

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

提案者	トラストパーク株式会社、NPO法人価値創造プラットフォーム、軒先株式会社、九電テクノシステムズ株式会社、(熊本県)阿蘇市・南阿蘇村・和水町・錦町・五木村、(長崎県)島原市・川棚町
対象分野	シェアリングエコノミー
実施地域	熊本県:阿蘇市(はな阿蘇美)・南阿蘇村(道の駅あそ望の郷くぎの)・和水町(道の駅きくすい)・錦町(道の駅錦)・五木村(道の駅子守唄の里五木)、長崎県:島原市(島原城)、川棚町(くじゃく荘)【計:7地域】
事業概要	道の駅や観光施設等の駐車スペース等に周遊観光客が安心・安全に車中泊ができる電源提供型の休憩駐車管理システムを7地域に導入し、そこを起点に地域観光やアクティビティー等のコンテンツを連携させると共に、スマートフォン・車両検知センサーにより、周遊・滞在データを収集・分析し、熊本地震被災地の復興事業や各地の観光振興施策への反映を図るリファレンスモデルである。シェアサービスは車泊体験サービス(アウトドア用品等のレンタル含む)と地域体験サービスを導入した。当駐車スペースは自然災害時の一時避難生活場所としても活用する。
主なルール整備等	➤ 車泊サービス導入におけるルール整備(有償利用、運用管理)

問題点

地域の発信力不足

都道府県・市町村を跨いだ広域での立ち寄り箇所や、観光ルート情報が発信されているケースが少ない

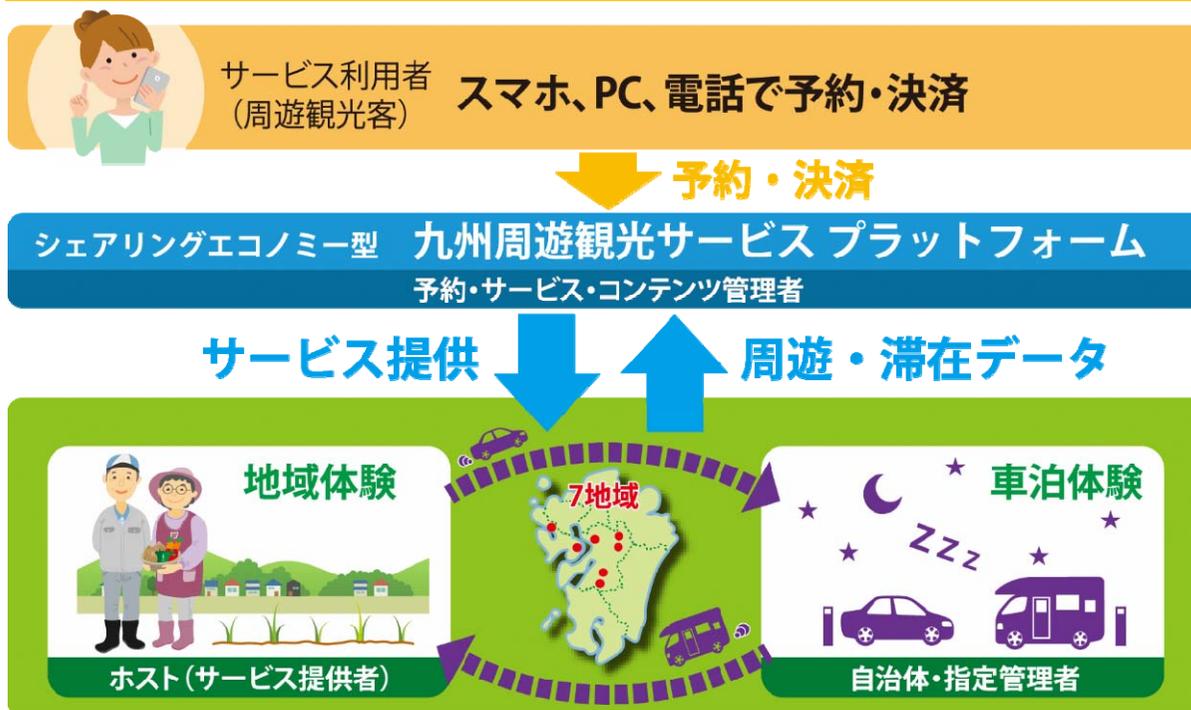
車中泊問題

宿泊を認められていない場所が利用されており、夜間の火気利用、ゴミの投棄等のルール違反者や苦情が増えてきている

観光資源不足

体験観光の素材は豊富だが、観光商品として整備されていないものが多く、観光客に認知されず通過されている

問題解決への取組(実証事業の概要)



得られた成果(KPI)

地域情報コンテンツ構築

平均観光立ち寄り箇所数8.12
新たな観光ルート3本発掘
利用者満足度80%の達成

車泊サービス導入

電源提供型の休憩駐車管理システムを7施設(14車室)導入
ルール違反・苦情件数 0件

観光コンテンツ構築

新たな地域体験観光コンテンツを3地域6プログラム構築

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 本事業で解決しようとした問題

- 地域情報の発信力不足: 都道府県・市町村を跨いだ広域発信が行われるケースが少なく、自治体の観光情報発信ツールにおいても経路や間口が限られている。
- 道の駅等の施設利用に関する車中泊問題:
 - ・ 平時: 近年、キャンピングカー等の車中泊が増えており、道の駅等が宿泊地として利用されている現状がある。また、南阿蘇の道の駅あそ望の郷くぎのでは、車の横でテントを張ったり、ガスコンロを使用する等、火気使用やゴミ投棄等、施設ルールを守らない人が増えていることから、一般利用者や住民等から苦情が発生している地域がある。車泊可能な場を求める観光客の需給をマッチングする仕組みがないため、有効活用されていない。
 - ・ 災害時: 熊本地震の発生時には、自家用車をシェルターとして車中泊して過ごす被災者も多くみられた。被災者支援のため多くの支援者がキャンピングカーで駆け付けたが、電気がないと機能が十分に果たせないため、電源供給ができる設備が求められた。加えて、車中泊をした被災者からも、食事や炊飯等、災害時の一時避難生活場所として電源供給できる設備設置が求められている。
- 地域性を生かした観光資源の不足: 農業体験や自然・歴史文化体験等の素材を「体験観光」として提供可能な人材はいるものの、観光商品として整備されておらず、ポテンシャルが生かされていない。また、観光地や温浴施設はあるが宿泊施設や公共交通が少ないため、通過型観光地となっている地域が多い。例えば和水町においては、自然や文化、歴史、温泉といった観光資源が豊富な町にも関わらず、観光を目的として滞在する人が非常に少ない現状があり、車泊という地域滞在の選択肢を増やすことで、滞在観光のポテンシャルが高まる。

■ 問題にある背景・マクロ的環境

- 九州においては九州観光推進機構が設立されたものの、自治体の観光政策は未だ都道府県・市町村単位で縦割り構造のケースが多く、行政区分を越えた観光ルートが構築されにくい。また、体験観光商品は提供単価が低いものが多く、大手旅行代理店の取り扱いになりづらいことから情報発信力が弱い。加えて、観光資源が乏しい地域においては、主業務により情報発信の優先度が低く、人材不足等により体制が整っていないケースが多い。
- 道の駅は駐車場やトイレ等の休憩機能があるが、国交省見解によると事故防止のための仮眠は可能だが、宿泊場所ではない。夜間駐車規制がない施設があるほか、条例・規則にも車中泊可能な場所としての明記はなく、利用料も徴収されていない。加えて、オートキャンプ場のような車中泊ルールやマナーが定められておらず、違反を注意・抑止する仕組みが不足している。日本RV協会によると、国内キャンピングカー台数は2005年の約50,000台から2016年の約100,400台とおよそ10年で倍増し、車泊市場は成長過程にある。
- 遊休資産を車泊スペースとして活用・周遊起点とすることで、車泊スペースが観光資源になるという需要が顕在化されていない。地域特性や住民が持つ農業や自然・歴史文化等の知識やスキル等の体験観光素材も同様であり、隠れた観光コンテンツを掘り起し、需要創出と新たな周遊ルートを開発する必要がある。

■ 問題解決の方針(=解決策を産み出した思想)

- 車両検知センサー等による周遊・滞在データの収集分析により、サービスの利用者属性や周遊スタンプ利用者のルート、車泊スペース利用者の滞在時間等の周遊・稼働データを観光振興施策等に反映する。これらにより、車泊環境の改善及び車泊の有償化、農業や地場産業の観光コンテンツ化による都市と地方との交流を通じた担い手育成、通過型観光から滞在型観光への環境整備等、適正な価格・コストで事業展開を図る。
- 道の駅や観光施設等の不稼働時間帯の休眠・駐車スペースを利活用・有償化し車泊が可能な仕組みを構築する。休憩駐車管理システム(シェアリングエコノミーサービス+給電機器連携)を開発し、車中泊者に電気+αの付加価値サービスを予約制で提供する。加えて、車中泊ルール・マナーを明示した看板や防犯カメラ設置により利用者への注意喚起を図る。
- 地域独自の体験観光素材を磨き上げ、誰でも利用可能な観光商品として整備し、観光コンテンツの構築を行う。九州周遊観光ポータルサイトや地域体験シェアサービス「TABICA」に掲載し、観光コンテンツのプロモーションを行う。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 社会実装が必要と考える解決策(理想形)

- 周遊観光客の周遊・滞在データに基づく最適な観光ルートの開発
IoT技術により立ち寄り場所やルートを定量的・具体的に把握し、より効果的な観光施策を展開する。立ち寄り箇所数が多くなる最適な観光ルートを分析し、自治体に提案する仕組みを構築する。
- 周遊観光客が安心・安全・快適に車泊可能な仕組みが未整備
周遊観光客が安心・安全・快適に車泊(くるまはく)ができる電源提供型の駐車スペースを各地に増やす。また、自然災害時は地域住民の一時避難生活場所として防災設備の役割を果たす。
- 周遊観光客が地域体験シェアを認知できない
地方でも、小規模で魅力的な観光コンテンツを提供する人材を発掘・育成する。そのコンテンツを取りまとめて、周遊客に提供する仕組みを構築する。

■ 左記解決策のうち、実証事業で試行した解決策

● 車両検知センサー等による周遊・滞在データの収集分析

車泊と体験観光をワンストップで予約可能な九州周遊観光ポータルサイトを構築し11月1日に公開した。センターサーバーと給電制御装置とのデータ連携機能及びGPS周遊スタンプ機能等のソフトを開発し、現地には給電機器や防犯カメラ等のデータ通信機器を設置した。地域体験・車泊体験シェアサービスの予約データ及び車泊利用の平均滞在時間、GPS周遊スタンプ利用者の回遊ルート、利用者アンケートによる観光消費額・満足度を把握した。1月31日時点で周遊ポイントは九州の全道の駅など約320箇所を登録した。各地域紹介ページはCMS管理としており、現場担当者による情報追加・編集を可能とした。

ルート分析については、GPS周遊スタンプの取得地点への立ち寄り回数と、その前後に訪問したスタンプ取得地点の出現回数をカウントし、立ち寄り頻度が高い地点ならびにルートをGISによりマッピングし、周遊ルートを3本発掘した。今後、周遊ルートに含まれる自治体に対して、自治体連携によるプロモーションやサイン・マップ作成等を提案していく。

● 駐車スペースシェアサービスの導入

実証7地域に休憩駐車管理システムと防犯カメラ、車泊ルール・マナーを掲示した看板を設置し、車泊スペースやレンタル品等を予約制にして有償化した。錦町は、車泊料金の条例化と変動料金の設定根拠を調査した。自治法(第228条)及び逐条解説、問答集を参照し、料金徴収は規則として制定することができず、RVパーク使用料徴収条例として、1泊1車室使用料を固定料金で定めた。阿蘇市は0円運用とした。他地域は指定管理の自主事業として条例化は見送り、軒先パーキングの管理機能を用いて変動料金で運営した。実証期間中の予約管理は施設側でなくトラストパークが担当した。

自然災害時の利用は、予約無しで電源利用できるように現地保管の管理者用QRコードで強制通電させる仕組みとした。熊本県錦町は条例に減免規定を設け、地域防災計画への組み込みに向けて準備中である。

● 地域体験シェアサービスの導入

実証7地域でホストを募集し、立候補があった3地域(熊本県和水町・錦町、長崎県川棚町)においてホストを育成し、地域体験コンテンツ6件(スケートボード作成、シーカヤック体験、棚田体験、陶芸体験、タイ捨流体験、ナマコとり体験)をTABICAに公開した。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証事業の全体構造(ロジックツリー)

事業の目指す姿	「目指す姿」を実現するための課題	課題ごとの解決策	解決策の評価				
			評価方法	モニタリングする指標 (KPI)	実証前の値 (測定年(月日))	目標値 (目標年(月日))	実証終了時点の値 (測定年(月日))
九州を車で周遊観光できるサービスの提供	周遊観光客の周遊・滞在データに基づく最適な観光ルートの開発	車両検知センサー等による周遊・滞在データの収集分析	周遊スタンプ利用状況分析	周遊スタンプ利用者の平均立ち寄り箇所数	2.7箇所 (2010年: 出所 福岡市) 4.8箇所 (2016年: 出所 東京都産業労働局)	5箇所以上 (2017年11月～2018年1月)	8.12箇所 (2017年11月～2018年1月)
			立ち寄り箇所数が増える最適な観光ルート分析と自治体への提案	立ち寄り箇所数が全国平均を上回る新規観光ルートの数	0本 (2017年)	2本 (2018年1月)	3本 (2018年1月)
		駐車スペースシェアサービスの導入	駐車スペース登録・利用状況	駐車スペースの数	0箇所 (2017年)	7箇所 (2018年1月)	7箇所 (2018年1月)
	周遊観光客が安心・安全・快適に車泊可能な仕組みが未整備	災害時の利用方法の検討	自治体との合意形成状況	駐車スペースの利用回数	0件 (2017年)	300件 (2017年11月～2018年1月)	123件 (2017年11月～2018年1月)
				ルール違反数・苦情数	20件 (2017年: 出所 南阿蘇村)	0件 (2017年11月～2018年1月)	0件 (2017年11月～2018年1月)
				九州周遊観光ポータルサイトの構築	ポータルサイトの閲覧状況	ポータルサイトの閲覧数	0ビュー/月 (2017年)
	周遊観光客が地域体験コンテンツを認知できない	地域体験シェアサービスの導入	地域体験コンテンツの登録・実施状況	地域体験コンテンツの登録数	0箇所 (2017年)	7箇所 (2018年1月)	6箇所 (2018年2月)
				地域体験コンテンツの催行数	0箇所 (2017年)	30回 (2017年11月～2018年1月)	1回 (2017年11月～2018年1月)
			利用者の満足度アンケート調査	利用者の満足度	- (2017年)	満足度80%以上 (2017年11月～2018年2月)	79.8% (2017年11月～2018年2月)

※青色ボックスは当該コンソが実証事業を通して検討するべき項目

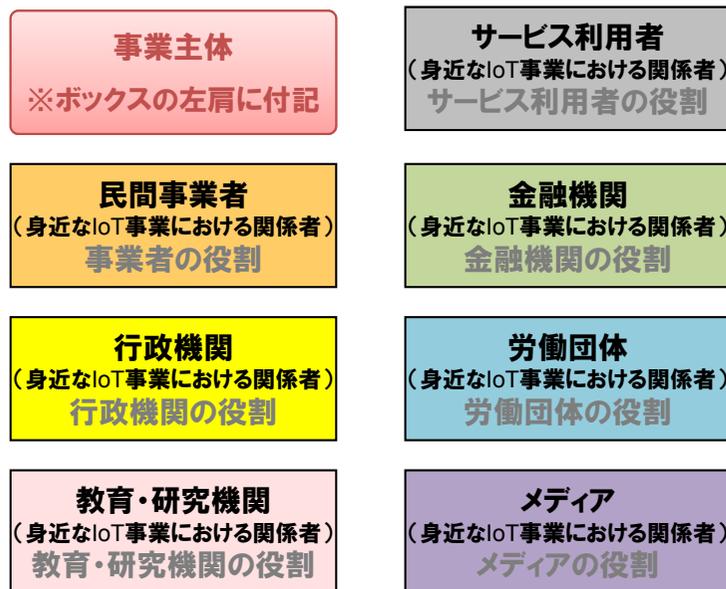
トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

リファレンスモデル作成の目的		他事業者・地域の関係者が類似ビジネスに参入する際の参考とするため、ビジネス及びシステムにおけるモデル(リファレンスモデル)を作成
ビジネスモデル		<ul style="list-style-type: none"> 読み手：民間事業者(経営企画)・行政機関 定義：ステイクホルダーと経営資源の関係性を示した図
システムモデル	システム構成モデル	<ul style="list-style-type: none"> 読み手：民間事業者(システム開発者、IoTデバイス開発者) 定義：ステイクホルダーとデータの流れの全体を俯瞰した図
	業務フローモデル	<ul style="list-style-type: none"> 読み手：民間事業者(システム開発者) ステイクホルダーの動作と、データの流れを時系列に示した図

リファレンスモデル 凡例

ステイクホルダー 凡例 (事業主体・サービス利用者・産官学金労言)

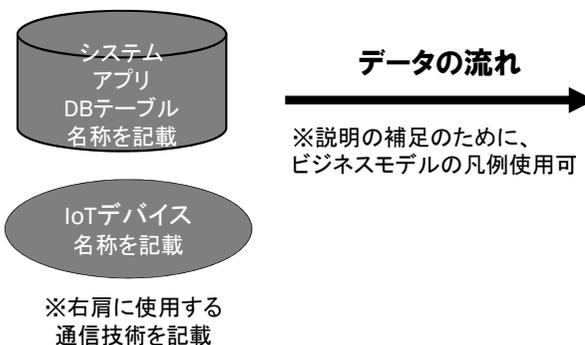


※ステイクホルダー凡例は、ビジネスモデル・システムモデル共通

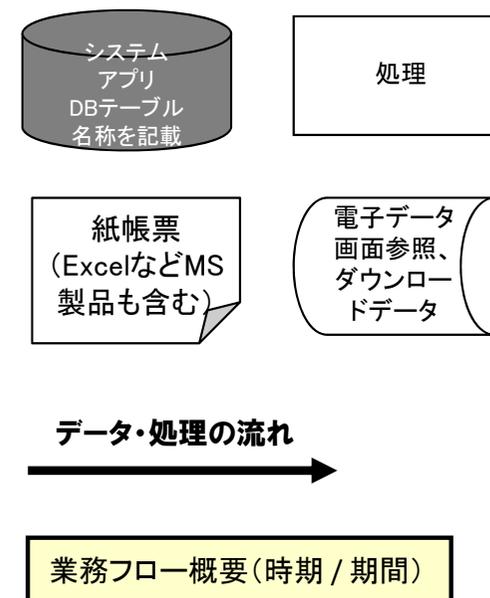
ビジネスモデル 凡例



システム構成モデル 凡例



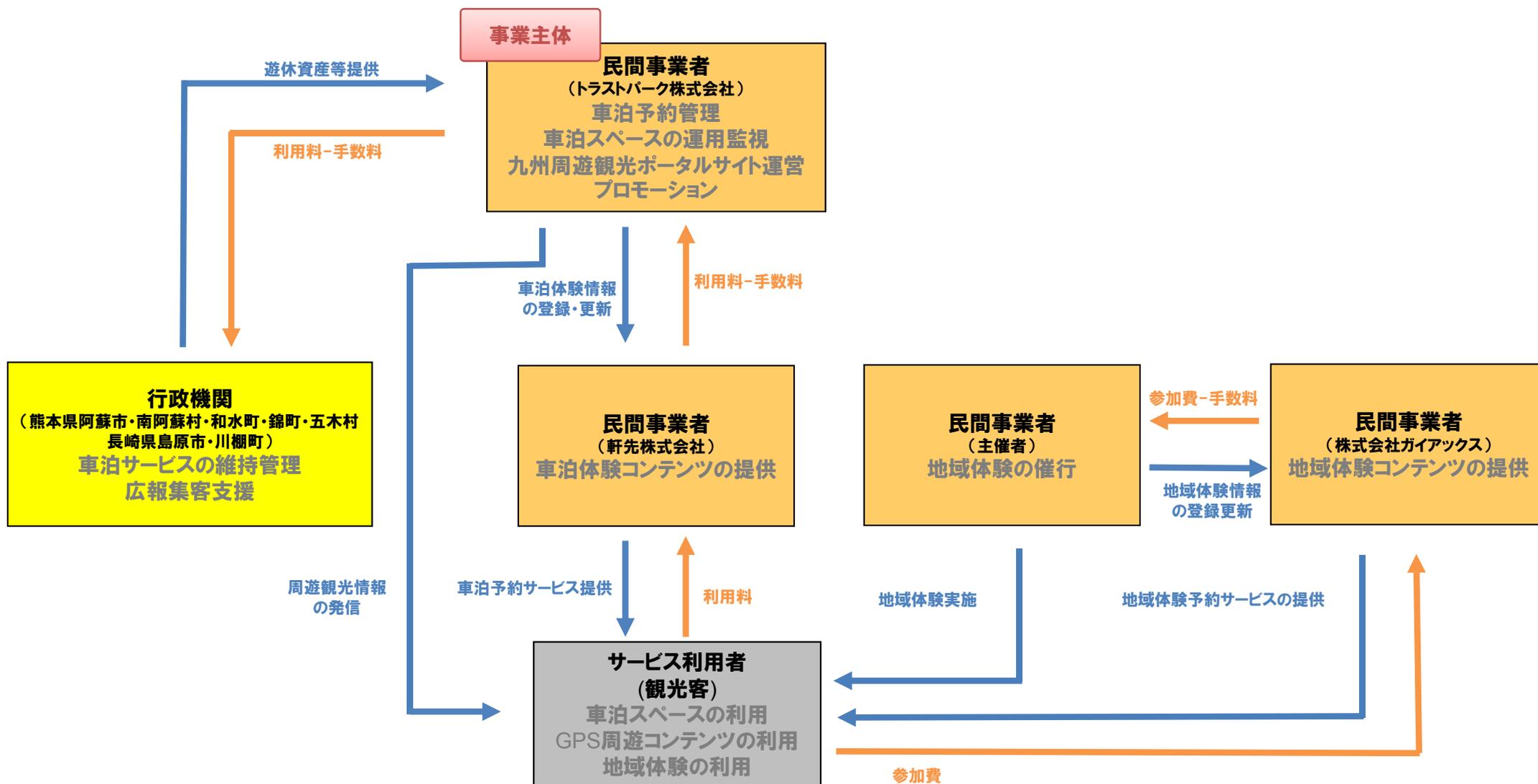
業務フロー 凡例



トラストパーク株式会社

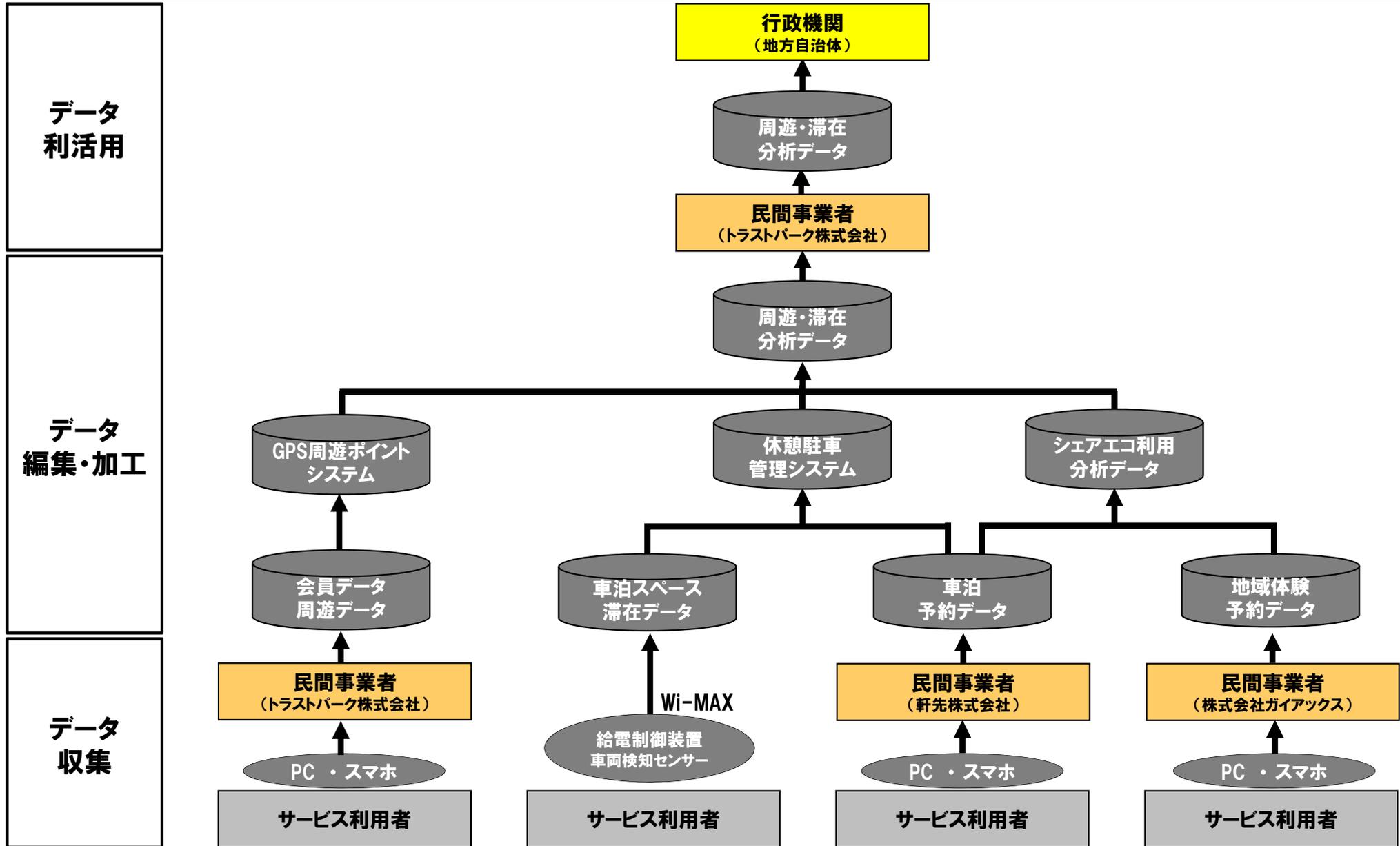
シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

ビジネスモデル



シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

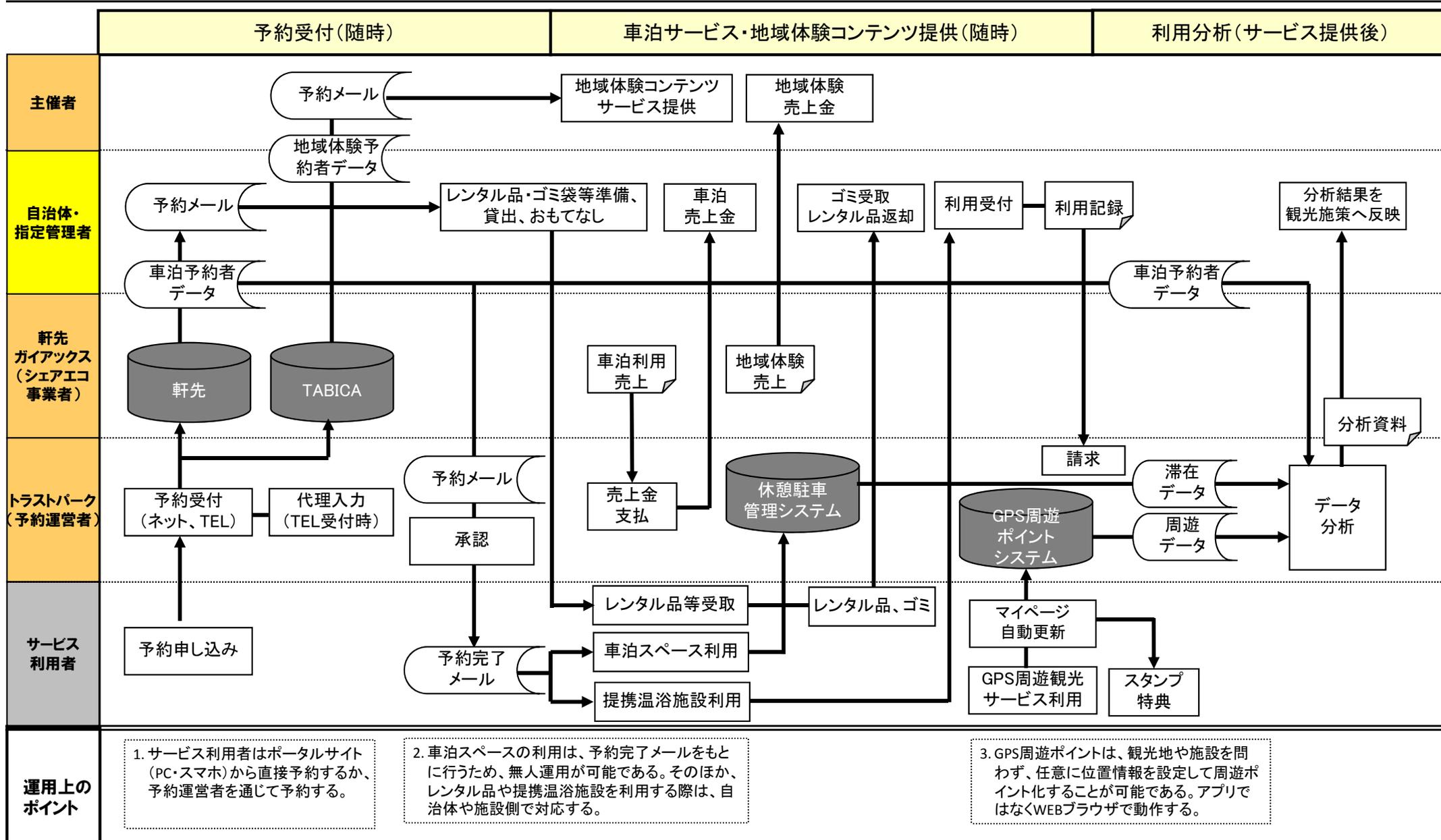
システム構成モデル



トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

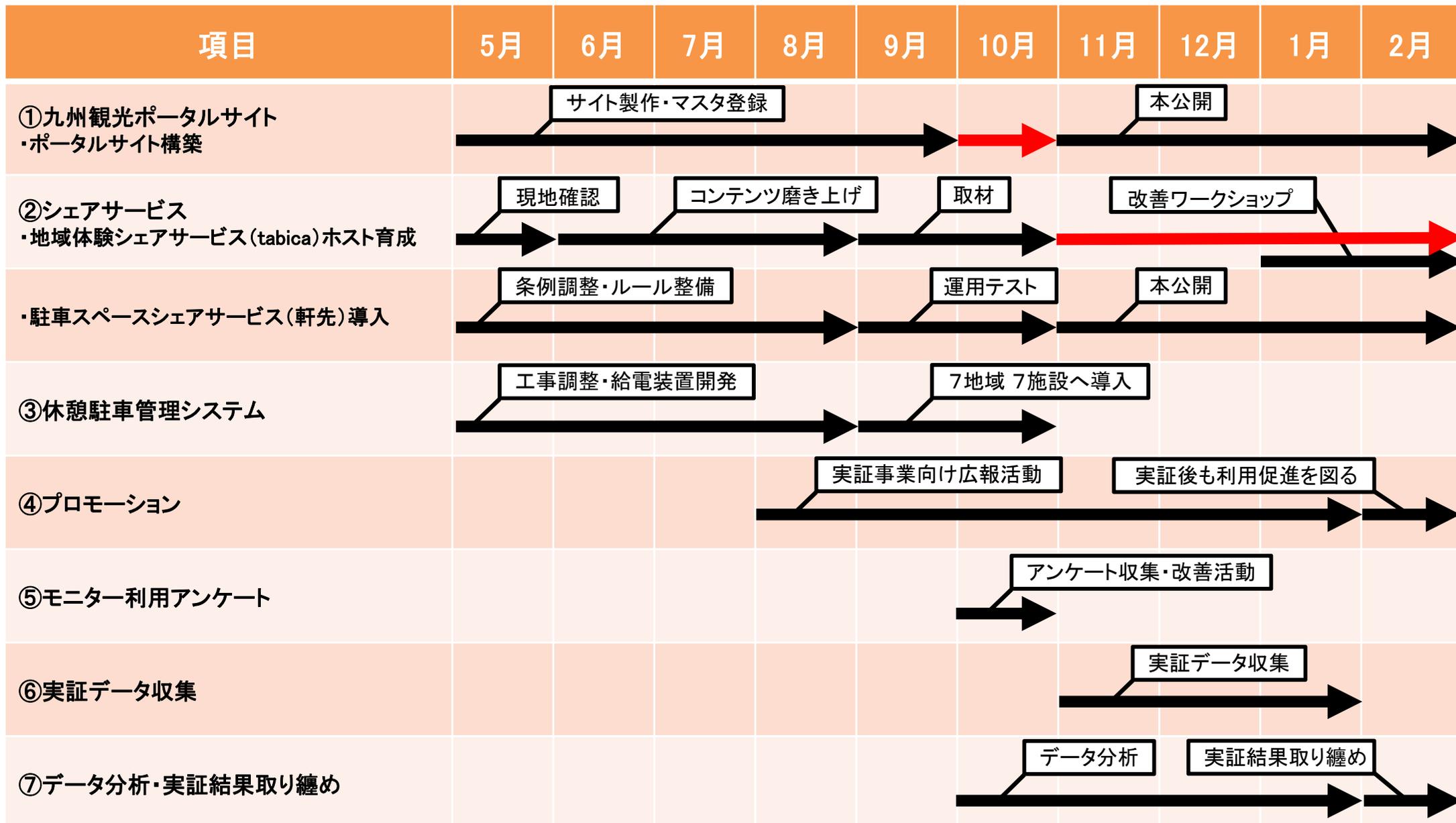
業務フローモデル



トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実施スケジュール

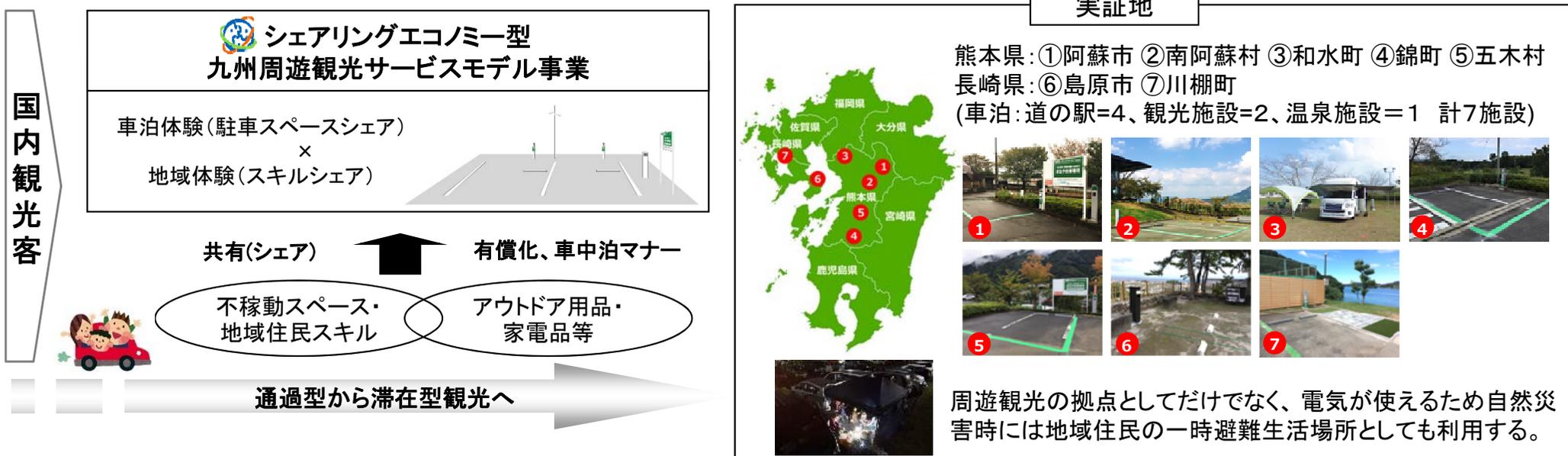


トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証事業の実施状況

- 地方公共団体が所有管理する遊休地や不稼動時間帯の駐車スペース、地域住民スキルをシェアリングエコノミーサービスを通じて一般に有償で利用させる実証を行った。駐車スペースシェアサービスと地域体験シェアサービスを提供して、自家用車やレンタカー、キャンピングカーを利用する観光客をターゲットとして、利用料や参加料を徴収するだけでなく、地域滞在消費を促進した。シェアサービスの売上は、サービス提供者、シェアサービス事業者、サービス運営管理者にて三者按分することにより維持管理費を捻出し、自走運営を実現させるための実証を行った。



- 周遊観光客が安心・安全に車泊ができるスペースを設け、そこを起点に地域観光やアクティビティー等のコンテンツを連携させると共に、スマートフォン・車両検知センサーにより、周遊・滞在データを収集分析した。昨年11月公開の九州周遊観光ポータルサイトは、シェアサービスのTABICA(地域体験予約)、軒先パーキング(車泊スペース予約)と連携して構築した。車泊予約完了後に自動生成される予約QRコードを駐車場の給電制御装置にかざすと、予約した駐車スペースの電源に通電させる仕組みとした。
- GPS周遊スタンプを開発し、スタンプ取得者に抽選で商品が当たるスタンプラリーを開催した。スタンプ利用者のルート分析については、GPS周遊スタンプの取得地点への立ち寄り回数と、その前後に訪問したスタンプ取得地点の出現回数をカウントし、立ち寄り頻度が高い地点ならびにルートをGISによりマッピングした。その結果、熊本をハブとして、鹿児島、宮崎など南九州を回遊するルート、大分や北九州など東九州を回遊するルート、長洲港、熊本港、天草から島原半島に渡り、長崎・佐賀方面など西九州を回遊するルートの3パターンが可視化された。その結果を次年度の観光施策の検討資料として、自治体に共有した。
- 本シェアエコ型の駐車スペースは日本RV協会と連携し「RVパークsmart」として新しいRVパークとして区分した。キャンピングカーユーザーに限らず、一般車・レンタカーユーザーが「手ぶらで車泊」ができるように、各地でアウトドア用品や家電品等のレンタル運用や長崎県川棚町では大晦日、年越しそば+おせち料理セットプラン、熊本県和水町の駐車スペースでは地元の会社が所有する不稼動キャンピングカーを展示し、そのキャンピングカーに泊まることのできるカーシェアプランを提供するなど、冬季シーズン(2017年11月~2018年1月)における滞在観光需要の掘り起こしを図った。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証事業における成果達成状況(KPIによる計測)

2017年11月～2018年1月(冬季3ヶ月間)におけるKPI達成状況は、以下の通りである。

「周遊スタンプ利用者の平均立ち寄り箇所数」／ 実証地周辺に多数周遊ポイントを設置できたため達成できた。

また、取得を促す施策を実施したため、利用者の立ち寄り箇所数が増えた。

「周遊スタンプ利用者の観光ルート発掘数」／ 九州の全道の駅を始め、九州一円に多数の周遊ポイントを設置できたため達成できた。

また、広範囲に設置したことにより利用者の周遊データを可視化できた。

「ポータルサイト閲覧数」／ 開設後、WEBやSNSを中心に積極的に施策を実施したため達成できた。

また、各種メディアにも掲載頂き、閲覧数を伸ばすことができた。

「車泊スペース設置数」／ 実証地において事前の打ち合わせや段取りを行い、滞りなく設置を達成した。

コンソメンバーのメーリングリスト等を活用し、情報を適宜共有して事業を進めた。

「利用者の満足度の目標」／ 利用者の声を積極的に取り入れ、改善活動を繰り返し満足度の目標を達成した。

利用を促進する施策を実施するとともに、都度アンケートを収集したことで改善活動につなげることができた。

「駐車スペースの利用回数」／ 冬季という季節的な要因に加え、広く認知されるまでに時間を要したため未達成となった。

各メディアへの告知及びWEBやSNS等の広報活動量から、認知されるまでに時間を要したためである。

「地域体験プログラム数」／ 当初計画から、1箇所ホスト候補が育成できなかったため未達成となった。育成候補への事前準備を進める必要があった。

「地域体験プログラム催行数」／ 冬季シーズン(実証期間)に催行できないプログラムがあった。

また、九州周遊観光ポータルサイトやSNS等の広報活動量の不足があり達成できなかった。

- スマートフォン、車両検知センサーによる周遊・滞在データの収集分析について、周遊スタンプ利用者の平均立ち寄り箇所数は8.12箇所[目標5.0箇所]、周遊スタンプ利用者の観光ルート発掘3本[目標2本]となった。
- 駐車スペースシェアサービスの導入については、7地域[目標7箇所]に設置し、利用実績は123回[目標300回]だった。
車中泊ルール違反数・苦情件数は0件[目標0件]だった(サンプルは南阿蘇の道の駅で前年20件)。当実証事業にて設置したマナー・注意看板や防犯カメラにより、ルール違反が抑止され苦情件数の削減に繋がることが期待されている]
- 九州周遊観光ポータルサイトを構築し、閲覧数1.7万ページビュー[目標1万ページビュー]を達成した。
また、広報集客ツールとして、九州周遊観光サービスモデル事業のFacebookページを立ち上げ、投稿数=69件、いいね数=1,066、広告リーチ数=81,890の結果となり利用促進に繋がった。
- 地域体験シェアサービスの導入については、3地域に6プログラム[目標:7プログラム]を登録し、催行は1回[目標30回]だった。
- 九州周遊観光サービスを利用した方のアンケートによる満足度は79.8%[目標80%]となった。

今後も春季～秋季シーズンの利用促進施策によりデータを収集し検証を継続する。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証過程でぶつかった障壁、及び、障壁に対して変更・工夫したこと

計画段階 <PLAN>

- [障壁]シェアリングエコノミーの概念やサービス、車泊という旅のあり方が浸透しておらず、認知度を向上する必要があるという問題にぶつかった。
 - ・ [変更・工夫]防災としての言葉でも使われる「車中泊」ではなく、シェアリングエコノミーを活用した新しい旅のカタチ「車泊(くるまはく)」をより多くの人に伝えて需要を掘り起こす方法とした。
 - ・ [変更・工夫]様々なメディアでシェアリングエコノミーや車泊という旅のスタイルの情報発信に努め、2月末時点で100を超えるメディアに掲載された。
 - シェアリングエコノミーの目的・サービス等を周知させるために自治体向け・一般利用者向けの2種の動画を制作し、九州周遊観光ポータルサイト、Facebook、YouTube、福岡市の天神に設置している大型ビジョン等で公開した。
 - 現地見学会等でメディアや自治体にシェアリングエコノミー事業の目的やサービス等を説明した。
 - 温浴施設との提携や暖房機器等のレンタルや、車泊×キャンピングカー、車泊×イベント等のセットプランの企画から商品造成を行った。
- [障壁]車泊サービスにおける予約管理、料金徴収ルール、レンタル品管理等の運営ノウハウがないという問題にぶつかった。
 - ・ [変更・工夫]車泊のビジネスモデルを構築し、その運用ルールを策定・実施した。その結果、利用者満足度は約8割で、トラブルは発生しなかった。
 - 車泊料金の設定、徴収額、売上金の支払フロー等を協議し、予約管理、値決め方法、夜間施設出入り、ゴミ捨て場所、レンタル品返却場所等の運用ルールを策定した。
 - 安全・防犯面の対策として各施設の利用ルールに応じた車泊マナーを検討し、車泊予約サイト及び現地看板に車泊マナーや防犯対策、緊急連絡先等を掲示した。

実施段階 <DO>

- [障壁]実証地域が7地域と広域にわたるため、コンソーシアム構成員間の均質・緊密なコミュニケーションと情報共有が困難であるという問題にぶつかった。
 - ・ [変更・工夫]全コンソーシアム構成員が情報共有可能なキックオフ説明会を開催し、SNSを活用した情報共有を定期的に行うという対策を講じた。
 - プロジェクト発足時にコンソ構成員参加のもとキックオフ説明会を行い事業目的、計画等を共有した。不参加団体にはビデオにて共有を行った。
 - コンソ20団体+関係者を登録したメーリングリストを活用して適宜情報を共有した。
 - Facebook の非公開グループを活用して、外部からも現地写真や動画等を共有した。

評価・考察段階 <Check・Action>

- [障壁]車泊モデルのさらなる普及展開を図るため、自治体・観光施設にどのように情報共有・営業を展開するかという課題にぶつかった。
 - ・ [変更・工夫]地域課題により自治体を区分化し、国・県等の協力を得ながら基礎自治体への情報共有を図るという対策を講じた。
 - 同じ地域課題・ニーズ等がある自治体を区分化し、適時状況報告を行った(訪問説明・メール・Facebook)。
 - 来年度予算化に向け地域ICT/IoT実装推進セミナー資料等を用いて国の戦略や横展開予算、事例等を共有した(メール・電話)。
 - 内閣官房シェアリングエコノミー推進室、熊本県・長崎県等に協力を依頼し、自治体・観光団体等へ事例共有を行った。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証成果に基づき検討されたルール(案)等

■ ①車中泊スペース設置及び運用管理ルール

- ルール整備等に向けたシナリオ: 繁忙期の対応やルール整備、自走費用やマニュアル、予約管理等の教育を実施し、自走運営を目指す。
- 整備主体: トラストパーク
- ルール概要及び適用範囲: 今回開発した休憩駐車管理システムの導入ルールを策定した。設置場所、工事方法、トイレ等の附帯設備、防犯対策等の安全設備、サービス範囲(当日予約可否、夜間駐車場への出入方法等)、車中泊マナー(ゴミ、火気利用、アイドリング、ペット、お客様同士のトラブル等)、徴収料金設定、売上手数料、緊急時対応等、各地の規則や施設利用ルール等があり一律に規定することは現時点では困難である。当システム契約におけるルール(チェックシート、同意書、マニュアルなど作成)を基に、各地へ導入展開することで車中泊トラブル防止や事故削減等に繋げる。適用範囲は自治体及び指定管理者となる。

■ ②シェアリングサービスによる車泊の有償化促進ルール

- ルール整備等に向けたシナリオ: 車泊利用料を固定のみならず、シーズンに合わせた変動料金制を採用する。
- 整備主体: 自治体
- ルール概要及び適用範囲: 地方公共団体等が所有管理する直営施設は自治法に基づき施設利用等の徴収額を条例で定める(錦町において整備)が、例えば車泊サービス(駐車スペースシェアサービス)はホテル業と同じく、需要に応じて料金を変動設定することが可能であるため、曜日・シーズンや地域のイベント期間等、料金の変更を柔軟に行うことができるルールや事例があれば売上の機会損失が無くなり、シェアリングエコノミー事業のポテンシャルを活かすことができるため導入範囲・適用範囲が広がる。適用範囲は各自治体となる。

■ ③シェアリングサービスによる事業地活用方法(車泊スペース設置等)

- ルール整備等に向けたシナリオ: 不稼働資産を所有する自治体等を対象に活用制度を設け、普及展開を図る。
- 整備主体: トラストパーク及び省庁・自治体
- ルール概要及び適用範囲: 今回は市町村が所有管理する施設で車中泊の実証を行ったが、国・都道府県管理地(国立・県立施設など)にも車中泊ニーズの高い場所がある。地域滞在による消費を生む可能性の高い場所については、民間事業者がそのスペースを積極的に活用できる制度等があれば、次頁記載の普及展開の範囲が広がる。適用範囲は各自治体となる。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証事業以降の取組(予定)

- 九州周遊観光サービスモデル事業の実証期間が冬季シーズンとなったため観光やアウトドア体験等を目的とした需要の掘り起こしに苦労したが、引き続き行楽シーズンに向けた料金設定及び車泊と地域体験を絡めた新プラン等を作成し、滞在観光の利用促進(データ収集・分析)を図る。冬季シーズン(2017年11月～2018年3月)は、平日1500円、休前日2500円とした地域が多かったが、4月以降は今回収集した利用者アンケートをもとに平日1500円、休前日3000円を予定している。ゴールデンウィーク等の繁忙期は地域によって異なるも特別料金4000円～6000円を想定している。
- 並行して各地へ車泊スペースを増設することで周遊・滞在観光客の利便性を高めていく。普及展開計画として2018年度は、九州全県・山口県の市町村に導入展開する予定である。2019年度は、全国の市町村に展開を予定している(東京五輪に備えて関東など)。2020年度は、訪日外国人向けサービスを追加し、農泊地域への展開を予定している。
- 対象地域(自治体数)は以下を予定している。

県	優先度Aの地域	優先度Bの地域	優先度Cの地域	合計
福岡	4地域	8地域	4地域	16地域
長崎	1地域	4地域	5地域	10地域
熊本	1地域	5地域	6地域	12地域
佐賀		4地域	2地域	6地域
大分	3地域	2地域	3地域	8地域
宮崎	3地域	5地域	3地域	11地域
鹿児島	1地域	4地域	3地域	8地域
山口	2地域		1地域	3地域
広島		1地域	1地域	2地域
群馬	1地域			1地域
島根		1地域		1地域
合計	16地域	34地域	28地域	78地域

- 普及展開の体制は以下を予定している。

【実施主体】 トラストパーク株式会社(導入・運用・保守・プロモーション)

【ハード・ソフト体制】 九電テクノシステムズ株式会社(給電制御装置、給電ポール)

軒先株式会社(車泊予約サービス)、株式会社ガイアックス(地域体験予約サービス)

株式会社イー・フォレスト(九州周遊観光ポータルコンテンツ開発)

■ 実証事業以降の資金計画

- 維持管理費用の負担方法: 毎月発生する通信費と電気代は、車泊スペース等の利用売上を自治体・指定管理者とシェアサービス事業者で按分して負担する。売上按分比率は地域ごとに協議して決める。

トラストパーク株式会社

シェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業【シェアリングエコノミー】

■ 実証事業以降の取組(予定)

