

沖縄観光移動革新事業化モデル提案

需要応答型観光ツアーバス導入

Ciel
MOBILITY

Contents

シーエルモビリティの紹介

モバイルプラットフォームの紹介

沖縄でのモバイルプラットフォームバスツアー

in Okinawa

会社名 株式会社シーエルモビリティー (Ciel Mobility)

代表取締役 パク・ムヨル (Park Moo-yeol)

設立日 2012. 04. 27



事業分野

- オンデマンドモビリティ (MOD、Mobility on Demand) サービス
- シャトルバス/観光バス統合管理のためのIoTソリューション、シャトルバス共有サービスプラットフォーム
- シャトルバス/観光バス運行管理代行サービス、需要応答型モビリティ車両45人乗り3台、16人乗り22台

主な顧客

大韓航空、現代モービス、仁川広域市、LG化学、セルトリオンを含む

売上高

2022年基準

総資産8,065 百万ウォン	総資本4,508 百万ウォン	営業利益 609 百万ウォン
総負債3,557 百万ウォン	売上高2,033 百万ウォン	当期純利益440 百万ウォン

企業形態

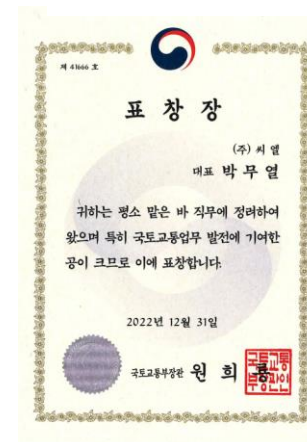
- 非上場中小企業、ベンチャー企業、イノビズ、メインビズ
- モビリティサービスプラットフォーム事業者、需要応答型交通手段運送事業者、規制特例事業者

従業員数

64名

所在地

- Head Office - 14F, 475, Dongdaegu-ro, Dong-gu, Daegu, Republic of Korea
- IMOC (統合モビリティ運営センター) : LabB, 6F Deer's B/D 54-11, Dongpyeon-ro, Dongan-gu, Anyang-si, Gyeonggi-do, Republic of Korea
- 技術研究所2ヶ所 : Daegu技術研究所、Anyang技術研究所



国土交通部長官表彰
(23.01)

サービス紹介動画



<https://www.youtube.com/watch?si=3jLDB8MxoDf25gAv&v=jNr9LvD7RPs&feature=youtu.be>

シャトルバス・観光バスなど運行の最適化

企業型及び新都市型の通勤

- 大韓航空テックセンター（釜山、2017年8月～）
 - 現代自動車（マプク研究所、2019年1月～）
 - 仁川都市公社MODU（仁川検弾、2021年8月～）
- ※ 多数の運営委託およびIoTプラットフォーム構築



MaaS (Mobility as a Service)

統合連携モビリティサービス

- カンネンパス（江原道江陵市、2021年6月～）
- 大邱型MaaSプラットフォーム（進行中）



※ MaaS (Mobility as a Service)

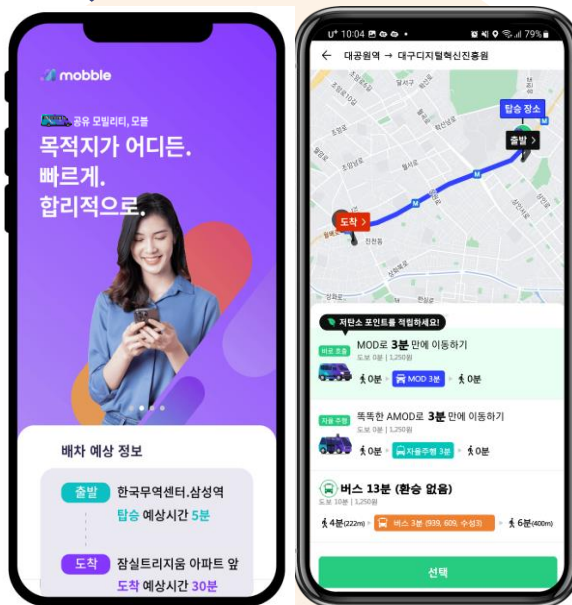
需要応答型公共交通

DRT/MOD (需要応答型交通手段)



- I-MOD（仁川広域市、2019年10月～）
- 拠点型MOD（ソウル市中区、2021年12月～）
- スマートセーフシャトルバス（江原道フアジョン郡、2021年3月～）
- 病院通院学生通学通勤MODシャトル（大邱・ケミョン大学、2021年6月～）
- 観光型MOD（江原道江陵市、2021年6月～）
- ハッピーコーリバス（慶尙北道蔚陽郡、2021年3月～2021年12月）

※ DRT: Demand Responsive Transit
 ※ MOD: Mobility On Demand



自律走行モビリティ

需要応答型自律走行モビリティサービス

- 自律走行の「マジエン」サービス実証（京畿道市興、2020年10月～2021年12月）
- 自律走行技術開発イノベーション事業
- リアルタイム需要対応の自律走行公共交通モビリティサービス（2021年～2027年）
- 交通弱者の移動支援のための自律走行モビリティサービス（2021年～2026年）



事業状況: シャトルバス統合管理のIoTソリューションの提供。

Mobble in Okinawa

韓国トップのシャトルバス統合管理IoTソリューション：：顧客354社、運行車両3,385台、利用者数52万人

- 2012年から現在まで、現代自動車グループ、LGグループ、大韓航空を含む354社や機関に52万人以上の従業員/利用者/学生が利用するシャトルバス統合管理IoTソリューションの提供中です。
- 企業通勤バスの統合運営管理（委託）運行路線142件：車両と路線を直接提供/運営し、企業通勤を提供するバスモビリティサービスの提供中です。
- 大韓航空、現代モビス、MOTREX、GONGGAMES



運行車両
4,100台+
登録車両4,702台



登録路線
14,752件数
停留所150,162個



登録搭乗者数
523,595人

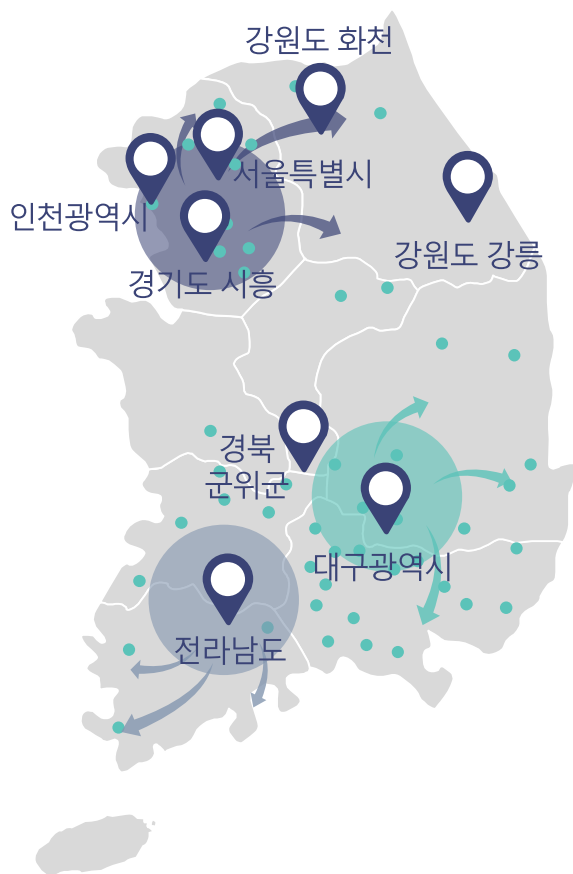


事業状況：需要応答型モビリティ

Mobble in Okinawa

「インテリジェント需要応答モビリティサービス」分野国内初最大実績保有：運行車両35台+、
累積輸送移動距離400万km+

- 2019年から公共交通分野において需要応答型バスを国内初の商業化し、2023年現在、国内最大の実績を保持しています。



プラットフォーム運行実績 (22.12月基準)

運行車両 422台	移動距離 3,824,965km
総利用顧客 545,548人	呼び出しの試み 882,943件
総加入者 67,604人	供給自治体 7市・都 11都市

導入効果 チョンI-MODの事例

平均待ち時間
14分46秒

인천 버스
평균 대기 시간
18분

영종도 광명버스
평균 대기 시간
78분



(21년 7월 기준)
14분 46초

満足度調査
91% 満足



평균 **4.8점**
(5점 만점)

(실제 서비스 이용자 1,923명 참여)



91%

●만족 ●보통 ●불만족

事業の現状：需要応答型モビリティ

Mobble in Okinawa

区分	インチョンスマートシティ チャレンジ I-MOD (現代自動車コンソーシアム)	カムダン新都市スマートモビリティ サービス (I-MOD、MODU)	カンヌンスマートシティ チャレンジ カンヌンDRT (需要応答型シ ティツアーバス)	ファチョンスマート安心 シャトル	クンウィ 幸福コールバス	中区多山洞DRT
運営地域	仁川 (永宗、松島、剣団、桂陽)	仁川 カムダン新都市	江原道 カンヌン	江原道ファジョン郡	慶尚北道クンウィ郡	ソウル市中区
ステップ	運転中	運営中 (拡大運営準備中)	運転中	運転中	実証終了 (拡大運営準備中)	運営準備中
サービス区分	都心型MaaS	新都市 DRT	新都市 MaaS	学生輸送 DRT	農村型 DRT	都心型(MaaS) 拠点連携
サービス構成	DRT(I-MOD), 相乗りタクシー(I-MOA), トリッププランニング /サブスクリプションサー ビス(I-TRIP)	DRT(I-MOD/MODU)	広域移動(KTX)/航空、DRT/タ クシー、 カーシェアリング/キックボ ード/自転車、 トリッププランニング、 統合パス (カンヌンパス)	DRT(スマート安心シャトル)	DRT(幸福コールバス)	DRT, スマート駐車、 公共交通 (トリッププランニ ング)、 統合パス
サービス統合	App To App	DRT 専用	In-App	DRT 専用	DRT 専用	App To App
運営形態	生活圏移動	生活圏移動 (新興都市モデル)	観光地移動	学生通学	(実証)生活圏移動 (拡大)学生通学	生活圏移動
運営期間	20.10.16~	21.08.01~	21.08~22.12	21.04.13~	(実証)21.04.01~ 21.11.31 (拡大)23年上半期	23年予定
運用規模	20台	5台(中型2,大型3) 拡大(中型2,大型1)	3台	3台	(実証) 2台 (拡大) 4台	4台
						

共有型オンデマンドモビリティに特化した「サービス運営インフラ」と「運行ノウハウ」を保有

統合モビリティ運営センター IMOC : Integrated Mobility Operations Center

- MOD車両の運行管理、オペレーターおよび乗務員の教育・育成、顧客センター



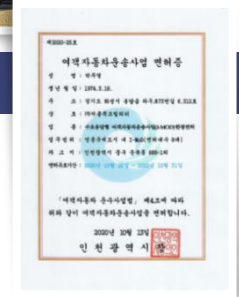
旅客自動車運送事業免許を保有

- MODサービスの合法的な運行のための旅客運送事業免許
- 旅客自動車運送事業のインフラを保有
- MODバス 15人乗り22台、45人乗り3台を保有 (2022.01)



需要応答型交通手段運送事業免許を保有

- 韓国初のMODプラットフォームを活用した需要応答型交通手段運送事業免許取得(2019.10)
- 現在、韓国で合法的な免許を保有しているMODプラットフォームサービス事業者
- 令洞モビリティオペレーションセンター (YMOC : Yeongjong Mobility Operations Center)
 - MOD車両, MOD乗務員など



規制特例 (Regulatory Sandbox)の確保

- 対象地域制限のないMODバス供給可能 (国土交通部スマートシティ規制特例)
- バスの外部に適用可能なモビリティ広告サービスの許可



AI技術の開発に必要なモビリティビッグデータの保有と技術の適用

保有データ

106億6千万件

車両運行データ	105億件
乗客乗降データ	3千万件
路線（バス停）運行データ	9千2百万件
配車履歴データ	90万件
乗客向けメッセージ送信履歴	4千万件
端末制御データ	25万件
路線/バス停/車両/乗客データ	125万件



最適な経路の分析と設計

乗客の需要と乗車効率、車両の運行効率および総運行時間/距離を考慮して、最適な運行経路を分析し、設計する。



道路交通予測

車両の移動区間ごとの道路ごとの交通状況（速度など）を事前に予測し、最適な経路分析に反映する。



乗車需要予測

蓄積されたデータを基に乗車需要を算定し、乗客のリアルタイムな行動パターンと交通データを反映した需要予測を行う。



パターンベースの到着予測

蓄積された路線ごとの既存の運行パターンに基づいて、現在運行中の車両の各バス停のリアルタイムな到着時間を予測する。



インテリジェントな配車

需要応答型交通手段の効率的な乗客輸送および特にリアルタイムな相乗り需要に対応可能な自動化された配車システム。



事故予測/検知

ADAS機器を介して収集された運転者の運転パターンを分析・保存し、蓄積された運転パターンに基づいて事故発生の可能性や状況を予測・検知する。

オンデマンド型共有モビリティに特化した知的財産権の多数を保有：年間10件以内の特許出願IPを確保中

特許登録

- 1 [特許第 10-1864792号] 車両到着案内方法、車両到着案内装置および記録媒体
- 2 [特許第10-1591451号] シャトルバス乗客確認のための乗客確認端末、シャトルバス管理システム
- 3 [特許第10-1933522号] シャトルバス到着予定案内および路線最適化方法
- 4 [特許第10-2287683号] コンピュータビジョンを用いた乗客カウント装置および乗客モニタリングシステム
- 5 [日本特許第6831454号] SHUTTLE BUS PASSENGER IDENTIFICATION TERMINAL FOR IDENTIFYING SHUTTLE BUS PASSENGER, SHUTTLE BUS MANAGEMENT SYSTEM, AND METHOD FOR IDENTIFYING SHUTTLE BUS PASSENGER



特許出願

- 1 [10-2021-0025911] 需要応答型サービスのためのダイナミックルーティングアルゴリズム
- 2 [10-2021-0159517] モビリティ車両のための無人宅配サービス
- 3 [10-2021-0155675] 下車ポイントの推奨が可能なバス運行サービス提供サーバーおよびその動作方法
- 4 [10-2021-0161343] 交通弱者のためのバス運行サービス提供方法およびサーバー
- 5 [US PCT 16/311079] SHUTTLE BUS PASSENGER IDENTIFICATION TERMINAL FOR IDENTIFYING SHUTTLE BUS PASSENGER, SHUTTLE BUS MANAGEMENT SYSTEM, AND METHOD FOR IDENTIFYING SHUTTLE BUS PASSENGER
- 6 [10-2017-0104578] シャトルバスナビゲーション
- 7 [10-2017-0123205] QRCodeコードスキャナーでの反射鏡を用いたカメラ（レンズ）焦点距離問題回避方法

シーエルモビリティの紹介

モバイルプラットフォームの紹介

沖縄でのモバイルプラットフォーム

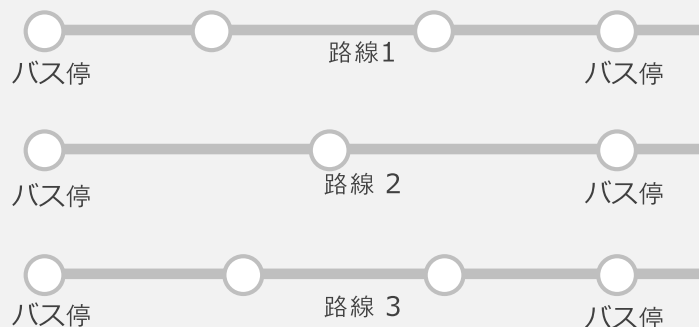
バスツアーin Okinawa

需要応答型交通サービスとは何ですか？

既存の公共交通機関（バス、タクシー）にプラットフォームを適用し、**地域内の様々な移動需要に効率的に対応できるプラットフォーム**

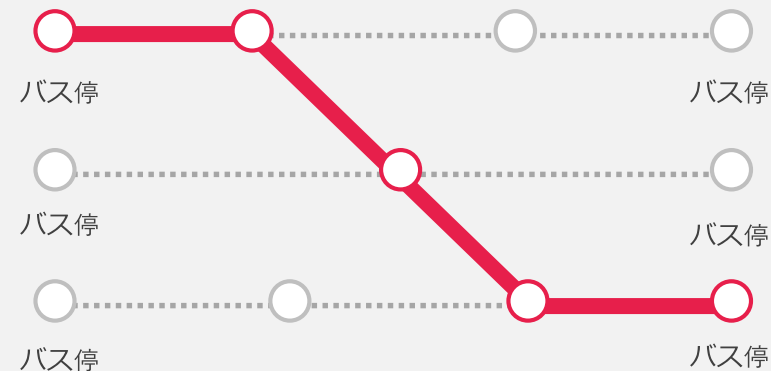
リアルタイムの需要に基づく自律経路の公共交通サービス

As-Is 既存の路線バスの運行方法



リアルタイムの需要に関係ない固定運行

To-Be 需要応答型の運行方式



ビッグデータ

リアルタイムの車両位置/運行データ

需要データに基づく車両運行計画



AI アルゴリズム

リアルタイムの相乗り経路生成

最適な配車/交通手段の選択



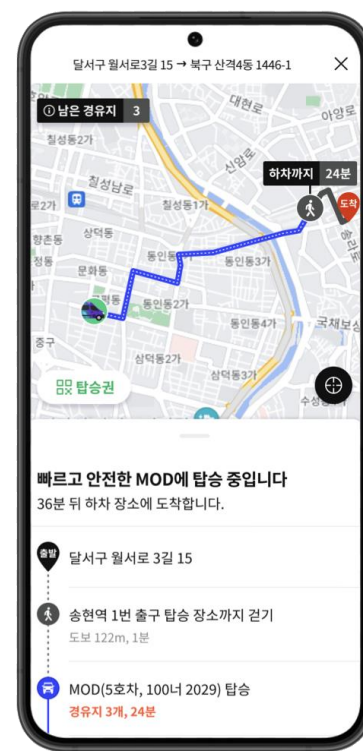
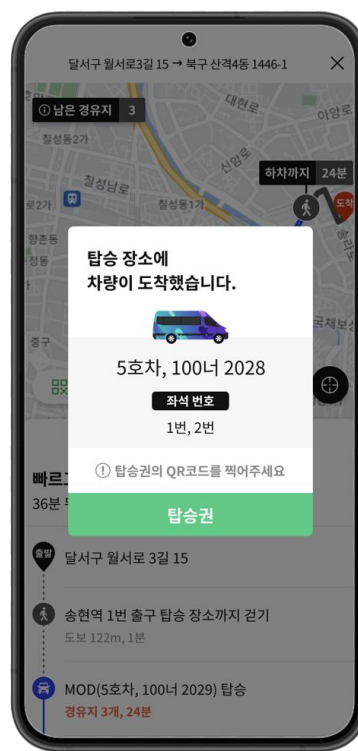
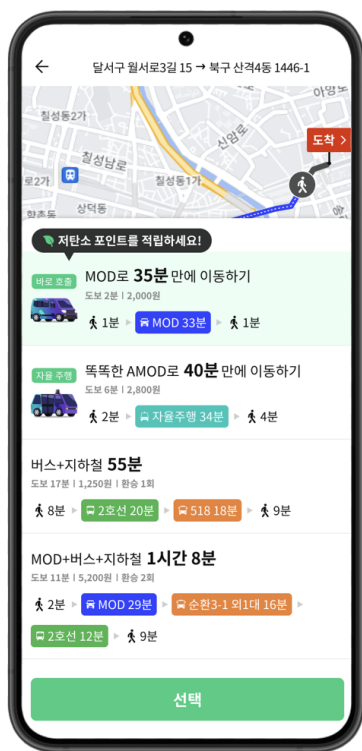
アプリを使用した車両の呼び出し

ユーザーの位置に基づくリアルタイムの車両呼び出し

QRコードによる簡単な支払い

主要なサービス画面

どこへ行くにも迅速かつ合理的に、
柔軟な移動需要に最適化されたサービスです。



シーエルモビリティの紹介

モバイルプラットフォームの紹介

沖縄でのモバイルプラットフォームバスツアー

in Okinawa

空港から宿泊施設、レンタカー会社、観光地への移動、観光地間の移動の課題

夏期ピーク期は空港到着からレンタカーを借り受けるまでの所要時間が最大2時間であり、不満の要因に

夏季ピーク期的那覇空港前の中之島の様子



出典：内閣府沖縄総合事務局

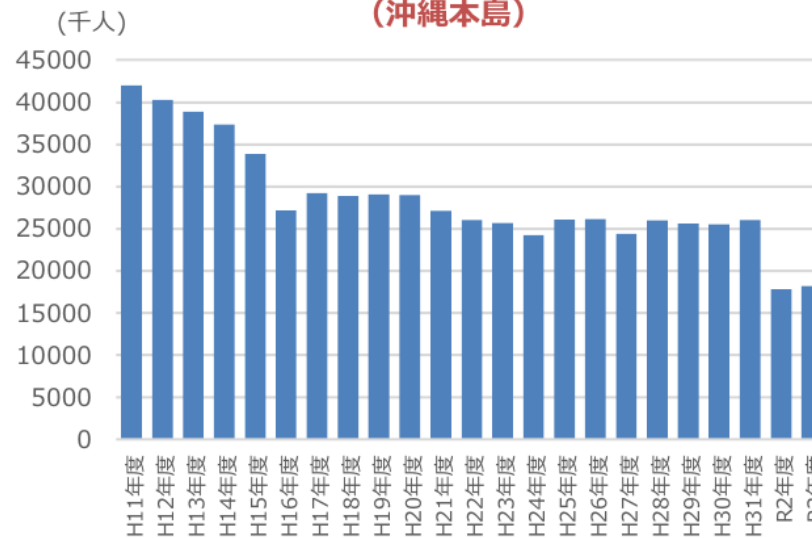
平成29年度那覇空港の接車帯における混雑緩和検討調査業務

公共交通、タクシー産業の衰退・担い手不足

●沖縄県は自動車依存型の社会構造となっており、それに伴い沖縄本島のバス輸送人員は、昭和60年度（約7,720万人）とコロナ禍前の平成31年度（約2,600万人）を比較すると約7割減少している。

●タクシー運転手の高齢化が進んでいる上に、低賃金やキャリアパスが見えないことなどから若手の運転手のなり手が少ないという課題が指摘されている

乗合旅客自動車運送事業の年間輸送人員の推移
(沖縄本島)

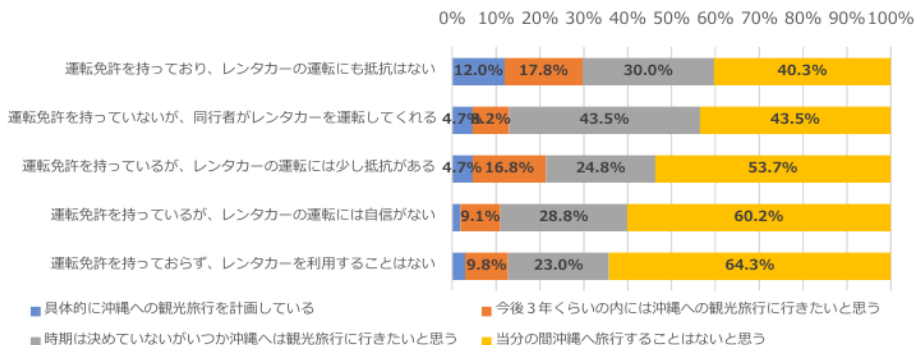


出典：沖縄総合事務局「運輸要覧」

移動と交通の問題が沖縄旅行をしていない理由の大半

運転免許保有・レンタカー利用意向別の沖縄への観光旅行での来訪意向

●沖縄への観光旅行での来訪意向を、運転免許保有・レンタカー利用意向別にみると、「**レンタカーへの運転に抵抗がない**」もしくは「**同行者が運転してくれる**」場合には来訪意向が高く、「**レンタカーの運転に自信がない**」もしくは「**免許を持っていない**」場合には低い傾向がみられた。



沖縄旅行をしていない理由

- どの世代も、「**移動時間が長い**」「**交通費が高い**」を選択した割合が高く、約4~5割程である。移動時間の長さに関しては、特にZ世代での選択率が高い。
- 「**沖縄県内の交通が不便**」「**レンタカー利用に抵抗がある・運転が苦手**」の選択率は、40歳以上に比べ、旅行牽引世代で高い。旅行牽引世代にとっては、沖縄への移動時間や交通費だけでなく県内での交通も、沖縄旅行をしていない理由に一定程度なり得ると考えられる。

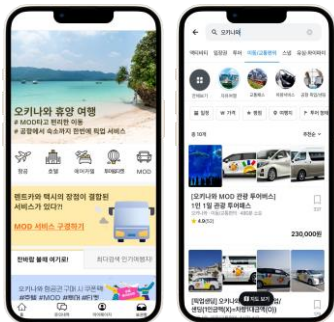
	Z世代 (n=276)	ミレニアル世代 (n=488)	(小計) 旅行牽引世代 (n=764)	40歳以上 (n=574)	合計 (n=1338)
沖縄県までの移動時間が長い	50.0	47.1	48.2	39.9	44.6
沖縄県までの交通費が高い	46.0	43.9	44.6	42.5	43.7
他に行きたい観光地がある	13.8	15.4	14.8	17.8	16.1
沖縄県内の交通が不便	14.5	13.5	13.9	8.5	11.6
仕事などで休暇が取れない	14.9	13.3	13.9	13.8	13.8
台風などが心配だから	9.4	11.3	10.6	9.9	10.3
宿泊料金が高いので	9.8	11.1	10.6	12.2	11.3
レンタカー利用に抵抗がある・運転が苦手	4.7	4.9	4.8	2.1	3.7
行きたい時期に予約がとりづらい	5.1	4.1	4.5	6.4	5.3
家庭の用事や事情で家をあけられない	2.5	2.0	2.2	3.8	2.9
興味のある観光はひととおり行った	1.8	1.6	1.7	4.0	2.7
海外旅行の方が割安だから	1.4	1.8	1.7	3.7	2.5
合計	225.0	219.1	221.2	209.9	216.4

提案要約

空港からレンタカー会社、宿泊施設、希望する観光地ごとに呼び出し、便利に移動できるオールインワン観光移動サービスの実現

1

希望する観光パス商品の選択



2

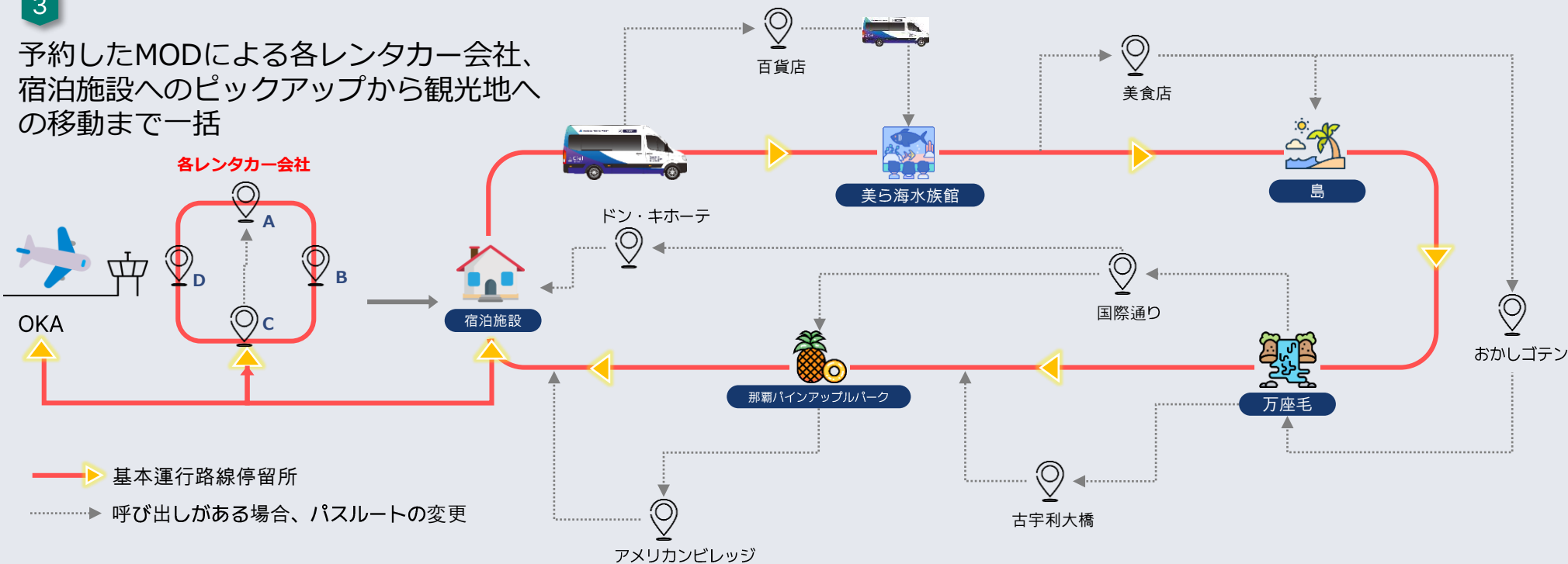
選択した航空券で観光地へ移動



3

予約したMODによる各レンタカー会社、宿泊施設へのピックアップから観光地への移動まで一括

各レンタカー会社



提案要約

Mobble in Okinawa

旅行社商品販売時に自由旅行移動特化商品を提案し、観光専用バスを活用した需要に合わせたツアー移動を提供

01

需要応答型M
ODパッケージ
の供給

02

旅行社集客
(特化商品選
択)

03

広域移動 (航
空など)

04

希望する地域のみ
のリアルタイム呼び出
しバス移動

Ciel
MOBILITY



- プラットフォーム
保有、現地化適用
期間 (2-3か月)

- 旅行社商品企画の
反映

- 航空会社移動

- 沖縄県行政支援

プラットフォームバスへの切り替えに関する追加説明

Mobble in Okinawa

プラットフォーム搭載により、需要応答型プラットフォームバスに直ちに切り替え可能

一般観光(専用)バス



既存の運送業者

既存の免許

-

路線固定型

電話、ウェブ/アプリ予約利用



モバイル連動プラットフォーム専用バス



既存の運送業者

既存の免許(必要に応じて限定免許)

モバイルプラットフォーム搭載

予約による可変路線型

アプリ/ウェブベースの呼び出し利用

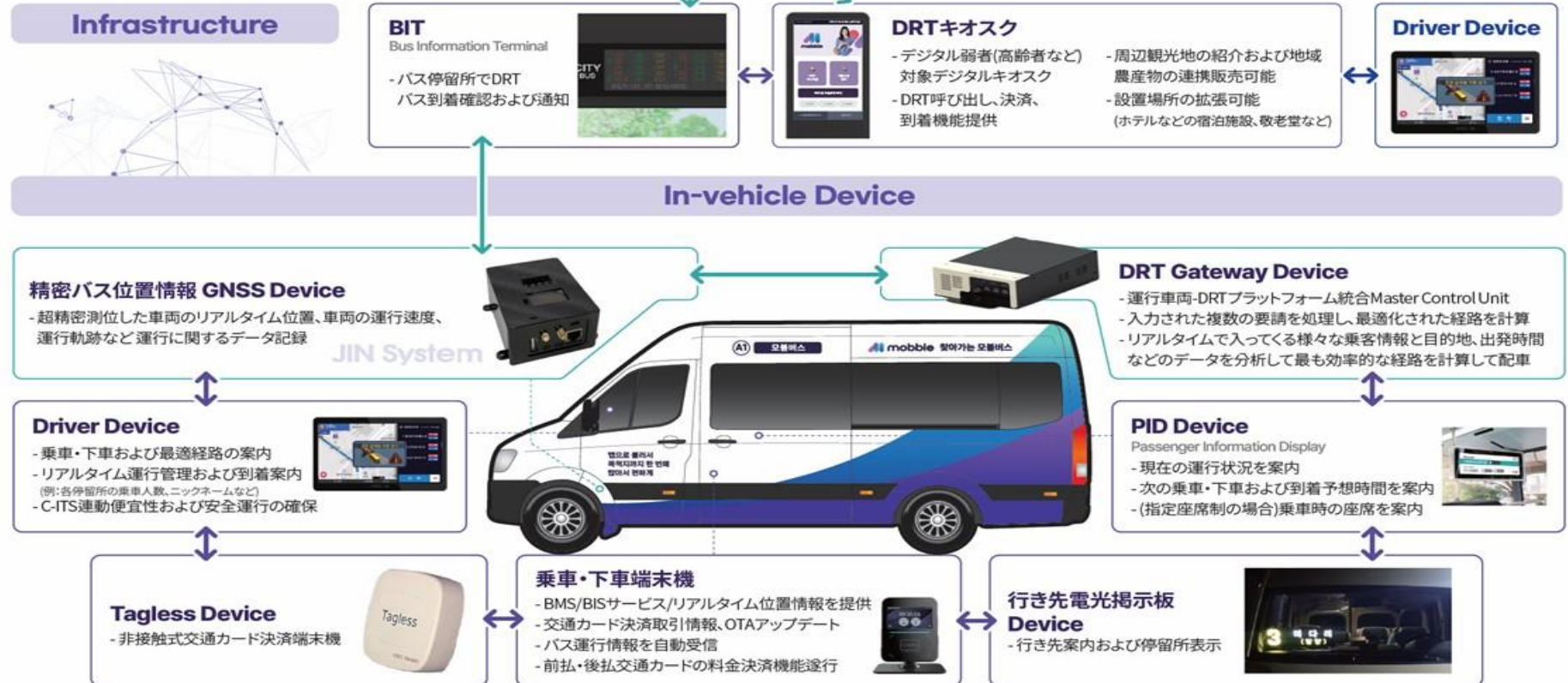
プラットフォーム構成の紹介

知能型需要対応
モビリティプラットフォーム

mobble



ATEC 에이텍모빌리티



地域の公共交通を効率化し、
自動車なしで移動可能な都市を実現します。

呼んだら来る需要応
答型移動プラット
フォームの導入によ
る生活便利な移動



地域ごとの適用モデル

生活便利な移動	交通の偏在や弱者の地域での移動福祉 町内の市場やスーパーマーケットなどの物資輸送
安心な通学移動	学校や塾への便利な移動手段 子供の位置確認で安心な移動
農業・工業団地 通勤移動	労働者が徒歩なし、乗り換えなし、路線なしで呼 び出しに応じて通勤移動
車なしで移動可能な 観光移動	観光移動 自由な旅行が可能な車なしでの移動 広域 (KTX、高速バス) 連携のMaaS
保健医療の移動	必要な病院への通院移動 王進サービスのための移動

導入期待効果

- 地域の移動需要に特化したサービス提供
- 自治体のブランドとしてのサービス提供
- 従来の公共交通手段の需要ベースの運営効率化
- 別途の構築なしでプラットフォームの導入だけですぐに利用可能

農村・山岳地帯の住民も利用する 生活便利な移動



- '20年住民共感現場問題解決事業
- '21年幸福コールバス運行

郡山市内の山岳地帯の交通孤立地域の住民の生活移動問題を解決するために導入された需要応答型交通サービス



“一生を過ごしてもバスが来たことがなかった。とても感謝しています。”

-二北里の住民

“一日に2回しかバスが通らなかつたけれど、幸福バスを呼ぶと一日に5回も出かけられるので良いです。”

-達山里の住民

“バスに乗るためには30分以上歩いて降りなければならなかつたけれど、ここまで来ることができてどれほど良いかわかりません。”

-ナイフマールの住民

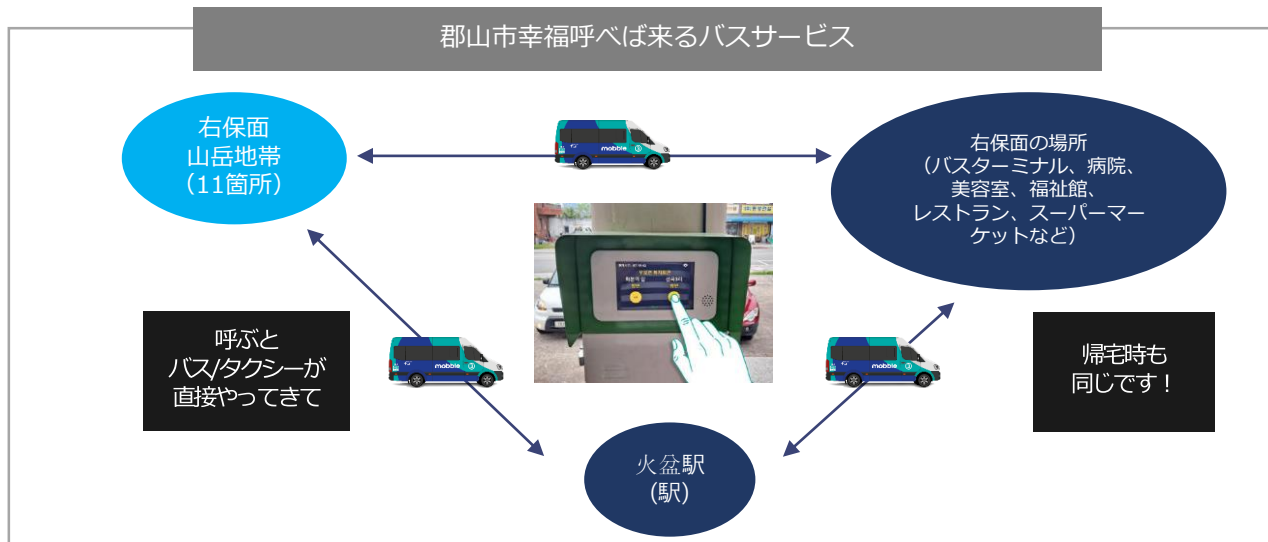
Needs

- 村の人口減少
-> バス（路線）の減少または廃止
- 高齢人口の増加
-> 交通福祉および効率的な運営方法の必要性
- 高齢者の交通事故の増加
-> 自家用車の代替策の必要性
- 生活の便利な移動に必要な柔軟な移動手段 必須

Solution

- 面単位の住民の移動需要状況の把握と生活圏域の洗い出し
- 生活圏域に合わせた需要応答型交通サービスの実施
- スマートフォン利用が難しい高齢者向けのデジタル呼び出しベル
- 希望時に自由に利用可能な生活便利な移動サービス

郡山市幸福呼べば来るバスサービス



子供たちの通学を安全で快適に

安心通学移動



- ・ '20年初の導入事業
- ・ '21年行政安全部地域優秀事例選定
- ・ '22年地域および運行規模拡大

ファクションスマート安心シャトルは需要応答型モビリティ技術により地域内の交通問題の一つである子供たちの安心な移動問題を解決します



“子供たちは地域内の青少年文化施設、体育館、文化センター、学校などの主要な教育支援施設に困難なく移動し、ファクション郡の教育福祉サービスを楽しんでいます。”

“私のように、共働き中なので子供の世話が難しい親には必須の移動手段です。”

-カンウォンファクション郡の保護者

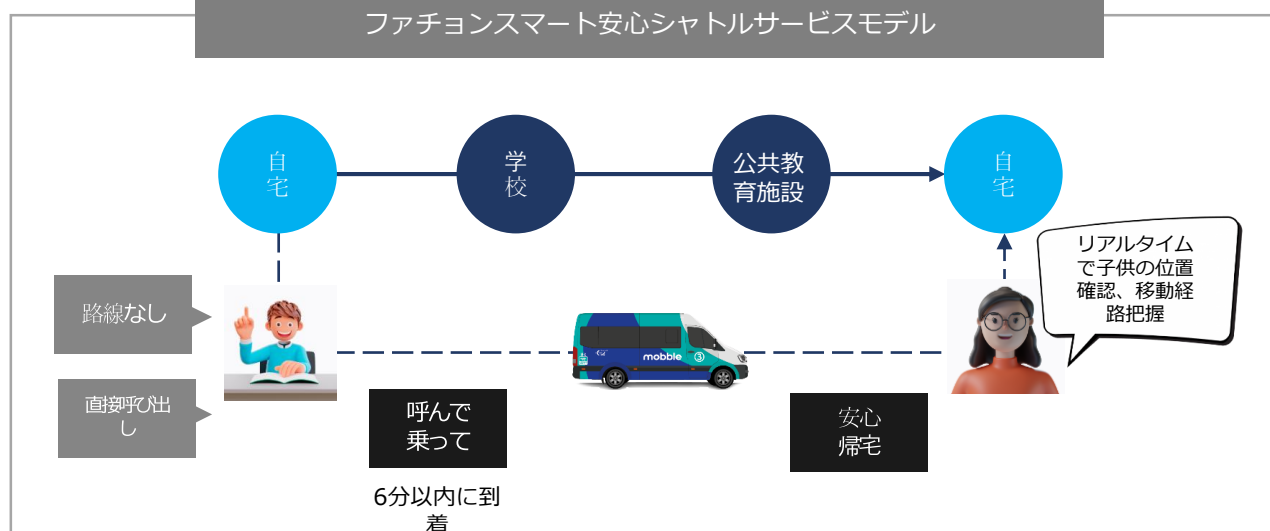
Needs

- ・ 地域内の保育施設間の公共交通手段の不足
- ・ 共働きなどの親が直接子供の世話が難しい場合、子供の位置、安心な帰宅に対する心配が大きい
- ・ 待たずに直接呼び出し、直接目的地まで迅速な移動を期待

Solution

- ・ 呼んで乗る需要応答型プラットフォームバス運行
- ・ 乗降安全アシスタントやスマートフォン位置通知、移動経路案内を通じた安心な帰宅サービスの提供
- ・ 安心通学移動の需要に対して柔軟な運行を通じた運営効率化（必要な時点で必要な車両のみ運行）

ファクションスマート安心シャトルサービスモデル



労働者の通勤を便利にするため

産業団地通勤移動



- ・ セジョン地域人材開発委員会主催
- ・ '2022年セジョン地域イノベーションプロジェクト'でサービスを実施

セジョンジャバタサービスは、関内の産業団地に入居する企業の通勤環境改善を目的とした需要応答型企業通勤サービスです



“もともと産業団地を通るバスもほとんどなく、バス停から会社まで遠い道を歩かなければならなかったけれど、今は好きな時間に座って通勤できるので嬉しいです。”

- セジョン市産業クラスターの労働者

“中小企業としては交通福祉の提供が難しかったけれど、産業団地型需要応答通勤サービスの導入は人材不足の解消に大きな助けになります。”

- セジョン市産業団地入居企業の人事・総務管理者

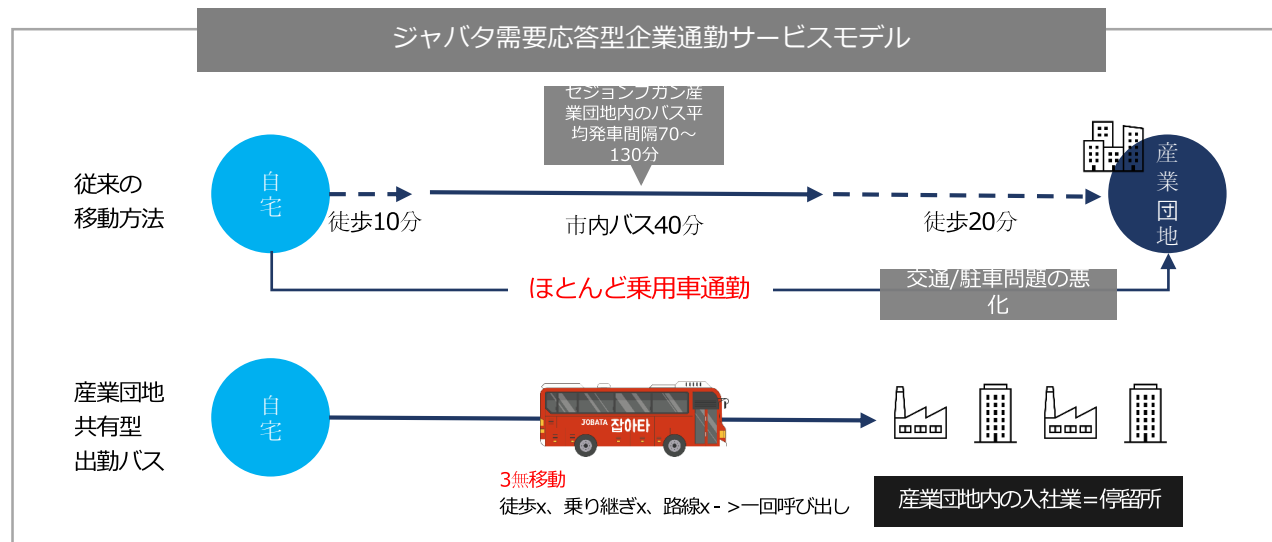
Needs

- ・ 産業団地までの公共交通路線の不足
- ・ 遠いバス停による徒歩移動の不便さ
- ・ 避けられない乗用車の利用による深刻な交通渋滞と駐車戦争

Solution

- ・ 産業団地労働者向けの需要応答型通勤システムの導入
- ・ アプリを使用した事前予約、リアルタイム呼び出しベースのサービス
- ・ 別の通勤時間帯のバス運行により、従来の路線バス利用者の利便性を維持

ジャバタ需要応答型企業通勤サービスモデル



乗用車なしで移動が可能な 地域に合わせた観光移動



- 地域に最適化された広域移動手段-地域需要応答型観光手段を組み合わせた観光型MaaSが目ざされている
- 江陵観光型MaaS事業を通じて市民満足度と旅行の利便性が肯定的に評価され、広がりを推進中

Needs

- 乗用車なしでも移動が可能な観光都市の実現
- KTX / 航空などと連携した地域内の移動手段連携観光
- 地域内優れた観光地を路線や乗り換えなしで利用可能なスマート観光の実現

Solution

- 一度の統合支払いで広域移動 (KTX、航空)
-地域内観光地移動 (需要応答型) 予約/呼び出し
- 主要観光地をより簡単かつ便利に移動可能な呼び出し型移動サービス
- 目的地周辺商圏活性化のための観光商品連携販売

「実際映画祭に行くために車を持って行こうか迷っていたが、KTX往復乗車券と江陵内のDRTを組み合わせたサービスを知り、車を置いて行くことになった。よかったと思う。」

“車がなくても不便だと思っていたが、KTXで降りてすぐにDRTに乗って移動するので、移動ストレスがなく、よく利用する必要がある。”

-江陵旅行者シン*ファン (42歳)

KTX-地域需要応答型交通サービス連携観光型モデル



乗り換えの不便さ、交通手段の不足などやむを得ず乗用車を利用

広域移動後、地域内観光地移動の困難->乗用車を利用するようになる

交通渋滞の
ストレス

旅行時間
の損失

駐車の不
便さ
ストレス

旅行地
通過

DRTプラットフォームを基盤とした
地域MaaSシティパスでサービスを提供
(組み合わせ割引/マイル積算)



広域移動

需要応答型交通手段



タクシー



シティツアー
バス



(デリバリー)
カーシェアリング

...

病院移動に悩まない都市

保健医療の移動

都市と農村の「健康格差」を解決します。

- 多くの医療施設は「効率と収益性」に基づいて人口の多い大都市に集中しています。
- 農村など病院へのアクセスが困難な地域の住民における「健康格差」の問題が深刻化しています。

定期検診や緊急事態の場合、
病院まで便利に移動できるサービス



“私たちの地域には交通手段が不足しており、大きな病院に行くのも困難です。実証事業のように、病院訪問が容易な交通手段があれば、現在よりも生活がずっと良くなるでしょう。定期的に他の都市の病院を訪れなければならない立場から、定期検診などを予約し、乗り換えなしで直接移動できることが良かったです。”

- 漆谷面の朴〇女 (64歳)

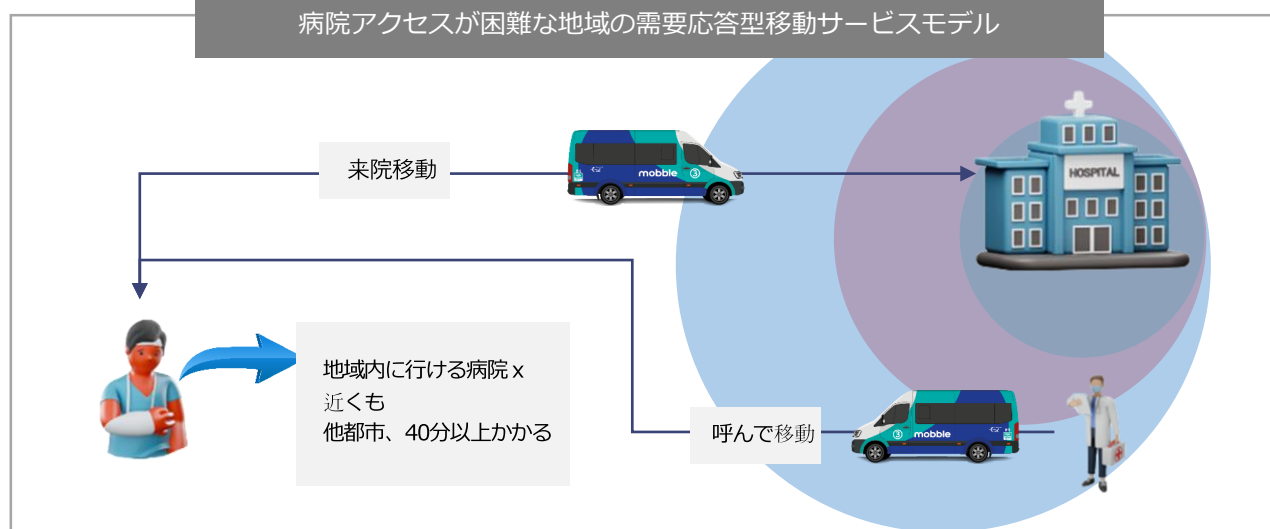
Needs

- 農村地域の医療機関は都市のわずか12.9%の状況です。
- 町内の総合病院は装置や施設が不足しており、病院を探し回っています。
- 医療的に脆弱な地域の住民は、病気でも治療を受けることができない現実があります。(人口減少などに影響を与える保健移動の福祉改善が必要)

Solution

- 自治体と協議した地域内の病院または他の地域の病院へ、患者が移動が必要なタイミングで目的地に往來する病院内診療移動サービスを需要応答型モデルとして提供
- 健康診断などの普遍的な健康福祉のために定期的な予約や事前予約などを活用して簡単に移動できます。
- 病院内診療移動に加えて、王進移動、薬の配送サービスなども活用

病院アクセスが困難な地域の需要応答型移動サービスモデル



End of Document