

大崎上島町地域公共交通計画（第2期）

[素案]

令和8(2026)年●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	1
1.3	計画期間	1
1.4	計画の位置付け	1
第2章	地域公共交通に係る現状	2
2.1	人口動態と移動実態	2
2.2	地域公共交通の現状	4
2.3	地域公共交通維持のための負担額	13
2.4	地域公共交通確保維持改善事業における補助対象	14
第3章	地域公共交通体系づくりの課題	15
3.1	町民意見よりみる現状と問題	15
3.2	交通事業者の意見よりみる現状と問題	17
3.3	地域公共交通体系づくりに向けた課題	18
第4章	地域公共交通体系づくりの方針と施策	20
4.1	地域公共交通体系づくりの基本方針	20
4.2	地域公共交通体系づくりの目標	22
4.3	目標を達成するための事業	23
第5章	施策評価とスケジュール	29
5.1	施策評価	29
5.2	事業展開	34
資料編		35

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、暮らしに必要な島内移動を自動車に頼れない、いわゆる「買物難民」、「通院難民」の増加が懸念されています。

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、利用者の減少や人件費、燃料費高騰などにより、航路事業者の経営環境は年々厳しさを増しています。

こうした状況を受けとめた上で、本町において持続可能な地域公共交通体系づくりを推進するために、「大崎上島町地域公共交通計画（第2期）」を策定しました。

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8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものであり、行政運営における最上位計画である「大崎上島町第3次長期総合計画（令和7(2025)年3月）」、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3次地方人口ビジョン・総合戦略（令和7(2025)年3月）」、また、本町を含む県全体の地域公共交通づくりのマスタープランである「広島県地域公共交通ビジョン」と整合を図ります。

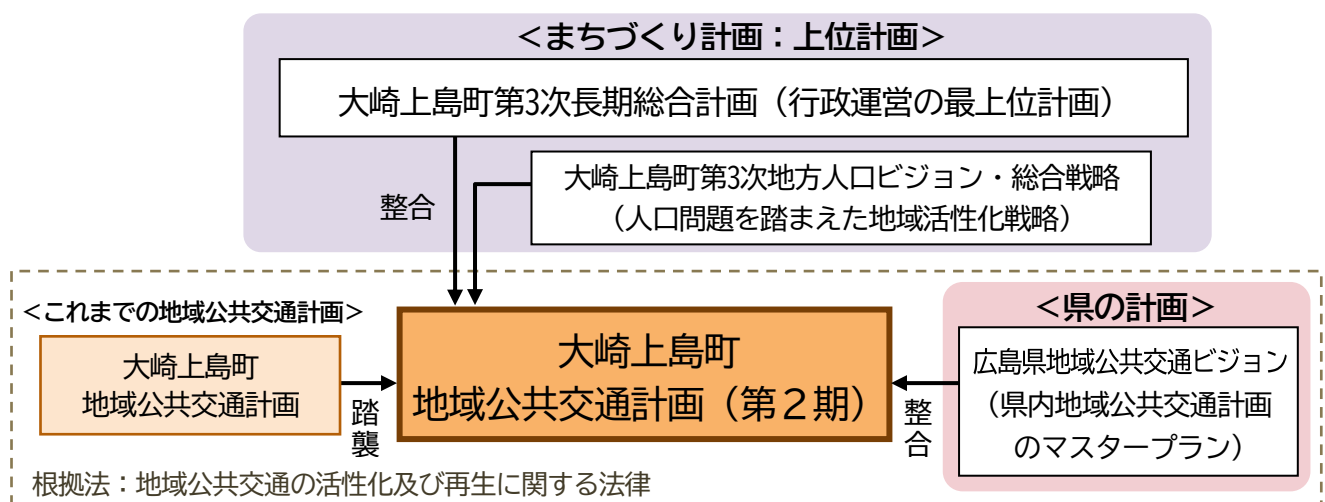


図 1.1 本計画の位置付け

第2章 地域公共交通に係る現状

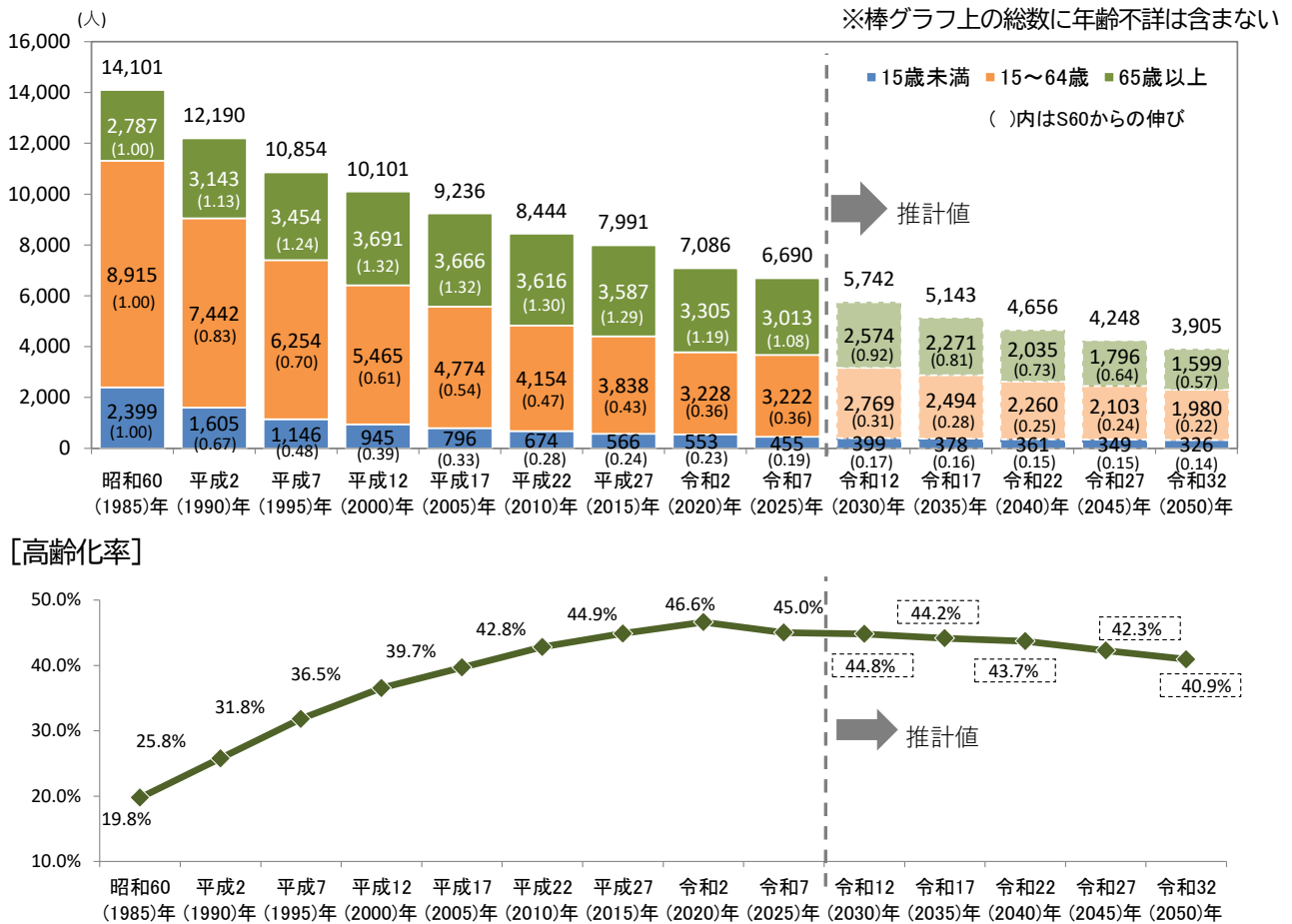
2.1 人口動態と移動実態

(1) 人口動態

本町の人口は、一貫した減少傾向が継続しています。

年齢構成をみると、令和7(2025)年の15歳未満人口が昭和60(1985)年の約5分の1までに減少する一方で、高齢化率(65歳以上人口の割合)は高い水準を維持するなど、少子高齢化が進行していることがわかります。

さらに将来に向けても、令和22(2040)年に5千人を下回るなど、本町の人口減少は継続する見込みです。



資料：国勢調査(S60～R2)、住民基本台帳(令和7(2025)年9月末現在)

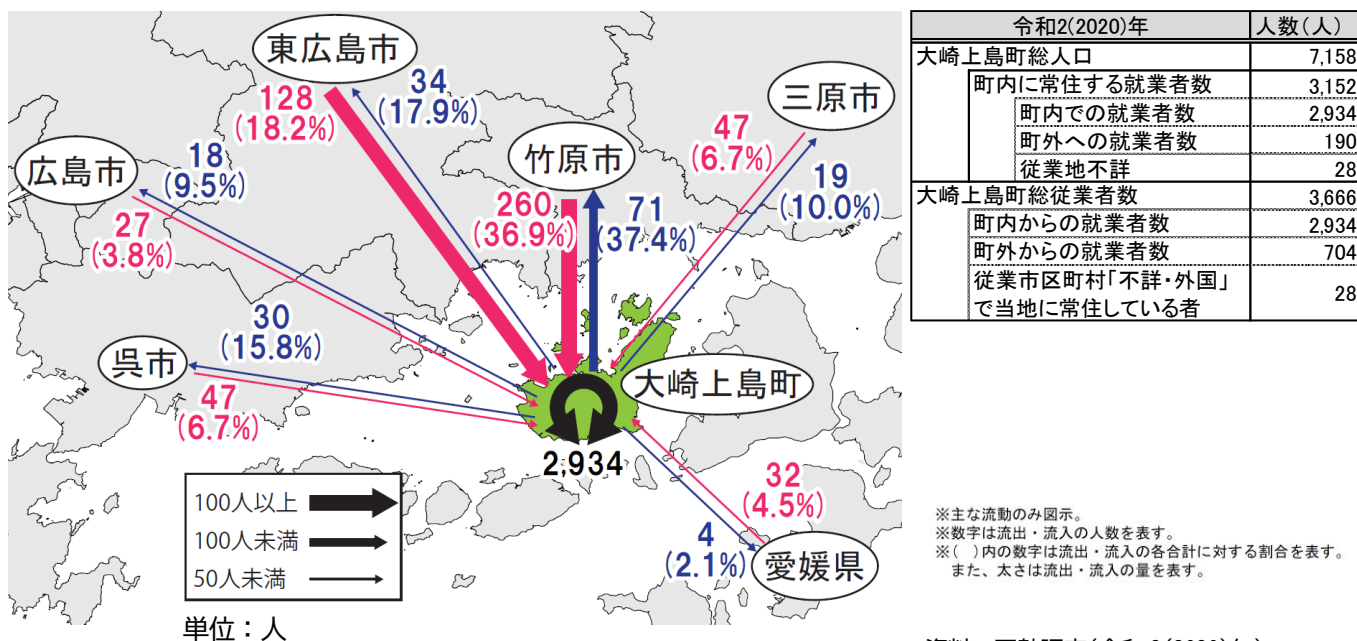
R12～R32：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

図 2.1 人口の推移と高齢化率(実績及び推計)

(2) 通勤行動による移動の状況

町内に住む就業者の通勤先は、9割以上が大崎上島町内です。

町外の通勤先をみると、竹原市が37.4%を占めて最も多く、次いで東広島市となっています。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36.9%を占めています。

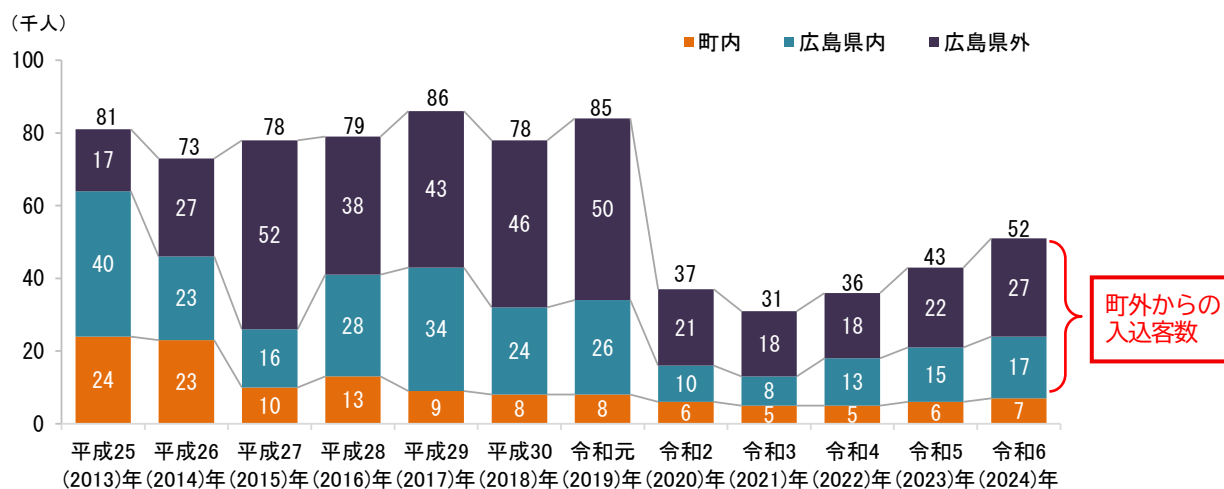


資料：国勢調査(令和2(2020)年)

図 2.2 通勤目的での主な地域間流動

(3) 観光客数の状況

本町の観光入込客数は、令和元(2019)年までは8万人前後となっていました。コロナ禍の影響もあり、令和2(2020)年以降に3万人台まで落ち込みました。ただし、近年は微増傾向にあります。



※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る
 資料：広島県観光客の動向

図 2.3 本町の発地別観光客数の推移

2.2 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通体系

① 陸上交通

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

路線バス（さんようバス）は、島全体を周回するルートを実行しており、平日は、右回りと左回りが各7便運行しています。

コミュニティバス（おと姫バス）は、路線バスがカバーできない地区や狭隘な区間を実行しており、デマンド型と定時定路線型の2種類があります。

なお、路線バス、コミュニティバスは、令和7(2025)年4月に運行内容の大幅な見直しを行っています。

② 海上交通

大崎上島町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）とフェリーで結ばれています。呉市（小長港）、愛媛県今治市（今治港、宗方港）とのフェリー便もあります。

また、町内においては、大崎上島（白水港）と生野島（福浦港）を連絡する町営フェリーが運航しています。

表 2.1 大崎上島町の地域公共交通の一覧

種 類		区 間	運行（運航）主体
陸上交通	路線バス（さんようバス）	町内循環	さんようバス株式会社 ※国庫補助（幹線補助）路線
	コミュニティバス（おと姫バス）	デマンド型	大崎上島・長島エリア（区域運行）
		定時定路線型	明石港～木江～大田～大西港
	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
		安芸津～大西	安芸津フェリー株式会社
		明石～小長	しまなみ海運株式会社
		今治～大三島～木江	大三島ブルーライン株式会社
		白水～生野島～契島	大崎上島町

(令和7(2025)年10月1日現在)

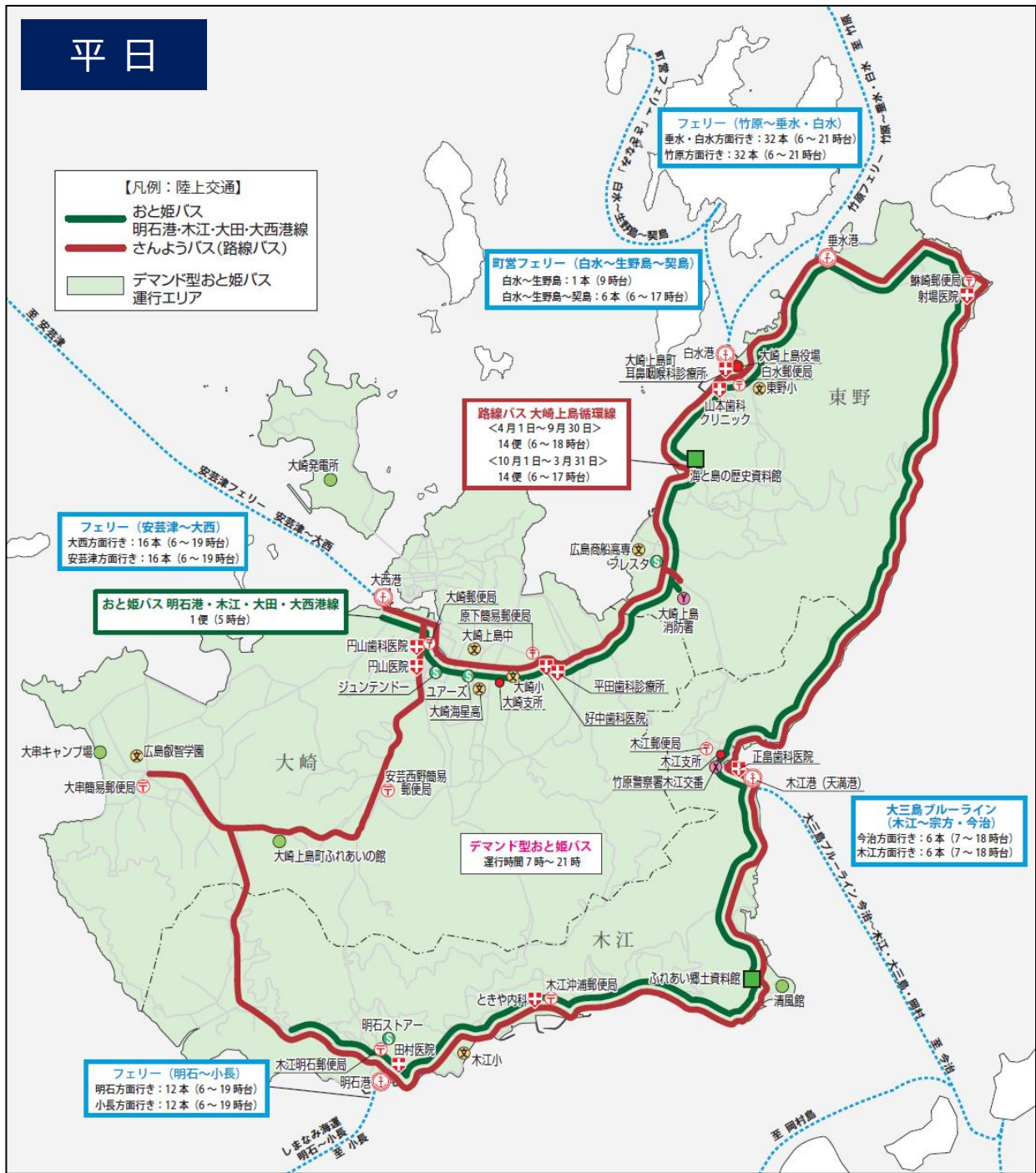
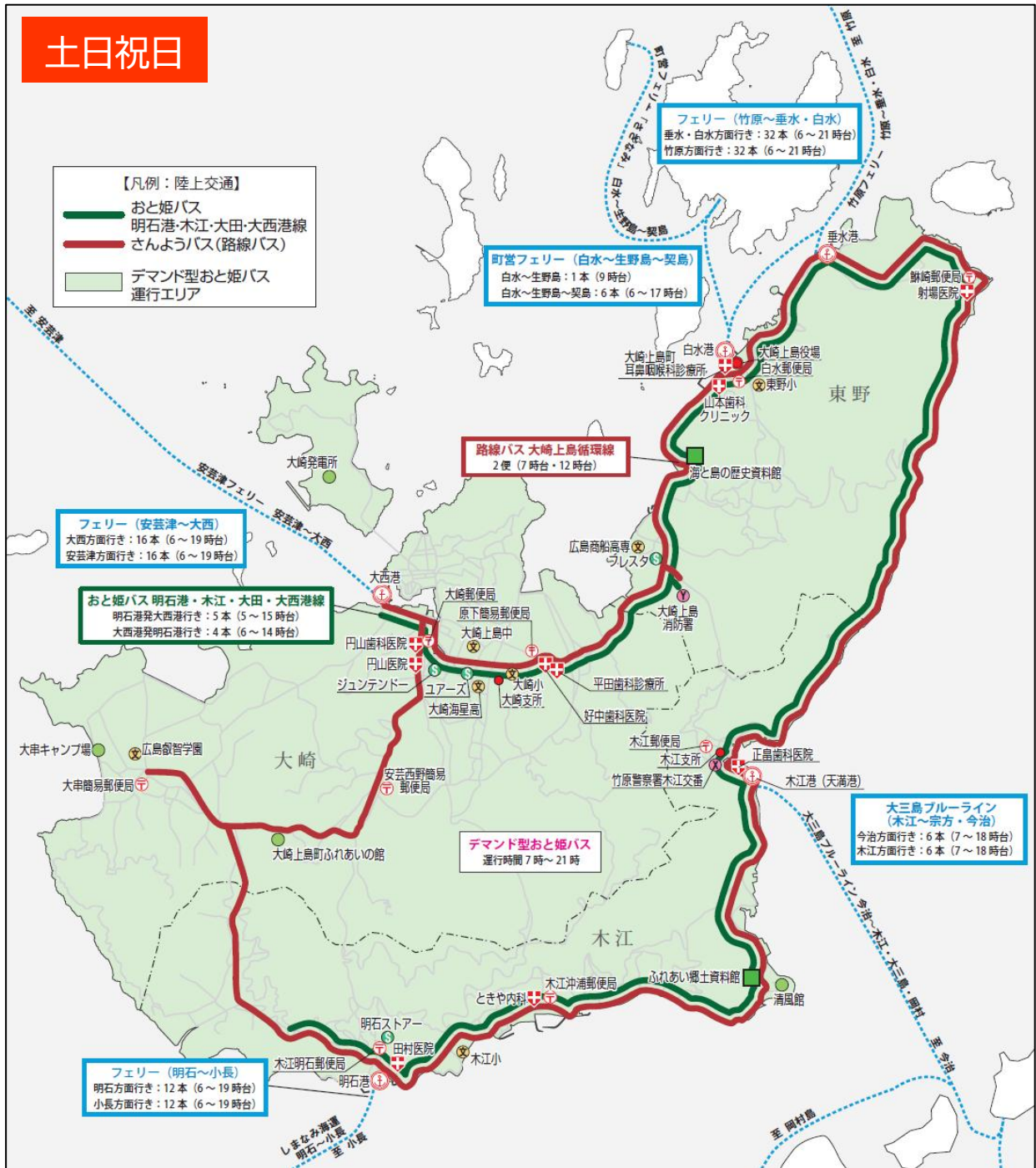


図 2.4 平日の地域公共交通の運行（運航）状況

土日祝日



(令和7(2025)年10月1日現在)

図 2.5 土日祝日の地域公共交通の運行(運航)状況

(2) 人口・施設分布と地域公共交通体系

居住者は、大崎地区において比較的広く分布しており、また、町役場や支所、医療機関などの生活施設の周辺に居住者が多くなっています。

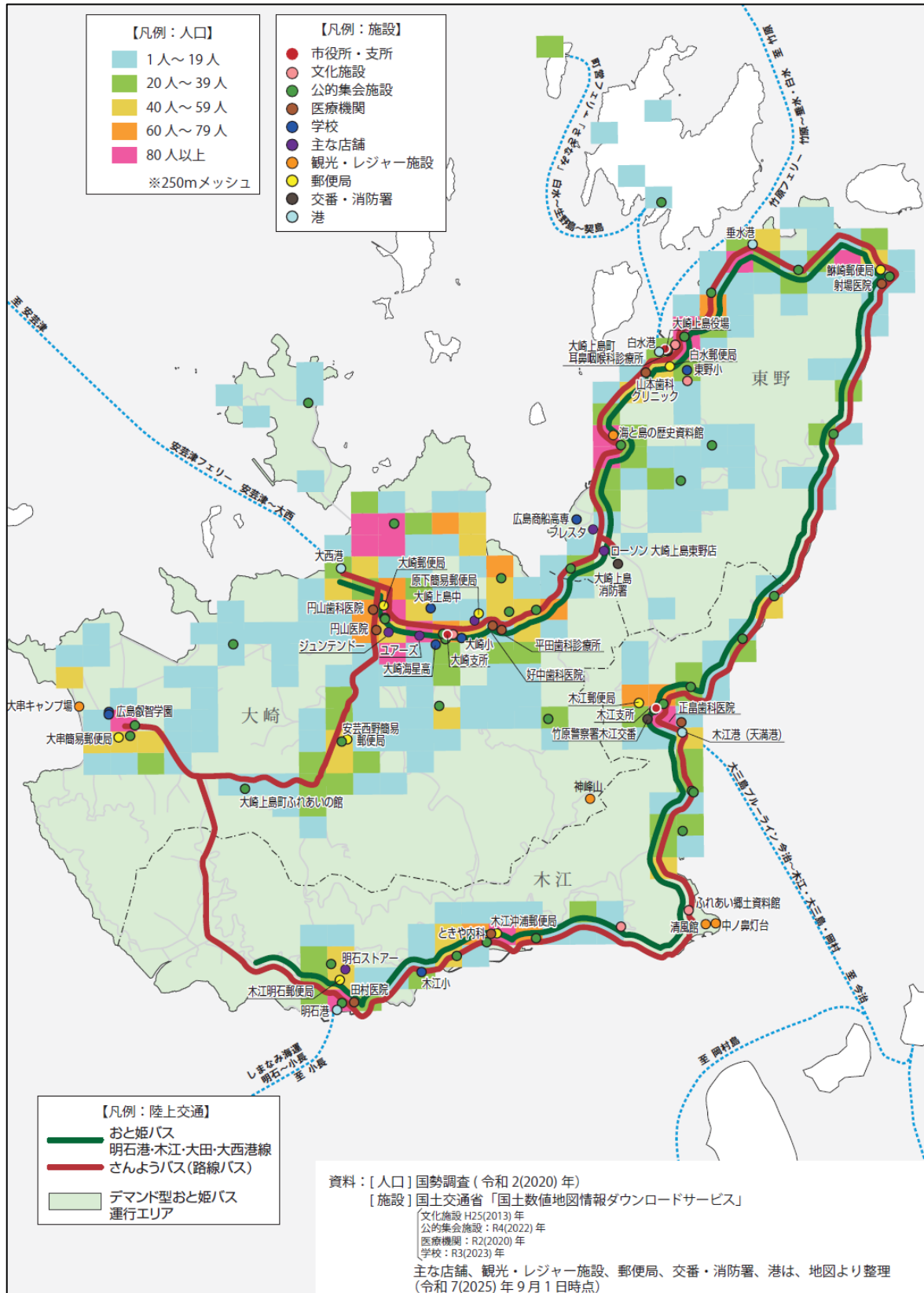


図 2.6 人口と生活関連施設の分布

(3) 高齢化率と地域公共交通体系

町内の広い地域において高齢化率が 40%を超えています、町内の中では大崎地区において比較的若い世代が集まっています。

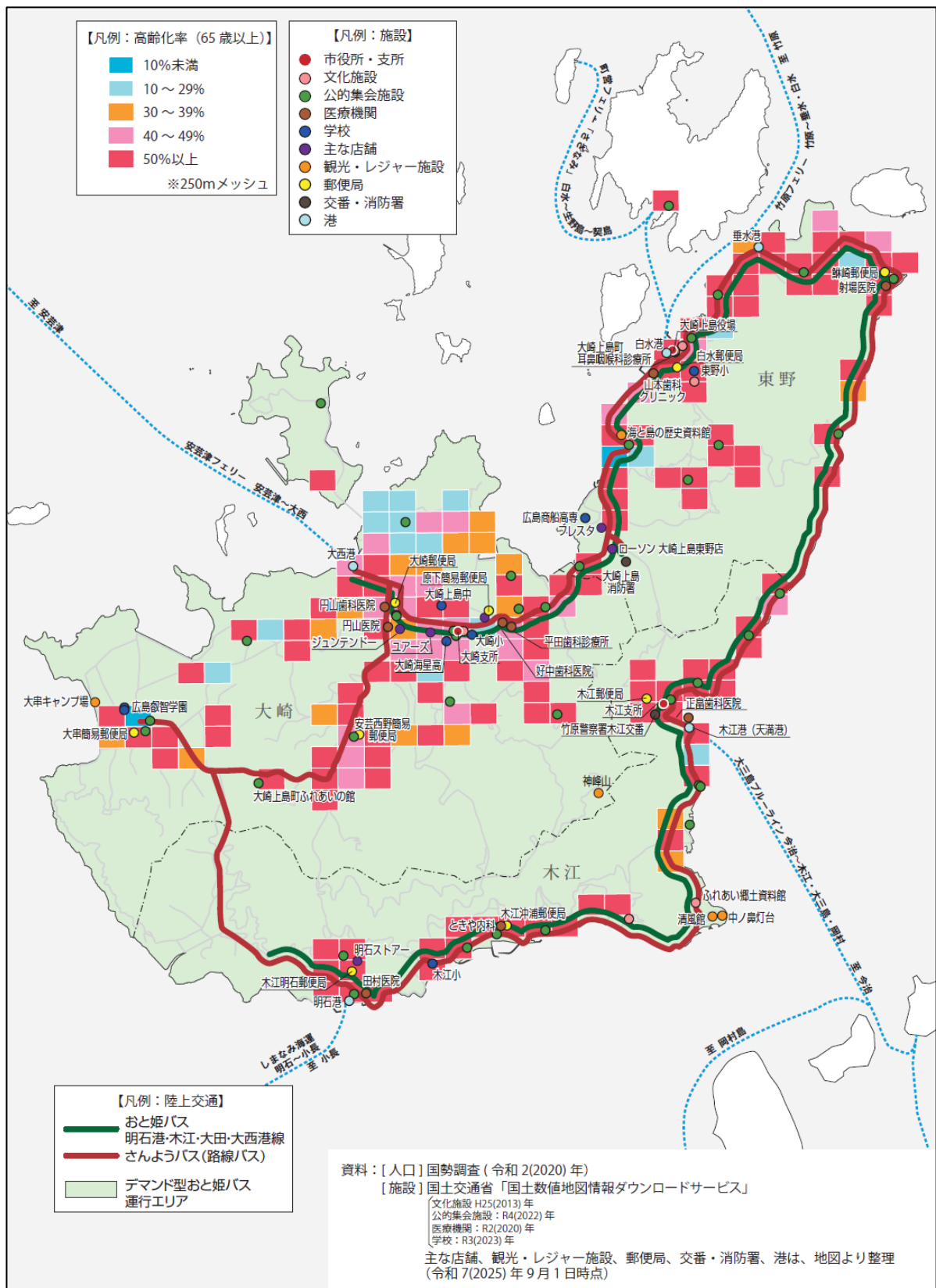


図 2.7 高齢化率（65歳以上）と生活関連施設の分布

(4) 将来人口と地域公共交通体系

これからの本町の人口は、町域全体で減少することが見込まれています。そのため、地域公共交通の安定的な利用需要の確保が難しくなることが懸念されます。

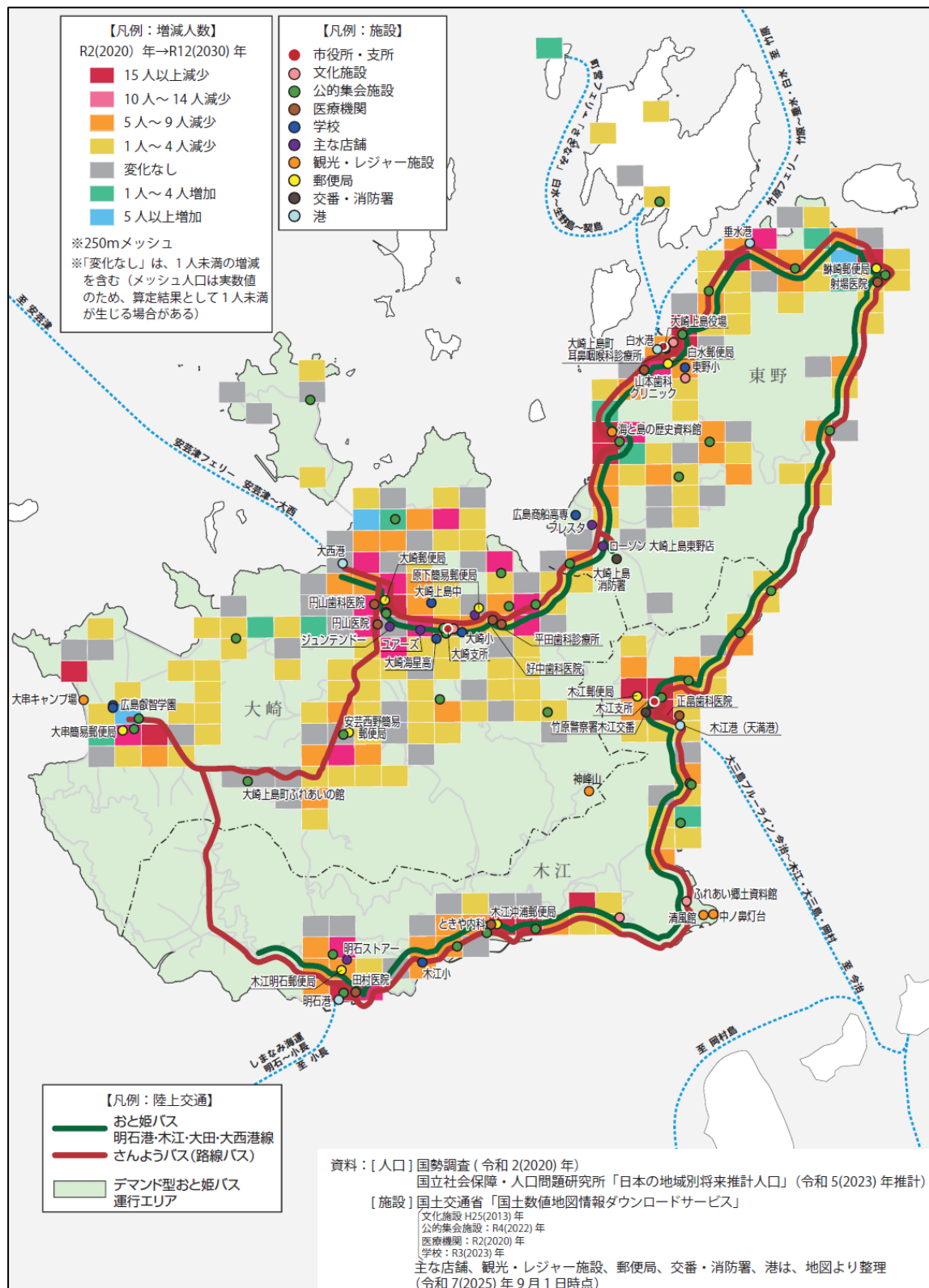


図 2.8 これからの人口推移と地域公共交通体系

(5) 地域公共交通の利用状況

近年の地域公共交通の利用者数は、令和6(2024)年度にデマンド型を本格導入したコミュニティバス（おと姫バス）を除き、減少または横ばいの傾向にあります。

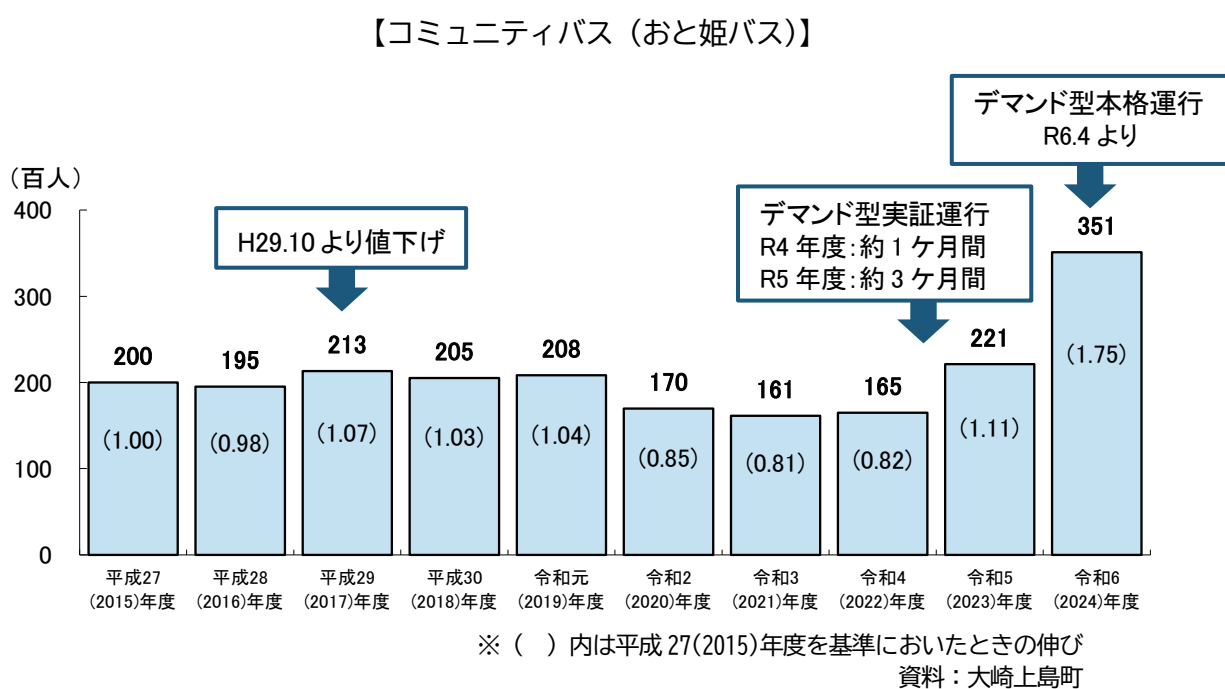
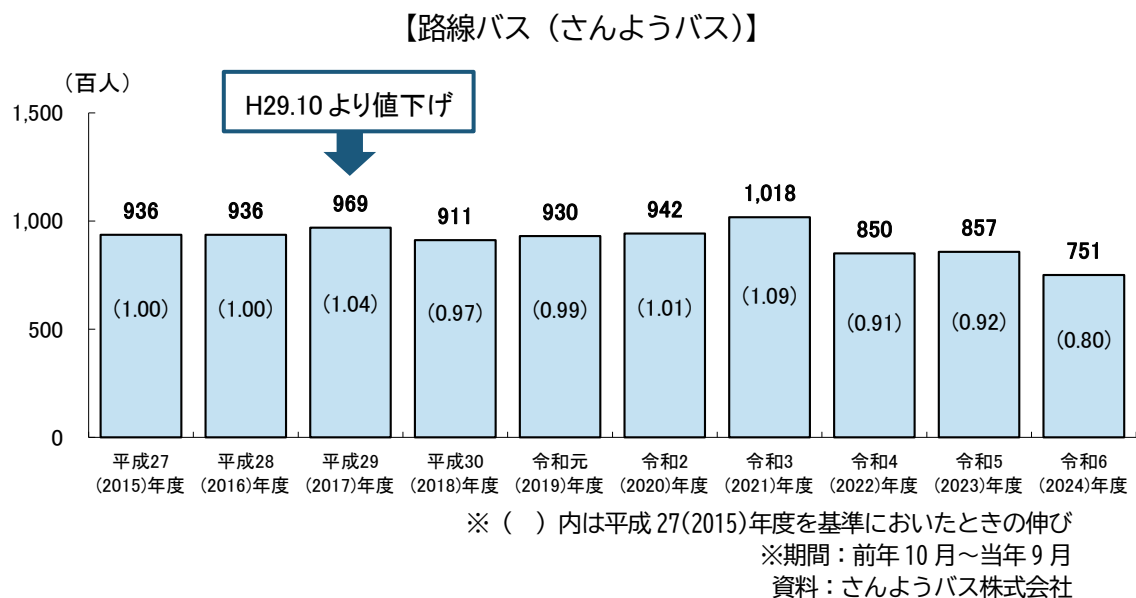
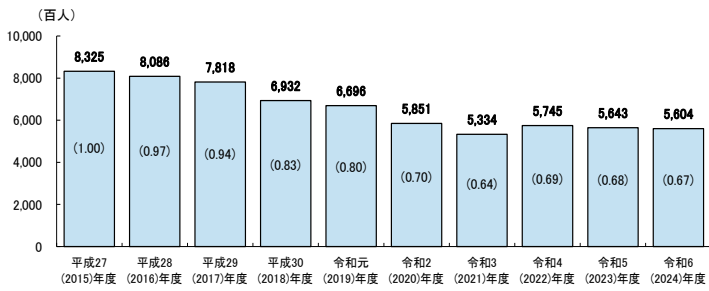


図 2.9 バス等の利用者数の推移

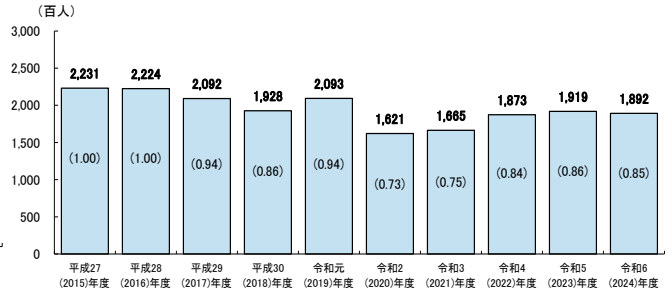
【フェリー：竹原～垂水・白水】



※期間：4月～翌年3月

資料：大崎汽船株式会社、山陽商船株式会社

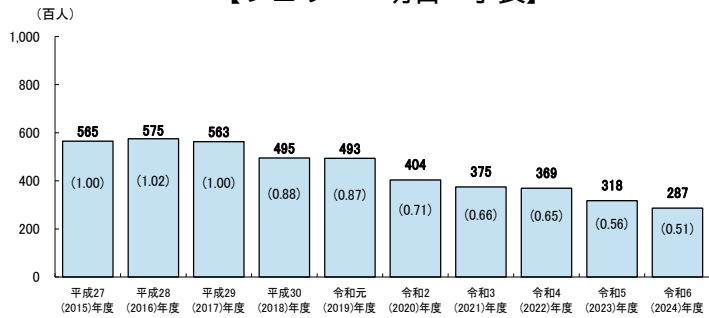
【フェリー：安芸津～大西】



※期間：前年10月～当年9月

資料：安芸津フェリー株式会社

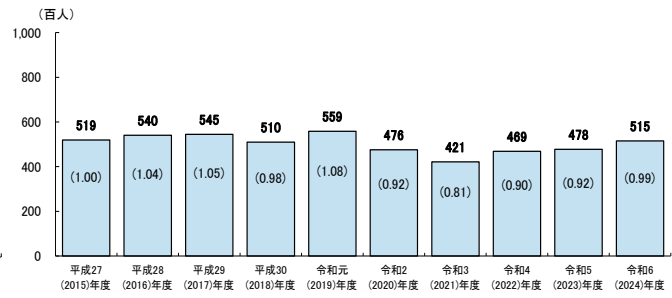
【フェリー：明石～小長】



※期間：1月～12月

資料：しまなみ海運株式会社

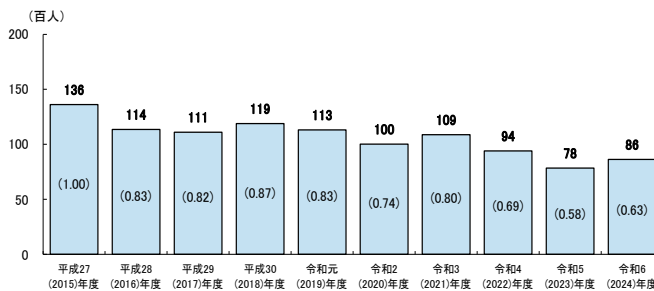
【フェリー：今治～大三島～木江】



※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

【フェリー：白水～生野島～契島】



※期間：前年10月～当年9月

資料：大崎上島町

【共通】

※車両のドライバーは含んでいない

※（ ）内は平成27(2015)年度を基準においたときの伸び

図 2.10 航路旅客数の推移

(6) 本土側とアクセスするフェリー便と陸上交通の連絡

本土側とのアクセスは、主に竹原港への航路（白水港、垂水港発着）、安芸津港への航路（大西港発着）が担っています。

竹原港への航路は32往復、安芸津港への航路は16往復であり、その多くの便が7時から20時台まで運行するデマンド型おと姫バス等と連絡可能です。ただし、デマンド型おと姫バスには定員があるため、予約できない場合もあります。

また、本土側に向けた6時台の通勤・通学等のために、おと姫バス（明石港・木江・大田・大西港線）が運行しています。

表 2.2 本土方面へのフェリー便と陸上交通の連絡（白水港・垂水港／大西港）

竹 原 航 路	□白水港・垂水港→竹原港 ※危険便含む			
	白水港・垂水港（発）のフェリー便数		白水港・垂水港での陸上交通からフェリーへの接続	
	6時台	3	○6:30 垂水発フェリーに対して、おと姫バス（明石港・木江・大田・大西港線）が6:27に垂水港着	
	7時～11時台	11	○デマンド型おと姫バスが、7時～21時に運行 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
	12時～16時台	10		
	17時～20時台	7	×連絡可能な陸上交通なし	
	21時台以降	1		
	計	32便	—	
	竹 原 航 路	□竹原港→白水港・垂水港 ※危険便含む		
		白水港・垂水港（着）のフェリー便数		白水港・垂水港でのフェリーから陸上交通への接続
6時台		1	○6:25 垂水着フェリーに対して、おと姫バス（明石港・木江・大田・大西港線）が6:27に垂水港着	
7時～11時台		12	○デマンド型おと姫バスが、7時～21時に運行 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
12時～16時台		10		
17時～20時台		7	×連絡可能な陸上交通なし	
21時台以降		2		
計		32便	—	
安 芸 津 航 路		□大西港→安芸津港		
		大西港（発）のフェリー便数		大西港での陸上交通からフェリーへの接続
	6時台	1	×連絡可能な陸上交通なし	
	7時～11時台	6	○デマンド型おと姫バスが、7時～21時に運行 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
	12時～16時台	5		
	17時～20時台	4	—	
	21時台以降	0		
	計	16便	—	
	安 芸 津 航 路	□安芸津港→大西港		
		大西港（着）のフェリー便数		大西港でのフェリーから陸上交通への接続
6時台		0	—	
7時～11時台		7	○デマンド型おと姫バスが、7時～21時に運行 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
12時～16時台		4		
17時～20時台		5	—	
21時台以降		0		
計		16便	—	

（令和7(2025)年10月1日現在）

2.3 地域公共交通維持のための負担額

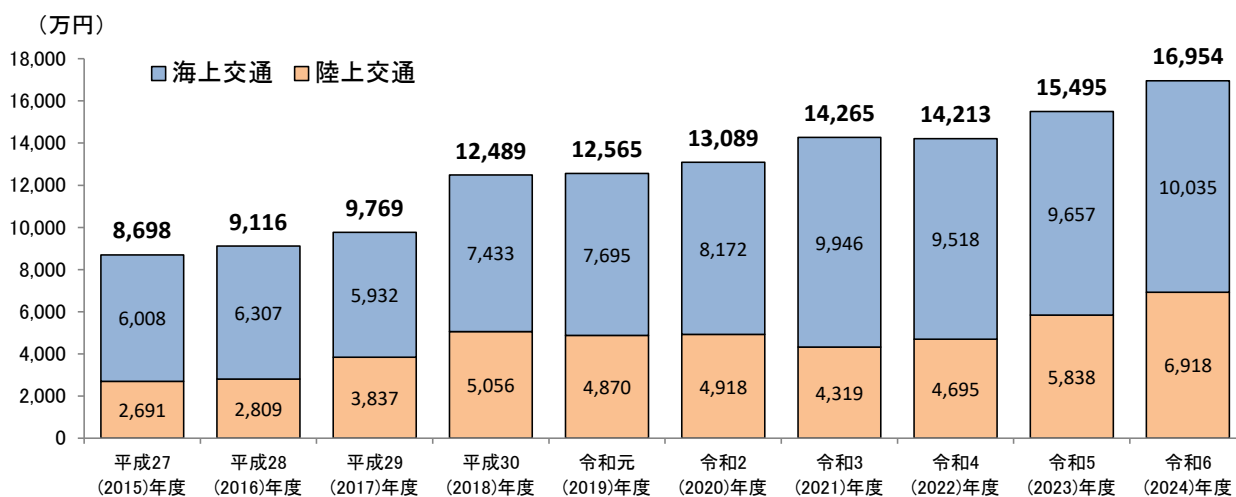
地域公共交通（陸上交通及び海上交通）を維持するための本町の負担額は増加傾向にあり、令和6(2024)年度は16,954万円です。

負担額が増加した主な要因としては、平成29(2017)年度からのバス運賃値下げに伴う収益の減少、また地域公共交通全般での利用者数の減少や燃料等のコスト上昇などが挙げられます。

なお、高速船（竹原～大崎上島～大長）は、令和6(2024)年度末に休止しています。

(円)

	平成27 (2015)年度	平成28 (2016)年度	平成29 (2017)年度	平成30 (2018)年度	令和元 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
安芸津フェリー	0	0	0	0	0	3381250	2998500	0	1666750	2056750
大三島ブルーライン	7,504,000	5,506,000	5,130,000	5,735,000	6,908,000	7,866,000	15,032,000	17,635,000	19,006,000	16,755,000
町営フェリーさざなみ	15,653,225	20,602,583	17,250,537	31,591,624	30,044,366	26,220,484	27,524,166	23,954,189	20,529,347	22,584,856
高速船	36,919,741	36,962,026	36,939,795	37,000,000	40,000,000	44,248,832	53,905,481	53,595,123	55,364,164	58,955,586
コミュニティバス (おと姫バス)	24,243,400	23,725,000	24,961,000	29,000,000	29,265,153	28,081,877	28,124,497	28,108,237	39,546,777	48,093,507
さんようバス	2,662,495	4,363,043	13,406,899	21,558,616	19,436,910	21,093,772	15,070,220	18,840,033	18,835,155	21,089,817
計	86,982,861	91,158,652	97,688,231	124,885,240	125,654,429	130,892,215	142,654,864	142,132,582	154,948,193	169,535,516



※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 2.11 本町の地域公共交通関連の負担額

2.4 地域公共交通確保維持改善事業における補助対象

本町は、国と連携して、持続可能な地域公共交通体系づくりを進めます。

「地域公共交通確保維持改善事業」における「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象系統としては、路線バス（さんようバス）が該当します。

運行事業者：さんようバス(株)

系統：大田—明石港・大串—大田



図 2.12 路線バス（さんようバス）の運行ルート

第3章 地域公共交通体系づくりの課題

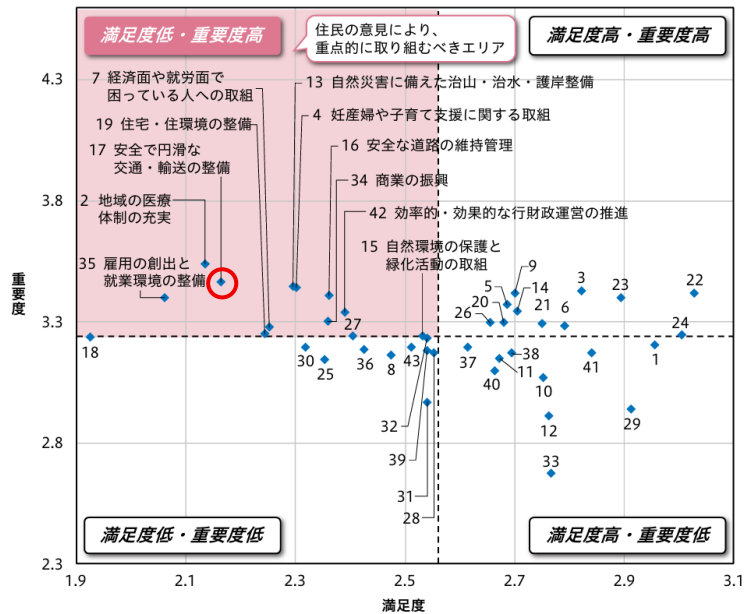
3.1 町民意見よりみる現状と問題

(1) 「大崎上島町第3次長期総合計画」策定に向けたアンケート調査結果より

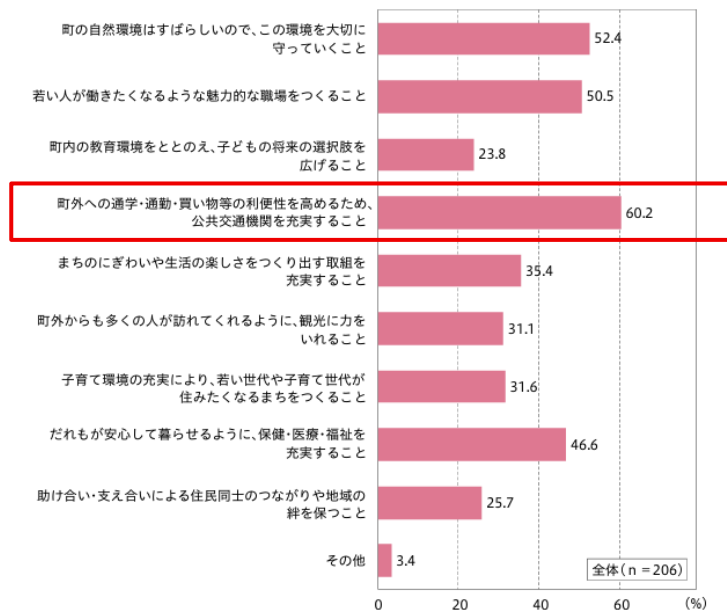
令和 5(2023)年度に実施した町民アンケートの回答より、本町の取組に対する「満足度」と今後の「重要度」について点数化を行った結果、「17 安全で円滑な交通・輸送の整備」は、「満足度が低く、重要度が高い」(町民が最も対応を求めている施策項目)に該当しました。

また、令和 5(2023)年度に実施した中高生アンケートにおいて、今後「もっと良くしてほしい(重要だ)」と思うことを設問した結果、「町外への通学・通勤・買い物等の利便性を高めるため、公共交通機関を充実すること」が60.2%と最も高くなっています。

<町民アンケート>
設問 あなたは、町の取組にどの程度満足していますか。また、町の取組として今後どの程度重要だと感じますか。



<中高生アンケート>
設問 大崎上島町について、今後「もっと良くしてほしい(重要だ)」と思うことは何ですか。
 ※複数回答



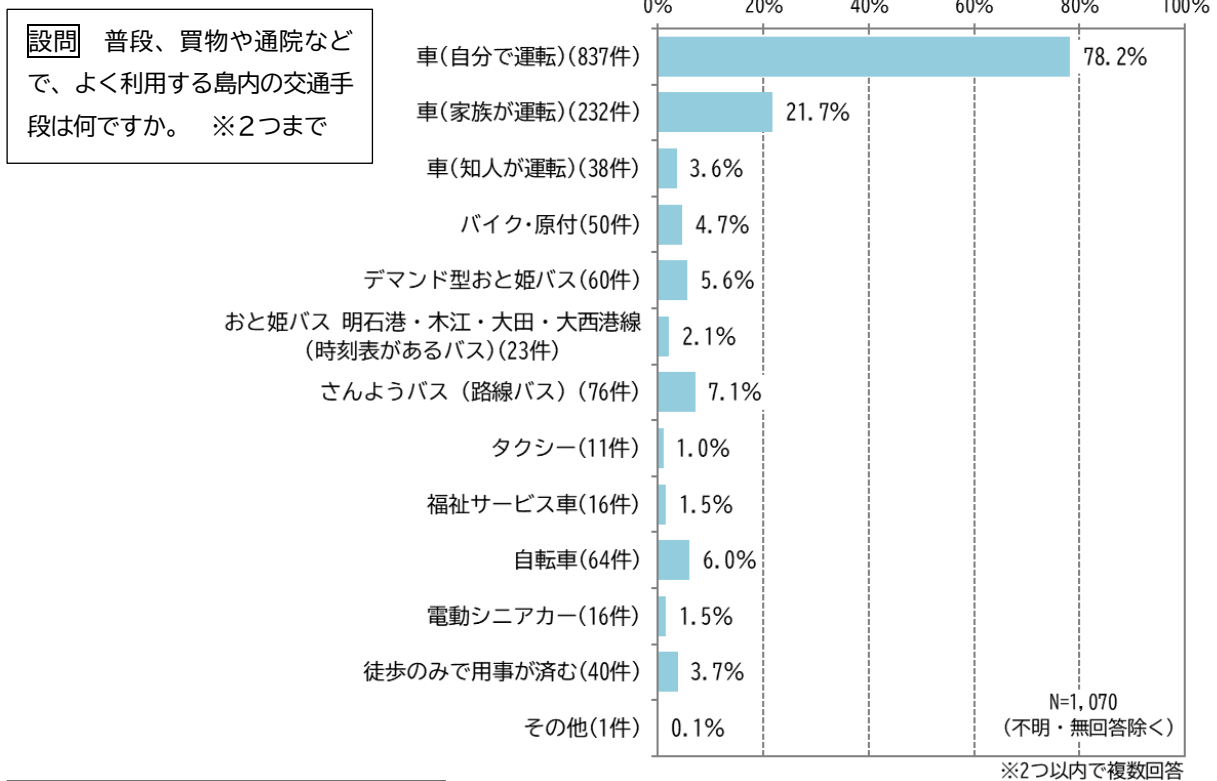
資料：大崎上島町第3次長期総合計画

図 3.1 町民・中高生アンケート結果(令和 5(2023)年度実施)

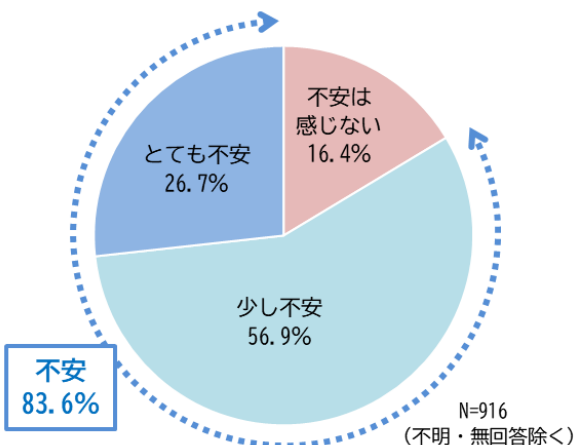
(2) 生活交通に関するアンケート調査結果より

町民がよく利用する島内の交通手段は「車（自分で運転）」であり、回答者の約8割を占めています。

一方、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8割以上を占め、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。



設問 将来の外出時に利用する交通手段について、不安はありますか。



不安の内容

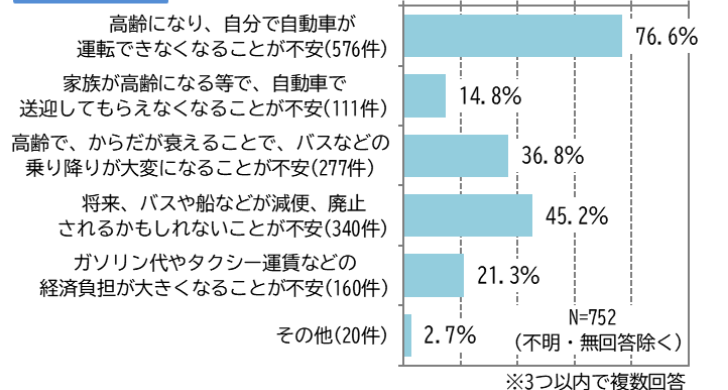


図 3.2 町民アンケート結果(令和 7(2025)年度実施)

3.2 交通事業者の意見よりみる現状と問題

(1) 陸上交通（路線バス、コミュニティバス）に関する意見より

- 令和7年(2025)年4月の運行見直し以降、路線バスとフェリーとの接続が悪くなったとの声がある。利用需要が多い学校などの関係機関と調整を図った上で、利便性向上に向けて対応を検討する。
- デマンド型おと姫バスは、満車で運行予約がとれないという声をよく聞く。例えば、利用の少ない時間帯の運行を見直して、利用の多い時間帯の運行台数を増やすなどの方法も念頭に、予約が取れない状況改善が必要である。
- 島民の高齢化や人口減少で、将来、バス事業自体がどうなるかわからない。路線バスではなく、全てデマンド型で、小さな車両でも対応できる時代が訪れるかもしれない。

(2) 海上交通（フェリー）に関する意見より

- 利用状況はコロナ禍で減少し、回復できていない。一方で、旅行客数自体は多くないものの、インバウンド客、サイクリングの方が増えている。
- 安芸津-大西航路では、広島叡智学園での行事、潮干狩りなどのイベントの際に、積み残しが発生。ただし、大きな問題にまではなっていない。
- 現行の運航に関しての人手不足はない。ただし、船員の高齢化に伴い世代交代を迎える際に、若い人材が確保できるかは不安。
- (多くの事業者で) 船齢が30年を超えているが、自社だけでの建造は不可能。修繕を繰り返し維持しているが、その単価も高騰し、かつ部品調達も困難となっており、このまま継続するのは厳しい。
- 運航の持続は、船の更新の可否にかかっている。航路にはサービス基準があるが、今後は見直さざるを得ない時期がくるのではないか。船のリプレイスの問題で続けたくてもできない、という事態が心配。
- 海上交通は、大地震等の災害に強いという利点がある。橋梁の場合、地震等で使えなくなると、途端に島内の暮らしが困ることになるが、橋を整備した島では、既に航路が無くなっている。大崎上島町でも、南海トラフ地震などを念頭に、もし災害があっても必ず残るような港湾をひとつでも確保するべき。
- 近年、安全対策に関する規制が厳しくなっており、従前よりも必要な資格、申請などが増加し、その分業務上の手間・負担やコストが増えている。

3.3 地域公共交通体系づくりに向けた課題

(1) 地域公共交通に関わる現状

これまでの分析結果を踏まえて地域公共交通に関わる本町の特徴を整理します。

① 人口減少・高齢化の進行

- 本町の人口は一貫した減少傾向が継続しており、さらに将来の予測でも令和 22(2040)年に 5 千人を下回るなど、今後も減少が続く見込み。
- 高齢化の進行も著しく、令和 7 年の高齢化率は 45.0%と、概ね 2 人にひとりが高齢者(65 歳以上)の状況。

② 本町の地域公共交通体系

- 大崎上島町は完全離島のまちである。そのため、本町と本土等の町外とを連絡するフェリー航路が、町民の暮らしを支える重要な交通手段となっている。
- 陸上での地域公共交通としては、路線バス(さんようバス)、コミュニティバス(おと姫バス)、タクシーがある。
- 令和 7(2025)年 4 月に、地域公共交通体系の大幅な見直しを実施した。その結果、デマンド型おと姫バスが、7 時~21 時の時間帯において、フェリー港との連絡を含めて町民等の移動を支えられる体系が整った。
- デマンド型おと姫バスは、特に町内の寮で暮らす学生・生徒など、若い世代の利用が多い。ただし、予約が集中する場合に、高齢者等が利用したくても予約できない状況も生じている。

③ 地域公共交通の利用者数の減少

- バスや航路などの地域公共交通サービスの利用者数は長期的な減少傾向にあるが、近年は横這いするものもある。一方、コミュニティバス(おと姫バス)は、デマンド型導入により利用者数が増加している。
- 特に、航路利用者数に影響する本町の観光入込客数は、コロナ禍の影響で令和 2(2020)年以降に落ち込んだが、近年は回復する傾向にある。

④ 町民による将来への不安

- 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る。すなわち、現状では、地域公共交通の利用意識は高くない。
- 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は少なくない。

⑤ 地域公共交通の事業環境の厳しさ

- 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・乗船員の不足は深刻な状況にない。しかし、従業員の高齢化が進んでいる事業者が多く、近い将来、世代交代が必要になった際に、人手不足の問題が顕在化する懸念がある。
- 特に航路事業者においては、老朽化に伴う船舶リプレイスの必要性が高まっているが、建造費が高騰している状況と相まって、各事業者単体での対応が困難な状況にある。

⑥ 地域公共交通維持のための町の負担増加

- 町民生活を支える地域公共交通を維持するために、運行経費の損失を行政が支援しており、本町も負担している。
- 人口減少や高齢化進行に伴う地域公共交通の利用需要の低下や、運行コストの上昇等により、今後、地域公共交通に係る本町の負担額が増加する懸念がある。

(2) 地域公共交通体系づくりに向けた課題

以上の現状を踏まえて、本町で持続可能な地域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) 人口減少・超高齢化社会の到来に伴い、地域公共交通の確保・維持に必要な町の財源確保が困難になることを見据えた上で、町民の暮らしを支える持続可能な地域公共交通体系をつくる必要がある。
- 2) 地域公共交通を担う交通事業者における人手不足や運行経費の高騰、航路事業者においては船の老朽化など、厳しい事業環境が今後も続くことを見据えて、事業者と行政（町、県、国）との情報共有の推進等、一層の連携強化を図り、問題解決にあたる必要がある。
- 3) 高齢化率が高い特徴を踏まえ、特に高齢者が利用しやすい移動手段の確保が必要。特に、デマンド型おと姫バスは、利用したい高齢者が使えない状況（利用方法がわからない、満車で予約できない）の改善が必要。
- 4) 本町の人口が減少し、かつ高齢化に伴い島外への移動が縮小する中、航路の維持・活性化を図るためには、観光目的などで本町へ来訪する人にとって利便性の高い町内の移動手段の確保や、交通情報の発信が必要。
- 5) 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。

第4章 地域公共交通体系づくりの方針と施策

4.1 地域公共交通体系づくりの基本方針

(1) 上位計画の方針

上位計画にあたる「大崎上島町第3次長期総合計画（令和7(2025)年3月）」では、将来像として“海景色の映えるまち ～瀬戸内海から幸せつなぐ「豊かな自然と学びの島」～”を掲げるとともに、基本目標である「活気に溢れ、安全で快適な住みやすいまち」を実現する基本施策のひとつに” 利便性の高い公共交通の整備” を位置付けています。

表 4.1 大崎上島町第3次長期総合計画における地域公共交通の施策

基本目標3	活気に溢れ、安全で快適な住みやすいまち
基本施策	利便性の高い公共交通の整備
10年後のまちの姿	誰もが安心して利用できる町内の交通手段が確保されるとともに、本土とのアクセス性が向上しています。
施策推進の方向性	公共交通の利用状況やニーズ、地域の実情を考慮した役割・効果などを総合的に勘案しながら、陸上・海上交通が一体となった、持続可能で利用しやすい公共交通体系の構築を図ります。

(2) 地域公共交通体系づくりの基本方針

本計画は、「大崎上島町第3次長期総合計画」の将来像を見据えた上で、基本目標「活気に溢れ、安全で快適な住みやすいまち」及び「10年後のまちの姿」をめざすものです。これを踏まえた上で、地域公共交通体系づくりの基本方針として、以下を定めます。

基本方針

「誰もが安心して利用できる町内の交通手段が確保」されるとともに、「本土とのアクセス性が向上」しているまちの姿の実現

取組の方向性

■ 「誰もが安心して利用できる町内の交通手段が確保」

- 現行の陸上交通、海上交通サービスを、町民、行政、交通事業者、まちづくり等関係組織との協働の中で、引き続き維持する。
- さらに、社会情勢や利用需要、事業環境の変化などに柔軟に対応し、必要に応じて見直し等を実施することで、持続可能な体系を形成する。
- ソフト施策の充実や新しい技術（ICT等）活用などにより、希望する人が誰でも安心して利用できる環境を整え、また、利用できない人への対応を検討する。

■ 「本土とのアクセス性が向上」

- 本土と連絡している現行のフェリー航路のサービス水準を維持する。
- フェリーと連絡可能な町内の陸上交通サービスを維持するとともに、さらにアクセス性を高めるための取組を推進する。
- フェリーと本土側のバスや鉄道との乗継について、関係事業者と調整し、利便性の向上に取り組む。

(3) 関係主体の役割

地域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。

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。

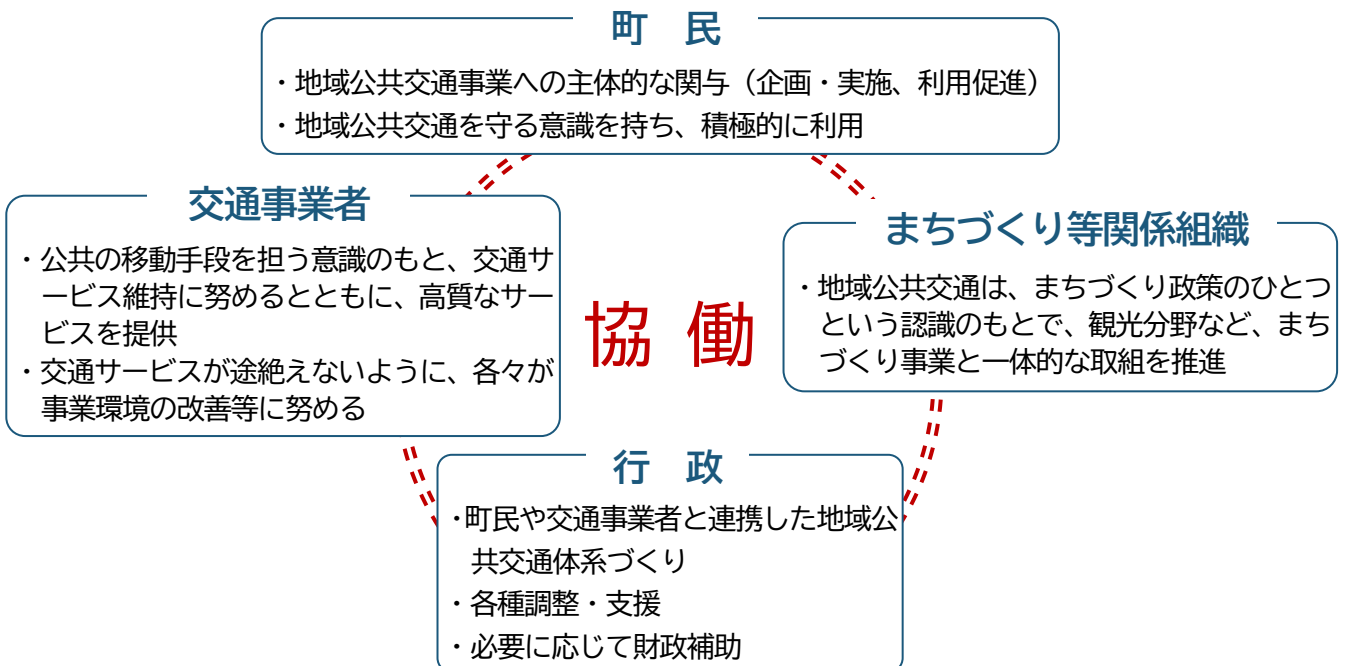


図 4.1 関係主体の役割

4.2 地域公共交通体系づくりの目標

基本方針に準じた地域公共交通体系づくりを進めるために、以下の目標を設定します。

目標 1 将来に向けて持続可能な地域公共交通体系をつくる

本町では、少子高齢化が急速に進んでおり、暮らしに必要な移動を自動車に頼れない町民が増加しつつあります。一方で、人口減少に伴う地域公共交通の利用者の減少や運行経費の高騰などにより、交通事業者の事業環境は悪化しています。

以上を念頭においた上で、通勤者・通学者・高齢者をはじめ、町民の日常生活に不可欠な陸上、海上の移動手段を確保、維持するため、将来に向けて持続可能な地域公共交通体系をつくります。

目標 2 地域公共交通の利用者数の減少をくい止める

人口減少や、新型コロナウイルスの影響なども受け、地域公共交通の利用者数は長期的な減少傾向にあります。地域公共交通体系が将来に向けて持続可能となるためには、誰もが便利に利用できる環境づくりにより、この減少傾向の抑制を図ることが必要です。

利便性や利用環境の向上、また利用促進に資するソフト施策を推進して、利用者数の減少をくい止めます。

目標 3 安心して利用できる町内の交通手段を確保する

高齢化が進む本町では、運転免許証の返納後の引きこもり防止のためにも、高齢者が利用しやすい町内の交通手段の確保が不可欠です。

これからも高齢者などの町民が安心して暮らせるように、利便性が高い町内の交通手段を確保します。

4.3 目標を達成するための事業

(1) 事業一覧

本計画の目標達成のために、以下の5分野の事業を実施します。

表 4.2 事業一覧

事業	取組事項
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. 地域公共交通利用促進事業	①地域公共交通の利用促進に資する取組 ②観光客等への地域公共交通情報の発信
V. 新技術等の導入検討事業	①新技術等の導入検討

地域公共交通体系づくりの基本方針

「誰もが安心して利用できる町内の交通手段が確保」されるとともに、「本土とのアクセス性が向上」しているまちの姿の実現

地域公共交通体系づくりに向けた課題

- 1) 人口減少・超高齢化社会の到来に伴い、地域公共交通の確保・維持に必要な町の財源確保が困難になることを見据えた上で、町民の暮らしを支える持続可能な地域公共交通体系をつくる必要がある。
- 2) 地域公共交通を担う交通事業者における人手不足や運行経費の高騰、航路事業者においては船の老朽化など、厳しい事業環境が今後も続くことを見据えて、事業者と行政（町、県、国）との情報共有の推進等、一層の連携強化を図り、問題解決にあたる必要がある。
- 3) 高齢化率が高い特徴を踏まえ、特に高齢者が利用しやすい移動手段の確保が必要。特に、デマンド型おと姫バスは、利用したい高齢者が使えない状況（利用方法がわからない、予約が一杯）の改善が必要。
- 4) 本町の人口が減少し、かつ高齢化に伴い島外への移動が縮小する中、航路の維持・活性化を図るためには、観光目的などで本町へ来訪する人にとって利便性の高い町内の移動手段の確保や、交通情報の発信が必要。
- 5) 上記課題に対応するために、従来の手法に捉われないことなく、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。

目標

- [1] 将来に向けて持続可能な地域公共交通体系をつくる
- [2] 地域公共交通の利用者数の減少をくい止める
- [3] 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
※主に[目標 1・2・3]に対応
- II. 海上交通の運航及び改善事業
※主に[目標 1・2・3]に対応
- III. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業
※主に[目標 1・3]に対応
- IV. 地域公共交通利用促進事業
※主に[目標 2・3]に対応
- V. 新技術等の導入検討事業
※主に[目標 1・2]に対応

図 4.2 課題・基本方針・目標・事業の関係

(2) 事業内容

事業- 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、町内の幹線道路を中心とするルートにおいて、路線バスを運行します。
- 交通事業者、町、町民が連携して継続的に利用促進を図り、サービス維持に努めます。
- 本町は必要に応じて、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、必要に応じて運行内容の見直しを行います。

【実施主体】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

- 本町が民間の交通事業者に委託し、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、コミュニティバス（おと姫バス）を運行します。
- 町、交通事業者、町民が連携して継続的に利用促進を図り、サービス維持に努めます。
- デマンド型おと姫バスにおいては、過度な重複予約などの不適切な利用を防ぐために、利用実態を把握するとともに具体的な対策を講じ、より多くの町民等が安心して利用できるように努めます。
- 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も踏まえて効率的かつ利便性の高いサービスに向けた検討を行い、必要に応じて運行内容の見直しを行います。

【実施主体】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

- 地域公共交通に捉われることなく、例えば、地域主導による助け合い交通・ライドシェアなど、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、事例の研究や本町への適応性を検討します。

【実施主体】大崎上島町



図 4.3 路線バス（さんようバス）



図 4.4 コミュニティバス（おと姫バス）

事業-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、町民等の日常生活を支える本土等との連絡手段として、フェリーを運航します。
- 交通事業者、町、町民が連携して継続的に利用促進を図り、サービス維持に努めます。
- 本町は必要に応じて、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、必要に応じて運航内容の見直しを行います。

【実施主体】大崎上島町、民間交通事業者

②町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善

- 本町が、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、白水～生野島～契島航路のフェリーを運航します。
- 町、町民が連携して継続的に利用促進を図り、サービス維持に努めます。
- 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、必要に応じて運航内容の見直しを行います。

【実施主体】大崎上島町

事業-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、地域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。
- バスやフェリー等の利便性向上を図るため、乗り継ぎ改善に資するダイヤの見直しや円滑に乗り継ぎできる便の周知等に取り組みます。

【実施主体】大崎上島町、民間交通事業者

②港湾施設の整備要望

- 白水港、大西港、天満港、明石港、福浦港、契島港に対して、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】大崎上島町

事業-IV 地域公共交通利用促進事業

①地域公共交通の利用促進に資する取組

- 町民に対して地域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通じて地域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。
- バス等を利用しない町民に対して、地域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、高齢者等への地域公共交通勉強会などの取組を推進します。

【実施主体】大崎上島町、民間交通事業者、町民、関係団体

表 4.3 利用促進に係る取組（例）

項目	概要
広報紙、ホームページ、SNS等での情報発信	地域公共交通の利用動向、また、時刻表、ルート・航路などの地域公共交通に関する情報を発信する。
地域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、NPO 団体等と連携して、町民が乗り方等を学習する地域公共交通勉強会の開催を推進する。
体験型バスツアーの実施	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）

②観光客等への地域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3次長期総合計画」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、町、観光協会等の関連組織が連携して、例えば、観光客向けの地域公共交通のアクセス情報を、マップやHPなどの様々な媒体を通じて発信し、地域公共交通の利用促進を図ります。

【実施主体】大崎上島町、民間交通事業者、大崎上島町観光協会

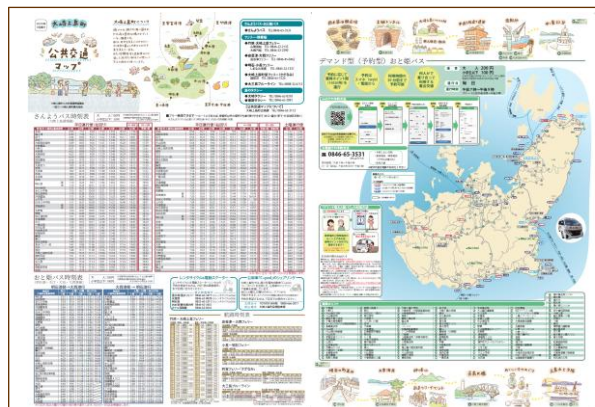


図 4.5 観光情報を記載した公共交通マップ

事業-V 新技術等の導入検討事業

①新技術等の導入検討

- 近い将来、本町でも健在化が懸念される乗務員不足などの、地域公共交通に関する様々な社会課題の解決に向けて、新しい技術活用について事例研究等を行うとともに、条件等が調った取組については、実証を含めて積極的に推進します。

【実施主体】大崎上島町



図 4.6 町内で実証実験を行った自動運航船

第5章 施策評価とスケジュール

5.1 施策評価

(1) 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。

表 5.1 評価指標の一覧

評価指標	概要	基準値	目標値
【目標1】 将来に向けて持続可能な地域公共交通体系をつくる			
ア. 本町の地域公共交通関連の支出額	陸上交通、海上交通における支出額の合計額	令和 6(2024)年度	令和 11(2029)年度
		16,954 万円	基準の水準を維持
イ. コミュニティバス（おと姫バス）の収支率	コミュニティバス（おと姫バス）の運賃収入と運行経費の比率	令和 6(2024)年度	令和 11(2029)年度
		6.2%	基準の水準を維持
【目標2】 地域公共交通の利用者数の減少をくい止める			
ウ. 町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(年度)、路線バス(前年 9 月～当年 10 月)の利用者数の合計値	令和 6(2024)年	令和 11(2029)年
		110,160 人	基準の水準を維持
【目標3】 安心して利用できる町内の交通手段を確保する			
エ. 高齢者等への地域公共交通勉強会の開催回数	高齢者等の町民を対象とする地域公共交通勉強会を開催した回数	令和 3(2021)年～令和 7(2025)年	令和 8(2026)年～令和 12(2030)年
		平均 9.4 回/年	毎年 9 回以上
オ. 将来の交通手段をとっても不安を感じる町民の割合	令和 7 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)	令和 7(2025)年度	令和 12(2030)年度
		26.7%	25%未満

(2) 評価指標の目標値

[目標1] 将来に向けて持続可能な地域公共交通体系をつくる

指標ア 本町の地域公共交通関連の支出額

本町が、町民の生活移動サービスの支援を持続的に行うためには、運行サービスの効率化を図る等により、町の財政負担の過度な拡大を抑制する必要があります。

そのため、評価指標に「本町の地域公共交通関連の支出額」を採用し、目標値としては、令和6(2024)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 5.2 指標アの基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
		令和6(2024)年度	令和11(2029)年度
ア. 本町の地域公共交通関連の支出額	陸上交通、海上交通における支出額の合計額	16,954万円	基準の水準を維持

指標イ コミュニティバス（おと姫バス）の収支率

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、目標値としては、運行経費の増大が見込まれる一方で、利用促進を図ることにより、令和6(2024)年度の水準維持とします。

表 5.3 指標イの基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
		令和6(2024)年度	令和11(2029)年度
イ. コミュニティバス（おと姫バス）の収支率	コミュニティバス（おと姫バス）の運賃収入と運行経費の比率	6.2%	基準の水準を維持

[目標2] 地域公共交通の利用者数の減少をくい止める

指標ウ 町内における地域公共交通（陸上交通）の利用者数

地域公共交通の長期的な利用者数の減少は、地域公共交通の円滑な運営の大きな障害となります。利用促進に向けた取組を推進し、また、必要な運行サービスの見直し等により利便性を高め、利用者数の減少をくい止めることが、結果として町民が便利に利用でき、暮らしを支える地域公共交通体系の実現に近づくと考えます。

そのため、評価指標として「町内における地域公共交通（陸上交通）の利用者数」を採用し、目標値としては令和6年(2024)の水準維持とします。

表 5.4 指標ウの基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
ウ. 町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(年度)、路線バス(前年9月～当年10月)の利用者数の合計値	令和6(2024)年	令和11(2029)年
		110,160人	基準の水準を維持

[目標3] 安心して利用できる町内の交通手段を確保する

指標工 高齢者等への地域公共交通勉強会の開催回数

本町で実施している、高齢者等へのバス等地域公共交通の利用方法を学習・体験する取組は、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。現行計画期間では、コロナ禍で実施できなかった令和3(2021)年度を除き、令和4(2022)年度に11回、令和5(2023)年度に6回、令和6(2024)年度に20回、令和7(2025)年度に10回(予定)実施しました。

今後も着実に継続するため、評価指標に「高齢者等への地域公共交通勉強会の開催回数」を採用し、目標値としては、毎年9回以上の実施を目指します。

表 5.5 指標工の基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
工. 高齢者等への地域公共交通勉強会の開催回数	高齢者等の町民を対象とする地域公共交通勉強会を開催した回数	令和3(2021)年～令和7(2025)年	令和8(2026)年～令和12(2030)年
		平均9.4回/年	毎年9回以上

指標オ 将来の交通手段をととても不安に感じる町民の割合

町民の身近に、安心して利用できる地域公共交通の確保・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、評価指標として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」を採用し、目標値としては、基準値（令和7(2025)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 5.6 指標オの基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
オ. 将来の交通手段をととても不安に感じる町民の割合	令和7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)	令和7(2025)年度	令和12(2030)年度
		26.7%	25%未満

<参考(回答結果)>

回答	件数(件)	構成比
不安は感じない	150	16.4%
少し不安	521	56.9%
とても不安	245	26.7%

(3) 評価・改善の考え方

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

※ 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。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
当該年度の事業実施	→											
前年度の評価・検証	→											
事業の改善					→							
次年度の事業計画								→				

図 5.1 各年度の評価・改善の流れイメージ

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。

(4) 進行管理

本計画の推進状況は、町民（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、地域公共交通の利用実態や運行・運航などに関しては、実績データ等を踏まえつつ、定期的に本町と交通事業者が協議を行い、その結果より、必要に応じて計画事業の見直し等を協議会に諮るなど、効果的、効率的に各事業を推進します。

【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
- 大崎上島町議会の代表
- 利用者又は住民代表者
- 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
- 道路管理者
- 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

5.2 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 5.7 事業実施スケジュール

事業名		スケジュール				
		令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)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 (検証・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 (検証・改善)	→	→	→	→
	③少量輸送に対応する運行サービス検討	随時実施				
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 (検証・改善)	→	→	→	→
	②町営フェリー（さざなみ）の運航及び改善	運航実施 (検証・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	随時実施				
	②港湾の整備要望	随時実施				
IV. 地域公共交通 利用促進事業	①地域公共交通の利用促進に資する取組	継続実施				
	②観光客等への地域公共交通情報の発	継続実施				
V. 新技術等の 導入検討事業	①新技術の導入検討	随時実施				