政 策 提 言

（ 要 約 版 ）

令和８年１０月

第５期若手チャレンジプロジェクト

政策調査・研究班

目　次

プロジェクトメンバー構成　政策調査・研究班　・・・・・・・・・・・　1

活動経過　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2

提言　１班「若者世代の自治会加入率増加策」　・・・・・・・・・・・　3

提言　２班「移動支援を必要とする方へのコミュニティ交通の利用支援
について～要支援・要介護認定者を対象とした運賃割引の検討～」
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　13

プロジェクトメンバー構成

政策調査・研究班

１班　若者世代の自治会加入率増加策

所　属		氏　名
未来政策部	企画政策課	福﨑　麻美絵
未来政策部	秘書広報課	泊　凜音
行政管理部	財政課	原野　寛之
市民安全部	環境課	末永　尚弘
市民安全部	税務課	西谷　栄真
鹿児島純心大学		川畑　舞桜
鹿児島純心大学		重久　栞奈

２班　移動支援を必要とする方へのコミュニティ交通の利用支援について
～要支援・要介護認定者を対象とした運賃割引の検討～

所　属		氏　名
市民安全部	税務課	中村　涼
福祉こども部	高齢・障害福祉課	田畑　寧々
福祉こども部	子育て支援課	星原　碧人
健康保険部	保険年金課	三木　咲由莉
健康保険部	介護保険課	長野　史歩
鹿児島純心大学		下迫田　唯惺
鹿児島純心大学		星川　聖來

第５期若手チャレンジプロジェクト

政策調査・研究班　活動経過

令和８年	項　目	内　容
５月１９日（火）	辞令交付式 第１回プロジェクト会議	プロジェクト発足 班構成決定、オリエンテーション
６月　９日（火）	第２回プロジェクト会議	鹿児島純心大学生と顔合わせ、研究テーマの検討
６月２３日（火）	第３回プロジェクト会議	研究テーマの決定、具体的な内容の検討
７月　１日（水）	第４回プロジェクト会議	現状分析及び課題の整理、先進事例等調査
７月　７日（火）	第５回プロジェクト会議	先進事例等調査、情報収集を踏まえた施策の検討
７月２２日（水）	第６回プロジェクト会議	課題解決につながる施策収集、発表資料の構成の検討
８月　５日（水）	第７回プロジェクト会議	課題解決につながる施策収集、発表資料の準備
８月１２日（水）	第８回プロジェクト会議	不十分な情報等を整理、発表資料の準備
８月１９日（水）	第９回プロジェクト会議	不十分な情報等を整理、発表資料の準備
８月２６日（水）	第１０回プロジェクト会議	最終報告会に向けた内容精査、発表資料の準備、発表練習
９月（随時）	班別会議	班ごとに提言資料の調製
１０月２日（金）	提言報告会	

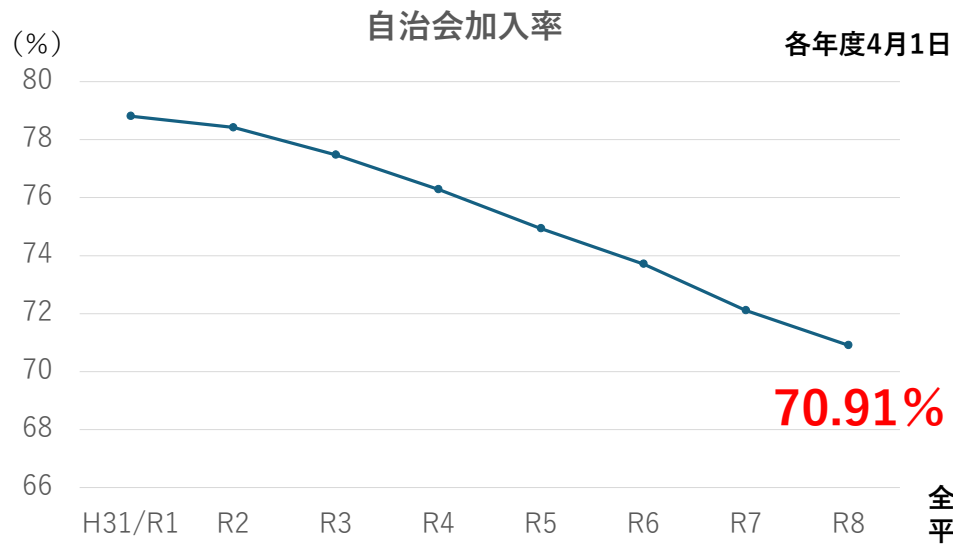
若者世代の
自治会加入率増加策

若手チャレンジプロジェクト
政策調査・研究班１班

1

背景・現状分析　薩摩川内市の現状

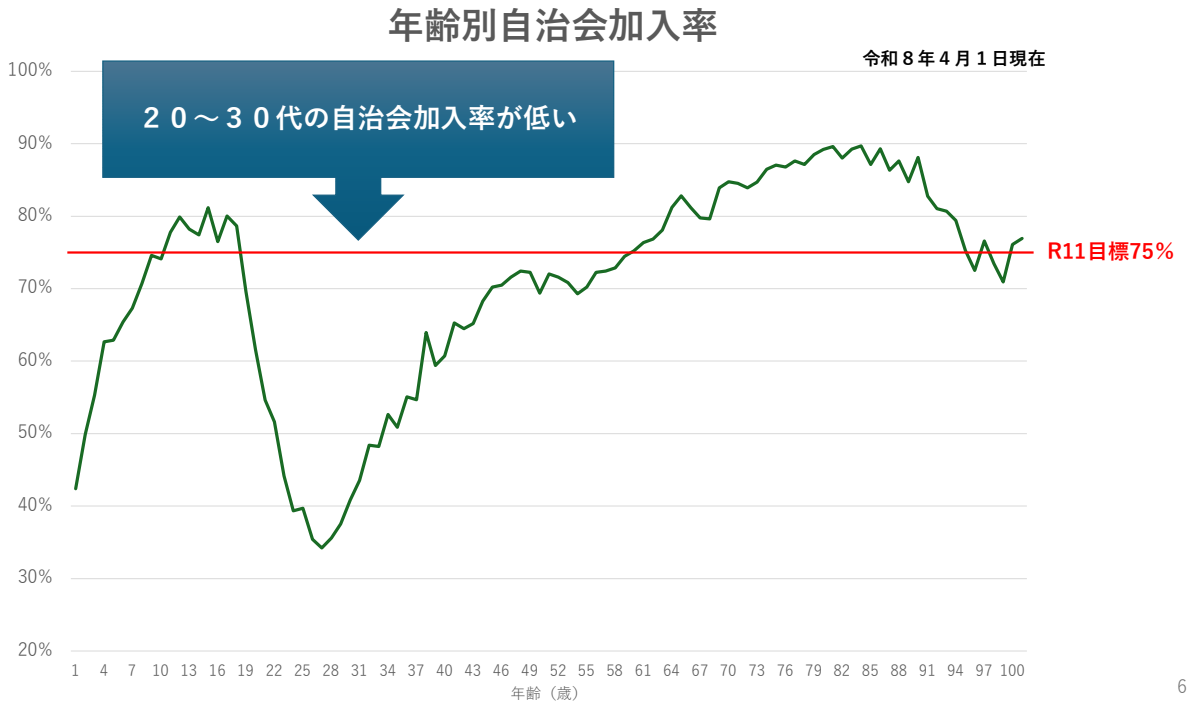
【薩摩川内市の現状】



全国の自治会加入率
平均　６４．４％
（中核市市長会都市要覧より）

5

背景・現状分析　薩摩川内市の現状



6

背景・現状分析　私たちの目的

【私たちの目的】

若者が加入したいと思う自治会を考える
⇒若者の加入率を上げる
⇒地域活性化を促進する

⇒地域と行政の双方にメリットを与える

7

アンケート結果

学生向け自治会に関するアンケート

若者の自治会加入の現状や意識を把握するために
「鹿児島純心大学生」へアンケートを実施





回答者数

96人

主な論点

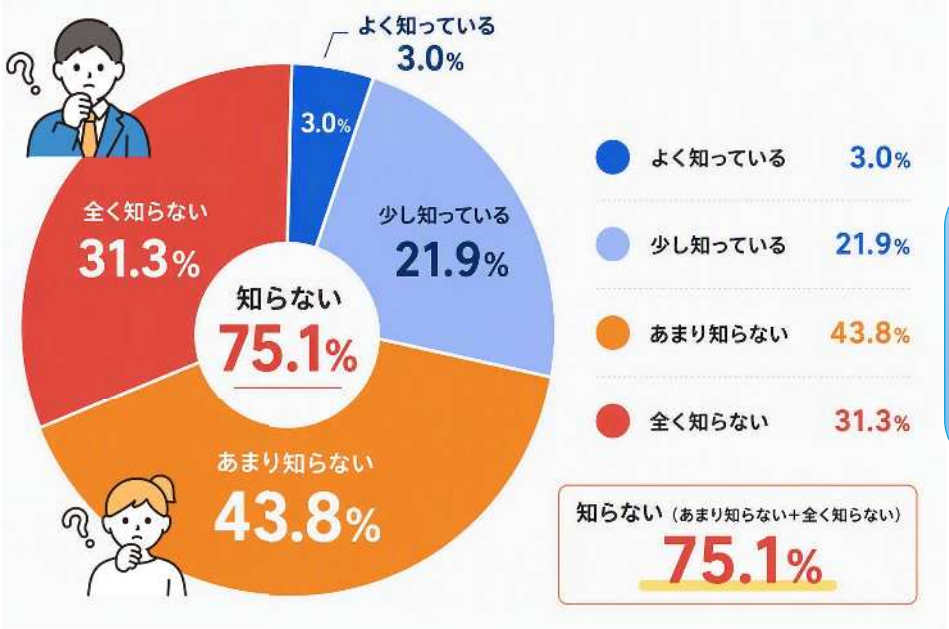
- 加入のハードルは何か
- 加入したくなる条件は何か
- 今後の改善につながる自由意見



9

アンケート結果

自治会の活動内容を知っていますか？



自治会活動以前に、
活動内容を知る機会が
十分でないことが課題

10

アンケート結果

自治会に対するイメージ

地域の人との交流ができる	64.6% (62人)	お金（自治会費）がかかる	30.2% (29人)
高齢者が多い	55.2% (53人)	面倒そう	29.2% (28人)
若者が少ない	43.8% (42人)	地域の防災や防犯に役立つ	24.0% (23人)
活動内容がよく分からない	35.4% (34人)	必要だと思う	20.8% (20人)

11

アンケート結果

若者が自治会に加入（参加）したいと思う条件



若者が自治会に入りたいと思う条件として
・自由参加
・同世代の参加
・気軽さ・会費の安さ
⇒負担が少なく参加しやすい環境が重要視されている。

12

アンケート結果

アンケート結果から分かったこと



分析結果

→若者は自治会そのものを否定しているのではなく、「知らない」「魅力を感じない」「参加しにくい」ことが大きな課題

これからの自治会に必要なこと

- ✅活動内容や魅力の情報発信を強化する
- ✅若者が関われる場や役割をつくる
- ✅自由参加や負担軽減など、参加しやすい仕組みを整える
- ✅新しく来た人が安心して加入できる受け入れ態勢をつくる



目指す姿

「参加したくなる自治会へ」

地域のつながりが広がり、住みやすく、活気のあるまちづくりを目指す！



13

提案①　自治会費の補助

提案①　自治会費補助制度

【目的】

「自治会費」の一時的な補助をすることにより、自治会加入のハードルを下げ、自治会活動に参加する「おためし期間」を設ける。

実際に自治会活動に参加することにより、自治会を「知らない」という課題を解決。



15

提案①　自治会費補助制度

★概要
　自治会へ新規加入した世帯を対象に、自治会費半年分の補助金を付与する。

★制度設計(案)
対　象：自治会に新規加入した39歳以下の世帯主（加入期間の制限を設定）
補助額：自治会費実費の半年分（上限6,000円/世帯）
予　算：900千円（予算上限に達し次第終了）
その他：申請時に1年間脱会しない誓約書と加入自治会会長の署名を添付

16

【期待される効果】
・加入を後押しし、参加しやすい環境の構築
　（自治会加入への経済的・心理的ハードルを軽減し、
　自治会への参加意欲を高める）
・地域活動への参加を促進

【市全体への効果】
・若者の加入者が増加により、次世代の自治会の担い手が確保される 。
・市の積極的な支援姿勢を示すことが出来る

17

提案②　自治会の手引きへ他市事例を掲載

【目的】
　他市の効果的な取組を見える化することで、本市自治会にも新たな取組を行うきっかけを作る。

★概要
　自治会の手引きに、加入率向上に成功した他市や先進自治会の取組事例を掲載する。



【掲載内容（例）】
・自治会費キャッシュレス化事例
（京都市右京区　石灘町自治会）

18

提案②　自治会の手引きへ他市事例を掲載

【期待される効果】
・自治会の魅力やメリットの見える化
（「自治会は負担が大きい」というイメージの改善、自治会活動への理解促進）

【市全体への効果】
・加入促進につながる情報発信の強化
・自治会間で先進事例の共有が進み、活動の活性化につながる

19

提案③　地域魅力発信員(市職員担当型)の設置

●概要

若手チャレンジプロジェクト行動実践班の活動の一環として、各地区のイベントや自治会活動に参加し、SNSによる情報発信を行う「地域魅力発信員」を設置することで、地域活動の見える化を図る。

●主な活動

- 行事やイベントの写真撮影
- 地域行事や自治会活動の情報発信
  (Instagram、Facebook、Xなど)
- 地域の魅力や身近な話題の紹介　など



20



期待される効果

- 地域活動の見える化
- 自治会活動への理解促進
- 幅広い世代への情報発信
- 若手職員の地域理解向上



21

提案④　優良自治会表彰制度

【目的】
　加入促進や情報発信に積極的な自治会を表彰し、好事例を市内へ展開する。

●新規加入促進部門
・新規加入者数
・加入率の向上
・脱退抑制

●SNS活用部門
・インプレッション数
・フォロワー増加数
・投稿内容

23

提案④　優良自治会表彰

提案④　優良自治会表彰制度

以下の賞に該当した自治会に、
市長表彰及び活動支援金(賞金)を交付

最優秀賞　50,000円
優秀賞　30,000円
奨励賞　10,000円



24

期待される効果

●新規加入促進部門

・自治会が加入促進活動に積極的に取り組む動機付けとなる
・加入者増加に向けた創意工夫が生まれる
・好事例の横展開が期待できる

●SNS活用部門

・若者世代への情報発信強化
・自治会活動の見える化
・「何をしているか分からない」という課題の解消
・SNS担当など若者が活躍できる場の創出



25

移動支援を必要とする方への
コミュニティ交通の利用支援について

～ 要支援・要介護認定者を対象とした運賃割引の検討 ～

令和８年１０月
薩摩川内市

2 検討のきっかけ



この市民の声をきっかけに、
本市の交通支援制度を確認

コミュニティ交通の
運賃割引制度に着目

3 薩摩川内市のコミュニティ交通

1 交通体系

コミュニティバス等
市内各地域を主要な路線で結ぶ

＋

支所地域デマンド交通
支所地域内を予約に応じて運行

2 主な名称

コミュニティバス等

- くるくるバス
- 北部循環バス
- 南部循環線
- 横断シャトルバス　など

支所地域デマンド交通

- 樋脇　「ゆうゆう号」
- 入来　「きんかん号」
- 東郷　「ゆったり号」
- 祁答院　「けどういん号」

3 運賃（1乗車あたり）

通常運賃 **150円** ▶ 一定の対象者 割引運賃 **80円**

4 コミュニティ交通の利用状況

1. 利用者の推移

3年間すべてで20万人超



2. 利用する理由

「他に交通手段がないから」が
利用する理由として

64.8%

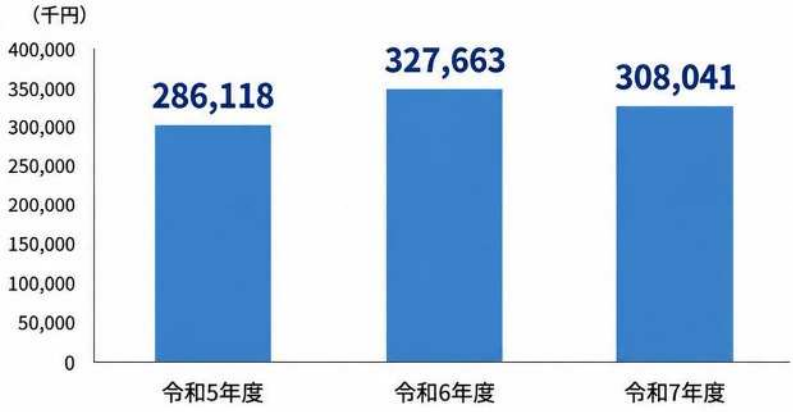
「他に交通手段がないから」

最多

移動に困る市民の生活を支える重要な公共交通

5 コミュニティ交通を支える市の財政負担

1. 一般財源の推移



2. 直近3年間平均

市の一般財源

約3億1千万円/年

重要な公共交通である一方、その維持には継続的な財政負担を伴う。

6 コミュニティ交通の必要性と持続可能性

移動手段としての必要性

20万人超

年間利用者数
（過去3年間）

64.8%

利用理由の最多
「他に交通手段がない」

財政面を含めた持続可能性

約3.1億円/年

市の一般財源負担額
（直近3年間平均）

コミュニティ交通を将来にわたり維持するため、
必要性と持続可能性の両面から考える必要がある。

7 次期地域公共交通計画の策定を見据えて

01
現行計画
令和10年度で終了

計画期間
令和5年度 ～ 令和10年度

02
次期計画
策定に向けた検討が予定される

03
公共交通のあり方
運行体系や運賃等を含め見直しを検討する機会となる

次期地域公共交通計画の策定を見据え、
現在の割引制度についても「目的」と「対象者」を改めて整理してはどうか。

8 現在の運賃割引制度

現在の運賃と割引対象

通常運賃 **150円** ▶ 割引運賃 **80円**

割引運賃（80円）の対象

1. 小学生以下
2. 障害者手帳等をお持ちの方
3. 同行する介護人証提示者
4. 65歳以上で運転免許を自主返納された方

高齢者運転免許証自主返納割引

目的

1. 高齢者関連の交通事故の防止
2. 運転免許証の自主返納の促進
3. コミュニティ交通の利用促進

政策目的に応じて
「運賃割引」を
支援の手段として活用

9 市民の声を踏まえ、要支援・要介護認定者への割引を考える

01 市民の声

「要介護認定者への交通支援はないのか？」

02 現行制度

本市では、政策目的に応じて

「運賃割引」

を支援の手段として活用している。

03 今回の検討

要支援・要介護認定者についても、

「運賃割引」の対象として検討できないか。

10 要支援・要介護認定とは？

心身の状態などを踏まえ、
日常生活に必要な支援・介護の程度を判定する仕組み

7つの区分

要支援（2区分）		要介護（5区分）				
要支援1	要支援2	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5

比較的自立した生活 ⟷ 必要な支援・介護の程度が大きくなる

認定者の中には、
日常生活における「移動」に支援を必要とする方も含まれる

11 現行の割引制度と要支援・要介護認定者の比較

現在、運賃の割引が適用されている方

障害者手帳等をお持ちの方	80円
65歳以上で運転免許を自主返納された方	80円

要支援・要介護認定者

認定を理由とした

一律の割引はない

12 他自治体の取組事例 要支援・要介護認定者を対象とした運賃支援の先行事例

大分県 豊後大野市

人口 約3.1万人 | 面積 603.14 km²

通常運賃	要支援・要介護認定者
200円 ※一部区間 300円	半額 （100円または150円）

確認方法：申請・手帳等の提示

秋田県 由利本荘市

人口 約6.8万人 | 面積 1,209.59 km²

通常運賃	要支援・要介護認定者
大人 200円	無料 （無料利用者証による利用）

確認方法：無料利用者証を交付し、乗車時に提示

支援方法は自治体によって異なるものの、
「要支援・要介護認定」を運賃支援の対象要件としている事例がある。

13 私たちからの提言

次期地域公共交通計画の策定等を見据え、
要支援・要介護認定者を
コミュニティ交通の**割引対象**とすることを
検討してはどうか。

01 制度化する場合のイメージ

02 期待される効果

03 市への財政影響

14 制度化する場合のイメージ

01 対象者

要支援 1・2
要介護 1～5

の認定を受けている方
（7区分を対象として想定）

02 割引運賃

通常運賃
150円

▼

割引運賃
80円

現行の割引運賃と同額を想定

03 確認方法



介護保険被保険者証 等で
要支援・要介護認定を確認

※ 上記は制度化を検討する場合のイメージであり、実施にあたっては対象者・割引額・確認方法等の詳細な制度設計が必要。

15-1 期待される効果 ― 移動支援の観点から ―

※ コミュニティ交通を利用可能な方に期待される効果

01

本人の経済的負担を軽減

通常運賃 **150円** ▶ 割引運賃 **80円**

1乗車あたり

70円 の負担軽減

02

移動手段の選択肢を広げる

既存のコミュニティ交通を
移動手段の選択肢として
利用しやすくなる。

03

家族等の送迎負担を軽減

コミュニティ交通を
利用できる場合、
家族等の送迎負担の
軽減も期待できる。

> **本人の経済的負担の軽減に加え、コミュニティ交通を利用しやすくすることで、家族等の送迎負担の軽減も期待できる。**

15-2 期待される効果 ― コミュニティ交通の観点から ―

01

コミュニティ交通の利用促進

運賃負担の軽減が、
コミュニティ交通の利用のきっかけとなり、
利用促進が期待される。

現行制度 | 高齢者運転免許証自主返納割引

02

利用実態を把握する機会

新たな対象者の利用状況を把握することで、
今後の交通施策を検討する際の
参考とすることができる。

> **運賃割引により「利用促進」が期待でき、あわせて「利用実態の把握」も可能となる。**

16-1 財政影響の試算① － 利用割合の推計 －

STEP 1 地域公共交通全体の年間利用回数を推計

R3.10.1 推計人口		市民1人あたり地域公共交通の年間利用回数		地域公共交通全体の年間利用回数（推計）
91,873人	×	6.1回	=	約560,425回

STEP 2 コミュニティ交通が占める割合を推計

R3 コミュニティ交通利用実績		地域公共交通全体の年間利用回数（推計）		コミュニティ交通の利用割合（推計）
207,501人	÷	約560,425回	=	約37.0%

コミュニティ交通の利用割合を「約37%」と推計

※ 公開資料に基づき、一定の仮定を置いた参考推計である。

16-2 財政影響の試算② － 割引による影響 －

試算の前提 要支援・要介護認定者も、市民全体と同程度の割合でコミュニティ交通を利用すると仮定

STEP 1 年間利用回数を推計

要支援・要介護認定者数		市民1人あたり年間利用回数		コミュニティ交通利用割合		年間利用回数（推計）
5,898人（R8.4.1時点）	×	6.1回（R3年度実績）	×	37.0%（16-1で推計）	=	約13,312回／年

STEP 2 年間減収額を試算

年間利用回数（推計）		1乗車あたりの運賃差額		年間減収額（試算）
約13,312回／年（STEP1で推計した値）	×	通常運賃 150円 － 割引運賃 80円 → 70円／回	=	約93万円／年

※ 公開資料等に基づき、一定の仮定を置いた参考試算である。制度化にあたっては、利用実態等を踏まえた精査が必要である。

17 まとめ | これまでの検討を踏まえたポイントと、私たちからの提言

01 コミュニティ交通の役割

地域の移動を支える重要な公共交通

年間利用者数（R7）	利用理由（アンケート）
約22.0万人	64.8%「他に交通手段がない」

02 今回の検討で見えてきたこと

移動支援の観点から、現在の運賃割引制度に着目

現行制度	移動支援	先行事例
政策目的に応じた運賃割引	認定者の中にも移動支援を必要とする方	認定を運賃支援の対象要件とする自治体もある

03 制度を考えるうえで

「必要性」と「持続可能性」の両面から検討

移動支援としての必要性	×	財政面を含めた持続可能性

財政影響の参考試算（年間） | 約93万円

04 私たちからの提言

次期地域公共交通計画の策定等を見据え、

要支援・要介護認定者をコミュニティ交通の割引対象とすることを検討してはどうか。