

第4回大島町地域公共交通活性化協議会

日時：令和5年12月8日（金）13:30～14:45

議事次第

1 開会

2 議事

（1） 大島町地域公共交通活性化協議会設置要綱の一部改正について

（2） 大島町地域公共交通計画（素案）について

3 その他

4 閉会

○大島町地域公共交通活性化協議会設置要綱 新旧対照表

新	旧
(協議事項) 第2条 協議会の協議事項は次の通りとする。 (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び<u>運用</u>に関する事項 (2) 地域旅客サービスの適正な運用方法の検討及び旅客から収受する対価に関する事項 (3) 地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項 (4) 地域公共交通計画に掲げられた事業の実施及び連絡調整に関する事項 (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項 附 則 この要綱は、令和 5 年 1 月 1 8 日から施行する。 <u>附 則</u> <u>この要綱は、令和 5 年 1 0 月 1 日から施行する。</u>	(協議事項) 第2条 協議会の協議事項は次の通りとする。 (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び<u>運賃・料金等</u>に関する事項 (2) 地域旅客サービスの適正な運用方法の検討及び旅客から収受する対価に関する事項 (3) 地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項 (4) 地域公共交通計画に掲げられた事業の実施及び連絡調整に関する事項 (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項 附 則 この要綱は、令和 5 年 1 月 1 8 日から施行する。

大島町地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和 5 年 1 月 18 日

改正 令和 5 年 10 月 1 日

町 長 決 裁

(目的)

第 1 条 大島町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び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「活性化法」という。）の規定に基づき、大島町内における需要に応じた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とともに、旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成し、その実施に関する協議を行うため設置する。

(協議事項)

第 2 条 協議会の協議事項は次の通りとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運用に関する事項
- (2) 地域旅客サービスの適正な運用方法の検討及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 地域公共交通計画に掲げられた事業の実施及び連絡調整に関する事項
- (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(協議会の委員)

第 3 条 委員は次に掲げる者のうち、大島町長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 大島町副町長の職にある者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の指名する職員
- (3) 活性化法第 2 条第 2 号に規定する公共交通事業者及びその組織が指名する者
- (4) 住民団体その他関係団体の代表者
- (5) 警視庁大島警察署長又はその指名する職員
- (6) 住民又は利用者の代表
- (7) 大島町職員
- (8) 国土交通省職員
- (9) 東京都職員
- (10) 学識経験者
- (11) 前各号に掲げる者のほか、大島町長が必要と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、次に掲げる事項ならびにやむ

を得ない事由により委員に欠員が生じた場合は補欠委員を置かなければならない。ただし、任期は前任者の残任期間とする。

2 特定の職により委嘱された委員の任期は、当該職のある期間とし、当該身分を失すると同時に委員を辞したものとみなす。また、後任者の任期については前項を適用する。

(協議会の組織)

第5条 協議会に、次に掲げる委員を置く。

(1) 会長 1名

(2) 監事 2名

2 会長は、大島町副町長とする。

3 会長は、協議会を代表し、会務を統括する。

4 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代表する。

5 監事は、委員の中から会長が指名する。

6 監事は、協議会の会計を監査する。

(協議会の運営)

第6条 協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席が無ければ開催できない。

3 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合、その委員の指名するものをもってこれを充て、代理の者を出席させることができる。

4 協議会の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、会長の決するところによるものとする。

5 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。

6 会議は、必要があると認められた時は、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、助言を求めることができる。

(書面による決議)

第7条 会長は、次のいずれかに該当するときは、すべての委員から賛否の意向の確認等を行うことを条件として、書面による決議を行うことができる。

(1) 会議において、事前に委員から書面による決議の了承を得ているとき。

(2) 緊急の決議を要し、かつ、会議の招集又は成立が困難なとき。

(3) 前2号に掲げるもののほか会長が軽微な事実と認めるとき。

2 書面による決議は、回答した委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は会長の決するところによるものとする。

3 会長は、書面による決議を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会において協議が調った事項について、協議会の委員はその協議の結果を尊

重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第 9 条 協議会の事務を処理するために協議会に事務局を置く。

2 事務局は大島町政策推進課に置く。

(経費)

第 10 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

2 予算及び決算は、協議会において決定する。

3 協議会の会計年度は、毎年 4 月 1 日から翌年 3 月 31 日までとする。

4 前 3 項に規定するもののほか、会計に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 11 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。

(その他)

第 12 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

この要綱は、令和 5 年 1 月 18 日から施行する。

附 則

この要綱は、令和 5 年 10 月 1 日から施行する。

大島町地域公共交通計画 素案

令和5年12月

- 目 次 -

1. はじめに	●
1.1 計画の策定にあたって	●
1.2 計画の位置づけ	●
1.3 計画期間	●
1.4 計画区域	●
2. 本町の公共交通を取り巻く環境	●
2.1 本町の現況	●
2.2 本町の輸送資源の現況	●
3. 本町の公共交通の課題	●
3.1 上位・関連計画における本町の交通の位置付け	●
3.2 本町の公共交通を取り巻く課題の整理	●
4. 本町の地域公共交通の基本的な方針	●
4.1 本町の目指す将来像	●
4.2 取組みの方針	●
4.3 地域公共交通の役割	●
4.4 将来の地域公共交通のネットワーク	●
4.5 計画の目標	●
5. 本町の実施事業	●
5.1 実施事業の全体像	●
6. 計画の推進	●
6.1 計画の評価体制	●
6.2 計画の PDCA サイクル	●

1 はじめに

1.1 計画の策定にあたって

(町長挨拶等が入る⇒計画策定時までに文言調整)

1.2 計画の位置づけ

1.2.1 法律での位置づけ

本計画は「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（地域交通法）に基づく「地域公共交通計画」であり、法定計画となります。

「地域公共交通計画」は「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての役割を持っています。本町の旅客運送サービスの全体ビジョンや交通政策推進の観点を示すものであり、「地域公共交通政策の憲法」とも表現されるものとなります。

1.2.2 本町での位置づけ

本計画は本町における地域公共交通の最上位計画として、今後の事業推進の根拠となる重要な計画です。本計画の内容は、本町の最上位計画である第6次大島町基本構想・後期基本計画に沿うものであり、また、その他の関連計画とも整合を図り策定するものとなります。

計画の位置づけを整理した図が入る

図 本計画の位置付け

1.3 計画期間

本計画の計画期間は令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）の5ヶ年とします。

1.4 計画区域

本計画の対象区域は本町全域とします。

2.1.1 地勢

1:25,000 デジタル標高地形図「伊豆大島」

標高値

- 1000m
- 800m
- 600m
- 400m
- 200m
- 0m

4.0m 10.2 5.0m 海流
3.0m 10.2 4.0m 海流
2.0m 10.2 3.0m 海流
1.0m 10.2 2.0m 海流
0.5m 10.2 1.0m 海流
0.0m 海流
水 部

0 500 1000 1500 2000m

<デジタル標高地形図>
このデジタル標高地形図は、国土地理院が平成24年度に航空レーザ測量によって整備した高精度標高データを使用して作成しました。
高さの基準(0m)は、東京湾平均海面です。

平成25年10月 国土地理院

国土地理院法第2条第1項第1号

図 本町の標高

2.1.2 人口

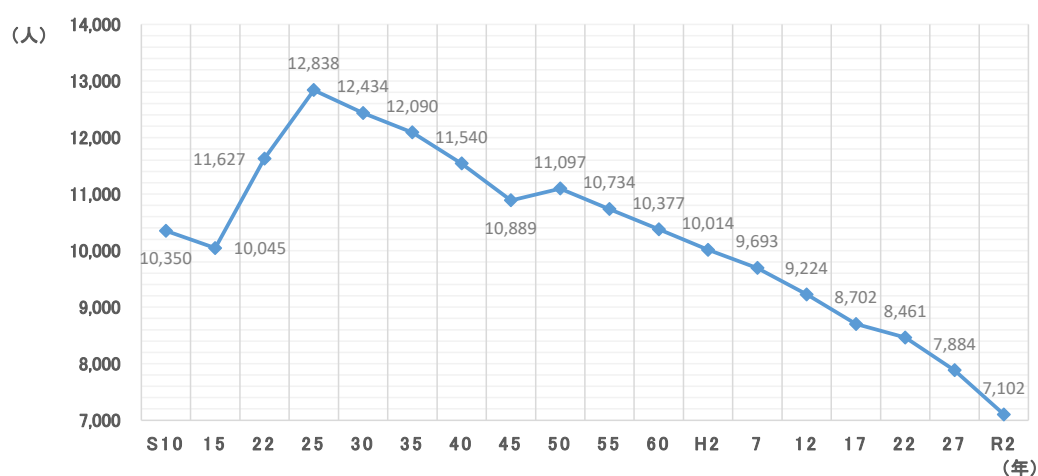
(1) 人口の推移

本町の人口は昭和25年の約1.3万人をピークに減少が続いています。

令和2年の人口は約7,100人であり、ピーク時の半分程度となっています。

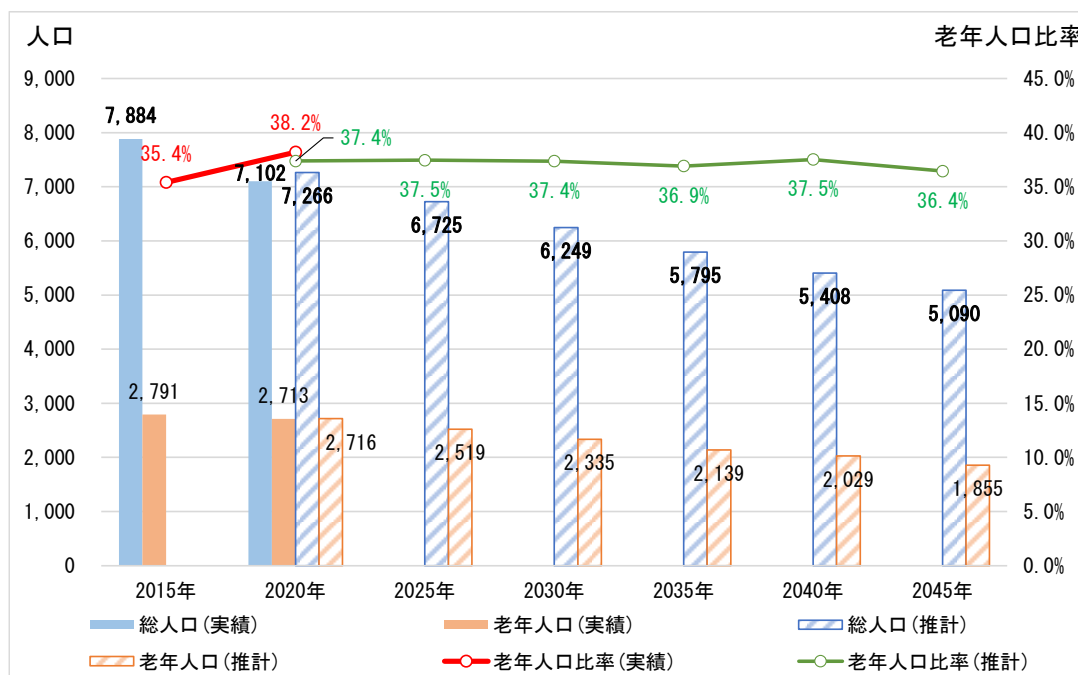
国立社会保障・人口問題研究所が平成27年国勢調査をもとに推計した将来推計人口によると、本町の人口は今後減少し、また、総人口の減少に対して、老年人口比率は37%程度で推移していくとされています。

しかし、令和2年国勢調査の結果をみると、人口減少が推計よりも早く進行し、相対的に老年人口比率が高まっています。



資料：東京都大島支庁管内概要 令和3年版

図 本町の総人口の推移

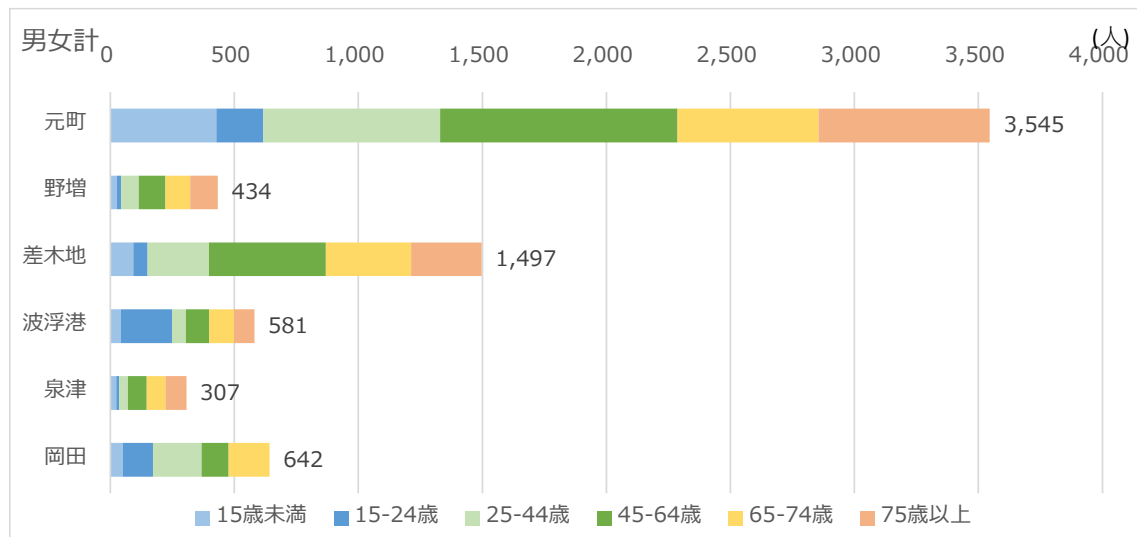


資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 将来人口の推計

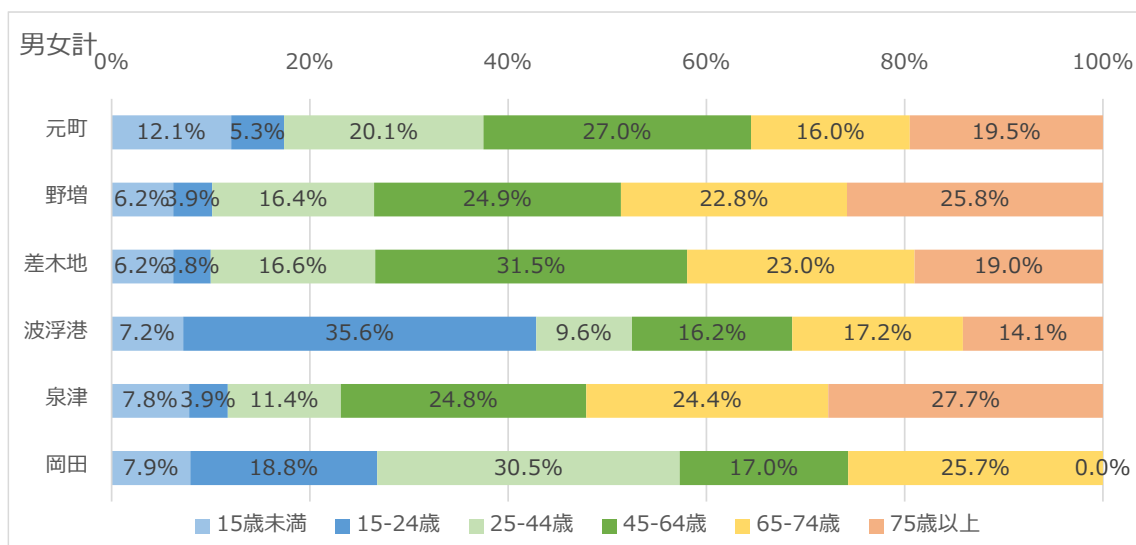
(2) 人口の分布

国勢調査の結果をみると、町内の各集落で65歳以上の人口の占める割合が高くなっています。旧6村別でみると、元町に人口が集中しており、約3,500人が居住しています。



資料：令和2年国勢調査

図 地区別の人口



資料：令和2年国勢調査

図 地区別の年齢構成

2.1.3 施設立地

(1) 公共・公益施設

出張所や保育園、学校等の町民が日常的に利用する施設は各集落に立地しています。



No	施設種類
1	町役場出張所
2	保育園
3	小学校
4	中学校
5	高校
6	老人ホーム
7	公民館、老人福祉館、文化会館、コミュニティセンター
8	大島勤労福祉会館
9	セミナーハウス
10	大島医療センター

(2) 官公署等

主要な官公署は元町に立地しています。



No	施設種類
1	大島町役場
2	大島町消防本部
3	東京都大島支庁、教育庁大島出張所
4	島しょ保健所大島出張所
5	水産試験場大島分場
6	家畜保健衛生所大島支所、中央農業改良普及センター大島支所、農業試験所大島園芸技術センター
7	東京都大島公園事務所
8	警視庁大島警察署
9	大島勤労福祉会館
10	大島セミナーハウス
11	栽培漁業センター
12	伊豆大島簡易裁判所
13	伊豆大島区検察庁、環境省伊豆諸島自然保護官事務所
14	東京航空局大島空港出張所

2.1.4 観光動向

(1) 施設立地

観光施設は主には元町に集中しています。

泉津や北の山には椿まつりシーズンのメイン会場となる都立大島公園や椿花ガーデンが立地しています。

また、町の中央には三原山を中心に裏砂漠等の自然観光資源がみられます。



出典：伊豆大島ガイドマップ（令和3年1月）

図 観光施設・資源の立地

(2) 来島者数の推移

大島町への来島者数はコロナ禍前までは概ね 20 万人を超え横ばいで推移していましたが、コロナ禍で大きく減少しました。

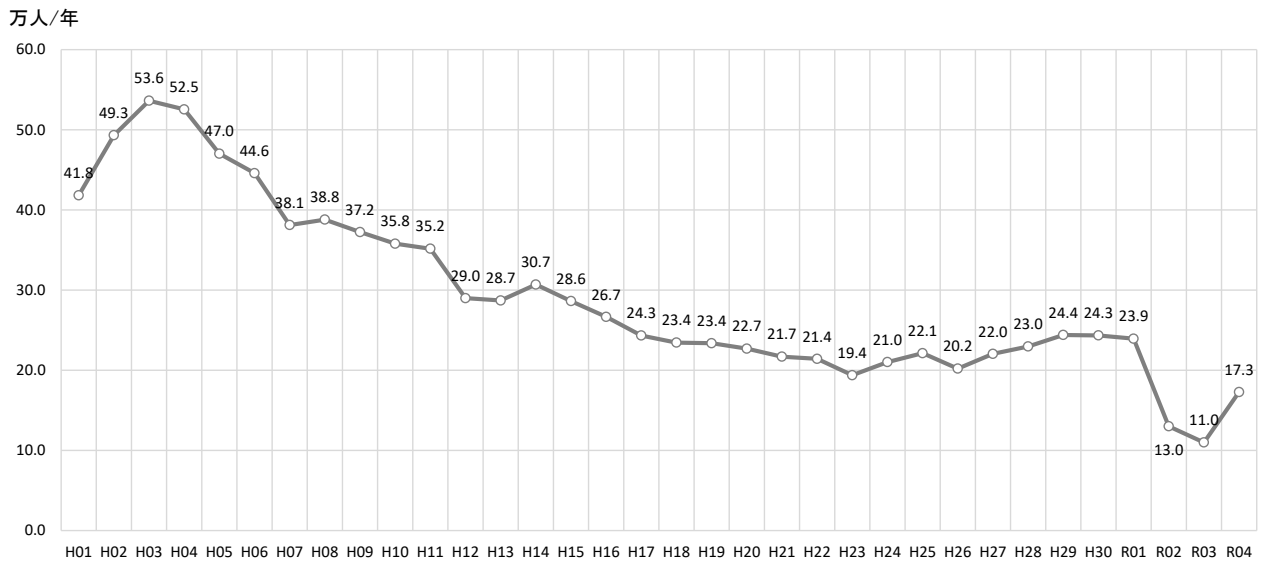


図 来島者数の推移

(3) 来島者数の季節変動

月別の来島者数の推移をみると、コロナ禍前(平成 24～令和元年)では、8 月以外に 2～3 月に観光の来訪が集中していることが分かります。年間の観光入込客数が最も多かった平成 29 年に着目すると、年間の来島者のうち、約 25.6%が 2～3 月に来訪しており、夏休みやマリンスポーツシーズンで来訪が多い 7～8 月の期間中よりも多いことが分かります。

椿の開花(2～3 月)にあわせて「椿まつり」が開催されていることが来島者の多くなっている要因です。

なお、コロナ禍の令和 2 年～令和 3 年には、月別にみても来島者数が減少しています。

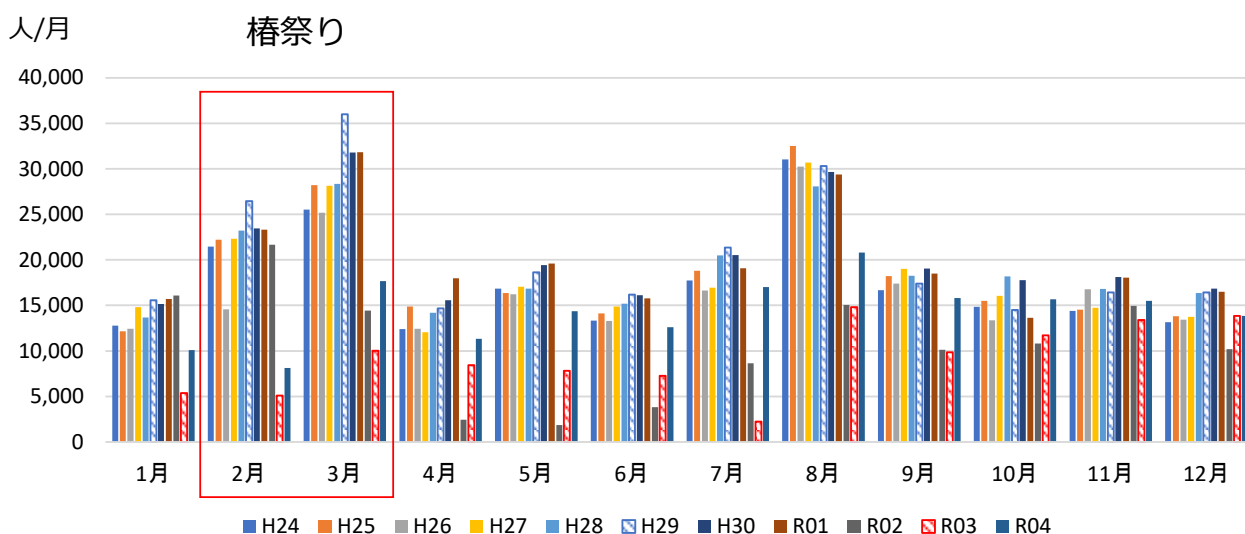
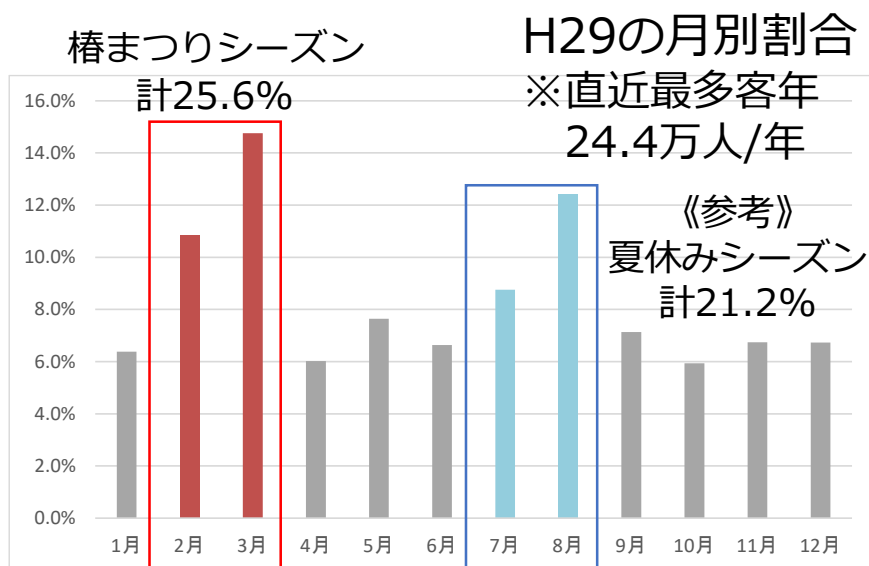


図 月別の来島者数の推移



(4) 来島者の移動等に関する問題点

観光協会へのヒアリング調査をもとに、町内の観光分野での移動サービスを取り巻く状況を整理すると下表のようになります。

表 町内の観光分野での移動サービスを取り巻く状況

分類	状況
来街者の移動	・ 来島者の主な移動手段はレンタカー ・ 繁忙期(椿祭、夏休み、ゴールデンウィーク)や3連休では特にレンタカー貸出台数が多くなる ・ 椿まつりの時期には観光貸切バスが運行、高齢者の利用が多い ・ 公共交通を利用する人には、目的地が限定され、周遊しないという傾向 ・ 個人の自転車で移動する人もいる ・ レンタサイクルは秋・春シーズンでの利用が多い
来街者の移動に関する課題	・ レンタカーの予約が取りづらい、バスの時間が合わない、山へ行く方法がないという声がかかることが多い ・ 島内での移動では高低差が大きいため、レンタサイクルは電動自転車を利用しないと移動が大変である ・ 持ち込んだロードバイクをバスに載せることはできないかという来島者の声もある
今後の取組みに関する問題意識	・ 閑散期である秋・春の観光客を増やして、底上げ ・ スポーツ等のイベントで年1回来島する人がほとんどであり、イベント時以外で観光客を増やすことが課題

2.2 本町の地域の輸送資源の現況

2.2.1 本町の輸送資源の全体像

(1) 輸送資源の種類

本町の輸送資源の全体像は下表のようになっています。

旅客サービスとして、路線バスや定期観光バス、貸切バスは大島旅客自動車(株)(以下、大島バス)が運行しています。タクシーは6社が運行しています。

また、レンタカーやレンタサイクルなどの来島者向けのレンタルサービスや通学・通院などの特定需要に対応した送迎サービスが実施されています。

表 本町内の輸送資源

交通モード		事業者数	事業者	車両数
旅客サービス (緑ナンバー)	路線バス 定期観光バス	1 事業者	大島旅客自動車(株)	13 台
	貸切バス	1 事業者	大島旅客自動車(株)	5 台
	タクシー	6 事業者	・三原観光自動車 ・宮本交通 ・あいタクシー ・長岡交通 ・花交通タクシー ・大島観光自動車(株)	13 台
レンタル サービス	レンタカー	5 事業者	・トヨタレンタカー ・モービルレンタカー ・伊豆大島レンタカー ・元町レンタカー ・戸井商店	146 台
	レンタサイクル	4 事業者	・らんぶるレンタサイクル ・みよし土産品店 ・戸井商店 ・Volcanic Island	222 台
	レンタルバイク	2 事業者	・らんぶるレンタサイクル ・南耕苑	27 台
送迎 サービス	病院送迎	1 施設		-
	介護施設送迎	4 施設		-
	スクールバス	小学校 3 校 中学校 1 校	(一社)大島町タクシー協会に委託	-
		高等学校 1 校	大島旅客自動車(株)に委託 ※往路のみ運行	-
	宿泊施設送迎	6 施設		-

本町と町外を結ぶ輸送資源としては、海路は高速ジェット船、大型旅客船、空路は旅客機、ヘリコプターがあります。

表 本町と町外を結ぶ輸送資源

交通モード		事業者数	事業者	主なルート
海路	高速ジェット船	1 事業者	東海汽船(株)	東京(竹芝)⇄大島⇄利島等 熱海・伊東⇄大島
	大型客船	1 事業者	東海汽船(株)	東京(竹芝)⇄大島⇄利島等
空路	旅客機	1 事業者	新中央航空(株)	東京(調布)⇄大島
	ヘリコプター	1 事業者	東邦航空(株)	大島⇄三宅島 大島⇄利島



(2) 交通拠点

本町の主要な交通拠点は海路の玄関口である元町港、岡田港と空路の玄関口である東京大島かめりあ空港があります。

海路のうち、大型客船は岡田港にて発着しますが、高速ジェット船は運行当日の早朝 6 時頃に気象条件により発着する港(出帆港)が決まります。

2.2.2 路線バスの現況

(1) 運行ネットワーク

路線バスは日常生活や観光移動に対応した路線として、大島公園ライン・波浮港ラインを運行しています。

その他に曜日や期間を限定して、三原山への登山需要に対応した三原山ラインや裏砂漠等の観光資源への来訪需要に対応した臨時路線を運行しています。



出典：大島旅客自動車 HP

図 バス路線網

(2) 運行ダイヤ

大島公園ライン・波浮港ラインはおおむね1時間に1本の頻度で運行しています。始発は7～8時台、終発は18時台となっています。

三原山ラインは元町港・岡田港から山頂に向かう往路便は午前中のみの運行となっており、復路便は高速ジェット船・大型客船の出帆に接続するように運行されています。

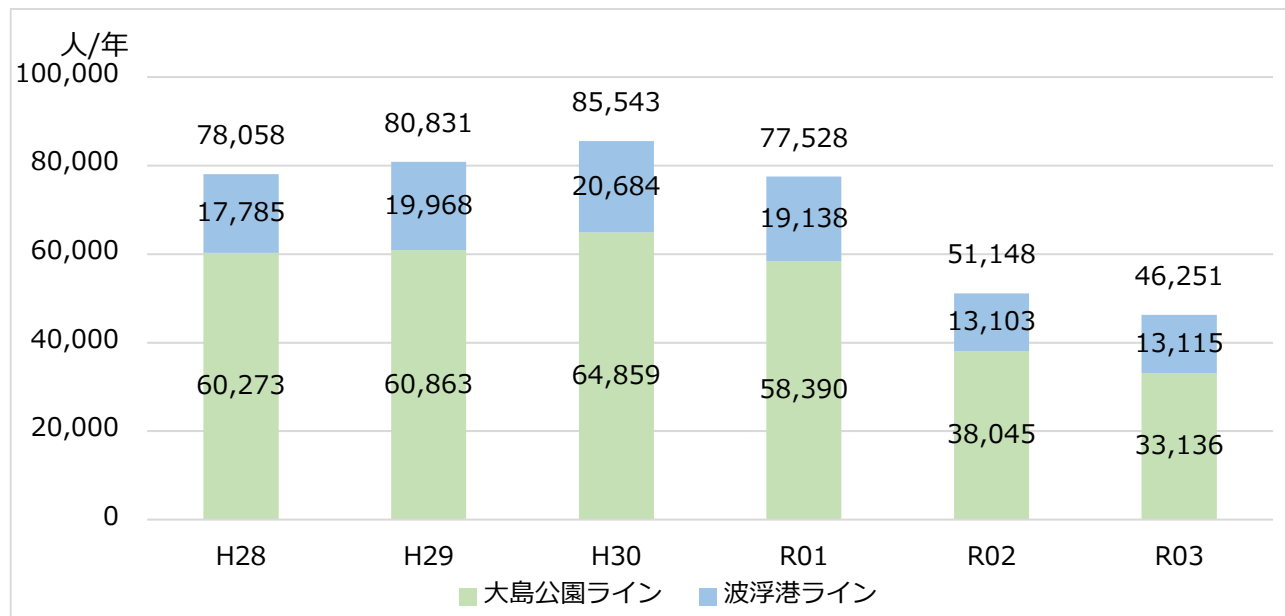
路線バスの運行ダイヤは高速ジェット船や大型客船の発着に合わせて設定されています。そのため、①岡田港が出帆港の場合の運行ダイヤ、②元町港が出帆港の場合の運行ダイヤで運行しています。運行ダイヤは出帆港が決まる当日の早朝6時に決定します。

表 路線バスの運行本数

路線	運行本数(往復計)					
	閑散期(10～1月)			繁忙期(2～9月)		
	9時台まで	10～16時台	17時台以降	9時台まで	10～16時台	17時台以降
大島公園ライン	4便	12便	2便	4便	12便	2便
波浮港ライン	5便	12便	2便	5便	11便	3便
三原山ライン	2便	2便	-	2便	5便	-

(3) 利用者数

大島公園ライン・波浮港ラインの経年の利用者数の変化をみると、平成30年までは増加傾向にありましたが、令和元年以降は大きく減少しています。特にコロナ禍の令和2年は合計約5.1万人/年、令和3年は4.6万人/年にまで減少しています。

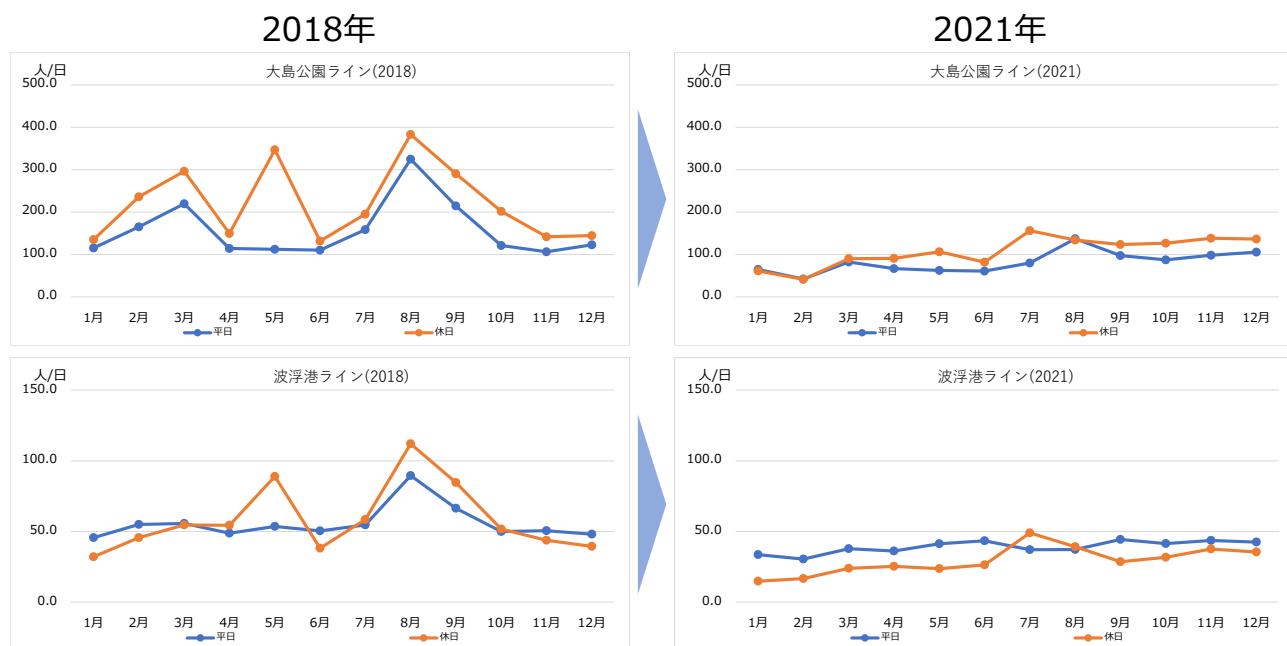


資料：大島旅客自動車提供資料

図 路線バスの利用者数の推移

平日・休日の月別の利用者数をコロナ禍前後で比較すると、コロナ禍前の2018年は大島公園ラインでは、通年で休日の利用者数が多く、また2～3月、5月、8月に利用が集中する傾向があります。一方でコロナ禍の2021年では、平日・休日や月別での利用者数の違いが小さくなったことが分かります。

波浮港ラインでは、コロナ禍前の2018年は5月、8月に利用が集中し、休日の利用者数が多い傾向でしたが、コロナ禍の2021年では、平日・休日や月別での利用者数の違いが小さくなり、休日よりも平日の方が利用者数の多い傾向に変化したことが分かります。

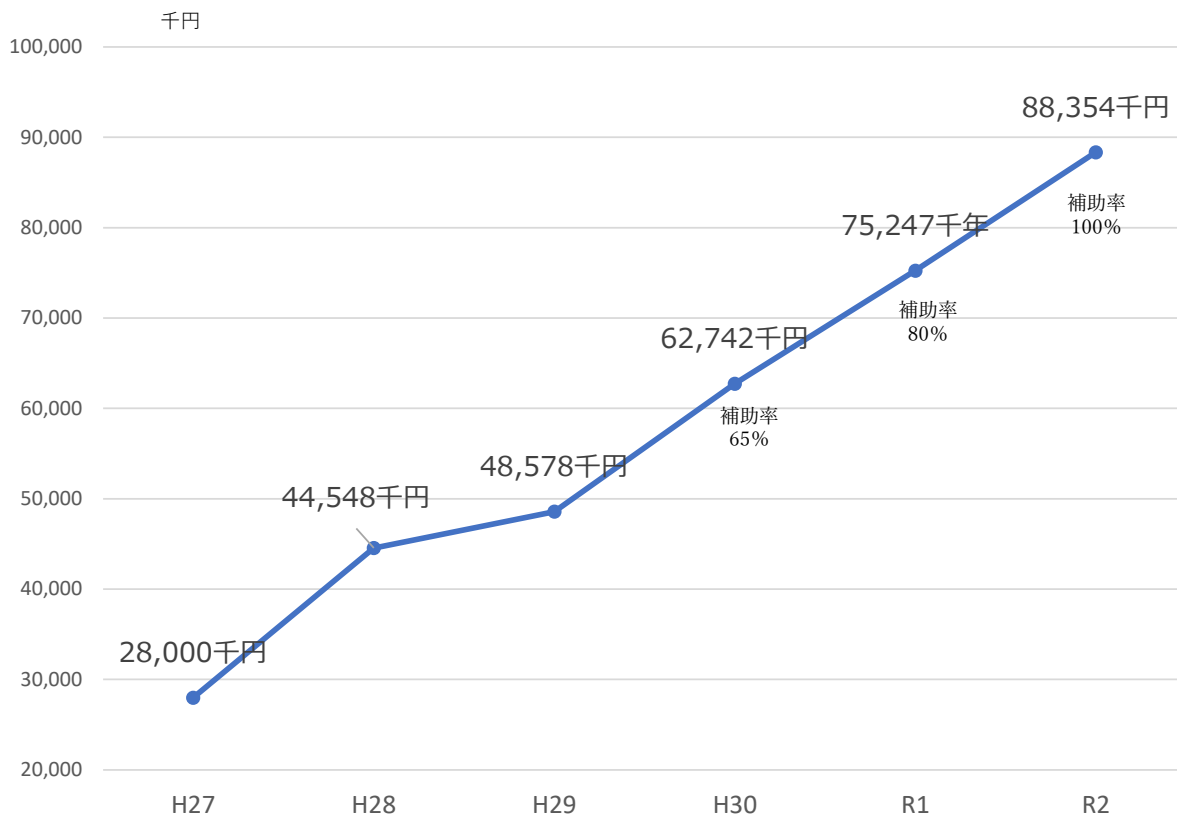


資料：大島旅客自動車提供資料

図 路線バスの平日・休日利用者数の比較

(4) 運行補助の状況

本町では、大島バスの運行する大島公園ラインと波浮港ラインを日常生活における重要路線と位置付け、運行の維持や経営の安定化を図るために、運行に係る経費の赤字分を補助しています。補助率は年々上昇し、令和2年度は補助率100%となっています。



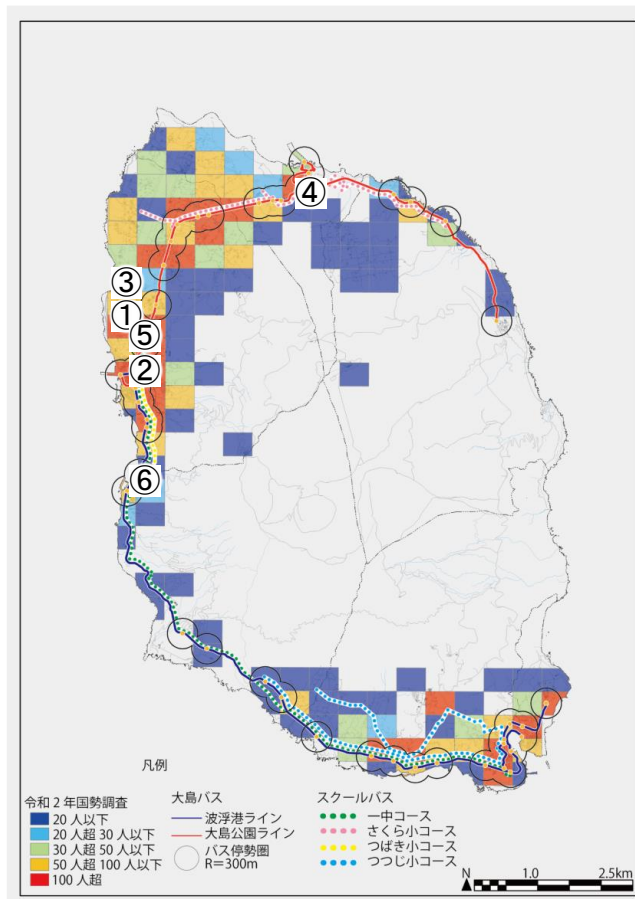
※大島公園ライン、波浮港ラインの2路線について、下記計算式より算出
 (町補助基準額) = (年間実績経費) - (対象経費収入額)

※補助額については、町補助基準額に年ごとに協議で決定した補助率を乗じて算出

2.2.3 タクシーの現況

(1) 事業所の立地

タクシーの事業所は主に町の北部に立地しています。



NO	事業者名	台数
1	大島観光自動車	2台
2	あいタクシー	1台
3	長岡交通	1台
4	宮本交通	3台
5	三原観光自動車	4台
6	花交通タクシー	2台
計		13台

図 タクシー事業者の立地状況

(2) タクシー台数の推移

令和元年度には17台あったタクシーが高齢化の影響で令和3年度には13台にまで減少しています。

(3) タクシー事業を取り巻く状況

タクシー事業者へのヒアリング調査をもとに、町内のタクシー事業を取り巻く状況を整理すると下表のようになります。

表 町内のタクシー事業を取り巻く状況

分類	状況
タクシーの状況	・ タクシー協会には法人タクシー認可の会社が 6 社、介護タクシー認可の会社が 1 社所属 ・ 所属する会社は 10 年間で少なくとも 5 社は減少 ・ 10 年前は個人タクシーの会社が多かった
住民の タクシー利用の状況	・ 病院や買物に行く際や、島外にある病院に向かう際の港までの移動にタクシーを利用する高齢者が多い ・ 買物利用はスーパーまで行って、買物が終わるまで待つてほしいという希望を出す人が多い ・ 大島町は車社会なので、住民はタクシーが利用できない場合でも、家族や知人等の誰かが送迎の手助けをしている
来街者の タクシー利用の状況	・ 来島者のタクシー利用は住民よりも多い ・ 椿まつりが開催される 2・3 月、5 月の大型連休、8 月に利用者が多くなる ・ 椿まつりの際は、高齢者の方が観光貸切タクシーを利用することが多い ・ 8 月は海水浴利用が多く、出発地から目的地を結ぶ移動が主 ・ ビジネスでタクシーを利用する人が多い

2.2.4 町が実施する移動に関する事業

町で実施している移動に係る事業の事業費を合計すると、約 4,300 万円となります。

表 町の事業の概況

所管課	事業名	金額	受託業者	施策内容
福祉けんこう課	多目的移送事業	3,260,400 円	(一社) タクシー協会	人工透析患者や黒潮作業所、あしたば作業所の通所者、一中特別学級の生徒、恵の園デイサービス利用者等の障がい者を対象に、医療機関や施設の送迎を行っている。 運行日 毎週月・水・金 年間運行日数 157 日 (透析通院 4 名・黒潮作業所 8 名)
	患者輸送事業	290,000 円	(医) 藤清会	寝たきり等、自力で乗り降り等移動することが困難な方を対象に輸送を行っている。
	人工透析患者等輸送業務委託	1,968,000 円	(福) 大島社会福祉協議会	藤清会 58 件 大島社会福祉協議会 301 件
住民課	高齢者地域サロン事業	2,460,000 円	みつばち (北部) (同) ライフサポート	65 歳以上の方が対象で、地域におけるサロン (寄り合い場) では、ものづくりや運動などの介護予防教室を行っており、会場までの送迎を行っている。また、週一回決まった日に買い物困難者の対応もしている。 利用人数 R4 なごみの家 1,484 人 みつばち 1,497 人
		6,588,000 円	なごみの家 (南部) (福) 大島社会福祉協議会	
	地域支え合い事業 (医療機関送迎サービス)	8,955,000 円	(福) 大島社会福祉協議会	送迎用車両により居宅と病院等との間を送迎する。また、その他町長が特に必要と認める送迎を行う。 事業の実施においては、個々の対象者の希望、身体状況等を総合的に考慮して行う。 利用者数 H30 3,523 人 H31 3,434 人 R2 3,308 人
	地域支え合い事業 (外出支援サービス事業)	0 円	(福) 大島社会福祉協議会	福祉施設等において在宅の要援護高齢者ができる限り寝たきりなどの要介護状態に陥ったり、状態悪化したりしないよう、送迎用車両により居宅と在宅福祉サービス事業等の事業を提供する場所との間を送迎する。
教育文化課	通学バス運行管理費	19,147,271 円	(一社) タクシー協会	遠距離通学となる小学生を対象とした通学バスを運行する。 バス保有台数 28 人乗り 4 台、14 人乗り 4 台 運行日数 つばき小学校 192 日、さくら小学校 191 日、つつじ小学校 201 日、その他 (臨時便) 61 日
	遠距離通学費の支給	90,000 円		遠距離通学となる者を対象に通学費としてバスの回数券を支給する。 椿トンネル～さくら小学校入口 1 名 4 回 泉津～さくら小学校入口 3 名 5 回 間伏～三中前 2 名 5 回
計		42,758,671 円		

資料：令和 4 年度予算

2.2.5 公共交通による人口のカバー状況

路線バスのバス停勢圏(バス停から半径 300m 圏域)の人口に対するカバー状況をみると、バス停勢圏内の人口は約 3,100 人であり、総人口の約 4 割をカバーしていることが分かります。

また、町が実施している事業やタクシーなどは町内全域を運行しています。

表 人口のカバー状況

総人口 (令和 2 年国勢調査)	路線バスによる カバー人口 (バス停 300m 圏域)	路線バスによる カバー率
7,327 人	3,060 人	41.7%

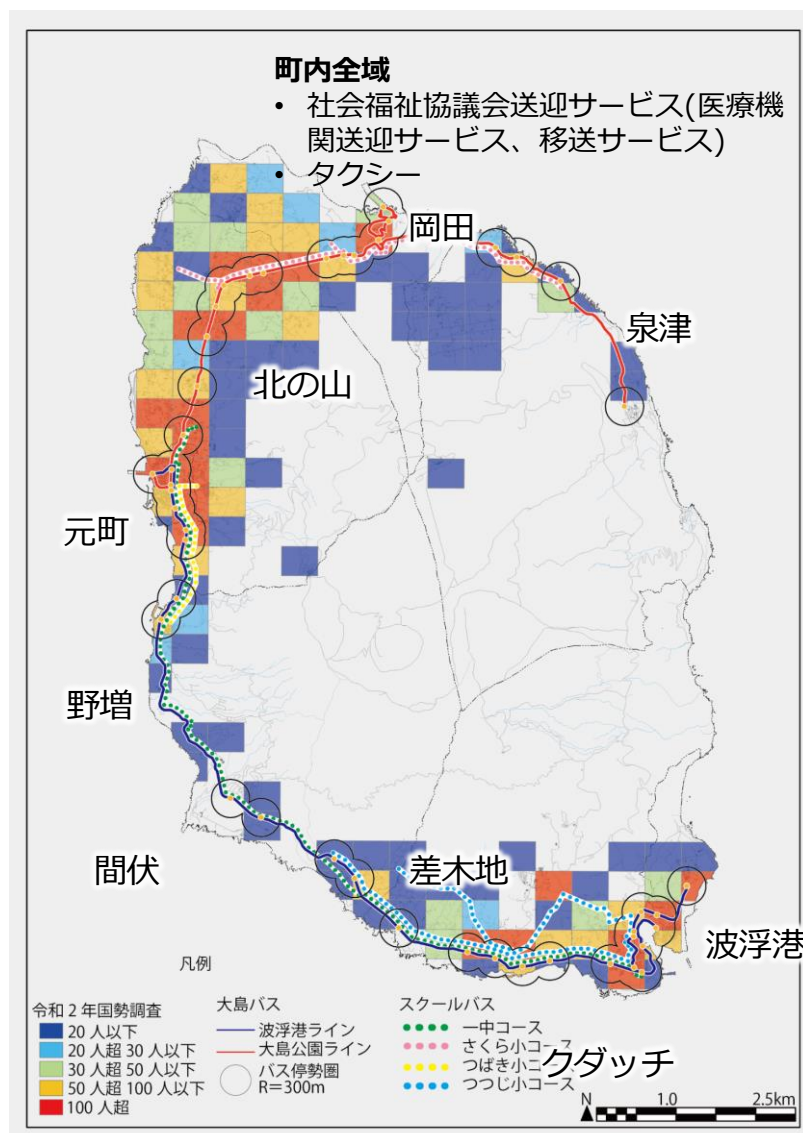


図 公共交通での人口カバー状況

2.2.6 町民のニーズや問題意識

(1) アンケート調査の概要

町民の普段の移動実態や移動の困りごと、ニーズなどを把握するために、令和4年11月に町民を対象としたアンケート調査を実施しました。

【アンケート調査の概要】

実施期間：11月14日(月)～12月4日(日)

調査目的：日常の外出状況

地域公共交通の利用状況・ニーズ

運転免許の保有状況や自動車の利用状況 などの把握

対 象 者：①大島町に住民登録されている15歳以上の方から無作為に

抽出された 約1,000世帯

②町役場の職員及び家族

⇒回収数：579票

備 考：調査票を郵送配布、回答は紙調査票とWEB調査票を準備

紙調査票は1世帯あたり2通配布

(2) 日常的な移動手段

目的別の主な移動手段をみると、ほとんどの目的で自動車を自分で運転して、移動していることが分かります。一方で、年齢別にみると20歳代や65歳以上の高齢者では、路線バスを利用している町民もいることが分かります。

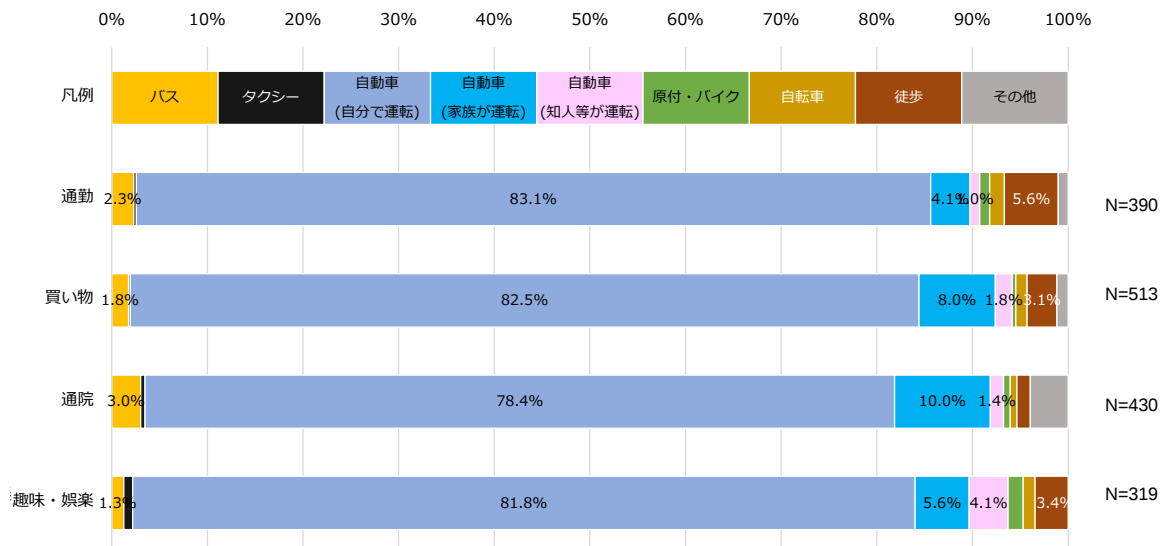


図 目的別の移動手段の内訳

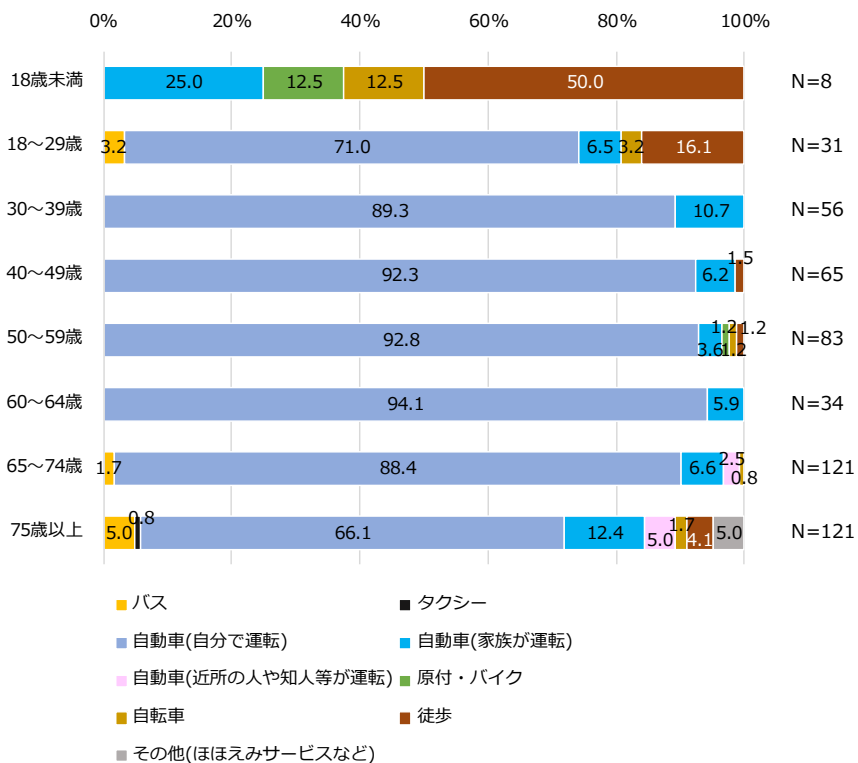


図 買い物目的での年齢別の移動手段の内訳

(3) 路線バスの利用実態

居住地別に路線バスの利用頻度をみると、すべての地区において、路線バスをほとんど利用したことがない町民が約 8 割を占めています。

路線バスの利用理由をみると、自動車の運転など他の方法で移動できないことを挙げている人が多く、65 歳以上では特に顕著にみられます。また、町外に移動する際に出帆港と帰島港が異なった場合は、出帆港に駐車している自家用車を回収するために、路線バスを利用するという意見もみられました。

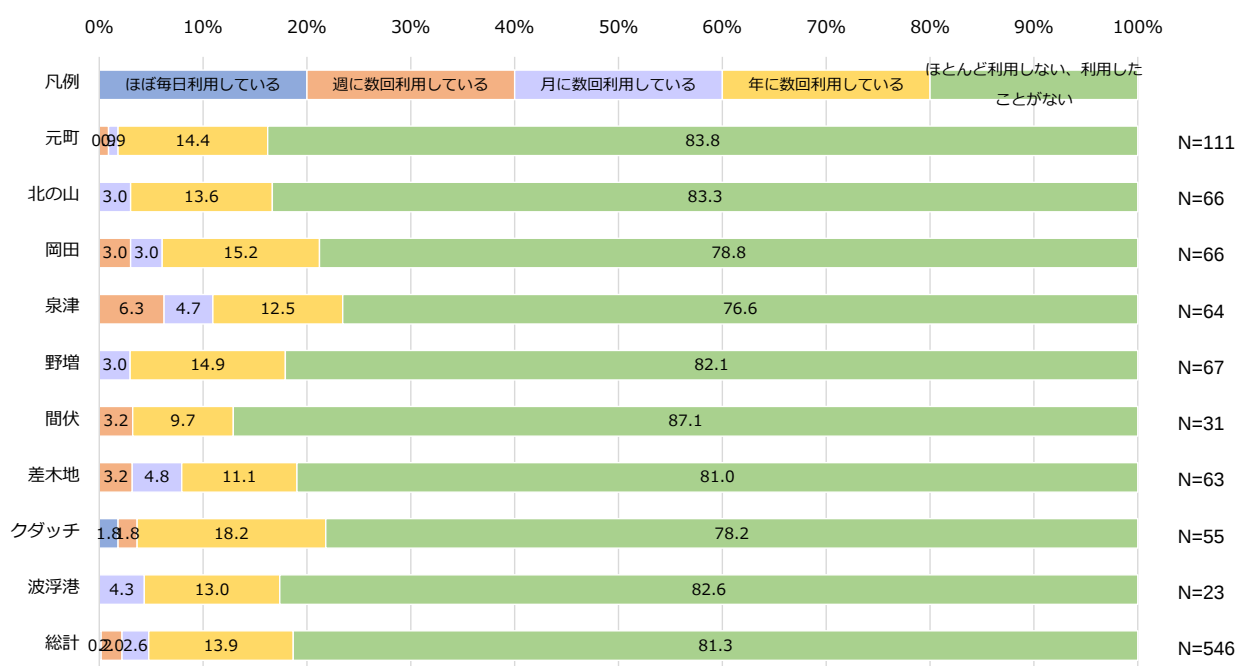


図 居住地別の路線バスの利用頻度

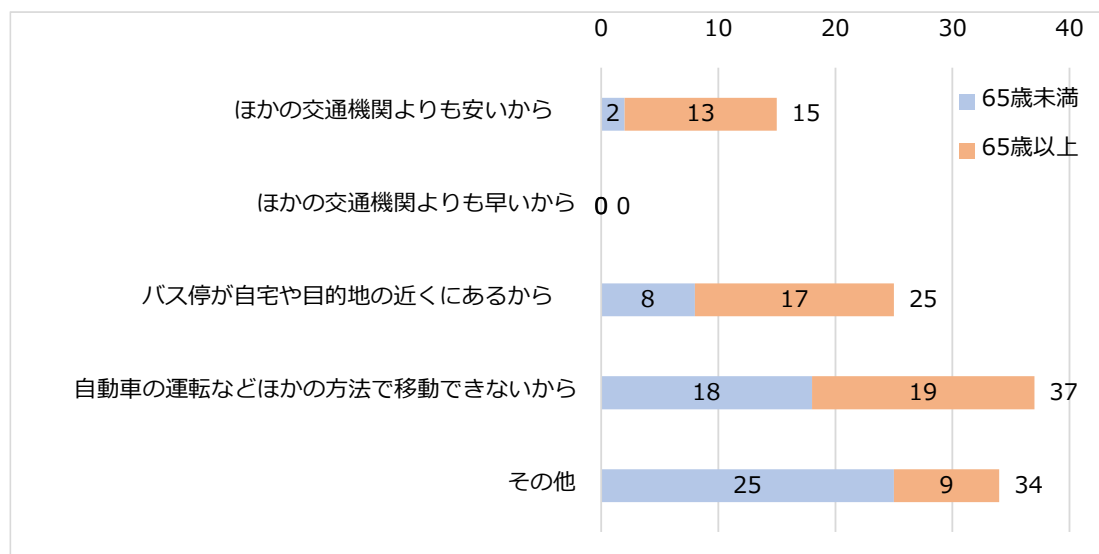


図 路線バスの利用理由

(4) 町内の移動に対する問題や不安

移動の現状や見通しをみると、高齢者では今後の運転を控えたいという意向が他の年代よりも多くみられます。また、75歳以上では、自分では運転できず、送迎してくれる人もいない割合が高くなっています。

公共交通がなくなった場合の代わりの移動手段の有無をみると、高齢者では、約5割が代わりの移動手段がないと回答しています。

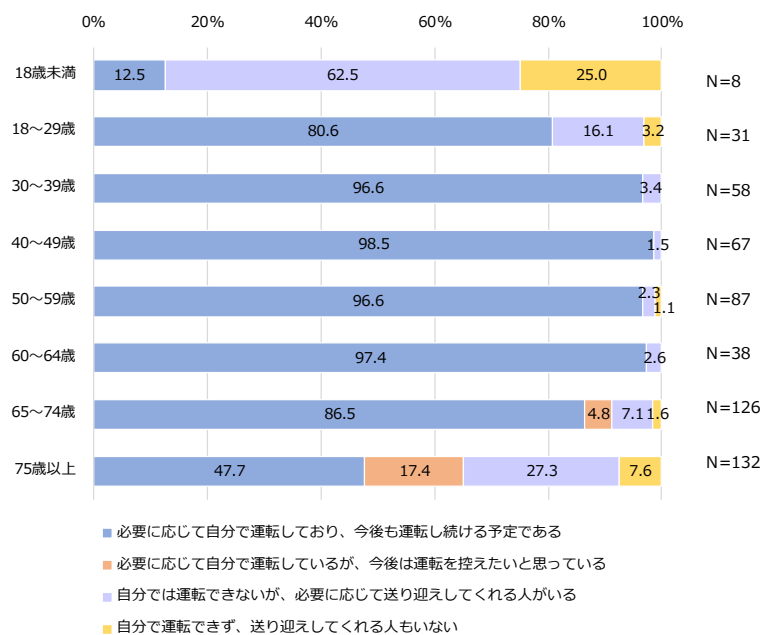


図 移動の現状や見通し

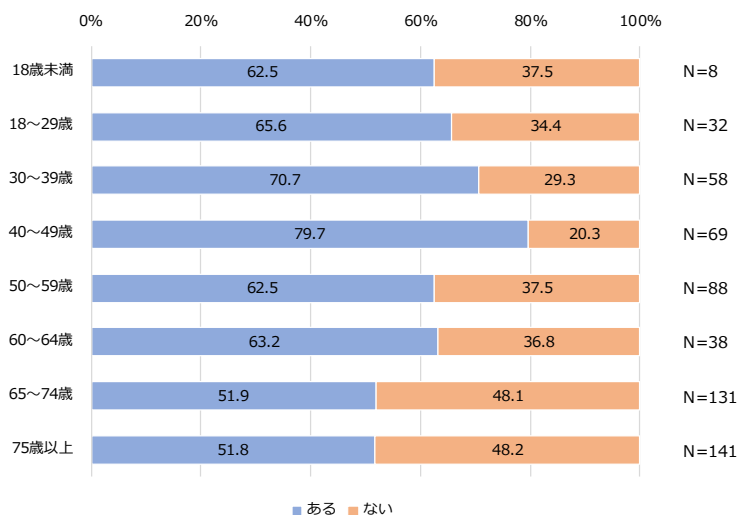


図 公共交通がなくなった場合の代わりの移動手段の有無

3 本町の公共交通の課題

3.1 上位・関連計画における本町の交通の位置付け

3.1.1 本町の上位・関連計画

(1) 第6次大島町基本構想・後期基本計画

計画期間 基本構想：平成28年度～令和5年度

後期基本計画：令和2年度～令和5年度

「第6次大島町基本構想・後期基本計画」は本町の最上位計画であり、将来のまちづくりの指針となる計画です。本町ではまちの将来像を「笑顔あふれる、誰もが暮らしたくなる島」と掲げ、「人にやさしく、樹木の緑と海洋の青に囲まれた豊かな自然とともに、島の皆が未来に希望を持って元気に働き、お年寄りが安心して暮らせ、子どもたちの明るい笑い声が絶えない」町とすることを目指しています。

町内の交通や移動に関する施策としては、7つの基本目標のうち「1 自然と調和・共生したまちづくり」に位置付けられています。目指す姿としては、島内外においての利便性・安全性・快適性の向上に努めるとともに、現交通ネットワークの拡充を進め、高齢者や観光客にも配慮した利用しやすい交通体系の確立を図るとしています。具体的には、バス路線の確保・充実や交通体系の構築、海上航路の確保・充実、航空路の確保・充実に取り組むとしています。

(2) 第二期大島町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間：令和2年度～令和6年度

第二期大島町まち・ひと・しごと創生総合戦略は第6次大島町総合計画後期基本計画の将来像を実現するために、まち・ひと・しごと創生の実現に向けた目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめた個別計画です。

町内の交通や移動に関する施策としては、4つの基本目標のうち「4 住み続けられるまち、安全・安心な暮らしを守る島・大島」に位置付けられており、具体的な施策としては、「1. 島内交通ネットワークの形成」のための島内交通手段確保事業の推進に取り組むとしています。

(3) 伊豆大島ジオパーク基本計画

計画期間：令和3年度～令和12年度

伊豆大島ジオパーク基本計画は第6次大島町基本構想・後期基本計画にのっとり、「ジオパークの理念に基づく取り組みによる総合的なまちづくり」を推進するため、伊豆大島ジオパークの基本理念と目指す姿と、それらを実現する取組方針を示すことを目的としています。

町内の交通や移動に関する取組方針は、ジオサイトや各施設の周遊性を高めるための案内や誘導、ジオサイトを巡りやすい移動経路や停留所、運行スケジュールなどの整備を図るとしています。

3.1.2 東京都の上位・関連計画

(1) 東京における地域公共交通の基本方針

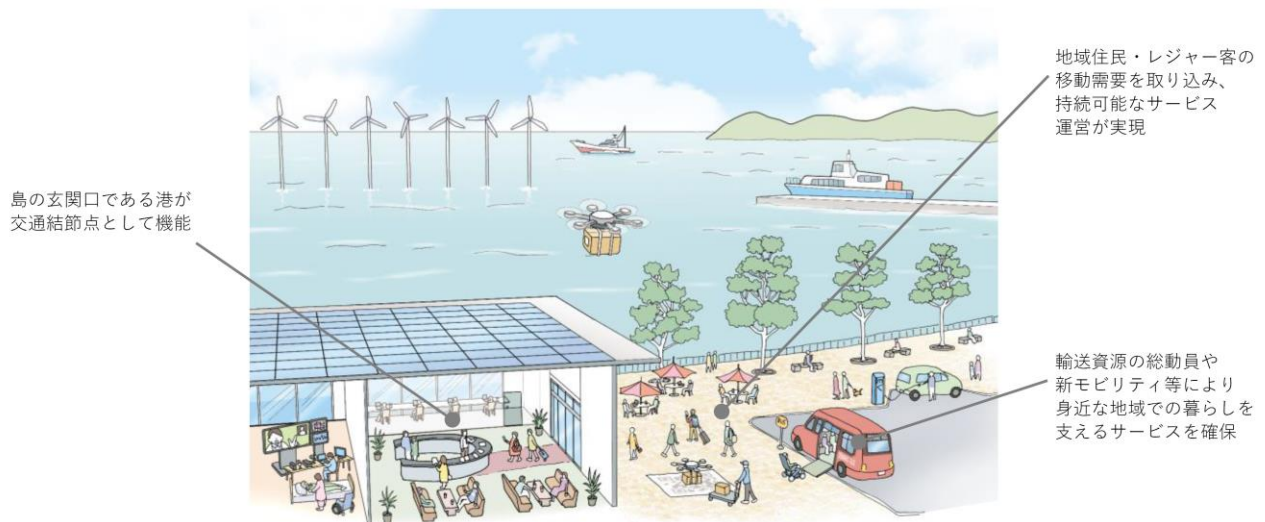
東京における地域公共交通の基本方針は東京の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた支援策の方向性等を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として策定されています。

2040年代を目標年次として、地域公共交通の目指すべき姿や実現に向けて進めていくこの先5年程度の実践や目指すべき将来像をイラストで示しています。大島町が含まれる自然環境共生圏のうち、島しょ部では、下記のようなイメージが示されています。

(地域公共交通の理念)

多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、
地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、
持続可能な地域公共交通サービスを実現

■主に自然環境共生域（島しょ部）のイメージ



出典：東京における地域公共交通の基本方針（東京都、令和3年）

図 島しょ部のイメージ

- ・生活施設が立地し島の玄関口でもある港を交通結節点とし、他の行政分野と地域公共交通政策との連携強化により、使い勝手の良い公共交通が確保され、まちの活力が維持されている。
- ・公共交通を利用しやすい地域への居住誘導や、輸送資源の総動員、新モビリティ等の活用による移動・輸送サービスが、身近な地域での暮らしを支えている。
- ・地域住民に加え、レジャー客の移動需要も取り込み、持続可能な公共交通が運営されている

(2) 東京都離島振興計画

計画期間：令和5年度～令和14年度

東京都離島振興計画は令和4年11月に改正・延長された離島振興法に基づき、国の指定を受けた「離島振興対策実施地域」の振興を図ることを目的としています。対象地は離島振興対策実施地域の指定を受けている大島町を含む2町6村・9島で構成される伊豆諸島地域です。

東京都離島振興計画では、10年後に目指すべき3つの未来の実現に向けて、6つの取組方針を設定しています。このなかで、交通に関しては、島内交通整備として、公共交通の確保による島民や観光客等の利便性向上や災害に強い輸送ネットワーク構築が挙げられています。

伊豆諸島が10年後に目指すべき姿

- ・ 自らのポテンシャルの最大限の発揮と創意工夫により、島しょ地域の魅力と活力が大きく向上している。
- ・ 本土と島しょをつなぐ様々なインフラの整備やデジタル技術の活用により、地理的制約が克服され、島しょ地域の可能性が飛躍的に高まっている。
- ・ 新型コロナや人口減少・少子高齢化等の直面する危機を乗り越えて、持続可能な回復「サステナブル・リカバリー」を成し遂げることで、島しょ地域の発展が図られている。

実現に向けた6つの取組方針

- ① 道路や港湾、空港等の交通基盤の着実な整備により、交通手段が充実している利便性の高い島
- ② 高度な情報通信基盤の整備とともに、誰もがデジタル技術を活用しているスマートな島
- ③ 農業・水産業や観光産業等の活性化と新しい雇用の場が確保・創出されている島
- ④ 医療・防災対策等の充実により、安全安心な暮らしやすい島
- ⑤ 豊かな自然に恵まれた環境にやさしい島
- ⑥ 関係人口の創出による移住定住の促進と誰もが果敢に挑戦できる環境が整備され、島内外の多様な主体を引きつける、人々の活力に満ちあふれている島

出典：東京都離島振興計画(素案)(東京都、令和5年)

図 目指すべき姿と取組方針

3.2 本町の公共交通を取り巻く課題の整理

本町の現状や上位・関連計画を踏まえると、本町の公共交通を取り巻く課題は下記のように整理できます。

3.2.1 観光多客期と観光閑散期での移動需要の変動への対応が必要

本町では、来島者が集中する観光多客期と観光閑散期で移動需要が大きく変動します。

観光多客期について、路線バスの利用では、元町港・岡田港間の移動に加えて、大島公園や波浮港、地層切断面などの観光名所への移動が増加します。夏休みや椿まつりシーズンなどの特定の時期に来島者が集中するため、来島者の主な移動手段であるレンタカーが不足する傾向にあります。特に夏休み期間やゴールデンウィークには路線バスでは行きづらい場所への移動のために、タクシー利用も増加し、タクシーが不足しています。

観光閑散期について、路線バスの利用では、元町港・岡田港間の利用が中心となり、朝時間帯には中学校や高校への通学利用がみられるものの、その他の時間帯では利用が少なくなる傾向にあります。通院などには町や社会福祉協議会が実施する送迎サービスで移動している住民もみられます。

移動実態や移動需要がまったく異なる観光繁忙期・観光閑散期に対応した取組みが本町では必要となります。

3.2.2 日常の需要に対応した使いやすい移動サービスが必要

路線バスは東京発着の高速ジェット船や大型客船との接続を重視した運行ダイヤの設定となっています。高速ジェット船は本町と町外を結ぶ重要な移動手段です。そのため、今後も路線バスは高速ジェット船などとの接続を重視した運行ダイヤを設定する必要があります。

一方で、町民からは医療センターや図書館などの施設にバス停からアクセスしづらいことや夕方以降に路線バス・タクシーが運行していないことが不便さとして挙がっています。また、現状は家族や知人同士で送迎するなど、移動を支え合っていますが、少子高齢化や人口減少の進行により持続的に支え合うことが困難になることが懸念されます。そのため、通院や買い物などの日常の利用ニーズにあった移動サービスが必要です。また、町内で様々な主体が実施している移動サービスに関して、各サービスが対象としている範囲などを整理することが必要です。

3.2.3 来島者も利用しやすい交通環境整備が必要

本町では、路線バスの運行頻度が1時間に1本であり、夕方以降の運行がないことやタクシーも夕方には運行が極めて少なくなります。また、観光名所によっては、路線バスでの来訪が難しい場所もあります。時期によっては、レンタカーを借りることができずに困る観光客もみられます。時期によって不足する移動手段の確保や観光客のニーズに対応した移動サービス、来島者にとって使いやすい移動サービス、移動に関する情報提供などが必要です。

3.2.4 自動車以外の交通手段の利用促進が必要

アンケート調査やヒアリングを通じて、町民のほとんどが自家用車中心の移動であることが分かります。高齢者の免許返納を考慮すると、免許返納後の移動手段の確保が必要です。また、島民のライフスタイルや移動実態にあった移動サービスの提供、公共交通の利用促進に向けた意識の醸成が必要となります。

4 本町の地域公共交通の基本的な方針

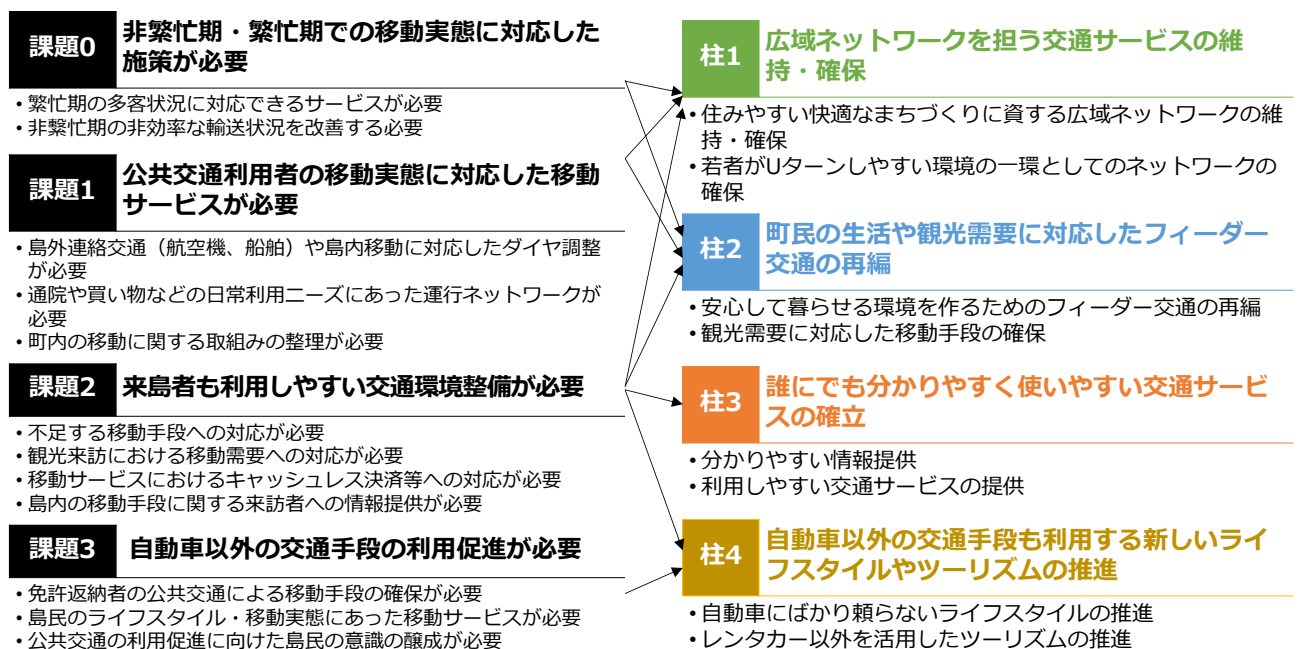
4.1 本町の目指す将来像

本町の目指す将来像を下記のように設定します。

持続可能で気兼ねなく暮らせて、来訪できる都心から一番近い島

4.2 取組みの方針

課題に対応した取組みの方針として、4つの柱を設定します。



4.3 地域公共交通の役割

4.3.1 地域公共交通の果たす役割

地域公共交通の果たす役割は町民、来島者のそれぞれで下記のように整理します。

表 地域公共交通の果たす役割

対象	役割
町民	● 高校生や高齢者などの自動車を運転できない方の自由な移動を支えます ● 安心・安全に移動することで日々の生活を支えます
来島者	● 都心から最も近い離島として、気楽に来訪できるように移動を支えます ● 観光客などが町内でのレジャーや飲食といった大島の魅力を気兼ねなく体験できるようにします

4.3.2 地域公共交通の階層別の役割

地域公共交通の階層別の役割は下記のように設定します。

表 地域公共交通の階層別の役割

位置付け	役割
地域間幹線	大島町と町外を結ぶ移動を支えます
町内幹線	町内の主要な拠点間の移動を支えます
町内支線	町内幹線から離れた場所までの移動を支えます

上記の役割を担う交通手段は時期によって、下記のように設定します。観光繁忙期には本町の様々な交通手段が一丸となって、町民や来島者の移動を支えます。

表 地域公共交通の階層別の役割

位置付け	観光繁忙期	観光閑散期
地域間幹線	大型旅客船、高速ジェット船、航空機	
町内幹線	路線バスを中心とした乗合交通	路線バス
町内支線	タクシー	タクシー

4.4 将来の地域公共交通のネットワーク

4.4.1 観光多客期



4.4.2 観光閑散期

朝・夕時間帯



日中時間帯



4.5 計画の目標

4.5.1 公共交通の利用者数増加

路線バスに関しては、利用促進や通学利用の拡大、観光来島者への利用促進を図ることで利用者数の増加を図ります。

また、公共交通ネットワークの再編や観光繁忙期の交通手段一丸となった移動の提供により、現状よりも公共交通全体での利用者数増を目指します。

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度)	考え方
公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8万人/年	16.1万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数2.5万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は1.2倍とする (H31:20.6万人⇒R6:25.0万人 1.2倍)

4.5.2 路線バスの収支改善

利用者数増による収入増加及び路線再編による運行効率化によって、路線バスの収支率の改善を図ります。

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度)	考え方
路線バスの収支率 (運送収入÷運送費※) ※町からの補助を除く	38.2%	43.0%	・路線バスの利用者数に基づく収入とネットワーク再編を通じて、年1ポイントの改善を図る

《参考》令和3年度運送収入：123,300千円(うち73,101千円が町の補助⇒実収入50,199千円)
運送費：131,309千円(人件費、燃料費、修繕費などの合計)

4.5.3 公共交通への公的資金投入額

既存バス路線への公的資金投入額の改善を図りますが、交通手段の改善等に既存財源を活用、町内の移動サービスの維持・改善を図ります。そのため、公的資金投入額は現状維持とします。

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度)	考え方
公的資金投入額	1.2億円	1.2億円	・公的資金投入額は現状を維持

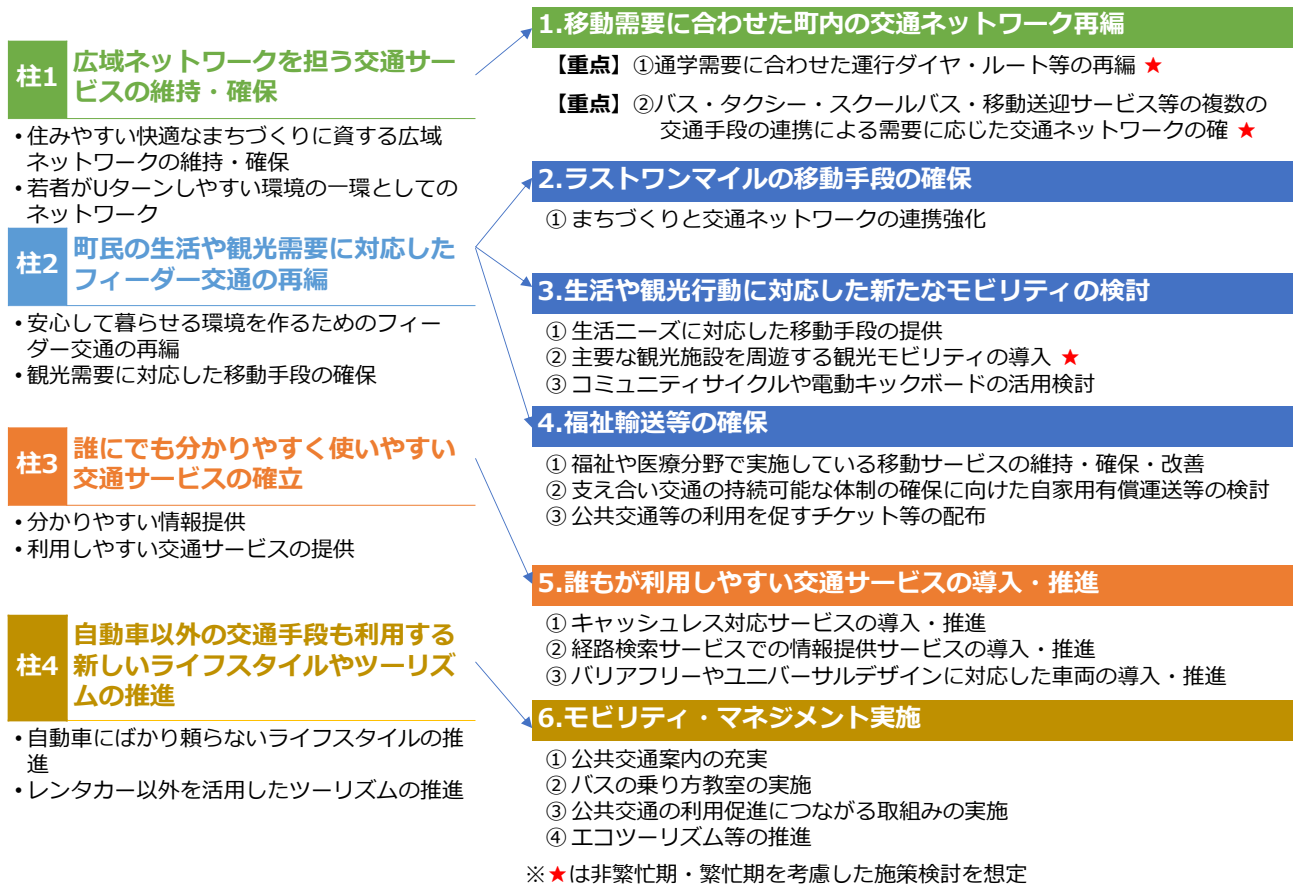
5 本町の実施事業

5.1 実施事業の全体像

本計画に位置付ける事業の全体像は下図のようになります。

★印を付けた事業は観光多客期・観光閑散期を考慮した施策検討を想定しています。

また、一部の事業については、重点事業に位置付けて、関係主体が一体となって事業を推進します。



施策1 移動需要に合わせた町内の交通ネットワーク再編

【重点事業】事業1-1 通学需要に合わせた運行ダイヤ・ルート等の再編

現況 ・ 問題意識	- 大島バスの波浮港ラインや大島公園ラインは大島高校や大島町立第二中学校等への通学に利用されていることが分かっています。 - 大島高校への通学については、朝の登校時間帯のみ波浮港ラインの便が大島高校まで延伸運行しています。 - 各路線の朝の登校時間帯の運行は子どもたちの教育環境を守るためにも、維持することが必要です。 - また、夕方の下校時間帯に大島高校から波浮港方面に帰宅する場合には、元町港で乗り継ぎが必要です。時期によっては 40 分近く乗り継ぎ待ちする場合もあり、生徒の帰宅時間が遅くなってしまいます。							
事業概要	(1) 登校時間帯の大島高校直通便の維持 - 大島高校への通学利用で活用されている路線は今後も運行を維持します。 【運行を維持する便】 - 波浮港ライン上り第 1 便：大島陸上競技場 07:10⇒元町港 07:48⇒大島高校直通 - 大島公園ライン上り第 1 便：大島公園 07:20⇒さくら小学校入口 07:38⇒大島高校前 07:45⇒元町港 07:50							
	(2) 下校時間帯の波浮港ライン直通便の新設 - 大島高校からの波浮港方面への下校の円滑化を図るために、下校時間帯に大島公園ラインと波浮港ラインを直通する便を新設します。 【新設する便】 - 大島公園 15 時台⇒岡田港でジェット船接続⇒大島高校 15 時半～16 時⇒元町港 16 時台前半⇒海洋国際高校前 16 時台後半⇒大島陸上競技場 17 時台 - 大島公園 16 時台⇒大島高校 16 時半⇒元町港 16 時台後半⇒海洋国際高校前 17 時台⇒大島陸上競技場 17 時台後半							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○							
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度			
	運行維持							
実施期間 (2)	高校等への調査	観光閑散期に実証実験	通年での実証実験	実証実験の継続 本格運行に向けての調整				
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年	16.1 万人/年	- 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 - 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)				

<参考>通学需要に対応したバス運行のイメージ

現状	通学 時間帯	波浮港 7 時台前半  ⇒  波浮港ライン	元町港 7 時台後半  ⇒ (直通)  大島公園ライン
	帰宅 時間帯	大島高校 16 時台後半  ⇒  大島公園ライン	元町港 17 時台前半着  ⇒ 波浮港 18 時台 波浮港ライン



将来	通学 時間帯	通学時間帯は現在の運行形態を維持	
	通学 時間帯	波浮港 7 時台前半  ⇒  波浮港ライン	元町港 7 時台後半  ⇒ (直通)  大島公園ライン
将来	帰宅 時間帯	大島高校 16 時台後半  ⇒  大島公園ライン	波浮港 17 時台後半  ⇒ (直通)  波浮港ライン

帰宅時間帯に大島公園ラインを波浮港方面まで直通運行⇒高校生の帰宅円滑化

【重点事業】事業 1-2 バス・タクシー・スクールバス・移動送迎サービス等の複数の交通手段の連携による需要に応じた交通ネットワークの確保

現況 ・問題意識	・大島バスでは通学需要や大型客船・高速ジェット船との接続に対応したバスの運行を担っています。 ・大型客船・高速ジェット船との接続は大島町と近隣の島しょ部や都心部を結ぶ重要な役割を担っています。 ・一方で日常利用や観光需要の対応で運行本数の増便ニーズが高いことがアンケート調査から分かっています。バス運転手の高齢化や人員不足から大島バスのみではこれらのニーズに応えることが困難です。 ・タクシーについては、1年を通じての利用者数の変動が大きく、収入が安定しないことが課題の一つとなっています。
事業概要	(1) 大島公園ライン・波浮港ライン沿線の移動手段確保に向けた段階的な路線再編 ・現状の乗降調査の結果をみると、大島バスの主な利用は元町港・岡田港間に通年で集中しています。一方で岡田港以东や元町港以南では、時間帯や時季による利用者数の変動が大きいです。そのため、移動需要にあった移動手段を確保するために、段階的に路線を再編します。 ・段階的な路線再編に向けては、地域公共交通確保維持改善事業の「エリア一括協定運行」の活用を想定し、複数の交通手段に対しての支援を目指します。 ・「エリア一括協定運行」の支援を受ける上では、既存のバス路線等が国の支援を受けている必要があります。そのため、まずは現行の大島公園ライン・波浮港ラインに地域公共交通確保維持改善事業の補助を受ける路線として一位置づけ、運行サービス等を明確にします。そのうえで(2)～(3)に示す事業を実施します。 国土交通省 エリア一括協定運行事業 ○ 自治体と交通事業者は、複数年かつエリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。 ○ 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該支援額を初年度に明示。 ○ 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属。次の協定期間には要補助額が減少。 ※なお、本事業と関連して、「共創プロジェクト」「交通・観光連携型事業」などの他の支援メニューを活用して、関連事業を実施する場合には、優先的に採択 出典：国土交通省
	(2) 元町港・岡田港間の運行便の維持 ・現状の乗降調査の結果をみると、大島バスの主な利用は元町港・岡田港間に通年で集中しています。 ・そのため、大島公園ラインの元町港・岡田港間は路線バスでの運行を維持します。

	(3) 時季に応じた交通事業者の連携・協力によるネットワーク確保							
	・大島町では、観光多客期には、大島公園等の観光名所への移動が増えますが、閑散期には観光名所への移動が減少するような時季によった移動需要の変動が見られます。 ・移動需要の変化に合わせて、下記の様に交通モードを組合せて、需要に対応するネットワークを形成します。 ・なお、閑散期の岡田港以东、波浮港ラインの運行については、タクシー等を活用した本格運行に向けて、必要な車両台数や車両の種類、運行方式を検討の上、運行計画を検討する必要があります。そのため、実証実験を実施し、本格運行に向けた調査や課題検証、運行計画策定を進めます。							
	時季	バス事業者		タクシー事業者		考え方		
	観光 繁忙期	現状と同様の路線での運行		路線バスの合間をぬった運行(乗合タクシー、グリーンスローモビリティ等)		・観光名所間のまとまった移動需要を路線バスで対応 ・細かな移動ニーズにはタクシー等で対応 ※必要に応じて、パーソナルモビリティ等もフル活用して移動ニーズに対応		
	観光 閑散期	元町港・岡田港の運行に集中		波浮港ラインや岡田港以东の運行(乗合タクシー、スクールバス活用等)		・移動需要の集中する元町港・岡田港間は路線バスで対応 ・細かな移動ニーズにはタクシー等で対応		
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○	○		○	○			
実施期間 (1)	令和6年度	令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度
	補助路線として運行							
実施期間 (2)	運行の継続							
実施期間 (3)	ダイヤ調整	実証実験			本格運行に向けた調整			
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)		目標値 (令和10年度)		考え方		
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8万人/年		16.1万人/年		・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数2.5万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は1.2倍とする(H31:20.6万人⇒R6:25.0万人 1.2倍)		

<参考> 閑散期の対応イメージ

※詳細なダイヤは回送便等の運用も含めて調整

		連携・協力後の運行イメージ		
大島公園ライン	元町港 ⇒大島公園方面		元町港 ⇒ 岡田港	岡田港 ⇒ 大島公園
		早朝～15 時台	 港間の輸送力確保のため <u>路線バスでの運行を維持</u>	 移動需要がわずかなため、タクシー等の他の交通手段で 運行⇒ <u>運行形態は要検討</u>
		16 時台以降	 泉津方面への生徒の帰宅需要に対応するため <u>路線バスでの運行を維持</u>	
	大島公園方面 ⇒元町港		大島公園 ⇒ 岡田港	岡田港 ⇒ 元町港 ⇒波浮港
		早朝	 泉津から大島第二中学校や大島高校への 通学需要に対応するため <u>路線バスで の運行を維持</u>	
		10 時台 ～15 時台	 移動需要がわずかなため、 タクシー等の他の交通手段 で運行⇒ <u>運行形態は要検討</u>	 港間の輸送力確保のため <u>路線バスでの運行を維持</u>
波浮港ライン	元町港 ⇒波浮港方面		元町港 ⇒ 波浮港	
		早朝～15 時台	 移動需要がわずかなため、タクシー等 の他の交通手段で運行⇒ <u>運行形態は要 検討</u>	
		16 時台以降	 大島公園ラインからの直通運行 大島国際海洋高校の生徒の寮への帰宅 需要にも対応	
	波浮港方面 ⇒元町港		波浮港 ⇒ 元町港	⇒大島高校
		早朝時間帯	 波浮港方面から大島高校への通学需要に対応す るため <u>路線バスでの直通運行を維持</u>	
		10 時台～最終便	 移動需要がわずかなため、タクシー等の他の交通手段で運 行⇒ <u>運行形態は要検討</u>	

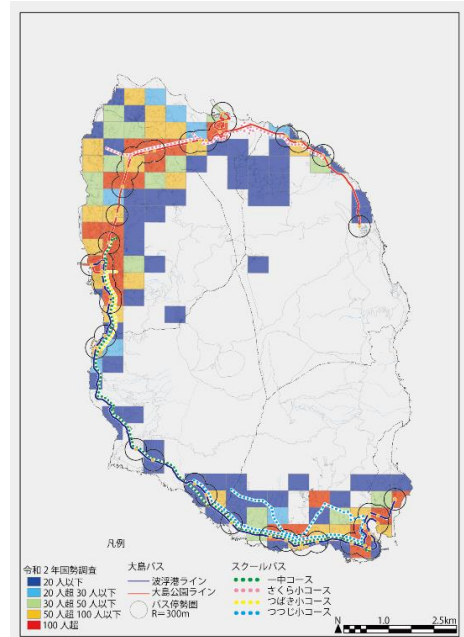
施策2 ラストワンマイルの移動手段の確保

事業2-1 まちづくりと交通ネットワークの連携強化

現況
・
問題意識

- ・大島町内には、バス停から離れた施設や地区があり、路線バスでの人口カバー率は41.7%です。
- ・町立図書館等の路線バスでの経路のニーズが挙がっている施設もありますが、経路に要する時間や道路幅員の狭さの観点で現行の路線バスでは経由することが困難です。

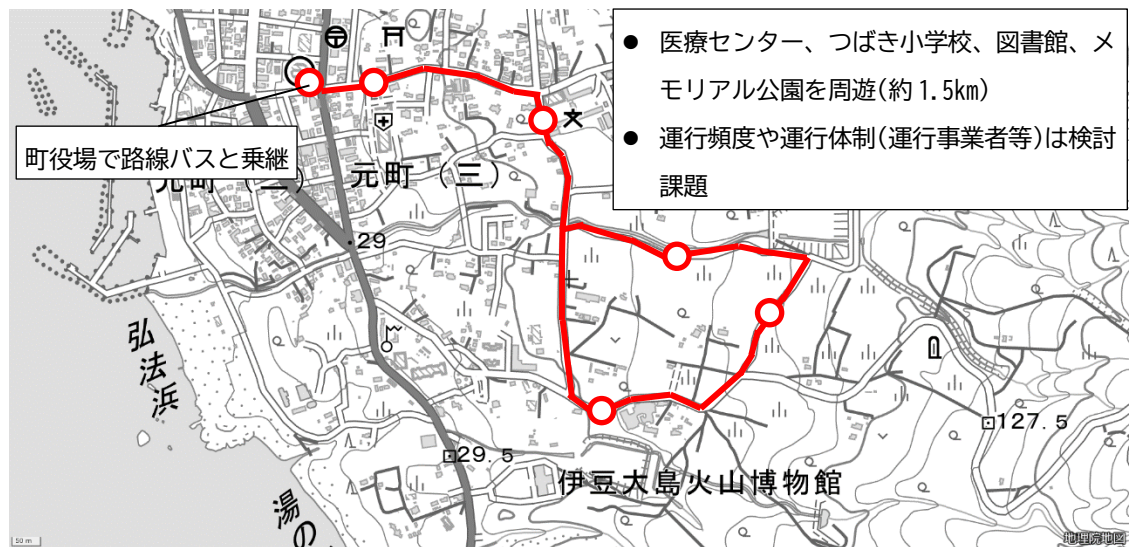
総人口 (令和2年国勢調査)	路線バスによる カバー人口 (バス停300m圏域)	路線バスに よるカバー 率
7,327人	3,060人	41.7%



事業概要

(1) バス停から離れた施設や地区への移動手段確保(超小型パーソナルモビリティ等)

- ・バス停から離れた施設や地区が自家用車以外での移動手段でも移動できるようにするために、バス停や主要施設を起点とした移動手段の確保を図ります。
- ・例えば、周辺に主要な施設が集中している大島町役場を中心に大島医療センターや町立図書館、メモリアル公園を経由し、路線バスに接続するような路線が考えられます。
- ・移動手段確保に向けて、まずは運行を想定するエリアの選定や運行ルートの検討を実施し、本格運行に向けて運行計画の深度化を図ります。



資料：地理院地図(国土地理院)

図 バス停から離れた施設や地区の移動手段のルートのイメージ

	(2) 交通ネットワークに対応した施設配置等の検討 ・新たな施設等を整備する際には、交通ネットワークを意識し、公共交通でのアクセスにできるだけ配慮した立地の検討をします。							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
		○			○			
実施期間 (1)	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度			
	調査・検討		実証実験					
実施期間 (2)	整備状況に合わせて随時検討							
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8万人/年	16.1万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数2.5万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は1.2倍とする(H31:20.6万人⇒R6:25.0万人 1.2倍)				

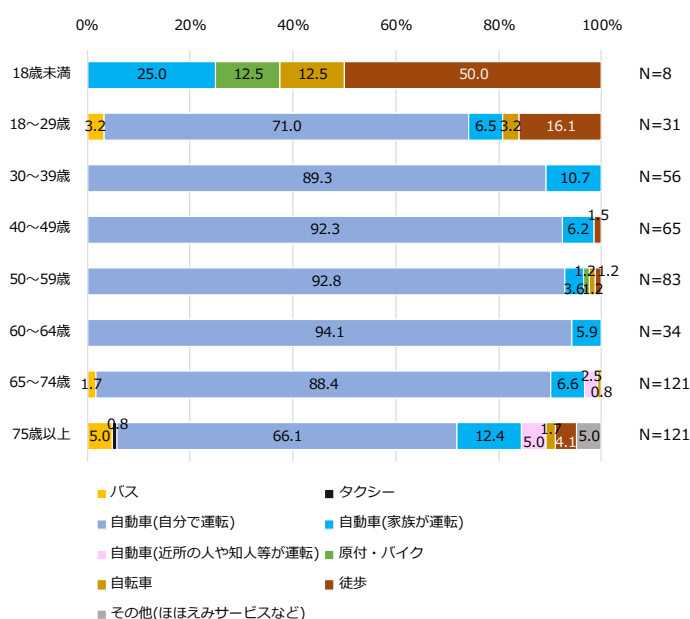
施策3 生活や観光行動に対応した新たなモビリティの検討

事業 3-1 生活ニーズに対応した移動手段の提供

現況

問題意識

- ・路線バスについては、買物での利用ニーズが見られます。
- ・ヒアリングによると、複数の買い物施設をまわって、日曜日等の買い物するニーズが高いことも分かっています。
- ・また、町内での催しなど、時期等を限定したバス利用の需要がみられます。



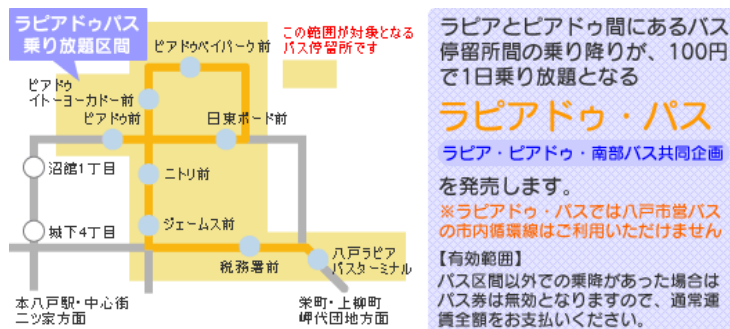
(1) お買い物バスの運行

- ・ 買い物施設が集中している元町・北の山周辺において、既存のサロン事業の拡大・活用などにより、お買い物需要に対応した移動手段を提供します。
- ・ 運行にあたっては、運行対象とする施設や運行体制を検討の上、実証実験を経て、本格運行に向けた課題出しや運行計画の検討を進めます。

【事例紹介】

- ・南部バス（青森県八戸）

南部バスみなと岬台団地/ラピア・ピアドウ線は、ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携し、短時間で買い物施設を巡回することで自家用車からの転移を促しています。



<https://www.nanbubus.co.jp/> (南部バス HP)

・お買い物バス運行事業（宮城県名取市）

㈱伊藤チェーンが実施している「お買い物バス運行事業」を採択し、買い物が難しい地区・方々に対して、買い物手段の確保と高齢者等の外出促進を促しています。



https://www.city.natori.miyagi.jp/soshiki/kikaku/seisaku/node_94609

（宮城県名取市 HP）

・市おでかけバスひだまる 山之村線

乗客と荷物の輸送・運行を同時に行う貨客混載の実証実験を実施しています。

高齢化地域への商品配送という課題を解決する取組みです。



<https://www.city.hida.gifu.jp/site/koho/2022-10-6-1.html>（飛騨市 HP）

実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他	
					○			○	
実施期間 (1)	令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度
	各種調整				実証実験・本格運行に向けた検証				
関係する 評価指標	評価指標		現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年	16.1 万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31: 20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)				

事業 3-2 主要な観光施設を周遊する観光モビリティの導入

現況
・
問題意識

・観光での来訪者は主な移動手段がレンタカーであり、観光繁忙期にはレンタカーが借りられずに十分に観光を楽しめないこともあります。

(1) サンセットパームラインでの観光モビリティ導入

- ・サンセットパームラインでの観光モビリティの導入を検討します。
- ・実証実験等を経て、本格運行に向けた課題出しや運行計画の検討を進めます。



- 野田浜・元町港間の約 5.4 km
- 小型の車両(グリーンスローモビリティ)等を活用して、観光客が景色をゆっくり見ながら移動できるように運行
- 運行頻度や運行体制(運行事業者等)は検討課題



事業概要

資料：地理院地図(国土地理院)

図 サンセットパームラインでの観光モビリティのルートイメージ

【事例紹介】

- ・夕焼けバス（長野県下高井郡野沢温泉村）
長野県の野沢温泉で秋シーズンのみ運行している、観光に特化したバスです。野沢温泉の中心街から自動車で 20 分ほどの場所に温泉街を見渡せる見晴台があり、夕日の風景が「日本の夕日百選」に選定されています。夕日の時間帯に温泉街から見晴台まで移動できるように、野沢温泉旅館組合とバス事業者が連携して運営しています。

<https://nozawa.jp/>（野沢温泉旅館組合 HP）

<https://nozawaonsen.info/information-eng/page/6/>（のぞわ温泉交通）



実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他		
				○	○			○		
実施期間 (1)	令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度	
	導入検討・随時実証実験									
関係する 評価指標	評価指標		現状値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 10 年度)		考え方			
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年		16.1 万人/年		・ 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・ 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)			
	来島者数(人/年)		11.0 万人/年		25.0 万人/年		・ 上位・関連計画での目標値との整合を図り、25.0 万人とする			

事業 3-3 コミュニティサイクルや電動キックボードの活用検討

現況・問題意識	・観光での来訪者は主な移動手段がレンタカーであり、観光繁忙期にはレンタカーが借りられずに十分に観光を楽しめないこともあります。 ・また、レンタカー以外の移動手段であるレンタサイクルは乗り捨て等ができないため、遠い場所への観光来訪に制約があります。								
事業概要	(1) コミュニティサイクルや電動キックボードの活用検討 ・コミュニティサイクルや電動キックボードの活用に向けて、ベンダーへのヒアリング調査等の調査・検討を進めます。								
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他	
				○	○				
実施期間 (1)	令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度
	調査・検討								
関係する 評価指標	評価指標		現状値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 10 年度)		考え方		
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年		16.1 万人/年		・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)		
	来島者数(人/年)		11.0 万人/年		25.0 万人/年		・上位・関連計画での目標値との整合を図り、25.0 万人とする		

施策 4 福祉輸送等の確保

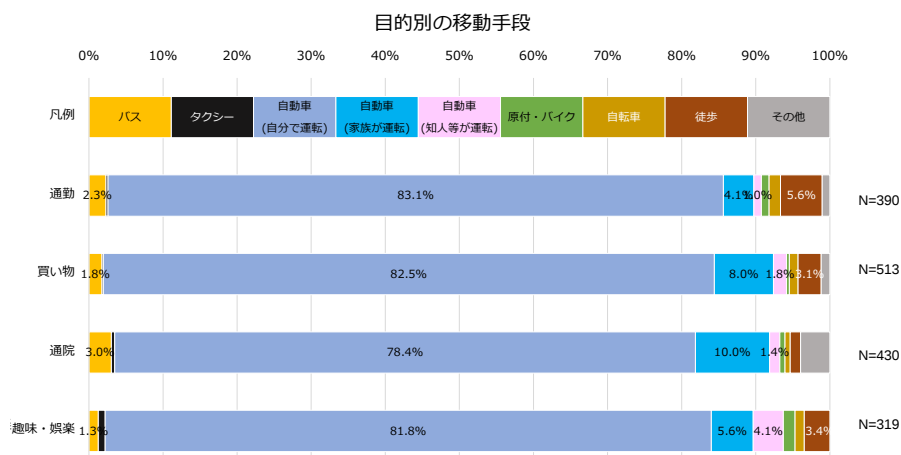
事業 4-1 福祉や医療分野で実施している移動サービスの維持・確保・改善								
現況 ・ 問題意識	・ 大島町では、福祉や医療の観点でも様々な移動サービスを提供しています。 ・ 提供しているサービスは利用者の属性に合わせたきめ細かな設定となっており、今後 も事業を維持することが求められています。							
事業概要	(1) 福祉や医療分野で実施している移動サービスの維持・確保・改善 ・ 実施している様々な移動サービスを体系的に分かりやすく整理し、サービスを必要と している人が利用しやすいようにします。							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉 協議会	観光協会	大島町	町民	他行政 機関	その他
			○		○			
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度			
	移動サービスの維持・確保							
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	移動サービス数	8 事業	8 事業	・ 既存の移動サービスを今後も維持しま す。				

事業 4-2 支え合い交通の持続可能な体制の確保に向けた自家用有償運送等の検討

現況

問題意識

- ・大島町内では、家族や知人等に自動車で送迎してもらう「地域が一体となった支え合い交通」による移動がみられます。
- ・一方で高齢化の進行や共働き世帯の増加により、支え合いで移動を支えることが将来的に難しくなることが考えられます。



(1) 福祉有償運送や自家用有償旅客運送の実施

- ・社会福祉協議会や地域の有志の協力のもと、地域で支えあう交通手段の検討や実装を進めます。
- ・実装に向けては、利用者や地域住民との対話を通じて、地域主体となって運行することのメリットやリスク等への意識・理解を深めながら、実現可能な運行形態の検討を進めます。そのうえで実証実験等を経て、本格運行に向けた運行計画を検討します。

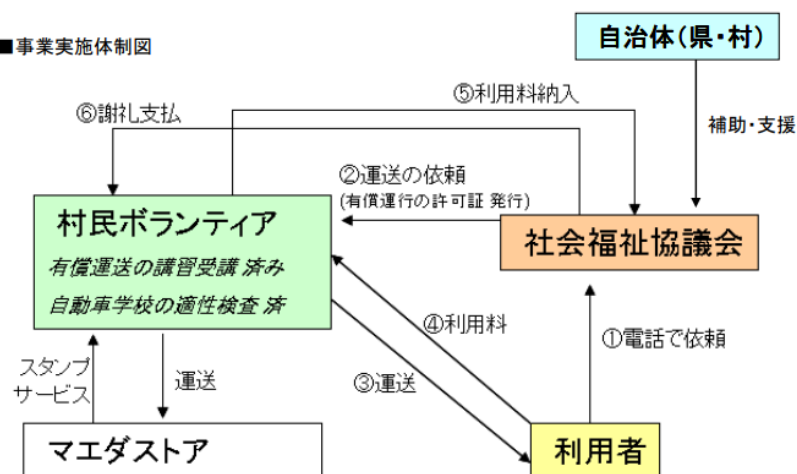
【事例紹介】

- ・過疎地有償運送（青森県佐井村）

ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験が行われ、平成18年度からは本格運行となり、村の社会福祉協議会が住民と協力してボランティア運送を行っています。

事業概要

■事業実施体制図



<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/htm/all.html> (国土交通省 HP)

<http://sai-shakyo.com/shoukai.html#link02> (佐井村社会福祉協議会 HP)

- ・市町村運営有償運送（栃木県大田原市）
身体障がい者や介護保険要介護認定者などの、移動制約者を対象とした運送特徴があります。市内全域が対象となるため、委託事業者2者（山和タクシー、NPO法人）にそれぞれ担当地区を割り振り、待ち時間の短縮や、利用希望への柔軟な対応を図っています。

12. 大田原市（栃木県大田原市）

国土交通省

関東地方 栃木県大田原市 人口：71,449人 平成31（2019）年1月1日現在 大田原市 問合せ：0287-23-8740 市町村運営有償運送（福祉）

移動手段の拡充モデル

運送の特徴

・身体障がい者や介護保険要介護認定者などの、移動制約者を対象とした運送。
・市内全域が対象となるため、委託事業者2者（山和タクシー、NPO法人サポートセンター清流）にそれぞれ担当地区を割り振り、待ち時間の短縮や、利用希望への柔軟な対応を図っている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成17（2005）年10月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有6台
運送対価	均一制：300円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	14名（二種7名、一種7名）

導入背景

・導入のきっかけとして、「既存の公共交通では充分な移動手段を確保できない」、「地域で移動手段の確保に困る住民等の増加」、「ドア・ツー・ドアでないと移動できない住民等の増加」などが挙げられる。旧大田原市、旧黒羽町、旧湯津上村では外出支援事業を行っていたが、平成17年10月1日に3市町村が合併し事業が統合された。
・当初はタクシー会社1社が委託事業者であったが、NPO法人が新たに委託事業者に加わり地区の分担ができたため、利用者の増加や待ち時間の短縮などが図られた。
・利用の回数の増加や脱外出方への移送など、利用者のニーズへの対応を行っている。

運行状況

・年間の利用者数は片道延べ13,263人（平成30（2018）年度実績）。
・主要な目的地は大田原市内及び隣接する県内4市町に所在する病院・診療所。特に那須塩原市の国府医療福祉大学病院、大田原市の那須赤十字病院、那須中央病院などの病院への送迎手段として利用が多い。
・主な利用者は、介護保険の要介護認定者などであるが、身体障がい者（障害等級第1級）である透析患者の利用頻度も非常に高い。

実施エリア：大田原市全域



https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html（国土交通省 HP）

実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
			○		○	○		
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度
	調査・対話・運行形態検討					実証実験		
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 10 年度)		考え方		
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年		16.1 万人/年		・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)		

事業 4-3 公共交通等の利用を促すチケット等の配布									
現況 ・ 問題意識		・ 大島町内の公共交通は利用者数が減少しており、運行維持に向けた利用促進策が必要です。							
事業概要		(1) 町民パスの導入							
		・ 公共交通を一定期間、定額で利用できる町民向けのパスの導入を検討します。							
		・ パスの詳細を検討の上、前述した新しい運行ネットワークにおいて、様々な交通モードで利用できるように検討を進めます。							
		【事例紹介】							
		・ 北見バスフリーパスチケット（北海道置戸町） 町民の移動手段のひとつである「公共交通バス」の運賃負担を一部助成し、バスの利用促進を図る事業を実施しています。							
		町民限定 令和5年4月1日(購入分)から 置戸町バス利用運賃補助事業 北見バスフリーパスチケット(1日乗車券) 販売金額(お一人様) 2,000 円 半 額 1,000 円 置戸町では、町民の皆さんの移動手段のひとつである「公共交通バス」の運賃負担を一部助成し、バスの利用促進を図ります。 フリーパスチケットを購入すると、「置戸」から「北見」を1,000円で往復することができます。							
		http://www.town.oketo.hokkaido.jp/topics/1944/ （北海道置戸町 HP）							
		・ 運転免許自主返納者への割引制度(富山県入善町) 運転免許証の返納後の外出支援を目的として、公共交通利用券を3年間継続して発行しています。この利用券は町営バス・デマンド交通・タクシーで利用することができます。							
		入善町運転免許返納高齢者公共交通利用支援事業 公共交通利用券(300枚綴り) 交付年月日 有効期限 平成31年3月31日 氏 名 様 ※利用方法 裏面をご覧ください 公共交通利用券表紙見本 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 ¥100- 有効期限 平成31年3月31日 交付年月日 交付入善町 公共交通利用券券面見本							
		https://www.town.nyuzen.toyama.jp/gyosei/soshiki/kirakira/1/5/1690.html (富山県入善町 HP)							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他	
	○	○			○				
実施期間 (1)	令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度
	サービス検討・導入								
関係する 評価指標	評価指標		現状値 (令和3年度)		目標値 (令和10年度)		考え方		
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年		16.1 万人/年		・ 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・ 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)		

施策5 誰もが利用しやすい交通サービスの導入・推進

事業5-1 キャッシュレス対応サービスの導入・推進								
現況・問題意識	- 大島町内の公共交通では、一部のタクシーを除き、ICカード等での運賃支払いができません。 - 大島バスが導入している1日・2日のモバイルチケットの利用者数が増加しており、キャッシュレスでの島内移動のニーズがあることが分かります。							
事業概要	(1) キャッシュレス対応サービスの導入・推進							
	交通事業者でのキャッシュレス対応サービスの導入に向けて、支援を実施します。 【事例紹介】							
	かごしま共通乗車カード「Rapica」＆「いわさき IC カード」（鹿児島県鹿児島市） 鹿児島市交通局では乗客の利便性向上等のため、IC カード化に向けた検討を行っていましたが、市交通局単独での導入ではメリットが少ないことなどから、鹿児島県バス協会内において共通カード化に向けた取り組みを行いました。							
	●乗継割引があります。(以下の内容はラピカのみの特典です) ■バス⇄バスの乗継割引(同一事業者間) 60分以内に鹿児島市交通局・南国交通・JR九州バスのそれぞれのバス間で乗り継いだ場合、1度目の運賃額と2度目の運賃額の合計の5%(10円単位に四捨五入)を2度目の運賃から割引します。(異なる事業者間では乗継割引はありませんのでご注意ください) 例えば 1度目 190円 (60分以内に同じ事業者のバスに乗り継ぎ) 2度目 190円 380円 (1度目+2度目) × 5% = 19円 (10円単位に四捨五入で20円) つまり20円を2度目の乗車運賃から、割引くことになります。 ※ただし、割引限度額は100円(小児・割引運賃適用者は50円)です。							
	■市バス⇄市電の乗継割引 60分以内に市バス⇒市電、又は市電⇒市バスに乗り継いだ場合、2度目の運賃額から60円を割引します。 例えば 市バス 190円 ⇄ 乗り継ぎ 市電 170円 - 60円 = 110円 市電 170円 ⇄ 乗り継ぎ 市バス 190円 - 60円 = 130円 ※ただし、小児・割引運賃適用者は30円割引です。							
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/htm/all.html (国土交通省 HP) https://www.kotsu-city-kagoshima.jp/ticket-summary/rapica/ (鹿児島市交通局 HP)								
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○	○			○			
実施期間	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度			
(1)	実証実験		導入・推進					
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和10年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8万人/年	16.1万人/年	- 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数2.5万人を人口減少下においても維持 - 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は1.2倍とする(H31:20.6万人⇒R6:25.0万人 1.2倍)				

事業 5-2 経路検索サービスでの情報提供サービスの導入・推進									
現況 ・ 問題意識	・大島町内の路線バスは経路検索サービス等に情報が挙がっておらず、経路検索しづらい点が問題となっています。								
事業概要	(1) GTFS-JP の導入・推進								
	・路線バスを利用しやすいようにするために、GTFS-JP を整備し、様々な人が路線バスの経路検索ができるようデータ整備を図ります。								
	【事例紹介】								
	・町民バスの GTFS-JP のデータ整理と公開（栃木県那須町） 町民バスの利便性向上のため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」によりデータを整備し、Google マップで町民バスの経路検索が可能となりました。また、GTFS-JP データはオープンデータとして公開しています。 https://www.town.nasu.lg.jp/0085/info-0000001422-1.html （栃木県那須町 HP）								
	・淡路島バス検索「バスモ」 バス停の名前から検索できる他、観光地から経路を探すこともできるように情報提供しています。								
									
	https://busmo.656.ch/?p=main （バスモ）								
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他	
	○				○				
実施期間 (1)	令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度		令和 10 年度
	導入推進								
関係する 評価指標	評価指標		現状値 (令和 3 年度)		目標値 (令和 10 年度)		考え方		
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年		16.1 万人/年		・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)		

事業 5-3 バリアフリーやユニバーサルデザインに対応した設備の導入・推進								
現況 ・ 問題意識	・大島町内では、バリアフリーやユニバーサルデザインに対応したバス車両の導入等が進んでいますが、ノンステップバスやUD タクシー等の普及が十分には進んでいません。							
事業概要	(1) バリアフリーやユニバーサルデザインに対応した設備の導入・推進							
	・バリアフリーやユニバーサルデザインに対応した設備の導入を推進します。							
	【事例紹介】							
	・UDタクシー（タクシー事業者福祉車両）導入促進事業（横浜市） 横浜市では車両の購入費用の一部を助成することで、市内を走る一般タクシー事業者に対しUDタクシーの導入促進を図っています。 また、UDタクシー購入費用の助成の条件として、車いすの取り扱いや乗降時の介助等に関する研修の受講を定めて、タクシー乗務員の接遇向上も図っています。							
								
	https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/fukushi-kaigo/fukushi/annai/gaishutsu/sharyo/ud.html							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○	○						
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度			
	導入推進							
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年	16.1 万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)				

3.6 モビリティ・マネジメント実施

事業 6-1 公共交通案内の充実								
現況 ・ 問題意識	公共交通に関する情報発信は交通事業者のホームページや SNS が中心です。 公共交通の運行状況等の案内が不足しています。							
事業概要	(1) 来街者向けの情報発信媒体の作成や情報提供 ・ 来街者向けの分かりやすい情報発信につながるような媒体の作成や観光情報誌等への情報提供を充実させます。 【事例紹介】 ・ 公共交通 SNS（群馬県前橋市） 各公共交通機関における運行状況の最新情報は SNS で情報発信し、バス路線の情報は紙媒体のマップでも提供しています。また、前橋市における公共交通の取り組みに関しては、「moove!」という情報発信誌で提供しています。							
	   							
	https://maebashimobility.jp/sns （前橋市交通情報発信 HP）							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○	○		○	○		○	
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度			
	随時作成・情報提供							
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年	16.1 万人/年	・ 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・ 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)				

事業 6-2

バスの乗り方教室の実施

現況

・

問題意識

バスの乗り方等が分からないことが利用の障壁のひとつとなっています。

子どもたちは高校への通学や島外への進学後に公共交通を使うため、利用方法等を事前に学ぶ機会が必要です。

事業概要

(1) 学校等での乗り方教室

・学校等と調整して、授業の一環でバスの乗り方等を学習する機会を提供します。

【事例紹介】

・バスの乗り方教室（神奈川県小田原市）

「小田原市地域公共交通総合連携計画（平成 25 年 3 月策定）」に基づき、バス事業者が主体となって乗降体験やバスの乗り方に関する講義をすることで、路線バスの存在や必要性を認識してもらうとともに、交通安全やマナーなどについて楽しく学ぶことを目的としています



https://www.city.odawara.kanagawa.jp/field/c-planning/traffic/bus_t/rosen/p33193.html（神奈川県小田原市 HP）

(2) イベントでのバスの展示

・イベント時に路線バスの車両を展示して、乗り方等をイベント参加者に紹介します。

・関係する実施主体はバス事業者等に積極的に情報提供し、取組みに協力します。

実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○		○	○	○		○	
実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	随時実施		
実施期間 (2)	随時実施							
関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方				
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年	16.1 万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)				

事業 6-3 公共交通の利用促進につながる取組みの実施								
現況・問題意識	住民にとって、バス・タクシー等の公共交通が身近なものとして受け入れられていない側面があります。また、住民の普段の移動は自家用車が中心です。公共交通を利用した移動はイメージしづらいという意見も挙がっています。							
事業概要	(1) 住民参画の取組みの検討・実施							
	・事業 6-2 で挙げたイベントでのバスの展示をはじめ、住民が参画しやすいような公共交通に関する取組みを検討・実施します。 ・実施する取組みに応じて、町内の関係団体と協力・連携した体制を構築します。							
事業概要	(2) 公共交通の利用促進につながるイベントの実施							
	・町内で実施するイベントとあわせて町内の公共交通の運賃割引など、公共交通をより利用しやすくなるような取組みを実施します。 ・取組みと合わせて様々な調査を実施し、公共交通の利用がまちの賑わい等に与える影響を検証します。							
実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○	○	○	○	○	○	○	
実施期間	令和 6 年度		令和 7 年度		令和 8 年度		令和 9 年度	
(1)	随時検討・実施							
実施期間								
(2)	随時検討・実施							
関係する評価指標	評価指標		現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方			
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)		13.8 万人/年	16.1 万人/年	・住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 ・来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする(H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)			

事業 6-4 エコツーリズム等の推進

現況・問題意識

来街者の多くはレンタカー利用を前提とした観光行動を想定しています。
ジオパークの認定を受け、豊かな自然環境がある町の特性を考慮すると、環境に配慮した観光行動につながるような取組みの推進が必要です。

事業概要

(1) エコツーリズムの企画・推進

- 公共交通や自転車等を活用して、大島町内を観光できるようなエコツーリズムの企画を進めます。
- 公共交通利用に対するインセンティブやバス・タクシーと自転車の連携等も検討に含めて、環境にやさしい観光行動の実現につながるような取組みを推進します。

【事例紹介】

- 北海道 smart move 大作戦（北海道札幌市ほか）
北海道開発局札幌開発建設部、札幌市交通局、札幌市環境局、株式会社ドーコンモビリティデザイン、さっぽろテレビ塔等と連携し、より CO2 排出の少ない「移動」の実践を呼びかけるもので、地下鉄・バス・路面電車等の公共交通機関、札幌発のコミュニティサイクルを活用した体験型イベントを開催しました。



https://hokkaido.env.go.jp/pre_2011/1011a.html（環境省 HP）
https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/smartmove/torikumi/index.html#torikumi_4（環境省 HP）

実施主体	バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	大島町	町民	他行政機関	その他
	○			○	○			

実施期間 (1)	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	随時実施				

関係する 評価指標	評価指標	現状値 (令和 3 年度)	目標値 (令和 10 年度)	考え方
	公共交通全体の利用者数(人/年)(バス・タクシーの合計)	13.8 万人/年	16.1 万人/年	- 住民の利用の主を占める高校生などの定期利用の利用者数 2.5 万人を人口減少下においても維持 - 来島者の利用については、来島者数の増加目標に合わせて増加を図ることとして、定期外利用者数は 1.2 倍とする (H31:20.6 万人⇒R6:25.0 万人 1.2 倍)

6 計画の推進

6.1 計画の評価体制

計画の評価体制については、大島町地域公共交通活性化協議会(以下、法定協議会)において、毎年度に各取組の実施計画や進捗状況を事業スケジュールや定量目標と照らし合わせて、評価します。

表 法定協議会での評価体制

	評価・検証内容
年度初めの法定協議会 (6月頃実施想定)	・前年度の評価指標の達成状況の確認 ・前年度の事業内容の振り返り、改善策等の検討 ・当該年度の事業計画の報告
年度終わりの法定協議会 (3月頃実施想定)	・当該年度の事業の実施経過の報告 ・次年度の事業の確認

6.2 計画のPDCAサイクル

計画の目標年次に向けて、毎年度の評価を通じて、個別事業ごとのPDCAサイクルをまわします。そのうえで中間年次等に計画全体のPDCAサイクルをまわすためのチェック等を実施します。