

粟島浦村  
地域公共  
交通計画

2024.4 - 2028.3





---

# 目 次

---

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>3</b>
1.1 計画作成の趣旨・目的 .....	4
1.2 計画の対象区域と期間 .....	4
1.3 上位・関連計画の整理 .....	5
<b>第2章 現状整理</b> .....	<b>7</b>
2.1 地理・地勢 .....	8
2.1.1 地理 .....	8
2.1.2 地勢 .....	9
2.2 社会状況の現状整理 .....	10
2.2.1 人口 .....	10
2.2.2 人口分布 .....	11
2.3 地域旅客運送サービスの現状整理 .....	12
2.3.1 栗島浦村における移動サービスの現況及び施設立地 .....	12
2.3.2 栗島汽船 .....	13
2.3.3 乗合タクシー（岩船港⇄村上市中心部） .....	15
2.3.4 栗島浦村コミュニティバス .....	16
2.3.5 行政負担額の推移 .....	19
2.3.6 レンタサイクル .....	21
<b>第3章 アンケート調査結果</b> .....	<b>22</b>
3.1 アンケート調査の内容 .....	23
3.2 島民アンケート調査の結果 .....	24
3.3 来訪者アンケート調査結果 .....	29
3.4 移動サービスに対する改善要望 .....	34
<b>第4章 課題の整理</b> .....	<b>38</b>

## 第5章 基本的な方針と目標 ..... 40

5.1 本計画の基本方針と目標.....	41
目標1 持続可能な移動サービスの提供.....	41
目標2 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備 .....	41
目標3 粟島らしさを楽しめる移動サービスの整備 .....	41
5.2 各移動サービス・移動手段の役割 .....	42
5.3 地域公共交通確保維持事業の必要性と実施主体 .....	43
5.3.1 粟島汽船.....	43
5.3.2 コミュニティバス .....	43
5.3.3 乗合タクシー .....	44
5.4 補助対象路線.....	45
5.5 目指す移動サービスの体系.....	46

## 第6章 目標達成のための施策・事業 ..... 47

目標1 持続可能な移動サービスの提供.....	48
施策1-1 地域交通資源を総動員した乗合交通の確立.....	48
施策1-2 公共交通利用促進冊子の発行.....	49
施策1-3 乗合交通の乗り方講座の実施.....	49
施策1-4 乗合タクシーの共同運行による効率化 .....	49
目標2 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備 .....	50
施策2-1 GTFS データ整備とオープンデータ化.....	50
施策2-2 M a a S チケットの造成 .....	51
施策2-3 公共交通乗車券のデジタル化.....	51
施策2-4 EV カーシェアリングの導入 .....	52
施策2-5 路線バスと粟島汽船の乗り継ぎ利便性の向上 .....	53
目標3 粟島らしさを楽しめる移動サービスの整備 .....	54
施策3-1 レンタサイクル貸出の24時間化.....	54
施策3-2 多様なモビリティサービスの提供.....	54
施策3-3 キャンプ等のレジャー用荷物輸送の利便性向上策 .....	55
施策3-4 あわしま牧場の馬を活用した島内周遊 .....	55
施策の実施スケジュール.....	56

## 第7章 計画の達成状況の評価・見直しの方法 ..... 57

7.1 評価の指標.....	58
7.2 見直しの方法.....	59

## 第1章 はじめに

01

## 1.1 計画作成の趣旨・目的

令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）」の改正により、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。さらに、計画と国庫補助制度が連動化され、補助事業を活用するためには「地域公共交通計画」において、補助の必要性や定量的な目標等の記載が必要となりました。また、令和5年7月及び10月の地域交通法改正では、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）が求められるようになりました。

粟島浦村では、令和元年6月に「粟島浦村総合計画（第四次）」を策定し、コミュニティバスや乗合タクシーなどの陸路と、本土とを結ぶフェリーによる航路において生活交通手段の維持に取り組み、島民の生活の質の向上と観光振興の促進、交流人口の拡大を目指しています。

しかしながら、運行経費の高騰による行政負担額の増加や、人口減による利用者数の減少、生活交通手段の担い手の減少などが影響し、年々生活交通手段の維持が困難になっており、根本的な生活交通手段の効率化・改善が急務となっています。

このような背景を踏まえ、粟島浦村における公共交通の特性や現状を整理し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を検討し、実現に向けた施策を総合的に展開していくことを目的に、「粟島浦村地域公共交通計画」の策定を行うものです。

## 1.2 計画の対象区域と期間

○対象区域：粟島浦村全域

○対象期間：2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの5年間

## 1.3 上位・関連計画の整理

- 本計画の策定にあたっては、上位計画である栗島浦村総合計画に即し、栗島浦村の各計画と連携を図ります。
- 下表及び次頁の表に栗島浦村の各計画と本計画との関連を整理した結果を示します。

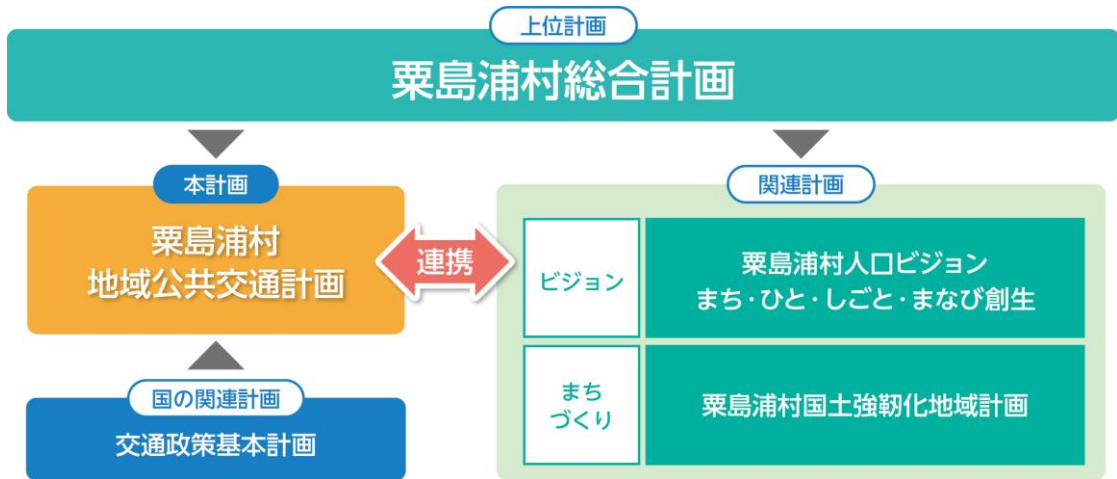


図 栗島浦村地域公共交通計画の位置づけと関連計画

表 各計画の方針・目標と本計画との関連 (1/2)

計画名	各計画の方針
第四次 栗島浦村総合計画 (令和元年6月)	<b>目標</b> 1) 暮らしの場として選択できる生活環境が維持されている。 2) 基幹産業に新たな担い手・新たな仕組みが芽吹いている。 3) 国内外の多くの人々から支持・応援される挑戦をしている。
	<b>本計画との関連</b> ○生活交通手段の維持 1) 栗島汽船の二隻体制の維持 栗島汽船のフェリー、高速船の二隻体制により、島民の重要なライフラインの維持や、観光振興を推進するとともに、新フェリー就航を契機に島外との更なる交流人口の拡大を図り、航路の維持・活性化を推進する。 2) 乗合タクシー・コミュニティバスの運行 運行経路や乗り継ぎのよいダイヤなど島民・来訪者の利用環境に合わせながら乗合タクシー事業を維持し、岩船港-村上市中心部の島民・来訪者の移動手段を確保する。また、同様にコミュニティバス事業を維持し、島民・来訪者の島内移動、船とアクセスする交通を確保するとともに、釜谷地区から小中学校へ通う児童生徒のためのスクールバスの機能を維持する。 3) 生活道路の適切な管理 島内での生活に不可欠な道路の適切な維持管理と計画的な整備を推進するほか、地区との連携協力のもと、沿道の草刈りなどを実施することで、島民・来訪者が災害など緊急時にも通行できるように安全で快適な利用を確保する。

表 各計画の方針・目標と本計画との関連 (2/2)

計画名	各計画の方針	
<p>粟島浦村人口ビジョン まち・ひと・しごと・ まなび創生 (平成 28 年 3 月)</p>	<p>目標</p>	<p>○攻めの基本方針 1) 島内の人材育成と島外からの人材確保の推進 2) 6 次産業化を通じた地域資源の付加価値化 3) 観光・交流を通じた就業機会の創出</p> <p>○守りの基本方針 1) 住宅の整備推進 2) 交通・通信面の整備推進 3) 島内外のコミュニケーションの円滑化</p>
	<p>本計画との関連</p>	<p>・離島という条件不利性による流通・交流面での本土との格差を是正するため、粟島航路の維持・改善に取り組むことが重要である。 ・また、村上駅から岩船港までのアクセス性、島内移動のアクセス性を高め、来訪者をはじめとする公共交通利用者の利便性を向上させるための取組が重要である。</p>
<p>粟島浦村国土強靱化 地域計画 (令和 3 年 3 月)</p>	<p>目的</p>	<p>自然災害全般を想定し、「リスクシナリオ（起きてはならない最悪の事態）」を災害の想定事案として、より実効性のある各取組の推進を図ることを目的に作成。</p>
	<p>本計画との関連</p>	<p>・ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる。</p>



## 第2章 現状整理

02

## 2.1 地理・地勢

### 2.1.1 地理

- 粟島浦村は、新潟市の北方 63km、村上市岩船港の北西 35km に位置する小規模離島です。
- 本土から粟島浦村へのアクセス手段として、村上市の岩船港と粟島港との間で、粟島汽船株式会社による船舶の定期運航が行われています。これにより、岩船港からは高速船で約 55 分、普通船で約 90 分での移動が可能です。
- 周囲 23.1 km の孤立小型離島であり、標高 265m の小柴山をはじめ島の南北に山並みが走り、平地に乏しい地形を形成しています。

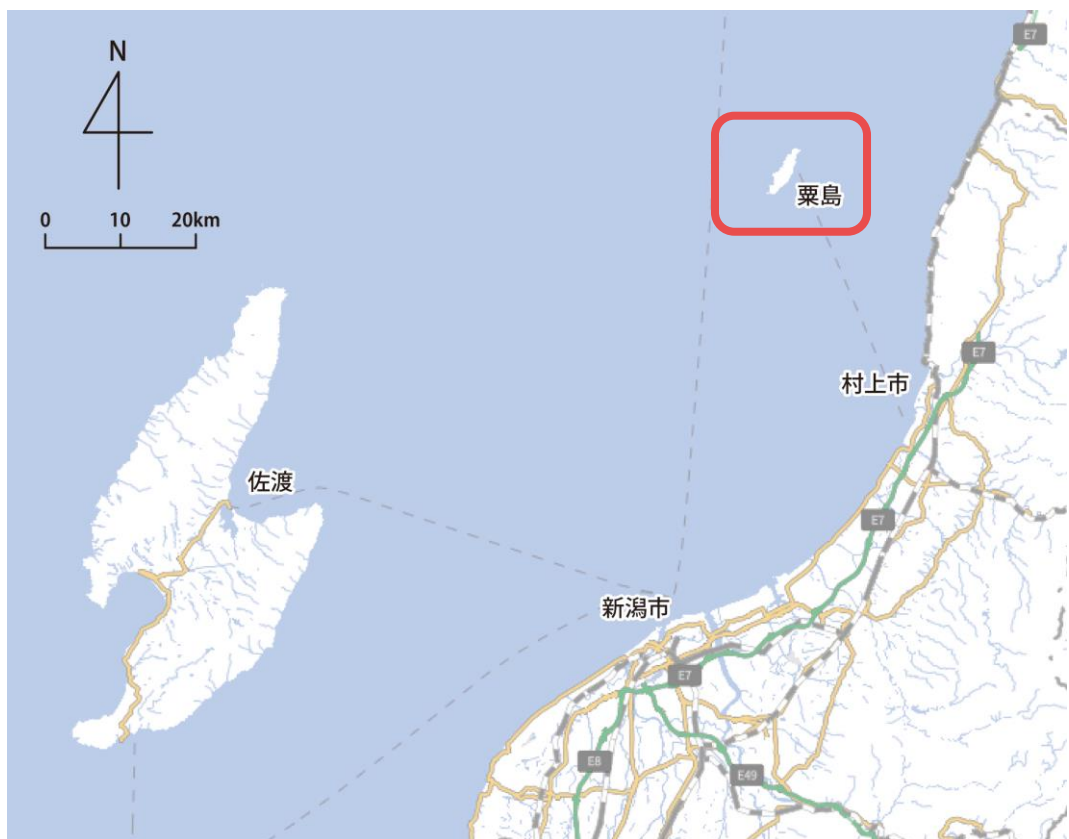


図 粟島浦村の位置

※出典：国土地理院 地理院地図

## 2.1.2 地勢

- 粟島浦村は、島内の大部分を森林が占めています。海水域の一部は海浜となっており、特に夏期を中心に海水浴場として利用されています。
- 島内には、内浦地区と釜谷集落という2つの地区があります。漁港を中心として建物用地や農用地が広がり、島民の生活基盤地域となっています。また、島の北東の一部には農用地も広がっています。

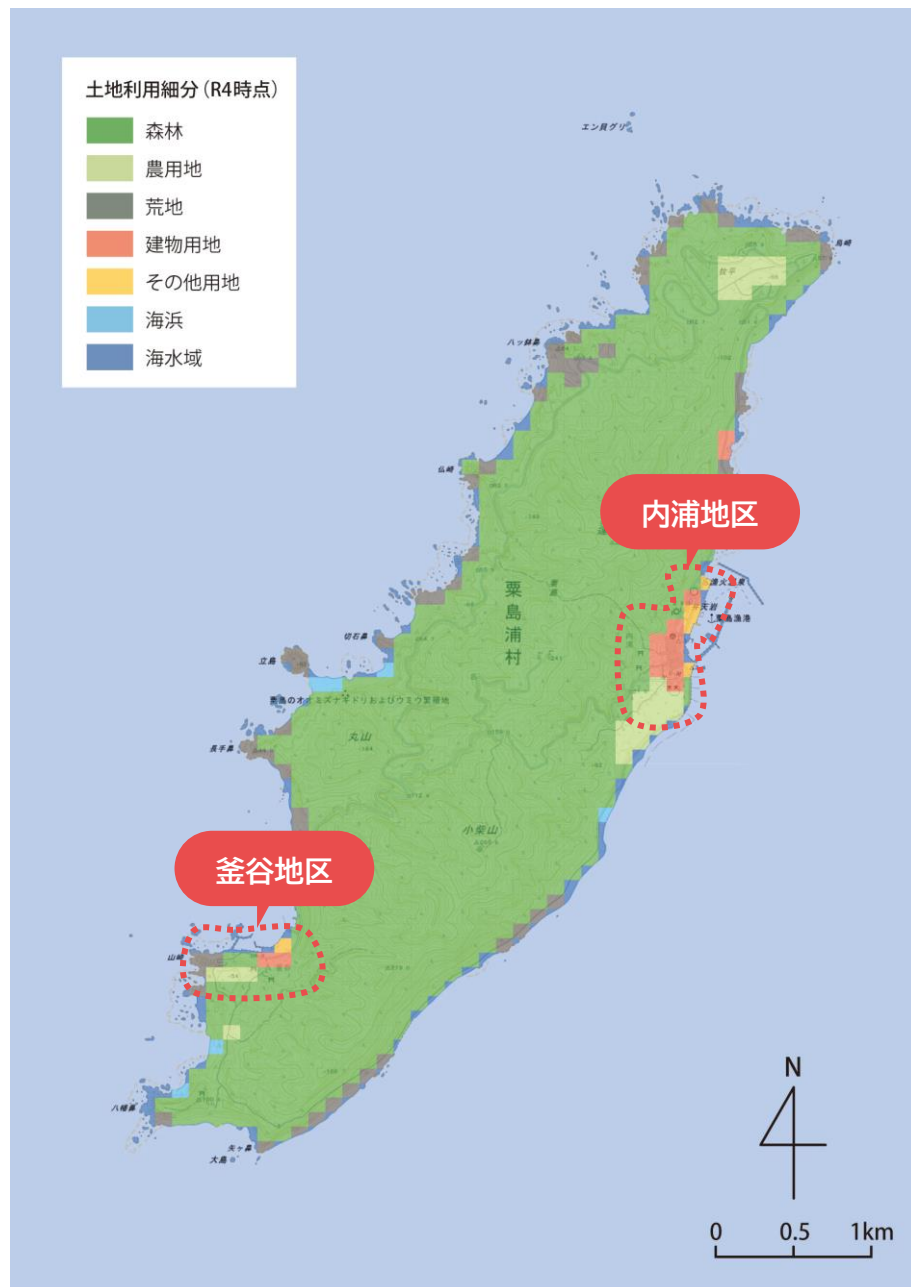


図 粟島浦村の土地利用状況

※出典：国土数値情報（R4年）

## 2.2 社会状況の現状整理

### 2.2.1 人口

#### (1) 人口推移

○粟島浦村の人口は減少傾向にあり、令和2年は353人で、平成7年と比較して121人（26%）減少しています。

○令和7年以降の人口推計より0歳～14歳以外の人口が大きく減少する見込みです。

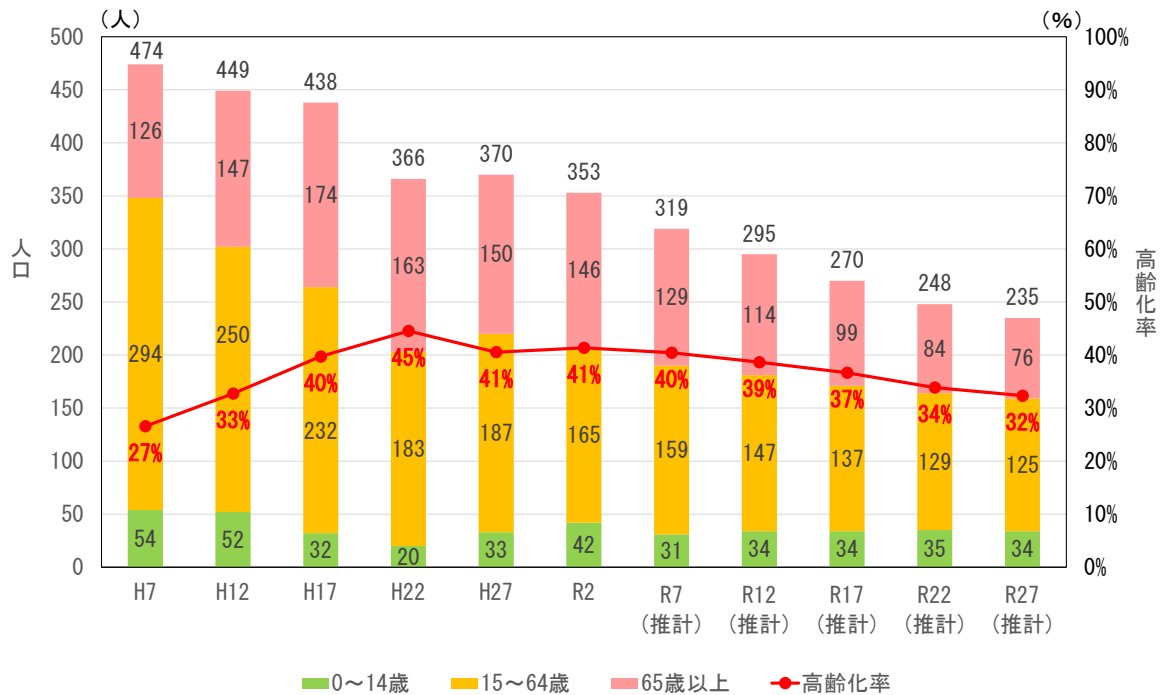


図 年代別の人口推移

※総人口は年齢不詳を含むが、年齢別人口は年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。  
出典：国勢調査（H7～R2）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27）

## 2.2.2 人口分布

- 内浦地区と釜谷地区に人口が集中していますが、栗島港のある内浦地区に特に人口が集中しています。
- 内浦地区には栗島漁港、釜谷地区には釜谷港が存在しており、港を中心として人口が分布しています。

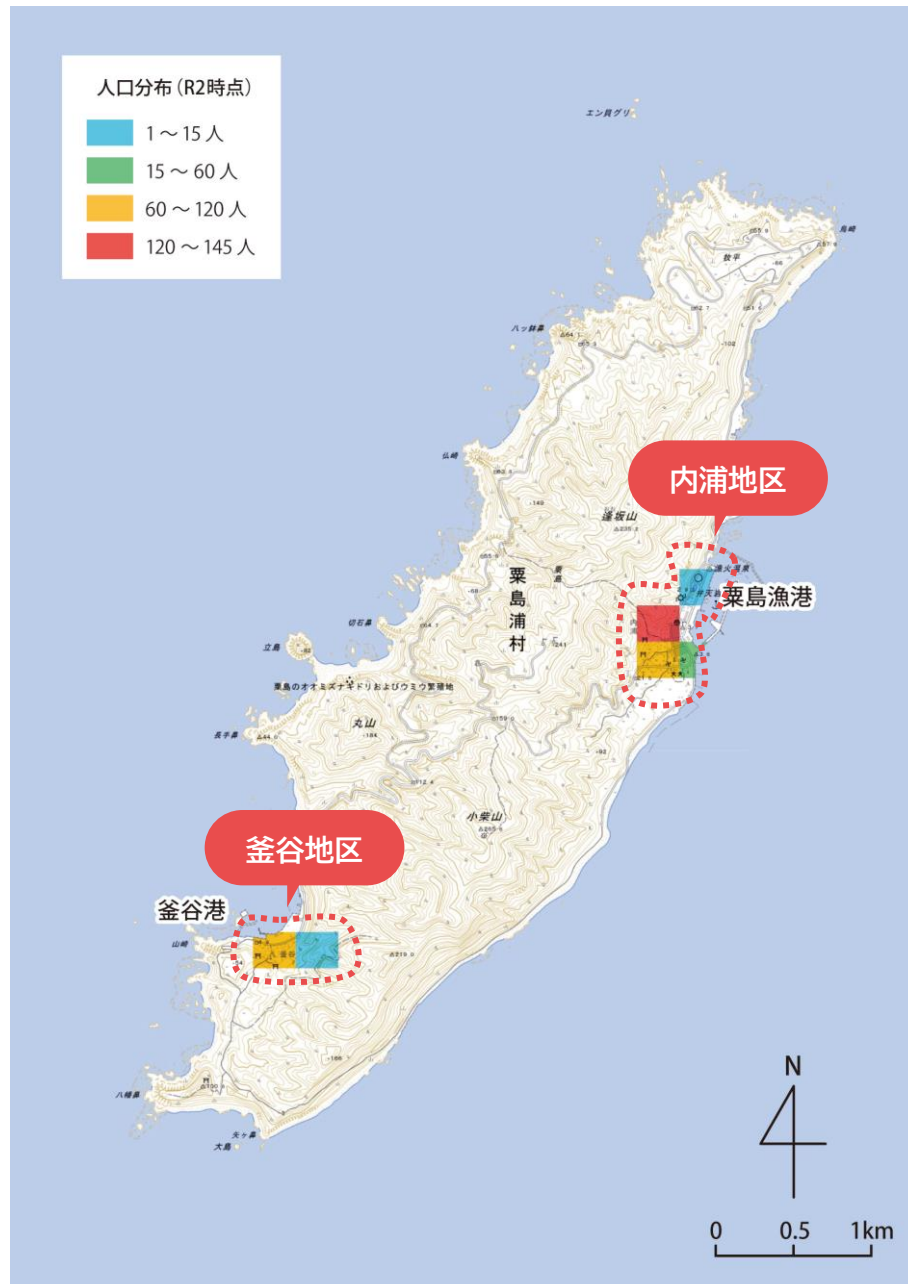


図 人口分布  
※出典：国勢調査 (R2)

## 2.3 地域旅客運送サービスの現状整理

### 2.3.1 粟島浦村における移動サービスの現況及び施設立地

- 自家用車など他の移動手段を持たない島民や来訪者が、村内・集落間を定期的に陸上移動する手段の確保を目的として、村営自家用有償旅客運送「粟島浦村コミュニティバス」を定時運行しています。
- 粟島航路のフェリー発着時刻に合わせて、岩船港と近隣市街地を結ぶ路線型・予約式の「乗合タクシー」を運行しています。
- レンタサイクル（電動アシスト無し、有り両方レンタル可能）を観光案内所で貸出しており、来訪者にとって手軽な移動手段として利用されています。



図 粟島浦村における移動サービスの現況及び施設立地

## 2.3.2 粟島汽船

### (1) 年度別利用者数の推移

- 岩船港から粟島汽船の高速双胴船とフェリーを提供する「二隻体制」は、島民のライフラインの維持や観光振興を推進するために非常に重要な役割を果たしています。
- 令和2年度の利用者数の合計は、令和2年1月頃から始まったコロナ禍により、平成30年度と比較して50%減少しました。
- 令和4年度には、新潟県内（村上市内を除く）と新潟県外からの利用者数が回復しましたが、平成30年度の利用者数と比較して33%減少にとどまっています。

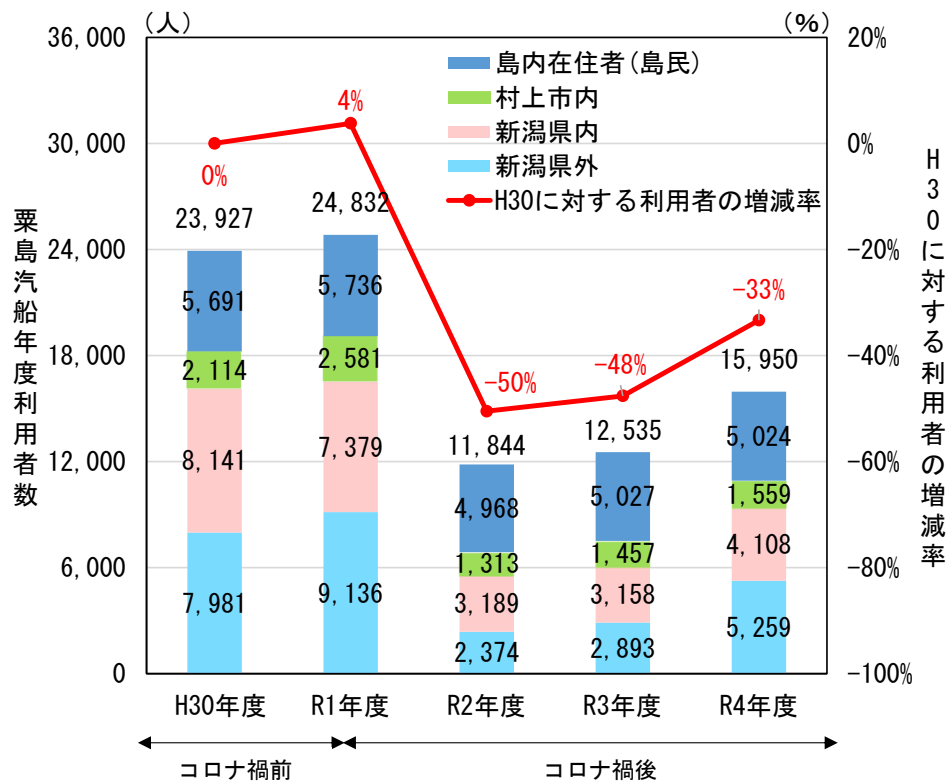


図 粟島汽船年度別利用者数の推移

※出典：粟島浦村提供資料（岩船港出発便の利用者数）

## (2) 月別利用者数の推移

- 島内在住者（島民）は5～6月の利用者が多く、冬期の12～2月の利用者が少ない傾向にあります。一方で、新潟県内及び新潟県外の利用者と比較すると、冬期における利用の減少は小さく、島民からは年間を通して定期的な利用がされていると考えられます。
- 新潟県内及び新潟県外の利用者は5～10月に多く、特に7～8月の利用者が多くなっています。観光に適した時期に多くの来訪者が訪れていることが考えられます。

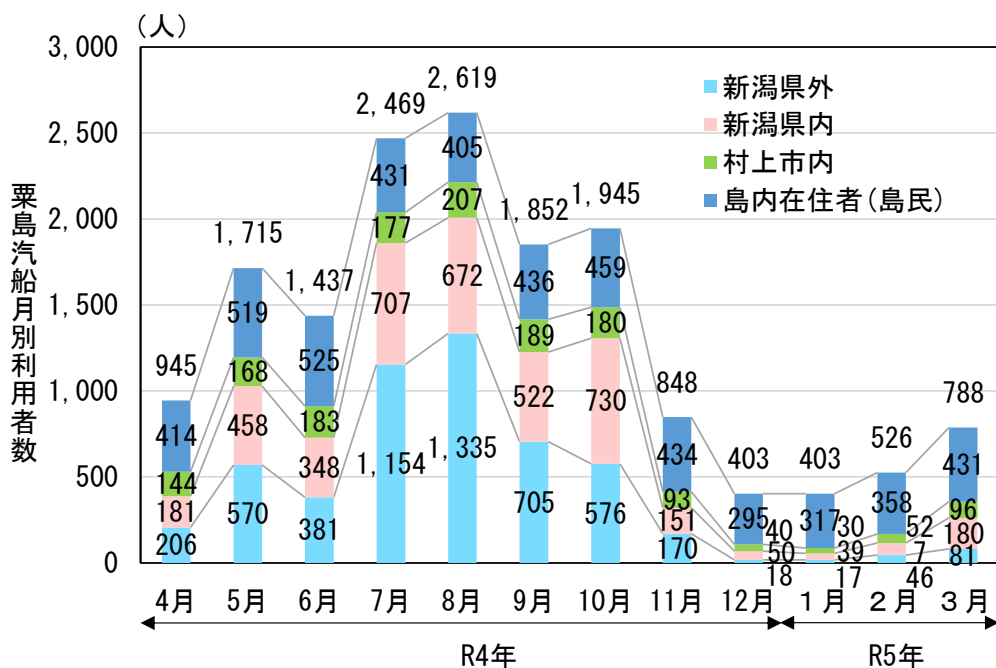


図 令和4年度月別粟島汽船利用者数の推移

※出典：粟島浦村提供資料（岩船港出発便の利用者数）



### 2.3.3 乗合タクシー（岩船港⇄村上市中心部）

- 乗合タクシーは予約制のサービスであり、村上市中心部と岩船港の間を結ぶ移動手段として運行しています。
- 利用者数は、令和元年度から減少し始め、令和2年1月頃から始まったコロナ禍により、令和2年度は平成30年度と比較して56%減少しました。
- 令和4年度には、利用者数が回復しましたが、平成30年度の利用者数と比較して35%減少にとどまっています。

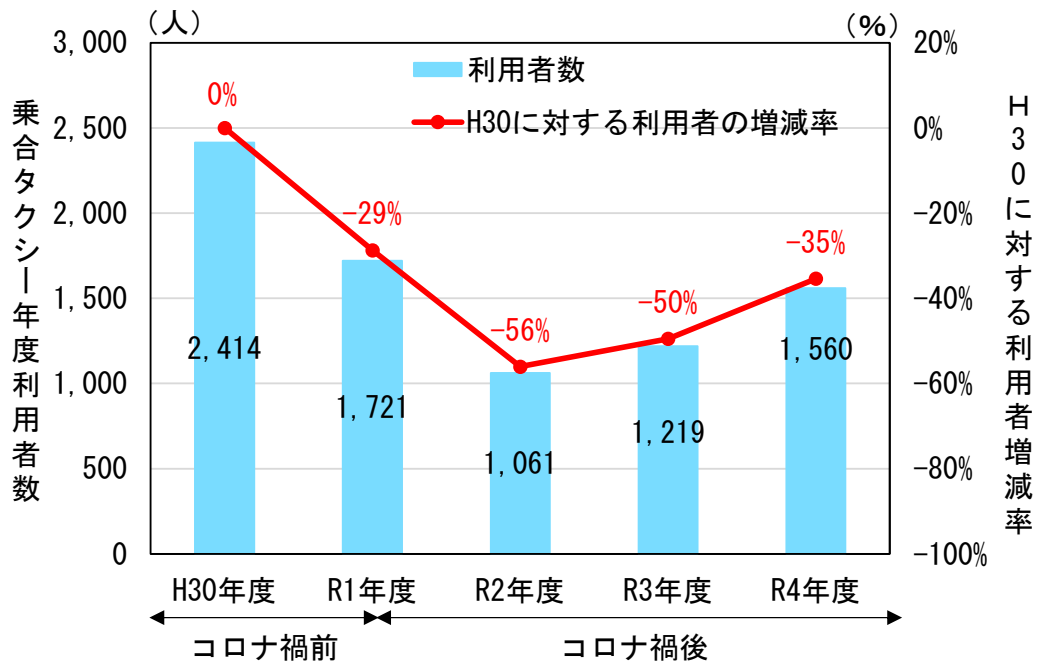


図 乗合タクシー年度利用者数の推移

※出典：栗島浦村提供資料

## 2.3.4 粟島浦村コミュニティバス

### (1) 年度利用者数推移（ルート別）

- 粟島浦村コミュニティバスは県道ルートと北回りルートという2つの路線で運行しています。
- 県道ルートは内浦地区から釜谷地区まで約15分で結び、8箇所の乗降場があります。また、釜谷地区から小中学校へ通学する児童・生徒向けのスクールバスの機能を担っています。
- 北回りルートは予約制で主に来訪者に利用されています。内浦地区から出発し、所要時間は約45分で、北回り村道と県道沿いに観光施設を含む6箇所の停留所があります。
- コミュニティバス利用者はコロナ禍前の平成30年度と比較して、令和2年度は25%減少、令和3年度に19%減少したものの、令和4年度は4%減少で、他の移動手段と比較して減少率が少ない傾向にあります。
- 令和元年度の利用者の増加は、新潟－粟島航路の実証実験等により、来訪者が増加したためだと考えられます。

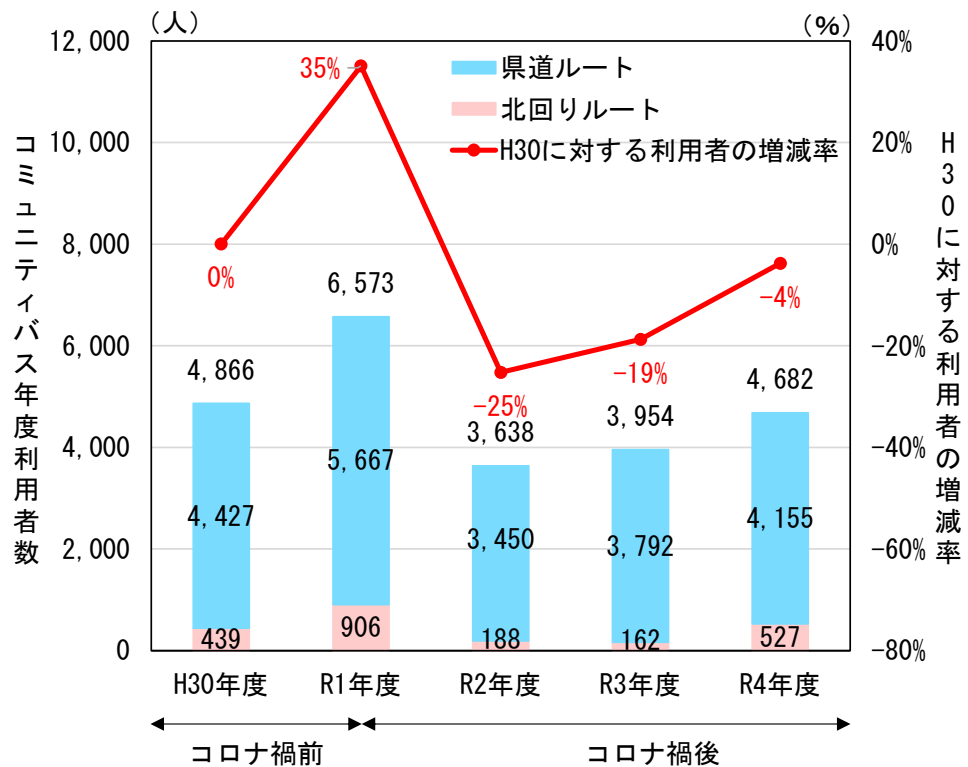


図 コミュニティバス年度利用者数推移 (H28-R4、ルート別)

※出典：粟島浦村提供資料

## (2) 年度利用者数推移（島民・来訪者別）

- コミュニティバス（県道ルート）の島民利用は平成30年度と比較して、令和2年度は20%、令和3年度は41%、令和4年度は15%と増加しています。
- 一方で、来訪者利用は平成30年度と比較して、令和2年度は-58%、令和3年度は-62%と大きく減少し、令和4年度には-24%まで回復しました。

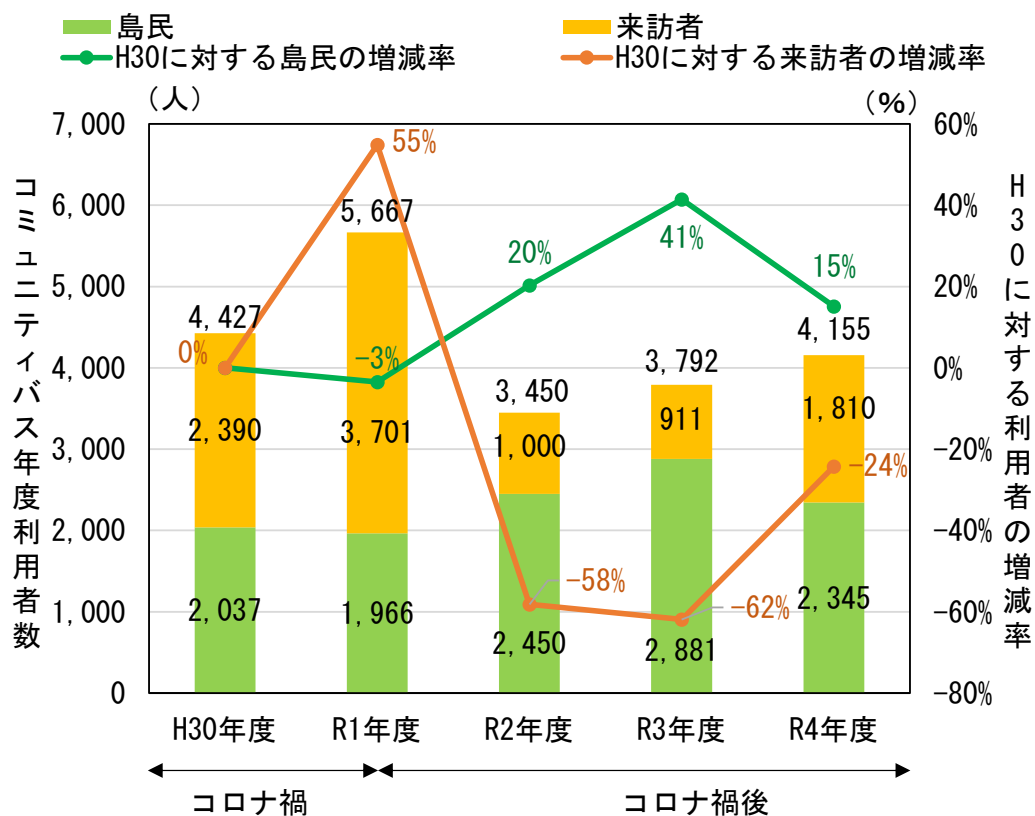


図 コミュニティバス年度利用者数推移（H28-R4、島民・来訪者別）

※出典：栗島浦村提供資料、県道ルートのみ

### (3) 月別利用者数推移（島民・来訪者別）

- コミュニティバス（県道ルート）の村民利用は4~6月に多い傾向があり、8月を除く他の月では200人前後で推移しています。8月は夏期休業により児童生徒の利用が減り、また親類縁者の来島により自家用車での相乗りによる移動が増え、コミュニティバスの利用が少なくなるためと考えられます。
- 来訪者の利用は5月から増加して、8月がピークになります。10月頃まで100人以上の利用があります。4月および11月から3月の冬期には来訪者の利用は大幅に減少する傾向にあります。

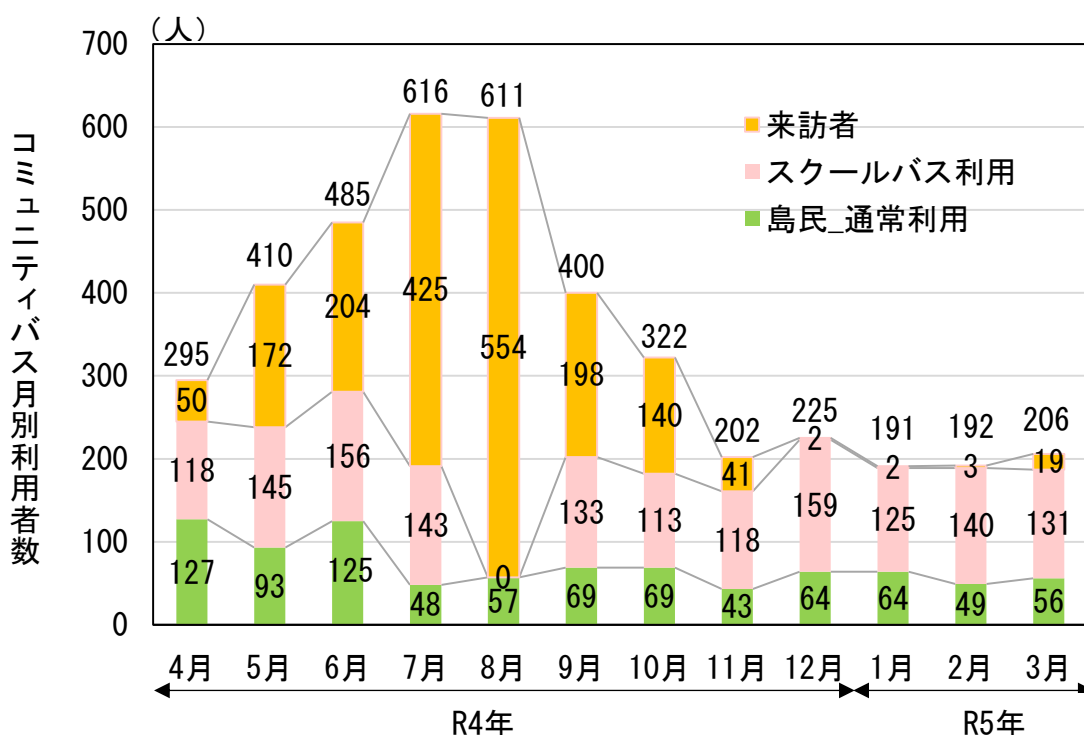


図 コミュニティバス年度利用者数（島民・来訪者別、令和4年度）

※出典：粟島浦村提供資料

## 2.3.5 行政負担額の推移

### (1) 乗合タクシーの行政負担額の推移

○令和元年度にタクシー事業者への委託単価の増額変更を実施しましたが、令和2年度はコロナ禍の影響で利用者数が減少していたため行政負担額は増加しませんでした。しかし、利用者数が回復傾向に転じた令和3年度から行政負担額が増加しました。

○令和4年度は、値上げ前の令和元年度と比較して約48%行政負担額が増加しました。

⇒このように乗合タクシーの行政負担額が増加していることや、今後もタクシー運賃の単価の上昇等、タクシー事業者への委託単価は増加することが想定されるため、乗合タクシー運行の効率化が必要です。

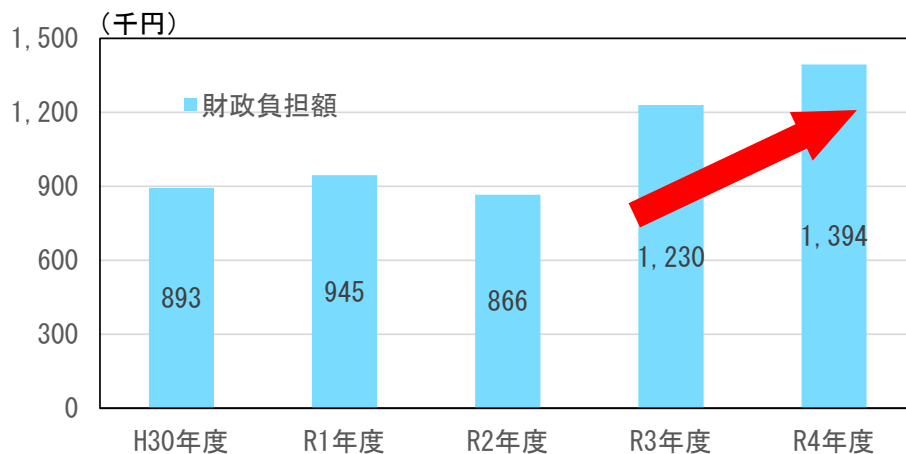


図 乗合タクシーの行政負担額の推移

※出典：粟島浦村提供資料

## (2) コミュニティバスの行政負担額の推移

- 令和2年度から行政負担額の合計が増加し、増加前の令和元年度と比較すると令和4年度は23%増加しました。
  - 令和2年から人件費単価の変更により人件費が増加し、令和3年度からは燃料価格の高騰により燃料費が増加しました。
- ⇒このように行政負担額が増加していることからコミュニティバス運行の効率化が必要です。

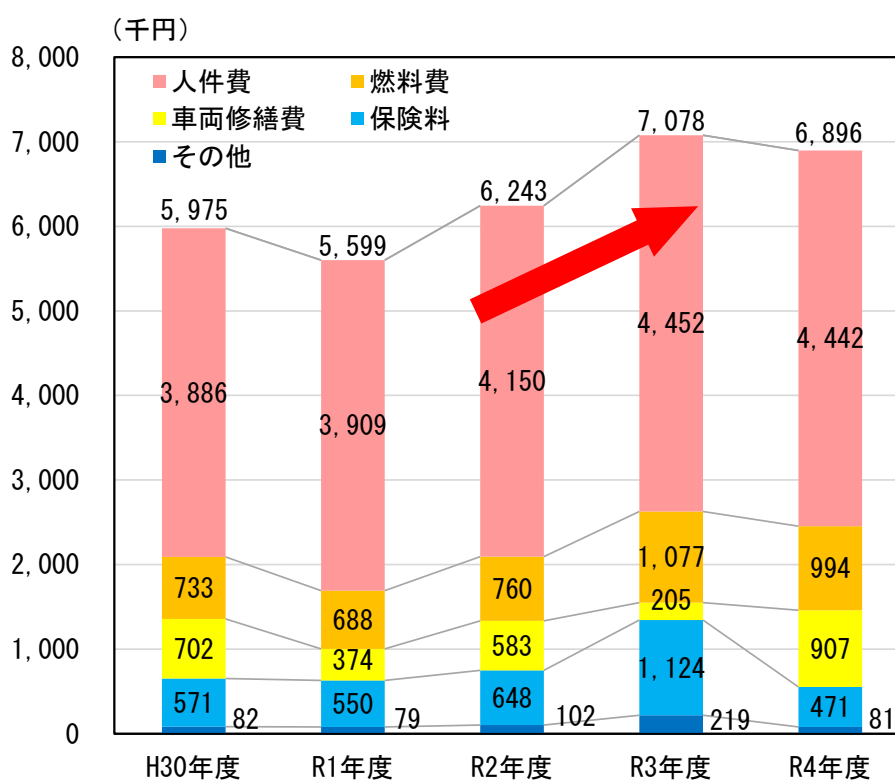


図 コミュニティバス財政負担推移  
※出典：栗島浦村提供資料

### 2.3.6 レンタサイクル

- レンタサイクルは粟島汽船乗り場の観光案内所で貸出されています（電動アシスト無し、有り両方レンタル可能）。
- 島を周回するための道路が整備されており、来訪者がサイクリングを楽しみやすい環境にあります。
- レンタルサイクルの利用者数は令和2年度頃から始まったコロナ禍によって、平成30年度より59%程度減少しました。
- 令和4年度には、利用者数が回復しましたが、平成30年度の利用者数と比較して29%減少に留まっています。
- 令和元年度の利用者の増加は、新潟－粟島航路の実証実験等により、来訪者が増加したためだと考えられます。

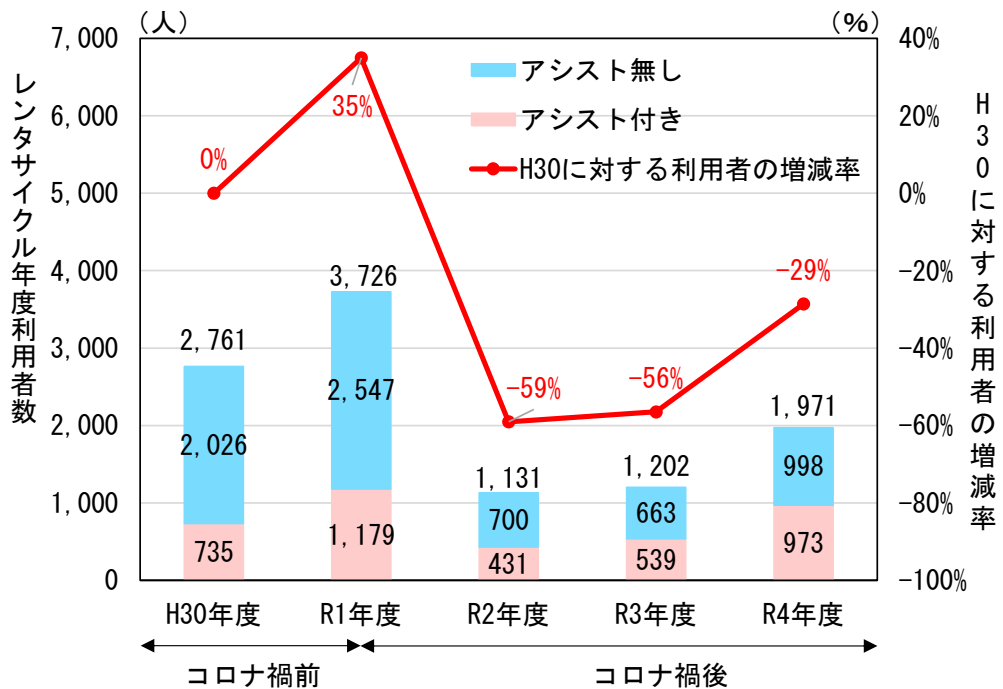


図 レンタルサイクル年度利用者数推移（H30-R4）

※出典：粟島浦村提供資料

## 第3章 アンケート調査結果

03



### 3.1 アンケート調査の内容

- 本計画の策定にあたり、島民及び来訪者の移動手段の実態把握や移動サービスに対する改善要望を把握するためアンケート調査を実施しました。
- 来訪者アンケートは令和5年10月4日(水)～令和5年11月5日(日)に実施しましたが、この調査時期の特徴として釣りやキャンプ、バードウォッチングを楽しむ方が多い傾向にあります（夏期の場合、海水浴等のレジャーが増加）。
- 以下に、アンケート調査の実施内容を示します。

項目	島民アンケート	来訪者アンケート
調査対象	15歳以上の島民（275名）	島民以外の粟島汽船を利用する方
配布方法	各住居に直接配布	粟島汽船内において、利用者に直接配布
回収方法	回収箱へ投函 または Web アンケートへの回答	回収箱へ投函 または Web アンケートへの回答
配布日	令和5年11月24日(金)	令和5年10月4日(水)
回収期限	令和5年12月8日(金)	令和5年11月5日(日)
回答数	120部(回収率：41.3%、Web 回答率：10.8%)	209部 (Web 回答率：5.3%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 島内外の移動手段</li> <li>・ 移動サービスに対する満足度</li> <li>・ 将来の移動サービスに対する安心度</li> <li>・ 移動サービスに対する改善要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 来訪者の岩船港へのアクセス手段</li> <li>・ 公共交通の利用意向</li> <li>・ 島内での移動手段</li> <li>・ 島内での滞在目的</li> <li>・ 来訪者の島内の主な行動パターン</li> <li>・ 移動サービスに対する改善要望</li> </ul>

## 3.2 島民アンケート調査の結果

### (1) 島民の移動手段

#### a) 島内の外出時の移動

- 自家用車を移動手段としている方が 50%と半数が自家用車を利用しており、最も利用が多い移動手段となっています。
- 次点で、徒歩が 42%、自転車が 22%となっており、島内は徒歩や自転車で移動する方が多いことが特徴となっています。
- コミュニティバスの利用は 3%となっています。  
⇒将来高齢化が進み、自家用車による移動が困難な方が増加することが見込まれるため、今後はより島民にとって利用しやすいバスの運行を検討する必要があります。

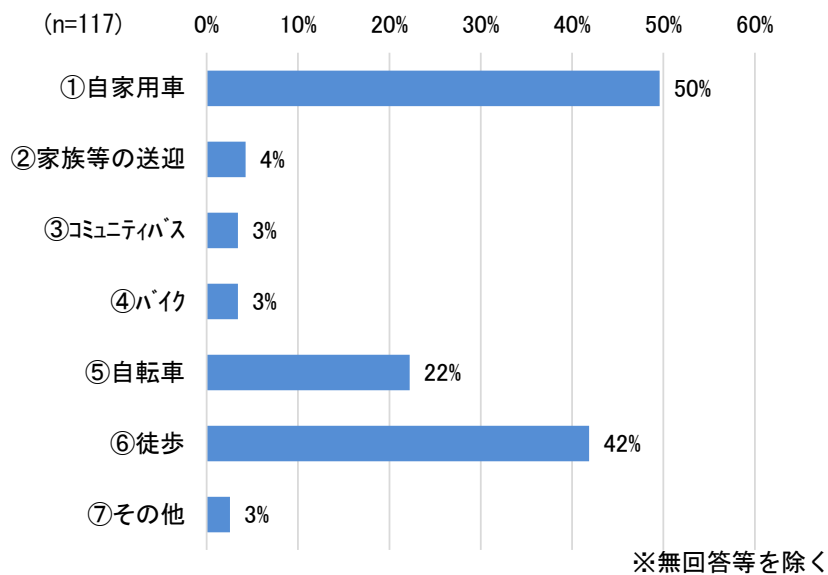


図 島内の外出時の移動手段（複数回答可）

b) 島外への外出時の移動【栗島港へのアクセス手段】

- 自家用車を栗島港へのアクセス手段としている方が63%となっており、最も利用が多い移動手段となっています。
- 次点で、徒歩が29%、家族等の送迎、自転車が13%となっています。
- コミュニティバスは栗島汽船の運行時刻に合わせて運行しているものの、利用は5%となっています。

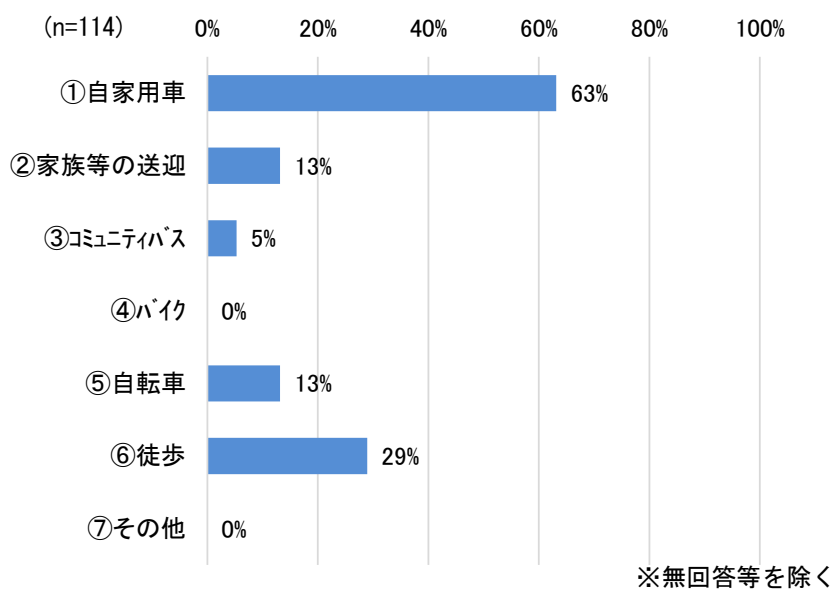


図 栗島港へのアクセス手段（複数回答可）

c) 島外への外出時の移動【岩船港からの移動手段（島外の移動手段）】

- 自家用車を岩船港からの移動手段としている方が57%となっており、最も利用が多い移動手段となっています。これらの島民は、岩船港に自家用車を置いていると考えられます。
- 次点で、乗合タクシーを利用する方が33%となっており、自家用車を持たない島民の移動を支えていることが分かります。
- また、タクシーを利用する方が18%となっており、乗合タクシーでアクセスできる場所以外への移動はタクシーが担っていることが想定されます。

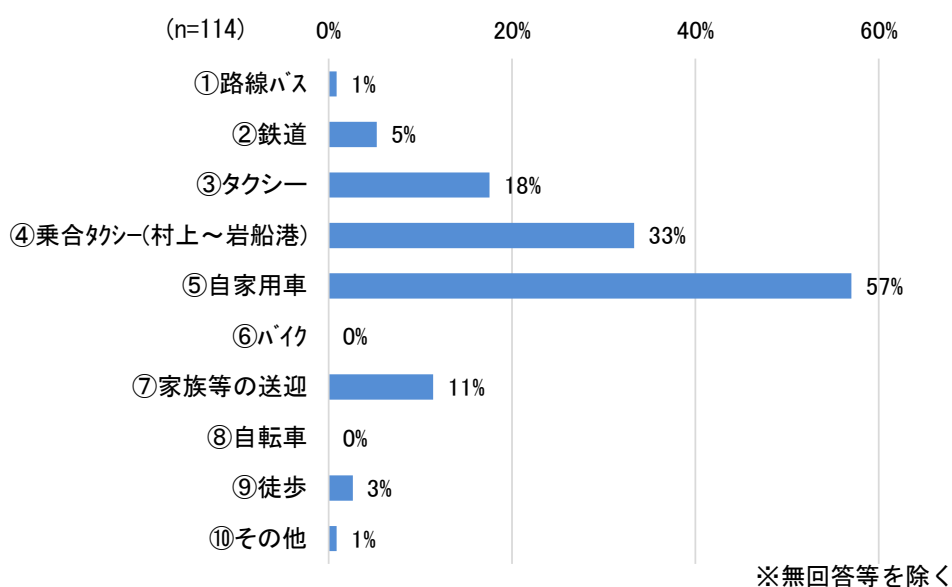


図 岩船港からの移動手段（複数回答可）

## (2) 島民の移動に対する満足度

- 島内の外出時の移動について、「満足」・「やや満足」と回答した方は 32% となっており、過半数に満たない状況です。一方で、「不満」・「やや不満」と回答した方は 9% となっており、不満に感じている方は少ないことが分かります。
- 島外への外出時の移動について、「満足」・「やや満足」と回答した方は 40% となっており、過半数には満たないものの、島内の外出時の移動よりも満足度が高いです。一方で、「不満」・「やや不満」と回答した方は 22% となっており、不満に感じている方は島内の外出時の移動よりも多い結果となりました。  
⇒上記のように満足度が高いとは言えない状況を踏まえ、今後は移動サービスの充実と利便性向上が必要です。

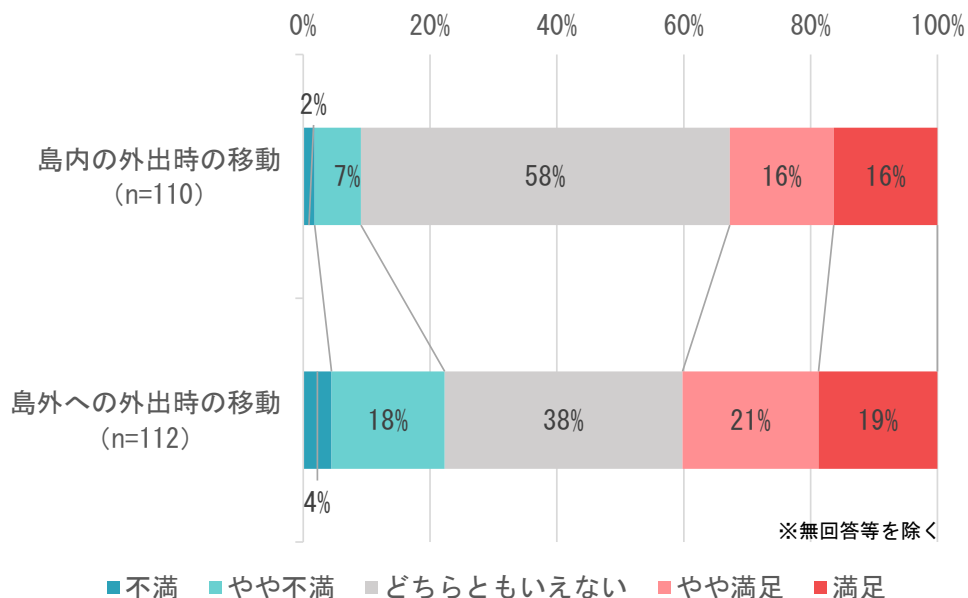


図 島民の移動に対する満足度  
(上：島内の外出時の移動、下：島外への外出時の移動)

### (3) 島民の将来の移動に対する安心度

○将来の移動に対する安心度について、「安心できる」・「やや安心できる」と回答した方は 20%と少なくなっています。一方で、「安心できない」・「やや安心できない」と回答した方は 43%となっています。

⇒現在の粟島浦村の移動サービスでは、将来の移動に対して不安を抱いている方が多いと考えられ、今後は移動サービスの充実と利便性向上が必要です。

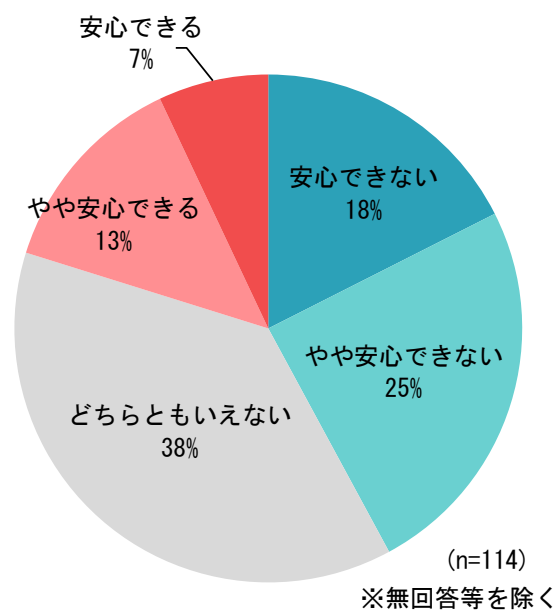


図 島民の将来の移動に対する安心度

### 3.3 来訪者アンケート調査結果

#### (1) 来訪者の岩船港へのアクセス手段

- 自家用車を岩船港への移動手段としている方が71%となっており、最も利用が多い移動手段となっています。
- 次点で、社用車を利用している方が25%となっています。
- 公共交通を利用する方は、鉄道が10%、乗合タクシーが5%、路線バスが2%となっています。

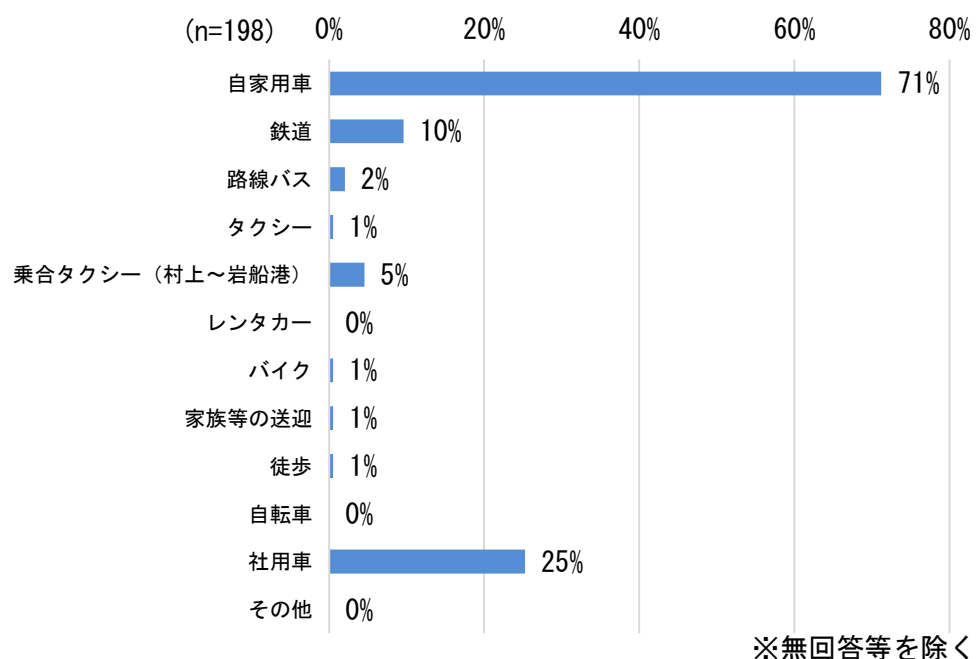


図 来訪者の岩船港へのアクセス手段（複数回答可）

## (2) 公共交通の利用意向【(1) で自家用車と回答した方】

○自家用車で岩船港へアクセスした方の 99%は自家用車以外の利用は考えていないという結果となりました。

⇒来訪に際し、公共交通でのアクセスが移動手段の選択肢になっていないことが想定され、今後は公共交通での移動が選択肢となるよう移動サービスを充実させ、粟島浦村に来訪しやすい環境を整えることが必要です。

⇒自家用車などの他の移動手段を持たない方は、来訪の検討を諦めている可能性が想定されます。公共交通での移動サービスを充実させることにより、来訪者の増加が期待されます。

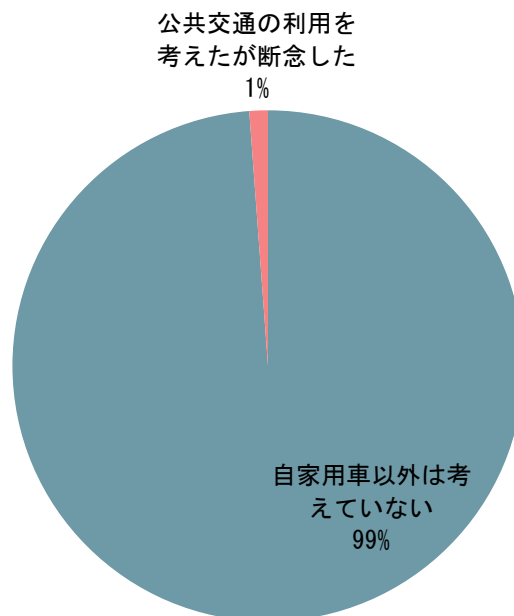


図 公共交通の利用意向【(1) で自家用車と回答した方】



### (3) 島内での移動手段

- 徒歩を移動手段としている方が45%となっており、最も利用が多い移動手段となっています。
- 次点で、宿泊施設の送迎が20%となっており、送迎サービスを行っている釜谷地区の宿泊施設を利用する方の多くは送迎サービスを利用していることが想定されます。
- コミュニティバスの利用は7%となっており、釜谷地区のキャンプ場利用者や島内の周遊（北回りルート）に利用されていると考えられます。
- レンタサイクル及びレンタサイクル（電動）の利用者は合わせて5%となっています。

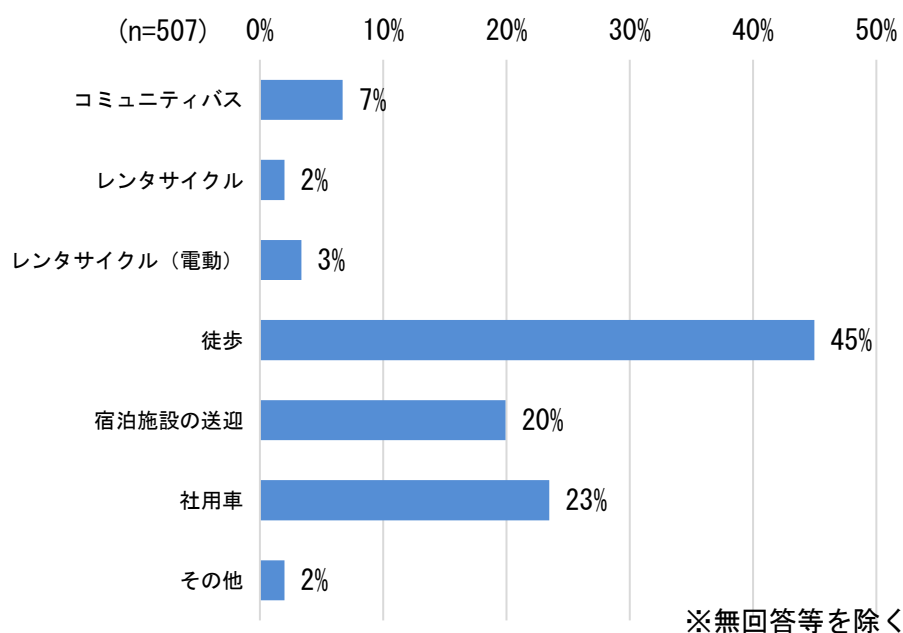


図 島内での移動手段（複数回答可、最大4回の移動を回答）

#### (4) 島内での滞在目的

- 宿泊をする方が81%となっており、ほとんどの来訪者が宿泊することが分かります。
- 次いで釣りが49%と多く、キャンプが10%、サイクリングが5%、野鳥観察が8%と、釣りを中心に様々なアクティビティが滞在目的となっていることが分かります。
- あわしま牧場で体験できる乗馬を滞在目的とする方は1%でした。

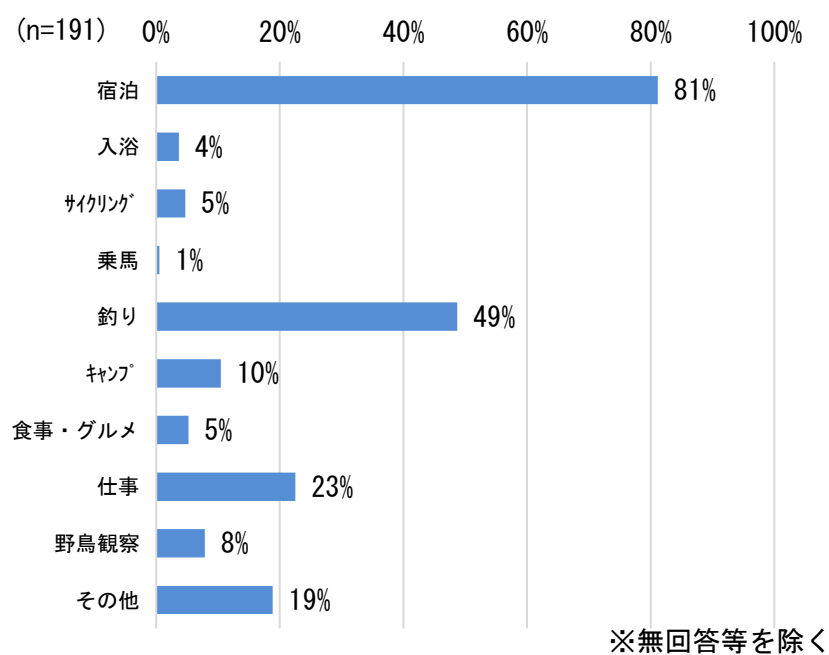


図 島内での滞在目的（複数回答可）

## (5) 来訪者の島内の主な行動パターン

- 内浦地区では釣りやキャンプを行う方が多く、主な移動手段は徒歩となっています。
- 釜谷地区でも同様に釣りやキャンプを行う方が多く、主な移動手段は宿泊施設の送迎やコミュニティバスとなっています。

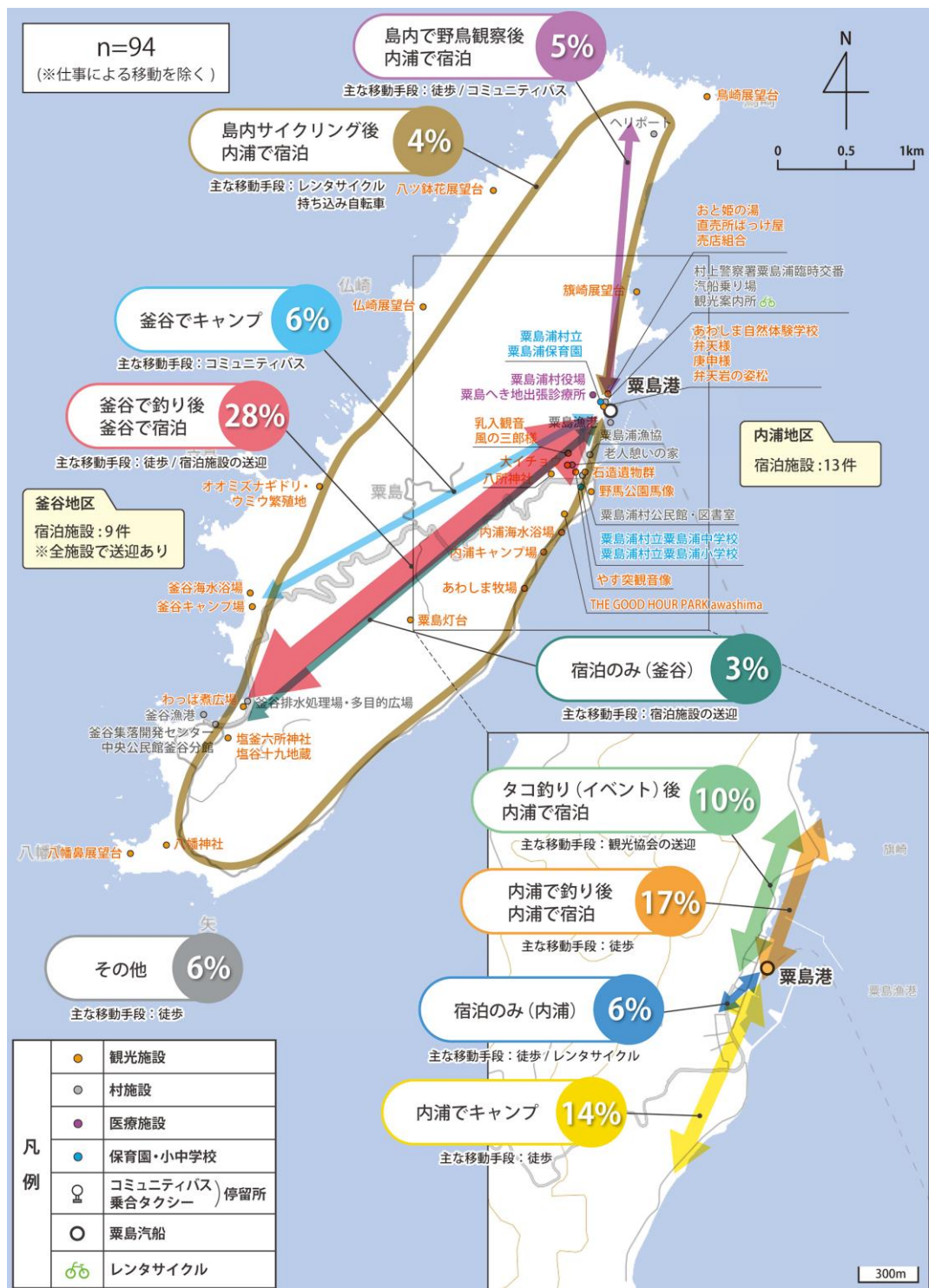


図 来訪者の主な行動パターン

## 3.4 移動サービスに対する改善要望

### (1) コミュニティバス

○「予約に応じて運行し、好きな時間に他者と乗り合わせて移動する乗合サービスを導入する」については、来訪者が7%、島民が10%となり、コミュニティバスの改善要望の中では最も多く選択されました。

⇒**デマンド化（予約式）を検討し、運行の効率化を目指します。**

○コミュニティバスの運賃や運行時刻に対する改善要望は少ない結果となりました。

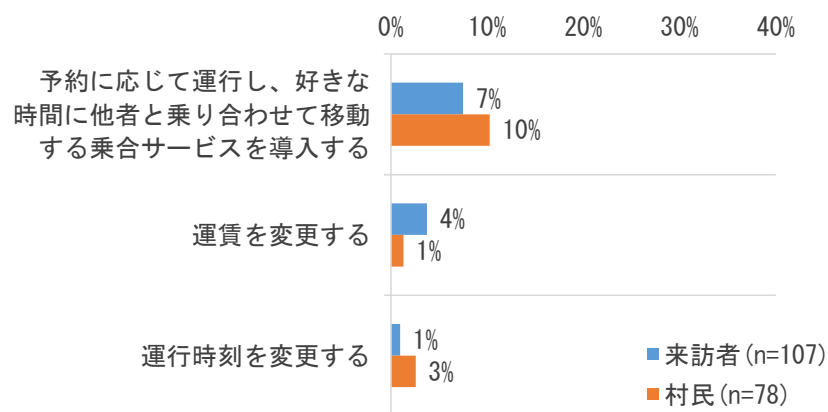


図 コミュニティバスに対する改善要望

## (2) レンタサイクル

○「日をまたぐレンタサイクルの貸し出しを可能にする」については、来訪者が32%、島民が19%となり多く選択されました。

⇒利用時間が日中(8:30~17:00)のみレンタル可能となっていますが、24時間のレンタルを可能にすることで、釜谷地区に訪れる方が村内を周遊後にそのまま宿泊する等新たな回遊のパターンが創出されると考えられます。一方で、村内は夜間街灯が少ないことなど、危険性が伴うため、安全対策を十分に検討する必要があります。

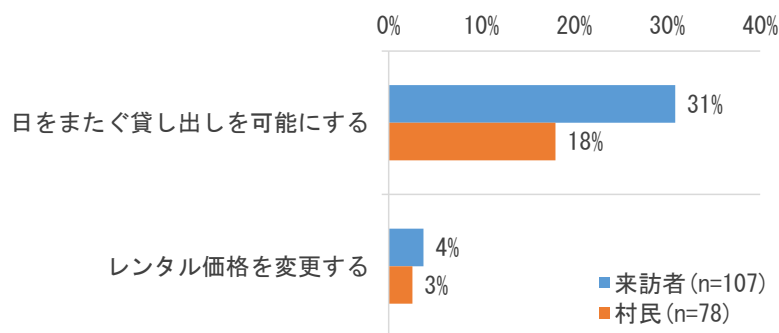


図 レンタサイクルに対する改善要望

## (3) 栗島汽船

○「運行時間を変更する」、「運賃を変更する」のどちらも来訪者及び島民からの改善要望が多い結果となりました。

○特に島民は「運行時間を変更する」が40%であり、高い割合となっています。

○運行時間については、調査時の2便体制の場合、1便をより早く、2便をより遅くして欲しいという意見が多い傾向にありました。

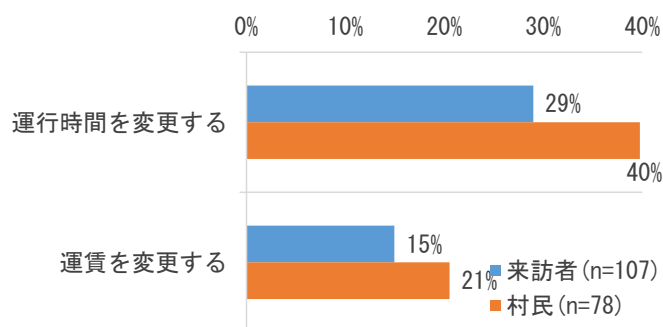


図 栗島汽船に対する改善要望

#### (4) 乗合タクシー

- 島民からは「乗合タクシーをインターネット上で予約できるようにする(28%)」、「乗合タクシーの立ち寄り場所を増やす(19%)」、「路線バスを岩船港に立ちよるようにする(14%)」のいずれも多く選択される結果となりました。
- 「乗合タクシーの立ち寄り場所を増やす」を選択した方の希望の立ち寄り場所は村上市内のスーパーや、個人医院、歯科等が挙げられていました。  
⇒上記を踏まえ、島民がより便利に乗合タクシーを利用できるように改善することが求められています。

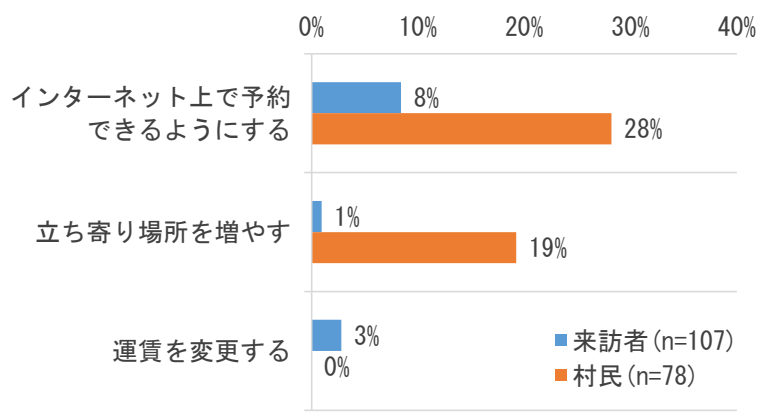


図 乗合タクシーに対する改善要望

## (5) 新たな取り組み

- 来訪者からの改善要望は「レンタカーやカーシェアサービスを導入する(32%)」、「キャンプや釣りの道具、宿泊用荷物を運びやすくなるようなサービスを導入する(27%)」、「粟島汽船及び島内の移動サービスを1チケットで利用できるようにする(31%)」、「島内の移動サービスを事前にインターネット上で予約できるようにする(17%)」、「経路検索サービスで粟島汽船及びその前後の公共交通を検索結果に表示する(20%)」が多く選択されました。
- P31 から分かるようにキャンプでの移動は徒歩またはコミュニティバスによる移動のため、「レンタカーやカーシェアサービスを導入する(32%)」、「キャンプや釣りの道具、宿泊用荷物を運びやすくなるようなサービスを導入する(27%)」が多く選択されたと考えられます。
- また、島民からの改善要望は「レンタカーやカーシェアサービスを導入する(19%)」、粟島汽船及び島内の移動サービスを1チケットで利用できるようにする(17%)」が多く選択されました。  
⇒上記の要望を踏まえ移動サービスを改善し、来訪者、島民それぞれにとってより利便性の高い移動サービスを提供することが求められています。

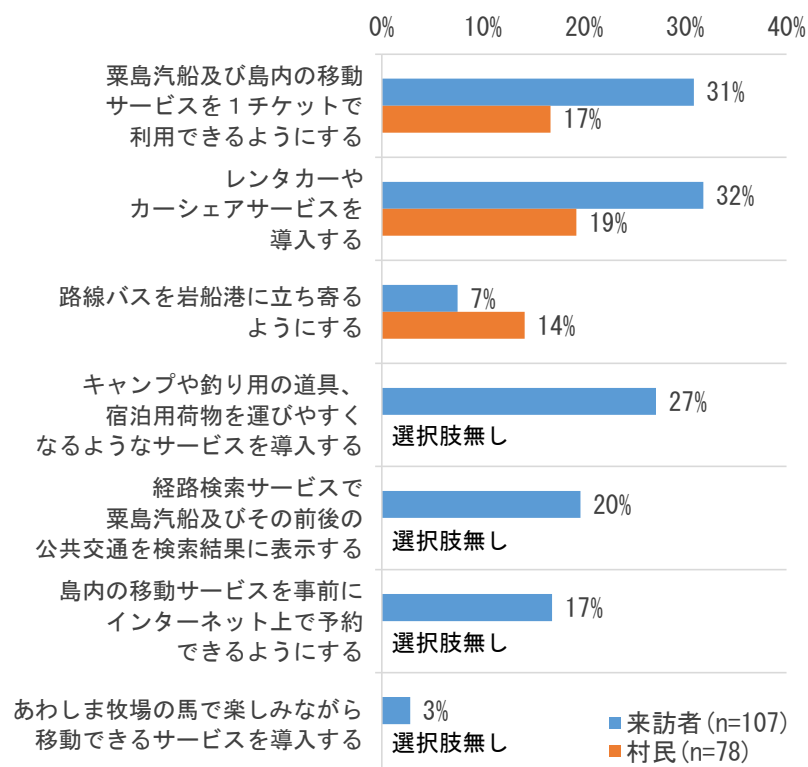


図 新たな取り組みに対する要望

## 第4章 課題の整理

04



表 現状と課題の整理

	現状(総括)
コミュニティバス	○コミュニティバスの利用者が少なく、コミュニティバスの運行経費が負担となっている (P16、18、20、24、25、31)。
レンタサイクル	○レンタサイクルの利用者数が減少している一方で、利便性向上が求められている (P21、35)。
粟島汽船	○粟島汽船に対して、運行時間や運賃の変更が求められている (P35)。
乗合タクシー	○島民から乗合タクシーの利便性向上が求められている (P36)。
	○乗合タクシーの利用者が減少し、運行経費が負担となっている (P15、19)。
満足度 安心度	○島民の移動に対する満足度や安心度が低い (P27、28)。
移動サービスの利便性向上	○来訪者が訪れる目的として釣りやキャンプが多く、レジャー用の荷物を運びやすくするようなサービスの導入が求められている (P32、37)。
	○カーシェアの導入やインターネット上での予約など、島内の移動利便性向上が求められている (P37)。
	○粟島までの公共交通での経路検索ができない状況であるため、来訪者から経路検索サービスへの表示が求められている (P37)。
	○島民、来訪者双方に粟島汽船と島内の移動サービスの1チケット化が求められている (P37)。



## 課題

### 課題①

#### コミュニティバスの効率化

- ・デマンド交通化など行政負担額を抑え、利便性を向上させる運行の形を検討する。
- ・運行の効率化を図るため、村内の宿泊施設送迎バスや島民の協力を得ながら運行する移動サービスを検討する。

### 課題②

#### 移動サービスの利便性向上

- ・粟島汽船やその他移動サービスのデジタル化や、移動サービスの1チケット化を検討する
- ・レンタサイクルの利便性向上のため、日をまたぐ貸出などの利用を検討する。

### 課題③

#### 島民も来訪者も便利に移動できる環境の構築

- ・カーシェア等の新たな移動手段の導入を検討する。
- ・レジャー目的に訪れる来訪者が便利に移動できる移動手段を検討する。

### 課題④

#### 誰もが公共交通を利用しやすい環境整備

- ・来訪者や普段公共交通を利用しない方にも利用しやすいような情報提供や待合施設の整備を図る。

## 第5章 基本的な方針と目標

05

## 5.1 本計画の基本方針と目標

### 基本方針

## 「粟島を便利に楽しく移動できる環境づくり」

### 目標 1 持続可能な移動サービスの提供

- コミュニティバスのデマンド化（予約式）を検討し、運行の効率化を図ります。
- 宿泊施設の送迎バスや、島民の自家用車、役場所有車など、島内の交通資源を活用した新たな公共交通システムの構築を模索・検討し、コミュニティバスの運行維持と利便性の向上を図ります。
- 岩船港と村上市の中心市街地を結ぶ乗合タクシーについては、他市町村との共同の検討を進めることで利用者数を増やすことにより、持続可能性を高めていきます。
- デマンド化による利便性の低減を抑えるために、Web 上での予約や分かりやすい利用方法の検討に努めます。

### 目標 2 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備

- 岩船港へ公共交通でアクセスしやすい環境を整え、島民の島外への外出や来訪者が便利に移動できる環境を目指します。
- 移動サービス利用時に便利に利用できるよう、経路検索を可能にすることや、利用券の購入を Web 上でできるように検討を進めます。
- 島という立地からフェリーとその前後の移動サービスを組み合わせた移動サービスが適しているため、アプリ等を活用した便利に移動できる環境の構築を目指します。

### 目標 3 粟島らしさを楽しめる移動サービスの整備

- 粟島浦村は周囲 23.1 km という非常に小さい島である一方で、自然豊かな島であることから、その環境を楽しめるよう、自転車をはじめとした多様な移動手段の利用が増加するように努めます。
- キャンプや釣りなどの人気のレジャーが楽しめるように、来訪者が荷物を楽に運べる手段を検討します。
- あわしま牧場の馬を活用し、来訪者が楽しめる移動手段を検討します。

## 5.2 各移動サービス・移動手段の役割

○基本方針に基づいた目標を達成するために必要な粟島浦村の移動サービスや移動手段の役割を下表に整理します。

表 粟島浦村の各移動サービス・移動手段の役割

移動サービス	移動サービス・移動手段の役割	主な路線
鉄道 (島外)	・訪問者や島民の広域の移動を担う重要な移動手段であり、主に羽越本線村上駅が利用される。	JR 羽越本線
粟島汽船	・岩船港から粟島へ渡る重要な移動手段として、島民の生活の保障や観光の振興などの役割を果たしている。	岩船港⇄粟島港
路線バス (島外)	・粟島航路と接続しており、岩船港と近隣市街地の移動を担っている。	新潟交通観光バス 松喜和線
コミュニティバス	・「内浦地区」と「釜谷地区」を結ぶ、主要路線である県道ルートと観光用の北回りルートの2つの路線で運行している。 ・コミュニティバスは、自家用車などの他の移動手段を持たない島民や来訪者・来訪者、また児童・生徒が移動する手段の確保を目的として運行している。粟島航路と接続しており、岩船港までの交通の確保を担っている。	○県道ルート 内浦地区(粟島浦村役場)⇄釜谷地区(釜谷さっこい館前) ○北回りルート 内浦地区(粟島汽船乗り場)⇄展望台⇄釜谷地区(釜谷さっこい館前)
乗合タクシー (島外)	・粟島航路と接続しており、岩船港と近隣市街地や幹線鉄道とのスムーズな移動を担っている。 ・路線型で、乗降場所は限られる。	村上中心部⇄村上駅⇄岩船港
タクシー (島外)	・乗合タクシーは乗降場所が限られるため、乗合タクシーで訪れることができない施設への移動を担う。	
レンタサイクル	・来訪者が自由に観光スポットを巡ることができる移動手段であり、観光周遊を促す役割を担う。	
自家用車	・来訪者の岩船港までの主要なアクセス手段を担う。 ・島民の島内及び島外の日常生活における移動を担う。	
自転車	・徒歩よりも便利で迅速な移動手段として、島民の日常生活における移動を担う。	
徒歩	・島内観光と生活の移動を担う。	

## 5.3 地域公共交通確保維持事業の必要性と実施主体

### 5.3.1 粟島汽船

粟島汽船は村上市の岩船港と粟島浦村の粟島港を結び、島内外を往来するための唯一の移動手段であり、島民の生活及び来訪者の移動を支える欠かせない航路となっています。

また、岩船港から粟島汽船の高速双胴船とフェリーを提供する「二隻体制」は、島民のライフラインの維持や観光振興を推進するために非常に重要な役割を果たしています。

一方で、粟島汽船(株)及び自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

路線	対象地域	事業許可区分	実施主体	補助事業の活用
岩船港⇄粟島港	粟島浦村 村上市	海上運送法 3 条	粟島汽船(株)	地域公共交通確保維持事業 離島航路運営費等補助

### 5.3.2 コミュニティバス

粟島浦村内には旅客自動車運送事業者がないため、いわゆる公共交通空白地となっています。自家用車などの他の移動手段を持たない島民や来訪者・来訪者が、村内・集落間を定期的に陸上移動する手段の確保を目的として、村営自家用有償旅客運送「粟島浦村コミュニティバス」を運行しています。コミュニティバスは粟島航路と接続しており、岩船港までの交通の確保を担っています。

一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

路線	対象地域	事業許可区分	実施主体	補助事業の活用
・ 県道ルート	粟島浦村	道路運送法 79 条 自家用有償旅客運送 (路線運行)	粟島浦村	地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統補助

### 5.3.3 乗合タクシー

粟島汽船の利用前後の移動手段として、自家用車などの他の移動手段を持たない島民や来訪者にとって、民間タクシーは利便性が良く需要度は高いですが、船賃と合わせた交通費が高額となり、利用者の負担となっていました。粟島浦村では利用者負担の軽減を目的として、民間タクシー事業者の協力を得て、岩船港から村上駅を経由し近隣市街地を結ぶ路線型乗合タクシーを運行しています。乗合タクシーは粟島航路と接続しており、粟島から近隣市街地や幹線鉄道までのスムーズな移動を担っています。

一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

対象地域	事業許可区分	実施主体	補助事業の活用
・ 村上市内	道路運送法 4 条 一般乗合旅客自動車 運送事業 (路線不定期運行)	・ 岩船タクシー(株) ・ (株) はまなす観光 タクシー ・ (株) 瀬波タクシー	地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統補助



## 5.5 目指す移動サービスの体系

○現在の移動サービスを維持しつつ、各移動サービスについて効率化や、利便性向上を目指します。



図 粟島浦村における目指す移動サービスの体系



## 第6章 目標達成のための施策・事業

06

## 目標 1 持続可能な移動サービスの提供

### 施策 1-1 地域交通資源を総動員した乗合交通の確立

#### 【運用】

- 予約式の乗合交通を導入し、コミュニティバスの効率化を図ります。
- 現状のコミュニティバスのように停留所方式とするか自由に乗降場所を指定できるようにするかは今後検討を進めます。
- 島民向けには、電話による予約方法を設けつつ、利用できる方が多い LINE や「しらせあい」（施策 2-3 参照）等による Web 上での予約方法を検討します。
- 来訪者向けにも島民と同様に Web 上での予約方法を検討します。

#### 【交通資源の総動員】

- 粟島浦村で想定される交通資源は、民宿の送迎、郵便局の配送車、コミュニティバス(スクールバスを兼ねる)、役場所有車両があり、これらの総動員を検討し、運行の効率化と利便性向上を図り、持続可能な移動サービスを目指します。
- それらの交通資源が活用できる時間帯を整理し、利用者からの予約があればその時間帯は乗合交通として運行する形を検討します。
- 現況の交通資源で不足する時間帯や地域については、島民の自家用車を用いた自家用有償運送を検討します（例、ノッカル朝日町）。

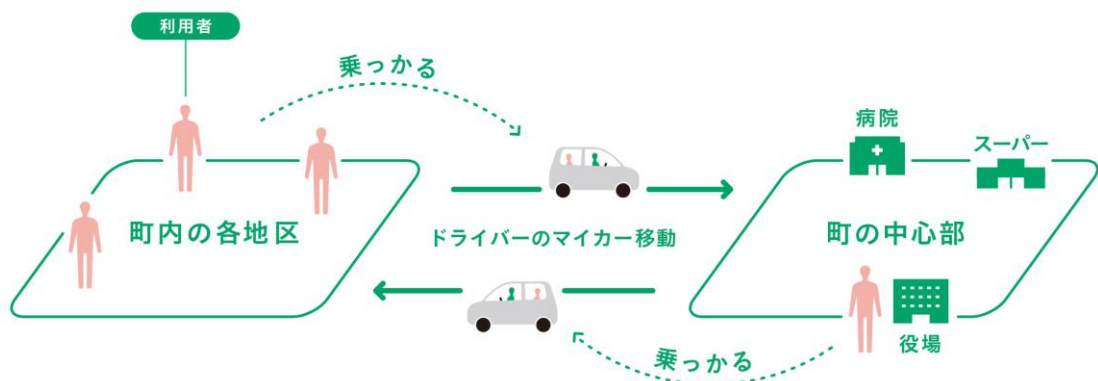


図 自家用車を活用した乗合交通

※出典：ノッカル朝日町

## 施策 1-2 公共交通利用促進冊子の発行

---

- 公共交通の新たな施策の内容や改善内容等を島民に広く知らせるとともに、公共交通を持続的に改善していることをアピールするため、広報誌等と併せて発行を図ります。(記事の一部として掲載してもらうなど)。

## 施策 1-3 乗合交通の乗り方講座の実施

---

- 新たに施策 1-1 のような乗合交通を実施する場合、乗り方講座を内浦地区及び釜谷地区で開催し、乗合交通の利用促進と利用に対する不安解消を図ります。

## 施策 1-4 乗合タクシーの共同運行による効率化

---

- 粟島浦村の乗合タクシーは岩船港から村上駅周辺の周辺及び周辺市街地を結ぶ路線であることから、岩船港周辺の島民に利用要望がある可能性があります。
- また、岩船周辺では他市の乗合タクシーが運行していることから、粟島浦村の乗合タクシーの運行時間や運行ルート等を踏まえた協働を図り、両地域にとって効率的かつ効果的な乗合タクシーの運行について検討します。

## 目標 2 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備

### 施策 2-1 GTFS (※) データ整備とオープンデータ化

- 粟島浦村コミュニティバス、粟島汽船フェリー、乗合いタクシーの GTFS データの作成及びオープンデータ化を図ります。
- 粟島汽船フェリーと接続する路線バスの、GTFS データの作成及びオープンデータ化の協議を図ります。



図 GoogleMap による公共交通での経路検索結果

※ GTFS (General Transit Feed Specification) は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。

## 施策 2-2 MaaS (※) チケットの造成

- 粟島汽船の乗船券とその前後の移動手段を一体的かつ自由に利用できる MaaS チケットの発行を検討します。
- また、需要に合わせてレジャーの利用券やクーポンをセットにしたチケットを検討します。
- 施策 2-3 のようにアプリでのデジタル化や、粟島汽船 HP 等でチケットを購入できるようにすることで、来訪者の移動利便性の向上を図ります。

※ MaaS (Mobility as a Service) は、個々の交通手段を統合し、1つのサービスとして提供することで移動利便性を向上させることを指します。

## 施策 2-3 公共交通乗車券のデジタル化

- 公共交通サービスの利用の促進と利便性の向上を図るため、公共交通サービスのデジタル化を図ります。
- 島内で活用中の自治体情報共有支援アプリ「しらせあい」のサービス拡張を検討します。これにより、島内の移動サービス及び乗合タクシーの WEB 予約や粟島汽船のデジタル乗船券の発行等が可能となり利便性の向上と、誘客効果が期待出来ます。

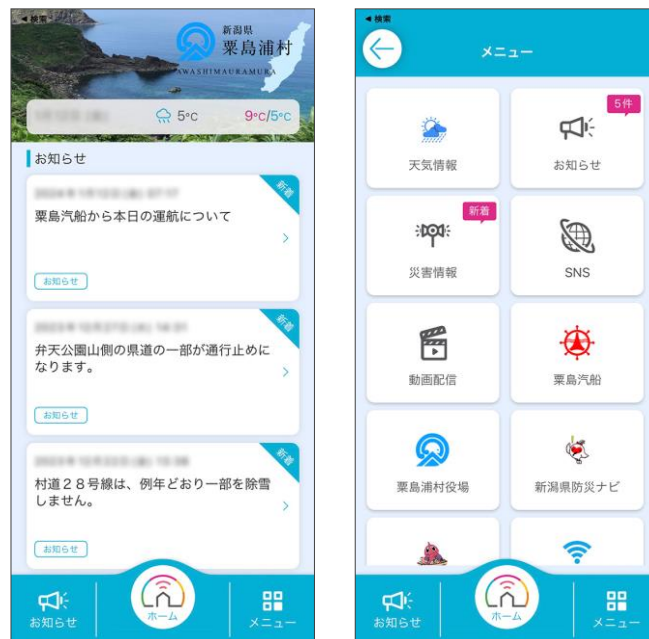





図 自治体情報共有支援アプリ「しらせあい」

## 施策 2-4 EV カーシェアリングの導入

- 補助金を活用し、公用車にEV車両を導入することを検討します。
- EV車両が公用で稼働しない時間帯及び、休日においては来訪者や島民も利用できるようなシェアリングサービスを検討します。
- 電動のレンタサイクル等も含めた充電施設の設置を検討します。







時代はEV  
電気自動車  
 カーシェアリング

**平日** は公用車として

**休日** はカーシェアリング

公用車として環境性能の高い車両を導入。

**ガソリン車の削減!**

×

地域住民へカーシェアサービスを提供。


**自家用車の削減!**

**EVを中心とした様々なサービスの提供**

**クリーンエネルギーで動くEV**

群馬県内の実証拠点5か所では100%再エネ電力を供給し、CO2を出さないゼロカーボンドライブを実現します。

※再エネ電力の供給は実証車を優先した実証車エリアの稼働です。



**動く蓄電池としてのEV活用**

EVは移動手段だけでなく、電力供給にも活用できます。

例えば、災害時。避難所まで自走し、車両の蓄電量に応じた電力量を供給する事が可能です。大規模避難所でも役立ちます。

**ソーラーカーポートではリユースパネルを活用しています**

丸紅（株）では、太陽光パネルのリユースプラットフォームを環境省実証事業として構築しています。性能検査を行い、新品と同等のリユースパネルを選定・設置し、パネルの高率、CO2削減に貢献しています。

**CO2削減 = 約10トン**  
10トンはお米で言うとなんと!『約100年分』

※45 独自のリユース（EOL）を確保した際の削減量です

図 EVカーシェアリング実証実験

※出典：群馬県 HP

## 施策 2-5 路線バスと粟島汽船の乗り継ぎ利便性の向上

○令和 5 年 11 月に「粟島汽船のりば」停留所が新設され、村上市中心部や村上駅のほか、瀬波温泉地区との直接アクセスが容易となりました。一部の時間帯で粟島汽船との乗継時間が長くなっているため、乗り継ぎ時間を短縮できるように関係各所と協議を図ります。



図 岩船港近辺バス停地図

## 目標3 粟島らしさを楽しめる移動サービスの整備

### 施策3-1 レンタサイクル貸出の24時間化

- レンタサイクルの貸出を24時間化を検討します。レンタルができる内浦地区から離れた、釜谷地区の宿泊者やキャンプ場利用者などのアクセス手段として選択できるようになり、利用者増と利用者にとっての利便性向上を図ることができます。
- 一方で、夜間は島内の街灯が少なく坂道も多いことから、安全性を確保できるよう安全対策を講じる必要があります。

### 施策3-2 多様なモビリティサービスの提供

- 来訪者に粟島らしさや移動自体を楽しんでもらえるよう、手軽に利用でき、島内を周遊しやすい、電動キックボードをはじめとした多様なモビリティサービスの導入を検討します。



図 電動キックボード

※出典：UX新潟テレビ21HP



### 施策 3-3 キャンプ等のレジャー用荷物輸送の利便性向上策

- キャンプ等の荷物が多い方に対して安心して来訪できるよう、栗島汽船のリアカーの貸出や、栗島観光協会の軽貨物輸送の実施など、HP 等での広報を図ります。
- 来訪者が自ら移動できるよう、レンタサイクルに装着することができるリアカーやカーゴバイクの導入を検討します。



図 リアカー（左）とカーゴバイクのイメージ（右）

### 施策 3-4 あわしま牧場の馬を活用した島内周遊

- あわしま牧場では馬が飼育されており、島内の移動や島内周遊、キャンプ場までの荷物運びなどに活用できるかを検討します。
- 一方で、馬による道路汚損が考えられるため、島民の生活に影響が出ないように、十分に対策を検討する必要があります。



図 事例：水牛車による島内周遊（沖縄県竹富島）

## 施策の実施スケジュール

目標	施策	R6	R7	R8	R9	R10	関係ステークホルダー ●:実施主体
目標1 持続可能な移動サービスの提供	施策 1-1		国事業の活用を視野に検討 ※採択されれば前倒しで実証実施				●栗島浦村
	施策 1-2		施策の実証や実施に合わせて実施				●栗島浦村
	施策 1-3		乗合交通の動向に合わせて実施				●栗島浦村
	施策 1-4	村上市と協議					●栗島浦村、 村上市
目標2 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備	施策 2-1		データを作成し公開				●栗島浦村
	施策 2-2	関係事業者等と協議 実装のための仕組みを検討					●栗島浦村、 栗島観光協会
	施策 2-3	関係事業者等と協議 実装のための仕組みを検討					●栗島浦村、 デジタル乗車券事業者
	施策 2-4	実装のための仕組みを検討 国や県の補助の活用を視野に検討					●栗島浦村、 カーシェア事業者
	施策 2-5	フェリーとの接続状況を協議 利用状況を注視し、改善提案					●栗島浦村、 交通事業者
目標3 栗島らしさを楽しめる移動サービスの整備	施策 3-1	安全対策検討					●栗島浦村、 栗島観光協会
	施策 3-2	電動キックボードのレンタル再開 モビリティの動向を注視し、導入を検討					●栗島浦村、 栗島観光協会
	施策 3-3	キャンプ等のレジャー用荷物輸送の利便性向上策の検討		安全対策検討			●栗島浦村、 栗島観光協会
	施策 3-4	あわしま牧場の馬を活用した島内周遊の検討		運用方法を検討			●栗島浦村、 栗島観光協会、 あわしま牧場

 : 検討
  : 実証
  : 実装

## 第7章 計画の達成状況の評価・見直しの方法

07

## 7.1 評価の指標

- 本計画における3つの目標に対応する評価指標を下表のように設定します。
- 計画期間の最終年度である2028年度(令和10年度)の目標値達成を目指し、各施策を推進します。

表 本計画における評価指標と対応する目標

対応する目標	評価指標		基準値 (R4年度)	目標値 (R10年度)	目標値設定の 考え方	
<b>目標1</b> 持続可能な移動サービスの提供	収支率 [%]※1	コミュニティバス※2	9%	9%以上	コロナ禍前(平成30年度)の利用者数以上を目指し、運賃収入を増やす	
		乗合タクシー	45%	45%以上		
	利用者一人あたりの行政負担額 [円/人]※3	コミュニティバス	1340	1340以下	コロナ禍前(平成30年度)の利用者数以上を目指し、運賃収入を増やす	
		乗合タクシー	894	894以下		
島民の将来の移動に対する安心度 [%]※4			20%	50%	過半数以上を目指す	
<b>目標2</b> 島民も来訪者も便利に移動できる環境整備	利用者数 [人/日]	コミュニティバス	12.8	13.3	コロナ禍前(平成30年度)の利用者数以上を目指す	
		乗合タクシー	4.3	5.6		
	島民の満足度 [%]※5	島内での移動		32%	50%	過半数以上を目指す
		島外での移動		40%	50%	
<b>目標3</b> 粟島らしさを楽しめる移動サービスの整備	島内への来訪者数 [人/日]※6		29.9	50.0	コロナ禍前(平成30年度)の利用者数以上を目指す	
	レンタサイクルの利用者数 [人/日]		5.4	7.6		

※1 運賃収入÷行政負担額

※2 コミュニティバスの収支率の目標値は、行政負担額を現在のままとし、利用者がコロナ禍前(平成30年度)と同等となった場合を想定して算出

※3 行政負担額÷利用者数

※4 アンケート調査より把握した「やや不安」、「不安」の割合の合計値

※5 アンケート調査より把握した「やや満足」、「満足」の割合の合計値

※6 粟島汽船利用者のうち、島民以外の利用者の合計値

## 7.2 見直しの方法

- 計画を進めるにあたり PDCA サイクル(※1)に従い、栗島浦村地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗確認、評価・見直しを行うものとします。
- 特に、前年度の事業効果最終検証 (Check) を元に、協議会での意見を踏まえ (Action)、当該年度及び次年度の事業計画に反映 (Plan) し、次年度予算要求を計画的に実施します (下図の I)。
- また、当該年度事業の実施中 (Do) は、事業管理をしながら適宜、事業効果の検証 (Check) を行い、改善 (Action) と事業計画 (Plan) への反映を行います (下図の II)。
- 各施策の検討・実施状況は本計画の計画期間である 2024 年度(令和 6 年度)から 2028 年度(令和 10 年度)にかけて 1 年毎に確認を行います。
- 本計画は、計画の進捗状況に応じて中間見直しを行います。

※1 PDCA サイクル : Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) → Plan (計画) …のサイクルを繰り返すことで、継続的に施策の改善を促す方法を指します。

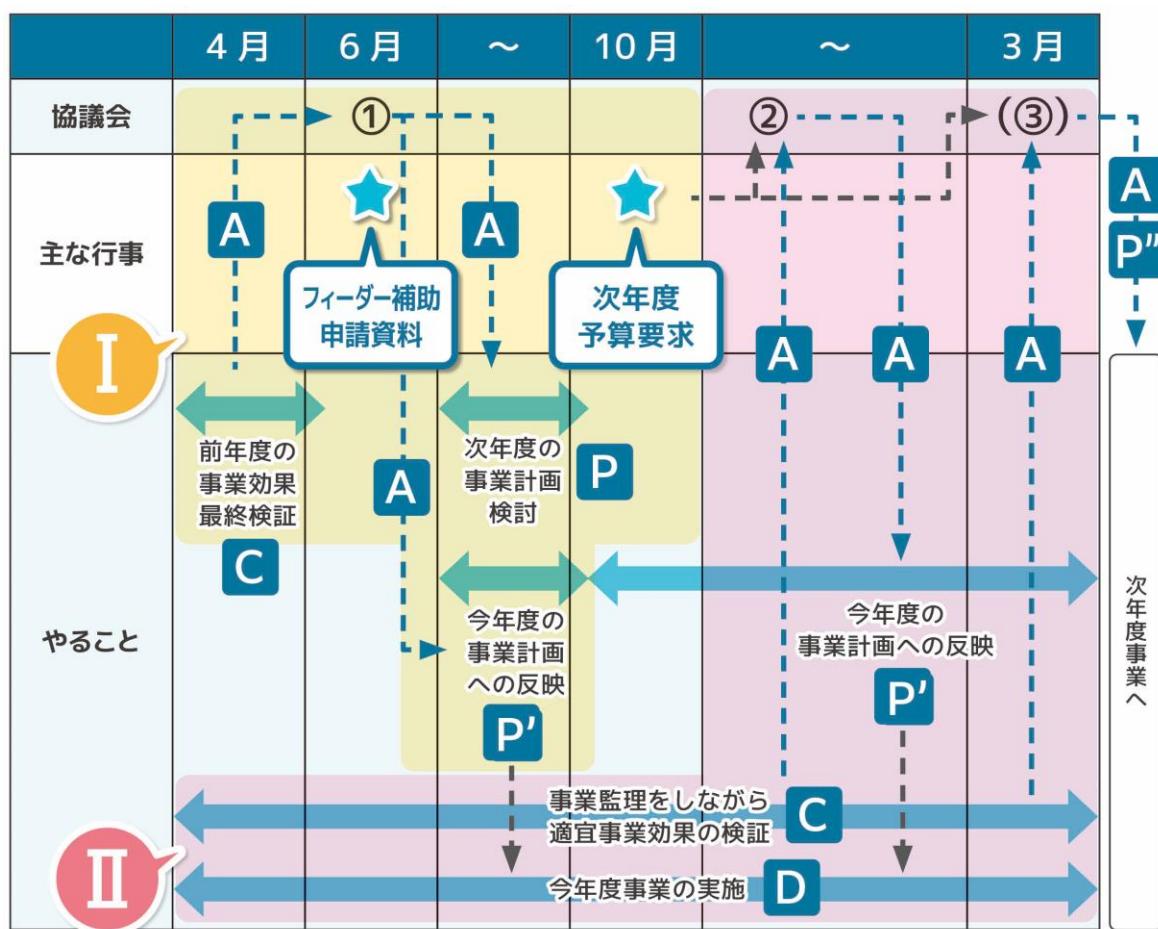


図 年度ごとの PDCA サイクルの進め方

発行：栗島浦村地域公共交通協議会

TEL：〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇

URL：〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇