

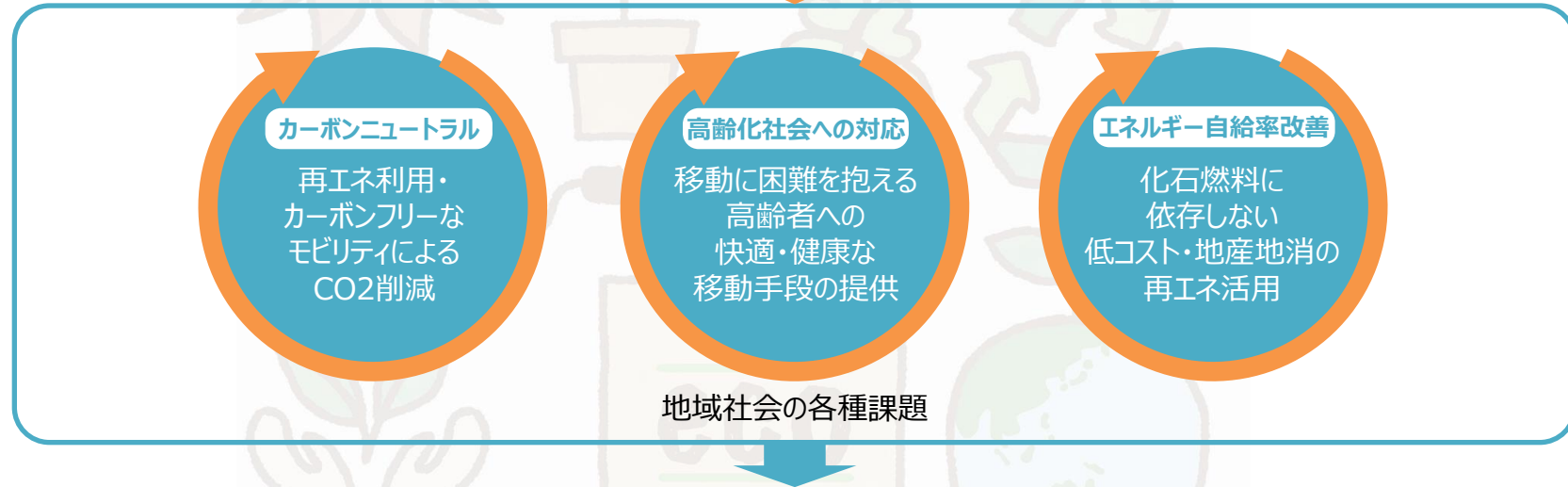
蒲郡市「移動を通じて『地域のウェルビーイング』を実現する パーソナルモビリティシェアリング事業」 2024年度実証報告

蒲郡市まちなかモビリティ推進協議会
(蒲郡市、一般社団法人蒲郡市観光協会、トヨタコネクティッド株式会社)

2025年3月21日

- ・ **地域のサステナビリティの実現を目標とするMobility as a Service**
- ・ **極力地域内で持続可能、かつ環境・社会・全ての人にやさしいエシカルなモビリティサービスを実現**
- ・ **サーキュラーエコノミーの実現などソーシャルビジネス化により、地域社会の課題を持続的に解決**

地域で持続可能な、モビリティサービス（ソーシャルビジネス）



地域のサステナビリティの実現

昨年度までの取り組み

一昨年度に実施した次世代モビリティの試乗会を通じてニーズの確認ができた電動トゥクトゥクにフォーカスを行い、昨年度の無償シェアリングでの実証を行った

2022年度

「次世代モビリティ 試乗体験会」



2023年度

「次世代モビリティ 無償シェアリング」



全体マイルストーン

「まちなかモビリティ」では、2025～2026年度の事業化を見据えた取組みとして以下のようなマイルストーンを設計

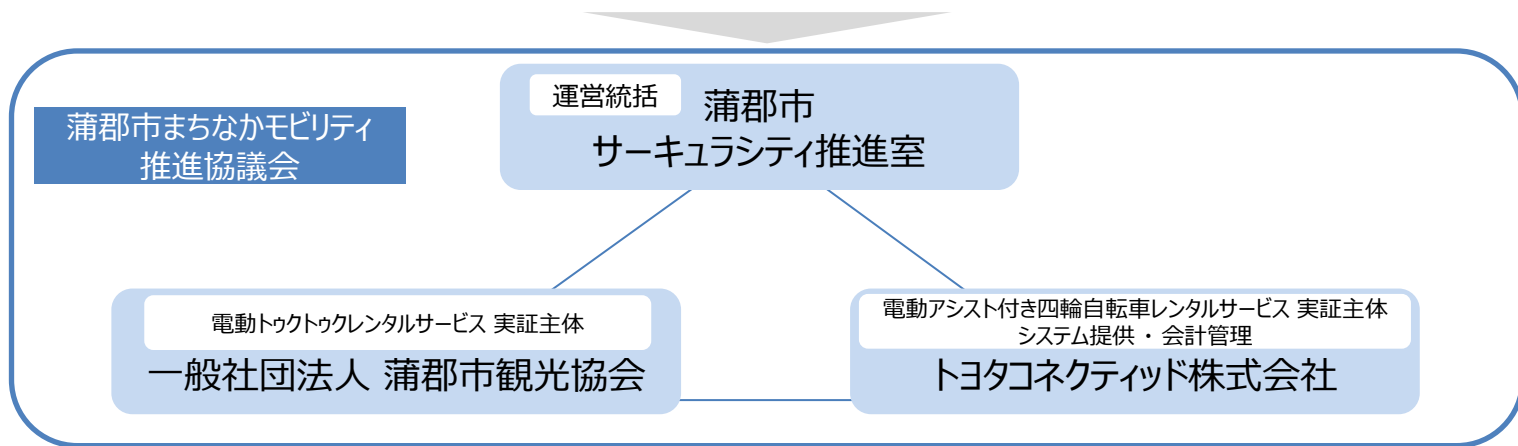
	2022年度 実施済	2023年度 実施済	2024年度 今年度	2025～2026年度
マイルストーン	ニーズ検証	市内での小規模実証	本番サービス想定実証	事業開始
主要活動	「自転車以上クルマ未満」のモビリティ試乗会を実施 - 参加者アンケートを通じて想定仮説に対する意見を収集  	- 市内数か所に車両を配置した小規模なサービス展開実証を実施 - 利用者データおよび事後アンケートを通じて利用状況を分析 	- 本番を想定したシステム・運用によるサービス展開実証を実施 - 運用結果をもとに今後に向けた課題を洗い出し - 地域貢献の“自分ごと化”を促すプロセスを確立	- 蒲郡市内での事業を開始 - サービス利用状況から継続的に改善施策を展開
期待成果	「ちょうどいい乗り物をシーンに合わせて利用する」サービスに対する市民の期待値を把握	- 主要ターゲットとなる利用者層・利用シーンを把握 - サービス設計の基礎となるデータを収集	- 事業化に向けた改善すべき課題を把握 - 本番事業化に向けた座組構築	翌年以降も持続可能な事業モデルの確立

コンソーシアム組成の背景

2022年度：2021年度に国内で最初にサーキュラシティ宣言を行った蒲郡市に対し、“人・社会・環境に優しい、次世代の移動サービス事業”の構想をトヨタコネクティッドより紹介したことをきっかけに実証を開始

2023年度：蒲郡市観光協会も参加し、蒲郡市・蒲郡市観光協会・トヨタコネクティッドの3社で実証を推進

2024年度：2025～2026年度の事業化を見据え、より密に連携・推進していくためにコンソーシアムを組成



昨年度の実証結果を踏まえた今年度の実証の方向性

検討の結果、免許返納を控える高齢者向けに安全な移動手段の提供、観光客・市民向けに点在する観光スポットを巡るエコな周遊手段の提供の2つの方向性で実証をセット

	観光客向け	市民・住民向け
昨年度の実証結果を踏まえて	2024年2月に行った「まちなかモビリティ」実証では1か月間で総利用回数360回・利用者の95%が満足と好反応を得られた - 事業化を目指し実証を推進	日常の移動手段はあくまでもマイカーがメインであり、近距離の日常移動におけるユーザーニーズの深堀が必要 追加インタビューの実施によりフォーカス領域を決定
方向性 (調査後)	点在する観光スポットを巡るエコな周遊手段の提供	免許返納を控える高齢者への安全な移動手段の提供
実施内容	実証① 観光客向け電動トゥクトゥクのレンタルサービス	実証② 高齢者向け電動アシスト四輪自転車の共同利用

実証①：観光客向け実証概要

JR蒲郡駅構内にあるナビテラスを起点に観光向けトゥクトゥクのレンタルサービス提供（レンタカー事業者免許を取得）。今年度の運用オペレーションは蒲郡市観光協会が担当

実証期間 2024年11月25日～12月25日

利用料 平日：1,000円／2Hr、土日祝：3,000円/回

観光客・市民の市内周遊用にトゥクトゥクを貸出

実証時は観光協会が運用

トゥクトゥク貸出

- ・ 周遊促進施策
- ・ 環境貢献データ

観光客・市民



観光協会



利用料



電動アシスト付き自転車「ぐるチャリ」



蒲郡駅で借
シスト付き

駅構内の一角に、
電動アシスト付き自転車
を展示し、観光客の利便性を
高める取り組みとして
取り組んでいます。
※雨天時の場合は
展示を中止いたします。
※日本交通連盟
マークに加入し、
信頼性を確保

2023年度実証では
トヨタコネクティッドがオペレーション
を担当

2024年度実証では
蒲郡市観光協会がオペレーション
を担当

実証①：本実証での検証項目

主に、2次交通手段としての有効性、蒲郡市観光協会としての事業性、を検証

実証目的

- ・ **市外からの来訪者**および**市民**の移動・周遊手段として、観光活性化と市民利用双方の有効性を検証する
 - ・ 観光スポットを繋ぐ2次交通手段としての有効性の確認
 - ・ 推奨ルートへの反応度・活用度
 - ・ 観光客と市民による相互の可能性検証
 - ・ 週末と平日の料金設定との組み合わせによる観光客・市民双方の利用喚起と効果検証
 - ・ 事業主体として観光協会の事業性の見通し検証



検証項目	効果測定方法
2次交通手段としての有効性	・ 利用者の属性分析、G-Fleetでのルート分析、利用後アンケート
観光協会としての事業性	・ 本実証での利用実績を基にした課題抽出・収支計算

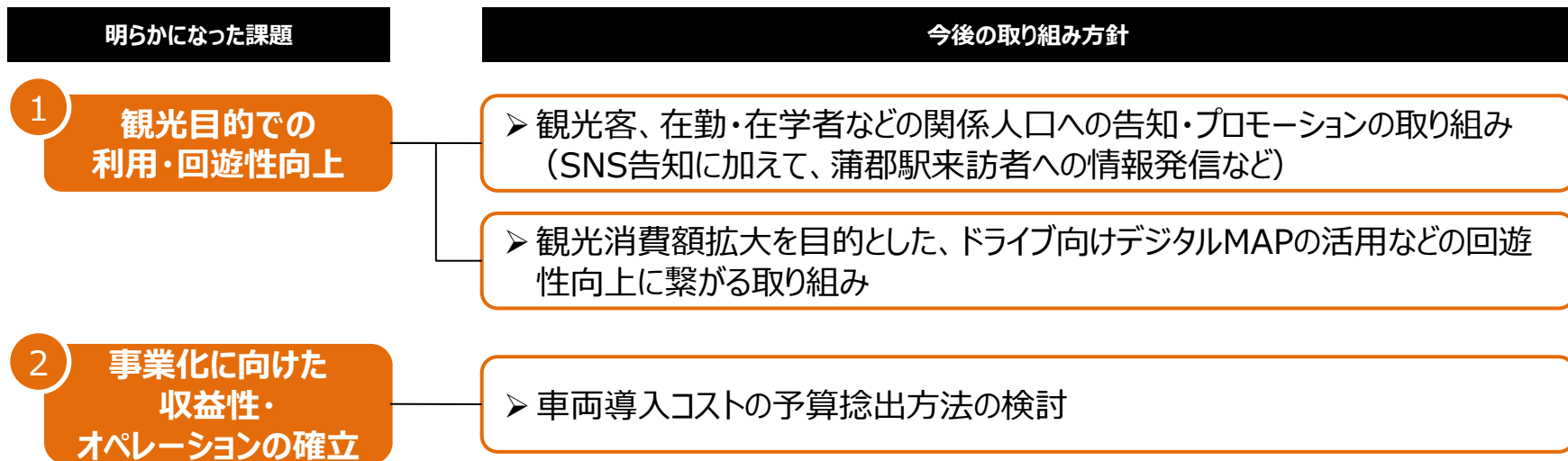
実証①：検証結果・示唆・課題

今回の実証を通じて得られた示唆を総括することで、2つの課題を明らかにすることができた

		検証結果	実証から得られた示唆	明らかになった課題
2 次交通手段としての有効性	どんな人が、どんなシーンで利用しているのか？	➢ 計20組26名が利用、うちアンケート回収件数16件 ➢ 主に、女性50代、男性50～60代の市内外在住者が観光目的でサービス利用	➢ 市内在住者・市外からの来訪者ともに、観光目的での周遊に活用	1 観光目的での利用・回遊性向上
	推奨コースへの反応度・活用度は？	➢ 推称コース2つ/4つを観光目的で利用（観光スポットの竹島、西浦エリア）	➢ サービス提供側からの推奨により、観光スポットへの周遊に一定の成果が得られたが、更なる改善余地あり	
	週末/平日料金による観光・住民利用両立は可能か？	➢ 週末/平日どちらでも属性問わず利用 ➢ 約88%は現在の料金設定でリピート利用したいと考えており、料金設定は妥当	➢ 時間単位・定額プランともに設定した料金プランへの受容度は高かった	
観光協会としての事業性	今回の利用料金・稼働実績で収益性は成り立つか？	➢ 本実証の結果を基にした収益試算では、車両調達コストを含めての収益性確立は難しい	➢ 車両調達などの初期費用の捻出	2 事業化に向けた収益性・オペレーションの確立
	地元事業者での運営にあたっての課題は？	➢ 充電オペレーション時の職員の業務負荷	➢ 業務負荷軽減に向けた運営オペレーションの改善	

実証①：今後の取り組み方針

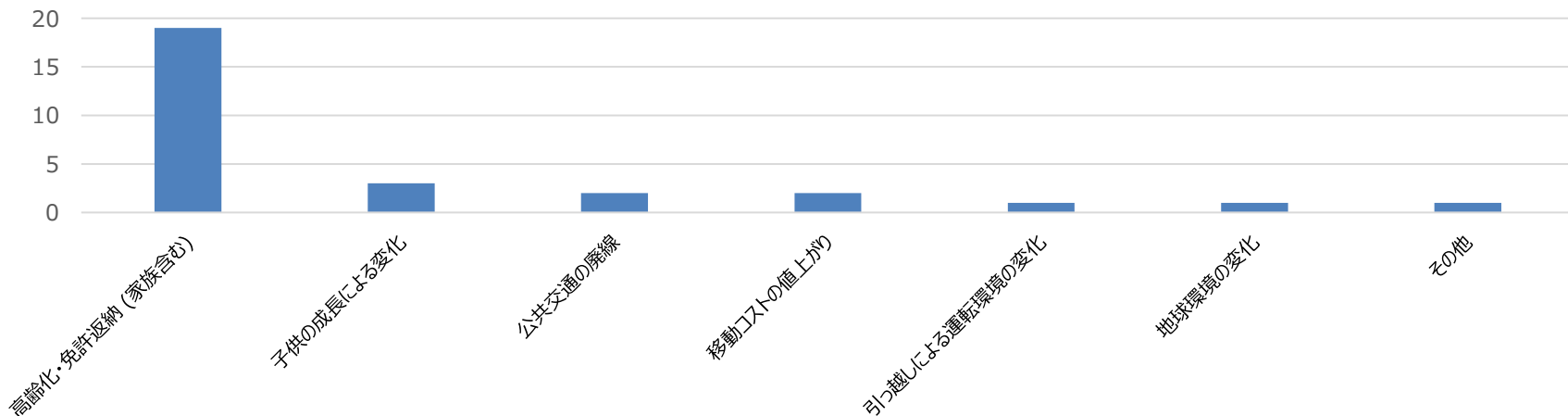
今回の実証を通じて明らかになった課題を受け、次年度以降での事業化に繋げていくために以下のような方針で取り組む必要がある



実証②：追加インタビュー①（多世代インタビュー）

「5年後・10年後の移動に対する不安」でも回答内容の大半が家族を含めた高齢化・免許返納に関するものであり、クルマ社会であるが故に「車移動ができない生活」に対する不安は大きい

5年後・10年後の移動に対する不安
(全年代にヒアリング・回答内容をカテゴリ別に分類)



※5年後・10年後の移動に対する具体的な不安についての回答内容をカテゴリ別に分類。「特になし」等は除外。回答者の内訳は以下のとおり
18歳以下:1名、18~29歳:5名、30~39歳:5名、40~49歳:1名、50~59歳:1名、60-69歳:2名、70代以降:14名

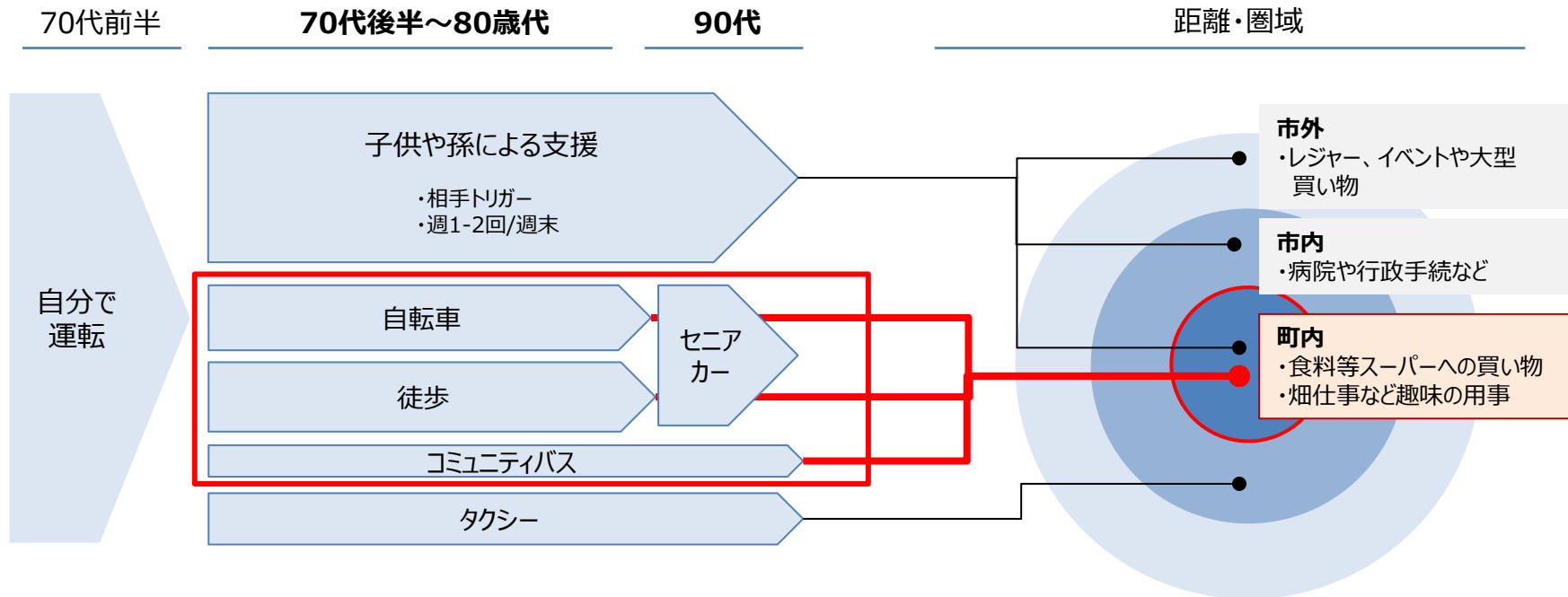
実証②：追加インタビュー②（高齢者深掘りインタビュー）

免許返納後は徒歩もしくは家族に車の運転をお願いし出かけるしか移動手段がなくなる。高齢者は免許返納後に自由な外出を維持できない不安を抱えていることが分かった

	インタビューした方々	現在			免許返納後を想像した場合・・・	
		主な外出先	頻度	移動手段	移動手段	既存の代替移動手段
免許返納前	70代前半男性	買い物 畑	ほぼ毎日	車 (自分で運転)	徒歩 車(子供が運転)	自転車は危険と感じた (安定して運転できない)
	70代後半女性	買い物	ほぼ毎日	車 (自分で運転)	徒歩	自転車は危険と感じた (坂をのぼれない)
	70代後半女性	買い物 畑	ほぼ毎日	車 (自分で運転)	徒歩 車(子供が運転)	自転車は危険と感じた (ふらつく)
	80代前半夫婦	買い物	—	自転車	自転車 車(子供が運転)	セニアカーを検討中 足腰が弱まりそう
免許返納後	80代前半夫婦	買い物	週数回	車 (子供が運転)		自転車は危険と感じた 娘に運転をやめて欲しい と言われた
	80代後半夫婦	買い物	週数回	車 (子供が運転)		3輪自転車 を考えたが、 運転が怖いと聞いた

実証②：追加インタビュー結果から見た高齢者の移動手段と目的

免許返納後の高齢者本人自らが生活圏を移動できる手段が限られている



実証②：追加インタビュー結果を踏まえた実証概要

免許返納を控えた（直後の）高齢者に対して、電動アシスト四輪自転車のレンタルサービスを提供

実証期間	2024年11月25日～12月25日
利用料	1台あたり11,500円/月

調達・運営

実証車両

- ・電動アシスト四輪自転車
- ・各種保険等



道路交通法上は、通常の自転車と同等
(13歳未満、70歳以上は歩道走行も可能)

レンタル

利用料

実証
事務局

ICTによる仕組み

- ・G-Fleetによる利用状況の取得
- ・利用状況の集計 -> コンテンツ生成

社内調達

顧客への提供

1. 参加意向確認（事前受付）

営業活動
市広報～公民館説明会～個別案内

ご近所3人以上集めてエントリー



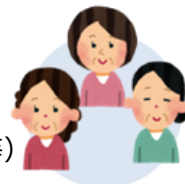
2. 実証提供（1ヶ月間）

車両の提供・利用促進コンテンツ



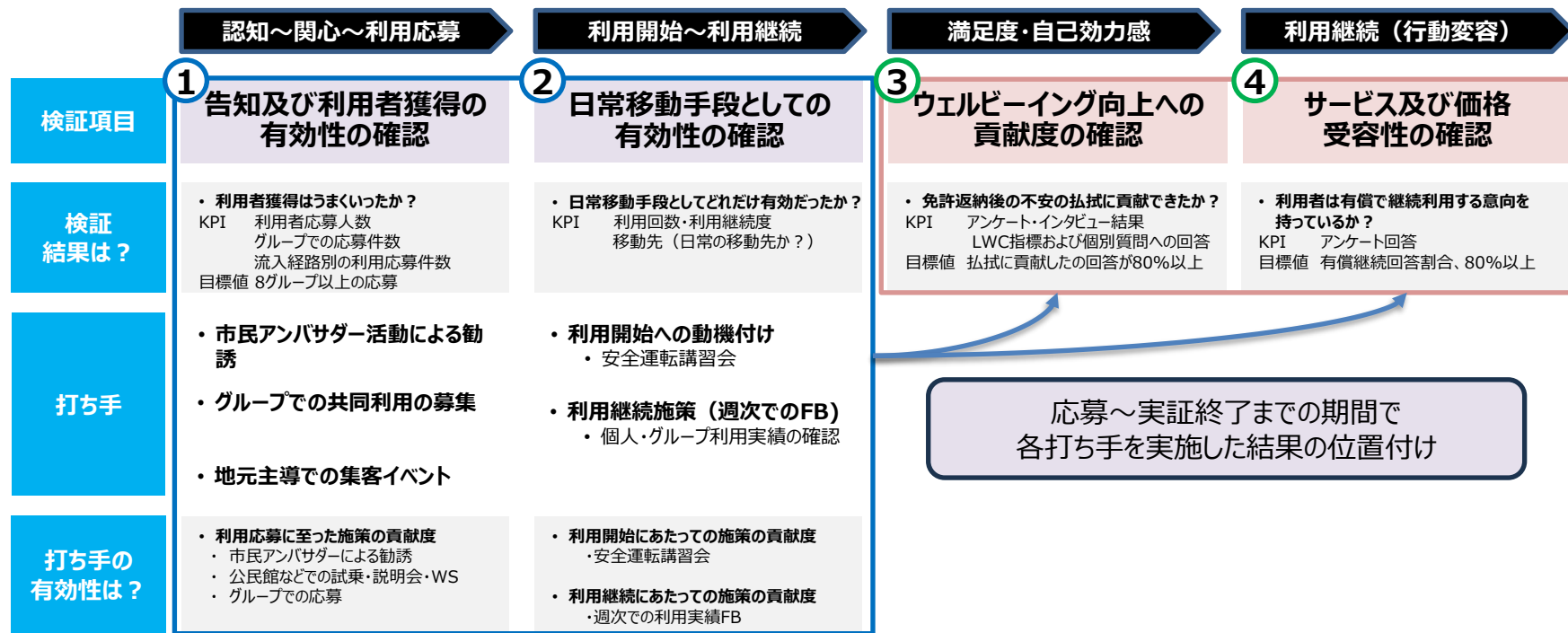
3. 支払い・フィードバック

- ・利用料支払い
- ・アンケート（継続利用意向・満足度等）



実証②：本実証での検証項目

本実証における検証項目を以下の4つの視点から設定し、それぞれの打ち手の有効性も含めて検証を進めた



実証②：検証結果 ①告知及び利用者獲得の有効性の確認

高齢者本人だけではなくその家族にも告知活動を行うことで応募に繋がることを確認。また、高齢者のみだと慣れ親しんだ移動手段・習慣からの行動変容は起こしづらい

流入経路別の申込人数	広報媒体及び告知対象	四輪自転車への試乗人数	申込書持ち帰り人数	応募人数	
合計（活動1 + 活動2）	10,203名	115名	26名	5名	
活動1： 市民アンバサダーによる紹介 合計	80名	40名	6名	2名	➤ 家族からの紹介・推奨があり応募 ➤ 夫婦での共同利用応募
活動2： 地元主導での集客イベント 合計	10,123名	75名	20名	3名	
活動2-1：高齢者本人向け 公民館での試乗会 (合計7回)	123名 公民館に出入りしている 高齢者へ告知	68名	4名	0名	➤ 高齢者のみだと、慣れ親しんだ移動手段・習慣から行動変容を起こしづらい
活動2-2：高齢者の家族も含めた 座談会 + 試乗会 (合計8回)	10,000名 市のLINE登録者へ告知	8名 5人/8人が家族と参加	7名	3名	➤ 家族からの紹介・推奨があり応募

高齢者のみアプローチから、その家族（子世代）を含めたアプローチへ変更

※ 活動2：上記以外に試乗不可の展示イベントなども実施

実証②：利用者の属性

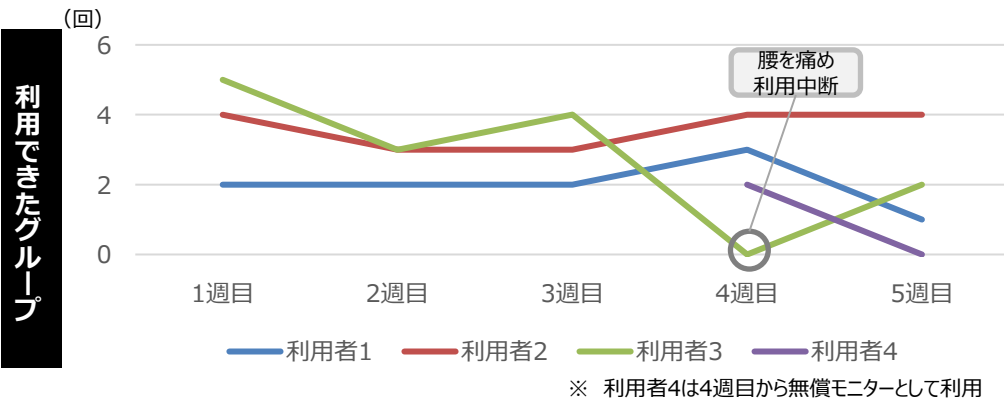
無償利用含め合計で4組6名が応募（有償：3組5名、無償：1組1名）
70～90代男女が本実証サービスを利用

利用者 No.		属性		サービス紹介者	応募形態	免許証有無	自動車運転有無	サービス利用前の外出状況		
								目的	手段	頻度
1組目	1	90代男性	夫婦	息子	有償	○	○	趣味、畑、買い物	自動車	週2回
	2	90代女性			有償	○	○	趣味、買い物	自動車	毎日
2組目	3	80代男性	一人暮らし	義理の娘	有償	○	× 1年前に運転をやめた	買い物、博物館	シニアカー	-
3組目	4*	70代男性	一人暮らし	妹の知人	無償	× 12年前に免許返納	×	買い物	徒歩	週2回
4組目	5	80代男性	夫婦	息子	有償	○	○	ラジオ体操、畑、買い物	自動車、自転車	毎日
	6	80代女性			有償	○	○	ジム、畑、買い物	自動車	毎日

※ 利用者4は実証途中から無償モニターとして利用

実証②：検証結果 ②日常移動手段としての有効性の確認(1/3)

無償利用も含めた4名/6名が買い物・趣味での利用など日常移動手段として利用継続
 また、サービス利用を浸透させていく上では道路環境・車両改善(デザイン、乗り心地など)が課題となる



主な利用用途

- 買い物、趣味、日々の運動など日常の移動手段として利用

利用できた人の共通項

- 免許返納後を自分ごととして捉え、前もって備えている
- 新しい移動手段を受け入れるオープンマインド思考 (アーリーアダプターとしての特性)

利用できなかった要因

- 近隣の走行エリアが、車通りが多い＆歩道が傾いており、運転することが怖いと感じた (歩道が斜めになるエリアでは車両も傾き、バランスが取りづらい・転びそうになる)
- “いかにも高齢者”な車両デザインが恥ずかしい (知人・友人が誰も乗っていないことが恥ずかしい)

→ **道路環境の整備、車両改善が課題**



実証②：検証結果 ②日常移動手段としての有効性の確認(2/3)

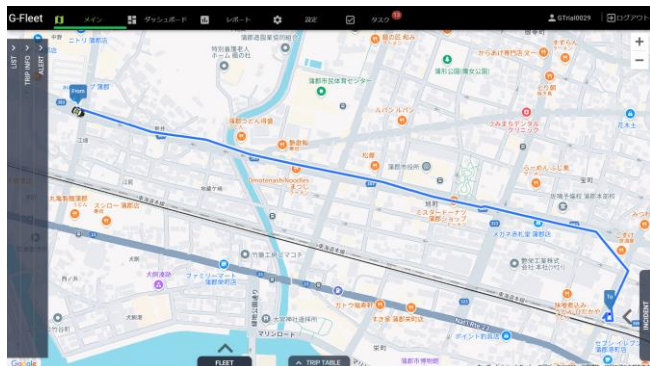
利用できたグループは、買い物、趣味、日々の運動など日常の移動手段として利用

利用者No	利用期間	利用回数 合計	目的：運動・散歩	目的：買物	目的：趣味	目的：その他
1	11/25～12/25 (31日)	10回	5回		4回 近隣のグランドゴルフ会場	1回 近隣の畑
2	11/25～12/25 (31日)	18回	13回		4回 近隣のグランドゴルフ会場	1回 居住エリアの集会所
3	11/25～12/25 (31日)	15回	8回	6回 市内中心部スーパー		1回 市内中心部の病院
4	12/13～12/25 (15日)	2回		1回 市内中心部スーパー		1回 市役所
総計		45回	26回	7回	8回	4回

【参考】ICT活用による利用状況の計測

車両の走行データを取得・管理できるシステム「G-Fleet」で取得した利用者ごとの走行データなどを用いて、利用継続の打ち手である週次フィードバックのコンテンツの作成及び利用結果の分析に活用

移動位置・ルート測定システム



システム名

G-Fleet / トヨタコネクティッド(株)

概要

車両の位置情報や走行データを取得・リアルタイム管理

計測データ

- ① 移動回数
- ② 移動距離
- ③ 移動時間
- ④ 走行ルート

計測した情報の活用先

電動アシスト付き4輪自転車 共同レンタルサービス

今週のおたより

ご利用レポート

週	時間	利用回数 / 移動距離			
1週目	7時間10分	16回	11km	1km	計140km
2週目	5時間10分	26回	7km	16km	計150km
3週目	6時間00分	46回	6km	11km	計160km
4週目	4時間50分	46回	6km	6km	計100km

事務局からのメッセージ

こんにちは。蒲都市まちなかモビリティ推進協議会です。

先週の移動実績は以下の通りです。

- ・ 乗車時間は4時間50分でした（総乗車時間：23時間10分）
- ・ 利用回数は2回でした（総利用回数：14回）
- ・ 移動距離は10kmでした（総移動距離：55km）

この一か月、日常の移動手段として積極的にご利用いただき、誠にありがとうございました。免許返納後の日常の移動手段として、どのように感じられましたか？

今年度のサービスは一度終了となりますが、様からの貴重なご意見を頂き、魅力あるサービスの実現を目指してまいります。

日に日に華さが増えているので、どうぞお体にお気をつけてお過ごしください。

蒲都市まちなかモビリティ推進協議会

：計測データを基にしたコンテンツ

先週までの移動距離でここまで行ける・できる！



先週のベストライド（移動距離：3km）



取得した各利用者の走行データなどを用いて、週次フィードバックのコンテンツを作成＆利用結果の分析

実証②：検証結果 ②日常移動手段としての有効性の確認(3/3)

打ち手としてセットした安全運転講習会、走行データによる週次フィードバックは、利用促進・継続におけるモチベーション向上に繋がることを確認

利用促進に向けて（1週目）

新しい車両への操作慣れのための安全運転講習会

実車を確認しながらの
操作説明



利用者自ら操作・運転し練習



利用継続に向けて（2週目～5週目）

利用モチベーション向上のための週次フィードバック



打ち手への反応・評価（利用者へのインタビュー結果 ※一部抜粋）

- 操作を教えてもらうことで、安心して利用できた
- 事前に練習することで運転への自信がついた
- 操作慣れによる安心・自信がスムーズな利用開始へと繋がる

※ 参加者からネガティブな反応は無し

- 利用回数・走行距離が可視化されることで、自分もまだまだ動けると実感
- ケアされていることの実感が利用のモチベーション向上に繋がる

※ 参加者からネガティブな反応は無し

【参考】LWC指標（Liveable Well-being City指標）

国が進めるデジタル田園都市国家構想では、ウェルビーイングの実現に向け、市民の「暮らしやすさ」などを可視化できる当指標の活用が推称されている。本実証では移動にまつわる設問を抜粋し計測を実施

#	分類	設問	評価	#	分類	設問	評価
1	幸福度	現在、〇〇さんはどの程度幸せですか。 「とても幸せ」を10点、「とても不幸」を0点とすると、何点くらいになると思いますか。	1 1段階	8	自身の状態	自分のことを好ましく感じる	5 段階
2		現在、〇〇さんの住んでいる地域の暮らしにどの程度満足していますか。 「とても満足」を10点、「とても不満足」を0点とすると、何点くらいになると思いますか。		9		私は、身体的に健康な状態である	
				10		私は、精神的に健康な状態である	
3	生活環境	私の暮らしている地域では、介護・福祉施設のサービスが受けやすい	5 段階	11	独自設問	移動手段の制限があり、買い物や通院に困る	
4		暮らしている地域は、日常の買い物にまったく不便がない		12		行きたい場所に自由に行けなく、活動の幅が狭く不安を感じる	
5	対人関係	私の暮らしている地域では、地域活動（自治会・地域行事・防災活動等）への市民参加が盛んである		13		外出機会が減り、人と会うことが少なく疎外感を感じる	
6		暮らしている地域には、困ったときに相談できる人が身近にいる		14		自分で移動できないことで自尊心が揺らぐ	
7		私は、この町内（集落）に対して愛着を持っている		15		移動範囲が狭まることで、より体が衰えてしまうとを感じる	

独自設問 （#11～15）の定義

1. 機能的な不安：日々の生活に必要な買い物・通院などの移動に支障をきたすのではないかと不安
2. 心理的な不安：趣味の仲間や地域社会の繋がりや役割を絶たれてしまうのではないかと不安
3. 孤立・衰え：将来に向けて自分の生活圈・移動範囲がどんどん狭まり、より自分が老い・衰えていってしまうのではないかと不安

実証②：検証結果 ③ウェルビーイング向上への貢献度の確認

短期間実証でありながらも、3人/4人のスコア合計が微増
 中・長期的な取り組みに繋げていくことでより有意な効果を実現できる可能性が高い

サービス利用前後でのウェルビーイングスコア変化 検証結果

利用者 No.	LWC標準設問				独自設問	スコア変化 合計
	幸福度	生活環境	対人関係	自身の状況	移動に まつわる不安	
1	—	-1	—	-1	+3	+1
2	—	+1	-1	—	+1	+1
3	-2	+1	-8	-7	—	-16
4	—	—	—	+1	—	+1

スコア微増の要因

- サービス利用を通して、**免許返納後も日常の外出先へ移動できる**と分かり、**生活における移動の不便さ・不安が軽減**された

スコア減少の要因

- 以下の個別要因・事象を確認済み
対人関係スコア
- **本サービスが今後も続く**と誤認。**家族へ不満を漏らしていた**
- 自身の状況スコア
- 実証終盤、**腰を怪我し心身不調**

実証②：検証結果 ④サービス及び価格受容性の確認

利用継続した3人/4人は有償での継続利用意向あり

日常移動手段として受け入れられる価格は一か月あたり5,500～6,000円/人が目安となる

利用者 No.	有償利用 or 無償利用	日常移動手段 としての利用	有償での 継続利用意向 有無	価格受容性 調査結果	利用意向・価格受容性に関して (利用者インタビュー結果)
1	有償利用	○	有り	5,500円	➤ #1、2は夫婦 ➤ 夫婦で共同利用することで、一人当たりの負担費用を低減できる (夫婦での共同利用)
2	有償利用	○	有り	5,500円	
3	有償利用	○	有り (条件つき)	6,000円	➤ 今回の提供価格だと高く感じる ➤ シニアカーを介護保険適用で、約2,000円でレンタル中
4	無償利用	△	無し	6,000円	➤ 徒歩で不便なく日常移動ができてい るため必要性を感じない

実証②：実証から得られた示唆・課題

今回の実証を通じて得られた示唆を総括することで、いくつかの課題を明らかにすることができた

	実証から得られた示唆	明らかになった課題
告知及び利用者獲得の有効性の確認	➢ アーリーアダプターになる利用者の共通要素は、①近隣に家族が居住、②オープンマインド、③免許返納後に前もって備えていることであることを確認 ➢ 多くの高齢者にとって自ら行動変容を起こすことの難しさも確認（慣れ親しんだ生活習慣を変えることへの抵抗）	1 高齢者の行動変容を促す仕掛けの強化・工夫
日常移動手段としての有効性の確認	➢ 買物、運動・散歩、趣味利用など日常の生活圏の移動手段として活用されたことを確認 ➢ 操作に自信と安心感を持てることがスムーズな利用に繋がることを確認 ➢ ケアされている実感が利用へのモチベーション向上に繋がることを確認 ➢ 運転に一瞬でも不安を感じることで利用を断念してしまう傾向も確認 ➢ 道路環境の影響（凸凹、斜め、雑草が生えた道、歩道と車道の境目が無いなど） ➢ 車両による影響（デザイン、心理面、機能面など）	2 現行車両の道路環境適応不足による安全・操作の課題
ウェルビーイング向上への貢献度の確認	➢ 短期間実証ではあったが、日常での移動手段を確保できることが、免許返納後の不安の軽減に繋がり、移動にまつわるウェルビーイングスコアは微増したことを確認	3 歩行者・自転車に優しい道路環境の整備
サービス及び価格受容性の確認	➢ 日常の移動手段として受け入れられる価格は一か月あたり5,500～6,000円/人であることを確認	4 持続可能な事業スキームの検討

※凡例

実証に参加し、継続利用に繋がったアーリーアダプターから得られた示唆

試乗会での反応や利用応募に至るも利用継続に至らなかったグループから得られた示唆

実証②：今後の取り組み方針

今回の実証を通じて明らかになった課題を受け、持続的な社会実装に繋げていくために以下のような方針で取り組む必要がある

明らかになった課題	今後の取り組み方針
1 高齢者の行動変容を促す仕掛けの強化・工夫	➤ 身近な家族からの紹介・推奨を促す継続的な場づくりやコミュニティの強化
2 現行車両の道路環境適応不足による安全・操作の課題	➤ 様々な道路環境下でも操作しやすく、安心・安全に利用できる車両の開発（デザイン、機能、乗り心地など）
3 歩行者・自転車に優しい道路環境の整備	➤ 行政と連携した、歩行者・自転車が安心・安全に移動できる生活圏の道路環境整備を含む街づくりへの参画
4 持続可能な事業スキームの検討	➤ 利用者負担が5,000円/人もしくは夫婦で10,000円に抑えられる事業スキームの検討（複合的な収益手段の確保）

実証実験の振り返り

実証①：観光向け

- ✓ 地元観光協会が事業主体として取り組み、観光客のニーズに対応したサービスを提供し、一定の成果を得た

実証②：高齢者向け

- ✓ 高齢者の行動変容を後押しするために、身近な家族の協力・関与が不可欠であり有効であることがわかった

- ✓ 持続的な事業スキームの確立に向けてはまだ多くの課題が存在

他市町村へのメッセージ

- ✓ 各自治体でのノウハウ・経験値を共有し、相互にブラッシュアップを推進

- ✓ 高齢者自身に寄り添い行動変容をサポートする中期的な取り組み
- ✓ 住民が自分事として主体的に参加する仕掛けづくり

- ✓ 自治体・民間・住民が一体となった持続的なスキームの実現に向けた取り組み
- ✓ 地域プレイヤーが主体的に運営可能なスキームづくりを自治体が支援



ご清聴ありがとうございました。