

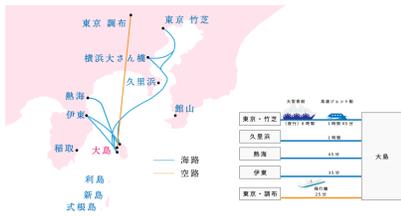
大島町地域公共交通計画策定を契機とした体系的な公共交通利用促進・利便性向上の取組み

大島町政策推進課 船木 健、中村 大樹、秋田 純 高崎経済大学 長野 博一 大島旅客自動車(株) 平野 暁
 (一社)大島タクシー協会 辻 善己 中央復建コンサルタンツ(株) 吉岡 正人、榎本 慎也、須賀 佑美子、児玉 創

1 大島町の概要

(1) 位置とアクセス

- 東京都大島町は伊豆諸島の最北端に位置する町
- 東京・竹芝から高速ジェット船で約1時間45分
- カーフェリーは就航しておらず、本土との交通手段は高速ジェット船、大型客船、飛行機のみ



出典：大島観光協会HP
 図 大島町の位置とアクセス



写真 大島町と町外を結ぶアクセス手段
 (左：大型客船 中央：高速ジェット船 右：飛行機)

(2) 人口

- 人口は約7,000人、そのうち65歳以上は約2,700人
 ⇒高齢化率38.6%
 ⇒高齢者の免許証返納や移動手段確保が課題
- 人口減少・少子高齢化が進行

(3) 地勢

- 島全体を1周すると約43km
- 高低差の大きい地形で獲得標高は約800m
- 海岸沿いの平地部に集落が立地

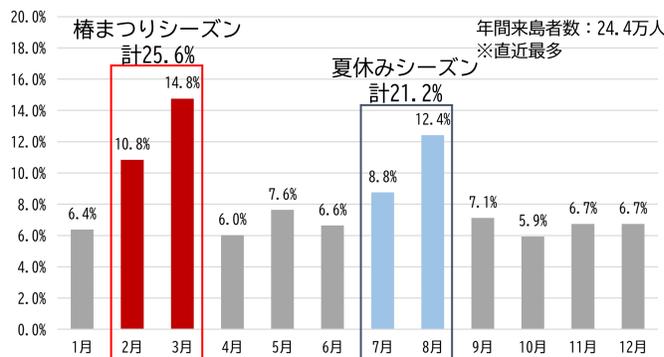


写真 高低差の大きい地形の様子

(4) 観光

- 伊豆大島ジオパークに認定
- 島全体を覆うように椿林が広がっており、2~3月には島全体に咲き誇る椿の花を見るために、多くの方が来訪
 ⇒2~3月には椿の開花に合わせて「椿まつり」を開催

右図 平成29年の来島者数の月別割合
 (来島者数が最も多かった年)



2 大島町の交通を取り巻く環境

(1) 輸送資源の全体像

- バス事業者1社、タクシー事業者6社が運行
- レンタカーやレンタサイクル、レンタルバイクの事業者も複数あり
- その他、スクールバス(町委託で大島タクシー協会が運行)や病院送迎、介護施設送迎が運行
- 出帆港に合わせた運行⇒その日の気象条件によって出帆港が決まり、出帆港によって運行ダイヤ等が変わることが特徴
- 観光繁忙期には移動手段が全体的に不足

(2) 公共交通の状況

- 路線バスの利用者数は増加傾向にあったが、令和元年以降に大きく減少
 ⇒日常生活における重要路線を維持するために、運行経費に係る赤字分を町が全額補助(令和2年度は約8,800万円)
- タクシーはドライバーの高齢化に伴い、運行台数・事業者が減少
- 観光繁忙期・閑散期での交通需要の変動が大きく積極的な投資が困難

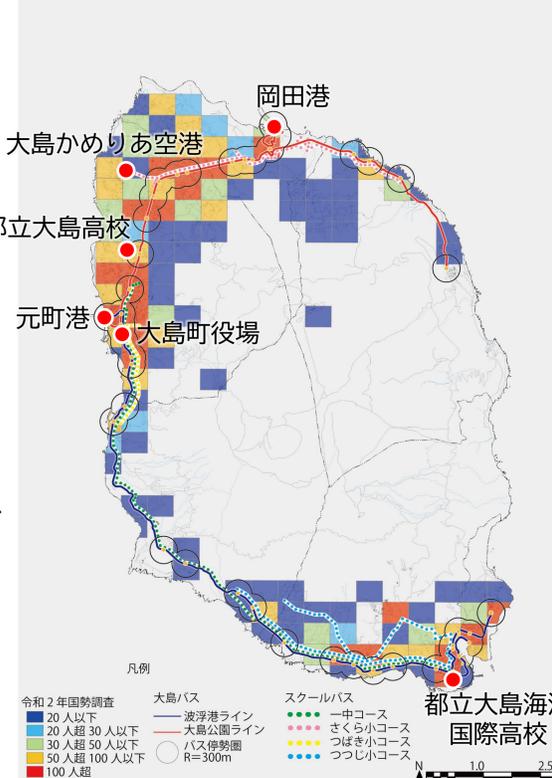
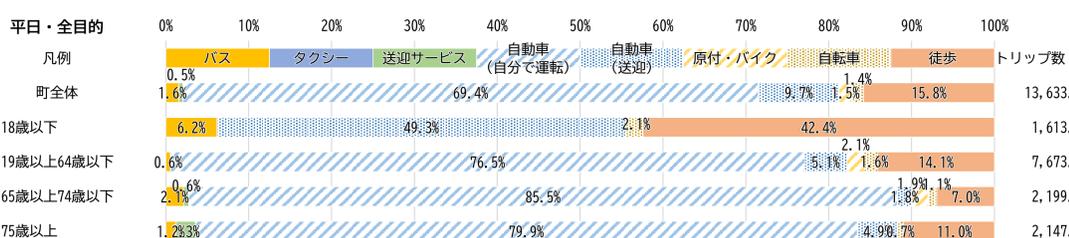


図 大島町内の交通ネットワーク

(3) 生活必需品としての自家用車

- 町民の主な移動手段は自家用車
- 自動車を運転できない人は隣近所で支え合い
 ⇒人口減少・高齢化、共働き世帯の増加で支え合いが困難

資料：大島町ミニパーソナルトリップ調査(令和5年実施)
 右図 年代別の平日・全目的の代表交通手段分担率



3 地域公共交通計画策定を契機とした体系的な公共交通利用促進・利便性向上の取組みの実施

(1) 地域公共交通計画の策定

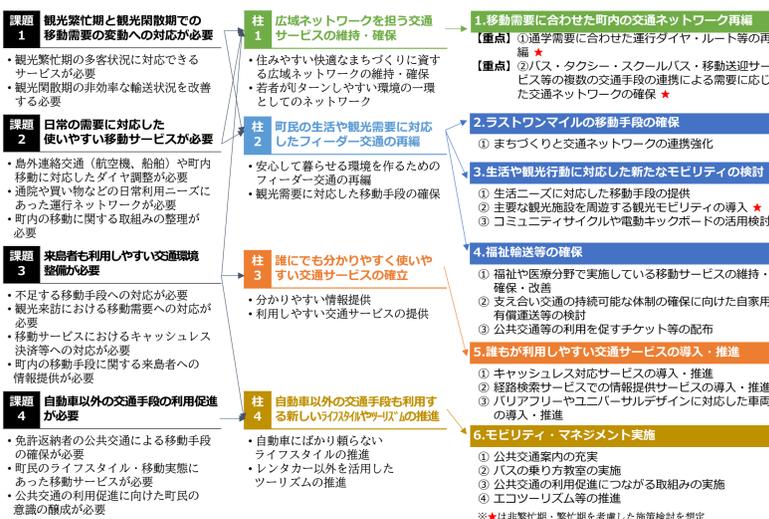
- 山積する交通課題に対応するために、町内の関係者で議論を重ね、地域公共交通計画を策定(令和4年度：基礎調査⇒令和5年度：計画策定)
- 課題解決メニューを網羅的に検討し、施策の優先度を整理し実施

(2) 関係者一丸となった計画の推進

- 計画に位置付けた事業の実施主体の担当者レベルで議論する事業推進部会を設置
- 交通事業者等のコアメンバー以外に、事業に関連する他団体の担当者も随時参加し、事業実施に向けて議論



図 帰宅時間帯直通便の設定



資料：大島町地域公共交通計画
 図 計画の施策体系

(3) 帰宅時間帯直通便の設定

- 町北部に位置する都立高校から南部に帰宅する際には、乗換えバス停で30分以上の乗換待ちが発生
- 都立高校から南部への直通便を設定し、利便性を向上
 ⇒帰宅時は親の送迎等で移動していた高校生の需要獲得を狙う

(4) 「おおしまバスの乗り方手帳」の作成

- 町民のバス利用促進を図るために「おおしまバスの乗り方手帳」を作成
- 運賃の支払い方法やお買い物施設へのバスでの行き方等を整理

