

Initiative for Global Arts & Sciences

コメントへの回答

①今回離島に注目されたのは、中山間部より代替がきかない点で重要と思いました。

フェリーの就航率とドローンの性能の関係は調査されておりますでしょうか？

P13（公共交通網と個人向け配送網）やP17（分析の枠組み）の延長なのですが、利用意向を考える際に、この地域においてドローン配送による利便性がどのようなシーンで現れるのかなど、もし何かあれば教えていただきたいです。

②回答者の属性は、地域に比例しているのでしょうか？あるいは、サービスの想定した価値の訴求したい利用者に対応しているのでしょうか？

③この分析の際、配送サービスは100%民間事業者でしょうか、それとも行政による補助を前提としたものが念頭にあるのでしょうか。（分析5を理解する際に、この地域は配送料を思ったよりも多く負担しても（税金という形でも）このサービスが欲しいと思われるのか、どうなのか、は確認できるのでしょうか）

多分、利用料だけではドローン配送は実現しないと思うので、①や③など、行政が負担する理由・価値がないと、持続しないかなと思い、質問させていただきました。

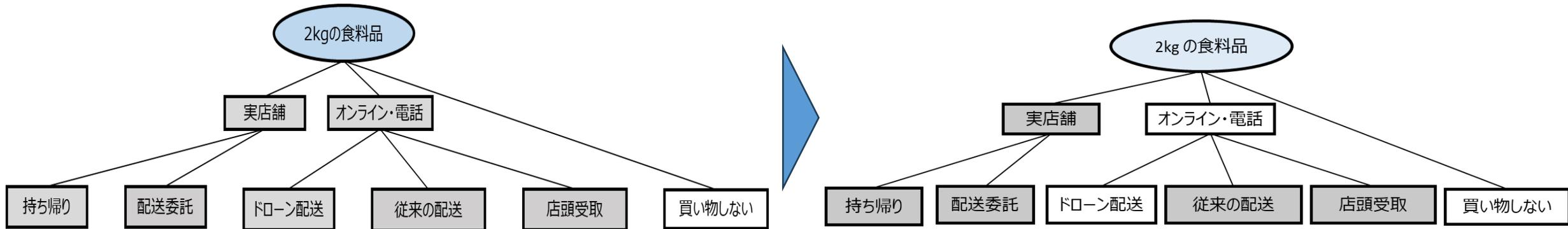
補足：フェリー「かけろま」の運航率

- 2018年度：計画便2552便のうち、欠航数は272便で、運航率は89.34%
- 3月と、台風による夏の欠航が多かった
- 2015年度は95.82%、2014年度は94.71%、2013年度は97.73%

奄美新聞「欠航272便で運航率89%」 <https://amamishimbun.co.jp/2019/04/20/17688> (2019年4月20日)

買い物手段選択の構造に関する仮定

前提条件：商品の量（**2kg**）、商品の種類（**食料品**）



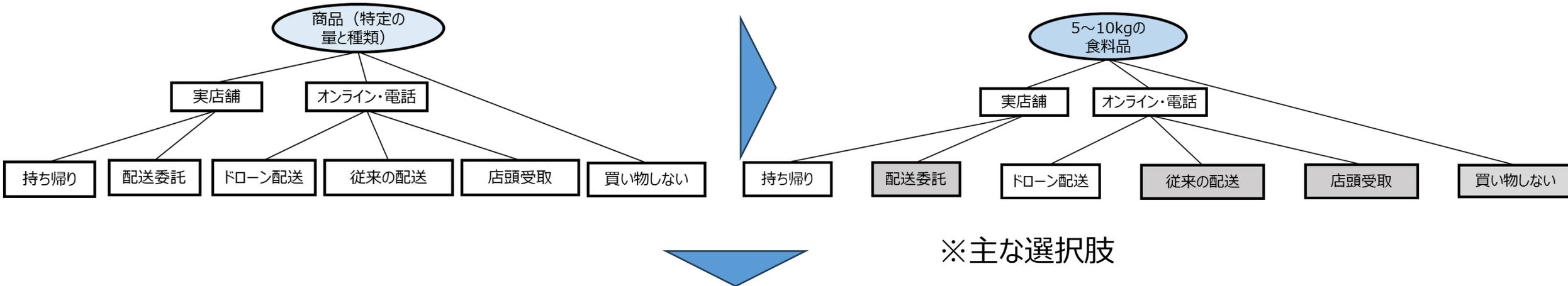
前提条件と現状の買い物行動を踏まえ（加計呂麻島で2kgという量で買い物する人は少ない。新しい手段の側面が強い）
 「ドローン配送」 or 「買い物しない」の選択とみなす

少量の新たな買い物手段の導入による買い物利便性向上の可能性

加計呂麻島：導入により、この量・種類の買い物頻度が変わる（1日/1週間の一連の活動の変化とも関連）。効果（買い物利便性向上）はあるが、効果の程度は買い物頻度にも依存。買い物頻度はドローン配送の配送料などのサービス属性の影響も受ける

買い物手段選択の構造に関する仮定

前提条件：商品の量（5～10kg?）、商品の種類（食料品）



既存の買い物手段の置き換えによる買い物利便性向上の可能性

※実店舗・持ち帰りの置き換えの場合。ドローン配送のサービス属性も踏まえた上で、

- （豊富な品揃えがある）既存の店舗までの移動時間・費用が大きい場合では、より効果が期待できる可能性
- 既存の店舗までの移動時間・費用が大きい場合は、既存の買い物手段との競合により、効果が限定的の可能性

加計呂麻島：（豊富な品揃えの）店舗は島外にあるが、上記の2つパターンのどちらの割合（当てはまる人・地区の割合）が多いかは、さらに分析が必要。効果はあるが、効果の程度はさらに分析が必要

①今回離島に注目されたのは、中山間部より代替がきかない点で重要と思いました。

フェリーの就航率とドローンの性能の関係は調査されておりますでしょうか？

P13（公共交通網と個人向け配送網）やP17（分析の枠組み）の延長なのですが、利用意向を考える際に、この地域においてドローン配送による利便性がどのようなシーンで現れるのかなど、もし何かあれば教えていただきたいです。

②回答者の属性は、地域に比例しているのでしょうか？あるいは、サービスの想定した価値の訴求したい利用者に対応しているのでしょうか？

③この分析の際、配送サービスは100%民間事業者でしょうか、それとも行政による補助を前提としたものが念頭にあるでしょうか。（分析5を理解する際に、この地域は配送料を思ったよりも多く負担しても（税金という形でも）このサービスが欲しいと思われるのか、どうなのか、は確認できるものでしょうか）

多分、利用料だけではドローン配送は実現しないと思うので、①や③など、行政が負担する理由・価値がないと、持続しないかなと思い、質問させていただきました。

- 以下の調査対象のもとで、地域を代表性をするように抽出を行った
 - 調査対象：加計呂麻島・与路島の居住者で、世帯内で主に食料・日用品の買い物を行う方
 - 結果的に、概ね代表性のあるサンプルが抽出できたと思われる
-
- このサンプルを用いることで、利用意向が高い人を把握
 - 単身世帯：利用確率が全般的に高い
 - 20～30代：配送料への感度が大きい
 - それ以外は個人属性による利用意向の違いはなかった
 - あとは、サービス要因が影響

①今回離島に注目されたのは、中山間部より代替がきかない点で重要と思いました。

フェリーの就航率とドローンの性能の関係は調査されておりますでしょうか？

P13（公共交通網と個人向け配送網）やP17（分析の枠組み）の延長なのですが、利用意向を考える際に、この地域においてドローン配送による利便性がどのようなシーンで現れるのかなど、もし何かあれば教えていただきたいです。

②回答者の属性は、地域に比例しているのでしょうか？あるいは、サービスの想定した価値の訴求したい利用者に対応しているのでしょうか？

③この分析の際、配送サービスは100%民間事業者でしょうか、それとも行政による補助を前提としたものが念頭にあるでしょうか。（分析5を理解する際に、この地域は配送料を思ったよりも多く負担しても（税金という形でも）このサービスが欲しいと思われるのか、どうなのか、は確認できるものでしょうか）

多分、利用料だけではドローン配送は実現しないと思うので、①や③など、行政が負担する理由・価値がないと、持続しないかなと思い、質問させていただきました。

- 分析 5 では、全ての項目で全般的に期待度が高かった →この地域では、ドローンサービスは地域にとって役立つものという認識は広くある
- ただし、分析 5 も含めて調査では、事業形態や公的負担に関する前提は設けていないため、事業形態や公的負担に関する住民の意識はさらなる調査が必要

行政が負担する理由・価値（例）

- ドローン配送は、生活利便向上のための取組では、事業の収支以外の観点もある →移動販売車や地元商店の商品の宅配を行う配送サービスに類似（収入の一部は自治体からの委託料。委託料なしが目標）
- （行政の課題として）宅配事業者の人材不足などにより、過疎地域における宅配の時間指定の廃止や共同配送の要望（宅配事業者から委託料を受けた配送） →対応できるか不明
- 地域の公共交通は公的補助で運営され、買い物支援やその他各種の役割 →地域公共交通の補完、全体として公的支出の今後の増加の抑制？