



「地域に合った移動の仕組みづくり」プロジェクト

お困りごとの処方箋

【詳細事例 1】

京都府南山城村

村タク



「移動の仕組みづくり」に取り組む中で出てくる困りごとへの「処方箋」を、
「地域に合った移動の仕組みづくり」助成事業の助成対象団体（西日本）を
伴走支援いただいた一般社団法人グローバル交流推進機構にまとめていただきました。

はじめに、「処方箋」の背景となる事例の内容をご紹介します、

P11より事例を通じた「処方箋」をご紹介します。

これらの事例をそのまま皆様の取り組みに導入すれば成功するとは限りませんが、

困りごとを解決するヒントになればと思います。

サイトの「お困りごと」から「処方箋」を選択いただくと、

「お困りごと」への考え方や、詳細事例で取り上げた事例以外での助成事例をご覧ください。

詳細事例の紹介

- ✓ 地方自治体・地域団体・社会福祉法人など地域の団体が連携した取り組みです。
- ✓ 運行主体（参画組織）で運転者や車両などを確保して行う取り組みです。
- ✓ 中山間地域（過疎地域）で展開されている取り組みです。
- ✓ 対象となる方は特定せず、幅広い方が利用できる仕組みです。
- ✓ 運行エリア内、多数の目的地への利用可能な仕組みです。

1 地域の現況（2020年）



面積	64.11km ²
人口	2,391人
人口増減率 (2015→2020)	-9.84%
人口密度	37.3人/km ²
高齢化率	48.4%

（いずれも「2020年度国勢調査」より）

2

既存公共交通（「村タク」・「月ヶ瀬ニュータウン線」除く）



現状(2022年9月)

JR西日本 関西線（加茂/亀山方面）

上下 **46 便（平日） / 44 便（土休日）**

相楽東部広域バス（加茂駅一月ヶ瀬口駅間）

上下 **8 便（月水金土のみ運行）**

廃止

コミュニティバス（定時定路線・運賃無料）

5 便（～2020年6月）

村内大河原地区の交通空白地域の移動の便を図るため、村が村外の貸切バス事業者に運行を委託。

村営バス（定時定路線・運賃無料・スクールバス兼用）

2 路線21便（～2022年3月）

かつて三重交通が運行していた路線の廃止にあたり、その代替路線として、村が村外の貸切バス事業者に運行を委託。



コミュニティバス・村営バス共に、「村タク」（オンデマンド交通・運賃有料）と、「月ヶ瀬ニュータウン線」（定時定路線・運賃有料）に置き換え。

3

「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」運行 (取り組み)の実際



1 やまなみ交通「村タク」(2022年9月)

運行エリア	・南山城村内全域 ・南山城村内⇒村外 - 南山城村内⇔JR木津駅 / 南山城村内⇔笠置町内
運行日時	月～金 / 06:30～19:00
利用料金	【南山城村内】300円 【南山城村内⇔笠置町内】500円 【南山城村内⇔木津駅周辺】3,000円/1台(村民1人利用2,000円)
運行形態	オンデマンド：前日までの予約を受けて、利用者の指定時間に指定場所まで配車し、利用者指定の場所まで運行

2 「月ヶ瀬ニュータウン線」(2022年9月)

運行エリア	月ヶ瀬ニュータウン～道の駅お茶の京都みなみやましろ村 ～月ヶ瀬口駅
運行日時	火・木 / 1日4往復
利用料金	200円
運行形態	停留所間の定時定路線

4

制度上の位置づけ



自家用有償旅客運送（道路運送法 79 条）

南山城村が所有する車両（白ナンバー登録 7 台）を、シルバー人材センターを中心とした有償ボランティアドライバー（登録者 17 名）が運転を担当。

5

運行主体



トヨタ・モビリティ基金 / 助成終了後 ～ 現在

やまなみ交通運営協議会

南山城村、南山城村社会福祉協議会、南山城村商工会、NPO法人南山城村むらおこし事業組合、南山城村シルバー人材センターで構成される任意団体

トヨタ・モビリティ基金 / 助成期間中

相楽東部地域公共交通再編協議会

京都府、南山城村、南山城村社会福祉協議会、NPO法人南山城村むらおこし事業組合、南山城村シルバー人材センターで構成される任意団体

6 取り組みの経過



2019年

10月

- ・第1回地域公共交通会議
- ・地域懇談会(計5回)
- ・地域商工業者懇談会

12月

- ・第2回地域公共交通会議

2020年

2月

- ・「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」無償実証運行開始

6月

- ・コミュニティバス廃止

9月

- ・第3回地域公共交通会議

11月

- ・ドライバー講習会

2021年

2月

- ・「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」有償実証運行開始

3月

- ・第4回地域公共交通会議

4月

- ・「やまなみ交通運営協議会」に運営移管
- ・本格運行開始

12月

- ・第5回地域公共交通会議

2022年

3月

- ・村営バス廃止

7 取り組みの状況



取り組み前の状況

南山城村では、三重交通のバス路線の廃止代替路線として村営バス2路線21便（スクールバス兼用）と村内の交通空白地域をカバーするコミュニティバス1日5便を運行していましたが、山間地域に分散する集落全体をカバーできなかったため、行き先、ルート等が村民の生活やニーズに充分に対応できず、利用者が少なくなっていました。



再編前の南山城村内の村営バス・コミュニティバス路線（南山城村提供）

また、バス運行を委託していた貸切バス事業者は行政境界を越えて隣接する三重県伊賀市にあるために、委託費が3,000万円／年と大きなため、運行の持続可能性が危ぶまれていました。

加えて、村内に位置し、1977年に入居が開始された「月ヶ瀬ニュータウン」においては、人口減少・高齢化（人口792人、高齢化率44.7%、いずれも「2020年国勢調査」）が進む中で、最寄り駅であるJR関西線・月ヶ瀬口駅まで（約1.3km）は坂道も多く、そのアクセスに課題がありました。

取り組みへ向けた問題意識

南山城村として、公共交通の確保に懸命に取り組みながらも、その持続可能性が危惧される現状に担当者は違和感を感じていました。

そこで現状の村内交通の再編の検討を行うため、2018年・2019年の2期（2～3月の各2か月間）にタクシー車両を活用したマルチ交通事業（京都府が主体）が実施され、村内のタクシー利用料金の一律化（300円）およびタクシーを活用した生活支援事業が実証されました。しかし、2年間共に2か月間の限定的な実証であり、継続的な運行を前提にしていませんでした。

この実証実験の結果も踏まえて、持続可能な公共交通の確保のためには「地域自らがデザインする公共交通」が必要であるという認識に至り、

- 1 地元のボランティアドライバーの育成
- 2 多様な団体が参画する地域公共交通会議
- 3 地域の声を反映できる仕組みづくり

の3点を重視した、村内の公共交通再編を目的として、継続的な実証実験を行うこととし、トヨタ・モビリティ基金「地域に合った移動の仕組みづくり」助成事業の申請を行い採択を受けました。

取り組みの経過

南山城村では集落が山間地に分散していることから、村内公共交通の再編にあたっては村内を網羅的に運行できる仕組みが必要とされました。しかし、従前は定時定路線型の運行をしていた村営バスとコミュニティバスでは十分に集落のカバーができず、村内全域で移動手段の確保が十分にできているとは言い難い状況でした。

新たな移動の仕組みの導入に際しては、2019年10月に「南山城村地域公共交通会議」を設置し、必要な合意形成を行う場としました。併せて「地域懇談会」を村内各地域で開催し（2019年度計5回）、住民との合意形成づくりも丁寧に行われました。

このような合意形成を行った上で、「村タク」については2020年2月の運行開始から1年間は無償での運行としました。無償運行期間に、利用者ニーズに応じた利用制度の改編や、有償化に向け、2020年6月に既存のコミュニティバスの廃止を行いました。そして2021年1月には有償化、同年4月には運営主体を「相楽東部地域公共交通再編協議会」から「やまなみ交通運営協議会」へ移管し、無事本格運行を開始しました。

その後、相楽東部広域連合教育委員会（南山城村・笠置町・和束町で構成）がスクールバスを運行することとなったため、スクールバスの役割を担っていた村営バスについても2022年3月をもって運行を終了し「村タク」がその役割を引き継ぐこととなりました。

8 お困りごとに対する「事例」「処方箋」



南山城村の事例について「移動の仕組みづくり」における「お困りごと」に対応する形で「事例」「処方箋」としてまとめておりますのでご参照ください。

運転者の確保について

[事例](#) / [処方箋](#)

車両の確保や管理について

[事例](#) / [処方箋](#)

サービス内容（料金含む）の設定について

[事例](#) / [処方箋](#)

地域の多様な組織との連携について

[事例](#) / [処方箋](#)

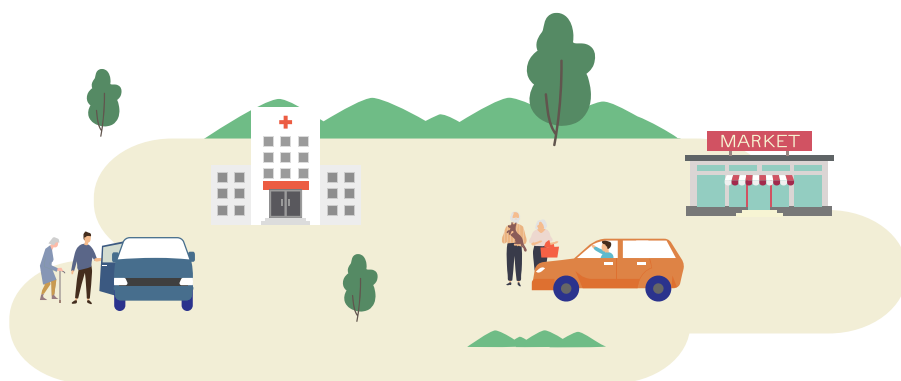
コスト構造について

費用の妥当性・効果

[事例](#) / [処方箋](#)

利用者を増やすための方法について

[事例](#) / [処方箋](#)



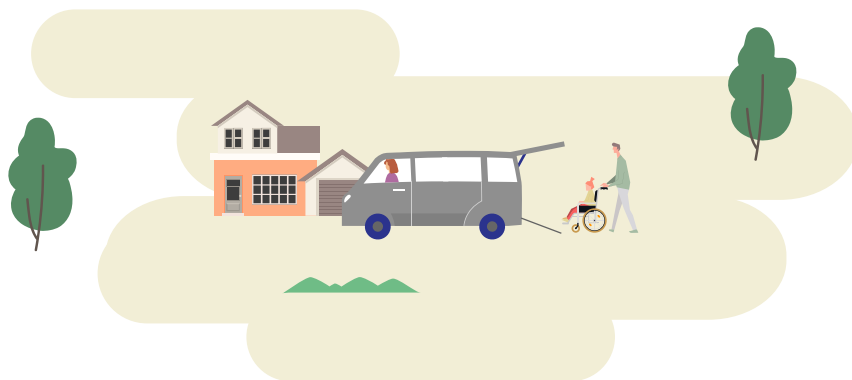
南山城村の取り組みに関するお問い合わせ先

南山城村役場 総務財政課

☎ 0743-93-0102

やまなみ交通運営協議会

☎ 080-9593-4943





処方箋



処方箋 1

運転者の確保について P.12



処方箋 2

車両の確保や管理について P.13



処方箋 3

サービス内容(料金含む)の設定について P.14



処方箋 4

地域の多様な組織との連携について P.16



処方箋 5

コスト構造(費用の妥当性・効果)について P.19



処方箋 6

利用者数を増やすための方法について P.21

処方箋 1



運転者の確保について

「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」を運行するにあたって、村営バスやコミュニティバスと同様に村外の事業者へ運行を委託すると、回送費用など多くの費用を要することもあり、南山城村内の資源を活用して運行に取り組む必要がありました（[処方箋 5：コスト構造（費用の妥当性・効果）について](#)）。運転者についても、有償ボランティアとして、住民に協力してもらうことになりました。

現在、運行に必要な運転者は17名確保（2022年9月現在）されており、そのうち6名がシルバー人材センターの登録者、8名が南山城村の職員で構成されています。特にメインでハンドルを握ることの多い3名の運転者は、シルバー人材センターの登録者です。運転に関する手当は1,000円／時間が運転者に支払われます。一般的に運転者をボランティアとして募集するよりも、勤労意欲が高い人たちを集めているシルバー人材センターの登録者への依頼の方が継続性も担保されていると考えられます。

シルバー人材センターは、運転に関わる業務などで地域で長らく活躍してきた経験豊かな人材を有しており、「村タク」の運営団体である「やまなみ交通運営協議会」に参画していることは、運転者確保という点において大きなメリットとなっています（[処方箋 4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

また、シルバー人材センターにとっても「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」の運転業務は、その運営を支える中心的な業務として位置づけられており、互いにWin-Winの関係を築くことができます。

加えて、南山城村職員所属の運転者の中には、この仕組みの企画担当者もあり、実際にハンドルを握り利用者と接することで、利用者のニーズを運行企画に反映できることも大きなメリットとなっています。

処方箋 2



車両の確保や管理について

「村タク」は「やまなみ交通運営協議会」が自家用有償旅客運送として運行していますが、車両の調達に係る初期コストや維持管理費、保険料の負担は、運行にあたって大きな負担となることが想定されました（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

そのため、「村タク」運行に必要な車両6台（日常的に運用されているのは3台）のうち、5台は南山城村の所有（残り1台はリース車両）となっており、車両の確保や維持管理は南山城村の責任で行われています。また、団体利用などを想定してマイクロバス車両2台（いずれも南山城村所有）も確保しています。

車種については、ジャパン・タクシー型車両や軽自動車、ファミリーカータイプ車両などを用意し、利用者の人数や道路状況などに対応した運用が可能となっています。

これらの車両の内2台（ジャパントクシーとノア）は、南山城村の取り組みを村外にも積極的に発信した結果、この取り組みに共感した村外の事業所（株式会社UYEKI）から、2021年2月に「企業版ふるさと納税制度」の活用により提供を受けています。このように「村タク」の運行は、車両支援を通してこれまで縁のなかった村外の企業とのつながりを創ることに寄与したといえます。



企業版ふるさと納税で「村タク」にて運用される車両（左：ノア / 右：ジャパントクシー）

処方箋 3



サービス内容（料金含む）の設定について

「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」運行開始前から、南山城村では無償の村営バスとコミュニティバスが運行されていました。しかし、集落が山間地に分布しており、バス路線での網羅的な運行は難しく運行ルートなども住民のニーズに合わないもので、スクールバスとしての利用を除いてはほとんど利用されていませんでした（[処方箋 6：利用者数を増やすための方法について](#)）。

そこで、村内交通の再編にあたっては「無償であっても、住民のニーズに合わないサービスであるなら利用されない」という状況から、「料金を支払っても利用する価値のあるサービス」を目指しました。先に述べたような地勢上の理由や利用者の大半が高齢者であることから、事前予約を行い、その予約に基づいて指定時間・場所から目的地まで運行される「村タク」（オンデマンド交通）を導入することでサービス向上を図り、併せて有償化を行うこととしました。また、南山城村の生活圏が広域に及ぶことやJR関西線の補完としての役割が必要なことから、笠置町・木津川市（木津駅）への利用も一定の条件の下で可能となっています。

利用には前日までの予約が必要となっています。実証実験時はスマホのアプリによる予約の導入も試験的に行われましたが、地域の高齢者が利用者の大多数を占めるため、利用は芳しくなく現在は電話予約に一本化しています。

「村タク」の現在の料金設定については、下表の通りです。

「村タク」のサービスと利用料金一覧（2022年9月現在）

村内への移動 (片道)	南山城村内	300円/人
村外への移動 (木津駅西口行)	南山城村内⇄JR木津駅周辺	3,000円/台 2,000円/人(村民)
村外への移動 (笠置町全域)	南山城村内⇄笠置町内	500円/人

村内移動について、特に運行拠点となっている大河原駅はJR関西線との結節も意識され、南山城村の公共交通全体の拠点（モビリティ・センター）としての役割も果たしています。

村外移動のうち木津駅への移動については、タクシー事業者に配慮した料金設定となっています。

笠置町への移動については南山城村と同様に交通不便な状況にあることから、南山城村発着の利用のみ可能とし、その運行距離に見合った料金としています。

なお、当初は乗合の促進を企図した1台当たりの料金設定としていましたが、村内利用者の多くが単独で利用する一方で、村外からの利用者はグループでの利用が多いことから、実質的に村民の負担が大きくなるという実態があり、一人あたりの料金設定に改められました。

処方箋 4



地域の多様な組織との連携について

南山城村内の資源で仕組みをつくるにあたっては、人口が少なく運転者の確保や利用促進などの点で、行政だけでなく村内各方面の協力が必要でした（[処方箋 5：コスト構造（費用の妥当性・効果）について](#)）。

そのため、運営は南山城村（行政）を中心に、村内各組織が参画する任意団体「やまなみ交通運営協議会」が担うことにより、運営段階から地域の協力体制が担保され、また、行政職員の異動などに左右されずに運営のノウハウを継承できる組織を目指しています。

やまなみ交通運営協議会への参画団体とその役割は下記の通りです。

南山城村（行政）

全体の企画・統括。車両の所有管理。関係者間の調整や運行上必要な届出など。運行管理担当や運転者（予備）として人員を派遣（[処方箋 2：車両の確保や管理について](#)）。

南山城村シルバー人材センター

運転者 6 名を派遣。運転者派遣が中心的業務（[処方箋 1：運転者の確保について](#)）。

南山城村社会福祉協議会

現在別に福祉有償運送を実施しており、将来的な「村タク」との統合を視野に参画。

南山城村商工会

「村タク」の将来的な貨客混載への活用を視野に参画。

NPO法人南山城村村おこし事業組合

観光事業に取り組んでおり、観光輸送への「村タク」の活用を視野に参画。

それぞれの団体の参画度合いの濃淡はありますが、自らの事業へのメリットを見出して参画しており、まさに「村タク」が地域の活動基盤として、様々な形での活用が期待されていることの表れと言えます。将来的には、協議会を法人化することによって運営の自由度が増し、町内外の関係団体の更なる参画も期待されます。

また、村内外の関係者による合意形成の場として「南山城村地域公共交通会議」が設立され（詳細は次項）、それと合わせて村内各地域で「地域懇談会」（2019年10月に計5回）を開催し、住民の意見を丁寧にくみ取りながら、「村タク」の運行に関する合意形成が進められてきました。

加えて、仕組みの運営に関わる連携のみならず、実際の利用の場面においても、利用者の通院先の医療機関が利用者に代わって帰り便の予約を行うなど、利用を支える連携の輪も広がっています。

■ 南山城村地域公共交通会議の主な活動内容

開催日時	主な協議事項
2019 年 10 月 18 日	・ 地域公共交通会議の運営方法について ・ 南山城村の公共交通について ・ 今後の南山城村内での交通施策の展開について
2019 年 12 月 4 日	・ 自家用有償旅客運送の導入（案）について ・ 自家用有償旅客運送等の導入（案）についての意見照会
2020 年 1 月 22 日	・ 自家用有償旅客運送の導入（案）について ・ 自家用有償旅客運送の申請書（案）について
2020 年 2 月 22 日	・ 自家用有償旅客運送の登録について
2020 年 9 月 28 日	・ 実証実験終了後の村内交通網について ・ 2021 年 1 月からの有償化に向けて
2021 年 3 月 8 日 （書面開催）	・ 自家用有償旅客運送の実施主体の変更について ・ 実施主体の変更に伴う申請書（案）等について
2021 年 12 月 13 日	・ 「村タク」の運行範囲の拡大について ・ 「村タク」の運賃設定の変更（案）について ・ 村営バスの廃止について

処方箋5



コスト構造（費用の妥当性・効果）について

南山城村では、「村タク」運行開始前の村営バス・コミュニティバス運行にあたって年間約3,200万円（2018年度）の財政支出を要していました。

この費用の要因として、南山城村内にはバスの運行委託ができる事業者が存在せず、隣接する伊賀市などの事業者に委託するほかなく、伊賀市からの回送費用などで委託経費が嵩んでいたことが挙げられます。

利用者数が多ければ財政支出の妥当性を説明することもできますが、村営バスについては中学生のスクールバスとしての役割も兼ねていることから、延べ9,099人（2018年度）の利用がありましたが、コミュニティバスは延べ269人（2018年度）の利用しかありませんでした。

このような状況下で、村営バスやコミュニティバスから「村タク」（オンデマンド運行）、「月ヶ瀬ニュータウン線」への切り替えにあたっては、できるだけ村内の資源を活用することを目指しました。そのためには南山城村役場の資源だけでは限界があるため、村内各方面から協力を得られる運営体制を目指し、任意団体の「やまなみ交通運営協議会」を設立しました。例えば、運転者はシルバー人材センターの所属のドライバーを中心に、有償ボランティアで担われています（[処方箋1：運転者の確保について](#)）。

また、予約受付を行うオペレーターも南山城村の会計年度職員としてやまなみ交通運営協議会で勤務する形態をとっています。この結果「村タク」「月ヶ瀬ニュータウン線」を合わせた運行に係る経費は年間550万円（2022年度）となり（会計年度任用職員の人件費除く）、村営バス・コミュニティバスの委託費と比較すると5分の1程度に縮減しています。

また、費用全体の縮減だけでなく村内公共交通の利用者数も増加しました。2020年度までは村営バスはスクールバスの役割を担っており、2020年度で6,664人の利用者がいましたが、スクールバス利用が無くなった2021年度からは1,106人に留まっています。それに対して「村タク」の2021年度の利用者は2,176人とその約2倍となっています。

その結果、「村タク」・「月ヶ瀬ニュータウン線」の利用者一人当たりの運行に関する財政支出は2,129円となり、村営バス・コミュニティバスへの財政支出を下回り、利便性向上と運行効率化を同時に達成しています。（下表）

利用者数や運行の効率性といった定量的な効果以外にも、高齢者が家族に送迎の気兼ねなく外出が可能になったことで外出頻度が増加したことも把握されています。利用者の中には利用をきっかけに免許返納を行い、自家用車から「村タク」利用に転換した高齢者もあり、高齢者の交通安全の確保にも貢献しています。そして利用は高齢者のみならず、中学生がスクールバスと組み合わせて通学に利用している例もあり、全世代にとって必要な交通手段であるという意識も広がってきています。

また、送迎からの転換により「村タク」のみならず、JR関西線の利用促進にも役立っているなど多面的な効果が発揮されており、これらの効果を含めて「村タク」運行の意義が評価されることが期待されます。

村内公共交通の利用者数と運行に関する財政支出 （南山城村提供資料より）

		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
財政支出（円）	村営バス・コミュニティバス	31,963,000	31,267,000	29,189,000	12,767,000
	「村タク」・「月ヶ瀬ニュータウン線」 （やまなみ交通運営協議会への補助）	－	－	－	5,300,000
運行収入（円）		－	－	－	855,800
村内公共交通 利用者数（人）	村営バス	9,099 （スクール 利用含）	8,537 （スクール 利用含）	6,664 （スクール 利用含）	1,106
	コミュニティバス	269	516	103	－
	「村タク」	－	90	1,392	2,176
	「月ヶ瀬ニュータウン線」	－	60	479	314
利用者一人当たり 財政支出（円）	村営バス・コミュニティバス	3,412	3,454	4,313	11,543
	「村タク」・「月ヶ瀬ニュータウン線」 （やまなみ交通運営協議会への補助）	－	－	－	2,129
備考			村タク・月ヶ瀬 NT 線運行開始（2020/2～）	村タク・月ヶ瀬 NT 線緊急事態宣言により運行休止（2020/4/18～6/7） コミュニティバス運行終了（～2021/6）	

処方箋 6



利用者数を増やすための方法について

まず、既存の村営バス・コミュニティバスの利用者が費用に比べて少ないことについて、担当者が問題意識を持ったことがこの交通再編のきっかけであったといえます。村営バスとコミュニティバスは無償で運行されていたものの、集落が山間地に分布している南山城村では、高齢者を主たる利用者層とする仕組みとしてバス停までの移動が難しいなどの問題がありました（[処方箋3：サービス内容（料金含む）の設定について](#)）。

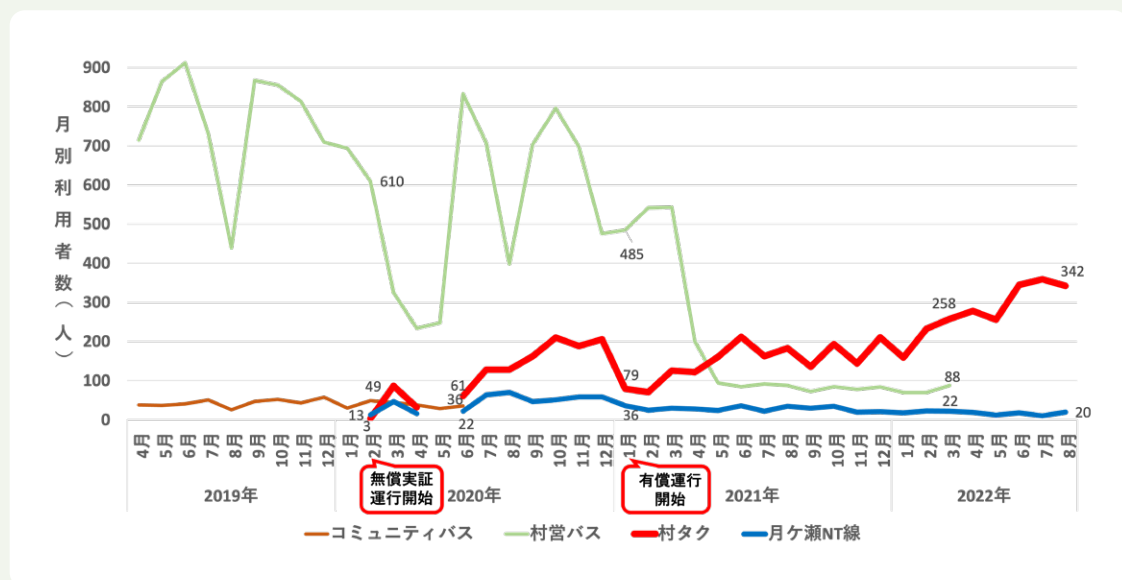
それらの問題を放置せず、また、既存の利用者へのヒアリングや住民との「地域懇談会」でのニーズ把握や全国の参考事例調査などを自ら行い、「料金を支払っても利用する価値のあるサービス」を目指し、南山城村にあった形の有償化を前提として、利用者の指定時間・場所から目的地まで運行される「村タク」（オンデマンド交通）の導入を選択しました。

まず、実証実験の間は無償運行（2020年2月～2021年1月）とし、運行や利用方法の周知を図りました。その後、従来の村営バスやコミュニティバスからの利用転換の状況や、運行終了後の移動手段の状況を確認しながら有償化（2021年1月～）や村営バス・コミュニティバスの運行縮小・終了を段階的に行ったことにより、住民の理解を得ながら取り組みを進めることができました。また、その運行縮小で捻出された財政資源を「村タク」の利便性向上（2022年4月～、利用時間帯の延長）に振り向け、さらなる利便性向上を図っています。



ジャパン・タクシー型車両（写真提供：南山城村）

このような取り組みの結果、有償化ののちも「村タク」の利用者は増加の一途をたどっており、2021年3月に村営バスとしては、終了したスクールバスとしての利用分を除くと村内の公共交通全体の利用者数も増加しています（下図）。



南山城村内公共交通の利用者数の推移（南山城村提供資料より）

- ・ 村営バスについてはスクールバスとしての利用も含む
- ・ コミュニティバスについては2020年6月、村営バスについては2022年3月で廃止
- ・ 「村タク」/「月ヶ瀬ニュータウン線」については、2020年2月から無償実証運行、2021年1月から有償運行を開始
- ・ 2020年4月18日～6月8日の間、新型コロナウイルス感染症対策のため、「村タク」/「月ヶ瀬ニュータウン線」ともに運休