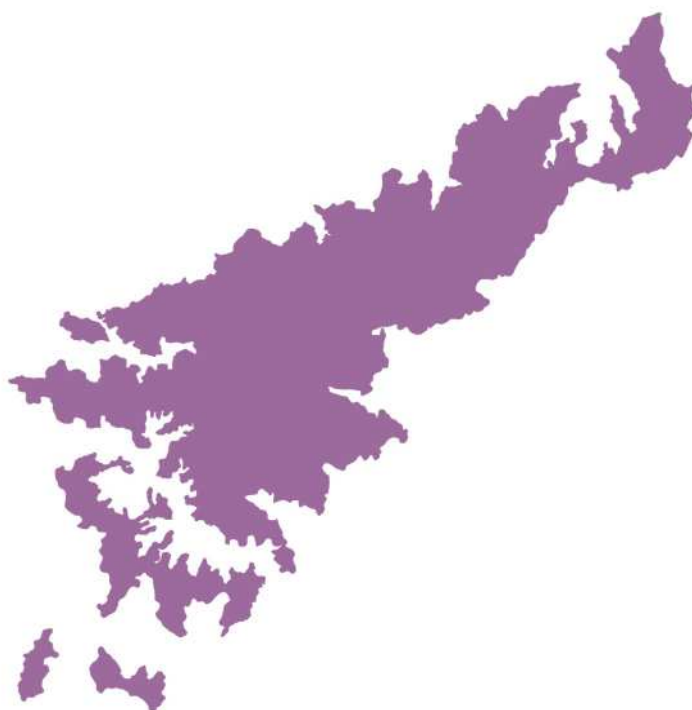




奄美大島地域公共交通計画



令和
7 年度 ▶ 令和
11 年度

目 次

第1章 はじめに

1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1

第2章 地域概況

1 地勢	2
2 人口	4
3 産業動向	9
4 観光動向	10
5 その他の地域概況	12

第3章 上位・関連計画の整理

1 奄美市総合計画「未来の奄美市づくり計画」	14
2 ～しあわせの島へ～奄美市『攻め』の総合戦略 2020	15
3 奄美市都市計画マスタープラン	16
4 第11次奄美市交通安全計画	17
5 奄美市のその他の関連事業等	17
6 大和村第六次総合振興計画	18
7 大和村のその他の関連事業	19
8 第6次宇検村総合振興計画	20
9 第二次宇検村まち・ひと・しごと創生総合戦略	21
10 ゼロカーボンシティ宣言	21
11 瀬戸内町長期振興計画	22
12 瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略	23
13 瀬戸内みらい展望2050	24
14 第6次龍郷町総合振興計画	25
15 第2期龍郷町創生総合戦略	26

第4章	公共交通の運行状況	
1	奄美大島の公共交通	27
2	奄美市の公共交通	29
3	大和村の公共交通	56
4	宇検村の公共交通	59
5	瀬戸内町の公共交通	63
6	龍郷町の公共交通	72
第5章	住民アンケート	
1	アンケート概要	83
2	アンケート結果	84
第6章	学生アンケート	
1	アンケート概要	110
2	アンケート結果	111
第7章	ポイントの整理	
1	調査結果のポイント整理	116
2	5市町村の計画の方向性	125
3	奄美大島地域公共交通計画の方向性	130
第8章	奄美大島地域公共交通計画	
1	基本方針	131
2	将来像	132
3	計画の区域	133
4	計画の期間	133
5	計画の目標	133
6	計画の達成状況の評価	134
7	目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）	137
8	目標を達成するための事業（5市町村個別の計画に位置付け）	143

9	公共交通の将来イメージ	170
10	事業スケジュール	171



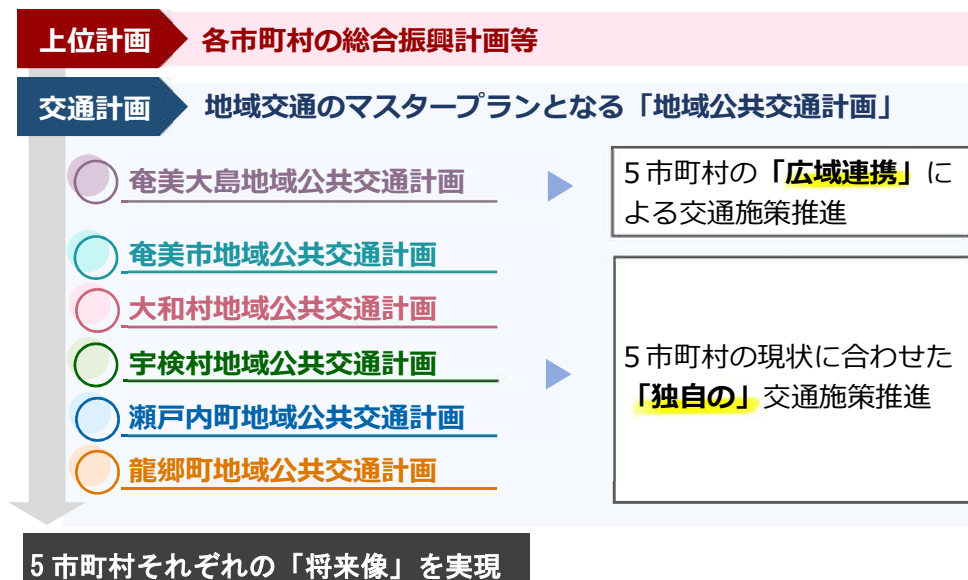
1 計画策定の目的

新型コロナウイルスの影響による「新しい生活様式」の浸透や、働き方改革による「2024 年問題」の発生など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化するなかで、全国的に公共交通の利用者及び担い手の減少が進んでいる。奄美大島においても同様の課題が発生しており、社会情勢の変化を適切に見極めながら公共交通の確保・維持に取り組むことが求められている。また、交通施策に取り組むうえでは、自治体や民間事業者、地域住民が連携し、限られた輸送資源や人材を効果的に活用することが重要となっている。

このような背景を踏まえ、奄美大島 5 市町村が独自の地域公共交通計画を策定するだけでなく、5 市町村の協働による広域の地域公共交通計画を策定し、当該地域の自治体、民間事業者、住民が一体となって公共交通の確保・維持に向けた取組みを推進するための基盤を構築する。まちづくりや福祉、観光、教育など様々な分野と密接に関わる公共交通をより良い状態で維持することは、当該地域における暮らしやすさの向上だけでなく、当該地域の文化的、経済的な活性化にもつながると期待される。公共交通の確保・維持を目的とする一方で、世界自然遺産にも登録されているこの地が今後も多くの人を魅了し、また島民が豊かに暮らせる「しあわせの島」として輝き続けることを将来の姿として見据え、地域公共交通計画を策定する。

2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画である。各市町村の総合振興計画等を上位計画とし、当該地域における地域交通のマスタープランとして位置付ける。





1 地勢

(1) 位置・自然

奄美大島は鹿児島県南西部の奄美群島に位置し、奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町の1市2町2村で構成されている。なお、奄美市は平成18年、旧名瀬市、旧住用村、旧笠利町による飛び地合併により誕生し、旧笠利町部分が飛び地となっている。また、瀬戸内町は加計呂麻島、請島、与路島という3つの有人離島を有しており、本計画はこれらの離島も対象地域に含めている。

奄美大島について、面積は712.4km²であり、「大島」を冠する島では最も大きい。島内の最高峰は湯湾岳(694m)で、ほぼ全域が奄美群島国立公園の特別保護地区に指定されており、希少な動植物が多く生息している。なお、対象地域を含む「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」は、令和3年に世界自然遺産にも登録された。

図表 本計画の対象地域



第2章 | 地域概況

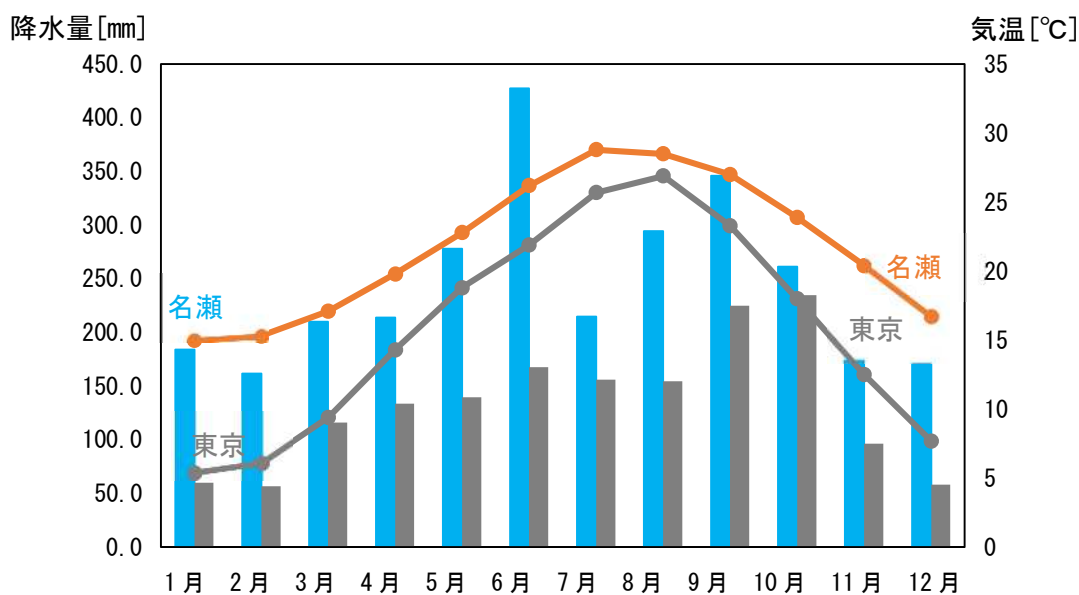


(2) 気候

亜熱帯海洋性気候に属し、一年を通して温暖である。夏から秋にかけては海水温が高い黒潮による上昇気流の発生や台風の接近のため、冬は大陸からの寒気の影響で対流雲が発生するため雨が多く、日照時間は少ない。名瀬観測所では、1991年～2020年の平均気温は21.8℃、降水量は2935.8mmとなっている。同期間の東京都は平均気温が15.8℃、降水量が1598.2mmであり、奄美大島が温暖で降水量が多いことが分かる。

なお、奄美大島では荒天による飛行機、フェリー等の欠航が度々発生している。また雨天時は渋滞が発生しやすくなっている。このように、本島の特徴的な気候が公共交通に与える影響は大きいと言える。

図表 平均気温と年降水量（名瀬観測所及び東京都 1991年～2020年）



名瀬	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計 (平均)
降水量[mm]	184.1	161.6	210.1	213.9	278.1	427.4	214.9	294.4	346.0	261.3	173.6	170.4	2935.8
平均[°C]	15.0	15.3	17.1	19.8	22.8	26.2	28.8	28.5	27.0	23.9	20.4	16.7	(21.8)

東京都	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計 (平均)
降水量[mm]	59.7	56.5	116	133.7	139.7	167.8	156.2	154.7	224.9	234.8	96.3	57.9	1598.2
平均[°C]	5.4	6.1	9.4	14.3	18.8	21.9	25.7	26.9	23.3	18.0	12.5	7.7	(15.8)

資料) 気象庁

第2章 | 地域概況

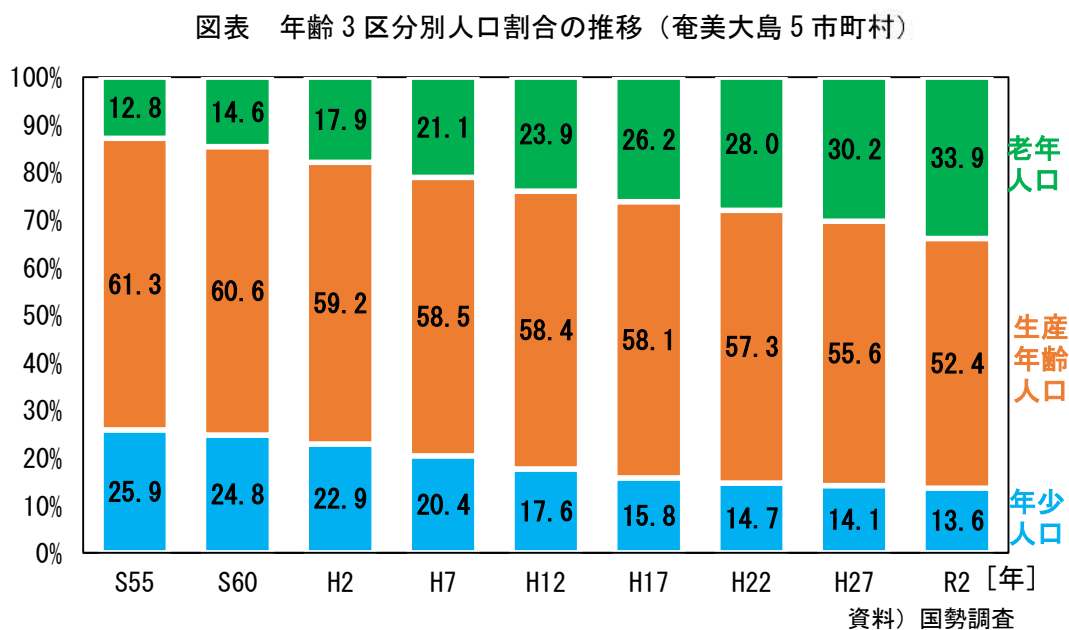
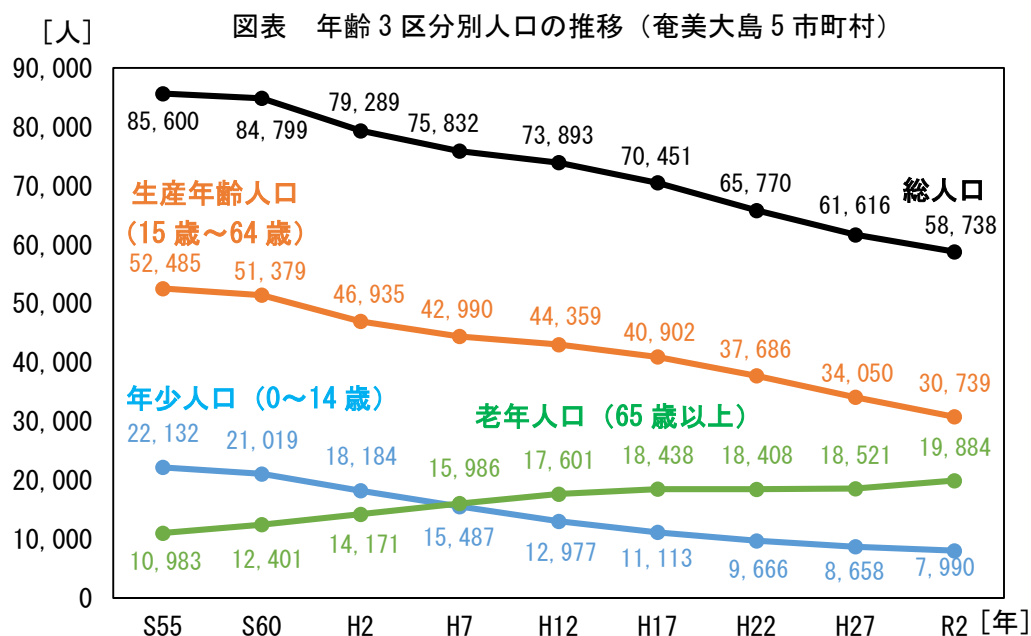


2 人口

(1) 人口動態

奄美大島 5 市町村の総人口について、昭和 55 年（85,600 人）から令和 2 年（58,738 人）までの間に 30%以上減少している。3 区分別人口をみると、0～14 歳の年少人口、15 歳～64 歳の生産年齢人口は年々減少しているが、65 歳以上の老年人口は増加傾向にある。

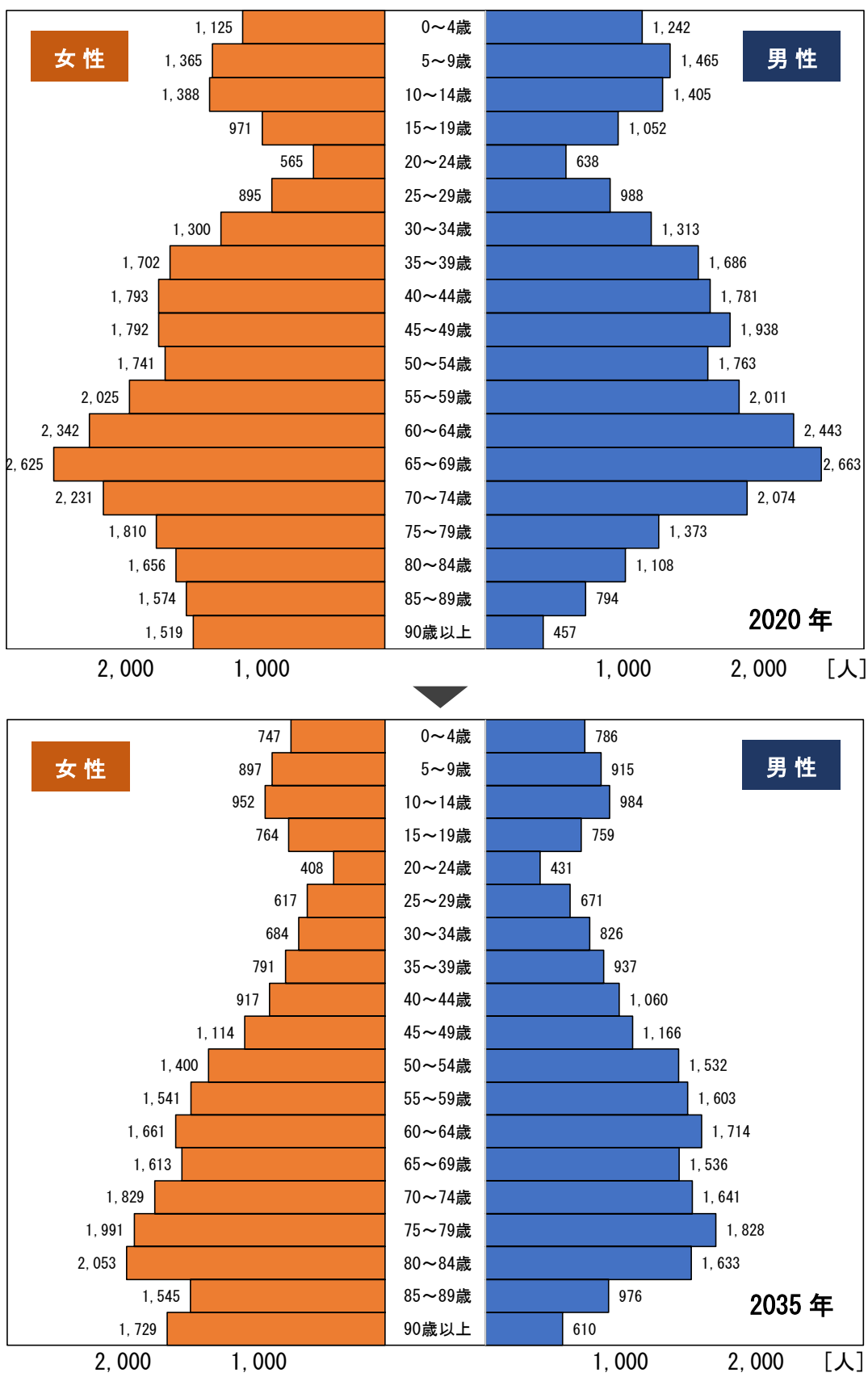
年齢 3 区分別人口割合の推移をみると、老年人口の割合、すなわち高齢化率が増加していることが分かり、平成 27 年以降は 30%を上回っている。



第2章 | 地域概況



図表 人口ピラミッド（奄美大島5市町村、上図 2020年、下図 2035年）



第2章 | 地域概況



(2) 市町村別の人口推移

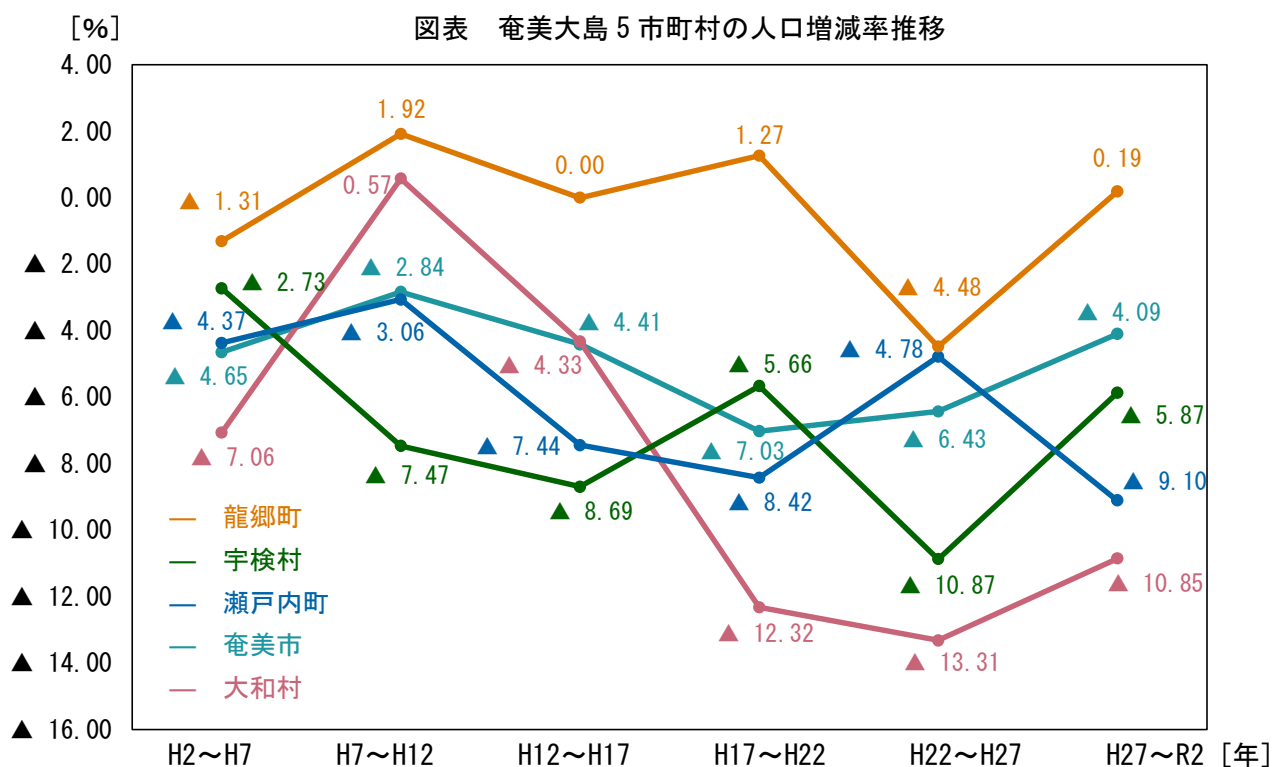
奄美大島5市町村の人口推移をみると、平成2年から令和2年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

図表 奄美大島5市町村の人口推移

[人、%]

区分		奄美大島全体（5市町村）						鹿児島県	全国
			奄美市	大和村	宇検村	瀬戸内町	龍郷町		
人口	H2	79,289	56,013	2,251	2,492	12,566	5,967	1,797,824	123,611,167
	H7	75,832	53,410	2,092	2,424	12,017	5,889	1,794,224	125,570,246
	H12	73,893	51,895	2,104	2,243	11,649	6,002	1,786,194	126,925,843
	H17	70,451	49,606	2,013	2,048	10,782	6,002	1,753,179	127,767,994
	H22	65,770	46,121	1,765	1,932	9,874	6,078	1,706,242	128,057,352
	H27	61,616	43,156	1,530	1,722	9,402	5,806	1,648,177	127,094,745
	R2	58,738	41,390	1,364	1,621	8,546	5,817	1,588,256	126,146,099
増減率	H2～H7	▲ 4.36	▲ 4.65	▲ 7.06	▲ 2.73	▲ 4.37	▲ 1.31	▲ 0.20	1.58
	H7～H12	▲ 2.56	▲ 2.84	0.57	▲ 7.47	▲ 3.06	1.92	▲ 0.45	1.08
	H12～H17	▲ 4.66	▲ 4.41	▲ 4.33	▲ 8.69	▲ 7.44	0.00	▲ 1.85	0.66
	H17～H22	▲ 6.64	▲ 7.03	▲ 12.32	▲ 5.66	▲ 8.42	1.27	▲ 2.68	0.23
	H22～H27	▲ 6.32	▲ 6.43	▲ 13.31	▲ 10.87	▲ 4.78	▲ 4.48	▲ 3.40	▲ 0.75
	H27～R2	▲ 4.67	▲ 4.09	▲ 10.85	▲ 5.87	▲ 9.10	0.19	▲ 3.64	▲ 0.75
	H2～R2	▲ 25.92	▲ 26.11	▲ 39.40	▲ 34.95	▲ 31.99	▲ 2.51	▲ 11.66	2.05

資料) 国勢調査 以降同様

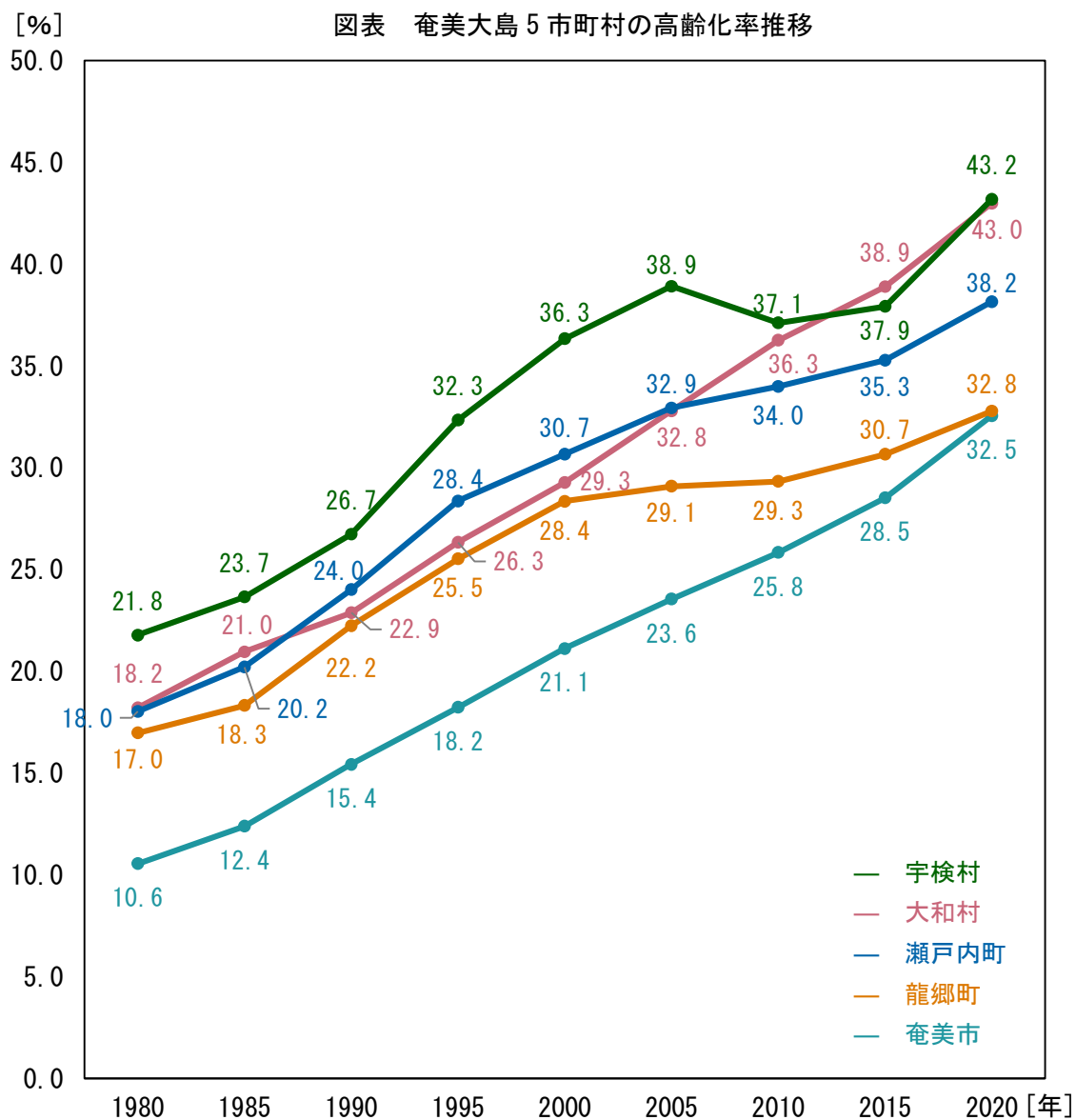


第2章 | 地域概況



(3) 市町村別の高齢化率

奄美大島5市町村の高齢化率推移をみると、2020年時点で大和村、宇検村は40%を、奄美市、瀬戸内町、龍郷町は30%を超える高齢化率となっている。すべての自治体で高齢化率は増加の傾向にあり、今後も同様の傾向が続くと想定される。





(4) 人口分布

奄美大島の人口分布をみると、奄美市名瀬中心部、奄美市笠利町外金久、瀬戸内町古仁屋等で人口が多くなっている。一方、島中央部は山がちな地形となっており、人口が少なくなっている。

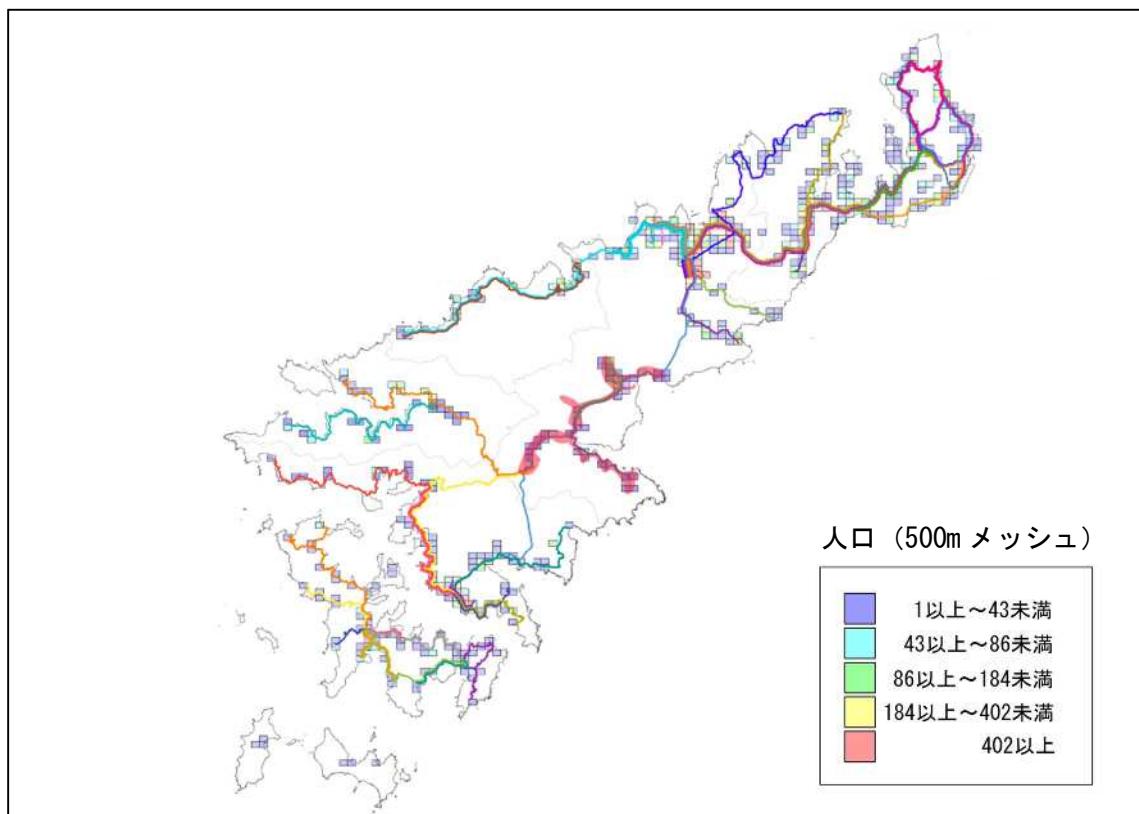
奄美市名瀬、住用町においては住民の居住地区に合わせた形で公共交通が通っているが、笠利町においては一部の地域で交通空白が発生している。

大和村、宇検村は海岸線に沿って集落が点在しており、公共交通も同様に海岸線に沿って運行している。

瀬戸内町の奄美大島本土側では古仁屋から各集落に向けて放射状に公共交通が運行している。一方で、加計呂麻島や請島、与路島では交通空白が発生している。

龍郷町では芦徳や加世間において交通空白が発生している。

図表 奄美大島の人口分布と公共交通



※色付きの線は公共交通の各種系統を表す。詳細は第4章を参照。

資料）国勢調査

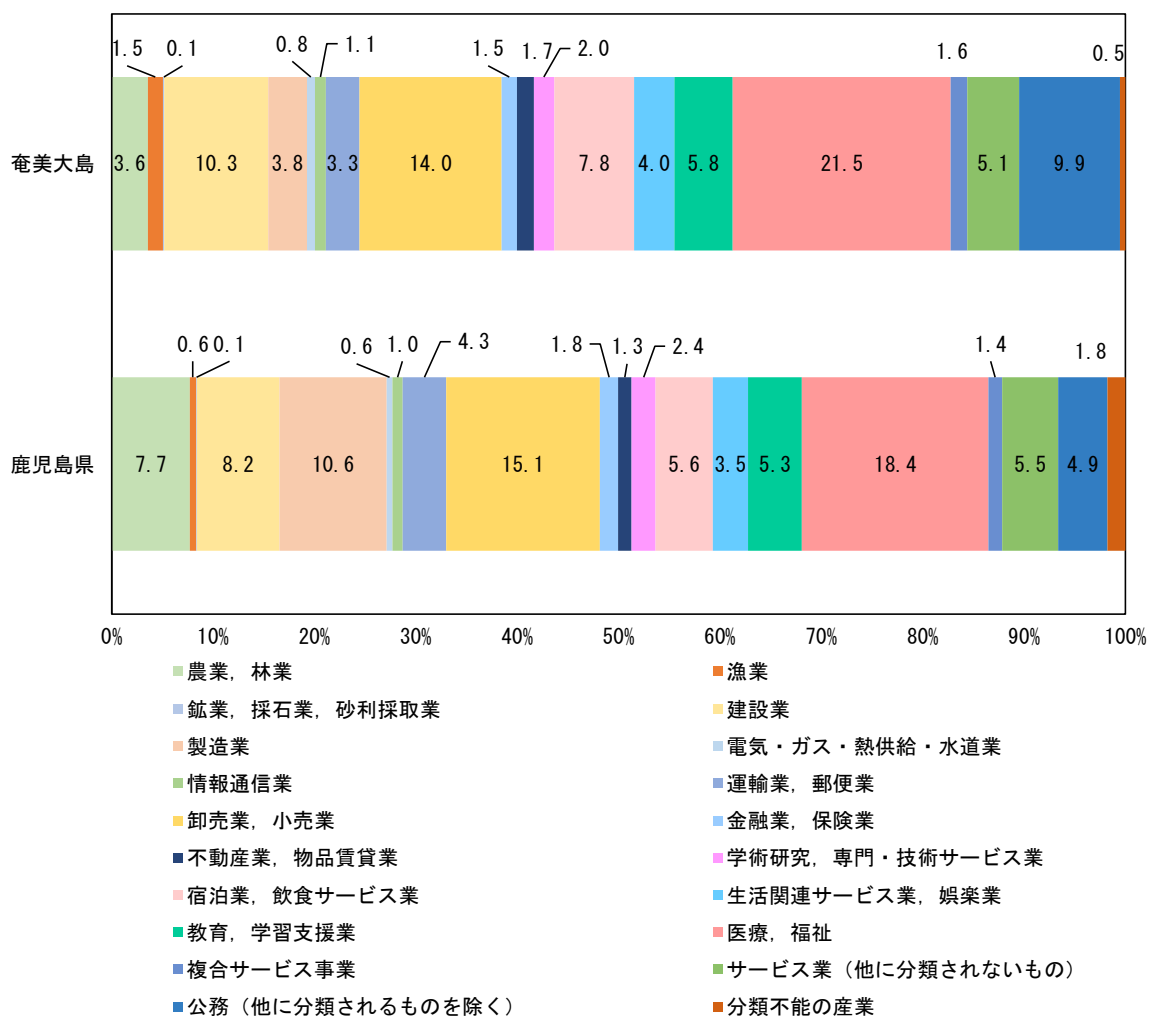
第2章 | 地域概況



3 産業動向

奄美大島及び鹿児島県の産業別就業者数をみると、奄美大島では「漁業」や「電気・ガス・熱供給・水道業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「公務」等の割合が県全体と比較して特に大きくなっている。「漁業」は宇検村や瀬戸内町で盛んであり、宇検村ではクルマエビの養殖が、瀬戸内町ではクロマグロの養殖が特徴となっている。また、「宿泊業、飲食サービス業」は奄美市や龍郷町、瀬戸内町で盛んであり、観光地としての特徴が表れている。

図表 奄美市及び鹿児島県の産業別就業者数（令和2年）



資料）国勢調査

第2章 | 地域概況

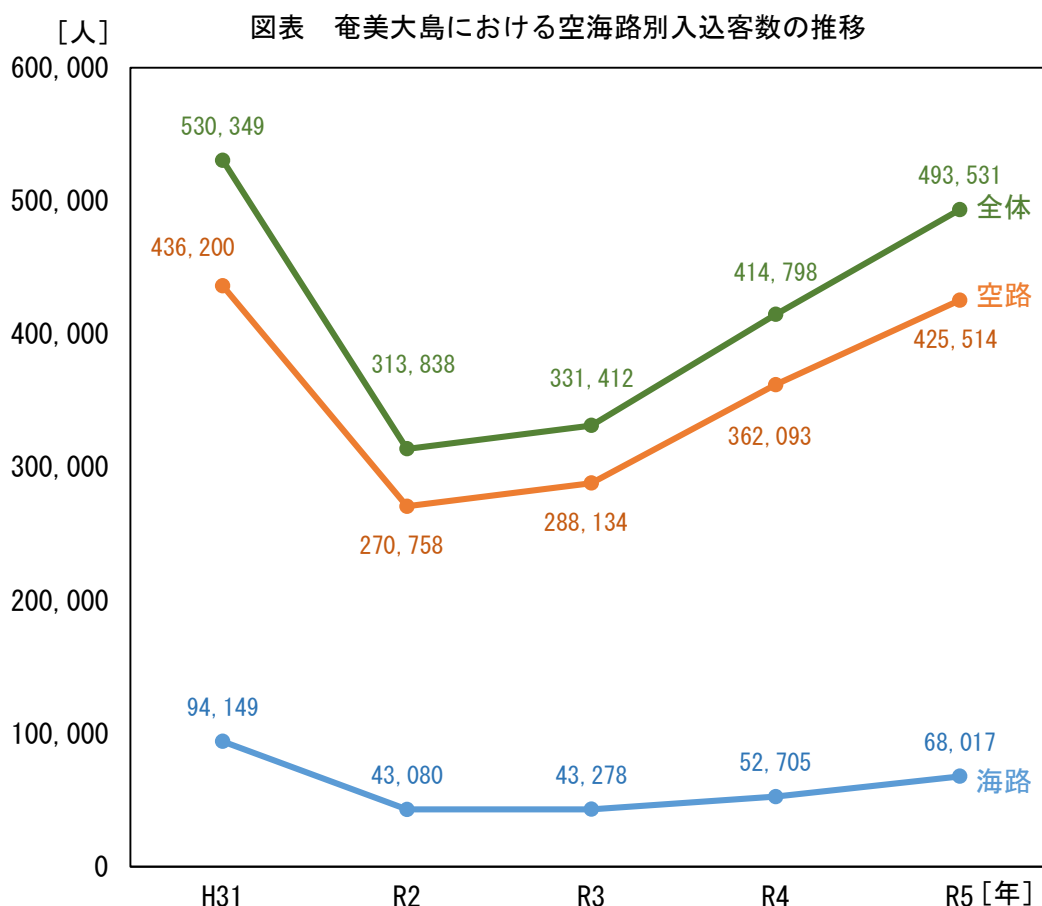


4 観光動向

(1) 入込客数

奄美大島の空海路別入込客数の推移をみると、平成31年では530,349人であったのが、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響もあり、令和2年には313,838人まで減少している。しかし、その後は年々増加しており、令和5年の入込客数は平成31年の93.1%まで回復している。

空海路別の入込客数も同様の推移をしているが、令和5年時点で、空路での入込客数は平成31年の97.6%まで回復している一方で、海路での入込客数は平成31年の72.2%までしか回復していない。格安航空会社の台頭により、船による移動から飛行機による移動への転換が進んでいることが示唆される。



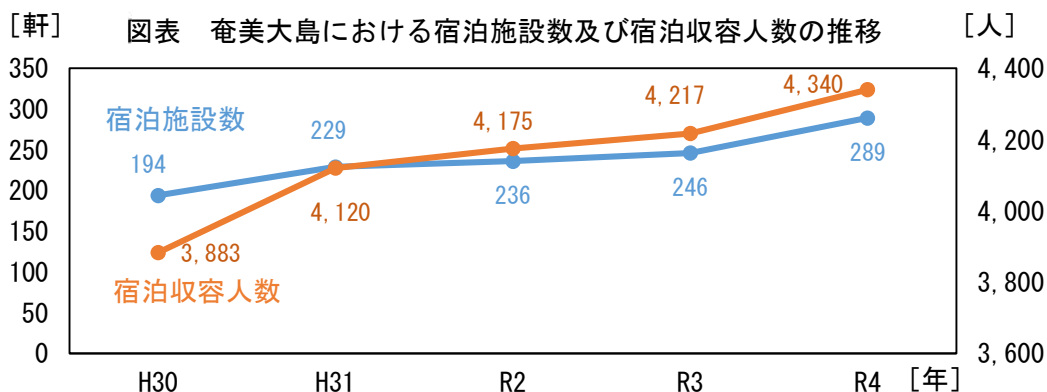
資料) 奄美群島観光の動向[令和5年] (一般社団法人奄美群島観光物産協会・鹿児島県大島支庁)

第2章 | 地域概況



(2) 宿泊施設数

奄美大島における宿泊施設数の推移をみるとコロナ禍も含めて年々増加しており、平成30年に194軒であったのが令和4年には289軒となっている。宿泊施設数の増加に伴って宿泊収容人数も増加しており、平成30年に3,883人であったのが令和4年には4,340人となっている。

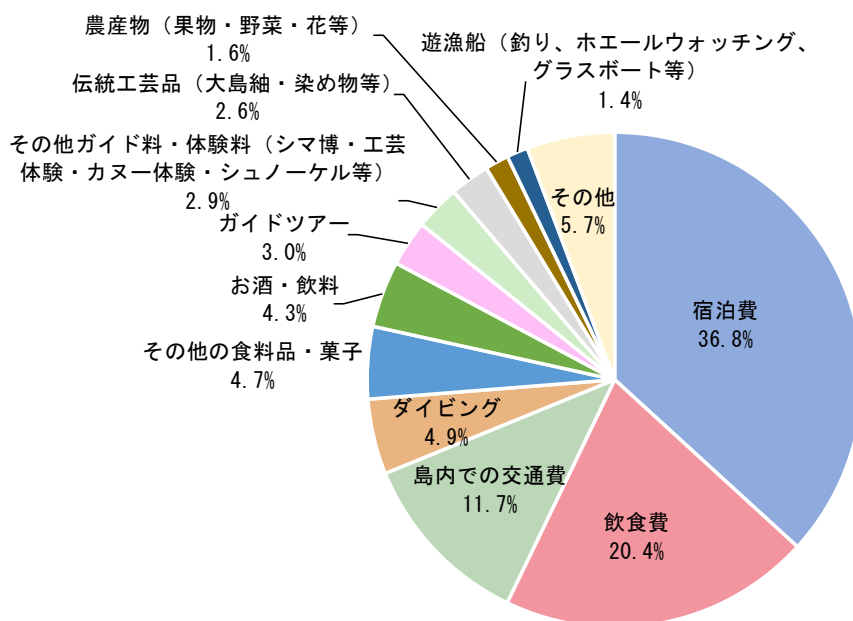


資料) 奄美群島観光の動向 (鹿児島県大島支庁)

(3) 奄美群島全体の一人当たりの観光消費額内訳

令和4年における奄美群島全体の一人当たりの観光消費額内訳をみると、「宿泊費」が36.8%、「飲食費」が20.4%、「島内での交通費」が11.7%と多くなっているほか、「ダイビング」や「ガイドツアー」、「伝統工芸品」等の特徴的な項目も見られる※。

図表 奄美群島全体の一人当たりの観光消費額内訳



資料) 令和4年度奄美群島観光振興基礎調査 (一般社団法人奄美群島観光物産協会)

※割合が少ない項目は「その他」として計上している。

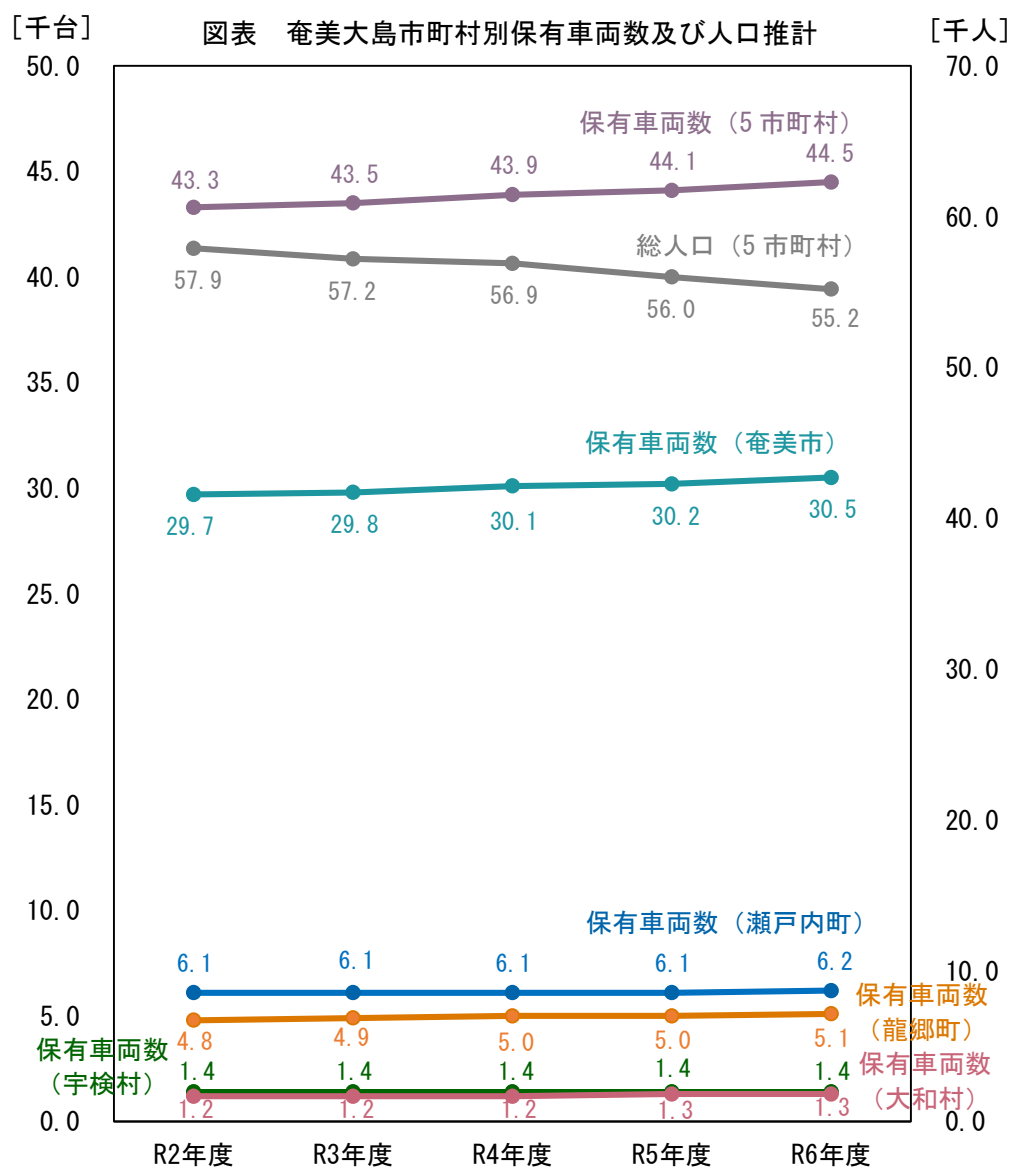
第2章 | 地域概況



5 その他の地域概況

(1) 保有車両台数

奄美大島全体として人口減少が進んでいるものの、保有車両数はすべての自治体において増加傾向、あるいは横ばいの状況にある。公共交通を維持するための施策として、自家用有償旅客運送や日本版ライドシェア等の、自家用車を活用した取り組みが有効であると考えられる。



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供

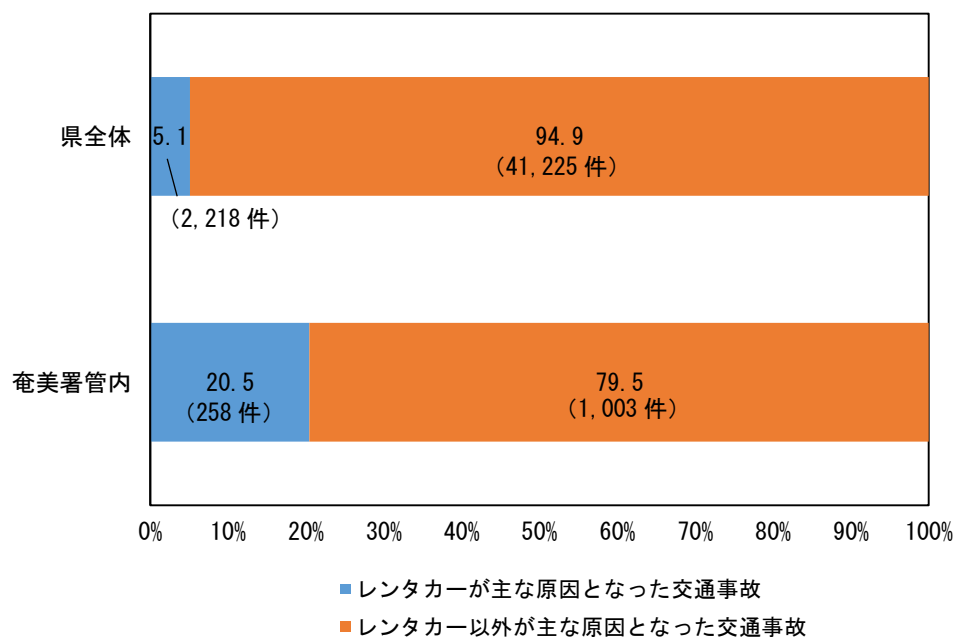
第2章 | 地域概況



(2) レンタカー事故の割合

2023 年の交通事故に占めるレンタカー事故の割合をみると、奄美署管内で発生した、レンタカーが主な原因である交通事故は 20.5%（258 件）であった。県全体ではレンタカーが主な原因である交通事故は 5.1%（2,218 件）であり、奄美署管内において顕著にレンタカー事故の割合が大きくなっている。

図表 令和 5 年度における交通事故に占めるレンタカー事故の割合



資料) 南海日日新聞による統計



1 奄美市総合計画「未来の奄美市づくり計画」

(1) 計画の期間

「長期的な政策の方向」の期間を令和6年度から令和20年度の15年間、「短中期的施策の方向」の期間を令和6年度から令和9年度の4年間と定めている。

(2) 将来像

「自然・人・文化が紡ぐ しあわせの島 ～ 自然もひと多様性を尊重し合える なつかしい未来都市 奄美市 ～」を将来像としている。「自然・人・文化」という魅力を次世代へつなげることを誓いとし、住民や訪問者が笑顔で楽しく過ごせるまちにするという想いを「しあわせの島」という言葉に込めている。

(3) 基本理念

以下の3つを基本理念として定めている。

【くらし】みんなで生活満足度向上を目指そう

【しごと】成長の源泉となる元気な経済活動を目指そう

【つながり】未来を担う次世代へ「しまの誇り」を継承しよう

(4) 奄美市地域公共交通計画と関連する内容

くらしの課題の1つとしてタクシーやバスなど交通手段の縮小を挙げており、「生活の質向上」を短中期的な取り組みのテーマに設定している。また、身近な生活の問題をなくしていくための行政の役割として「社会インフラ（道路・上下水道・情報通信・公共交通など）の維持・向上」を設定している。

図表 奄美市総合計画「未来の奄美市づくり計画」概要版



(1) 計画の期間

計画の期間は令和 2 年度から令和 6 年度の 5 年間となっている。なお、令和 7 年 2 月時点で次期戦略「～しあわせの島へ～ 奄美市『未来づくり』総合戦略 2025」を策定中である。

(2) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

基本目標Ⅱ 子育てに適した島

基本目標Ⅲ 皆が知恵を出し実行する島

基本目標Ⅳ 豊かな自然と伝統を守る島

(3) 奄美市地域公共交通計画と関連する内容

「基本目標Ⅰ 経済的に自立した島」の施策の1つとして「島内観光の周遊・回遊促進」を挙げており、様々な人がそれぞれの事情にあわせて島の魅力にふれあうことができるよう、島内交通環境の充実やわかりやすい島内観光案内板の整備を推進するとしている。

また、現在作成中の「～しあわせの島へ～ 奄美市『未来づくり』総合戦略 2025（素案）」においては、主な施策として「持続可能な地域公共交通体系の構築」を挙げており、利用者減少や運転手不足の現状を踏まえて、路線の再編やデマンド交通の導入等、関係各所との調整を行いながら持続可能な地域公共交通体系の構築に努めるとしている。

図表 総合戦略の全体像

[illegible]

第3章 | 上位・関連計画の整理



3 奄美市都市計画マスタープラン

(1) 計画の期間

計画の期間は平成 30 年度から令和 15 年度となっている。

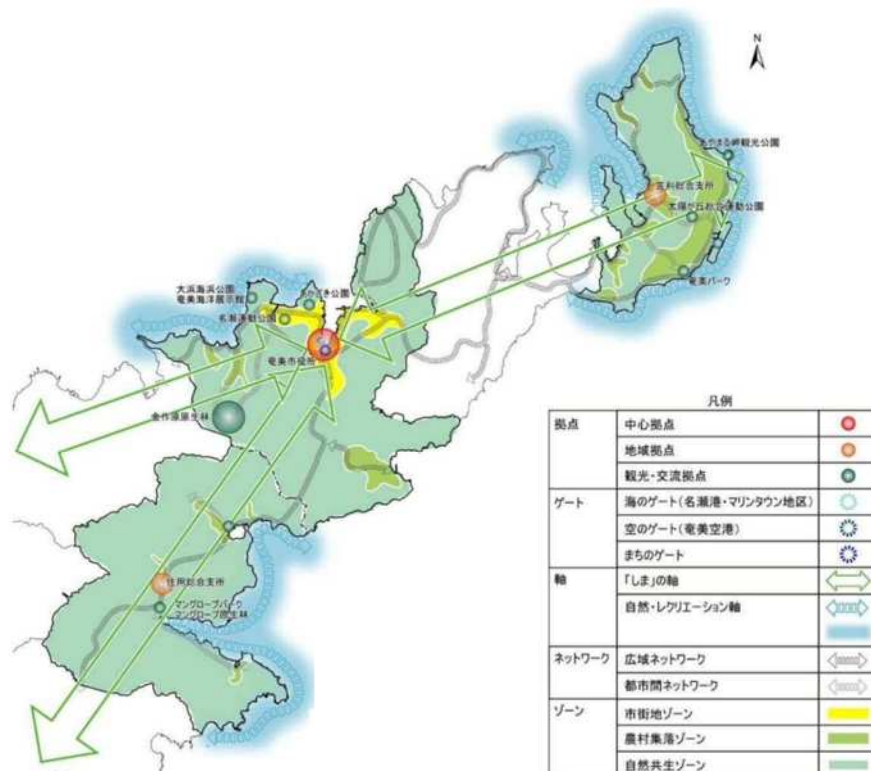
(2) 都市づくりの理念

都市づくりの理念は「歴史をつむぎ未来へはばたく、都市と自然が共生するきよらの郷」となっている。人口減少や高齢化に対応したコンパクトなまちづくりや地域間連携を進める一方、歴史・文化を次世代に継承し、奄美らしいまちづくりとして都市と自然の共生を図るとしている。

(3) 奄美市地域公共交通計画と関連する内容

交通結節点から観光拠点を結ぶ道路ネットワーク、情報ネットワーク等の確保を進めるという基本的な考えのもとで、公共交通等でアクセスしやすい「拠点」に地域生活を支える都市機能を誘導する、また住用、笠利地域では、「道の駅」等を「小さな拠点」として設定し、「拠点」を補完しながら集落（シマ）の生活利便性を支える機能の誘導（複合的な施設の利用）、交通、その他サービスの強化を図るとしている。

図表 将来都市構想図



第3章 | 上位・関連計画の整理



4 第11次奄美市交通安全計画

(1) 計画の期間

計画の期間は令和3年度から令和7年度となっている。

(2) 奄美市地域公共交通計画と関連する内容

公共交通の維持・確保に向け、自家用有償旅客運送や日本版ライドシェアを導入する動きが全国的に広がっているが、このような制度を活用する場合、十分な安全確保が重要となる。

そのなかで、第11次奄美市交通安全計画においては、「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」や「交通安全に関する普及啓発活動の推進」を施策として挙げている。人間の世代、属性によってターゲットを分類し、心身の発達段階やライフステージに合わせた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとしている。

5 奄美市のその他の関連事業等

(1) マリントウンの整備

名瀬矢之脇町に名瀬港本港地区（マリントウン地区）が造成され、整備が進められている。これまでにホテルサンデイズ奄美、ウエストコート奄美 WA・TERRACE 等の宿泊施設や名瀬港マリントウン緑地公園が整備されたが、未整備の区画も残されており、観光・流通用途等でさらなる開発が見込まれている。

(2) おがみ山バイパス事業

県が推進するおがみ山バイパス事業で、令和6年度より、永田町と真名津町を結ぶおがみ山トンネルの本体工事が開始された。事業の計画期間を令和11年度までとしており、早ければ同年度内に供用が開始される予定である。本バイパスが完成することで、奄美市中心部での渋滞が緩和することが期待される。

第3章 | 上位・関連計画の整理



6 大和村第六次総合振興計画

(1) 計画の期間

計画の期間は令和5年から令和14年となっている。

(2) 将来像

「小さくとも光り輝き続ける村」を将来像としている。人口減少対策を軸に「光り輝き続ける村」を目指し、多世代が安心・幸福を感じる持続可能な村づくりを官民連携で推進し、地域資源を活用し次世代へ発展的に引き継ぐことを目標としている。

図表 総合振興計画のビジョンマップ



(3) 基本目標

以下の6つを基本目標として定めている。

- 基本目標1 安心して暮らせる健康な村づくり
- 基本目標2 自然と共生し、安全で豊かな生活環境づくり
- 基本目標3 地域性を活かした多彩な産業づくり
- 基本目標4 活力と愛郷心ある人材を育む村づくり
- 基本目標5 協働で担い合う村づくり
- 基本目標6 健全で開かれた行財政運営が行われる村づくり

(4) 大和村地域公共交通計画と関連する内容

本村が運行する廃止路線代替バスについて、運行委託費用を極力抑制するため必要最低限の運行となっている。そのため、廃止路線代替バスを補完する交通手段として、集落内を主に巡回し、交通弱者の生活行動に寄り添った移動支援に取り組む必要があるとしている。本村では実際に、令和5年7月から村内を巡回するきびきび号の運行を開始した。

「基本目標1 安心して暮らせる健康な村づくり」では、具体的な取組みとして持続可能な公共交通体制の確保を掲げており、前述のきびきび号の導入に加え、観光施設へのアクセスルート構築を進めるとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



7 大和村のその他の関連事業

(1) ハナハナビーチリゾートの開業

2024年4月19日より、大棚地区にハナハナビーチリゾートがオープンした。本施設は、温泉やプール、レストラン、宿泊施設等を備えたリゾート施設となっている。特に温泉は深度1,600メートルから湧き出る湯の源泉かけ流しとなっていることに加え、露天風呂は東シナ海の絶景を臨んでおり、他にはない体験が可能となっている。村民の健康増進や、観光客の誘致による村の活性化が期待される。

図表 ハナハナビーチリゾート



(2) アマミノクロウサギミュージアム「QuruGuru（くるぐる）」の開業

2025年4月、思勝地区にアマミノクロウサギミュージアム「QuruGuru」が開業予定である。本施設は環境省奄美野生生物保護センターに隣接し、アマミノクロウサギの研究や保護、治療、野生復帰に向けたリハビリテーション等を行う。また、ミュージアムとして展示を設置し、来場者への環境教育、啓発も行う予定である。ハナハナビーチリゾートと同様、観光客の誘致による村の活性化が期待される。

第3章 | 上位・関連計画の整理



8 第6次宇検村総合振興計画

(1) 計画の期間

基本構想の期間は令和5年から令和14年と
なっている。基本計画は前期が令和5年から令和9
年、後期が令和10年から令和14年となっている。

図表 第6次宇検村総合振興計画



(2) 将来像

「奄美の自然・歴史・文化がきらめく 焼内湾を
包む結いのところでつながるむら うけん」を将来
像とする。むらに住む人、むらで活動する人、
行政のそれぞれがともにづくり、つながり、支え
あい、むら全体の課題を「わが事」と考え行動し、
安心して暮らせる 環境を整え、「幸せ」と「絆」
を実感でき、それぞれの立場できらりと輝くことができるむらを目指すとしている。

(3) 基本方針

以下の6つを基本方針として定めている。

- 基本方針1 きらりと光る稼げる産業を育てるむらづくり
- 基本方針2 快適な生活を支えるむらづくり
- 基本方針3 魅力あふれる「人と自然」が調和するむらづくり
- 基本方針4 健やかでぬくもりのある支えあいのむらづくり
- 基本方針5 ふるさとを愛し、未来へはばたく心豊かでたくましい
人を育むむらづくり
- 基本方針6 村民と共に、力強い自治をつくるむらづくり

(4) 宇検村地域公共交通計画と関連する内容

「基本方針2 快適な生活を支えるむらづくり」において、「施策2-2 交流と
安全を支える交通基盤の整備」を定めている。本施策の具体的な取組みとして
「公共交通機関の維持と利便性の向上」を挙げており、グリーンスローモビリティ
や路線バスの利便性向上、観光分野での活用等に努めるとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



9 第二次宇検村まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の期間

令和2年度から令和6年度が計画期間となっている。

(2) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

基本目標1 地方における安定した雇用を創出する

基本目標2 地方への新しいひとの流れをつくる

基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

基本目標4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、
地域と地域を連携する

(3) 宇検村地域公共交通計画と関連する内容

「基本目標1 地方における安定した雇用を創出する」において、「公共交通ネットワーク再構築事業」や「グリーンスローモビリティ事業」を定めており、地域住民及び観光客の移動手段確保や高齢者の外出促進、コミュニケーション活性化につなげるとしている。

10 ゼロカーボンシティ宣言

本村は令和4年3月に「ゼロカーボンシティ宣言」を行い、2050年までに二酸化炭素の排出量実質ゼロを目指すことを宣言している。具体的な取組みとして、公用車としてのEV導入、また村内の公共交通としてグリーンスローモビリティ導入等の実績がある。

図表 ゼロカーボンシティ宣言式の様子



第3章 | 上位・関連計画の整理



1.1 瀬戸内町長期振興計画

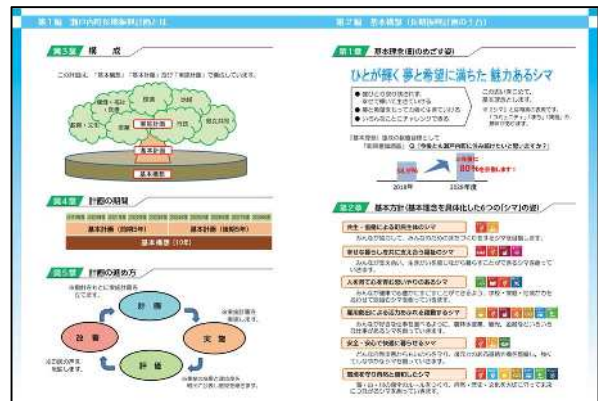
(1) 計画の期間

計画の期間は平成31年から令和10年となっている。

(2) 基本理念

「ひとが輝く 夢と希望に満ちた 魅力あるシマ」を将来像としている。誰ひとり取り残されず、幸せで輝いて生きていける、夢と希望をもって力強く生きていける、いろんなことにチャレンジできるという3つの思いが込められており、「今後も瀬戸内町に住み続けたいと思う」住民を80%まで増加させることを数値目標としている。

図表 瀬戸内町長期振興計画



(3) 基本方針

以下の6つを基本方針として定めている。

- 基本方針1 共生・協働による町民主体のシマ
- 基本方針2 幸せな暮らしを共に支え合う福祉のシマ
- 基本方針3 人を育て心を育む思いやりのあるシマ
- 基本方針4 雇用創出による活力あふれる躍動するシマ
- 基本方針5 安全・安心で快適に暮らせるシマ
- 基本方針6 環境を守り自然と調和したシマ

(4) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

「基本方針5 安全・安心で快適に暮らせるシマ」において、多機関連携による生活安全対策強化を掲げており、陸上交通の分野では住民の重要な交通手段の確保、バリアフリー化、安全な道路環境の整備・維持、交通安全意識の高揚に取り組むとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



1.2 瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の期間

計画の期間は令和2年度から令和6年度となっている。

(2) 将来像

持続可能なまちにするため、行政のスリム化と財政規模の調整を図りながら、社会保障や住民サービスを維持するとしている。また、「人口目標（令和42年、7,800人）」に向かって、より一層効果的な施策に集中的及び重点的に取り組み、将来にわたり活力あるまちの実現を目指すとしている。

図表 瀬戸内町まち・ひと・しごと創生総合戦略



(3) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

- 基本目標1 瀬戸内町における安定した雇用を創出する
- 基本目標2 瀬戸内町への新しい人の流れをつくる
- 基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 基本目標4 時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

(4) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

「公共施設等の効果的活用の促進」を主な施策として掲げており、公共交通についても、町民の生活路線としてだけでなく医療や介護、産業の振興、コミュニティの活性化などに重要な役割を果たすことから、民間と連携して効果的活用を検討し、十分なサービスを維持するとしている。

また、子育て支援の一環としても公共交通に関する取組みを設定しており、妊婦が健康診査を受けるための交通費支援や、子どもの交通事故防止を図るための交通安全教室を開催するとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



1.3 瀬戸内みらい展望2050

(1) 計画の期間

計画の期間は令和2年から令和6年となっている。

(2) 将来像

以下の7つを基本目標として定めている。

- ① みんなが安心して暮らし、それぞれに合った働き方をしている
- ② 森、海、文化を活かした学びに取り組み、地域を担う人材が育っている
- ③ 町を挙げて、地域資源を活用した産業を創出し、価値を高めている
- ④ 移動がしやすく、化石燃料に頼らない、災害に強いまちづくりを進めている
- ⑤ 伝統・文化を大切にしながら、教育や観光に積極的に活用している
- ⑥ 美しい自然を大切にしながら最大限に活用し、様々な人が訪れている
- ⑦ 町全体を便利に、人、物、情報をつなげて集落を維持している

(3) 瀬戸内町地域公共交通計画と関連する内容

「瀬戸内みらい展望2050」においては、将来、有人ドローンや自動運転モビリティ等の技術が実装レベルまで発達することを見据えており、今から準備を始めることで他地域に過度に依存しない自律分散型の安全、かつ強靱な社会を実現することができるとしている。

(以下、「瀬戸内みらい展望2050」より引用)

2050年の社会基盤整備も、その時に急速に行えるものではなく、やはり、長期視点で変化させていくことが重要です。例えば、有人ドローンや自動運転モビリティは、人の移動、輸送、物流を変化させ、空の路の開発により、瀬戸内町へのアクセスは改善するでしょう。そして、ロボットの活躍などにより、人口が少ない状態でも経済を回していけるようになります。また、再生可能エネルギー、小規模分散型の水供給・処理サービス、遠隔医療や教育のためのネットワークなどが実装され、他地域に過度に依存しない自律分散型の安全、かつ強靱な社会となります。将来から逆算して、今から準備を始めることのできる瀬戸内町は、そのような社会基盤の整備を実現することができます。

第3章 | 上位・関連計画の整理



1.4 第6次龍郷町総合振興計画

(1) 計画の期間

基本構想は、計画期間を令和6年度から令和15年度の10年間としている。なお、基本計画は、前期を令和6年度から令和10年度の5年間、後期を令和11年度から令和15年度の5年間としている。

図表 第6次龍郷町総合振興計画



(2) 基本理念

「歴史と文化で創る 活力と幸せが実感できるまちづくり」を基本理念としている。自然共生と地域資源活用を重視したまちづくりを推進するとともに、産業振興と人材育成を両輪に、若者定住や雇用促進を図り、活力と安心感あふれる「幸せ」を実感できる未来を目指すという想いが込められている。

(3) 基本目標

以下の3つを基本目標として定めている。

- 基本目標1 地域資源を生かした産業を創造するまちづくり
- 基本目標2 健やかで安心して暮らせる健康・福祉のまちづくり
- 基本目標3 快適な生活環境でゆとりあるまちづくり

(4) 龍郷町地域公共交通計画と関連する内容

本町の現状と課題として、バス事業者1社によって公共交通が支えられているものの、利用者は減少しているため、公共交通の存続に向けた取組みが必要と整理している。課題解決に向けては、利便性やサービスの確保を関係機関に働きかけるとともに、生活交通確保対策としての取組みとしての高校生バス通学費助成制度や70歳以上の高齢者を対象とした町内区間無料制度を広く周知するとしている。

第3章 | 上位・関連計画の整理



1.5 第2期龍郷町創生総合戦略

(1) 計画の期間

計画の期間は令和2年度から令和6年度の5年間となっている。なお、令和7年2月時点で次期総合戦略を策定中である。

(2) 基本方針

「～将来にわたり「持続可能で活力ある地域社会」を実現する～」を基本方針としている。自然環境の破壊や集落における人と人のつながりを犠牲にすることがないよう、人口減少及び地域経済の低迷という課題に対応するための取組みを進めて行くという想いが込められている。

(3) 基本目標

以下の4つを基本目標として定めている。

基本目標① 稼ぐ人材と企業を育て、安定した雇用を創出する

基本方針② 結婚、妊娠・出産、子育ての希望を叶える

基本目標③ ひとが集う、安心して暮らすことが出来る魅力的な地域をつくる

基本目標④ 誰もが活躍できる社会の実現、人材の確保・育成

(4) 龍郷町地域公共交通計画と関連する内容

公共交通に直接関連する内容は記載されていないものの、「基本目標③ ひとが集う、安心して暮らすことが出来る魅力的な地域をつくる」の達成に向けた内容としてUIターンの促進や「いつまでも住み続けたい」と思える集落づくりを挙げている。都市部で暮らしていた自動車の運転に慣れない移住者や、集落の高齢者等が本町で安心して暮らすためには、利便性の高い公共交通の整備が必要であると言える。

また、「基本目標④ 誰もが活躍できる社会の実現、人材の確保・育成」の達成に向けた施策として挙げている兼業の推進は、日本版ライドシェアや自家用有償旅客運送の制度が広まりつつある交通分野においても重要となる。

第4章 | 公共交通の運行状況



1 奄美大島の公共交通

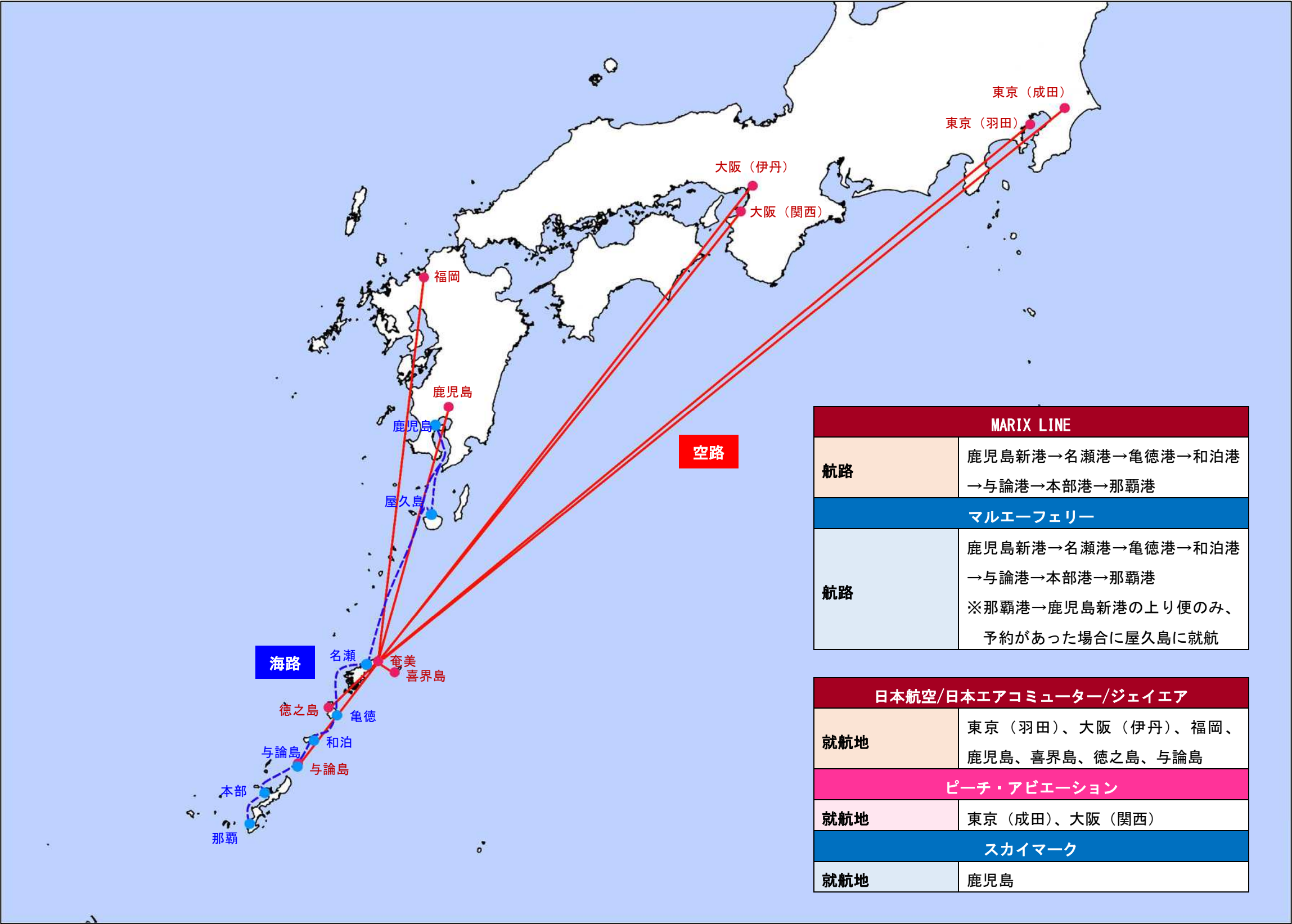
奄美大島 5 市町村の公共交通を以下に整理する。

図表 奄美大島の公共交通（陸路）





図表 奄美大島の公共交通（空路・海路）



第4章 | 公共交通の運行状況

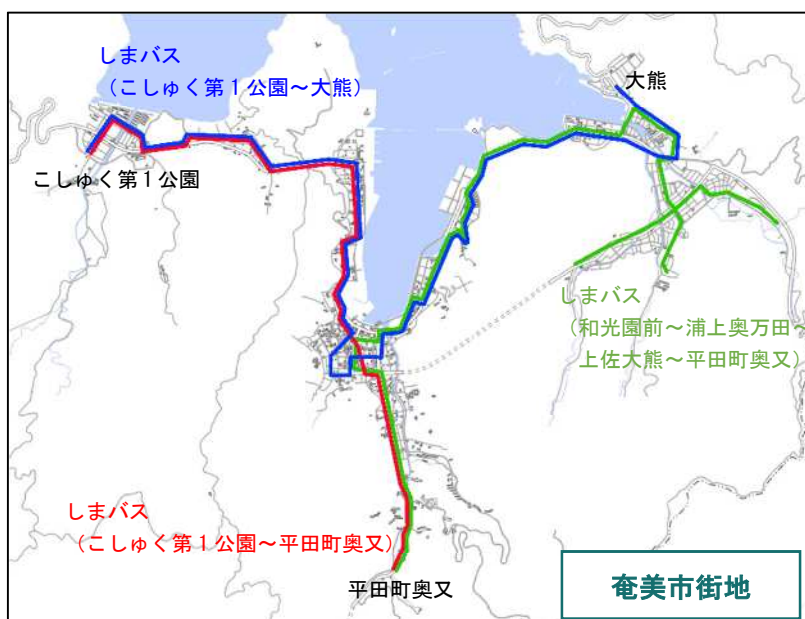


2 奄美市の公共交通

(1) 公共交通の概要

本市では路線バス、廃止路線代替バス、自家用有償旅客運送が運行している他、6社のタクシー事業者がある。路線バスや廃止路線代替バスについてはそのほとんどの系統を(株)しまバスが運行しているが、南部交通(株)が瀬戸内町内で運行している瀬戸内海浜バスについても古仁屋～篠川～新村の一部区間が本市を通過している。

図表 本市の公共交通



※一部の路線バス系統を省略して記載

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（廃止路線代替バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（小湊～名瀬勝・前勝・名瀬郵便局前・しまバス本社前～小湊）	支線	奄美市中心部で地域間幹線系統と接続しており、小湊方面での支線としての役割を担っている。	本市中心部への延伸等、交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（根瀬部～知名瀬・里こしゆく第1公園・朝仁タイヨ一～根瀬部）	支線	こしゆく第1公園で地域間幹線系統と接続しており、里、根瀬部方面での支線としての役割を担っている。	本市中心部への延伸等、交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゆく第1公園～医師会病院～虹の丘）	支線	こしゆく第1公園で地域間幹線系統と接続しており、虹の丘方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（奄美市住用総合支所前～住用町川内～東城）	支線	奄美市住用総合支所前で地域間幹線系統と接続しており、川内、東城方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。令和6年10月より減便し、代替として自家用有償旅客運送を導入。
しまバス（市～山間～奄美市住用総合支所前）	支線	奄美市住用総合支所前で地域間幹線系統と接続しており、市方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。令和6年10月より減便し、代替として自家用有償旅客運送を導入。
しまバス（奄美空港～万屋～笠利～佐仁）	支線	笠利町内での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。令和6年10月より減便し、代替として自家用有償旅客運送を導入。
しまバス（赤木名外金久～屋仁～佐仁）	支線	笠利町内での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。令和6年10月より減便し、代替として自家用有償旅客運送を導入。
しまバス（東ヶ丘団地～井根町～永田橋～山田団地）	支線	奄美市中心部で地域間幹線系統と接続しており、東ヶ丘団地、山田団地方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（山田団地～賀屋入口～田平～崎原）	支線	崎原方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（廃止路線代替バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（宇検～湯湾～新村）	地域間幹線系統	本市と宇検村をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川～新村）	支線	瀬戸内町古仁屋を起点とし、篠川、新村方面への支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、路線再編による運行効率化を検討。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（路線バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（平田町奥又～奄美パーク・奄美空港～赤木名外金久）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（赤木名外金久～奄美空港・奄美パーク～平田町奥又）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（平田町奥又～奄美空港～赤木名外金久）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（赤木名外金久～奄美空港～平田町奥又）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（せとうち海の駅～マングローブパーク・しまバス本社前～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本市と瀬戸内町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（せとうち海の駅～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本市と瀬戸内町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前・マングローブパーク～せとうち海の駅）	地域間幹線	本市と瀬戸内町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（路線バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（こしゅく第1公園～しまバス本社前～せとうち海の駅）	地域間幹線	本市と瀬戸内町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゅく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（奄美空港～奄美パーク・佐大熊～こしゅく第1公園）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（こしゅく第1公園～佐大熊～奄美空港）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（奄美空港～佐大熊～こしゅく第1公園）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（平田町奥又～大熊・秋名～安木屋場）	地域間幹線	本市と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（平田町奥又～中心商店街～秋名～安木屋場）	地域間幹線	本市と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（平田町奥又～和光町～龍郷町役場前～秋名）	地域間幹線	本市と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（路線バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（平田町奥又～龍郷町役場前～秋名）	地域間幹線	本市と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～大熊～秋名）	地域間幹線	本市と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（ビッグⅡ前～赤尾木～大島北高等学校前）	支線	朝の時間帯に運行しており、学生の通学便としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（赤木名外金久～喜瀬～真名津）	地域間幹線	本町と龍郷町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～赤木名外金久～奄美空港）	地域間幹線	本市と龍郷町、また本市と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（三太郎の里～浦上奥万田）	地域間幹線	学生の通学便としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～長浜・朝仁～こしゆく第1公園）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～中心商店街・長浜・朝仁～こしゆく第1公園）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～長浜・朝仁・医師会病院～虹の丘）	支線	虹の丘方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割（路線バス）

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（平田町奥又～中心商店街・長浜・朝仁・医師会病院～虹の丘）	支線	虹の丘方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（大熊～しまバス本社前～こしゆく第1公園）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゆく第1公園～大熊）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。 また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～平田町奥又）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。 また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～中心商店街～平田町奥又）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。 また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（浦上奥万田～浦上・和光園前～平田町奥又）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。 また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（浦上奥万田～長浜～朝仁～こしゆく第1公園）	支線	奄美中心部の主要拠点を結ぶ市街地線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。 また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（田雲団地～古田郵便局前・名瀬郵便局前・しまバス本社前～田雲団地）	支線	春日町田雲団地方面での支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（廃止路線代替バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（小湊～名瀬勝・前勝・名瀬郵便局前・しまバス本社前～小湊）	小湊	名瀬勝、前勝	県立大島病院前	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（根瀬部～知名瀬・里こしゆく第1公園・朝仁タイヨ一～根瀬部）	こしゆく第1公園	里	根瀬部	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（こしゆく第1公園～医師会病院～虹の丘）	こしゆく第1公園	医師会病院	虹の丘	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（奄美市住用総合支所前～住用町川内～東城）	奄美市住用総合支所前	住用町川内	東城	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（市～山間～奄美市住用総合支所前）	市	山間	奄美市住用総合支所前	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（奄美空港～万屋～笠利～佐仁）	奄美空港	万屋、笠利	佐仁	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（赤木名外金久～屋仁～佐仁）	赤木名外金久	屋仁	佐仁	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（東ヶ丘団地～井根町～永田橋～山田団地）	東ヶ丘団地	井根町、永田橋	山田団地	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（山田団地～賀屋入口～田平～崎原）	山田団地	賀屋入口、田平	崎原	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（廃止路線代替バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（宇検～湯湾～新村）	宇検	湯湾	新村	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川～新村）	古仁屋	篠川	新村	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※南部交通(株)により運行	なし

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（路線バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（平田町奥又～奄美パーク・奄美空港～赤木名外金久）	平田町奥又	奄美パーク、奄美空港	赤木名外金久	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（赤木名外金久～奄美空港・奄美パーク～平田町奥又）	赤木名外金久	奄美パーク、奄美空港	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（平田町奥又～奄美空港～赤木名外金久）	平田町奥又	奄美空港	赤木名外金久	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（赤木名外金久～奄美空港～平田町奥又）	赤木名外金久	奄美空港	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（せとうち海の駅～マングローブパーク・しまバス本社前～こしゆく第1公園）	せとうち海の駅	マングローブパーク、しまバス本社前	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（せとうち海の駅～こしゆく第1公園）	せとうち海の駅	—	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前・マングローブパーク～せとうち海の駅）	こしゆく第1公園	しまバス本社前、マングローブパーク	せとうち海の駅	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前～せとうち海の駅）	こしゆく第1公園	しまバス本社前	せとうち海の駅	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（路線バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（こしゅく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港）	こしゅく第1公園	佐大熊、奄美パーク	奄美空港	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（奄美空港～奄美パーク・佐大熊～こしゅく第1公園）	奄美空港	奄美パーク、佐大熊	こしゅく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゅく第1公園～佐大熊～奄美空港）	こしゅく第1公園	佐大熊	奄美空港	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（奄美空港～佐大熊～こしゅく第1公園）	奄美空港	佐大熊	こしゅく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（平田町奥又～大熊・秋名～安木屋場）	平田町奥又	秋名	安木屋場	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（平田町奥又～中心商店街～秋名～安木屋場）	平田町奥又	中心商店街、秋名	安木屋場	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（平田町奥又～和光町～龍郷町役場前～秋名）	平田町奥又	和光町、龍郷町役場前	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～龍郷町役場前～秋名）	平田町奥又	龍郷町役場前	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～大熊～秋名）	平田町奥又	大熊	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（ビッグⅡ前～大島北高等学校前）	ビッグⅡ前	—	大島北高等学校前	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（路線バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（赤木名外金久～喜瀬～真名津）	赤木名外金久	喜瀬	真名津	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～赤木名外金久～奄美空港）	平田町奥又	赤木名外金久	奄美空港	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（三太郎の里～浦上奥万田）	三太郎の里	—	浦上奥万田	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～長浜・朝仁～こしゆく第1公園）	平田町奥又	長浜、朝仁	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～中心商店街・長浜・朝仁～こしゆく第1公園）	平田町奥又	中心商店街、長浜、朝仁	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～長浜・朝仁・医師会病院～虹の丘）	平田町奥又	長浜、朝仁、医師会病院	虹の丘	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～中心商店街・長浜・朝仁・医師会病院～虹の丘）	平田町奥又	中心商店街、長浜、朝仁、医師会病院	虹の丘	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（大熊～しまバス本社前～こしゆく第1公園）	大熊	しまバス本社前	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（こしゆく第1公園～大熊）	こしゆく第1公園	—	大熊	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～平田町奥又）	和光園前	浦上奥万田	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体（路線バス）

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～中心商店街～平田町奥又）	和光園前	浦上奥万田、上佐大熊、中心商店街	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（浦上奥万田～浦上・和光園前～平田町奥又）	浦上奥万田	浦上、和光園前	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（浦上奥万田～長浜～朝仁～こしゆく第1公園）	浦上奥万田	長浜、朝仁	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（田雲団地～古田郵便局前・名瀬郵便局前・しまバス本社前～田雲団地）	奄美小学校前	—	春日町田雲団地	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし

第4章 | 公共交通の運行状況

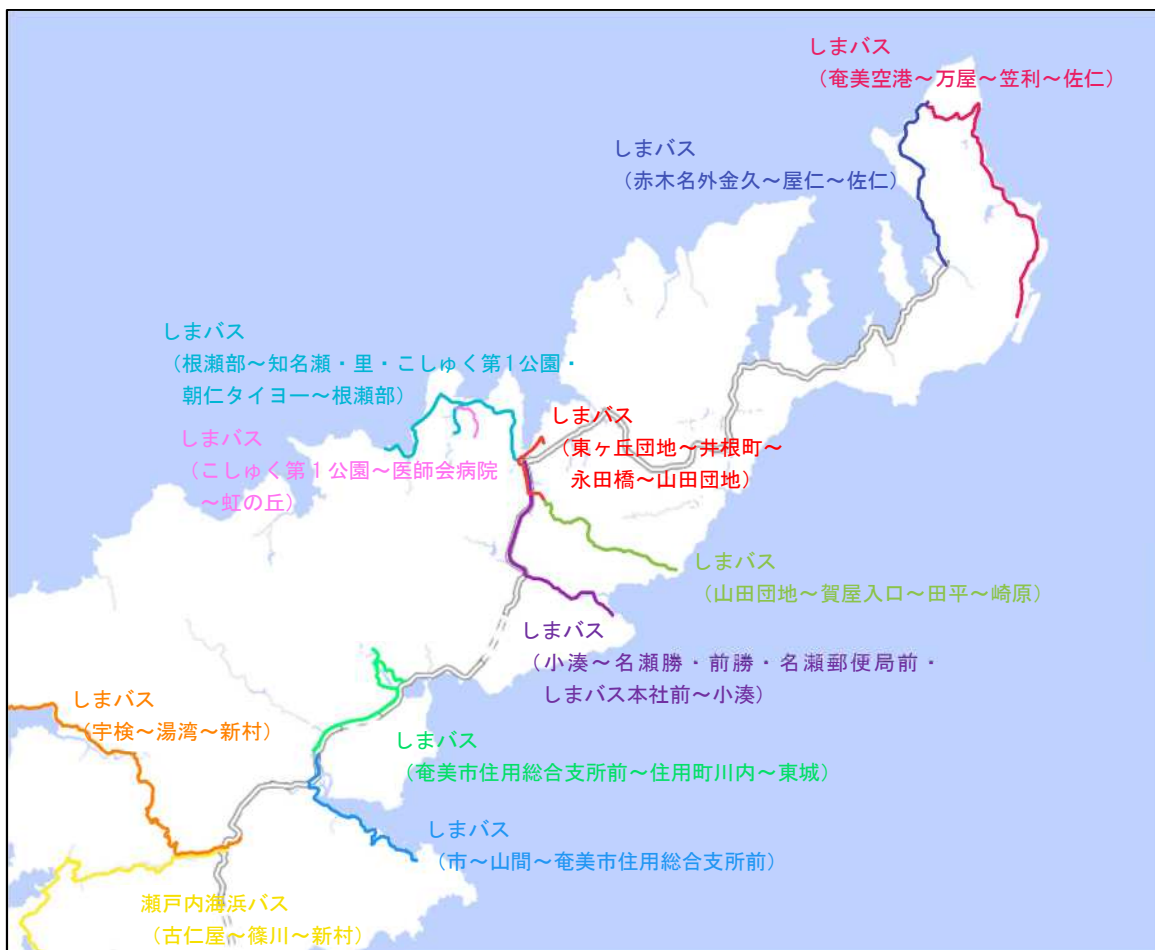


(2) 廃止路線代替バスの運行状況

① 運行概要

本市では廃止路線代替バスとして 15 系統が運行していたが、令和 6 年 10 月より廃線によって 11 系統（うち、奄美市が管轄するものが 9 系統）となり、廃止路線代替バスの廃線が発生した地域においては代替として自家用有償旅客運送の運行が開始した。本市が管轄する 9 系統及び宇検村が管轄する宇検～湯湾～新村は(株)しまバスが、瀬戸内町が管轄する古仁屋～篠川～新村は南部交通(株)が運行主体となっている。廃止路線代替バスの多くは公共交通の枝線（フィーダー系統）としての役割を担っており、名瀬市街地と奄美空港を結ぶ地域間幹線系統に接続している。

図表 廃止路線代替バスの運行状況



※運行経路が重なる一部の路線バス系統を省略して記載

第4章 | 公共交通の運行状況



② 利用状況（本市が運営主体の系統）

各系統の収支率に着目すると、奄美市住用総合支所前～住用川内～東城が78.9%と最も高く、こしゆく第1公園～里が2.6%と低くなっている。また、1kmあたり輸送人員はすべての系統で1.0人以下であり、最も低い赤木名Aコープ前～屋仁～佐仁では0.02人となっている。

また、各系統の輸送人員の推移をみると、令和2年度から令和5年度で増加しているのが11系統、減少しているのが2系統となっており、全体的に増加している。増加の要因として、新型コロナウイルスの影響による外出控えが一段落したことが挙げられる。

図表 奄美市が管轄する廃止路線代替バスの運行実績及び収支率（令和5年度）

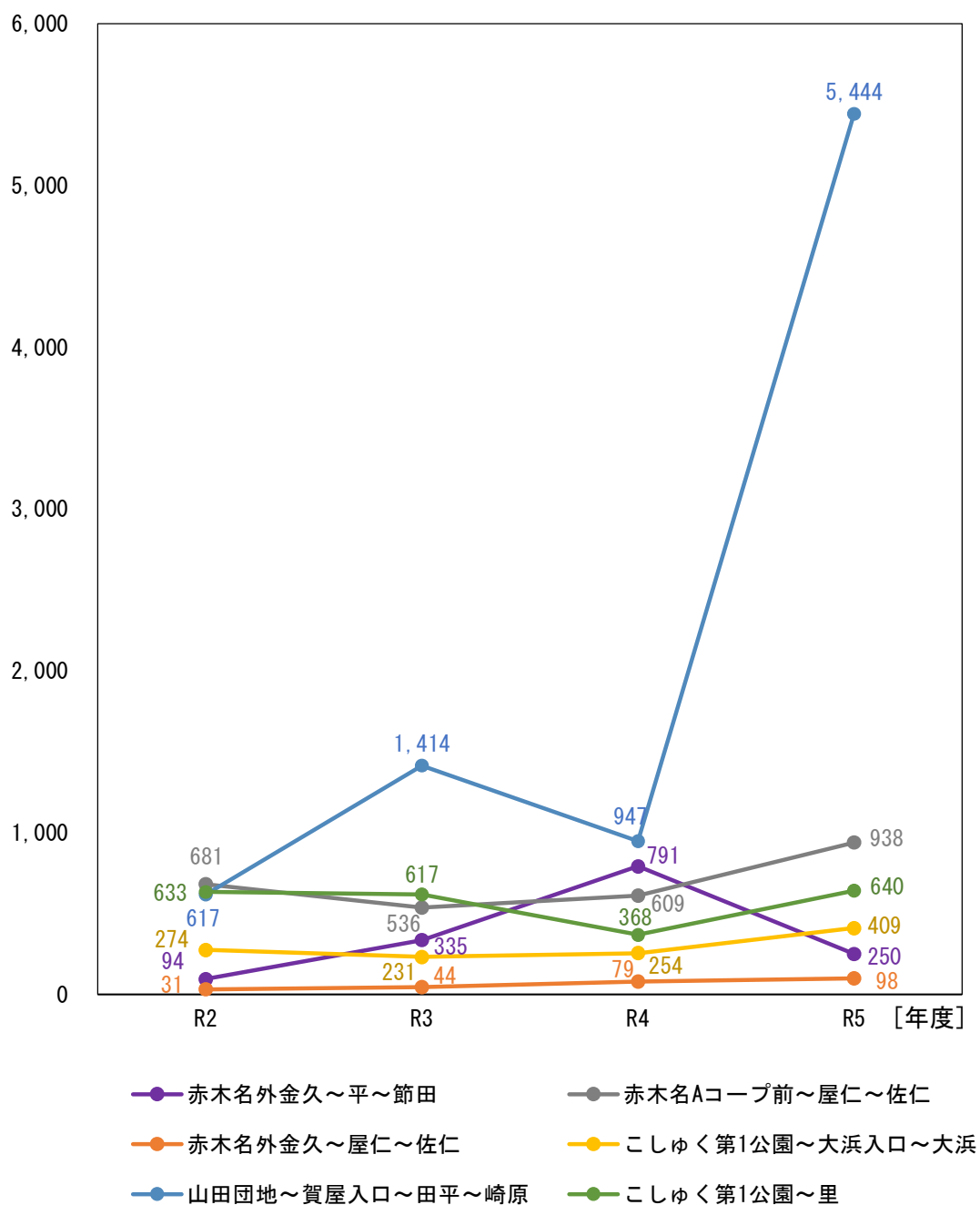
系統	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送人員 (人)	1kmあたり輸送 人員 (人/km)	収支率 (%)
赤木名外金久～平～節田	6.0	1.0	250	0.06	44.4
赤木名Aコープ前～屋仁～佐仁	9.6	6.0	938	0.02	2.9
赤木名外金久～屋仁～佐仁	8.4	0.5	98	0.03	25.8
小湊～前勝・名瀬勝～県立大島病院前	9.9	10.0	9,344	0.13	15.5
東が丘～井根町～永田橋～山田団地	6.5	4.0	10,044	0.53	19.8
山田団地～賀屋入口～田平～崎原	10.0	3.0	5,444	0.25	6.7
こしゆく第1公園～大浜入口～大浜	3.0	3.0	409	0.06	24.3
市～山間～奄美市住用総合支所前	10.0	4.0	2,425	0.08	10.9
奄美市住用総合支所前～住用川内～東城	10.6	2.5	4,651	0.24	78.9
奄美空港～笠利～佐仁	13.6	6.5	9,651	0.15	22.1
こしゆく第1公園～里～根瀬部	5.2	6.0	3,727	0.16	15.7
こしゆく第1公園～里	1.5	6.0	640	0.10	2.6
こしゆく第1公園～医師会病院～虹の丘	2.0	18.0	2,864	0.11	5.0

※ 令和6年度以降に廃止された系統を含む

第4章 | 公共交通の運行状況



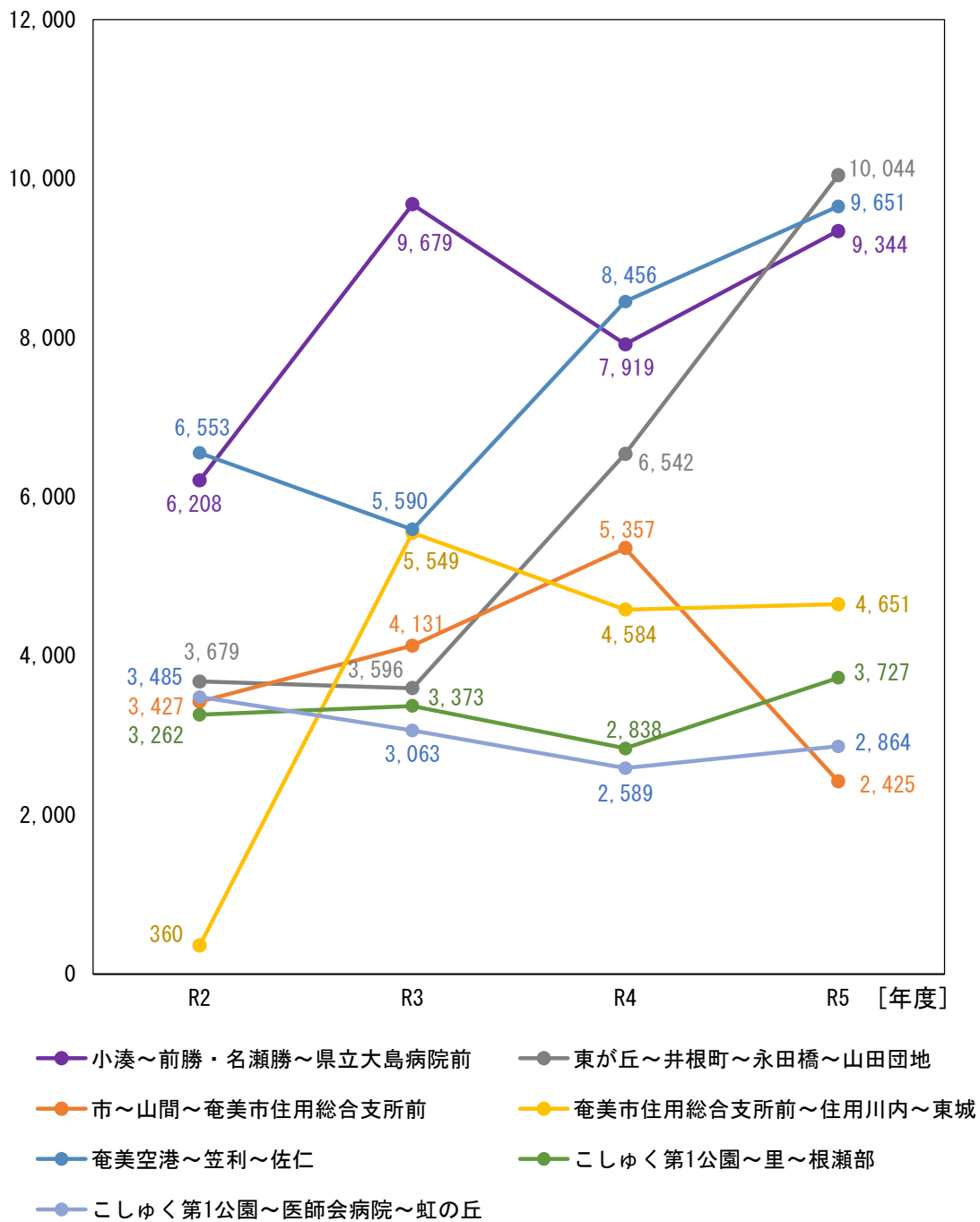
[人] 図表 廃止路線代替バスの輸送人員の推移（平均輸送人員 3,000 人未満）



第4章 | 公共交通の運行状況



〔人〕 図表 廃止路線代替バスの輸送人員の推移（平均輸送人員 3,000 人以上）



第4章 | 公共交通の運行状況



(3) 路線バスの運行状況

① 運行概要

本市で運行する路線バスについては、本市と他の町村をつなぐ郊外線と、市内の主要拠点を連絡するようにこしゆく第1公園、大熊、平田町奥又の3地点間をつなぐ市街地線の2つに分類することができる。

郊外線のうち、平田町奥又～赤木名外金久～和野～奄美空港、こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港等の空港線については、住民の生活路線としてだけでなく、観光路線としての役割も担っており、奄美大島全体にとって重要な系統となっている。一方、交通事業者の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

また、平田町奥又～和光町～龍郷町役場前～秋名、ビッグⅡ前～大島北高等学校前等の龍郷町線については、奄美市中心部を起点として中勝、ビッグⅡ、安木屋場の順に回る東回りと、逆向きに回る西回りがあり、市民が奄美市中心部へ移動するため、また買い物施設であるビッグⅡに移動するための生活路線として主に利用されている。

市街地線であるこしゆく第1公園～大熊、和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～平田町奥又、こしゆく第1公園～平田町奥又は本市の中心部を通過する形で市内のみを運行しており、周辺の団地から県立大島病院や名瀬郵便局周辺、イオンプラザ大島店等への移動手段として利用されることが多くなっている。

② 輸送人員の推移

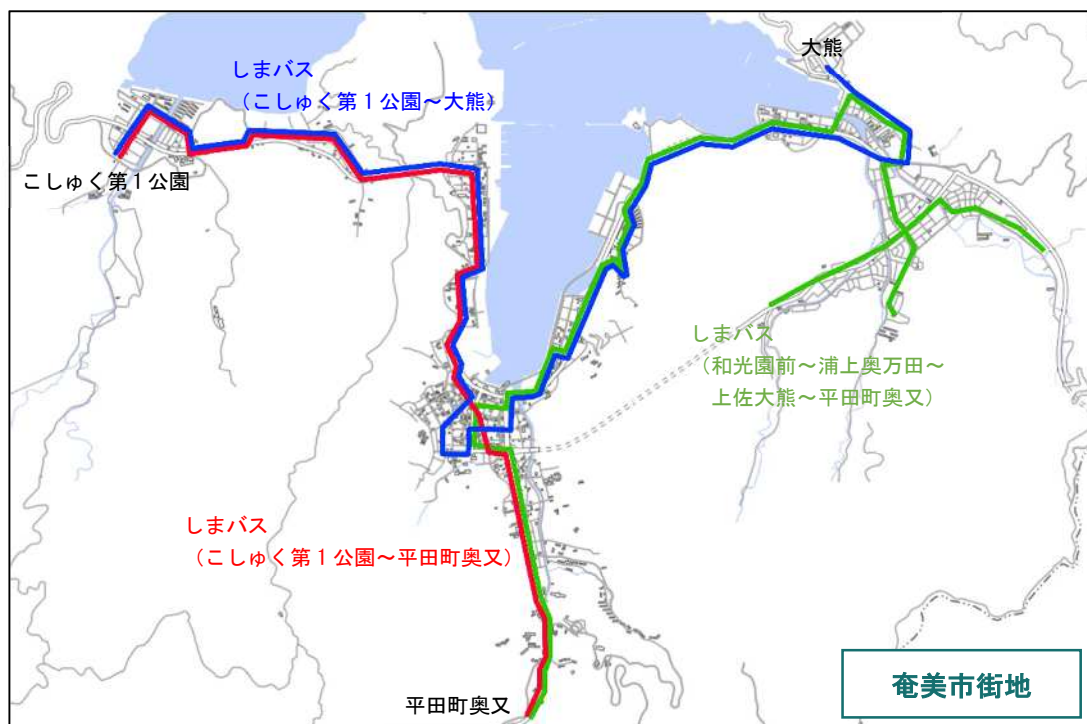
各系統の輸送人員をみると、こしゆく第1公園～平田町奥又の輸送人員が他の系統と比較して著しく多くなっており、令和5年度では137,071人となっている。その他、こしゆく第1公園～大熊等の市街地線や、こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港等の空港線に分類される系統で輸送人員が多い傾向にある。

一方、浦上奥万田～和光園前～平田町奥又や赤木名外金久～喜瀬～真名津等の系統については、通勤・通学者向けの便であるために運行時間帯が限られており、他の系統と比較して輸送人員が少なくなっている。

第4章 | 公共交通の運行状況

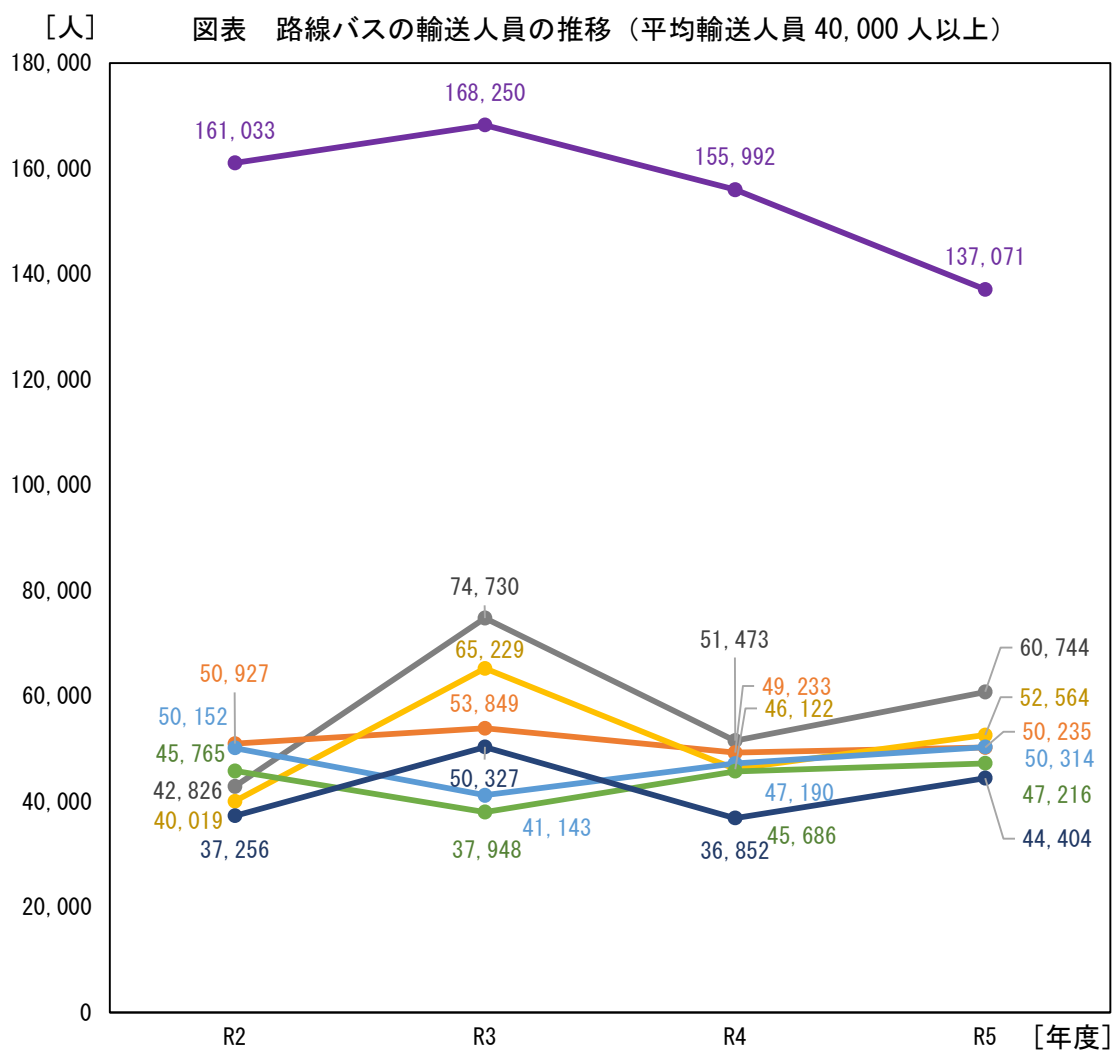


図表 路線バスの運行状況



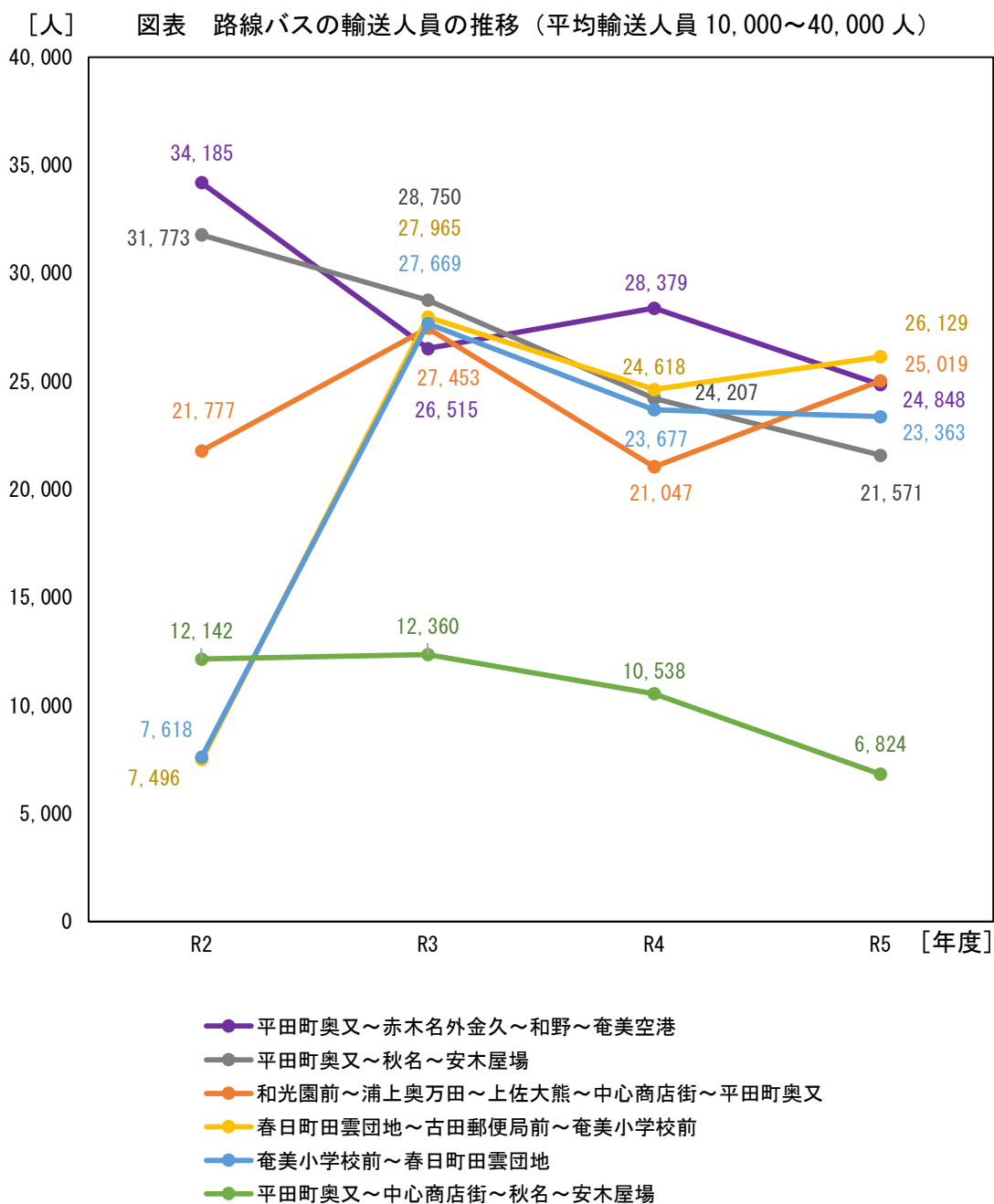
※運行経路が重なる一部の路線バス系統を省略して記載

第4章 | 公共交通の運行状況



- こしゅく第1公園～平田町奥又
- こしゅく第1公園～大熊
- こしゅく第1公園～中心商店街～平田町奥又
- 大熊～しまバス本社前～こしゅく第1公園
- こしゅく第1公園～奄美パーク～奄美空港
- 奄美空港～奄美パーク～こしゅく第1公園
- 和光園前～浦上奥万田～上佐大熊～平田町奥又

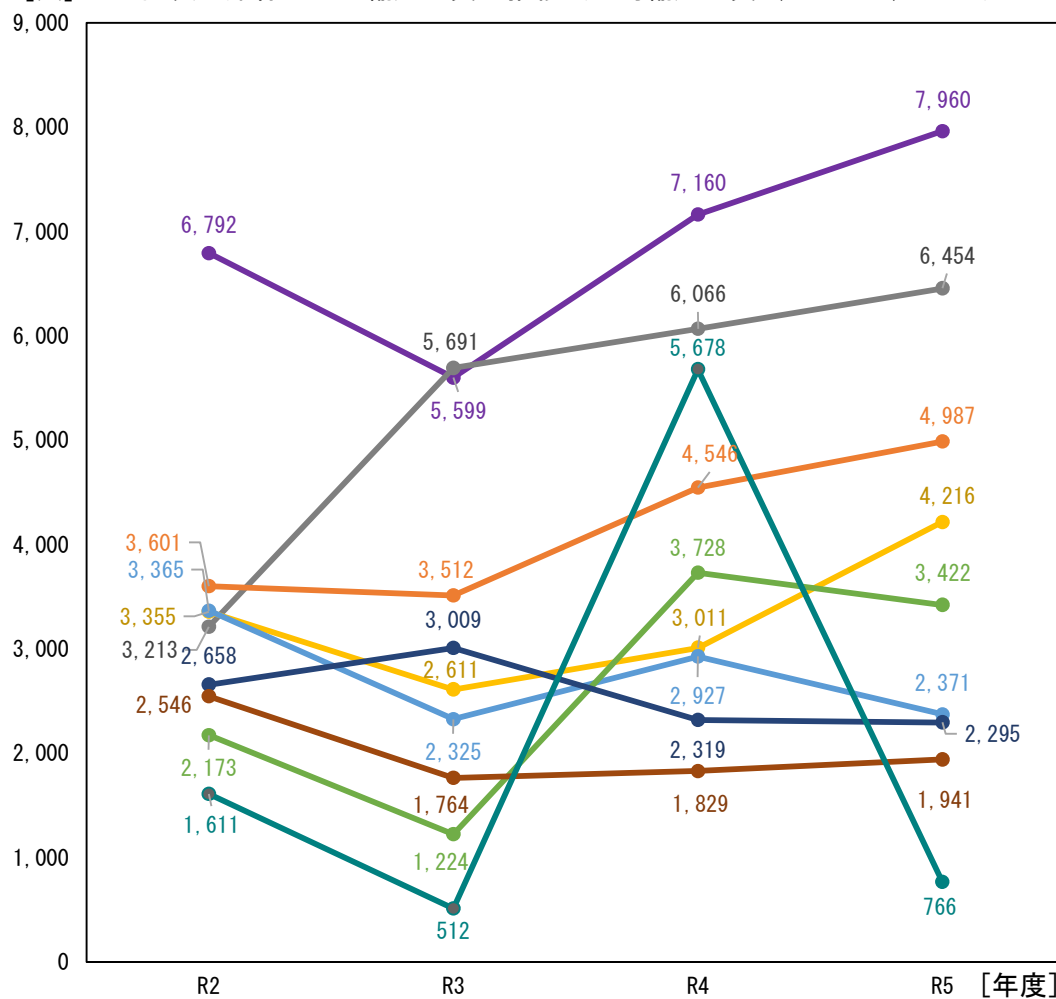
第4章 | 公共交通の運行状況



第4章 | 公共交通の運行状況

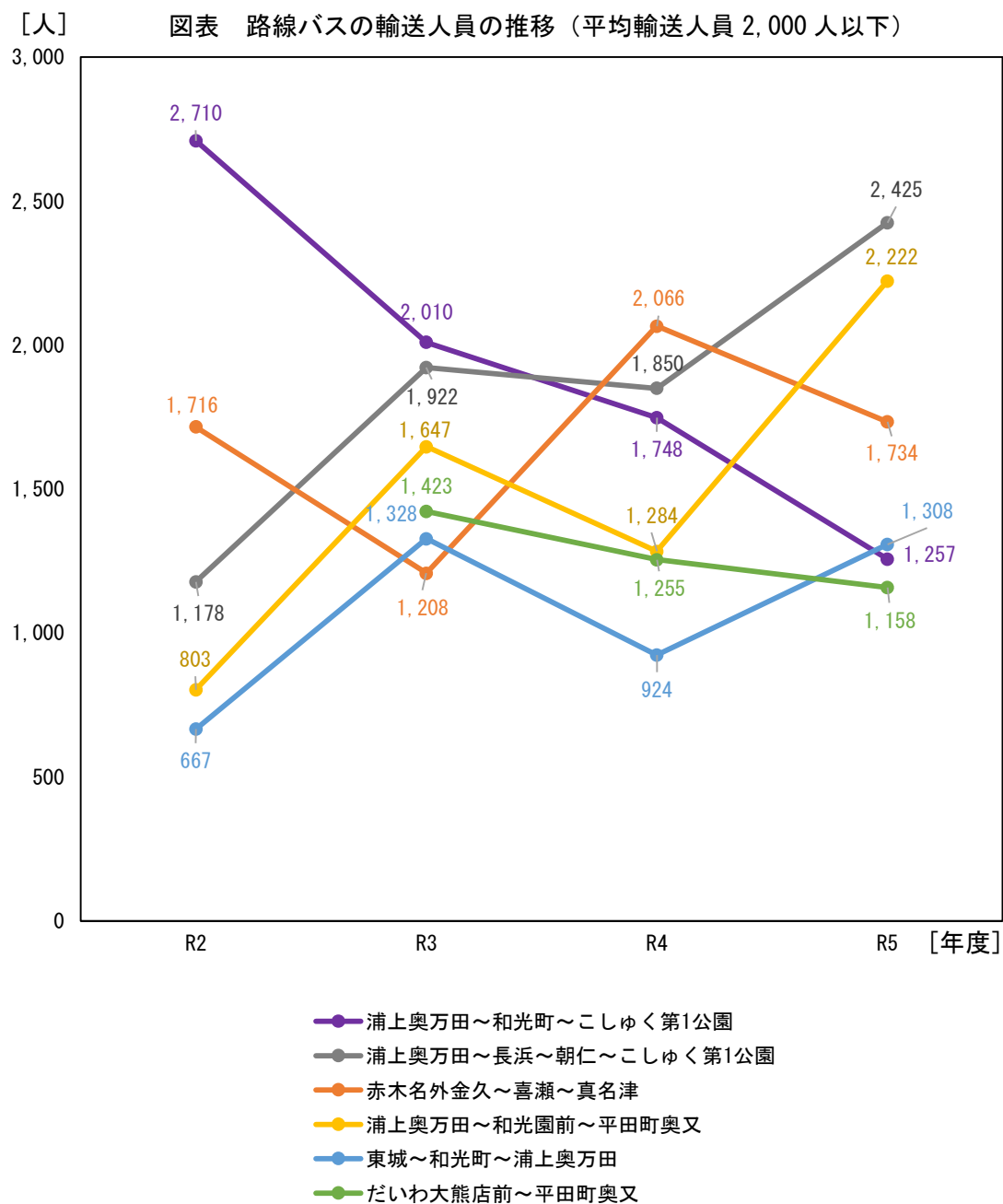


図表 路線バスの輸送人員の推移（平均輸送人員 2,000～10,000 人）



- 奄美空港～こしゆく第1公園
- 平田町奥又～虹の丘
- こしゆく第1公園～奄美空港
- 平田町奥又～龍郷町役場前～秋名
- 平田町奥又～和光町～龍郷町役場前～秋名
- 平田町奥又～中心商店街～虹の丘
- 平田町奥又～大熊～秋名
- 平田町奥又～龍郷町川内～秋名
- ビッグII前～大島北高等学校前

第4章 | 公共交通の運行状況



第4章 | 公共交通の運行状況



(4) 自家用有償旅客運送の運行状況

① 運行概要

本市では令和6年10月に路線バス（廃止路線代替バス含む）を減便、廃止しており、代替の移動手段として自家用有償旅客運送を導入している。自家用有償旅客運送を実施しているのは笠利町、住用町の2地域であり、両地域とも本市が事業主体となっている。

■ 笠利町における自家用有償旅客運送

事業主体：奄美市

運行主体：株式会社三井タクシー

種 別：交通空白地有償運送

車 両：普通自動車3台を登録（うち、2台は持ち込み車両）

運 賃：1乗降につき一律300円

※小学生半額、未就学児無料

運行時間：月・火・木・金・土曜日（祝日も運行、1/1/～1/3は運休）

図表 自家用有償旅客運送の運行経路



第4章 | 公共交通の運行状況



■ 住用町における自家用有償旅客運送

事業主体：奄美市

運行主体：奄美市社会福祉協議会住用支所

種 別：交通空白地有償運送

車 両：普通自動車2台を登録（すべて持ち込み車両）

運 賃：1乗降につき一律300円

※小学生半額、未就学児無料

運行時間：月曜日～金曜日（土日祝、年末年始を除く）

午前8時30分～午後5時

そ の 他：利用希望日の前日の正午までに要予約。なお、通勤・通学の時間帯については(株)しまバスが路線バス（市～山間～住用総合支所前、奄美市住用総合支所前～住用町川内～東城）が運行している。

図表 自家用有償旅客運送の運行区域



第4章 | 公共交通の運行状況



(5) タクシーの運行状況

① 運行概要

本市にはタクシー事業者が6社あり、うち5社が名瀬、1社が笠利町に位置している。奄美大島においてはタクシー事業者がタクシー以外の公共交通にも深く携わっており、路線バスや自家用有償旅客運送の運行を担っている。

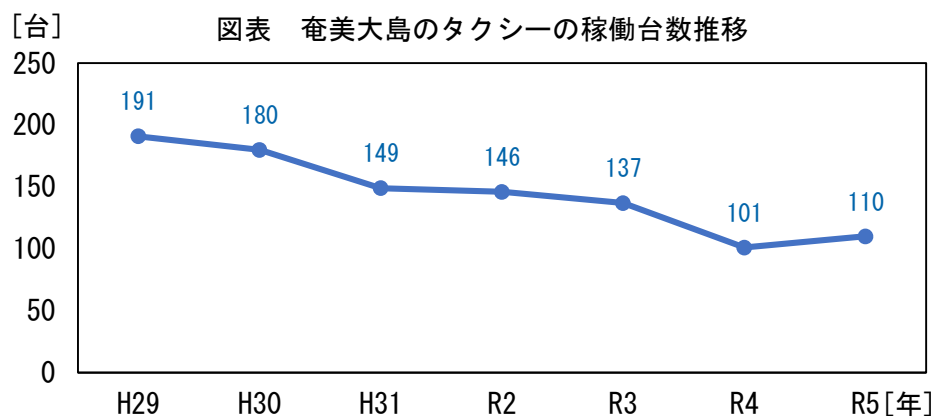
市内のタクシー事業者の運転者数は令和6年1月時点で84名となっているが、平均年齢は69歳であり、高齢化が進んでいると言える。

図表 タクシー事業者の状況



② 稼働台数の推移

奄美大島のタクシーの稼働台数推移をみると、直近の令和4年から令和5年にかけては増加しているものの、全体的には減少傾向にあり、平成29年には191台であったのが令和5年には110台と4割以上減少している。利用者の減少やドライバー不足によって多くの事業者がタクシーの稼働台数を減らしており、なかには廃業を選択する事業者も発生している。



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供



③ ヒアリング調査

市内のタクシー事業者 5 社に対してヒアリング調査を実施した。ヒアリング結果を以下に整理する。

■ タクシーの需給について

奄美大島内のタクシー稼働台数が急激に減少していることについてほとんどのタクシー事業者が言及した。タクシーが足りないため、4 割近くの配車依頼を断る日もあると話すタクシー事業者もあった。一方で、タクシーの理想的な需給バランスについては様々な声があり、奄美大島全体でさらに 100 台以上のタクシーが必要という意見や、時間帯によってはタクシーが余ることもあるため、大きく台数を増やす必要はないという意見も挙がった。

■ ドライバー不足について

タクシー事業の課題として、ドライバー不足に関する内容が多く挙げられた。多くのタクシー事業者でドライバーが高齢化している一方で、若いドライバーの確保はほとんどできていないという状況である。

タクシーのドライバー不足は全国的に課題となっているが、奄美大島では「島内で二種免許を取得することができない」という大きな問題があり、他の地域と比較しても特にドライバーの確保が難しくなっている。本島の住民が二種免許を取得する場合、鹿児島市または種子島の自動車学校へ通う必要があり、免許の取得費用だけでなく交通費、宿泊費も大きな負担となる。

■ 日本版ライドシェアについて

日本版ライドシェアに対しては、ほとんどのタクシー事業者が「検討が必要」という意見であった。ただし、日本版ライドシェアの導入を前提としたものではなく、日本版ライドシェアが本当に地域に適した制度であるのか、安全性をどのように確保するのか、タクシー不足をどの程度補えるか等、公平な立場で制度効果、課題を検証すべきという立ち場からの意見である。

タクシー事業者としても、日本版ライドシェアを実施する場合の責任の所在や金銭の動き等、まずは情報を得たいという段階であり、自治体や関係行政機関との密な情報交換が重要となっている。

第4章 | 公共交通の運行状況



3 大和村の公共交通

(1) 公共交通の概要

本村の公共交通として、大島タクシーが運行する大和村直行バス及び村が運行するきびきび号がある。大和村直行バスは県道 79 号を主に運行し奄美市名瀬まで通じており、地域間幹線系統としての役割を担っている。一方、きびきび号は村内のみを運行しており、集落内も巡回するフィーダー系統としての役割を担っている。

図表 本村の公共交通



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
大和村直行バス	地域間幹線	本村と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
きびきび号	支線	地域間幹線系統に接続しており、支線としての役割を担っている。運行経路は大和村直行バスと類似しているが、きびきび号は各集落内を細かく巡回している。	部分的なデマンド化による利便性の向上と需要増加を図る。また、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
大和村直行バス	今里	国直、中央病院前	県病院前	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※大島タクシーにより運行	鹿児島県地方公共交通特別対策補助金
きびきび号	今里	村内の各集落	国直	79条（自家用有償旅客運送）	路線定期運行	大和村	フィーダー補助（見込み）

第4章 | 公共交通の運行状況



(2) 大和村直行バス（廃止路線代替バス）の運行状況

① 運行概要

大和村直行バスは(資)大島タクシーが運行しており、今里と奄美市名瀬の県立大島病院間をつないでいる。

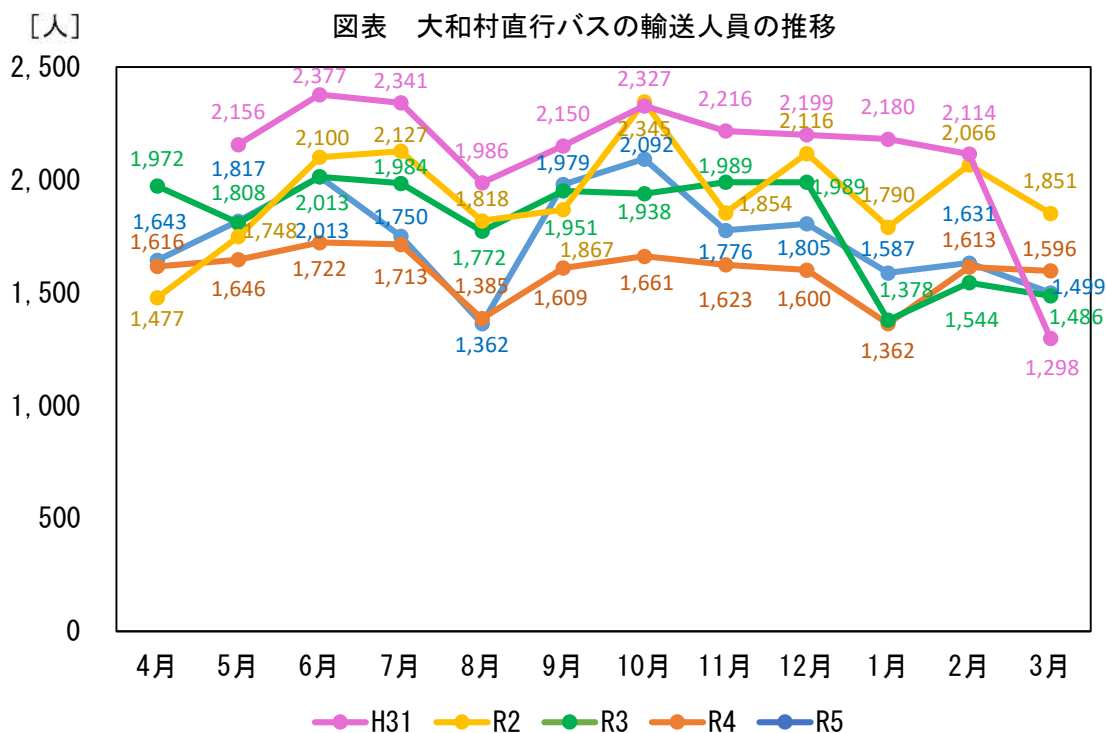
予めダイヤ及び運行経路が定められた路線定期運行の形をとっており、平日は5往復で計10便、土日祝日は3往復で計6便が運行している。

学生の通学手段としてよく使われており、朝夕の時間帯の利用が多くなっている。また、買い物施設や医療施設が充実する奄美市中心部と本村を直接結んでいることから、移動手段を持たない高齢者等にとっても重要な公共交通である。

② 利用状況

大和村直行バスの輸送人員の推移をみると、平成31年以降減少傾向にあるものの、令和5年はほとんどの月で前年を上回っている。新型コロナウイルスの影響による外出控えが一段落したことが要因として挙げられる。

また、月別の輸送人員に着目すると、1月や8月に輸送人員が少ないことが分かる。夏休み、冬休み等の長期休みによって学生の利用が減少していると考えられる。



第4章 | 公共交通の運行状況



(3) きびきび号の運行状況

① 運行概要

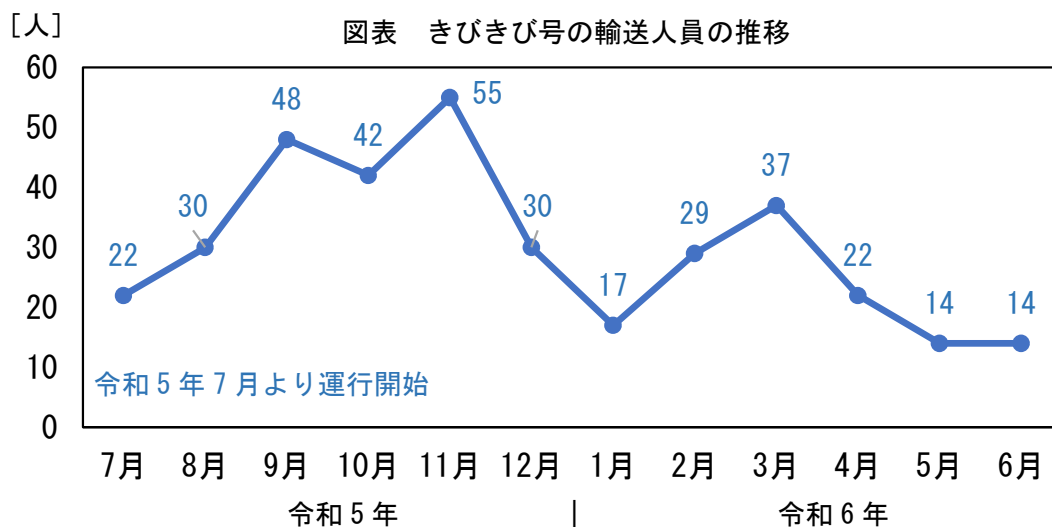
きびきび号は本村を主体とする自家用有償旅客運送であり、今里から国直の間を、各集落内を巡回するように運行している。

予めダイヤ及び運行経路が定められた路線定期運行の形をとっており、月・水・金曜日のみ、今里から国直までの2往復計4便が運行する。

高齢者の日常の移動手段としての利用が主であるが、車を持たない若い世代が利用する例もある。今後、一部をデマンド化することによるさらなる利便性向上と、観光二次交通としての機能強化を検討しており、地域交通としての重要性も増すと考えられる。一方、自治体の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

② 利用状況

きびきび号の輸送人員の推移をみると、運行開始以降、少ない月は10~20人程度、多い月は40~60人程度が乗車している。一部の月の利用者数が多くなっている理由として、集落の行事等で集団での利用が発生していることが挙げられる。また、集落別では、名音や戸円、大棚、大和浜での乗降が多くなっている。



図表 各集落の停留所における乗降者数（令和5年7月～令和6年6月） [人]

今里	志戸勘	名音	大和の園	戸円	大金久	大棚	大和浜	思勝	津名久	湯湾釜	国直
68	0	112	27	121	15	117	121	24	33	15	67

第4章 | 公共交通の運行状況



4 宇検村の公共交通

(1) 本村の公共交通

本村の公共交通として、廃止路線代替バス（株式会社しまバスにより運行）及びマジンスローカー（運行は（一社）巡めぐる恵めぐるに委託）がある。廃止路線代替バスは奄美市方面へ移動するための地域間幹線系統として、マジンスローカーはバス停留所に接続して湯湾地区内を移動可能なフィーダー系統としての役割を担っている。

図表 マジンスローカー



図表 本村の公共交通



第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（新村～湯湾～宇検）	地域間幹線	本村と奄美市新村をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（湯湾～屋鈍）	支線	湯湾でしまバス（新村～湯湾～宇検系統）と接続しており、屋鈍方面の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
マジンスローカー	支線	湯湾でしまバス（新村～湯湾～宇検系統）と接続しており、湯湾地区で移動する際の支線としての役割を担っている。	運行範囲の拡大や観光面での活用を検討し、利便性の向上と需要増加を図る。また、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（新村～湯湾～宇検）	新村	湯湾	宇検	4条乗合	路線定期運行※	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
しまバス（湯湾～屋鈍）	湯湾	名柄	屋鈍	4条乗合	区域運行	廃止代替 ※(株)しまバスにより運行	地方公共交通特別対策事業補助金
マジンスローカー	—			79条（自家用有償旅客運送）	区域運行	宇検村 ※運行は（一社）巡めぐる恵めぐるに委託	フィーダー補助（見込み）

第4章 | 公共交通の運行状況



(2) マジンスローカーの運行状況

① 運行概要

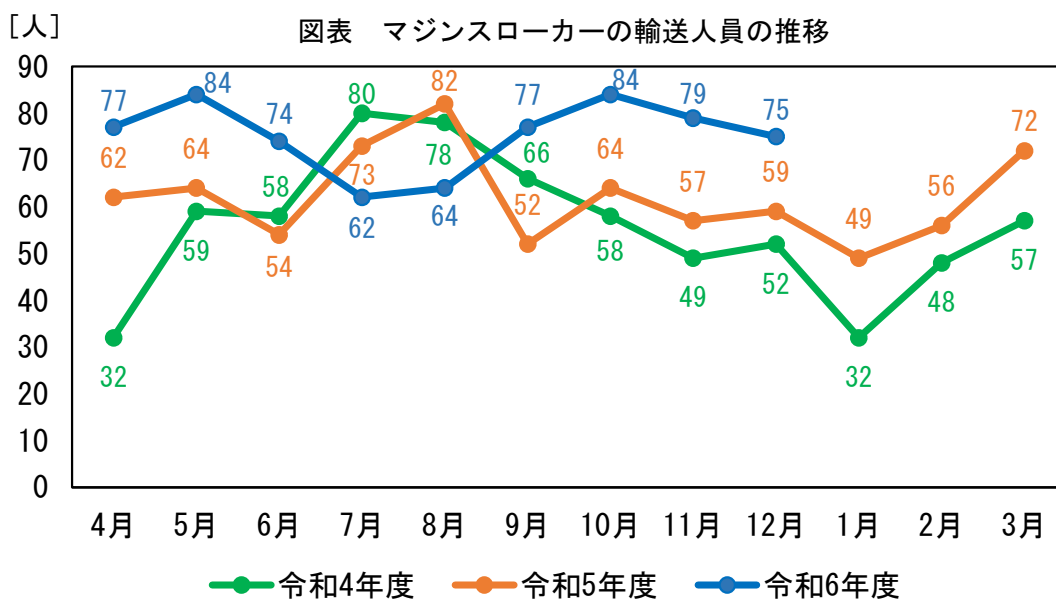
本村では廃止路線代替バスに接続する二次交通としてマジンスローカーが運行している。マジンスローカーはグリーンスローモビリティ（低速で運行する電気自動車）となっており、環境負荷が少ないという特徴がある。

9時30分から17時まで運行しており、朝1便目（9時30分ケンムンの館発、9時50分ケンムンの館着）のみダイヤ及び経路を定めている。1便目の運行後は、予約があった場合のみ、利用者が希望する区間（虹の園、農協、ケンムンの館、役場、湯湾バス停、診療所、漁協）で運行する。

村内では他に廃止路線代替バスが運行しているものの、運行経路、ダイヤが固定されているため、自由度の高い移動が可能なマジンスローカーが湯湾地区での有用な移動手段となっている。一方、自治体の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

② 利用状況

マジンスローカーの輸送人員の推移をみると、令和6年度では多くの月で過去2年度の同月を上回っている。令和4年度のサービス開始以来、利用者数は増加傾向にあると言える。観光面での活用に向けた実証実験も実施しており、今後さらなる利用者の増加が期待される。



第4章 | 公共交通の運行状況



(3) 廃止路線代替バスの運行状況

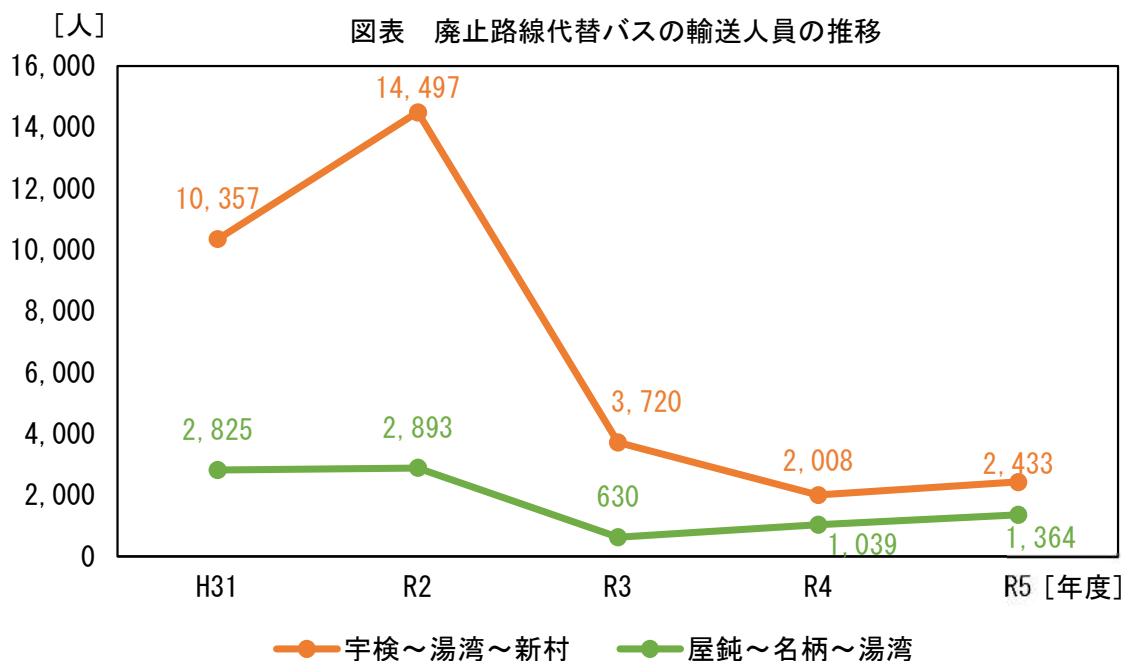
① 運行概要

しまバスの新村～湯湾～宇検系統は奄美市新村と本村をつなぐ地域間幹線系統となっている。また、新村において奄美市名瀬方面のバスと接続しており、乗り換えることで名瀬中心部に行くことが可能となっている。

湯湾～屋鈍系統は湯湾から屋鈍方面への支線となっている。新村～湯湾～宇検系統と湯湾で接続しており、乗り換えることで奄美市新村、また名瀬中心部まで行くことが可能となっている。なお、湯湾発屋鈍行きの最終便及び屋鈍発湯湾行きの始発便は予約が必要となっている。

② 利用状況

廃止路線代替バスの輸送人員の推移をみると、宇検～湯湾～新村は平成31年度、令和2年度の輸送人員が10,000人を超えているが、令和3年度以降急激に減少し、令和5年度には2,433人となっている。屋鈍～名柄～湯湾は宇検～湯湾～新村と比較して低い水準で推移しており、令和5年度で1,364人となっている。



第4章 | 公共交通の運行状況



5 瀬戸内町の公共交通

(1) 本町の公共交通

本町の公共交通として、(株)しまバス、南部交通(株)、加計呂麻バス(有)の3社がそれぞれ路線バス(廃止路線代替バスを含む)を運行している。しまバスは本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統として、南部交通(株)は本町の奄美大島側全域を古仁屋と結ぶフィーダー系統として、加計呂麻バスは加計呂麻島全域を瀬相港及び生間港と結ぶフィーダー系統として機能している。

図表 本町の公共交通



第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（せとうち海の駅～マングローブパーク・しまバス本社前～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本町と奄美市をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（せとうち海の駅～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本町と奄美市をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前・マングローブパーク～せとうち海の駅）	地域間幹線	本町と奄美市をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前～せとうち海の駅）	地域間幹線	本町と奄美市をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川・久慈～西古見）	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川～新村）	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。また、路線再編による運行効率化を検討。
瀬戸内海浜バス（古仁屋～勝浦～節子）※1	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。また、路線再編による運行効率化を検討。
瀬戸内海浜バス（古仁屋～嘉徳～蘇刈）※2	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。また、路線再編による運行効率化を検討。

※1 事前予約があった場合のみヤドリ浜まで運行

※2 事前予約があった場合のみ嘉徳まで運行

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
瀬戸内海浜バス (高丘住宅～古 仁屋港～清水) ※3	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。また、路線再編による運行効率化を検討。
瀬戸内海浜バス (古仁屋～油井 ～篠川)	支線	本町と奄美市名瀬をつなぐ地域間幹線系統と海の駅で接続しており、支線としての役割を担っている。	地域間幹線系統であるしまバスとの接続を強化する等、利便性向上に努め、一定以上の需要を確保。
加計呂麻バス (瀬相～木慈～ 実久)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (瀬相～嘉入～ 須子茂)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (瀬相～花富～ 生間)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (生間～諸鈍～ 秋徳)	支線	生間港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (瀬相～花富～ 佐知克)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (瀬相～西阿 室)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。

※3 事前予約があった場合のみ運動公園まで運行

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
加計呂麻バス (生間～本生間～安脚場)	支線	生間港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。
加計呂麻バス (瀬相～押角～生間)	支線	瀬相港に着港、出港するフェリーかけろまに合わせたダイヤが組まれており、港を起点とした島内の支線としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化等による運行効率化を検討。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（せとうち海の駅～マングローブパーク・しまバス本社前～こしゆく第1公園）	せとうち海の駅	マングローブパーク、しまバス本社前	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（せとうち海の駅～こしゆく第1公園）	せとうち海の駅	—	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前・マングローブパーク～せとうち海の駅）	こしゆく第1公園	しまバス本社前、マングローブパーク	せとうち海の駅	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～しまバス本社前～せとうち海の駅）	こしゆく第1公園	しまバス本社前	せとうち海の駅	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川・久慈～西古見）	古仁屋	篠川、久慈	西古見	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※南部交通(株)により運行	地方公共交通特別対策事業補助金
瀬戸内海浜バス（古仁屋～篠川～新村）	古仁屋	篠川	新村	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※南部交通(株)により運行	地方公共交通特別対策事業補助金
瀬戸内海浜バス（古仁屋～勝浦～節子）	古仁屋	勝浦	節子	4条乗合	路線定期運行	廃止代替 ※南部交通(株)により運行	地方公共交通特別対策事業補助金

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
瀬戸内海浜バス (古仁屋～嘉鉄～蘇刈)	古仁屋	嘉鉄	蘇刈	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※南部交通 (株)により運 行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
瀬戸内海浜バス (高丘住宅～古 仁屋港～清水)	高丘住 宅	古仁屋 港	清水	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※南部交通 (株)により運 行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
瀬戸内海浜バス (古仁屋～油井 ～篠川)	古仁屋	油井	篠川	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※南部交通 (株)により運 行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (瀬相～木慈～ 実久)	瀬相	木慈	実久	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (瀬相～嘉入～ 須子茂)	瀬相	嘉入	須子茂	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (瀬相～花富～ 生間)	瀬相	花富	生間	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (生間～諸鈍～ 秋徳)	生間	諸鈍	秋徳	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (瀬相～花富～ 佐知克)	瀬相	花富	佐知克	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
加計呂麻バス (瀬相～西阿室)	瀬相	—	西阿室	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (生間～本生間 ～安脚場)	生間	本生間	安脚場	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
加計呂麻バス (瀬相～押角～ 生間)	瀬相	押角	生間	4条乗合	路線定期 運行	廃止代替 ※加計呂麻 バス(有)によ り運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金

第4章 | 公共交通の運行状況



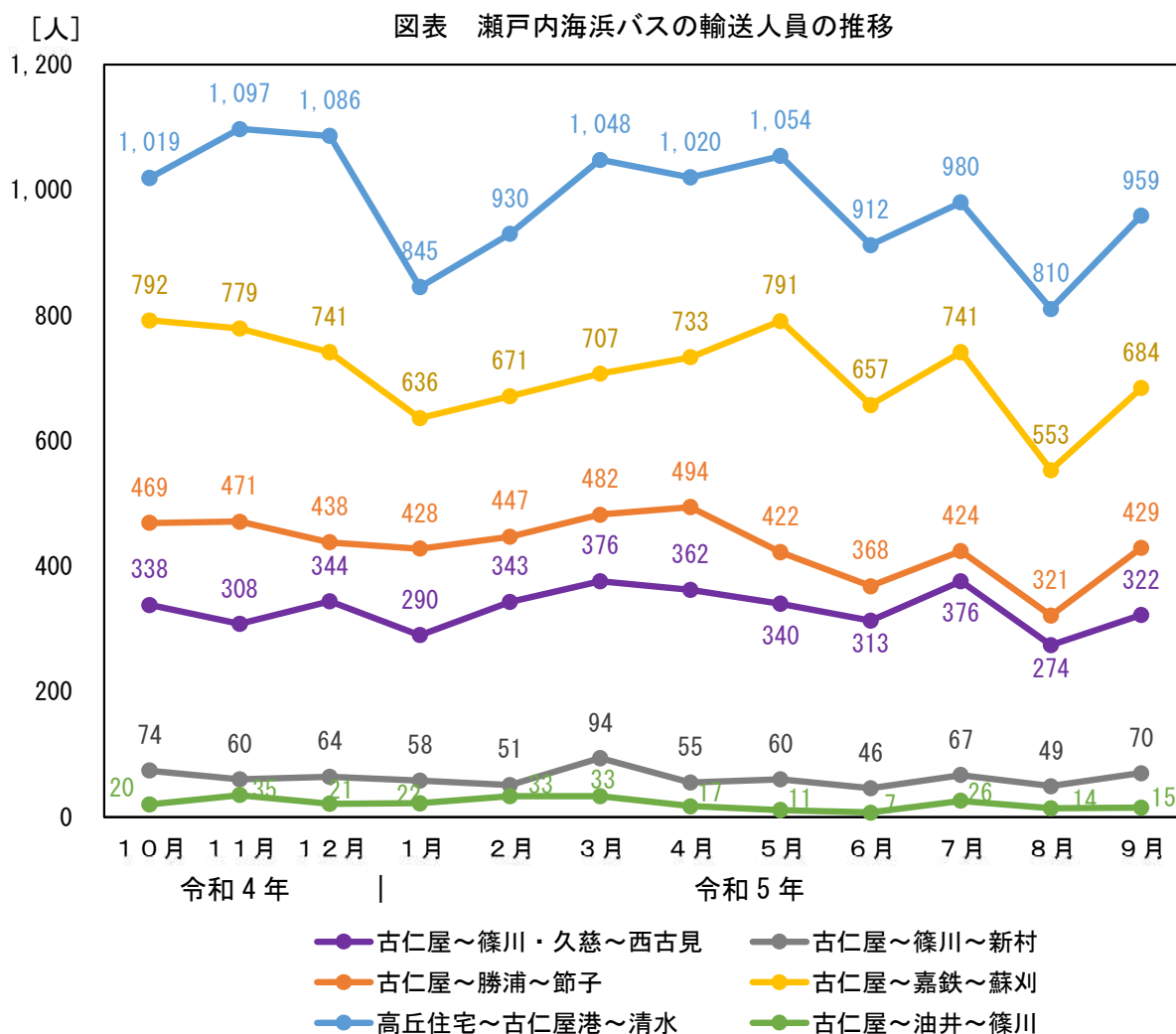
(2) 廃止路線代替バス（瀬戸内海浜バス）の運行状況

① 運行概要

すべての系統が本町中心部である古仁屋を起点、あるいは経由地としている。
また、しまバスのこしゆく第1公園～せとうち海の駅系統によって古仁屋と奄美市名瀬が連絡しているため、バスを乗り換えることで町内各地から名瀬中心部に行くことが可能となっている。

② 利用状況

瀬戸内海浜バスの系統ごとの輸送人員をみると、高丘住宅～古仁屋港～清水が最も高い水準で推移しており、1か月の輸送人員が1,000人前後となっている。月別の輸送人員に着目すると、1月や8月に少なくなっている。夏休み、冬休み等の長期休みによって学生の利用が減少していると考えられる。



第4章 | 公共交通の運行状況



(3) 廃止路線代替バス（加計呂麻バス）の運行状況

① 運行概要

すべての系統が加計呂麻の玄関口である瀬相港あるいは生間港を起点としており、加計呂麻フェリーに合わせたダイヤで運行している。島内の各集落と港の間を1日に3～4往復するように時刻表が組まれている。

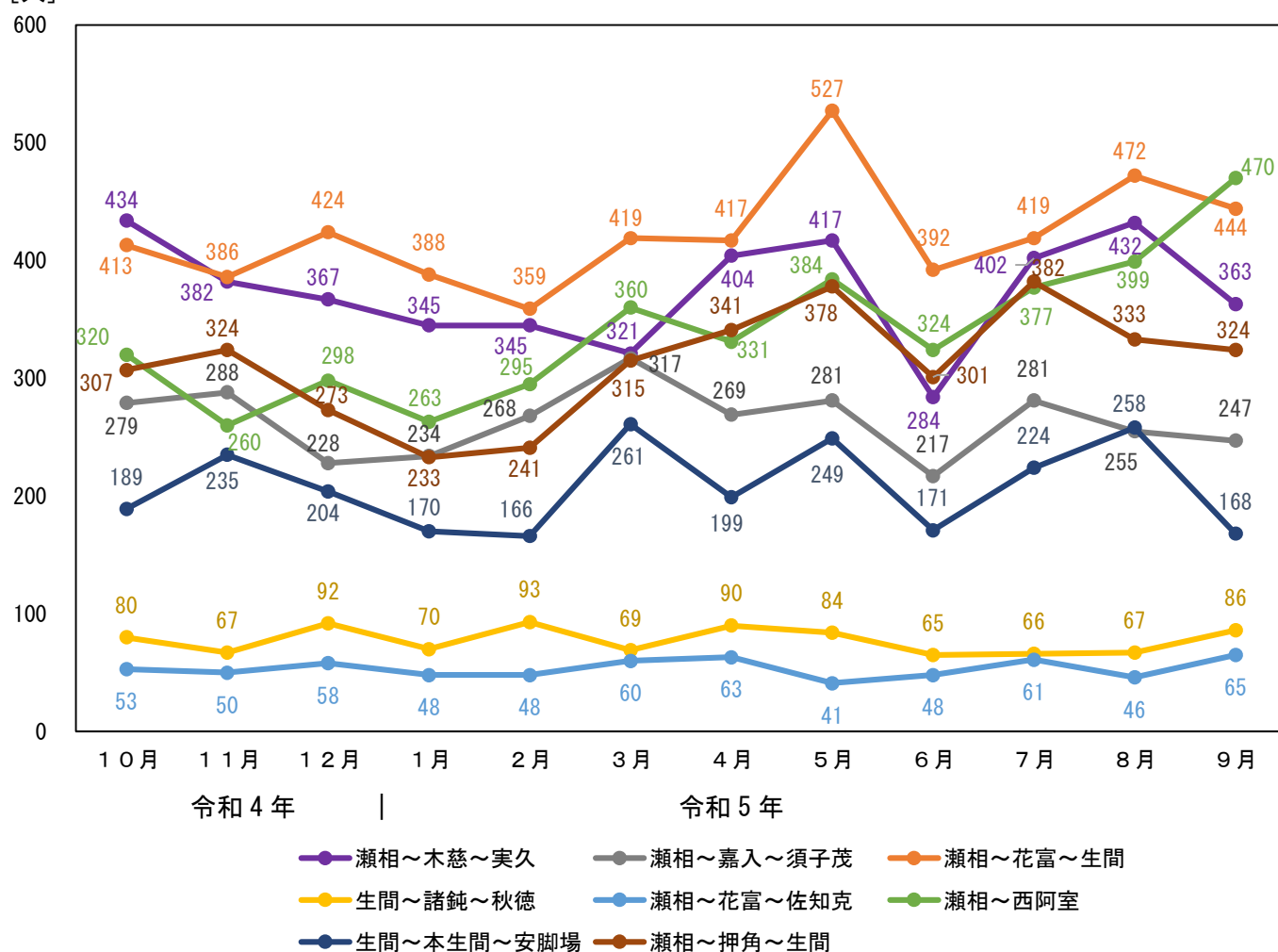
本島唯一の公共交通であるうえ、ドライバーと島民のコミュニケーションが密にとられており、単なる移動手段としてだけでなく、島民の生活を支える重要な役割を担っている。

② 利用状況

月別の利用者数に着目すると、5月や8月に利用者数が多くなっている。ゴールデンウィークや夏休みを利用した観光目的の来島や、お盆に合わせた墓参りのための来島が増えるためと考えられる。

[人]

図表 加計呂麻バスの輸送人員の推移



第4章 | 公共交通の運行状況



6 龍郷町の公共交通

(1) 本町の公共交通

本町の公共交通として、㈱しまバスが運行する路線バスがある。また、町内には2社のタクシー事業者がある。路線バスは多くの系統が設定されており、本町と奄美市中心部、また本町と奄美空港をつなぐ系統が地域間幹線系統として、その他の系統が支線としての役割を担っている。

図表 本町の公共交通



第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（平田町奥又～奄美パーク・奄美空港～赤木名外金久）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（赤木名外金久～奄美空港・奄美パーク～平田町奥又）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（平田町奥又～奄美空港～赤木名外金久）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（赤木名外金久～奄美空港～平田町奥又）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（こしゆく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（奄美空港～奄美パーク・佐大熊～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（こしゆく第1公園～佐大熊～奄美空港）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。
しまバス（奄美空港～佐大熊～こしゆく第1公園）	地域間幹線	本町と奄美市、また本町と奄美空港をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。観光客を対象とした利用促進の取組みに注力。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
しまバス（平田町奥又～大熊・秋名～安木屋場）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（平田町奥又～中心商店街・秋名～安木屋場）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（平田町奥又～和光町・龍郷町役場前～秋名）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～龍郷町役場前～秋名）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（平田町奥又～大熊～秋名）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。また、車両の小型化による運行効率化を検討。
しまバス（ビッグⅡ前～赤尾木～大島北高等学校前）	支線	朝の時間帯に運行しており、学生の通学便としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（赤木名外金久～喜瀬～真名津）	地域間幹線	本町と奄美市中心部、また本町と奄美市笠利町をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（安木屋場～龍郷・久場～ビッグⅡ前）	支線	安木屋場方面への支線としての役割を担っている。ビッグⅡ前で地域間幹線系統と接続している。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
しまバス（安木屋場～龍郷・久場～ビッグⅡ奄美店）	地域間幹線	本町と奄美市中心部をつなぐ地域間幹線系統としての役割を担っている。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の位置付け・役割

公共交通・系統	位置付け	役割	確保・維持策
名瀬タクシー (上戸口～戸口 入口～ビッグⅡ 前)	支線	戸口方面への支線としての役割を担っている。ビッグⅡ前で地域間幹線系統と接続している。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。
名瀬タクシー (上戸口～戸口 入口～ビッグⅡ 奄美店)	支線	戸口方面への支線としての役割を担っている。ビッグⅡ前で地域間幹線系統と接続している。	交通事業者と連携した取組みにより一定以上の需要を確保。

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（平田町奥又～奄美パーク・奄美空港～赤木名外金久）	平田町奥又	奄美パーク、奄美空港	赤木名外金久	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（赤木名外金久～奄美空港・奄美パーク～平田町奥又）	赤木名外金久	奄美パーク、奄美空港	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（平田町奥又～奄美空港～赤木名外金久）	平田町奥又	奄美空港	赤木名外金久	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（赤木名外金久～奄美空港～平田町奥又）	赤木名外金久	奄美空港	平田町奥又	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～佐大熊・奄美パーク～奄美空港）	こしゆく第1公園	佐大熊、奄美パーク	奄美空港	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（奄美空港～奄美パーク・佐大熊～こしゆく第1公園）	奄美空港	奄美パーク、佐大熊	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（こしゆく第1公園～佐大熊～奄美空港）	こしゆく第1公園	佐大熊	奄美空港	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助
しまバス（奄美空港～佐大熊～こしゆく第1公園）	奄美空港	佐大熊	こしゆく第1公園	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	地域間幹線系統補助

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
しまバス（平田町奥又～大熊・秋名～安木屋場）	平田町奥又	秋名	安木屋場	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～中心商店街・秋名～安木屋場）	平田町奥又	中心商店街、秋名	安木屋場	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～和光町・龍郷町役場前～秋名）	平田町奥又	和光町、龍郷町役場前	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～龍郷町役場前～秋名）	平田町奥又	龍郷町役場前	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（平田町奥又～大熊～秋名）	平田町奥又	大熊	秋名	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（ビッグⅡ前～赤尾木～大島北高等学校前）	ビッグⅡ前	赤尾木	大島北高等学校前	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（赤木名外金久～喜瀬～真名津）	赤木名外金久	喜瀬	真名津	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（安木屋場～龍郷・久場～ビッグⅡ前）	安木屋場	龍郷、久場	ビッグⅡ前	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし
しまバス（安木屋場～龍郷・久場～ビッグⅡ奄美店）	安木屋場	龍郷、久場	ビッグⅡ奄美店	4条乗合	路線定期運行	(株)しまバス	なし

第4章 | 公共交通の運行状況



図表 公共交通の態様・事業主体

公共交通・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
名瀬タクシー (上戸口～戸口 入口～ビッグⅡ 前)	上戸口	戸口 入口	ビ ッ グ Ⅱ 前	4 条乗合	路線不定 期運行	廃止代替 ※名瀬タク シーにより 運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金
名瀬タクシー (上戸口～戸口 入口～ビッグⅡ 奄美店)	上戸口	戸口 入口	ビ ッ グ Ⅱ 奄 美 店	4 条乗合	路線不定 期運行	廃止代替 ※名瀬タク シーにより 運行	地方公共交通特 別対策事業補助 金

第4章 | 公共交通の運行状況



(2) 路線バスの運行状況

① 運行概要

(株)しまバスが多くの路線バス系統を運行しているが、これらの系統のほとんどは、奄美市中心部と奄美空港をつなぐ「空港線」、あるいは奄美市中心部とビッグⅡをつなぐ「龍郷町線」のいずれかで住民から認知されている。

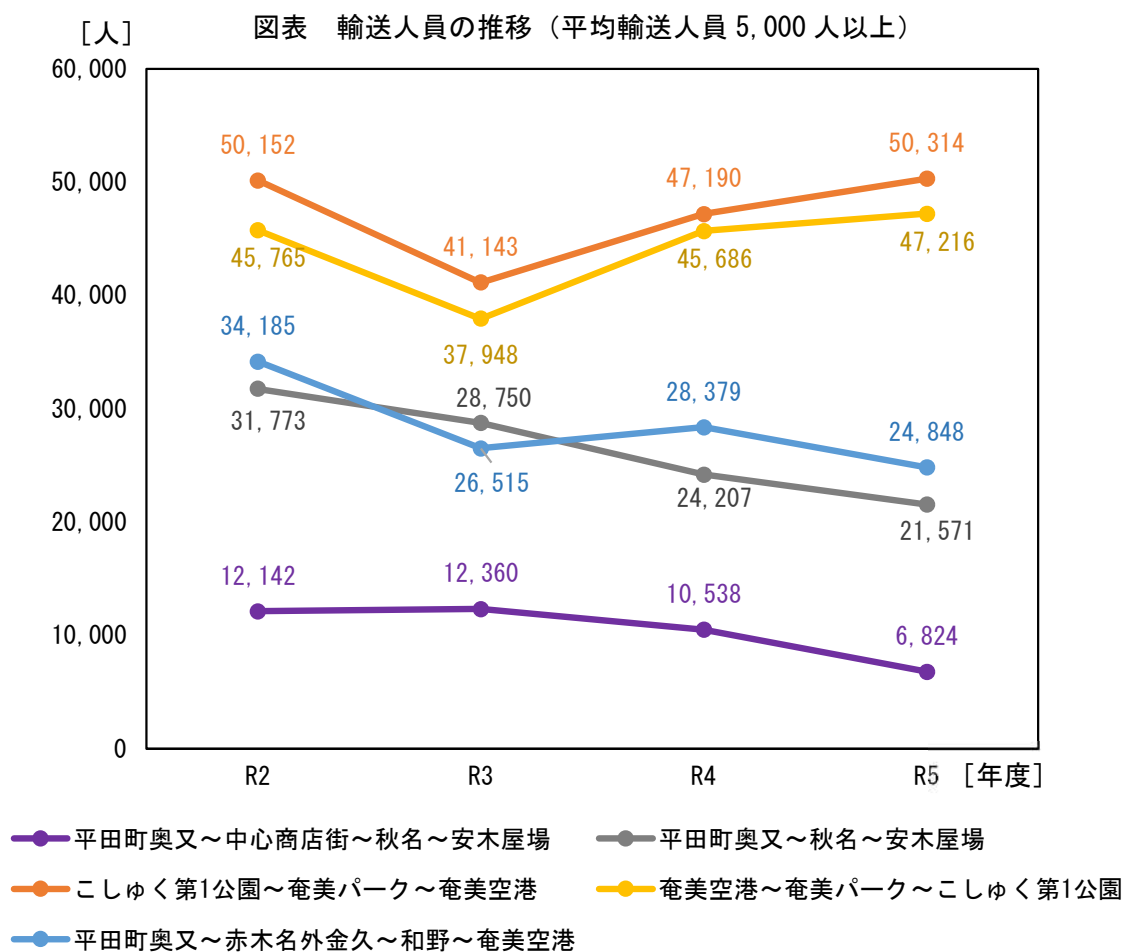
平田町奥又～赤木名外金久～和野～奄美空港、こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港等の空港線を構成する系統については大きく2つに分けることができ、奄美市のこしゆく第1公園を起点とするもの、また奄美市の平田町奥又を起点とするものがある。空港線は住民の生活路線としてだけでなく、観光路線としての役割も担っており、奄美大島全体にとって重要な系統となっている。一方、交通事業者の運営努力だけではサービスの維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

龍郷町線を構成する系統についても同様に大きく2つに分けることができ、奄美市中心部を起点として中勝、ビッグⅡ、安木屋場の順に回る東回りと、逆向きに回る西回りがある。これらの系統は町民が奄美市中心部へ移動するため、また買い物施設であるビッグⅡに移動するための生活路線として主に利用されている。

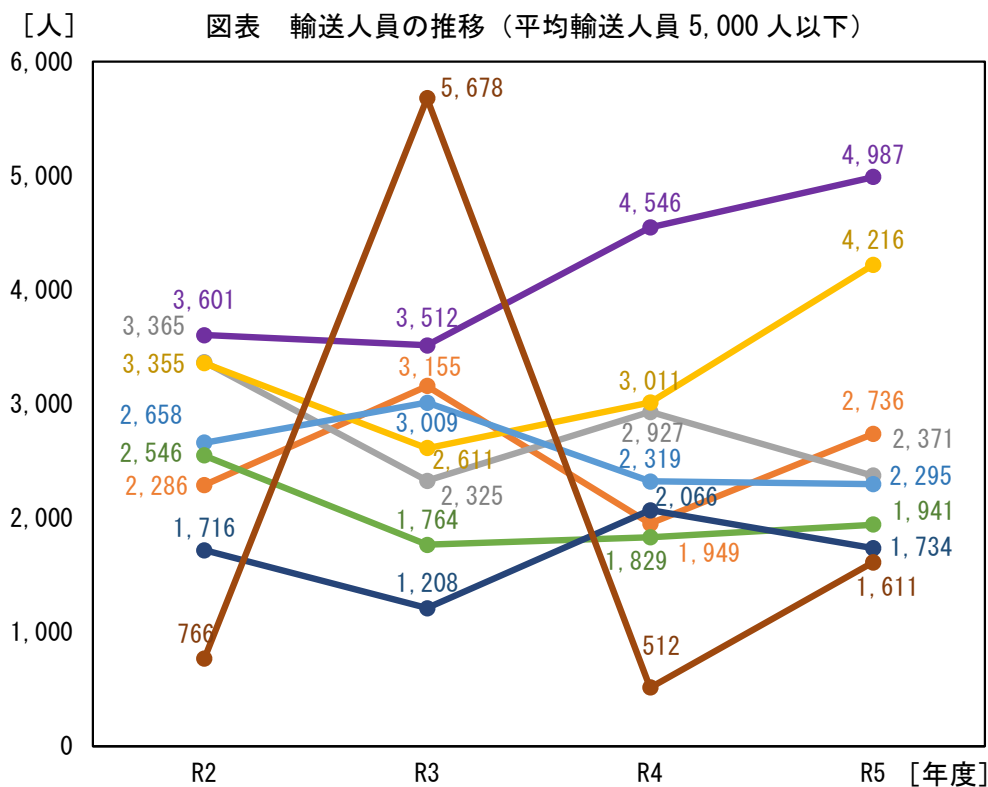
② 運行状況

路線バスの輸送人員推移をみると、こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港が50,000人前後で推移しており、他の系統と比較して多くなっている。全体として、奄美市中心部と奄美空港をつなぐ空港線の利用者数が多い傾向にある。ビッグⅡ前～大島北高等学校前や赤木名外金～喜瀬～真名津は通勤・通学者向けのため早朝のみの便となっており、年間の輸送人員は少なくなっている。

第4章 | 公共交通の運行状況



第4章 | 公共交通の運行状況



- こしゅく第1公園～奄美空港
- 平田町奥又～和光町～龍郷町役場前～秋名
- 平田町奥又～大熊～秋名
- 赤木名外金久～喜瀬～真名津
- 安木屋場～本龍郷～久場～ビッグII前
- 平田町奥又～龍郷町役場前～秋名
- 平田町奥又～龍郷町川内～秋名
- ビッグII前～大島北高等学校前



(3) 廃止路線代替タクシーの運行状況

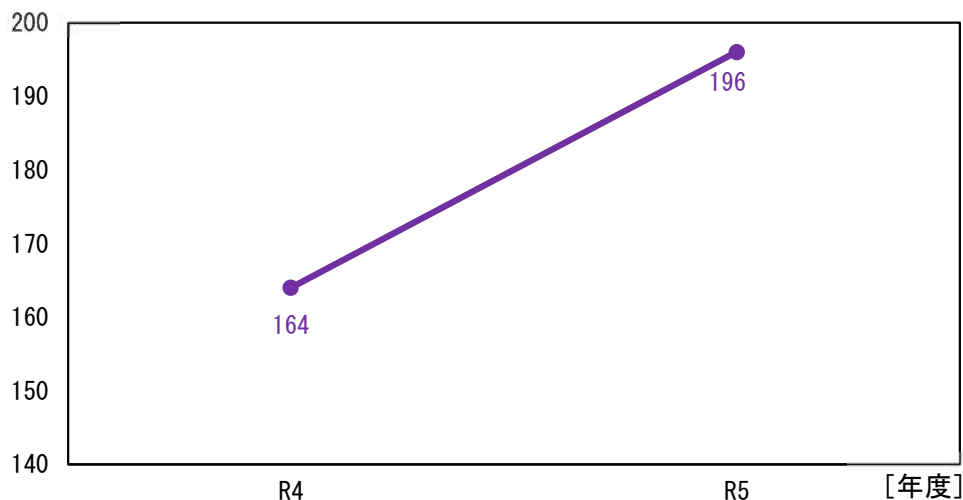
① 運行概要

本町では上戸口～戸口入口～ビッグⅡ前を廃止路線代替タクシーとして運行している。本系統は5人乗りのタクシーで1日あたり6往復、計12便運行しているが、土日祝日に利用する場合は前日の17時までに予約が必要となっている。ビッグⅡ前で乗り換えることにより、奄美市中心部や奄美空港に移動することが可能となる。

② 運行状況

上戸口～戸口入口～ビッグⅡ前の利用者数をみると、令和4年度で164人、令和5年度で196人となっている。平日は路線的運行となっており、1人も乗客がいない便も発生している。

[人] 図表 輸送人員の推移（上戸口～戸口入口～ビッグⅡ前）





1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年8月9日～9月27日

(2) 目的

奄美大島5市町村が抱える公共交通の課題や住民の移動傾向を把握することを目的とし、アンケート調査を実施する。また、今後本島で実施が想定される事業について、実現可能性の検討やプレイヤー確保に向けた情報を収集する。

(3) 対象者

奄美市 : 5,000世帯 (回答数1,320件、回収率26.4%)

大和村 : 802世帯 (回答数292件、回収率36.4%)

宇検村 : 878世帯 (回答数323件、回収率36.8%)

瀬戸内町 : 1,500世帯 (回答数415件、回収率27.7%)

龍郷町 : 1,500世帯 (回答数520件、回収率34.7%)

(4) 調査方法

調査票及びwebアンケート用のURL(QRコード)を対象者に郵送することで実施。

回答を記入した調査票の返送か、webアンケートへの入力により回答を回収。

(5) 調査項目

- ・ 運転免許証、車の保有状況
- ・ 外出の頻度、時間帯、移動手段等
- ・ 路線バスの利用頻度
- ・ キャッシュレス決済について
- ・ その他、具体的な取組み実現可能性検討やプレイヤー確保に向けた調査

第5章 | 住民アンケート

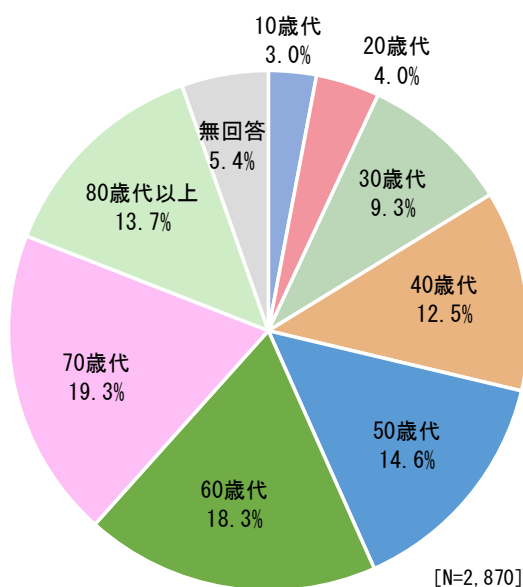


2 アンケート結果

(1) 基本項目

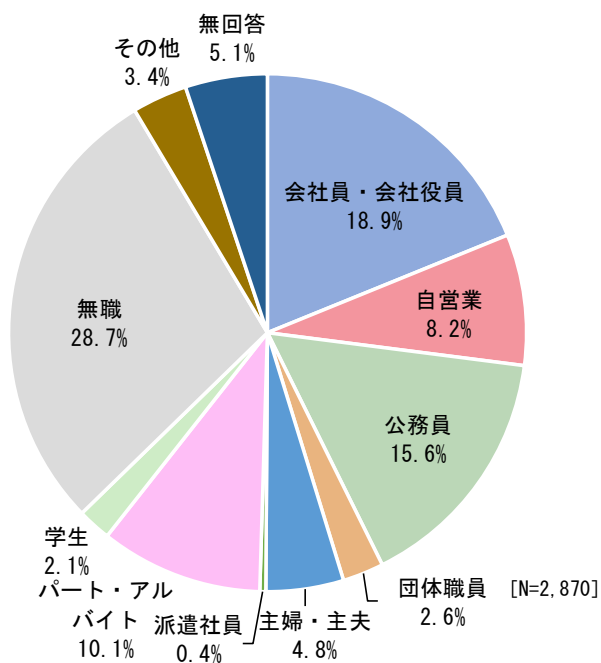
① 年代

年代について、「70 歳代」が 19.3%と最も多く、次いで「60 歳代」が 18.3%、「50 歳代以上」が 14.6%と多くなっている。



② 職業

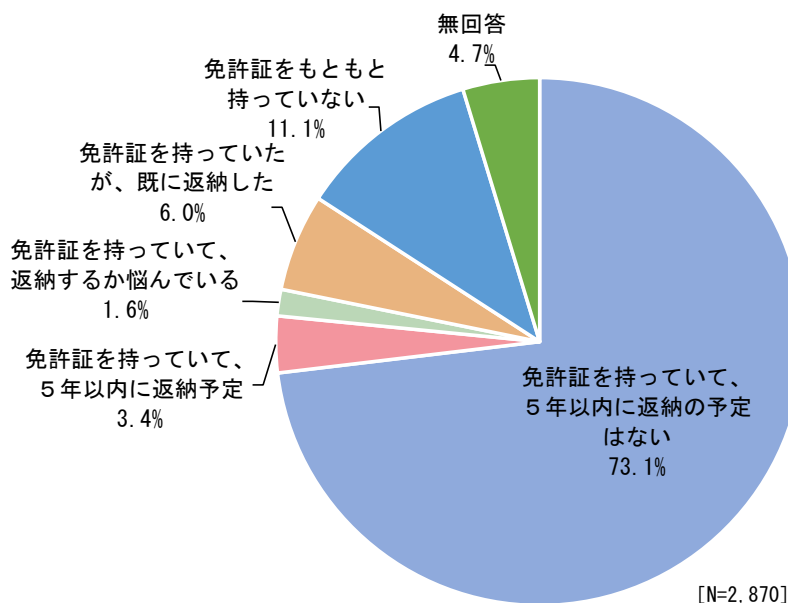
職業について、「無職」が 28.7%と最も多く、次いで「会社員・会社役員」が 18.9%、「公務員」が 15.6%と多くなっている。





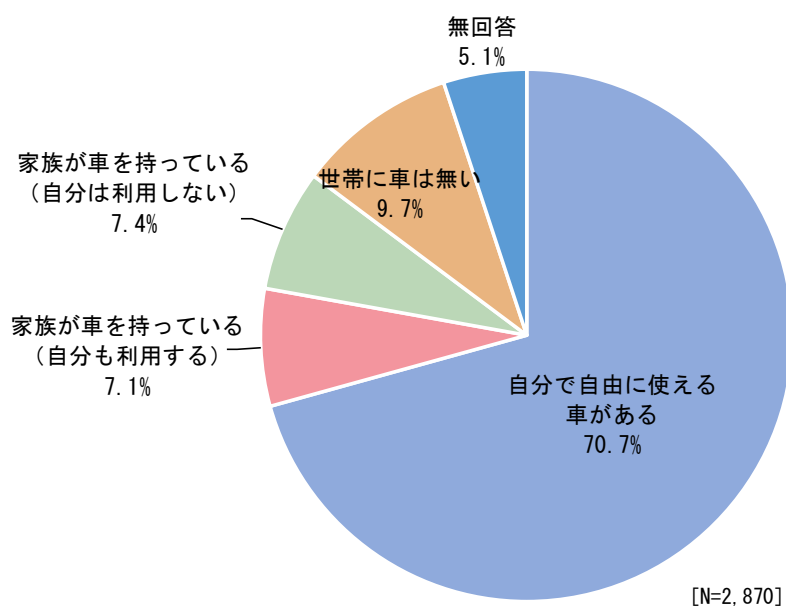
③ 運転免許証の保有状況

運転免許証の保有状況について、「免許証を持っていて、5年以内に返納の予定はない」が73.1%と最も多く、次いで「免許証をもともと持っていない」が11.1%、「免許証を持っていて、既に返納した」が6.0%と多くなっている。



④ 車の保有状況

車の保有状況について、「自分で自由に使える車がある」が70.7%と最も多く、次いで「世帯に車は無い」が9.7%、「家族が車を持っている（自分は利用しない）」が7.4%と多くなっている。

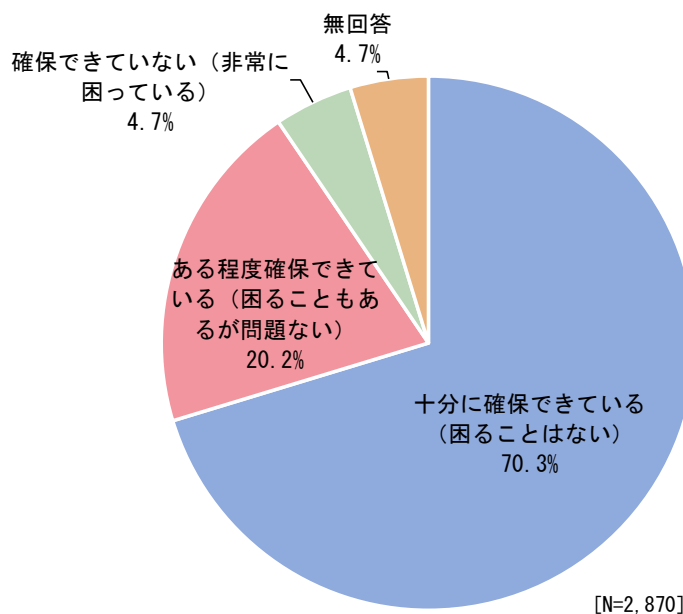


第5章 | 住民アンケート



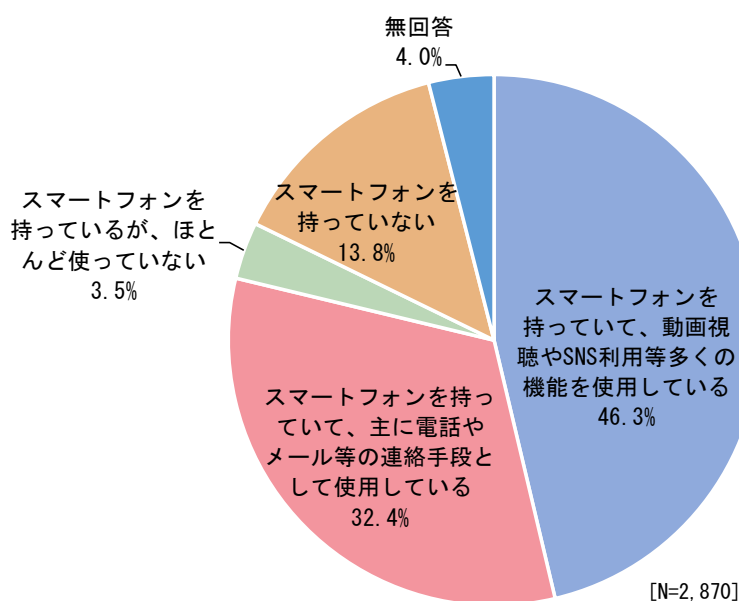
⑤ 外出時の移動手段

外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が70.3%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が20.2%、「確保できていない（非常に困っている）」が4.7%となっている。



⑥ スマートフォンの利用状況

スマートフォンの利用状況について、「スマートフォンを持っていて、動画視聴や SNS 利用等多くの機能を使用している」が46.3%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っていて、主に電話やメール等の連絡手段として使用している」が32.4%、「スマートフォンを持っていない」が13.8%と多くなっている。

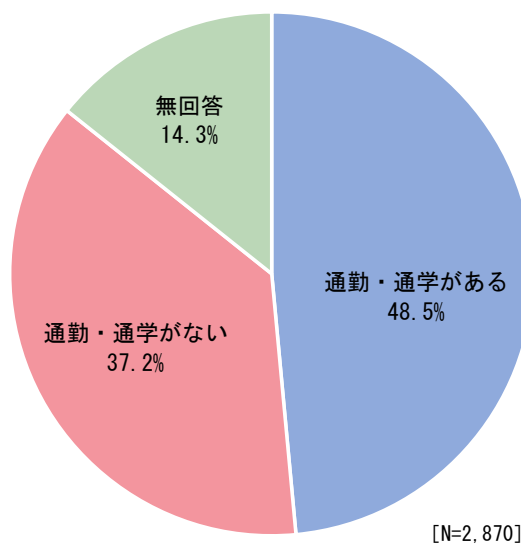




(2) 通勤・通学時の移動について

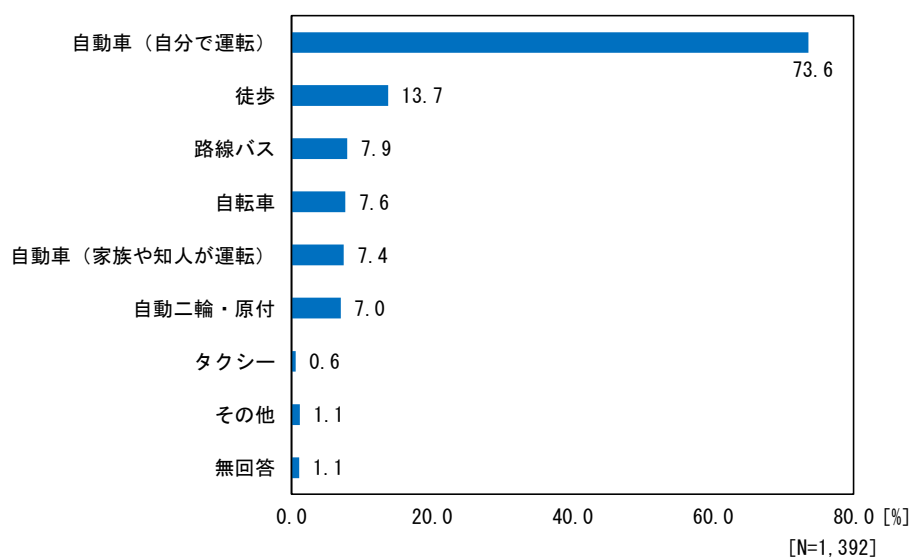
① 通勤・通学の有無

通勤・通学の有無について、「通勤・通学がある」が 48.5%、「通勤・通学がない」が 37.2%となっている。



② 通勤・通学時の移動手段（複数回答）

通勤・通学時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が 73.6%と最も多く、次いで「徒歩」が 13.7%、「路線バス」が 7.9%と多くなっている。

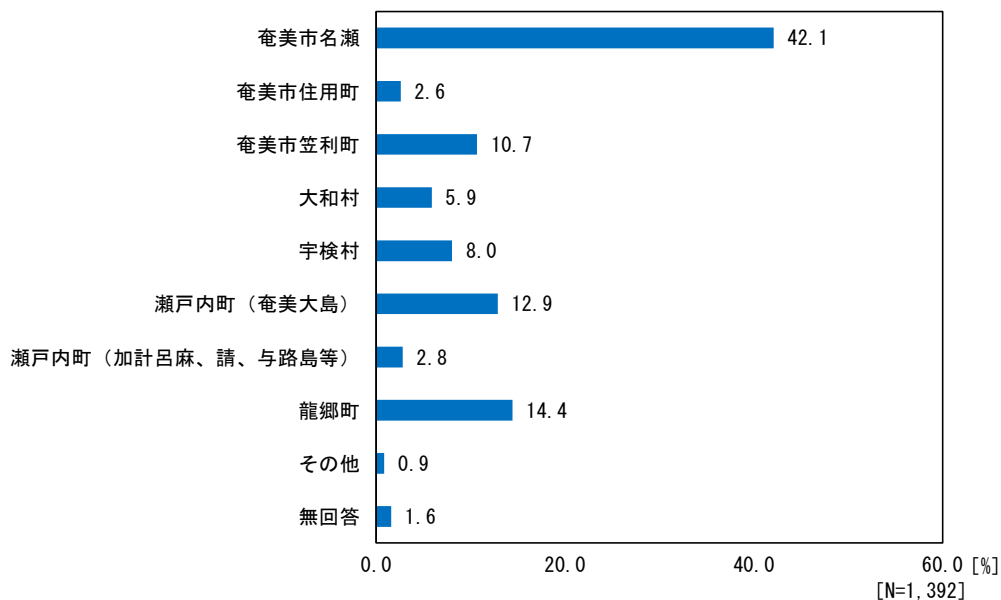


第5章 | 住民アンケート



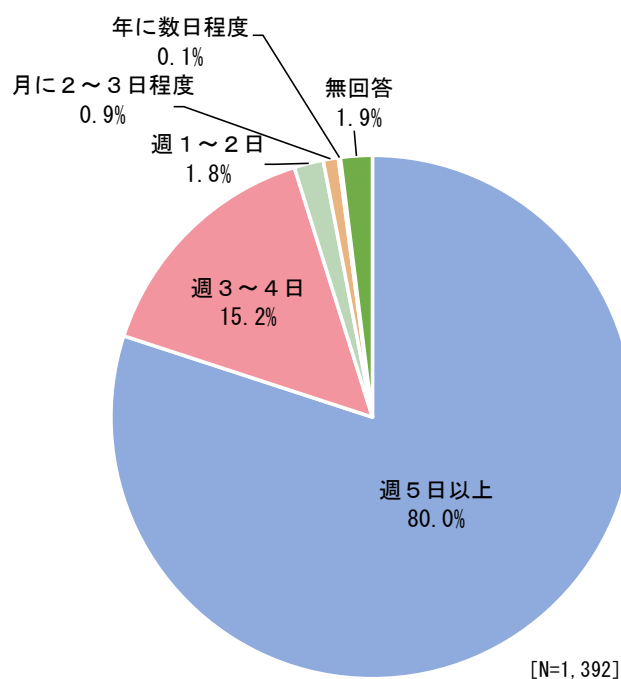
③ 通勤・通学先（複数回答）

通勤・通学先について、「奄美市名瀬」が 42.1%と最も多く、次いで「龍郷町」が 14.4%、「瀬戸内町（奄美大島）」が 12.9%と多くなっている。



④ 通勤・通学の頻度

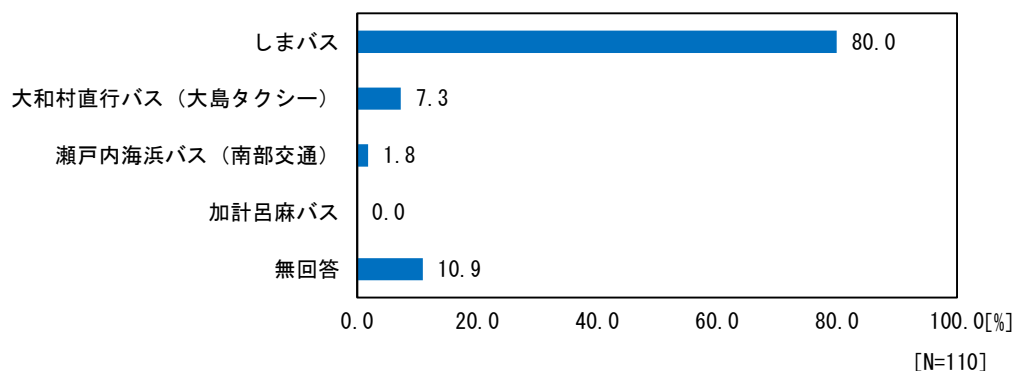
通勤・通学時の頻度について、「週5日以上」が 80.0%と最も多く、次いで「週3～4日」が 15.2%、「週1～2日」が 1.8%と多くなっている。





⑤ 通勤・通学で利用する路線バス（複数回答）

通勤・通学で利用する路線バスについて、「しまバス」が 80.0%と最も多く、次いで「大和村直行バス（大島タクシー）」が 7.3%、「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が 1.8%となっている。

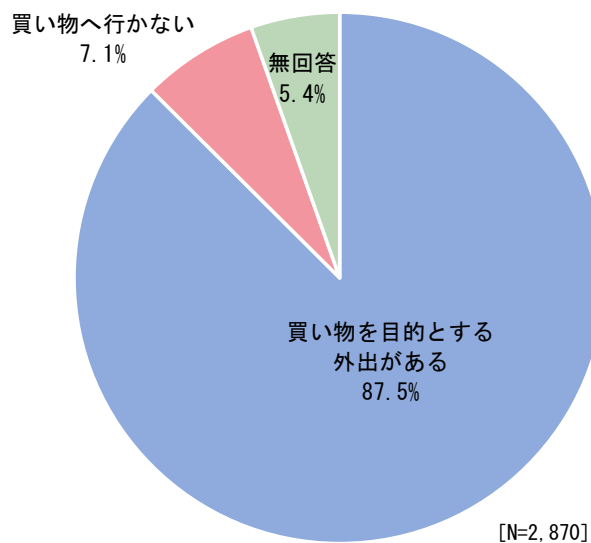




(3) 買い物時の移動について

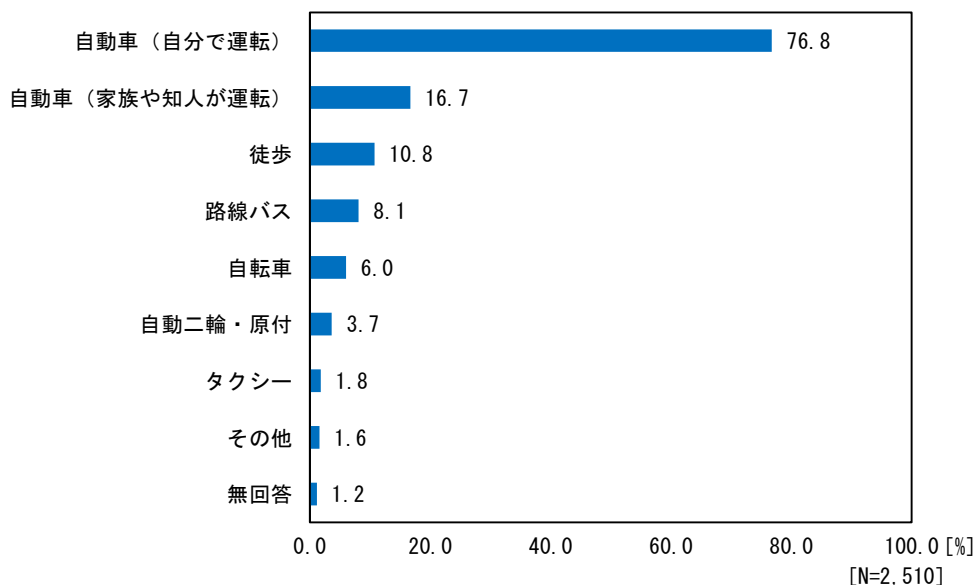
① 買い物を目的とする外出の有無

買い物を目的とする外出の有無について、「買い物を目的とする外出がある」が87.5%、「買い物へ行かない」が7.1%となっている。



② 買い物時の移動手段（複数回答）

買い物時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が76.8%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が16.7%、「徒歩」が10.8%と多くなっている。

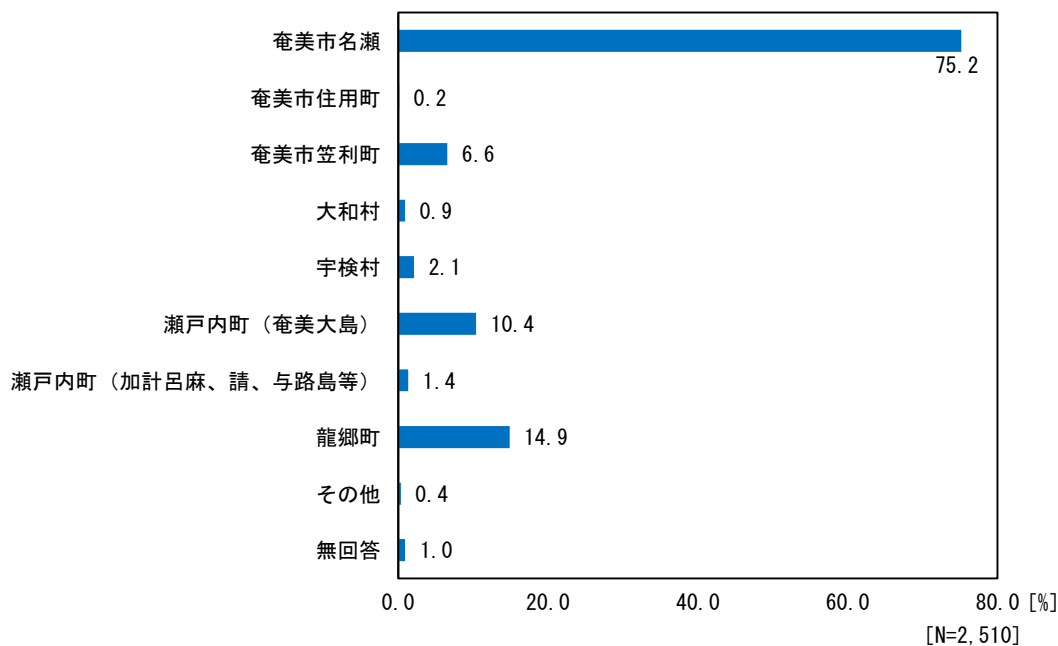


第5章 | 住民アンケート



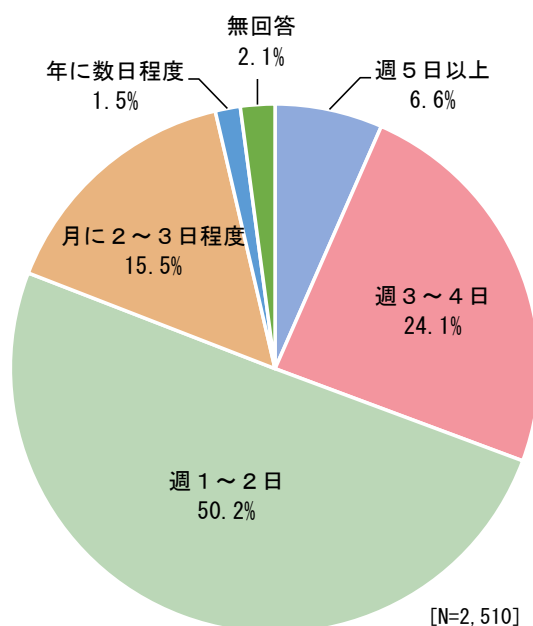
③ 買い物時の主な移動先（複数回答）

買い物時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 75.2%と最も多く、次いで「龍郷町」が 14.9%、「瀬戸内町（奄美大島）」が 10.4%と多くなっている。



④ 買い物の頻度

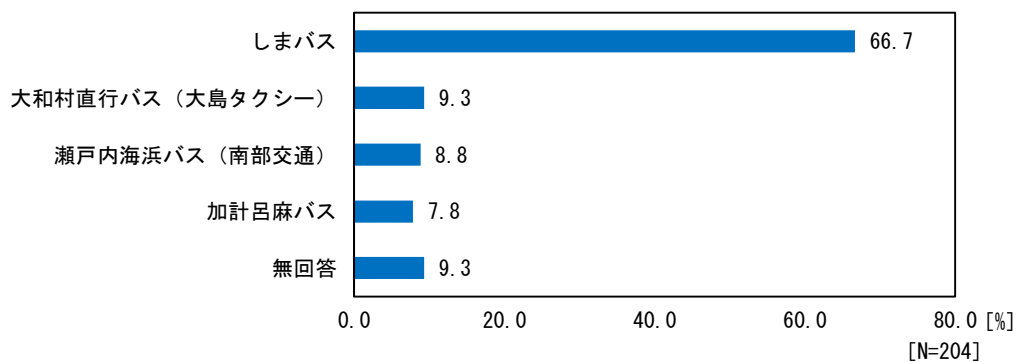
買い物の頻度について、「週 1～2 日」が 50.2%と最も多く、次いで「週 3～4 日程度」が 24.1%、「月に 2～3 日程度」が 15.5%と多くなっている。





⑤ 買い物時に利用する路線バス（複数回答）

買い物時に利用する路線バスについて、「しまバス」が 66.7%と最も多く、次いで「大和村直行バス（大島タクシー）」が 9.3%、「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が 8.8%と多くなっている。

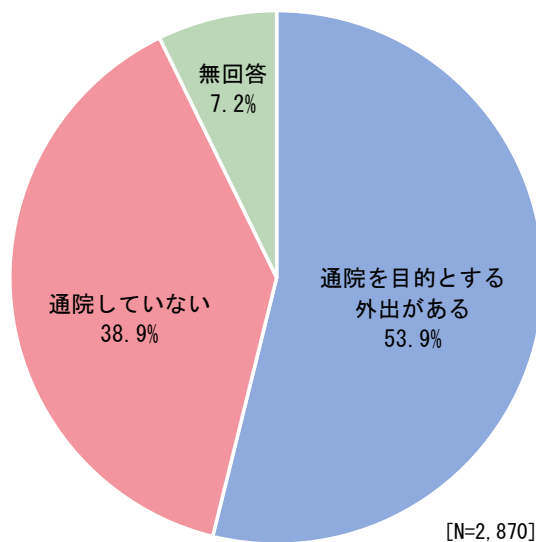




(4) 通院時の移動について

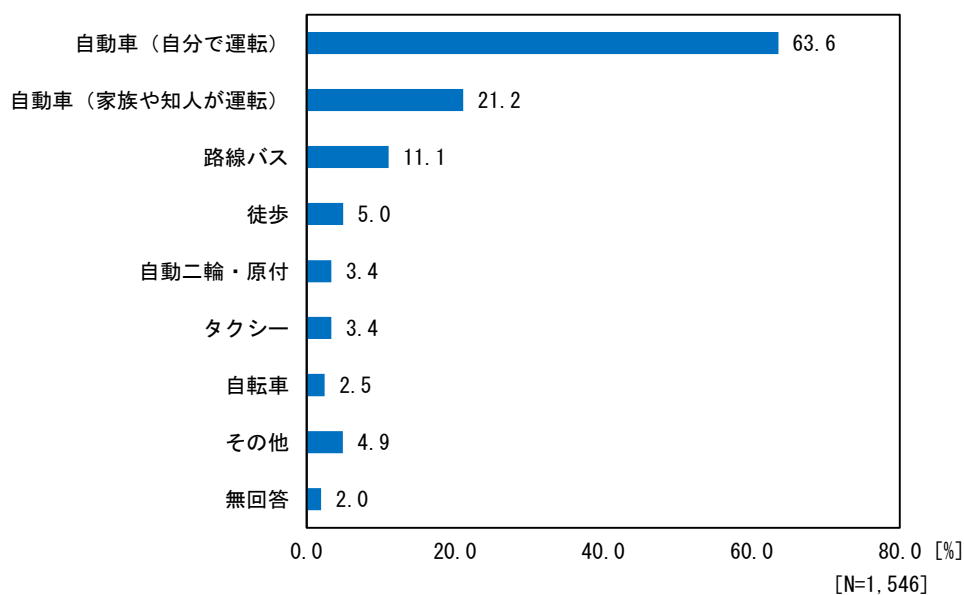
① 通院を目的とする外出の有無

通院を目的とする外出の有無について、「通院を目的とする外出がある」が53.9%、「通院していない」が38.9%となっている。



② 通院時の移動手段（複数回答）

通院時の移動手段について、「自動車（自分で運転）」が63.6%と最も多く、次いで「自動車（家族や知人が運転）」が21.2%、「路線バス」が11.1%と多くなっている。

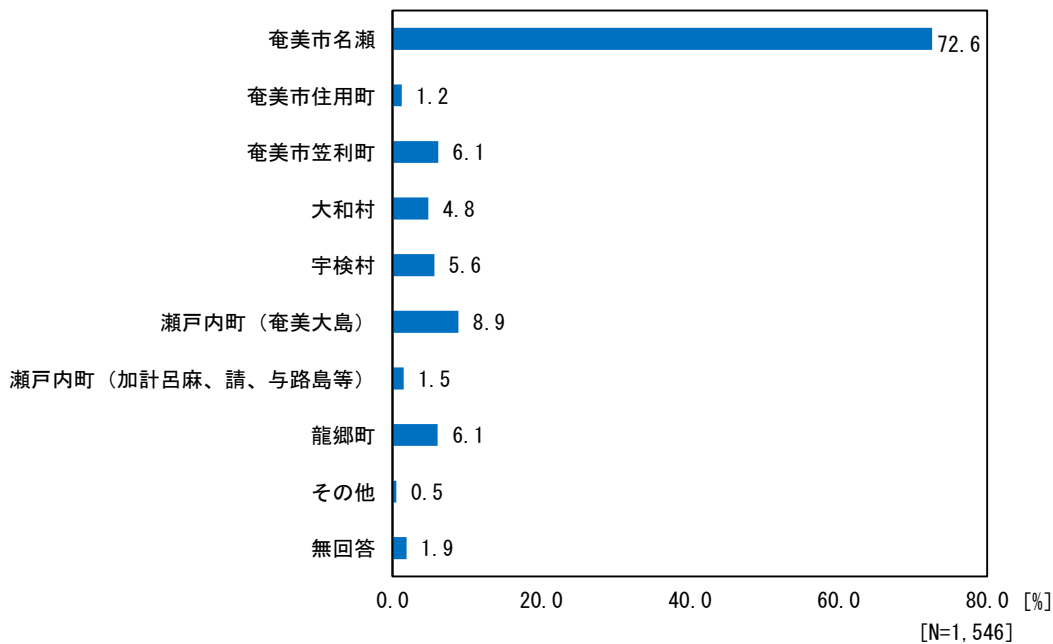


第5章 | 住民アンケート



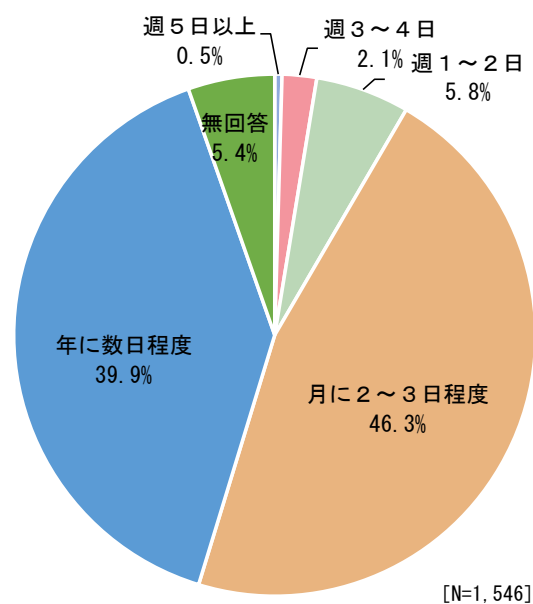
③ 通院時の主な移動先（複数回答）

通院時の主な移動先について、「奄美市名瀬」が 72.6%と最も多く、次いで「瀬戸内町（奄美大島）」が 8.9%、「奄美市笠利町」及び「龍郷町」が 6.1%と多くなっている。



④ 通院の頻度

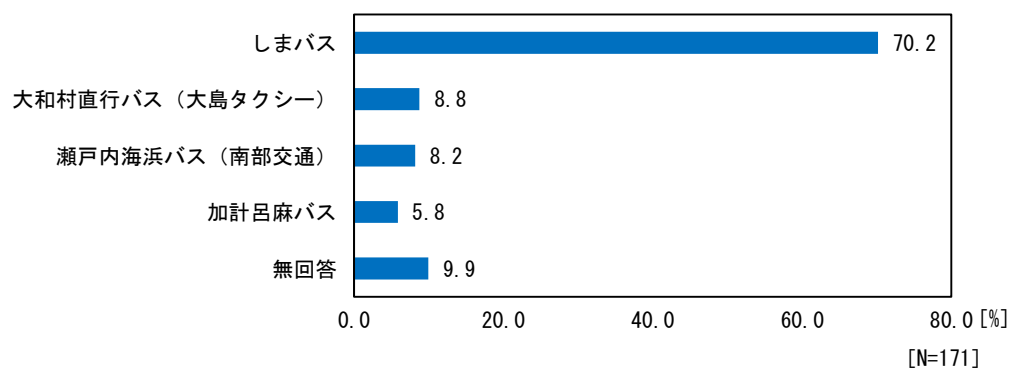
通院の頻度について、「月に2～3日程度」が 46.3%と最も多く、次いで「年に数日程度」が 39.9%、「週1～2日」が 5.8%と多くなっている。





⑤ 通院時に利用する路線バス（複数回答）

通院時に利用する路線バスについて、「しまバス」が 70.2%と最も多く、次いで「大和村直行バス（大島タクシー）」が 8.8%、「瀬戸内海浜バス（南部交通）」が 8.2%と多くなっている。

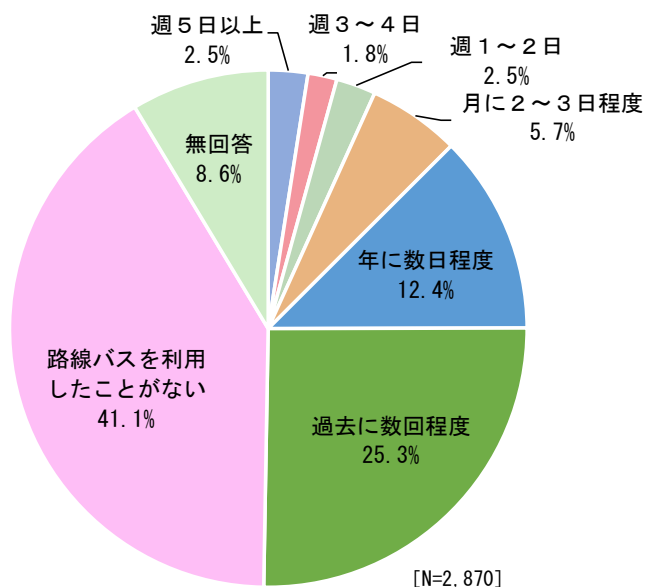




(5) 路線バスについて

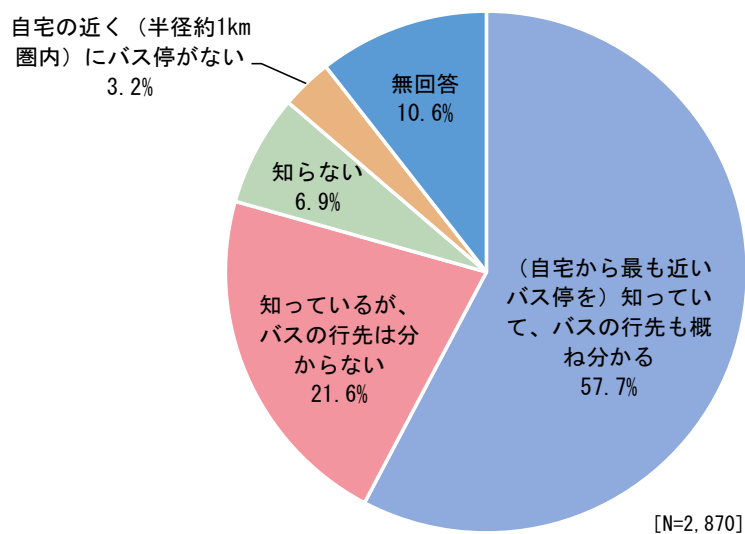
① 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度について、「路線バスを利用したことがない」が 41.1%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 25.3%、「年に数日程度」が 12.4%と多くなっている。



② 最寄りのバス停

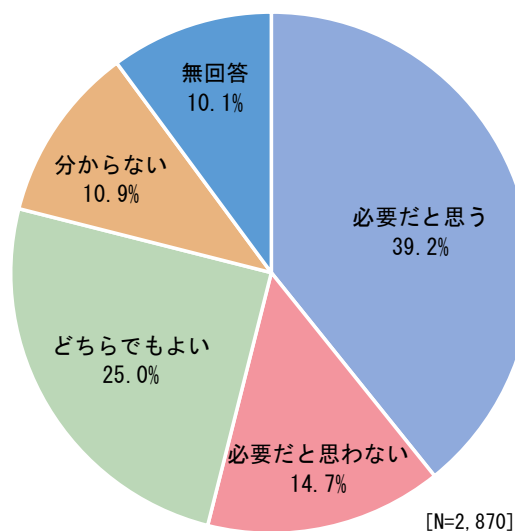
最寄りのバス停について、「(自宅から最も近いバス停を)知っていて、バスの行先も概ね分かる」が 57.7%と最も多く、次いで「知っているが、バスの行先は分からない」が 21.6%、「知らない」が 6.9%と多くなっている。





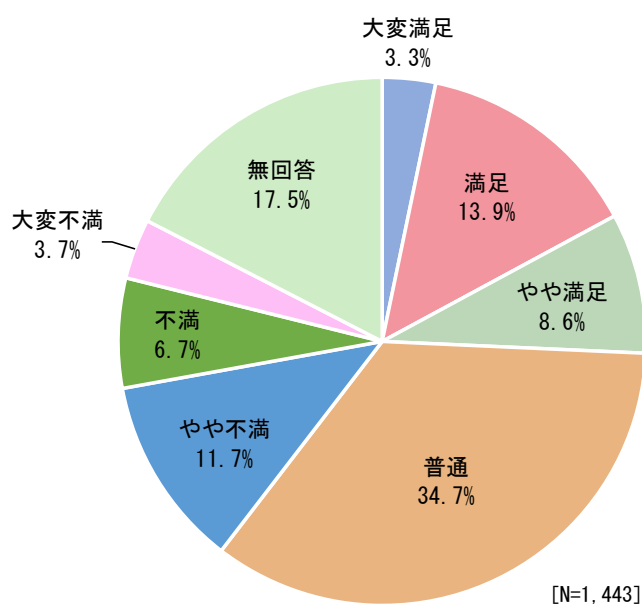
③ キャッシュレス決済について

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 39.2%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 25.0%、「必要だと思わない」が 14.7%と多くなっている。



④ 路線バスの満足度

路線バスの満足度について、「普通」が 34.7%と最も多く、次いで「満足」が 13.9%、「やや不満」が 11.7%と多くなっている。

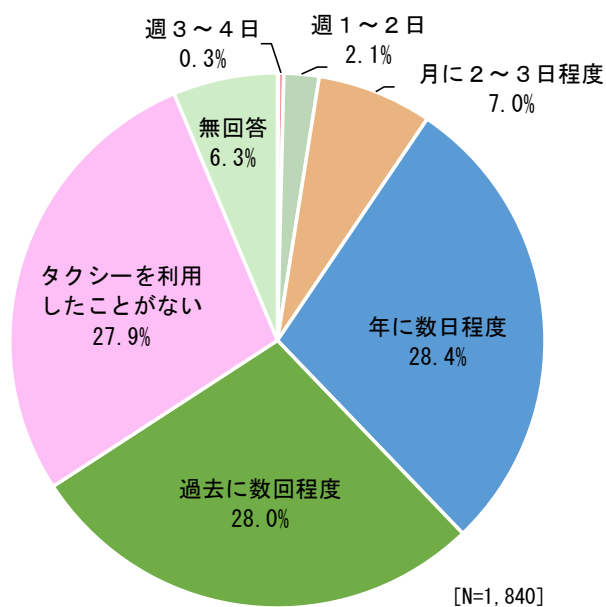




(6) タクシーについて（奄美市、龍郷町のみ）

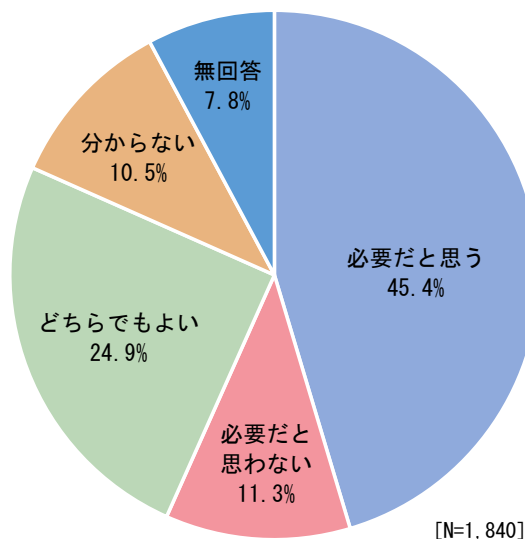
① タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度について、「年に数日程度」が 28.4%と最も多く、次いで「過去に数回程度」が 28.0%、「タクシーを利用したことがない」が 27.9%と多くなっている。



② キャッシュレス決済について

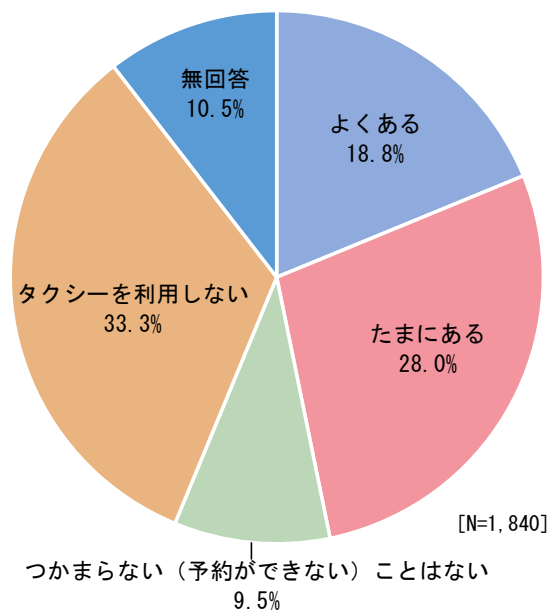
キャッシュレス決済について、「必要だと思う」が 45.4%と最も多く、次いで「どちらでもよい」が 24.9%、「必要だと思わない」が 11.3%と多くなっている。





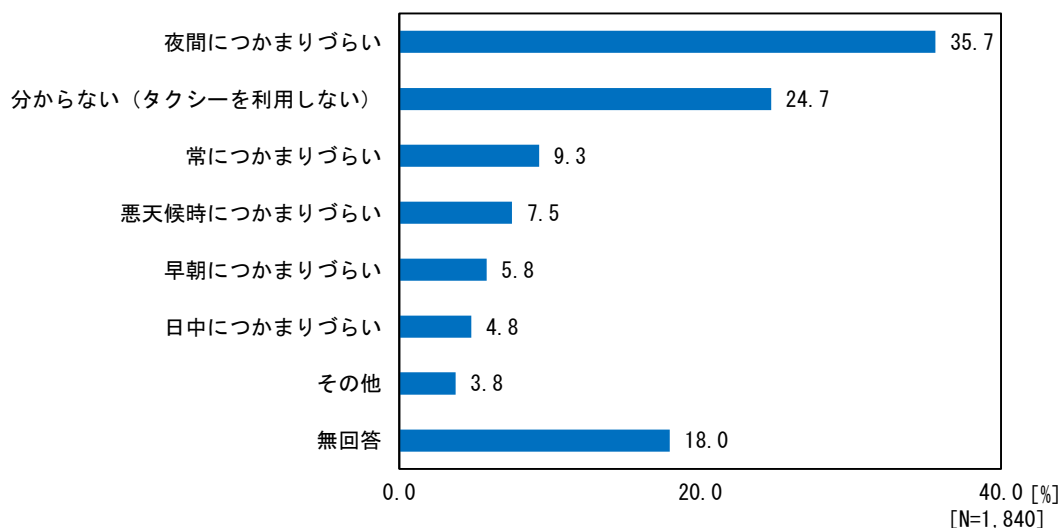
③ タクシーがつかまらなかった（予約できなかった）経験について

タクシーがつかまらなかった（予約できなかった）経験について、「タクシーを利用しない」が 33.3%と最も多く、次いで「たまにある」が 28.0%、「よくある」が 18.8%となっている。



④ タクシーがつかまらない時間帯、条件等について（複数回答）

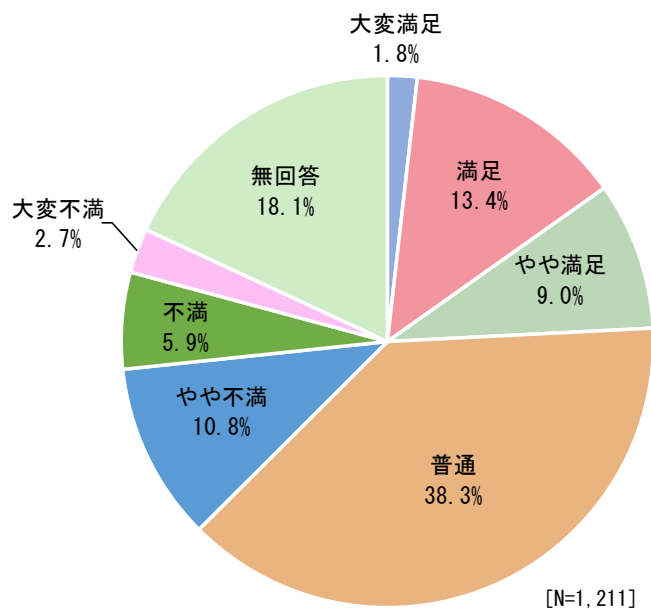
タクシーがつかまらない時間帯、条件等について、「夜間につかまりづらい」が 35.7%と最も多く、次いで「分からない（タクシーを利用しない）」が 24.7%、「常につかまりづらい」が 9.3%と多くなっている。





⑤ タクシーの満足度

タクシーの満足度について、「普通」が 38.3%と最も多く、次いで「満足」が 13.4%、「やや不満」が 10.8%と多くなっている。



第5章 | 住民アンケート



(7) 自由記述（一部抜粋）

通勤・通学時の移動について
バスの時間が合わない
通学時は徒歩なので問題はないが、市街地の塾に通う際の路線バスの本数が少なく困っている。
雨の日はバスを利用していますが、バス停が遠くバスの待ち時間が長いです。
高校時代、バスの本数が少なかった。
夕方の17時台のバスの時間を15分ずらしてほしい（名瀬からの帰り）。 帰りのバスは21時台にあれば良いです。
座席が少なく、乗れない時が多々ある。
本数が少なく、不便ではあります。田舎だからなのか、みんな席の横に荷物を置いていて席が埋まっている為、最小限の人しか座れない。1時間以上通学する為、朝から立つのは疲れるので何とかして欲しい。
車を1台しか家に停めることが出来ないで、今後勤務先が変わったら公共交通の利用も考えたいが、今はバスの時間が中途半端で合わないので利用出来ないかもしれない。
船の便が増えてくれると助かる。定期船で、夜の便(19時くらい)があるととても助かる。以前はあったと聞いていたので…
移動が船なので便もかぎられており、すぐに乗れるわけではないので不便。フェリー加計呂麻の運行ダイヤをもう少し増やすか？時間を見直してもらえるとグンと移動時間は快適になると感じている
通学バスの時間設定をもう少し間隔を開けたりする等考えて欲しい。3～5分間隔の運行はあまり必要ない。行き先は違うが乗り換えがあり、龍郷の子はみな同じ時間に乗るので乗車数に偏りがあると思う。
バスのルートが自分たちの生活に合っていない。県道だけの路線では利用できない。
和光トンネルが時々渋滞するので改善して欲しい。
4月より2024年問題で、今まで、バスが1時間に3本あったのが、1時間に1本に減って行く時、帰る時に乗る時間に困っています
バス利用の際、小型バスが満員でのれず、見送ったことが何回かある。小学生と一緒に乗るので、どうしても譲る必要があり、乗れない場合が困る。

第5章 | 住民アンケート



買い物時の移動について
現在はバスに乗らないが、近い将来に乗ることになると思います。バス停以外でも乗り降りできるのであれば、足の悪い人には助かると思います。
買い物した荷物を家まで運搬するのが大変です。
足の痛みがあるので、買い物の量が限られるのが辛い。
雨の日の買い物に困っている。
あまり歩くことができないのでタクシーを利用したいと思うが、タクシーがつかまらないので困っています。
朝 10 時のバスで行くと、11 時にタイヨーに着き、買い物を済ませてバスが来るまで待つ時間が長い。1 時間余り待たなければいけないので困ります。13 時過ぎにバスがあればと思います。
イオンまでの直行バスがあればいい。
土日祝は大和村バスの本数が三本しかなく、帰りもバスの時間まで何時間も待っていなければいけない。
高齢者は今里以外では買い物ができません。移動販売車にその日の朝に注文して買い物しています。バスでの買い物は高齢者にはできません。杖を二本使っています。
宇検村の店で全部買いたい品物が揃わないので、病院へ行くついでに店から配送している。
村内にもう少し食料品、日用品等がそろっているスーパーがあれば、名瀬まで行く回数が減らせる。名瀬まで行くのもきつくなってきた。
駐車場がないことによる路上駐車が多く、道路通行時に危険を感じることもある
現在は自家用車で買い物をしているが、高齢になった時に公共交通が無ければ心配です。
将来高齢になった時の移動が不安です
雨天時にバス停に屋根がないので、バスを待っているときに濡れて困ります。
本数が少ない
8 : 50 屋鈍発で 16 : 50 名瀬しまバス本社着だと遅くなるので、新村から屋鈍間にあと 1~2 本バスがあれば助かりますが、利用者が少ないので願いの申し訳ない。

第5章 | 住民アンケート



通院時の移動について
体調不良時の車の運転に不安がある。
バスの乗り降りが大変。足が悪いので高すぎて乗れない時があり、次のバスを待つことになる。
バスの乗り換えです。降りて乗り換えのバスを 30 分待つこともあるし何度も乗り換えて帰らないといけません。暑い時、寒い時、雨の日はバスを長時間待つのが大変です。
乗り換えが大変。
帰る時間はバスが 11:48 発であることを先生に伝えて早めに診察していただきます。
行き帰りに乗り換えがあると大変です。
病院の受付が 9 時からなのに、ちょうど良い時間のバスがない。
免許を返納してから大変不便です。タクシー代を片道で 10,000 円払っています。
車を持っていない人への対応が全くないのは何故か（特に宇検村の湯湾以外の住民）。
病院の送迎バスを利用しています。
名瀬市に、通院と同時に買い物もできるような場所があれば良いと思う。
バスはいつもガラガラで空席がいっぱいなので、運転手さんに申し訳なく思う。
病院の送迎バスが何便も出ているので助かっています。奄美市内に行けるバスの本数が多く欲しい。
名瀬徳洲会病院は週 3 回送迎バスがあるが、他の病院へ行く時に利用できる路線バスのダイヤがない
名瀬徳洲会病院は送迎バスがあつてとても助かっています。
龍郷町内は自分で運転し、奄美市名瀬の方はしまバスで通院している。
疾病、治療部位（整形）がバスの振動で痛み、苦痛があります。便数の少なさで利用困難です。
路線バスは帰りのバスに乗り遅れると 2~3 時間バス停で待たないといけない。
鹿児島県立大島病院や名瀬徳洲会病院にも行くことがあるが、妻が無免許で自分しか運転ができないので入院の時に不便を感じる。
乗客の少ない路線バスをよく目にしますが、コスパを考慮し小型バスで便数を増やした方が良いと考えます。

第5章 | 住民アンケート



路線バスについて
本数が少ない。
運賃表示が分かりづらい（特に名瀬市内）。
飛行機の到着時刻に合わないため、1 時間半の待ち時間がある。空港線は飛行機の出発到着時間に合わせていただきたい。
夜、飲食店に行く時バスがあれば良いと思う。
1 日の本数が少ない。高齢者になり、運転免許を返納したらバスの利用ができるか不安である。高齢者は、足が悪くなるのでバスの乗降時の段差が危ない。
住用町の山間部に行くのに大変不便。名瀬市から瀬戸内町行きのバスは1 時間おきにあるので、市役所住用支所で住用町行きに乗り換えるが、時間が合わず待ち時間が長い。これを検討してもらいたい。
キャッシュレスの時代です。観光客も多くなっているので、スマホ決済やクレジットカード等で支払い可能にして欲しい。
大型のバス運行ではなく、小型のバスにして本数を増やすことは出来ないのでしょうか。
行き先と帰りの時間、場所を分かりやすく表示して欲しい。現金とキャッシュレスどちらにも対応出来ると良い。その方が便利だと思う。
「乗り降りがつらい」という高齢者の声をよく聞きます。乗車口の段差を低くすることを希望します。
家の近くにバス亭があるが、雨の日にバスを待っている人を見ると大変だなと思います。バス停に屋根があるといいと思います。
買い物、病院、娯楽施設等に近いバス停が欲しい。時間帯を考慮した路線を増便してほしい。バスの昇降に関して、体の不自由な人に優しい乗り口等の改善も特にお願します。乗り降りが大変です。
夕方の帰りのバス（名瀬からの）は、名瀬郵便局前 17:12 から 17:30~40 に変更してほしい。名瀬からの最終バスは、名瀬発 21:00~にあると（金曜日だけでも）遊びに行ける。
大和村バスは本数が少なくて不便です。特に土日祝は1 日3 本しか運行していないのでと買い物に行くのも大変です。せめて、一番近いスーパー（タイヨー）までも、本数を増やしていただきたいです。国直は商店が一つもないのでちょっとした物も買えず不便です。
大和村直行バスが週末だけでも夜まであれば、ご飯を食べに行く際など利用すると思う。
宇検から名瀬への乗り継ぎが不便

第5章 | 住民アンケート



今のところ、車がないので路線バスに感謝しています。名瀬で買い物をして、出来るだけ配送するようにしています。宇検村と大和村の間が便利になると、もっと助かると思います。村内は今のままでも良いと思いますが、名瀬方面は予約制でも運行してもらえると助かります。宇検村・屋鈍の場合、阿室に行くより湯湾の方がバスがあるので便利です。
村内のバスの運行は空車のバスが多々見受けられる。もったいない。
宇検集落と今里集落（大和村）の相互乗り入れはできないだろうか。屋鈍と西古見もつながれば東まわり1周コースができる。
絶対に必要な事業だと思う。特にしまバス等、一日券等安く利用できるような工夫が必要。今以上に便利になるようにとは難しいのかなと思う。
時刻表、料金がホームページで分かるようにしてほしい。
週3便なので乗る機会がない。デマンドバスの運行を願う。
バスの小型化し時刻を増やし、降りたいところで降りれるようにしてほしい。
直行バスがないこと（空港線）。
乗り換えが無い方が良い
時刻表や路線図をWEBで検索できるようにして欲しい。
龍郷町内を巡回するバスには本当に助かっています。空港線は観光客の利用が多いので、特にキャッシュレス決済の導入が必要だと思います。
使いたい時間に運行していない。嘉渡から役場方面を利用する際、安木屋場で乗り換えがあるが足腰に負担がかかるのでつらい。
バスを利用する人が少なくなったら、小型のバスに変更したら良いと思う。
バスの路線が県道しかなく、手広地区内～加世間はバス停まで歩くとなると非常に遠く不便なのでバスを利用出来ない状態です。バスのルートを手広地区～加世～つむぎ村としてもらえたら高齢者でも利用できるのではないのでしょうか。
とにかく座れない。運転手から「席を空けて欲しい」と何度も伝えて欲しい。それが無理なら本数を増やすか、乗り換えの場合は運賃を半額にして欲しい。始発（瀬戸内）から乗ってくる人が席をほぼ荷物で占領している為、本当に困る。都会じゃありえない。
利用目的によって困ることが異なる。また最終バスがせめて19時までであるといい（海浜バス）。
最近、空港への直接バスがなく少し不便に感じているし、乗り換えが以前と比べて不便。イオンに行くときは、以前はスムーズに行ったが、最近はバスの接続がうまくいかず不便。

第5章 | 住民アンケート



タクシーについて
夜、飲食店の行き帰り、特に雨の時はタクシーが走っていれば良いと思う。
年金生活者が利用するには負担が大きい（料金が低い）。何らかの補助が必要だと思われます。
ライドシェアに移行してほしい。ただし、利権の奪い合いはうんざりしているから、行政が直接経営管理してほしい。
夜に飲み会に行った時、中々タクシーがつかまらない時がある。
名瀬新港などに配車されていないと困る。
以前、1週間後のタクシーを予約しようとしたら断られた。予約の制度を充実させてほしい。
夜間の繁華街からの帰りにタクシーがつかまりづらくなった。また、週末（金曜）の夜もつかまりづらいことがあり、フェリーの乗船時間があつたので焦ったことがある。
タクシー会社も少なくなり、人員不足も重なり、夜に出かけると帰りのタクシー（代行運転も）がとてつかりづらいので、外出を控えている。
タクシーこそ、キャッシュレス決済ができるようにしてほしいです。名瀬でクレジットカード払いができるタクシーが1社しかなく、病院からタクシーを電話で呼んだ時、結構な時間待たされました。これだけキャッシュレスが広まってる中で、誰もが利用しやすく、いつでも利用できるタクシーが現金払いのみというのが理解できません。
やはり、タクシーがつかまりにくいのはとても大変です。奄美のタクシードライバーは、全般的に親切だと思います。
タクシーの運転手が少なくなってきています。運転手の賃金を上げると、仕事をする人も増えるのではないだろうか。
台数の不足、ドライバーの高齢化が原因とは聞きますが、必要な時に利用できないのは非常に困ります。週末の夕方などの混雑時は、何件電話をかけても、電話すら取ってもらえないこともしょっちゅうあります。タクシーはつかまらないのが当たり前という現実をなんとかしないと、観光を目玉としていく奄美大島にとっては、大きな障壁になるのではないのでしょうか。また、高齢者は日常生活でも困っているのではないかと察せられます。
不満ではあるが、人口減少など仕方ない面も理解できる。
乗降時、荷物を下ろしたり、声かけをしてくださる運転手さんの気配りには感謝感謝です。
高齢化社会になっていくので、利用者は増えていきます。運転手さん不足にもなりますので、免許を取りたい人への何らかの補助があるといいかもしれません。

第5章 | 住民アンケート



ネットアプリがない（今どこをタクシーが走っているかわかるアプリ）。夕方17:00には業務終了だから迎車したい時、タクシー会社に電話が繋がらないことがあった（緊急時）。
安全運転してほしい。
タクシー料金が安い。利用し易い料金にして欲しい（市内一律500円など）。
笠利町内には、23:00を過ぎるとバスやタクシーがなくなる。
奄美市もシェアタクシーを作った方がよいのでは。個人タクシーもあった方がよい。
ライドシェアを早く導入するべきだと思う
名瀬で飲み会があった時にタクシーがつかまりにくいと感じ、周りの人によく聞きます。
タクシーがなかなかつかまらないので、台数を増やして欲しい。
料金が安い
場所によっては来てくれないことがある
旅行先ではタクシーを利用すると思うので、来島者の方はタクシーの少ない奄美は不便を感じていると思う。台数が少ない上に利用方法も不便です。アプリ予約などの導入検討が必要なのではないでしょうか。
島では聞かないが、ニュース等でタクシー強盗の事件などを聞くので、夜間にタクシーの運転をする人はいなくなるのではと思います。
近距離だと気を遣って利用しづらい。名瀬から嘉渡は料金が高いから利用できない。
キャッシュレス決済は高齢者はどうしたらいいのかわからなくなる。電話予約をして家の前まで来てもらえると助かる。
屋仁川に飲みに行きたいがタクシーがないので困っている。代行運転もあるが、中々タイミングが合わないので便利なタクシーを使いたいと思うが使えない。タクシーがいらない→屋仁川に行きづらい→屋仁川のお店のお客さんが減るという悪循環になっていると思う。
私用でタクシーを利用したことはありませんが、仕事（観光に関する）で利用したい時につかまらないことがある。
近場に行く時に利用していいのか迷った時があります。

第5章 | 住民アンケート



その他
これからますます高齢化の社会が来ると思いますが、一家に一台自家用車があってもやがて年齢的に運転できなくなる人が多くなるのではないのでしょうか。そのような社会状態を支えるために、このようなアンケートをもとに地域の活性化を図っていただけることは大変ありがたいことと考えます。
現状は不便を感じていないですが、今から高齢になると移動は助けがいると思う。大きなバスに乗客が1~2名乗車しているのを見かけることがあります、勿体無いので小型車に変更できないかと思う。
今は、免許返納の年齢に達していないが、将来もし返納することが発生した場合の対応の仕方が気になる。マイカー時代で、公共交通機関を利用することが全くなく、自分がその立場にならないと問題の本質がわからないのではないかな。情報を多めに発信してくださることを望みます。
バスやタクシーは月に数日程度しか利用しないが、それでも廃止になると生活していけないので本当に困る。バスが空港経由になったので（名瀬に行く時）、体力的にもきつい。喜瀬経由の本数が増えたら嬉しい。高齢者は乗り換えが多いと負担を感じる。イオンプラザ大島店に行く時の乗り換えが難しい。
将来的には自動運転バスを導入して欲しい。買い物弱者を救うために、スーパーを巡る巡回バスを1日2往復程運行して欲しい。料金の設定には自治体から助成をするなどして割安感を持たせて、買い物が楽しめる様にして欲しい。
車いす対応のバスをもっと増やして欲しい。瀬戸内⇄龍郷の学生が利用できるバスの便を増やして欲しい。
タクシーのドライバーが不足している今の時代に、日本型ライドシェアは状況からすると政策としては申し分ないと思います。タクシー会社の管理下に置くことが重要なので、是非この点を重要視してください。違反者を厳しく取り締まることが重要です。他人事として運用することは絶対にいけないことです。特に厳しく取り締まってください。
軽トラックのレンタカーがあればいいのと思っています。家には軽自動車しかないのに、名瀬のクリーンセンターに粗大ごみを持ち込む時に困っています。
村内の飲食店が国直、戸内、大和浜とあるが、お酒を飲むと移動手段がないので利用頻度も限られてしまい、とても残念に思う時がある。地域型タクシー、代行等があると村内での活性化につながるのではないかな。
集落内に店がなく、名瀬市内へ買い物しなければならないが、年齢的に交通手段が限られる。近くに家族がいるので頼むことになるが、自由に移動できないことにより外出への意欲が失われることを感じます。買いだめするため、一回の買い物の量が多く、運ぶのに苦労することなどがあります。年齢的に買い物が難しくなることを考えてしまいます。商店前のバス停などがほしいです。

第5章 | 住民アンケート



移動するのも、荷物を運ぶのもその度にお礼をしなくてはならないので大変困っています。親戚やお友達もみんな高齢者ばかりで、昔みたいに人に頼めない生活が大変しんどいです。

歳をとって免許証も返納したため、移動手段は子ども頼みです。以前はマジンスローカーを利用して買い物や受診ができました。その時は運転手の方の厚意だったのか自宅まで迎えに来て下さり、目的地まで送っていただけました。それが現在は難しくなったとのことで、県道まで歩けないので利用できなくなりました。今は移動する時は子どもの休みに合わせるしかありません。タクシーがない本村は、高齢者の移動手段は足が不自由になると何もありません。それが現実です。困ってはいますが自分はどうにか生活できているので、次世代のために本村に適した公共交通が整備されるよう望みます。

加計呂麻島に住んでいます。買い物等車で移動したいのですが、フェリー運賃が高い。繁忙期や閑散期の都度、フェリーの車載乗船率に応じた変動価格制にして、乗船率を100%に近くできないか。離島にいと、人口減少率が早くて年を追うごとに商店もなくなり、不便が目立ってきている。もっと気軽に安価で移動できるようにならないか。問40と41の規制緩和を進めて、誰でも参加できるようにしてほしい。

台風等で船が欠航になった時、飛行機は早期に飛行を開始するが船は遅い。飛行機に寄せられる荷物の量は限られる。大型ドローンが開発されないだろうか。種子島・屋久島を本土との中継地にする、もしくは沖縄本面からの輸送とした時、沖永良部を中継地点にするなど、気象災害による物流の停滞がもっと改善できないかと考える。水陸両用バスの検討も必要。

免許を返納した時に、相乗りでもいいので便利に使える移動手段が欲しい。

移動の主要目的地である名瀬市街地からの道は、山越えのカーブ道であるので運転に気を使い、経済的・時間的にも効率が非常に悪い。名瀬大熊と名瀬芦花部、名瀬大熊と龍郷町秋名間の一日も早いトンネル開通を図り、運転の危険及び経済的負担を軽減、除去していただきたい。町長、町議の政治手腕に大いに期待している。

買い物（重いもの）を運べなくて困る。安価で荷物を運んでくれるサービスを望みます。

今のところ車を運転出来るので移動や買い物に不便を感じていないが、将来的には自分で移動出来ない時がくるので、家族内で対策を話している。自治体としても具体的な支援策を検討した方が良いと思う。

子供が月に2回位買い物に連れて行ってくれる。やはり、名瀬で買う野菜、肉は品物が良いと思う。芦検も色々と考えてくださっているが、人口が少ないので品物もそんなに整えられない。高齢者だが今のところ不自由なく過ごせているので、芦検が好きです。

運転手として関わりたくても、免許を返納したので関与れない。



1 アンケート概要

(1) 調査期間

令和6年11月18日～11月19日、12月3日

(2) 目的

路線バスで通学する高校生を対象としたアンケート調査によって、路線バスの利用状況や路線バスの運行経路、運行ダイヤの妥当性等を確認し、今後の路線再編、ダイヤ改正の基礎資料とする。

(3) 対象者

奄美高等学校、大島高等学校に通う学生（122名）

(4) 調査方法

奄美高等学校、大島高等学校付近のバス停留所に調査員を配置し、バスを待つ学生に対してヒアリング形式でアンケート調査を実施。

(5) 調査項目

- ・通学時の路線バスの利用頻度
- ・路線バス以外での登下校について
- ・土日に部活動がある際の移動手段
- ・路線バスの運行経路、時刻表に関する要望 等

第6章 | 学生アンケート

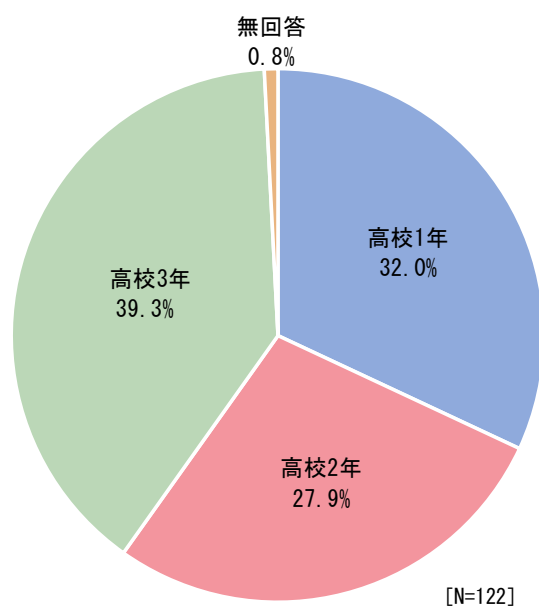


2 アンケート結果

(1) 基本項目

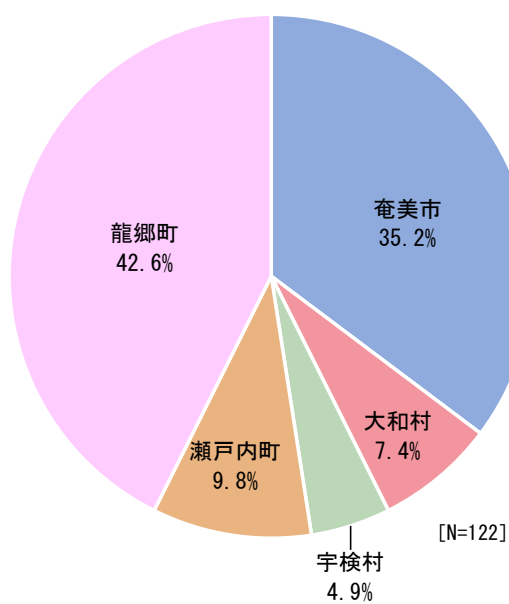
① 学年

学年について、「高校1年」が32.0%、「高校2年」が27.9%、「高校3年」が39.3%となっている。



② 居住地

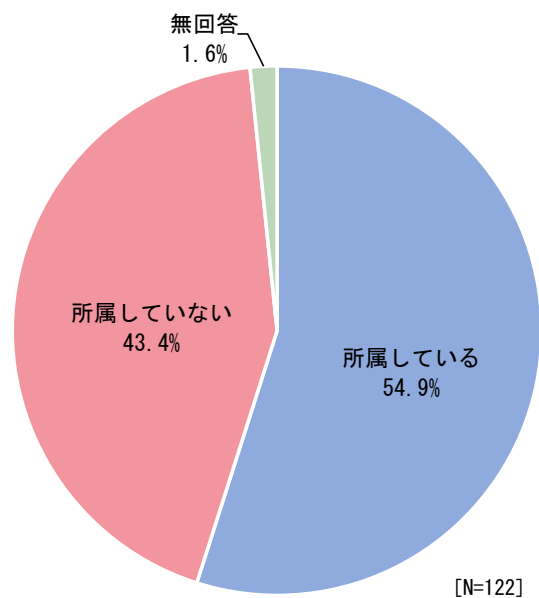
居住地について、「龍郷町」が42.6%と最も多く、次いで「奄美市」が35.2%、「瀬戸内町」が9.8%と多くなっている。





③ 部活動への所属状況

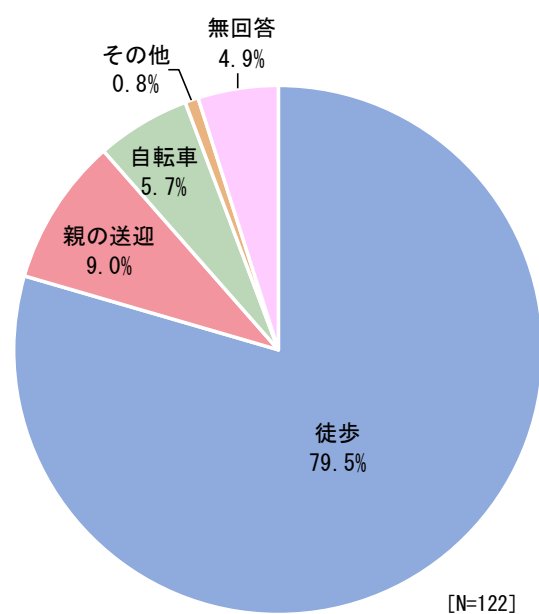
部活動への所属状況について、「所属している」が 54.9%、「所属していない」が 43.4%となっている。



(2) 路線バスについて

① 自宅と最寄りのバス停間の移動手段

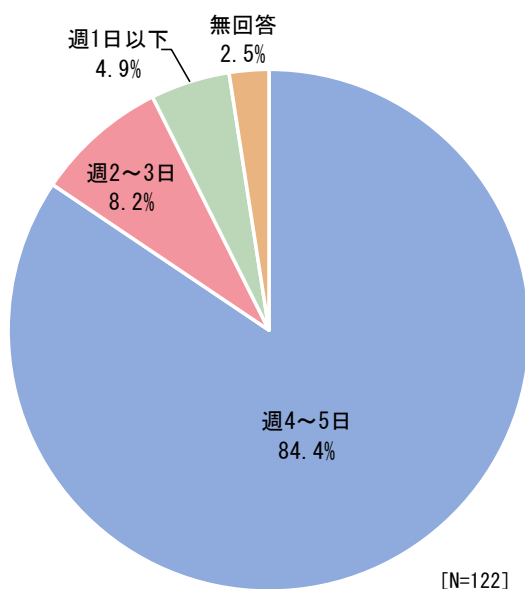
自宅と最寄りのバス停間の移動手段について、「徒歩」が 79.5%と最も多く、次いで「親の送迎」が 9.0%、「自転車」が 5.7%と多くなっている。





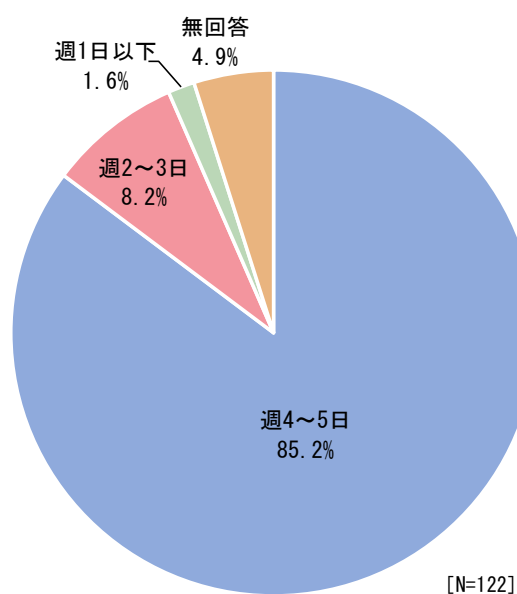
② 路線バスの利用頻度（登校時）

登校時の路線バスの利用頻度について、「週 4～5 日」が 84.4%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 8.2%、「週 1 日以下」が 4.9%となっている。



③ 路線バスの利用頻度（下校時）

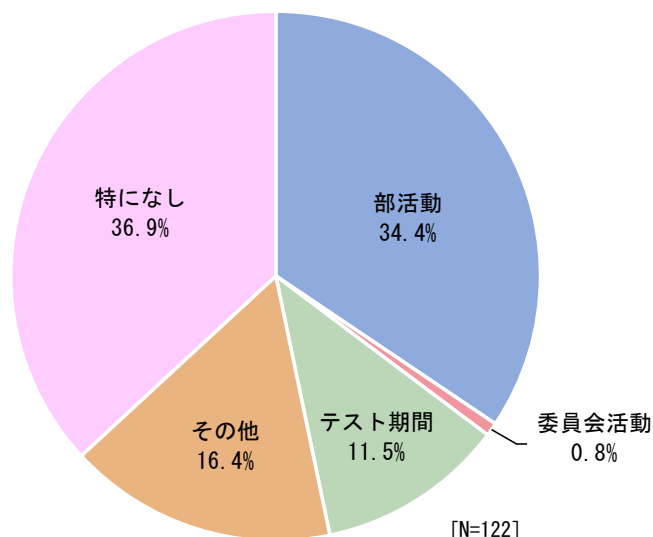
下校時の路線バスの利用頻度について、「週 4～5 日」が 85.2%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 8.2%、「週 1 日以下」が 1.6%となっている。





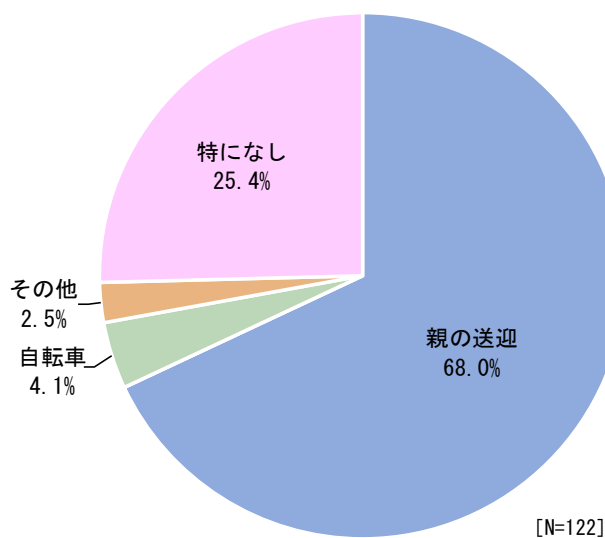
④ 路線バス以外での登下校が発生する場合の要因

路線バス以外での登下校が発生する場合の要因について、「部活動」が 34.4%と最も多く、次いで「テスト期間」が 11.5%となっている。なお、「その他」として、「友達と遊ぶ場合」や「親が学校周辺にいる場合」という主旨の回答がみられた。



⑤ 路線バス以外の通学手段

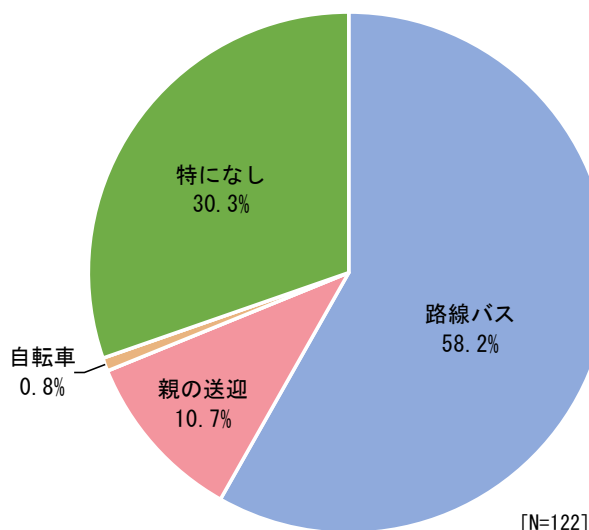
路線バス以外の通学手段について、「親の送迎」が 68.0%と最も多く、次いで「自転車」が 4.1%となっている。





⑥ 土日に部活動がある場合の移動手段

土日に部活動がある場合の学校への移動手段について、「路線バス」が 58.2%と最も多く、次いで「親の送迎」が 10.7%、「自転車」が 0.8%となっている。



(3) 自由意見

その他
17 時台のバスを増やして欲しい。
部活動が遅いときは早抜けしないといけないので、遅い便が欲しい。
宇検方面、大和方面に行ける便が少ない。
秋名から名瀬市へと向かうバスを増便して欲しい。
佐仁と空港を結ぶバスをもとの本数より少なくてもいいので何本か増やして欲しい。
土日の運行便数が少ない。
路線図を見やすくしてほしい。
秋名から名瀬市へと向かうバスを増便して欲しい。
いつも安全運転 thank you
赤木名行きを増やして欲しい。



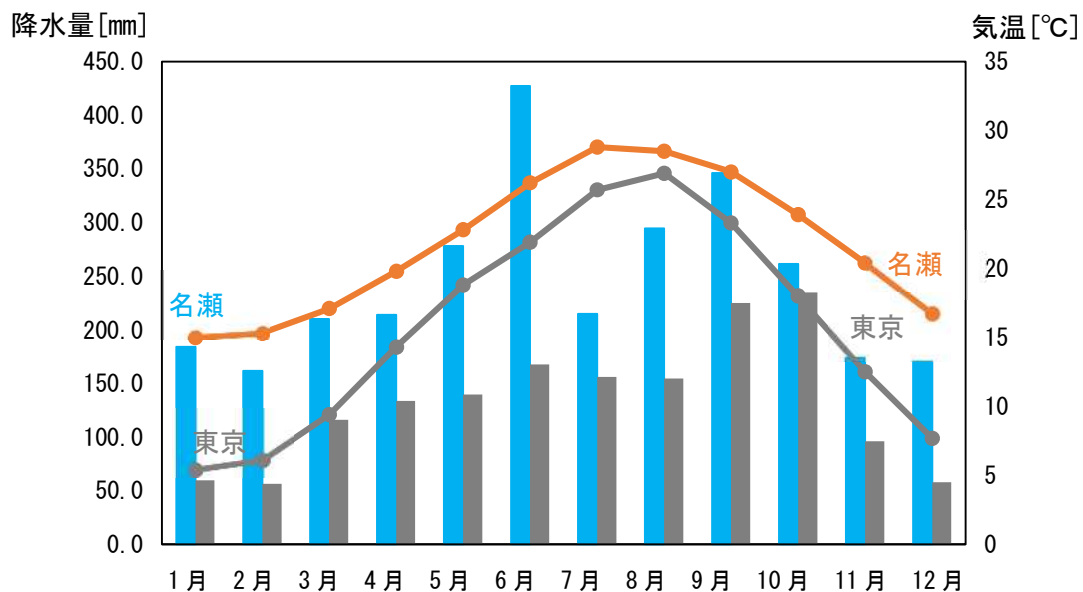
1 調査結果のポイント整理

ポイント① 1年を通して降水量が多く、公共交通に影響を与えている。

名瀬観測所では、1991年～2020年の平均気温は21.8℃、降水量は2935.8mmとなっている。同期間の東京都は平均気温が15.8℃、降水量が1598.2mmであり、奄美大島が温暖で降水量が多いことが分かる。

なお、奄美大島では荒天による飛行機、フェリー等の欠航が度々発生している。また雨天時は渋滞が発生しやすくなっている。このように、本島の特徴的な気候が公共交通に与える影響は大きいと言える。

図表 平均気温と年降水量（名瀬観測所及び東京都 1991年～2020年）



名瀬	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計 (平均)
降水量[mm]	184.1	161.6	210.1	213.9	278.1	427.4	214.9	294.4	346.0	261.3	173.6	170.4	2935.8
平均[°C]	15.0	15.3	17.1	19.8	22.8	26.2	28.8	28.5	27.0	23.9	20.4	16.7	(21.8)

東京都	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計 (平均)
降水量[mm]	59.7	56.5	116	133.7	139.7	167.8	156.2	154.7	224.9	234.8	96.3	57.9	1598.2
平均[°C]	5.4	6.1	9.4	14.3	18.8	21.9	25.7	26.9	23.3	18.0	12.5	7.7	(15.8)

資料) 気象庁

第7章 | ポイントの整理



ポイント② 人口減少及び高齢化が進行している。

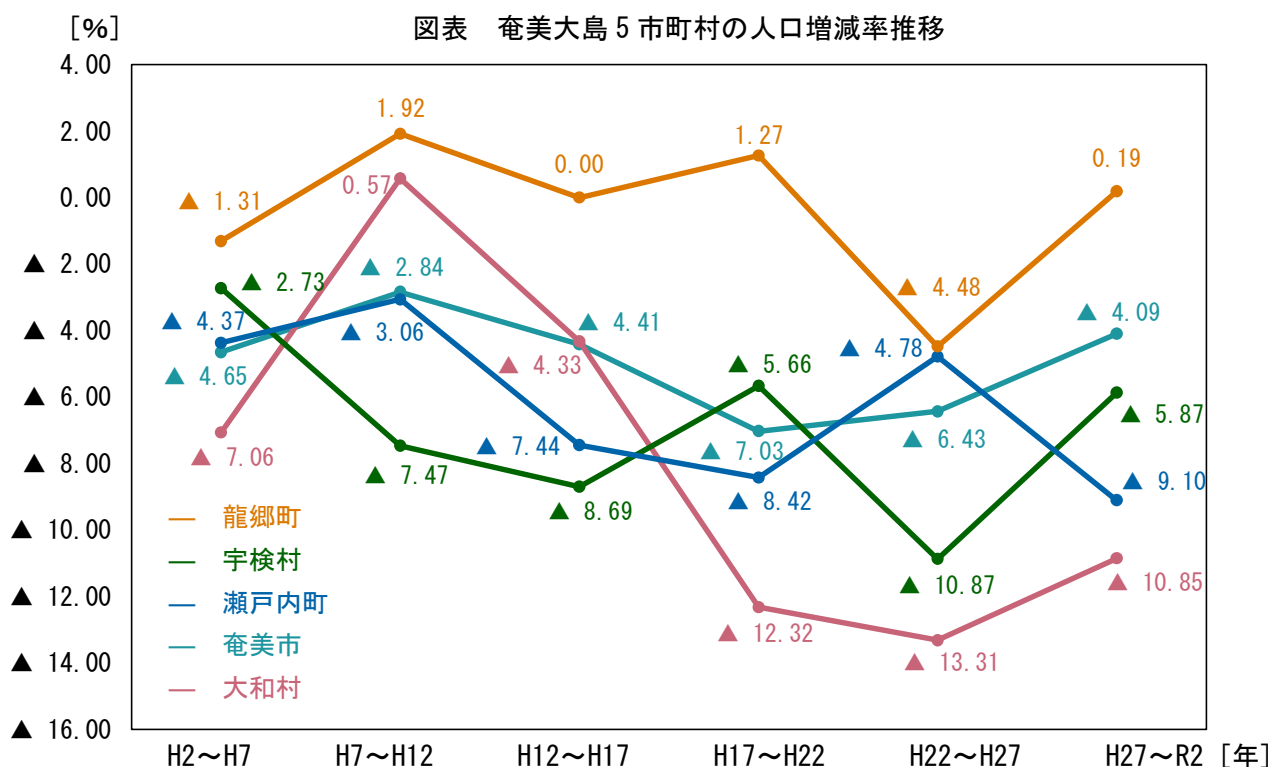
奄美大島 5 市町村の人口推移をみると、平成 2 年から令和 2 年にかけてすべての自治体で人口が減少しており、特に大和村、宇検村において人口減少率が高くなっている。

図表 奄美大島 5 市町村の人口推移

[人、%]

区分		奄美大島全体（５市町村）						鹿児島県	全国
		奄美市	大和村	宇検村	瀬戸内町	龍郷町			
人口	H2	79,289	56,013	2,251	2,492	12,566	5,967	1,797,824	123,611,167
	H7	75,832	53,410	2,092	2,424	12,017	5,889	1,794,224	125,570,246
	H12	73,893	51,895	2,104	2,243	11,649	6,002	1,786,194	126,925,843
	H17	70,451	49,606	2,013	2,048	10,782	6,002	1,753,179	127,767,994
	H22	65,770	46,121	1,765	1,932	9,874	6,078	1,706,242	128,057,352
	H27	61,616	43,156	1,530	1,722	9,402	5,806	1,648,177	127,094,745
	R2	58,738	41,390	1,364	1,621	8,546	5,817	1,588,256	126,146,099
増減率	H2～H7	▲ 4.36	▲ 4.65	▲ 7.06	▲ 2.73	▲ 4.37	▲ 1.31	▲ 0.20	1.58
	H7～H12	▲ 2.56	▲ 2.84	0.57	▲ 7.47	▲ 3.06	1.92	▲ 0.45	1.08
	H12～H17	▲ 4.66	▲ 4.41	▲ 4.33	▲ 8.69	▲ 7.44	0.00	▲ 1.85	0.66
	H17～H22	▲ 6.64	▲ 7.03	▲ 12.32	▲ 5.66	▲ 8.42	1.27	▲ 2.68	0.23
	H22～H27	▲ 6.32	▲ 6.43	▲ 13.31	▲ 10.87	▲ 4.78	▲ 4.48	▲ 3.40	▲ 0.75
	H27～R2	▲ 4.67	▲ 4.09	▲ 10.85	▲ 5.87	▲ 9.10	0.19	▲ 3.64	▲ 0.75
	H2～R2	▲ 25.92	▲ 26.11	▲ 39.40	▲ 34.95	▲ 31.99	▲ 2.51	▲ 11.66	2.05

資料）国勢調査 以降同様



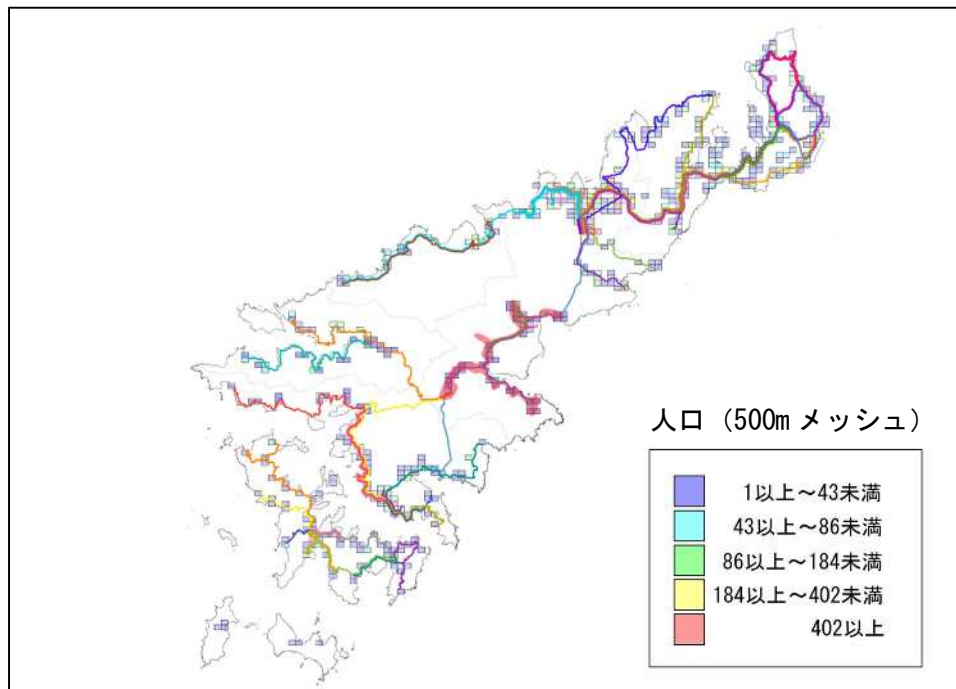
第7章 | ポイントの整理



ポイント③ 一部の地域で交通空白が生じている。

奄美市笠利町、瀬戸内町の加計呂麻島、請島、与路島、龍郷町の芦徳や加世間において交通空白が生じている。

図表 奄美大島の人口分布と公共交通

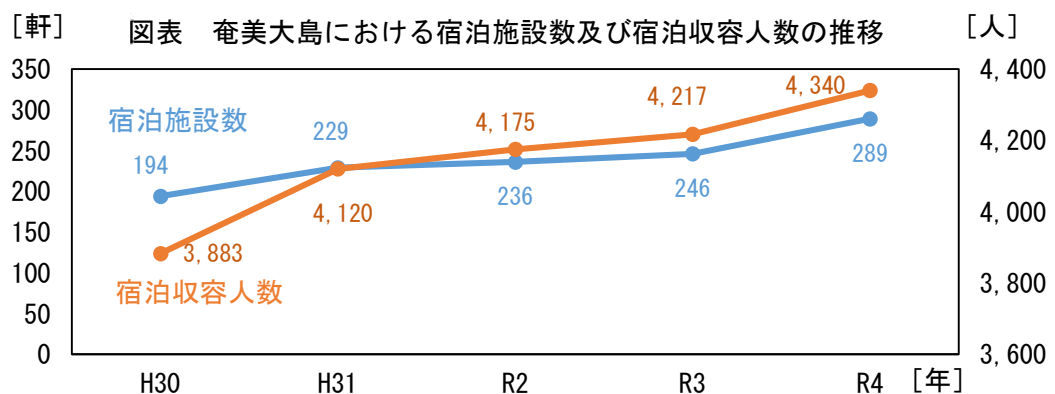


※色付きの線は公共交通の各種系統を表す。詳細は第4章を参照。

資料）国勢調査

ポイント④ 宿泊施設及び宿泊収容人数が増加している。

奄美大島における宿泊施設数の推移をみるとコロナ禍も含めて年々増加しており、平成30年に194軒であったのが令和4年には289軒となっている。宿泊施設数の増加に伴って宿泊収容人数も増加しており、平成30年に3,883人であったのが令和4年には4,340人となっている。



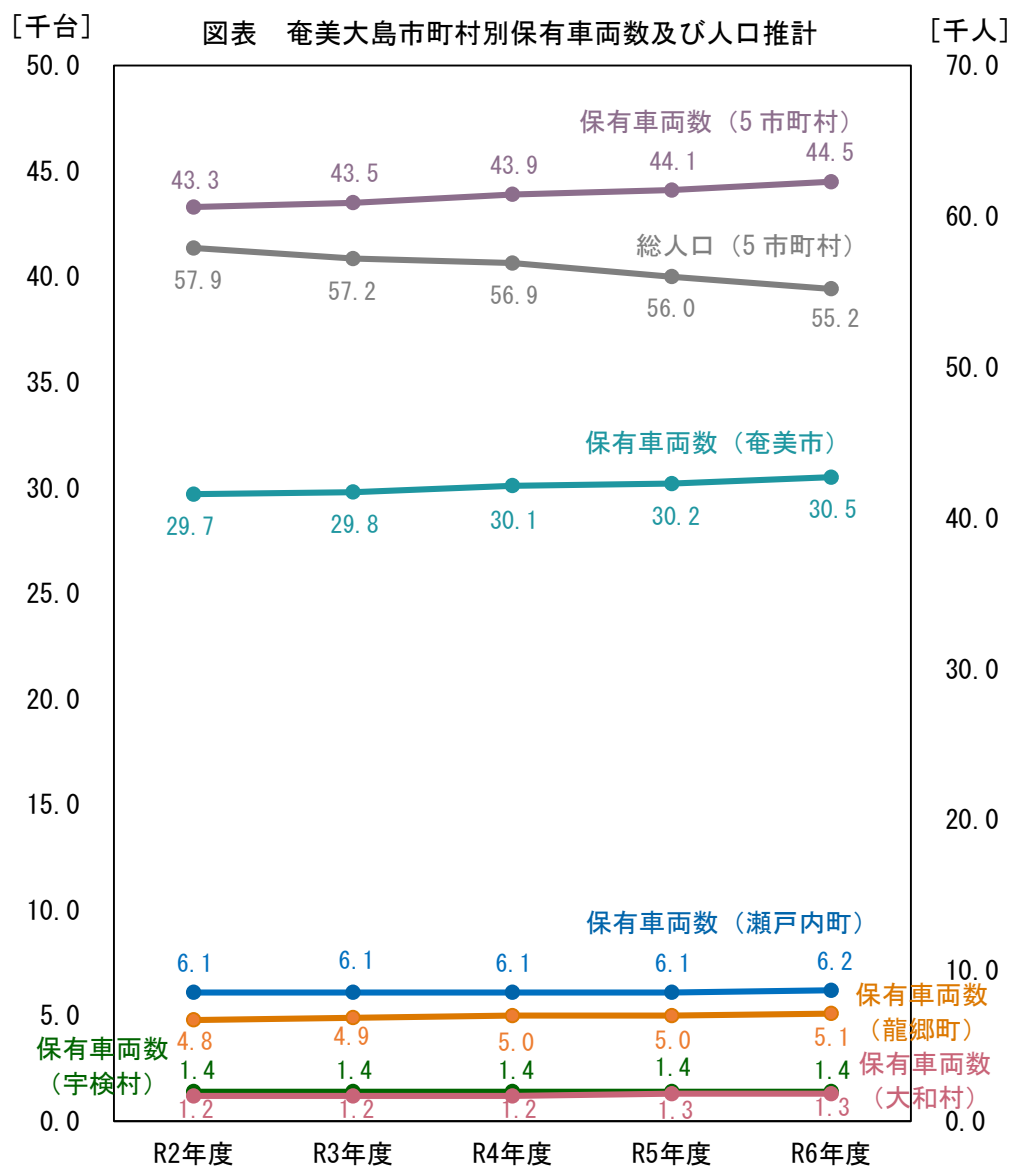
資料）奄美群島観光の動向（鹿児島県大島支庁）

第7章 | ポイントの整理



ポイント⑤ 人口が減少する一方で、保有車両台数が増加している。

奄美大島全体として人口減少が進んでいるものの、保有車両数はすべての自治体において増加傾向、あるいは横ばいの状況にある。公共交通を維持するための施策として、自家用有償旅客運送や日本版ライドシェア等の、自家用車を活用した取り組みが有効であると考えられる。



資料) 一般社団法人 奄美自動車連合会より提供

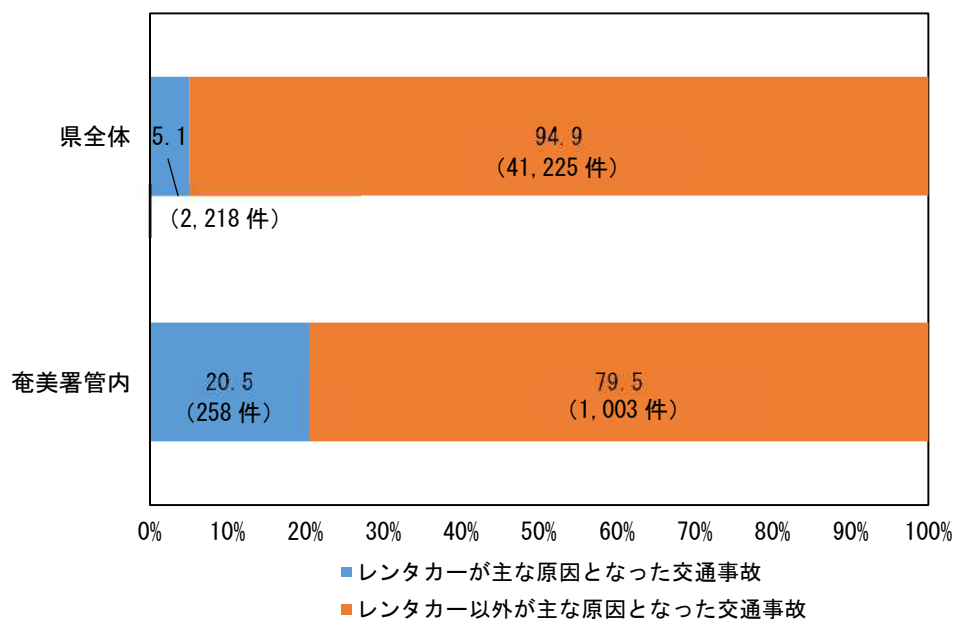
第7章 | ポイントの整理



ポイント⑥ レンタカー事故の割合が高くなっている。

2023 年の交通事故に占めるレンタカー事故の割合をみると、奄美署管内で発生した、レンタカーが主な原因である交通事故は 20.5%（258 件）であった。県全体ではレンタカーが主な原因である交通事故は 5.1%（2,218 件）であり、奄美署管内において顕著にレンタカー事故の割合が大きくなっている。

図表 令和 5 年度における交通事故に占めるレンタカー事故の割合



資料) 南海日日新聞による統計

ポイント⑦ 各自治体で公共交通に関連する様々な計画、プロジェクトが進行している。

各自治体、総合計画や総合戦略に加え、ゼロカーボンシティ宣言の発表や新たな観光施設の開業等、公共交通に関連する様々な計画、プロジェクトが進行している。

図表 R6 年 4 月に開業したハナハナビーチリゾート（大和村）

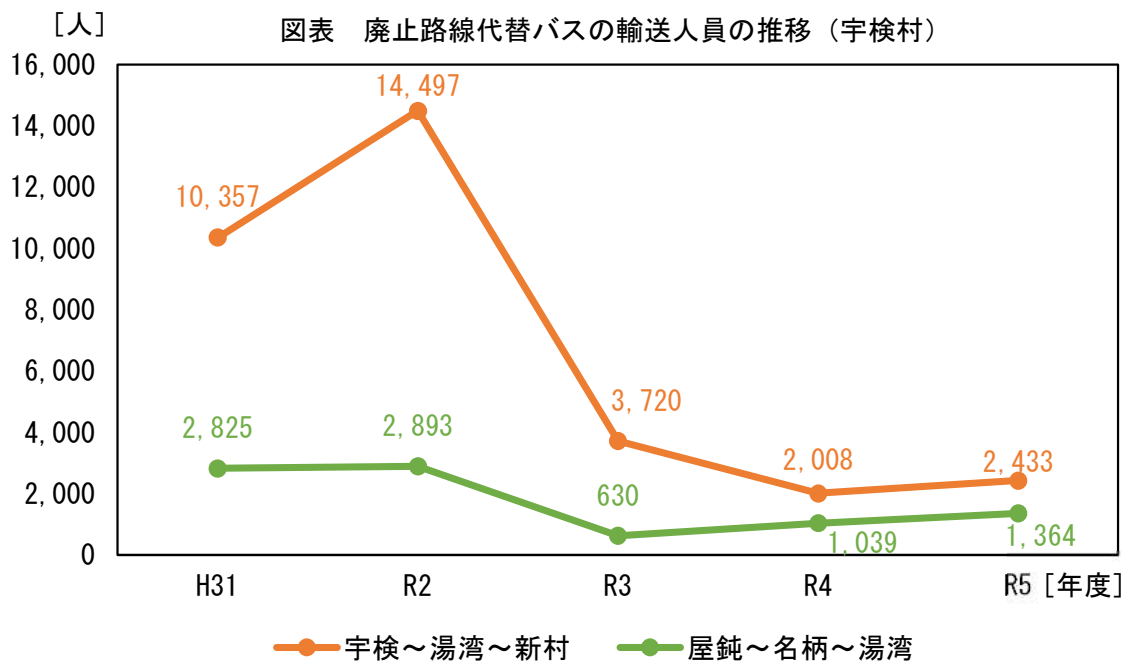


第7章 | ポイントの整理



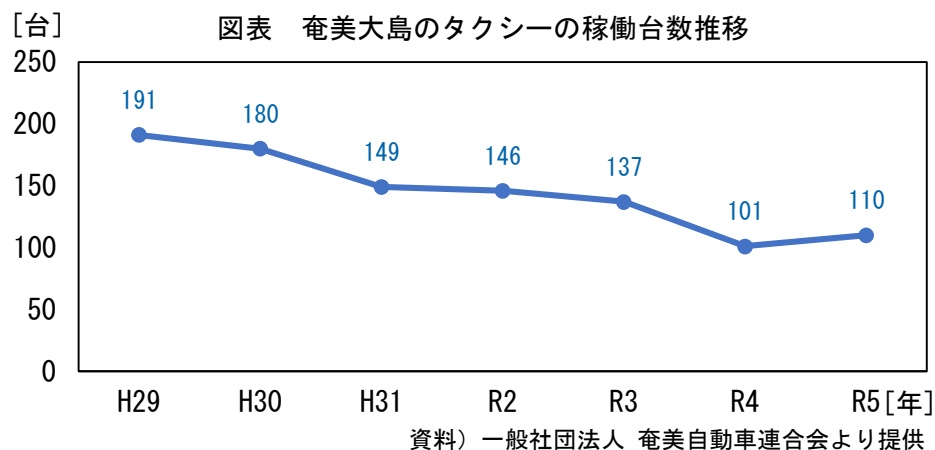
ポイント⑧ 一部の路線バス系統（廃止路線代替バス含む）で利用者数の減少が進んでいる。

一部の路線バス系統（廃止路線代替バス含む）で利用者数の減少が進んでいる。直近で利用者数が増加した系統についても、コロナ前の水準までは戻していない場合が多い。



ポイント⑨ タクシーのドライバーが不足し、稼働台数が減少している。

奄美大島のタクシーの稼働台数推移をみると、直近の令和4年から令和5年にかけては増加しているものの、全体的には減少傾向にあり、平成29年には191台であったのが令和5年には110台と4割以上減少している。タクシー事業者へのヒアリングにおいては、ドライバーの不足及びタクシーの減少の一因として、本島で二種免許を取得できないことが挙げられた。

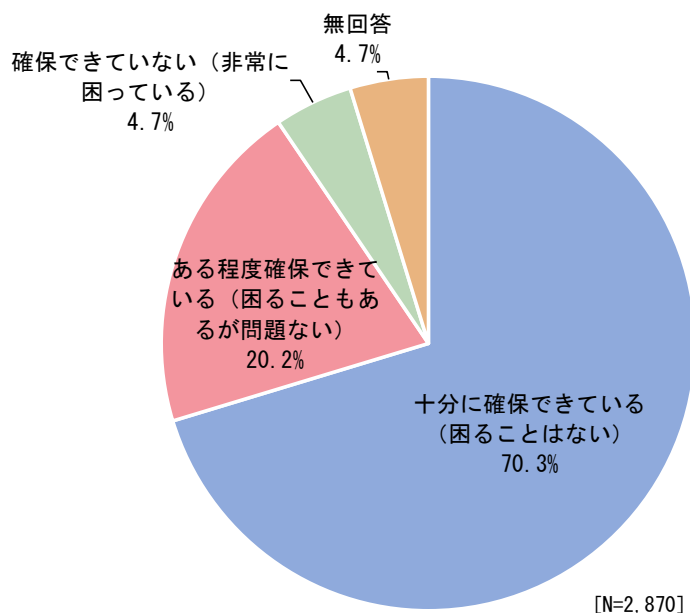


第7章 | ポイントの整理



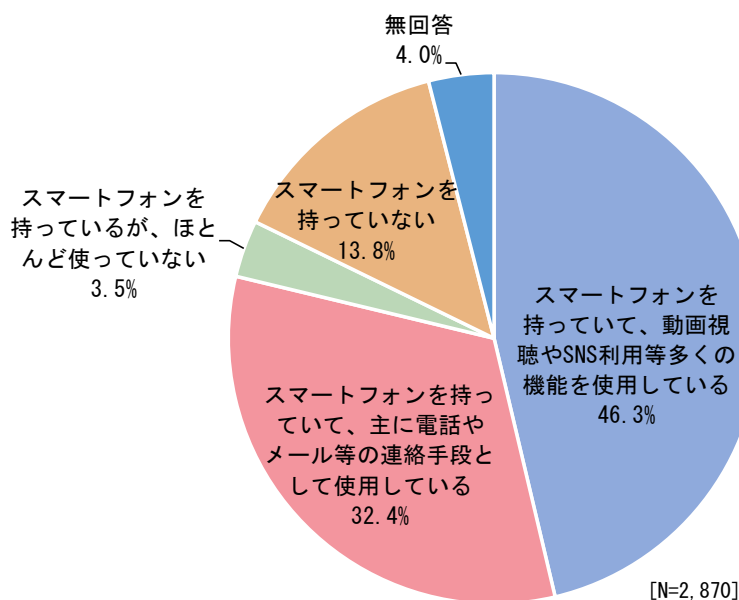
ポイント⑩ 外出時の移動手段について、約 5%の人が「確保できていない（非常に困っている）」と回答している。

外出時の移動手段について、「十分に確保できている（困ることはない）」が 70.3%と最も多く、次いで「ある程度確保できている（困ることもあるが問題ない）」が 20.2%、「確保できていない（非常に困っている）」が 4.7%となっている。



ポイント⑪ 約 8 割の人が日常でスマートフォンを使用している。

スマートフォンの利用状況について、「スマートフォンを持っていて、動画視聴や SNS 利用等多くの機能を使用している」が 46.3%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っていて、主に電話やメール等の連絡手段として使用している」が 32.4%、「スマートフォンを持っていない」が 13.8%と多くなっている。

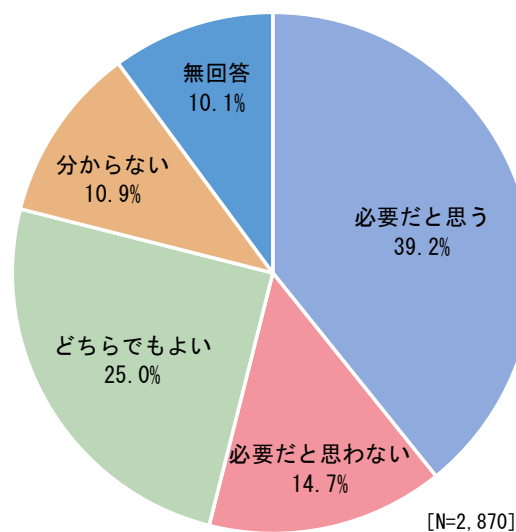




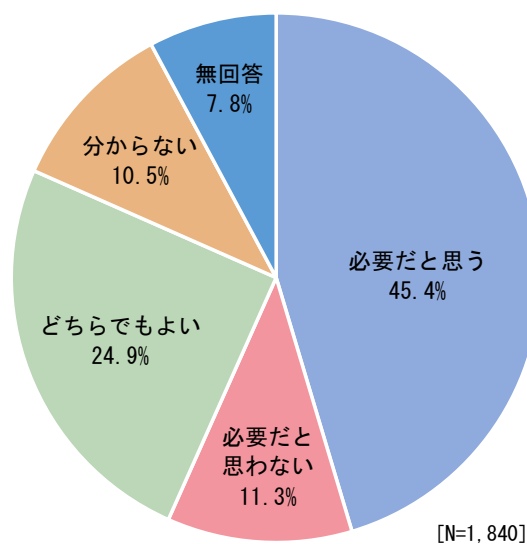
ポイント⑫ 公共交通におけるキャッシュレスについて、約 4 割の人が「必要だと思う」と回答している。

キャッシュレス決済について、「必要だと思う」という回答が路線バスでは 39.2%、タクシーでは 45.4%となっている。

図表 路線バスにおけるキャッシュレス決済について



図表 タクシーにおけるキャッシュレス決済について





ポイント⑬ 公共交通の便数、ダイヤの改善を求める意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、バスや船の運行便数が全体的に少なく、通勤・通学時間帯のダイヤ設定に対して改善を求める声がみられた。特に、学生を対象としたアンケートにおいて、奄美市から宇検村、瀬戸内町方面の路線バスの夕方のダイヤに関する要望が多くあった。

ポイント⑭ 高齢者や体が不自由な人でも利用しやすい公共交通の構築を求める意見が多くみられた。

アンケートの自由記述において、高齢者や体の不自由な方にとってバスの乗降やバス停までの移動が難しい場合があるため、待合環境等の改善やデマンド交通の導入を求める意見が多くみられた。

ポイント⑮ タクシー不足の改善を求める意見が多くみられた。

夜間帯を中心にタクシーがつかまりづらいため、タクシードライバーの確保とタクシー稼働台数の拡大を求める意見が多くみられた。

ポイント⑯ 住民と観光客の双方にとって利用しやすい公共交通の構築を求める声が多くみられた。

キャッシュレス決済の導入や、分かりやすい公共交通の情報発信に取り組む等、住民と観光客の双方にとって利用しやすい公共交通の構築を求める声が多くみられた。

第7章 | ポイントの整理



2 5 市町村の計画の方向性

それぞれの市町村の公共交通計画において、以下のように方向性を定めている。

■ 奄美市の公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ 既存の公共交通の運行見直しや交通 DX の推進によって地域交通全体の「効率化」を図り、持続可能かつ利便性の高い地域交通を構築する。

人口減少や高齢化が進むなかで、路線バスやタクシーのドライバーを十分に確保することが難しくなっている。一方、自家用車の登録台数は増加しており、自家用車及びそのドライバーを公共交通の輸送資源と捉え、活用することの重要性が増している。また、全国的に交通分野での DX 推進の機運が高まっており、本市でも交通 DX 推進を期待する声があがっている。このような状況を踏まえ、自家用車の活用と組み合わせた既存の公共交通の運行見直しや、交通 DX の推進によって地域交通全体の「効率化」を図り、限られた輸送資源のなかで持続可能かつ利便性の高い地域交通を構築する。

方向性Ⅱ 交通渋滞やレンタカーによる事故の発生等の地域課題解決を見据え、公共交通が適切に利用されるための環境を整備する。

本市では、主要道路に車が集中しやすいことに加え、降水量が多い、トンネルが多い等の様々な要因が重なり、交通渋滞が発生しやすくなっている。また、航空機を利用して来島した観光客のほとんどがレンタカーによって島内を移動するため、レンタカーによる事故が多く発生している。これらの課題解決に向けた手段の 1 つとして、住民や観光客に公共交通の利用を促す方法が考えられる。単に公共交通の利便性を高めるだけでなく、地域課題解決につながる公共交通の副次的な効果にも着目し、公共交通が適切に利用されるための環境を整備する。

方向性Ⅲ 奄美大島 5 市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

令和 6 年度に奄美大島 5 市町村による「奄美大島地域公共交通活性化協議会」が創設され、各市町村の地域公共交通計画に加え、5 市町村広域の地域公共交通計画を策定することが決定した。当計画策定を奄美大島 5 市町村による広域連携推進の契機と捉え、業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源の効率的な活用によって交通施策の効果を最大化する。

第7章 | ポイントの整理



■ 大和村の公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ 限られた人員を効果的に活用するため、教育、福祉等の分野における住民の移動も含めて一元的に管理する体制を構築する。

人口減少や高齢化が進むなかで、公共交通に限らず、様々な分野で人手不足が深刻化している。そのなかで、本村では、住民の日常の移動を支える集落巡回バス「きびきび号」だけでなく、スクールバスや診療所送迎バスが運行している。これらの移動サービスを一元的に管理する体制を構築し、人員を柔軟に配置できるようにすることで、利便性を維持しながら持続可能な移動サービスを実現する。

方向性Ⅱ 観光二次交通の強化及び村内移動手段の充実に向け、既存の地域交通の運行形態を見直す。

本村では令和6年4月にリゾート施設「ハナハナビーチリゾート」が開業した。また、令和7年4月には、アマミノクロウサギ研究飼育施設「QuruGuru」がオープン予定となっている。このようなまちづくりの状況に対応し、観光客にとっての移動利便性を高めるとともに、自宅から停留所までの移動負担軽減を求める住民の声にも対応するため、既存の地域交通の運行形態を見直す。

方向性Ⅲ 奄美大島5市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

令和6年度に奄美大島5市町村による「奄美大島地域公共交通活性化協議会」が創設され、各市町村の地域公共交通計画に加え、5市町村広域の地域公共交通計画を策定することが決定した。当計画策定を奄美大島5市町村による広域連携推進の契機と捉え、業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源の効率的な活用によって交通施策の効果を最大化する。

第7章 | ポイントの整理



■ 宇検村の公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ 地域交通を担う拠点を新たに設置し、公共交通の利便性を向上させる。

本村では路線バス（しまバス）が運行しているものの、それ以外の公共交通は湯湾地区のマジンスローカーのみであり、地域交通が十分に整備されているとはいえない状況にある。また、本村は焼内湾を囲むようにして広がっており、その面積に反して集落間の移動に時間を要するため、人口減少、高齢化が進むなかで本村全域をカバーする地域交通を整備することは容易ではない。そこで、村内にある既存の組織、団体等を地域交通の新たな拠点として活用し、自家用有償旅客運送等を実施することで、公共交通の利便性を向上させる。

方向性Ⅱ 本村が有する自然や文化、歴史を守り、活かすための交通施策と観光施策を推進する。

令和3年に本村を含む「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」が世界自然遺産に登録されたことに加え、本村としてゼロカーボンシティ宣言を行っており、環境保護に向けた取組みの重要性が増している。一方、本村の自然、文化、歴史は他の地域にはない魅力を有しており、観光資源としてもポテンシャルを秘めている。このような背景を踏まえ、本村が有する自然、文化、歴史を将来に残しながらも、有効に活用するための交通施策、観光施策を推進する。

方向性Ⅲ 奄美大島5市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

令和6年度に奄美大島5市町村による「奄美大島地域公共交通活性化協議会」が創設され、各市町村の地域公共交通計画に加え、5市町村広域の地域公共交通計画を策定することが決定した。当計画策定を奄美大島5市町村による広域連携推進の契機と捉え、業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源の効率的な活用によって交通施策の効果を最大化する。

第7章 | ポイントの整理



■瀬戸内町の公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ フェリーを含めた公共交通間の連携強化やドローンの活用により、人・モノが円滑に移動可能な環境を整備する。

本町では(株)しまバス、南部交通(株)、加計呂麻バス(有)の3事業者が路線バスを運行しているだけでなく、加計呂麻島や請島、与路島と奄美大島をつなぐフェリーが運行しており、多様な公共交通を有している。さらに、令和6年2月より手安から請島、与路島へ物資を送るためのドローン配送事業を実施している。これらの移動手段、輸送手段の見直しや連携強化を推進し、限られた人員のなかでも人・モノが円滑に移動可能な環境の整備を目指す。

方向性Ⅱ 公共交通施策を実施するなかで、無秩序な駐車の適正化や交通安全の意識向上を図り、安心して暮らせるまちを実現する。

本町では複数の有人離島を有するその特徴的な地勢からフェリーによる移動が盛んに行われているが、移動にかかるコストを抑えるために自家用車をフェリーに積み込まない場合も多く、無秩序な駐車が発生につながっていると考えられる。さらに、フェリーの発着点となる古仁屋港周辺は幅の狭い道路が多く、路上駐車がある場合安全の妨げとなりやすい。公共交通の利用促進や住民一人ひとりの安全意識向上によってこのような地域課題を解決し、すべての人が安心して暮らせるまちの実現を目指す。

方向性Ⅲ 奄美大島5市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

令和6年度に奄美大島5市町村による「奄美大島地域公共交通活性化協議会」が創設され、各市町村の地域公共交通計画に加え、5市町村広域の地域公共交通計画を策定することが決定した。当計画策定を奄美大島5市町村による広域連携推進の契機と捉え、業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源の効率的な活用によって交通施策の効果を最大化する。

第7章 | ポイントの整理



■龍郷町の公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ 官民連携の取組みによって地域交通全体の「効率化」を図り、持続可能かつ利便性の高い公共交通を構築する。

人口減少や高齢化が進むなかで、路線バスやタクシーのドライバーを十分に確保することが難しくなっている。一方、自家用車の登録台数は増加しており、自家用車及びそのドライバーを公共交通の資源と捉え、活用することの重要性が増している。このような状況を踏まえ、本町と交通事業者で役割を明確にしながら公共交通の再整備、効率化を進め、持続可能かつ利便性の高い公共交通を構築する。

方向性Ⅱ 地理的な特徴を生かした交通施策、観光施策に取り組む。

奄美大島では本町の北側に奄美空港が、南側に奄美市名瀬、奄美市住用町、宇検村、大和村、瀬戸内町が位置しており、観光客のほとんどが本町を通過するようになっている。また、町内に点在する観光地の一部は主要道路である国道 58 号線、県道 81 号線沿いに位置しており、路線バスでも行くことが可能である。このような地理的な特徴を生かし、観光客を含めたすべての人々の移動利便性を高めるような交通施策、観光施策に取り組む。

方向性Ⅲ 奄美大島 5 市町村の広域連携により、施策の効果を最大化する。

令和 6 年度に奄美大島 5 市町村による「奄美大島地域公共交通活性化協議会」が創設され、各市町村の地域公共交通計画に加え、5 市町村広域の地域公共交通計画を策定することが決定した。当計画策定を奄美大島 5 市町村による広域連携推進の契機と捉え、業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源の効率的な活用によって交通施策の効果を最大化する。

第7章 | ポイントの整理



3 奄美大島地域公共交通計画の方向性

奄美大島全体としての現状・課題や、各市町村の公共交通計画の方向性を踏まえ、奄美大島地域公共交通計画の方向性を以下のように定める。

■ 奄美大島地域公共交通計画の方向性

方向性Ⅰ 5 市町村の広域連携によって公共交通を効率化し、利便性を確保しながらも持続可能な公共交通を構築する。

奄美大島全体で少子高齢化が進み、公共交通の利用者及び担い手が減少しているが、公共交通を必要とする人が確かに存在していることも事実である。奄美大島地域公共交通活性化協議会を基盤とした 5 市町村の広域連携によって業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源を効率的に活用することで、利便性を維持しながらも持続的な公共交通を構築する。

方向性Ⅱ 5 市町村それぞれの特色を活かした魅力ある公共交通施策を推進する。

奄美大島 5 市町村それぞれで自然や文化、地勢、公共交通の課題等が異なっており、地域に合わせた施策の推進が必要となっている。5 市町村広域で連携をしながらも、各市町村自らが主体となって自立的に地域の交通について考え、それぞれの特色を活かした魅力ある公共交通施策を推進する。

方向性Ⅲ 自治体間の共創、官民の共創、異業種を含めた事業者間の共創等により、公共交通の確保・維持だけでなく奄美大島全体の活性化につなげる。

公共交通は教育や福祉、観光、商業等、様々な分野と密接にかかわっており、公共交通を維持することが住民の生活を支えることにもつながる。交通事業者間での共創はもちろん、異業種を含めた事業者間の共創や、自治体、民間事業者、住民の 3 者間での共創等、様々な主体がそれぞれの技術、知見、ノウハウを活かして連携し、また業務を集約することで、公共交通の確保・維持だけでなく奄美大島全体の活性化につなげる。



1 基本方針

本計画では、奄美大島地域公共交通計画の3つの方向性を考慮し、「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生推進に関する基本的な方針（基本方針）」を以下のとおり設定する。

基本方針Ⅰ

広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築

奄美大島地域公共交通活性化協議会を基盤とした5市町村の広域連携によって業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源を効率的に活用する。また、住民や観光客の自治体をまたぐ移動について具体的なイメージを持ち、広域の交通ネットワークや観光導線を構築する。このような広域連携により、便利で持続可能な公共交通を構築する。

基本方針Ⅱ

5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進

奄美大島5市町村それぞれで自然や文化、地勢、公共交通の課題等が異なっており、地域に合わせた施策の推進が必要となっている。5市町村広域で連携をしながらも、各市町村自らが主体となって自立的に地域の交通について考え、それぞれの特色を活かした魅力ある公共交通施策を推進する。

基本方針Ⅲ

奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進

公共交通は教育や福祉、観光、商業等、様々な分野と密接にかかわっており、公共交通を維持することが住民の生活を支えることにもつながる。交通事業者間での共創はもちろん、異業種を含めた事業者間の共創や、自治体、民間事業者、住民の3者間での共創等、様々な主体がそれぞれの技術、知見、ノウハウを活かして連携し、また業務を集約することで、公共交通の確保・維持だけでなく奄美大島全体の活性化につなげる。

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



2 将来像

3つの基本方針に基づく広域連携による事業推進と、5市町村独自の事業推進により、それぞれの自治体の将来像を実現する。

基本方針

基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築

基本方針Ⅱ 5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進

基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進

基本方針に基づく広域での事業推進

5市町村独自の事業推進

将来像の実現

奄美市の将来像

自然・人・文化が紡ぐ しあわせの島

～ 自然もひととも多様性を尊重し合える なつかしい未来都市 奄美市 ～

大和村の将来像

小さくとも光り輝き続ける村

宇検村の将来像

奄美の自然・歴史・文化がきらめく

焼内湾を包む結いのこころでつながるむら うけん

瀬戸内町の将来像

ひとが輝く 夢と希望に満ちた 魅力あるシマ

龍郷町の将来像

歴史と文化で創る 活力と幸せが実感できるまちづくり

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



3 計画の区域

本計画の区域は「奄美大島5市町村全域」とする。

4 計画の期間

本計画の期間は「令和7年度から令和11年度まで」の5年間とする。

5 計画の目標

本計画の「3つの基本方針」を踏まえ、計画の目標を以下の通り設定する。

基本方針	目標
基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築	目標1 公共交通運営に関連する自治体の財政負担軽減
	目標2 公共交通の収支率改善
基本方針Ⅱ 5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進	目標1 公共交通の利用者数の増加
	目標2 5市町村それぞれの地域公共交通計画の目標達成
基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進	目標1 多様な主体の共創による取組み推進
	目標2 奄美大島の入込客数増加

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



6 計画の達成状況の評価

本計画の目標について、以下の指標により達成状況进行评估する。

基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築					
目標 1		公共交通運営に関連する自治体の財政負担軽減			
評価指標		公共交通運営に関連する自治体の財政負担額			
現状値 (R5 年度、 千円/年)	奄美市	51, 256	目標値 (R10 年度、 千円/年)	奄美市	41, 908 (以内)
	大和村	46, 447		大和村	46, 447 (以内)
	宇検村	23, 512		宇検村	23, 512 (以内)
	瀬戸内町	74, 075		瀬戸内町	74, 075 (以内)
	龍郷町	13, 582		龍郷町	13, 582 (以内)
目標値の考え方（詳細は各自治体の計画を参照）					
今後、人件費や燃料費が高騰する可能性も考えられるが、路線の再編や自家用車の活用によって効率的に運行し、すべての自治体で現状の財政負担以内での公共交通維持を目指す。					

目標 2		公共交通の収支率改善			
評価指標		自治体が運営する公共交通の収支率			
現状値 (R5 年度、 %)	奄美市	18	目標値 (R10 年度、 %)	奄美市	18
	大和村	0.12		大和村	0.12
	宇検村	9.8		宇検村	9.8
	瀬戸内町	23		瀬戸内町	23
	龍郷町	1.2		龍郷町	1.2
目標値の考え方（詳細は各自治体の計画を参照）					
運行の効率化によって支出を抑える一方で、情報発信やモビリティ・マネジメントの取組みによって公共交通の利用者数を増やし、現状値以上の収支率を目指す。					

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



基本方針Ⅱ 5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進

目標 1	公共交通の利用者数の増加				
評価指標	公共交通の利用者数の増加				
現状値 (R5 年度、 人)	奄美市	666, 472	目標値 (R10 年度、 人)	奄美市	699, 796
	大和村	21, 704		大和村	22, 789
	宇検村	4, 541		宇検村	4, 541
	瀬戸内町	55, 043		瀬戸内町	57, 795
	龍郷町	47, 525		龍郷町	49, 901
目標値の考え方（詳細は各自治体の計画を参照）					
今後さらなる人口減少が見込まれるが、公共交通の利便性向上、接続強化や、情報発信の取組みにより、令和 10 年度までに各自治体 5%の利用者数増加を目指す。					

目標2	5市町村それぞれの地域公共交通計画の目標達成			
評価指標	各自治体の計画に記載された数値目標			
現状値	各自治体の計画を参照	目標値	各自治体の計画を参照	
目標値の考え方				
奄美大島5市町村が広域での連携に取り組みながらも、それぞれの自治体の課題や特性に合わせた独自の事業を推進し、個別の公共交通計画の数値目標を達成することを目指す。				

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



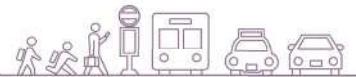
基本方針Ⅲ

奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進

目標 1	多様な主体の共創による取組み推進		
評価指標	多様な主体の共創による新たな取組みの件数		
現状値	—	目標値 (R11 年度まで)	6 (件)
目標値の考え方			
5 市町村広域での共創による取組みに加え、各自治体 1 件ずつの共創による新たな取組み創出を目指す。			

目標 2	奄美大島の入込客数増加		
評価指標	奄美大島の入込客数		
現状値 (R5 年度)	493, 531 (人/年)	目標値 (R10 年度)	518, 208 (人/年)
目標値の考え方			
奄美大島全体として 5%の入込客数増加を目指す。			

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



7 目標を達成するための事業（5市町村広域での検討・実施）

事業 01

奄美大島5市町村協働による地域交通運営

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築
内容	公共交通計画策定に際して立ち上げた「奄美大島地域公共交通活性化協議会」を今後も存続させ、5市町村による地域交通運営の基盤とする。 図表 奄美大島地域公共交通活性化協議会（奄美新聞より） 
事業のポイント	・ <u>各自治体が単独で設置する地域公共交通活性化協議会、あるいは公共交通会議と、5市町村広域による奄美大島地域公共交通活性化協議会を効果的に使い分け、活発な議論と迅速な情報共有を促しながら奄美大島全体の公共交通維持を目指す。</u>
実施主体	地域公共交通活性化協議会
開始時期	令和7年度

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画

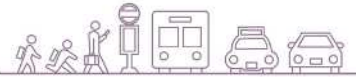


事業 02

地域活性化に資する情報発信の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 基本方針Ⅱ 5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進
内容	奄美大島 5 市町村と交通事業者の協働により、「広域」の観点で分かりやすく効果的な情報発信に取り組む。公共交通に関する情報だけでなく、<u>施設情報や観光情報を併せて発信することで</u>地域住民や観光客の域内回遊を促し、地域活性化につなげる。 図表 過去に作製された広域の路線バスパンフレット
事業のポイント	・インバウンド需要の取り込みに向け、<u>発信する情報の多言語化</u>についても検討する。 ・空港や港から来訪した観光客がどのように奄美大島全体を周遊するかを想定しながら 5 市町村の連携により情報発信に取り組む。
実施主体	交通事業者、観光物産連盟、奄美大島 5 市町村 等
開始時期	令和 8 年度

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



事業 03

モビリティ・マネジメントの推進

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進
内容	自家用車に過度に依存している状態から、公共交通や徒歩等の多様な移動手段が適切に選択される状態にシフトするための取り組み（モビリティ・マネジメント）を推進する。 図表 公共交通をテーマとしてカードゲームイベントの開催 
事業のポイント	・ 日常で公共交通を利用しない住民に対しても公共交通との接点を持てるような機会を創出し、<u>地域全体で一体となって公共交通を維持していくための意識醸成を図る。</u>
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村 等
開始時期	令和7年度

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



事業 04

自家用車の活用に向けた安全確保の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進
内容	今後、本島においても自家用有償旅客運送や日本版ライドシェア等が普及することを想定し、安全に自家用車を活用するための取組みを推進する。 図表 自家用有償旅客運送の運転者講習開催（奄美市） 
事業のポイント	・ <u>自家用車の安全運転について知見、ノウハウを有する事業者の協力を得ながら</u>、住民の運転技術向上や安全運転への意識醸成を図る。
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村
開始時期	令和7年度

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



事業 05

公共交通における DX の推進

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進
内容	公共交通における DX を推進し、関連業務の省力化、省人化を図るとともに、利用者にとっての利便性を向上させる。特に、AI オンデマンド交通の導入、乗合タクシーの運行管理システムの導入、キャッシュレス決済の導入について検討する。 なお、DX 推進の検討にあたっては、5 市町村で共通の AI オンデマンド交通システムを導入し、利用者にとっての使いやすさと費用対効果を高める等、<u>広域連携ならではの視点</u>を重視する。 図表 システムによる乗合タクシーの運行管理（さつま町）  
事業のポイント	乗合タクシーの運行管理システムや AI オンデマンド交通のシステムを共通化することで、自治体間、また事業者間でドライバーや車両の融通が可能な環境が構築され、<u>ドライバー不足の課題解決</u>につながることも期待される。
実施主体	交通事業者、奄美大島 5 市町村
開始時期	令和 7 年度（検討）

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



事業 06

環境に配慮したモビリティの普及に向けた取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進
内容	電気自動車やグリーンスローモビリティ、電動アシスト自転車等、環境に配慮した新たなモビリティの普及に向けた取組みを推進する。 図表 電動モビリティの体験会（鹿児島トヨタ自動車） 
事業のポイント	・ 奄美大島が<u>世界自然遺産</u>に登録されていることを踏まえ、公共交通においても環境保護の取組みを推進する。 ・ 自治体としての導入検討に加え、住民や事業者も含めた普及に向けた周知啓発や環境整備の取組みを検討する。
実施主体	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島5市町村
開始時期	令和7年度（検討）

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



8 目標を達成するための事業（5 市町村個別の計画に位置付け）

5 市町村個別の公共交通計画に位置付ける事業についても、必要に応じて自治体圏を越えた連携が必要となる場合がある。「広域連携のポイント」として、想定される広域連携の形や、連携時に重要となる点を整理する。

図表 5 市町村個別の公共交通計画に位置付ける事業一覧

自治体	事業内容
奄美市	路線バスの運行見直し
	路線バスの代替としての自家用有償旅客運送の導入検討
	タクシー不足の解消に向けた日本版ライドシェアの導入検討
	異業種連携による人材資源の効率的な活用検討
	公共交通における DX の推進
大和村	住民の移動を支える新たな運営体制の構築
	きびきび号の一部デマンド運行化
	日本版ライドシェアの導入検討
	奄美空港との交通アクセス強化
	地域交通の整備による「健康なまちづくり」の推進
宇検村	マジンスローカーの運行見直し
	地域交通の運営体制構築
	観光施策と連動した公共交通の取組み推進
	地元メディアとの連携による情報発信
	貨客混載の実施検討
瀬戸内町	路線バス（瀬戸内海浜バス）の運行見直し
	路線バス（加計呂麻バス）の運行見直し
	自家用有償旅客運送の導入検討
	交通安全の意識醸成に向けた情報発信の取組み推進
	移動の効率化と利便性向上に向けた先端技術の活用検討
龍郷町	路線バスの運行見直し
	自家用有償旅客運送の導入検討
	公共交通に関連する補助事業の精査
	公共交通網を踏まえた観光振興の取組み推進



奄美市

路線バスの運行見直し

位置付け

奄美市地域公共交通計画

内容

路線バス（廃止路線代替バスを含む）の運行経路やダイヤ、車両等を見直し、利用者にとっての利便性を維持しながら運行の効率化を図る。

特に、乗降調査において 10 名以上の乗客がいる便が発生しなかった大熊～佐大熊団地の区間や和光園、浦上方面について、枝線的に捉え小型の車両で運行することを検討する。

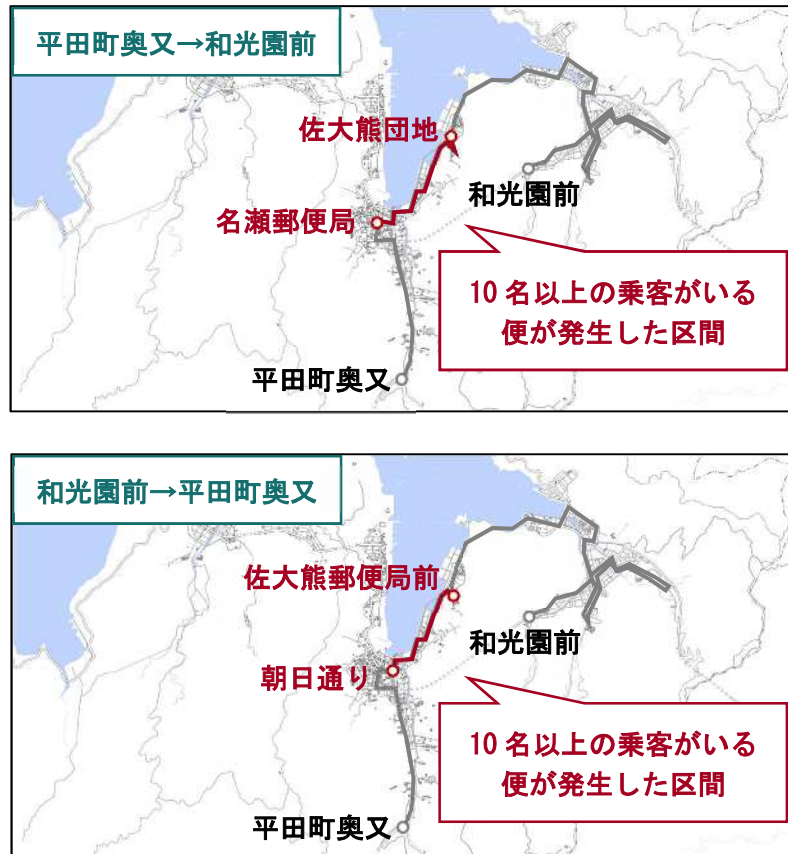
図表 大熊～こしゆく第1公園の利用状況



第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



図表 平田町奥又～和光園前の利用状況



広域連携の ポイント

市街地の路線バス系統を見直すにあたり、本市と奄美空港を結ぶ空港線についても運行の見直しが発生する可能性があり、その場合龍郷町の公共交通にも影響が及ぶ。また、龍郷町においても路線バスの運行見直し（車両の小型化）を検討していることを踏まえ、しまバス㈱、本市、龍郷町の3者間で密な情報共有を行う。

関係自治体

奄美市、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画

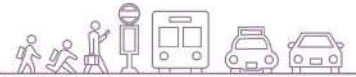


奄美市

路線バスの代替としての自家用有償旅客運送の導入検討

位置付け	奄美市地域公共交通計画
内容	ドライバー不足による交通空白地の発生を防ぐため、自家用有償旅客運送の導入を検討する。突然の路線バス減便、廃線等によって住民の生活に影響が及ばないように、交通事業者と綿密な協議を行いながら計画的な自家用車の活用に取り組む。 図表 自家用有償旅客運送の運行（福岡県東峰村）  
広域連携のポイント	自家用有償旅客運送を先行して導入している大和村、宇検村からの情報収集や、今後自家用有償旅客運送を導入する可能性がある瀬戸内町、龍郷町との情報共有を行い、奄美大島全体として効率良く自家用有償旅客運送の導入を進める。 また、将来的には、島内で自家用有償旅客運送に従事可能なドライバーをリスト化する登録制度を設ける等、<u>自治体圏を越えてドライバーを効果的に活用する仕組みづくりを検討する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



奄美市

タクシー不足の解消に向けた日本版ライドシェアの導入検討

位置付け	奄美市地域公共交通計画
内容	特定の時間、条件下でタクシーが不足している一方で、タクシーが余っている（供給過多となっている）時間帯があることや、二種免許を持ったドライバーを確保しづらいということもあり、タクシーの稼働台数を増やすことは容易ではない。 そこで、日本版ライドシェアによって二種免許を持たないドライバーをスポット的に活用し、タクシー不足を解消することを検討する。 図表 日本版ライドシェアの運行(伊佐市) 
広域連携の ポイント	奄美大島においてタクシー事業者が稼働しているのは奄美市、龍郷町のみであるが、残りの3町村においてもタクシーのようなサービスを求める声が多く挙がっている。そこで、<u>タクシー事業者が自治体圏を超えて日本版ライドシェアに取り組み、奄美大島全体でタクシーのサービスの需要を満たすことも併せて検討する。</u> なお、日本版ライドシェアの検討にあたっては、<u>タクシー事業との意見交換を重ね、安全性、事業性の向上やドライバー確保の方法について十分に協議する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



奄美市

異業種連携による人材資源の効率的な活用検討

位置付け	奄美市地域公共交通計画
内容	公共交通によって人だけでなくモノを運ぶ貨客混載等、異業種連携によって人材資源を効率的に活用するとともに、住民の生活利便性向上を目指す。 図表 貨客混載の取組み（福岡県東峰村） 
広域連携のポイント	出荷者や消費者からの需要に応じて、地域間幹線系統を活用することによる自治体圏を越えた貨客混載についても検討する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第 8 章 | 奄美大島地域公共交通計画



奄美市

公共交通運営における DX の推進

位置付け	奄美市地域公共交通計画
内容	奄美大島地域全体として公共交通における DX 推進を検討するが、特に路線バス、タクシー等の稼働台数や利用者数が多い本市において DX 推進のメリットが大きいと考えられる。 具体的な検討事項としては、キャッシュレス決済や AI デマンドシステムの導入が挙げられる。 図表 AI オンデマンド交通「ひお吉号」(日置市) 
広域連携のポイント	※ 5 市町村の協働による「公共交通運営における DX の推進」については、「目標を達成するための事業 (5 市町村広域での検討・実施)」における事業 05 として記載。
関係自治体	



大和村

住民の移動を支える新たな運営体制の構築

位置付け	大和村地域公共交通計画										
内容	住民の移動手段として運行しているきびきび号やハナハナビーチリゾートへの送迎バス、スクールバス、診療所送迎バス等を<u>一元的に管理する新たな運営体制</u>を構築する。 図表 村内の移動手段と運行の管轄 <table> <tr> <th>種 別</th><th>管 轄</th></tr> <tr> <td>きびきび号</td><td>大和村企画観光課</td></tr> <tr> <td>ハナハナビーチリゾート 送迎バス</td><td>大和村企画観光課</td></tr> <tr> <td>スクールバス</td><td>大和村教育委員会</td></tr> <tr> <td>診療所送迎バス</td><td>大和村診療所</td></tr> </table>	種 別	管 轄	きびきび号	大和村企画観光課	ハナハナビーチリゾート 送迎バス	大和村企画観光課	スクールバス	大和村教育委員会	診療所送迎バス	大和村診療所
種 別	管 轄										
きびきび号	大和村企画観光課										
ハナハナビーチリゾート 送迎バス	大和村企画観光課										
スクールバス	大和村教育委員会										
診療所送迎バス	大和村診療所										
広域連携の ポイント	本島において移動サービスを一元的に管理している自治体は無く、本事業は島内での先進事例となり得る。今後のさらなる人口減少、公共交通の担い手不足を想定すると、同様の事業が他の自治体に横展開されるだけでなく、<u>奄美大島全体で移動サービスを一元的に管理する必要性が生じる可能性もあり</u>、将来の発展的な展開を見据えた体制の構築が重要である。										
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町										



大和村

きびきび号の一部デマンド運行化

位置付け	大和村地域公共交通計画
内容	路線定期運行（決められた時間に決められた経路で運行）をしているきびきび号について、事前に予約を受けることで需要に合わせた運行をする「<u>デマンド運行</u>」のしくみを導入する。 なお、現行の路線定期運行と、事前予約により自由な経路で運行する区域運行の両方に需要があることが想定されるため、<u>曜日や時間帯によって異なる運行方法を使い分ける</u>ことも検討する。 図表 移動支援車「きびきび号」（奄美新聞より） 
広域連携のポイント	きびきび号の一部デマンド運行化は、住民にとっての移動利便性が向上するだけでなく、<u>観光二次交通の強化</u>という効果も見込んでいる。JAL MaaS 事業と併せて他の自治体との交通ネットワークを形成するとともに、奄美大島全体としての観光導線確立に寄与する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



大和村

日本版ライドシェアの導入検討

位置付け	大和村地域公共交通計画
内容	本村にはタクシー事業者がなく、タクシーを利用するハードルが高くなっている。日本版ライドシェアの制度のなかで、本村の住民をドライバーとして登用し、本村における移動利便性を向上させることを検討する。 図表 日本版ライドシェアの導入（伊佐市） 
広域連携のポイント	奄美大島においてタクシー事業者が稼働しているのは奄美市、龍郷町のみであるが、残りの3町村においてもタクシーのようなサービスを求める声が多く挙がっている。そこで、奄美市の事業である「タクシー不足の解消に向けた日本版ライドシェアの導入検討」においては、<u>タクシー事業者が自治体圏を超えて日本版ライドシェアに取り組み、奄美大島全体でタクシーのサービスの需要を満たすことも併せて検討する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



大和村 奄美空港との交通アクセス強化

位置付け	大和村地域公共交通計画
内容	奄美空港を中心としたその前後の移動を円滑化する「JAL MaaS」との連携により、空港と本村との交通アクセスを強化する。 図表 奄美大島における「JAL MaaS」 
広域連携のポイント	奄美大島では既に JAL MaaS を実施しているが、しまバスが運行していない大和村のみ連携ができていない状況である。奄美大島全体として観光客の周遊を促進するため、<u>JAL MaaS のもとで他市町村と整合性をとりながら観光導線を確認する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



大和村

地域交通の整備による「健康なまちづくり」の推進

位置付け	大和村地域公共交通計画
内容	「事業案 02 きびきび号の一部デマンド運行化」等の取組みによって村内での移動利便性を高め、高齢者を中心とする村民の外出や村内温泉施設の利用を促し、「健康なまちづくり」を推進する。 図表 ご当地体操「すなおにきびきび体操」の様子 
広域連携のポイント	村民の主な移動先として奄美市名瀬が挙げられる。村内での移動利便性を高めるだけでなく、JAL MaaS の取組み等によって奄美市名瀬へのアクセスを向上させることで、村民の外出を促す。
関係自治体	奄美市



宇検村 マジンスローカーの運行見直し

位置付け	宇検村地域公共交通計画
内容	現在村内で運行しているマジンスローカーについて、運行区域が湯湾地区の一部のみに限られるため、村内交通の在り方とともにマジンスローカーの運行方法を再検討する。 図表 マジンスローカーの運行区域
広域連携のポイント	現在、マジンスローカーは住民の移動手段としてだけでなく、実証実験的に観光客向けの移動サービスとしても提供している。しかし、観光客向けに積極的なプロモーションをするまでには至っていない。 今後、マジンスローカーを観光客向けの移動サービスとして位置付ける場合、奄美大島全体としての観光導線のなかにマジンスローカーを組み込み、効果的なプロモーションの取組みを検討する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



宇検村

地域交通の運営体制構築

位置付け	宇検村地域公共交通計画
内容	本村では路線バス（しまバス）が運行しているものの、村内にバス事業者やタクシー事業者がなく、その他の移動手段はケンムンの館（一般社団法人巡めぐる恵めぐる）が運行するマジンスローカーのみとなっている。 今後、屋鈍地区、宇検地区を含めた広い範囲で公共交通を運行するため、村内の事業者やその他の団体、地域住民等と連携し、<u>地域交通の新たな運営体制（拠点）</u>を構築する。 図表 地域交通の新たな運営体制構築 <u>多様な主体の連携により広域での移動手段を確保</u>
広域連携のポイント	地域交通の運営体制（拠点）を構築し、新たな地域交通を創出した後、地域間幹線系統との接続について検討する。特に奄美市新村までのアクセスが重要であり、奄美市、(株)しまバスと連携しながら全体として効率的な交通ネットワークを形成する。
関係自治体	奄美市、宇検村



宇検村

観光施策と連動した公共交通の取組み推進

位置付け	宇検村地域公共交通計画
内容	本村が運行するマジンスローカーは低速で公道を走る電動車（グリーンスローモビリティ）で、環境負荷が少ないだけでなく、開放感のある座席で本村の自然をより身近に感じることができる。また、本村は焼内湾を囲むように広がっており、湾を挟んだ対岸へ船による移動が盛んに行われていた歴史がある。このような<u>本村ならではの移動資源を観光施策のなかで活用する。</u> 図表 観光客向けのマジンスローカー運行（実証実験中） 
広域連携のポイント	現在、マジンスローカーは住民の移動手段としてだけでなく、実証実験的に観光客向けの移動サービスとしても提供している。しかし、観光客向けに積極的なプロモーションをするまでには至っていない。 今後、マジンスローカーを観光客向けの移動サービスとして位置付ける場合、奄美大島全体としての観光導線のなかにマジンスローカーを組み込み、効果的なプロモーションの取組みを検討する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



宇検村

地元メディアとの連携による情報発信

位置付け	宇検村地域公共交通計画
内容	本村にある特定非営利活動法人エフエムうけんは、村によって設置された公設民営のラジオ局で、防災無線の役割も兼ねた公共性の高いメディアとなっている。エフエムうけんと連携した情報発信により、<u>地域全体で一体となって公共交通を維持していくための意識醸成を図る。</u> 図表 公設民営のラジオ局「エフエムうけん」 
広域連携のポイント	本村においては、エフエムうけんを介してあまみエフエムのラジオ番組を聴取できるようになっている。島内の FM ラジオ局の連携により、より効果的に情報発信を実施できる可能性がある。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



宇検村

貨客混載の実施検討

位置付け	宇検村地域公共交通計画
内容	様々な業種で人手不足が課題となっている現状を踏まえ、公共交通によって人だけでなくモノも運ぶ貨客混載の導入を検討する。 図表 路線バスを活用した貨客混載の取組み（沖永良部島） 
広域連携のポイント	出荷者や消費者からの需要に応じて、地域間幹線系統を活用することによる自治体圏を越えた貨客混載についても検討する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



瀬戸内町

路線バス（瀬戸内海浜バス）の運行見直し

位置付け

瀬戸内町地域公共交通計画

内容

①運行ダイヤの見直し

本町と奄美市名瀬方面をつなぐ地域間幹線系統としてしまバスが、町内移動のためのフィーダー系統として瀬戸内海浜バスが運行している。しかし、現行の運行ダイヤでは両事業者の路線バスの接続が弱く、乗り継いで利用しづらくなっている。本町の交通の起点で待合環境も整っている海の駅において、路線バス間、また路線バスとフェリーの接続を強化する。

図表 海の駅における路線バスの接続状況（平日）

海の駅へ			海の駅から
高丘住宅から （海浜バス）	蘇刈から （海浜バス）		名瀬方面へ （しまバス）
		6 時	6:40 発
7:50 着	7:45 着	7 時	
	8:55 着	8 時	8:22 発
9:10 着 9:50 着		9 時	9:52 発
		10 時	
11:05 着	11:05 着	11 時	
12:05 着	12:35 着	12 時	12:42 発
13:05 着		13 時	
14:05 着	14:35 着	14 時	14:12 発
15:35 着		15 時	15:42 発
	16:05 着	16 時	
17:05 着	17:55 着	17 時	17:12 発
		18 時	18:42 発

-161-



瀬戸内町

路線バス（加計呂麻バス）の運行見直し

位置付け	瀬戸内町地域公共交通計画
内容	加計呂麻バスはすべての便が加計呂麻フェリーに合わせたダイヤで運行しており、接続が強く確保されている。一方、各系統の利用者数は1便あたり1～3名程度となっているため空席も発生しやすく、運行の効率化には課題が残されている。少人数の輸送に最適な車両の導入を検討するとともに、各系統の運行開始地点となる瀬相、生間において、乗車人数に合わせて車両を入れ替える柔軟な運用を行い、運行を効率化する。 図表 加計呂麻島内を運行する路線バス「加計呂麻バス」 
広域連携のポイント	路線バス（加計呂麻バス）の運行見直しに関しては、車両の小型化や、自家用有償旅客運送の導入と併せた運行の効率化が考えられる。同様の取組みを奄美市や龍郷町においても実施予定であるため、これらの自治体や(株)しまバスと情報を共有しながら円滑な事業推進につなげる。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



瀬戸内町

自家用有償旅客運送の導入検討

位置付け	瀬戸内町地域公共交通計画
内容	本町ではタクシーが運行しておらず、陸上の公共交通は路線バスのみとなっている。そこで、自家用有償旅客運送を導入し、公共交通による町内移動の利便性を向上させることを検討する。自家用有償旅客運送の制度下では二種免許を持たないドライバーも登用することが可能となるため、ドライバー不足の課題解決も期待される。 図表 福岡県東峰村における自家用有償旅客運送  
広域連携のポイント	自家用有償旅客運送を先行して導入している大和村、宇検村からの情報収集や、今後自家用有償旅客運送を導入する可能性がある龍郷町との情報共有を行い、奄美大島全体として効率良く自家用有償旅客運送の導入を進める。 また、将来的には、島内で自家用有償旅客運送に従事可能なドライバーをリスト化する登録制度を設ける等、<u>自治体圏を越えてドライバーを効果的に活用する仕組みづくりを検討する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



瀬戸内町

交通安全の意識醸成に向けた情報発信の取組み推進

位置付け	瀬戸内町地域公共交通計画
内容	公共交通の利用促進や交通安全の意識向上に向け、情報発信の取組みを推進する。情報発信のツールとして、町公式 LINE の活用や、イベント開催による情報発信（周知・啓発）を検討する。 図表 本町で開催した「せとうちデジタルフェア」  子どもから大人まで楽しめる体験型のコンテンツを通してデジタル技術の普及・啓発を行ったイベント
広域連携のポイント	今後、奄美大島全体で自家用有償旅客運送や日本版ライドシェアの制度が普及する可能性があり、一般ドライバーの交通安全意識向上は島全体として取り組むべき内容である。「7. 目標を達成するための事業（5 市町村広域での検討・実施）」の事業 04 として同様の事業を設定していることを踏まえ、他自治体と整合性のとれた事業推進に留意する。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



瀬戸内町

移動の効率化と利便性向上に向けた先端技術の活用検討

位置付け	瀬戸内町地域公共交通計画
内容	本町では請島、与路島に向けてドローンでの物資輸送を行っており、荒天時の定期船欠航にも対応できるようになっている。現在、ドローンの仕様上請島、与路島から古仁屋方面に物資を運ぶことはできないが、これが可能となれば活用の幅が広がり、加計呂麻島を対象としたドローンの実装も考えられる。 このような先端技術を活用し、移動の効率化や利便性を向上させることを検討する。 図表 ドローンによる貨物配送 
広域連携のポイント	町内で既にドローンによる物資輸送を行っていることや、3つの有人離島を抱える特殊な環境を活用し、本町ならではの事業に取り組む。実証実験等で得た知見を他の自治体と共有し、奄美大島全体としての先端技術の活用及び移動の効率化、利便性向上につなげる。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



龍郷町

路線バスの運行見直し

位置付け	龍郷町地域公共交通計画
内容	現在運行中の路線バス（しまバス）の一部区間について、車両の小型化を検討する。現在、ビッグⅡから安木屋場までの区間をジャンボタクシー車両で運行し、安木屋場から奄美市名瀬方面へはバス車両に乗り換えとなっているが、乗降調査の結果を踏まえ、ジャンボタクシーでの運行区間の拡大を検討する。 図表 平田町奥又～安木屋場～ビッグⅡ前の利用状況 平田町奥又→ビッグⅡ 安木屋場 ビッグⅡ前 小浜 港町待合所前 平田町奥又 10名以上の乗客がいる便が発生した区間 ビッグⅡ前→平田町奥 安木屋場 ビッグⅡ前 平田町奥又 10名以上の乗客がいる便は発生せず（最多6名）
広域連携のポイント	見直しの対象となる系統は平田町奥又～安木屋場～ビッグⅡ前であり、本町と名瀬市街地をつなぐ系統となる。<u>名瀬市街地においても本事業と同様に車両の小型化を検討する系統があるため、乗り換え拠点の設置や車両、ドライバーの運用について同時に検討を進める。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



龍郷町

自家用有償旅客運送の導入検討

位置付け	龍郷町地域公共交通計画
内容	芦徳や加世間等、公共交通が運行していない交通空白地に自家用有償旅客運送を導入し、住民の日常生活における買い物や通院のための外出を支援することを検討する。また、現在運行中の路線バス、廃止路線代替タクシーと自家用有償旅客運送を組み合わせ、町内の公共交通全体としての効率化を図る。 図表 自家用有償旅客運送の運行（福岡県東峰村）  
広域連携のポイント	自家用有償旅客運送を先行して導入している大和村、宇検村からの情報収集や、今後自家用有償旅客運送を導入する可能性がある瀬戸内町との情報共有を行い、奄美大島全体として効率良く自家用有償旅客運送の導入を進める。 また、将来的には、島内で自家用有償旅客運送に従事可能なドライバーをリスト化する登録制度を設ける等、<u>自治体圏を越えてドライバーを効果的に活用する仕組みづくりを検討する。</u>
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町



龍郷町

公共交通に関連する補助事業の精査

位置付け	龍郷町地域公共交通計画								
内容	本町では公共交通に関連する補助事業として、「高校生バス通学費助成金」、「島内専門学校通学費助成」、「高齢者無料バス補助事業」等に取り組んでいる。<u>住民の生活にかかわる重要な支援であるため、交通事業者との意見交換を行いながら実態に則した事業となるよう精査を行う。</u> 図表 公共交通に関連する補助事業 <table> <tr> <th>事業名</th><th>対象</th></tr> <tr> <td>高校生バス通学費助成金</td><td>町内在住の高校生</td></tr> <tr> <td>島内専門学校通学費助成</td><td>町内在住の専門学生</td></tr> <tr> <td>高齢者無料バス補助事業</td><td>町内在住で満 70 歳以上の方 または満 65 歳以上で運転免許証を自主返納した方</td></tr> </table>	事業名	対象	高校生バス通学費助成金	町内在住の高校生	島内専門学校通学費助成	町内在住の専門学生	高齢者無料バス補助事業	町内在住で満 70 歳以上の方 または満 65 歳以上で運転免許証を自主返納した方
事業名	対象								
高校生バス通学費助成金	町内在住の高校生								
島内専門学校通学費助成	町内在住の専門学生								
高齢者無料バス補助事業	町内在住で満 70 歳以上の方 または満 65 歳以上で運転免許証を自主返納した方								
広域連携のポイント	島内の他の自治体の公共交通に関連する補助事業の実施状況や、その考え方を参考に、本町の補助事業を精査する。								
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町								

第 8 章 | 奄美大島地域公共交通計画

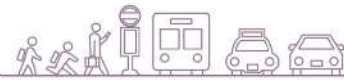


龍郷町

公共交通網を踏まえた観光振興の取組み推進

関連する基本方針	基本方針Ⅱ まちの資源を活かした交通・観光施策の推進
内容	本町では西郷隆盛ゆかりの地やかがんばなトンネル、奄美フルフラガーデン等の観光地が国道 58 号、県道 81 号沿いに位置しており、路線バスを利用して行くことが可能となっている。<u>観光客の町内滞在、周遊を促進するため、観光地の整備と併せて公共交通の整備、情報発信に取り組む。</u> 図表 本町の公共交通と観光地分布
広域連携のポイント	本町の北部には奄美空港が位置しており、その地理的な特徴からほとんどの観光客が本町を通過する。従って、<u>本町で取り組む交通情報や観光情報の発信が、観光客の動向に与える影響は大きい</u>と考えられる。観光客の公共交通利用や島内周遊を奄美大島全体として促すため、自治体間の連携のもとで効果的な情報発信に取り組む。
関係自治体	奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町

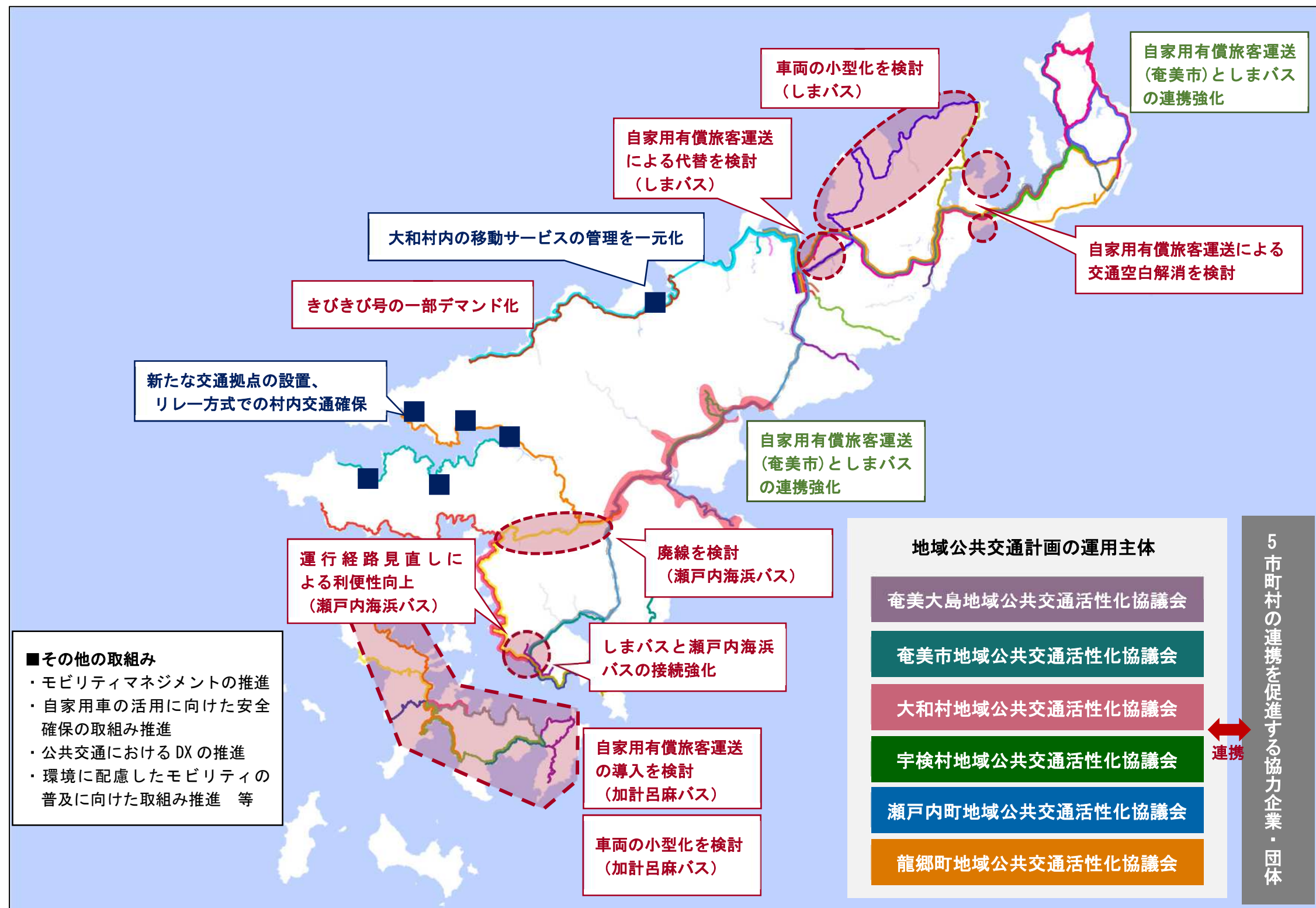
第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



9 公共交通の将来イメージ

公共交通の将来イメージは以下の通りである。なお、各事業の詳細については5市町村の個別の地域公共交通計画に記載している。

図表 本島の公共交通の将来イメージ



第8章 | 奄美大島地域公共交通計画



10 事業スケジュール

■ : 検討 ▶ : 開始 ⇒ : 実施

事業		実施主体	実施スケジュール（年度）				
			R7	R8	R9	R10	R11
■ 5 市町村広域での検討・実施							
0 1	奄美大島 5 市町村協働による地域交通運営	地域公共交通活性化協議会	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
0 2	地域活性化に資する情報発信の取組み推進	交通事業者、観光物産連盟、奄美大島 5 市町村 等	■	▶	⇒	⇒	⇒
0 3	モビリティ・マネジメントの推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島 5 市町村 等	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
0 4	自家用車の活用に向けた安全確保の取組み推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島 5 市町村	▶	⇒	⇒	⇒	⇒
0 5	公共交通における DX の推進	交通事業者、奄美大島 5 市町村	■	■	■	■	■
0 6	環境に配慮したモビリティの普及に向けた取組み推進	住民、交通事業者、その他の事業者、奄美大島 5 市町村	■	■	■	■	■

