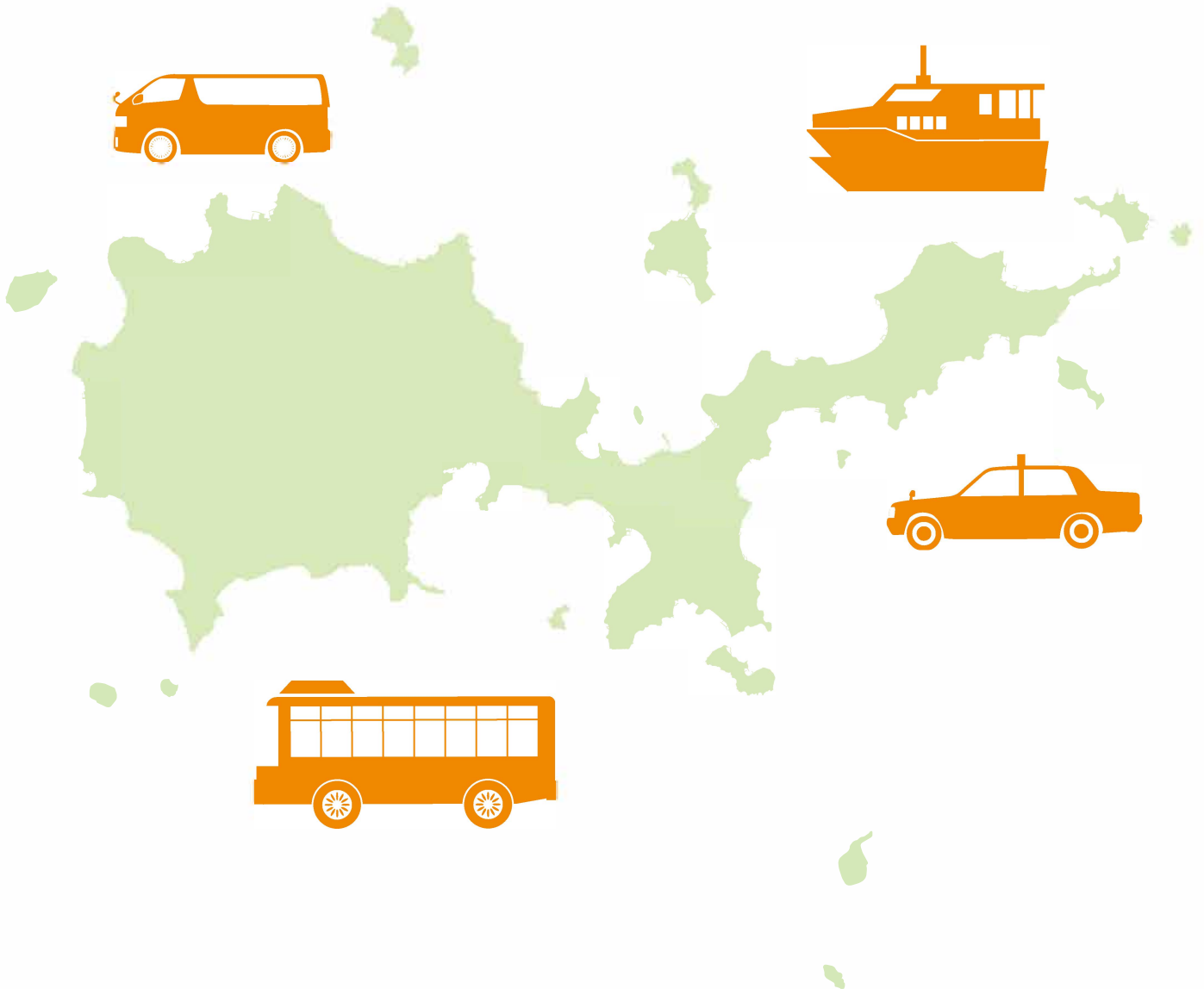




周防大島町
SUO-OSHIMA

周防大島町地域公共交通計画

- 概要版 -



令和 5 年 3 月 周防大島町

1 計画策定の目的

- 路線バスや鉄道の減便・廃止等、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している
- 人口の減少、自家用車の一層の普及等により乗合バス利用者が減少し、路線バスの減便や路線短縮につながっている
- 公共交通の維持・確保のための財政負担額が年々増大傾向

人口減少や高齢化を見据えつつ、地域の移動手段を確保するために、町民の移動ニーズや今後の町のめざす方向性なども踏まえた「**地域公共交通計画**」を策定

2 計画の対象区域

本町全域及び東瀬戸～大島駅（柳井市）までの区間

3 計画期間

令和5年度から令和9年度までの5年間

4 現状とまちづくりの方向性

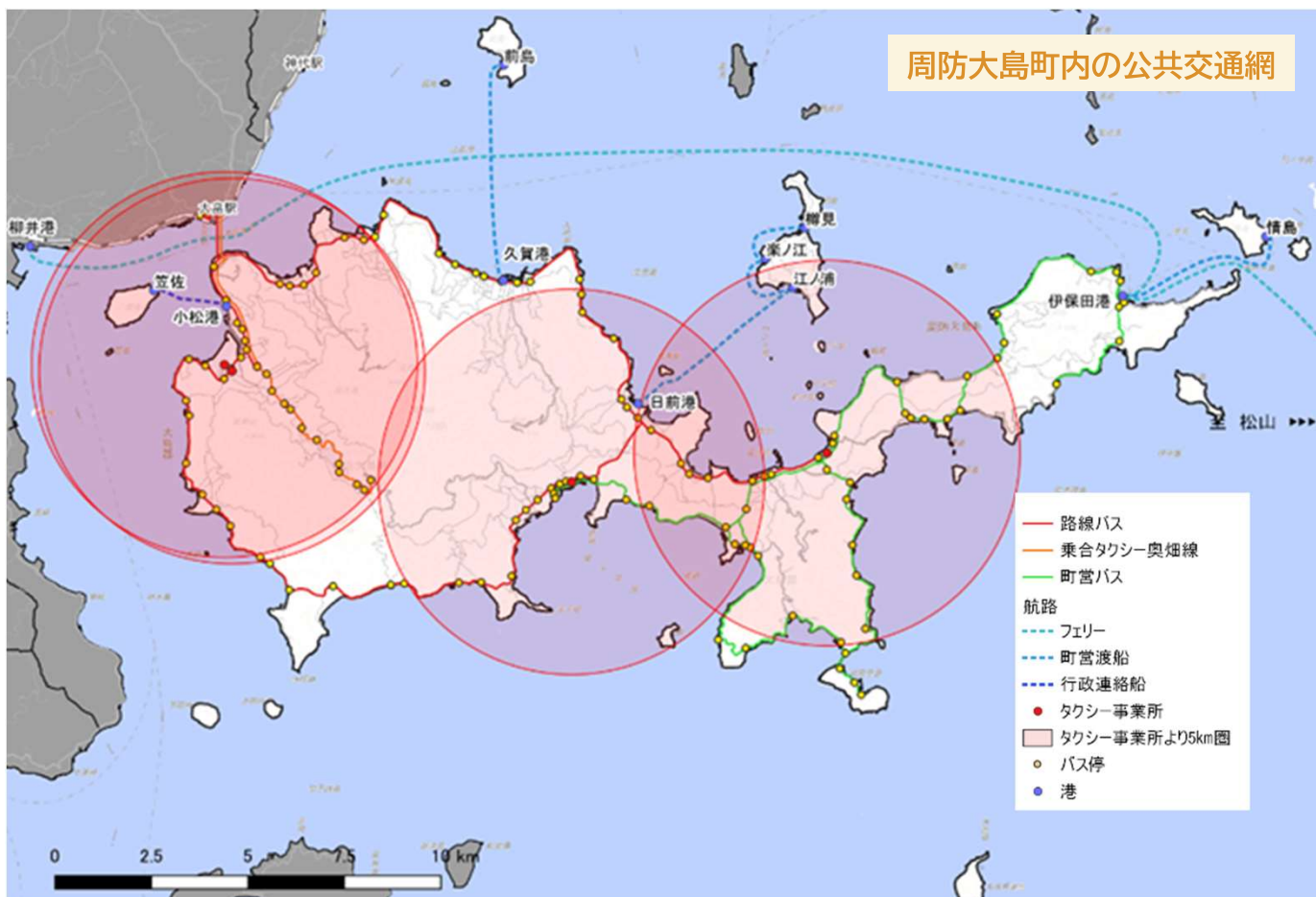
人口	<ul style="list-style-type: none">● 4つの総合支所周辺など生活関連施設が集中している箇所に人口が集積している。● 全体的に人口減少が続いており、平成2年～令和2年の30年間で人口が約半分まで減少している。● 高齢化率は令和27年に60.0%まで上昇すると予測されている。● 0～14歳の人口は令和27年には令和2年の約1/3に、15～64歳の人口は半分以下になると予測されている。
施設立地	<ul style="list-style-type: none">● 4つの総合支所周辺など、沿岸部の特定の場所に役場や商業施設、医療機関、教育機関が集中している。
人口流動	<ul style="list-style-type: none">● 通勤通学は、いずれも柳井市や岩国市との結びつきが強いほか、通勤では田布施町や平生町、光市、周南市など広域の移動も一定数みられる。
観光	<ul style="list-style-type: none">● 観光客数は、令和元年まではゆるやかな増加傾向であったが、令和2年以降は大きく減少している。● 令和元年度は、広島県が最も多く近畿圏や関東圏からの観光客も多かったのに比べ、令和3年度は山口県内がもっとも多く、次いで広島県、福岡県となっている。
まちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none">● 総合計画における目指す都市像 「人と自然が響きあう 笑顔あふれる安心のまち 周防大島 ～私たちの たのしい すみたい いきたい島～」● 総合計画において地域公共交通に関する主な施策や事業を設定している。

5 関係部署の公共交通に係る現状・問題点

介護 福祉・医療	<ul style="list-style-type: none">● 自宅前の道が狭く、タクシーを自宅前まで乗り付けることができない方がいると聞いている。● タクシー券は支所・出張所での申請が必要であり、支所・出張所から遠い方からは不便という意見もある。
教育	<ul style="list-style-type: none">● 令和5年度に東和地区で小学校の統合があるが、現時点ではそれ以降の統廃合の計画はない。● 中学校での部活動の地域移行を進めているが、地域移行した場合に学校から練習場所までの移動にスクールバスを使えなくなる可能性がある。● 現在、すでに外部の指導員に委託している部活動で、スクールバスの運行時間外の場合は、徒歩、自転車もしくは保護者の送迎に頼らざるを得ず、保護者や部活指導員から苦情が入っている。
都市 施設整備	<ul style="list-style-type: none">● 各総合支所付近と伊保田港、道の駅サザンセットとうわが地域の中心になっている。● 本町内外のショッピングセンターやスーパーへの需要が高まり、地域の個人商店は縮小傾向にあり、空き店舗も増加している。● 都市計画区域も大島地区と東和地区の一部地域に限られるため、都市計画マスタープラン、立地適正化計画の策定予定は現時点ではない。
観光	<ul style="list-style-type: none">● 観光客は90%以上が自家用車やバイクで来訪している。● 中国5県から来る人が全体の92%を占めている。● インバウンドは宮島までで周防大島までは来ない。米軍基地従事者が来られる程度。

6 公共交通の現状

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 防長交通が2路線（大島本線、大島線）運行している。 ● 利用者は減少傾向を示しており、特に新型コロナウイルスの影響を受けている令和2年度以降は年間利用者が40%近く減少。令和3年度もその傾向が続いている。 ● 利用者の多くは周防大島高校や大島商船高等専門学校等への通学需要である。
乗合タクシー 奥畑線	<ul style="list-style-type: none"> ● 大島観光タクシーがJR大島駅から棟畑まで1日7往復運行している。 ● 利用者は平成28年度から令和3年度の間で30%以上減少している。
町営バス (スクールバス 一般混乗型)	<ul style="list-style-type: none"> ● 周防大島町教育委員会が運行するスクールバスのうち、2路線(白木線、油田森野線)では町民等の一般利用者の混乗が可能である。 ● 白木線は一般利用客の人数が、通学利用(児童・生徒)の10%程度である。 ● 油田森野線は一般利用客の人数が、白木線に比べて多い。
一般乗用 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業者は4社あるが、いずれも台数は5台以下、乗務員数も5人以下となっており、町内全体で12台しかない。 ● 営業所から5km圏外に人口が集積している地区もあり、利用しづらい地域も存在する。 ● 総走行キロ、実車走行キロ、輸送人員、旅客収入のいずれも減少傾向にあったが、令和2年度はコロナ禍の外出控え等により大幅に稼働が落ち込んでいる。
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ● 周防大島松山フェリーにより、柳井港～伊保田港～三津浜港間を1日4往復運航(うち1往復は伊保田港を通過)している。 ● 利用者は令和元年度まで微増傾向にあったが、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響を受けて大きく減少している。 ● 伊保田港から三津浜港への需要が圧倒的に多く、柳井方面への利用はごくわずかである。
町営渡船	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の直営により、町営渡船を前島や浮島、情島へ運航。利用者は中長期的に減少傾向にある。
行政連絡船	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の直営により、行政連絡船を笠佐島へ運航。利用者は年々減少傾向にある。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 大島駅が周防大島町の玄関口となっているほか、伊保田港からの航路があるため柳井港駅へのアクセスもみられる。 ● 大島駅、柳井港駅共に利用者が減少傾向にあり、特に令和2年は新型コロナウイルスの影響により、利用者が大きく落ち込んでいる。



7 送迎交通等を含めた輸送資源の状況

町営医療機関や民間医療機関、温泉施設、宿泊施設、自動車学校による送迎のほか、スクールバス（専用型）や、福祉有償運送による輸送など、町内には様々な輸送資源がある。



8 公共交通の利用実態、移動ニーズ、困っていることの特徴

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ● その公共交通の運行地区では頻度が他地区と比べて高くなっている。 ● 1年間で公共交通を全く利用しない人の割合は、各地区で30%程度となっている。 	
移動ニーズ	買い物	<ul style="list-style-type: none"> ● おおむね居住地区内や柳井市で行われており、東和地区は分散傾向である。どの地区も移動手段は車（自分で運転するあるいは送迎）であり、公共交通利用は全体の10%未満である。
	通院	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営医療機関のある大島地区や橘地区、東和地区のほか、柳井市への需要がみられ、各地区相互の移動も多くなっている。 ● 買い物と比べると、通院時の移動手段には公共交通を利用する割合がどの地区も高くなる傾向がある。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 柳井市への需要が高くなっている。どの地区も移動手段は車（自分で運転するあるいは送迎）であり、公共交通利用は全体の10%未満である。
	通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地区で分散・広範囲化する傾向にあるが、東和地区は居住地区内での移動需要が多い。
困っていることの特徴	<p>【タクシー以外の周防大島町内の公共交通】便数の少なさや運賃の高さ 【タクシー】 運賃の高さや早朝・夜間に営業していないこと 【JR】 便数の少なさや運賃の高さ、駅に駐輪場・駐車場が少ないこと</p>	
通学時の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 町外の高校に通う生徒は、車（送迎）の割合が町内と比べて高く、大島駅まで送迎されると推察する。 ● 大島商船高専の学生は自転車利用が多く、大島駅から利用しているものと推察する。 ● 往復で交通手段が異なり、状況に応じて通学手段を使い分けている可能性がある。 	
運行事業者のニーズ等	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体から補助金を頂いている路線は可能な限り維持する考えだが、運転士不足により維持できなくなった場合は、減便や廃止の可能性がある。
	町営バス	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスを強調して掲示しているため、分かりづらいと思う。 ● 運賃計算が細かいので分かりにくい。50円・100円刻みになるとよいが。
	フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ● 伊保田から柳井までバスで行くと乗継があり運賃も2,000円超。一方で、フェリーでは直行で1,390円のため、フェリーで柳井港まで行く人もいる。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 大島病院や橘医院、東和病院への配車が主だが、周東総合病院や岩国医療センターへの配車も増加傾向にある。 ● 午前中のうち、病院が開く9時前後と診察終了後のタイミング(昼前後)で混みあうことが多い。午後は比較的落ち着いている。

公共交通を取り巻く現状・問題点

①町の核となる場所が分散しており、需要が分散傾向

- 合併後も特定の地域への機能集積等が起きておらず、町全体における核となる場所が無い。
- 人口減少が進むと見込まれることを踏まえると、今までより移動需要が小規模化、分散化していくおそれがある。

②顧客サービスとしての送迎交通が、自身の経営状況や地域の交通を圧迫

- 送迎交通が公共交通網と重複しているため、公共交通の利用者を奪い、持続可能性を低下させている可能性がある一方で、公共交通を補完している面もある。
- 施設利用者数の減少に伴い、送迎に係る費用負担が重くなり、施設の経営状況を圧迫している可能性がある。

③連携や役割分担が不十分で非効率な運行・運航になっている可能性

- 日中もバス車両で運行されているため、運行に係るコストが大きくなっている。
- 公共交通同士での連携が不十分であるために、接続が図られていなかったり、団子状態でバスが複数台連なって運行していたりすることがある。
- 幹線道路から外れたところに公共交通の空白地帯となっている場所がある。
- 路線バスの見直しにより、乗継の発生や料金の実質的な値上げ等、使い勝手が低下しており、公共交通利用を敬遠される要因になっている可能性がある。

④町や沿線施設等に公共交通を活かす意識が不足

- 公共交通が不便であるという認識から、公共交通を利用したり、公共交通が活かせる取組をする意識が不足している。
- 観光客や移住者に車での移動を勧めてしまっているなど、公共交通を利用する機会を逸している可能性がある。
- 公共施設や観光施設等において公共交通でアクセスする情報が不足しており、公共交通が分かりづらいものとして認識されている可能性がある。

⑤情報発信の不足

- 様々な公共交通の運行情報を網羅して整理したものが無く、それぞれの交通手段がどの経路を通るか、バス停がどこにあるかなどが地図上で確認できないことがある。
- スクールバスの中には、町民・観光客も使える一般混乗型の路線があるが、車両にスクールバスの表示があることから児童・生徒専用のものと誤認されることがある。

⑥移動需要の変化に対し公共交通ネットワークが不整合

- 高齢化や町営医療機関の見直しが見込まれる中で、通院に係る移動ニーズも増加することが見込まれる。
- 町営医療機関から周東総合病院を紹介される場合があり、周東総合病院への通院需要が以前より増加している。バス路線の見直しにより、周東総合病院に通院される方は、JRへの乗継を敬遠して高額なタクシー料金を負担して通院している状況。

課題

課題①
送迎交通の公共交通への取り込み

課題②
将来を見据えた公共交通ネットワークの再構築と移動利便性の確保

課題③
公共交通の結節点を起点とした地域づくりの推進

課題④
町民1人1人が公共交通を利用するきっかけづくり

課題⑤
交通事業者が事業を維持できる環境の維持

10 目標達成のための施策・事業とその概要

基本理念 楽しく暮らせ、住み続けたい島となるために、
乗りたくなるような公共交通を創造

周防大島町の公共交通を良くするために取り組む5つの方針

目標① 町民の公共交通利用機会の増加

評価指標	町民1人あたりの（通学目的以外での）年間公共交通利用回数（年間利用者数の総和÷人口）
現状値	5.8回
目標値	7.8回

目標② 通学時の公共交通利用の確保

評価指標	通学目的での年間公共交通利用者数
現状値	213,400人
目標値	218,500人

目標③ 陸上交通・海上交通の維持に係る行政負担の抑制

評価指標	陸上交通・海上交通の維持に係る町の行政負担額
陸上	現状値 102,659千円 ▶ 目標値 100,633千円以下
海上	現状値 17,956千円 ▶ 目標値 17,956千円以下

目標④ 運賃収入の増加

評価指標	町内の公共交通の運賃収入の総和
現状値	94,652千円
目標値	107,605千円以上

目標⑤ 二酸化炭素排出量の削減

評価指標	陸上交通の運行に際して排出される二酸化炭素排出量
現状値	260,896kg
目標値	260,896kg以下

目標⑥ 幹線系統の機能の確保

評価指標	地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統補助を受けている路線の年間利用者数
大島本線	現状値 68,221人 ▶ 目標値 73,686人以上
大島線	現状値 109,871人 ▶ 目標値 110,843人以上

施策① 送迎交通を含めた交通ネットワークの再構築

事業①-1 重複の軽減も含めた路線の見直し

- 重複して運行している路線の見直しの検討
- 移動需要を踏まえた路線の見直しの検討
- 安全が確保できる区間におけるフリー乗降制度の導入

停留所以外でも乗り降りできる「自由乗降バス(フリーバス)」のご案内

● 乗り降りの方法 ●
この制度は、定められた区間内において停留所以外の場所でも手を上げて乗ったり、乗務員に声をかけて降りることができるようです。お乗りの場合→道路左側の広い安全な場所の手を上げて合図して下さい。お降りの場合→少し早め(100m程度手前)にお知らせをお願いします。但し、次の場所での乗り降りはご遠慮下さい。
法律で停車を禁じられている交差点、横断歩道、坂の頂上付近、勾配の急な坂、見通しの悪いカーブ、路肩が危険な場所、停留所の前後50m以内、その他交通の妨げになるような場所
なお、安全運行及び事故防止のため、ご希望の場所から前後して停車することがありますのでご了承下さい。

● 運賃の取扱い ●
運賃は、ご乗車になられた区間の外側の停留所間の運賃となりますのでご注意ください。

フリー乗降制度のイメージ ▶
(出典：島原鉄道Webサイト)

事業①-2 公営の送迎交通の取り込み

- 公営の送迎交通を公共交通に取り込み、町営バスとして運行
- 民間の送迎交通の転換に係る検討
- 官民連携型の公共交通運営の実現に向けた検討

7月1日(月)から 市内の病院などの送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業を実施します

事業の趣旨
高齢者が運行している送迎バスの空席を利用して、公共交通機関などへの移動の支障や、乗車料が高額に押し上げられるなどの外出が困難な送迎バスを確保することを目的として、試行的に実施するものです。
当歳、市内の二つの病院の協力を得て実施します。
なお、利用料金は無料です。

申請の受け付け
6月1日(月)から受け付けます。月曜日から金曜日の9時から17時(土曜日は9時から12時)まで、送迎バス2乗車(高齢者2名乗車)の必要書類に記入し、窓口で申請してください。
申請には保証人などの本人確認ができるものと捺印が必要です。

利用日時
月曜日から土曜日まで、おむね8時30分から18時までの時間帯です(休日は除く)。

利用可能な送迎バスと乗降場所
市内の病院からは狭山市駅、入道の湯、大宮病院からは狭山市駅、入道の湯、新町駅前などに運行します。送迎バスの運行経路、時刻表は、申請時に窓口でお渡しします。

問合せ先 送迎バス課 電話 3691

▲送迎交通を公共交通に取り込んだ例
(出典：狭山市webサイト)

事業①-3 商業施設等への乗り入れ

- ニーズのある商業施設、医療機関の敷地内への乗り入れ

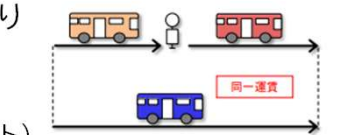
事業①-4 生活航路の維持

- 持続可能な運航形態の見直し等の検討と、生活航路の維持

施策② 使いやすい運賃体系の確立

事業②-1 町全体の公共交通の料金体系の見直し

- 町営バスを中心とした分かりやすい料金体系への見直し



▼月額定額制の事例
(出典：近江鉄道グループwebサイト)

高齢者おでかけバス

販売中!

30分 4人 30分

2,000円
6,000円
12,000円

乗車場所と降車場所により運賃が決定
→ 乗継ぎを行っても直通と同じ運賃

ゾーンD	移動ゾーン数	運賃
ゾーンC	2ゾーン以内での移動	150円
ゾーンB	2ゾーンをまたぐ移動	200円
ゾーンA	3ゾーンをまたぐ移動	250円
	4ゾーンをまたぐ移動	300円

※ゾーン、運賃の設定はあくまでイメージです。

移動したゾーン数により運賃が決定
→ 利用者にとってわかりやすい運賃体系

▲ゾーン運賃制のイメージ
(出典：広島市地域公共交通網形成計画)

基本方針①

基本方針②

基本方針③

基本方針④

基本方針⑤

分かりやすいこと

気軽に使えること

様々な場面で
使えること

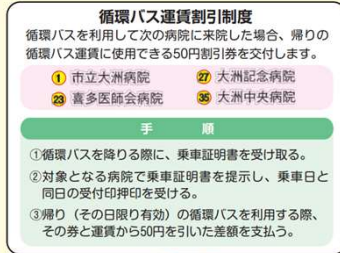
地域とつながって
いること

効率的であること

事業②-2 医療機関や商業施設等と連携した運賃割引の導入

- 町営医療機関による運賃負担の仕組みの導入
- 商業施設での運賃割引策の導入

運賃を病院が負担している事例 ▶
(出典：大洲市webサイト)



事業②-3 決済等のデジタル化

- 路線バスにおける交通系ICカードの導入
- 町営バス、航路等への交通系ICカードの導入に向けた検討
- 定期券等におけるデジタルチケットの導入

施策③ 分かりやすい公共交通に向けた情報発信の推進

事業③-1 公共交通の分かりやすさ向上に向けた取組の実施

- 路線名やバス停表示等の案内の改善
- 周防大島町内を運行する公共交通の外観やバス停、その他広報物等に統一したデザインを採用し、連携

事業③-2 データを活用した情報発信内容・方法の改善

- デジタルサイネージの導入の検討
- GTFSデータの整備の推進
- GTFSデータを活かした取組の推進

事業③-3 公共交通マップ等の作成

- 公共交通マップの作成、配布
- 総合時刻表の作成、配布

総合時刻表の事例 ▶
岩国市公共交通総合時刻表 表紙・地図
(2022年10月版)



施策④ 公共交通を使う機会を増やす取組の推進

事業④-1 地域や学校等と連携したモビリティマネジメントの推進

- 小中学生、高齢者等を対象とした乗り方教室等の開催
- 公共交通利用を含んだ健康づくりの推進
- 公共交通アクセスを考慮した時間設定呼びかけ
- 転入者への公共交通に関する情報媒体の提供



▲乗り方教室のイメージ
(出典：防府市webサイト)

事業④-2 バス停の機能改善と地域による維持管理の実施

- 地域での環境整備や維持管理に向けた支援
- 地域や民間企業等の協力を得て民地での待合空間の整備
- バス停にシニアカーや自転車の駐輪スペースの整備

民地を活用した待合環境の整備イメージ ▶



事業④-3 結節点が地域の拠点となる取組の実施

- 結節点を複合機能化し、地域の拠点性を向上



▲バス停、路面電車電停にコンビニが併設（高知県南国市）

事業④-4 バリアフリー化の推進

- 車両更新のタイミングを踏まえ、バリアフリーに対応した車両の導入
- 路線バス運行箇所において正着促進縁石導入の検討

車イス対応車両の例 ▶
(出典：トヨタ自動車株式会社webサイト)



施策⑤ 周辺領域との連携による多角的な収益の確保

事業⑤-1 貨客混載の導入

- 定時定路線における貨客混載の実施
- 宅配代行の導入の検討

路線バスでの貨客混載事例 ▶
(出典：東急バスwebサイト)



事業⑤-2 広告収入による事業の維持

- 車両へのラッピングやバス停ネーミングライツの導入による運賃外収入の獲得

事業⑤-3 観光客をターゲットとした商品の開発

- 運行事業者による観光客向けの商品の開発
- 地域資源を活かした観光客向けのPR

周防大島町地域公共交通計画

- 概要版 -

発行 周防大島町地域公共交通活性化協議会
（事務局：周防大島町産業建設環境部 商工観光課）
作成 令和 5年 3月