



# 東北圏における 移動困難者・



# 買物困難者対策としての 新たな移動支援サービス等



# に関する先行事例調査 (概要版)



公益財団法人 東北活性化研究センター

2023年4月

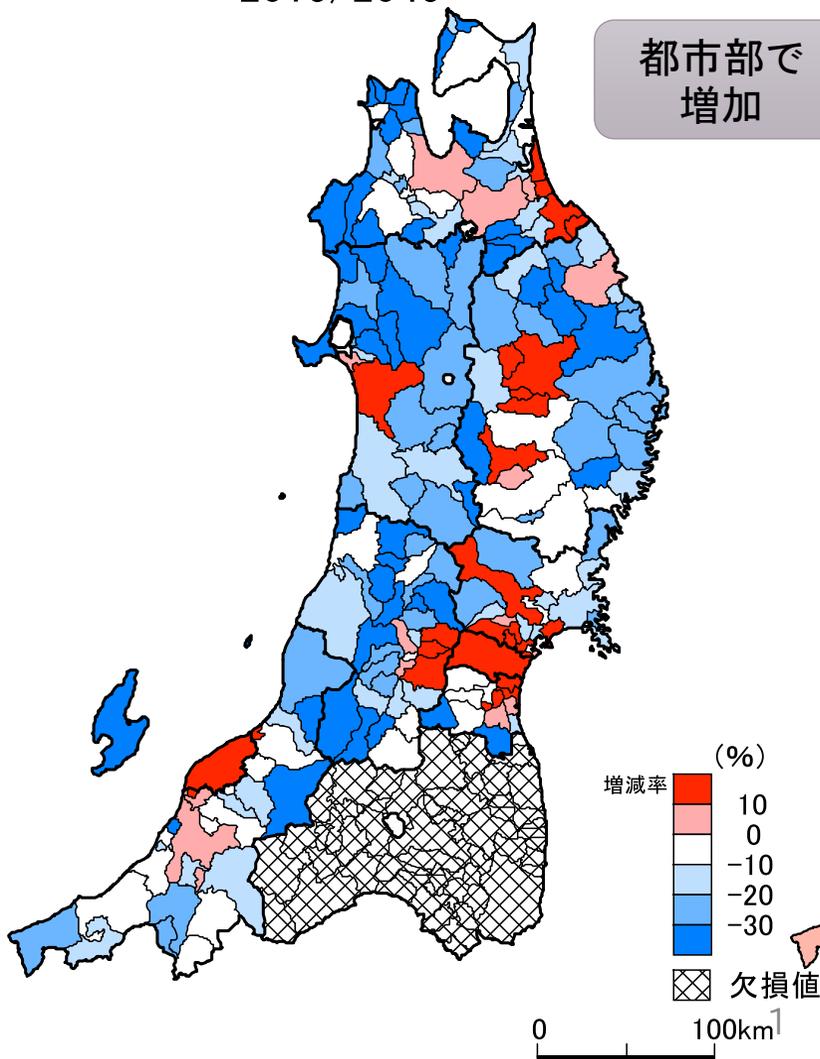


# 買物困難者人口を独自に将来推計

自治体別・買物困難者人口の増減

2015/2045

都市部で  
増加



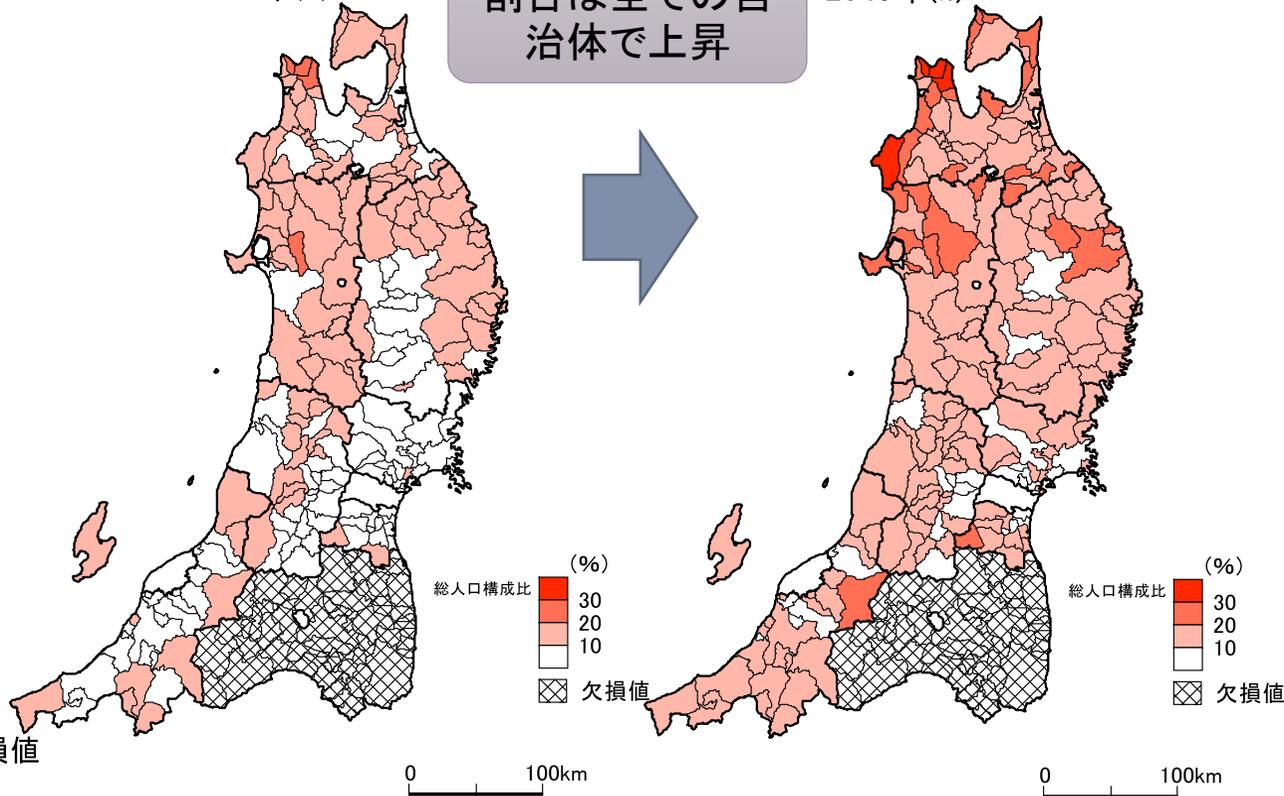
- 買物困難者は2015年77万人。2045年もほぼ横ばいと推計。
- 都市部で増加、それ以外で減少する。
- 人口が約千万人から790万人に減少するため困難者の比率は上昇
- 198全ての自治体で率は上昇。困難者対策の重要性は増していく。

人口に占める買物困難者人口の比率の変化

2015年(%)

割合は全ての自  
治体で上昇

2045年(%)



# 各種支援サービスのカテゴリごとの現状と課題

総務省他の先行調査から、既存の支援サービスを4つに類型化

民間事業者による実施割合が多い

①商品をお届け  
る

②店舗を届け  
る

比較的採算性が望める場合が多い

自治体等による実施割合が多い

③店舗を作る

④家から出か  
けやすくする

公共事業としての性格が強い

共通する課題  
「採算性」「利便性」「人手不足」

新たな技術や工夫により、これらの課題を解決している  
全国11の先進事例を紹介します

# 先進事例 1

②店舗を届ける

## (株)ヤマザワ:「とくし丸」の移動販売(山形県山形市)



「スーパー」「販売パートナー」「とくし丸」「地域住民」の「四方良し」のビジネスモデル

「スーパー」「販売パートナー」の双方が「とくし丸」で定められた分配ルールに基づき利益を確保でき、地域住民の利便性も高まることが奏功。補助金なしで採算性確保が可能。

## 先進事例 2

②店舗を届ける

③店舗を作る

### NPO法人南外さいかい市:公設民営スーパー南外さいかい市(秋田県大仙市)



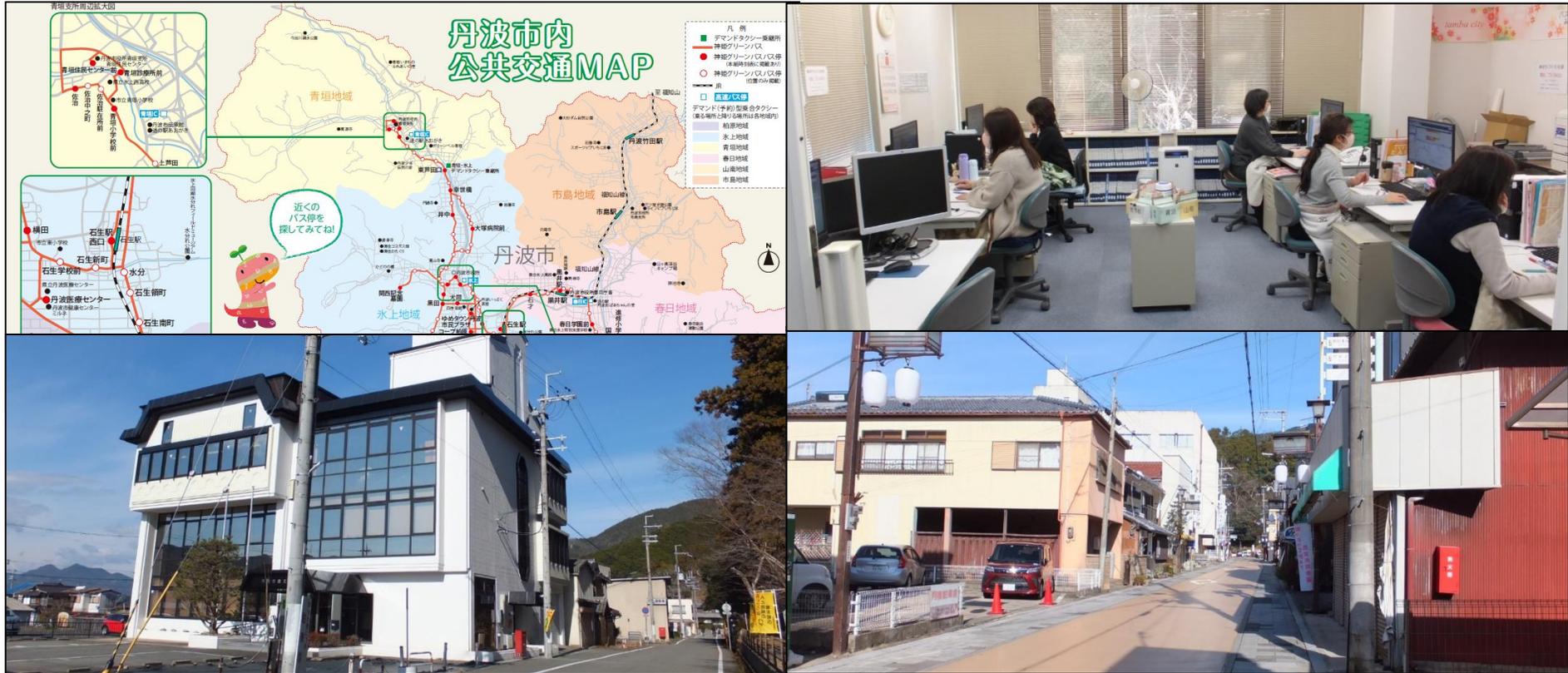
開設時の補助金活用とボランティアによる運営で  
過疎・高齢化が進展した地域でのスーパー運営を実現

現役をリタイヤした地域住民のボランティアによって運営。移動販売も実施しており、地域住民ならではのきめ細やかなサービスが特長。キーマンとなる地元住民が大きなバイタリティと実行力をもって実現。

# 先進事例 3

④家から出かけやすくする

## 丹波市:地域デザインから出発したデマンドタクシーの効果的導入(兵庫県丹波市)



交通モードの特性を踏まえた最適な系統づくりを徹底

大規模で細やかな地域住民のニーズ把握や、鉄道、バス、デマンド（予約）型乗合タクシーそれぞれの特性と得意分野をよく踏まえた最適な系統設定が特徴。「適材適所」「全体最適」を徹底したことが奏功。

## 先進事例 4

④家から出か  
けやすくする

### 日本カーシェアリング協会:コミュニティ・カーシェアリング(宮城県石巻市)



### 寄付車によるライドシェアで地域住民の足とコミュニティ形成に貢献

東日本大震災でばらばらになった地域コミュニティに寄付車を貸与し、サロン「お茶っこ会」や車を使った「旅行企画」「買い物ツアー」等により、地域住民の足とコミュニティ形成に貢献。

# 先進事例 5

④家から出かけやすくする

## NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」: ささえ合い交通(京都府京丹後市)



### 首長等の強い働きかけのもと配車システム「Uber」を活用した 自家用有償旅客運送サービスを全国初導入

タクシー会社以外でUberを活用した全国初の事例。住民がドライバーとなり、乗客を市内の範囲で運送。丹後町地区では、公共交通サービスが十分提供されていないことと、京丹後市長等の強い働きかけがあったことで実現。

## 先進事例 6

④家から出かけやすくする

### (株)アイシン:チョイソコとよあけ(愛知県豊明市)



サポーター制度やAI配車システム等により、効率的なオンデマンド乗り合い交通を展開

チョイソコ専用アルゴリズムを備えたシステムを使用したオンデマンド乗り合い交通。ナビゲーションメーカーとして培ったノウハウを活かし、独自システムで最適なルーティングや乗合を成立させる予約を実現。エリアスポンサーと呼ばれる地元企業がスポンサーとして支えていることも特徴。

## 先進事例 7

④家から出か  
けやすくする

### 大館市:大館版mobiプロジェクト(秋田県大館市)



AI配車システムmobiを使った相乗り型のオンデマンド交通サービス(実証運行)で  
ゆくゆくは民間が自立採算で実施することを展望

国交省「共創モデル実証プロジェクト」採択事業。市街地における買物目的以外にも、公園やイベント会場、子育て施設への移動が多いのが特徴。市民全体としての外出機会増加も目指している。

# 先進事例 8

④家から出かけやすくする

## JR東日本:気仙沼線自動運転BRT(宮城県登米市)



東日本大震災で甚大な被害を受けたJR気仙沼線の復旧にあたり  
BRT(Bus Rapid Transit)を導入し2022年12月からは一部区間で自動運転が開始

ローカル鉄道の赤字路線廃止が社会的にも着目されている中、鉄道からBRTに切り替えることの有用性が確認できる点や、地域の理解を得ながら導入できたという点で示唆に富んでいる。自動運転は最高時速60kmの走行が可能。

## 先進事例 9

④家から出か  
けやすくする

### 茨城県境町：自動運転バス(茨城県境町)



市街地の一般道で運行する自動運転バスで、自動運転関連企業の実践の場としても機能

比較的遠方までの移動ニーズは従来の路線バスに任せ、町内の細かな移動ニーズに対応することで既存路線バスと棲み分け。あらかじめ設定したルート高精度移動するが、自動運転が対応できない事態に備え、アテンダントが常時1人乗車。主にふるさと納税と国の補助金で賄い公共事業として無償運行している。

## 先進事例 10

④家から出か  
けやすくする

NPO法人上小阿仁村移送サービス協会:こあにカー(秋田県上小阿仁村)



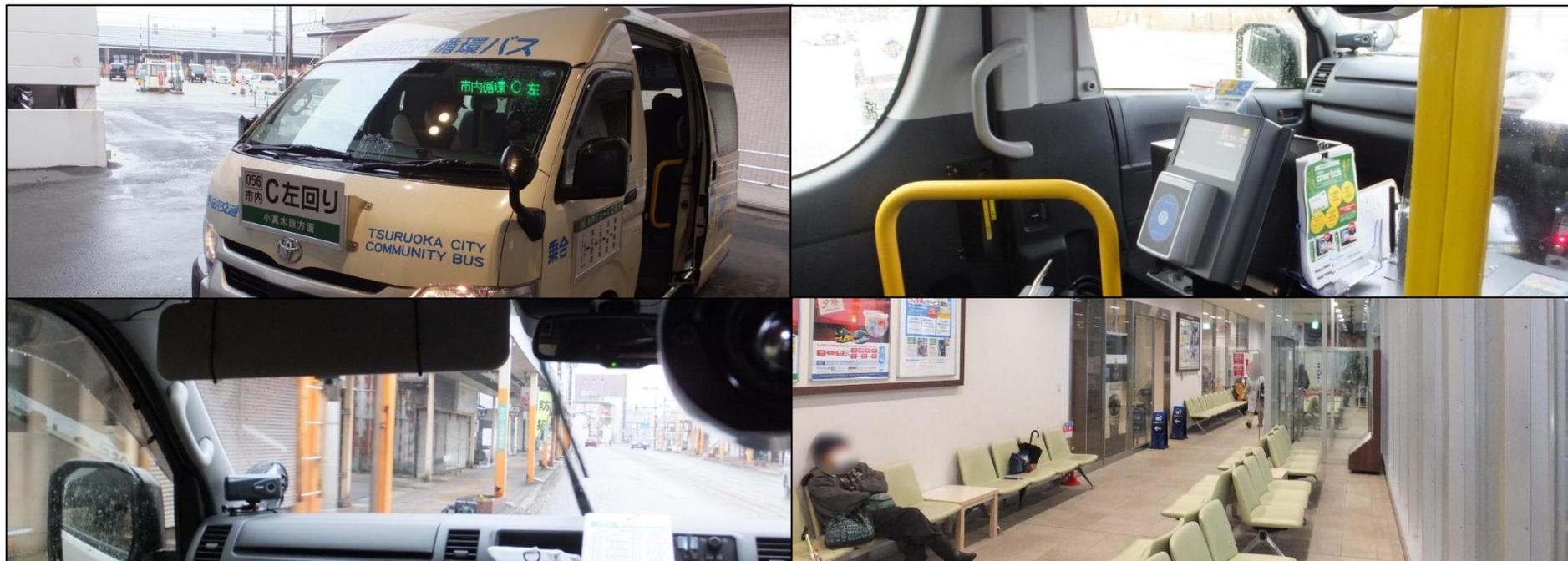
電動カートによる日本初の本格的自動運転サービスで、定期便とデマンド便を運行

道の駅を拠点として、地域の集落、診療所、役場等を巡る。自動運転の電動カートが電磁誘導上を走行する仕組みだが、地元の有償ボランティアによるドライバー（運行監視員）が乗車している。内閣府SIP事業終了後の事業継続が課題で、乗車料金以外のマネタイズを模索中。

# 先進事例 11

④家から出か  
けやすくする

## 庄内交通(株):巡回路線バスのコース・ダイヤ拡大(山形県鶴岡市)



### 市内循環バスのルート、便数を大幅に増やし利用者が3倍に

「地域住民にとっての利便性が低いから乗る人が少ないことが課題。だったら利便性を上げればよい。」という道理を信じ、鶴岡駅前を起点とした市内循環バスのルートを従来の2から3に増やし、便数も大幅に増やして365日運行とした結果、利用者が3倍になった。ただし、ランニングコストは4倍に増加し、これを賄えるほどの売上は現時点では実現できていない。しかし、様々な営業活動や、細かやかなデータ取得によるタイムリーなダイヤの見直し等により、黒字化到達が期待される。

# 分析

東北圏において何の支援サービスが有望であるかを端的に示したい



地域ごとの環境特性によって最適なサービスは異なることを実感



一概に「これが良い支援サービスである」と言うことはできない

では、本調査から我々は何を学べるだろうか。



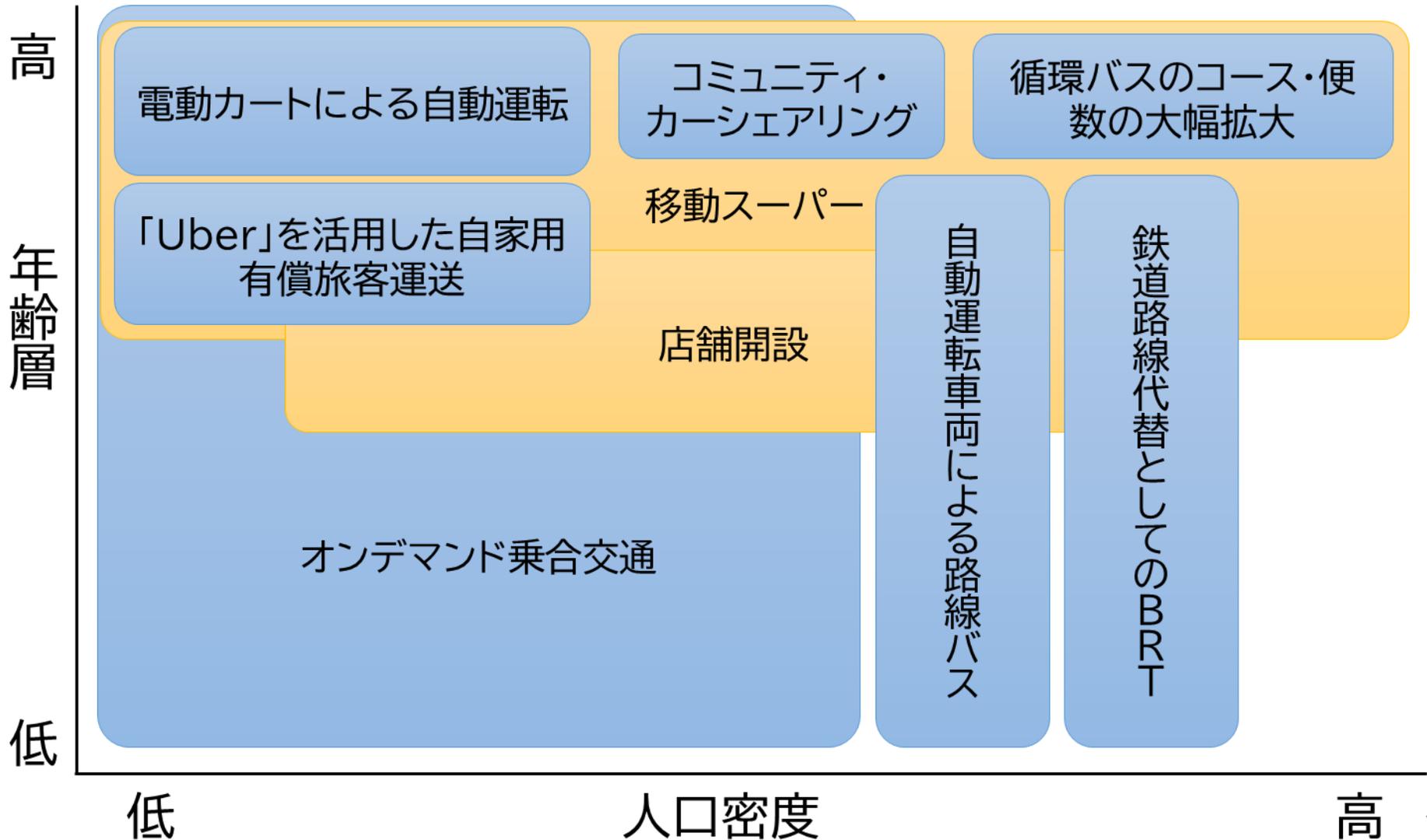
サービスの種類と  
地域特性の  
組み合わせの良し悪し



導入の  
考え方や方法

# 分析

導入地域の人口密度とターゲットとする年齢層別の適したサービス



# 分析

先進事例にみられた共通点を抽出したところ、次の通り一般化された

- 住民ニーズや地域実態等に関する情報を重視していた
- 導入の目的が明確であった
- 現存するサービスの特徴をよく踏まえていた
- 事業者や行政と現場の関係者がよく連携していた
- 幸運を活かしていた
- キーマンを見つけていた

## 《提言 1》

新たな移動支援サービス導入の  
成功の鍵は住民ニーズの把握にあり

### 事例 1

ヤマザワの  
「とくし丸」

### 事例 3

丹波市のデマ  
ンドタクシー

### 事例 4

日本カーシェ  
アリング協会

### 事例11

庄内交通のバ  
ス路線等拡大

## 《提言 2》

### 地域の課題解決に相応しい 移動支援サービスを構築する

～住民ニーズを踏まえ「何を導入すべきか」を考える～

事例 3

丹波市のデマ  
ンドタクシー

事例 7

大館版mobi

事例 8

JR東日本の気  
仙沼線BRT

事例11

庄内交通のバ  
ス路線等拡大

## 《提言 3》

行政の部署が連携して  
支援サービスの全体最適を目指す

事例 3

丹波市のデマ  
ンドタクシー

事例 4

日本カーシェ  
アリング協会

事例 6

アイシンの  
チョイソコ

事例 7

大館版mobi

事例10

上小阿仁村の  
こあにカー

## 《提言 4》

行政・住民・事業者が連携した  
合意形成の場を創設する

事例 2

南外さいかい  
市

事例 3

丹波市のデマ  
ンドタクシー

事例 6

アイシンの  
チョイソコ

事例 7

大館版mobi

事例 8

JR東日本の気  
仙沼線BRT

## 《提言 5》

### 自治体・事業者等の マッチング機会を創出する

事例 2

南外さいかい  
市

事例 4

日本カーシェ  
アリング協会

事例 5

京丹後市のさ  
さえ合い交通

事例 9

境町の自動運  
転バス

事例10

上小阿仁村の  
こあにカー



公益財団法人

東北活性化研究センター

<https://www.kasseiken.jp/>



本報告書は当センターHP（<https://www.kasseiken.jp/>）にて公開

（問い合わせ先）

公益財団法人東北活性化研究センター 主任研究員 加藤 雄一郎

〒980-0021

仙台市青葉区中央2丁目9番10号セントレ東北9F

TEL:022-222-3394

FAX:022-222-3395

E-mail: [y-kato@kasseiken.jp](mailto:y-kato@kasseiken.jp)