

大崎上島町地域公共交通計画

令和3年3月

大崎上島町

目次

第1章	本計画の目的と概要	1
1.1	本計画の目的	1
1.2	対象区域	2
1.3	計画期間	2
第2章	公共交通に係る現状	3
2.1	地勢について	3
2.2	人の動きに係る現状	4
(1)	人口と高齢化の動向	4
(2)	世帯あたり人数の動向	5
(3)	運転免許保有の状況	5
(4)	通勤行動による移動の状況	6
(5)	観光客数の状況	7
2.3	本計画の位置づけとまちづくりとの整合	8
(1)	本計画の位置づけ	8
(2)	大崎上島町第2次長期総合計画	9
(3)	大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略	12
2.4	公共交通の現状	14
(1)	本町の公共交通	14
(2)	陸上交通の運行状況	17
(3)	海上交通の運航状況	23
2.5	本町の公共交通関連の負担額	35
2.6	地域公共交通確保維持改善事業における補助対象	36
第3章	公共交通体系づくりの課題	37
3.1	公共交通に係る町民の評価と問題点 ～町民アンケート調査結果(R2)より～	37
(1)	町内でよく利用する交通手段	37
(2)	将来の交通手段に対する不安	37
(3)	交通手段別の利用状況と満足度	38
3.2	交通事業者からみる課題	46
(1)	陸上交通(路線バス・コミュニティバス)	46
(2)	海上交通(フェリー・高速船)	46
3.3	大崎上島町地域公共交通網形成計画の取組み	48
(1)	形成計画の基本理念と目標	48
(2)	形成計画の事業実施状況	48
(3)	形成計画における評価指標の達成状況	53
3.4	持続可能な公共交通体系づくりに向けた問題点と課題	55
(1)	公共交通に関わる問題点	55

(2) 持続可能な公共交通体系づくりに向けた課題	56
第4章 公共交通体系づくりの方針と取組み	57
4.1 持続可能な公共交通体系づくりの基本的な方針	57
(1) 基本理念と基本方針	57
(2) 関係主体の役割	58
4.2 地域公共交通計画の目標	59
(1) 本計画の目標	59
(2) 目標の評価指標	59
4.3 目標を達成するための事業及び実施主体	62
(1) 事業体系	62
(2) 事業内容	64
4.4 評価に関する事項	71
(1) 評価・改善の考え方	71
(2) 進行管理	71
4.5 事業展開	72
付 属 資 料	73

第1章 本計画の目的と概要

1.1 本計画の目的

大崎上島町は、瀬戸内海中央の芸予諸島に浮かぶ大崎上島、生野島と長島等の島々からなり、旧大崎町、旧東野町、旧木江町の3町が平成15年に合併してできた町です。

本町では、人口減少及び少子高齢化が急速に進んでおり、その結果、暮らしに必要な移動を自動車に頼れない町民が増加し、いわゆる「買物難民」、「通院難民」が増える状況が問題視されています。

また、町民にとって海上交通は日常生活に欠かすことのできない交通手段です。しかし人口減少に伴う利用者の減少等により、航路事業者の経営環境が圧迫されています。

さらに、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者が大幅に減少しており、運行・運航サービスの維持が大きな課題となっています。

こうした状況を踏まえ、公共交通の活性化及び効率化を推進することで、持続可能な公共交通体系づくりを目指して、「大崎上島町地域公共交通計画」を策定しました。

表 1.1 交通に関する町の動き

時 期	内 容
平成 15 年 4 月	旧大崎町、旧東野町、旧木江町の3町が合併し、大崎上島町誕生
平成 17 年 3 月	大崎上島町第1次長期総合計画策定
平成 17 年 11 月	コミュニティバス（おと姫バス）運行開始
平成 18 年 8 月	今治～小長～明石航路のうち、今治～小長間を廃止
平成 20 年 1 月	三原～大崎上島～大長航路廃止
平成 20 年 7 月	安芸津港～大西港のうち大串港を経由する便を廃止
平成 20 年 9 月	大崎上島町生活交通再編計画策定
平成 21 年 3 月	竹原～大長間の運航をしまなみ海運株式会社に移管
平成 21 年 4 月	路線バス（さんようバス）路線再編（循環バス化）
平成 21 年 11 月	明石～小長間の運航をしまなみ海運株式会社に移管
平成 23 年 3 月	大崎上島町公共交通総合連携計画策定
平成 24 年 10 月	今治～大三島～木江航路のうち、木江～宮浦間のフェリー及び快速船の運航を廃止
平成 27 年 3 月	大崎上島町第2次長期総合計画策定
平成 27 年 10 月	大崎上島町まち・ひと・しごと総合戦略策定
平成 29 年 4 月	コミュニティバス（おと姫バス）運賃値下げ（大人 100 円）
平成 29 年 10 月	路線バス（さんようバス）運賃値下げ（大人 100 円）
令和 2 年 3 月	大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略策定
令和 2 年 12 月	垂水港～白水港区間における超小型 EV 自動運転の実証実験

1.2 対象区域

対象区域は、大崎上島町全域とします。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第2章 公共交通に係る現状

2.1 地勢について

大崎上島町は、瀬戸内海芸予諸島の西部に位置する島であり、ほぼ中央部に主峰神峰山がそびえ、その稜線が東西を貫いています。また、尾根が海岸線まで迫る瀬戸内海離島特有の地形を形成しているため、急傾斜が多く、平野部が少ない特徴を有します。



資料：大崎上島町

図 2.1 大崎上島町

2.2 人の動きに係る現状

(1) 人口と高齢化の動向

本町の人口は、一貫した減少傾向が継続しています。また年齢別で見ると、令和2年の15歳未満人口が昭和60年の約5分の1まで減少する一方で、65歳以上の人口が昭和60年に比べて約1.3倍に増加するなど、少子高齢化が急速に進行しています。

さらに将来に向けても、本町の人口減少は継続する見込みです。

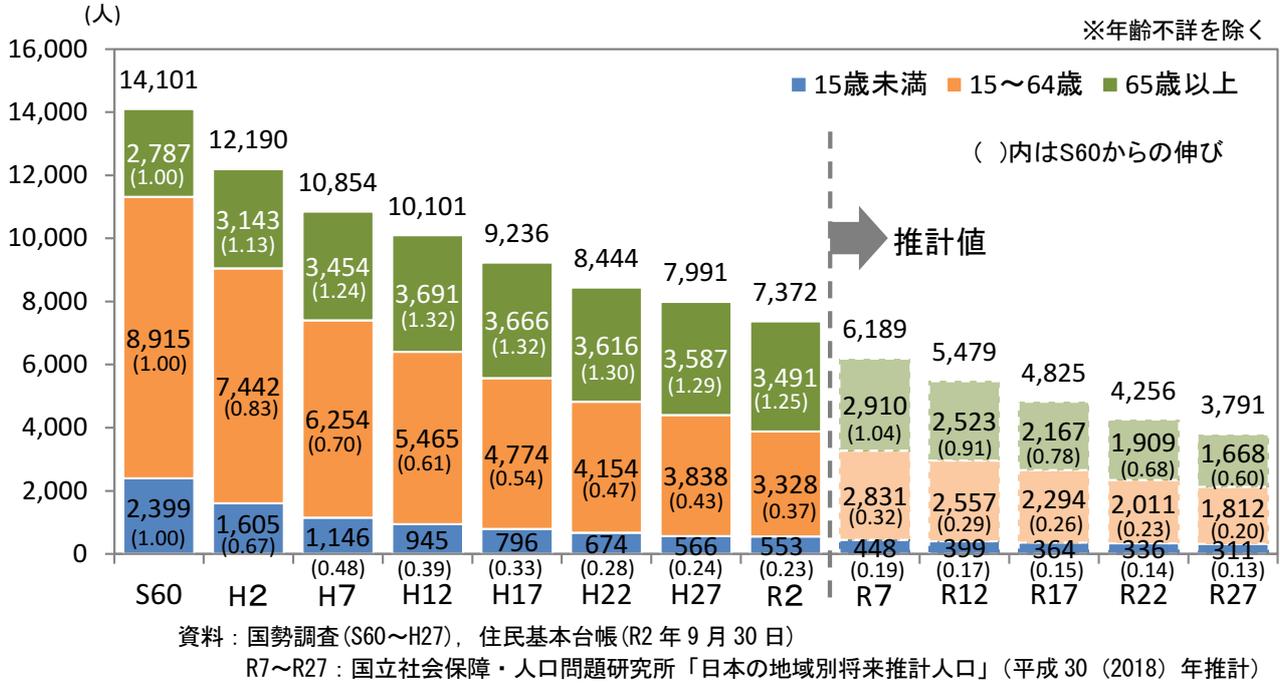
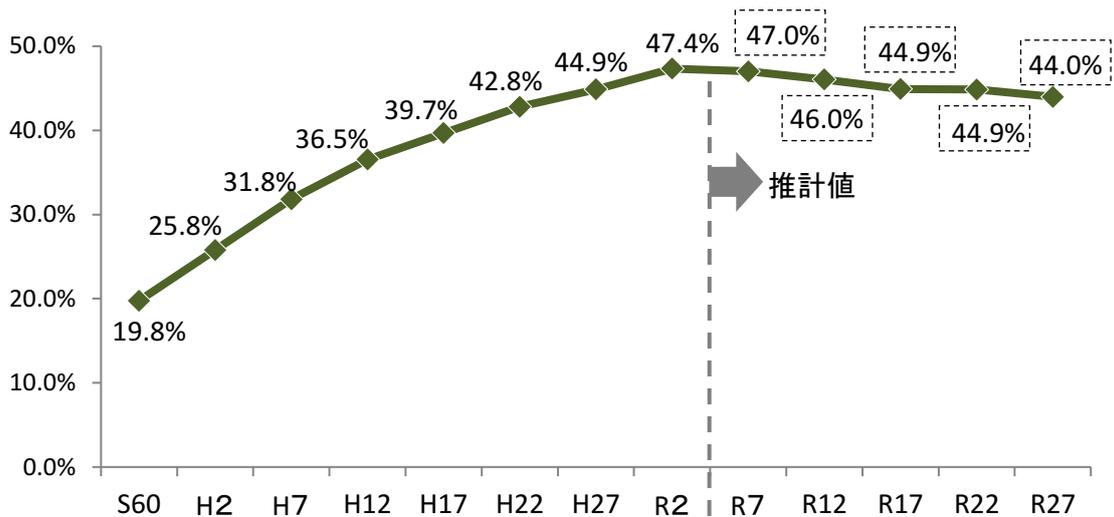


図 2.2 人口の推移(実績及び推計)



資料：国勢調査(S60~H27)，住民基本台帳(R2年9月30日)
R7~R27：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)

図 2.3 高齢化率の推移(実績及び推計)

(2) 世帯あたり人数の動向

本町の世帯数は昭和 60 年の 4,904 世帯から平成 27 年には 3,898 世帯に減少しています。また、1 世帯あたり人数も減少傾向にあり、平成 2 年までは 1 世帯 2.5 人を超えていましたが、平成 27 年には 2.05 人になっています。

こうした核家族化の傾向は、本町における高齢化の進行と相まって、それぞれの家族において生活移動を支え合うことが徐々に難しくなっている状況を示しています。

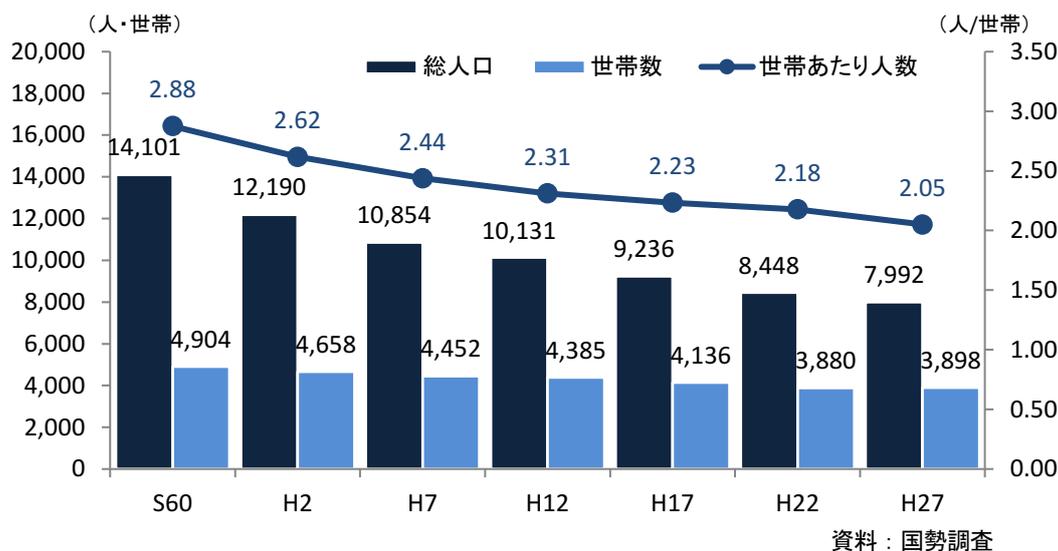


図 2.4 人口、世帯数、世帯あたり人数の推移

(3) 運転免許保有の状況

町民の運転免許保有率は約 7 割です。しかし、65 歳以上の女性に限定すると約 45%であり、過半数の方がマイカーを運転できない状況にあります。

表 2.1 運転免許保有率

	運転免許保有者数 (人)			運転免許保有率		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計
全体	2,623	2,016	4,639	83.5%	61.1%	72.0%
65 歳以上	1,074	945	2,019	76.7%	45.2%	57.8%

資料：広島県警察（令和 2 年 12 月末免許保有者）、住民基本台帳（令和 2 年 9 月 30 日）

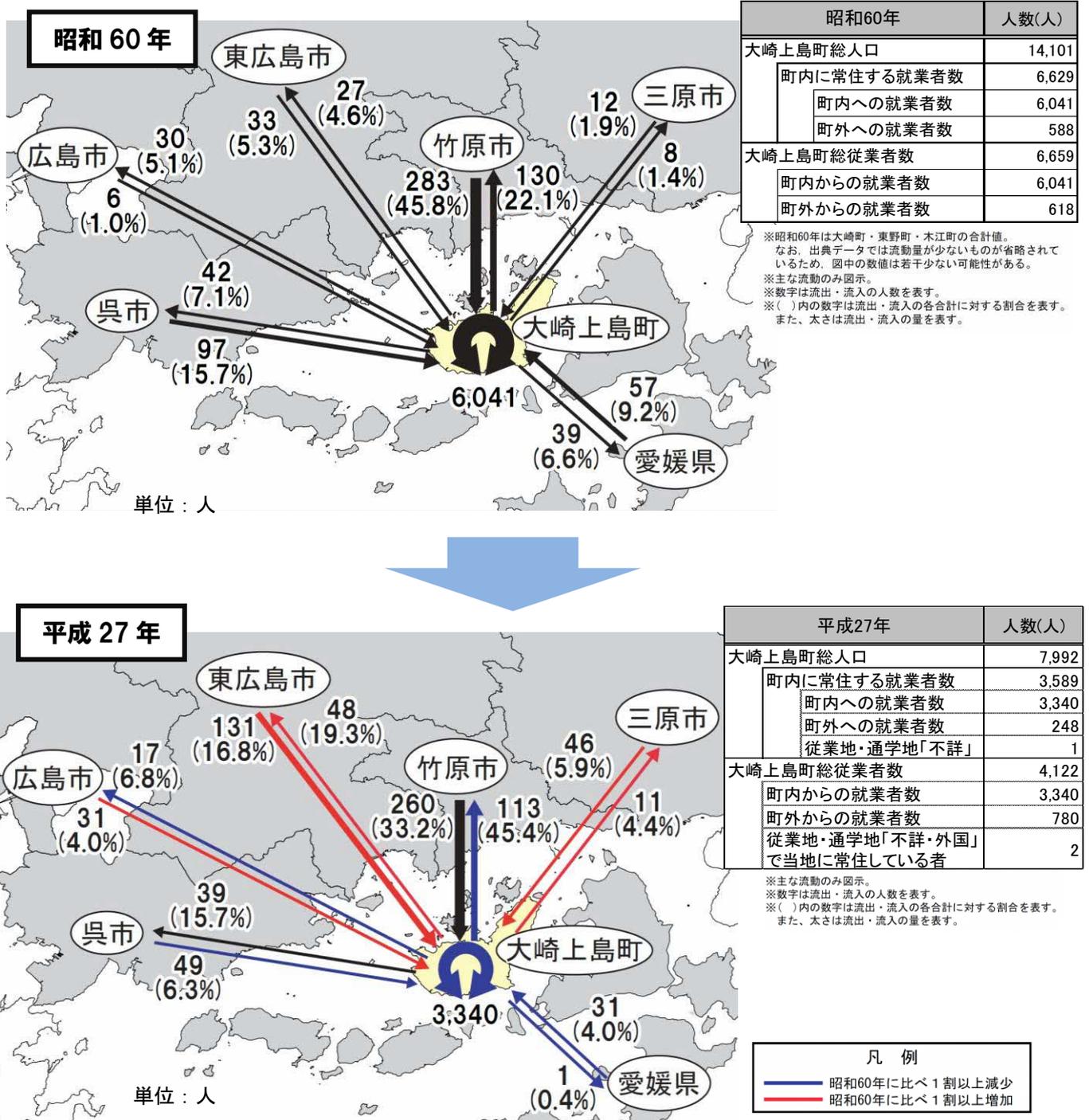
※全体の保有率算出では、18 歳以上人口を用いている

(4) 通勤行動による移動の状況

通勤での地域間移動をみると、人口の減少に伴い移動量は減少しています。

従業先の分布では、平成 27 年に町内に常住する就業者数 3,589 人のうち町内就業者は 3,340 人と、約 9 割が町内で就業しており、こうした傾向は昭和 60 年と大差はありません。

町外の通勤先をみると竹原市が最も多く、また町外から町内へ通勤する場合も竹原市からが最も多くなっています。



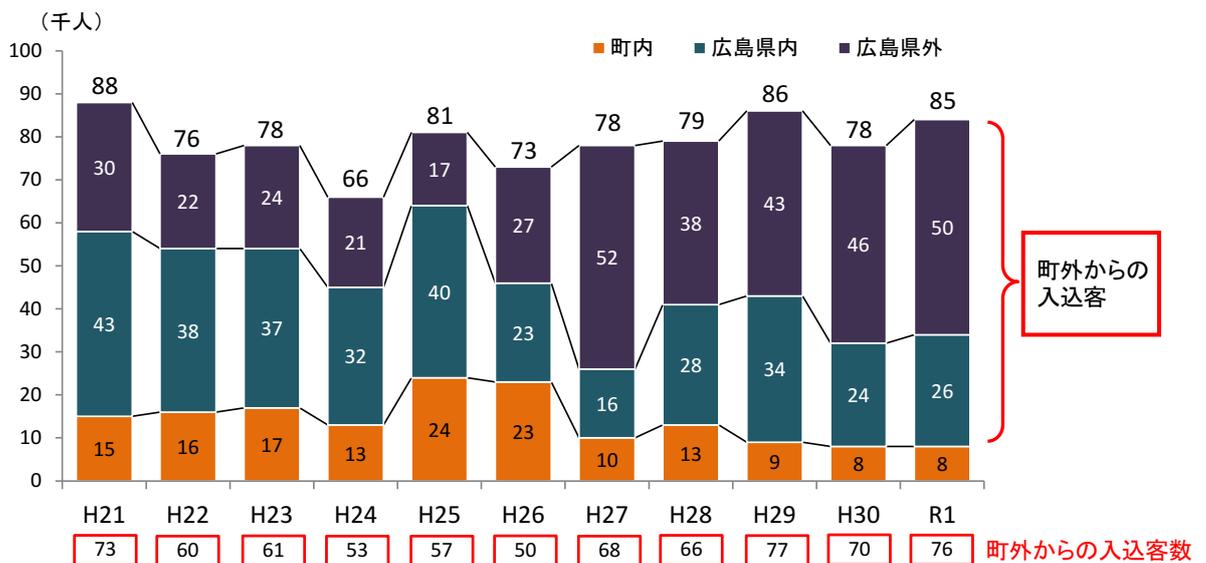
資料：国勢調査

図 2.5 通勤での地域間移動の推移

(5) 観光客数の状況

本町の観光客数は、平成24年までは減少傾向でしたが、観光の活性化に向けて、町外の子どもたちに向けた修学旅行の民泊プログラム、観光協会主催による「神峰山ウォーク」の開催や観光ガイドブック「島標（しましるべ）」の作成などを推進し、その結果、平成25年に若干回復しました。平成26年には再び減少したものの、平成27年3月に中国やまなみ街道と東広島・呉自動車道が全線開通したことや、ふるさと旅行券事業の実施、また全国的な自転車ブームにより、町外からの入込客が大幅に増加しました。

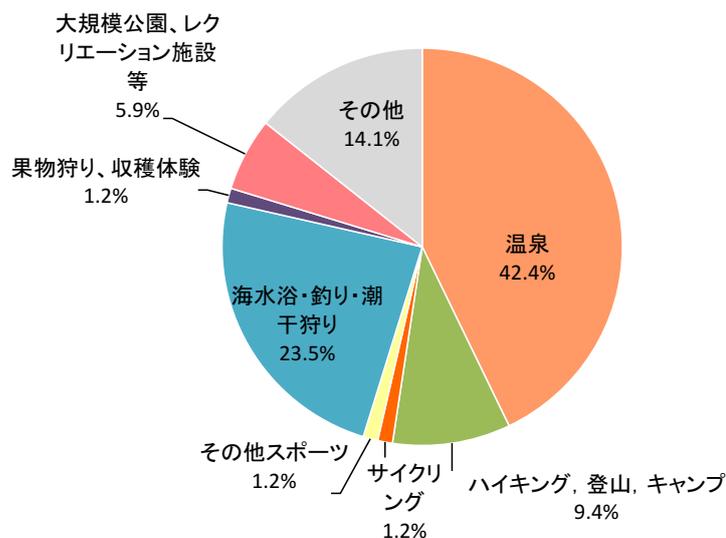
その後も大崎上島町観光案内所の開設や「青と白の岬」を新名所とするPRなどで、入込客数は増減をしながらも一定の水準を維持していますが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少が見込まれています。



※項目別の数値は単位未満の端数処理を行っているため、合計の数値と一致しない場合があります

資料：広島県観光客の動向

図 2.6 本町の発地別観光客数の推移



※項目別の比率は単位未満の端数処理を行った数値で算出しているため、合計が100%にならない

資料：広島県観光客の動向（令和元年）

図 2.7 本町の観光客数の目的構成

2.3 本計画の位置づけとまちづくりとの整合

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部改訂，令和2年11月施行）」に基づき策定するものであり，これまで推進してきた「大崎上島町地域公共交通網形成計画（平成28年3月策定）」で掲げた公共交通づくりの考え方を受け継ぐとともに，公共交通はまちづくりを支える重要な要素であることから，行政運営における最上位計画である「大崎上島町第2次長期総合計画（平成27年3月策定）」，及び人口問題を踏まえた地域活性化戦略である「大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略（令和2年3月策定）」と整合を図ります。

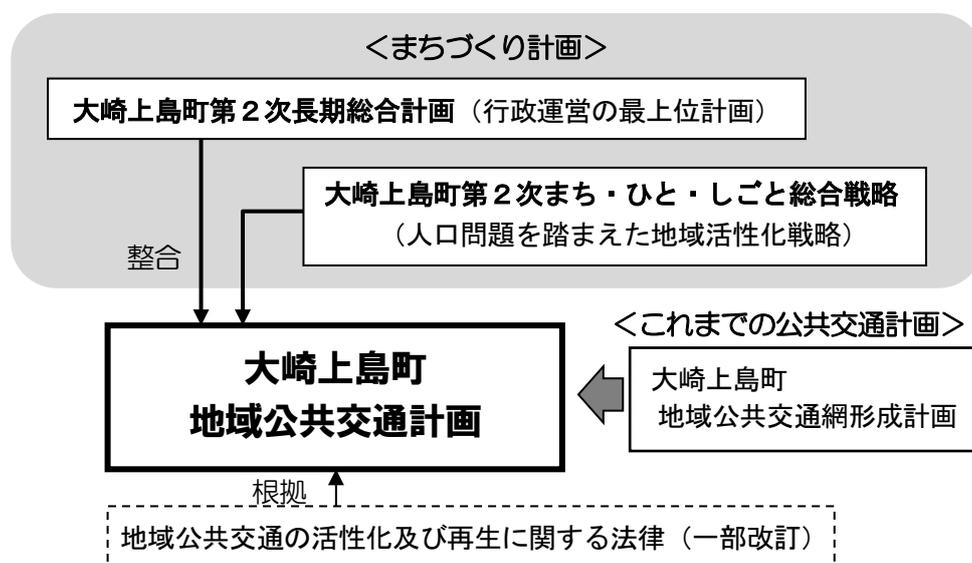
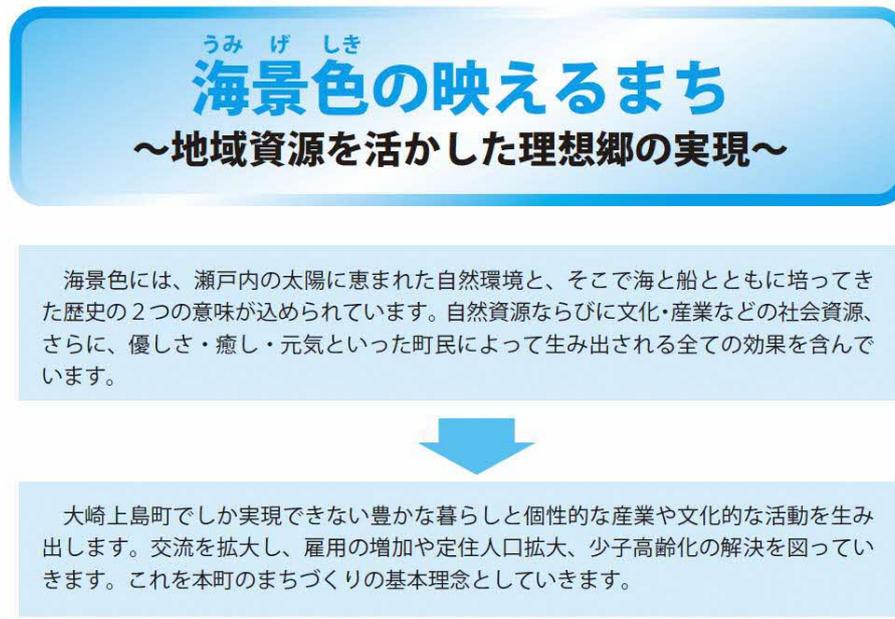


図 2.8 本計画の位置付け

(2) 大崎上島町第2次長期総合計画

① 目指す将来像と基本理念

本町が目指す将来像を「海景色の映えるまち」と設定し、大崎上島町でしか実現できない豊かな暮らしと個性的な産業や文化的な活動を生み出すとともに、交流を拡大し、雇用の増加や定住人口拡大、少子高齢化の解決を図るとしています。



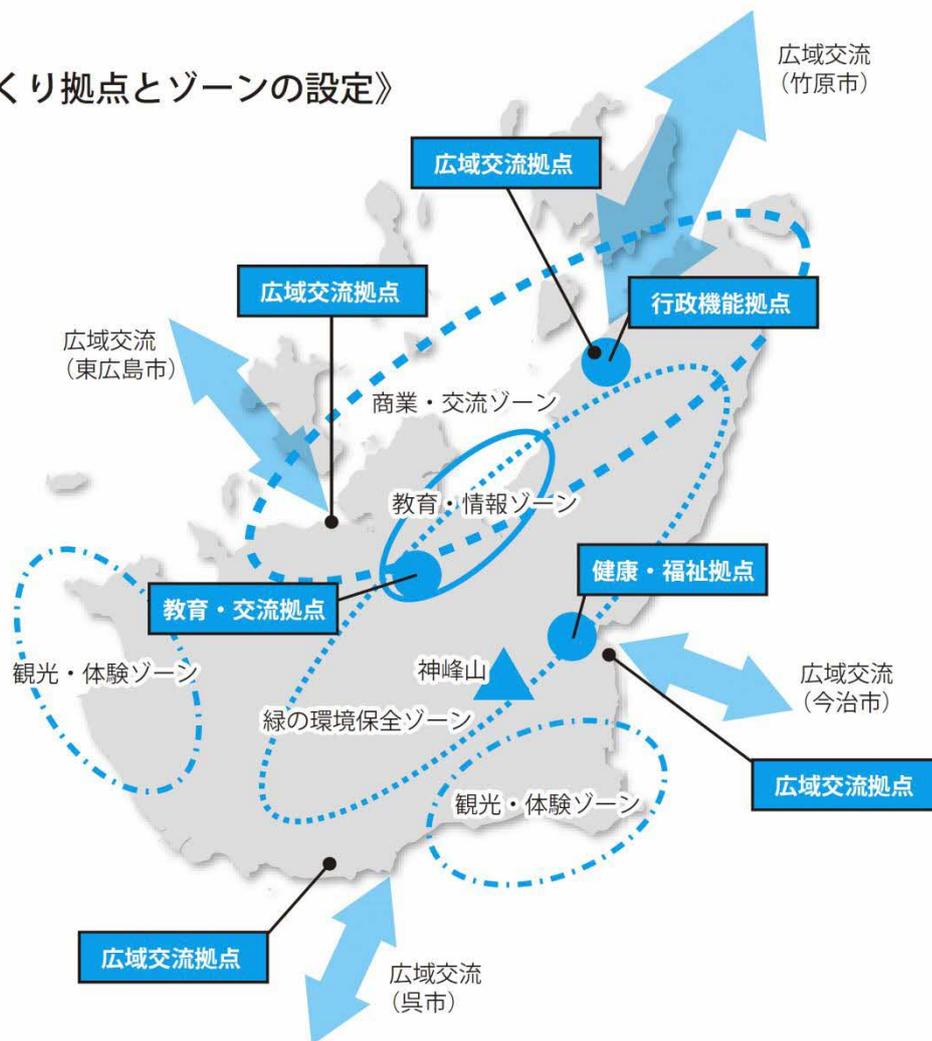
資料：大崎上島町第2次長期総合計画

図 2.9 目指す将来像と基本理念

② 計画期間

平成27年度から令和6年度までの10年間です。

《まちづくり拠点とゾーンの設定》



資料：大崎上島町第2次長期総合計画

図 2.10 まちづくり拠点とゾーンの設定

③ 公共交通に係る事項

長期総合計画では、公共交通の維持や交通弱者の支援を、本町のまちづくりにおける主要課題として位置付けています。これを踏まえて、将来像実現に向けた6つの基本目標のうち、基本目標3「美しく住みよい環境で暮らすまち」において、利便性の向上と利用者ニーズにあった交通網整備等に係る取組みを掲げています。

また、観光振興については、基本目標4「大崎上島流の元気産業を育てるまち」において主な取組みを示しています。

目指す将来像

海景色の映えるまち

～地域資源を活かした理想郷の実現～

<まちづくりの主要課題>

- (1) 人口減少と少子高齢化への対応
- (2) 既存産業の活性化と就業の場の確保
- (3) 公共交通の維持や交通弱者などの支援
- (4) 豊かな自然環境、景観を守るための方策づくり
- (5) 生活環境の維持・向上と防災のまちづくり

まちづくりの方向を6つに大別し、それぞれの目標を掲げて推進する

基本目標1
元気に住み
続けたい気
持ちを実現
するまち

基本目標2
地域を愛
する人を
育てるま
ち

基本目標3
美しく住
みよい環
境で暮ら
すまち

基本目標4
大崎上島
流の元気
産業を育
てるまち

基本目標5
明日を担
う人づく
りと交流
のまち

基本目標6
理解と協
働でつく
るまち

【施策の方向】

- 【1】 災害に強く美しいまちの形成
- 【2】 地域基盤（道路、交通・輸送）
- 【3】 快適な居住環境
- 【4】 暮らしの安全
- 【5】 環境衛生
- 【6】 情報・通信

【施策の方向】

- 【1】 農林水産業
- 【2】 工業・新エネルギー
- 【3】 大崎上島流産業の育成（観光・交流、商業）
- 【4】 雇用の創出・就業環境の整備

公共交通の維持・活性化

主な取組み・施策	施策の内容
交通弱者のための交通手段の確保	大崎上島町公共交通総合連携計画（シルバー施策など）
利用者ニーズにあった交通手段の確保	大崎上島町公共交通総合連携計画（陸上交通と海上交通の連携など）
交通サービスの改善及び再編	大崎上島町公共交通総合連携計画（交通網整備の検討など）
架橋建設構想・計画の推進	大崎上島架橋促進期成同盟会、大崎上島架橋構想促進協議会による要望活動を強化し、8号橋及び竹原市への架橋の早期実現を目指す
利用者ニーズにあった海上交通手段の確保	町営渡船の運航、関係機関との連携

観光の活性化

主な取組み・施策	施策の内容
観光案内施設の整備	大崎上島町により整備
観光ボランティアガイドの充実とおもてなし	観光ガイドブック作成事業、きのえ町並みガイド会、観光ガイド養成など
祭り・イベントなどの充実と情報発信	大崎上島夏祭り補助、東野・木江花火大会補助、町内催事の情報発信など
体験型修学旅行の誘致	まるごと島体験事業

資料：大崎上島町第2次長期総合計画

図 2.11 公共交通体系づくり及び観光振興に関連する取組み

(3) 大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略

① 位置づけと基本理念

本戦略は、人口減少地域の活力を創生していくため、町の実情に応じた、まち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本的な計画を定めたものです。

本町の最上位計画である「第2次大崎上島町長期総合計画」の将来像「海景色の映えるまち～地域資源を活かした理想郷の実現～」を目指すものであり、総合計画で掲げる施策のうち地方創生と人口減少対策として関連性の高い取組み・事業と整合性を図りながら、戦略の土台となる「人づくり」を最重要施策として位置づけて施策展開を図ります。

② 計画期間

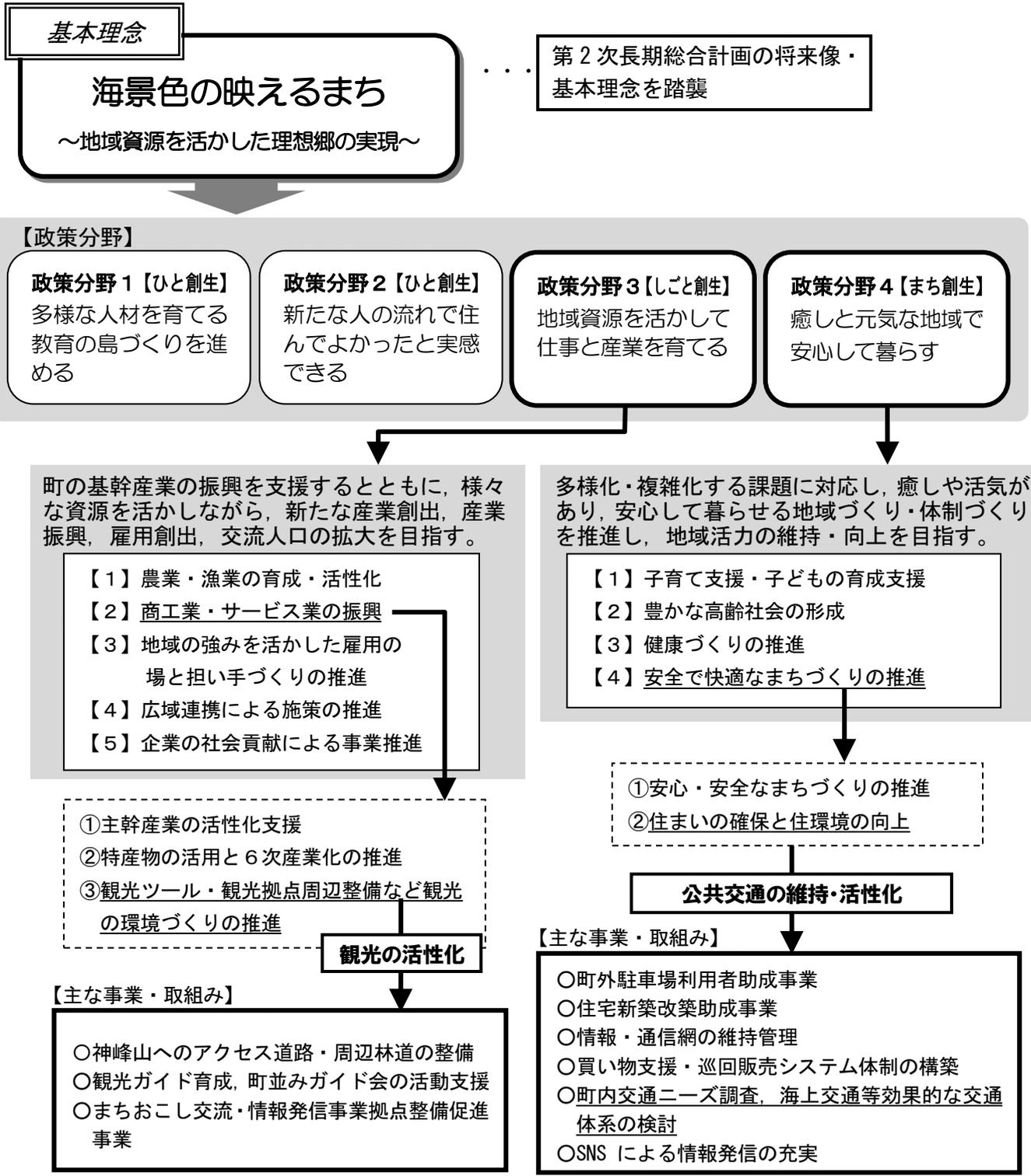
令和2年度から令和6年度までの5年間です。

③ 公共交通に係る事項

本戦略では、4つの政策分野を定め、それぞれに施策の方向性、及び具体的な施策を設定しています。

公共交通に関する内容は、政策分野4のうち、「安全で快適なまちづくりの推進」の「住まいの確保と住環境の向上」において、「町内交通ニーズ調査、海上交通等効果的な交通体系の検討」を記載しています。

また、観光振興については、政策分野3のうち、「商工業・サービス業の振興」の「観光ツール・観光拠点周辺整備など観光の環境づくりの推進」において取組みを示しています。



資料：大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略

図 2.12 公共交通体系づくり及び観光振興に関連する取組み

2.4 公共交通の現状

(1) 本町の公共交通

① 陸上交通

町内の陸上交通としては、コミュニティバス（おと姫バス）、路線バス（さんようバス）、タクシーがあります。

コミュニティバスは、路線バスがカバーできていない区間や狭隘な区間を運行しており、平日と土日祝日とで路線を変えて毎日運行しています。

路線バスは、島全体を周回するルートを運行しており、平日は、右回りと左回りが各8便運行しています。

② 海上交通

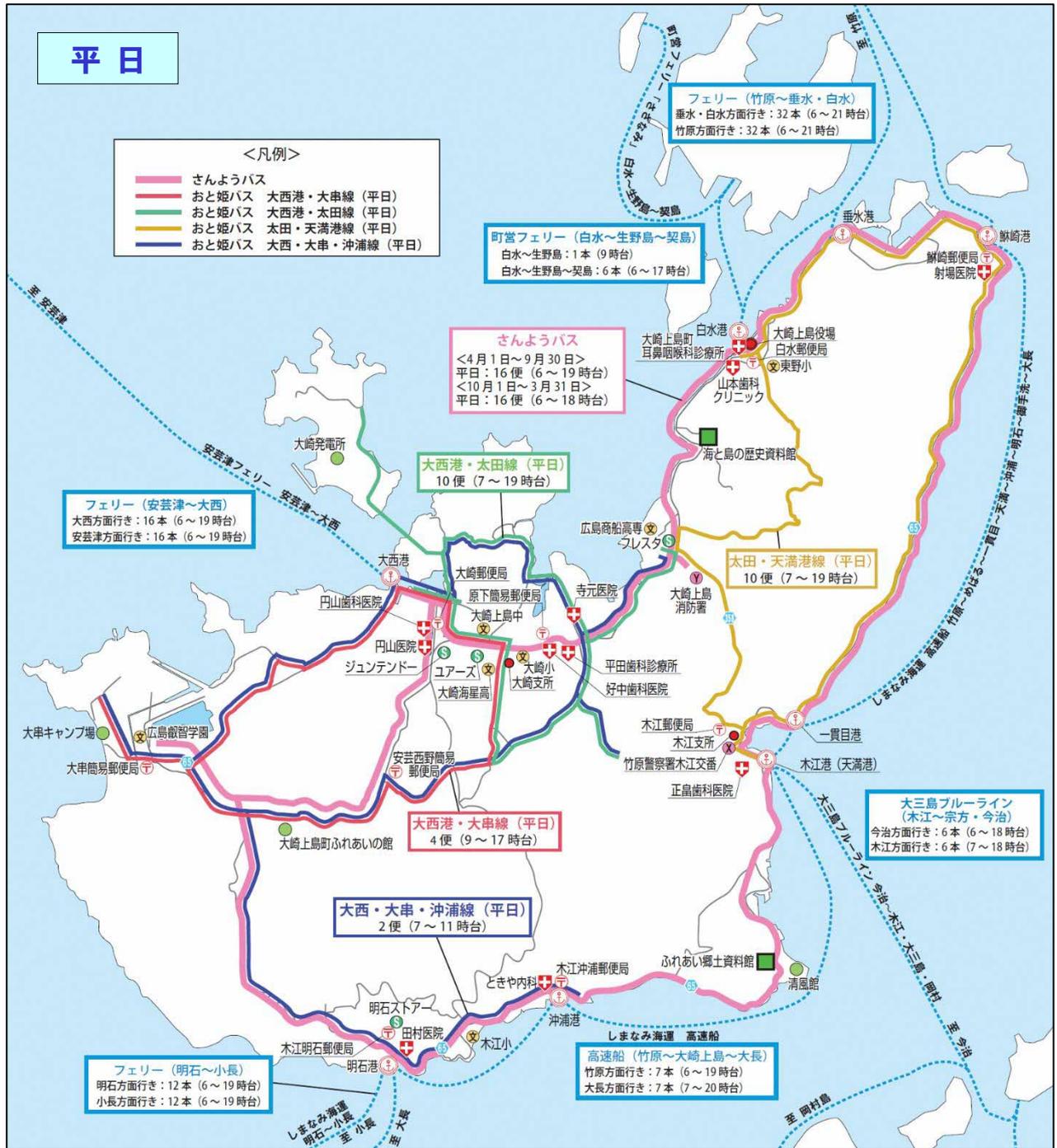
大崎上島と広島県本土側とのアクセスは、竹原市（竹原港）・東広島市（安芸津港）と高速船、フェリーで結ばれています。高速船は最短11分、フェリーは約30分（ほぼ30分間隔）で運航しています。

また、呉市（小長港・大長港）、愛媛県今治市（今治港・宗方港）との便もあります。

表 2.2 本町の公共交通の一覧

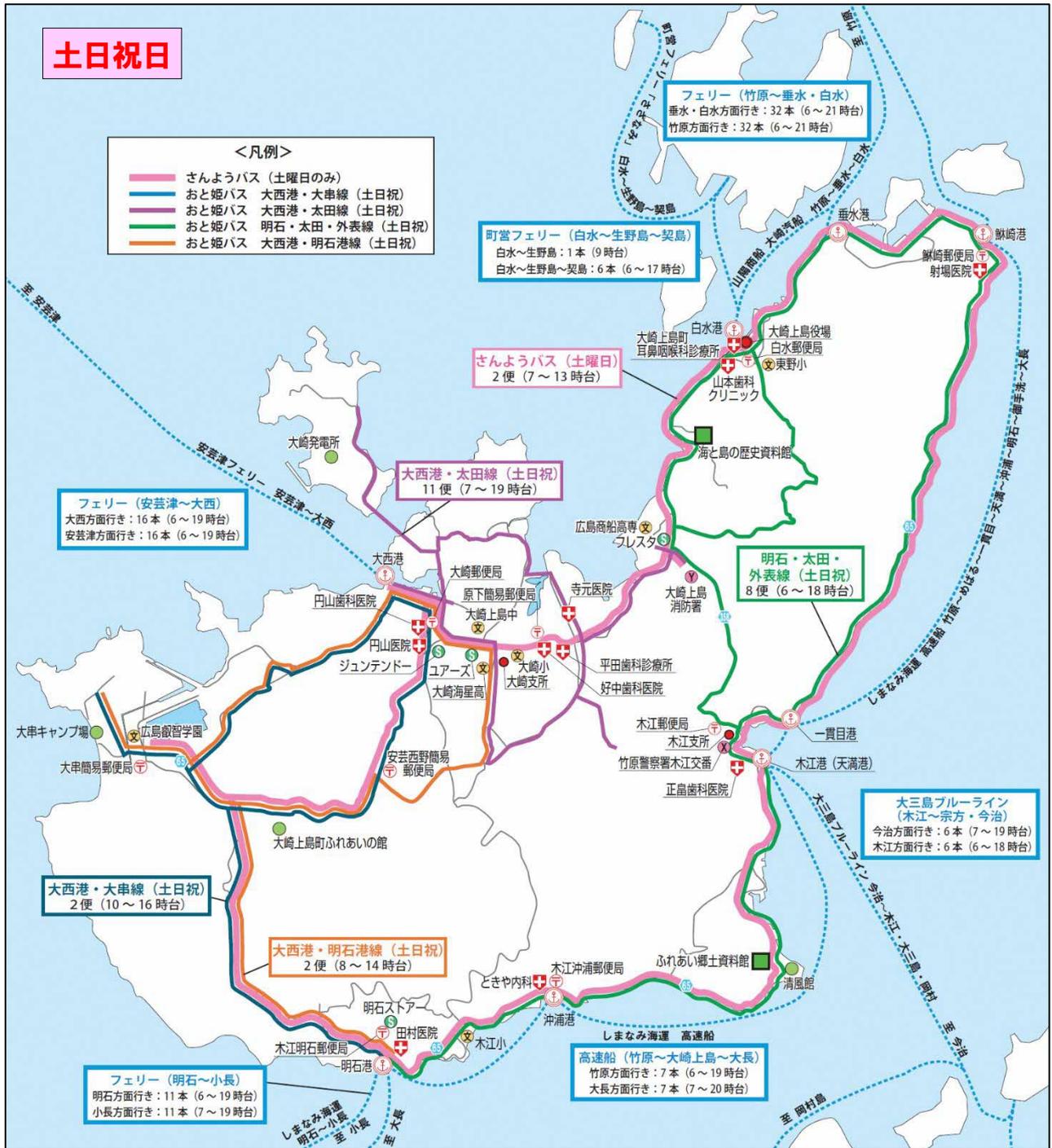
	種 類	区 間	運 行（運航）主体
陸上交通	コミュニティバス （おと姫バス）	平日：4 路線 土日祝日：4 路線	大崎上島町
	路線バス （さんようバス）	町内循環	さんようバス株式会社
	タクシー	—	おおさきタクシー 東野タクシー
海上交通	フェリー	竹原～垂水・白水	大崎汽船株式会社 山陽商船株式会社
	フェリー	安芸津～大西	安芸津フェリー株式会社
	フェリー	明石～小長	しまなみ海運株式会社
	フェリー	今治～大三島～木江	大三島ブルーライン株式会社
	フェリー	白水～生野島～契島	大崎上島町
	高速船	竹原～大崎上島～大長	しまなみ海運株式会社

（令和3年2月1日現在）



(令和3年2月1日現在)

図 2.13 平日の公共交通の運行 (運航) 状況



(令和3年2月1日現在)

図 2.14 土日祝日の公共交通の運行 (運航) 状況

(2) 陸上交通の運行状況

① コミュニティバス(おと姫バス)

a. 運行概要

コミュニティバス(おと姫バス)は、路線バスが運行していない交通空白地域において、町民の生活移動手段を確保し、福祉の向上に寄与することを目的として、平成17年11月に運行を開始しました。

路線バスの運行状況に合わせるように平日と土日祝日とで運行ルートが異なっており、それぞれ2台の車両が4路線の運行を行っています。

また、一部の区間を除き、フリー乗降制を採用しています。

表 2.3 コミュニティバス(おと姫バス)の概要

	【平日】	【土日祝日】
運行状況	太田・天満港線 10便	大西港・太田線 11便
	大西港・太田線 10便	明石・太田・外表線 8便
	大西・大串・沖浦線 2便	大西港・明石港線 2便
	大西港・大串線 4便	大西港・大串線 2便
運賃	大人100円, 小人(小学生以下)50円 (H29年4月より)	
運営主体	大崎上島町	
運行事業者	さんようバス株式会社	

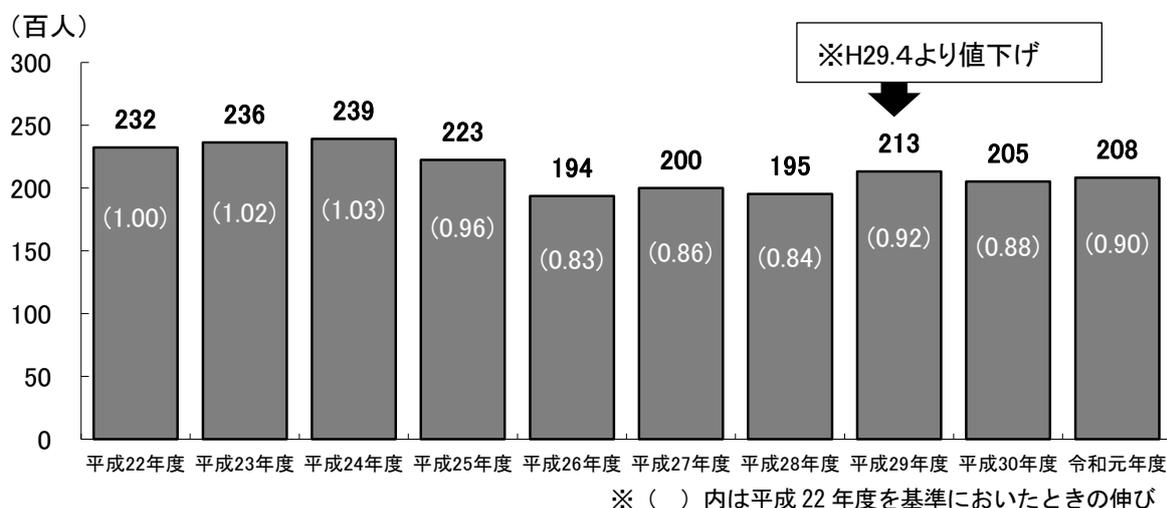
(令和3年2月1日現在)



図 2.15 コミュニティバス(おと姫バス)

b. 利用状況

コミュニティバス（おと姫バス）の利用者は、高齢者への公共交通勉強会などの利用促進に取り組んだこと等により、平成22年度から平成24年度にかけて微増しましたが、平成25年度以降は大きく減少しました。その後、平成29年度には運賃値下げの効果で増加し、以降は概ね横這いしています。



資料：大崎上島町

図 2.16 コミュニティバス（おと姫バス）の利用者数

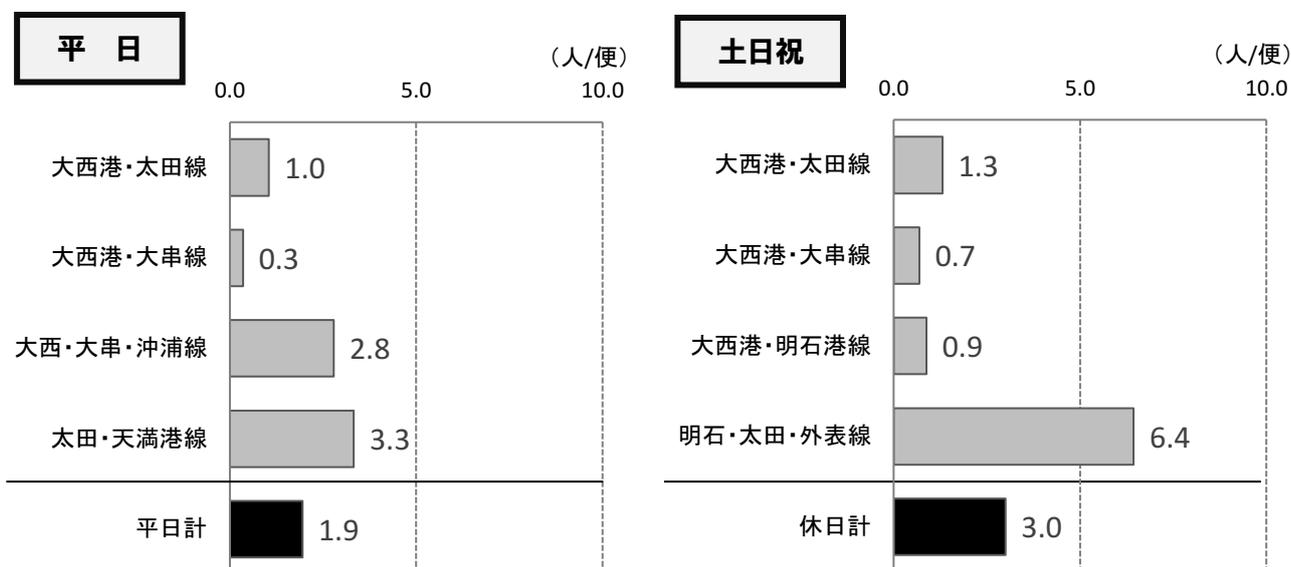
また令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大幅に減少しており、上半期の利用者数は前年の約77%となっています。

表 2.4 令和元年度と令和2年度における利用者数の比較(4月～9月)

	(人)						
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
令和元年度	1,678	1,685	1,753	1,917	1,827	1,832	10,692
令和2年度	1,192	1,367	1,443	1,447	1,357	1,413	8,219
前年比 (R2/R1)	71.0%	81.1%	82.3%	75.5%	74.3%	77.1%	76.9%

c. 路線別の便あたり利用者数

令和元年度の便あたり利用者数では、旧東野町を運行する「太田・天満港線（平日）」、「明石・太田・外表線（土日祝）」の利用は比較的多いですが、「大西港・大串線（平日）」、「大西港・大串線（土日祝）」、「大西港・明石港線（土日祝）」では利用者数が1人を下回っています。



資料：大崎上島町

図 2.17 コミュニティバス（おと姫バス）の便あたりの利用者数（令和元年度）

d. 収支状況

収支率は低く、令和元年度で6.1%となっています。また推移をみると、運賃値下げを実施した平成29年度以降に、その以前より半減しています。

コミュニティバス（おと姫バス）は、町民の暮らしを支えることで福祉の向上を目的とする交通手段ですが、収支率が今後さらに低下する場合は、サービスの維持が困難になることも考えられます。

表 2.5 コミュニティバス（おと姫バス）の収支率の推移

年度	金額 (円)		収支率
平成27年度	収益	3,420,060	12.8%
	経費	26,654,400	
平成28年度	収益	3,340,600	12.8%
	経費	26,136,000	
平成29年度	収益	1,791,320	6.8%
	経費	26,244,000	
平成30年度	収益	1,754,720	6.1%
	経費	29,000,000	
令和元年度	収益	1,775,260	6.1%
	経費	29,265,153	

② 路線バス(さんようバス)

a. 運行概要

路線バス（さんようバス）は、島の外周を大きく循環しており、ルートが分かりやすいという特徴を持っています。

運行便数は、平日に16便（左回り8便，右回り8便），土曜日は2便（右回りのみ）です。

また，一部の区間を除き，フリー乗降制を採用しています。

表 2.6 路線バス（さんようバス）の概要

運行状況	【平日】 左回り 8便 右回り 8便	【土曜日】 左回り ー 右回り 2便
運賃	大人 100 円， 小人(小学生以下)50 円（H29 年 10 月より） ※申請は対距離制(110 円～550 円)であり，運賃差額を町が補填	
運営主体	さんようバス株式会社	

（令和3年2月1日現在）



図 2.18 路線バス（さんようバス）

b. 利用状況

路線バスの利用者数は，平成 25 年までは減少する傾向にありましたが，近年は概ね横這いしています。

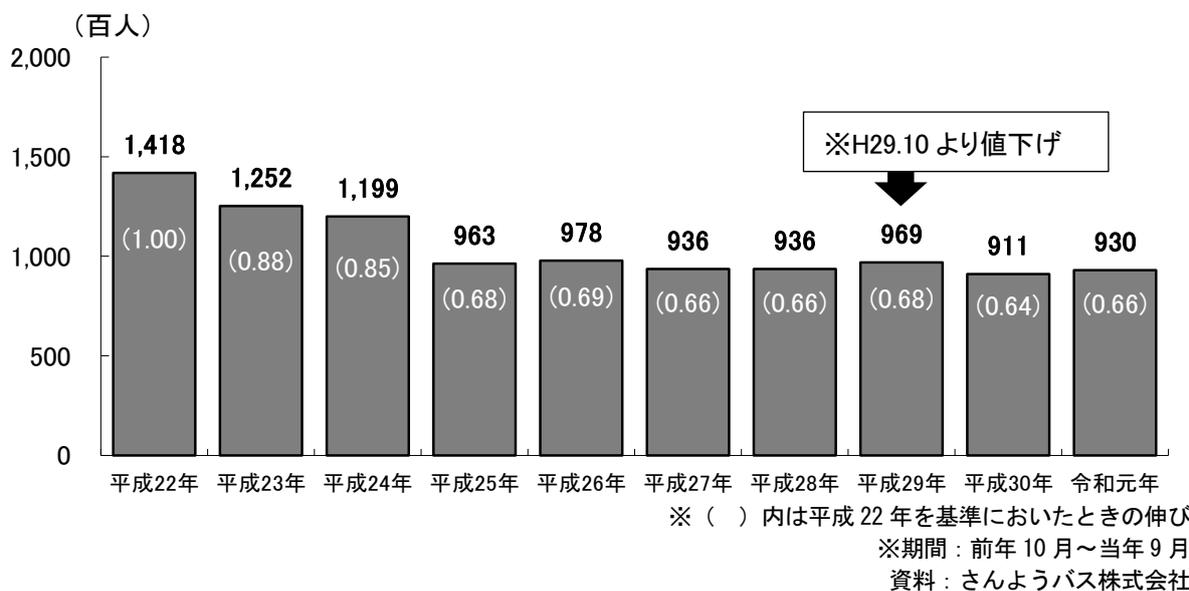


図 2.19 路線バス（さんようバス）の利用者数

③ タクシー事業者

町内のタクシー事業者数は2社であり、運行車両数は3台と多くありません。さらに、両社ともに乗務員が高齢化しています。

一方で、本町でタクシー事業を行う町外事業者の参入予定は、現状では確認できていません。

表 2.7 タクシー事業者の概要

事業者名	おおさきタクシー	東野タクシー
営業所	大崎上島町 木江	大崎上島町 東野
乗務員数	1人	2人
運行車両数	1台	2台

④ 福祉目的での移送サービス

本町では、高齢者及び身体障害者等の外出行動を支援するため、「大崎上島町外出支援サービス事業」を実施しています。

a. 大崎上島町外出支援サービス事業の目的

高齢者及び身体障害者等に対して、外出支援サービス事業を実施することにより、当該高齢者等が長年住み慣れた地域社会の中で引き続き生活していくことを支援し、高齢者等の福祉の向上を図ることを目的とします。

b. 事業の概要

事業概要は、下表のとおりです。

表 2.8 大崎上島町外出支援サービス事業の概要

利用対象者	<p>町内に住所を有する者のうち、次のいずれかに該当するものとする。</p> <p>(1) 70歳以上の高齢者で、要介護認定者又は要支援認定者等であって、一般の交通機関を利用することが困難であり、かつ、家族等からの送迎を受けられない者のうち、次のいずれかに該当する者</p> <p>ア 同居者がいない者</p> <p>イ 同居者すべてが70歳以上である者</p> <p>ウ 70歳未満の同居者がいる場合において、当該同居者のすべてが、障害又は重度の疾患等により移動支援を行うことができない状態にある者</p> <p>(2) 障害者であって、老衰、心身の障害及び傷病等の理由により一般の交通機関を利用することが困難であり、かつ、家族等からの送迎を受けられない者</p>
利用回数	原則として1人1週当たり3回まで
車両数	<p>○車いす車 7台(内、軽自動車4台)</p> <p>○セダン 7台(内、軽自動車4台) 合計 14台(軽自動車8台)</p>
区域ごとの対価の額	<p>○町内: 片道300円</p> <p>○町外(4時間未満利用): フェリー代等実費+1,000円</p> <p>○町外(4時間以上利用): フェリー代等実費+2,000円</p>

(3) 海上交通の運航状況

① 竹原～垂水・白水航路

a. 運航概要

竹原～垂水・白水航路は、大崎上島と本土とを結ぶ基軸航路であり、毎日 32 往復の運航が行われています。

表 2.10 竹原～垂水・白水航路の概要

運航状況	運航本数: 32 往復 所要時間: 約 25 分(竹原～垂水), 約 30 分(竹原～白水)		
運賃 (単位: 円)	旅客運賃		自動車航送運賃
		竹原～ 垂水 白水	車両の長さ 竹原～垂水・白水
	大人	350 360	3m未満 1,360
	小人	180 180	4m未満 1,980
			5m未満 2,670
			6m未満 4,180
			7m未満 5,100
			8m未満 6,740
			9m未満 7,590
			10m未満 8,430
			11m未満 9,270
			12m未満 10,120
			1m増すごとに 1,030
			自転車 130
			原付自転車 125cc以下 280
			自動二輪車 750cc未満 410
			750cc以上 540
運航事業者	大崎汽船株式会社, 山陽商船株式会社		

(令和元年 10 月 1 日改正)

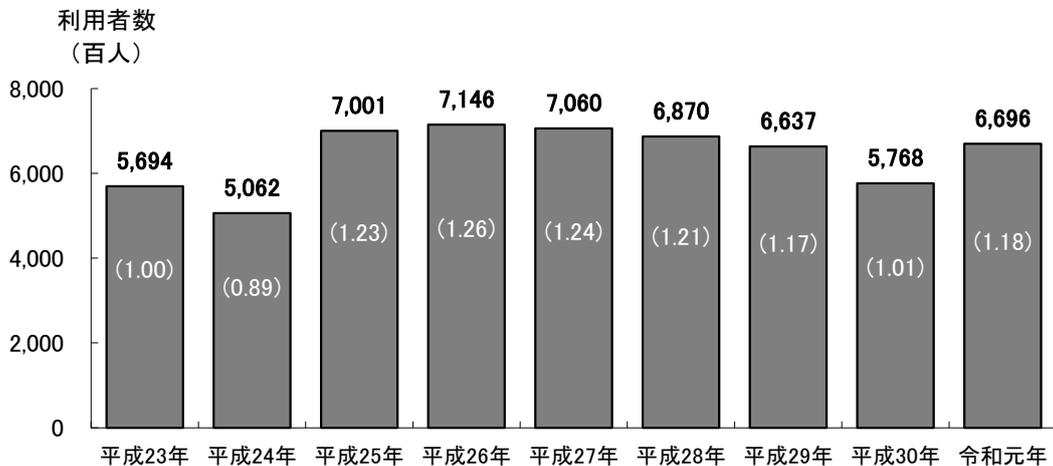
(令和 3 年 2 月 1 日現在)



図 2.21 竹原～垂水・白水航路のフェリー

b. 利用状況

旅客数は平成26年から平成30年にかけて減少傾向でしたが、令和元年に微増しました。車両数も同様に、令和元年に増加しています。

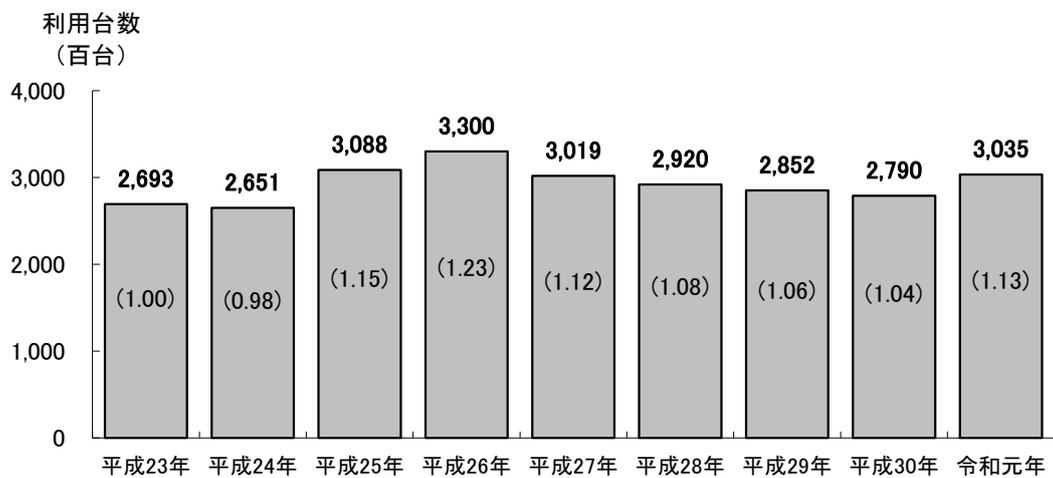


※ () 内は平成23年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

資料：大崎汽船株式会社、山陽商船株式会社

図 2.22 竹原～垂水・白水航路の旅客数



※ () 内は平成23年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

資料：大崎汽船株式会社、山陽商船株式会社

図 2.23 竹原～垂水・白水航路の車両数

② 安芸津～大西航路

a. 運航概要

安芸津～大西航路は、大崎上島と東広島市（安芸津港）とを 35 分で結ぶ航路です。毎日 16 往復の運航が行われています。

表 2.11 安芸津～大西航路の概要

運航状況	運航本数: 16 往復 所要時間: 約 35 分 (安芸津～大西)																																																
運賃 (単位: 円)	<u>旅客運賃</u>																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">安芸津</th> <th rowspan="3">大西</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人</td> <td>390</td> </tr> <tr> <td>小人</td> <td>200</td> </tr> </tbody> </table>	安芸津		大西	大人	390	小人	200	<u>自動車航送運賃</u>																																								
安芸津		大西																																															
大人	390																																																
小人	200																																																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>車両の長さ</th> <th colspan="2">安芸津～大西</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3m未満</td><td></td><td>1,360</td></tr> <tr><td>4m未満</td><td></td><td>1,980</td></tr> <tr><td>5m未満</td><td></td><td>2,670</td></tr> <tr><td>6m未満</td><td></td><td>4,180</td></tr> <tr><td>7m未満</td><td></td><td>5,100</td></tr> <tr><td>8m未満</td><td></td><td>6,740</td></tr> <tr><td>9m未満</td><td></td><td>7,590</td></tr> <tr><td>10m未満</td><td></td><td>8,430</td></tr> <tr><td>11m未満</td><td></td><td>9,270</td></tr> <tr><td>12m未満</td><td></td><td>10,120</td></tr> <tr><td>1m増すごとに</td><td></td><td>1,030</td></tr> <tr><td>自転車</td><td></td><td>130</td></tr> <tr><td>原付自転車</td><td>125cc以下</td><td>280</td></tr> <tr><td rowspan="2">自動二輪車</td><td>750cc未満</td><td>410</td></tr> <tr><td>750cc以上</td><td>540</td></tr> </tbody> </table>	車両の長さ	安芸津～大西		3m未満		1,360	4m未満		1,980	5m未満		2,670	6m未満		4,180	7m未満		5,100	8m未満		6,740	9m未満		7,590	10m未満		8,430	11m未満		9,270	12m未満		10,120	1m増すごとに		1,030	自転車		130	原付自転車	125cc以下	280	自動二輪車	750cc未満	410	750cc以上	540
車両の長さ	安芸津～大西																																																
3m未満		1,360																																															
4m未満		1,980																																															
5m未満		2,670																																															
6m未満		4,180																																															
7m未満		5,100																																															
8m未満		6,740																																															
9m未満		7,590																																															
10m未満		8,430																																															
11m未満		9,270																																															
12m未満		10,120																																															
1m増すごとに		1,030																																															
自転車		130																																															
原付自転車	125cc以下	280																																															
自動二輪車	750cc未満	410																																															
	750cc以上	540																																															
		(令和元年 10 月 1 日改正)																																															
運航事業者	安芸津フェリー株式会社																																																

(令和 3 年 2 月 1 日現在)



図 2.24 安芸津～大西航路のフェリー

b. 利用状況

旅客数は概ね横ばい傾向にありますが、車両数は平成 26 年以降に増加しています。増加の主たる要因は町内の建設関係による工事車両等の増加であり、こうした事業の規模や期間などに、航路の利用状況は大きな影響を受けています。

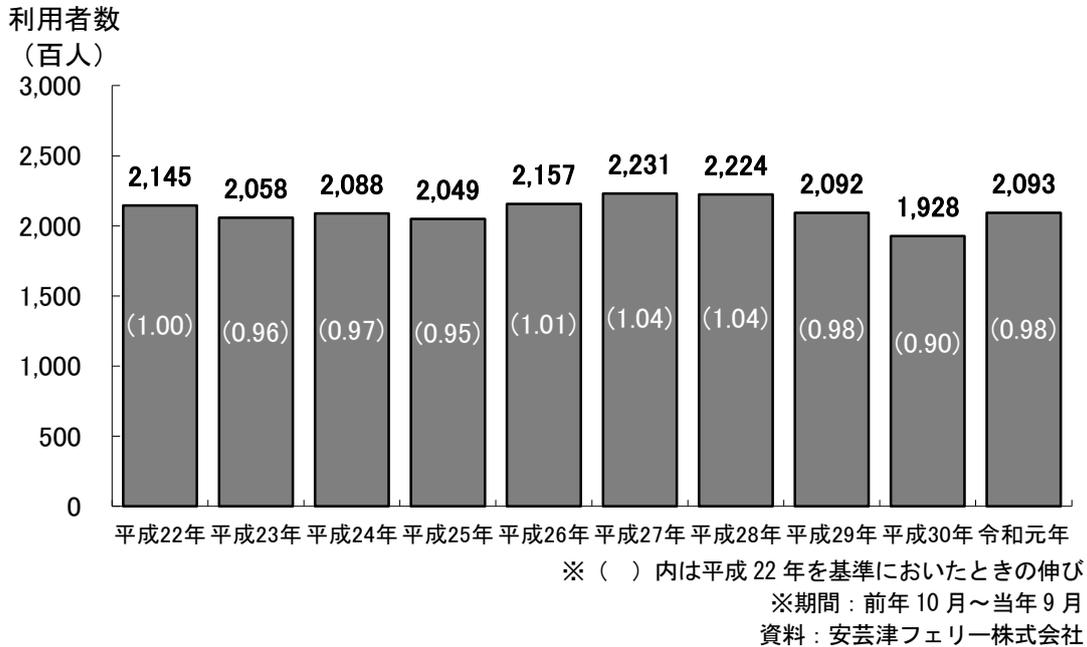


図 2.25 安芸津～大西航路の旅客数

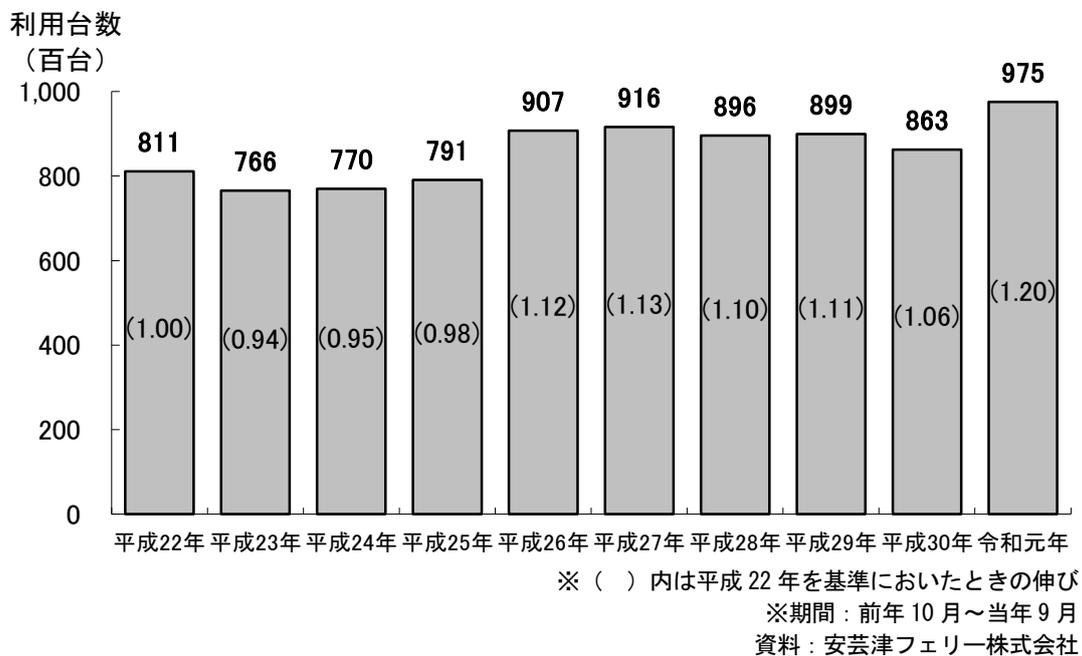


図 2.26 安芸津～大西航路の車両数

③ 明石～小長航路

a. 運航概要

明石～小長航路は、大崎上島と呉市の大崎下島とを結ぶ航路です。毎日 12 往復の運航が行われています。

表 2.12 明石～小長航路の概要

運航状況	運航本数:12 往復 所要時間:約 13 分(明石～小長)																																																								
運賃 (単位:円)	旅客運賃		自動車航送運賃																																																						
	<table border="1"> <tr> <td>明石</td> <td></td> <td rowspan="3">小長</td> </tr> <tr> <td>大人</td> <td>330</td> </tr> <tr> <td>小人</td> <td>170</td> </tr> </table>		明石		小長	大人	330	小人	170	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車両の長さ</th> <th>明石～小長</th> <th>明石～小長 垂水・白水～竹原 (乗継運賃)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3m未満</td><td>1,410</td><td>2,730</td></tr> <tr><td>4m未満</td><td>1,510</td><td>3,440</td></tr> <tr><td>5m未満</td><td>2,240</td><td>4,620</td></tr> <tr><td>6m未満</td><td>2,970</td><td>6,640</td></tr> <tr><td>7m未満</td><td>3,530</td><td>7,600</td></tr> <tr><td>8m未満</td><td>4,710</td><td>9,670</td></tr> <tr><td>9m未満</td><td>5,270</td><td>10,810</td></tr> <tr><td>10m未満</td><td>5,830</td><td>12,050</td></tr> <tr><td>11m未満</td><td>6,390</td><td>13,170</td></tr> <tr><td>12m未満</td><td>6,950</td><td>14,410</td></tr> <tr><td>1m増すごとに</td><td>1,170</td><td>1,260</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>150</td><td>—</td></tr> <tr><td>原付自転車</td><td>125ccまで</td><td>320</td></tr> <tr><td rowspan="2">自動二輪車</td><td>750cc未満</td><td>420</td></tr> <tr><td>750cc以上</td><td>540</td></tr> </tbody> </table>	車両の長さ	明石～小長	明石～小長 垂水・白水～竹原 (乗継運賃)	3m未満	1,410	2,730	4m未満	1,510	3,440	5m未満	2,240	4,620	6m未満	2,970	6,640	7m未満	3,530	7,600	8m未満	4,710	9,670	9m未満	5,270	10,810	10m未満	5,830	12,050	11m未満	6,390	13,170	12m未満	6,950	14,410	1m増すごとに	1,170	1,260	自転車	150	—	原付自転車	125ccまで	320	自動二輪車	750cc未満	420	750cc以上	540
	明石		小長																																																						
	大人	330																																																							
	小人	170																																																							
	車両の長さ	明石～小長	明石～小長 垂水・白水～竹原 (乗継運賃)																																																						
	3m未満	1,410	2,730																																																						
	4m未満	1,510	3,440																																																						
	5m未満	2,240	4,620																																																						
	6m未満	2,970	6,640																																																						
	7m未満	3,530	7,600																																																						
	8m未満	4,710	9,670																																																						
	9m未満	5,270	10,810																																																						
10m未満	5,830	12,050																																																							
11m未満	6,390	13,170																																																							
12m未満	6,950	14,410																																																							
1m増すごとに	1,170	1,260																																																							
自転車	150	—																																																							
原付自転車	125ccまで	320																																																							
自動二輪車	750cc未満	420																																																							
	750cc以上	540																																																							
			(令和元年 10 月 1 日改正)																																																						
運航事業者	しまなみ海運株式会社																																																								

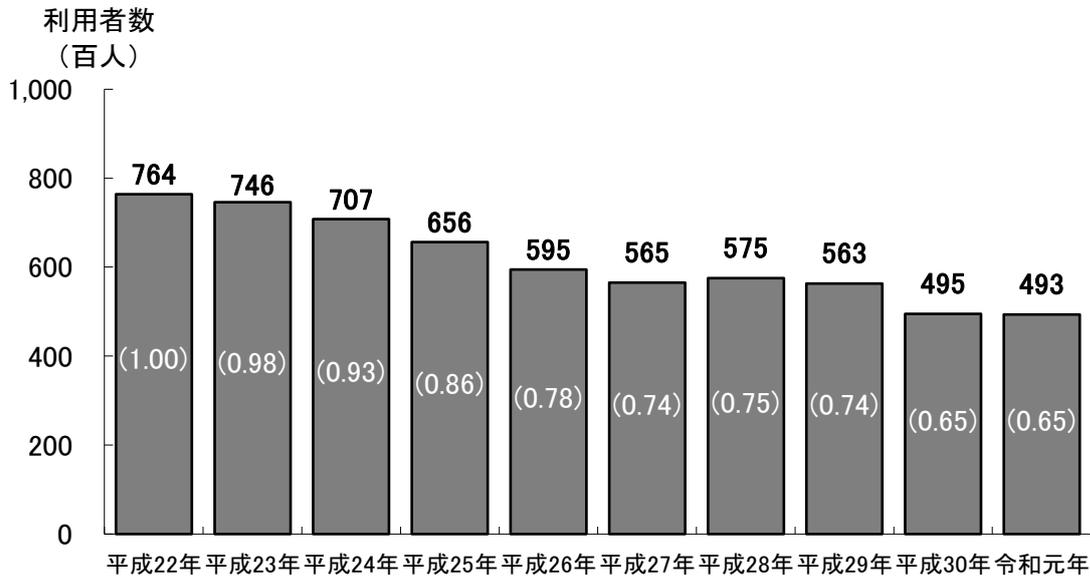
(令和 3 年 2 月 1 日現在)



図 2.27 明石～小長航路のフェリー

b. 利用状況

明石～小長間の旅客数は年々減少する傾向にあり、車両数も同様に減少しています。

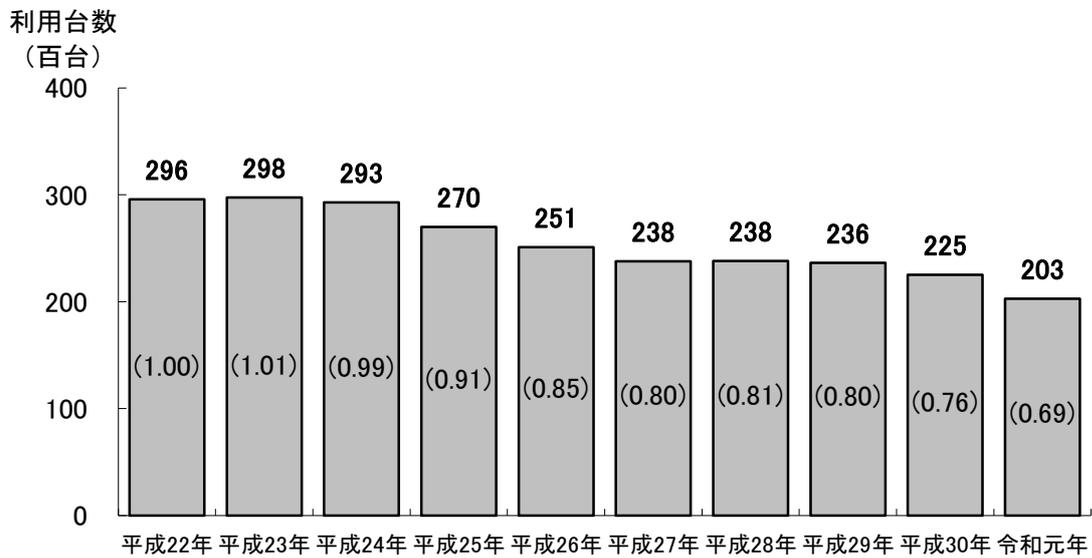


※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：1月～12月

資料：山陽商船株式会社、しまなみ海運株式会社

図 2.28 明石～小長航路の旅客数



※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：1月～12月

資料：山陽商船株式会社、しまなみ海運株式会社

図 2.29 明石～小長航路の車両数

④ 今治～大三島～木江航路

a. 運航概要

今治～大三島～木江航路は、大崎上島町と愛媛県の大三島、今治港とを結ぶ航路です。

利用状況の低迷に伴い、平成24年10月に航路が大幅に見直されたとともに、快速船による航路も廃止され、現在はフェリーのみで運航が行われています。

表 2.13 今治～大三島～木江航路の概要

運航状況	運航本数: 2 往復(木江～今治) 4 往復(木江～大三島(宗方))※ ※一部の便は今治市営旅客線と乗継ぎ今治に連絡 所要時間: 約 70 分 (木江～今治)			
運賃 (単位: 円)	旅客運賃			
		今治～宗方	今治～木江	宗方～木江
	大人	760	980	270
	小人	380	490	140
	自動車航送運賃			
	区間 車長	今治～宗方	今治～木江	宗方～木江
	3m未満	1,470	2,620	1,310
	3m～4m	1,570	3,130	1,580
	4m～5m	1,880	4,050	2,170
	5m～6m	2,830	5,180	2,640
6m～7m	3,040	5,940	3,230	
7m～8m	3,880	7,200	3,750	
8m～9m	4,080	8,040	4,340	
9m～10m	4,500	9,020	5,140	
10m～11m	5,030	9,440	5,630	
11m～12m	6,080	10,450	6,340	
1m増やすごとに	730	1,000	710	
自転車			250	
原付自転車	125cc以下		500	
自動二輪車	750cc未満		750	
	750cc以上		1,010	
(令和元年10月1日改正)				
運航事業者	大三島ブルーライン株式会社			

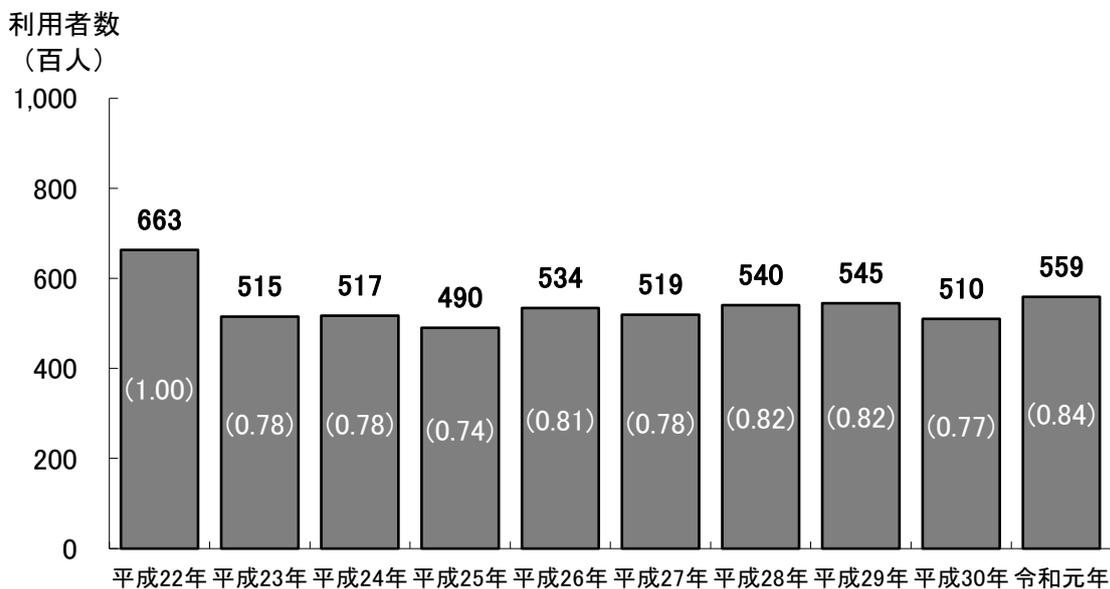
(令和3年2月1日現在)



図 2.30 今治～大三島～木江航路のフェリー

b. 利用状況

今治～大三島～木江航路の旅客数は近年横這いの傾向です。車両数は平成24年以降に増加し、近年は概ね横這いの傾向にあります。



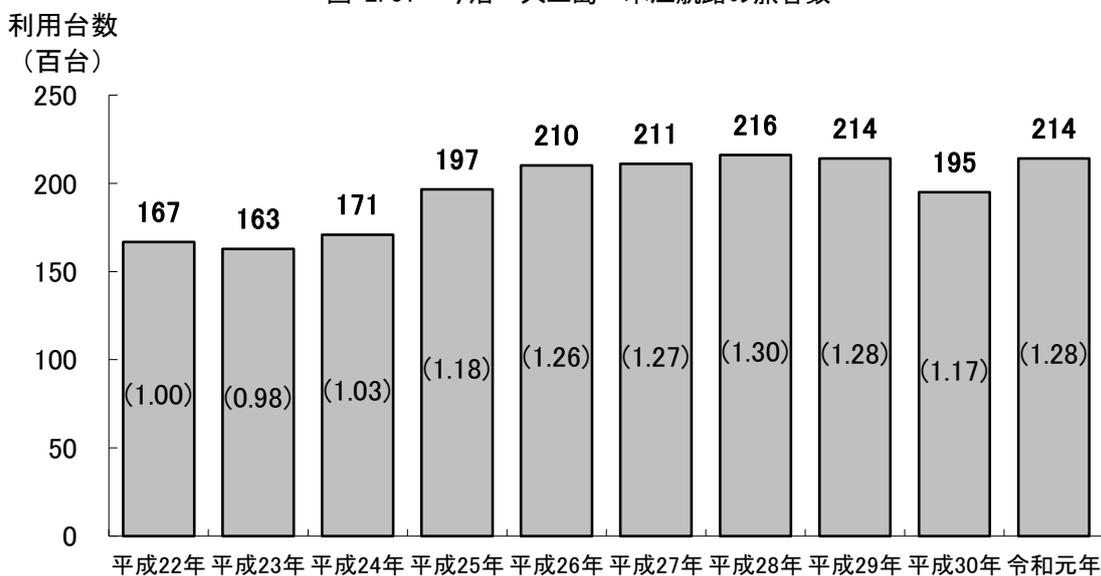
※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

※宗方～岡村など、本町関連以外の航路も含む

資料：大三島ブルーライン株式会社

図 2.31 今治～大三島～木江航路の旅客数



※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

※宗方～岡村など、本町関連以外の航路も含む

資料：大三島ブルーライン株式会社

図 2.32 今治～大三島～木江航路の車両数

⑤ 町営フェリー「さざなみ」

a. 運航概要

町営フェリー「さざなみ」は、白水～生野島～契島を結ぶ航路であり、1日に7往復しています。

表 2.14 町営フェリー「さざなみ」航路の概要

運航状況	運航本数:7 往復 所要時間:約 35 分 (白水～生野島～契島)			
運賃 (単位:円)	旅客運賃			
		白水～生野島	生野島～契島	白水～契島
	大人	120	180	290
	小人	60	90	150
	自動車航送運賃			
	車両の長さ	白水～生野島	生野島～契島	白水～契島
	3m未満	480	600	850
	4m未満	740	860	1,220
	5m未満	980	1,230	1,720
	6m未満	1,230	1,600	2,330
7m未満	1,600	2,090	3,080	
1m増すごとに	360	490	750	
自転車			50	
原付自転車			100	
自動二輪車	125から750cc未満		150	
	750cc以上		210	
(平成 15 年 4 月 1 日)				
運航主体	大崎上島町			

(令和 3 年 2 月 1 日現在)



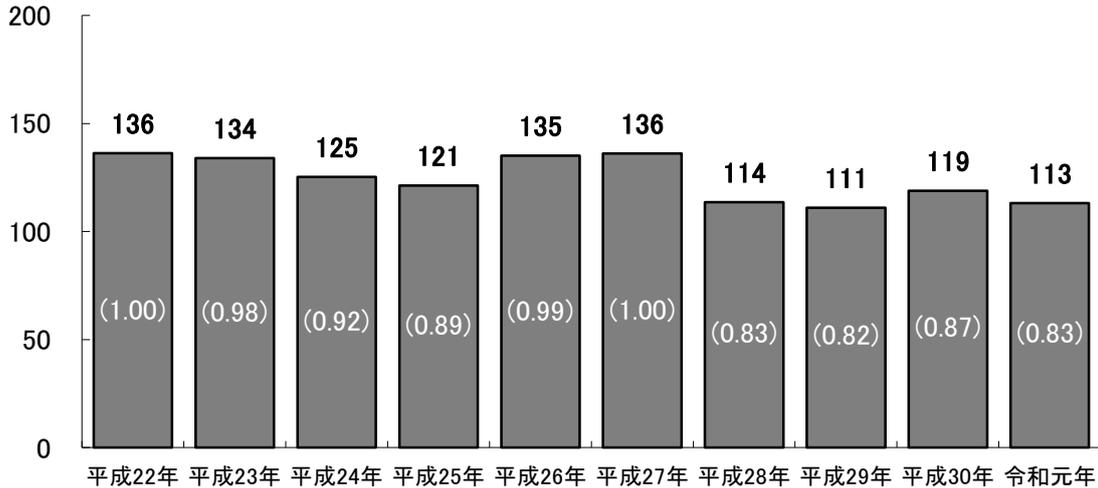
図 2.33 町営フェリー「さざなみ」

b. 利用状況

旅客数は、平成25年までは微減していましたが、平成26年に若干増加しています。しかし平成28年に再び減少し、横這いとなっています。

車両数は、平成22年以降、減少傾向にあります。

利用者数
(百人)



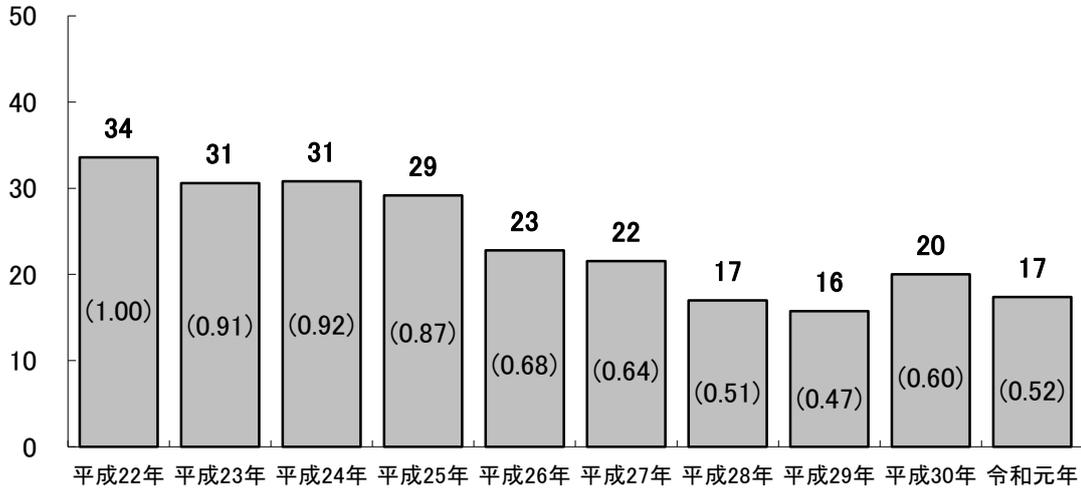
※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

資料：大崎上島町

図 2.34 町営フェリー「さざなみ」の旅客数

利用台数
(百台)



※ () 内は平成22年を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

資料：大崎上島町

図 2.35 町営フェリー「さざなみ」の車両数

⑥ 竹原～大崎上島～大長航路(高速船)

a. 運航概要

竹原～大崎上島～大長航路は、竹原市、大崎上島、大崎下島を高速船で連絡する航路です。町民による主な利用としては、特に町東部地域の住民が、通院や買物等のために島外へ移動する際に活用されています。

毎日7往復の運航が行われています。

表 2.15 竹原～大崎上島～大長航路(高速船)の概要

運航状況	運航本数:7往復 所要時間:約45分(大長～竹原)									
運賃 (単位:円)	<u>旅客運賃</u>									
	竹原									
	490	めばる								
	900	460	一ノ目							
	900	460	140	天満						
	1,250	900	440	440	沖浦					
	1,290	1,000	530	530	240	明石				
	1,510	1,220	780	780	460	310	御手洗			
1,510	1,220	780	780	460	310	160	大長			
(令和元年10月1日改正)										
運航事業者	しまなみ海運株式会社									

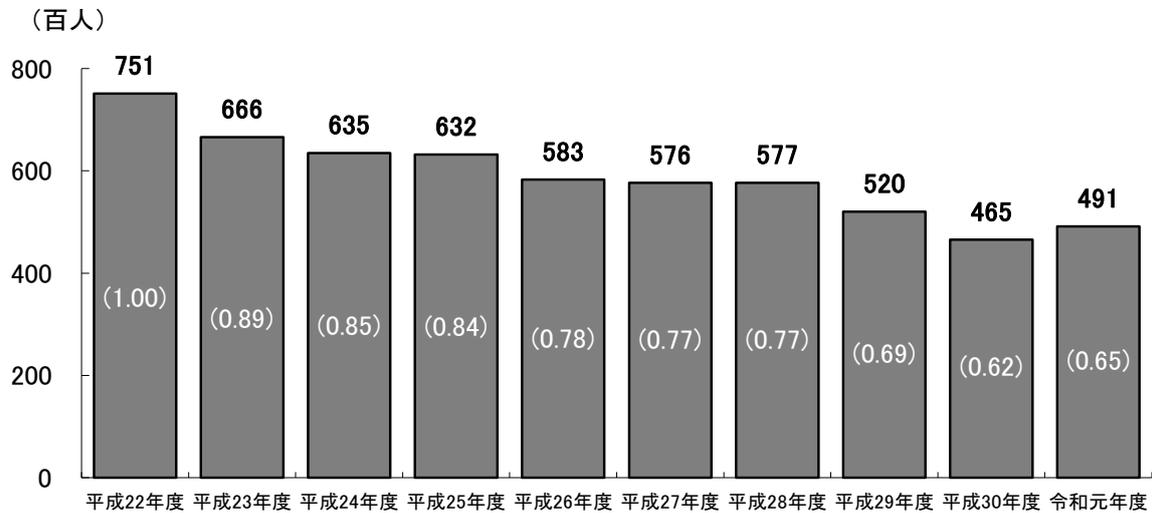
(令和3年2月1日現在)



図 2.36 竹原～大崎上島～大長航路の高速船

b. 利用状況

高速船の旅客数は、近年、減少傾向が継続しています。



※ () 内は平成22年度を基準においたときの伸び

※期間：本年4月～翌年3月

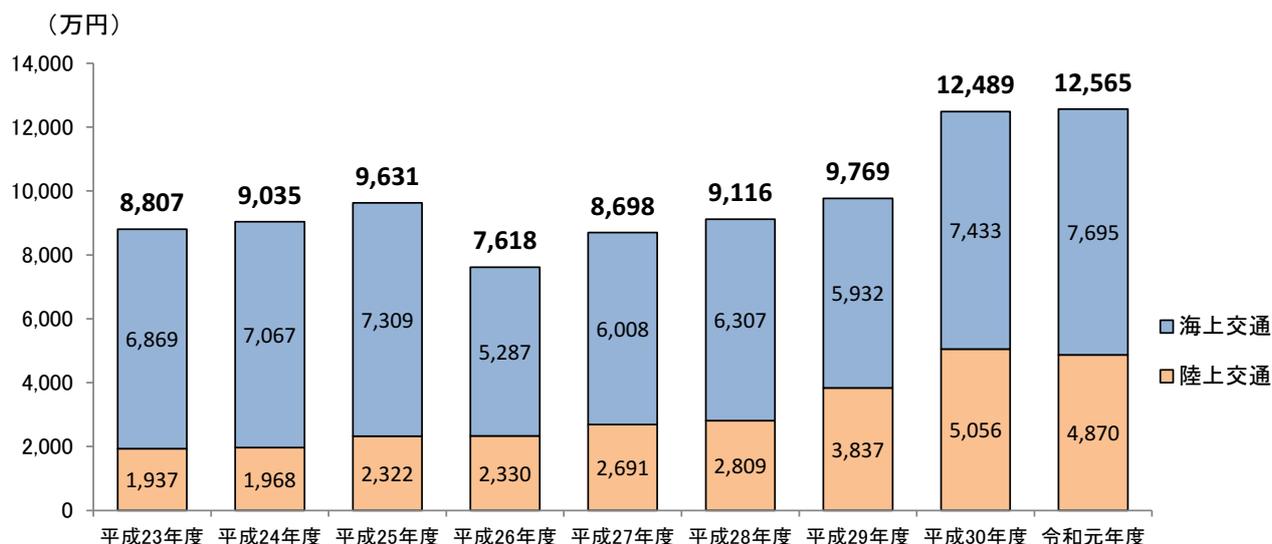
資料：しまなみ海運株式会社

図 2.37 竹原～大崎上島～大長航路（高速船）の旅客数

2.5 本町の公共交通関連の負担額

公共交通（陸上交通及び海上交通）を維持するための本町の負担額は、平成 26 年度以降に増加しており、令和元年度は 12,565 万円になっています。

負担額が増加した主な要因としては、陸上交通では平成 29 年度からのバス運賃値下げに伴う収益の減少、また海上交通では利用者数の減少、燃料の高騰などが挙げられます。



※四捨五入の関係により合計値が合わない場合がある

※県補助等は除いている

※町営フェリーの新造船負担（平成 26 年度）及び竹原フェリーバス欠損額負担金は除いている

資料：大崎上島町

図 2.38 本町の公共交通関連の負担額

表 2.16 本町の公共交通関連の負担額

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
安芸津フェリー	3,140,500	1,552,250	1,435,000	0	0	0	0	0	0
大三島ブルーライン	14,021,000	16,192,000	13,976,000	7,254,000	7,504,000	5,506,000	5,130,000	5,735,000	6,908,000
町営フェリーさざなみ	15,933,067	17,019,672	21,732,024	8,652,930	15,653,225	20,602,583	17,250,537	31,591,624	30,044,366
高速船	35,598,904	35,906,501	35,942,606	36,967,176	36,919,741	36,962,026	36,939,795	37,000,000	40,000,000
コミュニティバス (おと姫バス)	15,389,630	15,435,820	18,763,174	20,720,200	24,243,400	23,725,000	24,961,000	29,000,000	29,265,153
さんようバス	3,982,897	4,240,911	4,461,118	2,583,221	2,662,495	4,363,043	13,406,899	21,558,616	19,436,910
合計	88,065,998	90,347,154	96,309,922	76,177,527	86,982,861	91,158,652	97,688,231	124,885,240	125,654,429

※町営フェリーの新造船負担（平成 26 年度）及び竹原フェリーバス欠損額負担金は除いている

資料：大崎上島町

第3章 公共交通体系づくりの課題

3.1 公共交通に係る町民の評価と問題点 ～町民アンケート調査結果 (R2) より～

(1) 町内でよく利用する交通手段

町民がよく利用する交通手段で最も多いものは「車（自分で運転）」であり、回答者の7割以上を占めています。

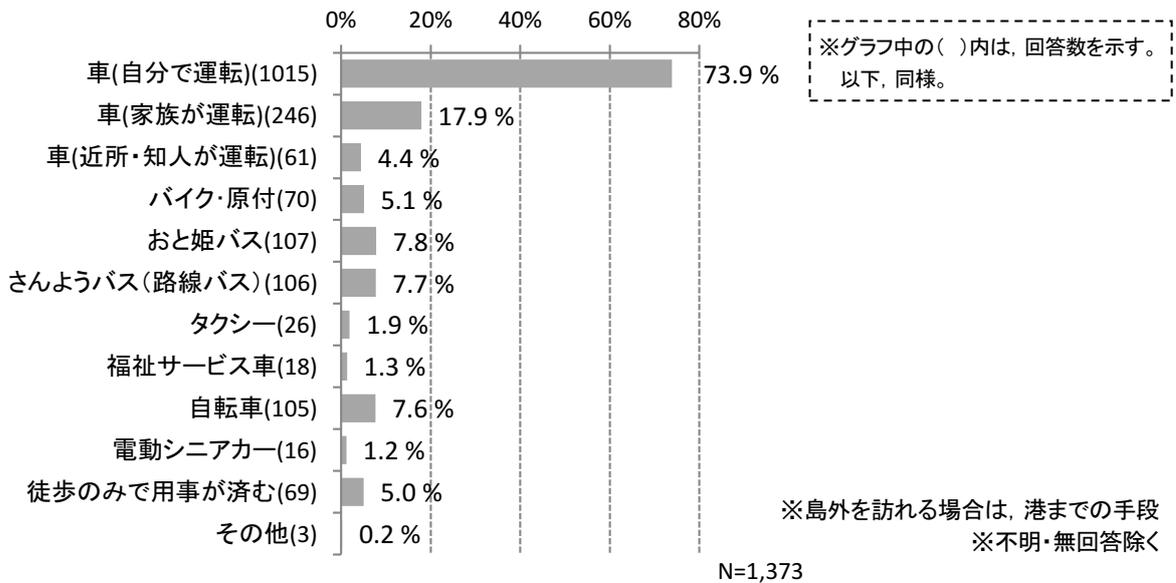


図 3.1 外出時の町内の交通手段

(2) 将来の交通手段に対する不安

将来の外出時の交通手段に「不安」を感じている人は回答者の約9割であり、その多くが高齢になり自分で自動車が運転できなくなる状況に対して不安を感じているようです。また、バスや船のサービス水準低下・廃止を危惧している人も比較的多いです。

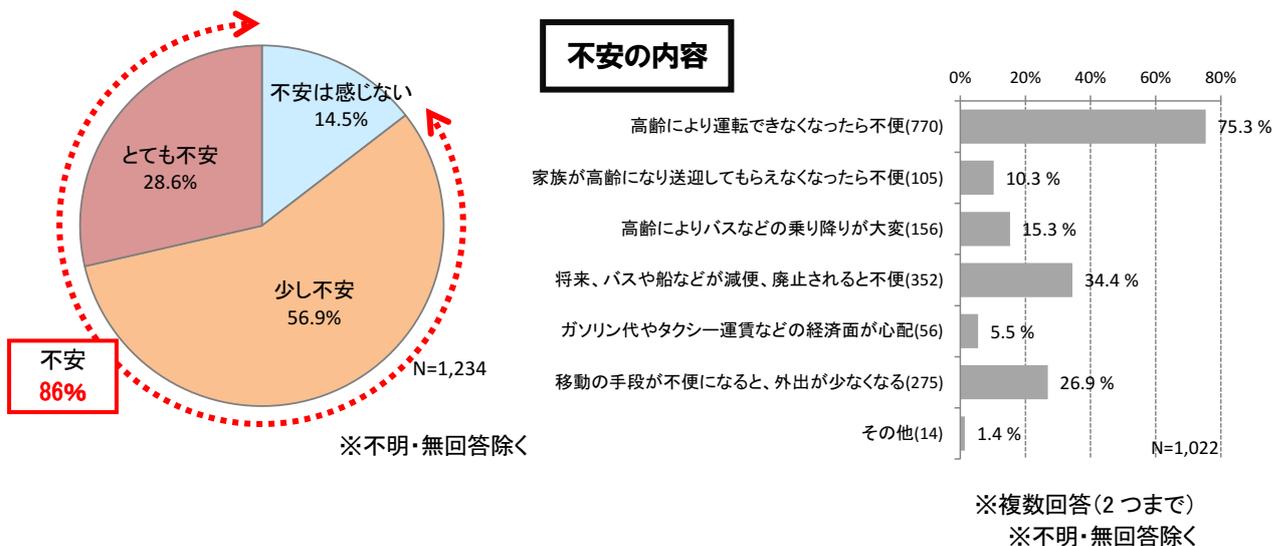


図 3.2 将来の交通手段に対する不安

前回実施した平成 27 年度調査結果と比較すると、「とても不安」に感じる割合が大きくなっています。

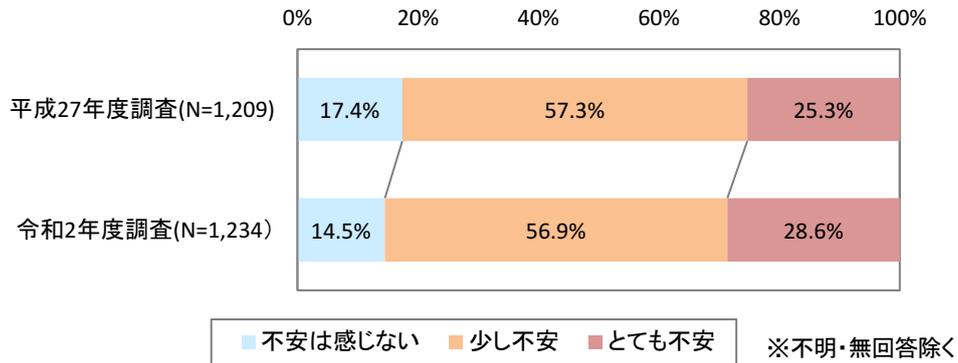


図 3.3 将来の交通手段に対する不安の比較

(3) 交通手段別の利用状況と満足度

① 町内のバス

町内のバス（コミュニティバス，路線バス）を利用している人は約 3 割であり，特に 80 代以上の女性で利用が多くなっています。

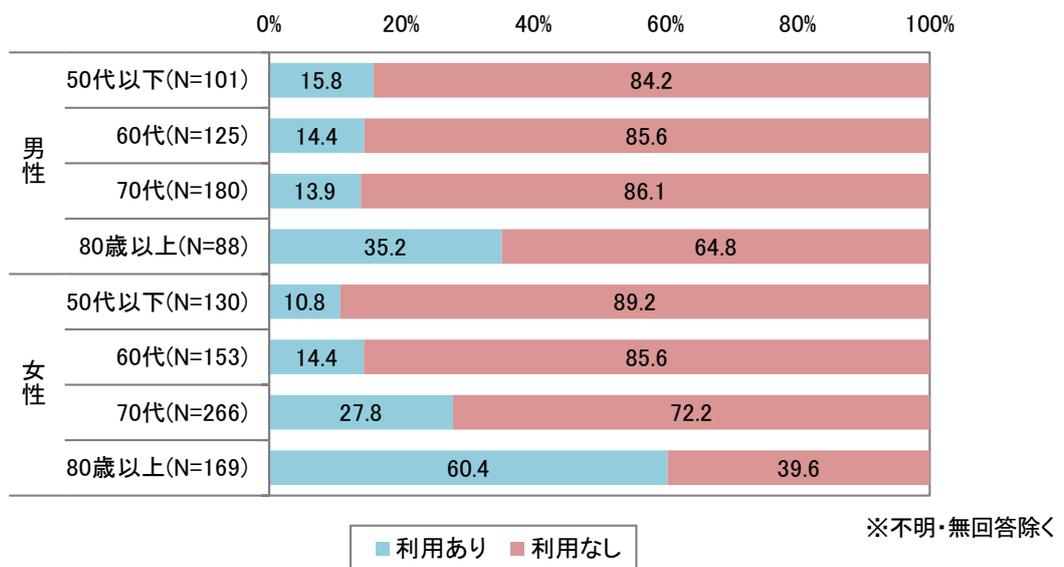
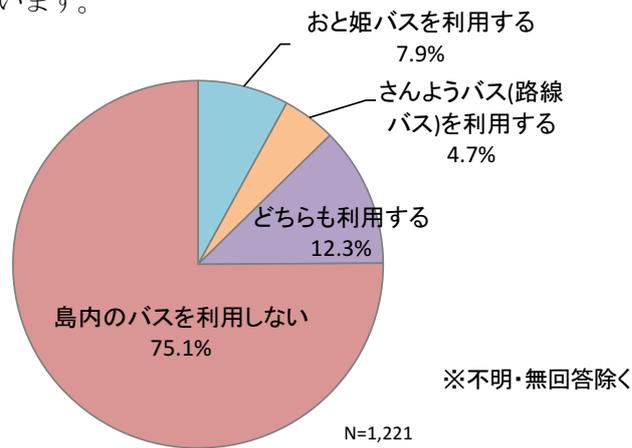


図 3.4 町内バスの利用状況

前回実施した平成 27 年度調査結果と比較すると、町内のバスを利用している人の割合は大きくなっており、運賃値下げなどの効果が表れていることが考えられます。

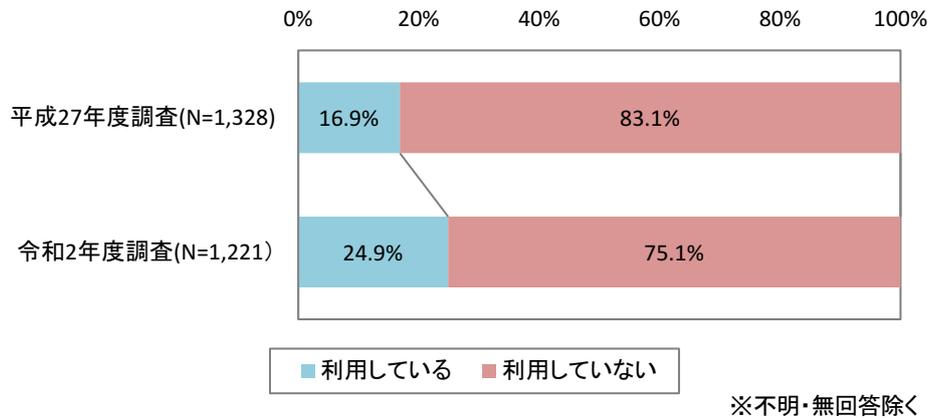


図 3.5 町内バスの利用状況の比較

バスの利用者の満足度をみると、コミュニティバス（おと姫バス）は、約7割が「満足」と回答しており、「不満」の約2割を大きく上回ります。

また路線バス（さんようバス）も、約6割が「満足」と回答しており、同じく「不満」の約2割を上回っています。

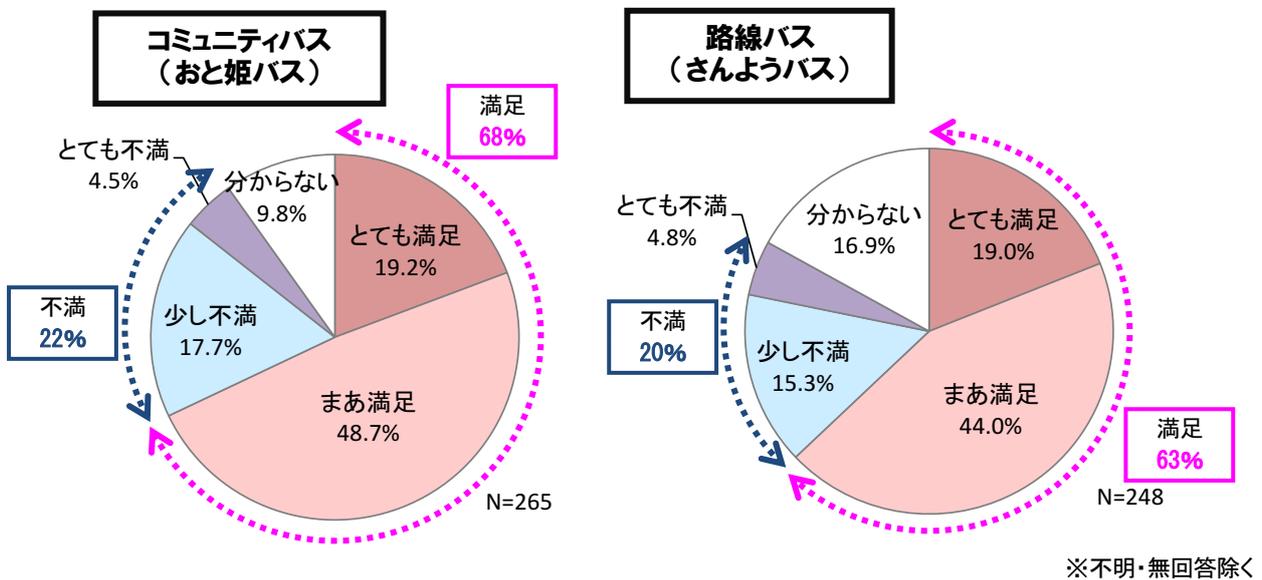
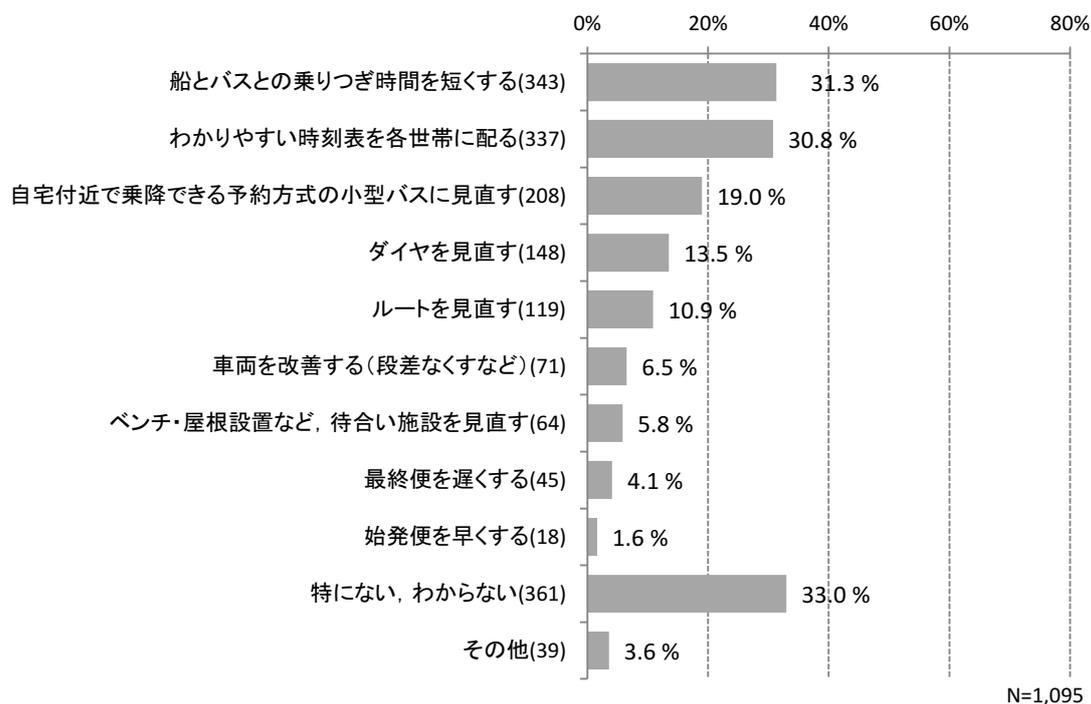


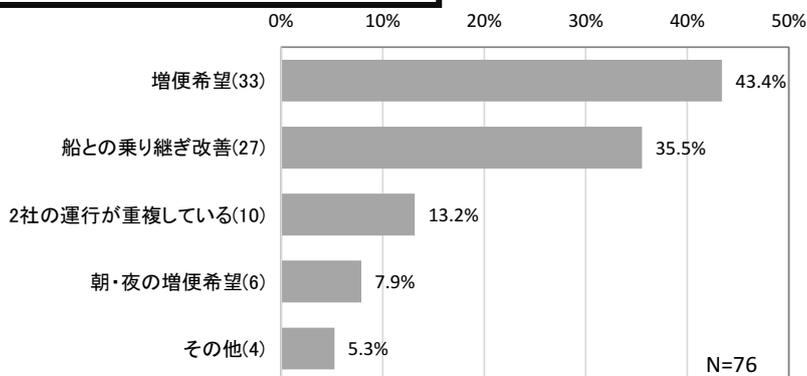
図 3.6 町内のバスの満足度

町内のバスの改善要望は、「船とバスの乗り継ぎ時間を短くする」と「わかりやすい時刻表を各世帯に配る」が約3割と多くなっています。



「ダイヤを見直す」の具体的な内容 (類似意見を集約)

※複数回答(3つまで)
※不明・無回答除く



「ルートを見直す」の具体的な内容 (類似意見を集約)

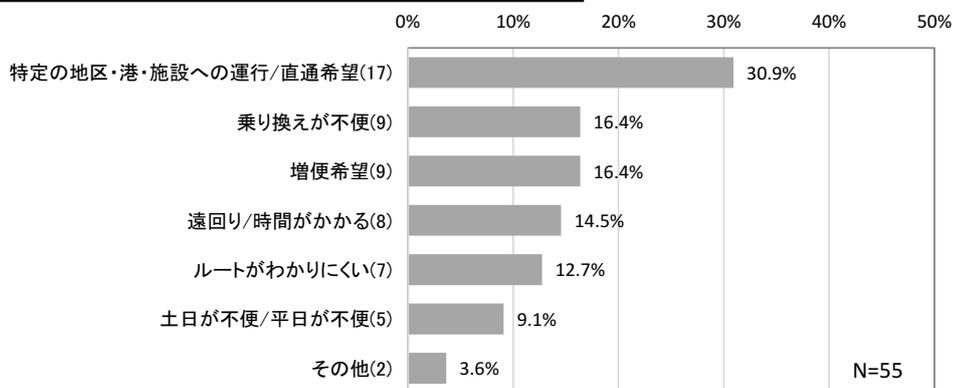


図 3.7 町内のバスの改善要望

町内のバスを利用する人のみの回答でも同様の傾向が見られますが、こちらは「ダイヤを見直す」が約2割となっています。

<町内のバス(コミュニティバス, 路線バス)を利用している人のみの回答>

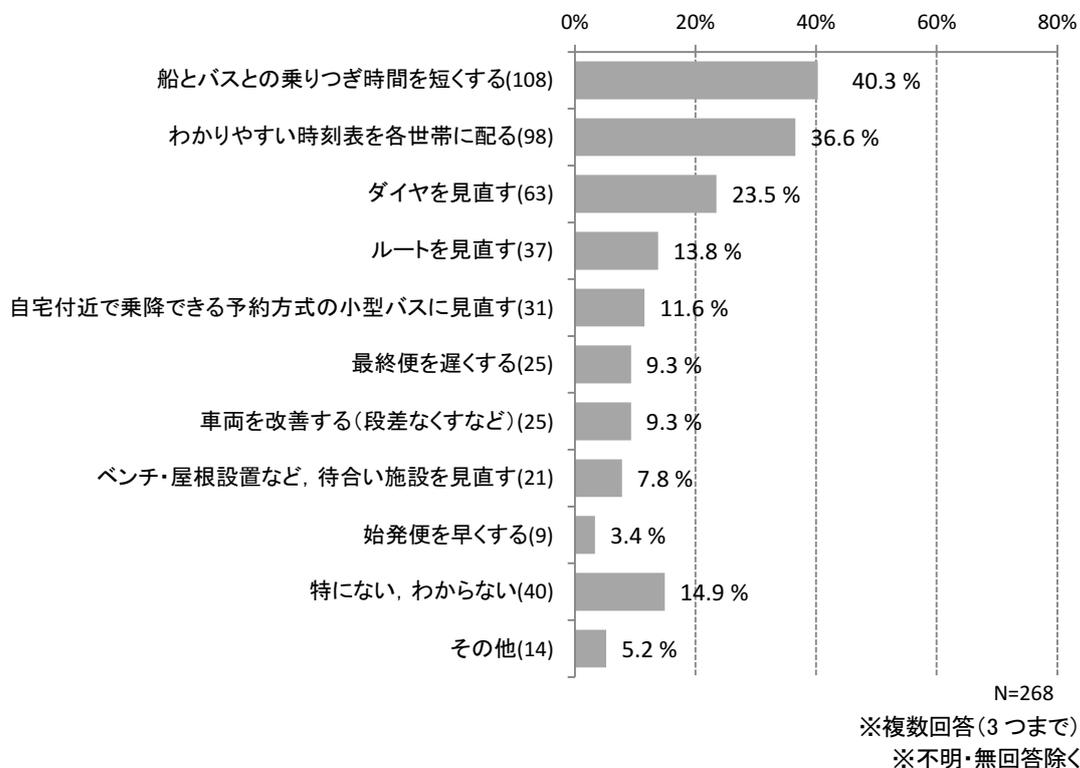


図 3.8 バス利用者による町内のバスの改善要望

② 町内のタクシー

タクシーの利用頻度をみると、「タクシーを利用しない」が約9割を占めるなど、町内のタクシー利用は多くないことがわかります。

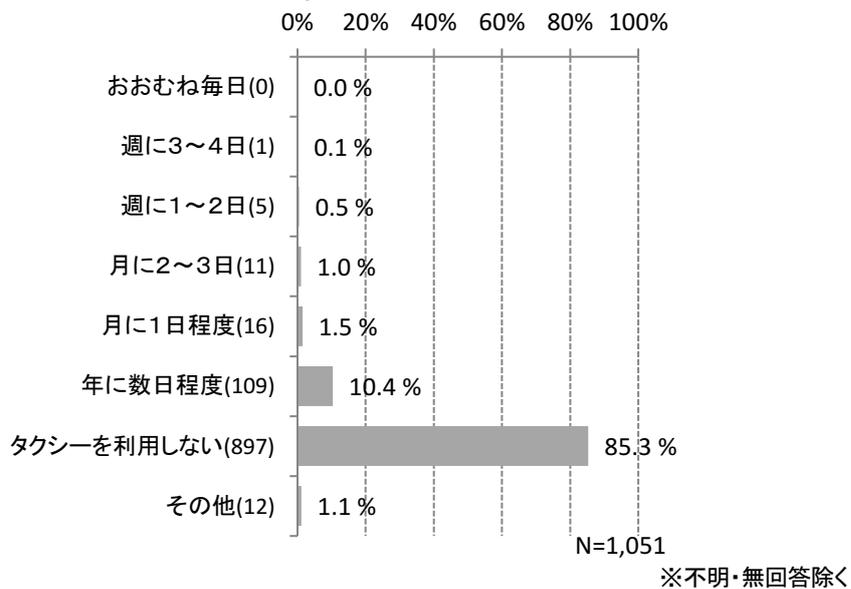
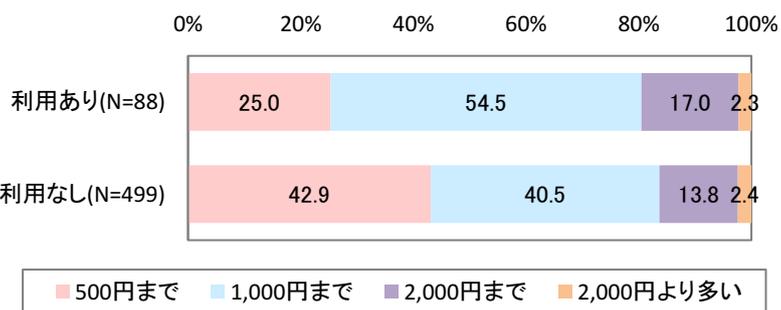
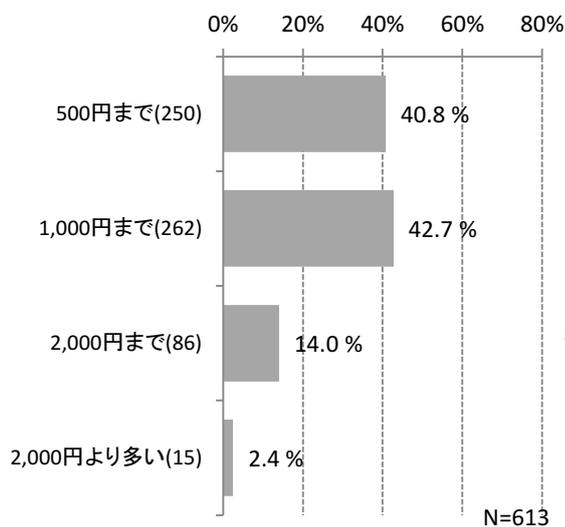


図 3.9 町内タクシーの利用頻度

タクシーの運賃に関して、町内の上限運賃の希望価格は「500円まで」「1,000円まで」がそれぞれ約4割と多くなっています。ただし利用者に限ると「1,000円まで」が多いです。

また、1ヶ月の定期希望価格では「3,000円まで」「5,000円まで」が多くなっています。

町内の上限運賃希望価格



1ヶ月定期希望価格

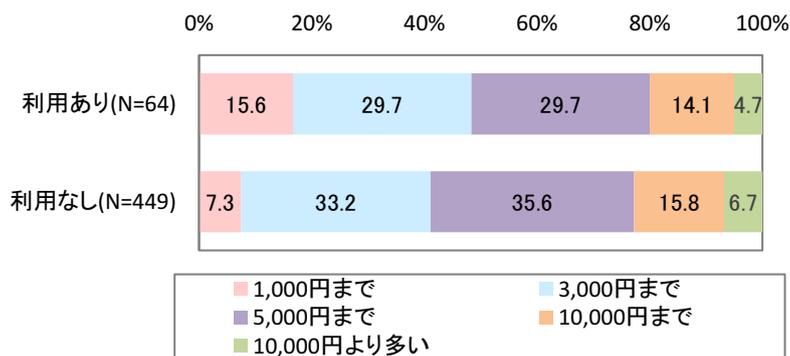
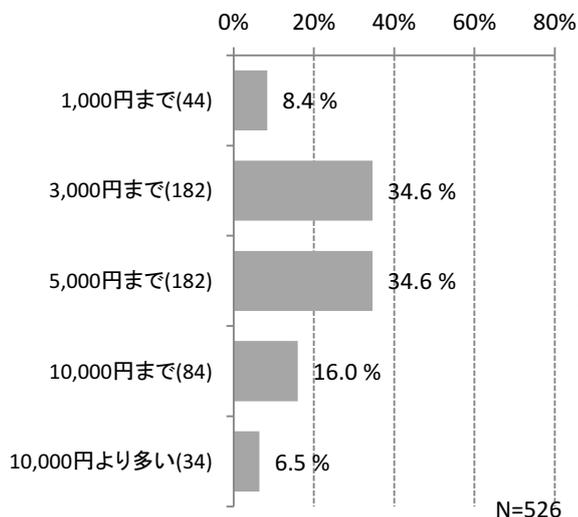


図 3.10 タクシーの支払い可能運賃

③ フェリー

フェリーの利用頻度は、「月に2～3日」が利用者の約3割を占めており、また週に1回以上利用する人は約1割となっています。

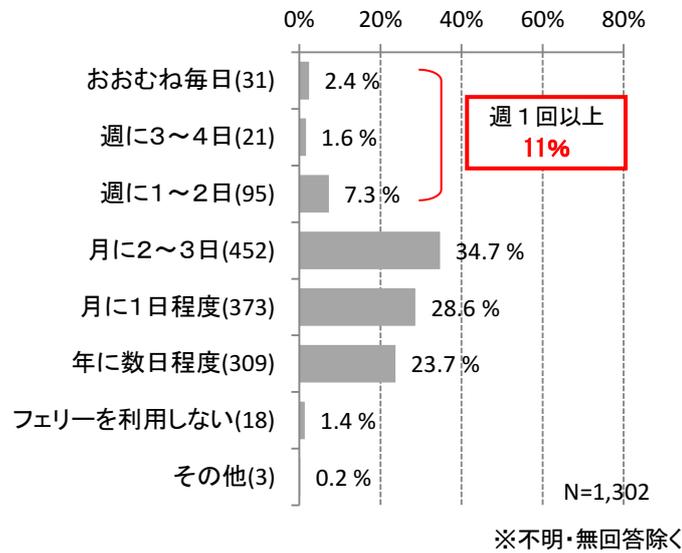


図 3.11 フェリーの利用頻度

利用者の満足度をみると、約6割が「満足」と回答しており、「不満」の約3割を大きく上回ります。

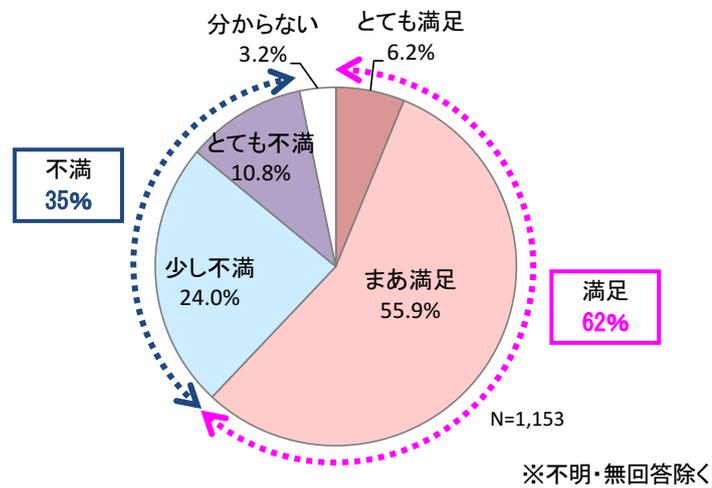
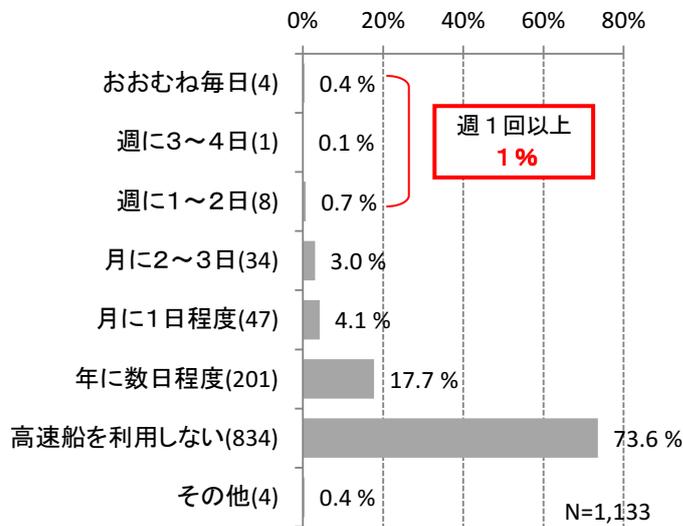


図 3.12 フェリーの満足度

④ 高速船の利用

高速船の利用状況については、週に1回以上の利用が約1%となっており、定期的に利用する人が極めて少ない状況です。



※不明・無回答除く

図 3.13 高速船の利用頻度

利用者の満足度をみると、約6割が「満足」と回答しており、「不満」の約3割を大きく上回ります。

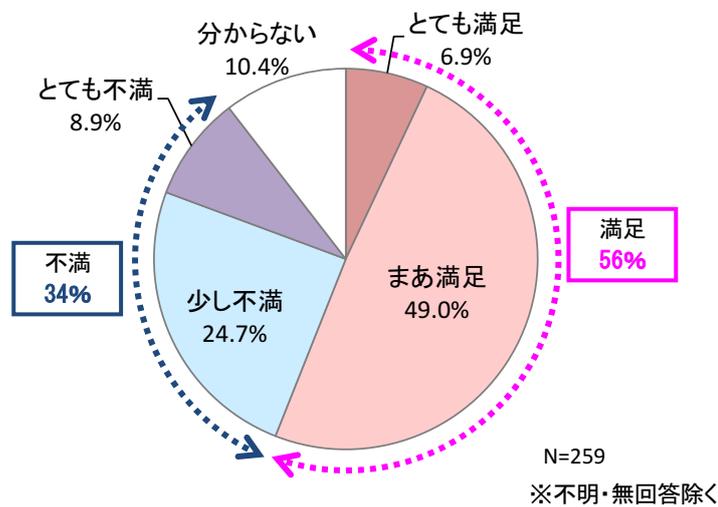


図 3.14 高速船の満足度

高速船の必要性については、「赤字が大きく不要だが、代わりにフェリー港までの島内の交通を充実する」が最も多く、半数弱を占めています。

利用者限定すると、「現状のサービス内容のままで必要」が最も多くなっており、「赤字が大きく不要だが、代わりにフェリー港までの島内の交通を充実する」は約3割です。

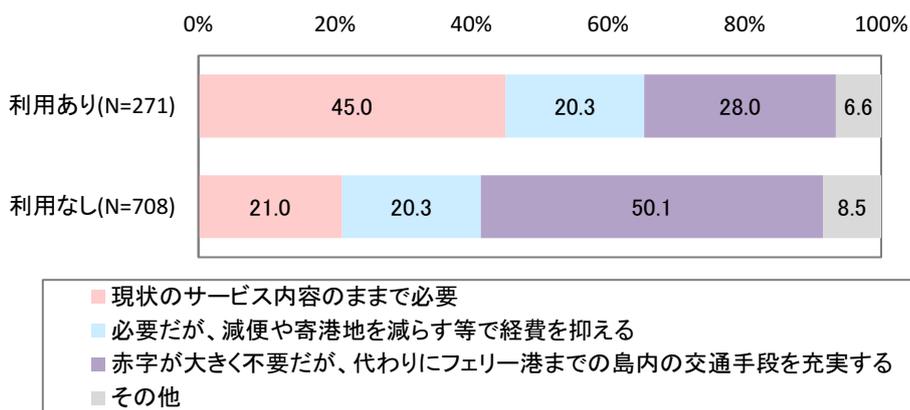
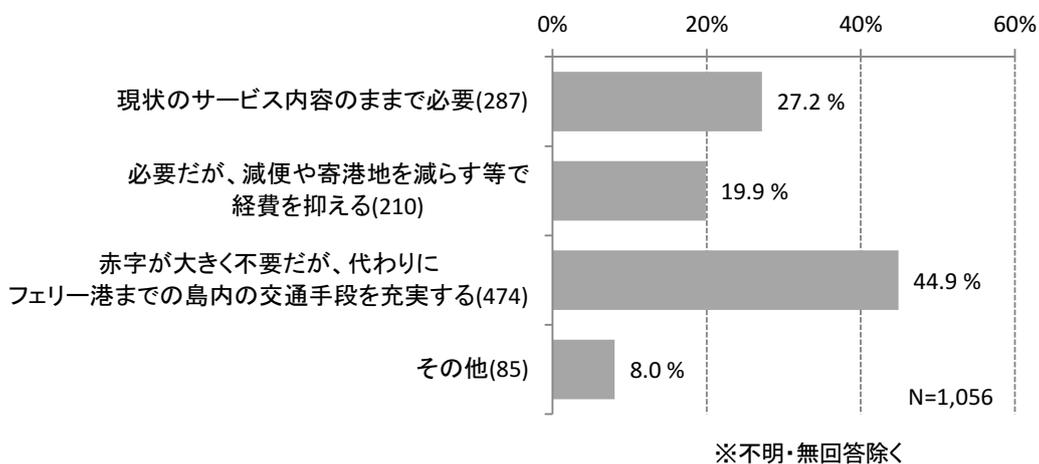


図 3.15 高速船の必要性に関する考え方

3.2 交通事業者からみる課題

本町で運行する路線バス、コミュニティバス、及び本町と町外とを連絡するフェリー、高速船の交通事業者に対するヒアリング結果より、確認できた公共交通に係る問題点や課題等を列記します。

(1) 陸上交通(路線バス・コミュニティバス)

ヒアリング調査の実施時期：令和2年12月
調査の対象：さんようバス(株)

- 路線バスの利用者数は長期的に減少していたが、近年は横這いであり、3月までは利用者が若干持ち直していた。おと姫バスは横這い傾向であった。
- 令和2年4月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が大幅に減少している。高齢者の通院・買物頻度が減少し、また広島商船高等専門学校の休校やオンライン授業に伴う通学移動の減少などの影響が大きい。
- 新型コロナウイルス感染症の対策として、抗ウイルス効果がある「光触媒スプレー」をシート等に噴霧しており、さらに高濃度の消毒液で定期的に拭く等、車内の感染予防を徹底している。
- 乗務員が不足している。ただし、現在は新型コロナウイルス感染症の影響で貸切バスの利用がないため対応できている。また、一時的な不足には、事務所スタッフや他の営業所で対応可能である。
- 高齢者は乗車時刻を覚えて利用しているため、ダイヤ(時刻や回数など)を変更すると覚え直すことになり利用が減る。そのため、高齢者の利用が多い系統はあまり変更できない。
- フレスタ大崎上島店で、路線バスとおと姫バスを乗り換える利用者が増えた。公共交通勉強会の効果かもしれないが、上手に乗り換え利用等をされるようになっている。両方とも運賃が100円になった効果も大きい。
- おと姫バスはフレスタ大崎上島店の敷地内に入るが、路線バスは入れない。敷地に入ることができれば利用者にとって便利で、利用も増えるだろう。一方、乗降のため路線バスが店舗前の道路で停車すると、危ないと考えている。しかし、路線バスを敷地内に入れる場合、側溝の整備が必要であり、相当経費がかかるため容易ではない。

(2) 海上交通(フェリー・高速船)

ヒアリング調査の実施時期：令和2年12月～令和3年1月
調査の対象：安芸津フェリー(株)、大崎汽船(株)、大三島ブルーライン(株)、しまなみ海運(株)、山陽商船(株)

- フェリー航路の利用者数は横這い～減少傾向。高速船は年々減少している。
- 令和2年4月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で極端に落ち込んでいる。
[主な要因など]
 - ・特に5月の連休は観光客が来ない上、町内の人々が外に出なかったため影響が大きかった。
 - ・病院は高齢者にとって会話できる場でもあるが、通院の頻度が減少した。特に高齢者は重症化のリスクが高いこともあり、薬が無い等の理由がなければ出歩かないであろう。

- ・造船所に行く営業マンを見なくなった。回数を減少して、リモートや電話で済ませているようである。
- ・広島商船高等専門学校の授業が無かった影響も大きく、通学の利用が減少している。
- ・生活航路の場合、生鮮食品、機械、重機等の物流はなくなる。そのため、観光航路のように極端に減ることはないが、それでも利用者の減少は事業者にとって厳しい。

○新型コロナウイルス感染症対策として、船内の換気、消毒を徹底している。こうした対策のために乗務員の手間が目立って増えたということはない。(全ての事業者)

○乗務員は不足していないが、人的余裕はなく、かつ高齢化も進んでいる。早めに確保はしたいが、余剰が生じると労務費がかさむ問題がある。業界全体で船員が不足しており、仮に自社で不足した場合に若手が確保できるかどうか不安である。(多くの事業者で同様の意見)

○サイクルーズ PASS, のっとこクルーズで交流人口が増えれば、町自体が賑やかになる。令和2年10月は、新型コロナウイルス感染症の影響で自転車利用が見直されたこともあって、サイクルーズ PASS は過去最高に近い利用があった。

○今の時代、航路にも ICT 等の活用は必要であろう。

※運休等の情報を、SNS (Twitter, LINE), E-mail, ホームページで発信

○MaaS 等の ICT 活用は、窓口スタッフの高齢化等により現場の対応が難しく、導入は容易ではない。(多くの事業者で同様の意見)

○大崎上島町において、港湾施設のメンテナンスを強く希望する。垂水港以外は年数が経っており、離島なので、仮に震災等により港が潰れてしまったら生活自体がアウトになる。

○昔のように事業者が新造船等に投資して借金を負うことは困難であり、かつ建造費自体もかなり上がっているため、この業界でも公設民営の考え方の導入が必要ではないか。

○自治体が主体となって、どのような形で地域住民の足を確保するかを考えなければならない。主体は行政であって、1 事業者が出来ることには限界が来ている。

○航路は移動手段だけではなく、産業、教育、医療・福祉等にも通じることであり、全てがリンクしている。例えば、十分な医療を受けたいという人が船に乗るなど、全て交通が担っている。そういう意味では、役場内でも関係各所から予算を集めるべきであろう。

○町として、少子高齢化問題に積極的に取り組むべき。将来、本町の人口が先細りになると便数などの運航サービスが低下し、不便になって負のサイクルに入る危険がある。

(高速船関連)

○新型コロナウイルス感染症が蔓延する以前、利用者の減少に対応して効率化を図るためにダイヤの見直しを検討していた。また御手洗港は、観光型高速クルーザー「SEASPICA(シースピカ)」の寄港により地域が活性化している。高速船も、観光客が利用できるダイヤで寄港することも考えられる。新型コロナウイルス感染症の収束後には、見直しの可能性としては十分ある。

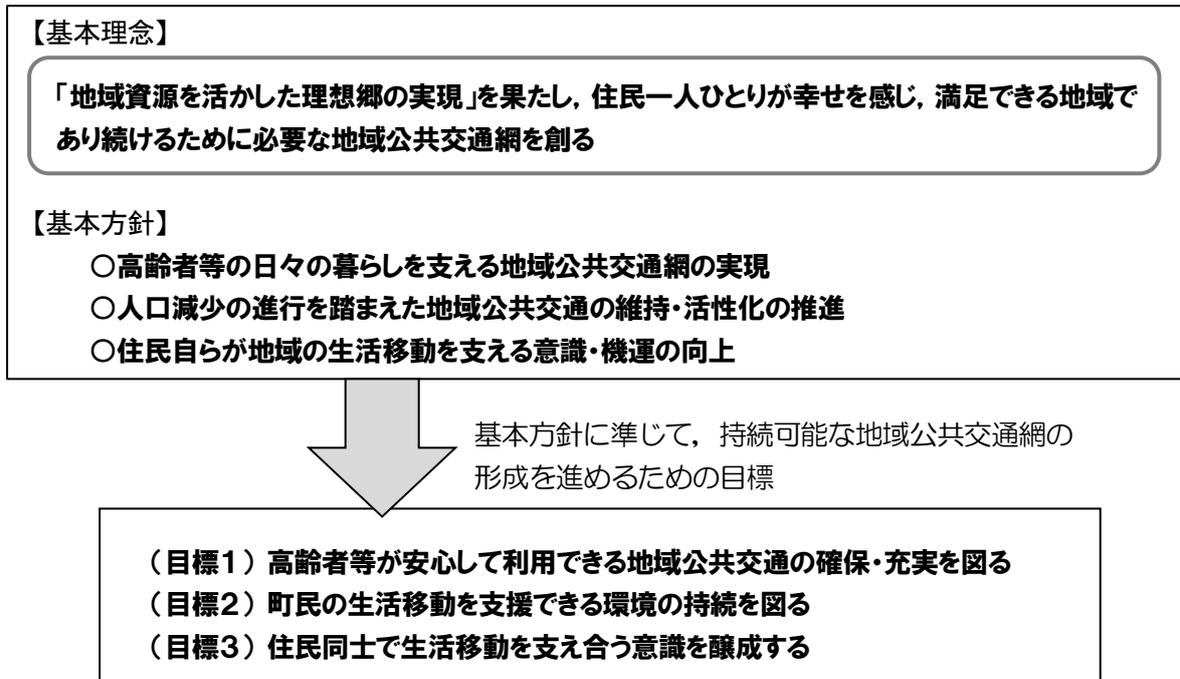
○皆さんに使っていただけるかに対して、事業者として前向きに対応する。ただし、維持の限度を下回ると運航の見直しをせざるをえない。

3.3 大崎上島町地域公共交通網形成計画の取組み

これまで本町では平成 28 年 3 月に策定した「大崎上島町地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）」に従い、公共交通の確保、維持に資する事業に取り組んできました。

(1) 形成計画の基本理念と目標

形成計画で掲げた基本理念、基本方針、及び目標は以下のとおりです。



資料：大崎上島町地域公共交通網形成計画

図 3.16 形成計画の基本理念と目標

(2) 形成計画の事業実施状況

形成計画で掲げた計画事業は下表のとおりであり、各事業の取組み内容を次より示します。

表 3.1 形成計画の計画事業

計画事業	個別施策
I. 陸上交通の運行及び改善事業	①路線バスの運行及び改善 ②コミュニティバス（おと姫バス）の運行及び改善 ③少量輸送に対応する運行サービス検討
II. 海上交通の運航及び改善事業	①フェリー・高速船の運航及び改善 ②町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善 ③海陸連結型交通システムの導入検討
III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業	①町内の乗り継ぎ・待合い環境整備 ②港湾の整備
IV. 地域公共交通利用促進事業	①意識醸成や利用促進に資する情報提供 ②利用促進に資する取組
V. 観光交通利用促進事業	①観光客等への地域公共交通情報提供 ②観光客等の誘致に繋がる取組

「1. 陸上交通の運行及び改善事業」の取組み内容

表 3.2 計画事業 I の取組み内容

個別施策	取組み内容
①路線バスの運行及び改善	<p>○路線バス（さんようバス）を継続して運行。 ○平成 29 年 10 月より運賃を値下げ（100 円，小学生以下 50 円）。</p>
②コミュニティバス（おと姫バス）の運行及び改善	<p>○コミュニティバス（おと姫バス）を継続して運行。 ○平成 29 年 4 月より運賃を値下げ（100 円，小学生以下 50 円）。 ○平成 29 年 10 月より，フェリーとの乗り継ぎ改善のため，運行ダイヤを改正。</p>
③少量輸送に対応する運行サービス検討	<p>○路線バス，コミュニティバスでは不効率となる「少量輸送」に対応するためのサービスについて，将来的な導入可能性も含めて，主に次の検討を行った。</p> <p>(ア) 住民互助での移動支援サービスに係る調査研究 地域の移動を住民互助の形態で支えるサービスを運営する民間企業，(株)Azit と協議し，同社が展開中の，ドライバーと利用者のマッチングを図るシステム「CREW」について，当町での導入可能性を検討。</p> <p>(イ) グリーンスローモビリティに係る調査研究 時速 20 km/h 未満で公道の走行が可能な 4 人乗り以上の電動モビリティであるグリーンスローモビリティについて，将来的な導入を見据えて，既に稼働している福山市(鞆の浦)を対象にヒアリング調査，現地調査を実施。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>(ウ) 港湾間区間での自動運転の実証実験 全国的に自動運転の実証実験が行われる中，本町では将来的な導入を見据えて，超小型モビリティを用いた自動運転を，かねてより公共交通の導入要望がある区間，垂水港～白水港で実施（令和 2 年 12 月 17 日～20 日）。</p> 

「II. 海上交通の運航及び改善事業」の取組み内容

表 3.3 計画事業IIの取組み内容

個別施策	取組み内容
①フェリー・高速船の運航及び改善	○フェリー・高速船を継続して運航。
②町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善	○町営フェリー（さざなみ）を継続して運航。
③海陸連結型交通システムの導入検討	○「海陸連結型交通システム」とは、平成27年4月より可能となった、乗用車等の運転者や同乗者等の旅客が航行中も車内にとどまることが可能なカーフェリー（バスフロート船）の仕組みのこと。 ○本町では、平成26年9月に実証実験を行った。 ○本格運航に向けて、フェリー事業者が導入可能性を検討したが、運航の条件である、車両甲板上への救命胴衣の設置スペース確保が困難なため、導入を断念した。

「III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業」の取組み内容

表 3.4 計画事業IIIの取組み内容

個別施策	取組み内容
①町内の乗り継ぎ・待合い環境整備	○乗降者が多いバス停留所へのベンチ整備。 (設置箇所) ・大串農協バス停（コミュニティバス） ・白水フェリーバス停（コミュニティバス） ・清風館入り口バス停（コミュニティバス） ・天満栈橋バス停、天満港バス停（コミュニティバス、路線バス） ・原田農協バス停（路線バス）
②港湾の整備	○港湾の老朽化に伴い、管理者である広島県が、垂水港、明石港を改修・整備。 [垂水港（整備後）] 

「IV. 地域公共交通利用促進事業」の取組み内容

表 3.5 計画事業IVの取組み内容

個別施策	取組み内容
①意識醸成や利用促進に資する情報提供	<p>○町広報紙を活用して、公共交通の利用促進に資する情報を発信。</p> <p>○県立広島叡智学園の開校に合わせて、生徒等へのバス利用を促すため、バスの利用方法を示したチラシを作成して、学校に提供。</p> <p>○さらに、生徒向けの情報提供として、「大崎上島バスガイド」を学校に提供。</p>
②利用促進に資する取組	<p>○小学生への公共交通の乗り方教室，ふれあいサロンに参加する高齢者等への公共交通勉強会を実施。</p> <p>特に高齢者等に対しては，令和元年度より NPO 法人「かみじまの風」に運営を委託することで，より高い頻度で勉強会を実施。（実施対象を下表に示す。）</p> <p>○地域交通マスター制度の制度説明会を開催して認定者の増加を図るとともに，認定者が使用できる町内のコミュニティバス・路線バスの体験乗車チケットを交付。</p> <p>○島外からの来訪者が見てもわかりやすいように，路線バス停留所の掲示情報を，路線図を掲載するデザインに更新。</p> <div style="text-align: right;">  <p>[路線バスのバス停表示]</p> </div>

表 3.6 公共交通勉強会の実施状況

年 度	実施対象	
	小学校	高齢者等住民
平成 28 年度	・東野小学校 2 年生	・本郷サロン
平成 29 年度	・木江小学校 1 年生 2 年生	・明石みちくさサロン ・瀬井サロン
平成 30 年度	・大崎小学校 2 年生	・大西サロン ・本郷サロン
令和元年度	・東野小学校 2 年生	<ul style="list-style-type: none"> ・宇浜サロン，野賀サロン，サロン協力員連絡会 ・大串寄ってみんなさい屋 ・公衆衛生推進協議会（理事会，大崎支部） ・けんこうと文化の島づくり協議会 ・東野ライオンズクラブ ・一般住民（すみれ祭り会場）等 <p style="text-align: right;">計 20 回</p>
令和 2 年度	・木江小学校 1 年生 2 年生	<ul style="list-style-type: none"> ・明石サロン，垂水サロン，山尻サロン，原田サロン ・盛谷区住民（100 歳体操実施と連携） <p style="text-align: right;">計 8 回</p>

「V. 観光交通利用促進事業」の取組み内容

表 3.7 計画事業Vの取組み内容

個別施策	取組み内容
<p>①観光客等への地域公共交通情報提供</p>	<p>○観光情報及び地域公共交通情報（時刻表、路線図等）を掲載した冊子「大崎上島バスガイド」を、時刻表の更新に合わせて作製。（平成29年、3,500部）</p>
<p>②観光客等の誘致に繋がる取組</p>	<p>○交通事業者及び観光業者が連携し、平日限定（予約制）で、車内でバスガイドによる観光案内が聞ける、観光目的で町内を周回するバス運行サービスを開始。</p> <p>○港湾施設にWi-Fi環境整備。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白水港 ・鯨崎港 ・垂水港 ・大西湊 ・天満港 <p style="text-align: center;">[観光案内付バスサービス]</p> 

(3) 形成計画における評価指標の達成状況

形成計画では、3つの目標に対応する評価指標を設定しています。計画事業に取り組んだ結果としての評価指標の目標達成状況を下表に示します。

表 3.8 評価指標の目標達成状況

	評価指標	基準値	目標値	目標達成状況 (○/△/×)
(目標1) 高齢者等が安心して利用できる地域公共交通の確保・充実を図る	島内における地域公共交通(陸上交通)の利用者数 ※コミュニティバスと路線バスの合計	(平成26年) 117,200人 ※形成計画の記載値を修正している	現状の水準を維持	評価：△ 113,800人 (令和元年) ※利用者数は微減(▲3%)したが、水準は概ね維持している。 コミュニティバス +8% 路線バス ▲5% ※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に下がる見込み。
	将来の交通手段をととも不安に感じる町民の割合	(平成27年度調査) 25%	20%以下	評価：× 28.6% (令和2年度調査) ※不安に感じる割合が増加したため、利便性と持続性の向上を図る対策が必要。
(目標2) 町民の生活移動を支援できる環境の持続を図る	本町の地域公共交通関連の支出額 ※陸上交通と海上交通の合計	(H23~26の最大) 約9,631万円	10,000万円を下回る	評価：× 約12,565万円 (令和元年度) ※航路の利用者数減少やバス運賃値下げによる収益減などに伴い、町の負担額が増加。
	本町の観光客数	(平成26年度) 73,000人	91,000人を上回る ※「大崎上島町まち・ひと・しごと総合戦略」と整合	評価：△ 85,000人 (令和元年度) ※増加したが目標には達せず。 ※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に下がる見込み。
(目標3) 住民同士で生活移動を支え合う意識を醸成する	地域交通マスター数 ※所定の講習会を受講し、公共交通の利用促進を担う	(平成28年2月時点) 47人	72人以上	評価：○ 76人 (令和元年度) ※ただし、関連する活動の活性化には寄与せず。
	高齢者バス乗り方教室の開催回数	(平成27年度) 1回/年	毎年2回以上	評価：△ 平成28年度が1回のみ、以降は毎年2回以上実施 ※令和元年度より、NPOと連携して高頻度で実施。

以上より、人口減少が進む状況下において、バス等の利用者数は一定の水準が維持できており、公共交通勉強会（乗り方教室）などの利用促進事業の効果があったと考えられます。そのため、継続して取組みを推進します。ただし、地域交通マスター制度は、期待していた認定マスターによる独自活動には至っていないため、本制度は令和2年度までとします。

また人口減少が進む本町において観光産業の推進は航路維持のために必要な取組みです。近年は観光客数が増加傾向にありましたが、令和2年度は大幅な減少が見込まれるため、引き続き積極的な取組みが必要です。

一方で、公共交通を維持するための本町の財政負担は大きく増加しました。陸上交通、海上交通を、町民の暮らしを末永く支えられる持続可能なサービスとするためには、利用者の移動ニーズを十分踏まえた上で、より効率化を図ることが必要です。

3.4 持続可能な公共交通体系づくりに向けた問題点と課題

(1) 公共交通に関わる問題点

これまでの分析結果より把握できた公共交通に関わる主な問題点を整理します。

ア. 人口減少・高齢化の進行

- 本町の人口は急速に減少しており、さらに将来の予測でも令和 17 年に 5 千人を下回るなど、今後も一貫して減少が継続する見込みです。
- 高齢化の進行も著しく、令和 2 年の高齢化率は 47.4%と概ね 2 人にひとりが高齢者(65 歳以上)の状況です。

イ. 公共交通の利用者数の減少

- バスや航路等、公共交通サービスの利用者数は長期的には減少の傾向にありますが、近年は、横這いの路線や航路もあります。
- 一方で、継続する人口減少や、町民の高齢化に伴う移動量の減少等により、町内の陸上交通、及び島外と連絡する海上交通の利用者数は、今後一層の減少が懸念されます。
- また特に令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、全ての公共交通サービスにおいて利用者数が一時激減し、以前の状況までの回復が容易ではない状況にあります。

ウ. 高齢者の移動ニーズへの対応

- 一般的に、高齢者は身体的な衰えから若い人に比べると、自動車の運転が難しい、バス停までの歩行が困難など、移動方法に制約が生じます。高齢化が進む本町では、より高齢者の移動ニーズにあったサービス整備が必要と考えられます。

エ. 公共交通(バス)の利用意識の低さと将来への不安

- 多くの町民は、通院や買物など日常的生活移動をマイカーに依存しています。すなわち、現状では、公共交通の利用意識は高くないといえます。
- しかし一方で、将来の交通手段、すなわちマイカーに依存できなくなった場合の日常生活に不安を感じている町民も少なくありません。

オ. 交通事業者における乗務員等の不足や高齢化

- 本町に関連するバス事業者、航路事業者において、現状では乗務員不足は深刻な状況はありません。しかし乗務員の高齢化が進んでいる事業者が多く、近い将来に、乗務員不足の問題が顕在化する懸念があります。
- 町内に 2 社あるタクシー事業者も、同様に乗務員の高齢化が進んでいます。

カ. ICT 等の新しい技術活用への対応の困難さ

- ICT 等を活用した新しい技術開発・導入は、近年、全国各地で検討されており、本町の移動に関する問題解決に繋がる可能性があります。
- 一方で、町内のバス等は高齢の利用者が多いため、例えばスマートフォン活用による予約システム導入などの新しい仕組みへの対応が難しい利用者も少なくありません。

キ. 公共交通維持に係る町の負担増加

- 町民生活を支える公共交通サービスを維持するために、運行経費の損失を行政が支援しており、本町も負担しています。しかし、負担額は増加する傾向にあります。
- 本町の人口減少や高齢化は、今後、公共交通に係る財源の確保を一層困難にする可能性があります。

(2) 持続可能な公共交通体系づくりに向けた課題

以上の問題点を踏まえて、本町で持続可能な公共交通体系をつくるための課題を、次のとおり整理します。

- ①高齢化率が高い地域特性を踏まえて、必要に応じてサービス内容を見直し、高齢者にとっても利用しやすい公共交通体系をつくる必要がある。
- ②新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した利用者数の回復に努めることで運行（運航）事業の活性化を図るとともに、将来の人口減少・超高齢化社会の到来に伴い公共交通の確保・維持に必要な財源確保が困難になることを見据えてサービスの効率化を図り、持続可能な公共交通体系をつくる必要がある。
- ③上記課題に対応するために、従来の手法に捉わられることなく、ICT等を活用した新しい技術も含めた多様な移動サービスの積極的な検討が必要。その際、例えば高齢者の利用しやすさを重視するなど、本町に適したものとすることが不可欠。
- ④公共交通を担う交通事業者において、乗務員不足等より厳しい事業環境が続くことを見据えて、一層の事業者と行政（町、県、国）との情報共有の推進等を通じて、連携して問題解決にあたる必要がある。
- ⑤本町の人口が減少し、かつ高齢化に伴い島外での活動が縮小する中、航路の維持・活性化を図るためには、観光振興に係る事業等、本町への来訪者の増加を図る取り組みが必要。

第4章 公共交通体系づくりの方針と取組み

4.1 持続可能な公共交通体系づくりの基本的な方針

(1) 基本理念と基本方針

本町における公共交通の問題点・課題を踏まえ、行政運営の最上位計画である「大崎上島町第2次長期総合計画」の将来像実現を支える公共交通体系づくりを推進するために、次に示す基本理念を掲げます。

■ 基本理念

「地域資源を活かした理想郷の実現」を果たし、住民一人ひとりが幸せを感じ、満足できる地域であり続けるために必要な公共交通体系を創る

また本町が目指す姿として、3つの基本方針を掲げます。

■ 基本方針

1) 高齢者等の町民の暮らしを支える公共交通体系の実現

本町では高齢化率が高く、今後もさらに進行が見込まれるため、例えば本人や配偶者が自動車の運転をやめる（運転免許を返納する）ことで、暮らしに必要な移動手段を確保できない町民が増えることが考えられます。また、バス等を利用している町民であっても、加齢による身体機能の低下に伴いバス利用が困難になるなど、求めるサービス内容が変化する可能性もあります。

以上より、本町では公共交通の必要性が今後一層大きくなるとともに、特に高齢者が利用しやすい移動サービスの充実が必要です。

こうした状況を踏まえて、本計画では、既存の公共交通体系の維持を基本とし、必要に応じて高齢者にとってより利便性の高いサービスへと見直すことで、高齢者等の町民の暮らしを支える公共交通体系の実現を目指します。

2) 公共交通サービスが途絶えることのない事業環境の実現

本町では人口減少、高齢化が今後も続く見込みであり、人の移動量の減少に伴い、陸上交通、海上交通の両者において継続的な利用者数の減少が懸念されます。さらに令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少しています。

公共交通の利用者数の減少は、各交通事業者における経営環境を圧迫し、移動ニーズに対応できる適切なサービス水準での運行維持を困難にする可能性があります。

さらに交通事業者においては、今後、乗務員不足が一層深刻化し、円滑な事業の妨げになることが懸念されています。

こうした状況を踏まえて、公共交通の利用促進に向けた積極的な取り組みにより活性化を図るとともに、既存の公共交通サービスの効率化を進め、さらに乗務員不足等の交通事業者における運営上の問題に対して行政と事業者が連携して改善に努めることで、公共交通サービスが途絶えることない事業環境の実現を目指します。

3)将来に向けて町内で安心して暮らせる移動環境の実現

自動車の運転ができないなど、多様な生活環境にある町民のみなさんが、将来に向けて町内で暮らし続けられるように、既存の公共交通の維持・充実（基本方針1，基本方針2）や、公共交通以外の移動手段を含めた新たな移動サービスの検討、また町内の公共交通を上手く生活にとり入れるための高齢者向け勉強会等の多様な取り組みを推進することで、将来に向けて安心して気軽に移動ができる環境の実現を目指します。

(2) 関係主体の役割

公共交通体系づくりは、まちづくりに係る事業と連携を図り、町民・行政・交通事業者・まちづくり等関係組織の協働により取り組むことが必要です。

本計画では、各関係主体はそれぞれ以下の役割を果たすとともに、相互に連携・協働し、事業を推進します。

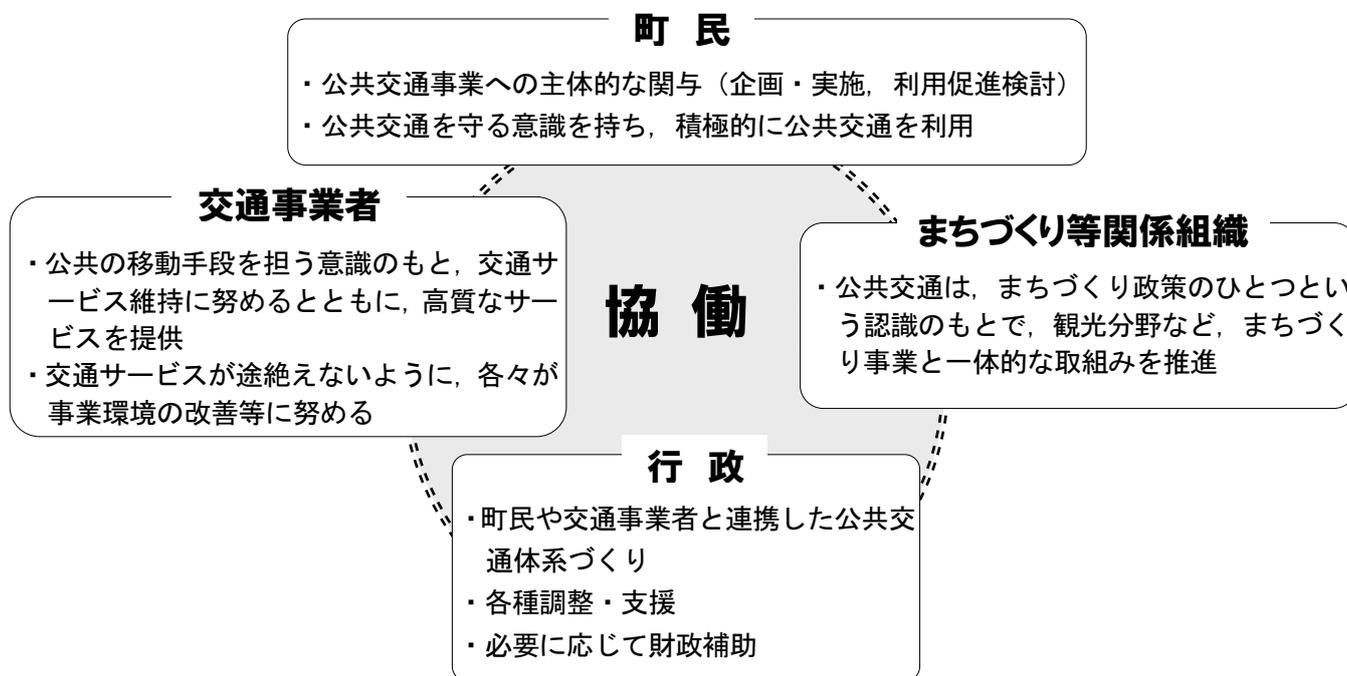


図 4.1 関係主体の役割

4.2 地域公共交通計画の目標

(1) 本計画の目標

本計画の基本方針に準じ、持続可能な公共交通体系づくりを進めるために、以下の計画目標を設定します。

〔目標1〕 公共交通の利用者数の増加を図り、サービスの活性化を促す

〔目標2〕 持続可能な公共交通体系づくりに向けて、サービスの効率化を図る

〔目標3〕 全ての町民が安心して利用できる町内の交通手段を確保する

(2) 目標の評価指標

本計画の目標の達成度を評価する指標を、以下のとおり設定します。

〔1〕 公共交通の利用者数の増加を図り、サービスの活性化を促す

新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少は、公共交通の円滑な運営の大きな障害であり、利用者数の回復が今後の重要な課題です。高齢者にとって利便性の高いサービスへの見直しや、利用促進に資するソフト施策等の推進により公共交通の利用者数が増加に転じることで、サービスが活性化され、結果として町民が便利に利用でき、暮らしを支える公共交通体系の実現に近づくといえます。こうした考えから、評価する指標として、「町内における公共交通（陸上交通）の利用者数」を採用します。目標値としては、利用者数の大幅な減少が見込まれる令和2年度より前の状況への回復を目指す考えにより、令和元年の水準維持とします。

表 4.1 〔目標1〕 の評価指標と目標値

評価指標	基準 (令和元年)	目標値 (令和6年)	指標把握の主体
町内における公共交通 (陸上交通) の利用者数※	113,800 人	基準の 水準を維持	・毎年、民間交通事業者 より利用者数の提供を 受け、本町が評価指標 をとりまとめる。

※コミュニティバス(年度)、路線バス(前年9月～当年10月)の利用者数の合計値

[2] 持続可能な公共交通体系づくりに向けて、サービスの効率化を図る

人口が減少する本町では、公共交通の維持に必要な財源確保が今後一層困難になることが見込まれます。こうした情勢下で、町民の生活移動を支援できる環境の持続を図るためには、不効率な現行サービスの見直しなどを進め、町の財政負担の拡大を抑制する必要があります。こうした考えから、評価指標として「本町の公共交通関連の支出額」を採用します。目標値としては、令和元年度の支出額が近年で最大であったことから、この水準を上限と考えて、維持を目指します。

表 4.2 [目標2] の評価指標と目標値 (1)

評価指標	基準 (令和元年度)	目標値 (令和6年度)	指標把握の主体
本町の公共交通関連の支出額※	12,565万円	基準の水準を維持	・毎年、本町が評価指標をとりまとめる。

※陸上交通、海上交通における支出額の合計額

また、本町が運営主体である「コミュニティバス（おと姫バス）の収支率」を評価指標に採用します。基準である令和元年度の収支率は低いと言えますが、令和2年度は利用者数がさらに減少し、収支率も低下が見込まれます。よって目標値としては、令和2年度より前の状況への回復を目指す考えにより、令和元年度の水準維持とします。また、計画期間において、デマンド(予約)方式や区域運行などを含めた見直し検討を行います。収支率が基準を下回らないことに留意します。

表 4.3 [目標2] の評価指標と目標値 (2)

評価指標	基準 (令和元年度)	目標値 (令和6年度)	指標把握の主体
コミュニティバス（おと姫バス）の収支率	6.1%	基準の水準を維持	・毎年、本町が評価指標をとりまとめる。

そして、人口減少が継続する状況を踏まえると、公共交通、特に海上交通の維持に向けては、観光客等の新しい需要の創出が重要と考えます。ここで観光振興に係る事業を「大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略」に掲げており、評価指標として観光客数を設定し、かつ令和6年度の目標値を定めています。本計画は、観光振興に係る事業を移動の視点より支援するものであり、評価指標や目標値は「大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略」に準じるものとします。

表 4.4 [目標2] の評価指標と目標値 (3)

評価指標	基準 (令和元年度)	目標値 (令和6年度)	指標把握の主体
本町の観光客数	85,000人	88,000人※を上回る	・毎年、本町が評価指標をとりまとめる。

※目標値は「大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略」に準じて設定

[3] 全ての町民が安心して利用できる町内の交通手段を確保する

町民の身近に、安心して利用できる公共交通の確保・充実が果たされた場合、移動に関する将来への不安が緩和されると考えられます。そのため、町民アンケート結果における「将来の交通手段をととても不安に感じる町民の割合」を評価指標として採用し、目標値としては、基準（令和2年度）からの低減を目指して25%未満（4人に1人未満）とします。

表 4.5 [目標3] の評価指標と目標値 (1)

評価指標	基準 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)	指標把握の主体
将来の交通手段をととても不安に感じる町民の割合※	28.6%	25%未満	・計画期間最終年に、本町が住民アンケート調査を実施し、評価指標をとりまとめる。

※令和2年度町民アンケート「将来の交通手段に対する不安の程度」の回答より（不明・無回答を除く）

<参考（回答結果）>

回 答	件数(件)	構成比
不安は感じない	179	14.5%
少し不安	702	56.9%
とても不安	353	28.6%

また本町では、高齢者を中心にバス等公共交通の利用方法を学習・体験する取組みを行っています。乗車の体験は、利用に対する抵抗感の低減に繋がり、本計画で目指す、安心して利用できる交通手段の確保に向けて重要と考えます。そのため評価指標として、「高齢者等への公共交通勉強会の開催回数」を採用します。また目標としては、継続した取組みが必要であると考え、毎年8回以上の実施を目指します。

表 4.6 [目標3] の評価指標と目標値 (2)

評価指標	基準 (令和2年度)	目標値 (令和3年度～令和7年度)	指標把握の主体
高齢者等への公共交通勉強会の開催回数	8回/年	毎年8回以上	・毎年、本町が評価指標をとりまとめる。

4.3 目標を達成するための事業及び実施主体

(1) 事業体系

本計画の目標達成のために、以下の6分野の事業を実施します。

計画目標	[目標 1] 公共交通の利用者数の増加を図り、サービスの活性化を促す [目標 2] 持続可能な公共交通体系づくりに向けて、サービスの効率化を図る [目標 3] 全ての町民が安心して利用できる町内の交通手段を確保する
------	---



計画事業	個別施策
I. 陸上交通の運行及び改善事業	①路線バス（さんようバス）の運行及び改善 ②コミュニティバス（おと姫バス）の運行及び改善 ③少量輸送に対応する運行サービス検討
II. 海上交通の運航及び改善事業	①フェリーの運航及び改善 ②高速船の運航及び改善 ③町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善
III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業	①町内の乗り継ぎ・待合い環境整備 ②港湾の整備要望
IV. 公共交通の事業環境の改善事業	①乗務員採用の推進・支援
V. 公共交通利用促進事業	①意識醸成や利用促進に資する情報発信 ②利用促進に資する取組み
VI. 観光客等向け利用促進事業	①観光客等への公共交通情報の発信

図 4.2 事業体系

基本理念

「地域資源を活かした理想郷の実現」を果たし、住民一人ひとりが幸せを感じ、満足できる地域であり続けるために必要な公共交通体系を創る

公共交通体系づくりに向けた課題

- ①高齢化率が高い地域特性を踏まえて、必要に応じてサービス内容を見直し、高齢者にとっても利用しやすい公共交通体系をつくる必要がある。
- ②新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した利用者数の回復に努めることで運行（運航）事業の活性化を図るとともに、将来の人口減少・超高齢化社会の到来に伴い公共交通の確保・維持に必要な財源確保が困難になることを見据えてサービスの効率化を図り、持続可能な公共交通体系をつくる必要がある。
- ③上記課題に対応するために、従来の手法に捉われることなく、ICT等を活用した新しい技術も含めた多様な移動サービスの積極的な検討が必要。その際、例えば高齢者の利用しやすさを重視するなど、本町に適したものとすることが不可欠。
- ④公共交通を担う交通事業者において、乗務員不足等より厳しい事業環境が続くことを見据えて、一層の事業者と行政（町、県、国）との情報共有の推進等を通じて、連携して問題解決にあたる必要がある。
- ⑤本町の人口が減少し、かつ高齢化に伴い島外での活動が縮小する中、航路の維持・活性化を図るためには、観光振興に係る事業等、本町への来訪者の増加を図る取組みが必要。

基本方針（目指す姿）

- 1) 高齢者等の町民の暮らしを支える公共交通体系の実現
- 2) 公共交通サービスが途絶えることのない事業環境の実現
- 3) 将来に向けて町内で安心して暮らせる移動環境の実現

計画目標

- [1] 公共交通の利用者数の増加を図り、サービスの活性化を促す
- [2] 持続可能な公共交通体系づくりに向けて、サービスの効率化を図る
- [3] 全ての町民が安心して利用できる町内の交通手段を確保する

目標達成のための事業

- I. 陸上交通の運行及び改善事業
- II. 海上交通の運航及び改善事業
- III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業
- IV. 公共交通の事業環境の改善事業
- V. 公共交通利用促進事業
- VI. 観光客等向け利用促進事業

図 4.3 課題・基本理念と方針・計画目標・事業の関係

(2) 事業内容

I. 陸上交通の運行及び改善事業

①路線バス(さんようバス)の運行及び改善

○民間の交通事業者が、以下の原則に準じて、路線バスを運行します。

【運行原則】

- ・町民等の日常生活を支える移動手段として、町内の幹線道路を中心とするルートにおいて、安定的な運行サービスを提供する。
- ・計画期間当初のサービス水準（便数等）の遵守を基本とする。
- ・運賃は対距離制を採用するが、利用者は大人 100 円（小人 50 円）を支払い、差額を大崎上島町が負担する。
- ・交通事業者、町、町民が連携し、継続的に利用促進やサービス維持に努める。

○本町は、交通事業者に運行に資する経費を補助し、路線バスの運行維持を図ります。

○利用者数等、利用状況を定期的に検証し、確保・維持、活性化に向けて、必要があれば運行内容の見直しを行います。

②コミュニティバス(おと姫バス)の運行及び改善

○本町が民間の交通事業者に委託し、以下の原則に準じて、コミュニティバス（おと姫バス）を運行します。

【運行原則】

- ・路線バスを補完し、町民等の日常生活を支える移動手段として、町内の生活道路を中心とするルートにおいて、安定的な運行サービスを提供する。
- ・町、交通事業者、町民が連携し、継続的に利用促進やサービス維持に努める。

○利用者数等、利用状況を定期的に検証するとともに、町民の高齢化の進行等を念頭に、デマンド(予約)方式や区域運行などを含めて、効率的かつ高齢者が利用しやすい運行内容への見直しに向けた検討を行います。

③少量輸送に対応する運行サービス検討

○公共交通に捉われないことなく、例えば ICT 活用による環境に優しい EV（電気自動車・電動バイク）のシェアリングの仕組みなど、地域住民や来訪者が活用できる少量輸送に対応可能なサービス・仕組み等について研究し、本町への適応性を検討します。

<実施主体>

施策	実施主体
①路線バスの運行及び改善	大崎上島町、民間交通事業者
②コミュニティバス（おと姫バス）の運行及び改善	大崎上島町、民間交通事業者
③少量輸送に対応する運行サービス検討	大崎上島町

II. 海上交通の運航及び改善事業

①フェリーの運航及び改善

○民間の交通事業者が、以下の原則に準じて、フェリーを運航します。

【運航原則】

- ・ 町民等の日常生活を支える本土等との連絡手段として、安定した運航サービスを提供する。
- ・ 計画期間当初のサービス水準（便数等）の遵守を基本とする。
- ・ 運賃は、計画期間当初からの著しい変更を行わない。
- ・ 交通事業者、町、町民が連携し、継続的に利用促進やサービス維持に努める。

○本町は、交通事業者に運航に資する経費を補助し、海上交通の運航維持を図ります。

○利用者数等、利用状況を定期的に検証し、確保・維持、活性化に向けて、必要があれば運航内容の見直しを行います。

②高速船の運航及び改善

○民間の交通事業者が、以下の原則に準じて、高速船を運航します。

【運航原則】

- ・ 町民等の日常生活を支える本土等との連絡手段として、安定した運航サービスを提供する。
- ・ 交通事業者、町、町民が連携し、継続的に利用促進やサービス維持に努める。

○本町は、交通事業者に運航に資する経費を補助し、海上交通の運航維持を図ります。

○新型コロナウイルス感染症が蔓延する以前より利用者数が一貫して減少している状況を踏まえて、利用者数等、利用状況を定期的に検証するとともに、高速船の役割やあり方について検討し、必要な見直しを進めます。

③町営フェリー(さざなみ)の運航及び改善

○本町が、以下の原則に準じて、白水～生野島～契島航路のフェリーを運航します。

【運航原則】

- ・ 生野島の住民や契島での従業者の移動を支える移動手段等として、安定した運航サービスを提供する。
- ・ 計画期間当初のサービス水準（便数等）の遵守を基本とする。
- ・ 運賃は、計画期間当初からの著しい変更を行わない。
- ・ 町、町民が連携し、継続的に利用促進やサービス維持に努める。

○利用者数等、利用状況を定期的に検証し、確保・維持、活性化に向けて、必要があれば運航内容の見直しを行います。

<実施主体>

施策	実施主体
①フェリーの運航及び改善	大崎上島町、民間交通事業者
②高速船の運航及び改善	大崎上島町、民間交通事業者
③町営フェリー(さざなみ)の運航及び改善	大崎上島町

III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業

① 町内の乗り継ぎ・待合い環境整備

○関係団体との協働により、乗降者が多いバス停留所へのベンチ整備等、公共交通の利用拠点における待合い環境の改善を図ります。



図 4.4 ベンチ設置例(清風館入り口, 天満棧橋停留所)

○バスやフェリー等公共交通の利便性向上を図るため、乗り継ぎの改善や既存の時刻表で円滑に乗り継ぎできる便の周知等に取り組みます。

○フレスタ大崎上島店のバス停において、コミュニティバス（おと姫バス）と路線バス（さんようバス）の乗り継ぎ利用がありますが、路線バスが店舗敷地内に乗り入れていないため、乗り継ぐ際の安全性や利便性の面に問題があります。よって、町、交通事業者、関係団体の協働により、路線バスの店舗敷地内への乗り入れを検討し、条件が整った場合に実施します。

② 港湾施設の整備要望

○白水港，大西港，一貫目港，天満港，沖浦港に対して，老朽化が進む現状を踏まえて，港湾施設の点検・メンテナンス，さらに利便性と安全性が高い港湾施設の整備に向けて，本町が関係機関等へ要望します。

<実施主体>

施策	実施主体
① 町内の乗り継ぎ・待合い環境整備	大崎上島町，民間交通事業者，関係団体
② 港湾施設の整備要望	大崎上島町

IV. 公共交通の事業環境の改善事業

①乗務員採用の推進・支援

- 交通事業者における乗務員不足が原因で、公共交通サービスが低下することを避けるために、必要に応じて、各事業者において乗務員の採用拡大に努めます。
- 本町は、県や関係団体等が主催する合同採用説明会・体験会の開催情報などを交通事業者へ提供するとともに、例えば町広報紙やホームページへの採用情報の掲載、Uターン・Iターン希望者への採用情報の発信など、採用拡大を支援します。

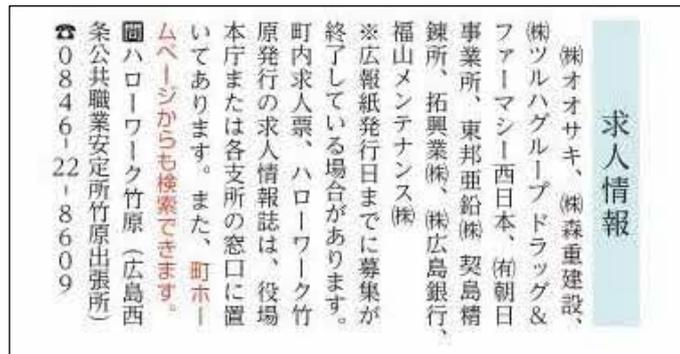


図 4.5 町広報紙の求人情報コーナーの例

<実施主体>

施策	実施主体
①乗務員採用の推進・支援	民間交通事業者、大崎上島町

V. 公共交通利用促進事業

①意識醸成や利用促進に資する情報発信

○町民に対して公共交通の必要性を強く認識してもらうとともに、利用方法の周知等を図ること
で公共交通の利用を促すため、多様な媒体を用いて情報発信を推進します。

表 4.7 意識情勢や利用促進に係る情報発信（実施例）

媒体	概要
広報紙	公共交通の利用動向や、公共交通勉強会等の開催報告などの関連情報を掲載
ホームページ	バス時刻表やルート図などを掲載 (わかりやすい内容になるように見直す)
SNS	今後、町でSNSを実施する場合、利用促進に向けた情報発信に活用
その他	イベントチラシ等への公共交通情報（利用できるバス時刻など）の掲載

②利用促進に資する取組み

○バス等を利用しない町民に対して、公共交通をより身近に感じてもらい、日常生活の中で活用していただくために、高齢者等への公共交通勉強会や未来のユーザーである児童等への乗り方教室などの取組みを推進します。



図 4.6 高齢者を対象とした公共交通勉強会



図 4.7 小学生を対象とした乗り方教室

表 4.8 利用促進に係る取組み（実施例）

項 目	概 要
公共交通の乗り方等の学習イベント開催の推進	各地域の“ふれあいサロン”や小学校・幼稚園，また NPO 団体等と連携して，町民が乗り方等を学習する公共交通勉強会の開催を推進する。
バス利用機会の創出に繋がる方策の検討・実施	公共交通勉強会等と連携して，参加者にバスの「無料体験切符の配布」，「町内バスが無料の日」など，利用の動機付けとして期待できる方策を検討し，実施する。
社会福祉協議会と連携したバスツアーの実施	社会福祉協議会と連携して，例えば“ふれあいサロン”の活動として，町内のバスを活用したおでかけイベントを企画，実施する。（バス運賃は町が負担する。）
園児や小学生が書いたバスの絵などを車内に展示	幼稚園や小学校と連携して，例えば「未来のバス」などの絵を募集し，一定期間，路線バスの車内に展示することで，保護者などの利用につなげる。

<実施主体>

施 策	実施主体
①意識醸成や利用促進に資する情報発信	大崎上島町，民間交通事業者
②利用促進に資する取組み	大崎上島町，民間交通事業者，教育機関・福祉関係機関，町民

VI. 観光客向け利用促進事業

①観光客等への公共交通情報の発信

- 観光客等の来島は、特に航路利用者の増加に直結するため、「大崎上島町第2次まち・ひと・しごと総合戦略」に従い、本町が中心となり観光振興に取り組みます。
- 本計画においては、主に観光客等の来島者に対する情報発信を通じて、公共交通の利用促進を図ります。

表 4.9 観光客等への利用促進に係る取組み（実施例）

項目	概要
バスガイドの更新、製作	公共交通情報（時刻表、路線図等）を掲載した冊子（現在の「大崎上島バスガイド」）について、観光協会と連携して、町内の観光情報などを掲載するコンテンツを検討するとともに、必要に応じて、ダイヤ等の情報更新を行い、印刷する。
公共交通でのアクセス情報発信	町、観光協会等の関連組織が連携して、例えば町内の観光施設への問い合わせ時に公共交通でのアクセス情報を提供する、また町内の案内情報媒体に公共交通の情報を掲載する等、島へ来訪する観光客、ビジネス客等に対して公共交通情報を発信する。



図 4.8 大崎上島バスガイド

<実施主体>

施策	実施主体
①観光客等への公共交通情報の発信	大崎上島町，民間交通事業者，大崎上島町観光協会

4.4 評価に関する事項

(1) 評価・改善の考え方

本計画の着実な推進に向けては、事業の実施状況や目標の達成状況を PDCA サイクル(※)に準じて評価することで、必要な改善を図ります。

また、本町の人口動態、経済、社会情勢等の変化や関連する法制度改正などを踏まえ、必要に応じて適宜計画の見直しを図ります。

※ 計画(Plan)、実行(Do)、検証(Check)、改善(Action)の頭文字を揃えたもので、P→D→C→Aの流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

(2) 進行管理

本計画の推進状況は、住民（地域・利用者代表）や交通事業者、学識経験者、行政（国、県、町）などにより構成される「大崎上島町公共交通連携協議会」が管理を行います。また、個々の計画事業は当協議会と各実施主体とが連携して、推進します。

【大崎上島町公共交通連携協議会の構成委員】

- 大崎上島町副町長
- 大崎上島町地域経営課長
- 一般旅客自動車運送事業者
- 一般旅客自動車運送事業者の運転手の代表
- 一般旅客定期航路事業者
- 利用者又は住民代表者
- 道路管理者
- 国土交通省中国運輸局尾道海事事務所長又はその指名する者
- 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者
- 広島県地域政策局総括官（地域振興）又はその指名する者
- 広島県警察竹原警察署長又はその指名する者
- 学識経験者その他協議会が必要と認める者（大学教授等）

4.5 事業展開

下記のスケジュールで各事業に取り組んでいきます。

表 4.10 事業実施スケジュール

事業名		スケジュール				
		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
I. 陸上交通の 運行及び 改善事業	①路線バス（さんようバス）の運行及び改善	運行実施			継続的な改善	→
	②コミュニティバス（おと姫バス）の運行及び改善	運行実施				→
	③少量輸送に対応する運行サービス検討	検討		本町に適した方策を必要に応じて実践		→
II. 海上交通の 運航及び 改善事業	①フェリーの運航及び改善	運航実施			継続的な改善	→
	②高速船の運航及び改善	運航実施				→
	③町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善	調査・検討		結果を踏まえ効果があれば見直し		
III. 乗り継ぎ・ 待合い環境の 改善事業	①町内の乗り継ぎ・待合い環境整備	実施		本町に適した方策を必要に応じて実践		→
	②港湾の整備要望	実施				→
IV. 公共交通の事業 環境の改善事業	①乗務員採用の推進・支援	実施				→
V. 公共交通利用 促進事業	①意識醸成や利用促進に資する情報発信	実施				→
	②利用促進に資する取組み	実施				→
VI. 観光客向け利 用促進事業	①観光客等への公共交通情報発信	実施				→

付属資料

1. 計画検討の経緯

1. 1 大崎上島町公共交通連携協議会の開催状況（令和2年度）

回	開催日時	主な協議内容
第29回	令和2年8月31日（月） 13:30～	現行の大崎上島町地域公共交通網形成計画の計画期間終了に伴い、今年度、新たに地域公共交通計画を策定することについて承認を得る。
—	令和2年11月6日（金） 付けで依頼 [書面協議]	協議会委員に、計画策定のための町民アンケート調査の実施概要や調査票に対して意見照会を行うとともに、実施について承認を得る。
第30回	令和3年1月13日（水） ～1月21日（木） [書面協議]	「地域公共交通確保維持改善事業」事業評価に係る協議）を実施。
第31回	令和3年2月10日（水） ～2月24日（水） [書面協議]	計画策定のための町民アンケート調査結果、交通事業者へのヒアリング調査結果、及び大崎上島町地域公共交通計画（素案）について意見照会を行うとともに、承認を得る。
第32回	令和3年3月24日（水） 13:30～	大崎上島町地域公共交通計画（最終案）について協議し、承認を得る。

1. 2 アンケート及びヒアリング調査の実施概要

(1) 町民アンケート調査

町民の生活交通の利用実態や地域公共交通に係るニーズ、意見等を把握することを目的として、アンケート調査を実施した。

①実施概要

- 配布対象：全世帯（約3,517世帯）に配布
- 対象年齢：15歳以上の方に回答を依頼
- 配布方法：41自治会経由で配布
※町から自治会へ（世帯数分）配布し、自治会内で個々の世帯へ配布
- 回収方法：郵送回収、または町役場・支所にて回収

- 配布日：令和2年12月4日（金）※町から自治会への配布
- 回収締切日：令和2年12月18日（金）

②回収状況

アンケート調査票を3,517世帯へ配布、1,390世帯から回収（回収率39.5%）。

(2) 交通事業者ヒアリング調査

本町に関連した公共交通を運行（運航）している交通事業者より、利用者数の動向や問題点、また今後の課題等の把握を目的として、ヒアリング調査を実施した。

日付	聞き取り先
令和2年12月21日	さんようバス株式会社
令和2年12月21日	大崎汽船株式会社
令和2年12月21日	山陽商船株式会社
令和2年12月24日	安芸津フェリー株式会社
令和3年1月5日	大三島ブルーライン株式会社
令和3年1月5日	しまなみ海運株式会社

2. 協議会の規約等について

大崎上島町公共交通連携協議会規約

制定 平成22年 7月 23日

(設置及び目的)

第1条 大崎上島町公共交通連携協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、又、道路運送法（昭和26年法律第183号）第1条の規定及び海上運送法（昭和24年法律第187号）第1条の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な船舶及びバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を広島県豊田郡大崎上島町東野6625番地1大崎上島町役場内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送、航路の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (5) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 前5号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(協議会の委員)

第4条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 大崎上島町副町長
- (2) 大崎上島町地域経営課長
- (3) 一般旅客自動車運送事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の運転手の代表者
- (5) 一般旅客定期航路事業者
- (6) 一般旅客定期航路事業者の船員の代表者
- (7) 大崎上島町議会の代表
- (8) 利用者又は住民の代表
- (9) 国土交通省中国運輸局尾道海事事務所長又はその指名する者
- (10) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者
- (11) 広島県地域政策局総括官（地域振興）又はその指名する者

- (12) 道路管理者
- (13) 広島県警察竹原警察署長又はその指名する者
- (14) 学識経験者その他協議会が必要と認める者
(委員の任期)

第5条 委員の任期は4年とする。ただし、補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。

- 2 委員の再任は妨げない。
(会長及び副会長)

第6条 協議会には、会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、副町長をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長は委員の互選により定める。

- 2 会議の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前4項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、大崎上島町総務企画課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、大崎上島町公共交通連携協議会事務局規程に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を1人置く。

2 協議会の監査委員は、委員の中から会長が指名する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、大崎上島町公共交通連携協議会財務規程に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成22年7月23日から施行する。

平成28年3月24日一部改正

平成28年8月31日一部改正

令和 2年8月31日一部改正

3. 大崎上島町公共交通連携協議会委員名簿

所 属	団体名	職名等	氏 名	備 考
学識経験者その他協議会が必要と認める者（大学教授等）	広島県立大学	名誉教授	野原建一	
	広島商船高等専門学校	流通情報工学科教授	岡山正人	
一般旅客自動車運送事業者	さんようバス株式会社	代表取締役社長	土井俊斎	
一般旅客自動車運送事業者の運転手の代表	さんようバス株式会社	従業員代表	佐村 優	
一般旅客定期航路事業者	尾道地区旅客船協会	事務局長	沖本正志	
	山陽商船株式会社	専務取締役	日浦徹治	
	大崎汽船株式会社	代表取締役	川本公夫	
利用者又は住民代表者	大崎上島町議会	産業建設委員長	尾尻康二	
	大崎上島町連合区長会	会長	福本真由美	
	大崎上島交通問題協議会	会長	閑田大祐	
	大崎上島町商工会	副会長	信谷 裕	
	大崎上島町社会福祉協議会	会長	有田卓也	
	大崎上島町地域女性連合会	会長	田房明美	
	大崎上島町観光協会	会長	角南正之	
国土交通省中国運輸局尾道海事事務所長又はその指名する者	中国運輸局尾道海事事務所	首席運輸企画専門官	佐藤光正	
国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	米田正裕	
広島県地域政策局総括官（地域振興）又はその指名する者	広島県地域政策局 地域力創造課	課長	山田和孝	
広島県警察竹原警察署長又はその指名する者	竹原警察署	大崎上島分庁舎長	新谷健策	
大崎上島町副町長	大崎上島町	副町長	望月邦彦	
大崎上島町地域経営課長	大崎上島町	地域経営課長	坂田 誠	
道路管理者	大崎上島町	建設課長	藤原通伸	

（令和3年3月31日現在）

大崎上島町地域公共交通計画

令和3年3月 発行

発行 大崎上島町

〒725-0231 広島県豊田郡大崎上島町東野 6625 番地 1

TEL 0846-65-3111 (代表)

<http://www.town.osakikamijima.hiroshima.jp/>
