



地域との協働による 持続可能な交通体系の実現

政策研究会 Dグループ



須佐光夫 (金山町)
舟木孝治 (三島町)
室井成美 (南会津町)
入部敦信 (福島県)
奥山 碧 (福島県)



奥会津について

現状

奥会津とは、福島県西南部を流れる只見川と伊南川流域の7町村（柳津町・三島町・金山町・昭和村・只見町・南会津町（田島地区を除く）・檜枝岐村）の地名名称。全域が**過疎地域**に指定。

公共交通：JR只見線、会津鉄道

幹線道路：国道252号線、国道121号線、国道289号線

気候：全域が豪雪地帯または特別豪雪地帯に指定

町村名	人口	老年人口比率	財政力指数
柳津町	3,072	45.7	0.19
三島町	1,418	54.3	0.15
金山町	1,878	59.6	0.23
昭和村	1,179	56.8	0.09
只見町	4,056	46.6	0.25
南会津町	14,283 (4,812)	42.5	0.23
檜枝岐村	529	37.4	0.36

() 内は舘岩、伊南、南郷地域の合計

出典：人口、老年人口比率…令和3年1月福島県の推計人口（R3.1.1現在）
財政力指数…市町村財政年報（県市町村財政課）（H28～H30）

奥会津が抱える課題

人口減少

空き家・耕作放棄地の増加
里山の奥山化による鳥獣被害の増加

高齢化

後継者不足による商店等の減少

脆弱な財政力

自主財源が乏しく交付金頼り
ライフラインの維持管理が困難
公共サービスの低下の恐れあり

地域公共交通の維持の危機に…

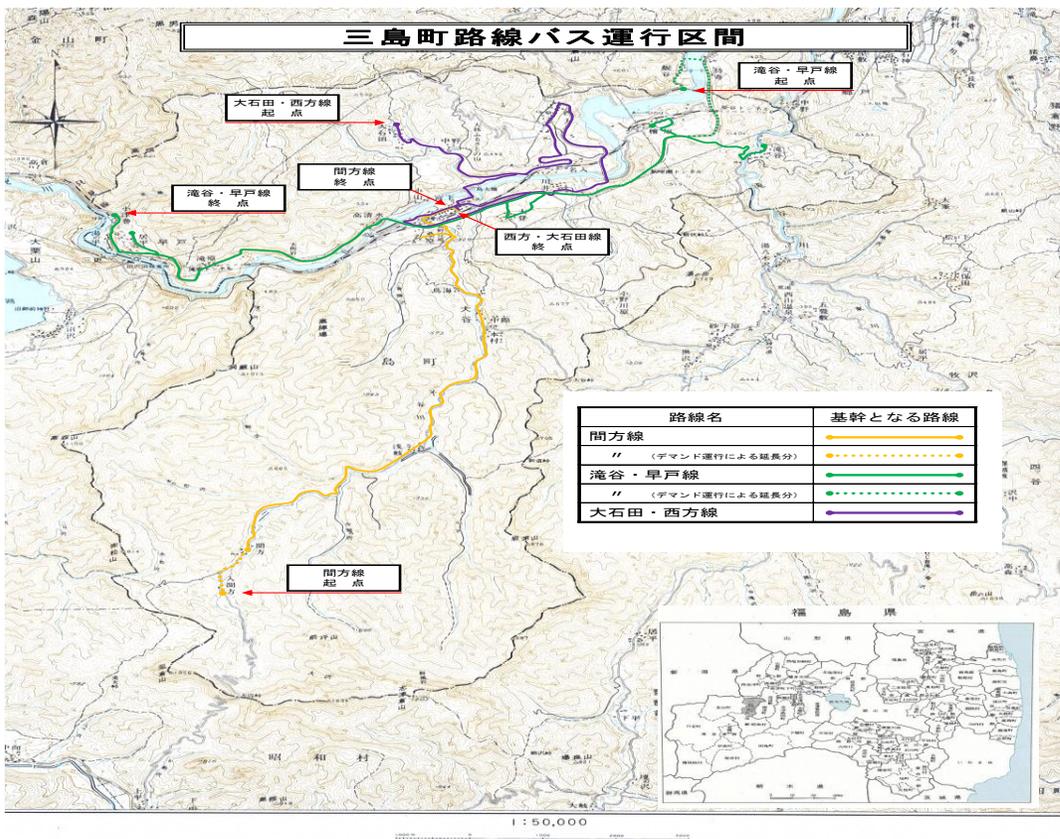
過疎地域における公共交通（1）

現状

自家用有償旅客運送による運行

民間のバス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、**市町村やNPO等**が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

例) **三島町営有償運送** ※三島町は交通事業者（タクシー、バス）による運行がない



運行形態：**定期バス**…定時定路線3路線3往復
デマンド型バス…日中の時間帯を予約制（電話予約）による運行。路線は定期バスと共通

運行主体：地元事業者（町からの業務委託）
乗客延べ人数：定期…15,138人 デマンド…4,195人※R元実績
使用車両：町公用車6台

料金形態	大人	70歳以上	高校生以下	同一地区内
普通使用料	500円	300円	300円	100円
定期使用料	3,000円	2,000円	600円	-

※条件付きで減免制度あり。免許返納者へは1万円分の乗車券を配布。

路線バス事業収支について…

赤字補填（一般会計繰入）・補助金収入を除くと

毎年およそ20,000千円の歳出超過

過疎地域における公共交通（2）

現状

【間方線】 定期・デマンドバス時刻表

停留所名	行先		間方発→宮下行				
			月曜日～土曜日				
	定期バス		デマンドバス		定期バス		
間方	6:55	7:43	(各地区発、会津宮下駅行) ●予約運行となります● <デマンドバス予約センター> 52-2525 (テレビ電話) 52-3810 (固定電話) ※乗車したい時間の1時間30分前まで にお申し込みください 10:30着→9:00まで 13:30着→12:00まで				17:10
浅岐	7:02	7:50					17:17
大谷 (本村)	7:07	7:55					17:22
大谷 (中際)	7:08	7:56					17:23
大谷 (鳥海)	7:09	7:57					17:24
桑原	7:13	8:01					↓
中平	7:15	8:03					17:28
渡部ラジオ店前	7:16	8:04					17:29
菅家商店前	7:17	8:05					17:30
役場前	7:18	8:06					17:31
宮下病院前	7:19	8:07					↓
老人福祉センター前	7:20	8:08					↓
会津宮下駅前	7:21	8:09					10:30着

出典：町営バス（デマンドバス）運行時刻表（一部）

実際にデマンドバスに乗ってみて・・・

三島町、南会津町デマンドバスへ乗車

利用者

主な利用者は**お年寄り**

買い物、通勤、通院に利用している

利用者の多くは**スマホを持っていなかった**

(一部スマホ・ガラパゴス携帯の所持あり)

乗車の際、手を差し伸べる等**乗客どうしで助け合い**

運転手

運転手と利用者は**顔見知り**

お互いに**日常会話**をしている

運転手も**ご高齢**

公共交通が**日常生活**を支え、
地域の見守り機能を担っている

奥会津が抱える課題を公共交通にあてはめると…

人口減少に伴う**総利用者減・収入減**

事業者として運行を担う**ドライバーの確保**

脆弱な財政力の中、**赤字前提の事業**継続で同規模のサービスを10年後も維持できるか？

現状のままだと…**生活の足が消滅する恐れ**

地域の見守り機能の喪失…

買物弱者の発生… 活力低下… 孤独…

さらなる人口減少といった悪循環

目指すべき方向性

需要の創出・新たな利用者の獲得

住民**自らドライバー**に

補助金に頼らない**自走できる交通体系**の構築

現状：バス事業が多額の赤字で持続困難

現在の体制でいつまで
続けられるか…

【ゴール実現に向けた2つの方向性】

- 1 地域資源を生かした**新たな需要を創出**し、利用料収入の増加、魅力拡大による地域の活性化を図る
- 2 デマンド部分を**住民主体の運行形態**に切り替え、運行経費を削減する。
(通勤・通学・JR接続の定期バスは継続する。)

【方向性を具体化した3つの手段】

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1 ニーズに基づくお出かけ運行 | ←利用者を増やし収入増加 |
| 2 集落支援員制度の活用 | ←人材確保、複数の課題解決 |
| 3 運行システムのデジタル化 | ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減 |

ゴール：いつでも誰でも利用しやすい**持続可能**な交通体系の実現

【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用 ←人材確保、複数の課題解決
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減

【実施概要】町営バスで行く！お出かけみしまルシェ

現行の定期バス・デマンドバス路線を活用。全路線の終着点である「会津宮下駅」周辺にて、**マルシェ、健康イベント**を定期開催。

普段利用の通院、日用品等の買い物以外での**外出する機会**を創出し、**1台あたりの乗車人数（乗車率）を増やす**ことで収入の増加を図る。

実施に向けた取り組み

○ニーズ把握

町内健康サロン、地区座談会にてヒアリング

○利用率分析

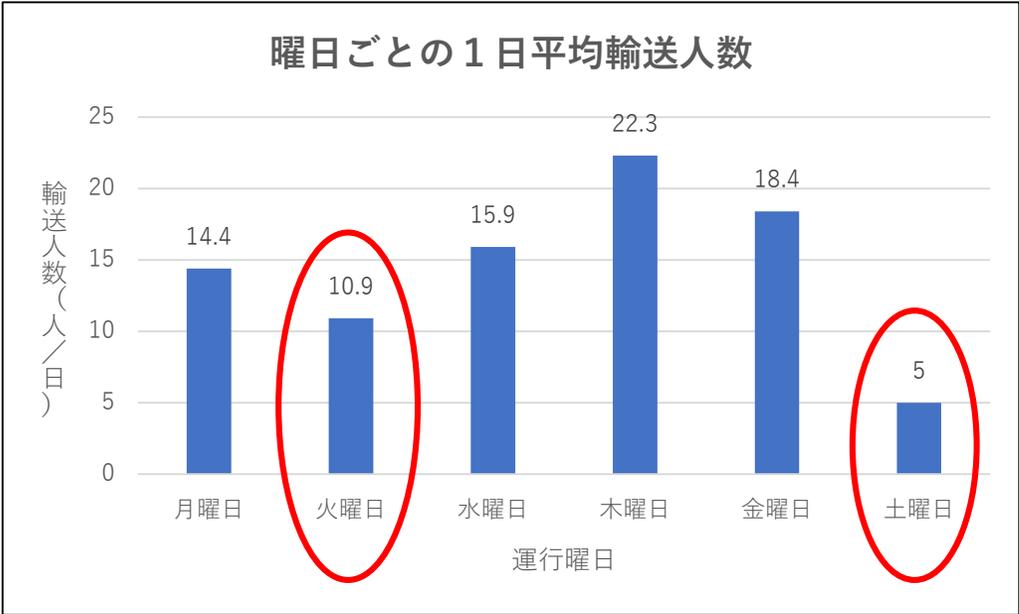
町営バス利用者層の分析

例えば、比較的利用率の低い曜日をターゲットに火曜日…家にこもりがちなお年寄りを対象に、

脳トレ、手芸教室の開催

土曜日…平日町外へ働きに出る人を対象に、

日本酒飲み比べイベントの開催 など



【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用 ←人材確保、複数の課題解決
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減

需要と供給のバランスに応じた、無駄のない事業執行

【導入による効果】

・利用者増、空輸送の低下

利用率の低い曜日に企画を組み込むことで、利用者数の底上げができる。

・地域の活性化

町民の交流の場の提供

地域での賑わいが生まれ、地元商店への経済波及効果
行政、地域づくり団体、地元事業者が連携するきっかけ

・町営バスを知ってもらうきっかけに

行政の取組を知ってもらい、身近な存在であることを周知
乗り方が分かれば、2回目以降の利用へと好循環につながる



【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用** ←**人材確保、複数の課題解決**
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減

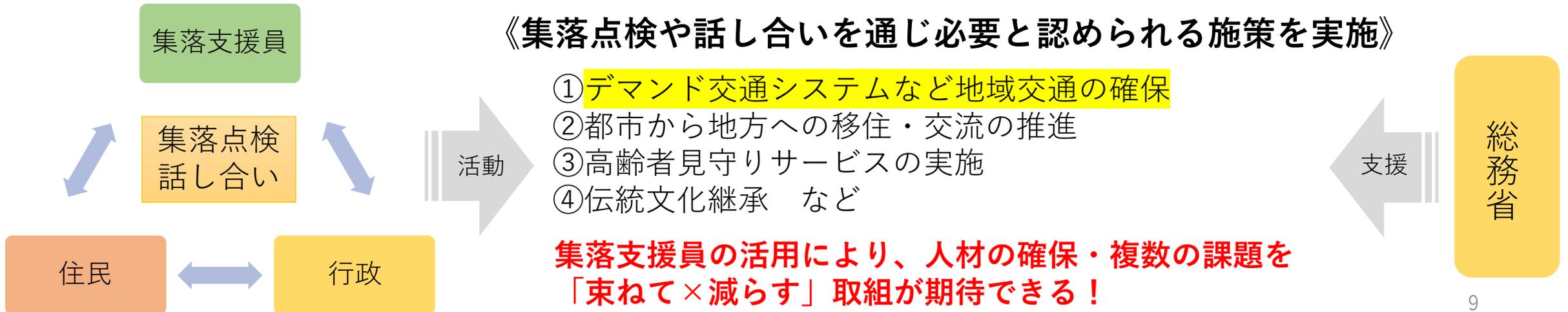
出典：総務省「集落支援員について」より抜粋（一部加工）

集落支援員制度の概要

地域の実情に詳しく、集落対策の推進に関してノウハウ・知見を有した人材が、地方自治体からの委嘱を受け、市町村職員と連携し、集落への「目配り」として集落の巡回、状況把握等を実施

- ・地方自治体 ⇒集落支援員を設置し、集落支援員と協力して集落対策を推進
- ・総務省 ⇒地方自治体に対して、財源手当（支援員一人あたり350万円（他の業務との兼任の場合一人あたり40万円）を上限に特別交付税措置）、情報提供等により支援

集落支援員の取組のフロー



【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用** ←人材確保、複数の課題解決
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減

住民と行政の橋渡し役を担う

【実施概要】 地域の見守り集落支援員

公共交通業務を行政から委嘱

- ①地域課題の把握 ②運行システムのデジタル化実現のための運用検討
- ③自らもデマンドバスのドライバーとなり、現場目線での問題点や改善点を見つける。



【導入の効果】

・設置集落の機運醸成

住民が行政と一体となった課題探求の機会を設けることで、住民の主体的な姿勢が期待され、複数の課題解決（買物弱者支援・空き家対策など）や将来的な住民ドライバー創出も期待できる。

・目的に沿った人材・財源確保

明確なミッションにすることで、行政と二人三脚での業務が可能に
特別交付税（350万円）での財源確保

例：人件費20万円（社保込）／月額×12ヶ月＝240万円

物件費では、車両リース料5万円／月額×12ヶ月＝60万円など



【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用 ←人材確保、複数の課題解決
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減**

【実施概要】三島町ささえあい交通

住民ドライバーと利用者を結びつける手段として「配車電子アプリ」を活用し、住民主体の輸送体系を構築。日中運行のデマンドバス運行に替わる交通体系を提言。

(参考) NPO法人気張る！ふるさと丹後町 (京都府京丹後市)

概要：地元の住民ドライバーがマイカーを使って運行 (道路運送法第78条第2号に基づく交通空白地有償運送)

配車方法：スマートフォンでUberのアプリを使って即時配車 (代理配車可)

運行主体：NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」

運行区域：乗車は丹後町のみ (町外からは乗車不可)

降車は京丹後市全域 (市外は不可)

料金：最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算

支払方法：クレジット払い、現金払い

運行時間：午前8時～午後8時 (365日、運休なし)

利用者：丹後町民、観光客 (国内、国外) 来訪者

◆ささえ合い交通の配車・応答のしくみ



※テレビ朝日「スーパーJチャンネル」より(2016年5月放送)

行政からの補助金はなく独立採算で運行している

【方向性を具体化した3つの手段】

- 1 ニーズに基づくお出かけ運行 ←利用者を増やし収入増加
- 2 集落支援員制度の活用 ←人材確保、複数の課題解決
- 3 運行システムのデジタル化 ←利便性向上、運行の効率化、コスト削減**

三島町と京丹後市（丹後町）の共通点…**タクシー事業者が存在しないこと**
競争の発生可能性が少ないことから、導入の余地あり

【導入による効果】

- **時間に捉われない即時配車が可能に**
 希望時間に空いているドライバーがいれば配車予約可能
- **住民もドライバーになれる**（1種免許保有者は国土交通大臣講習が必要）
 乗客位置情報、運賃集金はアプリで管理
 「オン」「オフ」切替で運転する・しないの意思表示が可能
- **行政コストの負担軽減**
 必要経費はアプリ使用料（運賃収入に一定割合）、団体保険等
 運賃収入はドライバーへ還元することも可能
 利用客⇔ドライバー間で配車依頼可能…**人的負担の軽減**

確実に運行するためには…

- **ある程度のシフト管理**
 集落支援員を軸に、空白時間をドライバー同士でカバー
- **ドライバー支援**
 安全講習、アルコールチェック
 ドライバー募集活動
- **利用者へのスマホ活用支援**
 利用者説明会の開催、購入補助
- **妥当な運賃の設定**
 独立採算できる程度の料金設定

➡ 委託料およそ**9,000千円**コストカットの可能性あり

事業化に向けたスケジュール

提言

項目	初年度	2年度	3年度	4年度
1お出かけ運行	健康サロン等でのニーズ調査	運行開始	課題を踏まえた運行改善	運行継続
2集落支援員	受入体制検討 支援員募集	支援員採用 地域との関係構築	地域での話し合い 課題抽出	運用開始 評価・検証
3デジタル化	デジタル化 計画策定	オペレーション 体制の構築	アプリ導入 実証実験	運用開始 評価・検証

それぞれの役割分担を明確にし、「双方向」での関係性の構築が重要

行政

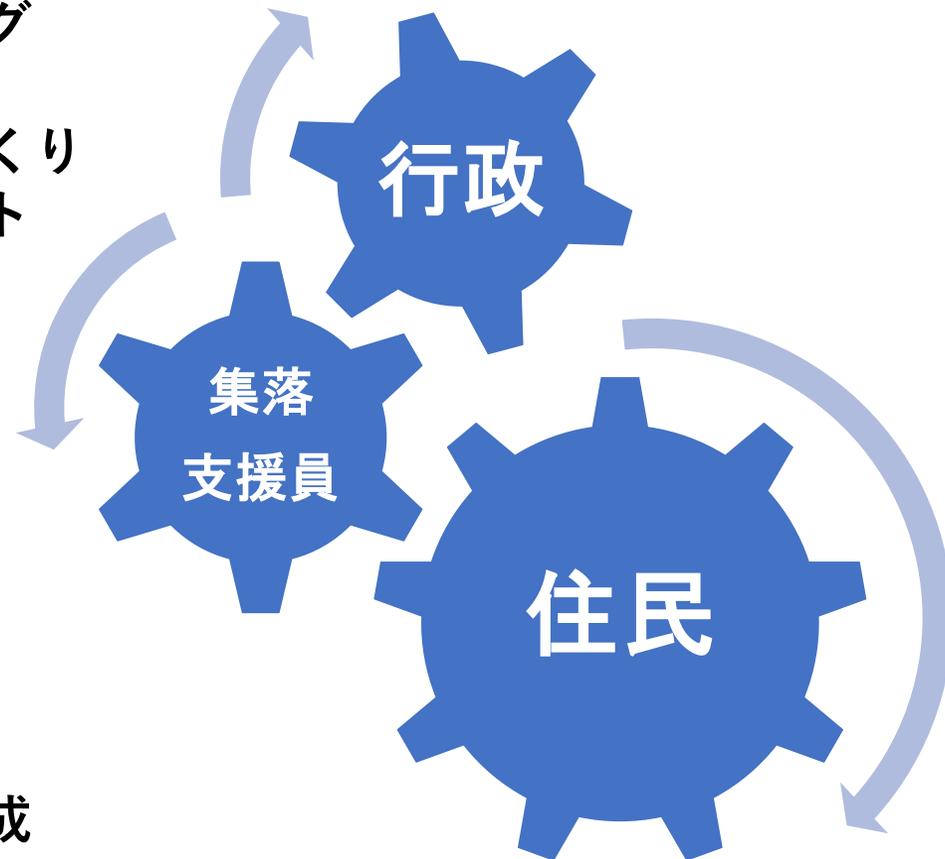
住民への丁寧なヒアリング
地域課題の分析
住民が活躍できるまちづくり
交通体系のコーディネート

集落支援員

行政と住民の橋渡し
集落住民の絆づくり
現場目線での課題集約

住民

地域課題の危機意識共有
「自ら動く」主体性の醸成
行政への要望・意見



いつでも
誰でも利用
しやすい
持続可能
な交通体系
の実現

ご清聴ありがとうございました

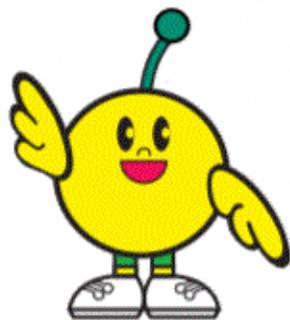
公共交通は、日常生活を送る上で必須なものですが、ほとんどが不採算というジレンマを抱えています。

しかし、実際にデマンドバスに乗ってみて、公共交通の果たす役割は輸送手段だけではなく、地域の見守り、コミュニティ維持の機能も担っていることにも気づかされました。

だからこそ、維持のために利用者目線、運営者目線、行政目線の多視点から、真剣に向き合うべき課題であると感じました。

この提言が、今後の公共交通施策の検討において一助になれば幸いです。

協力くださった三島町のみなさま、南会津町のみなさま、ご助言くださったみなさん、ありがとうございました。



福島県「キビタン」



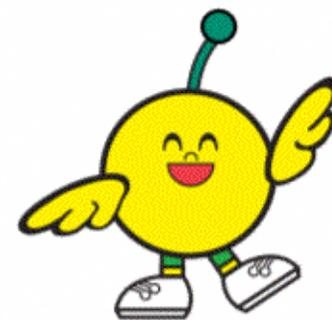
三島町「桐子」



金山町「かぼまる」



南会津町「んだべえ」



福島県「キビタン」