

小値賀町地域公共交通計画 (概要版)



小値賀町
令和5年3月

小値賀町地域公共交通計画（概要版）目次

小値賀町地域公共交通計画概要版

頁

第1章 計画策定趣旨・位置づけ

1 計画策定の背景・趣旨	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の推進期間	1

第2章 地域公共交通の現状と課題

1 町の概要	1
2 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け	2
3 地域公共交通の現況	2
4 地域公共交通の利用実態と課題	3
5 地域公共交通の方向性	4

第3章 地域公共交通が有する多面的な効果の把握

1 地域公共交通のクロスセクター効果	5
2 定性クロスセクター効果	5

第4章 持続的な地域公共交通の実現に向けた方針

1 基本方針	6
2 計画の区域	7
3 計画の目標	7

第5章 目標達成のための実施事業

1 事業体系	9
2 事業・実施主体	9
3 事業スケジュール	

第6章 計画推進体制

1 計画推進体制	10
2 事業進捗の評価方法	10

第1章 計画策定趣旨・位置づけ

1 計画策定の背景・趣旨

離島自治体である小値賀町の陸海空の地域公共交通の確保・維持は、人口減少・超少子高齢化の進展の中でも重要な課題の一つであり、国際連合加盟国が採択した「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し2030年までに達成すべき目標SDGsのターゲットの1つである「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。」は、小値賀町においても重要であり、この目標の実現に向けて、関係者からなる小値賀町地域公共交通会議を設置し、今後の地域における公共交通の見直しの方向性とその進め方を明確にし、実際に前進していくための計画として、この「小値賀町地域公共交通計画」を策定した。

2 計画の位置づけ

小値賀町地域公共交通計画は、以下の3つの役割を持つ計画として策定する。

① 法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月制定）に基づく計画。

② まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、総合計画やまちづくり関連計画との整合をはかり、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」。

③ 多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、町民、地域団体交通事業者など、多様な主体が参加、連携して取り組むための共有ビジョン。

3 計画の推進期間

本計画の計画期間は令和5年度から令和9年度までの5年間とする。

第2章 地域公共交通の現状と課題

1 町の概要

(1) 立地・地勢

本町は、小値賀本島を中心として、その周囲に散在する大小17の島からなり、五島列島の北部に位置し北は、佐世保市宇久島に7.5km南は、5.5kmを隔てて新上五島町中通島に相對し、東は海を隔てて九州本土に、西は遠く東シナ海に望んでいる。

総面積は、25.46km²、本島は12.22km²中央部に一般に平坦で農耕地として多くが活用されておりその中に強風を避ける形で分散して集落が形成されている。気象は、黒潮暖流が九州の南西海岸で枝別れして一部は九州西海岸沿いに五島近海を経て日本海に入る対馬海流の影響を受けて「温暖多雨」な海洋性の気候であり、台風シーズンだけでなく強風・高波が発生する頻度は少なくなく、海上航路の欠航も年間を通して発生している。

(2) 町の構造

全体が比較的平坦な地形を持つ本島の中心部を南北に貫く都市軸の南端に小値賀港ターミナル・笛吹港北端に柳港が立地し軸上に商業公共・教育・福祉医療・生活関連施設及び住宅地が立地し、その軸の東西に分散立地している周辺住宅エリアを環状にバス路線が繋がる等コンパクトな構造により土地利用がされている。今後さらに、縮減していく地域社会の利便性と効率性を確保していくために諸機能の立地について、町の構造をより適切・強化していく形での適正立地に努め、結果として公共交通体系の充実につながるまちづくりに資することとする。

(3) 港湾

本島の南方に、町外幹線航路(佐世保市・福岡市・五島市・新上五島町方面)の拠点であり本町の玄関口である「小値賀港ターミナル」、隣接して町内二次離島(大島・野崎・六島)間の海上交通の港である「笛吹港」、そして北方に佐世保市宇久町神浦港・町内二次離島(納島)間との海上交通の港である「柳港」がある。

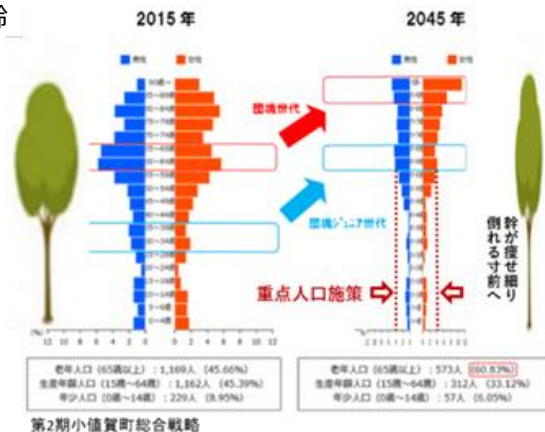
(4) 空港

昭和60年に開港した滑走路長800mの空港があり、福岡空港及び長崎空港間で定期便が就航していたが、平成18年に廃止されて以来、チャーター便・ドクターヘリ等の利用がされてきた。



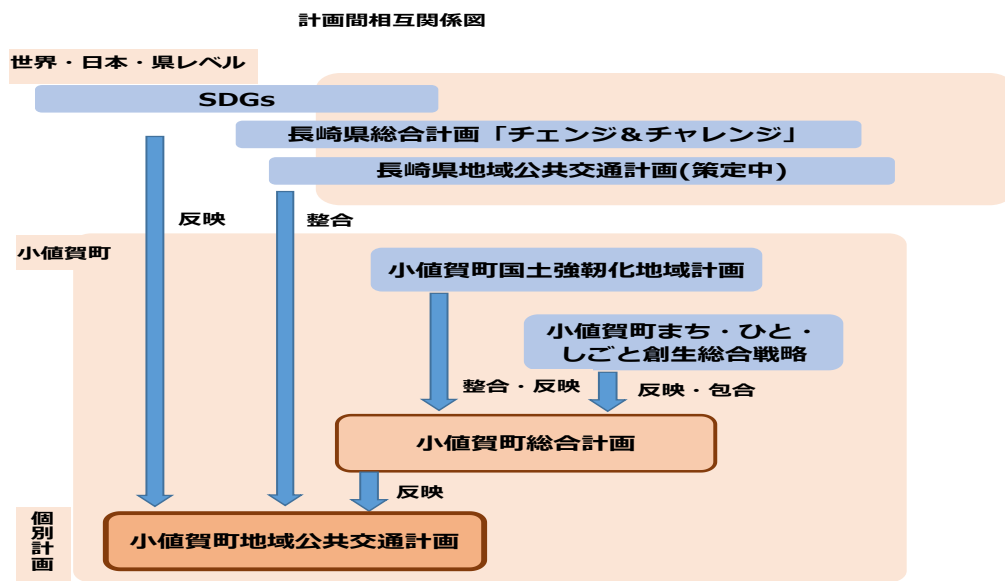
(5) 人口動向とその展望

本町の総人口は、令和4年9月末時点で、2,252人、高齢化率52%、周辺居住エリアでは57%、小中高校で1学年10人を割るクラスが複数発生する状況であり、0歳から40歳代までの人口の減少が特に深刻な超少子高齢化社会となっており、近い将来高校の存続及び地域社会の維持ができなくなる可能性が出てきている。このことから、町民が住み続けられる地域社会を維持発展させ、UJIターンの移住者を積極的に受け入れ、定住を促進していく人口施策を重点的に展開していくことが求められ、そのためにも、利便性が高く使いやすい公共交通体系の構築も重要となる。



2 上位・関連計画における公共交通に関する位置付け

交通計画と上位計画との相互の関係は、下記の通りである



3 地域公共交通の現況

(1) 陸上交通

- 公共交通
 - A 路線バス(小値賀交通株)
 - B 公共交通空白地有償運送(社会福祉協議会) (町内にタクシー営業所がない)
- 利用対象
 - ・高齢者を中心とした交通弱者(A-75歳以上無料)
 - ・通学・通勤
 - ・買い物等
 - ・観光客・親せき等の来訪者 (車椅子使用者はB 社会福祉協議会対応)
- 利用動向
 - A 減少傾向(空白地有償輸送の影響大+人口減少)
 - B 増加傾向(買い物・金融機関、診療所等の生活需要が増加)
 - ・新型コロナで来訪・住民のターミナル利用が著しく減少
- バス路線
 - ・ターミナルと診療所を拠点バス停として、島内全体を循環
- 免許取得者
 - ・小値賀町の免許取得率(取得者/人口=62.13%)下から3位(県平均 63.46%)

(2) 海上交通

- 幹線航路
 - A フェリー
 - 1 佐世保-上五島航路(九州商船株式会社) 2便/日当往復
 - 2 博多-福江航路(野母商船株式会社) 1便/日当往復
 - B 高速船
 - 1 佐世保-宇久航路(九州商船株式会社) 1.5便/日当往復
 - 2 佐世保-有川航路(九州商船株式会社) 1便/日当往復

○役割 生活物資の輸送や、本土への通院等、島民にとって欠かせない重要な交通手段

- 利用動向
- A 町民の佐世保・博多間の重要な交通手段であると共に、比較的町民以外の観光客等の利用が多く、8月に乗降客数が増加する等季節変動がある。また、コロナの影響が大きく、島民割導入後乗降客数が減少している。
 - B 町民の佐世保間の重要な交通手段であり、大きな季節変動はなく、コロナの影響はフェリーほど大きくなく、島民割導入後乗降客数が増加している。

船名				
会社	九州商船株式会社	野母商船株式会社	九州商船株式会社	九州商船(株)
種類	フェリー	フェリー	高速船	高速船
寄港地	佐世保-宇久平-小値賀	博多-宇久-小値賀-青方-奈留-福江	佐世保-有川-小値賀-宇久平	佐世保-宇久平-小値賀-有川
所要時間	●小値賀～佐世保: 2時間40分～3時間20分	●小値賀～博多:約5時間 ●小値賀～青方:50分 ●小値賀～福江:約3時間半	●小値賀～佐世保:2時間45分	●小値賀～佐世保:1時間45分 ●小値賀～有川:35分
就航年月	令和元年5月	平成26年7月	平成30年12月	平成22年2月
旅客定員	432人	350名	300人	140人
車輛搭載	乗用車48台	乗用車55台	-	-
総トン数	1,387トン	1,598トン	295トン	115トン

- ② 沿岸航路 A 笛吹～大島・六島・野崎航路（町営船はまゆう）
 B 柳～納島航路（町営船さいかい）
 C 宇久町神浦港－柳港航路（佐世保市営みつしま）

○役割 本島と二次離島間及び宇久島間の航路で、買物、通院、通学など、重要な生活航路

- 利用動向 A 約20人/日の利用、コロナの影響は大きくなく、人口減少による減少傾向。
 B 約8人/日の利用、コロナの影響は大きくないが、人口減少による減少傾向。
 C 約5人/日の利用があり、コロナの影響もあるが、全体的に減少傾向。

島名	小値賀島	大島	六島	野崎	納島
人口	2,203人	55人	1人	1人	21人
主要な産業	農業・漁業・商工業・観光業	農業・漁業	観光業	漁業	
島の概要	面積：約13.0k㎡ 文教施設：こども園、小学校 中学校、高等学校 島内交通：バス 空白地有償運送 医療機関：町立診療所	面積：約0.7k㎡ 文教施設：小学校分校 島内交通：なし 医療機関：なし	面積：約0.7k㎡ 文教施設：なし 島内交通：なし 医療機関：なし	面積：約6.8k㎡ 文教施設：なし 島内交通：なし 医療機関：なし	面積：約0.6k㎡ 文教施設：なし 島内交通：なし 医療機関：なし

船名	第3はまゆう		さいかい	みつしま
会社	小値賀町		小値賀町	佐世保市
種類	島間連絡船		島間連絡船	島間連絡船
寄港地	笛吹-大島	笛吹-六島-野崎	納島-柳	神浦-寺島-柳
所要時間	●笛吹～大島：10分	●笛吹～六島：20分 ●笛吹～野崎：35分 ●野崎～笛吹：20分	●柳～納島：7分	●柳～神浦：17分 ●柳～寺島：20分
就航年月	平成28年7月		平成11年12月	平成25年8月
旅客定員	54名		30名	32名
車輻搭載	—		—	—
総トン数	19トン		14トン	19トン

(3) 航空交通

小値賀空港は、昭和60年(1985年)に滑走路長800mで開港した空港である。オリエンタルエアブリッジがBN-2 アイランダーにて福岡空港と長崎空港に就航していたが、航空機材利用客数の関係があり、福岡空港便が2004年3月、長崎空港便が2006年3月をもって休止となったのち、定期便の就航は無くなっている。

ただし、現在も職員を配置し、自家用飛行機の受け入れや、救急患者のヘリコプター移送のために運用されている。空路の再開は、長年の町民の願いであり、観光等交流人口の増加による地域活性化に大きく寄与することが期待されているが、航空機材不足等諸般の事情から、今だ実現に至っていない。

4 地域公共交通の利用実態と課題

(1) 陸上交通の利用実態と課題

陸上交通に係る課題は以下の通りである。

- ① 超少子高齢化の中、適切な投資をしつつ需要に応じた効率的な交通体系の維持・構築
- ② 人口減少対策として、笛吹地区一点集積構造ではなく周辺地区への分散市街地構造に適した公共交通ネットワークの構築
- ③ 免許返納層の移動代替えとしての公共交通サービスの充実
- ④ 町民・観光客等来訪者にも満足度が高い公共交通体系と分かり易い情報提供
- ⑤ 船便接続性・利用目的毎の時間帯運行等の利用者需要に配慮した路線バスのダイヤ改正
- ⑥ デマンド移送である社協移送サービスとバス事業との事業統合による持続可能な町内公共交通事業体制の確立

A 路線バス(小値賀交通株)・補助 約850円/人

(令和3年 補助金 10,000千円/年間乗客数 約12,000人)

(30ダイヤ/日の乗車人数、約40人等利用が低下傾向、空白地移送利用へ)

B 公共交通空白地有償運送(社会福祉協議会)・補助 約1,100円/人(29年度開始)
 (令和3年 補助金 8,400千円/年間乗客数 約7,500人)

- ⑦ 社会基盤としての公共交通を担う安定した経営体の構築
- ⑧ 福祉移送サービスとの役割分担の明確化

(2) 海上交通の利用実態と課題

海上交通に係る課題は以下の通りである。

- ① 利便性の向上・バリアフリーへの対応
 - ◆公共交通機関は住民の生活基盤であり、超高齢化社会である小値賀町では、航路船舶のバリアフリー化は必要
 - ◆船舶だけでなく、港そのものの歩車道分離・バリアフリー化整備が求められる。
- 小値賀港ターミナルのボーディングブリッジは完成したが、佐世保港のフェリー・高速船共乗降施設のバリアフリー化が進んでおらず、町民が年平均7回以上使用する佐世保港に対する改修要望は強い。
- ② 島内外海上交通の利便性の向上・島内陸上交通との接続性の向上
 - ③ 観光交通の利便性の向上・幹線海上交通との接続性の向上
 - ④ 赤字の離島航路であり、補助金に依存した収支構造
 - ◆経営改善を行っても、黒字転換は難しく、航路維持には公的な支援に頼らざるを得ない
 - ⑤ 利用実態に合った運航の効率化による運航コスト削減策の検討

◆島民の日常生活移動、生活物資の搬送を担う生活インフラともいえる航路であるが、将来の欠損増大、経営破たんを回避するためには収支を改善する必要があり、島民の航路利用実態や日常生活移動状況に適合した運航本数やダイヤの効率化を図るなど、運航コストの削減が必要 (例) デマンド化の導入等

- ⑥ 収益率向上・利用促進により運賃収入比率の向上が必要
 - ◆補助 約3,090円/人
 - ・補助金 35,266千円 ・繰入金 14,405千円
 - ・年間乗客数 16,077人
 - 内 訊 大島 6,998人・六島 442人・野崎 5,447人・納島 3,190人)
 - ※上記は、平成28年度～令和2年度の5年平均を使用
- ⑦ 持続性ある二次離島航路の海上交通体系の構築
 - ◆限られた居住者など、航路利用者は減少することが予想され、航路維持のためには利用者の維持確保が不可欠であり社会基盤としての公共交通を担う安定した経営体構築が必要
 - ◆コロナ後を見据えた島内公共交通体系の再構築が必要
- ⑧ 二次離島の地域振興の一翼を担いうる交通体系の構築
 - ◆島民にとって対象航路の維持は必要不可欠のものであり、航路維持に向けて「島民ができることをやって航路を守る」という意識の醸成が必要
- ⑨ 町外幹線航路については、佐世保航路の夕方の小値賀発便及び、有川経由長崎間航路等利便性向上に係る町民の要望について、交通事業者と協議を今後進めていく。

(3) 航空交通の課題と利用実態

小値賀空港の利用は、令和3年度については下記の通りである。

全国に滑走路が800m台の飛行場は11ヶ所あり、定期便が就航しているのは、東京都の調布飛行場と、伊豆七島の離島、新島、神津島の空港のみであり、全国的にも小規模飛行場の有効活用は厳しい環境にある中ではあるが、地域振興及び町民の強い要望の実現に向け多面的な検討と関係機関との協議を積み重ねる中で、打開策を模索していく必要がある。

5 地域公共交通の方向性

I 町内陸上公共交通の方向性

- ① 陸上公共交通事業主体の合理化

離島という陸上交通においてクローズされた地理的条件、及び超少子高齢化と人口減少の進行という地域社会の変化下において、車いす利用者等福祉目的サービス以外の陸上公共交通需要に対しては、単一の陸上公共交通事業主体によるサービスの提供により、事業の効率化とサービスの質の向上を図ることが求められる。
- ② 陸上公共交通運行方式のデマンドへの移行

2017年7月のタクシーの廃業以降、社会福祉協議会により公共交通空白地有償運送が開始され料金が手ごろであることもありタクシー替わりに利用されることで、島民の支持を得、柔軟に移動需要に対応できることから、バス利用から公共交通空白地有償運送利用に置き換わってきている。今後の動向をみる必要があるが、このままバス利用が減少し、空白地有償運送に置き換わっていくようであれば、陸上公共交通の運行方式をフルデマンド方式に転換することも検討していく必要がある。当面は、バス交通の内、利用率が少ない区間を予約制に移行することで対応することとしたい。

- ③ 運行機材の変更
 - ◆ダウンサイズ化
 - ・路線バスは、車両の定員に対して乗客数が著しく少ない運行が多い
 - ・混雑時は、二便で補完することで車両のダウンサイズ化は可能
 - ・定員10名以下のワゴン車へ転換をはかることで車体費用・経費軽減、大型免許でなく普通免許二種で運行でき、人材確保が容易となる
 - ・運行可能道路が増加する
 - ◆電気自動車化
 - ・早期に公共交通の電気自動車化を推進し、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進する。
 - ・公共交通の電気自動車化を先行し、公共機関、住民所有車両の電気自動車への転換を促進する。
 - ・公共交通の運行車両を普通車又は軽自動車等導入時期を早める取組を実施

- ④ 既存バス路線改革
 - ・海上交通との接続性の向上等の為のダイヤ改定
 - ・バス道の改修による効率的な路線の確保
 - ・バス系統の西・東循環の考え方の導入
 - ・合理的なバス停配置計画により改廃すべきバス停についての見直し
 - ・新診療所建設に伴うバス停改良等、既存バス路線の資源の最大活用
 - ・町民の利用増進を図るため分かり易い路線図・時刻表の配布
 - ・観光客等来島者の利用増進を図る取組推進

II 町内海上公共交通の方向性

- ① 船舶機材の変更
 - 令和 5年 『はまゆう』機関オーバーホール
 - 令和 6年 『さいかい』機関オーバーホール

◇柳～納島航路を運航している「さいかい」が建造から21年経過しているが、平成29年に機械換装による長寿命化を図った。今後新船建造時期等の検討が必要。

- ② 航路の変更
 - 小値賀本島と離島を結ぶ唯一の航路
 - 生活をしていくためには欠くことのできない航路（生活航路）
 - 可能な限り経費を抑えるとともに、航路改善策の実施により赤字額縮小
 - ・運航経費削減（航路ルート、運航本数、ダイヤの見直し等）
 - ・利用促進（野崎をはじめとする観光客の利用増）



○ デマンド化の検討

- 月別利用者数を見ると、7月と8月にピークとなる。帰省客の利用および観光シーズンによる利用者の増加と考えられ、特に野崎航路の利用者数の増加は顕著となる。
- 大島航路の就航状況は、臨時運航も含めて年間1, 306就航のうち24就航が欠航で就航率は98.9%、六島航路及び野崎航路は680就航のうち78就航が欠航で就航率88.6%、納島航路は1,616就航のうち41就航が欠航で就航率97.7%となっている。
- 1便当たりの利用者数は、大島航路が8.8人/便、六島航路が0.4人/便、野崎航路が5.6人/便という状況にあり、六島航路は1便当たり利用者1人にも満たない利用状況にある。
- また、令和3年度に就航があった日で1人も利用がなかった「0人就航日」の割合を出すと大島航路は0.0%、納島航路は0.3%、野崎航路は1.7%という状況であった。一方、六島航路は66.6%と就航日の半分は利用者がいない状況にある。

【令和3年度就航状況】

	大島航路	六島航路	野崎航路	納島航路
①年間運航日数	336日	305日	305日	333日
②年間運休日数	29日	60日	60日	32日
③総就航便数	1,306.0便	680.0便	680.0便	1,616.0便
④実就航便数	1,291.0便	602.0便	602.0便	1,578.5便
⑤欠航便数	24.0便	78.0便	78.0便	41.0便
⑥就航率	98.9%	88.6%	88.6%	97.7%
⑦R3利用者数	11,373.0人	244人	3,338.5人	3,225.0人
⑧1便当たりの利用者数	8.8人/便	0.4人/便	5.6人/便	2.1人/便
⑨0人就航日	0日/年	203日/年	5日/年	1日/年
⑩0人就航日率	0.0%	66.6%	1.7%	0.3%

【デマンド化航路（検討）】



Ⅲ 航空交通の方向性

空路の再開は、町民の強い要望であると共に、旅行者等交流人口の増加による地域活性化に重要な施策であり、精力的に関係機関と協議し、早期の実現に繋げていくこととする。

第3章 公共交通が有する多面的な効果の把握

1 地域公共交通のクロスセクター効果

町は、バスの小値賀交通と移送サービスの小値賀町社会福祉協議会(公共交通空白地有償輸送事業者)に財政支出を行っている。公共交通空白地有償輸送事業は、小値賀町内唯一のタクシー事業者が廃業したのに伴い小値賀町の地域振興上重要な役割を果たしていた公共交通機関の一つであるタクシー機能が失われたことで、それを補完する役割を果たすものとして導入された。タクシー機能は定路定時のバスが対応できない、路線外、バス営業時間・ダイヤ外の移動需要に対応でき、島民の生活を支え、来島者の移動需要に対応していただけてだけでなく、地域の利便性確保の重要な役割を担い様々な公共サービスに係る財政縮減に重要な役割を果たしていたことから、その代替サービスの導入が求められ、公共交通空白地有償輸送事業の導入に至ったもので、バス交通と合わせて、地域公共交通の存在が多様な行政サービスそれぞれの分野の施策の前提であり、図に示すように、その存在により多様な分野のサービスの質の確保に重要な役割を果たしているとの認識から、町は財政支出のバランスに配慮しつつ、継続の努力を続けているところである。



このような地域公共交通が有する多面的な効果のことを「地域公共交通のクロスセクター効果」という。また、町営渡船についても、唯一の本島間の交通の足であることから、同様に継続の努力を続けていくべきものとしている。

2 定性的クロスセクター効果

「地域公共交通のクロスセクター効果」は定量的に算出できる分野もあるが、数値化が困難な項目も存在する。そこで、数値化ができないものも含めて、地域公共交通を存続することで得られる地域公共交通（路線バス等による乗合サービス）の効果とその対象・分野を表に整理する。

▼表：地域公共交通（路線バス等による乗合サービス）の効果とその対象・分野の整理項目

分 区		利用者	地域社会	行政
輸送の効果	本人	外出頻度の増加 適時で安価な移動	社会参加の増大	移動代替え支援負担 軽減
	家族	家族送迎の負担軽減	近隣者送迎負担軽減	
輸送以外の効果	定住人口	定住しやすい環境の 増大	周辺居住エリアの人口 定着 地域維持負担軽減	定住施策負担軽減 人口流出抑制 定住促進
	地域コミュニ ティ	友人等との交流促進	地域衰退軽減	自治活動支援負担軽減
	財政	移動支出の軽減	地域運営収入増	財政支出低減 路線価の維持
	防災	災害時の移動手段の 確保	災害時の移動手段の 確保	避難者の移送の軽減
	交通安全	自動車運転による事 故の減少 免許返納し易さの確 保	交通安全活動負担軽減	交通安全講習開催の 軽減 免許返納者増加
	建設	中古住宅の利活用の 促進	空家発生の防止 中古住宅の流通	駐車場整備の軽減 空家発生の防止
	環境	脱炭素社会実現の取 組	脱炭素社会実現の取 組	温室効果ガス低減施 策の負担軽減
	医療	受診利便性増大		医療費・介護費抑制 受診者送迎負担軽減 訪問診療負担軽減
	健康	心身ともに健康増 進・介護予防		健康増進講習開催軽 減
	商業 地域産業	買物利便性増大	商店街の賑わい 売り上げ増加 消費の拡大 地価低下抑制 飲食店の収入増加	商業振興施策負担軽減 地価の維持 歳入増加
	観光	交流の増大	地域の賑わい	観光増進施策負担軽減
	教育	通学利便性の確保		通学バス運行負担軽減

第4章 持続的な地域公共交通の実現に向けた方針

1 基本方針

○ 地域が目指すべき将来像

超少子高齢化、過疎化が進み、まちづくりが今後ますます厳しさを増していく中、本町は第4次総合計画で、町民総参加で町民一人ひとりがほこりと希望をもてるまちづくりを目指し、「美しい海のまち 生き生きとした産業のまち ふれあいとやすらぎのまち」を将来像として掲げ、この中で地域公共交通を町民の暮らしに欠かせない移動手段と位置付けている。

この間、唯一のタクシー事業者が廃業したことから、タクシー機能の補完のため公共交通空白地有償運送事業を導入したことに伴うバス事業及び町内渡船の利用者が減少したことから、地域公共交通機関の持続可能性が懸念されてきている。

小値賀町は、今後も進行するであろう超少子高齢化・過疎化の中にあっても、賑わいと活力ある中心地としての本島の笛吹地区のまちづくり、及び住み続けることが可能な二次離島をはじめ周辺居住エリアのまちづくりを推進すること等とおして、子や孫の世代が豊かで安心して生活が出来る活力に満ちた地域を創生し、全ての町民がほこりと希望を持って、住みやすく持続可能な魅力あるまちづくりと連動した公共交通の推進を目指す。

地域公共交通は、このような地域が目指すまちづくりの目標を実現するための住民の生活と地域の活性化を支える重要な都市機能の一つとして、「使って残していく」「支えて残していく」地域公共交通づくりを、町民・企業・交通事業者・行政等が連携して進めていく。

していく。また、地域公共交通毎に、下記の図表の通り位置づける。

① 地域住民・来島者の移動手段

免許返納者や運転の出来ない生徒・高齢者・来島者等の移動手段の確保

② 地域全体が持続可能なまちづくりの促進

周辺居住エリア（二次離島を含む。以下同じ）で住み続けることが出来るまちづくりと連動し、諸機能が集約した拠点と居住エリア、或いは周辺居住エリア同士を結ぶ移動手段の確保による地域振興

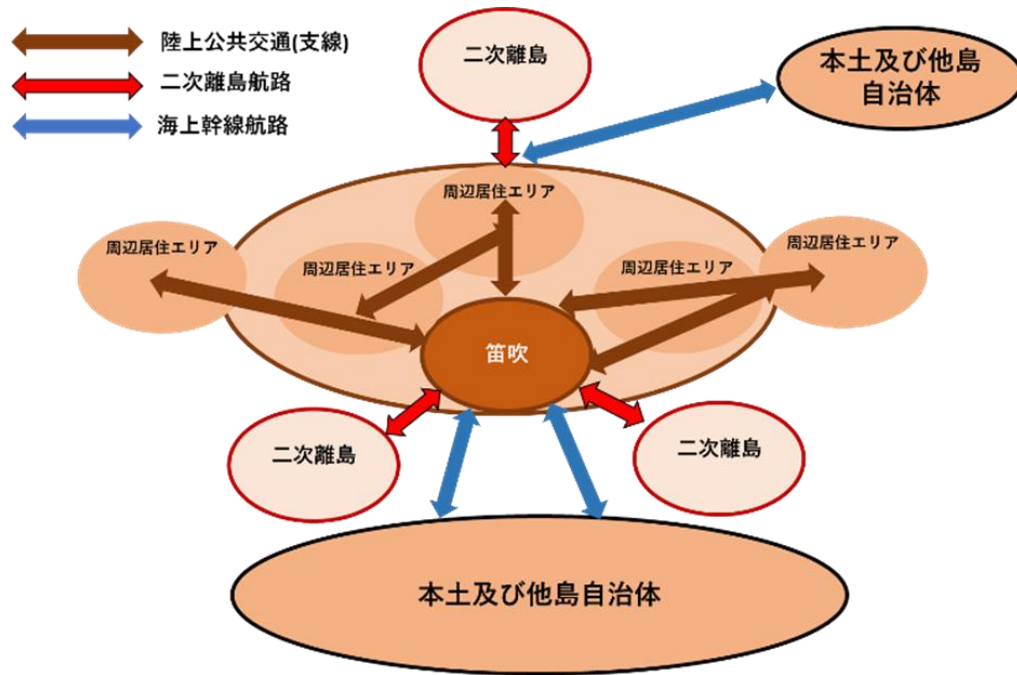
③ まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちの賑わいの創出や、自家用車に頼らないで歩いて暮らせるまちづくりによる健康の増進

④ 社会活動・交流の活発化

地域社会の諸活動を支え、観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上等により人の交流を活発化

◆地域公共交通各系統の位置づけ



位置づけ	系統	役割	確保維持策
海上幹線航路	各海上航路	町外への広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運航水準を確保
海上支線(二次離島間町内渡船)	町営渡船	笛吹港・柳港から二次離島間を接続する	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保
陸上支線(本島内陸上公共交通)	乗合バス	町内各地区を運行し、海上交通に接続する	交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保
	空白地有償輸送		地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助を活用し持続可能な運行)

○ 基本方針—公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性

公共交通が上記の役割を確実に果たしていくために、次の4点の方向性をもって公共交通施策に取り組んでいく。

- ① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築
 生徒や高齢者などの交通弱者をはじめ、誰もが便利で快適に移動できる環境を創出することが必要だ。
 そのため、町民・利用者の生活・活動の質を高められるよう、路線バスや乗合タクシー等多様な陸上交通と航路等が有機的に連携し、補完し合い、乗継しやすい等利便性が高く持続可能な公共交通体系を構築することで、利用者の満足度を向上させ公共交通の利用者数を維持していく。
- ② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成
 笛吹中心地区の賑わい性の確保・活性化と、周辺居住エリアにも住み続けることが出来るまちづくりを同時に推進し、笛吹中心地区と周辺居住エリアのバランスの取れた適正な人口立地を目指したまちづくりの推進が必要だ。
 そのため、周辺居住エリアの住民が、中心地区及び各周辺居住エリア間を快適に移動でき、使いやすく効率的な公共交通ネットワークの形成により、居住エリアの利用者数を維持していく。
- ③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築
 陸上交通にあつては、現在のバス事業者がバス交通だけでなく、デマンド交通も運行することで、町全体の持続可能な公共交通を担える事業者として、会社組織を強化合理化することで効率的な運行体制を構築していく事が必要だ。海上交通にあつても、町営に拘らず民営化も視野に入れ、合理的かつ効率的な運行体制の構築が必要だ。
 そのため、持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制を構築し、利用者一人当たり運行経費の削減等事業の持続性を確保していく。
- ④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開
 公共交通が持続可能な社会構築に不可欠な公共インフラであることの重要性を発信しながら、町民及び観光客等の来島者が主体的に公共交通機関を利用したくなるよう、関係者等と連携し地域・観光情報発信の強化や各種の利用促進策の展開を図ることが必要だ。
 そのため、地域・事業者・行政が連携し多様な企画チケット等による利用促進策と共に、地域の魅力と交通利便性に係る情報を積極的に発信し、便利で分りやすく見て楽しい時刻表を作成する等により新規利用者を獲得していく。

○ 地域公共交通確保維持事業の必要性

小値賀町における公共交通は、持続可能な社会を支え地域活性化に不可欠な社会インフラ・基盤資源であり、島内における生活を支えると共に、島外との広域移動手段である幹線航路の船便との接続を確保するフィーダー路線機能として重要な役割を担っている。計画として数年以内にフルデマンド方式に移行することとしているが、町や事業者の運営努力だけでは実現し維持していくことは難しく、地域公共交通確保維持事業の採択をうけ運行を確保・維持する必要がある。

2 計画の区域

海上交通にあっては、小値賀町内有人離島を含む区域、陸上交通にあっては、小値賀島及び橋で接続している有人離島の区域。

3 計画の目標

(1) 計画目標一覧

- ① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築
目標1—効率的で持続可能な公共交通体系の構築
- ② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成
目標2—周辺居住エリアの陸上公共交通に対する満足度の向上
- ③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築
目標3—利用者一人当たり運行経費の削減
- ④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開
目標4—多様な企画チケット等利用促進策の実施

(2) 目標値

- ① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築
目標1—効率的で持続可能な公共交通体系の構築
小値賀町のまちづくり構造の形成に資する町内公共交通手段（バス、デマンドバス、町渡船）の全体利用者数を評価する。

人口当たり年間町内公共交通全体利用者数	現在値(2021年)	→	目標値(2027年)
	14.6人		15.0人

- ② まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成
目標2—周辺居住エリアの陸上公共交通に対する満足度の向上
笛吹地区以外の周辺エリアでの住宅供給事業等のまちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成に対する周辺居住者の満足度を評価する。

周辺居住エリア居住者の陸上公共交通満足度(対象 周辺居住エリア)	現在値(2022年)	→	目標値(2027年)
	56%		60%

- ③ 持続可能で効率的な運営を可能とする公共交通事業体制の構築
目標3—利用者一人当たり運行経費の削減
利用者一人当たり各公共交通機関の運行経費を評価する。

利用者一人当たり運行経費 公共交通に係る町の財政支出(全体)	現在値(2021年)	→	目標値(2027年)
バス収支率	2,500円/人 32.7%		2,400円/人 33%
バス	1,120円/人		1,000円/人 フルデマンド → 1,100円/人
社協移送サービス(乗合タクシー) 町営渡船	1,370円/人 5,030円/人		4,830円/人

④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開

目標4—多様な企画チケット等利用促進策の実施

多様な企画チケット等の利用促進策による町民外の利用者の増減について評価する。

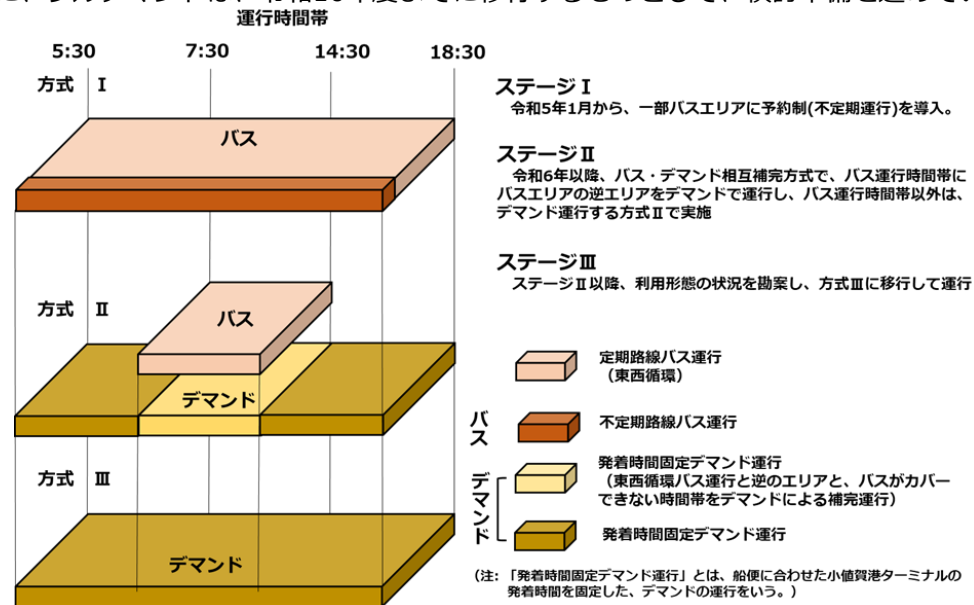
島民以外の乗降客数	現在値(2021年)	→	目標値(2027年)
バス(定時)	0%		フルデマンド
社協移送サービス(乗合タクシー)	8.3%		10%
町営船	18.1%		20%

4 小値賀交通バスのデマンド運行方式の移行について

町では、小値賀交通の定時定路路線バスの利用が、陸上公共交通の60%にまで低下してきている現状を踏まえ、近い将来にフルデマンドに移行することを視野に入れて、小値賀交通が定時路線に加えて、区域運行を実施できるように小値賀交通の体制を強化していくこととして推進する考えである。

下図にあるように、令和5年1月から、ステージⅠの体制に移行した。一部不定期路線となり予約制を導入した。現状アンケート結果にあるように、直接フルデマンドの導入は町民の理解を得られる状況にはないと判断している。よって、第二段階として、バス利用が比較的多い時間帯である、7時30分から14時30分の間だけ定時定路路線バスを運行し、同時間帯は定時定路路線でカバーできないエリアをデマンドが運行する。定時定路路線が運行していない時間帯は、全てのエリアでデマンドが運行する下図のステージⅡの体制に、運転手・車両が確保できた段階で移行することとして、遅くとも令和8年度までに移行できるよう準備を進めていくものとする。

更に、フルデマンドは、令和10年度までに移行するものとして、検討準備を進めていく。



第5章 目標達成のための実施事業

1 事業体系

4つの基本方針毎に設定した4つの目標を達成するための各事業は、複数の目標実現の複合的効果が期待されることから、その関係性について下記一覧において整理した。

基本理念	基本方針	目標を達成するための実施事業	目標			
			①利便性向上	②手頃な料金への対応	③運行経費削減	④利用促進策の展開
町民総参加で町民一人ひとりがほこりと希望をもてるまちづくり	①町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築	1 定時定路路線の一部に予約制路線導入	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2 定時定路運行とデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補完体制の構築（区間運行の導入）	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3 フルデマンドの実施	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4 乗継等利用利便性の向上のためのダイヤ改正	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		5 航路のデマンド化と事業方式の見直し	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6 航路・ダイヤの見直し	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		7 空路の再開・空港の環境整備	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	②まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成	8 東西循環バス路線の改善	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		9 新設診療所バス停の利用利便性の向上	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		10 既存バス停の改廃	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		11 既存バス停の位置の変更	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		12 バス・渡船待合所の改築・改修	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	③持続可能な運営を可能とする公共交通事業体制の構築	13 小値賀港ターミナル・周辺エリアの改修・修景事業の実施（小値賀町の顔であるターミナルの環境改善・機能増強）	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		14 公共交通事業者の組織体制強化支援			<input checked="" type="checkbox"/>	
		15 運行車両ダウンサイズ化			<input checked="" type="checkbox"/>	
		16 車両の計画的更新（電動化等）			<input checked="" type="checkbox"/>	
		17 船体の計画的更新			<input checked="" type="checkbox"/>	
		18 町渡船の民営化の検討			<input checked="" type="checkbox"/>	
	④情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開	19 公共交通に係る体系的広報戦略を持ち分り易い情報発信力の強化	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		20 バス通学・通勤促進日の推進	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		21 公共交通の運転免許返納者の利用の促進	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		22 観光・イベント等と連携した一日券・3日券・回数券・渡船との共通券・フリーパス券等を発行し利用者の便に供する	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2 事業・実施主体一覧

基本方針	目標を達成するための実施事業	町民・事業者	地域	公共交通事業者	小値賀町
① 町民・利用者のより良い生活・活動に資する公共交通体系の構築	1 バスの一部を予約制路線の導入			<input type="checkbox"/>	
	2 バスとデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補完体制の構築			<input type="checkbox"/>	
	3 フルデマンドの実施			<input type="checkbox"/>	
	4 乗継等利用利便性の向上のためのダイヤ改正			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5 航路のデマンド化と事業方式の見直し			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6 航路・ダイヤの見直し			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	7 空路の再開・空港の環境整備			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② まちづくりと連動した公共交通体系の構築	8 東西循環バス路線の改善			<input type="checkbox"/>	
	9 新設診療所バス停の利用利便性の向上			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10 既存バス停の改廃	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
	11 既存バス停の位置の変更		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12 バス・渡船待合所の改築・改修			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	13 小値賀港ターミナル・周辺エリアの改修・修景事業の実施	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ 持続可能な運営を可能とする公共交通事業体制の構築	14 公共交通事業者の組織体制強化支援			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	15 運行車両のダウンサイズ化			<input type="checkbox"/>	
	16 車両の計画的更新（電動化等）			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	17 船体の計画的更新			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	18 町営渡船の民営化の検討			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④ 情報発信力を高め地域・事業者・行政が連携した公共交通利用促進策の展開	19 公共交通に係る体系的広報戦略を持ち情報発信力の強化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	20 バス通学・通勤促進日の推進	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	21 公共交通の運転免許返納者の利用の促進			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	22 各種回数券等の発行	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

● 直接的に関係する事業・目標 □ 間接的に関係する事業・目標

3 事業スケジュール

各事業については、下記のスケジュールで進めていく。

基本理念	基本方針	目標を達成するための実施事業	令和4年度	令和5年度	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
町民総参加で町民一人ひとりがほろりと希望をもてるまちづくり	① 公共交通体系の構築	1 定時定路路線の一部を予約制路線の導入	実施						
		2 定時定路運行とデマンド運行（乗合タクシー）との併行運行による相互補充体制の構築(区間運行の導入)	検討	準備	実施				
		3 フルデマンドの実施	検討	準備	実施				
		4 乗継等利用利便性の向上のためのダイヤ改正	実施						
		5 航路のデマンド化と事業方式の見直し	検討	準備	実施				
		6 航路・ダイヤの見直し	検討	準備	実施				
		7 空路の再開・空港の環境整備	検討						
	② ネットワークの形成	8 東西循環バス路線の改善	実施						
		9 新設診療所バス停の利用利便性の向上	実施						
		10 既存バス停の改廃	実施						
		11 既存バス停の位置の変更	実施						
		12 バス・渡船待合所の改築・改修	準備	実施					
		13 小値賀港ターミナル・周辺エリアの改修・修景事業の実施(小値賀町の顔であるターミナルの環境改善・機能増強)	準備	実施					
	③ 事業体制の構築	14 公共交通事業者の組織体制強化支援	実施						
		15 運行車両のダウンサイズ化(効率的で利用しやすい車両の導入)	順次実施						
		16 車両の計画的更新(電動化等)	順次実施						
		17 船体の計画的更新	検討	準備	実施				
		18 可渡船の民営化の検討	実施	検討	実施				
	④ 利用促進策の展開	19 公共交通に係る体系的広報戦略を持ち情報発信力の強化	検討	実施					
		20 バス通学・通勤促進日の推進	検討	実施					
		21 公共交通の運転免許返納者の利用の促進	検討	実施					
		22 一日券・3日券・回数券・渡船との共通券・フリーパス券等を発行し利用者の便に供する	検討	実施					

第6章 計画推進体制

1 計画推進体制

小値賀町における地域公共交通計画の推進主体は、小値賀町地域公共交通会議である。推進管理にあたり住民・事業者・行政が、地域の公共交通に係る課題と問題点、及び将来ビジョンを共有し、魅力あるまちづくりと連動した地域公共交通改善の取り組みをタイムリーに町民・事業者・行政が協働して推進していくものとする。

2 事業進捗の評価方法

各事業については、毎年度、利用者統計等可能な限りのデータを活用して進捗確認を行い、設定した目標値の進捗状況を確認する。

毎年開催する地域公共交通会議において、データ分析・進捗管理を行い、必要に応じて計画の見直しを図る。