

公共交通手段がなかった地域において、  
自家用有償旅客運送を活用した観光客向けの  
バスを走らせて黒字化を実現した事例



沖縄県 座間味村  
人口：873人  
(2023年4月1日時点)  
面積：16.74 km<sup>2</sup>  
人口密度：52.15人/km<sup>2</sup>

- 取り組み主体  
座間味村
- 交通課題  
周遊交通



導入の背景

住民からの要望を受けて、島の集落3地区（阿真、座間味、阿佐）を結ぶ地域公共バスとして発足。「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、2011年10月運行開始。しかし、車を所有する住民がほとんどだったので、稼働率は芳しくはなかった。2014年に環境省から国立公園の指定を受けて以降は島への観光客が増加した。需要を精査する過程で大きな荷物を持って約3kmのビーチ間を徒歩で移動する観光客の需要に着目して観光客に配慮した運行スケジュールへと遷移した。当初は村内の他の島でも運行する計画があったが、人手不足で、現在は座間味島のみの運行となっている。



右/村営バスに乗り込む観光客  
上/ビジターセンター「青のゆるる館」  
(裏口がバス停「青のゆるる館前」)



概要

それまで公共交通がなかった島内で、村が自家用有償旅客運送サービスを提供している。利用者のほとんどが観光客であり、安定した収益確保に必要な運賃を設定しつつ、島民向けの割引制度も設定することで黒字運営を実現している。運行ダイヤについては唯一の来島手段であるフェリー・高速船と接続しており、船が遅れた場合にはバスの時間も調整している。  
欧米を中心に外国人観光客も多いので英語表記を欠かさないなど来島者目線のサービスを提供している。多くの観光客が利用するためハイシーズンは乗り切れないこともあるほどで、ほとんどノンストップで周遊している。



取材した座間味村役場  
船舶・観光課 三田勇樹氏



古座間味ビーチ

効果

自治体の財政に負担をかけずに、徒歩移動をすることが多かった多くの観光客の満足度向上を実現した。村営バスの運行によって宿泊事業者などが行う送迎の負担が軽減された。

運行方法

基本的には住民がドライバーとなって自家用有償旅客運送として定時定路線で運行している。



バス停移転後の路線図

運賃のバリエーションが豊富



Point

当初は運転手がバス内で直接金銭授受する方式を取っていたが、券売機を活用した事前チケット購入制を導入。現在は「青のゆるる館」内の券売機で販売している。欧米を中心とした外国人観光客にも対応するため、案内は英語の表記を欠かさない。



Point

バス利用者の90%は観光客となっている。料金設定は安定した収益確保に必要な運賃設定をしつつ、住民向けの割引設定もある。

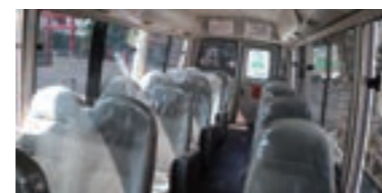
	大人	小人
一般料金	300円	150円
離島住民割引料金	150円	80円
障がい者割引料金	150円	70円
離島住民・障がい者割引料金	80円	40円

費用負担

車両は宝くじ助成事業を活用して購入。運営費について村が年間約800万円を負担しているが、コロナ禍の時期を除けば黒字運営ができています。観光客なしでは成り立たない事業であるため、コロナ禍の影響は大きかった。



座間味村営バス



村営バス車内の様子



乗客に行き先を案内するバス運転手

その他参考となる情報

運転手については大型自動車第二種免許を保有する島民に依頼。村として島民の大型自動車第二種免許の取得にも助成することによってドライバーを確保に取り組んでいる。

2021年にビジターセンター「青のゆるる館」をオープン。2023年4月からバス停の中心発着地を「座間味港」から「青のゆるる館前」に変更。観光客のニーズに対応しながら、環境保全にも取り組んでいる。海水浴客の利用を想定し、バスの座席には全面にビニールシートを被せて運行。荷物対策として、「浮き輪は膨らませないでください」などのアナウンスも実施。

ビーチ脇を走るため塩害の影響が大きく、バスの整備費用がかさんでしまっ。今後は船舶では対応しているキャッシュレス導入を目指している。  
コロナ禍前に採用していた大型バスは座席シートを取り外してスペースを広げることなどで、一度に可能な限り多くの乗客を運んでいた。



2024年2月1日に導入された50人以上乗車可能な大型バス

# 農泊で好循環をつくるためのカギは移動手段

時事通信社解説委員 小林 伸年



インバウンド（外国人観光客）が好調だ。観光地は外国人観光客でにぎわっている。2023年の訪日外客数は2500万人とコロナ禍前の8割まで戻った。日本を次の旅行先と考えている外国人も多い。日本が人気の理由は円安だけではない。コロナ禍に加え、ロシアによるウクライナ侵攻もあって世界的に安全・安心の価値が高まり、日本の魅力が増したからだ。日本ならどこに行っても衛生面の心配はないし、事件に巻き込まれる不安もまずない。

インバウンドと並んで勢いを増しているのが農林水産物輸出だ。2021年に輸出額1兆円を突破してから毎年その額を伸ばしている。理由の一つは、日本を訪れた外国人が日本食の魅力を知り、帰国後も日本食を好んで食べるようになったことだ。海外で日本食レストランの数が増えているの

はその証左であろう。

インバウンドが増えれば農林水産物輸出が増える。輸出が伸びればインバウンドも伸びる。両者はそうした好循環をつくる関係にある。そして、それら二つのどちらにも寄与できるのが「農泊」だ。農山漁村に泊まって地域ならではの食や景観を楽しむ。そうした体験型の旅行は特に外国人観光客に好まれる。

インバウンドをはじめとした車の運転ができない観光客にとって、農泊を楽しむ上での課題の一つは移動手段をどうやって確



京丹後市で実施している「ささえあい交通」

保するかだ。全国各地でそれぞれの環境や条件に合わせた工夫がなされている。住民用の足を観光客向けに転用した例や、初めから観光客用として知恵を絞ったものもある。今回、時事通信社で調査し、さまざまな事例を紹介しているので、ぜひ参考にしてほしい。

参考事例には挙げていないが、京都府京丹後市の北端に位置する丹後町（住民約5000人）での取り組みも興味深い。日本海に面した丹後町には鉄道駅がなく、バスが細々と走っているだけだ。かろうじて存在していたタクシー会社も撤退。そこで住民の足を確保するため16年に登場したのが「ささえあい交通」である。運行主体はNPO法人。国土交通大臣認定講習を受けた住民がマイカーを使って自家用有償旅客運送の運転の担い手となっている。料金はタクシー代のほぼ半額。23年7月時点で16人のドライバーがおり、平均年齢63歳。

最大の特徴であり、強みはUber（ウーバー）の配車アプリを使っている点だ。多言語対応のため外国人にも使いやすい。今のところ利用者の8割は地元の人で観光客は2割程度、観光客も日本人が多いというが、そのうち丹後町の冬の名物である間人（たいぎ）ガニを味わうため、外国人が訪れるようになってからも移動に困ることはなさそうだ。（了）





# 農山漁村への 観光アクセス確保

全事例 + コラム記事

ウェブサイトでは、本誌より詳しい『解説書』が事例ごとにPDFでダウンロードいただけます！  
※コラムもダウンロードいただけます

全 **25** 事例

アクセス交通 **19** 事例  
周遊交通 **6** 事例  
+  
コラム **7** 記事

## PDF 資料のダウンロード方法

01

サイトへアクセスをします

検索ワード

🔍 農山漁村への観光アクセス確保

インターネット

<https://www.jamp.jiji.com/transportation/>

QR コード



▶LGWAN 環境での閲覧はこちら

<https://www.jamp.jiji.asp.lgwan.jp/transportation/>

02

ご希望の解説書を、上のメニューカテゴリより選択頂くか、ページ内一覧より選択ください。

03

PDF アイコンをクリックするとダウンロードできます。(一括ダウンロードも可能)



もしくは

解説書 PDF 一括ダウンロード  
※PDFをすべてダウンロードいたします。



■ より詳しい『解説書』を、農山漁村への観光アクセス確保に関する専用ウェブサイトで公開しております。

■ 本誌は農山漁村振興交付金農山漁村発イノベーション推進事業（農泊推進型）のうち広域ネットワーク推進事業「農泊地域へのアクセス交通等の確保に関する調査・研究」を活用して作成しています。



## 農山漁村への観光アクセス確保事例集



さらに詳しい情報は特設サイトで



# RURAL TOURISM

観光客が使える！地域も活きる！

## 農山漁村への 観光アクセス確保事例集

2024年3月1日 発行

◎取材・発行  
株式会社時事通信社

◎監修  
農林水産省 農村振興局  
農村政策部 都市農村交流課