

周防大島町地域公共交通計画 (素案)

令和5年 1月

周防大島町

目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画策定の目的	1
1.2	計画の位置づけ	1
1.3	計画の対象区域	1
1.4	計画期間	1
第2章	本町の現状とまちづくりの方向性	2
2.1	本町の地域概況	2
2.1.1	位置・地勢	2
2.1.2	人口	2
2.1.3	施設立地	2
2.1.4	人口流動	2
2.1.5	観光	2
2.2	本町のまちづくりの方向性	3
2.2.1	上位・関連計画の整理	3
2.2.2	関係部署の公共交通に係るニーズ等	5
第3章	本町の公共交通の現状	6
3.1	公共交通の現状	6
3.1.1	全体概況	6
3.1.2	路線バス	7
3.1.3	乗合タクシー・奥畑線	7
3.1.4	町営バス（スクールバス一般混乗型）	8
3.1.5	一般乗用タクシー	8
3.1.6	フェリー	8
3.1.7	町営渡船	9
3.1.8	行政連絡船	9
3.2	送迎交通等を含めた輸送資源の状況	9
3.2.1	町営医療機関による送迎	9
3.2.2	温泉施設による送迎	9
3.2.3	その他の輸送資源	9
3.2.4	鉄道	10
3.3	公共交通維持・確保に係る行政負担の状況	10
第4章	公共交通の利用実態・ニーズ	11
4.1	町民等の公共交通の利用実態	11
4.2	町民等の移動ニーズ	11
4.2.1	町全体の移動状況	11
4.2.2	地域ごとの移動状況（目的地）、移動手段	12
4.2.3	町民の移動に際しての困りごと	13
4.2.4	通学時の状況、ニーズ	13
4.3	運行事業者等の意向	14
第5章	本町の公共交通を取り巻く問題点、課題	15
5.1	本町の公共交通を取り巻く現状、問題点	15
5.2	本町の公共交通の課題	20
第6章	計画の基本的な方針	21
6.1	基本理念	21
6.2	SDGs との関係	21
6.3	公共交通の位置づけ	22

6.3.1	公共交通の区分とネットワークの基本的な考え方	22
6.3.2	地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ	23
6.4	基本方針	24
第7章	計画の目標、評価指標	25
7.1	計画の目標、評価指標の設定	25
7.2	評価指標の達成状況の評価方法	27
第8章	目標達成のための施策・事業	28
8.1	計画に位置付ける施策の体系	28
8.2	施策と事業の内容	29
第9章	計画の推進体制	46
9.1	計画の進捗管理方法	46
9.2	計画期間全体、各年度の取組スケジュール	46
用語解説		48

第1章 はじめに

1.1 計画策定の目的

全国的に、自家用自動車への依存の高まりや人口減少が進む中、バスや鉄道利用者が減少し、民間交通事業者や自治体の財政負担が増加、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ます。

本町においても、乗合バスが運行されていますが、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ています。一方で、公共交通は自家用車を利用できない町民にとって通院や通学、買い物などのために必要不可欠な移動手段であるといえます。本町では、公共交通の維持・確保のため、財政支援を行っていますが、その負担額は年々増大傾向にあります。

このため、今後の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「地域にとって望ましい地域旅客運送サービス^(※1)」の姿を表したマスタープランである「周防大島町地域公共交通計画」を策定することとしました。

1.2 計画の位置づけ

本計画の位置づけは次のとおりです。

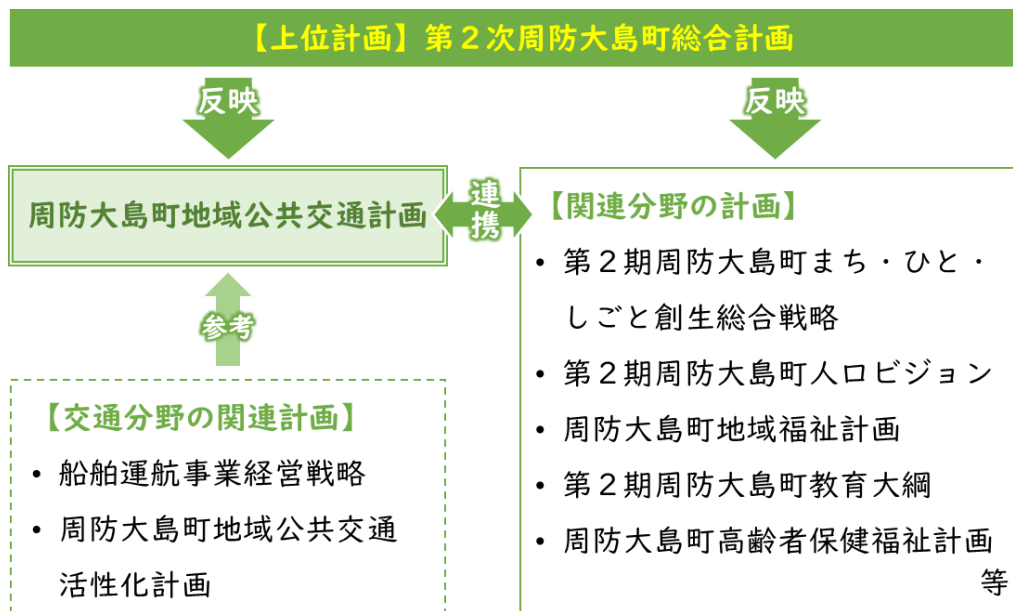


図1 計画の位置づけ

1.3 計画の対象区域

本計画の区域は、本町全域及び東瀬戸～大島駅（柳井市）までの区間とします。（右図参照）

1.4 計画期間

計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。なお、利便増進実施計画^(※2)の策定や、事業の進捗状況によっては、見直す場合があることとします。

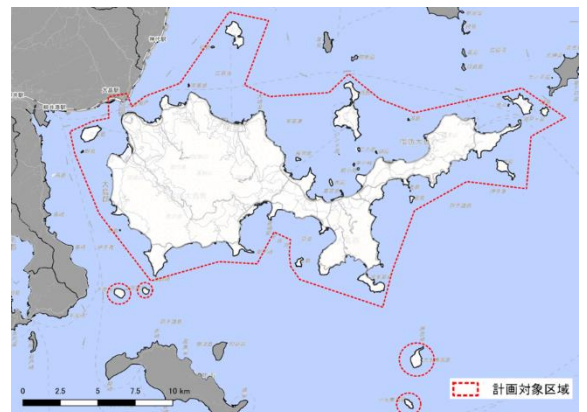


図2 計画対象区域

第2章 本町の現状とまちづくりの方向性

2.1 本町の地域概況

2.1.1 位置・地勢

- 明治22年の「明治の大合併」、昭和30年代の「昭和の大合併」を経て、平成16年10月1日に大島郡の久賀町、大島町、東和町、橘町の4町が合併して、本町が誕生しました。
- 本町ができた後も、旧町単位で状況が異なることから、旧町単位で分析・検討を行います。

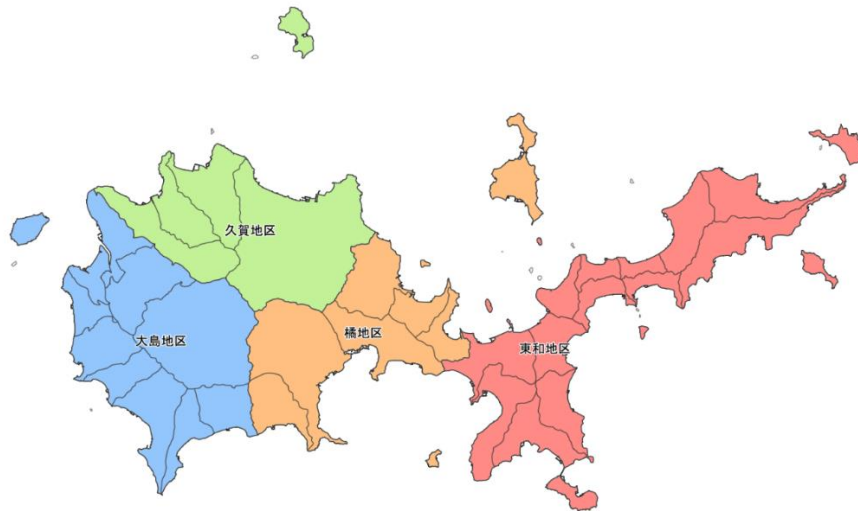


図3 地域区分

2.1.2 人口

- 人口は旧4町の元役場（現在の支所）周辺など生活関連施設^(※3)が集中している箇所に集積しています。
- 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ます。
- 人口減少ならびに高齢化が引き続き進展していくと見込まれており、高齢化率は令和27年（2045年）に60.0%まで上昇する予測となっています。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ます。

2.1.3 施設立地

- 旧4町の元役場（現在の支所）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ます。

2.1.4 人口流動

- 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ます。（出典：国勢調査(令和2年)）

2.1.5 観光

- 令和元年までは平成30年を除きゆるやかな増加傾向を示していましたが、令和2年以降は大きく減少しています。令和元年度は、広島県が最も多く近畿圏や関東圏からの来訪者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、福岡県となっています。（出典：山口県資料、RESAS）

2.2 本町のまちづくりの方向性

2.2.1 上位・関連計画の整理

地域公共交通に関わる上位・関連計画から、まちづくりにおける地域公共交通の位置づけを整理します。

＜上位計画＞		
第2次周防大島町総合計画 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）		
まちづくりの考え方 「たのしい島・すみたい島・いきたい島」		
将来の都市像 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～		
地域公共交通に関する主な施策		
① 公共バス路線の維持	・生活バス路線の運行維持と廃止バス路線の代替運行の維持	
② コミュニティバスシステム ^(※4) の検討	・町内の各コミュニティバス（町営バス、温泉バス、通学バス、患者輸送バス、民間事業者運行の病院バスなど）の運行調整による総合的な交通システムの検討 ・観光なども考慮したフリー乗降制バスの検討 ・交通弱者 ^(※5) 対策として、新交通システム（デマンド交通 ^(※6) など）の検討	
③ 離島航路の充実	・航路の存続・充実 ・国庫認定の継続 ・離島住民の安定的な交通手段の確保のため船舶の計画的な更新	
④ 海上交通の充実	・広域的な連携と観光・交流を促進するための柳井・周防大島・松山航路の存続活動の推進	
地域公共交通に関する主な事業		
主な施策	主な事業	事業主体
① 公共バス路線の維持	生活バス路線維持対策事業 廃止バス路線代替運行事業	町・県
② コミュニティバスシステムの検討	コミュニティバスシステムの検討	町
③ 離島航路の充実	旅客船更新事業	町
④ 海上交通の充実	航路活性化	町・県
みんなで目指す目標値		
成果指標の名称	実績値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
平均乗車密度 ^(※7) （大島駅～周防油宇）（※）	1.8人	2.0人
平均乗車密度（大島駅～橋医院）	2.4人	2.3人
生活バス路線等維持対策事業補助金	40,798千円	30,000千円
※令和3年度から終点が周防油宇から周防平野に変更		

＜関連計画＞	
第2期周防大島町まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）	
※公共交通に関する記述なし	

計画の基本理念

「高齢となり、たとえ病気であったり、介護が必要な状態となったりしても、住み慣れた家庭や地域で希望と生きがいに満ち、幸せな生活を送ることができる地域社会の実現」

交通等に関する取組

基本目標3 自立と安心を支える地域づくりの推進

施策の方向性（4）：高齢者の生活環境の整備

- ・高齢者等の移動手手段の確保

移動手手段のない高齢者や自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手手段を確保するため、庁内の交通関連部署と連携を図り公共交通機関の維持可能性についての検討を行うとともに、地域支援事業（介護予防・日常生活支援総合事業）に基づいて地域で実施する移動支援などの検討を進めます。

第2期周防大島町教育大綱 令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）

教育の基本方針

自立・協働・創造 ～ふるさとに誇りがもてる人づくり・地域づくり～

交通等に関する取組

高等学校教育の充実

周防大島高等学校へ通学する生徒へ、通学に係る交通費の一部を補助します。

政策指標	●交通費助成生徒数 (R1) 78人 → (R7) 100人
------	-----------------------------------

周防大島町病院事業局再編について 令和元年12月（2019年12月）

再編方針

- ・人口減少、高齢化による患者数の減少が顕著に現れており、島内における需要と供給のバランスが崩れています。それにより病院事業局の経営に大きな影響を与えていることを鑑み、需要と供給のバランスかつ経営の安定化と医療介護の永続的な提供を実現するため、事業局内における医療提供体制を再編します。
- ・再編は単純な縮小・ダウンサイジングではなく、より効率的な運営を行うため機能の選択と集中を行います。
- ・再編については、外部環境の激しい変化に対応するため、第一期、第二期と分け、常に検証を行い、柔軟に再編を行います。場合によっては第三期、第四期と中長期的な視点を持って再編を行います。第一期は2020年から2024年とします。

周防大島町過疎地域持続的発展計画 令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）

交通等に関する取組

公共交通対策の推進

公共バス路線の維持については、生活バス路線の運行維持と廃止バス路線の代替運行の維持を図ります。コミュニティバスシステムの検討については、各コミュニティバスの運行調整による総合的な交通システムの検討、フリー乗降^(※)制バスの検討、デマンド交通などの新交通システムの検討を図ります。離島航路の充実については、航路の存続充実、国庫認定の継続、船舶の計画的な更新を図ります。海上交通の充実については、航路存続活動の推進を図ります。

2.2.2 関係部署の公共交通に係るニーズ等

介護・福祉・医療	<ul style="list-style-type: none"> ● 80歳以上の方、身体障害者、障害・療育手帳の保有者の方、透析を受けている方に対してタクシー券（初乗り分を助成）を発行している。 ● タクシー券は支所・出張所での申請が必要であり、不便という声もある。Webやマイナンバーカードで受け付けることも検討していかなければならない。 ● タクシー会社からも請求書とタクシー券を提出してもらっているが、こちらもいずれ電子化していきたい。 ● 道が狭くてタクシーが家に入ることができない方もいらっしゃるという声も聞いている。
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。 ● 部活動が地域移行した場合、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なり、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"> ● 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。（都市計画区域も大島・久賀・片添の一部地域に限られるため） ● 旧町の庁舎があった付近と伊保田港、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。空き店舗も増加している。
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。中国5県で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。 ● 首都圏や関西エリアからの誘客を目指したい。 ● 観光客からバスの時刻等の問合せもあるが、レンタカーやタクシーも併せて案内している。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和4年度にDX推進班が新設された。業務の効率化や行政サービスの改善等、検討中である。 ● 人口減少対策として移住定住対策に力を入れており、東京や大阪で開催される移住イベントに出展し、周防大島町への移住をPRしている。 ● 町内には多くの空家があり、移住定住希望者に貸出や売却を促すための空家バンクを行っている。 ● 本町内には就職できる事業所が少なく、起業するか東京・大阪等の仕事をテレワーク^(*)で対応することが多い。

第3章 本町の公共交通の現状

3.1 公共交通の現状

3.1.1 全体概況

- 町内には路線バス、乗合タクシー奥畑線、町営バス（スクールバス一般混乗型）、航路（フェリー、町営渡船、行政連絡船^(※1)）、一般乗用タクシーが公共交通として運行・運航しています。

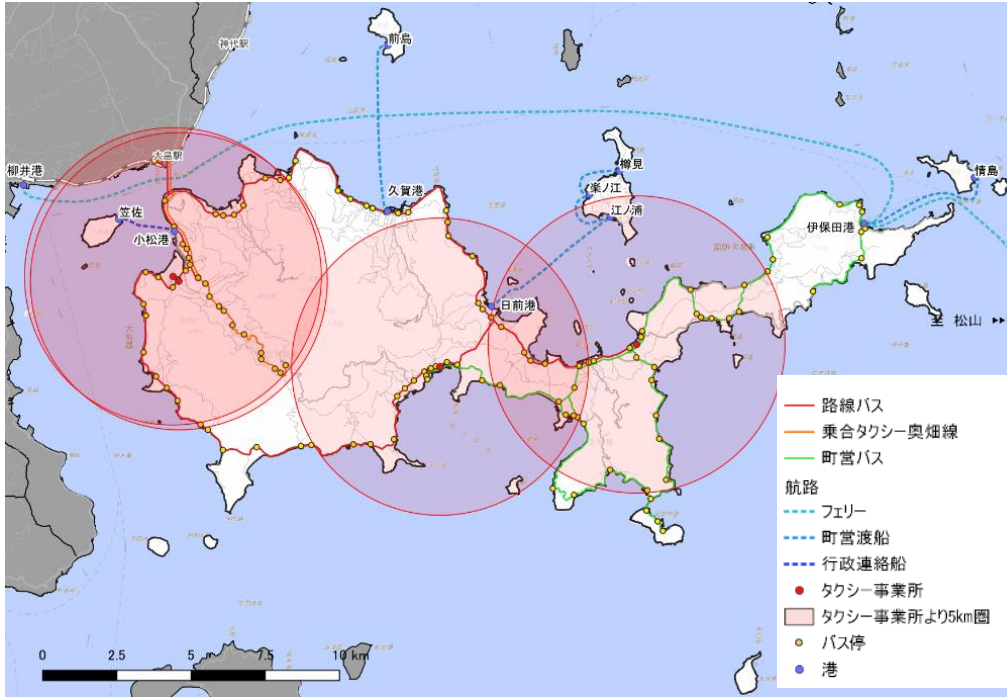


図 4 周防大島町内の公共交通網

- また、町営医療機関や民間医療機関、温泉施設、宿泊施設の無料送迎バスが町内全域を運行しています。

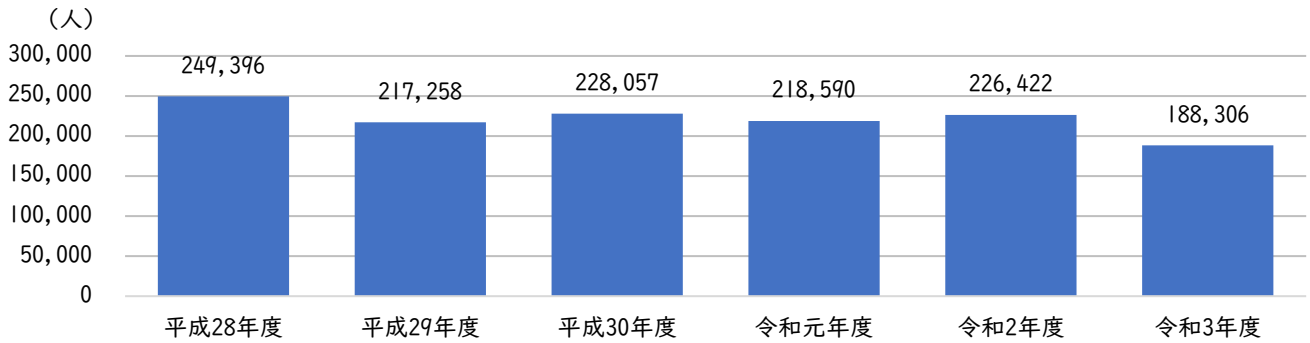


図 5 周防大島町内の送迎交通網

- このほか、町内の小中学生向けのスクールバス等も運行しています。

3.1.2 路線バス

- 町内の西部において防長交通が2路線（大島本線、大島線）運行しています。
- 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感染拡大の影響を受けている令和2年度以降は年間利用者数が40%近く減少しており、令和3年度もその傾向が続いています。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り、大島駅と両校最寄りのバス停の間の利用が多くなっています。
- 経常費用が経常収益を上回る状態が続いています。運行の効率化やコスト削減等により、経常費用は年々減少していますが、経常収益の方が、減少幅が大きくなっています。
- 補助金額は平成30年度まで2,000万円弱でしたが、令和元年度以降は4,000万円前後となっています。



資料：周防大島町

図 6 周防大島町内のバス路線の年間利用者数の推移（大島本線、大島線）

3.1.3 乗合タクシー奥畑線

- JR 大島駅から棟畑まで1日7往復運行しています。
- 利用者数は減少傾向が続いており、平成28年度から令和3年度の間で30%以上減少しています。
- 経常費用は700万円～800万円前後で推移していますが、利用者数の減少に伴って経常収益が減少しており、平成28年度と比べて令和3年度では半額以下となっています。
- 町負担額の補助金も年間600万円前後となっています。

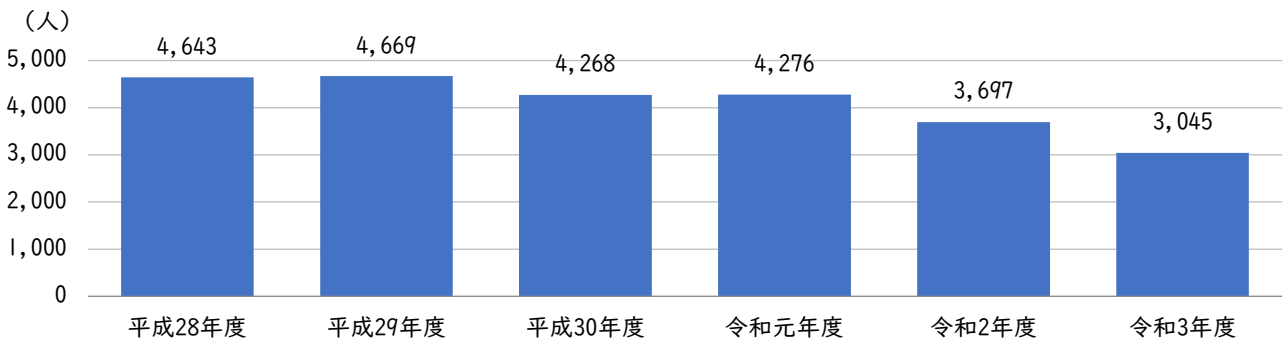


図 7 乗合タクシー奥畑線の利用者数の推移

3.1.4 町営バス（スクールバス一般混乗型）

- 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）では町民等の混乗利用が可能となっています。
- 白木線は定期的に利用のある通学利用（児童）に対し、一般利用客はその10%程度となっています。
- 油田森野線は令和3年度から運行を開始し、一般利用客が白木線に比べて多くなっています。
- 令和3年度は油田森野線が運行を開始したことに伴い、行政負担額が増加していますが、白木線では年間の行政負担額が1,700万円前後で維持しています。

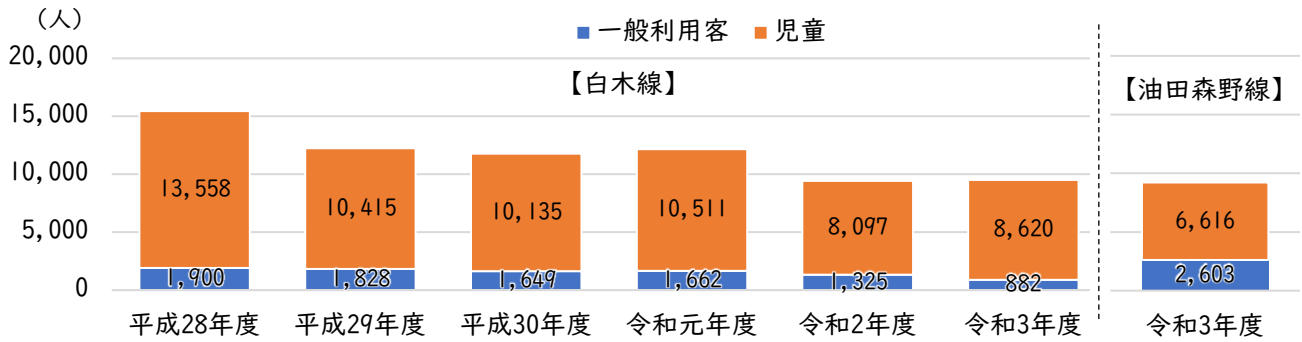
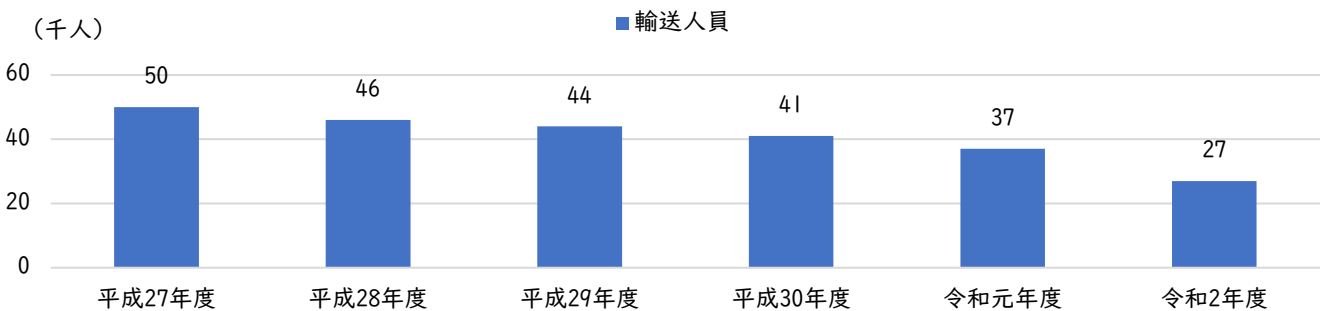


図8 スクールバス（一般混乗型）の利用者数の推移

3.1.5 一般乗用タクシー

- 町内にタクシー事業者は4社ありますが、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14台しかありません。
- また、タクシー営業所から5km圏外に人口が集積している地区もあり、タクシーが利用しづらい地域も存在します。
- 総走行キロ、実車走行キロ^(※12)、輸送人員、旅客収入のいずれも減少傾向にありましたが、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ます。



資料：国土交通省中国運輸局「運輸要覧」

図9 タクシーの輸送人員の推移

3.1.6 フェリー

- 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)しています。
- 令和元年度までは微増傾向にありましたが、令和2年、3年とコロナの影響を受けて大きく減少しています。
- 伊保田港からは三津浜港への需要が圧倒的に多く、柳井方面への移動はごくわずかな状況です。

3.1.7 町営渡船

- 周防大島町の直営により、町営渡船が前島や浮島、情島へ運航されています。
- 利用者数は中長期的には減少傾向にあります。
- 収益が年々減少傾向にある中で、費用の増減により国や県の補助金額が増減している状況です。

3.1.8 行政連絡船

- 周防大島町の直営により、町営渡船が笠佐島へ運航されています。
- 利用者数は年々減少傾向にあります。
- 年により変動はありますが、費用が収益を大幅に上回る傾向が続いています。

3.2 送迎交通等を含めた輸送資源の状況

3.2.1 町営医療機関による送迎

- 町内に3か所ある町営医療機関（東和病院、橘医院、大島病院）から町内各地に向けて送迎バスが運行されています。
- 町営医療機関利用者専用で、定時定路線の便と診察状況によって運行される便があります。
- 町営医療機関の送迎交通の利用者数は軒並み減少傾向にあり、令和2年度以降は受診控えと思われる利用者数の減少がみられます。
- 事業費用（費用負担）は年々増加傾向にあります。利用者からの料金徴収が行われていないため、その費用は町営医療機関の運営費用から賄われています。

3.2.2 温泉施設による送迎

- 町内に3か所ある温泉施設（グリーンスティながうら、遊湯ランド、竜崎温泉）から町内各地に向けて送迎バスが運行されていますが、遊湯ランド、竜崎温泉では、新型コロナウイルス感染拡大を受けて運休しています。
- 温泉施設の利用状況を踏まえ、ダイヤが設定されています。
- 利用者数については集計が行われておらず、正確な数字は把握できていませんが、各施設によると減少傾向にあるとのことでした。
- 送迎バスは指定管理^(※13)の対象外のため、運行経費は指定管理先が負担しており、利用者数の減少に伴って費用負担が重くなってきています。

3.2.3 その他の輸送資源

① スクールバス（専用型）

- 小中学校あわせて、町内9路線運行されています。
- スクールバスの運行に係る行政負担額は年々増加傾向にあります。

② 民間医療機関による送迎

- 受診者の利便性向上のために送迎を行っている民間医療機関があります。
- ルートやダイヤ等が決まっていることもありますが、受診終了後の帰り便については、診察の状況に応じてダイヤを決めている場合があります。
- 利用者や行政から負担・補助を受けていないため、民間医療機関の負担により運営されています。
- 送迎の要望はあるものの、ドライバーがいらないために送迎を断っている民間医療機関も存在します。

③ 宿泊施設による送迎

- 宿泊者の利便性向上のために送迎を行っている宿泊施設があります。
- 民間医療機関同様、送迎に際して利用者や行政から負担・補助を受けていないため、宿泊施設の負担により運営されています。

④ 自動車学校による送迎

- 山口県大島自動車学校により、周防大島町内を対象に在校生向けの送迎を実施しています。
- 行政からの補助は無く、受講生の講習料から賄われています。

⑤ 福祉有償運送^(※14)による輸送

- 社会福祉法人大島白壽會により、平成29年から福祉有償運送が行われています。
- 福祉車両（リフト付き車両）を使用し、身体機能が低下している高齢者や車いす利用者等の移動サービスを無償で行っています。
- 法人職員が運転する移動支援事業と、地域住民が運転する車両貸出事業があります。いずれの事業も、東和地区の住民のみを対象としており、移動支援事業では東和病院や安本医院、大島病院等への配車が多くなっています。

3.2.4 鉄道

- 本町内では鉄道は運行していませんが、周防大島大橋を隔てた柳井市側で JR 山陽線が運行しており、大島駅は周防大島町の玄関口としての機能を持っています。
- また、伊保田港からの航路が柳井港に到着するため、柳井港駅へのアクセスもみられます。大島駅、柳井港駅共に減少傾向にあります。
- 特に、令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大を受けて利用者数が大きく落ち込んでいます。

3.3 公共交通維持・確保に係る行政負担の状況

- 陸上交通は財政負担額が増加傾向であり、令和3年度に町が負担する財政支出が1億円を超えました。
- 海上交通は国・県の負担額により増減しますが、1,000万円程度で推移しています。
- 令和3年度は、約1億3,000万円の財政支出が生じています。

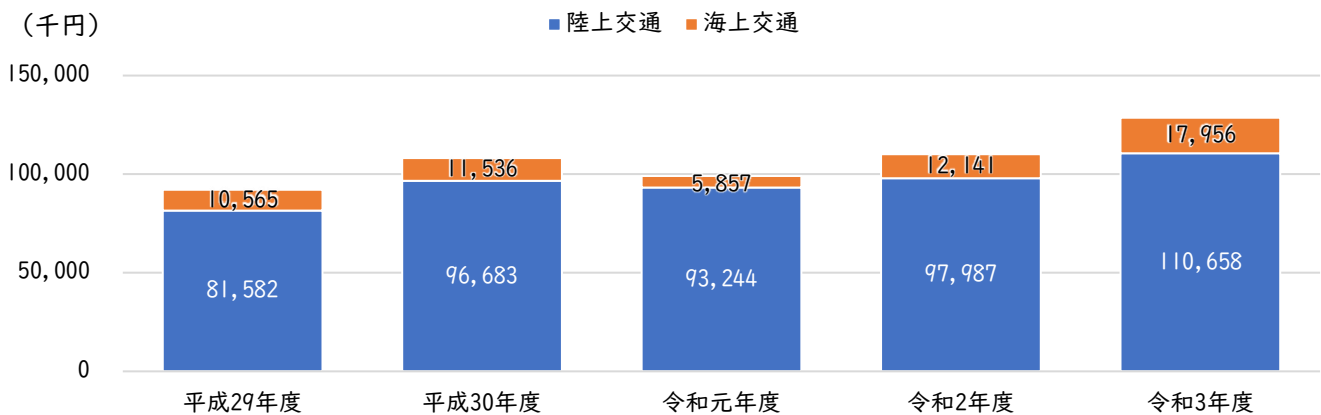


図 10 陸上交通、海上交通の維持に係る財政支出（町負担分）の推移

第4章 公共交通の利用実態・ニーズ

4.1 町民等の公共交通の利用実態

- 各公共交通の利用頻度は、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ますが、全体的に年数回程度の利用あるいは全く利用しない人が多くなっています。
- JR 山陽線は町外であるにも関わらず、半数以上の人が年1回以上利用しています。
- 1年間で公共交通を全く利用しない人(以下の公共交通をすべて「全く利用しない」と回答した人)の割合は、各地区で30%程度となっています。

4.2 町民等の移動ニーズ

4.2.1 町全体の移動状況

- 買い物はおおむね居住地区内で完結していますが、東和地区は分散傾向にあります。
- 通院は、町営医療機関のある大島地区や橘地区、東和地区への需要がみられ、各地区相互の移動も多くなっています。
- その他目的では柳井市への需要が高くなっています。
- 通勤通学先は、各地区で分散・広範囲化する傾向にあります。

【買い物】

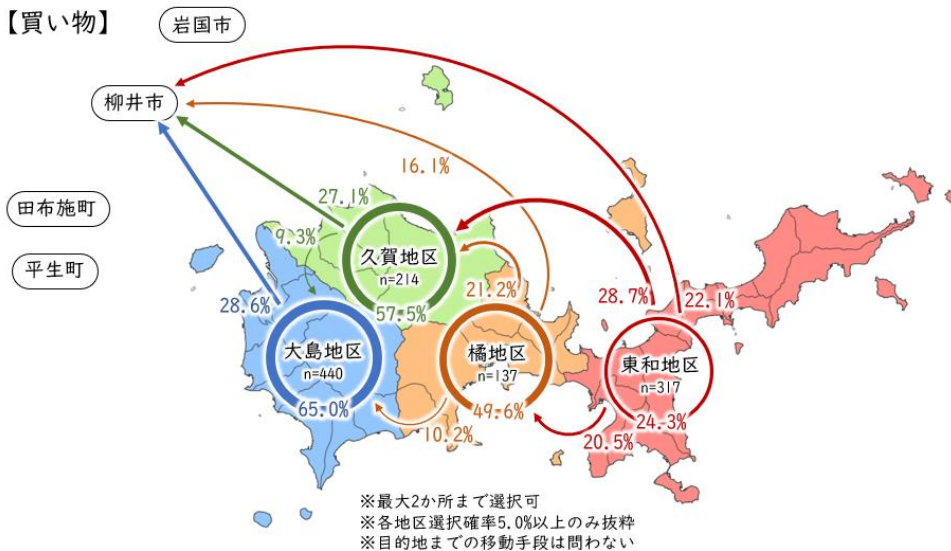


図 11
買い物における移動状況
(選択確率 5%以上を抜粋)

【通院】

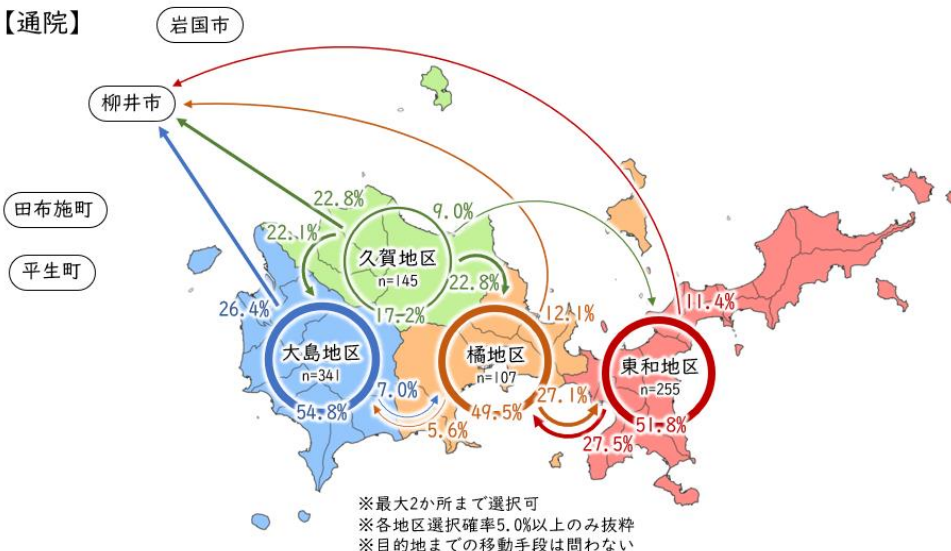


図 12
通院における移動状況
(選択確率 5%以上を抜粋)

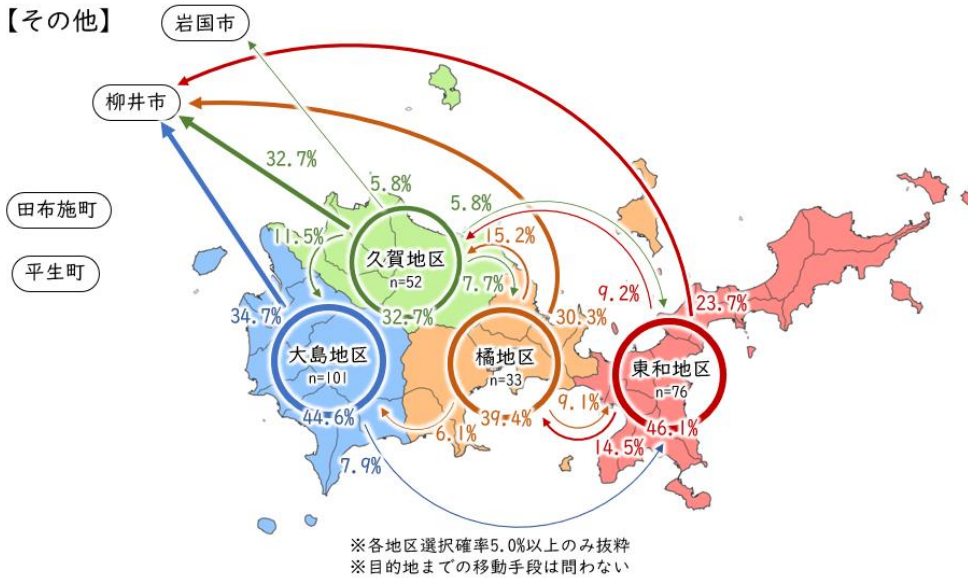


図 13
その他における移動状況
(選択確率 5%以上を抜粋)

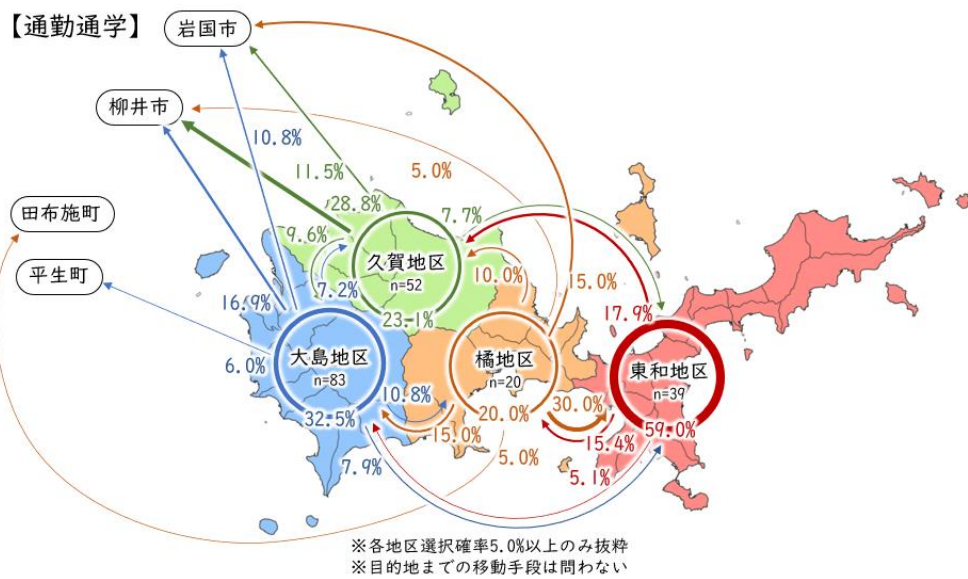


図 14
通勤通学における移動状況
(選択確率 5%以上を抜粋)

4.2.2 地域ごとの移動状況 (目的地)、移動手段

町民アンケート調査結果から目的別の移動状況について、次の特徴がみられました。

買い物	<ul style="list-style-type: none"> ● 東和地区以外では、お住まいの地区内で買い物が完結している。東和地区は中央フード大島店のほか、A コープ東和やトライアル柳井などで買い物をする人も一定程度存在する。 ● 買い物先への移動手段はどの地区も車（自分で運転するか送迎してもらうか）であり、公共交通利用は全体の 10%未満である。 ● 最もよく行く施設で週 1～5 日程度、次によく行く施設で週 1 日以下程度の往訪が多い。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院先は、大島地区、東和地区は町営医療機関が最も多いが、橘地区では町営医療機関ではなく、地区内の安本医院の利用が最も多い。また、どの地区も周東総合病院や岩国医療センターなどの町外への移動需要もみられる。 ● 買い物と比べると、公共交通を利用する割合がどの地区も高くなる傾向にある。 ● どの地区も、最もよく行く/次によく行く施設ともに月 1 日～3 日程度の通院が最も多い。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● その他目的地は、他の目的と比べると分散し、柳井市等への需要が増える傾向にある。 ● 移動手段はどの地区も車（自分で運転するか送迎してもらうか）であり、公共交通利用は全体の 10%未満である。 ● どの地区も、往訪頻度は月 1～3 日程度が最も多い。

4.2.3 町民の移動に際しての困りごと

町民アンケート調査結果から町民の移動に際しての困りごとについて、次の特徴がみられました。

- タクシー以外の周防大島町内の公共交通では、便数の少なさや運賃の高さを困りごとに挙げる人が多くなっています。
- タクシーについては、早朝・夜間に営業していないことも困りごとに挙げる人が多くなっています。
- JRについては、駐輪場・駐車場が駅に少ないことも困りごとに挙げる人が多くなっています。

4.2.4 通学時の状況、ニーズ

高校生等アンケート調査結果から通学時の状況やニーズについて、次の特徴がみられました。

- 熊毛南高校、柳井高校では、車（家族や知人による送迎）の割合が高くなっています。大島駅まで送迎してもらい、JRへ乗り継ぐ利用が想定されます。また、大島商船高等専門学校の学生の自転車利用も多いことから、大島駅から学校までの自転車利用が想定されます。
- 一方で、熊毛南高校に通う生徒は下校時に路線バスを利用する割合が高く、試験期間ではその割合がさらに高くなっています。（保護者等による送迎ができないためと推察）
- 大島商船高等専門学校の生徒は、雨の日に路線バスの利用割合が高くなっています。（自転車利用も減っているため、自転車が路線バスに転換していると推察）
- また、柳井高校や熊毛南高校、大島商船高等専門学校では、往復で通学手段が異なる場合があり、使い分けも一定程度行われていると推察されます。
- 通学時に公共交通を利用する割合は、寮のある周防大島高校や大島商船高等専門学校、大島看護専門学校で低くなっています。

4.3 運行事業者等の意向

交通事業者へのヒアリングにより把握した現状認識や問題点等を次のとおり整理しました。

路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 周防大島高校や大島商船高等専門学校に通う学生が多く利用している。 ● 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、運転手不足により維持できなくなった場合は、減便、廃止の可能性はある。 ● スクールバス油田森野線と路線バスとの接続を考慮することは考えられる。スクールバスとの接続を考慮すると、登校時間と合わなくなる可能性がある。
町営バス（スクールバス一般混乗型）	<ul style="list-style-type: none"> ● 1日あたりの利用者数は幅がある。土日は少ない。 ● スクールバスを強調して掲示しているため、初めて乗る人には分かりづらいと思う。運転士にも問合せがある。 ● 一般混乗型の場合、学校の行事等で臨時便として使いたいときに使えない場合がある。その時は他の学校のスクールバスを使っている。 ● 運転時間で委託費が計算されてしまうので、若い人を雇えるだけの給料が払えない。育成も厳しいので、人材を取り合う状態。運転士確保は課題。 ● 病院の送迎バスは無料であり、スクールバスの運賃も路線バスと同様のため高い値段設定となっているので、乗らないのだろうと思う。 ● 料金が10円刻みになっていて大変。50円、100円刻みになると嬉しい。お年寄りの方が小銭を出すのに時間が掛かってしまっている。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日土日関係なく、おおむね一定の利用状況。 ● 路線バスへの配慮は理解するが、半クローズ制^(※15)は利便性を損なうのでは。 ● 便数を減らしてでも、オレンジロード経由で安下庄まで延長してはどうか。
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数はあまり変動無かったが、コロナで半減。令和4年度はコロナ前の90%程度まで回復傾向。減ったのは観光客、特に観光バスが減った。 ● 地元の人には松山方面に観光や病院、単身赴任、帰省等で往來することが多く、だいたい月1~2往復ぐらいの利用頻度である。 ● 伊保田は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が多い。 ● 町営バスとの接続改善のニーズがある。
町営渡船・行政連絡船	<ul style="list-style-type: none"> ● 離島部の人口減少により航路は長期的に利用が減少している。 ● 久賀～前島航路は船の更新を検討しているが、前島の人口減少に伴い、行政連絡船への変更も検討中。 ● 航路ではICカードの利用も検討してみたい。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の通院利用が多い。コロナ禍で利用者は減ったが、最近では徐々に回復基調。 ● 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。 ● 福祉タクシーや介護タクシーは、場合によっては二種免許とは別に資格も必要。ハローワーク等ではなく、人づてに紹介してもらっている。
温泉・病院送迎	<ul style="list-style-type: none"> ● 温泉施設の送迎は定時定路線で実施していたが、利用者も年々減少傾向にあった中で、コロナ禍になって運休している。再開後に予約制で運行することも考えられる。 ● 町の委託による送迎や送迎の連携が考えられるのではないかと。 ● 病院の送迎バスは、30年以上前に診療所を統合する際に無医地区が生じることから始めたもの。基本的にマイクロバスで運行しており、主にパート職員が運転しているが、正職員でも運転できるようにしている。 ● 午後の診療(ワクチン接種等)に送迎バスが対応できておらず、町営バス等と組み合わせられて来院されているとも聞いている。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は減少傾向であり、コロナ禍でさらに進行。定期外の落ち込みが大きい。 ● 列車位置情報をバスで案内することはあり得ると思う。

第5章 本町の公共交通を取り巻く問題点、課題

5.1 本町の公共交通を取り巻く現状、問題点

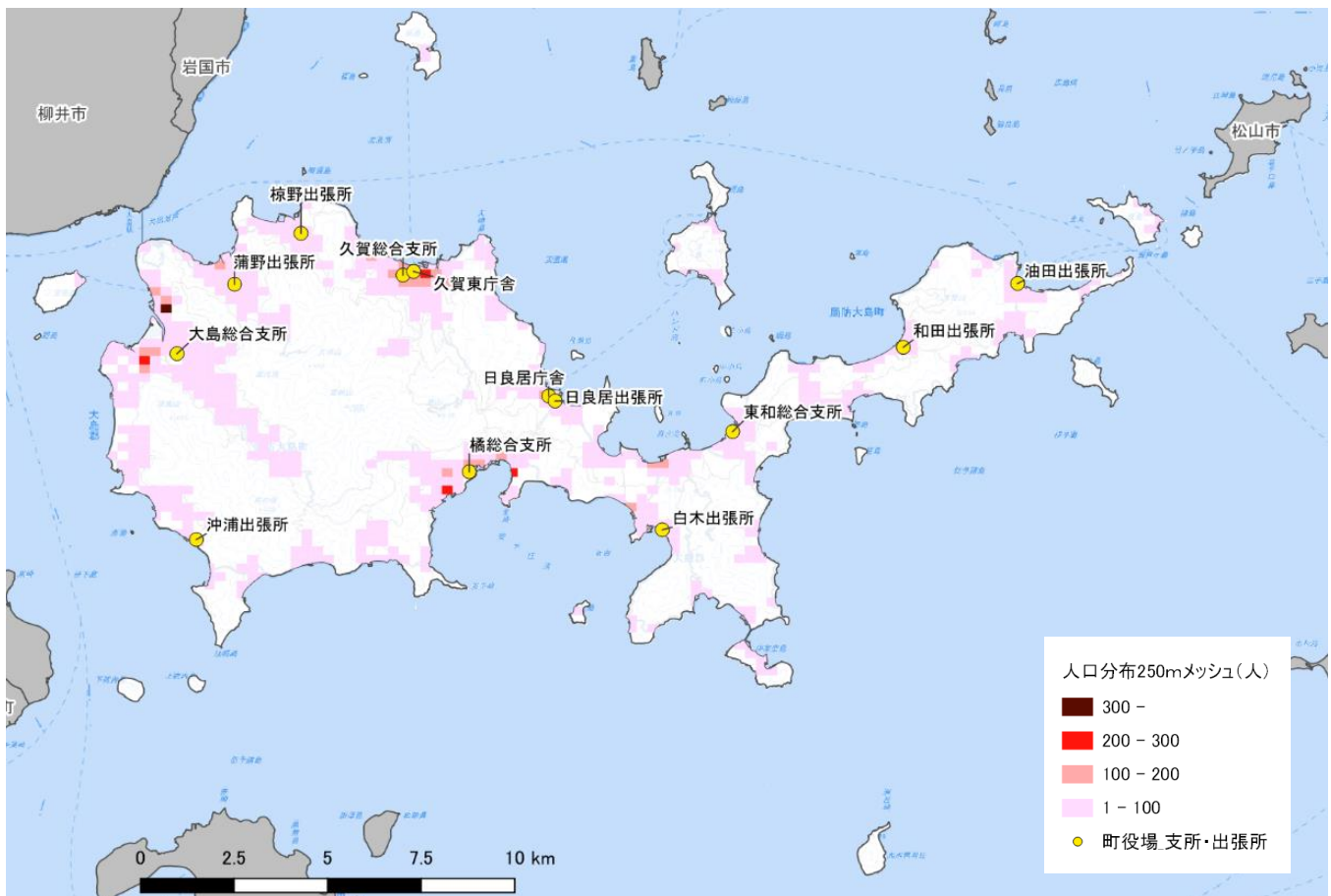
本町の公共交通を取り巻く現状・問題点を整理すると、以下の6つに分類されます。

現状・問題点① 地域の核となる場所が分散しており、需要が分散傾向

本町は、合併後に分庁制を採用したことにより、合併前の旧町時代の施設をそのまま活用しているほか、合併前の旧町の規模がおおむね同程度であったことから、合併後も特定の地域への機能集積等が起きておらず、町全体の地域の核となる場所が無い状況です。

本町では都市計画マスタープランや立地適正化計画が策定されていない状況であり、今後も町全体の地域の核となる場所が形成されにくいと考えられることから、移動需要が分散化する傾向が続く可能性があります。

今後、人口減少が進んでいくことが見込まれてい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ります。また、買い物や通院が柳井市や岩国市など、町外で行われていることも多い状況です。



資料：国勢調査（令和2年）

図15 人口分布と町役場（支所・出張所）の位置関係

現状・問題点② 顧客サービスのための送迎交通が、自身の経営状況や地域の交通を圧迫

町内全域において、官民間問わず無料の送迎交通が、利用者のみを対象として目的地である医療機関や温泉施設等まで運行されています。送迎交通が公共交通網と重複していることから、公共交通の利用者を奪い、地域の交通環境を悪化させている可能性があります。一方で、東和地区を中心として、公共交通の便数が少ない地域では、公共交通を補完する役割を果たしている面も否定できません。

送迎交通の運行は、医療機関や温泉施設等の利用者の利便性向上や顧客確保の観点で実施されている取組であるものの、無料で運行しているため送迎に係る費用は施設運営者負担で行われています。このため、利用者数の減少に伴い費用負担が重くなり、施設運営者自身の経営状況を圧迫している可能性があります。

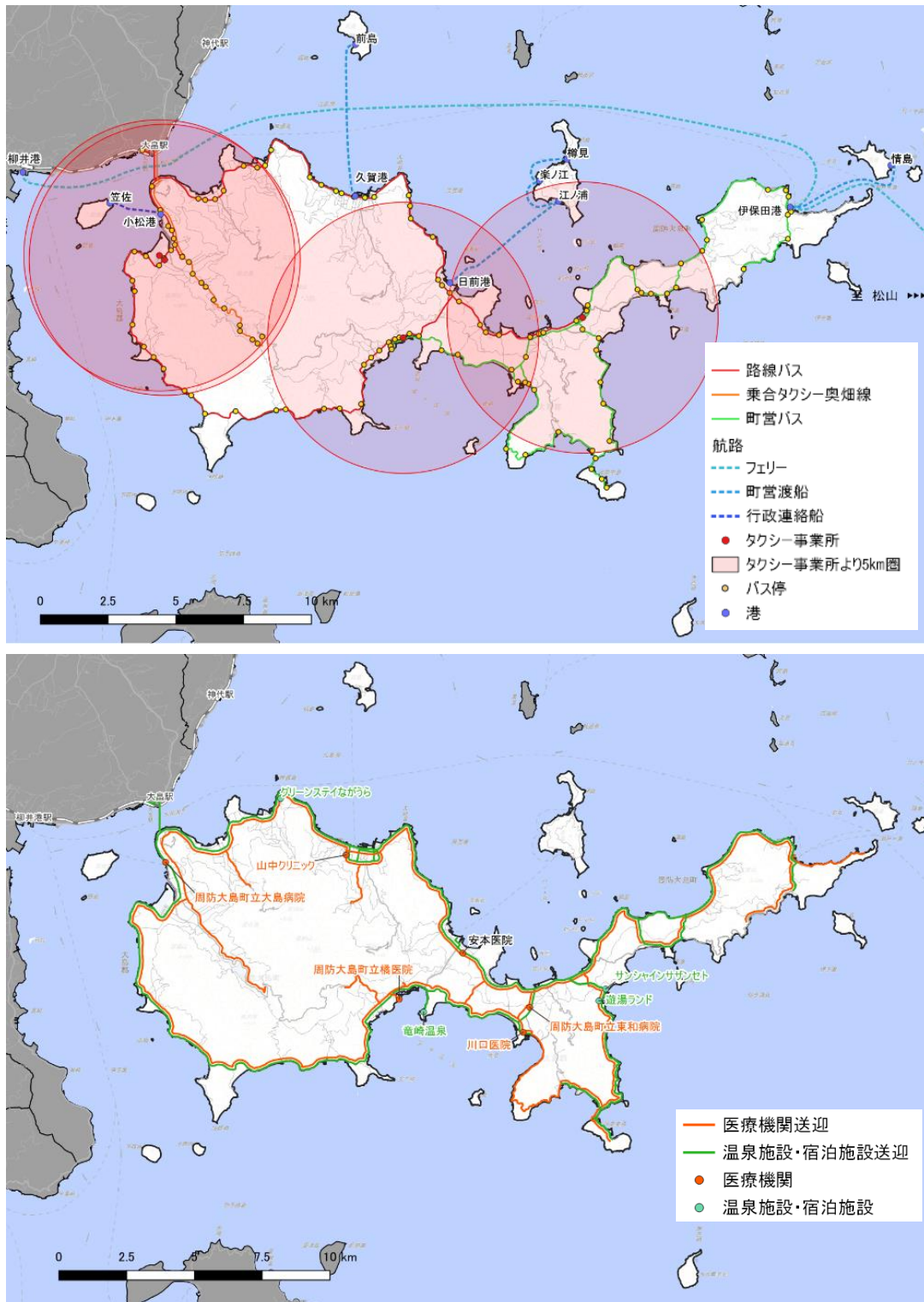


図 16 公共交通（上）ならびに送迎交通（下）の路線網（再掲）

現状・問題点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

周防大島高校や大島商船高等専門学校等の通学需要に伴い、大島駅～大島・久賀～橋間は、朝夕の便は利用者数が多く、定員の多いバス車両で運行される一方、同区間の日中はワゴン車やマイクロバスでも対応できる程度の利用者数に留まっています。こうした中で、日中もバス車両で運行されていることから、運行に係るコストが大きくなっています。

このほか、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ります。また、幹線道路から外れた場所では一定程度人口が集積している状況で公共交通が運行されていない空白地帯^(※16)がみられます。

利用者数の減少や運転士不足等により路線の見直しがなされていますが、その影響を受けて路線が細切れになってしまい、乗継の発生や料金の実質値上げ等、使い勝手が低下する状況になっており、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ります。

こうしたことから、町内の公共交通が非効率な運行・運航となってしまう可能性があります。

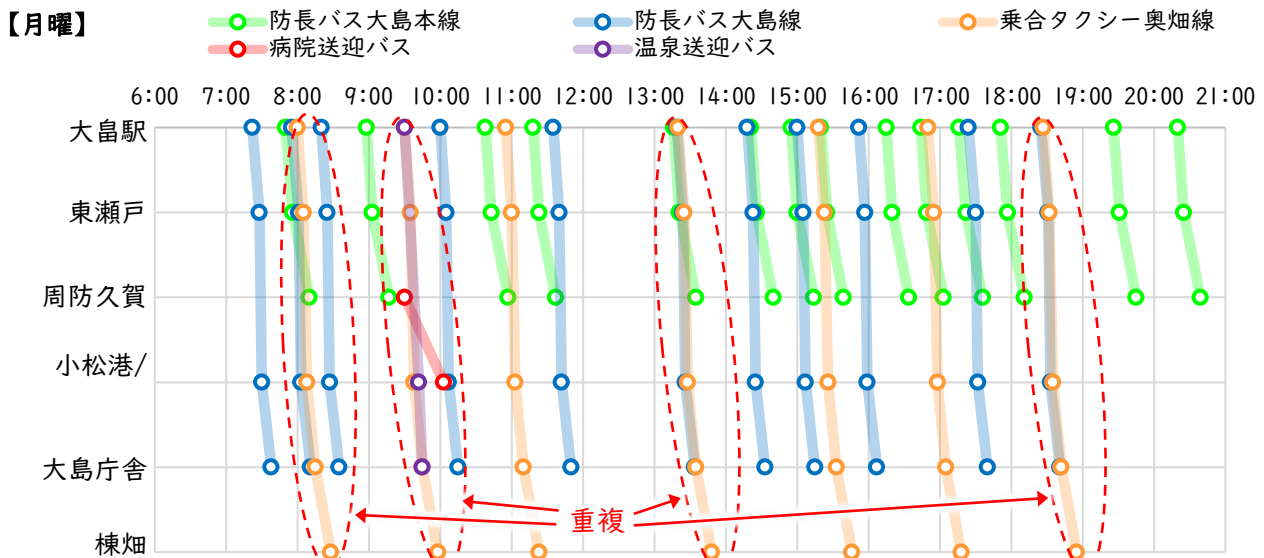
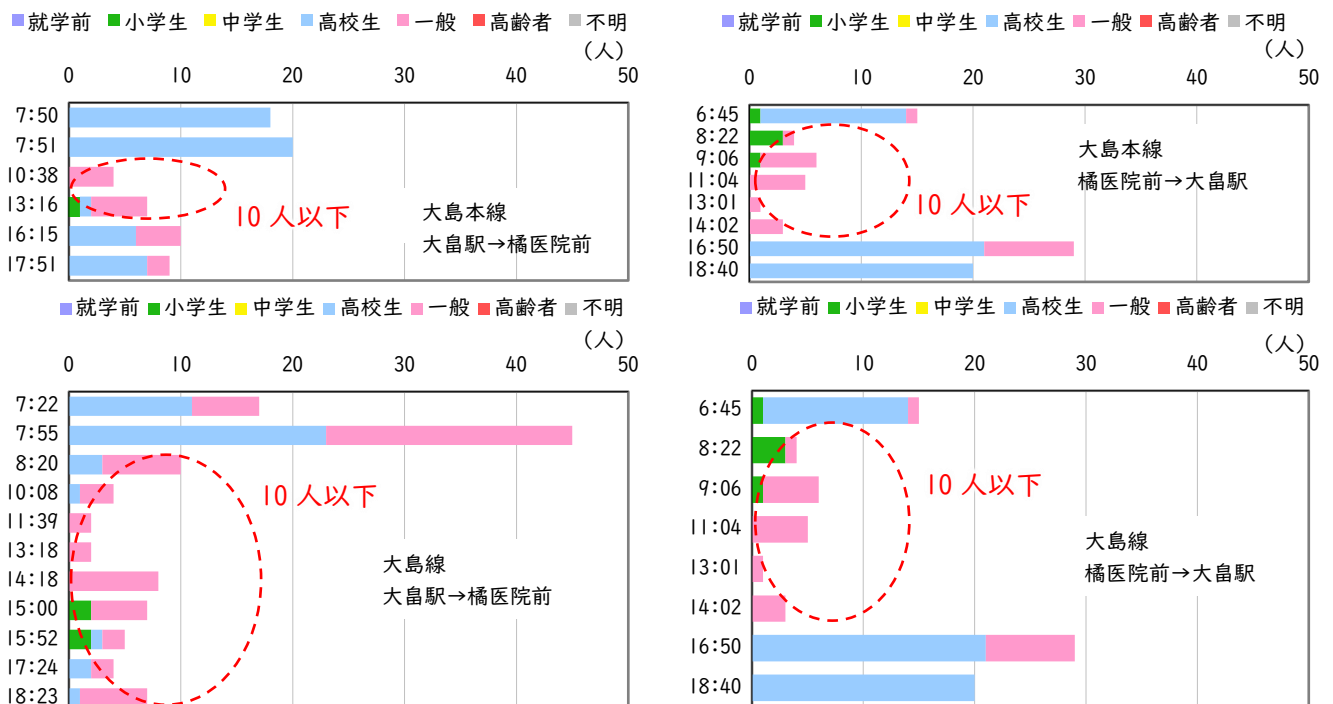


図 17 路線バスや乗合タクシー、町営バス・スクールバス（一般混乗型）と送迎交通の運行ダイヤの一例



資料：防長交通

図 18 路線バスの便別方面別利用者数

現状・問題点④ 公共交通を活かす意識の共有が不十分

本町にUIJターンで移住してくる人は、公共交通の利用になじみのある都市部の人が多いものの、移住者に対して自家用車の利用を勧めてしまっており、公共交通を利用する機会を逸してしまっている可能性があります。

また、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、どう行けばいいか、何時に乗れるかなどの案内が不十分であることから、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ります。

なお、本町のバス路線は、以前は国鉄バスとして運行されていた経緯から、バス停の上屋や椅子が整備されている場所が多く、比較的良好な待合環境が整備されている場合があります。しかし、乗継場所となっている一部バス停では、そうした施設が不十分なところもみられます。



図 19 Google マップでの経路検索状況

現状・問題点⑤ 情報発信の不足

本町内を運行・運航する公共交通は、路線・航路図はあるものの、それらがまとめて記録されておらず、またどの経路を通るかなどが地図上で整理されていません。加えて、旧選果場など、インターネットで検索しても住所や施設の情報がないものもあり、土地勘のない観光客や移住者にとっては非常に分かりづらい状況です。

また、スクールバスは児童・生徒専用のものと、町民・観光客も使える一般混乗型に分かれており、どちらも「スクールバス」として運行していることから両者が混同されており、町営バスとして運行している油田森野線や白木線が児童・生徒専用のもので認識され、利用されないといった事象がみられます。

こうしたことから、公共交通に関する情報発信が不足している状況にあるといえます。



図 20 町営バス・スクールバス（一般混乗型）で使用している車両

現状・問題点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

高齢化率の高い本町において、今後も人口減少と高齢化が見込まれる中で医療ニーズも増加する見込みです。そうした中で、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ます。以前は本町内の路線バスが周東総合病院やゆめタウン柳井、柳井駅まで直通していましたが、路線の見直しにより大島駅までに短縮されており、大島駅からはJRでないと柳井方面へは行けません。こうした状況下において、周東総合病院に通院される方は、乗継を敬遠して片道 6,000 円～8,000 円の高額なタクシー料金を負担して通院している状況です。

また、町内の児童・生徒の減少により、今後、小中学校の統廃合に伴って通学に必要な移動手段を確保しなければならない事態に直面するおそれがあります。

【運行事業者ヒアリングより】

- ・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えてきた。
- ・周東総合病院への配車による運賃が片道 8,000 円とかなり負担になっていると思う。乗り合えるよう病院側で調整してもらえればと思う。行きだけの配車が多い。
- ・時間距離併用制運賃^(※17)では料金が高額になる場合があるので、時間制運賃^(※18)を採用している。

5.2 本町の公共交通の課題

本町の公共交通が果たすべき役割や、本町の公共交通の現状・問題点の内容を踏まえ、問題を解決するための課題を整理すると、以下の5つに整理されます。

課題① 送迎交通の公共交通への取り込み

本町内で運行されているあらゆる送迎交通を「輸送資源^(*19)」と捉え、公共交通の一部として役割を担う形で、施設利用者の利便性を確保しつつ町民の移動利便性も向上させることが有効であり、公共交通に取り込むための仕組みづくりが必要です。また、公共交通として機能するようにするためには、輸送資源（車両や運転士等）の棚卸し^(*20)と移動需要に応じた再配分が必要となります。

これらを実現するために、民間による送迎交通を公共交通に取り込むメリットを施設運営者とも共有し、理解を深めていく必要があります。

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

本町における将来的な人口減少や、それに伴う病院機能の再配置、学校の統廃合等を見据え、戦略的に路線・航路設定を行って公共交通ネットワークを再構築していく必要があります。また、ネットワークのみならず、料金体系や運行方法等も併せて見直ししていく必要があります。

このほか、再構築したネットワーク等に対して利用状況等を随時把握していくことで、中長期的な需要の変化に応じた路線・航路の再度の見直し等、町民の移動利便性を確保できるようにしていくことが必要です。

課題③ 公共交通の結節点^(*21)を起点とした地域づくりの推進

公共交通ネットワークの見直しと合わせて、乗継を行う「結節点」では、乗継時間を有効に使い、安心してバス等を待つことのできる環境をつくっていく必要があります。

このとき、UIJターン^(*22)人材を活用しつつ、地域づくりとも連携して行うことで、UIJターン人材と地域住民との交流が生まれ、地域の活力を生むことも目指していく必要があります。

課題④ 町民一人一人が公共交通を利用するきっかけづくり

自家用車利用が中心となっている現状において、地域に公共交通があることの意義を広め、理解を深めていく取組を進めていく必要があるとともに、ネットワークの再構築と並行して、公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要があります。

その際、土地勘のある町民だけでなく、土地勘のない移住者にとっても分かりやすい情報発信と交通体系構築にも取り組む必要があります。

課題⑤ 交通事業者が事業を維持できる環境の維持

本業の「町民の移動手段」である公共交通を運行する事業環境を維持できるようにするため、貨客混載や宅配代行の仕組みのほか、広告収入や物販等、多角的な観点での収益確保策を検討する必要があります。

また、観光客をターゲットとした商品開発や医療機関との連携、定額乗り放題制^(*23)の仕組みなど、新たな利用者の発掘、固定客の確保といった仕組みも実現に向けて取り組んでいく必要があります。

第6章 計画の基本的な方針

6.1 基本理念

本町の上位・関連計画や地域公共交通の現状と課題、求められる役割を踏まえ、本町の地域公共交通を維持・確保していくための指針となる基本理念を次のように設定します。

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

第2次総合計画において設定されている「目指す将来像」ならびに「基本理念」を達成することを念頭に、地域公共交通が維持・確保されることで本町が「楽しく暮らせ、住み続けたい」島となれることを目指していきます。そのためには、「乗りたくなるような」魅力的な公共交通である必要があり、計画期間を通じてそれを創造していきたいと考えています。

6.2 SDGs との関係

持続可能な開発目標(SDGs)として国連が定める17の目標は、公共交通分野でも密接に関係します。本計画で該当する目標と目指す方向性を以下に示します。



目標3 すべての人に健康と福祉を

公共交通を利用することで徒歩での移動が増え、運動機会を確保することができ、健康増進に効果があるとされています。また、外出を促進することでフレイル予防^(※24)にも効果があるとされています。



目標7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに

技術開発・法整備等の動向により、電気自動車等を活用した取組が進められる可能性があります。このほか、1人が1台自家用車を使うよりも公共交通で移動した方が、CO2排出量が少なくなります。



目標11 住み続けられるまちづくりを

公共交通が使いやすくなることで、自家用車を持たない人や運転免許を返納した人も生活を営み続けることができ、ふるさとを大切にすることができます。また、ターゲット11.2には公共交通に関する項目が規定されています。

ターゲット11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



目標17 パートナリシップで目標を達成しよう

行政、地域、事業者、その他関係するあらゆるステークホルダー^(※25)との間で連携を深め、公共交通を活かした取組を進めることが重要です。

6.3 公共交通の位置づけ

6.3.1 公共交通の区分とネットワークの基本的な考え方

現在運行・運航されている公共交通ネットワークについて、幹線と支線で分類すると、以下の図のとおりとなります。

陸上交通については、幹線交通として、防長交通の「大島駅～周防久賀～町立橋医院前」と「大島駅～大島庁舎～町立橋医院前」の2系統（図中緑線）があり、その他の路線はすべて支線交通に位置付けられます。一方で、フェリー、町営渡船・行政連絡船はいずれも航路として位置付けられます。

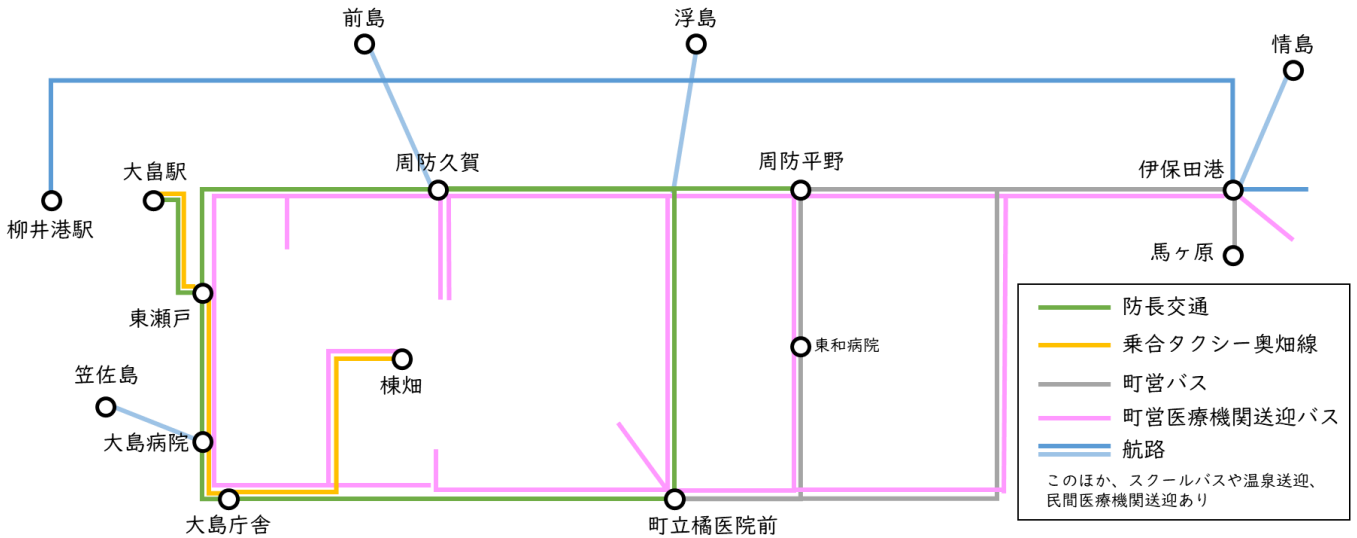


図 21 現状の公共交通ネットワーク（幹線・支線・送迎が重複する箇所は一部省略）

本計画が目指すべき将来の公共交通ネットワークは、以下のとおりとなります。

朝夕の通学需要に対応するため、現状の「大島駅～周防久賀～町立橋医院前」、「大島駅～大島庁舎～町立橋医院前」の2系統は維持し、それ以外の交通については路線バスや町営バス、乗合タクシー奥畑線、スクールバス等、あらゆる交通手段を新たな支線交通として見直します。なお、移動需要等を踏まえて、一部地域では区域運行化^(※26)も検討します。

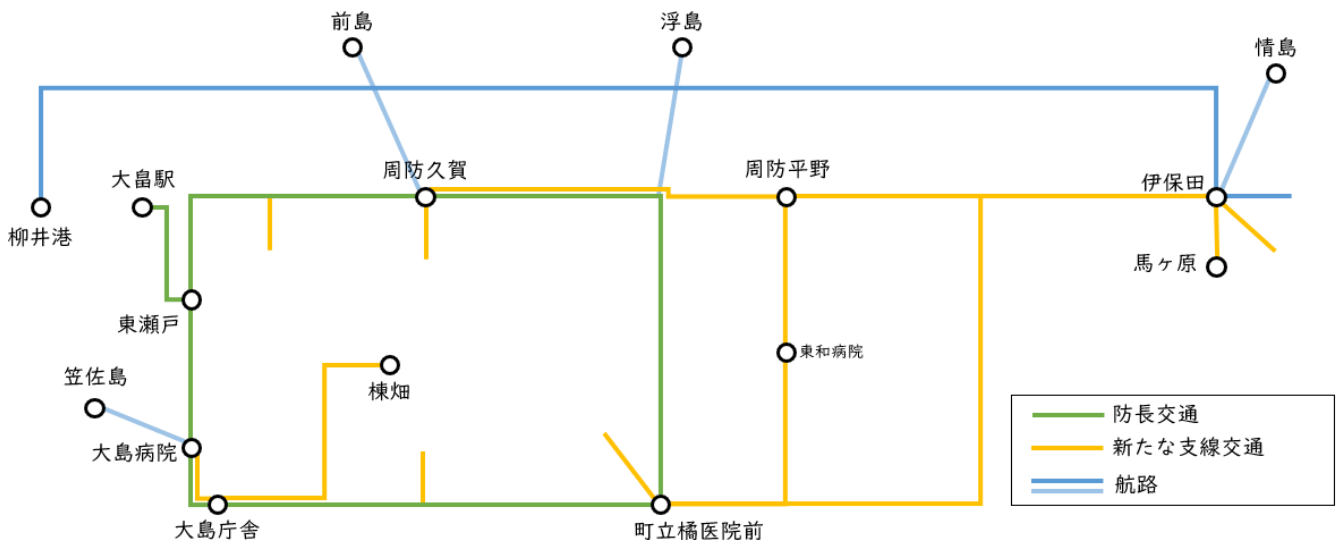


図 22 目指すべき公共交通ネットワーク

6.3.2 地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ

公共交通ネットワークにおいて幹線に位置付けられている防長交通の「大島駅～周防久賀～町立橋医院前」と「大島駅～大島庁舎～町立橋医院前」の2系統については、町立橋医院前バス停付近にある周防大島高校（安下庄校舎）ならびに大島地区にある大島商船高専、久賀地区にある周防大島高校（久賀校舎）と大島駅とを結び、町外から町内に通学する生徒の通学手段として重要な役割を果たしています。また、町内から町外の高校に通う高校生の通学手段としても、同様に重要な役割を果たしています。

これらのバス路線が無くなると、各学校にて個別にスクールバスを手配する必要があるほか、町内の高校生は保護者等の送迎により大島駅まで移動する必要があり、不便を強いられることから、これらの系統を維持する必要があります。

このため、国の地域公共交通確保維持改善事業において、幹線系統の補助を受ける必要があります。

6.4 基本方針

地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の実現を目指し、本計画において位置付ける基本方針を以下のとおり定めます。

<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>

① 分かりやすいこと

公共交通は分かりやすいものでないと、使いたいと思って頂けません。こういった手段でどこへ行けるのか、どこで調べればいいのか、といったことが分かりやすくなる取組を進めます。

② 気軽に使えること

公共交通を使うのに不安やためらいを感じるようでは、使いづらいと感じてしまいます。不安やためらいを解消し、公共交通を気軽に使えるようになる取組を進めます。

③ 様々な場面で使えること

公共交通は小中高生や高齢者のためだけの移動手段ではありません。普段は自家用車を使っている方も含めて、全年代が様々な場面で使えるようになる取組を進めます。

④ 地域とつながっていること

公共交通は単独では成り立たず、都市計画や教育、医療、福祉、観光と密接に連携することで持続可能となっていきます。特に地域住民や地域の取組との連携は非常に重要です。そうした地域とのつながりを深める取組を進め、公共交通を愛し、守り育てていく取組を進めます。

⑤ 効率的であること

公共交通は民間事業者のほか、町からの委託、あるいは町の直営で運行・運航しています。民間事業として運営する場合であっても、町の負担で運営する場合であっても、官民の連携等により、効率性を追求する取組を進めます。

以上を踏まえて、公共交通の現状・問題点と課題、基本方針の関係を以下のとおり整理しました。

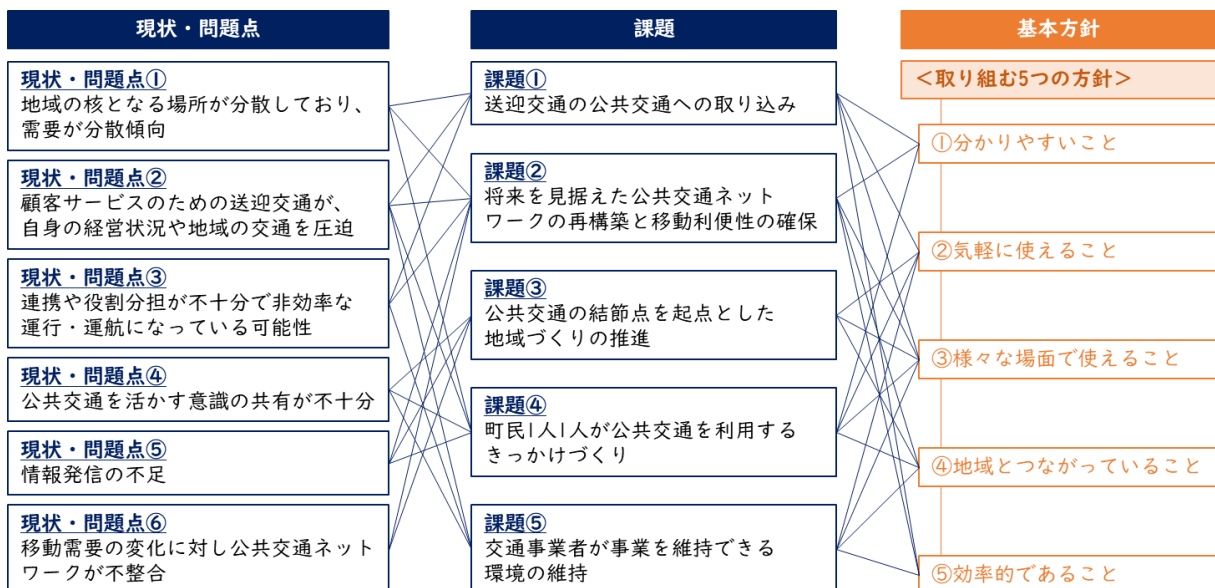


図 23 現状・問題点、課題、基本方針の関係整理

第7章 計画の目標、評価指標

7.1 計画の目標、評価指標の設定

第6章で定めた基本理念や基本方針に基づき、計画期間中に達成すべき目標と、その達成状況を評価するための評価指標、目標値を以下のとおり設定します。

目標①	町民の公共交通利用機会の増加	基本方針
	公共交通を使いやすく見直していくとともに、利用促進の取組を進めることにより、町民の公共交通利用を増やしていくことを目指します。	① ② ③ ④ ⑤
	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）
算出方法 算出対象	<ul style="list-style-type: none"> ●年間利用者数：陸上交通（路線バス、乗合タクシー奥畑線、町営バス、病院送迎バス、一般乗用タクシー）のうち児童・生徒の定期利用※を除く利用者数の総和 ●人口：本島部に住む18歳以上の住民基本台帳人口（9月30日時点） ※児童・生徒の定期利用者数は推計値を含む 	現状値(R4) 5.8 回
目標値の 考え方	普段、自家用車を使っている人に公共交通を使って頂く機会を作ることを念頭に、町民1人あたり年2回以上の利用増を目指します。	目標値(R9) 7.8 回以上
目標②	通学時の公共交通利用の確保	基本方針
	小中学生のスクールバスとしての機能、高校生の通学手段としての機能を維持するため、公共交通利用を確保することを目指します。	① ② ③ ④ ⑤
	評価指標	通学目的での年間公共交通利用者数
算出方法 算出対象	<ul style="list-style-type: none"> ●陸上交通（路線バス、乗合タクシー奥畑線、町営バス、スクールバス）のうち、児童・生徒の定期利用者数※の総和（延べ人数） ※児童・生徒の定期利用者数は推計値を含む 	現状値(R4) 213,400 人
目標値の 考え方	路線バスやスクールバスを見直すことで使いやすくすることで、若年人口が減少する中でも総合計画の目標も踏まえた利用者数を目指します。	目標値(R9) 218,500 人以上
目標③	陸上交通・海上交通の維持に係る行政負担の抑制	基本方針
	路線の見直しや統合、利用促進を進めることで、陸上交通・海上交通の維持のために負担している行政負担を抑制することを目指します。	① ② ③ ④ ⑤
	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
算出方法 算出対象	<ul style="list-style-type: none"> ●陸上交通（路線バス、乗合タクシー奥畑線、町営バス、病院送迎バス、スクールバス）及び海上交通（町営渡船・行政連絡船）の維持に係る町の行政負担額の総和 ※いずれも決算額で集計 	現状値(R4) 陸上 102,659 千円 海上 17,956 千円
目標値の 考え方	利用者増による運賃収入の増加や、運行経路・車両の見直しに伴う効率化を踏まえ、陸上交通では行政負担額の軽減を目指します。利用促進により海上交通も現状値以下の町の行政負担額を目指します。	目標値(R9) 陸上 100,616 千円以下 海上 17,956 千円以下

目標④	運賃収入の増加	基本方針
	路線の見直しや利用促進、運賃体系の見直しにより、町内の公共交通全体の運賃収入を増やしていくことを目指します。	① ② ③ ④ ⑤
評価指標	町内の公共交通の運賃収入の総和	
算出方法 算出対象	●運賃收受を行っている全ての公共交通（タクシー含む）の総和	現状値(R4)
		92,460 千円
目標値の 考え方	料金体系の見直しや交通ネットワークの改善による利用者増により、目標①を達成した場合の運賃収入以上を目指します。	目標値(R9)
		105,170 千円以上
目標⑤	二酸化炭素排出量の削減	基本方針
	陸上交通の路線や車両の見直しにより運行効率を高めることで、二酸化炭素排出量の削減を目指します。	① ② ③ ④ ⑤
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	
算出方法 算出対象	●陸上交通（路線バス、乗合タクシー奥畑線、町営バス、病院送迎バス、スクールバス）の年間走行キロ（車種別：実車走行キロ）に車種別の二酸化炭素排出原単位 ^(*27) （台キロあたり）を乗じた総和	現状値(R4)
		260,896kg
目標値の 考え方	運行経路・車両の見直しに伴う効率化により、現状値以下の二酸化炭素排出量を目指します。	目標値(R9)
		260,896kg 以下
目標⑥	幹線系統の機能の確保	基本方針
	幹線交通が幹線機能としての機能を確保するため、系統別に利用者数を維持していくことを目指します。	① ② ③ ④ ⑤
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	
算出方法 算出対象	●事業者からの報告による 該当系統：大島本線、大島線	現状値(R4)
		大島本線 68,221 人 大島線 109,871 人
目標値の 考え方	通学利用の確保や町民利用の増加により、総合計画の目標も踏まえた利用者数を目指します。	目標値(R9)
		大島本線 73,686 人以上 大島線 110,843 人以上

7.2 評価指標の達成状況の評価方法

前項で定める評価指標は毎年度評価を行い、各事業の進捗状況と合わせて周防大島町地域公共交通活性化協議会において報告することとします。なお、その際、評価指標の達成状況や各事業の進捗状況によっては、目標値や評価指標の見直しを行う場合があります。

評価指標の達成状況を調査するための年間スケジュールを以下に示します。

評価指標	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
町民1人あたりの年間公共交通利用回数	■ ■ ■ ■	事業年度での調査・集計				評価指標の計算			
通学目的での年間公共交通利用者数	■ ■ ■ ■	事業年度での調査・集計				評価指標の計算			
陸上交通・海上交通の維持に係る町の行政負担額の総和						負担額の集計		評価指標の計算	
町内の公共交通の運賃収入の総和	■ ■ ■ ■	事業年度での調査・集計				評価指標の計算			
陸上交通の運行に際して排出される二酸化炭素排出量						排出量の集計		評価指標の計算	
地域間幹線系統補助を受けている路線の年間利用者数	■ ■ ■ ■	事業年度での調査・集計				評価指標の計算			

第8章 目標達成のための施策・事業

8.1 計画に位置付ける施策の体系

前章で定めた基本方針や目標等を踏まえ、本計画に位置付ける施策体系を以下のとおり設定します。

		目標					
		①	②	③	④	⑤	⑥
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	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業①-2 公営の送迎交通の取り込み	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業①-3 商業施設等への乗り入れ	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業①-4 離島航路の維持	①	②	③	④	⑤	⑥
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	①	②	③	④	⑤	⑥
	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	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業②-3 決済等のデジタル化	①	②	③	④	⑤	⑥
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	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業③-2 データを活用した情報発信内容・方法の改善	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業③-3 公共交通マップ等の作成・配布	①	②	③	④	⑤	⑥
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 ^(※28) の推進	①	②	③	④	⑤	⑥
	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	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業④-3 結節点が地域の拠点となる取組の実施	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業④-4 バリアフリー化の推進	①	②	③	④	⑤	⑥
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 ^(※29) の導入	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業⑤-2 広告収入による事業の維持	①	②	③	④	⑤	⑥
	事業⑤-3 観光客をターゲットとした商品の開発	①	②	③	④	⑤	⑥

8.2 施策と事業の内容

事業①-1 重複の軽減も含めた路線の見直し

対応する課題

- 戦略的に路線・航路設定を行って公共交通ネットワークを再構築していく必要がある

事業概要イメージ

- 重複して運行している路線の見直しの検討（計画期間内に協議が整えば見直しを目指す）
 - ・路線バスや乗合タクシー、各種送迎バスの経路等の見直しによる重複の解消
 - ・移動需要に応じた公共交通の役割分担
- 移動需要を踏まえた路線の見直しの検討（計画期間内に協議が整えば見直しを目指す）
 - ・周東総合病院等へのアクセス交通の検討
 - ・公共交通同士の乗継場所の見直し
 - ・利用が少ない路線における区域運行化の検討

※上記の見直しを実施する場合には、利便増進実施計画の策定も視野に入れる（その際には本計画の見直しも同時に行う）



図 24 区域運行による運行例

- 定時定路線で運行している路線について、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ものです。お乗りの場合…道路左側の広い安全な場所で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)にお知らせ願います。但し、次の場所での乗り降りはお控え下さい。
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。

A 停留所 — 乗車地 — B 停留所 — 降車地 — C 停留所 — D 停留所

A～D間の運賃です

図 25 フリー乗降制度のイメージ
出典: 島原鉄道 web サイト

取組主体	周防大島町、運行事業者、交通管理者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
重複して運行している路線の見直しの検討	見直し方針の検討	見直しに係る協議→合意とれば随時見直し			
移動需要を踏まえた路線の見直しの検討	見直し方針の検討	見直しに係る協議→合意とれば随時見直し			
フリー乗降制度の導入	導入に向けた調整	制度導入			

事業①-2 公営の送迎交通の取り込み

対応する課題

- あらゆる送迎交通を「輸送資源」と捉え、公共交通に取り込むための仕組みづくりが必要である
- 民間による送迎交通を公共交通に取り込むメリットを施設運営者とも共有し、理解を深めていく必要がある
- 戦略的に路線・航路設定を行って公共交通ネットワークを再構築していく必要がある

事業概要イメージ

- 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
 - ・町営医療機関の送迎バスの運行方法・経路を見直し、町営医療機関利用者以外も利用可能な町営バスへ転換
 - ・スクールバスも可能な範囲で一般混乗化を目指す
- 民間の送迎交通については、公共交通化による費用対効果や役割分担等を整理し、将来的な取り込みの検討
 - ・対象は温泉施設や民間医療機関を想定

企業シャトルバスBaaS (パース) について

更新日：2022年09月12日

本市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民の皆様が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を行います。

モニター向けチラシ

湖西市独自の取組にご協力ください！

湖西市 企業シャトルBaaS

湖西市企業シャトルBaaS

目的

車に頼らなくても豊かな生活を送れるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを創ることが目的です。

出典：湖西市 web サイト

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

病院などが運行している送迎バスの空席を利用し、公共交通機関などへの移動の支援や、高齢者が気軽に買い物や通院などの外出ができる交通手段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。当面、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。

協力事業者

- ・医療法人狭山中央病院
- ・医療法人尚寿会大生病院

利用対象者(次のいずれにも該当する方)

- ・市内在住の方
- ・満70歳以上の方
- ・送迎バスに一人で乗り降りができる方
- ・利用申請書兼同意書に記載の同意事項に同意した方
- ・送迎バス利用バスカードの交付を受けた方

申請の受け付け

6月17日(月)から受け付けます。月曜日から金曜日の9時から17時に市役所2階交通防犯課に用意の必要書類に記入し、窓口で直接申請してください。申請には保険証などの本人確認ができるものと認印が必要です。

利用日時

月曜日から土曜日までの、おおむね8時から18時までの時間帯です(年末年始と祝日を除く)。

利用可能な送迎バスと乗降場所

狭山中央病院からは狭山市駅、入曽駅方面、大生病院からは狭山市駅、入曽駅、新所沢駅方面に運行します。送迎バスの運行経路図、時刻表は、申請時に窓口でお渡しします。

問合せ交通防犯課へ内線3691

広報さやま 2019.5月号 ■市役所 ☎04-2953-1111 (代表) ☎04-2954-6262 開庁時間 平日の8時30分～17時15分

出典：狭山市 web サイト

図 26 送迎交通を公共交通に取り込んだ例

- 将来的な官民連携型の公共交通運営の実現に向けた検討の推進

取組主体	送迎運行事業者、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
公営の送迎交通の取り込み	見直し方針の検討	見直しに係る協議→合意とれば随時見直し			
民間の送迎交通の転換に係る検討	費用対効果・役割分担の整理	転換案の検討	転換の調整		
官民連携型の公共交通運営の実現に向けた検討		送迎交通の転換状況等に応じて検討			

事業①-3 商業施設等への乗り入れ

対応する課題

- ネットワークのみならず、料金体系や運行方法等も併せて見直していくべきである
- 公共交通を使いたくなる機会や知る機会を増やす取組を進めていく必要がある

事業概要イメージ

- 商業施設、医療機関への乗り入れ
 - ・路線バスや乗合タクシー、町営バス等について、ニーズのある施設の敷地内への乗り入れ



図 27 乗り入れのイメージ（広島県廿日市市）

取組主体	運行事業者、周防大島町、施設管理者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
商業施設、医療機関への乗り入れ	乗り入れ先の検討・調整		調整が整ったところから乗り入れ		

事業①-4 生活航路の維持

対応する課題

- 戦略的に路線・航路設定を行って公共交通ネットワークを再構築していく必要がある

事業概要イメージ

- 島民人口に応じた持続可能な運航形態の見直し等の検討と、生活航路である4島への航路の維持
 - 町営渡船：伊保田～情島航路、久賀～前島航路、樽見～日前航路
 - 行政連絡船：小松～笠佐島航路



図 28 町営渡船（久賀～前島航路）



図 29 行政連絡船（小松～笠佐島航路）

取組主体	周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
生活航路の維持					

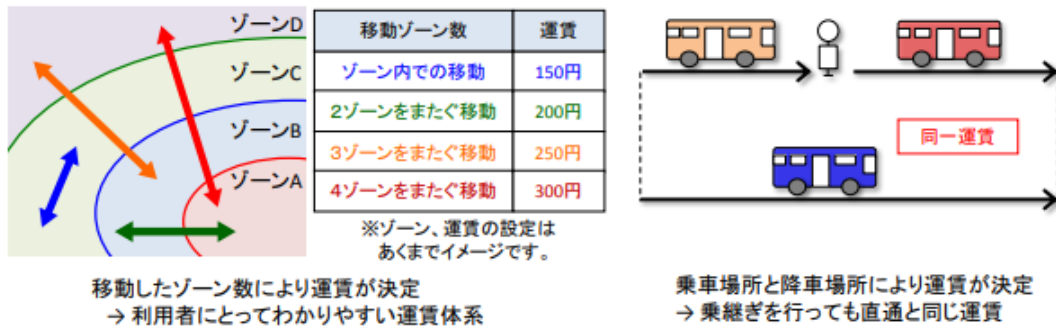
事業②-1 町全体の公共交通の料金体系の見直し

対応する課題

- ネットワークのみならず、料金体系や運行方法等も併せて見直していくべきである
- 土地勘のない移住者にとっても分かりやすい情報発信と交通体系構築にも取り組む必要がある
- 「町民の移手段」である公共交通を運行する事業環境を維持できるようにするため、多角的な観点での収益確保策を検討する必要がある
- 観光客をターゲットとした商品開発や医療機関との連携、定額乗り放題の仕組みなどにも取り組んでいく必要がある

事業概要イメージ

- 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
 - ・距離制運賃の賃率見直しのほか、交通事業者間を跨いだゾーン運賃制^(※30)や均一運賃等の運賃体系、月額定額制も検討
 - ・久賀方面と大島方面の乗継を大島駅で可能としても割高とならない仕組みも検討



出典：広島市地域公共交通網形成計画

図 30 ゾーン運賃制のイメージ

出典：近江鉄道グループ web サイト

図 31 月額定額制の事例

取組主体	周防大島町、運行事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
料金体系の見直し	見直し方針の検討	路線の見直しと合わせ、	協議が整い次第見直し		

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

対応する課題

- 戦略的に路線設定を行って公共交通ネットワークを再構築していく必要がある
- ネットワークのみならず、料金体系や運行方法等も併せて見直していくべきである
- 観光客をターゲットとした商品開発や医療機関との連携、定額乗り放題の仕組みなどにも取り組んでいく必要がある

事業概要イメージ

- 送迎バスの代替として、町営バスで町営医療機関を利用した人に対して往復運賃を町営医療機関が負担する仕組みの導入

循環バス運賃割引制度

循環バスを利用して次の病院に来院した場合、帰りの循環バス運賃に使用できる50円割引券を交付します。

① 市立大洲病院

②③ 喜多医師会病院

②⑦ 大洲記念病院

③⑤ 大洲中央病院

手 順

- ①循環バスを降りる際に、乗車証明書を受け取る。
- ②対象となる病院で乗車証明書を提示し、乗車日と同日の受付印押印を受ける。
- ③帰り（その日限り有効）の循環バスを利用する際、その券と運賃から50円を引いた差額を支払う。

出典：大洲市 web サイト

図 32 運賃を病院が負担している事例

- 商業施設は施設の負担による運賃割引策の導入

・導入した施設は事業③-3 公共交通マップに掲載されるなどの特典付与を想定

「市内電車おかえりキップサービス」
豊橋鉄道(株)が運行する路面電車をご利用いただける
「おかえりキップ」をお買い物等に応じてお客様に
配布するサービス

出典：豊橋商工会議所 web サイト

図 33 施設利用者に割引をしている事例

取組主体	周防大島町、町営医療機関、商業施設運営者、運行事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
町営医療機関による運賃負担の仕組みの導入	仕組みの検討		仕組みの導入		
商業施設での運賃割引策の導入	割引策の働きかけ		割引策導入、順次拡大		

事業②-3 決済等のデジタル化

対応する課題

- ネットワークのみならず、料金体系や運行方法等も併せて見直していくべきである
- 再構築したネットワーク等に対して利用状況等を随時把握していくことで、町民の移動利便性を確保できるようにしていく必要がある

事業概要イメージ

- 路線バスにおける交通系 IC カード(*31)の導入

(乗車用)

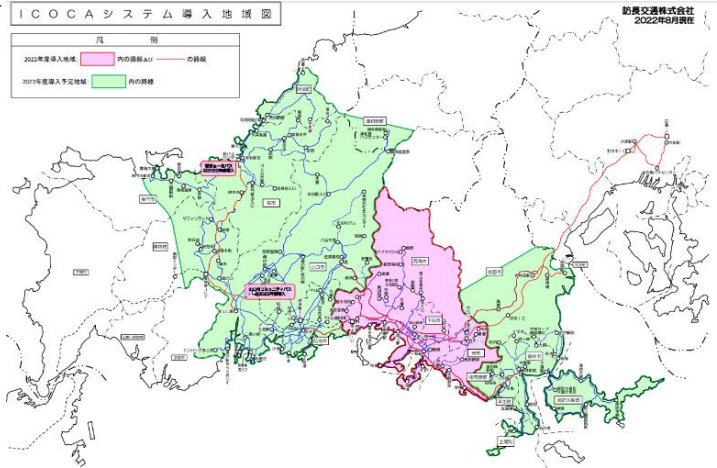


(降車用)



出典: JR 西日本 web サイト

図 34 ICoca の車載器



出典: JR 西日本 web サイト

図 35 ICoca の導入計画図

- 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



出典: JR 西日本 web サイト

図 36 簡易型 IC 端末



出典: 防長交通 web サイト

図 37 デジタルチケットの例

- 定期券等におけるデジタルチケット(*32)の導入
 - ・路線バスにおいてスマートフォンを活用した定期券を販売

取組主体	運行事業者、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
路線バスにおける交通系 IC カードの導入	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	導入費用等の整理 —————			導入 (資金調達の目途が立った場合) ■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
定期券等におけるデジタルチケットの導入	—————	—————	—————	—————	—————

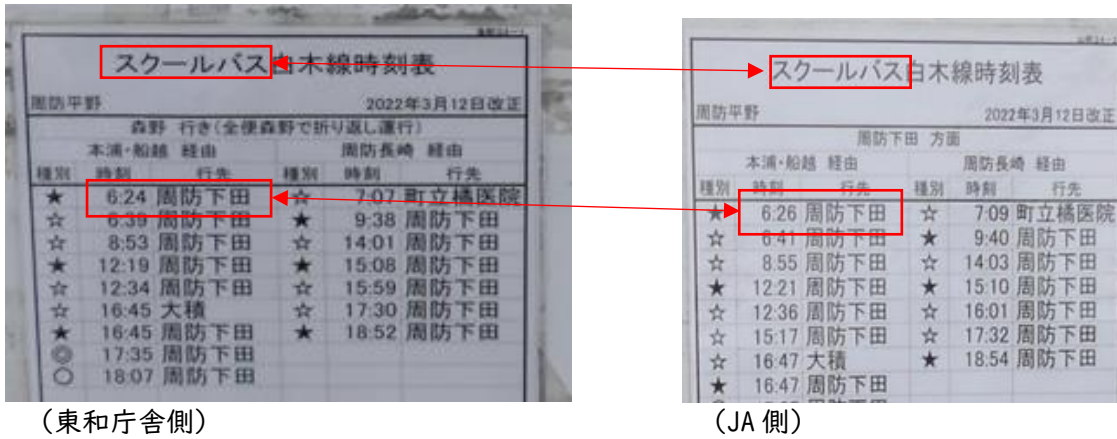
事業③-1 公共交通の分かりやすさ向上に向けた取組の実施

対応する課題

- 公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要がある
- 分かりやすい情報発信とネットワーク構築に取り組む必要がある

事業概要イメージ

- 路線名やバス停表示等の案内の改善
 - ・スクールバス（一般混乗）への町民利用の促進（名称変更等）
 - ・バス停の時刻表の表記を分かりやすく改善



■両方向に同じ行き先が記載（実は同じバスが折り返してくる）
 ■スクールバスと記載があるが、一般の方も利用可能な路線

図 38 分かりにくい時刻表の事例（周防平野バス停）

- 周防大島町内を運行する公共交通の外観やバス停、その他あらゆる広報物等について統一したデザインを採用し、連携



図 39 車両デザインと広報物の連携事例（香川県綾川町）

出典：綾川町 web サイト

取組主体	運営事業者、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
路線名やバス停表示等の案内の改善					
統一したデザインの採用、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

対応する課題

- 乗継を行う「結节点」では、乗継時間を有効に使い、安心してバス等を待つことのできる環境をつくっていく必要がある
- 公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要がある
- 土地勘のない移住者にとっても分かりやすい情報発信とネットワーク構築にも取り組む必要がある

事業概要イメージ

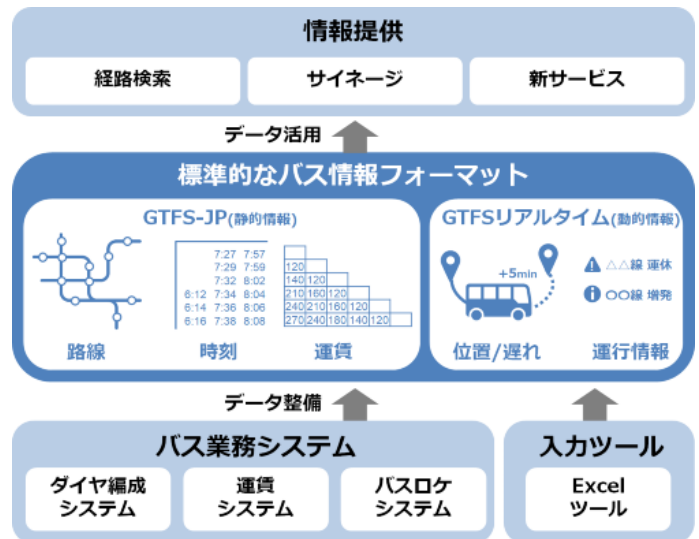
- 交通結节点やバス等を待つ利用者が多くいる施設（病院待合室等）に、運行情報を示すデジタルサイネージ(*33)の導入の検討
 - ・大畠駅での鉄道への乗換を考慮した情報発信方法も検討



出典：山口市 web サイト

図 40 イートインスペースに路線バスのサイネージを設置（山口県山口市）

- 定時定路線の公共交通における「標準的なバス情報フォーマット（GTFS データ）(*34)」の整備の推進
 - ・路線バスは柳井広域都市圏での協調対応を想定
 - ・町営バス、乗合タクシー、町営渡船・行政連絡船は町にて整備



出典：九州運輸局 web サイト

図 41 標準的なバス情報フォーマットの概念図

- GTFS データを活かした取組の推進
 - ・GTFS データのオープンデータ化(*35)
 - ・GTFS データを活かしたマップ、時刻表等の作成

取組主体	周防大島町、運行事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
デジタルサイネージの導入の検討	資金調達、導入場所の調整ができた場合に導入				
GTFS データの整備	GTFS データ整備	GTFS データ公開			
GTFS データを活かした取組の推進		取組の推進			

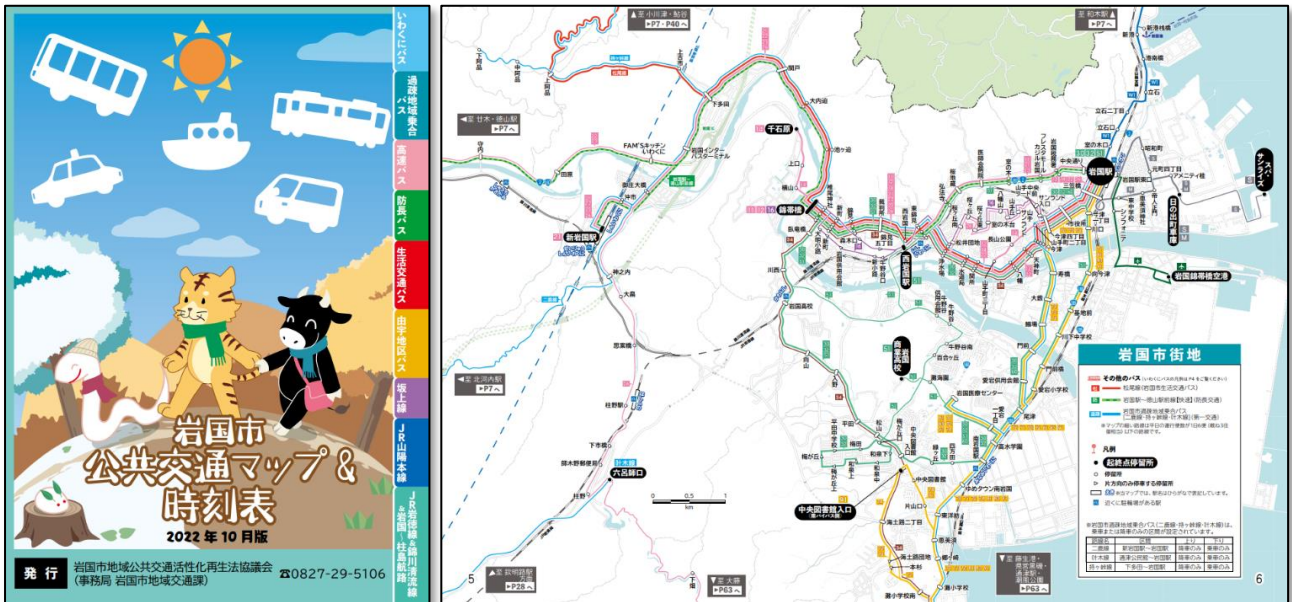
事業③-3 公共交通マップ等の作成

対応する課題

- 公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要がある
- 土地勘のない移住者にとっても分かりやすい情報発信とネットワーク構築にも取り組む必要がある

事業概要イメージ

- 町内を運行する公共交通や送迎交通の運行経路や停留所等の情報を掲載した公共交通マップを作成、配布
 - ・事業③-2と連携し、GTFS データ整備後は、そのデータを活用して効率化
 - ・全戸配布のほか、転入者への配布も想定
- 必要に応じ、マップと連携した町内の公共交通等の情報が載った総合時刻表を作成、配布
 - ・事業③-2と連携し、GTFS データ整備後は、そのデータを活用して効率化



新岩国駅・錦帯橋方面→岩国駅【上り】												
廿木・大藤・千石原・新岩国駅→錦帯橋→岩国駅												
行先番号	車両	始発	新岩国駅	下多田	錦帯橋	裁判所	西岩国駅	桜ヶ丘	室の木	長山公園	天神町	岩国駅
12					610	613	-	-	-	-	619	628
11					620	623	-	-	627	-	-	633
12		●平日のみ			640	643	-	-	-	-	648	657
21			640	645	653	656	-	-	701	-	-	708
21			700	705	713	716	-	-	721	-	-	728
30		P18▶			728	731	-	-	-	-	737	747
21		●平日のみ	720	725	733	736	(736)梅が丘	-	741	-	-	750

新岩国駅・錦帯橋方面→岩国駅【上り】													
廿木・大藤・千石原・新岩国駅→錦帯橋→岩国駅													
行先番号	車両	始発	新岩国駅	下多田	錦帯橋	裁判所	西岩国駅	桜ヶ丘	室の木	長山公園	天神町	岩国駅	
30		P18▶			梅が丘方面①	1337	1340	-	-	-	-	1346	1357
21					1343	1348	1356	1359	-	-	1404	-	1412
11		●平日のみ				1408	1411	-	-	-	1416	-	1423
11						1420	1423	-	-	-	1428	-	1435
30		P18▶			梅が丘方面②	1435	1438	-	-	-	-	1444	1455
21					1443	1448	1456	1459	-	-	1504	-	1512
12						1510	1513	-	-	-	-	1518	1529

図 42 岩国市公共交通総合時刻表 表紙と時刻表・地図（2022年10月版）

取組主体	周防大島町、運行事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
公共交通マップの作成、配布	作成		随時更新		
総合時刻表の作成、配布			必要に応じ作成、更新		

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

対応する課題

- 地域に公共交通があることの意義を広め、理解を深めていく取組を進めていく必要があるとともに、公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要がある

事業概要イメージ

- 小中学生、高齢者等を対象とした乗り方教室の実施
 - ・事業③-3とも連携し、マップ等を効果的に活用
 - ・周防大島高校等との連携も検討



出典：防府市 web サイト

図 43 乗り方教室のイメージ

- 自治会や社会福祉協議会等で行われるウォーキング等の健康づくりの取組の中で、公共交通利用を取り込んだ仕組みを構築
 - ・例えば、集合場所から目的地までウォーキング、帰りはバス利用といった仕組み



図 44 公共交通利用を取り込んだ仕組みのイメージ

- 町などが主催するイベントについて、公共交通でのアクセスを考慮した時間設定の呼びかけ
 - ・イベント周知チラシ等において、公共交通でのアクセス情報を掲載、特典付与も検討
 - ・町はイベント主催者に対し、公共交通でのアクセスに関する情報提供を行う
- 転入者が転入手続きをする際、公共交通に関する情報媒体（時刻表等）の提供

取組主体	運行事業者、周防大島町、地域住民、イベント主催者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
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					

事業④-3 結節点が地域の拠点となる取組の実施

対応する課題

- 乗継を行う「結節点」では、乗継時間を有効に使え、安心してバス等を待つことのできる環境をつくっていく必要がある
- 移住者との連携も活かし、地域の活力を生むことも目指していく必要がある

事業概要イメージ

- 結節点を複合機能化し、地域の拠点性を向上（結節点を地域の目的地化）
 - ・物販施設や飲食店等、複合機能化を図りやすくする（オフィス利用等も可、新たな施設整備のみを志向しない）
 - ・移住者で新規に店舗等の開業を目指している人がいる場合に、場所を提供
 - ・開業に向けた準備には地域の協力を仰ぐ（町からも呼びかけ）



図 47 バス停に観光協会が隣接
(周防大島町)



図 48 バス停に道の駅、図書館等が併設
(道の駅クロスロードみつぎ)



図 49 バス停、路面電車電停にコンビニが併設
(高知県南国市)



図 50 バス停に公民館が併設
(広島県広島市安佐北区)

取組主体	施設管理者、移住者、地域住民、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
結節点の複合機能化					

事業④-4 バリアフリー化の推進

対応する課題

- 公共交通を知る機会や使いたくなる機会を増やす取組を進めていく必要がある

事業概要イメージ

- 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を推進
 - ・以下の路線での導入にあたっては、車両減価償却費等国庫補助金を活用
 - ✓防長バス 大島本線
 - ✓防長バス 大島線
 - ・マイクロバス、ワゴン車を使用する路線においても、車イス対応車両の導入を検討



出典: 防府市社会福祉協議会

図 51 スロープ付き車両の例



出典: トヨタ自動車株式会社 HP

図 52 車イス対応車両の例

- 路線バス運行箇所においては、正着促進縁石^(*36)の導入も検討



図 53 正着促進縁石の例（岡山県岡山市）

取組主体	運営事業者、周防大島町、国、道路管理者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
バリアフリーに対応した車両の導入	■	■	■	■	■
正着促進縁石導入の検討	■	■	■	■	■

事業⑤-1 貨客混載の導入

対応する課題

- 地域に公共交通があることの意義を広め、理解を深めていく取組を進めていく必要がある
- 「町民の移動手段」である公共交通を運行する事業環境を維持できるようにするため、多角的な観点での収益確保策を検討する必要がある
- 観光客をターゲットとした商品開発や医療機関との連携、定額乗り放題制の仕組みなどにも取り組んでいく必要がある

事業概要イメージ

- 定時定路線の公共交通においては、商品の配達代行等の貨客混載を実施
 - ・お弁当の宅配や商品の出荷、観光客向けのサービス等を想定



図 54 高速バスでの貨客混載事例
(尾道市・やさいバス)



出典：東急バス web サイト
図 55 路線バスでの貨客混載事例

- タクシー等、個人宅までアクセスが可能な交通においては、宅配代行の導入を検討
 - ・宅配事業者から常温貨物の宅配委託を受け、手数料収入を獲得

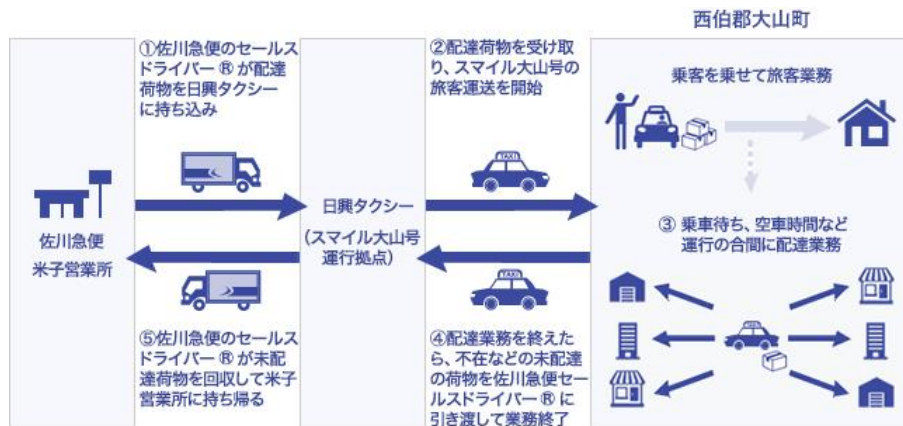


図 56 デマンド交通を活用した宅配代行の事例 (鳥取県大山町)

取組主体	運行事業者、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
定時定路線における貨客混載の実施	仕組み検討、関係機関との調整			貨客混載の実施	
宅配代行の導入の検討	関係機関協議、調整		ニーズ等の状況により実装		

事業⑤-2 広告収入による事業の維持

対応する課題

- ▶ 「町民の移動手段」である公共交通を運行する事業環境を維持できるようにするため、多角的な観点での収益確保策を検討する必要がある

事業概要イメージ

- ▶ 車両へのラッピングやバス停ネーミングライツ(*37)の導入による運賃外収入の獲得
 - ・ 町内の観光施設やお店等を想定
 - ・ 車体以外にも公共交通マップ等への配置により事業費を捻出

④ 全面ラッピング+ネーミングライツセット



全面ラッピングと併用して、バスに愛称をお付けいただくことができる「ネーミング・ライツ制度(施設命名権)」を活用したセット広告です。バス1台丸ごと広報媒体としてお使いいただけます。(例「トクシイ号」など)バスの愛称として多くの方に親しみを持たれ定着し、非常に高いプロモーション力が見込まれます。

種別	数量	金額
広告料	1台年間	924,000円
制作・施工費	一式	682,000円～

出典: 徳島市交通局 web サイト

図 57 車両ラッピングの事例(徳島市交通局)

■ ネーミングライツ広告 2021

高槻市営バス

【掲載のイメージ】

POINT

◎お近くのバス停に副呼称として社名(店名)を記載
停留所からのアクセスの良さをダイレクトにPR
地元公共交通のスポンサーとしてイメージアップ

①, ②

- 掲出位置 ※イメージ
- ①車内放送
 - ②車内テロップ表示
 - ③乗降券/バス乗降券
 - ④乗降券表示/乗降券
 - ⑤WEB表示(高槻市営バス時刻表乗車内ページ)

- ネーミングライツ(1停留所 3ヵ年プラン)
- 【募集期間】 3ヵ年(2021.4.1~2024.3.31)
- 放送内容 / 10文字程度(横し、社名・店名のみ)
 - 広告費 / 別紙参照
 - 製作費 / 別紙参照(別紙表裏記に付随費用)

- 【注意事項】
- ・ 該当停留所から概ね100m以内の立地の施設、企業、店舗等
 - ・ 名称が〇〇前の停留所はバス運行道路沿い施設、企業、店舗に限る
 - ・ よりのみ、下りのみに限定は不可。
 - ・ 副呼称の文字色・背景色はコーポレートカラーの適用が可能な場合あり
 - ・ ネーミングライツ広告の認可されないバス停は掲載不可
 - ・ 各種審査があります

募集期間終了
締め切り/2021/5/18

バス停名

バス時刻

路線図

木津川市コミュニティバス

木津川市役所 (〇〇〇〇前)
Kizugawashiyakusyo
〇〇〇〇〇〇

【本名称】 【副名称】

【備考】

- ・ ネーミングライツでの命名箇所は赤字の副名称部分になります。
- ・ バス停名は、企業・事業所・店舗の名称の後ろに、必ず「前」を付けることとします。
- ・ 路線図部分の名称については本名称のみとなります。
- ・ 上記はイメージですので、実際とは異なる場合がございます。また、名称の長さによって掲載位置等が変更になる可能性があります。
- ・ 掲載する文字数は、概ね12文字以内を目安とします。

出典: 高槻市営バス web サイト

出典: 京都府木津川市 web サイト

図 58 バス停ネーミングライツ(副呼称(*38))の事例

取組主体	運行事業者、周防大島町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
車両へのラッピングやバス停ネーミングライツの導入					

事業⑤-3 観光客をターゲットとした商品の開発

対応する課題

- ▶ 観光客をターゲットとした商品開発や医療機関との連携、定額乗り放題制の仕組みなどにも取り組んでいく必要がある

事業概要イメージ

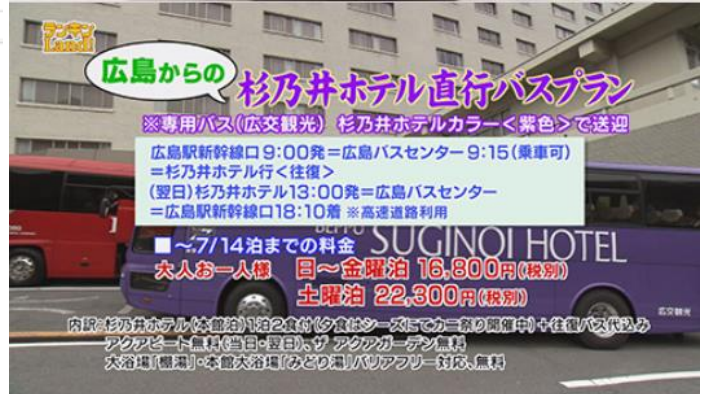
- ▶ 運行事業者（旅行業免許保有者）による観光客向けの商品の開発を促進

例1) BBQ時の食材や飲料の宅配、広島市方面からの送迎タクシー手配、島内観光乗合タクシー等



出典:あいのりタクシーweb ページ

図 59 相乗りタクシーの事例



出典:RCCweb ページ(2017年)

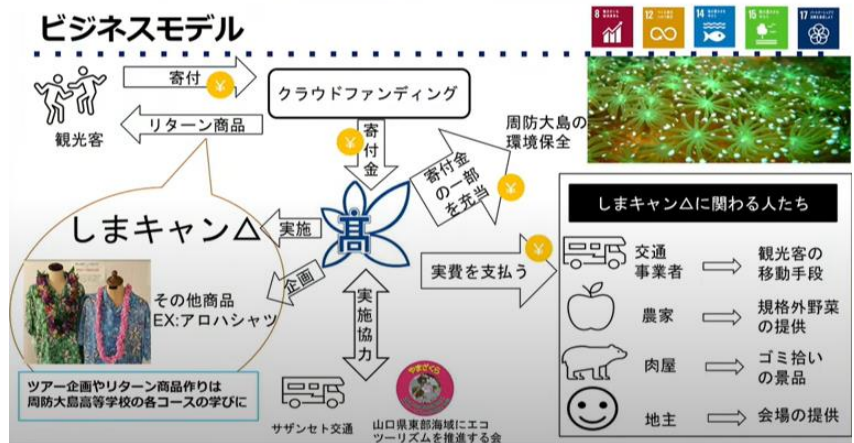
図 60 広島方面からの送迎の事例

例2) 周防大島高校の「しまキャン△」と連携した取組

出典:RESAS youtube チャンネル

図 61 周防大島高校の取組例

(地方創生☆政策アイデアコンテスト)



- ▶ スナメリウォッチング等、地域資源を活かした観光PRの実施

取組主体	運行事業者、周防大島町、その他関係団体				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
観光客向けの商品の開発			商品開発、販売		
観光客向けのPR			PRの展開		

第9章 計画の推進体制

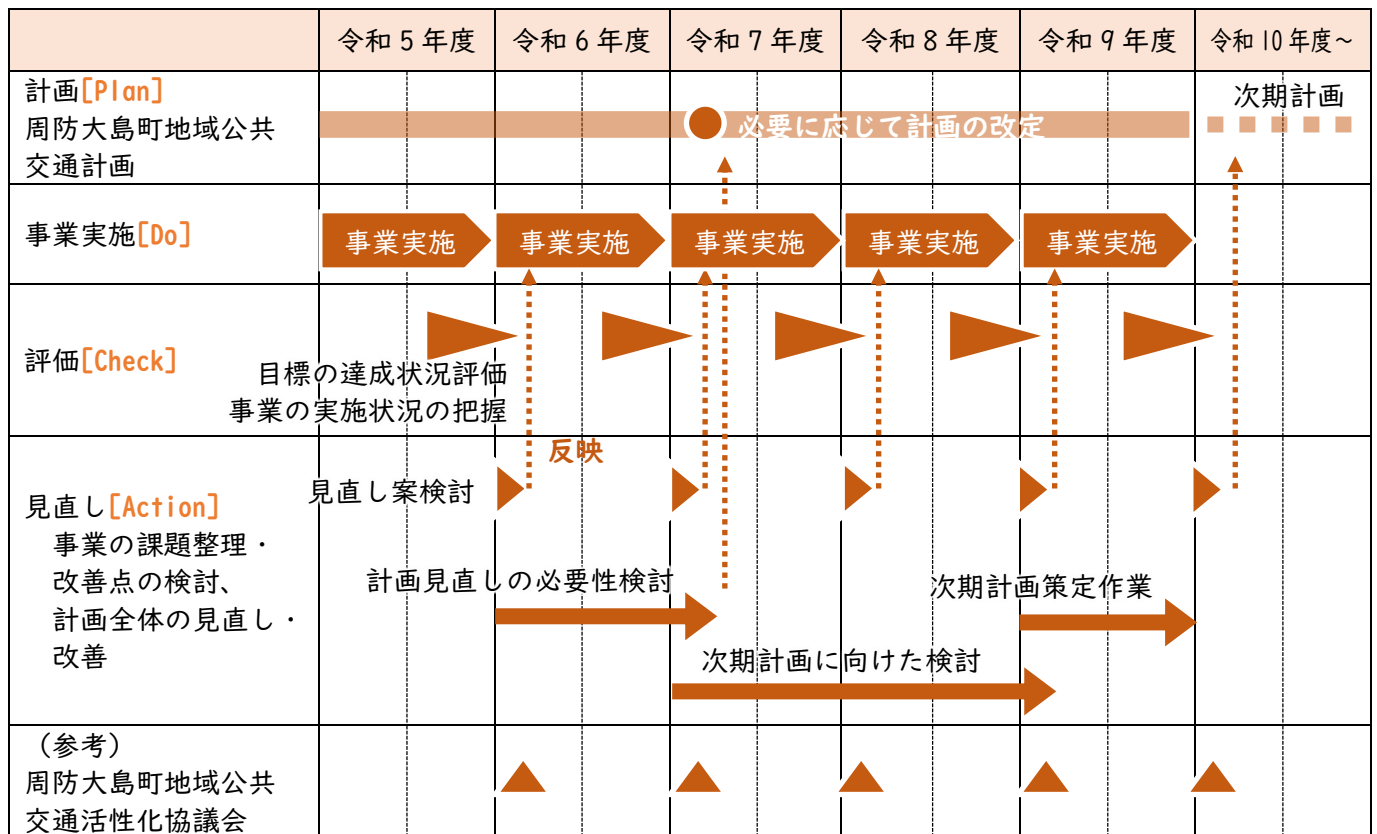
9.1 計画の進捗管理方法

計画の進捗管理は、毎年度実施する周防大島町地域公共交通活性化協議会において前年度の計画に位置付けられた各事業の取組状況と、各評価指標の評価結果を報告することとします。

なお、計画の進捗状況を踏まえ、協議会で事業の見直し等を必要に応じて実施することとします。

9.2 計画期間全体、各年度の取組スケジュール

計画期間全体における毎年度の事業実施や評価等の取組スケジュールを以下に示します。



なお、この他に利便増進実施計画を策定する場合、その内容にあわせた見直しを行う場合があります。

各年度における取組スケジュールを以下に示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画[Plan]	見直しに基づく改善				次年度事業検討			● 次年度予算要求				
事業実施[Do]	必要に応じて修正						事業実施					
評価[Check]							事業実施状況の確認・評価					
見直し[Action]							評価結果を受けた見直し検討					

用語解説

地域旅客運送サービス(*1)	地域における旅客の運送に関するサービス。
利便増進実施計画(*2)	地域公共交通計画に即して地域公共交通利便増進事業を実施するための計画。
生活関連施設(*3)	高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設。
コミュニティバスシステム(*4)	路線バスと乗合タクシーの間を埋める小型バスで、バス不便地域を運行する新たな乗合バスの総称。(第2次周防大島町総合計画より)
交通弱者(*5)	移動に際し不便や困難を抱える者をいう。具体的には、公共交通機関を使えなかったり、不便を感じている人、自家用車を使えない人であり、免許非保有者や子ども、高齢者を指すことが多い。
デマンド交通(*6)	予約型の運行形態の乗合輸送サービスのこと。
平均乗車密度(*7)	路線全体でのバスに乗っている平均乗客数をいう。輸送人キロを実車走行キロで除して求められる。
フリー乗降(*8)	経路上の安全が確保される場所では、バス停以外でも乗降が可能となる仕組み。
インバウンド(*9)	外国人が訪れてくる旅行。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
テレワーク(*10)	情報通信技術を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
行政連絡船(*11)	定員が12名以下の船舶を用いた、行政が運営する渡船のこと。
実車走行キロ(*12)	自動車実際に貨物又は旅客を載(乗)せて走った距離をいう。
指定管理(*13)	多様化する市民ニーズにより効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間のノウハウを活用しながら、市民サービスの向上と経費の節減を図ることを目的に、平成15年6月の地方自治法改正により創設された仕組み。
福祉有償運送(*14)	障がい者や要介護者等を対象に、NPO等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用自動車(白ナンバー)で行う、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。
半クローズ制(*15)	特定の区間において、乗車のみあるいは降車のみ可能とする仕組み。公共交通同士が競合する場合や高速バスに導入されることが多い。
空白地帯(*16)	交通空白地といい、一定の距離に駅やバス停などが無い地域を指す。
時間距離併用制運賃(*17)	交通混雑等のため走行速度が一定速度(10 km/h)以下になった場合の運送に要した時間を走行距離に換算し、距離制メーターに併算するもの。
時間制運賃(*18)	時間制運賃による旨の特約がある場合に適用される運賃で、距離に依らず運行時間で決まる運賃のこと。
輸送資源(*19)	地域公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動や輸送に係る手段全般のこと。

棚卸し(*20)	一般的には、会計期間において、企業や店舗の施設内に保有している商品や原材料の数量や状態を調査することを指すが、ここでは本町内における輸送資源の総量（車両台数や運転士数等）を把握することを意味する。
結節点(*21)	自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。
UIJ ターン(*22)	Uターン：地方から都市へ移住したあと、再び地方へ移住すること。 Jターン：地方から大都市へ移住した者が、生まれ故郷の近くの（元の移住先よりも）規模の小さい地方大都市圏や、中規模な都市に戻り定住すること。 Iターン：出身地とは別の地方に移り住む、特に都市部から田舎に移り住むこと
定額乗り放題制(*23)	月額や年額等の料金を支払うことで、一定の条件下（範囲や距離等）で乗り放題となる仕組み。
フレイル予防(*24)	加齢とともに心身の活力（運動機能や認知機能等）が低下し、生活機能が障害され、心身の脆弱性が出現した状態(フレイル)を予防すること。
ステークホルダー(*25)	利害関係者のこと。
区域運行(*26)	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。
二酸化炭素排出原単位(*27)	ある単位量あたりの二酸化炭素排出量をいう。交通分野では台キロあたり(総運行距離)や人キロ(総輸送距離)あたりとすることが多い。
貨客混載(*29)	旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができる仕組みをいう。
モビリティマネジメント(*29)	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段に適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。
ゾーン運賃制(*30)	いくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式。一般的には、その都市を中心に、ほぼ同心円で区切ってゾーンを設定し、それぞれのゾーン内では距離に関係なく均一の運賃を払う。
交通系 IC カード(*31)	情報(データ)の記録や演算をするための IC(集積回路)を内蔵しているカード。交通系 IC カードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
デジタルチケット(*32)	電子チケットともいう。紙媒体のチケットをデジタルデータ化し、スマートフォンやタブレット等に直接届くチケットのこと。
デジタルサイネージ(*33)	「電子看板」とも呼ばれ、交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等、映像や文字を表示する情報・広告媒体のことをいう。

標準的なバス情報フォーマット (GTFS データ) (*34)	交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマットとして定められた日本の規格。GTFS は、General Transit Feed Specification の略称。
オープンデータ化(*35)	機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータであり人手を多くかけずにデータの二次利用を可能できるようにすることをいう。オープンデータ化されたデータは、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができる。
正着促進縁石(*36)	バス停が縁石で分離され、かさ上げされている場合に、バス停と車両を近接して停車(正着)することを促進する縁石のこと。
ネーミングライツ(*37)	命名権ともいう。契約により施設の名称に企業名や商品名を冠した愛称を付与させる代わりに、ネーミングライツを取得した企業等から対価を得て、施設の運営維持と利用者のサービス向上を図るもの。
副呼称(*38)	本来の名称に追記される名称のこと。

《《《《用語解説》》》》

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38