

学びと成長の機会を広げる移動資源のシェアリング

～地域交通を学びと暮らしを支える共通基盤へ～

岐阜県白川町役場・振興課

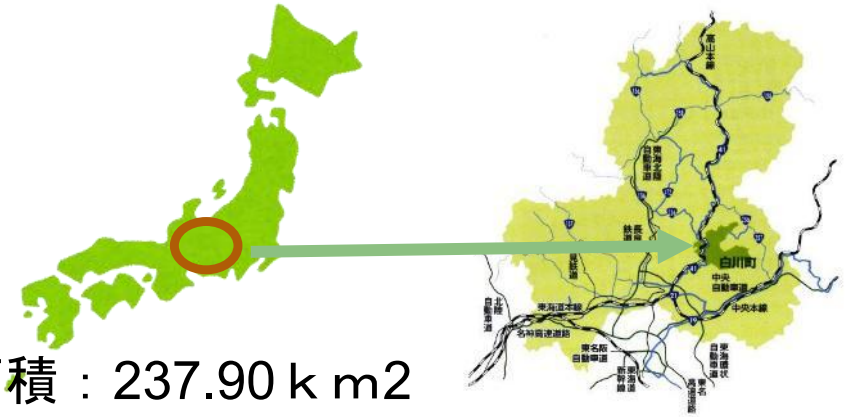
本日の論点

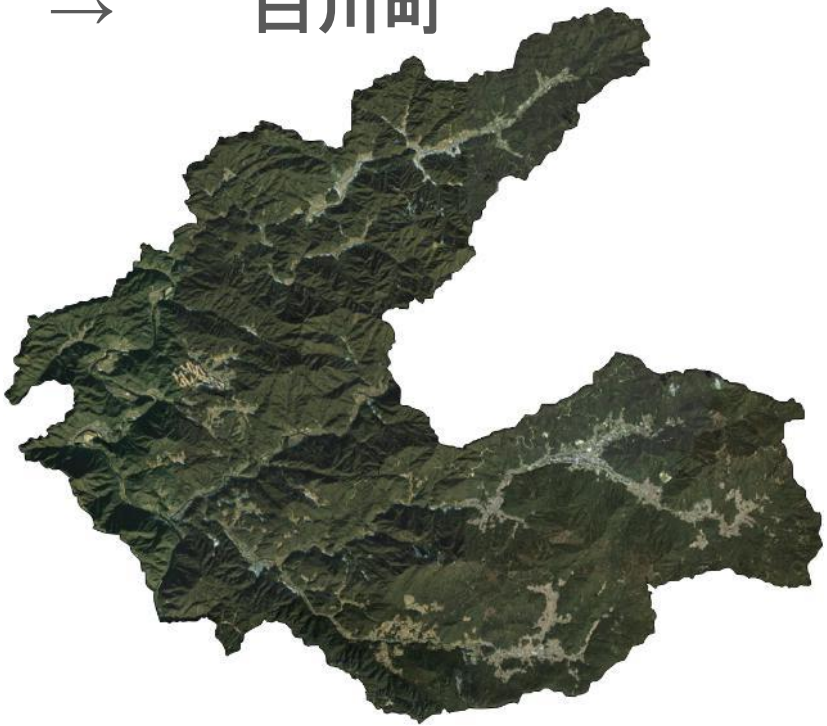
子どもの移動は、誰の「課題」か？

- **移動の問題は、学びや体験の機会損失**
  - 移動の空白による就労、消費、観光、健康など地域と個人の成長の可能性を阻む壁は、年間約10兆円の経済損失に相当。送迎負担による経済損失も年間約5.8兆円と試算（出典：国土交通省「交通空白」解消に向けた取組）
- **人口減少社会では、単独で課題に取り組むことが困難に**
  - シェアリングエコノミー：地域にあるあらゆる資源や資本を総動員して、効果的・効率的に課題解決に取り組むことが必要。（共同化・合理化・協業化）
  - 文科省『公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引（改訂版）』：統廃合後の通学手段確保には、スクールバス単独ではなく首長部局（地域交通）との連携が不可欠
- **暮らしの自己責任社会　から　ウェルカム社会　へ**

ごあいさつ

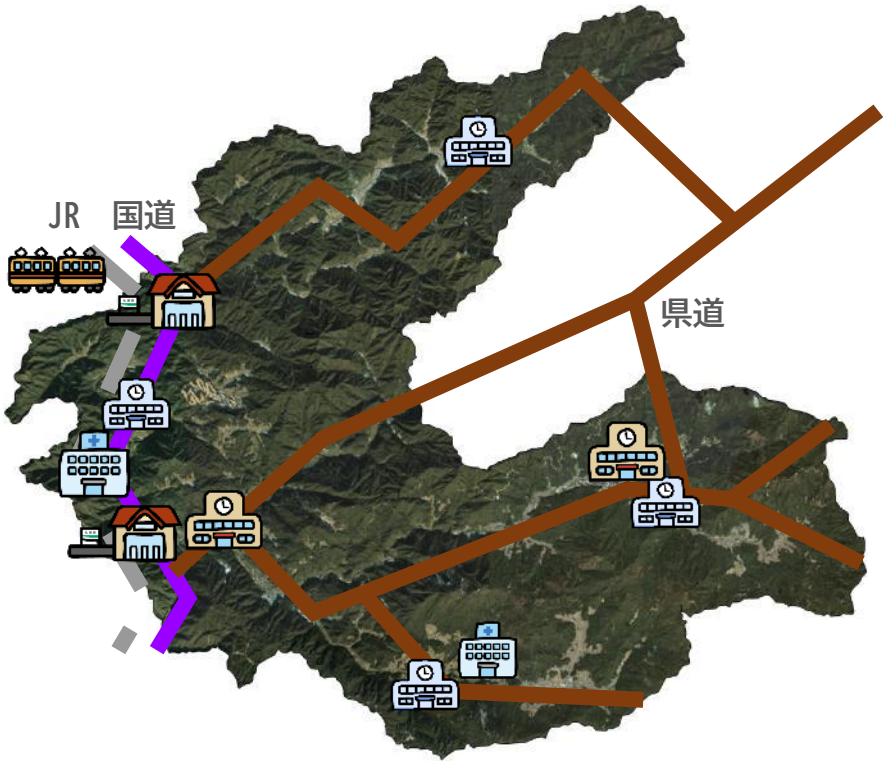
日本　→　岐阜県　→　白川町

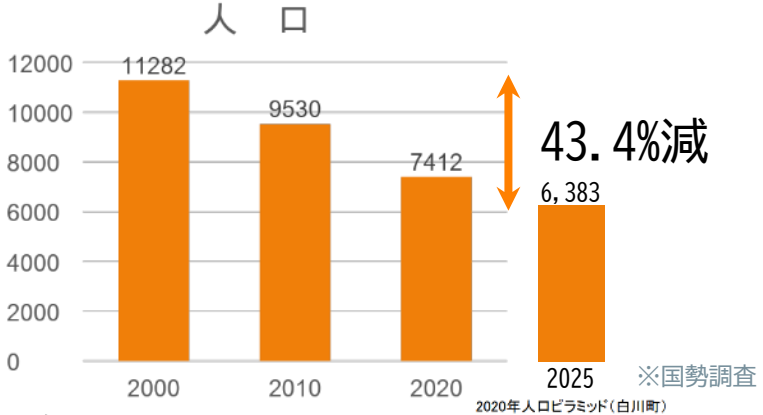




面積：237.90ｋｍ2
林野率：88.2%
可住地（宅地）面積率：1%
標高：役場180m～居住570m
最高峰：1,223m（二ツ森山）

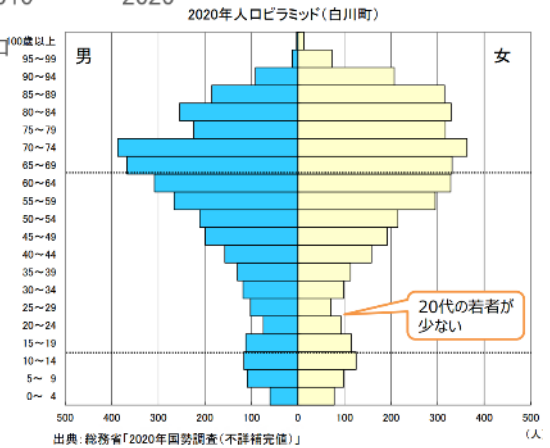
白川町の概要





4条運行	1
タクシー	無
JR駅	2
病院・医院	2
小学校	4
中学校	2
高校	町外

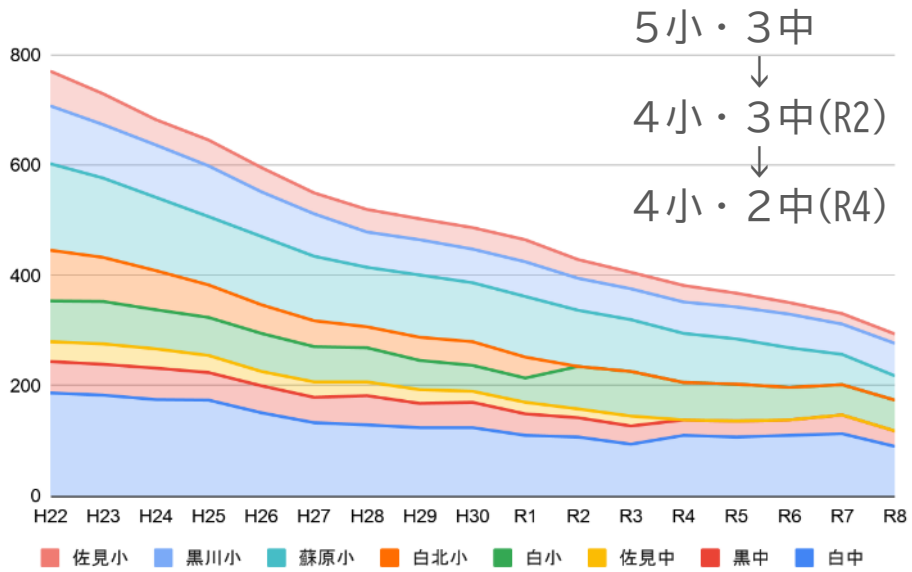
過疎地域指定
辺地　3地区



白川町の小中学校



小中学校児童生徒数の推移



統廃合により、スクールバス移動の長距離化・運転手確保が課題となってくる。

今後直面する問題

（現象）

- **人口減少**

（利点）

- 意思決定の迅速化
- 当事者意識の向上
- 一人当たりの受益が増える

（問題）

- 住民生活、インフラの維持が困難になる
  - 地域公共交通の縮小・廃止**「交通の空白」**
  - 医療・介護体制の脆弱化
  - 水道・インフラの維持が困難に
- **教育、子育て環境の悪化**
  - 通学・送迎の負担増加
  - 教育・体験格差の広がり
- 産業、経済の衰退
- 防災、安全、環境へのリスク増加
- 地域コミュニティ、文化の喪失
- 自治体経営、行政サービスの停滞

「交通空白」が奪う地域と子どもの未来



経済・社会的損失　年間約10兆円規模※

子どものピンチ：
移動手段がなく、学び、部活動
体験の機会がはく奪されている。

大人のピンチ：
送迎負担による、就労時間の減少
生活にゆとりが無くなる。

※出典：国土交通省「交通空白」解消に向けた取組

ある家族の送迎シミュレーション

公共交通（おでかけしらかわ）がない場合の送迎に要する時間　※往復30分で計算



ほとんど母親が送迎・1週間に約11時間・年間約64万円の損失(労務)

暮らしの「自己責任社会」の限界

現状の構造：移動手段を持たない交通弱者（子ども・高齢者）の生活を、家族の自助努力（送迎）のみで支えられている。

持続不可能な社会：急激な人口減少と共働き世帯の増加により、この自己責任モデルは破綻しつつある。

人口減少下で学びと成長の機会をいかに維持・発展させるか？

単独（行政・公共交通）では困難になっている。

- 共同化（資源の共同利用）
- 合理化（効率的に対応）
- 協業化（公共交通×教育）

3つの視点で、白川町の実践をお伝えしたい。

高校生の通学の問題

Ｂｅｆｏｒｅ

高校生と保護者

- 路線バスの減便で通学がさらに困難に
- 毎日ＪＲ駅までの送迎が必須化（渋滞誘発）
- 帰宅時間が流動的で、迎え時間の予定が立たない
- 駅まで片道30分の地域は、下宿か家族ごと転出
- 親や家族の負担がないとおでかけできない（移動の自己責任）

移動手段の運営主体

- 公共交通とスクールバスは別々
- 運転業務は振興課・教育委員会それぞれで運営
- 公共交通の車両（ワゴン車）では大人数を運べない
- 朝夕2時間しか稼働しないスクールバス特有の構造では、運転手の低賃金・短時間勤務を生み、**運転手不足を加速**させている

Ａｆｔｅｒ

高校生と保護者

- ＪＲ便を毎日（平日・休日・朝1便夜3便）運行
- 駅には公共交通バスのみ（若干保護者）
- 夜18時、19時、20時のバスで高校部活動も可能
- 町内のどの地域からも、自宅から通学が可能に
- 帰宅時間帯が暗いこともあり、自宅近くまで送迎

移動手段の運営主体

- **スクールバス**（目的外使用の許可）**を公共交通**（ＪＲ便）**に活用**
- **運転業務は振興課（公共交通）に一本化。**
- 車両・運転手のシェア、安全管理は国家資格の運行管理者が担う。
- **公共交通との一体運行**（マルチ稼働）により、「フルタイム安定雇用と国家資格に基づくプロレベルの安全管理」を実現。

POINT!

高校生が保護者に頼らなくても、自分の意思で行動を決められる

スクールバスと公共交通車両をシェア【共同化】

課題（方向性）

- **車両資源の有効活用**
  - ○ 高校生通学バス:大量輸送
  - ○ SB:朝晩のみ稼働
  - ○ デマンド:昼間が中心
- **SB運行の安全管理強化**
- **運転手の複業化(SB×交通)**

実施内容

- **スクールバス車両の活用**
  空き時間を公共交通車両として運行
  高校通学時の駅接続便として運行
- **交通事業者の一本化**
  スクールバス運行の安全管理見直し
- 教育委員会との連携

成果

- **自宅から高校に通える！**
  通学・イベントなども対応可能に
- **車両の最大活用**
  SB車両の稼働率を大きく向上
- **駅前混雑の改善**
  送迎車が減り、渋滞と危険を軽減
- **安定雇用の創出**
  一体運行で一日働ける体制に

POINT!









車両資源のシェアで、大量輸送ニーズにも対応！

子どもの習い事の送迎の問題

Ｂｅｆｏｒｅ

小中学生と保護者

- 部活動や習い事の送迎は、保護者の仕事
- スポーツや文化的な活動が移動で制限される
- 送迎が不可能で、活動をあきらめる
- 保護者の負担が重く、送迎中心の生活に

運営側の状況

- 運行ダイヤ（場所・時間）が見えない
- 教育委員会・スポーツ振興団体との連携不足
- 部活動の指導者への情報不足

Ａｆｔｅｒ

小中学生と保護者

- 送迎負担を少しでも担えるような地域社会へ
- どこに暮らしていても、活動をあきらめない環境に
- 送迎を公共交通に「頼める」選択肢として

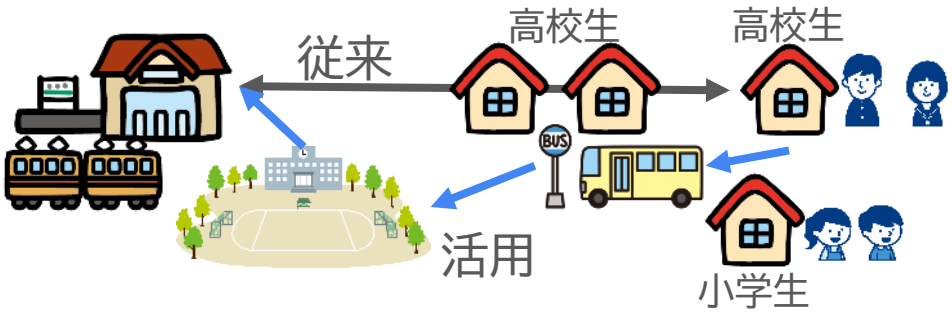
運営側の状況

- 保護者・指導者に利用可能なプランを提示。
- スポーツ振興団体と積極的な連携
- 今ある交通資源をフル活用して、送迎負担を軽減

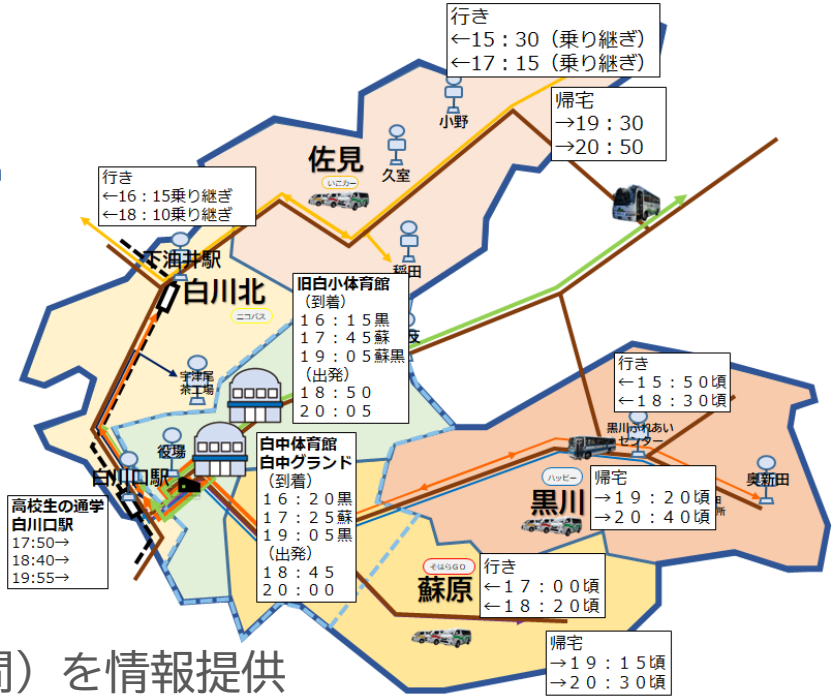
送迎人生脱却の足がかりとして、移動資源のシェアリングを

利用されていないダイヤを活用【合理化】

ＪＲ接続便（高校通学）



夜17:50	⇔	18:20
18:40	⇔	19:10
19:55	⇔	20:30



指導者や保護者に活用可能なダイヤ（運行時間）を情報提供
ダイヤに合わせて、活動時間の変更を提案し、**公共交通に寄せて**いただく。

交通資源シェアリングのイメージ

バス（マイクロ）の一日のうごき

① 6:30 ＪＲ接続便（高校生）

② 7:25 スクールバス（小学生）

③ 8:30 病院通院バス（高齢者）

④ 10:00～オンデマンドバス（予約）

⑤ 15:45 スクールバス（小学生）

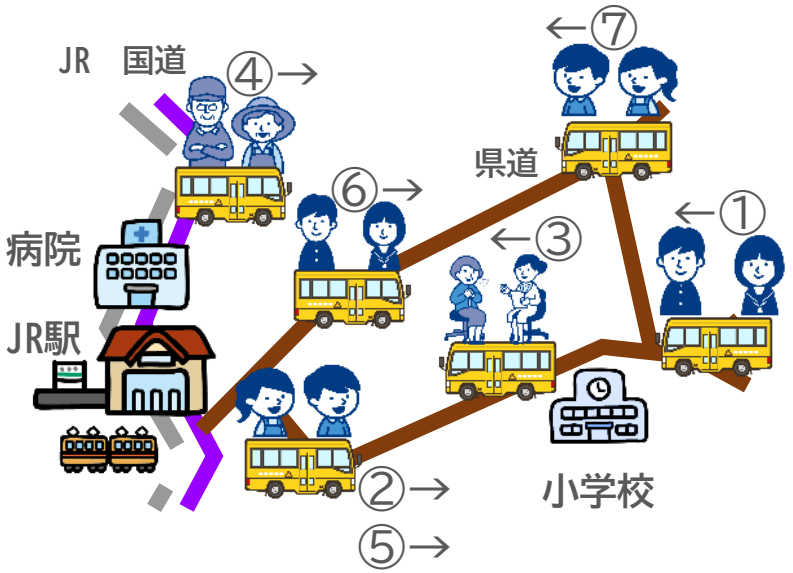
⑥ 17:50 ＪＲ接続便（高校生）

⑦ 18:20 ＪＲ接続便（習い事）









高校通学とスクールバスとオンデマンドを「1台のバス」「一人の運転手」でこなす！

地域事業者との官民共創と多分野連携【協業化】

理念の共有　「委託関係」から「**共に地域を経営するパートナー**」へ

行政の強み（制度・枠組みづくり）
- 法的スキーム作り
- 予算措置・財政支援
- 行政地域内外の連携枠組み

民間の強み（現場・スキル蓄積）
- プロレベルの安全管理・整備
- ノウハウの蓄積と現場対応
- 柔軟な対応・即時性

地域事業者が「結節点（ハブ）」になり、各分野をつなぐ
- 地域公共交通：暮らしの移動手段・通学・通院・買い物・福祉
- 教育・学校：スクールバス・安心安全な登下校
- 指導者・保護者：部活動・スポーツ少年団・生涯学習・習い事

教育と交通のハブとなる事業者

株式会社ＪＩＮ

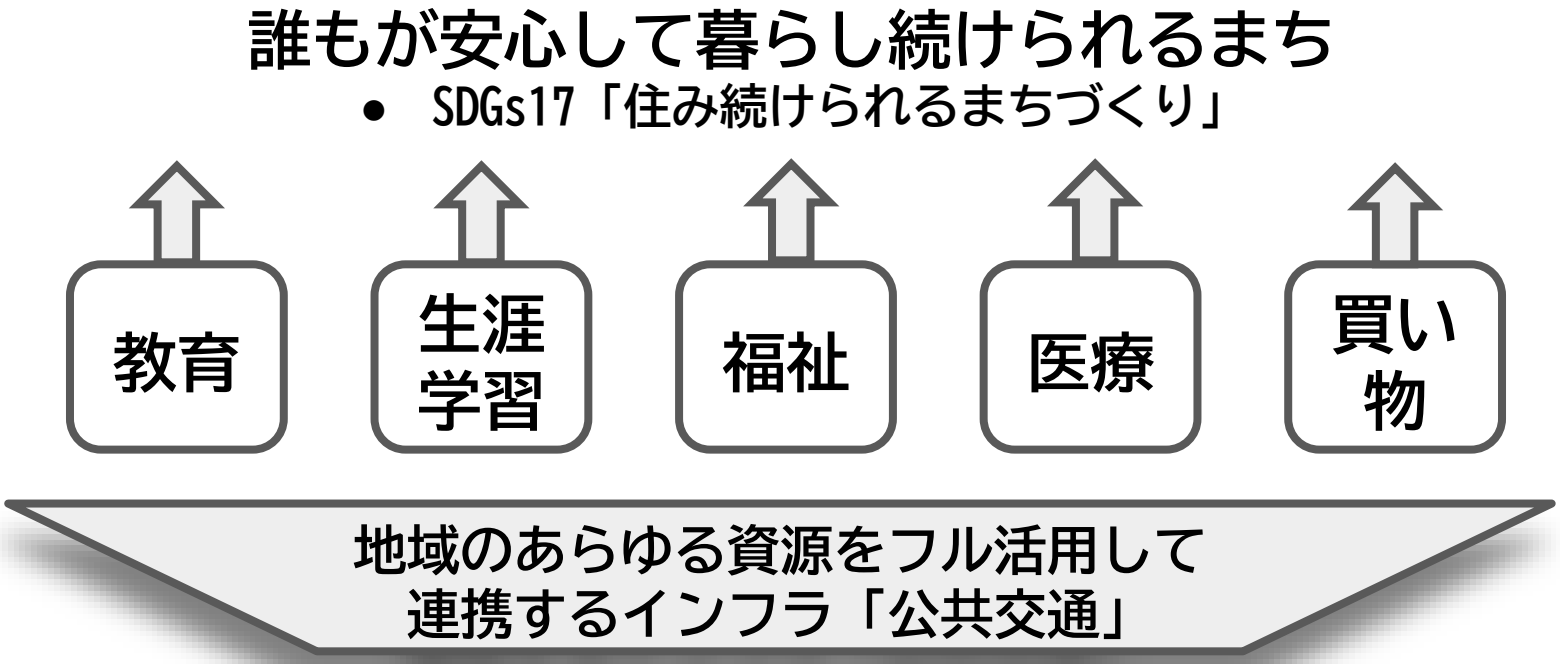
- 所在地：岐阜県加茂郡白川町切井
- 設立：2025年6月
- 主な業務内容：町から地域公共交通とスクールバスの運行管理・運転業務を受託して、地域住民の安全で便利な移動手段の維持確保を担っている。
- 設立経緯と特徴：企業理念「世のため人のために」経営方針「他者の利益や幸福が事業活動の真意であること」を掲げ、前身であった車両運行管理会社から独立。

一般社団法人スポーツリンク白川

- 所在地：岐阜県加茂郡白川町河岐
- 設立：2017年3月5日
- 主な業務内容：スポーツ振興や指導者派遣のほかに、地域連携や施設管理（部活動の送迎調整※）も行う。
- 設立経緯と特徴　3つのスポーツ関連団体（体育協会、スポーツ少年団、総合型地域スポーツクラブ）が統合・一本化される形で誕生。世代を超えた交流や他分野（福祉・文化・観光・企業など）との連携を大切にしている。

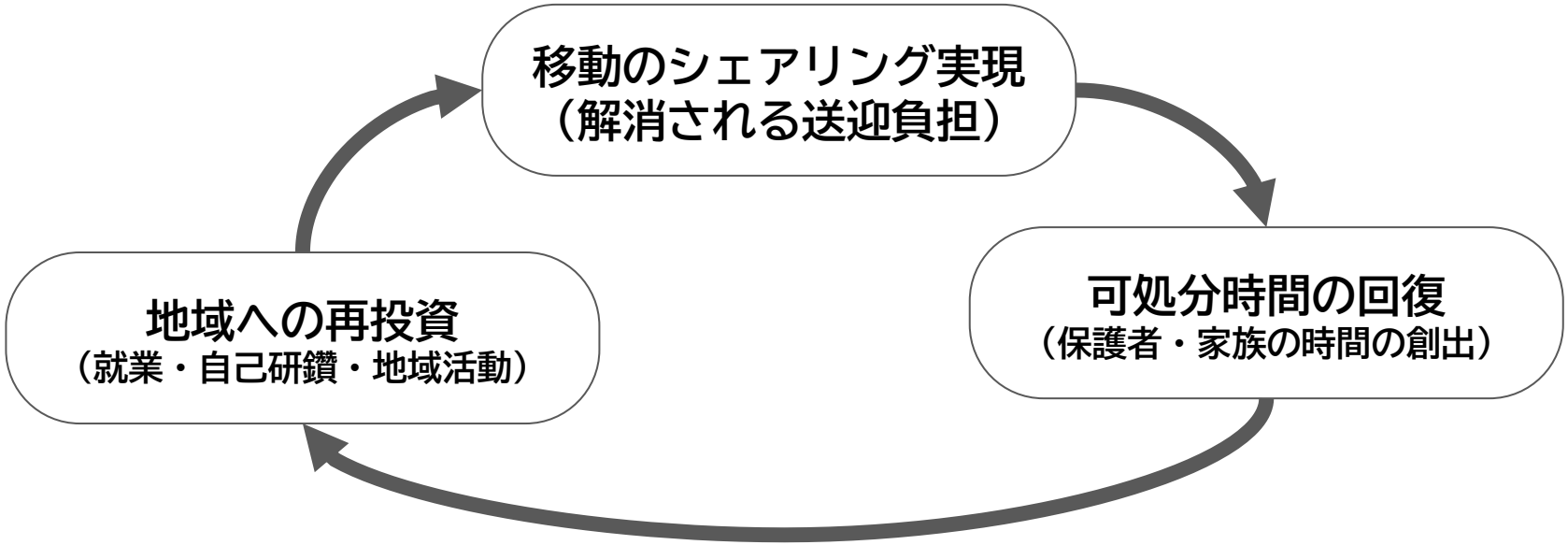
※一部地域、株式会社ＪＩＮに委託

公共交通は「究極のシェアリングプラットフォーム」



縦割り制度や予算構造も超えて、他の分野や制度を包括し、地域全体で効果を発揮させる。

生み出された時間を、地域の成長へ



移動資源のシェアリングにより、
奪われていた時間を還元し、人口戦略・地方創生の強力な基盤となる。

暮らしの「自己責任社会」から「ウェルカム社会」へ

暮らし	「自己責任社会」	「ウェルカム社会」
移動の主体	家族の負担 （送迎必須・自助努力）	移動手段を地域でシェア （共助・公助）
社会参加	車がないと参加をあきらめる （機会損失）	誰もが学び・働き・交流できる （機会保障）
移動の価値	単なる移動手段・**コスト**	参加を歓迎する プラットフォーム・**成長投資**

まとめ

「子どもの移動は、誰の課題か？」
それは家庭の自己責任ではなく、地域全体で背負い、支えるべき共通課題。

モノ（車両）・ヒト（事業者・運転手）・コト（予算）を分断せず
シェアすることで、公共交通は「子どもたちの可能性と暮らしを支える
最強のプラットフォーム」に変わる。

移動の壁を壊し、すべての子どもが豊かに学び、
挑戦できる「ウェルカム社会」を共に創っていきましょう。

参考資料

地域公共交通の経緯

1950年代～	民間バス会社1社によるバス運行、タクシー会社1社による運行
2009年3月	町内唯一の県立高校の廃校（町外への通学が必須に）
2016年4月	路線バスの大幅減便（休日の全便運休、路線の半数で朝夕廃止）
6月	白川・東白川地域公共交通活性化協議会を設置
12月	町による無償実証運行を開始（各地区主体で検討。順次運行開始）
2018年3月	白川・東白川地域公共交通網形成計画を策定
10月	地域公共交通「おでかけしらかわ・ひがししらかわ」運行開始
2021年7月	福祉有償運送の登録（社協・サンシャイン）
2021年8月	白川町営バスと白川病院バスの統合に関する覚書を締結
9月	白川町地域公共交通条例を制定
10月	白川病院無料送迎バスの一部を公共交通に統合
2024年4月	白川・東白川地域公共交通計画　策定
2026年7月	スポット便（貸切）・福祉有償運送　町営事業スタート
2026年10月	貨客混載運送　スタート

白川町のコミュニティバスの運営概要

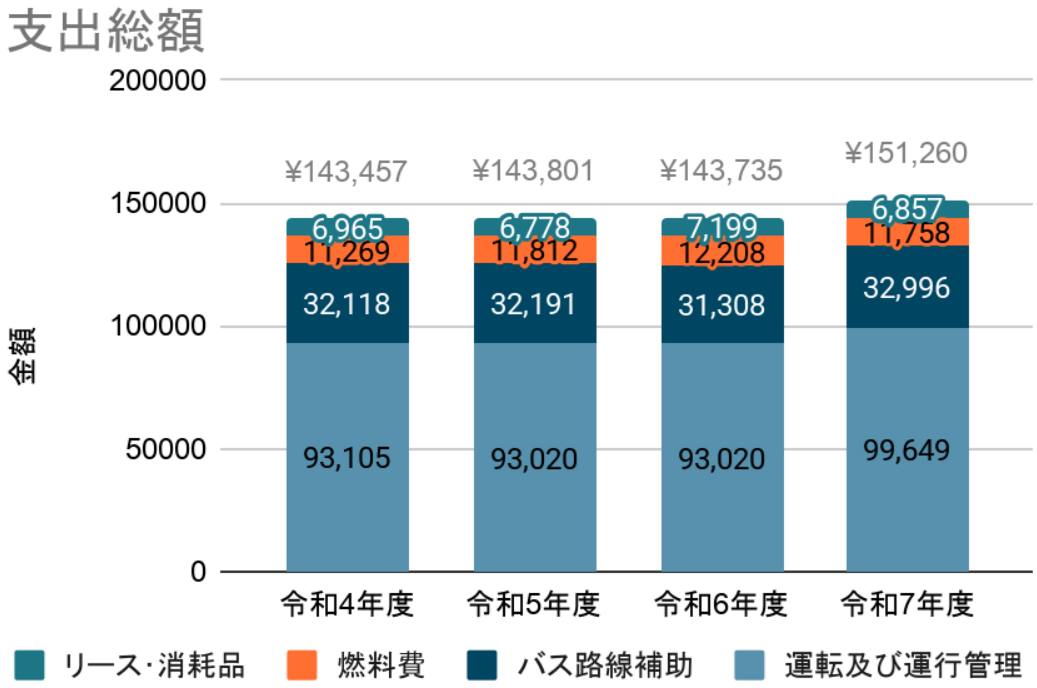
運営主体	白川町（自家用有償旅客運送（交通空白地・福祉有償））道路運送法第78条第2項
運行事業者	株式会社ＪＩＮ（運転・運行管理　業務委託）
サービス名	おでかけしらかわ※通称（条例名：白川町コミュニティバス）
運行方式	乗合：定時定路線（濃飛バス・ＪＲ接続便）・予約制デマンド 個別：福祉有償運送・スポット便
運賃	公共交通活性化協議会で議決→条例
予約・受付	電話予約（ＪＲ接続便のみＷｅｂ予約可）・ＪＩＮオペレーター対応
所有車両	自家用車（白川町・ＪＩＮ所有の町使用者・社協の福祉車両※賃貸借契約）
車両台数	14台（ＳＢ大型1台・ＳＢ中型1台・マイクロ5台・10人乗りワゴン車7台）+福祉車両3台
運転手	ＪＩＮ所属27名（2種4人）



町内の移動に必要な費用（公共交通＋スクールバス）

公共交通＋スクールバス

- 公共交通利用者数
  - 56, 194乗車（令和7年度）
- SB利用者数
  - 112, 000乗車
  - 280人×200日×2登下校
- 合計：168, 194乗車
- 一人当たり：約900円



公共交通の町費投入額（住民一人当たり）※令和7年度

https://www.odekake-shirakawa.com/wp-content/uploads/2024/12/32-shidai.pdf　地域公共交通計画の評価検証

支出

- 濃飛バス運行費　32,996千円
- 町営バス運行費　74,736千円
- 燃料費　8,818千円
- 車両リース料　3,812千円
- その他　1,330千円

合計　121,692千円

※運行距離換算　75公共交通：25スクールバス

収入

- 地方バス路線県補助　24,275千円
- バス利用料　6,858千円
- 病院負担金　385千円
- 特別交付税(0.8)　※72,140千円

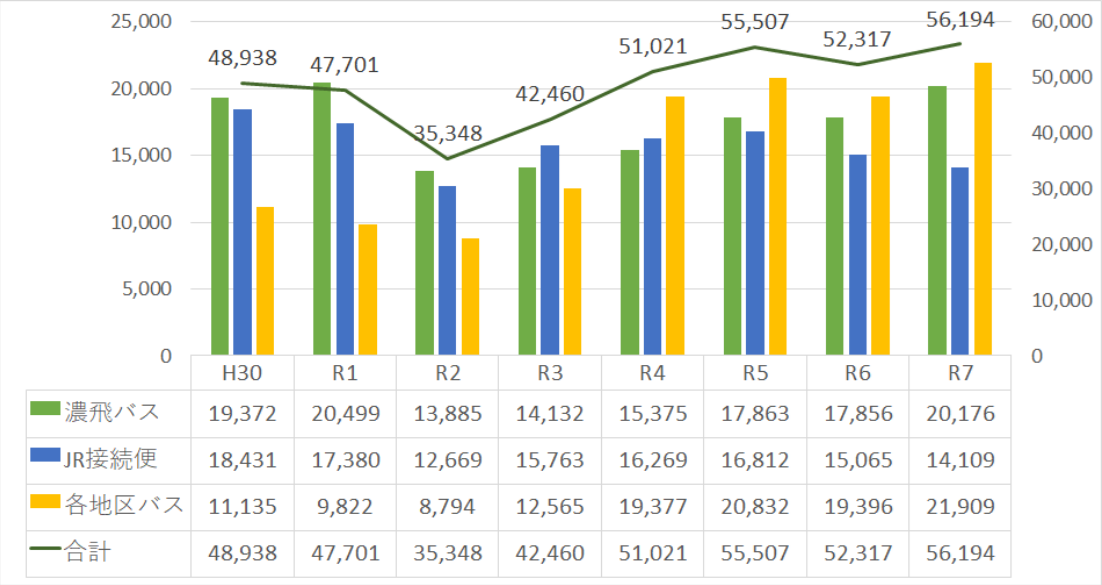
合計　103,658千円

収支18,034千円÷6,581人＝2,740円

※121,692千円-県補助-バス利用料-病院負担金×80%＝90,174千円×0.8

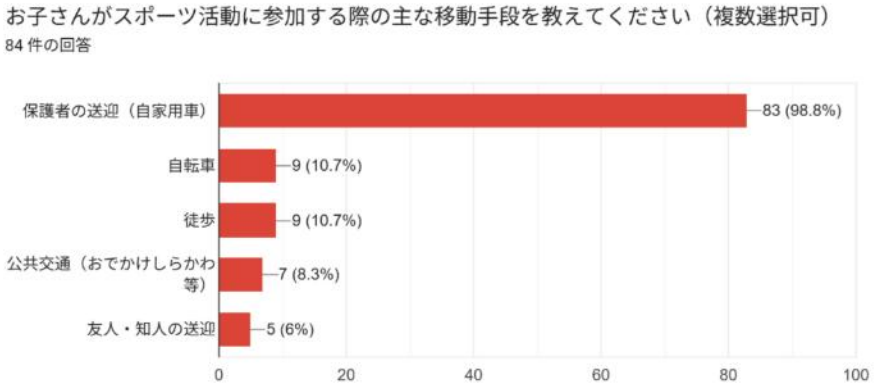
公共交通年間利用者数

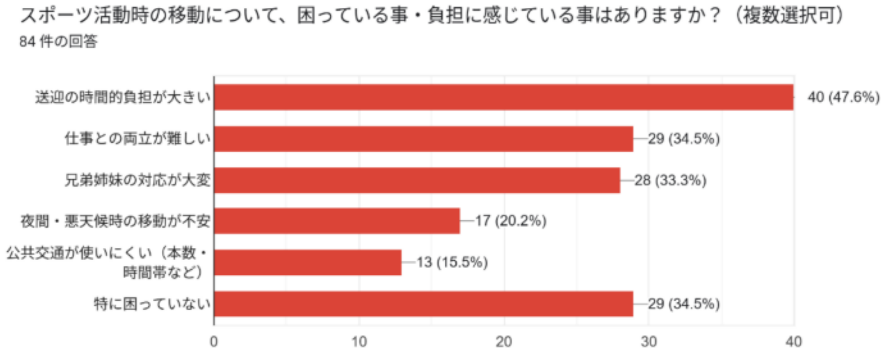
- 利用者32%増（5年間）
- 濃飛バス42%増（〃）
  - 乗り継ぎが浸透
- 各地区バス74%増（〃）
  - 利便性が定着してきた
- ＪＲ接続線10%減（〃）
  - 高校生の利用（人数）減



	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
濃飛バス	19,372	20,499	13,885	14,132	15,375	17,863	17,856	20,176
JR接続便	18,431	17,380	12,669	15,763	16,269	16,812	15,065	14,109
各地区バス	11,135	9,822	8,794	12,565	19,377	20,832	19,396	21,909
合計	48,938	47,701	35,348	42,460	51,021	55,507	52,317	56,194

スポーツ活動時の移動手段のアンケート





自由意見

（保護者）

- 活動が終わるのが19時なので、出発時間が19時過ぎだと使いやすい。
- 忙しい時、用事がある時に利用したいと思いますが、家まで送り届けてもらえるのか。
- たくさんの子を乗せると、帰りが遅くなるのではないかと心配です。
- 人数が少ない時でも運行はありますか?
- 自宅近くには今7時半から 45 分頃に到着していますが到着時間が遅くなりますか??
- 行き・帰りのどちらか片道だけでも公共交通で送迎してもらえれば、保護者の負担が大幅に軽減される。

（指導者）

- 少子化や加入率低下によりチームスポーツの存続が危ぶまれており、送迎問題が解消されて1人でも多く参加者が増えることを期待する。
- 指導者自身の仕事や生活都合により「この時間しか教えに来られない」という制約もあるため、事前の相談や調整が必要。
- 活動時間を短縮しても、事前準備（アップ等）の工夫や練習密度の向上によって質の高い指導・活動は維持できる。