



mobi

Community Mobility

2026/03/12

調查實施報告

WILLER



WILLER GROUP

WILLERグループは、国内9社、海外6社のグループ会社で構成され、マーケティングとテクノロジーにより移動に新たな価値を創造し、世の中の豊かさを増やしていくことを目指す。

WILLER株式会社

Holdings
グループ事業戦略
R&D(MaaS/EV・エネルギーマネジメント/自動運転)



日本国内事業

グローバル事業

Transportation group

New Mobility

Marketing & Solution

Singapore

Malaysia

Vietnam

Taiwan

WILLER EXPRESS
株式会社

WILLER TRAINS
株式会社

Community Mobility
株式会社

WILLER MARKETING
株式会社

WILLER ACROSS
株式会社

WILLERS

NADI WILLER

WILLER VIETNAM

国光威楽
仮期旅行社

バス事業

鉄道事業

mobi事業

移動ポータルサイト
「WILLER TRAVEL」
の運営
マーケティング・プロ
モーション

アクセスネットワーク
移動付加価値
(ホテル・観光素材・
パッケージ)
移動体験価値
(エンタテインメント、
Wander Japan)

ASEAN
ヘッドクォーター
MaaSプラットフォーム
DX
モビリティサービス

MaaSプラット
フォーム

DX
モビリティサービス
BPO/運輸安全コン
サル

DX
モビリティサービス

others

丹鉄ファンド
株式会社

株式会社
ホテル
オペレーション
システムズ

株式会社
クールジャパ
ントラベル



日本のサブカルチャー
やアニメを活用した
ツーリズムの開発



WILLER
VTI

システム開発

MAI LINH-
WILLER

都市間バス
レンタカー



事業紹介

Move / 移動ビジネス

都市間交通

- ・高速バス
「WILLER EXPRESS」



域内交通

- ・まちなか交流バス「IKEBUS」
- ・京都丹後鉄道



ワンマイル交通

- ・AIオンデマンド交通「mobi」
- ・公共ライドシェア
- ・自動運転



海外での取り組み

- ・シンガポール、ベトナム、マレーシア、台湾等
ASEANを中心とした事業を展開



Contents・Solution / コンテンツ・ソリューションビジネス

- ・交通ネットワークの創造
(バス・フェリー・航空・鉄道)
- ・移動付加価値の創造
(ホテル・観光素材・パッケージ)
- ・移動体験価値の創造 (エンタメ)
- ・インバウンド
- ・マーケティング&ソリューションの提供



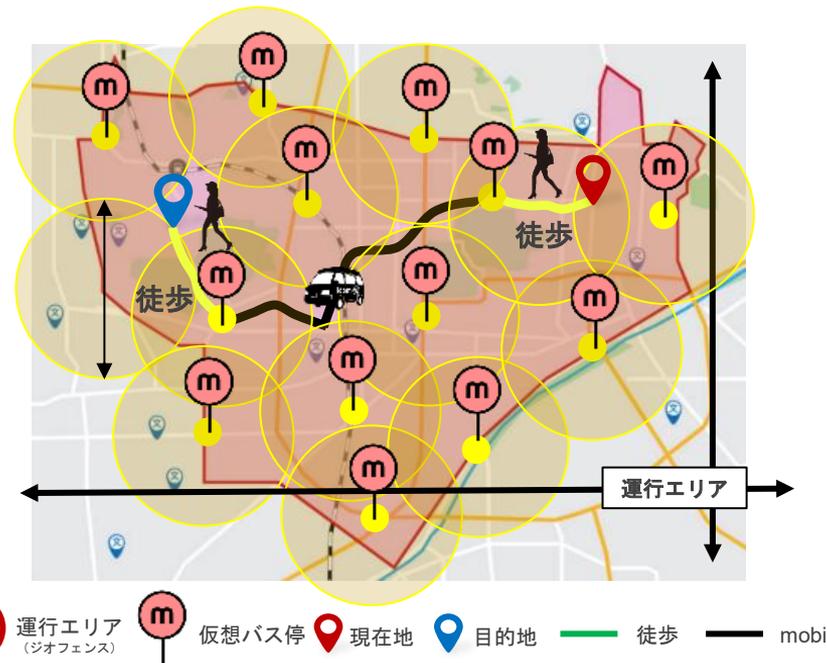
Marketing / マーケティングビジネス

- ・サイト運営
(予約サイト「WILLER TRAVEL」等)
- ・マーケティング・プロモーション
- ・コールセンターサービス
- ・SaaS型観光交通システム
(「Willシステム」)



AIオンデマンド交通「mobi」

行きたいときに・エリア内の行きたい場所まで自由に移動できる相乗りオンデマンドサービス。
利用者の予測待ち時間や走行距離から、AIが最適なルートと相乗り配車を計算。



本実証調査を通じてインドネシア国内での事業化を調査・検討

AIオンデマンド交通「mobi」

ユーザーアプリとドライバーアプリがあり、ユーザーの予約は自動的に最適なドライバーに割り振られる。乗降データや運行データ等を分析し、運行形態を最適化することで、より便利に効率のよい運行を実現。

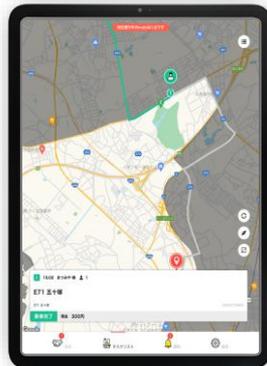
ユーザーアプリ：利用者にやさしく使いやすい

- STEP 01 乗る場所を選択
- STEP 02 降りる場所を選択
- STEP 03 人数・支払を選択
- STEP 04 呼ぶ・予約



ドライバーアプリ：安全運行の確保と精度を重視

- STEP 01 乗降場所・運行ルートナビ
- STEP 02 予約情報、料金、支払状況確認
- STEP 03 乗車完了



海外におけるmobi導入実績

海外での導入実績

ASEANでは観光mobiを中心に展開中。2025年度はマレーシア、KL（クアラルンプール）において生活利用をメインとした大規模な実証運行を実施。



マレーシア/クアラルンプール mobi導入による行動変容

自家用車や家族の送迎から転換し、公共交通との乗り継ぎが発生しており、公共交通分担率向上並びに低炭素化に貢献している

mobi導入前に利用していた移動手段

自家用車

24.2%

家族の送迎

47.6%

mobiとの乗り継ぎをした公共交通

電車

59.7%

路線バス

45.2%

インドネシア首都圏の抱える交通課題

公共交通が整備されておらず、自家用車やバイクへの依存が顕著である現状。交通課題や環境問題等、国家レベルで改善が急務となっている。

公共交通が不足/不便

- 利用したい時間帯の便がない
- アクセスできるバス停や駅がない
- 都市機能の集中による朝夕の通勤ラッシュ
- 都市部近郊でも交通不便地域や空白地が存在

自家用車/バイクへの依存

- 交通渋滞、交通事故増加
- 低炭素化等の政策的課題
- 家族による送迎負担
- 女性や子どもの安心を選ぶと公共交通が選択肢にならない

オンデマンド交通実証を通じた検討事項

公共交通の選択肢を増やし、体系化することで、**利用者が状況に合わせた公共交通を選択可能にすることで、マイカーや家族送迎依存から脱却**

- 時間がかかっても安価に移動したい場合、早く移動したい場合、子連れで安心・安全に移動したい場合等、**移動したい時のニーズにあわせて最適な手段を利用者が選択できる環境**の構築
- ジャカルタ特別州政府の掲げる15-Minute City構想※に付随して、まずは**公共交通を使って15分以内に生活公共施設へアクセス可能なまちづくり**を目指す

費用面において、利用者と事業者双方にとって**継続可能なビジネスモデルを擁する新交通システムの検討**

- 利用者にとって、**毎日利用する暮らしの足として手の届く料金体系**の設定
- 事業者にとって、**事業継続可能な収支計画を構築できるビジネスモデル**の設定

**ジャカルタ郊外のBSDシティ内からはじめ、
将来的にはインドネシア国内に横展開できるモデルの構築を目指す**

※ジャカルタ特別州政府は、2040年までに住民の70%が公共交通拠点から徒歩・自転車で15分以内に主要施設へアクセスできる都市を目指しており、これを「RDTR 2022（2022年ジャカルタ詳細空間計画に関する知事規定第31号）」等の法的枠組みに基づき、公共交通指向型開発（TOD）と組み合わせて推進している（出典：DKI Jakarta Governor Regulation No. 31 of 2022, Jakarta Voluntary Local Review 2024）

BSD Cityの概要

- ジャカルタ**首都圏最大のスマートシティー**で現在すでに開発が進み、今後フェーズ2、フェーズ3の完成に向けて域内、域外の交通計画が進む地区。**スマートシティーのモデル都市**として様々な先進的な実証および、取り組みにチャレンジしているエリアである。
- **日系商社およびMALLもすでに事業を開始**しており、日系企業同士の密な連携を取ることが可能。

ジャカルタ中心部
への鉄道や幹線道路
が整備されている



BSD Cityの交通事情

2025年11月25日～12月21日において、実証前アンケート調査を実施。
218件の回答内容および現地視察結果より、BSD Cityの交通事情をまとめた

- **自家用車/バイクへの依存**

住民は中～高所得層向けであり、回答者の58.3%は自家用車を、70.1%はバイクを所有。BSD City内の移動は距離が長いため、徒歩や自転車での移動は現実的ではない。

- **公共交通のアクセス性**

BSD City全体に公共交通はあるが、中心部以外のバス停や駅はまだ整備されていない。中心部にBSD Cityが無償で提供するコミュニティバス「BSD Link」が15～60分間隔で運行しているが、回答者の約4割は「自宅や目的地付近に使える公共交通がない」と回答。住民の需要と供給が一致しているとは言えない

- **公共交通の安全性**

回答者の60.1%が公共交通に「安全性や快適さ」を求めており、GrabやGojek, アンコットと呼ばれるタクシーのようなサービスも域内運行しているが、サービスの質や安全性が担保されていると言い難い。

通勤時間帯の渋滞



鉄道駅の様子



ドアの無いアンコット車両

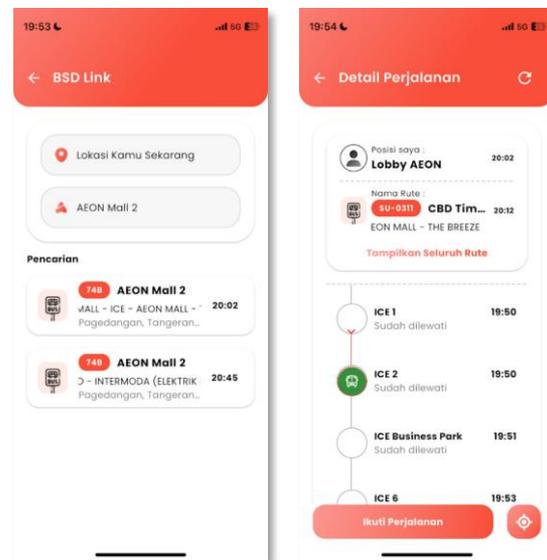
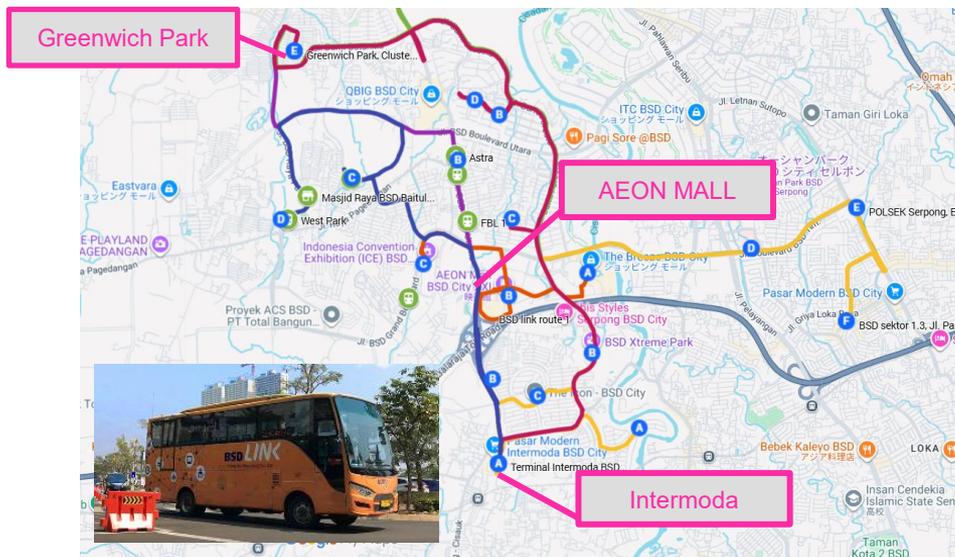


BSD Link概要

BSD City内の鉄道駅と住宅地、オフィス街、商業施設等を無料でつなぐコミュニティバス

- 運行主体: Sinar Mas Land (BSD Cityの開発を手掛ける大手不動産デベロッパ)
- 路線数 : 6路線
- 運行時間: およそ05:30~20:00前後
ピーク時: 約 15分~30分間隔
オフピーク時: 約 30分~1時間間隔

BSD Cityのアプリがあり、バスの現在地や路線、バス停到着までの待ち時間等が確認できる



実証実験概要

現地事業者や関係者との協議、また事前アンケート調査結果をもとに運行エリアや乗降場所、運行計画を策定し、以下の通り実証実験を行った。

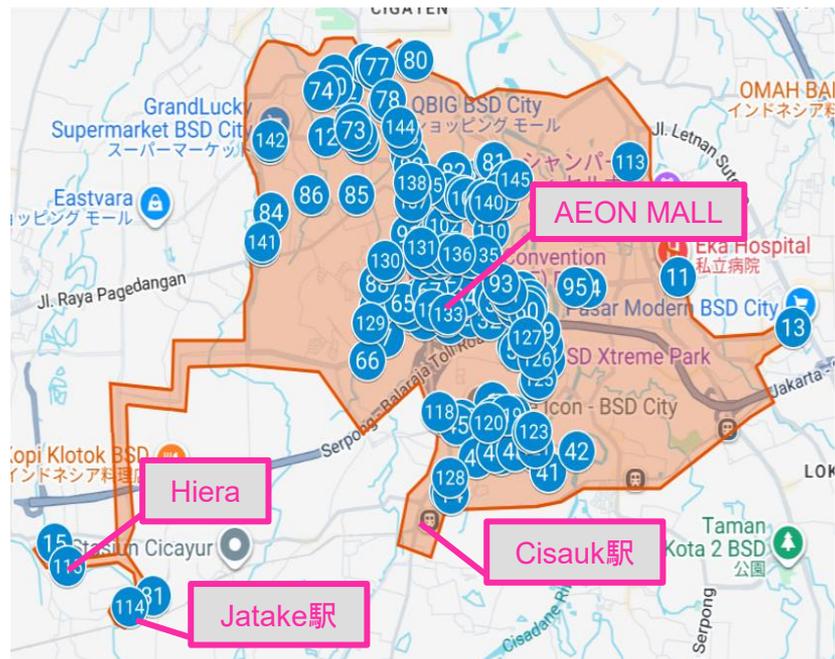
- **実証期間**：2026年1月28日（水）～2月26日（木）の30日間
- **運行時間**：7:00～22:00
- **運行車両台数**：2～3台
 - 2台期間：1月28日（水）～2月3日（火）、
2月18日（水）～2月26日（木）
 - 3台期間：2月4日（水）～2月17日（火）
- **料金**：無料
- **運行エリア**：BSD City中心部および第三開発地域である Hieraを含む、約27.5平方キロメートル
- **乗降場所**：運行エリア内145箇所の仮想バス停
駅・バスターミナル、ショッピングモール、住宅地、オフィス街、大学、病院等



車両外観



車両内観



運行エリアマップ

ドライバートレーニング

1月26日（月）～27日（火）の2日間、運行を委託する地域事業者へ研修を実施。
ドライバー5名、運行管理者4名が参加した。

- ・ **運行会社**：PT Eka Sari Lorena Transport Tbk
- ・ **特徴**：2002年設立のインドネシア主要民間バス会社。ジャワ島、スマトラ島、バリ島を結ぶ長距離都市間輸送を主力とし、ジャカルタ近郊の短距離輸送、空港バス、BSD City内のコミュニティバス（BSD Link）等を行

①アプリ利用方法の研修

ドライバーアプリを用いた予約への対応・アプリ操作方法

②運転・接客マナー研修

日本水準の高品質な安全・おもてなし・マナー教育

③路上研修

実際に路上に出て、デモ予約による運行研修

④運行管理者車研修

安全品質向上のための、運行管理者向け車両・ドライバー管理ノウハウの共有

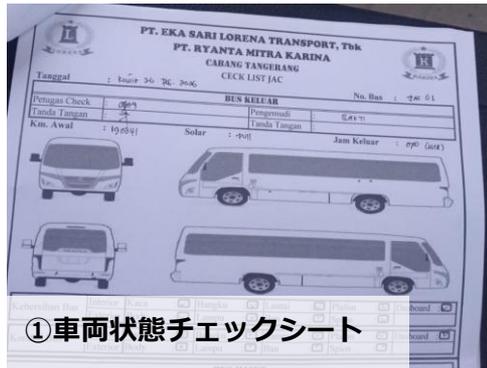


サービス品質向上のための取り組み

実証運行中は、ベトナムから遠隔で運行管理モニタリングを実施。
安全性や運行品質向上のために日々状況を観察し、サービスの改善を行った。

①毎日のドライバー・車両状態の確認

- 運行開始時・終了時の車両状態チェックシートの運用
- ドライバー点呼の監視
- ドライバーアプリオンライン状況を監視

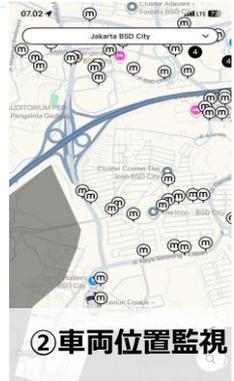


②予約状況をモニタリングし、運行体制やシステムを調整

- 配車依頼場所、配車失敗状況を監視・分析し、最適な車両配置や運行シフト、待機場所を設定
- 需要に合わせてシステムの配車ロジックを調整し、運行効率を向上

	DAYS20819 B-7119-PAA	DKKU15819 B-7120-PAA	DOXO19763 B-7133-PAA	No Offers			
12:20	1	1	0	1	1	0	
12:25	1	2	1	1	1	1	0
12:30	1	2	1	1	1	2	0
12:35	1	1	1	1	1	2	0
12:40	1	1	1	1	1	1	0
12:45	1	1	1	2	1	1	2
12:50	1	4	1	3	1	1	6
12:55	1	4	1	2	1	1	3
13:00	1	4	1	3	1	2	2
13:05	1	3	1	3	1	2	1
13:10	1	3	1	3	1	2	0
13:20	1	1	1	2	1	2	0

①②車両稼働・配車状況監視



販促プロモーション

運行開始の1週間前からオンラインとオフラインで告知を開始。

運行開始後も週2回のペースでアプリからお知らせを配信し、継続利用を訴求した。

実施施策

オンライン販促

- ① デジタル広告
- ② SNS発信

オフライン販促

- ③ 車両ラッピング
- ④ チラシ配布
- ⑤ AEONモール広告物掲示
- ⑥ ITCモール広告物掲示

⑦ ウェブサイト

⑧ アプリのプッシュ通知でお知らせ配信

数値実績

対象者数

~600,000

※BSD City 在住者と通勤者数の概算

広告リーチ数

~1,300,000

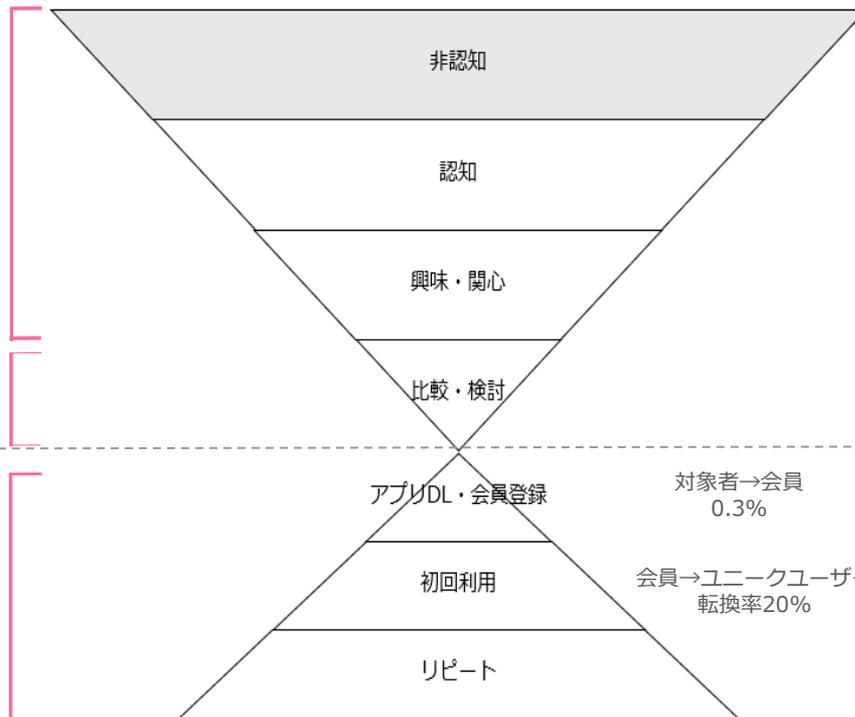
ウェブサイト訪問者数

~55,000

アプリ会員数 1,754

ユニークユーザー 358
※1

継続利用率 60%
※2



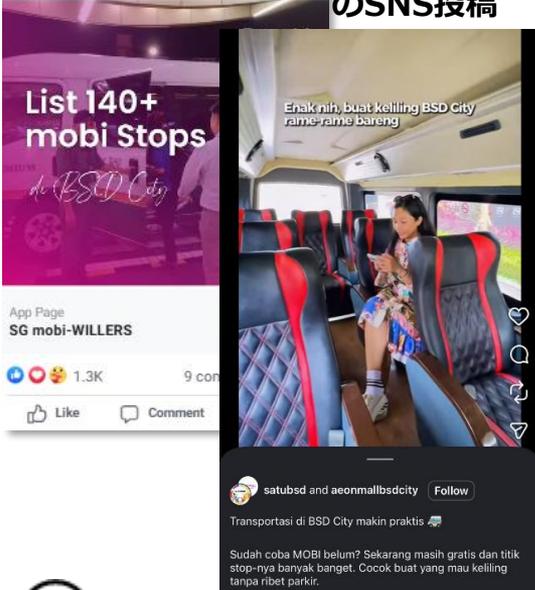
販促プロモーション

乗車アンケート調査より、65%のmobi利用者は、SNS広告を通じて本サービスを認知。クロスメディアでユーザーは複数回サービスを目にするにより、サービス利用を促進。

SNS投稿



現地パートナーのSNS投稿



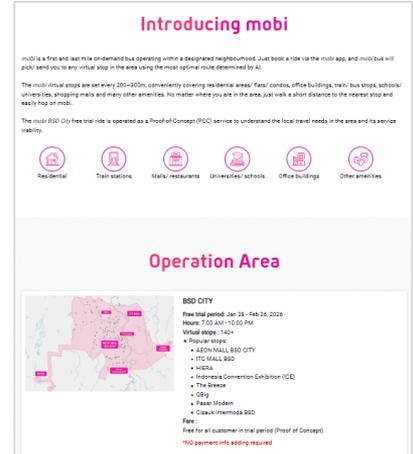
AEON MALL デジタルサイネージ



チラシ配布



WEBサイト



利用実績：実証期間全体

実証開始後も、システム設定の微調整や、販促アクションの最適化により利用者数は増加。旧正月およびラマダンの影響・運行車両台数の減少により後半は利用者数が減少したが、車両1台あたりの平均乗客数は増加。

アプリ会員数
1,754

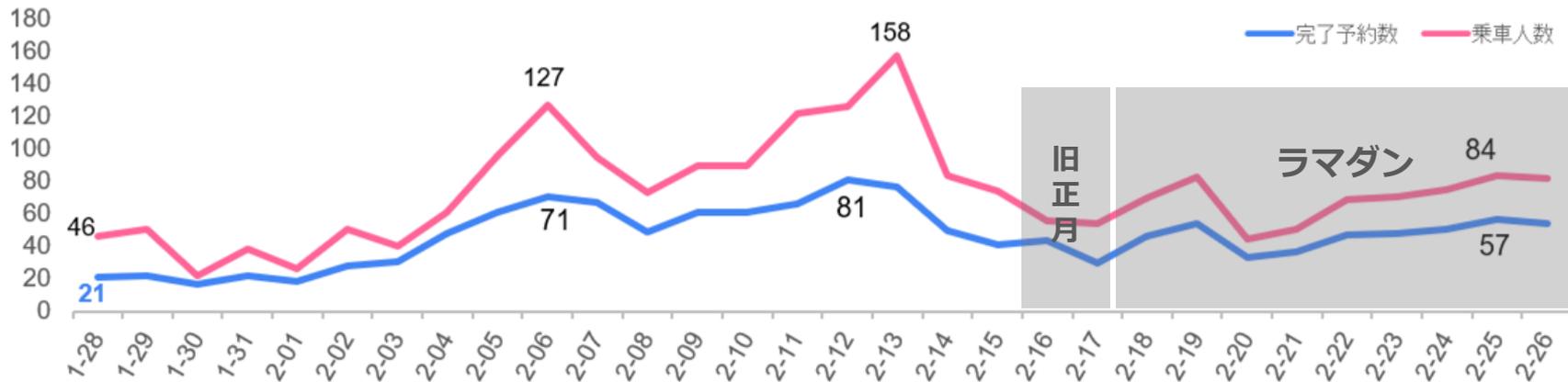
予約完了件数
1,394

乗車人数
2,211

ユニークユーザー
358

継続率
60%

平均評価
4.9/5★



車両2台

(平均乗車人数**21**人/台)

車両3台

(平均乗車人数**31**人/台)

車両2台

(平均乗車人数**35**人/台)

利用実績：曜日・時間帯別

①曜日別平均利用件数(総車両台数)

平均予約件数

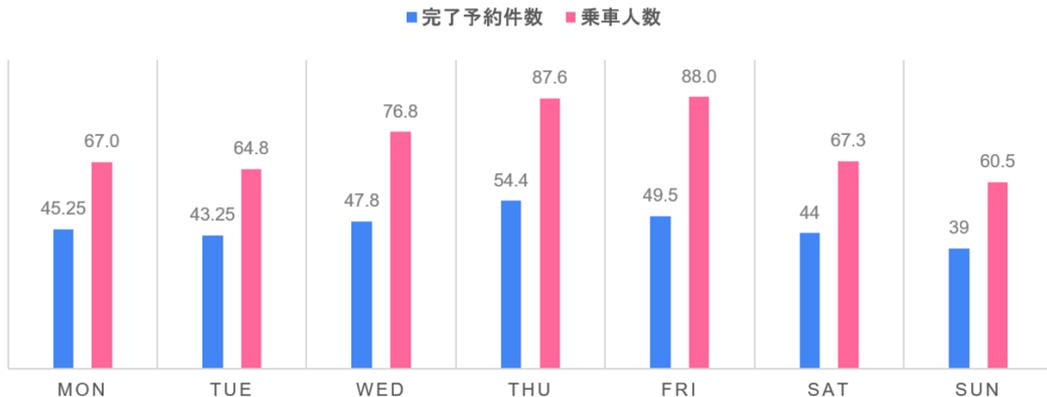
46

平均乗車人数

73

利用は平日に多く、特に水曜日から金曜日にかけてピークを迎えている。

なお、金曜日はグループ利用の割合が高い傾向にある。



②時間帯別平均利用件数(総車両台数)

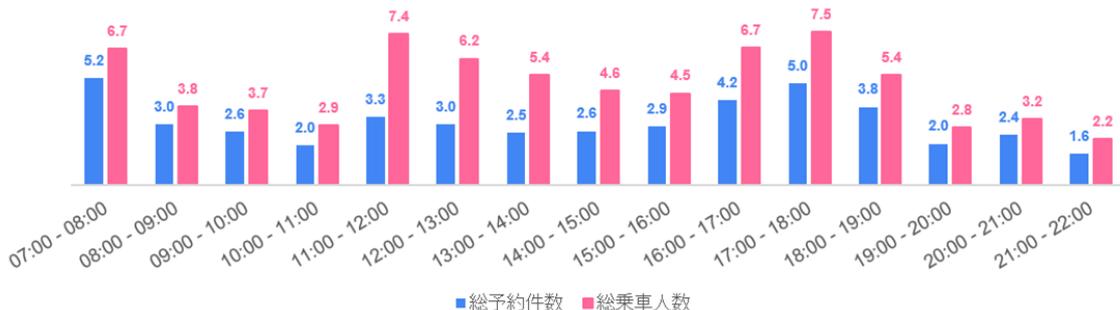
平均予約件数

3

平均乗車人数

5

7時～8時（通勤・通学）、11時～14時（昼食時間帯）、16時～19時（帰宅時間帯）のピーク時間帯に集中している。



利用実績：乗降場所の利用動向

- 日常の買い出しに利用される市場（Pasar Modern）, 販促を実施しているAEON BSD City, ITC BSD City等、**約4割が買い物・ショッピング目的の移動**であった。
- 34%が交通結節点となる鉄道駅やバスターミナル（Stasiun Jatake, Cisauk Intermoda BSD, BSD Terminal Intermoda）での乗降であり、**mobiと他公共交通との乗り継ぎが多く発生していると推測**
- BSD Cityの周縁部から中心部へ移動する需要が多くあり、1予約あたりの平均移動距離は約4kmと比較的長い。

平均待ち時間

10分

平均乗車時間

~13分

平均利用距離

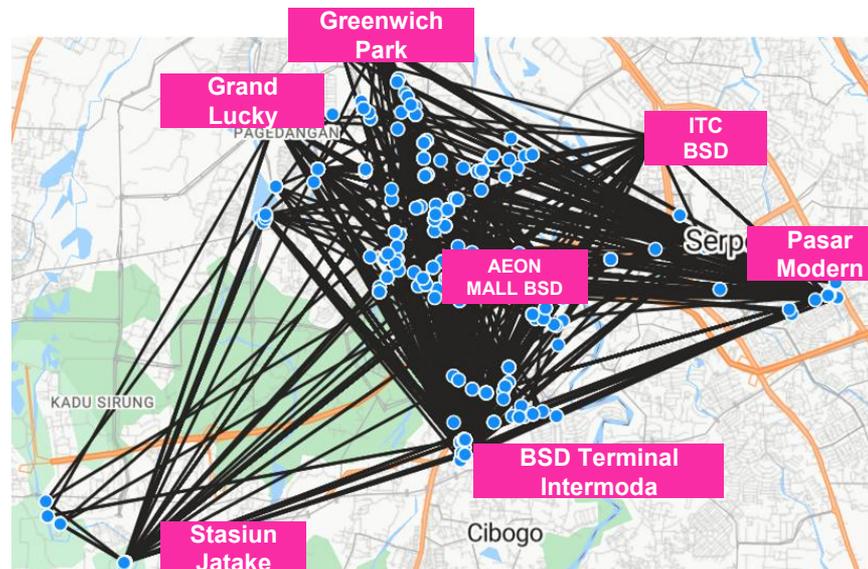
~4km

乗車場所ランキング

AEON BSD City	155
BSD Terminal Intermoda	145
Ciasuk Intermoda BSD	95
Pasar Modern	80
ITC BSD City Lobby Selatan	70
Pasar Modern Intermoda	63
The Breeze	59
Eka Hospital	49
BCA Foresta	48
Piazza the mozia	46
FBL 1	34
Stasiun Jatake	30
Studento Foresta 2	25
Green Office Park 9 (Monash)	21
Nasi Kapau Salero Denai	20

降車場所ランキング

BSD Terminal Intermoda	162
Pasar Modern	127
Ciasuk Intermoda BSD	112
AEON BSD City	102
ITC BSD City Lobby Selatan	58
Pasar Modern Intermoda	56
Stasiun Jatake	41
Piazza the mozia	36
BCA Foresta	35
Eka Hospital	35
Ice 6	32
Studento Foresta 2	32
The Breeze	29
GrandLucky Supermarket	27
Vanya Park	26



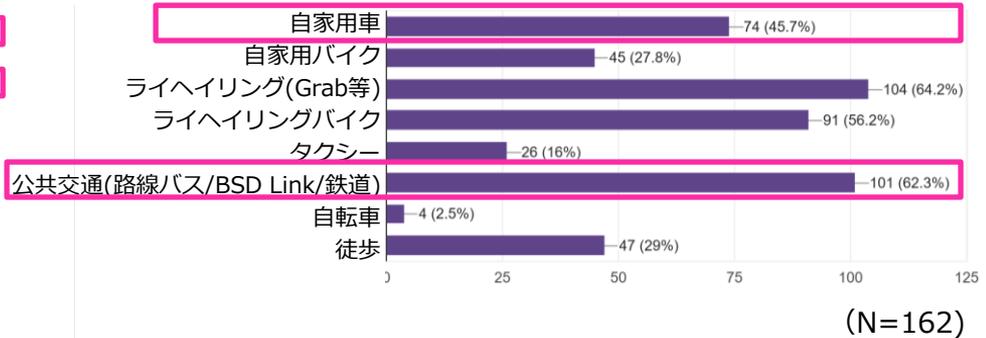
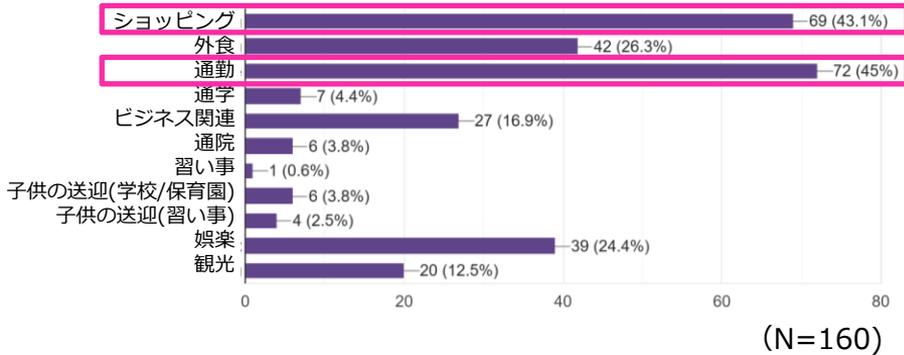
乗車アンケート調査結果：利用目的/普段利用する交通手段

mobiの利用目的

- 43.1%が買い物・ショッピングを目的としてmobiを利用している。
- 最も多い利用目的は通勤・通学であり、45%にのぼる。朝夕のラッシュ時間帯の供給量を増やす等、運行体制の検討が必要。**

普段利用する交通手段

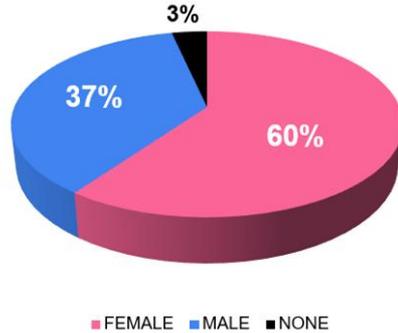
- 6割強が、Grabや無料のコミュニティバスであるBSD Link利用者である。
- 45.7%が普段は自家用車を利用していることから、mobiの導入により自家用車からの乗り換え促進に一定の効果が見込めると推測。**



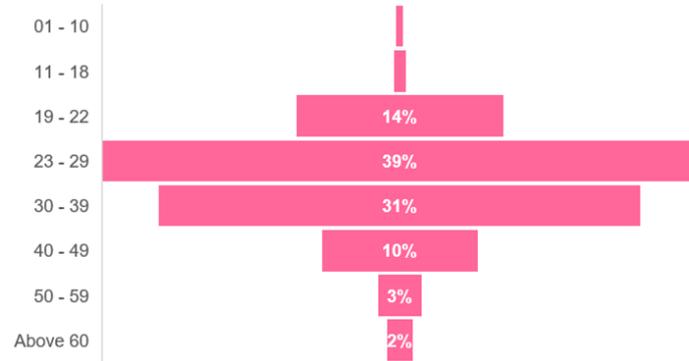
利用者属性・乗車アンケート調査結果

- ・ **利用者の60%が女性**となっており、女性にとって利用しやすいサービスとして認識されている。
- ・ **23歳～39歳の層が70%**を占めており、子育て世帯や働く世代に多く利用されていると推測。

利用者の性別構成



利用者の年齢構成

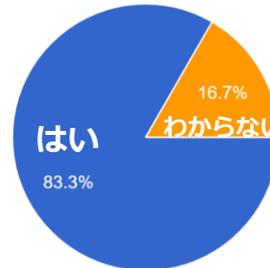


乗車アンケート調査において、**83.3%が、本サービスを女性や子どもが単独で利用しても安全であると認識**

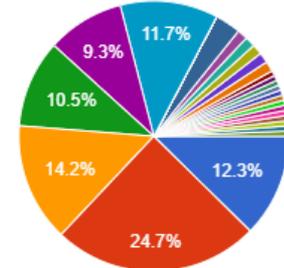
主な理由TOP3：

- ・ **ドライバーの対応が素晴らしい(24.7%)**
- ・ **運行オペレーションが安全(14.2%)**
- ・ **緊急時にアプリを通じてセーフティセンターへ連絡可能(12.3%)**

女性や子どもが一人で乗車しても安心だと思いますか？



なぜそのように感じましたか？



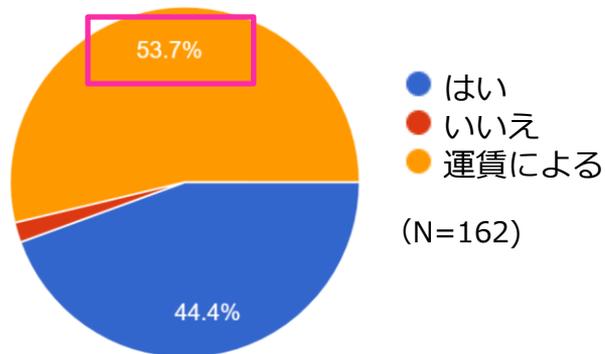
- ドライバーの対応が素晴らしい
- 運行オペレーションが安全
- 緊急時にアプリを通じてセーフティセンターへ連絡可能
- 車内が清潔で快適
- 完全予約制で座席が確約
- 子供の乗降状態や車両位置がわかる

(N=162)

乗車アンケート調査結果：価格設定の重要性

サービスが本格導入したら利用を継続するか

- 44.4%が「継続する」と回答がある一方で、「**運賃による**」との回答が**53.7%にのぼる**
- 既に無料のコミュニティバスBSD Linkが運行していることもあり、事業性も鑑みながら慎重な価格設定が必要



本サービスに支払い可能な運賃

- 63.6%がRp10,000以下(≒93円)**と回答。
- 1回料金プランのみでなく、定期券や回数券、サブスクリプション等の高価格帯の料金体系の設定も視野にいれた検討が必要。



今後の予定

- 現地事業者とのBtoB事業モデル等、**多様な視点で事業モデルを検討予定。**
- 今回は無償での実証であったが、事業化の際はインドネシア国のライセンスに沿った形での導入が必須。
- **現状、オンデマンド交通に特化した法規制は未整備のため、複数の関係当局との協議を経る手続きが必要。**引き続き、運輸局等現地関係機関との密な連携を図る。

DISHUB（運輸局）Tangerang Selatan へ法規制ヒアリングの様子



関係者試乗会実施時の様子



ご清聴ありがとうございました



WILLER