

八丈町地域公共交通計画 (素案)

令和 7 年 9 月

東京都八丈町

目 次（案）

1 はじめに	1
1-1 計画の概要	2
1-2 計画の区域	3
1-3 計画の対象	3
1-4 計画の期間	3
2 まちづくりの方向性	5
2-1 計画の位置づけ	6
2-2 上位計画・関連計画の概要	7
3 現況と課題	11
3-1 地域特性	12
3-2 地域公共交通サービス	26
3-3 ニーズ調査	45
3-4 島内交通の重点課題	52
4 目標・方針・施策	55
4-1 計画目標	56
4-2 島内公共交通の将来像	57
4-3 方針と施策体系	61
5 計画の推進	75
5-1 評価指標	76
5-2 推進体制（各主体の役割）	78
5-3 進捗管理	79
5-4 スケジュール	80

1 はじめに



- |1-1| 計画の概要
- |1-2| 計画の区域
- |1-3| 計画の対象
- |1-4| 計画の期間

1-1 | 計画の概要

| 八丈町地域公共交通計画策定の背景 |

昭和から平成にかけて、自家用車の普及や道路開発が大きく進み、わたしたちの日々の移動は便利で快適なものになりました。一方で、高齢化により運転が難しい島民が増加していること、観光客が増加している一方、タクシー台数の減少や繁忙期にレンタカーの需要過多となる傾向があり、観光客の移動に不便な状況となっているなど、島内交通の利便性向上が、特筆すべき社会課題の一つとなっています。

また、昨今の新型コロナウイルス感染症の流行による生活スタイルの多様化、運転手の高齢化や担い手不足の深刻化、自然災害リスクの高まりに備えた災害時の交通確保、自動運転技術などの新たな技術の導入による交通システムの変革など、地域の足である「地域交通サービス」は大きな岐路に立たされています。

| 八丈町地域公共交通計画の目的 |

本計画では、主に「人口減少と高齢化」、「気候変動」、「技術革新」、「観光客の増加」といった変化に対応した地域交通サービスのあり方を検討し、自家用車に頼り切りにならずとも豊かな生活や観光客の満足度を高めるまちづくりを目標に中長期的な視点で計画を策定します。

計画の策定においては、本町の移動ニーズや移動課題を明らかにし、現行の地域交通サービスを最大限生かしながら、持続可能な地域交通サービスの実現に向けた方針・施策を示します。

| 地域公共交通計画とは |

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい交通サービスのあり方を明らかにし、その実現のための方針や施策・目標を示す「交通のマスタープラン＝指針」です。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、全ての地方公共団体に対し「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされています。

| 1-2 | 計画の区域

本計画の区域は、八丈島全域とします。

< 計画の区域 > 八丈島全域

| 1-3 | 計画の対象

本計画の対象は、町内を運行している全ての地域公共交通サービスとします。また、AI デマンドタクシー等の実証事業についても、今後の町内の地域公共交通を担うサービスとして検討の対象とします。なお、対象とする地域公共交通の見直し・改善の検討の他、公共交通に関連するサービスや新たな公共交通の必要性等についても検討します。

表 1-1 計画の対象とする町内の地域公共交通

交通サービス	運行主体	概要
町営バス	八丈町	○ 乗合バス：3路線5系統の路線バスを運行 ○ 貸切バス：団体客向けに運行
タクシー	民間	○ 4社が事業を実施
移送サービス	八丈町社会福祉協議会 (福祉有償運送)	○ 車イス利用者を対象に通院やショートステイ利用時の移動支援を実施
	民間	○ 1社が介護タクシー事業を実施
スクールバス	八丈町 (民間事業者へ委託)	○ 末吉地域から三原小・中学校へ通学する児童・生徒をスクールバスで支援
AI デマンドタクシー	民間	○ タクシーと乗合バスの長所を掛け合わせ、AIによるリアルタイムな配車計算を行う乗合輸送サービス(実証事業)を実施
シェアリングモビリティ	民間	○ 電動アシスト自転車の共有サービスを実施

| 1-4 | 計画の期間

本計画の期間は、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度の5ヵ年とします。

< 計画の期間 > 令和8(2026)年度 から 令和12(2030)年度



2 まちづくりの方向性



|2-1| 計画の位置づけ

|2-2| 上位計画・関連計画の概要

| 2-1 | 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、本町における最上位計画である「八丈町基本構想」や東京都の「東京における地域公共交通の基本方針」といった「上位計画」との整合、また、各種「関連計画」との整合性や連携を図り、本町の公共交通におけるマスタープラン（基本計画）として位置づけます。

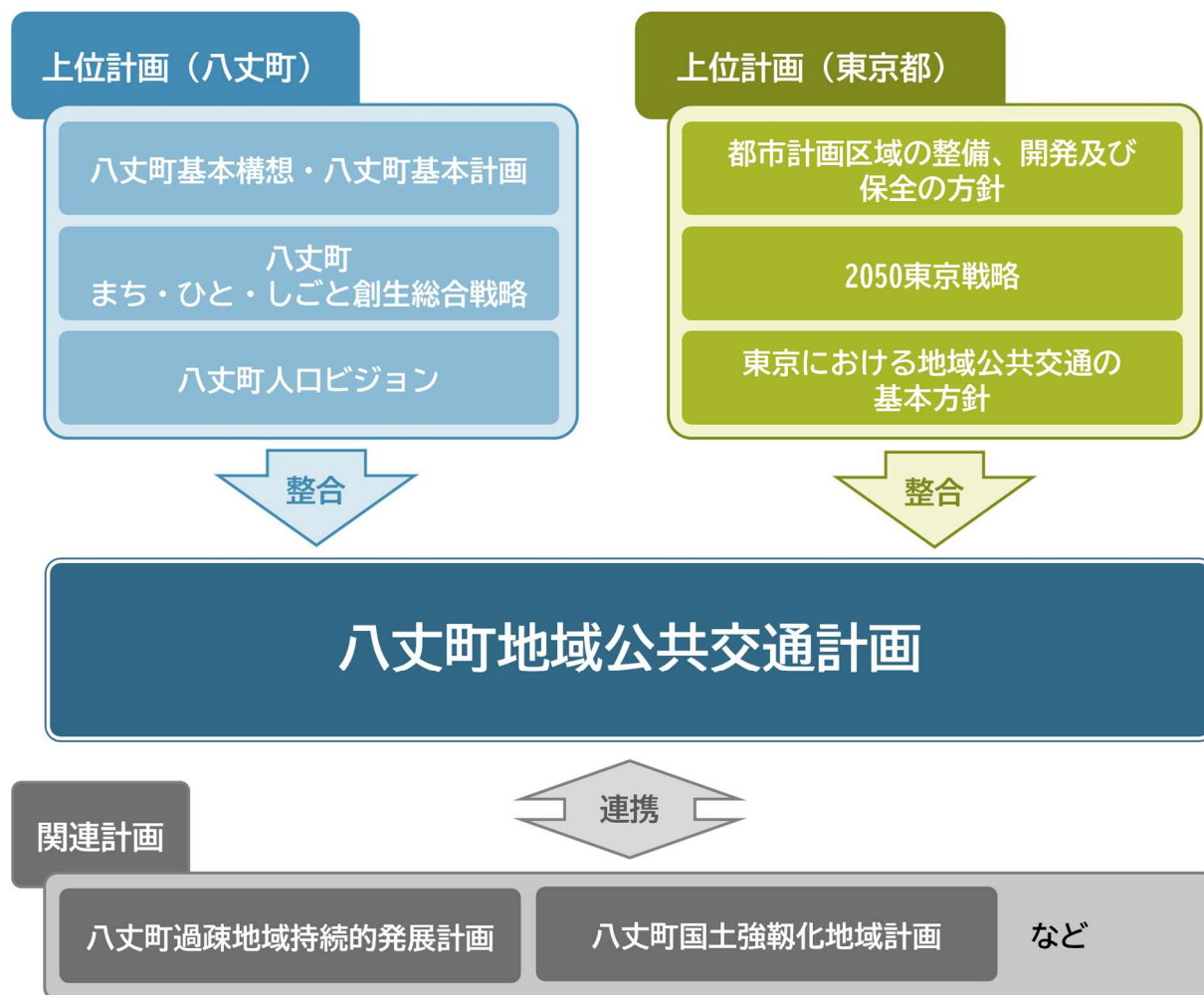


図 2-1 本計画の位置づけ

| 2-2 | 上位計画・関連計画の概要

上位計画・関連計画より、公共交通に関連した施策等を幅広く収集し、本計画との連携・整合を図ります。対象とした、上位計画・関連計画は、以下の通りです。主な計画について、次頁以降に概要を整理します。

表 2-1 対象とした上位計画・関連計画

計画名			策定年・改訂年
市	八丈町	八丈町基本構想	令和 3（2021）年 4 月
	八丈町	八丈町基本計画	令和 3（2021）年 4 月
	八丈町	八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和 3（2021）年 4 月
	八丈町	八丈町人口ビジョン	令和 3（2021）年 4 月
	東京都	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和 3（2021）年 3 月
	東京都	東京における地域公共交通の基本方針	令和 4（2022）年 3 月
	東京都	2050 東京戦略	令和 7（2025）年 3 月
町	八丈町	八丈町過疎地域持続的発展計画	令和 4（2022）年 3 月
	八丈町	八丈町国土強靱化地域計画	令和 4（2022）年 3 月
	八丈町	八丈町高齢者保健福祉計画・第 9 期介護保険事業計画	令和 6（2024）年 3 月
	八丈町	八丈町障がい者福祉計画	令和 6（2024）年 12 月

1

はじめに

2

まちづくりの
方向性

3

現況と課題

4

目標・
方針・
施策

5

計画の推進

資料編



(1) 上位計画

1) 八丈町基本構想／八丈町基本計画

八丈町基本構想・八丈町基本計画 <令和3(2021)年4月>	
計画期間	八丈町基本構想：令和3(2021)年度～令和12(2030)年度 八丈町基本計画：令和3(2021)年度～令和7(2025)年度
まちの将来像	ともに支えあうあたたかい町
基本方針	1 住民が主役の町 2 島を生かす町 3 歴史と文化を生かす町 4 クリーンアイランドを目指す町
公共交通に 関連する施策	《情報通信》 ⇒ 情報通信技術の恩恵を広く町民が享受できるよう情報通信技術の活用推進 ＜施策＞情報通信機器の学びの機会を確保し、情報格差の解消 《道路・交通》 ⇒ 町営バスの利便性向上、民間交通の活力推進 ＜施策＞公共交通機関の路線等の見直しを視野に入れるなど、利便性向上 ＜施策＞次世代モビリティや自動運転技術の導入など、将来的な交通網形成に資する関係団体や事業者の取組に対して、必要な協力を実施 《観光業》 ⇒ 変化の著しい観光需要に柔軟に対応しながらも、観光資源の持続的活用を前提に、観光基盤の整備、情報発信の強化、戦略的な観光客誘致 ＜施策＞繁忙期を念頭に二次交通の充実を図り、観光客の移動円滑化を推進 ＜施策＞ウェブやメディアの活用を推進し、時代に即した情報発信を強化 《機構》 ⇒ 国などの行政機関との連携、町民との協働行政、町機構の改革 ＜施策＞審議会や協議会での町民参加を推進し、町民の意見や見識を行政に反映

2) 八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略／八丈町人口ビジョン

八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略／八丈町人口ビジョン <令和3(2021)年4月>	
計画期間	令和3(2021)年度～令和7(2025)年度 (八丈町人口ビジョンは令和42(2060)年までを対象期間とする。)
総合戦略 基本目標	＜基本目標＞ 1 産業振興による安定した雇用の創出 2 定住促進・島外からの移住受入推進 3 若い世代の結婚・出産・子育ての支援 4 活力のある安心・安全な地域社会の形成 ＜横断的な目標＞ 1 多様な人材が活躍する地域社会の形成 2 地域における新技術の活用・持続可能なまちづくりの推進
人口ビジョン 基本的視点	1 転出の抑制と転入の促進 2 子育て世帯のU・I・Jターン促進 3 合計特殊出生率の維持
公共交通に 関連する施策	《観光業（基本目標1 産業振興による安定した雇用の創出 より）》 ⇒ 施策1-3 観光産業の強化 ＜具体施策＞路線バス名所旧跡めぐり 《高齢者福祉（基本目標4 活力のある安心・安全な地域社会の形成 より）》 ⇒ 施策4-2 安心して暮らせる地域づくり ＜具体施策＞高齢者がいきいきとくらす地域づくり（町営バス利用による外出促進） 《防災（基本目標4 活力のある安心・安全な地域社会の形成 より）》 ⇒ 施策4-2 安心して暮らせる地域づくり ＜具体施策＞災害に強いまちづくり事業

3) 東京都の計画

計画名	公共交通に関連する記載概要
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ＜令和3（2021）年3月＞	鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの多様な交通モードと先端技術、MaaS等の交通サービスを組み合わせ、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る
東京における地域公共交通の基本方針 ＜令和4（2022）年3月＞	- 生活施設が立地し島の玄関口でもある港を交通結節点とし、他の行政分野と地域公共交通政策との連携強化により、使い勝手の良い公共交通が確保され、まちの活力が維持されている - 公共交通を利用しやすい地域への居住誘導や、輸送資源の総動員、新モビリティ等の活用による移動・輸送サービスが、身近な地域での暮らしを支えている - 地域住民に加え、レジャー客の移動需要も取り込み、持続可能な公共交通が運営されている
2050 東京戦略 ＜令和7（2025）年3月＞	- デジタル技術の活用により、複数の交通サービスを最適に組み合わせたシームレスな交通サービスの利用を促進 - 島内交通に係る検討体制を強化し、島内交通ビジョンの策定を支援 - コミュニティバスやデマンド交通等、地域ニーズに応じた移動手段導入への支援 - コミュニティバス等の自動運転化に向け、公道走行を伴う検証を実施

(2) 関連計画

1) 八丈町過疎地域持続的発展計画

八丈町過疎地域持続的発展計画 ＜令和4（2022）年3月＞	
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
公共交通に関連する施策	《道路・交通》 ⇒ 町営バスの利便性向上、民間交通の活力推進 ＜取組＞公共交通機関の路線等の見直しを視野に入れるなど、利便性向上 ＜取組＞次世代モビリティや自動運転技術の導入等、将来的な、交通網形成に資する関係団体や事業者の取り組みに対して、必要な協力を行う

2) 八丈町国土強靱化地域計画

八丈町国土強靱化地域計画 ＜令和4（2022）年3月＞	
計画期間	令和4（2022）年度～令和7（2025）年度
基本目標	1 人命の保護が最大限図られること 2 町の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること 3 町民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 4 迅速な復旧復興
公共交通に関連する施策	《道路・交通》 ⇒ 交通インフラの機能停止を克服し公共交通機関としての機能維持を目指す ＜方針＞公共交通機関の路線等の見直しを視野に入れるなど、利便性向上 ＜方針＞次世代モビリティや自動運転技術の導入等、将来的な交通網形成に資する関係団体や事業者の取り組みに対して、必要な協力を行う



3) 八丈町高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画

八丈町高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画＜令和6（2024）年3月＞	
計画期間	令和6（2024）年度～令和8（2026）年度
公共交通に 関連する施策	≪自立支援≫ ⇒ 高齢者が在宅で安心して自立した生活が続けられるよう、移動手段としてバス利用の助成を実施 ＜取組＞70歳以上の都民を対象に「東京都シルバーパス」を発行 ＜取組＞65歳以上70歳未満の町民を対象に、八丈町路線バスで利用可能な「八丈町老人優待乗車券」を発行

4) 八丈町障がい者福祉計画

八丈町障がい者福祉計画＜令和6（2024）年12月＞	
計画期間	令和6（2024）年度～令和8（2026）年度
公共交通に 関連する施策	≪移動手段の確保・支援≫ ⇒ 福祉有償運送に係る協議、障がい者に対する支援・交通対策の検討 ＜取組＞福祉有償運送運営協議会を設置し、特定非営利法人等による福祉有償運送の必要性や福祉有償運送の実施に伴う安全の確保、旅客の利便の確保について協議 ＜取組＞重度の障がいのある方に対して、タクシー利用時の料金の一部を助成 ＜取組＞八丈町交通計画の策定プロセスの中で障がいのある方の交通対策について検討

3 現況と課題



- |3-1| 地域特性
- |3-2| 地域公共交通サービス
- |3-3| ニーズ調査
- |3-4| 島内交通の重点課題

| 3-1 | 地域特性

(1) 地勢

八丈島は、東京から南方 287km の海上に位置し、玄関口は空港が 1 港、貨客船が接岸可能な主要港湾が 2 港となっています。

面積は約 69 ㎢のひょうたん型の島で、年代の異なる 2 つの火山（西山・東山）より形成されており、噴火年代の違いは、土地の土壌や植生などに影響を与えています。

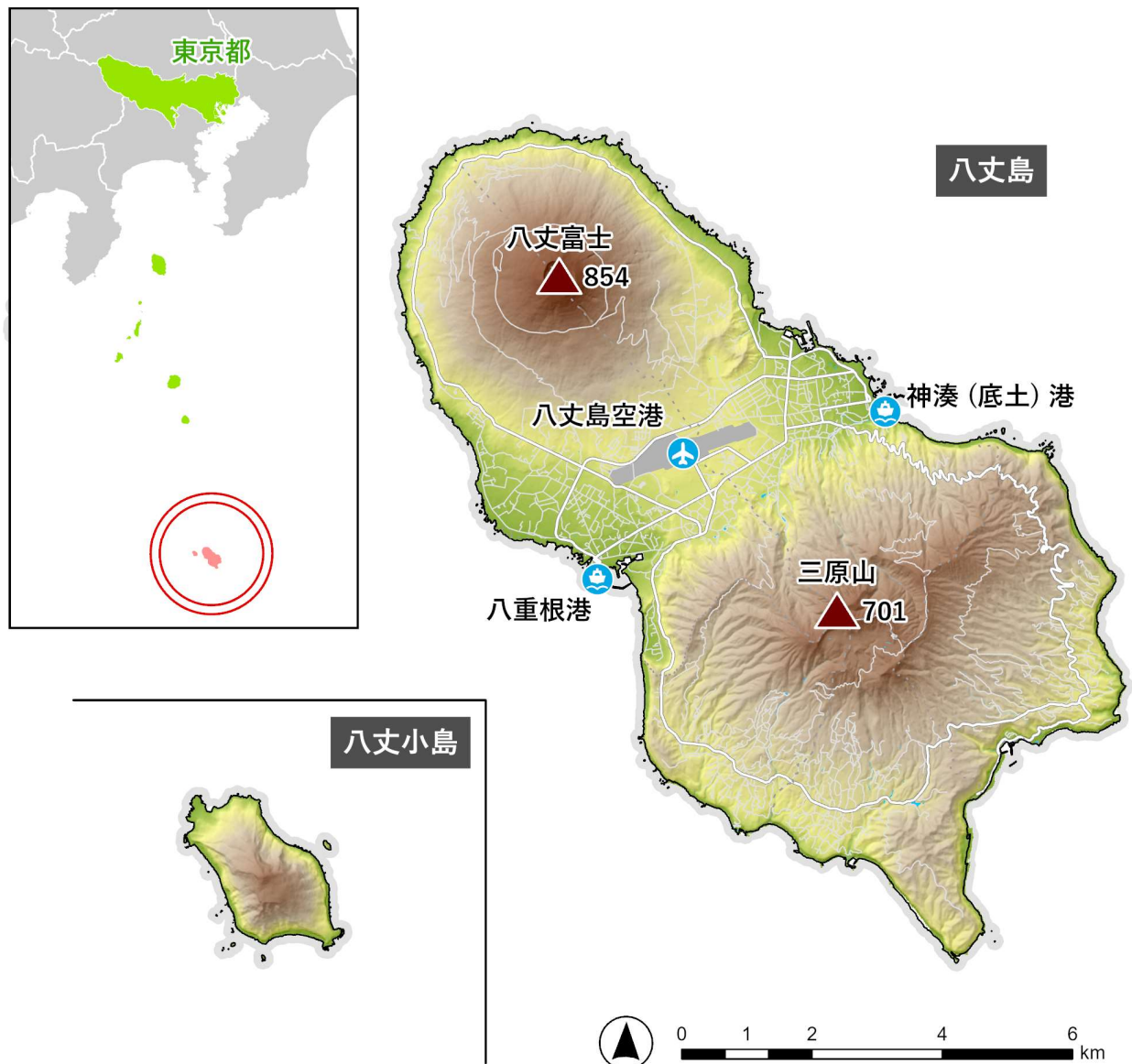
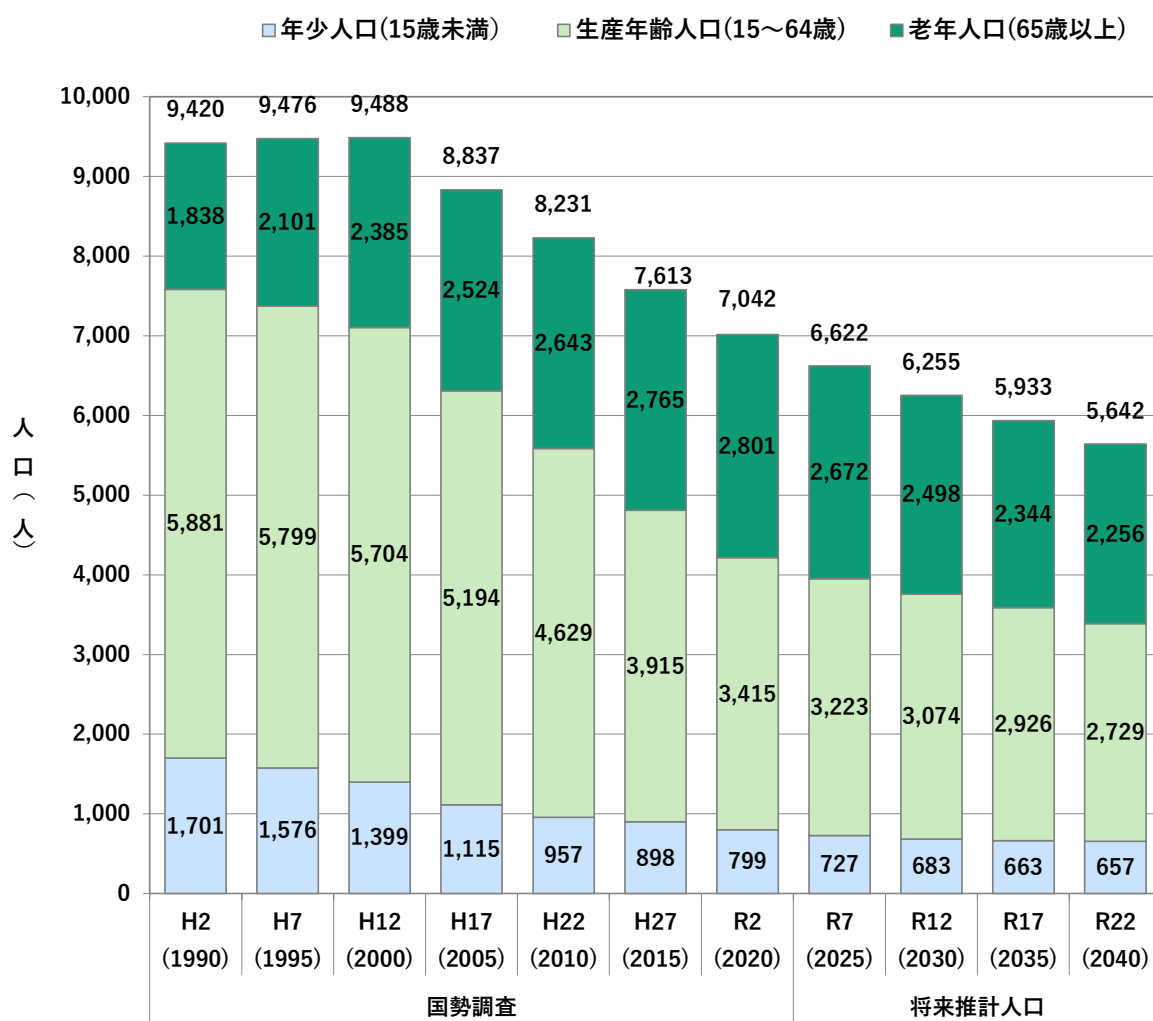


図 3-1 地勢図

(2) 人口

1) 人口の推移

本町の人口は平成 12（2000）年以降、減少傾向にあり、令和 2（2020）年には 7,042 人まで減少しています。今後、人口はさらに減少することが予想され、人口の変化に対応した地域公共交通体系の見直しが求められます。



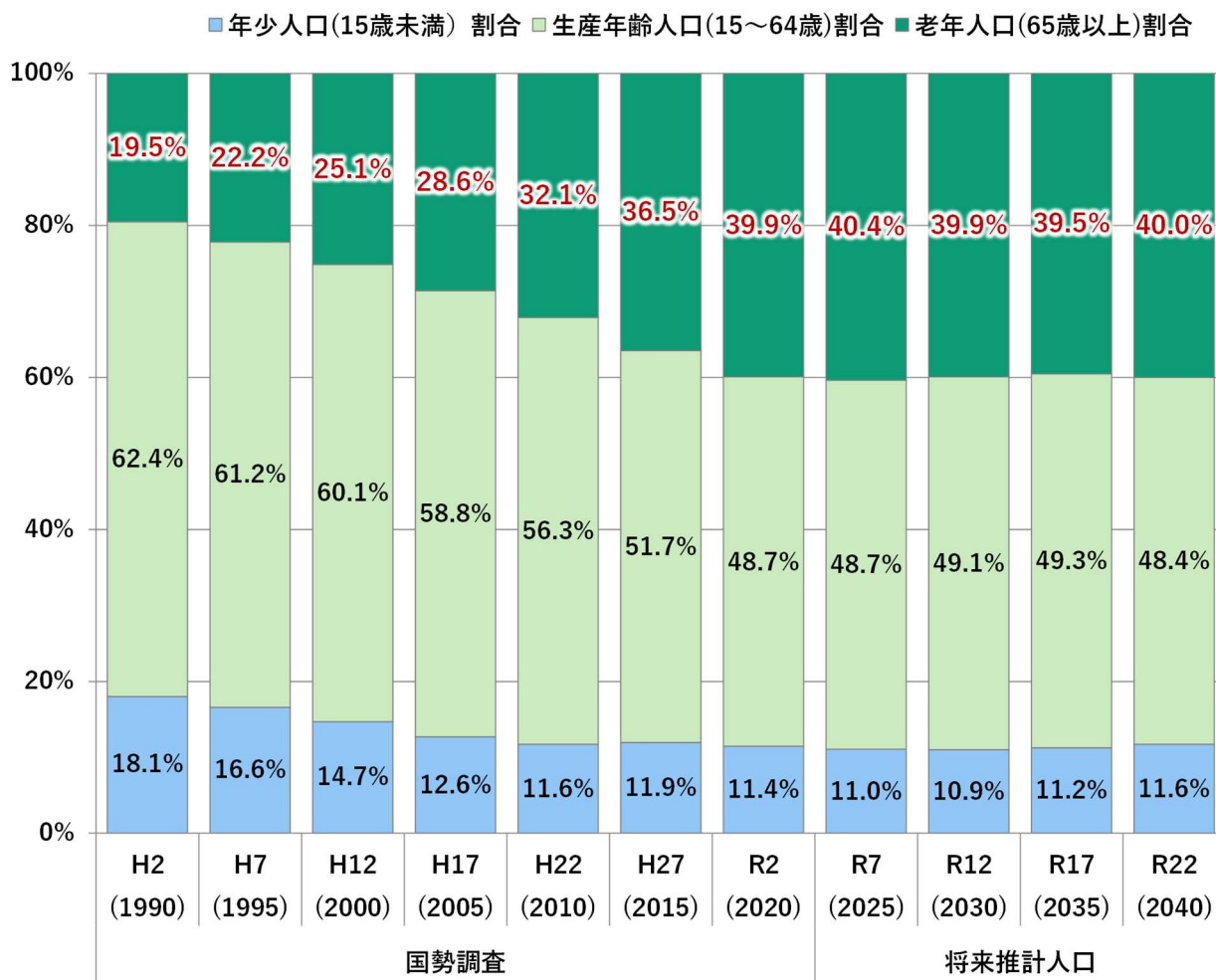
<出典> H2～R2：国勢調査（総務省統計局） R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口は年齢不詳を含む

図 3-2 人口の推移



2) 高齢化率の推移

年齢3区別に人口の推移をみると、少子高齢化が進み、平成22（2010年）に老年人口割合が30%を超えており、今後、令和22（2040）年まで40%前後の割合で推移することが予想されています。



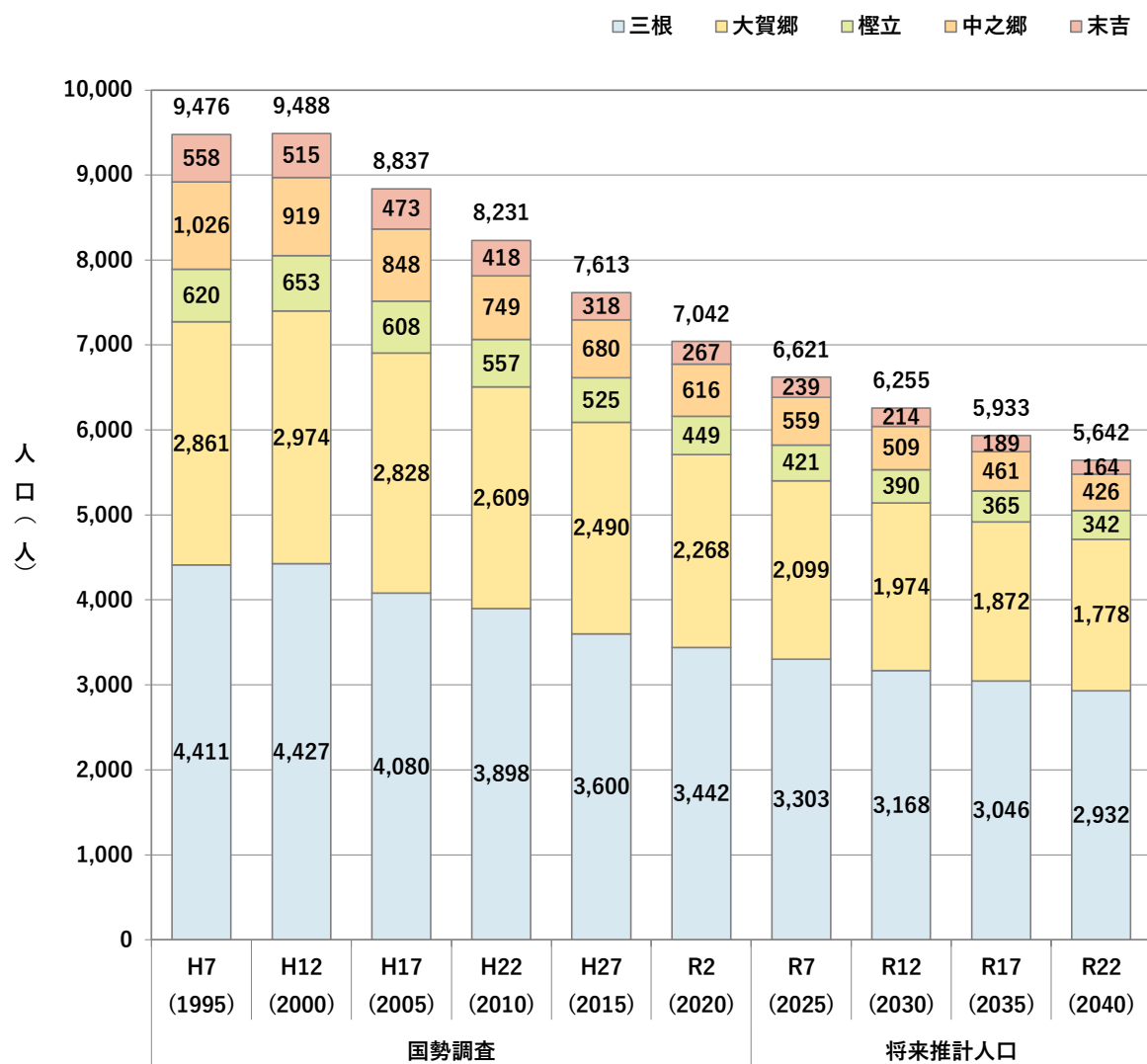
<出典> H2～R2：国勢調査（総務省統計局） R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※割合は、年齢不詳を除いて算出

図 3-3 老年人口割合（高齢化率）の推移

3) 地域別人口の推移

地域別の人口推移をみると、5つのすべての地域で人口が減少傾向にあります。令和 2（2020）年の地域別人口を見ると、八丈島北部の三根地域と大賀郷地域に人口が集中しています。

平成 7（1995）年から令和 22（2040）年までの人口減少率は末吉地域が最も高く、平成 7 年時点の約 3 割まで人口が減少すると推計されています。



<出典> H7～R2：国勢調査（総務省統計局）
R7～R22：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3（R2 国調対応版）」を使用

図 3-4 地域別人口の推移

1

はじめに

2

まちづくりの
方向性

3

現況と課題

4

目標・
方針・
施策

5

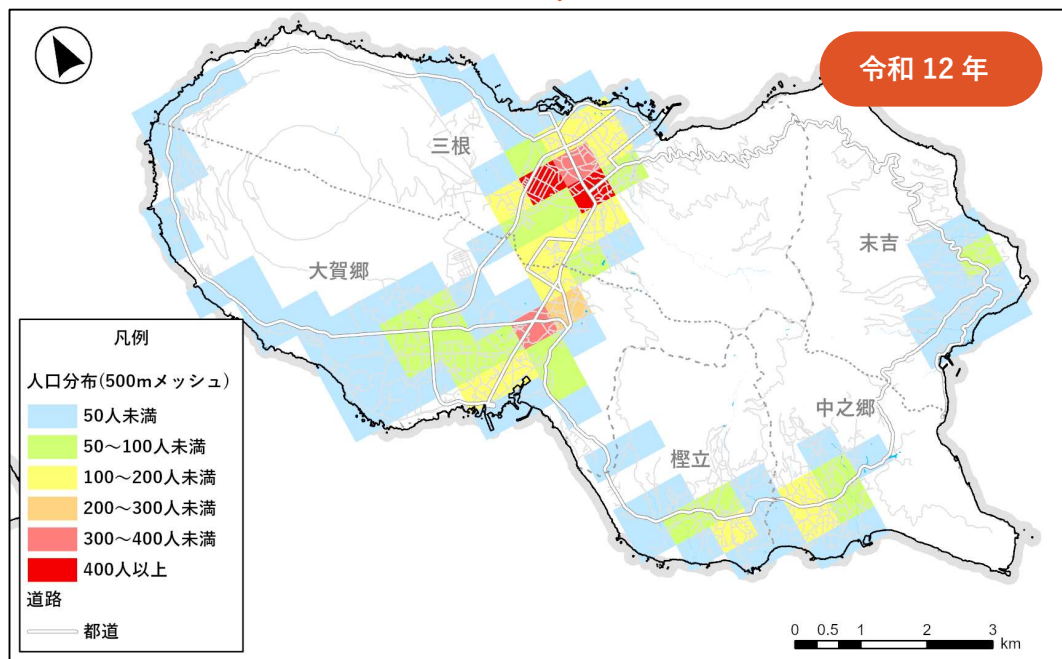
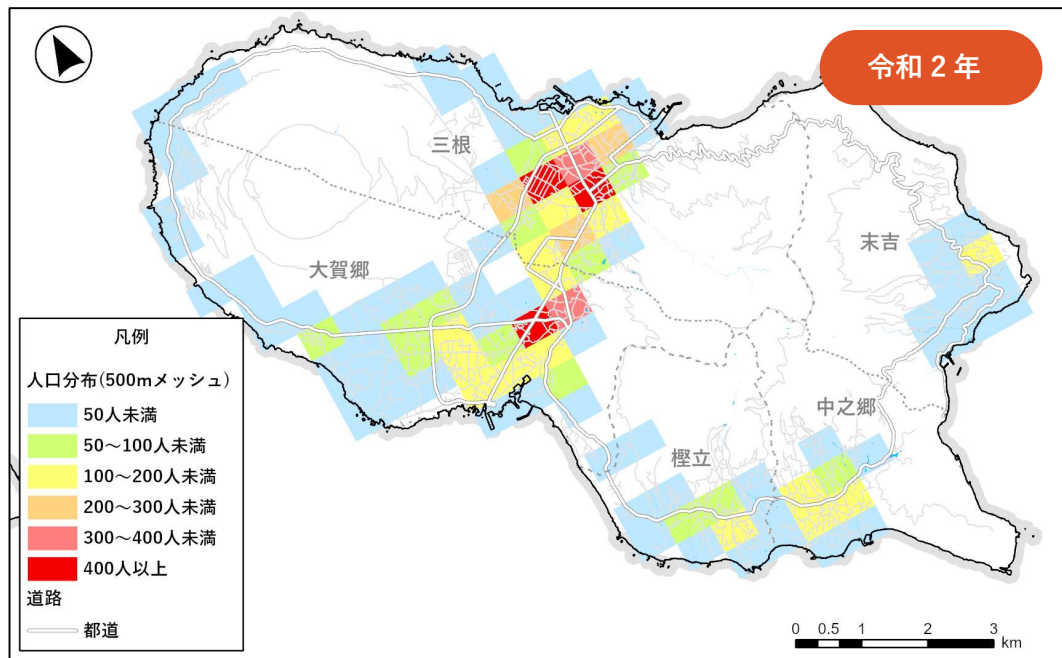
計画の推進

資料編



4) 人口分布の推移

令和2（2020）年の本町の人口分布は、坂下地域（三根・大賀郷）に集中しています。令和12（2030）年では、人口分布状況は変わりませんが、人口密度が低くなることが予想されています。

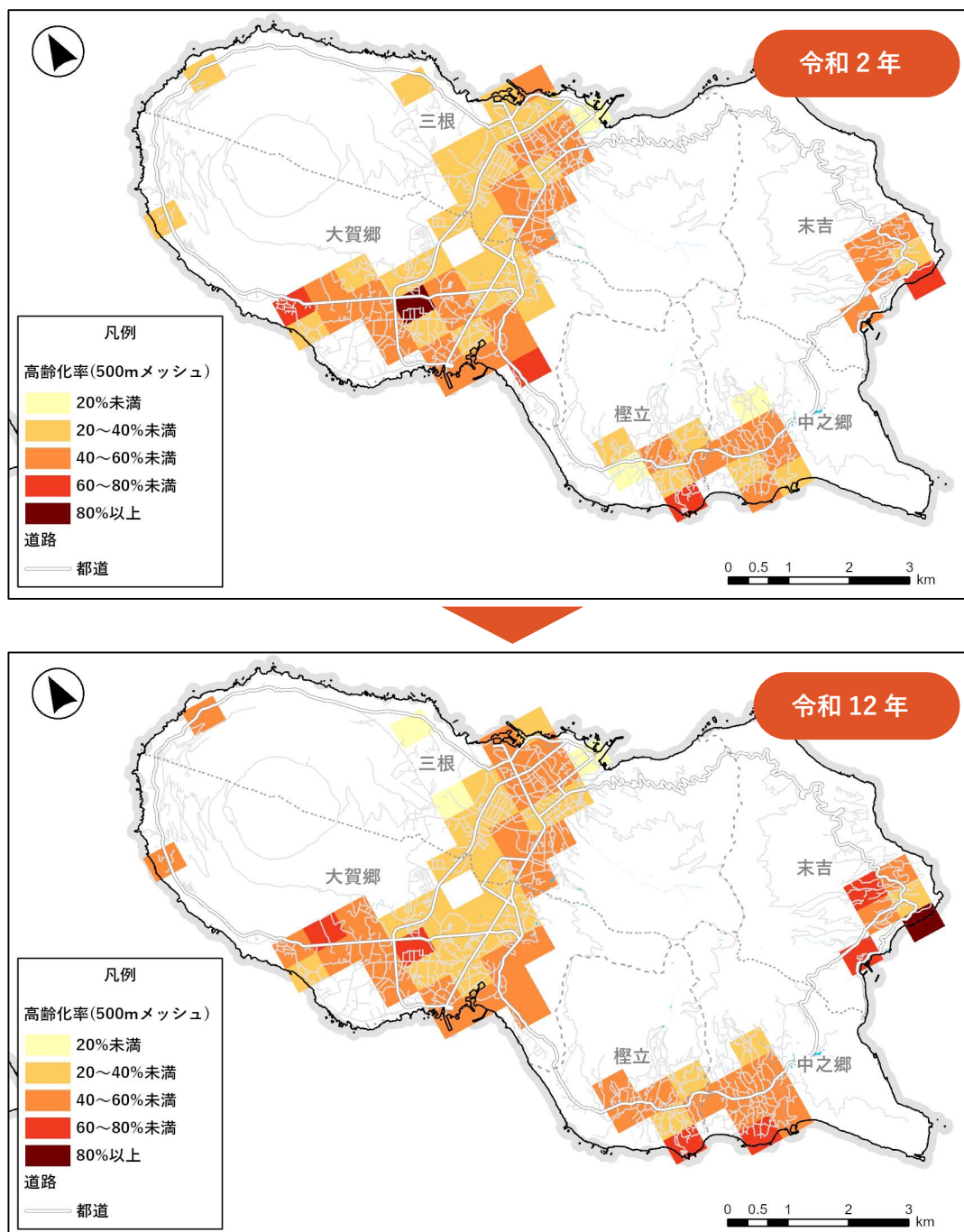


<出典> R2 国勢調査（総務省統計局） R12：国立社会保障・人口問題研究所

図 3-5 人口分布の推移

5) 高齢者人口分布

令和2（2020）年の本町の高齢者の人口分布では、高齢化率が40%を超える地域が、広く分布しています。すでに令和2（2020）年時で高齢化率のピークを迎えています、令和12（2030）年には、末吉を含む一部地域で高齢化率の上昇が予想されています。



<出典> R2 国勢調査（総務省統計局） R12：国立社会保障・人口問題研究所

図 3-6 高齢化率分布の推移

1 はじめに

2 まちづくりの
方向性

3 現況と課題

4 目標・
方針・
施策

5 計画の推進

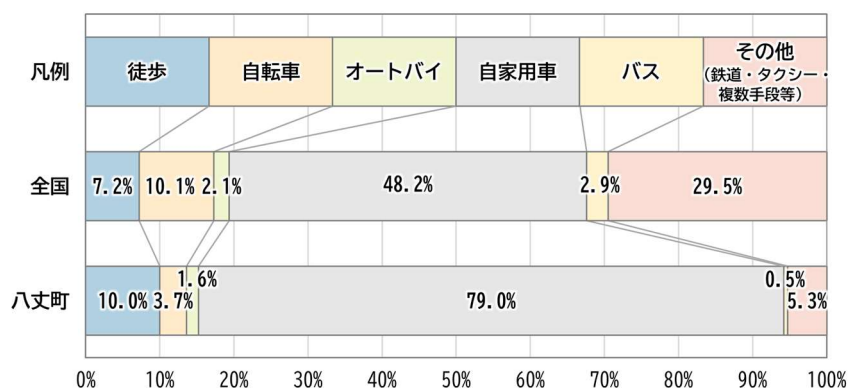
資料編



(3) 移動

1) 交通手段分担率

本町の通勤・通学者の交通手段を見ると、自家用車による移動が 79.0%と全国平均の 48.2%より高く、自動車に依存しています。

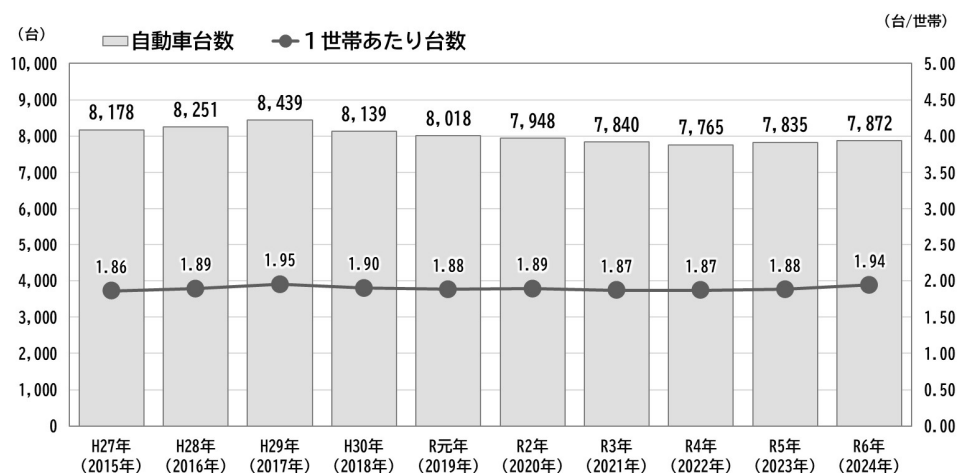


<出典> R2 国勢調査(総務省統計局)

図 3-7 交通手段分担率

2) 自動車台数

町内の自動車台数は、H29(2017)年をピークに減少に転じ、R2(2020)年以降は、車両台数、1世帯当たりの台数ともおおむね横ばい傾向にあります。

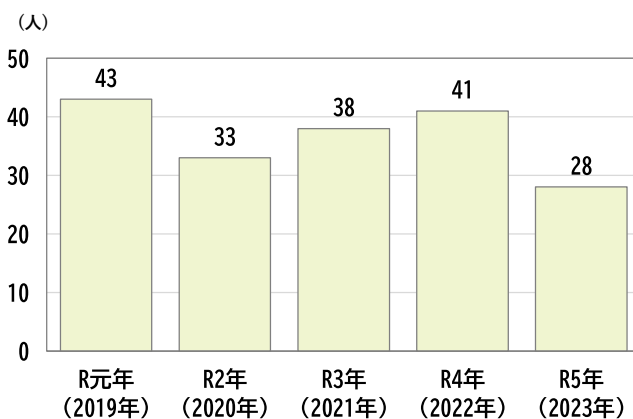


<出典> 東京都八丈町勢要覧(八丈町)

図 3-8 自動車台数の推移

3) 免許返納

本町の免許返納者数は、年間 30~40 人となっています。

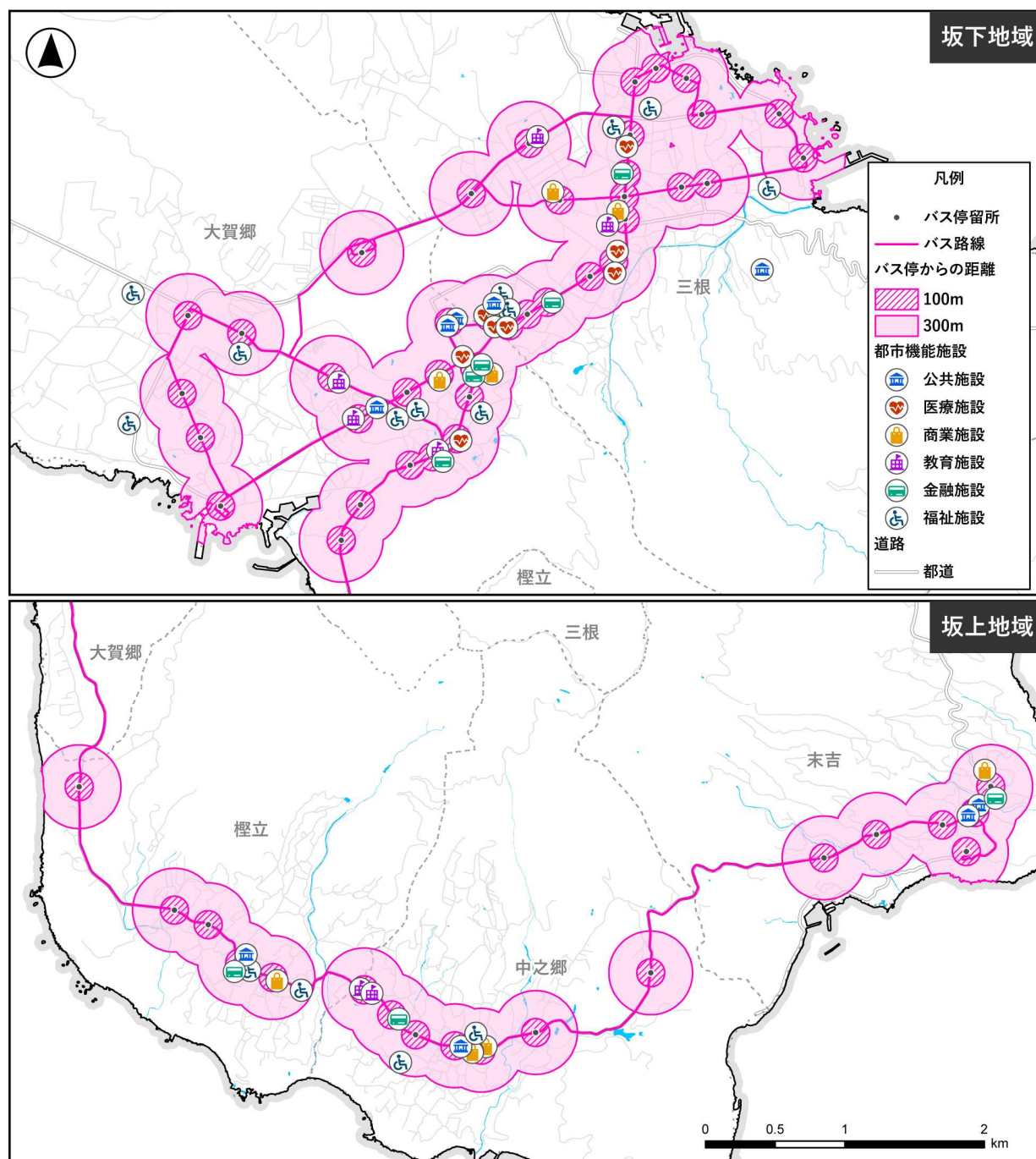


<出典> 自治体別免許人口、申請取消(自主返納)件数(警視庁)

図 3-9 免許返納者数

(4) 都市機能施設

公共施設や医療施設といった都市機能施設は、坂下地域及び坂上地域の路線バス沿線に分布しており、バス停 300m 圏域内に分布しています。



<出典>八丈町調べ 令和7年8月1日時点

図 3-10 都市機能施設の施設立地状況（上：坂下地域、下：坂上地域）

1 はじめに

2 まちづくりの
方向性

3 現況と課題

4 目標・
方針・
施策

5 計画の推進

資料編



表 3-1 都市機能施設とバス停との距離 (1/2)

施設分類		施設名	バス停との距離
公共施設	役場	八丈町役場	◎ (100m 圏内)
	公民館	八丈町コミュニティセンター	◎
		檜立公民館	◎
		末吉公民館	◎
		中之郷公民館	◎
		大賀郷公民館	○ (300m 圏内)
		三根公民館	◎
	ホール	八丈町多目的ホール「おじゃれ」	◎
	多目的施設	八丈島の海・山・暮らし館	◎
	火葬場	八丈町火葬場	－ (300m 圏外)
医療施設	病院	町立八丈病院	◎
	診療所	こころみクリニック	◎
		八丈島巡回診療所	◎
		東京都島しょ保健所八丈出張所	◎
	歯科診療所	浅沼歯科医院	◎
		大賀郷歯科クリニック	◎
		八丈協立歯科診療所	◎
		伊澤歯科医院	◎
		八丈町歯科診療所	○
商業施設	スーパー	スーパーあさぬま	◎
		あさぬま商店 末吉店	○
		伊勢崎富次郎商店	◎
		あめのもり雨森商店	◎
		八丈ストア	◎
		八丈ストア・ミニミニ店	◎
	地元農産物販売	八丈島農業協同組合 大賀郷店	◎
		八丈島農業協同組合 坂上店	◎
教育施設	高等学校	東京都立八丈高等学校	◎
	中学校	八丈町立大賀郷中学校	◎
		八丈町立三原中学校	◎
		八丈町立富士中学校	◎
	小学校	八丈町立三根小学校	◎
		八丈町立大賀郷小学校	○
		八丈町立三原小学校	◎

<凡例>◎：100m 圏内、○：300m 圏内、－：300m 圏外

<出典>八丈町調べ 令和 7 年 8 月 1 日時点

表 3-2 都市機能施設とバス停の距離 (2/2)

施設分類		施設名	バス停との距離
福祉施設	保育園	八丈町立あおぞら保育園	○ (300m 圏内)
		八丈町立むつみ第二保育園	○
		八丈町立若草保育園	○
	保健福祉施設	八丈町保健福祉センター	○
	障がい福祉施設 ・事業所	八丈島共同福祉作業所 (ちょんこめ作業所・フェニックス)	○
		ちょんこめ銀河の家	○
		フェニックスホーム	◎ (100m 圏内)
		ともちゃんち	- (300m 圏外)
		のびのび	○
		地域活動支援センターよけごん	○
		放課後クラブいっぽ	○
	高齢福祉施設・ 介護保険事業所	坂上老人福祉館	○
		社会福祉法人養和会 第二八丈老人ホーム・八丈島高齢者 在宅サービスセンター	○
		ヒルサイドガーデンタ陽ヶ丘	-
		デイホーム まどか	-
		リハビリ型デイサービス あそんでおじゃれ	○
		デイサービス スミレ	◎
金融施設	銀行	みずほ銀行 八丈島特別出張所	◎
		七島信用組合 八丈島支店	◎
		東京都信用農業協同組合連合会 (JA 東京信連) 八丈島代理店	◎
	郵便局	三根郵便局	◎
		八丈島郵便局	◎
		檜立郵便局	◎
		中ノ郷郵便局	◎
		末吉郵便局	◎

<凡例>◎：100m 圏内、○：300m 圏内、-：300m 圏外

<出典>八丈町調べ 令和 7 年 8 月 1 日時点

1 はじめに

2 まちづくりの
方向性

3 現況と課題

4 目標・
方針・
施策

5 計画の推進

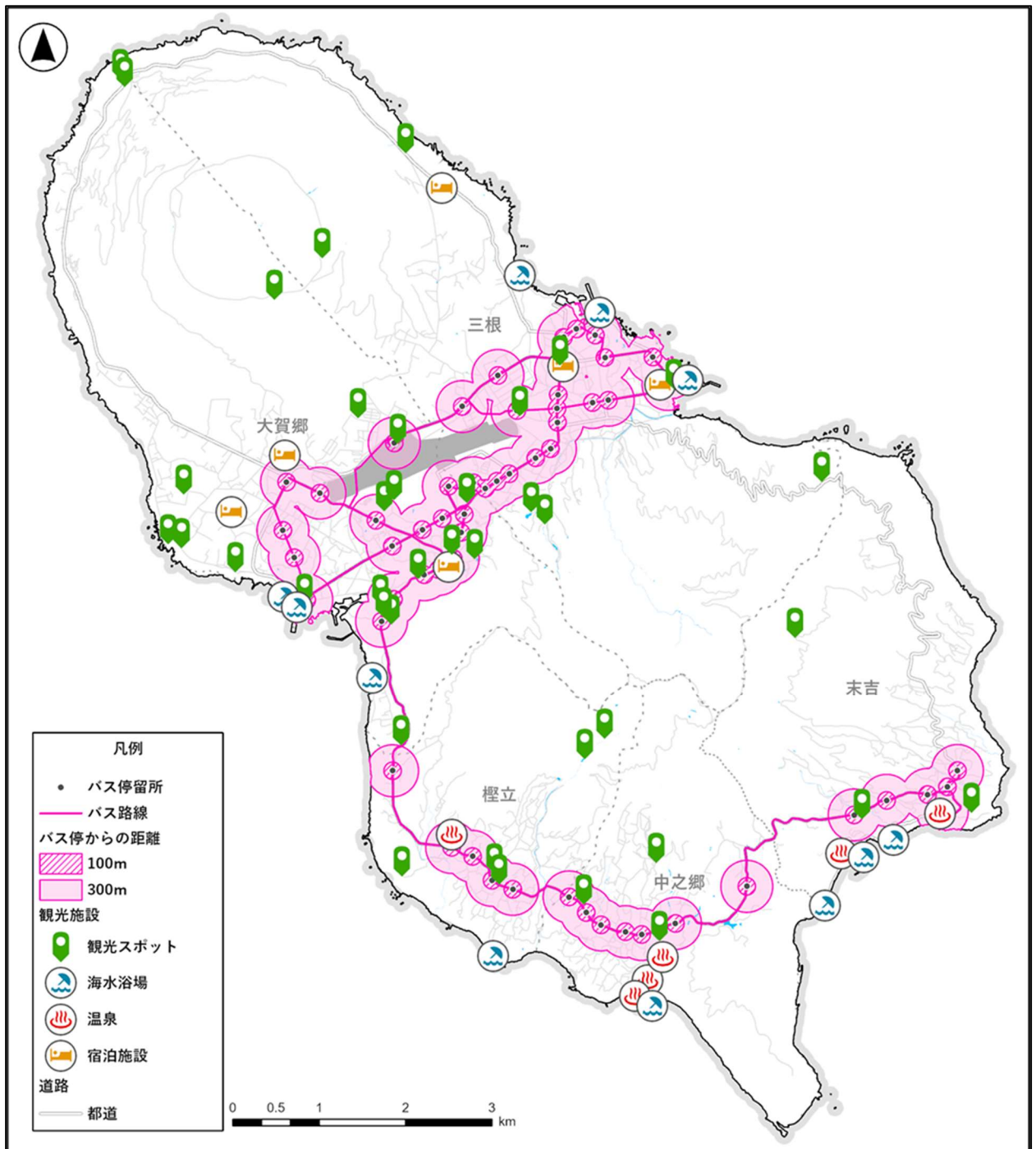
資料編



(5) 観光

1) 観光施設の立地

前項の都市機能施設は、路線バス沿線に分布していますが、観光施設については、路線バス沿線から離れて立地している箇所が多くあります。



<出典> 八丈町調べ 令和7年8月1日時点

図 3-11 観光施設の施設立地状況

表 3-3 観光施設とバス停との距離 (1/2)

施設分類		施設名	バス停との距離
宿泊施設	ホテル	八丈ビューホテル	－ (300m 圏外)
		リードパークリゾート八丈島	－
		リゾート シーピロス	◎ (100m 圏内)
	旅館	八丈島パークホテル	－
		旅館 やましたのおやど	◎
		長戸路旅館	○ (300m 圏内)
観光スポット		ホタル水路	－
		登龍峠展望	－
		和泉親水公園	－
		富士グラウンド	◎
		底土港 (船客待合所)	◎
		八丈民芸やました (黄八丈)	◎
		長友ロード (記念碑)	－
		八丈島空港	◎
		大越鼻灯台	－
		アロエ園	－
		南原スポーツ公園	－
		宇喜多秀家公と豪姫の像	－
		八重根港 (船客待合所)	◎
		八形山フリージア畑	－
		大渦浦園地	－
		大賀郷園地	○
		島酒の碑	○
		宇喜多秀家公の墓	◎
		プラザ公園	○
		優婆夷宝明神社	○
		ふるさと村	○
		ふれあい牧場	－
		南原千畳岩海岸	－
		八丈植物公園 八丈ビジターセンター	－
		八丈島歴史民俗資料館	◎
		陣屋跡 (大里玉石垣)	◎
		大坂トンネルの展望	－
		服部屋敷跡	◎
		六日ヶ原砂丘 (黒砂)	－

<凡例>◎：100m 圏内、○：300m 圏内、－：300m 圏外

<出典>八丈町調べ (令和 7 年 8 月 1 日時点)

1

はじめに

2

方向性
まちづくりの

3

現況と課題

4

目標・
方針・
施策

5

計画の推進

資料編



表 3-4 観光施設とバス停の距離 (2/2)

施設分類	施設名	バス停との距離
観光スポット	本場黄八丈会館	◎ (100m 圏内)
	唐滝	— (300m 圏外)
	硫黄沼	—
	黄八丈めゆ工房	◎
	裏見ヶ滝	○ (300m 圏内)
	えこ・あぐりまーと	—
	ポットホール	—
	八丈島灯台	—
	名古の展望	○
海水浴場	底土海水浴場	◎
	垂戸湾	—
	神湊 (砂っぱ)	○
	ヤケンヶ浜	○
	旧八重根	◎
	横間ヶ浦	—
	乙千代ヶ浜	—
	藍ヶ江	—
	洞輪沢	—
	旧南国温泉ホテル下	—
	汐間海岸	—
温泉	檜立向里温泉「ふれあいの湯」	○
	中之郷温泉「やすらぎの湯」	—
	中之郷温泉足湯さらめき	—
	末吉温泉「みはらしの湯」	◎
	洞輪沢温泉	—
	裏見ヶ滝温泉	—

<凡例>◎：100m 圏内、○：300m 圏内、—：300m 圏外

<出典> 八丈町調べ (令和 7 年 8 月 1 日時点)

2) 観光動向

本町への来島手段には、空路と海路があります。増加傾向にあった平成 29（2017）年に年間 12 万人を超えましたが、令和 2（2020）年の新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。その後、令和 4（2022）年には、年間 10 万人を超えるまで回復しています。

月別では、夏季（7月～8月）の来島者数が多く、時期により観光客数の変動が大きいいため、観光需要への柔軟な対応が求められています。

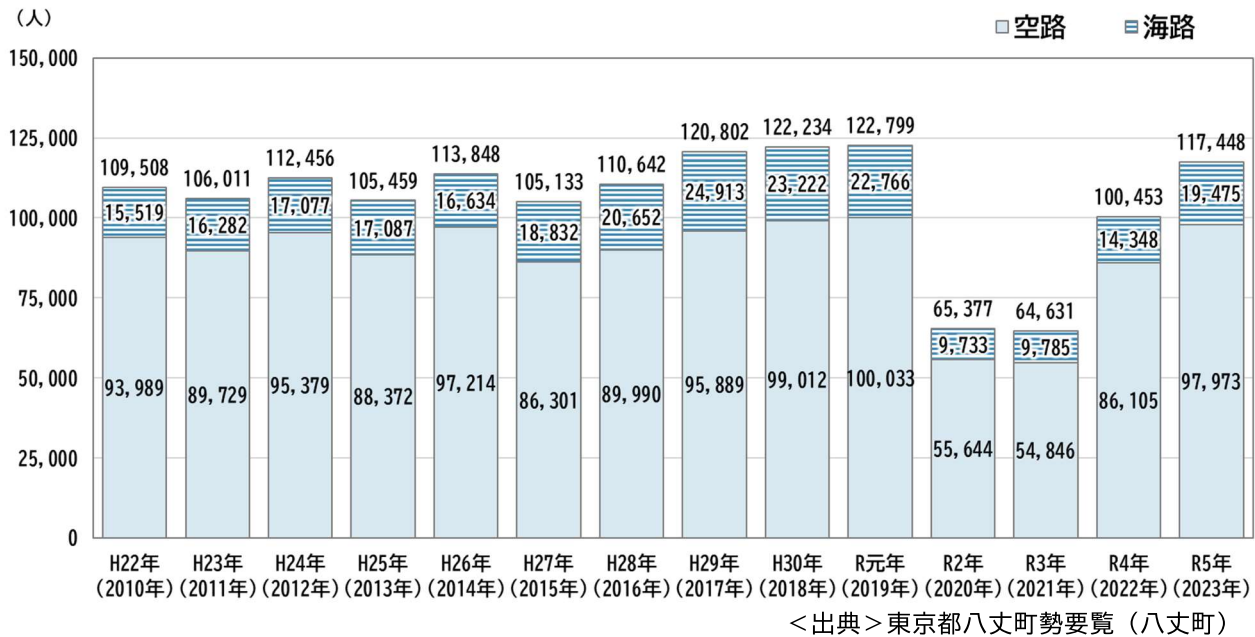


図 3-12 航路別来島者数の推移

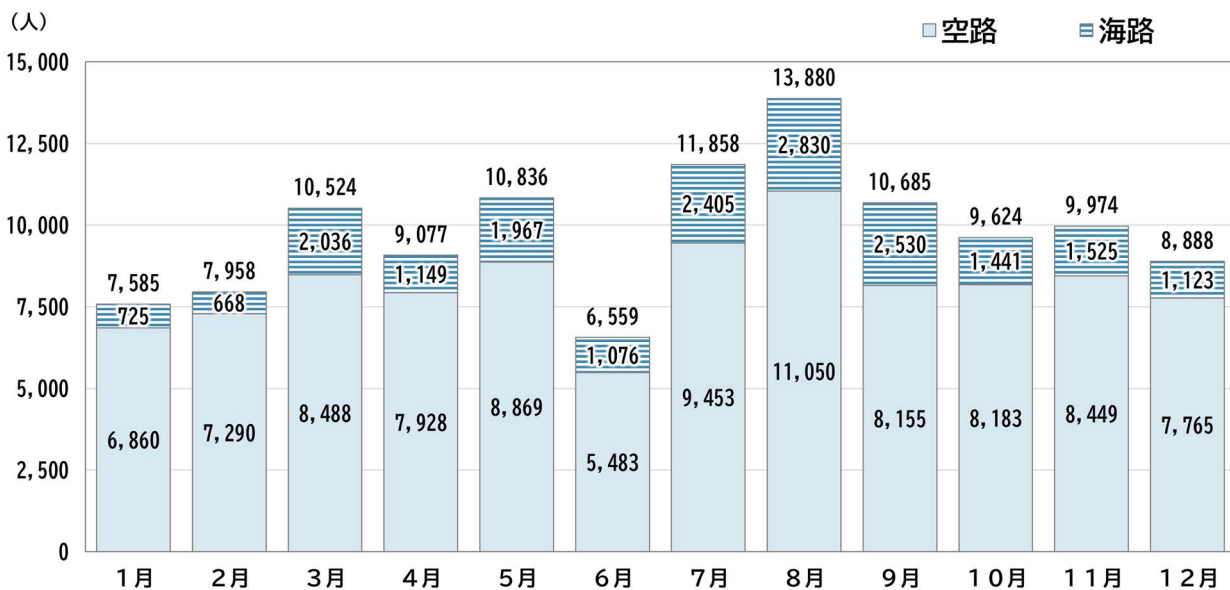


図 3-13 航路別来島者数の月別推移<令和 5（2023）年 1 月～12 月>

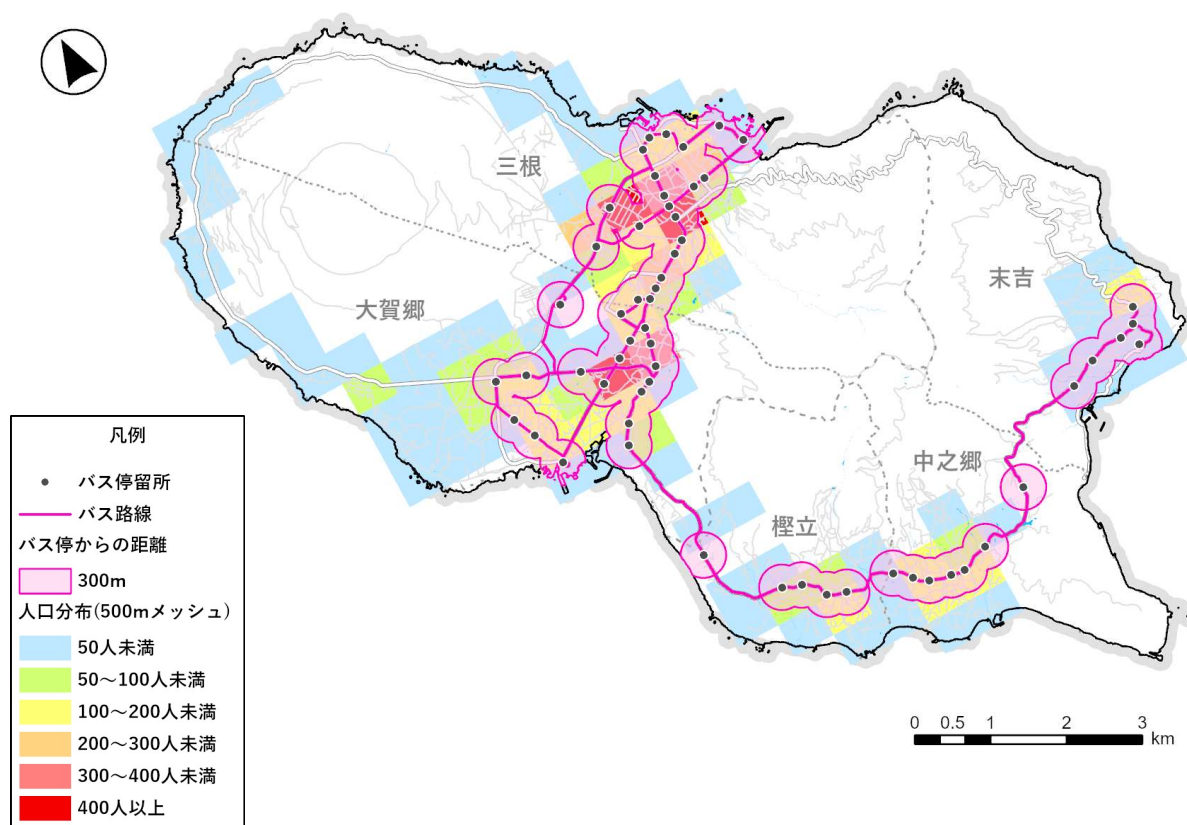


3-2 地域公共交通サービス

(1) 町営バス

1) カバー率

以下に、町営バスの「停留所勢力圏図」を示します。これは町営バスの停留所から 300m 半径を明示したもので、その半径内にどれくらいに人が住んでいるか、つまりどれくらいの人にサービスを届けられているかを測るための指標となります。本町においては、令和 2（2020）年時点で総人口の 70.1% の住民がこの勢力圏内に居住していることがわかります。



	総人口	町営バス カバー人口	町営バス カバー率
令和 2 年(2020 年)	7,042 人	4,935 人	70.1 %
令和 12 年(2030 年)	6,255 人	4,373 人	69.9 %

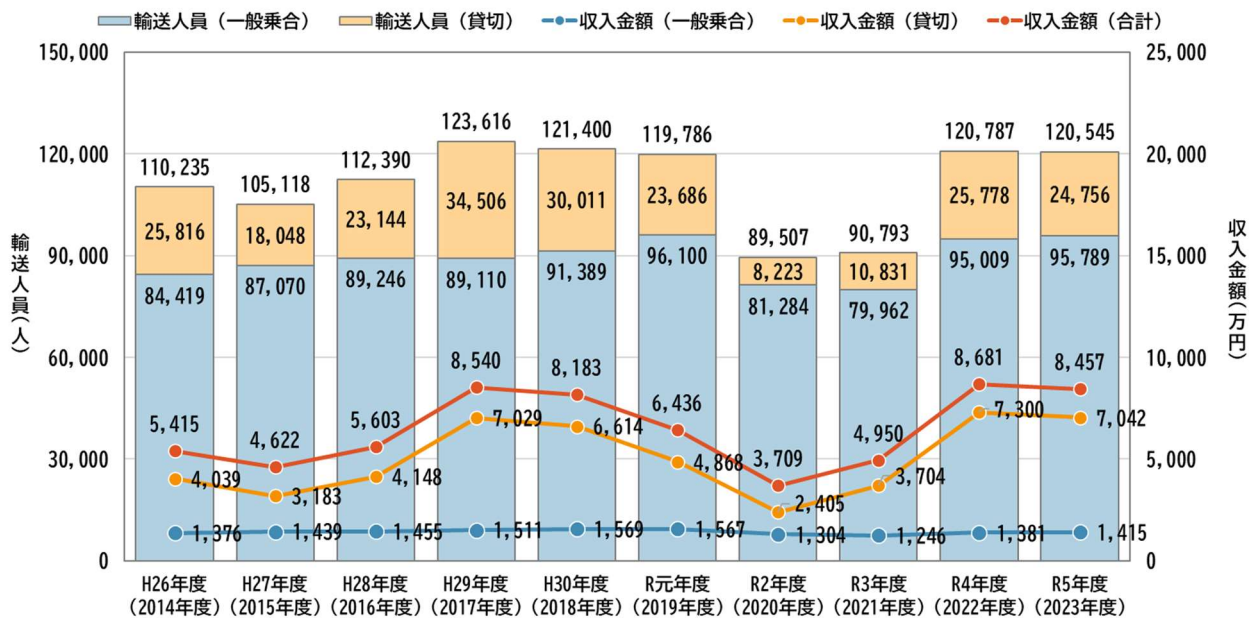
図 3-14 停留所勢力圏図と町営バスカバー率

2) 利用実績

町営バスでは、一般乗合（路線バス）の他に団体客向けの貸切運行をおこなっています。

一般乗合・貸切ともに輸送人員は、令和2（2020）年度の新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。その後、コロナ禍前の水準である約12万人まで回復していますが、貸切の輸送人員はピーク時の水準には届いていません。

収入金額は、一般乗合についてはほぼ横ばいで推移しているものの、貸切についてはコロナ禍での減少を含め変動がみられます。貸切運行による収入は全体の約8割を占めており、町営バスの収益の柱となっています。他方、営業費用は両事業の収入合計を大きく上回り、一般会計補助金等の営業外収益に頼る収益構造となっています。



<出典> 東京都八丈町勢要覧（八丈町）

図 3-15 町営バスの輸送人員と収入金額

3) 運行状況および今後の見通し

町の特性上、繁忙期と閑散期で利用者数に大きな差がある中で、通院・通学など日常のニーズに合わせて路線バスの運行を最適化させ、人口が減っている坂上地域も含め一定のサービス水準で網羅的な運行ができるよう運行が続けられています。

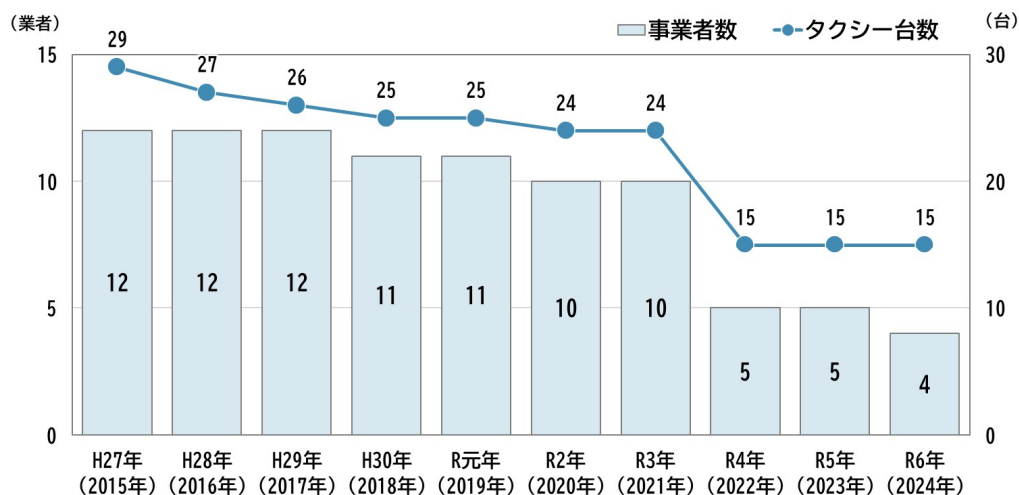
今後人件費や燃料費の高まりによる運行費の高騰や、さらなる人口減少が見込まれる中で、現状のサービスを維持できるよう運行体系を引き続き検討をしていく必要があります。



(2) タクシー

1) 事業者数と台数の推移

町内のタクシー事業者は、減少を続けており、令和4（2022）年には前年の10事業者から5事業者まで半減し、それに伴い、事業者が保有するタクシー台数も大きく減少しています。現在、令和6（2024）年は、4事業者15台となっています。

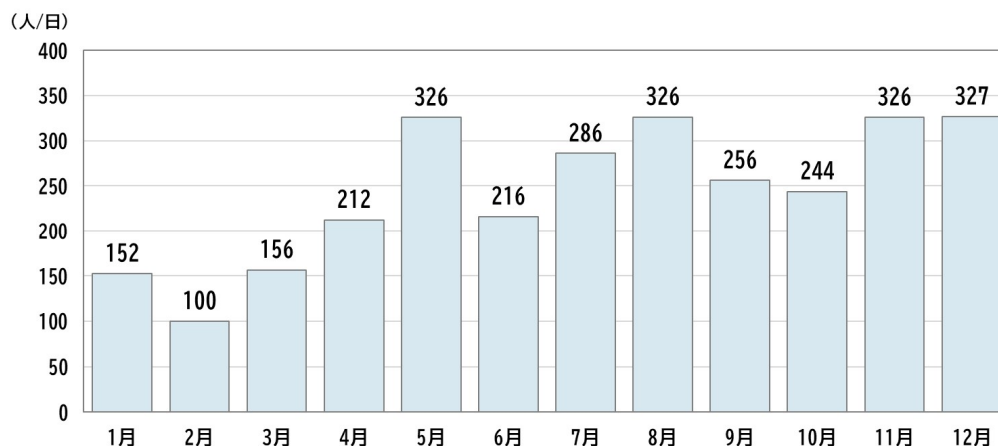


<出典>東京都八丈町勢要覧（八丈町）

図 3-16 タクシーの事業者数とタクシー台数

2) 利用実績

コロナ禍後の令和4（2022）年の月別の1日当たりの平均乗客数を見ると、5月の大型連休といった繁忙期と、1～3月の閑散期の利用者数の差が大きく、経営において車両や運転者の増減の難しさが窺えます。



<出典>令和4（2022）年町内タクシー事業者ヒアリング（4社の合計値）

図 3-17 タクシーの月別の1日あたり平均乗客数<令和4（2022）年>

3) 事業者ヒアリング

タクシー事業者の実態を把握するため、令和4（2022）年に町内のタクシー事業者4社にヒアリング調査を行いました。課題としては、5月の大型連休や夏季の繁忙期に毎年タクシーが不足する状況が継続しており、さらに朝方の病院移動などは観光客の利用時間帯と重なっていることから、タクシー利用ができなくなる懸念があること、また、運転手の高齢化や乗客の減少等があげられています。ヒアリング調査の概要は以下のとおりです。

表 3-5 ヒアリング結果

	A 社	B 社	C 社	D 社
利用状況	<繁忙期> 来島者の空港・港、ホテル利用 <閑散期> 島内高齢者の午前中の病院・スーパー利用	<繁忙期> 来島者の空港・港利用 <閑散期> 島内高齢者の午前中の病院、役場、スーパー利用	年間を通じて島内高齢者の利用	<繁忙期> ホテル利用 <閑散期> 島内高齢者の病院、温泉利用
保有車両台数	6 台	2 台	1 台	1 台
稼働状況	<繁忙期：8 月> 約 60 件/日・台	<繁忙期：8 月> 約 3 件/日・台	<繁忙期：8 月> 約 2 件/日・台	<繁忙期：8 月> 約 4 件/日・台
	<閑散期：2 月> 約 40 件/日・台	<閑散期：2 月> 約 1 件/日・台	<閑散期：2 月> 約 1 件/日・台	<閑散期：2 月> 約 2 件/日・台
課題	○ 運転手不足 ○ 電話対応人手不足（繁忙期） ○ 運転手高齢化 ○ 乗客の減少	○ 運転手不足 ○ 運転手高齢化 ○ 車両の老朽化 ○ 燃料の高騰 ○ 閑散期の乗客減少による採算悪化	○ 車両の老朽化	○ 運転手高齢化
興味のある分野	○ 相乗り ○ デマンド ○ 自動運転	○ 乗合 ○ 相乗り ○ デマンド	-	-
必要なサポート	○ 行政による財政支援 ○ 技術的サポート ○ 免許取得支援 ○ 同業他社との連携	○ 行政による財政支援 ○ 同業他社との連携	-	-

※乗 合：複数の乗客が異なる地点で乗車し、それぞれ異なる目的地へ送迎するサービス

相 乗 り：出発地が同じ（空港など）複数の乗客を同じ方面（異なる目的地）へ送迎するサービス

デマンド：路線バスのような固定路線であるが、事前予約があるときだけ運行するサービス



(3) 移送サービス（福祉有償運送）

1) 社会福祉協議会による福祉有償運送の事業概要

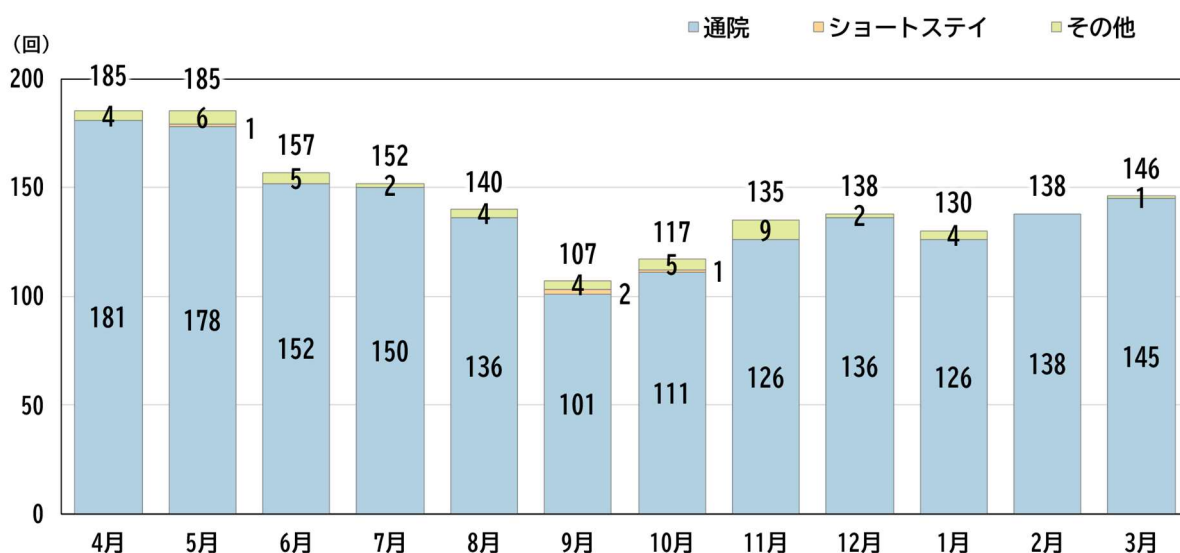
社会福祉法人八丈町社会福祉協議会では、公共交通機関での移動が困難な町民の移動を確保するため、移送サービス事業を行っています。

表 3-6 社会福祉協議会による移送サービス事業の概要

項目	概 要
利用対象者	○ 介護保険法における「要介護者」 ○ 身体障害者福祉法において定められる「身体障害者」 ○ その他身体的・精神的事由により単独での移動・公共交通機関の利用が困難な者
利用可能日時	○ 月～金の 9 時～11 時 45 分および 13 時 10 分～17 時を基本に地域ごとに設定
運行台数	○ 3 台（1 台につき車いす 1 台を積載可能）
料金体系	○ 坂下・坂上地域内外の利用範囲に応じて片道 400 円～600 円
利用目的	○ 通院（歯科含む）、ショートステイへの送迎、島外への通院や転院に係る空港送迎

2) 福祉有償運送の利用実績

令和 6 年度における移送サービスの利用実績は、多い月で 185 回、少ない月で 107 回となっています。利用目的のほとんどが通院であり、短期入所生活介護（ショートステイ）への送迎やその他の目的での送迎はごく少数に留まっています。



<出典> 八丈町社会福祉協議会

図 3-18 移送サービス事業の利用実績（令和 6 年度）

3) 島内における移送サービスの課題

令和7年(2025年)に、島内の移送サービスの現状と課題を把握するため、八丈町社会福祉協議会にヒアリング調査を実施しました。福祉有償運送のサービス提供において人員・時間の確保が難しく、まれに予約を断るケースも発生します。また、運休日となる土日の通院や私的利用(買物・飲食等)の需要に対しては、民間輸送サービスが対応していますが、島内の民間輸送事業者は現在1社のみであり、予約が取りにくい状況もみられます。車いす利用者や介助が必要な方の移動利便性の向上には、課題が残っています。

1

はじめに

2

まちづくりの
方向性

3

現況と課題

4

目標・
方針・
施策

5

計画の推進

資料編



(4) スクールバス

1) 利用実績

現在、町が所有するバス車両を使用し、民間事業者への委託によりスクールバスを運行しています。末吉地域から三原小・中学校までの通常運行に加え、町内の各小・中学校の学校行事や部活動行事のための運行も行われています。特別支援学級に通う児童・生徒については、学区を跨いで登校する際に路線バスを利用するケースもみられます。



図 3-19 スクールバスの運行ルート

表 3-7 スクールバスの運行概要

項目	概要
運行日時	○ 運行は通学時 7 時 40 分～7 時 55 分を基本とする 4 パターン ※便数・時刻は学校側と運行事業者が綿密に連携し調整
運行台数	○ 1 台（八丈町が所有する 29 名定員のバス）
運行主体	○ 民間タクシー事業者へ委託
運行体系	○ 末吉地域から三原小・中学校までの 1 ルート ○ 通常運行時間外には学校行事・部活動行事のための利用が可能

<出典> 八丈町教育課

2) 今後の見通し

現在、スクールバスの通常運行は、末吉地域から三原小・中学校までの 1 ルートのみで、利用している児童・生徒数は限られていますが、将来的に町内の小・中学校の統廃合が見込まれる場合には、各地域の児童・生徒数に応じた適切な運用方法・ルートの検討が求められます。

(5) 町の移動支援事業

1) 高齢者向け移動支援事業

町では高齢者の公共交通利用を支援するため、昭和 58（1983）年より「八丈町老人優待乗車券事業」を実施しています。対象は満 65 歳～69 歳の町民で、一定費用の負担で町営バスの利用が可能です。また、満 70 歳以上の方は、東京都が運営する「東京都シルバーパス」の申請で同様のサービスを受けることができます。

表 3-8 高齢者向け移動支援事業の概要

制度名	対象	実施主体	費用
八丈町老人優待乗車券事業	満 65 ～ 69 歳の八丈町民	八丈町	住民税が非課税または課税で合計所得金額 135 万円以下：1,000 円
東京都シルバーパス制度	満 70 歳以上の東京都民	東京都	上記以外：20,510 円

2) 障がい者向け移動支援事業

町では障がいがある方の移動を支援するため、平成 30（2018）年より「八丈町重度心身障がい者タクシー利用助成事業」を実施しています。対象者は以下の通りで、1 枚あたり 500 円の助成券を 1 月あたり 4 枚交付しています。令和 6（2024）年度は 23 名が交付を受けています。

- 対象者：
- ・身体障害者手帳を保有しており、肢体不自由 2 級以上かつ常時介助が必要な方又は視覚障がい 2 級以上かつタクシー乗降の際に介助が必要な方
 - ・愛の手帳を保有しており 2 度以上かつ移動に常時介助が必要な方

3) 今後の見通し

上述のような取り組みがある一方で、自宅からバス停までの坂道の移動が難しい方や、院内移動時の付き添いも必要な方など、多様なニーズに応えていくことが求められています。デマンドタクシーの活用や、ドライバー資格と介護資格を保有する人材の確保・育成についても、検討していく必要があります。



(6) 実証事業

1) 事業概要

本町の将来の島内交通体系の検討に向け、令和4（2022）年度から東京都が実施主体となり実証事業を行っています。

令和4（2022）年度は「①島民向けの予約制乗合タクシー実証事業」、令和5（2023）年度及び令和6（2024）年度には、「①AI デマンドタクシー実証運行」、「②シェアリングモビリティ実証事業」、「③自動運転バス実証運行」を、令和7（2025）年度には、「①AI デマンドタクシー実証運行」、「②自動運転バス実証運行」を実施し、毎年度、事業の改善を行っています。



図 3-20 実証事業の概要（令和7年度）

2) AI デマンドタクシー

<概要>

令和 4（2022）年度に予約制乗合タクシーとして実証を開始し、翌年度からタクシーと乗合バスの長所を掛け合わせた、AI によるリアルタイムな配車計算を行う乗合輸送サービスである AI デマンドタクシーとして実証を行っています。実証では、「島民の移動ニーズに応じた日常生活に必要な移動手段の検討」及び「繁忙期における来島者の回遊性の向上」に寄与するモビリティ・サービスとなるかを検証しています。

最新の実証の概要は以下のとおりです。

表 3-9 AI デマンドタクシーの実証概要（令和 7 年度）

項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 島民の移動ニーズに応じた日常生活に必要な移動手段の検討 ○ 繁忙期における来島者の回遊性の向上
対象地域	○ 坂下地域、坂上地域
運行・予約受付時間帯	○ 運行日時 月～日・祝日 8:45～18:00 ※9 月以降は木運休 ○ 電話予約受付日時 月～金 9:00～17:00（9 月以降は 9:00～15:00） ※運休日の平日を除く ○ Web 予約受付日時 月～金・土日祝日 24 時間対応
車両	○ ジャンボタクシー
運行方法	○ 任意乗降運行（ドアツードア）※ただし、システムの予約を容易にするための乗降ポイントを設置 ○ 利用者からの予約（電話 or WEB）を受け、AI デマンドシステムを活用しタクシー事業者が最適化された運行を実施。ジャンボタクシーを用いた乗合事業を想定。
運賃	○ おとな 500 円/回（大坂トンネルを通過すると 1,000 円） ○ 高校生以下 100 円/回（大坂トンネルを通過した場合も 100 円） ○ 八丈島まるっと観光周遊フリーパス 4,500 円（1 日乗り放題券：3,500 円） ○ 高齢者割引回数券（65 歳以上）：3,000 円/10 回 ○ 1 か月乗り放題チケット 8,000 円/回

<利用者数>

利用者数は、年々増加傾向にあり、令和 6（2024）年度では、坂下地域で 1 日あたり 21.2（人/日）、坂上地域で 1 日あたり 8.5（人/日）が利用しています。

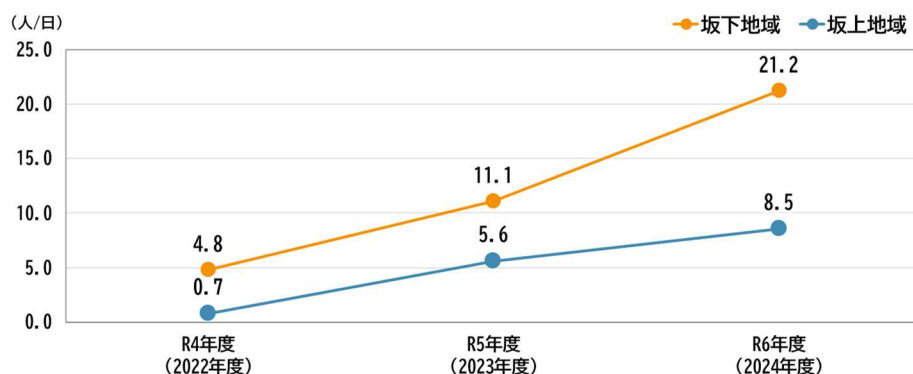


図 3-21 利用者数の推移



<アンケート調査結果（令和6年度） ※抜粋>

実際に AI デマンドタクシーを利用した方のアンケート結果を見ると、利用満足度（非常に満足、または、やや満足と回答した方の割合）は97%と非常に高く、運賃（500 円）については74%が適切と回答しています。

一方で、島民アンケートでは、利用したことのない方が75%と多く、不満や利用しない理由としては、「自家用車で移動できるから」を除くと、「予約の方法がわかりにくい」や「利用したい時間帯に走っていない」といった理由が多いです。

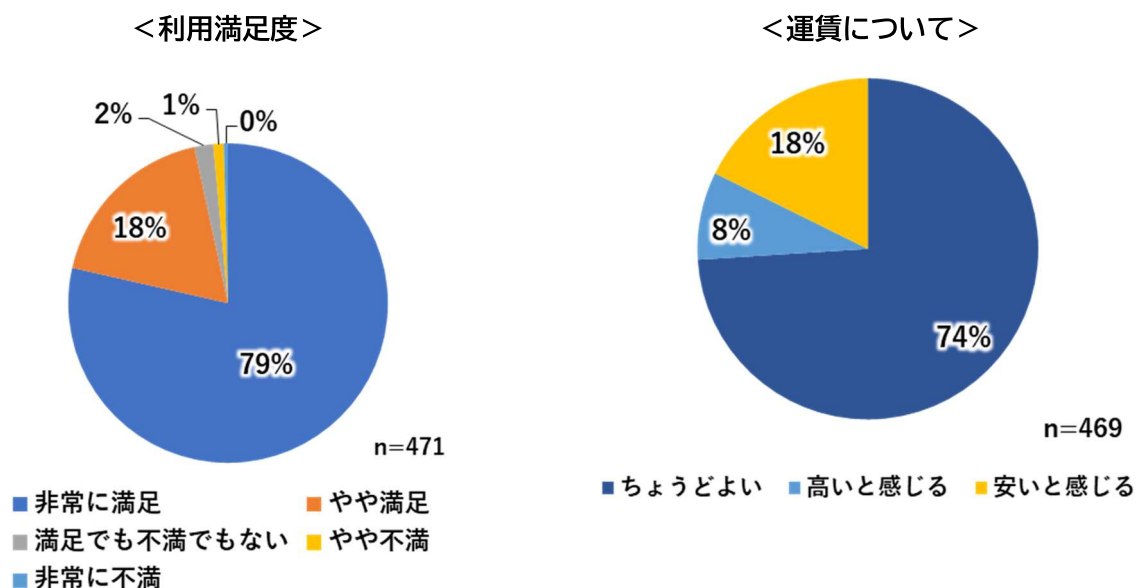


図 3-22 利用者アンケートの結果（令和6年度） ※抜粋

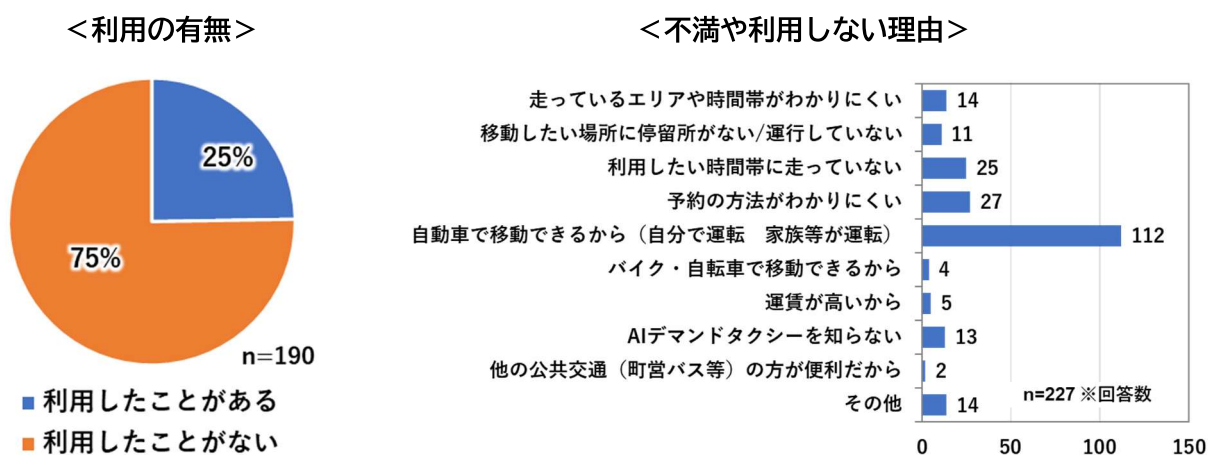


図 3-23 島民アンケートの結果（令和6年度） ※抜粋

3) シェアリングモビリティ

<概要>

シェアリングモビリティとは、個人が所有するのではなく、共有（シェア）することを原則とするモビリティです。実証では、「中心市街地における移動の利便性向上」に寄与するモビリティ・サービスとなるかを検証しています。令和 5（2023）年度は電動バイクと電動トライク、令和 6（2024）年度は電動アシスト自転車による実証を行っています。

各年度の実証の概要は以下のとおりです。

表 3-10 シェアリングモビリティの実証概要（令和 5 年度）

項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 中心市街地における移動の利便性向上
対象地域	○ 坂下地域
利用可能時間帯	○ ポート設置施設の営業時間
車両	○ 電動バイク：30 台 電動トライク：4 台
料金	○ 一時利用：（電動バイク）15 分 200 円 （電動トライク）15 分 400 円 ○ 一日利用：（電動バイク）2,000 円 （電動トライク）4,000 円
ポート設置箇所	○ 7箇所（八丈島空港、八丈島観光協会、リードパークリゾート八丈島、八丈ビューホテル、縁日、八丈島シーダイブ、ロッジオーシャン）



表 3-11 シェアリングモビリティの実証概要（令和 6 年度）

項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 島民の中心市街地における移動の利便性向上
対象地域	○ 坂下地域
利用可能時間帯	○ 24 時間 ※夜間の利用は推奨しないことを情報発信
車両	○ 電動アシスト自転車：20 台
料金	○ 一時利用：30 分 275 円 ○ 一日利用：2,200 円
ポート設置箇所	○ 7箇所（八丈ビューホテル、八丈島観光協会、縁日、八丈島シーダイブ、底土港2か所、ロッジオーシャン） 

<電動バイクと電動トライクの主な調査結果（令和5年度）>

1) 利用者数

実証事業期間中（2023年9月29日～2024年2月29日 計154日間）における総利用者は700人（電動バイク：529人、電動トライク：171人）でした。利用状況から、連休中や年始の祝日といった来島者が多くなる期間に利用者数が増加する傾向がありました。

2) 利用者アンケート

アンケート調査より、ポートの設置箇所の利便性について、「便利であった」「どちらかという便利であった」と回答した方が全体の92%を占め、設置箇所の利便性は高かったと考えられます。乗り心地の満足度は、「満足」「どちらかという満足」の回答と、「どちらかという不満」「不満」の回答がそれぞれ概ね半数となり、不満の理由としては、モビリティの乗車中に危険を感じたことが「少しあった」、「多々あった」と回答した方が全体の70%を占めており、乗車時の安全性に課題がみられたことが要因と考えられます。

今後の利用意向については、「利用したい」「どちらかという利用したい」と回答した方が全体の81%を占めていることから、安全面での課題を解決し、導入の検討を進める必要性が窺えます。

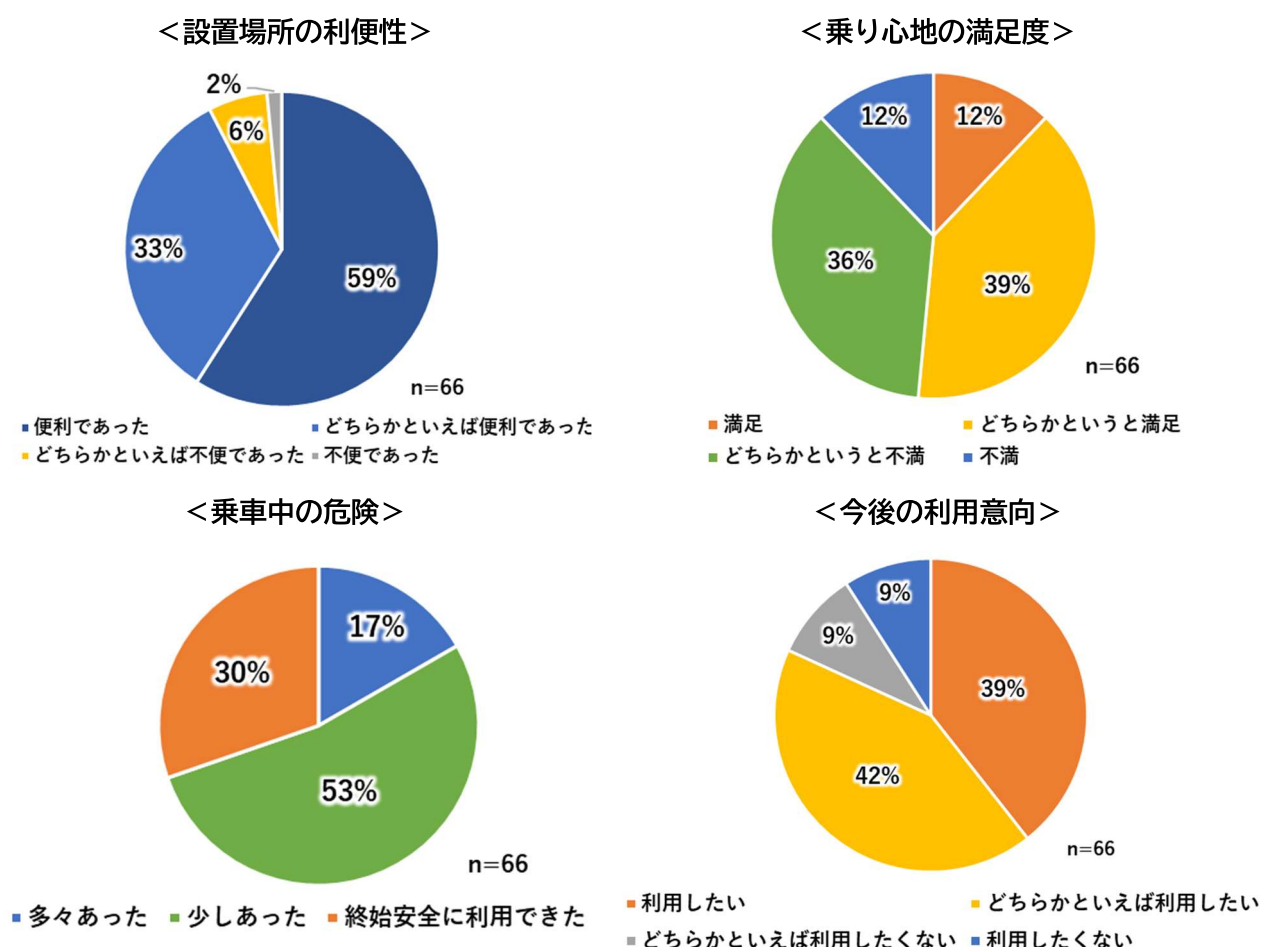


図 3-24 利用者アンケートの結果（令和5年度） ※抜粋



<電動アシスト自転車の主な調査結果（令和6年度）>

1) 利用者数

実証事業期間中（2024年7月17日～2025年2月28日 計227日間）における総利用者は1,704人であり、観光施設、飲食店が集中する三根エリアを中心に利用されています。

2) 利用者アンケート

アンケート調査より、サービスへの満足度について、「満足」「どちらかといえば満足」と回答した方が全体の85%を占め、満足度は高かったと考えられます。利用した理由は「島内の移動手段がなかったから」との回答が最も多く、島内の周遊観光に寄与したことが窺えます。一方で、利用料金については64%が妥当であると回答していますが「高いと感じる」方も一定数以上いることがわかります。

今後の利用意向については、「利用したい」「どちらかという利用したい」と回答した方が全体の91%を占めていることから、利用料金の妥当性を検討し継続的なサービス提供を検討する必要性が窺えます。

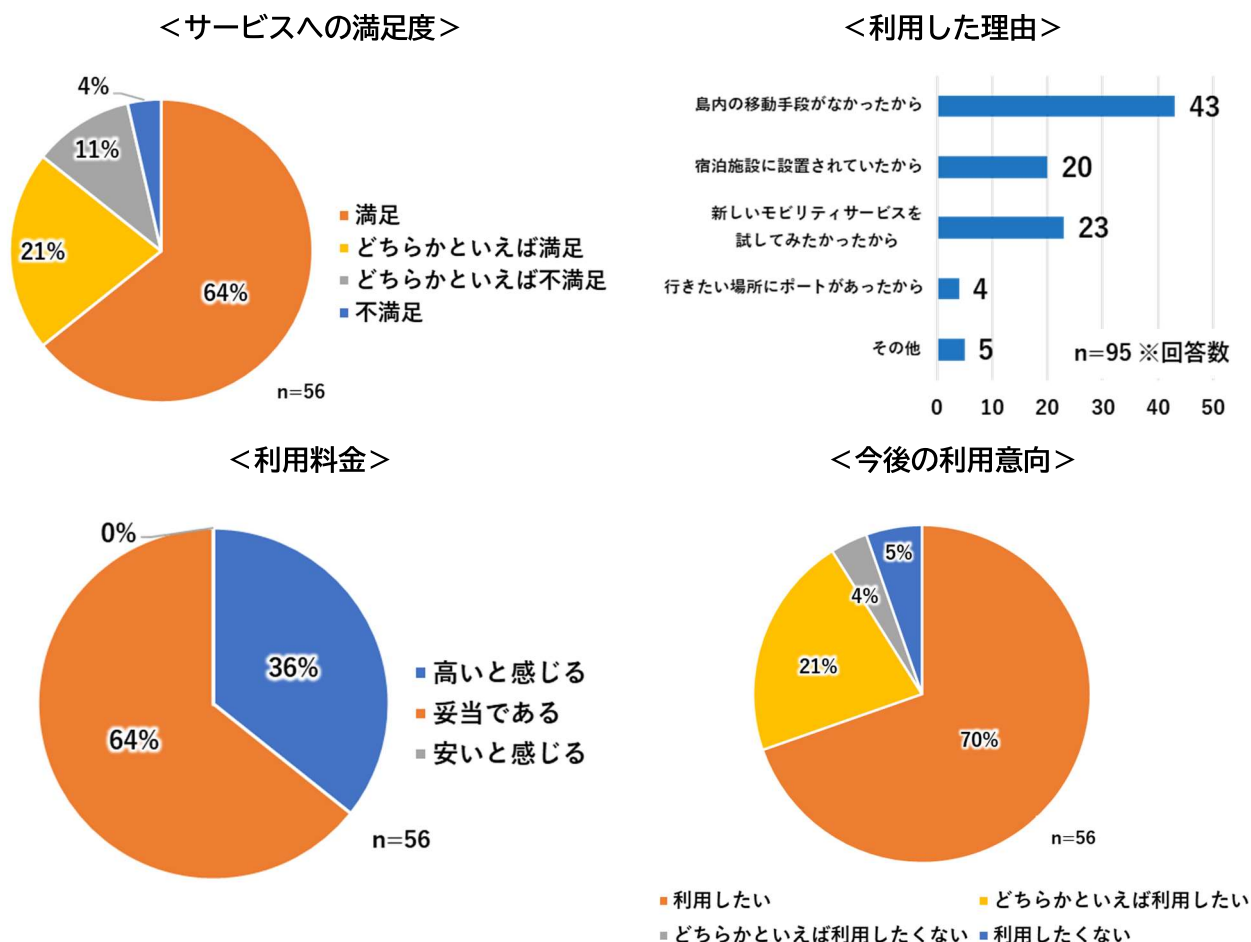


図 3-25 利用者アンケートの結果（令和6年度） ※抜粋

4) 自動運転バス

<概要>

自動運転バスとは、ハンドルやアクセル・ブレーキ等の運転操作を人が行わずに、自動で走行することができるバスです。ドライバーが乗車しますが、基本的な運転操作は自動運転システムにより実証運行を行いました。本実証では、「空港、港を含む中心市街地の回遊性の向上」に寄与するモビリティ・サービスとなるかを検証しています。

実証の概要は以下のとおりです。

表 3-12 自動運転バスの実証概要（令和5年度）

項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 島しょ地域における人口減少など地域特有の課題に対し、自動運転技術を活用した交通課題解決の可能性を検証するため
対象地域	○ 坂下地域（八重根港～八丈島空港～神湊（底土）港）
運行状況	○ 【運行日】2023年10月14日（土）～2023年10月27日（金）（日・木運休） ○ 【運行時間】8:50～17:30（金曜日は17:55） ○ 【便数】9便
車両	○ 日野自動車ポンチョ （試乗定員13人） 
運賃	○ 無料
運行ルート	 出典: NTTインフラネットの基図に対して、運行経路を追記して作成



表 3-13 自動運転バスの実証概要（令和6年度）

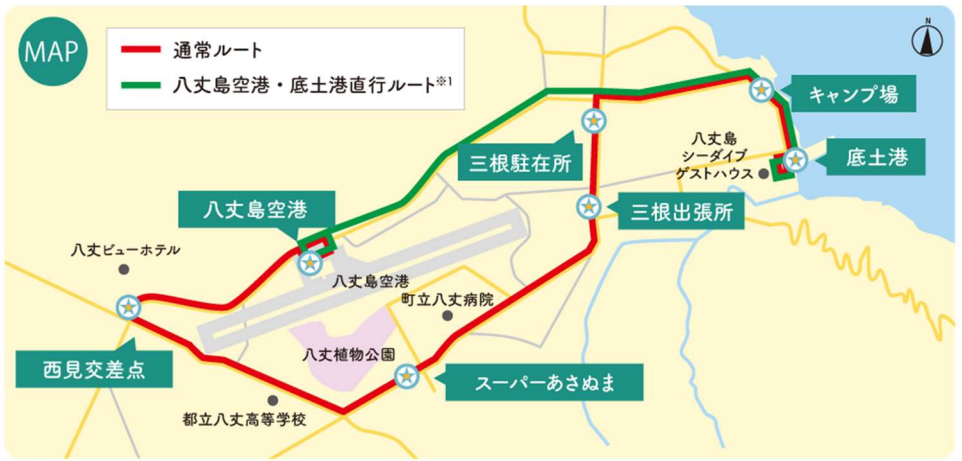
項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 繁忙期における、空港、港を含む中心市街地の回遊性の向上
対象地域	○ 坂下地域（八丈島空港～神湊（底土）港）
運行状況	○ 【運行日】2024年7月20日（土）～2024年8月16日（金）（水・木運休） ○ 【運行時間】8:10～17:35 ○ 【便数】八丈島空港⇄神湊（底土）港間を直行ルート1往復、通常ルート4往復
車両	○ 日野自動車ポンチョ（乗客定員26人） 
運賃	○ 指定の2日間乗り放題で 大人500円 中学生以下100円 ※AI デマンドタクシーの1回利用券つき ○ 島民：広報はちじょう折り込みのチラシ持参により無料
運行ルート	 MAP — 通常ルート — 八丈島空港・底土港直行ルート※1 八丈島空港 八丈島海ダイビングゲストハウス 底土港 三根駐在所 三根出張所 八丈ビューホテル 町立八丈病院 八丈植物公園 都立八丈高等学校 西見交差点 スーパーあさぬま キャンプ場 ※1：八丈島空港・底土港直行ルートでは、八丈島空港と底土港のみに停車します。

表 3-14 自動運転バスの実証概要（令和 7 年度）

項目	概 要
対象者	○ 島民と来島者
目的	○ 坂上地域の走行を見据えた技術検証
対象地域	○ 檜立地域～末吉地域（坂下地域～檜立地域間は手動での運行）
運行状況	○ 【運行日】2025 年 7 月 19 日（土）～2025 年 8 月 17 日（日）（火・木運休） ○ 【運行時間】10:00～17:50 ○ 【便数】4 便（通常バスを含め 11 便）
車両	○ 日野自動車ポンチョ （乗客定員 34 人） 
運賃	○ 来島者：AI デマンドタクシーチケット（乗車券（1 回分）、1 か月乗り放題チケット、高齢者割引回数券、八丈島まるっと観光周遊フリーパス、1 日乗り放題券）の購入により、無料 ○ 島民：広報はちじょう折込みのチラシ持参により無料
運行ルート	



<自動運転バスの主な調査結果（令和6年度）>

1) 利用者数

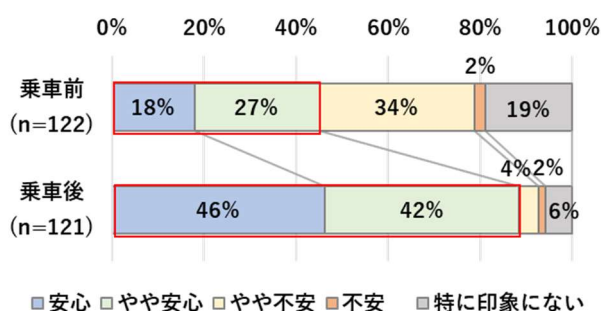
計 19 日の実証事業期間中、340 人が利用しました。（8/16（金）は台風接近に伴い運休）

2) 利用者アンケート

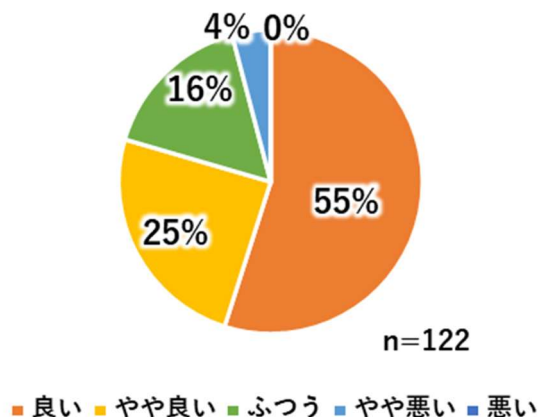
アンケート調査より、自動運転バスに対する乗車前後での印象の変化について、「安心」「やや安心」と回答した方が、乗車前 45%から乗車後 88%に増加し、実際に乗車することで印象が大きく変わることが窺えます。乗り心地については「良い」「やや良い」と回答した方が全体の 80%を占めています。

今後の利用意向については、99%の方が「利用したい」と回答しており、特に「空港・港への移動」や「観光地・観光施設への移動」のニーズが確認できました。

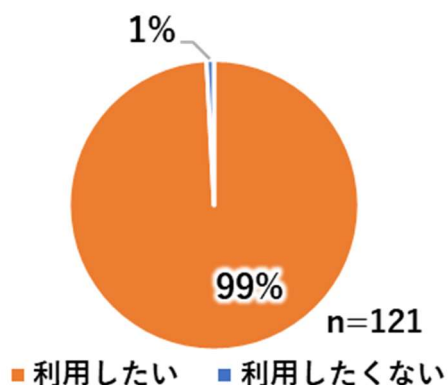
<自動運転バスの乗車前後での印象の変化>



<自動運転バスの乗り心地>



<今後の利用意向>



<どのような場面で利用したいか>

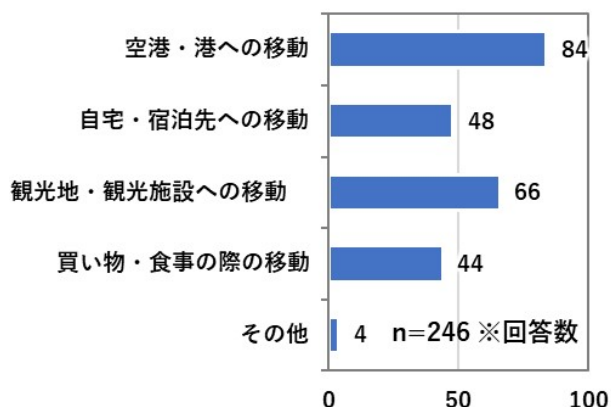


図 3-26 利用者アンケートの結果（令和6年度） ※抜粋

| 3-3 | ニーズ調査

(1) 島民向けアンケート調査

住民の移動ニーズを把握するため、令和4年度に島民向けアンケート調査を行いました。主な結果は以下のとおりです。

1) 免許の有無と送迎を頼める人の有無

島民の2割程度が、「運転できない」状況です。また、約3割の方が送迎を頼める状況になく、今後、送迎を担う世代の人口減少が進むにつれさらに、地域公共交通に頼らなければならない方が増加することが予想されます。

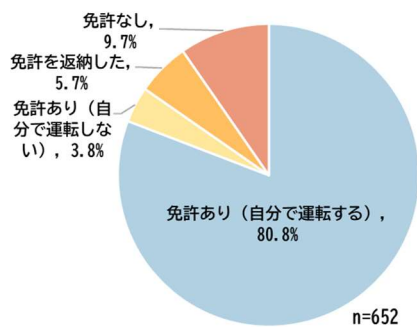


図 3-27 免許の有無

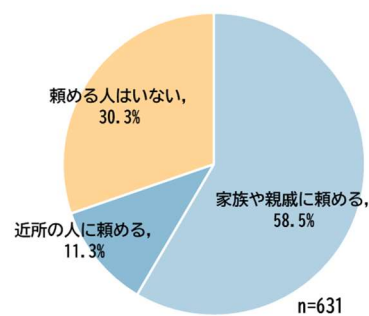


図 3-28 送迎を頼める人の有無

2) 移動動向

買物目的では「三根地域及び大賀郷地域」に集中し、通院目的では「三根地域」の町立病院に集中しています。「三根地域及び大賀郷地域内」の移動だけではなく、高齢者の多い「他地域」から「三根地域及び大賀郷地域」への移動手段を効率的に確保することも重要です。

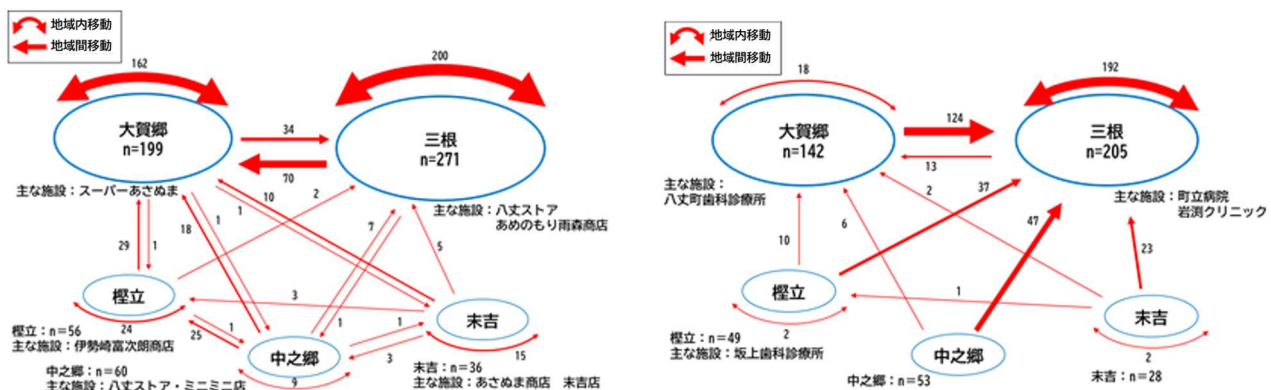


図 3-29 移動動向（買物：左図、通院：右図）

(2) 来島者向けアンケート調査

来島者の移動ニーズを把握するため、令和4年度に来島者を対象とした、アンケート調査を行いました。主な調査結果は以下のとおりです。

1) 島内での移動手段

島内での移動手段の約6割がレンタカー、タクシー・知人送迎・徒歩が約1割となっており、地域公共交通の利用は少ないです。また、島内移動について、約3割の方は事前調査なしに来島しています。

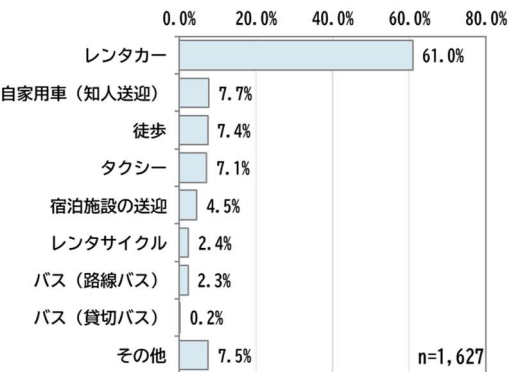


図 3-30 島内での移動手段

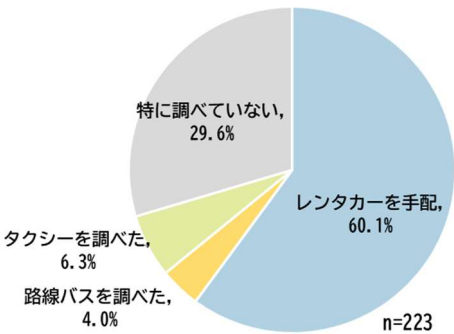


図 3-31 事前の島内交通の予約・検索

※n=1,627 は、移動件数の合計を集計した値。

2) 移動動向

空港⇒底土港(朝方に多い)が最も多い区間となっています。空港、港、宿泊施設、他、ふれあい牧場やみはらしの湯などの観光地を起終点とする移動も多くなっています。

表 3-15 移動先(上位)

移動回数上位地点間(全時間帯)		
出発地	目的地	回数
八丈島空港	底土港	32
八丈島空港	八丈富士ふれあい牧場	18
底土港	リードパークリゾート八丈島	17
底土港	八丈富士ふれあい牧場	16
底土港	末吉温泉 みはらしの湯	15
八丈島空港	リードパークリゾート八丈島	13
底土港	八丈ビューホテル	12
八丈富士ふれあい牧場	底土港	12
リゾート シービロス	底土港	11
リードパークリゾート八丈島	底土港	11
八丈富士	八丈富士ふれあい牧場	10
八丈島空港	八丈富士	10
末吉温泉 みはらしの湯	リードパークリゾート八丈島	8
八丈島空港	リゾート シービロス	8
底土港	八丈富士	7
八丈富士ふれあい牧場	南原千景岩海岸	7
リードパークリゾート八丈島	八丈富士ふれあい牧場	7
八丈ビューホテル	底土港	6
八丈富士ふれあい牧場	末吉温泉 みはらしの湯	6
八丈富士ふれあい牧場	八丈植物公園	6
八丈島空港	八丈ビューホテル	6

空港
港
宿泊場所
観光・買物
n=1,644

3) 今後のニーズ

利用しやすい地域公共交通サービスの拡充に向け、今後、優先すべきことでは、「行きたい場所に自由に行ける」や「希望する時間に運行している」等のニーズが高くなっています。

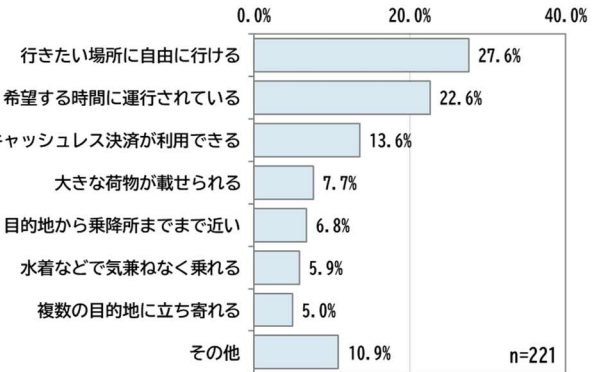


図 3-32 今後、利用しやすい地域公共交通に向けて優先すべきこと

(3) バス利用者調査及びアンケート調査

バス利用者の移動ニーズを把握するため、令和 7 年 6 月～7 月に町営バス利用者を対象とした、アンケート調査を行いました。調査概要と調査結果は以下のとおりです。

1) 調査概要

表 3-16 調査実施概要

調査実施概要	
○ 対象路線	末吉（坂上）行き、神湊（坂下）行き、循環路線
○ 調査対象	対象路線の利用者
○ 調査方法	調査員または利用者自身による調査票への回答記入
○ 回収件数	499 件（回答者：448 名、トリップ数：499 件） ※トリップ数：神湊（坂下）行きから神湊を通過し、末吉（坂上）行きへ入る便の乗客は 2 トリップとしてカウント
○ 調査時期	2025 年 6 月 27 日、6 月 28 日、7 月 25 日、7 月 26 日の 4 日間

2) 路線バスの運行ダイヤ

人口の多い坂下地域を循環する 1 路線と、坂下地域と坂上地域を結ぶ 2 路線が運行されています。朝夕は 1 時間に 1 本、昼間は 2 時間に 1 本の頻度で運行し、季節や平日/休日に依らず同一の運行ダイヤです（循環路線は日曜日運休）。

表 3-8 路線バスの運行本数

路線	運行本数		
	9 時台まで	10～16 時台	17 時台以降
末吉（坂上）行き	3 便	4 便	1 便
神湊（坂下）行き	3 便	4 便	2 便
循環路線	2 便	4 便	0 便

※始発バス停の発車時刻で計上

<出典> 八丈町営バス

3) 利用者の属性・利用目的

バス利用者の約 7 割が島内在住、約 3 割が島外在住であり、日常の移動に加え、観光客の島内移動を支えています。利用者の年代で最も多いのは 17 歳以下と 75 歳以上で、それぞれバス利用者の約 2 割を占めており、日常的に運転をしない、または運転ができない方に多く利用されています。

最も多い利用目的は観光ですが、学生の通学や買い物、公共施設の利用といった日常的な移動にも利用されています。



(4) 八丈町の公共交通に関する高校生アンケート調査

町内高校生の移動ニーズを把握するため、令和 7 年 7 月に、東京都立八丈高等学校の学生を対象とした、アンケート調査を行いました。アンケート調査の概要と結果は以下のとおりです。

1) アンケート調査の概要

表 3-18 調査実施概要

調査実施概要	
○ 調査方法	校内でのアンケート調査票配布
○ 回収件数	107 件（回収率 87.7%）
○ 調査時期	令和 7 年 7 月
○ 対象者	東京都立八丈高等学校の生徒 122 名
○ 回答者の居住地	三根（50 名）、大賀郷（39 名）、中之郷（11 名）、檜立（6 名）、不明（1 名）

2) 通学手段

普段の通学手段として最も多いのは、登校時は自家用車による送迎、下校時は徒歩です。雨天時や部活動がある日は、自家用車で送迎が増加する傾向があります。また、部活動がない日の帰宅時に路線バスを利用する生徒もいますが、部活動がある日には徒歩または自家用車で送迎に切り替わるケースが見られます。特に雨天時や帰宅が遅くなる日は家族による送迎の必要性が高まり、公共交通だけでは十分に対応しきれていないのが現状です。

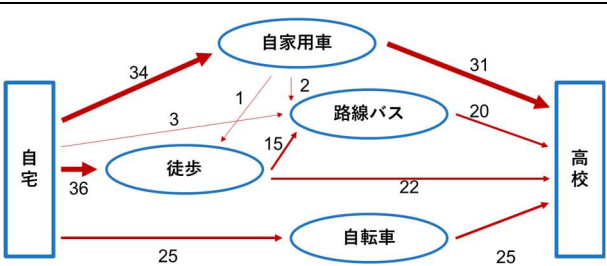


図 3-36 通学時（行き）の手段

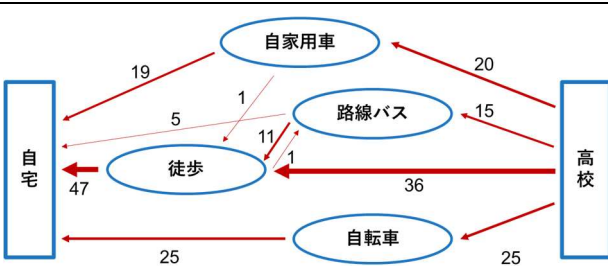


図 3-37 下校時（帰り）の手段



3) 通学以外の公共交通利用

通学以外に公共交通を利用する生徒は約 1 割で、約 9 割の生徒が「使わない」または「ほとんど使わない」と回答しています。

通学以外に公共交通を利用する目的は右表のとおりです。「知人・友人と会うため」が最も多い 17 件、次いで買物 11 件、レジャー 5 件となっています。

表 3-9 公共交通の利用目的

利用目的	件数
知人・友人と会うため	17
買物	11
レジャー	5
部活動	2
アルバイト	1
勉強会への往路	1

4) 公共交通（路線バス）の課題と期待

路線バスに対する不満のうち上位 3 つを「運行本数が少ない」（35 件）、乗りたい時間に運行されていない（21 件）、最終便が早い（17 件）といった運行形態に対する意見が多くを占めています。

島内交通の将来像について期待することは下表のとおりです。

表 3-20 島内交通の将来像について期待すること

分類	期待すること（一部抜粋）
運行形態	部活動終了時間に合わせた運行
	最終便の増便（坂上行きのバス）
	運行便の増加
	バスの定刻運行
	南原方面行の公共交通機関の導入
	発着時刻と路線表示がスマホでわかりやすく表示される機能
料金・支払い方法	高校生以下無料、通学バス無料
	交通系 IC カードの導入
交通安全・道路整備	道路の整備
	バスを待っているときの休憩場所
	事故を減らす取り組み（まだ設置できていないカーブミラーの設置など）
公共交通全般	路線バスの維持
	自動運転バスの導入
	AI デマンドタクシーの実装
	乗りたい時間に乗れるバス

(5) レンタカー事業者アンケート調査

島内レンタカー事業の動向を把握するため、島内に事業所を構えるレンタカー事業者 25 社に対し令和 7 年 7 月にアンケート調査票を配布し、6 社から回答を得ました。レンタカー事業の概要と今後の見通しは、下記のとおりです。

表 3-21 レンタカー事業者アンケート調査の概要

調査実施概要	
○ 調査方法	郵送による調査票の配布
○ 回収件数	6 件（回収率 24.0%）
○ 調査時期	令和 7 年 7 月
○ 対象者	島内のレンタカー事業者 25 社

1) レンタカー事業者の現状

レンタカーの台数は、軽自動車・普通自動車ともに近年、若干の増加傾向にあります。特に繁忙期には需要が集中し、多くの希望者を断っている状況が伺えました。閑散期と繁忙期の差が大きいことや、人手不足が課題として挙げられています。

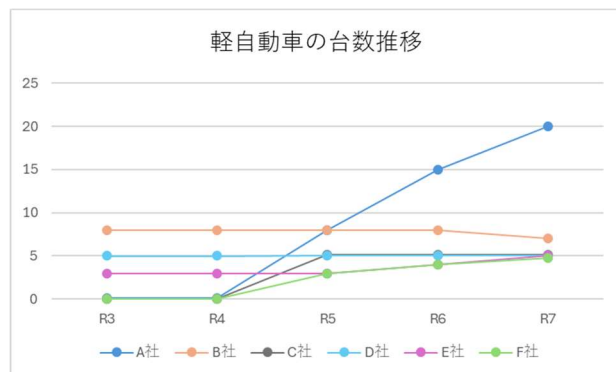


図 3-38 軽自動車の台数推移

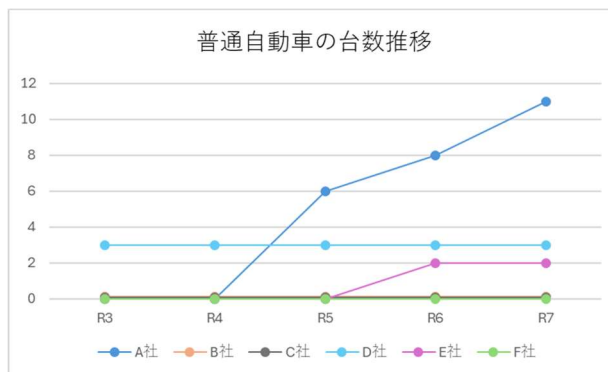


図 3-39 普通自動車の台数推移

2) 今後の見通し

今後の見通しとして、6 社中 4 社で主に軽自動車の増加を見込んでいます。また、需要によっては普通自動車や自転車の増加も検討されています。島内で推進されているデマンド交通や自動運転バスに対しては、移動の選択肢を増やし、利用者が適切な手段で移動でき、島内観光の満足度向上に繋がることへの期待が挙げられました。また、これらの取り組みの推進による、空港・港から各宿泊施設へのアクセス性向上や、省力化による人手不足の軽減についても意見が述べられました。



| 3-4 | 島内交通の重点課題

上位計画・関連計画、現況・各種調査結果を踏まえて、島内交通の3つの重点課題を設定しました。

重点課題 1

少子高齢社会への対応（生活輸送）

<上位計画・関連計画より>

- ✓ デジタル技術の活用により、複数の交通サービスを最適に組み合わせたシームレスな交通サービスの利用を促進（2050 東京戦略）
- ✓ 町営バスの利便性向上、民間交通の活力推進（八丈町基本構想／八丈町基本計画）
- ✓ 交通インフラの長期間にわたる機能停止の克服に向けて、次世代モビリティや自動運転技術の導入等、将来的な交通網形成に資する関係団体や事業者の取り組みに対して、必要な協力を行う（八丈町基本構想・八丈町基本計画、八丈町国土強靱化地域計画）

<現況・各種調査結果より>

- ✓ 高齢者・障がい者等の移動手段の確保
 - ・ 高齢者の免許返納、送迎の担い手不足等により移動手段の確保が困難
 - ・ 車いす対応車両の不足
- ✓ 公共交通の利便性の低下
 - ・ 路線バスのダイヤが不便
 - ・ 人口減少による学校統廃合など、スクールバスの運行が困難
- ✓ 災害時の交通インフラの脆弱性
 - ・ 災害時の交通確保

<課題解決への方向性>

- ✓ 高齢化社会の進展に伴う「自家用車に頼れない住民の増加」や「福祉輸送への需要の高まり」に備え、「交通不便地域での生活の質の向上」及び「バリアフリーな環境整備」を目指します
- ✓ 学校の統廃合や人口減少に伴うスクールバスの見直しを検討し、スクールガードの配置等の取り組みとあわせた「児童生徒の安全な通学の確保」を目指します
- ✓ 町営バスの見直しや路線を維持し、新たな技術の活用を積極的に検討の上「利便性の高い効率的な交通システムの構築」及び「災害時に誰もが利用できる交通サービスの構築」を目指します

重点課題 2

観光客増加への対応（観光輸送）

<上位計画・関連計画より>

- ✓ 変化の著しい観光需要に柔軟に対応しながらも、観光資源の持続的活用を前提に、観光基盤の整備、情報発信の強化、戦略的な観光客誘致（八丈町基本構想／八丈町基本計画）
- ✓ 観光産業の強化（八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

<現況・各種調査結果より>

- ✓ 繁忙期における交通手段の不足
 - ・ 時期による需要変動があるため、車両や人員等のキャパシティ増加が難しい
- ✓ 観光スポットへのアクセスが不便
 - ・ バス停から離れた位置に立地している観光スポットが多い
- ✓ SNS などのウェブサービスやウェブメディアの活用を一層推進することが必要

<課題解決への方向性>

- ⇒ 観光客の増加に伴う「交通需要の増加」に備え、「観光客の利便性向上」と「地域経済の活性化」を目指します

重点課題 3

ドライバー不足・財源不足への対応（持続性）

<上位計画・関連計画より>

- ✓ 産業振興による安定した雇用の創出（八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略）
- ✓ 観光産業の強化（八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

<現況・各種調査結果より>

- ✓ 交通事業者の高齢化
- ✓ タクシー業界を中心にドライバー不足が深刻
- ✓ 交通事業における財源の持続性が課題
 - ・ 島内の交通事業は、町の補助金等に頼る収益構造となっており、財源の持続性が課題

<課題解決への方向性>

- ⇒ 人手不足の深刻化を解決する「持続可能な交通対策の構築」を目指します
- ⇒ 公共交通の利用促進により利用者を増やし、「収入の確保」を目指します
- ⇒ 交通事業の存続に向け財源を確保するため「多様な手段の確保」を検討します



4 目標・方針・施策



- |4-1| 計画目標
- |4-2| 島内公共交通の将来像
- |4-3| 方針と施策体系

| 4-1 |

計画目標

本町における島内交通の重点課題を踏まえ、計画目標を以下の通り設定しました。この目標における各文言には、以下に示す「ねらい」を持って設定しています。

< 計画目標 >

島内の安心・安全な暮らしと産業を支える
持続可能で多様な地域交通サービスの構築

< 計画目標のねらい >

● 安心・安全

- ・交通事故のない安全な社会の実現
- ・子供や子育て家庭、高齢者、障がい者を含む誰もがいつでも自由に移動できる安心な社会の実現に資する交通サービス

● 暮らしと産業

- ・移動が地域の暮らしと仕事をつなぎ、にぎわいを生む社会の実現
- ・来島者の移動を支え、観光の魅力と地域の活力を高める交通サービス

● 持続可能性

- ・経費・人材・車両といったリソースの観点から持続的に提供可能な交通サービス
- ・将来にわたって利用され続ける交通サービス

● 多様性

- ・町民や来訪者の多様なライフスタイル・多様な生活シーンを支える交通サービス
- ・エリアや運行方式を補完しあう多様な交通サービス

4-2 島内公共交通の将来像

計画目標の実現に向け、具体的な島内公共交通の将来像を、短期、中期、長期的に、以下のとおり検討しました。検討の対象は、AI デマンドタクシー、町営バス、自動運転バス、シェアリングモビリティの4つです。既存のタクシーは、民間事業者が独自採算によりサービスを提供しているため、また福祉有償運送とスクールバスは行政主体での維持が前提の状況にあるため、ここでの検討には含めませんが、各手段と連携し輸送の効率化を図ることも継続して検討します。

	短期（1～2年）	中期（3～7年）	長期（8～10年）
AI デマンドタクシー	△ (実証事業)	○	◎ (運行自動化も検討)
町営バス	◎	◎ (需要に応じた運行量の見直しを検討)	△ (朝夕の時間帯のみ)
自動運転バス	△ (実証事業)	△ (実証事業)	△ (技術動向による)
シェアリングモビリティ	○	○	○
備考	○ AI デマンドタクシーは、島内全域運行の際の効果を実証事業により検証する。 ○ 自動運転バスは坂上地域における自動運転技術を実証事業により検証する。 ○ 坂下地域においてシェアサイクルを実装させ、継続的にサービスの拡充を図る。	○ 町営バスの見直しを進めつつ、AI デマンドタクシーを実装させる。 ○ 社会実装を見据えて自動運転バスの実証事業を継続する。 ○ 坂上地域におけるシェアサイクルサービスの充実と併せ、観光客向けエコツーリズムの推進を検討する。	○ AI デマンドタクシーを主要な交通手段として位置付ける。 ○ 朝夕の時間帯のみ、町営バスを運行する。 ○ 自動運転バスを実装させ幹線交通として位置付ける。 ※ 自動走行が難しい場合は部分的に町営バスの運行を継続する。 ○ AI デマンドタクシーの運行自動化も検討する。

<凡例>

◎：主要な交通手段 ○：実装した交通手段 △：その他



(1) 短期

短期的には、現在と同様のルートを行き止る町営バスを地域の幹線として位置付けます。定時定路線による安定的な運行を基本とし、市民の日常生活の基幹的移動手段として機能します。庁舎、学校、子育て支援施設、医療施設、既存の公共施設など地域の主要拠点を結ぶことで、住民が安心して利用できる幹線交通の骨格を形成します。これに対し、AI デマンドタクシーは、幹線となる路線バスへの接続や、利用者の需要に応じたきめ細やかな移動を担う支線交通として位置付けられます。実証運行を通じて島内全域をカバーすることにより、幹線交通との結節を強化します。自動運転バスについても支線交通として位置づけ、坂下地域に加え、底土港～檜立温泉を実証運行し、将来的な実装を見据え、自動運転技術や運用、事業性などを検証します。さらに、これら幹線・支線の仕組みをもっとしても十分に対応できない地域や個別的な移動ニーズに対しては、シェアリングモビリティ等の新たなサービスを補完的な交通手段として活用し、多様な移動ニーズに応じた地域交通ネットワークの実現を目指します。



図 4-1 島内公共交通の将来像（短期）

(2) 中期

中期的には、町営バスを引き続き地域交通の幹線として位置づけるとともに、支線交通としてのAIデマンドタクシーを島内全域において本格実装し、住民の多様な移動需要に対応します。これにより、幹線である路線バスと支線交通との結節が一層強化され、地域全体の交通利便性が高まります。また、自動運転バスについても支線交通としての役割を担い、坂下地域に加えて底土港～末吉温泉間に走行ルート拡大して実証運行を行います。さらに、将来的な実装を見据え、坂上地域における自動運転技術を検証します。加えて、シェアリングモビリティは幹線・支線を補完する交通手段として継続的に活用し、地域内のきめ細やかな移動需要に応えます。

なお、中期的に公共施設の再編等を行う際には、公共交通の利用圏や結節点との関係を十分に考慮しながら計画することとします。



図 4-2 島内公共交通の将来像（中期）



(3) 長期

長期的には、AI デマンドタクシーを地域交通の幹線として位置付け、島内全域における基幹的移動手段として本格的に運行します。これに加えて、八丈島空港～底土港間および底土港～末吉温泉間を結ぶ自動運転バスを導入し、同様に幹線交通として位置付けることで、空港・港・温泉と言った主要拠点を直結する新たな交通軸を形成します。さらに、通勤・通学や帰宅時の定時定路線の移動ニーズに対応するため、朝夕の時間帯のみ町営バス（循環路線、坂下～坂上間の往復）を運行します。シェアリングモビリティは、その他公共交通を補完する役割として継続的に機能します。これらの施策を組み合わせることで、将来的には幹線・支線・補完が有機的に連携した持続可能な地域交通ネットワークを確立することを目指します。



図 4-3 島内公共交通の将来像（長期）

4-3 方針と施策体系

目標および将来像を実現するための3つの方針と、方針に紐づく12の施策を設定しました。

目標

島内の安心・安全な暮らしと産業を支える
持続可能で多様な地域交通サービスの構築

方針 1

円滑な移動を実現する公共交通サービスの提供

- | | |
|--------|------------------|
| 施策 1-1 | 福祉輸送サービスの充実 |
| 施策 1-2 | スクールバスの再編 |
| 施策 1-3 | 町営バスの再編 |
| 施策 1-4 | 自動運転技術の導入検討 |
| 施策 1-5 | AI デマンドタクシーの充実 |
| 施策 1-6 | 自転車シェアリングサービスの導入 |

方針 2

地域交通サービスの持続性確保

- | | |
|--------|----------------|
| 施策 2-1 | 運転手確保の具体策検討・実施 |
| 施策 2-2 | 国や都の補助金制度を活用 |

方針 3

利用促進活動の徹底

- | | |
|--------|-----------------------------------|
| 施策 3-1 | 新規ツール・サービスの利用機会を確保し、幅広い世代による利用を促進 |
| 施策 3-2 | 新たな運賃体系の検討 |
| 施策 3-3 | モビリティ・マネジメントの実施 |
| 施策 3-4 | 様々な属性に開かれたプラットフォームの整備 |

- 交通不便地域での生活の質の向上
- バリアフリーな環境整備
- 児童生徒の安全な通学の確保
- 利便性の高い効率的な交通システムの構築
- 災害時に誰もが利用できる交通サービスの構築

<重点課題1>

- ・ 少子高齢社会への対応（生活輸送）

- 観光客の利便性向上
- 地域経済の活性化

<重点課題2>

- ・ 観光客増加への対応（観光輸送）

- 持続可能な交通対策の構築
- 収入の確保
- 多様な手段の確保

<重点課題3>

- ・ ドライバー不足・財源不足への対応（持続性）

1

はじめに

2

まちづくりの
方向性

3

現況と課題

4

目標・
方針・
施策

5

計画の推進

資料編



施策 1-1 福祉輸送サービスの充実								
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
			●		●			●
事業概要	(1)車椅子対応車両レンタル制度 車椅子利用者を含む移動困難者の外出機会確保を目的に、車椅子に対応した福祉車両を住民が手軽に利用できるようにします。町内では既に社会福祉協議会や民間救急サービス事業者が実施している移送サービスも行われていますが、「自分たちで出かけたい」というニーズに応えるためにレンタル制度の整備を検討します。対象者は八丈町在住の車椅子利用者本人またはその家族等で、対応車両での移動が必要な方を想定します。							
	(2)福祉利用が可能なタクシー導入補助 ユニバーサルデザインタクシーを含む、高齢者や障がい者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など誰もが利用しやすいタクシー車両の導入を促進します。町内のタクシー事業者が車両を購入・導入する際の経費の一部を町が補助する施策を検討します。							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）		長期（R13 以降）			
	調査・検討		導入補助施策の展開					
関係する評価指標	評価指標	現状値 （令和 7 年度）		目標値 （令和 12 年度）		考え方		
	福祉輸送サービスの満足度	19%		25%		福祉輸送サービスの満足度（利用者の中で「非常に満足」又は「やや満足」を選択した割合）。サービスを充実することで、現状 19%を 25%に増やすことを目標とします。		
	車いす対応車両・ユニバーサルデザインタクシーの稼働数	4 台		5 台		人材の確保・育成を進めながら、レンタルを主体とした車両と合わせ 5 台に増やすことを目標とします。		



車いす対応車両の事例
出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団



ユニバーサルデザインタクシー
出典：日本交通株式会社

施策 1-2 スクールバスの再編								
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
	●	●			●			
事業概要	(1)運行ルートの検討 末吉地域から三原小・中学校への通学支援として、スクールバスが運行されています。しかし、生徒数の減少により、スクールバスの運行効率が低下している可能性があり、効率的な運行体制の構築が求められています。 今後、学校の統廃合等が行われる場合には、通学実態の変化に応じて、既存のスクールバスルートを適宜見直し、運行距離や所要時間の最適化を図ることを検討します。							
	(2)自動運転車両による代替、または、デマンドタクシーへの統合の検討 今後の少子化に伴うスクールバス輸送人員の縮小や、地域交通の効率化ニーズの高まりを踏まえ、既存のスクールバス運行を自動運転で代替するまたはデマンドタクシーの機能を統合する可能性について検討を進めます。これにより、限られた車両や輸送資源を有効活用し、住民の多様な移動ニーズに対応できる持続可能な交通体系の構築を目指します。							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13以降）		
	調査・検討		実証実験を検討			本格運用に向けた調整		
関係する評価指標	評価指標		現状値 (令和7年度)		目標値 (令和12年度)		考え方	
	運行路線数		1路線		1路線		今後小中学校の統廃合も検討される中で、現状の1路線から増やさず対応可能な運行体制を検討します。	



施策 1-3		町営バスの再編						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
	●	●			●			
事業概要	八丈町では、路線バス事業と団体客向けの貸切バス事業をおこなっていますが、路線バスによる収入は全体の 2 割未満にとどまり、採算性に課題を抱えています。持続可能で多様な地域交通サービスの構築に向けて、町営バスの運行時間・区域の見直しも含めた検討を行います。 (1) デマンドタクシーや自動運転車両との役割分担（運行時間・区域） 住民の移動ニーズ（通院、通学、買い物等）や実際の利用状況を把握したうえで、新たに導入する自動運転車両やデマンドタクシーとの役割分担を行いながら、便数や運行ルートを最適化します。具体的には、病院・高校や空港・港・市街地などを結ぶ重要区間については、引き続き定時・定路線型での運行を維持します。一方で、利用の少ない区間については、運行時間の短縮もしくは減便、デマンドタクシーや自動運転車両など他の手段への転換を検討します。 (2) 地域公共交通利便増進事業の実施促進 本計画の策定後に、実際に地域公共交通ネットワークの再編やダイヤ・運賃の見直しなどを通じて、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るため、「地域公共交通利便増進実施計画」の策定を検討します。 また、路線バスとデマンドタクシー・自動運転車両との役割分担（棲み分け）を踏まえ、デマンドタクシー等の実装に向けて路線バスの運行回数の設定等を見直す場合には、「利便増進計画推進事業」として、補助金の交付を受けたうえでの事業実施を検討します。							
	地域公共交通計画策定事業 ↓ 利便増進計画策定事業 ・ 地域公共交通利便増進実施計画の策定に対する支援 ・ 補助上限額 1,000万円（補助率1/2） ↓ 利便増進計画推進事業 ・ 地域公共交通利便増進実施計画の推進に対する支援（計画策定後5年以内） ・ 補助上限額 設定なし（補助率1/2） 地域公共交通利便増進事業の例 出典：国土交通省資料より作成							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13 以降）		
	「地域公共交通利便増進実施計画」の策定		「地域公共交通利便増進事業」の実施					
関係する評価指標	評価指標	現状値（令和 6 年度）	目標値（令和 12 年度）		考え方			
	町営バスの利用者数	9.47 万 人	9.47 万 人		「現状維持」を目標とします。これは人口減少が見込まれる中でも利用者数を維持すること、サービス合理化で運行費用縮減を図る中で利用者数を維持することを目指します。			
	補助金制度の活用件数	0 件	1 件		「補助金制度の活用」を目標とします。路線バス事業において国や都の補助金を活用することで、公共交通への投入額を抑えます。			

施策 1-4		自動運転技術の導入検討						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
	●			●	●		●	●
事業概要	八丈島では、高齢化の進行により免許返納者の増加が見込まれる一方で、職業ドライバーの減少も懸念されています。こうした状況を踏まえ、住民および観光客の移動手段を確保し、持続可能な交通サービスを実現するために、自動運転バスの導入が検討されています。このサービスは、ハンドルやアクセル・ブレーキといった運転操作を人が行うことなく、自動で走行することができるバスです。現状の技術では、道路状況によって手動で運転操作を行わなければならない場面もありますが、将来的な完全自動運転化に向けて技術向上と法制度の検討が進められています。 現在、東京都と八丈町、車両提供事業者である先進モビリティ株式会社、運行事業者である八丈町営バスが連携し、実証運行を実施しています。町営バスや航空便、船舶便との接続を考慮したルートや乗降ポイントの設定、事業性や実施体制の検討が行われています。実証運行を通じて具体的な需要のある区間や時間帯を把握し、その結果を踏まえて需要に即した運行設定を行っていきます。 今後は、国土交通省による自動運転社会実装推進事業（車両購入費用の4/5を補助）や、東京都都市整備局によるランニングコストに対する補助（上限：月額500万円）などの支援制度の活用も視野に入れながら、導入に向けた具体的な検討を進めていく予定です。							
	 自動運転バス 出典：東京都  走行ルート案 出典：東京都							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13以降）		
	各種調整		本格運用に向けた検証・事業開始					
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和7年度)		目標値 (令和12年度)		考え方		
	運行路線数	3路線		3路線		人手不足が見込まれる中で、自動運転技術の導入により路線バスの一部分を担うことで、路線を維持もしくは便数などのサービスレベルの維持を目指します。		



施策 1-5		AI デマンドタクシーの充実						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
事業概要	八丈島では、高齢化の進行により免許返納者の増加が見込まれる一方で、職業ドライバーの減少も懸念されています。こうした状況を踏まえ、効率的な予約・配車により住民および観光客の移動手段を確保し、持続可能な交通サービスを実現するために、AI デマンドタクシーの導入が検討されています。このサービスは、タクシーと乗合バスの長所を組み合わせたもので、AI によるリアルタイムな配車計算に基づき、効率的な乗合輸送を行う新しい交通手段です。 現在、東京都と八丈町、島内のタクシー事業者および八丈島観光協会が連携し、実証事業を実施しています。実装に際しては、町の財政負担だけでは運行を維持することは困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し、町民の生活交通手段の確保・維持を検討します。							
	利用 者 予 約 乗る場所・降りる場所・時間を設定して電話またはWEBで予約 予約確認 乗車時間・到着時間の通知を受け取って確認 乗 車 指定の場所・時間で乗車 運 行 シ ス テ ム 、 ド ラ イ バ ー 配 車 AIにより、リアルタイムに配車を計算し、予約に合わせてルート最適化 ルート・予約確認 決定したルート・予約情報を運転手が車内のタブレットで確認 AIによる、最適な乗合を行うための配車 空き座席の有効活用で空車・待ち時間・走行距離を削減し、効率的なデマンド交通の運行を実現 予約に応じて車両が走行 別の予約が発生 リアルタイムにルート最適化 							
	配車方法の仕組み							
	出典：東京都							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13以降）		
	各種調整		本格運用に向けた検証・事業開始					
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和7年度)		目標値 (令和12年度)		考え方		
	町内交通の満足度	16%		20%		新たな公共交通の導入により利便性の向上やサービスの質向上を図り、町民が公共交通全体に対して「非常に満足」又は「やや満足」と回答する割合の4ポイント向上を目指します。		

施策 1-6		自転車シェアリングサービスの導入							
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他	
					●		●	●	
事業概要	八丈島では、観光客の二次交通（宿泊施設や観光地間の移動手段）の不足が課題となっており、それに対応する形で、民間事業者によるモビリティ導入の取り組みが進められています。現在では、電動アシスト自転車、キックボードといった多様な車両が導入され、観光客や住民の移動ニーズに応えています。これらのモビリティは、いずれも「シェアリングモビリティ」という形態を採っており、個人が車両を所有するのではなく、複数の利用者が一台の車両をシェアして利用する仕組みです。 こうした取り組みの一環として、東京都と連携し、「ドコモ・バイクシェア」の実証実験を行うなど、島内でのシェアモビリティの利用促進に向けた施策が展開されています。実証実験は、島内の主要地点にサイクルポートを設置し、利用データの収集・分析を通じて、運用の課題やニーズを把握することを目的として行われました。今後は、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、サイクルポートの拡充や、PR などの利用促進を進めていきます。				 島内のシェアリングモビリティのステーションの位置 出典：東京都  島内のシェアリングモビリティ 出典：東京都				
	実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）		長期（R13 以降）			
		継続実施							
関係する評価指標	評価指標	現状値 （令和 6 年度）	目標値 （令和 12 年度）		考え方				
	自転車シェアリングサービスの利用者数	2,740 人 （令和 6 年度実証事業期間における延べ利用者数を 1 年間に換算）	3,000 人		サイクルポートの拡充や認知度向上に伴う利用促進により、約 10%の利用者数増加を目指します。				



施策 2-1		運転手確保の具体策検討・実施						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
	●	●			●	●	●	
事業概要	(1)ドライバー育成支援、U/I ターン・セカンドキャリア人材の就業促進 運転手不足解消のため、バス/タクシーのドライバー育成支援を行います。特に、島外に住む人材の確保のため、U/I ターンやセカンドキャリア人材の就業促進を検討します。都心での移住促進と併せた説明会の開催や、入社後の資格取得を認める事業者に対し、資格取得のための費用負担の補助を検討します。							
	(2)ライドシェア制度の活用 現在、国内一部地域では、自治体による「公共ライドシェア」や、タクシー事業者への登録により自家用車での乗客送迎が可能となる「日本型ライドシェア」の試験運用が行われています。一般の車両・ドライバーの活用により、移動需要に対するより柔軟な対応が可能となると考えられます。				公共ライドシェア 市町村やNPO法人が自家用車で提供する有償の旅客運送！ 交通空白地で運送するものと福祉のために運送するもの2つがある！ <交通空白地> <福祉> 日本版ライドシェア タクシー事業者の管理下で自家用車・一般ドライバーを活用したライドシェア！ タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して不足分を供給！ 自家用車・一般ドライバー タクシー事業者 公共ライドシェアと日本版ライドシェアの概要 出典：国土交通省			
	(3)外国人材の受け入れ 国は令和 6 年 3 月より自動車運送業分野における特定技能外国人の受け入れを開始しました。自治体とバス事業者が連携し外国人バス運転手の受け入れ・育成の取り組みが始められています。特定技能外国人の募集に向け、広報活動や受け入れ態勢の構築を検討します。							
実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13 以降）		
	継続実施							
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和 7 年度)	目標値 (令和 12 年度)		考え方			
	町内交通の満足度	16%	20%		運転手確保の取り組みにより利便性の向上やサービスの質向上を図り、町民が公共交通全体に対して「非常に満足」又は「やや満足」と回答する割合の 4 ポイント向上を目指します。			

施策 2-2		国や都の補助金制度を活用						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
					●		●	
事業概要	実証における事業性を確保するため、初期投資や運営費用に対する国/都の補助金を活用します。 (1)自動運転社会実装推進事業（国土交通省） 自動運転技術を活用した持続可能な移動サービスの構築を目的に、審査・手続きの明確化やオンライン化推進と地域限定型の自動運転サービス導入初期投資支援を行います。自動運転関連事業者に対し、車両購入費・リース費、車両改造費、自動運転システム構築費、リスクアセスメント、ルート選定等の調査費等の費用の 4/5 の補助を受けることができます。 (2)東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金 地域特性に即した地域公共交通ネットワーク形成促進を目的に、コミュニティバスやデマンド交通等の事業経費の一部に補助を受けることができます。							
	 自動走行可能な BYD J6 出典：東京都 補助対象者について 補助対象者 □区市町村 ※区市町村は、補助事業の運営を他の団体等に委託、助成、協定締結による共同実施等による補助事業の実施をすることができる ※道路運送法施行規則第46条で定める主体（NPO法人等）が実施する交通空白地有償運送に対する区市町村の費用負担についても補助対象とする 補助対象事業について 補助対象事業 □地域公共交通計画の策定(①) □区市町村等が実施するコミュニティバス、デマンド交通等の地域公共交通の事業 (路線定期運行、路線不定期運行、区域運行並びに交通空白地有償運送の新規導入に係る事業(②)、再編に係る事業(③)、車両更新事業(④)及びGTFS-JP整備事業(⑤)) ① 地域公共交通計画策定費 □補助率 1/2 □補助限度額 5,000千円/自治体 ②③ 調査検討費 □補助率 1/2 □補助限度額 5,000千円/自治体 ② 新規導入に係る事業 □補助率 1/2(運行経費・車両購入費共通) ●運行経費 補助限度額 路線定期運行 625千円/月・1路線当たり 路線不定期運行・区域運行 1,650千円/月・1路線・1区域当たり 交通空白地有償運送 350千円/月・1事業場当たり ●車両購入費 補助限度額(1路線・1区域当たり) バス(ユニバーサルデザイン車両) 28,000千円 (環境改善に資する車両) 26,800千円 普通車・ワゴン車・ミニバン 6,000千円 ③再編に係る事業 運行経費・車両購入費の補助率・補助限度額は、新規導入に係る事業と同様 ④車両更新事業 □補助率 1/2 □補助限度額(1路線当たり) ユニバーサルデザイン車両 14,000千円 環境改善に資する車両 13,400千円 ⑤GTFS-JP 整備事業 □補助率 1/2 □補助限度額 100千円/1路線 お問い合わせ 都市整備局都市基盤部交通企画課地域公共交通担当(TEL:03-5384-5207) 令和7(2025)年2月1日版 事業費補助金の交付概要 出典：東京都都市整備局							
実施時期	短期 (R8～R9)		中期 (R10～R12)			長期 (R13 以降)		
	継続実施							
関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)		考え方			
	補助金制度の活用件数	0件	1件		路線バス事業において国や都の補助金を活用し、公共交通への町としての投入額を抑えます。			

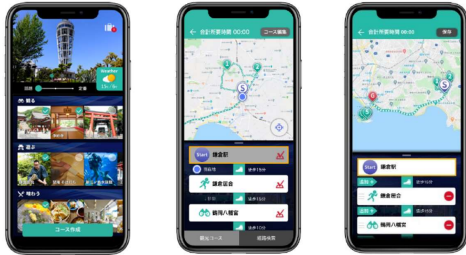
施策 3-1		新規ツール・サービスの利用機会を確保し、幅広い世代による利用を促進						
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他
	●				●	●	●	●
事業概要	(1)シニア世代向け AI デマンドタクシー説明会の開催 AI デマンドタクシー予約方法の周知・利用促進を目的に、自治会や老人クラブ、婦人会等と連携し、主にシニア世代を対象とした AI デマンドタクシーの説明・周知を行います。また、スマートフォン・アプリケーションを用いた AI デマンドタクシーの予約利用方法を体験できる機会を設けます。  島内公民館での体験会の様子（令和 6 年度） 出典：東京都 (2)学生向け説明会・体験会の実施 公共交通サービスを多世代に周知し、利用者層の拡大を図るため、島内の高校生等を対象とした AI デマンドタクシー・自動運転バスの説明・体験会を実施します。 (3)モバイル通学定期券の販売 町営バスでは、町内の高校生を対象にモバイル通学定期券の販売を行っています。モバイル通学定期券は、スマートフォンで申請・購入が完了し、スマートフォン画面の提示により乗車可能となるサービスです。従来のように窓口での購入手続きの必要がなくなり、利用者の利便性向上と窓口業務の負担軽減に寄与しています。今後は、本サービスの周知を図り、高校生の通学時の町営バスの利用促進を図ります。  「モバイル定期券」リーフレット 出典：ジョルダン (4)広報活動・支援環境の充実化 町の広報紙等の媒体を活用し、情報通信機器の使用方法、AI デマンドタクシーの予約方法等の周知を行います。また、町内各地域の公民館や図書館等と連携し、機器やサービス利用に関する個別相談を受け付けるなど支援環境を整備することで、情報格差を解消し、幅広い世代の方が利用しやすいサービスの提供を目指します。							
	実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）		長期（R13 以降）		
		随時実施						
	関係する評価指標	評価指標	現状値 （令和 6 年度）	目標値 （令和 12 年度）		考え方		
AI デマンドタクシーの利用者数		10,846 人 （令和 6 年度実証事業期間における延べ利用者数を 1 年間に換算）	12,000 人		各世代に対する説明会・体験会の開催により AI デマンドタクシーの利用方法を周知することで、約 10%の利用者増加を図ります。			

施策 3-2 新たな運賃体系の検討								
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関 その他	
	●	●			●			
事業概要	サービス水準の向上と安定的な運賃収入の確保に向けて、従来の運賃体系を見直します。新たな運賃の検討に当たっては、実証事業におけるアンケート結果等を踏まえ、適切な料金水準の検討と併せて、以下のような施策の導入を検討します。 (1)島民向け割引サービス・サブスクリプション（月定額制）の実施 島内の路線バスやデマンドタクシー等の島民向けサブスクリプションサービス（月定額制）、割引回数券の導入を検討します。これらの島民向けサービスの利用にあたっては、乗車時に島民カードによる身分確認を実施することを想定しています。 (2)モビリティサービスチケットの導入 現在販売されている BU・S・PA（バスパ）に加え、バスとタクシーの利用券がセットになったモビリティサービスチケットの導入を検討します。 (3)高校生向けサービスの拡充 高校生の通学時の公共交通利用促進のため、利用ニーズに合わせた片道定期券の導入やモバイル通学定期券による学割としての大幅な割引など、多様な利用形態への対応や利便性向上に向けたサービスを検討します。また、デマンドタクシーとの併用など公共交通利用の促進に向けた一体的な取り組みを検討します。 (4)子育て世帯向けサービスの拡充 子育て世帯の通園・通学・通院などにおける公共交通利用を促進するため、利用頻度や家族構成に応じた柔軟な料金制度を検討します。例えば、月額制のサブスクリプションサービスを導入する場合は、同一世帯の2人目以降の利用料金を割安にする制度など、家計負担の軽減につながる仕組みを導入します。また、バス・デマンドタクシーの組み合わせ利用など、利便性を高める取り組みを進めます。							
	実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）		長期（R13以降）		
		調査・検討 		実証・運賃体系の移行 				
	関係する評価指標	評価指標	現状値 （令和6年度）		目標値 （令和12年度）		考え方	
		高校生の通学定期券の販売件数	37 件 （令和6年度の3か月定期券・6か月定期券の販売件数を、6か月定期券の販売件数に換算）		37 件		生徒数の減少が見込まれる中でも、町営バスにおいてモバイル定期券の推進により購入件数の現状維持を図り、運賃収入の安定化を目指します。	
高齢者割引回数券販売件数		80 件 （令和6年度実証事業期間における販売件数を1年間あたりの販売件数に換算）		100 件		新たな移動の選択肢としてデマンド交通を定着させ、タクシー事業の運賃収入の安定化を目指します。デマンド交通の認知度向上とサービス拡充により販売件数を80件/年から100件/年へ増やします。		



1	はじめに
2	まちづくりの方向性
3	現況と課題
4	目標・方針・施策
5	計画の推進
	資料編

施策 3-3		モビリティ・マネジメントの実施													
実施主体		町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他						
		●	●			●									
事業概要		(1)新たな交通手段の導入検討 現在、島内の公共交通では、路線バスやタクシーは担い手不足が課題となっているほか、観光客の主要な交通手段であるレンタカーは、繁忙期の車両台数不足が課題となっています。これらの課題の解決を図るため、自動運転バス、AI デマンドタクシー等の技術導入により、公共交通運営の効率化を図るとともに、これまで実証事業で導入してきた電動バイクやトライク等の新たな交通手段を、利用時の安全性確保を前提に活用し、移動手段の多様化を図ります。 既存交通と新たな交通手段 出典：東京都 (2)運営主体の検討、連携体制の構築 既存交通機関や今後導入予定の交通手段はそれぞれ運営事業者が異なり、利用者目線での利便性向上のためには、各事業者の連携のもと、集約的な情報発信やサービス提供が必要です。そのため、運行情報の発信や予約機能を有する一元的な情報発信プラットフォームの整備を検討します。													
		<table><tr><td>短期（R8～R9）</td><td>中期（R10～R12）</td><td>長期（R13 以降）</td></tr><tr><td>継続実施</td><td></td><td></td></tr></table>								短期（R8～R9）	中期（R10～R12）	長期（R13 以降）	継続実施		
		短期（R8～R9）	中期（R10～R12）	長期（R13 以降）											
継続実施															
<table><tr><td>評価指標</td><td>現状値 （令和7年度）</td><td>目標値 （令和12年度）</td><td>考え方</td></tr><tr><td>町内交通の満足度</td><td>16%</td><td>20%</td><td>新たな公共交通の導入により利便性の向上やサービスの質向上を図り、町民が公共交通全体に対して「非常に満足」又は「やや満足」と回答する割合の4ポイント向上を目指します。</td></tr></table>								評価指標	現状値 （令和7年度）	目標値 （令和12年度）	考え方	町内交通の満足度	16%	20%	新たな公共交通の導入により利便性の向上やサービスの質向上を図り、町民が公共交通全体に対して「非常に満足」又は「やや満足」と回答する割合の4ポイント向上を目指します。
評価指標	現状値 （令和7年度）	目標値 （令和12年度）	考え方												
町内交通の満足度	16%	20%	新たな公共交通の導入により利便性の向上やサービスの質向上を図り、町民が公共交通全体に対して「非常に満足」又は「やや満足」と回答する割合の4ポイント向上を目指します。												

施策 3-4		様々な属性に開かれたプラットフォームの整備							
実施主体	町営バス	タクシー	社会福祉協議会	観光協会	八丈町	町民	他行政機関	その他	
事業概要	(1)MaaS アプリの運用 公共交通機関の案内やデマンドタクシー予約機能、デジタルチケットの販売機能等を有する MaaS アプリの運用を検討します。東京都・東京観光財団が発行する「しまぼ通貨」との連携を図ります。  MaaS アプリのイメージ 出典：小田急電鉄 (2)町内一部世帯に配布されているスマートディスプレイとの連携 高齢者世帯等を中心に配布されているスマートディスプレイとの連携を図り、路線バス情報や AI デマンドタクシーの予約ができるシステムを検討します。既存のスマートディスプレイ画面の表示画面を改良し、大きくてわかりやすい予約ボタンの配置や車両到着時の音声案内機能の追加など、デジタル機器の操作に不慣れな方でも直感的に利用しやすいシステムを目指します。 (3)モビリティハブの整備 島内の主要観光施設を中心に、シェアサイクル等のポートや、交通・観光情報を発信するデジタルサイネージを設置する「モビリティハブ」の整備・展開を検討します。 モビリティハブは、AI デマンドタクシーやシェアサイクルなど複数の交通手段を効率的に接続する拠点として機能し、地域住民や観光客の移動の利便性を高めることが期待されます。さらに、デジタルサイネージによりリアルタイムの島内交通の状況や観光案内、防災情報などの多言語での提供が可能となります。  モビリティハブのイメージ 出典：DNP 大日本印刷								
	実施時期	短期（R8～R9）		中期（R10～R12）			長期（R13 以降）		
		実証実験					運用開始		
	関係する評価指標	評価指標	現状値 (令和 6 年度)	目標値 (令和 12 年度)		考え方			
		公共交通に関わるアプリケーションの運用件数	0 件	1 件		公共交通に関わるアプリケーションの運用を継続的に実施します。			



5 計画の推進



- |5-1| 評価指標
- |5-2| 推進体制（各主体の役割）
- |5-3| 推進管理
- |5-4| スケジュール

| 5-1 | 評価指標

本計画の評価指標及び数値目標を以下に示します。各評価指標の現状値は、令和 6 年度時点の統計・調査を基準に設定しています。ただし、評価指標 2「町内交通の満足度」および評価指標 3「車いす対応車両の稼働台数」については、令和 7 年度の調査結果を基に現状値を設定します。

| 評価指標 1：町内交通の利用者数 |

対象となる交通サービス	町営バス	AI デマンドタクシー	自転車シェアリングサービス
現状値_令和 6 年度	94,729 人	10,846 人	2,740 人
目標値_令和 12 年度	94,729 人	12,000 人	3,000 人

町営バスでは「現状維持」を目標とします。これは人口減少が見込まれる中でも利用者数を維持すること、サービス合理化で運行費用縮減を図る中で利用者数を維持することを目指す指標です。一方、AI デマンドタクシー、自転車シェアリングサービスは「10%向上」を目標とします。

※AI デマンドタクシー、自転車シェアリングサービスの現状値は令和 6 年度実証事業期間における延べ利用者数を 1 年間あたりの利用者数に換算した値。

| 評価指標 2：町内交通の満足度 |

対象となる交通サービス	全ての交通事業	福祉輸送サービス
現状値_令和 7 年度	16%	19%
目標値_令和 12 年度	20%	25%

全ての交通事業で「4 ポイント向上」、福祉輸送サービス「6 ポイント向上」を目標とします。これは、新たな公共交通の導入などにより、利便性向上やサービスの質向上を図る指標です。

| 評価指標 3：車いす対応車両・ユニバーサルデザインタクシーの稼働台数 |

対象となる交通サービス	福祉輸送サービス
現状値_令和 7 年度	4 台
目標値_令和 12 年度	5 台

「1 台増加」を目標とします。これは、レンタルを含めた車両の導入などにより、利便性向上を図る指標です。

| 評価指標 4：運行路線数 |

対象となる交通サービス	スクールバス	町営バス
現状値_令和 6 年度	1 路線	3 路線
目標値_令和 12 年度	1 路線	3 路線

「現状維持」を目標とします。これは、今後スクールバスの運行区域拡大や町営バスの担い手減少が見込まれる場合においても、現在の運行路線数を基本として効率的な運用を実現しながら、既存サービスの維持を図る指標です。

| 評価指標 5：補助金制度の活用件数 |

対象となる交通サービス 八丈町

現状値 令和 6 年度 0 件

目標値 令和 12 年度 1 件

「補助金制度の活用」を目標とします。路線バス事業において国や都の補助金を活用することで、公共交通への投入額を抑えます。

| 評価指標 6：公共交通に関わるアプリケーションの運用件数 |

対象となる交通サービス 八丈町

現状値 令和 6 年度 0 件

目標値 令和 12 年度 1 件

島内における「公共交通に関わるアプリケーションの運用」を目標とします。島内の公共交通に関する検索・予約・決済機能を提供する MaaS アプリケーション等を継続的に運用することで、島内交通の利便性向上と利用者数増加を図ります。

| 評価指標 7：定期券・サブスクリプションの販売件数 |

対象となる交通サービス 町営バスの通学定期券 デマンド交通

現状値 令和 6 年度 37 件 80 件

目標値 令和 12 年度 37 件 100 件

通学定期券では「現状維持」、デマンド交通では「25%増加」を目標とします。運賃体系の見直しを行うことで、運行経費の削減と運賃収入の確保を行い、利用者数の維持を図りながら収支率の改善を目指す指標です。

※町営バスの通学定期券の現状値は令和 6 年度の 3 か月定期券・6 か月定期券の販売件数を、6 か月定期券の販売件数に換算した値。

※デマンド交通の現状値は令和 6 年度実証事業期間における販売件数を 1 年間あたりの販売件数に換算した値。



| 5-2 | 推進体制（各主体の役割）

本計画で示した方針に基づき目標を実現するためには、各種施策を着実に推進し、評価・進捗管理・改善等を行う必要があります。そのため、本計画では施策実施に向けた推進体制（各主体の役割）を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組みます。

表 5-1 各主体の主な役割

主体	主な役割
行政	● 地域公共交通に関する施策の検討・実施 ● 地域公共交通の運行に対する適切な行政負担（補助金制度の充実・規制緩和） ● 地域公共交通に対する利用者意見の確認 ● 町民への意見聴取を積極的に行う
交通事業者	● 安全な運行 ● 運行実績や利用実績のデータ収集・共有 ● 地域公共交通に関する施策の検討・実施・協力
町民	● 地域公共交通の積極的な利用 ● 地域公共交通に対する意見や要望の発信 ● 利用に対する適切な運賃の負担・運行に対する協力
道路管理者 交通管理者	● 安全な運行を支える道路環境・交通環境の整備 ● 地域公共交通に関する施策等実施時における安全管理上の意見・支援

| 5-3 | 進捗管理

本計画は、PDCA サイクル（計画策定（Plan）→事業実施（Do）→モニタリング・評価（Check）→見直し・改善（Action））の考え方に基づいて進捗管理を行います。

PDCA サイクルの運用においては、本計画から次期計画までの5カ年を対象とする大きなPDCA サイクルを進めるとともに、毎年度の実施→評価→見直しを行う小さなPDCA サイクルを行うことで、着実な計画推進と状況変化への対応を図ります。

例えば、小さなPDCA については、〔10月～翌9月〕をモニタリングの対象期間として、期間終了後の〔10月～11月〕に数値評価を行い、〔12月〕の協議会において評価状況や見直し要否を検討、〔1月〕より見直し案を検討し、〔6月〕の協議会で実施方針を協議するサイクルを運用します。

大きなPDCA サイクルは、計画最終年度である令和12（2030）年度に調査事業を進め、利用状況・評価等を踏まえながら、次期計画策定を進めます。

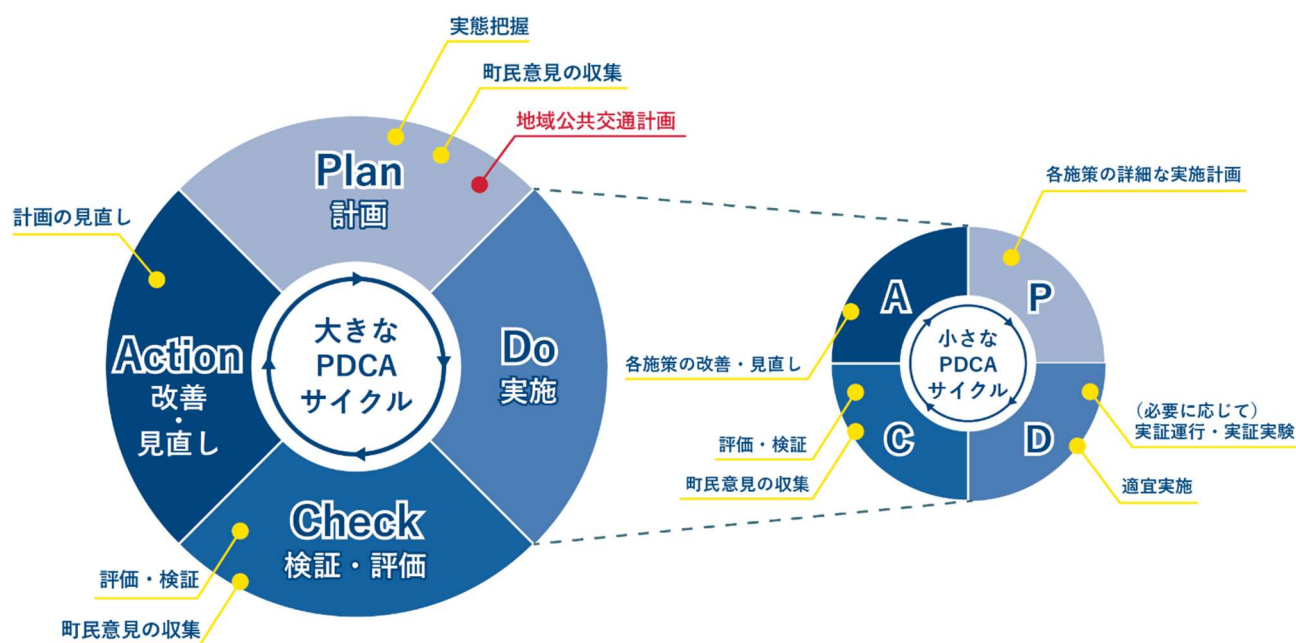


図 5-1 推進管理（PDCA サイクル）のイメージ

1 はじめに

2 まちづくりの
方向性

3 現況と課題

4 目標・
方針・
施策

5 計画の推進

資料編



| 5-4 | スケジュール

計画の着実な推進にあたっては、本町地域公共交通活性化協議会（法定協議会）の開催を定期的に行い、PDCA サイクルによる進捗管理を行います。

表 5-2 スケジュール（案）

令和 8 年度 (2026 年度)	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	モニタリングの実施
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 9 年度 (2027 年度)	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	モニタリングの実施
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 10 年度 (2028 年度)	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	モニタリングの実施
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	第 3 回協議会：中間報告
令和 11 年度 (2029 年度)	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	モニタリングの実施
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 12 年度 (2030 年度)	6 月	第 1 回協議会：調査事業・計画策定事業の着手
	8 月	モニタリング、アンケート調査等の実施
	9 月	第 2 回協議会：施策評価・計画素案整理
	11 月	第 3 回協議会：評価等を踏まえた次期計画策定