

1 趣旨

第 37 回大崎上島町公共交通連携協議会において委員から発言のあった、持続可能な「公共交通の最適化」について、引き続き議論を重ねていくこととされたため、現状を整理した上で、今後の進め方を提示する。

(発言内容)

- デマンドバスの社会実装が軌道に乗れば陸上交通の利便性が大きく向上する。これを機に、限られた財源の中で、陸上交通と海上交通を含む公共交通の再編・見直しを議論してはどうか。
- 交通再編により、住民のみならず観光面での利便性も向上していくのではないかと。

2 町負担額の推移

地域公共交通に対する令和 4 年度の町負担額は 14,216 万円である。負担額の割合は、陸上交通が約 33%、海上交通が約 67%であり、町の赤字補填額は増加傾向にある。

区分	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 4 年度負担額の内訳		
①陸上交通	4,870万円	4,919万円	4,321万円	4,696万円	おと姫バス 2 台	2,811 万円	約 33%
②海上交通	7,695万円	7,111万円	9,945万円	9,520万円	路線バス 2 台	1,885 万円	
合計	12,565万円	12,030万円	14,266万円	14,216万円	高速船	5,360 万円	約 67%
					ブルーライン	1,764 万円	
					さざなみ	2,396 万円	

3 デマンドバスの実証運行

(1) デマンドバス

- 利用者が事前にスマートフォン等から予約（電話予約も併用）。
- 予約した日時に乗降ポイント（バス停留所や公共施設などに設置）から乗車する。
- 予約に応じて乗降ポイント間を自由なルートで効率的な乗合運行を実施。運行の無駄が無い。

(2) 実証運行までの経緯

- 複雑なダイヤやコースにより運行するおと姫バスの利用者数は、長期的な減少傾向にある。
- 令和 4 年度の実証運行において、デマンドバスは、学生・生徒を含めた普段バスを利用しない新しい利用者を獲得することがわかった。
- 利用者の満足度は非常に高く（満足：約 75%、やや満足：約 14%、やや不満：約 9%、不満：0%）、若者のみならず高齢者を含めデマンドバスの本格運行を望む声が多数あった。

(3) デマンドバスの特徴

- おと姫バスなどの定時定路線のサービスでは、ルート・ダイヤなどが限定される。
- 一方、区域運行を行うデマンドバスでは、乗降ポイントや利用時間の自由度が大幅に高まるため、利用者のスケジュールに応じた運行が可能となる。

4 デマンドバスの実証運行終了後の展開（案）

- 令和 6 年 4 月から本格運行することで、陸上交通の早期充実を図る。必要な見直しは随時実施する。
- デマンドバスの本格運行後も、当面の期間はおと姫バスを従来どおり運行するが、利便性の高いデマンドバスの利用需要が過大（おと姫バスからの転換を含む）になる状況も見込まれるため、必要に応じておと姫バスのデマンド化を進める。

(スケジュール)

	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度
デマンドバス (2 台)	12 月中旬～実証運行 (予定)	4 月～本格運行	
おと姫バス (2 台)	従来どおり運行		必要に応じデマンド化

5 町負担額の推移見通し（概算）

○ 令和6年度から本格運行する場合の町負担額の見通しは次のとおり。 ※デマンドバスの運行経費は概算

区分	令和4年度 (実績)	令和5年度 (デマンド実証運行による増)	令和6年度 (デマンド移行期間による増)	令和7年度 (デマンド移行完了)
	14,216 万円	16,716 万円	16,905 万円	16,905 万円
海上交通	9,520 万円	9,520 万円	9,520 万円	9,520 万円
高速船	5,360 万円	5,360 万円	5,360 万円	5,360 万円
ブルーライン	1,764 万円	1,764 万円	1,764 万円	1,764 万円
さざなみ	2,396 万円	2,396 万円	2,396 万円	2,396 万円
陸上交通	4,696 万円	7,196 万円	7,385 万円	7,385 万円
路線バス	1,885 万円 (2 台)	1,885 万円 (2 台)	1,885 万円 (2 台)	1,885 万円 (2 台)
おと姫バス	2,811 万円 (2 台)	2,811 万円 (2 台)	5,500 万円 (おと姫バス 2 台)	5,500 万円 (デマンドバス 4 台)
デマンドバス		2,500 万円 (実証運行経費)	2,500 万円 (デマンドバス 2 台)	

6 デマンドバスの本格運行で期待できるメリット

- 免許証を返納した高齢者や、児童・生徒などマイカーを持たない者にとっては、バスが主要な交通機関である。少ない便数に起因する移動可能時刻の制約が無くなれば、外出意欲の促進に繋がるとともに、これまで参加を諦めていた催し等への参加が可能となる。
- 運賃が低価格でありながらタクシー並みの利便性、効率的な移動が可能となり、陸上交通の利便性は格段に向上することが見込まれる。
- 気軽に移動できる環境は移動需要を促進させ、移動に伴う消費増は町の活性化に繋がる。
- 町民のみならず来町者の移動ニーズを満たすことにも繋がり、町の魅力が向上する。
- 人口減少が進む中、新しい需要開拓による利用者数の増加、これに伴う運賃収入の増加は、町負担額の軽減に繋がる。
- デマンド運行では予約のあったバス停だけを最短で結ぶため、誰も乗っていないのに運行するいわゆる「空気輸送」を無くして燃料費の削減にも繋がる。
- 便利で使い勝手の良い公共交通はマイカー利用の縮減にも効果があり、「ゼロカーボンシティ」宣言をした本町の取組としても相応しい。

7 高速船の利用状況

町負担額で最もウェイトが大きいのが高速船である。令和4年度における町負担額（赤字欠損額）は約 5,300 万円と多額である一方、利用者は一部区間に偏っており、次の3区間で 70%以上を占めている。

利用区間	令和元年度	令和3年度	令和4年度
①竹原～めばる	32.4% (9,341人／28,835人)	33.3% (6,508人／19,537人)	34.1% (6,990人／20,523人)
②明石～大長	29.1% (8,397人／28,835人)	31.5% (6,145人／19,537人)	28.8% (5,921人／20,523人)
③竹原～天満	14.4% (4,161人／28,835人)	13.3% (2,608人／19,537人)	10.1% (2,069人／20,523人)
合計	75.9% (21,899人／28,835人)	78.1% (15,261人／19,537人)	73.0% (14,980人／20,523人)

8 公共交通の最適化に係る町民ニーズの把握

- 町民の暮らしを末永く支えられる持続可能な交通体系を整備するためには、利用者の移動ニーズを十分踏まえた上で、既存の公共交通サービスの効率化を図る必要がある。
- ついては、どうすれば利便性が高く持続可能な陸上・海上の公共交通となるか、町民（18 歳以上 1,000 名：年齢階層別の無作為抽出を想定）を対象に、現状を明示した上でアンケート調査を実施し、公共交通の最適化に係る町民ニーズを把握する。
- 今後、町民ニーズも参考にしながら公共交通連携協議会において、さらに議論を深めていく。