

大崎上島町地域公共交通計画（第2期）

令和8(2026)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	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。

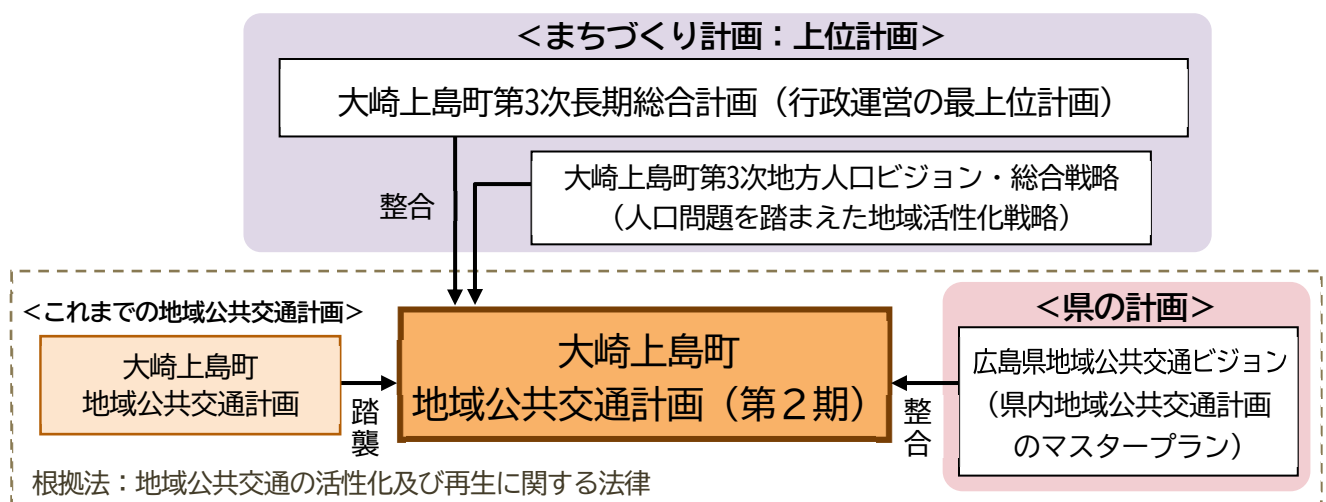


図 1.1 本計画の位置付け

第2章 地域公共交通に係る現状

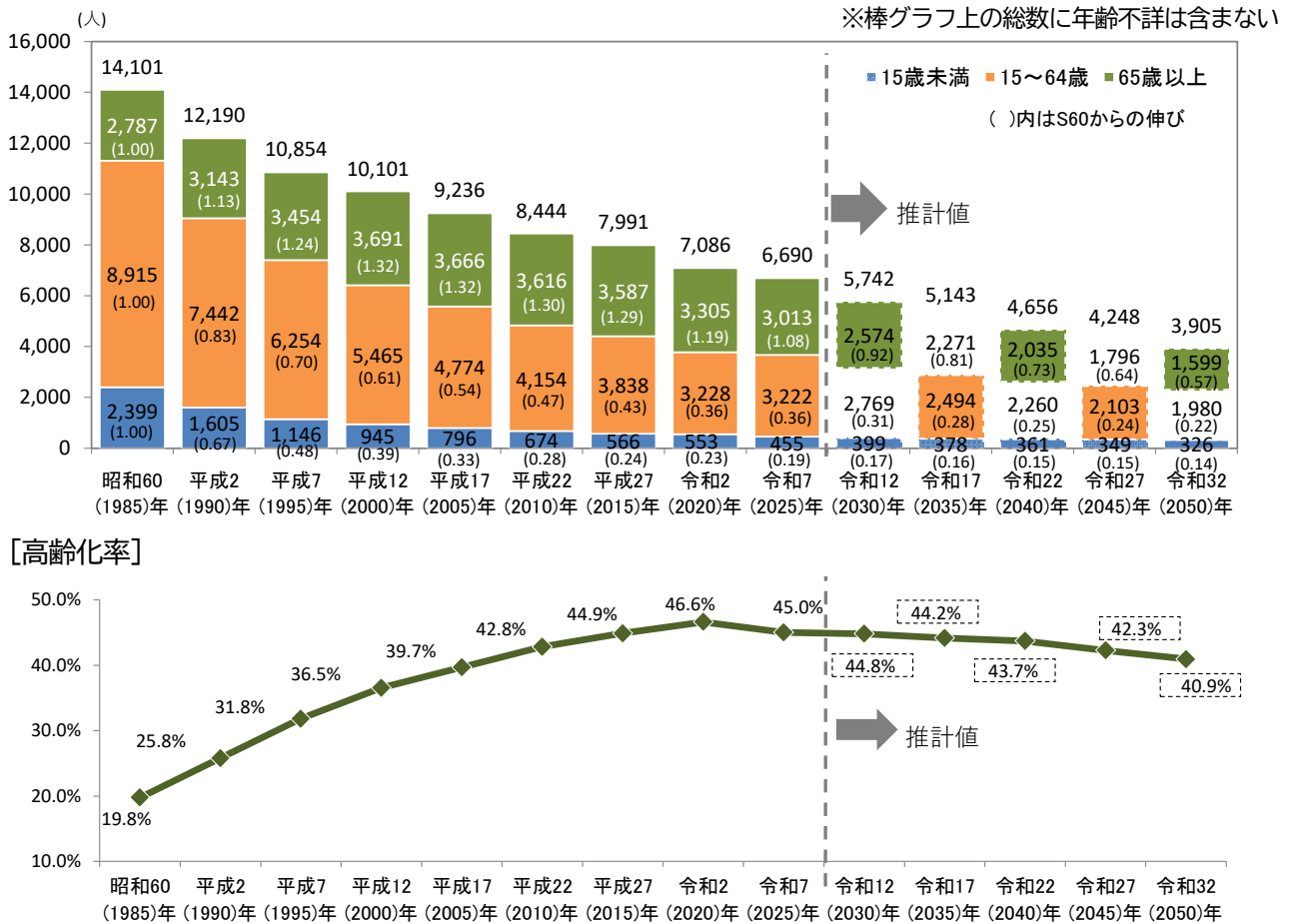
2.1 人口動態と移動実態

(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。

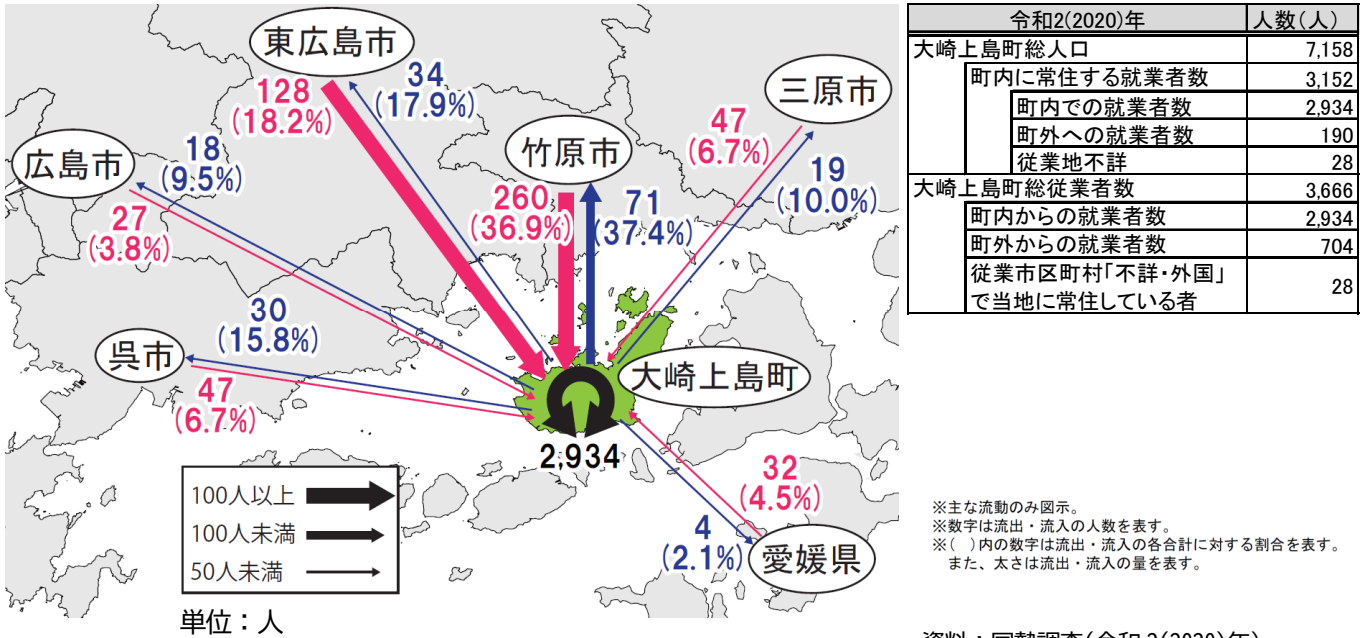
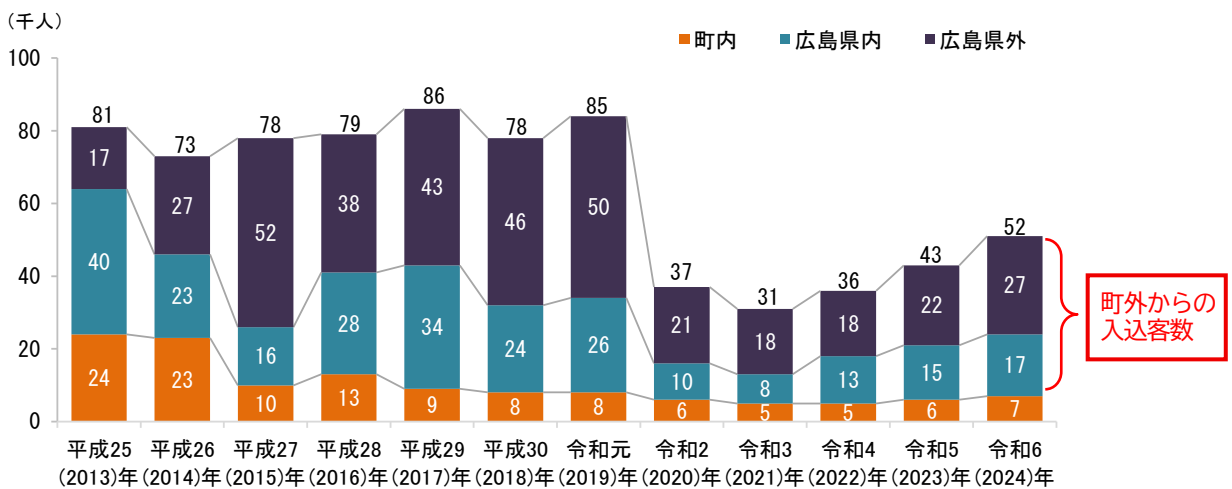


図 2.2 通勤目的での主な地域間流動

(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

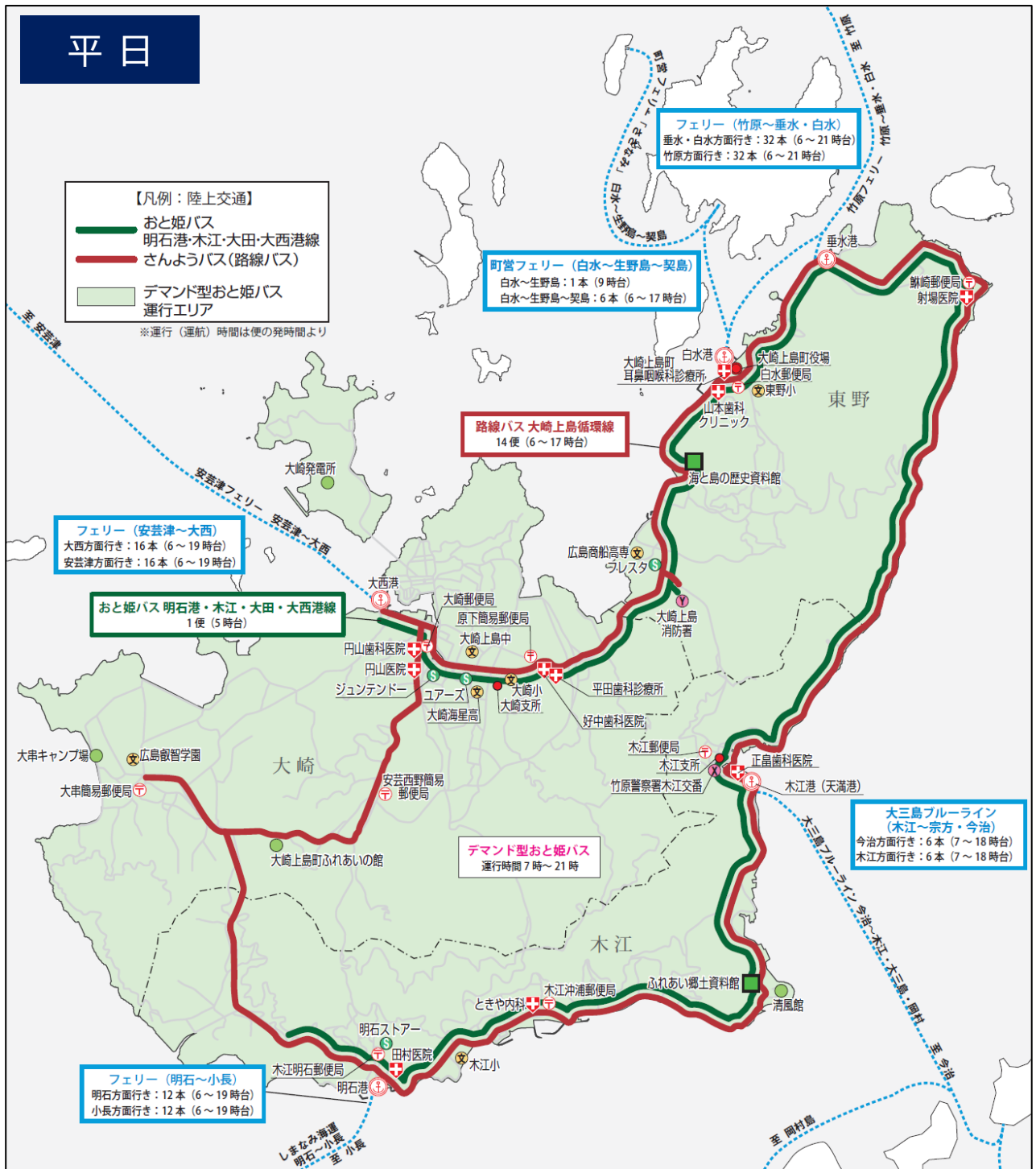
大崎上島町と広島県本土側とのアクセスは、竹原市（竹原港）、東広島市（安芸津港）とフェリーで結ばれています。呉市（小長港）、愛媛県今治市（今治港、宗方港）とのフェリー一便もあります。

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

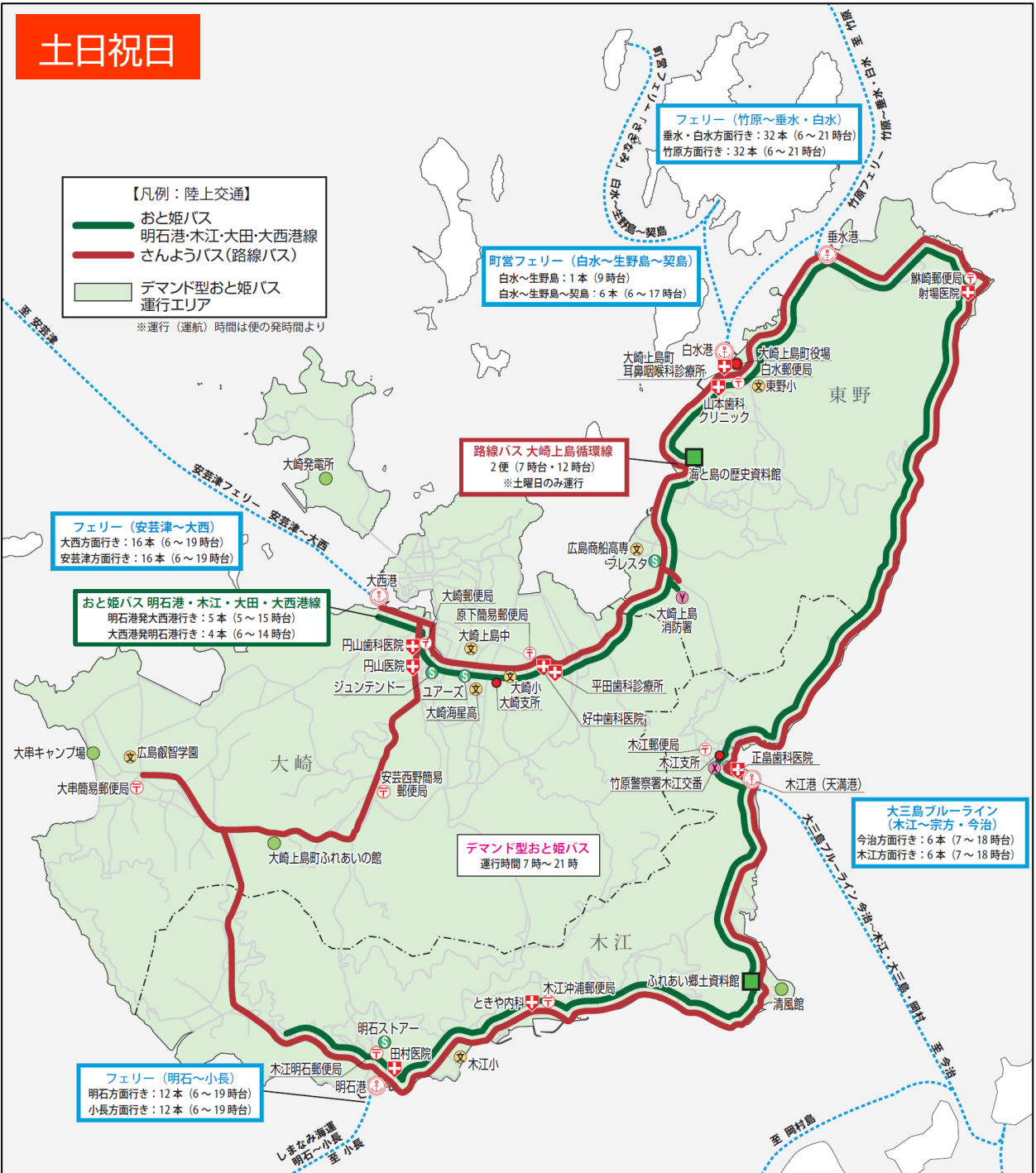
種 類		区 間	運行（運航）主体
陸上交通	路線バス（さんようバス）	町内循環	さんようバス株式会社 ※国庫補助（幹線補助）路線
	コミュニティバス（おと姫バス）	デマンド型	大崎上島・長島エリア（区域運行）
		定時定路線型	明石港～木江～大田～大西港
	タクシー	—	おおさきタクシー 東野タクシー
海上交通	フェリー	竹原～垂水・白水	大崎汽船株式会社 山陽商船株式会社
		安芸津～大西	安芸津フェリー株式会社
		明石～小長	しまなみ海運株式会社
		今治～大三島～木江	大三島ブルーライン株式会社
		白水～生野島～契島	大崎上島町

(令和8(2026)年4月1日現在)



(令和8(2026)年4月1日現在)

図 2.4 平日の地域公共交通の運行(運航)状況



(令和8(2026)年4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。

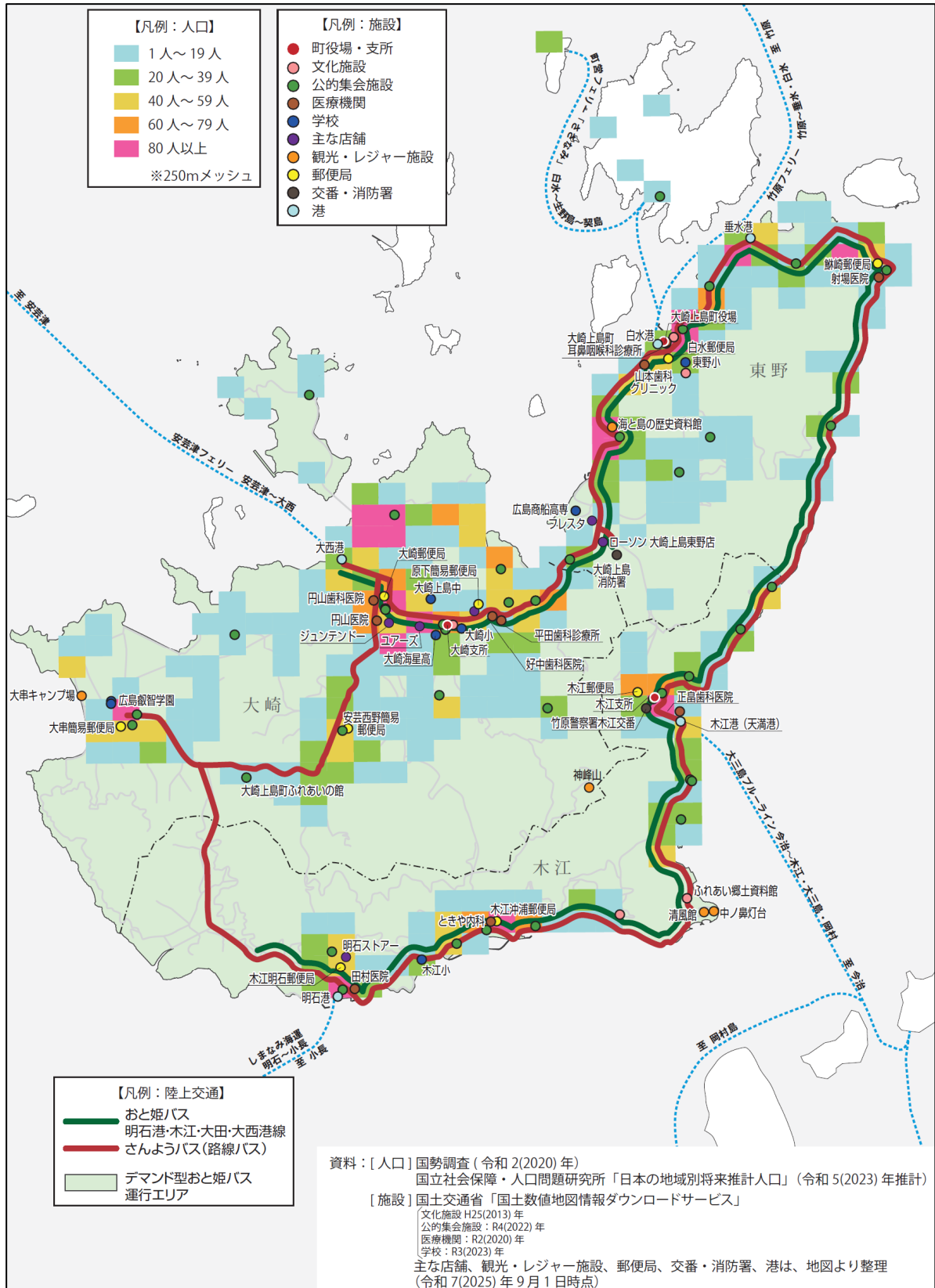


図 2.6 人口と生活関連施設の分布

(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。

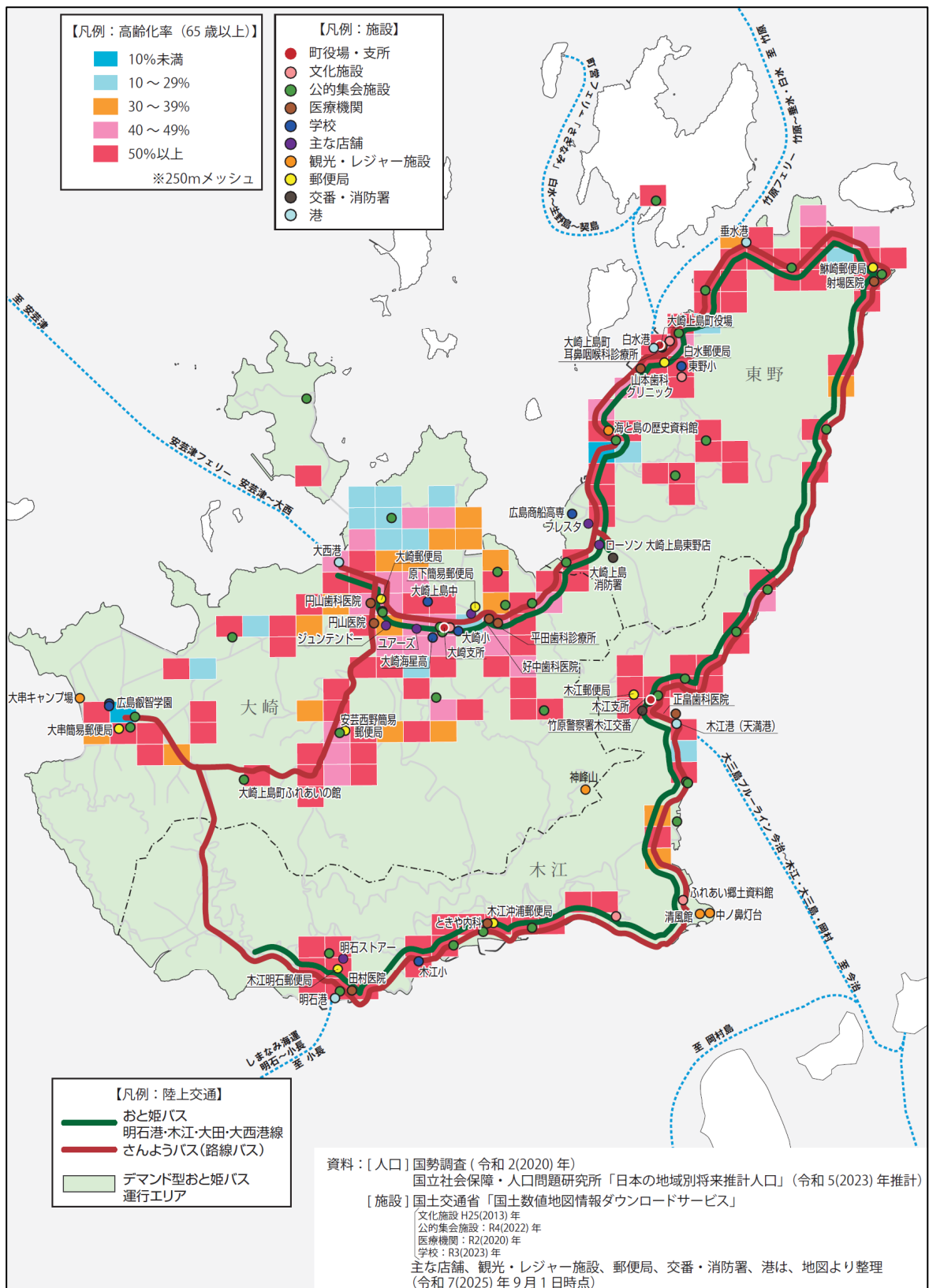


図 2.7 高齢化率（65歳以上）と生活関連施設の分布

(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。

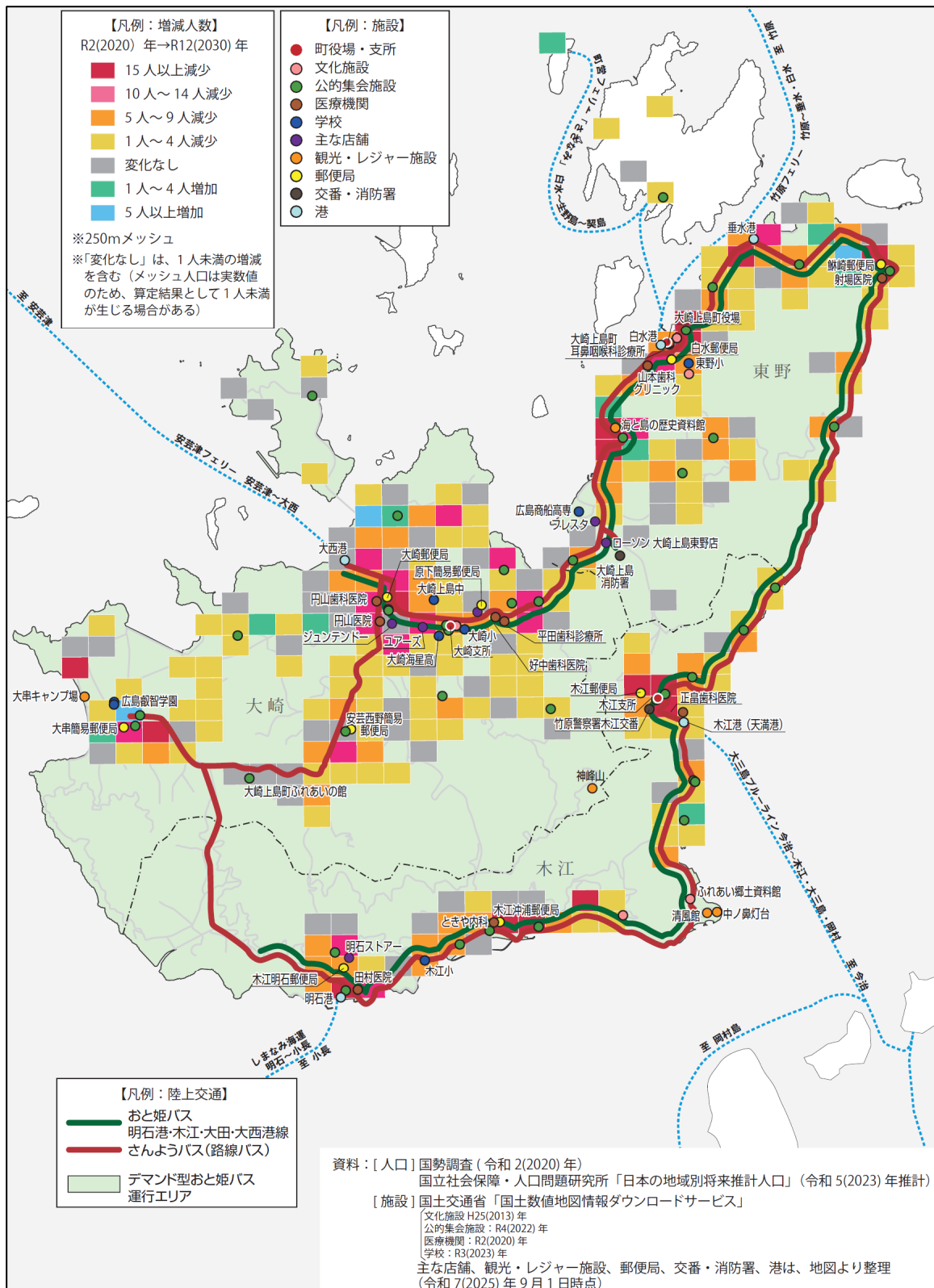


図 2.8 これからの人口推移と地域公共交通体系

(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。

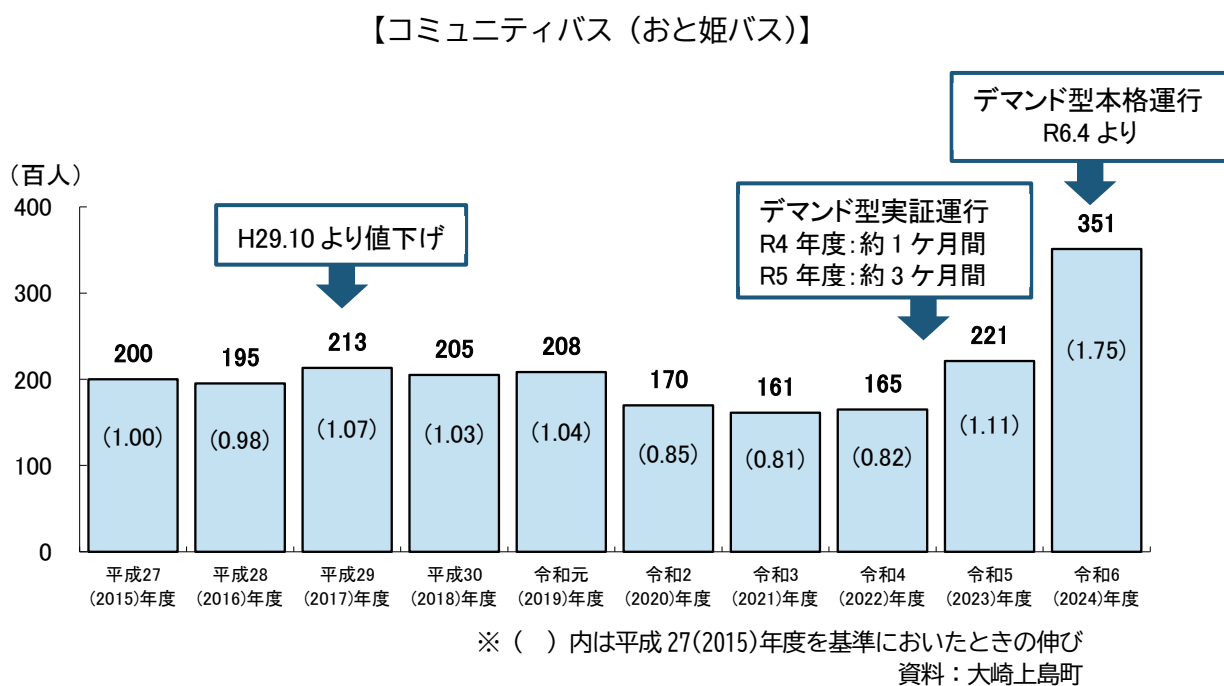
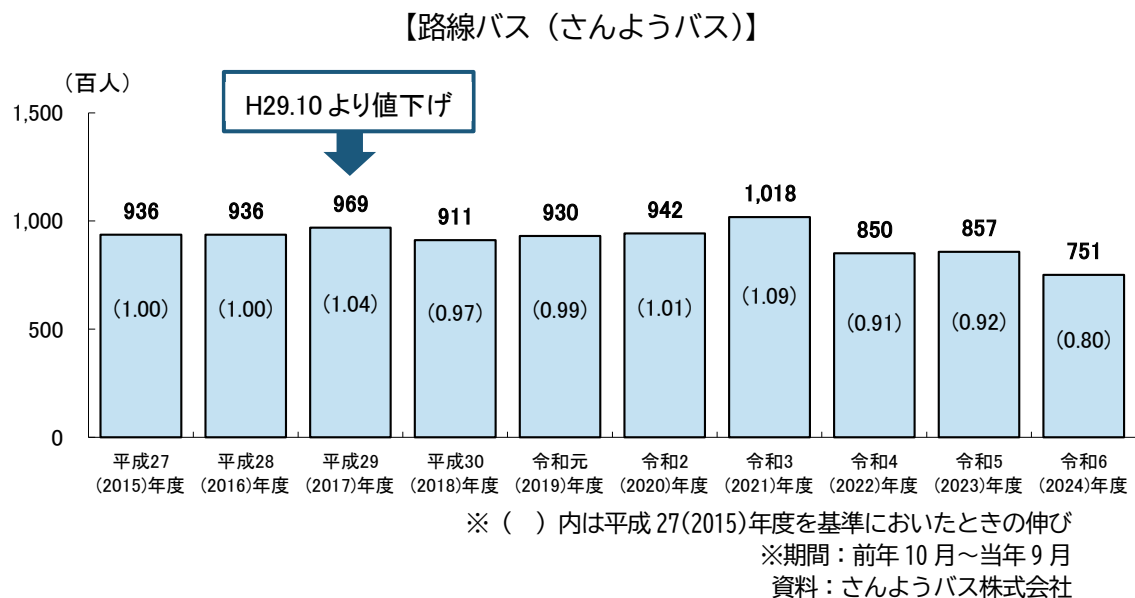
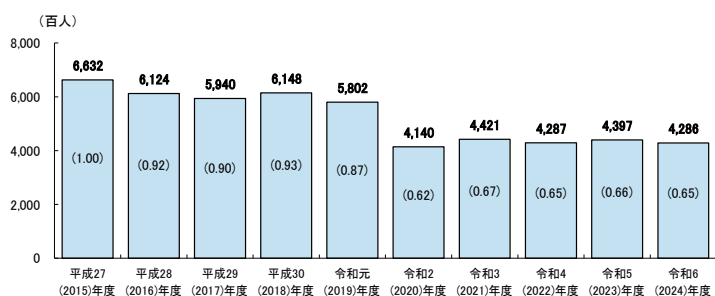


図 2.9 バス等の利用者数の推移

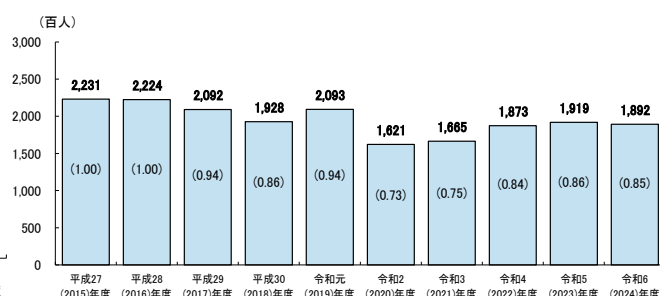
【フェリー：竹原～垂水・白水】



※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

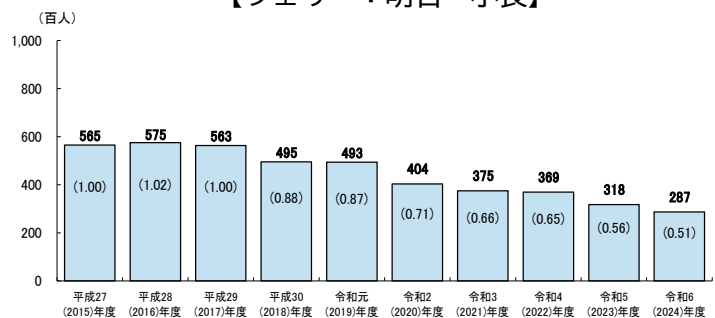
【フェリー：安芸津～大西】



※期間：前年10月～当年9月

資料：安芸津フェリー株式会社

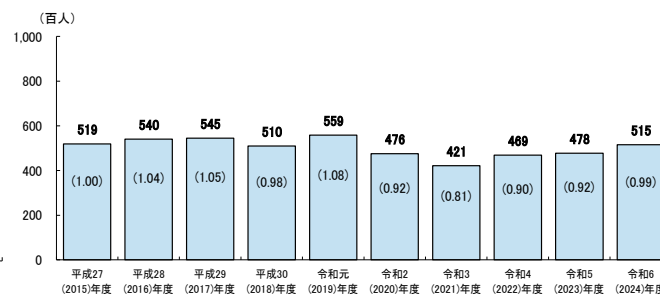
【フェリー：明石～小長】



※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】

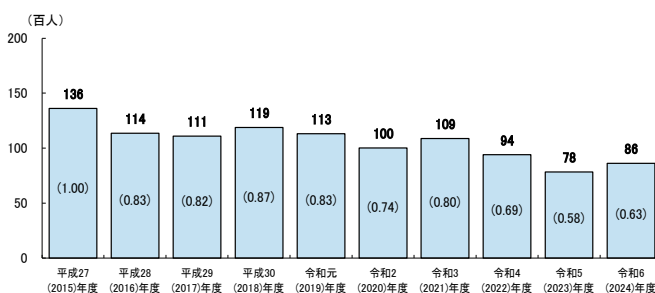


※期間：前年10月～当年9月

※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
	12時～16時台	10 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行
	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 ※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	
12時～16時台	10 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
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	
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
	12時～16時台	5 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行
	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	
12時～16時台	4 ○路線バス（さんようバス）が、14便（平日）運行	
17時～20時台	5	
21時台以降	0	
計	16便	

（令和8(2026)年4月1日現在）

2.3 地域公共交通維持のための負担額

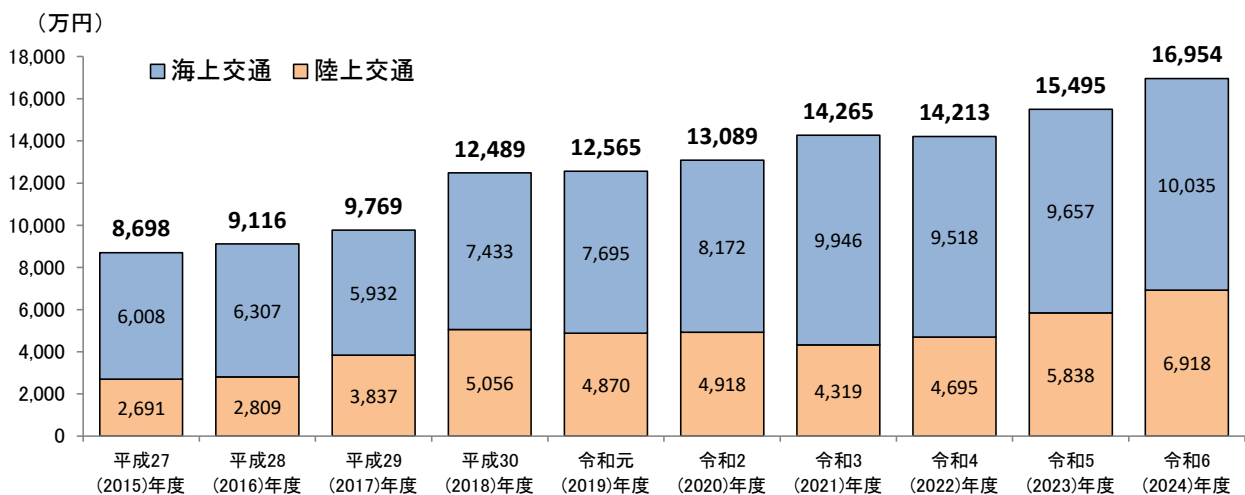
地域公共交通（陸上交通及び海上交通）を維持するための本町の負担額は増加傾向にあり、令和6(2024)年度は16,954万円です。

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	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
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

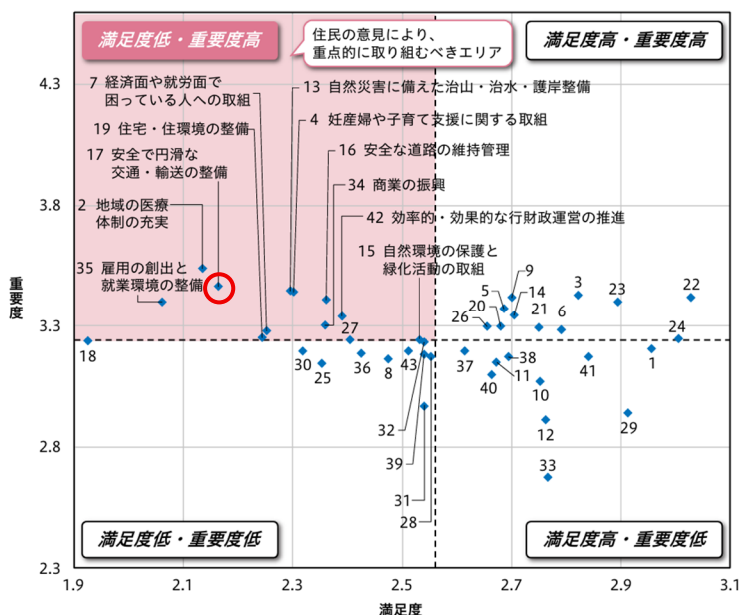
3.1 町民意見よりみる現状と問題

(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

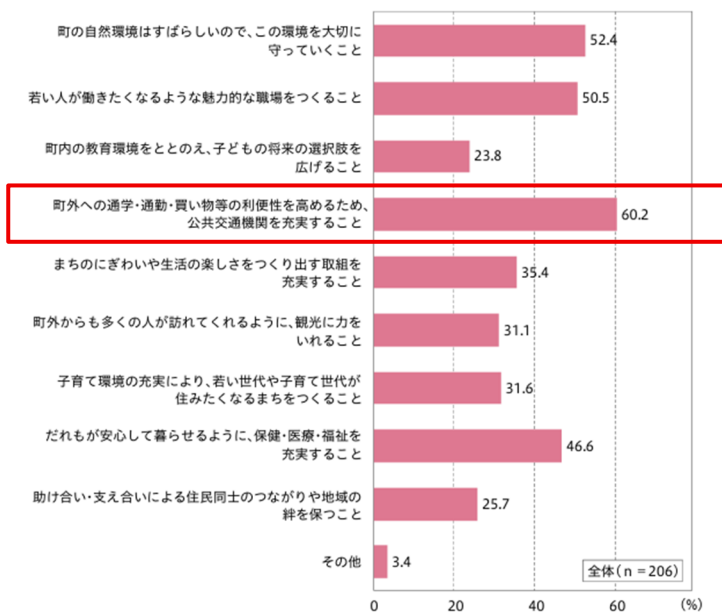
令和 5(2023)年度に実施した町民アンケートの回答より、本町の取組に対する「満足度」と今後の「重要度」について点数化を行った結果、「17 安全で円滑な交通・輸送の整備」は、「満足度が低く、重要度が高い」(町民が最も対応を求めている施策項目)に該当しました。

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



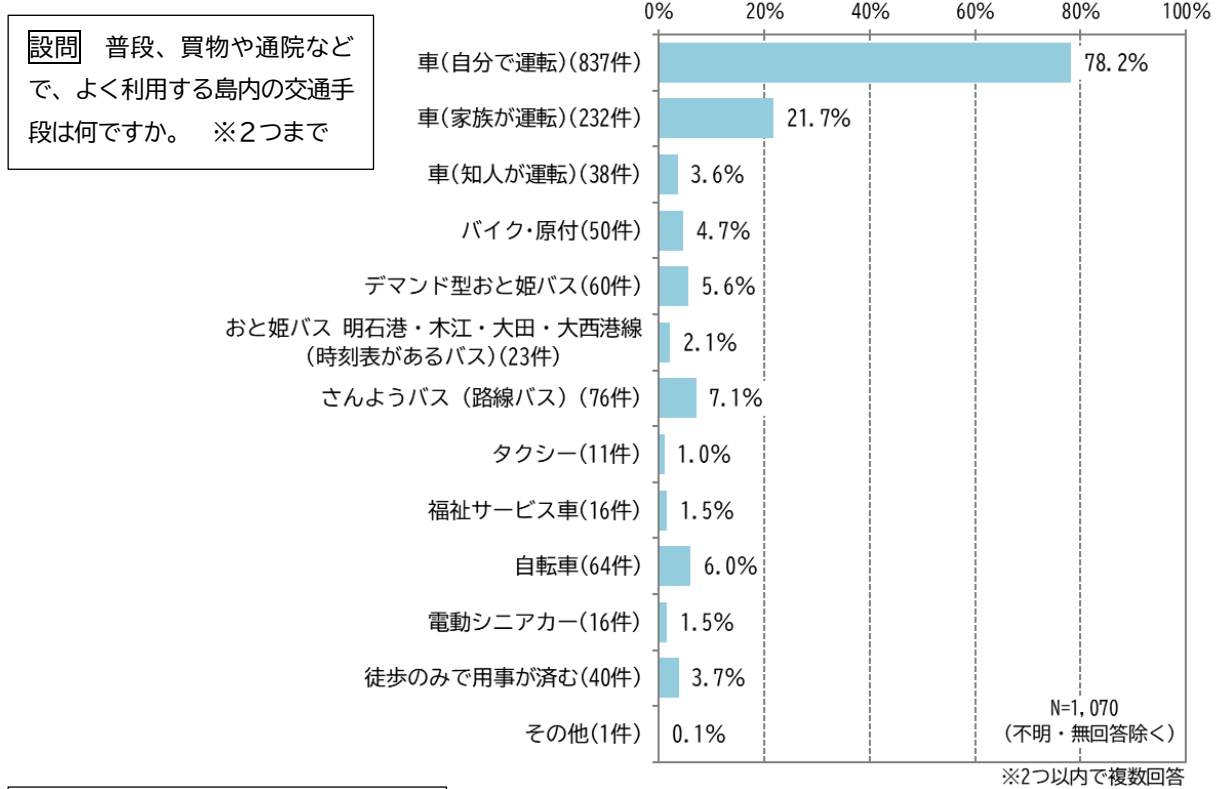
資料：大崎上島町第3次長期総合計画

図 3.1 町民・中高生アンケート結果(令和 5(2023)年度実施)

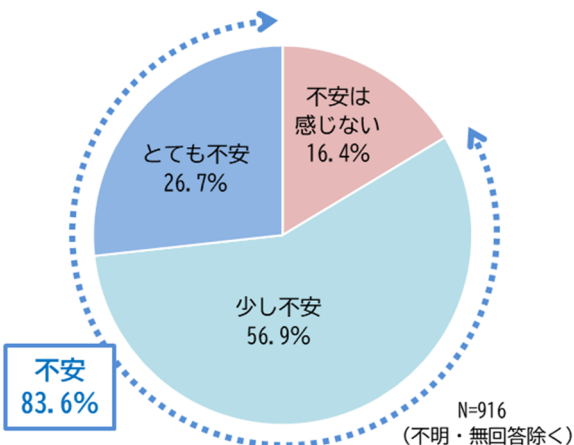
(2) 生活交通に関するアンケート調査結果より

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

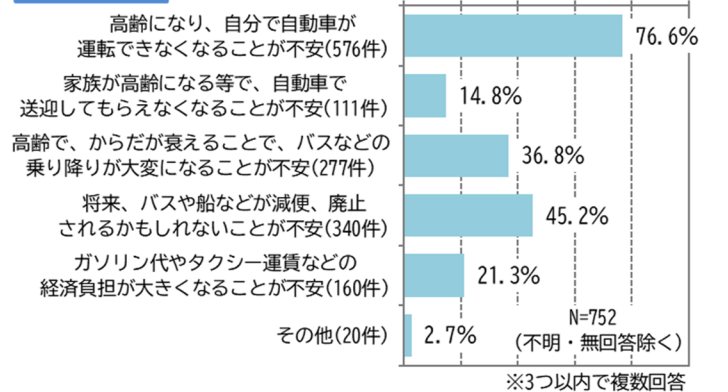


図 3.2 町民アンケート結果(令和 7(2025)年度実施)

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、今後は見直し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(2025)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必要があります。

各関係主体は、それぞれ以下の役割を果たすと同時に、相互に連携・協働し、事業を推進します。

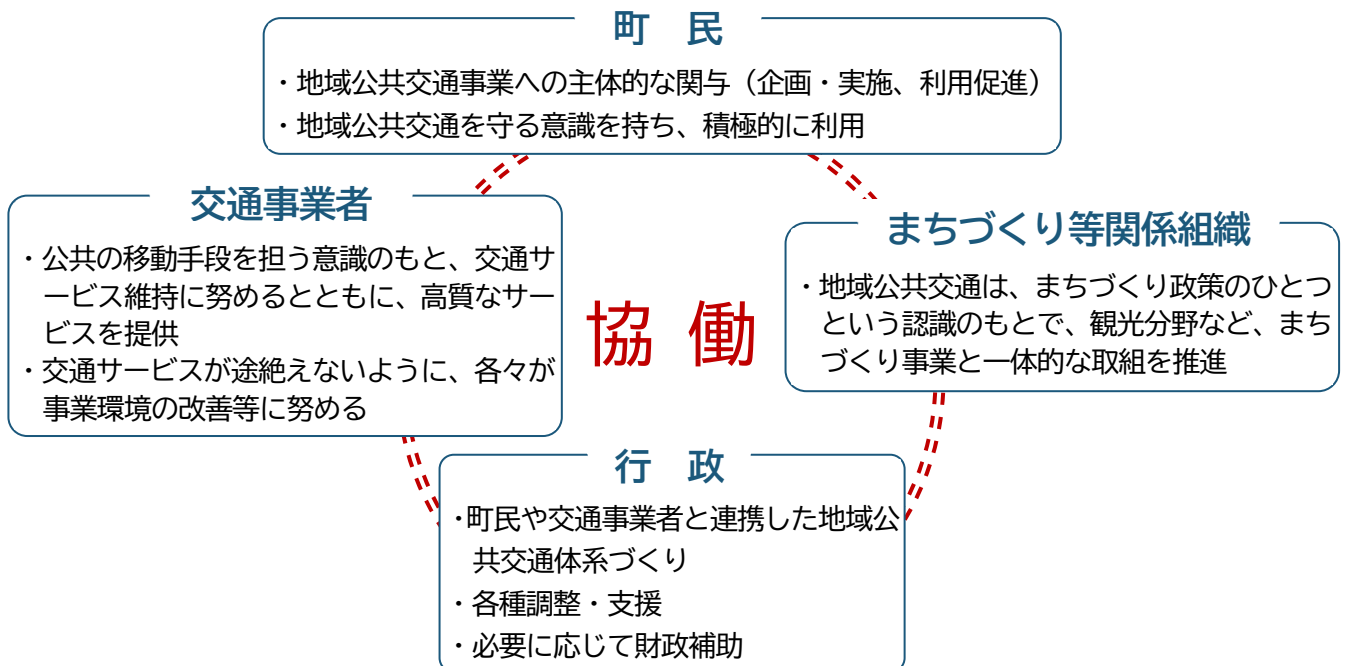


図 4.1 関係主体の役割

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」されとともに、「本土とのアクセシ性が向上」しているまちの姿の実現

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. 海上交通の通航及び改善事業
※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

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。

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な努めます。
- 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

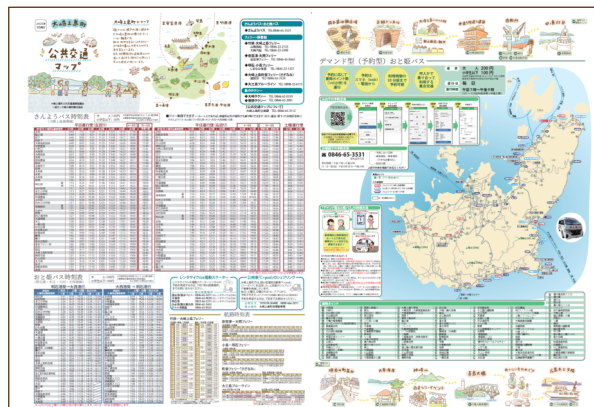


図 4.5 観光情報を記載した公共交通マップ

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
エ. 町広報紙に地域公共交通情報を掲載した月数	町広報紙「広報大崎上島」に、地域公共交通の利用促進に向けた情報を掲載した月の数	令和 7(2025)年度	令和 8(2026)年～令和 12(2030)年
		2 回	5 年間で 10 回以上
【目標3】 安心して利用できる町内の交通手段を確保する			
オ. 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
カ. 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

<参考（令和6(2024)年度値）>

・収入 3,298,290円

・経費 52,915,797円

[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(2024)年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

指標工 町広報紙に地域公共交通情報を掲載した月数

地域公共交通の利用者数の減少を抑制するためには、利用経験のない方を含む多くの町民に、地域公共交通のサービス内容や利用方法、また利便性などについて周知することが大切と考えます。

そのため、町内の全世帯に届く町広報紙「広報大崎上島」に、継続的に地域公共交通の利用促進に向けた情報を掲載することとし、その評価指標として「町広報紙に地域公共交通情報を掲載した月数」を採用するとともに、目標値としては、毎年2月以上の掲載を目安に、5年間に10月以上掲載することを目指します。

表 5.5 指標ウの基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
工. 町広報紙に地域公共交通情報を掲載した月数	町広報紙「広報大崎上島」に、地域公共交通の利用促進に向けた情報を掲載した月の数	令和7(2025)年度	令和8(2026)年～令和12(2030)年
		2回	5年間で10回以上

[目標3] 安心して利用できる町内の交通手段を確保する

指標才 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 5.6 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

指標力 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 5.7 指標才の基準値と目標値

指標	内容	基準値	目標値
才. 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 5.8 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)	→	→	→ (検証)	→
	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)	→	→	→ (検証)	→
	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)	→	→	→ (検証)	→
	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)	→	→	→ (検証)	→
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				

資料編

資料編 目次

I	地域公共交通に係る現状	1
1.	位置と地勢	1
2.	交通に関する町の動き	2
3.	人の動きに関する現状	3
(1)	人口と高齢化の動向	3
(2)	世帯あたり人数の動向	4
(3)	運転免許保有の状況	4
(4)	通勤行動による移動の状況	5
(5)	観光客数の状況	6
4.	地域公共交通の現状	7
(1)	本町の地域公共交通	7
(2)	陸上交通の運行状況	10
(3)	海上交通の運航状況	17
5.	本町の地域公共交通関連の負担額	27
II	計画検討の経緯	28
1.	大崎上島町公共交通連携協議会の開催状況(令和7(2025)年度)	28
2.	アンケート及びヒアリング調査の実施概要	29
(1)	町民アンケート調査	29
(2)	交通事業者ヒアリング調査	29
III	町民アンケート結果概要	30
1.	町内でよく利用する交通手段	30
2.	将来の交通手段への不安	31
3.	交通手段別の利用状況と満足度	32
(1)	町内のバス	32
(2)	町内のタクシー	34
(3)	町外へのフェリー	35
4.	令和7年4月の地域公共交通見直しについて	36
5.	フェリー営業時間外の予約式航路サービス導入について	36
IV	協議会の規約等について	37
V	大崎上島町公共交通連携協議会委員名簿	40

I 地域公共交通に係る現状

1. 位置と地勢

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 I.1 大崎上島町

2. 交通に関する町の動き

本町では、地域公共交通を含む町民の「交通」に関して、これまで様々な取組を推進しています。

表 I.1 町内の交通に関する主な動き

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
令和 3 年 10 月	超小型電気自動車「C+pod」を活用した公用車のシェアリング事業
令和 4 年 11 月	竹原～大崎上島町間で自動運航船の実証運航（約 1 週間）
令和 4 年 11 月	コミュニティバス「デマンド型おと姫バス」実証運行（約 1 か月間）
令和 5 年 12 月	コミュニティバス「デマンド型おと姫バス」実証運行（約 3 か月間）
令和 6 年 4 月	コミュニティバス「デマンド型おと姫バス」本格運行
令和 7 年 1 月	竹原～大崎上島町間で自動運航船「ゆき姫」試験運航（約 3 か月間）
令和 7 年 3 月	大崎上島町第 3 次長期総合計画、大崎上島町第 3 次地方人口ビジョン・総合戦略策定
令和 7 年 4 月	町内の地域公共交通体系の大幅見直し ・高速船休止 ・路線バス（さんようバス）のダイヤ変更 ・コミュニティバス（おと姫バス）の運賃改定、デマンド型の乗降ポイント増加と運行時間拡大、定時定路線の大幅見直し
令和 7 年 8 月	竹原～大崎上島町間で自動運航船「ゆき姫」試験運航（約 3 か月間）

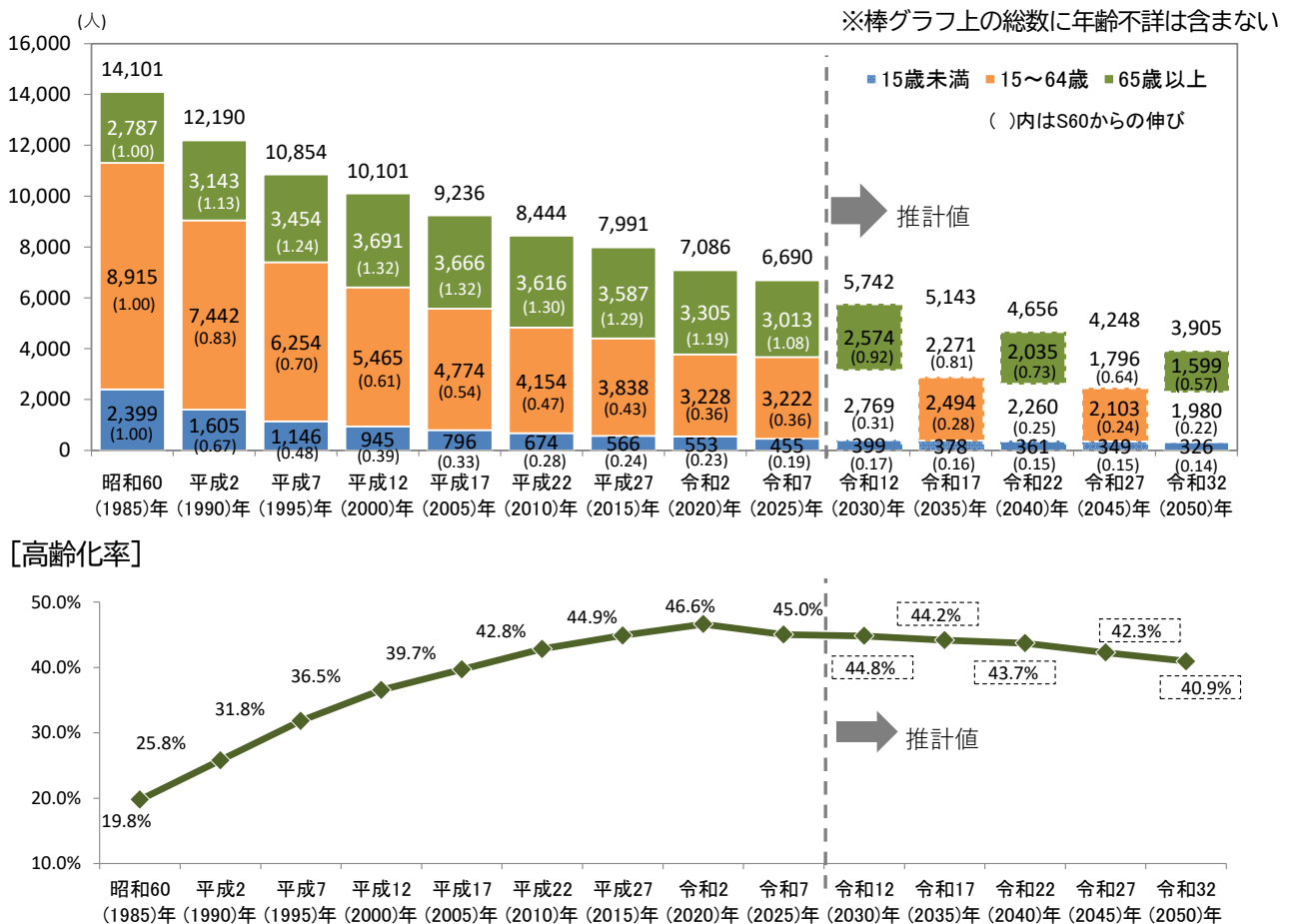
3. 人の動きに関する現状

(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。

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 I.2 人口の推移と高齢化率(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(1985)年の 4,904 世帯から令和 2(2020)年の 3,437 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、令和 2(2020)年は 2.08 人です。

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。

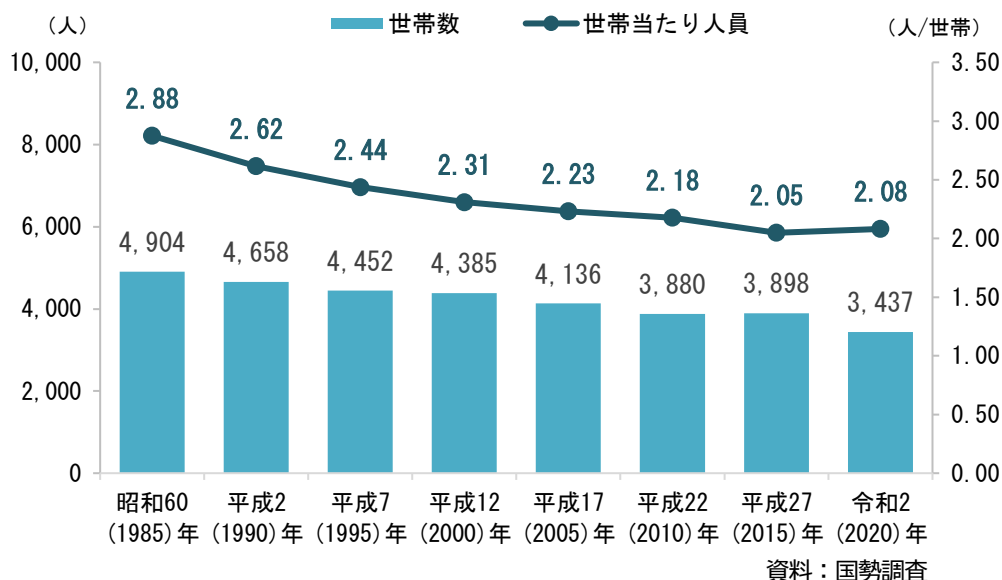


図 I.3 世帯数・世帯あたり人数の推移

(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 53%であり、約半数の方がマイカーを運転できない状況にあります。

表 I.2 運転免許保有率

	住民基本台帳人口 (人)			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	男性	女性	合計
全体	2,895	2,873	5,768	2,345	1,882	4,227	81.0%	65.5%	73.3%
65 歳以上	1,231	1,782	3,013	1,016	940	1,956	82.5%	52.7%	64.9%

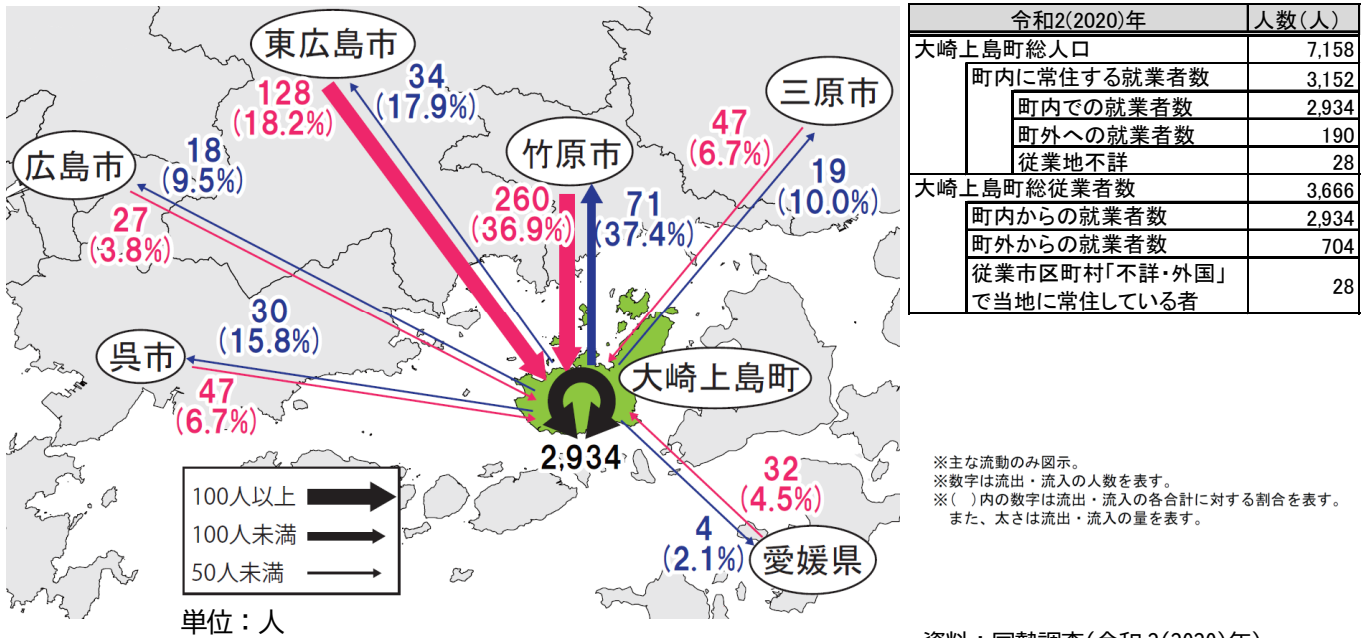
資料：広島県警察 (令和 6(2024)年 12 月末免許保有者)、住民基本台帳 (令和 7(2025)年 9 月 30 日)

※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

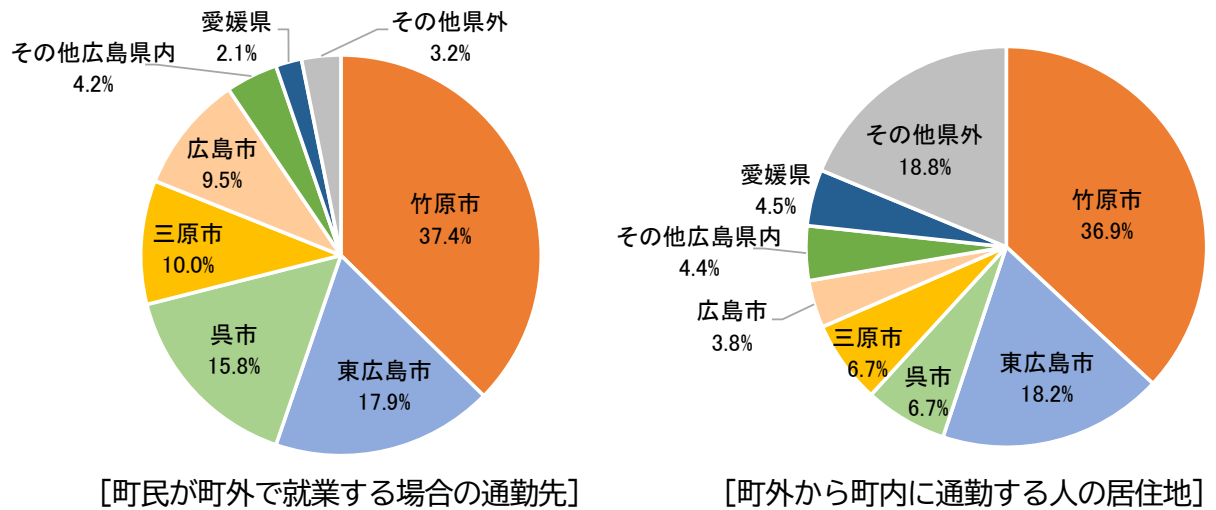
町内に住む就業者の通勤先は、9割以上が大崎上島町内です。

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 I.4 通勤目的での主な地域間流動



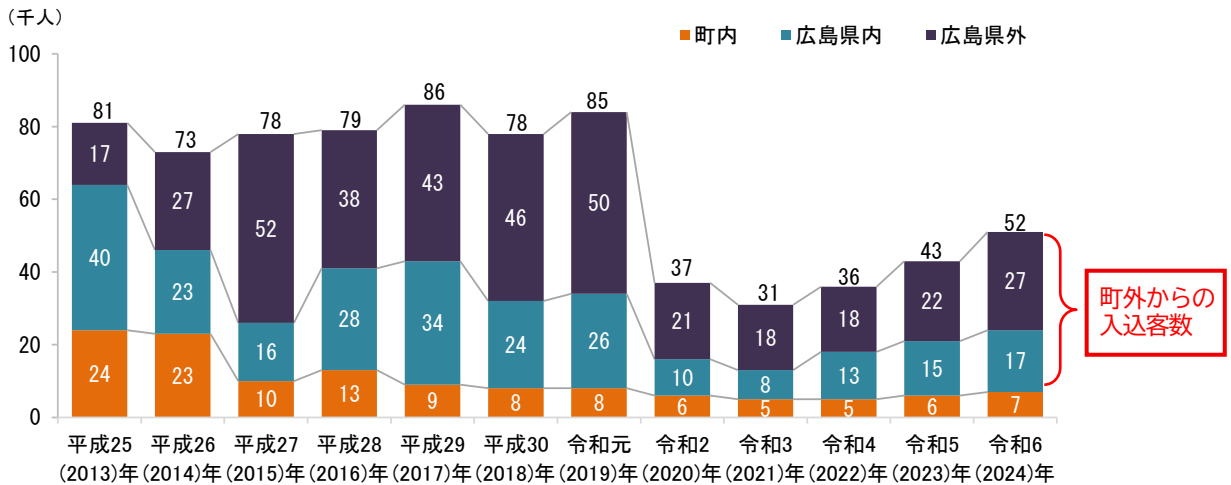
資料：国勢調査(令和2(2020)年)

図 I.5 町外の通勤先・町内に通勤する人の居住地の構成

(5) 観光客数の状況

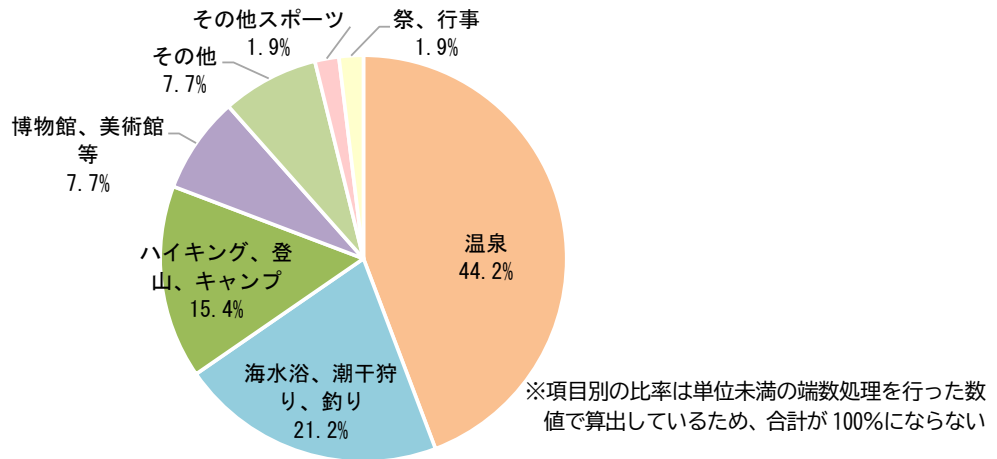
本町の観光入込客数は、令和元(2019)年までは8万人前後となっていました。コロナ禍の影響もあり、令和2(2020)年以降に3万人台まで落ち込みました。ただし、近年は微増傾向にあります。

令和6(2024)年の目的別観光客数は「温泉」が約4割を占めて最も多く、次いで、「海水浴、潮干狩り、釣り」が約2割、「ハイキング、登山、キャンプ」が約15%となっています。



※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る
資料：広島県観光客の動向

図 I.6 本町の発地別観光客数の推移



資料：広島県観光客の動向 (令和6(2024)年)

図 I.7 本町の観光客数の目的構成

4. 地域公共交通の現状

(1) 本町の地域公共交通

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。

② 海上交通

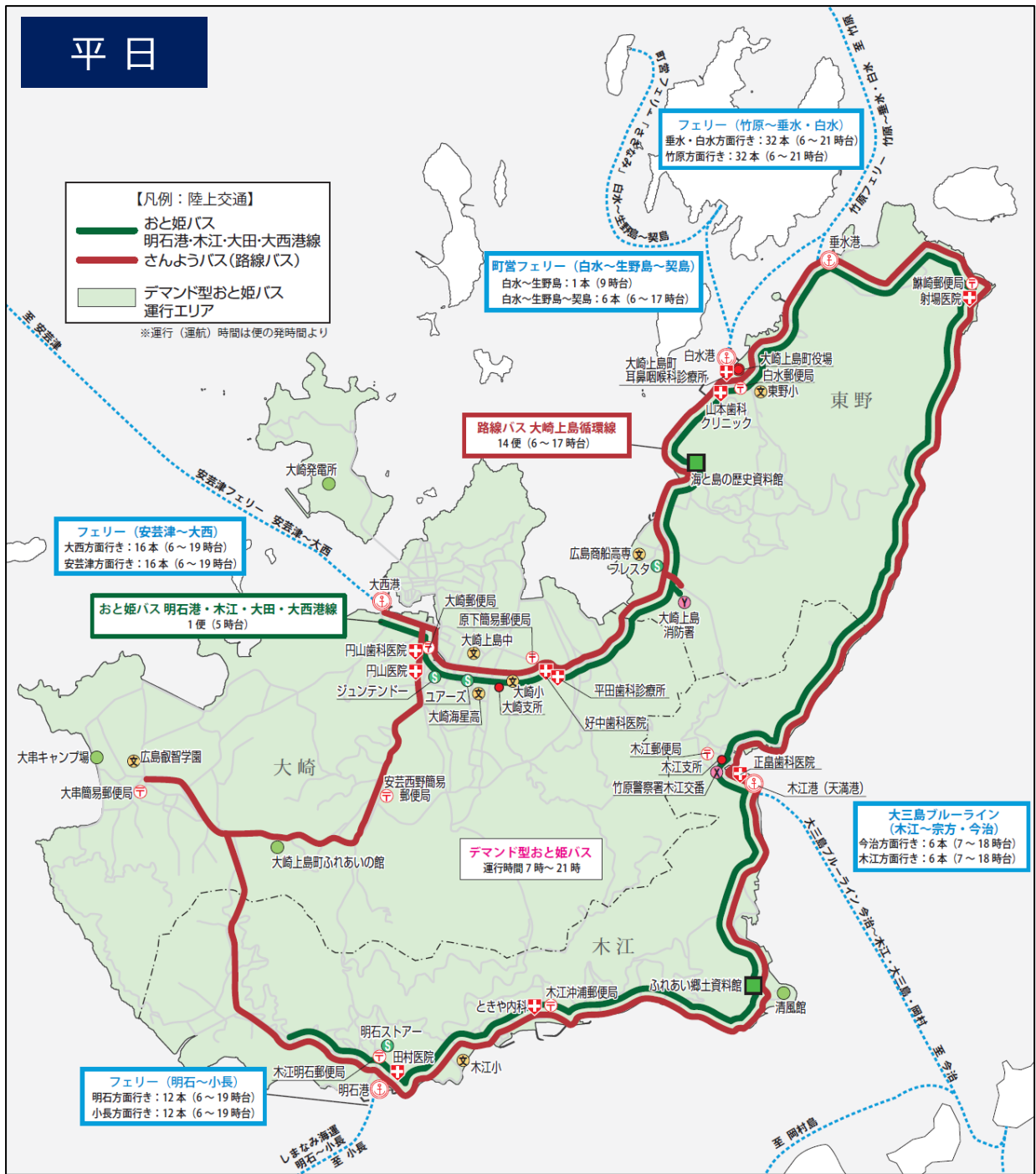
大崎上島町と広島県本土側とのアクセスは、竹原市（竹原港）、東広島市（安芸津港）とフェリーで結ばれています。呉市（小長港）、愛媛県今治市（今治港、宗方港）とのフェリー一便もあります。

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 I.3 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8(2026)年4月1日現在）



(令和8(2026)年4月1日現在)

図 I.8 平日の地域公共交通の運行(運航)状況

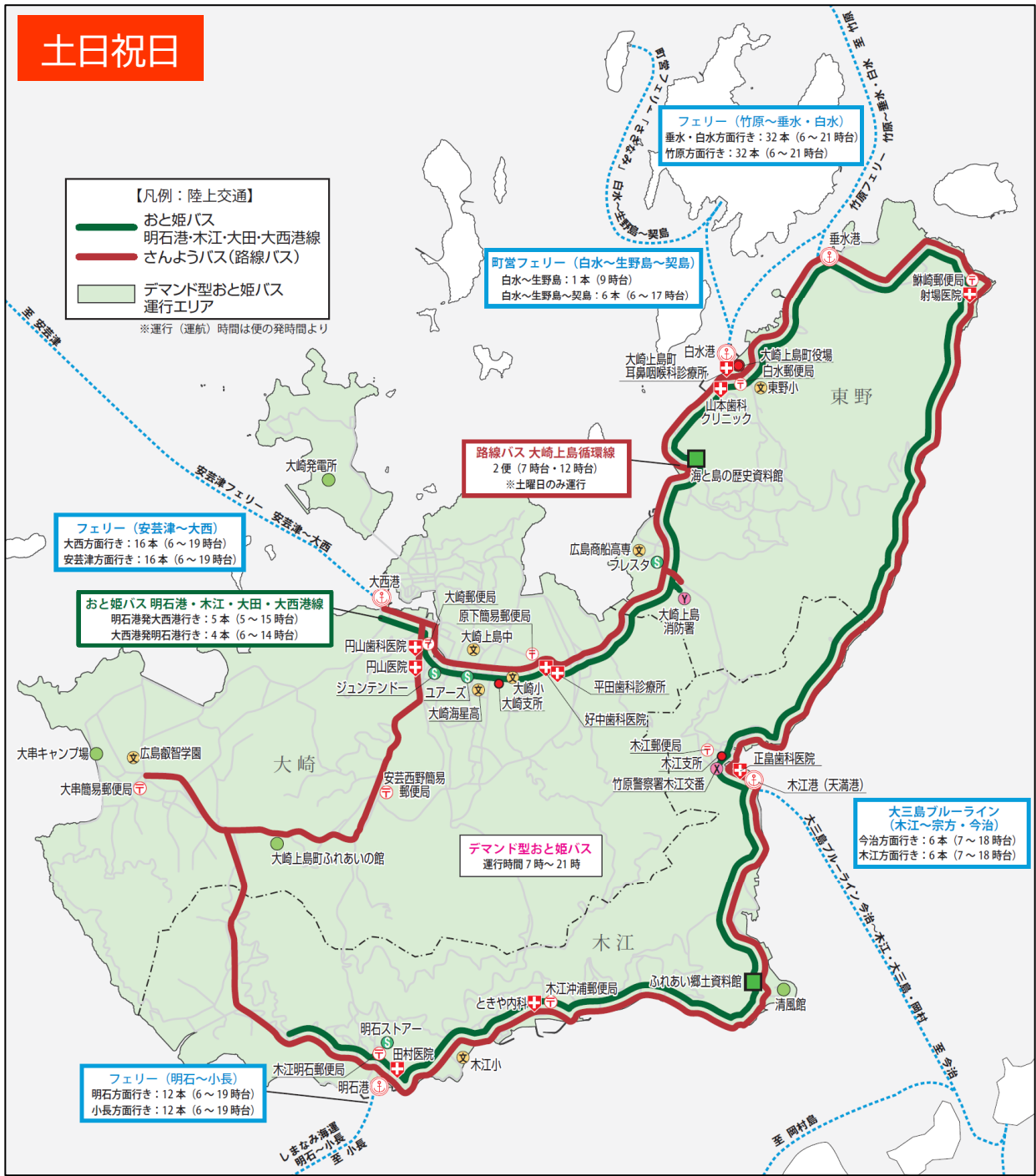


図 I.9 土日祝日の地域公共交通の運行(運航)状況

(2) 陸上交通の運行状況

① 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14便、土曜日は2便です。

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 I.4 路線バス（さんようバス）の概要

運行概要	大崎上島の外周を大きく循環する定時定路線型の乗合バス。
運行曜日 ・便数	・平日 左回り7便 / 右回り7便 ・土曜日 左回り - / 右回り2便
運賃	大人100円、小人（小学生以下）50円 ※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
補助事業 の活用	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）

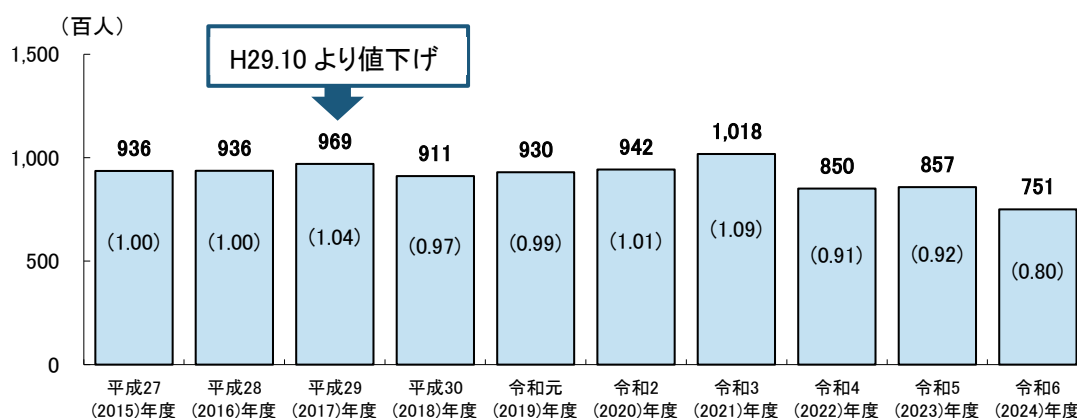
（令和8(2026)年4月1日現在）



図 I.10 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ほぼ横ばいの傾向にありましたが、令和4(2022)年度に減少に転じ、令和6(2024)年度の利用者数は平成27(2015)年度の8割となっています。



※ () 内は平成27(2015)年度を基準においたときの伸び

※期間：前年10月～当年9月

資料：さんようバス株式会社

図 I.11 路線バス（さんようバス）の利用者数

② コミュニティバス（おと姫バス）

a. 運行概要

a-1. デマンド型おと姫バス

デマンド型おと姫バスは、町民の移動ニーズに対して柔軟に対応する予約方式の乗合サービスです。実証運行を経て、令和6(2024)年4月に本格運行を開始し、さらに令和7(2025)年4月に同時運行していた定時定路線型サービスをデマンド型に集約するとともに、運行内容（運行時間、運賃等）を見直しました。

表 I.5 デマンド型おと姫バスの概要

運行概要	利用される方からの予約に従って運行する乗合バス。 大崎上島町内の港、公共施設、集落付近等に設置している「乗降ポイント（145箇所）」間で利用できる。
運行時間	・午前7時～午後9時 （1/1～1/3は午前8時～午後5時）
運行曜日	・毎日運行
運行車両	・車両はワゴン車（乗客定員9人） ・運行する車両は4台（ただし、時間帯によって運行台数は異なる）
運賃	・大人200円、小学生以下100円 ・未就学児は同伴者1人につき1人無料 ・障がい者手帳等所持者及び同伴者100円
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8(2026)年4月1日現在）



図 I.12 コミュニティバス（おと姫バス）

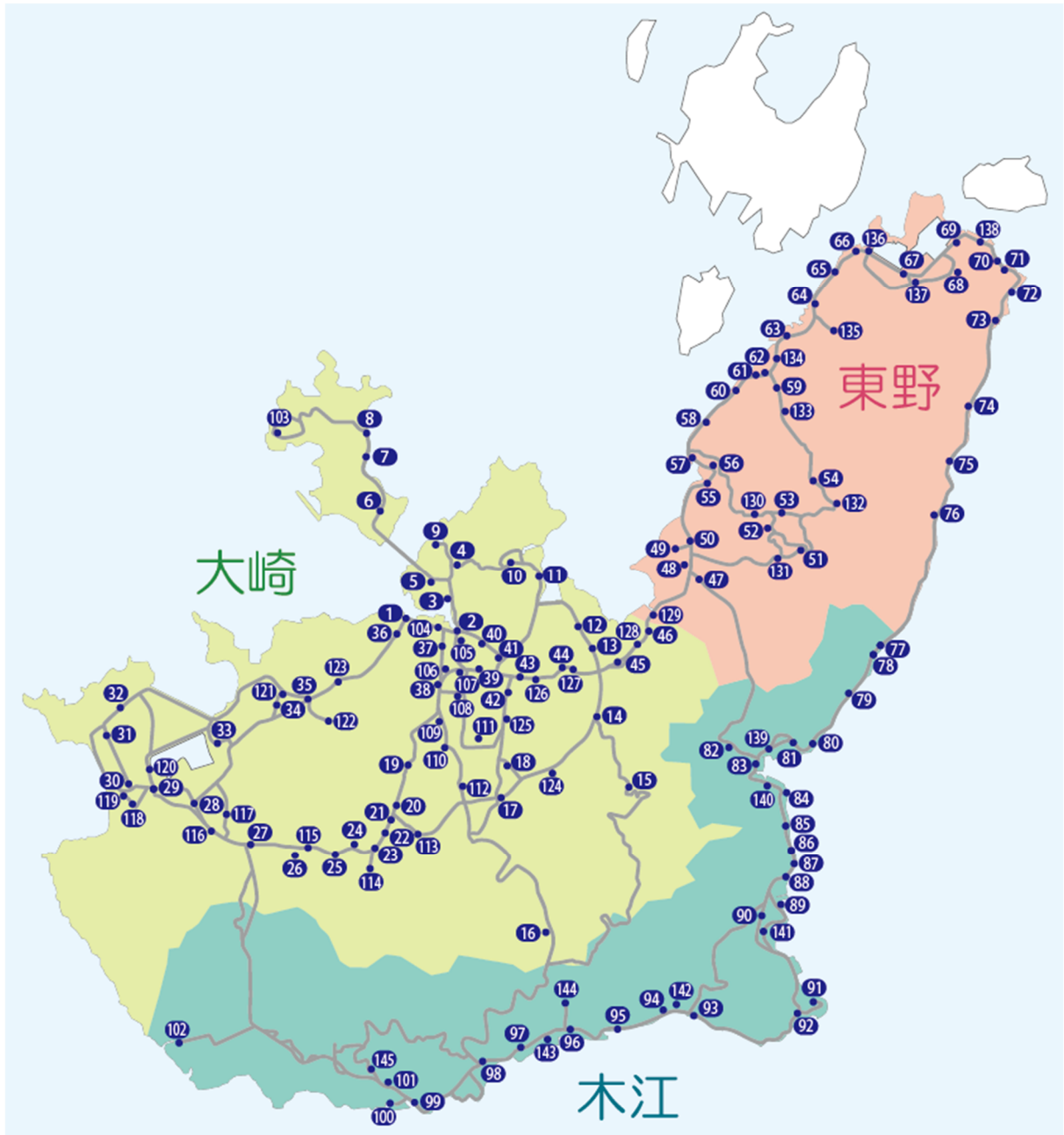


図 I.13 デマンド型おと姫バスの乗降ポイント

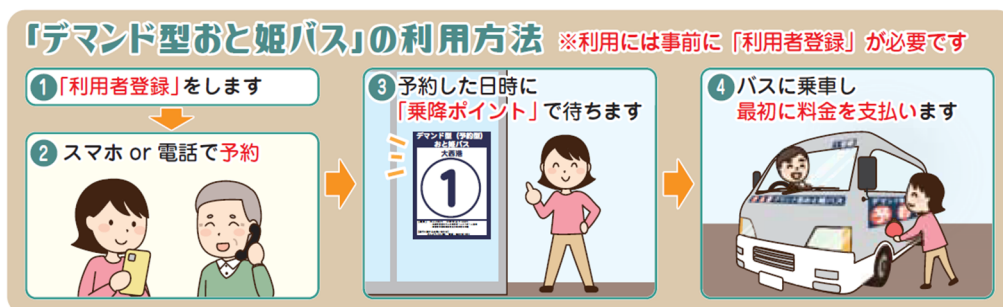


図 I.14 デマンド型おと姫バスの利用方法

a-2. 定時定路線型おと姫バス（明石港・木江・大田・大西港線）

大崎上島の明石港から木江、垂水、大田を經由して大西港に至る区間を、平日朝に片側方向1便、土日祝日に両側方向9便が運行する乗合サービスであり、令和7(2025)年4月に運行を開始しました。

定時定路線型での運行であり、一部の区間を除きフリー乗降制を採用しています。

表 I.6 定時定路線型おと姫バスの概要

運行概要	平日の路線バス運行前の朝 5~6 時台の移動を担う乗合バス。 土日祝日は、路線バスの代替としての役割を担う。
運行曜日 ・便数	・平日 1 便 ・土日祝日 9 便
運行車両	・車両はワゴン車（乗客定員 9 人） ・デマンド型と同じ車両
運賃	・大人 200 円、小学生以下 100 円 ・未就学児は同伴者 1 人につき 1 人無料 ・障がい者手帳等所持者及び同伴者 100 円
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 8(2026)年 4 月 1 日現在）

a-3. コミュニティバス（おと姫バス）見直しの変遷

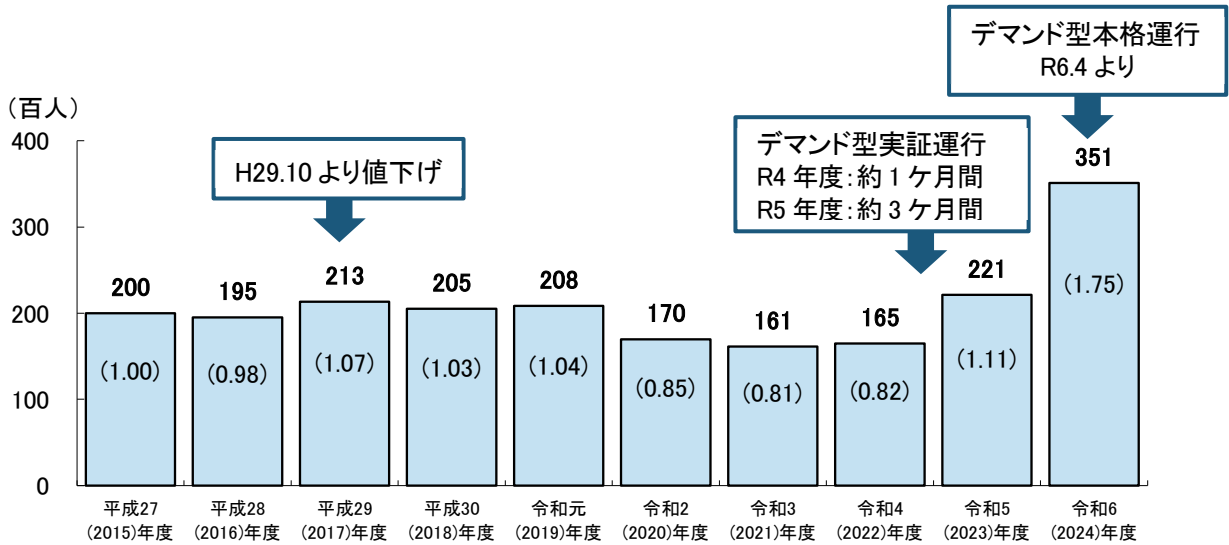
コミュニティバス（おと姫バス）見直しの変遷は下表のとおりです。

表 I.7 おと姫バスの見直しの変遷

平成 17(2005)年 11 月	・おと姫バス運行開始（定時定路線型／運行台数 2 台／大人運賃 200 円）
平成 29(2017)年 4 月	・運賃見直し（大人 200 円から 100 円へ）
令和 4(2022)年 11 月~12 月	・デマンド型の実証運行を実施（運行台数 2 台／乗降ポイント 93 箇所 ／大人運賃 100 円／運行時間 7~18 時） ・従来の定時定路線型 2 台は継続運行
令和 5(2023)年 12 月	・2 度目のデマンド型の実証運行開始（乗降ポイントを 102 箇所に増加） ・従来の定時定路線型 2 台は継続運行
令和 6(2024)年 4 月	・デマンド型の本格運行開始 ・従来の定時定路線型 2 台は継続運行
令和 7(2025)年 4 月	・デマンド型の運行内容見直し（運行台数 4 台／乗降ポイント 145 箇所 ／大人運賃 200 円／運行時間 7~21 時） ・従来の定時定路線型を廃止し、新しい定時定路線型として“明石港・ 木江・大田・大西港線”が運行開始（デマンド型と同一車両で運用）

b. 利用状況

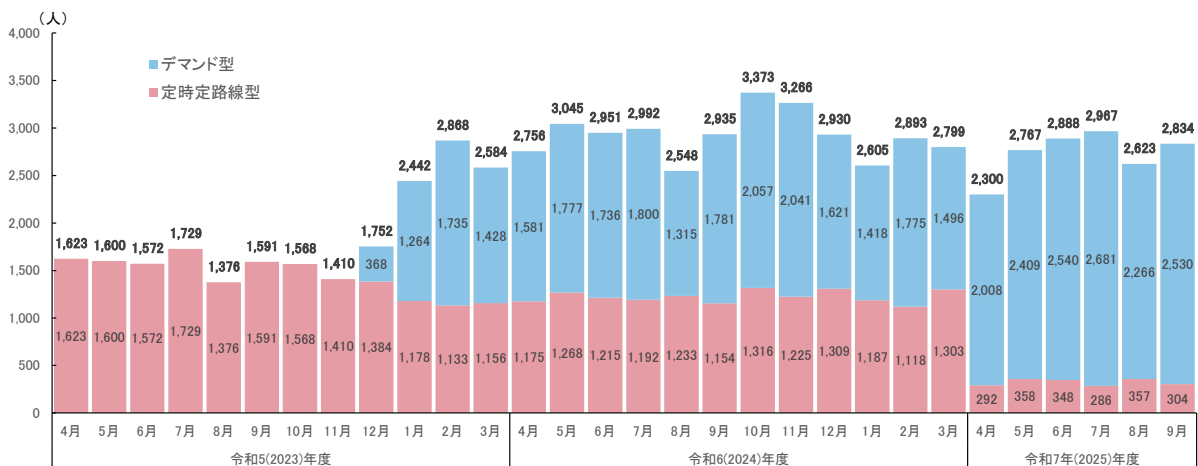
コミュニティバス（おと姫バス）の利用者数はほぼ横ばいの傾向にありましたが、令和2(2020)年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で減少しています。その後、デマンド型おと姫バスの運行開始を受けて増加に転じ、令和6(2024)年度の利用者数は平成27(2015)年度の1.75倍となっています。



※ () 内は平成27(2015)年度を基準においたときの伸び
資料：大崎上島町

図 I.15 コミュニティバス（おと姫バス）の利用者数

令和7(2025)年度からは、運賃を値上げした上で、デマンド型サービスを拡充し、一方で定時定路線型サービスを縮小する見直しを行っています。



資料：大崎上島町

図 I.16 コミュニティバス（おと姫バス）の月別利用者数

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4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。

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 I.8 大崎上島町外出支援サービス事業の概要

利用対象者	町内に住所を有する方で次のいずれかに該当し、家族からの送迎を受けられない方が対象 1 要介護認定、要支援認定を受けている方又は事業対象者で、次のいずれかに該当する方 ア 同居者がいない方 イ 同居者全員が70歳以上の方 ウ 同居者全員が障害をお持ちの方 2 身体障がい者手帳をお持ちの方 3 療育手帳をお持ちの方 4 精神障がい者保健福祉手帳をお持ちの方
利用回数	原則として1人1週当たり3回まで
車両数	○車いす車 9台(内、軽自動車7台) ○セダン 6台(内、軽自動車5台) 合計 15台(軽自動車12台)
区域ごとの対価の額	○町内 : 600円(片道300円) ○町外(4時間未満利用) : 1,000円+フェリー代・駐車場代等の実費 ○町外(4時間以上利用) : 2,000円+フェリー代・駐車場代等の実費

⑤ スクールバス

本町（教育委員会）では、幼稚園、小学校、中学校における通園・通学を支援するため、スクールバスの運行委託や、通学定期券の交付を実施しています。

スクールバスの運行は、さんようバス(株)、スマイルバス(株)へ委託しています。

表 I.9 スクールバスの概要

大崎上島幼稚園	○木江地区の園児を対象にスクールバスを委託（木江地区の児童同乗）[※] ○その他の地区の園児を対象にスクールバスを委託
大崎小学校	○西野地区の児童を対象にスクールバスを委託
東野小学校	○外表、鮎崎地区の児童は路線バスを利用（教育委員会から定期券交付） ○下校時刻に合った路線バスがない時は、デマンド型おと姫バスを利用 ○土日の学校イベント等で登校があるときは、都度スクールバスを借上げ ○契島の児童はさざなみを利用（教育委員会から定期券交付）
木江小学校	○木江地区の児童を対象にスクールバスを委託（木江地区の幼稚園児同乗）[※]
大崎上島中学校	○東野、木江、沖浦、明石地区の生徒は路線バスを利用（教育委員会から定期券交付） ○下校時刻に合った路線バスがない時は、デマンド型おと姫バスを利用 ○土曜日の部活終わりの生徒用に、中学校→大田間のスクールバスを委託（路線バス 土曜右回り2便に乗れるように） ○土日の学校イベント等で登校があるときは、都度スクールバスを借上げ（路線バスと同じコース）

[※] 同じバス

⑥ その他（買物支援）

大崎上島町商工会では、町民の買物移動等を支援するため、「大崎上島おもてなし隊」の事業を推進しています。

当事業は、趣旨に賛同する会員事業者が、「おもてなし隊」として、町民の店舗への送迎や品物の配送を行う取組です。年に1回（1月1日）、新聞折り込みでチラシを配布して町民への周知を図るとともに、会員事業者には年に1度、継続や新規参入を照会しています。



資料：大崎上島町商工会

図 I.17 「大崎上島おもてなし隊」のチラシ

(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 I.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
運航事業者	大崎汽船株式会社、山陽商船株式会社		

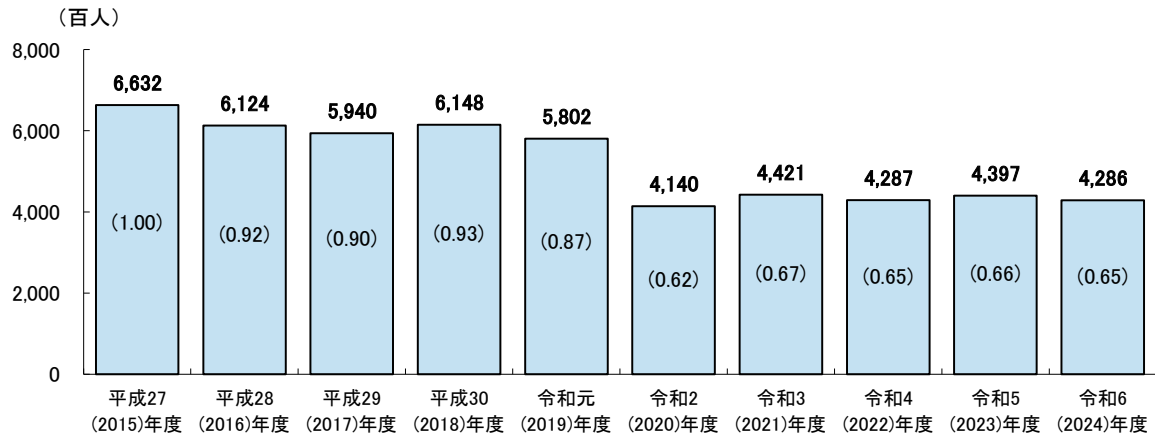
(令和 8(2026)年 4 月 1 日現在)



図 I.18 竹原～垂水・白水航路のフェリー

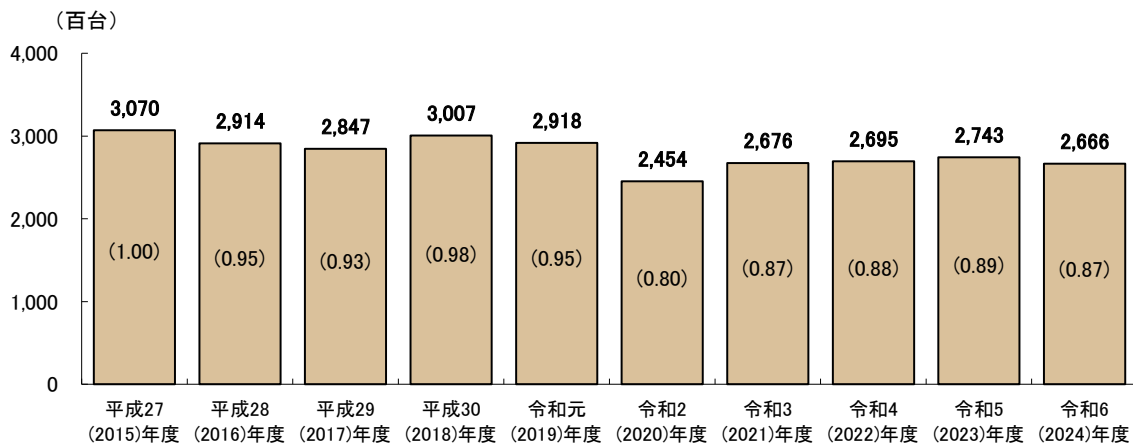
b. 利用状況

旅客数、車両数ともに、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響を受けて令和2(2020)年度に減少し、その後微増したものの、近年は横ばい傾向が続いています。



※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
 ※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

図 I.19 竹原～垂水・白水航路の旅客数



※ () 内は平成27(2015)年度を基準においたときの伸び
 ※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

図 I.20 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 I.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>		<u>自動車航送運賃</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	<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 colspan="2">1,360</td></tr> <tr><td>4m未満</td><td colspan="2">1,980</td></tr> <tr><td>5m未満</td><td colspan="2">2,670</td></tr> <tr><td>6m未満</td><td colspan="2">4,180</td></tr> <tr><td>7m未満</td><td colspan="2">5,100</td></tr> <tr><td>8m未満</td><td colspan="2">6,740</td></tr> <tr><td>9m未満</td><td colspan="2">7,590</td></tr> <tr><td>10m未満</td><td colspan="2">8,430</td></tr> <tr><td>11m未満</td><td colspan="2">9,270</td></tr> <tr><td>12m未満</td><td colspan="2">10,120</td></tr> <tr><td>1m増すごとに</td><td colspan="2">1,030</td></tr> <tr><td>自転車</td><td colspan="2">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
	安芸津		大西																																																							
	大人	390																																																								
	小人	200																																																								
	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																																																								
運航事業者 安芸津フェリー株式会社																																																										

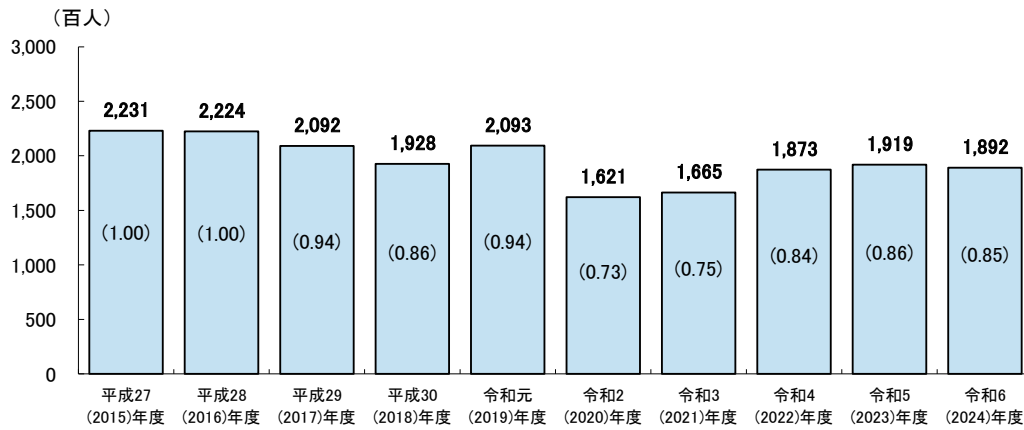
(令和 8(2026)年 4 月 1 日現在)



図 I.21 安芸津～大西航路のフェリー

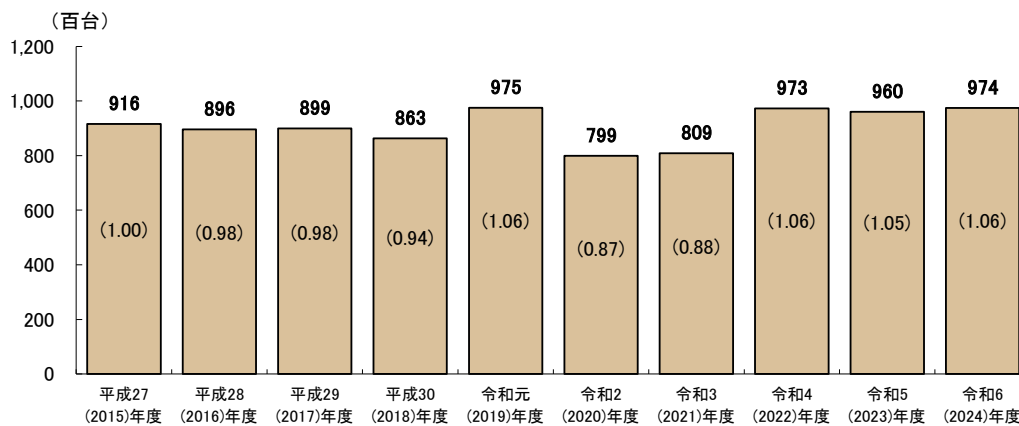
b. 利用状況

旅客数、車両数ともに、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響を受けて令和2(2020)年度に減少し、その後微増したものの、近年は横ばい傾向が続いています。



※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
 ※期間：前年10月～当年9月
 資料：安芸津フェリー株式会社

図 I.22 安芸津～大西航路の旅客数



※ () 内は平成27(2015)年度を基準においたときの伸び
 ※期間：前年10月～当年9月
 資料：安芸津フェリー株式会社

図 I.23 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。

高速船（竹原～大崎上島～大長）の運航休止に伴い、令和 7(2025)年 4 月に増便を行い、毎日 12 往復の運航が行われています。

表 I.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	
	明石	小長	車長	明石～小長
	大人	370	3m未満	1,560
	小人	190	3m～4m	1,670
			4m～5m	2,470
			5m～6m	3,270
			6m～7m	3,890
			7m～8m	5,190
			8m～9m	5,800
			9m～10m	6,420
			10m～11m	7,030
			11m～12m	7,650
			1m増すごとに	1,290
			自転車	170
			原付自転車	125cc以下 360
			自動二輪車	750cc未満 470
				750cc以上 600
運航事業者	しまなみ海運株式会社			

(令和 8(2026)年 4 月 1 日現在)



図 I.24 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。

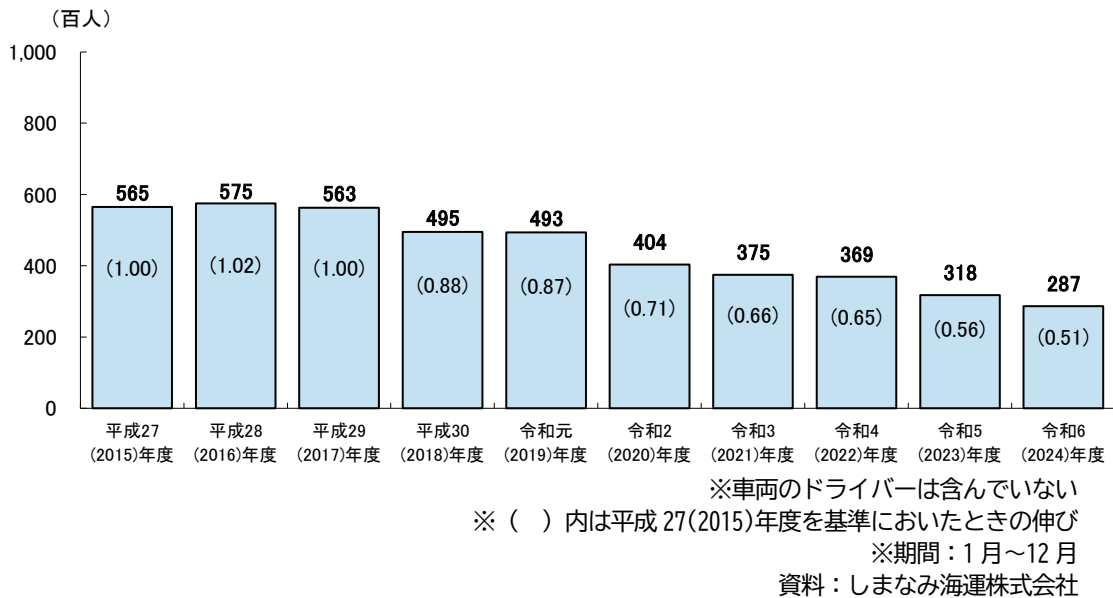


図 I. 25 明石～小長航路の旅客数

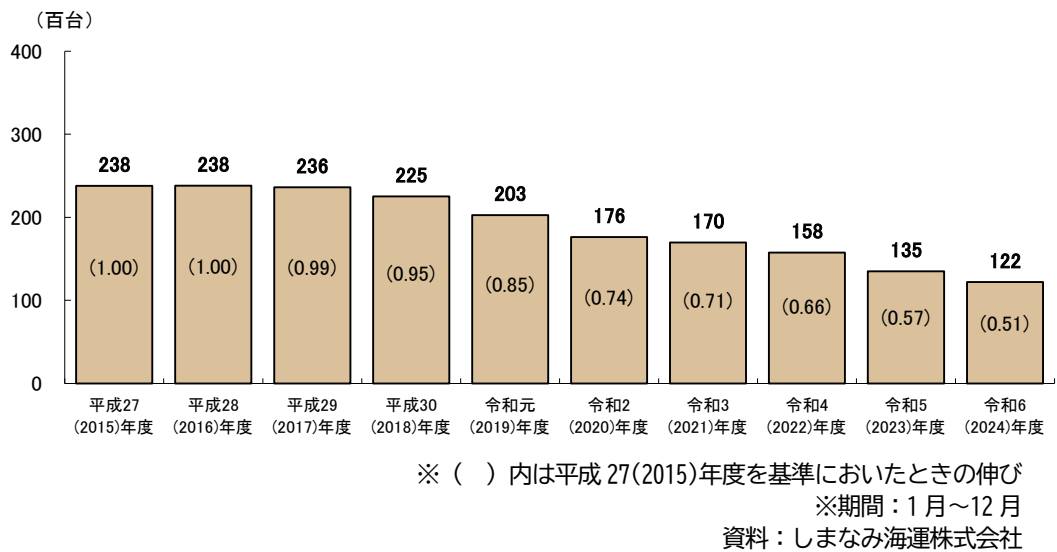


図 I. 26 明石～小長航路の車両数

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 I.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 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>今治～宗方</th> <th>今治～木江</th> <th>宗方～木江</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人</td> <td>760</td> <td>980</td> <td>270</td> </tr> <tr> <td>小人</td> <td>380</td> <td>490</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table>		今治～宗方	今治～木江	宗方～木江	大人	760	980	270	小人	380	490	140																																																			
		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 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>区間 車長</th> <th>今治～宗方</th> <th>今治～木江</th> <th>宗方～木江</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>3m未満</td><td>1,470</td><td>2,620</td><td>1,310</td></tr> <tr><td>3m～4m</td><td>1,570</td><td>3,130</td><td>1,580</td></tr> <tr><td>4m～5m</td><td>1,880</td><td>4,050</td><td>2,170</td></tr> <tr><td>5m～6m</td><td>2,830</td><td>5,180</td><td>2,640</td></tr> <tr><td>6m～7m</td><td>3,040</td><td>5,940</td><td>3,230</td></tr> <tr><td>7m～8m</td><td>3,880</td><td>7,200</td><td>3,750</td></tr> <tr><td>8m～9m</td><td>4,080</td><td>8,040</td><td>4,340</td></tr> <tr><td>9m～10m</td><td>4,500</td><td>9,020</td><td>5,140</td></tr> <tr><td>10m～11m</td><td>5,030</td><td>9,440</td><td>5,630</td></tr> <tr><td>11m～12m</td><td>6,080</td><td>10,450</td><td>6,340</td></tr> <tr><td>1m増やすごとに</td><td>730</td><td>1,000</td><td>710</td></tr> <tr><td>自転車</td><td colspan="3" style="text-align: center;">250</td></tr> <tr><td>原付自転車</td><td colspan="3" style="text-align: center;">125cc以下 500</td></tr> <tr><td rowspan="2">自動二輪車</td><td colspan="3" style="text-align: center;">750cc未満 750</td></tr> <tr><td colspan="3" style="text-align: center;">750cc以上 1,010</td></tr> </tbody> </table>	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		
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																																																															
運航事業者	大三島ブルーライン株式会社																																																															

(令和 8(2026)年 4 月 1 日現在)



図 I.27 今治～大三島～木江航路のフェリー

b. 利用状況

旅客数、車両数ともに、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響を受けて令和2(2020)年度、令和3(2021)年度に減少しましたが、その後微増し、近年は横ばい傾向が続いています。

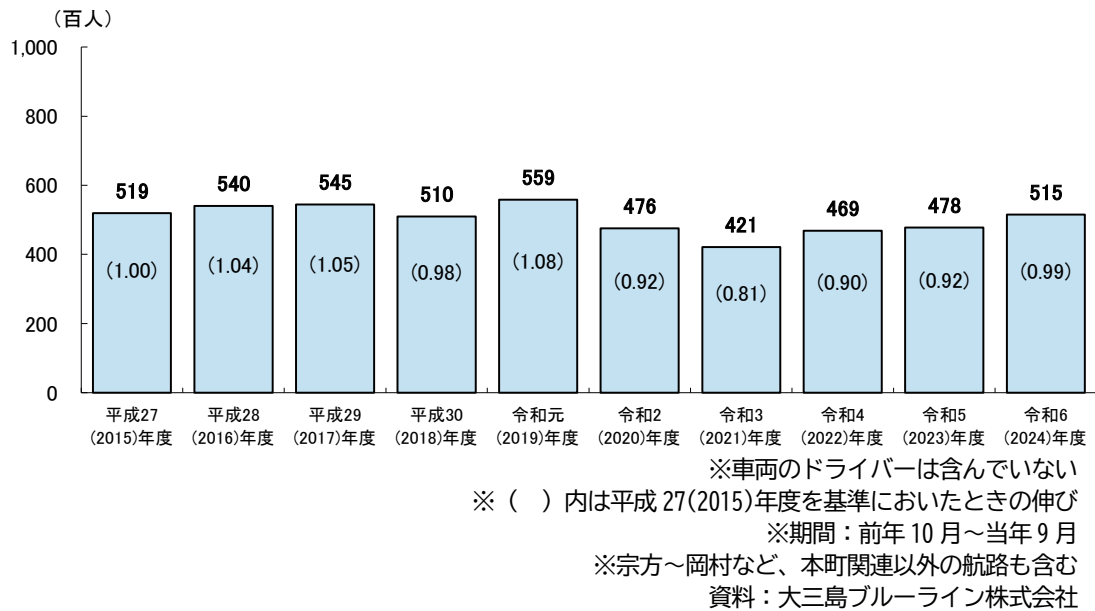


図 I. 28 今治～大三島～木江航路の旅客数

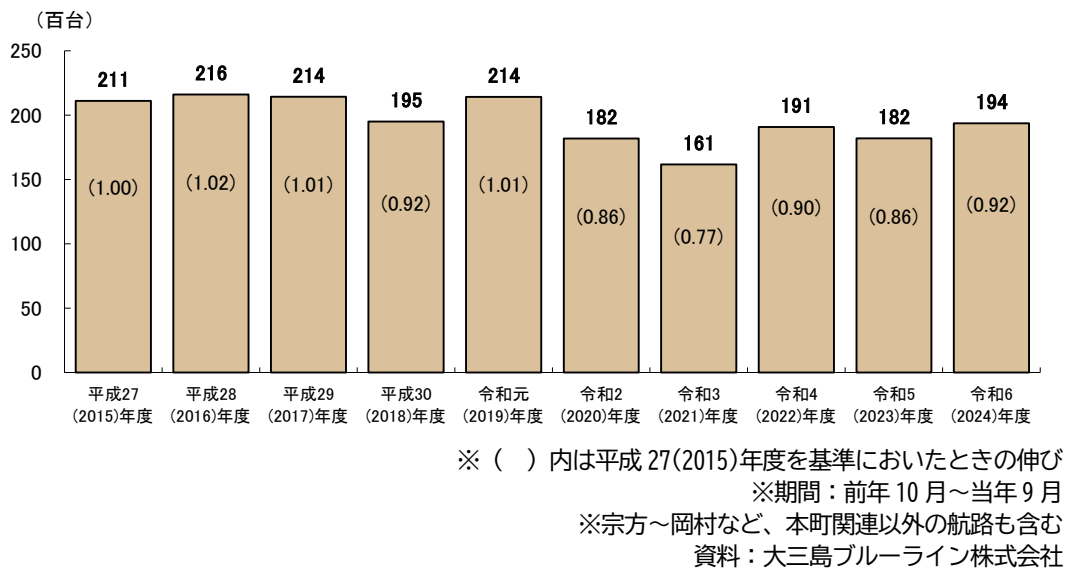


図 I. 29 今治～大三島～木江航路の車両数

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 I.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	
運航主体	大崎上島町			

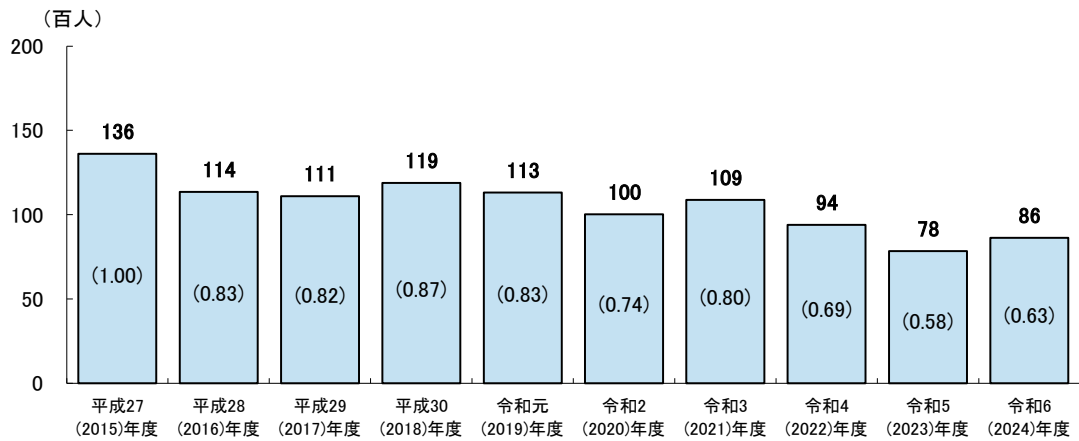
(令和8(2026)年4月1日現在)



図 I.30 町営フェリー「さざなみ」

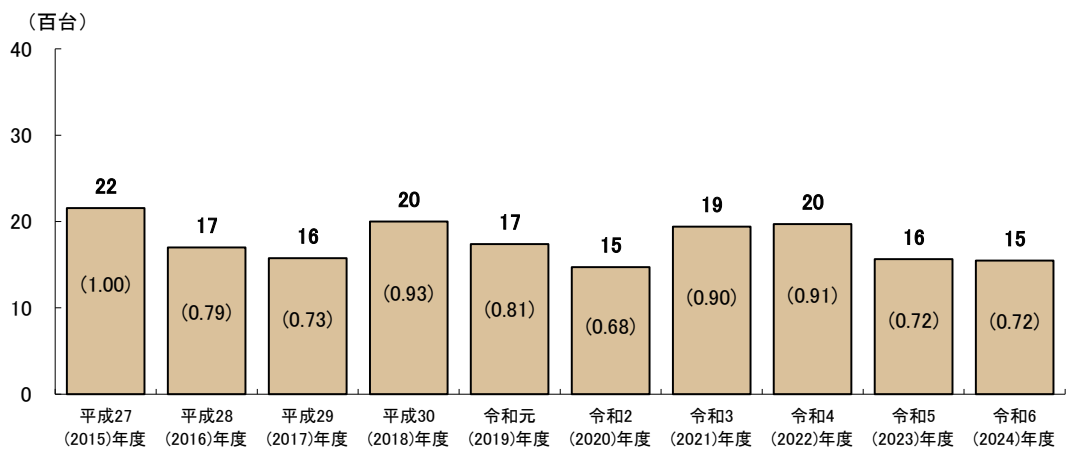
b. 利用状況

旅客数は年々減少する傾向にあります。車両数は、年度により増減があるものの、概ね横ばい傾向といえます。



※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
 ※期間：前年 10 月～当年 9 月
 資料：大崎上島町

図 I. 31 町営フェリー「さざなみ」の旅客数



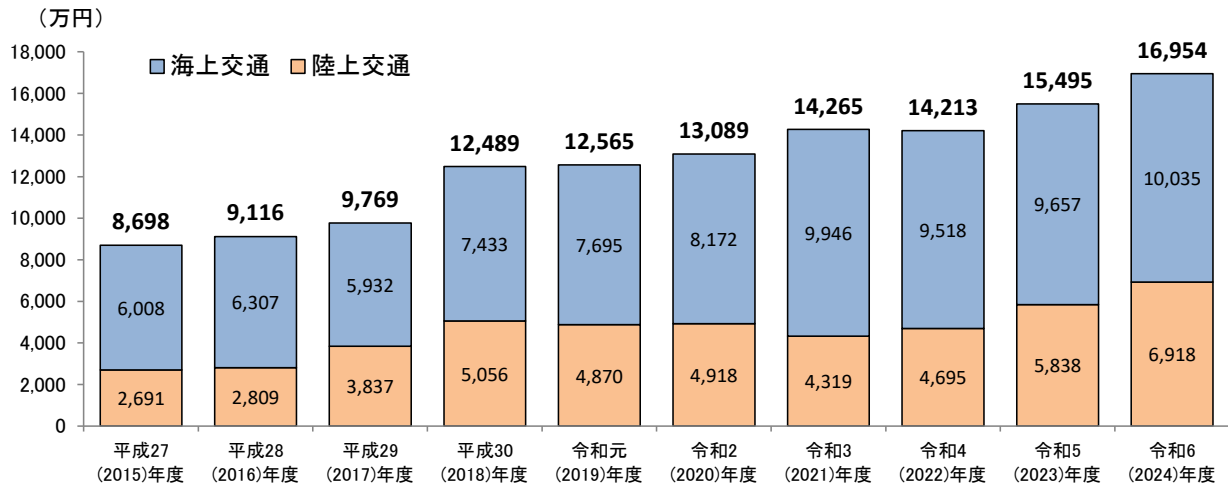
※ () 内は平成 27(2015)年度を基準においたときの伸び
 ※期間：前年 10 月～当年 9 月
 資料：大崎上島町

図 I. 32 町営フェリー「さざなみ」の車両数

5. 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。



※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

※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 I.33 地域公共交通関連の負担額

表 I.15 地域公共交通関連の負担額

	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
合計	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

※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

II 計画検討の経緯

1. 大崎上島町公共交通連携協議会の開催状況（令和7(2025)年度）

表 II.1 協議会の開催状況

回	開催日時	主な協議内容
第47回	令和7(2025)年 6月2日(月) 13:30~	現行の大崎上島町地域公共交通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。
第48回	令和7(2025)年 11月4日(火) 13:30~	大崎上島町地域公共交通計画(第2期)における「地域公共交通体系づくりの基本方針」に係る協議を実施し、承認を得る。
第49回	令和8(2026)年 1月23日(金) 13:30~	計画策定のための町民アンケート調査結果、及び大崎上島町地域公共交通計画(第2期)素案について意見照会を行うとともに、承認を得る。
第50回	令和8(2026)年 3月13日(金) 13:30~	大崎上島町地域公共交通計画(第2期)の承認を得る。

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。

表 II.2 町民アンケート調査の実施概要

調査対象	全世帯（3,233件）を対象（15歳以上の方に回答を依頼）
配布方法	自治会経由で各戸配布
回答方法	紙面回答（郵送・役場本庁・各支所窓口にて回収） またはWEB回答
回答締切日	令和7(2025)年9月26日（金）
有効回収	1,091件（回収率：32.9%）

(2) 交通事業者ヒアリング調査

本町に関連した地域公共交通を運行（運航）している交通事業者より、利用者の動向や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。

表 II.3 交通事業者ヒアリング調査の実施概要

日付	聞き取り先
令和7(2025)年12月1日	安芸津フェリー株式会社
〃	大三島ブルーライン株式会社
〃	しまなみ海運株式会社
令和7(2025)年12月11日	さんようバス株式会社
〃	大崎汽船株式会社、 山陽商船株式会社

III 町民アンケート結果概要

1. 町内でよく利用する交通手段

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

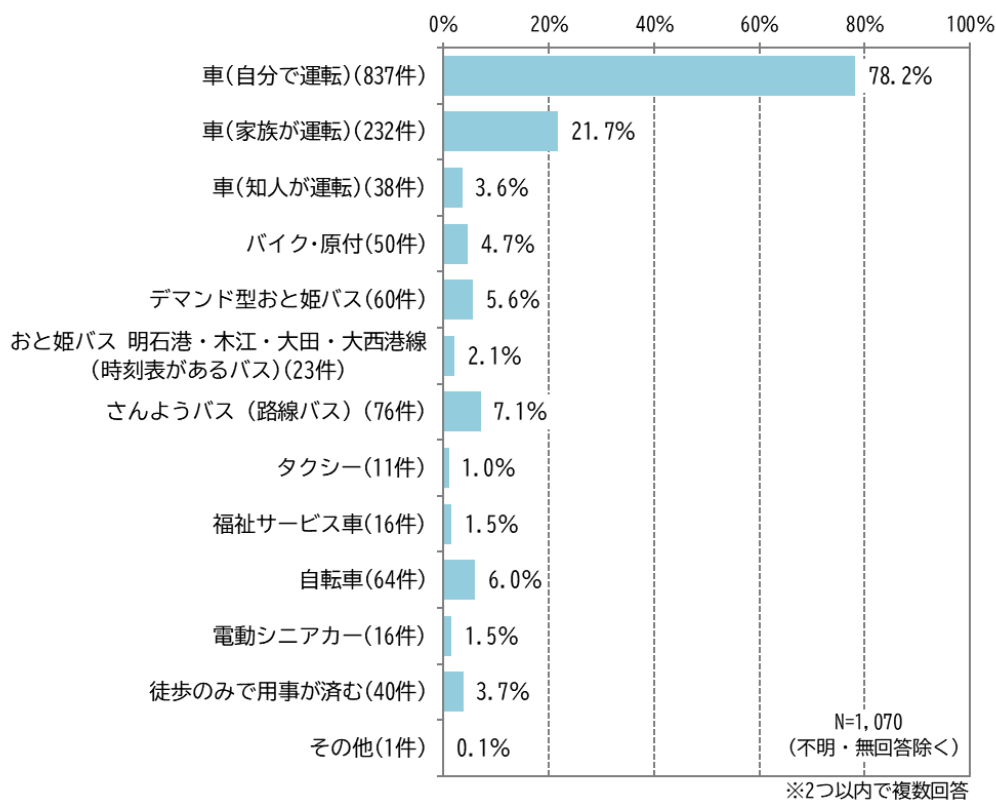


図 III.1 よく利用する島内の交通手段

2. 将来の交通手段への不安

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。

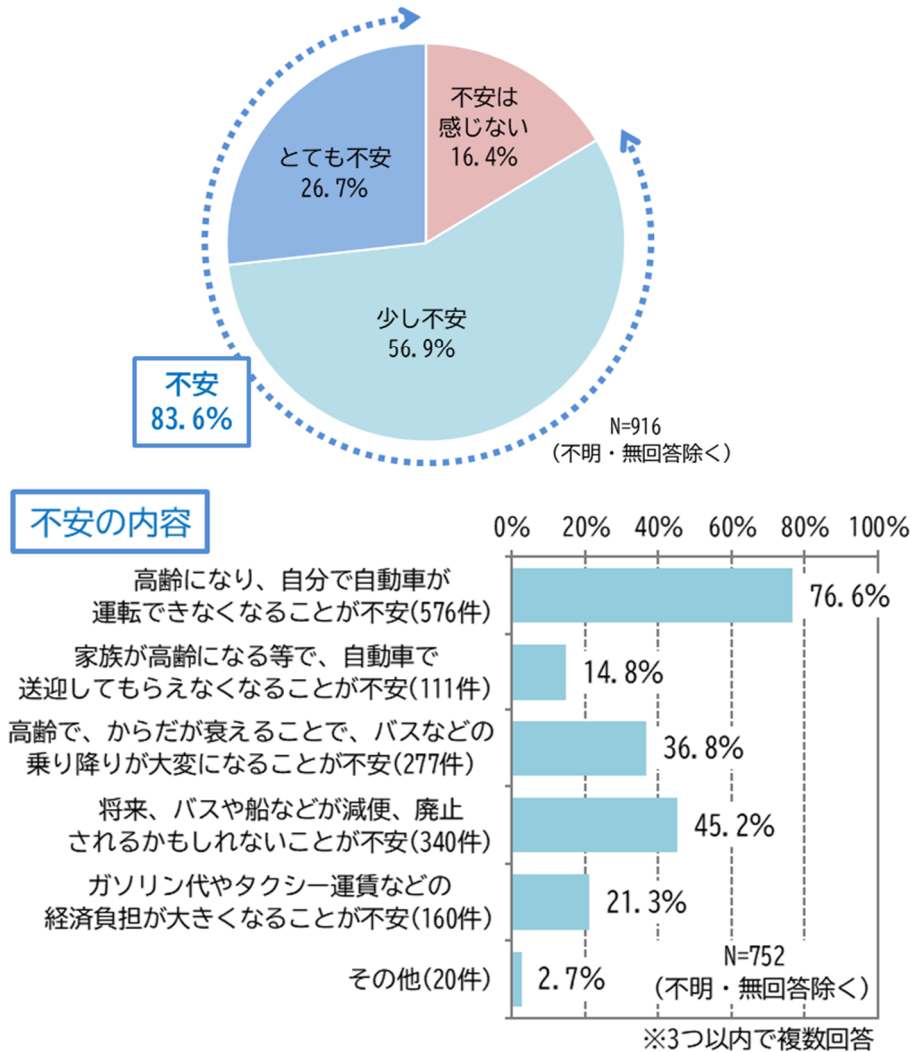


図 III.2 将来の交通手段への不安

前回実施した令和2(2020)年度調査結果と比較すると、「とても不安」を感じる割合は若干低くなっています。

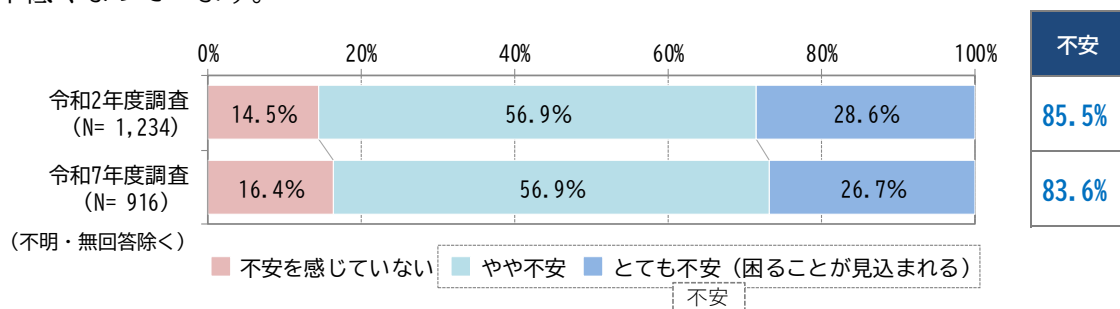


図 III.3 将来の交通手段への不安 [経年比較]

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（デマンド型、路線バス）を利用している人は約26%で、デマンド型おと姫バスとさんようバスの利用割合は同程度です。

年代別では80歳以上の利用が多く、約4割の方が利用しています。

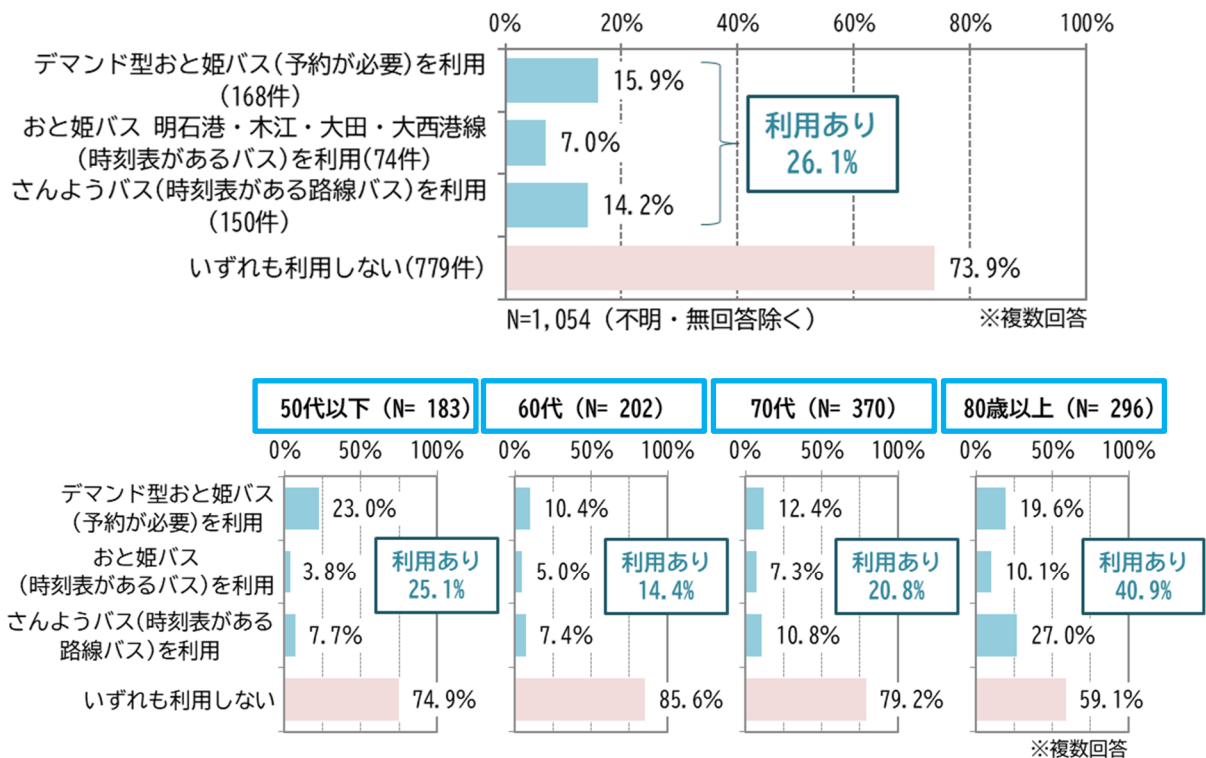


図 III.4 町内のバスの利用状況

前回実施した令和2(2020)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やや高くなっており、デマンド型バスの導入による影響が考えられます。

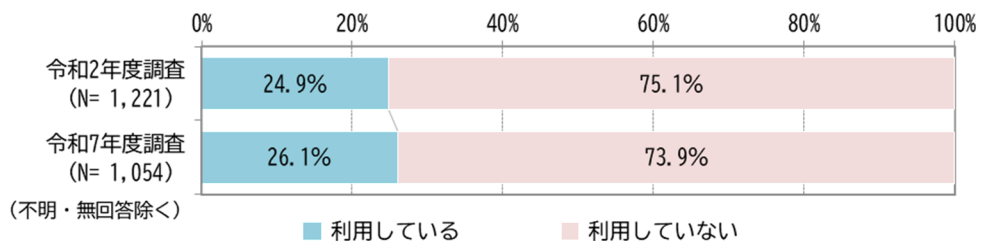


図 III.5 町内のバスの利用状況 [経年比較]

町内のバス利用者の満足度をみると、デマンド型おと姫バスでは約64%が『満足』と回答しており、『不満』の約36%を大きく上回っています。

また、時刻表のある定時定路線型（おと姫バス、さんようバス）でも、『満足』の割合が『不満』を上回っています。

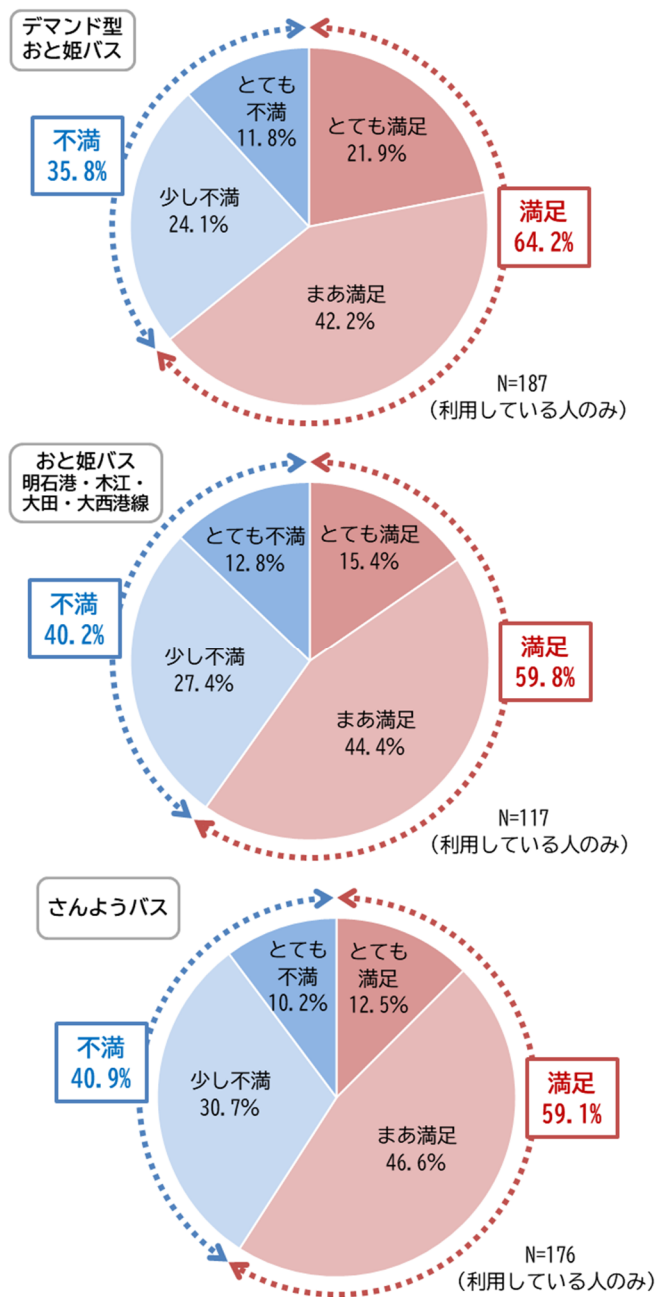


図 III.6 町内のバスの満足度

町内のバスを不満に思うことは、「フェリーとバスとの接続」が約46%、「デマンド型の予約がとれない」と「ルートやダイヤ」が約4割と多くなっています。

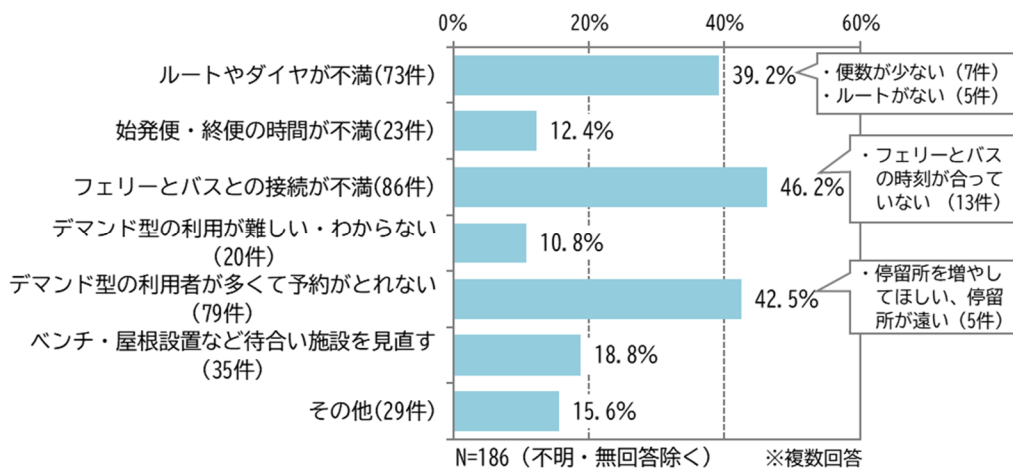


図 III.7 町内のバスへの不満

(2) 町内のタクシー

町内のタクシーの利用頻度をみると、「利用しない」が約9割を占めており、利用が多くないことがわかります。

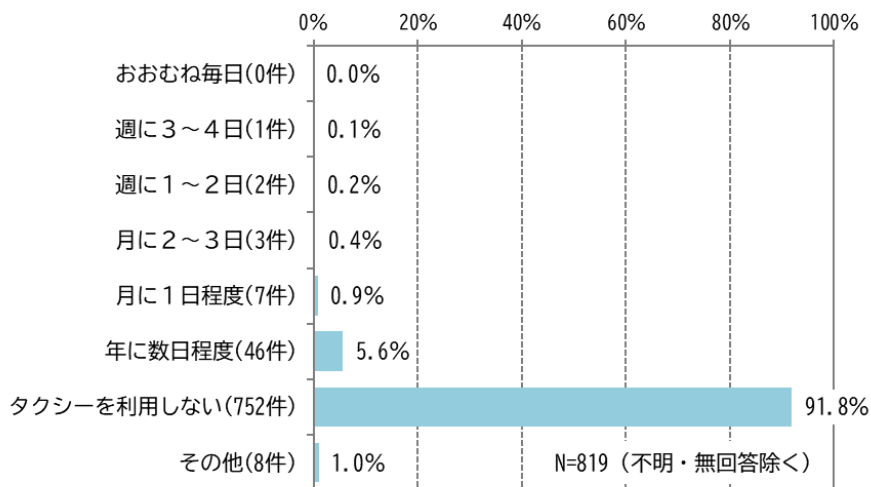


図 III.8 町内のタクシーの利用頻度

(3) 町外へのフェリー

町外へのフェリーの利用頻度は、「月に2～3日」が利用者の約4割を占めています。週に1日以上利用する割合は約1割となっています。

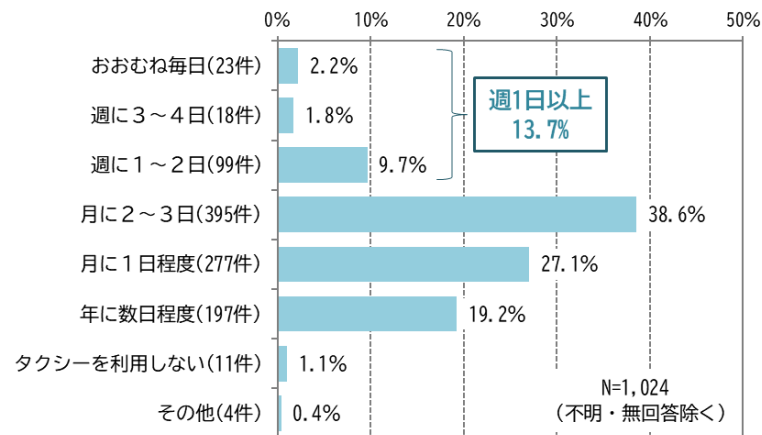


図 III.9 町外へのフェリーの利用頻度

町外へのフェリー利用者の満足度をみると、約65%が『満足』と回答しており、「不満」を大きく上回っています。

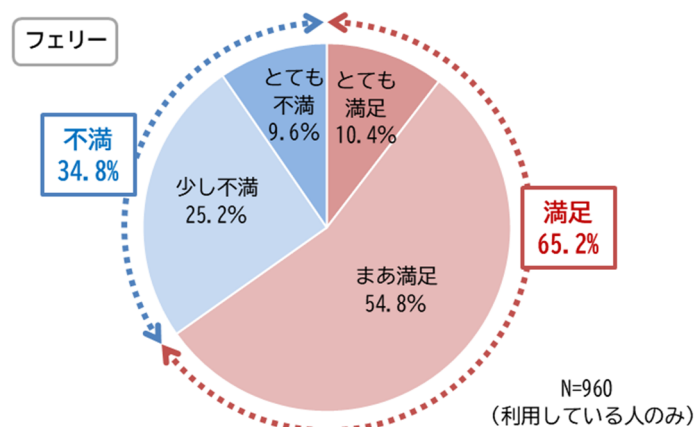


図 III.10 町外へのフェリーの満足度

町外へのフェリーを不満に思うことは、「料金」が5割を上回り多くなっています。

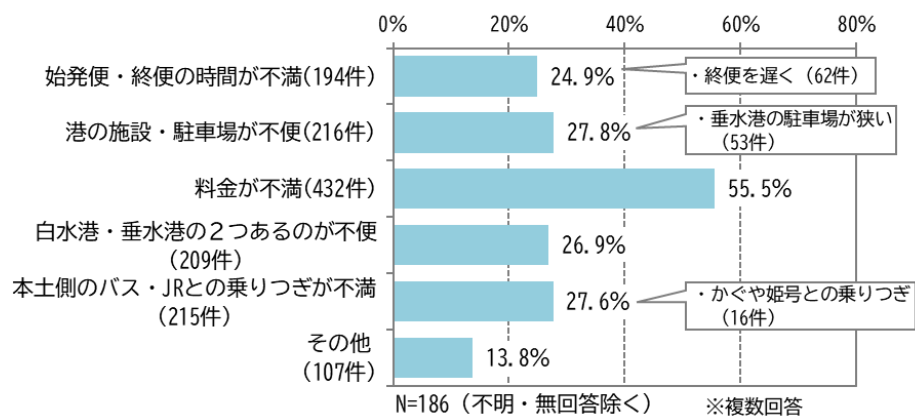


図 III.11 町外へのフェリーへの不満

4. 令和7年4月の地域公共交通見直しについて

令和7(2025)年4月に行った地域公共交通の見直しにより「良くなった」とする回答は、「悪くなった」を上回っています。

ただし、「見直しを知らない」(約4割)、「変わらない」(約2割)と回答した割合の方が高くなっています。

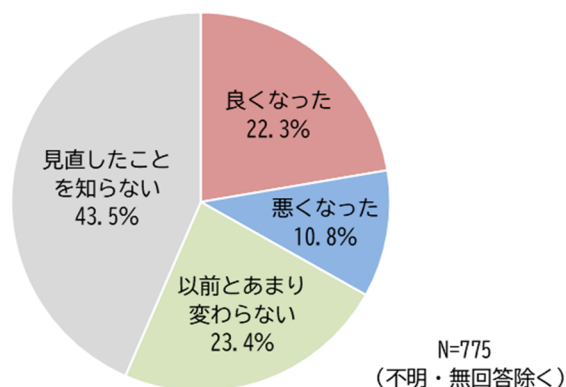


図 III.12 地域公共交通見直しへの感想

5. フェリー営業時間外の予約式航路サービス導入について

フェリーの営業時間外に予約式航路サービスが導入された場合、『利用意向あり』の割合は5割弱となっています。

また、利用意向があると回答した人が1乗船あたり支払える運賃(大人・1名)は、1,000~1,500円が約45%を占めています。

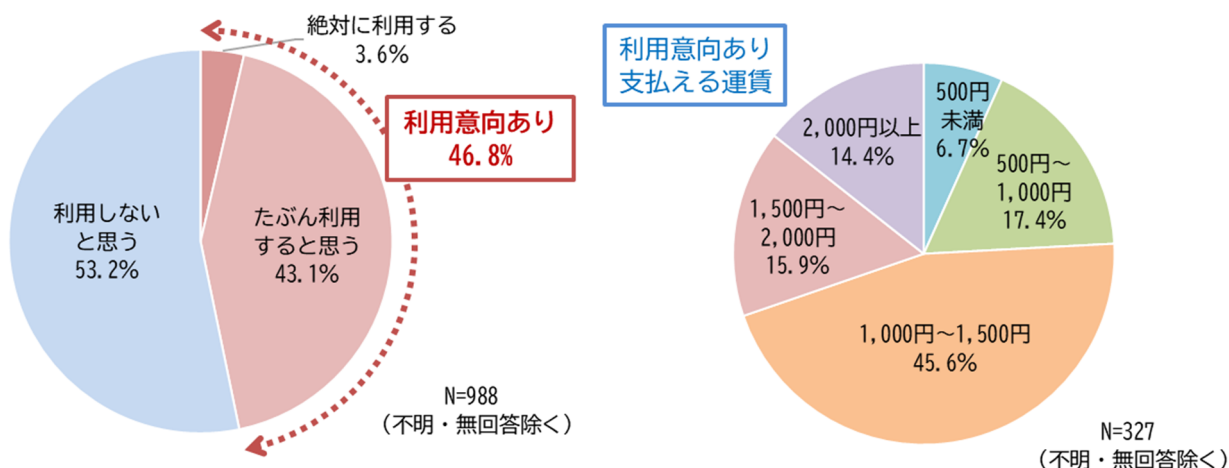


図 III.13 フェリー営業時間外の予約式航路サービス導入への意見

IV 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な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

令和3年12月15日一部改正

V 大崎上島町公共交通連携協議会委員名簿

区分	団体名	職名等	氏名
学識経験者その他協議会が必要と認める者（大学教授等）	広島商船高等専門学校	嘱託教授	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	土井俊斉
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	広島県旅客船協会	専務理事	迫田武利
	山陽商船株式会社	代表取締役専務	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	議長	閑田大祐
	大崎上島町議会	産業建設常任委員会委員長	赤松良雄
	大崎上島町連合区長会	副会長	桑原富生
	大崎上島町商工会	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	中原幸太
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	大林正明
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	蔦 真
広島県地域政策局地域振興担当部長又はその指名する者	広島県地域政策局	公共交通政策課長	水本全彦
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	平田和也
大崎上島町副町長	大崎上島町	副町長	小田 博
大崎上島町地域経営課長	大崎上島町	地域経営課長	三村竜也
道路管理者	大崎上島町	建設課長	下川 昇

（令和8(2026)年3月31日現在）

大崎上島町地域公共交通計画（第2期）

令和8（2026）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/>
