第３回大島町地域公共交通活性化協議会

日時：令和5年10月6日（金）13:30～１４:45

議事次第

１　開会

２　議事

（１）　地域旅客運送サービスの役割、基本的な方針と施策・事業

（２）　目標の検討方針

３　その他

４　閉会

検討段階の整理

資料１

第1回協議会資料より抜粋

章	項目	内　容	
はじめに	・計画作成の趣旨　・計画の区域 ・計画の期間	交通圏に基づく計画区域の設定 原則５年程度	第1回協議会
１．地域の現状等	・地勢・地理　・社会状況・経済状況	地勢・地理、社会・経済状況の整理	第1回協議会
２．上位・関連計画の整理	・総合計画　・総合戦略　・復興計画 ・ジオパーク基本計画　・その他の関連計画	東京都、大島町の上位・関連計画を整理	第1回協議会
３．地域旅客運送サービスの現状等	・地域旅客運送サービスの整備状況 ・地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等	地域の移動に関する統計情報 現状の運行計画等に関する情報 利用者の意向（アンケート調査）　等	第1回協議会
４．地域旅客運送サービスの役割と課題整理	・地域旅客運送サービスの役割 ・地域旅客運送サービスの課題整理	位置づけ、役割の整理（法の趣旨を踏まえ、地域全体の中での位置づけを明確化） 上位計画、データ分析より課題を整理	第1回協議会
５．基本的な方針		地域の将来像と公共交通の役割の明確化、取組の方向性	第２回協議会
６．計画の目標		計画期間内に達成すべき目標と目標値の設定	第３回協議会
７．目標達成のための施策・事業、資金調達計画		地域公共交通確保維持事業の必要性 補助系統に係る事業及び実施主体	第３回協議会
８．計画の達成状況の評価		達成状況の評価計画、 評価に基づく見直し方針	第３回協議会

資料２

1.　現状・課題の整理

□現状

【移動サービスの現状】(庁内WG)
- 東京発着のジェット船との接続を重視したバス運行ダイヤ

【町民の意見】(事業者ヒアリング)
- バス停から医療センターや図書館等へのアクセスが、高低差や距離があり高齢者の負担
- 夕方以降のバス・タクシーがないため、外食等に支障
- 支え合い交通等のボランティア輸送の持続性に課題
- 事業を支える人員不足が問題

【町民の移動実態】(アンケート)
- 買い物は各地区から元町・北の山に来訪
- 町内各地区から大島高校への通学需要

【町事業の状況】(ヒアリング)
- 移動を支える複数のサービスあり
- 人員不足等の事業を支えるリソースの制約

【交通ネットワーク】(カバー状況)
- 町民の半数以上が公共交通のカバー圏域外

課題1：日常の需要に対応した使いやすい移動サービスが必要

1-1.島外連絡交通（航空機、船舶）との接続や島内移動に対応したダイヤ調整が必要

1-2.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

1-3.町内の移動に関する取組みの整理が必要

□現状

【移動サービスの現状】(庁内WG)
- １本/時間のバス運行、夕方以降の運行なし
- 夕方以降のタクシー運行僅少
- 交通機関がキャッシュレス決済未対応

【バスの利用実態】(乗降調査)
- 元町・岡田間の移動に路線バスを活用
- 大島公園や波浮港までの移動需要あり

【事業者の意見】(事業者ヒアリング)
- レンタカーがなく、移動に困る観光客が発生(地形の起伏による移動しづらさ)
- 主要な観光地がレンタカー以外では来訪しづらい

【来訪者の意見】(中学校WS・庁内WG・来島者アンケート)
- 家族での来訪が増加傾向
- 自転車を利用した移動が増加傾向
- キャッシュレス等に未対応
- 来島者への情報提供が不足(船の予約、駐車場所、バスに関する問合せも多い)
- 路線バスの運行ダイヤや時間帯の利用しづらさ

課題2：来島者も利用しやすい交通環境整備が必要

2-1.時期によって不足する、移動手段の確保が必要

2-2.観光客のニーズに対応した移動サービスが必要

2-3.来島者にとって、使いやすい移動サービスが必要

2-4.島内の移動手段に関する来島者への情報提供が必要

□現状

【バスの利用実態】(乗降調査)
- 元町港・岡田港間や主要観光地以外での乗降僅少

【町民の意見】(事業者ヒアリング・庁内ヒアリング)
- 公共交通を日常生活に組み込みづらい
- 自家用車があるため、時間等の融通が利く自家用車で移動
- 家族や知人への送迎の依頼しづらさ

【町民の移動実態】(アンケート)
- 自家用車移動が中心
- 自家用車で移動できず、家族等に送迎を依頼できない住民が一定数存在

課題3：自動車以外の交通手段の利用促進が必要

3-1.免許返納者の移動手段の確保が必要

3-2.島民のライフスタイル・移動実態にあった移動サービスが必要

3-3.公共交通の利用促進に向けた島民の意識の醸成が必要

2.　施策の柱

[後期基本計画におけるまちづくりの方向性]

- **元気で住みやすい快適なまちづくり**、自然と人々が調和し、仲良く**共生する大島らしい環境づくり**を推進
- 安全・安心で豊かに**誰もが住み心地のよい快適な環境**の整備
- 誰もが生きがいを持ち**安心して暮らせる**よう**健康でやさしさあふれるまちづくり**を推進
- U ターン・ I ターンなどができる環境整備を充実し、農業、漁業における人材を確保し、**若者が定着する活力ある産業の振興**　等

課題0　非繁忙期・繁忙期での移動実態に対応した施策が必要

- 繁忙期の多客状況に対応できるサービスが必要
- 非繁忙期の非効率な輸送状況を改善する必要

課題1　公共交通利用者の移動実態に対応した移動サービスが必要

- 島外連絡交通（航空機、船舶）や島内移動に対応したダイヤ調整が必要
- 通院や買い物などの日常利用ニーズにあった運行ネットワークが必要
- 町内の移動に関する取組みの整理が必要

課題2　来島者も利用しやすい交通環境整備が必要

- 不足する移動手段への対応が必要
- 観光来訪における移動需要への対応が必要
- 移動サービスにおけるキャッシュレス決済等への対応が必要
- 島内の移動手段に関する来訪者への情報提供が必要

課題3　自動車以外の交通手段の利用促進が必要

- 免許返納者の公共交通による移動手段の確保が必要
- 島民のライフスタイル・移動実態にあった移動サービスが必要
- 公共交通の利用促進に向けた島民の意識の醸成が必要

柱1　広域ネットワークを担う交通サービスの維持・確保

- 住みやすい快適なまちづくりに資する広域ネットワークの維持・確保
- 若者がUターンしやすい環境の一環としてのネットワークの確保

柱2　町民の生活や観光需要に対応したフィーダー交通の再編

- 安心して暮らせる環境を作るためのフィーダー交通の再編
- 観光需要に対応した移動手段の確保

柱3　誰にでも分かりやすく使いやすい交通サービスの確立

- 分かりやすい情報提供
- 利用しやすい交通サービスの提供

柱4　自動車以外の交通手段も利用する新しいライフスタイルやツーリズムの推進

- 自動車にばかり頼らないライフスタイルの推進
- レンタカー以外を活用したツーリズムの推進

柱1　広域ネットワークを担う交通サービスの維持・確保

- 住みやすい快適なまちづくりに資する広域ネットワークの維持・確保
- 若者がUターンしやすい環境の一環としてのネットワーク

柱2　町民の生活や観光需要に対応したフィーダー交通の再編

- 安心して暮らせる環境を作るためのフィーダー交通の再編
- 観光需要に対応した移動手段の確保

柱3　誰にでも分かりやすく使いやすい交通サービスの確立

- 分かりやすい情報提供
- 利用しやすい交通サービスの提供

柱4　自動車以外の交通手段も利用する新しいライフスタイルやツーリズムの推進

- 自動車にばかり頼らないライフスタイルの推進
- レンタカー以外を活用したツーリズムの推進

1.移動需要に合わせた町内の交通ネットワーク再編

① 通学需要に合わせた運行ダイヤ・ルート等の再編　★
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　★

2.ラストワンマイルの移動手段の確保

① まちづくりと交通ネットワークの連携強化

3.生活や観光行動に対応した新たなモビリティの検討

① 買い物ニーズに対応した移動手段の提供
② 主要な観光施設を周遊する観光モビリティの導入　★
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

4.福祉輸送等の確保

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
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
③ 公共交通等の利用を促すチケット等の配布

5.誰もが利用しやすい交通サービスの導入・推進

① キャッシュレス対応サービスの導入・推進
② 経路検索サービスでの情報提供サービスの導入・推進
③ バリアフリーやユニバーサルデザインに対応した車両の導入・推進

6.モビリティ・マネジメント実施

① 公共交通案内の充実
② バスの乗り方教室の実施
③ 住民参画の取組みの実施
④ ノーマイカーデーの実施　★
⑤ 公共交通無料デーの実施　★
⑥ エコツーリズム等の推進

※★は非繁忙期・繁忙期を考慮した施策検討を想定

3.　個別事業（各事業の実施主体については調整中）

3.1　移動需要に合わせた町内の交通ネットワーク再編

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		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)	運行維持				
(2)	新設に向けた調整	運行			

関係する評価指標

評価指標	現状値（令和 4 年度）	目標値（令和 10 年度）	考え方
路線バス利用者数の増加	●●	●●	・通学に利用しやすい路線となり、帰宅需要の新規獲得も見込まれる。 ・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

＜参考＞通学需要に対応したバス運行のイメージ

<table>
<tr><td rowspan="2">現状</td><td>通学
時間帯</td><td colspan="2">波浮港　7 時台前半

⇒

波浮港ライン</td><td>元町港　7 時台後半
⇒
（直通）
大島高校　8 時台前半

大島公園ライン</td></tr>
<tr><td>帰宅
時間帯</td><td>大島高校　16 時台後半

大島公園ライン</td><td>⇒ 元町港　17 時台前半着

元町港　17 時台後半発</td><td>⇒

波浮港　18 時台
波浮港ライン</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="2">現状</td><td rowspan="2"></td><td colspan="3">通学時間帯は現在の運行形態を維持</td></tr>
<tr><td>通学
時間帯</td><td colspan="2">波浮港　7 時台前半

⇒

波浮港ライン</td><td>元町港　7 時台後半
⇒
（直通）
大島高校　8 時台前半

大島公園ライン</td></tr>
<tr><td>帰宅
時間帯</td><td>大島高校　16 時台後半

大島公園ライン</td><td>⇒ 元町港　17 時台前半
 </td><td>⇒
（直通）
波浮港　17 時台後半

波浮港ライン</td></tr>
</table>

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

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。一方で岡田港以東や元町港以南では、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、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。

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、閑散期の岡田港以東、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、令和 6 年度に実証実験を実施し、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
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東の運行(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		その他
○	○		○	○			

	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
実施期間(1)	補助路線として運行				
実施期間(2)	ダイヤ調整	運行	運行	運行	運行
実施期間(3)	ダイヤ調整 実証実験	新しいネットワークでの本格運行	新しいネットワークでの本格運行	新しいネットワークでの本格運行	新しいネットワークでの本格運行

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 9 年度)	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。
路線バスの経営改善	●●	●●	・運行効率化により路線バスの経営を改善する。

＜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 **路線バスでの運行を維持**	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⇒**運行形態は要検討**	
		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**路線バスでの運行を維持**		
	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**路線バスでの運行を維持**		
		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⇒**運行形態は要検討**	港間の輸送力確保のため **路線バスでの運行を維持**	
		16 時台以降		大島高校の生徒の帰宅需要に対応するため、波浮港方面まで直通運行	
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⇒**運行形態は要検討**		
		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**路線バスでの直通運行を維持**		
		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⇒**運行形態は要検討**		

3.2　ラストワンマイルの移動手段の確保

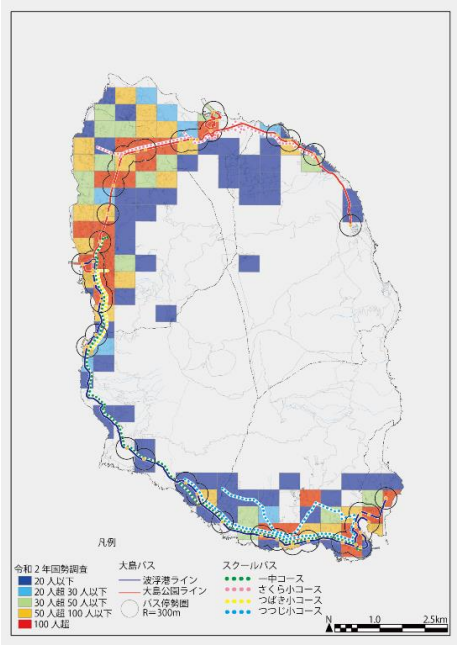
事業 2-1　まちづくりと交通ネットワークの連携強化

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由のニーズが挙がっている施設もありますが、経由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%



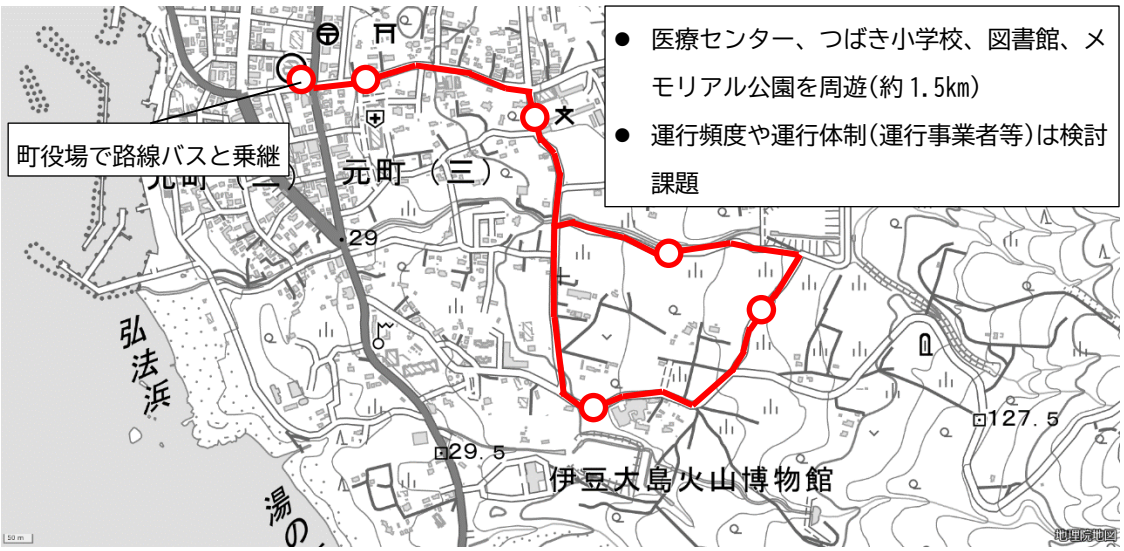
事業概要

(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 ・新たな施設等の整備を検討する際には、交通ネットワークを意識して、公共交通でのアクセスにできるだけ配慮して検討を進めます。

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		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
実施期間(1)	調査・検討		実証実験		
実施期間(2)	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 9 年度)	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

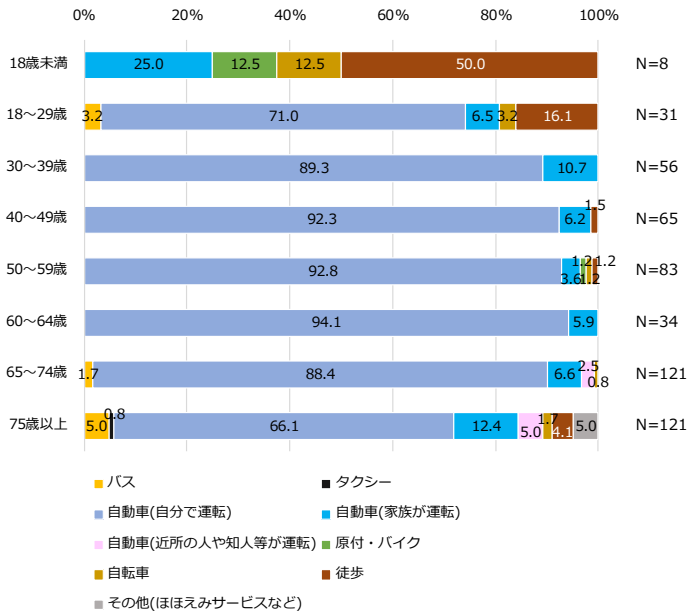
3.3　生活や観光行動に対応した新たなモビリティの検討

事業 3-1　買い物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。

・また、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。



事業概要

(1)　お買い物バスの運行

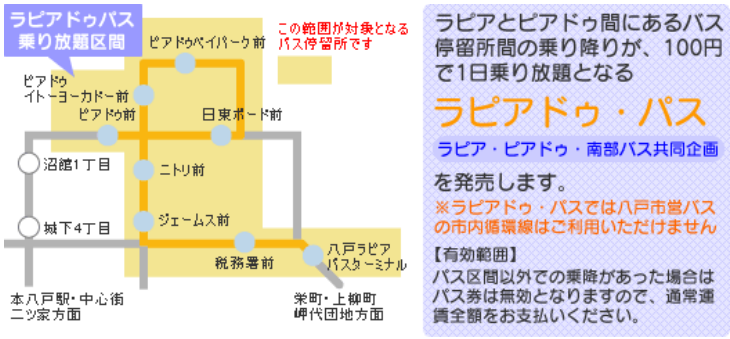
・買い物施設が集中している元町・北の山周辺において、買物の施設を周遊することに特化したお買い物バスを運行します。

・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・ピアドゥ線は、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.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/htm/all.html（国土交通省 HP）

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		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 9 年度）	考え方
	公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

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。

事業概要

(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

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/（のざわ温泉交通）

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		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 9 年度)	考え方
	公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。
	観光での満足度向上	●●	●●	・観光での移動しづらさを解消し、満足度の向上を図る。

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		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 9 年度)	考え方
	観光での満足度向上	●●	●●	・観光での移動しづらさを解消し、満足度の向上を図る。

3.4　福祉輸送等の確保

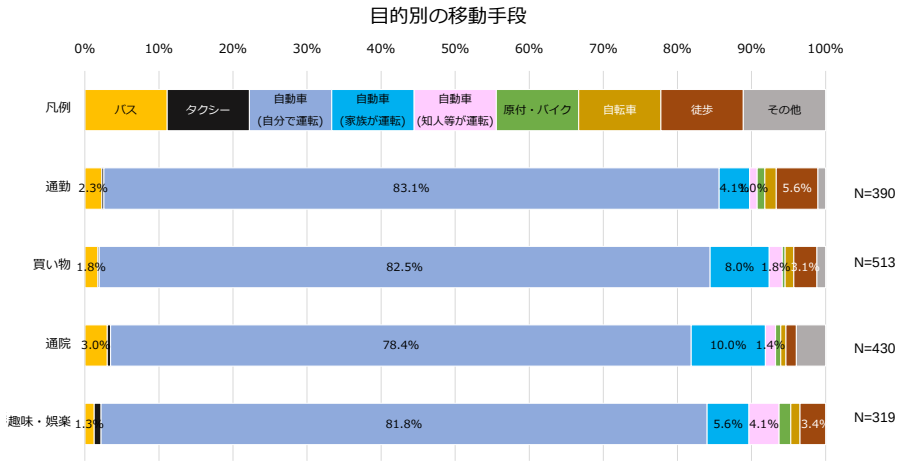
<table>
<tr><th colspan="9">事業 4-1　福祉や医療分野で実施している移動サービスの維持・確保</th></tr>
<tr><td>現況
・
問題意識</td><td colspan="8">・大島町では、福祉や医療の観点でも様々な移動サービスを提供しています。
・提供しているサービスは利用者の属性に合わせたきめ細かな設定となっており、今後も事業を維持することが求められています。</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="8">（1）　福祉や医療分野で実施している移動サービスの維持・確保
・実施している様々な移動サービスを体系的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事業の PDCA サイクルを回します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>バス</td><td>タクシー</td><td>社会福祉協議会</td><td>観光協会</td><td>大島町</td><td>町民</td><td></td><td>その他</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td>○</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施期間
（1）</td><td colspan="2">令和 6 年度</td><td colspan="2">令和 7 年度</td><td colspan="2">令和 8 年度</td><td colspan="2">令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td colspan="9">移動サービスの維持・確保</td></tr>
<tr><td rowspan="2">関係する
評価指標</td><td colspan="2">評価指標</td><td>現状値
（令和 3 年度）</td><td colspan="2">目標値
（令和 9 年度）</td><td colspan="3">考え方</td></tr>
<tr><td colspan="2">移動困難な住民の割合の減少</td><td>●●</td><td colspan="2">●●</td><td colspan="3">・1 人での移動が困難な住民の割合の減少を図る。</td></tr>
</table>

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。



事業概要

（1）　福祉有償運送や自家用有償旅客運送の実施

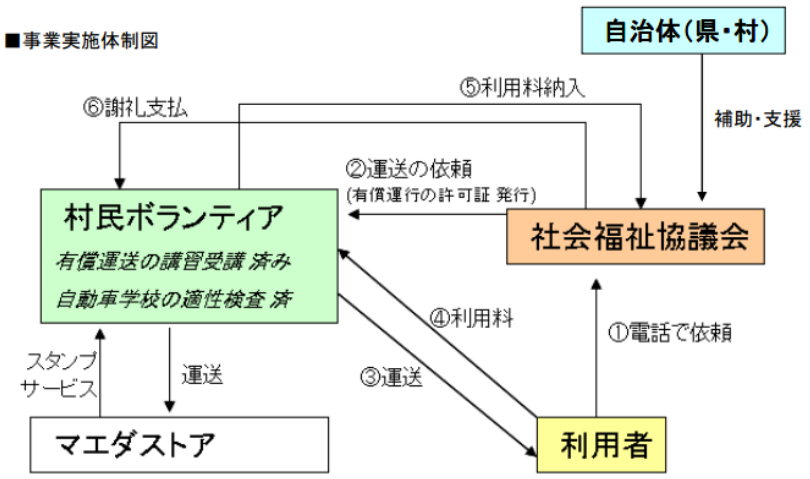
・社会福祉協議会や地域の有志の協力のもと、地域で支えあう交通手段の検討や実装を進めます。

・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。



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）

運送の特徴

移動手段の拡充モデル

・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）

実施エリア：大田原市全域

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域外処方への移送など、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際医療福祉大学病院、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通院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。

24

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		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 9 年度）	考え方
移動困難な住民の割合の減少	●●	●●	・1 人での移動が困難な住民の割合の減少を図る。

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

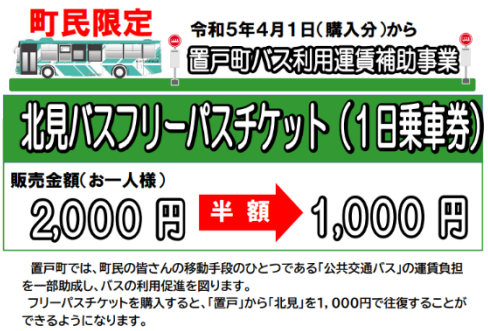
(1)　町民パスの導入

・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。

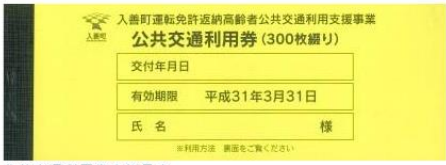
【事例紹介】

・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。



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。



公共交通利用券表紙見本

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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

3.5　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。

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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

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を利用した経路を検索できるように工夫します。

【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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

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します。 【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、「mooove!」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		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 9 年度）	考え方
	公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

事業 6-3 住民参画の取組みの実施

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。
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。 【事例紹介】 ・地域公共交通に関する住民ワークショップ（奈良県広陵町） 「広陵町地域公共交通計画」に定めた新たな公共交通ネットワーク案の実現のため、実施した住民アンケートの内容を基に、住民ワークショップを開催し、令和 5 年からの運行内容を検討しました。計 3 回にわたる住民ワークショップが行われました。 https://www.town.koryo.nara.jp/contents_detail.php?co=kak&frmId=5649 （奈良県広陵町 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		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 9 年度）	考え方
	公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

事業 6-4 ノーマイカーデーの実施

現況・問題意識

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)　ノーマイカーデーの実施

・定期的、もしくはイベントと合わせて、自家用車を利用しない日を設定し、公共交通の利用促進を図ります。

・関係する実施主体は例えば施設利用者等にノーマイカーデーの周知を図ります。

【事例紹介】

・横浜カーフリーデー（神奈川県横浜市）

パネル展示や車を使わないと宣言した者によるマイカー自粛の取組みなどが、広場や車道を利用して開催するイベントです。自家用車を規制して公共交通を通す「トランジットモール」を実現させました。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/carfreeday/carfreedayindex.html

（国土交通省 HP）

https://greenmobilityclub.wordpress.com/about-ytca/history/

（横浜交通まちづくり協議会）

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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

事業 6-5 公共交通無料デーの実施

現況・問題意識

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)　公共交通無料デーの実施

・イベント等とあわせて町内の公共交通の運賃を無料とする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。

【事例紹介】

・路線バス・路面電車の運賃無料 DAY（岡山県岡山市）

路線バス・路面電車の運賃無料 DAY を実施し、公共交通利用を促進するとともに、買い物やレジャーなどの外出機会を創出し、経済の活性化を図っています。計 10 事業者が連携して行っています。

https://www.city.okayama.jp/shisei/0000037345.html（岡山県岡山市 HP）

・COOL CHOICE 2022 in Shizuoka(静岡県静岡市)

1 日限定で市内の路線バス・鉄道を無料としました。あわせて市内各所でイベントを実施しして、市内での回遊促進を図りました。

https://coolchoice-shizuoka.jp/(COOL CHOICE 2022 in Shizuoka　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		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 9 年度）	考え方
公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

事業 6-6 エコツーリズム等の推進

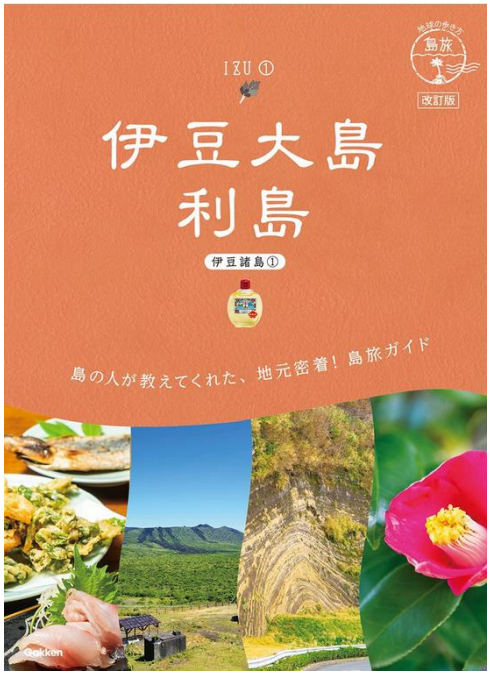
現況 ・ 問題意識	来街者の多くはレンタカー利用を前提とした観光行動を想定しています。 ジオパークに位置付けられ、豊かな自然環境がある町の特性を考慮すると、環境に配慮した観光行動につながるような取組みの推進が必要です。
事業概要	**(1)　エコツーリズムの企画・推進** ・公共交通や自転車等を活用して、大島町内を観光できるようなエコツーリズムの企画を進めます。 ・公共交通利用に対するインセンティブやバス・タクシーと自転車の連携等も検討に含めて、環境にやさしい観光行動の実現につながるような取組みを推進します。 【事例紹介】 ・北海道 smart move 大作戦（北海道札幌市ほか） 北海道開発局札幌開発建設部、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_2011/10llla.html（環境省 HP） https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/smartmove/torikumi/index.html#torikumi1_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		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 9 年度）	考え方
	公共交通利用者数の増加	●●	●●	・人口減少により利用需要が減少するなかで利用者数の維持を図る。

＜参考＞観光ガイドブックでの紹介「地球の歩き方　島旅 15　伊豆大島　利島　改訂版」
観光ガイドブックのなかで路線バスを利用した観光周遊のルートを提案



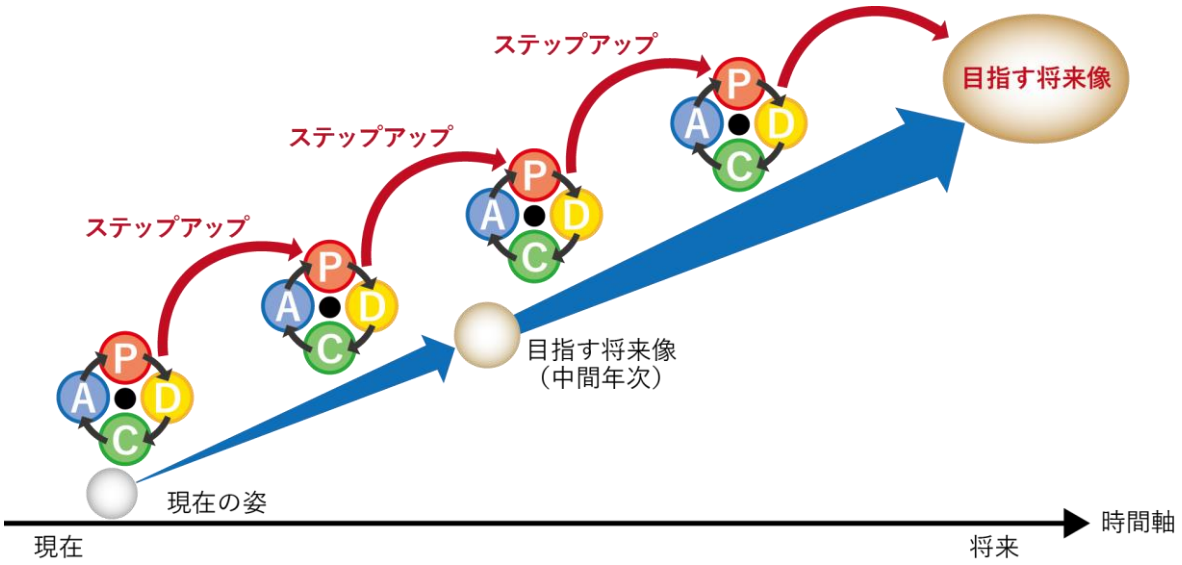
出典：地球の歩き方 WEB

4.　計画の進捗管理

4.1　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において、毎年度に事業の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。

4.2　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。