

令和3年度 九州地域における地域産業活性化
に向けた次世代モビリティ調査事業
報告書

2022年3月

〈 目 次 〉

第Ⅰ章	はじめに	
1	事業目的	1
2	事業実施の基本方針	2
第Ⅱ章	東峰村の概要	
1	地域概況	3
2	人口	5
3	移動目的地となる主な施設の状況	13
4	産業動向	21
第Ⅲ章	上位・関連計画の整理	
1	第2次東峰村総合計画	25
2	第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略	26
3	福岡県日田彦山線沿線地域振興計画	27
4	本事業提案の位置づけ	28
第Ⅳ章	公共交通の運行状況	
1	日田彦山線	29
2	路線バス	31
3	タクシー	32
4	スクールバス	36
5	その他の交通	37
第Ⅴ章	路線バスの乗降調査	
1	調査概要	39
2	調査結果	40

第Ⅵ章	他地域の取組み事例調査	
1	調査概要	43
2	波佐見町と波佐見焼	43
3	事例詳細	44
4	調査結果	46
第Ⅶ章	調査結果の主なポイント	
1	調査結果の主なポイント	48
2	東峰村の MaaS 戦略の方向性	53
第Ⅷ章	東峰村の MaaS 戦略の提案	
1	戦略の方向性	54
2	戦略事業の提案	55
3	事業一覧（MaaS 戦略及び公共交通計画における提案事業）	68
第Ⅸ章	スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催	
1	シンポジウム開催概要	69
2	開催結果	72
3	参加者アンケート調査概要	73
4	調査結果	74
参考資料	道の駅利用者へのアンケート調査	92

1. 事業目的

2019 年度より経済産業省と国土交通省の共同プロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」がスタートし、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた地域交通に関する課題解決及び地域活性化に向けた取組みが各地域で進んでいる。

九州に多く存在する中山間地域においては、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、単独で次世代モビリティ事業の創出まで辿り着けない地域が多数存在する。さらに、近年の相次ぐ災害による交通インフラの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あり、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している。このような地域においては、地域モビリティを支える人材の確保や採算性の改善が課題となっており、モビリティサービスを維持するために「地域のプレイヤーを育成する」、「サービスの採算性向上に取り組む」ことの重要度が高まっている。

本事業では、中山間地域に位置し、地域モビリティの維持・発展に高い危機意識を持つ福岡県朝倉郡東峰村をフィールドとした F S（事業可能性）調査を実施することで、東峰村のような九州の中山間地域の実情を広く把握し、地域での MaaS の普及及び産業振興を目指すことを目的の一つとする。具体的には、域内外の関係者へヒアリング調査等を実施し地域の課題やニーズを把握するとともに、「中長期的な人材育成」や「マーケティング手法を活用したサービス開発」等による MaaS の普及を通じて地域経済活性化を図っていくことを目指す MaaS 戦略を策定する。

また、「スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウム」を開催することで、東峰村と同様の課題を抱える他の地域へ横展開を図ることをもう一つの目的とする。本シンポジウムにおいて、東峰村における調査内容の報告や、スマートモビリティチャレンジ採択プロジェクトの取組みを紹介することで、これまでの調査事業等で得られた情報を九州の他の地域にも還元し、今後の九州域内の中山間地域における持続可能なモビリティサービスの展開やモビリティを活用した産業振興につなげていく。



第 I 章 はじめに

2. 事業実施の基本方針

以下の方針（①～③）を「基本方針」として本事業を実施した。

基本方針① 「地域のプレイヤーを育てる」ことを重視する

【MaaS 戦略の策定】

中長期的な視点で「地域のプレイヤーを育成」する事業を展開する。
また、財務に長けた人材の育成を意識し、採算性向上につなげる。

【シンポジウム開催】

「中山間地のモビリティを支える人材育成」をテーマとするシンポジウムを開催しより現場に近いプレイヤーの声（実情）を届けるとともに、プレイヤーの育成に向けた取組みを紹介する。

基本方針② 「採算性の向上に取り組む」ことを重視する

【MaaS 戦略の策定】

セグメンテーションやターゲティング等のマーケティング手法を活用し、産業振興（地域の収入増）に資する「新たなサービス」を展開する。

【シンポジウム開催】

中山間地の「モビリティサービスの採算性向上」をテーマとするシンポジウムを検討し、採算性の向上に向けた取組みを紹介する。

基本方針③ “実践的”な取組みにつながる戦略策定、シンポジウム開催を行う

【MaaS 戦略の策定】

人材育成（方針①）、採算性向上（方針②）に向けた事業を検討し、“実践的”な「東峰村の MaaS 戦略」を策定する。
また、現状のテクノロジー及びコストに基づく具体的かつ現実的な（希望的観測でない）事業及び採算性を設定する。

【シンポジウム開催】

人材育成、採算性向上をテーマとするシンポジウムの開催を検討し、中山間地域でのモビリティ維持に向けた“実践的”な取組みにつなげる。

1. 地域概況

(1) 位置・自然

東峰村は、2005年3月28日に旧小石原村と旧宝珠山村が合併して発足した自治体で、福岡県南東部の朝倉郡に属し、大分県日田市と隣接する。

本村の総面積 51.97 平方キロのうち約 86%を山林原野が占めており、農耕地が断続する小盆地や狭小な平坦部に限られている中山間地域である。また、筑後平野と日田盆地の結節点でもあり、分水界を形成している。

2017年7月九州北部豪雨での記録的な降雨により、住環境や自然環境、インフラ等において甚大な被害が生じた。現在、「東峰村復興計画」を軸にした復旧・復興の取組みが進められている。

(2) 気候

内陸性の気候である筑豊地方に属する。筑豊地方の大部分は盆地であるのに対し、本村一帯は山岳地帯であるため、年間平均雨量は約 2,200mm、年平均気温は 13℃前後と多雨でやや冷涼な気候である。そのため、夏季は 25～26℃と涼しく、冬季は降雪量が多くなっている。特に小石原地区は降雪量が多く、国道においてチェーン規制が実施されることも多い。

(3) 交通

福岡県北九州市八幡西区から大分県日田市に至る「国道 211 号」と大分県別府市から佐賀県鳥栖市に至る「国道 500 号」が小石原地区で交差しており、交通の要衝となっている。

国道 211 号は、筑豊地方から大分県西部、熊本県を結んでおり、大型トラックや乗用車の通行量が多い。また、国道 500 号は朝倉市と本村を結ぶ生活道路であるとともに、秋月、英彦山といった観光スポットと本村を結んでおり、観光においても重要な道路となっている。

鉄道交通については、本村東部で JR 日田彦山線が運行していたが、2017年7月の九州北部豪雨により甚大な被害を受け、本村を通過する区間は不通となっている。現在は代替交通としてバスによる輸送が行われており、2023年には BRT（バス高速輸送システム）に移行する予定となっている。

また、バス交通については、朝倉市杷木と本村の宝珠山地区、小石原地区を結ぶ 1 路線が西鉄バス久留米によって運行されている。

第Ⅱ章 東峰村の概要

図表 本事業の対象地域「福岡県東峰村」



(C) Map-It マップイット

第Ⅱ章 東峰村の概要

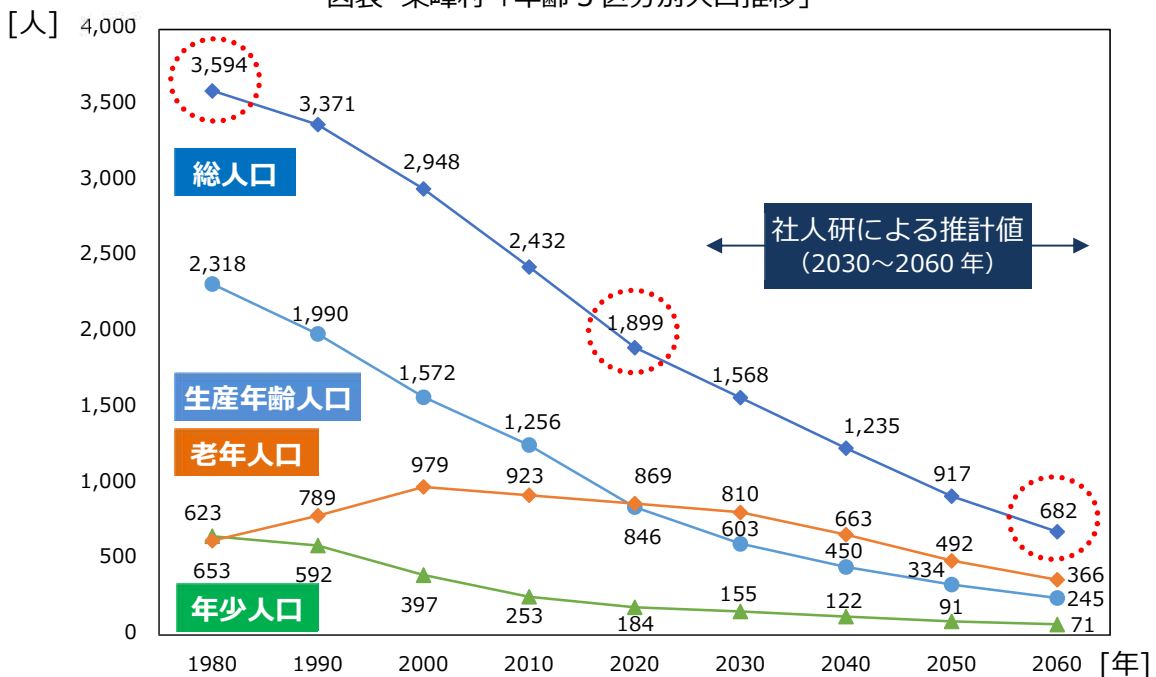
2. 人口

(1) 人口動態

東峰村の総人口は減少傾向にあり、2020年の国勢調査では1,899人と、1980年（3,594人）と比べて1,695人減少している。国立社会保障・人口問題研究所の推計では今後も減少すると推計されており、2060年には682人になると見込まれている。

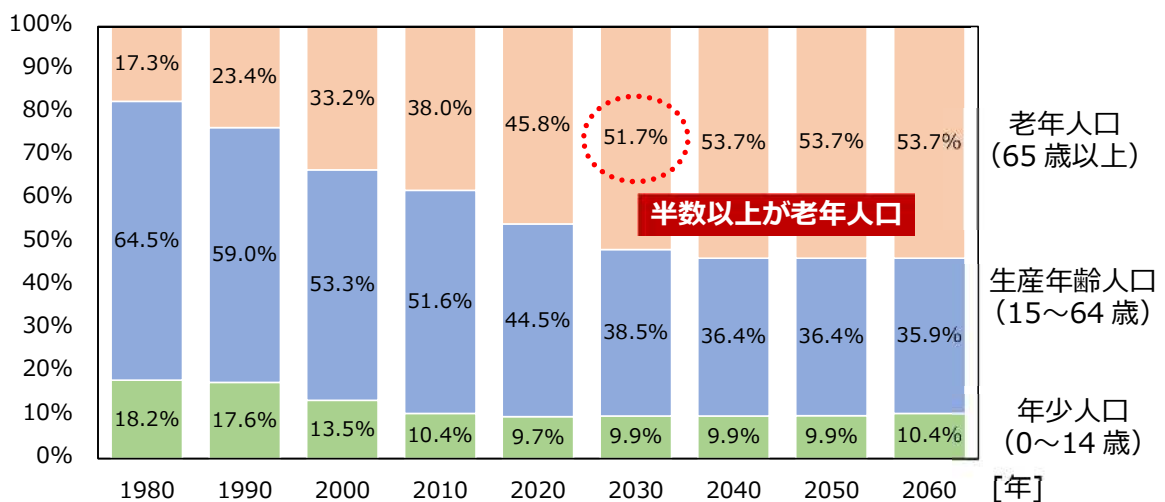
また、65歳以上の老年人口の割合は増加を続けており、2030年には総人口の半数以上が65歳以上となる見込みである。

図表 東峰村「年齢3区分別人口推移」



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

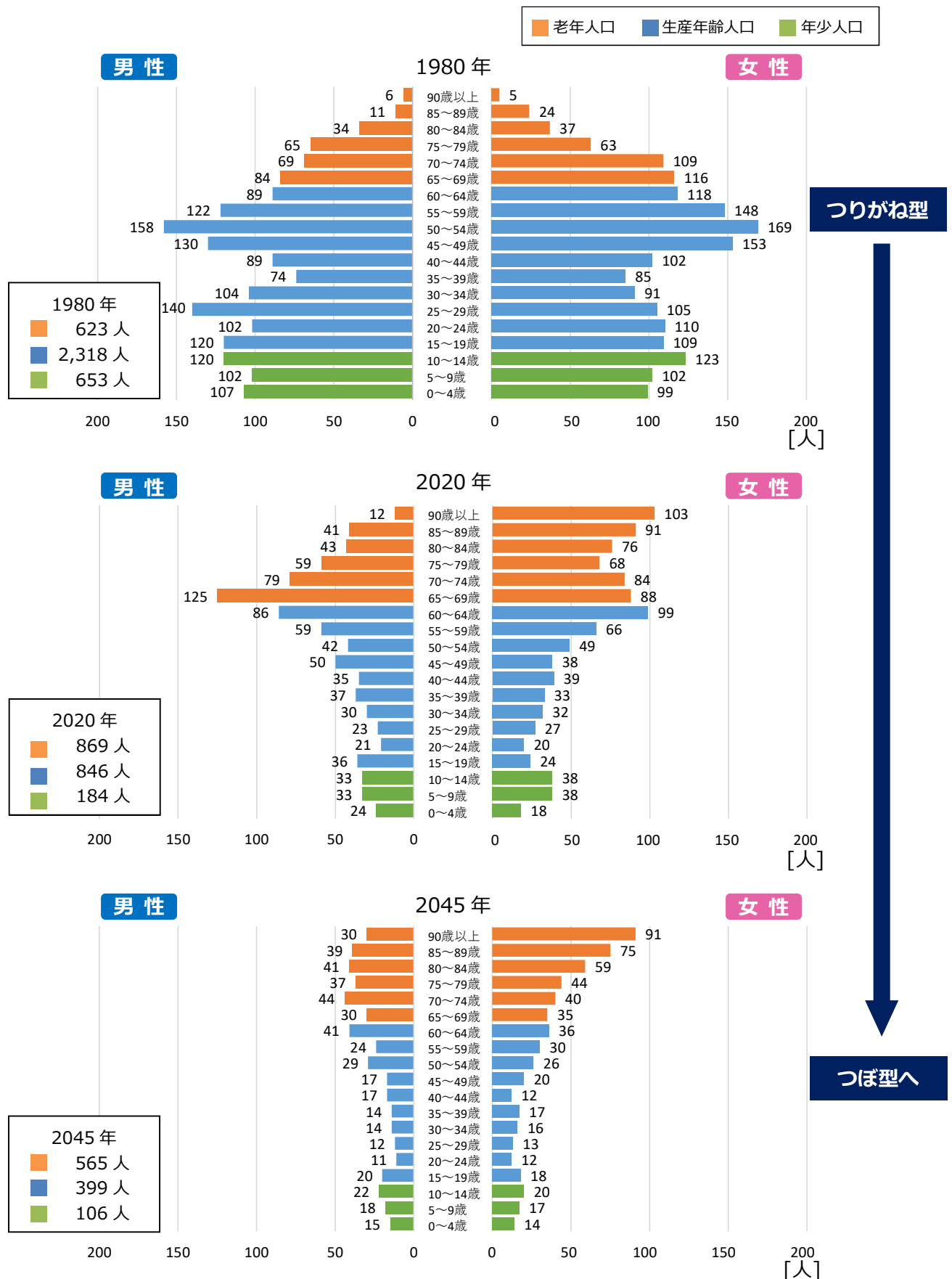
図表 東峰村「年齢3区分別人口割合推移」



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

第Ⅱ章 東峰村の概要

図表 東峰村「人口ピラミッドの推移」



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

第Ⅱ章 東峰村の概要

(2) 地区別の人口

1985年から2020年の35年間の人口増減率を地区別にみると、小石原地区が45.1%減少、宝珠山地区が47.6%減少となっており、2地区ともに減少率が4割を超えている。

また、2015年から2020年の5年間においても、小石原地区が11.7%の減少、宝珠山地区が13.3%の減少となっており、2地区ともに減少傾向が続いている。

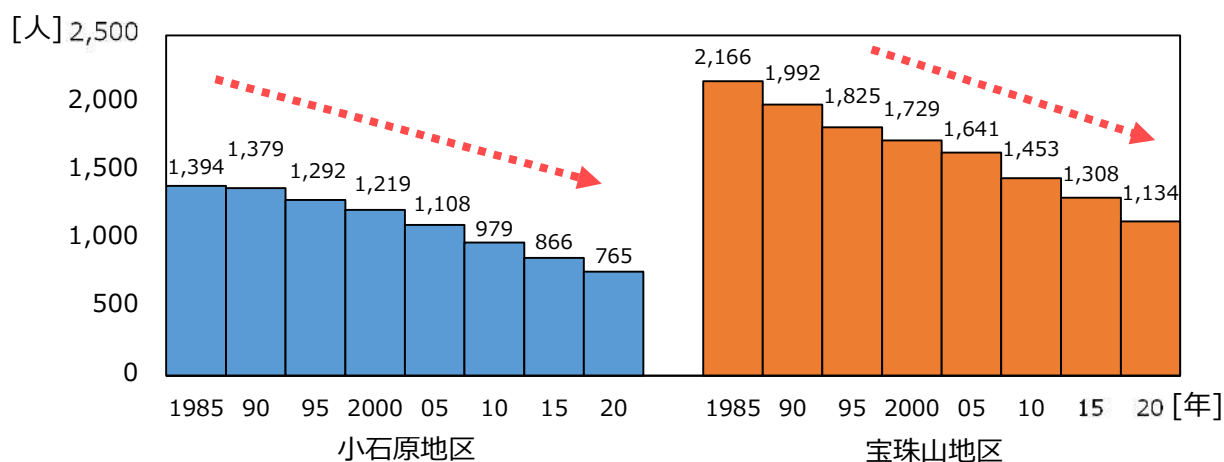
図表 地区別の人口と増減率推移

[単位：人、%]

区分	東峰村			福岡県	全国	
	小石原地区	宝珠山地区				
人口	1985年	3,560	1,394	2,166	4,719,259	121,048,923
	1990年	3,371	1,379	1,992	4,811,050	123,611,167
	1995年	3,117	1,292	1,825	4,933,393	125,570,246
	2000年	2,948	1,219	1,729	5,015,699	126,925,843
	2005年	2,749	1,108	1,641	5,049,908	127,767,994
	2010年	2,432	979	1,453	5,071,968	128,057,352
	2015年	2,174	866	1,308	5,045,624	127,094,745
	2020年	1,899	765	1,134	5,135,214	126,146,099
増減率	1985～2020年	▲ 46.7	▲ 45.1	▲ 47.6	8.8	4.2
	1990～1995年	▲ 7.5	▲ 6.3	▲ 8.4	2.5	1.6
	1995～2000年	▲ 5.4	▲ 5.7	▲ 5.3	1.7	1.1
	2000～2005年	▲ 6.8	▲ 9.1	▲ 5.1	0.7	0.7
	2005～2010年	▲ 11.5	▲ 11.6	▲ 11.5	0.4	0.2
	2010～2015年	▲ 10.6	▲ 11.5	▲ 10.0	▲ 0.5	▲ 0.8
	2015～2020年	▲ 12.6	▲ 11.7	▲ 13.3	1.8	▲ 0.7

(出典) 2020年「国勢調査」

図表 地区別の人口推移



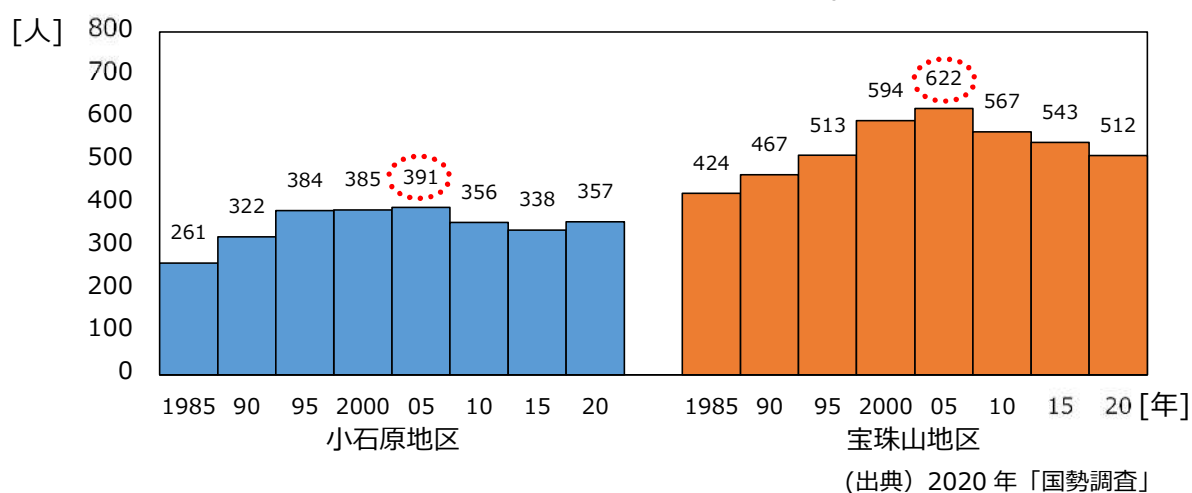
(出典) 2020年「国勢調査」

第Ⅱ章 東峰村の概要

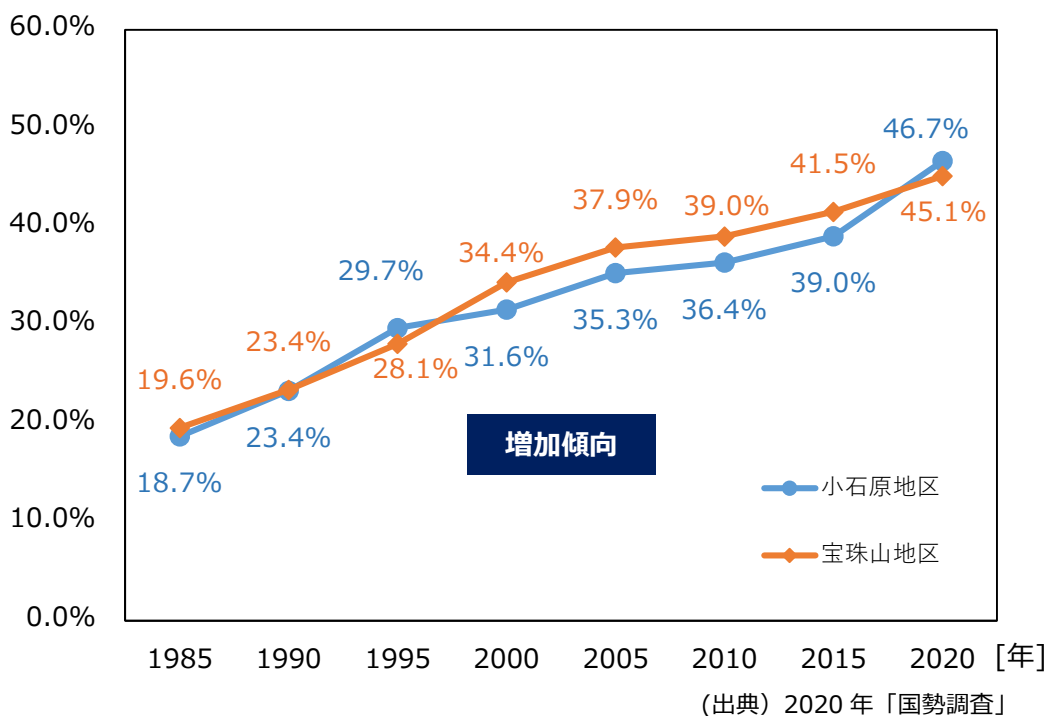
1985年から2020年の老年人口をみると、いずれの地区でも2005年が最も多く、小石原地区で391人、宝珠山地区で622人となっている。その後は減少傾向となっているが、小石原地区では2015年から2020年にかけて増加している。

また、各地区の高齢化率の推移をみると、いずれの地区も1985年以降、増加傾向となっている。

図表 地区別の老年人口（65歳以上）推移



図表 地区別の高齢化率推移

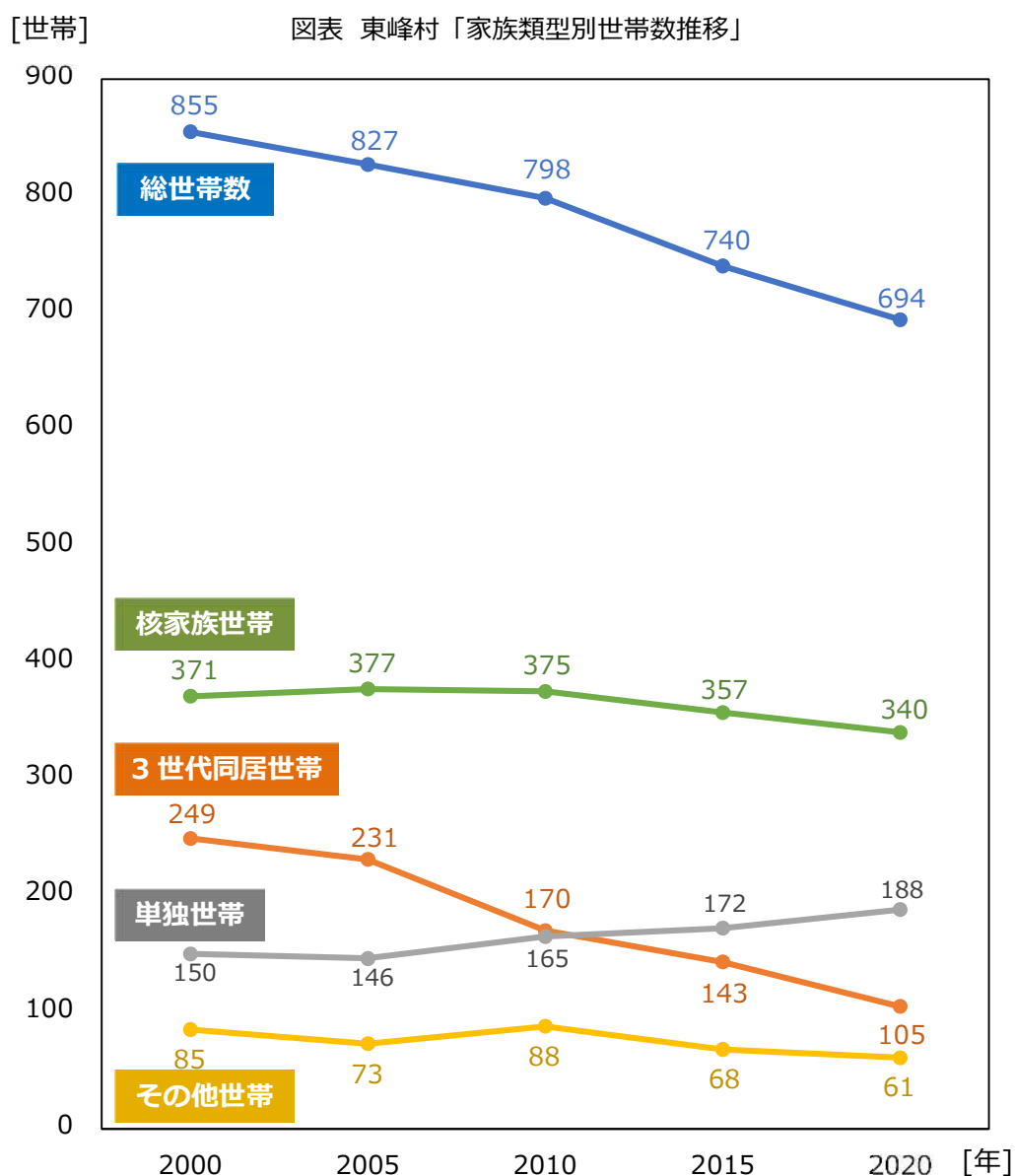


第Ⅱ章 東峰村の概要

(3) 世帯の状況

本村の世帯数の推移をみると、総世帯数は減少傾向にあり、2020年は694世帯と2000年の855世帯から161世帯（18.8%）減少している。

家族類型別でみると、「単独世帯」のみが増加している。「単独世帯」が増加している要因の一つとして、高齢夫婦の世帯で、配偶者と死別後に子どもと同居しないケースが増加し、高齢者の単独世帯が増加していることが想定される。



(出典) 「第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略」

第Ⅱ章 東峰村の概要

(4) 滞在人口

2020年6月(14時)における本村の滞在人口をみると、平日は1,535人、休日は1,349人となっている。滞在人口率はそれぞれ113.8%、100.0%であり、平日の日中は本村の人口を上回る数の人が滞在している。

滞在人口の内訳をみると、「東峰村」に住む人の数は平日で1,078人、休日で1,121人と、休日の方が多くなっている。一方で、「東峰村以外の福岡県内」に住む人、「福岡県外」に住む人の数はともに平日の方が多くなっている。平日の日中は多くの住民が村外に流出するが、それ以上に村内に流入して来る人が多いということがわかる。

図表 東峰村 「滞在人口」(2020年6月14時)

	※1 滞在人口(15歳以上80歳未満)[人]			※2 滞在人口率[%]	人口 (15歳以上80歳未満)[人]
	東峰村[人]	東峰村以外の 福岡県内[人]	福岡県外[人]		
平日	1,535	1,078	342	113.8%	1,349
休日	1,349	1,121	204	100.0%	

※1 2020年6月の14時に東峰村に滞在していた15歳以上80歳未満の人数の平均値

※2 「滞在人口」を「人口」で除し、百分率にした値

(出典) 2020年「国勢調査」

(出典)「RESAS(地域経済分析システム)-From-to分析-」

(C) 2017 NTT DOCOMO, INC. & DOCOMO InsightMarketing, INC. All Rights Reserved.

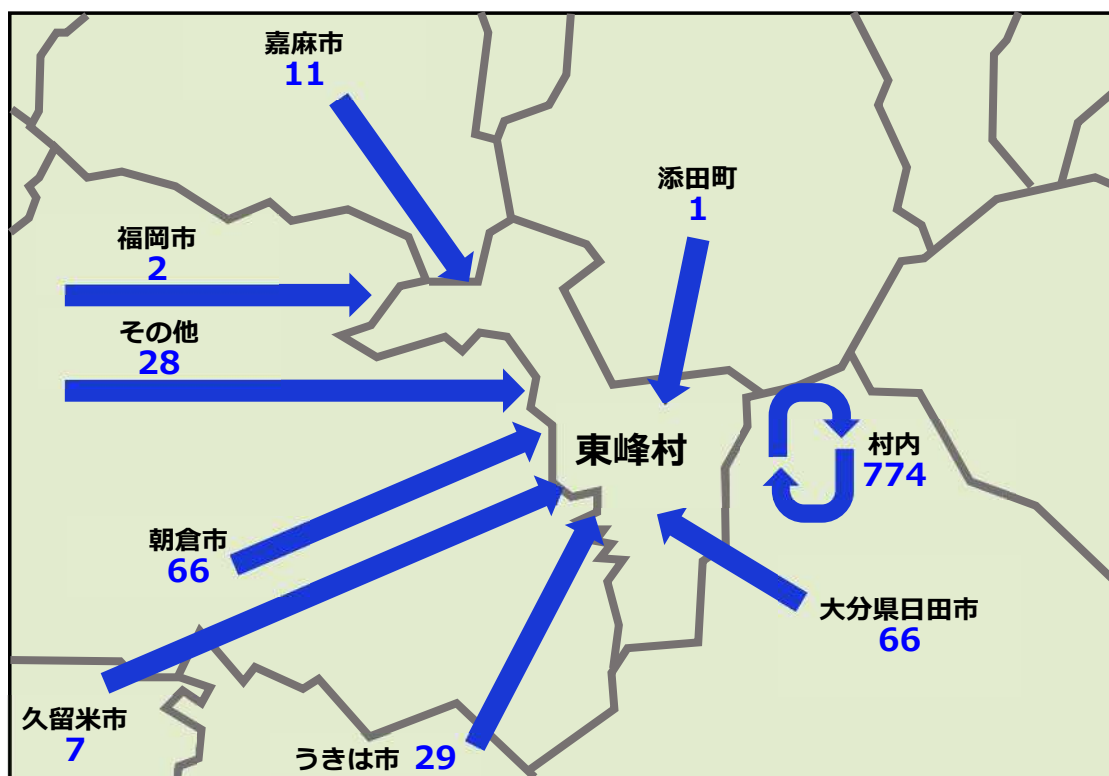
第Ⅱ章 東峰村の概要

(5) 通勤・通学流動

2015年における他の自治体から本村への通勤・通学者の状況をみると、「朝倉市」と「大分県日田市」からの通勤・通学者数が最も多く66人となっている。次いで「うきは市」が29人、「嘉麻市」が11人、「久留米市」が7人と多くなっている。

一方、本村から他の自治体への通勤・通学者の状況をみると、「大分県日田市」への通勤・通学者数が最も多く139人となっている。次いで「朝倉市」が130人、「うきは市」が65人、「福岡市」が30人、「久留米市」が16人と多くなっている。

図表 東峰村への通勤・通学者数（2015年）

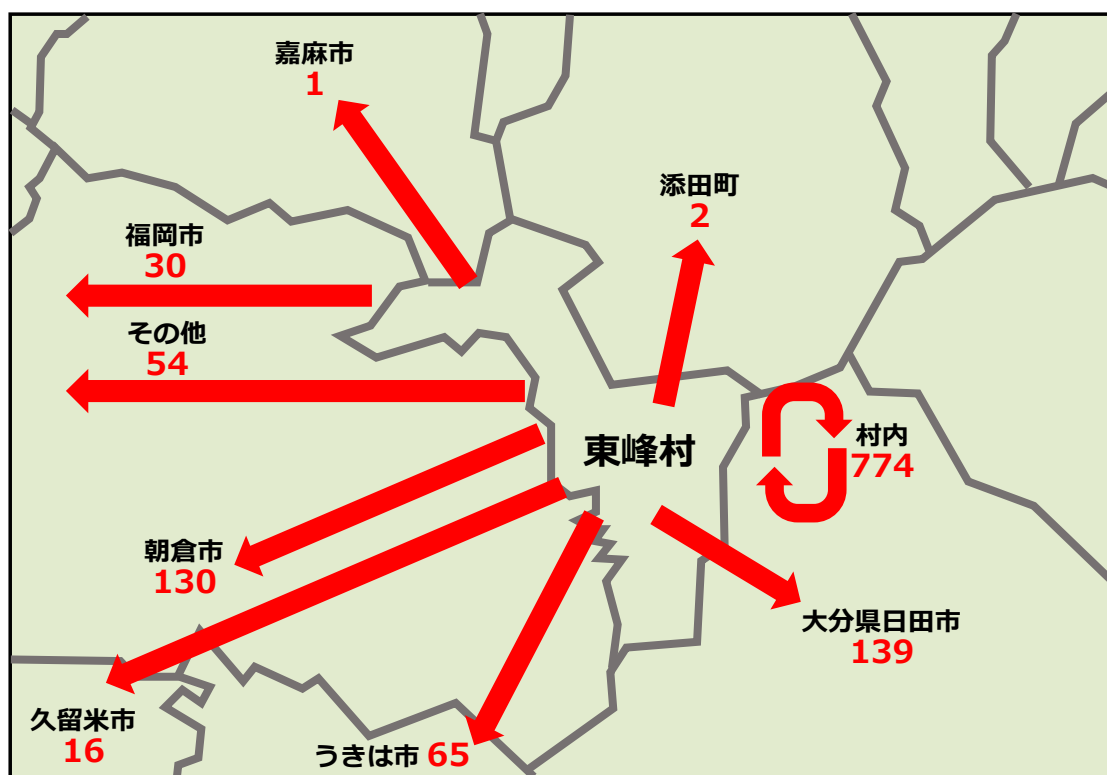


(出典) 2015年「国勢調査」

(C) Map-It マップイット

第Ⅱ章 東峰村の概要

図表 東峰村からの通勤・通学者数（2015年）



図表 通勤・通学者の入出の差（2015年）

自治体	①東峰村へ (入)	②東峰村から (出)	①と②の差 (入出の差)
大分県日田市	66人	139人	-73人
朝倉市	66人	130人	-64人
うきは市	29人	65人	-36人
福岡市	2人	30人	-28人
久留米市	7人	16人	-9人
添田町	1人	2人	-1人
嘉麻市	11人	1人	+10人

第Ⅱ章 東峰村の概要

3. 移動目的地となる主な施設の状況

(1) 村内の主な施設

移動目的地となる村内の主な施設は以下の通りである。

図表 東峰村「主な公共施設、医療施設、商業施設、金融機関、宿泊施設」

施設区分	施設名	施設区分	施設名
役場	宝珠山庁舎	産業施設	鼓の里産業センター
	小石原庁舎		特産物加工施設
住民文化施設	宝珠山基幹集落センター		林業総合センター
	小石原基幹集落センター		小石原伝統産業会館
	東峰村村民センター	保健福祉施設	東峰村高齢者コミュニティセンター
	福井コミュニティセンター		喜楽来館
	鼓地区集会施設 せせらぎ鼓		特別養護老人ホーム 宝珠の郷
社会教育施設	愛林学荘	保健福祉センター いずみ館	
スポーツ・レクリエーション施設	村民グラウンド	医療施設	東峰村立診療所
	弓道場		東峰村立鼓診療所
	岩屋キャンプ場		宝珠山診療所
	岩屋公園		小石原歯科診療所
	親水公園		仲道歯科医院
	体験交流センター	商業施設	つづみの里 農産物直売所
	山村広場		道の駅小石原
	ポーン太の森		柳屋
	陶の里館	金融機関、郵便局	一ノ宮食料品店
	土と緑の体験交流施設		JA筑前あさくら東峰支店
	山村文化交流の郷 いぶき館		JA筑前あさくら宝珠山営農センター
	竹棚田交流館		宝珠山郵便局
	ほたる館	小石原郵便局	宿泊、研修施設
教育施設	東峰学園	岩屋キャンプ場	
	美里保育所	ポーン太の森	
	小石原保育園	喜楽来館	
	東峰村児童文学館	古民家ヴィラあんたげ	

(出典) 東峰村 <http://vill.toho-info.com/>

(出典) 東峰村「公共施設等総合管理計画」

第Ⅱ章 東峰村の概要

(2) 医療施設の状況

村内には5つの医療施設（東峰村立診療所と小石原歯科診療所は併設）があり、国道211号沿いに点在している。

図表 主な医療施設



(C) Map-It マップイット

第Ⅱ章 東峰村の概要

(3) 買い物施設の状況

① 買い物施設の立地状況

村内の買い物施設として、商店や道の駅、物産館等があり、その多くが国道211号沿いに点在している。

また、買い物施設の利用に加えて、定期的に運行している移動販売車や生活協同組合が行う宅配サービスを利用することもできる。

近隣の嘉麻市や朝倉市、日田市には比較的規模の大きいスーパーマーケットが営業しており、本村の住民も利用している。

図表 主な買い物施設



(C) Map-It マップイット

② 【参考資料】 飲食料品小売事業所数の比較

東峰村と人口規模が近い全国の村と「飲食料品小売事業所数」を比較すると、本村の事業所数は他の村と比べて少なくなっている。

図表 飲食料品小売事業所数の比較 (2016年)

都道府県	自治体名	飲食料品 小売事業所数	人口[人]
岐阜	東白川村	13	2,016
東京	檜原村	15	2,003
北海道	留寿都村	15	1,911
福岡	東峰村	10	1,899
東京	神津島村	14	1,855
青森	佐井村	15	1,788
大分	姫島村	9	1,725

(出典) 2016年「経済センサス活動調査」

(出典) 2020年「国勢調査」

第Ⅱ章 東峰村の概要

(4) 道の駅の状況

① 「道の駅小石原」の概要

東峰村の道の駅である「道の駅小石原」は、小石原焼・高取焼の窯元約 50 軒が出店する「陶器コーナー」や地元野菜等の販売を行う「物産コーナー」、飲食施設の「レストランこだち」が開設されている。

図表 道の駅小石原



図表 道の駅小石原「陶器コーナー」



図表 道の駅小石原「物産コーナー」



図表 レストランこだち



第Ⅱ章 東峰村の概要

②【参考資料】道の駅小石原の来訪者の状況※ ※道の駅アンケート結果抜粋

<道の駅アンケート実施概要>

■調査期間

2021年11月18日（木）～11月21日（日）

■目的

道の駅小石原の来訪者に対してアンケートを実施し、道の駅小石原を訪れた目的やその際の移動手段を把握することで、利用状況や移動の課題、潜在的なニーズを抽出する。

■対象者

道の駅小石原への来訪者：492名

■調査方法

道の駅小石原での調査員による直接ヒアリング

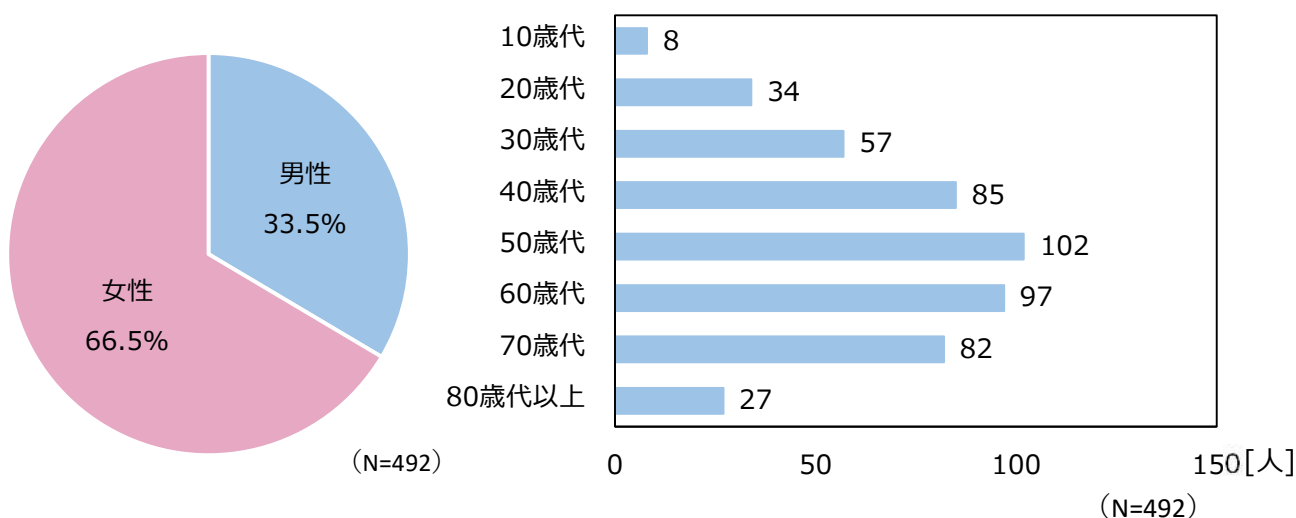
■調査項目

東峰村や道の駅小石原を訪れた目的、移動手段の把握 等

■回答者の属性（性別・年代）

男性が33.5%、女性が66.5%となっている。

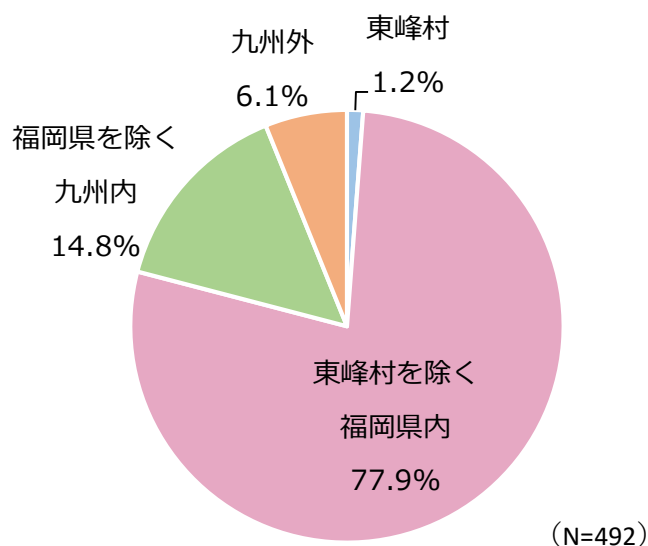
年代では「50歳代」、「60歳代」の回答が多くなっている。



第Ⅱ章 東峰村の概要

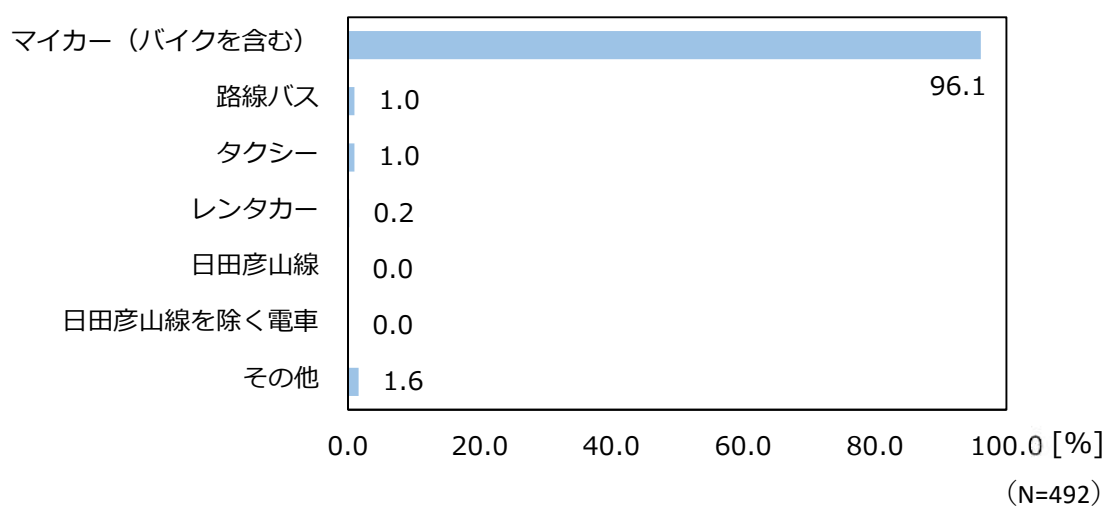
■回答者の居住地

「東峰村を除く福岡県内」が77.9%と最も多くなっている。次いで「福岡県を除く九州内」が14.8%と多くなっている。



■道の駅までの移動手段

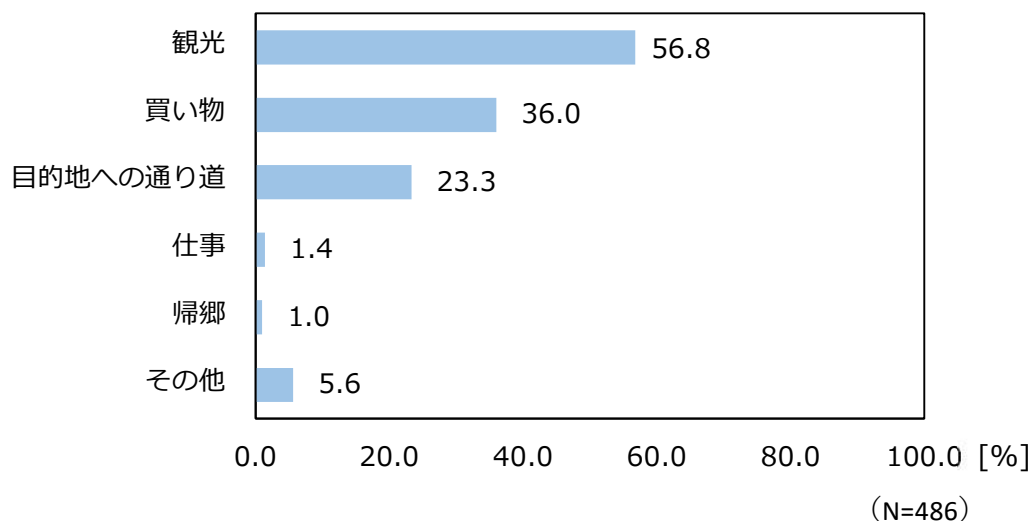
道の駅小石原までの移動手段については「マイカー（バイクを含む）」が96.1%とほとんどの回答者が「マイカー（バイクを含む）」で来訪している。



第Ⅱ章 東峰村の概要

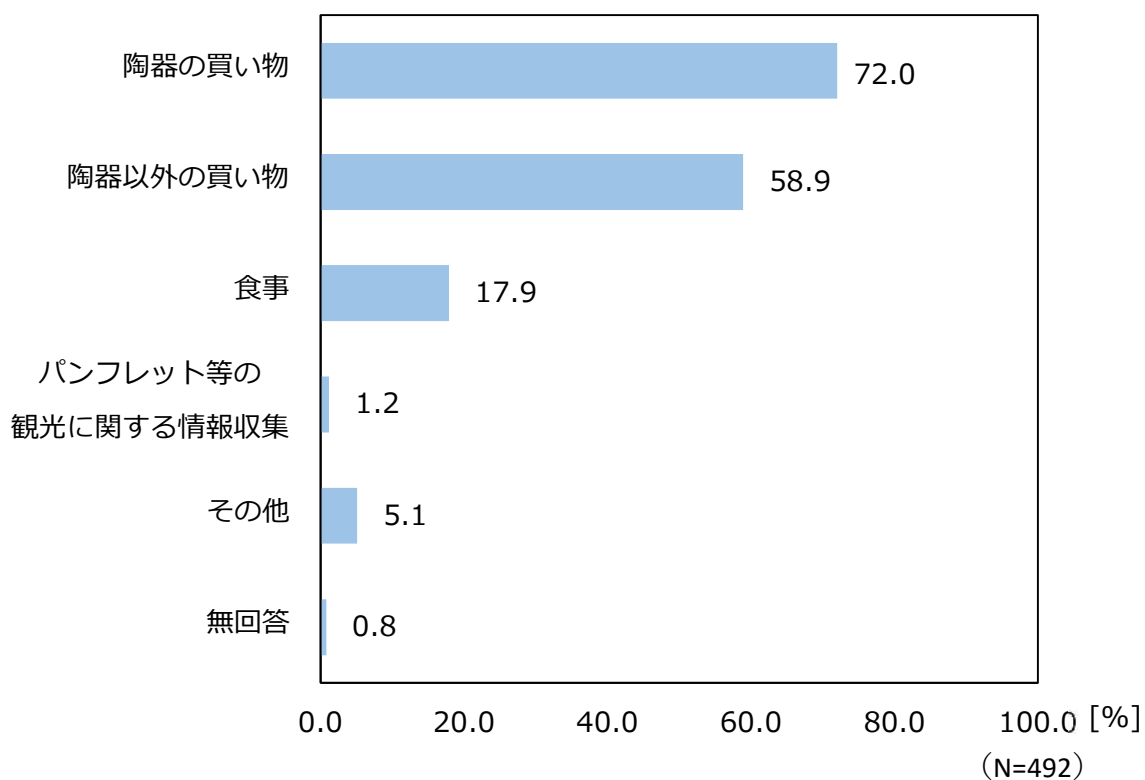
■東峰村への来訪目的（東峰村外に居住する人のみ回答）

東峰村への来訪目的について「観光」が56.8%と最も多くなっている。次いで「買い物」が36.0%、「目的地への通り道」が23.3%と多くなっている。



■道の駅小石原への来訪目的

道の駅小石原への来訪目的について、「陶器の買い物」が72.0%と最も多くなっている。次いで、「陶器以外の買い物」が58.9%と多くなっている。



第Ⅱ章 東峰村の概要

(5) 宿泊施設の状況

① アクアクレタ小石原

旧小石原小学校をリノベーションした複合施設で、飲食施設、宿泊施設、ワーケーション施設の3施設を有する。

また、キャンプ区画利用の方を対象とした「バギー乗車体験」のほか、2022年1月より「RVパーク smart サイト※」でのキャンピングカーの駐車予約等をスタートしている。

※ 設定された利用時間の間に電気が給電される無人車中泊サービス。
インターネットで事前予約・決済を行い、手続き後に発行されるQRコードによってチェックインを行う。

図表 アクアクレタ小石原



② その他の宿泊施設

「ポーン太の森」や「岩屋キャンプ場」等のキャンプ施設や「喜楽来館」、「古民家ヴィラあんたげ」等の宿泊施設が営業している。

図表 主な宿泊施設



(C) Map-It マップイット

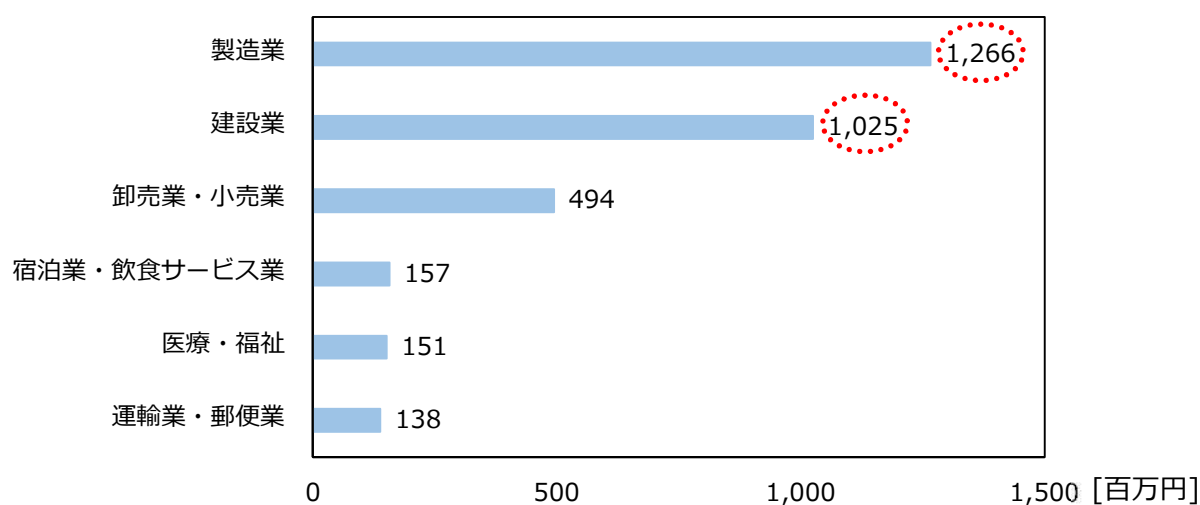
第Ⅱ章 東峰村の概要

4. 産業動向

(1) 産業構造

2016年の東峰村の業種別売上高をみると、2次産業である「製造業」および「建設業」の売上高が大きくなっている。特に、「製造業」の売上高は1,266百万円と最も大きくなっている。

図表 東峰村「業種別売上高」(2016年)

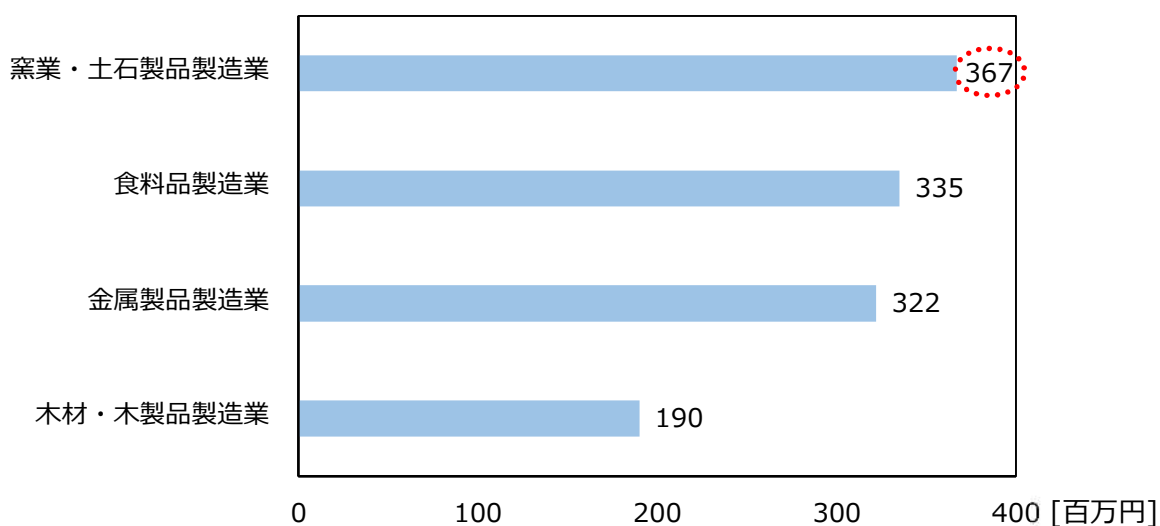


(出典)「RESAS (地域経済分析システム) -産業構造-」

(2) 製造業

2016年の東峰村の製造業に関する売上高をみると、「窯業・土石製品製造業」が367百万円と最も大きくなっている。理由として、東峰村の伝統工芸品である「小石原焼」や「高取焼」等の陶器の製造が盛んであることが挙げられる。

図表 東峰村「各種製造業売上高」(2016年)



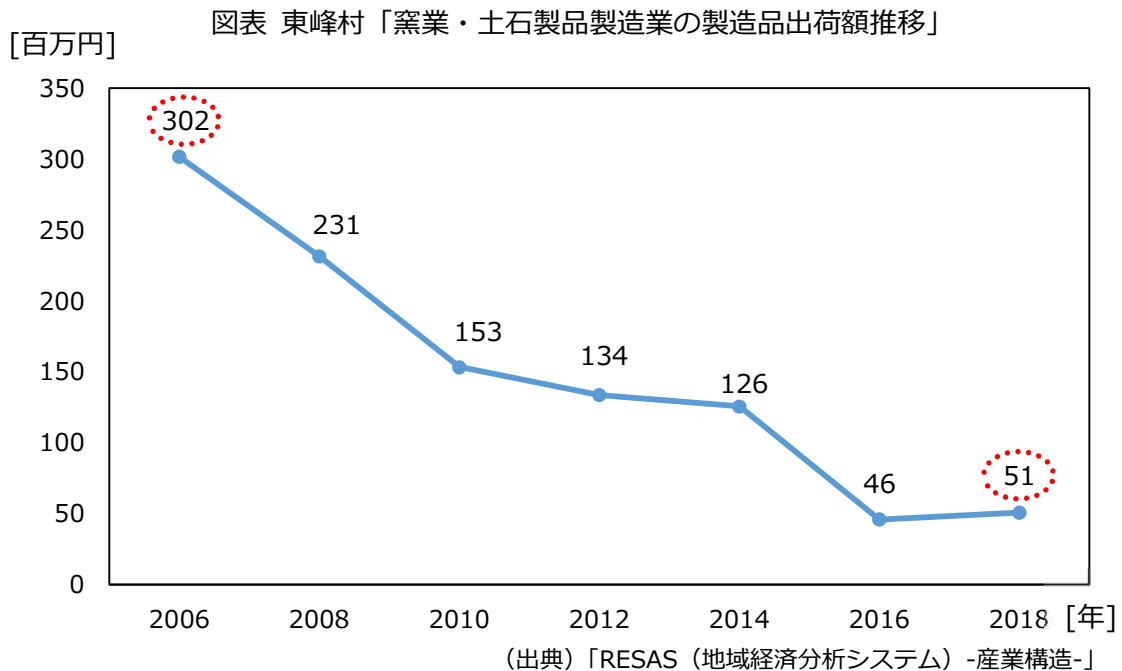
(出典)「RESAS (地域経済分析システム) -産業構造-」

第Ⅱ章 東峰村の概要

(3) 窯業

①窯業の現状

東峰村の窯業・土石製品製造業の製造品出荷額の推移をみると、2018年には51百万円と2006年の302百万円から8割以上減少している。全体として減少傾向にあるが、2016年から2018年ではやや増加している。



②東峰村と窯業

東峰村では伝統的工艺品である「小石原焼」や「高取焼」等の陶器の製造が盛んであり、村内には40を超える窯元がある。

また、道の駅小石原をはじめとして陶器の展示・販売所が充実しているほか、陶芸体験を実施している施設も複数あり、窯業を中心としたまちづくりが行われている。

毎年春と秋には「民陶むら祭」が開催され、県内外から多くの人々が参加する。

図表「小石原 mini MAP」



第Ⅱ章 東峰村の概要

③小石原焼

1669年、初代高取八蔵の孫にあたる八之丞が小石原皿山で陶土をみつけたことが小石原焼の起源である。

1682年、黒田藩三代目当主は磁器の生産が盛んだった伊万里から陶工を招き、磁器を作り始めた。一時は途絶えたが、同地で茶陶を手掛けていた高取焼との交流により発展、陶器が作られるようになり小石原独特の焼物が形成された。

1958年にブリュッセルで開かれた万国博覧会で小石原焼はグランプリを受賞し、「用の美」のキャッチフレーズとともに注目されるようになった。

1975年、陶磁器では初めて伝統的工芸品に指定され、今も絶えることなく伝統を守りながら生活の器を作り続けている。

図表 小石原焼



小石原焼の大きな特徴は、「飛び鉋」、「刷毛目」と呼ばれる技法である。「飛び鉋」は、器をろくろで回しながら、刃先で規則的に化粧土を削り、模様を刻む技法である。また、「刷毛目」は、化粧土が乾く前にハケで模様を入れる技法である。その他にも、「櫛目」や「指描き」、「ポン描き」などの技法が小石原焼の特徴として挙げられる。

図表 技法「飛び鉋（とびかんな）」



図表 技法「刷毛目（はけめ）」



第Ⅱ章 東峰村の概要

④高取焼

戦国時代に日本へ渡った名陶工「八山」が、現直方市にある鷹取山の麓に窯を築かせたことが高取焼の起源である。高取焼は長い歴史のなかでその姿を変えながら、一子相伝によって技術を受け継いでいる。

現在の高取焼の特徴としては、「掛け分け」、「面取」、「流し掛け」と呼ばれる技法と、陶器でありながら磁器のような薄さ、軽さに加え、精密な工程、華麗な釉薬、きめ細かく繊細な生地が挙げられる。特に釉薬については7種類（黒釉・緑青釉・布羅志釉・黄釉・高宮釉・銅化釉・白釉）を用いており、天然の原料にこだわることで、人工のものでは表現できない美しさを生み出している。

図表 高取焼



⑤民陶むら祭

東峰村では毎年春と秋の2回、「民陶むら祭」を開催している。祭り期間中は村内の各窯元が割引価格で陶器を販売しており、村を挙げての一大イベントとなっている。なかには半額以下の価格で販売される陶器もあり、高取焼や小石原焼を求め多くの人々が県内外から集まる。

また、鶏のハーブ焼などのご当地グルメも販売され、祭りの魅力の1つとなっている。

以前は開催期間が3日間と短く、交通渋滞が発生していたが、2021年は新型コロナウイルスの影響を受け開催期間が約1カ月となり、渋滞が緩和された。

(出典) 東峰村 <http://vill.toho-info.com/>

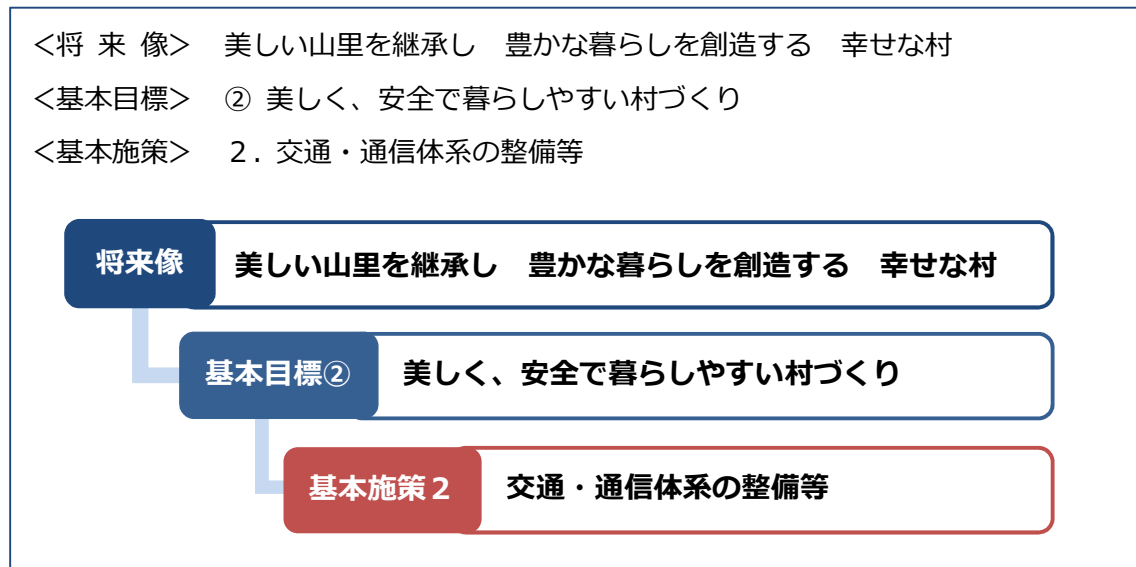
(出典) 小石原焼陶器協同組合「天空の窯郷」
<https://tenku-koishiwara.com>

図表「秋の民陶むら祭」チラシ



1. 第2次東峰村総合計画（2020年3月策定）

<将来像> 美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村
 <基本目標> ② 美しく、安全で暮らしやすい村づくり
 <基本施策> 2. 交通・通信体系の整備等



(1) 「基本施策 2 交通・通信体系の整備等」における現状と課題

- JR 日田彦山線は北九州市と日田市を結び、1日9往復運行されていたが、2017年の九州北部豪雨災害により添田一夜明間が不通となった。現在は連絡バスが運行しており、BRTによる復旧が進められている。
- 公共交通の路線から遠く、移動手段を持たない高齢者に対して「タクシー料金」の助成を行っている。杷木・宝珠山・小石原間は路線バスで結ばれており、過疎化を防ぐためにも、路線バスの業務規模や運行回数を維持することが求められる。

(2) 「基本施策 2 交通・通信体系の整備等」の概要

- 利便性の高い交通システムの確立
- タクシー料金助成の維持
- 路線バスの利用促進
- 高速バスと路線バスの連携強化

第三章 上位・関連計画の整理

2. 第2期 東峰村まち・ひと・しごと総合戦略（2020年3月策定）

- ＜基本目標＞ I 地域資源を活かした魅力ある“しごと”をつくる
＜主要施策＞ ② 滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進
＜取組み＞ （2）村内法人等と連携した観光プロモーションの実施
＜成果指標＞ 2024年度までにHPアクセス数の約50%アップを目指す

基本目標 I 地域資源を活かした魅力ある“しごと”をつくる

主要施策② 滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進

取組み（2） 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施

（1）「主要施策② 滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」の概要

- 東峰村の地域資源を活かした観光の活性化を通じて、交流・関係人口の拡大を図る。
- 農業体験や陶芸体験等の観光・交流プログラムを実施している村内の各法人・団体の活動を支援するとともに、村内で実施されている観光プログラム全体のプロモーションやマネジメントを実施することで、新たな市場開拓を行う。
- さらに、年間80万人が訪れる観光地として、観光客のリピーター化と関係人口の増加を目指す。

（2）「取組み（2） 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施」の概要

- 村内の法人や団体が実施している観光・交流プログラムを、村のHP、広報誌、ポータルサイト等により紹介し、観光プロモーションの推進を図る。
- 村内で楽しめる体験を紹介したモデルコースやマップを作成することで、来訪者の滞在・回遊を促進させる。

（3）「取組み（2） 村内法人等と連携した観光プロモーションの実施」の成果目標

重点的な取組み	指標	基準値（2019年）	目標値（2024年）
村内法人等と連携した観光プロモーションの実施	東峰村ホームページアクセス数	532,986件	800,000件

第Ⅲ章 上位・関連計画の整理

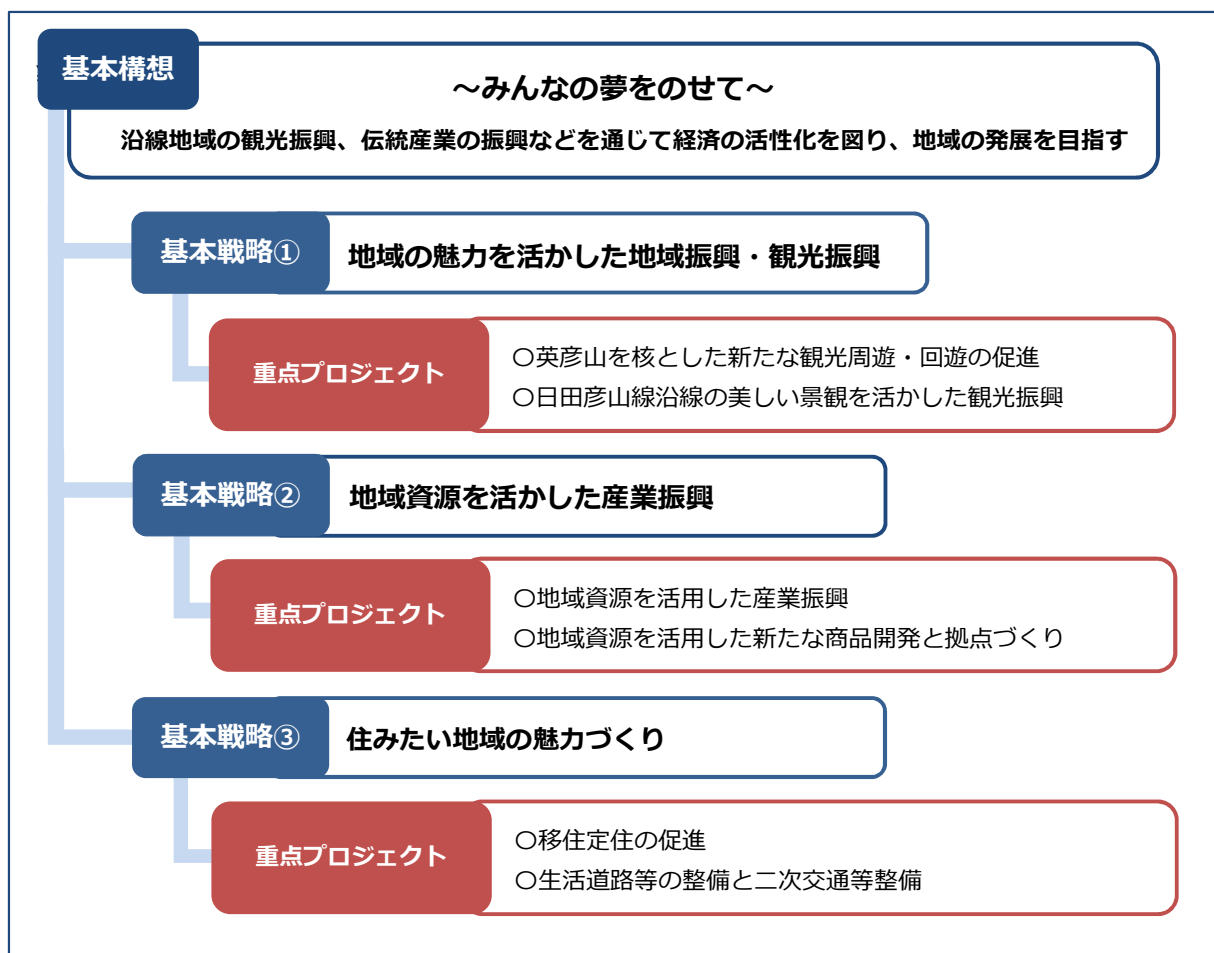
3. 福岡県日田彦山線沿線地域振興計画（2021年2月策定）

(1) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」策定の背景

2017年7月5日から6日にかけて発生した九州北部豪雨により、日田彦山線は添田駅以南で甚大な被害を受けた。筑前岩屋駅構内や釈迦岳トンネルでは土砂流入が発生し、大行司駅では駅舎の倒壊や構内の路盤崩壊、大行司駅から大鶴駅間では盛土の流出などが生じた。このため、添田―夜明駅間が不通となった。

添田―夜明駅間の復旧については、計6回の「日田彦山線復旧会議」により、彦山―宝珠山駅間を専用道とするBRTへ転換することで復旧することに合意した。

(2) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」の基本方針



(3) 「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」の主な取組み

- 地域内二次交通のアクセス向上とBRT・幹線路線バスの利用促進の検討
- 東峰村内のアクセス改善の検討

第三章 上位・関連計画の整理

4. 本事業提案の位置づけ

第2次東峰村総合計画

将来像：美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村

基本目標：美しく、安全で暮らしやすい村づくり

基本施策：交通・通信体系の整備等

施策：利便性の高い交通システムの構築、
タクシー料金助成の維持による地域公共交通の確立
路線バスの利用促進と、
高速バス、路線バスの連携強化による公共交通機関の充実

第2期東峰村まち・ひと・しごと総合戦略

主要施策：滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進

福岡県日田彦山線沿線地域振興計画

主な取組み

- 地域の歴史、自然を活かした着地型観光の開発
- 個性ある宿泊施設（キャンプ、グランピング施設等）の整備
- 広域観光地域づくりに向けた域内事業者、観光地域づくり団体との連携
- グリーンスローモビリティの活用に係る実証及び導入
- 地域内二次交通のアクセス向上と BRT・幹線路線バスの利用促進の検討
- 東峰村（小石原地区―竹地区）間のアクセス改善の検討

本事業提案の方向性

方向性① 住民の移動手段を確保する

プレイヤーの育成や次世代モビリティサービスの導入により、路線バスやタクシーについて、現状の利便性を損なわない形で機能を維持させる。

方向性② BRTの整備を機に観光振興に注力し、新しい人の流れを生み出す

BRTを起点とした公共交通の整備により、観光客が村内を観光する際の利便性を高める。また、公共交通に関する情報発信の観点から、観光客の滞在・回遊を促進する。

1. 日田彦山線

(1) 運行概要

日田彦山線は城野—夜明駅間の約 68.7 km を繋ぐ九州旅客鉄道の鉄道路線である。2017 年 7 月に発生した九州北部豪雨により、甚大な被害を受け、添田—夜明駅間が不通となっている。

復旧に関して、「日田彦山線復旧会議」により、鉄道での復旧ではなく、BRT（バス高速輸送システム）に転換して復旧することが決定した。

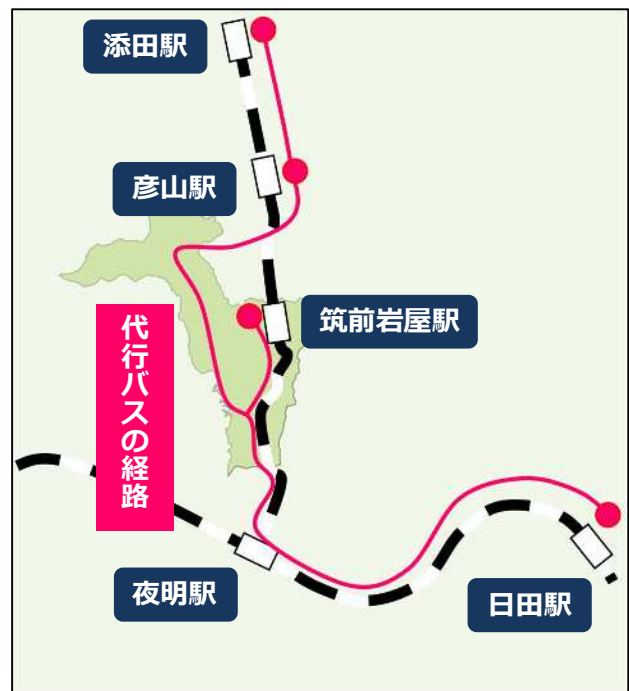
BRT は 2023 年度の完成、運行開始を目指している。BRT 完成までの期間は、代替の輸送手段として、添田—夜明駅間を繋ぐ代行バスが運行している。

(2) 代行バスの運行

添田—夜明駅間には 10 箇所の JR 駅が存在する。代行バスはこれらの 10 箇所の駅を停留所とする他、「小石原庁舎前」や「宝珠山庁舎前」など 11 箇所を加えた計 21 箇所を停留所としている。

代行バスの走行区間は「添田—彦山駅間」、「筑前岩屋—日田駅間」、「添田—日田駅間」の 3 つの系統で分かれており、不通区間の全範囲を走行する「添田—日田駅間」の代行バスは上り、下りともに 1 日 4 便の運行となっている。

図表 代行バスの経路



(C) Map-It マップイット

第IV章 公共交通の運行状況

(3) BRT への転換による復旧

第6回の「日田彦山線復旧会議」において、関係自治体（福岡県・大分県・東峰村・添田町・日田市）とJR九州の間で添田―夜明間をBRTに転換して復旧することが決定し、特に彦山駅―宝珠山駅間はBRT専用道が整備されることとなった。BRT専用道には既存の軌道敷が活用される。

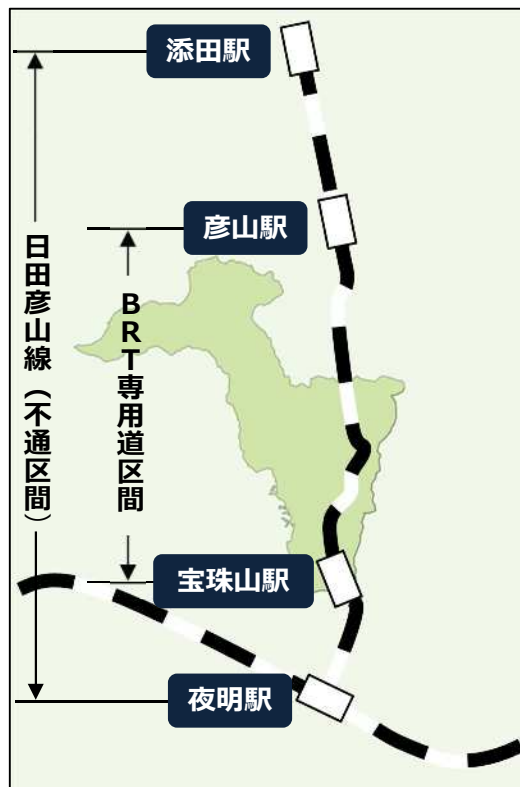
BRTへの転換のメリットとしては、定時性の確保や復旧・運行コストの削減が挙げられる。バスは鉄道と比較して初期費用、維持費用ともに安く、走行の自由度が高い。さらに、部分的に専用道を用いることで速達性が向上する。

東峰村においては既存の軌道敷を活用してBRT専用道を整備するため、BRTの走行経路は本村の東部に偏る。したがって、各駅舎から「道の駅小石原」等をつなぐ二次アクセスの整備も重要となる。

(4) 関連資源の活用

「福岡県日田彦山線沿線地域振興計画」において、BRTの整備に合わせた日田彦山線関連資源の活用プロジェクトが盛り込まれている。これまで交通としての機能を果たしてきた日田彦山線が観光資源としても活用されることとなり、日田彦山線関連資源とBRTとの両輪で本村の交通・観光の質向上に寄与することが期待される。

図表 BRTの整備区間



(C) Map-It マップイット

第IV章 公共交通の運行状況

2. 路線バス

(1) 運行概要

朝倉市杷木—宝珠山—小石原間を繋ぐ定時定路線のバスで、西鉄バス久留米が運行している。27の停留所が設置されており、停留所以外でも乗降できる運行形態(フリー乗降)となっている。杷木行きの場合は小石原から宝珠山を経由して杷木へ、小石原行きの場合は杷木から宝珠山を経由して小石原へという経路となっており、小石原行き、杷木行きともに、平日は7便、休日は6便ずつ運行している。

図表 路線バスの運行経路

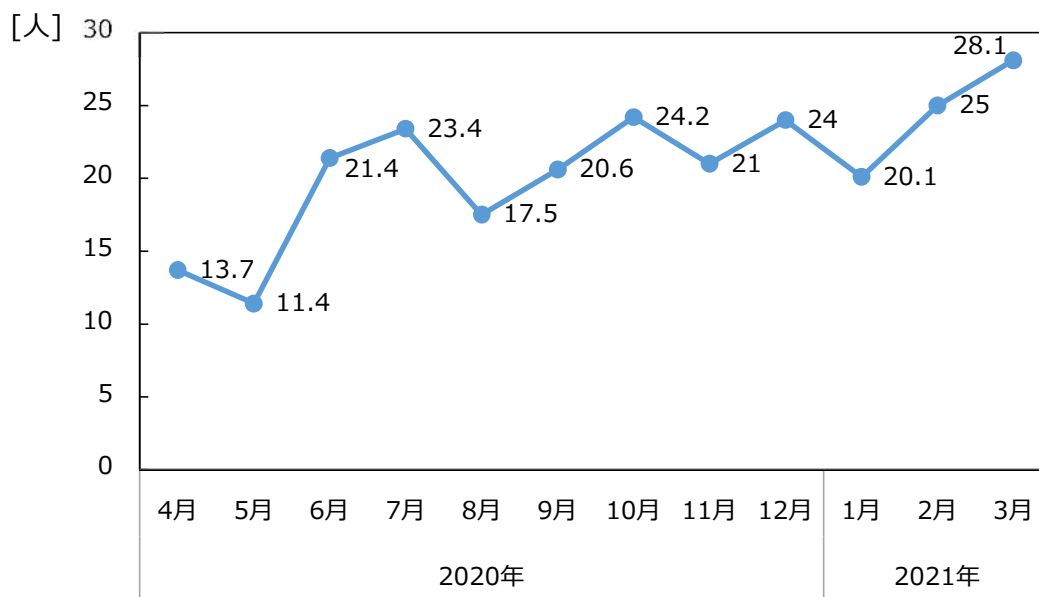


(C) Map-It マップイット

(2) 利用状況

1日当たり20人前後が路線バスを利用している。1日のバスの便数を考慮すると、バス1便あたりの乗車人数は2人弱となり、少なくなっている。始点から終点まで1人も乗車しない空バスも発生している。

図表 1日当たりの平均バス乗車人数



(出典) 東峰村より提供

第IV章 公共交通の運行状況

3. タクシー

(1) 運行概要

村内には2つのタクシー事業者(小石原観光タクシー株式会社、合同会社東峰)が存在し、村民の移動手段として重要な役割を担っている。

また、東峰村ではタクシー助成事業を行っており、特定の条件を満たす村民にタクシーチケットを配布している。

(2) 利用状況

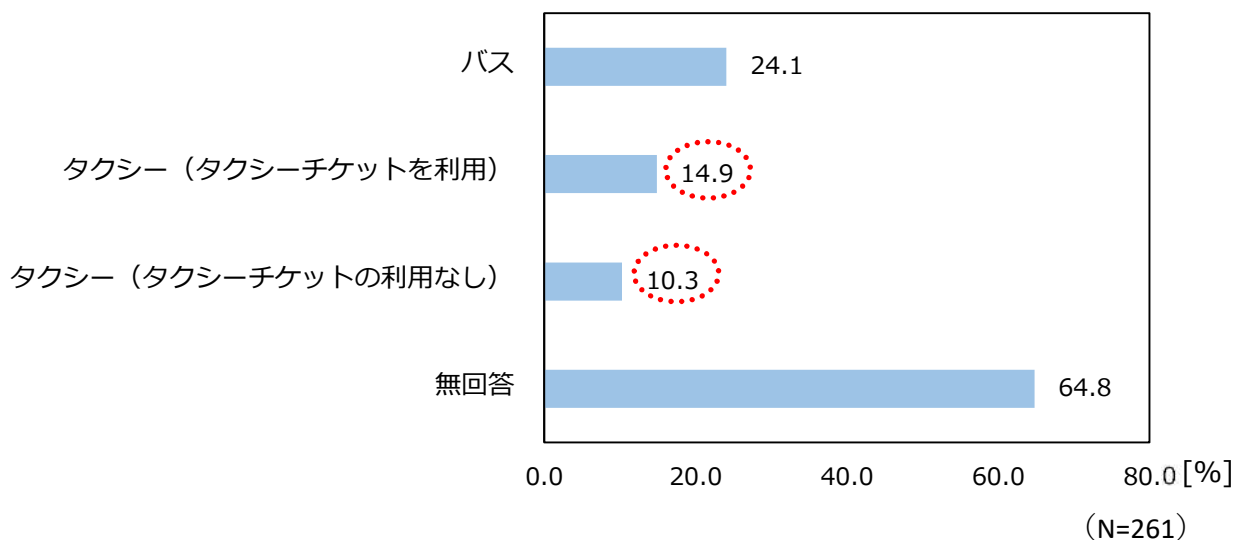
直近の1年間に東峰村で利用した交通手段について、「タクシー(タクシーチケットを利用)」が14.9%、「タクシー(タクシーチケットの利用なし)」が10.3%となっており、一般のタクシー乗車よりもタクシーチケットを使った乗車の方が多くなっている。

図表 東峰村のタクシー事業者



(C) Map-It マップイット

図表 直近の1年間に東峰村で利用した交通手段



(出典) 東峰村より提供

第IV章 公共交通の運行状況

(3) タクシー助成事業の詳細

① 高齢者外出支援タクシー利用助成事業

65歳以上が対象。

1枚500円のタクシーチケットを1か月10枚まで利用できる。

■2019年度：167人 ■2020年度：162人

② 運転免許証自主返納支援事業

65歳以上の免許証返納者が対象。

1回に限り、1枚200円のチケットを150枚まで利用できる。

■2019年度：13人 ■2020年度：8人

③ 福祉タクシー料金助成

障がい者が対象。

1枚500円のタクシーチケットを1か月10枚まで利用できる。

■2019年度：20人 ■2020年度：26人

(4) タクシー利用者に対するヒアリング

<タクシー利用者に対するヒアリング実施概要>

■調査期間

2021年11月18日(木)、11月21日(日)の2日間

■目的

高齢者外出支援タクシー助成事業を利用されている方に対しヒアリングを実施し、東峰村におけるタクシー利用実態や公共交通への意見・要望等を把握することで公共交通への課題や潜在的なニーズを抽出する。

■対象

高齢者外出支援タクシー利用助成事業の申請者から抽出：4名

■調査方法

対象者への聞き取り調査を実施

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

■ヒアリング結果

ヒアリング①	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	無回答
2. 性別	女性
3. 世帯人数	2人
4. 居住地域	宝珠山
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っている。
6. 自動車の保有	自分の車やバイクを持っている。
7. 利用頻度の多い場所・施設	病院、買い物施設
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	家族や知人が運転する車
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用した
11. その他	自宅からバス停が遠いため、タクシーで直接病院に行くこともある。

ヒアリング②	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	70代
2. 性別	女性
3. 世帯人数	5人
4. 居住地域	小石原
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っていない。
6. 自動車の保有	自分は車やバイクを持っていないが、一緒に住む家族が持っている。
7. 利用頻度の多い場所・施設	銀行、マルキョウ※ ※九州を中心に展開するスーパーマーケット
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	バス
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用した
11. その他	バス本数が少なく、ルートが遠回りである。桂川方面へのアクセスを良くして欲しい。また、タクシーチケットは娘が住む場所への往復で使用する人が多い。

第Ⅳ章 公共交通の運行状況

ヒアリング③	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	無回答
2. 性別	女性
3. 世帯人数	1人
4. 居住地域	小石原鼓
5. 運転免許	運転免許を持っていたが、返納した。
6. 自動車の保有	家族用の車を持っている。
7. 利用頻度の多い場所・施設	病院、買い物施設
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	バス
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用していない
11. その他	現状の公共交通の利便性を維持して欲しい。また、タクシーチケットの配布枚数に差をつけて欲しい。(1人暮らしの高齢者は多く、家族と同居している高齢者は少なく 等)

ヒアリング④	
ヒアリング項目	回答
1. 年代	90代
2. 性別	女性
3. 世帯人数	1人
4. 居住地域	福井
5. 運転免許	自動車やバイクの免許を持っていない。
6. 自動車の保有	家に車やバイクがない。
7. 利用頻度の多い場所・施設	いずみ館
8. 7で回答した場所・施設に行く際に利用することが多い交通手段	送迎バス・タクシー
9. この1年で利用した村内の交通手段	バス、タクシー
10. この1年で村外のタクシーを利用したか	利用していない
11. その他	福岡市内の病院に行く際は自宅から杷木までタクシーを利用し、杷木からは高速バスを利用する。また、ゲートボール場や東峰村立診療所に行く際はタクシーを利用する。

第IV章 公共交通の運行状況

4. スクールバス

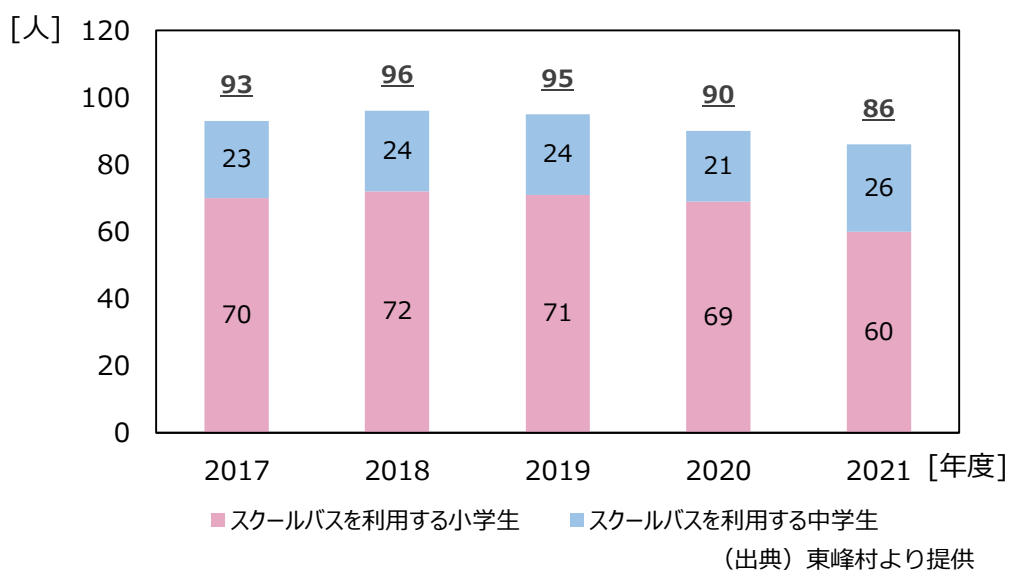
(1) 運行概要

東峰学園の小中学生が利用しており、5台（大型1台、中型4台）のバス車両で運行されている。小学生、中学生それぞれの登下校便があり、小石原地区を走行するバスと宝珠山地区を走行するバスの2系統が運行している。土曜日は中学生向けの部活動便が運行している。

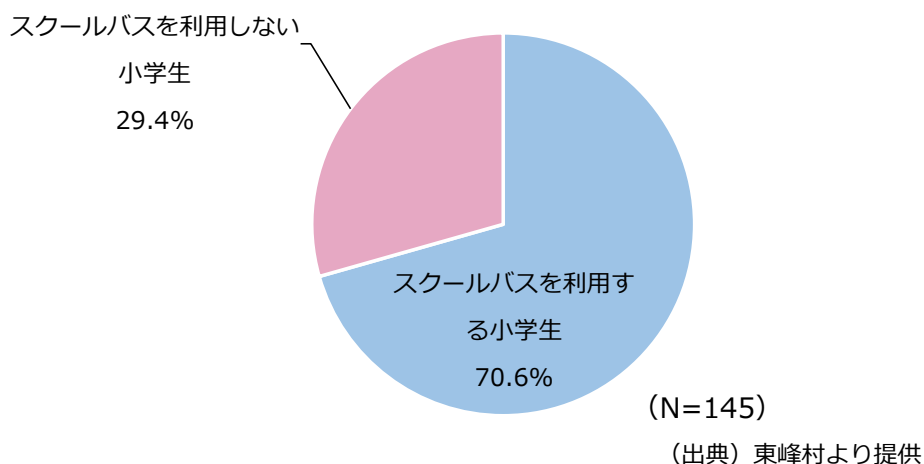
(2) 利用状況

スクールバスを利用する小中学生の人数は減少傾向にあるものの、2021年度は約7割の小学生がスクールバスを利用しており、東峰学園においてスクールバスは重要な移動手段となっている。

図表 東峰学園「スクールバスを利用する小中学生の人数推移」



図表 東峰学園「小学生のスクールバス利用者比率」(2021年度)



第IV章 公共交通の運行状況

5. その他の交通

(1) いずみ館送迎車両

① 運行概要

東峰村の保健福祉センターである「いずみ館」の利用者を送迎する車両で、当館休館日の月曜日を除く週6日運行している。定時定ルートでの運行形態となっており、村内全域に停留所が設置されている。10人乗りの車両1台、運転手2名で午前、午後の1便ずつが運行している。

② 利用状況

2019年度は2,671人、2020年度は1,352人が利用している。

図表 いずみ館送迎車の経路



第IV章 公共交通の運行状況

(2) 移動スーパー「とほっぴ号」

① 運行概要

村内を車で巡回して商品を販売しており、買い物手段として役立っている。週4日(月:宝珠山地区、水:宝珠山・鼓地区、木:福井地区、金:小石原地区)運行し、肉や卵といった食品のほか、ごみ袋等の生活用品も販売する。2020年度に実証実験を実施し、2021年10月より本格運行を開始した。

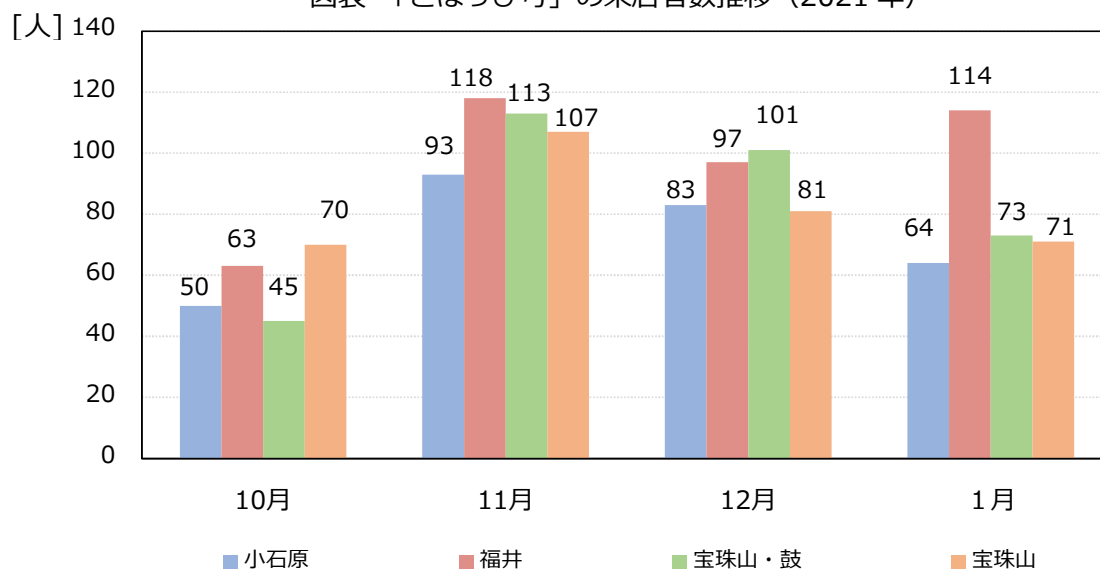
図表 移動スーパー「とほっぴ号」



② 利用状況

本格運行開始以降、1月末までで1,343名の村民が利用し、1,960,696円の売上を計上している。

図表 「とほっぴ号」の来店者数推移(2021年)



(出典) 東峰村より提供

1. 調査概要

■ 調査期間

2021年11月18日（木）～2021年11月21日（日）

■ 目的

東峰村の路線バスについて乗降調査を実施し、バスの利用状況や移動の様子を把握することで、公共交通に関する課題や潜在的なニーズを抽出、整理する。

■ 対象路線

西鉄バス 小石原―杷木区間

■ 対象バス便数

平日：小石原⇒杷木 7便
杷木⇒小石原 7便
休日：小石原⇒杷木 6便
杷木⇒小石原 6便

■ 調査方法

対象区間における調査員の乗り込み調査により実施

■ 調査詳細

小石原―杷木区間の路線バスについて、調査員による乗り込み調査を4日間にわたって実施した。本路線バスは停留所間での乗降も可能であるため、停留所における乗降人数に加え、停留所間における乗降人数もカウントした。乗降人数のカウントは「高齢者」、「一般」、「学生」の3つのカテゴリーに分けて行っている。

第V章 路線バスの乗降調査

2. 調査結果

(1) 日別の乗車人数

4日間で調査を実施した路線バス全52便に104人が乗車しており、「1便あたりの平均乗車人数」は2.0人となっている。乗車した104人のうち59人は「高齢者」であり、「学生」の乗車は19人と少なくなっている。

「1便あたりの乗車人数」について、「11月20日(土)」が2.8人と最も多く、「11月21日(日)」が1.4人と最も少ない。「11月21日(日)」は「一般」、「学生」の乗車人数がその他の曜日よりも減少しており、通勤・通学での利用減少が乗車人数の減少につながっていると考えられる。

図表 日別の乗車人数

日付	バス便数 [便]	総乗車人数[人]			1便あたりの 乗車人数 [人]	
		高齢者 [人]	一般 [人]	学生 [人]		
11月18日(木)	14	25	11	6	8	1.8
11月19日(金)	14	29	15	8	6	2.1
11月20日(土)	12	33	17	11	5	2.8
11月21日(日)	12	17	16	1	0	1.4
合計	52	104	59	26	19	2.0

(2) 最多乗車人数*と空バス

「11月18日(木)」、「11月19日(金)」、「11月20日(土)」の3日で「最多乗車人数」が7人となっている。一方で、乗車人数が0人である空バスが4日間で12便発生しており、全体の23.1%を占めている。「総乗車人数」が最も多い「11月20日(土)」は空バス率が8.3%と最も低くなっている。

*1日の中で最も多くの方が乗車した便の乗車人数

図表 日別の最多乗車人数と空バス

日付	最多乗車 人数 [人]	空バスの 便数 [便]	空バス率 [%]
11月18日(木)	7	5	35.7
11月19日(金)	7	3	21.4
11月20日(土)	7	1	8.3
11月21日(日)	4	3	25.0
合計	-	12	23.1

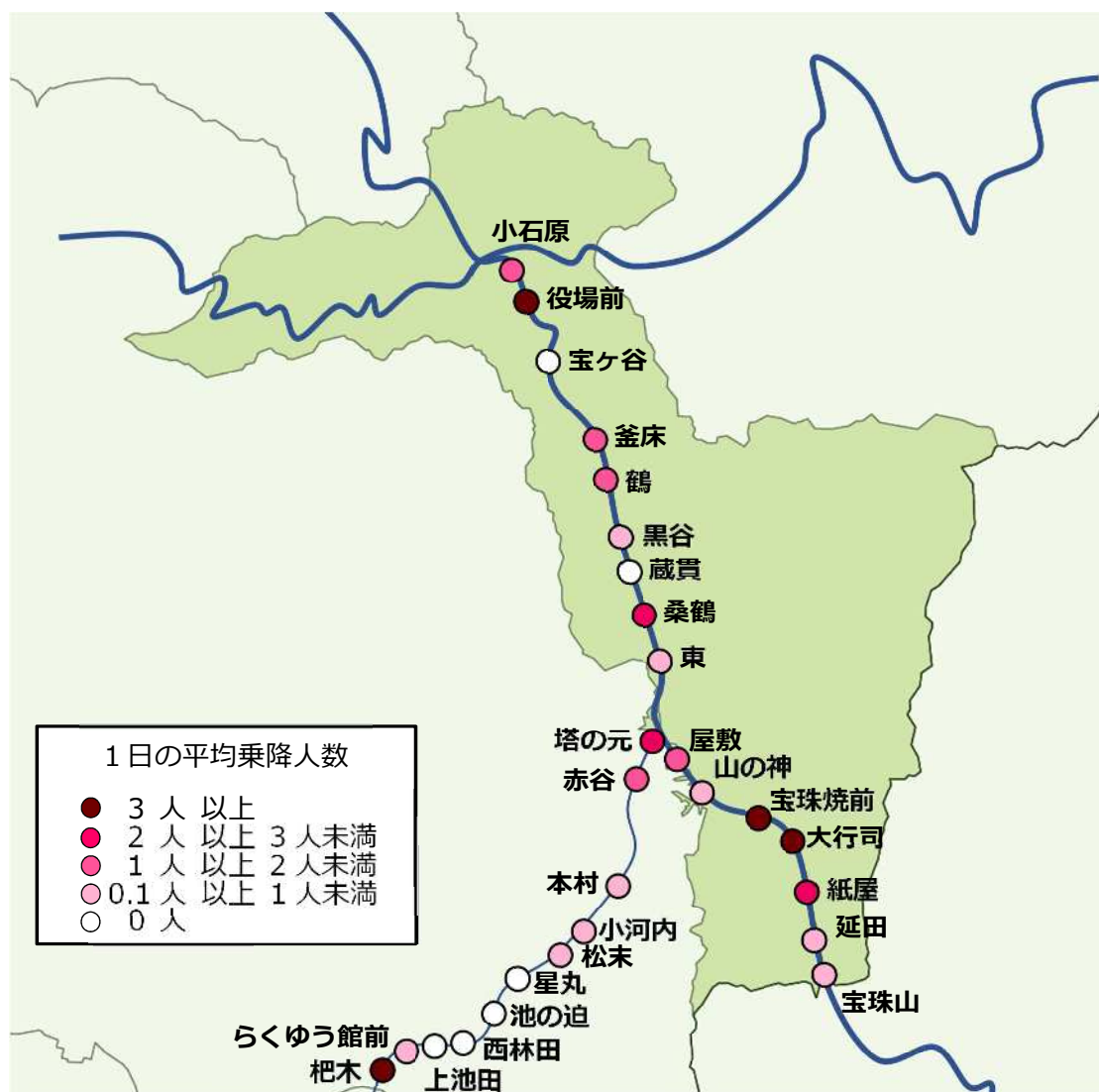
第V章 路線バスの乗降調査

(3) 各停留所・停留所間の乗降人数

最も乗降人数が多い停留所は「杷木」であり、計 75 人が乗降している。次いで、「大行司」が 18 人、「宝珠焼前」が 15 人と多くなっており、利用者の多い停留所は小石原、杷木、宝珠山の各方面に位置している。

一方、「宝ヶ谷」、「蔵貫」、「星丸」、「池の迫」、「西林田」、「上池田」など計 6 箇所の停留所で 4 日間の乗降人数が 0 人となっている。朝倉市では「杷木」以外での乗降が少ないため、東峰村から「杷木」へ向かう手段として路線バスがよく利用されていると想定される。

図表 各停留所の1日の平均乗降人数



(C) Map-It マップイット

第V章 路線バスの乗降調査

図表 各停留所における4日間の総乗降人数 [人]

停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳		停留所名	乗降人数	内訳	
小石原	4	杷木行	2	宝珠山	2	杷木行	1	本村	2	杷木行	2
		小石原行	2			小石原行	1			小石原行	0
小石原－ 役場前	2	杷木行	0	宝珠山－ 延田	0	杷木行	0	本村－ 小河内	1	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	1
役場前	12	杷木行	4	延田	1	杷木行	1	小河内	1	杷木行	1
		小石原行	8			小石原行	0			小石原行	0
役場前－ 宝ヶ谷	0	杷木行	0	延田－ 紙屋	0	杷木行	0	小河内－ 松末	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
宝ヶ谷	0	杷木行	0	紙屋	10	杷木行	4	松末	3	杷木行	1
		小石原行	0			小石原行	6			小石原行	2
宝ヶ谷－ 釜床	0	杷木行	0	紙屋－ 大行司	4	杷木行	3	松末－ 星丸	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	1			小石原行	0
釜床	4	杷木行	3	大行司	18	杷木行	9	星丸	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	9			小石原行	0
釜床－ 鶴	3	杷木行	1	大行司－ 宝珠焼前	0	杷木行	0	星丸－ 池の迫	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
鶴	4	杷木行	1	宝珠焼前	15	杷木行	7	池の迫	0	杷木行	0
		小石原行	3			小石原行	8			小石原行	0
鶴－ 黒谷	0	杷木行	0	宝珠焼前－ 山の神	1	杷木行	1	池の迫－ 西林田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
黒谷	3	杷木行	1	山の神	3	杷木行	3	西林田	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
黒谷－ 蔵貫	0	杷木行	0	山の神－ 屋敷	0	杷木行	0	西林田－ 上池田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	0
蔵貫	0	杷木行	0	屋敷	7	杷木行	3	上池田	0	杷木行	0
		小石原行	0			小石原行	4			小石原行	0
蔵貫－ 桑鶴	4	杷木行	2	屋敷－ 塔の元	1	杷木行	1	上池田－ らくゆう館前	0	杷木行	0
		小石原行	2			小石原行	0			小石原行	0
桑鶴	8	杷木行	3	塔の元	8	杷木行	5	らくゆう館前	1	杷木行	0
		小石原行	5			小石原行	3			小石原行	1
桑鶴－ 東	4	杷木行	3	塔の元－ 赤谷	0	杷木行	0	らくゆう館前 －杷木	0	杷木行	0
		小石原行	1			小石原行	0			小石原行	0
東	2	杷木行	1	赤谷	5	杷木行	3	杷木	75	杷木行	42
		小石原行	1			小石原行	2			小石原行	33
東－ 宝珠山	0	杷木行	0	赤谷－ 本村	0	杷木行	0	合計	208	杷木行	108
		小石原行	0			小石原行	0			小石原行	100

1. 調査概要

■ 調査対象

長崎県波佐見町

■ 選定理由

波佐見町は同町の特産品で伝統的工芸品でもある「波佐見焼」を製造しており、波佐見焼を軸とした観光振興を行っている。また、同町では2010年ごろから地元のタクシ―事業者と連携して公共交通の利便性向上に取り組んでおり、観光振興に向けたモビリティの活用において様々な取組みを実施している。

■ 目的

波佐見焼振興や公共交通関係者へのヒアリング調査を実施し、事業の運営体制やプレイヤーの確保、情報発信等に関する取組み内容や課題、課題解決に向けた対応策等を学ぶことを目的とし、本調査で得た知見は東峰村への事業提案の参考とする。

■ ヒアリング対象

- ・ 波佐見町 商工観光課
- ・ 波佐見陶磁器工業協同組合
- ・ 波佐見焼振興会

2. 波佐見町と波佐見焼

波佐見町は長崎県の中央に位置する町で、東は武雄市と嬉野市、北は佐賀県有田町に接している。2020年時点の人口は14,291人で、そのうち約2,000人が窯業関係の仕事に携わっている。

同町の伝統的工芸品である「波佐見焼」は約400年の歴史を持ち、高い知名度と人気を誇る陶磁器となっている。しかし、長い間有田、波佐見を産地とする陶磁器は合わせて「有田焼」として流通しており、「波佐見焼」の名が全国に知られるようになったのは2000年以降のことである。「有田焼」の名と決別した後、「波佐見焼」としてどのような個性を出すのか、そもそも「波佐見焼」とは何か、「波佐見焼」の歴史や特徴が原点から見直され、「日常使いしやすい食器」という魅力が明確にされた。商社との連携やふるさと納税制度の活用によってその魅力は発信され、現在では「日常使いしやすい食器」というブランドイメージを確立するとともに、多くのファンを獲得している。

第VI章 他地域の取組み事例調査

3. 事例詳細

(1) 波佐見町まちづくりアクションプラン

波佐見町では、長崎キャノン工場の誘致や町民ニーズの高度化・多様化などの環境変化に対応するため、2011年に「波佐見町まちづくりアクションプラン」を策定し、具体的なプロジェクトを示した。本プロジェクトは「住みよいまちづくり」、「交流人口の拡大」、「共生のまちづくり」の3つをテーマとして掲げ、公共交通や観光振興に向けたアクションプランをとりまとめている。

本プランの公共交通プロジェクトでは交通空白地区の解消や交通利便性の向上を目的として乗合タクシー等の実装が進められ、現在までに「のんなっせ号」、「有田波佐見乗合タクシー」、「波佐見町観光周遊タクシー」の3つが導入されている。

(2) のんなっせ号

「のんなっせ号」は定時定ルート予約制乗合タクシーであり、1日に4便が運行している。曜日ごとに運行ルートを設定することで町内の全域をカバーしており、廃止されたバス路線の代替としての役割も担っている。

図表 「のんなっせ号」チラシ

波佐見町地域公共交通 予約制乗合交通「のんなっせ号」

令和3年4月1日～

予約方法
 ①必ず電話で予約！
 ②この日の曜日で運行するルートを確認し、予約してください。
 ③予約した場所・時間を覚えて乗車。目的の停留所へ！

大人1回(片道) 200円 (小学生100円) 週3回1日4往復

【予約受付時間】
 1便目は原則前日の20時まで
 2便目、3便目、4便目は当日出発の1時間前まで

【利用上のご注意】
 ・予約が必要です。
 ・通常のタクシーとは異なります。
 ・障害者以外の乗降はできません。

【問合せ先】 波佐見町企画 商工観光課
 TEL: 0956-85-2162(直通) FAX: 0956-85-5581

【南地区】 マユミタクシー ☎0956-85-5844

【東地区】 相互タクシー ☎0956-85-2050

第Ⅵ章 他地域の取組み事例調査

(3) 有田波佐見乗合タクシー

「有田波佐見乗合タクシー」は定時定ルート予約制乗合タクシーであり、1日に8便が運行している。佐賀県有田町と波佐見町を結んでおり、観光地等を中心に停留所が設置されている。1日乗車券の料金は1,000円となっている。

前述の「のんなっせ号」と比較するとより観光客を意識したシステム、ルート設定となっているが、地元住民の生活における移動手段としても重要な役割を担っている。

(4) 波佐見町観光周遊タクシー

「波佐見町観光周遊タクシー」は予約制の貸し切りタクシーである。貸し切りの時間は2時間までで、小型セダン(4人乗り)の場合は税込み3,600円、ジャンボ(8人乗り)の場合は税込み6,760円となっている。波佐見焼のギャラリーや窯元などをめぐる観光客向けのシステムとなっている。

(5) レンタサイクル

波佐見町観光協会によってレンタサイクルが用意されている。貸出場所の「陶芸の館」では様々な窯元の陶器を見ることができ、好みの窯元に移動する際の手段としてレンタサイクルを利用できる。レンタサイクルで貸し出される自転車は電動アシスト機能が備わっており、東峰村と同じく坂道が多い波佐見町でも走行しやすくなっている。

図表「有田波佐見乗合タクシー」チラシ

運行区間	出発時刻	到着時刻	乗車人数
有田駅前 → 波佐見中尾山	18時	18時30分	8名
波佐見中尾山 → 有田駅前	19時	19時30分	8名
有田駅前 → 波佐見中尾山	18時	18時30分	8名
波佐見中尾山 → 有田駅前	19時	19時30分	8名

図表「波佐見町観光周遊タクシー」チラシ

貸切時間	料金	乗車人数
貸切2時間まで	3,600円	4人乗り
貸切2時間まで	6,760円	8人乗り

第Ⅵ章 他地域の取組み事例調査

4. 調査結果

(1) 公共交通のプレイヤー

波佐見町では「相互タクシー」、「マユミタクシー」の2つのタクシー事業者が営業している。「のんなっせ号」、「有田波佐見乗合タクシー」、「波佐見町観光周遊タクシー」の3つの交通サービスの運営にあたっては、相互タクシーは約8台、マユミタクシーは約7台の車両を充てており、繁忙時は他の営業所から車両を補充している。また、予約・問い合わせ窓口をタクシー事業者と波佐見町観光協会で分担し、電話料金を波佐見町が負担するなど、役割分担が行われている。

タクシー事業者間の業務分担については、地区ごとの分担や日付による分担など、明確な線引きがされているため、スムーズな運営が実現されている。

一方、地域交通を共に担うバス事業者とは運行条件の調整が必要となっており、乗合タクシーと路線バスそれぞれの意義が損なわれないように料金やルートが決定されている。例として、乗合タクシーには「乗車のみ可能」、「降車のみ可能」といった条件付きの停留所[※]があり、既存のバス路線に配慮しながらも利便性を高める工夫がなされている。

※条件付き乗り継ぎ停留所

- 「乗車のみ可能」、「降車のみ可能」などの条件がある。
- 乗り継ぎ停留所（乗降とも可能）
- 全路線経由停留所（乗降とも可能）



このように、乗合タクシー、路線バスの本来の意義と、利便性向上を求める利用者の意見を考慮したうえで、町内の交通サービス構築が進められている。

(2) 乗合タクシーの採算性

乗合タクシーの運賃は低価格に設定されており、不足分は町が負担する。採算が取れない事業であるが、予約制であり空車で運行はなく赤字額も抑えられている。

当初波佐見町には6つのバス路線が存在したが、赤字路線の廃止によって現在は2路線のみとなっており、廃止されたバス路線の代替交通として乗合タクシーが運行されている。交通弱者の移動手段等として路線の維持が必要であることから、効率性（費用対効果）の高い運行手段として、町は事前予約制での乗合タクシーを活用している。

第Ⅵ章 他地域の取組み事例調査

(3) 観光と交通

①現状と取組み

波佐見町の中心部にある「陶芸の館」は観光・交通の両面で機能性の高い施設となっている。1階にある「くらわん館」は波佐見焼最大級の観光物産館であり、商社や窯元の焼き物が多く揃っている。2階は資料館となっており、波佐見焼の400年の歴史的資料や波佐見焼の工程、伝統工芸等の作品まで幅広く展示紹介されている。また、観光協会による観光案内所も設置されており、波佐見町内の観光情報が集約されている。

交通に関して、JR有田駅から乗合タクシーを利用して本施設へ移動できるため、自家用車を持たない県外からの観光客でも訪問しやすい施設となっている。さらに、路線バス、レンタサイクル、乗合タクシー（のんなっせ号、有田波佐見乗合タクシー）、観光周遊タクシーなど、様々な移動手段が利用できる地点であるため、本施設を拠点とした町内の周遊が容易となっている。

このように、町外から観光客が訪れ、情報を収集し、町内を周遊するに至るまでの流れが想定されたまちづくりが行われており、波佐見焼を中心とした観光振興につながっている。

②取組みへの姿勢

波佐見町では波佐見焼を軸とした観光振興、交通網整備の取組みが進められているが、これらの取組みは「(波佐見焼を含め)まち自体に魅力があること」を前提として行われている。

2000年ごろまで有田焼として流通していたという波佐見焼の背景もあり、波佐見焼のアイデンティティについては深く追求が行われてきた。「波佐見焼とは何か」という問いのなかでその魅力は明確にされ、さらに商社との連携やふるさと納税制度の活用によって波佐見焼の魅力は全国に発信された。また、波佐見焼を軸としたまちづくりを行うことで、波佐見焼の魅力は町自体にも反映された。2012年に821,000円(23件)だったふるさと納税の実績額[※]は2020年に1,763,954,000円(66,531件)まで増加しており、波佐見町に対する注目の高まりがわかる。

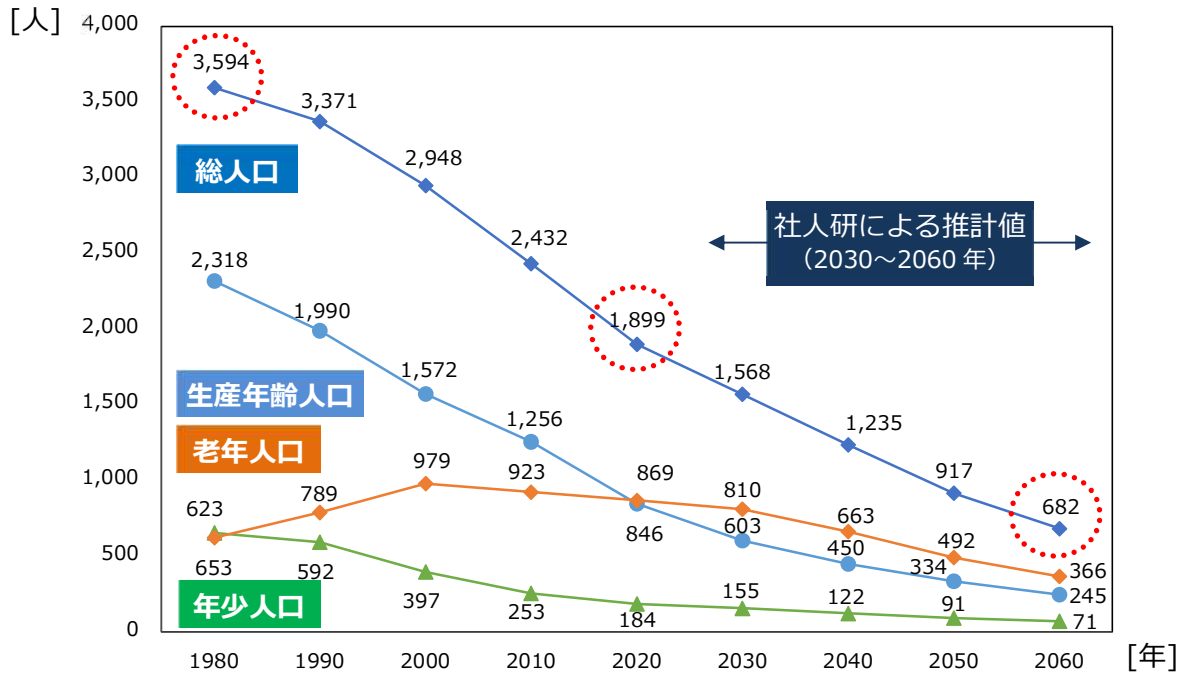
このように、ブランディングやプロモーションへの取組みによって波佐見町の魅力は全国に発信されており、同町における観光振興や交通網整備への活力につながっている。波佐見焼の製造、またまちづくりの両方において、ものごとの本質を見直したうえでより良い方向を目指すという波佐見町の姿勢が表れている。

※(出典)「ふるさと納税に関する現況調査結果」

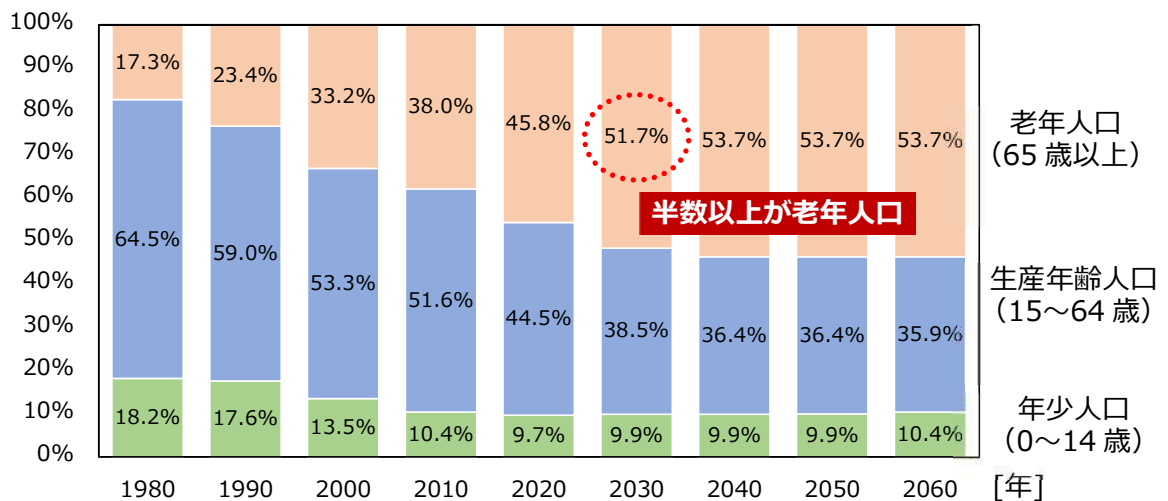
1. 調査結果の主なポイント

ポイント① 人口減少、高齢化が進行している。

東峰村では人口減少が進行しており、2060年には総人口が約682人と2020年(1,899人)からの40年間で「3分の1」近くにまで減少すると推計されている。



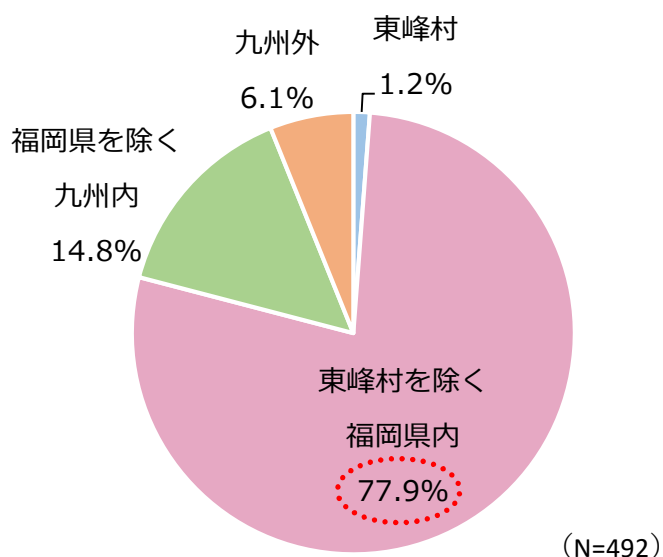
また、高齢化も進行しており、2030年には「老年人口(65歳以上)」が町全体の約51.7%を占め、総人口の半数以上が「老年人口」になると推計されている。



第七章 調査結果の主なポイント

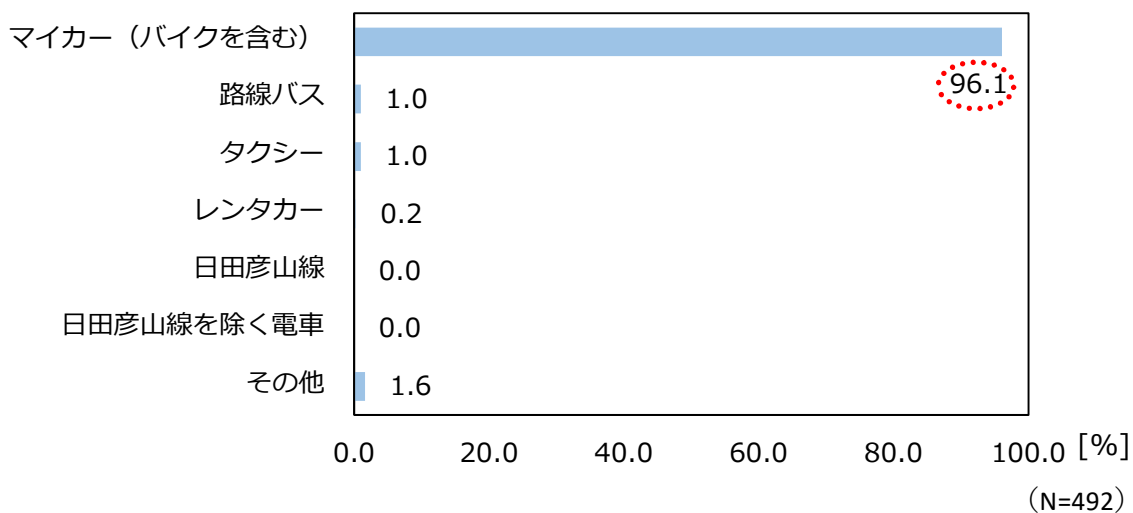
ポイント② 道の駅小石原の来訪者の8割近くは「福岡県内（東峰村を除く）」が居住地となっている。

道の駅小石原の来訪者の居住地は「東峰村を除く福岡県内」が77.9%と8割近くを占めて最も多くなっている。



ポイント③ 道の駅小石原までの移動手段としては、ほとんどが「マイカー（バイクを含む）」を利用している。

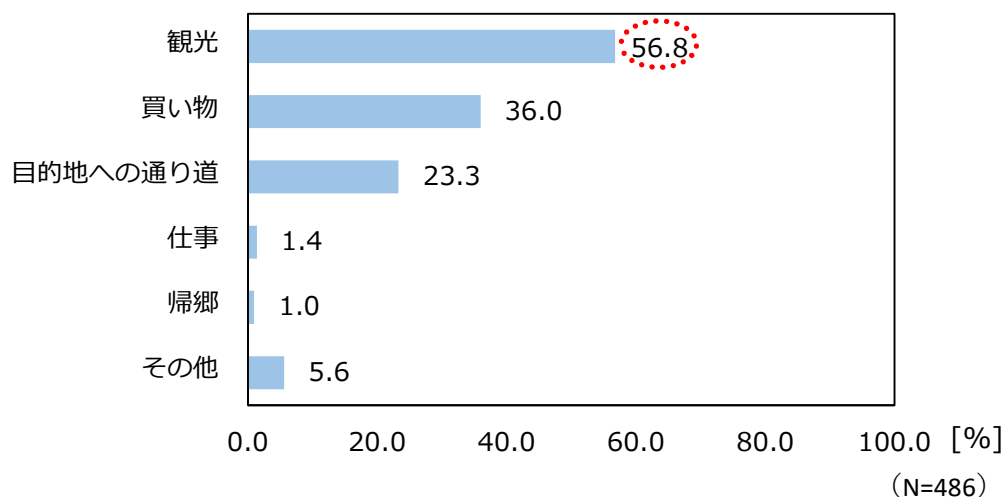
道の駅小石原までの移動手段については「マイカー（バイクを含む）」が96.1%とほとんどの回答者が「マイカー（バイクを含む）」で来訪している。



第七章 調査結果の主なポイント

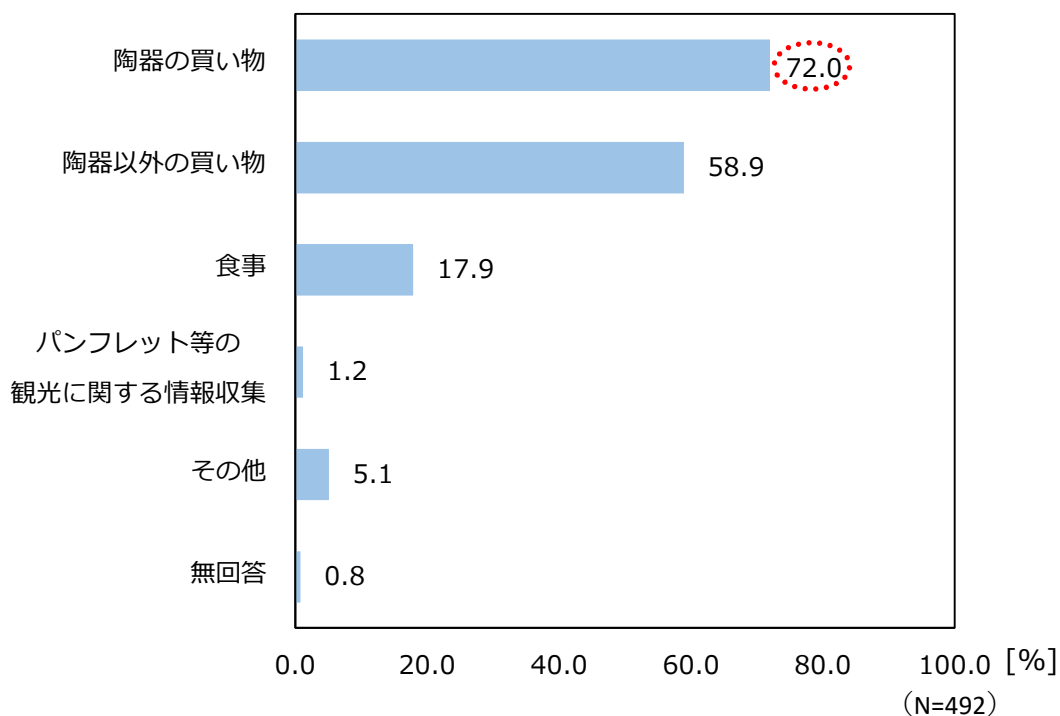
ポイント④ 道の駅小石原の来訪者について、半数以上が「観光」を目的に東峰村を訪れている。

道の駅小石原の来訪者について、東峰村を訪れた目的として「観光」が56.8%と最も多くなっている。



ポイント⑤ 道の駅小石原の来訪者について、7割以上が「陶器の買い物」を目的に道の駅を訪れている。

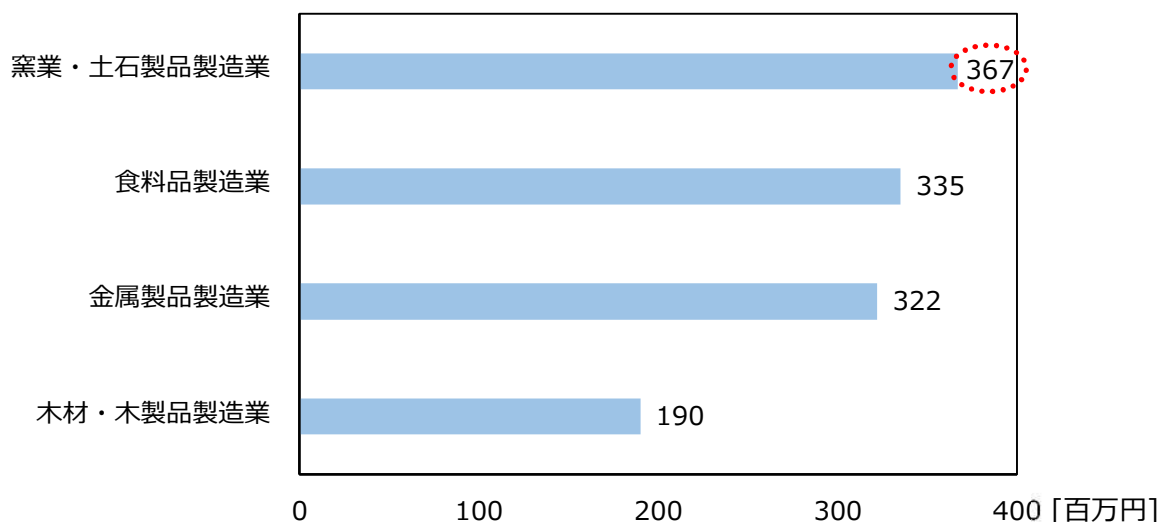
道の駅小石原の来訪者について、道の駅を訪れた目的として「陶器の買い物」が72.0%と最も多くなっている。



第七章 調査結果の主なポイント

ポイント⑥ 小石原焼や高取焼の陶器の製造を代表とする「窯業・土石製品製造業」が東峰村の主要産業の一つとなっている。

東峰村では、村の伝統工芸品である小石原焼、高取焼を代表とする「窯業・土石製品製造業」の売上高が大きく、村の主要産業の一つとなっている。



ポイント⑦ 東峰村まち・ひと・しごと総合戦略の主要施策として、「滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」が進められている。

東峰村まち・ひと・しごと総合戦略の主要施策の一つとして、村の観光・産業振興に向けた「滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」が進められている。

ポイント⑧ 福岡県日田彦山線沿線地域振興計画において、BRTの運行を見据えた「二次交通の整備」による観光・産業振興が進められている。

福岡県日田彦山線沿線地域振興計画においては、今後のBRTの運行を見据えて、BRTとの二次交通の整備により「新たな人の流れ」をつくることで、東峰村を含め沿線自治体の観光・産業振興を進めることが期待されている。

第七章 調査結果の主なポイント

ポイント⑨ 東峰村では2社のタクシー事業者が営業しているが、いずれの事業者も車両、運転手ともに多くはない。

東峰村では、2社のタクシー事業者が営業している。いずれの事業者も運転手、車両ともに、数人・数台と多くはない。



ポイント⑩ 窯業が盛んな他地域の事例として、長崎県波佐見町では、観光や産業振興につながるモビリティが運行されている。

佐賀県有田町と長崎県波佐見町では、両町の観光地を停留所の中心とする予約制の乗合タクシーが運行されている。また、定額制の貸切タクシーである「波佐見町観光周遊タクシー」等も運行されている。

ポイント⑪ 長崎県波佐見町では、交通結節点となる観光拠点等において交通情報を発信している。

長崎県波佐見町では、交通結節点となる観光拠点等において、路線バスや乗合タクシーの運行情報を発信しており、公共交通による観光周遊の利便性を高めている。

第Ⅶ章 調査結果の主なポイント

2. 東峰村の MaaS 戦略の方向性

調査結果の主なポイントから、東峰村の MaaS 戦略の「方向性」について、以下のように設定した。

主なポイント

- ポイント①**：人口減少、高齢化が進行している。
- ポイント②**：道の駅小石原の来訪者の 8 割近くは「福岡県内（東峰村を除く）」が居住地となっている。
- ポイント③**：道の駅小石原までの移動手段としては、ほとんどが「マイカー（バイクを含む）」を利用している。
- ポイント⑧**：福岡県日田彦山線沿線地域振興計画において、BRT の運行を見据えた「二次交通の整備」による観光・産業振興が進められている。
- ポイント⑪**：長崎県波佐見町では、交通結節点となる観光拠点等において交通情報を発信している。

- ポイント④**：道の駅小石原の来訪者について、半数以上が「観光」を目的に東峰村を訪れている。
- ポイント⑤**：道の駅小石原の来訪者について、7 割以上が「陶器の買い物」を目的に道の駅を訪れている。
- ポイント⑥**：小石原焼や高取焼の陶器の製造を代表とする「窯業・土石製品製造業」が東峰村の主要産業の一つとなっている。
- ポイント⑦**：東峰村まち・ひと・しごと総合戦略の主要施策として、「滞在・回遊型の観光・交流促進事業の推進」が進められている。
- ポイント⑩**：窯業が盛んな他地域の事例として、長崎県波佐見町では、観光や産業振興につながるモビリティが運行されている。

- ポイント①**：人口減少、高齢化が進行している。
- ポイント⑨**：東峰村では 2 社のタクシー事業者が営業しているが、いずれの事業者も車両、運転手ともに多くはない。

戦略の方向性

方向性①

BRT を軸とした
「新たな人の流れ」の創出

方向性②

モビリティを効果的に活用した
観光・産業振興

方向性③

MaaS を支える
プレイヤーの確保、育成

1. 戦略の方向性

東峰村の MaaS 戦略では、以下の「**3つの方向性**」に基づき、村の観光・産業振興に向けた取組み（戦略事業）を提案する。

3つの方向性

方向性Ⅰ BRT を軸とした「新たな人の流れ」の創出

BRT とつなぐ「二次交通」を充実し、BRT を軸とした周遊観光の促進を図るとともに、交通結節点となる駅舎の情報発信機能等の向上により MaaS を推進し、BRT を利用して来訪する観光客等の 東峰村への新たな人の流れを創出する。

方向性Ⅱ モビリティを効果的に活用した観光・産業振興

潜在的な移動ニーズに応える新たなモビリティを運行することで、村内での移動利便性を向上し、周遊観光の促進等につながる 村内観光の魅力向上を図る。
また、モビリティで商品を運ぶ「貨客混載」を活用することやモビリティの利用を新たなサービス（ビジネス）の機会につなげることで、東峰村の観光・産業振興を進めていく。

方向性Ⅲ MaaS を支えるプレイヤーの確保、育成

MaaS 戦略の展開に向けて、村内の交通事業者だけでなく、近隣自治体の事業者や異業種の事業者等との連携を進めることで、MaaS を支えるプレイヤーを確保、育成していく。

東峰村の理想像※

※「第2次 東峰村総合計画」

美しい山里を継承し 豊かな暮らしを創造する 幸せな村



第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

2. 戦略事業の提案【方向性 I】

事業① BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」	
内容	<p>■ BRT の「大行司駅」と「道の駅小石原」をつなぐモビリティを運行し、BRT から道の駅や窯元へとつなぐ「周遊ルートを構築」することで、BRT を活用した東峰村への周遊観光の促進を図る。</p>
狙い	<p>■ BRT から道の駅や窯元へとつなぐ「周遊ルートを構築」することで、BRT 沿線の美しい景観と小石原での陶器鑑賞等がセットになった東峰村への周遊観光を促進する。</p>
事業のポイント	<p>■ 現状、大行司駅－道の駅間は「路線バス」が運行している。そのため、BRT の二次交通の充実にに向けた路線バスの活用を検討するとともに、今後、路線バスの運行を見直す際は、上記「狙い」を考慮し検討を行うことが求められる。</p> <p>■ BRT と道の駅小石原を結ぶモビリティを複数運行（事業①、②）する必要性を検証することが必要。</p>
関連事業	<p>事業②：BRT 彦山駅を核とした「広域観光の促進」 事業③：MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」</p>
実施主体	東峰村、交通事業者 等

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業② BRT 彦山駅を核とした「広域観光の促進」

<p>内 容</p>	<p>■ 添田町の BRT「彦山駅」と「道の駅小石原」をつなぐモビリティを運行し、彦山駅を核として BRT から道の駅や窯元へとつなぐ「周遊ルートを構築」することで、BRT を活用した東峰村と添田町との広域観光を促進する。</p> 
<p>狙 い</p>	<p>■ 添田町の「彦山駅」を核として、東峰村の道の駅や窯元へとつなぐ「周遊ルートを構築」することで、<u>英彦山の景観や英彦山神宮等の観光資源と小石原での陶器鑑賞等がセット</u>になった東峰村と添田町との広域観光を促進する。</p>
<p>事業の ポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 添田町の観光（交通）施策や同町の交通事業者等との調整が必要。 ■ 彦山駅を核としたモビリティの運行においては、季節性の需要変動が想定されることから、<u>事前予約制での運行</u>を検討することが必要。 ■ BRT と道の駅小石原を結ぶモビリティを<u>複数運行（事業①、②）する必要性を検証</u>することが必要。
<p>関連事業</p>	<p>事業①：BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」 事業③：MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、交通事業者、添田町（連携） 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業③

MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」

<p><u>内容</u></p>	<p>■二次交通の起点となる BRT 駅舎においては、MaaS の推進に向けて待合環境を向上するとともに、IT を活用し、観光情報や二次交通等の情報発信拠点としての機能を強化する。</p> 
<p><u>狙い</u></p>	<p>■BRT 駅舎での待合環境の向上及び情報発信機能を強化することで、観光等での移動快適性及び移動利便性の向上を図り、観光の魅力向上につなげていく。</p>
<p><u>事業のポイント</u></p>	<p>■BRT を運行する JR との調整が必要。</p> <p>■IT を活用した効果的な観光情報・交通情報の発信を検討するとともに、観光・交通情報だけでなく、地元産品の情報発信等も検討する。</p>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業①：BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」</p> <p>事業②：BRT 彦山駅を核とした「広域観光の促進」</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、JR（連携）等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

2. 戦略事業の提案【方向性Ⅱ】

事業④ 新たなモビリティによる「窯元を巡る周遊観光の促進」

<p>内容</p>	<p>■ 道の駅小石原等を起点に、窯元を巡るモビリティを運行することで村内の周遊観光の促進を図る。</p> <p>＜乗合タクシー＞</p>  <p>＜貸切タクシー＞</p>  <p>＜窯元マップ＞</p> 
<p>狙い</p>	<p>■ BRT から二次交通を利用して、道の駅小石原に來訪した観光客等の道の駅から窯元を移動（周遊）するモビリティを確保することで、公共交通を利用した観光振興につなげていく。</p>
<p>事業のポイント</p>	<p>■ 季節性の需要変動が想定されることから、<u>事前予約制での運行</u>を検討することが必要。</p> <p>■ 高額でもよいので希望の窯元へ自由に周遊したい観光客（高嗜好層）、予め決まった窯元でいいので安価に周遊したい観光客（低嗜好層）など <u>観光客の嗜好に応じたモビリティを検討</u>することが必要。 （高嗜好層：貸切型モビリティ、低嗜好層：定路線乗合型モビリティ）</p> <p>■ 定路線型のモビリティでは、<u>予め周遊する窯元の選定（調整）</u>が必要。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業①：BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」 事業②：BRT 彦山駅を核とした「広域観光の促進」 事業⑤：観光客向けのモビリティによる「村内観光の魅力向上」</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、交通事業者、道の駅小石原、小石原焼陶器協同組合 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業⑤

観光客向けのモビリティによる「村内観光の魅力向上」

<p><u>内 容</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道の駅小石原等を起点に、旅客用オート三輪「トゥクトゥク」を運行し、周遊観光等でのレトロな雰囲気を感じる移動手段を確保することで、村内観光の魅力向上を図る。 <p style="text-align: center;"><トゥクトゥク></p> 
<p><u>狙 い</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 移動目的だけでなく、<u>乗車自体が目的となるモビリティ</u>を運行または貸し出すことで、村内での周遊観光の魅力向上につなげる。
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行形態として「<u>運転手付きでの運行</u>」または利用者に貸し出し自らが運転する「<u>レンタルでの運行</u>」が想定される。特に運転手付きでの運行では、<u>運転手の確保が必要であることから、より慎重な検討</u>が必要。 ■ 季節性の需要変動が想定されることから、運転手付きでの運行では<u>事前予約制での運行</u>を検討することが必要。 ■ トゥクトゥク車両の配置が必要であることから、購入費用や整備費用等の新たなコストが発生する。そのため、車両の短期レンタル等による<u>実証運行を実施し、需要（市場性）を検証</u>することが必要。 ■ 車両の整備保管とともに、レンタル手続きの窓口等の運転手に加えて<u>運行を管理するプレイヤーの確保</u>が必要。
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業①：BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」 事業④：新たなモビリティによる「窯元を巡る周遊観光の促進」</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、交通事業者、道の駅小石原、小石原焼陶器協同組合 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業⑥ 貨客混載による「都市部への地域産品の出荷」

<p>内 容</p>	<p>■ BRT 等での「貨客混載[※]」を活用し、東峰村の地域産品を小倉駅等の都市部に出荷、販売する。</p> <p>※公共交通を活用し、乗客（人）とともに「商品（物）」を運ぶ仕組み</p> <p>＜路線バスによる貨客混載＞</p>  <p>2021年3月10日「南海日日新聞」</p>
<p>狙い</p>	<p>■ BRT 等を移動手段だけでなく、輸送手段としても活用することで、公共交通をより効果的に活用した産業・観光振興を図る。</p>
<p>事業のポイント</p>	<p>■ 貨客混載の強みである「即時性（短い輸送時間）」を最大限考慮して、出荷物や出荷・販売場所を設定することが必要。 （出荷物例：傷みやすいヤマメ等の鮮魚等、販売場所：小倉駅等）</p> <p>■ BRT 等への搭載方法、出荷物の梱包方法を検討することが必要。</p> <p>■ 市場となる都市部での販路開拓の取組みを行うことが必要。</p>
<p>関連事業</p>	<p>事業③： MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」</p>
<p>実施主体</p>	<p>東峰村、地域産品関連事業者、JR（連携）等</p>

第Ⅷ章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業⑦

モビリティ利用者をターゲットとした「新商品の開発」

<p><u>内 容</u></p>	<p>■BRT の利用する観光客等をターゲットとした東峰村の新たな地域産品を開発し、販売する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>小石原焼、高取焼の販売</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>地域産品の販売</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>
<p><u>狙 い</u></p>	<p>■BRT 等の利用を<u>新たなサービス（ビジネス）の機会につなげる</u>ことで、東峰村の観光・産業振興を進めていく。</p>
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<p>■ヤマメ等の地域産品による駅弁の開発等の <u>BRT 等の利用において、販売が見込まれる商品</u>の開発が想定される。 （商品例：駅弁や飲み物、スイーツ等、販売場所：BRT 車内、駅舎等）</p> <p>■地域産品と<u>日田彦山線（及び BRT）とのコラボレーショングッズ</u>の開発が想定される。 （グッズ例：小石原焼による汽車土瓶、販売場所：BRT 車内、駅舎等）</p> <p>■商品の開発、販売、宣伝においては、<u>JR の支援・協力</u>が求められる。</p>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業③： MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、地域産品関連事業者、J R（連携） 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

2. 戦略事業の提案【方向性Ⅲ】

事業⑧ 近隣自治体との「広域連携」

<p><u>内容</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 近隣自治体及び近隣自治体の交通事業者等と連携し、新たな移動需要を担うプレイヤーを広域で確保していく。 
<p><u>狙い</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域での<u>交通資源の効率的な再配置</u>によるプレイヤーの創出、確保を図るとともに、<u>広域移動の利便性向上</u>による広域観光の振興を図る。
<p><u>事業のポイント</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 近隣自治体との広域連携に向けた協議、調整が必要。 あわせて、近隣の交通事業者との協議、調整が必要。 ■ タクシー事業者は、<u>営業区域を考慮</u>して連携を図ることが必要。 ■ 予約事務やシステムの導入等においては、自治体を跨いで共同で運営するなど、<u>広域連携による効率化</u>を図ることが必要。
<p><u>関連事業</u></p>	<p>全事業：全ての事業において、広域連携による効果的かつ効率的な事業の展開を検討する。</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、近隣自治体、村内及び近隣自治体の交通事業者 等</p>

第Ⅷ章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業⑨ 地域の体制による「勉強会の開催」

<p><u>内 容</u></p>	<p>■ MaaS 戦略の展開に向けた広域連携等の体制構築において、勉強会を開催し、戦略の啓発や自治体職員も含めたプレイヤーの育成を図る。</p> 
<p><u>狙 い</u></p>	<p>■ 勉強会を開催し、戦略の啓発や自治体職員も含めたプレイヤーの育成を進めることで、より<u>実践的な事業の展開</u>につなげていくとともに、<u>公共交通を担う（支える）持続可能な MaaS</u>を実現していく。</p>
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<p>■ 広域連携（事業⑧）での近隣自治体の関係者の参画を図る。 ■ 勉強会では、自動車ディーラーなど<u>異業種からの参画</u>も図る。</p>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>全事業：全ての事業を勉強会でのテーマとして検討する。</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、近隣自治体、交通事業者、観光関連事業者、自動車ディーラー 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

参考. 東峰村「公共交通計画」における提案事業

来年度（2022 年度）、東峰村では「公共交通計画」の策定を予定している。

東峰村の「MaaS 戦略」は、東峰村の「公共交通計画」と連動して展開していく。

事業① 路線バスにおける事前予約制の導入検討

<p><u>内容</u></p>	<p>■ 東峰村を運行する路線バス（杷木－小石原間）について、空バスの解消及び費用対効果の高い運行に向けた事前予約制の導入を検討する。</p> 
<p><u>狙い</u></p>	<p>■ <u>事前予約制を導入</u>することで空バスの解消を図る。また、<u>利用（成果）に応じた費用負担等の導入</u>により、費用対効果の高い運行を図る。</p>
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<p>■ 1 便当りの利用者数が少ないことから、<u>車両の小型化</u>も検討する。 （例：デマンド型の乗合タクシーの導入 等）</p> <p>■ 一方、事前予約制の導入及び車両小型化は、<u>利便性及び快適性の低下につながる懸念</u>もあることから、導入には慎重な検討が必要。</p> <p>■ 効率的な運行による費用削減と併せて、<u>ドアトゥドア運行の導入</u>や <u>便数を増やす</u>など利便性向上による利用促進策も検討する。</p> <p>■ 路線バスが通過する <u>他市（朝倉市、うきは市、日田市）との調整</u>が必要。</p>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業②：路線バスの通学利用での利便性向上</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、交通事業者、路線バスの通過する自治体（連携） 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業② 路線バスの通学利用での利便性向上

<p><u>内容</u></p>	<p>■路線バスについて、通学（登校時）の利用者の多い便は、運行ルートを見直す等により乗車時間を短くすることで、利便性の向上を図る。</p> 
<p><u>狙い</u></p>	<p>■通学（登校時）利用の多い便について、<u>経由地を見直すなど運行ルートを変更し乗車時間を短くする</u>ことで、通学生の朝の負担を軽減する。</p>
<p><u>事業のポイント</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■<u>登校時の便を対象</u>とし、帰宅時での利用の多い便は対象としない。 ■経由地を見直すことで、<u>経由地に居住している住民等が利用できなくなる懸念</u>があることから、導入には慎重な検討が必要。 ■増便により、<u>運行ルート（地域）を分ける</u>ことで、乗車時間を短くすることも想定される。一方、<u>増便による費用増が懸念</u>されることから、同様に導入には慎重な検討が必要。 ■事前予約制の導入（事業①）を考慮し検討することが必要。
<p><u>関連事業</u></p>	<p>事業①：路線バス（杷木－小石原間）における事前予約制の導入検討</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、交通事業者 等</p>

第Ⅷ章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業③ スクールバス車両の有効活用

<p><u>内 容</u></p>	<p>■スクールバス車両について、利用頻度の低い昼間の時間帯での活用を図る。</p> 
<p><u>狙 い</u></p>	<p>■スクールバスについて5台（大型1台、中型4台）のバス車両で運行されているが、朝夕の登下校時以外はあまり利用されていないことから、車両の有効活用（効果的な運用）を図る。</p>
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<p>■車両の活用とともに「運転手の確保」が必要。 ■車庫等でのスムーズな車両受け渡しに配慮することが必要。</p>
<p><u>関連事業</u></p>	<p>全事業：村内だけでなく、村外も含めて新たな運行を検討することが想定されることから、全ての事業において連携・調整が必要。</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、スクールバス関係者 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

事業④

いづみ館の送迎車両を活用した村内の移動需要への対応

<p><u>内 容</u></p>	<p>■いづみ館の送迎車両に、施設利用者以外も混乗するとともに、いづみ館以外でも乗降できるようにする。</p> 
<p><u>狙 い</u></p>	<p>■いづみ館の送迎車両に<u>施設利用者以外も混乗</u>し、いづみ館以外でも乗降できるようにすることで、村内の移動手段としての活用を図る。</p>
<p><u>事業の ポイント</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■事前予約制、ドアトゥドアによる運行、運賃（有料・無料）の設定など運行方法に応じた<u>道路運送法等への法的対応</u>が必要。 ■村内のタクシー事業者との協議、調整が必要。 ■送迎を担っている運転手との協議、調整が必要。
<p><u>関連事業</u></p>	<p>全事業：村内全域を運行することが想定されることから、全ての事業において連携・調整が必要。</p>
<p><u>実施主体</u></p>	<p>東峰村、いづみ館運営者、交通事業者 等</p>

第四章 東峰村の MaaS 戦略の提案

3. 事業一覧（MaaS 戦略及び公共交通計画における提案事業）

方向性	事業	実施主体
方向性Ⅰ BRT を軸とした「新たな人の流れ」の創出		
	①BRT 沿線の美しい景観等を活かした「周遊観光の促進」	東峰村、交通事業者 等
	②BRT 彦山駅を核とした「広域観光の促進」	東峰村、交通事業者 添田町（連携） 等
	③MaaS の推進に向けた「BRT 駅舎の活用」	東峰村、JR（連携） 等
方向性Ⅱ モビリティを効果的に活用した観光・産業振興		
	④新たなモビリティによる「窯元を巡る周遊観光の促進」	東峰村、交通事業者 道の駅小石原 小石原陶器共同組合 等
	⑤観光客向けのモビリティによる「村内観光の魅力向上」	東峰村、交通事業者 道の駅小石原 小石原陶器共同組合 等
	⑥貨客混載による「都市部への地域産品の出荷」	東峰村 地域産品関連事業者
	⑦モビリティ利用者をターゲットとした「新商品の開発」	JR（連携） 等
方向性Ⅲ MaaS を支えるプレイヤーの確保、育成		
	⑧近隣自治体との「広域連携」	東峰村、近隣自治体 村内及び近隣自治体の 交通事業者 等
	⑨地域の体制による「勉強会の開催」	東峰村、近隣自治体 交通事業者 観光関連事業者 自動車ディーラー 等
参考 東峰村「公共交通計画」		
	①路線バスにおける事前予約制の導入検討	
	②路線バスの通学利用での利便性向上	
	③スクールバス車両の有効活用	
	④いずみ館の送迎車両を活用した村内の移動需要への対応	

1. シンポジウム開催概要

(1) 目的

東峰村における調査内容の報告のほか、これまでの調査事業等で得られた情報を九州の他の地域にも還元し、同様の課題を抱える他地域への横展開を図ることを目的とし、今後の九州域内の中山間地における持続可能な交通インフラの構築に向けた取組みにつながる情報提供の場としてシンポジウムを開催する。

また、「スマートモビリティチャレンジ」に対する社会的受容性の向上や地域において MaaS プロジェクトを担う人材の育成等を通じて新たな案件の創出を目指すことを目的とする。

(2) 開催内容

タイトル	「中山間地域でチャレンジする次世代モビリティサービスと新たなプレイヤー」 ～中山間地域のモビリティを担うプレイヤーの創出に向けて～
日時	2022年2月3日（木） 13時30分～16時
開催方式	Microsoft Teams を使用し「オンライン形式」で実施
内容	<p>① 基調講演</p> <p>名城大学経済学部 教授 山本 雄吾 氏 テーマ：『既存地域交通を活用した新たなモビリティサービスの可能性 ～交通空白地有償運送と BRT を中心に～』</p> <p>② 事例紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡県朝倉郡東峰村 ・鹿児島県大島郡和泊町 ・佐賀県三養基郡基山町 <p>③ 企業講演</p> <p>トヨタ自動車 CV Company トータルソリューション事業室 トヨタ G 商業ソリューショングループ長 丹羽 宏成 氏 テーマ：『モビリティを通じて地域を元気に！』</p>

図表 シンポジウムチラシ（表面）

シンポジウム
中山間地域でチャレンジする
次世代モビリティサービスと
新たなプレイヤー
 ～中山間地域のモビリティを担うプレイヤーの創出に向けて～

主催：九州経済産業局 後援（申請中）：九州運輸局、（一社）九州経済連合会、九州商工会議所連合会

2022年
2月3日 木 **13:30** オンライン開催 **16:00**
 (Microsoft Teams) 定員 **300名** 参加費 **無料**

プログラム

<p>13:30 開会挨拶 九州経済産業局 地域経済部次長 中牟田 晃</p> <p>13:35 基調講演 既存地域交通を活用した新たなモビリティサービスの可能性 ～交通空白地有償運送とBRTを中心に～ 名城大学 学務センター長 経済学部教授 山本 雄吾氏</p> <p>14:35 事例紹介 ①「九州地域における地域産業活性化に向けた次世代モビリティ調査事業」に関する中間報告 福岡県朝倉郡東峰村（株式会社九州経済研究所） ②沖永良部島での貨客混載や移動販売を活用した産業振興の取組み 鹿児島県大島郡和泊町（和泊町役場 企画課） ③持続可能な公共交通サービスの実現に向けて～基山町での地域新MaaS創出推進事業 中間報告～ 佐賀県三養基郡基山町（基山町役場 定住促進課）</p>	<p>15:20 企業講演 モビリティを通じて地域を元気に！ トヨタ自動車株式会社 CV Companyトータルソリューション事業室 トヨタ G 商業ソリューショングループ長 丹羽 宏成氏</p> <p>15:50 質疑応答</p> <p>16:00 閉会</p>
---	--

申込方法については、裏面をご参照ください。

図表 シンポジウムチラシ（裏面）

シンポジウムの申込方法について

申込方法


以下の URL 又は QR コードからインターネット上の申込サイトへアクセスし、申込みフォームより必要事項をご入力ください。

申込サイト

<https://smamobisympo2021.online/>


定員：オンライン300名
(※先着順・定員に達した場合、お申し込みをお断りすることがあります。)

申込締切：2022年1月25日(火)



注
意
事
項

- ・本シンポジウムは、オンライン配信のみで実施いたします。
- ・オンライン配信には、「Microsoft Teams」を利用いたします。
詳細はお申し込みいただいた方にメールにて後日ご案内いたします。
- ・Microsoft Teamsでは、入室時に設定した登録名が画面に表示されます。
個人情報保護の観点から、本シンポジウム当日は、公表可能な名称を設定してください。
(ご参加いただくための入室用 URL をお知らせする際にも改めてご案内いたします。)
- ・視聴にかかる通信費等は視聴する方の負担となります。
- ・視聴環境により、ご覧いただけない場合や映像・音声が乱れる場合があります。
- ・視聴 URL は申込参加者限定です。第三者への転送・譲渡はできません。
- ・本シンポジウムの録画・録音、第三者への提供は固く禁じます。
- ・ご提供いただいた個人情報は、事務局（九州経済産業局、株式会社九州経済研究所（本事業に係る委託事業者））が、本事業の運営においてのみ使用し、事務局においてその保護について万全を期すとともに、ご本人の同意なしに事務局以外の第三者に開示、提供することはありません。



シンポジウムに関する問合せ先

株式会社九州経済研究所
担当：樋口・上村・眞竹

TEL 099-248-8691
MAIL kikaku@ker.co.jp

事業に関する問合せ先

九州経済産業局 地域経済部 製造産業課
担当：田中・吉富

TEL 092-482-5442 **FAX** 092-482-5538
MAIL kyushu-monodukuri@meti.go.jp

2. 開催結果

(1) 参加者の状況

当初 300 名を定員としていたが、最終的な申し込み件数は 423 件、申し込み視聴者数は 591 人であった。自治体や社会福祉協議会、民間企業など、全国各地の組織・企業から申し込みがあり、参加者の層は幅広かった。

(2) 開催の様子

図表 シンポジウムの様子



3. 参加者アンケート調査概要

■ 回答期間

2022年2月3日(木)～2月10日(木)

■ 目的

次世代モビリティ事業への取り組みや人材育成についての現状・課題を把握し、各地での MaaS プロジェクトの円滑な遂行や新たな案件の創出を実現するための環境整備を目指す。

■ 対象

シンポジウムへの参加申し込みをした企業・団体等：423件

■ 調査方法

Web アンケート

■ 回収率

43.3% (配布:423件 回収:183件)

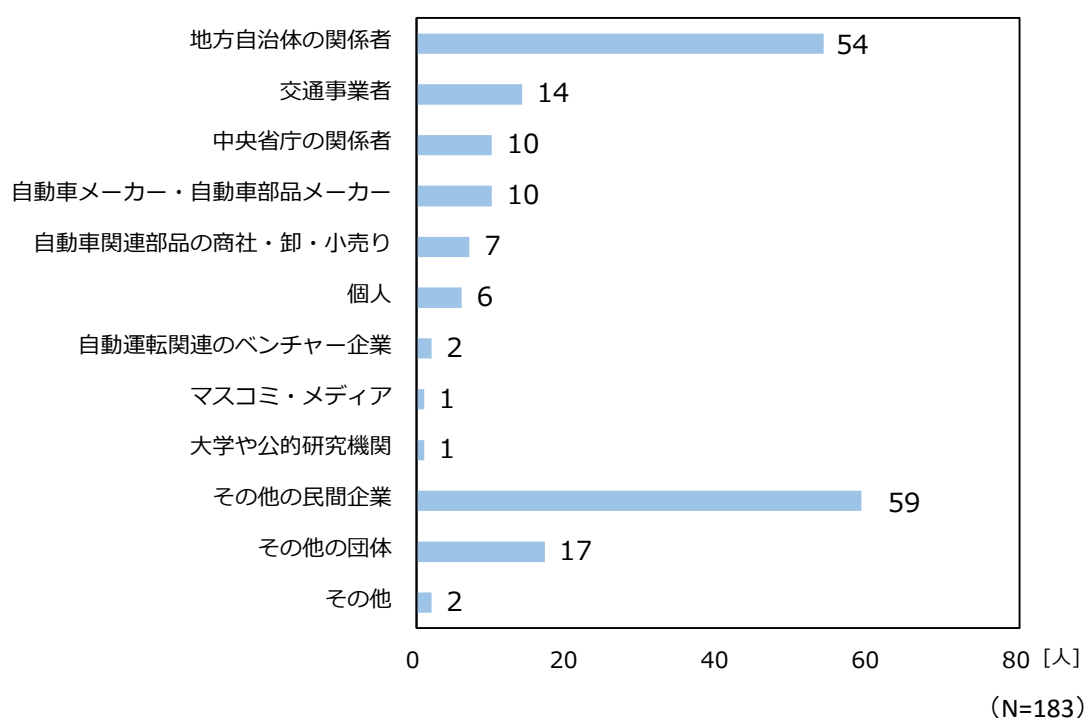
■ 調査項目

次世代モビリティ事業に取り組む際の課題やマッチングの状況 等

4. 調査結果

①職業・所属

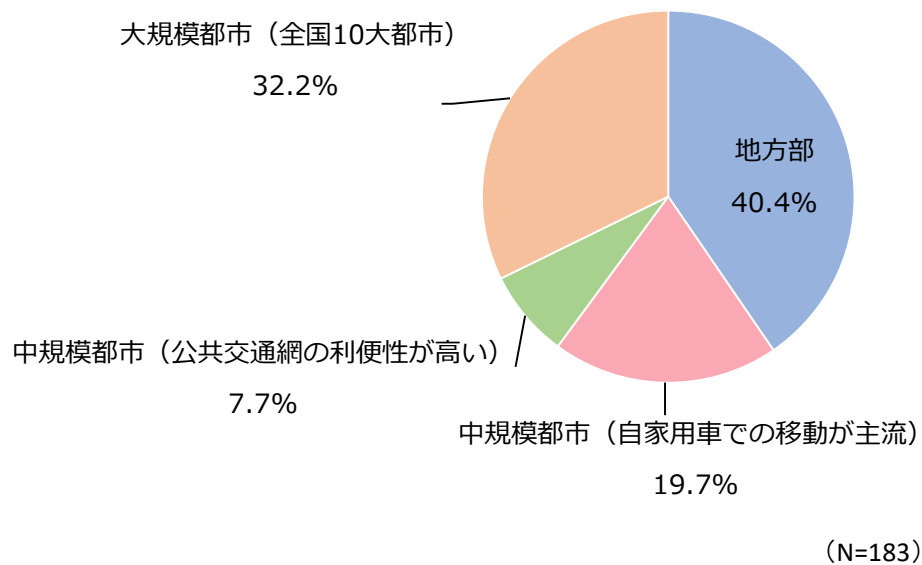
参加者の職業・所属について、具体的な回答では「地方自治体の関係者」が54人と最も多くなっている。次いで「交通事業者」が14人、「中央省庁の関係者」が10人と多くなっている。具体的な回答以外も含めると、「その他の民間企業」が59人と最も多くなっている。



第Ⅹ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

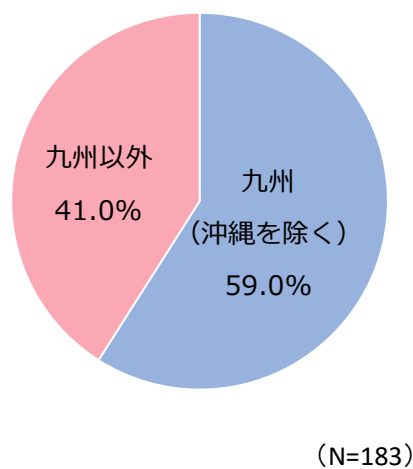
②所属する自治体の規模

参加者が所属する自治体の規模について、「地方部」が40.4%と最も多くなっている。次いで「大規模都市（全国10大都市）」が32.2%と多くなっている。



③居住地域

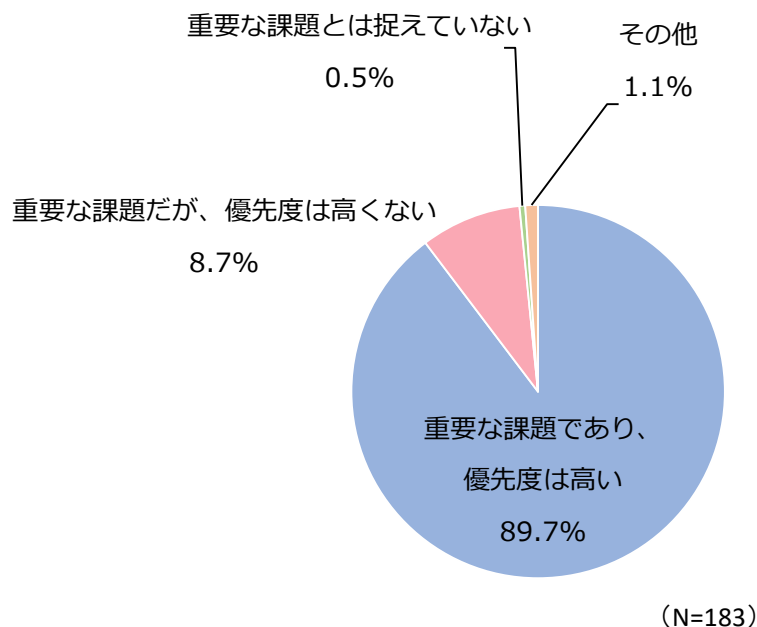
参加者の居住地域について、「九州（沖縄を除く）」が59.0%、「九州以外」が41.0%となっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

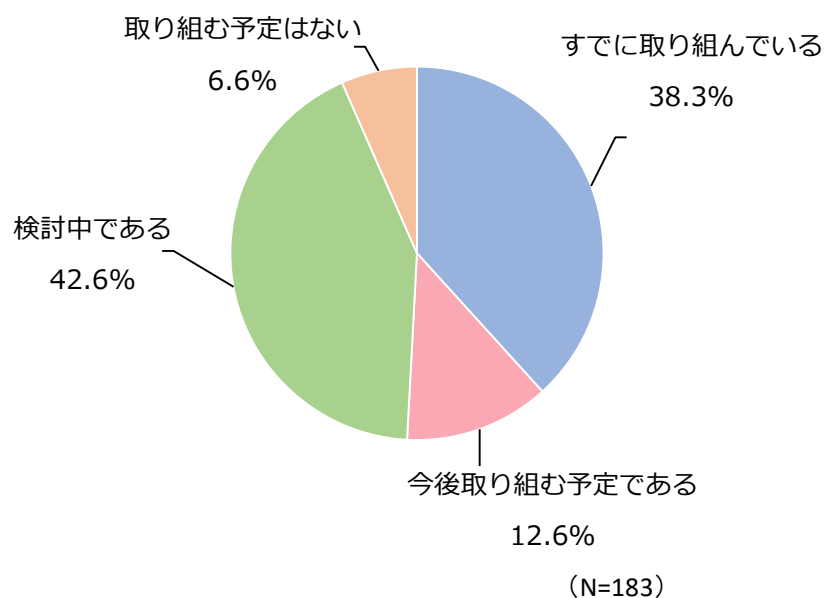
④課題意識

移動課題について、89.7%が「重要な課題であり、優先度は高い」と回答している。「重要な課題とは捉えていない」という回答は0.5%に留まっている。



⑤次世代モビリティ事業への取組み

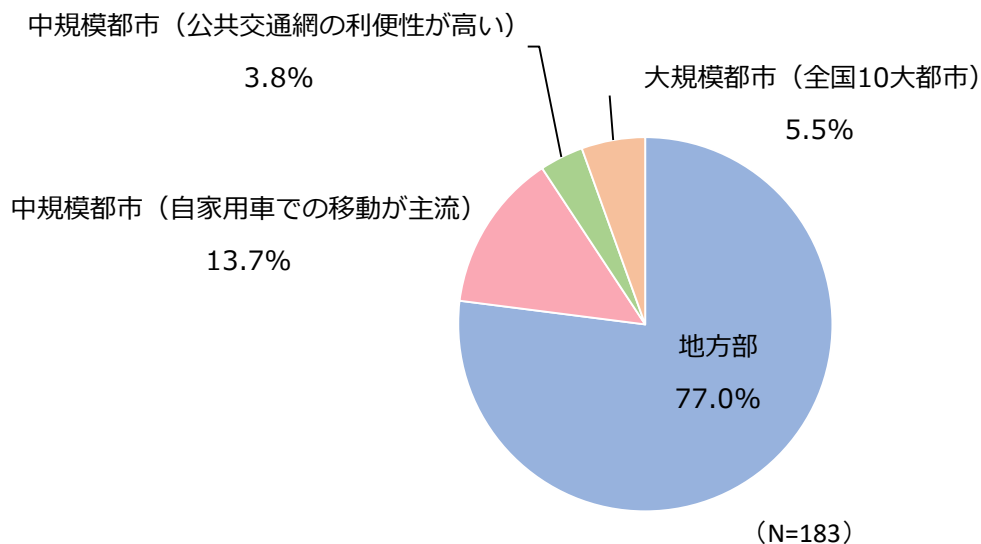
次世代モビリティ事業について、38.3%が「すでに取り組んでいる」と回答している。「取り組む予定はない」という回答は6.6%に留まっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

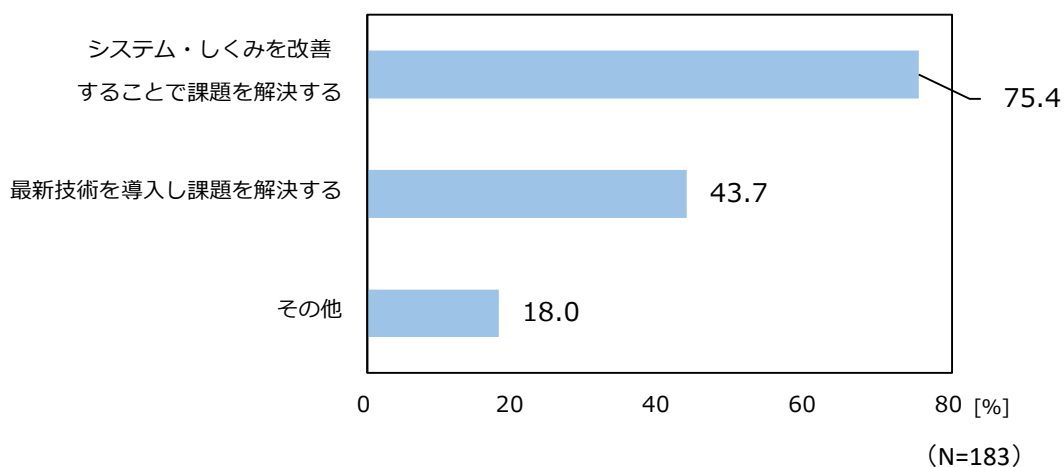
⑥次世代モビリティ事業の対象地域

取り組む予定がある（あるいはすでに取り組んでいる）次世代モビリティ事業の対象地域について、「地方部」が77.0%と最も多くなっている。「中規模都市（公共交通網の利便性が高い）」という回答は3.8%に留まっている。



⑦次世代モビリティ事業の方向性

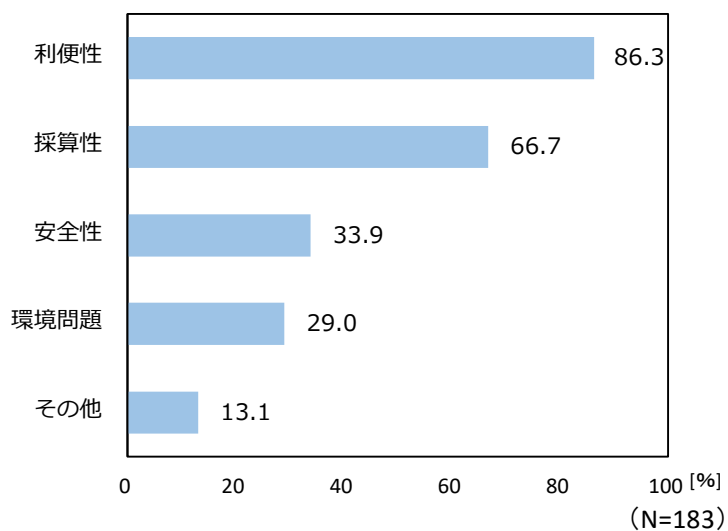
取り組む予定がある（あるいはすでに取り組んでいる）次世代モビリティ事業の方向性について、「最新技術を導入し課題を解決する」という回答が43.7%であるのに対し、「システム・しくみを改善することで課題を解決する」という回答が75.4%と多くなっている。



第Ⅷ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

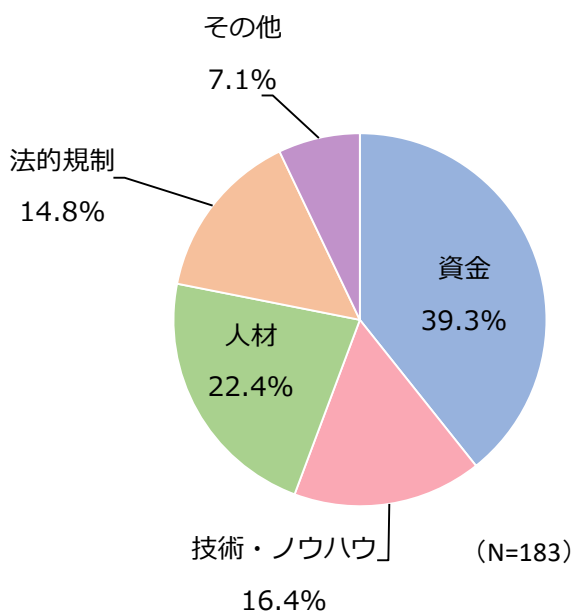
⑧次世代モビリティ事業の解決課題

取り組む予定がある（あるいはすでに取り組んでいる）次世代モビリティ事業が解決する課題について、「利便性」が86.3%と最も多くなっている。次いで「採算性」が66.7%、「安全性」が33.9%と多くなっている。



⑨次世代モビリティ事業のハードル

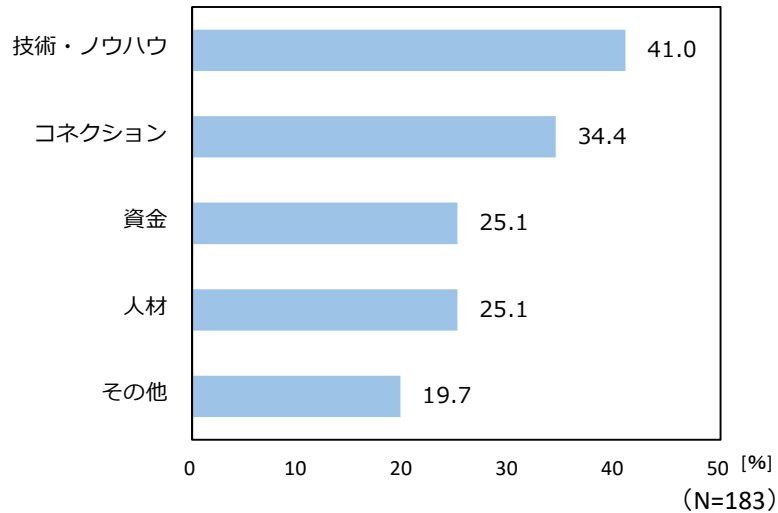
次世代モビリティ事業に取り組む際のハードルについて、「資金」が39.3%と最も多くなっている。次いで「人材」が22.4%、「技術・ノウハウ」が16.4%と多くなっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

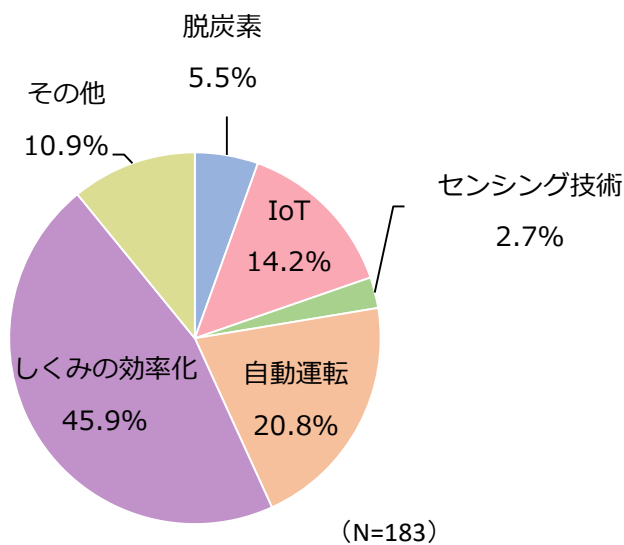
⑩次世代モビリティ事業における優位性について

所属する組織・企業の持つ優位性について、「技術・ノウハウ」が41.0%と最も多くなっている。次いで「コネクション」が34.4%と多くなっている。



⑪重要だと考えるテーマについて

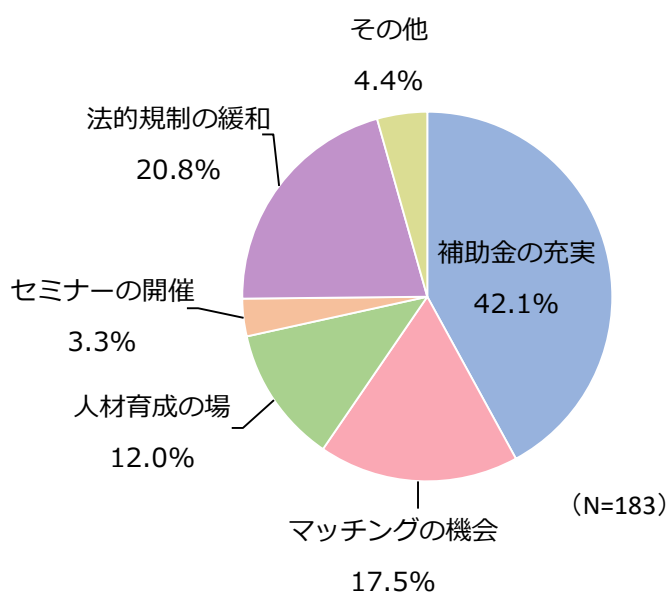
次世代モビリティ事業に関連する重要だと考えるテーマについて、「しくみの効率化」が45.9%と最も多くなっている。次いで「自動運転」が20.8%、「IoT」が14.2%と多くなっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

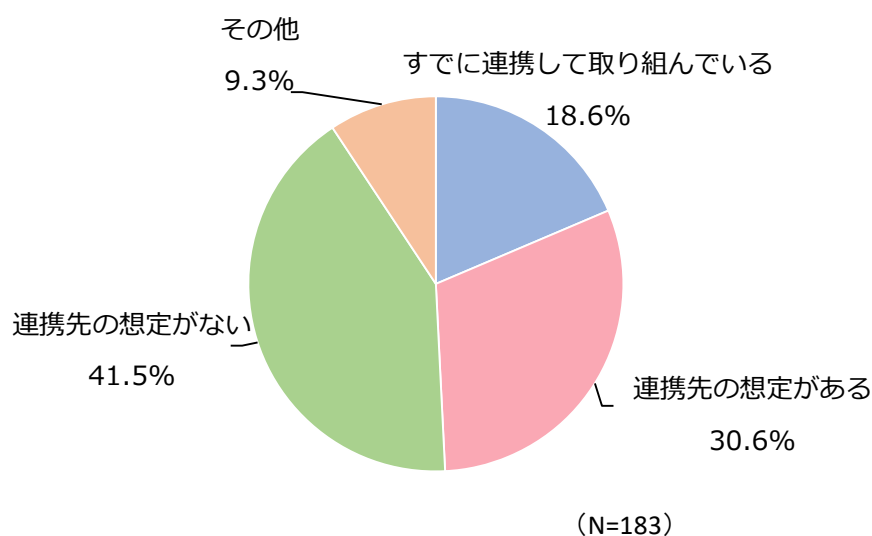
⑫求めるサポート

次世代モビリティ事業に取り組む際、最も欲しいと考えるサポートについて、「補助金の充実」が42.1%と最も多くなっている。次いで「法的規制の緩和」が20.8%、「マッチングの機会」が17.5%と多くなっている。



⑬マッチングの状況

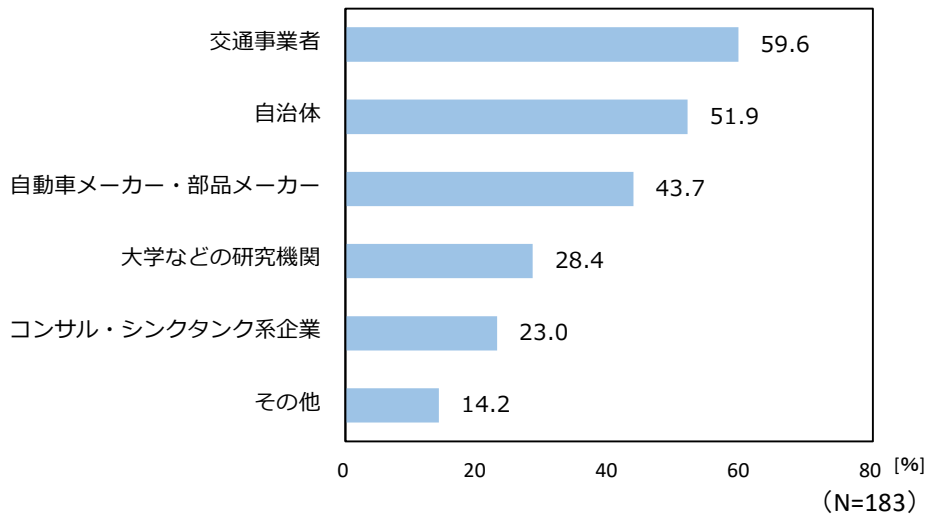
次世代モビリティ事業におけるマッチングについて、18.6%が「すでに連携して取り組んでいる」と回答している。一方で、「連携先の想定がない」という回答が41.5%と最も多くなっている。



第Ⅷ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

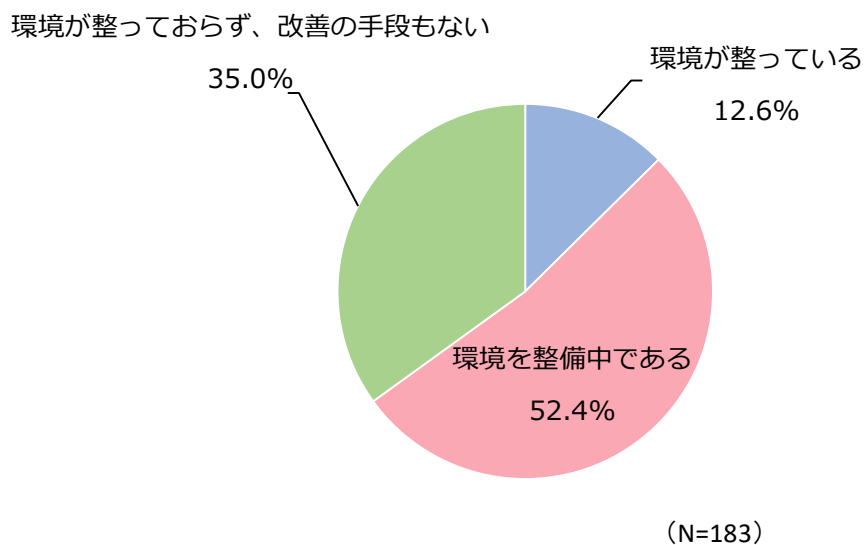
⑭ マッチングしたい業種

次世代モビリティ事業に取り組む際に連携したい業種について、「交通事業者」という回答が59.6%と最も多くなっている。次いで「自治体」が51.9%、「自動車メーカー・部品メーカー」が43.7%と多くなっている。



⑮ 人材育成について

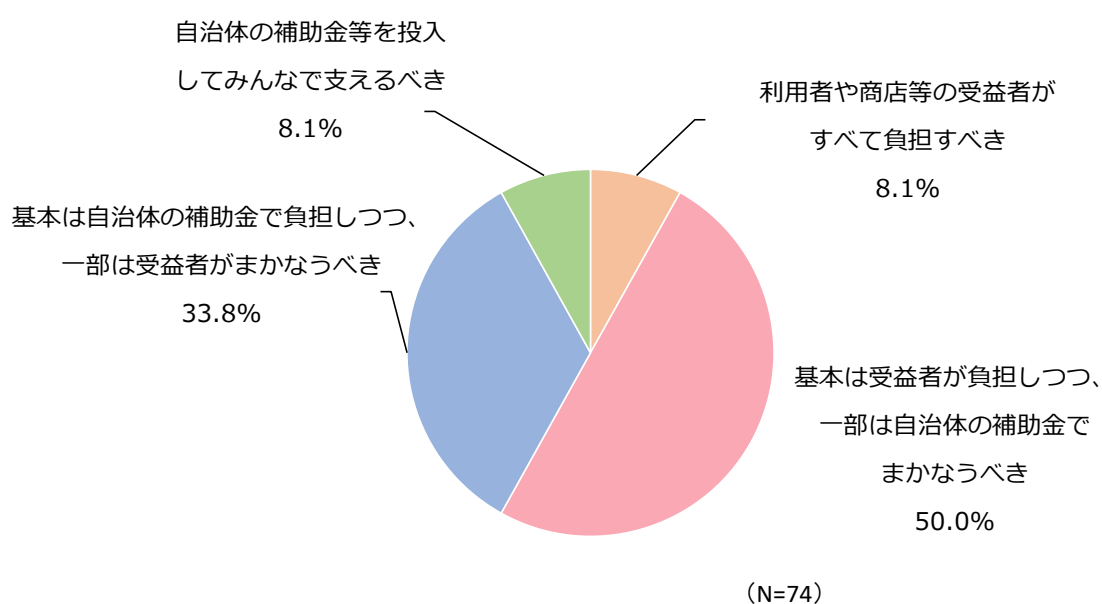
課題解決に能動的に取り組めるような人材を育成できる環境があるかどうかの質問に対して、「環境が整っている」という回答は12.6%に留まっている。一方で、「環境が整っておらず、改善の手段もない」という回答は35.0%となっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

⑩事業の費用負担（自治体担当者、交通事業者、個人のみ回答）

次世代モビリティ事業に取り組むための投資・費用はどこが負担すべきかという質問について、「基本は受益者が負担しつつ、一部は自治体の補助金でまかなうべき」という回答が最も多く、50.0%となっている。次いで「基本は自治体の補助金で負担しつつ、一部は受益者がまかなうべき」という回答が33.8%と多くなっている。

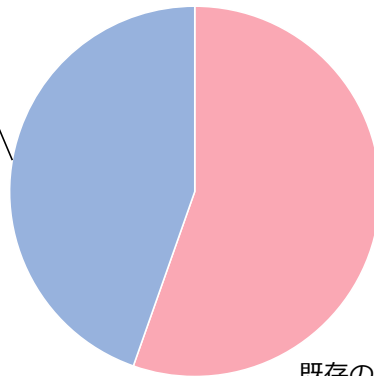


⑰求めるサービスの質と利用料（自治体担当者、交通事業者、個人のみ回答）

新しい交通サービスが導入される際のサービスの質と利用料について、「既存の路線バスに近い利用料（1回数百円）でまかなえる水準のサービスで十分である」という回答が「ある程度の利用料を負担しても自家用車やタクシーに近い水準のサービスを導入して欲しい」という回答をやや上回っている。

ある程度の利用料を負担しても自家用車やタクシーに近い水準のサービスを導入して欲しい

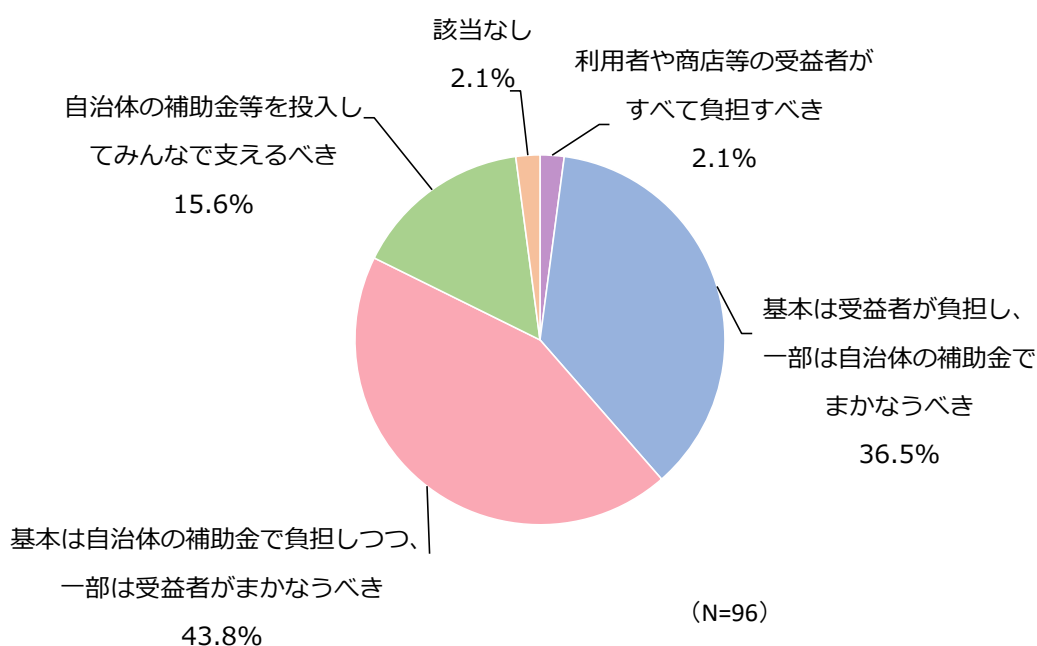
44.6%



既存の路線バスに近い利用料（1回数百円）
でまかなえる水準のサービスで十分である
(N=74) 55.4%

⑱-① 地方部における事業の費用負担（事業者のみ回答）

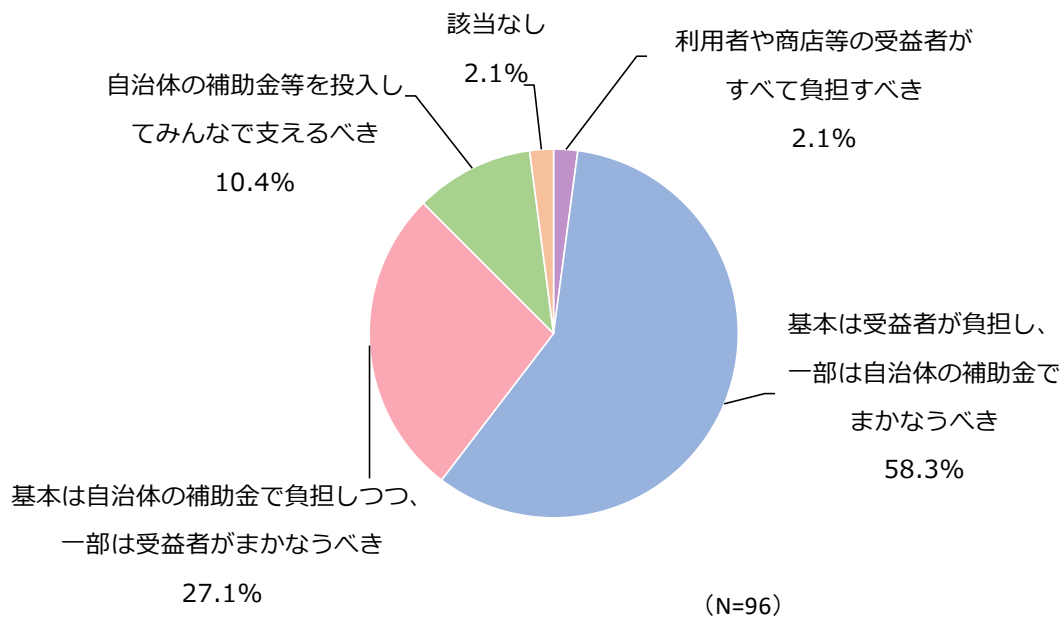
地方部における次世代モビリティ事業に取り組むための投資・費用はどこが負担すべきかという質問について、「基本は自治体の補助金で負担しつつ、一部は受益者がまかなうべき」という回答が最も多く、43.8%となっている。次いで「基本は受益者が負担し、一部は自治体の補助金でまかなうべき」という回答が36.5%と多くなっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

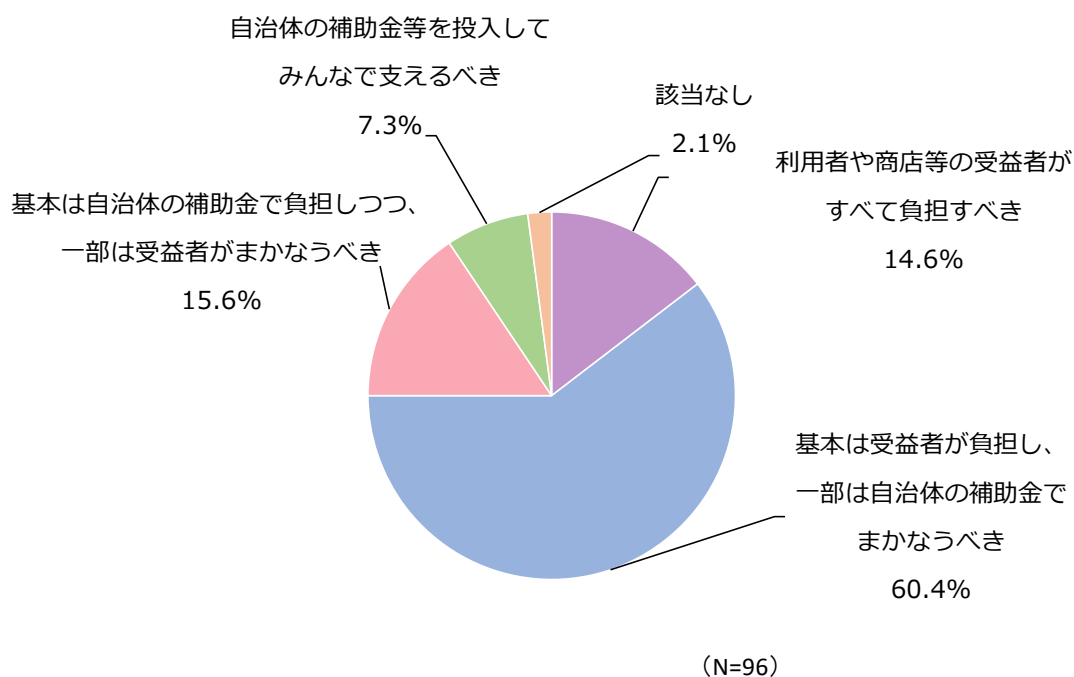
⑱－②自家用車での移動が主流の中規模都市における事業の費用負担（事業者のみ回答）

自家用車での移動が主流の中規模都市における次世代モビリティ事業に取り組むための投資・費用はどこが負担すべきかという質問について、「基本は受益者が負担し、一部は自治体の補助金でまかなうべき」という回答が最も多く、58.3%となっている。次いで「基本は自治体の補助金で負担しつつ、一部は受益者がまかなうべき」という回答が27.1%と多くなっている。



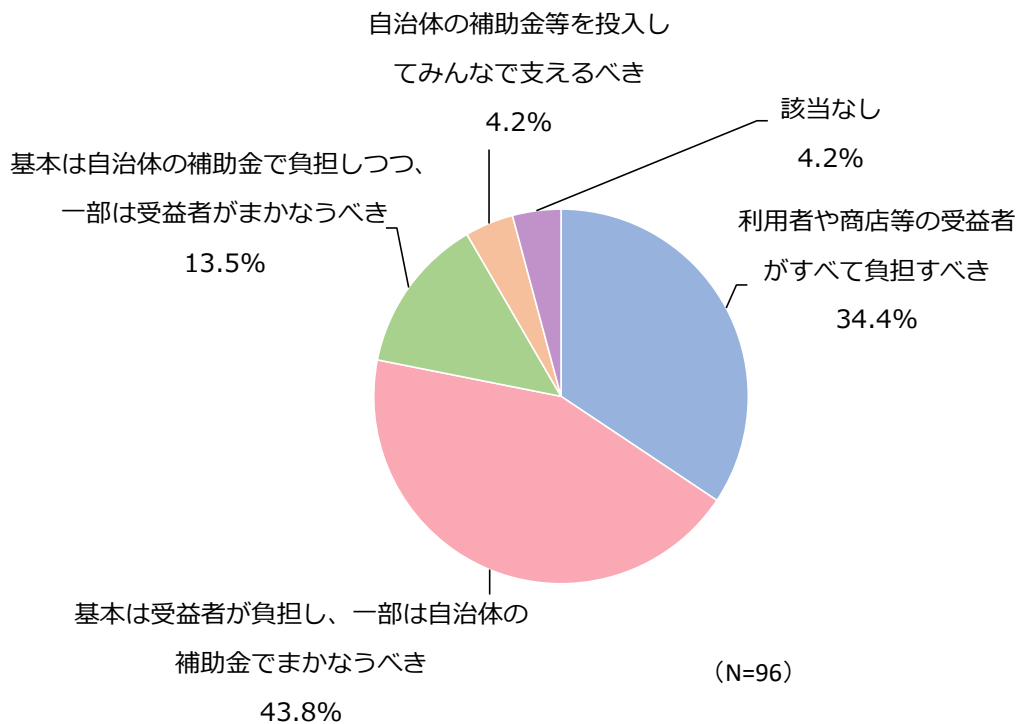
⑱－③公共交通網が発達した中規模都市における事業の費用負担（事業者のみ回答）

公共交通網が発達した中規模都市における次世代モビリティ事業に取り組むための投資・費用はどこが負担すべきかという質問について、「基本は受益者が負担し、一部は自治体の補助金でまかなうべき」という回答が最も多く、60.4%となっている。次いで「基本は自治体の補助金で負担しつつ、一部は受益者がまかなうべき」という回答が15.6%と多くなっている。



⑱ - ④ 大規模都市における事業の費用負担（事業者のみ回答）

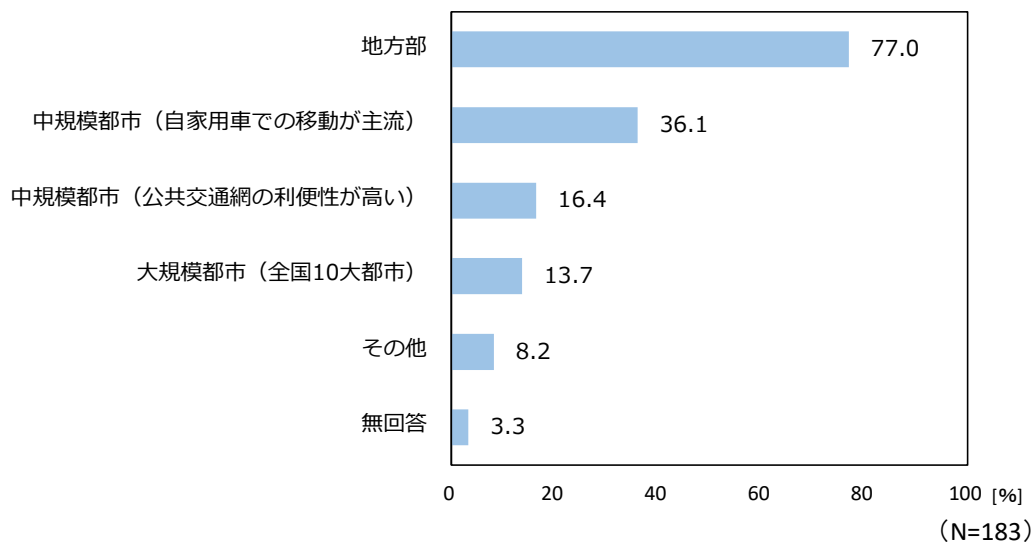
大規模都市（全国 10 大都市）における次世代モビリティ事業に取り組むための投資・費用はどこが負担すべきかという質問について、「基本は受益者が負担し、一部は自治体の補助金でまかなうべき」という回答が最も多く、43.8%となっている。次いで「利用者や商店等の受益者がすべて負担すべき」という回答が 34.4%と多くなっている。



第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

⑭提供するサービス・商品の対象地域

回答者（あるいは回答者が属する組織・企業）が提供するサービス・商品の対象地域について、「地方部」が77.0%と最も多くなっている。次いで「中規模都市（自家用車での移動が主流）」が36.1%と多くなっている。

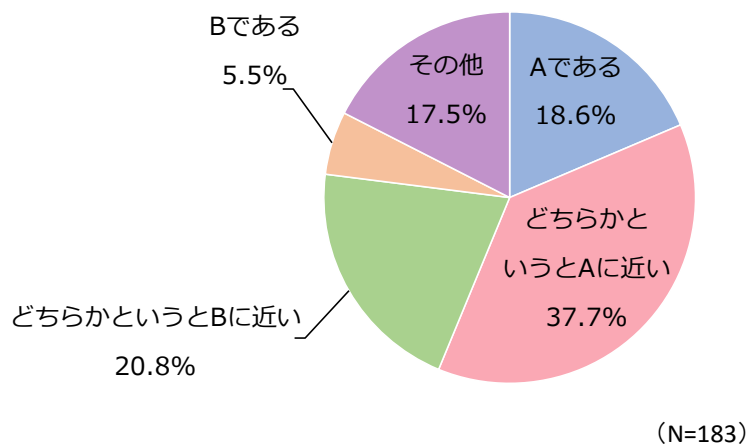


第Ⅹ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

⑳提供するサービス・商品の内容

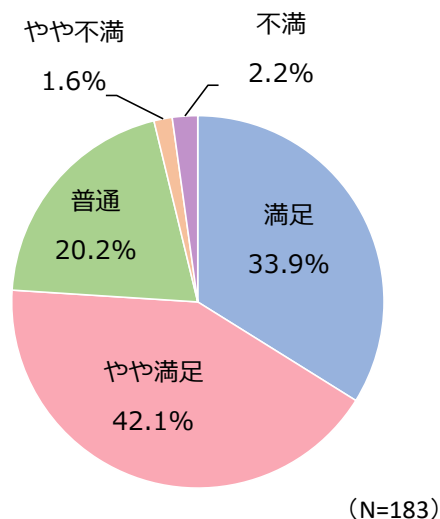
回答者（あるいは回答者が属する組織・企業）が提供するサービス・商品の内容について、「安価な運営費用で済むように性能や頻度等サービス水準を抑えた商品・サービス」という回答が「運営費用は高いが自家用車やタクシーのような利便性の高さを目指した商品・サービス」という回答を上回っている。

- A. 安価な運営費用で済むように性能や頻度等サービス水準を抑えた商品・サービス
B. 運営費用は高いが自家用車やタクシーのような利便性の高さを目指した商品・サービス



㉑シンポジウムの満足度

シンポジウムの満足度について、「満足」、「やや満足」という回答が合計で76.0%となっている。一方で、「不満」、「やや不満」という回答が合計で3.8%となっている。



②自由記述

■改善点、要望等

- ・地方部では生涯現役を考えると高齢者の農業は重要、ただ出荷が困難事例も多い、この集荷支援システムは役に立つと思われるので内容をもう少し詳しく聞きたかった。過疎地の移動の相談にのっているが(奄美大島)交通分野との役割分担や自治体への助成の在り方がもう少し見えるかしてくるとありがたい。
- ・基山町の取り組みについて、関心があったので、もう少し聞きたかった。
- ・事前に講演資料がほしい。
- ・PC画面だけだと見にくい所があったので、事前に紙の資料が欲しかったです。
- ・何度もアクセスしたのですが、聞くことが出来ませんでした。残念でした。
- ・動画放映がうまくいかなかったのが残念でした。利用者の声が一番ためになると思っています。

■感謝の言葉

- ・地元のタクシー事業者さん等交通事業者の皆様にも多く参加して頂きたいと思いました。
- ・大変勉強になりました。ありがとうございました。
- ・具体の取り組み内容をご紹介いただき大変参考になりました。本題ではないですが、受講証明を発行していただくと幸いです。
- ・どれも具体的で、かつ大変質の高いご講演でした。ありがとうございました。
- ・地元での実証実験を準備しています。ドアツードアにすることは決まっていますが、今回トヨタ自動車トータルソリューション事業室丹羽様のお話の中にありました『ゆるやかな時刻表運行のドアツードア』を参考に運用を検討してみたいと思います。全国移動ネット様、いつも有意義な情報共有の場をありがとうございます。今後も Web での講演や勉強会の開催をぜひよろしくお願いいたします。地方の者にとっては Web 開催はとても助かります。
- ・各市の事例発表や企業の取組を聞き、とても参考になりました。ぜひ関東地方・千葉県でも実証実験等を検討していただけたらうれしいです。
- ・全体的にわかりやすかったです。質疑応答について、大規模会場の中で挙手するのはなかなかできないこともあるので、チャットで記入して後日回答いただけるという形であれば今までよりもっと意義がある会議だと思います。
- ・大変勉強になりました。ありがとうございました。
- ・シンポジウムのご案内をいただき、ありがとうございました。参考になりました。

第Ⅸ章 スマートモビリティチャレンジ地域シンポジウムの開催

- ・有難うございました。聴講中業務連絡が入り聞けなかった所が有ります、資料を見させていただき上記アンケートでは私見が入っていますがご了承下さい。
- ・今回は貴重なお時間を頂き、さまざまな地域の公共交通に関する先進的な取り組みについて講演いただき、ありがとうございました。また、このような機会がありましたら、ご連絡頂けますと幸いです。よろしく願いいたします。
- ・シンポジウムでいくつかの事例を見せていただき、その地域に適したモビリティサービスを行っていく必要が有り、そうでないとうまくいかないということが改めてわかりました。どのようなサービスが適当なのかを見極めるのは非常に難しいので、データをそろえて検討しなければなりません。トヨタのノアウェルジョインでのサービスはすばらしく、ぜひ長崎県北部（佐世保市北部・旧北松浦郡）でも試行していただきたいと思いました。
- ・全国で取り組まれている様々な事例を紹介していただき、大変勉強になりました。また機会がございましたら、是非参加したいと思います。ありがとうございました。
- ・沖永良部島の貨客混載の事例発表が参考になった。
- ・貴重な講演が聴けて大変勉強になりました。
- ・また興味深い題材をテーマに開催されることを期待しております
- ・とても分かりやすい説明や事例紹介があって参考になりました。トヨタさんの取り組みは初めて聞きましたが、私が住んでいる市町村でも始まると嬉しいと思う反面、市や関係交通局などに動いてもらうためにはどうすればいいか？と考えると頭の痛い難しい話です。電車やバスはあるものの、1日に数本しかなく、あまり乗っている人も多くない印象もあり、実際に地域の住民の方からも免許返納後の交通に対する不安は大きくあります。そのような中で福祉施設や一般企業と協力して移動・外出の仕組みを考えていた所ですが、できるかできないか分かりませんが、トヨタさんの取り組みが私の住んでいる地区でも実現出来たら喜ばれる方も多いただろうと思いました。もし可能であれば、兵庫県・秋田県以外にもトヨタさんの取り組みをされている県や取り組みに当たって工夫している所・大変な所などがあれば次回研修の時にでも教えて頂けると嬉しいです。色々な事例を聞いて良かったです。
- ・貴重なご講演および機会を頂き、ありがとうございました。感謝しています。
- ・自治体の事例は大変参考になる。持続可能なサービスおよび他地域への展開に向けた初期投資、運営資金等のマネタイズの課題、仕組、工夫について是非紹介願う。

〈参考資料〉

道の駅利用者へのアンケート調査

1. 調査概要

■ 調査期間

2021年11月18日（木）～11月21日（日）

■ 目的

道の駅小石原の来訪者に対してアンケートを実施し、道の駅を訪れた目的やその際の移動手段を把握することで、利用状況や移動の課題、潜在的なニーズを抽出する。

■ 対象者

道の駅小石原への来訪者：492名

■ 調査方法

道の駅小石原での調査員による直接ヒアリング

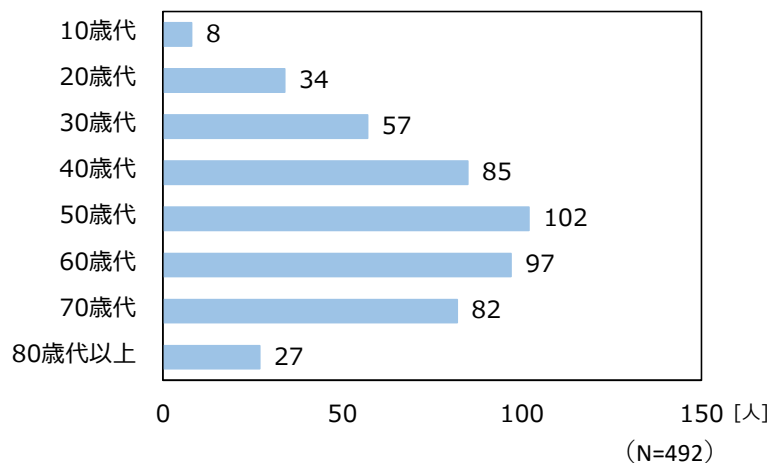
■ 調査項目

東峰村や道の駅小石原を訪れた目的、移動手段の把握 等

2. 調査結果

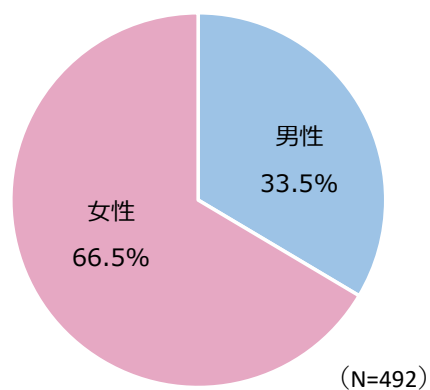
①年代

回答者の年代は、「50代」が102人と最も多く、次いで「60代」が97人、「40代」が85人と多くなっている。



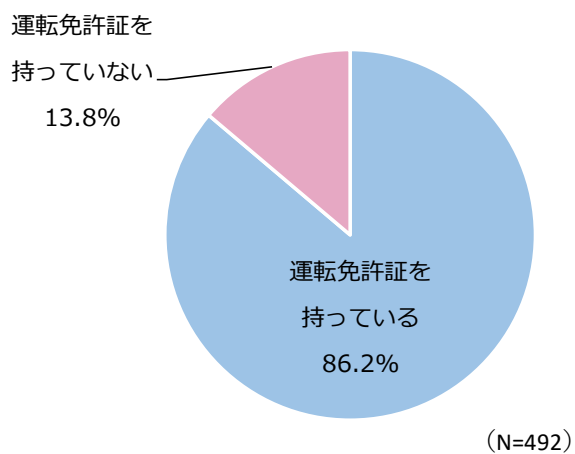
②性別

回答者の性別は、「男性」が33.5%、「女性」が66.5%となっている。



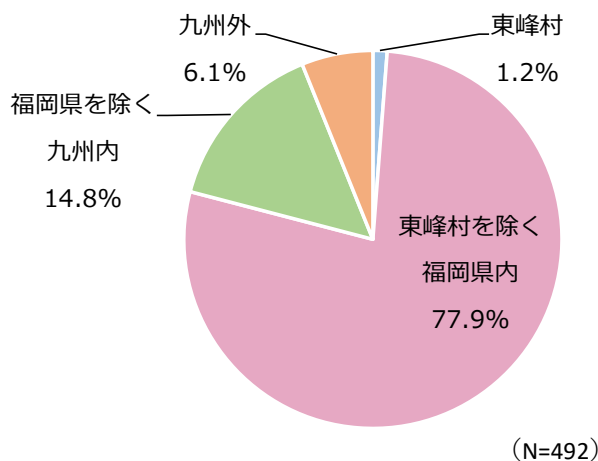
③運転免許証について

回答者の運転免許証の保有状況は、「運転免許証を持っている」が 86.2%、「運転免許証を持っていない」が 13.8%となっている。



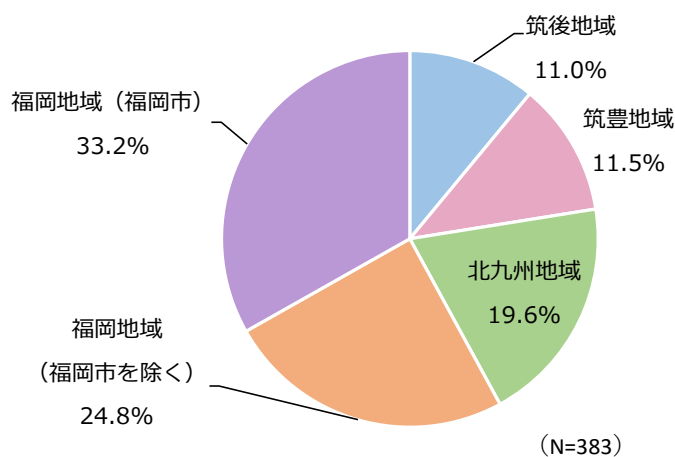
④－①居住地

回答者の居住地は、「東峰村を除く福岡県内」が77.9%と最も多く、次いで「福岡県を除く九州内」が14.8%、「九州外」が6.1%、「東峰村」が1.2%となっている。



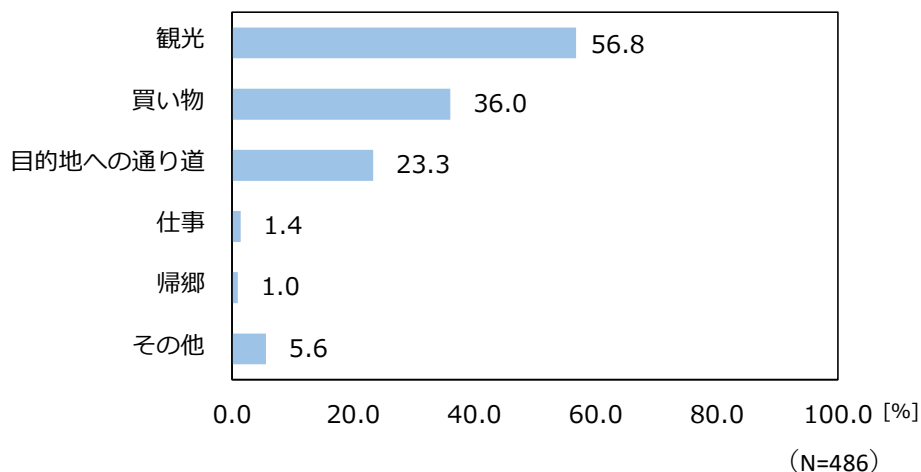
④－②居住地の詳細

「東峰村を除く福岡県内」に居住する回答者の内訳は、「福岡地域(福岡市)」が33.2%と最も多く、次いで「福岡地域(福岡市を除く)」が24.8%、「北九州地域」が19.6%、「筑豊地域」が11.5%、「筑後地域」が11.0%となっている。



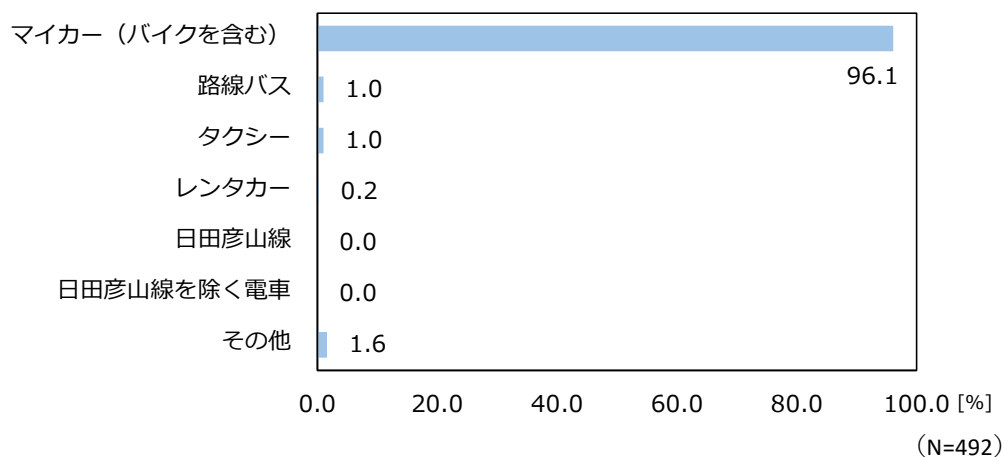
⑤東峰村への来訪目的

東峰村以外に居住する回答者の東峰村への来訪目的は、「観光」が 56.8%で最も多く、次いで「買い物」が 36.0%、「目的地への通り道」が 23.3%となっている。



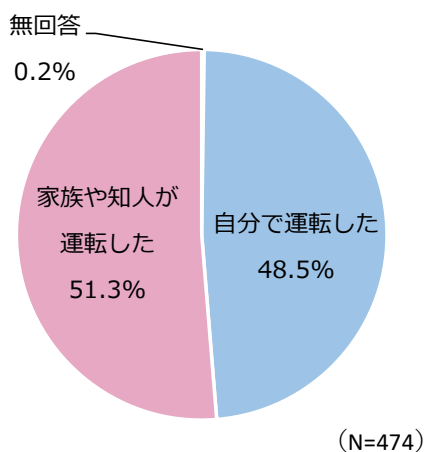
⑥「道の駅小石原」への移動手段

「道の駅小石原」への移動手段は、「マイカー（バイクを含む）」が 96.1%で最も多く、「路線バス」、「タクシー」、「レンタカー」はいずれも 1.0%以下となっている。「日田彦山線」、「日田彦山線を除く電車」の利用者はいなかった。



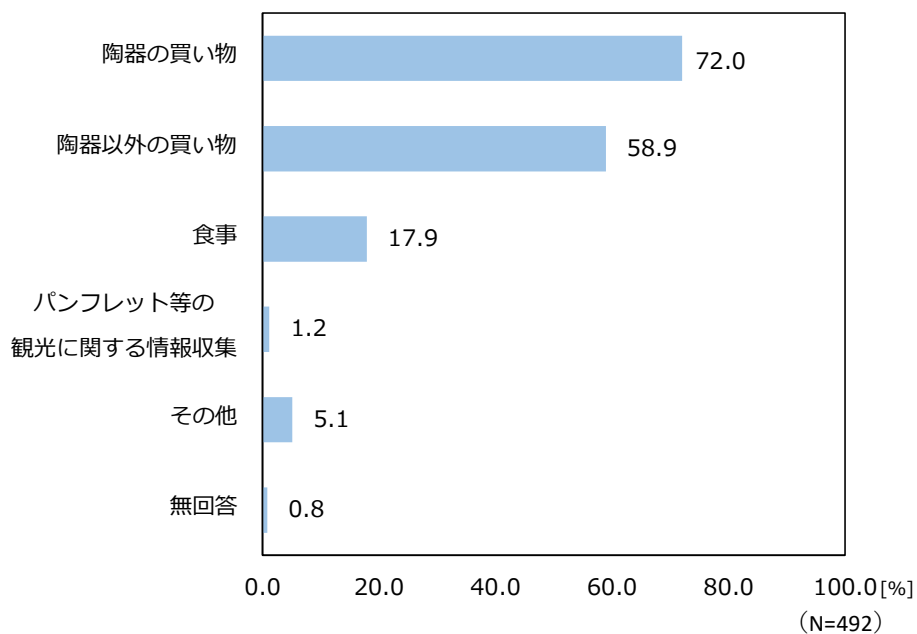
⑦マイカー（バイクを含む）やレンタカーの運転者

「道の駅小石原」に来訪したマイカー（バイクを含む）やレンタカーの運転者について、「自分で運転した」が48.5%、「家族や知人が運転した」が51.3%となっている。



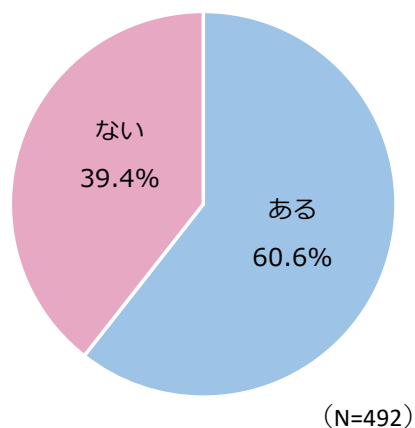
⑧「道の駅小石原」への来訪目的

「道の駅小石原」への来訪目的は、「陶器の買い物」が72.0%で最も多く、次いで「陶器以外の買い物」が58.9%、「食事」が17.9%となっている。



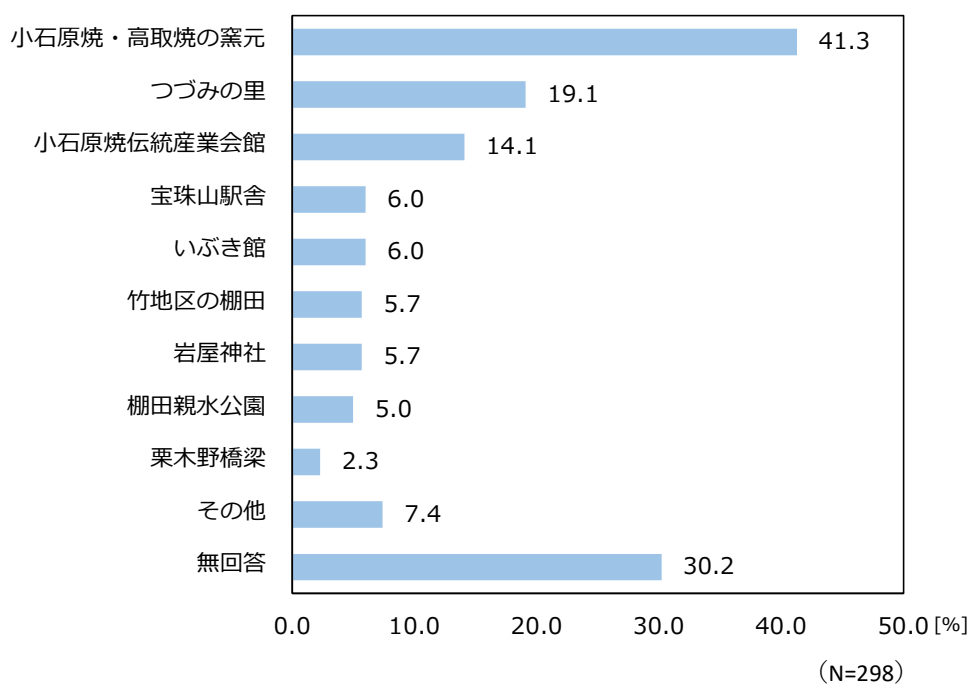
⑨－①訪問予定の観光スポット

「道の駅小石原」に来訪した際に、他に訪問予定の観光スポットについて、「ある」が60.6%、「ない」が39.4%となっている。



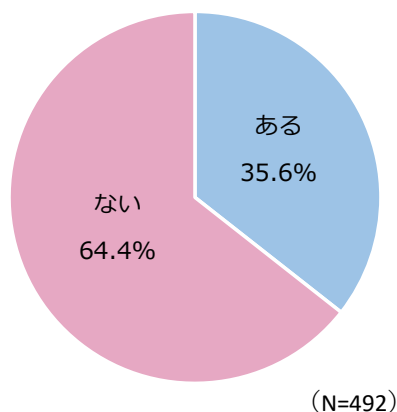
⑨－②訪問予定の観光スポットの詳細

具体的な観光スポットについては、「小石原焼・高取焼の窯元」が41.3%と最も多く、次いで「つづみの里」が19.1%、「小石原焼伝統産業会館」が14.1%と多くなっている。



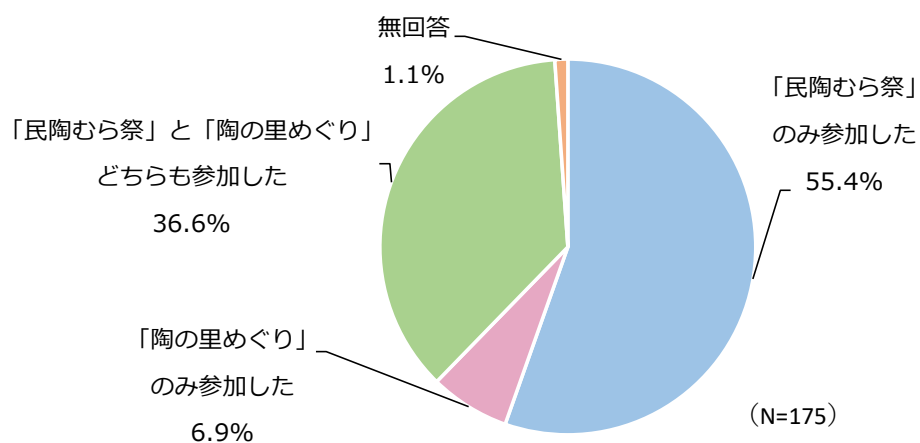
⑩-① 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験

東峰村の「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験について、「ある」が35.6%、「ない」が64.4%となっている。



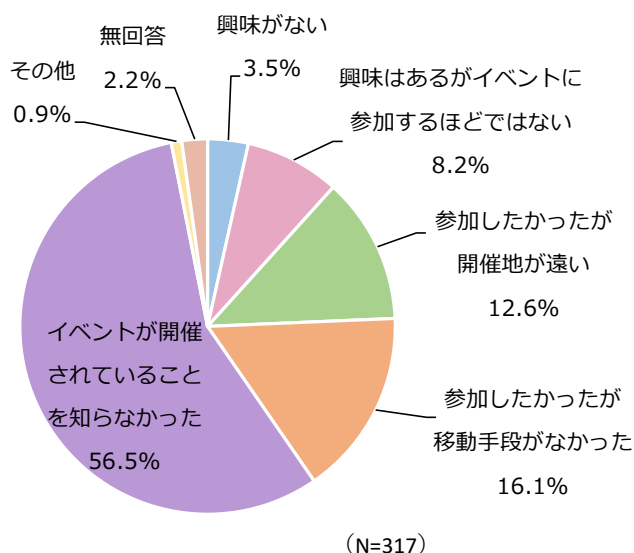
⑩-② 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」への参加経験の詳細

参加したイベントについては、2019年以前に春・秋それぞれ3日間の日程で開催された『民陶むら祭』のみ参加した」が55.4%、2021年に春・秋それぞれ約1か月の日程で開催された『陶の里めぐり』のみ参加した」が6.9%、『民陶むら祭』と『陶の里めぐり』どちらも参加した」が36.6%となっている。



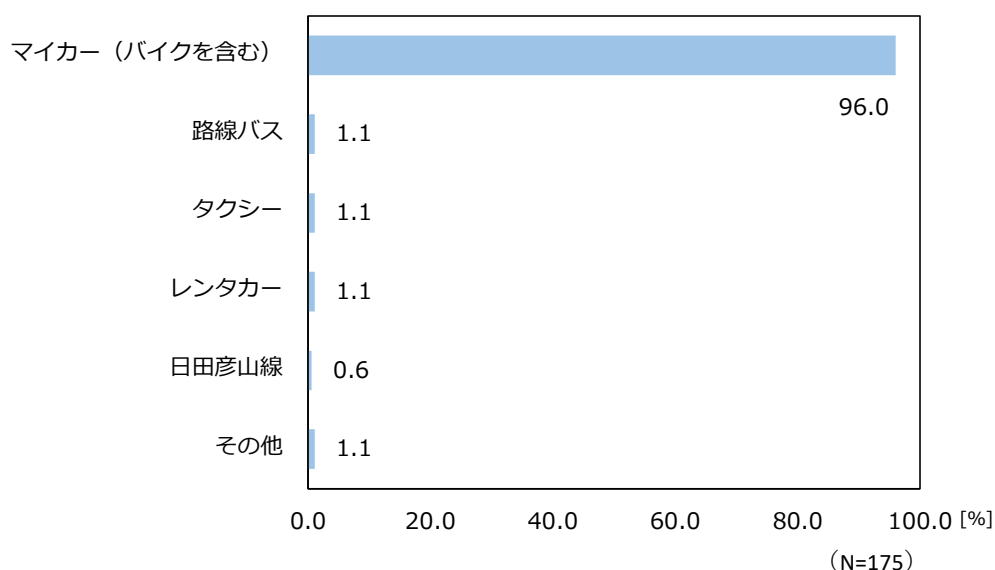
⑩-③ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加したことがない理由

「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加したことがない回答者に対し、参加していない理由を聞いたところ、「イベントが開催されていることを知らなかった」が56.5%と最も多く、次いで「参加したかったが移動手段がなかった」が16.1%、「参加したかったが開催地が遠い」が12.6%と多くなっている。



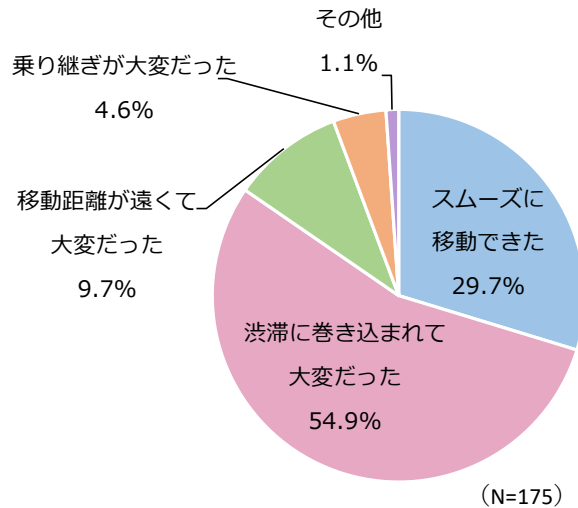
⑩-④ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加した際の移動手段

「民陶むら祭」に参加したことがある回答者に対し、開催場所への移動手段について聞いたところ、「マイカー（バイクを含む）」が96.0%で最も多く、「路線バス」、「タクシー」、「レンタカー」、「日田彦山線」、「日田彦山線を除く電車」の利用者はほとんどいなかった。



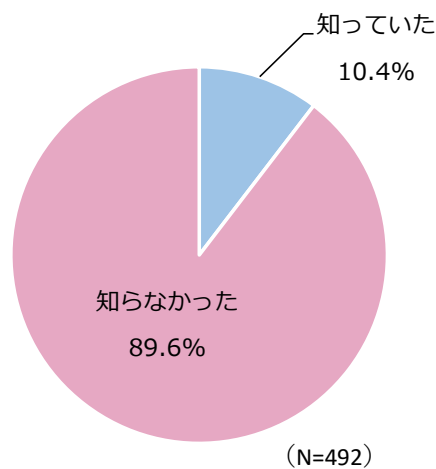
⑩-⑤ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」に参加した際の移動について

「民陶むら祭」に参加したことがある回答者に対し、開催場所への移動手段の感想について聞いたところ、「スムーズに移動できた」が29.7%となっているのに対し、「渋滞に巻き込まれて大変だった」が54.9%、「移動距離が遠くて大変だった」が9.7%、「乗り継ぎが大変だった」が4.6%となっている。



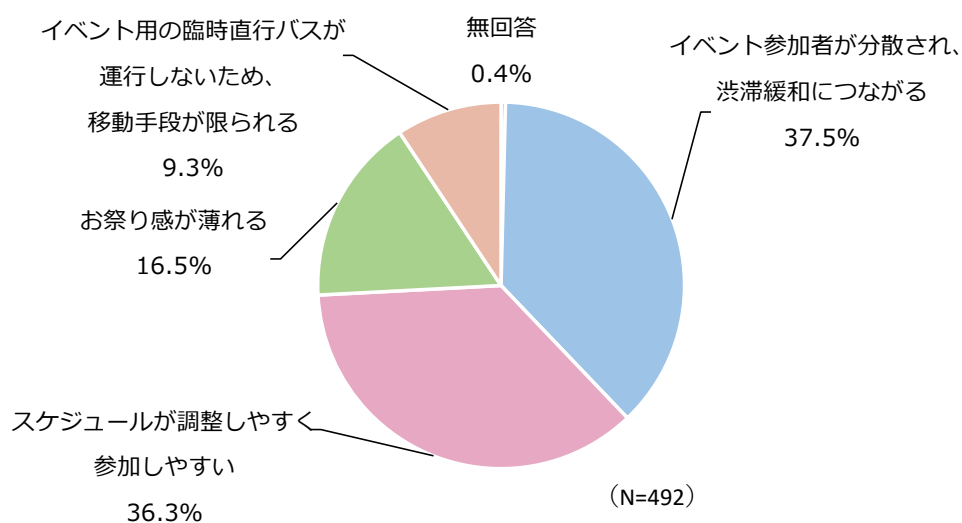
⑩-⑥ 「民陶むら祭」や「陶の里めぐり」の認知

例年「民陶むら祭」として開催されているものが、2021年は「陶の里めぐり」として約1か月間開催されていたことに対する認知について聞いたところ、「知っていた」が10.4%、「知らなかった」が89.6%となっている。



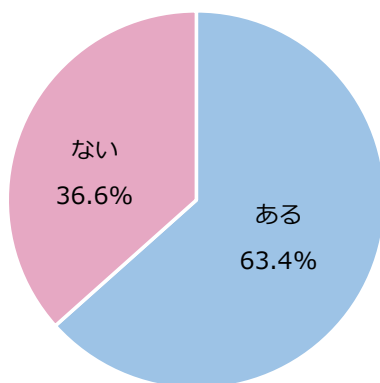
⑩-⑦ イベント期間の延長について

約 1 か月間の日程で「陶の里めぐり」が開催されることに対する感想について聞いたところ、「イベント参加者が分散され、渋滞緩和につながる」が 37.5%と最も多く、次いで「スケジュールが調整しやすく参加しやすい」が 36.3%、「お祭り感が薄れる」が 16.5%、「イベント用の臨時直行バスが運行しないため、移動手段が限られる」が 9.3%となっている。



⑪ - ① 窯元への訪問経験

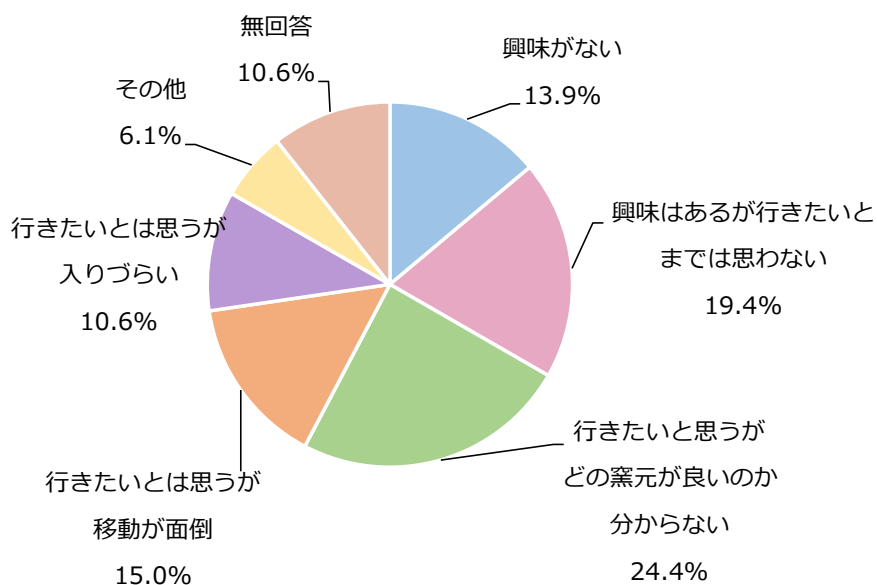
東峰村内の窯元への訪問経験について、「ある」が63.4%、「ない」が36.6%となっている。



(N=492)

⑪ - ② 窯元へ訪問したことがない理由

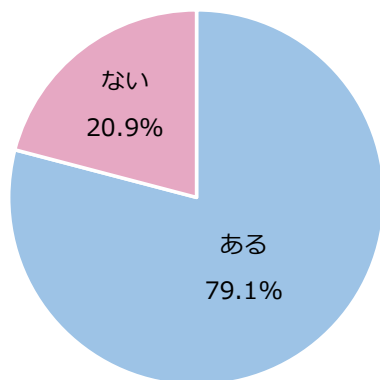
東峰村内の窯元へ訪問したことがない回答者に対し、訪問したことがない理由を聞いたところ、「行きたいと思うがどの窯元が良いのか分からない」が24.4%と最も多く、次いで「興味はあるが行きたいとまでは思わない」が19.4%、「行きたいとは思いますが移動が面倒」が15.0%と多くなっている。



(N=180)

⑫小石原焼・高取焼の購入経験

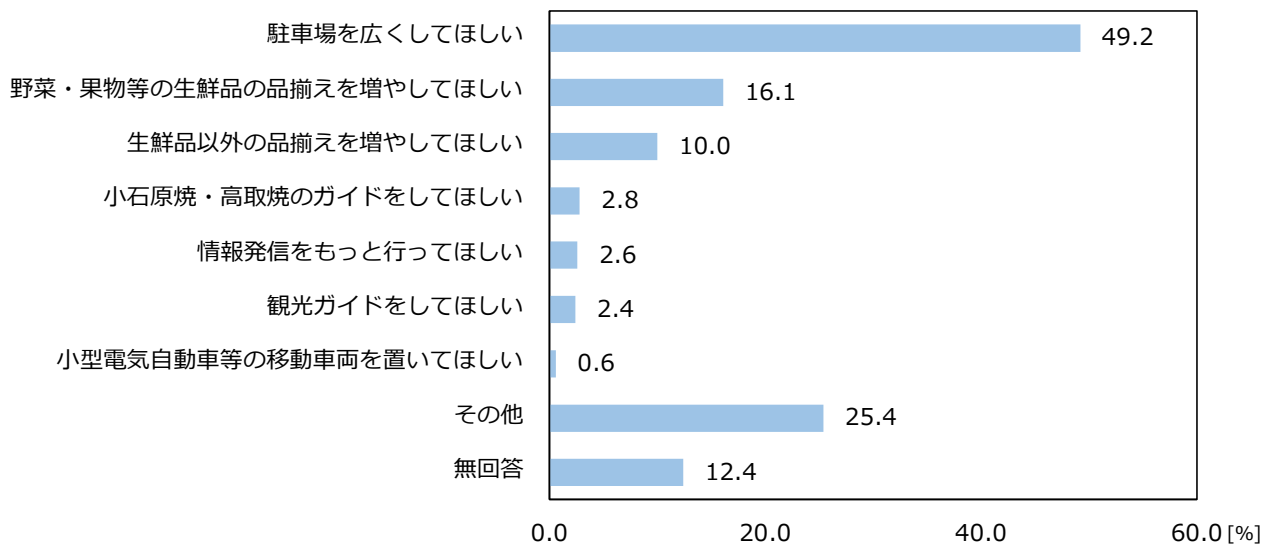
小石原焼・高取焼の購入経験について、「ある」が79.1%、「ない」が20.9%となっている。



(N=492)

⑬「道の駅小石原」に対する要望

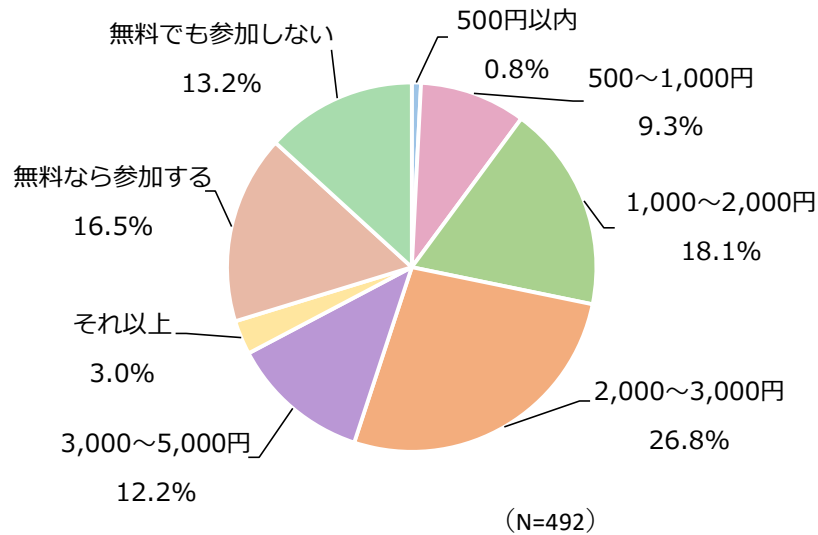
「道の駅小石原」に対する要望について、「駐車場を広くしてほしい」が49.2%と最も多く、次いで「野菜・果物等の生鮮品の品揃えを増やしてほしい」が16.1%、「生鮮品以外の品揃えを増やしてほしい」が10.0%と多くなっている。



(N=492)

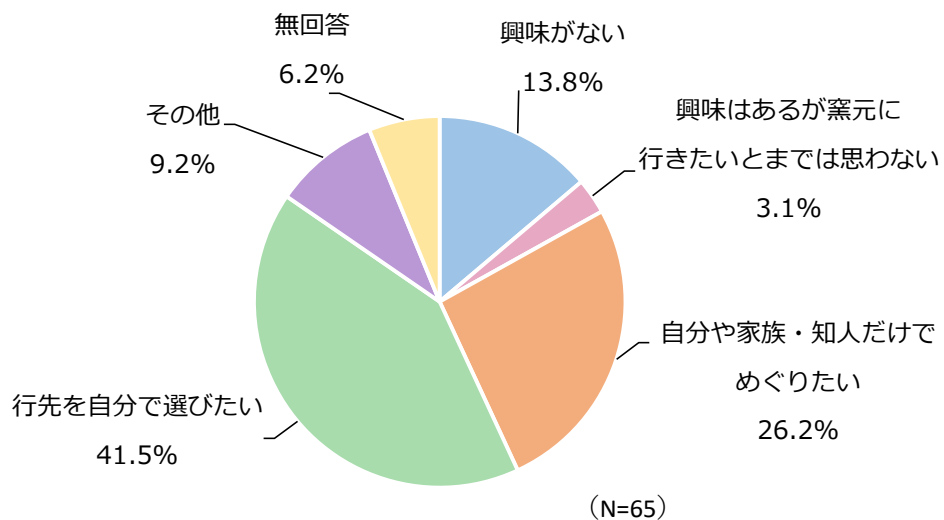
⑭-① 窯元めぐりツアーの参加費について

「道の駅小石原」発着で小石原焼・高取焼の窯元をめぐりツアーがあった場合に、払うことができる参加費について、「2,000～3,000円」が26.8%と最も多く、次いで「1,000～2,000円」が18.1%、「3,000～5,000円」が12.2%と多くなっている。



⑭-② 窯元めぐりツアーへの参加について（参加しない理由）

「無料でも参加しない」と回答した回答者に対し、その理由を聞いたところ、「行先を自分で選びたい」が41.5%と最も多く、次いで「自分や家族・知人だけでめぐりたい」が26.2%と多くなっている。



⑭ - ③ 窯元めぐりツアーへの参加について（参加する理由）

窯元めぐりツアーに参加すると回答した回答者に対し、その理由を聞いたところ、「自分だけではどの窯元に行けば良いか分からないが、ツアーに参加することで様々な窯元を案内してもらえるから」が44.7%と最も多く、次いで「自分だけでは窯元に行きにくいですが、複数人であれば窯元に行きやすいから」が20.8%と多くなっている。

