

大崎上島町地域公共交通計画（第2期）

【概要版】



令和8（2026）年3月

大崎上島町

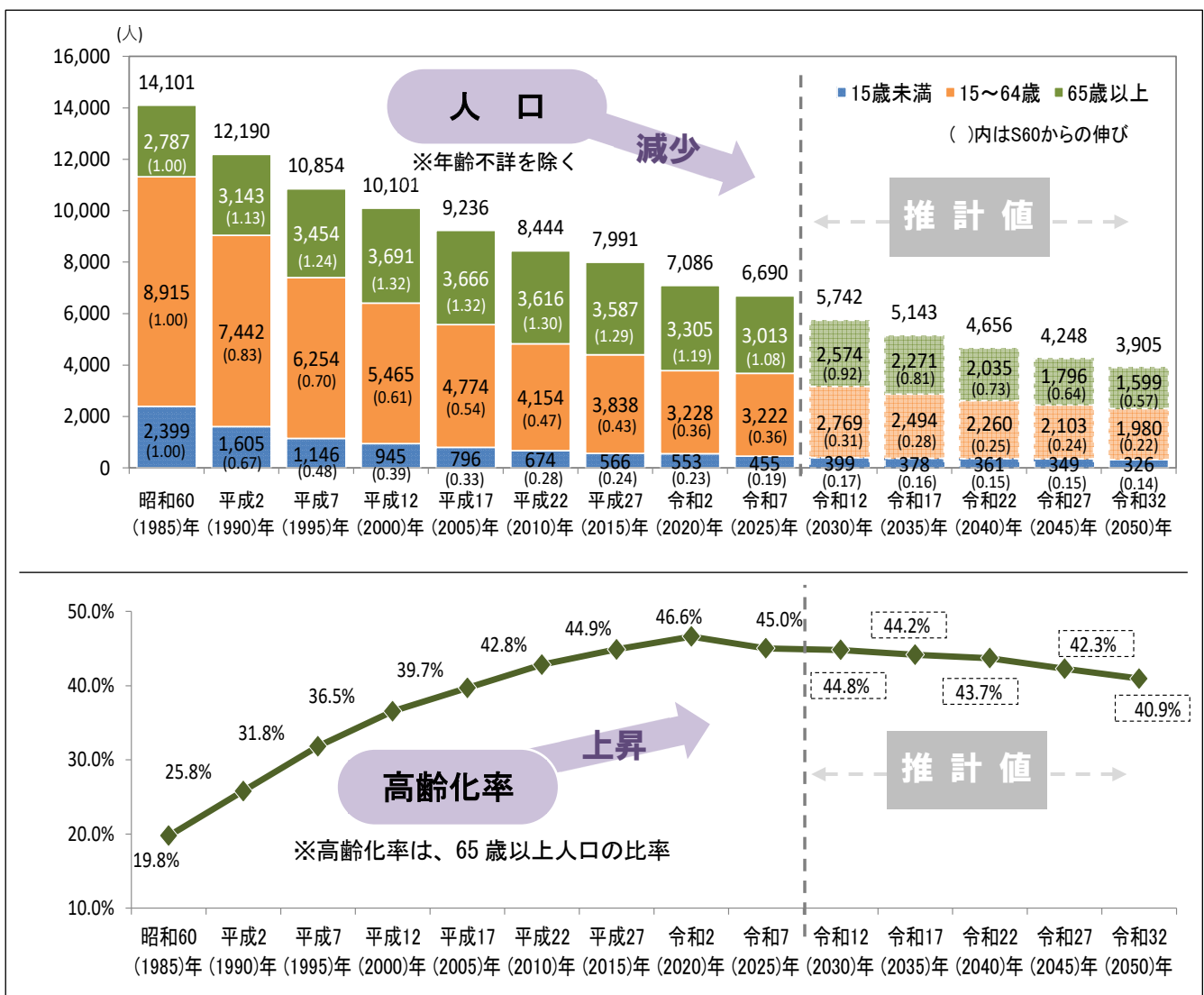
1. 本計画の目的と概要

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。

- 対象区域 大崎上島町全域
- 計画期間 令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度までの 5 年間
- 法的根拠 「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



資料：国勢調査、住民基本台帳(令和 7(2025)年 10 月 1 日)、
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)

2. 地域公共交通に係る現状

陸上交通

- 陸上交通には、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。
- 路線バス（さんようバス）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運行しており、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。

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。
- 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。

[本町の地域公共交通]

| 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 | |
| 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8(2026)年4月1日現在)

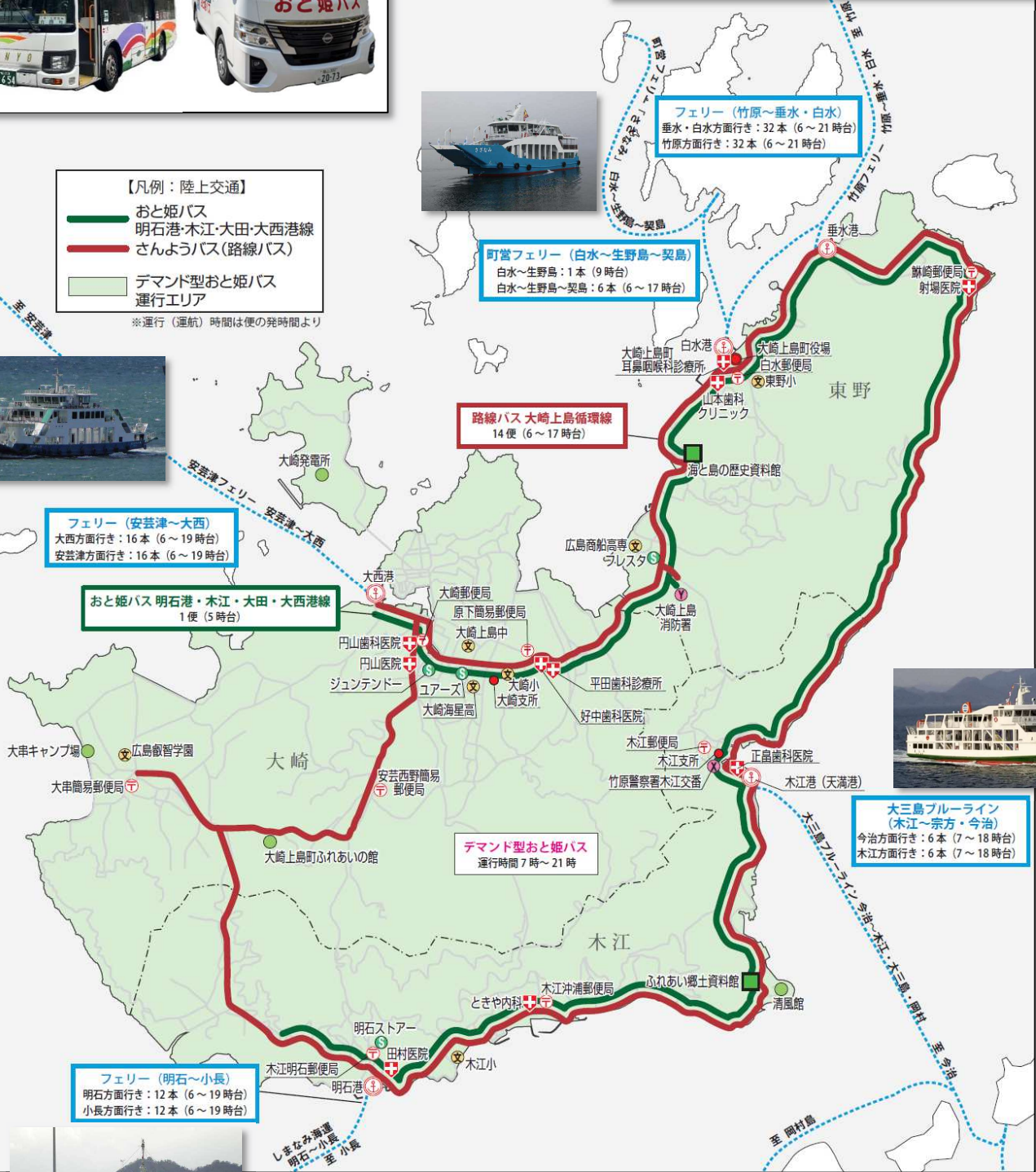
地域公共交通の運行（運航）状況 [平日]



【凡例：陸上交通】

- おと姫バス
- 明石港・木江・大田・大西港線
- さんようバス(路線バス)
- デマンド型おと姫バス
運行エリア

※運行（運航）時間は便の発時間より



フェリー（安芸津～大西）
大西方面行き：16本（6～19時台）
安芸津方面行き：16本（6～19時台）

おと姫バス 明石港・木江・大田・大西港線
1便（5時台）

路線バス 大崎上島循環線
14便（6～17時台）

デマンド型おと姫バス
運行時間 7時～21時

フェリー（竹原～垂水・白水）
垂水・白水方面行き：32本（6～21時台）
竹原方面行き：32本（6～21時台）

町営フェリー（白水～生野島～契島）
白水～生野島：1本（9時台）
白水～生野島～契島：6本（6～17時台）

大三島ブルーライン（木江～宗方・今治）
今治方面行き：6本（7～18時台）
木江方面行き：6本（7～18時台）

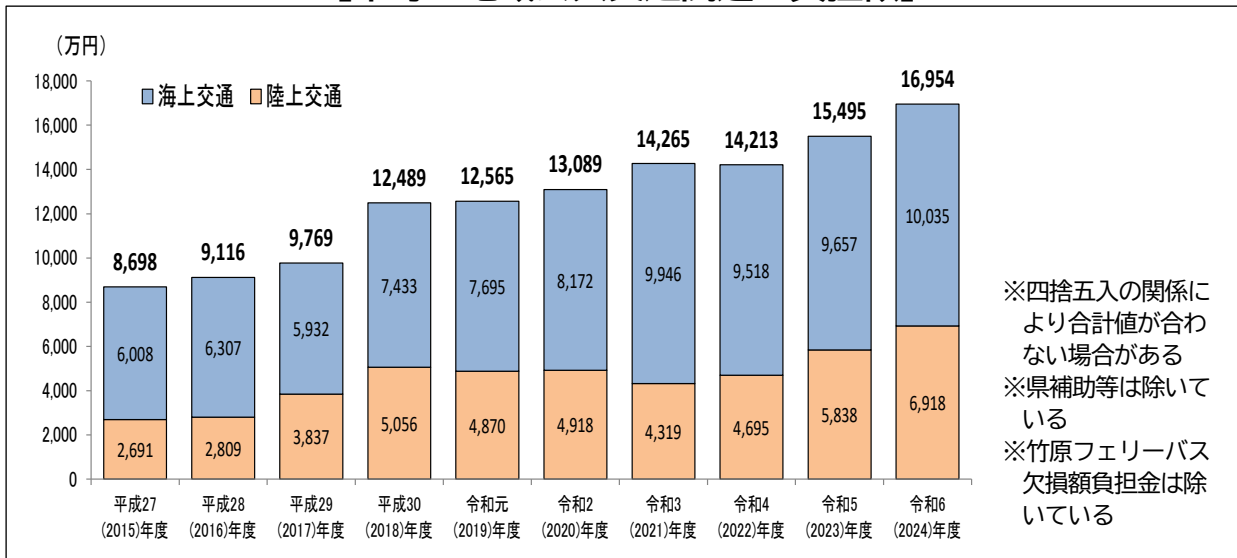
フェリー（明石～小長）
明石方面行き：12本（6～19時台）
小長方面行き：12本（6～19時台）

(令和 8(2026)年 4月 1日現在)

◆本町の地域公共交通関連の負担額

- 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、年々増加しており、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。

[本町の地域公共交通関連の負担額]

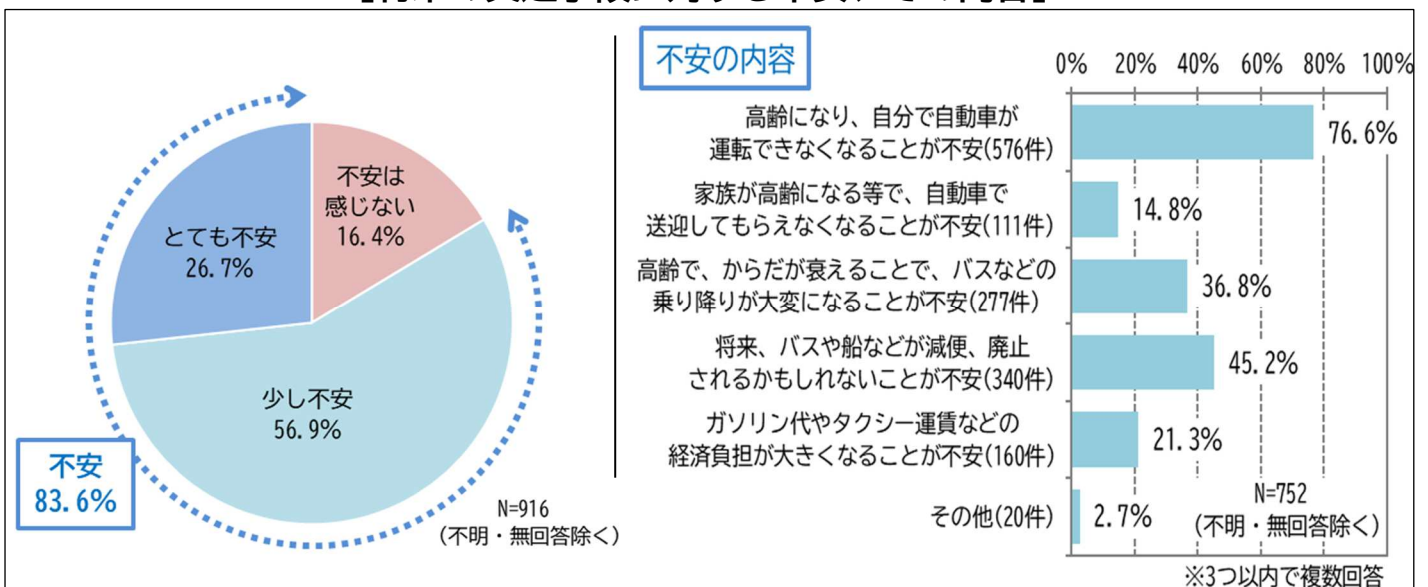


3. 地域公共交通体系づくりの課題

◆町民における将来の交通手段に対する不安

- 令和7年度の町民アンケート調査結果によると、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。

[将来の交通手段に対する不安、その内容]



資料：町民アンケート調査結果（令和7年度）

◆持続可能な地域公共交通体系づくりに向けた課題

人口動態や地域公共交通の利用実態の分析、町民アンケート調査、交通事業者への聞き取り調査結果などを踏まえて、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抽出しました。

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。

課題 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。

課題 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。

課題 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。

課題 5

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。

4. 地域公共交通体系づくりの方針と施策

本計画における地域公共交通体系づくりの「基本方針」、及び「取組の方向性」を以下のとおり定めます。

◆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

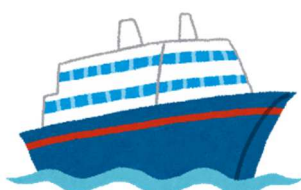
◆取組の方向性

■「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。



◆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。

◆本計画で取り組む事業

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。

事業-I. 陸上交通の運行及び改善事業

| 施策名 | 主な取組内容 | 実施主体 |
|-------------------------------------|--|-------------------|
| 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、路線バスを運行。 ○本町は、経費を補助し、運行維持を図る。 ○利用状況を定期的に検証し、必要に応じて見直しを行う。 | 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、コミュニティバス(おと姫バス)を運行。 ○利用状況を定期的に検証し、効率的かつ利便性の高いサービスに向けた検討を行い、必要に応じて見直しを行う。 | 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、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する。 | 大崎上島町 |

事業-II. 海上交通の運航及び改善事業

| 施策名 | 主な取組内容 | 実施主体 |
|----------------------------------|--|-------------------|
| ① フェリーの運航 及び改善 | ○民間の交通事業者が、フェリーを運航。 ○本町は、経費を補助し、運航維持を図る。 ○利用状況を定期的に検証し、必要に応じて見直しを行う。 | 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、白水～生野島～契島航路のフェリーを運航。 ○利用状況を定期的に検証し、必要に応じて見直しを行う。 | 大崎上島町 |

事業-Ⅲ. 乗り継ぎ・待合い環境の改善事業

| 施策名 | 主な取組内容 | 実施主体 |
|-------------------|---|--------------------|
| ① 町内の乗り継ぎ・待合い環境整備 | <ul style="list-style-type: none"> ○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る。 ○乗り継ぎ改善に資するダイヤの見直し等に取り組む。 | 大崎上島町、民間交通事業者、関係団体 |
| ② 港湾の整備要望 | <ul style="list-style-type: none"> ○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する。 | 大崎上島町 |

事業-Ⅳ. 地域公共交通利用促進事業

| 施策名 | 主な取組内容 | 実施主体 |
|---------------------|---|-------------------------|
| ① 地域公共交通の利用促進に資する取組 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通の必要性や利用方法の周知等を図るため、多様な媒体を用いて情報発信を推進する。 ○地域公共交通を日常生活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する。 | 大崎上島町、民間交通事業者、町民、関係団体 |
| ② 観光客等への地域公共交通情報の発信 | <ul style="list-style-type: none"> ○観光客等の来島は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、観光振興に取り組む。 ○観光客向けの地域公共交通のアクセス情報を、多様な媒体を通じて発信し、地域公共交通の利用促進を図る。 | 大崎上島町、民間交通事業者、大崎上島町観光協会 |

事業-Ⅴ. 新技術等の導入検討事業

| 施策名 | 主な取組内容 | 実施主体 |
|-------------|--|-------|
| ① 新技術等の導入検討 | <ul style="list-style-type: none"> ○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、新しい技術活用の事例研究等を行う。また、条件等が調った場合は、実証を含めて積極的に推進する。 | 大崎上島町 |

5. 施策評価

◆評価指標

目標の達成度を評価する「評価指標」を設定します。

[目標毎の評価指標]

| 目標 | 評価指標 | 基準 | 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 | 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 (令和6年度) | 基準の水準を維持 (令和11年度) |
| | コミュニティバス(おと姫バス)の収支率 | 6.2% (令和6年度) | 基準の水準を維持 (令和11年度) |
| 【目標2】 地域公共交通の利用者数の減少をくい止める | 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 | 110,160人 (令和6年) | 基準の水準を維持 (令和11年) |
| | 町広報紙に地域公共交通情報を掲載した月数 | 2回 (令和7年度) | 5年間で10回以上 (令和8年~令和12年) |
| 【目標3】 安心して利用できる町内の交通手段を確保する | 高齢者等への地域公共交通勉強会の開催回数 | 平均9.4回/年 (令和3年~令和7年) | 毎年9回以上 (令和8年~令和12年) |
| | 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 | 26.7% (令和7年度) | 25%未満 (令和12年度) |

◆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。

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。



※PDCAサイクルとは、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

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。

大崎上島町地域公共交通計画（第2期）【概要版】

令和8（2026）年3月

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）