

令和２年度九州地域における次世代モビリティ事業化に向けた
実態調査および事業プラン策定事業

報告書

令和３年３月

経済産業省 九州経済産業局

はじめに

経済産業省では、令和元年度から国土交通省と共同で、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と事業者の協働による意欲的な挑戦を促すプロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を支援してきた。九州地域では、令和元年度は「パイロット地域分析事業」として大分市と肝属郡3町の2地域が選定され、現状・課題の分析を実施。当該分析結果を踏まえ、令和2年度は先進パイロット地域（地域実証事業）の公募が行われ、九州管内の地域からは多数の応募があったものの、採択されなかった。

九州地域には豊かな自然や食文化を活かした観光資源が点在し、地域に根ざした観光・運輸事業者が多く存在している。また、北部地域を中心に自動車産業が集積し、次世代自動車に対応した人材育成等の取組も始まっている。

その一方で、九州には離島・中山間地域が多く、著しい少子高齢化に伴い地域の運輸・観光事業者等の事業継続が厳しく、次世代モビリティ事業の創出まで辿り着けない地域も多数存在するという現状がある。さらに、近年の相次ぐ災害によるインフラ被災やコロナ禍における移動自粛に伴い事業継続が厳しくなっている地域事業者もみられ、地域モビリティを再構築し、効果的・効率的に運営を図ることが地域経済活性化の喫緊の課題となる地域も存在する。

今回、九州経済産業局は、国土交通省と連携し九州の既存事業者を最大限活用しながら収益を生み、地域の社会的課題を解決する、地域に根付いた次世代モビリティ事業を創出することを目的に、本事業を実施する運びとなった。九州の自治体・団体や技術シーズを持つ企業・大学などを対象にアンケート調査、ヒアリング調査を実施したほか、次世代モビリティ構築に関心を持つ関係者間のネットワーク構築を目指してセミナーを開催した。また、4つのエリアを対象に、次世代モビリティ構築に向けた事業プラン策定を支援するとともに、うち1つのエリアについては、簡易な実証実験実施を支援した。本報告書は一連の調査結果を取りまとめたものである。

本事業の実施にあたり、アンケートならびにヒアリング調査では、自治体や企業をはじめ、次世代モビリティ構築に関心の高い皆さまにご協力いただくとともに、セミナーにご参加いただきました。また、事業プラン策定、実証実験実施においても、多くの皆さまにご協力いただきました。改めて、皆さまのご協力に心から感謝申し上げます。

令和3年3月

経済産業省 九州経済産業局地域経済部製造産業課

令和2年度九州地域における次世代モビリティ事業化に向けた
実態調査および事業プラン策定事業
報告書

目 次

はじめに	I
1. 次世代モビリティ等に関するニーズ・取組調査結果	1
(1) 自治体・団体、および企業向けアンケート	1
(2) ヒアリング調査	27
(3) マッチングの方向性	33
2. 九州次世代モビリティネットワーク	36
(1) セミナー開催概要	36
(2) マッチングの方向性	76
3. 事業プラン集	78
(1) 事業プラン策定に向けたチェックポイント（項目案の整理・大項目）	78
(2) 事業プランの検討概要について	88
(3) 事業プラン集	94
(4) 事業プラン策定支援先のマッチング可能性	160
4. 実証実験の実施・検証結果 ～沖永良部島～	162
(1) 沖永良部島でのプロジェクト	162
(2) 実証実験（3事業）	162
(3) 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」事業プラン概要	164
(4) 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」事業プラン詳細・実証実験結果	166
5. 九州における次世代モビリティ事業化推進の今後の方向性	180

参考資料 参考－1

(1) アンケート 参考－1

アンケート票 参考－1

アンケート集計結果 頁番号なし

(2) ヒアリング 参考（ヒアリング）－1

ヒアリングシート集 参考（ヒアリング）－1

(3) 事業プラン策定・実証実験 頁番号なし

実証実験関連資料 頁番号なし

1. 次世代モビリティ等に関するニーズ・取組調査結果

本事業では、地域のモビリティや経済活性化に関わる自治体・団体や技術シーズを持つ企業や大学などを対象に、地域モビリティの維持についての状況についてアンケートを実施し、地域モビリティの現状・課題を整理するとともに、マッチングの意向やその分野などについてもまとめた。本章では、アンケート結果を取りまとめるとともに、アンケートに回答した自治体・団体／企業・大学を中心に実施したヒアリング調査のポイント、マッチングの方向性について整理している。

(1) 自治体・団体、および企業向けアンケート

1) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

① 調査概要

調査目的

本調査では、自治体・地域団体による九州での地域モビリティに関する取組状況を把握するとともに、都市部や中山間地地域、離島部など地域特性などで地域モビリティ事業の取組状況、課題などを整理することを目的とする。

調査対象

九州7県の自治体（市町村）、商工会議所、社会福祉協議会、およびバス協会・タクシー協会。なお、住所情報は「国税庁法人番号公表サイト」より取得した。

調査方法

郵送による依頼、調査票への記入（FAXによる返送）またはWEBフォームによる回答。

調査期間

2020年11月30日（月）～12月28日（月）

回答率

発送数：854 有効回答数：322 回答率：37.7%

②調査結果

● 回答サンプルの構成

回答のあった 322 件のうち、種類別では自治体が 144 件（44.7%）、商工会議所が 106 件（32.9%）、社会福祉協議会が 63 件（19.6%）、運輸団体が 6 件（1.9%）であった。また地域区分別では、中山間地域、半島地域、都市周辺、離島地域、都市部、過疎地域の順に回答が多かった。

図表 1-1 回答サンプルの構成

			自治体	商工会議 所・商工 会	社会福祉 協議会	運輸団体	その他団 体	無回答	
度数 横%									
全体			322 100.0	144 44.7	106 32.9	63 19.6	6 1.9	2 0.6	1 0.3
都道府県 別	福岡県	71 100.0	34 47.9	17 23.9	17 23.9	1 1.4	2 2.8	-	-
	佐賀県	35 100.0	13 37.1	14 40.0	7 20.0	1 2.9	-	-	-
	長崎県	35 100.0	14 40.0	16 45.7	5 14.3	-	-	-	-
	熊本県	59 100.0	25 42.4	22 37.3	11 18.6	1 1.7	-	-	-
	大分県	28 100.0	12 42.9	9 32.1	4 14.3	3 10.7	-	-	-
	宮崎県	31 100.0	14 45.2	12 38.7	5 16.1	-	-	-	-
	鹿児島県	62 100.0	32 51.6	16 25.8	14 22.6	-	-	-	-
	福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	10 41.7	6 25.0	7 29.2	1 4.2	-	-
筑豊		19 100.0	10 52.6	4 21.1	4 21.1	-	1 5.3	-	-
北九州		14 100.0	8 57.1	4 28.6	2 14.3	-	-	-	-
筑後		14 100.0	6 42.9	3 21.4	4 28.6	-	1 7.1	-	-
地域区 分別		都市部	23 100.0	8 34.8	11 47.8	4 17.4	-	-	-
	都市周辺	44 100.0	24 54.5	6 13.6	13 29.5	1 2.3	-	-	-
	中山間地域	140 100.0	63 45.0	49 35.0	28 20.0	-	-	-	-
	半島地域	57 100.0	25 43.9	23 40.4	9 15.8	-	-	-	-
	離島地域	35 100.0	17 48.6	11 31.4	7 20.0	-	-	-	-
	過疎地域	10 100.0	7 70.0	2 20.0	1 10.0	-	-	-	-

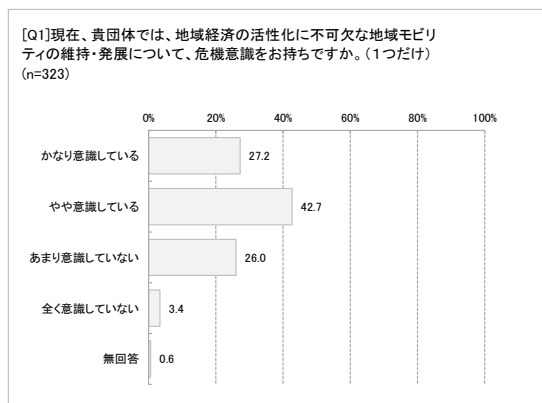
資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● 地域モビリティへの危機意識 (Q1)

地域モビリティの維持・発展についての危機意識を尋ねたところ、「かなり意識している (27.2%)」「やや意識している (42.7%)」と、7割近くが危機意識を持っていることがわかった (以下、本設問に「かなり意識している」「やや意識している」と回答したサンプルを意識層、「あまり意識していない」「全く意識していない」と回答したサンプルを非意識層とする)。

属性別にみると、自治体は4割以上が「かなり意識している」と回答、また8割以上が意識層に分類された。加えて、社会福祉協議会も7割が意識層に分類された。一方で、商工会議所は意識層が5割とやや少なかった。地域区分別をみると、都市部では「かなり意識している」が4割と他の区分よりも高かったが、「あまり意識していない」「全く意識していない」の割合も高く、二分化されていた。対して、中山間地域、半島地域、離島地域、過疎地域 (以下、都市外地域とする) では、いずれも「やや意識している」の割合が高かった。

図表 1-2 地域モビリティへの危機意識(全体)



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-3 地域モビリティへの危機意識(属性別)

		意識している						意識層	非意識層		
		度数 率%	かなり意識している	やや意識している	あまり意識していない	全く意識していない	無回答				
全体		322 100.0	87 27.0	138 42.9	84 26.1	11 3.4	2 0.6	225 69.9	95 29.5		
種類別	自治体	144 100.0	60 41.7	59 41.0	22 15.3	2 1.4	1 0.7	119 82.6	24 16.7		
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	12 11.3	43 40.6	44 41.5	6 5.7	1 0.9	55 51.9	50 47.2		
	社会福祉協議会	63 100.0	14 22.2	31 49.2	16 25.4	2 3.2	-	45 71.4	18 28.6		
	運輸団体	6 100.0	1 16.7	3 50.0	2 33.3	-	-	4 66.7	2 33.3		
	その他団体	2 100.0	-	1 50.0	-	1 50.0	-	1 50.0	1 50.0		
	都道府県別	福岡県	71 100.0	17 23.9	30 42.3	22 31.0	1 1.4	1 1.4	47 66.2	23 32.4	
		佐賀県	35 100.0	9 25.7	17 48.6	7 20.0	2 5.7	-	26 74.3	9 25.7	
長崎県		35 100.0	8 22.9	14 40.0	10 28.6	3 8.6	-	22 62.9	13 37.1		
熊本県		59 100.0	18 30.5	21 35.6	19 32.2	1 1.7	-	39 66.1	20 33.9		
大分県		28 100.0	10 35.7	10 35.7	8 28.6	-	-	20 71.4	8 28.6		
宮崎県		31 100.0	8 25.8	14 45.2	6 19.4	2 6.5	1 3.2	22 71.0	8 25.8		
鹿児島県		62 100.0	17 27.4	31 50.0	12 19.4	2 3.2	-	48 77.4	14 22.6		
福岡県内 区分別		福岡	24 100.0	7 29.2	8 33.3	8 33.3	-	1 4.2	15 62.5	8 33.3	
		筑豊	19 100.0	3 15.8	10 52.6	6 31.6	-	-	13 68.4	6 31.6	
		北九州	14 100.0	3 21.4	6 42.9	5 35.7	-	-	9 64.3	5 35.7	
		筑後	14 100.0	4 28.6	6 42.9	3 21.4	1 7.1	-	10 71.4	4 28.6	
		地域区分別	都市部	23 100.0	10 43.5	5 21.7	7 30.4	1 4.3	-	15 65.2	8 34.8
			都市周辺	44 100.0	6 13.6	21 47.7	15 34.1	1 2.3	1 2.3	27 61.4	16 36.4
			中山間地域	140 100.0	39 27.9	59 42.1	39 27.9	3 2.1	-	98 70.0	42 30.0
半島地域	57 100.0		18 31.6	26 45.6	10 17.5	3 5.3	-	44 77.2	13 22.8		
離島地域	35 100.0		10 28.6	15 42.9	8 22.9	2 5.7	-	25 71.4	10 28.6		
過疎地域	10 100.0		2 20.0	5 50.0	3 30.0	-	-	7 70.0	3 30.0		

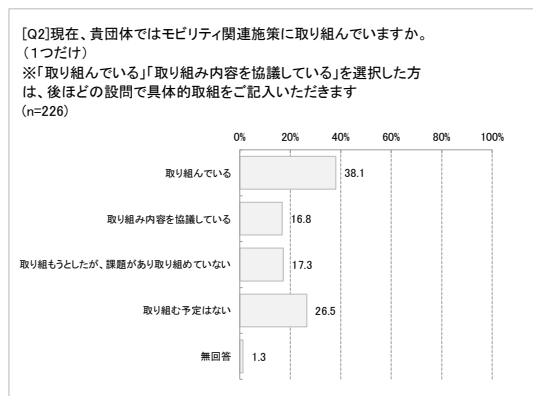
資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● モビリティ関連施策への取り組み（Q2）

Q1 で意識層に分類されたサンプルに、現在のモビリティ関連施策の取組状況について尋ねたところ、「取り組んでいる」は38.1%と、具体的な取組を行っているのは4割にとどまっている。しかし、「取組内容を協議している（16.8%）」「取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない（17.3%）」も含めると、7割以上がモビリティ関連施策について行動を起こしていることがわかる。

属性別にみると、種類別では自治体の約5割、社会福祉協議会の約35%が「取り組んでいる」と回答した一方で、商工会議所は6割が「取り組む予定はない」という回答であった。また県別では、福岡県や宮崎県が「取り組んでいる」の割合が高い。地域区分別では、都市部が「取り組んでいる」が6割と高かったのに対し、離島地域や過疎地域では「取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない」という回答が比較的多かった。

図表 1-4 モビリティ関連施策への取り組み
（全体）



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-5 モビリティ関連施策への取り組み
（属性別）

		度 数	取り組 んでいる	取り組 み内容を 協議してい る	取り組もう としたが、 課題があり 取り組めてい ない	取り組む 予定はな い	無回答
全体		225	85	38	39	60	3
		100.0	37.8	16.9	17.3	26.7	1.3
種類別	自治体	119	65	18	17	18	1
		100.0	54.6	15.1	14.3	15.1	0.8
	商工会議所・ 商工会	55	3	8	10	33	1
		100.0	5.5	14.5	18.2	60.0	1.8
	社会福祉協議会	45	16	11	11	6	1
		100.0	35.6	24.4	24.4	13.3	2.2
	運輸団体	4	1	1	1	1	-
都道府県別		100.0	25.0	25.0	25.0	25.0	-
	その他団体	1	-	-	-	1	-
		100.0	-	-	-	100.0	-
	福岡県	47	25	3	6	12	1
		100.0	53.2	6.4	12.8	25.5	2.1
	佐賀県	26	10	5	4	7	-
		100.0	38.5	19.2	15.4	26.9	-
福岡県内 区分別	長崎県	22	6	4	5	7	-
		100.0	27.3	18.2	22.7	31.8	-
	熊本県	39	13	7	7	12	-
		100.0	33.3	17.9	17.9	30.8	-
	大分県	20	6	4	4	6	-
		100.0	30.0	20.0	20.0	30.0	-
	宮崎県	22	9	5	2	6	-
地域区分別		100.0	40.9	22.7	9.1	27.3	-
	鹿児島県	48	16	10	11	9	2
		100.0	33.3	20.8	22.9	18.8	4.2
	福岡	15	8	2	-	4	1
		100.0	53.3	13.3	-	26.7	6.7
	筑豊	13	5	1	4	3	-
		100.0	38.5	7.7	30.8	23.1	-
地域区分別	北九州	9	6	-	2	1	-
		100.0	66.7	-	22.2	11.1	-
	筑後	10	6	-	-	4	-
		100.0	60.0	-	-	40.0	-
	都市部	15	9	2	1	3	-
		100.0	60.0	13.3	6.7	20.0	-
	都市周辺	27	10	5	5	6	1
地域区分別		100.0	37.0	18.5	18.5	22.2	3.7
	中山間地域	98	35	18	18	27	-
		100.0	35.7	18.4	18.4	27.6	-
	半島地域	44	16	7	4	15	2
		100.0	36.4	15.9	9.1	34.1	4.5
	離島地域	25	10	5	6	4	-
		100.0	40.0	20.0	24.0	16.0	-
地域区分別	過疎地域	7	3	-	3	1	-
		100.0	42.9	-	42.9	14.3	-

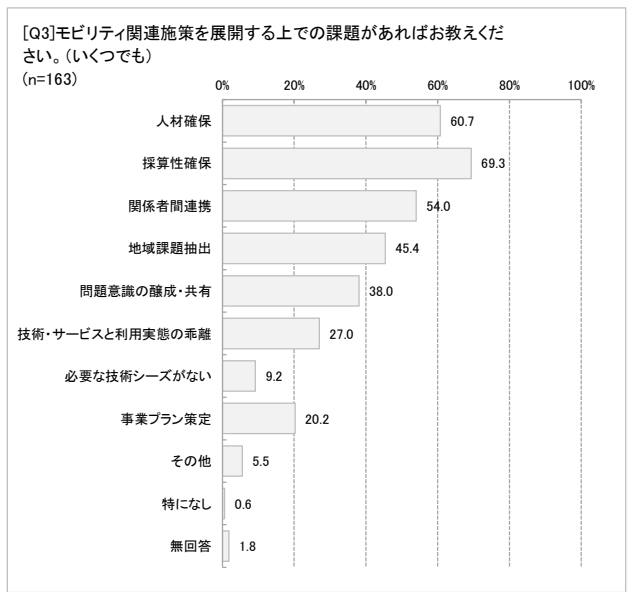
資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● 地域モビリティの課題（Q3）

モビリティ関連施策を展開する上での課題を訪ねたところ、「採算性確保」が69.3%と最も高く、次いで「人材確保（60.7%）」、「関係者連携（54.0%）」となっている。

地域区分別では、都市部では「人材確保」の割合は低かったが、「技術・サービスと利用実態の乖離」の割合は他区分よりも高かった。また都市外地域では、「地域課題の抽出」「事業プラン策定」等の回答が比較的多い傾向にある。

図表 1-6 地域モビリティの課題(全体)



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-7 地域モビリティの課題(地域区分別)

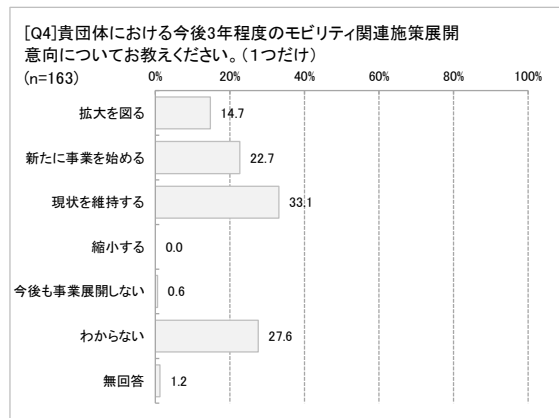
		人材確保	採算性確保	関係者間連携	地域課題抽出	問題意識の醸成・共有	技術・サービスの乖離	必要な技術シーズがない	事業プラン策定	その他	特になし	無回答
		度数	比率%									
全体		162	99	113	87	74	61	44	15	33	9	3
		100.0	61.1	69.8	53.7	45.7	37.7	27.2	9.3	20.4	5.6	1.9
地域区分別	都市部	12	4	9	8	4	5	6	1	1	1	-
		100.0	33.3	75.0	66.7	33.3	41.7	50.0	8.3	8.3	8.3	-
	都市周辺	20	13	13	10	7	8	5	1	2	1	-
		100.0	65.0	65.0	50.0	35.0	40.0	25.0	5.0	10.0	5.0	-
	中山間地域	71	44	49	30	34	28	19	8	16	5	-
		100.0	62.0	69.0	42.3	47.9	39.4	26.8	11.3	22.5	7.0	-
	半島地域	27	18	21	19	15	9	8	3	8	-	-
		100.0	66.7	77.8	70.4	55.6	33.3	29.6	11.1	29.6	-	-
	離島地域	21	14	16	14	10	8	4	1	4	1	-
		100.0	66.7	76.2	66.7	47.6	38.1	19.0	4.8	19.0	4.8	-
過疎地域	6	4	4	4	3	3	2	1	1	-	1	
	100.0	66.7	66.7	66.7	50.0	50.0	33.3	16.7	16.7	-	16.7	

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● 地域モビリティの展開意向（Q4）

現在何らかのモビリティ関連施策を行っている自治体・団体に、直近3年間のモビリティ関連施策展開について尋ねたところ、「現状を維持する」が33.1%と最も高く、以下「わからない（27.6%）」、「新たに事業を始める（22.7%）」、「拡大を図る（14.7%）」の順となった。対して、「縮小する」という回答はゼロであった。「拡大を図る」「新たに事業を始める」とモビリティ関連施策を前向きに展開したいと考えるところが4割近くを占めている。

図表 1-8 地域モビリティの展開意向



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-9 地域モビリティの展開意向(属性別)

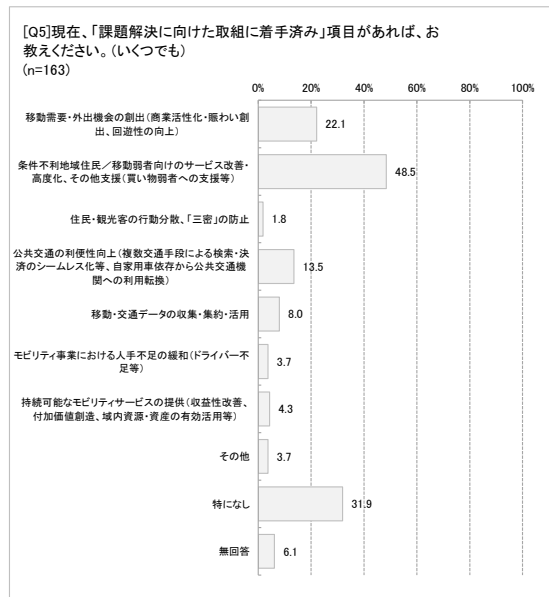
		度数	拡大を図る	新たに事業を始める	現状を維持する	縮小する	今後も事業展開しない	わからない	無回答
		横%							
全体		162	23	37	54	-	1	45	2
		100.0	14.2	22.8	33.3	-	0.6	27.8	1.2
種類別	自治体	100	17	26	32	-	-	24	1
		100.0	17.0	26.0	32.0	-	-	24.0	1.0
	商工会議所・商工会	21	3	2	8	-	-	8	-
		100.0	14.3	9.5	38.1	-	-	38.1	-
	社会福祉協議会	38	3	9	12	-	1	13	-
		100.0	7.9	23.7	31.6	-	2.6	34.2	-
	運輸団体	3	-	-	2	-	-	-	1
		100.0	-	-	66.7	-	-	-	33.3
	その他団体	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-
地域区分別	都市部	12	4	2	5	-	-	1	-
		100.0	33.3	16.7	41.7	-	-	8.3	-
	都市周辺	20	3	5	5	-	-	7	-
		100.0	15.0	25.0	25.0	-	-	35.0	-
	中山間地域	71	8	13	25	-	-	24	1
		100.0	11.3	18.3	35.2	-	-	33.8	1.4
	半島地域	27	5	6	9	-	-	7	-
		100.0	18.5	22.2	33.3	-	-	25.9	-
	離島地域	21	3	10	5	-	-	3	-
		100.0	14.3	47.6	23.8	-	-	14.3	-
過疎地域		6	-	1	2	-	-	3	-
		100.0	-	16.7	33.3	-	-	50.0	-

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● モビリティ関連施策への取り組み（Q5）

既に着手済みの課題解決に向けた取組について尋ねたところ、「条件不利地域・移動弱者への支援等」が48.5%と最も高く、次いで「移動需要・外出機会の創出（22.1%）」、「公共交通の利便性向上（13.5%）」となっている。条件不利地域・移動弱者への支援等は、モビリティ関連の取り組みとして、都市、都市外問わず割合が高い。

図表 1-10 課題解決に着手済みの項目（全体）



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-11 課題解決に着手済みの項目（属性別）

		移動需要・外出機会の創出(商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上)	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)	移動・交通データの収集・集約・活用	モビリティ事業における人手不足の緩和(ドライバー不足等)	持続可能なモビリティサービスの提供(収益性改善、付加価値創出、域内資源・資産の有効活用等)	その他	特になし	無回答
	度数										
	割合%										
全体	162	35	78	3	21	12	6	7	6	52	10
	100.0	21.6	48.1	1.9	13.0	7.4	3.7	4.3	3.7	32.1	6.2
種類別	自治体	100	22	53	1	19	11	6	7	2	26
	100.0	22.0	53.0	1.0	19.0	11.0	6.0	7.0	2.0	26.0	8.0
	商工会議所・商工会	21	5	3	-	-	-	-	2	10	1
	100.0	23.8	14.3	-	-	-	-	-	9.5	47.6	4.8
	社会福祉協議会	38	8	21	2	1	-	-	2	14	1
	100.0	21.1	55.3	5.3	2.6	2.6	-	-	5.3	36.8	2.6
	運輸団体	3	-	1	-	1	-	-	-	2	-
	100.0	-	33.3	-	33.3	-	-	-	-	66.7	-
	その他団体	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
地域区分別	都市部	12	4	8	-	3	1	4	2	-	1
	100.0	33.3	66.7	-	25.0	8.3	33.3	16.7	-	8.3	16.7
	都市周辺	20	8	9	-	5	2	1	-	-	4
	100.0	40.0	45.0	-	25.0	10.0	5.0	-	-	20.0	10.0
	中山間地域	71	10	34	-	5	5	1	2	4	26
	100.0	14.1	47.9	-	7.0	7.0	1.4	2.8	5.6	36.6	4.2
	半島地域	27	8	14	2	3	2	-	2	-	7
	100.0	29.6	51.9	7.4	11.1	7.4	-	7.4	-	25.9	7.4
	離島地域	21	4	6	1	2	1	-	1	2	10
	100.0	19.0	28.6	4.8	9.5	4.8	-	4.8	9.5	47.6	4.8
	過疎地域	6	1	5	-	2	1	-	-	-	1
	100.0	16.7	83.3	-	33.3	16.7	-	-	-	16.7	-

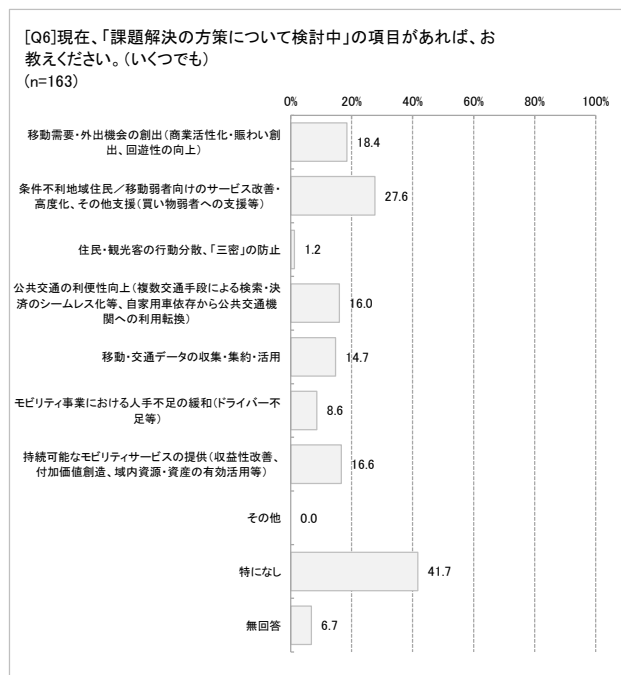
資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● 検討中、または課題に感じているモビリティ課題（Q6～7）

検討中の課題解決方策について尋ねたところ、着手済みと同様に「条件不利地域・移動弱者への支援等」が 27.6%と最も高く、そのほか「移動需要・外出機会の創出（18.4%）」、「持続可能なモビリティサービスの提供（16.6%）」、「公共交通の利便性向上（16.0%）」、「移動・交通データの収集・集約・活用（14.7%）」など検討項目は多岐にわたっている。一方で「特になし」も 4 割を占め、検討しているところとそうでないところが二分される。

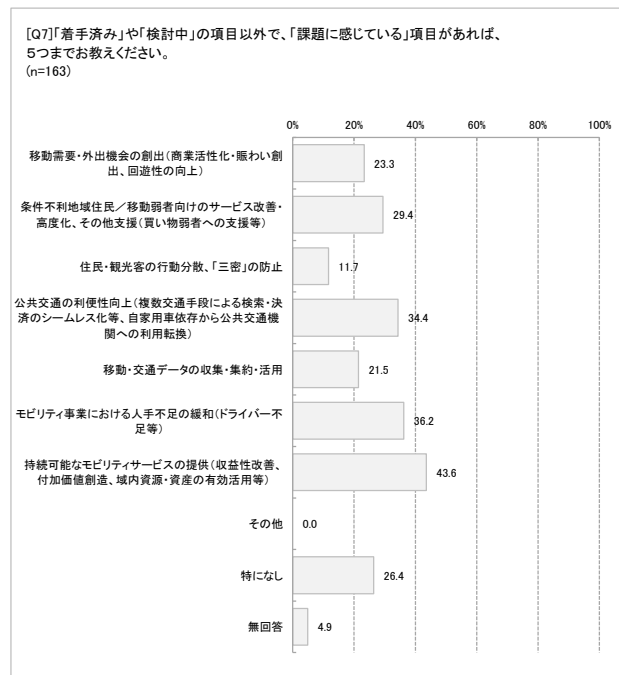
着手済み、検討中以外の項目で課題に感じていることを尋ねたところ、「持続可能なモビリティサービスの提供（43.6%）」「モビリティ事業における人手不足の緩和（36.2%）」「公共交通の利便性向上（34.4%）」を挙げるところが多かった。

図表 1-12 課題解決を検討中の項目



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-13 課題に感じている項目



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-14 課題解決を検討中、課題に感じている項目(地域区分別)

			移動需要・外出 機会の創出(商業 活性化・ 賑わい創 出、回遊 性の向上)	条件不利 地域住民 ／移動弱 者向けの サービス 改善・高 度化、そ の他支援 (買い物 弱者への 支援等)	住民・観 光客の行 動分散、 「三密」の 防止	公共交通 の利便性 向上(複 数交通手 段による 検索・決 済のシー ムレス化 等、自家 用車依存 から公共 交通機関 への利用 転換)	移動・交 通データ の収集・ 集約・活 用	モビリティ 事業にお ける人手 不足の緩 和(ドライ バー不足 等)	持続可能 なモビリ ティサー ビスの提 供(収益 性改善、 付加価値 創造、域 内資源・ 資産の有 効活用 等)	その他	特になし	無回答
		度数 横%										
Q6 「課題解決の方策 について検討中」 の項目 (いくつでも)	都市部	12 100.0	1 8.3	1 8.3	— —	3 25.0	2 16.7	2 16.7	3 25.0	— —	3 25.0	2 16.7
	都市周辺	20 100.0	5 25.0	5 25.0	— —	4 20.0	2 10.0	2 10.0	2 10.0	— —	6 30.0	3 15.0
	中山間地域	71 100.0	13 18.3	24 33.8	1 1.4	10 14.1	10 14.1	3 4.2	12 16.9	— —	31 43.7	4 5.6
	半島地域	27 100.0	6 22.2	5 18.5	— —	5 18.5	4 14.8	2 7.4	4 14.8	— —	12 44.4	2 7.4
	離島地域	21 100.0	2 9.5	8 38.1	— —	2 9.5	4 19.0	3 14.3	5 23.8	— —	10 47.6	— —
	過疎地域	6 100.0	1 16.7	— —	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	1 16.7	— —	3 50.0	— —
	都市部	12 100.0	2 16.7	2 16.7	2 16.7	5 41.7	4 33.3	3 25.0	4 33.3	— —	3 25.0	1 8.3
	都市周辺	20 100.0	6 30.0	10 50.0	1 5.0	5 25.0	5 25.0	5 25.0	7 35.0	— —	5 25.0	1 5.0
	中山間地域	71 100.0	20 28.2	19 26.8	9 12.7	25 35.2	12 16.9	26 36.6	35 49.3	— —	17 23.9	2 2.8
	半島地域	27 100.0	6 22.2	8 29.6	3 11.1	11 40.7	6 22.2	13 48.1	11 40.7	— —	7 25.9	2 7.4
Q7 「着手済み」や「検 討中」の項目以外 で、「課題に感じ ている」項目(5つ まで)	離島地域	21 100.0	3 14.3	7 33.3	1 4.8	6 28.6	5 23.8	9 42.9	9 42.9	— —	7 33.3	1 4.8
	過疎地域	6 100.0	— —	— —	— —	1 16.7	1 16.7	— —	1 16.7	— —	3 50.0	1 16.7

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

2) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

① 調査概要

調査目的

本調査は、企業による九州での地域モビリティに関する取組状況の把握を通じて、次世代モビリティの技術シーズを持つ事業者や、次世代モビリティ構築に意欲的な企業・団体などを発掘することを目的とする。

調査対象

九州内で地域モビリティに取り組む事業者、および次世代モビリティの技術シーズをもつ九州内外の事業者。なお、住所情報は「国税庁法人番号公表サイト」より取得した。

調査方法

郵送による依頼、調査票への記入（FAX による返送）または WEB フォームによる回答。

調査期間

2020 年 12 月 1 日（火）～12 月 28 日（月）

回答率

発送数：475 有効回答数：57 回答率：12.0%

②調査結果

● 回答サンプルの構成

回答のあった 57 件のうち、所在地は九州内が 45 件、九州外は 12 件であった。また、業種別では、情報通信関連、交通サービス関連、運輸サービス関連が多かった。なお「その他」には、測量・コンサルタント、商社、建設業などが含まれている。

図表 1-15 業種、所在地別回答数

		自動車関連(完成車)	自動車関連(部品)	情報通信関連	交通サービス関連	運輸サービス関連	金融サービス関連	保険サービス関連	官公庁・自治体・産業支援機関	大学・研究開発機関	その他	
度数横%												
全体		57 100.0	1 1.8	4 7.0	15 26.3	7 12.3	6 10.5	5 8.8	－ －	3 5.3	3 5.3	25 43.9
所在地別	九州内	45 100.0	1 2.2	4 8.9	12 26.7	5 11.1	5 11.1	4 8.9	－ －	3 6.7	2 4.4	18 40.0
	九州外	12 100.0	－ －	－ －	3 25.0	2 16.7	1 8.3	1 8.3	－ －	－ －	1 8.3	7 58.3

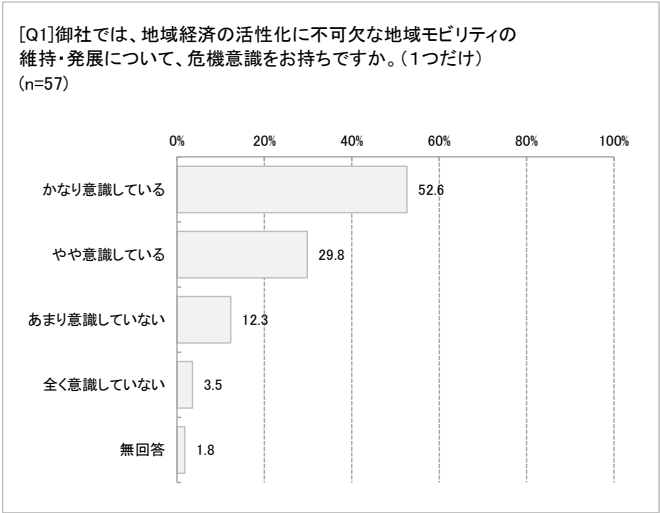
注) 業種は複数選択可

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● 地域モビリティへの危機意識（Q1）

地域モビリティの維持・発展に向けた危機意識について尋ねたところ、「かなり意識している（52.6%）」、「やや意識している（29.8%）」と、8割以上が危機感を持っている（意識層に分類される）ことがわかった。所在地別では、九州外は全てのサンプル、九州内も77%が「かなり意識している」「やや意識している」と回答した。

図表 1-16 地域モビリティへの危機意識(全体)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-17 地域モビリティへの危機意識(所在地別)

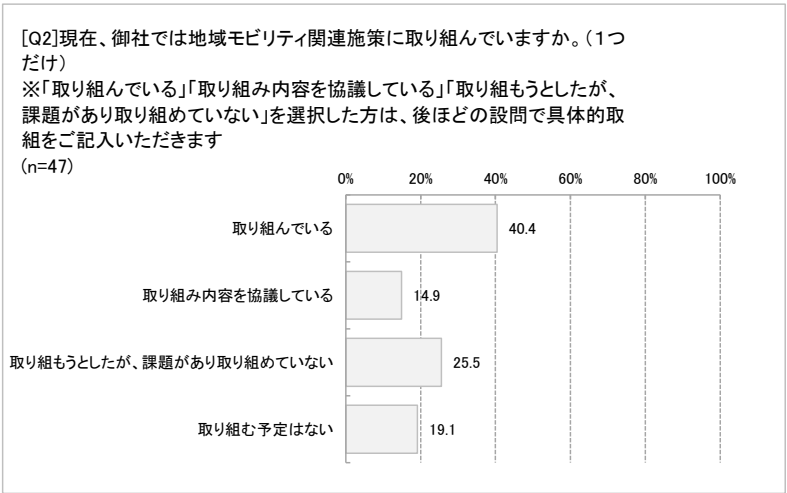
		度数	かなり意識している	やや意識している	あまり意識していない	全く意識していない	無回答	意識層	非意識層
		横%							
所在地別	全体	57	30	17	7	2	1	47	9
		100.0	52.6	29.8	12.3	3.5	1.8	82.5	15.8
	九州内	45	21	14	7	2	1	35	9
		100.0	46.7	31.1	15.6	4.4	2.2	77.8	20.0
	九州外	12	9	3	—	—	—	12	—
		100.0	75.0	25.0	—	—	—	100.0	—

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● モビリティ関連施策への取り組み（Q2）

Q1 で意識層に分類された企業のうち、地域モビリティ関連施策への取組状況について尋ねたところ、「取り組んでいる」が 40.4%と、自治体・団体と同様の割合であった。「取組内容を協議している」「取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない」も含めると、サンプル全体のうち 8 割が、九州内でも 74%が、何らかの行動を起こしている。

図表 1-18 モビリティ関連施策への取り組み(全体)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-19 地域モビリティへの危機意識(所在地別)

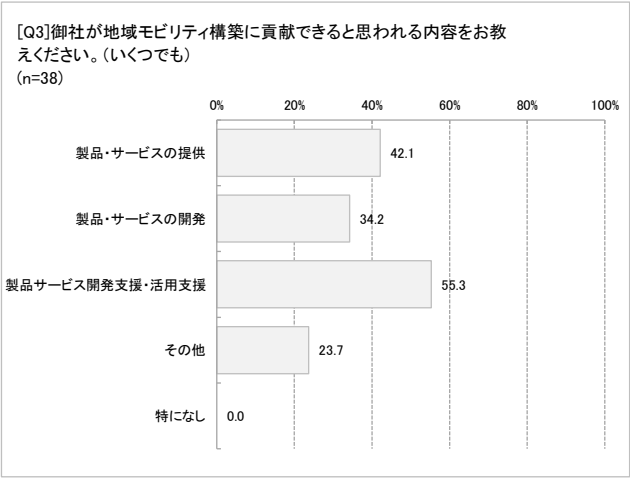
		度数	取り組んでいる	取組内容を協議している	取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない	取り組む予定はない
		横%				
全体		47	19	7	12	9
		100.0	40.4	14.9	25.5	19.1
所在地別	九州内	35	13	4	9	9
		100.0	37.1	11.4	25.7	25.7
	九州外	12	6	3	3	—
		100.0	50.0	25.0	25.0	—

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● 地域モビリティ構築への貢献内容（Q3）

地域モビリティ構築に貢献できる内容について尋ねたところ、「製品サービス開発支援・活用支援」が55.3%、「製品・サービスの提供」が42.1%、「製品・サービスの開発」が34.2%という結果となり、「製品サービス開発支援・活用支援」が半数以上を占めている。九州内をとっても、「製品サービス開発支援・活用支援」の割合が最も高いが、「製品・サービスの開発」は九州外58%に対して九州内23%と割合がかなり低い。

図表 1-20 地域モビリティ構築への貢献内容(全体)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-21 地域モビリティ構築への貢献内容(所在地別)

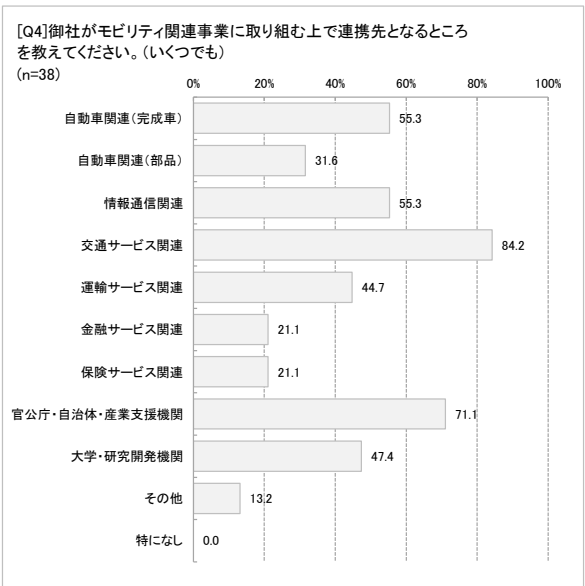
		度数	製品・サービスの提供	製品・サービスの開発	製品サービス開発支援・活用支援	その他
		横%				
所在地別	全体	38	16	13	21	9
		100.0	42.1	34.2	55.3	23.7
	九州内	26	9	6	12	8
		100.0	34.6	23.1	46.2	30.8
	九州外	12	7	7	9	1
		100.0	58.3	58.3	75.0	8.3

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● 地域モビリティ構築に向けての連携先（Q4）

モビリティ関連事業の連携先について尋ねたところ、「交通サービス関連（84.2%）」、「官公庁・自治体・産業支援機関（71.1%）」、「自動車関連（完成車）（55.3%）」、「情報通信関連（55.3%）」の順となった。なお、九州外は九州内と比べて、「運輸サービス関連」「保険サービス関連」「官公庁・自治体・産業支援機関」などの割合が高かった。

図表 1-22 地域モビリティ構築に向けての連携先(全体)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-23 地域モビリティ構築に向けての連携先(所在地別)

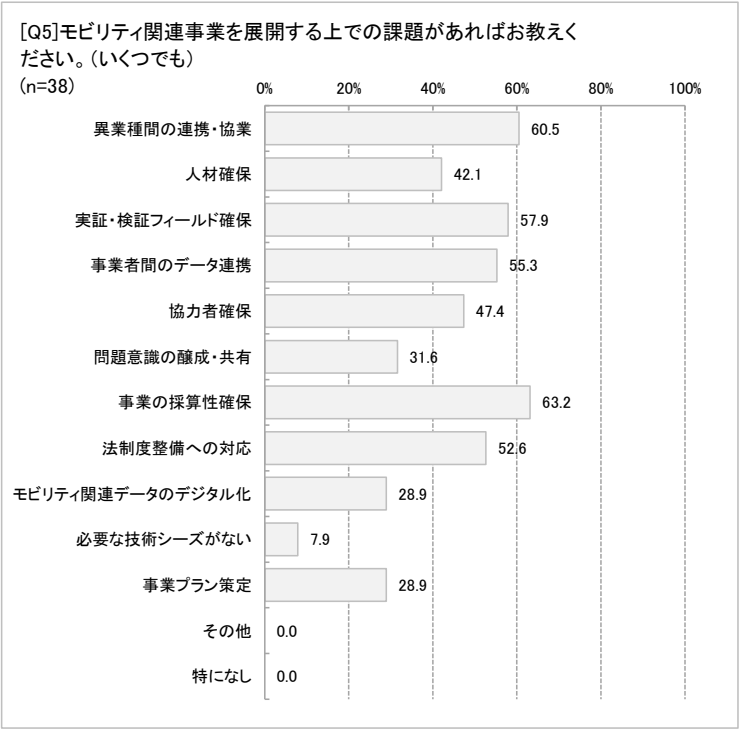
		自動車関 連(完成 車)	自動車関 連(部品)	情報通信 関連	交通サー ビス関連	運輸サー ビス関連	金融サー ビス関連	保険サー ビス関連	官公庁・ 自治体・ 産業支援 機関	大学・研 究開発機 関	その他	
度数 規模%												
全体		38 100.0	21 55.3	12 31.6	21 55.3	32 84.2	17 44.7	8 21.1	8 21.1	27 71.1	18 47.4	5 13.2
所在地別	九州内	26 100.0	13 50.0	6 23.1	12 46.2	20 76.9	9 34.6	4 15.4	3 11.5	16 61.5	11 42.3	4 15.4
	九州外	12 100.0	8 66.7	6 50.0	9 75.0	12 100.0	8 66.7	4 33.3	5 41.7	11 91.7	7 58.3	1 8.3

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● モビリティ関連事業展開の課題（Q5）

モビリティ関連事業展開における課題について尋ねたところ、「事業の採算性確保（63.2%）」、「異業種間の連携・協業（60.5%）」、「実証・検証フィールド確保（57.9%）」、「事業者間のデータ連携（52.6%）」の順となった。このうち九州内では、「人材確保」「問題意識の醸成・共有」「モビリティ関連データのデジタル化」に課題を感じる企業が、九州外と比較すると多かった。

図表 1-22 モビリティ関連事業展開の課題（全体）



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-23 モビリティ関連事業展開の課題（所在地別）

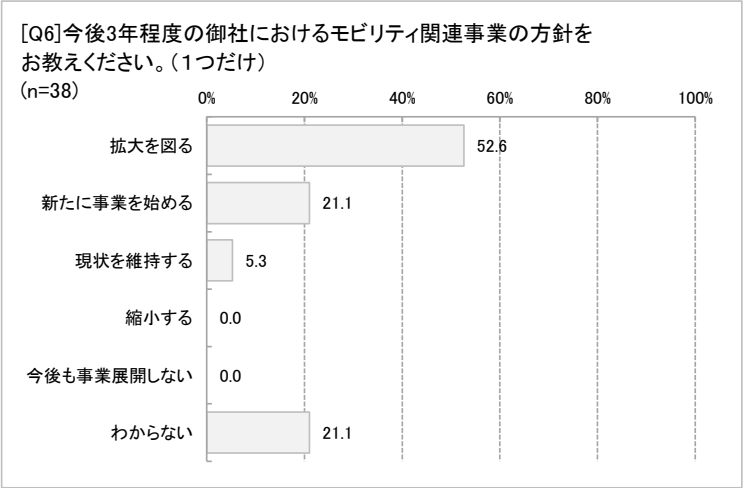
	度数	異業種間の連携・協業	人材確保	実証・検証フィールド確保	事業者間のデータ連携	協力者確保	問題意識の醸成・共有	事業の採算性確保	法制度整備への対応	モビリティ関連データのデジタル化	必要な技術シーズがない	事業プラン策定
全体	38 100.0	23 60.5	16 42.1	22 57.9	21 55.3	18 47.4	12 31.6	24 63.2	20 52.6	11 28.9	3 7.9	11 28.9
所在地別 九州内	26 100.0	14 53.8	12 46.2	11 42.3	14 53.8	11 42.3	9 34.6	15 57.7	13 50.0	9 34.6	2 7.7	8 30.8
九州外	12 100.0	9 75.0	4 33.3	11 91.7	7 58.3	7 58.3	3 25.0	9 75.0	7 58.3	2 16.7	1 8.3	3 25.0

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● モビリティ関連事業の展開方針（Q6）

今後3年間のモビリティ関連事業方針について尋ねたところ、「拡大を図る（52.6%）」、「新たに事業を始める（21.1%）」など、7割以上の企業が積極的な展開を考えていることが明らかとなった。九州内でも、7割弱が「拡大を図る」または「新たに事業を始める」の回答で、現状維持や縮小はわずかであった。

図表 1-24 モビリティ関連事業の展開方針(全体)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-25 モビリティ関連事業の展開方針(所在地別)

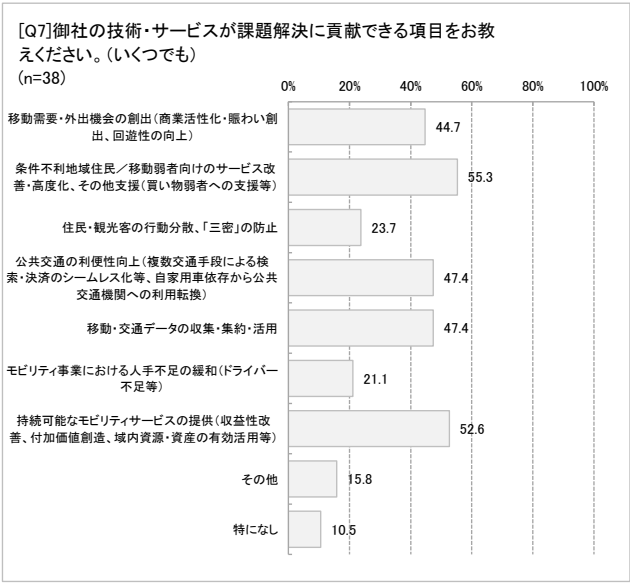
		拡大を図る	新たに事業を始める	現状を維持する	縮小する	今後も事業展開しない	わからない
		度数	割合%	度数	割合%	度数	割合%
所在地別	全体	38	20	8	2	-	8
		100.0	52.6	21.1	5.3	-	21.1
	九州内	26	13	5	1	-	7
		100.0	50.0	19.2	3.8	-	26.9
	九州外	12	7	3	1	-	1
		100.0	58.3	25.0	8.3	-	8.3

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

● 地域モビリティ課題解決に貢献できる項目（Q7）

自社の技術・サービスが課題解決に貢献できる分野について尋ねたところ、「条件不利地域・移動弱者への支援等」、「持続可能なモビリティサービス」、「公共交通の利便性向上」、「移動・交通データの収集・集約・活用」、「移動需要・外出機会の創出」など、多岐にわたる分野で貢献できると回答した企業が多かった。しかし、「モビリティ事業における人手不足の緩和」や、コロナ禍で課題となった『「三密」の防止』は、他の項目よりも低くなっている。

図表 1-26 地域モビリティ課題解決に貢献できる項目（全体）



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-27 地域モビリティ課題解決に貢献できる項目（所在地別）

		移動需要・外出機会の創出(商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上)	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)	移動・交通データの収集・集約・活用	モビリティ事業における人手不足の緩和(ドライバー不足等)	持続可能なモビリティサービスの提供(収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等)	その他	特になし
	度数									
	横%									
全体		38	17	21	9	18	18	8	20	6
		100.0	44.7	55.3	23.7	47.4	47.4	21.1	52.6	15.8
所在地別	九州内	26	8	11	4	8	9	4	11	4
		100.0	30.8	42.3	15.4	30.8	34.6	15.4	42.3	15.4
	九州外	12	9	10	5	10	9	4	9	2
		100.0	75.0	83.3	41.7	83.3	75.0	33.3	75.0	16.7

資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

3)九州次世代モビリティネットワーク・マッチングへの参加意向

①調査概要

前項までの「地域モビリティの維持・発展に関するアンケート」（以下、自治体・団体アンケートとする）および「地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート」（以下、企業アンケートとする）では、「九州次世代モビリティネットワーク」への参加意向についても質問をおこなった。

②調査結果

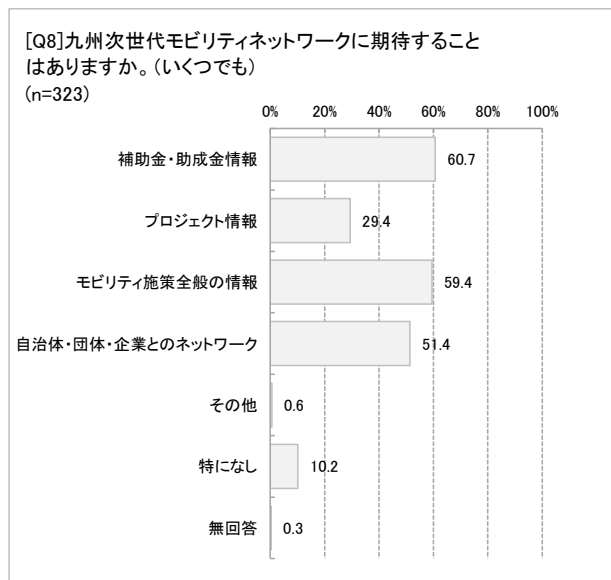
● 九州次世代モビリティネットワークへの期待事項

（自治体・団体アンケート：Q8、企業アンケート：Q10）

九州次世代モビリティネットワークに何かしら期待する事項があるという回答は、自治体・団体アンケートでは89%、企業アンケートでは93%にのぼった。

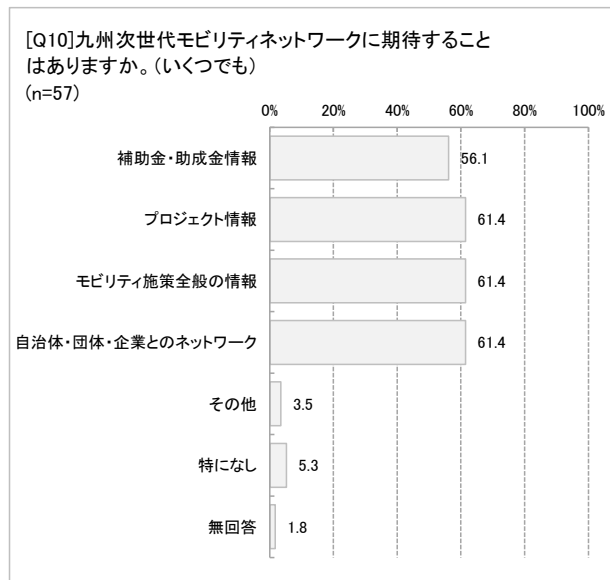
期待する事項として、自治体・団体アンケートでは「モビリティ施策全般の情報」が61%で最も高く、以下「補助金・助成金情報」「自治体・団体・企業とのネットワーク」と続いたが、「プロジェクト情報」の回答は3割にとどまった。企業アンケートでは、「プロジェクト情報」「モビリティ施策全般の情報」「自治体・団体・企業とのネットワーク」がいずれも61%、「補助金・助成金情報」が56%であった。

図表 1-30 九州次世代モビリティネットワークへの期待事項(自治体・団体)



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-31 九州次世代モビリティネットワークへの期待事項(企業)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

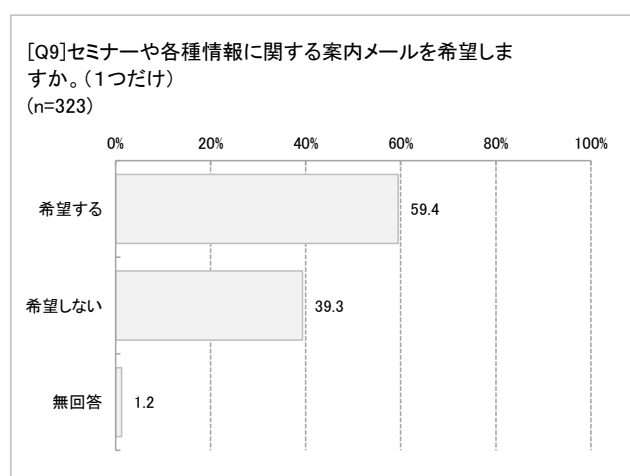
- 九州次世代モビリティネットワークへの参加希望

(自治体・団体アンケート：Q9、企業アンケート：Q1)

九州次世代モビリティネットワークへの参加希望は、自治体・団体では全体のうち 191 件 (59.4%)、企業では全体のうち 41 件 (71.9%) であった。

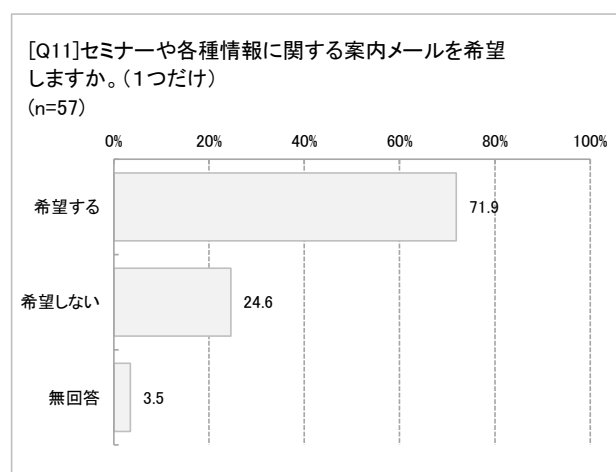
自治体・団体のうち種類別では、自治体の希望率が高く、また都道府県・地域区分別では満遍なく参加希望がみられた。また企業でも、回答した九州内企業のうち 66%が参加を希望した。

図表 1-32 九州次世代モビリティネットワークへの
参加希望(自治体・団体)



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-33 九州次世代モビリティネットワークへの
参加希望(企業)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについての
アンケート

図表 1-34 九州次世代モビリティネットワークへの
参加希望(自治体・団体・属性別)

		度数 横%	希望する	希望しない	無回答
全体		322 100.0	191 59.3	127 39.4	4 1.2
種類別	自治体	144 100.0	99 68.8	45 31.3	-
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	57 53.8	49 46.2	-
	社会福祉協議会	63 100.0	31 49.2	28 44.4	4 6.3
	運輸団体	6 100.0	2 33.3	4 66.7	-
	その他団体	2 100.0	2 100.0	-	-
都道府県別	福岡県	71 100.0	41 57.7	29 40.8	1 1.4
	佐賀県	35 100.0	20 57.1	15 42.9	-
	長崎県	35 100.0	18 51.4	17 48.6	-
	熊本県	59 100.0	33 55.9	26 44.1	-
	大分県	28 100.0	19 67.9	8 28.6	1 3.6
	宮崎県	31 100.0	17 54.8	14 45.2	-
	鹿児島県	62 100.0	43 69.4	17 27.4	2 3.2
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	14 58.3	10 41.7	-
	筑豊	19 100.0	9 47.4	9 47.4	1 5.3
	北九州	14 100.0	9 64.3	5 35.7	-
	筑後	14 100.0	9 64.3	5 35.7	-
地域区分 別	都市部	23 100.0	14 60.9	9 39.1	-
	都市周辺	44 100.0	25 56.8	19 43.2	-
	中山間地域	140 100.0	82 58.6	55 39.3	3 2.1
	半島地域	57 100.0	36 63.2	21 36.8	-
	離島地域	35 100.0	22 62.9	12 34.3	1 2.9
	過疎地域	10 100.0	4 40.0	6 60.0	-
危機意識 別	意識層	225 100.0	153 68.0	69 30.7	3 1.3
	非意識層	95 100.0	37 38.9	57 60.0	1 1.1

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-35 九州次世代モビリティネットワークへの
参加希望(企業・属性別)

		度数 横%	希望する	希望しない	無回答
全体		57 100.0	41 71.9	14 24.6	2 3.5
所在地別	九州内	45 100.0	30 66.7	13 28.9	2 4.4
	九州外	12 100.0	11 91.7	1 8.3	-
危機意識 別	意識層	47 100.0	38 80.9	9 19.1	-
	非意識層	9 100.0	3 33.3	5 55.6	1 11.1
業種別	自動車関連(完成車)	1 100.0	1 100.0	-	-
	自動車関連(部品)	4 100.0	3 75.0	1 25.0	-
	情報通信関連	15 100.0	11 73.3	4 26.7	-
	交通サービス関連	7 100.0	6 85.7	1 14.3	-
	運輸サービス関連	6 100.0	4 66.7	2 33.3	-
	金融サービス関連	5 100.0	4 80.0	1 20.0	-
	保険サービス関連	-	-	-	-
	官公庁・自治体 ・産業支援機関	3 100.0	3 100.0	-	-
	大学・研究開発機関	3 100.0	3 100.0	-	-
	その他	25 100.0	16 64.0	7 28.0	2 8.0

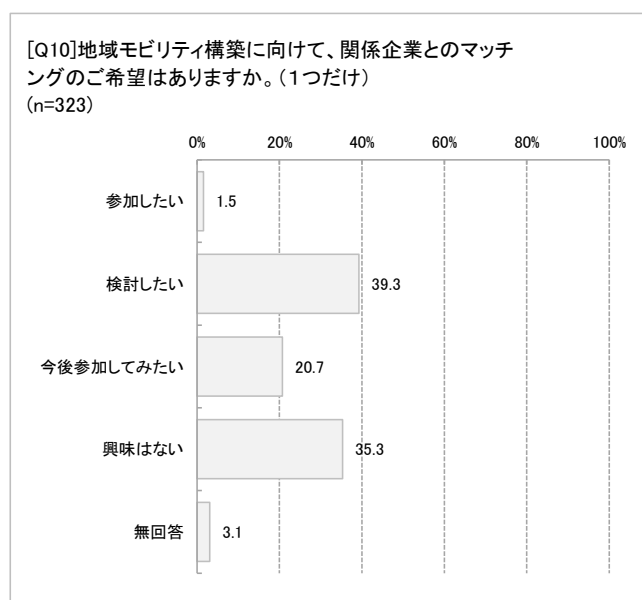
資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスに
ついてのアンケート

● 自治体・団体と企業間のマッチング希望

(自治体・団体アンケート：Q10、企業アンケート：Q12)

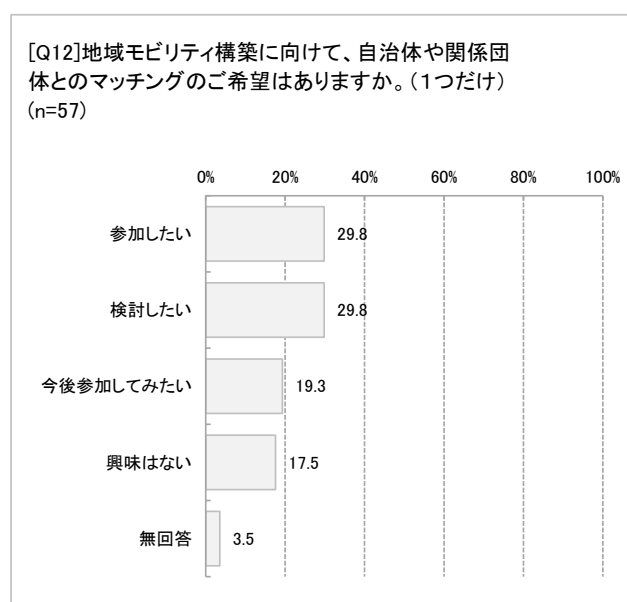
自治体・団体と企業間のマッチングについて、「参加したい」という回答は、自治体・団体からは5件（1.5%）、企業からは17件（29.8%）であった。ただ、「検討したい」「今後参加してみたい」を含むと、自治体・団体では61.5%、企業は78.9%となっており、双方ともマッチングに前向きであると捉えている。属性別では、自治体・団体アンケートでは都市部や自治体、企業アンケートでは九州外といった属性で、マッチングにより前向きな傾向にある。

図表 1-36 企業とのマッチング希望(自治体・団体)



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-37 自治体・団体とのマッチング希望(企業)



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-38 企業とのマッチング希望

(自治体・団体、属性別)

		度数 横%	参加した い	検討した い	今後参加 してみた い	興味はな い	無回答
全体		322 100.0	5 1.6	126 39.1	67 20.8	114 35.4	10 3.1
種類別	自治体	144 100.0	2 1.4	70 48.6	34 23.6	36 25.0	2 1.4
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	1 0.9	28 26.4	22 20.8	52 49.1	3 2.8
	社会福祉協議会	63 100.0	2 3.2	25 39.7	8 12.7	23 36.5	5 7.9
	運輸団体	6 100.0	— —	3 50.0	1 16.7	2 33.3	— —
	その他団体	2 100.0	— —	— —	2 100.0	— —	— —
都道府県 別	福岡県	71 100.0	2 2.8	27 38.0	16 22.5	22 31.0	4 5.6
	佐賀県	35 100.0	— —	14 40.0	8 22.9	13 37.1	— —
	長崎県	35 100.0	— —	15 42.9	3 8.6	17 48.6	— —
	熊本県	59 100.0	1 1.7	21 35.6	13 22.0	22 37.3	2 3.4
	大分県	28 100.0	1 3.6	14 50.0	4 14.3	9 32.1	— —
	宮崎県	31 100.0	— —	9 29.0	8 25.8	13 41.9	1 3.2
	鹿児島県	62 100.0	1 1.6	26 41.9	15 24.2	17 27.4	3 4.8
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	— —	12 50.0	6 25.0	5 20.8	1 4.2
	筑豊	19 100.0	1 5.3	5 26.3	4 21.1	8 42.1	1 5.3
	北九州	14 100.0	1 7.1	7 50.0	1 7.1	5 35.7	— —
	筑後	14 100.0	— —	3 21.4	5 35.7	4 28.6	2 14.3
地域区分 別	都市部	23 100.0	— —	11 47.8	5 21.7	6 26.1	1 4.3
	都市周辺	44 100.0	1 2.3	18 40.9	10 22.7	14 31.8	1 2.3
	中山間地域	140 100.0	2 1.4	50 35.7	30 21.4	53 37.9	5 3.6
	半島地域	57 100.0	1 1.8	22 38.6	13 22.8	18 31.6	3 5.3
	離島地域	35 100.0	1 2.9	18 51.4	4 11.4	12 34.3	— —
	過疎地域	10 100.0	— —	2 20.0	2 20.0	6 60.0	— —
危機意識 別	意識層	225 100.0	5 2.2	107 47.6	45 20.0	61 27.1	7 3.1
	非意識層	95 100.0	— —	18 18.9	22 23.2	52 54.7	3 3.2

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-39 自治体・団体とのマッチング希望

(企業、属性別)

		度数 横%	参加した い	検討した い	今後参加 してみた い	興味はな い	無回答
全体		57 100.0	17 29.8	17 29.8	11 19.3	10 17.5	2 3.5
所在地別	九州内	45 100.0	10 22.2	13 28.9	10 22.2	10 22.2	2 4.4
	九州外	12 100.0	7 58.3	4 33.3	1 8.3	— —	— —
危機意識 別	意識層	47 100.0	17 36.2	13 27.7	11 23.4	5 10.6	1 2.1
	非意識層	9 100.0	— —	4 44.4	— —	5 55.6	— —
業種別	自動車関連(完成車)	1 100.0	— —	1 100.0	— —	— —	— —
	自動車関連(部品)	4 100.0	1 25.0	2 50.0	— —	1 25.0	— —
	情報通信関連	15 100.0	4 26.7	6 40.0	3 20.0	2 13.3	— —
	交通サービス関連	7 100.0	2 28.6	4 57.1	1 14.3	— —	— —
	運輸サービス関連	6 100.0	1 16.7	2 33.3	3 50.0	— —	— —
	金融サービス関連	5 100.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	— —
	保険サービス関連	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	官公庁・自治体 ・産業支援機関	3 100.0	1 33.3	1 33.3	— —	— —	1 33.3
	大学・研究開発機関	3 100.0	2 66.7	1 33.3	— —	— —	— —
	その他	25 100.0	9 36.0	5 20.0	4 16.0	6 24.0	1 4.0

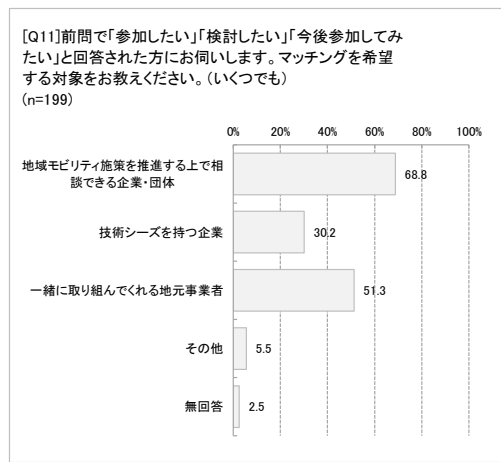
資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスに

ついてのアンケート

● マッチングを希望する対象（自治体・団体のみ）（自治体・団体アンケート：Q11）

企業間とのマッチングに前向きな自治体・団体に、希望するマッチングの対象を尋ねたところ、最も高かったのは「地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体（68.8%）」で、以下は「一緒に取り組んでくれる地元事業者（51.3%）」「技術シーズを持つ企業（30.2%）」の順に高かった。属性別では、自治体や商工会議所では相談のニーズが高いのに対し、社会福祉協議会では協業のニーズが高いことが分かる。

図表 1-40 企業とのマッチング希望（自治体・団体）



資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

図表 1-41 企業とのマッチング希望（自治体・団体、属性別）

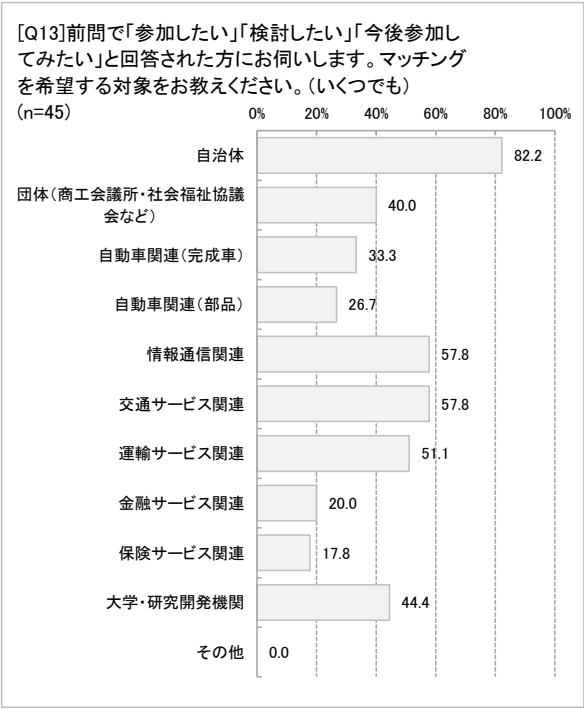
		度数	地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体	技術シーズを持つ企業	一緒に取り組んでくれる地元事業者	その他	無回答
		横%	横%	横%	横%	横%	横%
全体		198	137	60	101	11	5
		100.0	69.2	30.3	51.0	5.6	2.5
種類別	自治体	106	79	41	56	4	1
		100.0	74.5	38.7	52.8	3.8	0.9
	商工会議所・商工会	51	35	7	16	6	3
		100.0	68.6	13.7	31.4	11.8	5.9
	社会福祉協議会	35	19	11	27	-	1
		100.0	54.3	31.4	77.1	-	2.9
	運輸団体	4	3	-	1	-	-
地域区分別		100.0	75.0	-	25.0	-	-
	その他団体	2	1	1	1	1	-
		100.0	50.0	50.0	50.0	50.0	-
	都市部	16	11	8	6	-	1
		100.0	68.8	50.0	37.5	-	6.3
	都市周辺	29	21	5	16	-	-
		100.0	72.4	17.2	55.2	-	-
危険意識別	中山間地域	82	59	21	44	4	4
		100.0	72.0	25.6	53.7	4.9	4.9
	半島地域	36	23	13	19	2	-
		100.0	63.9	36.1	52.8	5.6	-
	離島地域	23	15	12	10	3	-
		100.0	65.2	52.2	43.5	13.0	-
	過疎地域	4	2	-	3	1	-
危機意識別		100.0	50.0	-	75.0	25.0	-
	意識層	157	111	52	82	7	4
		100.0	70.7	33.1	52.2	4.5	2.5
	非意識層	40	25	8	19	4	1
		100.0	62.5	20.0	47.5	10.0	2.5

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

● マッチングを希望する業種（企業のみ）（企業アンケート：Q13）

マッチングに前向きな企業に対して、マッチングを希望する対象を尋ねたところ、最も高かったのは、実証の場所を提供する「自治体（82.2%）」であった。ただそれ以外にも、「情報通信関連（57.8%）」「交通サービス関連（57.8%）」「運輸サービス関連（51.1%）」など、企業間のマッチングニーズも高いことが読み取れる。

図表 1-42 自治体・団体とのマッチング希望（企業）



資料) 地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

図表 1-43 企業とのマッチング希望（自治体・団体、属性別）

		自治体	団体(商 工会議 所・社会 福祉協議 会など)	自動車関 連(完成 車)	自動車関 連(部品)	情報通信 関連	交通サー ビス関連	運輸サー ビス関連	金融サー ビス関連	保険サー ビス関連	大学・研 究開発機 関	
		度数 横%										
全体		45 100.0	37 82.2	18 40.0	15 33.3	12 26.7	26 57.8	26 57.8	23 51.1	9 20.0	8 17.8	20 44.4
所在地別	九州内	33 100.0	25 75.8	12 36.4	8 24.2	6 18.2	19 57.6	17 51.5	16 48.5	5 15.2	3 9.1	13 39.4
	九州外	12 100.0	12 100.0	6 50.0	7 58.3	6 50.0	7 58.3	9 75.0	7 58.3	4 33.3	5 41.7	7 58.3
危機意識 別	意識層	41 100.0	33 80.5	17 41.5	14 34.1	11 26.8	22 53.7	25 61.0	21 51.2	8 19.5	8 19.5	18 43.9
	非意識層	4 100.0	4 100.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	4 100.0	1 25.0	2 50.0	1 25.0	- -	2 50.0

資料) 地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

4) アンケート小括

アンケートの結果、回答した自治体・団体のうち約7割、企業のうち約8割が地域モビリティの維持・発展への危機意識を持っていた。また、危機意識のあるサンプルのうち、自治体・団体、企業ともに約4割がモビリティ関連施策に取り組んでおり、また協議中なども含めると、自治体・団体では約7割、企業では約8割が何らかの行動を起こしていた。なお、離島地域や過疎地域では「取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない」という回答が比較的多かった。また、今後の展開方針では差がみられ、企業では約7割が事業拡大、もしくは新事業開始など前向きな方針であったのに対し、自治体・団体では前向きな回答は4割弱にとどまり、約3割は現状維持の方針であった。

自治体・団体へ地域モビリティの課題に対して既に着手済みの取り組みを尋ねたところ、最も多かった回答が「条件不利地域・移動弱者への支援等」で、都市、都市外を問わず実施される傾向にあった。次いで回答が多かった「移動需要・外出機会の創出」は、都市やその周辺での実施傾向がやや強かった。ただ、解決に取り組めておらず、課題に感じている項目としては「持続可能なモビリティサービスの提供」や「人手不足の緩和」、「公共交通の利便性向上」という回答が多かった。これらの課題のうち、「持続可能なモビリティサービスの提供」および「公共交通の利便性向上」については、アンケートに回答した企業の約半数が、自社の技術・サービスで課題解決に貢献できると回答している。マッチングの余地が大きいと考えられる。また、自治体・団体に地域モビリティの課題を尋ねたところ、モビリティの持続可能性に加え、「地域課題が整理できていない」「問題意識が地域内で醸成・共有できていない」という回答も相応にみられており、この部分でも企業が貢献できる余地があるとみられる。

九州次世代モビリティネットワークに関しては、回答全体のうち自治体・団体では約6割、企業では7割の参加希望があった。ネットワークへの期待事項としては、自治体・団体からは「補助金・助成金情報」「モビリティ施策全般の情報」、企業からは「プロジェクト情報」「モビリティ施策全般の情報」「自治体・団体・企業とのネットワーク」という回答の割合が高かった。なおマッチングについては、自治体・団体では約6割、企業では8割から前向きな回答が得られ、実際に22件（自治体・団体：5件、企業17件）のマッチング参加希望があった。なおマッチングに関して、自治体・団体からは相談のニーズが最も高く、また企業からは、実証先となる自治体等に加え、企業同士でのマッチング希望が多かった。

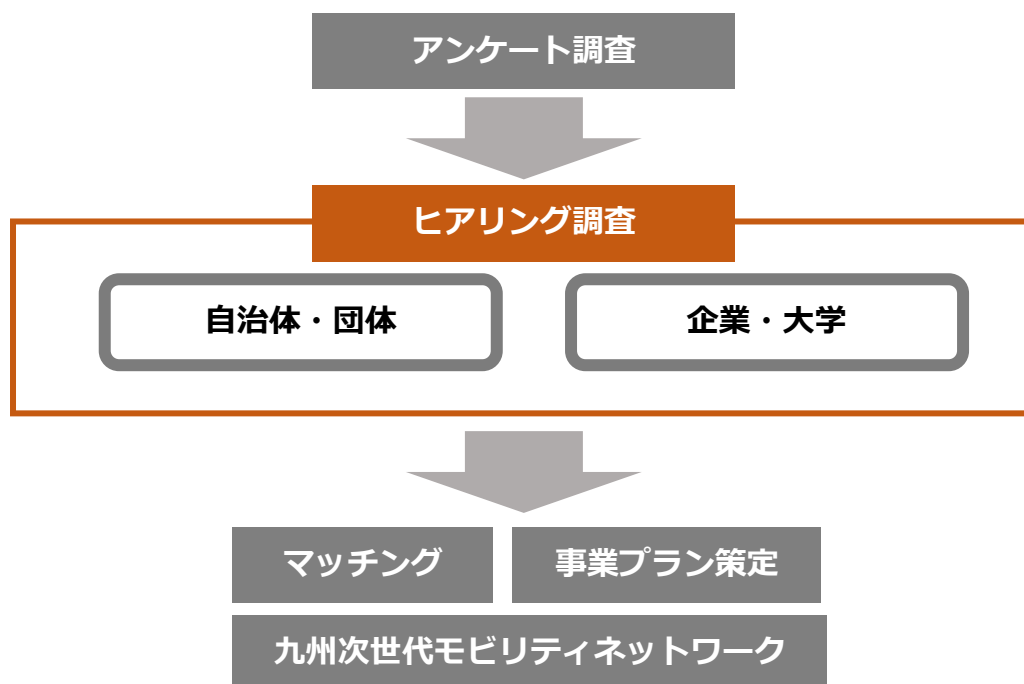
(2)ヒアリング調査

1)ヒアリング調査の実施について

本調査では、地域モビリティへの危機意識を把握するために、アンケート調査を実施し、データとして整理するとともに、アンケート回答団体・企業からアンケートの回答に基づいたヒアリング調査を実施し、それぞれの団体・企業の背景などを整理した。

ヒアリング対象の自治体・団体、企業・大学を抽出するにあたり、アンケート回答結果より候補を抽出し、そこから、地域特性や自治体・団体のバランスなどを考慮してヒアリングを実施した。以下では、ヒアリング調査結果を総括するとともに、個別ヒアリング結果を整理する。

ヒアリング調査では、アンケート回答に沿った形で、地域モビリティへの危機意識や現在の取組状況や課題、地域モビリティに関する事項、九州次世代モビリティネットワークに期待することについて話を伺うとともに、マッチングを希望すると回答したところには、マッチング先や具体的なテーマ、マッチングの流れについても話を伺っている。



2)ヒアリング調査結果総括

本事業では、アンケート回答団体・企業を中心にヒアリング調査を実施した。ヒアリング対象となった自治体・団体／企業・大学は、アンケートで以下の項目について該当するところを中心に抽出した。

- ✓ マッチングを希望する（検討したい）
- ✓ 地域モビリティの維持・発展に危機感を持っている
- ✓ モビリティ関連施策の事業展開（拡大）意向あり

自治体・団体

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

企業・大学

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

また、先進事例となる取組を行っている自治体・団体／事業者については、アンケート回答結果から抽出するとともに、先進的な取組を行っている自治体・団体／事業者についてヒアリングを行った。事業展開意向を持つ自治体・団体／事業者の参考になるよう、以下の項目を中心にヒアリングを行った。

- ✓ 事業の概要
- ✓ 事業実施までの過程
- ✓ 事業における課題
- ✓ 今後の事業方針

先進事例実施主体(自治体・団体／地元事業者など)

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

各団体・各社のヒアリングシートは、巻末の参考資料に掲載する。ここでは、自治体・団体と企業・大学それぞれについて整理する。

<自治体・団体>

● 地域モビリティへの危機意識: 少子高齢化に伴う人口減少を背景とした高い危機意識

今回ヒアリング調査対象となった自治体・団体は、いずれも地域モビリティの維持・発展について高い危機意識を持っているところである。危機意識を具体的に感じる項目として、その多くが人口減少、少子高齢化に直面していることから、利用者減少によるバス路線の廃止や減便、商業施設の偏在による買い物弱者支援、少子化に伴う小中学校合併による児童・生徒のモビリティ確保などへの対応を迫られている。また、住民の QOL を意識した時に、通学、通院、買い物といった外出だけでなく、趣味や余暇目的の外出を自治体としていかにモビリティの面で支援できるかを考える自治体もあった。

一方、中心市街地に位置する商工会議所は、人が動く仕掛けとなる中心市街地や商店街の魅力向上に注力しており、モビリティへの危機意識はそれほど高くないものの、地域の公共交通利便性確保のための要望活動などは行っている。

● 地域モビリティについて現在取り組んでいる内容: 条件不利地域／移動弱者向けサービス中心

現在取り組んでいる事業として挙げたのは、条件不利地域／移動弱者向けサービス改善・高度化についての取組である。自治体については、オンデマンド型の福祉バス・コミュニティバスの運行、社会福祉協議会は自治体から福祉バスなどの運行業務を受託するという形で住民移動支援に絡む事業を行っているところが多い。社会福祉協議会や商工会では、移動販売に取り組みたい事業者などを対象に、移動販売参入(移動販売車の改造資金など)にかかる費用の補助などを行っているところも多い。

● 地域モビリティに関する課題:採算性の確保と人材確保、既存の枠組みとの調整の難しさ

地域モビリティに関する課題については、モビリティ事業を運営する場合の採算性の確保や人材確保を挙げる声が多かった。例えば定時運行のコミュニティバス運行では、限られた車両や人員で、広い圏域、あるいは細長い圏域をカバーする必要があるため、利用者の「外出に長時間かかる」「便数が少ない」という不満につながっている。既存のオンデマンドシステム導入を検討しても、採算性確保が難しく、本格導入を見送ったところもある。

また、既存の枠組みとの調整の難しさも伺える。運行中の乗合タクシーを例に挙げると、既存の路線バス停留所と重複を避けるために特定の乗車場所・降車場所が設定されているケースが多いが、そこまでの移動が高齢者にとってネックとなり、結果として利用者が増えないというケースもある。また、現在の介護保険の枠組みを活用した乗合バスや乗合タクシーの運営を検討した際、保険適用者のみの乗車しか認められず、介助者が乗車できないことから、事業が実際の利用場面と乖離してしまい、断念せざるを得なかったという。このほか、地域内で介護施設の送迎用車両を活用できないかと検討したところ、車両は空いていても、運転手確保や事故発生時の保険適用や費用負担など、調整事項が多く情報収集段階で断念したという話も聞かれた。2020年春以降は、新型コロナウイルス感染拡大がネックとなり、事業が休止しているところもある。

また、具体的な事業を検討する以前に、地域内での情報共有・議論の場を持たないことも地域の取組を推進する上での課題である。自治体／商工会議所・商工会／社会福祉協議会などが、地域モビリティに関する現状や課題を共有する、議論するという機会を持たないことを課題に挙げるところもあった。具体的な話として、市町村内でも中心市街地の人口増加地域への対応が中心となり、過疎地域住民のモビリティの維持・発展への認識が低く、住民の不満を直接聞いても、自治体担当者に直接伝えるルートが欠如している現状を聞いた。

その一方で、地域内の情報共有の場を持つところの話も聞くことができた。買い物難民対策の事業を行っているところを例にとると、「買い物支援協議会」を立ち上げ、自治体のほか、社会福祉協議会や自治会メンバーなどが、定期的に協議し、具体的な取組を進めているエリアも複数あった。日頃から課題を共有し、自らのネットワークを活用しながら、「まずはやってみよう」と、行動を起こしている。

● 地域モビリティに関して検討中の事項:条件不利地住民向け事業(買い物難民対策)

アンケート調査結果からは、条件不利地域住民／移動弱者向けの取組について、着手済み、あるいは検討中という回答が多かったが、ヒアリング対象団体も、着手済みのほか、直近で実施予定、あるいは検討中の事業は、福祉バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどの運行を挙げるところが多かった。

社会福祉協議会からは、域内の商業施設と連携した買い物サロン事業や、移動販売事業などを前向きに検討したいという声が聞かれた。しかし、商業施設や、商工会議所・商工会と

のネットワークがないため、具体的な事業としての検討には至っていないというのが現状となっている。

● 地域モビリティに関して中長期的な課題となっている事項: 公共交通利便性向上

公共交通利便性向上は、中長期的な課題として挙げられている。特に、自動車に依存せざるを得ない中山間地域では、高齢者であっても買い物や通院、また農作業のために運転している人も多く、高齢者による交通事故防止の観点からも、免許返納促進に繋がるような利便性の高いモビリティ事業の必要性を訴える声も聞かれた。

また、長期的な視点から地域モビリティ施策に取り組むためにも、通常業務の枠を超えた視点から物事を考えることも重要であり、2020年12月に本事業の一環として開催したセミナーについて、他地域の事例を知る機会となったことを評価する声も多かった。

● マッチングの流れ

今回ヒアリング対象となった自治体・団体の多くが、直近で具体的な事業実施予定がないため、技術シーズを持つ企業とのマッチングの希望はほとんどなかった。しかし、地域住民のモビリティ確保に向けた事業展開への意欲は高く、事業検討を支援する存在を必要とするところが多かった。アンケートでも、マッチング対象としての回答が多かった「地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体」が、それに該当する。具体的には、地域モビリティに関する現状把握や情報整理、地域内のネットワーキングに加え、国内外の先進事例なども踏まえた新しい視座を提供や、あるいは地域の現状を踏まえた公共交通や地域モビリティのプランニングなどを担うコンサルティング企業などが考えられる。

<企業・大学>

● 地域モビリティへの危機意識: 利用者減少による事業継続の難しさやラストワンマイルの変わらない現状

アンケート結果からも、企業・大学の地域モビリティへの危機意識は高かったが、ヒアリング対象となった企業・大学からも、地域モビリティの維持・発展を危惧する声が多く聞かれた。具体的には、利用者の高齢化、少子高齢化による利用者の減少による交通事業継続が難しくなっていることや、バスや鉄道などの路線から自宅までのラストワンマイルの状況が変わらないことなどが挙げられる。

● 地域モビリティについて現在取り組んでいる内容: プラットフォーム提供や乗合タクシーやコミュニティバスの事業支援に資する研究

現在取り組んでいる内容は、アンケート回答企業のほとんどが何らかの事業に取り組んでおり、ヒアリング対象となった企業・大学についても、現在進行形のプロジェクトに関わ

るところが多かった。

今回ヒアリングを行ったタクシー事業者は、タクシー事業者向けの共通プラットフォームを構築し、地方の零細タクシー事業者がこれを活用することで、タクシー事業者がサービス提供可能な領域を拡大することで、結果的に地域の足としてのタクシー事業を守ることに繋げていきたいとしている。モビリティサービスを提供する企業では、オンデマンド交通や MaaS 構築に関するプラットフォームを提供し、事業化をサポートしているほか、九州外の事例として、医療型 MaaS や行政サービスの移動巡回など、新たな取り組みを展開している。

また、大学の研究室では、研究シーズを活用して、地域モビリティの維持・発展に寄与している。乗合タクシーの実証実験サポートのほか、事業予測に繋がる交通流シミュレーターの開発、コミュニティバス向けの運行管理システムの開発による運行データのデジタル化や、バス情報のオープンデータ化（GTFS-JP）支援による経路検索システムデータ活用などが挙げられる。

● 地域モビリティに関する課題：利用者減少、採算性確保、デジタル化への対応

地域モビリティの課題として、危機意識と共通する事項として、少子高齢化や人口減少に伴う利用者の減少のほか、運輸事業者は、本業での採算性確保のほか、企業によっては、利用状況把握のデジタル化への対応を挙げるところもあった。

● マッチングについて：自社のシーズが活用可能な自治体や、実際の運用面を担う地元事業者とのマッチングを希望する声

マッチングについては、いずれの企業も、現在取り組んでいる事業、持っている技術シーズ・研究シーズが活用できる課題を抱えている自治体・団体、企業とのマッチングを希望している。また、地域内での事業展開を協働してくれる事業者とのマッチングを希望する声が多く聞かれた。例えば、研究シーズを大学研究室では、個別対応のためのマンパワーは限られており、九州域内でも遠方からの要望に応えることが難しいが、メンテナンスを含めた運用面でのサポートを地域内の自動車修理工場などと組むことができれば、運用を地域内で完結させることが可能になるという。今回、個別の地元事業者については、本事業で実施したアンケートの対象外であったためマッチングが叶わなかったため、今後の取組課題として挙げたい。

(3) マッチングの方向性

本事業のアンケート調査・ヒアリング調査から、多くの自治体・団体、企業が地域モビリティの維持・発展について危機感を持っていることが改めて明らかとなった。そうした危機感を起点として、地域モビリティの維持・発展に向けて動き出していることが多いということもアンケート結果を基に具体的取組事例として整理した通りである。しかし、一方では、地域モビリティに関して危機感を持ちながらも、外部環境や予算、人材などの面から、具体的な取組に着手できていない地域も多いということも明らかとなった。

ここでは、アンケート結果、ヒアリング結果をもとに、九州において地域モビリティの維持・発展に向けた取組を目的としたマッチングについて整理する。

1) マッチングの組み合わせ

①自治体・団体(取組の初期段階)×企業・大学

最初に挙げるのは、今回アンケートの対象となった「自治体・団体」と「企業・大学」のマッチングである。自治体・団体向けアンケートでは、7割が地域モビリティの維持・発展に危機感を持つ一方で、具体的な施策に取り組んでいるのは4割、今後前向きに事業展開したいと考えるところが4割であったことから、地域の現状・課題を整理して、具体的な事業に落とし込むのはこれからという自治体・団体が多いと思われる。マッチングを希望する対象として、「地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体」が68.8%と最も多く、次いで「一緒に取り組んでくれる地元事業者」51.3%、「技術シーズを持つ企業」は30.2%であった。マッチングを希望する自治体・団体へのヒアリングにおいても、現状整理、課題抽出をした上で、今後の方向性について一緒に議論できる企業・団体とのマッチングを希望する声が多く聞かれた。

以上の点を踏まえて、現時点で九州地域における自治体・団体と企業・大学のマッチングは、モビリティ施策の取組の初期段階においてのマッチングのニーズが高いと考えられる。

危機感を持っているものの、本格的なモビリティ施策の実施についてはこれから取り組みたいという自治体・団体に対しては、現状把握や課題抽出をするとともに、今後の方向性を議論するために、コンサルティング会社とのマッチングが必要となる。中期・後期段階において事業実施のパートナーとなり得る域内の事業者とのマッチングも同時並行で行い、初期段階から事業実施を見すえた体制構築を図ることが重要である。

②具体的テーマ・ニーズ

次に挙げるのは、具体的テーマ・ニーズでのマッチングである。自治体・団体の中でも、既に地域内の現状把握や課題抽出は行っており、具体的な取組を始めている、あるいは取組の方向性を見いだしているというところに対しては、具体的な事業実施に必要な技術やサ

ービスを持っている企業とのマッチングが有効となる。本調査結果を例に見ると、アンケートの中で実施中あるいは実施検討中の事業として乗合タクシー事業やオンデマンドバス事業が多く挙がっていたが、そうした事業を支える上で、企業のサービスや、大学研究室の技術シーズなどをマッチングさせることも考えられる。

また、社会福祉協議会などからは、乗合タクシーやドライブサロン事業などでの先進事例や、自治体や商工会とのネットワーク強化を望む声が多く聞かれ、具体的テーマでの勉強会や研究会をスタートとして、クローズドなマッチング、そして具体的な事業プラン検討へと繋がっていくマッチングも効果的と思われる。

③広域のエリア内でのマッチング（広域自治体、バス・鉄道等の路線沿線、河川の流域、県境を挟んだ経済圏など）自治体×自治体×企業・大学など

最後は、広域エリア内でのマッチングである。本事業で開催したセミナーでも取り上げた肝付3町の事業のように、複数の自治体が連携して広域でのモビリティの維持・発展を考えるというのは、当該地域の住民にとっての利便性に繋がることから、重要と考えられる。一部の県では振興局や広域事務組合という単位で、協議や住民向けサービスを展開しているが、広域レベルで地域モビリティに関する事業について検討することが求められてくる。

広域エリアの範囲での勉強会や研究会の開催を契機として、地域モビリティを考える場の創出に繋がり、それが同じ課題を共有する地域ネットワークとして動き出すことも期待できるのではないかな。

図表 1-44 マッチングの組み合わせ

マッチング組み合わせ	ニーズ	シーズ・サービス提供
自治体・団体 × 企業・大学	●自治体・団体（地域モビリティの現状把握、課題抽出、今後の方向性の協議、地域内の関係機関のネットワーク化）	●コンサルティング会社（現状把握、課題抽出、今後の方向性提案、勉強会・研究会開催支援など）
具体的テーマ・ニーズ	●地域モビリティの維持・発展に向けた具体的事業実施主体	●企業・大学（具体的事業実施に必要な技術シーズ・サービスを展開）
	●具体的テーマにおける先進事例や、エリア内での関係団体とのネットワーク形成を望む自治体・団体	●コンサルティング会社（先進事例提供、勉強会・研究会開催支援など）
広域（バス・鉄道沿線、河川流域、県境を越えた経済圏など）	●バスや鉄道など公共交通機関の路線維持に繋がる事業の実施主体（自治体・団体／企業・大学／地元事業者など）	●自治体・団体（生活路線の維持・発展） ●企業・団体（具体的事業実施に必要な技術シーズ・サービスを展開） ●地元事業者（事業運営を担う） ●エリア内の大学・高校など（若い利用者のアイデア）

資料）九州経済調査協会

2) マッチングイメージ

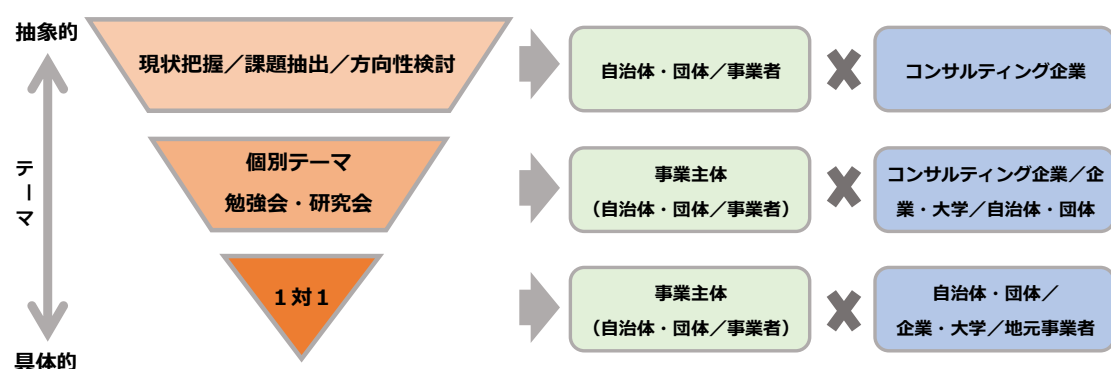
マッチングは、マッチングを望む主体の状況によって異なる。本事業では調査結果を踏まえて、地域モビリティの維持・発展に関連するマッチングイメージを下図のように整理する。

これから、何か事業を実施したい主体が、まずは現状把握や課題抽出をしたい場合は、コンサルティング会社とのマッチングが考えられる。

次に、地域の現状や課題はある程度把握しており、それに向けて、具体的にどのような行動を起こすべきなのかを考えたい主体にとっては、個別テーマでの勉強会や研究会を介して、同一テーマに関心を持つ企業・大学とのマッチングや、同じ課題を持つ自治体・団体との横のネットワーク構築が考えられる。

事業内容を検討し、詳細が固まった事業の実施主体にとっては、事業実施を支える技術シーズやサービスを持つ企業・大学、事業をともに実施する域内の自治体・団体や地元事業者などとの1対1、あるいは1対多のマッチングが可能となる。

図表 1-45 本事業の調査結果をもとにした地域モビリティの維持・発展に関するマッチングイメージ



資料) 九州経済調査協会

2. 九州次世代モビリティネットワークの活動報告

本調査では、前章でまとめたアンケートを実施することで、次世代モビリティに取り組む自治体のほか、技術シーズを持つ事業者や、次世代モビリティ構築に意欲的な企業・団体などを発掘し、ネットワークを構築することを目的に、セミナーを実施した。

セミナーは、有識者による講演会や先行事例発表で構成した。次世代モビリティの構築に向けて、より前向きに取り組む機運醸成に資するプログラムとし、タイトルの「地域に根付いた次世代モビリティの実現に向けて——移動課題解決への”はじめの一步“」にあるとおり、地域が課題解決への第一歩を踏み出すきっかけになるような内容を目指した。

基調講演は、自動車産業やモビリティに深い知見を持ち、ご自身でも地域で移動課題の解決を手がける名城大学経営学部国際経営学科の田中武憲教授に、「地域を”つなぐ”モビリティの新たな可能性」という題で、参考事例などを紹介しつつ、ご講演いただいた。

事例は、取組地域と実施主体が偏らないように選択し、肝付町（取組地域：中山間地、実施主体：行政）、神戸市のみなと観光バス株式会社（取組地域：都市部郊外、実施主体：企業）、NPO 法人イーモビネット（取組地域：離島、実施主体：NPO）の3者が登壇した。

セミナー参加者へのアンケートも実施し、セミナー参加目的やその内容についての評価、セミナー参加後の意識の変化などについてアンケートを実施した。

マッチングは、次世代モビリティ構築に関心を持つ自治体・団体や企業の両者をマッチングすることで、九州地域に根付いた次世代モビリティ事業を創出する機 運醸成を図ることを目的として実施した。

(1) セミナー開催

1) 実施概要

日時 : 令和2年12月25日(金)
会場 : 電気ビル共創館 カンファレンス A
オンライン : Microsoft Teams のライブイベント機能
参加者数 : 会場 34 名
 オンライン 130 名
主催 : 九州経済産業局
後援 : 九州運輸局、一般社団法人九州経済連盟、九州商工会議所連合会

2)プログラム

13 時	開会
13 時 ～13 時 10 分	開催挨拶 九州経済産業局地域経済部長
13 時 10 分～14 時	基調講演「地域を“つなぐ”モビリティの新たな可能性」 田中武憲教授（名城大学経営学部国際経営学科）
（休憩）	
14 時 10 分～15 時 10 分	事例紹介
	① 鹿児島県肝付町 （企画調整課 山下卓氏、九州経済研究所 眞竹龍太氏） 肝属郡 3 町の MaaS を起点とした広域連携による 公共交通統合・端末交通の拡充
	② みなと観光バス株式会社（代表取締役 松本浩之氏） 神戸市でのオープンデータを活用したバス運行 システムの構築
	③ NPO 法人イーモビネット（代表 鶴岡良一氏） 天草市の離島への海上タクシー予約・相乗り、 シェアリングカーの取組
15 時 10 分～15 時 30 分	質疑

3) 講演内容(サマリー)

①基調講演「地域を“つなぐ”モビリティの新たな可能性」田中武憲教授(名城大学経営学部国際経営学科)

MaaS を地域で活かすには、「モビリティ」「技術」「サービス」「メニュー」と組み合わせて考えるとわかりやすい。MaaS とモビリティの組合せとして、8 人乗りの低速 EV を導入し、観光客の周遊性向上を図る実証実験を行った門司港の「グリーンスローモビリティ」が挙げられる。EV を開発したのは桐生市の中小企業で、中小企業でもこの分野に参入できることがわかる。

地域で MaaS を推進するときに妨げとなるのは、法令の壁、利害の壁(既存事業者の反発)、習慣の壁(保守性、責任回避)である。その地域特有の問題意識を多くの人が共有することが、障壁を突破する鍵となる。

会津若松市の「会津 Samurai MaaS プロジェクト」が、参考になる事例。同市は観光地である一方、人口減少によるバス路線廃止とサービス低下が生じ、その結果、さらなる利用者減と路線廃止が続くという悪循環が起きていた。2019 年、地元の交通事業者と IT 関連企業が加わり、民主導で協議会を設立。イメージがしやすい観光 MaaS から取り組み、鉄道とバスを一括で決済できるアプリを開発した。その後、生活でも活用できるように、運行情報の可視化や店舗・施設との連携などを強化。AI によるバス運行ルート最適化やタクシーアプリなどの開発にも取り組んでいる。

同市は、震災後の復興プロジェクトとして IT 関連企業の集積を進めてきた経緯がある。ICT を専門とする会津大学や福島大学とも連携するなど、地元の産官学で地域課題を共有して進めたのが、ポイントである。いまの大学は相談しやすいので、気軽に相談してみるのもいいのではないかな。

自分が手伝った事例としては、岩手県岩泉町は参考になる。同町の観光資源として、鍾乳洞の龍泉洞がある。龍泉洞までは盛岡駅から JR のバスが出ているが町の中心部を通り過ぎるため、観光客が町にお金を落とさないという問題があった。JR バスと岩泉町の町内バスのダイヤをみたところ、うまく組み合わせると、町内を観光した上で龍泉洞にスムーズに立ち寄れることがわかった。そこで、学生とともに町内の観光資源になり得るスポットを発掘し、町内を周遊したうえで龍泉洞に立ち寄るルートを観光客に提案することになった。現在、観光客向けのパンフレットを作っているところである。無理にデジタル技術を使わなくても、現地にあるものと知恵をうまく使うことで、課題解決につなげることもできる。



田中武憲教授

(名城大学経営学部国際経営学科)



門司港のグリーンスローモビリティ

②事例発表「肝属郡3町のMaaSを起点とした広域連携による公共交通統合・端末交通の拡充」（肝付町企画調整課 山下卓氏、九州経済研究所 眞竹龍太氏）

肝属郡3町は、肝付町、錦江町、南大隅町からなる。鹿児島県大隅半島の南端に位置し、鉄道はなく、都市部からの公共交通の運行も少ない。人口は合計約3万人で高齢化率は43.6%。

公共交通は利用者減で収益性が悪化し、路線や便数を減らした結果、利便性が低下。さらなる利用者減になるという悪循環が起きていた。一方、高齢化に伴い自家用車のドライバー減が懸念され、公共交通の拡充は喫緊の課題だった。「利用者の超高齢化によりIT活用が難しい」、「生活施設が広く散在し、自治体単位での政策が必要と合わない」という問題もあった。

3町の課題解決のため、昨年度、経済産業省「パイロット地域分析事業」を活用。事業方針の1つ目は、「3町で交通政策を協調し効果的・効率的な交通サービスを広域で展開。民間参入をすすめる」。2つ目は、「高齢者に向けたサービスを展開する」。

実証事業は、「3町広域路線の運行」「温泉施設への運行」「自家用無償運送の実施」「乗車や買い物での生体認証の活用」である。「3町広域路線の運用」「温泉施設への運行」は、3町をまたぐ「肝属温泉タクシー」を事前予約制で路線運行し、起終点を温泉施設にした。広域路線運行による3町連携や政策協調、交通事業者間の協働、移動需要（観光）の発掘が主な狙い。実証事業の結果は2ヶ月間で約85名が利用し、目的の大半が地域の寄合での温泉利用だった。「自家用無償運送の実施」は、地域ボランティアが運転手で、予約は地元タクシー事業者が行う「みんなで見守りカー」を運行。地域全体で移動手段の担い手を確保するのが目的で約2ヶ月間で52名の利用があった。「肝属温泉タクシー」「みんなで見守りカー」は、2020年度から本格稼働している。「乗車や買い物での生体認証の活用」は、公共交通や買い物を生体認証で決済できるようにして利便性を高めるとともに、スマートフォンを持っていない高齢者の移動データを取得できるようにした。登録者40名に対し、利用者は30名。利用者へのアンケートでは8割弱が「使ってみたい」との回答だったが、採算性から導入は見送った。

・ 実証事業の副次的な効果として、肝属郡3町と鹿児島トヨタ自動車㈱、トヨタカローラ鹿児島㈱で「包括連携協定」を締結。官民広域連携組織「おおすみMMO」を組織した。また、東京大学と連携し、交通結節点となる商店街の活性化を進めている。



右：山下卓氏（肝付町企画調整課）

左：眞竹龍太氏（九州経済研究所）



写真：広域路線の肝属温泉タクシー

③事例発表「神戸市でのオープンデータを活用したバス運行システムの構築」（みなと観光バス株式会社 代表取締役 松本浩之氏）

みなと観光バスは 2002 年から路線バスを 10 系統運営しており、そこにはコミュニティバスもある。自分たちが運営しているコミュニティバスは行政から補助金や助成金をもらわずに、黒字にした。

コミュニティバスの顧客は住民である。住民にとって、生活施設へのアクセスがマイカーよりも便利でなければ、持続的なサービスにはなりえない。法律の壁もあり、MaaS を構築する上でできることは限られているので、住民の主体性が重要になる。

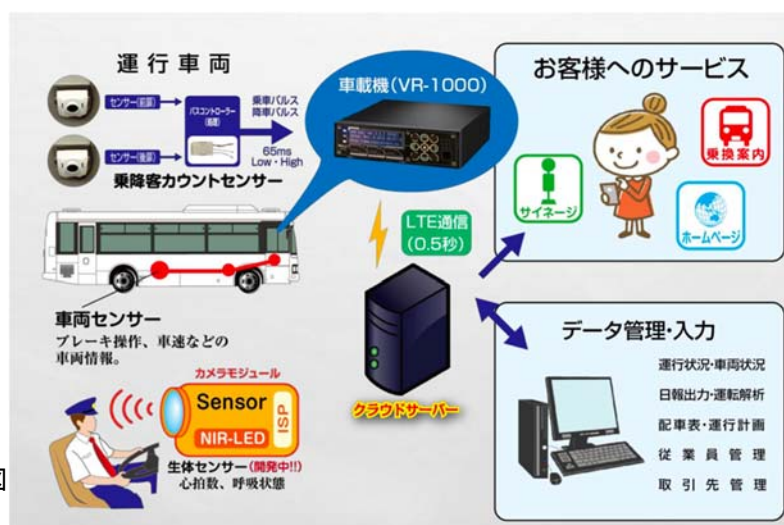
まず住民・行政・事業者の合意形成をすることが重要である。自分たちの場合は、住民の方々と何度も繰り返し議論を重ねた。その中で住民との役割分担を明確にし、住民に主体的に関わってもらうよう何度もお願いをした。また住民の移動状況とニーズを知るために、移動調査とニーズ調査を行った。そうやって、事業者にとっての持続可能性と住民の主体性が両立した移動手段を構築した。

バス事業者にも、マーケティングは重要である。特に、地域で MaaS を実現するには、正しい情報取得ができなければならない。その意味で公共交通に必要な「いまを見る、いまが見れる」を実現するために、自社で運行管理システム「ドコールシステム」を開発した。

ドコールシステムはデジタルタコグラフと連携し、オンタイムの運行情報をクラウドに送信して、外部から運行をモニタリングできる。遅延や事故や故障、クレーム等にもスムーズに対応できる。通常、それなりに費用がかかる通信コストも、廉価に抑えた。

乗降センサーで、どこのバス停で何人乗って何人おりたかを把握するシステムや、バス停からどの位置にバスがいるのかをリアルタイムで検索画面に表示 GTFS リアルタイムも開発した。このデータはバス停と連携するほか、神戸市でオープンデータ化しだれでも見られるようになっている。

ドコールシステムの概念図



松本浩之氏

（みなと観光バス株式会社 代表取締役）

④事例発表「天草市の離島への海上タクシー予約・相乗り、シェアリングカーの取組」(NPO 法人イーモビネット 代表 鶴岡良一氏)

対象地域の天草市御所浦は、熊本県唯一の離島の町。人口は2750名程度。人口減少、高齢化の進展が進んでいる。住民の生活圏は対岸の天草半島まで及ぶ。最も利用されている天草半島への海上交通は、棚底港(上天草市)への定期船(1日10数往復)とフェリー(1日4往復)である。多くの島民は、棚底港の駐車場にセカンドカーを所有し、航路がある天草市や水俣市へ移動するときも、棚底港から自動車



鶴岡良一氏(イーモビネット 代表)

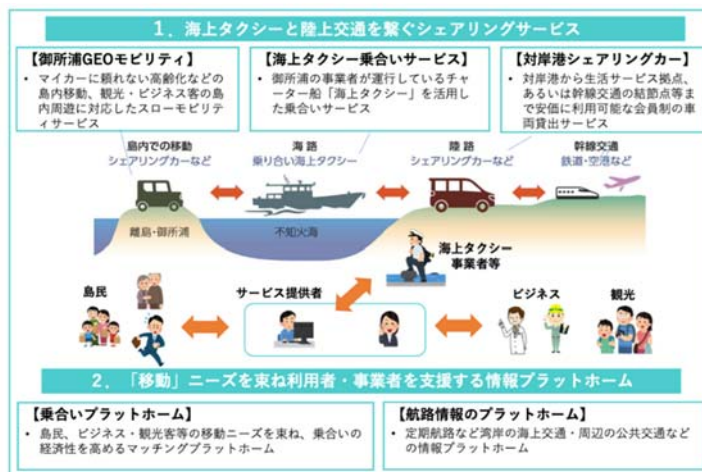
で移動するケースが多い。御所浦港には海上タクシーがあるが、高価で日常では使えない。

移動課題を解決するために、行っているのが「うみらくプロジェクト」。トヨタモビリティ基金の助成事業に採択され、2019年5月からスタートしている。コンセプトは、「海上タクシーと陸上交通をつなぐシェアリングサービス」。海上交通は、既存の海上タクシーの乗合いサービス化により、コストを抑え自由度を高める。また、対岸港での陸上交通として、シェアリングカーサービスを行い、生活サービス拠点や交通拠点まで安価な移動を実現する。ふたつを有機的につなぎ、さらにITで利用者や事業者へ情報提供する。また住民の移動ニーズを束ねることで、コストを抑え収益性を高めるようにする。

現在、2つの実証事業を行っている。ひとつは棚底港「夜間のりあい便」。2020年8月から開始し、定期便就航後に海上タクシーを運行している。当面は定時運行で、ニーズ等を確認している。もうひとつは、水俣ルートの「海上タクシー+シェアカー」。水俣港への海上タクシーと、水俣港でのシェアリングカー等を組み合わせる。シェアリングカーは、新水俣駅間で乗捨可能な電気自動車を準備。住民利用だけでなく観光利用も狙っている。

持続可能なサービスに向けた課題として、「ビジネス・観光客の需要開拓」「乗り合いを促す仕組みづくり」「観光コンテンツ造成やマーケティング活動との連携」が挙げられる。

取組のポイントとしては、島民の生活のための移動と、島外からの観光・ビジネスの移動をどう組み合わせられるか、そして地域特性を踏まえITに頼りすぎないシステム・仕組みを作ることが大事ある。離島でMaaSを実現する場合、船をかならず使うので、オペレーションしやすい面もある。



⑤質疑応答（会場）

（質問１）

過疎地域でも高齢者の免許返納が問題になっています。返納推進には、自家用車の代わりとなる公共交通を充実しなければなりません。成功事例があればおしえてください。

（田中氏）

はっきりした解決策はありません。ただ、移動ニーズをどれだけ束ねることができるかが、鍵になるでしょう。例えば、みなが病院やスーパーに行く日をなるべく合わせてもらう。お年寄り同士のネットワークをうまく使いながら、病院や商店などの生活施設とも連携を強め、一度の運行にできるだけたくさん乗っていただけるような仕組みづくりを考えるのがいいかもしれません。

先ほど、松本社長のお話にもありましたが、住民のニーズも含め、いちから現状を見直してみてもどうでしょう。そのうえで、観光でもなんでもいいので、できるだけたくさんの方に利用してもらうという観点から、全体像を考える。地域ごと、住民ごと、事業者ごとに異なる移動ニーズに、どのような交通手段を組合せればいちばんマッチするか。マッチしないところは、ほかの組み合わせはできないか。そのように考えていくのは、いかがでしょうか。

（松本氏）

当社もいままで免許返納者への割引等を行いましたが、結果はいまいちでした。その経験からいうと、免許返納を促す施策は、「利便性の高い移動手段を提供する」の一言に尽きます。では、利便性の高さを実現するにはどうすればいいか。やはり、地域で課題を共有しながら解決策を協議して合意形成し、みなで解決に向けて取組を進めるしかありません。実際、神戸市北区筑紫丘では、住民が主体となって地域交通を考える NPO 法人を立ち上げています。地域住民の意識を変えて、そういう流れを作っていくのが、解決方法だと思います。

（質問２）

肝付町の事例について、ボランティアドライバーの年齢層や募集方法、運転の要請の流れ、保険の対応などについて教えて下さい。

（眞竹氏）

もともと地域に協議会があり、その中の交通部会で地元の公共交通や、高齢者の医療の今後を検討していました。その部会のメンバーを中心に、ドライバー役を引き受けていただいています。年齢層はいちばん若い方が 60 歳代後半で、平均年齢は 70 歳代くらい。いわゆるアクティブシニアですね。この体制が 10 年後も維持できるかは、わかりません。40 代や 50 代の方々に引き継げればいいのですが、人数が非常に少ない。5 年後くらいから、今後の検

討をする必要があります。保険は、自治体でかけています。あと、収益化について、補足します。いま、自家農園を持ったドライバーの方から、客を乗せたうえで野菜を混載して物産館に出荷しようというアイデアが出ています。実際にサービスをスタートすると、始める前には思いもよらなかった新たなアイデアやニーズが見つかります。そこから収益化につなげていくのもあるのかなと思います。

（質問３）

眞竹様から貨客混載の話が出てまいりましたが、松本様や鶴岡様は、事業者の立場からどのようにお考えか、また田中先生には貨客混載という取組全体についてのお考えをうかがえますでしょうか。

（田中氏）

載せる荷があり、安全性が確保できるのであれば、推進したほうがいいと思います。買い物弱者の問題や、人手不足、脱炭素化の解決には必要でしょう。比較的、住人の理解を得やすいと思います。ミニマムスタートでいいのでアイデアはダメ元でどんどん試してみるのがいいと思います。試すと、新しい改善点や新しいアイデアが出るので、またそれを試す。待ったなしの状況にある地域が多いので、やれることはなんでもやってみたほうがいいと思います。

（松本氏）

交通事業者からすると、採算的に厳しい。バスの貨物量はトラックには勝てないので、利益を確保するには単価が高い荷を載せる必要があります。私どもの運営エリアでいうと、「ズワイガニを日本海側から神戸に持ってくる」みたいな輸送であれば採算が合うのかもしれませんが。将来、乗り合いバスでも、スーパーに立ち寄って荷物を高齢者の自宅に届けるような仕組みができればとも思いますが、法改正など課題は山積みです。

（鶴岡氏）

海上交通でいちばん無駄なのは、船に何も載せずにカラで港に行くときです。空走は陸のタクシーでも起きますが、船は燃料のコストが高い。空走を減らすには往復で人を乗せるのがいちばんですが、なかなか難しい。そのときに埋まっていない片道で荷物を運ぶことは、私たちも視野に入れています。

⑥質疑応答 (MicrosoftTeams)

(質問 1)

デマンド交通で、高齢者にうまく利用してもらう仕組みがあれば、教えてください。

(田中氏)

高齢者のコミュニティやサークルなどを活用して、コアとなる人材を確保することが重要です。サークルなどで使われる公民館や病院などとの連携もいいでしょう。決まった曜日・日時に決まった人が集まるケースが多く、複数の利用者をまとめて運行しやすいというメリットがあります。もし施設の管理者や職員に同意が得られれば、慣れるまで予約などのお手伝いをしていただけるかもしれません。

(松本氏)

デマンド交通は法的な制限もあり、実現にはさまざまなハードルがあります。高齢者(ユーザー側)からの情報が滞りなくサービス提供者に伝達でき、サービスに結び付けることができるかがポイントです。具体的に言うと、高齢者のスマホ操作などをサポートする仕組みを確立するのが重要です。

(眞竹氏)

予約では、電話オペレーションの効率化がポイントです。複数の交通事業者が関わっている場合、予約を一本化し、統一の応対マニュアルを作成する、乗降場所を説明しやすくするなどの工夫が必要です。オペレーターの応対が利用促進に影響を与えますので、研修も実施したほうが良いでしょう。運行では、高齢者はドア to ドアを望むことが多いです。同地域を複数の交通事業者が運行する場合、サービスレベルが事業者によって異なる(玄関まで送ってくれるか否か、など)と、ユーザーは不公平感を覚えます。事業者間で申し合わせておくことが必要です。

(質問 2)

眞竹さま・山下さまに質問です。3町で広域連携ができた要因はなんですか。

(眞竹氏)

肝属郡3町は県内でも特に人口減少・高齢化が進んだ地域で、危機意識が非常に強い。そのようななか、3町で連携してSDGsに取り組む意向があり、弊社(九州経済研究所)に相談がありました。まず3町の共通課題である「公共交通」をテーマにすることを提案し、取り組みにつながりました。

(質問 3)

地域公共交通サービスは自治体内で完結するのが一般的ですが、自治体や事業者の間の調整はどのようにしましたか。うまくいくポイントを教えてください。

(松本氏)

信頼関係の構築が重要です。事業者側はマーケティング理論をもとに、実現に向けてのロードマップを作成します。事業者、自治体の双方が住民と意見交換をしながら役割分担し、説明責任を果たす。住民は当事者意識を持って、協議に参加する。どうやって住民を主役にするかが最大のポイントです。

(眞竹氏)

手前味噌かもしれませんが、弊社のような利害関係のない第三者が間に立ち、調整・コーディネートすることがポイントかと思います。今回の取り組みでも、各町の担当者のご協力をいただきながら、自治体間や事業者間の調整（交渉）を弊社で支援させていただきました。

(質問 4)

田中先生に質問です。自動車産業のサプライチェーンは、各地域の貴重な情報を持っています。MaaSにより、それらが利活用できますか？

(田中氏)

ご指摘のとおり、自動車産業のサプライチェーンは、交通網や人的ネットワークなど地域資源の情報を持っています。それらは災害時などには効率的に利活用されますが、平時でも多くの方が利用できるように、企業競争力に影響を及ぼさない範囲でオープンデータ化する必要があると思います。

(質問 5)

鶴岡さまに質問です。島の交通が不便なのは理解しますが、利用が少なかったから航路が減ったのではないのでしょうか（特に水俣航路）。なぜ既存事業者に増便を頼むなどの発想をしなかったのでしょうか。

(鶴岡氏)

水俣航路の例でいえば、就航していたフェリーが廃止になり、対岸港からの交通手段がなくなったことが課題でした。今回のプロジェクトは、対岸港にシェアカーを配置するなどして、海上交通と陸上交通をうまくつなぐことで、利用者を増やす（呼び戻す）ことができるかの社会実験です。市や県とも連携しており、うまくいけば既存の海上交通事業者とも連携して、事業を進めていく予定です。

(質問 6)

松本さまに質問です。現在展開しているモデルを他地域に応用する場合の課題はなんでしょう。また将来における理想の地域交通の姿はどういったものですか。

(松本氏)

高齢者層に、使い方をわかって貰うことが課題です。MaaS は ICT を活用する以上、利用者に一定の IT リテラシーが求められます。しかしすべての高齢者がスマホを使いこなせるようになるには、あと少し時間がかかると思います。理想の地域交通の答えは「利用者」である住民の皆さんが導き出すべきですね。我々はそのお手伝いを今までの知見をもってサポートします。ここにインフラ事業者も積極的に参画していただけると、さらなる価値創造につながると信じています。

4) 配付資料

- ① 基調講演「地域を“つなぐ”モビリティの新たな可能性」田中武憲教授（名城大学経営学部 国際経営学科）

九州経済調査協会・次世代モビリティセミナー
2020年12月25日

地域を“つなぐ”モビリティの 新たな可能性

名城大学
田中武憲



With/After コロナの世界①: DX産業化

- 社会・経済活動のデジタル化・オンライン化
- デジタル産業における大規模なネットワーク効果&ロックイン効果
 - GAFAなどデジタル・プラットフォーマーによる“Winner takes all/most”
 - “FinTech”などデジタル技術を媒介にした異なる産業間の融合

デジタル技術を活用し、従来の枠組みを越えて
モノ・コトを“つなぐ”重要性・合理性

With/After コロナの世界②: 脱炭素化

- 菅首相「2050年炭素中立」宣言
 - 2030年代半ばにガソリン車販売禁止?
- 世界的なSDGs&ESG投資の拡大
- 世界的な電動車市場の拡大
 - テスラ、時価総額でトヨタを越え1位に
 - 課金により車両システムをアップデート
 - 2023年に25,000ドルのEV販売計画発表

自動車・エネルギー産業はじめ、
既存の産業構造やビジネスモデルに変革を求める

100年に一度の大変革(CASE & MaaS)

自動車の技術的变化

- 電動化
 - HV, PHV, EV, FCV
- 知能化
 - ADAS, 自動運転
- 情報化
 - Connected, HMI

サプライチェーンの変化 産業構造の変化

ビジネスモデルの変化

- シェアリング
 - カーシェア, ライドシェア
- マルチモーダル
 - ビッグデータ, 人&物流
- インフラ
 - スマートグリッド

バリューチェーンの変化 社会構造の変化

自動車製造から“モビリティサービス”へ

自動車産業におけるビジネスモデルの変化



MaaSの発展と概念の拡がり

MaaSの発展段階

4	政策の統合
3	サービス提供の統合
2	予約・決済の統合
1	情報の統合
0	統合なし

チャルマース工科大学・Sochor氏による定義

- 多様なモビリティとの組合せ
 - グリーンローモビリティ, パーソナルモビリティなど
- 多様な技術との組合せ
 - AI, 自動運転など
- 多様なサービスとの組合せ
 - シェアリング, デマンドバス, 自家用有償旅客運送など
- 多様なメニューの組合せ
 - 病院, 役所, 商業施設など
 - 飲食店, 宿泊施設など

グリーンスローモビリティ(北九州市での実証実験)



- 2020年11月、「みなとオアシス門司港」エリアにおける観光客の周遊性向上を目的とした実証実験
- 名物ガイドと巡る「門司港グリスロツター」も開催

群馬県桐生市の中小企業・シネクツギャザーが開発した8人乗り&時速19kmのEV「eCOM-8」による実証実験

自動運転バスの運行(茨城県境町)



- 仏Navya製の自動運転専用バス「ARMA」を3台導入
 - 時速18km以下、片道20~25分
- ボードリー(旧社名・SBドライブ)が実用化のプラットフォーム「Dispatcher」を開発

境町ホームページより

パーソナルモビリティ(アイシン精機「ILY-Ai」)



ららぽーと愛知東郷にて

- アイシン精機によるパーソナルモビリティ事業の実用化第一弾
- 大型商業施設での使用を前提に、「ビークル」「スタンディング」「カート」の3つのモードで使用可能

My route(トヨタ)

- 2018年の実証実験を経て、2019年11月、トヨタ、西鉄、JR九州が福岡市・北九州市で本稼働を開始した**日本初**の本格的MaaSアプリ
- 電車・バス・タクシー・シェアサイクルなど**複数の交通手段の検索・予約・決済**に加え、**店舗やイベント情報**とも連携
- 対象エリアを水俣、宮崎・日南に加え、横浜にも拡大

既存のモビリティ(事業)を再定義・再構築し、**消費者目線で人の移動を喚起**するしくみを創出



マイルートアプリ画面より

チョイソコ(アイシン)

- 民間主体(+地域の協賛企業)**による**デマンド交通システム**
- アイシン(精機&エイ・ダブリュ)**が保有する**カーナビゲーション等の技術・ノウハウ**を活用
- 2018年、愛知県豊明市で実証実験を開始、10の自治体で導入(2020年10月現在)
 - 2020年7月:鹿児島県志布志市, 10月:長崎県五島市・雲仙市で試験運行開始
 - その他、福岡県糸島市で立ち上げ準備中

地域の交通不便を解消し、**高齢者の外出促進・健康増進**

ヤマハ発動機

- 高いシェアを持つ電動ゴルフカーの技術を活用し、**スローモビリティ**の実証実験を蓄積
- 中長期成長戦略「ART for Human Possibilities, Rethinking Solution」の一環として、「**地方課題の先進地**」**島根県雲南市**と包括連携協定を締結



雲南市ホームページより

建築会社・保険会社とも協定を締結、
新たなまちづくりや固有のリスクマネジメントを検討

らくぴた送迎(ダイハツ)

- 2018年、ダイハツ工業による通所介護事業施設向け送迎支援システム
- 2015年～販売会社とともに事業所を訪問・課題を収集、従来のアナログで煩雑な配車・運行管理の「**ムダを見える化**」し、利用者の**利便性**と車両の**稼働率向上**
- 個別の事業者に加え、地域の課題解決に向けて**地域単位での共同運航**の取り組みも

MaaS & Innovative Business Award 2020
「**大賞**」受賞

らくぴた送迎(ダイハツ)

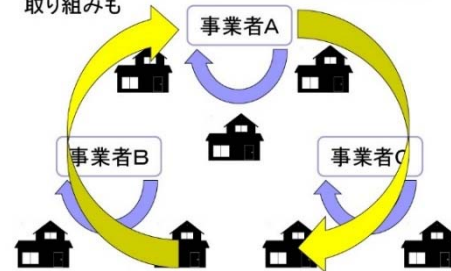


MaaS & Innovative Business Award 2020
「**大賞**」受賞

ダイハツ工業ホームページより

らくぴた送迎(ダイハツ)

- ・ 地域課題解決のため**地域単位での共同運航**の取り組みも



トヨタ生産方式(TPS)の二本柱

ジャスト・イン・タイム

(**かんぱん方式**)
ムダな在庫は持たず、
「必要なものを、必要なときに、
必要だけ」
売れるペースで生産

自動化

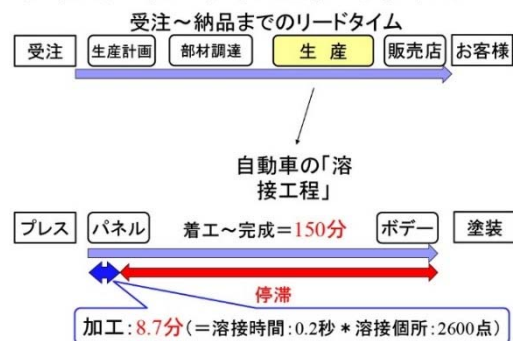
(**にんべんのついた自動化**)
機械に人の「**知恵**」を付け、
「品質は工程でつくり込む」
「**現地現物**」での「改善」が原動力



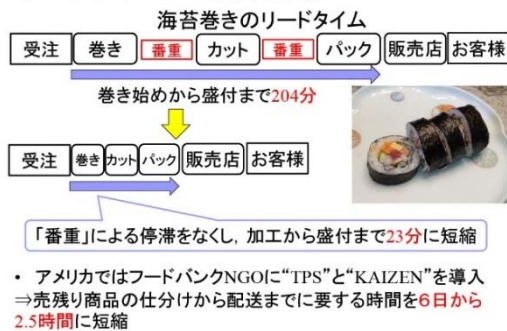
「豊田式無停止付換式自動織機(G型)」(トヨタ産業技術記念館ホームページより)

「金がない・土地がない」「貧乏人の苦肉の策」

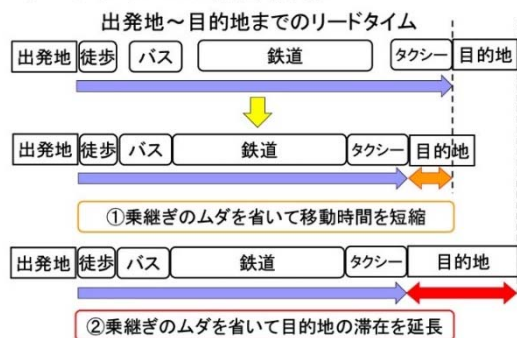
ジャスト・イン・タイムとリードタイム



リードタイムの改善例①



リードタイムの改善例②



MaaSの市場とその障壁

- MaaS事業者のほか、自動車関連企業、バス・鉄道事業者など参入
- 渋滞など都市の交通問題解決、「地方創生」の切り札としての「**日本版MaaS**」
- 2030年にMaaSの市場は2兆8658億円に拡大(2018年の約3.5倍;富士経済試算, 2020年3月)

法令の壁

- 法規則に反するものはことごとく排除

利害の壁

- 既存事業者の新規参入者への反発

習慣の壁

- 新しいことを避ける保守性と責任回避

中島・松原・田柳編著(2019)『スマートモビリティ革命』

「**日本版MaaS**」実現に向けた課題も

福島県会津若松市

- 鶴ヶ城、飯森山など年間400万人の観光客が訪れる観光地
- 市の人口は平成7年の13.7万人をピークに減少、現在、約12万人
 - 市内の百貨店が相次ぎ閉店(中合・長崎屋)
- 自家用車の普及(世帯当たり1.7台)や少子化により、バスの利用者は50年前の約10分の1に

バスの減便・路線廃止→サービス低下
→利用者減→減便・路線廃止…の悪循環



会津Samurai MaaSプロジェクト

- 2019年、地元の交通事業者とIT関連企業が加わり、「民」主導で議論を開始、勉強会や視察を経て協議会を設立
 - 「とにかく一歩踏み出してみよう」
 - 「交通事業者が困っていることをまず解決してみよう」
 - 「本丸は生活MaaSだが、**取組のイメージがしやすい観光MaaS**から取組もう」

初年度：市内中心に、基本となるアプリを完成

2019年の取り組み：検索～決済

- AIZU大内宿MaaS
 - 「大内宿」へのアクセス向上のため、会津鉄道+バスの一括決済アプリ
 - 2019年実証実験、2020年4月に実用化

2020年の取り組み：多様化・広域化

- サービスの多様化・多目的化・広域化を目指す「**多用途連携型MaaS**」の構築
- 「生活」&「観光」両面でのMaaSの広域化・高度化
- **コロナ禍や災害時**の運行情報のリアルタイムな反映と可視化（混雑や運休など）
- 交通以外の**店舗・施設などとの連携強化**
- オンデマンドによる需要創出型チケット発券システム

2020年の取り組み①

- スマホでお得に乗れま～す27
 - 対象エリア内のバス乗り放題
 - 1日券：800円
 - 31日券：11,340円
 - まちなか周遊バス：210円/回・1日600円
 - 対象エリア内のタクシー最大1000円

モードの掛け合わせ（バス×タクシー）によりサービスのエリアと内容を拡充

2020年の取り組み②

- AIによるバスの運行ルートの最適化（**ダイナミック・ルーティング**）
 - インターネットの地図上に**仮想のバス停（VBS）**を多数設定し、予約者が希望する乗降地と時間からAIが最適な車両とルーティングを決定
- 相乗り型（コミュニティ）タクシーの**マッチング（シェア）アプリ**
 - **地域のコミュニティ（ネットワーク）を前提とした簡易なアプリ**でスタート

会津Samurai MaaSの素地①

- 震災後の復興プロジェクトとして、「**スマートシティ**」構想による「**地方創生**」に着手
- 2019年4月、ICTオフィスビル「AiCT」開所
 - ICT関連企業誘致の受け皿
 - オフィス棟：敷地面積：9,496㎡
 - アクセンチュア、日本電気、東芝データ、ソフトバンク、日本マイクロソフトなど31社が入居（予定含む）
- 「会津モデル」をスマートシティのプラットフォームとして、国の「**スーパーシティ**」構想へ挑戦
 - 自動運転、ドローン配送などの規制緩和に対応

スマートシティAiCT



会津Samurai MaaSの素地②

- 幅広いIT関連企業の集積と「産官学」連携
- 会津大学
 - ICT専門の県立大学として平成5年に開学
 - 先進のソフト／ハードウェア・サイエンティストの養成 & 英語教育に特色
- 福島大学(吉田研究室)
 - 届け！おみせごはんプロジェクト
 - 市内中心部＋東山温泉宿泊者を対象に、タクシーによるデリバリーサービス
 - おちょこパス
 - 会津塗のおちょこ＋45店舗の特典付フリー乗車券(2000円)

岩手県下閉伊郡岩泉町

- 岩泉町面積: 992.36km²(東西: 51km * 南北: 41km)の「本州一広い町」
 - 福岡市: 343.46km²
 - 北九州市: 491.69km²
 - 宮若市: 139.99km²
 - 鹿児島県肝属郡(東串良町・錦江町・南大隅町・肝付町): 712.64km²
- 令和2年国土地理院技術資料 E2-No.69
- 岩泉町人口: 8,888人(令和2年11月30日現在)

(旧)国鉄・JR岩泉線



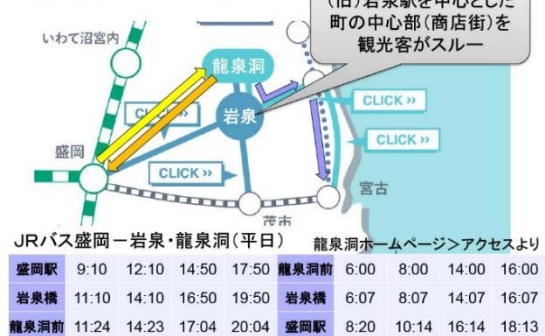
- 第二次大戦中、主に耐火レンガの原料となる耐火粘土の輸送を目的として建設
- 国鉄時代、廃線の対象となるも代替道路の未整備を理由に廃線を免れる
- 2010年、土砂崩れにより運休→2014年 廃線

龍泉洞



- 日本三大鍾乳洞の一つとされ、洞内に生息するコウモリとともに国の天然記念物に指定
- 洞窟の総延長: 4,088m; うち約700mが一般公開
- 「ドラゴンブルー」と呼ばれる地底湖が有名
- 令和元年度の入場者数: 19.9万人

龍泉洞へのアクセス



JRバス*町民バスの組合せ

盛岡⇄岩泉・龍泉洞

盛岡駅	9:10	12:10	14:50	17:50	龍泉洞前	6:00	8:00	14:00	16:00
岩泉橋	11:10	14:10	16:50	19:50	岩泉橋	6:07	8:07	14:07	16:07
龍泉洞前	11:24	14:23	17:04	20:04	盛岡駅	8:20	10:14	16:14	18:13

町の中心部→龍泉洞

	安家	県北	沢中	県北	安家	県北	県北	安家	沢中
岩泉清防署前A	8:00	10:21	12:07	12:20	14:00	14:21	17:08	17:15	17:30
岩泉橋B	8:00	10:21	12:07	12:20	14:00	14:21	17:08	17:15	17:30
岩泉上町C	8:01	10:22	12:08	12:21	14:01	14:22	17:09	17:16	17:31
岩泉下町D	8:01	10:22	12:08	12:21	14:01	14:22	17:09	17:16	17:31
龍泉洞前	8:17	10:39	12:17	12:38	14:17	14:39	17:26	17:32	17:40

観光客に既存の交通体系との組合せを提案、
効率的に街中(商店街)へ誘導

うれいら通り商店街

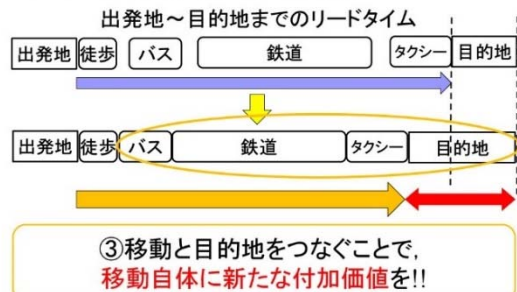


旧・岩泉駅



大川地区「かなぼっぱ」での砂金堀り

MaaSの多様化・多目的化



令和2年度スマートモビリティチャレンジ事業

- 経済産業省「先進パイロット地域」に指定された愛知県尾三地区南部における「需要側の変容を促すしかけ」の取り組み
- アイシン精機が実施主体の「デマンド型交通による精度向上ダイナミックルーティング」
- 曜日・時間・天候など運航に影響を及ぼす要素をビッグデータとして活用し、「チョイソコ」などデマンド型交通の精度向上
- 2020年12月に実証実験

配信サービスによる行動変容の実証試験



北九州市「東田MaaSプロジェクト」



「鐵は国家なり」：旧・八幡製鐵所東田第一高炉

プロジェクトの背景①：北九州市

- 住民の暮らし易さを考え、新しい施策を積極的に展開
 - 環境モデル都市(2008年～)、北九州SDGs未来都市(2016年～)、国家戦略特区などに指定
- その成果として、街の**高い評価**
 - 次世代育成環境ランキング：政令指定都市第1位
 - シニア世代が住みたい田舎：第1位
- 一方、政令指定都市の中で、最も**人口減少・少子高齢化**が進んでいる課題も

プロジェクトの背景②：東田地区

- 新日鐵の工場跡地を再活用した「グリーンビレッジ構想」(環境共生まちづくり)
- 北九州市ミュージアムパーク創造事業の中心地
 - いのちのたび博物館、環境ミュージアム、イノベーションギャラリー(文化庁助成事業)
- スペースワールド(2017年閉園)の跡地に、2022年にイオンアウトレットモールが開業予定
 - 集客数：年150万人から**500万人以上**へ

「明治近代化」を支えた街から
「文化とショッピングが融合した一大拠点」に



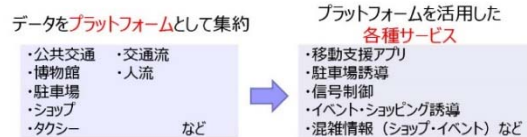
上) 開発工事の進むスペースワールド跡地
右左) 官営八幡製鐵所旧本事務所【世界遺産】
右下) 竹久夢二ゆかりの枝光本町商店街

新たな街づくりと移動の課題

- 街の**一体化**を通じた**魅力の再構築**
 - 開発地域(大型商業施設)と旧市街地(商店街)の「**共存共栄**」
 - 博物館群の連携を通じた「**物語づくり**」による魅力強化(ミュージアムパーク事業)
 - **住民参加・主導**による街づくり
- 移動分野における**課題**
 - 大型商業施設整備における交通流の円滑化
 - 地域交通システムの再構築
 - ミュージアムパーク構想内の移動手段の構築

東田MaaSプロジェクトの目的

- 来訪者がストレス無く、自由にエリア内を移動でき、ショッピング・博物館・公園をつなぐ最適な移動手段を提供
- エリア内を循環するデマンドバスとパーソナルモビリティの組合せ



地域に根付いた
次世代モビリティ実現への**第一歩**
今日、踏み出そう！

御清聴ありがとうございました

②事例発表「肝属郡3町のMaaSを起点とした広域連携による公共交通統合・端末交通の拡充」(肝付町企画調整課 山下卓氏、九州経済研究所 眞竹龍太氏)

【九州次世代モビリティセミナー】

肝属郡3町のMaaSを起点とした広域連携
による公共交通統合・端末交通の拡充

鹿児島県肝付町 町長 永野和行 代理
株式会社九州経済研究所 眞竹 龍太

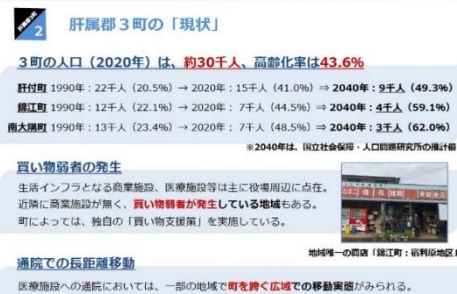
鹿児島県肝属郡3町について

P. 1



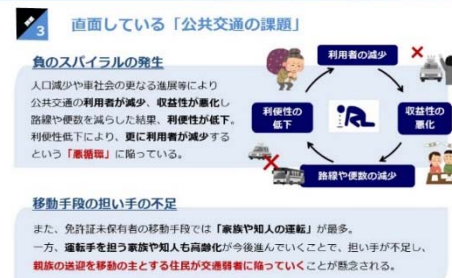
鹿児島県肝属郡3町について

P. 2



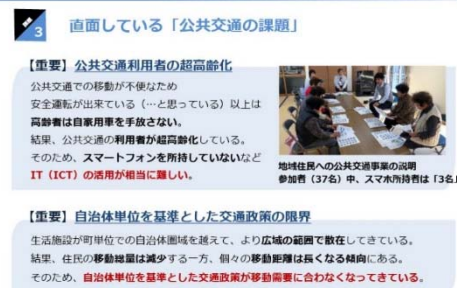
肝属郡3町の直面している課題

P. 3



肝属郡3町の直面している課題

P. 4



経済産業省「パイロット地域分析事業」

P. 5



4 最重視した「事業方針①」

3町で広域連携し、交通政策を協調することで
移動需要に合った「効率的かつ「効率的」な交通サービスを展開する。
広域でのサービス運営を目指し、運営体制における「民間参入」を進める。



4 最重視した「事業方針②」

公共交通の主要な利用者である「高齢者に向けたサービス」を展開する。



「高齢者サロン」温泉施設への移動



乗車、買い物での「生体認証決済」

5 実証事業の内容「3町広域路線の運行」

3町を跨ぐ広域路線「肝属温泉タクシー」を事前予約制で運行。



事業の「狙い」

広域路線の運行により、3町で協議する場が設置され、広域連携や政策協調の「土台」ができる。また、営業圏域を超えた交通事業者間の協働にもつながる。

5 実証事業の内容「温泉施設への運行」

広域路線「肝属温泉タクシー」の終結点を温泉施設に設定。



事業の「狙い」

広域路線の運行により、酒場等での町を跨ぐ移動利便性を向上するだけでなく、新たな移動需要を発掘することで、路線維持への利用促進につなげる。

5 実証事業の内容「自家用無償運送の実施」

地域ボランティアが運転手を担う「自家用無償運送」を実施。



事業の「狙い」

送迎を担って来た親族等が高齢化するなか、地域ボランティアが運転手を担う「自家用無償運送」を実施し、地域全体で移動手段の担い手を確保する。

5 実証事業の内容「乗車や買い物での生体認証の活用」

公共交通の乗降データ取得、運賃や買い物決済において生体認証を活用。



事業の「狙い」

生体認証により、スマホを所持しない高齢者等の移動データを取得するとともに、「キャッシュレス決済による利便性向上」の「世代間ギャップ」を解消する。

6 実証事業の結果

【結果】3町広域路線「肝両温泉タクシー」

- 約2ヶ月間（運行日数：20日）の利用者数：**85名**
- その多くが「住民合同サロン」での温泉施設利用者
- 利用しなかった理由 … 予約が面倒。利用したい曜日の運行がない 等



【結果】自家用無償運送「みんなで見守りカー」

- 約2ヶ月間（運行日数：20日）の利用者数：**52名**
- その多くが「住民合同サロン」での温泉施設利用者
- 利用しなかった理由 … ボランティアに運行してもらうのが申し訳ない (25.0%)



本実証により、地域ボランティア等の「本格運行体制」が整ったことから今年度、広域での地域公共交通活性化協議会等を開催し、運行を再開。

6 実証事業の結果

【結果】買い物（決済）での「生体認証」の活用

- 生体認証登録者：**40名**に対し決済利用者：**30名**（利用率：**75.0%**）
- 「手のひら」決済の利用の感想
 - 今後ぜひ使ってみたい … 55.6%
 - 機会があれば使ってみたい … 22.2%
 - どちらでもない … 16.7%
 - 使いたくない … 5.6%（理由：個人情報登録が不安など）
- 機器運用者（商店店主）の操作トラブルは発生せず。

「使ってみたい」
合計 … 77.8%



「成功」と呼べる運用結果であったが、本格稼働は見送り。本格稼働を見送った理由として … キヤッシュレス決済が競合過多となり、想定される採算性が低下したため。

7 実証事業の発展的展開

【発展的展開】官民広域連携組織「おおすすめMMO」の組成

- ※MMOとは「Mobility Management Organization」の略称。
- 2019年9月「肝両郡広域MaaS協議会」を発足。
- 2020年7月 鹿角島トヨタ自動車、トヨタカローラ鹿角島と肝両郡3町との「包括連携協定」を締結。
- 協議会を官民連携組織「おおすすめMMO」に再組成。
- 現在 官民協働で「トヨタ・モビリティ財団」事業を展開。



【発展的展開】交通結節点となる商店街（まちなか）の再生

- 東京大学と連携し、広域路線の交通結節点となる商店街（肝付町高山）の活性化を進めている。
- ワークショップを開催。待合室整備や貨客混載など公共交通活用による「まちなか再生」を協議。
- また、まちづくり組織とMMOの一体化の可能性を検討。



経産省「パイロット地域分析事業」

広域連携

- 自治体や地元交通事業者の協働による「広域的事業の土台づくり」
- 自治体間域を越える移動需要に対応する「広域的交通政策の展開」

交通サービスを展開する「市場の規模拡大」

- 広域での一体的な運営による「効率性の向上（運営コスト軽減）」

民間参入

- 官民広域連携組織「おおすすめMMO」の組成。

「民間ノウハウの導入」による効率化、収益意識の向上

政策連携

- 「交通」×「商業振興」… 公共交通の活用による「商店街の活性化」まちづくり組織とMMOとの一体化検討。

「商業、観光、エネルギーなど」複合的なサービスによる市場構築（規模拡大）」

過疎地における「次世代モビリティのビジネス性の創出」へ

8 おわりに

過疎地における「広域連携」は

移動総量が減少する一方、個々の移動距離は長くなる傾向において自治体間域では取まらない移動需要に適した交通政策を展開できるとともに

交通サービスを展開する「市場の規模拡大」

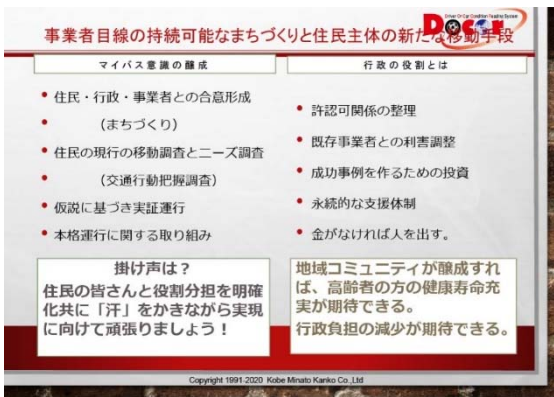
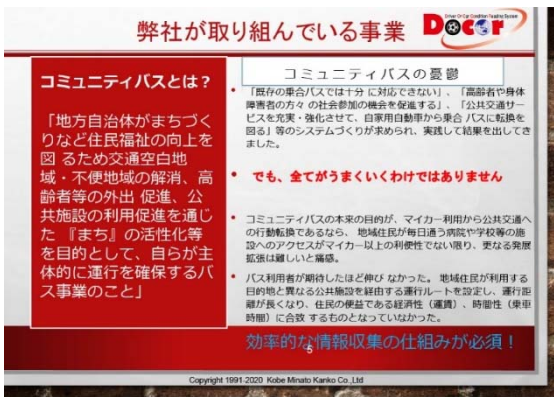
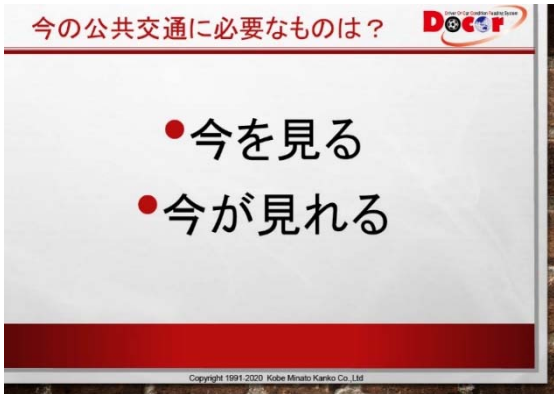
一体的なサービス運営による「効率性の向上（運営コスト軽減）」から次世代モビリティを展開する上での「ビジネス性の創出」につながるものと考えています。

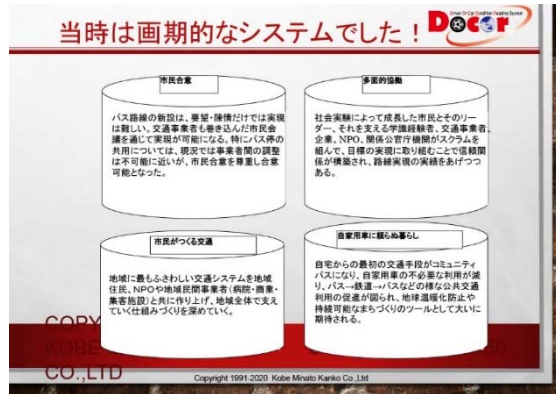
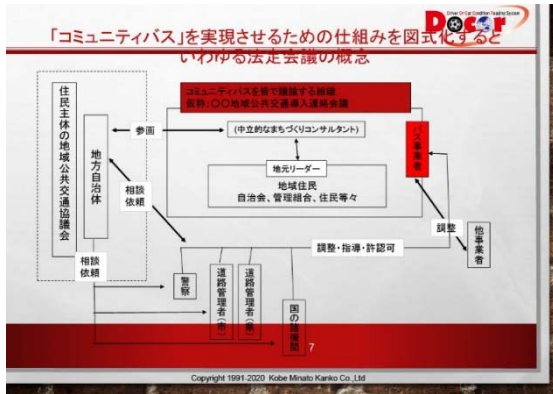
ぜひ、今後の選択肢としてご検討いただければと思います。

ご清聴ありがとうございました。

九州経済研究所
企画戦略部 眞竹

③事例発表「神戸市でのオープンデータを活用したバス運行システムの構築」(みなと観光バス株式会社 代表取締役 松本浩之氏)



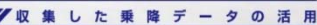


Copyright 1991-2020 Kobe Mitsuoka Kanko Co., Ltd.

Docr
Driver On Car Condition Reading System

Copyright 1991-2020 Kobe Misato Kanko Co., Ltd.

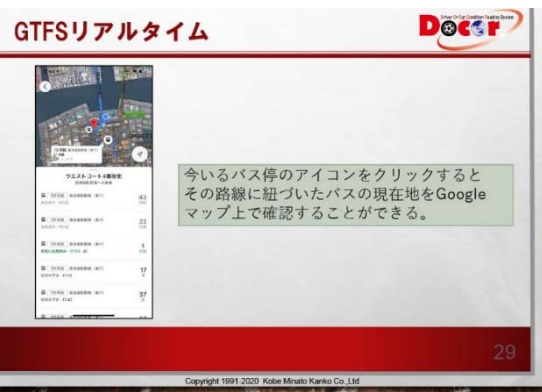
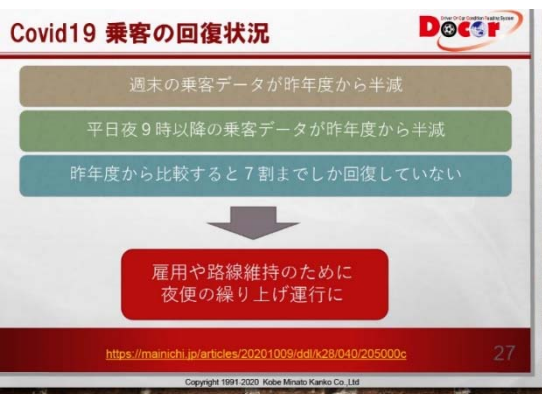
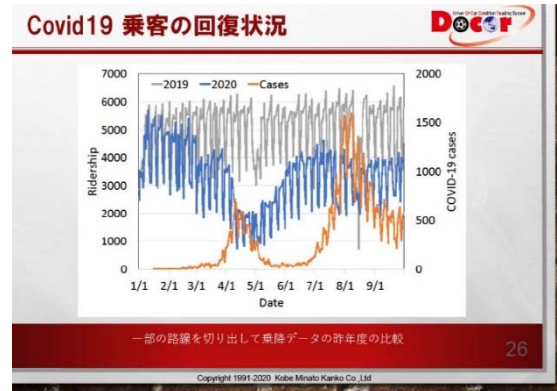
Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanjo Co., Ltd.

[illegible]

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd.

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kaniko Co., Ltd.

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanako Co., Ltd.



GTFSに対応したデジタルバス停

運行管理者がお知らせや各種情報を表示

次に来るバスの現在地をオンタイムに表示

バスの発車時刻や遅延情報などをオンタイムに表示

広告スペースを設け地域に即した情報の提供

31

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

GTFSに対応したデジタルバス停

神戸の街に続々と設置中！（現在8か所）

32

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

近赤外線心拍測定カメラ

非接触型の脈波測定・脇見防止警報カメラ

なぜ近赤外線になったのか！！

通常なら心拍を測定する腕時計型や耳の静脈から測定すれば！！

そもそも必要なの？！

33

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

近赤外線心拍測定カメラ

●トンネル入口/出口での検出適応

トンネル入口

トンネル出口

近赤外線を使うことにより、急な明るさの変化にカメラが追従

可視光では木漏れ日や朝日夕日などの対応ができなかった

34

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

近赤外線心拍測定カメラ

●カメラ設置（HD-5248）条件

運転手の前方で視界の邪魔にならない場所に設置します

現在は距離や角度などの初期設定が必要、これによって脇見判定などができるようになる。

35

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

近赤外線心拍測定カメラ

心拍測定・通常運転時

36

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

近赤外線心拍測定カメラ

脇見判定

37

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

上善研との取組み

Liderを使った車内の人の動き検知

車両データからの不快運転や上手い運転の比較、教育システム

車両データからの運転手の疲労度検知

38

Copyright 1991-2020 Kobe Minato Kanko Co., Ltd

④事例発表「天草市の離島への海上タクシー予約・相乗り、シェアリングカーの取組」（NPO法人イーモビネット 代表 鶴岡良一氏）



6. 御所浦と対岸港を結ぶ「移動の仕組みづくり」

- 「天草の離島を海の道で繋ぐ、モビリティシェアリング（うみラックプロジェクト）」
- 「地域に合った移動の仕組み作り」を支援するトヨタ・モビリティ基金の助成事業に採択
- 地域団体と連携して、2019年5月よりプロジェクトキックオフ

TOYOTA mobility FOUNDATION

一般財団法人トヨタ・モビリティ基金 (Toyota Mobility Foundation)
トヨタグループとして社会に貢献することを目的として、社会をよりよくするために、社会の発展に寄与する事業や活動の支援を行うこと。また、社会の発展に寄与する事業や活動の支援を行うこと。また、社会の発展に寄与する事業や活動の支援を行うこと。

出典：トヨタ・モビリティ基金「みんなでつくる地域に合った移動の仕組み」掲載資料 | www.tmf.jp

7. 「うみラックプロジェクト」の概要

【コンセプト】
離島である御所浦と対岸港を結ぶ「海上タクシー」の更なる活用 × 陸上モビリティとの有機的な連携と移動・交通情報プラットフォームの構築

【取り組み内容】
海上タクシーと陸上交通を繋ぐシェアリングサービス

- 海上タクシーの「乗合いサービス」による、安価で自由度の高い移送サービスの提供
- 対岸港での「シェアリングカー」配置などによる、陸上モビリティとの有機的な連携
- 島民、ビジネス、観光客などの移動の需要を揃えることで、持続可能な仕組みを構築

【期待される効果（提供価値）】

- 島民には、「僕がかかったような」内陸部との移動・交流の利便性を提供
- ビジネス・観光・対岸地域住民には、御所浦地域への往来の自由化向上
- 周辺自治体・観光事業者には、不知火沿岸地域を含めた広域観光・交流ルートの提供

【目的（Goal）】
天草・御所浦・不知火海周辺地域の活性化ならびに交流人口の拡大につなげる

（参考）「地域に合った移動の仕組みづくり」実施団体

出典：トヨタ・モビリティ基金「みんなでつくる地域に合った移動の仕組み」掲載資料 | www.tmf.jp

8. 事業の概要（全体像）

1. 海上タクシーと陸上交通を繋ぐシェアリングサービス

【御所浦GEOモビリティ】
・マイカーに置けない電器類などの荷物を、観光・ビジネス等の観光客向けに提供したスクーター・モビリティサービス

【海上タクシー乗合いサービス】
・観光客の需要が期待されている「乗合いサービス」を活用し、観光客の移動をサポート

【対岸港シェアリングカー】
・対岸港から送迎サービスを実施。あるいは観光客の移動をサポートするシェアリングカーを配置

2. 「移動」ニーズを確かなる利用客・事業者を支援する情報プラットフォーム

【乗合いプラットフォーム】
・バス、ビジネス、観光客の移動ニーズを把握。乗合いの予約・決済を支援するプラットフォーム

【観光情報のプラットフォーム】
・観光客の移動ニーズを把握。乗合いの予約・決済を支援するプラットフォーム

9. 実証中のサービスについて

- 現在、「御所浦⇄棚底ルート」「御所浦⇄水俣ルート」で実証サービスを実施

【A. 棚底ルート】
御所浦（橋本町）⇄ 棚底（大分県）
天草市（本）⇄ 天草市（本）

【B. 水俣ルート】
御所浦（橋本町）⇄ 水俣（大分県）
天草市（本）⇄ 天草市（本）

【A. 棚底ルート】
・御所浦と棚底の間の交通は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。
・多くの観光客が御所浦と棚底の間を往来し、そこから天草市（本）や上天草、御所浦（本）へ向かう。

【B. 水俣ルート】
・水俣と御所浦の間は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。
・御所浦と水俣の間は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。
・御所浦と水俣の間は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。

10. (A) 棚底ルート「夜間のあり便」

【棚底ルート】実施計画

1. 目的（実証の狙い）
・御所浦と棚底の間の交通は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。
・多くの観光客が御所浦と棚底の間を往来し、そこから天草市（本）や上天草、御所浦（本）へ向かう。

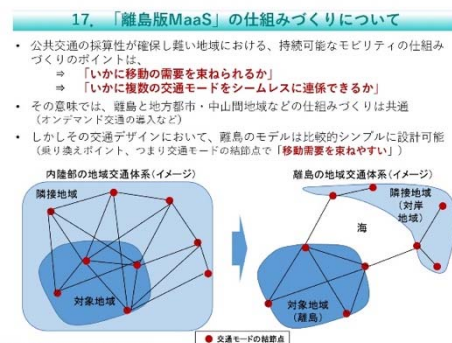
2. 実施内容
・本計画は、御所浦と棚底の間の交通は、主にフェリー（10数往復）のほかフェリー（4往復）も運行。
・多くの観光客が御所浦と棚底の間を往来し、そこから天草市（本）や上天草、御所浦（本）へ向かう。

3. 運行（実証）時期
・2020年8月～：試験運行（Step 1）
・2020年11月～：本格運行（Step 2）



Copyright © 2020 NPO e-mobility. All Rights Reserved.

21



Copyright © 2020 NPO e-mobility. All Rights Reserved.

22

（参考）推進体制について

◆プロジェクト推進体制（うみらくプロジェクト）について

（幹事団体） NPO法人イーモビネット （助成事業の実施主体）

（主な関係団体） 熊本県（天草広域本部）、天草市、天草市商工会

御所浦まちづくり協議会、御所浦アイランドツーリズム推進協議会、御所浦物産館しおさい館、あまくさ海上タクシー協会、有線会社御所浦タクシー 他

（WEBサイト） <http://umiraku.mobi/>

◆トヨタ・モビリティ基金の助成事業について

（助成事業名） 「北域にあった移動の仕組み作り」 活動資金助成

（概要） 「北域に合った移動の仕組み作り」に取り組む日本国内の地方公共団体やNPO等を支援する助成金プログラム

（WEBサイト） <http://min-mobi.jp/>

mobility トヨタモビリティ基金について

- 一財団法人トヨタ・モビリティ基金（Toyota Mobility Foundation）は、トヨタグループの力で世界で移動の知恵やノウハウをもとに、豊かなモビリティ社会の実現とモビリティ発展の発展に貢献することを目的として、2014年8月に設立（国内最大のWEBサイトより）
- WEBサイト <http://toyotamobilityfoundation.org/jp/>

e-mobinet イーモビネットについて

- 設立 2019年4月（NPO法人化・2021年10月）
- 本部 熊本県天草市
- 代表者 代表取締役 坂田 隆
- 主な活動内容 住民生活の移動支援の仕組みづくり、次世代モビリティを利活用した地域活性化、高齢者ドライバー支援活動など
- WEBサイト <http://www.e-mobinet.jp>

Copyright © 2020 NPO e-mobility. All Rights Reserved.

23

ご清聴、ありがとうございました。

詳しくは、「うみらくWEBサイト」をご覧ください。
<https://umiraku.mobi>

Copyright © 2020 NPO e-mobility. All Rights Reserved.

24

5) 参加者アンケート

① 調査概要

12月25日（金）に開催したセミナー「地域に根付いた次世代モビリティの実現に向けて——移動課題解決の”はじめの一步”」の実施後、参加者にオンラインでアンケートを実施。

回答期間：12月25日（金）～1月7日（木）

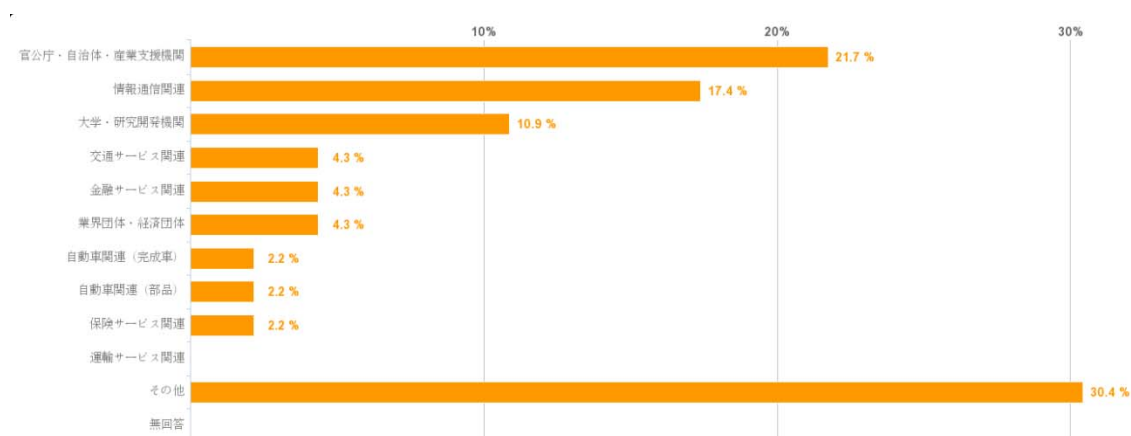
回答数：46名

② 結果

問1 業種についてお聞きします（単一回答、n=46）

・ 「官公庁・自治体・産業支援機関」の参加者が21.7%で最も多い。次いで、「情報通信関連」が17.4%、大学・研究開発機関が10.9%であった。

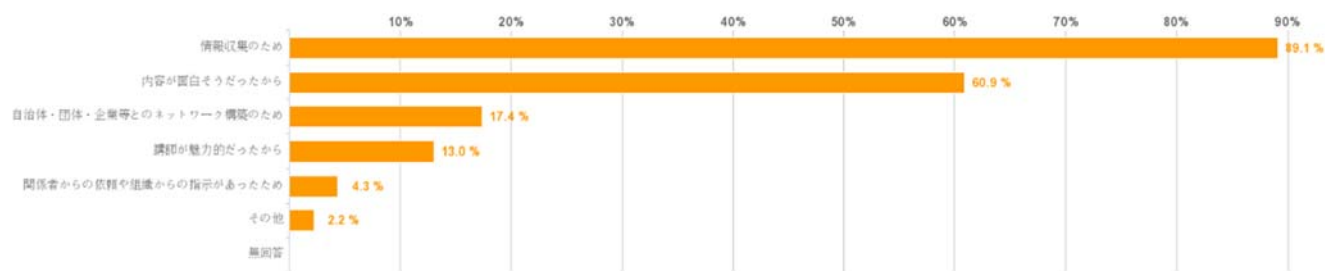
図表 2-1 参加者の業種



問2 本日の参加目的はどれに当てはまりますか（複数回答、n=75）

最も多いのが「情報収集のため」が89.1%、次は「内容が面白そうだったから」が60.9%であった。また「自治体・団体・企業等とのネットワーク構築のため」が17.4%あり、具体的なアクションを求めた参加者が一定数いる。

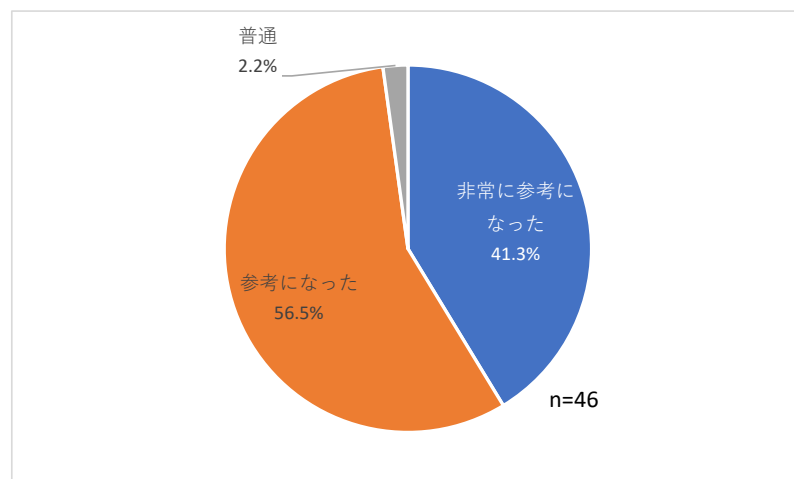
図表 2-2 参加目的



問3 本日のセミナーはいかがでしたか（単一回答、n=46）

「非常に参考になった」「参考になった」を合わせると、97.8%が参考になったと答えている。

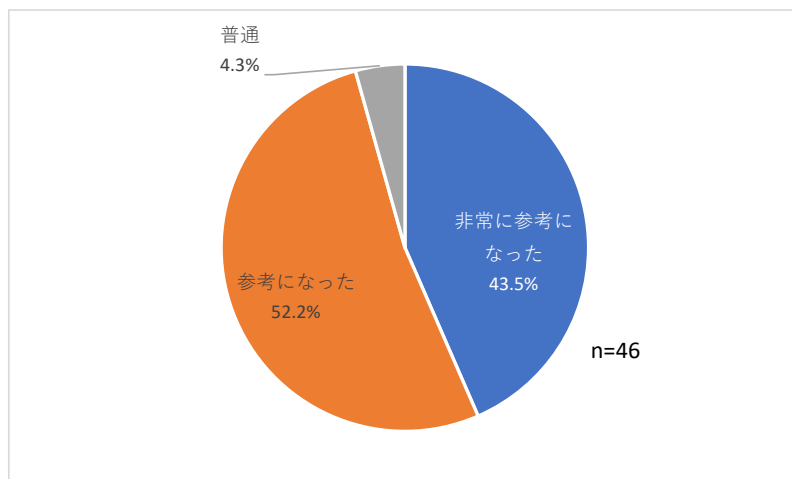
図表 2-3 セミナーの感想



問 4 基調講演「地域を“つなぐ”モビリティの新たな可能性」（講師：田中武憲 氏）はいかがでしたか（単一回答、n=46）

「非常に参考になった」「参考になった」の合計が、95.7%である。

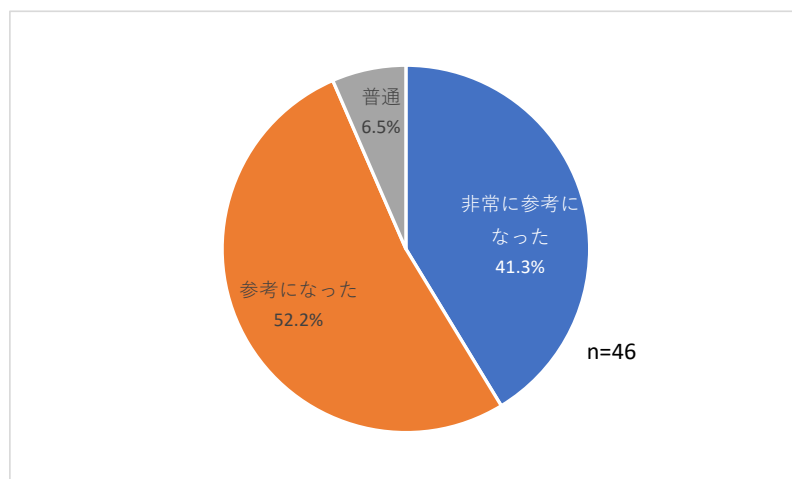
図表 2-4 基調講演の感想



問 5 事例紹介「肝属郡 3 町の MaaS を起点とした広域連携による公共交通統合・端末交通の拡充」はいかがでしたか（単一回答、n=46）

93.8%の参加者が「非常に参考になった」「参考になった」と答えている。

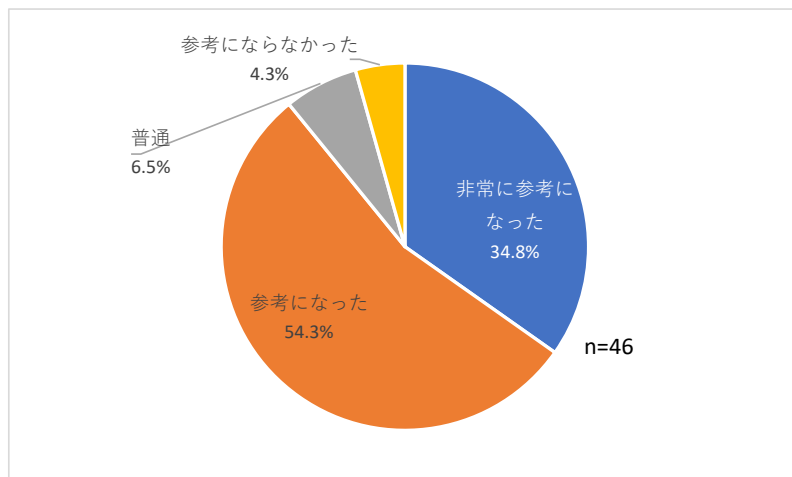
図表 2-5 事例紹介(肝属郡 3 町)の感想



問6 事例紹介「神戸市でのオープンデータを活用したバス運行システムの構築」（発表者：松本浩之氏）はいかがでしたか（単一回答、n=46）

「非常に参考になった」「参考になった」を合わせると 89.1%の参加者が「参考になった」と答えている。一方、4.3%が「参考にならなかった」と回答している。

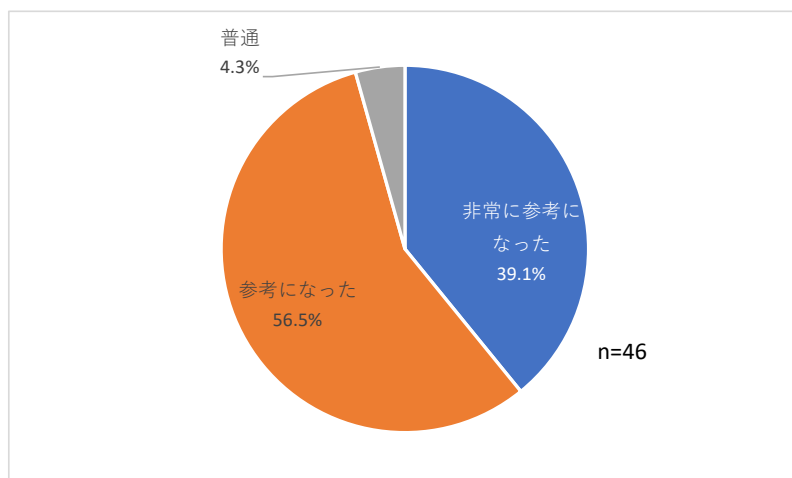
図表 2-6 事例紹介(神戸市バス運行システム構築)の感想



問7 事例紹介「天草市の離島への海上タクシー予約・相乗り、シェアリングカーの取組など」（発表者：鶴岡良一氏）はいかがでしたか（単一回答、n=46）

「非常に参考になった」「参考になった」を合わせると 95.61%の参加者が「参考になった」と答えている。

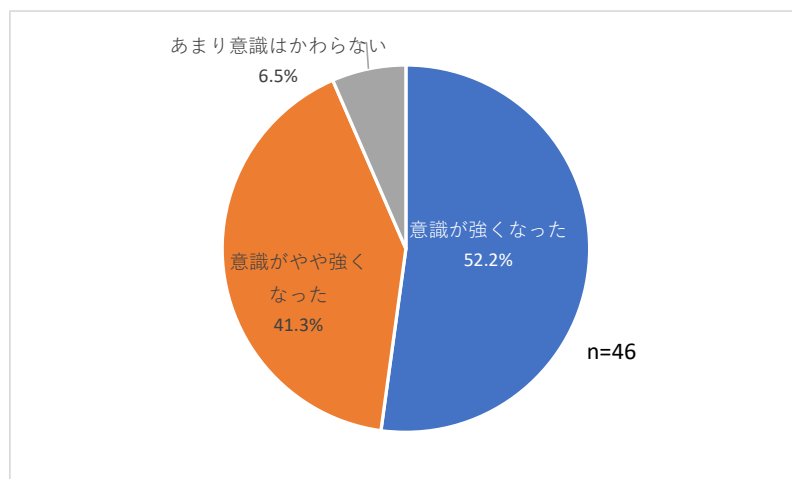
図表 2-7 事例紹介(天草市)の感想



問 8 セミナーに参加して、地域モビリティの維持・発展についての危機意識は変わりましたか（単一回答、n=46）

「意識が強くなった」「意識がやや強くなった」を合わせた 93.5%が危機意識が強くなったと答えている。

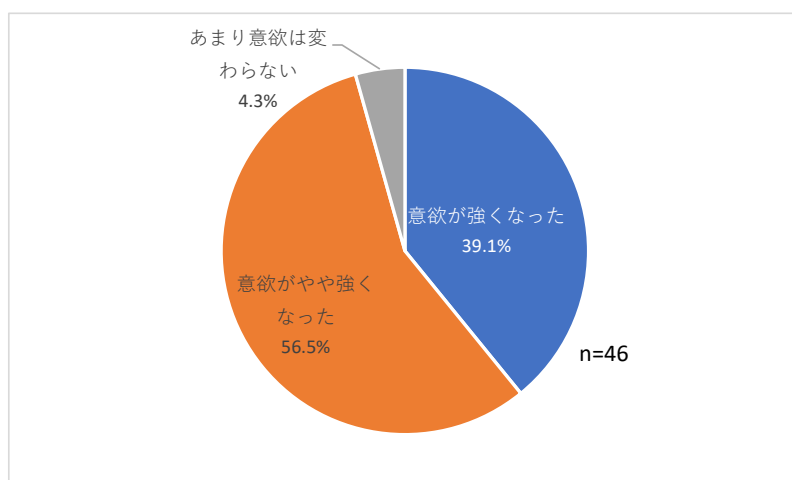
図表 2-8 セミナー参加後の危機意識の変化



問 9 セミナーに参加して、モビリティ関連施策に取り組む意欲は変わりましたか（単一回答、n=46）

「意欲が強くなった」と答えた参加者が 39.1%、「意識がやや強くなった」と答えた参加者が 56.5%となった。登壇者の取組に触発された様子が見受けられる。

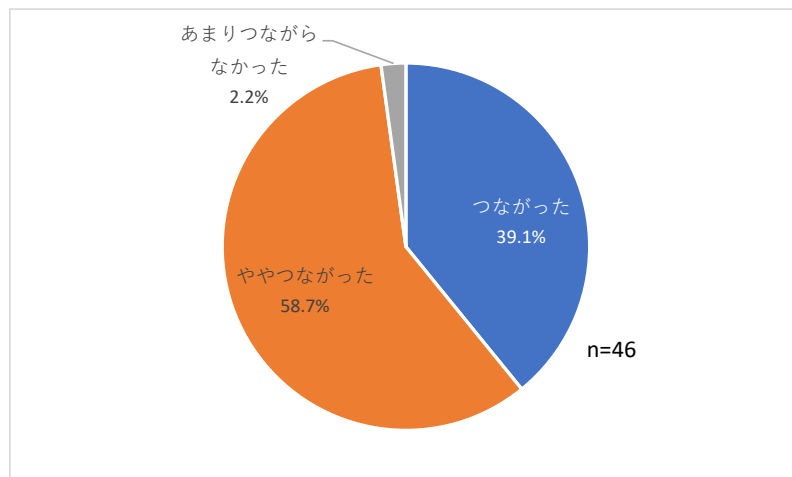
図表 2-9 セミナー参加後の施策への取組意欲の変化



問 10 セミナーに参加して、モビリティ関連施策に取り組む上での課題解決や新たな課題の発見につながりましたか（単一回答、n=46）

「つながった」「ややつながった」が 97.8%となり、ほぼすべての参加者が課題解決や課題の発見につながっている。

図表 2-10 セミナー参加と課題解決や新たな課題解決の発見とのつながり



問 11 あなたの組織における地域モビリティ関連施策の取組内容や本日の感想、次回への要望等、自由にご記入ください（自由記入）

寄せられた回答では、具体的な事例を聞くことで、移動課題の解決を自分ごととして捉えることができたという声が多かった。また、行政・民間・住民がまとまって課題解決に取り組む必要があることを認識したという声もあった。一方で課題解決の難しさや収益性のハードルの高さを再認識したという声もあり、危機感をあらためて感じた参加者もいた。

（回答抜粋）

- ・みなと観光バスの取り組み事例について、バスの運行事業者が地域住民のニーズ把握やデータ分析を行い、それらに応える努力をされて行政に頼らない地域公共交通の提供をされていること、大変素晴らしいと思いました。決して、本地域において民間に任せたいという意味ではなく、地域に寄り添った考えを持ってらっしゃる民間バス事業者と一緒に地域の交通を考えることができれば、より施策の幅が広がるのだろうと感じたところです。やはり、行政、民間、地域が一体となって、皆が自分事と思って取り組まなければ、なかなか進められない事案だと改めて感じました。
- ・モビリティ領域について、まだ事業展開の検討に入っていなかったが、本日のセミナーで様々な取り組みや課題などを知り、弊社でも何か力になれないか、事業として展開でき

ないか考える良い機会になった。 コロナ禍での開催のため、名刺交換ができなかったことが残念だが、感染拡大防止策を講じた上で何かしら繋がりを持てる機会があればなお良かったと思います。

- ・各演者が事例を交えて発表されていたので、とても身近に知ることができました。一方で距離は離れているのに、近しい状況があることは社会課題と言うに資する問題なのだと再認識しました。
- ・関連施策の状況と課題について知ることができました。ありがとうございました。人口減少の中で、どの層に向けてどのようなサービスを創っていくのか、大変難しい課題であることを認識しました。様々に情報をもとに社会に貢献できるサービス創出を検討したく、引き続き情報提供を期待します。
- ・金融業として、今後どういった分野でサポートできるか、どういったサポートを各関係者が望んでいるか、より深く考えるきっかけになりました。各テーマもバランスが非常に良かったと思います。
- ・現在買い物弱者の支援として、行政、事業所と連携を図り移動販売を試験運行で実施。いかに MaaS の取り組みを浸透させていくか、本日の研修で参考になる点が多々あった。
- ・地域の移動システムを維持するための工夫（特に収益性と人材確保）は必要で、今回の話題提供は大変参考になりました。
- ・地域の担い手をどう繋ぎ、外部のリソースをいかにマッチングして課題解決にあたるか、工夫が必要だと思いました。
- ・地域モビリティの課題の大きさと、課題の解決に取り組まれている方々の熱意を感じました。一方、ビジネスとして持続可能なスキームを構築することの難しさも再認識しました。
- ・地域交通の課題解決と、レジリエンス施策に繋がるサービスの検討をしています。 地域 MaaS の実情を聞くことができて大変勉強になりました。
- ・様々な事例を学ぶことができ、業務の参考にしたい。地域のニーズを以下に組み込めるかが交通施策を考えるうえで重要だと思う。
- ・陸路、海路とも気象情報（特に荒天）は重要と思われ、我々気象情報団体の果たす役割を検討したいと思いました。

(2) マッチング

マッチングの方向性「自治体・団体／事業者」×「現状把握や課題抽出の支援が可能な企業」

本事業において、具体的な課題解決に向けた1対1のマッチングは、実施することができなかった。アンケートを通じて、マッチングを希望すると回答した自治体・団体は、いずれも地域モビリティの維持・発展について危機感を持っているものの、現状把握や課題抽出などの過程にあり、事業展開の前の段階にあった。したがって、マッチング希望先として現状把握や課題抽出の支援ができる企業を挙げるところが多く、特定のシーズを持つ企業とのマッチングに至らなかった。

また、事業プランについては、対象企業・自治体において、既に決まった提携先があったほか、プランの個別プロジェクトの方向性の検討を先行して進めたため、具体的なマッチングに至らなかった。なお、事業プラン策定対象となった事業主体とのマッチングについては、第3章において、各事業プラン内容に沿って、マッチングの可能性について整理することとする。

ここでは、企業向けアンケート結果より、希望の多かった、「現状把握や課題抽出の支援」について対応可能な企業・大学を整理する。

図表2-11は、企業向けアンケート結果より、自治体・団体が希望するマッチング先として挙がっていた現状把握や課題抽出の支援について対応可能な企業を抽出したものである。アンケートにおいて、支援系シーズとして検討・解析、コンサルティングなどができると回答した企業・大学である。

地域内の交通についての現状把握や課題抽出のほか、商店街を対象とした実証実験や宅配事業の支援、交通事業者と小売業者とのマッチング支援といったことのほかにも、データ収集・分析、実情に合わせたモビリティサービスの提供まで、カバーする領域は幅広くなっている。先進的なモビリティサービスを除くと、ほとんどのシーズにおいて、既に実績があるところがほとんどとなっている。

マッチングの進め方については、第1章の通りであるが、事業プラン策定に向けた段階的な支援のほか、事業実施に向けたマッチング支援を早急に行った方がいいケースもあり、マッチングを希望する主体の状況を聞いた上で、効果的なマッチングの進め方について検討をすることがミスマッチを防ぐためにも重要である。

図表 2-11 支援系シーズ(検討・解析、コンサルティングなど)を持つ企業・大学

企業名	技術・サービス	事例
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	[Redacted]	[Redacted]

資料) アンケート結果をもとに九州経済調査協会作成

3. 事業プラン集

本調査では、アンケートやヒアリング調査をもとに、事業化の確度が高い地域を抽出し、次年度以降のスマートモビリティチャレンジ事業への応募を念頭に、事業プラン策定の支援を行った。

今回抽出した地域は以下の4地域である。なお、沖永良部島については、次章で触れる。

図表 3-1 事業プラン策定のために抽出した4地域

	代表団体（想定）	市町村・地域指定
佐賀県基山町		中山間・振興山村・過疎地域
	自治体：基山町	—
鹿児島県		過疎地域
	自治体：沖永良部地域公共交通活性化協議会	離島振興対策地域

(1) 事業プラン策定に向けたチェックポイント(項目案の整理・大項目)

『スマートモビリティチャレンジ・新しいモビリティサービスの社会実走に向けた知見集 ver1.0 (2020年3月)』にて、5つの視点・13のチェックポイントが下表のとおり示される。このチェックポイントを踏まえたプラン作成で整理すべき「大項目案」を下記の通りと考える。

下記項目の「●」は必須として、「△」該当項目を如何に整理するかがポイントと想定（事前実証可能なものを実証実験するという視点）。

大項目内での記述の視点を踏まえて、概要版・詳細版のプラン作成を実施する。

図表 3-2 事業プラン策定に向けた5つの視点

検討テーマ		チェックポイント	事業プラン項目案		
			大項目内容	概要	詳細
1. 構想策定	①現状把握・分析	現状の交通の問題点をしっかりと把握・分析できているか	①地域・モビリティの現状・課題	●	●
	②ビジョン・課題設定	目指すべき目標とビジョンが設定され課題が明確化されているか	②将来像と課題解決方策	●	●
	③施策検討	課題解決に即した交通施策を設定できているか	②③事業内容（実証実験）	●	●
2. 体制整備	①事業主体の明確化	新モビリティ事業の推進主体が明確化されているか	③⑤実施体制（事業別・全体）	●	●
	②ステイクホルダ調整	地域ステイクホルダの利害を調整し目的を一致させられているか	⑤（内容・役割）	●	●
3. サービス検討	①ユーザーニーズ把握	サービス利用者の移動ニーズを把握できているか	①③（事前実証・既往資料）	△	△
	②サービス概要設計	ニーズに即し顧客価値を最大化可能なサービス設計をできているか	③（事前実証・既往資料）	△	△
	③事業スキーム構築	事業性改善による持続可能性を向上する見立てが立っているか	④全体スケジュール	●	●
4. サービス具体化	①法規制確認	法規制上のボトルネックが特定し対策を検討できているか	③（準拠法の確認）	—	●
	②顧客認知・利用促進	サービスの認知度を向上し利用・浸透を促進できているか	③（事前実証）	△	△
	③サービス検証	PoC/実証実験を通して検証するべきポイントが明確になっているか	③④（事前実証）	△	△
5. サービス高度化	①PDCA体制の構築	各種データ・フィードバックを吸い上げる仕組みを構築できているか	⑤（内容・役割）	●	●
	②PDCAの循環	吸い上げた情報をサービスの継続的改善・進化に繋がられているか	④（PDCAサイクルを意識）	●	●

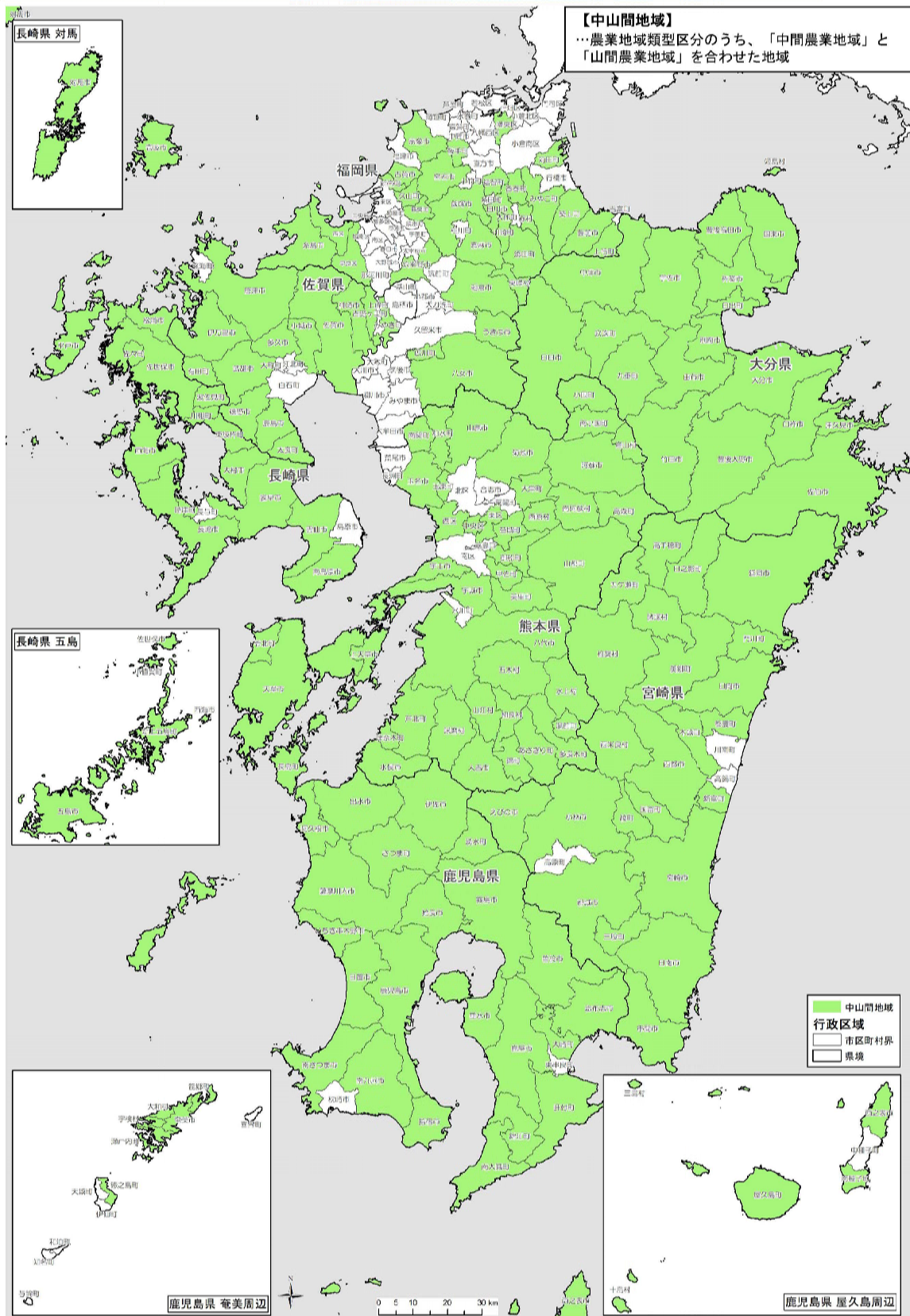
図表 3-3 事業プラン策定に向けた 13 のチェックポイント

検討テーマ	チェックポイント	事業プラン項目案			
		大項目内容	記述ポイント	概要	詳細
1. 構想策定	現状の交通の問題点を しっかりと 把握・分析できているか	① 地域・モビリティの現状・課題	【①“しっかりと”対応】 ・モビリティに繋がる地域課題 ・課題対象のターゲット層 ・課題発生エリア・時間帯	●	●
	目指すべき目標とビジョンが設定され課題が 明確化 されているか	② 将来像と課題解決方策	【②“明確化”対応】 ・実現できる目標ビジョン ・改善できるモビリティ課題	●	●
	課題解決に即した交通 施策を 設定できているか	②③ 事業内容（実証実験）	【②③“施策設定”対応】 ・課題解決にマッチした策（具体性） ・必要な技術シーズ ・効果試算・検討（持続性・収益性目線）	●	●
2. 体制整備	新モビリティ事業の推進主体が 明確化 されているか	③⑤ 実施体制（事業別・全体）	【③⑤“明確化”対応】 ・事業主体・参加団体の役割分担	●	●
	地域ステイクホルダの 利害を調整 し目的を一致させられているか	⑤（内容・役割）	【⑤“利害調整”対応】 ・利害調整（win-win）できる役割分担 例：企業シーズの検証 継続性あるモビリティ	●	●
3. サービス検討	サービス利用者の移動 ニーズを 把握できているか	①③（事前実証・既往資料）	【①③“ニーズ把握”対応】 ・移動ニーズの事前把握（独自の事前調査等） ・事前実証実験での把握（今回実証実験にて）	△	△
	ニーズに即し顧客価値を最大化可能な サービス設計 をできているか	③（事前実証・既往資料）	【③“サービス設計”対応】 ・事前把握での問題改善（採択への意思表示）	△	△
	事業性改善による 持続可能性 を向上する見立てが立っているか	④ 全体スケジュール	【④“持続可能性”対応】 ・収益性・PDCAを意識したスケジューリング 例：複数施策の段階的試行・実践予定等	●	●
4. サービス具体化	法規制 上のボトルネックが特定し対策を検討できているか	③（準拠法の確認）	【③“法規制”対応】 ・準拠法への対応方針等	—	●
	サービスの 認知度を 向上し利用・浸透を促進できているか	③（事前実証）	【③“認知度向上”対応】 ・促進させる対応策	△	△
	PoC/実証実験を通して 検証 するべき ポイント が明確になっているか	③④（事前実証）	【③④“検証ポイント”対応】 ・検証ポイントの明確化 ・事前検証での知見	△	△
5. サービス高度化	各種データ・フィードバックを吸い上げる 仕組みを構築 できているか	⑤（内容・役割）	【⑤“仕組み構築”対応】 ・実施体制でのPDCA対応の役割分担	●	●
	吸い上げた情報をサービスの 継続的改善・進化 に繋がられているか	④（PDCAサイクルを意識）	【④“継続改善進化”対応】 ・事前チェックポイント想定 ・PDCAサイクルでの改善	●	●

九州内市町村の地域指定状況

中山間地域

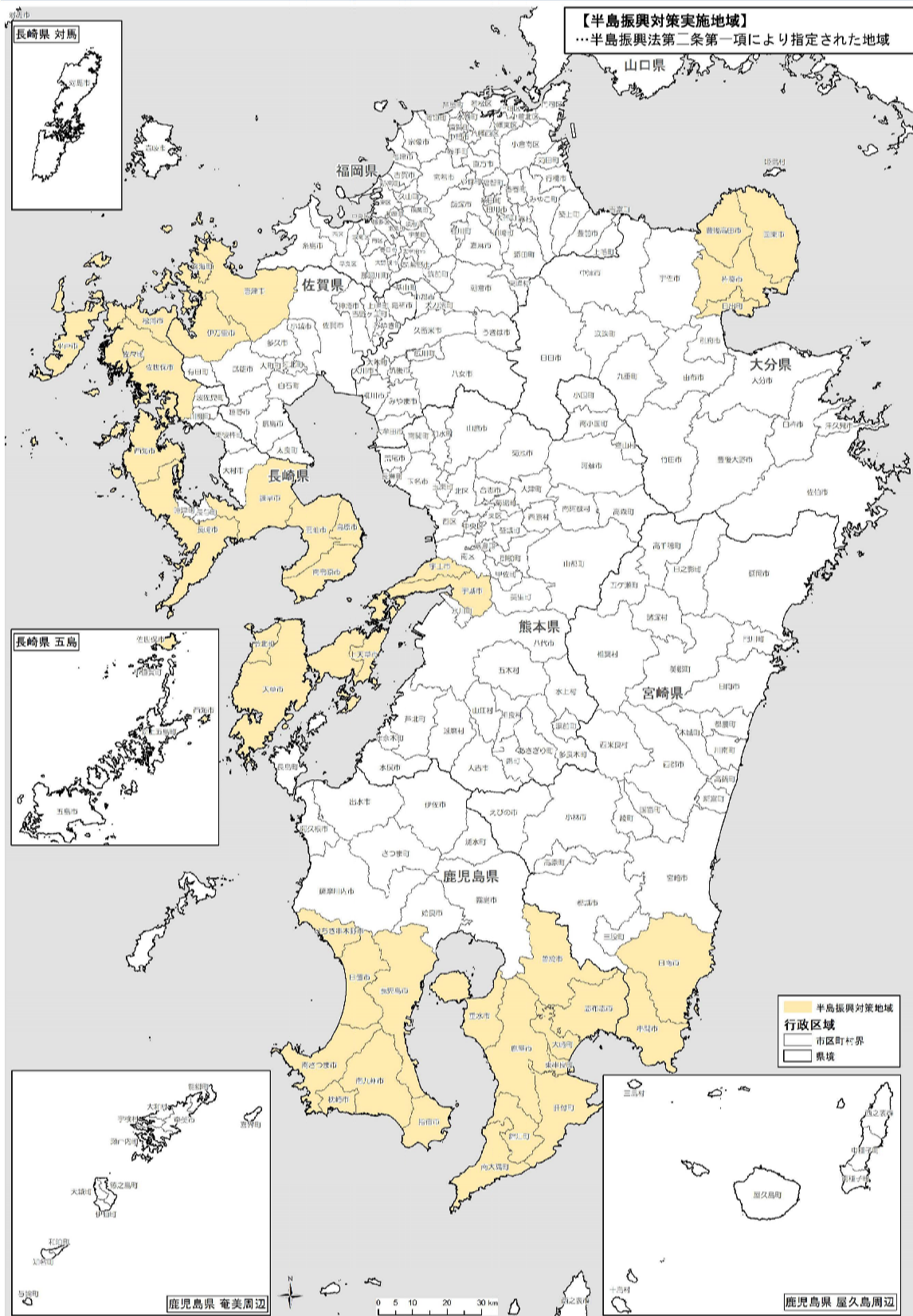
【参考：九州内市町村の地域指定状況図】



出典：農林水産省「農業地域類型一覧表(29年改定)」

九州内市町村の地域指定状況

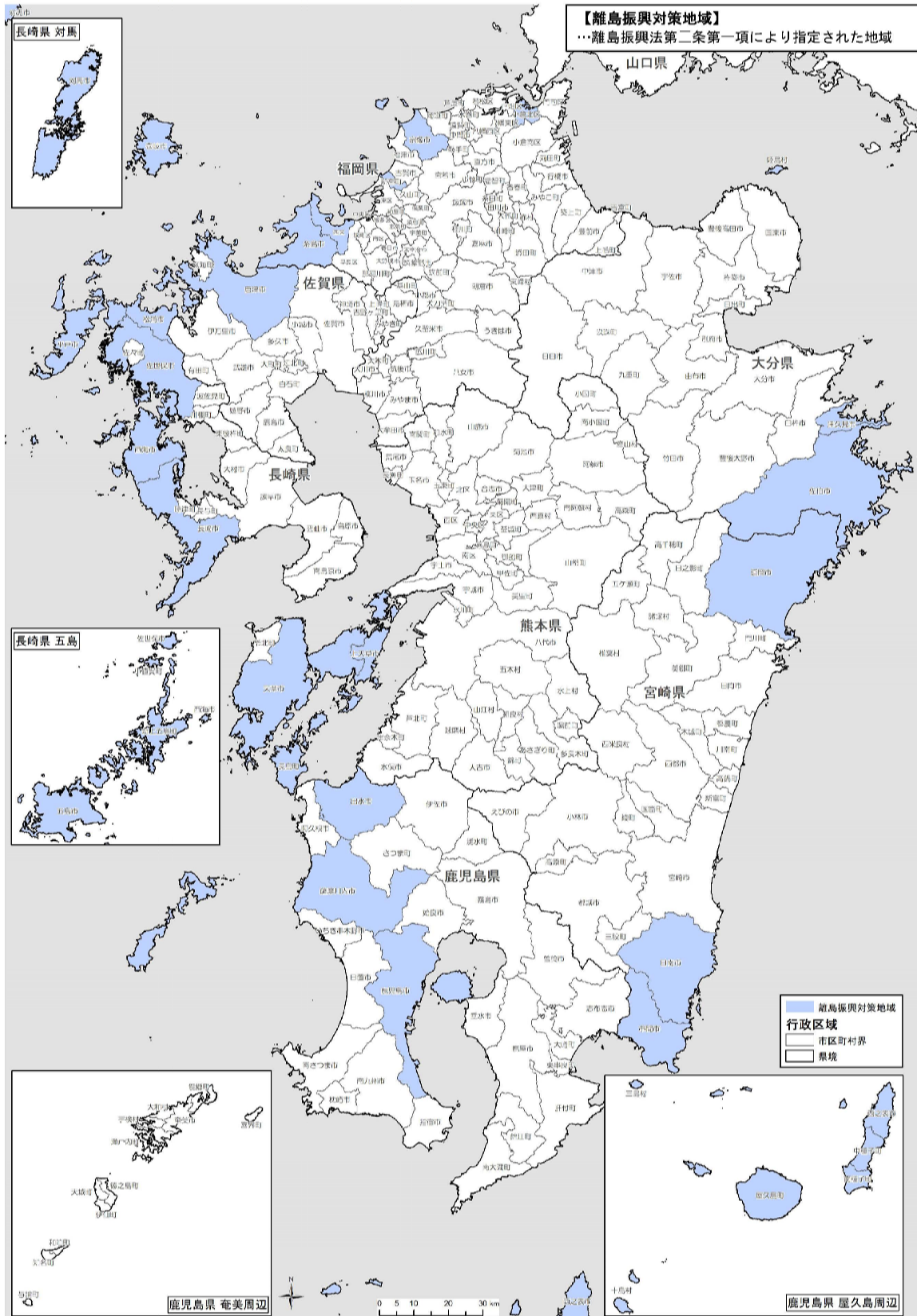
半島振興対策地域



出典：国土交通省「半島振興対策実施地域対象市町村一覧 (H25. 4. 1)」

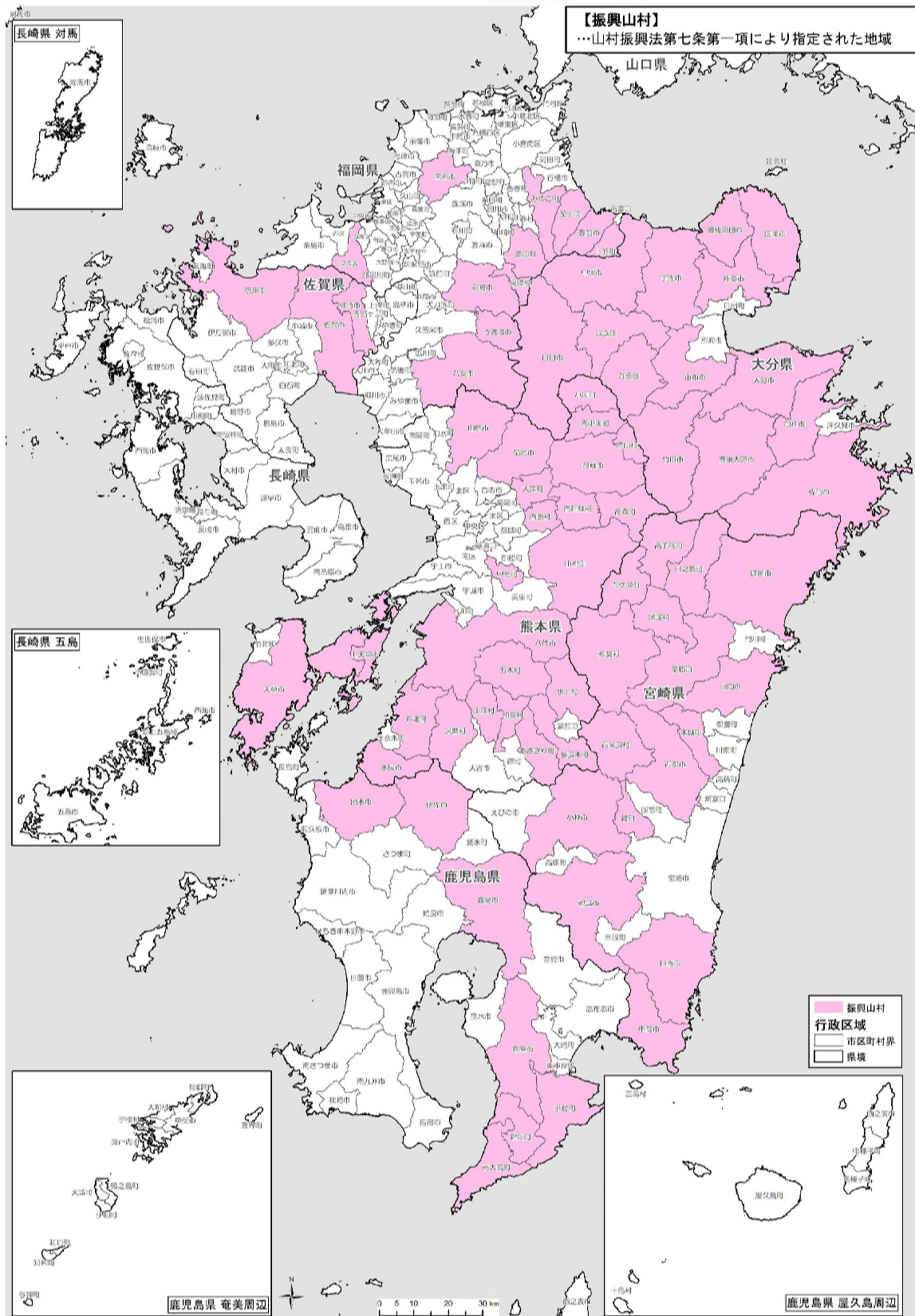
九州内市町村の地域指定状況

離島振興対策地域



九州内市町村の地域指定状況

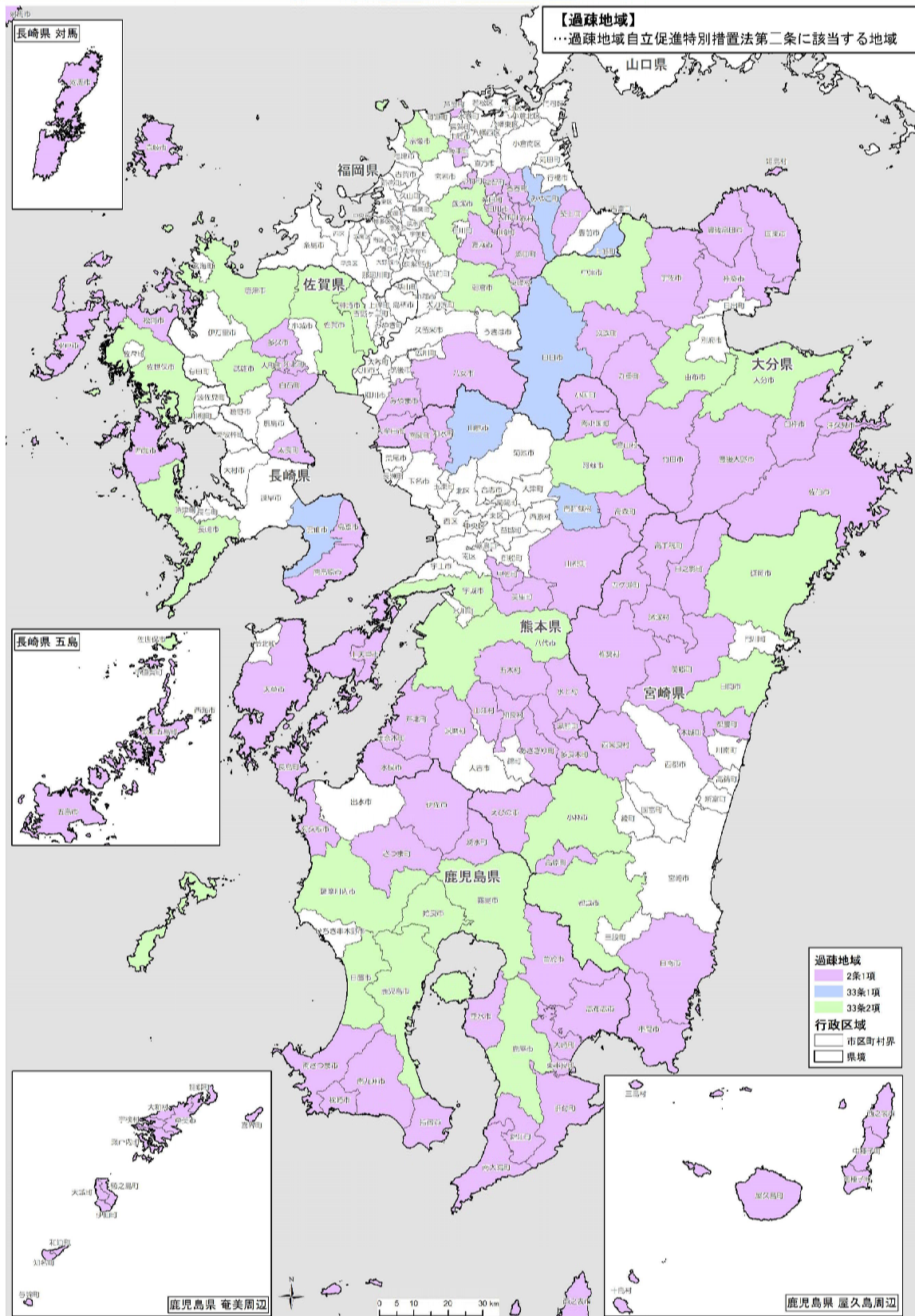
振興山村



出典：農林水産省「振興山村」

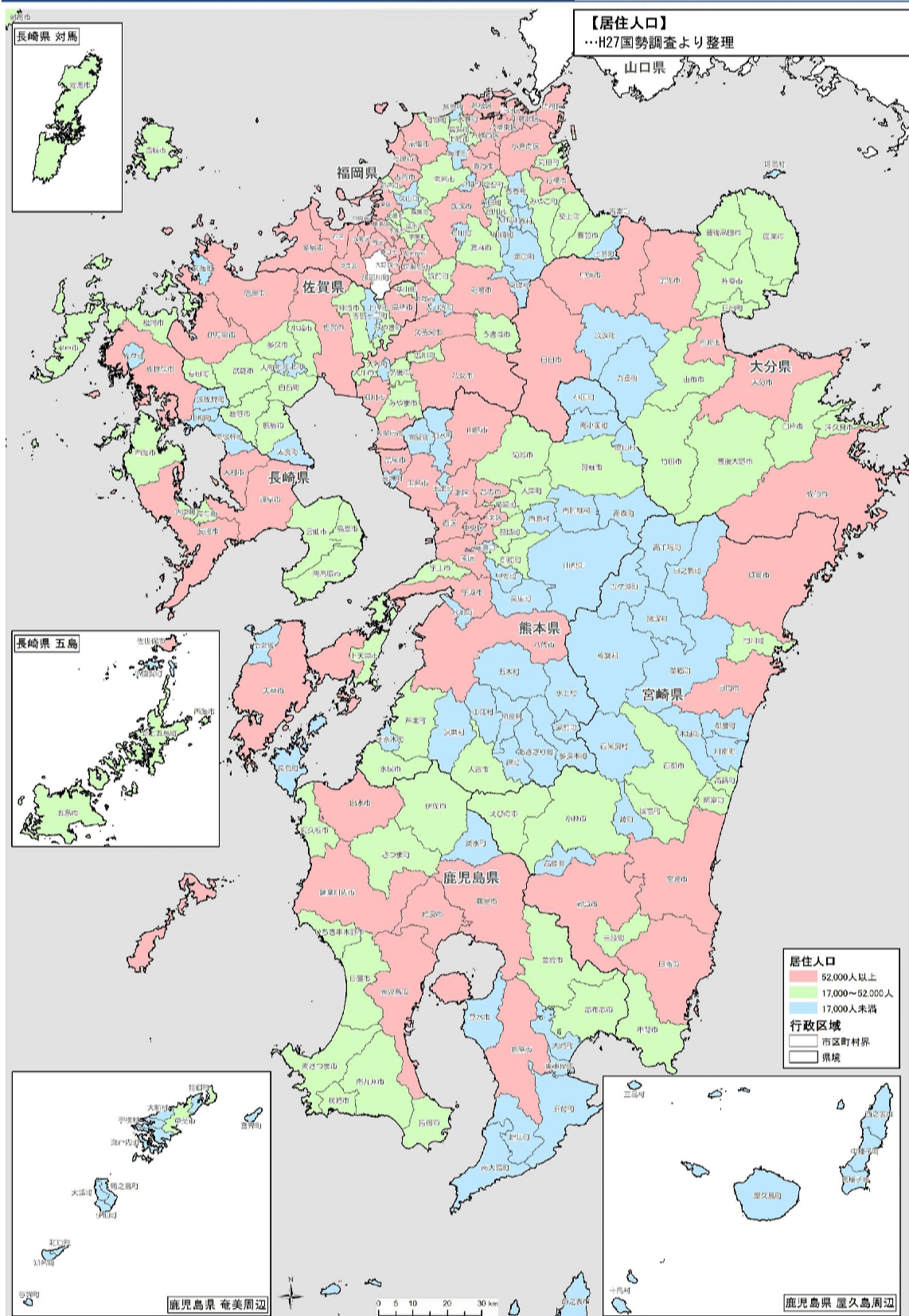
九州内市町村の地域指定状況

過疎地域



九州内市町村の人口規模

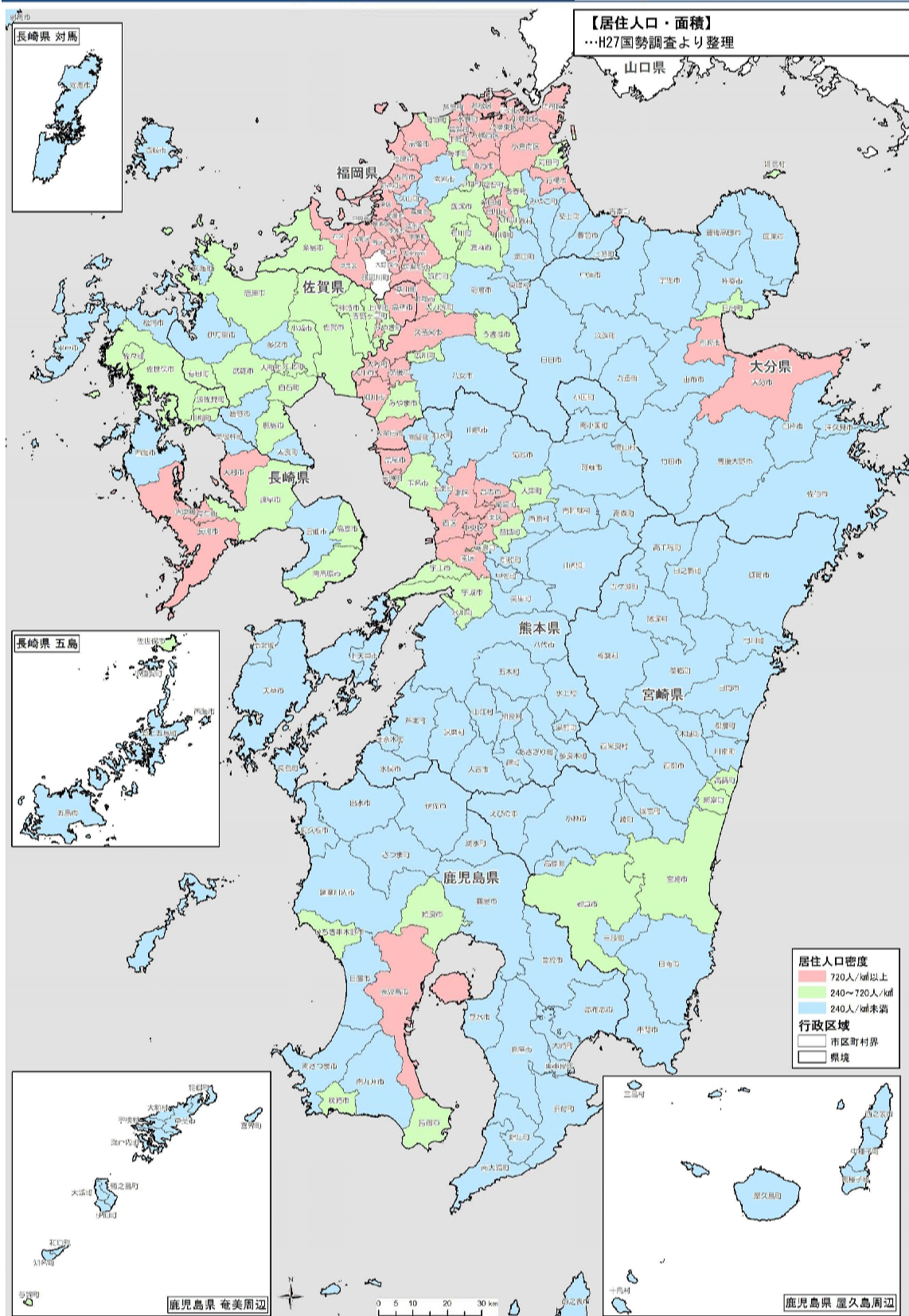
居住人口



資料：総務省「H27国勢調査」

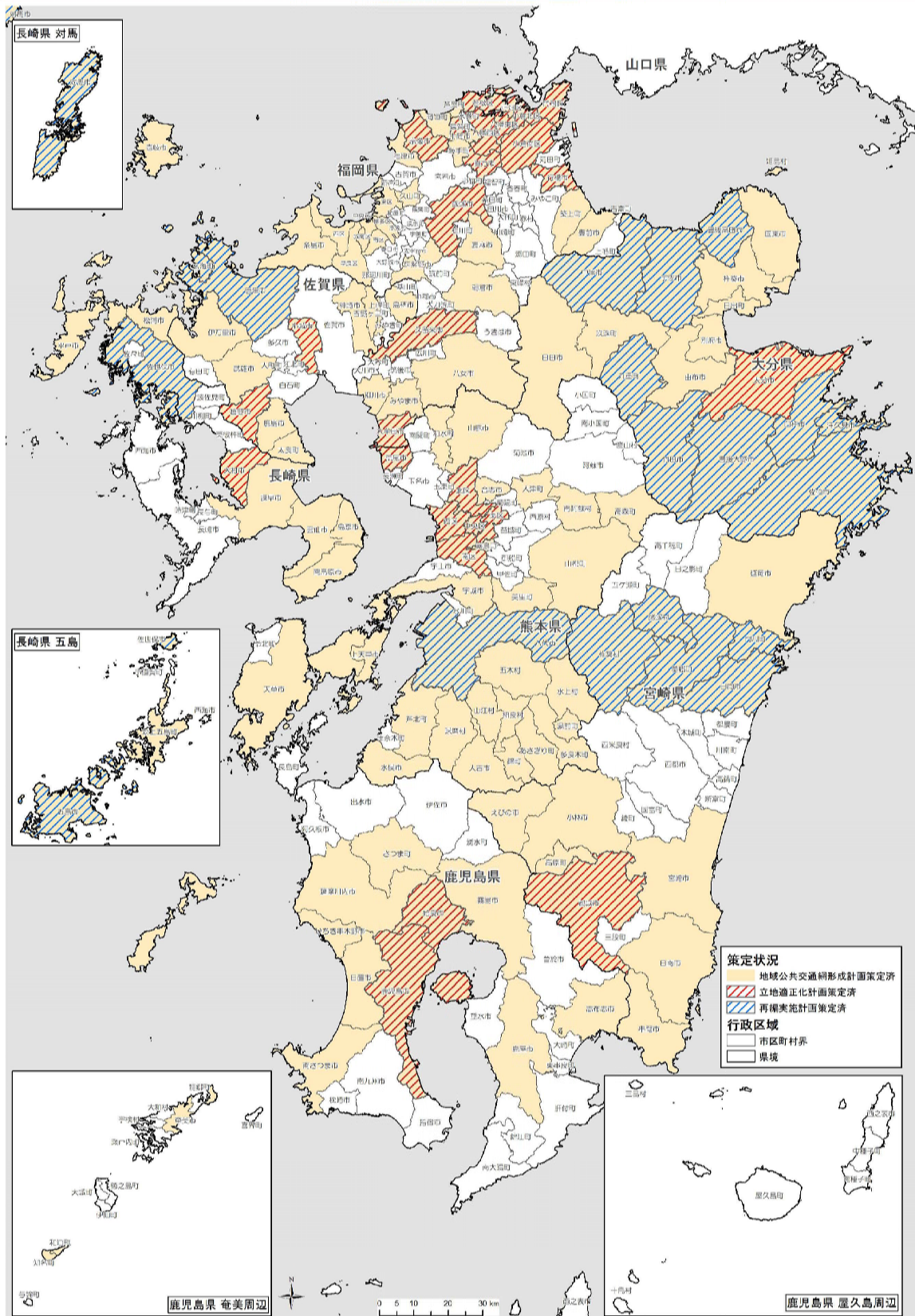
九州内市町村の人口密度

居住人口密度



資料：総務省「H27国勢調査」

九州内市町村の計画策定状況図

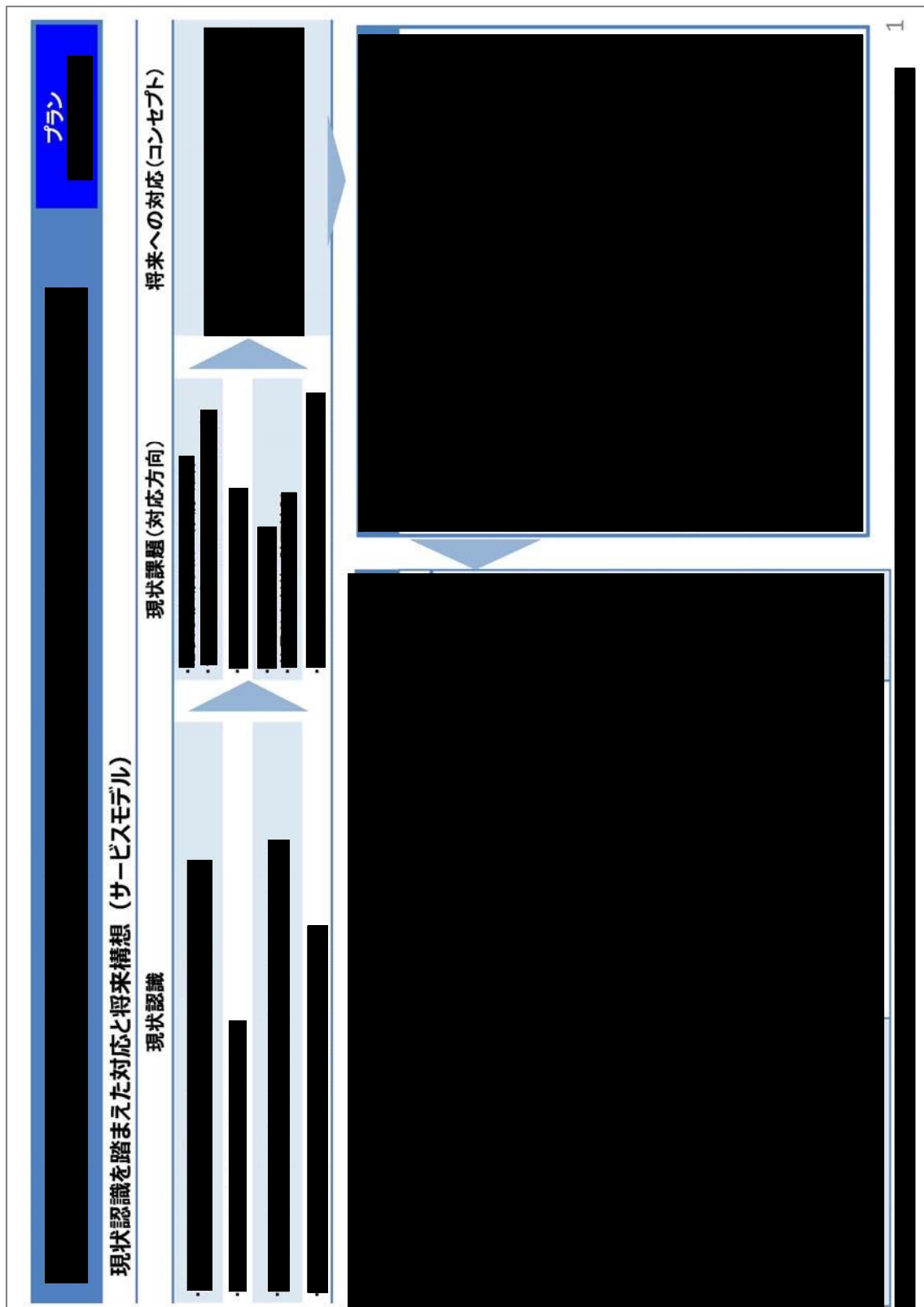


資料：地域公共交通網形成計画 策定状況（202004末時点）

(2) 事業プランの検討概要について

事業プランは検討概要資料及び、プランの概要版・詳細版の2分冊で整理した。

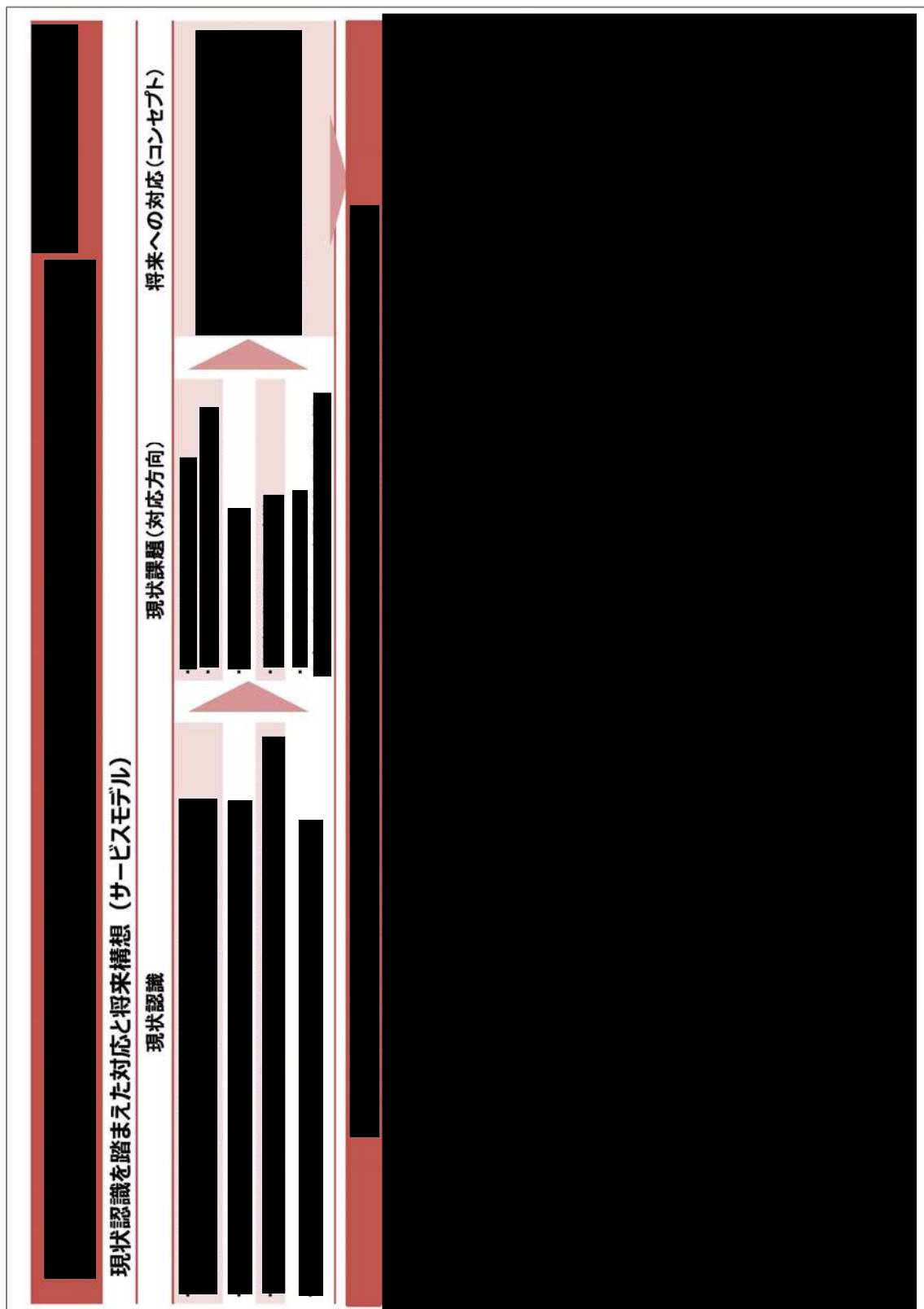
ここでは、まず、各地域の検討概要資料について整理した結果を示す。



(仮) きやま地方創生モビリティプロジェクト ～きやま版・地方創生プロジェクト～

現状認識を踏まえた対応と将来構想 (サービスモデル)

現状認識		現状課題(対応方向)	将来への対応(コンセプト)
- 交通利便性の高い立地条件(鉄道・高速による福岡都心へのアクセス性) - ベッドタウンとしての発展と近年の人口減少・高齢化の進行 - 中心市街地の家政科への対応(人口減少・駐車需要減少に伴う土地の利活用) - 買物難民の救済(高まる移動弱者の増加・コロナ禍でも必要性の高い町内移動) - 町内移動の足となるコミュニティバスの低利用と経営難・低い利便性		- 立地の優位性の活用 - 移動リソースの有効活用 - 賑わいの回復・喚起(コミュニティ存続) - 必要な移動手段の存続・確保 - 効率的な対策・計画検討	【仮】きやま地方創生モビリティプロジェクト ○鉄道・高速での福岡都心へのアクセスの優位性を生かした、きやま版・地方創生プロジェクト
(仮)きやま地方創生モビリティプロジェクトでの検討方向(地域創生に向けて)			
5つのチャレンジ(R2)		短期	中長期
> 町内移動の円滑化 A: 他の移動との重ね掛けによる効率化 ・モビリティのマルチタスク化		★新たなモビリティの導入 実証①: オンデマンドモビリティ・高頻度モビリティ・通勤通学モビリティと階層的なモビリティ体系構築 ★MaaSアプリの導入 検討: 新たなモビリティの予約・決済可能なアプリ導入 ・JR・高速バスとのシームレスな乗換 ●移動リソースの有効活用 実証②③: 地域振興施設との一体的運営・貨客混載(隙間スペース・空き時間等の活用) ②③: ふるさと名物市場での物販サービス＋貨客混載(集荷・配送事業)との一体的運営 ③: 地域市民団体SGKとの連携による貨客混載(宅配業者～受取拠点～けやき台団地の集荷・配送) 実証①: 企業・スクールバス連携(町内企業バス・スクールバスとの連携、既存リソースの有効活用) 企業バス: Amazon/日立物流/CKアール・エス/東洋新薬/日本タンクスチン など スクールバス: 東明館学園/プリジステンスイミングスクール など	【中長期対応】 ・基山町モデルの新たな展開(効率性の追求) (地域住民の持続的なモビリティの維持) ・モビリティの自動運転運行 ・自治体活動支援(効果的な交通まちづくり等へのデータ活用(モビリティの最適ルート検討等))
B: モビリティでのサービス提供 ・サービスのモビリティ化		●住民サービス向上(コミュニティ存続) 実証④: 宅配サービス連携: 町内小売店・飲食店等の商品をオンデマンドモビリティにより宅配	
C: 需要側の変容を促す仕掛け(移動需要を喚起) ・ダイナミックプライシング・ルーティング		●賑わいの回復・喚起 検討(実証⑤): 需要喚起に向けた定額乗り放題サービス導入検討	
D: 異種業との連携による収益活用・付加価値創出 ・アプリデータ連携		●効率的な対策 検討: 新たなモビリティを活用した広告配信(車内・予約アプリ等での広告配信) 検討	
E: モビリティ関連データの取得 交通・都市政策との連携 ・モビリティデータ活用 ・交通政策・まちづくり推進		●効率的な計画検討 新たなモビリティの運行データ等の活用 検討: 移動データ等を地域交通計画・活性化策に活用 新たなモビリティへのセンサー配備 検討: 各種データ取得検討	1





(3)事業プラン集

事業の概要版・詳細版の2分冊で整理した結果を以下に示す。

1) [REDACTED]

当初、[REDACTED]との調整事項も踏まえて、[REDACTED]のプラン案を以降に掲載する。
整理結果を以下に示す。

事業名 対象都市（ ）・事業主体（ ）		1 / 2
①地域とモビリティに関する現状と課題	②将来像※と課題解決の方策	
地域・モビリティの現状	将来像（地域におけるモビリティの将来像）	
地域・モビリティの課題	課題解決の方策	

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名

対象都市（

）・事業主体（

2 / 2

③事業概要（実証実験の概要）

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

⑤実施体制（総括）

団体区分

団体名（実施内容・役割）

(詳細版)

事業名

1/14

対象都市 () 事業主体 ()

①地域とモビリティに関する現状

対象地域の概況

事業名		2/14
対象都市（		事業主体（

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

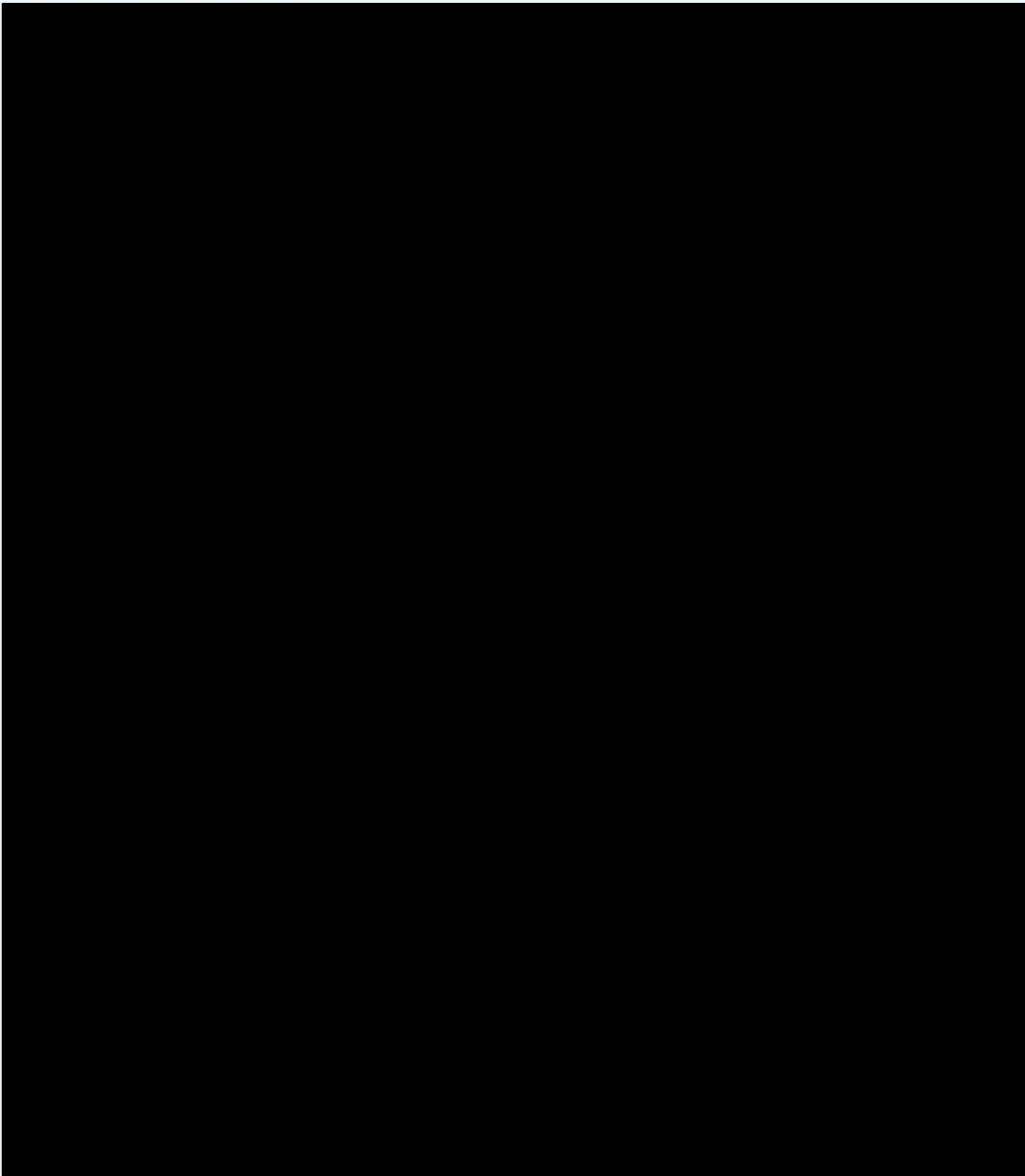
事業名

3/14

対象都市（ ） 事業主体（ ）

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題



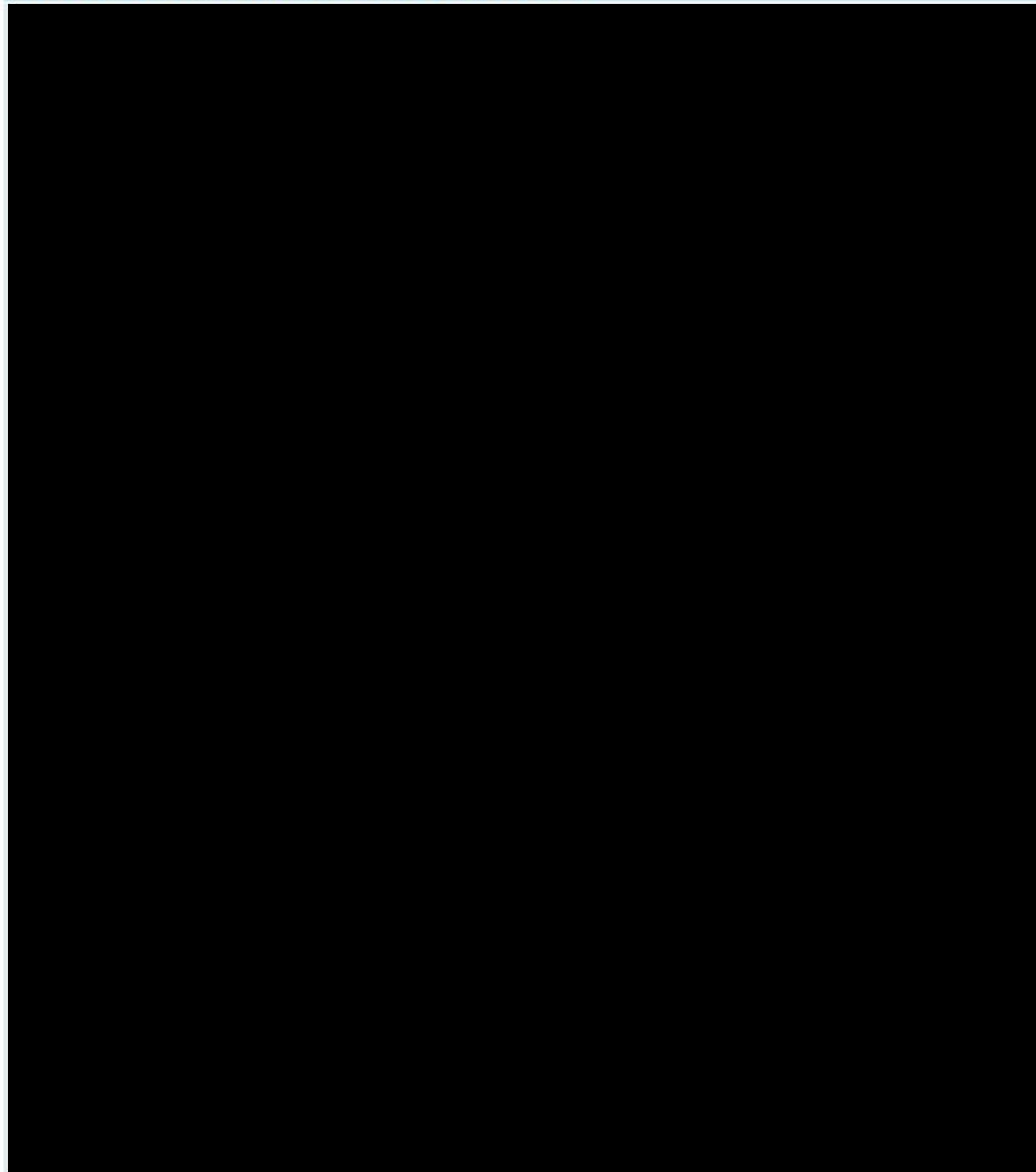
事業名

4/14

対象都市（ ） 事業主体（ ）

②将来像※と課題解決の方策

将来像（地域におけるモビリティの将来像）



※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

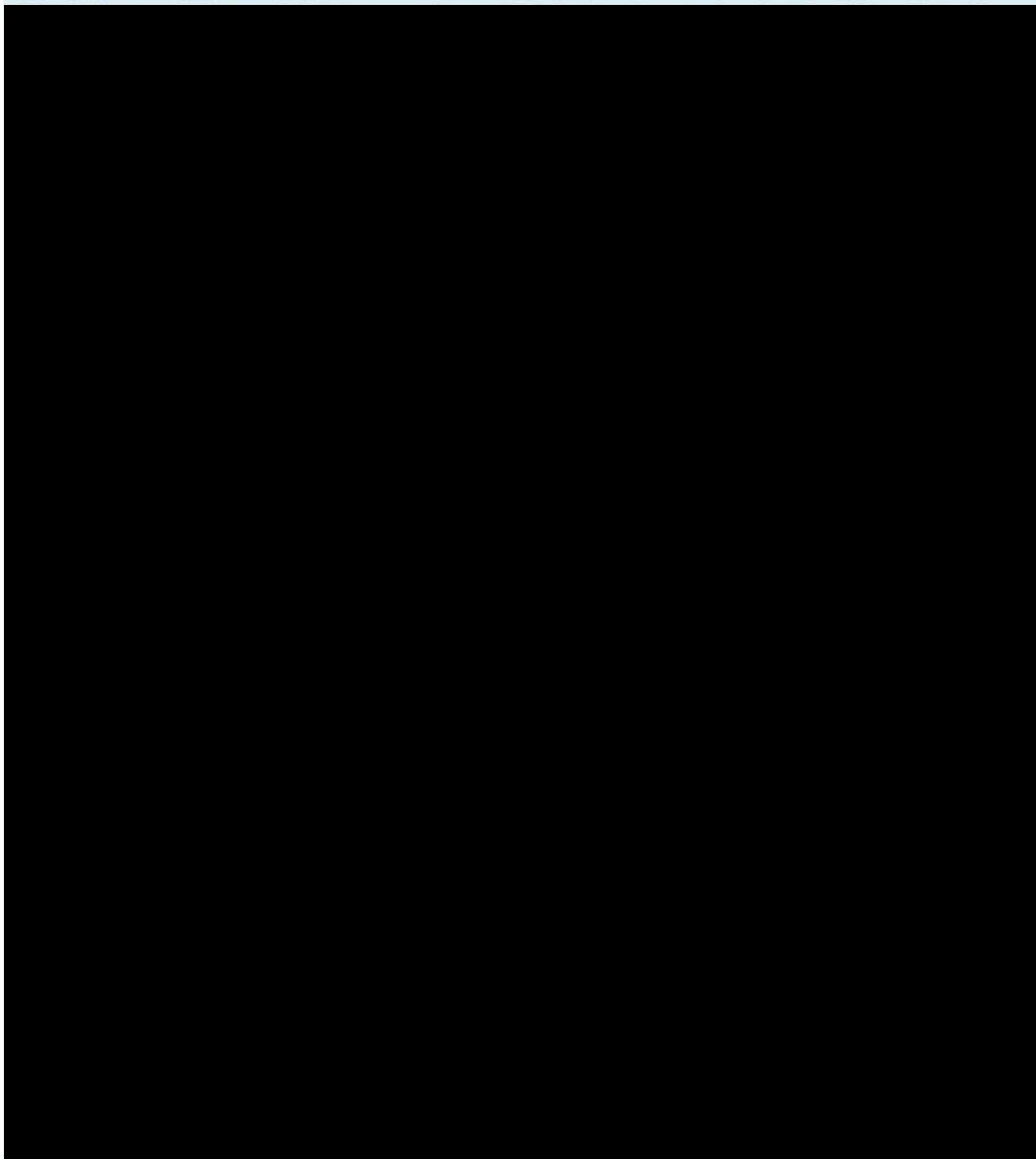
事業名

5/14

対象都市（ ） 事業主体（ ）

②将来像と課題解決の方策

課題解決の方策



事業名		6/14
対象都市（		） 事業主体（

②将来像と課題解決の方策

課題解決の方策

事業名 [REDACTED] 7/14
対象都市 ([REDACTED]) 事業主体 ([REDACTED])

③事業概要（検討・実証概要）

[REDACTED]

事業名 [REDACTED] 8/14
対象都市 ([REDACTED]) 事業主体 ([REDACTED])

③事業概要（検討・実証概要）

[REDACTED]

事業名

9/14

対象都市（

事業主体（

③事業概要（検討・実証概要）

事業名 [REDACTED] 10/14
対象都市 ([REDACTED]) 事業主体 ([REDACTED])

③事業概要（検討・実証概要）

[REDACTED]

事業名

11/14

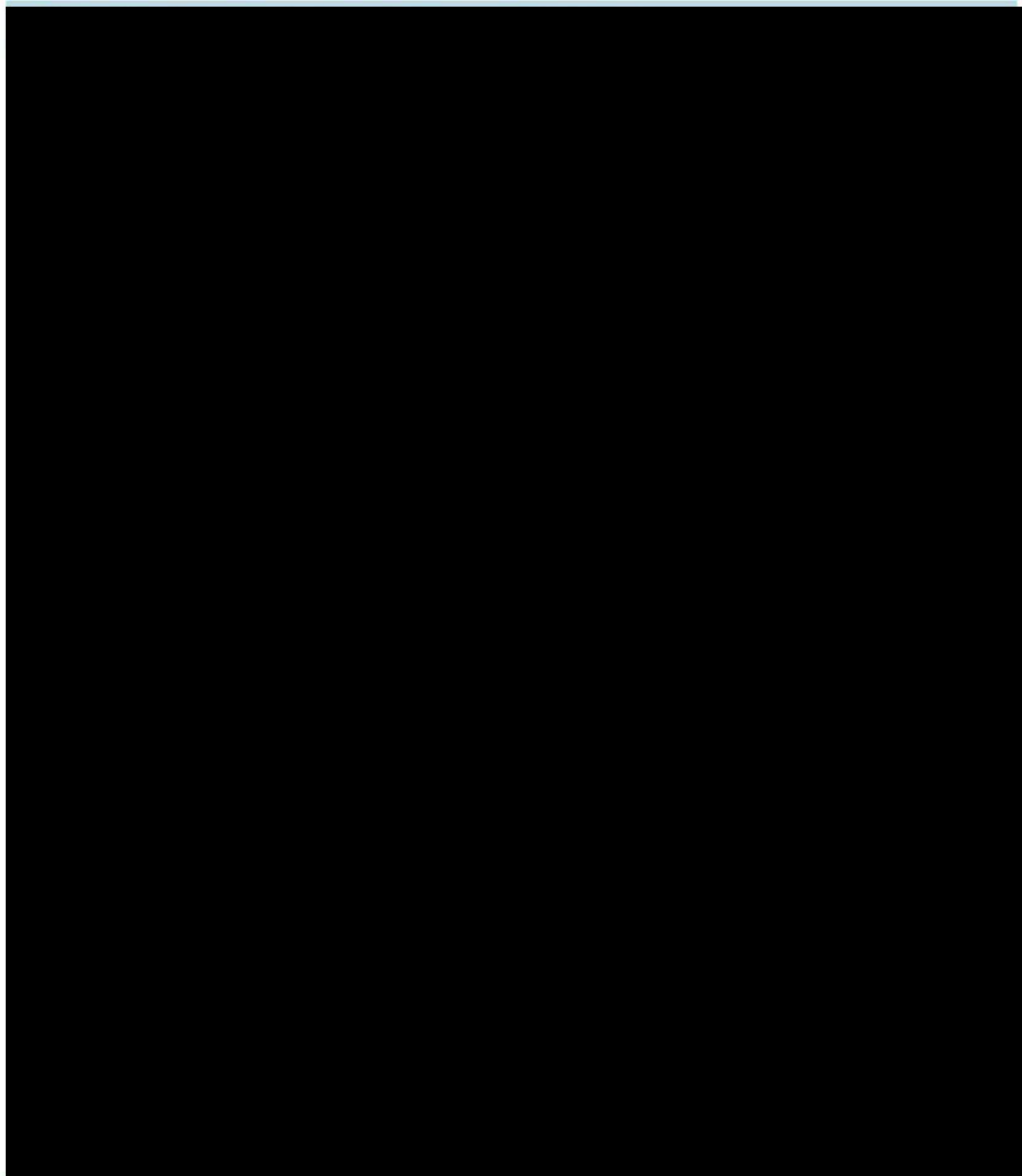
対象都市（

）

事業主体（

）

③事業概要（検討・実証概要）



事業名

12/14

対象都市 () 事業主体 ()

③事業概要（検討・実証概要）

[Redacted content]

事業名		13/14
対象都市（		）事業主体（

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

--

14/14

)

⑤实施体制（XXXXXXXXXXXX）

团体区分

团体名

实施内容

役割

2)佐賀県基山町(自治体:基山町)
(概要版)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト 事業主体(基山町) 1/3

①地域とモビリティに関する現状と課題

地域・モビリティの現状

- ハブタウンとしての発展と近年の人口減少・高齢化の進行
- 中心市街地の活性化への対応(人口・駐車需要減少での未利用地増)
- 買物難民救済(移動弱者の増加・コロナ禍でも必要の高い町内移動)
- コミュニティバスの運行効率化への対応(利用が極めて少ない)
- コミュニティバスの低利用と経営難・低バスの利便性



地域・モビリティの課題

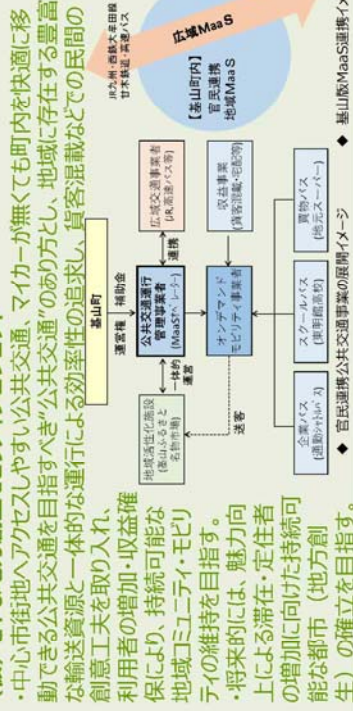
- 移動リソースの有効活用
 - ・多様な移動手段(企業送迎バス・スクールバス)の既存リソースを有効に活用した事業運営に向けた検討が重要(時間的・空間的・空きスペースの連携活用による効率的運行確保)
- 賑わいの回復・喚起(コミュニティの存続)
 - ・中心市街地の活性化・未利用地への対応に向け、地域振興施設や地域支援団体の活動との連携による、外出機会の拡大など、中心市街地の活性化への対応となる賑わいの回復に向けた検討が必要(需要喚起)
- 必要な移動手段の存続・確保
 - ・買物難民の救済など、移動弱者の急増に向け、交通サービスの維持の観点より、継続的な事業運営を可能とすることが重要(事業者自助運営による移動存続・確保(コミュニティバスの利用実態からも収益事業検討が重要))
- 効率的情報収集、効果的な対策・計画検討
 - ・人や車の「移動」時を活用した各種インフラ情報・移動情報の収集による付加価値創出に向けた検討が重要(異業種との連携による収益活用)

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

②将来像※と課題解決の方策

将来像(地域におけるモビリティの将来像)

(仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト



課題解決の方策

課題解決の方策①：既存リソースの有効活用

- 方策①：オンデマンドモビリティの実装
 - ・より効率的で利便性の高い町内移動を実現すべく、企業バス・スクールバス等の豊富な輸送資源も活用しながら、コミュニティバスからオンデマンドモビリティへの転換を図る方策

課題解決の方策②：賑わいの回復・喚起、必要な移動手段の存続・確保

- 方策②：地域振興施設との一体的運営等、収益性の確保
 - ・基山SAのふもとと各物市場の物販サービスとモビリティ事業と一体的に運営による収益向上。オンデマンド車両を活用した貨客混載による収益支援方策

課題解決の方策③：賑わいの回復・喚起

- 方策③：高齢者を含む買物難民の救済
 - ・高齢者(交通弱者)を含む、町内移動ニーズに対応するための、移動の料金抵抗のシームレス化への支援方策

事業名（仮）きやま地方創生モビリティプロジェクト ～きやま版・地方創生プロジェクト～ 2/3
対象都市（佐賀県基山町） 事業主体（基山町）

③事業概要（実証実験の概要）

解決方策①：オンデマンドモビリティ

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

- その他：市内移動の円滑化・移動手段の確保

【事業の目的・概要】

・より効率的で利便性の高い町内移動を実現すべく、企業バス・スクールバス等の豊富な輸送資源も活用しコミュニティバスからオンデマンドモビリティへの転換を促進

【事業の実施体制】

- 行政：基山町（実証実験モビリティの運行に向けた調整・検証等）
- 交通事業者：既存委託事業者（運行検証＋データ取得）
- 企業・学校：実証支援、支援企業（検証支援・データ解析等）

【事業の検証事項・期待される効果】

・町内モビリティとしての公共交通空白地域の緩和（移動円滑化）

【事業計画（事業費：－）・スケジュール】

・実証検討：令和3年4～9月・実証期間：令和3年10月～・検証検討：未
・現状：基山町にて検討中

解決方策②：収益事業（地域振興施設との一体的運営・貨客混載・宅配）

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

A. 他の移動との重ね掛けによる効率化

B. モビリティでのサービス提供（代行サービスの可能性検討）

【事業の目的・概要】

・基山SAの「ふるさと名物市場」の物販サービスとモビリティ事業と一体的に運営による収益向上。オンデマンド車両を活用した貨客混載による収益事業展開（地域支援団体：SGKとの連携）

【事業の実施体制】

- 行政：基山町（実証実験モビリティの運行に向けた調整・検証等）
- 交通事業者：既存委託事業者（運行検証＋データ取得）
- 施設・団体：実証支援、支援企業（検証支援・データ解析等）

【事業の検証事項・期待される効果】

・高齢者（交通弱者）の外出機会の拡大・買物需要拡大・収益事業性

【事業計画（事業費：－）・スケジュール】

・実証検討：令和3年4～9月・実証期間：令和3年10月～・検証検討：未
・現状：基山町にて検討中

③事業概要（実証実験の概要）

解決方策③：低額乗り放題（サブスクリプション）

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

C. 需要側の変容を促す仕掛け（需要喚起）

【事業の目的・概要】

・外出機会の向上、中心市街地の活性化による賑わい創出に向け、定額料金化による移動需要の喚起を図る。

・オンデマンドモビリティ6台（通勤・通学用途を除く）を、定額乗り放題として運行する場合、仮に1,200人（町民の約7%）の会員登録があれば一月一定額の徴収により運行可能性があり、データ解析などを踏まえた住民意向など、取組の実現可能性を把握

【事業の実施体制】

- 行政：基山町（実証実験モビリティの運行に向けた調整・検証等）
- 交通事業者：既存委託事業者（運行上の課題等検討等）
- 支援企業（アプリ検討支援・サービス提供の可能性検討等）

【事業の検証事項・期待される効果】

・高齢者（交通弱者）を含む外出機会・需要拡大・買物消費拡大
・収益事業としての基幹収入源の確保（モビリティの持続性の向上）

【事業計画（事業費：－）・スケジュール】

・調査検討：令和3年4～11月・調査期間：令和3年11月以降・検討：未
・現状：基山町にて検討中

その他：MaaSへの取組み

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

●その他：市内移動の円滑化

【事業の目的・概要】

・市民サービス向上ツール検討 ①モビリティ予約・決済などの日常生活利用

【事業の実施体制】

- 行政：基山町（将来ビジョンの検討）
- 支援企業：シース構築・支援検討＋将来ビジョンの検討補助

【事業の検証事項・期待される効果】

・市民生活のサービス向上（満足度）・地域の魅力向上

【事業計画（事業費：－）・スケジュール】

・検討期間：令和3年度・現状：基山町にて検討中

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト ～きやま版・地方創生プロジェクト～ 3/3
対象都市(佐賀県基山町) 事業主体(基山町)

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

- 事業・取組の実証実験等を踏まえ、将来像実現に向けた今後5年間
- 各年度の進捗率は4段階評価

【段階1】P：解決方策検討

【段階2】D：右類の実証・実装

【段階3】C：実装上の課題解決・改善検討

【段階4】A：運用・改善・強化

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
解決方策① デマンド実装	P:準備	D:実証 C:検証	A:運用			
解決方策②	P:準備	D:実証 C:検証	P:改善	P:改善	D:実証 C:検証	A:運用
収益事業	P:準備	P:改善	A:事業			
解決方策③	P:準備	P:準備	P:改善 D:実証 C:検証	P:改善	D:実証 C:検証	A:事業
サブスク				P:改善	P:改善	D:実証 C:検証
その他① MaaS	P:調整	P:調整	P:検討	D:実証 C:検証	A:運用	P:検討

・中期的展望：市民生活のサービス向上

・長期的展望：基山町の地方創生

⑤実施体制（総括）

団体区分 団体名（実施内容・役割）

代表団体 基山町（実証実験の運行や取りまとめの主体）

参加団体

交通事業者：既存委託事業者・企業・スクールバス（実協協力）
企業・大学：…（ソフトウエア開発，データ収集・解析）
地域企業・学校・商業施設：基山ふるさと名物市場（実協協力）
その他：地域支援団体：SGK（実協協力）

【参考：きやま地方創生モビリティ研究会】

研究会からの提言を踏まえ、施策内容・実施体制の強化を予定

■研究会の概要

コロナ禍の影響により交通事業者は大きな打撃を受け、従来のようなサービスの提供が困難な状況になってきています。しかし、コロナ禍の影響により地域内での移動は広域的な移動に対して相対的に活発になってきている状況も見られています。

九州内の多くの地方都市で地域内移動の公共交通サービスは充分とは言えない地域が多く、マイカーに依存せざるを得ない状況にあります。マイカーを利用出来ない方々は外出の機会を控えるを得ない状況にあり、今後の更なる高齢化の進展により地域の活力が失われる恐れがあります。

そこで九州経済連合会では、九州の多くの地方都市で抱えるこのような公共交通に関する課題に対して、昨今、全国的に急速な進展を見せているMaaSやAIデマンボス等の新たなスマートモビリティの導入促進の支援により地域の活性化に貢献したいと考えモビリティに関する研究会を立ち上げること致しました。

具体的なモデル地域を対象に検討を進めることで検討成果を他の地方都市においても活用して頂けると考え、佐賀県基山町をモデル地域として選定させて頂きました。基山町を対象にMaaSやスマートモビリティを活用した持続可能なモビリティ体系の構築による地域の活性化手法について研究を進めて参りたいと思います。

■研究会の構成員

	所属等	役職	氏名
事務局	理事長	熊本大学工学部地球科学科	柳澤 真上 理事長
	基山町	町長	松田 一也
	基山町	町長補佐	西久保 忠良
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
	基山町	町長補佐	松澤 浩
アドバイザー	行政	国土交通省 九州地方整備局	今田 一義
	行政	国土交通省 九州運輸局	田邊 直輝
	行政	国土交通省 九州経済産業局	今村 芳仁
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄
	行政	国土交通省 九州建設局	田中 昭雄

九州経済連合会、株式会社基山コンクリート

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

1/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

対象地域の概況

<地域概況>

● 交通利便性の高い立地条件

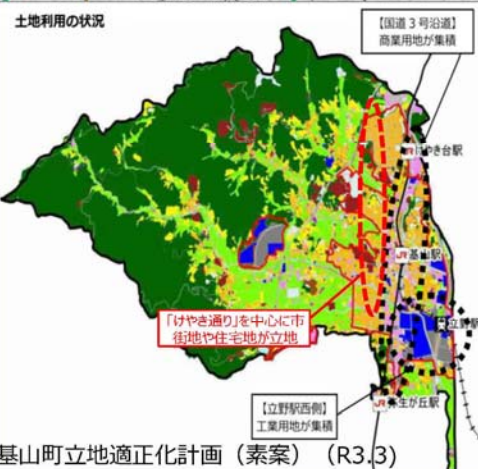
・基山町は、博多や佐賀、久留米などの主要都市へ在来線（JR鹿児島本線）で15分～30分の圏域であり、東側は高速バスの利用が可能な九州自動車道、南側は長崎自動車道があり、結節点となる基山PAが北側に立地。



● けやき通りを軸とした都市構造・

高い福岡市中心部へのアクセス性

・在来線に並行する「けやき通り」を中心に市街地や住宅地が形成されており、JRを活用して福岡市中心部等へのアクセス性が高い地域。



基山町立地適正化計画 (素案) (R3.3)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

2/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

現状①：増加する高齢者夫婦世帯・単身世帯への対応

(ベッドタウンとしての発展と近年の人口減少・高齢化の進行)

・世帯数は増加傾向であるが、高齢者夫婦・単身世帯の増加が顕著であり、佐賀県全体や近隣市（筑紫野市、鳥栖市、小郡市）と比較しても基山町が最も高い。

◆基山町内の世帯数推移



◆佐賀県・近隣市との増減率比較

高齢者夫婦世帯

順位	市町名	増減率
1	基山町	129.9%
2	筑紫野市	128.3%
3	鳥栖市	127.7%
4	小郡市	117.9%
5	佐賀県	116.4%

高齢者単身世帯

順位	市町名	増減率
1	基山町	138.5%
2	筑紫野市	133.4%
3	鳥栖市	130.2%
4	小郡市	126.8%
5	佐賀県	120.7%

出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

・ベッドタウン開発が続き平成12年までは人口が増加するも近年は減少傾向となり、町郊外部の開発団地を中心に少子高齢化が進行。

・将来的には、特に「けやき台団地」や「高島台団地」での高齢化が懸念。



データ：国立社会保障・人口問題研究所推計、出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

3/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

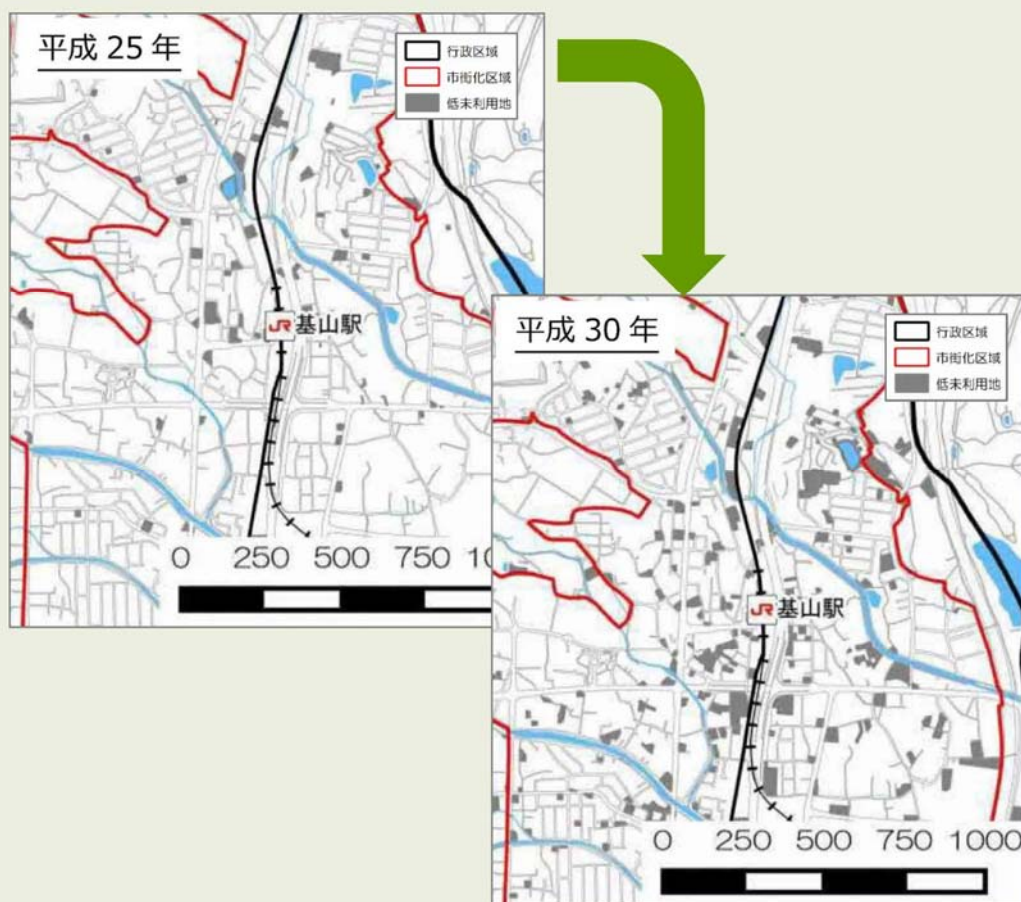
①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

現状②：中心市街地の活性化への対応

・中心市街地（基山町周辺）では小規模な低未利用地が散在・増加しており、未利用地の多くは駐車場化するも、今後は人口減少・駐車需要が減少し、利活用されない土地の増加が懸念。

◆中心市街地における低未利用地の変化



データ：都市計画基礎調査（※低未利用地：空き地、青空駐車場など）

出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

4/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

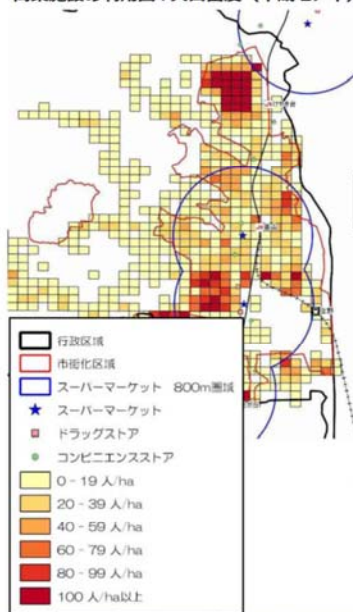
モビリティの現状と課題

現状③：買物難民の救済

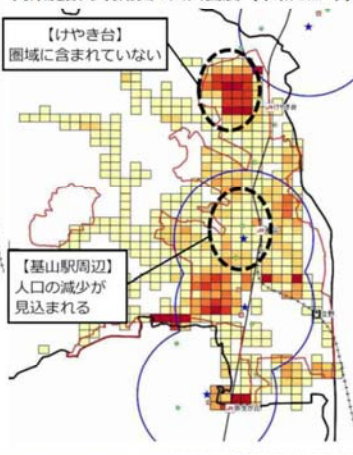
・商業施設が徒歩圏内に立地していない団地が存在しており、住民の半数弱は将来的に日常的な買物移動を不安視。

◆商業施設の利用圏と人口密度

商業施設の利用圏+人口密度 (平成 27 年)



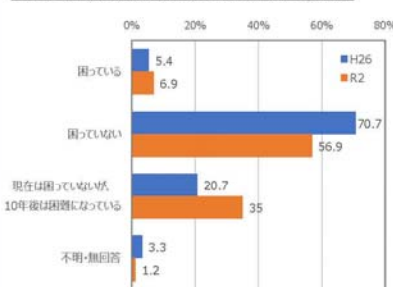
商業施設の利用圏+人口密度 (令和 22 年)



データ：国立社会保障・人口問題研究所推計 出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

◆買物に対する町民意識

日常の買い物について困っていることがあるか (N=1,205)



出典：町民満足度調査結果 (令和2年9月)

何について困っているか (N=83)



事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

5/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

現状④：町内移動需要の増加への対応

・定年退職などによる近年の町内昼間人口増加に伴い、町内移動需要の増加が想定されるが、現状での高齢者の移動は基山町内が約5割を占める。

◆基山町の昼夜人口比率の推移

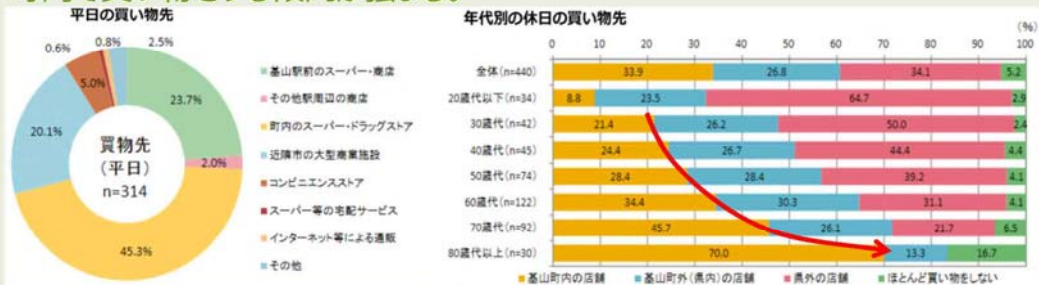


◆高齢者の移動エリア



データ：国勢調査、出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月) 出典：第5回北部九州圏PT調査(令和元年)

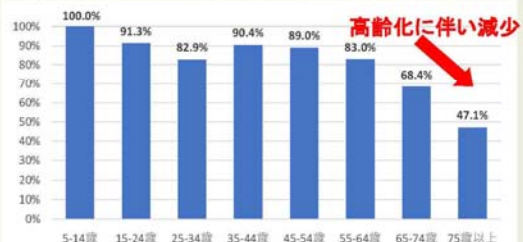
・平日は町内の施設にて買い物をする傾向となり、休日では、高齢者ほど、町内で買い物をする傾向が強まる。



出典：基山町中心市街地活性化基本計画(令和2年3月) ◆基山町居住者の年齢階層別外出率

現状⑤：高齢者の外出機会の創出

・基山町居住者の外出率は高齢になるほど減少傾向。



出典：第5回北部九州圏PT調査(令和元年)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

6/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

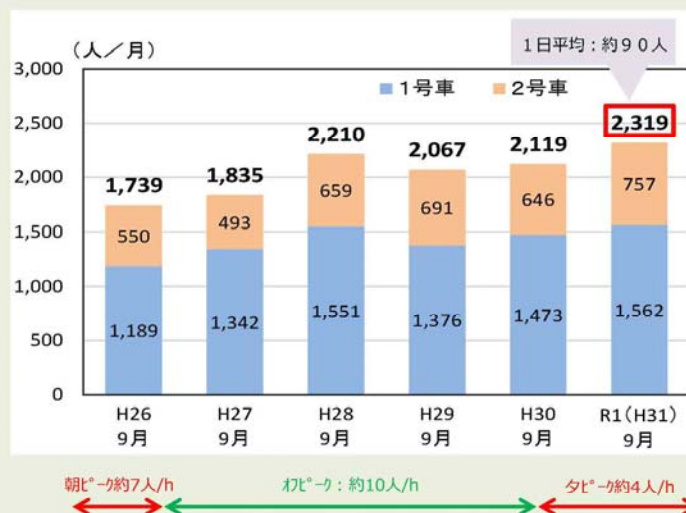
①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

現状⑥：コミュニティバスの運行効率化への対応

・基山町内のコミュニティバスの利用者数は増加傾向にはあるが、依然として利用者は少ない。利用時間帯は、通勤・通学・帰宅時に比べ、日中（私用）の利用者数が多い傾向。

◆コミュニティバスの利用者数の推移



◆時間帯別乗車人数 (R1.10平日平均)



出典：基山町データ

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

7/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

現状⑥：コミュニティバスの運行効率化への対応

・運賃収入は運行事業費の1割未満で、9割以上が国や町の財源で補填しており、停車頻度は全バス停で同じだが（概ね1時間1回）乗降者数に大きな隔たりがあり、バス停の7割は、1日の乗降者数が3名未満と極めて少ない。

◆コミュニティバスの費用内訳



◆利用頻度別のバス停割合



現状⑦：タクシー業界の経営危機

・コロナ禍の煽りを受けタクシー業界は経営状態が悪化しており、地域住民のラストワンマイルを支えるモビリティ存続の危機が顕在化。



出典：新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響 (九州運輸局資料・令和3年2月)

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

8/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

特徴①：豊富な輸送資源

・路線バスが走ってないため、企業や学校等がそれぞれ専用バスを運行しており、通勤・通学時間帯（朝ピーク）や帰宅時間帯（タピーク）に集中し、一部企業はオフピーク時にも運行を実施。

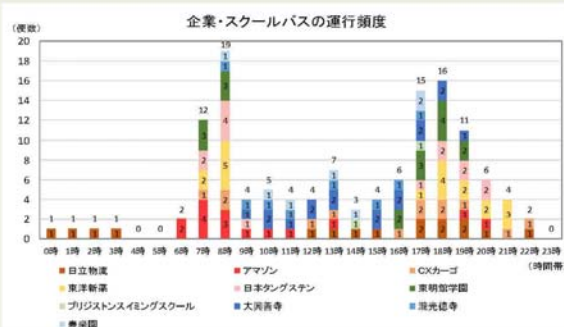
種別	企業名等
企業バス	Amazon／日立物流／CXカーゴ／東洋新薬／日本タンクステン
スクールバス	東明館学園／プリジストンスイミングスクール
その他	大興善寺／瀧光徳寺／寿楽園



東明館スクールバス



AMAZON企業バス



事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

9/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

特徴②：地元スーパーの送迎サービス

・地元スーパーの「サンエー」では定期便にて送迎サービス (週3日/車両1台/4ルート) を実施しており、買物難民救済を実施。



特徴③：基山SAに地域振興施設が立地

・基山SAに設営されている「基山ふるさと名物市場」にて農産物等を販売 (運営：きやまファーム)。
・基山SAへのアクセス道路が整備され、最寄りのけやき台団地からの利用も増加し、地元の直売所としても機能しており、農作物等の商品は生産者が個々に運搬。



事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

10/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状と課題

特徴④：シニア層による地域支援団体が活動

・けやき団地のシニア層を中心に地域支援活動を行う団体「SGK」があり、来年度にはNPO化の予定であるとともに、佐川急便との宅配サービス連携の動きを検討中。

SGKの概要

- ✓ 平成28年7月に発足
- ✓ 会員数は約100名
- ✓ 知識・経験豊富なシニア人材
- ✓ JRけやき台駅前の「基山SGK交流プラザ」を拠点に活動
- ✓ 「企業支援部会」「シニア就労支援部会」「健康づくり部会」「きやの里」「寺子屋部会」の5部会構成



けやき台朝市



事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

11/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

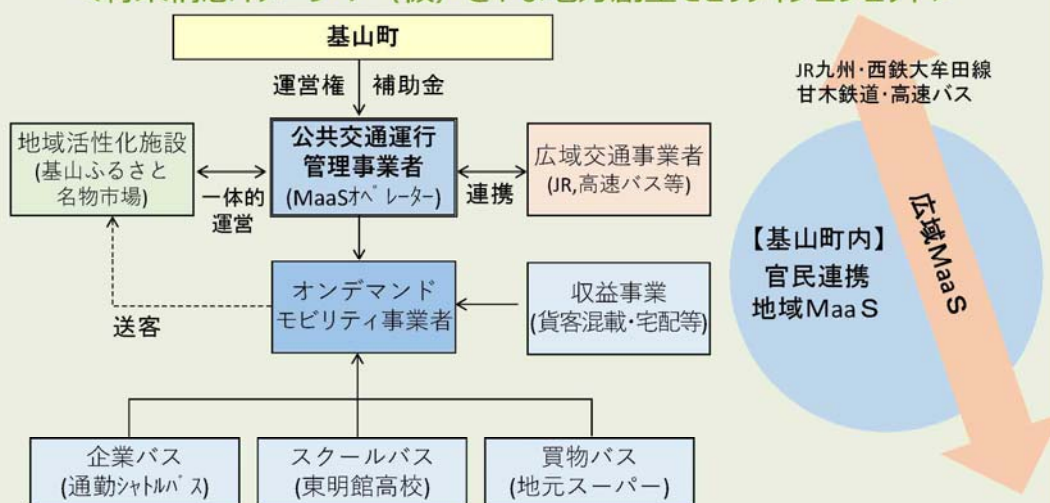
②将来像※と課題解決の方策

将来像 (地域におけるモビリティの将来像)

●きやま版・地方創生プロジェクト (仮) きやま地方創生モビリティプロジェクト
・中心市街地へアクセスしやすい公共交通、マイカーが無くても町内を快適に移動できる公共交通を目指すべき“公共交通”のあり方とし、地域に存在する豊富な輸送資源と一体的な運行による効率性の追求、地域振興施設と連携した公共交通事業の収益確保、公共交通運行の空き時間を活用した事業での収益確保、地域支援団体と連携した収益事業の実施等、民間の創意工夫を取り入れ、利用者の増加・収益確保により、持続可能な地域コミュニティ・モビリティの維持を目指す。

・公共交通利用者の確保に向けては、高齢者の免許返納の促進・不要不急な移動の掘り起しが重要であり、それらを支えるモビリティ確保が必要。また、官民連携による持続可能な公共交通体系を構築するため、公共交通の運営を官民連携で展開し、将来的には、基山町の魅力向上による滞在・定住者の増加に向けた持続可能な都市運営への発展 (地方創生) ・地域コミュニティの確立を目指す。

＜将来構想イメージ：(仮) きやま地方創生モビリティプロジェクト＞



◆ 官民連携公共交通事業の展開イメージ

◆ 基山版MaaS連携イメージ

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

12/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

②将来像※と課題解決の方策

課題解決の方策

●基山町の課題・特徴から見た公共交通展開方針

基山町の課題

- 増加する高齢者世帯・単身世帯への対応
- 中心市街地の活性化
- 買物難民の救済
- 町内移動需要の増加への対応
- 高齢者の外出機会の創出
- コミュニティバスの運行効率化
- タクシー会社の経営危機

基山町の特徴

- 豊富な輸送資源
- 地元スーパーの送迎サービス
- 基山SAに地域振興施設が立地
- シニア層による地域支援団体が活動

基山町における公共交通展開方針

目指すべき公共交通のあり方

- 中心市街地へアクセスしやすい公共交通
- マイカーが無くても町内を快適に移動できる公共交通

実現のための方向性

- 企業バス・スクールバス・買物バスと一体的に運行し効率性を向上
- 地域振興施設と連携した公共交通事業の収益の確保
- 公共交通運行の空き時間を活用した事業での収益確保
- 地域支援団体と連携した収益事業の実施

民間の創意工夫を取り入れ
利用者の増加・収益確保を図る

●【短期】課題解決の方策①～⑤：想定する事業展開

交通事業 (案) ＜解決方策＞	事業内容 (案)
①オンデマンドモビリティ	●コミュニティバスをオンデマンドモビリティへ転換 【シャトルモビリティ】オフピークを中心に「けやき通り」を定時・定路線・高頻度で運行 【通勤通学モビリティ】通勤・通学・帰宅が集中する朝・夕ピークは従業員や学生の専用モビリティとして優先運行 - オフピークはオンデマンドモビリティを利用頂く 【買物利用者】オンデマンドモビリティを利用頂く
②地域振興施設との一体的運営	●基山SAで運営されている「基山ふるさと名物市場」を公共交通事業と一体的に運営することにより、公共交通を利用した送客の充実などにより相乗効果が期待される。
③貨客混載事業	●けやき台団体の地域支援団体「SGK」との連携による、オンデマンドモビリティを活用した荷物の集荷・配送
④宅配事業	●アフターコロナにおいても増加が見込まれるデリバリー需要に対応
⑤定額乗り放題 (サブスクリプション)	●公共交通の利用促進のため公共交通の定額運賃を導入 ＜現在もコミュニティバスの1ヶ月フリーパス (3,000円) を販売＞

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

13/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

②将来像※と課題解決の方策

課題解決の方策

●【中長期的展望：市民生活のサービス向上】

- ・公共交通としての効率性の追求として、地域住民の持続的なモビリティとしての維持・事業者主体によるモビリティ自助運営への展開
- ・公共交通利用者の確保に向けた、高齢者の免許返納の促進・不要不急な移動の掘り起し展開
- ・官民連携による持続可能な公共交通体系の強化、公共交通の官民連携運営の強化
- ・自治体活動支援・モビリティの維持に向けた交通事業者の持続的経営支援

●【長期的展望：基山町の地方創生】

- ・将来的には、基山版MaaS連携での町の魅力向上による滞在・定住者の増加に向けた持続可能な都市運営への発展（地方創生）・地域コミュニティへの発展

想定：自動運転車両を用いたMaaS、定住人口の維持・関係人口の拡大



資料：「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（国土交通省）

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

14/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：①オンデマンドモビリティ

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

その他：市内移動の円滑化・移動手段の確保

【事業の目的・概要】

・より効率的で利便性の高い町内移動を実現すべく、企業バス・スクールバス等の豊富な輸送資源も活用しながら、コミュニティバスからオンデマンドモビリティへの転換を図る

オンデマンドモビリティ

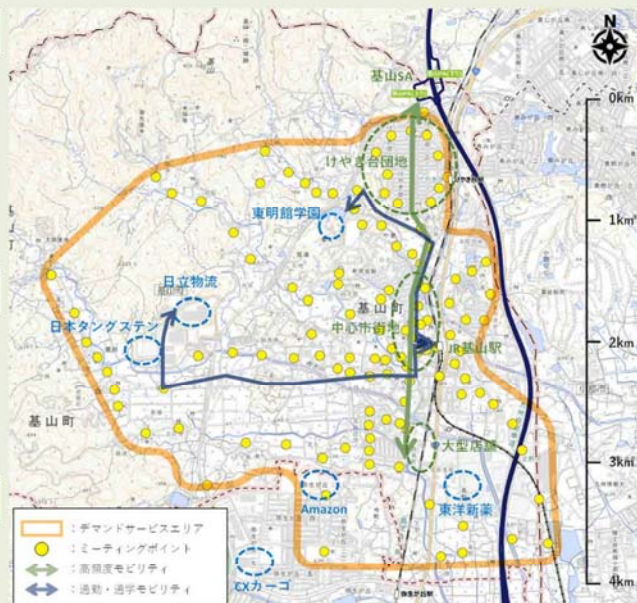
- ✓ 現在のコミュニティバス運行エリアを対象に、オフピークを中心に運行
- ✓ 設定したミーティングポイント (現コミュニティバス乗降場所の2倍程度を想定) 間を運行
- ✓ ミーティングポイントは協賛金を支払って頂く事で追加可能

高頻度モビリティ

- ✓ 交通拠点 (基山SA・JR基山駅)、中心市街地、大型店舗、主要団地が隣接する「けやき通り」を運行
- ✓ オフピークを中心に15分間隔の高頻度運行

通勤・通学モビリティ

- ✓ 通勤・通学・帰宅が集中する朝・夕ピークは優先運行
- ✓ オフピークはオンデマンド対応



【事業に必要なシーズ】

- ・その他移動交通 (企業バス・スクールバス) による既存リソースの活用 (オンデマンドモビリティ・高頻度モビリティ・通勤・通学モビリティの運行)
- ・他：移動データ取得におけるシーズの活用・運行状況配信アプリ等の活用

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

15/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策: ①オンデマンドモビリティ

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

その他: 市内移動の円滑化・移動手段の確保

【事業の実施 (検討) 体制】

団体名	実施内容	役割
●行政 基山町	実証検討・調整	・実証実験モビリティの運行に向けた地元調整・実施・検証、改善等の検討
●交通事業者	実証運行	・実証実験モビリティの運行等
●企業・民間団体	実証検討補助	・実証検証・検討支援 (モビリティ事業の運営・調整など)

【事業の検証事項】

検証事項	検証内容(ポイント)
①デマンドの利便性	・デマンド型運行による利用者数・外出率 (住民の移動需要の増減の有無)
②運営方式の利便性	・既存リソースでのデマンド運行の課題・改善点
③事業性	・交通事業者のモビリティのみでの収支・自助運行の可能性

【見込まれる効果】

- ・町内モビリティとしての公共交通空白地域の緩和 (移動円滑化)
- ・高齢者 (交通弱者) の外出機会・買物需要拡大

【事業計画 (事業費)】

項目	単価	個数	小計	備考
検討中(業務予定)	—	—	—	—
合計	—	—	—	—

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

16/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：① オンデマンドモビリティ

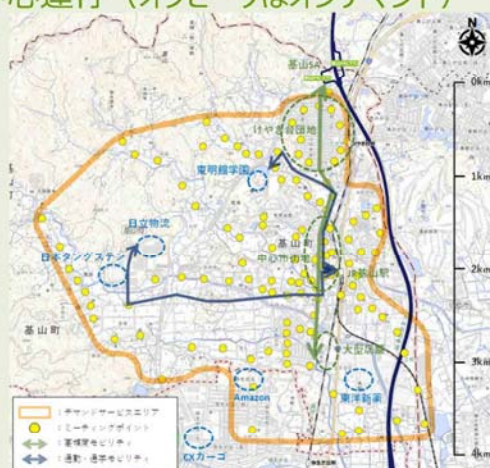
【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

その他：市内移動の円滑化・移動手段の確保

【スケジュール】

- ・オンデマンドモビリティ：オフピーク中心運行 (現在のコミュニティバス活用)
- ・高頻度モビリティ：メインストリート「けやき通り」運行
- ・通勤・通学モビリティ：朝・夕ピーク時中心運行 (オフピークはオンデマンド)
- ・対象エリア：現在のコミュニティバス運行
エリアを中心として想定

- ・実証検討：令和3年4～9月
- ・実証期間：令和3年10月～
- ・現状：基山町にて検討中



項目	R3.4-6	R3.7-9	R3.10-12	R4.1-3
実証検討	モビリティ 運行計画検討			
実証実験	実証準備 (ポイント協賛等)		実証実験期間	
データ解析	取得データ 内容・項目検討	取得データ 内容・項目検討	データ取得	データ解析
適用可能性検討		可能性調査 内容・項目検討	可能性調査 実施	データ整理 可能性検証
課題・対策検討				実装に向けた課題 対策検討

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

17/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：②地域振興施設との一体的運営・③貨客混載事業・④宅配事業

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

A. 他の移動との重ね掛けによる効率化

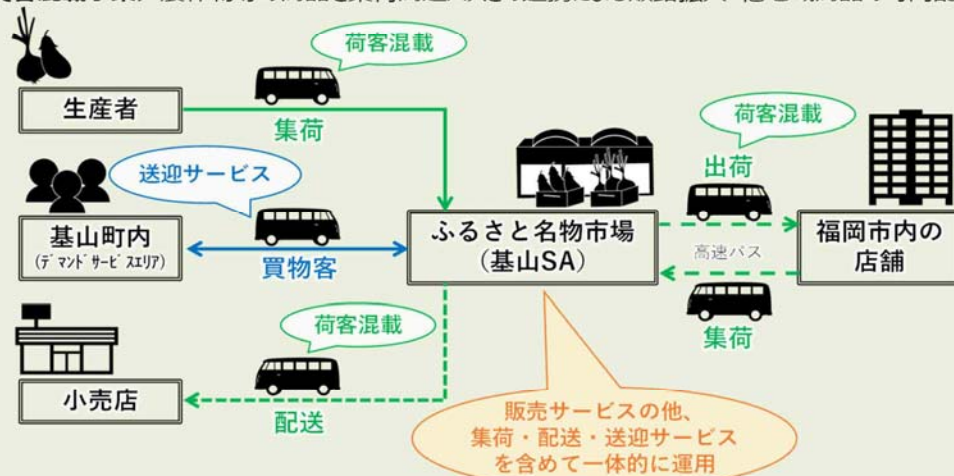
B. モビリティでのサービス提供 (代行サービスの可能性検討)

【事業の目的・概要】

解決方策②：現在、基山SAの「ふるさと名物市場」にて行っている物販サービスに加え、以下の2つのモビリティ事業と一体的に運営し、収益向上を図る

＜送迎事業＞ 町内の買物客を「ふるさと名物市場」に送迎

＜貨客混載事業＞ 農作物等の商品を集荷高速バスとの連携による販路拡大・他地域商品の町内配送



解決方策③・④：SGKでは宅配事業者と連携し「駅前交流拠点」を荷物の受取場所に指定できるよう準備中であり、この取り組みと連携し、オンデマンド車両を活用した貨客混載により、「宅配事業者～受取拠点」や「受取拠点～けやき台団地」の集荷・配送が対応可能



事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

18/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：②地域振興施設との一体的運営・③貨客混載事業・④宅配事業

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

A. 他の移動との重ね掛けによる効率化

B. モビリティでのサービス提供 (代行サービスの可能性検討)

【事業に必要なシーズ】

- ・オンデマンドバス事業による既存リソースの活用
- ・他：予約・配車におけるアプリ活用 (配送・集荷エリア情報)
移動データ取得におけるシーズの活用

【事業の実施 (検討) 体制】

団体名	実施内容	役割
●行政 基山町	実証検討・調整	・実証実験モビリティの運行に向けた地元調整・実施・検証、改善等の検討
●交通事業者	貨客混載・ 宅配事業運行	・実証実験モビリティの運行等
●企業・民間団体	MaaSアプリ検討 実証検討補助	・シーズ支援 (アプリ)・活用検証 ・サービス提供に向けた実現性検討

【事業の検証事項】

検証事項	検証内容 (ポイント)
①貨客混載による収益性検証	・交通事業者の収益事業拡大の可能性
②アプリ活用利便性	・高齢者を含む活用の満足度と改善点
③移動データ取得	・利用移動データによる実装可能性

【見込まれる効果】

- ・高齢者 (交通弱者) の外出機会の拡大・買物需要拡大・収益事業性

【事業計画 (事業費)】

項目	単価	個数	小計	備考
検討中 (業務予定)	—	—	—	—
合計	—	—	—	—

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

19/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：②地域振興施設との一体的運営・③貨客混載事業・④宅配事業

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

A. 他の移動との重ね掛けによる効率化

B. モビリティでのサービス提供 (代行サービスの可能性検討)

【スケジュール】

- ・オンデマンドモビリティ・高頻度モビリティ・通勤・通学モビリティの活用
- ・対象エリア：現在のコミュニティバス運行エリアを中心として想定
- ・実証検討：令和3年4～9月
- ・実証期間：令和3年10月～
- ・現状：基山町にて検討中

項目	R3.4-6	R3.7-9	R3.10-12	R4.1-3
実証検討	実施検討 企業調整			
実証実験	実証準備 (内容検討等)		実証実験期間 オンデマンド同時期	
データ解析	取得データ 内容・項目検討	取得データ 内容・項目検討	データ取得 データ解析	
適用可能性検討		事業化可能性調査 内容・項目検討	事業化 可能性検証	
課題・対策検討				事業化に向けた 課題・対策検討

※今回対象事業による収益性の検証事項

解決方策②：現在、基山SAの「ふるさと名物市場」にて行っている物販サービスのモビリティ事業と一体的な運営による収益性の検証

解決方策③・④：SGKとの連携での収益性の検証・集荷・配送対応可能性

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

20/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策: ⑤定額乗り放題 (サブスクリプション)

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

C. 需要側の変容を促す仕掛け (需要喚起)

【事業の目的・概要】

・外出機会の向上、中心市街地の活性化のため定額料金化が望まれる。
・オンデマンドモビリティ6台 (通勤・通学用途を除く) を、定額乗り放題として運行する場合、仮に1,200人 (町民の約7%) の会員登録があれば月定額4,400円で運行可能と考えられる。本格導入にあたっては、PT調査や実証実験を行い、移動需要や支払い意思額等の把握が必要であるため、今回検討では住民意向など、取組の実現可能性の把握を目的

【事業に必要なシーズ】

・他: 定額化に向けた料金聴取方法等でのアプリ活用検討
(現行コミュニティバス1ヶ月フリーパス販売の経緯などを踏まえた導入検討)
: 移動データと併用したデータ取得方法に必要なシーズ検討

【事業の実施 (検討) 体制】

団体名	実施内容	役割
●行政 基山町	実現可能性検討	・実証に向けた地元意向把握等の検討 (現行コミュニティバスフリーパス販売経緯等)
●交通事業者	サブスク導入 に向けた検討	・実証へのモビリティ運行上の課題等検討
●企業・民間団体	MaaSアプリ検討 検討補助	・シーズ支援(アプリ)・活用方法検討 ・サービス提供に向けた実現性検討

【事業の検証事項】

検証事項	検証内容(ポイント)
①サブスク利活用の可能性	・地域住民ニーズ把握 ・収益事業としての可能性検討
②アプリ活用の可能性	・高齢者を含む活用に向けた課題検討
③移動データ取得の取組	・利用移動データ取得の取組検討

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

21/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

③事業概要 (検討・実証概要)

解決方策：⑤定額乗り放題 (サブスクリプション)

【事業の方向性 (5つのチャレンジとの対応)】

C. 需要側の変容を促す仕掛け (需要喚起)

【見込まれる効果】

- ・高齢者 (交通弱者) を含む外出機会・需要拡大・買物消費拡大
- ・収益事業としての基幹収入源の確保 (モビリティの持続性の向上)

【事業計画 (事業費)】

項目	単価	個数	小計	備考
検討中 (業務予定)	—	—	—	—
合計	—	—	—	—

【スケジュール】

- ・対象：基山町内居住者・域外利用者を想定した意向調査
- ・調査検討：令和3年4～11月
- ・調査期間：令和3年11月以降 (デマンド実証運行を踏まえた検討)
- ・現状：基山町にて検討中

項目	R3.4-6	R3.7-9	R3.10-12	R4.1-3
調査検討	調査内容検討 調査準備			
調査実施			調査実施 デマンド運行以降	
データ解析				データ取得 データ解析
適用可能性検討				可能性検討 事業性検証
課題・対策検討				事業化に向けた 課題・対策検討

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

22/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

●事業・取組の実証実験等を踏まえた、将来像実現に向けた今後5年間の概略スケジュールは以下の通り。

・PDCAを意識したスケジューリングに配慮し、当面は収益事業に向けた活用方策となる「解決方策①・②」の実用化・実装しながら改善を図ることとする。

・なお、事前にステークホルダーなどのチェックポイントを想定し、改善対応を図ることに留意する。

・なお、各年度の進捗率は下記の4段階評価で実施する

【段階1】P：解決方策検討

【段階2】D：方策の実証・実装

【段階3】C：実装上の課題解決・改善検討

【段階4】A：運用・改善・強化

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
解決方策①	P:準備	D:実証 C:検証	A:運用			
デマンド実装			P:改善	P:改善	D:実証 C:検証	A:運用
解決方策②③④	P:準備	D:実証 C:検証	A:事業			
収益事業 (貨客混載等)			P:改善	P:改善	D:実証 C:検証	A:事業
解決方策⑤	P:準備	P:準備	D:実証 C:検証	A:事業		
サブスク				P:改善	P:改善	D:実証 C:検証
その他①	P:調整	P:調整	P:検討	D:実証 C:検証	A:運用	P:検討
MaaS アプリ検討						

※下記方針のもとサービス向上・持続可能な事業による地方創生を目指す

・中期的展望：市民生活のサービス向上

・長期的展望：基山町の地方創生

事業名 (仮)きやま地方創生モビリティプロジェクト

23/23

～きやま版・地方創生プロジェクト～

対象都市 (佐賀県基山町) 事業主体 (基山町)

⑤実施体制 (総括P：基山町)

きやま地方創生モビリティ研究会

■研究会の概要

コロナ禍の影響により交通事業者は大きな打撃を受け、従来のようなサービスの提供が困難な状況になってきています。しかし、コロナ禍の影響により地域内での移動は広域的な移動に対して相対的に活発になってきている状況も見られています。

九州内の多くの地方都市で地域内移動の公共交通サービスは充分とは言えない地域が多く、マイカーに依存せざるを得ない状況にあります。マイカーを利用出来ない方々は外出の機会を控えざるを得ない状況にあり、今後の更なる高齢化の進展により地域の活力が失われる恐れがあります。

そこで九州経済連合会では、九州の多くの地方都市で抱えるこのような公共交通に関する課題に対して、昨今、全国的に急速な進展を見ているMaaSやAIデマンドバス等の新たなスマートモビリティの導入促進の支援により地域の活性化に貢献したいと考えモビリティに関する研究会を立ち上げることと致しました。

具体的なモデル地域を対象に検討を進めることで検討成果を他の地方都市においても活用して頂けると考え、佐賀県基山町をモデル地域として選定させて頂きました。

基山町を対象にMaaSやスマートモビリティを活用した持続可能なモビリティ体系の構築による地域の活性化手法について研究を進めて参りたいと思います。

■研究会の構成員

	所属等	役職	氏名
委員	委員長	熊本大学大学院自然科学研究科 教授	溝上 卓志
	基山町	町長	松田 一位
	コミュニティバス事業部	有限会社基山タクシー 代表取締役	西久保 忠良
	商業	基山町商工会	副会長 松隈 浩
	通学バス運行部	基山町立中学校 理事長	荒井 健
	行政	佐賀県 地域交流部 佐賀県生涯学習課長	松隈 淳一
	その他	一般社団法人EMOBIJA 代表理事	橋 正勝
オブザーバー	行政	国土交通省 九州地方整備局 道路情報管理課長	今田 一典
		国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	田邊 直輝
		経済産業省 九州経済産業局 地域経済部 製造業振興 課長	今村 芳仁
		西日本鉄道株式会社 車庫モビリティ部 部長	田中 昭彦
	交通事業者	九州旅客鉄道株式会社 モビリティサービス推進室 室長	木下 寛友
		西日本高速道路株式会社 九州支社 総務企画課 地域連携担当部長	廣野 嘉志
事務局	九州経済連合会、株式会社基山コンサルタント		

■研究テーマ

- ①持続可能な新たな公共交通体系の構築手法
- ②活発な移動を促す公共交通サービスの構築手法
- ③公共交通と連携した新たな収益確保手法



基山町における想定される施策イメージ

①新たなモビリティの導入	- a)基山SA～JR弥生が丘駅を結ぶ基幹バスの運行 (予約不要) - b)オンデマンドモビリティ (要予約)
②MaaSアプリの導入	・新たなモビリティの予約・決済が可能なアプリ導入 ・J R、高速バスとのシームレスな乗換
③新たなモビリティでの貨物運搬	・新たなモビリティの専用スペース、空き時間等を活用した貨物運搬事業
④企業・スクールバス連携	・基山町内の企業バスやスクールバスと新たなモビリティとの車両共有化
⑤宅配サービス連携	・基山町内の小売店・飲食店等の商品をオンデマンドモビリティにより宅配
⑥定額乗り放題	・新たなモビリティの定額乗り放題サービスの導入 ・乗り放題だけでなく、他のサービスとの連携も併せて検討 [基山PA (上り) の「基山ふるさと名物市場」でのサービス提供等]
⑦新たなモビリティを活用した広告配信	・基幹バスやオンデマンドモビリティ車内や予約スマホアプリ等での広告配信
⑧新たなモビリティの運行データ等の活用	・新たなモビリティの移動データ等を地域交通計画や活性化策に活用 ・また、新たなモビリティセンサー等を配備しデータを取得する施策についても検討

※研究会からの提言を踏まえ、実施体制の強化予定

団体区分	団体名	実施内容	役割
代表団体	代表団体名：基山町	総括・運営	実証実験・検証、改善等の検討
参加団体	交通事業者： 広域・町内運行事業者	実験・実装協力	実証実験モビリティの運行運営等の補助
	企業・学識：	ソフト開発 データ収集・解析	実証データ収集、分析・改善対応等の検討
	地域企業： 企業・学校・商業施設等 (基山ふるさと名物市場)	実験協力	活用協力等
外部・協力団体	地域支援団体：SGK	実験協力	活用協力等

3) (自治体:)
(概要版)

1 / 3	
事業名 対象都市 () ・ 事業主体 ()	
①地域とモビリティに関する現状と課題 地域・モビリティの現状	②将来像※と課題解決の方策 将来像 (地域におけるモビリティの将来像)
地域・モビリティの課題	課題解決の方策

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名 対象都市 () ・ 事業主体 ()		2/3
③事業概要 (実証実験の概要)		③事業概要 (実証実験の概要)

事業名
対象都市（）・事業主体（）

3/3

④全体スケジュール
今後5年間の概略スケジュール

⑤実施体制（総括）

団体区分

団体名（実施内容・役割）

【参考：その他①】

(詳細版)

事業名		1/19
対象都市 (	)	事業主体 (
①地域とモビリティに関する現状		
対象地域の概況		

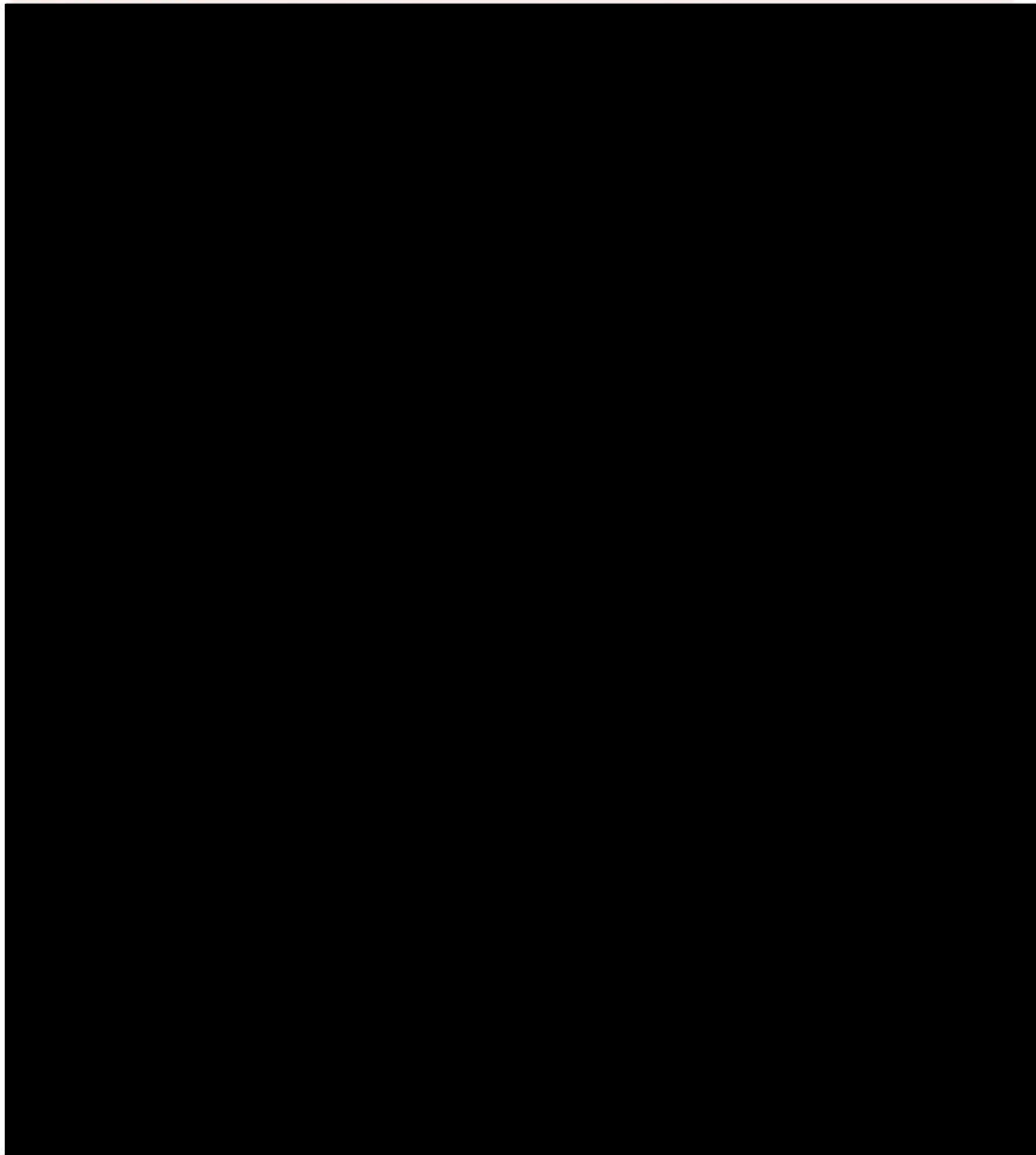
事業名

2/19

対象都市（ ） 事業主体（ ）

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状



事業名

[REDACTED]

3/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状

[REDACTED]

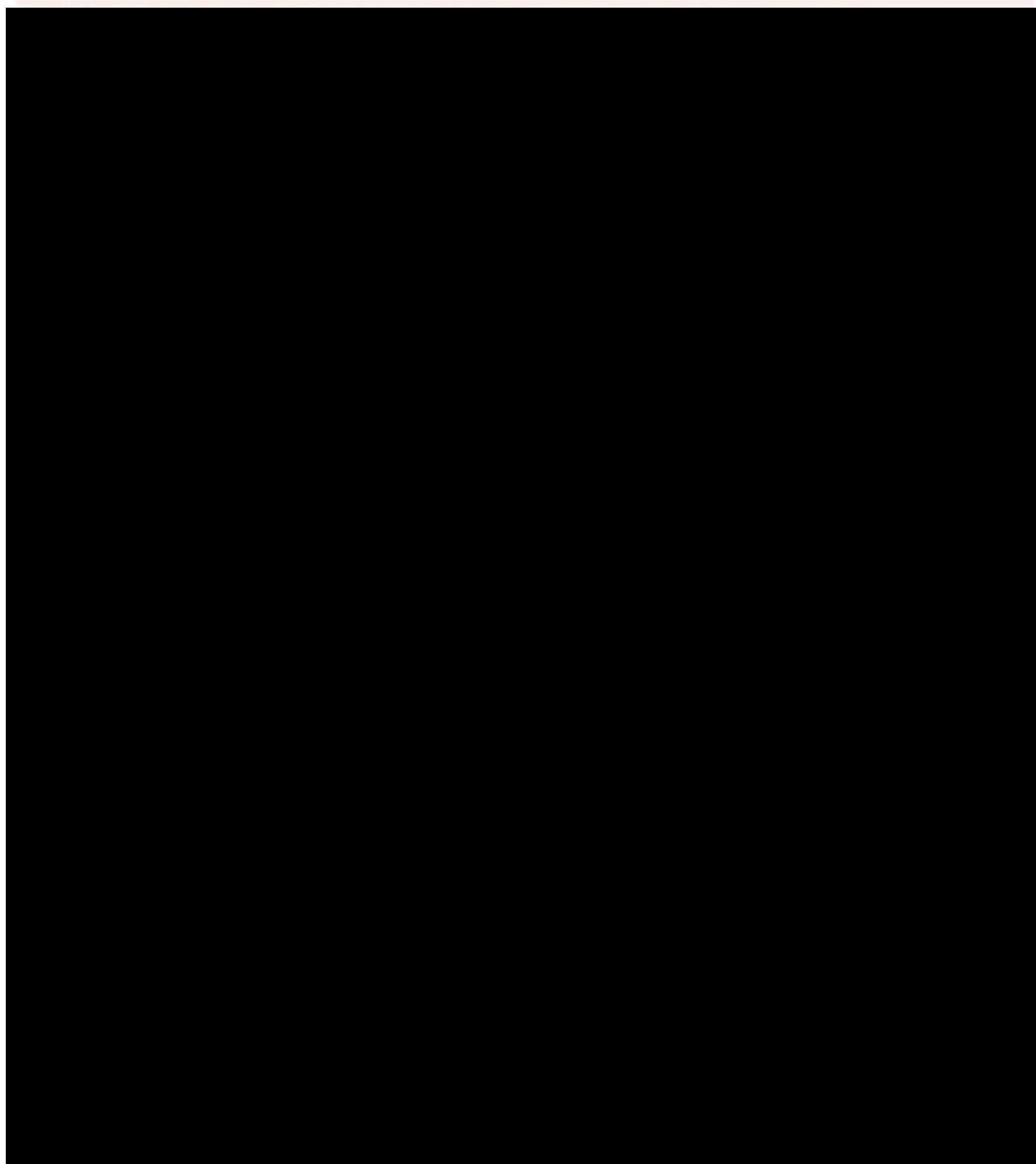
事業名

4/19

対象都市（ ） 事業主体（ ）

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状



事業名

[REDACTED]

5/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

①地域とモビリティに関する現状

モビリティの現状

[REDACTED]

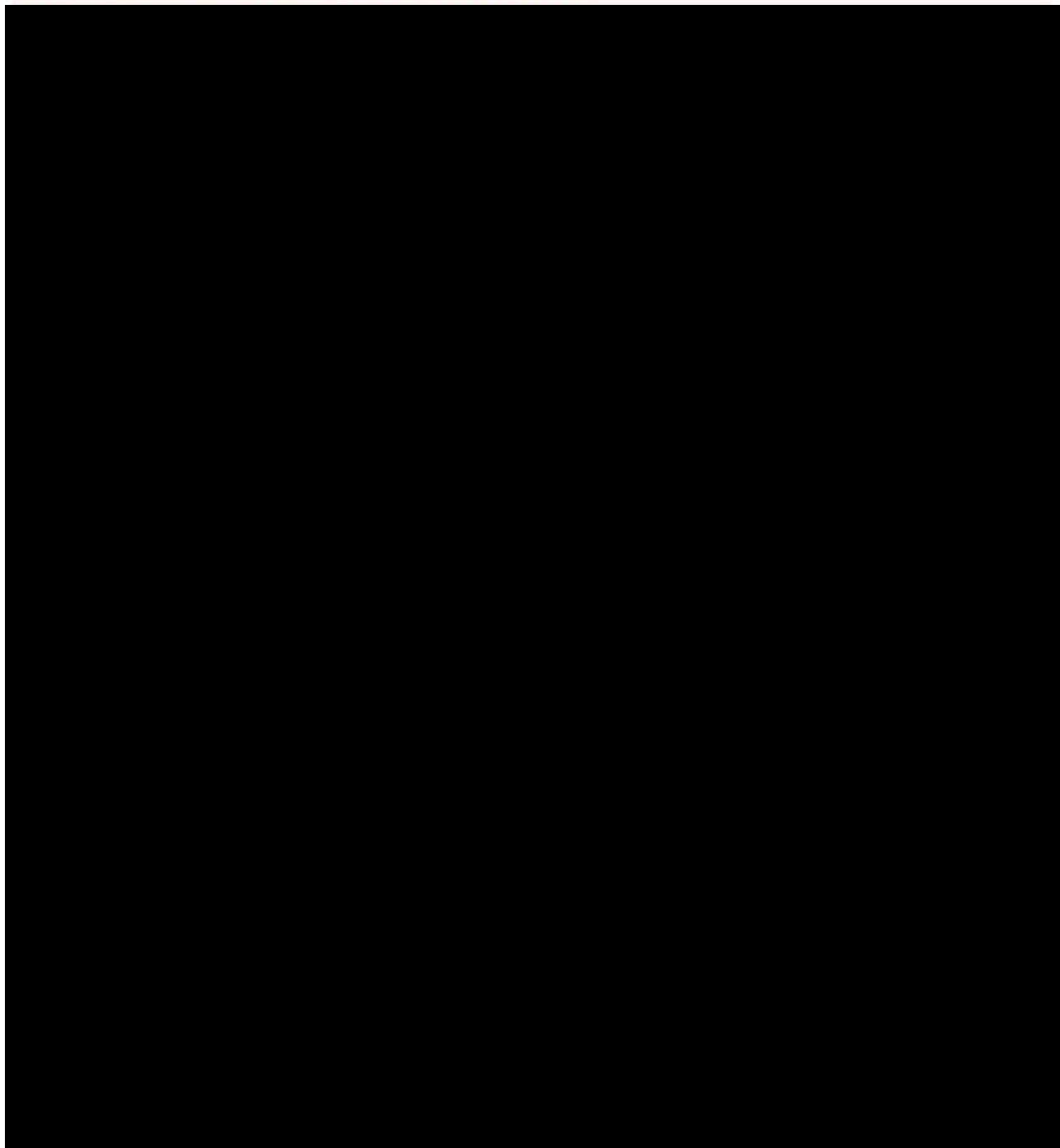
事業名

6/19

対象都市（ ） 事業主体（ ）

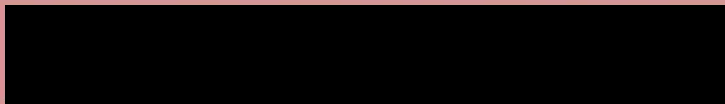
②将来像※と課題解決の方策

将来像（地域におけるモビリティの将来像）



※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名

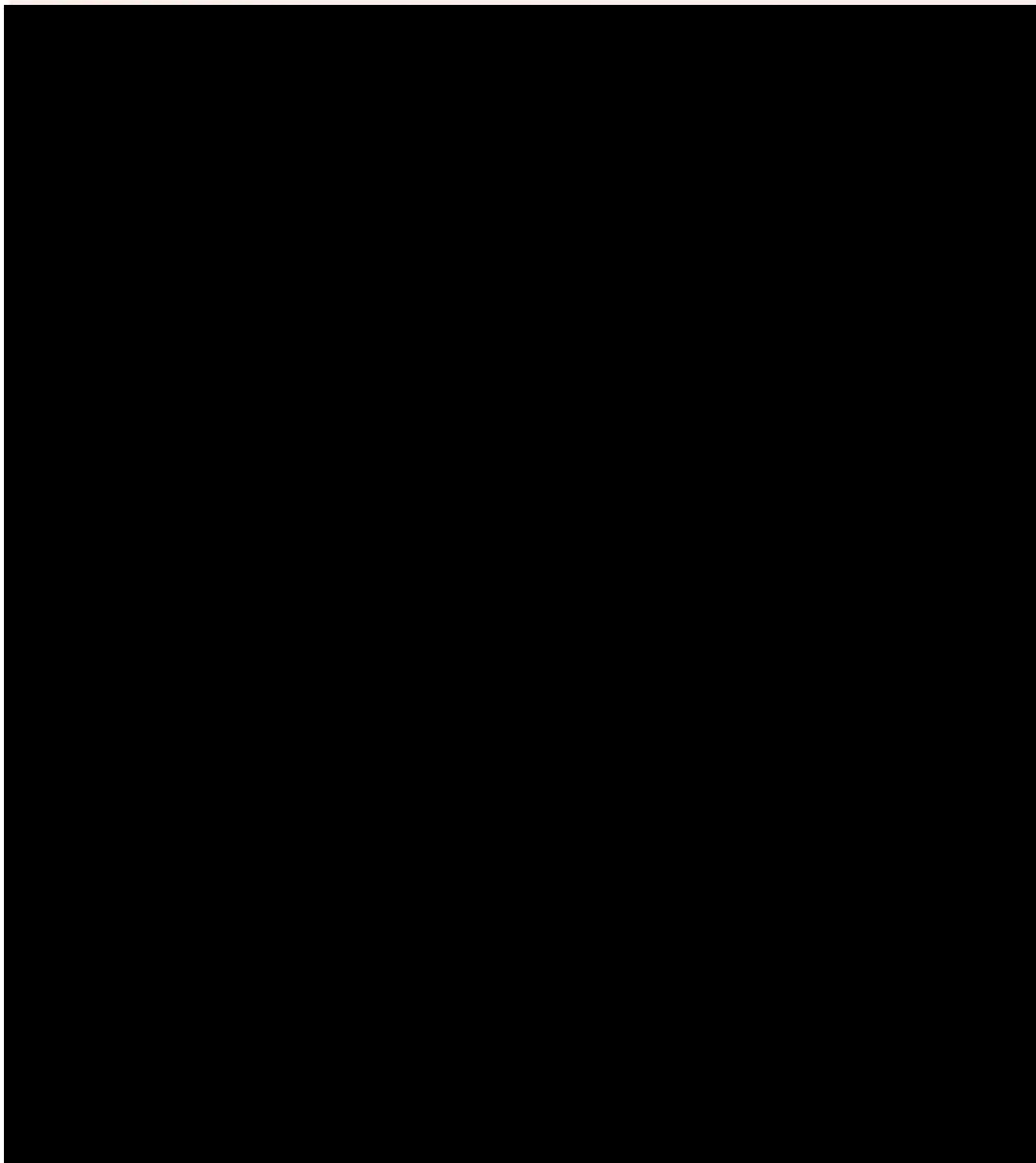


7/19

対象都市（） 事業主体（）

②将来像と課題解決の方策

課題解決の方策



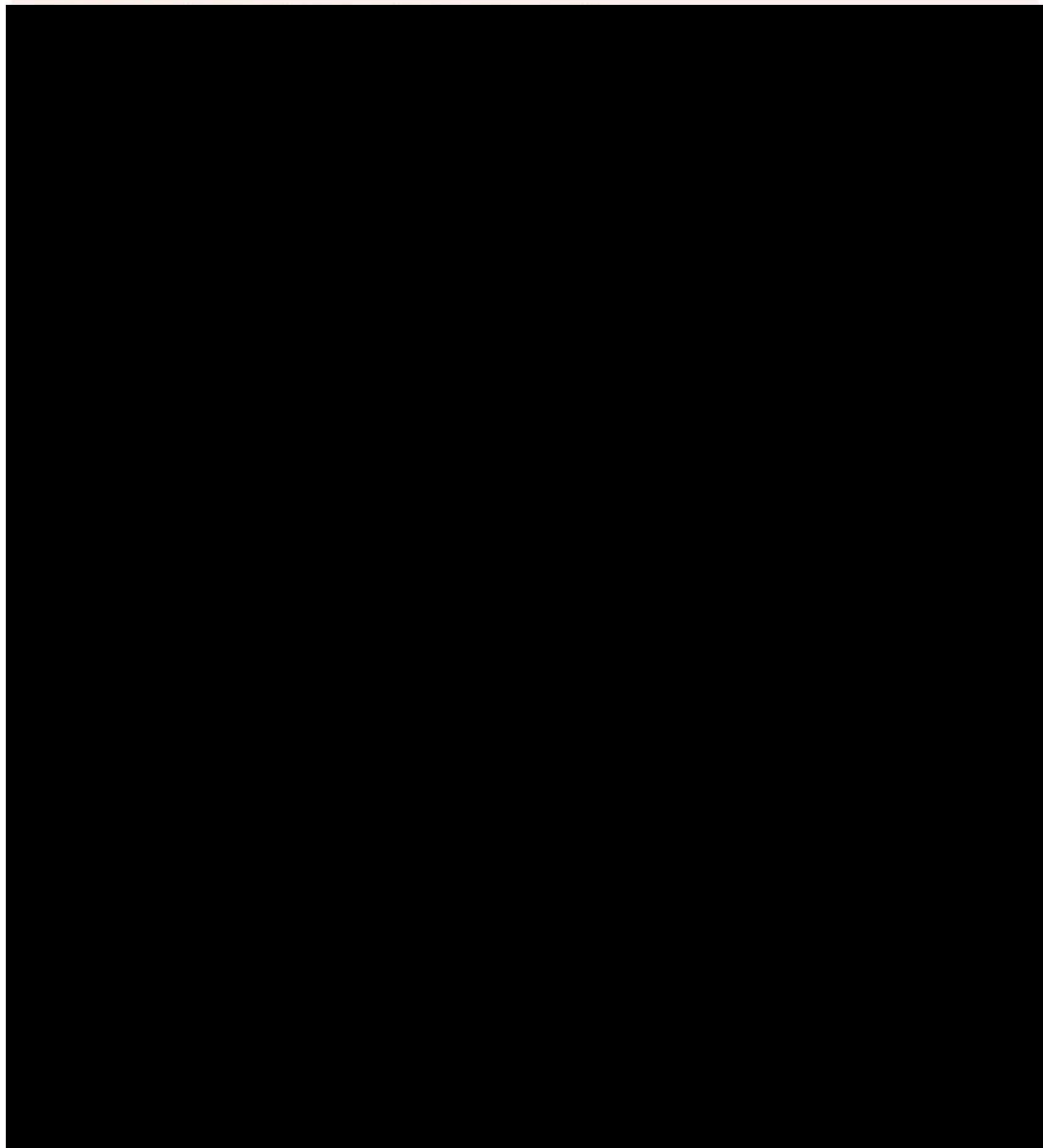
事業名

8/19

対象都市 () 事業主体 ()

②将来像と課題解決の方策

課題解決の方策



事業名

[REDACTED]

9/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

③事業概要（検討・実証概要）

[REDACTED]

事業名

[REDACTED]

10/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

③事業概要（検討・実証概要）

[REDACTED]

事業名

[REDACTED]

11/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

③事業概要（検討・実証概要）

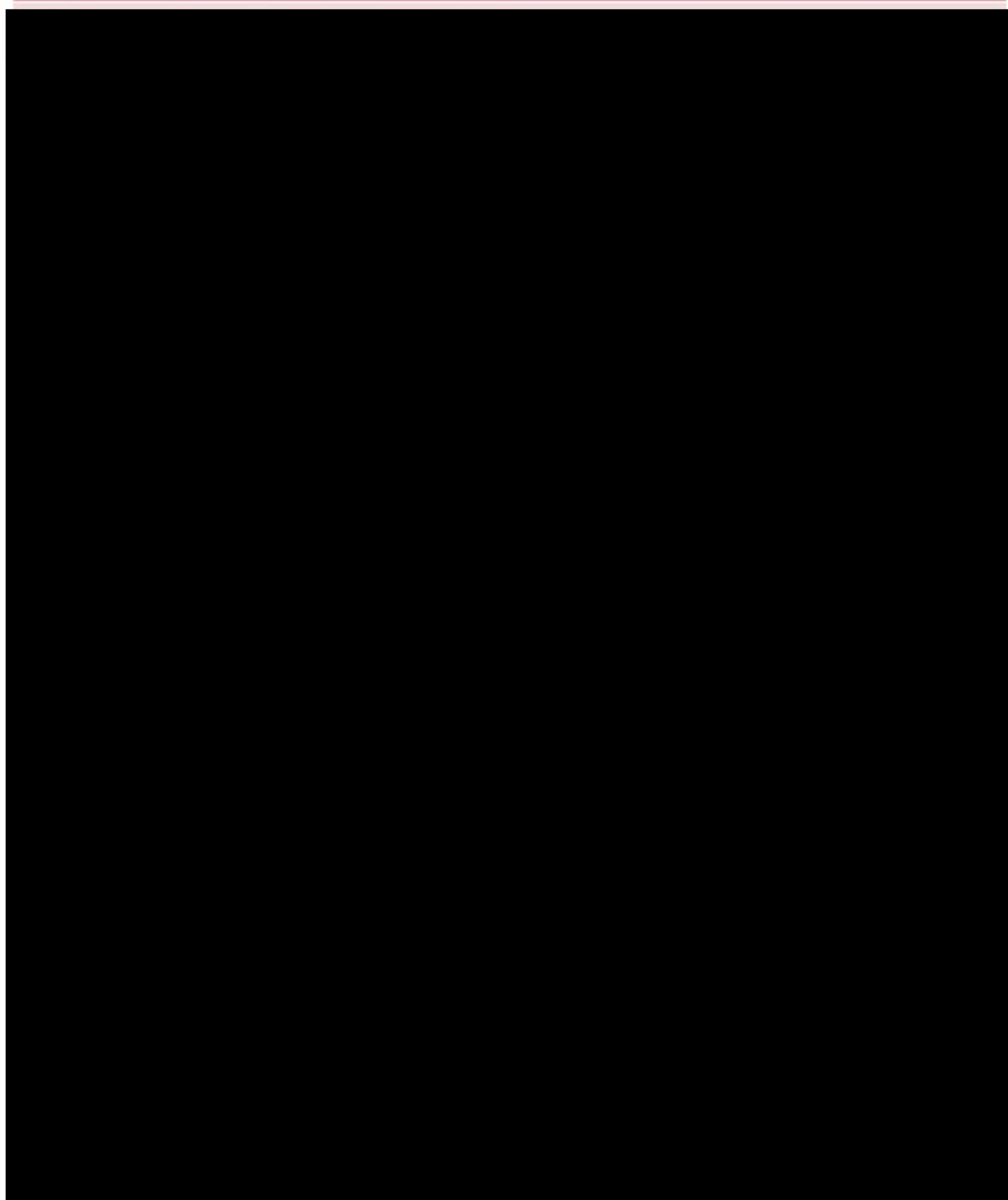
[REDACTED]

事業名

12/19

対象都市 () 事業主体 ()

③事業概要（検討・実証概要）

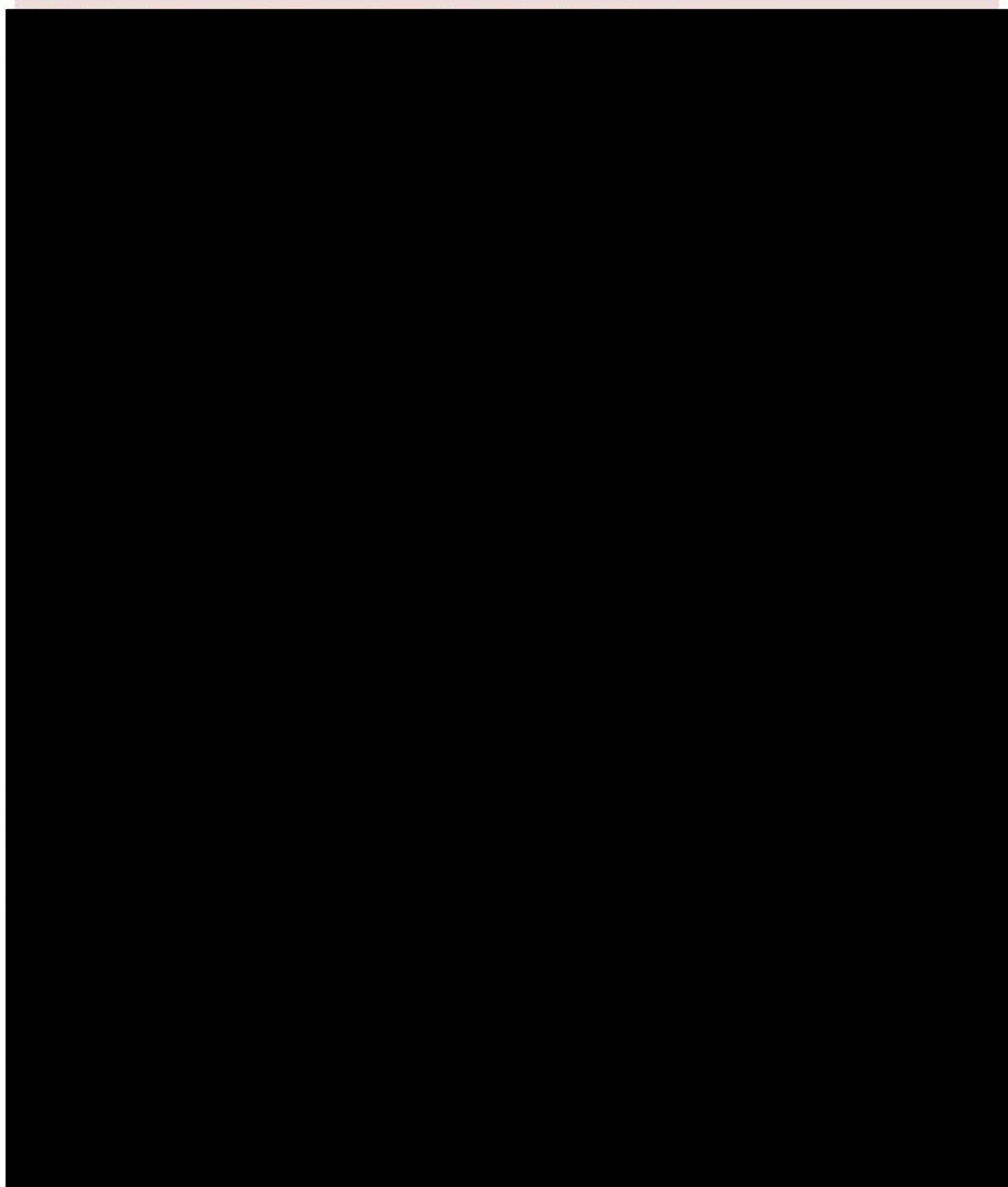


事業名

13/19

対象都市 () 事業主体 ()

③事業概要（検討・実証概要）



事業名

[REDACTED]

14/19

対象都市（ [REDACTED] ） 事業主体（ [REDACTED] ）

③事業概要（検討・実証概要）

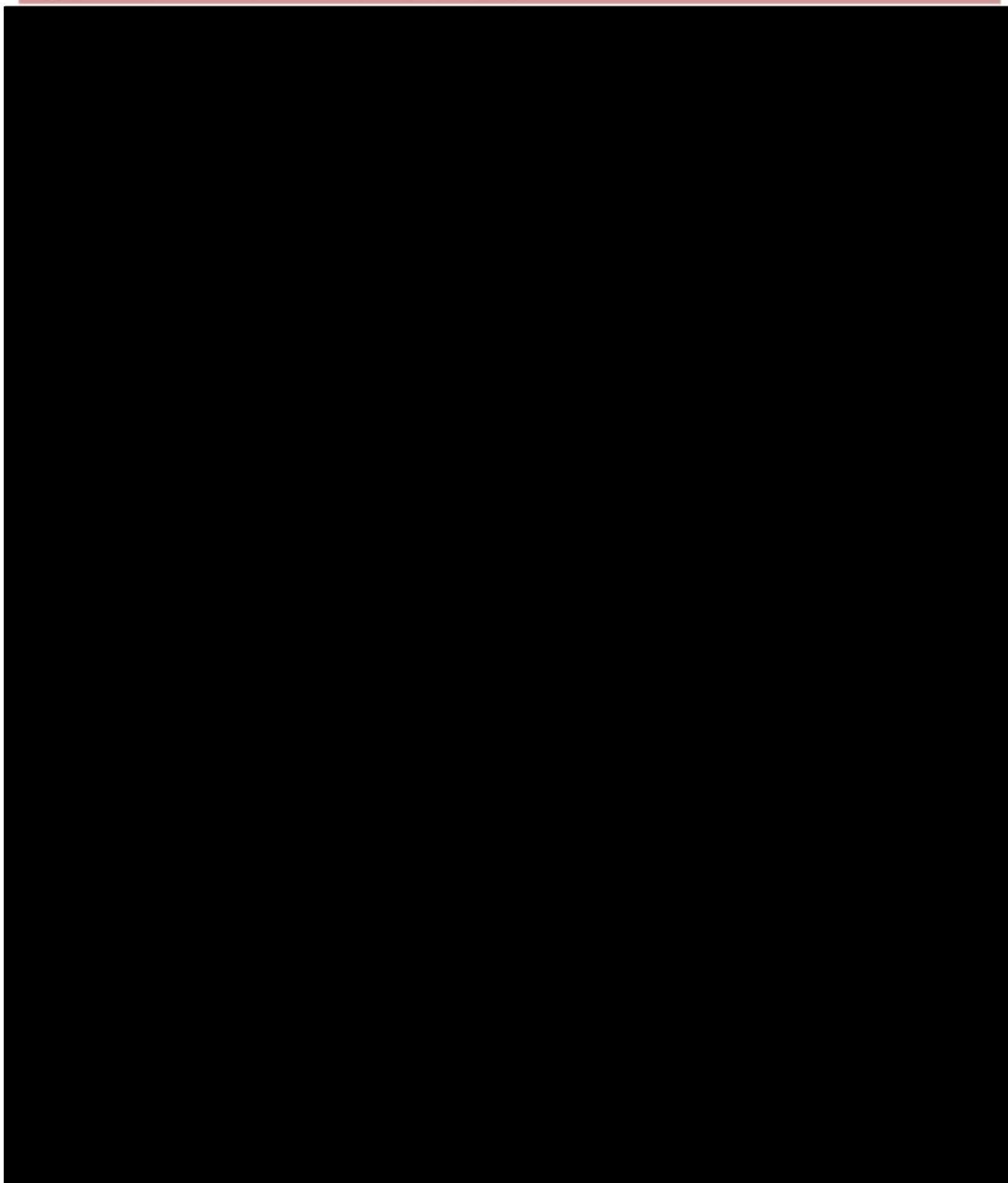
[REDACTED]

事業名

15/19

対象都市（ ） 事業主体（ ）

③事業概要（検討・実証概要）



事業名

[REDACTED]

16/19

対象都市 ([REDACTED]) 事業主体 ([REDACTED])

③事業概要（検討・実証概要）

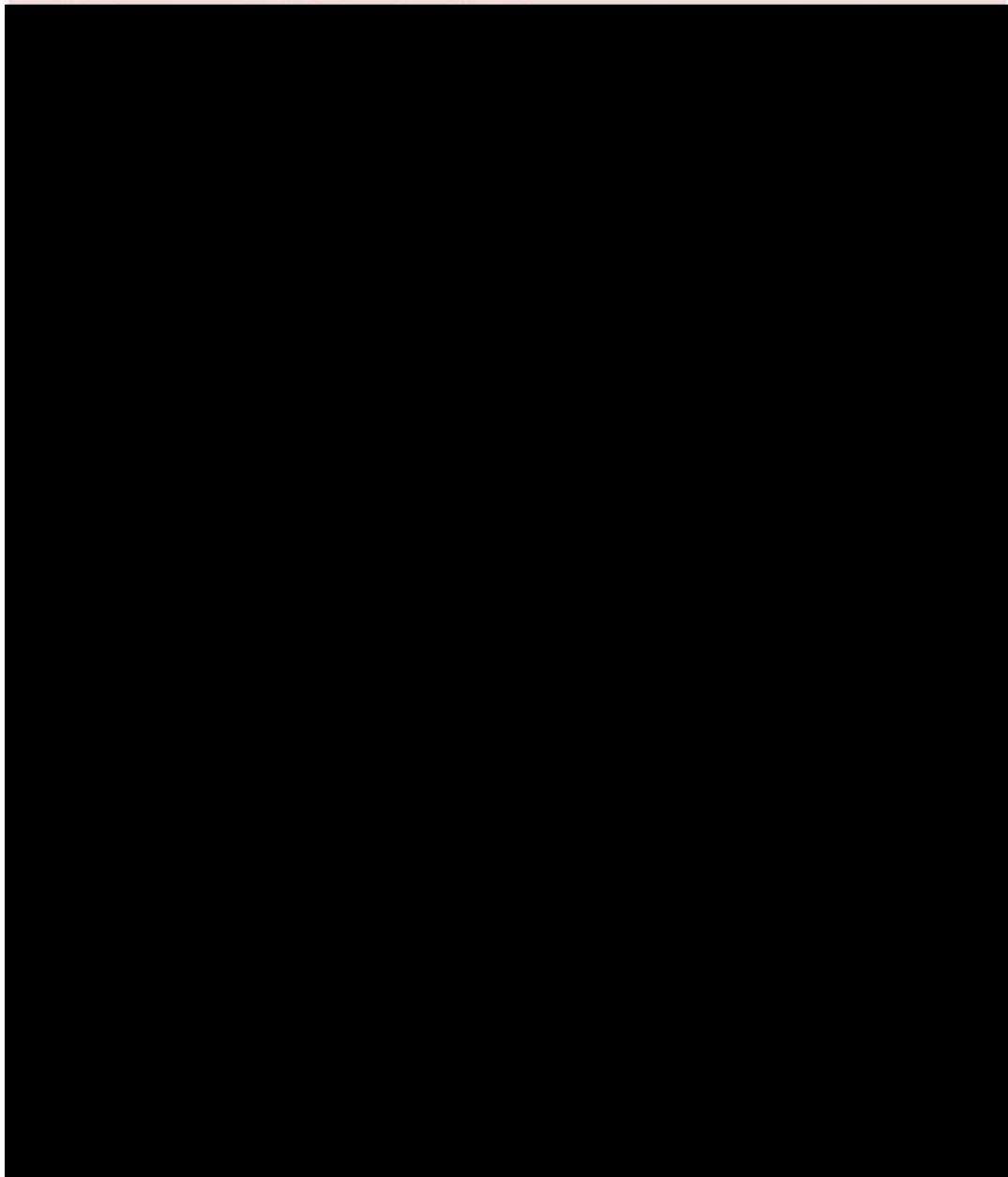
[REDACTED]

事業名

17/19

対象都市 () 事業主体 ()

③事業概要（検討・実証概要）



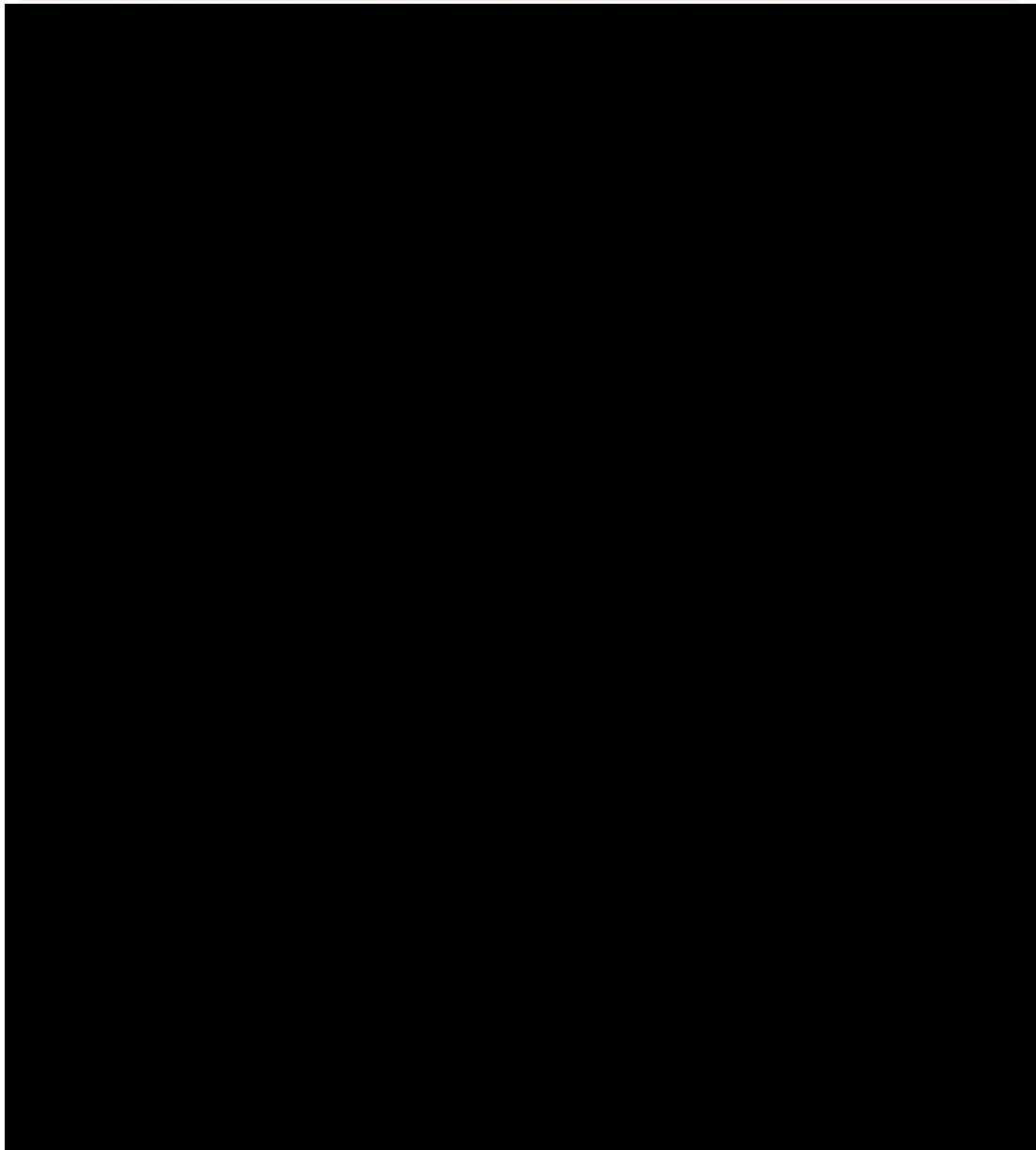
事業名

18/19

対象都市（ ） 事業主体（ ）

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール



事業名

19/19

対象都市 (

)

事業主体 (

)

⑤実施体制 (

)

団体区分	団体名	実施内容	役割

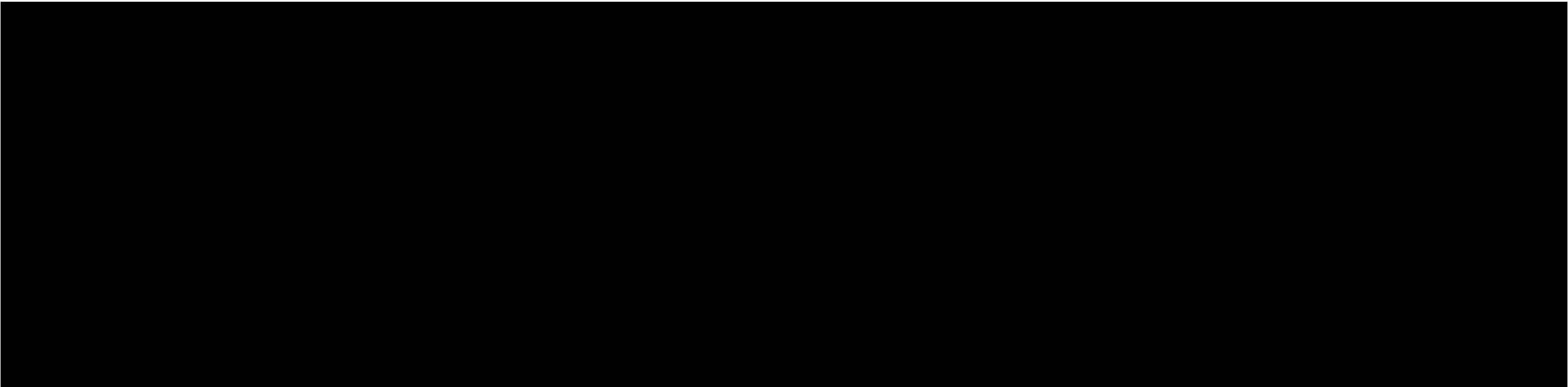
(4)事業プラン策定支援先のマッチング可能性

ここでは、先に掲載した事業プランとアンケート回答企業のマッチングの可能性を検討する。

①

- ✓ 市内移動の円滑化については、新たなモビリティの導入、AI システム導入が想定され、アンケート結果からはオンデマンド交通システムのシーズを持つ企業や、タクシー事業を展開する企業とのマッチングが考えられる。また、送迎バスとの連携事業についても、同様にオンデマンド交通システムのシーズを持つ企業とのマッチングが考えられる。
- ✓ 通院・買い物支援については、送迎システムのシーズを持つ企業や、外出支援を行うタクシー会社とのマッチングが考えられる。

図表 3-4 の事業プランとアンケート回答企業のマッチングの可能性(技術シーズを中心に)



②佐賀県基山町

- ✓ 基幹バスのオンデマンド化については、オンデマンド交通システムの技術シーズを持つ企業とのマッチングが想定されるほか、予約・決済アプリについては、大手企業のアプリとの連動が考えられる。
- ✓ 定額乗り放題サービスなどを考えた場合には、送迎システムといったシーズとの連携に加え、タクシー事業者との協業が考えられる。

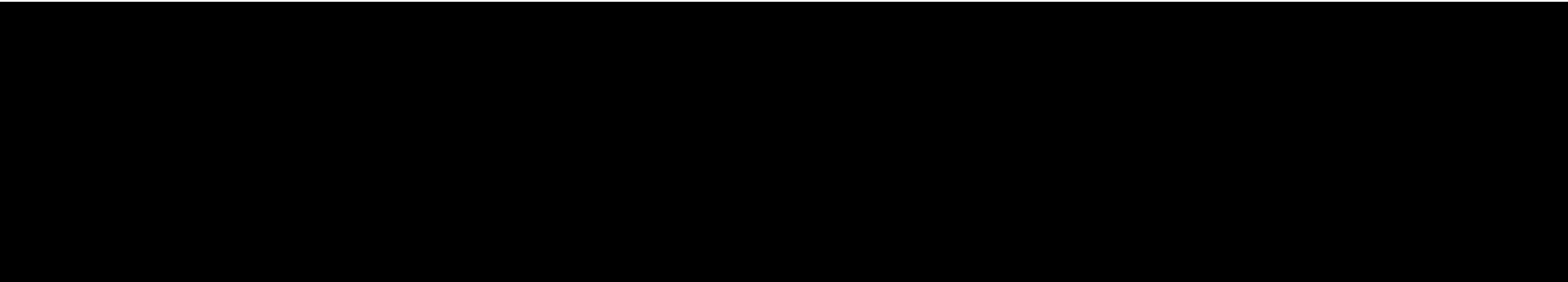
図表 3ー5 佐賀県基山町の事業プランとアンケート回答企業のマッチングの可能性(技術シーズを中心に)

5つのチャレンジ(R2)		基山町		■短期的なシーズ(技術系)との対応			■中長期的なシーズ(技術系)との対応		
				No	技術・サービス	企業名	No	技術・サービス	企業名
> 町内移動の円滑化		★新たなモビリティの導入 (実証) ①予約不要の基幹バスの運行(基山SA～JR弥生が丘駅) ②要予約・オンデマンドモビリティ		6	SAVS(Smart Access Vehicle Service)というオンデマンド交通における配車決定とルート最適化を可能とするサービス。シミュレーションを行うことでドライバー不足にも対応	株式会社未来シェア	11	オンデマンド交通システム。需要が分散している地域において、面的にかバーできる予約制の乗合いシステム。運行計画を自動生成により、運用負荷を軽減、ネット予約に対応。	順風路株式会社
		★MaaSアプリの導入 (実証) ③新たなモビリティの予約・決済可能なアプリ導入 ④JR・高速バスとのシームレスな乗換		7	オンデマンドバスアプリ提供	トヨタ自動車九州(株)	44	MaaSアプリを活用した検索・予約・決済のシームレス化	九州旅客鉄道株式会社
A: 他の移動との重ね掛けによる効率化		実証①: 貨客混載(隙間スペース・空き時間等の活用)		6	SAVS(Smart Access Vehicle Service)というオンデマンド交通における配車決定とルート最適化を可能とするサービス。シミュレーションを行うこともあり、必要なタクシー台数を導くことでドライバー不足にも対応	株式会社未来シェア	11	オンデマンド交通システム。需要が分散している地域において、面的にかバーできる予約制の乗合いシステム。運行計画を自動生成により、運用負荷を軽減、ネット予約に対応。	順風路株式会社
・モビリティのマルチタスク化		実証②: 企業・スクールバス連携(町内企業バス・スクールバスとオンデマンドモビリティとの車両共有化)		45	・交通弱者への送迎システム提供 ・交通空白地域の減少	MONET Technologies株式会社	56	おでかけ交通、宅配サポートなど	第一交通産業株式会社
B: モビリティでのサービス提供		実証③: 宅配サービス連携: 町内小売店・飲食店等の商品をオンデマンドモビリティにより宅配							
・サービスのモビリティ化		実証④: 需要喚起: 定額乗り放題サービス導入＋他サービスとの連携(基山PA・基山ふるさと名物市場)							
C: 需要側の要望を促す仕掛け(移動需要を喚起)		実証⑤: 新たなモビリティを活用した公告配信(車内・予約アプリ等での公告配信)							
・ダイナミックプライシング・ルーティング		新たなモビリティの運行データ等の活用 検討①: 移動データ等を地域交通計画・活性化策に活用							
D: 異種業との連携による収益活用・付加価値創出		新たなモビリティへのセンサー配備 検討②: 各種データ取得検討							
・アプリデータ連携									
E: モビリティ関連データの取得・交通・都市政策との連携									
・モビリティデータ活用 ・交通政策・まちづくり推進									

資料) 福山コンサルタント作成

③

- ✓ の事業は、既に連携先が固まっているプロジェクトも多く、今回の事業プランの中で新たなマッチングを考えた場合、中山間地域での移動の円滑化については、オンデマンド交通システムやオンデマンドアプリの技術シーズを持つ企業が挙げられる。



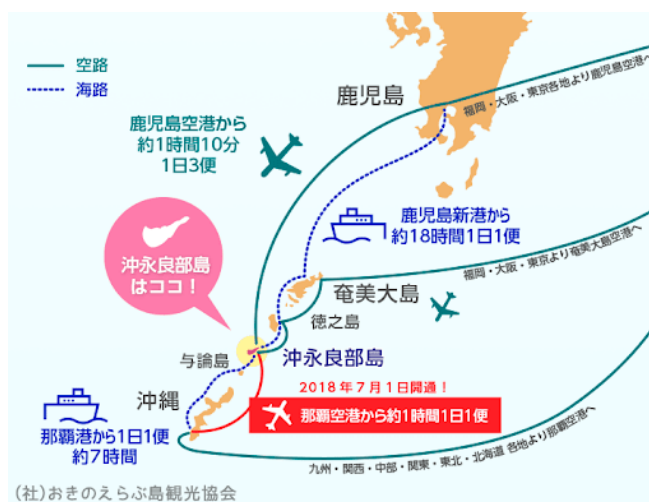
4. 実証実験の実施・検証結果 ～沖永良部島～

(1) 沖永良部島でのプロジェクト

本事業では前章に掲載した4つの事業プランのうちの1つである、沖永良部島の事業プランについて、実証実験を支援した。ここでは、沖永良部島の事業プランの概要と詳細を掲載するとともに、3つの実証実験について、その結果もまとめている。

鹿児島県・奄美群島の一つである沖永良部島は、和泊町と知名町の2町からなる人口約1.4万人の島である。多くの離島と同様、近年は高齢化が進んでおり、それにとまう移動弱者の増加が地域交通の問題となっている。一方、島内を走る公共交通として両町が出資する沖永良部バス企業団が運行する路線バスがあるものの、こちらは利用者の減少に悩まされているのが現状となっている。

こうした地域の課題を解決するために動き出したのが「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」である（対象地域：和泊町・知名町、事業主体：沖永良部地域公共交通活性化協議会）。本プロジェクトでは7つの事業が計画されており、本事業においてそのうち3つの事業の実証実験実施を支援した。



(2) 実証実験(3事業)

実証実験①「貨客混載」による出荷支援＋高齢者向け「出荷支援システム」

本事業は、地域のスーパーへの出荷物（農産物など）を「貨客混載」により路線バスが運ぶことで、高齢化が進み運搬が負担となる農家（出荷者）の出荷を支援する。公共交通（バス）を活用した新たなサービスを創出することで公共交通の価値向上を図るほか、農産物の出荷支援による農業振興、地元スーパーの商業振興を目指す。

■事業スキーム

①出荷者：電話回線につなげたタブレットを操作し、出荷を予約【出荷支援システム】 → ②スーパーおよびバス企業団：出荷予約データの受信 → ③出荷者：最寄りのバスに出荷物を積載 → ④バス運転手：事業所に一時保管 → ⑤スーパー職員：事業所でまとめて受取り → ⑥売上は口座入金

■事業の実施体制

沖永良部バス企業団：貨客混載による出荷物の運搬

スーパー：出荷物のバス事業所での受取り、商品陳列、売上入金

実証実験②「移動販売車」の運行＋高齢者向け「移動販売別注システム」

本事業は、商店の無い集落に「移動販売車」を運行することで移動弱者の買い物を支援するものである。さらに、移動販売以外の品物についても別注できるシステムを併用することで、移動販売の弱点である「品揃えの不足」「品切れの発生」の解消も図る。

■事業スキーム

①利用客：電話回線につなげたタブレットを操作し、希望の品を別注文【注文支援システム】
→ ②商店：移動販売車の運行 → ③利用客：移動販売車で買い物 → ④別注利用者：別注品の受取り

■事業の実施体制

商店：移動販売車の運行

利用客（別注希望者）：システムによる別注品の注文

沖永良部バス企業団：車両管理（※想定）

実証実験③「個別宅配サービス」の実施＋高齢者向け「注文支援システム」

本事業は、歩行が困難な高齢者等に対し「個別宅配サービス」を実施し、移動弱者の買い物を支援するものである。タブレットを使用して注文するシステムを併用することで、受注者の電話受付による負担を軽減するとともに、発注ミスの防止にも繋がります。（個別宅配は「注文 3,000 円以上」を予定しており、移動販売とのサービスのすみ分け（3,000 円以上＝個配、3,000 円未満＝移動販売）を想定）

■事業スキーム

①利用客：電話回線につなげたタブレットを操作し、希望の品を注文【注文支援システム】
→ ②商店：個別宅配

■事業の実施体制

商店：個別宅配

利用客（別注希望者）：システムによる別注品の注文

以下では、沖永良部島の課題を解決するための事業プランの詳細と、実証実験結果を掲載する。

鹿児島県和泊町、知名町
(沖永良部島)

「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」

現状認識を踏まえた対応と将来構想（サービスモデル）

現状認識	現状課題(対応方向)	将来への対応(コンセプト)
○人口減少、高齢化の進行 ○高齢化による移動弱者の増加 ○ウィズコロナ社会における需要の変化 ⇒ 移動需要減少、宅配需要の増加等 ○環境保護(カーボンニュートラル)、「SDGs」に対する意識の高まり、施策の展開 ○IT(ICT)化の進展とデジタルデバイドの発生	■低利用対策(利用促進、売上向上策) ■移動弱者等の移動手段確保、サービス水準の維持 ■需要に応じた新たなサービスの展開 需要の変化に応じるフレキシブルな運営体制整備 ■公共交通の目的(役割、サービス、体制)の再定義 再定義に基づく、公共交通サービスの検討 ■デジタルデバイドへの対応によるサービス格差の抑制	<u>過去(効率化の推進)</u> 効率化計画による公共交通サービスの運営スリム化 <u>現状(意識の変化)</u> 空気を運ぶバスから「移動弱者等に必要なバス」 スリム化から「交通資源の有効活用」への理解の広がり <u>将来(新たな社会への対応)</u> 新たな社会に向けた「公共交通の目的」の再定義 目的に基づく、次世代モビリティ創出・展開、体制構築

「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」での検討方向

5つのチャレンジ(R2)	短 期	中 長 期
Z 新たな社会に向けた「公共交通の目的」の再定義	★環境保護(カーボンニュートラル)やSDGs、アフターコロナ社会への意識の高まり、政策および施策の展開が進むなか、新たな社会に向けた「公共交通の目的」を再定義し、再定義した目的に基づく、公共交通サービス(次世代モビリティ)を展開していく。	
A 他の移動との重ね掛けによる効率化	■交通資源(移動リソース)の有効活用 実証①「貨客混載」による出荷支援+高齢者向け「出荷支援システム(β版)」 計画①「ファーマーズマーケットバス(仮称)」の運行	【中長期の取組み(事業)】※想定 ◎「環境保護施策」との連携 EV化等の「新エネルギー」事業 ◎IT(ICT)化による「QOL向上」 公共交通サービスのIT(ICT)化およびデジタルデバイドの抑制による「スマートアイランド」事業 ◎施策連携・支援による価値向上 買い物支援、見守り支援など 他施策連携・支援の取組みによる「公共交通(企業団)価値の向上」 新たな社会(まちづくり)の担い手へ
B モビリティでのサービス提供	■住民サービス向上(コミュニティ維持) 実証②「移動販売車」の運行+高齢者向け「移動販売別注システム(β版)」 実証③「個別宅配サービス」+高齢者向け「注文支援システム(β版)」	
C 需要側の変容を促す仕掛け(移動需要を喚起)	■IT(ICT)化等による利便性向上(移動需要喚起) 計画②「MaaSアプリ」による「バスロケーションシステム」、「乗車券デジタル発行」、情報発信	
D 異業種との連携による収益活用・付加価値創出	■異業種(他施策)との連携による付加価値創出 計画③ 本プロジェクトのシステムを活用した「見守り支援」	
E モビリティ関連データの取得 交通・都市政策との連携	■本プロジェクトのシステムを活用した「データ取得」、データを活用した施策の検討	
A～E 5つのチャレンジの基盤構築	計画④ 本プロジェクト(次世代モビリティ)の推進に向けた「公共交通網の見直し」	

プロジェクトの「位置づけ」

現 状 (社会環境)

- 人口減少高齢化
- 移動弱者の増加
- ウィズコロナ社会
(移動減少、宅配増加)
- 環境保護、SDGs意識
- IT (ICT) 化の進展
- デジタルデバイドの発生

公共交通の課題

- 低利用対策
- 移動弱者等の移動手段の確保
- ウィズコロナ社会への対応
(新たなサービス展開、体制)
- 公共交通の目的 (役割) の再定義
- 公共交通のIT (ICT) 化の推進
- デジタルデバイドへの対応
(サービス格差の抑制)

本プロジェクト (次世代モビリティ創出)

新たな社会に向けた公共交通の目的を再定義し
再定義した目的に基づく、公共交通サービス
(次世代モビリティ) を展開していく。

課題解決の事業計画 (一部、実証実験)
を検討しながら、目的を再定義していく。

実証実験①～③

交通資源 (移動リソース) の有効活用 等

事業計画①～③

IT (ICT) 化による利便性向上、施策連携 等
事業計画④ 5つのチャレンジの基盤構築

新たな社会に向けた「目的の再定義」
目的に基づく「次世代モビリティの創出」

公共交通に対する「意識変化」

過 去 (効率化の推進)

減便、路線の縮小等の効率化による
公共交通サービスの「運営スリム化」

- 最低限 (低水準) のサービス
- 「負のスパイラル」の発生

現 在 (意識の変化)

空気を運ぶバスのイメージから
移動弱者等に必要なバス (公共サービス)

- 運営のスリム化から
「交通資源の有効活用」の意識へ

将 来 (新たな社会への対応)

- 環境保護施策 (新エネルギー等) との連携
- 公共交通のIT化による「スマートアイランド」
- 他施策連携・支援による「公共交通の価値向上」

新たな社会 (まちづくり) の担い手へ

事業名 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 1/14
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地
域公共交通活性化協議会）

①地域とモビリティに関する現状

対象地域の概況

○人口減少、高齢化の進行

○高齢化による移動弱者の増加

○ウィズコロナ社会における需要の変化

⇒ 移動需要減少、宅配需要の増加 等

○環境保護（カーボンニュートラル）、「SDGs」に対する意識の高まり

環境保護、SDGsを推進する施策の展開

○IT（ICT）化の進展とデジタルデバイドの発生

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

1/14

①地域とモビリティに関する現状

対象地域の概況

○人口減少、高齢化の進行

○高齢化による移動弱者の増加

○ウィズコロナ社会における需要の変化

⇒ 移動需要減少、宅配需要の増加 等

○環境保護（カーボンニュートラル）、「SDGs」に対する意識の高まり

環境保護、SDGsを推進する施策の展開

○IT（ICT）化の進展とデジタルデバイドの発生

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

3/14

②将来像※と課題解決の方策

将来像（地域におけるモビリティの将来像）

●新たな社会における「公共交通の目的の再定義」

新たな社会における「公共交通の目的の再定義」

- ◎「環境保護施策」との連携 ⇒ EV化等の「新エネルギー」事業
- ◎「IT（ICT）化による「QOL向上」」
⇒ 公共交通サービスのIT（ICT）化およびデジタルデバイドの抑制による「スマートアイランド」事業
- ◎「他の施策との連携・実施支援による公共交通の価値向上」
⇒ 買い物支援、見守り支援など、他施策との連携・支援の取組みによる「公共交通（沖永良部バス企業団）の価値向上」

新たな社会（まちづくり）における「担い手」へ

※「将来像」とは、地域の特定課題に対応しているものであり、地域全体の将来像を示すものではない。また、現状での案であり、今後の検討に応じて更新されるものとする。

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

4/14

②将来像と課題解決の方策

課題解決の方策

■交通資源（移動リソース）の有効活用

実証① 「貨客混載」による出荷支援＋高齢者向け「出荷支援システム」

計画① 「ファーマーズマーケットバス（仮称）」の運行

■住民サービス向上（コミュニティ維持）

実証② 「移動販売車」の運行＋高齢者向け「移動販売別注システム」

実証③ 「個別宅配サービス」＋高齢者向け「注文支援システム」

■IT（ICT）化等による利便性向上（移動需要喚起）

計画② 「MaaSアプリ」による「バスロケーションシステム」等

■異業種（他施策）との連携による付加価値創出

計画③ 本プロジェクトのシステムを活用した「見守り支援」

■5つのチャレンジ（本プロジェクト）の推進に向けた基盤構築

計画④ 本プロジェクトの推進に向けた「公共交通網の見直し」

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 5/14
 対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：**実証実験①「貨客混載」**による出荷支援＋高齢者向け「出荷支援システム」

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

- 【A】他の移動との重ね掛けによる効率化 …… **出荷用車両×バス**
- 【B】モビリティでのサービス提供 …… **出荷支援サービス×バス**
- 【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出 …… **農商業×公共交通**



【事業の目的・概要】

○地域のスーパーへの出荷物（農産品等）を「**貨客混載**」によりバスが運ぶことで、**高齢化が進み運搬が負担となる農家（出荷者）の出荷を支援**する。

⇒ 公共交通（バス）による新たなサービスを創出する【**公共交通の価値向上**】

⇒ 出荷を支援することで、農家の負担を軽減するとともに、新たに出荷を始める等の 出荷者（農家）の増加、やりがい向上につなげる【**農業振興**】

⇒ 出荷者の高齢化により出荷量の減少が懸念されるスーパーを支援する【**商業振興**】

【事業スキーム】

①**出荷者**：電話回線につなげたタブレットを操作し、出荷を予約【**出荷支援システム**】
 → ②**スーパーおよびバス企業団**：出荷予約データの受信 → ③**出荷者**：最寄りのバスに出荷物を積載 → ④**バス運転手**：事業所に一時保管 → ⑤**スーパー職員**：事業所でまとめて受取り → ⑥**売上は口座入金**

【事業の実施体制】

■**沖永良部バス企業団**：貨客混載による出荷物の運搬 ■**スーパー**：出荷物のバス事業所での受取り、商品陳列、売上入金 ■**出荷者**：バスへの積載

【実証実験の検証事項】

- 利用状況（頻度、出荷物、出荷量等） ●各作業およびシステムの改善点
- 出荷者およびスーパーの満足度 ●有料での利用意向 ●実現可能性 等

【実証結果】モニター数：**5人**、期間：**2週間（3/8～3/22）**

◎**利用状況** ○総利用回数 **18回**（出荷数：**23袋**） ○1人当りの利用回数 **3.6回**（最大値：7回/人、最小値：0回/人）

◎**評価** ○貨客混載 **88点**（100点満点中）、システム（タブレット）**35点** ○有償での利用意向：利用したい **3人**、検討 **1人**、利用しない **1人**

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
 対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：**実証実験②「移動販売車」の運行**＋高齢者向け「**移動販売別注システム**」

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

【B】モビリティでのサービス提供・・・**移動販売**

【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出・・・**買い物支援**



運行予定表

時間	大塚	大塚	大塚
9:30-10:00	大塚	大塚	大塚
10:10-10:40	大塚	大塚	大塚
11:00-11:30	大塚	大塚	大塚
14:00-14:30	大塚	大塚	大塚
14:40-15:10	大塚	大塚	大塚
15:20-15:50	大塚	大塚	大塚

※大塚以外の地域へは、別途運行予定です。

【事業の目的・概要】

○商店の無い集落（字）に対し「**移動販売車**」を運行し、**移動弱者の買い物を支援**する。

○また、移動販売以外の品物を**別注できるシステム**を併用することで、移動販売の弱点である「**品揃えの不足**」「**品切れの発生**」を解消する。

⇒ 移動販売により、移動弱者の買い物を支援する【**買い物支援**】

⇒ 商店の無い集落での買い物を支援し、生活の質（QOL）の向上を図る【**コミュニティの維持**】

⇒ 移動販売の弱点である「品揃えの不足」「品切れの解消」を図る【**商業振興**】

【事業スキーム】

①**利用客（別注希望者のみ）**：電話回線につなげたタブレットを操作し、希望の品を別注文【**別注システム**】→ ②**商店**：移動販売車の運行 → ③**利用客**：移動販売車で買い物 → ④**別注利用者**：別注品の受取り

【事業の実施体制】

■**商店**：移動販売車の運行 ■**利用客（別注希望者）**：システムによる別注品の注文 ■**沖永良部バス企業団**※：車両管理 ※**想定**

【実証実験の検証事項】

●利用状況（客数、顧客単価、商品別売上等） ●各作業およびシステムの改善点 ●商店の満足度 ●商店の事業継続意向 ●実現可能性 等

【実証結果】※**運行日数**：12日（3/1～3/18、月・火・水・木）、**運行回数**：24回（12日×2回：午前・午後）、**別注システムモニター数**：7人

◎**利用状況** ○総利用のべ人数 **297人**（1日当たり：**24.8人**） ○総売上 **346,124円**（1日当たり：**28,844円**） ○別注システム総利用回数 **15回**

◎**評価** ○移動販売 **83点**（100点満点中）、システム（タブレット）**20点** ○利用継続意向：利用したい **4人**、検討 **2人**、利用しない **1人**

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

7/14

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：**実証実験③「個別宅配サービス」**の実施＋高齢者向け「注文支援システム」

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

【B】モビリティでのサービス提供・・・**宅配サービス販売**

【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出・・・**買い物支援**



【事業の目的・概要】

○歩行が困難な高齢者等に対し「**個別宅配サービス**」を実施し、**移動弱者の買い物を支援**する。

○また、**高齢者等がタブレットを使用して注文するシステムを併用**することで、受注者の電話受付による**負担を軽減**するとともに、**発注ミスを防止**する。

※個別宅配は「注文3,000円以上」を予定しており、**移動販売とのサービスのすみ分け（3,000円以上＝宅配、3,000円未満＝移動販売）**を想定。

また、**個別宅配は、配送者（商店）の負担が大い**ことから、歩行が困難な高齢者を除き、**移動販売車の運行を軸にサービスをシフト**していくことを検討。

⇒ 個別宅配サービスにより、移動弱者の買い物を支援する【**買い物支援**】

⇒ 歩行が困難な高齢者等の買い物を支援し、生活の質（QOL）の向上を図る

【**コミュニティの維持**】

⇒ 電話受付による「事務負担の軽減」「発注ミスの防止」を図る【**商業振興**】

【事業スキーム】

①**利用客**：電話回線につなげたタブレットを操作し、希望の品を注文【**注文支援システム**】 → ②**商店**：個別宅配

【事業の実施体制】 ■ **商店**：個別宅配 ■ **利用客（別注希望者）**：システムによる別注品の注文

【**実証実験の検証事項**】

● 利用状況（客数、顧客単価、商品別売上等） ● 各作業およびシステムの改善点
● 商店の満足度 ● 商店の実施意向 ● 実現可能性 等

【**実証結果**】※システムモニター数：**4人**、実証期間：**3/7～3/23**

◎ **利用状況** ○注文件数 **12件**（1人当り：**3件/人**） ○注文品数 **60品**（注文1回当り：**5品/注文**）

◎ **評価** ○個別宅配 **73点**（100点満点中）、システム（タブレット）**60点** ○利用継続意向：利用したい **3人**、検討 **1人**

事業名 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

8/14

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：事業計画①「ファーマーズマーケットバス（仮称）」の運行

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

- 【A】他の移動との重ね掛けによる効率化 …… **移動販売用車両×バス**
- 【B】モビリティでのサービス提供 …… **移動販売サービス×バス**
- 【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出 …… **農商業×公共交通**

【事業の目的・概要】 ※「事業計画」とは検討段階のレベルを意味している。

○小ロットの農産物を「貨客混載」によりバスで運搬するとともに、移動しながら車内で販売することで、**バスによる「地域産品の移動販売」**を検討する。

- ⇒ 公共交通（バス）による新たなサービスを創出する【**公共交通の価値向上**】
- ⇒ 小ロットの農産物販売を支援することで、新たに出荷を始める等の出荷者（農家）の増加、やりがい向上につなげる【**農業振興、地産地消の推進**】
- ⇒ 移動販売により、移動弱者の買い物を支援する【**買い物支援**】

【事業スキーム】

①**販売者（出荷者）**：電話回線につなげたタブレットを操作し、出荷を予約【**出荷支援システム**】 → ②**バス企業団**：出荷予約データの受信

→ ③**販売者**：最寄りのバスに出荷物を積載 → ④**バス**：移動販売（各集落で一定時間停車） → ⑤**購入者**：車内で買い物 → ⑥代金は運賃箱へ

【事業の実施体制】 ※想定。事業検討段階であり、運営者も含めて関係者（ステークホルダー）の役割は未調整。

■**沖永良部バス企業団（+スーパー等の商業施設も想定）**：貨客混載による出荷物の運搬・販売 ■**販売者（出荷者）**：バスへの積載

【事業実施における課題】

●貨客混載であるが、各集落で一定時間の停車を想定しており、**移動希望の乗客は乗車時間が長時間**となる。⇒乗客の「**運賃は無料**」も検討。

●100円均一とし、商品代金は運賃箱で受け取ることを検討するが、売上代金を**販売者（出荷者）に入金する必要（負担）**がある。

●**道路運送法上での法的課題**はないか確認する必要がある。また、地域産品を販売する**他の商業施設との協働による販売**を検討する必要がある。

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

8 / 14

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：事業計画①「ファーマーズマーケットバス（仮称）」の運行

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

- 【A】他の移動との重ね掛けによる効率化 …… **移動販売用車両×バス**
- 【B】モビリティでのサービス提供 …… **移動販売サービス×バス**
- 【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出 …… **農商業×公共交通**

【事業の目的・概要】 ※「事業計画」とは検討段階のレベルを意味している。

○小ロットの農産物を「貨客混載」によりバスで運搬するとともに、移動しながら車内で販売することで、**バスによる「地域産品の移動販売」**を検討する。

- ⇒ 公共交通（バス）による新たなサービスを創出する【**公共交通の価値向上**】
- ⇒ 小ロットの農産物販売を支援することで、新たに出荷を始める等の出荷者（農家）の増加、やりがい向上につなげる【**農業振興、地産地消の推進**】
- ⇒ 移動販売により、移動弱者の買い物を支援する【**買い物支援**】

【事業スキーム】

①**販売者（出荷者）**：電話回線につなげたタブレットを操作し、出荷を予約【**出荷支援システム**】→ ②**バス企業団**：出荷予約データの受信

→ ③**販売者**：最寄りのバスに出荷物を積載 → ④**バス**：移動販売（各集落で一定時間停車）→ ⑤**購入者**：車内で買い物 → ⑥代金は運賃箱へ

【事業の実施体制】 ※想定。事業検討段階であり、運営者も含めて関係者（ステークホルダー）の役割は未調整。

■**沖永良部バス企業団（＋スーパー等の商業施設も想定）**：貨客混載による出荷物の運搬・販売 ■**販売者（出荷者）**：バスへの積載

【事業実施における課題】

●貨客混載であるが、各集落で一定時間の停車を想定しており、**移動希望の乗客は乗車時間が長時間**となる。⇒乗客の「**運賃は無料**」も検討。

●100円均一とし、商品代金は運賃箱で受け取ること検討するが、売上代金を**販売者（出荷者）に入金する必要（負担）**がある。

●**道路運送法上での法的課題**はないか確認する必要がある。また、地域産品を販売する**他の商業施設との協働による販売**を検討する必要がある。

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 10/14
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地
域公共交通活性化協議会）

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：事業計画③本プロジェクトのシステムを活用した「見守り支援」

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

【D】異業種（他施策）との連携による付加価値創出・・・福祉（見守り支援）×公
共交通

【事業の目的・概要】 ※「事業計画」とは検討段階のレベルを意味している。

○本プロジェクトで活用するタブレット（システム）を活用し、利用者の生活動態のデー
ターを送信することで、高齢者等の「見守り支援」を検討する。

⇒ タブレットを利用し、利用者の生活動態（タブレットの前を移動したいか）をチェッ
ク。一定期間、移動データが取れない場合は、家族・親類等にメール。

【設置するタブレットの有効活用、新たなサービスの提供、他の施策（福祉）と
の連携】

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 11/14
対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

③事業概要（検討・実証概要）

解決方策：事業計画④本プロジェクト（次世代モビリティ）の推進に向けた「公共交通網の見直し」

【事業の方向性（R2年度・5つのチャレンジとの対応）】

【A～E】5つのチャレンジの推進に向けた基盤構築・・・**5つのチャレンジ（本プロジェクト）の推進に向けた基盤（ベース）となる「公共交通網の見直し」**

【事業の目的・概要】 ※「事業計画」とは検討段階のレベルを意味している。

○5つのチャレンジを進める本プロジェクトの効果的な推進に向けて、**公共交通網の見直しを検討する。**

⇒ 町ごとの「循環路線」の運行【**わかりやすく利用しやすい路線・運行時刻による利便性向上**】

⇒ 域内での「統一運賃」の設定【**わかりやすく利用しやすい運賃による利便性向上**】

⇒ バス事業所（および車庫）の移設【**効果的な車両繰り、他施策のプレイヤーとの連携向上**】



事業名 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 12/14
 対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

R2年度では、3種類（①～③）の「実証実験」を中心にプロジェクトを進め、また、実証事業以外に4種類の「事業計画」を検討した。

来年度（R3～）以降は、新たな社会における「公共交通の目的を再定義」し、新エネルギー事業やスマートアイランド事業等の他施策と併せて協議、推進していく。

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
実証実験① 「貨客混載」による 出荷支援 ＋高齢者向け「出 荷支援システム」	実証実施	本格稼働	利用促進	定着化	－	－
実証実験② 「移動販売車」の運 行＋高齢者向け 「移動販売別注シ ステム」	実証実施	本格稼働	利用促進	定着化	－	－
実証実験③ 「個別宅配サービ ス」＋高齢者向け 「注文支援システ ム」	実証実施	本格稼働	利用促進	定着化	－	－

事業名 「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 13/ 14
 対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

④全体スケジュール

今後5年間の概略スケジュール

R2年度では、3種類（①～③）の「実証実験」を中心にプロジェクトを進め、また、実証事業以外に4種類の「事業計画」を検討した。

来年度（R3～）以降は、新たな社会における「**公共交通の目的を再定義**」し、新エネルギー事業やスマートアイランド事業等の**他施策と併せて協議、推進**していく。

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事業計画① 「ファーマーズマーケットバス(仮称)」の運行	計画検討	実証実施	本格稼働	利用促進	定着化	—
事業計画② 「MaaSアプリ」による「バスロケーションシステム」、「乗車券デジタル発行」、情報発信	計画検討	開発・稼働	利用促進	定着化	—	—
事業計画③ 本プロジェクトのシステムを活用した「見守り支援」	計画検討	開発・稼働	定着化	—	—	—
事業計画④ 本プロジェクトの推進に向けた「公共交通網の見直し」	計画検討	FS調査	計画策定提出（運行開始）	—	—	—
◎公共交通の「目的の再定義」 新エネルギー事業やスマートアイランド事業等の「他施策との連携・協調」	再定義の必要性検討	他施策との並行協議	他施策との並行協議	—	—	—

※R2年度の「事業計画」とは検討段階のレベルを意味しており、運営者も含めて関係者（ステークホルダー）との調整はスケジュールに応じて進めていく。

事業名「沖永良部次世代モビリティ創出プロジェクト」 14/ 14
 対象都市（鹿児島県和泊町、知名町） 事業主体（沖永良部地域公共交通活性化協議会）

⑤実施体制（総括）

団体区分	団体名（実施内容・役割）
代表団体	沖永良部地域公共交通活性化協議会 <u>事業主体</u> ：和泊町、知名町、沖永良部バス企業団 <u>支援団体</u> ：鹿児島トヨタ自動車(株)、(株)鹿児島銀行
参加団体	<u>協議会委員</u> ：両町（町長、総務課長、保健福祉課長）、 バス企業団、住民代表（区長）、商工会、鹿児島県沖永良部事務所、警察署、観光協会

5. 九州における次世代モビリティ事業化推進の今後の方向性

本事業を通して、九州では多くの自治体・団体が地域モビリティの維持・発展に危機感を持ち、何らかの行動を起こしているところも少なくないということが改めて明らかとなった。次世代モビリティ構築に向けた事業は、自治体・団体あるいは企業単体で実施可能なものばかりではなく、地域内外の様々な自治体や団体、企業が課題を共有し、解決に向けた具体案を協議することが鍵となる。ここでは、九州内の地域モビリティの維持・発展に向けて、九州次世代モビリティネットワークが果たすべき役割について整理する。

● 情報提供・ネットワーク機能の強化

地域モビリティについて危機感を持っている自治体・団体、企業が多いというのは、アンケート結果からも明らかであったが、それは、中山間地域はもちろんのこと、都市部でも顕著であった。しかし、具体的な事業はこれから検討したいというところが多く、そうした自治体・団体を対象とした先進事例や個別テーマに関する勉強会・研究会のニーズは高い。本事業の調査結果の情報提供のほか、セミナー開催、補助金やプロジェクトに関する情報発信が求められる。それらを通じて、次世代モビリティの構築に関心のある自治体・団体、企業などから構成される緩やかなネットワーク構築とともに、九州内での機運醸成に繋がることが期待される。

- ✓ 次世代モビリティ構築に関するセミナー開催
- ✓ 多忙な担当者が参加しやすい開催方式（ウェビナー、アーカイブ配信、各地域での出張勉強会など）
- ✓ 補助金やプロジェクトの募集に関する情報提供／問い合わせ対応

● 持続可能なモビリティを支える体制構築支援

次世代モビリティの導入においては技術・サービスを保有する事業者の手助けが必要であるが、一度導入された技術・サービスを継続的に実施していくためには、地域内で日常的な運用やメンテナンスに対応可能な体制を構築する必要がある。本事業においては、技術・サービスを保有する事業者、ならびに日常的な運用主体となりうる自治体・団体との繋がりを作ったものの、運用体制やメンテナンス体制の構築までは踏み込んでいない。今後、地域に次世代モビリティの導入拡大を目指すうえでは、地域の中でモビリティのメンテナンスができる体制を構築していく必要があるだろう。メンテナンスに置いては、自動車修理工場や修理工を抱えるカーディーラーなどが考えられる。運用体制については、例えば、宅配事業や移動販売、農産物の集荷・販売などについては、地元事業者が考えられる。

- ✓ 運用やメンテナンスに関わる地元事業者の開拓
- ✓ 地元事業者の次世代モビリティへの関与の実態把握（アンケート、ヒアリングなど）
- ✓ セミナーや勉強会、地域内の協議体での協議、マッチング実施

● **柔軟な対応可能な支援体制の構築**

本事業では、事業プラン策定について支援を行ったが、事業主体が自治体の場合、事業プラン内容についての検討から確定に至るまでの過程は時間を要することが多い。したがって、事業プラン策定に向けて、複数年度にわたる段階的な支援が必要となるケースも多くなると考えられる。もちろん、事業主体が想定するプロジェクトの規模によっては、事業プラン策定支援ではなく、事業実施に向けたマッチング支援が効果的なケースもあることから、事業プラン策定やマッチングなどそれぞれに長けた外部組織との連携など、様々なニーズに柔軟に対応できる支援体制構築が求められる。

- ✓ 短期、中長期で対応可能な支援メニューの整理
- ✓ 持続可能な支援体制の確立（外部組織との連携など）

地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

地域のモビリティの維持・発展、経済活性化に取り組まれている皆さまに、現在の状況や今後の展開予定等を伺い、地域モビリティの現状・課題を整理するほか、次世代モビリティ構築を目指す関係者ネットワークの構築、地域と事業者とのマッチング、持続可能な事業プランの策定や実証実験の支援に結びつけたく存じます。ご関心のある方は是非アンケートにご回答・ご協力ください。アンケートの集計結果は、後日、メールでお知らせします。

【アンケートのご回答について】

○下記URLまたはQRコードを利用し、インターネットからご回答ください。

*パソコンやスマートフォン等、いずれの環境でもご回答いただけます。

*いずれの方法も質問内容は同じです

<https://questant.jp/q/zd-mobi>



○インターネット環境がない方は、当アンケート用紙に直接ご記入のうえ、
同封の返信用封筒（切手不要）を利用してご返送ください。

◆令和2年12月18日（金）までに回答（投函の場合、必着）いただければ幸いです。

■ご回答者についてお答えください。

団体名			
住所			
所属部署・役職		担当者氏名	
連絡先（電話）		メールアドレス	

①貴団体における、地域モビリティの維持・発展についての意識、関連施策についてお伺いします。当てはまる番号に○をお付けください。

問1. 現在、貴団体では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。（○は1つだけ）			
1. かなり意識している	2. やや意識している	3. あまり意識していない（→②問8へ）	
4. 全く意識していない（→②問8へ）			
問2. 現在、貴団体ではモビリティ関連施策に取り組んでいますか。（○は1つだけ。1.～2. に○を付けた方は、問5で具体的な取組をご記入ください）			
1. 取り組んでいる		2. 取り組み内容を協議している	
3. 取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない。		4. 取り組む予定はない。（→②問8へ）	
問3. モビリティ関連施策を展開する上での課題があればお教えてください。（○はいくつでも）			
1. 人材確保	2. 採算性確保	3. 関係者間連携	4. 地域課題抽出
5. 問題意識の醸成・共有	6. 技術・サービスと利用実態の乖離	7. 必要な技術シーズがない	
8. 事業プラン策定	9. その他（	） 10. 特になし	
問4. 貴団体における今後3年程度のモビリティ関連施策展開意向についてお教えてください。（○は1つだけ）			
1. 拡大を図る	2. 新たに事業を始める	3. 現状を維持する	4. 縮小する
5. 今後も事業展開しない	6. わからない		

次のページへお進みください。

■貴団体における、地域のモビリティの現状についてお伺いします。(問5、6、7)

項目番号	地域モビリティに関する項目	問5. 現在、「課題解決に向けた取組に 着手済み 」項目があれば、当てはまる番号欄に○をお付けいただくとともに、欄内に概要、関連リンクをお知らせください。（内容がわかる資料がございましたら、お送りした返信用封筒かメール(hirata@kerc.or.jp)にてご返送ください。）	問6. 現在、「課題解決の方策について 検討中 」の項目があれば、当てはまる番号欄に○をお付けください。	問7. 問5、6以外で、「 課題に感じている 」項目があれば、当てはまる番号欄に 5つまで ○をお付けください。
例	例) 買い物弱者の支援	○ 移動販売サービス展開 URL: XXXXXXXXXXXXXXXX		
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）			
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）			
3	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止			
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）			
5	移動・交通データの収集・集約・活用			
6	モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）			
7	持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）			
8	その他〔 〕			

②九州次世代モビリティネットワークについて伺います。

本事業では、自治体、自動車関連企業、運輸事業者等、次世代モビリティを構築するにあたってキープレイヤーとなる関係者からなる「九州次世代モビリティネットワーク」の設置を予定しております。セミナー、事業マッチング、各種公募情報提供等を通じて、九州域内での次世代モビリティ構築の動きを後押しするものです。各問で当てはまる番号に○をお付けください。

問8. 九州次世代モビリティネットワークに期待することはありますか。(○はいいくつでも) 1. 補助金・助成金情報 2. プロジェクト情報 3. モビリティ施策全般の情報 4. 自治体・団体・企業とのネットワーク 5. その他() 6. 特になし
問9. セミナーや各種情報に関する案内メールを希望しますか。(○は1つだけ) 1. 希望する(前頁の回答者欄にメールアドレスをご記入ください) 2. 希望しない
問10. 地域モビリティ構築に向けて、関係企業とのマッチングのご希望はありますか。(○は1つだけ) 1. 参加したい 2. 検討したい 3. 今後参加してみたい 4. 興味はない
問11. 問10で「1. 参加したい」「2. 検討したい」「3. 今後参加してみたい」と回答された方にお伺いします。マッチングを希望する対象をお教えてください(○はいいくつでも) 1. 地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体 2. 技術シーズを持つ企業 3. 一緒に取り組んでくれる地元事業者 4. その他()

アンケートの設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

地域モビリティ構築に関連する技術・サービスについてのアンケート

地域のモビリティ構築に関わる皆さまに、お持ちの技術・サービス内容を伺い、地域モビリティの現状・課題を整理するほか、次世代モビリティ構築を目指す関係者ネットワークの構築、地域と事業者とのマッチング、持続可能な事業プラン策定や実証実験の支援に結びつけたく存じます。ご関心のある方は是非アンケートにご回答・ご協力ください。ご回答いただいた方には、アンケートの集計結果を、後日メールにてお知らせいたします。

【アンケートのご回答について】

○下記URLまたはQRコードを利用し、インターネットからご回答ください。

*パソコンやスマートフォン等、いずれの環境でもご回答いただけます。

*いずれの方法も質問内容は同じです

<https://questant.jp/q/k-mobi>



○インターネット環境がない方は、当アンケート用紙に直接ご記入のうえ、

同封の返信用封筒（切手不要）を利用してご返送ください。

◆令和2年12月18日（金）までにご回答（投函の場合、必着）いただければ幸いです。

■ご回答者についてお答えください。

企業名			
住所			
業種 (○はいくつでも)	1. 自動車関連（完成車） 2. 自動車関連（部品） 3. 情報通信関連 4. 交通サービス関連 5. 運輸サービス関連 6. 金融サービス関連 7. 保険サービス関連 8. 官公庁・自治体・産業支援機関 9. 大学・研究開発機関 10. その他（具体的に）		
所属部署・役職		担当者氏名	
連絡先（電話）		メールアドレス	

①御社のモビリティ関連事業についてお伺いします。各問であてはまる番号に○をお付けください。

問1. 御社では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。(○は1つだけ) 1. かなり意識している 2. やや意識している 3. あまり意識していない (→②問10へ) 4. 全く意識していない (→②問10へ)
問2. 現在、御社では地域モビリティ関連施策に取り組んでいますか。(○は1つだけ。1. ~ 3. に○をつけた方は、問9に具体的取組をご記入ください) 1. 取り組んでいる 2. 取り組み内容を協議している 3. 取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない。 4. 取り組む予定はない。(→②問10へ)
問3. 御社が地域モビリティ構築に貢献できると思われる内容をお教えてください。(○はいくつでも) 1. 製品・サービスの提供 2. 製品・サービスの開発 3. 製品サービス開発支援・活用支援 4. その他 () 5. 特になし
問4. 御社がモビリティ関連事業に取り組む上で連携先となるところを教えてください。(○はいくつでも) 1. 自動車関連（完成車） 2. 自動車関連（部品） 3. 情報通信関連 4. 交通サービス関連 5. 運輸サービス関連 6. 金融サービス関連 7. 保険サービス関連 8. 官公庁・自治体・産業支援機関 9. 大学・研究開発機関 10. その他 () 11. 特になし
問5. モビリティ関連事業を展開する上での課題があればお教えてください。(○はいくつでも) 1. 異業種間の連携・協業 2. 人材確保 3. 実証・検証フィールド確保 4. 事業者間のデータ連携 5. 協力者確保 6. 問題意識の醸成・共有 7. 事業の採算性確保 8. 法制度整備への対応 9. モビリティ関連データのデジタル化 10. 必要な技術シーズがない 11. 事業プラン策定 12. その他 () 13. 特になし

次のページへお進みください。

- 問 6. 今後 3 年程度の御社におけるモビリティ関連事業の方針をお教えてください。(○は 1 つだけ)
1. 拡大を図る 2. 新たに事業を始める 3. 現状を維持する 4. 縮小する
5. 今後も事業展開しない 6. わからない

■地域モビリティの課題解決に貢献できる御社の技術・サービスについてお伺いします。

問 7. 御社の技術・サービスが課題解決に貢献できる項目の欄に○をお付けください。(○はいくつでも)

問 8. 問 7 で○を付けた項目について、課題解決に貢献できる**御社の技術・サービスの概要**をご記入ください。

問 9. 問 7 で○を付けた項目について、**実用化、実証実験などの事例**があれば、その概要をご記入ください。

項目番号	地域モビリティに関する項目	問 7. 御社の技術・サービスが課題解決に貢献できる	問 8. 問 7 で○を付けた項目について、 御社の技術・サービスの概要 をご記入ください。	問 9. 問 7 で○を付けた項目について、具体的に 実用化、実証実験等（特に九州での）事例 があれば概要をご記入ください。(時期、対象地域、事業内容など)欄内に概要、関連リンクをお知らせください(内容がわかる資料がございましたら、お送りした返信用封筒か メール(hirata@kerc.or.jp) にてご返送ください。)
例	例) 買い物弱者の支援	○	アプリケーション開発	2019 年 11 月、〇〇県××市、実証実験(貨客混載、オンデマンド)実施(●日間) URL: XXXXXXXXXXXXXXXX
1	移動需要・外出機会の創出(商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上)			
2	条件不利地域住民/移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)			
3	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止			
4	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)			
5	移動・交通データの収集・集約・活用			
6	モビリティ事業における人手不足の緩和(ドライバー不足等)			
7	持続可能なモビリティサービスの提供(収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等)			
8	その他〔 〕			

②九州次世代モビリティネットワークについてお伺いします。

本事業では、自治体、自動車関連企業、運輸事業者等、次世代モビリティを構築するにあたってキープレイヤーとなる関係者からなる「九州次世代モビリティネットワーク」の設置を予定しております。セミナー、事業マッチング、各種公募情報提供等を通じて、九州域内での次世代モビリティ構築の動きを後押しするものです。

各問で当てはまる番号に○をお付けください。

問 10. 九州次世代モビリティネットワークに期待することはありますか。(○はいくつでも)				
1. 補助金・助成金情報	2. プロジェクト情報	3. モビリティ施策全般の情報	4. 自治体・団体・企業とのネットワーク	5. その他()
6. 特になし				
問 11. セミナーや各種情報に関する案内メールを希望しますか。(○は 1 つだけ)				
1. 希望する(前頁の回答者欄にメールアドレスをご記入ください)			2. 希望しない	
問 12. 地域モビリティ構築に向けて、自治体や関係団体とのマッチングのご希望はありますか。(○は 1 つだけ)				
1. 参加したい		2. 検討したい		3. 今後参加してみたい
4. 興味はない				
問 13. 問 12 で「1. 参加したい」「2. 検討したい」「3. 今後参加してみたい」と回答された方にお伺いします。マッチングを希望する対象をお教えてください。(○はいくつでも)				
1. 自治体	2. 団体(商工会議所・社会福祉協議会など)	3. 自動車関連(完成車)	4. 自動車関連(部品)	
5. 情報通信関連	6. 交通サービス関連	7. 運輸サービス関連	8. 金融サービス関連	
9. 保険サービス関連	10. 大学・研究開発機関	11. その他()		

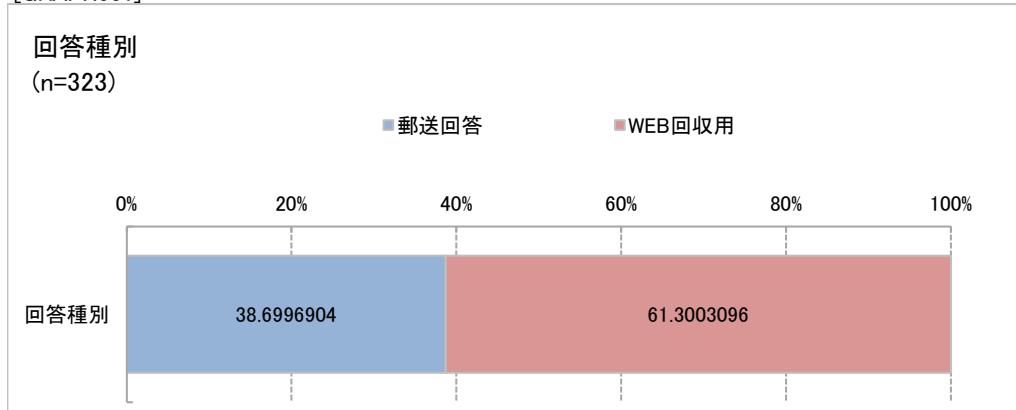
設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

地域モビリティの維持・発展に関するアンケート

- 調査規模： 322サンプル
- 回収期間： 2020年11月30日(月)～2020年12月28日(月)
- 回収方法： 郵送またはWEB回収

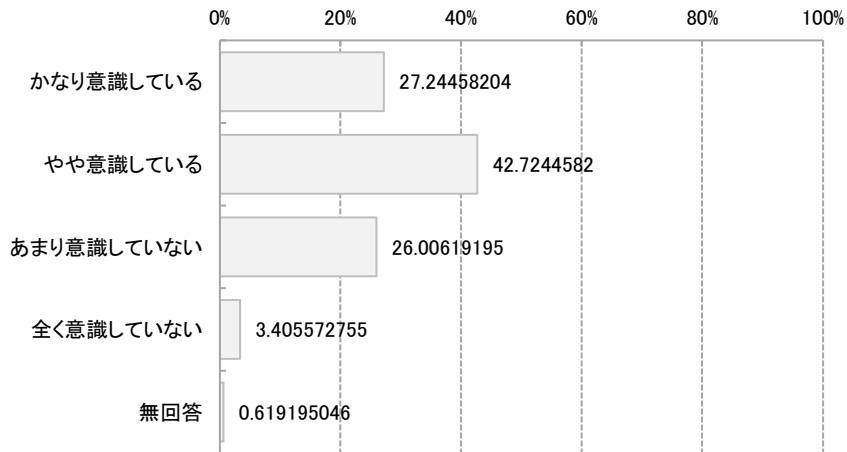
2021年1月

[GRAPH001]



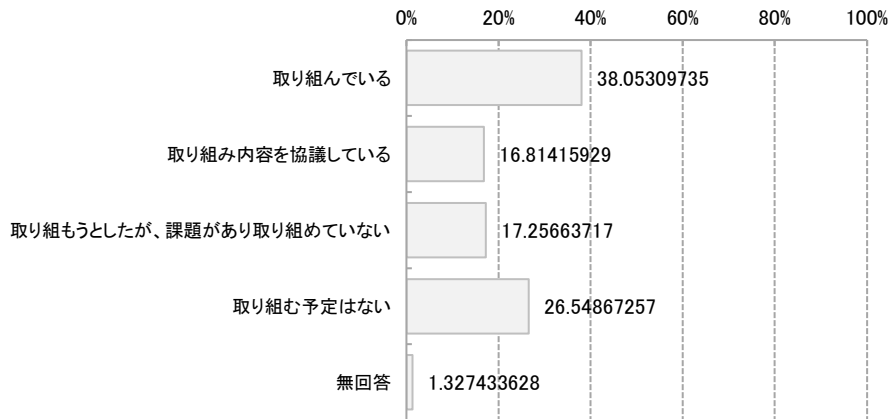
[GRAPH002]

[Q1]現在、貴団体では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。(1つだけ)
(n=323)



[GRAPH003]

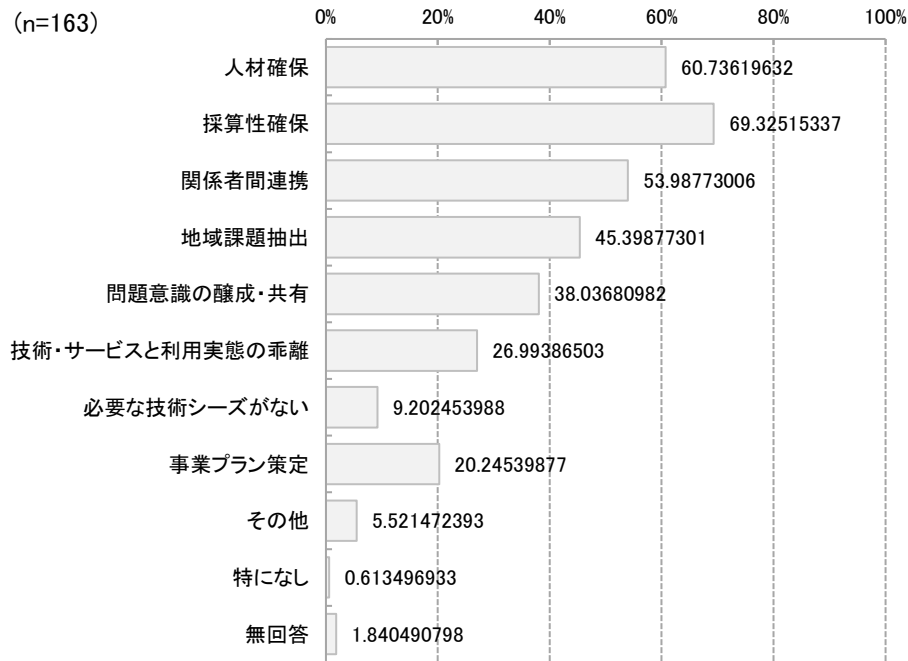
[Q2]現在、貴団体ではモビリティ関連施策に取り組んでいますか。
(1つだけ)
※「取り組んでいる」「取り組み内容を協議している」を選択した方は、後ほどの設問で具体的取組をご記入いただきます
(n=226)



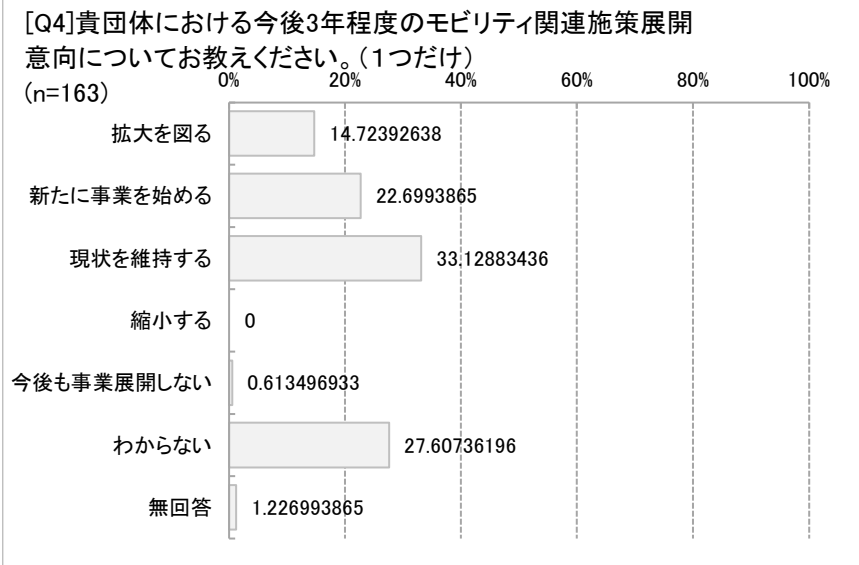
[GRAPH004]

[Q3]モビリティ関連施策を展開する上での課題があれば教えてください。(いくつでも)

(n=163)



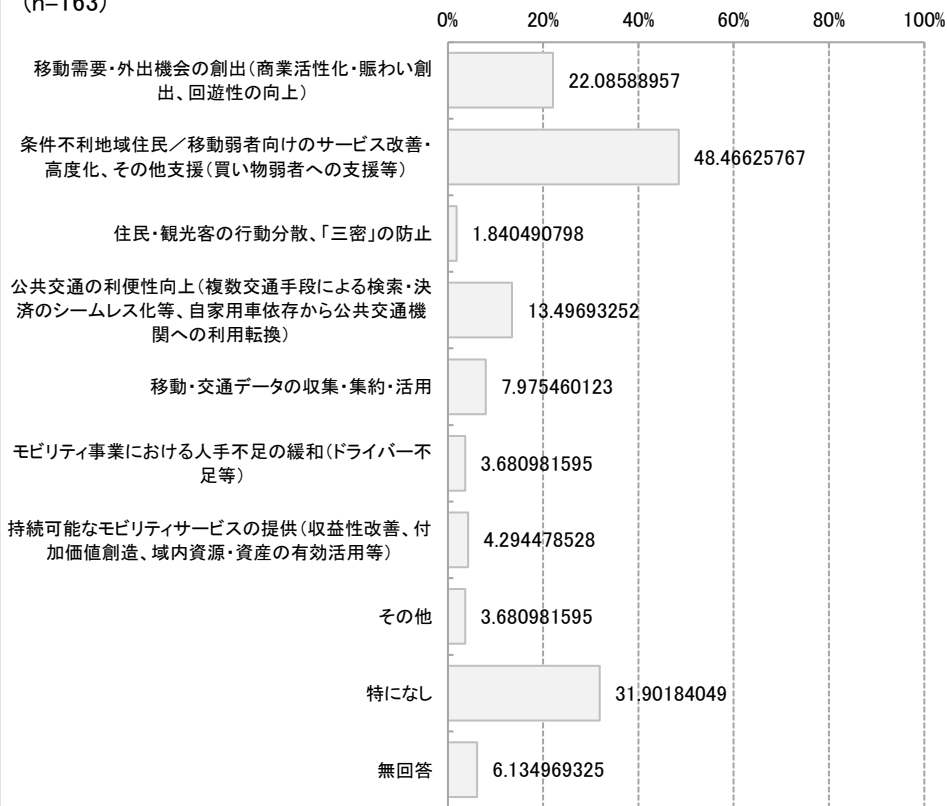
[GRAPH005]



[GRAPH006]

[Q5]現在、「課題解決に向けた取組に着手済み」項目があれば、教えてください。(いくつでも)

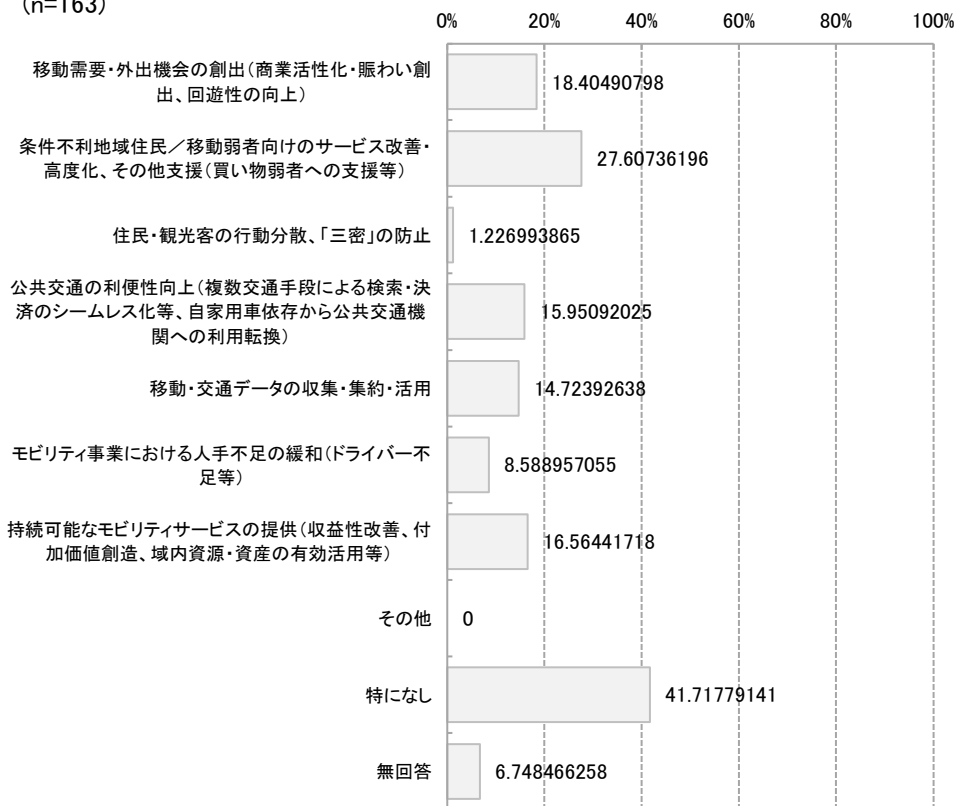
(n=163)



[GRAPH007]

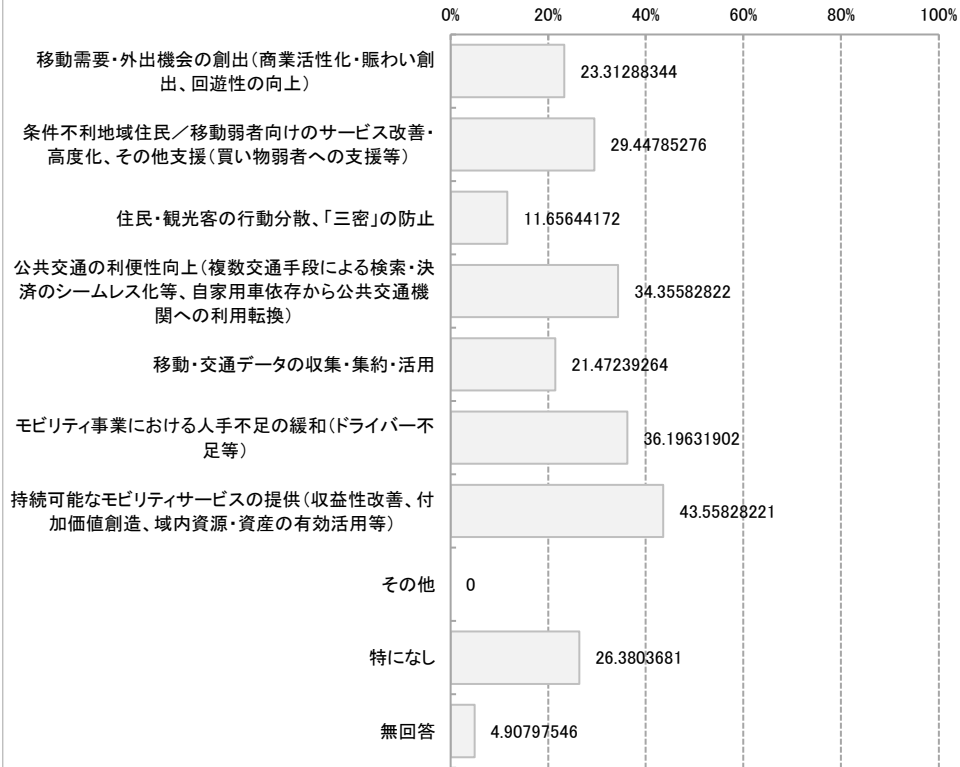
[Q6]現在、「課題解決の方策について検討中」の項目があれば、お教えください。(いくつでも)

(n=163)



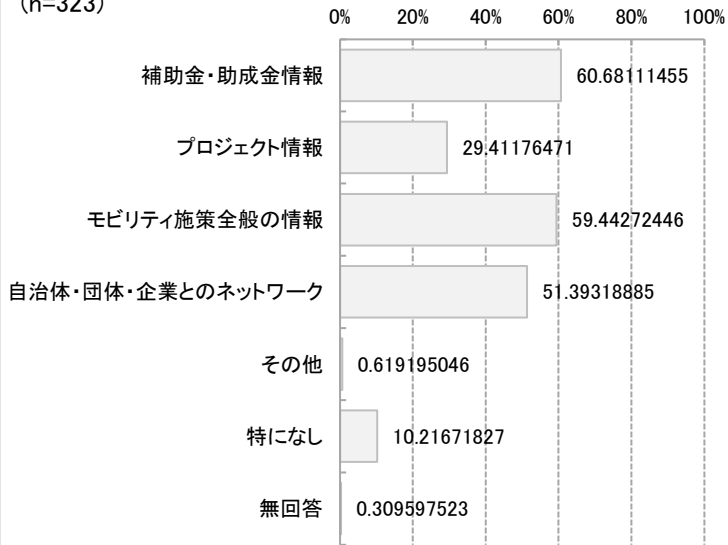
[GRAPH008]

[Q7]「着手済み」や「検討中」の項目以外で、「課題に感じている」項目があれば、5つまで教えてください。
(n=163)

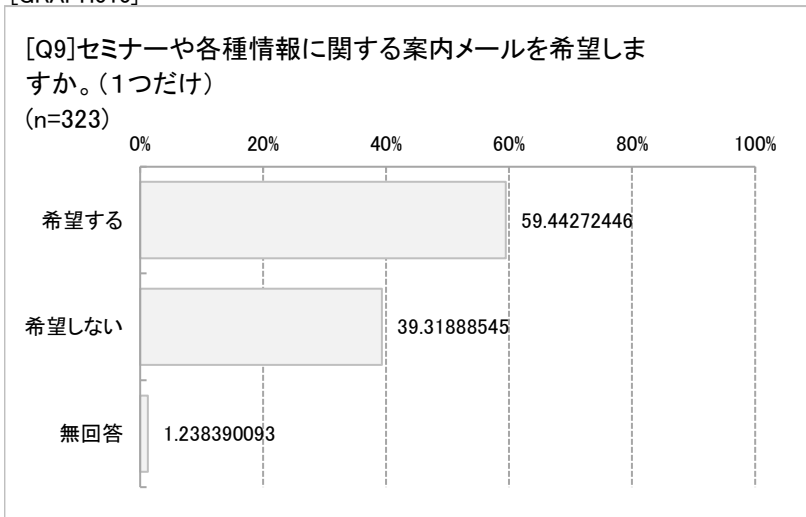


[GRAPH009]

[Q8]九州次世代モビリティネットワークに期待することは
ありますか。(いくつでも)
(n=323)

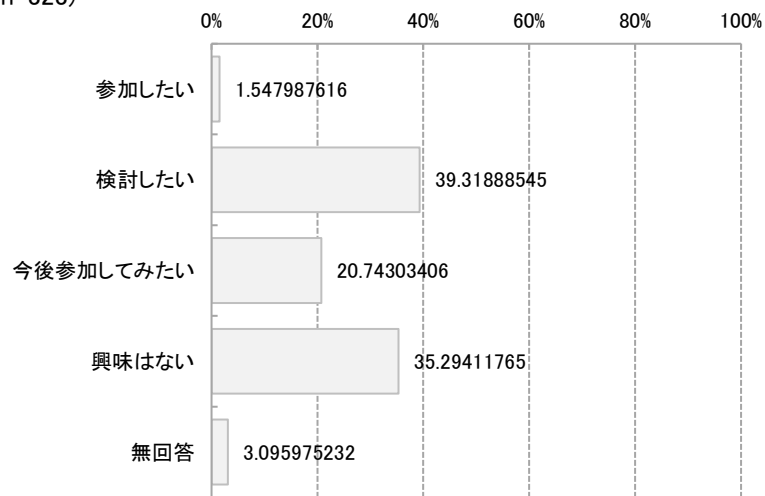


[GRAPH010]



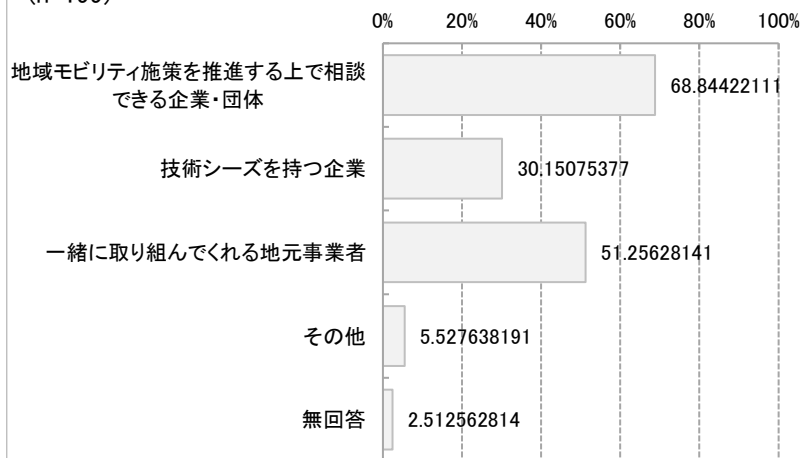
[GRAPH011]

[Q10]地域モビリティ構築に向けて、関係企業とのマッチングのご希望はありますか。(1つだけ)
(n=323)



[GRAPH012]

[Q11]前問で「参加したい」「検討したい」「今後参加してみたい」と回答された方にお伺いします。マッチングを希望する対象をお教えてください。(いくつでも)
(n=199)



回答種別

		度数 横%	郵送回答	WEB回収 用
全体		322 100.0	125 38.8	197 61.2
種類別	自治体	144 100.0	43 29.9	101 70.1
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	38 35.8	68 64.2
	社会福祉協議会	63 100.0	39 61.9	24 38.1
	運輸団体	6 100.0	4 66.7	2 33.3
	その他団体	2 100.0	－ －	2 100.0
都道府県 別	福岡県	71 100.0	33 46.5	38 53.5
	佐賀県	35 100.0	8 22.9	27 77.1
	長崎県	35 100.0	14 40.0	21 60.0
	熊本県	59 100.0	24 40.7	35 59.3
	大分県	28 100.0	8 28.6	20 71.4
	宮崎県	31 100.0	15 48.4	16 51.6
	鹿児島県	62 100.0	22 35.5	40 64.5
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	9 37.5	15 62.5
	筑豊	19 100.0	11 57.9	8 42.1
	北九州	14 100.0	6 42.9	8 57.1
	筑後	14 100.0	7 50.0	7 50.0
地域区分 別	都市部	23 100.0	9 39.1	14 60.9
	都市周辺	44 100.0	19 43.2	25 56.8
	中山間地域	140 100.0	56 40.0	84 60.0
	半島地域	57 100.0	18 31.6	39 68.4
	離島地域	35 100.0	11 31.4	24 68.6
	過疎地域	10 100.0	5 50.0	5 50.0
危機意識 別	意識層	225 100.0	80 35.6	145 64.4
	非意識層	95 100.0	43 45.3	52 54.7

Q1

現在、貴団体では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。
(1つだけ)

		度数 横%	かなり意 識してい る	やや意識 している	あまり意 識してい ない	全く意識 していな い	無回答	意識層	非意識層
全体		322 100.0	87 27.0	138 42.9	84 26.1	11 3.4	2 0.6	225 69.9	95 29.5
種類別	自治体	144 100.0	60 41.7	59 41.0	22 15.3	2 1.4	1 0.7	119 82.6	24 16.7
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	12 11.3	43 40.6	44 41.5	6 5.7	1 0.9	55 51.9	50 47.2
	社会福祉協議会	63 100.0	14 22.2	31 49.2	16 25.4	2 3.2	—	45 71.4	18 28.6
	運輸団体	6 100.0	1 16.7	3 50.0	2 33.3	—	—	4 66.7	2 33.3
	その他団体	2 100.0	—	1 50.0	—	1 50.0	—	1 50.0	1 50.0
都道府県別	福岡県	71 100.0	17 23.9	30 42.3	22 31.0	1 1.4	1 1.4	47 66.2	23 32.4
	佐賀県	35 100.0	9 25.7	17 48.6	7 20.0	2 5.7	—	26 74.3	9 25.7
	長崎県	35 100.0	8 22.9	14 40.0	10 28.6	3 8.6	—	22 62.9	13 37.1
	熊本県	59 100.0	18 30.5	21 35.6	19 32.2	1 1.7	—	39 66.1	20 33.9
	大分県	28 100.0	10 35.7	10 35.7	8 28.6	—	—	20 71.4	8 28.6
	宮崎県	31 100.0	8 25.8	14 45.2	6 19.4	2 6.5	1 3.2	22 71.0	8 25.8
	鹿児島県	62 100.0	17 27.4	31 50.0	12 19.4	2 3.2	—	48 77.4	14 22.6
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	7 29.2	8 33.3	8 33.3	—	1 4.2	15 62.5	8 33.3
	筑豊	19 100.0	3 15.8	10 52.6	6 31.6	—	—	13 68.4	6 31.6
	北九州	14 100.0	3 21.4	6 42.9	5 35.7	—	—	9 64.3	5 35.7
	筑後	14 100.0	4 28.6	6 42.9	3 21.4	1 7.1	—	10 71.4	4 28.6
地域区分 別	都市部	23 100.0	10 43.5	5 21.7	7 30.4	1 4.3	—	15 65.2	8 34.8
	都市周辺	44 100.0	6 13.6	21 47.7	15 34.1	1 2.3	1 2.3	27 61.4	16 36.4
	中山間地域	140 100.0	39 27.9	59 42.1	39 27.9	3 2.1	—	98 70.0	42 30.0
	半島地域	57 100.0	18 31.6	26 45.6	10 17.5	3 5.3	—	44 77.2	13 22.8
	離島地域	35 100.0	10 28.6	15 42.9	8 22.9	2 5.7	—	25 71.4	10 28.6
	過疎地域	10 100.0	2 20.0	5 50.0	3 30.0	—	—	7 70.0	3 30.0

* 意識層=「かなり意識している」+「やや意識している」
非意識層=「あまり意識していない」+「全く意識していない」

Q2

現在、貴団体ではモビリティ関連施策に取り組んでいますか。(1つだけ)

		度数 横%	取り組ん でいる	取り組み 内容を協 議してい る	取り組もう としたが、 課題があ り取り組 めていな い	取り組む 予定はな い	無回答
全体		225 100.0	85 37.8	38 16.9	39 17.3	60 26.7	3 1.3
種類別	自治体	119 100.0	65 54.6	18 15.1	17 14.3	18 15.1	1 0.8
	商工会議所・ 商工会	55 100.0	3 5.5	8 14.5	10 18.2	33 60.0	1 1.8
	社会福祉協議会	45 100.0	16 35.6	11 24.4	11 24.4	6 13.3	1 2.2
	運輸団体	4 100.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	－ －
	その他団体	1 100.0	－ －	－ －	－ －	1 100.0	－ －
都道府県別	福岡県	47 100.0	25 53.2	3 6.4	6 12.8	12 25.5	1 2.1
	佐賀県	26 100.0	10 38.5	5 19.2	4 15.4	7 26.9	－ －
	長崎県	22 100.0	6 27.3	4 18.2	5 22.7	7 31.8	－ －
	熊本県	39 100.0	13 33.3	7 17.9	7 17.9	12 30.8	－ －
	大分県	20 100.0	6 30.0	4 20.0	4 20.0	6 30.0	－ －
	宮崎県	22 100.0	9 40.9	5 22.7	2 9.1	6 27.3	－ －
	鹿児島県	48 100.0	16 33.3	10 20.8	11 22.9	9 18.8	2 4.2
福岡県内 区分別	福岡	15 100.0	8 53.3	2 13.3	－ －	4 26.7	1 6.7
	筑豊	13 100.0	5 38.5	1 7.7	4 30.8	3 23.1	－ －
	北九州	9 100.0	6 66.7	－ －	2 22.2	1 11.1	－ －
	筑後	10 100.0	6 60.0	－ －	－ －	4 40.0	－ －
地域区分 別	都市部	15 100.0	9 60.0	2 13.3	1 6.7	3 20.0	－ －
	都市周辺	27 100.0	10 37.0	5 18.5	5 18.5	6 22.2	1 3.7
	中山間地域	98 100.0	35 35.7	18 18.4	18 18.4	27 27.6	－ －
	半島地域	44 100.0	16 36.4	7 15.9	4 9.1	15 34.1	2 4.5
	離島地域	25 100.0	10 40.0	5 20.0	6 24.0	4 16.0	－ －
	過疎地域	7 100.0	3 42.9	－ －	3 42.9	1 14.3	－ －
危機意識 別	意識層	225 100.0	85 37.8	38 16.9	39 17.3	60 26.7	3 1.3
	非意識層	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －

Q3

モビリティ関連施策を展開する上での課題があればお教えてください。(いくつでも)

		度数 横%	人材確保	採算性確保	関係者間 連携	地域課題 抽出	問題意識 の醸成・ 共有	技術・ サービス と利用実 態の乖離	必要な技 術シーズ がない	事業プラン 策定	その他	特になし	無回答
地域区分 別	全体	162 100.0	99 61.1	113 69.8	87 53.7	74 45.7	61 37.7	44 27.2	15 9.3	33 20.4	9 5.6	1 0.6	3 1.9
	都市部	12 100.0	4 33.3	9 75.0	8 66.7	4 33.3	5 41.7	6 50.0	1 8.3	1 8.3	1 8.3	-	-
	都市周辺	20 100.0	13 65.0	13 65.0	10 50.0	7 35.0	8 40.0	5 25.0	1 5.0	2 10.0	1 5.0	-	-
	中山間地域	71 100.0	44 62.0	49 69.0	30 42.3	34 47.9	28 39.4	19 26.8	8 11.3	16 22.5	5 7.0	-	2 2.8
	半島地域	27 100.0	18 66.7	21 77.8	19 70.4	15 55.6	9 33.3	8 29.6	3 11.1	8 29.6	-	-	-
	離島地域	21 100.0	14 66.7	16 76.2	14 66.7	10 47.6	8 38.1	4 19.0	1 4.8	4 19.0	1 4.8	-	-
	過疎地域	6 100.0	4 66.7	4 66.7	4 66.7	3 50.0	3 50.0	2 33.3	1 16.7	1 16.7	-	1 16.7	-

Q4

貴団体における今後3年程度のモビリティ関連施策展開意向について教えてください。(1つだけ)

		度数 横%	拡大を図 る	新たに事 業を始め る	現状を維 持する	縮小する	今後も事 業展開し ない	わからな い	無回答
種類別	全体	162 100.0	23 14.2	37 22.8	54 33.3	－ －	1 0.6	45 27.8	2 1.2
	自治体	100 100.0	17 17.0	26 26.0	32 32.0	－ －	－ －	24 24.0	1 1.0
	商工会議所・ 商工会	21 100.0	3 14.3	2 9.5	8 38.1	－ －	－ －	8 38.1	－ －
	社会福祉協議会	38 100.0	3 7.9	9 23.7	12 31.6	－ －	1 2.6	13 34.2	－ －
	運輸団体	3 100.0	－ －	－ －	2 66.7	－ －	－ －	－ －	1 33.3
	その他団体	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	地域区分 別								
	都市部	12 100.0	4 33.3	2 16.7	5 41.7	－ －	－ －	1 8.3	－ －
	都市周辺	20 100.0	3 15.0	5 25.0	5 25.0	－ －	－ －	7 35.0	－ －
	中山間地域	71 100.0	8 11.3	13 18.3	25 35.2	－ －	－ －	24 33.8	1 1.4
	半島地域	27 100.0	5 18.5	6 22.2	9 33.3	－ －	－ －	7 25.9	－ －
	離島地域	21 100.0	3 14.3	10 47.6	5 23.8	－ －	－ －	3 14.3	－ －
	過疎地域	6 100.0	－ －	1 16.7	2 33.3	－ －	－ －	3 50.0	－ －

Q5-7GT

		移動需要・ 外出機会の 創出(商業 活性化・賑 わい創出、 回遊性の向 上)	条件不利地 域住民／移 動弱者向け のサービス 改善・高度 化、その他 支援(買い 物弱者への 支援等)	住民・観光 客の行動分 散、「三密」 の防止	公共交通の 利便性向上 (複数交通 手段による 検索・決済 のシームレ ス化等、自 家用車依存 から公共交 通機関への 利用転換)	移動・交通 データの収 集・集約・活 用	モビリティ事 業における 人手不足の 緩和(ドライ バー不足 等)	持続可能な モビリティ サービスの 提供(収益 性改善、付 加価値創 造、域内資 源・資産の 有効活用 等)	その他	特になし	無回答
度数 横%											
「課題解決に向けた取組に着手済み」項目	162	35	78	3	21	12	6	7	6	52	10
	100.0	21.6	48.1	1.9	13.0	7.4	3.7	4.3	3.7	32.1	6.2
「課題解決の方策について検討中」項目	162	29	44	2	25	23	14	27	-	68	11
	100.0	17.9	27.2	1.2	15.4	14.2	8.6	16.7	-	42.0	6.8
「課題に感じている」項目	162	38	48	18	56	35	58	70	-	43	8
	100.0	23.5	29.6	11.1	34.6	21.6	35.8	43.2	-	26.5	4.9

Q5

現在、「課題解決に向けた取組に着手済み」項目があれば、お教えてください。(いくつでも)

		移動需要・外出機会の創出(商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上)	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)	移動・交通データの収集・集約・活用	モビリティ事業における人手不足の緩和(ドライパー不足等)	持続可能なモビリティサービスの提供(収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等)	その他	特になし	無回答	
		度数	模%									
全体		162	35	78	3	21	12	6	7	6	52	10
		100.0	21.6	48.1	1.9	13.0	7.4	3.7	4.3	3.7	32.1	6.2
種類別	自治体	100	22	53	1	19	11	6	7	2	26	8
		100.0	22.0	53.0	1.0	19.0	11.0	6.0	7.0	2.0	26.0	8.0
	商工会議所・商工会	21	5	3	-	-	-	-	-	2	10	1
		100.0	23.8	14.3	-	-	-	-	-	9.5	47.6	4.8
	社会福祉協議会	38	8	21	2	1	1	-	-	2	14	1
		100.0	21.1	55.3	5.3	2.6	2.6	-	-	5.3	36.8	2.6
	運輸団体	3	-	1	-	1	-	-	-	-	2	-
地域区分別	その他団体	100.0	-	33.3	-	33.3	-	-	-	-	66.7	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	都市部	12	4	8	-	3	1	4	2	-	1	2
		100.0	33.3	66.7	-	25.0	8.3	33.3	16.7	-	8.3	16.7
	都市周辺	20	8	9	-	5	2	1	-	-	4	2
		100.0	40.0	45.0	-	25.0	10.0	5.0	-	-	20.0	10.0
	中山間地域	71	10	34	-	5	5	1	2	4	26	3
		100.0	14.1	47.9	-	7.0	7.0	1.4	2.8	5.6	36.6	4.2
	半島地域	27	8	14	2	3	2	-	2	-	7	2
		100.0	29.6	51.9	7.4	11.1	7.4	-	7.4	-	25.9	7.4
	離島地域	21	4	6	1	2	1	-	1	2	10	1
		100.0	19.0	28.6	4.8	9.5	4.8	-	4.8	9.5	47.6	4.8
	過疎地域	6	1	5	-	2	1	-	-	-	1	-
		100.0	16.7	83.3	-	33.3	16.7	-	-	-	16.7	-

現在、「課題解決の方策について検討中」の項目があれば、お教えてください。(いくつでも)

[illegible]

「着手済み」や「検討中」の項目以外で、「課題に感じている」項目があれば、5つまでお教えてください。

[illegible]

		度数 横%	補助金・ 助成金情 報	プロジェク ト情報	モビリティ 施策全般 の情報	自治体・ 団体・企 業との ネットワー ク	その他	特になし	無回答	
全体		322 100.0	195 60.6	95 29.5	191 59.3	165 51.2	2 0.6	33 10.2	1 0.3	
種 類 別	自治体	144 100.0	97 67.4	42 29.2	92 63.9	72 50.0	1 0.7	14 9.7	— —	
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	63 59.4	34 32.1	65 61.3	60 56.6	— —	11 10.4	— —	
	社会福祉協議会	63 100.0	29 46.0	15 23.8	30 47.6	31 49.2	1 1.6	7 11.1	1 1.6	
	運輸団体	6 100.0	5 83.3	2 33.3	3 50.0	2 33.3	— —	— —	— —	
	その他団体	2 100.0	1 50.0	2 100.0	1 50.0	— —	— —	— —	— —	
	都道府県別	福岡県	71 100.0	39 54.9	17 23.9	34 47.9	36 50.7	1 1.4	6 8.5	1 1.4
	佐賀県	35 100.0	24 68.6	9 25.7	20 57.1	20 57.1	— —	5 14.3	— —	
長崎県	35 100.0	20 57.1	11 31.4	18 51.4	11 31.4	— —	8 22.9	— —		
熊本県	59 100.0	38 64.4	15 25.4	39 66.1	29 49.2	— —	6 10.2	— —		
大分県	28 100.0	19 67.9	15 53.6	23 82.1	16 57.1	— —	— —	— —		
宮崎県	31 100.0	20 64.5	8 25.8	17 54.8	18 58.1	— —	3 9.7	— —		
鹿児島県	62 100.0	35 56.5	20 32.3	40 64.5	35 56.5	1 1.6	4 6.5	— —		
福岡県内 区 分 別	福岡	24 100.0	15 62.5	6 25.0	11 45.8	13 54.2	1 4.2	2 8.3	— —	
	筑豊	19 100.0	8 42.1	3 15.8	9 47.4	11 57.9	— —	1 5.3	1 5.3	
	北九州	14 100.0	9 64.3	5 35.7	5 35.7	6 42.9	— —	3 21.4	— —	
	筑後	14 100.0	7 50.0	3 21.4	9 64.3	6 42.9	— —	— —	— —	
	地域区分別	都市部	23 100.0	14 60.9	7 30.4	14 60.9	11 47.8	— —	3 13.0	— —
都市周辺	44 100.0	22 50.0	8 18.2	20 45.5	21 47.7	— —	8 18.2	— —		
中山間地域	140 100.0	85 60.7	42 30.0	91 65.0	73 52.1	1 0.7	12 8.6	1 0.7		
半島地域	57 100.0	37 64.9	17 29.8	31 54.4	34 59.6	1 1.8	3 5.3	— —		
離島地域	35 100.0	21 60.0	13 37.1	20 57.1	18 51.4	— —	6 17.1	— —		
過疎地域	10 100.0	6 60.0	— —	7 70.0	3 30.0	— —	— —	— —		
危機意識 別	意識層	225 100.0	151 67.1	75 33.3	146 64.9	117 52.0	1 0.4	13 5.8	— —	
	非意識層	95 100.0	43 45.3	20 21.1	44 46.3	47 49.5	1 1.1	19 20.0	1 1.1	

Q9

セミナーや各種情報に関する案内メールを希望しますか。(1つだけ)

		度数 横%	希望する	希望しない	無回答
全体		322 100.0	191 59.3	127 39.4	4 1.2
種類別	自治体	144 100.0	99 68.8	45 31.3	— —
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	57 53.8	49 46.2	— —
	社会福祉協議会	63 100.0	31 49.2	28 44.4	4 6.3
	運輸団体	6 100.0	2 33.3	4 66.7	— —
	その他団体	2 100.0	2 100.0	— —	— —
都道府県別	福岡県	71 100.0	41 57.7	29 40.8	1 1.4
	佐賀県	35 100.0	20 57.1	15 42.9	— —
	長崎県	35 100.0	18 51.4	17 48.6	— —
	熊本県	59 100.0	33 55.9	26 44.1	— —
	大分県	28 100.0	19 67.9	8 28.6	1 3.6
	宮崎県	31 100.0	17 54.8	14 45.2	— —
	鹿児島県	62 100.0	43 69.4	17 27.4	2 3.2
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	14 58.3	10 41.7	— —
	筑豊	19 100.0	9 47.4	9 47.4	1 5.3
	北九州	14 100.0	9 64.3	5 35.7	— —
	筑後	14 100.0	9 64.3	5 35.7	— —
地域区分別	都市部	23 100.0	14 60.9	9 39.1	— —
	都市周辺	44 100.0	25 56.8	19 43.2	— —
	中山間地域	140 100.0	82 58.6	55 39.3	3 2.1
	半島地域	57 100.0	36 63.2	21 36.8	— —
	離島地域	35 100.0	22 62.9	12 34.3	1 2.9
	過疎地域	10 100.0	4 40.0	6 60.0	— —
危機意識 別	意識層	225 100.0	153 68.0	69 30.7	3 1.3
	非意識層	95 100.0	37 38.9	57 60.0	1 1.1

Q10

地域モビリティ構築に向けて、関係企業とのマッチングのご希望はありますか。(1つだけ)

		度数 横%	参加した い	検討した い	今後参加 してみたい い	興味はない い	無回答
全体		322 100.0	5 1.6	126 39.1	67 20.8	114 35.4	10 3.1
種類別	自治体	144 100.0	2 1.4	70 48.6	34 23.6	36 25.0	2 1.4
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	1 0.9	28 26.4	22 20.8	52 49.1	3 2.8
	社会福祉協議会	63 100.0	2 3.2	25 39.7	8 12.7	23 36.5	5 7.9
	運輸団体	6 100.0	－ －	3 50.0	1 16.7	2 33.3	－ －
	その他団体	2 100.0	－ －	－ －	2 100.0	－ －	－ －
都道府県別	福岡県	71 100.0	2 2.8	27 38.0	16 22.5	22 31.0	4 5.6
	佐賀県	35 100.0	－ －	14 40.0	8 22.9	13 37.1	－ －
	長崎県	35 100.0	－ －	15 42.9	3 8.6	17 48.6	－ －
	熊本県	59 100.0	1 1.7	21 35.6	13 22.0	22 37.3	2 3.4
	大分県	28 100.0	1 3.6	14 50.0	4 14.3	9 32.1	－ －
	宮崎県	31 100.0	－ －	9 29.0	8 25.8	13 41.9	1 3.2
	鹿児島県	62 100.0	1 1.6	26 41.9	15 24.2	17 27.4	3 4.8
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	－ －	12 50.0	6 25.0	5 20.8	1 4.2
	筑豊	19 100.0	1 5.3	5 26.3	4 21.1	8 42.1	1 5.3
	北九州	14 100.0	1 7.1	7 50.0	1 7.1	5 35.7	－ －
	筑後	14 100.0	－ －	3 21.4	5 35.7	4 28.6	2 14.3
地域区分 別	都市部	23 100.0	－ －	11 47.8	5 21.7	6 26.1	1 4.3
	都市周辺	44 100.0	1 2.3	18 40.9	10 22.7	14 31.8	1 2.3
	中山間地域	140 100.0	2 1.4	50 35.7	30 21.4	53 37.9	5 3.6
	半島地域	57 100.0	1 1.8	22 38.6	13 22.8	18 31.6	3 5.3
	離島地域	35 100.0	1 2.9	18 51.4	4 11.4	12 34.3	－ －
	過疎地域	10 100.0	－ －	2 20.0	2 20.0	6 60.0	－ －
危機意識 別	意識層	225 100.0	5 2.2	107 47.6	45 20.0	61 27.1	7 3.1
	非意識層	95 100.0	－ －	18 18.9	22 23.2	52 54.7	3 3.2

Q11

前問で「[Q10]」と回答された方にお伺いします。
マッチングを希望する対象をお教えてください。(いくつでも)

		度数 横%	地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体	技術シーズを持つ企業	一緒に取り組んでくれる地元事業者	その他	無回答
全体		198 100.0	137 69.2	60 30.3	101 51.0	11 5.6	5 2.5
種類別	自治体	106 100.0	79 74.5	41 38.7	56 52.8	4 3.8	1 0.9
	商工会議所・商工会	51 100.0	35 68.6	7 13.7	16 31.4	6 11.8	3 5.9
	社会福祉協議会	35 100.0	19 54.3	11 31.4	27 77.1	－	1 2.9
	運輸団体	4 100.0	3 75.0	－	1 25.0	－	－
	その他団体	2 100.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	1 50.0	－
地域区分別	都市部	16 100.0	11 68.8	8 50.0	6 37.5	－	1 6.3
	都市周辺	29 100.0	21 72.4	5 17.2	16 55.2	－	－
	中山間地域	82 100.0	59 72.0	21 25.6	44 53.7	4 4.9	4 4.9
	半島地域	36 100.0	23 63.9	13 36.1	19 52.8	2 5.6	－
	離島地域	23 100.0	15 65.2	12 52.2	10 43.5	3 13.0	－
	過疎地域	4 100.0	2 50.0	－	3 75.0	1 25.0	－
危機意識別	意識層	157 100.0	111 70.7	52 33.1	82 52.2	7 4.5	4 2.5
	非意識層	40 100.0	25 62.5	8 20.0	19 47.5	4 10.0	1 2.5

種類別

			自治体	商工会議 所・商工 会	社会福祉 協議会	運輸団体	その他団 体	無回答
			度数 横%					
全体			322 100.0	144 44.7	106 32.9	63 19.6	6 1.9	2 0.6
都道府県 別	福岡県	71 100.0	34 47.9	17 23.9	17 23.9	1 1.4	2 2.8	－ －
	佐賀県	35 100.0	13 37.1	14 40.0	7 20.0	1 2.9	－ －	－ －
	長崎県	35 100.0	14 40.0	16 45.7	5 14.3	－ －	－ －	－ －
	熊本県	59 100.0	25 42.4	22 37.3	11 18.6	1 1.7	－ －	－ －
	大分県	28 100.0	12 42.9	9 32.1	4 14.3	3 10.7	－ －	－ －
	宮崎県	31 100.0	14 45.2	12 38.7	5 16.1	－ －	－ －	－ －
	鹿児島県	62 100.0	32 51.6	16 25.8	14 22.6	－ －	－ －	－ －
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	10 41.7	6 25.0	7 29.2	1 4.2	－ －	－ －
	筑豊	19 100.0	10 52.6	4 21.1	4 21.1	－ －	1 5.3	－ －
	北九州	14 100.0	8 57.1	4 28.6	2 14.3	－ －	－ －	－ －
	筑後	14 100.0	6 42.9	3 21.4	4 28.6	－ －	1 7.1	－ －
地域区分 別	都市部	23 100.0	8 34.8	11 47.8	4 17.4	－ －	－ －	－ －
	都市周辺	44 100.0	24 54.5	6 13.6	13 29.5	1 2.3	－ －	－ －
	中山間地域	140 100.0	63 45.0	49 35.0	28 20.0	－ －	－ －	－ －
	半島地域	57 100.0	25 43.9	23 40.4	9 15.8	－ －	－ －	－ －
	離島地域	35 100.0	17 48.6	11 31.4	7 20.0	－ －	－ －	－ －
	過疎地域	10 100.0	7 70.0	2 20.0	1 10.0	－ －	－ －	－ －
危機意識 別	意識層	225 100.0	119 52.9	55 24.4	45 20.0	4 1.8	1 0.4	1 0.4
	非意識層	95 100.0	24 25.3	50 52.6	18 18.9	2 2.1	1 1.1	－ －

都道府県別

		福岡県		佐賀県		長崎県		熊本県		大分県		宮崎県		鹿児島県		無回答		
		度数 横%																
全体		322 100.0	71 22.0	35 10.9	35 10.9	59 18.3	28 8.7	31 9.6	62 19.3	1 0.3								
種類別	自治体	144 100.0	34 23.6	13 9.0	14 9.7	25 17.4	12 8.3	14 9.7	32 22.2									
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	17 16.0	14 13.2	16 15.1	22 20.8	9 8.5	12 11.3	16 15.1									
	社会福祉協議会	63 100.0	17 27.0	7 11.1	5 7.9	11 17.5	4 6.3	5 7.9	14 22.2									
	運輸団体	6 100.0	1 16.7	1 16.7	-	1 16.7	3 50.0	-	-	-								
	その他団体	2 100.0	2 100.0	-	-	-	-	-	-	-								
	都道府県別	福岡県	71 100.0	71 100.0	-	-	-	-	-	-	-							
	佐賀県	35 100.0	-	35 100.0	-	-	-	-	-	-								
	長崎県	35 100.0	-	-	35 100.0	-	-	-	-	-								
	熊本県	59 100.0	-	-	-	59 100.0	-	-	-	-								
	大分県	28 100.0	-	-	-	-	28 100.0	-	-	-								
	宮崎県	31 100.0	-	-	-	-	-	31 100.0	-	-								
	鹿児島県	62 100.0	-	-	-	-	-	-	62 100.0	-								
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	24 100.0	-	-	-	-	-	-	-								
	筑豊	19 100.0	19 100.0	-	-	-	-	-	-	-								
	北九州	14 100.0	14 100.0	-	-	-	-	-	-	-								
	筑後	14 100.0	14 100.0	-	-	-	-	-	-	-								
地域区分 別	都市部	23 100.0	8 34.8	4 17.4	4 17.4	3 13.0	3 13.0	1 4.3	-	-								
	都市周辺	44 100.0	31 70.5	3 6.8	1 2.3	6 13.6	-	3 6.8	-	-								
	中山間地域	140 100.0	23 16.4	18 12.9	6 4.3	40 28.6	14 10.0	23 16.4	16 11.4	-								
	半島地域	57 100.0	-	6 10.5	11 19.3	5 8.8	6 10.5	3 5.3	26 45.6	-								
	離島地域	35 100.0	-	-	11 31.4	4 11.4	1 2.9	-	19 54.3	-								
	過疎地域	10 100.0	6 60.0	3 30.0	-	-	-	1 10.0	-	-								
	危機意識 別	意識層	225 100.0	47 20.9	26 11.6	22 9.8	39 17.3	20 8.9	22 9.8	48 21.3	1 0.4							
	非意識層	95 100.0	23 24.2	9 9.5	13 13.7	20 21.1	8 8.4	8 8.4	14 14.7									

福岡県内区分別

		度数 横%	福岡	筑豊	北九州	筑後
全体		71 100.0	24 33.8	19 26.8	14 19.7	14 19.7
種類別	自治体	34 100.0	10 29.4	10 29.4	8 23.5	6 17.6
	商工会議所・ 商工会	17 100.0	6 35.3	4 23.5	4 23.5	3 17.6
	社会福祉協議会	17 100.0	7 41.2	4 23.5	2 11.8	4 23.5
	運輸団体	1 100.0	1 100.0	－ －	－ －	－ －
	その他団体	2 100.0	－ －	1 50.0	－ －	1 50.0
都道府県別	福岡県	71 100.0	24 33.8	19 26.8	14 19.7	14 19.7
	佐賀県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	長崎県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	熊本県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	大分県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	宮崎県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	鹿児島県	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	24 100.0	－ －	－ －	－ －
	筑豊	19 100.0	－ －	19 100.0	－ －	－ －
	北九州	14 100.0	－ －	－ －	14 100.0	－ －
	筑後	14 100.0	－ －	－ －	－ －	14 100.0
地域区分 別	都市部	8 100.0	3 37.5	－ －	2 25.0	3 37.5
	都市周辺	31 100.0	11 35.5	4 12.9	9 29.0	7 22.6
	中山間地域	23 100.0	9 39.1	10 43.5	2 8.7	2 8.7
	半島地域	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	離島地域	－ －	－ －	－ －	－ －	－ －
	過疎地域	6 100.0	－ －	4 66.7	1 16.7	1 16.7
危機意識 別	意識層	47 100.0	15 31.9	13 27.7	9 19.1	10 21.3
	非意識層	23 100.0	8 34.8	6 26.1	5 21.7	4 17.4

地域区分別

		度数 横%	都市部	都市周辺	中山間地 域	半島地域	離島地域	過疎地域	その他	無回答
全体		322 100.0	23 7.1	44 13.7	140 43.5	57 17.7	35 10.9	10 3.1	12 3.7	1 0.3
種類別	自治体	144 100.0	8 5.6	24 16.7	63 43.8	25 17.4	17 11.8	7 4.9	-	-
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	11 10.4	6 5.7	49 46.2	23 21.7	11 10.4	2 1.9	4 3.8	-
	社会福祉協議会	63 100.0	4 6.3	13 20.6	28 44.4	9 14.3	7 11.1	1 1.6	1 1.6	-
	運輸団体	6 100.0	-	1 16.7	-	-	-	-	5 83.3	-
	その他団体	2 100.0	-	-	-	-	-	-	2 100.0	-
	福岡県	71 100.0	8 11.3	31 43.7	23 32.4	-	-	6 8.5	3 4.2	-
	佐賀県	35 100.0	4 11.4	3 8.6	18 51.4	6 17.1	-	3 8.6	1 2.9	-
都道府県別	長崎県	35 100.0	4 11.4	1 2.9	6 17.1	11 31.4	11 31.4	-	2 5.7	-
	熊本県	59 100.0	3 5.1	6 10.2	40 67.8	5 8.5	4 6.8	-	1 1.7	-
	大分県	28 100.0	3 10.7	-	14 50.0	6 21.4	1 3.6	-	4 14.3	-
	宮崎県	31 100.0	1 3.2	3 9.7	23 74.2	3 9.7	-	1 3.2	-	-
	鹿児島県	62 100.0	-	-	16 25.8	26 41.9	19 30.6	-	1 1.6	-
	福岡	24 100.0	3 12.5	11 45.8	9 37.5	-	-	-	1 4.2	-
	筑豊	19 100.0	-	4 21.1	10 52.6	-	-	4 21.1	1 5.3	-
	北九州	14 100.0	2 14.3	9 64.3	2 14.3	-	-	1 7.1	-	-
地域区分別	筑後	14 100.0	3 21.4	7 50.0	2 14.3	-	-	1 7.1	1 7.1	-
	都市部	23 100.0	23 100.0	-	-	-	-	-	-	-
	都市周辺	44 100.0	-	44 100.0	-	-	-	-	-	-
	中山間地域	140 100.0	-	-	140 100.0	-	-	-	-	-
	半島地域	57 100.0	-	-	-	57 100.0	-	-	-	-
	離島地域	35 100.0	-	-	-	-	35 100.0	-	-	-
	過疎地域	10 100.0	-	-	-	-	-	10 100.0	-	-
	意識層	225 100.0	15 6.7	27 12.0	98 43.6	44 19.6	25 11.1	7 3.1	8 3.6	1 0.4
危機意識別	非意識層	95 100.0	8 8.4	16 16.8	42 44.2	13 13.7	10 10.5	3 3.2	3 3.2	-

危機意識別

			意識層	非意識層	無回答
度数 横%					
全体			322 100.0	225 69.9	95 29.5
種類別	自治体	144 100.0	119 82.6	24 16.7	1 0.7
	商工会議所・ 商工会	106 100.0	55 51.9	50 47.2	1 0.9
	社会福祉協議会	63 100.0	45 71.4	18 28.6	－ －
	運輸団体	6 100.0	4 66.7	2 33.3	－ －
	その他団体	2 100.0	1 50.0	1 50.0	－ －
都道府県別	福岡県	71 100.0	47 66.2	23 32.4	1 1.4
	佐賀県	35 100.0	26 74.3	9 25.7	－ －
	長崎県	35 100.0	22 62.9	13 37.1	－ －
	熊本県	59 100.0	39 66.1	20 33.9	－ －
	大分県	28 100.0	20 71.4	8 28.6	－ －
	宮崎県	31 100.0	22 71.0	8 25.8	1 3.2
	鹿児島県	62 100.0	48 77.4	14 22.6	－ －
福岡県内 区分別	福岡	24 100.0	15 62.5	8 33.3	1 4.2
	筑豊	19 100.0	13 68.4	6 31.6	－ －
	北九州	14 100.0	9 64.3	5 35.7	－ －
	筑後	14 100.0	10 71.4	4 28.6	－ －
地域区分別	都市部	23 100.0	15 65.2	8 34.8	－ －
	都市周辺	44 100.0	27 61.4	16 36.4	1 2.3
	中山間地域	140 100.0	98 70.0	42 30.0	－ －
	半島地域	57 100.0	44 77.2	13 22.8	－ －
	離島地域	35 100.0	25 71.4	10 28.6	－ －
	過疎地域	10 100.0	7 70.0	3 30.0	－ －
危機意識別	意識層	225 100.0	225 100.0	－ －	－ －
	非意識層	95 100.0	－ －	95 100.0	－ －

地域モビリティ構築に関連する技術・サービス についてのアンケート

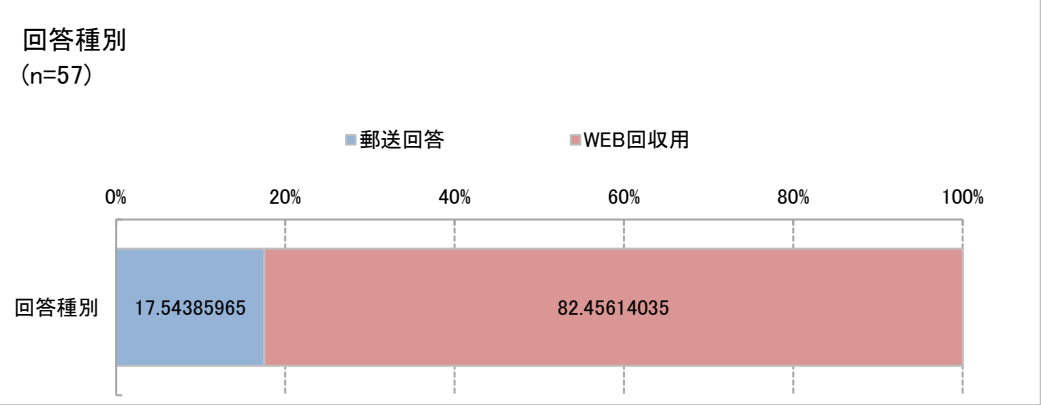
■調査規模： 57サンプル

■回収期間： 2020年12月1日(火)～2020年12月28日(月)

■回収方法： 郵送またはWEB回収

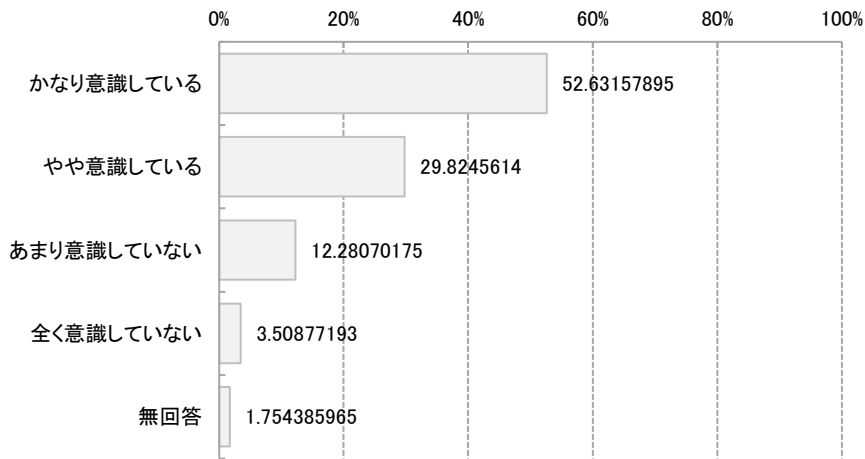
2021年1月

[GRAPH001]



[GRAPH002]

[Q1]御社では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。(1つだけ)
(n=57)

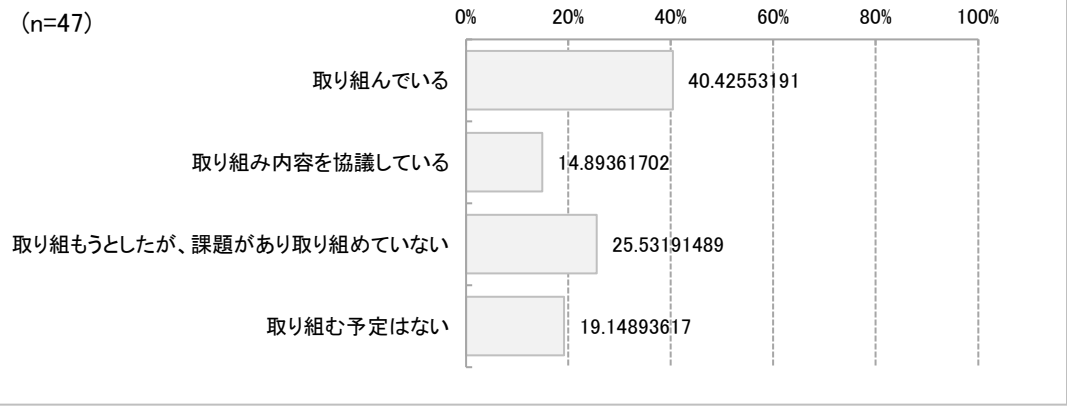


[GRAPH003]

[Q2]現在、御社では地域モビリティ関連施策に取り組んでいますか。(1つだけ)

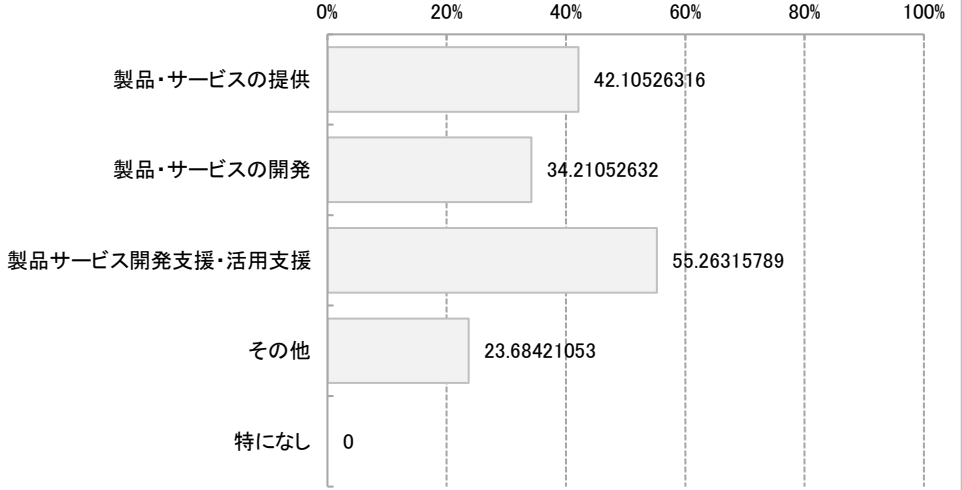
※「取り組んでいる」「取り組み内容を協議している」「取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない」を選択した方は、後ほどの設問で具体的取組をご記入いただきます

(n=47)



[GRAPH004]

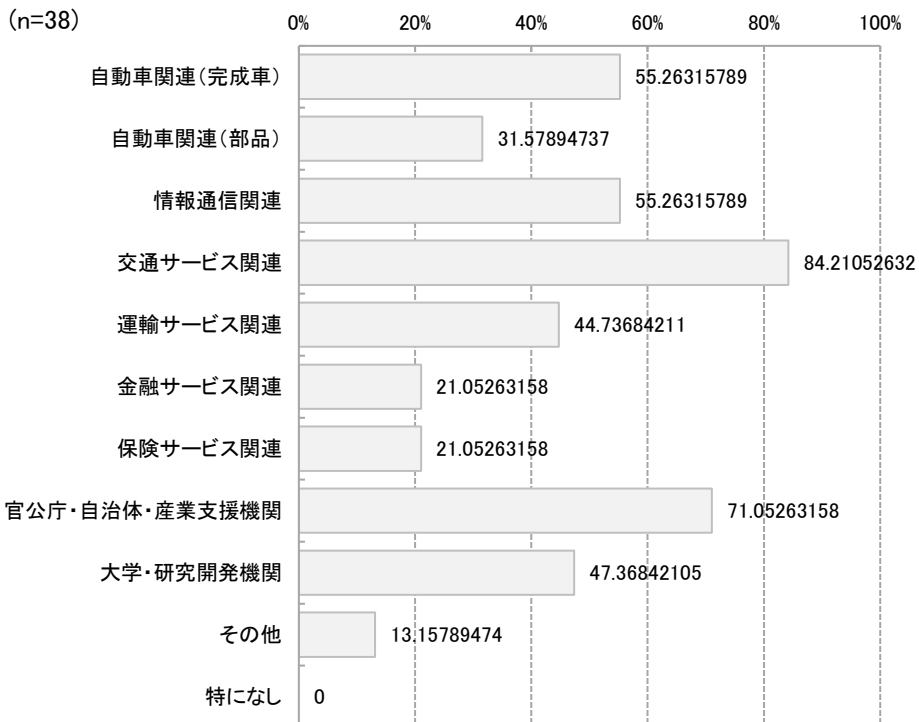
[Q3]御社が地域モビリティ構築に貢献できると思われる内容をお教えてください。(いくつでも)
(n=38)



[GRAPH005]

[Q4]御社がモビリティ関連事業に取り組む上で連携先となるところ
を教えてください。(いくつでも)

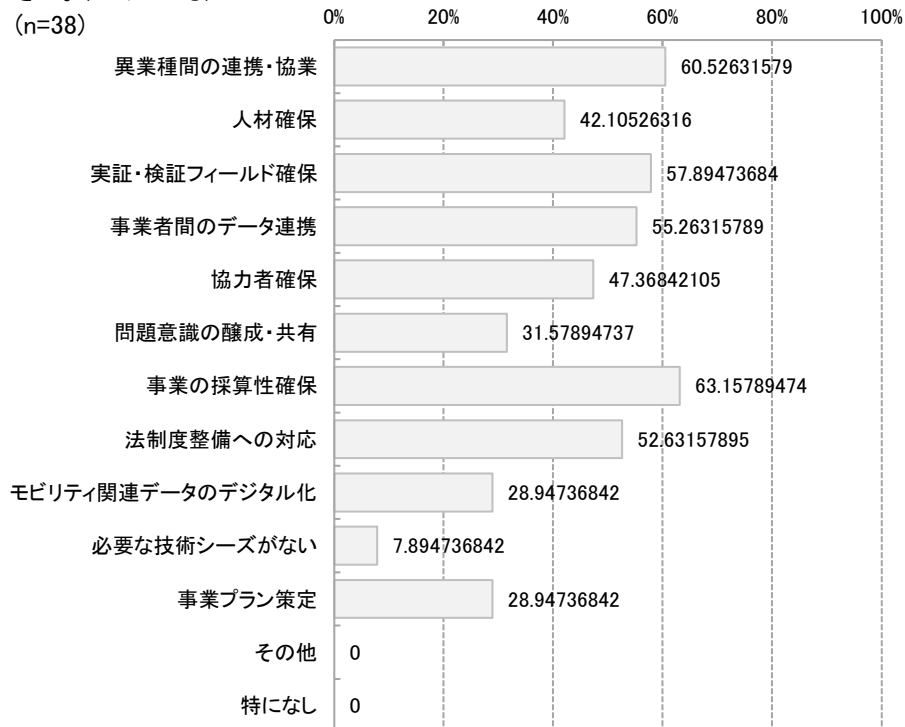
(n=38)



[GRAPH006]

[Q5]モビリティ関連事業を展開する上での課題があれば教えてください。(いくつでも)

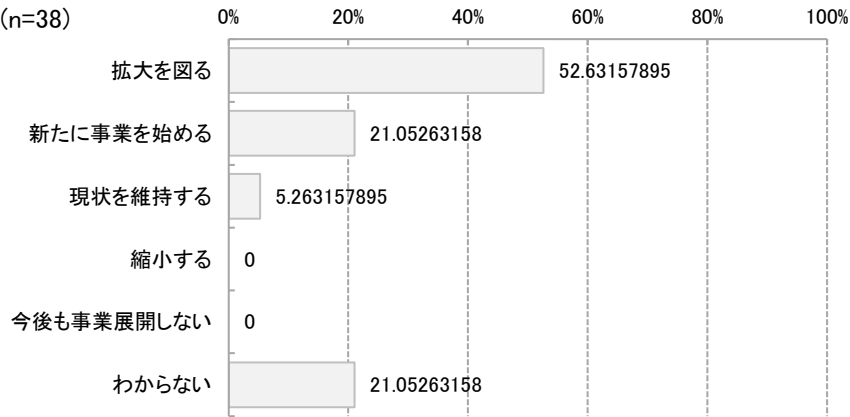
(n=38)



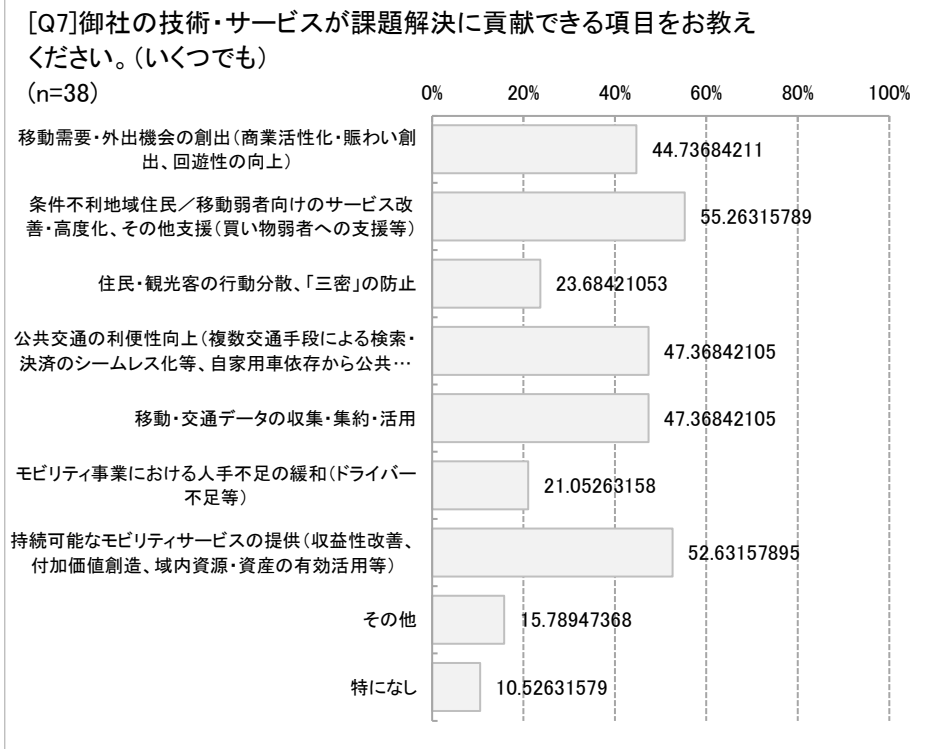
[GRAPH007]

[Q6]今後3年程度の御社におけるモビリティ関連事業の方針をお教えてください。(1つだけ)

(n=38)



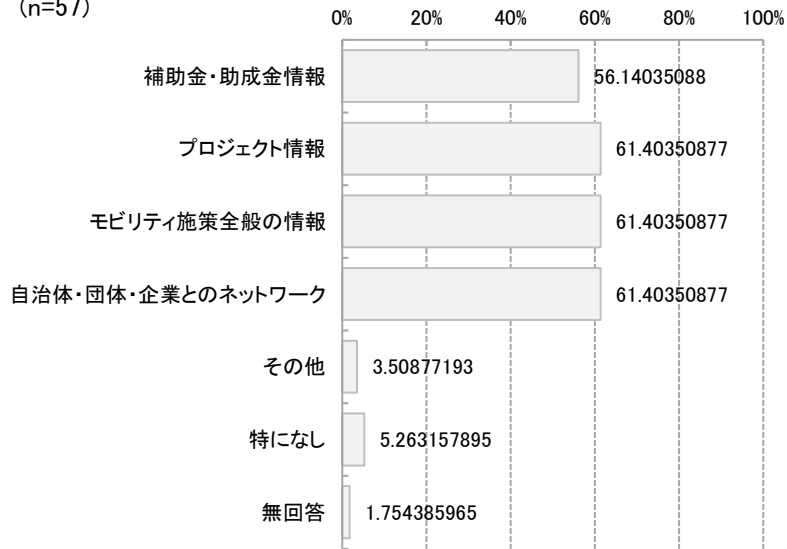
[GRAPH008]



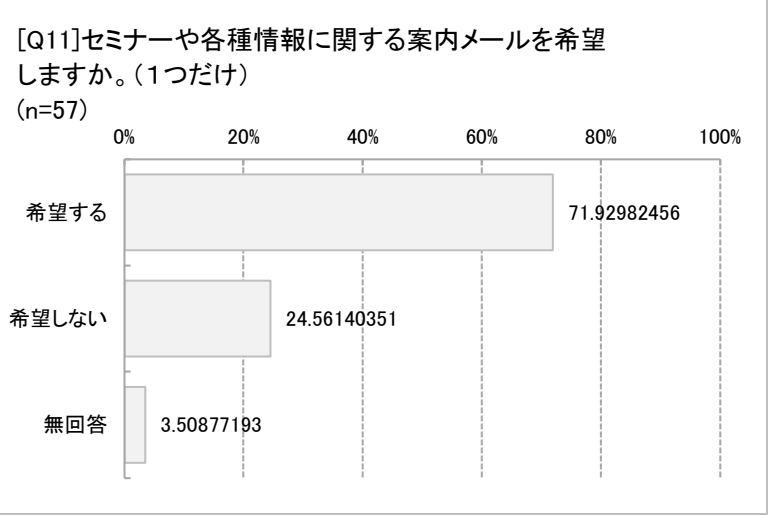
[GRAPH009]

[Q10]九州次世代モビリティネットワークに期待すること
はありますか。(いくつでも)

(n=57)

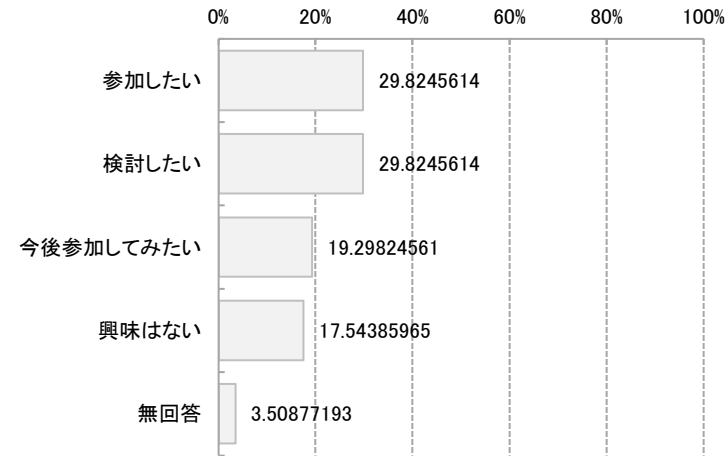


[GRAPH010]



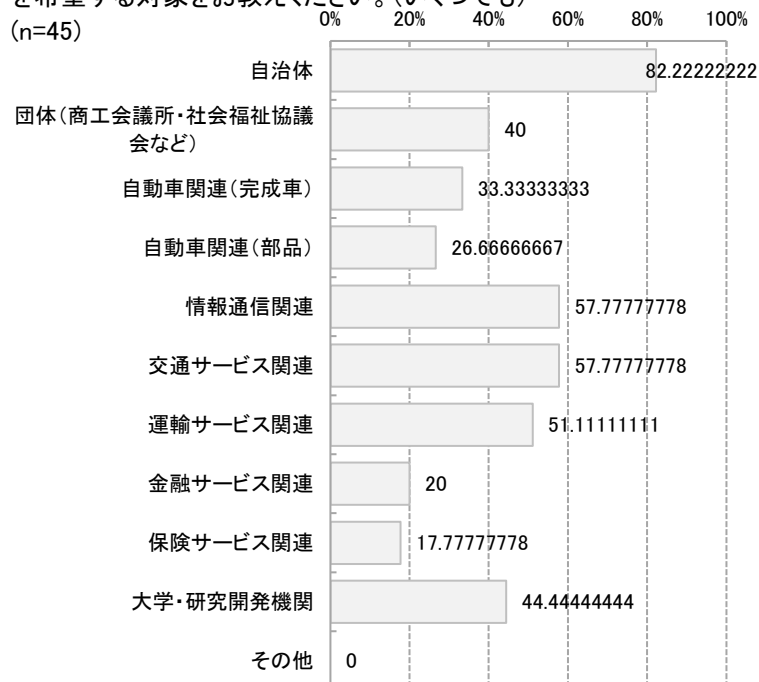
[GRAPH011]

[Q12]地域モビリティ構築に向けて、自治体や関係団体とのマッチングのご希望はありますか。(1つだけ)
(n=57)



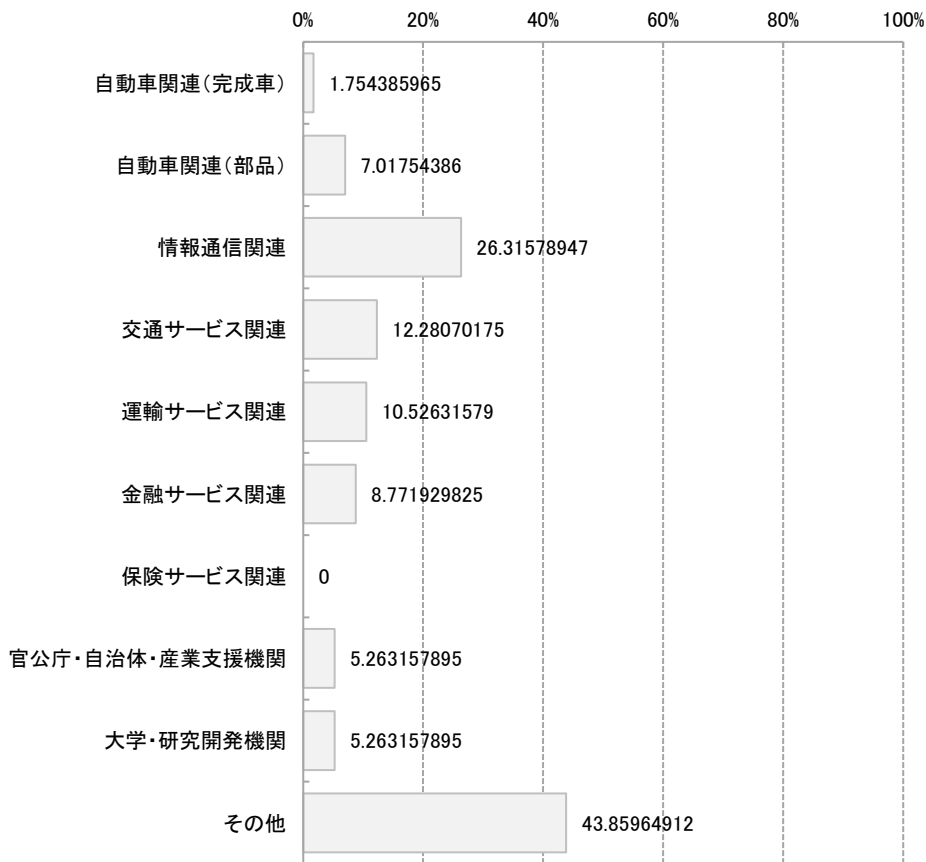
[GRAPH012]

[Q13]前問で「参加したい」「検討したい」「今後参加してみたい」と回答された方にお伺いします。マッチングを希望する対象をお教えてください。(いくつでも)
(n=45)



[GRAPH013]

業種(いくつでも)
(n=57)



回答種別

		度数 横%	郵送回答	WEB回収 用
全体		57 100.0	10 17.5	47 82.5
所在地別	九州内	45 100.0	8 17.8	37 82.2
	九州外	12 100.0	2 16.7	10 83.3
危機意識 別	意識層	47 100.0	6 12.8	41 87.2
	非意識層	9 100.0	3 33.3	6 66.7

業種(いくつでも)

		度数 横%	自動車関連 (完成車)	自動車関連 (部品)	情報通信 関連	交通サー ビス関連	運輸サー ビス関連	金融サー ビス関連	保険サー ビス関連	官公庁・ 自治体・ 産業支援 機関	大学・研 究開発機 関	その他
	全体	57	1	4	15	7	6	5	-	3	3	25
		100.0	1.8	7.0	26.3	12.3	10.5	8.8	-	5.3	5.3	43.9
所在地別	九州内	45	1	4	12	5	5	4	-	3	2	18
		100.0	2.2	8.9	26.7	11.1	11.1	8.9	-	6.7	4.4	40.0
	九州外	12	-	-	3	2	1	1	-	-	1	7
		100.0	-	-	25.0	16.7	8.3	8.3	-	-	8.3	58.3
危機意識 別	意識層	47	1	3	11	7	6	5	-	3	3	20
		100.0	2.1	6.4	23.4	14.9	12.8	10.6	-	6.4	6.4	42.6
	非意識層	9	-	1	4	-	-	-	-	-	-	4
		100.0	-	11.1	44.4	-	-	-	-	-	-	44.4

Q1

御社では、地域経済の活性化に不可欠な地域モビリティの維持・発展について、危機意識をお持ちですか。（1つだけ）

		度数 横%	かなり意識している	やや意識している	あまり意識していない	全く意識していない	無回答	意識層	非意識層
全体		57 100.0	30 52.6	17 29.8	7 12.3	2 3.5	1 1.8	47 82.5	9 15.8
所在地別	九州内	45 100.0	21 46.7	14 31.1	7 15.6	2 4.4	1 2.2	35 77.8	9 20.0
	九州外	12 100.0	9 75.0	3 25.0	－	－	－	12 100.0	－
危機意識別	意識層	47 100.0	30 63.8	17 36.2	－	－	－	47 100.0	－
	非意識層	9 100.0	－	－	7 77.8	2 22.2	－	－	9 100.0

* 意識層=「かなり意識している」+「やや意識している」
非意識層=「あまり意識していない」+「全く意識していない」

Q2

現在、御社では地域モビリティ関連施策に取り組んでいますか。(1つだけ)

		度数 横%	取り組ん でいる	取り組み 内容を協 議してい る	取り組もう としたが、 課題があ り取り組 めていな い	取り組む 予定はな い
全体		47 100.0	19 40.4	7 14.9	12 25.5	9 19.1
所在地別	九州内	35 100.0	13 37.1	4 11.4	9 25.7	9 25.7
	九州外	12 100.0	6 50.0	3 25.0	3 25.0	— —
危機意識 別	意識層	47 100.0	19 40.4	7 14.9	12 25.5	9 19.1
	非意識層	— —	— —	— —	— —	— —

Q3

御社が地域モビリティ構築に貢献できると思われる内容をお教えてください。(いくつでも)

		度数 横%	製品・ サービスの 提供	製品・ サービスの 開発	製品サー ビス開発 支援・活 用支援	その他
全体		38 100.0	16 42.1	13 34.2	21 55.3	9 23.7
所在地別	九州内	26 100.0	9 34.6	6 23.1	12 46.2	8 30.8
	九州外	12 100.0	7 58.3	7 58.3	9 75.0	1 8.3
危機意識 別	意識層	38 100.0	16 42.1	13 34.2	21 55.3	9 23.7
	非意識層	— —	— —	— —	— —	— —

Q4

御社がモビリティ関連事業に取り組む上で連携先となるところを教えてください。(いくつでも)

[illegible]

Q5

モビリティ関連事業を展開する上での課題があれば教えてください。(いくつでも)

[illegible]

Q6

今後3年程度の御社におけるモビリティ関連事業の方針をお教えてください。(1つだけ)

		度数 横%	拡大を図る	新たに事業を始める	現状を維持する	縮小する	今後も事業展開しない	わからない
全体		38	20	8	2	-	-	8
		100.0	52.6	21.1	5.3	-	-	21.1
所在地別	九州内	26	13	5	1	-	-	7
		100.0	50.0	19.2	3.8	-	-	26.9
	九州外	12	7	3	1	-	-	1
		100.0	58.3	25.0	8.3	-	-	8.3
危機意識別	意識層	38	20	8	2	-	-	8
		100.0	52.6	21.1	5.3	-	-	21.1
	非意識層	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-

Q7

御社の技術・サービスが課題解決に貢献できる項目をお教えてください。(いくつでも)

[illegible]

Q10

九州次世代モビリティネットワークに期待することはありますか。(いくつでも)

		度数 横%	補助金・ 助成金情 報	プロジェク ト情報	モビリティ 施策全般 の情報	自治体・ 団体・企 業との ネットワー ク	その他	特になし	無回答
全体		57 100.0	32 56.1	35 61.4	35 61.4	35 61.4	2 3.5	3 5.3	1 1.8
所在地別	九州内	45 100.0	23 51.1	24 53.3	27 60.0	25 55.6	2 4.4	3 6.7	1 2.2
	九州外	12 100.0	9 75.0	11 91.7	8 66.7	10 83.3	－ －	－ －	－ －
危機意識 別	意識層	47 100.0	29 61.7	31 66.0	29 61.7	34 72.3	2 4.3	1 2.1	－ －
	非意識層	9 100.0	3 33.3	4 44.4	6 66.7	1 11.1	－ －	2 22.2	－ －

Q11

セミナーや各種情報に関する案内メールを希望しますか。(1つだけ)

		度数 横%	希望する	希望しない	無回答
全体		57 100.0	41 71.9	14 24.6	2 3.5
所在地別	九州内	45 100.0	30 66.7	13 28.9	2 4.4
	九州外	12 100.0	11 91.7	1 8.3	－ －
危機意識別	意識層	47 100.0	38 80.9	9 19.1	－ －
	非意識層	9 100.0	3 33.3	5 55.6	1 11.1
業種別	自動車関連(完成車)	1 100.0	1 100.0	－ －	－ －
	自動車関連(部品)	4 100.0	3 75.0	1 25.0	－ －
	情報通信関連	15 100.0	11 73.3	4 26.7	－ －
	交通サービス関連	7 100.0	6 85.7	1 14.3	－ －
	運輸サービス関連	6 100.0	4 66.7	2 33.3	－ －
	金融サービス関連	5 100.0	4 80.0	1 20.0	－ －
	保険サービス関連	－ －	－ －	－ －	－ －
	官公庁・自治体 ・産業支援機関	3 100.0	3 100.0	－ －	－ －
	大学・研究開発機関	3 100.0	3 100.0	－ －	－ －
	その他	25 100.0	16 64.0	7 28.0	2 8.0

Q12

地域モビリティ構築に向けて、自治体や関係団体とのマッチングのご希望はありますか。(1つだけ)

		度数 横%	参加した い	検討した い	今後参加 してみた い	興味はな い	無回答
全体		57 100.0	17 29.8	17 29.8	11 19.3	10 17.5	2 3.5
所在地別	九州内	45 100.0	10 22.2	13 28.9	10 22.2	10 22.2	2 4.4
	九州外	12 100.0	7 58.3	4 33.3	1 8.3	— —	— —
危機意識 別	意識層	47 100.0	17 36.2	13 27.7	11 23.4	5 10.6	1 2.1
	非意識層	9 100.0	— —	4 44.4	— —	5 55.6	— —
業種別	自動車関連(完成車)	1 100.0	— —	1 100.0	— —	— —	— —
	自動車関連(部品)	4 100.0	1 25.0	2 50.0	— —	1 25.0	— —
	情報通信関連	15 100.0	4 26.7	6 40.0	3 20.0	2 13.3	— —
	交通サービス関連	7 100.0	2 28.6	4 57.1	1 14.3	— —	— —
	運輸サービス関連	6 100.0	1 16.7	2 33.3	3 50.0	— —	— —
	金融サービス関連	5 100.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	— —
	保険サービス関連	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	官公庁・自治体 ・産業支援機関	3 100.0	1 33.3	1 33.3	— —	— —	1 33.3
	大学・研究開発機関	3 100.0	2 66.7	1 33.3	— —	— —	— —
	その他	25 100.0	9 36.0	5 20.0	4 16.0	6 24.0	1 4.0

Q13

前問で「[Q12]」と回答された方にお伺いします。マッチングを希望する対象をお教えてください。(いくつでも)

		度数 横%	自治体	団体(商 工会議 所・社会 福祉協議 会など)	自動車関 連(完成 車)	自動車関 連(部品)	情報通信 関連	交通サー ビス関連	運輸サー ビス関連	金融サー ビス関連	保険サー ビス関連	大学・研 究開発機 関
全体		45	37	18	15	12	26	26	23	9	8	20
		100.0	82.2	40.0	33.3	26.7	57.8	57.8	51.1	20.0	17.8	44.4
所在地別	九州内	33	25	12	8	6	19	17	16	5	3	13
		100.0	75.8	36.4	24.2	18.2	57.6	51.5	48.5	15.2	9.1	39.4
	九州外	12	12	6	7	6	7	9	7	4	5	7
		100.0	100.0	50.0	58.3	50.0	58.3	75.0	58.3	33.3	41.7	58.3
危機意識 別	意識層	41	33	17	14	11	22	25	21	8	8	18
		100.0	80.5	41.5	34.1	26.8	53.7	61.0	51.2	19.5	19.5	43.9
	非意識層	4	4	1	1	1	4	1	2	1	-	2
		100.0	100.0	25.0	25.0	25.0	100.0	25.0	50.0	25.0	-	50.0

危機意識別

			意識層	非意識層	無回答
			度数	横%	
全体		57	47	9	1
		100.0	82.5	15.8	1.8
所在地別	九州内	45	35	9	1
		100.0	77.8	20.0	2.2
	九州外	12	12	－	－
		100.0	100.0	－	－
危機意識別	意識層	47	47	－	－
		100.0	100.0	－	－
	非意識層	9	－	9	－
		100.0	－	100.0	－

別添 ヒアリングシート集

本事業でヒアリングを行った自治体・団体／企業・大学／地元事業者などのヒアリング内容を個別に整理している。アンケート回答団体／企業については、その回答内容も反映している。

自治体・団体

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

企業・大学

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

先進事例実施主体（自治体・団体／地元事業者など）

- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]
- ◆ [redacted]

自治体・団体名：				
日時：			形式：	電話取材
所在地：			地域特性：	中山間地域
対応者：				
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる	
課題：	人材確保／採算性確保／関係者間連携／地域課題抽出／問題意識の醸成・共有／事業プラン策定			
今後の展開意向：	拡大を図る			
地域モビリティに関する項目：		着手済み	検討中	課題
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）		○	
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）		○	
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）		○	
7	持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）		○	
マッチングの希望：		参加したい		
マッチング希望の対象：		地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体／技術シーズを持つ企業／一緒に取り組んでくれる地元事業者		

【 】

-
-

【】

- 


- 



【】

- 



- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]

【[REDACTED]】

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]

【[REDACTED]】

- [REDACTED]
[REDACTED]

自治体・団体名： [REDACTED]			
日時：	[REDACTED]	形式：	電話
所在地：	[REDACTED]	地域特性：	都市周辺
対応者：	[REDACTED]	連絡先：	[REDACTED]
危機意識：	やや意識している	取組状況：	取り組もうとしたが、課題があり取り組めていない。
課題：	採算性確保	今後の展開意向：	わからない
地域モビリティに関する項目：		着手済み	検討中
2 条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）			○
3 住民・観光客の行動分散、「三密」の防止			○
マッチングの希望：		参加したい	
マッチング希望の対象：		地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体と一緒に取り組んでくれる地元事業者	

[Redacted text block]

[Redacted text line]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

企業・団体名：[REDACTED]			
日時：	[REDACTED]	形式：	電話
所在地：	[REDACTED]	業種：	[REDACTED]
対応者：	[REDACTED]		
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる
貢献できる内容：	製品サービス開発支援・活用支援		
連携先：	交通サービス関連／官公庁・自治体・産業支援機関／大学・研究開発機関		
課題：	事業の採算性確保／モビリティ関連データのデジタル化		
今後の方針	拡大を図る		
地域モビリティに関する項目：		貢献できる	実用化、実証実験事例
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	○ [REDACTED]	
3	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	○ [REDACTED]	
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）	○	
マッチングの希望：		検討したい	
マッチング希望の対象：		自治体／団体（商工会議所・社会福祉協議会など）／交通サービス関連／運輸サービス関連／大学・研究開発機関	

【 [REDACTED] 】

・ [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

・ [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]

[REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]
- [REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]

[REDACTED]

企業・団体名：[REDACTED]			
日時：	[REDACTED]	形式：	WEB ミーティング
所在地：	[REDACTED]	業種：	[REDACTED]
対応者：	[REDACTED]		
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる
貢献できる内容：	製品・サービスの提供／製品・サービスの開発／製品サービス開発支援・活用支援		
連携先：	自動車関連(完成車)／情報通信関連／交通サービス関連／官公庁・自治体・産業支援機関		
課題：	人材確保／実証・検証フィールド確保／事業者間のデータ連携／協力者確保／問題意識の醸成・共有／モビリティ関連データのデジタル化		
今後の方針	拡大を図る		
地域モビリティに関する項目：		貢献できる	実用化、実証実験事例
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)	○ [REDACTED]	[REDACTED]
4	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)	○ [REDACTED]	[REDACTED]
5	移動・交通データの収集・集約・活用	○ [REDACTED]	[REDACTED]
7	持続可能なモビリティサービスの提供(収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等)	○ [REDACTED]	[REDACTED]
マッチングの希望：		参加したい	
マッチング希望の対象：		自治体／交通サービス関連	

- [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
- ・ [REDACTED]

[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[illegible]

[illegible]

■ [REDACTED]

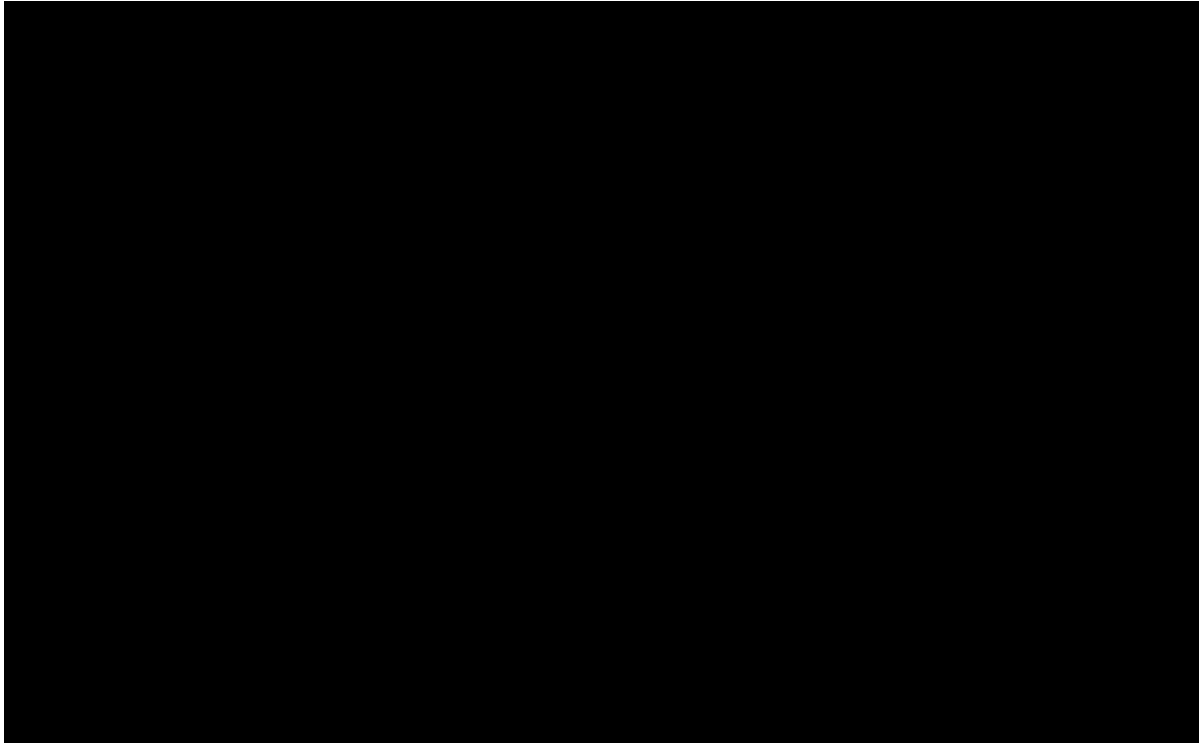
• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

• [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

• [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



- [Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

企業・団体名： [REDACTED]			
日時：	[REDACTED]	形式：	ZOOM
所在地：	[REDACTED]	業種：	[REDACTED]
対応者：	[REDACTED]	連絡先：	[REDACTED]
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる
貢献できる内容：	調査・研究・実証実験		
連携先：	自動車関連（完成車）、交通サービス関連、官公庁・自治体・産業支援機関、大学・研究開発機関、その他（交通計画コンサルタント）		
課題：	異業種間の連携・協業、人材確保、実証・検証フィールド確保、事業者間のデータ連携、協力者確保、問題意識の醸成・共有、法制度整備への対応、事業プラン策定		
地域モビリティに関する項目：		貢献できる	実用化、実証実験事例
5	移動・交通データの収集・集約・活用	○	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
8	その他 需要分析，適正規模計画，実証実験，交通流シミュレーション，その他	○	
マッチングの希望：		参加したい	
マッチング希望の対象：		自治体、団体、自動車関連（完成車）、情報津心関連、交通サービス関連、運輸サービス関連	

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

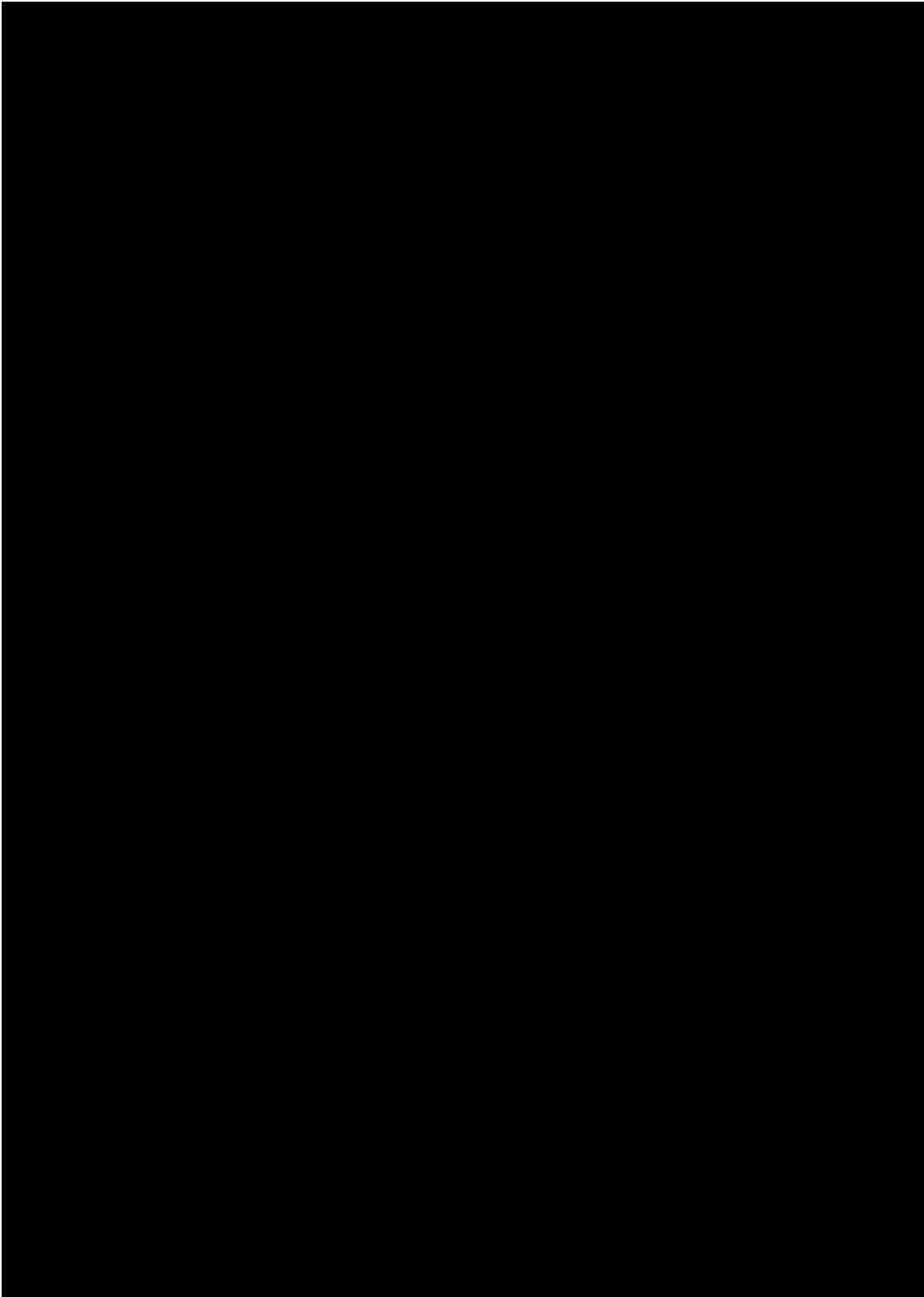
[REDACTED]

[REDACTED]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



[Redacted text line]

[Redacted text line]

[Redacted text line]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

企業・団体名： XX			
日時：	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	形式：	訪問
所在地：	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	業種：	XXXXXXXXXXXX
対応者：	XX		
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる
貢献できる内容：	製品・サービスの提供／製品サービス開発支援・活用支援		
連携先：	情報通信関連／交通サービス関連／運輸サービス関連		
課題：	事業者間のデータ連携／事業の採算性確保		
今後の方針	拡大を図る		
地域モビリティに関する項目：	貢献できる	実用化、実証実験事例	
1 移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）	☐ XXXXXXXXXXXX	XX	
2 条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	☐ XXXXXXXXXXXX		
3 住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	☐ XXXXXXXXXXXX		
4 公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）	☐ XXXXXXXXXXXX		
5 移動・交通データの収集・集約・活用	☐ XXXXXXXXXXXX		
6 モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）	☐ XXXXXXXXXXXX	XX	
7 持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）	☐ XXXXXXXXXXXX		
マッチングの希望：	検討したい		
マッチング希望の対象：	情報通信関連／交通サービス関連／運輸サービス関連		

[Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]

企業・団体名: [REDACTED]				
日時:	[REDACTED]	形式:	WEB ミーティング	
所在地:	[REDACTED]	業種:	[REDACTED]	
対応者:	[REDACTED]			
危機意識:	かなり意識している	取組状況:	取り組んでいる	
貢献できる内容:	製品・サービスの提供／製品・サービスの開発／製品サービス開発支援・活用支援			
連携先:	自動車関連（完成車）／情報通信関連／交通サービス関連／運輸サービス関連／官公庁・自治体・産業支援機関			
課題:	異業種間の連携・協業／実証・検証フィールド確保／事業者間のデータ連携／協力者確保／事業の採算性確保／法制度整備への対応／モビリティ関連データのデジタル化			
今後の方針	拡大を図る			
地域モビリティに関する項目:		貢献できる		実用化、実証実験事例
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）	○	[REDACTED]	[REDACTED]
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	○	[REDACTED]	[REDACTED]
3	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止	○	[REDACTED]	[REDACTED]
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）	○	[REDACTED]	[REDACTED]
5	移動・交通データの収集・集約・活用	○	[REDACTED]	[REDACTED]
6	モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）			
7	持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）	○		
マッチングの希望:		参加したい		
マッチング希望の対象:		自治体／交通サービス関連		

([REDACTED])

-
- | Service | Percentage |
|---------|------------|
| 1 | [REDACTED] |
| 2 | [REDACTED] |
| 3 | [REDACTED] |
| 4 | [REDACTED] |
| 5 | [REDACTED] |
| 6 | [REDACTED] |
| 7 | [REDACTED] |
| 8 | [REDACTED] |
| 9 | [REDACTED] |
| 10 | [REDACTED] |

[REDACTED]

-
- A horizontal bar chart consisting of 10 rows. Each row contains two solid black bars. The top bar in every row is a single continuous line extending across the entire width of the chart. The bottom bar in each row is shorter and is positioned below the top bar. The length of the bottom bars varies: the first four rows have bottom bars that are approximately 75%, 10%, 85%, and 25% of the total width, respectively. The last six rows have bottom bars that are approximately 80%, 60%, 40%, 20%, 10%, and 15% of the total width, respectively.

[REDACTED]

-
- | Category | Current government | Previous governments |
|--|--------------------|----------------------|
| Believe current government is responsible | 85% | 15% |
| Believe previous governments are responsible | 15% | 85% |

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

【[REDACTED]】

- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

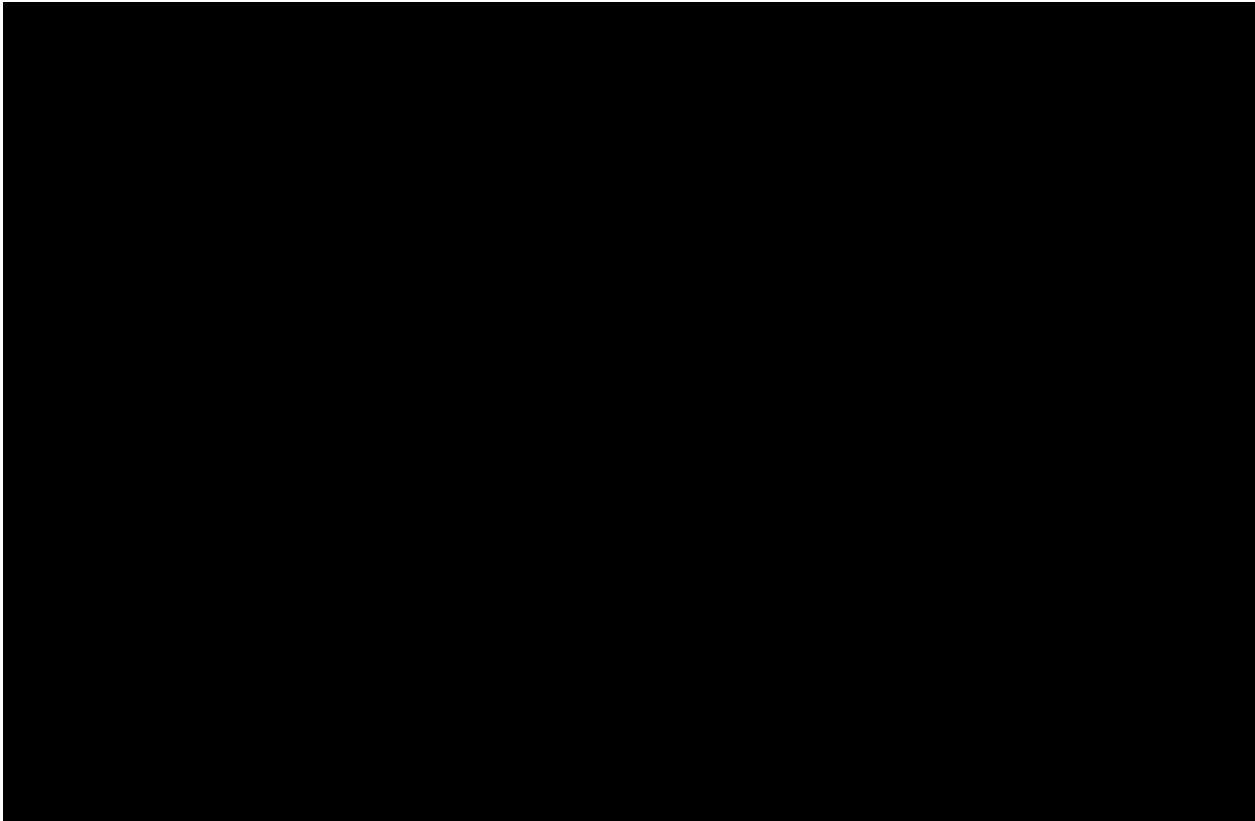
【[REDACTED]】

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

【[REDACTED]】

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]

- [Redacted]
- [Redacted]



企業・大学名: [REDACTED]			
日時:	[REDACTED]	形式:	WEB ミーティング
所在地:	[REDACTED]	業種:	[REDACTED]
対応者:	[REDACTED]	連絡先:	[REDACTED]
危機意識:	かなり意識している	取組状況:	取り組み内容を協議している
貢献できる内容:	その他 ([REDACTED])		
連携先:	情報通信関連／交通サービス関連／運輸サービス関連／保険サービス関連／官公庁・自治体・産業支援機関／大学・研究開発機関		
課題:	異業種間の連携・協業／人材確保／実証・検証フィールド確保／事業者間のデータ連携／協力者確保／事業の採算性確保／法制度整備への対応／モビリティ関連データのデジタル化		
今後の方針	拡大を図る		
地域モビリティに関する項目:		貢献できる	実用化、実証実験事例
8	その他	○	[REDACTED]
マッチングの希望:		参加したい	
マッチング希望の対象:		自治体／情報通信関連／交通サービス関連／運輸サービス関連／金融サービス関連／保険サービス関連／大学・研究開発機関	

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]
- [REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]

- [Redacted]
- [Redacted]

- 【Redacted】
- [Redacted]
 - [Redacted]

<先進事例実施主体(自治体・団体／企業・大学／地元事業者など)>

自治体・団体名: [REDACTED]				
日時:	[REDACTED]	形式:	電話	
所在地:	[REDACTED]	地域特性:	都市部・都市周辺	
対応者:	[REDACTED]			
危機意識:	かなり意識している	取組状況:	取り組んでいる	
課題:	人材確保／採算性確保／関係者間連携			
今後の展開意向:	拡大を図る			
地域モビリティに関する項目:		着手済み	検討中	課題
1	移動需要・外出機会の創出(商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上)		○	
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援(買い物弱者への支援等)	○		
4	公共交通の利便性向上(複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換)	○		
5	移動・交通データの収集・集約・活用	○		
6	モビリティ事業における人手不足の緩和(ドライバー不足等)		○	
マッチングの希望:		今後参加してみたい		
マッチング希望の対象:		地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体		

■ [REDACTED]

・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[Redacted text block]

- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]

自治体・団体名：[REDACTED]					
日時：		[REDACTED]		形式：	電話
所在地：		[REDACTED]		地域特性：	中山間地域
対応者：		[REDACTED]			
危機意識：		かなり意識している		取組状況：	取り組んでいる
課題：		人材確保／採算性確保			
今後の展開意向：		拡大を図る			
地域モビリティに関する項目：		着手済み		検討中	課題
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）			○	
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	○	[REDACTED]		
3	住民・観光客の行動分散、「三密」の防止				○
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）			○	
6	モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）				○
7	持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）				○
マッチングの希望：		検討したい			
マッチング希望の対象：		地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体／一緒に取り組んでくれる地元事業者			

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

自治体・団体名： XX				
日時：	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	形式：	電話	
所在地：	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	地域特性：	中山間地域	
対応者：	XXXXXXXX XXXXXXXX			
危機意識：	かなり意識している	取組状況：	取り組んでいる	
課題：	人材確保／採算性確保／関係者間連携／地域課題抽出／問題意識の醸成・共有／技術・サービスと利用実態の乖離／必要な技術シーズがない／事業プラン策定			
今後の展開意向：	現状を維持する			
地域モビリティに関する項目：		着手済み	検討中	課題
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）	○		
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	○	XXXXXXXXXX	
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）		○	○
5	移動・交通データの収集・集約・活用			○
6	モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）			○
7	持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）			○
マッチングの希望：		興味はない		
マッチング希望の対象：		—		

XX

XX

XX

XX

XX

XX

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

自治体・団体名：[REDACTED]			
日時：	[REDACTED]	形式：	WEB ミーティング
所在地：	[REDACTED]	地域特性：	離島地域
対応者：	[REDACTED]		
危機意識：	やや意識している	取組状況：	取り組んでいる
課題：	人材確保／採算性確保／地域課題抽出／事業プラン策定		
今後の展開意向：	新たに事業を始める		
地域モビリティに関する項目：	着手済み	検討中	課題
2 条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）		○	○
7 持続可能なモビリティサービスの提供（収益性改善、付加価値創造、域内資源・資産の有効活用等）		○	○
8 その他	○	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	
マッチングの希望：	検討したい		
マッチング希望の対象：	地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体／技術シーズを持つ企業／一緒に取り組んでくれる地元事業者		

○ [REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

【 [REDACTED] 】

- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

○ [Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]

○ [Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]

[REDACTED]	
日 時	[REDACTED]
場 所	[REDACTED] [REDACTED]
取材先	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
※アンケート回答なし	

(1) [REDACTED]

- [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]

- [Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]

- (2) [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

(3) [Redacted]

- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
- [Redacted]
[Redacted]



[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Redacted text block 3]

[Redacted text block 4]

[Redacted text block 5]

自治体・団体名：[REDACTED]					
日時：		[REDACTED]		形式：	電話
所在地：		[REDACTED]		地域特性：	都市部
対応者：		[REDACTED]			
危機意識：		やや意識している		取組状況：	取り組んでいる
課題：		採算性確保／技術・サービスと利用実態の乖離			
今後の展開意向：		拡大を図る			
地域モビリティに関する項目：		着手済み		検討中	課題
1	移動需要・外出機会の創出（商業活性化・賑わい創出、回遊性の向上）	☐	[REDACTED]		
2	条件不利地域住民／移動弱者向けのサービス改善・高度化、その他支援（買い物弱者への支援等）	☐	[REDACTED]		
4	公共交通の利便性向上（複数交通手段による検索・決済のシームレス化等、自家用車依存から公共交通機関への利用転換）	☐	[REDACTED]		
6	モビリティ事業における人手不足の緩和（ドライバー不足等）			☐	
マッチングの希望：		検討したい			
マッチング希望の対象：		地域モビリティ施策を推進する上で相談できる企業・団体			

[REDACTED]

[REDACTED]	
日 時	[REDACTED]
場 所	[REDACTED]
取材先	[REDACTED] [REDACTED]
訪問者	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
- ・ [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- ・ [REDACTED]

- [Redacted]
- ・ [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]
 - ・ [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]

[REDACTED]	
日 時	[REDACTED]
場 所	[REDACTED]
取材先	[REDACTED] [REDACTED]
訪問者	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- < [REDACTED] >
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]

- [REDACTED]
- < [REDACTED] >
- [REDACTED]
[REDACTED]
- < [REDACTED] >
- [REDACTED]

[REDACTED]

< [REDACTED] >

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

■ [REDACTED]

- [REDACTED]

< [REDACTED] >

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

- [Redacted text block]

- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]

[REDACTED]	
日 時	[REDACTED]
場 所	[REDACTED]
取材先	[REDACTED]

注) アンケート未送付

- [REDACTED]
 - ・ [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - ・ [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - ・ [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]

- [REDACTED]
 - ・ [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]

[REDACTED]

- ・ [REDACTED]
- [REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]
- [Redacted text block]

■■■■店長へ

「出荷支援システム」についてのアンケート 2021/3/22

問1 バスが運ぶ(&事業所での受取る)ことに関する感想(良い点、悪い点)

特に問題ありません

問2 バスが運ぶ(&事業所での受取る)ことに関する改善してほしい点

こちらの都合で恐縮ですが、定刻に回収できないこともあるため、これからの暑い時期に向けて、冷蔵設備があると品質が保持できるかと、待合室にエアコンがついているなら必要ありません。

問3 システム(出荷通知)に関する感想(良い点、悪い点)

特に問題ありません

問4 システム(出荷通知)に関する改善してほしい点

特に問題ありません

問5 その他の改善点

システム操作(タブレット?)のイメージが分かりませんが、■■■■色々と考えていただいていますので、多くの方が利用できるようなれば

問6 今後も継続したいか?

■■■■としては、今後も継続できればと思います。

店長へ

「移動販売・別注システム」についてのアンケート 2021/3/22

問1 移動販売に関する感想(良い点、悪い点)

困っている高齢者への支援になっている点はよかった。お客さんも喜んでくれている方が多かった。
字によってはあまり協力していただけていなかった区長さんがいらっしゃったようで(字での放送や、チラシを配られていなかった)、お客さんが集まらない字があった

問2 移動販売に関する変更したい点

訪問する場所を調整した方がよい、お客さんが集まらない場所は赤字となってしまう。
同じ場所でも訪問する日程は2日以上開けた方がよい。買い物周期として1日おきだと早すぎる

問3 移動販売に加えたい商品

肉類、魚類、乳類

問4 移動販売の車両に関する感想(良い点、悪い点)

車両に放送機器があったのは良かったがSDカードの読み込みがうまくできず、音楽はスマートフォンから流す形となってしまった。
それ以外は冷蔵庫もありよかった

問5 システム(別注通知)に関する感想(良い点、悪い点)

タブレットで注文操作を行ったが、メールでの通知が届かないケースがあった。
実証実験までの準備期間が短く、十分な商品の選定ができなかった。

問6 システム(別注通知)に関する改善してほしい点

お客さんからの要望、「○○は無いの?」といったやりとりができると良い。

問7 別注に加えたい商品

肉類、魚類、乳類

問8 その他の改善点

移動販売ルートの見直し

問9 事業として収支が成り立ちそうか？

基本的には赤字となる。お客さんが多いところで、車両代、ガソリン代を考慮しない場合でギリギリか、少し赤字程度。

お客さんが少ないところは、完全に赤字となってしまう。

問10 今後も継続したいか？

高齢者のためには継続させたいが、単独での継続は難しい。

店長へ

「一般注文システム」についてのアンケート 2021/3/22

問1 一般配達に関する感想(良い点、悪い点)

基本的には良かった。
今回は実験のため、注文最低金額の設定をしていなかったが、そこは必要となると考えている。

問2 一般配達に関する変更したい点

取り扱う商品の充実。
お客さんからの要望、「○○は無いの?」といったやりとりができると良い。

問3 システム(注文通知)に関する感想(良い点、悪い点)

タブレットで注文操作を行ったが、メールでの通知が届かないケースがあった。

問4 システム(注文通知)に関する改善してほしい点

お客さんからの要望、「○○は無いの?」といったやりとりができると良い。

問5 その他の改善点

特になし

問6 事業として収支が成り立ちそうか?

成り立つ。元々電話での注文を受けていたため問題なし。
移動販売とは異なり、かかる経費が少ないため可能。
ただし、配達の最低金額の設定は必要。

問7 移動販売と一般配達とどちらがよいか?

一般配達の方が現実的である。

問8 今後も継続したいか?

タブレットでの注文に関しては問題点などが改善されれば継続の可能性はあるが、現行の電話やFAXなどでの注文と併用していくような形なのではと考えている。

令和２年度九州地域における次世代モビリティ事業化に向けた実態調査および 事業プラン策定事業 報告書

令和３年３月発行

発 行：経済産業省九州経済産業局地域経済部製造産業課

〒812-8546 福岡県福岡市博多区博多駅東２-11-1

TEL:092-482-5442

調査委託先：公益財団法人九州経済調査協会

〒810-0004 福岡県福岡市中央区渡辺通２-1-8 2

TEL:092-721-4900
