

新上五島町地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月



長崎県新上五島町

目 次

1. 計画策定の背景と目的	1
1-1. 新上五島の地勢等	1
1-2. 計画策定の背景・目的	2
1-3. 本計画の位置づけ	2
2. 既存公共交通計画の達成状況からみた課題	4
2-1. 新上五島町交通体系再編計画（第1期再編計画）の評価	5
2-2. 第2期新上五島町地域公共交通総合連携計画（第2期連携計画）の評価	12
2-3. 【データ編】地域の現状と公共交通の現状・変化などの分析	16
3. 町が目指すまちづくりからみた公共交通の課題	39
3-1. 上位計画	39
3-2. 広域計画：長崎県観光振興基本計画（計画期間：H28～H32）	40
3-3. 公共交通の必要性の高まりに関係する新上五島町の最近のニュース	41
3-4. 公共交通が関与する社会的潮流	43
【参考資料】まちづくり関係者の声（関係機関意向調査結果）	50
4. 新上五島町地域公共交通網形成計画	52
4-1. 計画の基本理念	52
4-2. 計画の基本方針	53
4-3. 計画区域	57
4-4. 計画期間	57
4-5. 計画の目標	57
4-6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	60
4-7. 目標達成に向けたマネジメント	69

1. 計画策定の背景と目的

1-1. 新上五島の地勢等

<地勢>

新上五島町は、九州の西端、長崎県五島列島の北部に位置し、中通島と若松島を中心とする7つの有人島と60の無人島から構成されている。本土には奈良尾港から長崎港まで77km、有川港から佐世保港まで60kmの距離（いずれも直線）にあり、総面積は213.99平方キロメートル（平成29年4月1日現在）である。

地形は、全般に細長く急峻な山々が連なり、東は五島灘、西は東シナ海に面しており、自然の美しさと荒々しさをあわせもっている。平地は海岸沿いにわずかに広がっている程度であり、海岸延長は約429kmに及び、波の浸食できりたった断崖の荒々しさや白砂の自然海岸など、様々な表情を持つ海と急峻な山々が織りなす景観は本町の特徴となっている。また、東海岸の断崖の眺望と西海岸に広がる若松瀬戸の景観は、非常に美しく観光客にも人気がある。海と山の豊かな自然を擁する新上五島町は、その大部分が西海国立公園に指定されている。

気候は対馬暖流の影響を受け、年間平均気温17.3度（平成25年気象庁）と比較的温暖な気候である。春から夏には南東の風が、秋から冬にかけては北西の季節風が多く、また、台風に常襲地域でもあり年間降雨量が多くなっている。



<沿革>

上五島地域では、地域内の各所から旧石器時代、縄文時代、弥生時代の遺跡が発見されていることから、これらの時代から人類が生活を営んでいたと推測されている。平安時代には遣唐使船の寄港地にもなるなど、大陸交流の拠点として栄えた。

また、江戸時代には、幕府からの厳しい弾圧によって信仰を隠さなければならなかったキリスト教徒が新たな生活の場として移住した地域の一つでもある。

産業的には、捕鯨、定置網、まき網、養殖などの水産業を中心に栄え、今日はその衰退が見られるものの、これまでに蓄積された歴史・文化は脈々と受け継がれている。

さらに、カトリック教会や寺社をはじめとして地域内には多くの遺跡や文化財が残っている。上五島神楽や青方念仏踊り、捕鯨の伝統を伝える鯨唄や羽差踊り等の郷土芸能、弁財天などの伝統行事等が継承され、独特の地域文化を形成している。

町村制が施行された明治22年4月1日、上五島地域は若松村、日ノ島村、青方村、浜ノ浦村、魚目村、北魚目村、有川村、奈良尾村の8村で構成されていた。その後、昭和に入って、青方村、有川村、奈良尾村がそれぞれ町制を施行している。全国的に市町村合併が促進され、「昭和の大合併」と呼ばれた昭和30年代には、上五島地域でも合併が進み、若松村と日ノ島村が若松町に、青方町と浜ノ浦村が上五島町に、魚目村と北魚目村が新魚目町にそれぞれ合併した。

そして、平成16年8月1日、5町（若松町、上五島町、新魚目町、有川町、奈良尾町）が合併して新上五島町が誕生し、現在に至っている。

1-2. 計画策定の背景・目的

新上五島町は長崎県の西端に位置し、海に隔てられた離島という地理的・地形的な制約条件がある中で、平成18年3月末に上五島空港の定期航路が廃止され、町外との交流手段は海上公共交通に限定されている。

海上公共交通は6事業者が参入しており、町内の8つの港から長崎、佐世保、福江、小値賀、博多に向けてフェリーやジェットfoil、高速船が運航されている。

新上五島町は航路を介した本土部との結びつきが強いにもかかわらず、人口減少と高齢化の進行に伴い、航路利用者数は年々減少を続けており、航路事業者の多くが苦しい経営を余儀なくされている。

一方で、新上五島町の陸上公共交通をみると、町内全域（中通島・若松島）で西肥バスが運行されており、新上五島町は町民や来訪客の移動手段の確保に向け、路線バスに対し、年間1.7億円以上の財政支出（スクールバスへの支出を含む）を行っている。

また、タクシーも年々利用者が減少しているものの、町民や来訪客の移動手段として、救急時における搬送手段を担っている。

新上五島町においては、人口減少と高齢化の進行のみならず、運転手不足や高齢化等の公共交通の担い手不足への対応等が課題視されている中で、まちづくりを支える陸上公共交通と海上公共交通について、これまでの取り組みの効果や課題等を踏まえつつ、町の実情にあった効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供が求められる。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき設置された法定協議会（新上五島町交通ネットワーク促進協議会）における協議を踏まえ、策定するものである。

1-3. 本計画の位置づけ

「新上五島町第2次総合計画」（計画期間：平成27年～平成36年）では、将来像を「つばき香り 豊かな海と歴史・文化を育む 自立するしま」としており、まちづくりの基本姿勢として、①安心で魅力あり「定住のしま」、②地域資源を活かした「産業のしま」、③にぎわいを創る「交流のしま」を挙げている。

特に、基本姿勢③にぎわいを創る「交流のしま」では「しまを支え、利便性を高める交通基盤づくり」として、「海上交通の充実」と「バス交通の充実」に関する施策推進を挙げている。

公共交通分野としては、「新上五島町総合計画」（計画期間：平成17年度～平成26年度）に基づき平成20年4月に「新上五島町交通体系再編計画」（計画期間：平成20年度～平成29年度）が策定されており、また、その実施計画の位置づけとして「第2期新上五島町地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成26年～平成29年）が平成26年3月に策定されている。

本計画は、我が国の交通政策にかかる法律の施行・改正を背景に、町がこれまで策定してきた既存公共交通計画の効果や課題等を検証した上で、目指すまちづくりに向けて各公共交通機関が果たすべき役割やあるべき姿等を明らかにする基本計画である。

また、公共交通の社会的潮流等も踏まえた“新上五島町交通体系再編計画の第2期計画”の位置づけを有するものである。

参考：町民が考える公共交通の必要性・存在意義（平成 29 年度町民アンケート結果）

- ・町民の 6 割以上が航路・路線バス・タクシーに対し「自分や家族が新上五島町で生活を送る上で必要」と回答。
- ・また、4 割以上が「旅行者を呼び込こんだり、町内を移動することで、まちが活性化する上で必要」と回答。
- ・タクシーに対しては、上記以外に、5 割が「病院への救急搬送時の移動手段として必要」と回答。

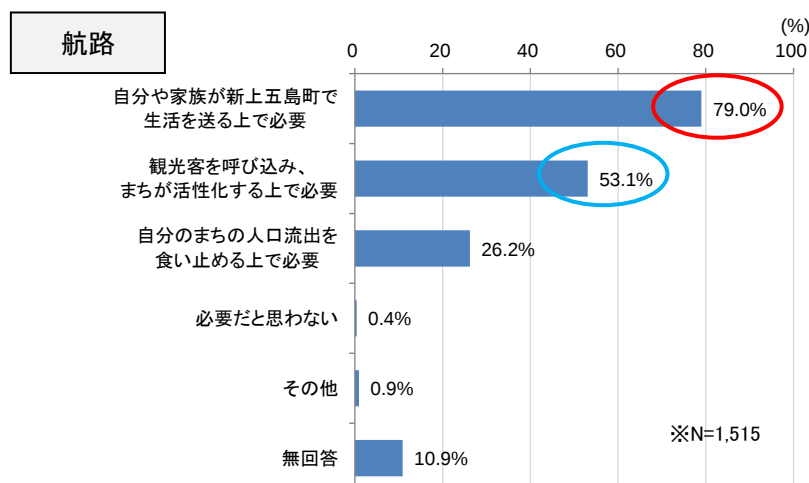
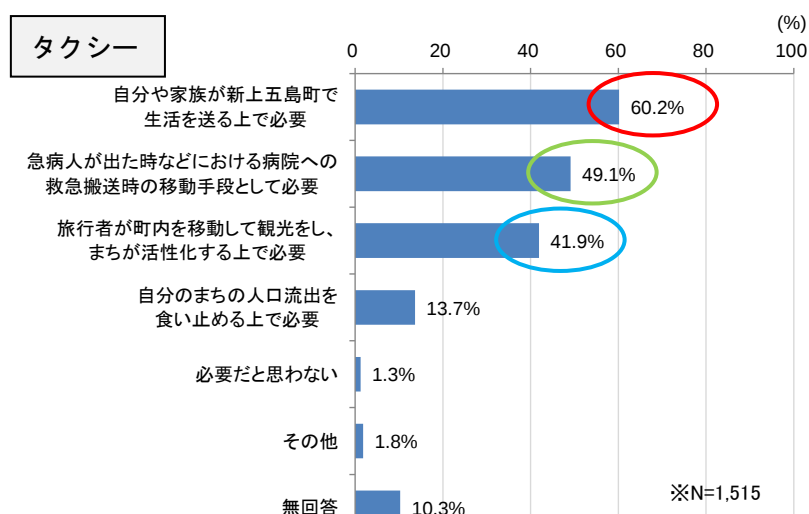
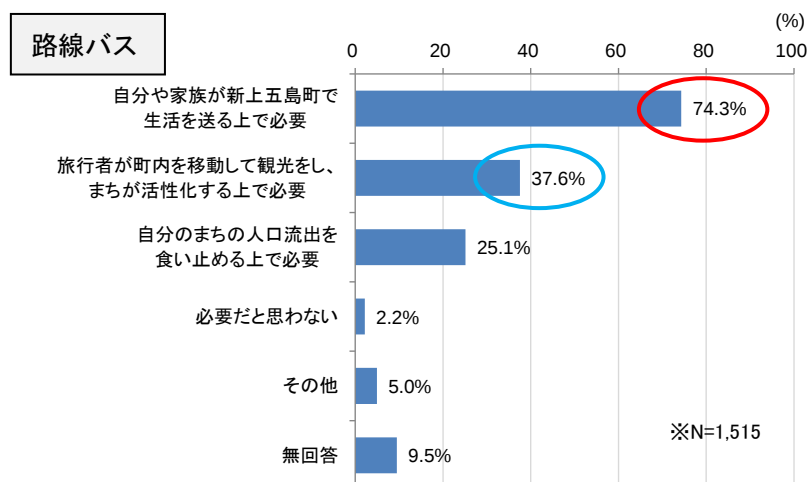


図 町民が考える公共交通の必要性・存在意義

2. 既存公共交通計画の達成状況からみた課題

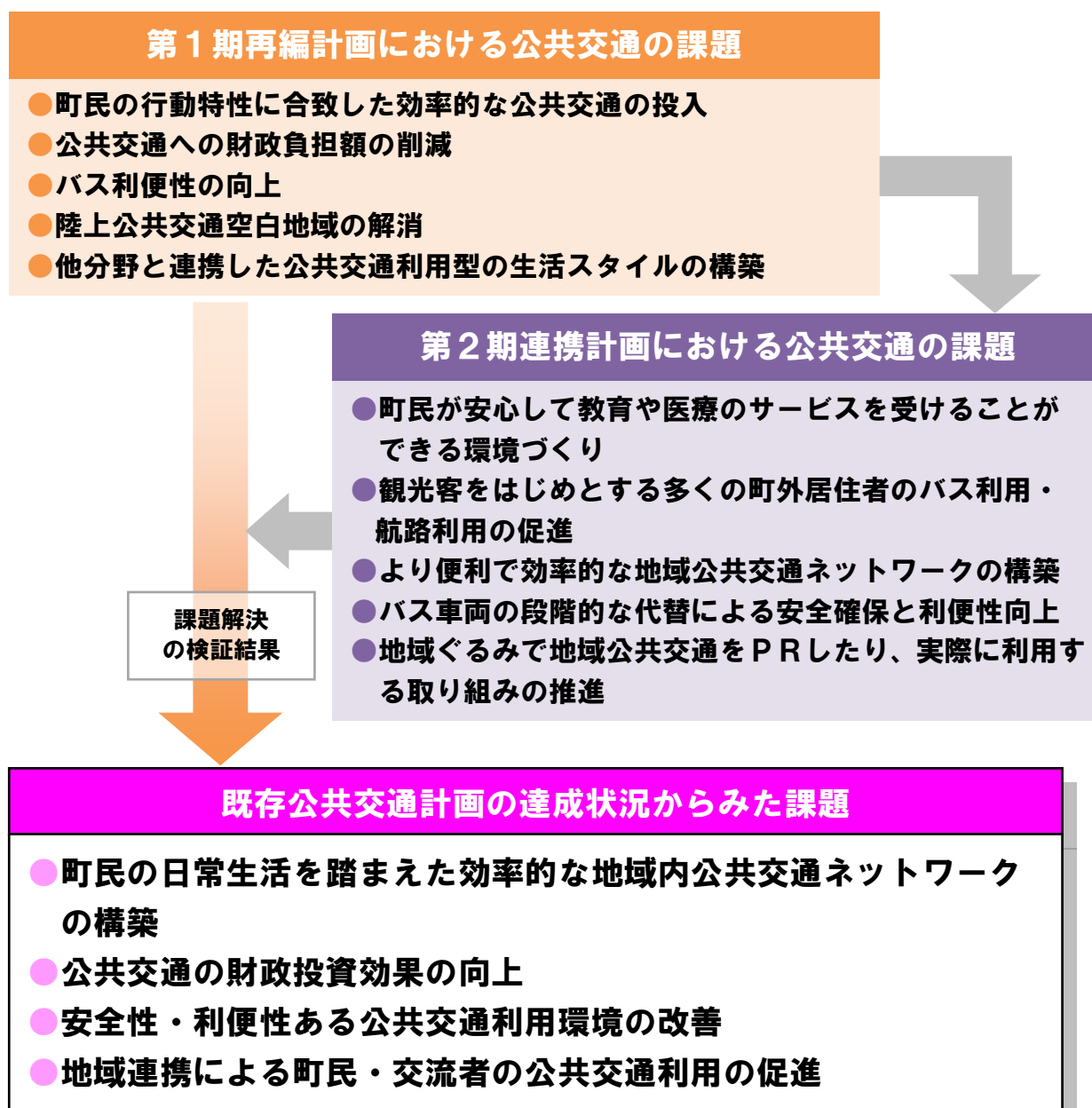
新上五島町は、平成 19 年度にバス空白地域や損失補償路線沿線地域、町営バス路線沿線地域、ジャンボタクシー等委託運行地域の全世帯アンケート調査（約 5,000 世帯）等を実施し、翌 20 年度に、①町営航路廃止と路線バスによる代替輸送や②町営バス民営化、③交通不便地域の対策スキーム等を計画づけた「新上五島町交通体系再編計画」（以後、「第 1 期再編計画」と略）を策定した。

また、医療再編に伴い、上五島病院への新たなバス路線新設の検討が必要が高まったこと等をうけ、平成 23 年度に再編計画の実施計画の位置づけで「第 1 期新上五島町地域公共交通総合連携計画」（H23～25）を策定し、浜串～有川線の国庫補助路線化等を実施したほか、バス情報音声ペンを交通拠点に設置する等のバス利用促進策を実施した。

平成 25 年度には「第 2 期新上五島町地域公共交通総合連携計画」（H26～29）（以後、「第 2 期連携計画」と略）を策定し、町営バスの民営化や若松地区～青方間の新規バス路線の導入、フェリー太古の若松港抜港対策、地域協働推進事業などを実施してきた。

ここでは、新上五島町の 2 つの公共交通計画（第 1 期再編計画、第 2 期連携計画）の評価を行い、既存公共交通計画の達成状況からみた課題の整理を行った。

< § 2-1、2-2 のまとめ >



2-1. 新上五島町交通体系再編計画（第1期再編計画）の評価

（1）第1期再編計画の概要

①計画期間

平成20～29年度（10年間）

②平成19年度当時の新上五島町の陸上公共交通の検討課題

課題ア：町民の行動特性に合致した効率的な公共交通の投入

課題イ：公共交通への財政負担額の削減

課題ウ：バス利便性の向上

課題エ：陸上公共交通空白地域の解消

課題オ：他分野と連携した公共交通利用型の生活スタイルの構築

③新上五島町の新たな交通体系の構築に向けた全体方針

- 1) 持続可能な公共交通を実現するために、公共交通の維持に係る町の負担を低減を図る
- 2) 公共交通の利便性の改善を図る
- 3) 陸上公共交通空白地域の解消を図る
- 4) 継続的に公共交通について議論を行う

④第1期再編計画における事業の概要

- ・次ページに掲載する表のとおり。

表 第1期再編計画における事業の概要

新上五島町交通体系再編実施年度別計画表

検計期間 実施期間

地域・項目	具体的な地区・路線・航路	取組内容	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度
海上公共交通から陸上交通へシフトを図る	若松～郷ノ首航路(郷ノ首を除く)	道路整備が済んでいる宿ノ浦地区へは、ジャンボタクシーの乗り入れが可能なことから、運行経費等を考慮すれば若松地区までの陸上交通に切り替える。										
	若松～郷ノ首航路(郷ノ首)	郷ノ首港は、上五島から下五島への航路の基点となっていることを考慮して、郷ノ首港からの海上運航(下五島へ繋ぐ便)に見合う陸上運行便を確保しながら、大平～若松航路と同時期に陸上運行へ移行する。										
	若松～大平航路	道路(林道鬼ヶ原線)整備と並行しながら、時化の時期等を考慮すれば、海上交通から、現道で運行可能(陸運局の許可が必要)なジャンボタクシーの乗り入れを図る。										
	鶴ノ瀬～月ノ浦航路	道路(町道乳母石月ノ浦線)改良工事完了後(平成22年度)、陸上交通へ移行する。車両は、15～20人乗り程度の乗り入れを図る。										
陸上公共交通空白地域への施策	津和崎(池尾)(既存路線バスをデマンド運行検討)	既存の路線バスを活用したデマンド運行での対応を検討する。但し、需要の見通しとコスト増の状況を勘案しつつ検討。										
	赤波江(状況を観察)											
	大水(状況を観察)											
	曾根(定期路線運行)	定期路線化の可能性を探索する。						(再検討)				
	桂山(タクシー券の配布検討)	利用者の動向を見守りながら、少人数で固定化されている場合は、期間限定(例えば、1か月間有効)のタクシー券の定期的な配布検討。但し、需要の見通しとコスト増の状況を勘案しつつ検討。										
	東神ノ浦・佐ノ原(状況を観察)											
	浜串(幕山までの路線延長検討)	浜串地区の青方への移動指向があるので、現在の神之浦線の干切までの便を朝の1便(干切発8:09)と夕方の最終便(干切着19:39)だけ浜串まで延長できないかの検討を行う。										
損失補償路線	飯ノ瀬戸線(フィーダ化)	平成19年4月1日から住民の合意のもと、一部のダイヤに「デマンド方式(時間を限定して、利用者がいない場合は集落に乗り入れない)」を導入しているため、需要や収支率の動向を見守りながら、当面現状を維持していく。将来的なフィーダ化に向けた各種補助事業により乗り継ぎ結節拠点の整備を行う。フィーダ交通については、需要に応じてデマンド型交通や曜日限定の運行を検討する。										
	江ノ浜線(フィーダ化)	江の浜方面のスクールバスを一般路線化したのが、学生の補習授業等に未対応のダイヤを路線バスとの連携に留意した、乗合タクシー等による江の浜～有川間のフィーダ運行の検討。但し、需要の見通しとコスト増の状況を勘案しつつ検討。										
	頭ヶ島の運行便調整	頭ヶ島地区は、バス需要は少ないが、教会へのミサに対応したダイヤ調整や需要によっては路線不定期運行等が必要である。但し、損失補償費の減が前提。頭ヶ島地区には、世界遺産暫定リストに含まれている頭ヶ島天主堂があり、町内には教会群があるため、別途観光対策として定期観光等の検討も考えられる。但し、定期観光運行費用の増額が想定されるため、要検討事項。										
町営バス路線	民営化(段階的)等	今後の若松地区のバス運行は、運送収入が少ない中で運行を継続させるためには、地域公共交通会議(平成20年1月設置)を活用しながら、適切な運賃を調整し、段階的(部分的)に民営化等へ移行していく。										
委託運行地域(デマンド化)	須崎	ジャンボタクシー等のデマンド型運行の実施。但し、現在の定期運行費用の減額が前提。利用者の動向を見守りながら、少人数で固定化されている場合は、期間限定(例えば、1か月間有効)のタクシー券の定期的な配布。但し、需要の見通しとコスト増の状況を勘案しつつ検討。						タクシー券の配布検討				
	佐尾	ジャンボタクシー等のデマンド型運行の実施。但し、現在の定期運行費用の減額が前提。										
	石司	石司地区へは、利用者の動向を見守りながら、少人数で固定化されている場合は、期間限定(例えば、1か月間有効)のタクシー券の定期的な配布。但し、需要の見通しとコスト増の状況を勘案しつつ検討。										
								タクシー券の配布検討				
スクールバスの一般路線への活用	津和崎線	既存の路線バスを現状維持しつつ、北魚目中に向かう津和崎(池尾地区)7:11発のスクールバスが運行した後の待機時間帯(8:30～15:30)に一般路線への使用を可能とすることで、対象地域のバス利便性を高める。										
	その他路線	既存の路線バスを現状維持しつつ、上五島中に向かう矢堅目7:42発のスクールバスが運行した後の待機時間帯(8:30～15:30)に一般路線への使用を可能とすることで、対象地域のバス利便性を高める。但し、ワンマンバスの改造や、スクールバス車両を路線バスに使用した場合の町の支出増については、別途要検討事項。										

(2) 第1期再編計画における事業実施状況

- 全20事業全てにおいて計画どおりに着手し、うち13事業は本格実施へ移行しており、残り7事業は「時期尚早」などとして、本格実施には至っていない。

表 再編計画の進捗状況

地域・項目	具体的な地区・路線・航路	実施状況	考察
海上公共交通から 陸上交通へシフト を図る	若松～郷ノ首航路 (郷ノ首を除く)	◎	計画どおり、平成20年10月1日に航路を廃止し、ジャンボタクシー等の委託運行へ切り替え。
	若松～郷ノ首航路(郷ノ首)	◎	計画どおり、平成20年度末に航路を廃止し、平成21年4月1日よりジャンボタクシー等の委託運行へ切り替え。
	若松～大平航路	◎	
	鵜ノ瀬～月ノ浦航路	◎	計画どおり、平成22年度末に航路を廃止し、平成23年4月1日より町営バス路線を延伸。
陸上公共交通空白 地域への施策	津和崎(池尾)	○	計画どおりに検討した結果、池尾地区住民の公共交通運行に関する熟度がさほど高くない様子であり、公共交通投入は時期尚早と結論づけた。
	赤波江(状況を観察)	○	地区住民の公共交通運行に関する熟度がさほど高くない様子であり、公共交通投入は時期尚早と結論づけた。
	大水(状況を観察)	○	
	曾根(定期路線運行)	○	
	桂山 (タクシー券の配布検討)	○	コスト試算等を行った結果、他地域とのバランス等も踏まえ、タクシー券の配布については時期尚早と結論づけた。
	東神之浦・佐ノ原 (状況を観察)	○	地区住民の公共交通運行に関する熟度がさほど高くない様子であり、公共交通投入は時期尚早と結論づけた。
損失補償路線	飯ノ瀬戸線(フィーダ化)	○	コスト試算等を行った結果、他地域とのバランス等も踏まえ、タクシー券の配布については時期尚早と結論づけた。
	江ノ浜線(フィーダ化)	○	コスト試算等を行った結果、他地域とのバランス等も踏まえ、タクシー券の配布については時期尚早と結論づけた。
	頭ヶ島の運行便調整	◎	随時調整している
町営バス路線	民営化(段階的)等	◎	公募型プロポーザル形式による業者選定を経て、平成26年度より西肥バスに営業譲渡した。
委託運行地域 (デマンド化)	須崎	◎	地区住民との合意形成を図り、ジャンボタクシー等の委託運行について、当初の路線定期運行から電話で事前予約があった場合のみの路線不定期運行に切り替えた。
	佐尾	◎	
	石司	◎	
スクールバスの一 般路線への活用	津和崎線	○	コスト試算等を行った結果、他地域とのバランス等も踏まえ、タクシー券の配布については時期尚早と結論づけた。
	その他路線	○	コスト試算等を行った結果、他地域とのバランス等も踏まえ、タクシー券の配布については時期尚早と結論づけた。

<進捗状況の凡例> ◎: 本格実施、○: 具体検討を進める中で時期尚早・実現困難と判断、△: 取り組み未実施

(3) 計画の効果検証

①まとめ

●再編計画の全 20 事業は全て計画どおりに着手し、さらに後述する連携計画が策定され、公共交通の取り組みが複合的に講じられている状況下において、以下のことが分かった。

※なお、第 1 期再編計画の目標の達成状況は以下に示すとおりである、なお、平成 29 年度の評価値による数値目標の達成状況は平成 30 年度中に検証する。

- ①は、町営航路の廃止等により、公共交通全体の町の財政負担は大幅に減少した。**しかし、路線バスに対する財政支出は増加**している状況にある。
- ②は、**公共交通の利用者数は減少している状況にあり、各路線の利用実態・運営実態を詳細に把握し、需要に応じた適切な対応を講じる必要がある。**
- ③は、医療再編に伴う足の確保ということで、浜串～有川線のバス路線の新設（実証運行）を行っており、バス路線による人口カバー率が向上した。
- ④は、町の公共交通全体について議論する「地域公共交通会議」に加え、連携計画の策定・事業推進に向け「ネットワーク協議会」も立ち上げ、継続的に議論を行っている。

表 再編計画の達成状況の検証（まとめ）

再編計画の 全体方針	設定した 評価指標	分析の視点	分析結果
①持続可能な公共交通を実現するために、公共交通の維持に係る町の負担を低減を図る	○町の財政支出額	・町が公共交通全体に支出している財政負担額の総額は減少しているか ・人口減少下にある新上五島町で住民 1 人あたりの財政負担額は減少しているか	●公共交通全体の町の財政負担額が約 6,400 万円（約 3 割）減少 ●1 人あたりの財政負担額が約 875 円（約 1 割）減少
②公共交通の利便性の改善を図る	○公共交通利用者数	・全体の公共交通利用者数は減少していないか ・住民 1 人あたりの公共交通利用回数（延べ数）は増加しているか	●人口減少（2 割）に対して全体の公共交通利用者は 4 割（23.2 万人）減少 ●住民 1 人あたりの公共交通利用回数は 5 回減少
③陸上公共交通空白地域の解消を図る	○バス路線のカバー人口・総人口に占める割合（バス路線の人口カバー率）	・浜串～有川線の新設によりバス路線でカバーされた人口が増えたか	●113 人（全人口の 0.57%）と小規模であるが、路線新設により、カバー人口が増加
④継続的に公共交通について議論を行う	○公共交通について議論した年間回数	・公共交通について議論する回数は一定程度あるか	●平均すると年間約 3 回程度公共交通について議論する場が設定

②具体的な検証結果

ア) 町の財政支出額（総額、住民1人あたり）

- 公共交通全体の町の財政負担額が約6,400万円（約3割）減少している。
 - 住民1人あたりの財政負担額は約875円（約1割）減少している。
- ※町営バスとジャンボタクシー等委託運行の財政負担が増加している要因として町営航路の代替手段による路線新設・延伸の影響が考えられる一方で、西肥バスへの財政支出も約7,200万円増加している。

表 町が公共交通全体に支出している財政負担額の総額

(単位：円)		平成19年度	平成28年度
陸上公共交通	西肥バス（損失補償路線）	49,510,800	121,405,980
	町営バス	68,417,009	0
	ジャンボタクシー等の委託運行	4,082,596	15,554,110
海上公共交通	町営航路	78,855,113	0
合計（円）		200,865,518	136,960,090

財政負担額が約6,400万円（3割）減少！

表 住民1人あたりの財政負担額

	平成19年度	平成28年度
人口（人）	25,010	20,249
町の公共交通全体への財政負担額（千円）	200,866	144,911
住民1人あたりの財政負担額（円）	8,031	7,156

1人あたりの財政負担額が約875円（1割）減少！

イ) 公共交通利用者数（全体、住民1人あたり）

- 人口が2割の減少に対し、全体の公共交通利用者は23.2万人（4割）減少している。
- 住民1人あたりの公共交通利用回数は5回減少している。

表 町の公共交通利用者数

(単位：人/年)		平成19年度	平成28年度
陸上公共交通	西肥バス（全路線）	581,446	399,878
	町営バス	45,065	0
	ジャンボタクシー等の委託運行	1,201	5,806
海上公共交通	町営航路	10,015	0
合計		637,727	405,684

人口減少（2割）に対して、利用者は4割（23.2万人）減少！

表 住民1人あたりの公共交通利用者回数

	平成19年度	平成28年度
人口（人）	25,010	20,249
町の公共交通利用者数（人/年）	637,727	405,684
住民1人あたりの公共交通利用回数	25.5	20.0

人口1人あたりの公共交通利用回数は約5回減少！

ウ) バス路線のカバー人口・総人口に占める割合（バス路線の人口カバー率）

●113 人（全体の 0.57%）と小規模であるが、浜串～有川線の新設により、カバー人口が増加した。

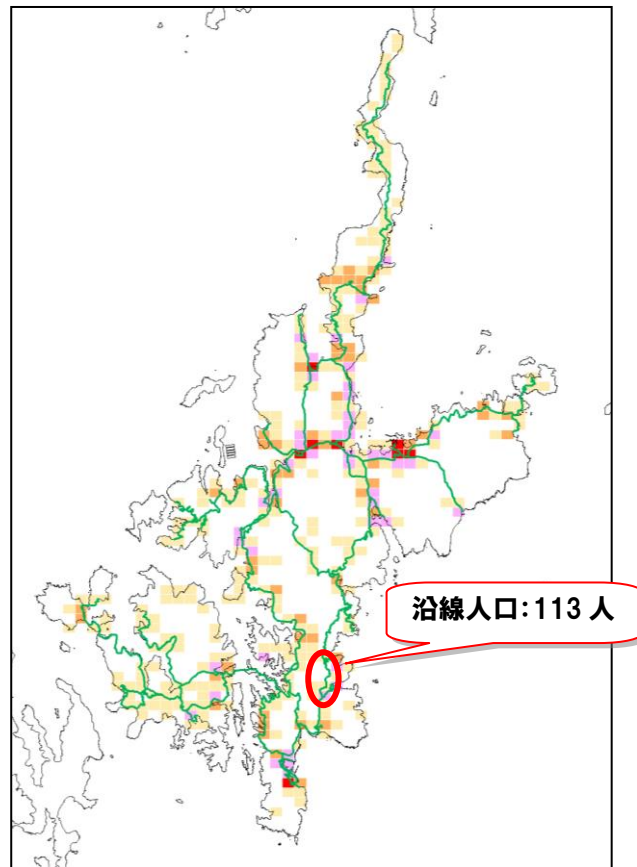


図 路線の新設によるバス路線カバー人口の変化状況

注) 「バス路線のカバー人口」はバス路線が通過している4次メッシュを抽出し、抽出メッシュの平成27年国勢調査のメッシュ人口を総和し求めた。「人口カバー率」は、新上五島町の総人口（19,718人：平成27年国勢調査）に占めるカバー人口の割合を示す。

エ) 公共交通について議論した年間回数

●平均すると年間2.7回公共交通について議論する場が設定されている。

表 公共交通について議論した年間回数

年度	公共交通について 議論した回数	内訳	
		地域公共交通会議	新上五島町交通 ネットワーク促進協議会
平成20年度	4	3	—（未設置）
平成21年度	0	0	—（未設置）
平成22年度	4	1	3
平成23年度	3	1	2
平成24年度	4	2	2
平成25年度	5	2	3
平成26年度	3	1	2
平成27年度	3	1	2
平成28年度	2	0	2

(4) 本計画への反映の考え方

第1期再編計画における5つの課題は今後においても引きつづき解決を要するものである。

課題ア: 町民の行動特性に合致した効率的な公共交通の投入

⇒	良かった点	・平成23年度より浜串～有川線の運行を開始し、路線バスのカバー人口の拡大や町民の行動特性に合致した効率的な公共交通を一部で投入できた。
⇒	反省点	・路線バスに対する財政支出は増加している状況にあり、損失補償路線を中心に各路線の利用実態・運営実態を詳細に把握し、需要に応じた適切な対応、具体的には運行効率化の検討を深めていくことで、さらなる人口減少に対峙できる移動環境の整備が図られた可能性がある。

課題イ: 公共交通への財政負担額の削減

⇒	良かった点	・町営航路の廃止等により、公共交通全体の町の財政負担は大幅に減少した。
⇒	反省点	・路線バスに対する財政支出は増加している状況にあり、今後の人口減少にも対峙できる財政投資効果の向上が必要である。

課題ウ: バス利便性の向上

⇒	良かった点	・後述（28ページ）のとおり、バス事業者と町の協働体制により、実車走行キロが減少することなく、一定のバスサービスを提供できた。 ・その成果もあり、後述（29ページ）のとおり、青方～有川線などの主力系統は他路線に比べ総人口減少率が低く、人口密度の維持・下支え効果が顕在化した。
⇒	反省点	・人口減少（2割）に対して、全体の公共交通利用者は4割（23.2万人）減少している。 ・住民1人あたりの公共交通利用回数は5回減少している。

課題エ: 陸上公共交通空白地域の解消

⇒	良かった点	・平成23年度より浜串～有川線の運行を開始し、路線バスのカバー人口の拡大や町民の行動特性に合致した効率的な公共交通を一部で投入できた。
⇒	反省点	・当初設定していた6地区において、定住促進の観点や免許返納の観点等からみた「超高齢社会における福祉政策の一環としての新たな移動支援のあり方」の検討が必要。

課題オ: 他分野と連携した公共交通利用型の生活スタイルの構築

⇒	良かった点	・平均すると年間3回程度公共交通について議論する場が設定されている。 ・後述（13ページ）のとおり、平成27年度に商工観光関係者と連携した「バス待ちさるく」が発行。他分野と連携した事業が実施された。
⇒	反省点	・他分野との連携が恒常的に実施されているわけではなく、また住民1人あたりの公共交通利用回数は5回減少していることを踏まえると、公共交通利用型の生活スタイルの定着がなされたとは言い難い状況。 ・訪問、注文販売等の生活支援の連携を勧奨して、生活スタイルのあり方を検討する必要がある。

2-2. 第2期新上五島町地域公共交通総合連携計画（第2期連携計画）の評価

（1）第2期連携計画の概要

①計画期間：平成26～29年度（4年間）

②平成25年度当時の新上五島町の公共交通の検討課題

＜地域公共交通のサービス改善＞

課題ア：町民が安心して教育や医療のサービスを受けることができる環境づくり

課題イ：観光客をはじめとする多くの町外居住者のバス利用・航路利用の促進

＜地域公共交通の持続ある運行＞

課題ウ：より便利で効率的な地域公共交通ネットワークの構築

課題エ：しまのバス車両の段階的な代替による安全確保と利便性向上

課題オ：地域ぐるみで地域公共交通をPRしたり、実際に利用する取り組みの推進

③新上五島町の新たな交通体系の構築に向けた全体方針

- ・町民が安心して教育や医療サービスを受けることができ、また、多くの町外来訪客を迎え入れ、しまのにぎわい創りを支える公共交通サービスの提供を目指す

④計画目標

目標	評価指標	目標値（H29）
安心して教育や医療のサービスを受けることができるための公共交通サービスの改善を目指す	若松地区～上五島病院の新規バス路線の利用者数（若松地区における乗降客数）	2人/往復以上
	経過年数が20年以上のバス車両の割合	45%以下
しまの観光振興を支える公共交通サービスの提供を目指す	民間航路利用者数	42.1万人
地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成を目指す	路線バスの1便あたりの平均利用者数	各路線で5人/便以上

(2) 第2期連携計画における事業実施状況

- 第1期計画事業の実施状況は以下のとおりであり、全11事業の中で「スマートフォンのアプリケーションなどを動機づけとした都市圏でのPR活動の検討・実施」を除く10事業は実施済みである。
- 未実施となった事業については、平成27年度に検討した「スマートフォンのアプリケーションの開発・導入」を断念したことが主な理由である。

表 第2期計画事業の実施状況

事業		実施状況	考察
地域公共交通のサービス改善	①有川～奈良尾線をバスネットワークの幹線軸に位置づけた島内バス路線のさらなるネットワーク化	◎	・平成27年度より西肥バスが青方バスターミナルにおけるバス路線同士の乗継強化を実施。 例：有川～青方線から青方～奈良尾線に乗り継ぐ利用者がいないかを車内で確認し、青方～奈良尾線のドライバーにその有無を知らせるなど
	②若松地区～青方間の新規バス路線の導入	◎	・平成27年度より運行開始。
	③町民の外出実態を踏まえたバスサービスの見直し	◎	・西肥バスがダイヤ改正時に順次航路接続やバス路線接続のしやすいダイヤ編成を検討実施 ・なお、住民要望を踏まえ、町は平成29年度にデマンドタクシー（宿ノ浦）の運行ダイヤを通学実態を踏まえて見直し（帰り便を45分早めた）。
	④安全確保と利便性向上に向けた、しまのバス車両の段階的な代替（リプレイス）の実施検討	◎	・平成27年度に大型バス1台をリプレイス。
地域公共交通の利用促進	①公共交通マップの作成	◎	・平成26年度に全世帯配布用と中高生配布用を2種類作成し、配布。
	②公共交通ニューズレターの発行	◎	・平成27年度より発行。
	③各種モビリティ・マネジメント(MM)施策の推進	◎	・平成26年度の地域関係者・交通関係者・高校生を参集したワークショップを開催。
	④住民座談会などの直接的なコミュニケーションの実施	◎	・平成27年度より住民座談会等を開催開始。 ・これまで延べ6回開催。
	⑤公共交通情報と観光情報などをセットで情報発信するデジタルサイネージやスマートフォンのアプリケーションの検討・開発・導入	○	・平成27年度にスマートフォンを用いた簡易バスロケーションシステムのデモ版を構築し、実証実験を実施。 ・複数パターンの機能を検討するも、費用面との折り合いがつかず、時期尚早として断念。
	⑥他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり	◎	・平成27年度に商工観光関係者と連携し、ガイドブック「青方バス待ちさるく」を作成・配布。
	⑦スマートフォンのアプリケーションなどを動機づけとした都市圏でのPR活動の検討・実施	△	・未実施

<進捗状況の凡例>

◎：本格実施、○：具体検討を進める中で時期尚早・実現困難と判断、△：取り組み未実施

(3) 計画の効果検証

- 第2期連携計画の目標の達成状況は以下に示すとおりである。
- なお、平成29年度の評価値による数値目標の達成状況は平成30年度中に検証する。

表 数値目標の達成状況

目標	評価指標	目標値 (H29)	評価値	目標達成状況
安心して教育や医療のサービスを受けることができるための公共交通サービスの改善を目指す	若松地区～上五島病院の新規バス路線の利用者数（若松地区における乗降客数）	2人/往復以上	12.5人/往復 *平成29年実績値	○ 目標値を上回っており、目標達成
	経過年数が20年以上のバス車両の割合	45%以下	75% *平成29年実績値	× 目標値を下回っており、目標未達成
しまの観光振興を支える公共交通サービスの提供を目指す	民間航路利用者数	42.1万人	42.2万人 *平成28年度実績値	○ 目標値を上回っており、目標を達成する見込み
地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」機運の醸成を目指す	路線バスの1便あたりの平均利用者数	各路線で5人/便以上	16路線中5人/便以上は7路線 *平成29年実績値 *各路線の1便あたり利用者数の単純平均：5.1人/便	△ 路線平均でみた場合目標達成しているものの、路線の半数以上が目標未達成

【参考】平成29年におけるバス路線ごとの利用状況（1日あたり・1便あたり利用者数）

- ・16路線中5人/便以上は7路線であり、残り9路線は5人/便未満となっている。

No	路線名	1日あたり利用者数 (人/日)	券種別(人/日)					1日あたり便数 (便/日)	1便あたり利用者数 (人/便)
			通学	通勤	リフレ	回数券	現金		
1	江の浜・頭ヶ島教会線	54.6	4.7	0.0	20.0	8.4	21.5	14	3.90
2	太田線	32.7	12.0	0.0	5.9	2.5	12.3	14	2.34
3	鯛の浦線	109.6	58.3	0.0	10.7	12.7	27.9	27	4.06
4	浜串・干切線	27.9	10.7	0.0	4.4	3.9	8.9	15	1.86
5	有川～青方線	472.5	205.5	4.0	70.9	67.1	125.0	48	9.84
6	有川～奈良尾線	372.1	176.9	2.7	58.8	47.6	86.1	28	13.29
7	青方循環線	237.4	38.6	2.2	63.9	63.2	69.5	36	6.59
8	津和崎線	108.9	16.9	1.2	30.3	26.3	34.2	19	5.73
9	飯ノ瀬戸線	39.6	12.6	0.0	11.6	4.1	11.3	12	3.30
10	船崎線	15.6	0.7	0.0	2.2	4.8	7.9	10	1.56
11	岩瀬浦・浜串線	159.8	125.9	1.0	8.3	11.1	13.5	22	7.26
12	若松線	38.1	19.5	0.0	3.4	5.3	9.9	10	3.81
13	月ノ浦線	25.8						13	1.98
14	青方線	12.5						2	6.25
15	中五島高校線	71.6						18	3.98
16	筒ノ浦・中央小・堤・日島線	161.7						29	5.58

(4) 本計画への反映の考え方

第2期連携計画における5つの課題は今後においても引きつづき解決を要すものである。

課題ア：町民が安心して教育や医療のサービスを受けることができる環境づくり

⇒	良 かった 点	・若松地区～上五島病院の新規バス路線の利用者数（若松地区における乗降客数）が目標達成した。 ・デマンドタクシー（宿ノ浦）の運行ダイヤを通学実態を踏まえて見直し、地域と連携した公共交通サービスの見直しが実現できた。
⇒	反 省 点	・経過年数が20年以上のバス車両の割合の目標達成がなされなかった。

課題イ：観光客をはじめとする多くの町外居住者のバス利用・航路利用の促進

⇒	良 かった 点	・後述（24ページ）のとおり、平成27年度・28年度と2か年連続で民間航路利用者が目標達成している状況にあり、民間航路利用者が目標達成する見込み。 ・後述（23ページ）のとおり、平成27年度に新たな航路が3航路就航され、それに呼応するかのように観光消費額や外国人観光客が増加（後述：21ページ）している。
⇒	反 省 点	・さらなる観光客の増加に向け、町外居住者にとって利便性が高い受入体制の整備・推進が必要。 ・持続的・安定的な航路サービスの提供に向けた航路事業者の経営安定化が課題。 ・航路関連の事故などが発生し、航路サービスの安全性に対する信頼回復が必要。

課題ウ：より便利で効率的な地域公共交通ネットワークの構築

⇒	良 かった 点	・交通事業者が主体となった様々な利便性向上の取組がなされた。
⇒	反 省 点	・効率的な地域公共交通ネットワークの構築に向けた検討に必要な詳細な利用状況データ等の取得・分析などの町と事業者の連携体制の構築がなされなかった。

課題エ：しまのバス車両の段階的な代替による安全確保と利便性向上

⇒	良 かった 点	・西肥バスによる定期的かつ確実な車両整備・維持管理により、島内での車両不具合による事故などは計画期間中皆無であった。
⇒	反 省 点	・経過年数が20年以上のバス車両の割合の目標達成がなされなかった。

課題オ：地域ぐるみで地域公共交通をPRしたり、実際に利用する取り組みの推進

⇒	良 かった 点	・全路線平均では目標達成している状況にある。 ・ニューズレターの継続発行により、路線バスの利用状況・経営状況に関する問い合わせや出前講座の開催依頼があり。
⇒	反 省 点	・バス路線の半数以上が目標未達成。 ・後述（28ページ）のとおり、平成28年度に路線バス利用者が40万人を下回る状況が発生。

2-3. 【データ編】地域の現状と公共交通の現状・変化などの分析

(1) 地域の現状

①人口

- 新上五島町の総人口は住民基本台帳ベースで19,866人（平成29年4月時点）であり、10年前と比べて20%減少している。地域別にみると、特に奈良尾地域で30%減少、若松地域で25%減少となっており、公共交通の利用需要の減少が比較的大きい地域となることが推測される。
- また、高齢化率は38.6%（平成29年4月時点）であり、10年前と比べて約8ポイント増加している。地域別にみると、町内でも人口減少傾向が強い奈良尾地域と若松地域でそれぞれ50.4%、43.1%となっており、10年間で10ポイント以上増加している。当該地域においては、移動に困る高齢者が地域に点在している状況が推測される。
- 新上五島町人口ビジョンによると、将来的にも人口減少と高齢化が進行する予測となっており、これまで増加傾向にあった高齢者人口（老年人口）も2030年からは減少に転じ、2045年には人口が1万人に満たない状況に陥ることが危惧されている。
- 人口問題は、経済、福祉、地域コミュニティなど社会全般にわたって影響を及ぼすものであるため人口減少を抑制することが町の最重要課題となっている。

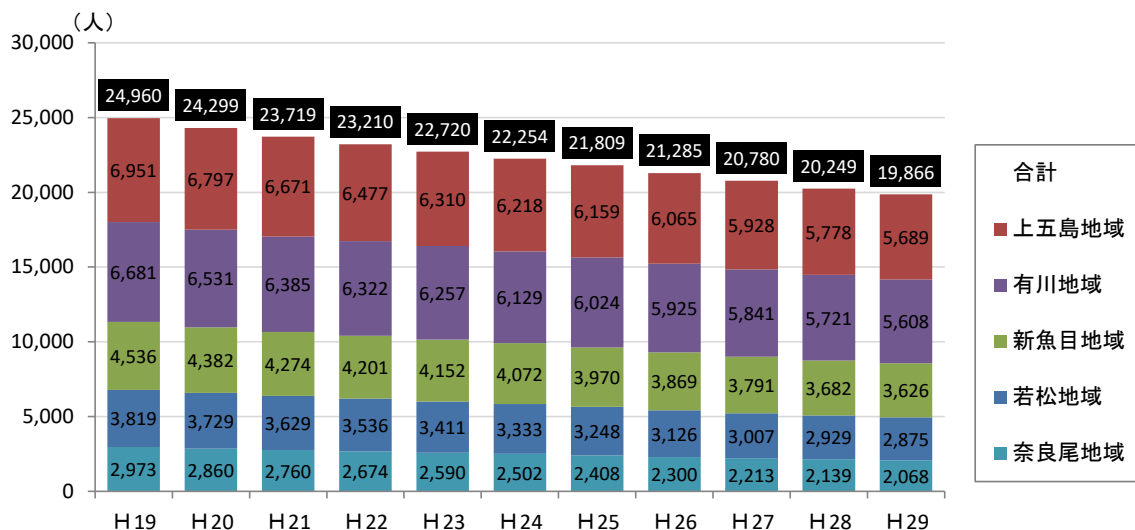


図 新上五島町の総人口・高齢化率の推移

資料：住民基本台帳（各年4/1時点を集計）

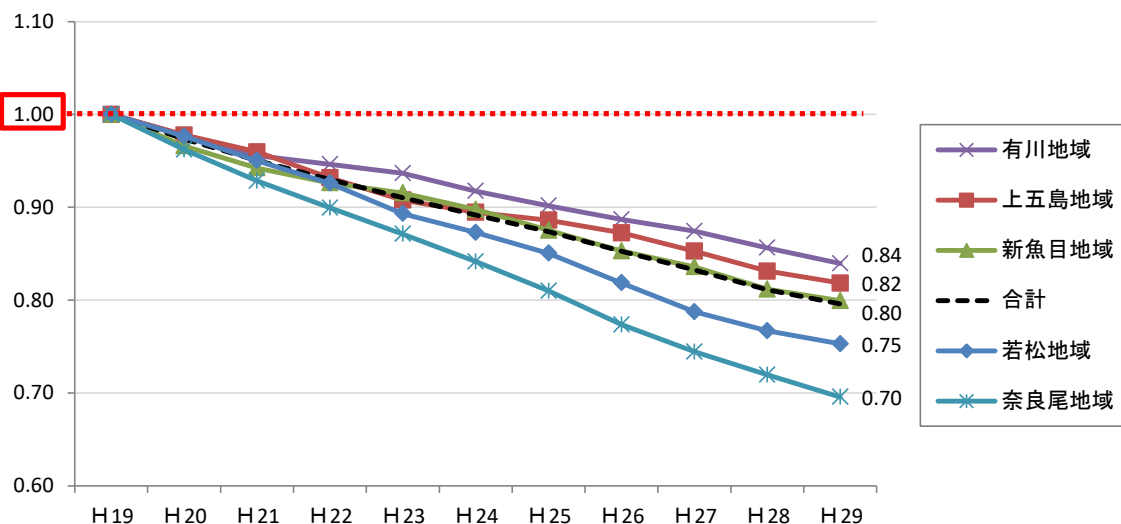


図 新上五島町の地区別人口の推移（H19を1として）

資料：住民基本台帳（各年4/1時点を集計）

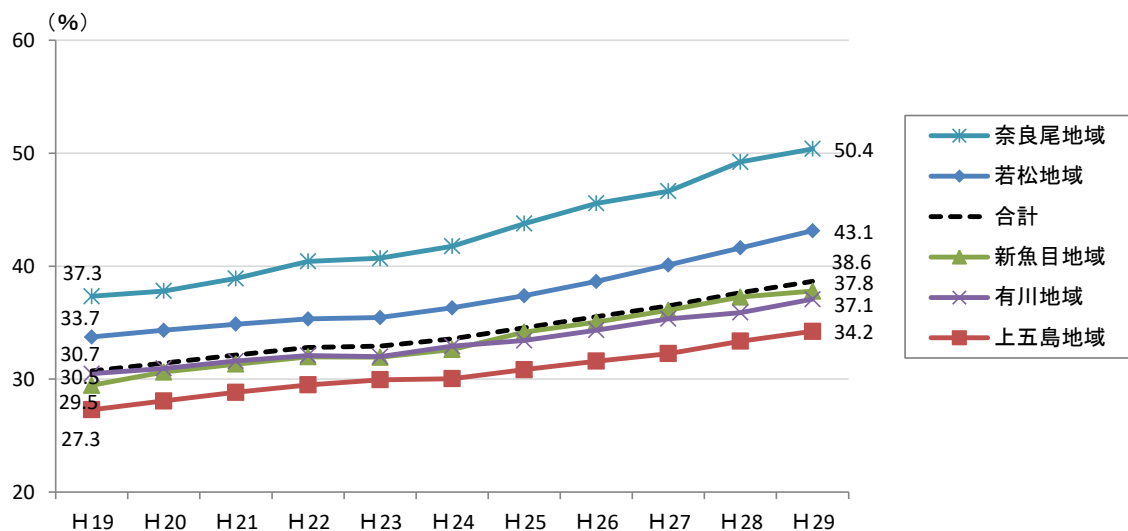


図 新上五島町の高齢化の推移

資料：住民基本台帳（各年4/1時点を集計）

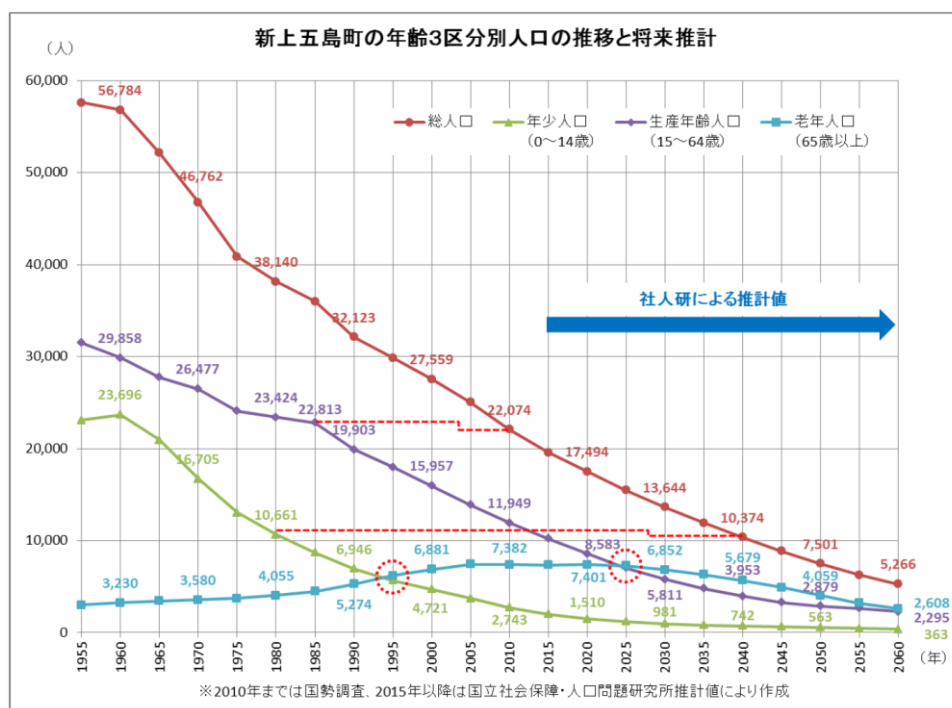


図 新上五島町の将来人口の推移

出典：新上五島町人口ビジョン

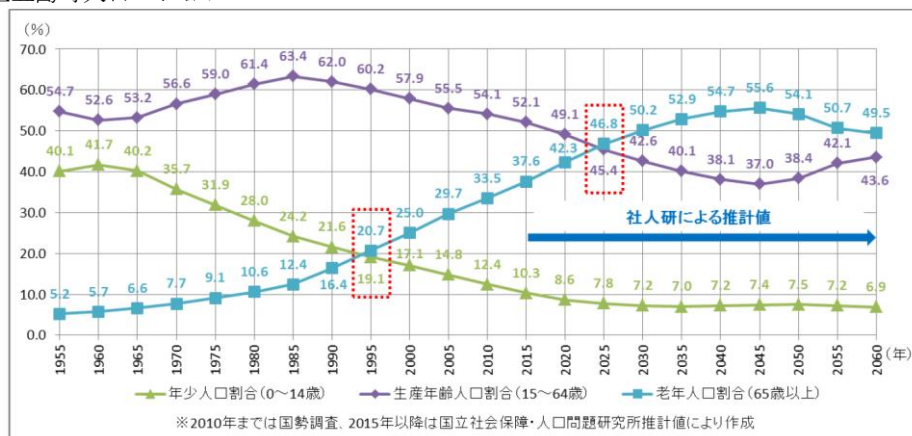


図 新上五島町の年齢3区分の人口割合の推移

出典：新上五島町人口ビジョン

- なお、新上五島町の人口分布（高齢者人口を含む）の特徴としては、町役場（本庁および支所）が立地している地区のみならず、郊外部にも人口集積が分散しているほか、人口増減率をみると、10年間で4割以上減少している地域が多くみられる。
- また、郊外部には高齢化率が50%を越えている地区が点在している。

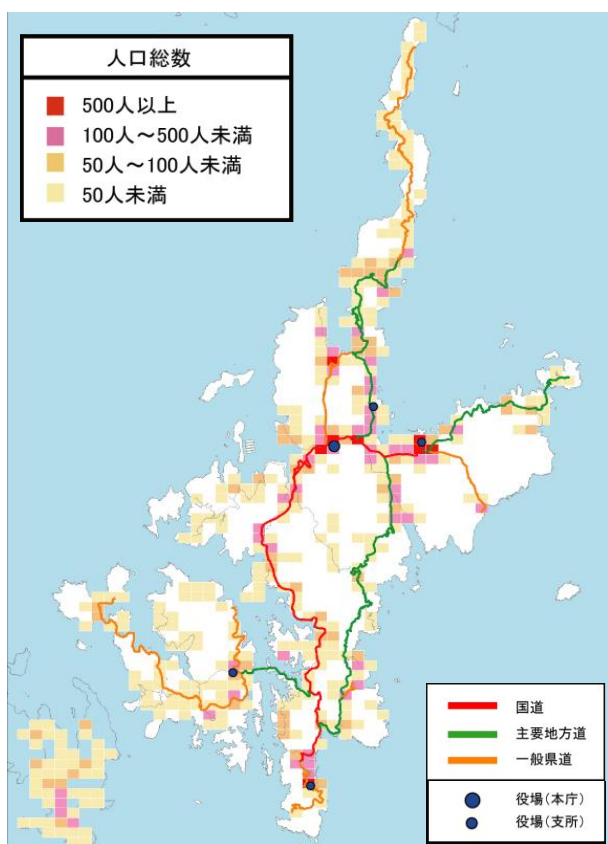


図 総人口の分布

資料：平成 27 年国勢調査

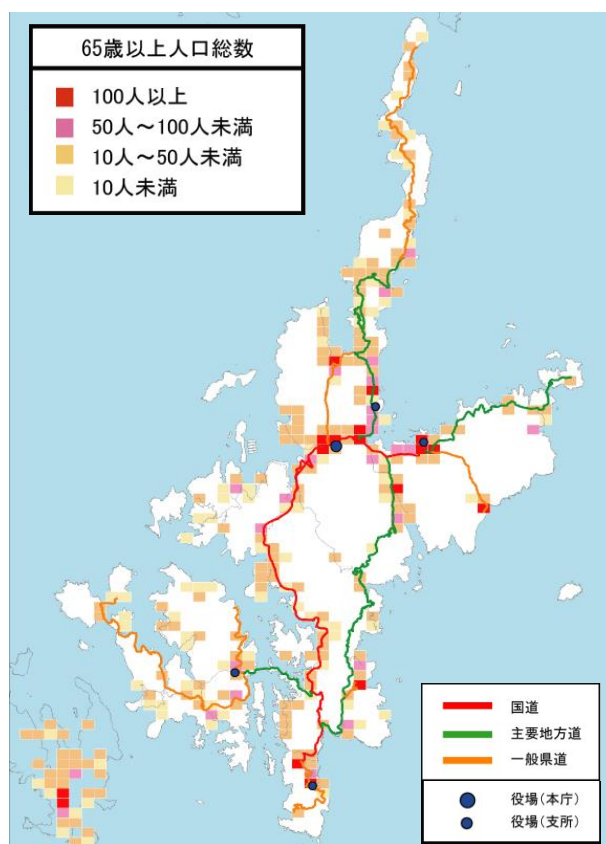


図 65歳以上人口の分布

資料：平成 27 年国勢調査

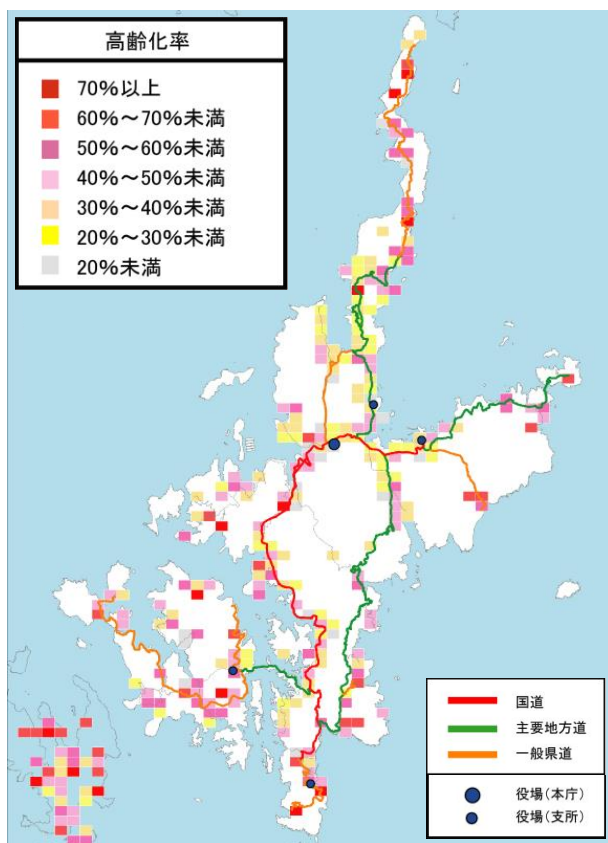


図 高齢化率分布

資料：平成 27 年国勢調査

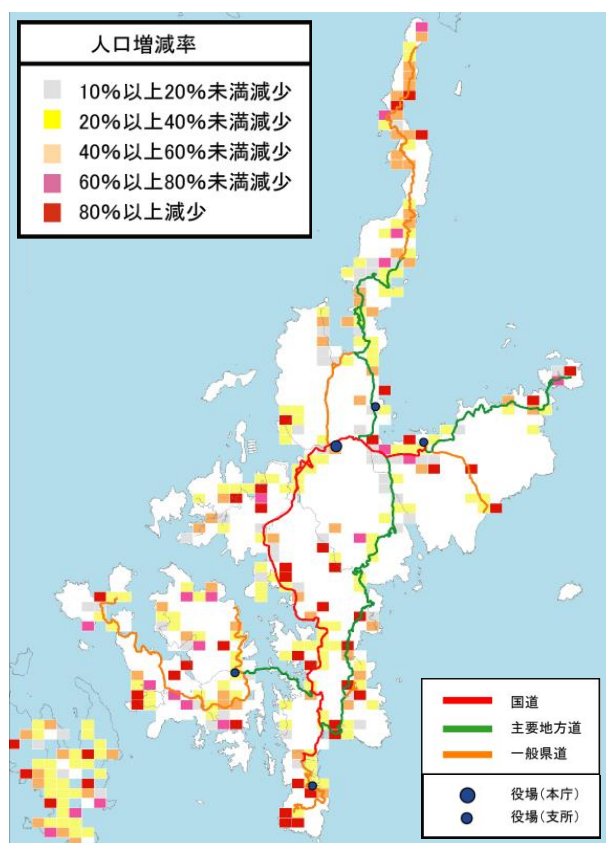


図 総人口の増減率（H27/H17）

資料：国勢調査

②産業構造

- 総人口の減少に伴い、就業人口は減少傾向にある。
- しかし、第3次産業従事者の全就業者に占める割合は年々増加している状況にある。特に、第3次産業の中では、「サービス業」が増加傾向にある。

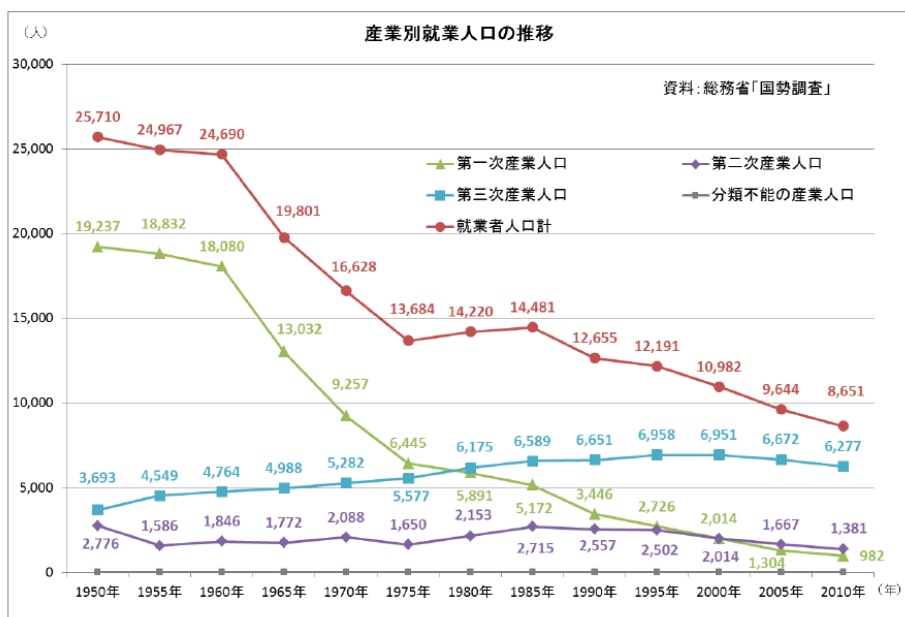


図 産業別人口の推移

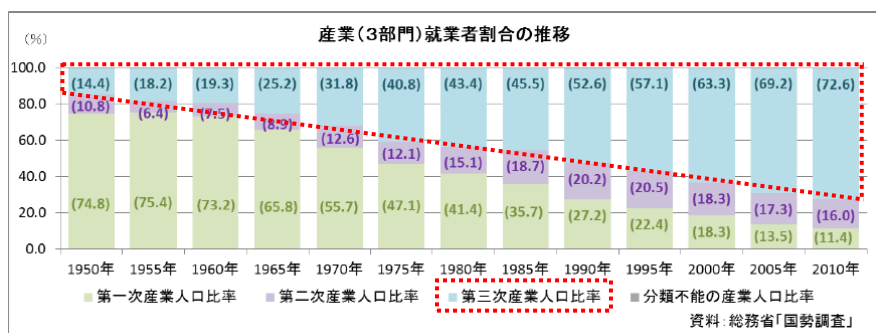


図 産業別就業者の割合の推移

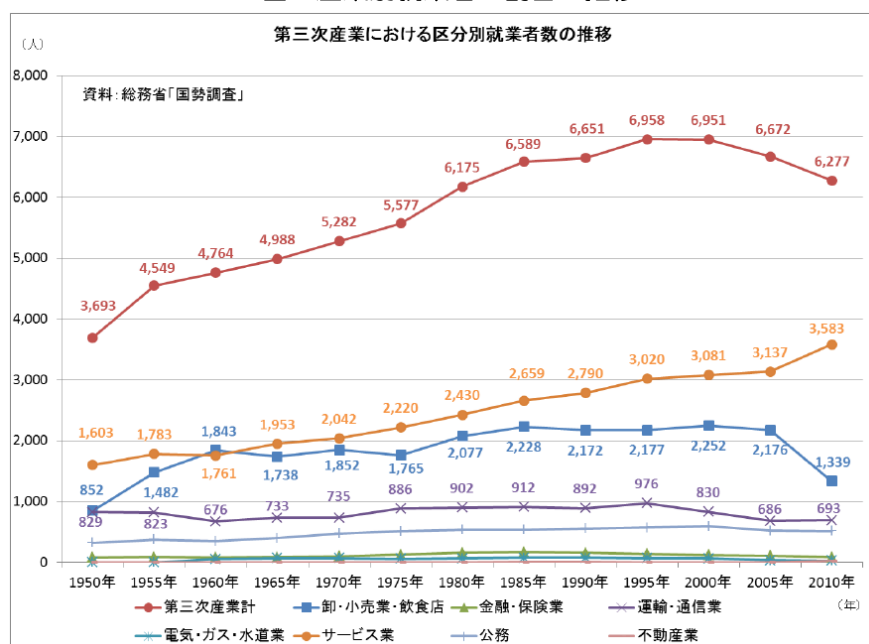


図 第3次産業における区分別就業者数の推移

※出典は全て「新上五島町人口ビジョン」

③主要施設の分布

- 新上五島町内の主要な生活施設（医療施設や商業施設等など）は、主に町役場（本庁および支所）のある地区に集積されている。

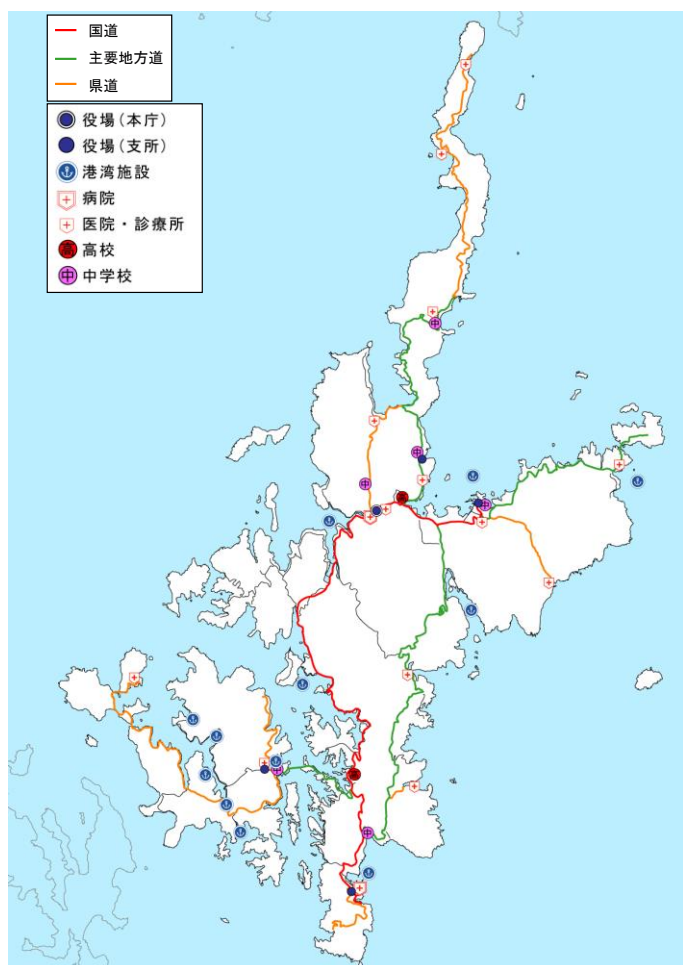


図 公共施設・医療施設の分布状況

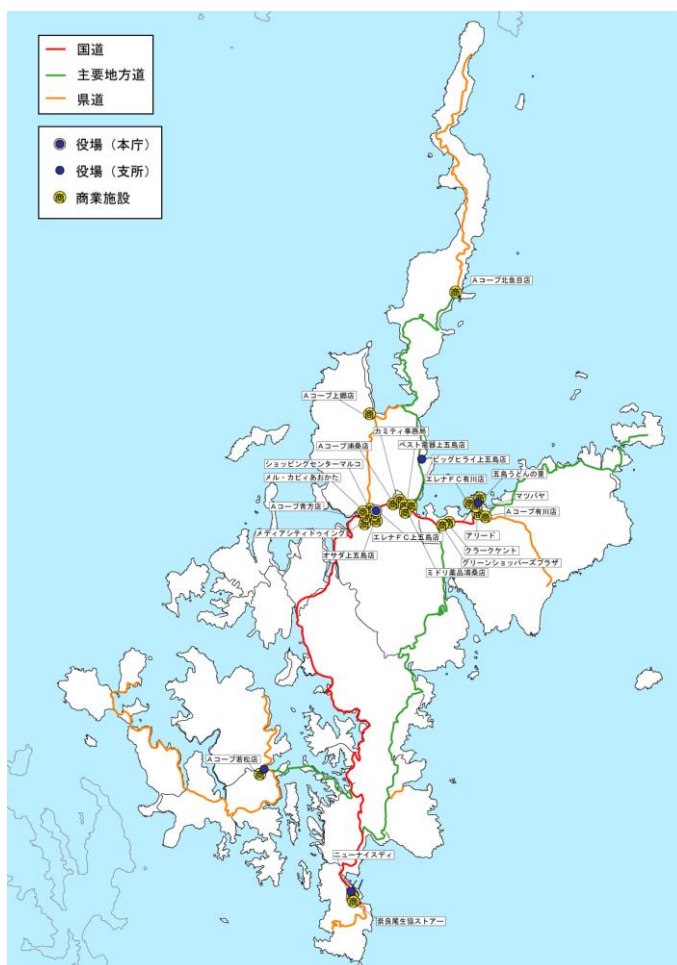
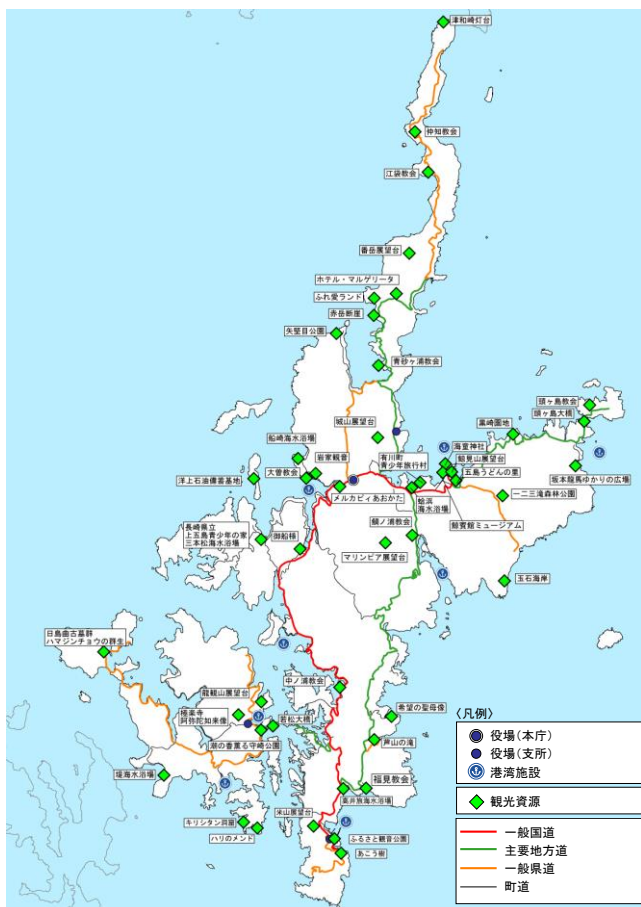


図 商業施設の分布状況

④觀光

- 新上五島町は歴史的・文化的な観光資源を有しており、世界遺産暫定一覧表に登録されている頭ヶ島天主堂、このほか青砂ヶ浦天主堂や大曾教会をはじめとする教会群や海水浴場が多数あり、町内に点在している。
- 新上五島町は、観光を産業の重要な部門として位置づけ、賑わいの創造と交流人口の拡大をめざし、様々の施策に取り組んできた。
- 新上五島町を訪れる**観光客数**は、平成 14 年から平成 20 年まで減少傾向で推移してきたが、平成 21 年度から増加傾向にある。特に、韓国を中心として近年外国人観光客の来訪が著しい伸びを見せている。
- ちなみに、地域経済分析システム（RESAS）によって、島内の外国人の滞在場所（外国人メッシュ）をみると、頭ヶ島教会周辺のほか、港、ホテルマルゲリータなどでの滞在が顕著にみられる。
- 平成 30 年の世界遺産登録を目指す「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産である「頭ヶ島の集落」や、日本遺産「国境の島 壱岐・対馬・五島 ～古代からの架け橋～」を構成する文化財等を訪れる観光客の増加が見込まれるため、受入体制整備を推進する必要がある。



資料：「新上五島町観光ビジュアルマップ」
(新上五島町観光物産協会)



出典：地域経済分析システム (RESAS)
注) 指定地域内の1kmメッシュ単位で区切られた各地点の訪日外国人のうち、1時間以上そのメッシュの範囲に滞在した人数(滞在者数)

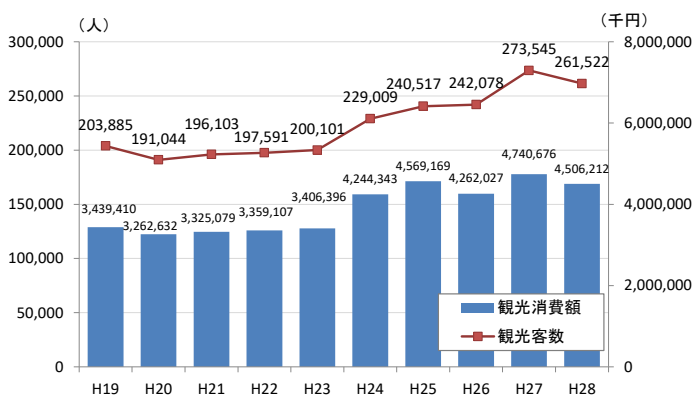


図 新上五島町の観光客数と観光消費額の推移

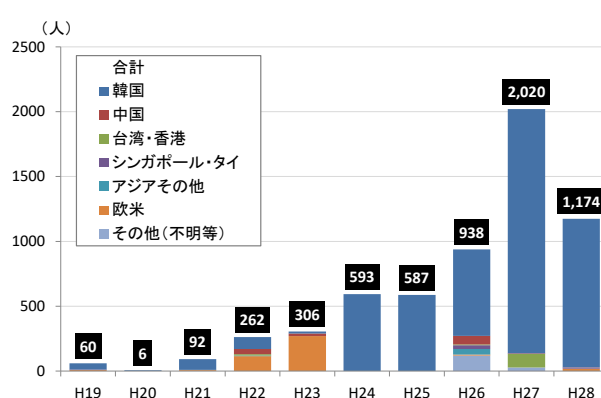


図 外国人観光客(国籍別)の推移

(2) 公共交通の現状など

- 新上五島町の海上公共交通は6事業者が参入しており、町内の8つの港から長崎、佐世保、福江、小値賀、博多に向けてフェリーやジェットフォイル、高速船が運航されている。
- また、陸上公共交通は、平成30年1月現在、西肥バス、ジャンボタクシー等の委託運行（須崎、佐尾、石司）、デマンドタクシー（大平、宿ノ浦）等が運行されている。

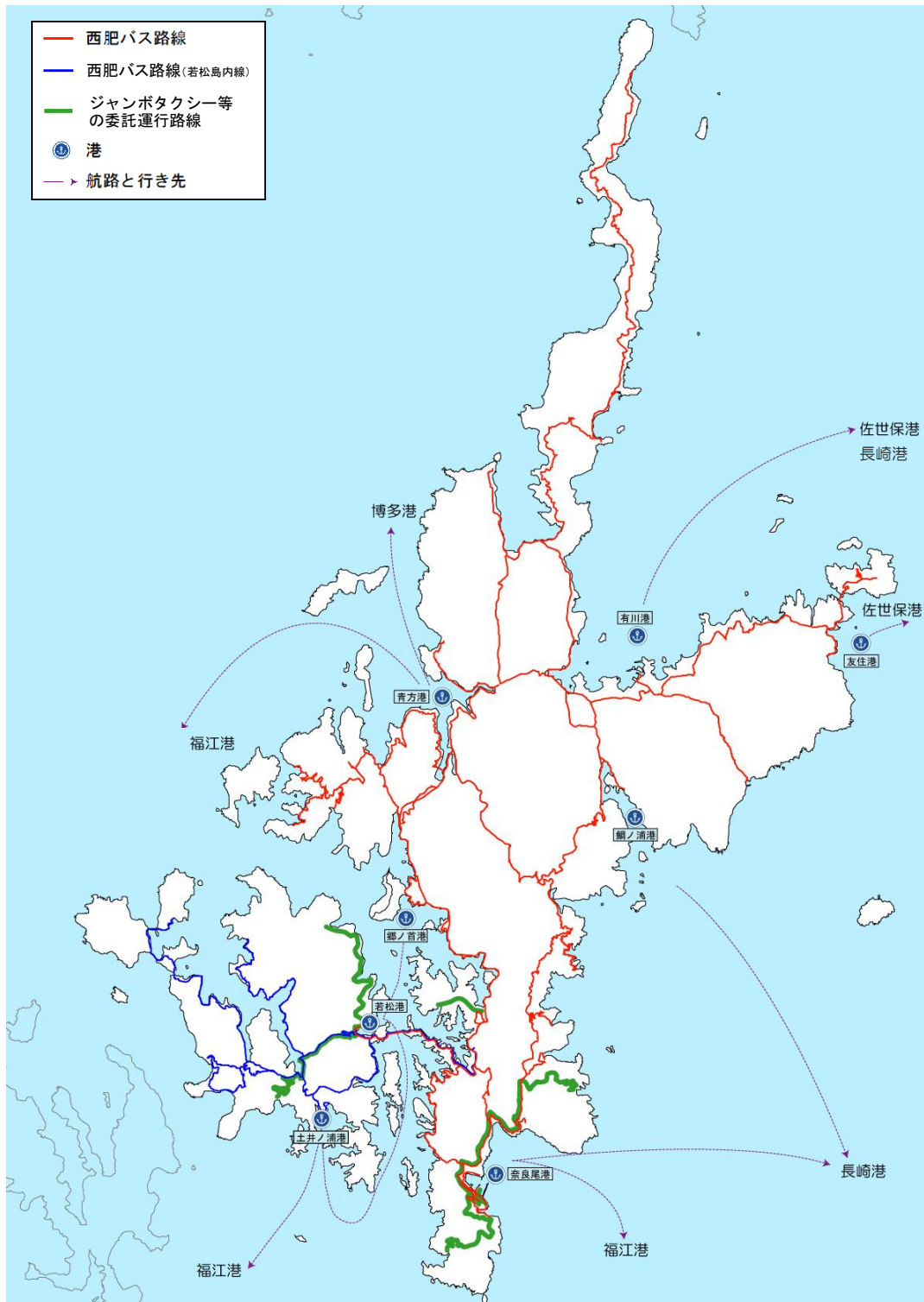


図 公共交通のサービス状況

①航路の現状など

1) 運航状況

- 町外への移動手段が航路に限定されている新上五島町において、海上公共交通としては、民間6事業者によって、町内8つの港から長崎、佐世保、福江、小値賀、博多に向けてフェリーやジェットフォイル、高速船を運航している。
- ちなみに平成22年度末をもって、若松島内を運航していた町営航路が廃止され、陸上公共交通に代替されたほか、野母商船のフェリー太古の船舶リプレイス事業に伴い、平成26年度末をもって若松港が抜港された。
- 近年、複数の事業者によって、新たな航路が運行されている。

表 民間航路の概要

事業者	航路の概要
九州商船(株)	◆ ジェットフォイル(1日2往復) [長崎] ↔ [奈良尾] ◆ フェリー(1日1.5往復) [長崎] ↔ [奈良尾] ↔ [福江] ◆ 高速船(1日2往復) [佐世保] ↔ [有川] ◆ フェリー(1日2往復) [佐世保] ↔ [有川] ◆ 高速船シープリンセス(1日2往復) New! H27年10月就航 [長崎] ↔ [有川]
(株)五島産業汽船	◆ えれがんと・びつぐあーす(1日3往復) [長崎] ↔ [鯛ノ浦] ◆ 高速船ひまわり(1日1往復) New! H27年4月就航 [佐世保] ↔ [有川] ◆ フェリーありかわ(1日2往復) New! H27年4月就航 [佐世保] ↔ [有川]
野母商船(株)	◆ フェリー太古(1日1往復) 下り:[博多] → [青方] → [福江] 上り:[博多] ← [青方] ← [福江]
五島旅客船(株)	◆ フェリーオーシャン(1日2往復) [若松] ↔ [奈留] ↔ [福江] ◆ 高速船 ニューたいよう(1日1.5往復) [若松] ↔ [郷ノ首] ↔ [土井ノ浦] ↔ [奈留] ↔ [福江] [福江] → [土井ノ浦] → [奈留] → [福江]
崎戸商船(株)	◆ フェリーみしま(1日1往復) [友住] ↔ [平島] ↔ [江島] ↔ [崎戸] ↔ [佐世保]

長崎～有川航路
10月10日(土) 就航!

『長崎の教会街とキリスト教関連遺産』の
世界遺産登録をまにに



■ 就航区間 長崎港～有川港
■ 運賃 片道 大人3,500円 小人1,750円
■ 運航ダイヤ 最速1時間40分で結ぶ

長崎発		有川発		有川発		長崎発	
08:45	10:25	06:50	08:30	14:00	15:45		
16:40	18:20						

※お知らせ
平成28年9月末頃「ピタゴラス」に替わり「新島産業船」(約120トン 乗客定員140名・30ノット)が就航予定です。

ご予約受付先/九州商船株式会社 長崎予約センター
平日/9:00～17:00 TEL095-822-9153
全・休日/9:00～17:00 TEL0959-42-0035
有川港 平日・土・休日/9:00～17:00 TEL0959-42-0035
URL: http://www.kyusho.co.jp
※ご予約は乗船2ヶ月前～1日9:00から
※但し、乗船日一週間以内は各乗船港にて

図 九州商船の長崎～有川航路

上五島(有川)～佐世保航路 フェリー 高速船

上五島(有川) ↔ 佐世保 (航路距離 67.3km)



高速船
有川港 ↔ 佐世保港
1日1便ずつ 計2便通航
運航時間 1時間40分

フェリー
有川港 ↔ 佐世保港
1日2便ずつ 計4便通航 有川港
運航時間 2時間30分
車両航送可!

高速船 ひまわり 定員 140名
フェリーありかわ 定員 252名

※乗船にはご予約が必要です。ご予約は乗船2ヶ月前から各営業所窓口及び指定旅行代理店にて受付します。
※乗船券は出航の40分前から販売いたします。乗船手続は出航の15分前までにお済ませください。
※車両でお越しのお客様は必ずご予約をお願いいたします。

時刻表(フェリー)

便名	有川発	→	佐世保着	佐世保発	→	有川着
1	07:00 発	→	09:30 着	09:50 発	→	12:20 着
2	13:40 発	→	16:10 着	16:30 発	→	19:00 着

図 五島産業汽船の佐世保～有川航路

2) 利用状況

- 航路利用者は**42.2万人**（平成28年時点）であり、**利用者は微増傾向**にある。
- 平成29年度住民アンケート結果によると、町民の良く利用する港は町内では「奈良尾港」、「有川港」、「鯛ノ浦港」であり、町外では「長崎港」と「佐世保港」が多い。
- 利用頻度をみると概ね「年に数回程度」が多く、外出目的をみると「通院」と「親戚・知人宅への訪問」が比較的多い。

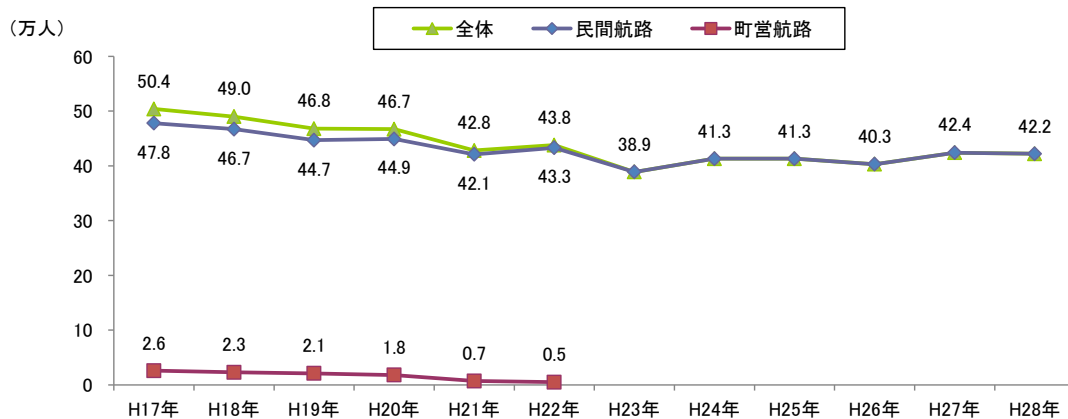


図 航路利用者の推移

注) 平成22年度末をもって、若松島内を運航していた町営航路が廃止され、陸上公共交通に代替された。

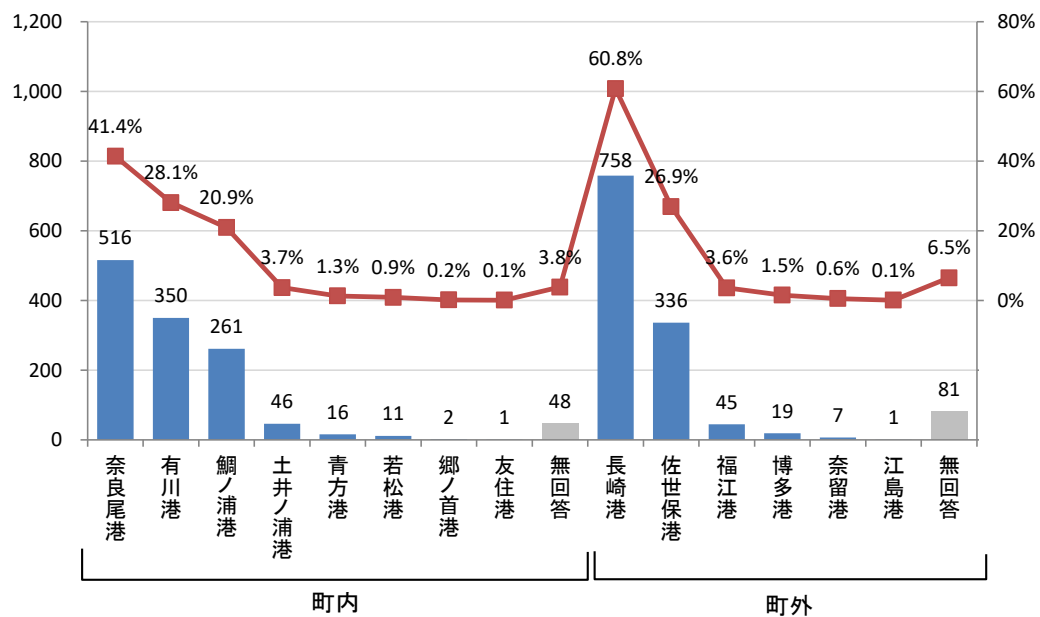


図 町民が良く利用する航路

資料：平成29年度住民アンケート結果

参考：航路利用者（町民）の航路とバスの乗り継ぎ不満度

- ・航路利用者（町民）の約3%が航路とバスの乗り継ぎに不満を感じている。
- ・利用が多い港の中では、「有川港」をよく利用する町民の約5%が不満を感じている。
- ・町民そして交流者の公共交通の利用環境の改善においては、海上公共交通と陸上公共交通の乗継利便性の向上が必要である。

表 航路利用者（町民）の航路とバスの乗り継ぎ不満指摘

よく利用する町内の港	回答者数	指摘数	割合
奈良尾港	516	9	1.7%
有川港	350	18	5.1%
鯛ノ浦港	261	5	1.9%
土井ノ浦港	46	2	4.3%
青方港	16	0	0.0%
若松港	11	0	0.0%
郷ノ首港	2	0	0.0%
友住港	1	0	0.0%
計	1,203	34	2.8%

資料：平成29年度住民アンケート結果

表 町民の航路の利用頻度（港別）

		週に3日以上	週に1～2日程度	月に2～3日程度	月に1回程度	年に数回程度	数年に1回以下	N値
町内の港	奈良尾港	0.4%	3.3%	7.8%	17.1%	59.7%	11.8%	516
	有川港	0.9%	3.1%	5.4%	10.6%	62.6%	17.4%	350
	鯛ノ浦港	1.1%	1.9%	6.1%	13.4%	57.5%	19.9%	261
	土井ノ浦港	0.0%	0.0%	23.9%	28.3%	37.0%	10.9%	46
	青方港	12.5%	0.0%	6.3%	6.3%	50.0%	25.0%	16
	若松港	0.0%	0.0%	45.5%	45.5%	0.0%	9.1%	11
	郷ノ首港	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	2
町外の港	友住港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1
	長崎港	0.5%	2.8%	7.7%	16.6%	59.4%	13.1%	758
	佐世保港	0.9%	3.3%	5.1%	10.7%	61.3%	18.8%	336
	福江港	2.2%	0.0%	17.8%	28.9%	35.6%	15.6%	45
	博多港	5.3%	0.0%	5.3%	0.0%	68.4%	21.1%	19
	奈留港	0.0%	14.3%	28.6%	14.3%	28.6%	14.3%	7
	江島港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	1

資料：平成 29 年度住民アンケート結果

表 町民が航路を利用する目的（港別）

		通院	親戚・知人宅への訪問	買い物	業務・仕事	趣味・娯楽・飲食	冠婚葬祭	観光・レジャー	通勤・通学	その他	無回答	合計
町内の港	奈良尾港	32.9%	20.2%	11.4%	10.5%	7.0%	7.2%	6.0%	0.2%	3.1%	1.6%	516
	有川港	25.1%	23.7%	12.0%	11.1%	2.3%	9.4%	9.7%	0.0%	4.0%	2.6%	350
	鯛ノ浦港	31.8%	13.4%	11.1%	18.8%	5.0%	6.1%	6.9%	0.8%	3.8%	2.3%	261
	土井ノ浦港	41.3%	15.2%	10.9%	4.3%	4.3%	4.3%	10.9%	0.0%	2.2%	6.5%	46
	青方港	18.8%	31.3%	18.8%	6.3%	0.0%	6.3%	6.3%	0.0%	12.5%	0.0%	16
	若松港	63.6%	9.1%	18.2%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11
	郷ノ首港	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2
町外の港	友住港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	1
	長崎港	32.3%	17.3%	11.9%	13.5%	6.6%	6.7%	6.2%	0.3%	3.6%	1.7%	758
	佐世保港	25.3%	25.0%	11.6%	11.6%	1.5%	8.9%	9.8%	0.3%	3.6%	2.4%	336
	福江港	44.4%	13.3%	8.9%	4.4%	4.4%	6.7%	8.9%	2.2%	4.4%	2.2%	45
	博多港	26.3%	31.6%	5.3%	10.5%	5.3%	5.3%	10.5%	0.0%	5.3%	0.0%	19
	奈留港	42.9%	28.6%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	7
	江島港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1

資料：平成 29 年度住民アンケート結果

3) 財政負担状況

- 航路に対する町の財政支出は平成 28 年度で 212.1 万円となっている。
- 平成 22 年度末の町営航路の廃止に伴い、航路への財政支出は大幅に削減され、現在では五島旅客船（株）への財政支出のみとなっている。

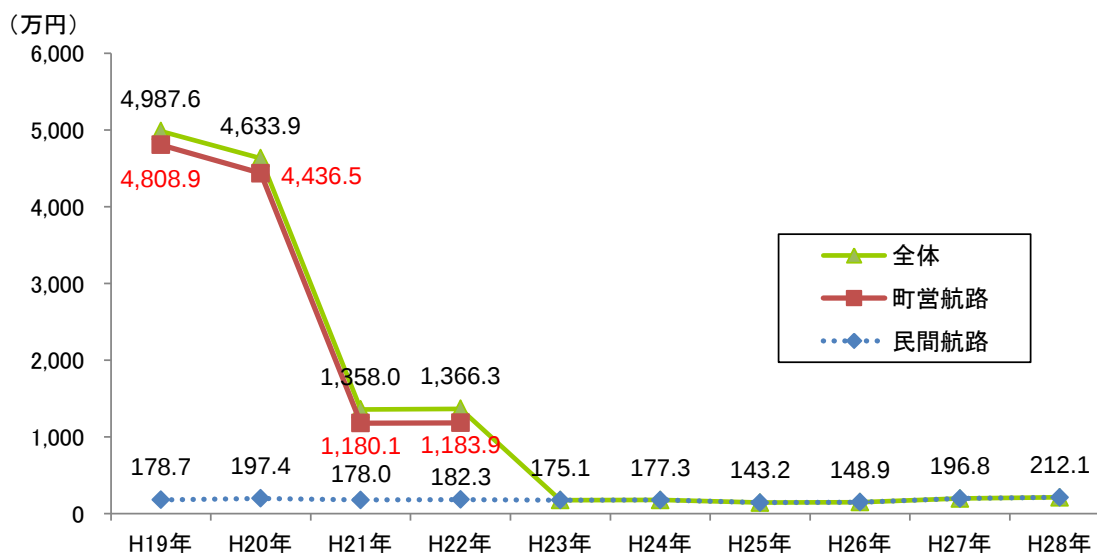


図 航路に対する財政支出額の推移

②西肥バスの現状など

1) バスネットワーク

- 佐世保市に本社がある西肥自動車（株）の島内バスネットワークは下図のとおり。
- 町の拠点バス停である「青方バスターミナル」（新上五島営業所）や車庫がある有川や奈良尾、若松を起終点としつつ、島内全域を西肥バスが網羅している。
- なお、バス路線の人口カバー率※（H27 年国勢調査ベース）は 87.0%と高い。

※バス路線が通過している4次メッシュのみをカウント

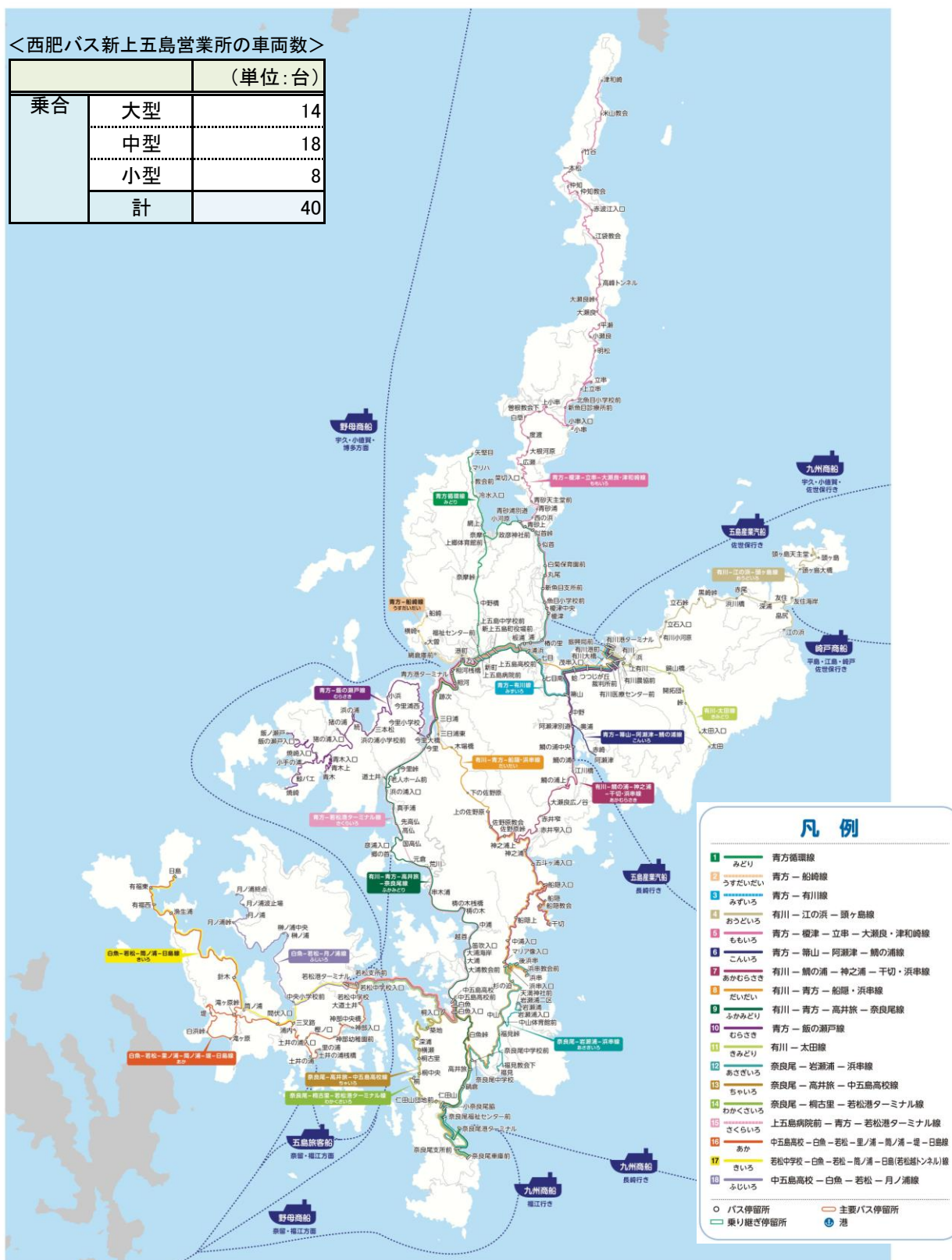


図 西肥バスネットワーク（H27 年度末時点）

2) 利用状況

- 町の路線バス利用者（輸送人員）と実車走行キロの推移をみると、平成 21 年度に輸送人員が約 62.6 万人あったのが、**実車走行キロはほとんど横ばい状況**の中で、平成 22 年度に約 43.2 万人と大幅な減少となっている。
- これは、西肥バスの定期券利用者数の計測が売上枚数ベースから IC カードデータから得られる利用実績ベースに変更されたことによるものが大きい。
- それ以降、平成 26 年度に前年度よりも大きな輸送人員と実車走行キロの増加を見せているが、これは町営バスの西肥バスへの移譲によるものが大きい。
- そのような中、平成 28 年度は前年度と実車走行キロがほとんど変わらないにもかかわらず、40 万人を下回っており、輸送人員の減少に歯止めをかけることが求められる。

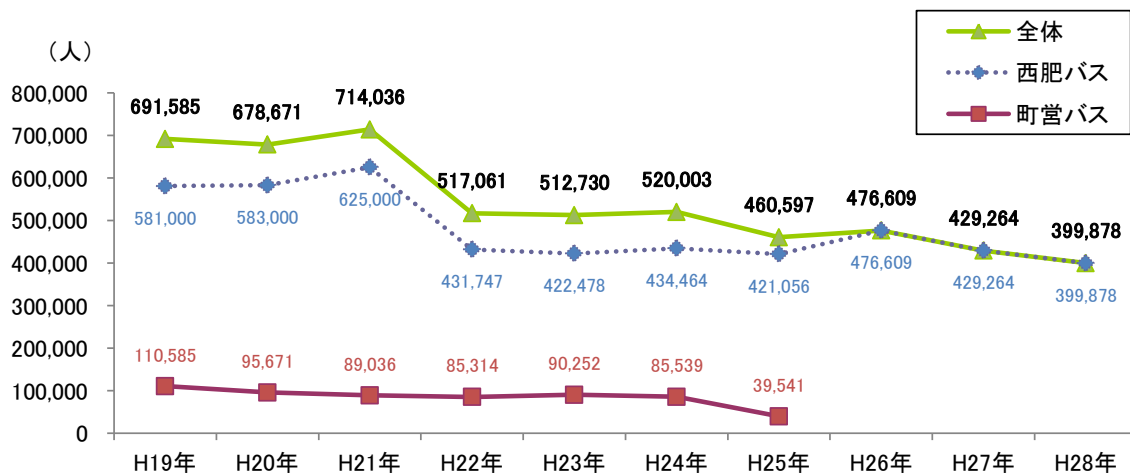


図 バス利用者数の推移

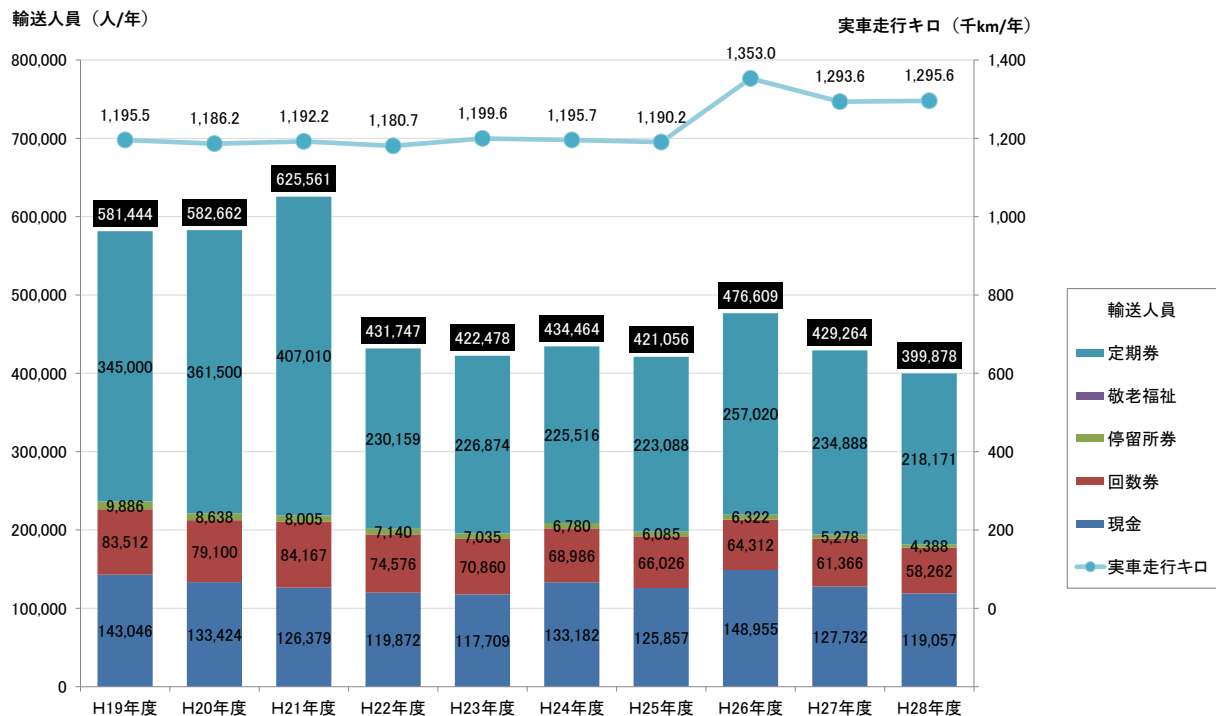


図 路線バスの輸送人員と実車走行キロの推移

- 下図は横軸に系統別の経常収入を縦軸に系統別収支率をプロットしたものである。
- 収支率が高いのは奈良尾線と中五島高校が関連する若松線、浜串線、頭ヶ島教会と有川・青方を結ぶ江の浜・頭ヶ島線である。収支率は赤字であるものの、収入が多い系統は有川線と青方循環線などとなる。
- これらの主力系統は島の骨格をなす重要なバス軸であり、当該系統（路線）沿線のここ10年間の総人口の変化をみると、他路線に比べ人口の減少率が最大で5ポイントも低くなっており、人口密度の維持・下支え効果が明らかになった。これら系統の確保・維持は不可欠である。

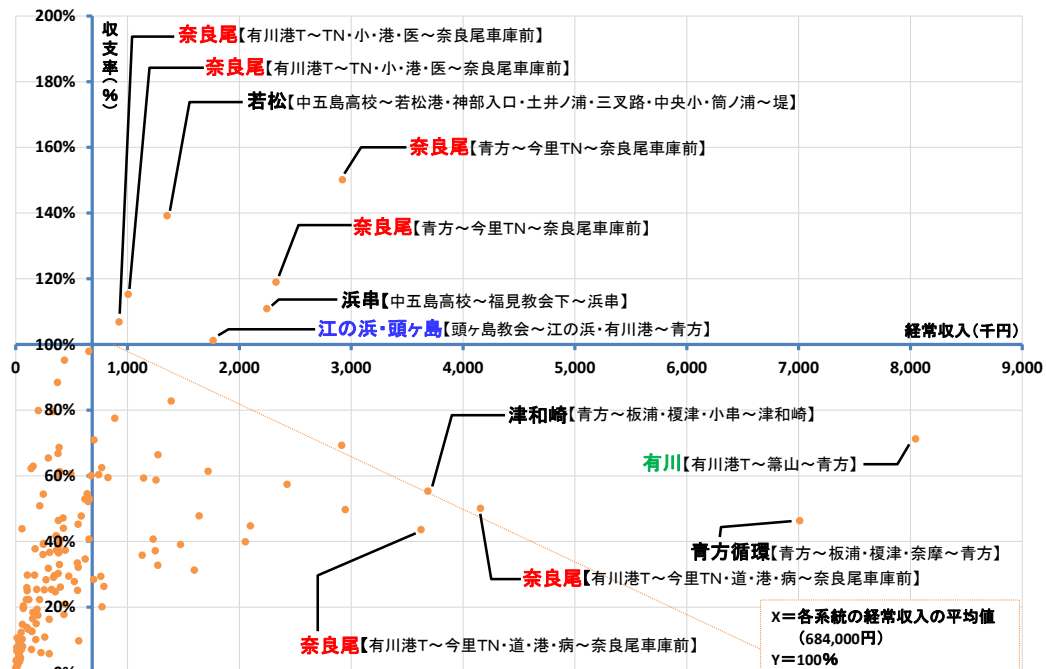


図 経常収入と収支率の両面から見た系統評価

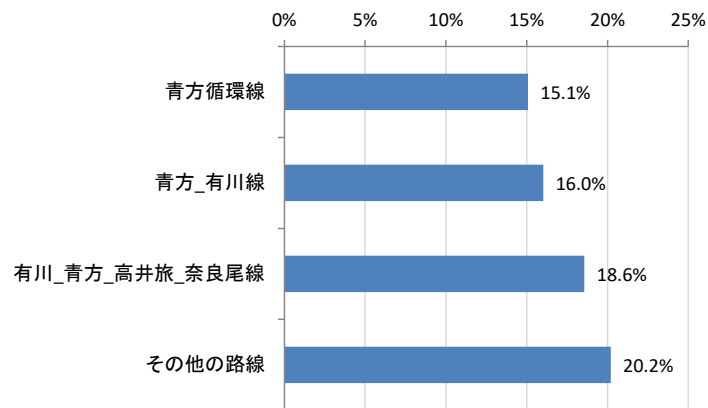


図 10 年間における沿線人口の減少率

表 路線別年間輸送人員（H28年度）

路線名	年間輸送人員(人)				
	現金・停留所券	回数券	通学・通勤定期券	リフレッシュパス	計
青方循環	12,004	12,474	5,123	11,772	41,373
有川	15,596	6,783	12,499	4,707	39,585
江の浜・頭ヶ島	6,275	2,686	1,751	5,774	16,486
太田	3,988	775	1,998	1,376	8,137
神之浦	857	842	2,560	644	4,903
桐	3,855	1,528	5,470	1,002	11,855
鯛の浦	7,302	3,163	15,798	4,249	30,512
津和崎	10,916	8,639	3,808	9,059	32,422
奈良尾	28,222	14,439	45,490	21,307	109,458
浜串	3,964	3,043	29,645	2,143	38,795
浜串・青方・有川	1,896	842	135	814	3,687
浜の浦・飯ノ瀬戸	3,576	1,757	1,455	4,058	10,846
船崎	2,086	1,291	414	668	4,459
若松	22,908	0	24,452	0	47,360
計	123,445	58,262	150,598	67,573	399,878

表 路線別収支状況等（H28年度）

路線名	運送収入(円)	経常収入(千円)	経常費用(千円)	収支率
青方循環	8,055,578	8,141	18,300	44.5%
有川	9,538,033	9,639	13,614	70.8%
江の浜・頭ヶ島	5,443,103	5,501	13,086	42.0%
太田	2,076,133	2,098	4,689	44.7%
神之浦	1,823,812	1,843	12,484	14.8%
桐	3,263,332	3,298	10,174	32.4%
鯛の浦	6,075,590	6,139	11,820	51.9%
津和崎	10,343,228	10,453	28,184	37.1%
奈良尾	32,903,887	33,256	56,572	58.8%
浜串	8,133,281	8,219	21,646	38.0%
浜串・青方・有川	1,241,951	1,256	4,019	31.3%
浜の浦・飯ノ瀬戸	3,026,786	3,057	15,589	19.6%
船崎	769,747	778	2,042	38.1%
若松	10,879,511	10,994	37,341	29.4%
計	103,573,972	104,672	249,560	41.9%

3) 町の財政負担状況

- 路線バスに対する町の財政支出は約1億7千万円（H28年時点）となっており、町営バス運行最終年度（約1億9千万円）と比べると減少している。
- しかし、損失補償路線への財政支出は増加傾向にあり、路線別に利用状況をみると、従来から多い飯ノ瀬戸線・浜ノ浦線に加えて、近年津和崎線・小串線の財政負担額が増加傾向にある。

(万円)

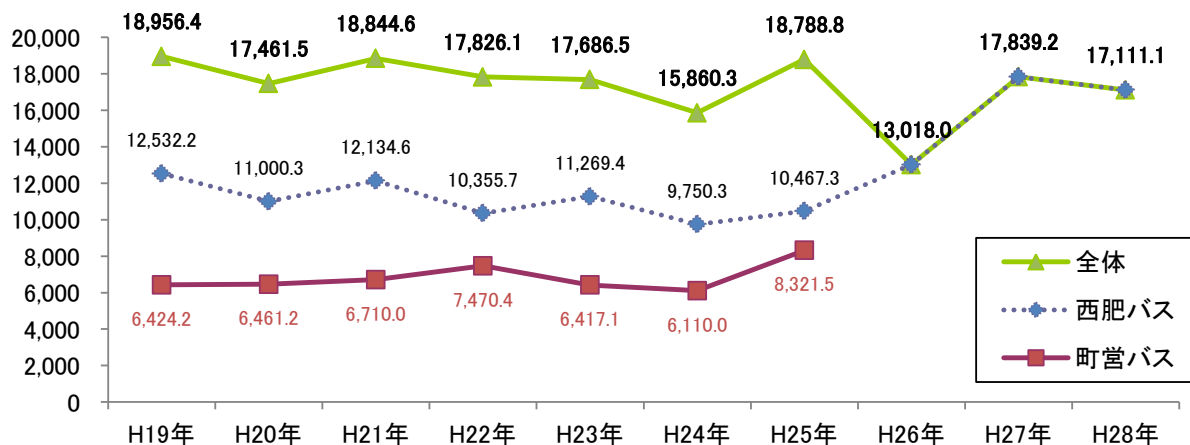


図 町の路線バスへの財政支出の推移

注) 西肥バスへの財政支出の中にはスクールバス運行委託金額を含む。

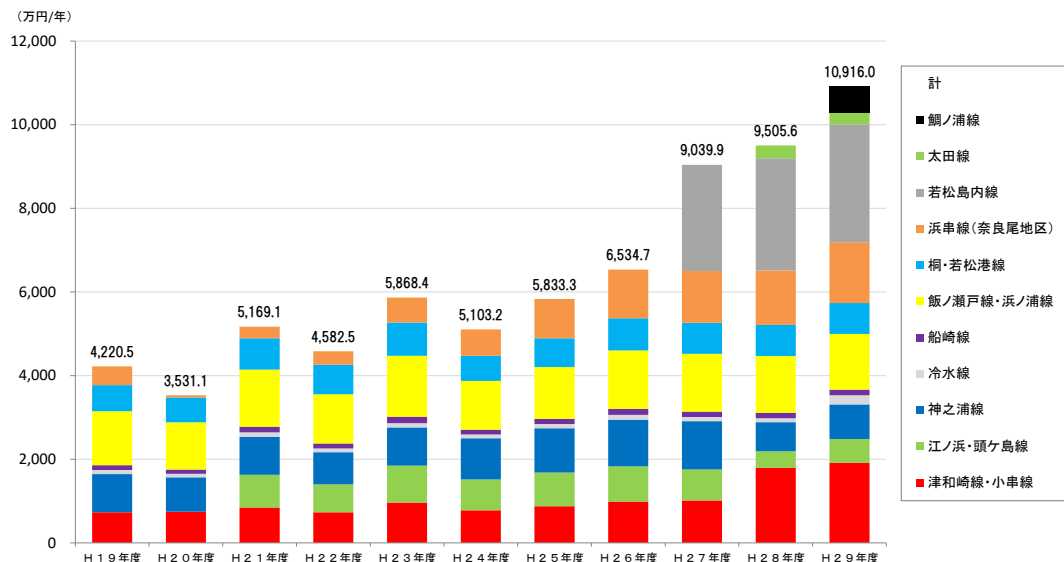


表 損失補償路線（西肥バス）の財政支出額の推移

注) 損失補償路線とは町が西肥バスに対し、赤字額（全額）を損失補償している路線

- 平成19年度と29年度の住民アンケート結果をもとに、交通弱者（車を自由に使えない町民：潜在バス需要）の外出傾向を比較すると、移動頻度自体は以前よりも高頻度となっており、活動が活発化しているようにみえるが、潜在バス需要（交通弱者の規模）自体が全体的に縮小し、かつ地区人口に占める割合も少なくなっている。
- つまり、“ある特定の少人数が高頻度で公共交通を利用したい”というニーズが高まってきたことがうかがえる。

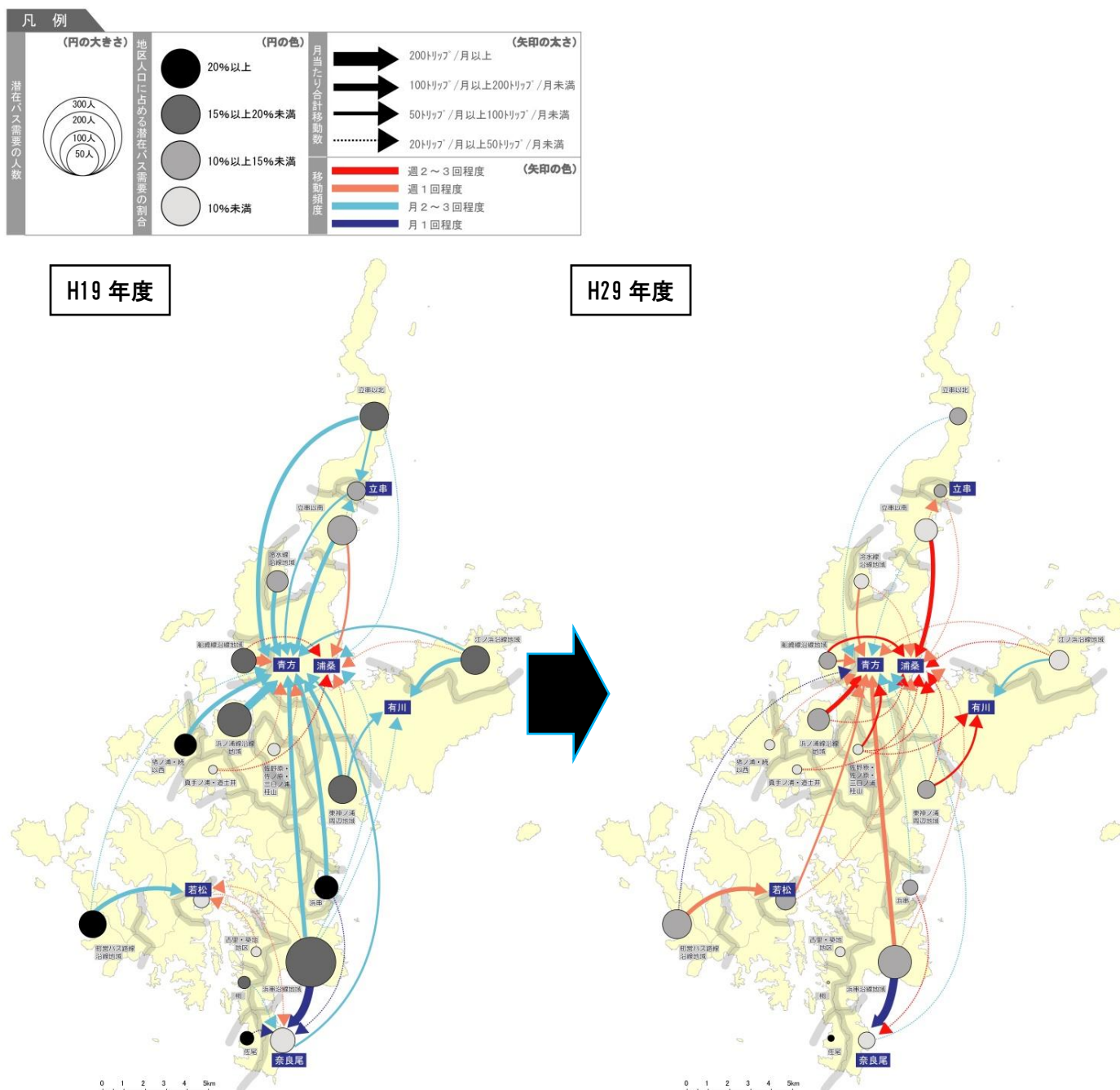


図 損失補償路線沿線エリアに住む交通弱者の外出特性（左：H19年度、右：H29年度）

資料：住民アンケート調査（H19年度、29年度）

- また、これまでとこれからの今後の損失補償路線沿線の人口減少を分析したものが下図となる。
- 平成 19 年度と 29 年度の総人口の減少率は立串以北で 4 割以上となっている。同様に、高校生の人口の減少率をみると、立串以北と猪ノ浦・続以西で 7 割以上の減少となっている。
- 当該 2 エリアは平成 39 年度時点で高校生の居住が皆無となる可能性が高く、需要に合致した公共交通サービスの投入に向けたバス路線の再編検討の優先度が高い。

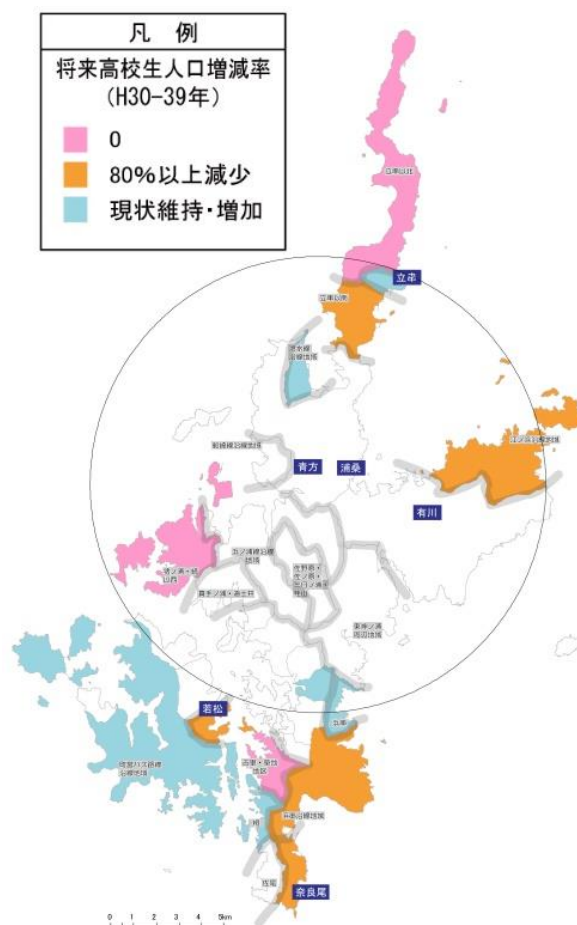
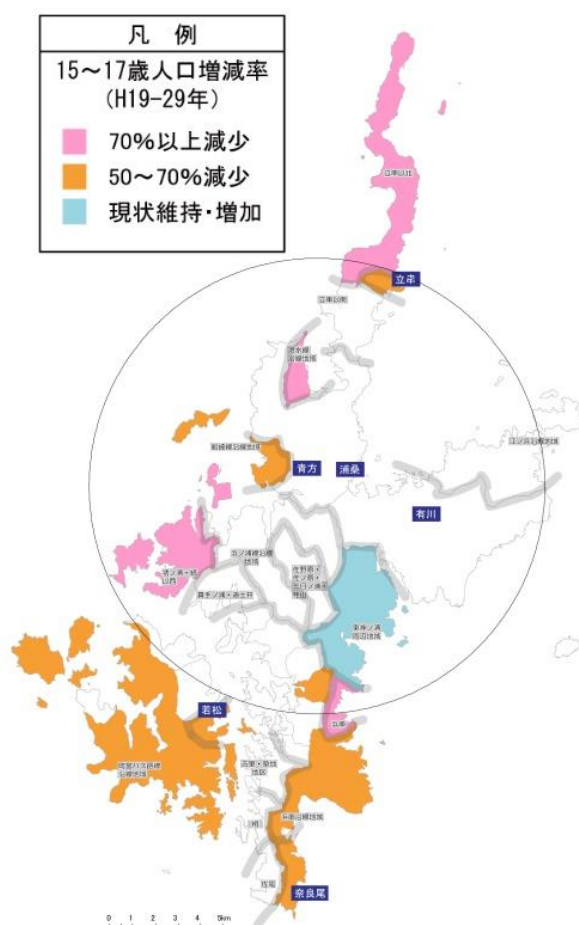
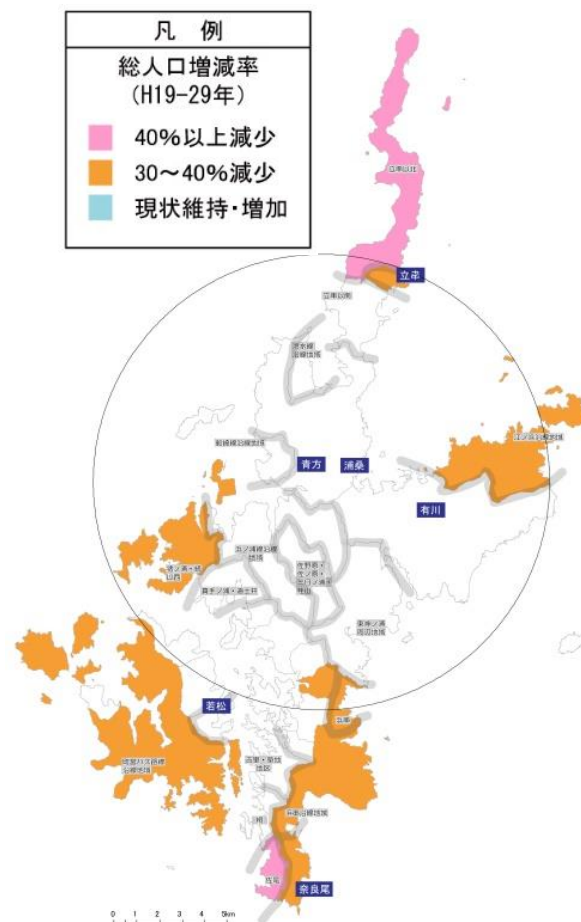


図 損失補償路線沿線エリアの人口特性（過去 10 年間と今後 10 年間）

資料：新上五島町住民基本台帳

4) 公共交通利用実態調査

ア) 調査概要

調査目的	●利用者が減少しており、路線撤退やサービス縮小の可能性がある特定のバス系統・便の利用者の利用実態等を把握し、バス路線再編の基礎データに活用。										
調査対象	●バス事業者ヒアリング結果と既存資料を踏まえ、将来的な高校生の通学需要が期待しにくく、また利用状況が減っており、バス路線撤退等の可能性がある以下の区間 ①津和崎線（立串～大瀬良峠～津和崎） ②飯ノ瀬戸線（今里大橋～浜の浦～青木～飯ノ瀬戸） 注）調査員の都合上、乗車した方が効率的な調査が実施できる場合を除き、平成 29 年 4 月に実施した調査で調査期間中利用が皆無だった便には乗車しない（調査対象外とする）										
調査方法	●調査員（KCS 職員）がバス車両に乗り込み、全利用者の利用実態を観測しつつ、運転手や利用者に利用特性等を聞き取り。										
把握内容	●下表のとおり。 <table><tr><td rowspan="2">目視による 全数調査</td><td>利用状況（目視把握）</td><td>・乗車バス停、降車バス停</td></tr><tr><td>利用者属性</td><td>・年齢、学生、性別、障害の有無</td></tr><tr><td colspan="2">利用特性（サンプル調査）</td><td>・利用目的、利用頻度、目的地 ・バスを選択している理由 など</td></tr></table>			目視による 全数調査	利用状況（目視把握）	・乗車バス停、降車バス停	利用者属性	・年齢、学生、性別、障害の有無	利用特性（サンプル調査）		・利用目的、利用頻度、目的地 ・バスを選択している理由 など
目視による 全数調査	利用状況（目視把握）	・乗車バス停、降車バス停									
	利用者属性	・年齢、学生、性別、障害の有無									
利用特性（サンプル調査）		・利用目的、利用頻度、目的地 ・バスを選択している理由 など									
調査日	●平成 29 年 12 月 19 日（火）～21 日（木） 注）上五島高校、中五島高校において、通学・帰宅の時間帯に影響を与える行事（試験、修学旅行等）を除いて設定した										

イ) 調査結果

- 津和崎線において、「立串」をまたぐ利用は上り（青方方面への行き）は8人（うち高校生5人）、下り（青方方面からの帰り）は4人（うち高校生2人）であった。
- 将来的に高校生が当該区間の利用がなくなった場合、「立串」をまたぐ利用は最大で3人となってしまうことが分かった。
- 飯ノ瀬戸線において、「今里大橋」をまたぐ利用は上り（青方方面への行き）は25人（うち高校生6人）、下り（青方方面からの帰り）は14人（うち高校生2人）であった。
- 将来的に高校生が当該区間の利用がなくなった場合、「今里大橋」をまたぐ利用は最大で19人となってしまう。
- 34ページに調査対象2路線の便別の利用状況を表形式に整理した。
- これをみると、特に飯ノ瀬戸線における“行きの8時台”と“帰りの12時台”の利用が多く、高齢者が10人/便程度利用している状況があるため、タクシー車両の投入については慎重を期す必要があることが分かった。
- なお、当該2路線ともに日常生活での利用がほとんどであったが、その中で「観光客」（高齢者）が2路線ともにそれぞれ1人利用している。これは、同じ観光客の方であり、地方部のバス旅を楽しむために、新上五島町に観光に訪れた方であった。

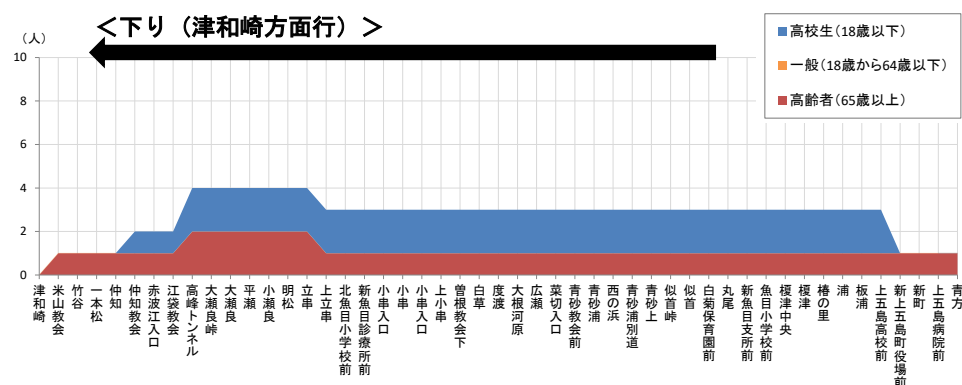
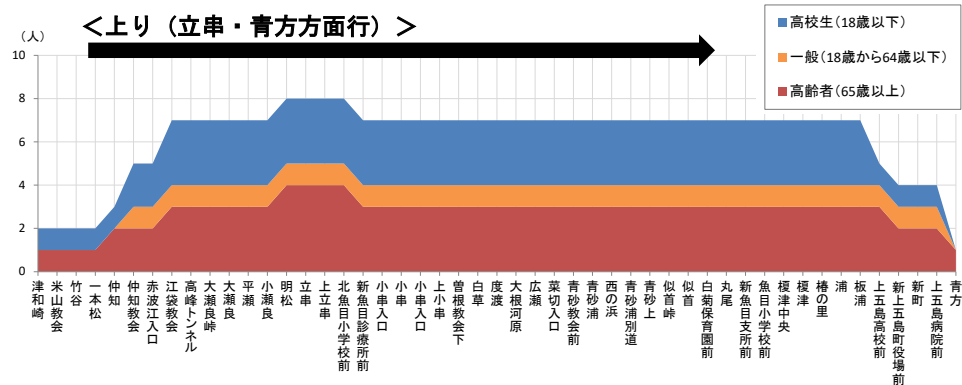


図 津和崎線の車内乗車人員（利用者属性別）

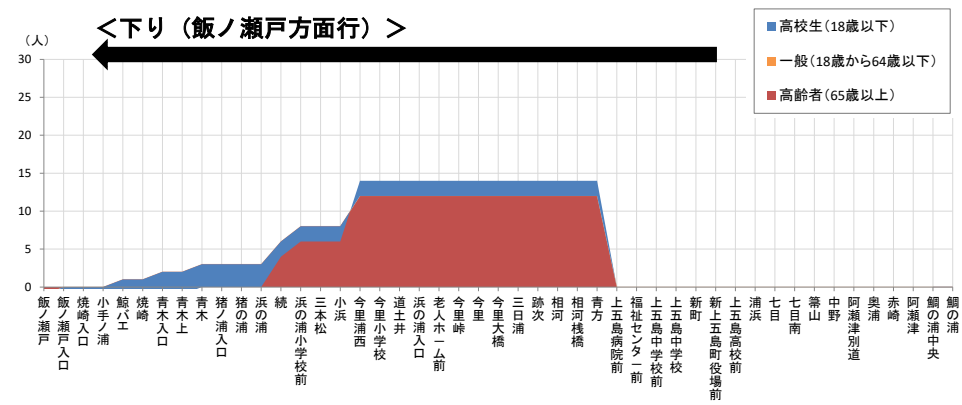
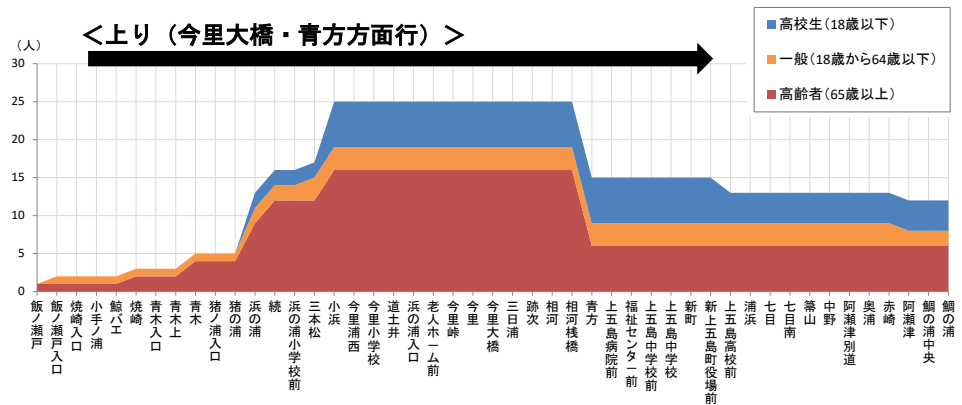


図 飯ノ瀬戸線の車内乗車人員（利用者属性別）

表 調査対象2路線の便別の利用状況

■津和崎線

<上り（立串・青方方面行）>

便	時刻	乗車	降車	属性	利用目的	利用頻度	目的地	運転手コメント
2	6:55	津和崎	上五島高校前	高校生	通学	週5日	上五島高校	—
		仲知	上五島町役場前	高齢者	—	—	—	
		江袋教会	上五島高校前	高校生	通学	週5日	上五島高校	
		明松	不明	高齢者	—	—	—	
3	8:40	江袋教会	新魚目診療所前	高齢者	通院	週1日	新魚目診療所	—
4	13:16	津和崎	青方	高齢者	観光	—	—	高齢者が立串まで買い物利用がある
		仲知教会	青方	一般	買い物	—	—	
		仲知教会	青方	未就学児	買い物	—	—	
5	15:20	—	—	—	—	—	—	—
6	18:10	—	—	—	—	—	—	この時間帯の利用はほとんどいない

<下り（津和崎方面行）>

便	時刻	乗車	降車	属性	利用目的	利用頻度	目的地	運転手コメント
1	6:12	—	—	—	—	—	—	この時間帯の利用はほとんどいない
2	6:24	—	—	—	—	—	—	この時間帯の利用はほとんどいない
3	7:39	—	—	—	—	—	—	この時間帯の利用はほとんどいない
4	12:30	青方	津和崎	高齢者	観光	—	—	—
		上五島高校前	江袋教会	高校生	通学	週5日	自宅	
		立串	江袋教会	高齢者	買い物	—	自宅	
5	14:40	—	—	—	—	—	—	たまに立串から買い物帰りに利用する
6	17:35	上五島高校前	仲知	高校生	通学	週5日	自宅	通学での利用がある
7	19:05	—	—	—	—	—	—	この時間帯の利用はほとんどいない

■飯ノ瀬戸線

<上り（今里大橋・青方方面行）>

便	時刻	乗車	降車	属性	利用目的	利用頻度	目的地	運転手コメント
1	6:47	浜の浦	上五島高校前	高校生	通学	週5日	上五島高校	—
		三本松	阿瀬津	一般	私用	—	実家	
		小浜	上五島高校前	高校生	通学	週5日	上五島高校	
		小浜	青方	高齢者	—	—	—	
2	6:53	浜の浦	不明	高校生	通学	週5日	上五島高校	—
		小浜	不明	高齢者	—	—	—	
		小浜	不明	高齢者	—	—	—	
		小浜	不明	中学生	通学	週5日	上五島中学校	
		小浜	不明	中学生	通学	週5日	上五島中学校	
		小浜	不明	中学生	通学	週5日	上五島中学校	
3	8:56	飯ノ瀬戸	青方	高齢者	—	—	—	—
		焼崎	青方	高齢者	—	—	—	
		青木	青方	高齢者	—	—	—	
		青木	青方	高齢者	—	—	—	
		浜の浦	青方	高齢者	—	—	—	
		浜の浦	青方	高齢者	—	—	—	
		浜の浦	不明	一般	—	—	—	
		続	不明	高齢者	—	—	—	
		続	不明	高齢者	—	—	—	
		続	不明	高齢者	—	—	—	
4	13:47	浜の浦	青方	高齢者	—	—	—	—
		浜の浦	青方	高齢者	—	—	—	
		浜の浦	青方	高齢者	—	—	—	
		—	—	—	—	—	—	
5	16:55	—	—	—	—	—	—	—
6	17:55	飯ノ瀬戸入口	不明	一般	—	—	—	—

<下り（飯ノ瀬戸方面行）>

便	時刻	乗車	降車	属性	利用目的	利用頻度	目的地	運転手コメント
3	8:26	青方	飯ノ瀬戸	高齢者	観光	—	—	—
4	12:42	青方	小浜	高齢者	—	—	自宅	—
		青方	小浜	高齢者	—	—	自宅	
		青方	小浜	高齢者	—	—	自宅	
		青方	続	高齢者	—	—	自宅	
		青方	青木上	高齢者	—	—	自宅	
		青方	焼崎	高齢者	—	—	自宅	
		青方	小手ノ浦	高齢者	—	—	自宅	
5	15:50	不明	小浜	中学生	通学	—	自宅	—
		不明	小浜	中学生	通学	—	自宅	
		不明	小浜	中学生	通学	—	自宅	
		青方	小浜	高齢者	—	—	自宅	
		青方	浜の浦	高齢者	—	—	自宅	
		青方	浜の浦	高齢者	—	—	自宅	
6	16:50	青方	続	高齢者	—	—	自宅	通学での利用がある
		青方	小浜	中学生	通学	週5日	自宅	
		青方	浜の浦	高校生	通学	週5日（朝）	自宅	
7	17:50	不明	浜の浦	高齢者	—	—	自宅	—

5) ジャンボタクシー等の委託運行・デマンドタクシーの現状など

- 新上五島町内の移動のために須崎地区（奈良尾行）、佐尾地区（奈良尾行）、石司地区（若松行）の3地区にてジャンボタクシー等の委託運行がされているほか、大平地区（若松行）、宿ノ浦（若松行）の2地区にてデマンドタクシーが運行されている。
- 稼働率は4割程度かそれを下回る状況にあり、また1便あたり2人未満の利用しかみられない。

表 石司運行運休及び乗客数実績調べ（H28 年度）

月	8:00若松行き(人)	13:10石司行き(人)	15:10石司行き(人)	運行便計	運休便計	乗客数計
4月	10	8	2	9	3	20
5月	9	9	0	8	4	18
6月	12	12	0	10	5	24
7月	10	8	2	10	2	20
8月	11	10	1	11	4	22
9月	8	8	0	8	4	16
10月	10	8	2	10	2	20
11月	13	12	1	11	4	26
12月	10	8	2	10	2	20
1月	8	8	0	8	4	16
2月	10	8	2	10	2	20
3月	9	9	0	8	7	18
合計	120	108	12	113	43	240

表 須崎運行運休及び乗客数実績調べ（H28 年度）

月日	8:00奈良尾行き(人)	12:00須崎行き(人)	12:00奈良尾行き(眼科用)人	15:00須崎行き(眼科用)人	運行便計	運休便計
第一木曜日	0	0	0	0	0	48
第二木曜日	1	1			2	20
第三木曜日	0	0			0	24
第四木曜日	2	2			4	20
第五木曜日	0	0			0	10
利用者数計	3	3	0	0	利用者数合計	6
運休便数計	49	49	12	12		122
運行便数計	3	3	0	0	6	
毎週木曜日運行			第一木曜日のみ運行			

表 佐尾運行運休実績（H28 年度）

月日	8:25奈良尾行き(平日)人	13:10佐尾行き(平日)人	13:23奈良尾行き(平日)人	10:00奈良尾行き(木)のみ人	16:00佐尾行き(木)のみ人	運行便計	運休便計
運休便数計	133	268	281	19	45		746
運行便数計	165	30	17	29	3	244	
利用者数	332	41	20	45	4	計	442

表 宿ノ浦～若松間運行運休実績調書（H28 年度）

	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便	⑦便	計	備考
運休便数	47	330	237	282	274	305	228	1,703 便	
運行便数	318	35	128	83	91	60	137	852 便	
計	365	365	365	365	365	365	365	2,555 便	
運行便数(月平均)	26.50	2.92	10.67	6.92	7.59	5.00	11.42	71.00 便	852便/12月
稼働率								33.35 %	852便/2,555便*100

	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便	⑦便	計	備考
利用者数	2,178	46	220	110	336	153	315	3,358 人	
利用者数(月平均)	181.5	3.9	18.4	9.2	28.0	12.8	26.3	279.84 人	3,358人/12月
1日平均								9.2 人	3,358人/365日
1便平均								1.32 人	3,358人/2,555便

表 大平～若松間運行運休実績調書（H28 年度）

	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便	⑦便	臨時便	計	備考
運休便数	61	133	180	198	331	215	365	0	1,483 便	
運行便数	303	232	185	167	34	150	0	(5)	1,071 便	
計	364	365	365	365	365	365	365	(5)	2,554 便	
運行便数(月平均)	25.25	19.34	15.42	13.92	2.84	12.50	0.00		89.25 便	1,071便/12月
稼働率									41.94 %	1,071便/2,554便*100

	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便	⑦便	臨時便	計	備考
利用者数	701	358	222	257	41	176	0	5	1,760 人	
利用者数(月平均)	58.5	29.9	18.5	21.5	3.5	14.7	0		146.67 人	1,760人/12月
1日平均									4.83 人	1,760人/365日
1便平均									1.65 人	1,760人/1,071便

参考：町民の「デマンド交通」への意識（平成 29 年度町民アンケート結果）

- ・町民の前日予約方式の「デマンド交通」（事前予約型の乗合タクシー）の利用意向をみると、「すぐには利用しないが将来的には利用する」が約 46%と最も多く、「すぐ利用する」は約 3%と僅か。
- ・「すぐ利用する」回答割合が比較的高い町民（世帯）の特徴としては、「車がない 65 歳未満のみの世帯」（約 18%）や「車がない高齢者 2 人世帯」（約 12%）が顕著である。
- ・また、デマンド交通に利用意向を示した回答者（町民）の“デマンド交通の利用上の条件”としては、「当日予約できること」、「乗り継ぎなく目的地まで行けること」、「運行頻度が増えること」、「今よりも自宅の近くで乗り降りできること」に 4 割以上の回答があり、回答者は“一般タクシー並みのサービス”をデマンド交通に求めていることが分かる。
- ・そのためか、乗り継ぎをしないと市街地まで外出できないデマンド交通を「すぐ利用する」割合は約 2%と僅かである。

表 前日予約の「デマンド交通」の利用意向

		N値	「予約型乗合タクシー」(デマンド交通)の利用意向			
			すぐに利用する	すぐに利用しないが、 将来的には利用する	利用しない	無回答
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	28	17.9%	57.1%	21.4%	3.6%
	高齢者をもつ世帯	74	2.7%	39.2%	33.8%	24.3%
	前期高齢者単身世帯	56	5.4%	50.0%	17.9%	26.8%
	後期高齢者単身世帯	123	7.3%	26.0%	35.8%	30.9%
	高齢者のみ(2人世帯)	91	12.1%	41.8%	19.8%	26.4%
	高齢者のみ(3人以上)	4	0.0%	25.0%	50.0%	25.0%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	401	2.2%	45.1%	42.6%	10.0%
	高齢者をもつ世帯	202	0.5%	50.5%	34.2%	14.9%
	前期高齢者単身世帯	86	0.0%	51.2%	29.1%	19.8%
	後期高齢者単身世帯	33	0.0%	60.6%	21.2%	18.2%
	高齢者のみ(2人世帯)	199	2.5%	51.3%	26.6%	19.6%
	高齢者のみ(3人以上)	10	0.0%	50.0%	30.0%	20.0%
計		1,307	3.4%	45.8%	33.1%	17.7%

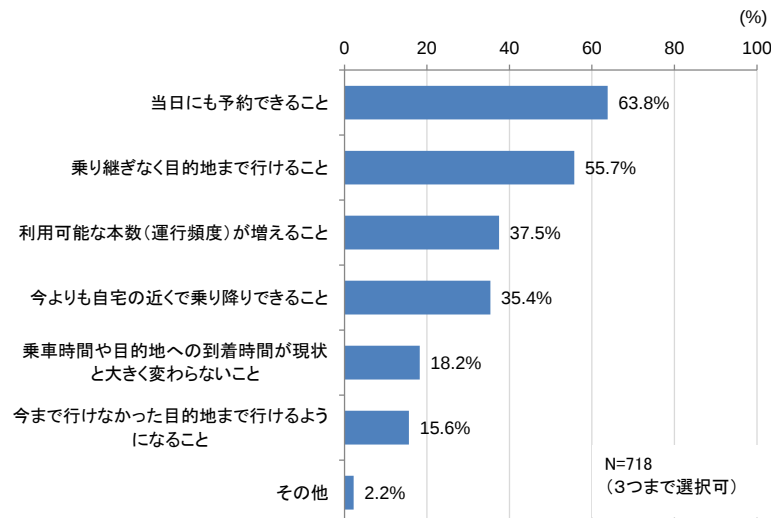


図 デマンド交通に利用意向を示した町民の利用上の条件

注) デマンド交通を「すぐ利用する」又は「すぐには利用しないが将来的には利用する」との回答者に絞って集計

表 乗り継ぎをしないと市街地まで外出できない場合の「デマンド交通」の利用意向

		N値	「予約型乗合タクシー」からバスに乗り継ぐ場合の利用意向				
			すぐに利用する	将来的には利用する	利用しない	分からない	無回答
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	28	14.3%	21.4%	14.3%	42.9%	7.1%
	高齢者をもつ世帯	74	2.7%	20.3%	12.2%	33.8%	31.1%
	前期高齢者単身世帯	56	0.0%	28.6%	10.7%	26.8%	33.9%
	後期高齢者単身世帯	123	3.3%	14.6%	13.8%	22.8%	45.5%
	高齢者のみ(2人世帯)	91	4.4%	22.0%	17.6%	24.2%	31.9%
	高齢者のみ(3人以上)	4	0.0%	0.0%	50.0%	25.0%	25.0%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	401	1.2%	20.2%	26.7%	38.4%	13.5%
	高齢者をもつ世帯	202	1.0%	20.3%	27.7%	36.1%	14.9%
	前期高齢者単身世帯	86	2.3%	30.2%	15.1%	25.6%	26.7%
	後期高齢者単身世帯	33	3.0%	42.4%	9.1%	24.2%	21.2%
	高齢者のみ(2人世帯)	199	1.5%	25.1%	19.1%	24.6%	29.6%
	高齢者のみ(3人以上)	10	0.0%	20.0%	20.0%	30.0%	30.0%
計		1,307	2.1%	22.1%	20.9%	31.5%	23.4%

6) タクシーの現状など

- 町内のタクシーの輸送人員も営業収入も減少傾向にある。
- また、町内の地区別のタクシー利用状況をみると、若松地区でのタクシー利用者数の減少が毎年8ポイントずつ減少していることが分かる。

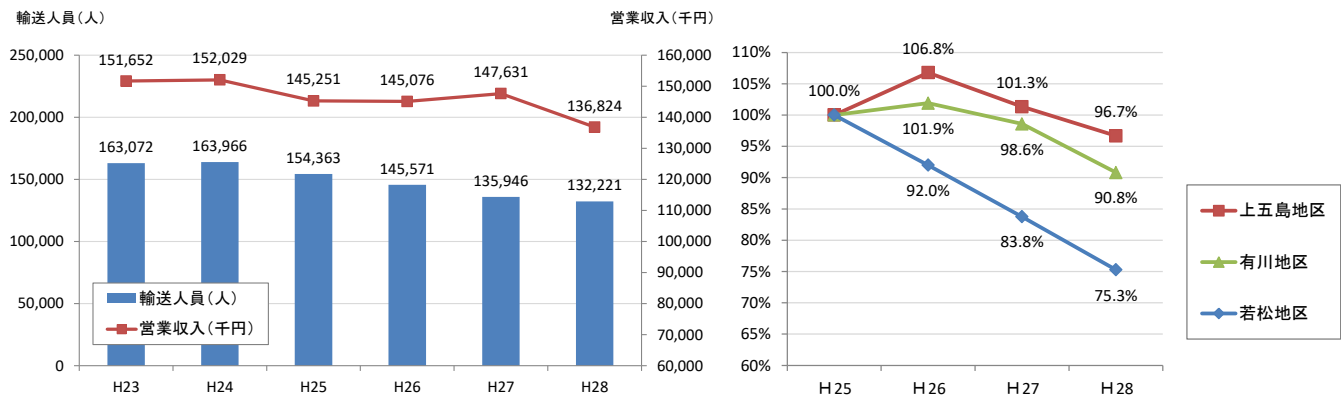


図 新上五島町のタクシーの輸送人員と営業収入の推移

資料：「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」
(国土交通省九州運輸局)

図 地区別にみたタクシー利用者数の推移 (H25=1 として)

資料：交通事業者資料をもとに算出

7) その他交通資源の状況 (スクールバス)

- 新上五島町が小学校・中学校への通学支援として運行するスクールバス・タクシーは下表の通り、大きくは「スクールバス委託」、「スクールバス直営」、「路線バスへの定期券配布」、「デマンドタクシーの定期券配布」に分類される。
- そのうち、町所有のスクールバス (計6台) については、公共交通として活用可能である。なお、曜日や参観日、社会見学など日変動があるもののおおよそ空いている時間帯としては、8:30~15:30 までは活用可能である。

表 スクールバス・通学定期券対象校・対象地区

小学校名	対象地区	通学形態
若松中央小学校	鵜ノ瀬を除く全域	路線バス (定期券)
	大平	デマンドタクシー (定期券)・路線バス (定期券)
若松東小学校	高仏〜橋ノ木	スクールバス (町有バス) (往路)
		路線バス (定期券) (復路)
	桐古里〜白魚	スクールバス (民間バス)
青方小学校	船崎	路線バス (定期券)
北魚目小学校	小瀬良〜津和崎	スクールバス (町有バス)
有川小学校	崎浦、太田	路線バス (定期券)
東浦小学校	広谷〜佐野原・船隠	路線バス (定期券)
奈良尾小学校	高井旅を除く全域	路線バス (定期券)

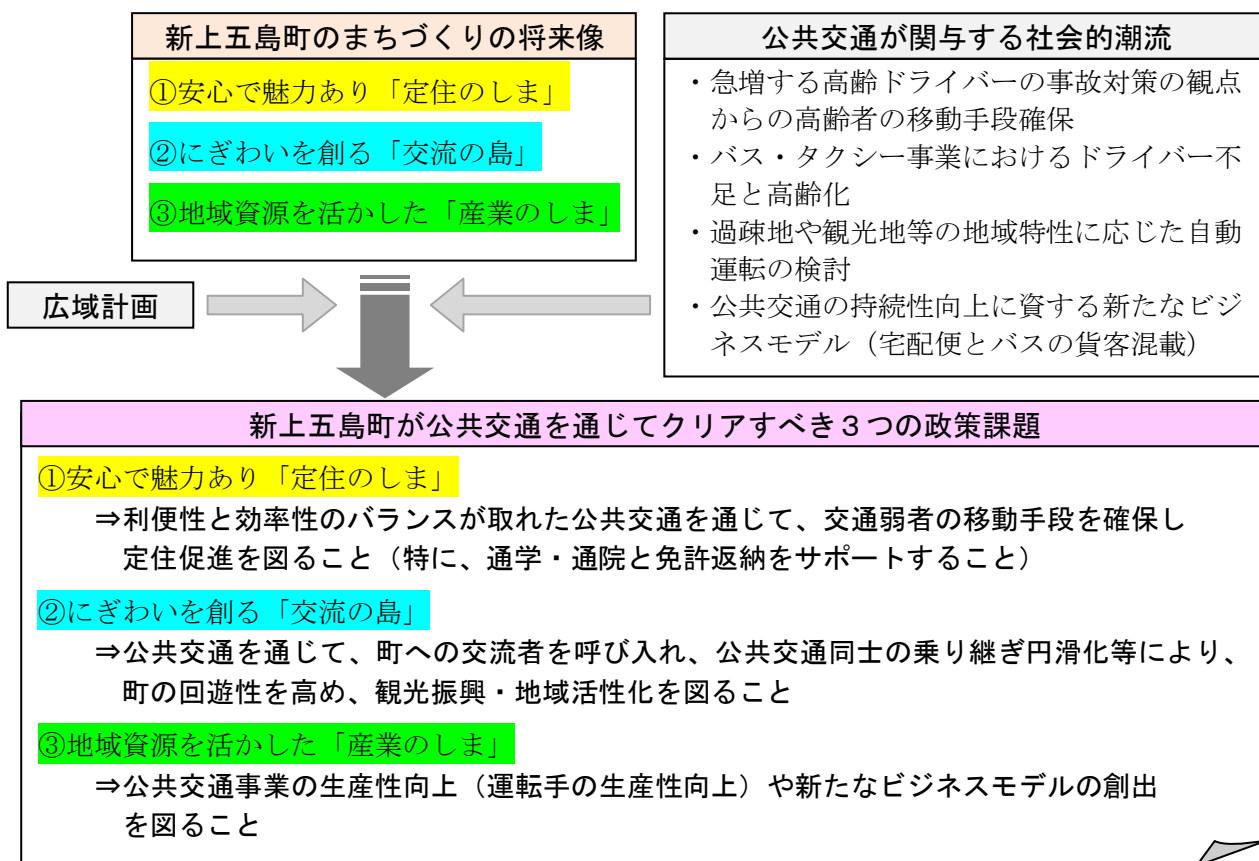
中学校名	対象地区	通学形態
若松中学校	高仏〜白魚	スクールバス (町有バス)
	桐古里	路線バス (定期券)
	若松島内 (除く「若松・大平」地区)	路線バス (定期券)
	大平	デマンドタクシー (定期券)
	宿ノ浦	デマンドタクシー (定期券)
上五島中学校	上郷、跡次〜真手ノ浦・浜ノ浦	スクールバス (町有バス)
	小浜	路線バス (定期券)
北魚目中学校	小瀬良〜津和崎	スクールバス (町有バス)
有川中学校	東浦小校区	路線バス (定期券)
	太田、崎浦	路線バス (定期券)
奈良尾中学校	高井旅を除く全域	路線バス (定期券)

表 運行形態別利用者数 (H28 年度)

運行形態	利用者数
西肥路線バス	231人
西肥路線バス (片道)	17人
スクールバス (西肥)	102人
スクールバス (上観)	24人
スクールバス (共和)	6人
デマンドタクシー (大平)	2人
デマンドタクシー (宿ノ浦)	3人
タクシー (美鈴)	3人
計	388人

3. 町が目指すまちづくりからみた公共交通の課題

新上五島町総合計画におけるまちづくりの将来像と公共交通が関与する社会的潮流（§3-4）を踏まえると、新上五島町のまちづくりからみた公共交通のクリアすべき課題は以下の3つとなる。



3-1. 上位計画

総合計画	■計画期間：H27～H36 ■将来像：つばき香り 豊かな海と歴史文化をはぐくむ 自立するしま ■基本姿勢 1. 安心で魅力ある「定住のしま」 2. 地域資源を活かした「産業のしま」 3. にぎわいを創る「交流のしま」 ■交通関連施策 ○基本施策 3-1-① にぎわいを生む観光の振興 ・タクシー・レンタカーを利用した観光プランを再構築し、民間事業者と連携した島内交通システムの充実を図る ・標識に外国語表示を取り入れるなど案内機能の充実を図る ○基本施策 3-2-② 海上交通の充実 ・航路の利便性の確保による島の活性化を図る ・観光客等の海上交通の確保・充実、物流の効率化 ・離島航路の安全・快適・利便性の確保、港湾施設等の整備 ○基本施策 3-2-③ バス交通の充実 ・バス路線の維持改善 ・町民の利便性に配慮した路線バスネットワークの環境づくり
------	--

まち・ひと・しごと創生総合戦略	■計画期間：H27～H31 ■基本目標 1. しまにしごとをつくり、しまで安心して働けるようにする【しごと】 2. 愛着と誇りをもって住み続けられる暮らし・人づくりをする【ひと】 3. 伝統文化を重んじ、安心して豊かな生活を送れるまちを創る【まち】 4. 横断プロジェクト：地域資源を活かした「魅力あるしま」をつくる ■交通関連施策 ○基本目標3 伝統文化を重んじ、安心して豊かな生活を送れるまちを創る ＜基本的方向＞ ・公共交通網の再構築をはじめとする周辺地域等の交通ネットワーク形成推進し、地域の一体的な発展を図るとともに、海上交通の利便性向上に努める ＜具体的施策＞しまを支え、利便性を高める交通基盤づくり ・公共交通網の再構築をはじめとする周辺地域等の交通ネットワーク形成を推進し、地域の一体的な連携を図るとともに、海上交通の利便性向上に努める
------------------------	---

3-2. 広域計画：長崎県観光振興基本計画（計画期間：H28～H32）

観光	■将来像 ○世界が認める観光県ながさき～ながさき観光の魅力・満足・価値の向上～ ■観光振興の方向性 1. 観光産業の活性化・高度化 2. 地域と一体となった観光まちづくりの推進とそれを担う人材の育成 3. 交通基盤の整備と広域連携の推進 4. 2つの世界遺産（候補）を中心とする歴史文化等を活用した誘客拡大 5. 海外交流の歴史等を活かした外国人観光客の誘客拡大 ■交通関連施策 ＜県全体の施策の方向性＞ ○観光産業の活性化・高度化 （1）長崎県の観光を牽引する産業の育成 ①観光産業の充実・強化への支援 ・本県の観光動向や2つの世界遺産（候補）の登録実現の動き、九州新幹線西九州ルートの開業等を大きな契機と捉え、宿泊単価の向上、高サービスの提供等の取組を展開する ○交通基盤の整備と広域連携の推進 （1）交通アクセス向上と県内周遊を促進する交通基盤の整備 ①道路・港湾等の交通基盤の整備 ②交通結節点における利便性の向上 （2）新幹線開業を見据えた体制整備 ①ソフト、ハード両面からの観光まちづくりの推進 ②関西戦略の推進と情報発信の強化 ③県内各地域間の連携強化 （3）広域連携による観光の推進 ①県内各地域が連携した広域観光の促進 ②各県と連携した広域観光の促進 ③外国人観光客をターゲットとした九州広域観光周遊ルートの形成・発信 ＜五島地域の施策の方向性＞ ○2 次交通アクセスの整備と合わせた着地型旅行商品の充実、周遊ルートの整備や観光客の安全確保 ○多言語表記の案内板やパンフレット作成
-----------	---

3-3. 公共交通の必要性の高まりに係る新上五島町の最近のニュース

(1) 平成 29 年 4 月施行の「有人国境離島法」による各種施策の実施

(例：航路運賃の低廉化、福岡市と九州離島広域連携事業等)

- 有人国境離島法に基づき施行される特定有人国境離島地域社会維持推進交付金により、平成 29 年 4 月 1 日から運賃の島民割引が開始された。今後は、当該制度を有効活用し、運賃の低廉化のみならず、農水産品の輸送コストの支援、滞在型観光の促進などを実施する。



有人国境離島地域の保安及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法案（概要）	
目 的 この法律は、我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大していることに鑑み、有人国境離島地域が有する我が国の領海、排他的経済水域等の保安等に関する活動の拠点としての機能を維持するため、有人国境離島地域の保安及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別の措置を講じ、もって我が国の領海、排他的経済水域等の保安等に寄与することを目的とする。	基本方針・計画 ○ 内閣総理大臣は、有人国境離島地域の保安及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針を定めるものとする。 ○ 特定有人国境離島地域をその区域に含む都道府県は、基本方針に基づき、当該特定有人国境離島地域について、その地域社会の維持に関する計画を定めるよう努めるものとする。
定 義 有人国境離島地域 1 自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる二以上の離島で構成される地域（当該離島のうちに領海基線を有する離島があるものに限る。）内の現に日本国民が居住する離島で構成される地域 2 1のほか、領海基線を有する離島であって現に日本国民が居住するものの地域 特定有人国境離島地域 有人国境離島地域のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められるもの（特定有人国境離島地域名、特定有人国境離島地域を構成する離島等を別表に明記）	有人国境離島に係る施策 <保安> 一 国は、国の行政機関の施設の設置に努める。 二 国は、土地の買取り等に努める。 三 国及び地方公共団体は、港湾等の整備に努める。 四 国及び地方公共団体は、外国船舶による不法入国等の違法行為の防止に努める。 五 国及び地方公共団体は、広域の見地からの連携を図られるよう配慮する。 <その他> ○ 啓発活動 特定有人国境離島に係る施策 保安に関する施策に加え、国及び地方公共団体は、以下に掲げる事項について適切な配慮をする。 <地域社会の維持> 一 国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化（特別の配慮） 二 国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化（特別の配慮） 三 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減 四 雇用機会の拡充等 五 安定的な漁業経営の確保等 ※必要な財政上の措置等を講ずるものとする。
国の責務 国は、有人国境離島地域の保安及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持のため必要な施策を策定し、及び実施する責務を有する。	その他（施行期日等） ・この法律は、一部を除き、平成29年4月1日から施行する。また、平成39年3月31日限り、その効力を失う。 ・内閣府設置法の一部改正（本法案に係る事務の所管）等

(2) 平成 29 年度からの高等学校生徒遠距離通学補助事業の開始

- 町内の高校に通学する生徒の保護者の経済的負担の軽減を図るため、遠距離通学をしている生徒の通学に要する経費を補助している。

表 新上五島町高等学校生徒の遠距離通学にかかる通学費補助金交付の概要

趣旨	・町は、高等学校に定期路線バス等を利用して通学する生徒の保護者の負担の軽減及び路線バスの利用の促進を図ることを目的として、町内を運行するバス事業者又は乗合タクシー運行事業者が発券する定期券を購入する生徒又はその保護者に対し、予算の範囲内において補助する
補助対象者	・以下のいずれにも該当する生徒又は当該生徒を保護する義務のある者。 ・ただし、通学費にかかる公的補助金又は助成金等を受給している者は、対象外。 (1) 町内の高等学校に在籍する者 (2) 新上五島町に住所を有する者
補助金の額	・定期券の購入費用から、1か月当たり 7,000 円を控除した額 ※定期券の定義 ⇒バス事業者が発券する生徒の居住地の最寄りのバス停留所から生徒が通学する高等学校の最寄りのバス停留所までの区間において、実際に利用する区間のバス通学定期券のうち学期定期券（若松島内を運行する定期バスにおいては1か月の通学定期券）、又は乗合タクシー運行事業者が発券する乗車券をいう。ただし、8月分は対象外とする。

（３）北魚目中学校の魚目中学校への統合（平成 30 年度）

- 平成 29 年度末をもって北魚目中学校を閉校し、魚目中学校に統合する。
- これに伴い、小瀬良以北の地区は魚目中学校までのスクールタクシーを、立串より南の地区は魚目中学校までスクールバスをそれぞれ投入する予定となっている。

（４）平成 30 年夏に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」審議 等

- 「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」は、海禁体制が確立し宣教師不在の契機となった「原城跡」、密かに拝んだ山や島、キリシタンの信心具を伝承する指導者の屋敷、密かに祈りを唱えた寺院や神社など固有の信仰形態が育まれたことを物語る 10 の「潜伏キリシタン集落」、新たな信仰の局面を迎える契機となった「大浦天主堂」の長崎県と天草市にまたがる 12 の資産で構成。
- 平成 30 年度の世界遺産登録を目指している。



図 世界遺産候補構成資産

出典：長崎県ホームページ



図 頭ヶ島の集落

3-4. 公共交通が関与する社会的潮流

(1) 急増する高齢ドライバーの事故対策の観点からの高齢者の移動手段確保

- 75 歳以上の高齢運転者による事故情勢が厳しくなっていることを受け、平成 29 年 3 月に高齢運転者対策の一環として、道路交通法が一部改正された。
- これまで 75 歳以上の方の中で、運転免許更新時の認知機能検査により「記憶や判断力が低くなっている（第 1 分類）」と判定された方は、違反した場合に限り医師の診断を受けることになっていたが、改正後は違反の有無に関わらず、第 1 分類と判定された方は医師の診断を受けることになる。
- 全国的にも高齢者が加害者となった事故が問題視され、また高齢者の運転免許返納に課題が残されている状況の中で、新上五島町は高齢者が安全で安心して暮らせるまちの実現を目指すことを目的として、平成 29 年 5 月に新上五島警察署と新上五島町の相互協力に基づく、「新上五島町高齢社会総合対策ネットワークに関する協定」を締結した。
- 同協定は、「交通事故（加害・被害）防止」や「高齢者が安全で安心して暮らせる地域社会づくり」などの 7 項目について連携を深め、また場合によっては情報共有や意見交換等を効果的に行うといった趣旨のものになる。

- 急増する高齢ドライバーの事故対策の観点からの高齢者の移動手段確保が求められる。

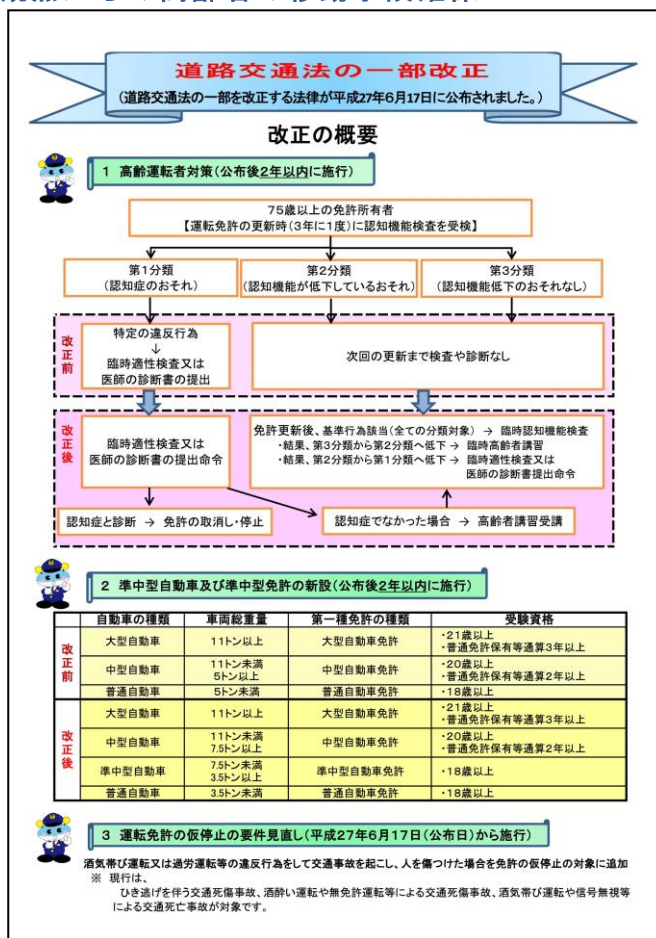


図 道路交通法の一部改正（高齢運転者対策の推進）

出典：長崎県警ホームページより

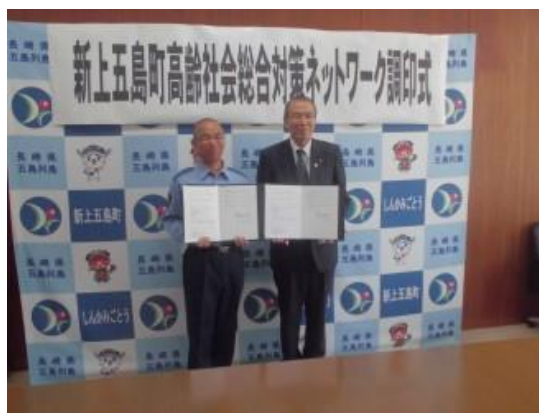


図 「新上五島町高齢社会総合対策ネットワークに関する協定」の締結の様子

参考：町民の「免許返納」意識と新たな移動手段の意向（H29 年度町民アンケート結果）

＜運転免許返納についての意向＞

- ・運転免許返納についての意向をみると、町民（車がある世帯）の5割は「問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない」と回答しており、「運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えられない」が約9%、「数年後（5年以内）には免許を返納したい」は約12%、「公共交通での移動ができれば、返納を検討したい」は約10%となっている。
- ・「問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない」との回答割合は、後期高齢者単身世帯で約36%と比較的低くなっており、その分「数年後（5年以内）には免許を返納したい」割合は約30%と高い上、「公共交通での移動ができれば、返納を検討したい」割合も約15%となっている。
- ・なお、「運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えられない」割合が比較的高いのは、前期高齢者単身世帯と高齢者のみ世帯となっている。

＜移動手段の確保・維持に向け必要な取り組み＞

- ・移動手段の確保・維持に向け必要な取り組みをみると、「住民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」（約55%）が最も多く、次いで「交通事業者に小型車両や補助金を提供し、細い道路内なども運行する」（約24%）、「行政の公共交通への財政支出を増やさないために、医療施設や宿泊施設などが実施している無料送迎サービスを最小限に抑え、できる限り公共交通を利用してもらうような工夫を関係機関と一緒に検討する」（約18%）の順となっている。

表 運転免許返納についての意向

		N値	家族(高齢者)の運転免許返納についての意向							
			問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない	運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えていない	免許返納の特典(1年間分のみ)があれば、今すぐ返納する	公共交通での移動ができれば、返納を検討したいと考えている	数年後(5年以内)には免許を返納したいと考えている	分からない、特に感じることはない	無回答	
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	401	54.1%	5.7%	1.7%	11.5%	4.7%	14.0%	8.2%	
	高齢者をもつ世帯	202	44.6%	9.4%	1.0%	9.4%	11.4%	11.4%	12.9%	
	前期高齢者単身世帯	86	45.3%	20.9%	0.0%	7.0%	9.3%	3.5%	14.0%	
	後期高齢者単身世帯	33	36.4%	6.1%	3.0%	15.2%	30.3%	3.0%	6.1%	
	高齢者のみ(2人世帯)	199	50.8%	11.6%	1.5%	7.5%	22.6%	2.0%	4.0%	
	高齢者のみ(3人以上)	10	40.0%	20.0%	0.0%	10.0%	20.0%	10.0%	0.0%	
	計	931	49.7%	9.3%	1.4%	9.9%	11.5%	9.5%	8.7%	

表 移動手段の確保・維持に向け必要な取り組み

		移動手段の確保・維持に向け必要な取り組み										
		N値	運賃を値上げし、住民にとって必要な移動手段を確保する	交通事業者に小型車両や補助金を提供し、細い道路内などでも運行する	住民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討する	公共交通の利用状況を定期的に報告しつつ、住民に公共交通の利用を呼びかける	行政が今以上に財政負担し、移動手段を向上すべき	行政の公共交通への財政支出を増やさないために、医療施設や宿泊施設などが実施している無料送迎サービスを最小限に抑え、できるだけ公共交通を利用してもらうような工夫を関係機関と一緒に検討する	住民の移動手段の確保・維持に向け、行政が取り組む必要はない	その他		
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	28	3.6%	21.4%	64.3%	21.4%	14.3%	21.4%	0.0%	3.6%		
	高齢者をもつ世帯	74	4.1%	24.3%	51.4%	14.9%	10.8%	13.5%	0.0%	0.0%		
	前期高齢者単身世帯	56	3.6%	10.7%	48.2%	16.1%	7.1%	21.4%	0.0%	3.6%		
	後期高齢者単身世帯	123	3.3%	15.4%	25.2%	10.6%	9.8%	13.0%	4.9%	1.6%		
	高齢者のみ(2人世帯)	91	3.3%	18.7%	45.1%	13.2%	9.9%	22.0%	0.0%	7.7%		
	高齢者のみ(3人以上)	4	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	401	2.5%	29.9%	59.9%	12.0%	11.0%	16.2%	2.0%	4.7%		
	高齢者をもつ世帯	202	2.5%	25.2%	64.9%	13.4%	15.3%	19.3%	2.5%	6.4%		
	前期高齢者単身世帯	86	4.7%	17.4%	55.8%	7.0%	8.1%	14.0%	4.7%	0.0%		
	後期高齢者単身世帯	33	3.0%	18.2%	45.5%	15.2%	18.2%	30.3%	3.0%	3.0%		
	高齢者のみ(2人世帯)	199	3.0%	22.1%	54.3%	15.1%	9.0%	18.6%	2.0%	7.0%		
	高齢者のみ(3人以上)	10	10.0%	60.0%	30.0%	20.0%	10.0%	10.0%	0.0%	10.0%		
計		1,307	3.3%	24.2%	54.6%	13.1%	11.2%	17.8%	2.1%	4.6%		

＜今後のタクシーの利活用のあり方についての町民の考え＞

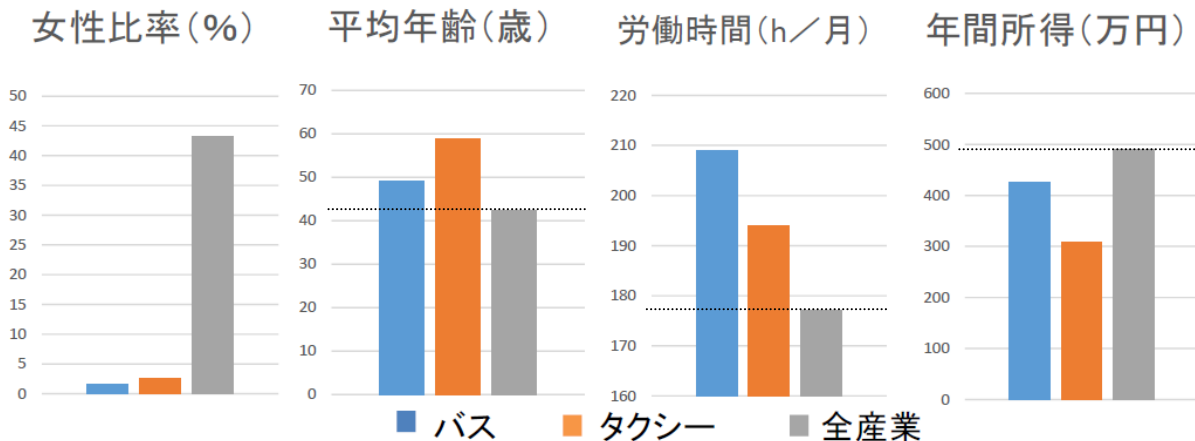
- ・今後のタクシーの利活用のあり方についての町民の考えをみると、「現状のままで良い」との回答は1割にとどまっており、「住民・行政・交通事業者・関係施設（医療福祉、商業従事者）が話し合い、地域の意向に沿った新たなタクシー車両を活用した運行方法を検討する」（約28%）や「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する」（約23%）への回答が比較的多い。
- ・回答が多かった2つの考えについて、「行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する」に着目すると、回答割合の1位となっているのは、車がない65歳未満のみの世帯、車がなく高齢者をもつ世帯、車がない後期高齢者単身世帯、車がある後期高齢者単身世帯等であった。

表 今後のタクシーの利活用のあり方についての町民の考え

		今後のタクシーのあり方についての考え							
		N値	現状のままで良い	行政は高齢者や障害のある方へタクシー補助券を支給する	住民・行政・交通事業者・関係施設（医療福祉、商業従事者）が話し合い、地域の意向に沿った新たなタクシー車両を活用した運行方法を検討する	タクシーは高額で乗車の際に呼ぶ手間がかかるので利用しない	分からない、特に考えはない	その他	無回答
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	28	3.6%	42.9%	28.6%	3.6%	21.4%	0.0%	0.0%
	高齢者をもつ世帯	74	10.8%	27.0%	21.6%	2.7%	25.7%	1.4%	10.8%
	前期高齢者単身世帯	56	12.5%	16.1%	21.4%	10.7%	16.1%	0.0%	23.2%
	後期高齢者単身世帯	123	10.6%	22.0%	13.0%	8.1%	20.3%	2.4%	23.6%
	高齢者のみ(2人世帯)	91	14.3%	23.1%	27.5%	3.3%	12.1%	0.0%	19.8%
	高齢者のみ(3人以上)	4	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	50.0%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	401	11.2%	22.2%	32.4%	7.0%	16.5%	3.0%	7.7%
	高齢者をもつ世帯	202	10.9%	21.3%	32.2%	4.0%	16.8%	3.0%	11.9%
	前期高齢者単身世帯	86	15.1%	17.4%	24.4%	2.3%	24.4%	2.3%	14.0%
	後期高齢者単身世帯	33	15.2%	30.3%	24.2%	6.1%	15.2%	0.0%	9.1%
	高齢者のみ(2人世帯)	199	13.1%	25.6%	31.7%	3.5%	11.6%	0.5%	14.1%
	高齢者のみ(3人以上)	10	10.0%	60.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%
計		1,307	11.8%	23.2%	27.9%	5.4%	16.8%	1.9%	13.0%

(2) バス・タクシー事業におけるドライバー不足と高齢化

- 全国的にみても、バスやタクシーの運転手の平均年齢は、ほぼ50歳代で全産業より高くなっており、また、全産業に対して、労働時間は長く、年間所得額は低い状況にある。
- 有効求人倍率は他の職業に比べ高く、ここ数年で急速に上昇しており、自動車運転の労働力不足が深刻な状況であることを示している。
- 今後、生産年齢人口（15～64歳）が毎年1%近く減少していくことが見込まれており、今以上に人材確保が困難になる可能性がある。

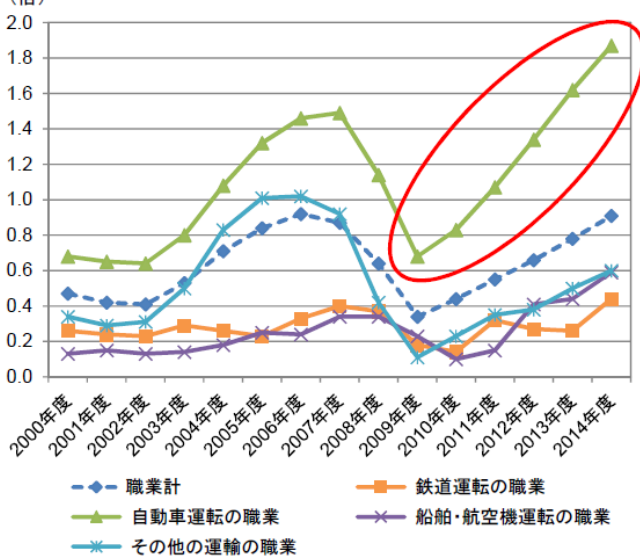


注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精皆動手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成

図 自動車運送事業等の就業構造

出典：国土交通省総合政策局資料

(倍) 職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移



我が国の人口構造の推移

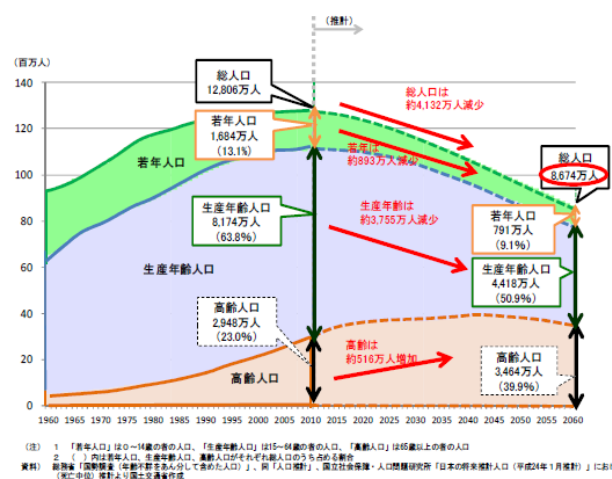


図 運転手の有効求人倍率

出典：国土交通省総合政策局資料

(3) 過疎地や観光地等の地域特性に応じた自動運転の検討

- 平成27年2月に経済産業省と国土交通省が設置した「自動走行ビジネス検討会」の報告書によると、2020年度に「過疎地等における運営コストの抑制やドライバー不足を解消する新たな移動サービス」として“ラストマイル自動走行”を実現する内容の記載がある。
- 国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、全国各地で実証実験を行っている状況にある。
- 本町においても、この社会的潮流を踏まえ、地域特性に応じた自動運転の調査・研究を進めていく必要がある。

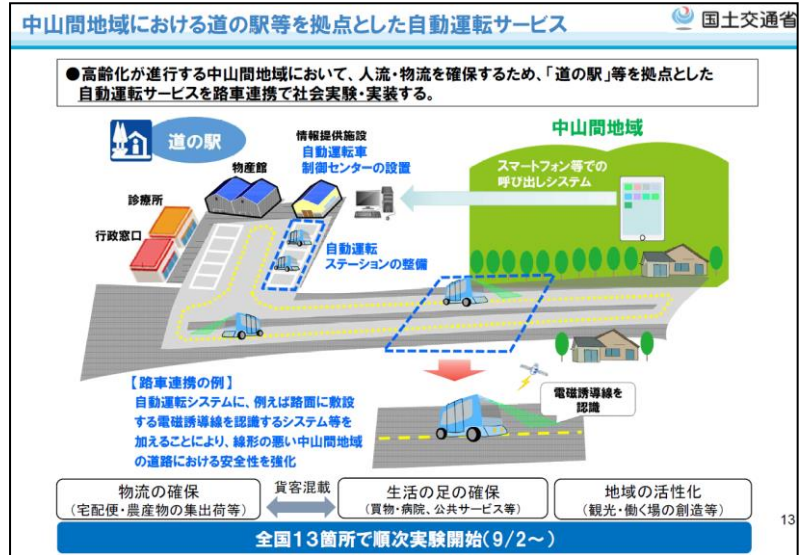


図 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転

資料：「自動運転に関する最近の動向について」

(H29年度第2回車両安全対策検討会、国土交通省自動車局)

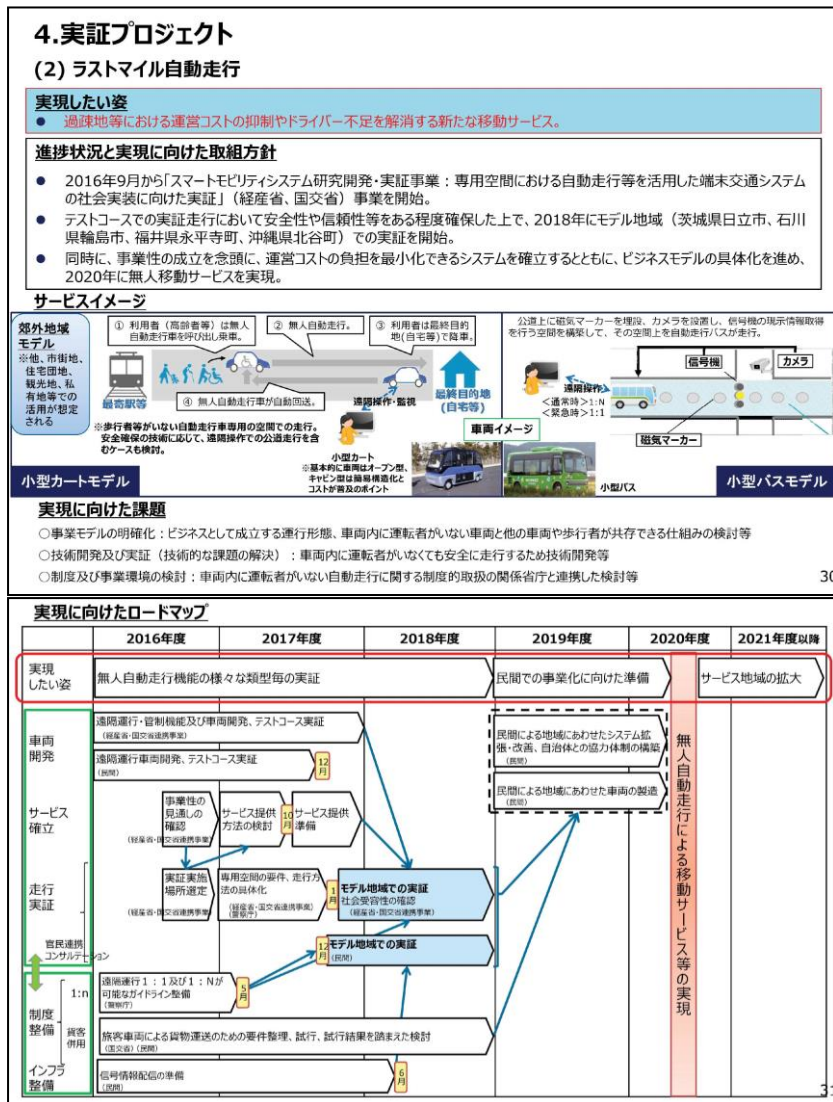


図 ラストマイル自動走行で実現したい姿と実現に向けたロードマップ

出典：「自動走行の実現に向けた取組方針」報告書概要（平成29年3月14日、自動走行ビジネス検討会）

(4) 公共交通の持続性向上に資する新たなビジネスモデル（宅配便とバスの貨客混載）

- 「貨客混載」とは、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ものである。
- 本町においては、空席が目立つ時間帯の郊外方面行の路線バスの生産性向上に寄与するものと考えらる。

○概要

[1] 旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送する場合

[2] 貨物自動車運送事業者がトラックを用いて旅客を運送する場合

のそれぞれについて、最低車両台数や積載できる貨物の重量の上限などの許可の基準を設けている。

併せて、同一事業者が旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業を兼業する場合において、運行管理者や補助者の兼務が可能。これにより、同一の車両・運転者・運行管理者等で人と物の輸送サービスを提供することが可能

自動車運送業の生産性向上プラン

国土交通省
参考資料1

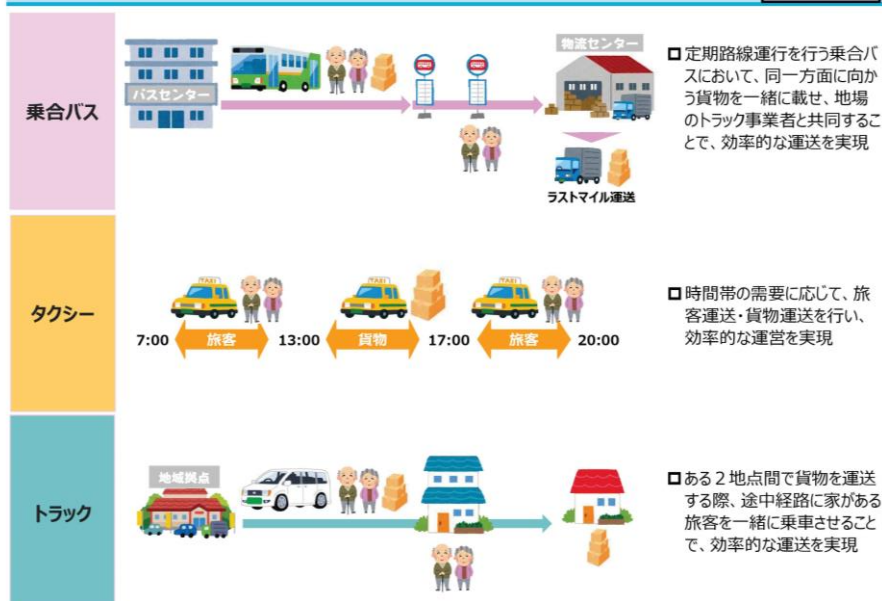
□ 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする。



貨客混載で想定されるケース

国土交通省
参考資料1



参考：宅配事業者ヒアリングによる新上五島町における貨客混載の実現可能性

①ヒアリング対象

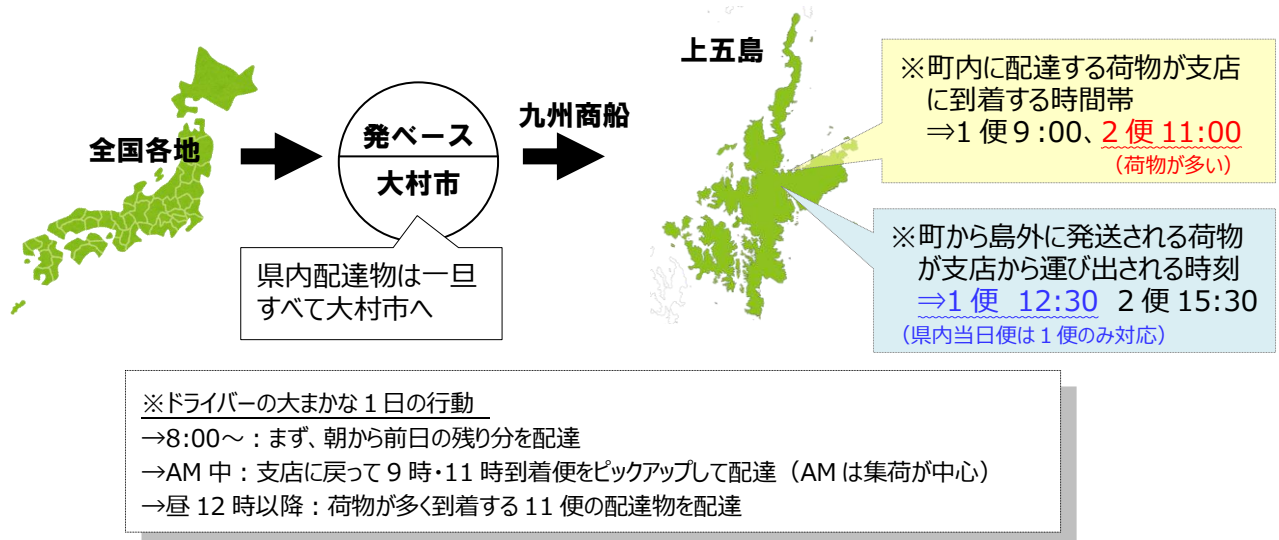
○ヤマト運輸（株）長崎主管支店

②町内の営業状況（車両数、配達員数、物流拠点、物の流れ等）

○車両：16台（うち1日あたり12台稼働）

○配達員：19名（1日あたり12人稼働） 日・月は5台5人で運用

○拠点：青方郷 上五島支店（上五島西センター・上五島東センター）



③配達における問題点

○拠点が1カ所しかなく、移動時間が極端に長い配達となる。

○青方から半径10km圏外に行く場合は片道1時間かかるため、支店に11時に来る配達物を取りに拠点に戻る必要があるため、1時間程度のロスが生じている。

○特に輸送効率が低いエリアとしては、「若松地区・奈良尾地区」、「立串～津和崎地区」。

※この中で「立串～津和崎地区」は1台1人専用稼働させている

○長崎県本土に比べて、新上五島町の配達員の年齢層は高い。

○さらに、アルバイトやパートの募集の集まりも良くない。人材が不足している。

④新上五島町における貨客混載の可能性と条件

○バス会社や行政の協力・支援がいただけるのであれば、津和崎線（特に立串～津和崎）の可能性が考えられる。

○クリアすべき課題・条件は以下のとおり。

ア）貨客混載を導入するにあたっては全種類（クール、冷凍）と全量の積み込み

イ）年中運行できること（天候による影響等を懸念）

⇒ドック入りダイヤについては荷物は特定の1便になる場合があり、時間的に間に合わない場合があり、別途交通事業者との調整必要

ウ）時間（バス・ダイヤ）と場所（積み下し）の設定

⇒雨でも濡れないところ。できれば屋内がベスト。

⇒現時点では青方も立串も厳しい。立串でも50～60個/日の配達物があるので人でなく台車やBOXなどの積み込み方法の検討が必要。

⇒拠点にはスペースとしては、最低限2tトラック1～2台分とバス1～2台分が入るスペースと屋根がついてると良いかもしれない。

エ）バスの点検の際に代替車両になった場合の対応

立串～津和崎地区

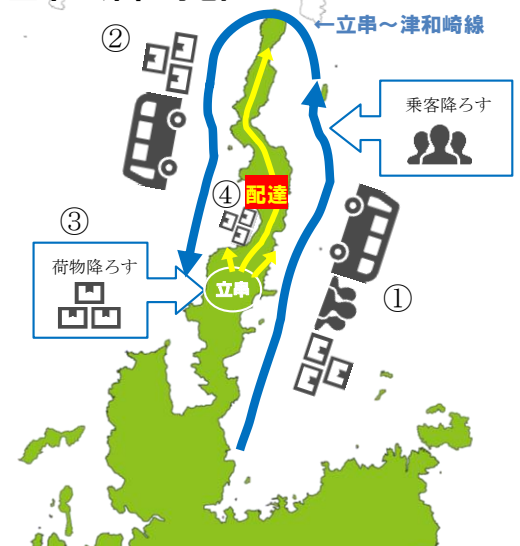


図 津和崎線の貨客混載イメージ

【参考資料】まちづくり関係者の声（関係機関意向調査結果）

①一般社団法人新上五島町観光物産協会

現在行っている移動手段の確保に対する具体的な取り組み	・探訪～四季を味わう上五島実行委員として毎年開催している「上五島教会めぐりウォーク&クルーズ」および「五島列島 椿ロード・ノルディックウォーク」ではバス事業者に委託し、送迎バスを運行している。 ・五島列島キリシタン物語～上五島編～では、タクシー事業者に委託し、旅行商品の移動手段として利用している。
現在、公共交通の利用促進に関係するような取組	・電話やメールなどでの問い合わせに対し、利用する船便に合わせたバスの案内や、観光タクシーなどを、ニーズに応じて紹介している
団体を運営していくにあたっての要望等	・中通島内と若松島で時刻表が別々で、若松島のダイヤがわかりづらい。 ・路線の都合で、2枚作成しないといけないのであれば、せめて規格を統一して、見やすい時刻表にしてほしい。
会員の方や関係者からの公共交通に対する不満や改善要望	・目的地に行くだけならそれほど不便でもないと思うが、観光目的として考えた場合、行った後に帰ってくる便がなかったり、あったとしても数時間先だったり、色々な所を観光してまわるのには使いづらい。
団体として考えた場合、今後クリアしなければならない公共交通の課題	・観光で利用する場合、路線が多いため、ルートが把握しづらく、目的地行きに乗り継ぎの時刻を調べるには、現状の時刻表ではわかりづらい。 ・乗りつぎをしやすくし、かつ主要な港の船便に対応した時刻にしてほしい。路線図だけではなく、主要な乗りつぎバス停の、乗りつぎ案内みたいな物があると便利。
公共交通に関する情報の配布や公共交通の利用促進に向けたポスター等を掲示の協力について	・掲示、配布に関しては問題ないと思う ・利用促進に向けたポスターに関しては、観光客向けには路線バスを利用した周遊ルートを提示したり、観光で使う具体例をあげるなど、増やしたいターゲットをしぼって狙いうつとよいのではないかな。
行政と貴団体が協力して公共交通の利用促進につながるような取組アイデア	・主要な観光地にしぼって、路線バスを使ってまわれるような観光ルートを作成し、それをモデルコースとしてパンフレットや公式ホームページ等にのせて、観光客に対してPRを行っていく。など

②高校関係者（中五島高校）

現在、公共交通の利用促進に関係するような取組	・部活動の終了時刻は帰りのバスの時間を意識している。
貴校を運営していくにあたっての公共交通（路線バス等）への要望等（生徒や保護者、その他関係者の皆さんからの公共交通に対する不満や改善要望を含む）	・朝登校するバス3便のうち、最終便の学校到着時刻が始業ぎりぎりなので、数分でもいいので早くしていただきたい（有川方面→学校） ・若松方面の最終便を18時台にしてほしい。（若松地区の生徒だけ、他地区の生徒より早く下校するので部活動を最後までできない）
公共交通に関する情報の配布や公共交通の利用促進に向けたポスター等を掲示協力について	・いつでも掲示可能。ご連絡頂きたい。 ・バス乗車マナーアップの車内放送に本校の生徒を参加させていただくことが可能ならば、生徒会や放送部に参加させたい。
行政と貴団体（学校）が協力して公共交通の利用促進につながるような取組アイデア	・現在の町による高校生への通学費補助制度はとてもありがたい。今後も引き続き、本制度の維持をお願いしたい。

③宿泊施設事業者・医療施設事業者の意向等

- 町内の宿泊施設事業者の中には、無料送迎サービスを実施している事業者が複数存在しており、維持費などへの問題を抱えている状況にあるため、公共交通サービスとの連携（例：事業者と行政が連携した乗合交通の運行等）に向けた検討意向を示す事業者がいることが分かった。
- 宿泊施設事業者が指摘する公共交通の問題点等としては、「観光客が路線バスを利用して島内巡りが不可能」や「町内の観光交通インフラの整備が必要」、「バスの本数が少ない」、「近くにバス停がない」、「タクシーのおもてなしが重要」等が挙げられた。
- また、公共交通の運行状況に関する情報発信の連携意向については、宿泊施設事業者・医療施設事業者の半数以上から検討意向を確認した。

表 宿泊施設事業者の無料送迎サービスの実施状況と今後の公共交通との連携意向等

■無料送迎サービスの実施状況		■無料送迎サービスの問題・課題	
	回答票数（事業者）		回答票数（事業者）
実施している	6	維持費が高い（車検代他）	3
実施していない	9	全ての船便への送迎対応が出来ない	1
計	15	特になし・無回答	3
		計	6

■公共交通との連携に向けた検討の意向（複数回答）	
	回答票数（事業者）
公共交通の運行状況を聞かれたら、貴事業所の従業員が教える	8
公共交通全体の時刻が分かる総合時刻表を事業所内に置く	7
協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する	1
提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする	1
路線バスやタクシーの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払う	1
貴事業所の最寄りバス停の時刻表が見えにくくなっていることに気づいた際に、バス事業者や町へ連絡する	1
無回答	4
回答事業者数	15

表 宿泊施設事業者が指摘する公共交通の問題点等

観光客が路線バスを利用して島内巡りが不可能	・観光客が路線バスを利用して島内巡りが不可能であることから、定期観光バスがあればよい ・観光客がバスで教会巡りをしたいという人が多いが、時間的制約のなかでは難しい ・仕方ないが、車を運転できない個人等の観光地巡りの際、路線バス利用が難しく、観光タクシーの案内になる ・青方、有川など町の中心部以外の奈良尾方面や津和崎方面に行くとなるとタクシー代は高くなるし、バスは本数が限られていて、帰りの時間の調整が大変
町内の観光交通インフラの整備が必要	・繁忙期にタクシー、レンタカーが不足し島内での移動手段がなく、宿のキャンセルがある。 ・町内の観光交通インフラの整備が世界遺産登録に向けて不可欠 ・大型の観光バスの車内を見ると10人位であり、小型車両の投入がなされると狭い道でも対向が楽になると思う
バスの本数が少ない	・頭ヶ島教会へはバスで行くと折り返し帰ってしまうので2～3時間位次のバスがない ・本数が少ない、時間帯で多くしてもらいたい
近くにバス停がない	・最寄のバス停まで、1.5km以上あり、宿を始める時に送迎を前提にした ・近くにバス停がない
タクシーのおもてなしが重要	・タクシー会社が努力されており、観光ガイドが出来る運転手を養成しているほか、礼儀正しくて観光客からも喜ばれている ・観光客に対するタクシーのおもてなしが徹底されれば、本町へ来てよかったと思われるのじゃないでしょうか？タクシーで観光しお帰りになられた時「どうでした？」とおたずねし、喜ばれる事もあります。その時は、こちらもうれしくホッとします
その他	・車の運転ができない方、またしたくない方は、バス利用をしている観光客もいます。皆さんリピーターの方で町の公共交通の不便さも十分わかった方々なので、ゆっくりのんびりバスの旅を楽しんでいます。それはそれでいいのかなと思っています ・運賃を安くして欲しい。 ・最終運行時間をもう少し遅くして欲しい

表 医療施設事業者の今後の公共交通との連携意向等

	回答票数（事業者）
公共交通全体の時刻が分かる総合時刻表を事業所内に置く	9
公共交通の運行状況を聞かれたら、貴事業所の従業員が教える	9
貴事業所の所有地を活用してバス待ち環境を向上させる（事業所の前にベンチや上屋を置くなど）	2
貴事業所の最寄りバス停の時刻表が見えにくくなっていることに気づいた際に、バス事業者や町へ連絡する	1
無回答	4
回答事業者数	13

4. 新上五島町地域公共交通網形成計画

4-1. 計画の基本理念

- 新上五島町における地域公共交通の課題等を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本方針を以下のように設定する。

町民が安心して教育や医療のサービスを受けることができ、
また、多くの町外来訪客を迎え入れ、しまのにぎわい創りと定住を
支える公共交通サービスの提供を目指す



＜新上五島町における持続可能な公共交通イメージ（案）＞

○将来（10年後）の住民の視点

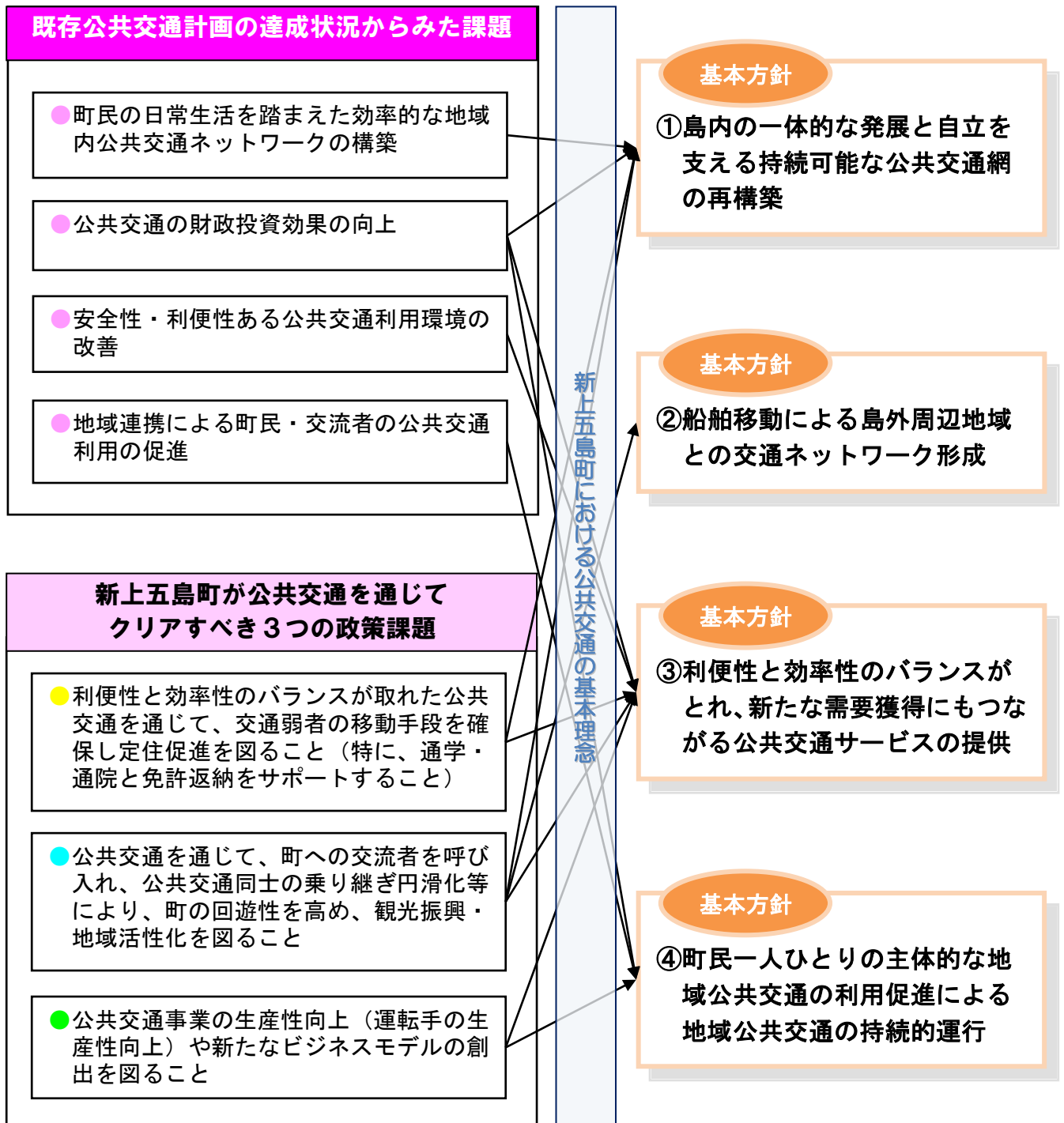
- ア) 自分の住んでいる地域から目的地まで途切れることなく地域公共交通網で結ばれ、乗り継ぎが円滑にできるようなハード整備やダイヤ設定であり、運賃サービスなどの金銭的な負担も一定程度軽減されている
- イ) 幹線道路まで出れば路線バス（幹線バス）が一定の頻度で運行し、それに重複するスクールバス等は公共交通に一本化（統合）され、必要最小限の運行となっている
- ウ) 幹線道路から離れている地域では、高齢者・障がい者・子育て世代に対し、きめ細かいサービスを提供しつつ、路線バスと一般タクシー（グループ利用が可能なコミュニティタクシー含む）がフル稼働した生産性の高い運行をしている
- エ) 需要が非常に小さいエリアでは地域協働によるコミュニティ交通などが運行され、公共交通同士の連携、待合環境の整備が行われ、円滑な乗り継ぎが実現されている

○将来（10年後）の観光客の視点

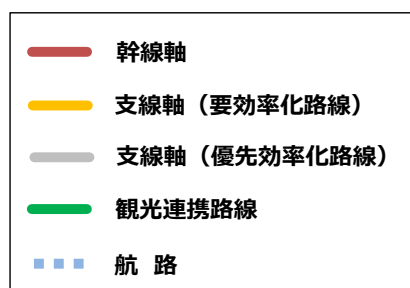
- オ) 交通拠点から観光施設、宿泊施設までが途切れることなく地域公共交通ネットワークと誘導サイン等で結ばれ、特定の区間については自動運転サービスにより効率的・効果的な運行が行われている
- カ) ICTにより時刻表や運行情報などが何処でも取得でき、リアルタイムな経路検索が可能となるなど十分な情報提供が行われている
- キ) 公共交通同士の連携、待合環境の整備が行われ、1日フリーパスや全国相互利用可能なICカードによる運賃支払いが可能であり、円滑な乗り継ぎに加え、多様な観光周遊による地域活性化が実現されている

4-2. 計画の基本方針

●新上五島町の公共交通の課題と基本理念を踏まえた、計画の基本方針は以下のとおり。



新上五島町の将来の交通体系イメージ図（概念図）



貨客混載
（荷捌場所整備等は町も支援）



世界遺産候補「頭ヶ島教会」とP&R駐車場のラストワンマイルに自動運転車両を投入検討



注）これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする。

■公共交通ネットワークの基本的な方向性

交通モード		役割	交通機関
地域間交通		・ 県内広域や県内外を連絡し、通院、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	航路
地域内交通	幹線軸	・ 島内の交通拠点・医療拠点・商業拠点・行政拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。 ・ 青方バスターミナル、フェリーターミナル、その他特定のバス停ではその他地域内交通（支線軸、タクシー）と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	路線バス
	支線軸	○ 郊外の集落の生活交通を支える軸となる。 ○ 公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、幹線軸へ接続することで青方・浦桑・有川などの拠点地区への移動を可能とする。 ○ 利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。 ○ 車両や運行形態は、地域特性や移動需要さらには、貨客混載による物流支援（生産性向上）などの視点も加味して適宜判断する。	※運行形態・投入車両 選定の基本的考え方
	タクシー	○ タクシー利用が有効な移動、あるいはバス利用が不便地域の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ○ バスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 ○ きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など）への対応を行う。 ○ 365日のドアツードア輸送サービスを提供する。 ○ 港や主要バス停を拠点とし、島内の複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。 ○ 町の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービスを行う。	

【参考】「乗合」の公共交通とタクシー利活用の比較

		長所	短所
「乗合」の公共交通	定時定路線	・ 誰でも利用することが可能。 ・ 一定の要件を満たせば、国の補助などを受けることが可能。 ・ 利用が低迷した場合などにタクシー利活用に転換することは比較的容易。 ・ 比較的低額の自己負担で移動することが可能。	・ 利用者の個別ニーズにきめ細かく対応することが困難（利用者が公共交通にあわせて行動することが必要）。 ・ 利用の有無に関わらず運行する（運行経費が発生する）ため、利用が少ない場合は投入された資金が全て直接的に住民等の移動のために充当されるわけではない。 など
	デマンド交通	・ 利用者の増加が財政負担の抑制に比例（デマンド交通については例外あり）。 など	・ 事前予約が必要（予約の煩わしさが要因となって利用が低迷する可能性がある）。 ・ 「乗合」がなされない場合は運行効率が低下。 など
タクシー利活用		・ 時間的制約がなく、事前予約が必要ないなど、利用者の利便性が比較的高い。（個別ニーズへの対応が可能） ・ 移動支援の必要性などに応じて、対象者の要件（年齢等）や助成内容等を柔軟に設定することが可能。 ・ 投入された資金が全て直接的に住民等の移動のための費用に充当 など	・ 一度導入すると「乗合」の公共交通への転換は困難。 ・ 「乗合」の公共交通に比べて利用者の自己負担が大きくなる可能性あり。 ・ 利用者の増加が財政負担の増加に直結。 ・ 現状では国の補助などの支援策がない。 など

出典：「公共交通体系におけるタクシーの利活用に関する報告書」（H27年度、国土交通省九州運輸局）を一部加工

【参考】タクシーの利活用を考える上での課題・留意事項等と導入に際しての考え方（案）

出典：「公共交通体系におけるタクシーの利活用に関する報告書」（H27 年度、国土交通省九州運輸局）

〔タクシー利活用を考える上での課題・留意事項等（総括）〕

- タクシー利活用施策を導入した場合には、「乗合」の公共交通への転換は難しいことに留意することが必要**
タクシー利活用施策は、利用者の利便性が通常の「乗合」の公共交通に比べて非常に高い状況が目立つことから、一度導入すると、特に予約が必要な「デマンド交通」への転換に対して利用者の合意を得ることは難しい。
- タクシー利活用施策と既存公共交通のバランスに留意することが必要**
タクシー利活用施策は、特に運行頻度が顕著に低い路線バス・コミュニティバスや、予約が必要なデマンド交通に比べると利用者の利便性が相対的に高くなる可能性があるため、一部の地域や一部の対象者等に限定して導入する場合には公平性の問題が生じる懸念がある。
- 対象者の要件と助成内容のバランスに留意することが必要**
多くの対象者に手厚い助成等を実施した場合、財政負担の増大は避けられないが、一方で対象者を極端に限定した場合には必要な人に助成等がいざわたりない可能性がある。
- 公平性なども考慮しつつ適正な自己負担額を設定することが必要**
仮にタクシー料金のうち「一定額」を助成する場合、移動の目的地となる市街地等が近い利用者はほとんど自己負担なくタクシーが利用できる一方で、遠い利用者には多大な自己負担が発生するなど、公平性の問題が発生する可能性がある。また、低額の自己負担でタクシーが利用できる場合などには、他の公共交通の運賃との公平性も問題になる可能性が高い。
- 「乗合」の公共交通とタクシー利活用のメリット・デメリットを十分に考慮することが必要**
『「乗合」の公共交通』・『タクシー利活用』それぞれには様々なメリット・デメリットがあることから、地域の特性などを勘案しながら十分な比較検討を行う必要がある。
- タクシー利活用施策を導入することで移動需要の顕在化につながる可能性が高いことに留意することが必要**
タクシー利活用施策を導入することで、時間的制約や予約の煩わしさなどといった既存公共交通の制約がはずれた場合、これまでは公共交通を利用していなかった居住者等も利用者になってくる可能性が高い。
- 既存公共交通との連携が困難な可能性があることに留意することが必要**
タクシー利活用施策は、助成水準の多寡に関わらず目的地までドア-to-ドアで移動の移動に利用されるケースが目立つ。
- 地域のタクシー事業者の状況にも留意することが必要**
市町村内のタクシー事業者が少ない、あるいは、地域内にタクシー事業者・営業所が存在しない場合には、利活用施策を導入しても対応が困難な可能性もある。

〔タクシー利活用施策の導入に際しての考え方（案）〕

○課題・留意事項等を踏まえると、タクシー利活用施策の導入に際しては、以下のような手順で検討を進めていくことが考えられる。

①まずは「乗合」の公共交通での対応の可能性を考える。

- タクシー利活用は、いわば「不可逆的」な施策であり、一度導入すると「乗合」の公共交通に転換することは困難な場合が多い。
- 前述の通り、タクシー利活用には様々なメリットもあることから、まずは「乗合」の公共交通で対応できないか、可能性を考えることが重要である。

②特定エリアを対象としたタクシー利活用を検討する。

- 「乗合」の公共交通での対応が困難な場合には、まずは公共交通空白地域、あるいは問題への対応が必要な既存公共交通の運行エリアに限定した利活用施策を検討することが考えられる。
- エリアの設定方法としては、具体的な範囲を指定する方法や、最寄り駅・バス停からの距離で限定する方法などが考えられる。

③市町村域全体を対象としたタクシーの利活用を検討する。

- 公平性や福祉の観点などから、地域を限定した利活用施策の導入が困難な場合には、市町村域全体を対象とした利活用施策を検討する必要がある。この場合、一般的には特定エリアを対象とした利活用施策に比べて対象者の要件が厳しく、助成回数についても特定エリアを対象とする場合よりも少なく設定しているケースが多い。
- なお、市町村域全体を対象とする場合、対象者が多くなる可能性があることから、財政負担の観点からも対象者要件や助成内容を慎重に検討することが重要になる。
- また、市町村内全体を対象としてタクシーを利活用する場合でも、既存公共交通の利便性や市街地等からの距離に応じていくつかの地区に区分し、対象者要件や助成額・助成回数などに差をつけることなども考えられる。

表 タクシー利用料金における自己負担と財政支出の考え方

自己負担の考え方	特徴（長所・短所）	
タクシー利用料金のうち一定額を助成	長所	①利用状況等に関わらず町の財政負担の上限は変わらない 等
	短所	①市街地等からの距離により自己負担が大きく変わるため、対象者によって利用距離が大きく変わる場合などには公平性が問題になる可能性がある 等
タクシー利用料金のうち一定割合を助成	長所	①移動距離に応じて自己負担が異なるため、受益者負担の原則に則った助成となり、公平性が高い。 ②利用距離に応じて自己負担が増減するため、適正な利用が期待される 等
	短所	①利用状況等によって町の財政負担が増大する可能性がある 等
タクシー利用料金のうち一定額を自己負担（残額を助成）	長所	①全ての対象者が同額で目的地まで移動することができるため公平性が比較的高い 等
	短所	①移動距離に関係なく同額の自己負担となるため、受益者負担の原則を逸脱する可能性がある。 ②利用状況等によって町の財政負担が増大する可能性がある 等

表 対象者要件・助成内容の違い（一般的な例）

	対象者の要件※	助成内容	
		助成金額	助成回数
特定エリアを対象とした利活用	○65歳または70歳以上の高齢者を対象	500円/回前後	48回/年
広範囲の地区全体を対象とした利活用	○75歳以上の高齢者を対象		24回/年

※このほか、自家用車や自動車運転免許の有無、所得などの要件を設定しているケースも見られる。

4-3. 計画区域

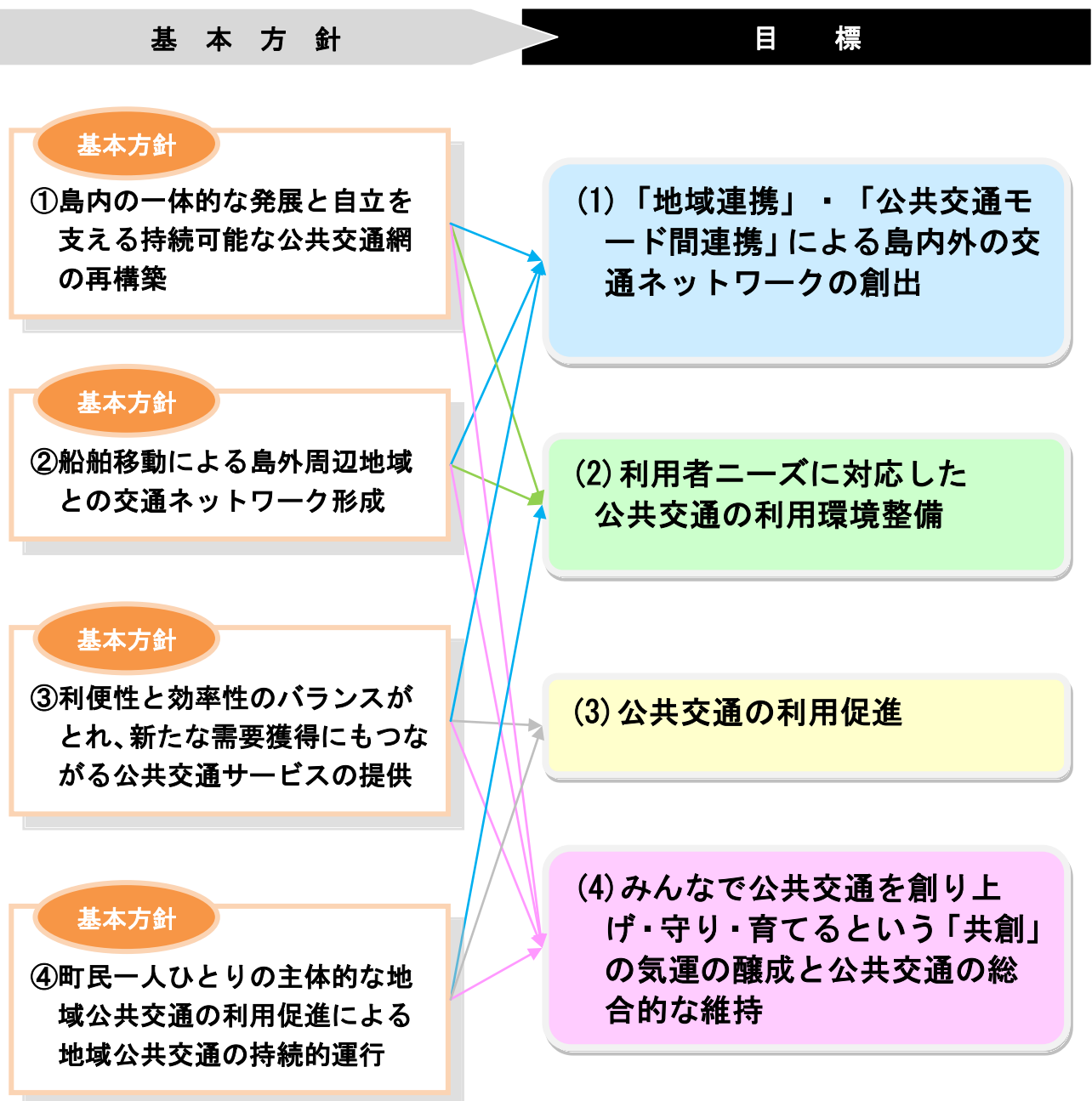
- 本計画の区域は、新上五島町全域とする。

4-4. 計画期間

- 本計画の期間は、平成30年度から平成39年度までの10ヶ年とする。
- なお、計画を進めていくにあたっては、中間年度の平成34年度に中間評価・見直しを行い、必要に応じて実施計画を別途作成する。

4-5. 計画の目標

- 基本方針を実現するための計画の目標として、以下を設定する。



- 本町における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定する。
- なお、以下の目標値等については、平成34年度（中間年度）に中間評価を行い、改めて平成39年度までの目標値等を設定し、当該計画を見直す。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標		現況値	目標値（H34）
(1)「地域連携」・「公共交通モード間連携」による島内外の交通ネットワークの創出	航路利用者数		42.2万人/年 [H28]	43.8万人以上
	陸上公共交通利用者数（タクシー除く）		405,684人/年 [H28]	460,000人/年以上
	タクシー利用者数		136,824人/年 [H28]	137,000人/年以上
	乗降支援バスヘルパー制度の創設		—	5人/5年
	「観光交通」の投入に関する取り組み		—	1件/年以上 (前年度事業の継続はカウントしない)
(2)利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	町民の公共交通の乗り継ぎ不満度	航路と路線バスの乗り継ぎ不満度	約3% [H29]	現状値以下
		路線バス相互の乗り継ぎ不満度	約10% [H29]	現状値以下
	経過年数が25年以上のバス車両の割合		約7% [H29]	10%未満
	ICTを利活用した事業		—	最低1事業以上
	経路検索事業者が提供している新上五島町の公共交通情報		6事業者 [H29]	6事業者/年
	路線バス・タクシー車両の指差し会話シート常備率		—	100%
	再掲	航路利用者数	42.2万人/年 [H28]	43.8万人以上
		陸上公共交通利用者数 (タクシー除く)	405,684人/年 [H28]	460,000人/年以上
		タクシー利用者数	136,824人/年 [H28]	137,000人/年以上
		乗降支援バスヘルパー制度の創設	—	5人/5年
(3)公共交通の利用促進	直接コミュニケーションの実施回数		—	6回/年以上
	他分野と連携したソフト事業の実施数		—	1回/年以上
	人口1人あたりの年間公共交通利用回数		20.0回/人・年	28回/人・年以上
	再掲	航路利用者数	42.2万人/年 [H28]	43.8万人以上
		陸上公共交通利用者数 (タクシー除く)	405,684人/年 [H28]	460,000人/年以上
		タクシー利用者数	136,824人/年 [H28]	137,000人/年以上
		乗降支援バスヘルパー制度の創設	—	5人/5年
(4)みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	路線バスの1便あたりの平均利用者数		1.6~13.3人/便 [H29]	5人/便以上
	住民1人あたりの財政負担額		7,156円/人 [H28]	7,000円/人未満
	地域公共交通の利用実態の検証		—	最低1回/年以上
	交通事業者と町が連携した運転手確保に向けた取り組みの実施数		—	1件/年以上
	再掲	航路利用者数	42.2万人/年 [H28]	43.8万人以上
		陸上公共交通利用者数 (タクシー除く)	405,684人/年 [H28]	460,000人/年以上
		タクシー利用者数	136,824人/年 [H28]	137,000人/年以上
		人口1人あたりの年間公共交通利用回数	20.0回/人・年 [H28]	30回/人・年以上

◆評価指標の目標値算出根拠

目標	評価指標	目標値算出根拠
(1)「地域連携」・ 「公共交通モード間連携」による 島内外の交通ネットワークの創出	航路利用者数	・総合戦略における航路利用者の現況値と目標値の伸び率（H31/H25=1.0368 倍）を踏襲し、目標値を設定
	陸上公共交通利用者数（タクシー除く）	・総合戦略におけるバス利用者数の目標値（H31）を踏襲し、目標値を設定
	タクシー利用者数	・概ね現状以上あることを目指し、目標値を設定
	乗降支援バスヘルパー制度の創設	・旧町単位に乗降支援バスヘルパーを配置する体制を目指す、目標値を設定
	「観光交通」の投入に関する取り組み	・毎年1件以上「観光交通」の投入に関する新たな検討（取り組み）を行うことを目指し、目標値を設定
(2)利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	町民の公共交通の乗り継ぎ不満度	・概ね現状以下であることを目指し、目標値を設定
	経過年数が25年以上のバス車両の割合	・車齢20年以上のバス車両は随時バス事業者は車両更新（中古車両含む）や確実な車両整備等を行うこととしつつも、車齢25年以上は概ね現状程度であることを目指し、目標値を設定
	ICTを利活用した事業	・総合戦略に掲げられている評価指標であり、計画前期（5年間）で最低1事業実施することを目指す、目標値を設定
	経路検索事業者が提供している新上五島町の公共交通情報	・毎年バス事業者・航路事業者（計6社）の公共交通情報が経路検索事業者から提供されていることを目指し、目標値を設定
	路線バス・タクシー車両の指差し会話シート常備率	・町内の路線バス・タクシーの全車両が指差し会話シートを常備することを目指す、目標値を設定
(3)公共交通の利用促進	直接コミュニケーションの実施回数	・損失補償路線沿線地域等の地区数（70）に対し、計画期間中（10年間）に概ね全地区で直接コミュニケーションを実施することを目指す、目標値を設定 *概ね2ヵ月に1回実施するペースとなる
	他分野と連携したソフト事業の実施数	・毎年、観光分野と日常生活分野の計2分野のどちらかで1事業実施することを目指す、目標値を設定
	人口1人あたりの年間公共交通利用回数	・陸上公共交通利用者数（タクシー除く）の目標値（460,000人/年以上）に対し、5年後の人口（約16,500人）と設定し、目標値を設定 *概ね1か月に1日往復以上バスを利用するペースとなる
(4)みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	路線バスの1便あたりの平均利用者数	・第2期連携計画の目標設定を踏襲し、目標値を設定
	住民1人あたりの財政負担額	・概ね現状未達となることを目指し、目標に設定
	地域公共交通の利用実態の検証	・毎年最低1回地域公共交通の詳細な利用状況データの収集・分析・検証を行うことを目指し、目標値を設定
	交通事業者と町が連携した運転手確保に向けた取り組みの実施数	・毎年1件以上交通事業者と町が連携した運転手確保に向けた取り組みを行うことを目指し、目標値を設定

4-6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 事業の全体像

●計画の目標を実現するために、以下の事業を実施する。

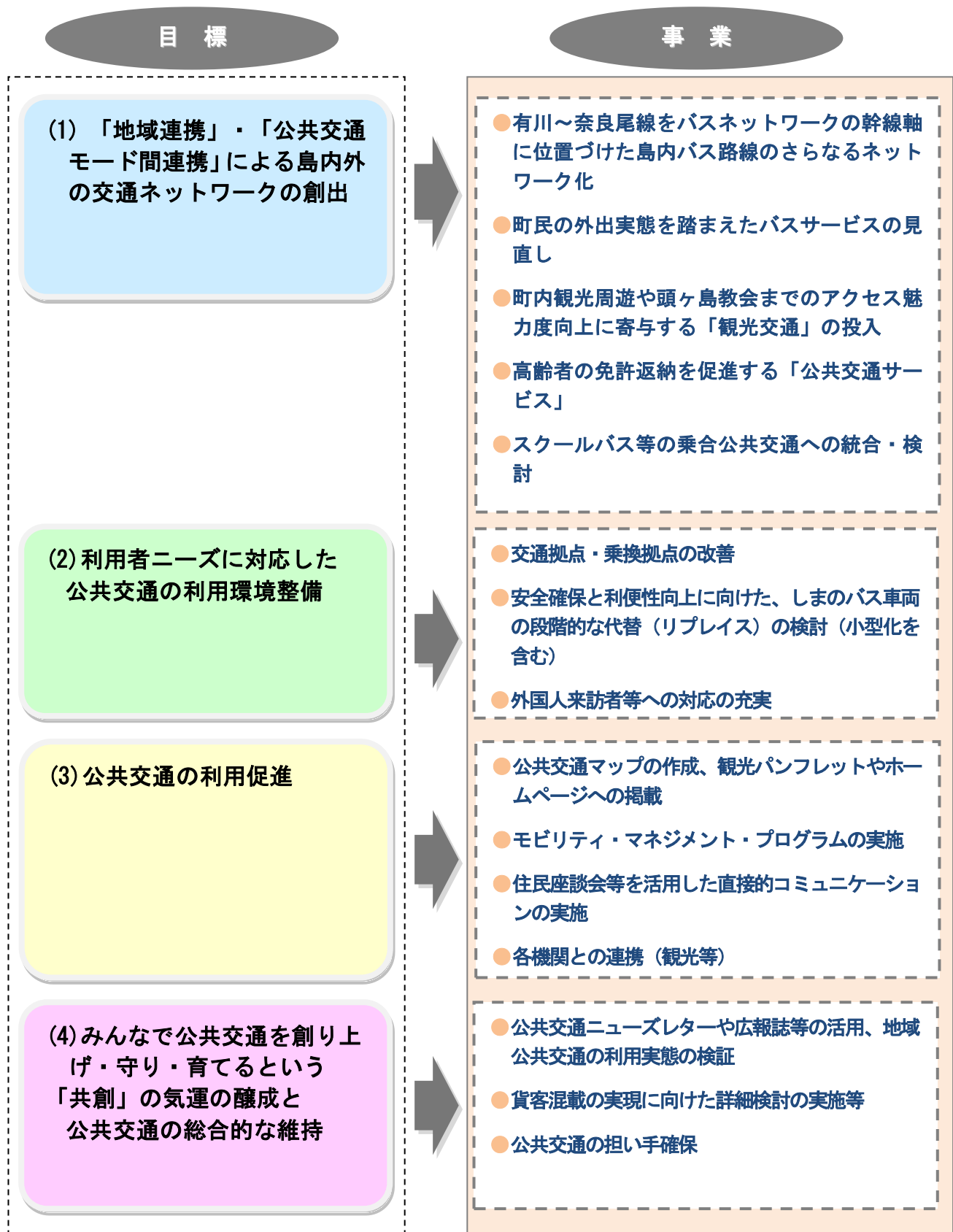


図 実施する事業等

(2) 事業の実施時期及び実施主体

- 各事業の実施予定時期と事業の実施主体は以下のとおり。
- なお、以下の事業実施予定時期については、平成34年度（中間年度）に中間評価を行い、改めて平成39年度までの事業実施予定時期を設定し、当該計画を見直す。

表 事業の実施時期及び実施主体

目標	事業	実施予定時期					事業の実施主体			
		平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	新上五島町	ネットワーク協議会	交通事業者	地域住民ほか
(1) 「地域連携」・「公共交通モード間連携」による島内外の交通ネットワークの創出	①有川～奈良尾線をバスネットワークの幹線軸に位置づけた島内バス路線のさらなるネットワーク化		検討	実施			◎	○	◎	○
	②町民の外出実態を踏まえたバスサービスの見直し		検討	実施			◎	○	◎	○
	③町内観光周遊や頭ヶ島教会までのアクセス魅力度向上に寄与する「観光交通」の投入		検討	実施			◎	○	◎	
	④高齢者の免許返納を促進する「公共交通サービス」		検討	実施			◎	○	◎	
	⑤スクールバス等の乗合公共交通への統合・検討		検討	実施			◎	○	◎	
(2) 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	⑥交通拠点・乗換拠点の改善		検討	実施			◎	○	◎	○
	⑦安全確保と利便性向上に向けた、しまのバス車両の段階的な代替（リプレイス）の検討（小型化を含む）			実施			◎	○	◎	
	⑧外国人来訪者等への対応の充実	検討	実施				◎	○	◎	
(3) 公共交通の利用促進	⑨公共交通マップの作成、観光パンフレットやホームページへの掲載			実施			◎	○	◎	○
	⑩モビリティ・マネジメント・プログラムの実施			実施			◎	○	◎	◎
	⑪住民座談会等を活用した直接的コミュニケーションの実施			実施			◎	○	◎	◎
	⑫各機関との連携（観光等）	検討	実施				◎	○	◎	◎
(4) みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	⑬公共交通ニュースレターや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態の検証			実施			◎	○	◎	◎
	⑭貨客混載の実現に向けた詳細検討の実施等	検討	(実現可能ならば実施)				◎	○	◎	○
	⑮公共交通の担い手確保			実施			○		◎	

注) 実施主体：◎・・・中心的な立場で実施、○・・・協力的な立場で実施

事業の実施にあたっては、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら実施する。

特に、事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合がある。

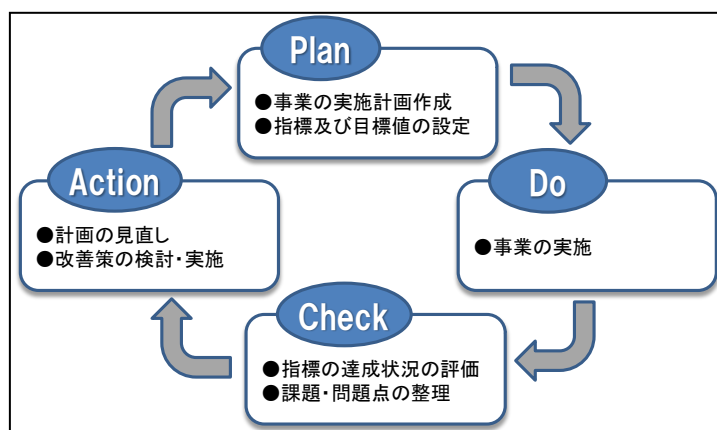


図 PDCAサイクル

(3) 実施する事業

<「地域連携」・「公共交通モード間連携」による島内外の交通ネットワークの創出>

①有川～奈良尾線をバスネットワークの幹線軸に位置づけた島内バス路線のさらなるネットワーク化

- 右図のように、“国道を走り、バスネットワークにおける幹線軸である有川～奈良尾線”をバスネットワークの主要幹線軸に位置づけ、枝線となるバス路線を幹線軸に結節するように見直すことで路線の重複を最小限にし、効率的・効果的なバス路線ネットワークを構築する。
- なお、高齢者の主な外出時間帯である「午前から昼時間帯まで」と学生が主に利用する「朝・夕・晩」について、それぞれの時間帯の利用者の特性や外出実態等を意識した柔軟なバスネットワークの構築を目指す。
- 町民のみならず、島外からの来訪客にも使いやすい全国相互利用可能な IC カードシステムを路線バス車両に搭載し、乗り継ぎしやすい環境を構築する。

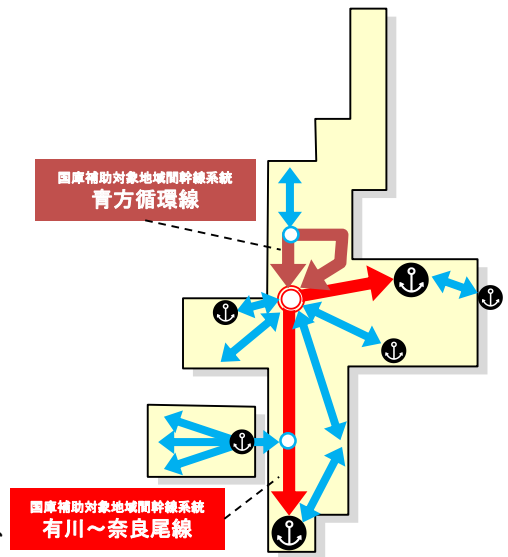
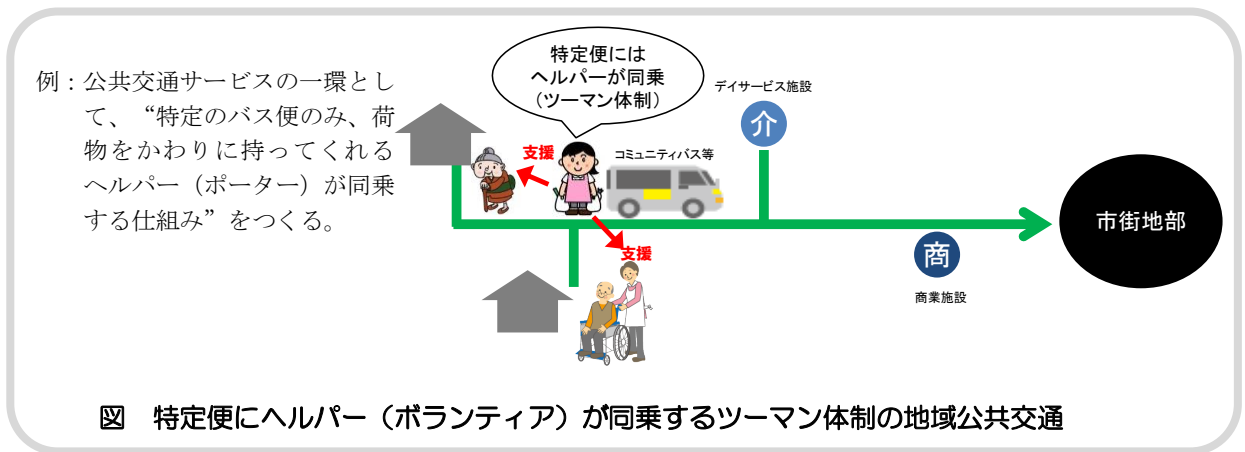


図 新上五島町のあるべきバスネットワーク

②町民の外出実態を踏まえたバスサービスの見直し

- 上記①で示したようにそれぞれの時間帯の利用者の特性や外出実態等を意識した柔軟なバスネットワークの構築を目指すため、町民の外出実態を踏まえたバスサービス（運行形態、ダイヤ、ルート等）の見直しを行う。
- なお、路線再編にあたっては、「路線等の見直し基準」等を定める。
【基準の視点（例）】
 - 路線別・便別・バス停別にみた 1 日あたりの利用者数
 - 路線別の利用者 1 人あたり財政負担額 など
- バスがサービス縮小・路線撤退した場合の代替手段としては、交通安全性の確保さらには交通資源の有効活用等の観点から、乗合タクシーの運行（定時定路線、デマンド型）やタクシーの利活用を行う。
- タクシーによる移動確保策の実施が困難な地域で、地域住民が移動手段の確保に積極的な場合は、住民主導型のコミュニティ交通（有償運送）の運行を町が支援する。

- また、ソフト施策として、公共交通事業者・利用者・地域住民は高齢者・障がい者・子育て家族・観光客などへの「心のバリアフリー」を心がけ、困っている人がいたら声掛けや手助けなど各々ができる範囲の対応をするように新上五島町・交通事業者は協力依頼・周知徹底を図る。
- さらには、荷物が重くバスに乗るのが困難な時のサポートや目的地の降車バス停を案内するなどの支援を行うボランティア「乗降支援バスヘルパー」の導入を進める。



③町内観光周遊や頭ヶ島教会までのアクセス魅力度向上に寄与する「観光交通」の投入

- 町外からの来訪客が安心して町内を観光周遊できるような観光二次交通を検討する。
- ただし、需要が未知数である中での交通資源の投入が求められるため、運転手不足問題を抱える交通事業者は積極的に参加しにくい状況にあるなどに留意しつつ、詳細な検討を進める。
- また、年間を通じた頭ヶ島地区でのパークアンドライド（P & R）の実現においては、“P & Rに投入する移動手段自体を魅力的な乗り物にしていく”ことで積極的な公共交通への転換を図る。
- 特に、今後のさらなる運転手不足への対応に向け、交通事業者等と連携しつつ、自動運転などの新しい交通システム導入の必要性について「観光交通」とセットで検討・研究を行う。



図 観光振興とコミュニケーション促進ツールとなりうる
低速電動コミュニティビークル「e-com10」（イーコム・テン）

出典：株式会社シンクトゥギャザーHP（<http://www.ttcom.jp/products/current/ecom-10/>）

④高齢者の免許返納を促進する「公共交通サービス」

- 「リフレッシュパス 65」の購入助成※はバス路線沿線の住民（高齢者）の免許返納には寄与するものの、バス不便地域に居住する住民への免許返納促進は期待できない。
※新上五島町は70歳以上の町民を対象に、高齢者向け運賃割引サービス定期券「リフレッシュパス 65」（西肥バスの企画定期券）の購入助成（販売金額の1/3を町が助成）を行っている
- タクシーも運転手不足に悩まされている中で、乗合タクシーの新規運行は運転手の拘束の観点等から既存タクシー事業への悪影響にもなりかねないため、必要に応じて、高齢者の免許返納を促進する一般タクシーの利活用方を講じる。

■参考事例：宮崎県綾町 「綾町高年者等タクシー利用料金助成事業」

宮崎県綾町では、路線バスが運行しているエリアも含めた町域全体を対象としてタクシー利活用施策を実施しているが、中心部からの距離に応じて町域を3つの「指定地域」に区分し、対象者の年齢等の要件や1回あたりの助成額・年間の助成回数に差をつけることで、移動支援の必要性が高い地域にはより手厚い支援を実施している。

表 地域区分ごとの対象者要件・助成額等

地域区分	対象者要件	助成額等（上限）
第1指定地域	70歳以上の者	840円/回、48回/年
第2指定地域	75歳以上の者	560円/回、48回/年
第3指定地域	75歳以上で自動車運転免許を有しない者	560円/回、24回/年

⑤スクールバス等の乗合公共交通への統合・検討

- 運転手不足が顕在化している現状においては西肥バスを全路線そのまま残すことは困難である。
- 若松島から上五島高校に通学する生徒が部活動終わりに利用できるバス便がないとの指摘がなされており、定住促進の観点から対策を検討する。
- 具体的には、今後の人口減少により学校統廃合が行われ、公共交通での輸送が必要なエリアが増えていく可能性がある一方で、生徒数自体は減少が予想されるほか、スクールバスを動かす運転手の不足や高齢化も懸念される。
- スクールバス等の公共交通への統合等も視野に入れて部署横断・官民連携で検討を今後も進める。

<利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備>

⑥交通拠点・乗換拠点の改善

- 公共交通同士の乗継が可能な主要バス停やバス路線再編によって新たに設定した乗り継ぎ拠点においては、分かりやすい案内標示や情報提供、円滑に乗り継ぎができる環境（バス停の上屋やベンチの設置、乗り継ぎしやすいダイヤ等）の官民連携での整備を推進する。



図 民地を活用したバス待ち環境整備（豊後大野市）

⑦安全確保と利便性向上に向けた、しまのバス車両の段階的な代替（リプレイス）の検討

- 町内を運行する路線バス車両は経過年数（車齢）が15年以上のものが多く、ここ数年のうちにバス車両のリプレイスによるバス事業者の運行経費の増大とそれに伴う町の財政負担の増大が懸念される。
- そのため、安全確保と利便性向上に向け、しまのバス車両の段階的な代替の検討（小型化を含む）を行う。
- 具体的には、まず行政（教育機関を含む）とバス事業者がバス利用実態等を考慮しつつ、真に必要なバス車両台数を検討する。次に、車両の代替スケジュール等に関する計画を策定した後、バス車両の段階的な代替を実施する流れとなる。

⑧外国人来訪者等への対応の充実

- 外国人来訪者等の受け入れ環境の更なる強化・充実を図るため、運賃表・ダイヤ・券売機等の多言語化やバス・タクシー乗務員の指差し会話集の常備などを行う。
- 外国人来訪者等が旅行中にスマートフォン等で経路検索がしやすい環境をつくるため、路線バスや航路の運行ダイヤ情報などのオープンデータ化を推進する。これにより、グーグルなどの世界的な経路検索サイトなどで多言語による公共交通の乗継案内が容易にできる環境が構築できる。

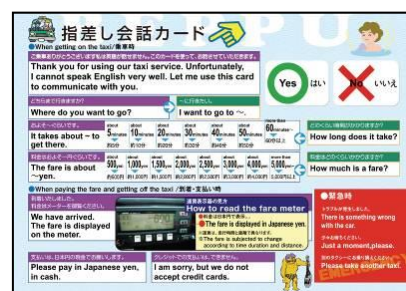


図 指差し会話集（別府市）

備考）国土交通省では、インターネット等の経路検索におけるバス情報拡充のため、バス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」を定めた。当該フォーマットに則った情報を整理することで、バス事業者と経路検索事業者の情報共有が進み、公共交通情報の拡充が期待される。

<公共交通の利用促進>

対象エリア	●町内全域
対象とする交通手段	●路線バス（西肥バスの全路線） 青方循環線、奈良尾線、有川線、江の浜・頭ヶ島線、太田線、神之浦線、桐線、鯛の浦線、小串・津和崎線、浜串線、浜串・青方・有川線、浜の浦・飯ノ瀬戸線、船崎線、若松島内路線 ●その他 ・ジャンボタクシー等の補助運行路線（須崎、佐尾、石司） ・デマンドタクシー（大平、宿ノ浦） ほか

⑨公共交通マップの作成、観光パンフレットやホームページへの掲載

- 路線バスのみならず、航路、タクシーなどの乗り継ぎ等に関する情報のほか、「バス路線別時刻表」等の情報を掲載した公共交通マップを作成する。
- 作成したマップは役場やフェリーターミナル、バスターミナル、医療施設、商業施設など公共交通の利用により移動できる場所を中心に設置する。
- 特に、主要交通拠点においては、情報ツールをだれでも手にとって利用してもらえるよう、専用の情報提供置き場（簡易版情報ツールラック）に設置する。
- また、行政や関係機関等が作成する観光パンフレットやホームページへの掲載等による幅広い周知の徹底に努める。

⑩モビリティ・マネジメント・プログラムの実施

- 町民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという機運の醸成につながる。
- 本計画では、上述の「公共交通マップ」や「公共交通ニューズレター」等の公共交通利用促進資料を活用して、自主免許返納を促したい高齢者や幼児・児童・生徒を含む地域住民等を対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図る。
- 例えば、町内の高校の生徒会や放送部等と連携した車内放送等を活用した公共交通の利用促進（バス乗車マナーアップの車内放送等）やバス車内に幼稚園児の絵画作品を掲出する「ギャラリーバス」の運行等を行う。



図 小平市「にじバス」における園児によるバス停案内放送



図 平成 26 年度の実施した高校生ワークショップの様子

⑪住民座談会等を活用した直接的コミュニケーションの実施

- 住民座談会やその他地域の集まりなどを活用して、地域住民と直接コミュニケーションをとり、路線バスやＩＣカードの利用方法などの利用促進の取組を行う。
- 企業や学校などにも、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を行う。

⑫各機関との連携（観光等）

- 観光事業者、宿泊施設事業者、医療機関や商業施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取り組みとして、地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（チラシ等）の留め置きや、地域公共交通の利便性を高めるための環境づくりの協力等、地域公共交通のサポーターになってもらう取り組みを行う。



図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

■ 女性アテンダント ■ バスヘルパー(山県市)
(しずてつジャストライン)



＜みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持＞

⑬公共交通ニューズレターや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態の検証

- 公共交通ニューズレターや町の広報等を活用し、引き続き地域公共交通の各種情報等を広く周知していくことで地域公共交通の利用促進を図る。
- 特に、町民の皆さんと一緒に公共交通を「守り、育てる」ため、町が定期的に利用状況を把握し、自治会長や運転手等の協力のもと、広報誌やバス車両等で利用状況を利用者や沿線地区の皆さんに報告することで、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る。



図 かみごとう・公共交通ニューズレター

図 広報誌の有効活用

⑭貨客混載の実現に向けた詳細検討の実施等

- 公共交通の生産性向上に向け、新上五島町と交通事業者は、宅配事業者と連携した「貨客混載」の実現に向けた詳細検討を実施し、実現可能な場合は、新上五島町は必要な支援を行う。

⑮公共交通の担い手の確保

- 交通事業者は引き続き主体的に運転手確保の取組を行う。また、新上五島町は運転手確保に向けた取り組みを支援する。

4-7. 目標達成に向けたマネジメント

(1) マネジメントの進め方

5年ごとの「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きなPDCAサイクル	5年ごと	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、計画の見直しや次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎 年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

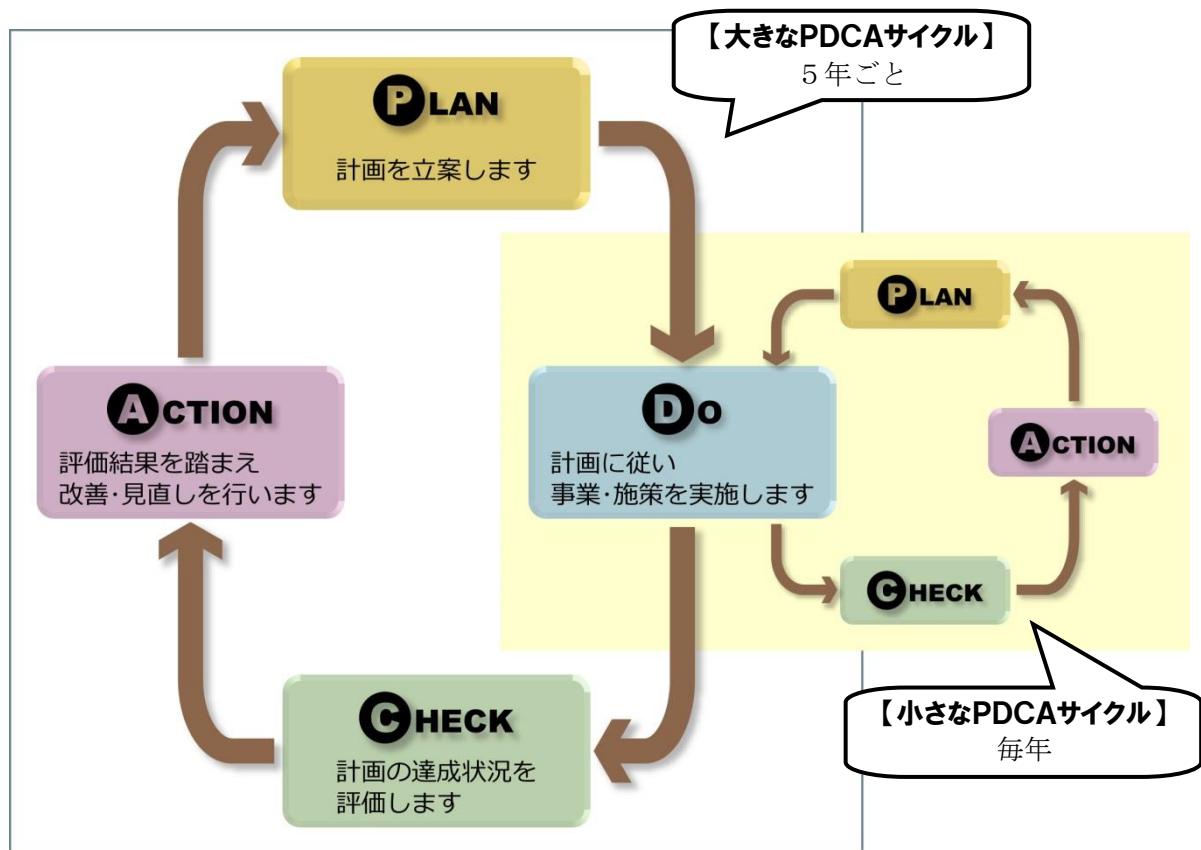


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	・ 地域公共交通網形成計画の策定	・ 各路線の運行計画の策定 ・ 利用促進策等の実施計画の策定
D（実行）	・ 計画に掲げる各種施策の実行	・ 地域公共交通の運行 ・ 利用促進策等の展開
C（評価）	・ 各種施策の実行による、町民の移動への効果等の評価	・ 利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
A（改善）	・ 地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 利用促進策の見直し

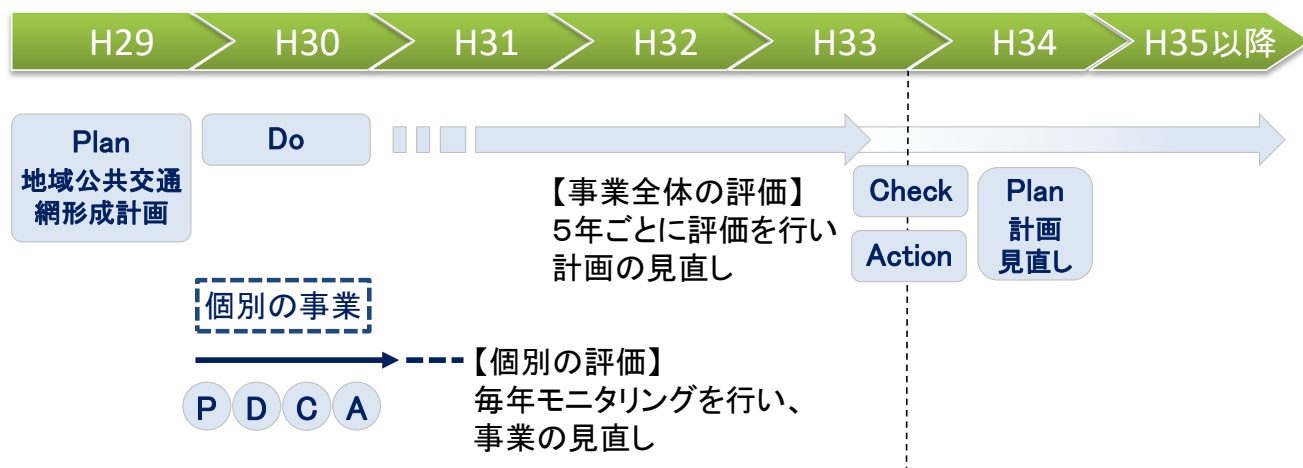


図 評価の進め方

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標	モニタリング実施時期
(1) 「地域連携」・「公共交通モード間連携」による島内外の交通ネットワークの創出	航路利用者数	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
	陸上公共交通利用者数（タクシー除く）	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
	タクシー利用者数	◎毎年実施 ※国土交通省が所有するデータによる
	乗降支援バスヘルパー制度の創設	◎毎年実施 ※町が所有するデータによる
	「観光交通」の投入に関する取り組み	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
(2) 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	町民の公共交通の乗り継ぎ不満度	○概ね2～3年に1回実施 ※住民アンケートの集計結果による
	経過年数が25年以上のバス車両の割合	◎毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
	ICT を利活用した事業	◎毎年実施 ※町が所有するデータによる
	経路検索事業者が提供している新上五島町の公共交通情報	◎毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
	路線バス・タクシー車両の指差し会話シート常備率	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
(3) 公共交通の利用促進	直接コミュニケーションの実施回数	◎毎年実施 ※町が所有するデータによる
	他分野と連携したソフト事業の実施数	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
	人口1人あたりの年間公共交通利用回数	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
(4) みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	路線バスの1便あたりの平均利用者数	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
	住民1人あたりの財政負担額	◎毎年実施 ※町が所有するデータによる
	地域公共交通の利用実態の検証	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる
	交通事業者と町が連携した運転手確保に向けた取り組みの実施数	◎毎年実施 ※町・交通事業者が所有するデータによる

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載

(2) マネジメント推進体制

新上五島町における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「新上五島町交通ネットワーク促進協議会」である。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とする。

また、行政と交通事業者のみならず、観光や福祉などの分野の関係者、観光案内所スタッフなどを参集した“実務担当者の話し合いの場・気づきの場”として「公共交通ワーキングチーム（仮）」を新たに設置・開催し、公共交通に関する様々な情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取り組みを推進する。

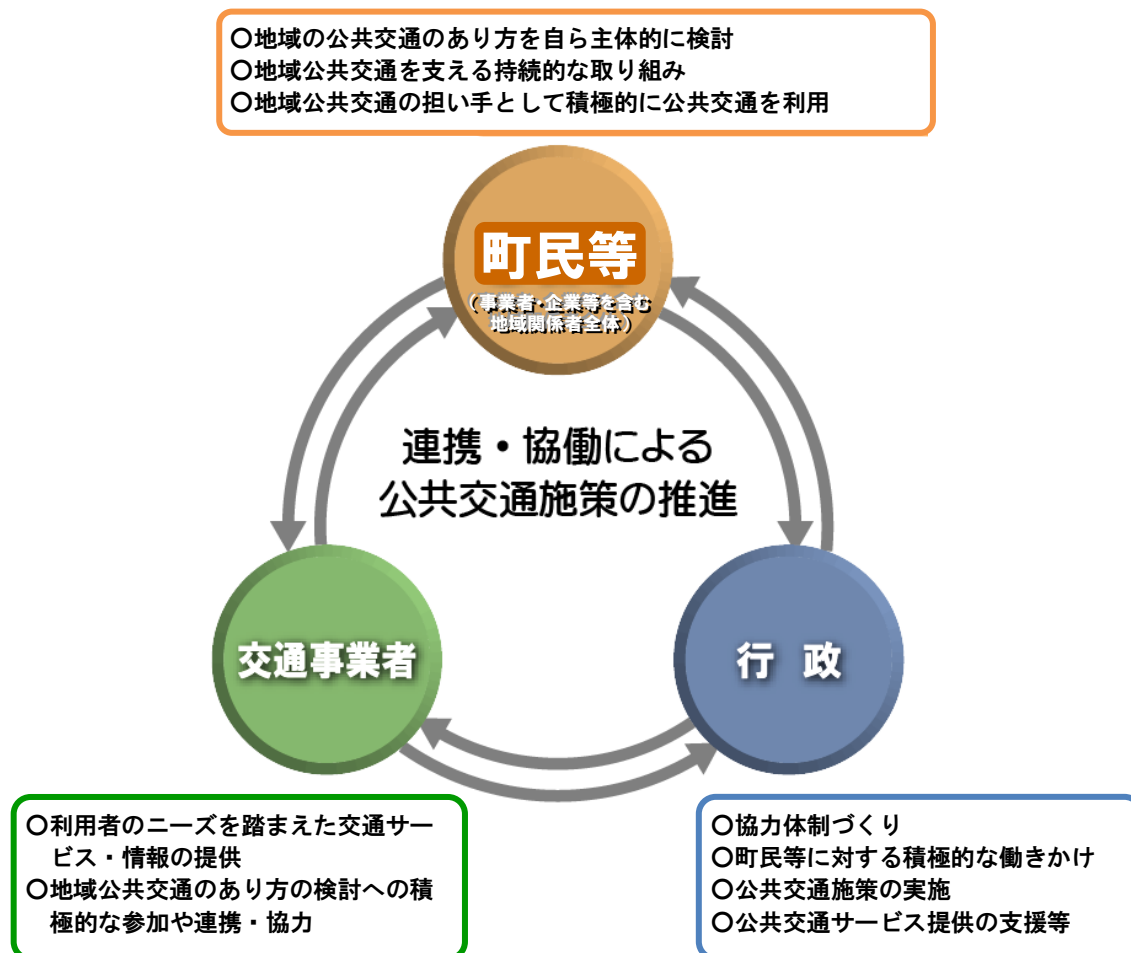


図 新上五島町における交通まちづくりの推進体制