

地域公共交通体系づくりの基本方針について

1. 地域公共交通の現状

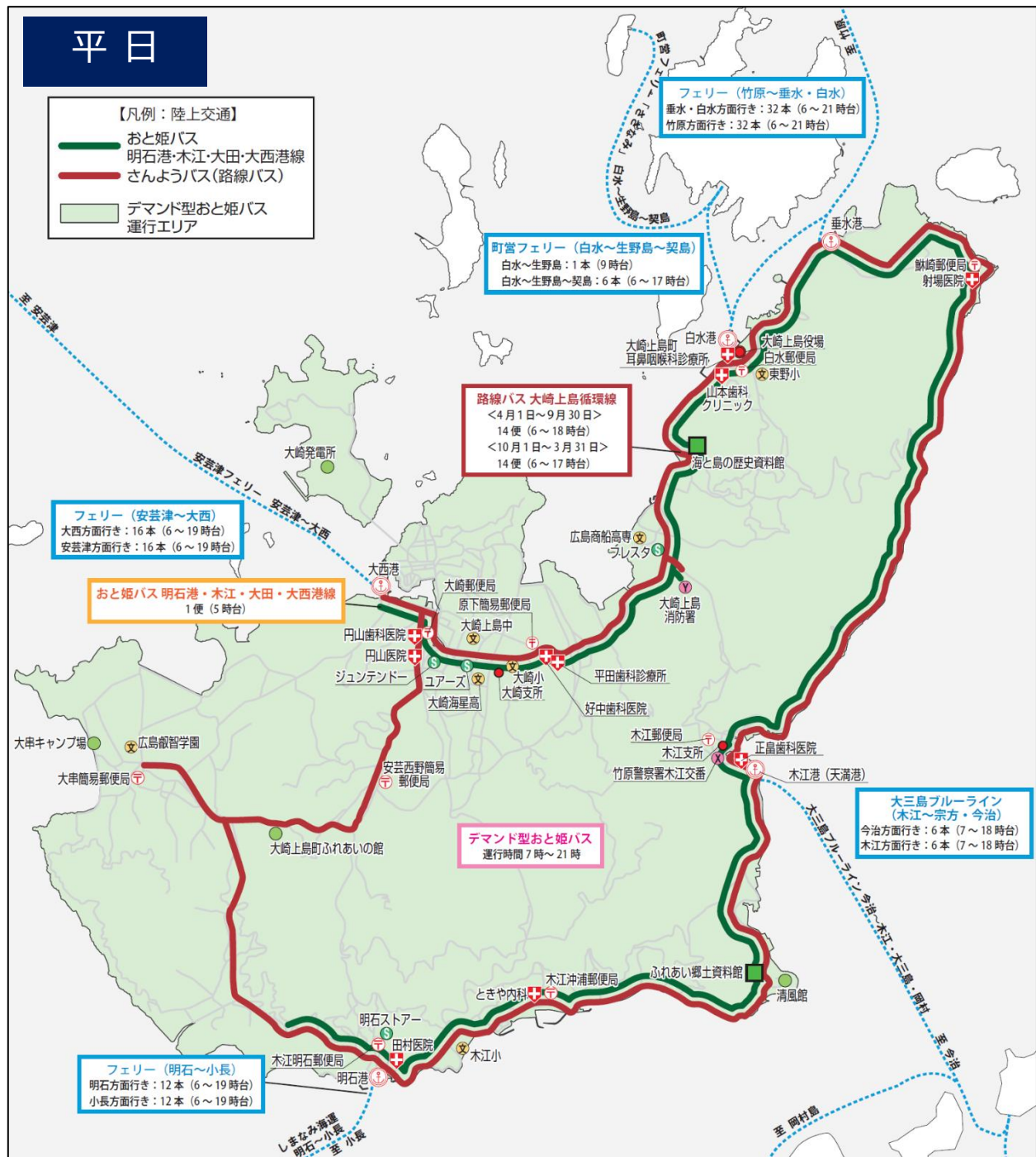
(1) 地域公共交通体系

- 大崎上島町は完全離島のまちであり、町外との連絡をフェリー航路が担っています。そのため、大崎上島内においては、フェリー港（白水港、垂水港、大西港、木江港、明石港）が重要な交通拠点となっています。
- 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）、タクシーがあります。うち、デマンド型おと姫バスは、大崎上島と長島の全エリアを運行しています。

表 大崎上島町の地域公共交通の一覧

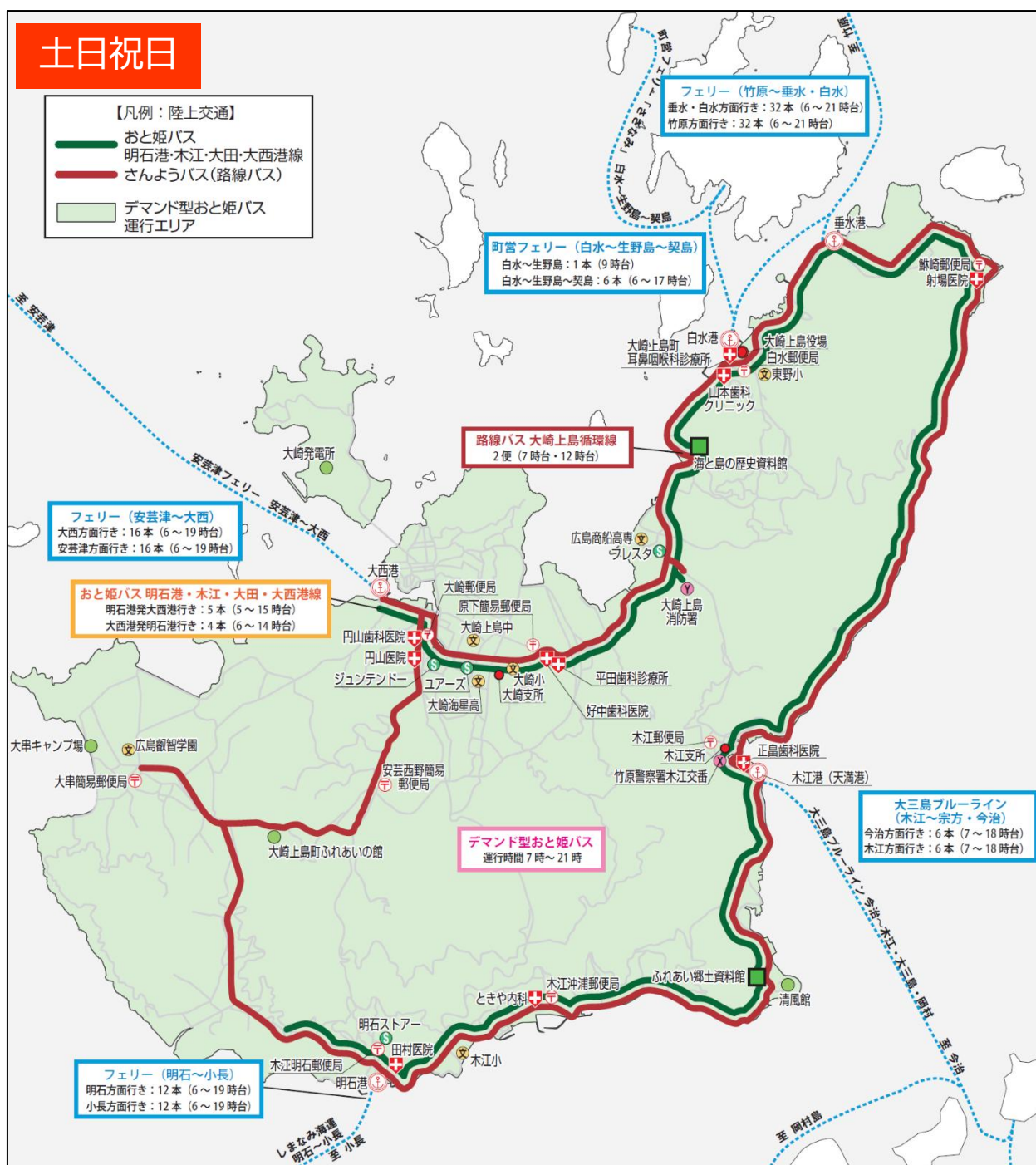
種 類			区 間	運行（運航）主体
陸上 交通	路線バス（さんようバス）		町内循環	さんようバス株式会社 ※国庫補助（幹線補助）路線
	コミュニティバス （おと姫バス）	デマンド型	大崎上島・長島エリア （区域運行）	大崎上島町
		定時定路線型	明石港～木江 ～大田～大西港	大崎上島町
	タクシー		－	おおさきタクシー 東野タクシー
海上 交通	フェリー		竹原～垂水・白水	大崎汽船株式会社 山陽商船株式会社
			安芸津～大西	安芸津フェリー株式会社
			明石～小長	しまなみ海運株式会社
			今治～大三島～木江	大三島ブルーライン株式会社
			白水～生野島～契島	大崎上島町

（令和 7(2025)年 10 月 1 日現在）



(令和 7(2025)年 10 月 1 日現在)

図 平日の地域公共交通の運行(運航)状況



(令和7(2025)年10月1日現在)

図 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

- 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。

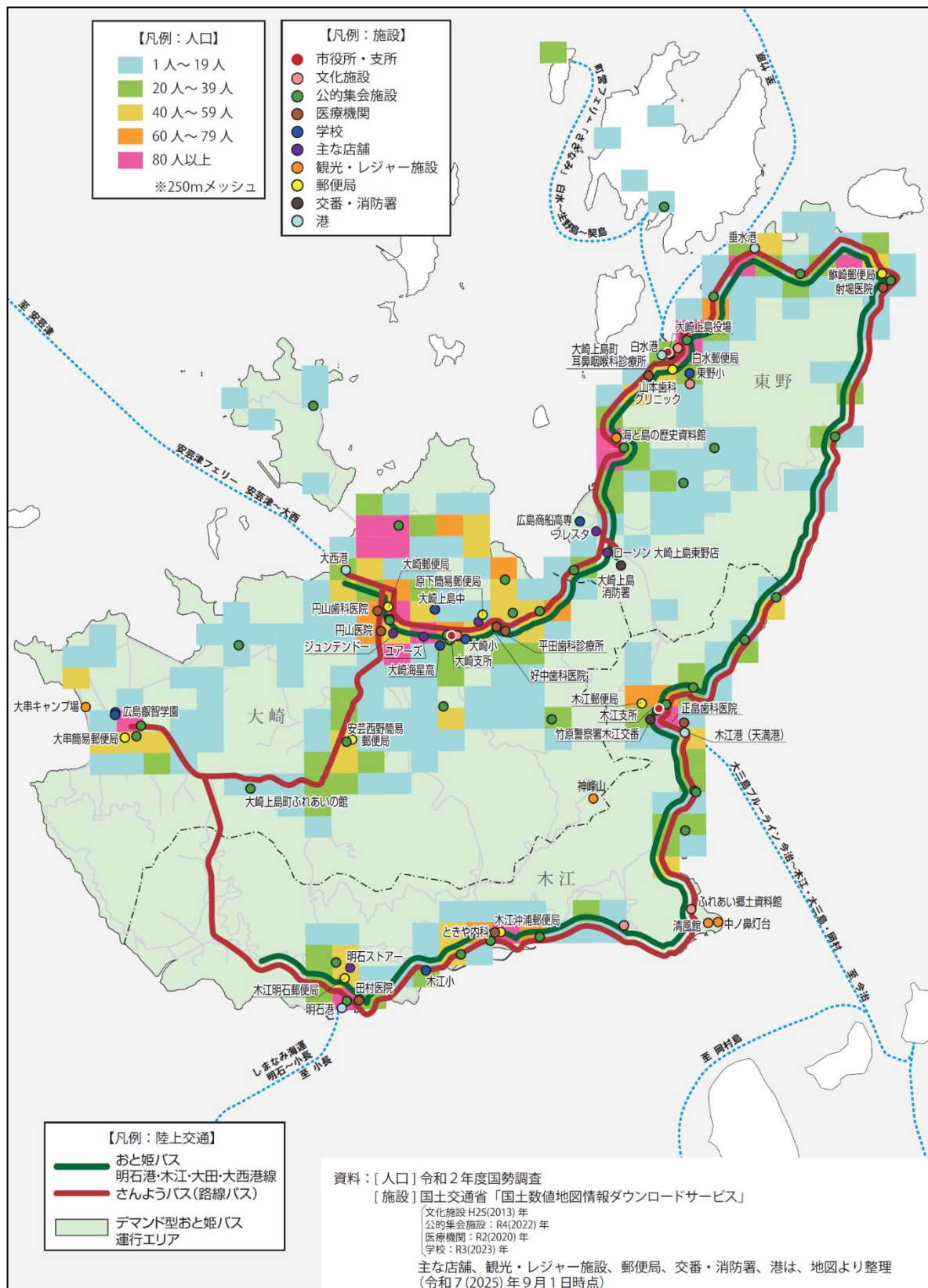


図 人口と生活関連施設の分布

(3) 高齢化率の状況

- 町内の広い地域において高齢化率が40%を超えていますが、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。

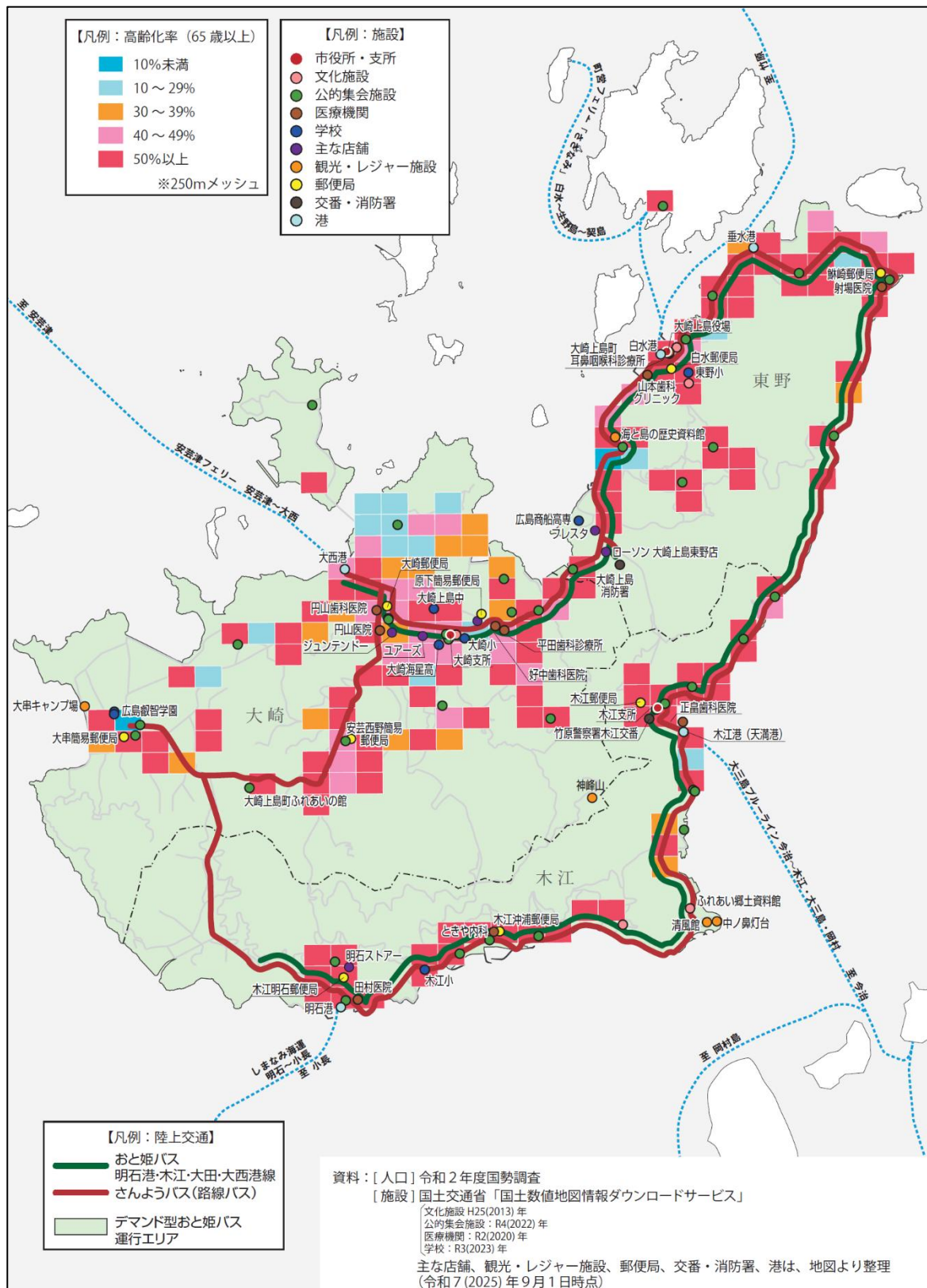


図 高齢化率（65歳以上）と生活関連施設の分布

(4) 将来人口の動向

- これからの人口は、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。

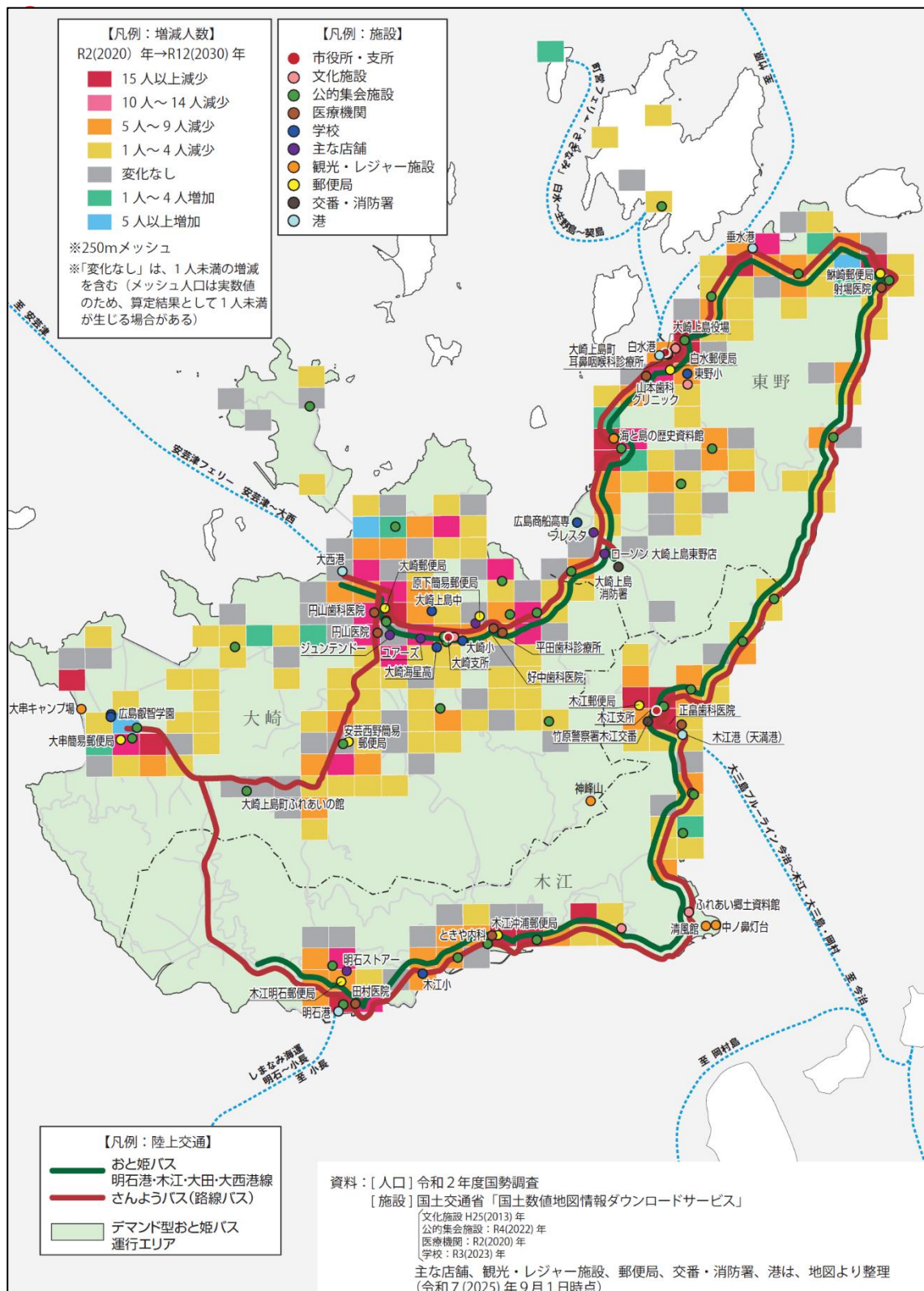
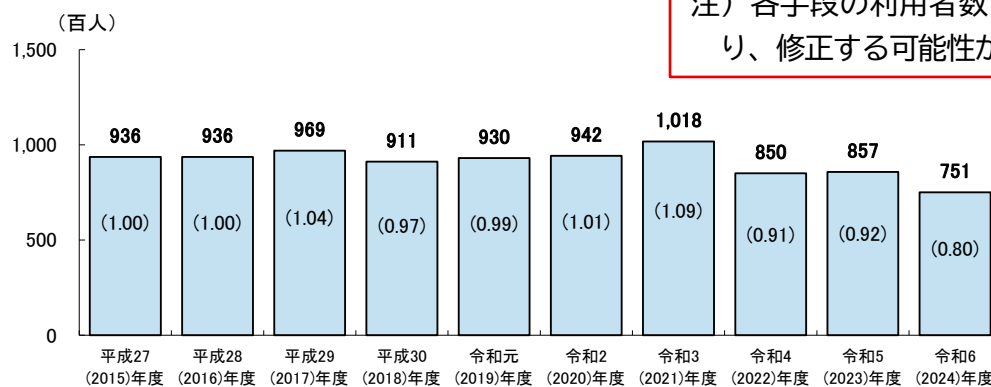


図 これからの人口推移と地域公共交通体系

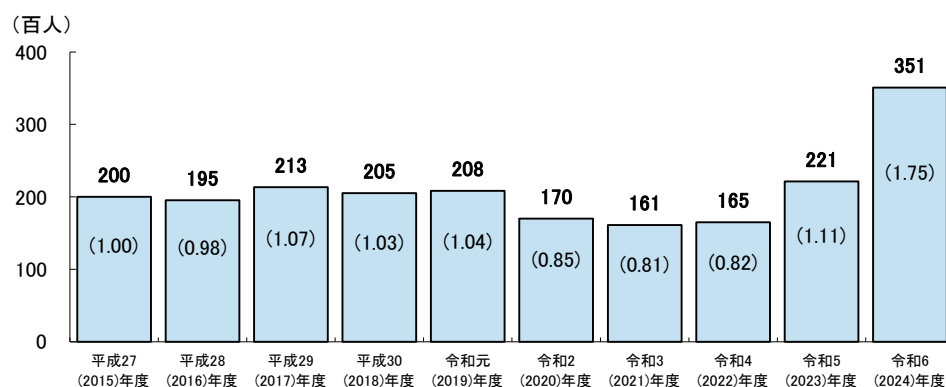
(5) 地域公共交通の利用状況

- 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。

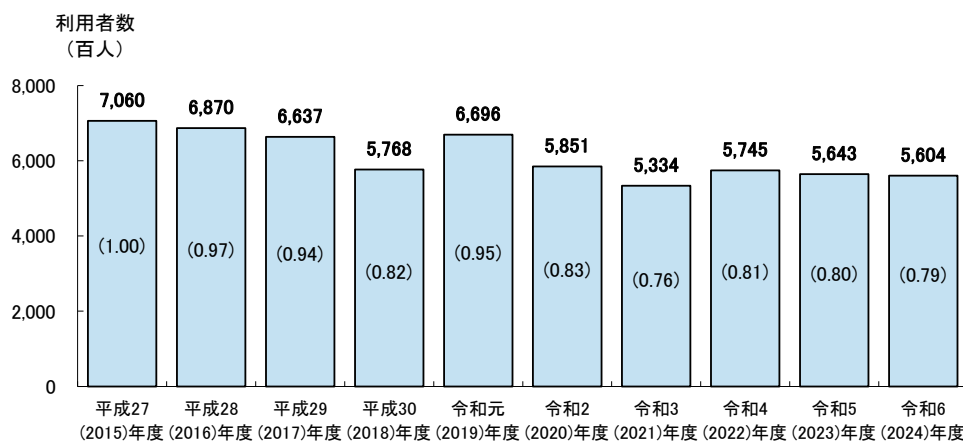
【路線バス（さんようバス）】



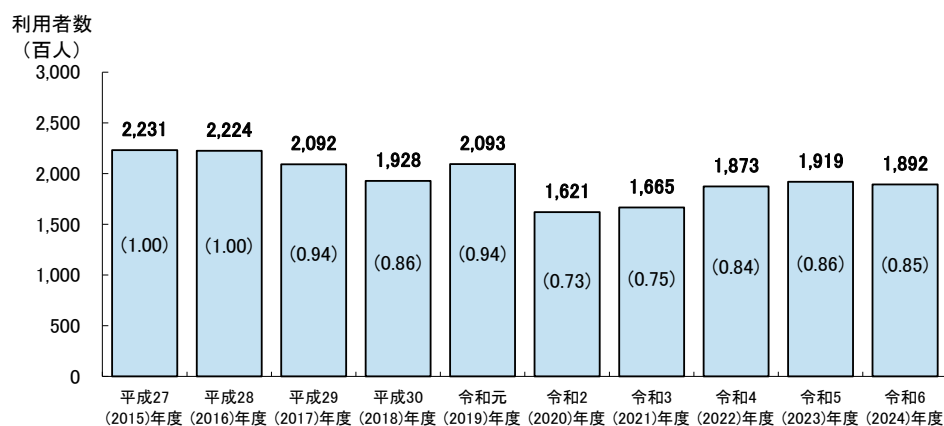
【コミュニティバス（おと姫バス）】



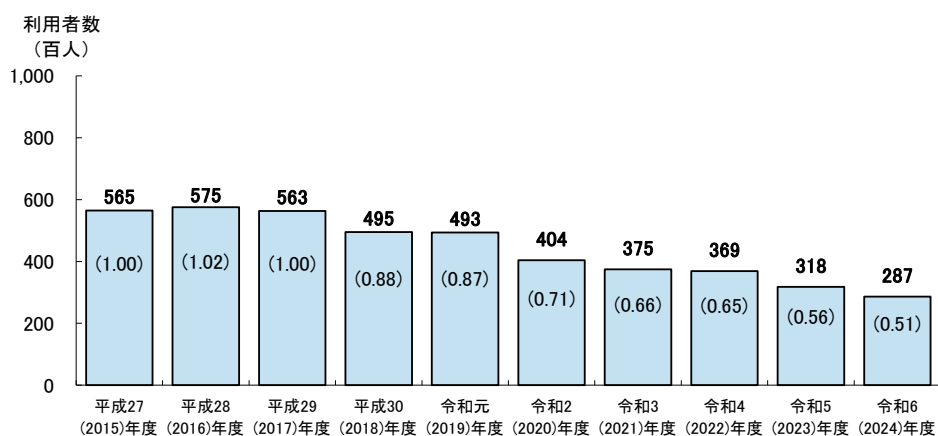
【フェリー：竹原～垂水・白水】



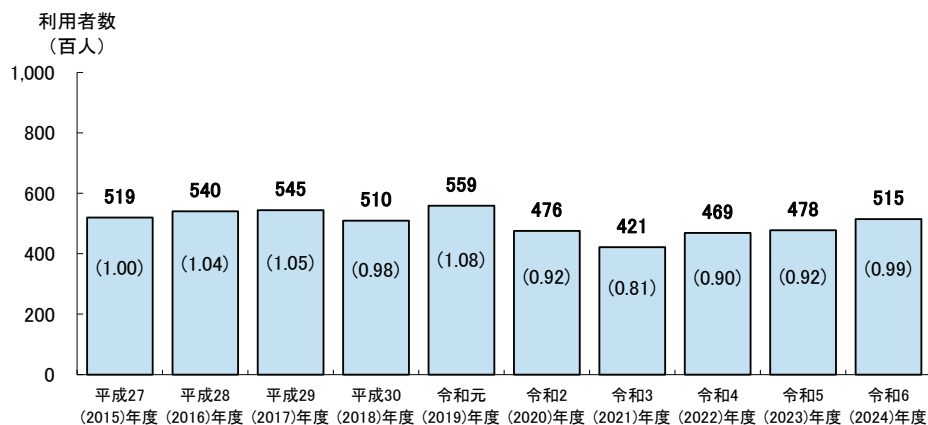
【フェリー：安芸津～大西】



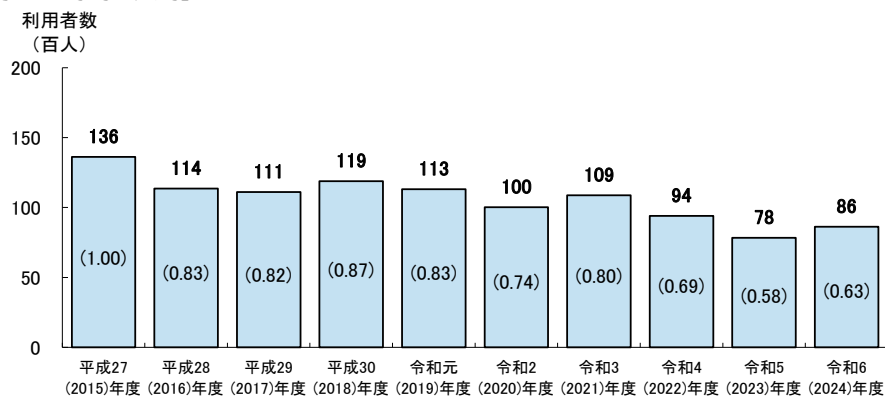
【フェリー：明石～小長】



【フェリー：今治～大三島～木江】



【フェリー：白水～生野島～契島】



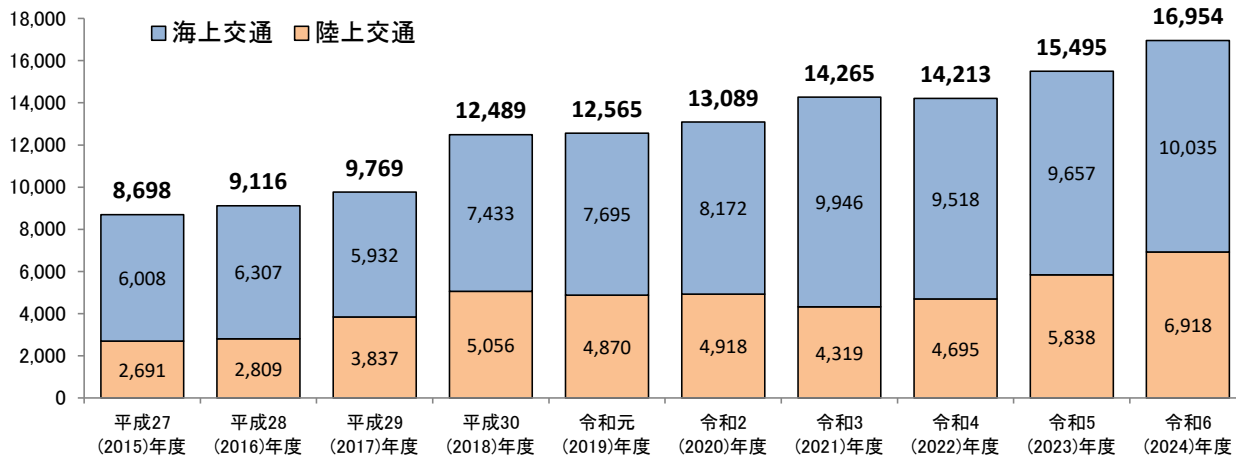
(6) 地域公共交通維持のための負担額

- 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16,954万円になっています。
- 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	3,381,250	2,998,500	0	1,666,750	2,056,750
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
	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

(万円)



※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 本町の公共交通関連の負担額

(7) 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。
- 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 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）

■白水港・垂水港→竹原港

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	
21 時台以降	1	×連絡可能な陸上交通なし
計	32 便	—

■竹原港→白水港・垂水港

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	
21 時台以降	2	×連絡可能な陸上交通なし
計	32 便	—

※危険物運送便含む

（令和 7(2025)年 10 月 1 日現在）

表 本土方面へのフェリー便と陸上交通の連絡（大西港）

■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	—

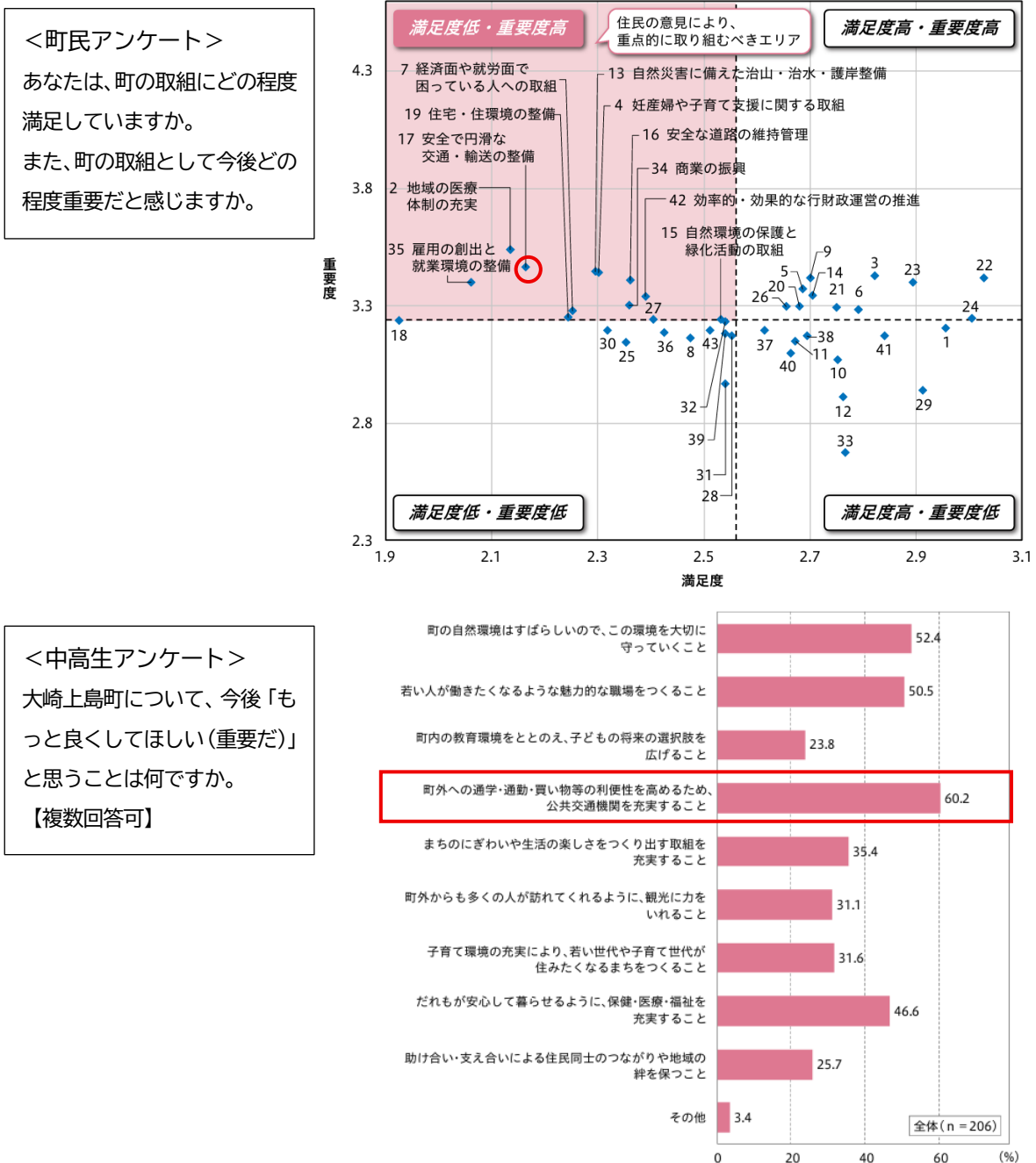
■安芸津港→大西港

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）

(8) 町民意識

- 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。
- 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。



資料：大崎上島町第3次長期総合計画

図 町民・中高生アンケート結果(令和 5(2023)年度実施)

1.2. 大崎上島町の地域公共交通の特徴

- 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。
- 地域公共交通のうち、デマンド型おと姫バスは若い世代の利用が多く、その理由として、町内の寮で暮らす学生・生徒に多く利用されていることが挙げられる。一方で、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。
- 今後も本町では人口減少や高齢化が進む見込みであり、その結果として陸上交通、海上交通共に利用需要が低下することが懸念される。さらに、乗務員・乗船員の不足、維持のための町負担額の上昇なども懸念されるなど、地域公共交通サービスの維持環境は厳しさを増している。

2. 地域公共交通体系づくりの基本方針

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 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

将来像	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」～
	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。
主な施策と内容	<p><u>(1)公共交通サービスの確保・維持</u> 利用者の減少や燃料費高騰などによる経費増額等を念頭に、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公共交通サービスの確保・維持に努めるとともに、海上交通と本土交通のバスや鉄道の乗継などの利便性の向上においても、関係機関と協議しながら取り組みます。</p> <p><u>(2)公共交通サービスの改善・再編</u> 公共交通サービスを利便性が高く効率的なものとするため、大崎上島町公共交通連携協議会と連携して、サービス改善や再編に向けた検討を継続的に実施します。 また、デマンド型や定時定路線型バスの効果的な運行や、フェリーとの接続を改善することで、快適で利用しやすい公共交通を整備します。</p> <p><u>(3)新たな技術の導入</u> ドライバー人手不足等の深刻化する社会課題の解決に向けて、自動運転バスや自動運航船などの新しい技術の導入を、実証を含め積極的に推進します。</p> <p><u>(4)カーシェアリング事業の推進</u> 土日の来町者等の移動需要を満たすため、公用車を活用したカーシェアリング事業の取組を推進します。</p> <p><u>(5)架橋建設構想・計画の推進</u> 安芸灘諸島連絡架橋8号橋の計画実施や竹原市への架橋の早期実現に向け、関係機関と連携を強化して取り組みます。</p>

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」や「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

<地域公共交通体系づくりの方向性>

■「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、町民等、交通事業者、行政との協働の中で、引き続き維持する。
- さらに、社会情勢や利用需要、事業環境の変化等に柔軟に対応し、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。