主体、交通モードの異なるチケットング・決済システムを統合し、一気通貫のチケット購入・支払を可能にする。 ○専用アプリ等で関係する公共交通機関のチケット購入、実際の利用を交通系ICカードのIdiやQRコード等を活用し、実現。実現にはJR東日本メカトロクス様のサービス「eMoney」を活用することを想定。 ・実績および計画:Suica認証による交通事業者・デマンド交通・商業施設の連携に関するMaaS実証 (添付資料を参照)</p> <p>④交通機関の決済のみならず中心市街地など商業施設にある商店における決済とも統合(NTTデータ) ○現在の自動運転バスの運行ルートを2019年度、けやきウオークまで延伸することに対応し、上毛線の利用客の中心市街地での購買を促進するため、交通の決済と商店の決済を統合する。 ○決済だけでなく、各交通機関の利用をトリガーにしたレコメンドなどの機能も備えたプラットフォームの構築も視野に入れた対応 ・実績および計画:Suica認証による交通事業者・デマンド交通・商業施設の連携に関するMaaS実証 (添付資料を参照)</p> <p>⑤上記技術保有の各社を統合プロデュースしてMaaSサービスの実現支援(NTTデータ経営研究所) ○モビリティ分野では経路検索、予約、チケットングや支払、さらに商店街での決済もあるなど多くの関係者と共に最新技術で統合していくため、事業の検討、推進はコンソーシアムを組成して行う。 ○NTTデータ経営研究所はコンソーシアムの事務局として、作業の企画、運営、課題管理、成果まとめなどを行い、作業の円滑な推進に努めるものとする。実証実験の事務局の実績や、MaaS関連の実績、計画には以下のようなものがある。 ・実証実験事務局の実績:帰国後の日本再訪意欲喚起のための国内観光資源VRコンテンツモデル実証協議会、衛星画像データを用いて地形変化を把握する技術実証に係る事務局、固体酸化物型再エネ電解水素の製造貯蔵及び水素混合ガスの供給利用実証事業、モビリティ変革コンソーシアム実証実験支援及びロボット活用WG運営、など」多数 ・MaaS関連実績:モビリティクラウドを活用したシームレスな移動サービスに関する動向調査(MaaSに関する国内外調査) ・MaaS関連計画:道路と鉄道との連携促進のためのMaaS等の検討</p>	<p>(6)(1)～(5)を活用した新たな応用技術</p>

(2) (1)の技術を用いて解決する都市・地域の課題のイメージ
 ※課題については、別紙3の(ア)～(シ)の課題分野への対応を記載ください

解決する課題のイメージ	課題の分類
-------------	-------

少子高齢化の進捗中、コンパクトな街づくりを推進する前橋市であるが、その地域公共交通は鉄道、バス、タクシーなど、それぞれの事業主体ごとに運行時刻、運賃が設定されており、連携が図られていないため、乗り継ぎ時間の最適化や交通ICカードによる運賃支払いの簡便化など利用者にとっての利便性は低いままとなっている。現在実証実験が進む公共交通の自動運転をベースに既存公共交通サービスを情報連携させるMaaSサービスの事業化に向けたモデル実証事業を行い、乗り継ぎ時間と支払運賃の最適化を図る。さらに中心商店街での決済とも統合を図って、地域鉄道による移動促進も図られた日本版MaaSサービスを目指す。事業者側にもたらされるメリットとしては、コスト削減と運賃の低額・定額化、利用者側では運賃支払簡便化/運賃・買物の決済統合による利便性向上、商店街訪問者数の増加とする。



上図に関し、①②③の地域課題は、自動運転をベースとする日本版のMaaSによって以下のように解決されると考えている。

(ア)(オ)
(サ)

①高齢運転者の問題

全国的に見ても移動に占める自動車分担率が75%と極めて高い前橋市では、その高さが故に公共交通の衰退が進んでいる。このため、少子高齢化と共に高齢者による免許返納率も高まってきてはいるが、不安を抱えながら運転をする高齢者も多いのが現状の課題となっている。特定ルートを走行するレベル4の自動運転バスの導入によって、安全性と採算性の両面が改善される。鉄道駅間が1km近くあって、乗り換えのネックとなっている上毛電気鉄道上毛線中央前橋駅とJR東日本両毛線の前橋駅間の基幹都心部の循環線として現在群馬大学と日本中央交通がNTTデータの協力の下行っている自動運転バスのシャトル運行を継続して行い、完全無人運転にいたることで、現状の運行本数も増便させて、上毛線との夜間における完全接続などの成果が得られるものと期待される。

②利便性の問題

現状、上毛線からシャトルバス等、異なるモードの乗り継ぎは、待ち時間が分からず歩くかバスに乗り換えるか決めかねたり、運賃支払を乗り換えの都度行ななければならなかったり、利便性が低かった。MaaSは異なる交通モード間の経路検索、予約、チケットング、決済などを統合して行うことができるようにしてこのような不便を取り払うものである。MaaSの専門子会社JMaaSも設立したジョルダンは今、まずは長年の実績のある乗り換え案内において、AIデマンドバスなど新モビリティも含まれてくる経路検索機能に対応する。その機能に呼応する形で、切符の予約や決済機能は、現在JR東日本の変革コンソーシアムの中で、決済統合の実証に取り組んでいるNTTデータが対応する。Suica対応していない交通機関でもSuica認証によって利用できるようになって、利便性は大きく向上する。

③中心市街地の問題

現在の自動運転バスのシャトル運行は中央前橋駅と前橋駅の間だけであるが、これを前橋市の中心商店街であるけやきウォークまで延伸する。これにより、それまで上毛線の利用のみに留まっていた乗客が、けやきウォークまで足を伸ばしてショッピングを行う可能性が出てくる。これを促進するため、MaaSによる交通機関の決済はさらにけやきウォークの店舗での決済と統合する。利用中に店舗でのお得な情報なども流して、誘客を図る。このような機能により、中心商店街の賑わいを取り戻していく効果が生まれると考えている。

尚、今回のスマートシティ構想は、前橋市と同様の課題を抱える、地方の中堅都市にも当てはまるものであり、汎用性は高い。

今回の技術提案は、NTTデータ、ジョルダン、NTTデータ経営研究所によるもので、前橋市の「新たなモビリティネットワークの形成」にある①自動運転補充技術(5Gによる路車間通信や遠隔監視のリアルタイム化)②公共交通検索と合わせて予約・決済及び移動先サービスの一括化(MaaS)のうち、主として②をカバーするものであるが、②の中のAIデマンドバスと同様、将来的には分野横断で連携を考えていくものであると考えている。なお、今回の技術提案についての参考資料は以下の通りである。
 ①NTTデータ(自動運転)・資料1、資料2
 ②ジョルダン(経路検索、その他)・資料3、4、5
 ③NTTデータ(予約、チケットング、決済の統合)・資料6

○部局名・担当者・連絡先(電話及びメール)

部局名	担当者	連絡先(電話)	連絡先(メール)
NTTデータ経営研究所 社会システムデザインユニット	小田島 芳	090-3338-1135	odashimar@keieiken.co.jp

群馬大学と次世代モビリティ社会実装研究に関する産学連携協定の締結

2017年4月6日

株式会社NTTデータ

株式会社NTTデータ（本社：東京都江東区、代表取締役社長：岩本 敏男、以下：NTTデータ）と、国立大学法人群馬大学（学長：平塚 浩士、以下：群馬大学）は、「次世代モビリティ社会実装研究に関する協定書」（以下：産学連携協定）を2017年4月6日に締結しました。

群馬大学は、昨年10月より群馬県桐生市内で自動運転自動車（以下：自動運転車）の公道実証実験を開始しており、2017年度より大学として全国初の自動運転レベル4^注に特化した研究開発施設を構築予定です。群馬大学とNTTデータは、AI技術やビッグデータ処理技術等の完全自動運転社会に求められる技術要素について共同で研究するとともに、今後、群馬県内の自治体を中心に2017年度より実証実験を開始し、2020年の完全自動運転車の社会実装化を目指します。

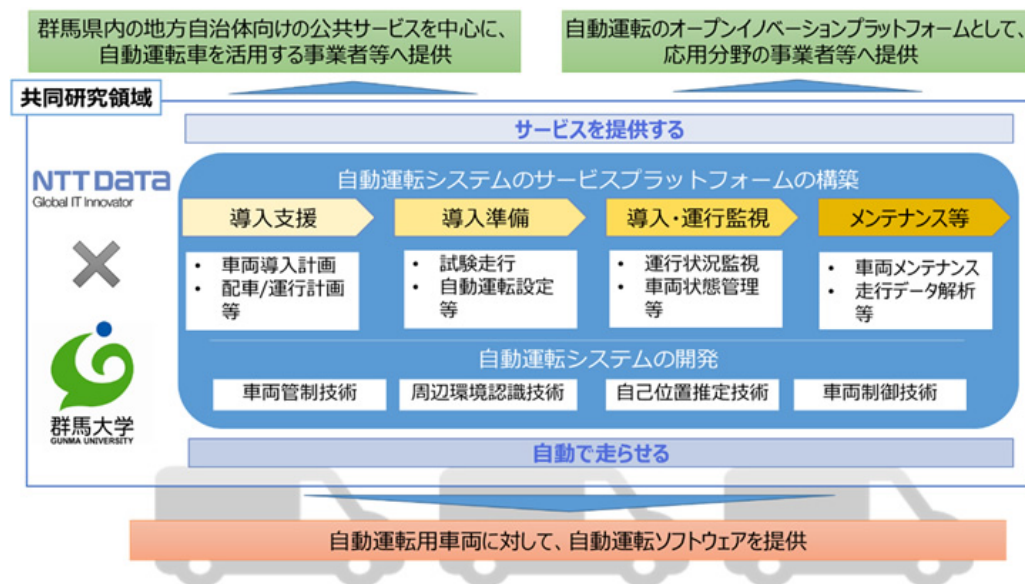
背景

昨今、交通事故の削減、渋滞の解消、高齢者等交通弱者の移動支援などを目的に、産学官それぞれの領域において、自動運転車の開発・普及に向けた動きが活発化しています。

群馬大学は、昨年12月から次世代自動車産業振興に資する産学官連携イノベーションの拠点形成するため、同大学内に「次世代モビリティ社会実装研究センター」を設置しました。当センターでは、群馬県桐生市における公道実証実験を皮切りに、関連分野の企業や自治体との連携により自動運転の社会実装を積極的に展開します。

NTTデータは、将来的な完全自動運転社会における安全・安心に関する課題に取り組むため、AI技術、ビッグデータ処理技術、大規模システム構築経験を生かした公共分野における新規サービスの構築を目指しています。

このたび、次世代モビリティ社会における地域に合った自動運転ビジネスパッケージの構築・展開を目的として、群馬大学とNTTデータは共同研究を行うことについて合意しました。



拡大表示

図1：NTTデータと群馬大学の主な共同研究領域

TOP

概要

NTTデータと群馬大学は、完全自律型自動運転を可能とする次世代モビリティの社会実装・実用化に関する以下の事項について連携することで合意しました。

- (1) 次世代モビリティシステムの研究開発に関すること
自動運転車に必要な技術要素に関する共同研究
- (2) 次世代モビリティシステムの社会実装に関すること
構築した自動運転車の地方自治体等における実証実験の共同実施・検証等
- (3) 次世代モビリティシステムに係る人材交流・育成に関すること
共同研究を通じた人材交流と育成



拡大表示

図2：群馬大学の自動運転車（実験用車両）

今後について

NTTデータと群馬大学は、共同研究を通じて、両者の連携を強化しながら自動運転車に関わる共同研究を進めていくとともに、大学生や社会人向け高度人材育成にも共同で取り組んでいく予定です。

またNTTデータは、群馬大学との共同研究・実証実験を通じて、完全自動運転社会に求められる情報技術を検証しながら、AI技術・ビッグデータ処理技術による付加価値向上を行い、地方自治体等の交通インフラの整備や過疎化・高齢化の切迫する行政課題に対応した新たなサービス（自動運転コミュニティバスの運用管理プラットフォーム等）の事業化を目指します。

注釈

注 車の自動運転の技術水準は、レベル0からレベル5に分類されます（米国の標準化団体であるSAEが提唱）。レベル0は運転者がすべての運動タスクを実施、レベル1はアクセルやブレーキ、ハンドルのいずれかをシステムが操作します。レベル2は複数の操作を同時にシステムが行います。レベル3はすべての操作をシステムが行い、システムが要請したときはドライバーが対応します。レベル4は限定条件においてすべてシステムが操作し、ドライバーは全く関与しない状態です。そしてレベル5はあらゆる状況においてシステムがすべての操作を行う状態です。



本文中の商品名、会社名、団体名は、各社の商標または登録商標です。

本件に関するお問い合わせ先

報道関係のお問い合わせ先

株式会社NTTデータ
広報部
近藤
TEL : 03-5546-8051

内容に関するお問い合わせ先

株式会社NTTデータ
第一公共事業本部
第一公共事業部
営業統括部
第一営業担当
佐藤、町田、藤井
TEL : 050-5546-9085

ニュースリリースについて

ニュースリリースに掲載されている、サービス内容、サービス・製品の価格、仕様、お問い合わせ先、その他の情報は、発表日現在の情報です。その後予告なしに変更となる場合があります。また、ニュースリリースにおける計画、目標などは様々なリスクおよび不確実な事実により、実際の結果が予測と異なる場合もあります。あらかじめご了承ください。

2017年のニュースリリース一覧へ戻る

前の記事	現在の記事	次の記事
2017年4月6日 NTTデータ イントラ マート NTT DATA Figtree Systemsと 協業し豪州の金融機 関を中心にBPM拡大 を目指す(株式会社 NTTデータ イントラ マート)	2017年4月6日 群馬大学と次世代モビリティ社 会実装研究に関する産学連携協 定の締結	2017年4月12日 エア・ウォーターの 次期基幹システムに おいて、「Biz/®」 の運用を開始 ～今後ロジシステムの 導入とグループ75 社への展開も予定～

NTTデータは、2020年までに自動運転技術を活用した公共交通サービスの提供を目指しており、本実証において、無人運転状況下を想定した以下の機能・サービスを検証します。

運行管制 / 走行ルート指示 / ドア開閉指示



- 自動運転車載アプリケーションとのリアルタイム通信により、車両の位置情報や車両の状態(速度、ステータスなど)を把握
- 運行管制より自動運転車両に対し、走行ルートを指示、通知
- 運行管制より自動運転車両に対し、ドア開閉を指示

遠隔監視



- ドア開閉の指示などを将来的に遠隔から可能とするための遠隔監視
- ドア界限、車内客席状況他、運転状況などを遠隔監視

車内サービス



- コミュニケーションロボット (Sota) の設置
 - 自動運転への漠然とした不安感の解消
 - 乗客への車内案内、アナウンス、情報発信

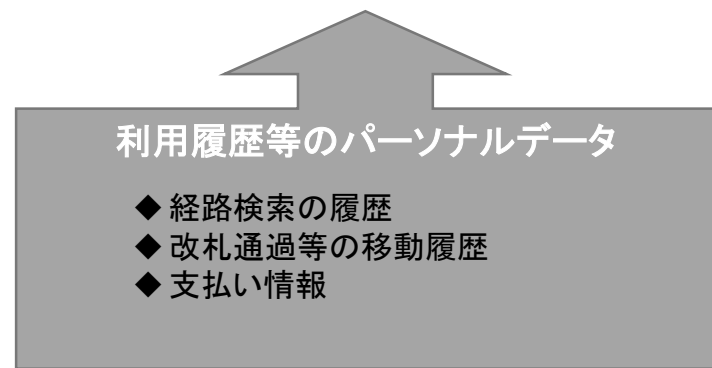
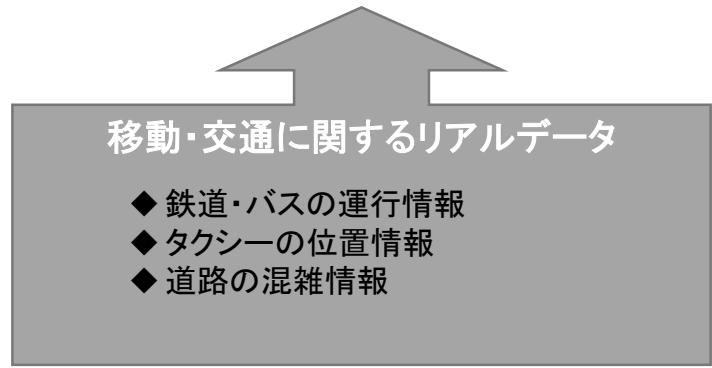
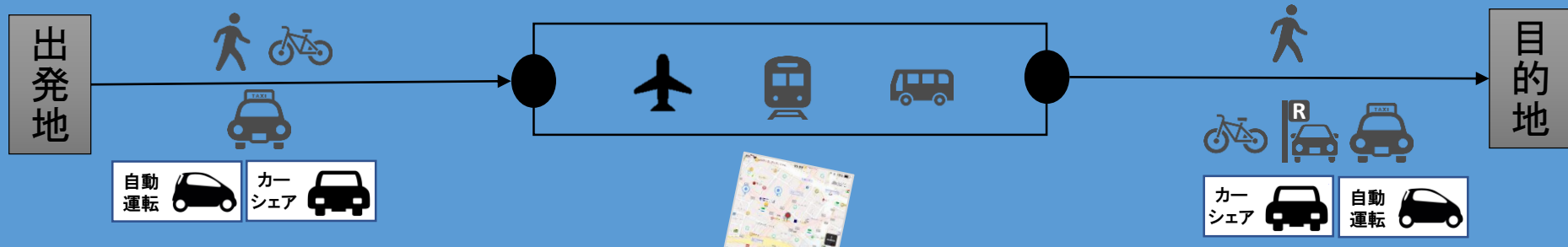
MaaSへの取組概要



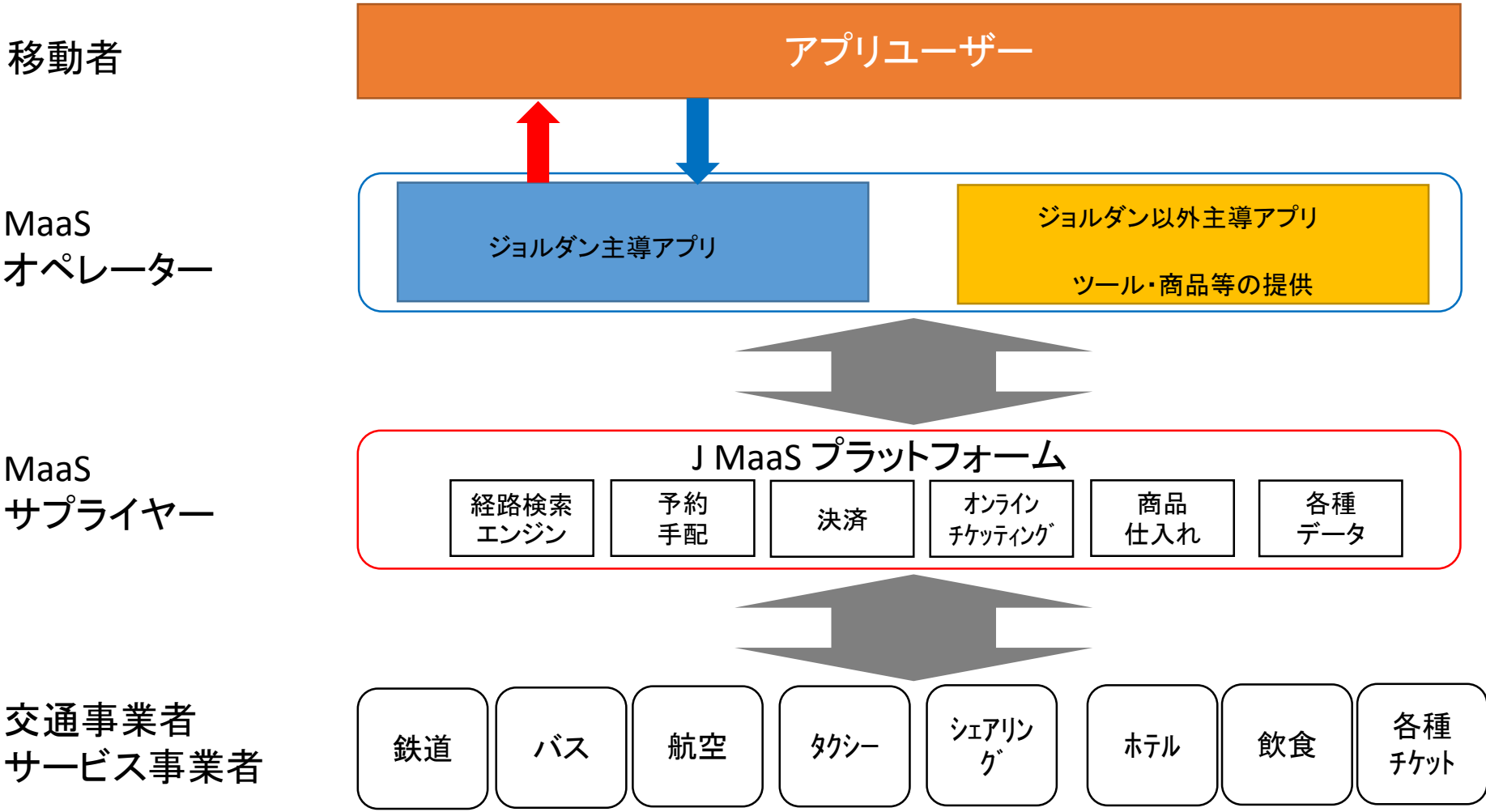
J MaaS 株式会社

1つのスマホアプリで

Door to Doorの移動を多種多様な交通手段を「1つのサービス」として、
経路検索—予約—決済—チケットイング—利用・乗換がシームレスになるサービス



2018年7月にMaaS専門子会社「J MaaS株式会社 (J MaaS Corporation)」設立。
『乗換案内』のユーザー接点とこれまでの実績とMaaS専門となる「J MaaS」が、
表裏一体となってMaaS事業を展開。

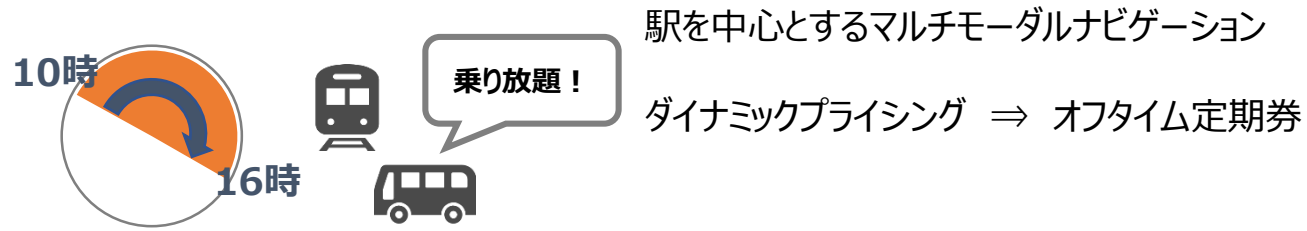


■ 観光エリア周遊MaaS



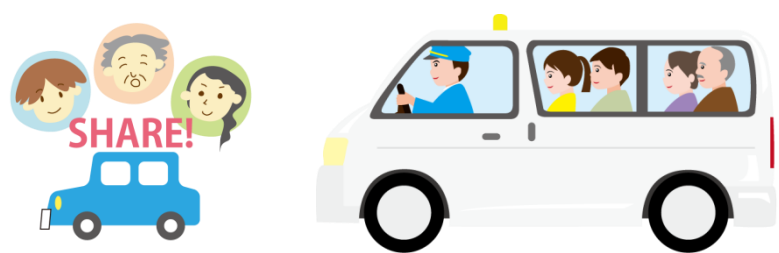
QRコードによるオンラインチケットを実現。
マルチモーダル+周辺施設回遊をアプリで。

■ 鉄道沿線2次交通活性化MaaS



エリアを限定するサブスクリプションモデルの構築

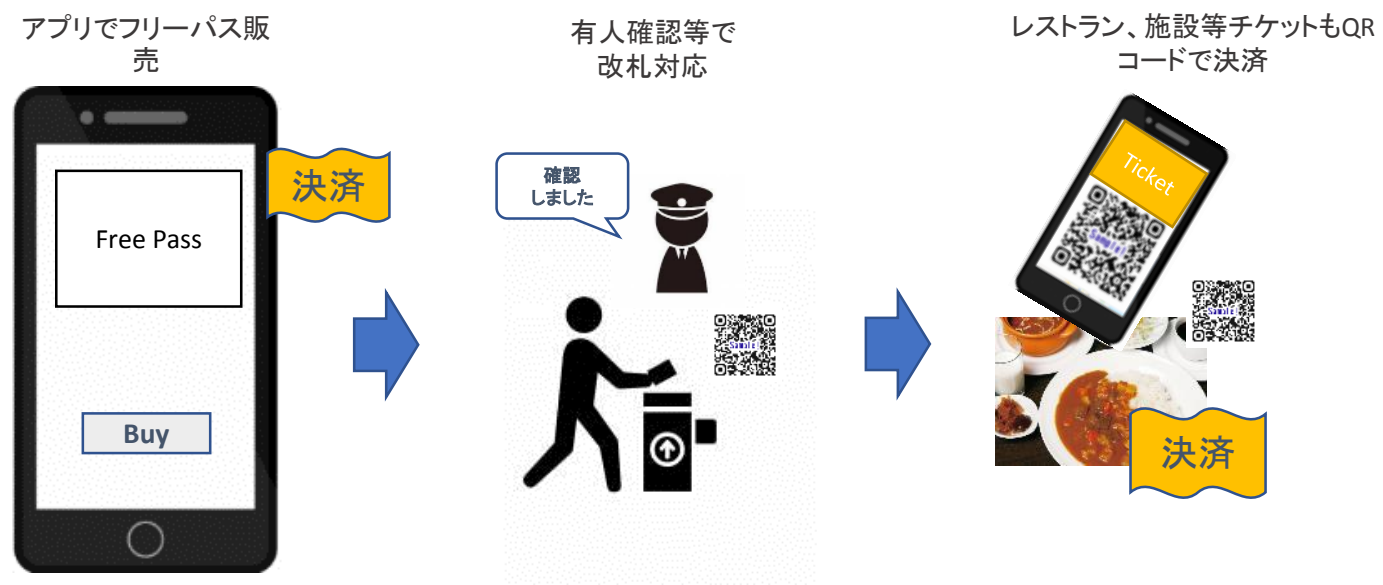
■ 自治体交通整備MaaS



オンデマンドフリート、自家用有償旅客運送の実現

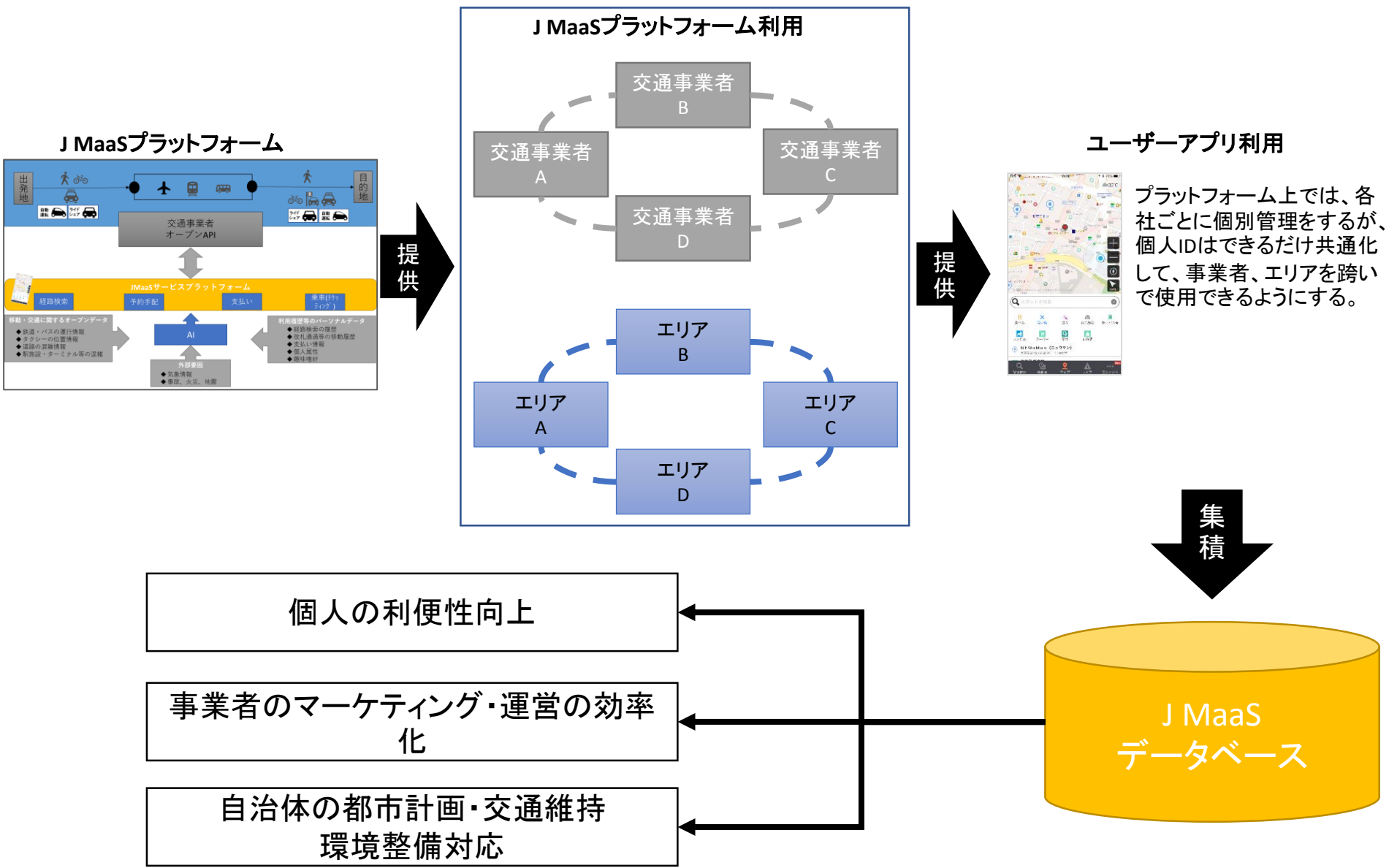
■訪日外国人の集中的な増大に合わせた東京周辺周遊きっぷ等への対応

※上記のような企画券を訪日前に購入ができ、スマホアプリで乗車を二次元コードで通過できる改札の一部設置の実現。



オンラインチケットティング

英国Masabi社のJustrideという海外の40事業以上で実績を持つシステムの国内展開を開始。このシステムを活用して、アプリでのチケット販売を可能とする。



NEWS RELEASE

2019年1月16日
ジョルダン株式会社
JOR1901

ジョルダン株式会社
マサビ
英・Masabiの総代理店契約を締結
～経路検索からチケット購入・乗車までを、スマートフォンひとつで
実現する快適なモバイルチケットサービスの提供へ～

乗換案内サービスの大手、ジョルダン株式会社（本社：東京都新宿区、代表取締役社長：佐藤俊和、以下ジョルダン）は、英国の公共交通チケットサービスを提供している Masabi 社（本社：英国 ロンドン、CEO: Brian Zanghi-ブライアン・ザンギ、以下 Masabi）と日本における総代理店契約を締結しました。

今回の締結により、交通事業者が Masabi が提供するシステムを用いることで、利用者はスマートフォン上でチケットの購入、乗車までをシームレスに行うことが可能になります。

Masabi と連携した本サービスは、2019 年から本格的に提供を開始し、2020 年までに複数の交通機関への導入を目標としています。今後は、本サービスと交通事業者との連携を拡大し、外国人観光客を含む多くの利用者にとって快適なチケットレスの移動を実現していきます。

ジョルダンは、主に訪日や国内の観光客を対象に、乗換案内サービスから、周遊券などを販売することを計画しています。購入したチケットは、予約客のスマートフォン画面に、QR コードあるいは目視可能な状態で表示され、スマートフォンだけで移動することが可能となります。

なお、ジョルダンは2018年7月に J MaaS 株式会社を設立し、交通・観光・ICT（情報通信事業者）などの事業者向けに MaaS インフラを提供することを計画しています。J MaaS への広範な企業、団体の参画を募っています。

ジョルダンとは…

1979年12月に設立したジョルダンは、乗換案内を中心とするソフトウェア開発や携帯コンテンツ事業を軸に、旅行業などのビジネスを展開し組み合わせることで、「移動に関するNo.1 ICTカンパニー」としての地位を確立することを経営戦略として掲げています。ジョルダンの主要サービスである「乗換案内」のスマートフォンアプリは累計3,000万ダウンロードを越え、多くのユーザーの「移動」をサポートしています。また、2018年7月、J MaaS 株式会社を設立し、交通サービスのプラットフォームへの参画企業を募っています。

Masabi 社について…

2007年、英国で初となるモバイルチケットングアプリを開発して以来、交通機関のモバイルチケットングサービスの先駆者として、世界4大陸で40以上の顧客にサービスを提供しています。Masabiは2012年、同社が提供するSaaSプラットフォームであるJustride（ジャストライド）を通じて、アメリカでは初となる交通機関へのモバイルチケットングサービスを開始し、今ではアカウントベースのバックオフィスも含め、事業者が携帯電話を利用したり、非接触の銀行のカードやスマートカードを使ってサービスを提供することを可能にし、同時に、MaaS（Mobility as a Service）を実現しています。

Justride（ジャストライド）について…

公共交通機関を対象としたモバイルチケットングサービスです。このサービスでは、サードパーティのアプリがチケットを選んで支払いを行い、QRコードのモバイルチケットを、安全なチケットウォレットにより利用者に送ることができます。これまで、世界で多くのパートナーがモバイル発券プラットフォームを自社サービスに統合し、アプリからチケットを販売するなどシームレスな顧客体験を実現しています。パートナー企業には、UberやTransit、Gertek、Kisio/ Keolisなどがいます。

<本件に関するお問い合わせ先>

一般の方からの問い合わせ先

ジョルダン株式会社

戦略企画部 佐藤

TEL : 03-5369-4051

FAX : 03-5369-4057

E-mail : hiro-sato@jorudan. co. jp

報道関係からの問い合わせ先

ジョルダン 広報担当

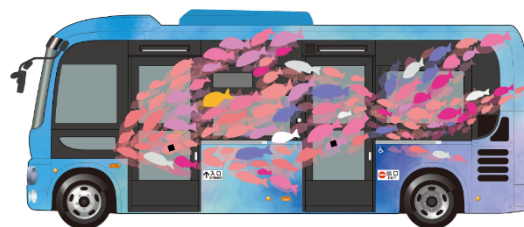
(株)VAインターナショナル

田中/和智/堀江

TEL : 03-3499-0016

FAX : 03-3499-0017

E-mail : vai@va-intl. co. jp



日立市自動運転バス実証実験 取り組みのご報告



■ 実証実験の概要

ラストマイル自動走行の実証評価（日立市） 廃線敷利用のバス専用道路及び一般道での自動運転バスの社会受容性検証



【実証実験の主な目的】

- ・ 車載カメラやセンサー等、遠隔運行管理システムで運行状態把握と車両内外の安全性確保
- ・ 信号機や路側センサーの情報を自動運転バスが活用し、安全で効率の良い運行の実現
- ・ 将来の無人自動運転バスへの乗降を考慮した新しい決済システムの実証

2018年10月19日～28日の期間で実施

廃線敷を利用した「ひたちBRT」のバス専用道路及び一般道の計3.2 km

試乗は公募を行い、一般のお客様も実際に乗車

取り組みのご報告（1）概要

■ ジョルダンのかわり



① ユーザー体験スマホアプリ開発

② スマートバス停サインージ向けWEBページ開発

③ 自動運転バス車内におけるユーザー様とのコミュニケーション

■ 自動運転時代の利用者向けアプリ

自動運転 = 無人化？ 「これまで出来ていたことが出来なくなる」という不安

手元のスマートフォンアプリで不安を解消



アプリの機能

- ・ 行き先の検索&ナビゲーション
- ・ バスを待っている間にバス停で事前決済
- ・ 「バス停待ち人数」「バスの接近情報」
- ・ 完全タッチレスでの乗車/降車判定
- ・ 自動運転中の緊急時にアナウンス
- ・ そのほか乗車中に便利な情報を案内

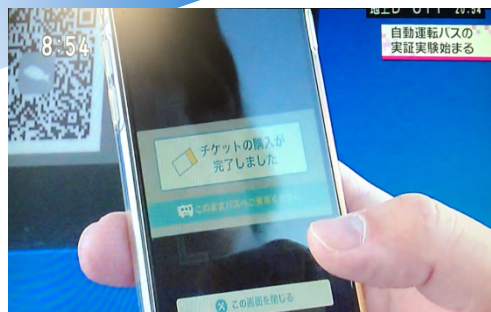
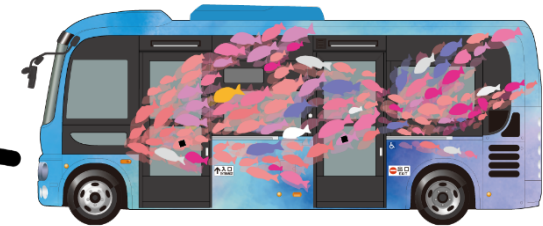
→実際に端末ごと延べ500名以上の乗客へ配布（貸出）

■ とくに注目された「バス停での事前決済体験」

① ルート決定後、
スマートバス停で
QRコードを読取



② タッチレスで
そのまま乗車可能



③ 耳に聞こえない音声
コードを用いて、乗降を
自動判定



モビリティ変革コンソーシアム実証実験の具体的内容【Door to Door 推進 WG】

テーマ：Suica 認証による交通事業者・デマンド交通・商業施設の連携に関する MaaS 実証

幹事：日本電信電話(株)、(株)NTT データ

実証内容：Suica 認証による交通事業者・デマンド交通・商業施設が連携した新たな MaaS モデルの実現をめざし、第一弾としてデマンド交通連携の実証実験を開始します。

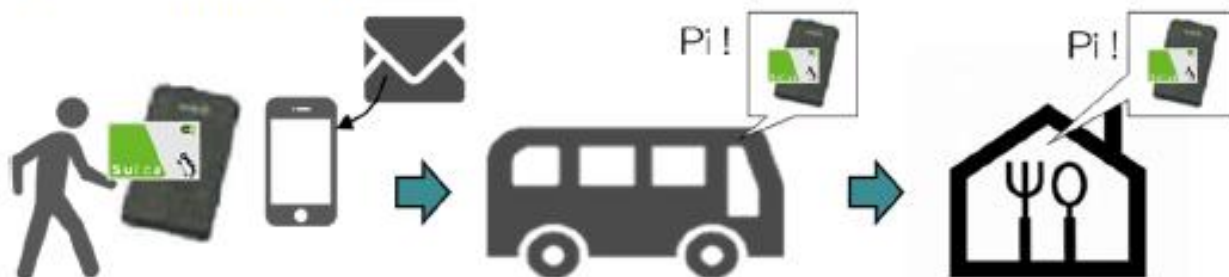
- ポイント：○SuicaID 番号をご登録いただくと、鉄道と連携したデマンド交通をご利用できます。
○デマンド交通をご利用いただいたお客さまが、飲食店等で Suica をタッチすると、お得なサービスを受けられます。
○将来的には、お客さまが改札を通過すると、デマンド交通にスムーズにご乗車でき、商業施設でのよりお得なサービスを受けることができます。

参加条件：訪日外国人のお客さまを含め、どなたでもご参加できます。

実証場所：桜木町駅・関内駅・石川町駅周辺（みなとみらい地区など）

実証時期：2018 年 10 月～を予定

【SuicaID 登録と利用イメージ】



Suica とメールアドレス登録

SuicaID 番号とメールアドレスを駅に設置した専用端末で登録します。メールにて専用の Web サイトの案内が来ます。

連携するデマンド交通を利用

専用 Web サイトの画面に行先等を入力し、登録した Suica を車内の読取装置にタッチすると、そのままご乗車できます(※)。

※今年度はデマンド交通に読取装置は設置せず専用 Web サイトの登録画面を運転手に見せて乗車します。

商業施設での利用

デマンド交通をご利用になったお客さまが、登録した Suica をお店に設置した読取装置にタッチすると、お得な情報を取得できます。

【デマンド交通(AI 運行バス)について】



オンデマンド(乗りたいときに乗れる)とダイナミックルート(目的地への最適ルートで運行)による運行をおこないます。

※AI 運行バスはNTT ドコモの商標です。

【商業施設でのお得情報の取得】



登録した Suica をお店に設置した読取装置にタッチすることにより、クーポンなどのお得な情報を取得できます。