

地方部の移動課題を DX で解決する「中期ビジョン 2030」を策定

～住む人も訪れる人も快適な暮らしができる社会へ～

株式会社 Will Smart（本社：東京都江東区、代表取締役：石井康弘、以下 Will Smart）はこのたび、2030 年に向けた成長戦略と社会ビジョンをまとめた「中期ビジョン 2030」を策定し、本日公表いたしました。今後 5 年間を通じて、地域の「生活の足」「観光の足」「物流の足」を支える移動インフラの DX 推進と新たなサービス創出により、地方創生と持続可能なまちづくりに貢献してまいります。



(中期ビジョン 2030 説明動画)

■公表の背景・目的

少子高齢化と人口減少が全国の地方部で急速に進行し、既存の大規模定時定路線輸送モデルでは維持が困難となる一方、地域の中小規模事業者は IT 投資が遅れ、業務効率化が進んでいません。また、いわゆる「交通空白」地域の拡大により、住民や観光客の移動利便性が低下する一方、物流インフラも脆弱化しており、地方経済の活力が損なわれています。このため国による「交通空白解消プロジェクト」や「物流 DX 支援」といった政策支援が強化されておりますが、こうした地域の複合的課題解決には、デジタルとフィジカルを融合させた総合的なアプローチが不可欠です。

本中期ビジョン 2030 は、こうした課題を踏まえ、地方部における「生活の足」「観光の足」「物流の足」を支えるモビリティ社会を実現することで、地域創生と持続可能なまちづくりを推進することを目的としています。具体的には、先進技術による多頻度輸送サービスの構築、スマートシティ実現のための「コンパクトプラスネットワーク」型まちづくりへの参画、デジタルだけでなくフィジカルな領域を含む業務提携による顧客課題の解決能力の獲得などを一体的に推進します。これにより、「移動が課題にならない社会」を実現し、全国の自治体・事業者と連携して 2030 年までに地方部の持続可能な成長モデルを確立します。

■スライド資料と動画の公開

多様なステークホルダーに理解していただくため、説明用スライドに加え、より分かりやすく伝えるためのプロモーション動画を制作・公開しております。

説明用スライドは添付資料をご確認ください。なお、弊社ホームページでも以下リンクにて公開しております。

スライド資料 URL : https://ssl4.eir-parts.net/doc/175a/ir_material_for_fiscal_ym1/187067/00.pdf

動画 URL : <https://youtu.be/f-zY3qjXCdc>



株式会社 Will Smart とは

Will Smart は顧客企業との対話を通じて培った経験やノウハウ、最新のソリューションを活用し、モビリティ業界のお客さまとの共創による社会課題の解決に取り組んでいます。

特に、デジタル技術を活用した既存業務の無人化や自動化に強みを持ち、バスターミナルにおけるバスダイヤ統合表示システムの新規開発や EV カーシェアリング・無人レンタカー・ライドシェア等を実現する IoT 車載デバイスの提供、バス共同経営を支えるデータ分析基盤の構築など、幅広い分野での支援実績がございます。

詳しくは Will Smart の Web サイト(<https://willsmart.co.jp/>)をご覧ください。

会社概要

会 社 名：株式会社 Will Smart

代 表 者：代表取締役社長 石井康弘

設 立：2012年12月12日

事業内容：モビリティ業界を中心とした事業課題解決に対して DX 技術を駆使したソリューションの企画・提案、ソフトウェアの受託開発と運用支援。

資 本 金：630 百万円（2024 年 12 月 31 日現在）



【本件に関するお問い合わせ先】

株式会社 Will Smart 広報担当

TEL:03-3527-2100 MAIL: pr@willsmart.co.jp

中期ビジョン2030

株式会社 Will Smart

2025年9月16日

1. 地域の「移動」を取り巻く近年のトピック
2. WSの考える2030年に向けた社会ビジョン
3. 成長戦略について

An isometric illustration of a city in shades of blue. It features various buildings of different heights and styles, streets with cars, a bus, a motorcycle, and pedestrians. The scene is viewed from an elevated perspective, looking down at the city.

ミッション

自らのアイデアとテクノロジーを活用し
社会課題を解決する

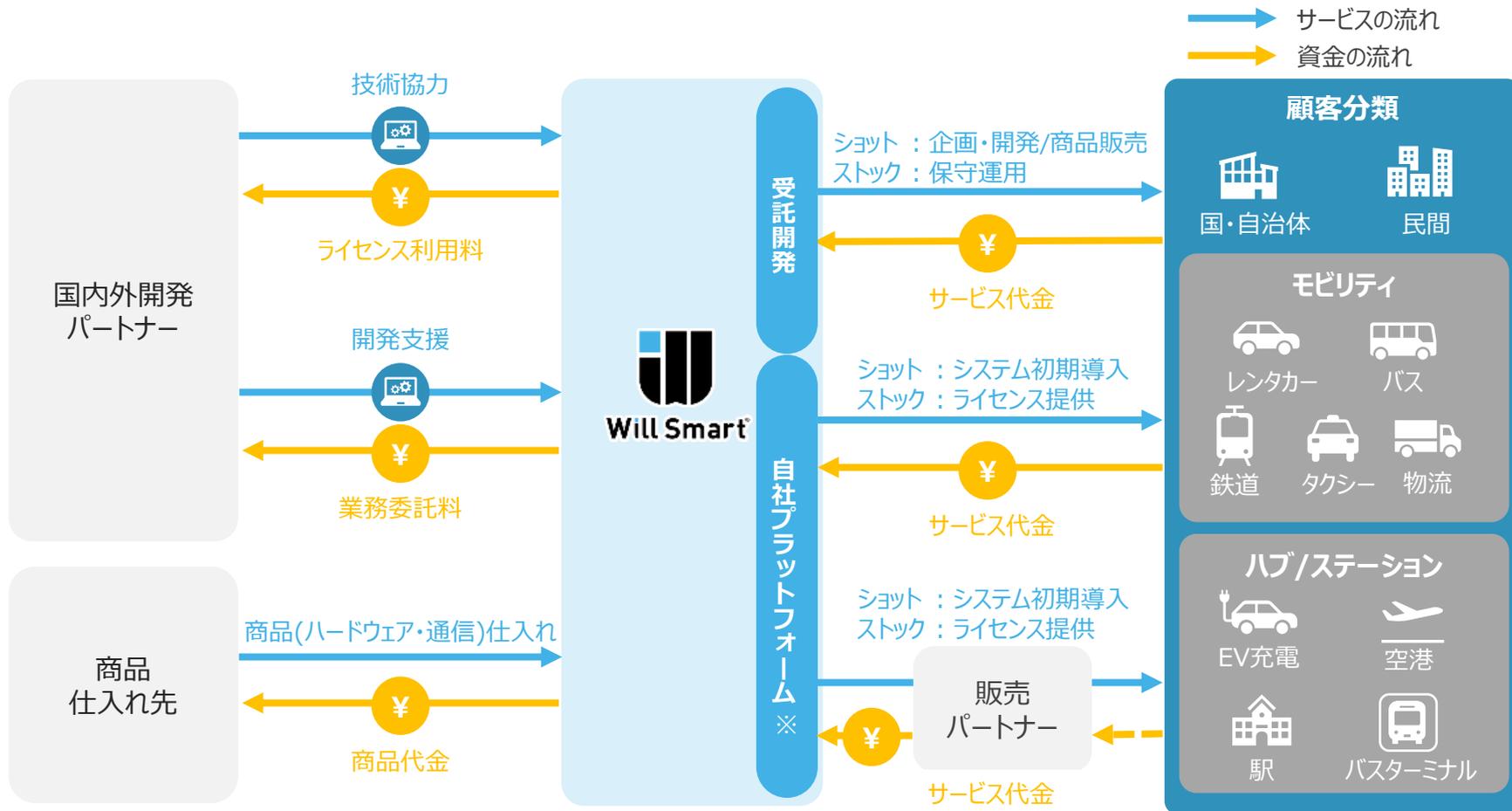
移動を支援するテクノロジー企業として、

顧客企業の課題解決を行い

- ✓ 移動者の利便性向上
- ✓ モビリティDXの推進

上記価値の実現を進めてまいります。

ビジネスモデル（全体）



※自社プラットフォームとは、当社の商品パッケージ群のこと。ハードウェアも含む。

1. 2025年 地域の「移動」に関するトピック

2025年現在、地域の「移動」に関するトピックで当社が注目しているものは下記の通り。
これらを踏まえて、2030年に向けた当社の考える社会ビジョンを策定した。（次ページ）

生活の足・観光の足の減少や 物流インフラの脆弱化

全国で急激に進む人口減少と高齢化は特に地方で深刻。特に地方では、人口減少による働き手不足に伴い、地域交通の維持確保が難しくなっているほか、物流インフラにも影響が出ており、人手に頼らない仕組みの構築が急務。

小中規模事業者の デジタル化の遅れ

潤沢に資金のある大企業に比べ、地方部に多い小中規模事業者はITへの投資が難しく、DXが進んでいない。オペレーションが最適化されず、人員も少ない中で非効率的な運営を強いられており、そのような現場でこそDXのニーズが高まっている。

地域の「生活の足」を支える 新しい交通サービス構築の ニーズの高まり

地域交通においては大規模輸送（定時定路線運行）が成立しなくなり、新たに小規模輸送（多頻度運行）への移行が進んでいる。小規模輸送の手段として、自動運転が最適解となりうるが、未だ実証段階でありフィールドへの実装は時間がかかる。それまでの間を支えるための新しい交通モードの創成過渡期となり、モビリティサービス構築の機会が多い。

地域活性化に向けた 国による観光関連施策の推進

増加傾向が続くインバウンドなど、旅行客を呼び込むことで地域活性化に繋げるため、「地域」に行きやすく、「地域」の魅力をさらに向上する取り組みが推進されている。具体的には、交通周辺のDX推進、新たな移手段の導入・構築といった「観光の足」の不足解消や、歴史的資源や空き家活用などの観光資源化の取り組み。

地域活性化の促進を目的とした 銀行法の改正

2021年の銀行法の改正に伴い地域商社が多く設立され、全国各地で地域活性化の取り組みが進められている。また地銀により設立された地域デザイン会社など、地銀を軸とした地方活性化が促進されている。

2. 2030年に向けたWSの考える社会ビジョン

地方部におけるモビリティ社会の実現

技術革新によって、人やモノがより自由に移動し、多様な移動手段を享受できる社会

【観光地方都市のモビリティターミナルイメージ】※ChatGPTにて作成



デジタル時刻表やスマートロッカーが設置された交通ハブとなっている。EVバス、トラック、自転車、ドローンが行き交う。さらに、自動運転タクシー・自動運転の物流トラックも。地元住民や観光客のほか、荷物を受け取る人や車輪型の小型自律走行ロボット（案内・配送用）や四足歩行型ロボット（巡回・警備・案内用）の活用で人手不足を補う。

地方部におけるあらゆる課題を解決し、
住む人も訪れる人も快適な暮らしができる社会を目指す。

✓ 移動が課題にならない暮らし

「生活の足」を確保し持続可能なまちづくり

✓ 移動も楽しくなる観光

スムーズな「観光の足」を作り、地域を活性化

✓ 地域をつなぐモノの移動

地域間のモノの移動で広がりのある社会に

社会ビジョンの実現に向けて

国土交通省によるまちづくり施策のひとつとして「コンパクトプラスネットワーク」型のまちづくりが進められている。^{*1}
当社はその「コンパクトプラスネットワーク」型のまちづくりの主たるプレーヤーとしての地位を確立する。

「コンパクトプラスネットワーク」型のまちづくりとは ^{*2}

人口減少や高齢化を背景に、生活利便施設を集約し公共交通で結ぶことで、無計画な開発で不便になったまちをコンパクトに集約し、暮らしやすくするためのまちづくり。AIやIoTなどの技術を活用するスマートシティは、人やモノの移動、都市運営の効率化に貢献し、その実現を後押しする。

WHAT WE SHOULD BE WSの目指す姿

自治体や地域事業者にとっての

デジタル × フィジカル なまちづくりのベストパートナー

WHAT WE NEED 実現のためのケイパビリティ

共創を加速させ、「デジタル×フィジカル」の能力を獲得

ex.) 都市空間デザイン・開発 + プロジェクトファイナンス

「コンパクトプラスネットワーク」型のまちづくりにおける 地方部特有の課題

一方で、地方においては既存設備が古くデジタルツールの導入が物理的に難しいといったケースも発生しており、DXが部分的にならざるを得ないフィジカル面の要因がある。よって、デジタルの活用を前提とした総合的なまちづくりの検討が必須。

「コンパクトプラスネットワーク」型のまちづくりに関する 当社の取り組み

すでにファームステイ協会理事や九州MaaS、デジタル庁のモビリティWG等に参加し、自社のプレゼンスと実行力の強化に取り組んでいる。

^{*1,2} 出典：令和7年版 交通政策白書
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000191.html

すでに全国各地で開発実績を重ねている。
今後、これら「点」の実績をパッケージングしたソリューションの提供により未来のまちづくりを「面」で支える企業へと展開を進める。



駅・鉄道
運行情報表示サイネージ
九州旅客鉄道株式会社様



バスターミナル
バスターミナル管制システム
京王電鉄バス株式会社様



不動産
**居住者専用
カーシェアシステム**
大和ライフネスト株式会社様



自治体・DMO
**観光の足を支える
公共ライドシェア**
一般社団法人平戸観光協会様



バス・自治体
**持続可能な地域交通へ
データ可視化・分析システム**
松江市交通局様 一畑バス株式会社様



不動産
**集合住宅向け
EV充電サービス開発支援**
パナソニック株式会社エレクトリックワークス社様



自治体
**災害時の避難を支える
サポートシステム**
大日本コンサルタント株式会社様

モビリティステーションの構築、1次交通と2次交通のシステム連携、EVやシェアリングモビリティの連携、生活や旅行者の利便性に寄与する情報発信、効率的な移動データの収集と活用をパッケージングしたソリューションを提供することで未来の街づくりに積極的に関与していく。

3. 成長戦略について

ターゲットとするセグメントは、顧客の事業規模に応じて下記の方向性で整理する。

ローカルセグメント

ターゲット

エリア特化型で中小規模の企業
中～小規模の自治体

抱える課題
・近年の動向

- 中小規模の企業や自治体が多く、ITへの投資が進みにくい
- 事業規模にあった最適なツールが不足
- 人材不足にも関わらず、アナログ中心の業務が主流

戦略

地方部・中小規模事業者の
ニーズに沿ったデジタルツールの提供

- ※特に中小規模の顧客に注力し、サービスプラットフォームの機能の拡充を行う
- ※販売パートナー連携による全国展開の推進

エンタープライズセグメント

全国規模の大手企業・大都市

- 大手事業者による新規事業の取組においてモビリティ分野のサービス開発が盛ん

モビリティ領域の知見・開発技術を活かし、
共創により新しいモビリティサービスを
社会実装

今後の当社にとっての中心的な顧客は、中小規模の交通および物流事業となる。
一社あたりの経済規模は小さいものの、その数は極めて多くかつDXが急務な市場である。

現状の顧客群



約100社

大手公共交通
事業者グループ
エネルギー会社等

今後の当社にとって中心となる顧客群



約2,300社

中小乗合バス事業者
(資本金3億円以下又は従業員300人以下)



175社

ローカル鉄道事業者
(JR、大手民鉄、公営以外の旅客鉄道)



約63,000社

中小トラック事業者
(資本金3億円以下又は従業員300人以下)



1,636自治体

中核市未満の自治体
(政令指定都市・中核市・特別区を除いたもの)

『ローカルセグメント』に対する国の取り組みについて（国の政策の概要）

交通空白対策

物流DX対策

事業名	令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト	倉庫や輸送の効率化・自動化支援
事業概要と補助構成	<p>● 交通空白解消緊急対策事業 地方自治体が「交通空白」を抱える地域を選定し、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、AIオンデマンド、乗合タクシー等の導入・実証支援</p> <p>● 共創モデル実証運行事業 1. 地元関係者によるマルチステークホルダー共創モデル（MaaS含む）によるサービス構築と実証を推進 2. 官民連携／MaaS広域モデル推進など プラットフォーム整備や連携強化、地域間横展開を視野に、官民連携モデルの全国展開を後押し</p> <p>● 予算額 一般会計：209億円（リ・デザインプロジェクト全体） デジタル庁一括計上分：+6,000万円 財政投融资：134.9億円（交通DX・GX投資支援）</p>	<p>● 中小物流事業者の労働生産性向上補助 【対象】倉庫事業者、貨物運送事業者、物流不動産など 【支援内容】システム構築（データ連携含む）、自動化・機械化機器導入 【補助比率】最大1/2、上限額：システム2,000万円・機器3,000万円（いずれも賃金引き上げ要件により上限増加）</p> <p>● 物流革新・中長期計画支援 新モーダルシフト、水素・再エネ設備、データ標準化、安全対策、非常用電源支援等を含む 約544.6億円（当初計上43.4億円、補正合計165億円超）</p>
事業期間	2025年度～2027年度の3年間を「交通空白解消・集中対策期間」と設定	-

顧客との共創による物流DXの推進を行い、新たなサービス開発や戦略的M&Aで事業を成長させる。

1

車両データの利活用

- 次世代型デジタルタコグラフの開発
- 多様な車両データの活用による物流業務、労務管理、保守点検業務の効率化高度化の実現



2

データドリブン経営支援

- 運行、案件配車、労務、車両、経理等データを活用した管理会計、人材評価等の主要業務の効率化支援
- マニュアル業務のデジタルツール化支援



3

業務提携及びM&Aの推進

- 業務提携やシステム連携による物流DXのための機能強化の推進
- パッケージサービスの事業会社や事業の取得による自社サービスの拡充



Next Mobility Service分野は、顧客や協業先の事業拡大によりストック収入が拡大する構造にある。

	 カーシェアリング	 EV充電プラットフォーム
成長ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 導入拠点・端末増加 ■ 会員拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 協業先の増加 ■ 設置拠点の拡大（※） ■ 利用頻度増加（※）
収益モデル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 端末設置による収入 ■ SaaS収入 ■ 保守・メンテナンス収入 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 追加開発収入 ■ 保守・メンテナンス収入 ■ ライセンス収入（※）

（※）現時点では含まないが今後想定しているもの

主な提携・協業事例

 NTTドコモ（業務提携）
エネクスライフサービス（伊藤忠エネクスGr：協業）
カーシェアリング事業

 パナソニック（協業）
EV充電プラットフォーム事業

当社業績成長ののポイント

 ビジネス規模拡大に伴うシステム基盤の拡充

 ストック収入の拡大

 サービスラインアップ拡充によるショット収入の拡大

中小規模の交通・物流企業・自治体（交通・観光分野）におけるDXパートナーとしての地位確立（ニッチトップ）を目指す。

Point

1

自社プラットフォーム
（パッケージ商品群）※後述
を軸とした市場シェアの獲得



Point

2

国の政策的支援を最大限活用し、
顧客のDX化をドライブさせる



Point

3

全国の企業・自治体への販売力拡大に
向けた戦略的パートナーシップの強化
（締結済）ゼンリン、NTTドコモ +新規



開発済
(販売中)

Will-Sign デジタルサイネージ コンテンツ配信管理システム



クラウド型システムで遠隔拠点へのコンテンツ配信とリモート監視やメンテナンスが可能

【導入実績】

空港バス乗り場、駅、バスターミナル、商業施設等 多数の導入運用実績

カーシェアリングシステムパッケージ



カーシェア事業に必要なユーザー向けアプリ・管理機能・車載機器までをパッケージ化したサービス

【導入実績】

カーシェア事業へのフルパッケージ提供、車載器及び車両データ管理機能の部分提供 実績多数

公共ライドシェア システムパッケージ β版



ユーザーアプリ、ドライバーアプリ、管理者機能をパッケージ化した公共ライドシェア専用サービス

【導入実績】

長崎県平戸市での試験導入、β版の開発完了

開発
(今期中)

公共ライドシェア システムパッケージ 正式版

タクシー型、乗合型それぞれに対応した公共ライドシェアシステムパッケージ

コミュニティバス運行業務 システムパッケージ

自治体向けコミュニティバス運行計画管理業務向けシステムパッケージ

次世代型デジタルタコグラフ

物流企業向け安全管理及び動態管理の効率化に最適な次世代デジタルコ

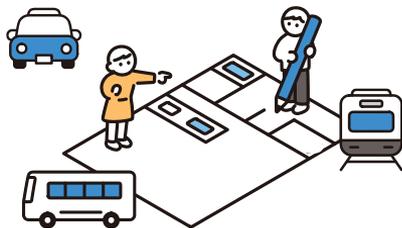
フィジカル分野の能力獲得とプラットフォーム強化を目的としたM&Aや戦略的パートナーシップの構築を行う。

Point

1

モビリティステーション*¹のデザインや設計などデジタルだけでは解決できない顧客課題を解決する能力の獲得

*1 駅やバスターミナルの次世代化



Point

2

地域の重要なステークホルダーとの戦略的パートナーシップの実現
ex.) 地銀、地域商社、地域デザイン会社



Point

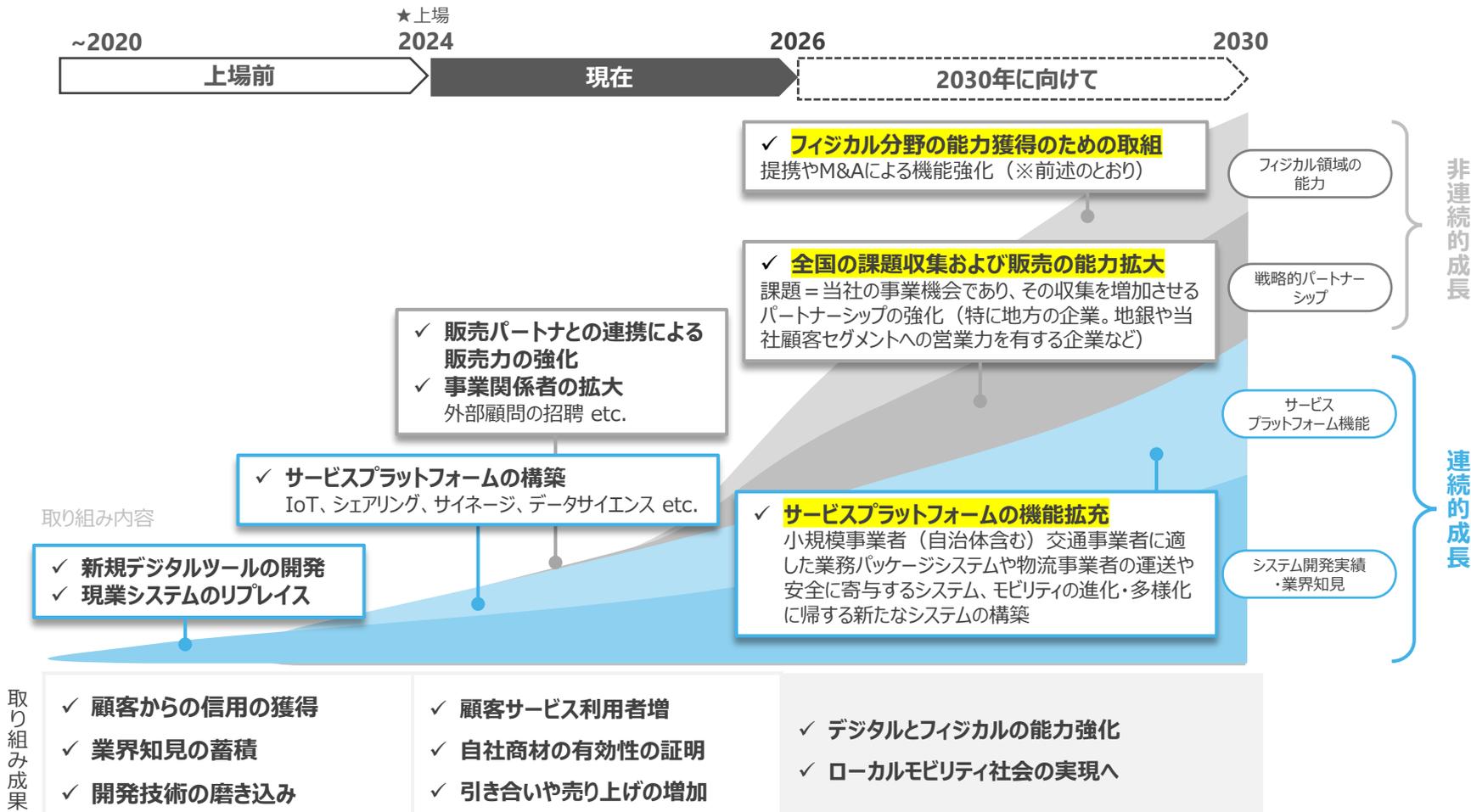
3

プラットフォーム強化に向けたパッケージ商品群拡大のためのM&Aの実行



2030年に向けたロードマップ°

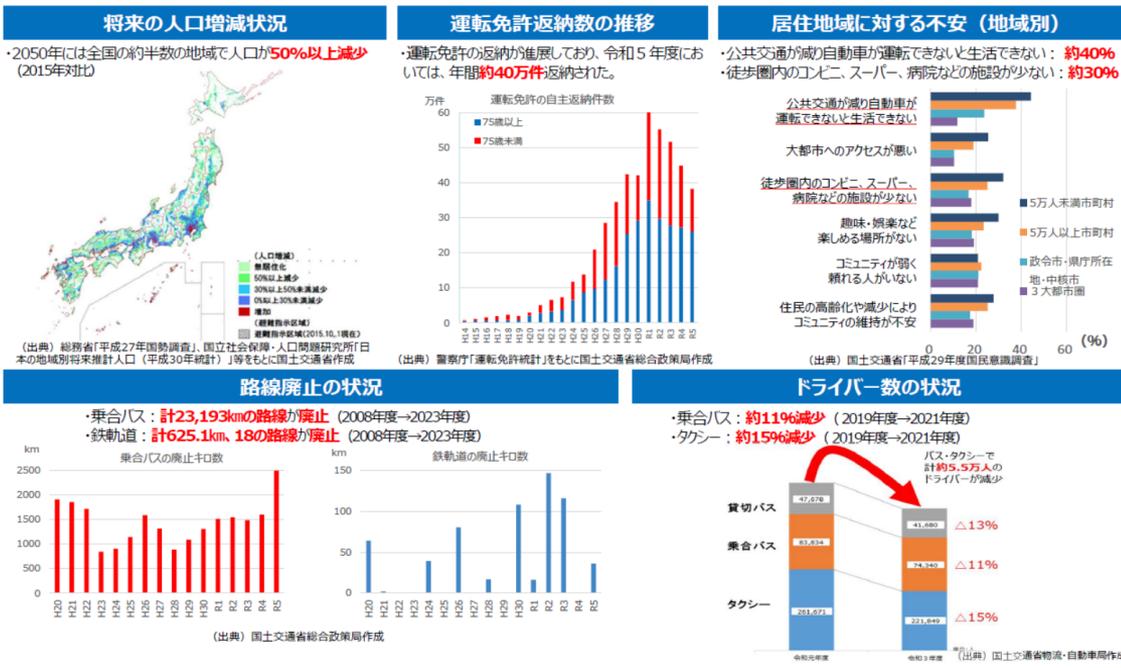
2030年に向けたロードマップ



Appendix

地域交通の現状

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。加えて、近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

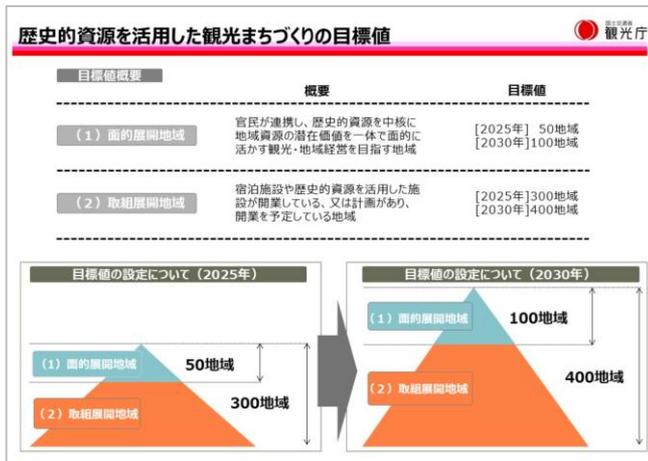


● 地方中小企業におけるDXの実態



出典
<https://www.atled.jp/wfl/article/23167/>

● 観光資源化の取り組み目標



出典
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaufuku/chihoyukyaku/rekishiteki.html

● 地銀による地域活性化の取り組み

日本経済新聞
お申し込み

トップ 朝刊・夕刊 LIVE Myニュース

百十四銀行、地域活性化へ子会社 コンサルや観光担う

香川 +フォローする

2025年2月4日 19:00

百十四銀行は4日、地域活性化事業に取り組む子会社「114地域みらいデザイン」(高松市)を4月に設立すると発表した。官民連携の調査・コンサルティング事業や、観光・まちづくりをはじめとする地域デザイン事業を手がける。

新会社は、百十四銀行の投資専門会社である百十四共創投資(高松市)が95%、百十四銀が5%を出資する。資本金は5000万円。

官民連携事業では、道の駅や学校跡地の整備といった地域資産の民間活用に向けて調査・コンサルを行う。地域デザイン事業では、観光商品

出典
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC048EV0U5A200C2000000/>

IPOによる調達資金の充当状況

IPOによる調達資金は、当社の成長に繋がると考えている①人材採用及び人件費・教育費用と②設備投資に使用いたします。
 2025年12月期上期時点の使用状況は以下のとおりで、用途の変更なく、当初目的通りに充当しております。
 なお、設備投資資金は一部研究開発費となっております。

(単位：千円)

資金使途		調達金額	充当額		今後の使途予定
項目	主な内容		24年12月期	25年12月期 上期	25年12月期下期 ～26年12月期1Q
組織体制強化及びPF拡充	① 人材採用及び 人件費・教育費用	262,704	34,632	77,293	150,779
	② 設備投資	36,000	34,840	1,160 (充当完了)	—

地域共創・PF推進のための組織立ち上げなど、組織体制強化に伴う人材投資
 ↓ 人材活用
 PF拡充のための商材開発

* 当社は上場時の有価証券届出書（提出日：2024年3月13日）及び有価証券届出書の訂正届出書（提出日：2024年3月29日及び2024年4月8日）において手取金の使途を「2026年3月期まで」を充当予定期間として記載しておりました。その後、決算期を3月末から12月末に変更したため、当該充当予定期間は「2026年12月期第1四半期末まで」に読み替えて表記しております。

** PFは、プラットフォームのこと

